

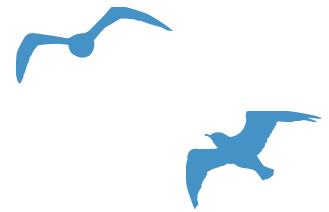
資料 1

女川町地域公共交通網形成計画の承認について

2019年3月15日時点

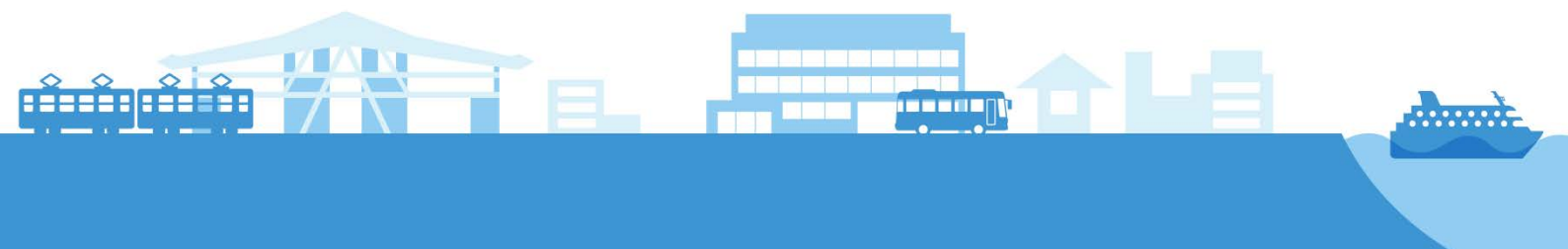
女川町

地域公共交通網形成計画（案）



2019年3月

女川町



目 次

1. はじめに	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の役割と位置付け	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画の期間	3
2. 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	4
2-1 地域・都市の目指す将来像の整理	4
2-2 公共交通に求められる役割の整理	5
2-3 関連事業の整理	7
2-4 上位・関連計画における公共交通の位置付け・役割	8
3. 地域の現状	9
3-1 社会経済特性から見る地域公共交通への影響	9
3-2 女川町の概況	10
3-3 人口・世帯数	11
3-4 生活利便施設等の分布	16
3-5 観光の入込状況	18
4. 交通特性の現状	19
4-1 交通特性から見る地域公共交通への影響	19
4-2 道路交通の状況	21
4-3 公共交通網の整備状況	22
4-4 JR（石巻線・仙石東北ライン）の運行・利用状況	23
4-5 ミヤコーバス（女川線）の運行・利用状況	24
4-6 町民バスの運行・利用状況	25
4-7 離島航路の運行・利用状況	27
4-8 タクシーの状況	28
4-9 町民の移動実態	29
5. 公共交通の課題	35
6. 基本的な方針と目標	38
6-1 基本理念	38
6-2 地域公共交通の将来像	39
6-3 基本方針と目標	42
7. 目標達成のための事業及びその実施主体	45
7-1 目標を達成するための具体的施策	45
7-2 施策1：公共交通網の再編・見直し	46
7-3 施策2：分かりやすい情報提供	51
7-4 施策3：利用しやすい環境づくり	53
7-5 施策4：利用促進等の取り組み	55
7-6 施策5：公共交通を考える場の組織づくり	56

8. 計画目標の達成状況の評価.....	57
8-1 実施主体と役割分担.....	57
8-2 PDCAサイクルの構築.....	57
8-3 計画の推進・管理体制.....	58
8-4 指標および数値目標の設定.....	58
8-5 モニタリングの方法.....	60
参考資料.....	61

1. はじめに

1-1 計画の目的

(1) 地域公共交通網形成計画とは

地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにする「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものです。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取り組みを計画的に進めることで、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通網の形成を図ります。

(2) 策定の背景

本町では平成 23 年 3 月の東日本大震災による甚大な被害を受けた後、復興計画に基づき災害公営住宅や市街地の整備、鉄道の復旧などの復興事業を進めてきました。

平成 25 年度には、震災後の町内全域の公共交通を取り巻く実態を調査・把握し、本町における公共交通ネットワークの効果的な運用実現に向けた課題を整理し、ソフト及びハードの両面から公共交通の指針及び施策体系を示した「女川町地域公共交通ネットワーク計画」

（平成 26 年度～平成 30 年度）を策定しました。これまで、女川町地域公共交通ネットワーク計画に基づき、町民バスの運行経路変更やダイヤ見直し等を随時行ってきています。

本町の町民バスは、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業補助金（特定被災地域公共交通調査事業）を活用して運行しています。平成 27 年度までは無償運行としていましたが、平成 28 年度からは有償運行であることが補助金を受ける際の要件とされたこともあり、平成 28 年 10 月から有償運行に切り替えています。

今後は、平成 30 年度で計画期間が終了する「女川町地域公共交通ネットワーク計画」の改訂に合わせ、まちの将来像に根ざした地域公共交通の形成や、被災地特例終了後における持続可能な地域公共交通の形成を目指して、町民バス、JR、路線バス、離島航路の交通結節機能なども含めた検討・調整を行うことが必要となってきます。

(3) 計画の目的

こうした背景を踏まえ、本計画では、地域公共交通の現状・課題を明らかにし、本町にとって望ましい公共交通ネットワークの姿と目標を示すとともに、その実現のための施策体系及び行政・交通事業者・地域住民の役割を定めるものとします。

1-2 計画の役割と位置付け

(1) 計画の役割

本計画は、以下の役割を担うものです。

- ①. 地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにする（ビジョン及び施策体系）
- ②. 地域公共交通とまちづくり（都市計画、商業、観光など）との一体性を確保する
- ③. 地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④. 行政、交通事業者、地域住民、企業・団体など多様な関係者との連携を促進する
- ⑤. 周辺自治体との交流促進・連携強化を図る広域性を確保する
- ⑥. 具体的な数値目標とPDC Aサイクルによる計画の実行性を確保する

(2) 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「女川町総合計画」や「女川町復興計画」等との整合を図り、それらの計画で定める将来都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定します。

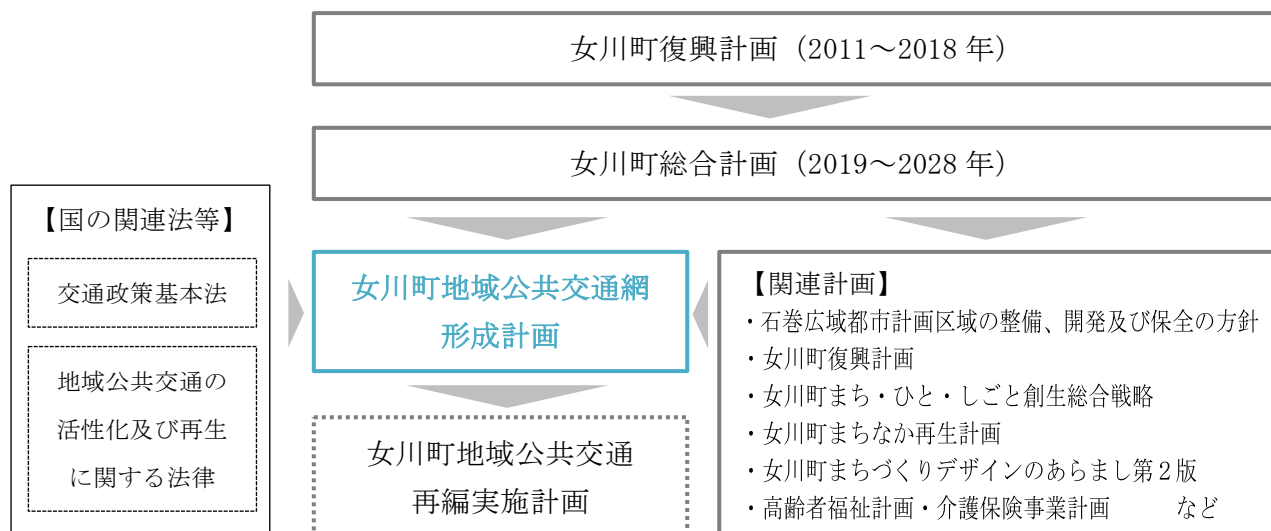


図 計画の位置づけ

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 計画の期間

計画の期間は、上位計画である女川町総合計画等と整合を図りつつ、「2019年度から2023年度まで」の5年間とします。

図 計画の期間

2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
女川町復興計画 (2011～2018年度)					
女川町総合計画 (2019～2028年度)					
女川町地域公共交通網形成計画 (2019～2023年度)					次期計画

2. 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

2-1 地域・都市の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」及び、都市計画のマスタープランである「石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「女川町復興計画」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、本計画ではこれらの上位計画との整合性を図ります。

表 地域・都市が目指す将来像

計画	地域・都市の目指す将来像
女川町総合計画 (検討中) 【女川町】	<p>◇計画の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2019～2028年度の10か年を計画期間として、まちの総合的かつ計画的な行政運営の指針を示すとともに、長期的な展望を示すものである。 <p>◇まちの将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「いのち」と「くらし」をみんなが紡ぐまち <p>◇地域公共交通網形成計画を策定する上で特に関連する記述</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちの目指す将来像『「いのち」と「くらし」をみんなが紡ぐまち』の実現に向けて、地域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が求められている。また、医療・保健・福祉分野に関しては、誰もが外出しやすい環境づくりが求められている。
石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (2016年5月策定) 【宮城県】	<p>◇計画の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石巻広域都市計画区域（石巻市、東松島市、女川町）における広域的な都市計画の目標、方針を定めた計画である。 <p>◇土地利用の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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」による広域的な都市づくりを目指している。 ・魅力ある中心拠点等の形成と、公共交通ネットワークの維持・充実のため、公共交通の結節点として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る。 <p>◇地域公共交通網形成計画を策定する上で特に関連する記述</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、持続可能でだれ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。
女川町復興計画 (2011年9月策定) 【女川町】	<p>◇計画期間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2011～2018年度の8年間 <p>◇土地利用の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今次津波の教訓を踏まえた安心・安全な港町づくりの観点から、復興住宅地は今次津波と同等の津波に対しても一定の安全性が確保できる高台あるいは嵩上げた地域に集約整備を図る。低地部は、商業・業務・水産加工・その他多目的利用のための用地として活用する。離半島部では、被災集落背後地の高台に居住地を移転するとともに、被災集落跡地は漁業や産業再建等の用地として活用する。 <p>◇地域公共交通網形成計画を策定する上で特に関連する記述</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちなかについて、今後の人口減少と高齢化の進展を見据え、JR女川駅周辺の復興市街地に中枢的機能を集約したコンパクトなまちづくりを進めるとともに、離半島部については、魅力ある漁港や景観を維持し、津波浸水区域を有効に活用することで、活力ある漁村集落のまちづくりを進めることとしている。

2-2 公共交通に求められる役割の整理

上位計画や関連計画では、公共交通に求められる役割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、これらの計画との連携を図ります。

表 整理の視点

視 点	整理する内容
視点①	<p>■各計画の実現に向けて公共交通に期待される役割</p> <ul style="list-style-type: none"> 各計画で示されている将来像や目標等の内容に着目すると、公共交通に関する直接的な記述はないが、示されている将来像等の実現を考えていくうえで公共交通として支援できる・支援すべき事項を検討し、公共交通に期待される役割として整理する。
視点②	<p>■各計画で位置づけられた公共交通に関連する施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。

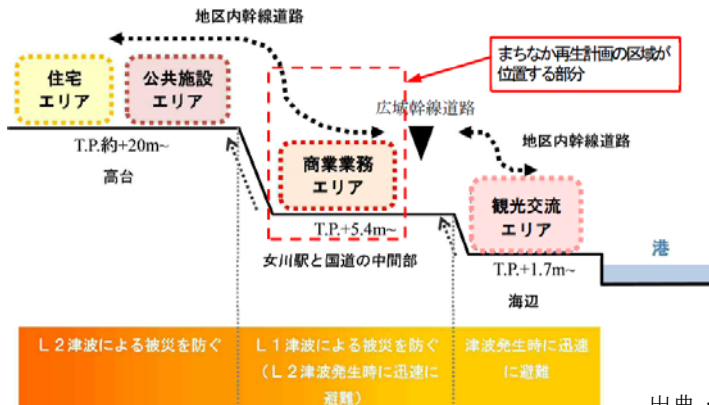
表 公共交通に求められる役割

計 画	視点①：各計画の実現に向けて公共交通に期待される役割	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	<ul style="list-style-type: none"> まちの目指す将来像「いのち」と「くらし」をみんなが紡ぐまちの実現に向けて、地域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が求められている。また、医療・保健・福祉分野に関しては、誰もが外出しやすい環境づくりが求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスの見直し 外出支援サービスなど
石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	<ul style="list-style-type: none"> 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。 公共交通の結節点として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る。 	<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。
女川町復興計画	<ul style="list-style-type: none"> J R女川駅周辺の復興市街地に中枢的機能を集約したコンパクトなまちづくりを進めるとともに、離半島部については、魅力ある漁港や景観を維持し、津波浸水区域を有効に活用することで、活力ある漁村集落のまちづくりを進めることとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設（道路、公園・緑地、その他公共施設）の配置 宅地の整備
女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 「使い勝手の良いコンパクトシティの実現」に向けて、自動車を運転しない方であっても、生活に支障なく移動できる環境の整備が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 高台住宅地と町のコアを結ぶ町民バスの運行 生活圏である石巻市への移動手段の維持・確保 離島と本土を結ぶ離島航路等の維持・確保
女川町まちなか再生計画	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点をJ R女川駅に一本化し、広域ネットワークと町内のネットワークの役割分担を行う。 J R石巻線、ミヤコーバスは、広域都市間交通として位置付け、町民バス、離島航路は町内の地域内交通として機能させる。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市間ネットワークの維持・確保 地域間ネットワークの維持・確保 町内ネットワークの維持・確保 交通結節点の機能確保
女川町まちづくりデザインのあらまし第2版	<ul style="list-style-type: none"> 人が回遊し、にぎわいを創出するため、町民が気軽にまちなかにお出かけできる環境づくりが求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 高台造成に合わせた町民バスの路線再編 ミヤコーバスとの運行計画の協議
高齢者福祉計画・介護保険事業計画	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者等が外出しやすい環境を支える公共交通が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 新しい街づくりに対応した、高齢者等にやさしい安心・安全な公共交通の確立を目指す。

■女川町中心部のまちづくりの考え方（資料：女川町まちなか再生計画）

女川町中心部

女川町では、女川町復興計画(案)及び女川町中心部・土地利用計画(案)に基づき、安全な高台には、住宅地を整備し、一方まちの中心部には、公共施設、商業施設、観光施設等を集約整備し、幹線交通軸を中核に地区連携を図り、コンパクトな市街地形成を目指している。



出典：女川町まちなか再生計画

図 土地利用計画（案）における各エリアの配置イメージ

にぎわい拠点

※「まちなか再生計画の区域」で、地域医療センター北側、都市計画道路駅前清水線、女川中学校南側、国道 398 号に囲まれた街区（約 7.4ha）

まちの顔である中心市街地の商業エリア（まちなか）を、復興に向けた「にぎわい拠点」と位置付け、地域の自然、歴史、文化、特産物等を生かした地産地消等の事業による起業・開業を促進し、コミュニティ活動や誘客イベント等の強化による交流人口の増加を図りつつ、観光集客やIターン・Uターンを向上させるなど、地域経済の新たな発展の拠点として早期形成を目指す。また、その中で、女川ブランドを構築しながら、地域経済の好循環を維持、発展させ、まちのにぎわいを継続させる。



図 計画区域内の土地利用計画

出典：女川町まちなか再生計画

2-3 関連事業の整理

道路整備に関する主な事業については、浦宿浜地内の（仮称）浦宿橋が 2020 年度に完成予定となっています。また、本土と出島を結ぶ出島架橋が 2022 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。

また、交通結節点に関する事業については、2019 年度の完成に向けて、J R 浦宿駅で駅待合所の新設やバスの乗り入れ環境整備、駐車場、駐輪場などの整備を予定しています。

町内外の人が集まる主な施設整備に関しては、女川湾の海岸付近に観光交流エリア、清水地区に公園が整備される予定です。

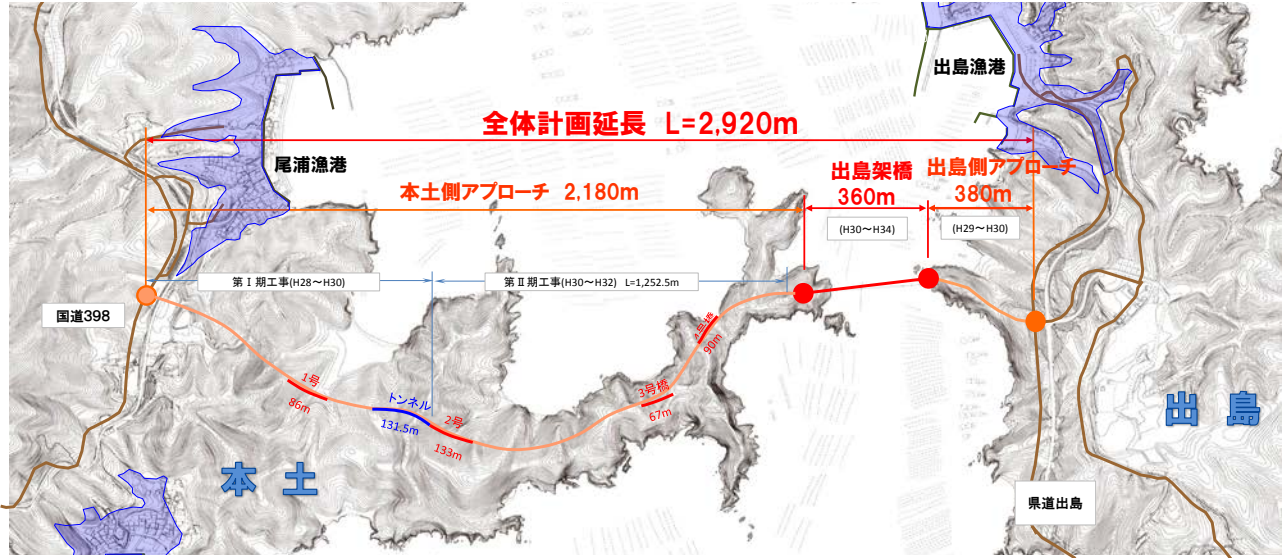


図 出島架橋計画ルート



出典：宮城県東部土木事務所公表資料

図 (一) 石巻女川線浦宿道路改良工事の概要

2-4 上位・関連計画における公共交通の位置付け・役割

各計画の実現に向けて「公共交通に期待される役割」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、公共交通に求められる役割を整理します。

① 総合計画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が求められている

- ・「女川町総合計画」では、将来像「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が求められています。

② 市街地部と離半島部におけるメリハリある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が求められている

- ・「女川町復興計画」では、JR女川駅周辺の復興市街地に中枢的機能を集約したコンパクトなまちづくり及び離半島部の魅力ある漁港や景観を維持した活力ある漁村集落のまちづくりを目指しています。
- ・「石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、「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」による広域的な都市づくりを目指しています。

③ まちなかにおける交流促進・賑わい継続が期待されている

- ・「女川町まちなか再生計画」では、まちなかの商業エリア（まちなか）を「にぎわい拠点」として位置付け、交流人口の増加を図りつつ、地域経済の発展を目指しています。
- ・まちなかへのアクセスについては、交通結節点のJR女川駅の一本化と、広域ネットワークと町内ネットワークの役割分担（広域都市間交通：JR石巻線・ミヤコーバス、地域内交通：町民バス・離島航路）を位置付けています。また、高台部分に配置される「住宅エリア、公共施設エリア」と女川駅周辺に配置される「商業エリア」に生じる高低差への柔軟な対応が求められています。

3. 地域の現状

3-1 社会経済特性から見る地域公共交通への影響

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4つが挙げられます。

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 まちなか及び離半島部における地理的な特性や交通需要

- ・本町は、まちなかに人口が集中している一方で、離半島部にも低密度の人口が点在しており、将来的に離半島部の人口が更に減少していくと、五部浦便や北浦便は便平均乗車密度が低下し、運行効率が悪化することが懸念されます。
- ・高台に住宅団地・災害公営住宅が整備され、全ての高台団地に定時定路線型で運行をしていますが、町民バスの延長距離が長く、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。
- ・まちなかでは商業エリアと高台住宅団地の間に大きな高低差がある中で、高台住宅の入居者住民の高齢化率が60%を超えている団地が全体の2割以上となっており、将来的に公共交通の柔軟性が不可欠となることが予想されます。

③ まちなかに集中する生活利便施設へのアクセス

- ・本町では商業施設や病院がまちなかに集中していますが、町民バスはJRの運行時間や施設の営業時間に合せてダイヤを組んでいることからほぼ同じ時刻に町内主要施設を運行しているため、通院のついでに買い物をしたり、一度の外出で複数の用事を済ませることがしにくい状況です。
- ・町内の商店へのアクセス性を確保しなければ、石巻市内の商業施設に町民の購買活動が奪われて、町内での消費が伸び悩むことも懸念されます。

④ 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、震災前の水準までは回復していないものの増加傾向にあり、今後更に増加していくことが期待されます。

3-2 女川町の概況

女川駅周辺の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。

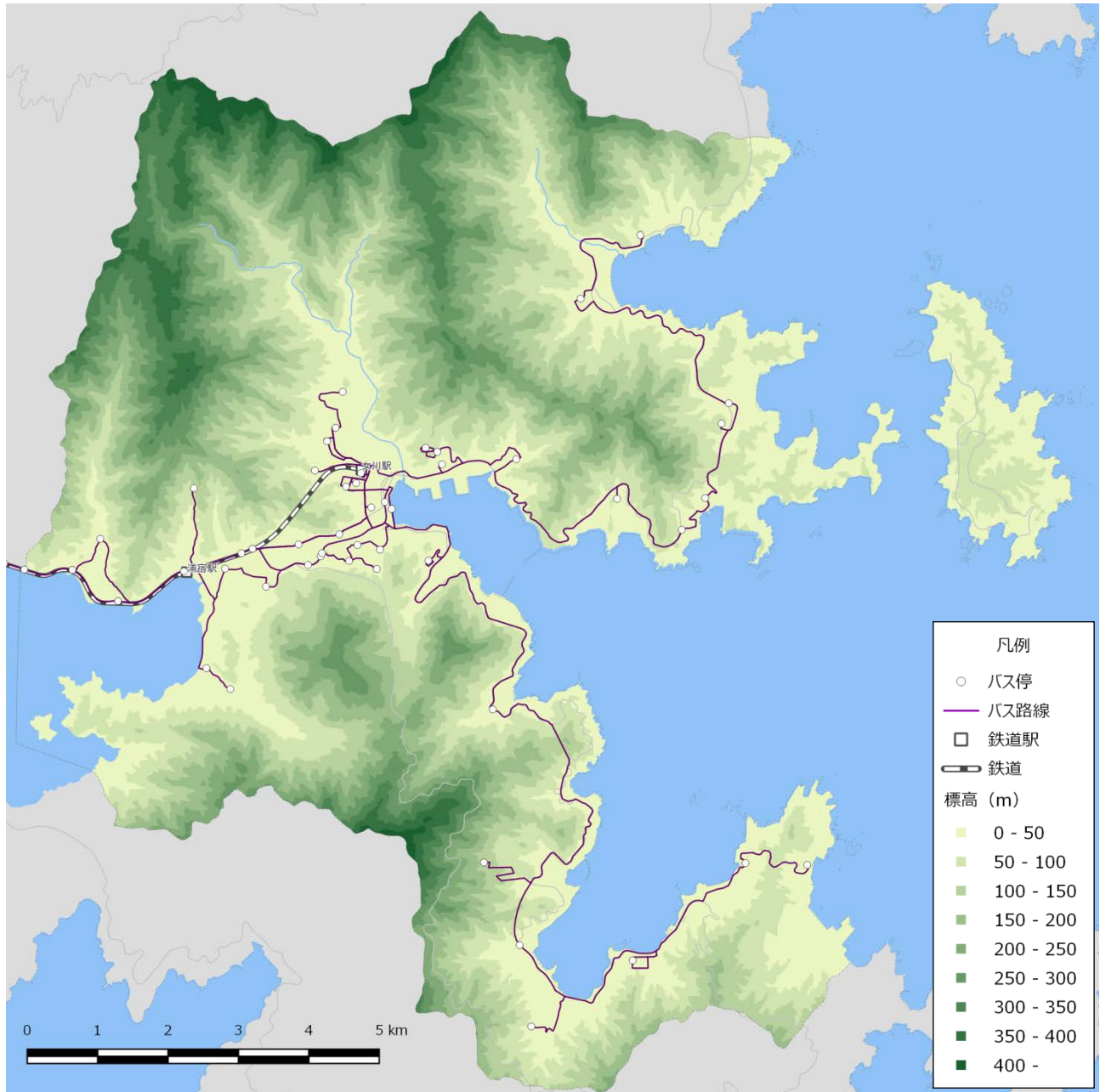


図 標高

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

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)

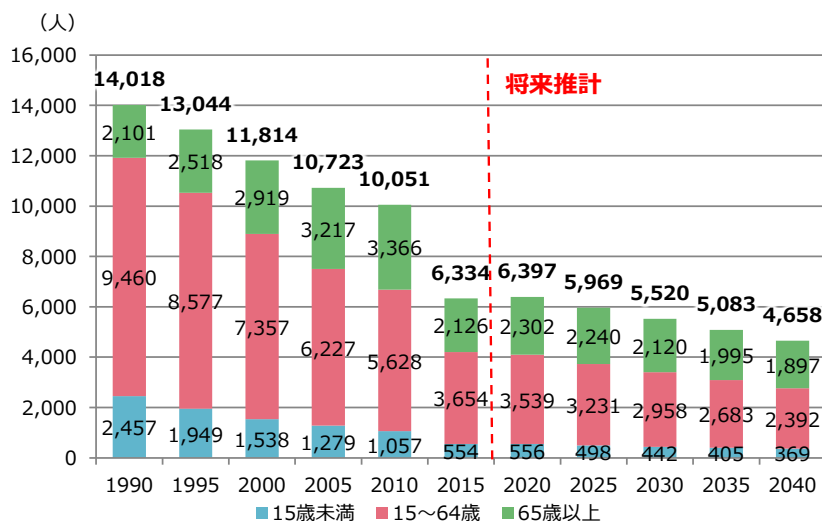
資料: 国土地理院

3-3 人口・世帯数

(1) 人口・世帯数の推移

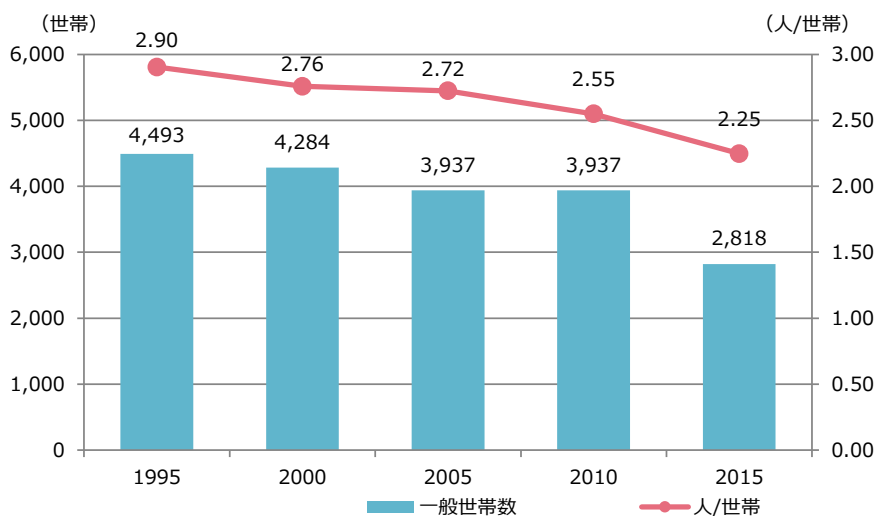
本町の人口は減少傾向にあり、2015年では6,334人となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所の考え方にならない町独自で求めた将来推計値では、2040年には4,657人まで減少することが予測されています。2015年の65歳以上の人口は2,126人と10年前の3,217人（2005年）から1,091人（約34%）減少しています。将来的には、2035年までに131人（約6%）減少し、1,995人となる予測となっています。15歳未満の人口については、2015年で554人となっており、10年前の1,279人（2005年）から725人（約57%）減少しています。将来的には、2035年までに149人（約27%）減少し、405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2015年に2.25人まで減少しています。



資料: 国勢調査、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

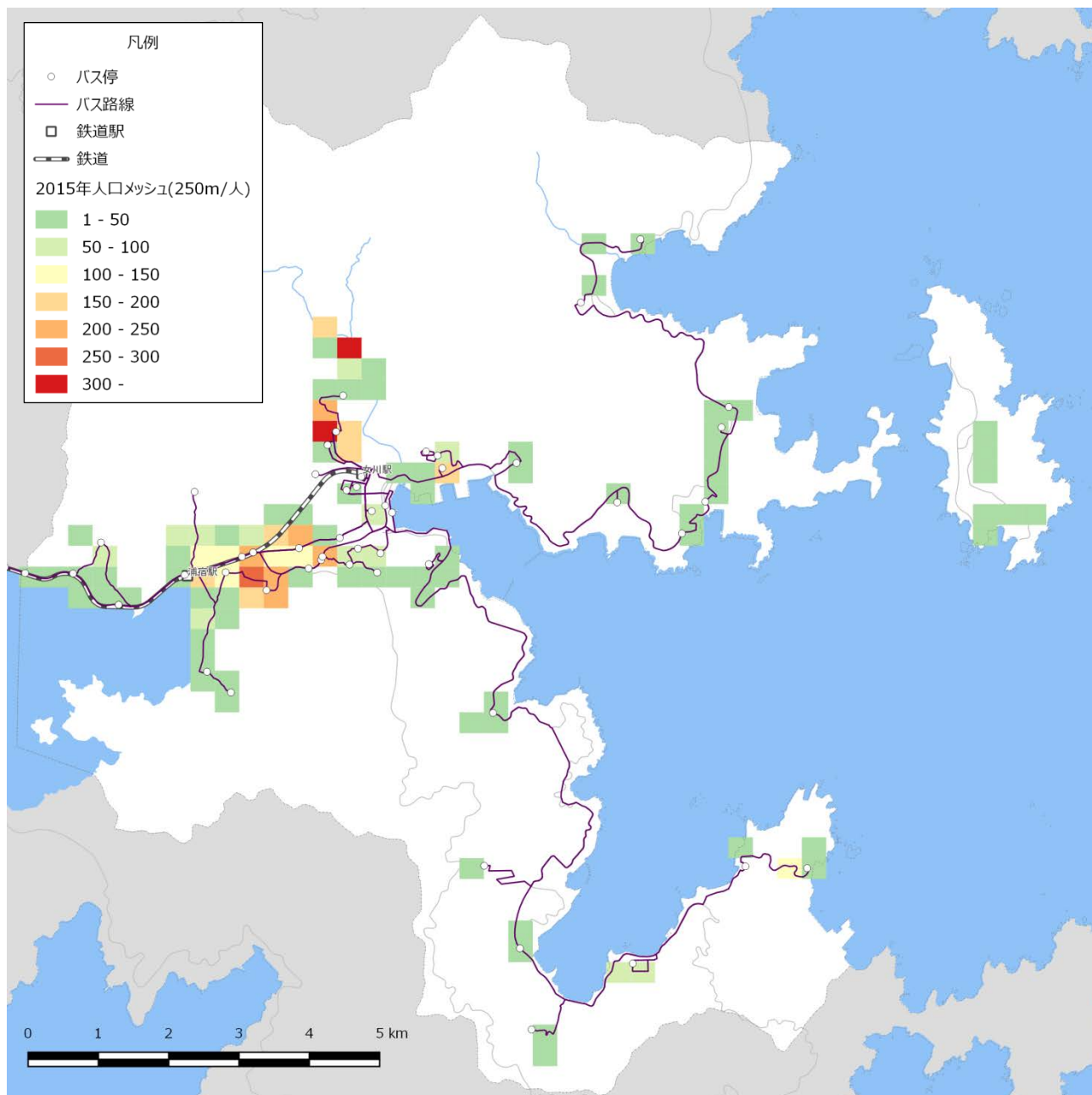


資料: 国勢調査(年齢不明を除く)

図 世帯数の推移

(2) 人口の分布

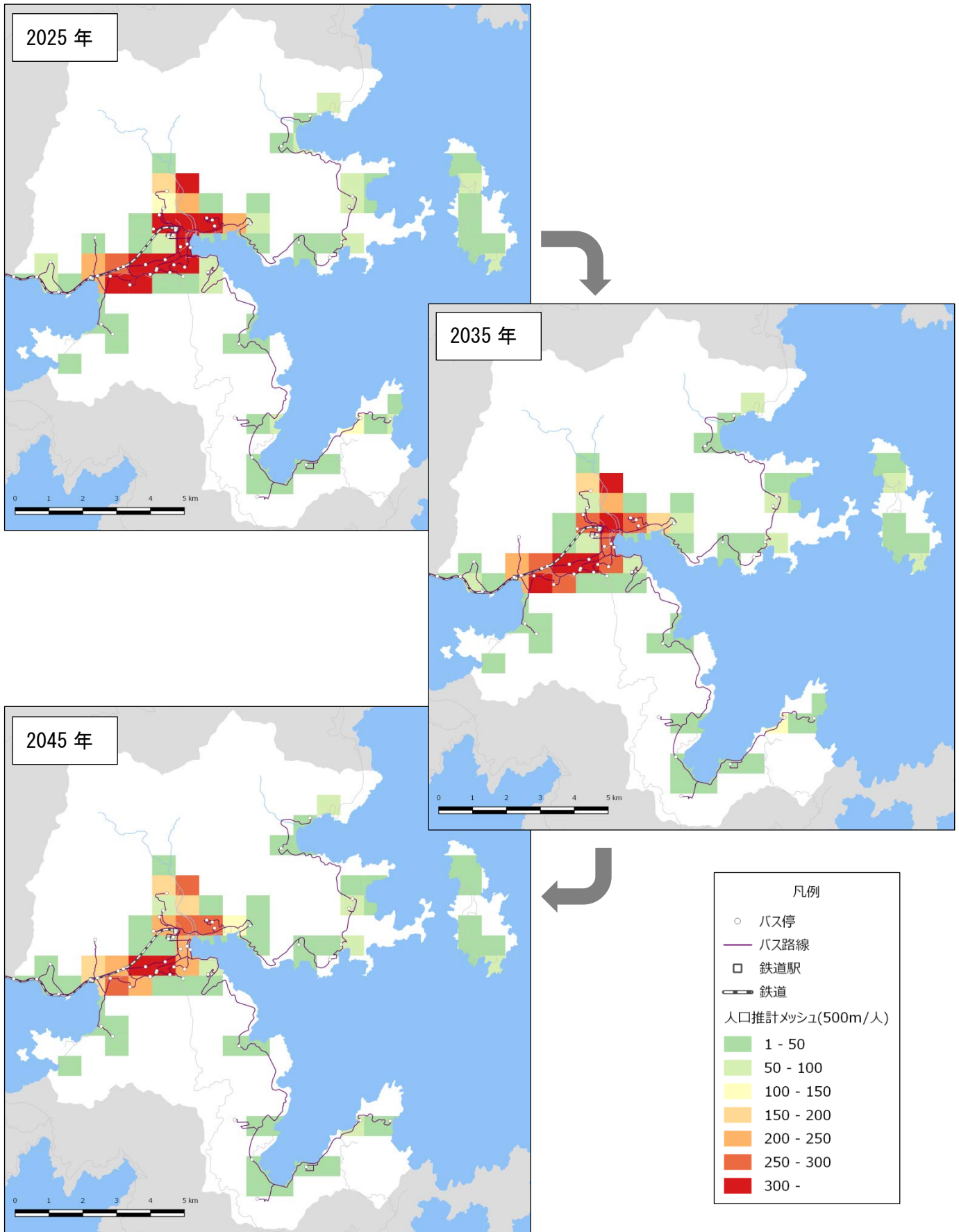
本町では女川駅北部と浦宿駅東部等の町内中心部に人口が集中する一方で、離半島部の道路沿線にも人口が点在しているのが特徴となっています。



※国勢調査(2015年)のデータを基に町の実態に合わせて整理

資料:国勢調査(2015年)

図 人口分布 (250mメッシュ)



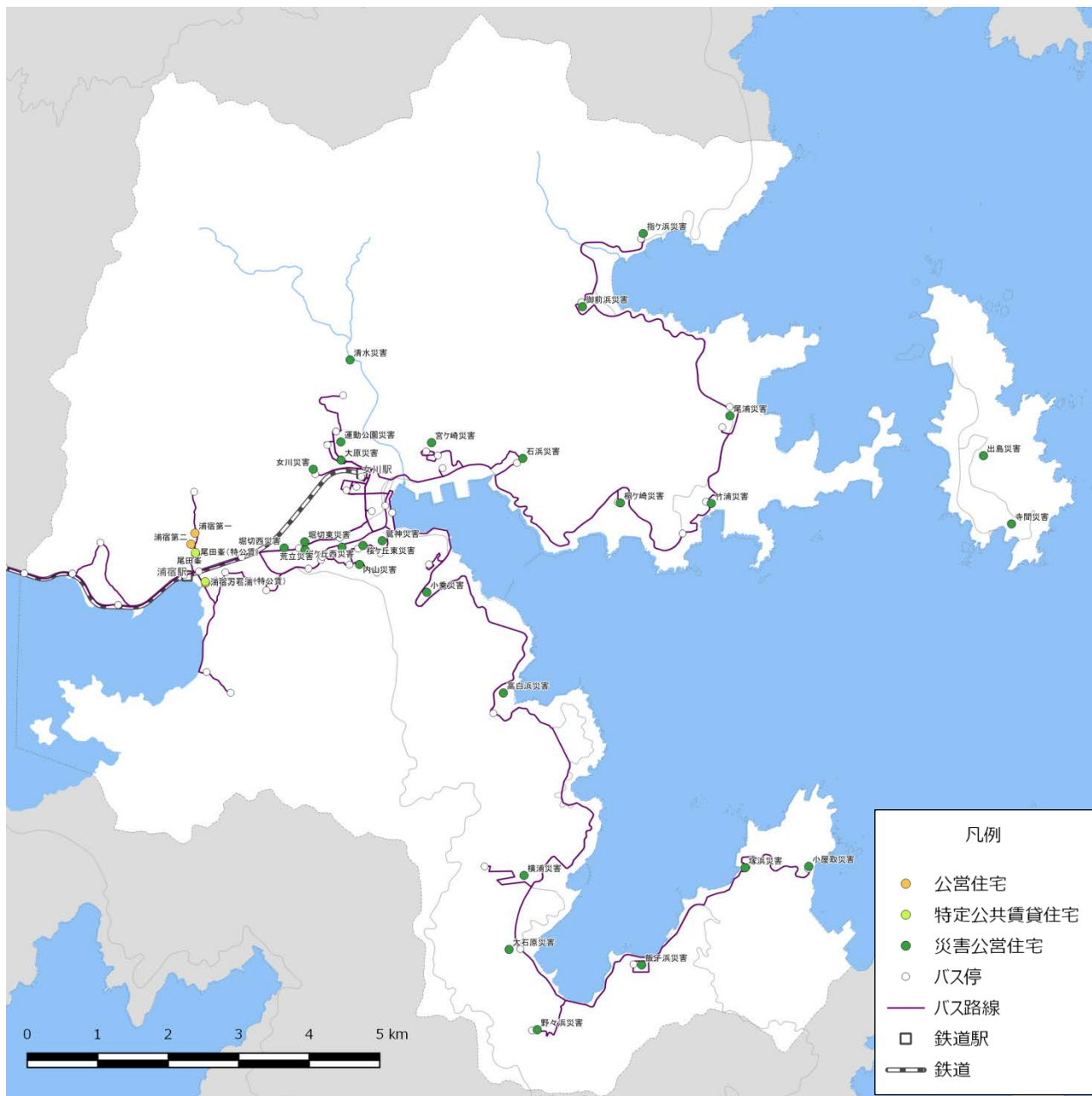
資料：国土数値情報

※2010年の国勢調査に基づき推計されたもの

図 将来推計人口分布（500mメッシュ）

(3) 公営住宅の整備状況

東日本大震災による壊滅的な被害を受けた本町では、地震・津波の教訓を踏まえ、離半島部では住宅の高台移転、町内中心部では地盤の嵩上げを行い、各地区において災害公営住宅等の住環境の整備を進めてきました。



