

女川町地域公共交通の現状と課題及び
地域公共交通ネットワーク計画の方向性（案）

平成25年12月26日

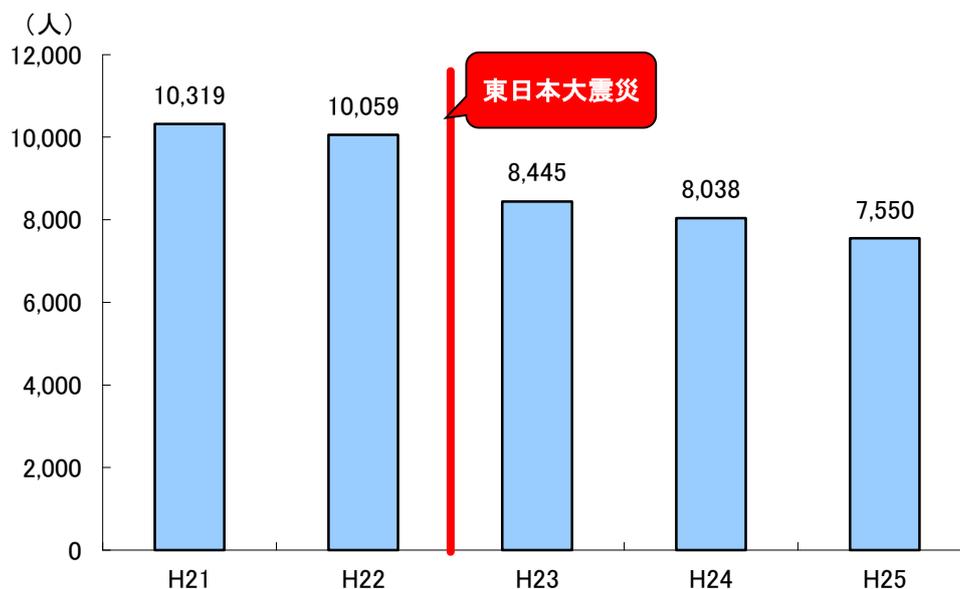
目次

| | | |
|------|--------------------|----|
| 1 | 人口 | |
| 1-1 | 人口と世帯数の推移 | 1 |
| 1-2 | 年齢別人口の変化 | 2 |
| 1-3 | 地区別人口と世帯数 | 2 |
| 1-4 | エリア別人口と世帯数 | 3 |
| 2 | 施設等の立地状況 | |
| 2-1 | 生活関連施設の立地状況 | 4 |
| 2-2 | 仮設住宅の立地状況 | 5 |
| 2-3 | 今後のまちづくりによる変化 | 7 |
| 3 | 地域住民の移動状況 | |
| 3-1 | 調査概要 | 9 |
| 3-2 | 浦宿エリアの移動状況 | 10 |
| 3-3 | 中心部エリアの移動状況 | 15 |
| 3-4 | 五部浦エリアの移動状況 | 20 |
| 3-5 | 北浦エリアの移動状況 | 25 |
| 4 | 地域公共交通の現状 | |
| 4-1 | 地域公共交通の運行状況 | 30 |
| 4-2 | 町民バスの利用状況 | 31 |
| 4-3 | 町民バスによる移動状況 | 32 |
| 4-4 | 町民バスの満足度 | 36 |
| 5 | 関係機関へのヒアリング調査 | |
| 5-1 | 調査概要 | 38 |
| 5-2 | 調査結果 | 38 |
| 6 | 財政負担の現状 | |
| 6-1 | 町民バスの運行費用 | 40 |
| 7 | 住民懇談会結果 | |
| 7-1 | 第1回地区代表者懇談会 | 41 |
| 7-2 | 地区別住民懇談会 | 44 |
| 8 | 地域公共交通の課題 | |
| 8-1 | 移動及び交通を取り巻く課題 | 46 |
| 8-2 | 地域公共交通の課題総括 | 48 |
| 8-3 | 地域別の課題カルテ | 49 |
| 9 | 地域公共交通計画の基本理念・基本方針 | |
| 9-1 | 計画の基本理念・基本方針 | 53 |
| 9-2 | 計画の目標 | 54 |
| 10 | 地域公共交通ネットワーク計画の方向性 | |
| 10-1 | 全体ネットワーク構想 | 57 |
| 10-2 | 地域公共交通の運行の方向性 | 58 |

1 人口

1-1 人口と世帯数の推移

- ◆平成 25 年 11 月現在、女川町の人口は約 7,600 人、世帯数は約 3,300 となっている。
- ◆東日本大震災の影響により、震災前に比べて、人口は約 25%、世帯数は約 16%減少した。



資料:住民基本台帳

▲人口の推移

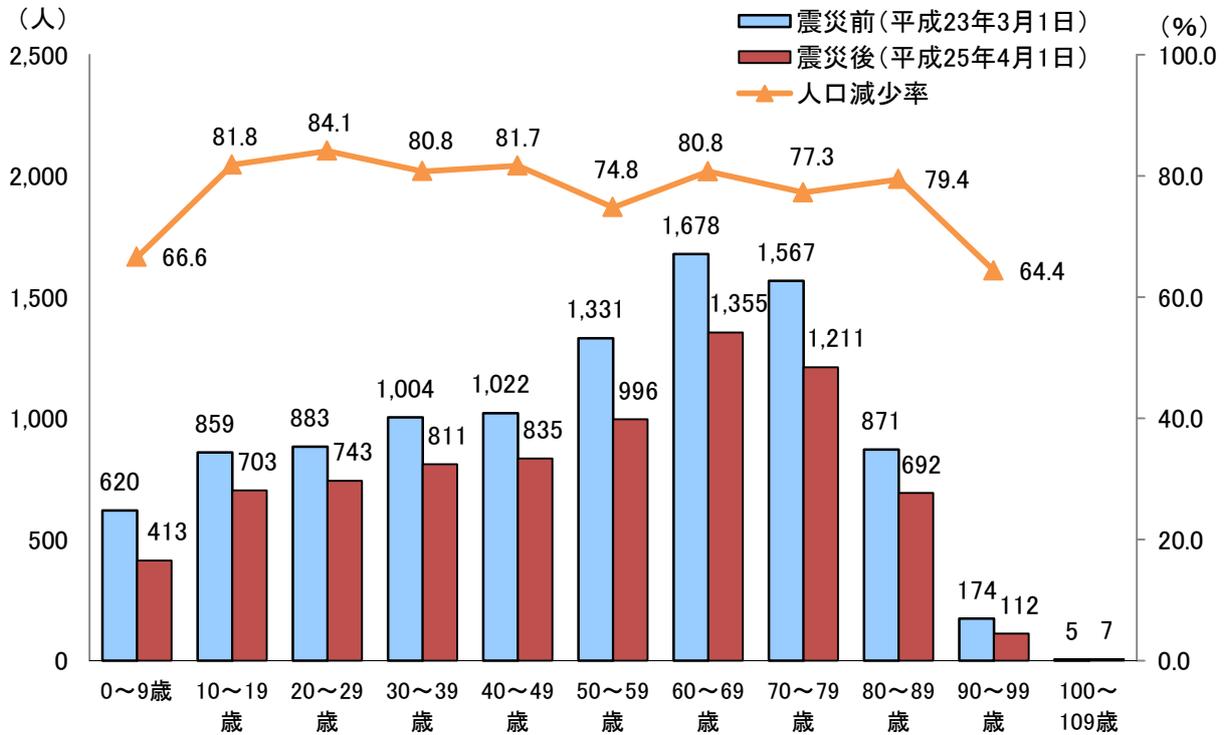


資料:住民基本台帳

▲世帯数の推移

1-2 年齢別人口の変化

- ◆平成 25 年 4 月現在の年齢別人口をみると、60 歳代が約 1,400 人と最も多く、次いで、70 歳代が約 1,200 人となっている。
- ◆震災前と比較すると、各年代で人口が減少しており、特に 9 歳以下の人口減少率が高い。

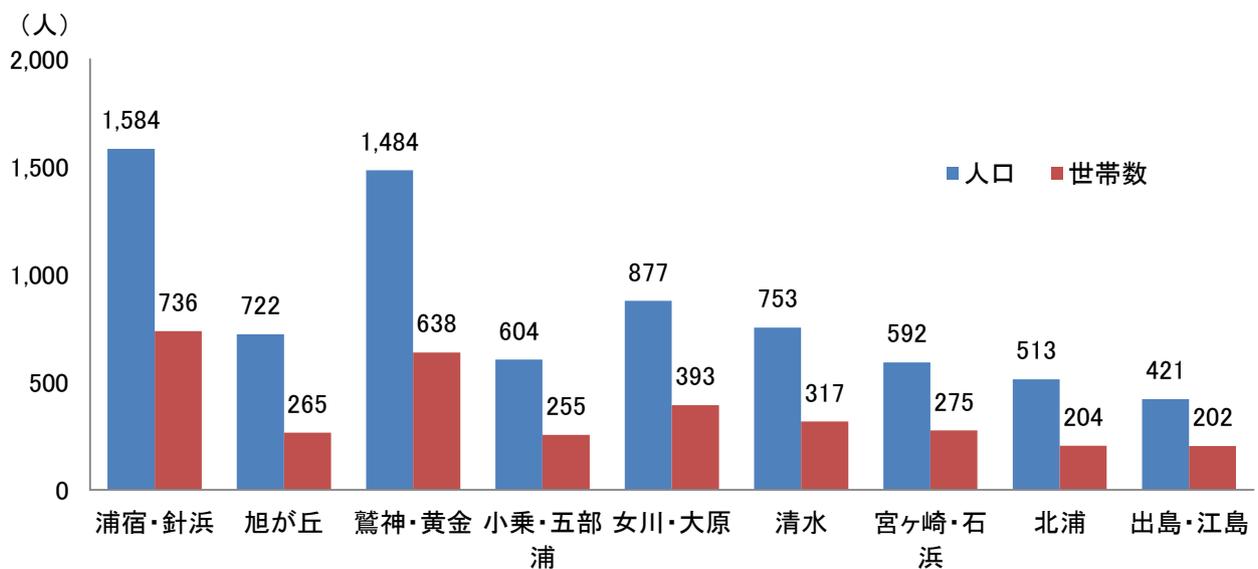


資料: 女川町住民記録

▲年齢別人口の変化

1-3 地区別人口と世帯数

- ◆地区別人口をみると、浦宿・針浜地区が約 1,600 人と最も多く、次いで、鷲神・黄金地区が約 1,500 人となっている。世帯数も同じように浦宿・針浜地区と鷲神・黄金地区が多い。



資料: 住民基本台帳

▲地区別人口(平成 25 年 11 月)

1-4 エリア別人口と世帯数

◆人口や世帯数をエリア別にみると、町内中心部エリアが約 4,800 人と最も多く、次いで、浦宿エリアが約 1,600 人、五部浦エリアが約 600 人、北浦エリアが約 510 人となっている。

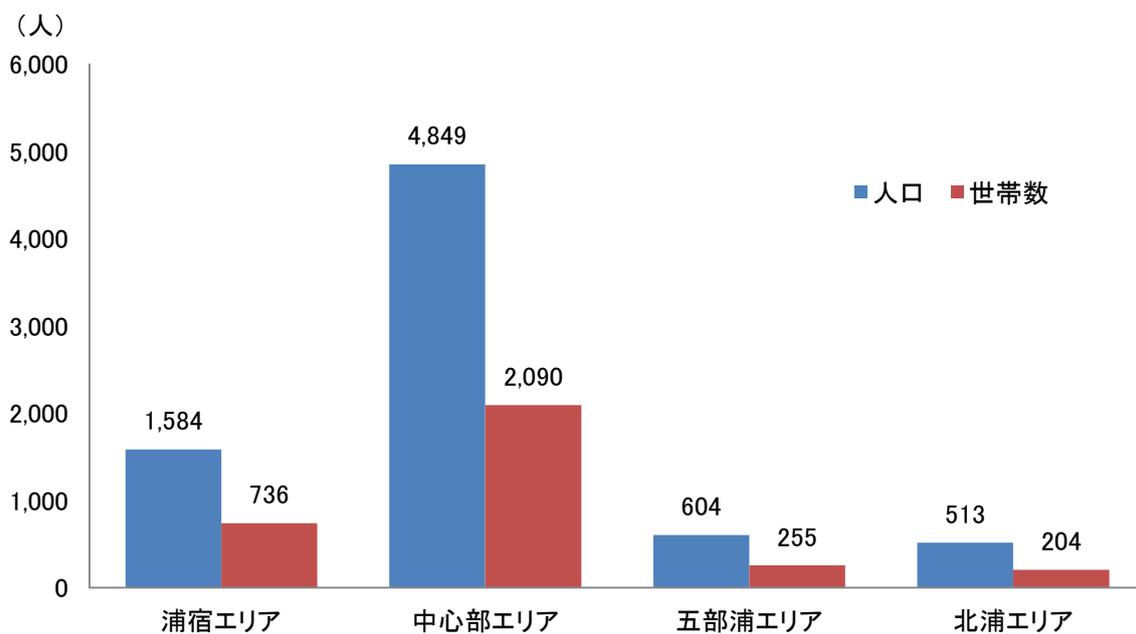
◆エリアの区分けは、現在の公共交通の運行状況、施設立地状況等から行っており、それぞれのエリアに以下の地区が該当する。

浦宿エリア：浦宿・針浜地区

中心部エリア：旭が丘地区、鷲神・黄金地区、女川・大原地区、清水地区、宮ヶ崎・石浜地区、出島・江島地区

五部浦エリア：小乗・五部浦地区

北浦エリア：北浦地区



資料:住民基本台帳

▲エリア別人口(平成 25 年 11 月)

2 施設等の立地状況

2-1 生活関連施設の立地状況

- ◆役場仮設庁舎や地域医療センターは町内中心部に立地している。
- ◆イオンやヨークベニマルといった一定規模の商業施設は石巻市に立地している。
- ◆また、女川高等学校は、平成 26 年 3 月で閉校となる。

▼生活関連施設の立地リスト

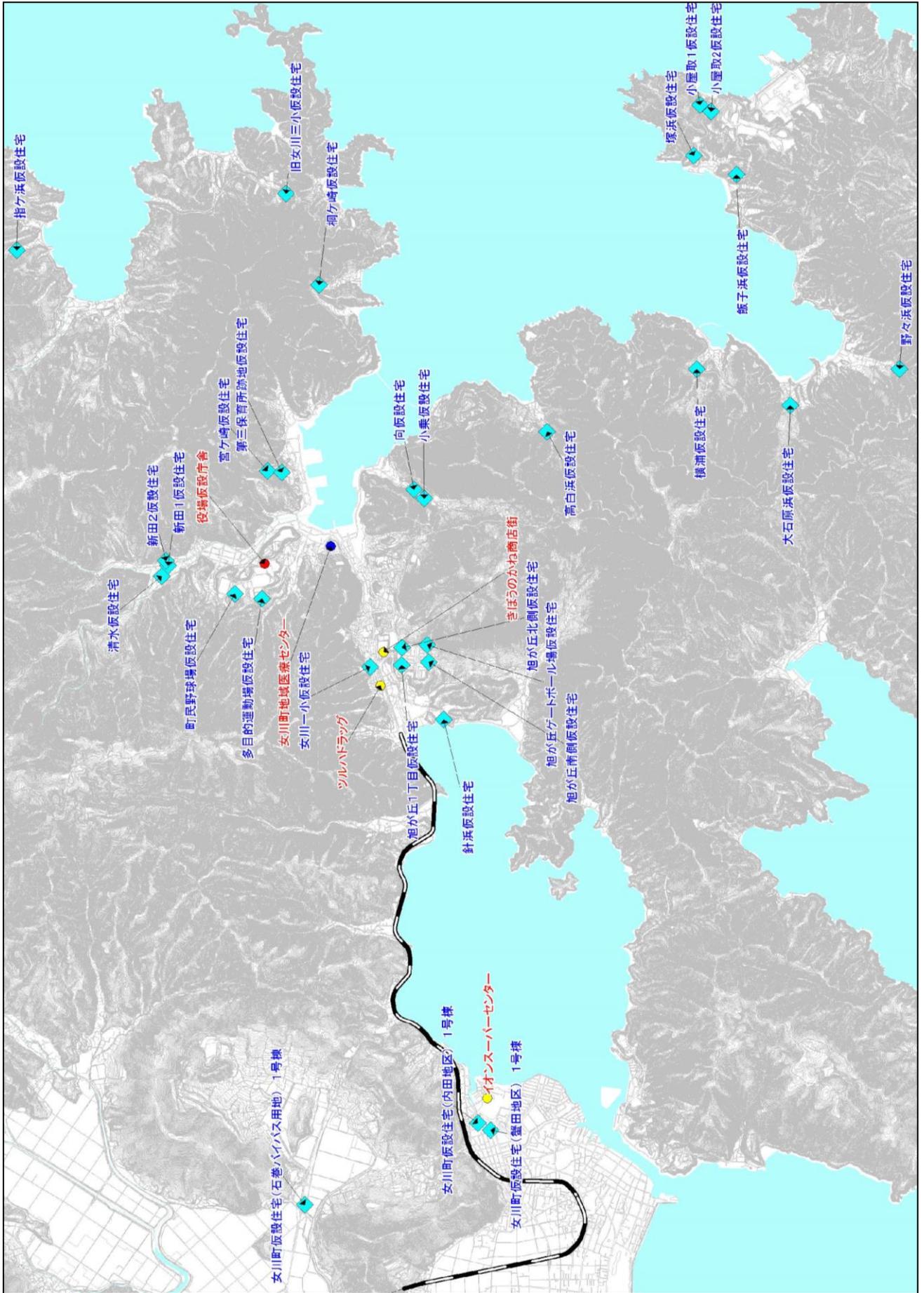
| 施設区分 | 施設名 | 所在地 |
|--------|----------------|------------------|
| 公共施設 | 役場仮設庁舎 | 女川町女川浜字大原 316 |
| | 総合運動場 | 女川町女川浜字大原 190 |
| | 勤労青少年センター | 女川町鷺神浜字荒立 84-2 |
| 病院 | 地域医療センター | 女川町鷺神浜字堀切山 51-6 |
| | 石巻赤十字病院 | 石巻市蛇田字西道下 71 |
| 商業施設 | きぼうのかね商店街 | 女川町浦宿浜字十二神 60-3 |
| | ツルハドラッグ | 女川町浦宿浜字小屋ノ口 79-3 |
| | イオン石巻東スーパーセンター | 石巻市流留字七勺 1-1 |
| | ヨークベニマル湊鹿妻店 | 石巻市伊原津 2-10-50 |
| 学校(高校) | 女川高等学校 | 女川町浦宿浜字十二神 60-3 |

2-2 仮設住宅の立地状況

◆仮設住宅は町内の各地区に点在し、石巻市内に立地している仮設住宅もみられる。

▼仮設住宅の立地リスト

| No. | 仮設名称 | 所在地 | 入居世帯数 | 入居人数 | 高齢者人数 |
|-----|-------------------|-----------------|-------|------|-------|
| 1 | 女川町仮設住宅(蟹田地区) | 石巻市流留字一番囲53 | 30 | 71 | 23 |
| 2 | 女川町仮設住宅(石巻バイパス用地) | 石巻市沢田字平形四番16 | 215 | 467 | 166 |
| 3 | 女川町仮設住宅(内田地区) | 石巻市流留字内田74 | 23 | 60 | 28 |
| 4 | 旭が丘1丁目仮設住宅 | 女川町旭が丘1丁目13-2 | 7 | 11 | 11 |
| 5 | 旭が丘ゲートボール場仮設住宅 | 女川町旭が丘二丁目2 | 16 | 41 | 14 |
| 6 | 旭が丘南側仮設住宅 | 女川町旭が丘2丁目11-2 | 17 | 47 | 18 |
| 7 | 旭が丘北側仮設住宅 | 女川町浦宿浜字十二神60-32 | 33 | 94 | 40 |
| 8 | 横浦仮設住宅 | 女川町横浦字名不知42-1 | 22 | 59 | 22 |
| 9 | 宮ヶ崎仮設住宅 | 女川町宮ヶ崎字宮ヶ崎81 | 9 | 21 | 13 |
| 10 | 旧女川三小仮設住宅 | 女川町尾浦字尾浦145-2 | 22 | 57 | 30 |
| 11 | 桐ヶ崎仮設住宅 | 女川町桐ヶ崎字桐ヶ崎21-1 | 23 | 57 | 25 |
| 12 | 向仮設住宅 | 女川町小乗浜字向47-2 | 9 | 23 | 10 |
| 13 | 高白浜仮設住宅 | 女川町高白浜字尾畑26-1 | 16 | 48 | 15 |
| 14 | 指ヶ浜仮設住宅 | 女川町指ヶ浜字指ヶ浜57 | 14 | 39 | 9 |
| 15 | 出島町営グランド仮設住宅 | 女川町出島字高森山1-65 | 35 | 65 | 31 |
| 16 | 女川一小仮設住宅 | 女川町浦宿浜字門前4 | 55 | 158 | 48 |
| 17 | 小屋取1仮設住宅 | 女川町塚浜字小屋取21-1 | 2 | 4 | 0 |
| 18 | 小屋取2仮設住宅 | 女川町塚浜字竹ノ尻3-1 | 2 | 7 | 2 |
| 19 | 小乗仮設住宅 | 女川町小乗浜字小乗88-2 | 28 | 74 | 28 |
| 20 | 新田1仮設住宅 | 女川町女川浜字新田14 | 48 | 76 | 29 |
| 21 | 新田2仮設住宅 | 女川町女川浜字新田18 | 45 | 102 | 32 |
| 22 | 針浜仮設住宅 | 女川町針浜字針浜436-1 | 35 | 95 | 25 |
| 23 | 清水仮設住宅 | 女川町女川浜字日蔵51-1 | 125 | 318 | 104 |
| 24 | 多目的運動場仮設住宅 | 女川町女川浜字大原190 | 152 | 385 | 145 |
| 25 | 大石原浜仮設住宅 | 女川町大石原浜字大石原70 | 4 | 18 | 6 |
| 26 | 第三保育所跡地仮設住宅 | 女川町宮ヶ崎字宮ヶ崎76-1 | 8 | 18 | 9 |
| 27 | 町民野球場仮設住宅 | 女川町女川浜字大原190 | 183 | 441 | 122 |
| 28 | 塚浜仮設住宅 | 女川町塚浜字塚浜201-1 | 4 | 16 | 3 |
| 29 | 飯子浜仮設住宅 | 女川町飯子浜字夏浜118-1 | 9 | 27 | 9 |
| 30 | 野々浜仮設住宅 | 女川町野々浜字野々浜151 | 10 | 23 | 11 |