資料：女川町所有資料

図 公営住宅等の整備状況

公営住宅等の入居状況をみると、高齢者数の割合が高く、離半島部については高齢者率が50%以上である地区がほとんどとなっています。また、高齢者のみの世帯の入居率が高い団地では、近所同士での送迎なども困難な状況であることが懸念されます。

表 公営住宅等の入居状況

資料: 女川町所有資料(2018.8.31 時点)

No.	名称	区分	位置	管理戸数(戸)	入居世帯数(世帯)	高齢者のみの世帯		高齢者数	
						世帯数(世帯)	割合(%)	人数(人)	割合(%)
1	尾田峯住宅	公	浦宿浜字尾田峯 158	12	11	1	9.1	1	4.5
2	浦宿万石浦住宅	公	浦宿浜字浦宿 81-1	14	14	5	35.7	8	23.5
3	浦宿第一住宅	公	浦宿浜字尾田峯 29	38	35	16	45.7	23	35.9
4	浦宿第二住宅	公	浦宿浜字尾田峯 29	43	39	10	25.6	17	21.0
5	尾田峯特定公共賃貸住宅	特	浦宿浜字尾田峯 158	2	2	1	50.0	1	33.3
6	浦宿万石浦特定公営賃貸住宅	特	浦宿浜字浦宿 81-1	6	6	0	0.0	0	0.0
7	運動公園住宅	災	女川浜字大原 520	200	193	104	53.9	198	55.2
8	大石原住宅	災	大石原浜字大石原 75-7	1	1	1	100.0	1	100.0
9	出島住宅	災	出島字高森山 1-241 ほか	24	23	16	69.6	30	78.9
10	野々浜住宅	災	野々浜字野々浜 102-3 ほか	5	5	2	40.0	6	50.0
11	内山住宅	災	鷺神浜字内山 13-1	12	12	5	41.7	8	25.8
12	高白浜住宅	災	高白浜字崎山 16-3 ほか	10	10	5	50.0	13	61.9
13	寺間住宅	災	出島字寺間 1-14 ほか	6	6	2	33.3	5	41.7
14	桐ヶ崎住宅	災	桐ヶ崎字桐ヶ崎 91-10 ほか	11	11	7	63.6	18	75.0
15	石浜住宅	災	石浜字石浜 12-1 ほか	18	18	15	83.3	24	85.7
16	指ヶ浜住宅	災	指ヶ浜字指ヶ浜 65-5 ほか	7	6	1	16.7	6	40.0
17	塚浜住宅	災	塚浜字塚浜 15-4 ほか	2	2	0	0.0	2	28.6
18	堀切西住宅	災	鷺神浜字堀切 21-2	18	18	8	44.4	18	54.5
19	御前浜住宅	災	御前浜字大原道 8-12 ほか	4	4	3	75.0	7	87.5
20	大原住宅	災	女川浜字大原 217	145	138	75	54.3	140	53.8
21	桜ヶ丘西住宅	災	桜ヶ丘 3-2 ほか	11	11	2	18.2	7	30.4
22	竹浦住宅	災	竹浦字月浜 6-15 ほか	10	10	2	20.0	7	31.8
23	清水住宅	災	女川浜字大原 376-3 ほか	19	19	7	36.8	15	41.7
24	小屋取住宅	災	塚浜字小屋取 21-15	1	1	0	0.0	3	75.0
25	鷺神住宅	災	鷺神浜字鷺神 3-1 ほか	30	30	10	33.3	30	47.6
26	飯子浜住宅	災	飯子浜字飯子 215-11	1	1	1	100.0	2	100.0
27	女川住宅	災	女川浜字大原 154 ほか	86	72	27	37.5	50	45.0
28	尾浦住宅	災	尾浦字尾浦 50-18 ほか	23	23	9	39.1	30	50.0
29	堀切東住宅	災	鷺神浜字堀切 4-1 ほか	16	16	8	50.0	12	40.0
30	宮ヶ崎住宅	災	宮ヶ崎字宮ヶ崎 101-1 ほか	70	64	22	34.4	41	29.9
31	桜ヶ丘東住宅	災	鷺神浜字鷺神 3-2 ほか	52	48	19	39.6	30	38.5
32	横浦住宅	災	横浦字横浦 35-22 ほか	6	6	3	50.0	8	53.3
33	小乗住宅	災	小乗浜字小乗 80-2 ほか	11	11	7	63.6	18	69.2
34	荒立住宅	災	鷺神浜字丸山 1-1	60	54	16	29.6	27	26.5

※区分 公：公営住宅
特：特定公共賃貸住宅
災：災害公営住宅

3-4 生活利便施設等の分布

本町では、将来的な人口減少・高齢化の進行を見据えて、学校や病院、スーパーマーケットなどの日常生活における生活利便施設を女川駅周辺のまちなかに集約化したコンパクトなまちづくりを進めています。

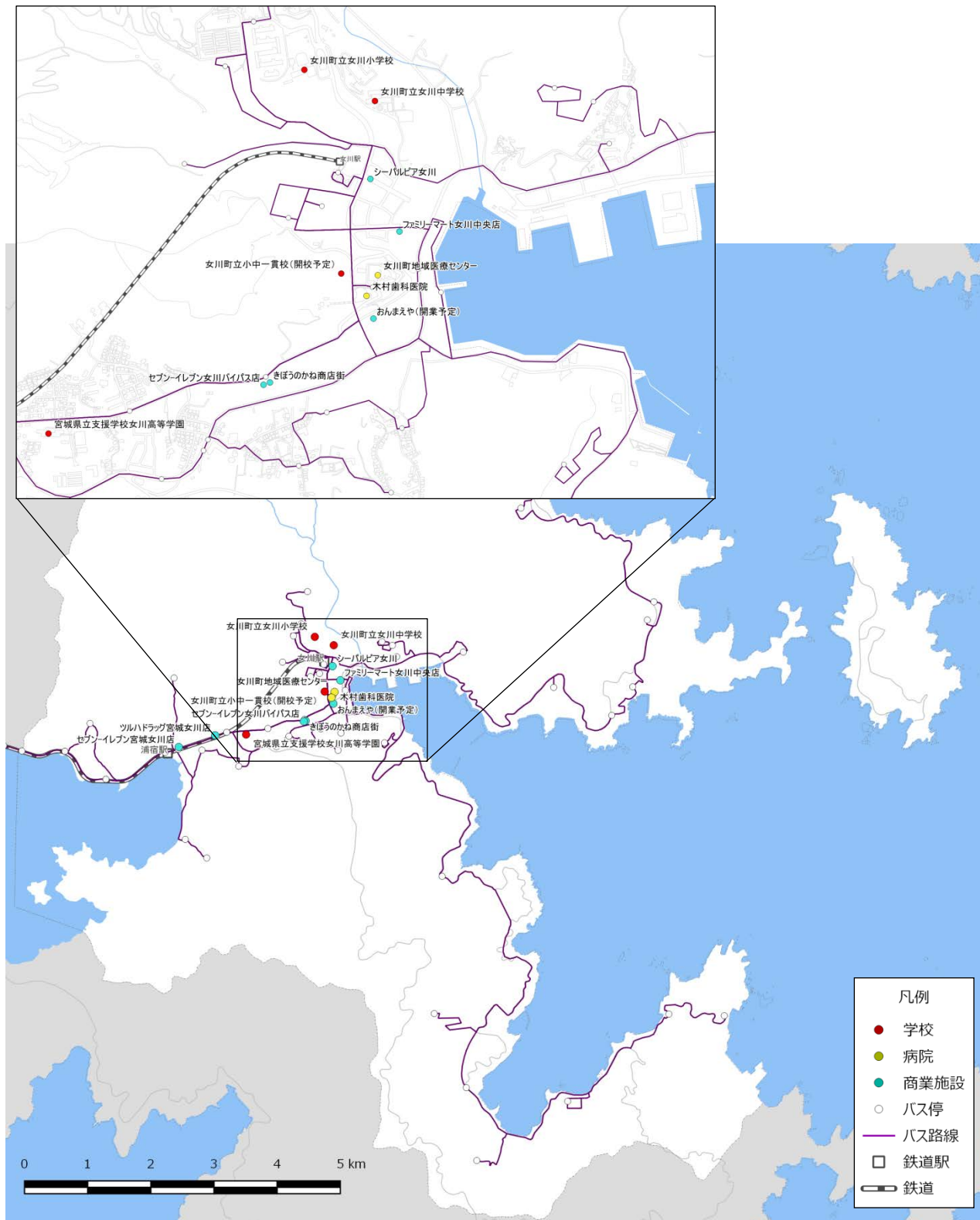


図 施設の立地状況

表 学校・病院・商業施設一覧

項目	施設名	所在地	営業時間
学校	女川町立女川小学校 ※2020年度廃校予定	女川浜字大原 310	—
	女川町立女川中学校 ※2020年度廃校予定	女川浜字大原 469-1	—
	女川町立小中一貫校 ※2020年度開校予定		—
	宮城県立支援学校	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 51-6	8:30~17:00
	木村歯科医院	鷲神浜堀切山 51-7	9:00~18:00
商業施設 ※	シーパルピア女川	女川浜字大原地内	店舗により異なる
	きぼうのかね商店街	鷲神浜大道地内	店舗により異なる
	ツルハドラッグ宮城女川店	浦宿浜字小屋ノ口 79-3	9:00~22:00
	セブン-イレブン宮城女川店	浦宿浜字浦宿 44-1	24時間
	セブン-イレブン女川バイパス店	被災市街地復興土地地区画 整理事業A O-15-1	24時間
	ファミリーマート女川中央店	被災市街地復興土地地区画 整理事業地区内S G-13	24時間
	おんまえや※2020年開業予定	—	—

※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。

【参考】地域の移動販売等の状況

◇イオン石巻店の移動販売

2015年12月から石巻・女川の復興住宅・仮設住宅を巡回し、移動販売と注文を受け付けている。



◇女川スーパーおんまえやの移動販売

定休日の日曜日を除く月曜日から土曜日までの10:00~17:00、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。



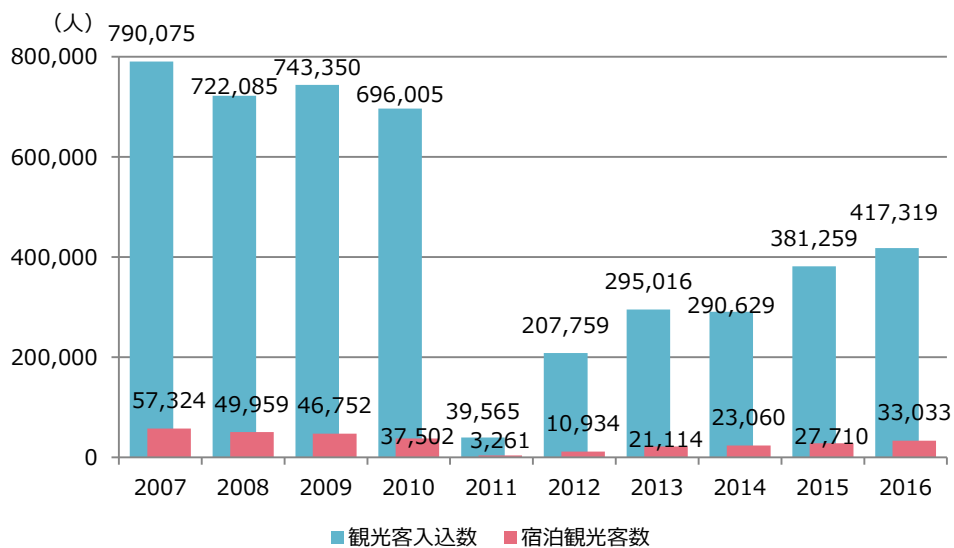
◇みやぎ生協の個人宅配・共同購入

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。

基本手数料	1人から「個人宅配」	2人から「なかよし宅配」	3人から「はん配達」
基本手数料	240円	120円	無料!
商品届け先	ご自宅の玄関先	ど55か所一人様の玄関先	「はん」リーダー様宅
利用条件	みやぎ生協メンバーに加入 全額振替口座登録 COOPトリプルカード保有 (コアカードは必須ではありません)		みやぎ生協メンバーに加入 全額振替口座登録 「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・現金払い・デビットカード・現金払い		
ご購入時期	前月21日～毎月20日まで		

3-5 観光の入込状況

町内の観光客入込数については、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 2011 年には 39,565 人にまで落ち込みました。2012 年以降は、震災前の水準には達していないものの徐々に回復しており、2016 年頃からは毎年約 40 万人以上の集客があります。



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

4. 交通特性の現状

4-1 交通特性から見る地域公共交通への影響

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6つが考えられます。

① 自家用車の利用環境の向上により、日常的な移動需要において懸念される公共交通離れ

- ・2020年度までに町内の復興事業・道路工事が概ね完了する予定であり、町内だけではなく、石巻市までの移動時間も大幅に短縮できる見込みです。自家用車を利用できる人にとっては利用環境が良くなるものと考えられます。
- ・運転免許をもっていない交通弱者の方の通院や買い物の状況を見てみると、町内の施設への一定の需要がみられます。また、移動手段を見てみると、公共交通に加えて、家族等の送迎が多くを占めていることが特徴的となっています。

② 高齢化に伴う免許返納者の増加や外出環境の変化

- ・一世帯当たりの自動車の保有台数は横ばいであるが、将来的な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、高齢者にとって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4割であるのに対して、離半島部では5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

- ・町内に住む高校生のほとんどが町外の学校に通っており、全体のうちの6割（125人）が石巻市へ通学していることから、本町と石巻市を結ぶ日常的な広域移動の必要性が伺えますが、学生が利用するJRへ町内の公共交通を上手く接続しきれていない状況です。また、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や運行時刻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

- ・女川駅前にはタクシー乗り場が整備されていますが、ドライバー不足等の厳しい事業環境を受けて日中の利用者が多い時間帯にタクシーの待機車両が無いことも多く見受けられます。

⑥ 公共交通の維持・確保に関わる国の支援・補助制度の動向

町民バス

- ・町民バスの収益率は全体で 11.5%となっています。安住・清水便（旧女川石巻仮設便）の利用者が大幅に減少したことにより、町民バス全体の利用者が減少傾向にあり、このまま改善策を講じないと利用者が減少し続け、収益率が更に悪化することも予想されます。
- ・町民バスの 1 便当たりの利用者数（2017 年度）が安住・清水便（旧女川石巻仮設便）を除き、全ての便で 2.0 人／便を下回っています。（町内循環便：1.7 人／便、五部浦便：1.3 人／便、北浦便：1.0 人／便）。特定被災地域公共交通調査事業が 2020 年に終了することを見据えると、町の財政負担だけで町民バスを維持していくことは非常に困難となります。

離島航路

- ・本町の離島航路については、地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助制度）、宮城県離島航路補助金（運営費補助）、町の財政負担により離島航路の赤字補てんをしながら運航していますが、近年、利用者が 2 万人以下にまで落ち込んでいます。2022 年には、出島架橋の供用に伴う利用者の減少が懸念されます。

4-2 道路交通の状況

(1) 道路網の整備状況

女川町内には国道 398 号が通っており、町内と石巻市中心部や三陸自動車道を結ぶ主要道路となっています。

また、牡鹿半島の東海岸線沿いに通る幹線道路として、県道 41 号女川牡鹿線が、浦宿から牡鹿半島の中央部を貫く形で県道 220 号牡鹿半島公園線が整備されています。

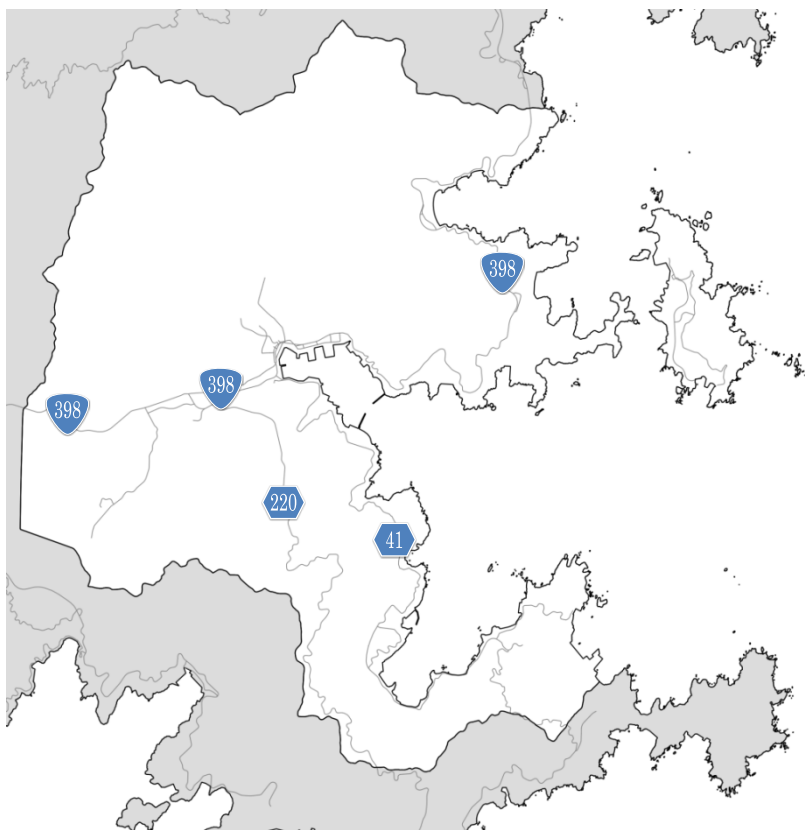
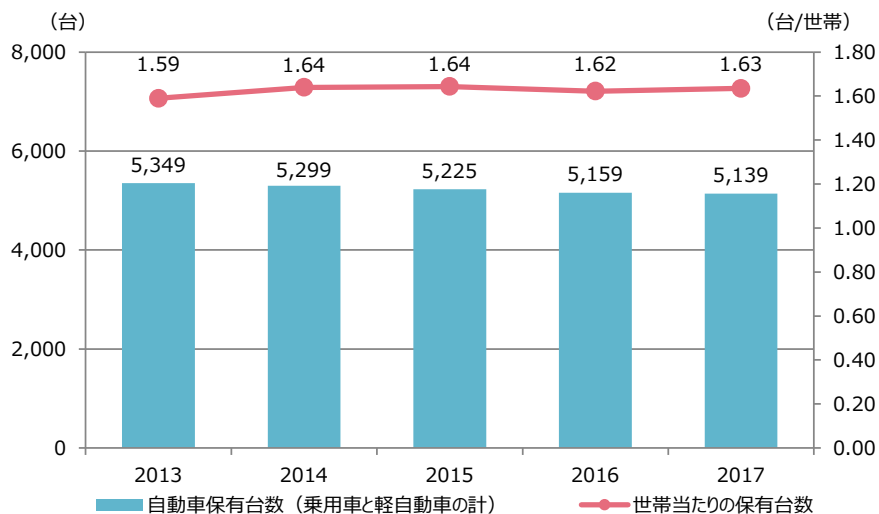


図 道路ネットワークの整備状況

(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大体 1.6 台で推移しています。



資料：2017年女川町統計書（世帯数は各年4月末）

図 自動車保有台数

4-3 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。

針浜地区や離半島部の一部等で、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。

交通モード	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	終発	
JR	石巻線	女川	石巻・小牛田	10	11	6:01	20:27	女川駅～石巻駅：320円
	仙石東北ライン	女川	仙台	1	1	6:05	20:46	女川駅～仙台駅：1,140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	16:26	女川駅前～安住：310円 女川駅前～石巻駅前：760円
町民バス	安住・清水便	マリンパルおさかな市場前	運動公園清水入口前	4	4	6:54	17:34	1乗車200円
	町内循環便	浦宿セブンイレブン前	総合体育館前(町民球場仮設)	4	4	7:28	16:14	1乗車200円
	五部浦便	小屋取	ツルハドラッグ女川店前	3	3	6:30	17:31	1乗車200円
	北浦便	指ヶ浜団地	ツルハドラッグ女川店前	3	3	6:28	17:31	1乗車200円
離島航路	女川～江島航路	女川	女川	3		6:50	15:30	女川～出島：770円 女川～江島：1,080円

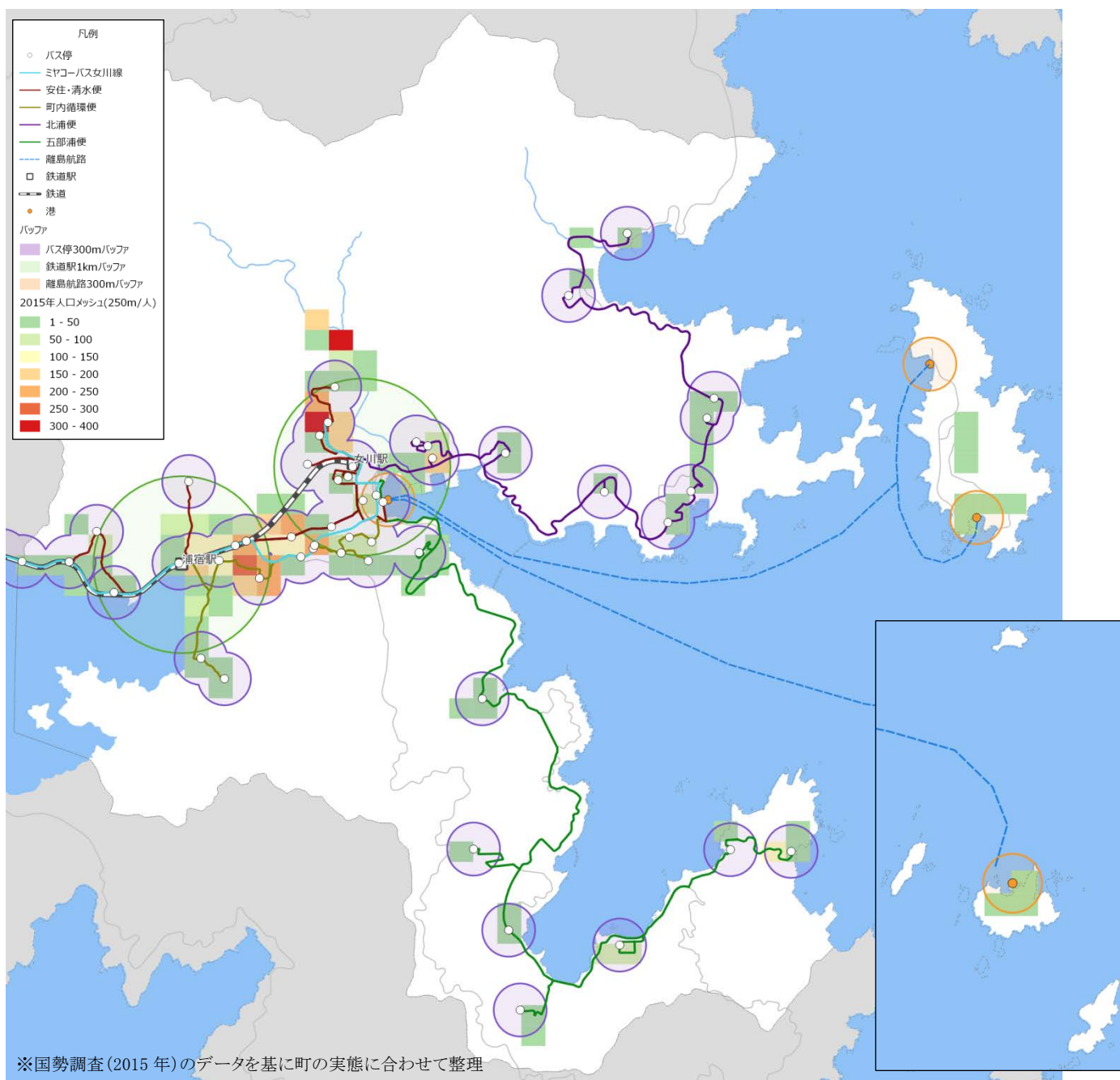


図 地域公共交通網

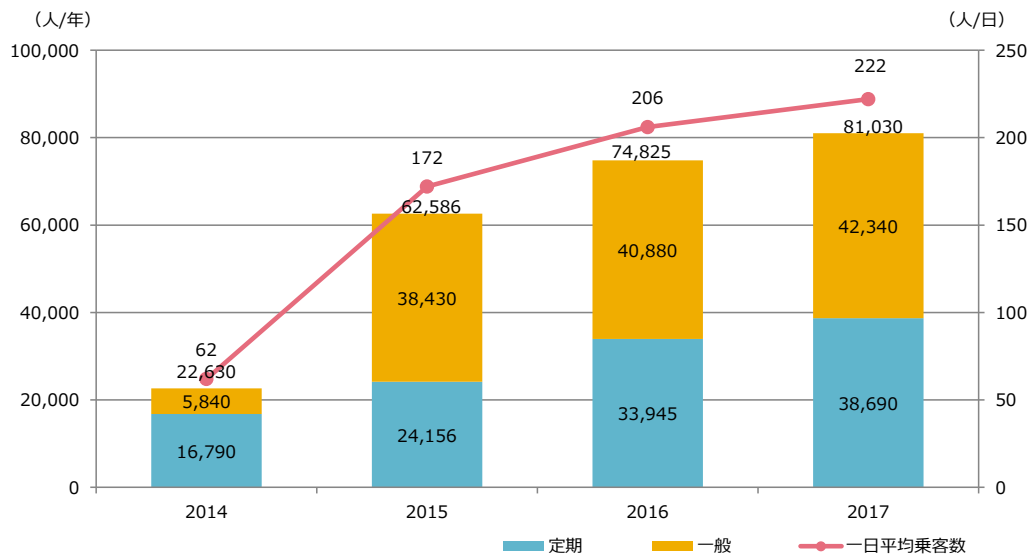
資料：国勢調査

4-4 JR（石巻線・仙石東北ライン）の運行・利用状況

町内にはJR女川駅とJR浦宿駅の2つの駅があり、JR石巻線と仙石東北ラインが走っています。主要駅であるJR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ており、2017年の乗客数は年間81,030人、1日当たりの平均利用者数は222人となっています。

表 JR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	9	9	10	10
	女川	石巻	1	1	1	1
仙石東北ライン	女川	仙台	1	1	-	-
風っこストーブ女川号	女川	仙台	-	1	-	1



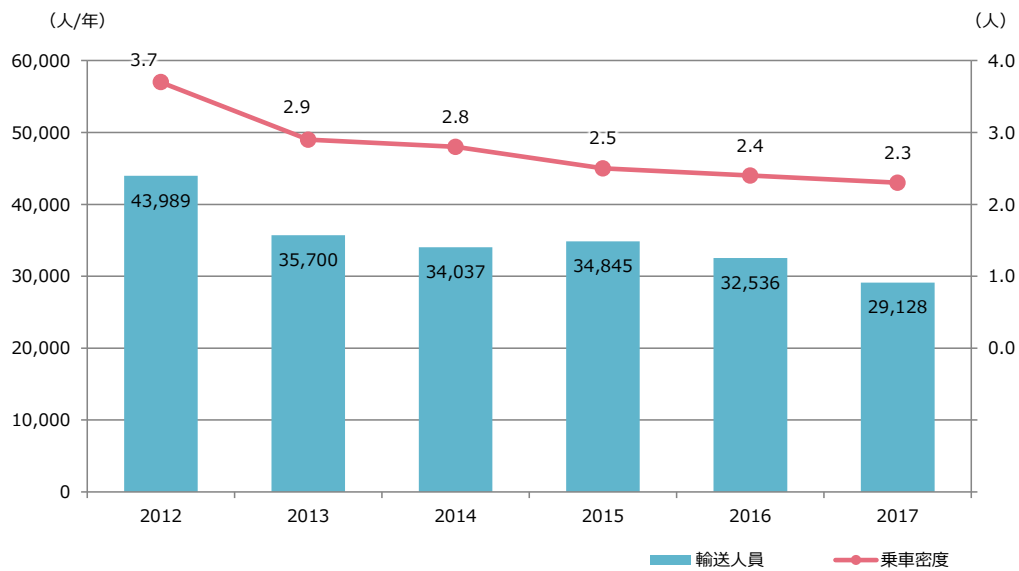
資料：2017年女川町統計書（2014年度数値は開通前の代行バス利用者含む）
 図 鉄道旅客数の推移（JR女川駅）

4-5 ミヤコーバス（女川線）の運行・利用状況

町内には（株）ミヤコーバスが運行する路線バス（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。ミヤコーバス（女川線）の年間輸送人員は減少傾向にあり、2017年度は29,128人、乗車密度は2.3人となっています。

表 ミヤコーバスの運行状況

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



資料：女川統計書

図 ミヤコーバスの利用実績

4-6 町民バスの運行・利用状況

町民バスは、本町が町内事業者である（株）黄金バス及び（株）黄金タクシーへ運行を委託しており、町内で4路線を運行しています。

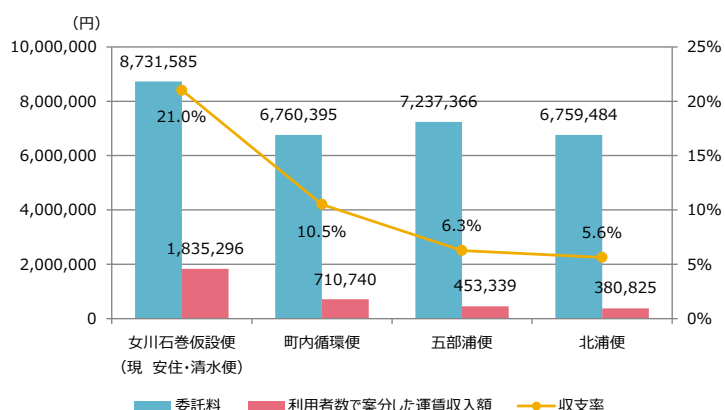
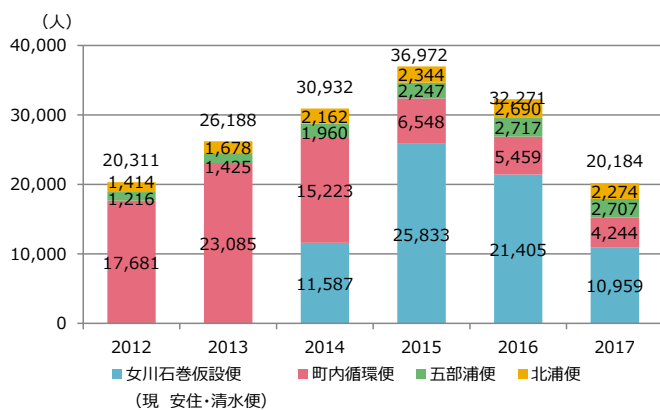
町民バスの年間輸送人員は、2015年度まで増加を続けていましたが、有償運行を開始した2016年度は若干減少し32,271人となっています。町民バス1便当たりの利用者数(2017年度)は女川石巻仮設便（現 安住・清水便）を除き、全ての便で2.0人/便を下回っています（町内循環便：1.7人/便、五部浦便：1.3人/便、北浦便：1.0人/便）。

町民バスの委託料は、4路線合計で29,488,830円となっており、運賃収入は4路線合計で3,380,200円となっています。収益率は、女川石巻仮設便（現 安住・清水便）が21.0%、町内循環便が10.5%、五部浦便が6.3%、北浦便が5.6%となっています。

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
女川石巻仮設便 (現 安住・清水便)	マリナルおさかな市場前 ～運動公園清水入口前	(株)黄金バス	マイクロバス	4	4
町内循環便	浦宿セブンイレブン前～ 総合体育館前(町民野球場仮設)	(株)黄金バス	ワンボックス	4	4
五部浦便	小屋取～ ツルハドラッグ女川店前	(株)黄金タクシー	ワンボックス	3	3
北浦便	指ヶ浜団地～ ツルハドラッグ女川店前	(株)黄金タクシー	ワンボックス	3	3

※第1・第3・第5土曜日とその翌日及び年末年始(12/31～1/3)は運休



資料：女川統計書

図 町民バスの利用実績

資料：2018年女川町統計書、町提供

図 収支状況 (2017年度)

(参考) シーパル号の概要

平成 23 年 3 月の東日本大震災以前の女川町には、地域公共交通として新多目的交通システム「シーパル号」(デマンド交通)を有料で運行していました。ここでは、シーパル号の運行状況について、整理します。

表 シーパル号の運行概要

項目	内容
導入の経緯	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者の移動手段の確保 平成 18 年 9 月末、五部浦地区を運行する町内完結路線の路線バスが撤退した。一方、一部半島部においては、バス停までの距離や急峻な地形を理由に利便性の高い公共交通システムのニーズがあった。 こうした背景を踏まえ、さらなる進行が予測される高齢化を勘案し、外出支援や社会参加の推進等による日常生活自立度の向上を図る必要があった。 商店街の活性化 まちなか地区までのアクセス性を向上し、外出支援による商店街の活性化を図る必要があった。
運行期間	平成 18 年 9 月 25 日～平成 23 年 3 月
運行形態	デマンド交通 (時間固定・路線非固定型のドア to ドアサービス)
運行エリア	町内全域を、北浦エリア、五部浦エリア、まちなかエリアの 3 エリアに分割
運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> 運行時間帯：平日 6：45～18：53 五部浦線は土・日・祝日も運行
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> 女川町民の 60 歳以上または障害者で乗合利用可能な方 五部浦線については、全町民 (路線バス廃止のため) 利用には事前登録が必要 (電話で氏名・住所・電話番号を伝える)
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> 事前予約制 (まちなか線は運行 30 分前まで。北浦線・五部浦線は 45 分前までに予約) 電話受付
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 同一エリア内の利用：大人 100 円/回 エリア間の利用：大人 300 円/回 支払は乗車時に乗車券にて行う。 乗車券は回数券 (11 枚綴り) で販売

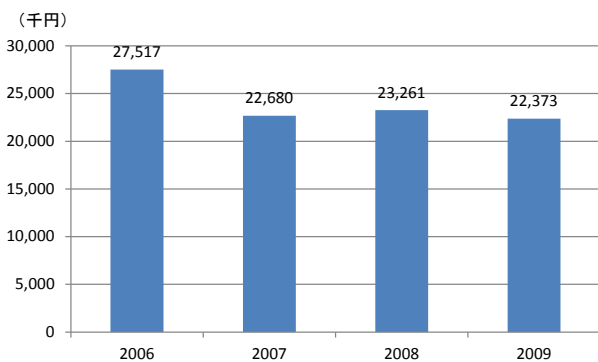


図 シーパル号の財政負担額の推移

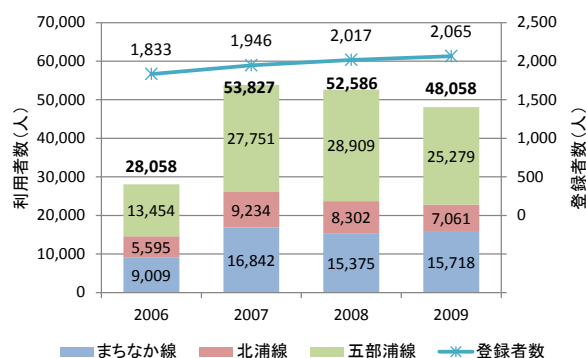


図 シーパル号の利用実績の推移

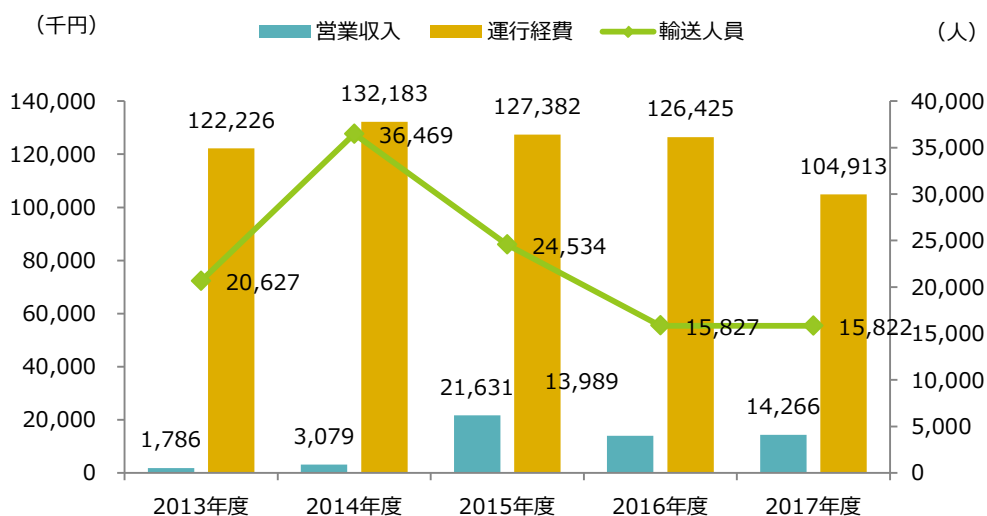
4-7 離島航路の運行・利用状況

シーパル女川汽船（株）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。運行経費については、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～江島港までが片道1,080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770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。

離島航路の年間輸送人員は、2014年度で微増となりましたが、2015年度以降は減少し続けており、2017年度の輸送人員は15,822人となっています。



資料：シーパル女川汽船株式会社提供

図 離島航路の利用実績

4-8 タクシーの状況

町内のタクシー会社は、(株) 黄金タクシーの1社のみとなっています。本町では、(株) 黄金タクシーに町民バス及び保育所の送迎バス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	女川浜字大原 2-3	11

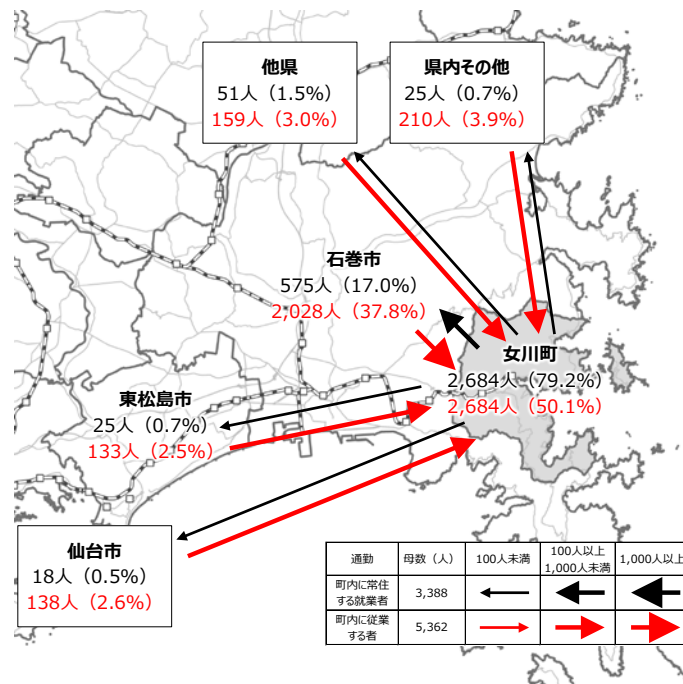
資料: 一般社団法人宮城県タクシー協会HP

4-9 町民の移動実態

(1) 通勤

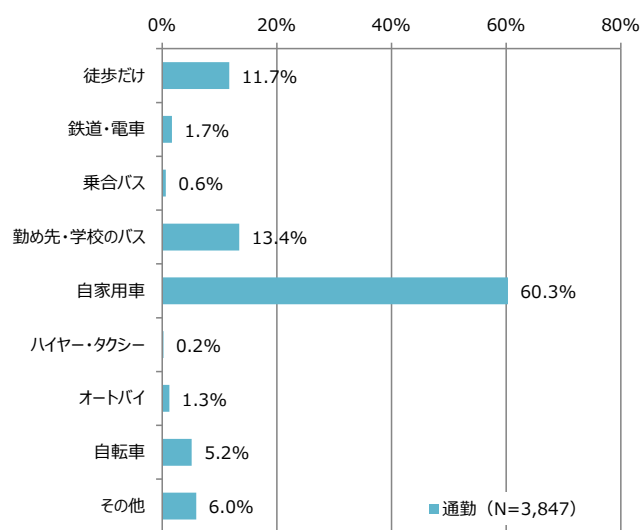
就業している町民の 79.2%は町内に勤務しています。そのほかは周辺地域に通勤しており、その割合は石巻市が 17.0%、東松島市が 0.7%等となっています。通勤の移動手段は、自家用車が 60.3%と最も多く、次いで、勤め先の送迎バスが 13.4%、徒歩が 11.7%となっています。

一方で、町内に勤務している人のうち、37.8%が石巻市、2.6%が仙台市、2.5%が東松島市から通勤しています。



資料：国勢調査（2015年）

図 通勤流動



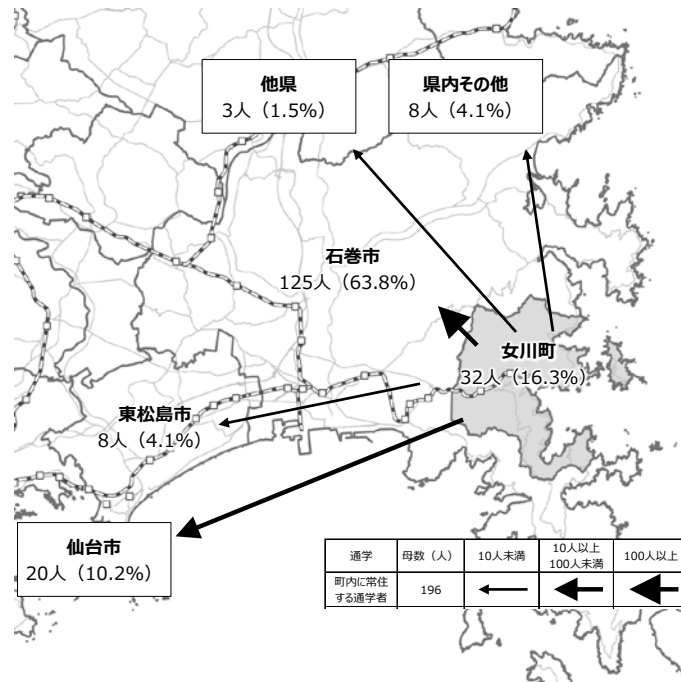
資料：国勢調査（2010年）

図 通勤の移動手段

(2) 通学

本町では町内に住む高校生のほとんどが町外の学校に通っており、6割が石巻市へ、1割が仙台市へ通学しています。

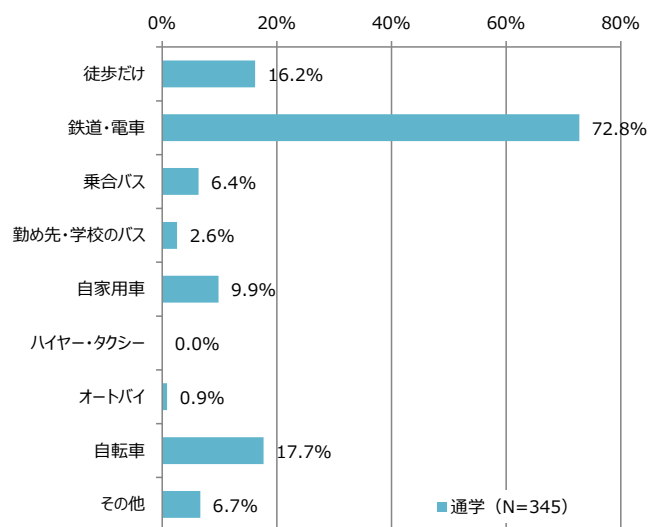
通学の移動手段は、鉄道・電車が72.8%と最も多く、次いで、自転車が17.7%、徒歩が16.2%となっています。



※2014年3月31日に宮城県女川高等学校が閉校、2016年4月11日に宮城県立支援学校女川高等学園が開校
 ※国勢調査(2015年)のデータを基に町の実態に合わせて整理

資料：国勢調査(2015年)

図 通学流動



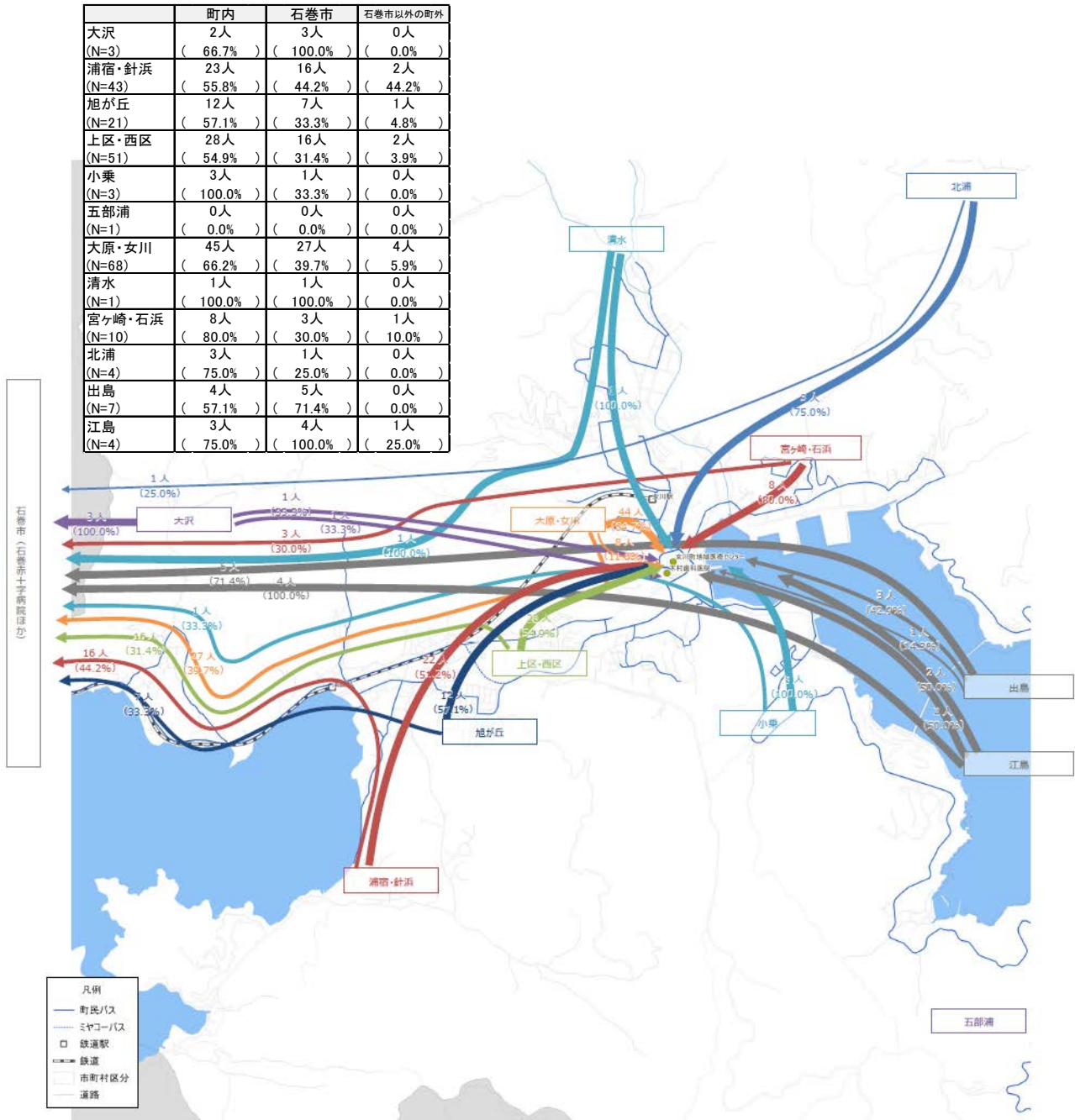
資料：国勢調査(2010年)

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、まちなかの医療施設（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。

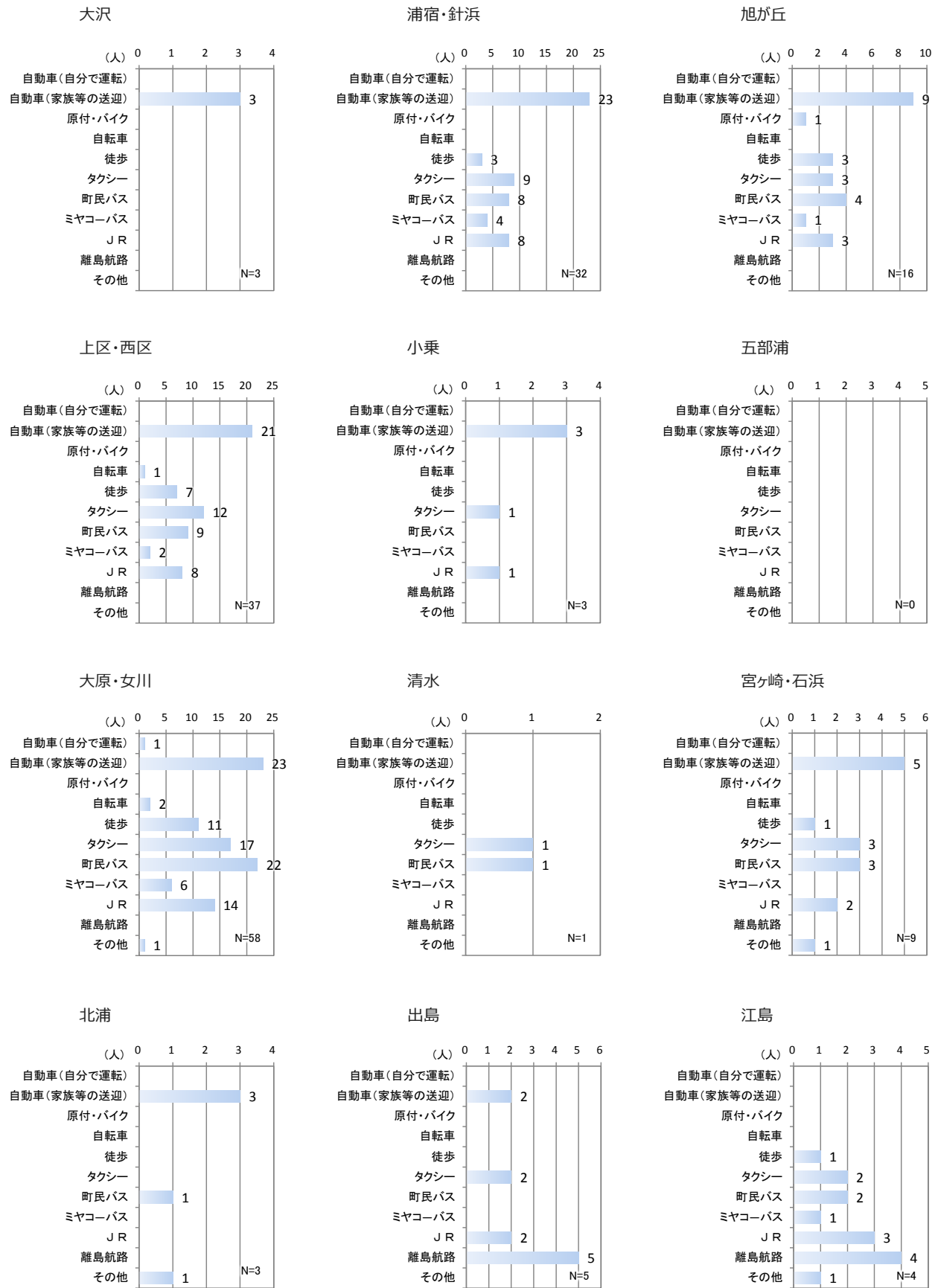


※町民アンケートで、免許の保有状況に「運転免許を返納した」「運転免許をもっていない」と回答した人を交通弱者として仮定しています。

資料：町民アンケート

図 通院流動（交通弱者）

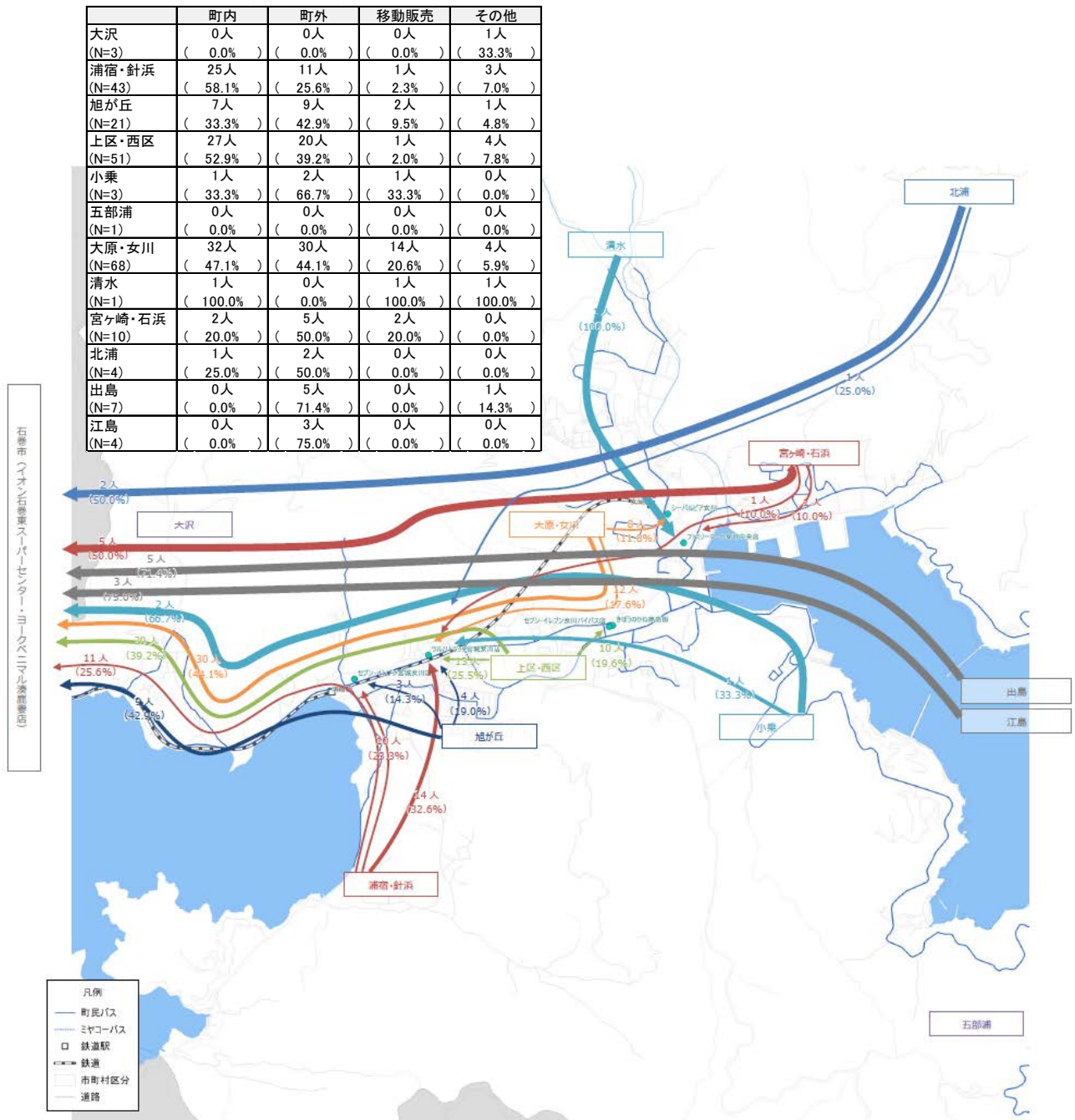
■ 地区別の利用交通手段



(4) 買い物

運転免許を持っていない交通弱者の買い物の行き先を見てみると、町内の施設（浦宿地区や女川駅周辺地区）と同程度、石巻市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。

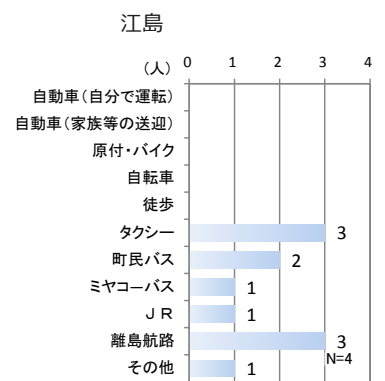
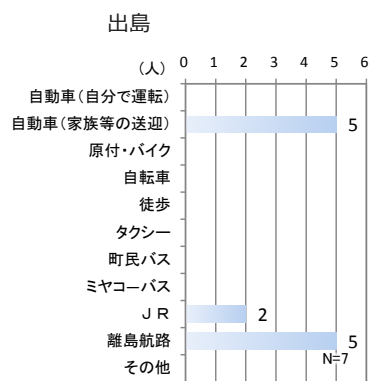
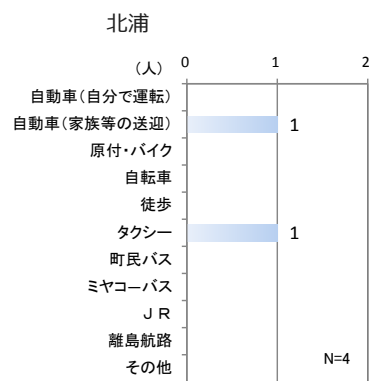
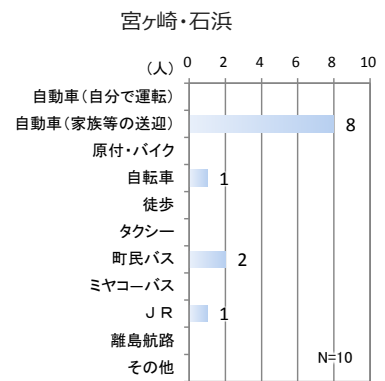
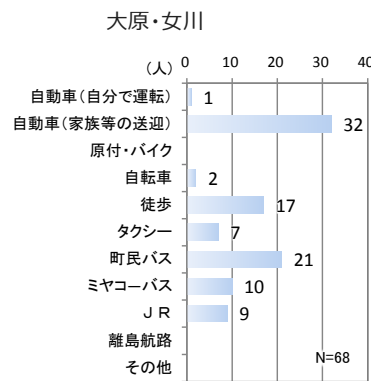
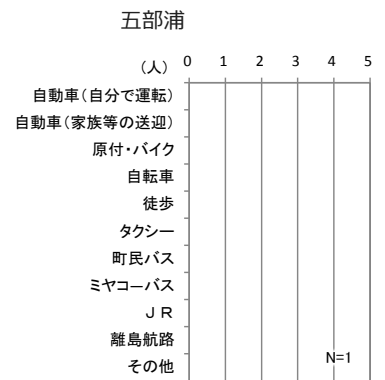
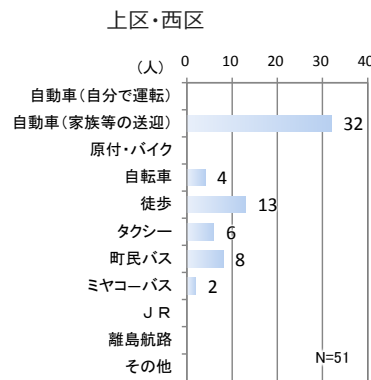
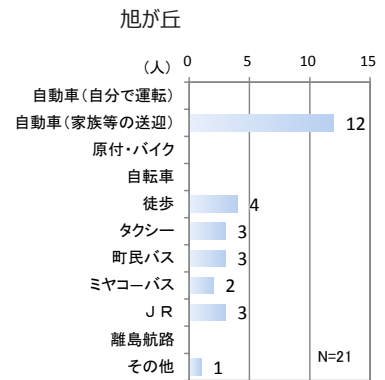
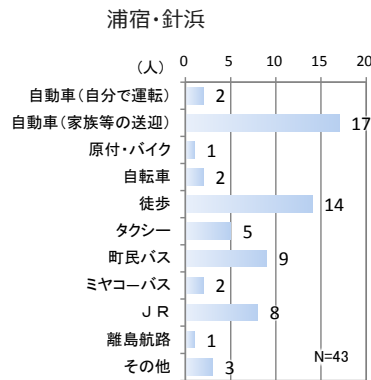
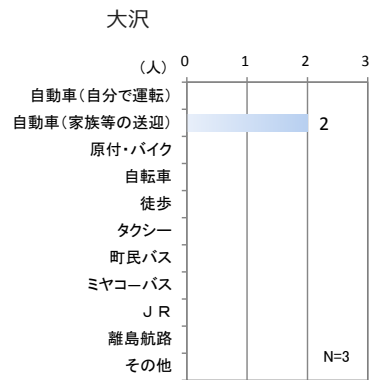


※町民アンケートで、免許の保有状況に「運転免許を返納した」「運転免許をもっていない」と回答した人を交通弱者として仮定しています。

資料：町民アンケート

図 買物流動（交通弱者）

■ 地区別の利用交通手段



5. 公共交通の課題

持続可能な公共交通網の実現に向けて、当町の公共交通を取り巻く課題として以下の8つの課題が挙げられます。

■ 上位・関連計画における公共交通の位置付け・役割

①総合計画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が求められている⇒課題①、②

②市街地部と離半島部におけるメリハリある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が求められている⇒課題②、③

③まちなかにおける交流促進・賑わい継続が期待されている⇒課題①、②

■ 社会経済特性から見る地域公共交通への影響

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⇒課題⑤、⑧

②まちなか及び離半島部における地理的な特性や交通需要⇒課題③

③まちなかに集中する生活利便施設へのアクセス⇒課題①

④まちの玄関口であるJR女川駅の観光利用⇒課題⑤

■ 交通特性から見る地域公共交通への影響

①自家用車の利用環境の向上により、日常的な移動需要において懸念される公共交通離れ⇒課題⑧

②高齢化に伴う免許返納者の増加や外出環境の変化⇒課題⑦

③公共交通の末端付近に存在する公共交通空白地域⇒課題③

④石巻市等への通勤・通学などの日常的な移動需要⇒課題④

⑤交通事業者における事業環境の変化⇒課題⑥

⑥公共交通の維持・確保に関わる国の支援・補助制度の動向⇒課題⑧

公共交通を取り巻く課題

課題①【町民の日常生活の視点】
まちなかの「にぎわい拠点」へのアクセス性の向上が必要

課題②【まちづくりの視点】
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

課題③【効率性の視点】
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

課題④【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

課題⑤【観光との連携の視点】
観光部署と連携した新たな利用拡大が必要

課題⑥【運行・運営の視点】
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

課題⑦【利用環境の視点】
分かりやすい情報提供や利用しやすい運賃体系が必要

課題⑧【持続可能性の視点】
持続可能な公共交通網の構築が必要

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】

- ・女川町まちなか再生計画において、まちの中心部に生活の軸を集めたまちなか形成に資する交通ネットワークの形成が求められています。
- ・女川町まちなか再生計画では、まちなかの商業エリアを「にぎわい拠点」に位置付け、その中で駅前清水線の「生活軸」に生活利便施設が誘導されることで、町外に向いていた交通需要が町内のまちなかへと変化するため、拠点性が高まるにぎわい拠点へのアクセス性の向上が必要となります。

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】

- ・高台に配置される「住宅エリア」と女川駅周辺に配置される「商業エリア」との間に大きな高低差が生じており、高齢者や買い物で荷物を持っている人などにとって移動の負担が大きいため、高台住宅の住民に対する外出支援が必要となります。

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】

- ・離半島部を運行する五部浦便や北浦便は利用者が極端に少なく、乗合率が低い一方で、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。
- ・運転免許を持たない高齢者などの交通弱者は、家族や近所の方による送迎に頼っているものの、将来的には団地の高齢化の進行に伴い、高まる公共交通への需要に対応する必要があります。

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】

- ・石巻市方面へはJRとミヤコーバス（女川線）が運行されているものの、特にミヤコーバス（女川線）の利用者は少なく、維持していくことが困難な状況となっています。
- ・広域的な移動を担う交通として、JRとミヤコーバスの一体的なサービスの提供が必要となります。

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】

- ・観光客は回復基調にあり、今後、港に近接した海辺に「観光交流エリア」が配置されることで、観光客の更なる増加が期待される中で、日常利用に加えた来訪者の公共交通の利用が期待されます。

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】

- ・今後も限られた人員で町民バスを運行していかなければならない中で、住民の生活に寄り添った公共交通を維持していくため、より効率的な運行体系の検討が必要となります。

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】

- ・現在配布している町民バスのマップ付き時刻表には、町内全域の路線図と各種公共交通機関の運行時刻表を掲載していますが、交通結節点（女川駅、離島航路発着所）での乗換案内が不十分な状況です。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。
- ・町民バスは一律運賃（大人1乗車 200 円）で運行しており、回数券も販売（200 円券6枚綴りを1,000 円で販売）していますが、乗換券や定期券の導入を求める意見も多く寄せられており、利用促進を図れるような運賃体系の構築が求められています。

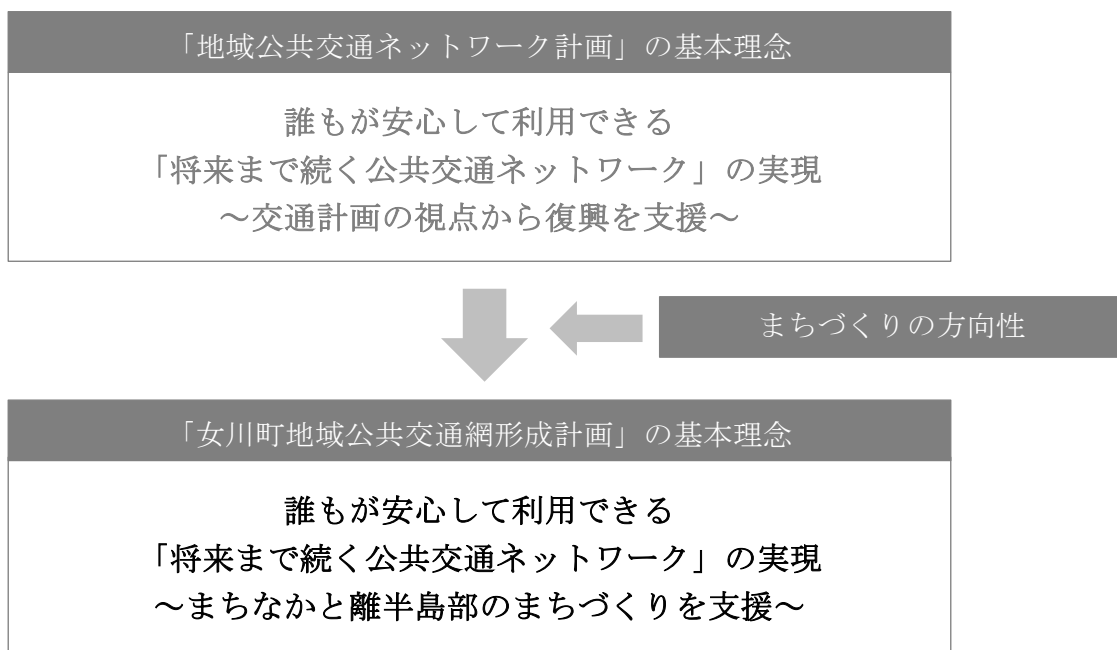
課題⑧: 持続可能な公共交通網の構築が必要 【持続可能性の視点】

- ・町民バスについては、特定被災地域公共交通調査事業を活用して維持してきたものの、2019 年度内に町内の全ての仮設住宅が退去・解体されるため、現状のままでは女川町の財政負担が増えることが懸念されます。
- ・ミヤコーバスの女川線について、石巻市内では既に仮設住宅が全て退去・解体されているため、2019 年度で被災地域間幹線系統確保維持事業の対象外となります。現状では輸送人員が 15 人/日を上回っているものの、利用者が減少傾向にある中で、将来的に地域間幹線系統確保維持事業の要件から外れることも懸念されます。

6. 基本的な方針と目標

6-1 基本理念

本計画の基本理念については、「地域公共交通ネットワーク計画（計画期間：平成 26 年度～平成 30 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～交通計画の視点から復興を支援～」を引き継ぎつつ、まちづくりの方向性を踏まえて、「**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～**」と設定します。



6-2 地域公共交通の将来像

(1) 地域公共交通網形成の方針

持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、計画最終年度（2023年度）を目標に、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します。

＜地域公共交通網形成の方針＞

- 方針①：居住エリアとにぎわい拠点を結ぶ「地域内交通」の利便性を確保・向上する
- 方針②：にぎわい拠点内に複数の地域公共交通が乗り入れた「生活軸」を構築する
- 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
- 方針④：移動需要を集約化する「乗継拠点」の機能を強化する

(2) 拠点の設定

本町の目指すまちの将来像や土地利用の方向性との整合を図り、町内の交通結節点を役割に応じて「中心拠点」と「乗継拠点」に大分します。

表 拠点の設定

位置付け	役割	対象
中心拠点	・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
乗継拠点	・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	・離島航路ターミナル ・JR浦宿駅

(3) 地域公共交通の位置づけ

まちなか再生計画等の位置づけを踏まえつつ、公共交通網の階層化を図り、地域公共交通の役割を設定します。

表 地域公共交通の位置づけ

位置付け	役割	対象
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、仙石東北ライン
	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
地域内交通	まちなか	・町内のまちなか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 ・ミヤコーバス女川線 ・町民バス
	小規模需要	・町内のまちなかから離れたエリアの小さい需要に対応した移動を担う交通 ・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 ・離島航路
生活軸	・町民の日常生活における目的施設が立地し、居住エリアから乗り継ぎせずに、直接アクセスできる区間	・JR女川駅～役場～地域医療センター～まちなか商業施設

(4) 地域公共交通網の将来イメージ

※計画最終年度（2023年度）を目標としています。

<基本的な考え方>

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。

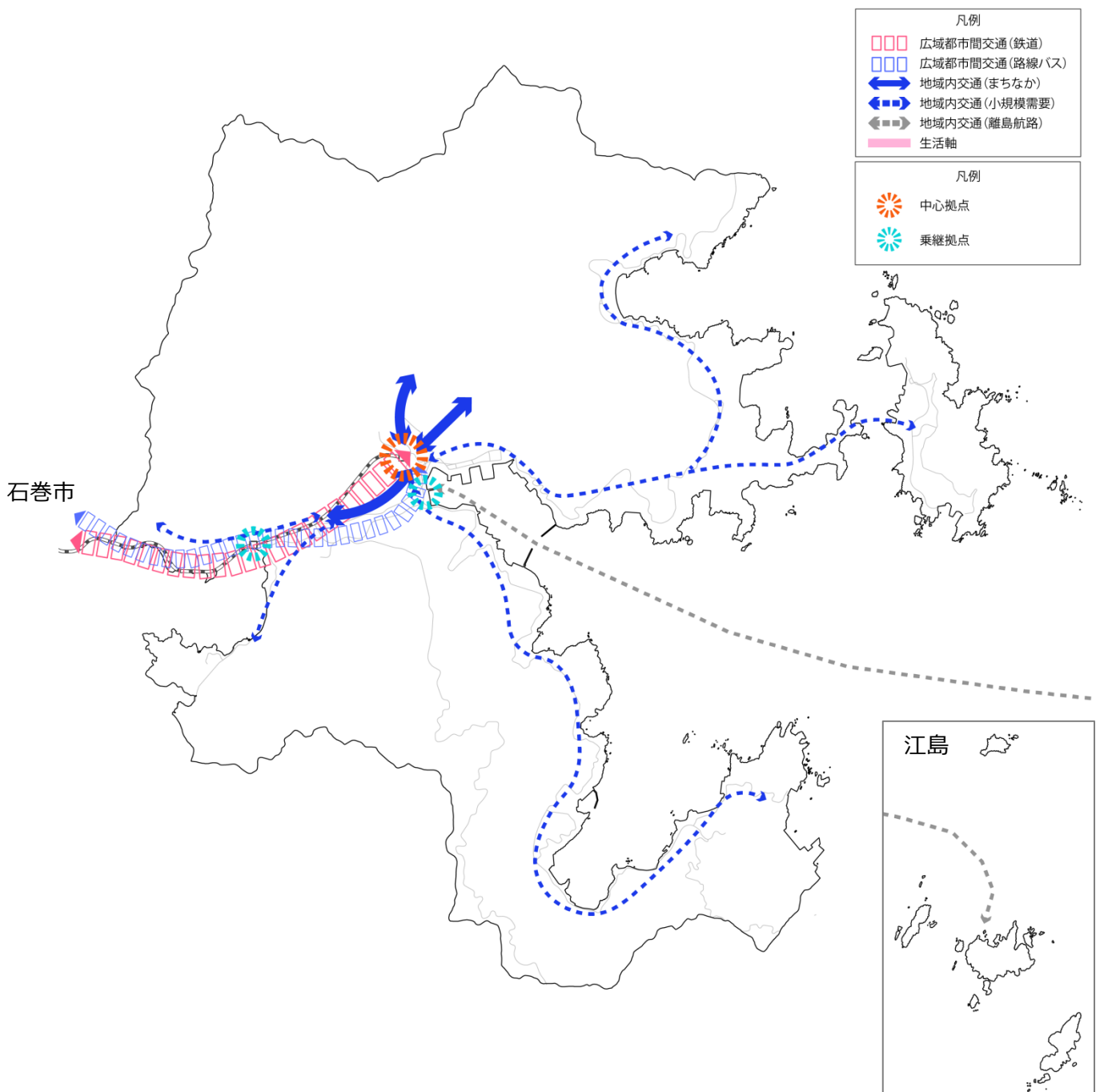
<地域公共交通網形成の方針>

方針①：居住エリアとにぎわい拠点を結ぶ「地域内交通」の利便性を確保・向上する

方針②：にぎわい拠点内に複数の地域公共交通が乗り入れた「生活軸」を構築する

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

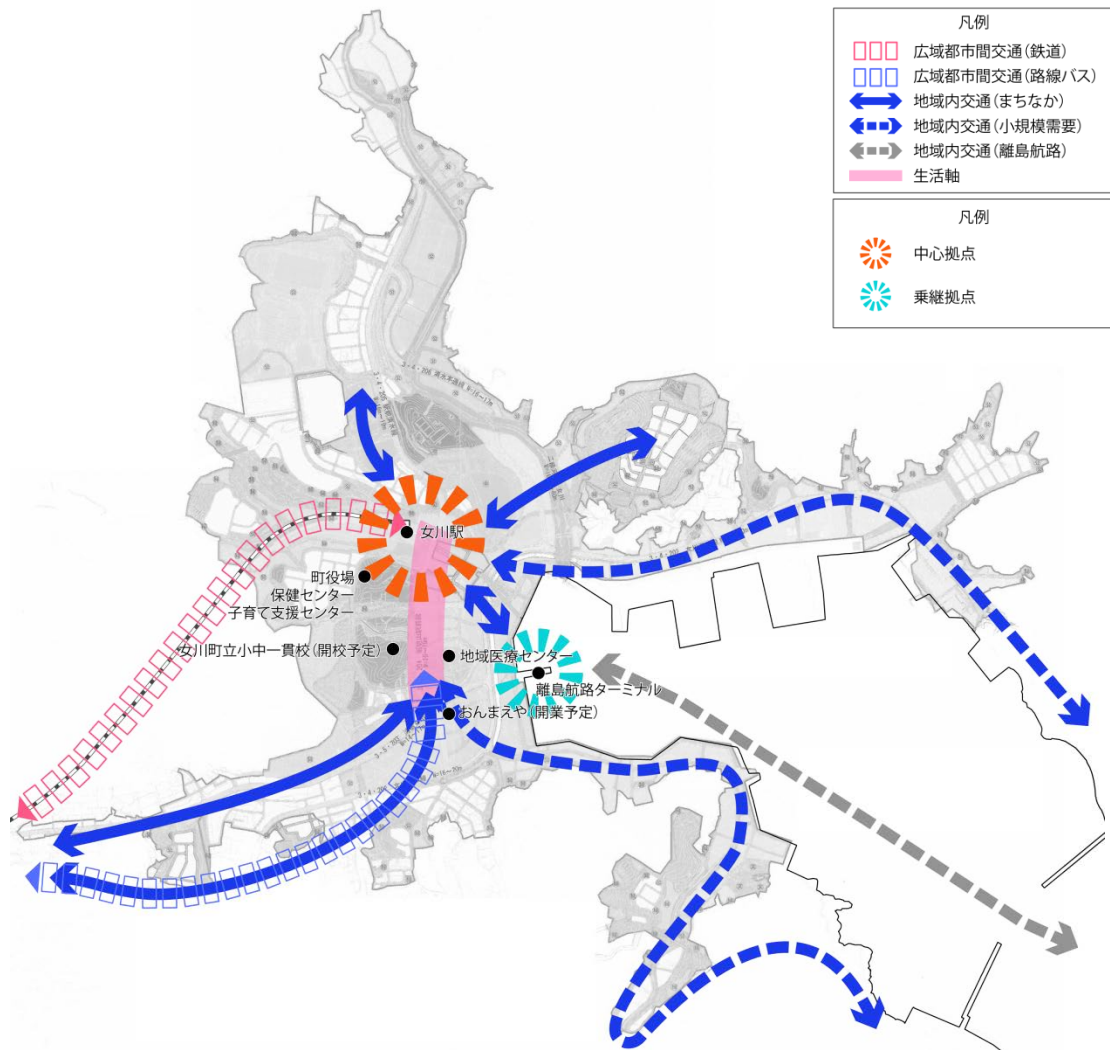
方針④：移動需要を集約化する「乗継拠点」の機能を強化する



【にぎわい拠点の拡大図（イメージ案）】

<生活軸形成の基本的な考え方>

- 住宅・団地から病院やまちなか商業施設等へのアクセス性を確保する
- J R 女川駅と離島航路発着所間の接続改善・連絡強化を図る
- 生活利便施設が立地するまちなかの回遊性を確保する



6-3 基本方針と目標

公共交通の活性化及び再生の仕方・考え方である基本方針については、「地域公共交通ネットワーク計画（計画期間：平成 26 年度～平成 30 年度）」で掲げる 3 つの基本方針を引継ぐこととします。

「女川町地域公共交通網形成計画」の基本理念

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 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

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

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

<想定される移動・ライフスタイルの変容>

属性

- 町内の**高校生**が親の送迎に頼らずに、公共交通で通学できるようになる
- 運転免許を持たない**高齢者**が、気軽にまちなかに出掛けられるようになる

など

エリア

- まちなかでは自家用車に頼らずとも、公共交通で気軽に移動ができるようになる
- 離半島部**の住民は、遠回り感なくまちなかへアクセスすることができるようになる
- 離島**の住民が離島航路発着所から公共交通を乗り継いで女川駅や病院、駅周辺の施設を利用することができるようになる

など

基本方針に即しつつ、公共交通を取り巻く課題を解決するため、計画期間内における公共交通の目標を、以下の「目標 1-1」～「目標 3-3」の 8 つの目標に設定します。

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

- ・生活利便施設が立地した JR 女川駅～役場～地域医療センター～まちなか商業施設の区間を「生活軸」として位置付け、将来的に利便性を改善していきます。

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

- ・ターミナル地点への乗り入れや他の路線との接続ダイヤの改善などにより、利用者の乗継負担を軽減します。
- ・公共交通の待ち時間が苦にならないような待合環境の改善・向上を目指します。