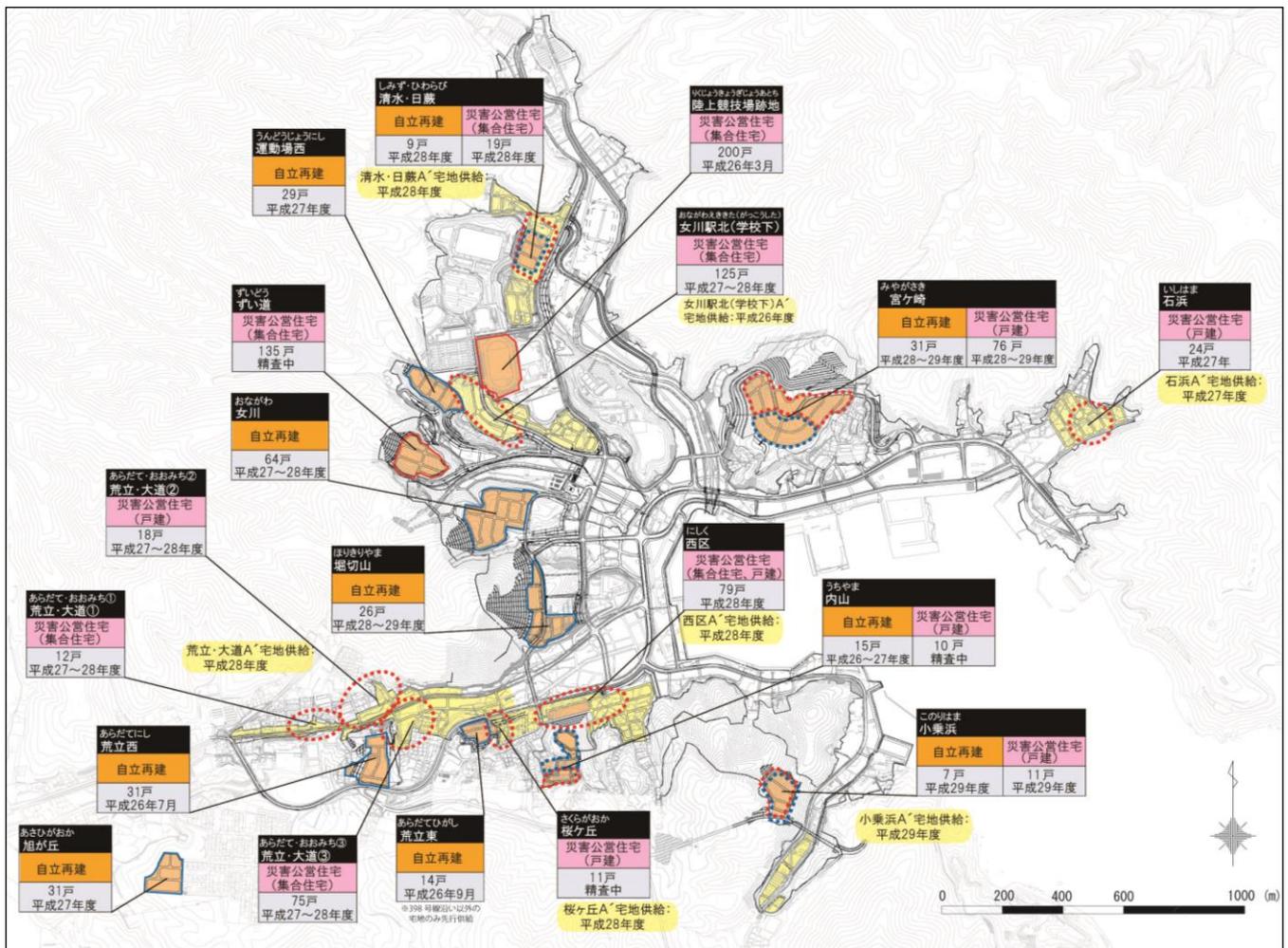


2-3 今後のまちづくりによる変化

- ◆仮設住宅に居住している住民は今後、災害公営住宅に移転し、居住地が変化する。
- ◆JRの復旧に伴い、女川駅が新設され、商店街などまちが変化する。

▼災害公営住宅等のリスト

| No. | 施設名 | 年度 | 戸数 | 年度2 | 戸数2 |
|-----|-----------|---------|-----|-----|-----|
| 1 | 清水・日蕨 | 28年度 | 28 | | |
| 2 | 運動場西 | 27年度 | 29 | | |
| 3 | ずい道 | 精査中 | 135 | | |
| 4 | 女川 | 27～28年度 | 64 | | |
| 5 | 堀切山 | 28～29年度 | 26 | | |
| 6 | 荒立・大道 | 27～28年度 | 105 | | |
| 7 | 旭が丘 | 27年度 | 31 | | |
| 8 | 荒立西 | 26年度 | 31 | | |
| 9 | 荒立東 | 26年度 | 14 | | |
| 10 | 桜ヶ丘 | 精査中 | 11 | | |
| 11 | 内山 | 26～27年度 | 15 | 精査中 | 10 |
| 12 | 西区 | 28年度 | 79 | | |
| 13 | 小乗浜 | 29年度 | 18 | | |
| 14 | 石浜 | 27年度 | 24 | | |
| 15 | 宮ヶ崎 | 28～29年度 | 107 | | |
| 16 | 女川駅北(学校下) | 27～28年度 | 125 | | |
| 17 | 陸上競技場跡地 | 26年度 | 200 | | |





▲女川駅舎パース図

構造:鉄骨造一部木材 3階建て

規模:延べ床面積 946.7 m²

1階:事務室、休憩室、家族風呂、トイレなど

2階:浴室男女、休憩室、トイレなど

3階:展望フロアなど

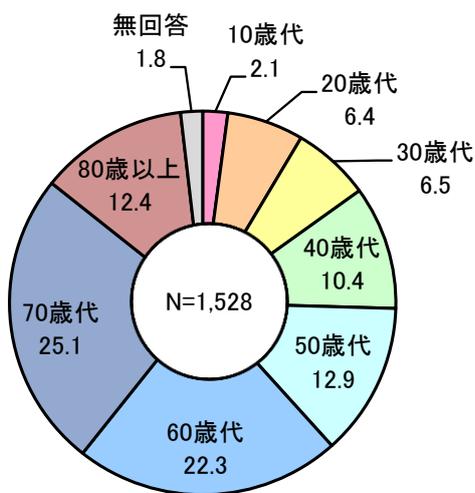
3 地域住民の移動状況

3-1 調査概要

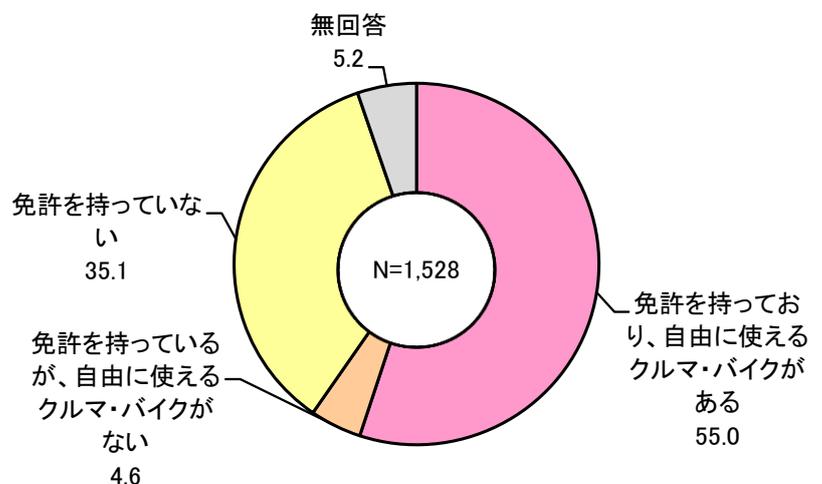
- ◆調査目的は、町民全世帯を対象にアンケート調査を行い、日常的な移動状況や交通手段、公共交通の利用状況、問題点、満足度、改善意向、支払い意思額等を把握することを目的とした。
- ◆調査方法は、1世帯に調査票を3部同封し、郵送にて配布・回収した。
- ◆全体から1,528票を回収でき、そのうち、浦宿エリアが476票、中心部エリアが702票、五部浦エリアが69票、北浦エリアが54票回収できた。
- ◆回答者の年齢構成は、70歳代が約25%と最も高く、次いで、60歳代が約22%、50歳代が約13%となっている。
- ◆免許及び自動車の保有状況は、免許を保有していない割合が約35%、自由に使えるクルマ・バイクがない割合が約5%となっている。

▼エリア別の回収状況

| エリア | 回収数 | 割合 |
|--------|-------|--------|
| 浦宿エリア | 476 | 31.2% |
| 中心部エリア | 702 | 45.9% |
| 五部浦エリア | 69 | 4.5% |
| 北浦エリア | 54 | 3.5% |
| その他町外 | 123 | 8% |
| 無回答 | 104 | 6.8% |
| 計 | 1,528 | 100.0% |



▲年齢構成

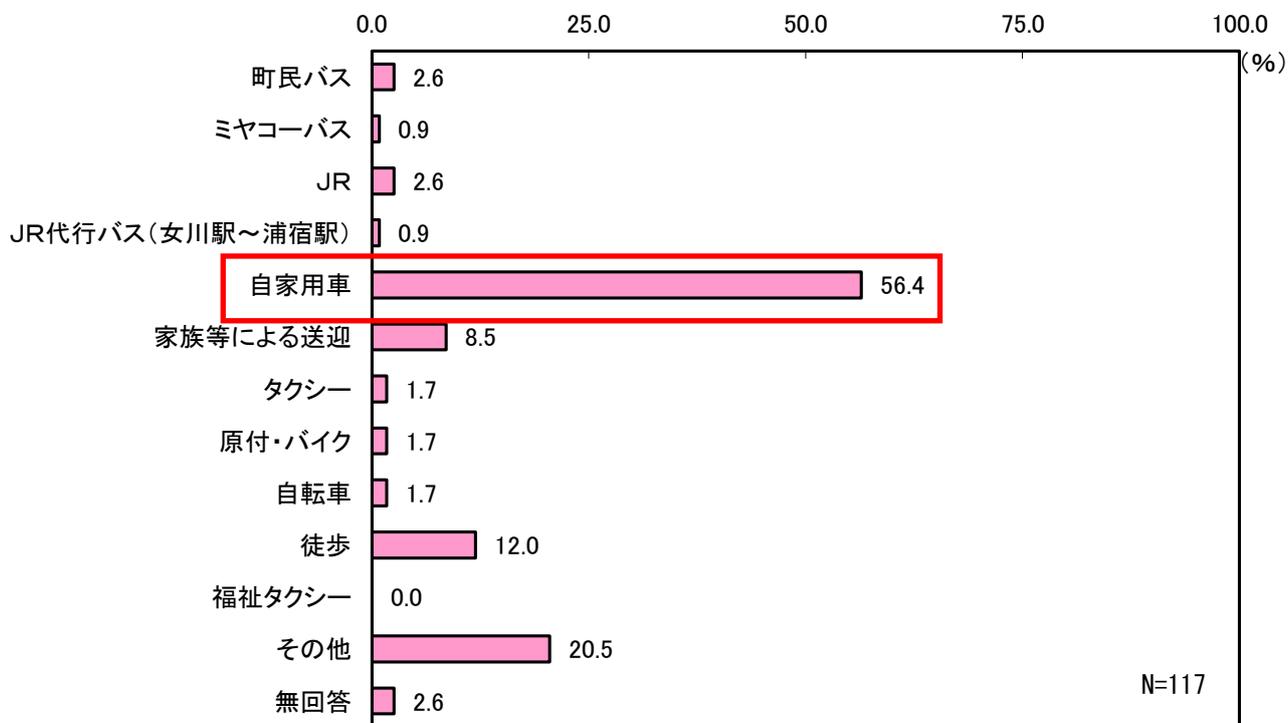
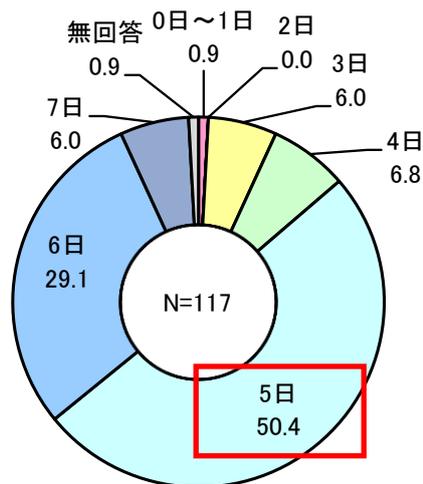
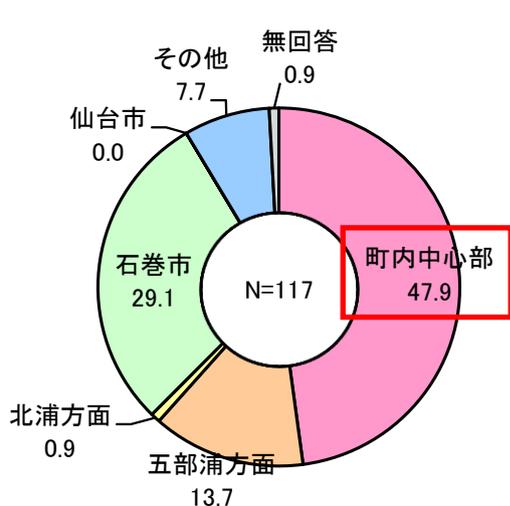


▲免許及び自動車の保有

3-2 浦宿エリアの移動状況

(1) 通勤流動

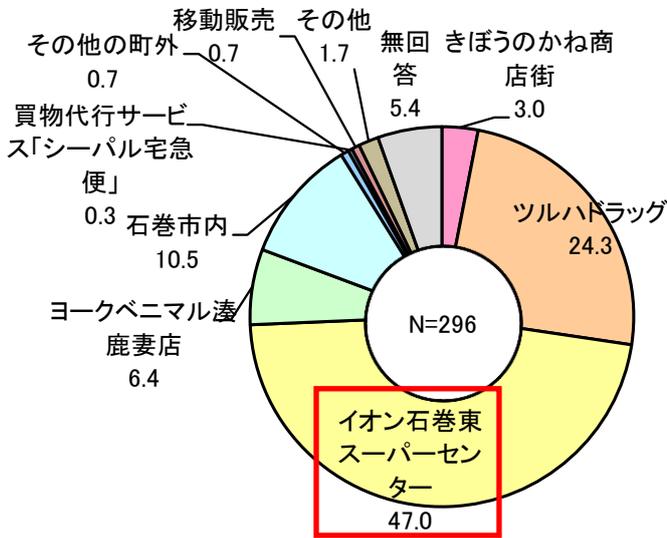
- ◆通勤先は、町内中心部が約48%と最も高く、次いで、石巻市が約29%となっている。
- ◆通勤頻度は、週5日が約50%、週6日が約29%と週5日以上で約86%を占めている。
- ◆通勤の交通手段は、自家用車が約56%と最も高く、徒歩が12%となっている。その他回答として、通勤バスの回答がみられる。公共交通の利用状況は3%以下となっている。



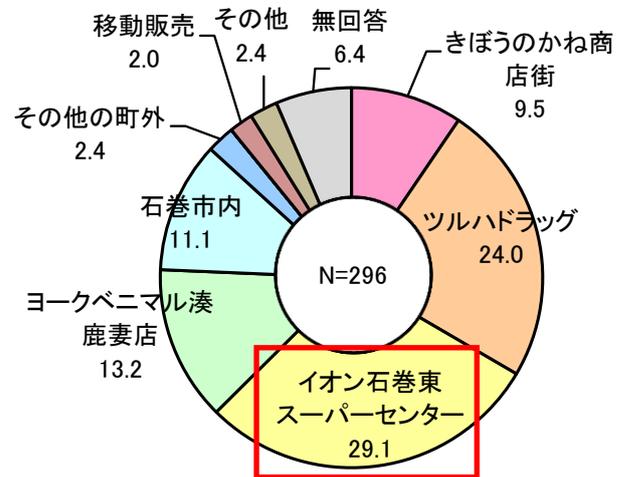
▲通勤の交通手段

(2) 買物流動

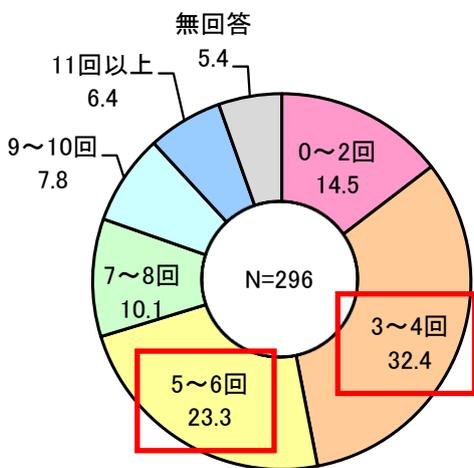
- ◆最もよく利用する買物先は、イオン石巻東スーパーセンターが47%と最も高く、次いでツルハドラッグが約24%となっている。二番目に利用する買物先も同じような傾向となっているが、きぼうのかね商店街の比率が3%から約10%と増加している。
- ◆買物頻度は、月に3~4回(週1回程度)が約32%と最も高く、次いで、月5~6回(週1~2回程度)が約23%となっている。
- ◆買物することが多い曜日は、日曜日が約48%、土曜日が約38%と土日の割合が高い。買物先に到着する時刻は9~12時(午前中)が約37%と最も高く、買物先から帰宅する時刻は15~18時、12~15時が約20%と最も高い。
- ◆買物の交通手段は、自家用車が約54%と最も高く、家族等による送迎が24%となっている。公共交通の利用状況はJRが最も高く、約9%となっている。



▲最もよく利用する買物先



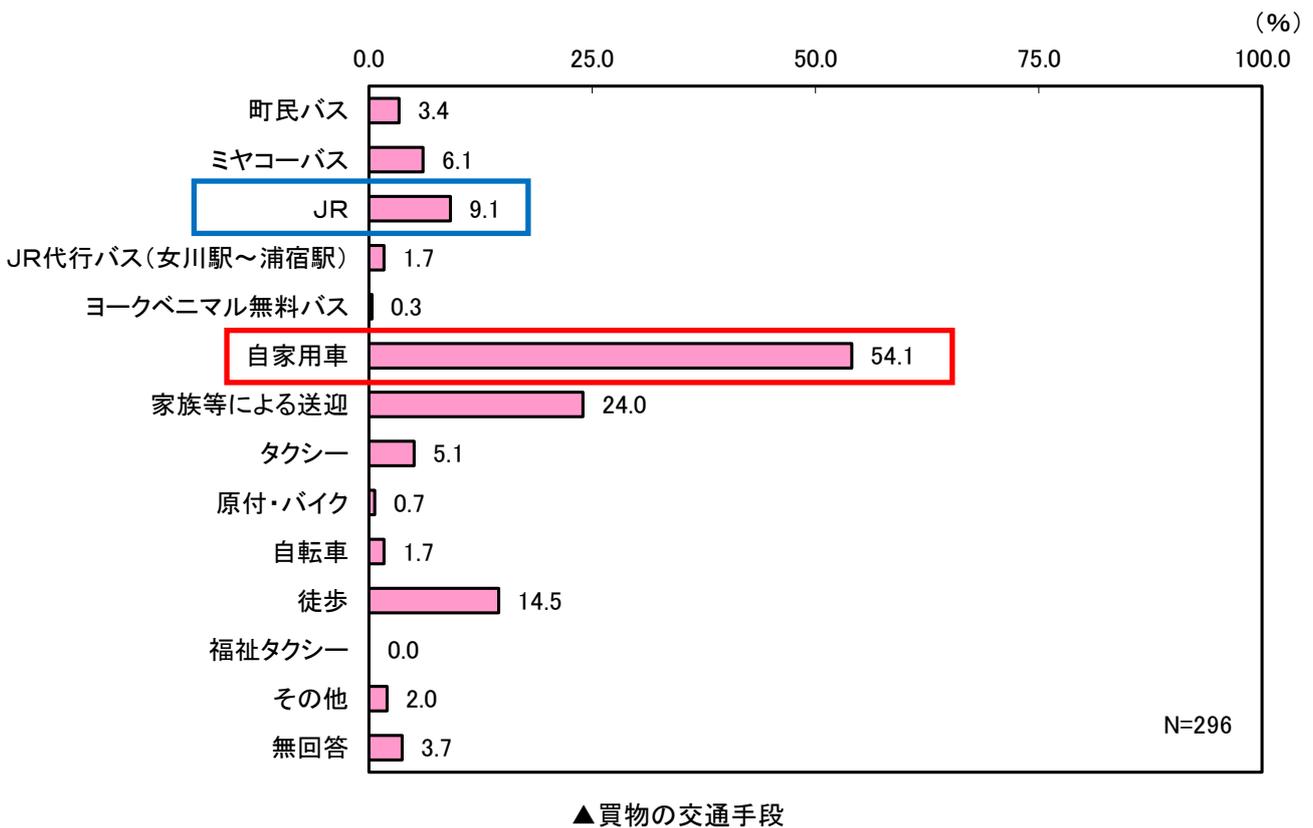
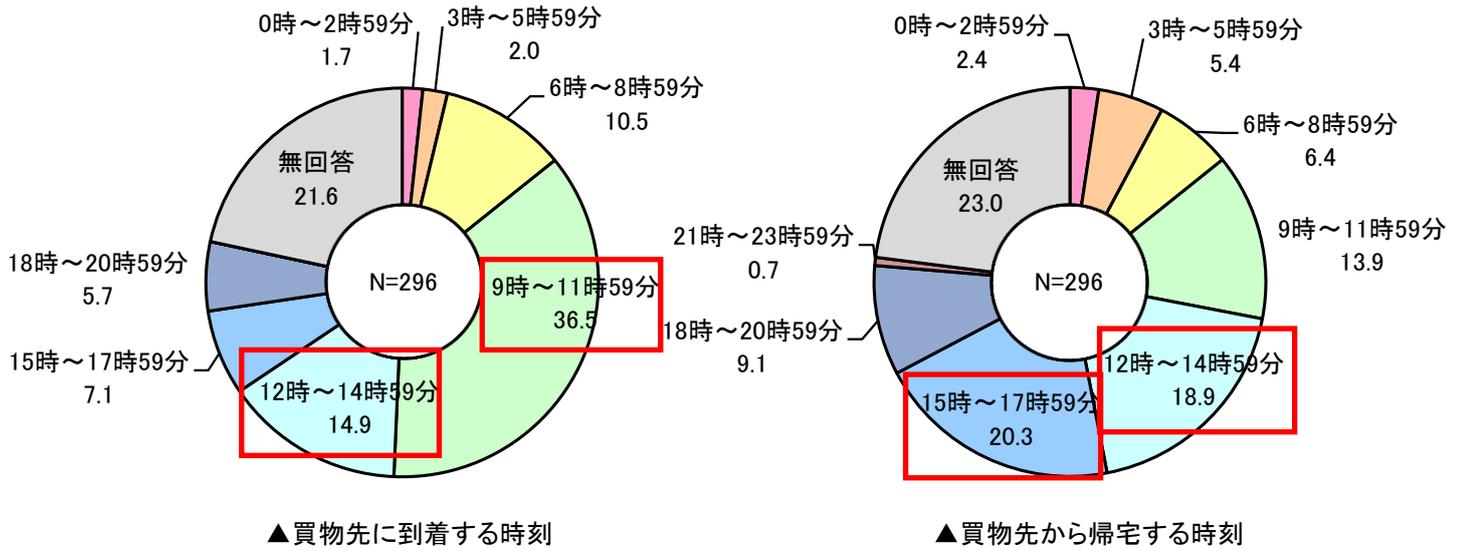
▲二番目に利用する買物先



▲買物頻度(月)

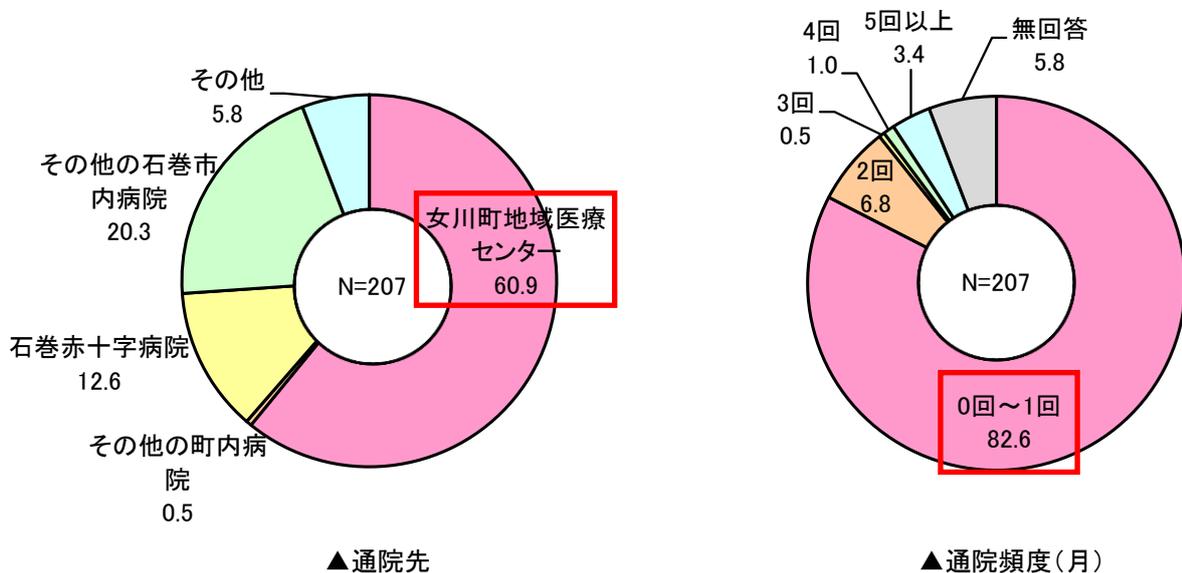


▲買物することが多い曜日

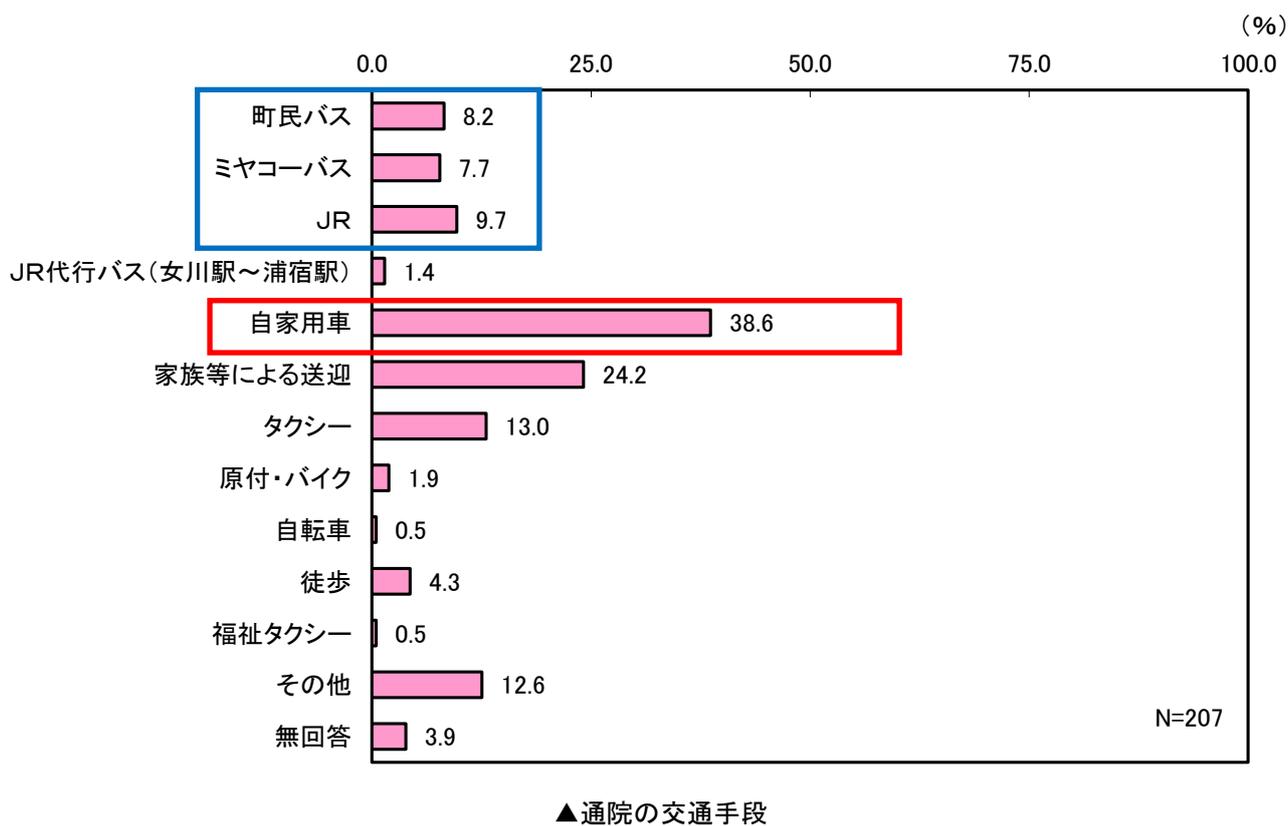
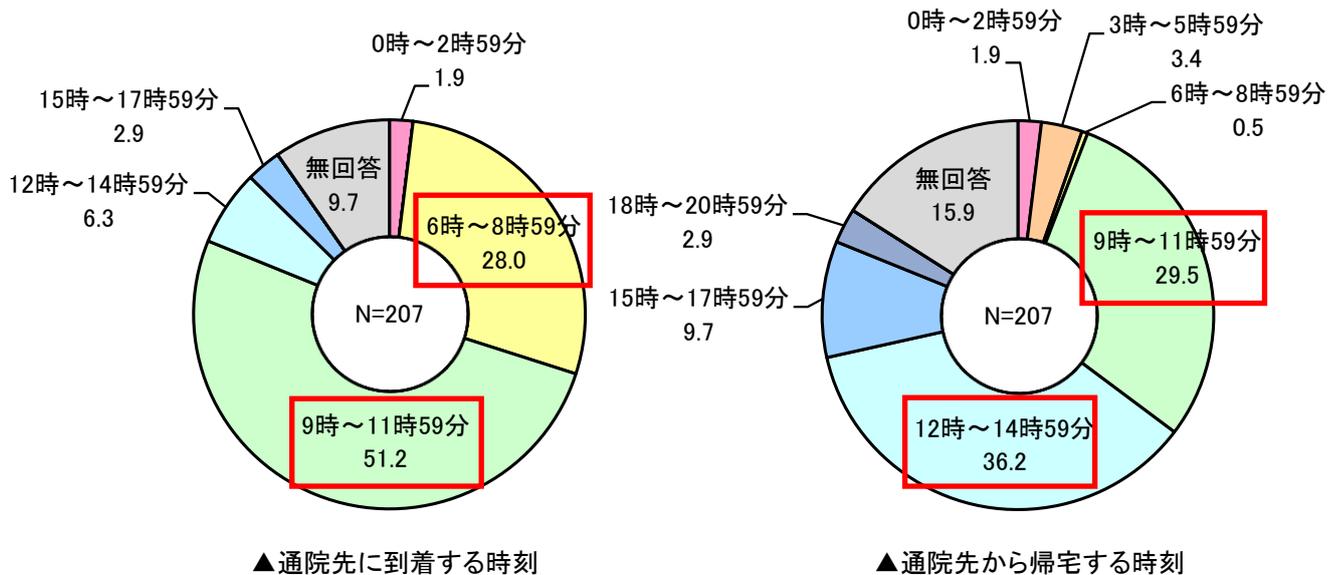


(3) 通院流動

- ◆通院先は、地域医療センターが約 61%と最も高く、次いで、石巻市内の病院が約 20%となっている。
- ◆通院頻度は、月に 1 回程度が約 83%と最も高い。
- ◆通院することが多い曜日は、火曜日と水曜日が約 30%、木曜日が約 27%となっている。通院先に到着する時刻は 9～12 時（午前中）が約 51%と最も高く、通院先から帰宅する時刻は 12～15 時が約 36%、9～12 時が約 30%となっている。
- ◆通院の交通手段は、自家用車が約 39%と最も高く、家族等による送迎が約 24%となっている。公共交通の利用状況は他の流動に比べて高く、JR が約 10%、町民バスとミヤコーバスが約 8%となっている。



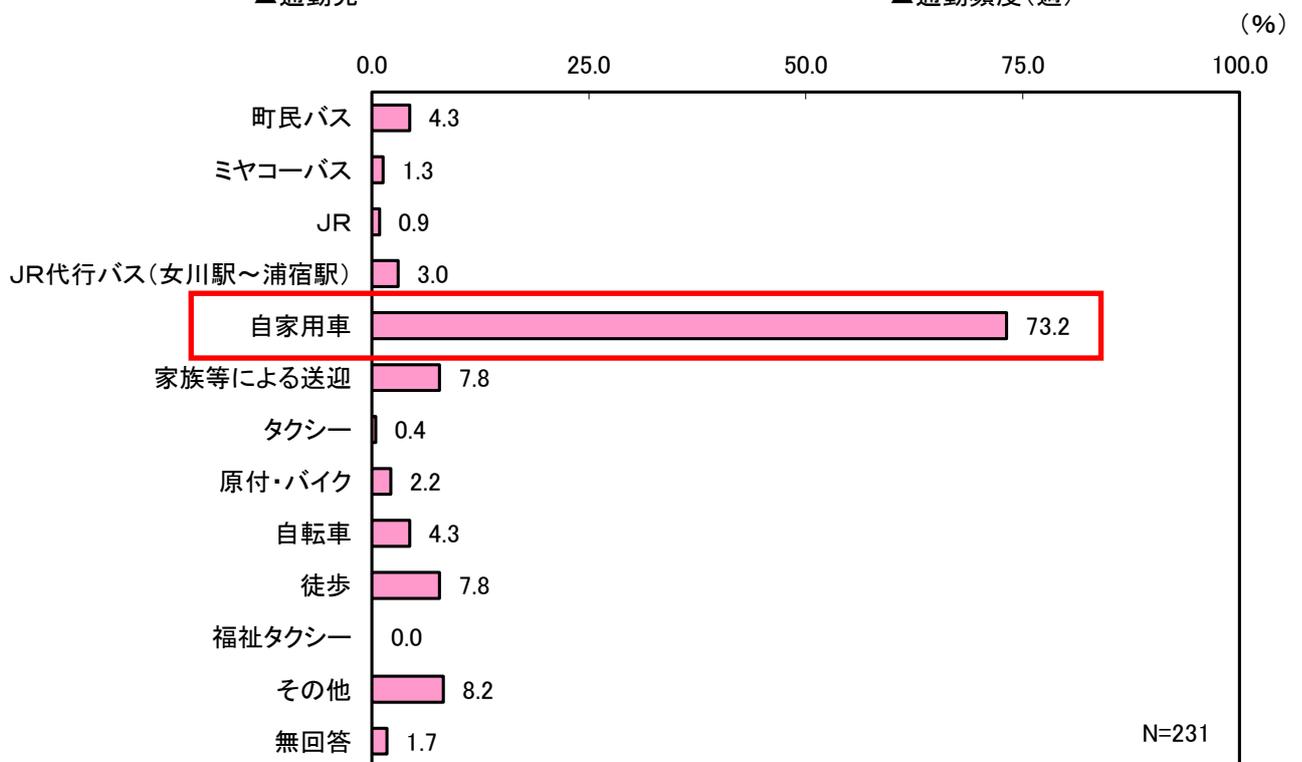
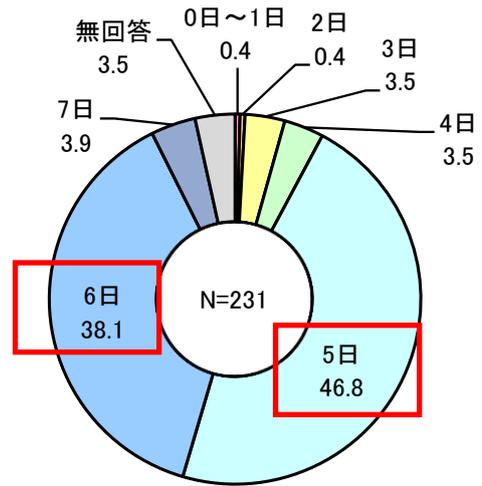
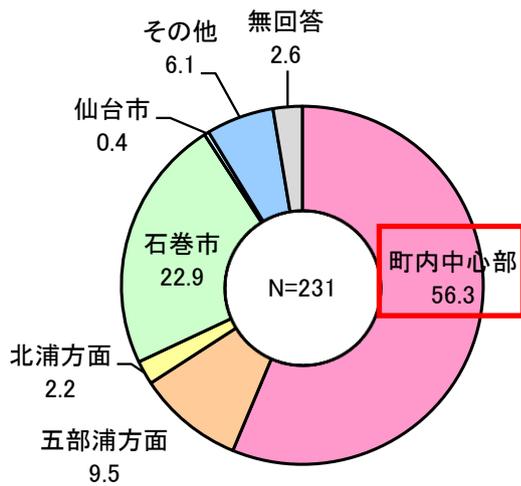
▲通院することが多い曜日



3-3 中心部エリアの移動状況

(1) 通勤流動

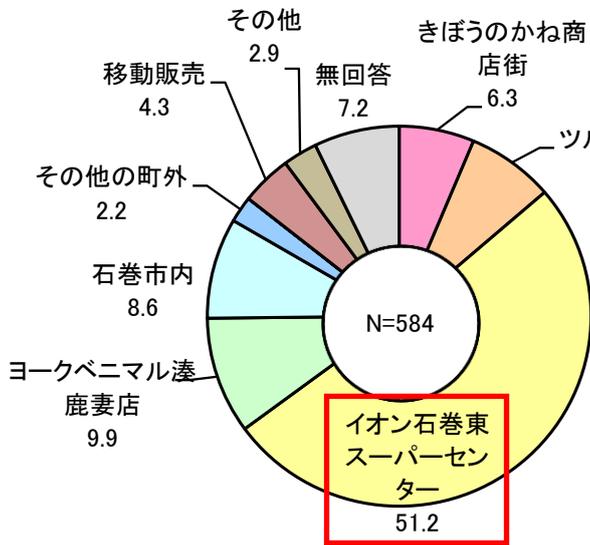
- ◆通勤先は、町内中心部が約56%と最も高く、次いで、石巻市が約23%となっている。
- ◆通勤頻度は、週5日が約47%、週6日が約38%と週5日以上で約89%を占めている。
- ◆通勤の交通手段は、自家用車が約73%と最も高く、家族による送迎と徒歩が約8%となっている。



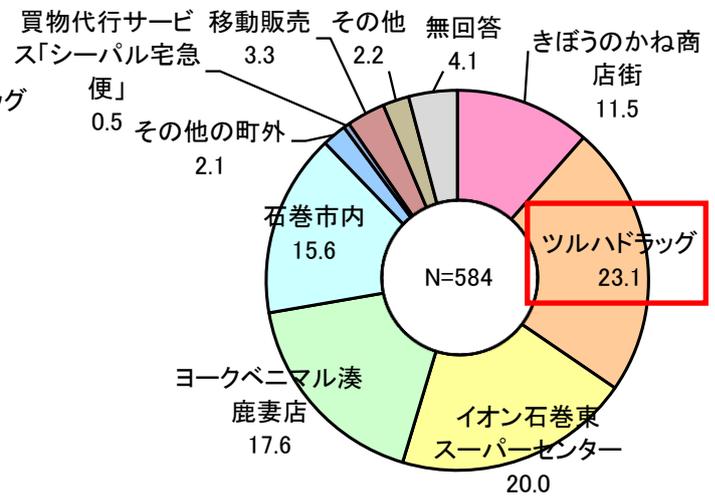
▲通勤の交通手段

(2) 買物流動

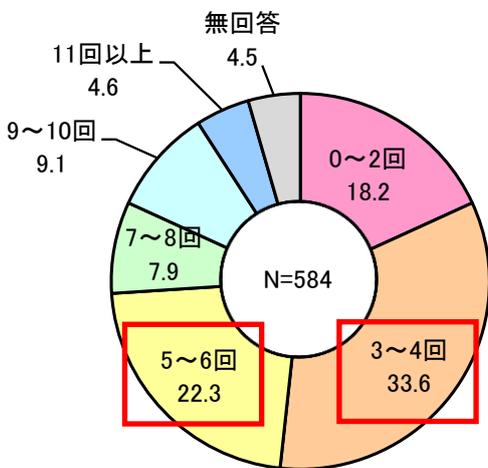
- ◆最もよく利用する買物先は、イオン石巻東スーパーセンターが約 51%と最も高く、次いで、ヨークベニマル湊鹿妻店が約 10%となっている。二番目に利用する買物先は、ツルハドラッグが約 23%と最も高く、次いで、イオン石巻東スーパーセンターが 20%となっている。
- ◆買物頻度は、月に 3~4 回（週 1 回程度）が約 34%と最も高く、次いで、月 5~6 回（週 1~2 回程度）が約 22%となっている。
- ◆買物することが多い曜日は、日曜日が約 45%、土曜日が約 35%と土日の割合が高い。買物先に到着する時刻は 9~12 時（午前中）が約 47%と最も高く、買物先から帰宅する時刻は 12~15 時が約 26%、15~18 時が約 21%と高い。
- ◆買物の交通手段は、自家用車が約 55%と最も高く、家族等による送迎が 28%となっている。公共交通の利用状況は町民バスが最も高く、約 15%となっている。



▲最もよく利用する買物先



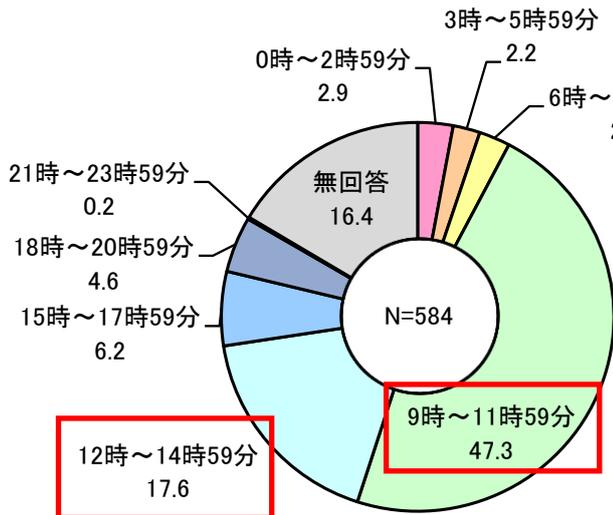
▲二番目に利用する買物先



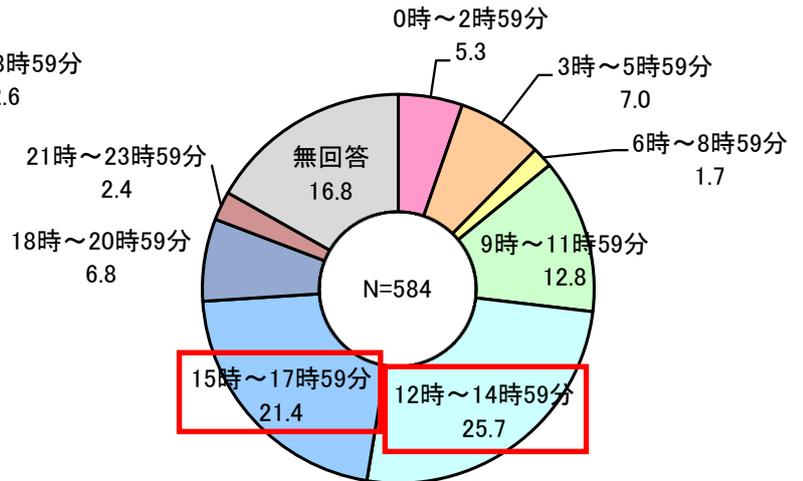
▲買物頻度(月)



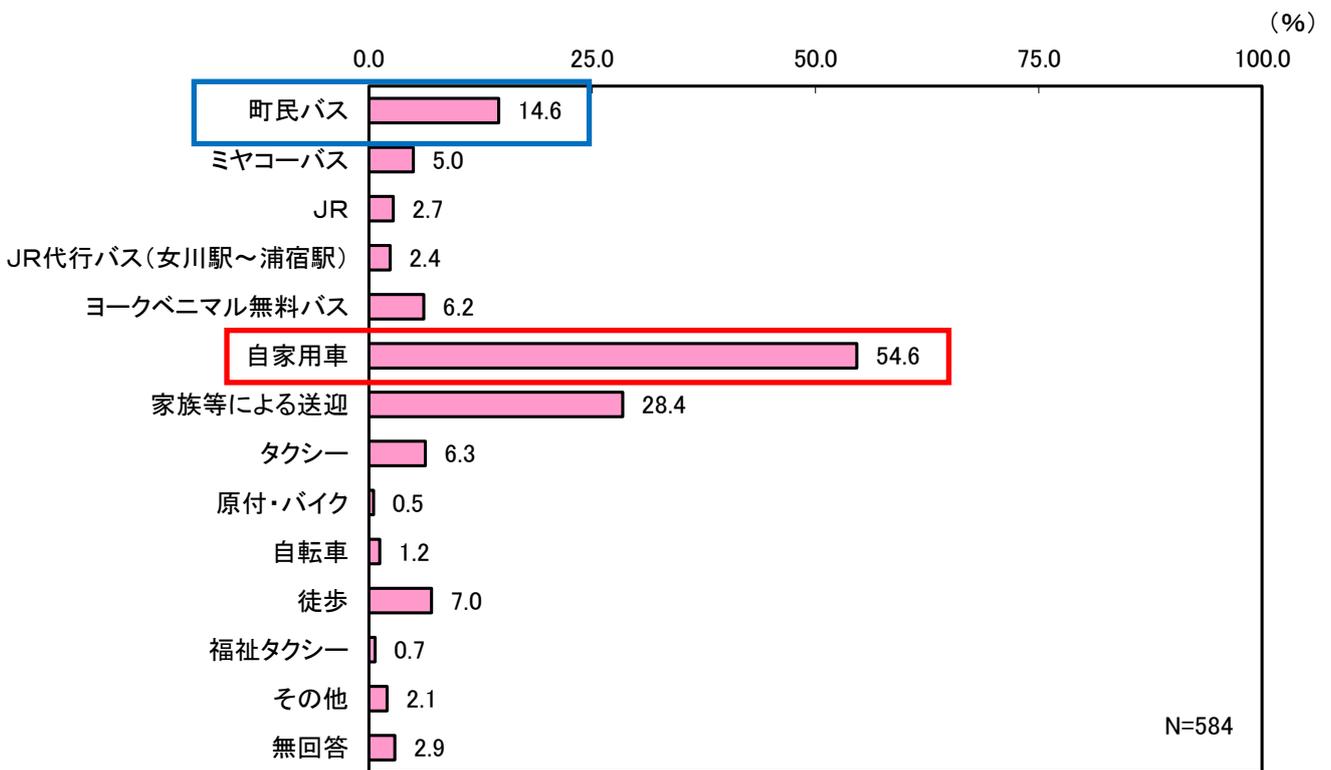
▲買物することが多い曜日



▲買物先に到着する時刻



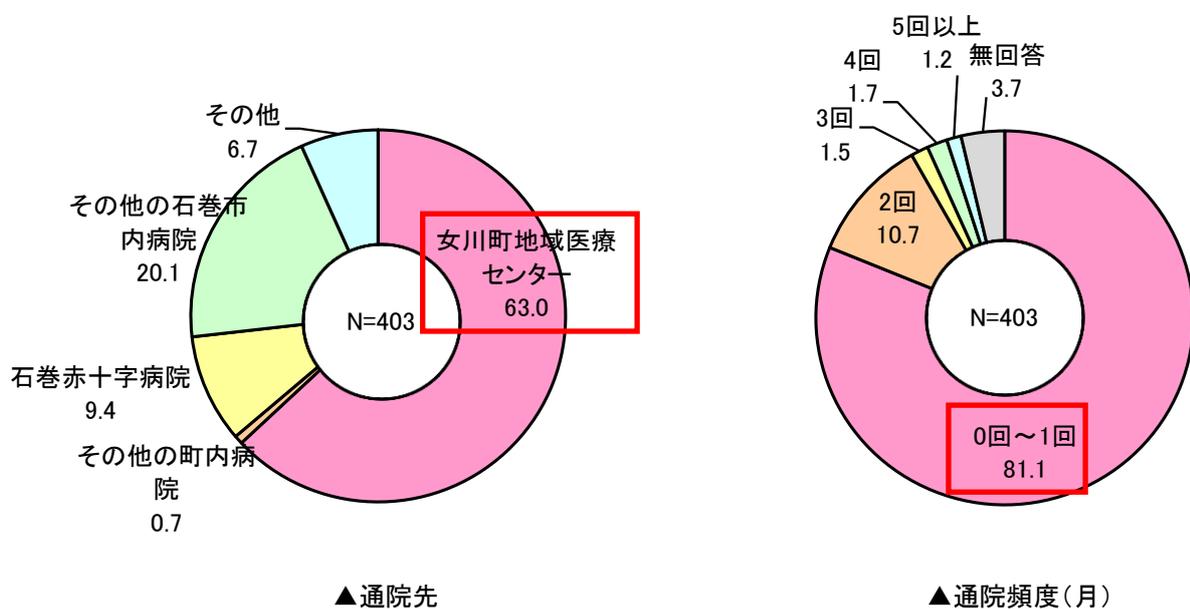
▲買物先から帰宅する時刻

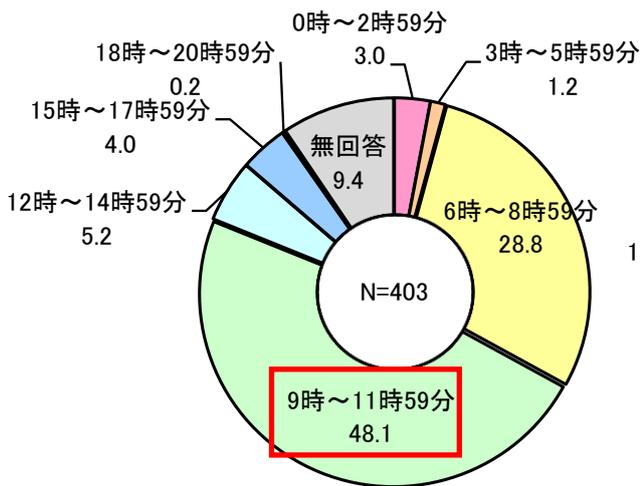


▲買物の交通手段

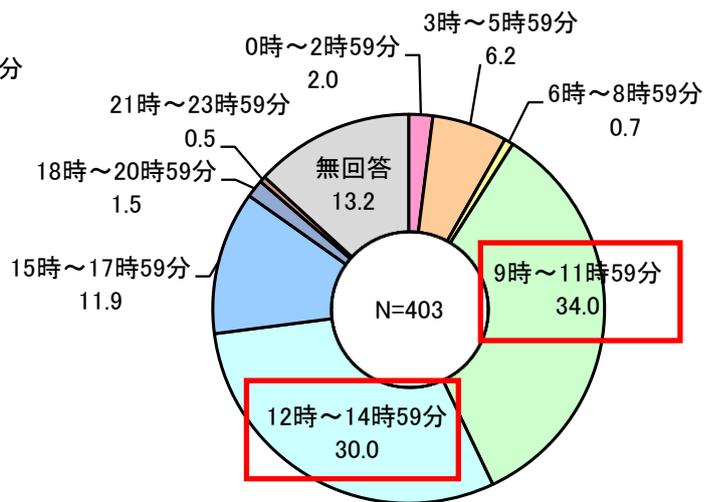
(3) 通院流動

- ◆通院先は、地域医療センターが 63%と最も高く、次いで、石巻市内の病院が約 20%となっている。
- ◆通院頻度は、月に 1 回程度が約 81%と最も高い。
- ◆通院することが多い曜日は、火曜日が約 28%、金曜日が 27%となっている。通院先に到着する時刻は 9～12 時（午前中）が約 48%と最も高く、通院先から帰宅する時刻は 9～12 時が 34%、12～15 時が 30%となっている。
- ◆通院の交通手段は、自家用車が約 40%と最も高く、家族等による送迎が 30%となっている。公共交通の利用状況は他の流動に比べて高く、町民バスが約 21%となっている。