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

- ・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。
- ・地域の実態や利用特性を踏まえて、先進技術を活用した新たな交通システムの導入を検討します。

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

- ・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。
- ・まちなかでは、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。
- ・まちなかから離れていても、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。

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

- ・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。

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

- ・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。
- ・初めて本町に来る来訪者や訪日外国人観光客など、誰もが迷わずに利用できる利用環境を整備します。

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

- ・町内外の交流促進・連携強化を支える公共交通網の構築を推進します。
- ・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、まちなかのにぎわいの創出や、住民のおでかけ支援などを促進します。

目標 3-3 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。

7. 目標達成のための事業及びその実施主体

7-1 目標を達成するための具体的施策

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j目指す

目標3-3 みんなで育てる公共交通を目指す

具体的施策

施策1：公共交通網の再編・見直し

- (1) 生活軸の形成
- (2) 地域内交通の再編・見直し
- (3) 広域都市間交通の維持・活性化
- (4) 拠点機能の向上

施策2：分かりやすい情報提供

- (1) 公共交通利用促進ツールの充実
- (2) 車両の行き先・方面表示の改善

施策3：利用しやすい環境づくり

- (1) 運賃体系の見直し
- (2) 先進技術の利活用の検討

施策4：利用促進等の取り組み

- (1) 多様な主体と連携した利用促進の展開

施策5：公共交通を考える場の組織づくり

- (1) みんなで育てる場づくり

7-2 施策1：公共交通網の再編・見直し

(1) 生活軸の形成

【現状・課題】

- ・1度の外出で複数の用事を済ませることが難しい状況です。

町民バス各便の利用者からJRとの接続を重視する意見が多く寄せられたため、JRの運行時刻に合わせた運行内容となっていますが、町内で通院のついでに買い物をできるようにしてほしいという意見も多数出ており、他の公共交通機関への接続と併せて、町内移動の自由度を改善する必要があります。

- ・離島航路発着所前から女川駅、地域医療センターへの連絡が悪い状況です。

出島、江島の島民の移動手段として、離島航路発着所前から女川駅、地域医療センター、町内商業施設へ行けるようにダイヤを組んでいますが、JRの発着時間に合わせた運行内容となっており、船との乗り継ぎ時間の調整がうまくできていません。

JRの運行時刻は変更が容易ではないため、離島航路の運行時間を調整し、島民にとって無理のない移動ができるように改善する必要があります。

- ・離島航路発着所前から路線バス（ミヤコーバス 女川線）への乗り継ぎのスムーズ化が必要です。

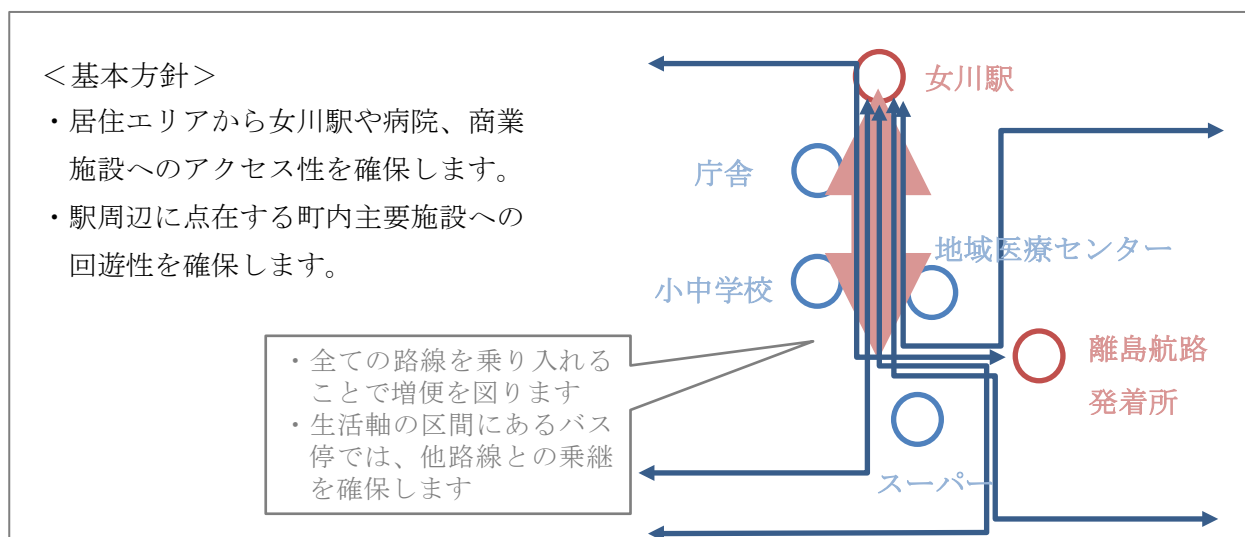
女川湾の海岸には震災メモリアル公園や離島航路ターミナルが整備される予定であり、離島航路発着所付近では震災直後から道路工事が進められています。島民からはミヤコーバスで石巻市まで移動したいという声が多いですが、道路環境が整っておらず、現在乗り入れが難しい状況です。メモリアル公園や離島航路ターミナル完成後は島民以外の利用も見込めるため、バス停の移設など相互の連絡改善について検討が必要です。

【ねらい】

- ・1度の外出で複数の用事を済ませることができるようにします。
- ・島民が離島航路発着所前から町内各所及び町外へスムーズに移動できるようにします。

【取り組みイメージ（案）】

- ・ミヤコーバス、町民バスなどの複数路線がすべて乗り入れ運行することで生活軸の充実化を図ります。
- ・生活軸の区間の利便性が向上するよう路線のダイヤ調整を行います。
- ・上記で不足する時間帯を新規路線（自動運転等）で補完することを検討します。



(2) 地域内交通の再編・見直し

①まちなか ※被災市街地復興土地区画整理事業区域

【現状・課題】

- ・高齢者や買い物等で荷物を持っている人などにとって、高台住宅団地と商業エリアの間に高低差があり、移動がしにくいまちの構造となっています。
- ・団地内にバス停はあるものの、自宅から離れており、町民バスを利用しづらいと感じている人がいます。
- ・運転手不足により、女川駅にタクシーが待機しておらず利用できないことがあります。

【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します。

【取組みイメージ】

- ・多種多様な地域公共交通を組み合わせ、サービス水準の向上を図ります。
- ・町民バス運行内容の再編、見直しにより町内主要施設を重点的に回り、利便性を向上させます。
- ・タクシーの利活用（相乗り運賃など）を検討します。
- ・将来的なカーシェアリング、ボランティア輸送などの導入を検討します。

【スマートモビリティ社会システム実証プロジェクトの推進】

- ・平成30年12月26日に、女川町では、宮城県、南三陸町、トヨタ自動車株式会社の4者で、人口減少や高齢化が進む被災地で新たな交通手段として、電気自動車や自動車より小回りが利く超小型車両など「スマートモビリティ」を活用していく実証プロジェクトの推進に関する協定を締結しました。
- ・プロジェクトでは、地域内の移動手段や観光へのスマートモビリティの活用、先進技術を応用した輸送など今後4年間にわたり実験を行います。

▼ 協定締結後の記念撮影



▲ スマートモビリティのイメージ「Winglet」

②小規模需要

【現状・課題】

- ・ 高校生の通学のために早朝に1便を走らせているが、2便のための回送時間を考慮したダイヤとなっているため、女川駅での待ち時間が長く、利用者が少ないです。
- ・ 出島架橋完成に合わせた運行内容の調整が必要です。

【ねらい】

- ・ 離半島部の高校生が親の送迎に頼らなくても通学できるようにします。
- ・ サービス水準を向上させ、通院や買い物などの日常的な移動を支えます。

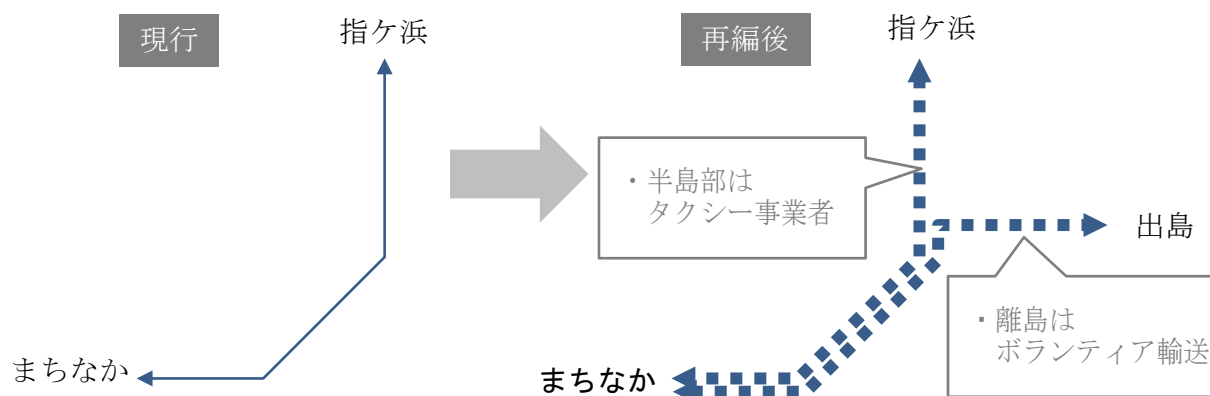
【取組みイメージ】

- ・ 多種多様な地域公共交通を組み合わせ、サービス水準の向上を図ります。
- ・ 効率的な運行体系を検討します。
- ・ 待合環境を改善します。

<基本的な考え方>

- ・ 利用特性や地域特性に応じて、タクシー事業者とボランティア輸送を組み合わせで運行します。

例) 半島部はタクシー事業者で、離島はボランティア輸送で運用する



【地区で支える公共交通の仕組みのイメージ (案)】

- ・ 地域で守り、育てる意識を住民に醸成するため、地域のイベントの開催に合わせて試乗会を開催するなど、まず一度乗ってもらう仕掛けが重要です。
- ・ また、実際に公共交通を利用してもらうだけでなく、地域で公共交通の利用状況や問題点、改善策などを共有し、利用促進などについて話し合うことも重要です。

【コミュニティによる支え合いの状況】

- ・ 半島部の団地・集落では、家族や近所の方による送迎が日常的に行われています。
- ・ 現在、出島・江島の離島では、島民が船着き場で積み荷の処理や船の綱取りなどに加えて、ボランティア的に島民や来訪者の送迎サービスなども行っています。

(3) 広域都市間交通の維持・活性化

【現状・課題】

- ・ミヤコーバス女川線については、石巻市内では既に仮設住宅が全て退去・解体されているため、2019年度で被災地域間幹線系統確保維持事業の対象外となります。利用者が減少傾向にある中で、将来的に地域間幹線系統確保維持事業の要件から外れることが懸念されます。

【ねらい】

- ・石巻市方面への移動を担うJRとミヤコーバス女川線については、役割を整理し、住民や利用者に複数の選択肢を提供することで事業性を高めます。

【取組みイメージ】

- ・町外との広域の移動を担う広域都市間交通については、交通事業者や隣接する石巻市などの関係機関と協力・調整しながら、路線の維持に努めます。
- ・国庫補助、県単補助などによる財政支援の活用を積極的に検討します。
- ・交通事業者や隣接する石巻市などの関係機関と連携しながら利用促進を企画・検討し、路線の利用促進を図ります。

(4) 拠点機能の向上

【現状・課題】

- ・ J R 女川駅には、 J R とミヤコーバス女川線、町民バスが乗り入っていますが、それぞれが他の交通機関との接続に対応しきれていない状況です。
- ・ 離島航路から J R 女川駅まで町民バスを運行していますが連絡が悪く、使いづらい状況です。
- ・ 待合所はありますが、快適に過ごせる場所ではない状況です。

【ねらい】

- ・ 様々な公共交通機関の連絡を改善し、乗継負担を軽減します。
- ・ 交通結節点に多様な機能を強化し、拠点性を高めます。
- ・ 待ち時間を快適に過ごせるようにします。

【取組みイメージ】

- ・ 交通結節点における待合スペースの充実を推進します。
- ・ J R、離島航路、町民バス間の接続ダイヤを調整します。
- ・ 待ち時間が苦にならないよう、既存の催し物等を交通結節点で開催するなどの調整を行います。

【交通結節点の拠点機能向上のイメージ（案）】

- ・ 天候に左右されずに快適に待てる待合所の整備などハード整備を推進します。
- ・ 交通結節点は単なる乗り継ぎ場所だけでなく、イベントの開催等により、一つの目的地となるようなソフト施策を検討します。

表 事業の実施主体とスケジュール

施策	実施主体	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
(1) 生活軸の形成	・ 女川町 ・ 交通事業者	検討・関係者協議				
			調整が整い次第再編・見直し			
			評価・検証、改善			
(2) 地域内交通の再編・見直し	・ 女川町 ・ 交通事業者	検討・関係者協議				
			調整が整い次第再編・見直し			
			評価・検証、改善			
(3) 広域都市間交通の維持・活性化	・ 女川町 ・ 石巻市 ・ 交通事業者	検討・関係者協議				
			調整が整い次第実施			
			評価・検証、改善			
(4) 拠点機能の向上	・ 女川町 ・ 交通事業者	検討・関係者協議				
		● 離島路航路ターミナル完成	● J R 浦宿駅完成			
			評価・検証、改善			

7-3 施策2：分かりやすい情報提供

(1) 公共交通利用促進ツールの充実

【現状・課題】

- ・町民バスの運行改正に合わせて「マップ付き時刻表（A3）」を更新し、町内全域版と中心部拡大版を掲載することにより、細やかな情報提供を行ってきましたが、バス停の位置や文字の大きさなどが分かりにくいといった意見があります。

【ねらい】

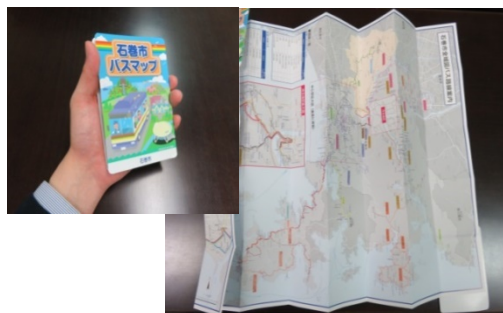
- ・バス停の位置や文字の大きさなど見やすさに配慮しながら、目的施設までの具体的な利用方法や乗継方法などを案内した情報を提供します。

【取組みイメージ】

- ・JR、ミヤコーバス、町民バスに関する、利用方法を記載した総合案内ツールとして、公共交通総合マップ・時刻表を制作・配布します。

【総合マップ・時刻表のイメージ（案）】

- ・路線図やバス停、時刻表だけでなく、乗継案内や、各地域から主要な目的地までの具体的な利用方法などを掲載した案内ツールを制作します。
- ・町域全体の公共交通総合マップ・時刻表に加えて、地域別により日常生活に落とし込んだ案内ツールを制作します。



(2) 車両の行き先・方面表示の改善

【現状・課題】

- ・まちなかでは、複数の町民バスがほぼ同時刻で運行されており、一目で行き先や方面が分かりにくい状況となっています。

【ねらい】

- ・複数の路線を運行している町民バスについては、行き先・方面が一目で分かるようにします。

【取組みイメージ】

- ・町民バスについては、行き先・方面を一目で認識しやすいように、車両マグネットの見直しをします。

【車両マグネットのイメージ（案）】

- ・車両の四方（前面、側面、後面）に行き先・方面を大きく表示します。行き先・方面によって色を分けるなど直感的に区別できるようにします。



表 事業の実施主体とスケジュール

施策	実施主体	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
(1) 公共交通利用 促進ツールの 充実	・女川町 ・交通事業者 ・その他関係 機関	検討・ 制作 協議・ 調整	評価・検証 改善・見直し 制作・配布			
(2) 車両の行き 先・方面表示 の改善	・女川町 ・交通事業者	検討・ 制作	評価・検証 改善・見直し			

7-4 施策3：利用しやすい環境づくり

(1) 運賃体系の見直し

【現状・課題】

- ・町民バスは一律運賃（大人1乗車200円）で運行しており、回数券も販売（200円券6枚綴りを1,000円で販売）していますが、乗換券や定期券の導入を求める意見も多く寄せられており、利用促進を図れるような運賃体系の構築が求められています。

【ねらい】

- ・利用しやすい運賃体系の再構築や新たな企画乗車券などを導入し、利用者の増加を目指します。

【取組みイメージ】

- ・まちなかの一定区間における利用しやすい運賃体系の設定を検討します。
- ・乗換券や一日乗車券、定期券などの導入を検討します。

(2) レンタサイクルの利活用

【現状・課題】

- ・本町では、観光客向けにレンタサイクルを実施しており、平日など観光客が少ないときの稼働率の向上が必要です。

【ねらい】

- ・既存のレンタサイクルを活用した移動手段の確保を模索します。

【取組みイメージ】

- ・レンタサイクルを活用して、住民も日常生活で利用できるシェアサイクル（例．月額レンタルプランなど）を検討します。※日常生活でも利用しやすい車両（かご付き、電動アシストなど）の導入が必要となります。

【観光用レンタサイクルの利活用のイメージ（案）】

- ・神奈川県三浦市では、京急電鉄、ヤマハ発動機など官民6者で運営するみうらレンタサイクル運営協議会で、観光用レンタサイクルの「月極レンタルプラン」を平成30年9月1日から試験導入しています。
- ・観光用レンタサイクルの閑散期を活用した月極レンタルプランを導入し、通勤など地域住民の生活に活用するとともに、レンタサイクルの稼働率アップによる収支向上を図ることが狙いとなっています。三浦市では5月や8月などの繁忙期を除く期間に限定し、1か月単位で観光用レンタサイクルの貸し出しを行っています。

【女川町レンタサイクルの概要】

- ・貸出時間：9：00～17：00
- ・レンタル台数：12台※クロスバイク、ロードバイク
- ・レンタル料：1台につき1日3,000円
※プラス2,000円で他の提携ターミナルで乗り捨て可
- ・レンタサイクル・ターミナル
女川町：①たびの情報館ぷらっと
石巻市：①サン・ファンパーク、②いしのまき元気市場、
③石巻グランドホテル、④北上観光物産交流センター
東松島市：①奥松島イートプラザ、②セルコホームあおみな



表 事業の実施主体とスケジュール

施策	実施主体	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
(1) 運賃体系の 見直し	・女川町 ・交通事業者	検討・関係者協議				
		調整が整い次第見直し				
		評価・検証、改善				
(2) レンタサイク ルの利活用	・女川町 ・観光協会 ・交通事業者	検討・関係者協議				
		調整が整い次第見直し				
		評価・検証、改善				

7-5 施策4：利用促進等の取り組み

(1) 多様な主体と連携した利用促進の展開

【現状・課題】

- ・現状では自家用車の運転免許を持たない交通弱者（特に高齢者）の買い物や通院が公共交通の利用目的のメインとなっています。
- ・観光客は震災以前の水準に回復基調にあり、将来的には海辺に「観光交流エリア」が配置されることで、観光客の更なる増加が期待されます。その中で、日常利用に加えた来訪者の公共交通の利用が期待されます。

【ねらい】

- ・持続可能な公共交通網の構築に向けて、新たな需要の掘り起こしを図ります。

【取組みイメージ】

- ・モビリティマネジメントやバスパック、バスの乗り方教室等の利用促進に向けたイベントを企画・実施します。
- ・観光分野、教育分野及び福祉分野と連携した継続的な利用促進の展開を図ります。

【バスパックのイメージ（案）】

- ・バスパックとは、バス乗車券と施設入場券等がセットになった企画乗車券を、交通事業者、沿線施設等と連携して企画・商品化のことで。
- ・目的地と移動手段をパッケージにすることで、バス路線や時刻表を読み取る等のハードルが下がり、日頃、バスを利用しない人でも気軽におでかけできます。
- ・交通事業者（バス利用増）、対象施設（入館者等増）、利用者（お得に楽しむ）がそれぞれメリットを感じられる仕組みづくりを行います。



▲八戸市の事例

【バスの乗り方教室のイメージ（案）】

- ・乗車マナーを含めた利用の仕方について実際の路線バスを活用して体験させるほか、営業所の見学などで公共交通に親しみをもちてもらいます。
- ・普段利用しない人には、公共交通に親しんでもらうことで、利用促進に繋げることも期待されます。



▲乗り方体験・マナー教育



▲バスの乗り方教室の開催

表 事業の実施主体とスケジュール

施策	実施主体	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
(1) 多様な主体と 連携した利用 促進の展開	・女川町 ・交通事業者 ・その他関係 機関	企画・実施※モデル地区で導入し、水平展開を図る				
		評価・検証	評価・検証	評価・検証	評価・検証	評価・検証
		改善・見直し	改善・見直し	改善・見直し	改善・見直し	改善・見直し

7-6 施策5：公共交通を考える場の組織づくり

(1) みんなで育てる場づくり

【現状・課題】

- ・町民アンケートの結果によると、地域の公共交通に対して不便と感じている割合が離半島部で特に高くなっていることから、特別利用の少ないエリアについては、特定の利用者と一緒に利用実態に即した運行方法を一緒に考えていくことが重要です。
- ・地域住民グループインタビュー調査では、地域の方から具体的な運行時間や行き先などの運行内容や利便性向上に向けた意見が多く挙がってきたことから、地域で考えていく土壌ができていくことが伺えます。

【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、行動してもらおうようにします。

【取組みイメージ】

- ・関係機関と連携し、既存の住民による集まりなどを活用しながら、公共交通の説明や移動手段に関する意見交換、利用促進策のアイデア出しなどを住民とともに話し合います。
- ・地域実情に合った公共交通の導入に向けて、「行政」「交通事業者」「住民」などによる組織の構築を推進します。
- ・将来的には、地域の住民が主体的に利用促進に向けたイベント等の企画・運営や、地域の公共交通の運行方法・運行内容を設定していくことも想定します。

表 事業の実施主体とスケジュール

施策	実施主体	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
(1) みんなで育てる場づくり	・女川町 ・交通事業者 ・住民 ・その他関係機関	地域の集会などへの参加				
		調整が整い次第、公共交通の意見交換や利用促進策の検討				
		調整が整い次第、地域組織づくり				

8. 計画目標の達成状況の評価

8-1 実施主体と役割分担

本計画を推進するにあたって、「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て施策に取り組むことが重要です。それぞれの役割を確認しながら持続可能な公共交通網の構築を目指します。

また、公共交通に関係する「様々な関係機関」との調整を図ることにより、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網を目指します。

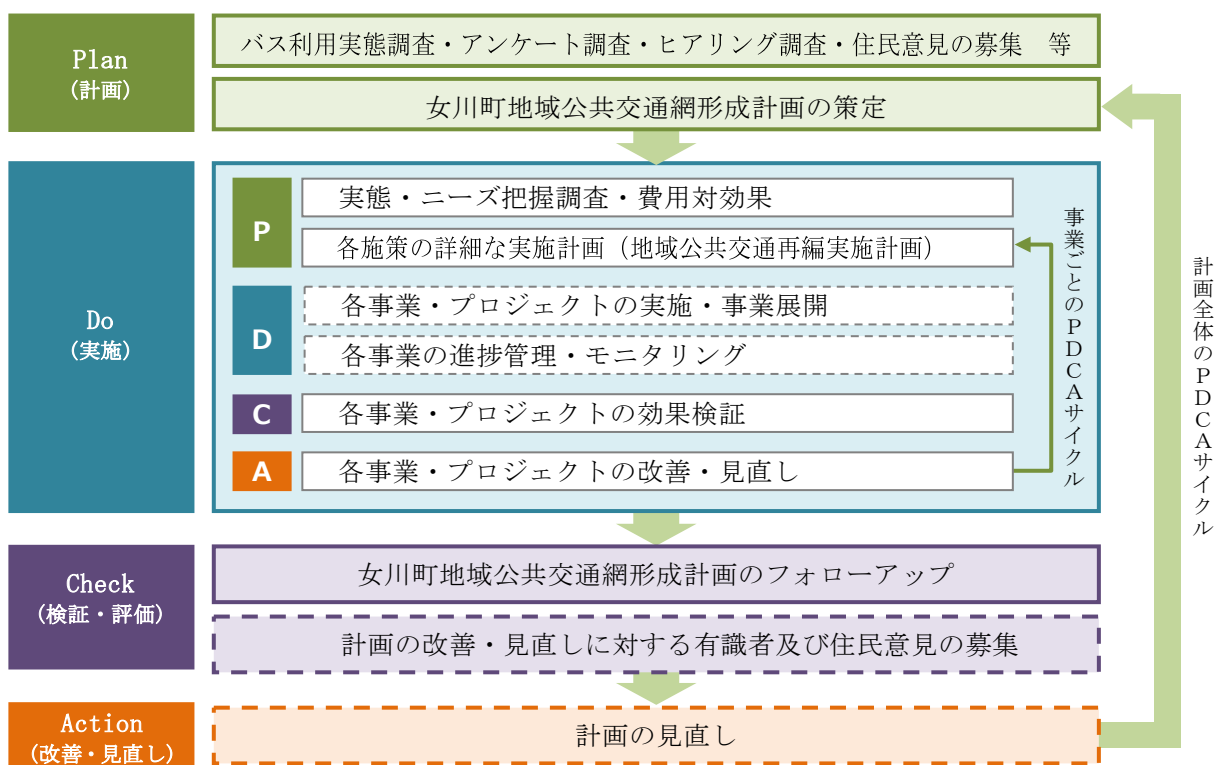
表 実施主体とその基本的な役割

主体	基本的な役割
行政	全体コーディネート（関係機関や周辺自治体との協議・調整）や、最低限の交通サービスを保障する。
交通事業者	公共交通等の運行を担い、安全性・快適性を確保する。
住民	積極的に公共交通を利用するとともに、公共交通を支えるための取組みを行う。
様々な関係機関	地域の一員として公共交通との調整・連携を図り、まちづくりに貢献する。

8-2 PDCAサイクルの構築

本計画の推進のみならず、継続的に公共交通網を改善していくための仕組みづくり及びその運用・マネジメント体制を構築します。計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に取り組む（Do）とともに、その取組結果を把握・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。

なお、2019年度以降には本計画に基づく地域公共交通再編実施計画を策定し、詳細な運行計画を取りまとめます。



8-3 計画の推進・管理体制

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。

表 推進・管理体制の役割

推進・管理体制	構成員	役割
女川町地域公共交通会議	・住民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 など	・住民ニーズの変化に合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・施策（中・長期）を継続的に協議できる場として位置付ける。

8-4 指標および数値目標の設定

(1) 指標の設定

指標1 生活軸の運行本数（本/日）

「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」に関連して、生活軸の形成状況を把握するため、運行本数を定量的に評価する。

指標2 町民バスのJRとの接続割合（%）

「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」に関連して、町民バスとJRの乗り継ぎ環境を定量的に評価する。また、乗継利便性の強化に関しては、接続割合を高めるだけでなく、平均待ち時間の短縮などにも考慮する。

指標3 半島部における町民バスの利便性（町民アンケート）（%）

「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」に関連して、地域住民に対する町民バスの利便性を客観的に評価する。

指標4 町民一人当たりの町民バスの利用回数（回/人）

「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」に関連して、人口減少が進行する中で、住民の日常生活で使える地域内交通のサービスとなっていることを定量的に把握する。

指標5 JR及びミヤコーバスの利用者数（人/年）

「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」に関連して、JRとミヤコーバスの持続性を定量的に把握する。

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）（%）

「目標3-1 分かりやすい情報提供を目指す」に関連して、路線図や時刻表の分かりやすさを客観的に把握する。

指標7 イベント等の開催実績（累計）（回）

「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」に関連して、まちのにぎわい創出に向けた取組状況を定量的に把握する。

指標8 住民参加の回数（累計）（回）

「目標3-3 みんなで育てる公共交通を目指す」に関連して、住民参画・住民協働の取組状況を定量的に把握する。

(2) 数値目標

基本方針・目標の達成状況を評価・検証するため、数値目標を設定します。

表 数値目標一覧

目標	NO	指 標	現状値	目標値
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	1	生活軸の運行本数	28 本/日 (2018 年)	33 本/日 (2023 年) 【増加目標】
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	2	町民バスの JR との接続割合	85.7% (2018 年)	90% (2023 年) 【増加目標】
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	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)	25.0% (2022 年) 【増加目標】
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	4	町民一人当たりの町民バスの利用回数	2.1 回/人 (2018 年推計値)	2.7 回/人 (2022 年) 【増加目標】
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	5	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) 〕	110,000 人/年 (2022 年) 【現状維持】
目標 3-1 分かりやすい情報提供を目指す	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)	35.0% (2023 年) 【増加目標】
目標 3-2 にぎわい創出に資する公共交通サービスをj目指す	7	イベント等の開催実績 (累計)	— (2018 年)	5 回 (2023 年まで) 【増加目標】
目標 3-3 みんなで育てる公共交通を目指す	8	住民参加の回数 (累計)	— (2018 年)	3 回 (2023 年まで) 【増加目標】

8-5 モニタリングの方法

数値目標の達成状況を評価する際のデータ・資料については、以下の方法で収集し、計測します。

表 数値目標の計測方法

NO	指標	データの出典	数値の計測方法
1	生活軸の運行本数	町民バス及びミヤコーバスの路線図及び時刻表	・路線図及び時刻表を用いて生活軸の運行本数を把握する
2	町民バスの JR との接続割合	町民バス及び JR の路線図及び時刻表	・JR と 30 分以内で接続している町民バスの割合を把握する ・参考値として、JR と町民バスの平均待ち時間を把握する
3	半島部における町民バスの利便性 (町民アンケート)	町民アンケートの調査結果	・地域の公共交通の利便性（5 段階評価）を把握する ・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、不便のうち「便利」+「どちらかと言えば便利」の割合を算出する
4	町民一人当たりの町民バスの利用回数	交通事業者からの運行実績	・年間の利用者数を人口（住民基本台帳）で除した値を把握する
5	JR 及びミヤコーバスの利用者数	JR 及びミヤコーバスの所有資料	・JR 石巻線及びミヤコーバス女川線の年間の利用者数を把握する
6	路線図や時刻表の分かりやすさ (利用者アンケート)	利用者アンケートの調査結果	・路線図や時刻表の分かりやすさ（5 段階評価）を把握する ・良い、やや良い、どちらとも言えない、やや不満、不満のうち「良い」+「やや良い」の割合を算出する
7	イベント等の開催実績（累計）	担当課への照会	・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
8	地域懇談会等の開催回数（累計）	担当課への照会	・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

参考資料

女川町地域公共交通会議

◇会議設置要綱

女川町地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の2の規定に基づき、地域の需要に応じた住民生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便性を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、女川町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 町運営有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 副町長
- (2) 住民又は利用者の代表
- (3) 一般乗合旅客自動車運送業者
- (4) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者
- (5) 東北運輸局宮城運輸支局長又はその指名する者
- (6) 宮城県東部土木事務所長又はその指名する者
- (7) 宮城県石巻警察署長又はその指名する者
- (8) 宮城県震災復興・企画部総合交通対策課長又はその指名する者
- (9) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者が指名する者
- (10) 学識経験者その他町長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、委員に欠員が生じた場合における補充委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 交通会議に会長を置き、会長は副町長をもって充てる。

- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。
- 3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下この条において「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 会議は、委員の3分の2以上の出席がなければ、これを開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる。
- 5 会議は、公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 交通会議の庶務は、企画課において処理する。

- 2 地域公共交通に関する相談、苦情その他の事項に対応するため、企画課に連絡通報窓口を設置する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この訓令は、平成25年7月1日から施行する。

(会議招集の特例)

- 2 第6条第1項の規定に関わらず、最初の交通会議は女川町長が招集する。
- 3 この訓令の施行後最初に委嘱された委員の任期は、第4条の規定に関わらず、平成27年3月31日までとする。

◇女川町地域公共交通会議委員名簿

	所 属	役 職	氏 名	備 考
1	女川町	副 町 長	阿 部 明 彦	会長
2	(住民代表) 女川町行政区長会	会 長	齋 藤 俊 美	
3	(住民代表) 女川町社会福祉協議会	会 長	的 場 登美子	
4	株式会社 ミヤコーバス	石巻営業所 所長	山 崎 強	
5	株式会社 黄金バス	代表取締役	木 村 政 紀	
6	株式会社 黄金タクシー	代表取締役	木 村 寛 一	
7	国土交通省 東北運輸局宮城運輸支局	首席運輸企画専門官	田 口 幸 治	
8	宮城県東部土木事務所	技術次長	角 田 篤 彦	
9	宮城県石巻港湾事務所	次長 (総括担当)	玉 川 拓	
10	石巻警察署	交通課長	庄 司 順	
11	宮城県震災復興・企画部 総合交通対策課	副参事兼 課長補佐	池 田 耕 一	
12	公立大学法人 宮城大学	教 授	徳 永 幸 之	

調査実施状況

◇関係者ヒアリング

- ・調査対象：交通事業者（(株)ミヤコーバス、(株)黄金バス、(株)黄金タクシー、シーパル女川汽船(株)、庁内関係部署（町民生活課、健康福祉課、産業振興課、建設課、復興推進課、教育総務課）、石巻市、関連施設（女川みらい創造(株)、イオンスーパーセンター石巻東店、女川町地域医療センター、他）
- ・実施時期：2018年7月上旬～中旬
- ・調査手法：職員が調査対象へ訪問し、直接担当者に聞き取る「ヒアリング」形式にて実施

◇町民アンケート

- ・調査対象：町内在住の15歳以上の町民2,000人 ※住民基本台帳から無作為抽出
- ・実施時期：2018年7月14日（土）～29日（日）
- ・調査手法：郵送配布、郵送回収 ※世帯主宛てではなく、個人宛に発送した
- ・配布票数：2,000票
- ・回収状況：723票（回収率：36.2%）

◇利用実態調査

- ・調査対象：町民バスの4路線（安住・清水便、町内循環便、五部浦便、北浦便）の全便
- ・実施時期：平成31年2月21日（木）、2月23日（土）
- ・調査手法：調査員がバス車両に乗り込み、目視によりバス停別の利用者数をカウントした

◇住民グループインタビュー調査

- ・調査対象：大原北地区、宮ヶ崎地区、浦宿地区、北浦地区、五部浦地区、出島・寺間地区
- ・実施時期：2018年8月～9月、12月
- ・調査手法：地区の集会所や公民館に集ってもらい、インタビュー項目にしたがって、参加者と対話しながら意見を聞き取った
ただし、直接住民に聞くことが難しい場合には、民生委員等による代替ヒアリングを行った

用語集

用語	解説
地域公共交通網形成計画	・地域公共交通の“あり方”などを示す「マスタープラン」としての役割を持った計画のこと
地域公共交通再編事業	・路線網の再編、他の種類の旅客運送事業への転換等を組み合わせつつ、地域公共交通ネットワークの再構築を図るための事業のこと
地域公共交通再編実施計画	・地域公共交通網形成計画に基づいて、地域全体の公共交通ネットワークの総合的な再編（地域公共交通再編事業）を行う場合の「アクションプラン」となる計画のこと
モビリティマネジメント	・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のこと
ボランティア輸送	・許可・登録を要しない形態での地域助け合い型の移動サービス（移動・外出支援）のこと
カーシェアリング	・1台の自動車を複数の会員が共同で利用する新しい利用形態のこと ・車の維持費を複数の利用者で分担し、家計の負担を軽減できるとともに、利用時間に応じて料金を支払うことができる経済的なシステム
メッシュ	・緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域に分けたもの
生活利便施設	・銀行、郵便局、病院、スーパーマーケット、商店街など、住宅の周辺にある生活に必要な諸々の施設
公共交通空白地域	・路線バス等が運行していない地域、既存バス停から離れている地域、鉄道駅から離れている地域などに該当し、公共交通が不便な地域を指す。 ※バス停または鉄道駅から一定の範囲より内側の地域についても、道幅や坂道の勾配など、地域の地形等を考慮して判断するものである。
特定被災地域公共交通調査事業	・東日本大震災被災地への支援のため、日常生活の移動確保を目的とする有償の地域内輸送等を対象とした国の補助事業（定額補助）
地域間幹線系統確保維持事業	・地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行に対する国の支援事業
被災地域間幹線系統確保維持事業	・東日本大震災被災地への支援のため、地域間幹線系統確保維持事業の各種要件等の緩和する国の支援制度

女川町地域公共交通網形成計画

発行：2019年3月

編集：女川町企画課

宮城県牡鹿郡女川町女川浜字女川 178K K-8 街区 1 画地



I. 計画の目的

本計画では、地域公共交通の現状・課題を明らかにし、本町にとって望ましい公共交通ネットワークの姿と目標を示すとともに、その実現のための施策体系及び行政・交通事業者・地域住民の役割を定めるものとします。

II. 本町の地域公共交通網の構築に係る基本方針

1. 計画の基本理念

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～

2. 計画の基本方針

- 方針①：居住エリアとにぎわい拠点を結ぶ「地域内交通」の利便性を確保・向上する
- 方針②：にぎわい拠点内に複数の交通モードが乗り入れた「生活軸」を構築する
- 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
- 方針④：移動需要を集約化する「乗継拠点」の機能を強化する

3. 計画の区域

計画の区域は、女川町全域とします。



4. 計画の期間

計画の期間は、上位計画である女川町総合計画等と整合を図りつつ、「2019年度から2023年度まで」の5年間とします。

2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
女川町復興計画 (2011～2018年度)					
女川町総合計画 (2019～2028年度)					
女川町地域公共交通網形成計画 (2019～2023年度)					次期計画

Ⅲ. 地域公共交通の将来像

1. 拠点の設定

本町の目指すまちの将来像や土地利用の方向性との整合を図り、町内の交通結節点を役割に応じて「中心拠点」と「乗継拠点」に大分します。

位置付け	役割	対象
中心拠点	・地域内交通と広域都市間交通が接続し、各階層の公共交通モード間の乗り継ぎを行う場所	・ J R 女川駅
乗継拠点	・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	・ 離島航路ターミナル ・ J R 浦宿駅

2. 交通モードの位置づけ

まちなか再生計画等の位置づけを踏まえつつ、公共交通網の階層化を図り、交通モードの役割を設定します。

位置付け	役割	対象
広域都市間交通	鉄道	・ 町内と石巻市（特に、 J R 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 ・ J R 石巻線、仙石東北ライン
	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
地域内交通	まちなか	・ 町内のまちなか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 ・ ミヤコーバス女川線 ・ 町民バス
	小規模需要	・ 町内のまちなかから離れたエリアの小さい需要に対応した移動を担う交通 ・ 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 ・ 離島航路
生活軸	・ 町民の日常生活における目的施設が立地し、居住エリアから乗り継ぎせずに、直接アクセスできる区間	・ J R 女川駅～役場～地域医療センター～まちなか商業施設

3. 地域公共交通網の将来イメージ

※計画最終年度（2023年度）を目標としています。

<基本的な考え方>

持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、多種多様な交通モード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。