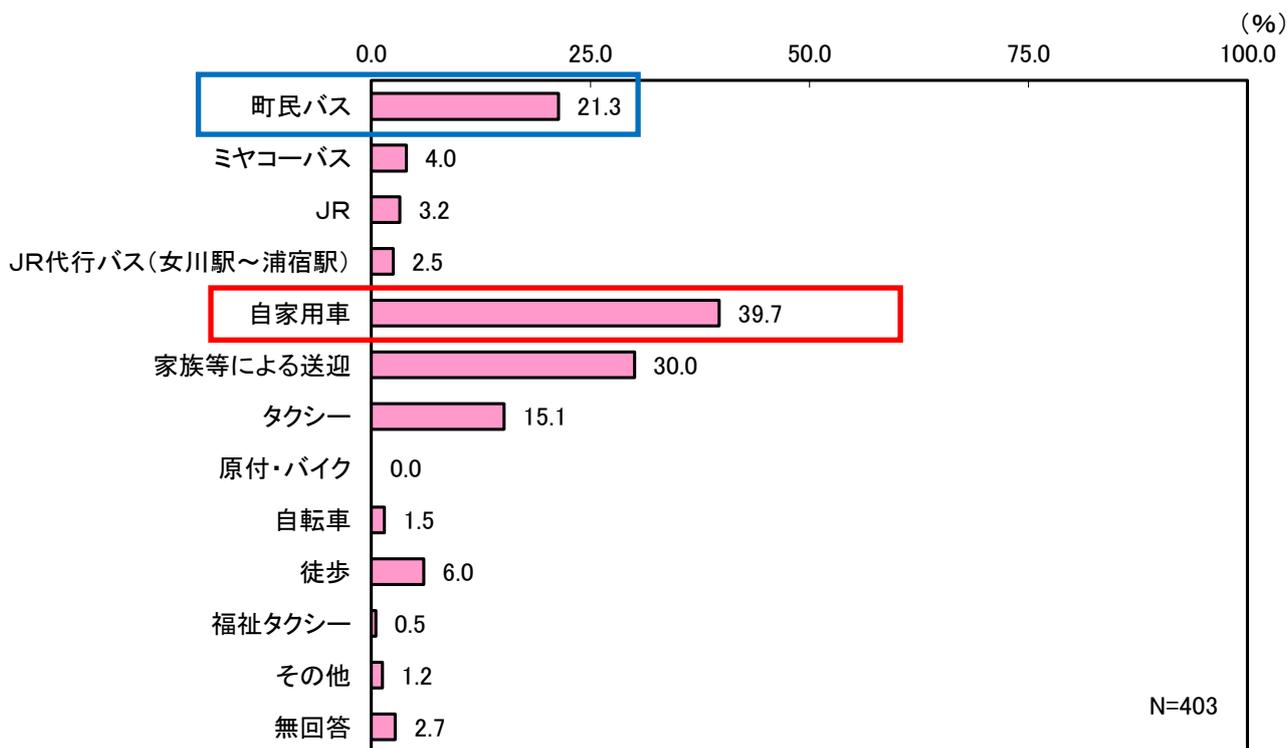




▲通院先に到着する時刻



▲通院先から帰宅する時刻

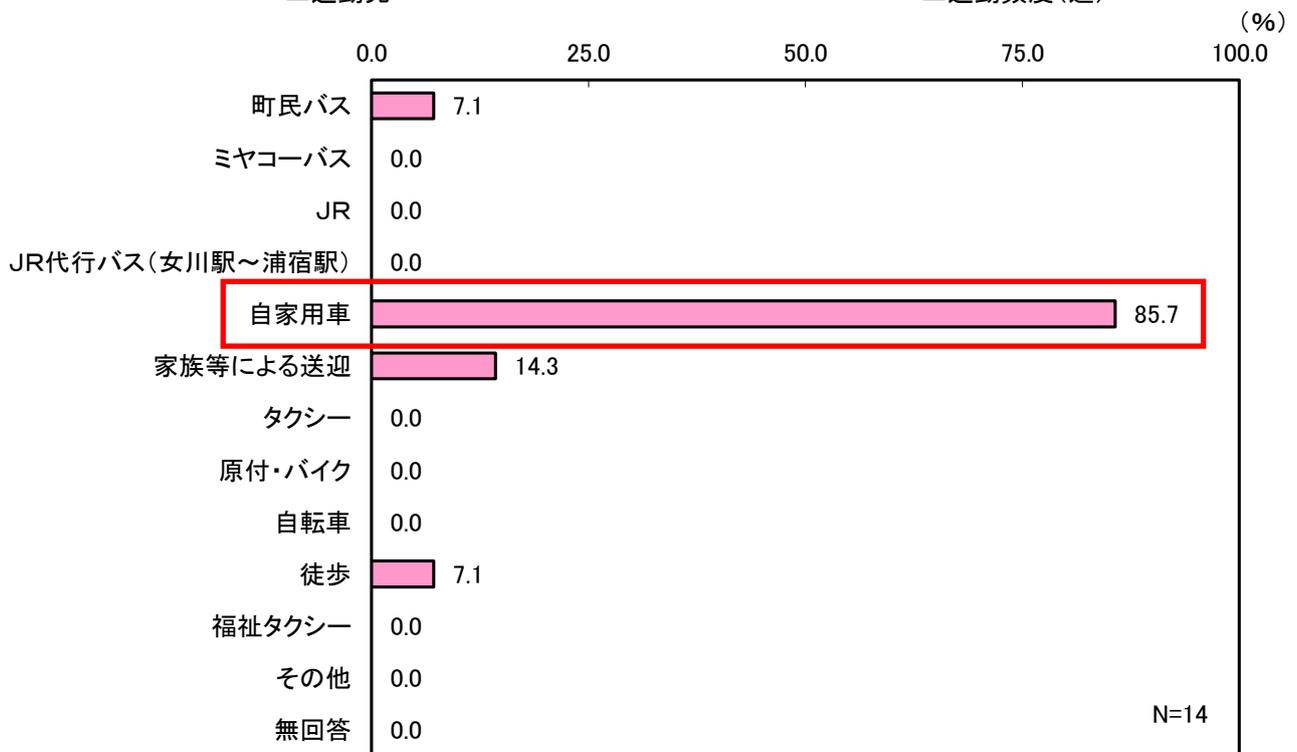
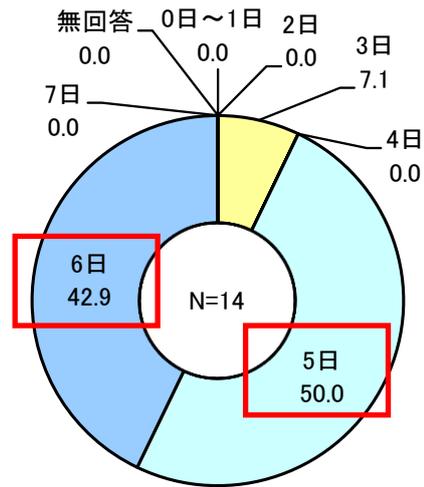
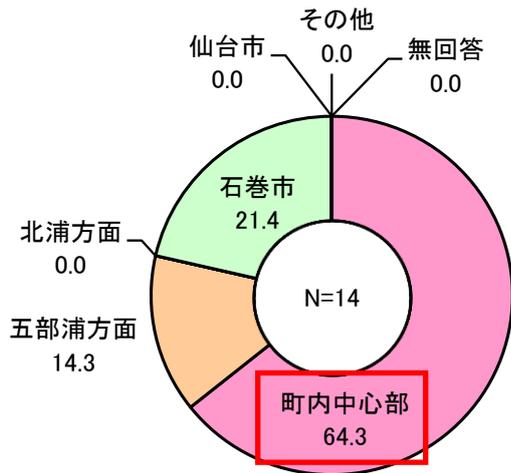


▲通院の交通手段

3-4 五部浦エリアの移動状況

(1) 通勤流動

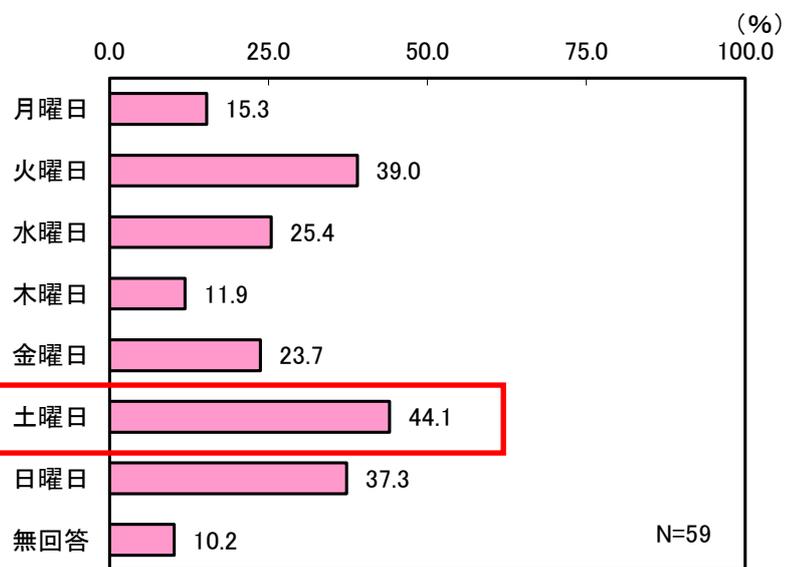
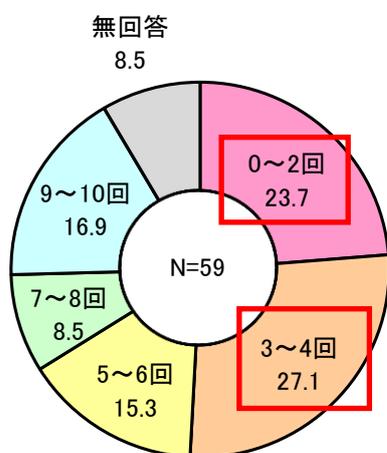
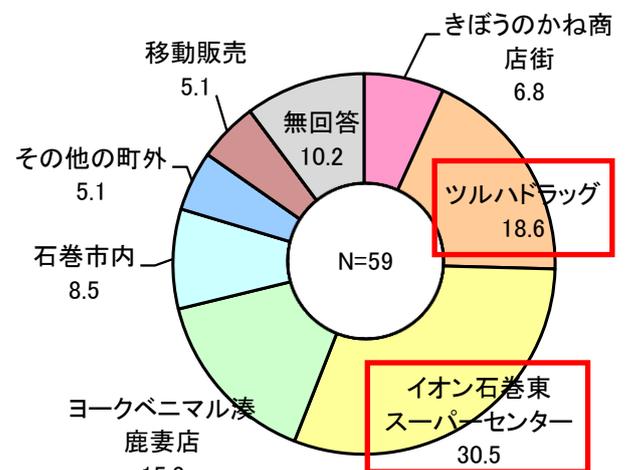
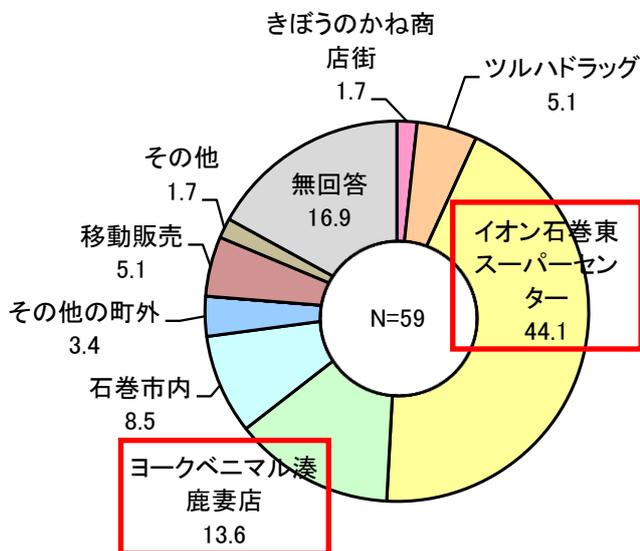
- ◆通勤先は、町内中心部が約64%と最も高く、次いで、石巻市が約21%となっている。
- ◆通勤頻度は、週5日が50%、週6日が約43%と週5日以上で約93%を占めている。
- ◆通勤の交通手段は、自家用車が約86%と最も高く、家族による送迎が約14%となっている。
公共交通の利用状況は町民バスが約7%となっている。

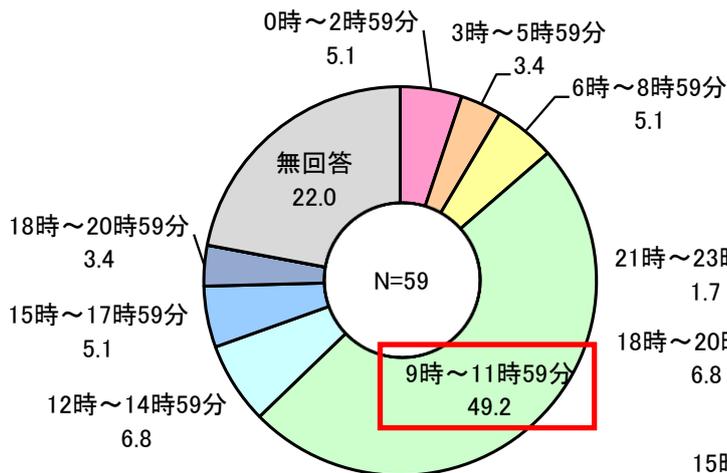


▲通勤の交通手段

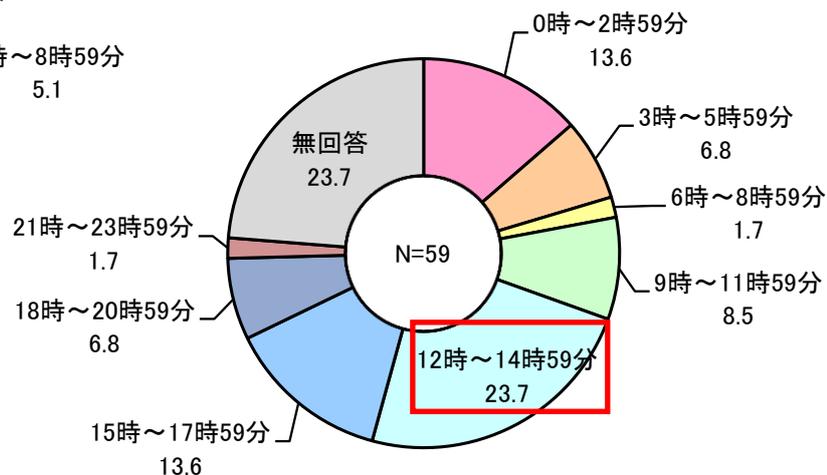
(2) 買物流動

- ◆最もよく利用する買物先は、イオン石巻東スーパーセンターが約 44%と最も高く、次いで、ヨークベニマル湊鹿妻店が約 14%となっている。二番目に利用する買物先も、イオンが約 31%と最も高く、次いで、ツルハドラッグが約 19%となっている。
- ◆買物頻度は、月に3~4回(週1回程度)が約27%と最も高く、次いで、月0~2回(月1回程度)が約24%となっている。
- ◆買物することが多い曜日は、土曜日が約44%と最も高く、次いで、火曜日が39%となっている。買物先に到着する時刻は9~12時(午前中)が約49%と最も高く、買物先から帰宅する時刻は12~15時が約24%と最も高い。
- ◆買物の交通手段は、自家用車が約63%と最も高く、家族等による送迎が約29%となっている。公共交通の利用状況は町民バスが最も高く、約10%となっている。

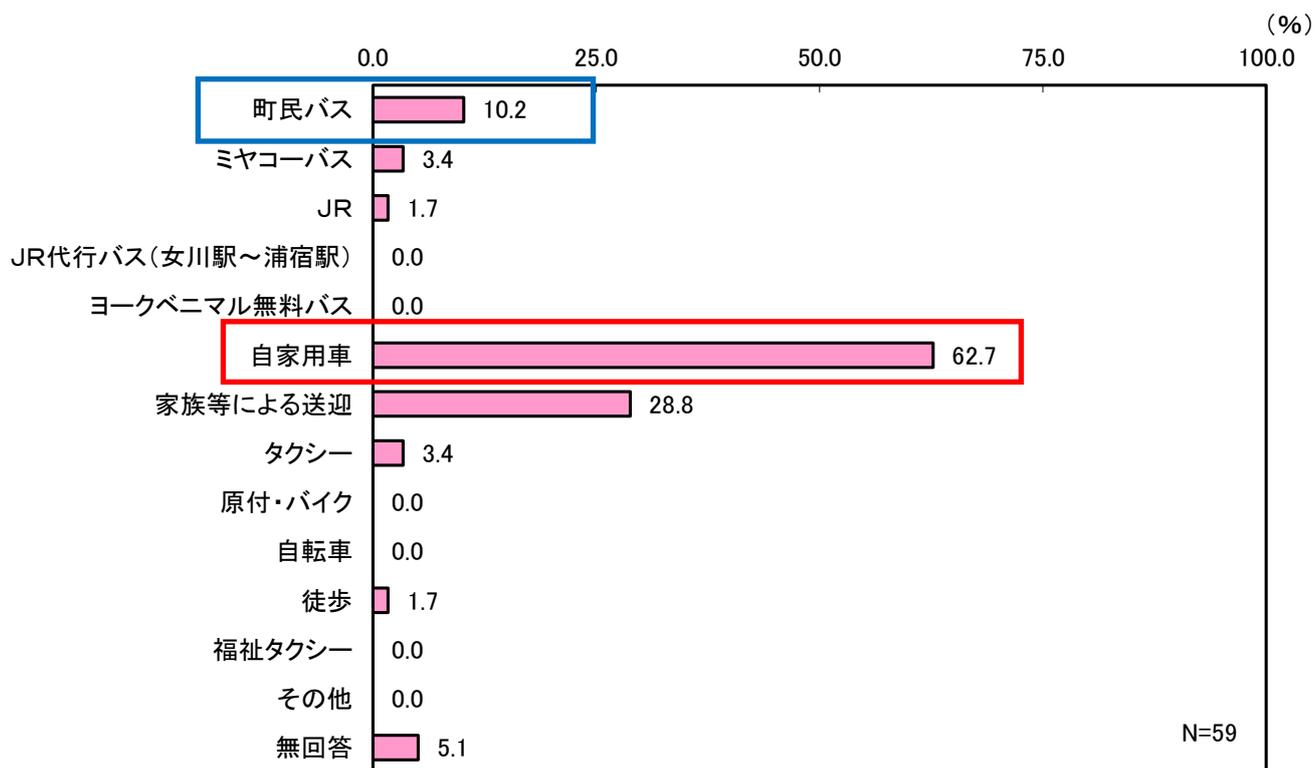




▲買物先に到着する時刻



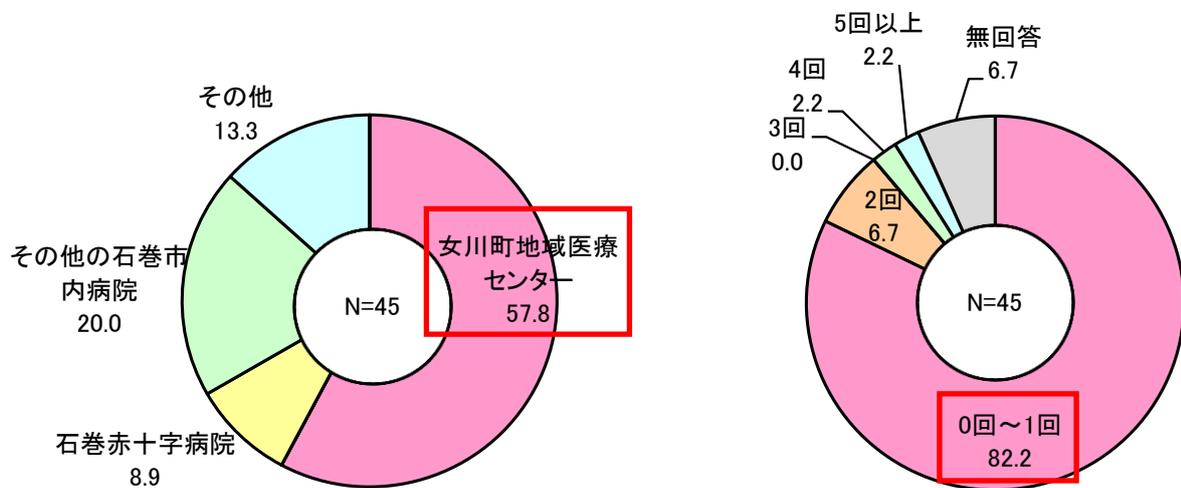
▲買物先から帰宅する時刻



▲買物の交通手段

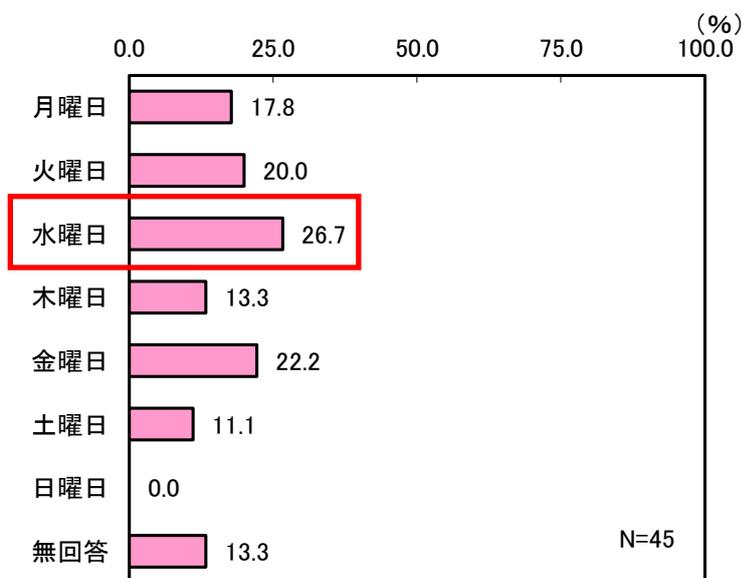
(3) 通院流動

- ◆通院先は、地域医療センターが約 58%と最も高く、次いで、石巻市内の病院が 20%となっている。
- ◆通院頻度は、月に 1 回程度が約 82%と最も高い。
- ◆通院することが多い曜日は、水曜日が約 27%、金曜日が約 22%となっている。通院先に到着する時刻は 6～9 時が約 44%と最も高く、通院先から帰宅する時刻は 9～12 時が約 38%、12～15 時が約 29%となっている。
- ◆通院の交通手段は、自家用車が約 49%と最も高く、家族等による送迎が約 36%となっている。公共交通の利用状況は他の流動に比べて高く、町民バスが約 22%となっている。

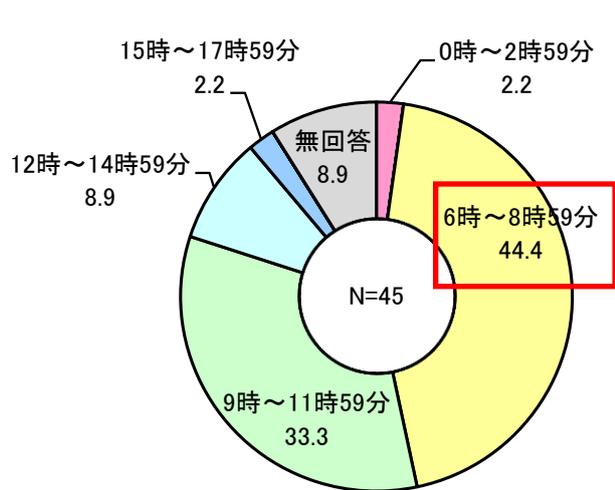


▲通院先

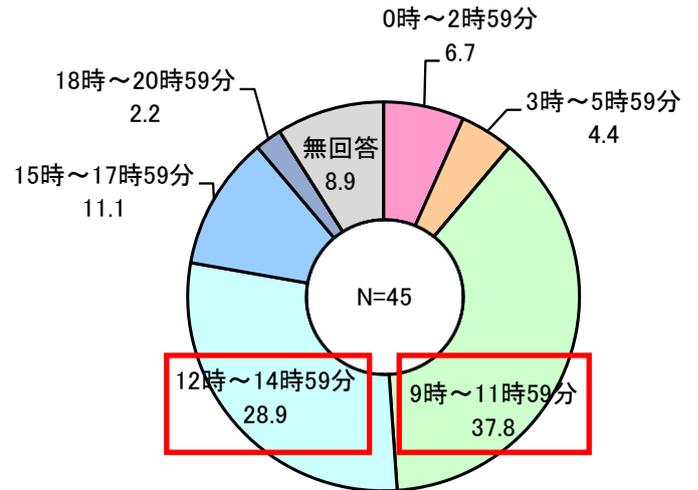
▲通院頻度(月)



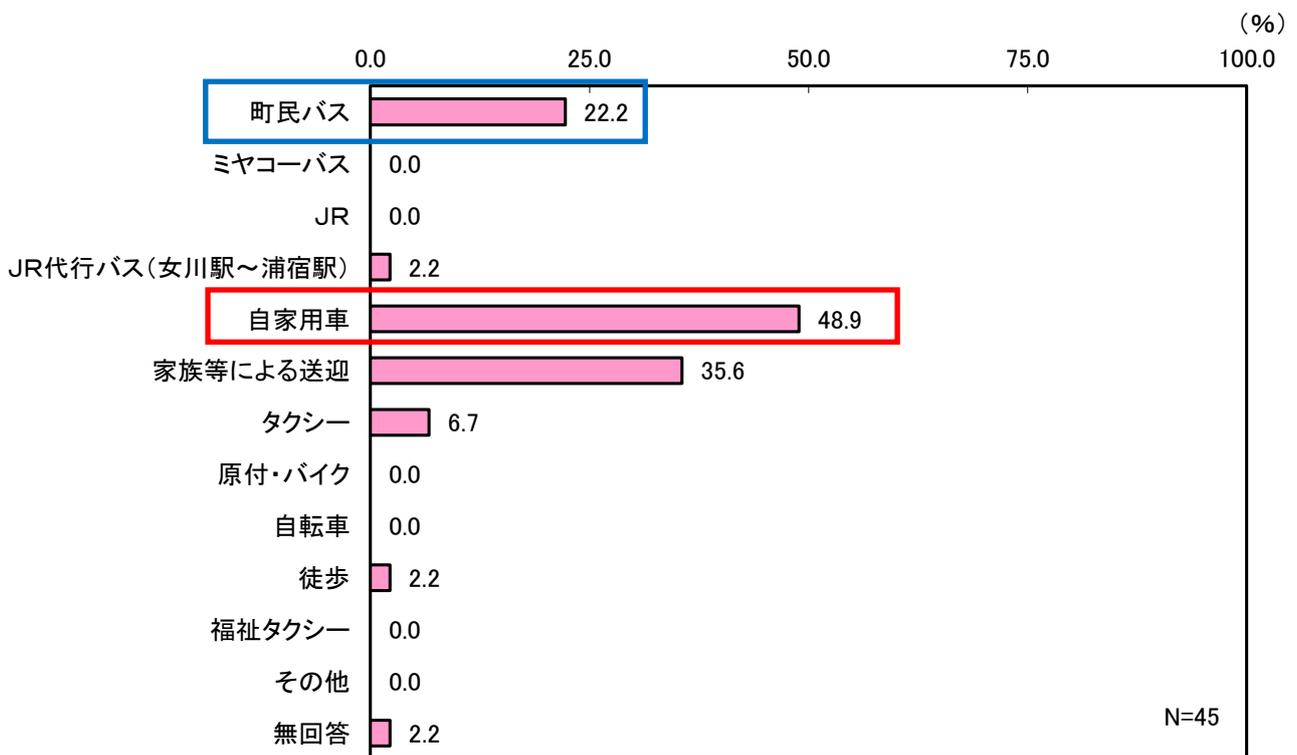
▲通院することが多い曜日



▲通院先に到着する時刻



▲通院先から帰宅する時刻

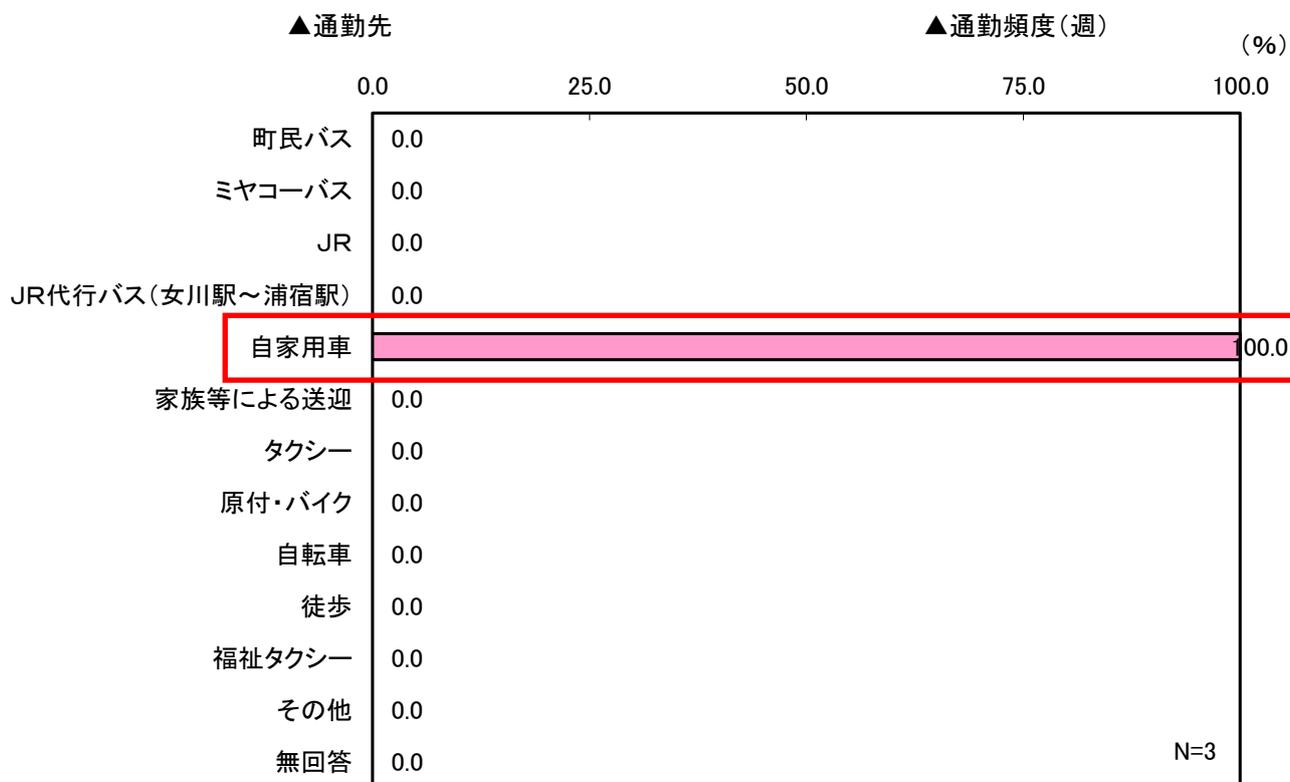
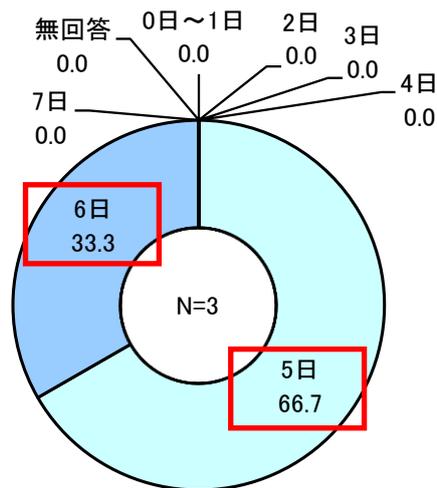
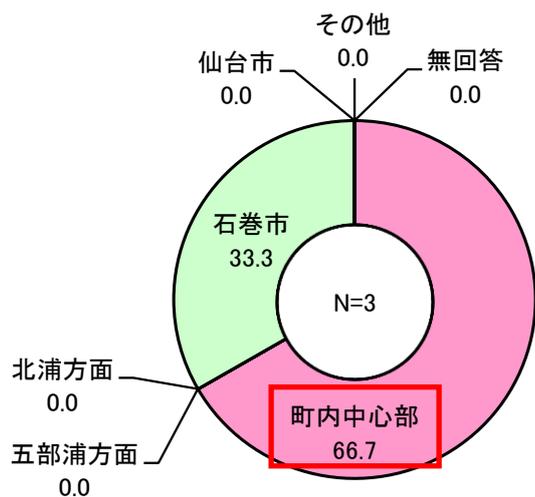


▲通院の交通手段

3-5 北浦エリアの移動状況

(1) 通勤流動

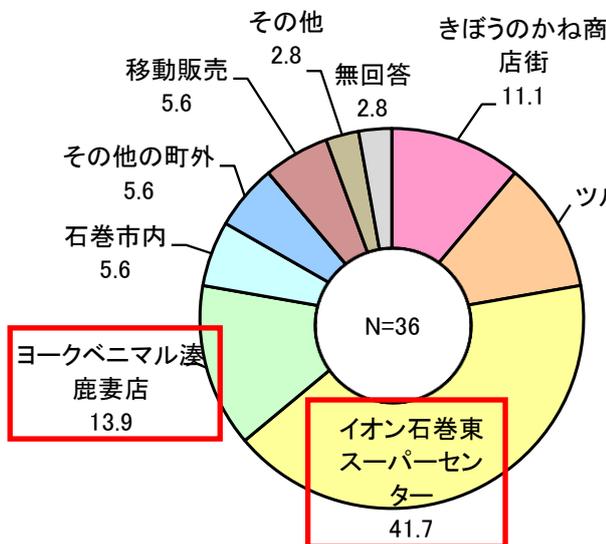
- ◆通勤先は、町内中心部が約67%と最も高く、次いで、石巻市が約33%となっている。
- ◆通勤頻度は、週5日が約67%、週6日が約33%と週5日以上で100%となっている。
- ◆通勤の交通手段は、自家用車が100%となっている。



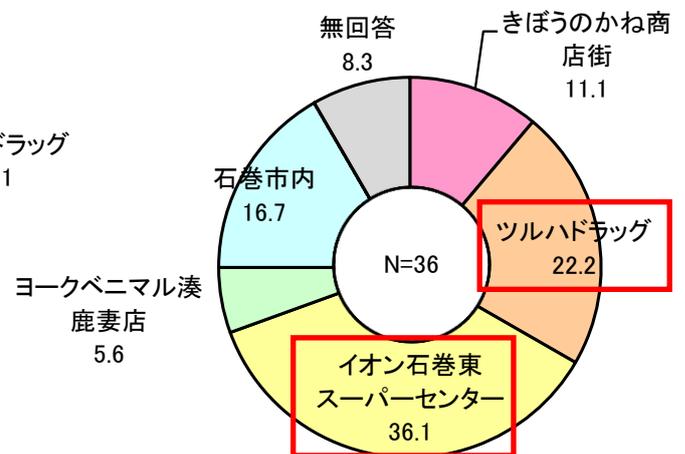
▲通勤の交通手段

(2) 買物流動

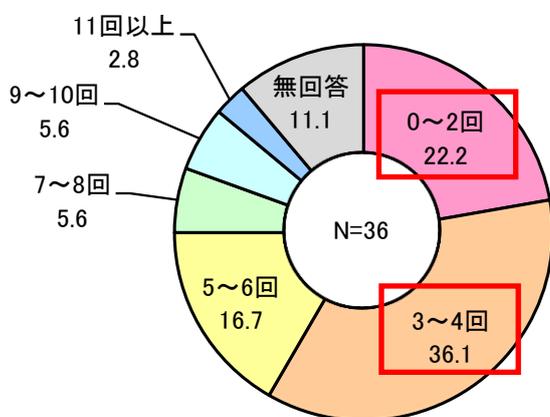
- ◆最もよく利用する買物先は、イオン石巻東スーパーセンターが約 42%と最も高く、次いで、ヨークベニマル湊鹿妻店が約 14%となっている。二番目に利用する買物先も、イオンが約 36%と最も高く、次いで、ツルハドラッグが約 22%となっている。
- ◆買物頻度は、月に3~4回(週1回程度)が約36%と最も高く、次いで、月0~2回(月1回程度)が約22%となっている。
- ◆買物することが多い曜日は、火曜日、土曜日、日曜日が25%と最も高い。買物先に到着する時刻は9~12時(午前中)が約36%と最も高く、買物先から帰宅する時刻は12~15時、3~6時が約17%となっている。
- ◆買物の交通手段は、自家用車が約61%と最も高く、家族等による送迎が約31%となっている。公共交通の利用状況は町民バスが最も高く、約8%となっている。



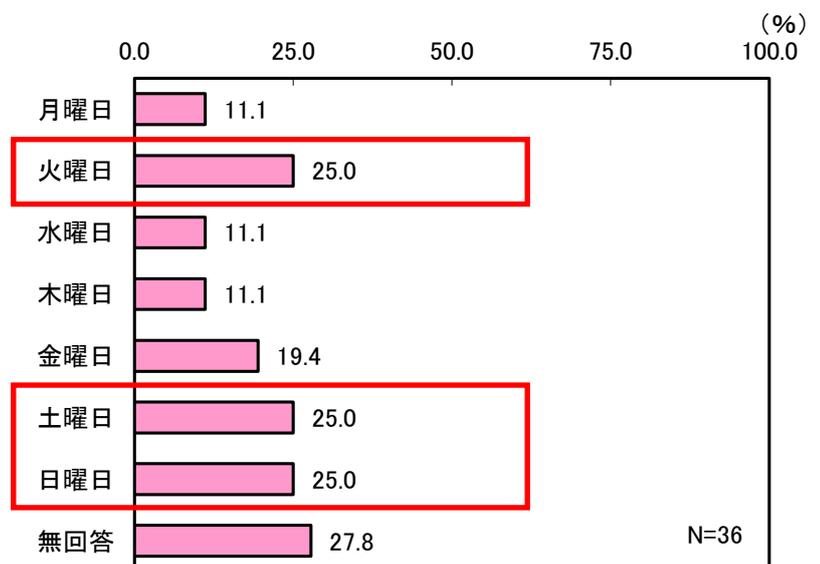
▲最もよく利用する買物先



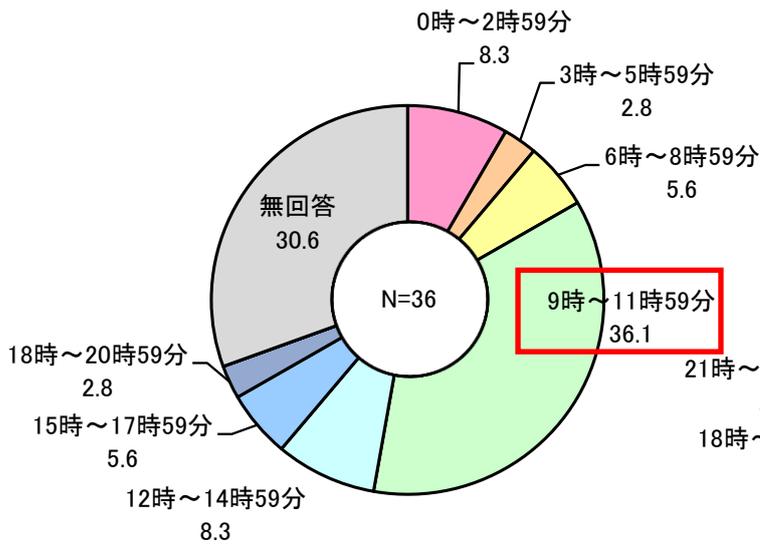
▲二番目に利用する買物先



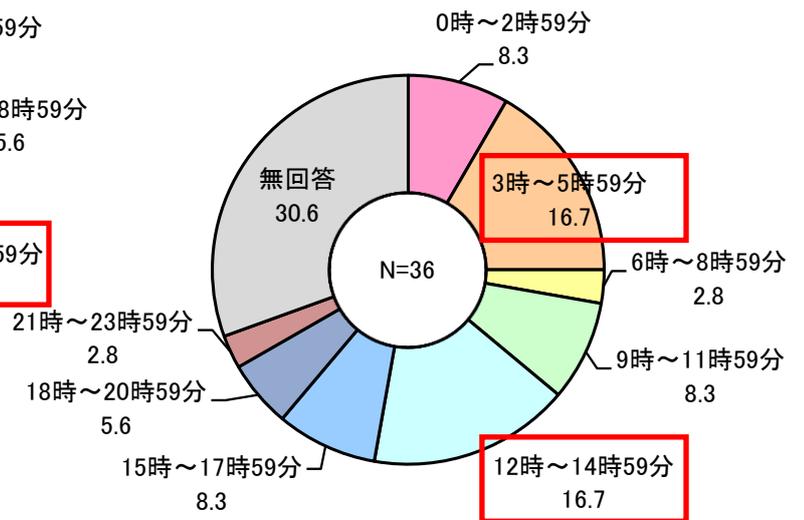
▲買物頻度(月)



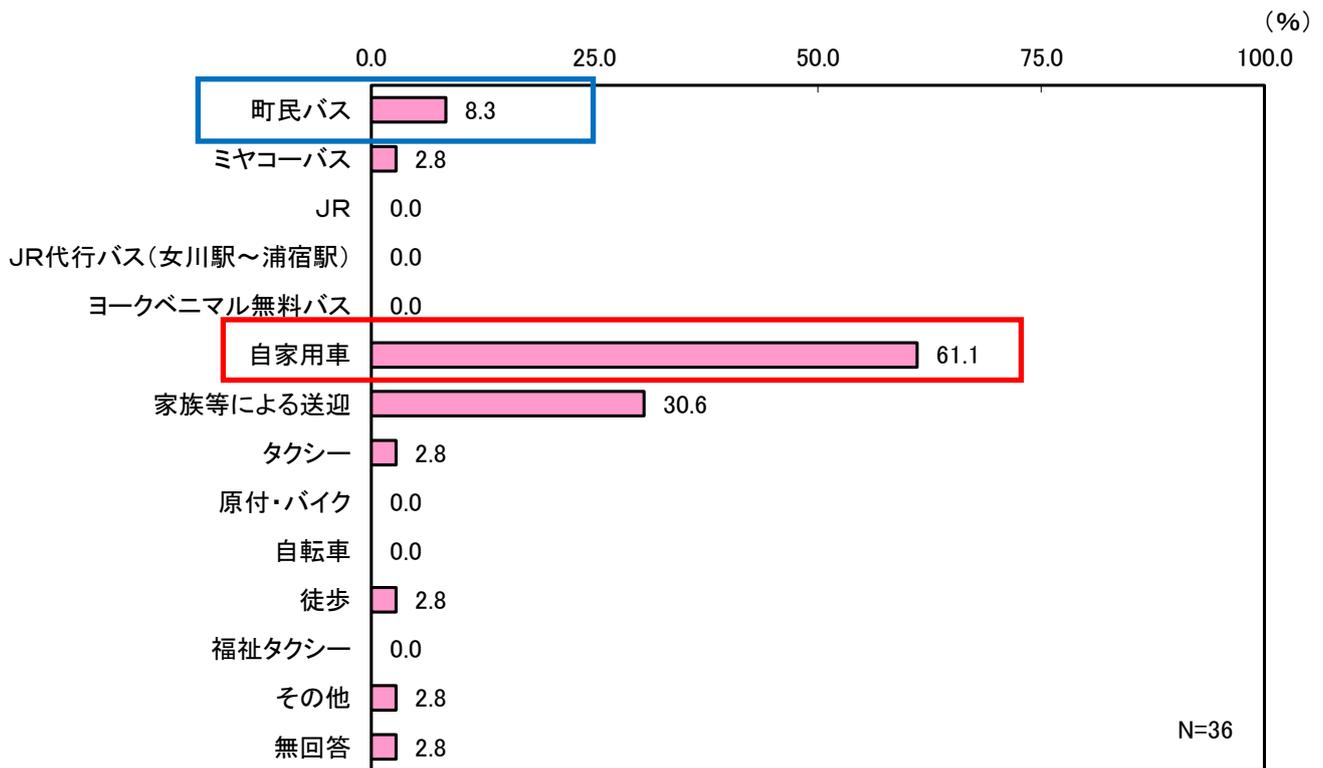
▲買物することが多い曜日



▲買物先に到着する時刻



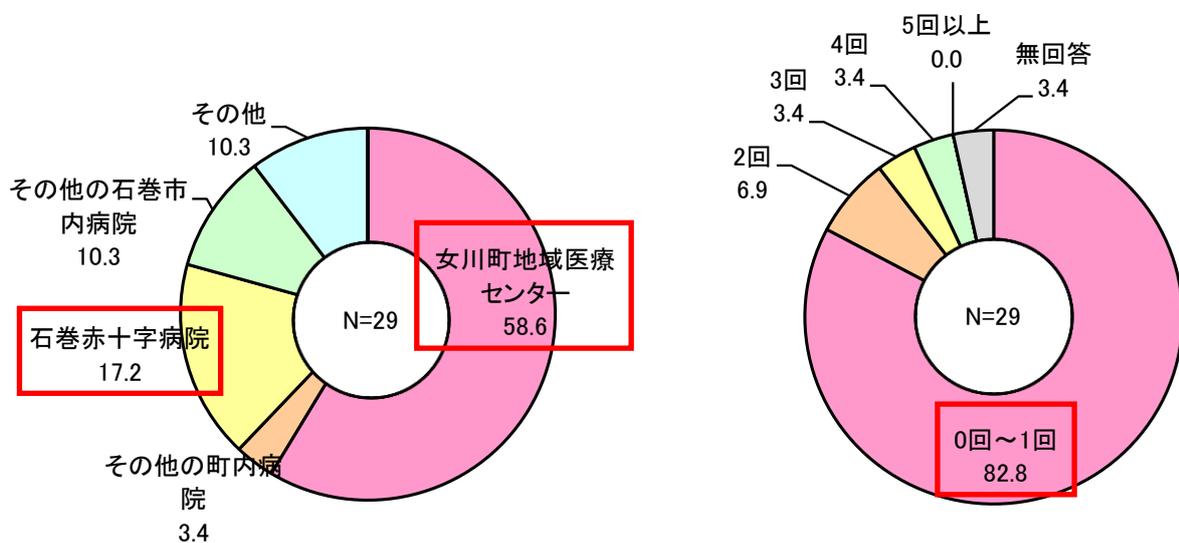
▲買物先から帰宅する時刻



▲買物の交通手段

(3) 通院流動

- ◆通院先は、地域医療センターが約 59%と最も高く、次いで、石巻赤十字病院が約 17%となっている。
- ◆通院頻度は、月に 1 回程度が約 83%と最も高い。
- ◆通院することが多い曜日は、水曜日が約 28%、木曜日が約 24%となっている。通院先に到着する時刻は 9～12 時（午前中）が約 66%と最も高く、通院先から帰宅する時刻は 9～12 時が約 35%、12～15 時が約 21%となっている。
- ◆通院の交通手段は、自家用車が約 41%と最も高く、家族等による送迎が約 38%となっている。公共交通の利用状況は他の流動に比べて高く、町民バスが約 21%となっている。

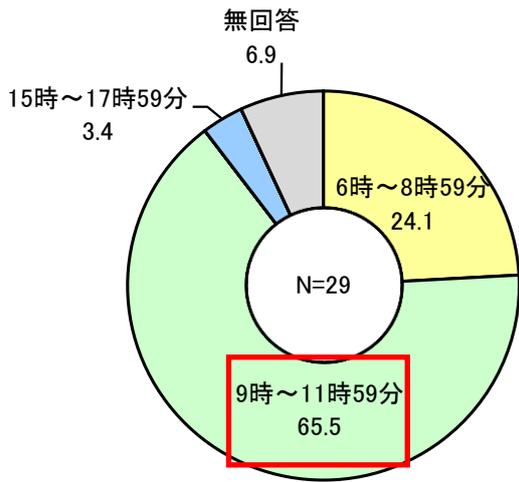


▲通院先

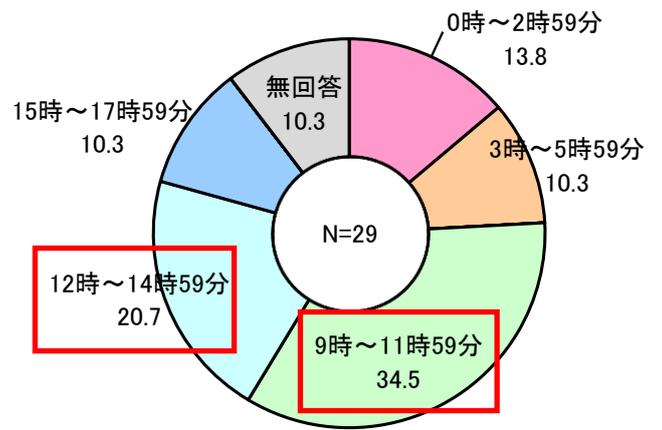
▲通院頻度(月)