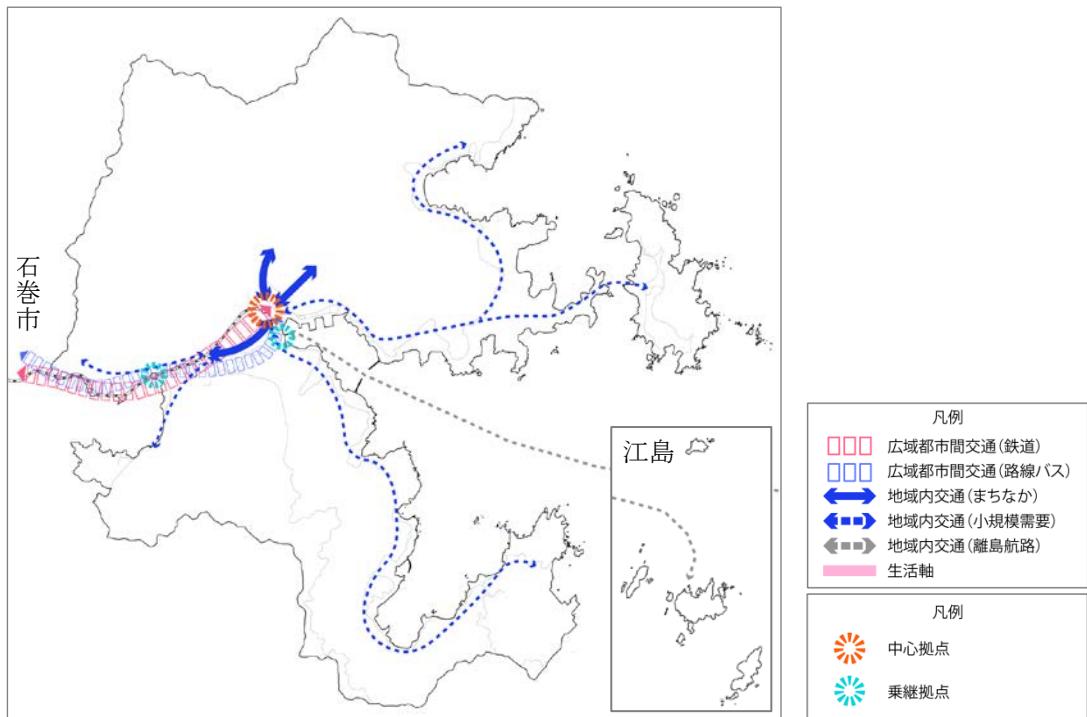
<地域公共交通網形成の方針>

方針①：居住エリアとにぎわい拠点を結ぶ「地域内交通」の利便性を確保・向上する

方針②：にぎわい拠点内に複数の交通モードが乗り入れた「生活軸」を構築する

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

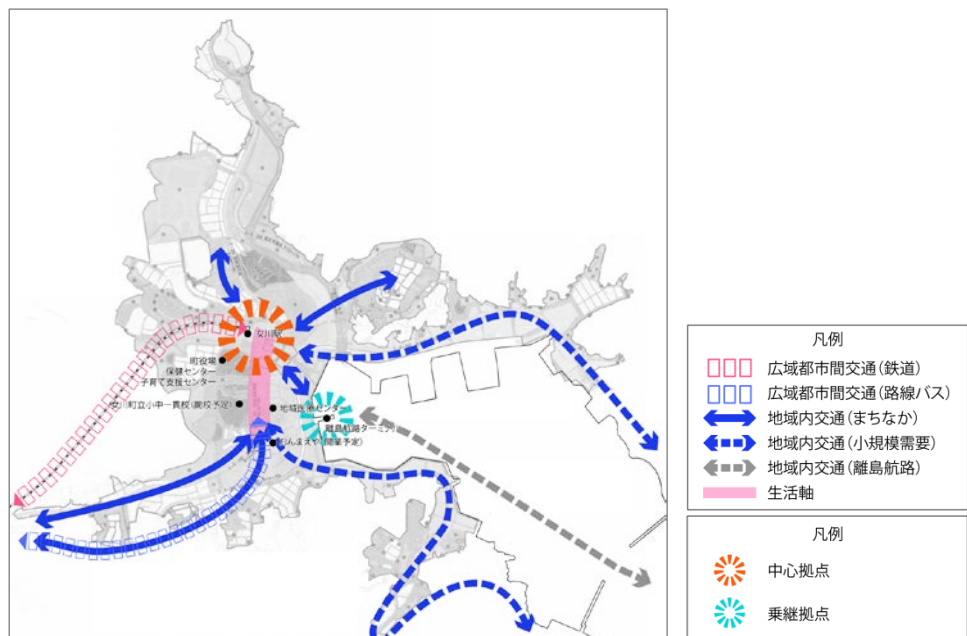
方針④：移動需要を集約化する「乗継拠点」の機能を強化する



【にぎわい拠点の拡大図（イメージ案）】

<生活軸形成の基本的な考え方>

- 住宅・団地から病院やまちなか商業施設等へのアクセス性を確保する
- J R 女川駅と離島航路発着所間の接続改善・連絡強化を図る
- 生活便利施設が立地するまちなかの回遊性を確保する



IV. 計画の基本方針及び目標

基本方針に即しつつ、公共交通を取り巻く課題を解決するため、計画期間内における公共交通の目標を、以下の「目標1-1」～「目標3-3」の8つの目標に設定します。

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

- ・生活利便施設が立地したJR女川駅～役場～地域医療センター～まちなか商業施設の区間を「生活軸」として位置付け、将来的に利便性を改善していきます。

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

- ・ターミナル地点への乗り入れや他の路線との接続ダイヤの改善などにより、利用者の乗継負担を軽減します。
- ・公共交通の待ち時間が苦にならないような待合環境の改善・向上を目指します。

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

- ・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。
- ・地域の実態や利用特性を踏まえて、先進技術を活用した新たな交通システムの導入を検討します。

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

- ・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。
- ・まちなかでは、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。
- ・まちなかから離れていても、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。

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

- ・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。

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

- ・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。
- ・初めて本町に来る来訪者や訪日外国人観光客など、誰もが迷わずに利用できる利用環境を整備します。

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

- ・町内外の交流促進・連携強化を支える公共交通網の構築を推進します。
- ・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、まちなかのにぎわいの創出や、住民のおでかけ支援などを促進します。

目標3-3 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。

V. 目標を達成するための具体的施策

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

具体的施策

施策1：公共交通網の再編・見直し

- (1) 生活軸の形成
- (2) 地域内交通の再編・見直し
- (3) 広域都市間交通の維持・活性化
- (4) 拠点機能の向上

施策2：分かりやすい情報提供

- (1) 公共交通利用促進ツールの充実
- (2) 車両の行き先・方面表示の改善

施策3：利用しやすい環境づくり

- (1) 運賃体系の見直し
- (2) 先進技術の利活用の検討

施策4：利用促進等の取り組み

- (1) 多様な主体と連携した利用促進の展開

施策5：公共交通を考える場の組織づくり

- (1) みんなで育てる場づくり

VI. 数値目標

基本方針の達成状況を評価・検証する為、数値目標を設定します。

目標	指標	現状値	目標値
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	生活軸の運行本数	28 本/日 (2018 年)	33 本/日 (2023 年) 【増加目標】
目標 1-2 拠点に位置付ける JR 女川駅等での交通需要の集約化を目指す	町民バスの JR との接続割合	85.7% (2018 年)	90% (2023 年) 【増加目標】
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	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)	25.0% (2022 年) 【増加目標】
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	町民一人当たりの町民バスの利用回数	2.1 回/人 (2018 年推計値)	2.7 回/人 (2022 年) 【増加目標】
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」の活性化を目指す	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) 〕	110,000 人/年 (2022 年) 【現状維持】
目標 3-1 分かりやすい情報提供を目指す	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)	35.0% (2023 年) 【増加目標】
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	イベント等の開催実績（累計）	— (2018 年)	5 回 (2023 年まで) 【増加目標】
目標 3-3 みんなで育てる公共交通を目指す	住民参加の回数（累計）	— (2018 年)	3 回 (2023 年まで) 【増加目標】

VII. 計画目標の達成状況の評価

1. 実施主体と役割分担

本計画を推進するにあたって、「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て施策に取り組むことが重要です。それぞれの役割を確認しながら持続可能な公共交通網の構築を目指します。

また、公共交通に関係する「様々な関係機関」との調整を図ることにより、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網を目指します。

主体	基本的な役割
行政	全体コーディネート（関係機関や周辺自治体との協議・調整）や、最低限の交通サービスを保障する。
交通事業者	公共交通等の運行を担い、安全性・快適性を確保する。
住民	積極的に公共交通を利用するとともに、公共交通を支えるための取組みを行う。
様々な関係機関	地域の一員として公共交通との調整・連携を図り、まちづくりに貢献する。

2. PDCAサイクルの構築

本計画の推進のみならず、継続的に公共交通網を改善していくための仕組みづくり及びその運用・マネジメント体制を構築します。計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に取り組む（Do）とともに、その取組結果を把握・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。

なお、2019 年度以降には本計画に基づく地域公共交通再編実施計画を策定し、詳細な運行計画を取りまとめます。

女川町地域公共交通網形成計画（前回会議からの修正点一覧）

修正箇所 (計画書ページ)	いただいたご意見等		修正内容
P 6 2 - 2	事務局判断	—	町内中心部のまちづくりの考え方についての説明ページを追加
P 19 4 - 1 ①	第 3 回 女川町地域公共交通会議	「自家用車の利便環境の向上により、日常的な移動需要において懸念される公共交通離れ」の説明内容に、「道路工事完了による石巻市までの移動時間の大幅な短縮」とあるが、日常的な移動は石巻市だけのように読み取れるため、町内での移動が見えてこない。文章の内容を見直した方が良いのではないか。	石巻への移動についての記載はそのまま残し、町内移動の記述を追加 【追加文章】 ・運転免許をもっていない交通弱者の方の通院や買い物の状況を見てみると、町内の施設への一定の需要がみられます。また、移動手段を見てみると、公共交通に加えて、家族等の送迎が多くを占めていることが特徴的となっています。 見出しの「自家用車の利便環境の向上により、」を「自家用車の利用環境の向上により、」に修正
P 35 5	事務局判断	—	関連計画、社会経済特性、交通特性から考える公共交通の課題を一覧で見られるページを追加
P 37 5 課題⑧	第 3 回 女川町地域公共交通会議	「特定被災地域公共交通調査業務等の終了を見据えた持続可能な公共交通網の構築が必要」について、他にも被災地支援はあるので、タイトルから「特定被災地域公共交通調査業務等の終了を見据えた」の部分を削った方が良いのではないか。	タイトルから「特定被災地域公共交通調査業務等の終了を見据えた」の部分を削除

修正箇所 (計画書ページ)	いただいたご意見等		修正内容
P43 6-3 基本方針1 目標1-1	第3回 女川町地域公共交通会議	目標1-1「にぎわい拠点内に複数の交通モードが乗り入れた「生活軸」の形成を目指す」について、「複数の交通モード」が何を指しているのかわかりにくい ため、表現の見直しをお願いしたい。	「交通モード」を「路線」に修正 ※ ここではミヤコーバス、町民バスを指す。 計画書内にある「交通モード」の文言は、それぞれ適切な表現に変更
P43 6-3 基本方針1 目標1-2	第3回 女川町地域公共交通会議	目標1-2「拠点に位置付けるJR女川駅等での交通需要の集約化を目指す」について、目標のタイトルと説明文章の内容が一致していないように感じるため、見直しをお願いしたい。	説明文章に合わせ、目標のタイトルを「拠点に位置付けるJR女川駅での乗継利便性の強化を目指す」に修正
P43 6-3 基本方針1 目標1-3	第3回 女川町地域公共交通会議	P47 7-2(2)に「スマートモビリティ社会システム実証プロジェクトの推進」についての説明がある。 せっかく取組んでいるのであれば、目標の中に追加したらどうか。	目標1-3に追加 【追加文】 ・地域の実態や利用特性を踏まえて、先進技術を活用した新たな交通システムの導入を検討します。
P43 6-3 基本方針 P45 7-1	徳永先生打合せ	【別添資料を参照】	徳永先生との打合せをもとに基本方針と目標を整理 【別添資料を参照】
P53 7-4(1)	徳永先生打合せ	町民にとっての利便性を向上する観点からも、持続可能な交通体系を構築する観点からも、町内中心部の区間の運賃を安くしたり、1日乗車券を導入するなど、利用したいと思ってもらえるような工夫が必要である。	【ねらい】の部分に「新たな企画乗車券などを導入」という一文を追加 【取組みイメージ】の部分に「まちなかの一定区間における利用しやすい運賃体系の設定の検討」、「一日乗車券導入の検討」を追加

修正箇所 (計画書ページ)	いただいたご意見等		修正内容
P57 8-3	東北運輸局さんから いただいたアドバイス	PDCAサイクルの評価についての記載があると 良いのではないかと。	評価についての記載を追加 各項目のタイトル見直し 8-1:「計画の推進体制」⇒「実施主体と役割分担」 8-2:「マネジメント体制の構築及び運用」 ⇒「PDCAサイクルの構築」 8-3: 追加 計画の推進・管理体制 8-4:「数値目標」⇒「指標及び数値目標の設定」
P58 8-4(1)	徳永先生打合せ	計画の中に「平均待ち時間を減らす」という文言も入 っていると良いのではないかと。	8-4内に数値目標に加えて指標の設定状況を整理し たものを追加し、平均待ち時間の短縮について記載
P59 8-4(2) P60 8-5	徳永先生打合せ	【別添資料を参照】	徳永先生との打合せをもとに数値目標を修正 【別添資料を参照】

新

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
 - 生活利便施設が立地したJR女川駅～役場～地域医療センター～まちなか商業施設の区間を「生活軸」として位置付け、将来的に利便性を改善していきます。
- 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
 - ターミナル地点への乗り入れや他の路線との接続ダイヤの改善などにより、利用者の乗継負担を軽減します。
 - 公共交通の待ち時間が苦にならないような待合環境の改善・向上を目指します。
- 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
 - 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。
 - 地域の実態や利用特性を踏まえて、先進技術を活用した新たな交通システムの導入を検討します。

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
 - 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。
 - まちなかでは、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。
 - まちなかから離れていても、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。
- 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
 - 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。

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
 - 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。
 - 初めて本町に来る来訪者や訪日外国人観光客など、誰もが迷わずに利用できる利用環境を整備します。
- 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
 - 町内外の交流促進・連携強化を支える公共交通網の構築を推進します。
 - 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、まちなかのにぎわいの創出や、住民のおでかけ支援などを促進します。
- 目標3-3 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。

旧

基本方針1 将来のまちの姿を見据えた「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交通モードが乗り入れた「生活軸」の形成を目指す
 - 生活利便施設が立地したJR女川駅～役場～地域医療センター～まちなか商業施設の区間を「生活軸」として位置付け、将来的に利便性を改善していきます。
- 目標1-2 拠点に位置付けるJR女川駅等での交通需要の集約化を目指す
 - ターミナル地点への乗り入れや他の交通モード間の接続ダイヤの改善などにより、利用者の乗継負担を軽減します。
 - 公共交通の待ち時間が苦にならないような待合環境の改善・向上を目指します。
- 目標1-3 石巻市等との生活移動を支える「広域都市間交通」の活性化を目指す
 - 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。

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 まちなかの移動を支える「地域内交通」の利便性の維持・確保を目指す
 - 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確保・維持していきます。
 - 住民や町外からの来訪者が集まるまちなかでは、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。
- 目標2-2 少ない需要に見合った利用しやすい新たな交通モードの導入を目指す
 - まちなかから離れていても、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。
 - 需要に見合った交通モードを見直し、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。

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
 - 町内に存在する多種多様な交通モード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。
 - 初めて本町に来る来訪者や訪日外国人観光客など、誰もが迷わずに利用できる利用環境を整備します。
- 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
 - 町内外の交流促進・連携強化を支える公共交通網の構築を推進します。
 - 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、まちなかのにぎわいの創出や、住民のおでかけ支援などを促進します。
- 目標3-3 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1-3と目標2-2の場所を交換

8-4 (2) 数値目標 変更点

目標	指標	現状値	目標値
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	生活軸の運行本数	28本/日 (2018年)	33本/日 (2023年) 【増加目標】
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	町民バスのJRとの接続割合	85.7% (2018年)	90% (2023年) 【増加目標】
指標を「本数」から「割合」に変更			
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	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)	25.0% (2022年) 【増加目標】
指標を「利用者1人あたりの運行経費」から「アンケート調査による利便性の満足度」に変更			
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	町民一人当たりの町民バスの利用回数	2.1回/人 (2018年推計値)	2.7回/人 (2022年) 【増加目標】
対象範囲を「まちなか(中心部)」から「町内(全体)」に変更			
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	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))	110,000人/年 (2022年) 【現状維持】
目標3-1 分かりやすい情報提供を目指す	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)	35.0% (2023年) 【増加目標】
指標をアンケート調査による「利便性への評価」から「路線図や時刻表の分かりやすさへの評価」に変更			
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	イベント等の開催実績(累計)	— (2018年)	5回 (2023年まで) 【増加目標】
2019年～2023年の累計で計算しているため、表現を修正			
目標3-3 みんなで育てる公共交通を目指す	住民参加の回数 (累計)	— (2018年)	3回 (2023年まで) 【増加目標】
2019年～2023年の累計で計算しているため、表現を修正			

8-5 モニタリングの方法

NO	指 標	データの出展	数値の計測方法
1	生活軸の運行本数	町民バス及びミヤコーバスの路線図及び時刻表	・路線図及び時刻表を用いて生活軸の運行本数を把握する
2	町民バスの JR との接続割合	町民バス及び JR の路線図及び時刻表	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR と 30 分以内で接続している町民バスの割合を把握する ・ 参考値として、JR と町民バスの平均待ち時間を把握する
基準となる待ち時間等について追記			
3	半島部における町民バスの利便性 (町民アンケート)	町民アンケートの調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の公共交通の利便性（5段評価）を把握する ・ 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、不便のうち「便利」＋「どちらかと言えば便利」の割合を算出する
指標を「利用者1人あたりの運行経費」ではなく「アンケート調査による利便性の満足度」に変更し、五部浦便・北浦便利用者の公共交通の利便性への評価により計測			
4	町民一人当たりの町民バスの利用回数	交通事業者からの運行実績	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年間の利用者数を人口（住民基本台帳）で除した値を把握する
対象範囲を「まちなか（中心部）」から「町内（全体）」に変更し、安住・清水便、町内循環便の利用者数だけではなく、4便すべての利用者数をもとに計測			
5	JR 及びミヤコーバスの利用者数	東日本旅客鉄及びミヤコーバスの所有資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 石巻線及びミヤコーバス女川線の年間の利用者数を把握する
6	路線図や時刻表の分かりやすさ (利用者アンケート)	利用者アンケートの調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線図や時刻表の分かりやすさ（5段評価）を把握する ・ 良い、やや良い、どちらとも言えない、やや不満、不満のうち「良い」＋「やや良い」の割合を算出する
指標をアンケート調査による「利便性への評価」から「路線図や時刻表の分かりやすさへの評価」に変更し、情報提供への満足度をもとに計測			
7	イベント等の開催実績 (累計)	担当課への照会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
8	地域懇談会等の開催回数 (累計)	担当課への照会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

資料 2

町民バス利用者アンケート集計結果について

平成 30 年度
町民バス利用者アンケート調査

実施報告書

平成 31 年 3 月

女川町 企画課

目 次

1. 調査概要	1
1-1 調査目的	1
1-2 調査対象	1
1-3 調査項目	1
1-4 調査方法	2
1-5 調査期間	2
1-6 回収状況	2
2. 結果概要	3
3. 集計結果	5
3-1 回答者の属性	5
3-2 町民バスの利用状況	9
3-3 見直し後の利用状況	24
3-4 町民バスの評価	38
3-5 町民バス等に関する意見・要望	46
4. 調査票	48

1. 調査概要

1-1 調査目的

- ・町民バスの利便性向上に向けて、町民バスの利用者等を対象に、町民バスの利用実態やサービスに対する評価、公共交通に対する意向・ニーズを把握し、次年度以降の改善検討の基礎資料を収集するためアンケート調査を実施した。

1-2 調査対象

- ・町民バスの全路線の利用者を対象とした。

<町民バスの路線>

- ・安住・清水便
- ・町内循環便
- ・五部浦便
- ・北浦便

1-3 調査項目

- ・調査項目は以下のとおり。
 - (1) 調査票を受け取った日の利用状況について ※施設利用者は回答不要
 - (2) 運行内容見直し後の町民バスの利用状況について
 - (3) 町民バスに対する評価について
 - (4) 公共交通に対する意見・要望
 - (5) 回答者の属性について

1-4 調査方法

- ・バス利用者が降車する際、直接運転手からアンケート調査票を手渡しにより配布した。
- ・バス利用者には帰宅後、自宅等でアンケート調査票に記入し、返信用の長3号封筒で郵便ポストに投函してもらった。
- ・同じ人が複数回バスを利用した場合は、その都度回答してもらうこととした（利用実態に関する設問のみ）。
- ・バス利用が想定される駅や町役場など町内の主要施設での「留め置き」調査を実施。
- ・町民バス4路線、調査員がバスへ乗りこみ「乗降カウント」と「ヒアリング（聞き取り）」を実施した。

<配布物について>

- ・アンケート調査票はA3両面1枚とし、裏面にバス停名一覧を記載した調査依頼文書を添付した。
- ・アンケート調査票は三つ折りにして、返信用の長3号封筒に入れ、封をしない状態で配布した。

1-5 調査期間

- ・運転手による配布 : 平成 31 年 2 月 18 日（月）～3 月 3 日（日）
- ・聞き取りヒアリング : 平成 31 年 2 月 21 日（木）、2 月 23 日（土）
- ・回収締切 : 平成 31 年 3 月 10 日（日）

1-6 回収状況

- ・回収票数は 132 票であった。

2. 結果概要

【利用実態】

■町民バスの利用者は“女性の高齢者によるリピーター”がメイン。

- ・回答者の 80.3%が「女性」となっている。(P.5 参照)
- ・回答者の 71.2%が「70 代以上」となっている。(P.5 参照)
- ・回答者の居住地は、「浦宿浜」が 24.2%、「女川浜」が 18.9%となっている。(P.6 参照)
- ・町民バスの利用年数は 80.3%が「1 年以上」となっている。(P.7 参照)

■バス停が自宅から近いことから、通院や買い物などの日常移動で町民バスを利用している。

- ・利用目的は、安住・清水便では「通院(50.0%)」「買い物(36.4%)」、町内循環便では「通院(49.0%)」、「買い物(21.6%)」、五部浦便では「娯楽・レジャー (23.1%)」「通院(23.1%)」、北浦便では「通院 (60.0%)」、「買い物(23.3%)」が多数を占める。(P.9、13、17、20 参照)
- ・利用した理由は安住・清水便を除く全ての路線で「自宅からバス停が近いから」が最も多くを占める。(P.12、16、19、23 参照)

【見直しによる利用状況の変化】

■見直し後も、利用頻度が変わらない利用者が 7 割以上を占める。

- ・利用頻度は 33.9%が「月に 2～3 日」、21.4%が「週に 1～2 日」、17.9%が「週 3 日～4 日」となっている。(P.24 参照)
- ・見直しによる利用頻度の変化については「変わらない」が 73.2%、「増えた(10.7%)」、「減った(8.9%)」と、ともに 10.0%程度となっている。(P.26 参照)
- ・見直し後に利用頻度が「増えた」と回答した人の理由は、「JR との接続が改善されたから」が 33.3%、「運行ルートが変更されたから」、「バス停が追加されたから」、「時刻表が改正されたから」がいずれも 16.7%となっている。(P.26 参照)
- ・見直し後に利用頻度が「減った」と回答した人の理由は、「運行ルートが変更されたから」、「時刻表が改正されたから」がいずれも 40.0%となっている。(P.26 参照)

【運賃体系・運賃に対する意向】

■“均一運賃”による 200 円は概ね妥当であると言える一方、運賃については「高い」よりも「安い」と感じている方が多い。

- ・運賃体系に対する意向について 71.4%が「現在の均一運賃が利用しやすい」と回答している。(P.30 参照)
- ・運賃の妥当性については、64.3%が「(現在の 200 円は) 妥当な運賃である」と回答、14.3%は「安いと感じる」と回答している。(P.32 参照)
- ・「ほぼ毎日 (週 5 日以上)」利用を除く全ての利用回数で、料金が「妥当」または「安い」と感じている人が 8 割以上を占める。(P.34 参照)
- ・どのバス停区間においても概ね運賃は妥当と感じられているが、利用区間が増えるにつれて運賃が高いと感じる割合が増加する傾向にある。(P.34 参照)

■半数の回答者が現在の回数券の他に乗車券は必要ないと回答している。一方で、2割の方が“一日乗車券”を望んでいる。

- ・現在の回数券の他に希望する乗車券を聞いたところ、50.0%が「特になし」、21.4%が「一日乗車券」との回答を得た。(P.35 参照)
- ・「乗車券」を必要と感じる人の傾向として、通院での利用が多い。(P.37 参照)

【運行内容に対する評価・要望】

■満足度が比較的高い項目が多いが、JR や他のバスへの乗り継ぎ、運行時間帯への満足度は低い傾向にある。

- ・運行内容に対する満足度（「良い」＋「やや良い」）については全体的に高い傾向になっており、特に「自宅からバス停までの距離・所要時間」、「車内の快適さ」、「乗務員の対応」への満足度が高くなっている。(P.38 参照)
- ・運行内容に対する不満足層（「やや不満」＋「不満」）が 10.0%を上回っている項目は、「運行時刻」1 項目となっている。(P.38 参照)

【情報提供について】

■バスマップ・時刻表に対して、「見やすさ」「分かりやすさ」の向上を求める声が増えている

- ・既存のバスマップ・時刻表については、文字が小さい、マップが見にくいなどの意見が増えている。(P.45、46 参照)

【次年度調査時の課題】

■利用者が減少を続ける中での票数の確保

- ・利用者が減少を続けている中で、サンプル数の確保に向けて効果的・効率的な調査手法を検討する必要がある。

■調査目的・内容の見直し

- ・今後は利用者数と財政状況のバランスをとりながらバス運行の抜本的な再編・見直しについても検討を行っていく必要がある。
- ・現状の調査票は、主にバスの運行改善に向けた質問内容となっているが、地域住民の移動実態・ニーズや見直し案による影響、利用促進のニーズなどを含めた、調査内容の追加や見直しを行う必要がある。

3. 集計結果

< 図表の見方 >

- ・図表中の割合（パーセンテージ）は、有効回答数に占める割合である。
- ・単一回答の設問には有効回答数を表記し、複数回答の設問には有効回答数と回答総数を表記する。
(N：有効回答数、MA：回答総数)
- ・図表中の割合は四捨五入の関係上、合計しても100%にならない場合がある。
- ・横棒グラフには「無回答」を表示していないため単一回答であっても合計しても100%にならない。

3-1 回答者の属性

① 性別

- ・女性が80.3%、男性が17.4%となっている。

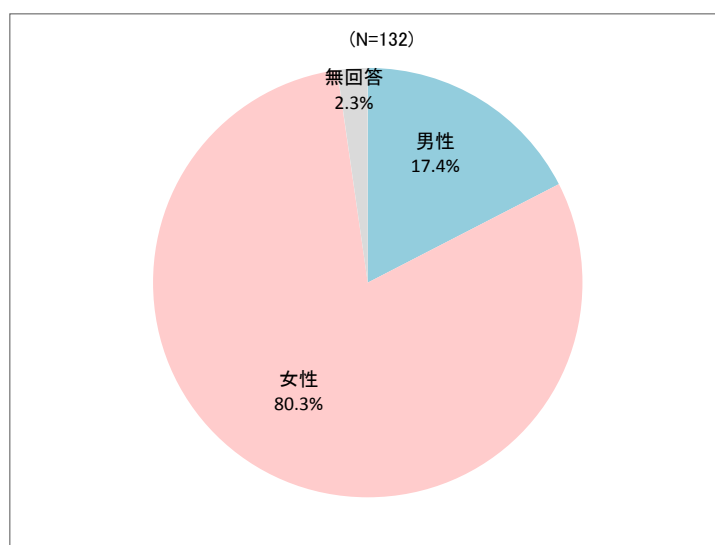


図 1 性別

② 年代

- ・70代以上の割合が71.2%と最も高く、次いで、60代が8.3%、10代、20代及び50代が4.5%となっている。

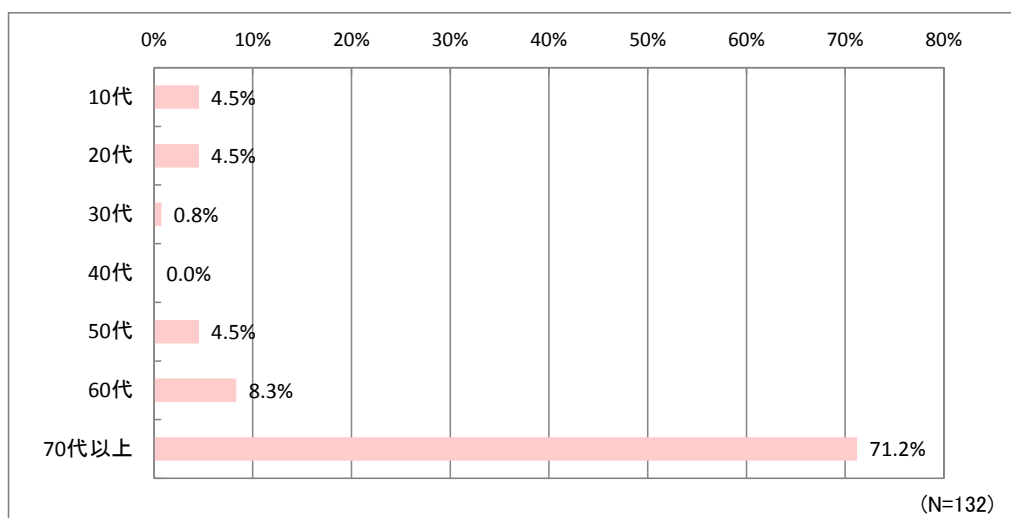


図 2 年代

③ 居住地

- ・女川町内では浦宿浜の割合が24.2%と最も高く、次いで、女川浜が18.9%、旭ヶ丘が9.1%となっている。
- ・なお、女川町外の回答は得られなかった。

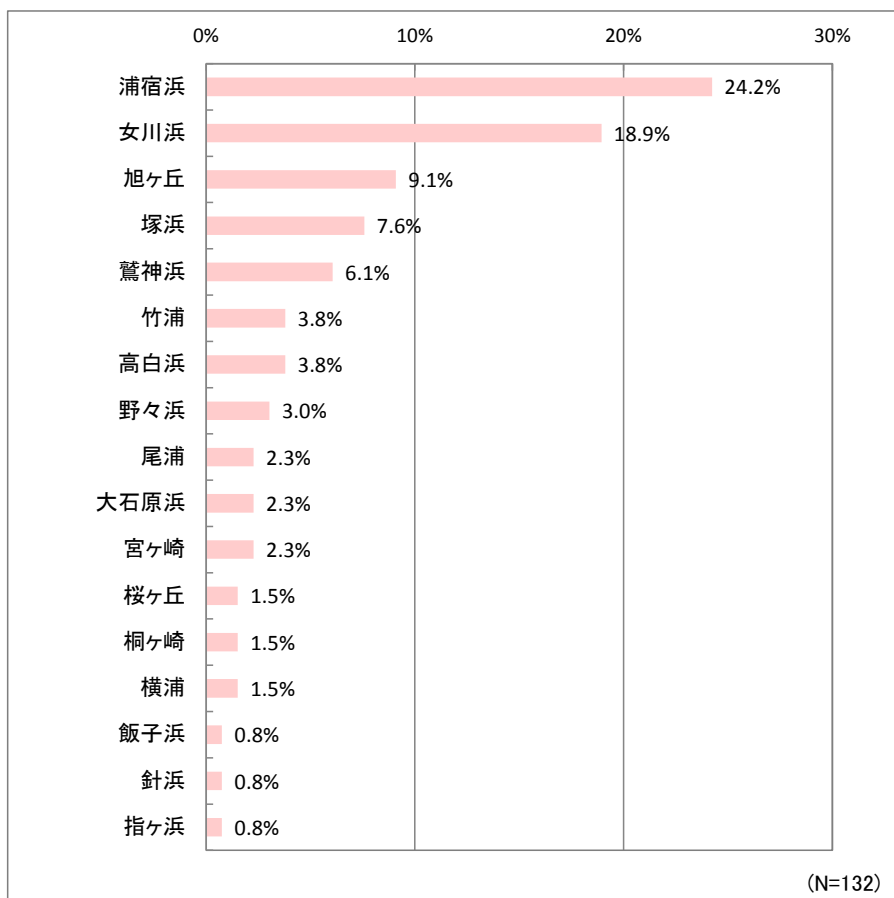


図 3 居住地

④ 職業

- ・無職の割合が56.1%と最も高く、次いで、主婦（主夫）が16.7%、自営業が7.6%となっている。

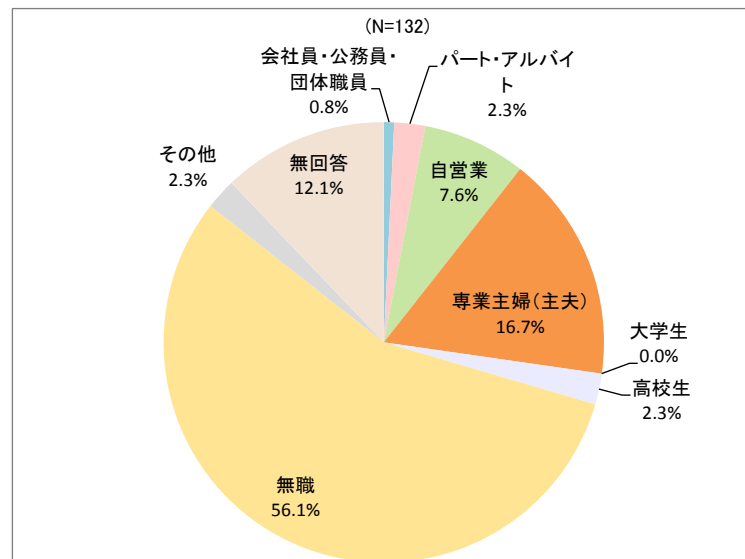


図 4 職業

⑤ 町民バスの利用年数

- ・1年以上（平成30年2月以前から利用）の割合が80.3%と最も高く、次いで、1年未満（平成30年3月以降から利用）が4.5%、今回初めて利用したが1.5%となっている。

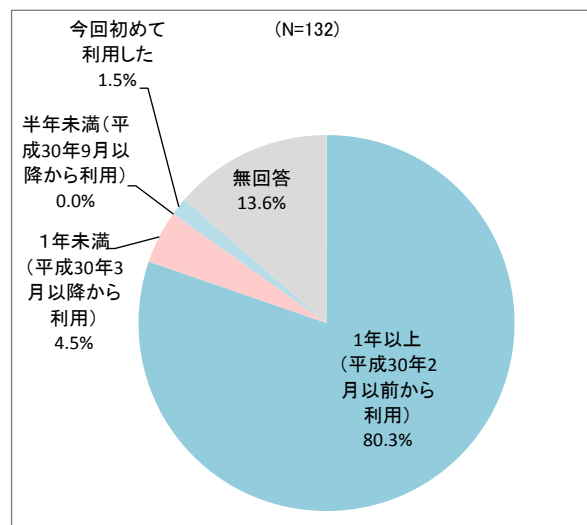


図 5 町民バスの利用年数

⑥ 自宅からバス停までの距離

- ・ 50m未満の割合が 26.5%と最も高く、次いで、200～500m未満が 16.7%、100～200m未満が 13.6%%となっている。

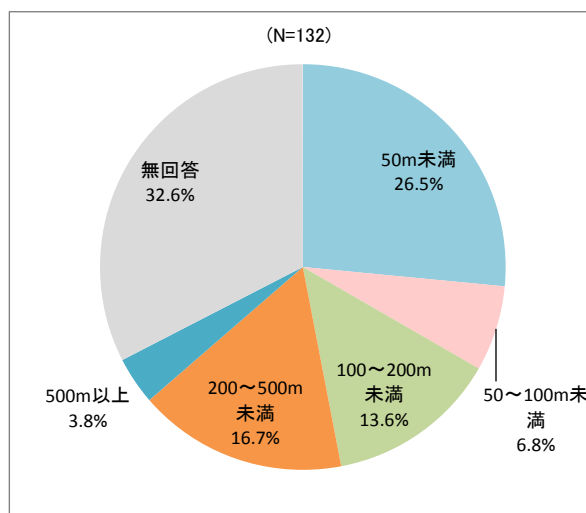


図 6 自宅からバス停までの距離

3-2 町民バスの利用状況

(1) 安住・清水便

① 外出目的（複数回答）

- ・通院の割合が50.0%と最も高く、次いで、買い物が36.4%となっている。

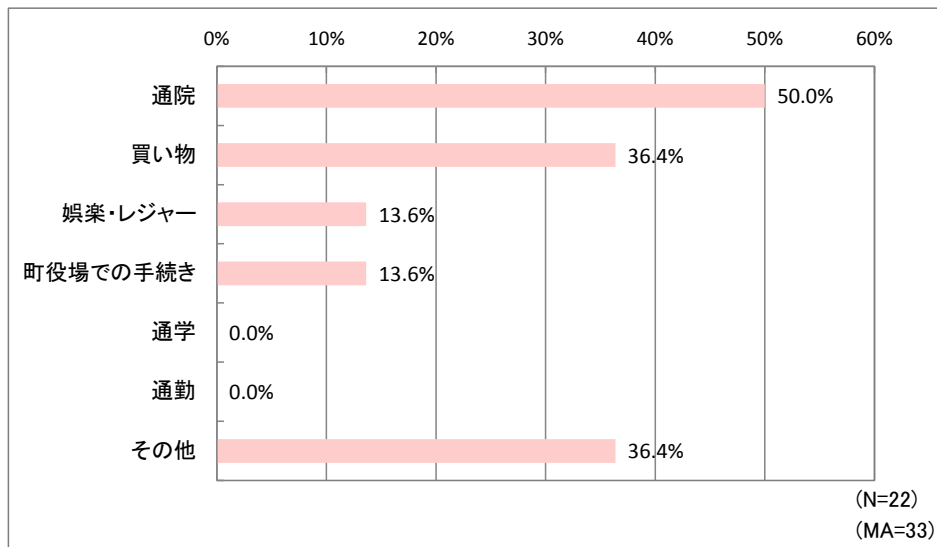


図 7 外出目的

② 目的地・施設

- ・外出の行き先は町内が72.7%、町外が0.0%となっている。
- ・町内の目的地・目的施設は地域医療センターが37.5%と最も高くなっている。

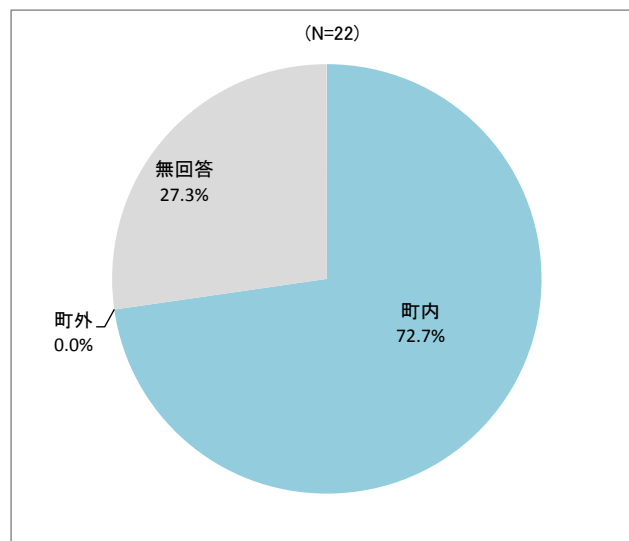


図 8 外出の行き先

表 1 町内の目的地・目的施設

		回答数	割合
1	地域医療センター	6	37.5%
2	ツルハドラッグ女川店	2	12.5%
3	湯ぽっぽ	2	12.5%
4	まちなか交流館	2	12.5%
5	女川駅	1	6.3%
6	役場	1	6.3%
7	内山望郷団地前	0	0.0%
8	スーパーおんまえや	0	0.0%
9	総合体育館	0	0.0%
10	生涯学習センター	0	0.0%
11	その他	4	25.0%
	回答総数(MA)	18	-
	有効回答数(N)	16	100.0%

③ 利用した便

- ・マリンパルおさかな市場前行きでは1便の割合が27.3%と最も高く、次いで、2便が18.2%となっている。
- ・清水地区行きでは3便の割合が9.1%と最も高く、次いで、1便及び2便が4.5%となっている。

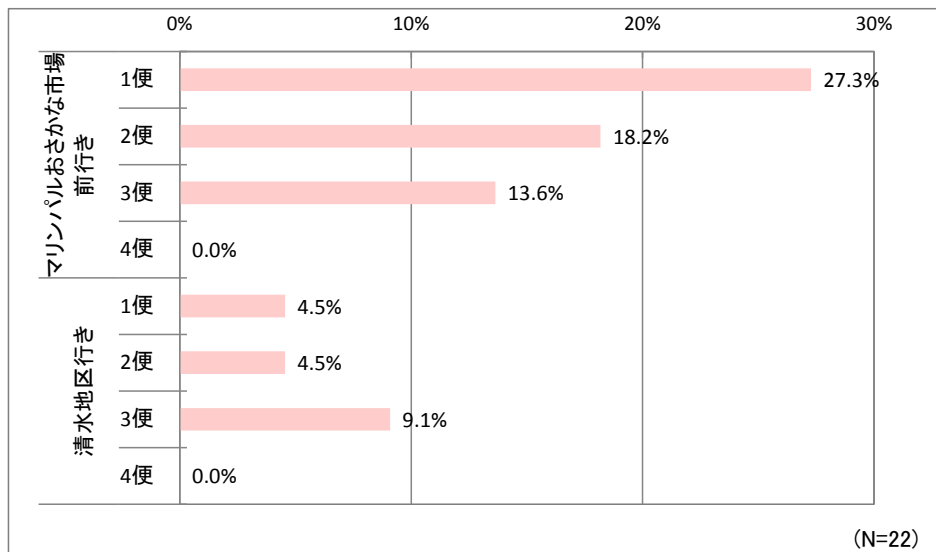


図 9 利用した便

⑤ 利用した理由（複数回答）

- ・他に移動手段がないからの割合が 59.1%と最も高く、次いで、自宅からバス停が近いからが 31.8%となっている。

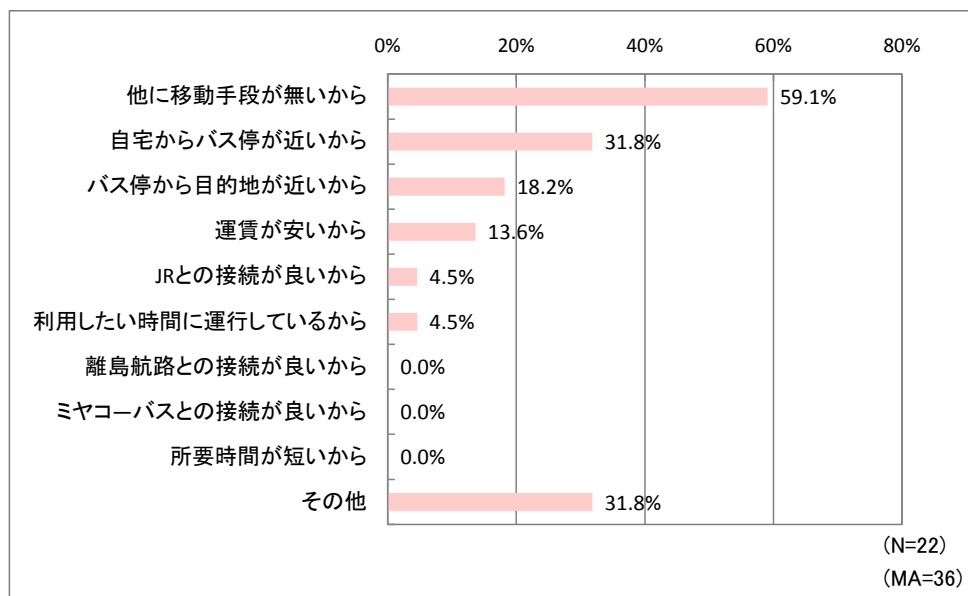


図 10 利用した理由

(2) 町内循環便

① 外出目的（複数回答）

- ・通院の割合が49.0%と最も高く、次いで、買い物が21.6%となっている。

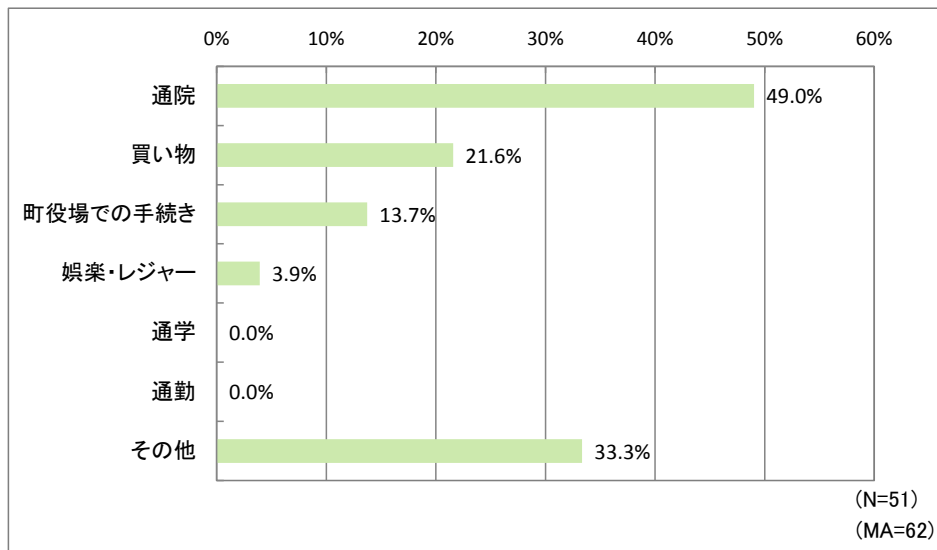


図 11 外出目的

② 目的地・施設

- ・外出の行き先は町内が72.5%、町外が0.0%となっている。
- ・町内の目的地・目的施設は地域医療センターが43.2%と最も高く、次いで、まちなか交流館が24.3%となっている。

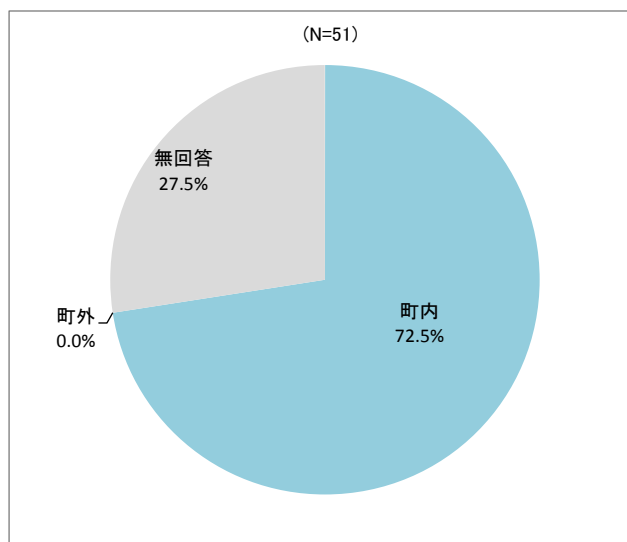


図 12 外出の行き先

表 3 町内の目的地・目的施設

		回答数	割合
1	地域医療センター	16	43.2%
2	まちなか交流館	9	24.3%
3	役場	7	18.9%
4	女川駅	5	13.5%
5	内山望郷団地前	1	2.7%
6	スーパーおんまえや	1	2.7%
7	生涯学習センター	1	2.7%
8	ツルハドラッグ女川店	0	0.0%
9	湯ぽっぽ	0	0.0%
10	総合体育館	0	0.0%
11	その他	1	2.7%
	回答総数(MA)	41	-
	有効回答数(N)	37	100.0%

③ 利用した便

- ・大沢行きでは2便及び3便の割合が9.8%と最も高く、次いで、1便が3.9%となっている。
- ・女川町役場前行きでは2便の割合が37.3%と最も高く、次いで、3便が21.6%となっている。

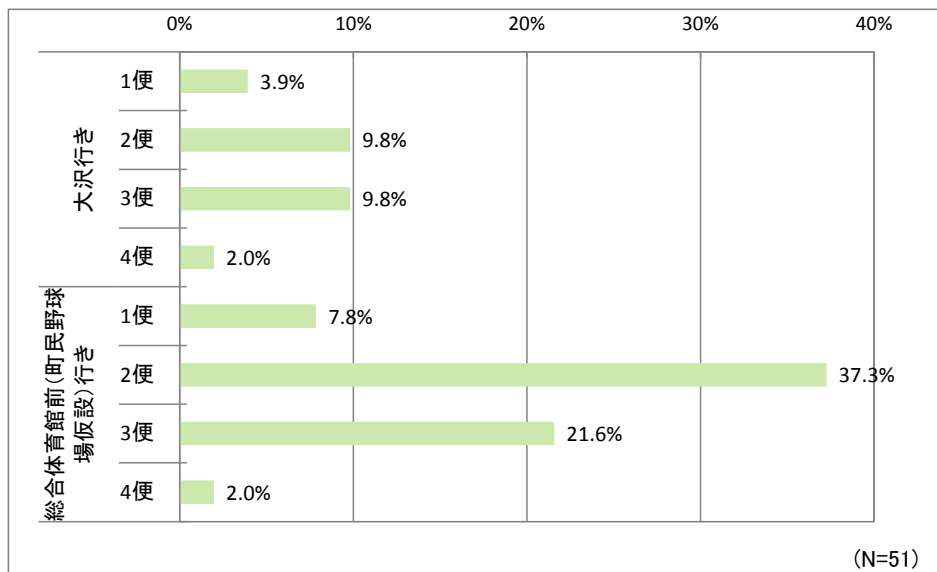


図 13 利用した便

⑤ 利用した理由（複数回答）

- ・自宅からバス停が近いからの割合が 72.5%と最も高く、次いで、他に移動手段がないからが 43.1%となっている。

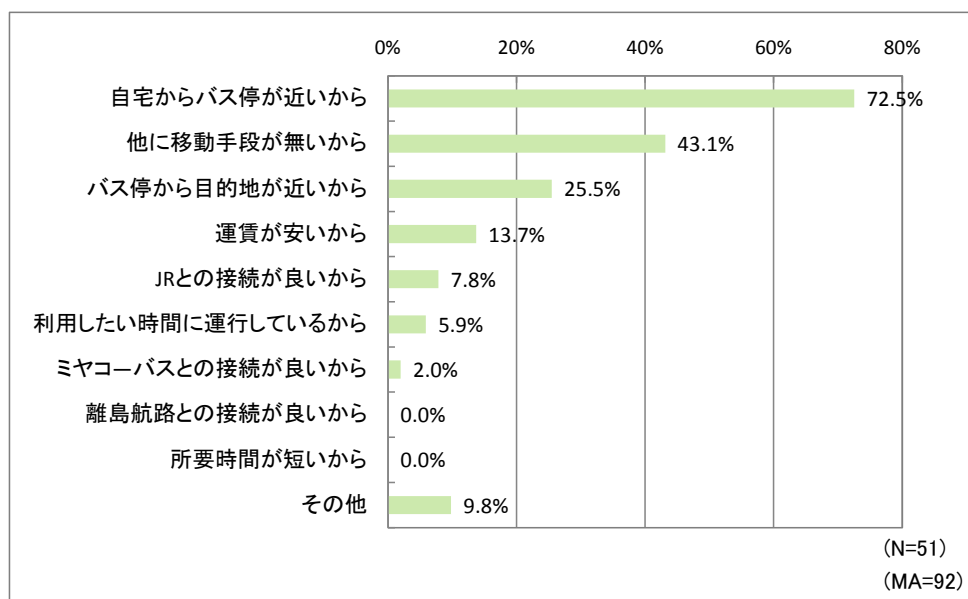


図 14 利用した理由

(3) 五部浦便

① 外出目的（複数回答）

- ・ 娯楽・レジャー及び通院の割合が 23.1%と最も高くなっている。

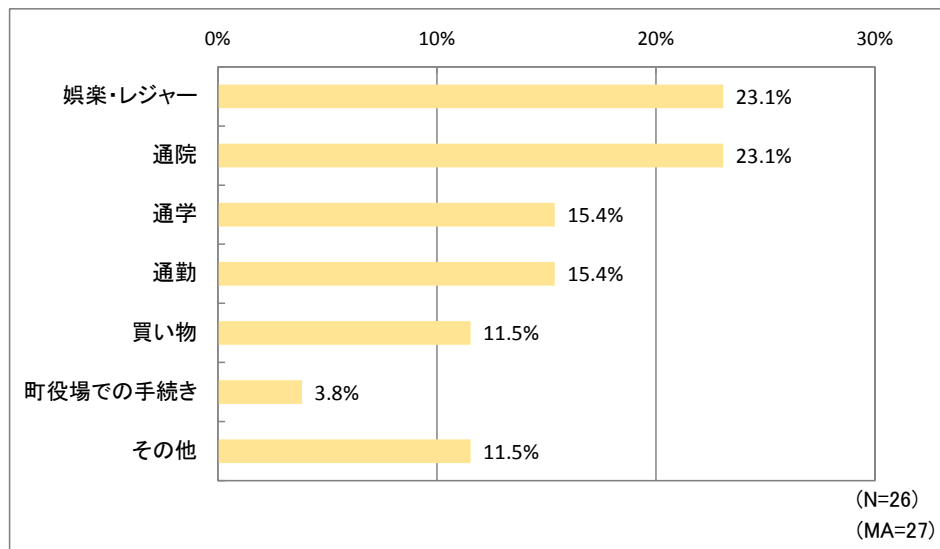


図 15 外出目的

② 目的地・施設

- ・ 外出の行き先は町内が 38.5%、町外が 26.9%となっている。
- ・ 町内の目的地・目的施設は湯ぼっぼが 60.0%と最も高く、次いで、女川駅が 20.0%となっている。
- ・ 町外の目的地・目的施設は渡波町内が 42.9%と最も高く、次いで、石巻市の病院が 28.6%となっている。

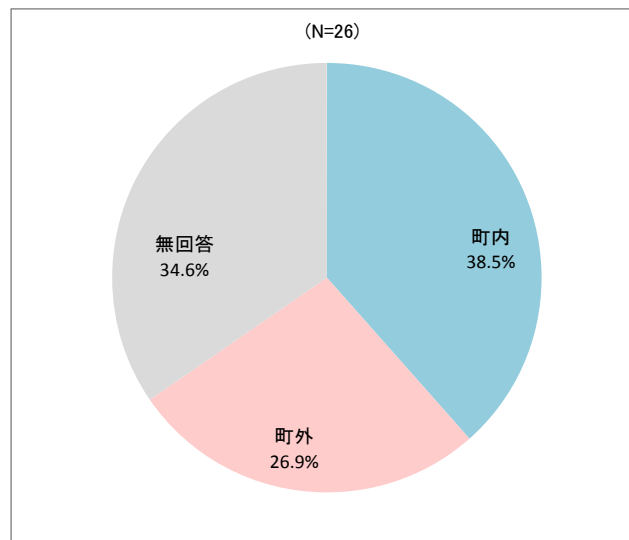


図 16 外出の行き先

表 5 町内の目的地・目的施設

		回答数	割合
1	湯ぼっぼ	6	60.0%
2	女川駅	2	20.0%
3	総合体育館	1	10.0%
4	役場	1	10.0%
5	内山望郷団地前	0	0.0%
6	スーパーおんまえや	0	0.0%
7	ツルハドラッグ女川店	0	0.0%
8	生涯学習センター	0	0.0%
9	まちなか交流館	0	0.0%
10	地域医療センター	0	0.0%
11	その他	0	0.0%
	回答総数(MA)	10	-
	有効回答数(N)	10	100.0%

表 6 町外の目的地・目的施設

		回答数	割合
1	渡波町内	3	42.9%
2	石巻市の病院	2	28.6%
3	石巻市内	1	14.3%
4	石巻好文館	1	14.3%
5	温泉	0	0.0%
6	その他	0	0.0%
	回答総数(MA)	7	-
	有効回答数(N)	7	100.0%

③ 利用した便

- ・ 小屋取行きでは2便のみ利用されており、その割合は30.8%となっている。
- ・ 総合体育館前(町民野球場仮設)行きでは1便及び2便の割合が23.1%となっている。

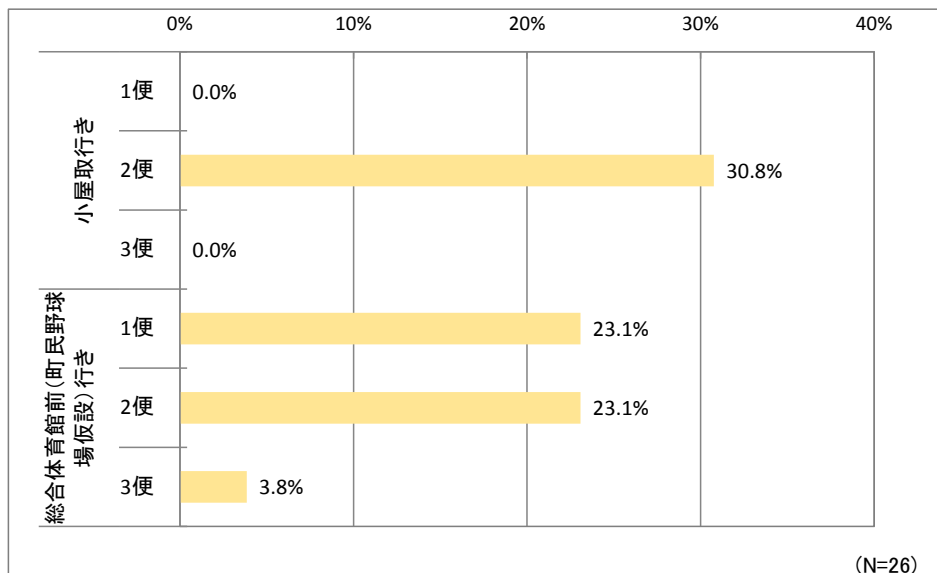


図 17 利用した便

④ 利用した区間

- ・乗車したバス停は塚浜団地、女川駅前が6件と最も多くなっている。
- ・降車したバス停は女川駅前が12件と最も多くなっている。

表 7 利用した区間

乗車	降車	小屋取	塚浜団地	飯子浜団地	野々浜団地	大石原住宅前	横浦団地	高白団地	小乗団地	ツルハドック 女川駅前	地域医療セン ター前	女川町役場前	女川駅前	大原住宅前	総合体育館前 (町民野球場 仮設)	合計
小屋取																0
塚浜団地													6			6
飯子浜団地													1			1
野々浜団地													1			1
大石原住宅前													2			2
横浦団地											1					1
高白団地													2	1		3
小乗団地																0
ツルハドック 女川駅前																0
地域医療セン ター前	1						1									2
女川町役場前																0
女川駅前	1	1		2	1			1								6
大原住宅前																0
総合体育館前 (町民野球場 仮設)								1								1
合計		2	1	0	2	1	1	2	0	0	1	0	12	0	1	23

⑤ 利用した理由（複数回答）

- ・自宅からバス停が近いからの割合が38.5%と最も高く、次いで、バス停から目的地が近いからが23.1%となっている。

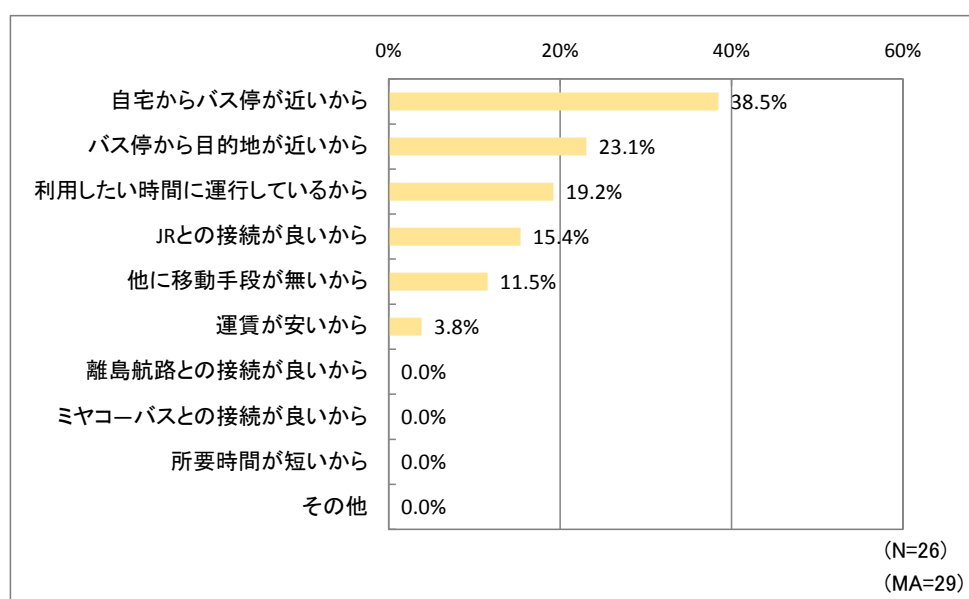


図 18 利用した理由

(4) 北浦便

① 外出目的（複数回答）

- ・通院の割合が60.0%と最も高く、次いで、買物が23.3%となっている。

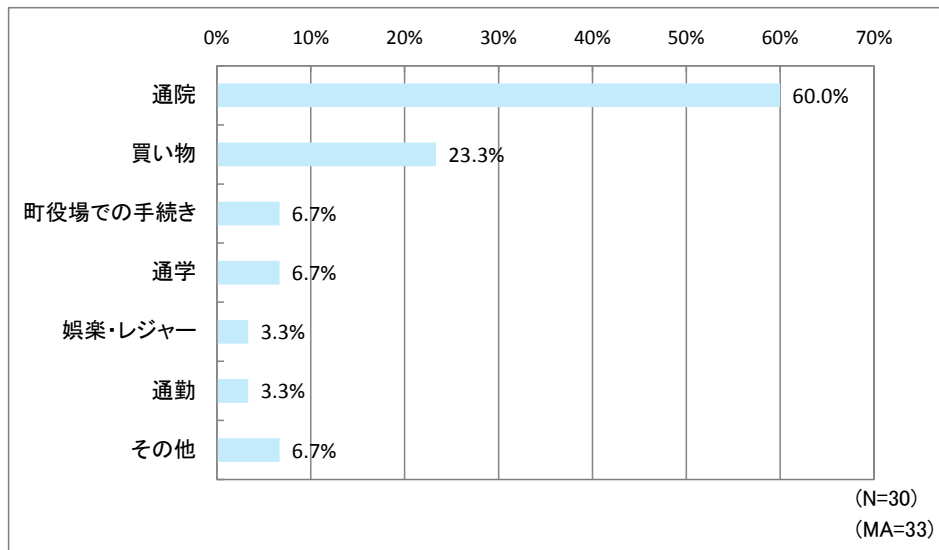


図 19 外出目的

② 目的地・施設

- ・外出の行き先は町内が60.0%、町外が26.7%となっている。
- ・町内の目的地・目的施設は地域医療センターの割合が27.8%と最も高く、次いで、女川駅が16.7%となっている。
- ・町外の目的地・目的施設は石巻市内及び石巻の病院の割合が25.0%と最も高くなっている。

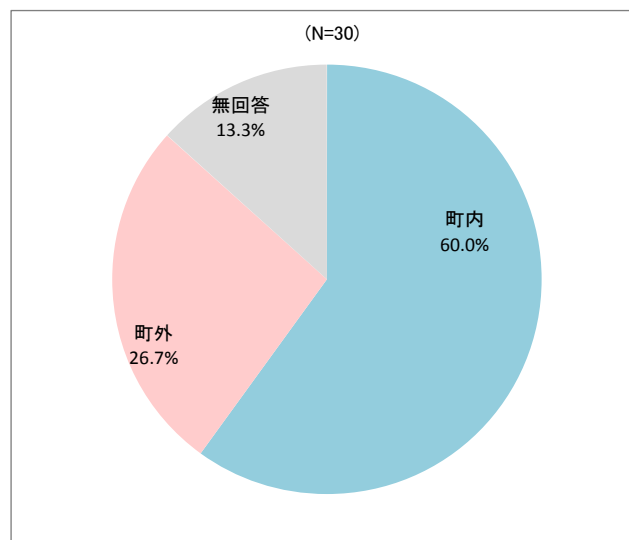


図 20 外出の行き先

表 8 町内の目的地・目的施設

		回答数	割合
1	地域医療センター	5	27.8%
2	女川駅	3	16.7%
3	役場	2	11.1%
4	ツルハドラッグ女川店	1	5.6%
5	総合体育館	1	5.6%
6	内山望郷団地前	0	0.0%
7	スーパーおんまえや	0	0.0%
8	湯ぼっぼ	0	0.0%
9	生涯学習センター	0	0.0%
10	まちなか交流館	0	0.0%
11	その他	8	44.4%
	回答総数(MA)	20	-
	有効回答数(N)	18	100.0%

表 9 町外の目的地・目的施設

		回答数	割合
1	石巻市内	2	25.0%
2	石巻市の病院	2	25.0%
3	温泉	1	12.5%
4	石巻好文館	1	12.5%
5	渡波町内	0	0.0%
6	その他	2	25.0%
	回答総数(MA)	8	-
	有効回答数(N)	8	100.0%

③ 利用した便

- ・指ヶ浜団地行きでは1便の割合が13.3%、3便の割合が10.0%となっている。
- ・ツルハドラッグ女川店前行きでは2便の割合が46.7%と最も高く、次いで、3便が6.7%となっている。

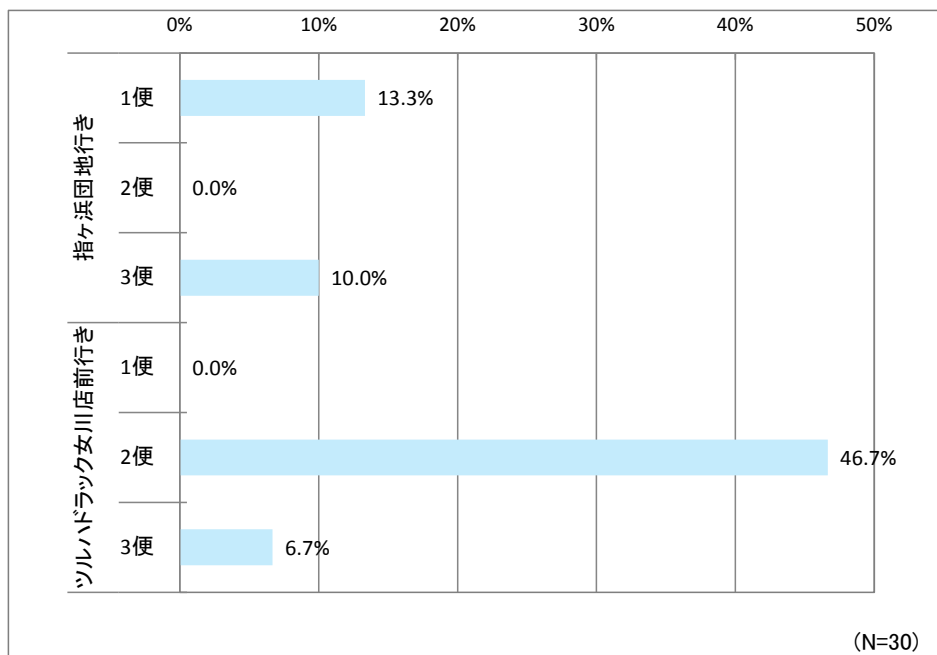


図 21 利用した便

④ 利用した区間

- ・乗車したバス停は竹浦北団地、女川駅前、地域医療センター前が5件と最も多くなっている。
- ・降車したバス停は総合体育館前（町民野球場仮設）及び地域医療センター前が7件と最も多くなっている。

表 10 利用した区間

乗車	降車	指ヶ浜団地	御前浜	尾浦東団地	尾浦西団地	竹浦北団地	竹浦南団地	桐ヶ崎団地	石浜団地	宮ヶ崎団地	宮ヶ崎電力ア バート前	女川町役場前	女川駅前	大原住宅前	総合体育館前 (町民野球場 仮設)	地域医療セン ター前	離島航路発着	ソルハドラック	合計
指ヶ浜団地		1																	1
御前浜																			0
尾浦東団地													1						1
尾浦西団地												1							1
竹浦北団地					1							3					1		5
竹浦南団地												1				2			3
桐ヶ崎団地												1							1
石浜団地																			0
宮ヶ崎団地																3			3
宮ヶ崎電力ア バート前																			0
女川町役場前						1													1
女川駅前						1					1				3				5
大原住宅前																		1	1
総合体育館前 (町民野球場仮 設)																			0
地域医療セン ター前					1										3				5
離島航路発着所 前																			0
ソルハドラック女 川店前																1			1
合計		0	0	0	0	1	2	3	0	1	0	0	6	0	7	7	0	1	28

⑤ 利用した理由（複数回答）

- ・ 自宅からバス停が近いからの割合が 40.0%と最も高く、次いで、バス停が目的地から近いからが 30.0%となっている。

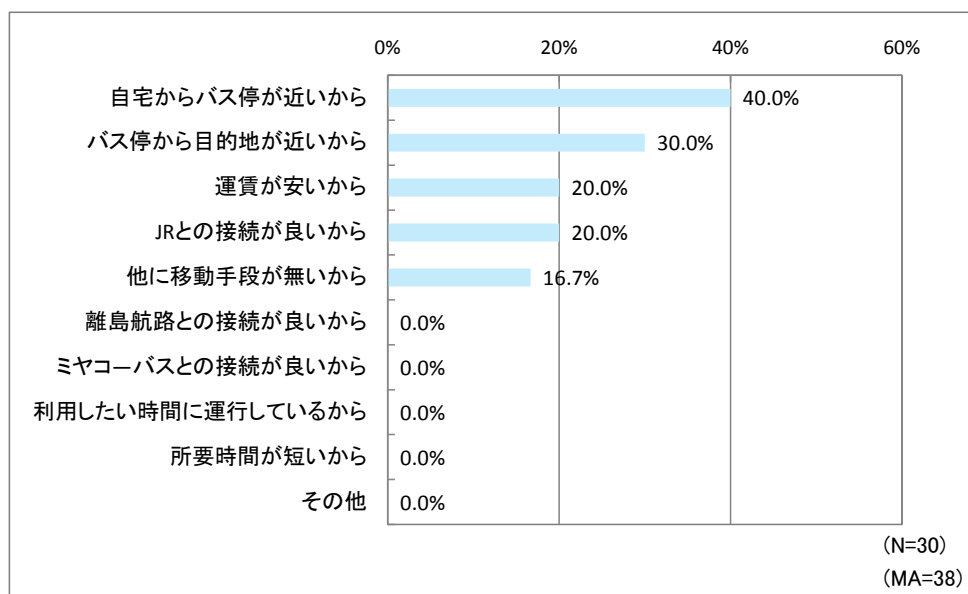


図 22 利用した理由

3-3 見直し後の利用状況

(1) 利用の変化状況

① 町民バスの利用頻度

・全体では月に2～3日の割合が33.9%と最も高く、次いで、週1日～2日が21.4%となっている。

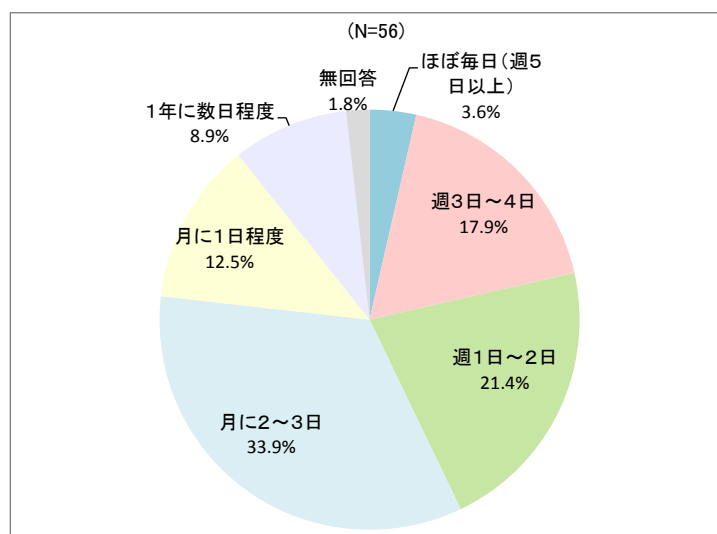


図 23 町民バスの利用頻度(全体)

・施設留め置きでは月に1日程度の割合が50.0%と最も高く、次いで、週3日～4日と月に2～3日がともに25.0%となっている。

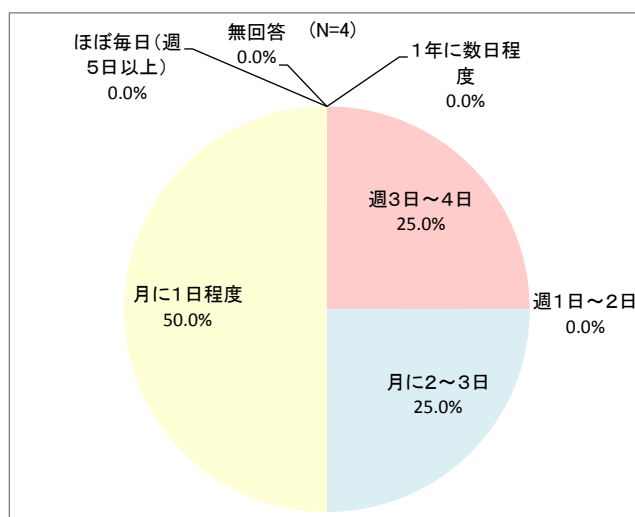


図 24 町民バスの利用頻度(施設留め置き)

- ・安住・清水便では月に2～3日の割合が66.7%と最も高くなっている。
- ・町内循環便では週1日～2日の割合が30.4%と最も高く、次いで、1年に数日程度が21.7%となっている。
- ・五部浦便では週3日～4日と月に2～3日の割合が33.3%と最も高くなっている。
- ・北浦便では月に2～3日の割合が40.0%と最も高く、次いで、週1日～2日と月に1日程度が20.0%となっている。

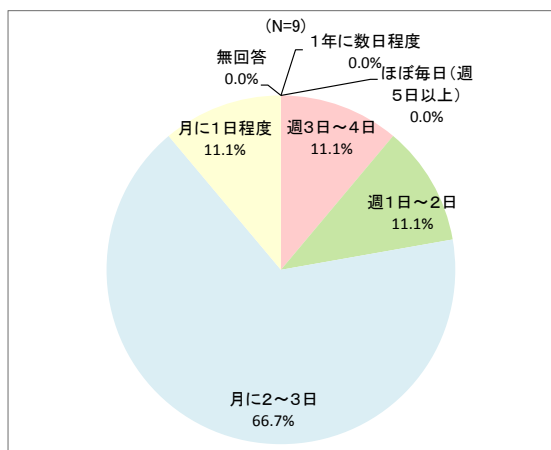


図 25 町民バスの利用頻度(安住・清水便)

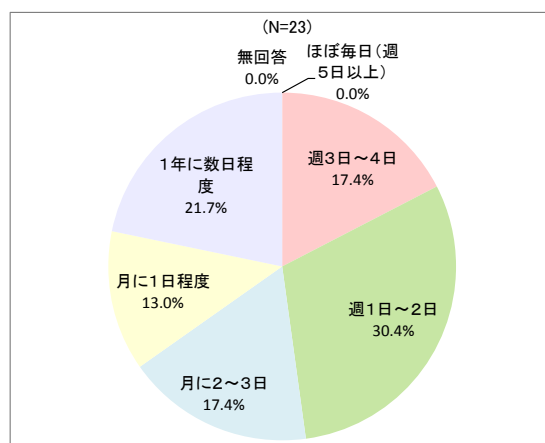


図 26 町民バスの利用頻度(町内循環便)

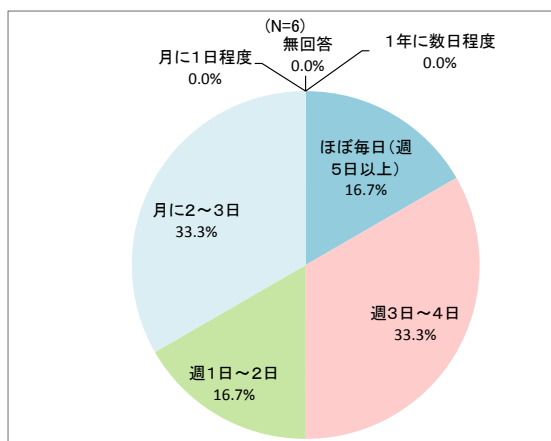


図 27 町民バスの利用頻度(五部浦便)

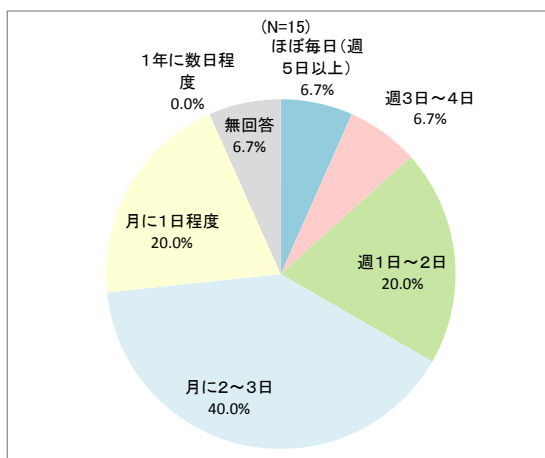


図 28 町民バスの利用頻度(北浦便)

② 見直しによる利用頻度の変化とその理由（複数回答）

- ・全体では利用回数は変わらないの割合が 73.2%と最も高く、次いで、利用回数が増えたが 10.7%となっている。
- ・増えた理由では JR との接続が改善されたからの割合が 33.3%と最も高く、その他の理由はいずれも 16.7%となっている。
- ・減った理由では運行ルートが変更されたからと時刻表が改正されたからの割合が 40.0%と最も高くなっている。

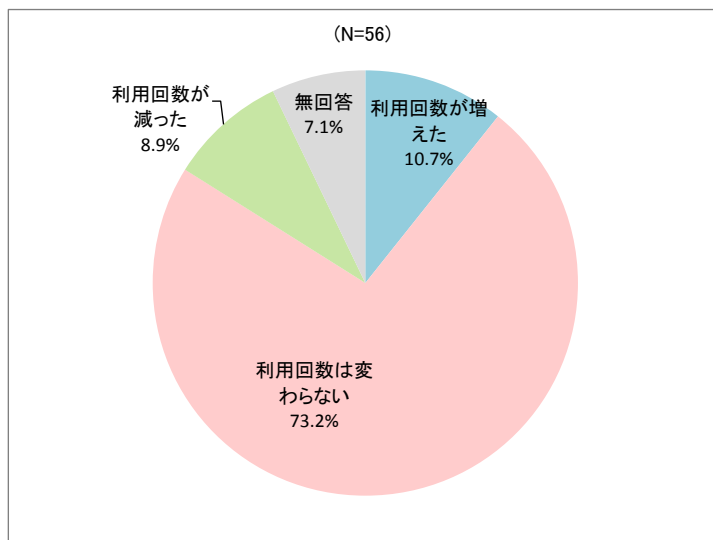


図 29 見直しによる利用頻度(全体)

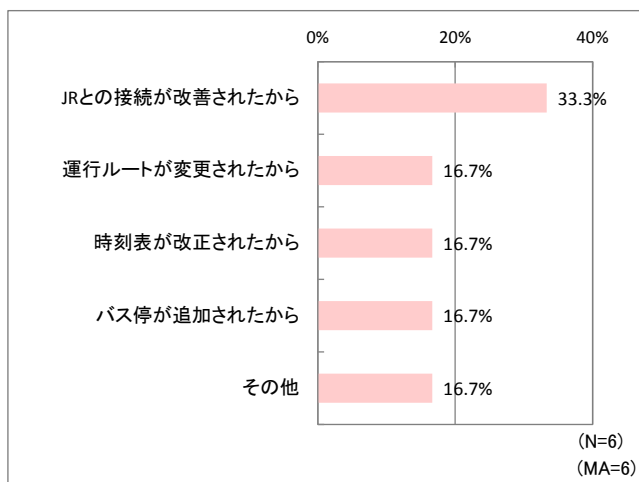


図 30 増えた理由(全体)