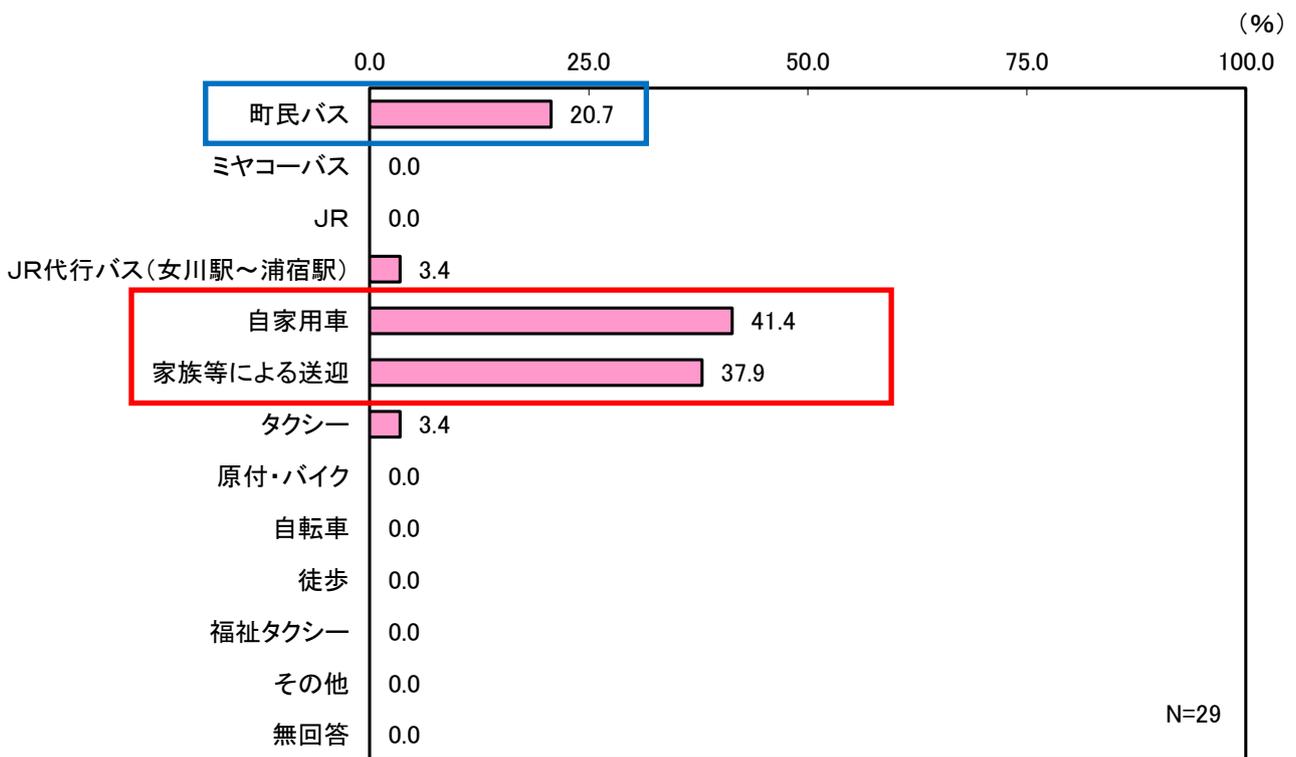
▲通院することが多い曜日



▲通院先に到着する時刻



▲通院先から帰宅する時刻

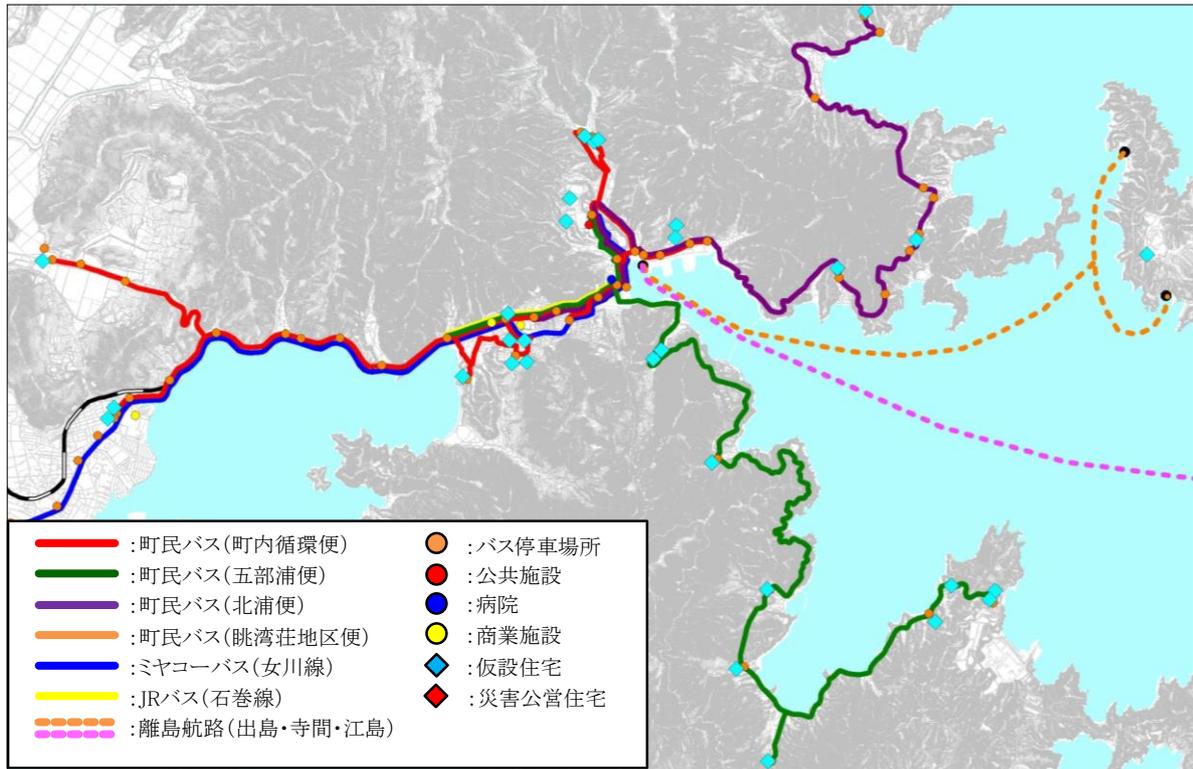


▲通院の交通手段

4 地域公共交通の現状

4-1 地域公共交通の運行状況

- ◆女川町内には、町民バス、路線バス、JR 代行バス、JR 石巻線、離島航路などが運行している。
- ◆町民バスは3路線（町内循環便、五部浦便、北浦便）が、無料で運行している。路線バスは1路線（女川線）が、距離制で運行している。



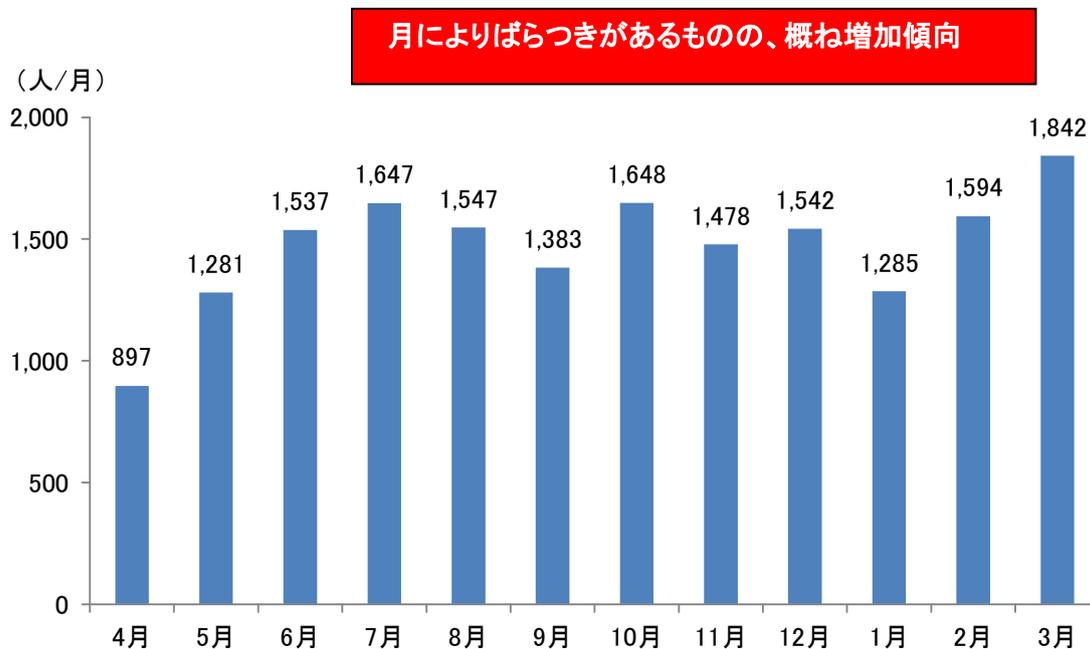
▲現在の女川町の公共交通網

▼公共交通の運行状況

| | 運行主体 | 運行委託先 | 運行頻度 | | 1便あたりの 運行時間 | 1日あたりの 利用者数 | 運賃 | |
|------|---------------------|-------------|-----------|----|----------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------|
| | | | 平日 | 土日 | | | | |
| 鉄道 | JR石巻線 | 東日本旅客鉄道(株) | 自主運行 | 11 | 11 | 26分 | 1,600 ※石巻駅 距離制 | |
| | JR代替バス | | | 11 | 11 | 11分 | | |
| 町民バス | 町内循環便 | 女川町 | (株)黄金バス | 4 | 4 | 136分 | 90 | 無料 |
| | 五部浦便 | | | 3 | 3 | 46分 | 5 | 無料 |
| | 北浦便 | | (株)黄金タクシー | 3 | 3 | 35分 | 5 | 無料 |
| | 眺湾荘地区便 | | | 1 | 1 | 15分 | — | 無料 |
| 路線バス | 女川線 | (株)ミヤコーバス | 自主運行 | 5 | 4 | 45分 | 50 | 距離制 (女川運動公園～ 石巻駅前:700円) |
| 離島航路 | 出島・寺間・江島行き | シーバル女川汽船(株) | 自主運行 | 3 | 3 | 65分 ～ 85分 | — | 距離制 (女川～江島:1,050円) (女川～出島・寺間:750円) |
| 送迎バス | 買物送迎バス(ヨークベニマル湊鹿妻店) | — | — | 1 | 1 | 40分 | 15 | 無料 |

4-2 町民バスの利用状況

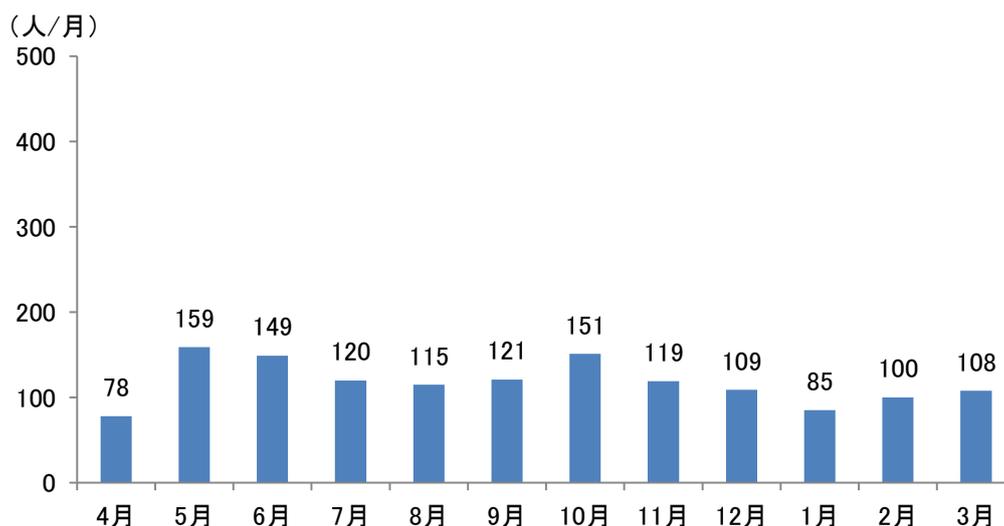
- ◆町内循環便の利用者は、概ね増加傾向にあり、1ヶ月あたり1,500人程度利用している。
- ◆五部浦便と北浦便の利用者は、町内循環便に比べて少なく、1ヶ月あたり100～120人程度利用している。



▲町内循環便の1ヶ月ごとの利用者数(平成24年度)



▲五部浦便の1ヶ月ごとの利用者数(平成24年度)



▲北浦便の1ヶ月ごとの利用者数(平成24年度)

4-3 町民バスによる移動状況（バス利用実態調査結果）

(1) 調査概要

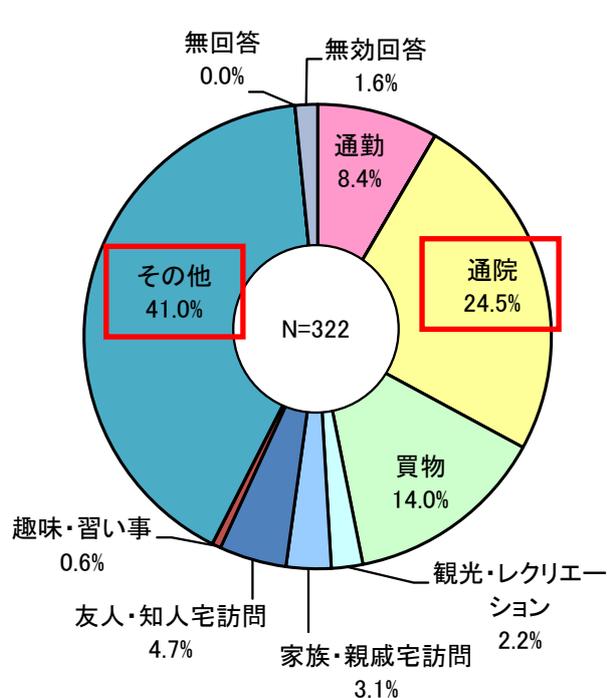
- ◆調査目的は、バス利用者の利用目的、出発地、目的地、最終目的地、利用頻度等を調査し、バス利用者の移動特性を把握することを目的とした。
- ◆調査方法は、バスに調査員が乗車し、バス利用者に対して、アンケート調査表等を配布し車内で記入、もしくは聞き取りを行い、降車時に回収した。調査は、平成25年8月19日～8月24日までの平日5日間、休日1日間に実施した。
- ◆平日は5日間で384票を回収でき、そのうち、町内循環便が322票、五部浦便が33票、北浦便が29票となっている。
- ◆休日は1日間で47票回収でき、そのうち、町内循環便が44票、五部浦便が0票、北浦便が3票となっている。

▼エリア別の回収状況

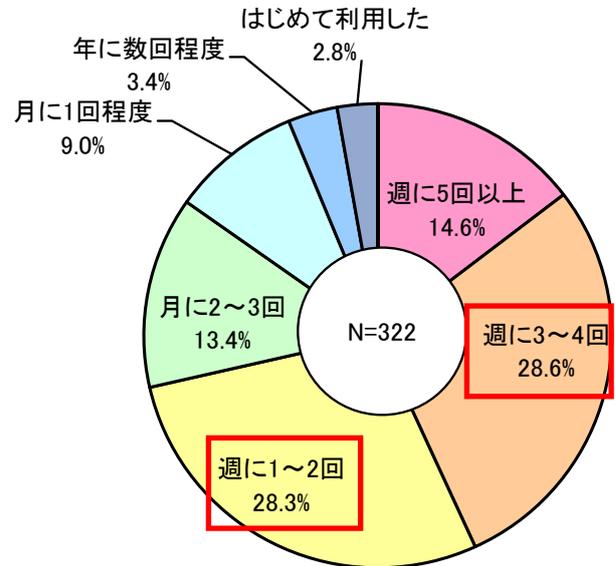
| 路線 | 平日5日間 回収数 | 休日1日間 回収数 |
|-------|--------------|--------------|
| 町内循環便 | 322 | 44 |
| 五部浦便 | 33 | 0 |
| 北浦便 | 29 | 3 |
| 計 | 384 | 47 |

(2) 町内循環便

- ◆利用目的は、通院が 25%と高く、その他回答も 41%と高い。その他回答の内容は、帰宅や郵便局、銀行などとなっている。
- ◆利用頻度は、週に 3~4 回が約 29%、週に 1~2 回が約 28%と高い。
- ◆総合体育館、地域医療センター、きぼうのかね商店街での乗降が多い。1 日あたりの乗降が 0 人回のバス停がみられる。

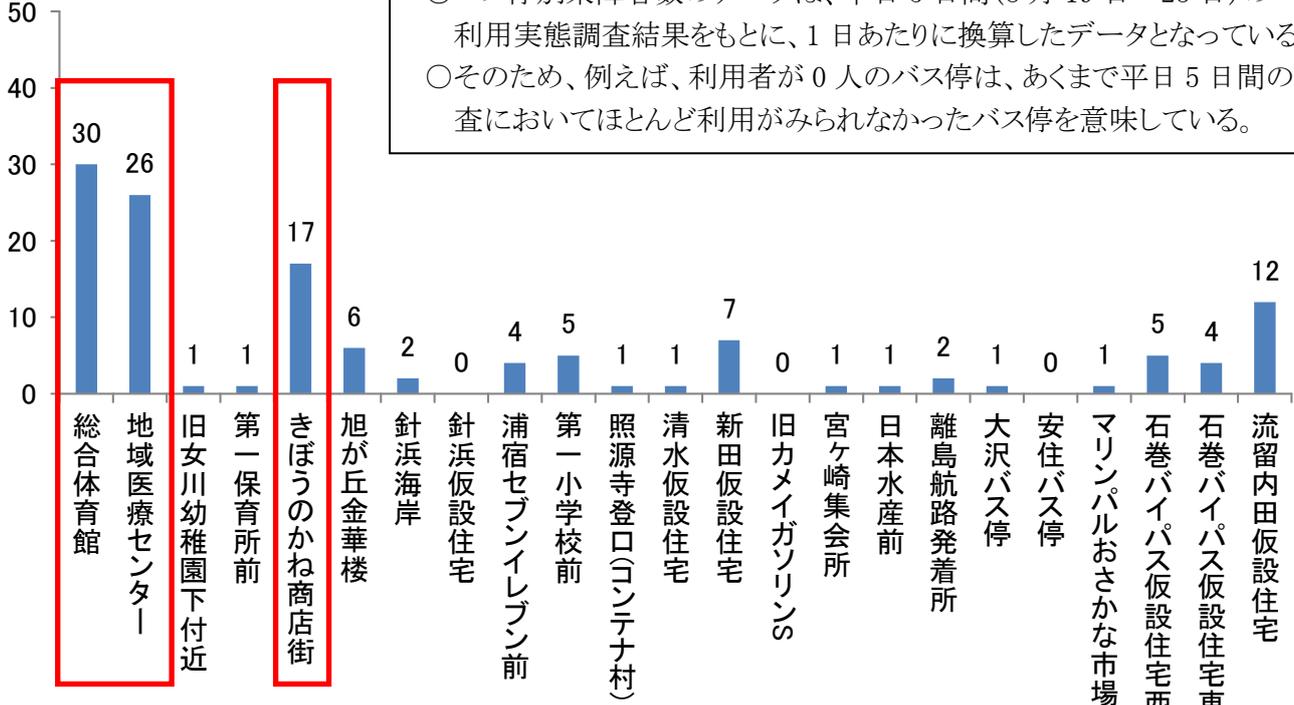


▲町内循環便の利用目的



▲町内循環便の利用頻度

(人回/日)

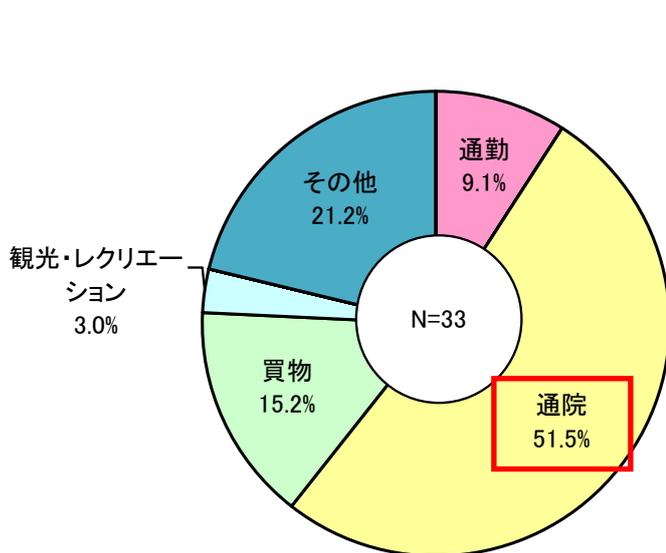


▲町内循環便の1日あたりのバス停別乗降者数

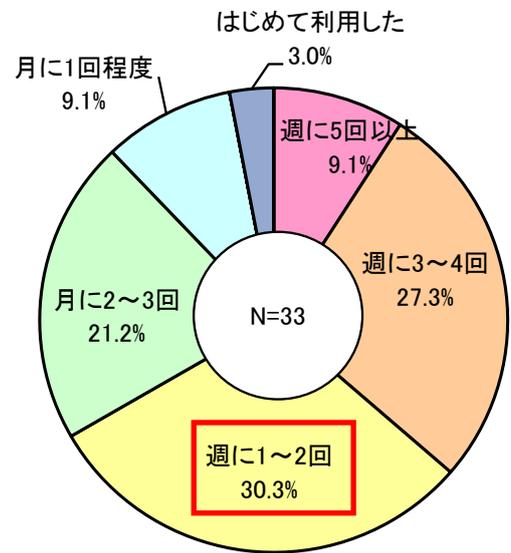
○バス停別乗降者数のデータは、平日 5 日間(8 月 19 日~23 日)のバス利用実態調査結果をもとに、1 日あたりに換算したデータとなっている。
○そのため、例えば、利用者が 0 人のバス停は、あくまで平日 5 日間の調査においてほとんど利用がみられなかったバス停を意味している。

(3) 五部浦便

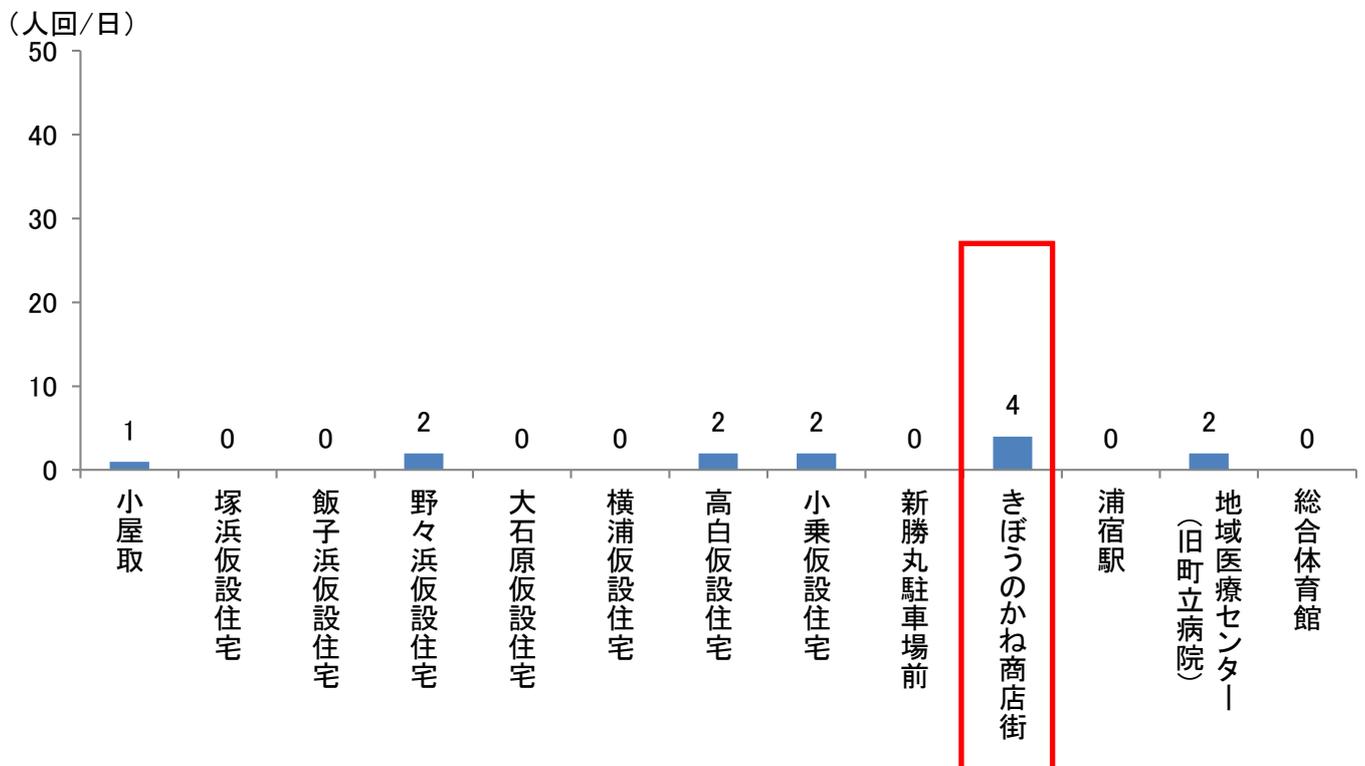
- ◆利用目的は、通院が約 52%と最も高く、次いで、買物が約 15%となっている。
- ◆利用頻度は、週に 1～2 回が約 30%と高く、次いで、週に 3～4 回が約 27%となっている。
- ◆きぼうのかね商店街での乗降が多い。1 日あたりの乗降が 0 人回のバス停がみられる。