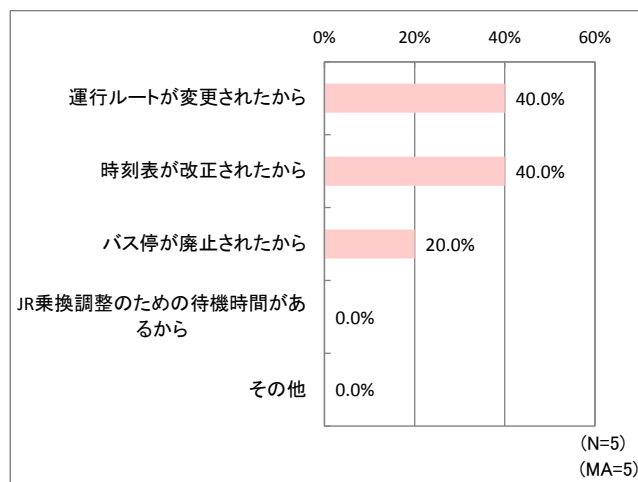


図 31 減った理由(全体)

- ・なお、施設留め置きでは全員無回答であった。

- ・安住・清水便では利用回数は変わらないの割合が 77.8%と最も高く、次いで、利用回数が減ったが 22.2%となっている。
- ・減った理由では運行ルートが変更されたからと時刻表が改正されたからの割合がいずれも 50.0%となっている。

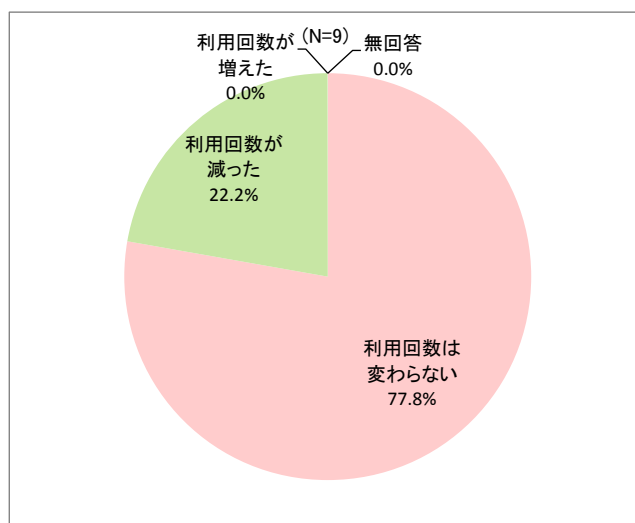


図 32 見直しによる利用頻度(安住・清水便)

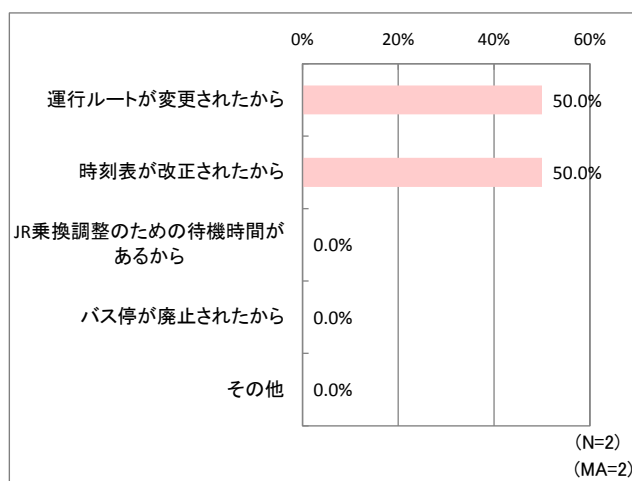


図 33 減った理由(安住・清水便)

- ・町内循環便では利用回数は変わらないの割合が 65.2%と最も高く、次いで、利用回数が増えたと利用回数が減ったがいずれも 13.0%となっている。
- ・増えた理由では JR との接続が改善されたから、運行ルートが変更されたから、バス停が追加されたからがいずれも 33.3%となっている。
- ・減った理由では運行ルートが変更されたから、時刻表が改正されたから、バス停が廃止されたからがいずれも 33.3%となっている。

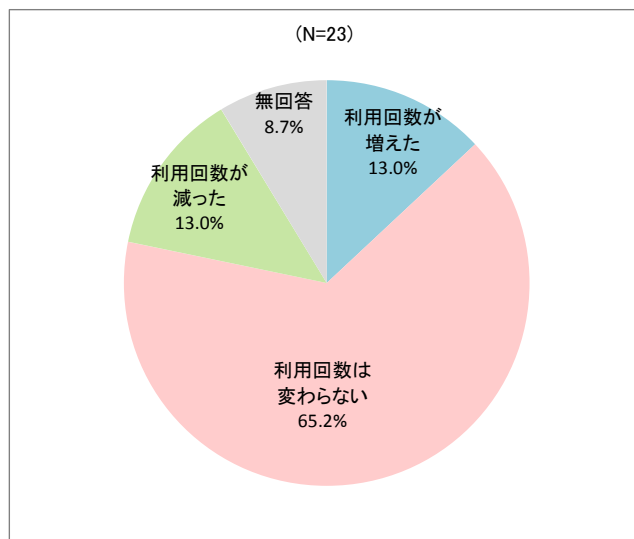


図 34 見直しによる利用頻度(町内循環便)

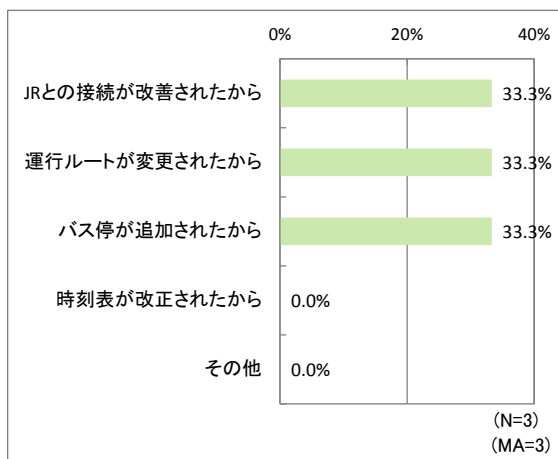


図 35 増えた理由(町内循環便)

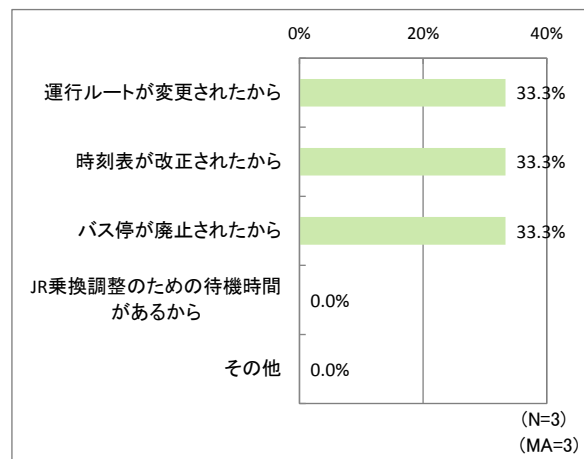


図 36 減った理由(町内循環便)

- ・五部浦便では利用回数は変わらないの割合が 83.3%と最も多く、次いで、利用回数が増えたが 16.7%となっている
- ・増えた理由では JR との接続が改善されたからが 100.0%となっている。

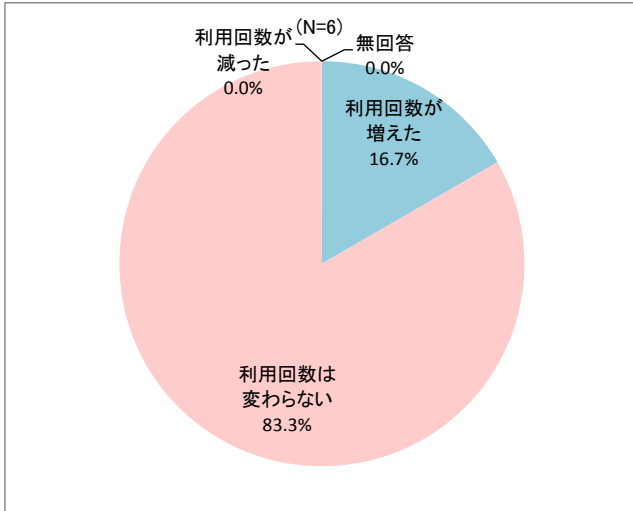


図 37 見直しによる利用頻度(五部浦便)

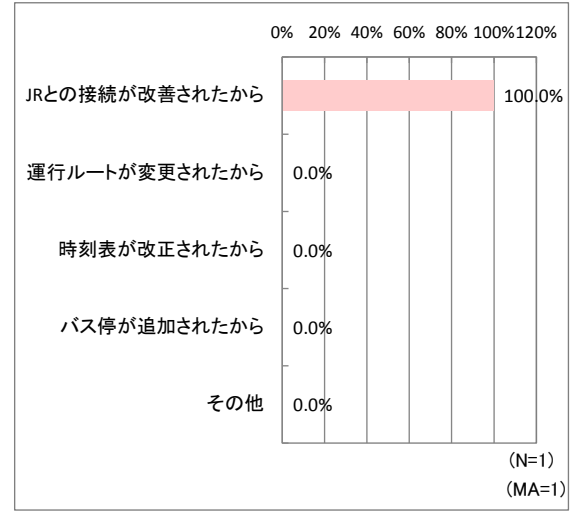


図 38 増えた理由(五部浦便)

- ・北浦便では利用回数是不変わらないの割合が 86.7%と最も高く、次いで、利用回数が増えたが 6.7%となっている。
- ・減った理由ではその他の割合が 100.0%となっている。

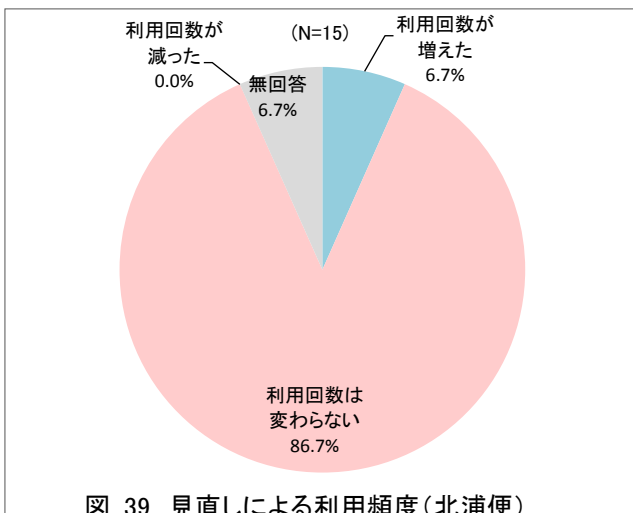


図 39 見直しによる利用頻度(北浦便)

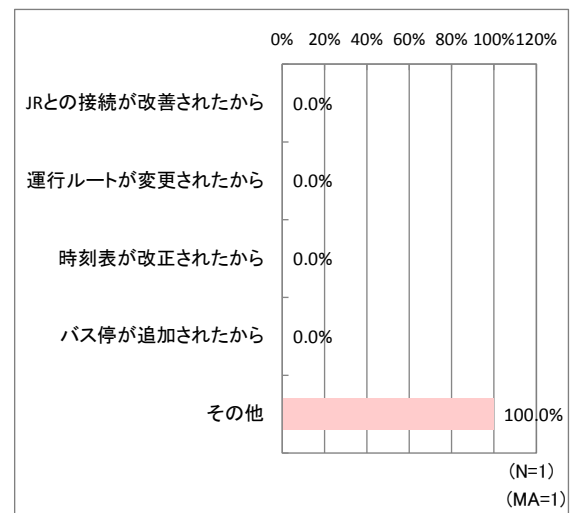


図 40 減った理由(北浦便)

(2) 運賃に対する意向

① 運賃体系に対する考え

- 全体では現在の運賃体系である“均一運賃”が利用しやすいの割合が71.4%と最も高く、次いで、乗車した距離に応じた“距離制運賃”の方が利用しやすいが8.9%となっている。

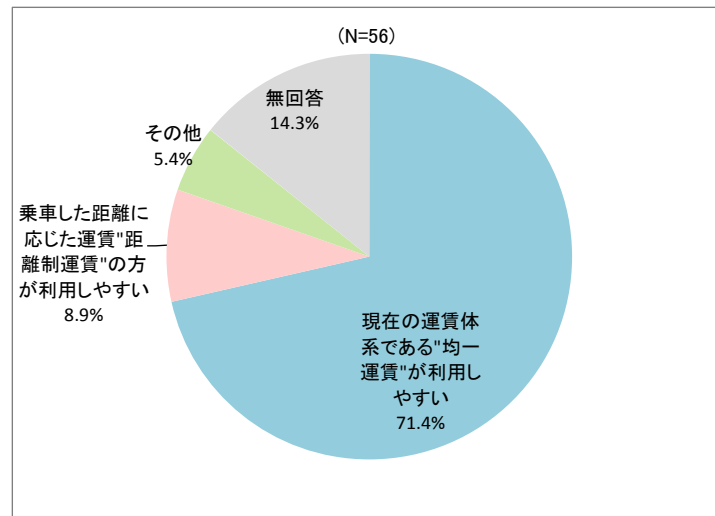


図 41 運賃体系に対する考え(全体)

- 施設留め置きでは現在の運賃体系である“均一運賃”が利用しやすいの割合が100.0%となっている。

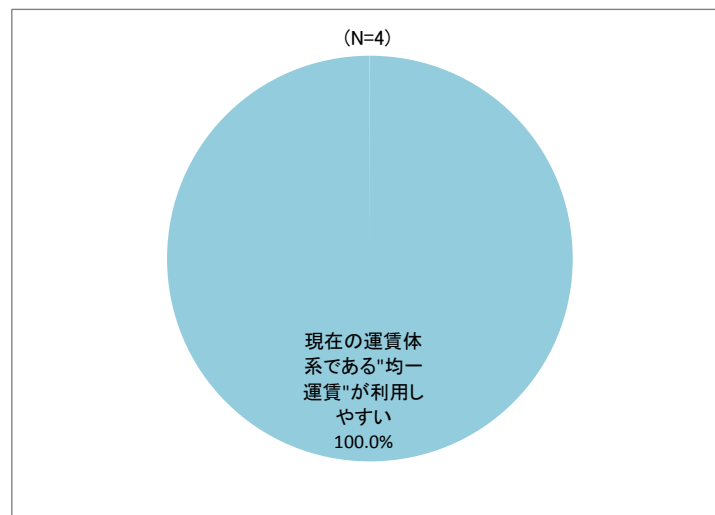


図 42 運賃体系に対する考え(施設留め置き)

- ・安住・清水便では現在の運賃体系である“均一運賃”が利用しやすいの割合が 88.9%と最も高くなっている。
- ・町内循環便では現在の運賃体系である“均一運賃”が利用しやすいの割合が 65.2%と最も高く、次いで、乗車した距離に応じた“距離制運賃”の方が利用しやすいが 13.0%となっている。
- ・五部浦便では現在の運賃体系である“均一運賃”が利用しやすいの割合が 66.7%と最も高く、次いで、乗車した距離に応じた“距離制運賃”の方が利用しやすいが 16.7%となっている。
- ・北浦便では現在の運賃体系である“均一運賃”が利用しやすいの割合が 80.0%と最も高く、次いで、乗車した距離に応じた“距離制運賃”の方が利用しやすいが 6.7%となっている。

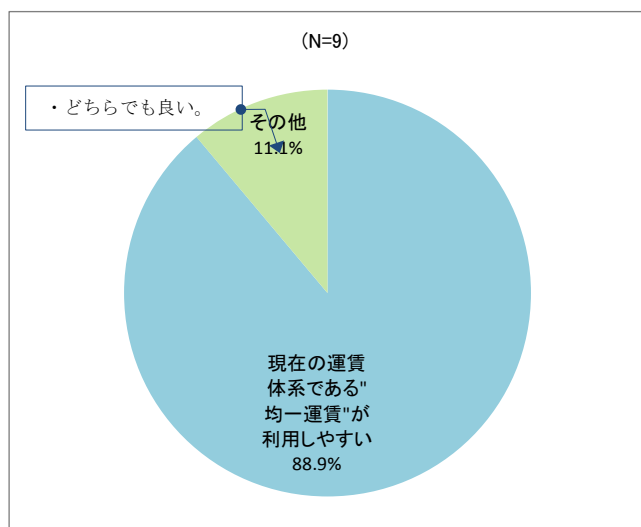


図 43 運賃体系に対する考え(安住・清水便)

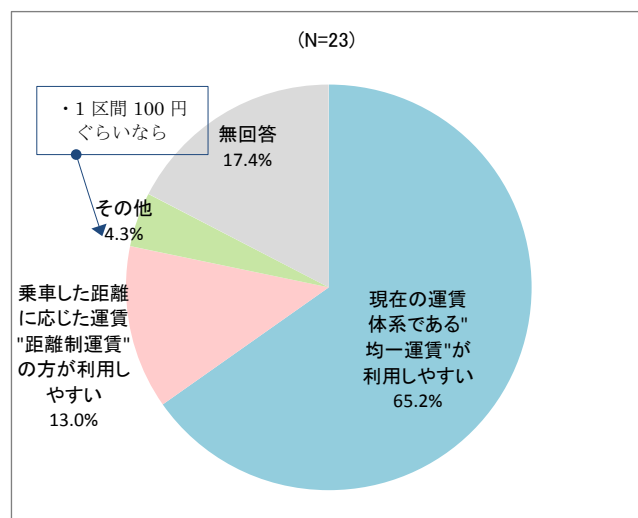


図 44 運賃体系に対する考え(町内循環便)

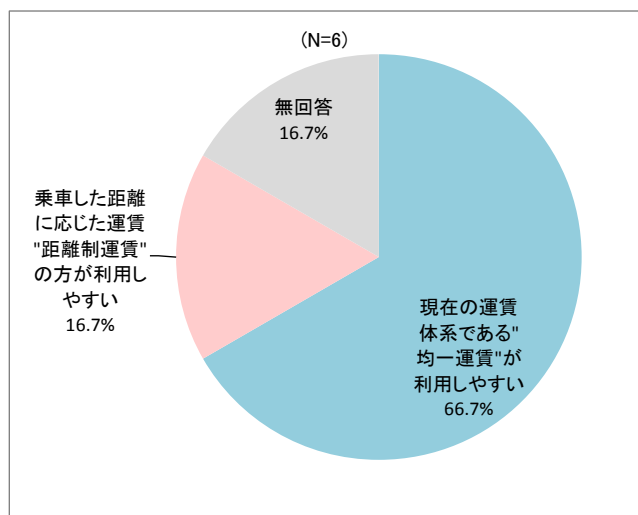


図 45 運賃体系に対する考え(五部浦便)

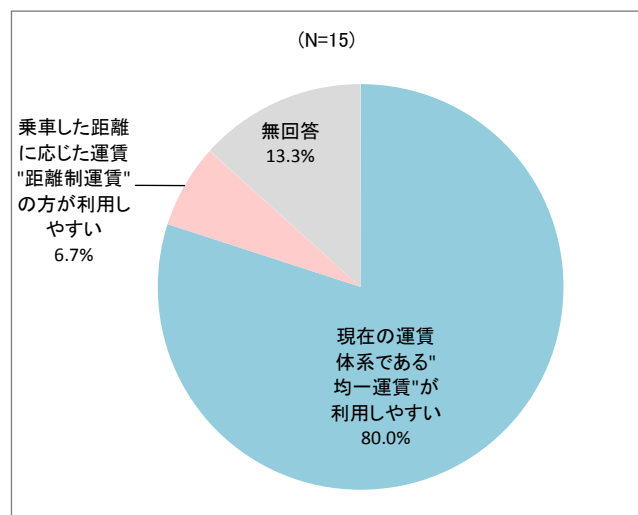


図 46 運賃体系に対する考え(北浦便)

② 運賃の妥当性

- ・全体では妥当な運賃であるの割合が 64.3%と最も高く、次いで、安いと感じるが 14.3%となっている。

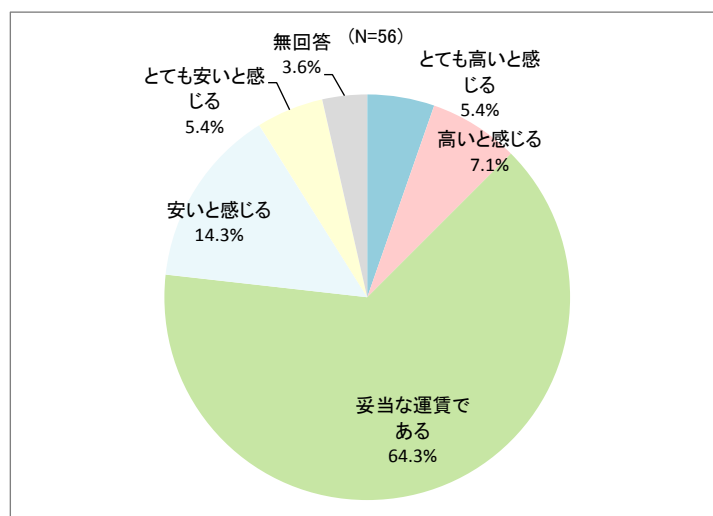


図 47 運賃の妥当性(全体)

- ・施設留め置きでは妥当な運賃であるの割合が 75.0%と最も高く、次いで、安いと感じるが 25.0%となっている。

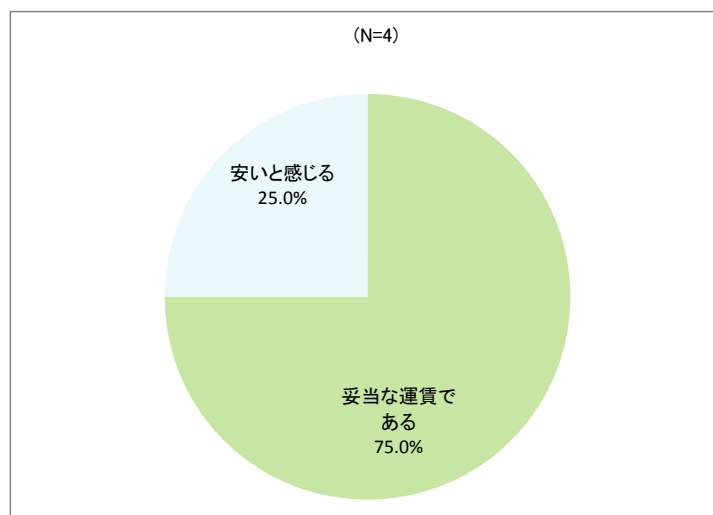


図 48 運賃の妥当性(施設留め置き)

- ・安住・清水便では妥当な運賃であると安いと感じるの割合が44.4%で並んでいる。
- ・町内循環便では妥当な運賃であるの割合が65.2%と最も高く、次いで、安いと感じるが13.0%となっている。
- ・五部浦便では妥当な運賃であるの割合が66.7%と最も高く、次いで、とても安いと感じるが16.7%となっている。
- ・北浦便では妥当な運賃であるの割合が80.0%と最も高く、次いで、とても高いと感じるととても安いと感じるが6.7%となっている。

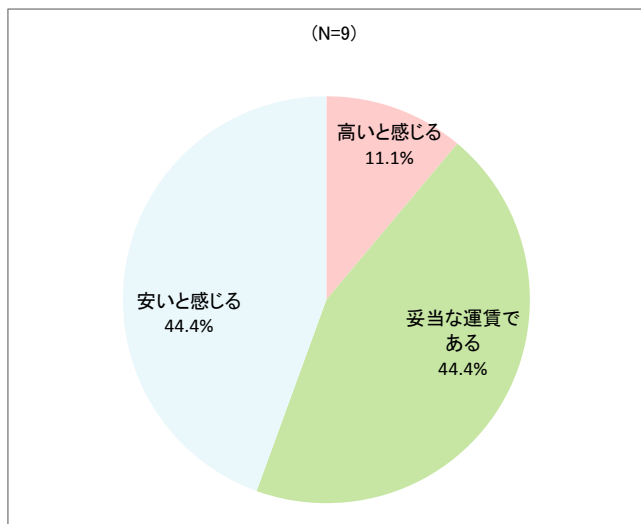


図 49 運賃の妥当性(安住・清水便)

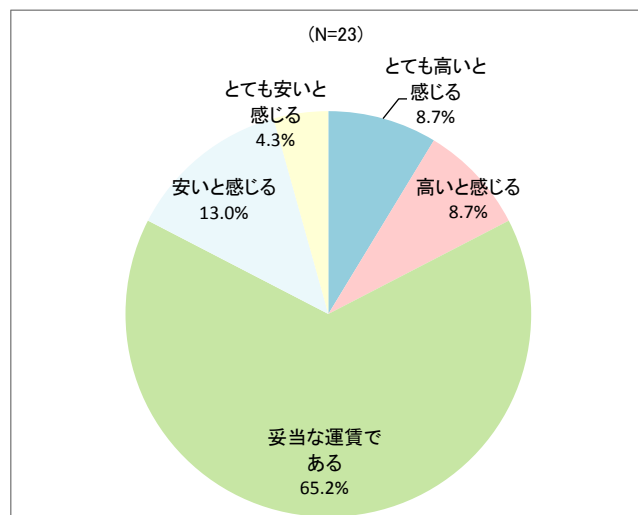


図 50 運賃の妥当性(町内循環便)

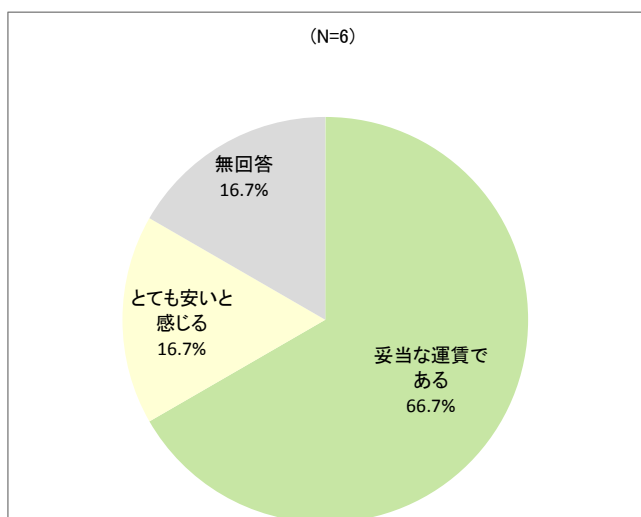


図 51 運賃の妥当性(五部浦便)

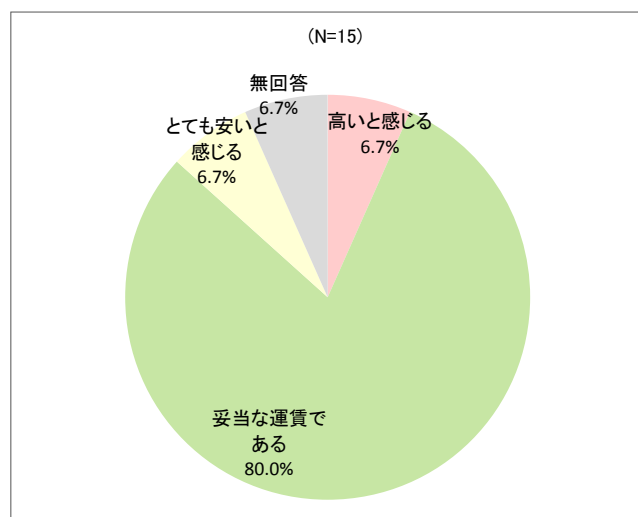


図 52 運賃の妥当性(北浦便)

- ・「ほぼ毎日（週5日以上）」利用している人で、運賃が「安い・とても安い」と感じている割合は50.0%となっている。
- ・比較的利用回数が多い「週3～4日」利用している人で、運賃については「妥当」と感じている割合は70.0%となっている。
- ・どのバス停区間においても概ね運賃は妥当と感じられているが、利用区間が増えるにつれて運賃が高いと感じる割合が増加する傾向にある。

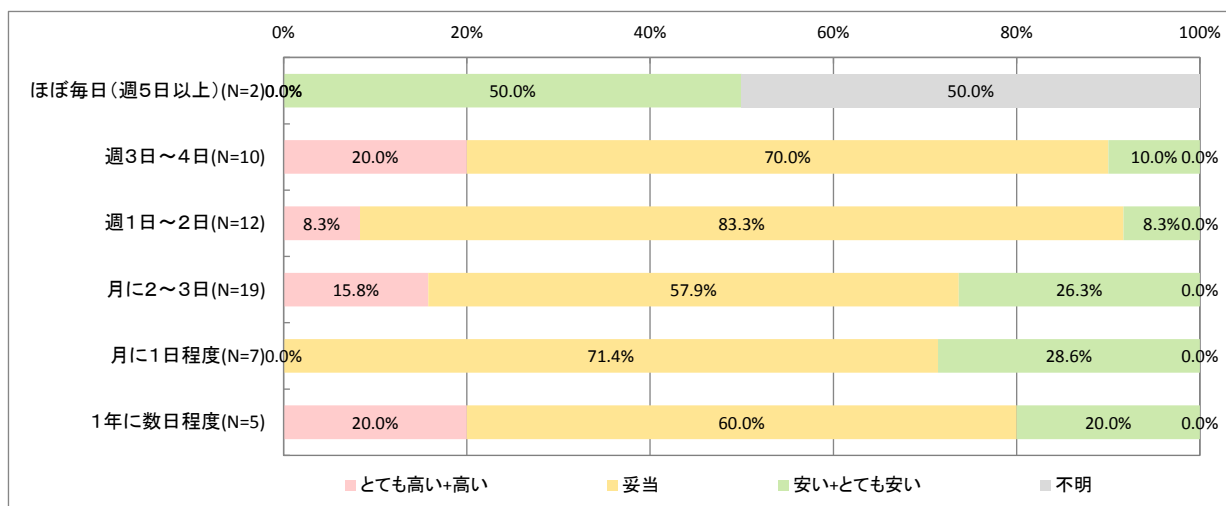


図 53 利用回数別の満足度

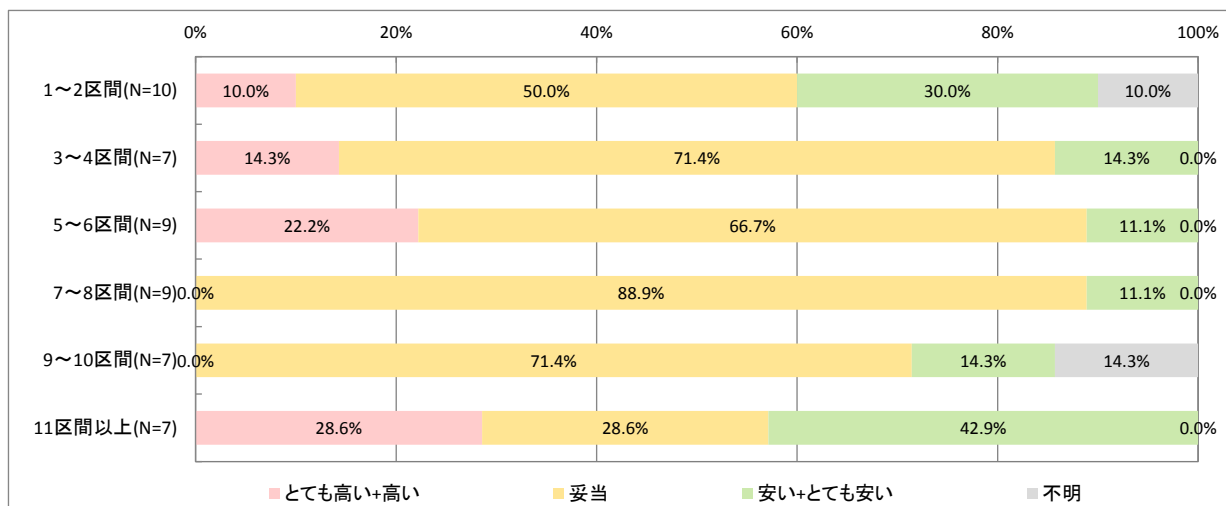


図 54 利用区間別の満足度

③ 希望する乗車券（複数回答）

- ・全体では特になしの割合が50.0%と最も高く、次いで、一日乗車券が21.4%となっている。

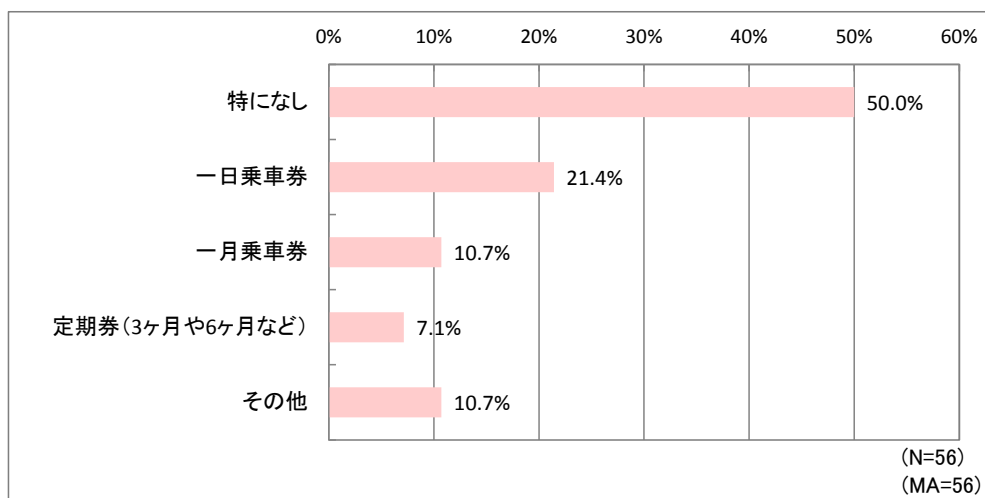


図 55 希望する乗車券(全体)

- ・施設留め置きでは一日乗車券の割合が50.0%と最も高く、次いで、一月乗車券と特に無しがともに25.0%となっている。

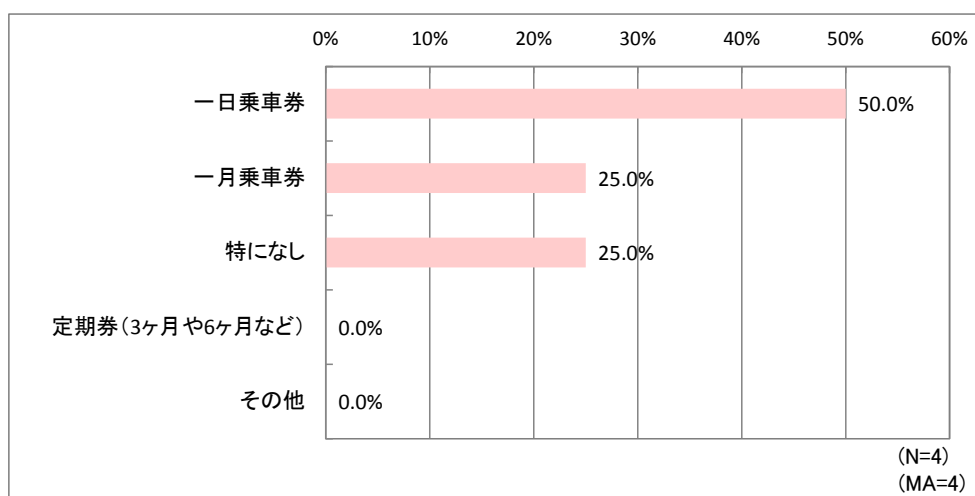


図 56 希望する乗車券(施設留め置き)

- ・安住・清水便では特になしの割合が 66.7%と最も高く、次いで、一日乗車券が 11.1%となっている。
- ・町内循環便では特になしの割合が 69.6%と最も高く、次いで、一日乗車券が 17.4%となっている。
- ・五部浦便では一日乗車券と特になしの割合が 33.3%と最も高くなっている。
- ・北浦便では一月乗車券と一日乗車券の割合が 33.3%と最も高くなっている。

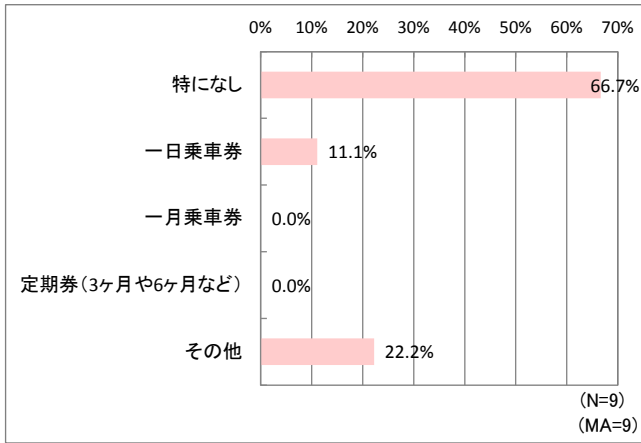


図 57 希望する乗車券(安住・清水便)

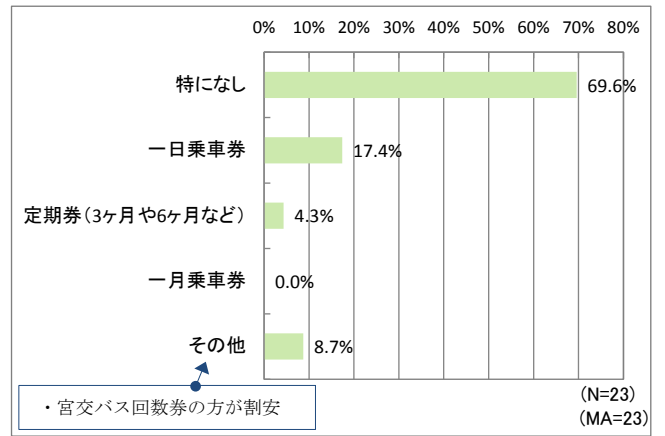


図 58 希望する乗車券(町内循環便)

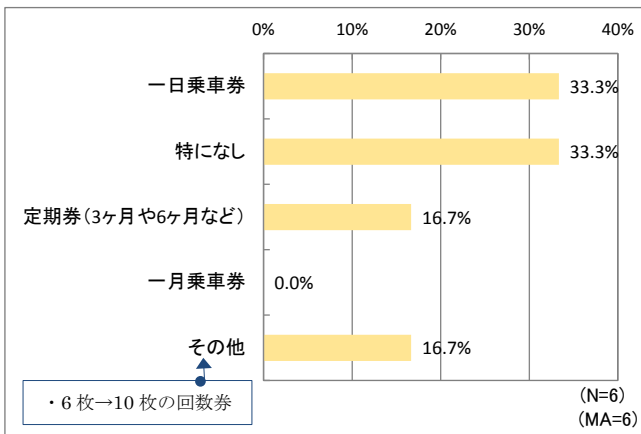


図 59 希望する乗車券(五部浦便)

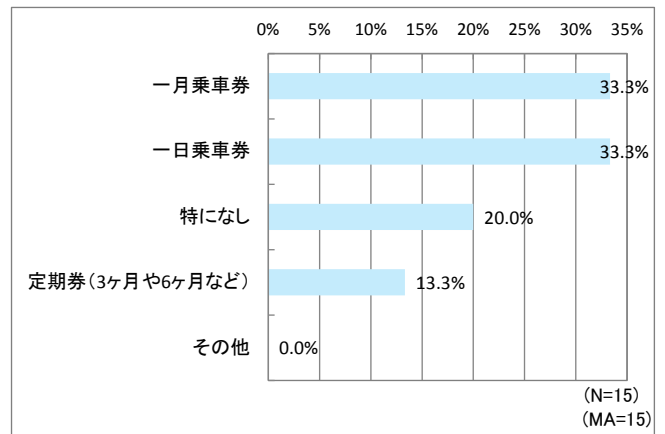


図 60 希望する乗車券(北浦便)