▲五部浦便の利用目的



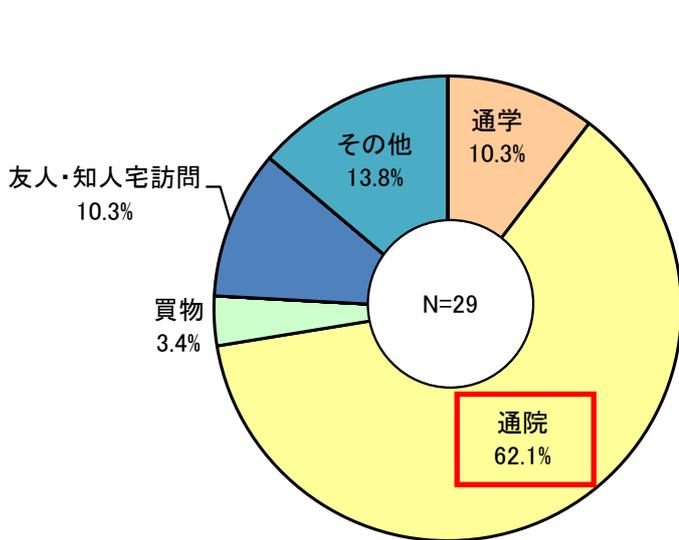
▲五部浦便の利用頻度



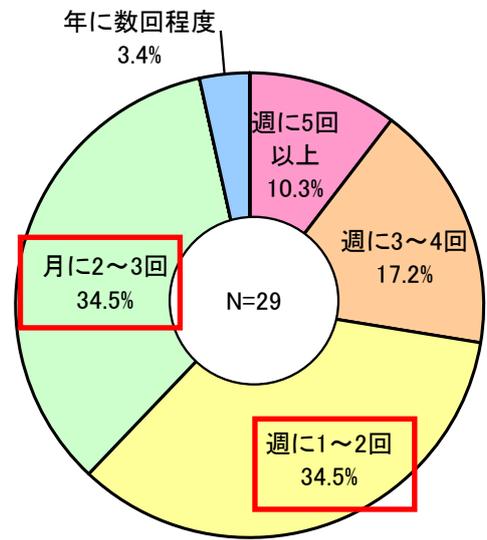
▲五部浦便の1日あたりのバス停別乗降者数

(4) 北浦便

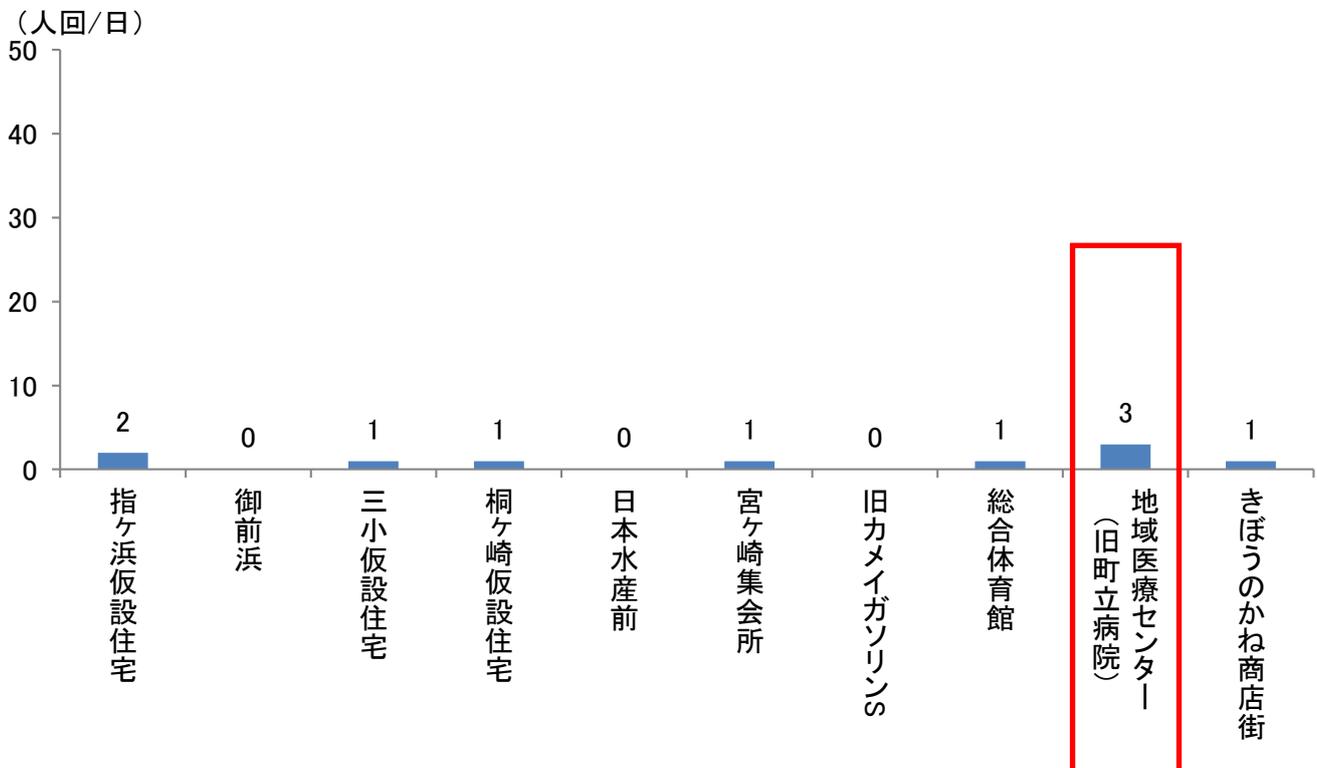
- ◆利用目的は、通院が約 62%と最も高く、次いで、通学、友人・知人宅訪問が約 10%となっている。
- ◆利用頻度は、週に 1~2 回、月に 2~3 回が約 35%となっている。
- ◆地域医療センターでの乗降が多い。1 日あたりの乗降が 0 人回のバス停がみられる。



▲北浦便の利用目的



▲北浦便の利用頻度



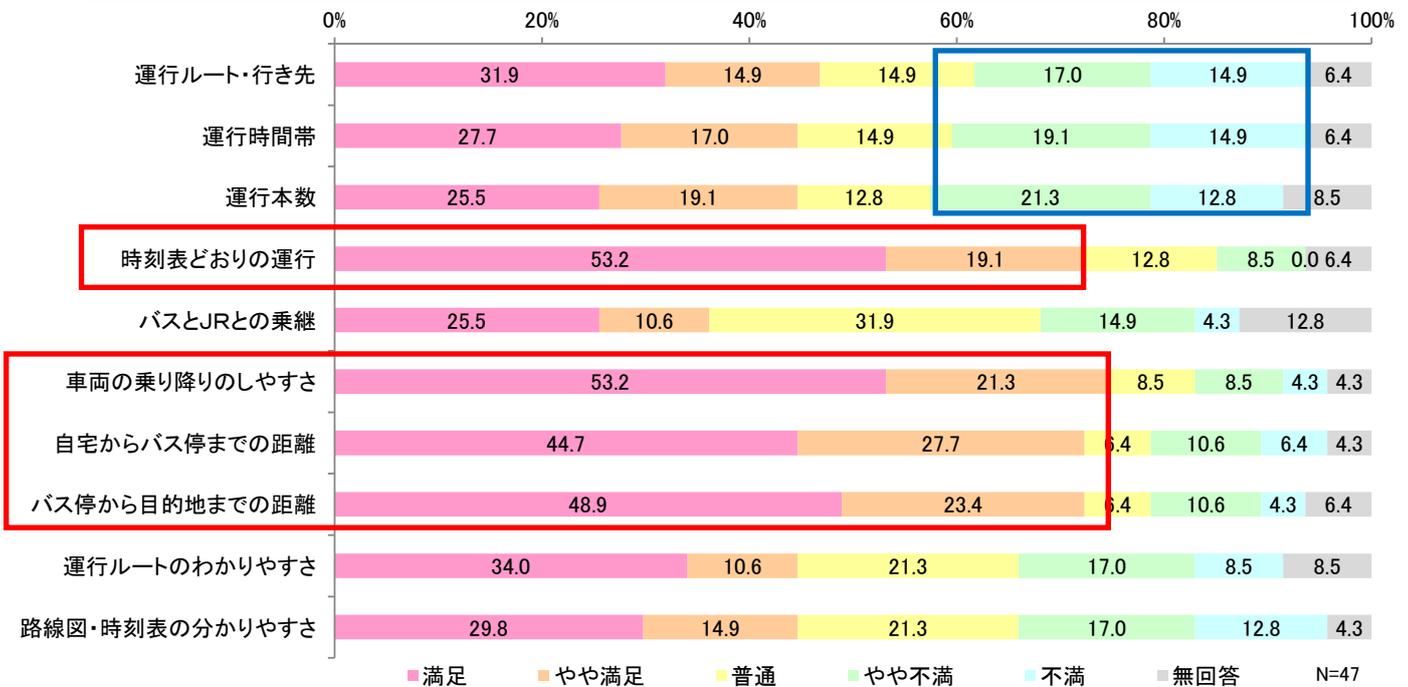
▲北浦便の1日あたりのバス停別乗降者数

4-4 町民バスの満足度（住民アンケート調査結果）

（1）浦宿エリア

◆定時性、車両の乗り降り、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などは概ね満足度が高い。

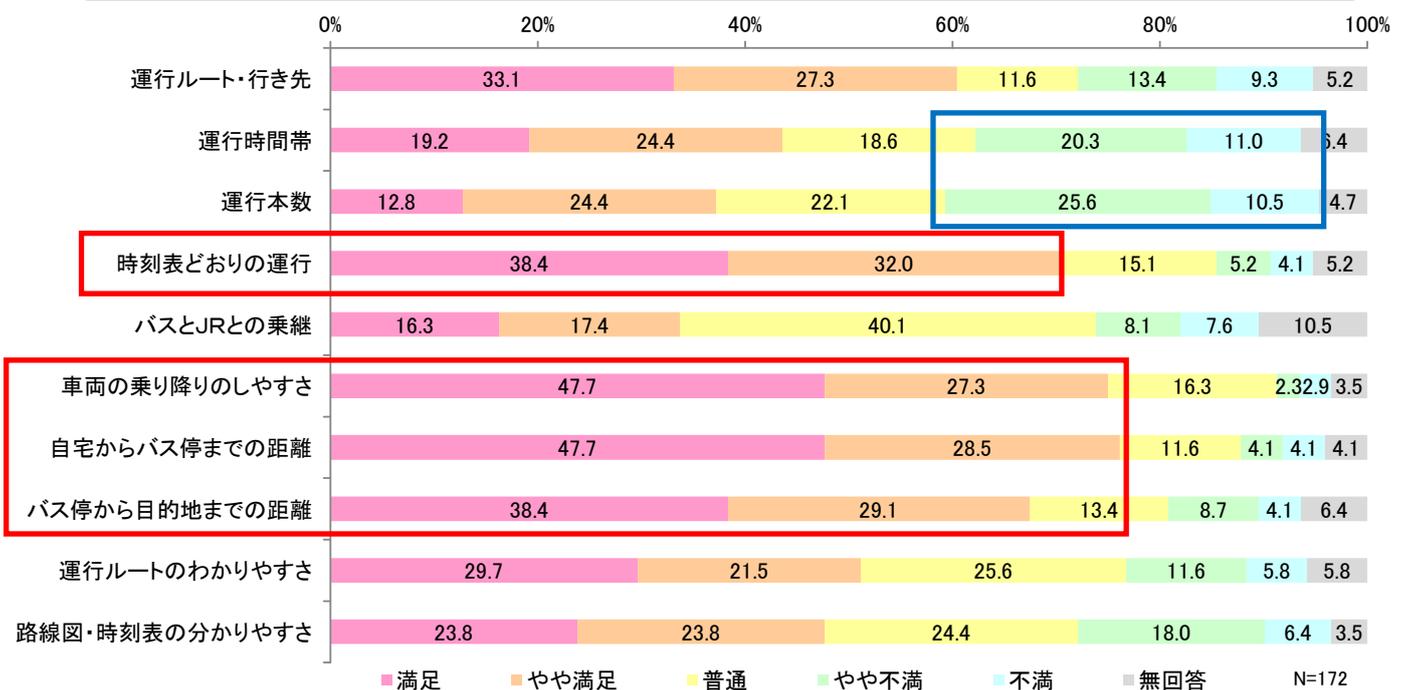
◆一方、運行ルート、運行時間帯、運行本数については他の項目に比べて、満足度が低い。



（2）中心部エリア

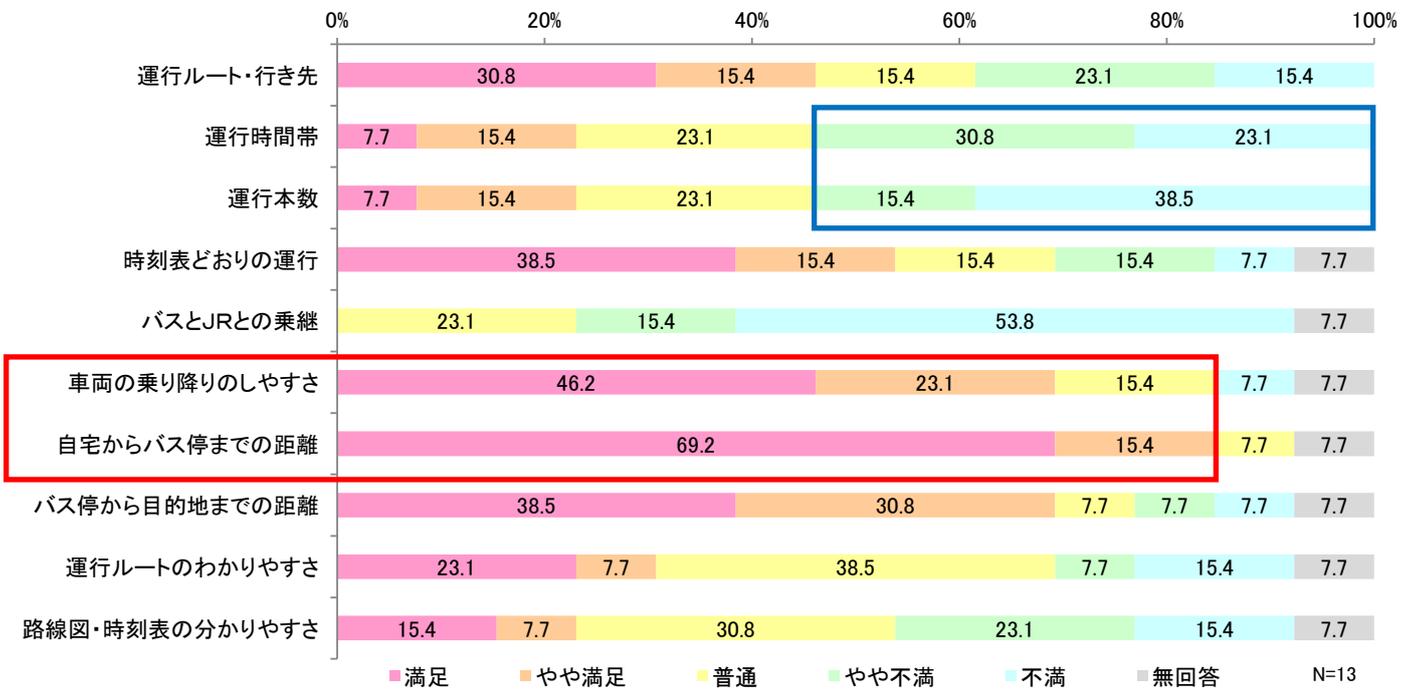
◆定時性、車両の乗り降り、自宅からバス停までの距離、バス停から目的地までの距離などは概ね満足度が高い。

◆一方、運行時間帯、運行本数については他の項目に比べて、満足度が低い。



(3) 五部浦エリア

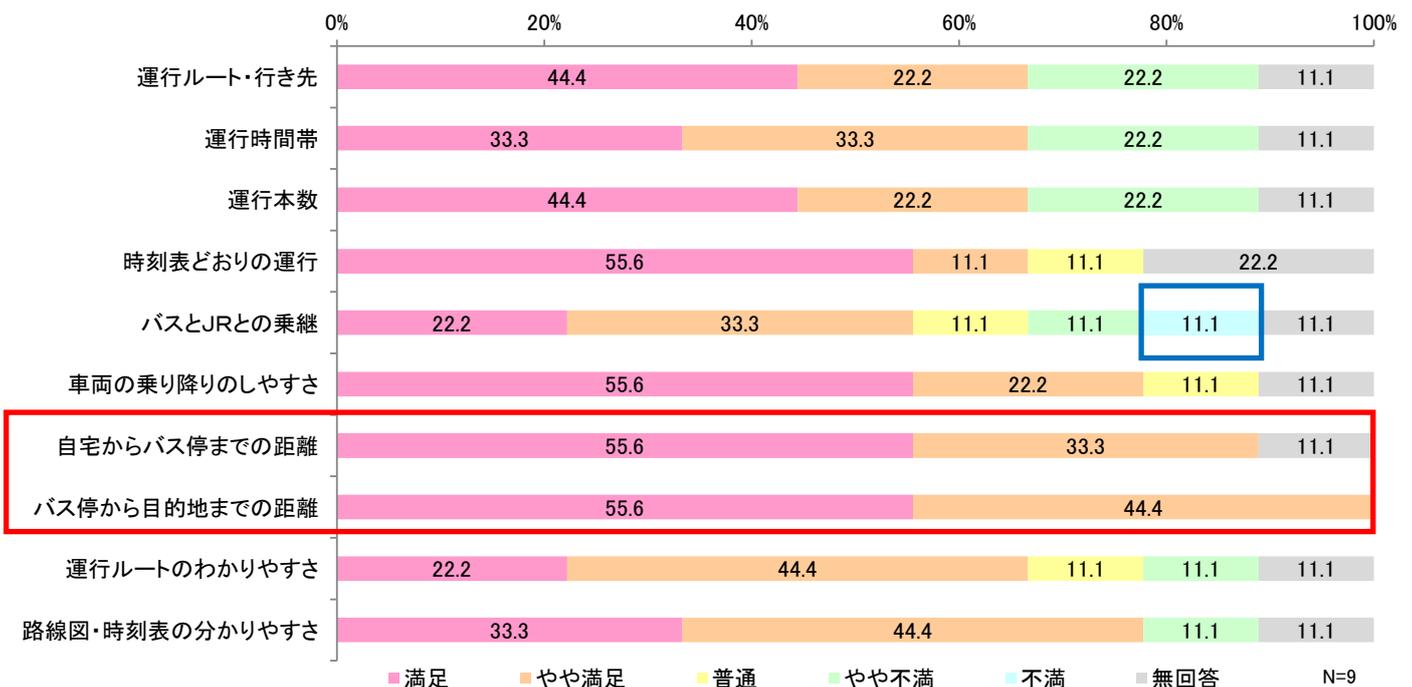
- ◆車両の乗り降り、自宅からバス停までの距離、バス停から目的地までの距離などは概ね満足度が高い。
- ◆一方、運行時間帯、運行本数については他の項目に比べて、満足度が低い。



▲町民バスの満足度

(4) 北浦エリア

- ◆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などは概ね満足度が高い。
- ◆バスとJRとの乗り継ぎについて不満との回答がみられる。



▲町民バスの満足度

5 関係機関へのヒアリング調査

5-1 調査概要

◆交通事業者、病院、商業・観光、福祉、教育、復興等の主要な関係機関を対象に訪問ヒアリング調査を実施し、地域公共交通の利用状況や問題点、課題、改善の必要性、町民バスの改善等の意向などを把握した。

▼ヒアリング調査の対象先

| | ヒアリング対象 |
|-------|----------------------|
| 交通事業者 | (1) 株式会社黄金バス |
| | (2) 株式会社黄金タクシー |
| | (3) 株式会社ミヤコーバス 石巻営業所 |
| | (4) 東日本旅客鉄道株式会社 石巻駅 |
| 医院・病院 | (5) 女川町地域医療センター |
| 商業・観光 | (6) ヨークベニマル湊鹿妻店 |
| | (7) イオン石巻東スーパーセンター |
| | (8) 女川町商工会 |
| 福祉 | (9) 女川町健康福祉課 |
| | (10) 女川町生活支援課 |
| | (11) 女川町社会福祉協議会 |
| 教育 | (12) 女川町教育委員会教育総務課 |
| | (13) 女川高等学校 |
| 復興 | (14) 女川町復興推進課 |

5-2 調査結果

| 関係機関 | 町民バスの改善提案・意見 |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 交通事業者 | <p>【(株) 黄金バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内循環便は、場所によっては目的地まで時間がかかる場合があるので、目的地まで直結できた方が良いかもしれない。 ・車両自体は、まだまだ使用できるものの、バスの色について暗いので改善してほしいとの要望があった。 <p>【(株) ミヤコーバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、町民バスと路線バスの運行が一部で重複しているので、改善する必要があると思う。 <p>【JR 石巻駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・女川駅が約3年後に再開の予定となっている。女川駅の整備に合わせて、二次交通の充実が観光振興の視点から見ても重要になると思う。 |

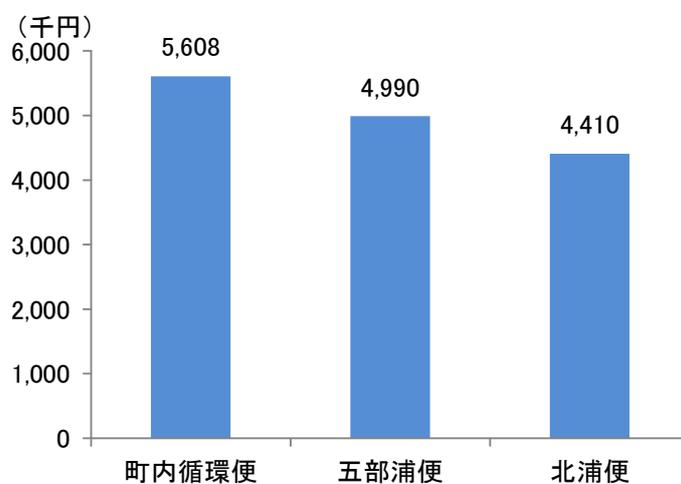
| 関係機関 | 町民バスの改善提案・意見 |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>医院・病院</p> | <p>【女川町地域医療センター】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通手段がないと、多くの町民が石巻に転出してしまう恐れがある。住民をつなぎ止めるためにも、早く交通手段を提示することが必要。今後、復興住宅が徐々に完成していくが、仮設住宅からの移行期において、仮設住宅に残った町民がどう判断するかを考えると、交通手段の確保を早く提示しないといけない。 ・復興事業が進捗する各時期で市街地が徐々に変化していく。その変化に対応できる交通システムを示すことが必要。 |
| <p>商業</p> | <p>【イオン石巻東スーパーセンター】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民バスの乗り入れは大歓迎。中央出入口付近は安全上の問題があるが、駐車場の他の場所にバス停を設置することは可能。 <p>【女川町商工会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行ルートについて、一方通行のみなので、逆回りを検討した方が良いと思う。 |
| <p>福祉</p> | <p>【女川町健康福祉課】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の町民バスは循環路線なので、行きか帰りのどちらかが大回りで時間がかかってしまう。片回りではなく、両回りあれば便利。 ・坂があるため、バス停まで遠い集落では、被災していないエリアでも交通が不便。 <p>【女川町生活支援課】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮設住宅から災害公営住宅に移転するため、その移転期間は、両方の場所に居住者が存在することになる。 ・どの段階まで仮設住宅を経由するルートで町民バスを運行するのか、少人数でも仮設住宅に居住者がいれば町民バスを運行するのか、検討してほしいと思う。 ・少人数になった段階でジャンボタクシーで運行する方法なども考えられると思う。 <p>【女川町社会福祉協議会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民からの声としては、町民バスだと町外の大きなスーパーに行けない。イオンへは行きは行けるが、帰りが総合体育館止まりである。 ・町立病院の眼科は、週1回の午後のみであり、集中して混むため帰りが18:00～19:00頃になる。町民バスがないため帰りの足がなく、タクシーを利用したり、石巻の病院へ行っている人もいる。 ・ルートがわかりにくい。どの道を通って、どう回っているのかがわからない。 ・西区に町民バスが来てくれるようになったが、坂の下へは道路が狭く運行していないためバス停が遠くて利用できない。 |

6 財政負担の現状

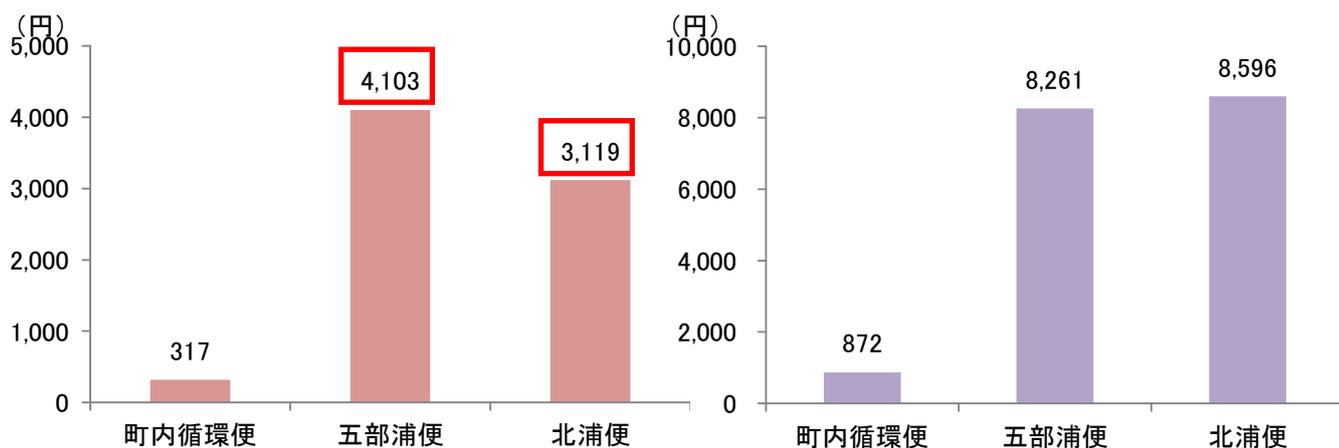
6-1 町民バスの運行費用

- ◆町民バスは、現在、無料で運行しており、年間約 1,500 万円の運行費用が発生している。
- ◆利用者が費用を負担した場合、五部浦便や北浦便では 1 回あたり 3,000 円～4,000 円の負担が必要となる。