- ・乗車券を臨む人の外出目的の数では、2つ以上の割合が一日乗車券で33.3と最も高く、次いで定期券で25.0%となっている。
- ・「一日乗車券」、「一月乗車券」を望んでいる人の外出目的は「通院」が多い傾向がある。

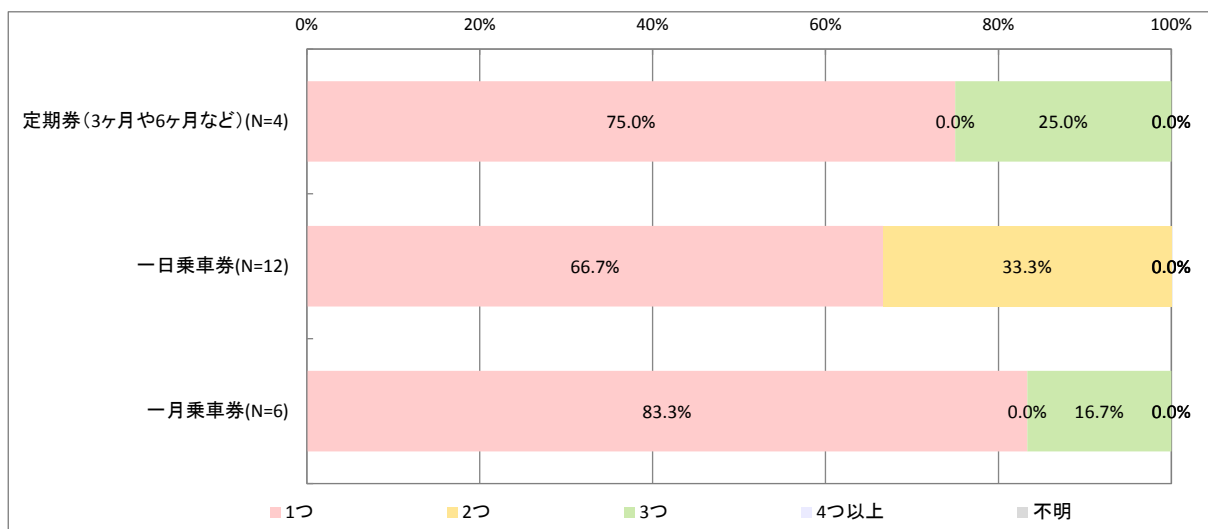


図 61 乗車券を望む人の外出目的の数

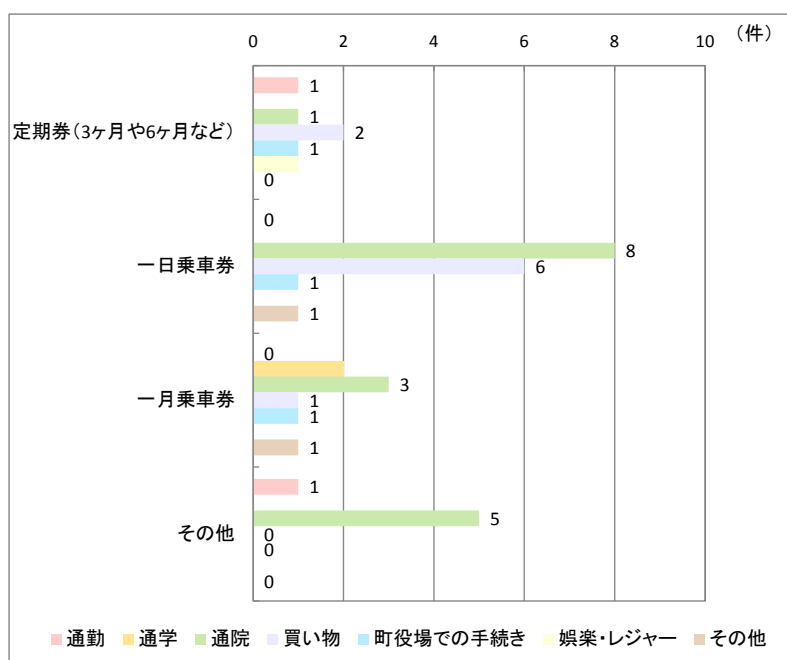


図 62 乗車券を望む人の外出目的

3-4 町民バスの評価

(1) 満足度

① 回答者全体の満足度

- ・全体では「自宅からバス停までの距離・所要時間」、「車内の快適さ」、「乗務員の対応」の満足割合（「良い」＋「やや良い」）が高い。
- ・一方、「運行時刻」については満足度の割合が低い（「やや不満」＋「不満」の割合が高い）。

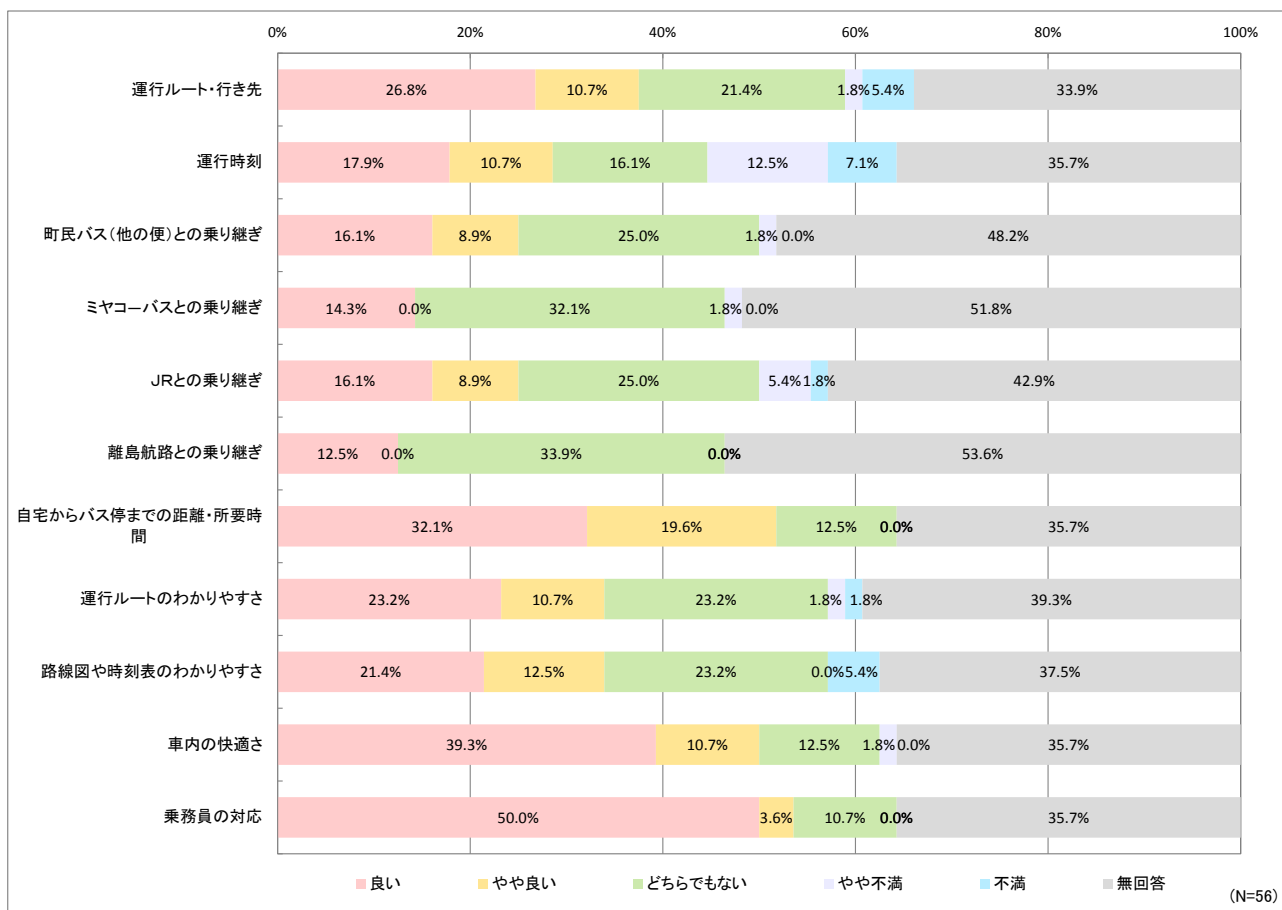


図 63 町民バスの満足度(全体)

② 路線別・利用施設別の満足度

- ・安住・清水便では「自宅からバス停までの距離・所要時間」の満足割合が高い。
- ・一方、「運行時刻」への満足度の割合が低い。

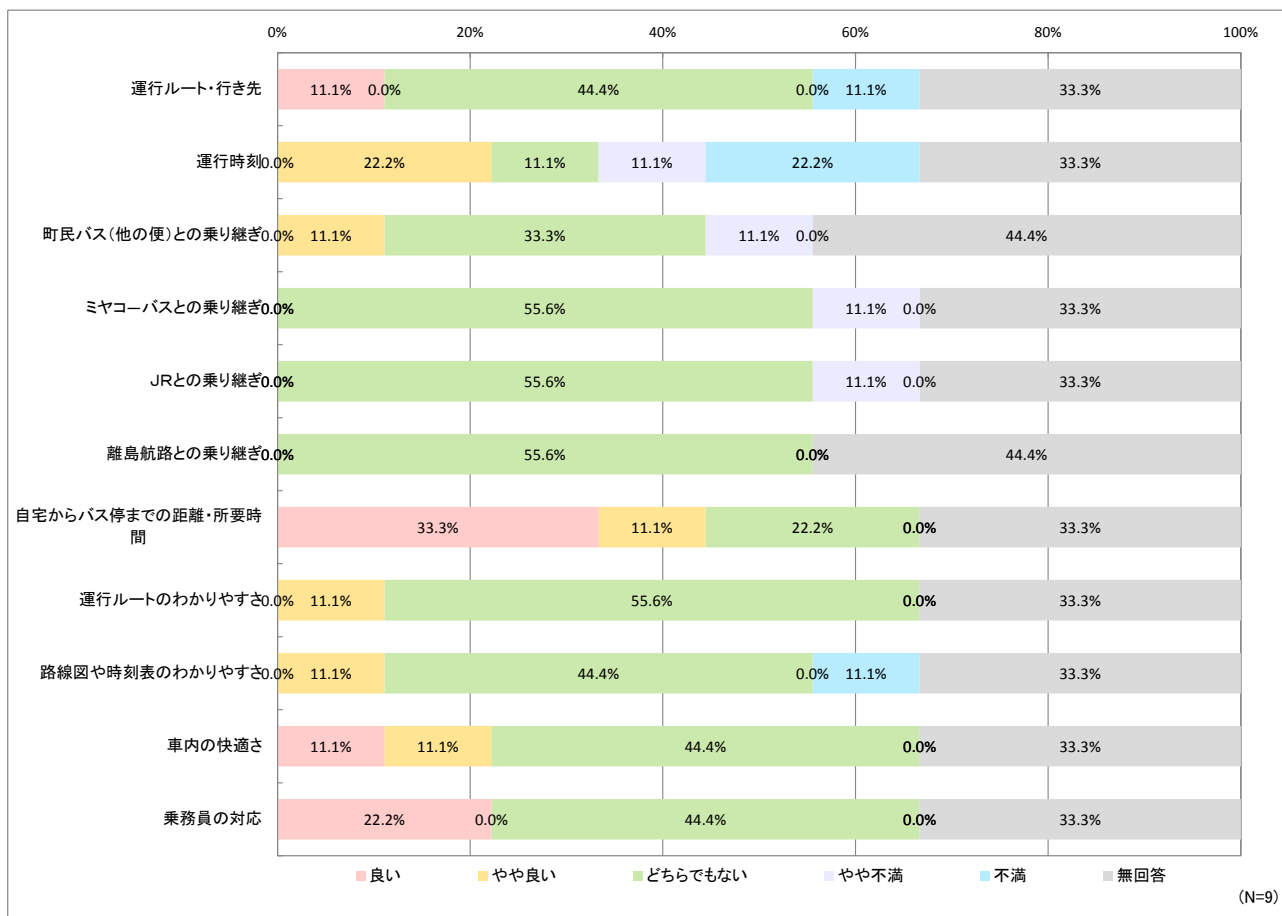


図 64 町民バスの満足度(安住・清水便)

- ・町内循環便では他の路線に比べて全体的に満足度が高い傾向にあるが、なかでも「運行ルート・行き先」、「運行時刻」、「自宅からバス停までの距離・所要時間」、「運行ルートのわかりやすさ」、「路線図や時刻表のわかりやすさ」、「車内の快適さ」、「乗務員の対応」の満足度の割合が高い。
- ・一方、「運行時刻」への満足度の割合が低い。

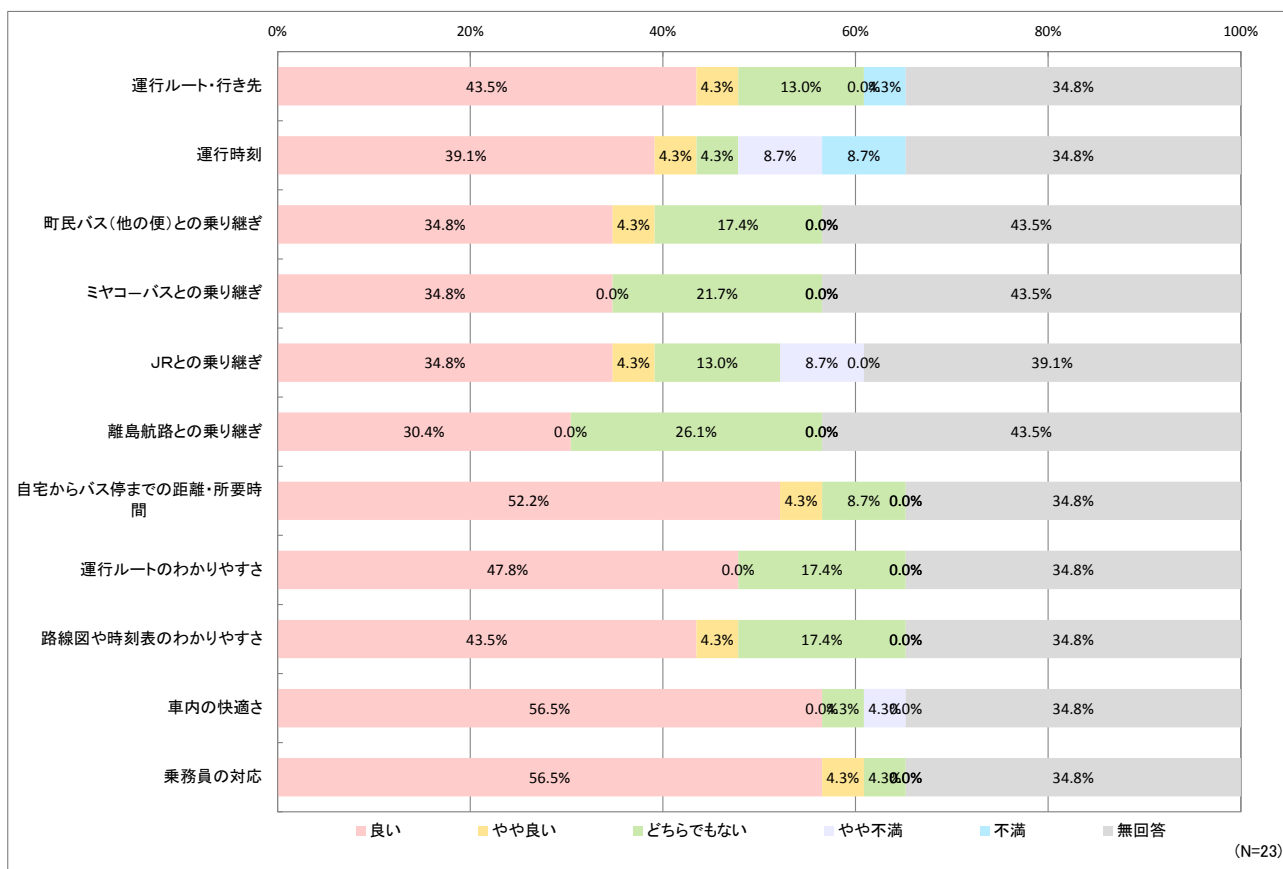


図 65 町民バスの満足度(町内循環便)

- ・五部浦便では全体的に満足度が低く、「車内の快適さ」及び「乗務員の対応」においてのみ「良い」、「やや良い」の評価があがっている。
- ・一方、「路線図や時刻表のわかりやすさ」への満足度の割合が低い。

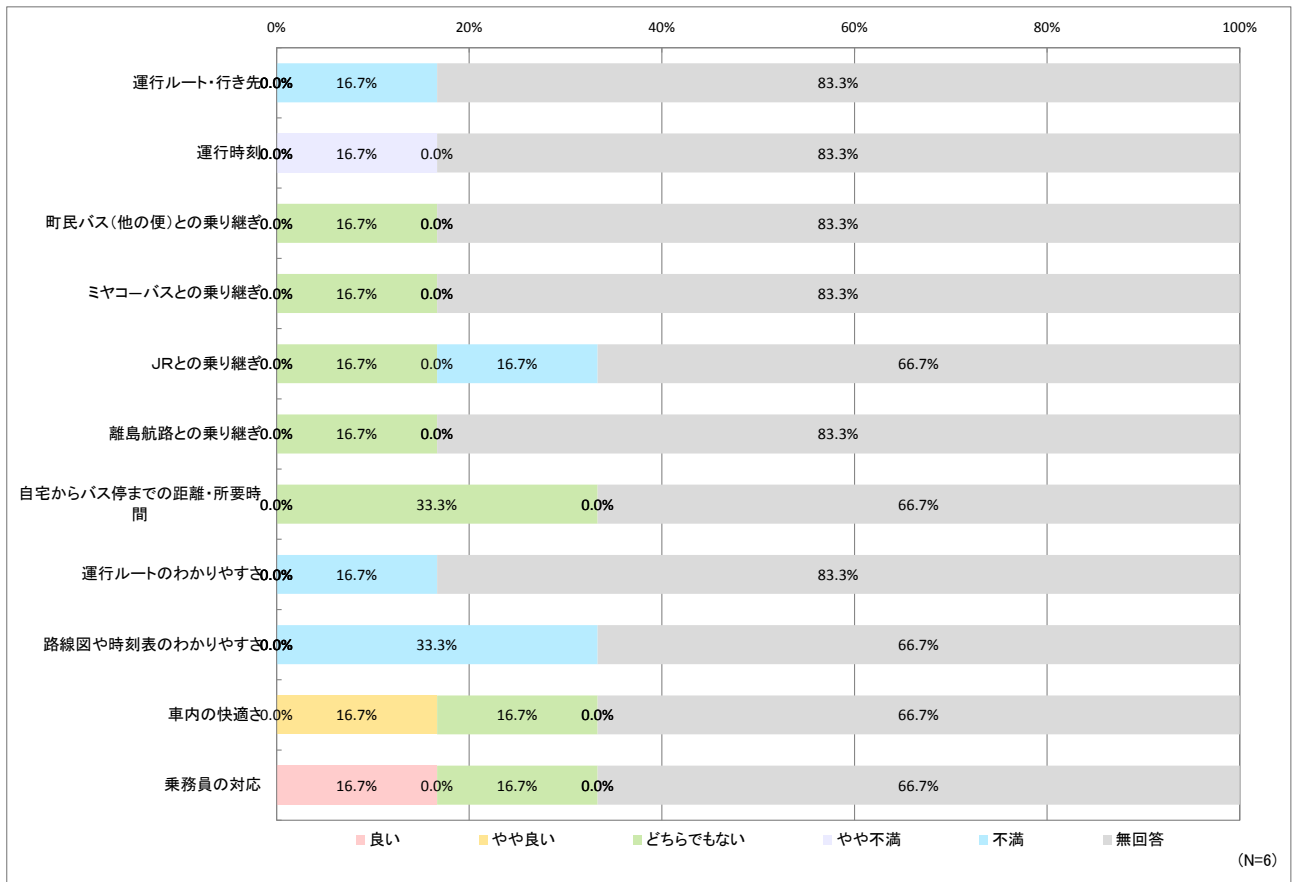


図 66 町民バスの満足度(五部浦便)

- ・北浦便では「自宅からバス停までの距離・所要時間」、「車内の快適さ」、「乗務員の対応」の満足割合が高い。
- ・一方、「運行時刻」への満足度の割合が低い。

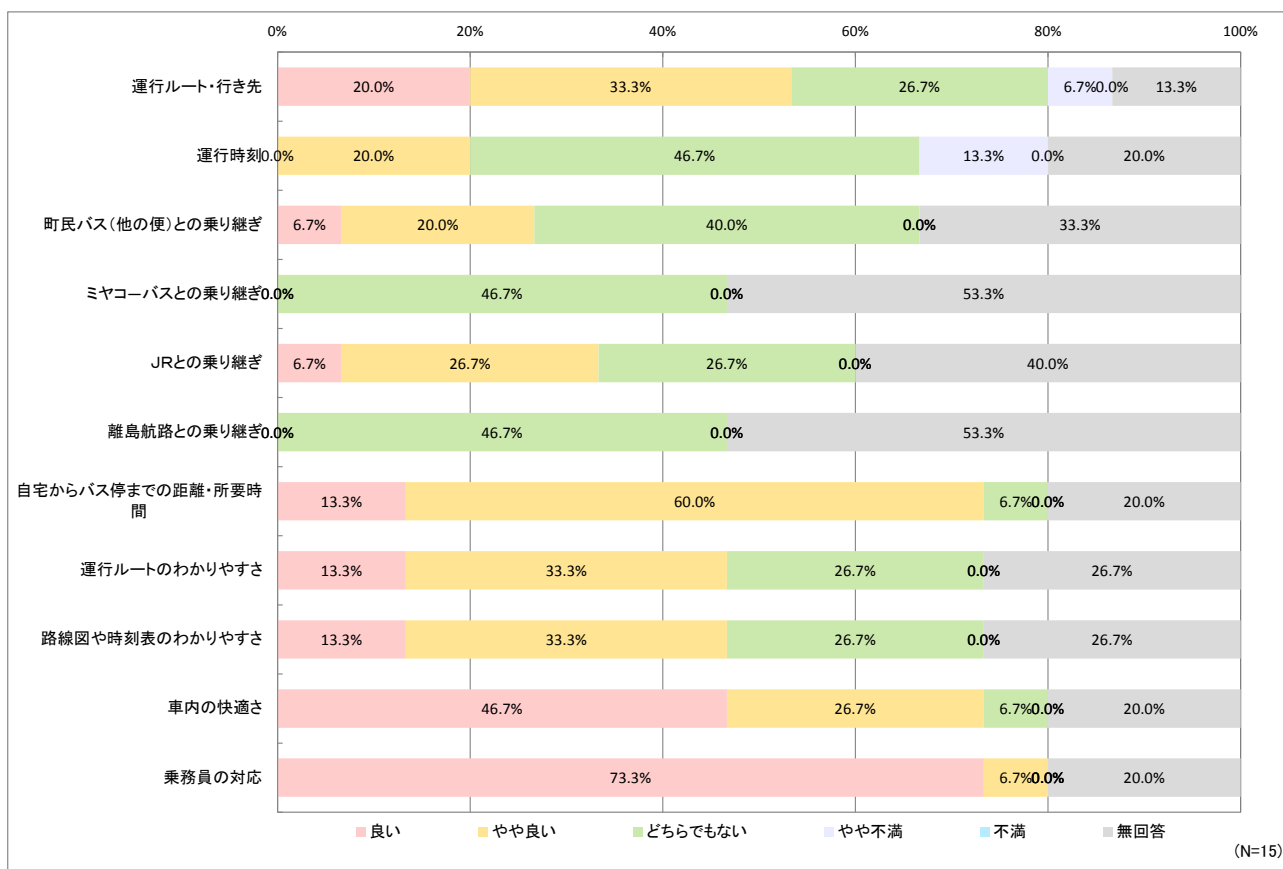


図 67 町民バスの満足度(北浦便)

- ・施設留め置きでは「自宅からバス停までの距離・所要時間」、「車内の快適さ」、「乗務員の対応」の満足割合が高い。
- ・一方、「運行ルート・行き先」、「運行時刻」、「ミヤコーバスとの乗り継ぎ」、「JR との乗り継ぎ」の満足度の割合が低い。

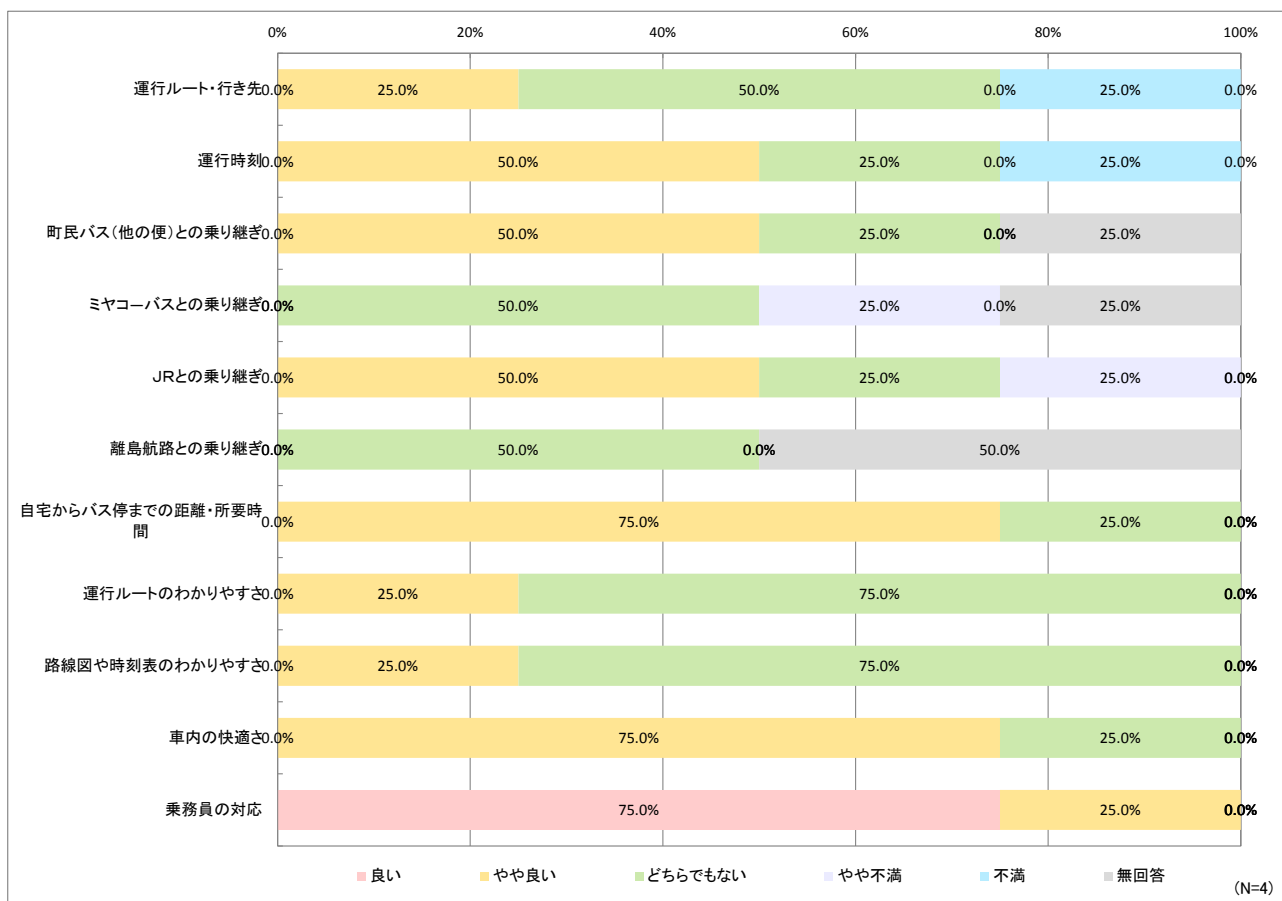


図 68 町民バスの満足度(施設留め置き)

(2) 改善要望

- ・要望・利用についての詳細は、記載のあった回答のみ掲載している。

ア. 運行ルート・行き先

表 11 希望するバス停の場所

内容	回答数
フリーなのでOK	1
大原住宅の裏まであったバス停を元に戻して欲しい。	1
病院を先に行って	1
役場、病院	1
ツルハ(町内循環便)	1

イ. 運行時刻

表 12 運行して欲しい時間帯

区間	時間
大沢フリー ~ 地域医療センター	7 : 30
地域医療センター ~ 安住	12 : 30
ツルハドラッグ女川店前 ~ 総合体育館	1時間に1本に増やして欲しい
大石原 ~ 駅前	7 : 50
体育館前 ~ 石浜	9 : 00
女川駅前 ~ 旭が丘	
浦宿 ~ 旭が丘	11 : 10
ツルハ ~ 石巻流留	12 : 00
女川駅 ~ 旭が丘	13 : 05

ウ. 町民バス（他の便）との乗り継ぎ

表 13 乗り継ぎなしで移動できるようにしてほしい区間

内容	回答数
安住～石浜	1
大沢～イオン	1

エ. ミヤコーバスとの乗り継ぎ

表 14 希望するミヤコーバスとの乗り継ぎ

行き			帰りの時刻
時刻	出発するバス停名	目的地	
	大沢	セブンイレブン等	
9:00	体育館前	イオン	

オ. JR との乗り継ぎ

表 15 希望するJRとの乗り継ぎ

行き			帰り	
時刻	汽車が出発する駅	目的地	時刻	汽車が到着する駅
7:30	浦宿駅	小牛田		浦宿駅
8:34	女川駅	石巻		
8:34	女川駅	渡波	14:46	女川駅
10:09	女川駅	石巻	12:49	女川駅
7:33	女川駅	石巻病院		
8:20	浦宿駅		12:50	
11:13	浦宿駅	石巻	14:43	浦宿駅
8:37	浦宿駅	石巻	12:45	浦宿駅

カ. 離島航路との乗り継ぎ

※回答者なし

キ. バス停の設置位置

表 16 希望する「自宅からバス停までの距離」または「バス停から目的地までの距離」

距離(m)	時間(分)	回答数
500	5	1
20	3	1
20	5	1
	5	1
	30	1

ク. 運行ルートのわかりやすさ

※意見なし

ケ. 路線図や時刻表のわかりやすさ。

- ・字が小さくて見えないので改善してほしい
- ・数字が小さく見えにくい
- ・5分やそこらで自然(風・雪)でバスが遅れると汽車に乗り遅れる事、多々有り。ダイヤの見直しを考えて欲しいです。せめて、10分~15分の待ち時間の余裕を！！
- ・ちょっと見にくい

コ. 車両の快適さ

- ・良いと思う
- ・雰囲気が良い
- ・冷暖房があって快適

サ. 乗務員の対応

- ・いつもとても優しく対応してくれてうれしい。
- ・とてもやさしい、安心して乗れる
- ・皆さん良くして頂き有難く感謝を申し上げます。
- ・1台を除いてはみな親切。
- ・町内循環便の運転手さんの対応が良いです。でも一部の運転手さん対応が悪いです。
- ・良い

3-5 町民バス等に関する意見・要望

安住・清水便

性別	年齢	職業	利用年数	ご意見・ご要望
女性	70代	専業主婦(主夫)	1年以上	時刻表の文字を大きくして見やすくしてほしい
女性	70代	専業主婦(主夫)	1年以上	例えば安住から石浜に行く場合、一度女川駅まで行き、石浜方面に向かうのですが、バスの乗り換えだと1時間以上待たなければならないのでいつもタクシーを利用している。せめて乗り継ぎ時間が短ければ良いと思う。
女性	70代	専業主婦(主夫)	1年以上	診療後バスを2~3時間待つのはつらいので、近くの知人や姉妹の家までタクシーで行って時間をつぶして、バスに乗って戻ってくる。(タクシーで家に帰るとお金がかかり過ぎるので)病院でのバスの待ち時間が短ければ助かります。
女性	70代	無職	1年以上	町内循環便もツルハまで行ってほしいと思います。

町内循環便

性別	年齢	職業	利用年数	ご意見・ご要望
女性	70代	無職	1年以上	病院の帰りに待ち時間2時間位ある時はJRで帰ってくる。待ってるの大変。朝行って、帰りが昼ぐらいの丁度良い時間のが無く困る。例:12時前後終わる、14時くらいまで無い)
女性	70代	無職	1年以上	地域医療センターから薬局までのルート(バス停)があると助かる。
女性	70代	無職	1年以上	午前中に病院へ行く時は乗るバスがあるが、帰り(病院が時間がかかり)乗って行くバスもなく大変でした。バスの回数も多く、この周辺をまわってくれるバスも増えてくれればと思っています。
女性	70代	無職	1年以上	1日乗車券で往復分(400円)で1日乗れると良い。
女性	70代	専業主婦(主夫)	1年以上	運賃が石巻までは100円なのに、距離、場所関係なく値段が同じ(200円)なのは少し考えて欲しい。
女性	70代	無職	1年以上	病院へ行った際に帰る時のバスが無く、タクシーで帰ろうと思っても断られて大変だと言うことでした。
女性	70代	その他	1年以上	毎日本当にご苦労様でございます。どうぞこれからも変わらずお世話になりますのでよろしくお願い致します。有難うございます。一年に1回位町駅前のセンターにて老人のイベントにも出かけた時、お世話になると思いますけど年齢なもので体調に聞いて出かけて行きたい思いもあります。其の時はよろしくおねがい申し上げます。
女性	70代	無職	1年以上	同時刻に3台もバスが来るけど、2時間も3時間も1台も来ない。せめて医療センター位まで又はツルハ迄、1~2時間に1台ずつ運行すべし。かたまって来てほとんど私1人の買委が多くガソリンがもったいないと思う。宮交バスは150円~200円まで区切って段階的に料金が上がるので納得するが、駅までも200円はちょっと高いのでは。大沢区間はバス停がなくともフリー停車とあるが高齢だとバス停までも大変。途中、乗車・降車できるのであれば利用者もふえるのでは。ファミリーマートには立ち寄らないので、年寄り銀行等に行くのが大変。何のための町民バスか?役場上の集会所裏でのバス停では一人も乗降ないのに、いつも停まっていたても不愉快に思っている。乗務運転士に不愉快感さえ覚える。
女性	70代	無職	1年以上	石巻からきて浦宿で降りた場合、町民バスの時間が1回でもいいですから、あればいいです。旭が丘まで。
女性	70代	専業主婦(主夫)	1年以上	目的地の近くでバスをとめて欲しいです。
女性	70代	無職	1年以上	旭が丘から医療センターの便を1便増やして欲しい。

五部浦便

性別	年齢	職業	利用年数	ご意見・ご要望
女性				12月のダイヤ変更で女川駅前での待ち時間が、せっかく10分あったところを7分に戻されてしまった。そうなると私のような人間では列車からの乗り継ぎがこれくらいでは急ぐこともできず辛い。これを元に戻してほしい。(運転手より補足: 今回の五部浦便はルート上に工事による片側交互通行規制が3箇所あり、最悪の場合、合計10分もの遅延が発生することがある。加えて決まった時間に決まったバス停から決まった人しか乗らず無駄が多い気もする。時刻設定も疑問視すべきところがあるので合わせて改善できないか)
女性	50代	パート・アルバイト	1年以上	新たに工事の案内を貰った。利用しているルート上での片側交互通行規制のお知らせで、今以上に輪をかけて遅れそうな感じがしてならない。一緒にバスに乗っている人は石巻線に乗れるかどうかいつもやきもきしているし、そういった意味でも時間設定(または遅れないようにするための工夫)をどうにかできないものか。(運転手より補足: 工事現場に警備員がいれば、バス優先にしてもらえないかいつも話をしているが、いないと自動的に信号で待たされる。そこを含めてなんとかならないか)
女性	60代	パート・アルバイト	1年以上	バスはいつぱいになり、リフトが邪魔くさかった。朝はディーゼルに間に合うがハラハラする。
男性	30代	その他	1年以上	12月にダイヤ改正により、バスを降りて汽車に乗り遅れています。帰りも風が強いと10分位遅れ、バスに乗れません。5分ではなく10分位の時間を待ち時間として取って下さい。通っている意味がありません。都会と違い、田舎なのですぐ次の汽車やバスがある訳ではありません。宜しくお願いします。
女性	60代	専業主婦(主夫)	1年以上	問4ーイ 病院からの時間をもうちょっと遅く。

利用路線不明

性別	年齢	職業	利用年数	ご意見・ご要望
女性	70代	専業主婦(主夫)		いつも思うのですが1時7分に女川駅に4台来ます。1台位は汽車の時間に合わせて欲しいと思います。12時49分に着くバスが1時7分です。もう少し12時55分～1時位にお願い致します。料金も駅～大原体育館の料金@100でも良いのではないですか。よろしくお願い致します。
女性	70代	無職	1年以上	30年12月初まで前日バスで町立病院に行くのにバスで行ってましたのよ。私が入院して1月は毎日、夫をみにいかなくなって乗る数、少なくなってしまいましたのよ。週に2～3回お世話になって駅前降りて買物にもお世話になっています。よくわかりませんでごめんなさい。朝1便、8時23分、帰りは町立病院前北浦便10時57分で総合体育館前です。

問4 町民バスに対する評価を教えてください。

Q4-1. 現状の町民バスの運行内容に対する評価をお答えください。

- ・ ア～サの項目について、それぞれ一つずつ番号をご記入ください。
- ・ 各項目について、改善要望があればご記入ください。

1. 良い 2. やや良い 3. どちらでもない 4. やや不満 5. 不満



(ア～サの項目について、それぞれ1つずつ番号を記入)

項目	評価	各項目における改善要望
ア. 運行ルート・行き先		バス停を設置してほしい場所がありますか？ 施設名・場所：_____
イ. 運行時刻		運行してほしい時間帯はありますか？ その区間と時間帯を教えてください。 区間：_____から_____へ移動したい 時間：____時____分に出発
ウ. 町民バス（他の便）との乗り継ぎ		乗り継ぎなしで移動できるようにしてほしい区間はありますか？ (_____)バス停～(_____)バス停間
エ. ミヤコーバスとの乗り継ぎ		町民バスと合わせて利用したいミヤコーバスの便はありますか？ 行き：____時____分頃に、(バス停名：_____)を出発するミヤコーバスで (目的地：_____)まで行きたい。 帰り：____時____分頃に、乗り換えのバス停に到着するミヤコーバスで帰ってきたい。
オ. JRとの乗り継ぎ		町民バスと合わせて利用したい汽車はありますか？ 行き：____時____分頃に、【女川駅・浦宿駅】を出発する汽車で (目的地：_____)まで行きたい。 帰り：____時____分頃に、【女川駅・浦宿駅】に到着する汽車で帰ってきたい。
カ. 離島航路との乗り継ぎ		町民バスと合わせて利用したい離島航路の便はありますか？ 行き：【8:25・11:55・17:05】女川港着の離島航路から 町民バスに乗り換えて(目的地：_____)まで行きたい。 帰り：【6:50・10:30・15:30】女川港発の離島航路で帰りたい。
キ. バス停の設置位置		「自宅からバス停までの距離」、「バス停から目的地までの距離」について、どのくらいの距離（時間）であれば歩いて移動できますか？ 距離：おおよそ_____m (時間：おおよそ_____分程度)
ク. 運行ルートのわかりやすさ		自由記載
ケ. 路線図や時刻表のわかりやすさ		自由記載
コ. 車内の快適さ		自由記載
サ. 乗務員の対応		自由記載

問5 女川町内のバス等について、ご意見・ご要望などがありましたらご記入ください。



～アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました～
この調査票は添付の封筒（切手は不要）に入れて、郵便ポストに投函して下さい。