3路線合計で、約 1,500 万円の運行費用



▲町民バスの運行費用



▲利用者 1 人回あたりの必要費用

▲地区住民 1 人あたりの年間必要費用

7 住民懇談会結果

7-1 第1回地区代表者懇談会

(1) 懇談会の目的

- ①各地区の住民の移動状況と問題点を把握すること
- ②各地区の公共交通の問題点と改善ニーズの大枠について、把握すること

(2) 懇談会の日時

- ・平成25年10月25日（金）10:30~12:00

(3) 懇談会の広報

- ・各地区の区長や自治会長に連絡し、参加を呼び掛けて、約30人が参加した。

(4) 懇談会の進行方法

①懇談会の主旨等の説明

- ・公共交通ネットワーク計画の事業の趣旨、懇談会の目的について、説明を行った。

②女川町の公共交通の現状と課題の説明

- ・女川町の公共交通の現状と課題について、資料に基づいて説明を行った。

③意見交換

- ・資料の説明後、参加者を4グループにわけ、2つのテーマ（テーマ1：各地区の移動状況と問題点、テーマ2：各地区の公共交通の問題点と改善に向けた対応について議論した後、グループごとに議論の結果を報告し、とりまとめた。

○テーマ1：各地区の移動状況と問題点

- ・公共交通だけでなく、日常生活の移動状況とその際の問題点について、意見を出してもらい記入した。

| 質問事項 | 現在の状況 | 問題点 |
|--------------------------------------|-------|-----|
| 「何のために」 行きたい？ 通勤？通学？ 通院？買物？ | | |
| 「どこに」 行きたい？ 町内中心部？ 石巻市？ | | |
| 「いつ」 行きたい？ 朝？昼？夕方？ 火曜日？土曜日？ | | |
| 「今は」 どうしている？ 自動車？送迎？ バス？鉄道？ | | |

○テーマ2：各地区の公共交通の問題点と改善に向けた対応

- ・テーマ1の移動状況を踏まえて、公共交通の問題点と利用しやすくするための改善点について、意見を出してもらい記入した。

| 項目 | 問題点 | 改善に向けた対応 |
|------------------------------------------------|-----|----------|
| 運行ダイヤ (バスの運行頻度) (バスの運行時間帯) | | |
| 運行エリア (町内の運行ルート) (石巻への運行ルート) | | |
| 料金体系 (バス、JR、航路の運賃) | | |
| 交通結節点 (バス同士の乗継) (バスとJRの乗継) (バスと航路の乗継) | | |
| 情報提供 (路線図、時刻表) | | |

(5) 地区代表者懇談会の結果

| 地区代表者 | 公共交通の問題点 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・宮ヶ崎区長 ・町民野球場 応急仮設住宅 自治会長 ・清水地区 仮設住宅 自治会長 ・新田地区 仮設住宅 自治会長 ・日蔵地区 自治連絡会長 ・いしなげ地区 自治連絡会長 | <p>【町民バスの運行ルート・運行ダイヤ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合体育館を経由するため、目的地まで時間がかかる。 ・清水、新田地区などから町民バスを利用する場合、帰りは終点が総合体育館までとなる。 ・自宅から総合体育館までの移動が発生し、タクシー、家族の送迎などにより移動している。 <p>【町民バスの停留所】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日蔵地区では、近くにバス停留所がない住宅がみられる。そのため、総合体育館もしくは清水、新田地区のバス停まで歩くことが必要になるが、15～20分かかかる。 <p>【町民バスの運行情報】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表が見にくいことが、利用状況に影響している。バスが運行していることは知っているが、どのルートをどのようなダイヤで運行しているのか、わからない住民が多いと思う。 <p>【シーパル号】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有料でも構わないので、デマンド交通の復活を求める声が根強い。 |

| 地区代表者 | 公共交通の問題点 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・旭が丘区長 ・上三区長 ・上五区長 ・小乗区長 ・一小仮設住宅 自治会長 ・針浜仮設 自治会長 ・西二区長 | <p>【町民バスの役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の通院や買い物の足として必要である。また、家族や知人を訪ねるのに利用。 <p>【町民バスの運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西二区にバスを通して欲しい。 <p>【町民バスの運行ダイヤ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民バスのダイヤが通院などの時間に合わない。土曜日毎週運行して欲しい。 <p>【町民バスの運行情報】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行時間がわかりにくい。全体の時刻表はどこを見ればよいかわからない。 <p>【その他公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ミヤコーバスは、運賃が高いため利用しない。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・高白区長 ・大石原区長 ・塚浜区長 ・桐ヶ崎区長 ・竹浦区長 ・尾浦区長 ・指ヶ浜区長 ・寺間区長 | <ul style="list-style-type: none"> ・最低限、午前・午後に1便運行は必要。 ・通院や買物などいろいろな目的に対応できる運行ダイヤに変更すべき。 ・バス事業者間で運行ダイヤの調整が必要。 ・目的地となる施設が少ないため、自由に乗り降りできるフリー乗降区間があると良い。 ・運賃有償化する場合の料金設定は、震災前に運行していたシーパル号と同じ300～400円が望ましい。500円は割高な印象がある。 ・交通結節点整備は、駅・バス停・港が近接し、乗り換えがスムーズにできる環境にする。高台移転先へのバス乗り入れ・待合所の整備は必要。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・大沢区長 ・浦宿一区長 ・浦宿二区長 ・浦宿三区長 ・針浜区長 ・石巻バイパス 東地区仮設住宅 自治会長 ・石巻バイパス 西地区仮設住宅 自治会長 | <p>【町民バスの運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大沢地区、浦宿三区、針浜地区などは、幹線から離れていてバス停まで遠く、高齢者等には負担になっているため奥まで入るルートが望ましい。一方、それによって運行時間が延びることや幹線沿いの利用者が利用しにくくなることが懸念される。 <p>【町民バスの乗降方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等のバス停までの歩行負担を軽減するためにフリー乗降の導入が望ましい。 <p>【町民バスの運行情報】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民バスの運行状況の情報がわかりにくいので、わかりやすくして欲しい。 ・町民バスの車両が識別しにくいので、車体の色をわかりやすい色にして欲しい。 <p>【その他公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバス「シーパル」の復活が望ましい。 ・ミヤコーバスの浦宿のバス停は、上り下りでバス停が離れており、見通しの悪い鉄道交差付近の国道を横断する必要があり危険である。 |

7-2 地区別住民懇談会

(1) 懇談会の目的

- ・地区内の公共交通の問題点と改善ニーズの細かな部分について、把握すること

(2) 懇談会の日時

- ・平成 25 年 11 月 11 日（月）～20 日（木）
- ・27 箇所において開催し、計 200 人が参加した。

(3) 懇談会の広報

- ・各地区に住民懇談実施に関するチラシを配布し、参加を呼びかけた。

(4) 懇談会の進行方法

① 懇談会の主旨等の説明

- ・事業の趣旨、懇談会の目的、懇談会の進め方について、説明を行った。

② 女川町の公共交通の現状と課題の説明

- ・第 1 回地区代表者懇談会の結果報告を行った。
- ・女川町の公共交通の現状と課題について、資料に基づいて説明を行った。

③ 意見交換

- ・資料の説明後、外出する際に感じている公共交通の問題点や改善に向けて必要だと感じている点などについて、公共交通の運行路線を示した図面や地図を広げて、議論を行った。

(5) 住民懇談会の結果

| エリア | 主な意見（公共交通の問題点や改善に向けた対応） |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 浦宿エリア | <p>【運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none">・町内循環便について、便ごとにコースが違うのでわかりにくい。どの便も同じコースにした方がよい。 <p>【バス停留所・停留所】</p> <ul style="list-style-type: none">・町役場の前を停車場所にしてほしい。・バス停留所はあった方がよい。停車する場所がわかりやすいし、待ち時間を過ごす場所も確保できる。 <p>【運行ダイヤ】</p> <ul style="list-style-type: none">・町民バスの朝の出発時間が遅い。・通院の際、バスの運行が終了しており、タクシーで帰宅せざるを得ない。 <p>【情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none">・バスの時刻表の見方がわからない。バス路線図がほしい。 <p>【他の交通手段との乗り継ぎ】</p> <ul style="list-style-type: none">・ミヤコーバスに乗り換えて、石巻に行きたい。 |

| エリア | 主な意見（公共交通の問題点や改善に向けた対応） |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 中心部エリア | <p>【運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内循環便について、便によって運行ルートが違い、複雑すぎる。 ・朝の便について、総合体育館から仮設住宅を經由しているため、目的地まで時間がかかりすぎる。 <p>【バス停車場所・停留所】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ツルハドラッグの近くにバス停がない。第一小学校前から少し遠い。 ・イオンから最寄りのバス停まで距離があり不便。 ・北浦便について、学生便だけでなく、全便、宮ヶ崎集会所に停車してほしい。 <p>【運行ダイヤ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最終便の時間が早い。 ・宮ヶ崎地区は、行きのバスがあっても、帰りのバスがない。 ・病院に行く際、ちょうど良い時間帯の運行がない。 ・離島航路のことも考えて、ダイヤを考えてほしい。 <p>【情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行ルートも示してほしい。 ・情報は、わかりやすく大きな文字で記載してほしい。 <p>【他の交通手段との乗り継ぎ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・離島航路の発着時間に合わせて、バスを運行してほしい。 |
| 五部浦エリア | <p>【運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学生便と同じように浦宿駅まで行ってほしい。 ・きぼうのかね商店街より先に地域医療センターに到着してほしい。 <p>【バス停車場所・停留所】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間を過ごせるようにベンチを設置してほしい。 <p>【運行ダイヤ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行きは利用できるが帰り（午後）は最終便が終わっているため、タクシーを利用せざるを得ない。 ・最終便が14時台は早すぎる。15時以降にしてほしい。 <p>【情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表がわかりにくい。文字を大きくしてほしい。 <p>【他の交通手段との乗り継ぎ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・五部浦便と町内循環便との連絡が悪い。 |
| 北浦エリア | <p>【運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・終点がきぼうのかね商店街になっているので、浦宿駅まで運行してほしい。 <p>【運行ダイヤ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・午前便が1便しかないなので、もう1便増やしてほしい。（10時台） ・13時台の便を利用した場合、帰りの便まで25分しかない。せめて40～45分ぐらいの時間がほしい。 <p>【他の交通手段との乗り継ぎ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北浦便から町内循環便に乗り継ぐ際、待ち時間が長い。（1時間50分） |

8 地域公共交通の課題

8-1 移動及び交通を取り巻く課題

【課題①】復興まちづくりに対応する公共交通の課題

- 復興事業の進捗に伴い段階的に変化する都市構造に対応した交通サービスの提供が必要
 - ・東日本大震災の影響に伴い、減少傾向にあった人口が更に減少している。また、仮設住宅等の居住地の町外への立地、JR の流出、商業施設の立地変化等に伴って、町民の日常生活における移動実態・ニーズに対応した交通サービスの改善が必要となっている。
 - ・今後の JR 新女川駅や災害公営住宅などの復興事業の進捗に伴い、人口分布の変化や分散型都市の形成など、都市構造の変化に対応した交通サービスの維持・確保が課題となる。

【課題②】地域公共交通ネットワークとしての課題

- 様々な交通モードや路線がバラバラに運行されており、地域公共交通ネットワークとしての再構築が必要
 - ・女川町内には、JR 石巻線（現在、浦宿駅～女川駅間は代行バス）、ミヤコーバス女川線、町民バス（町内循環便、五部浦便、北浦便、眺湾荘地区便）、買物送迎バス、タクシーなど、さまざまな交通資源があるが、運行路線が重複している箇所がみられるため、ネットワークとして機能するような運行体系に見直す対応が求められる。
- ほとんど利用されていないバス停車場所がみられ、効率化の対応が必要
 - ・バス利用実態調査結果をみると、1 日あたりほとんど利用がないバス停車場所がみられる。運行路線の効率化が必要となる。
- 運行ルートが複雑で所要時間がかかる路線がみられ、運行ルートの棲み分けが必要
 - ・バス車両 1 台で幹線から支線まで広範囲に運行していることで、ルートが複雑化し、わかりづらいルートとなっている。運行路線の効率化が必要となる。
- 鉄道とバスなどの接続・乗り継ぎが未対応のため接続強化が必要
 - ・JR 石巻線、ミヤコーバス、町民バスなど、さまざまな路線が運行しているが、交通モード間（鉄道とバスの接続、バス同士の接続）の接続・乗り継ぎを円滑化するため、乗り継ぎ拠点の整備と乗り継ぎ抵抗の軽減策が必要となる。

【課題③】 町民の日常生活における外出の課題

- 公共交通の空白地域や不便な地域が存在するためアクセス確保が必要
 - ・公共交通が運行していないエリアがある。(浦宿駅近くの尾田峯地区など)
- 免許や自動車を保有していない人や、自動車を運転できない高齢者の移動手段確保が必要
 - ・住民アンケート調査結果をみると、約 35%の住民が自動車の免許を保有していない結果となっている。
 - ・今後、更に少子高齢化の進展が予想される中で、鉄道やバスなどの公共交通の必要性が高まると考えられる。
- 送迎による移動が多く、家族負担が大きいため、移動手段確保が必要
 - ・住民アンケート調査結果をみると、買物や通院目的での移動手段において、家族等による送迎の割合が2~3割となっている。
 - ・送迎は家族の負担が大きく、今後、家族送迎の負担は大きくなる可能性がある。

【課題④】 情報提供の課題

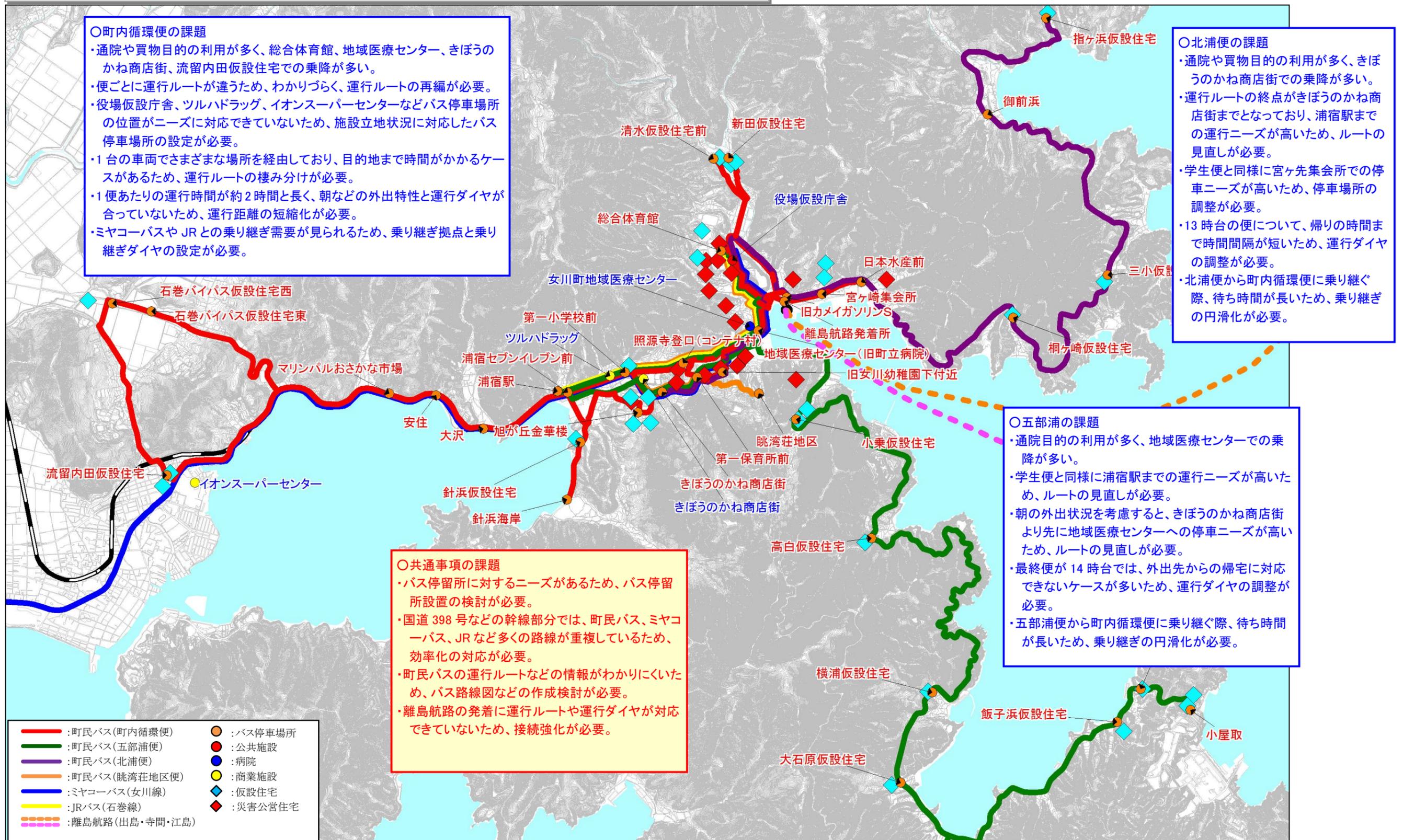
- バスの運行ルート、停車場所の位置、時刻表など、わかりやすい情報提供が必要
 - ・女川町のバスの運行ルートを示したマップがないため、公共交通マップの作成が必要となる。
 - ・交通モード間の乗り継ぎを円滑化するために、乗り継ぎダイヤなどの情報提供が必要となる。
 - ・住民懇談会において、時刻表がわかりにくいとの意見が多かったことから、文字の拡大などわかりやすさに配慮した時刻表が必要となる。
 - ・住民懇談会において、バス停留所の設置の必要性を示す意見が出たことから、バス停留所の設置の検討が必要となる。

【課題⑤】 公共交通の持続的な運営の課題

- 国の補助事業終了後を見据えた持続可能な運行・運営体制の検討が必要
 - ・国の支援（特定被災地域公共交通調査事業：平成27年度まで）終了後、財政負担の増加が懸念され、持続可能な交通サービスの提供が課題となる。
 - ・交通事業者の被災、鉄道の運休により、新たな交通サービスを運営する体制の構築が厳しいため、安全で安定した運行が可能な体制の構築が必要となる。

8-2 地域公共交通の課題総括

- ◆町民バス（町内循環便、五部浦便、北浦便）の運行ルート、運行ダイヤ、乗り継ぎなどの課題があげられる。
- ◆そのほかに、幹線部分における複数路線の重複やバス停留所、バス路線図などの情報提供の課題があげられる。



8-3 地域別の課題カルテ

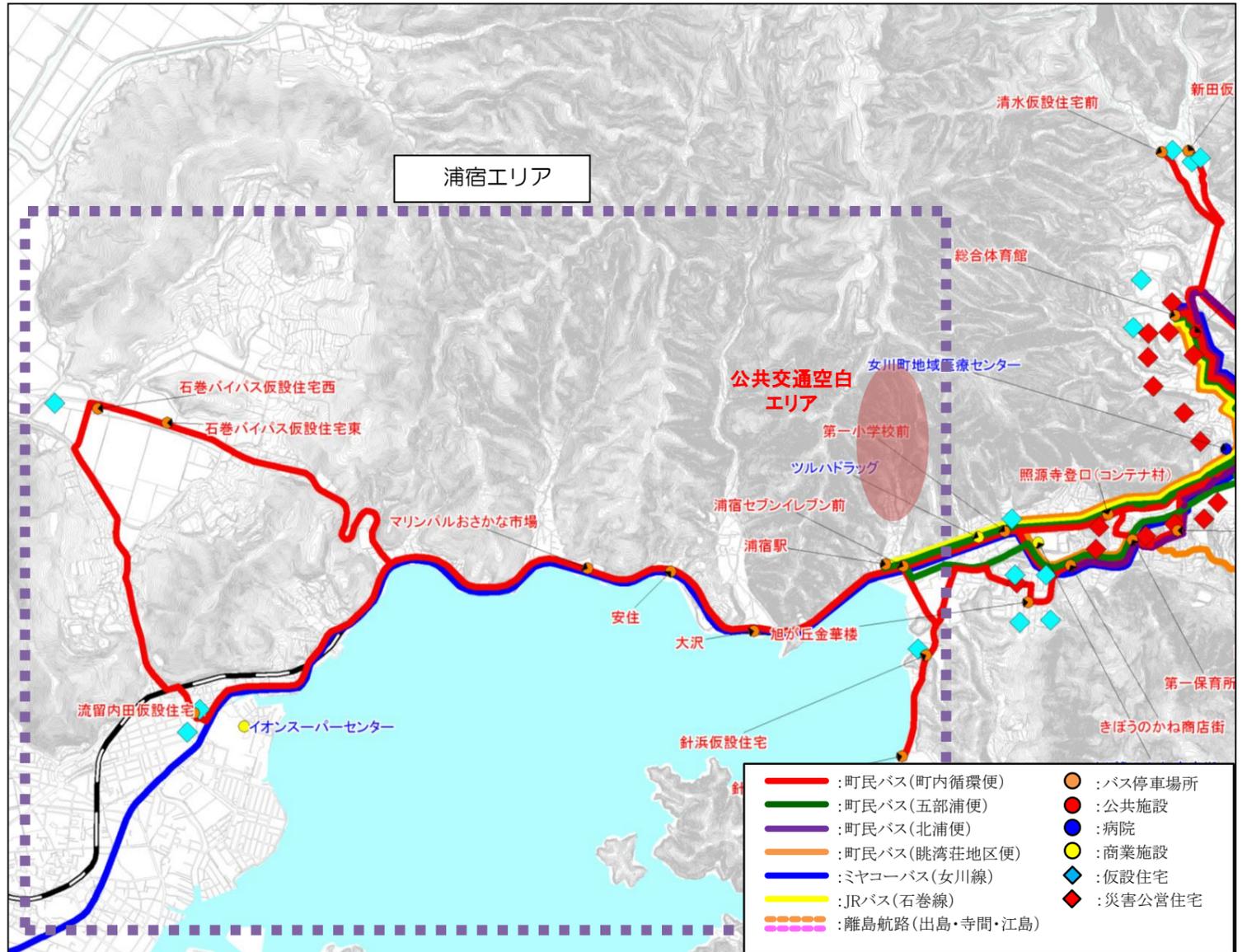
(1) 浦宿エリア

| 浦宿エリアの概要 | | 浦宿エリアの公共交通の運行状況 | | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------------------|--------|-----------------------------|--|
| ■地区人口 ：1,584人 (男性 803人、女性 781人) ■世帯数 ：736世帯 ※平成25年11月 | | | | | | | | | | |
| 浦宿エリアの主な施設立地状況 | | | | | | | | | | |
| 公共施設 | — | | | | | | | | | |
| 病院 | — | | | | | | | | | |
| 商業施設 | イオン石巻東スーパーセンター ヨークベニマル湊鹿妻店 | | | | | | | | | |
| 仮設住宅 | 針浜仮設、内田仮設、蟹田仮設、 石巻バイパス仮設など | | | | | | | | | |
| 運行手段 | 運行路線 | 運行頻度 (平日) | 運行頻度 (休日) | 1便あたり の運行時間 | 1日あたり の利用者数 | 運賃 | 運行経費 (年間) | 備考 | | |
| 鉄道 | JR石巻線 | 浦宿駅～石巻駅 | 11便 | 11便 | 26分 | 1,600人 (石巻駅) | 距離制 | — | 女川駅～浦宿駅 間は運休中 代替バスが運行 | |
| 町民バス | 町内循環便 | 総合体育館～地域医療センター～石巻バイパス仮設住宅～総合体育館 | 4便 | 4便 | 136分 | 90人 | 無料 | 約560万円 | | |
| 路線バス | ミヤコーバス | 女川運動公園～石巻駅前 | 5便 | 4便 | 45分 | 50人 | 距離制 (女川運動公園～ 石巻駅前：700円) | — | | |
| 送迎バス | 買物送迎バス | 女川清水仮設住宅～石巻バイパス仮設住宅～ヨークベニマル湊鹿妻店前 | 1便 | 1便 | 40分 | 15人 | 無料 | — | 経済産業省 補助事業で実施 | |

| 浦宿エリア住民の日常生活の移動状況 | | | | |
|-------------------|---------------------------------|----------------|---------------------------------------------------|------------------------------------|
| | 行き先 | 頻度 | 時間帯 | 交通手段 |
| 通院 | 地域医療センター (61%) 石巻市内の病院 (20%) | 月1日程度 (83%) | 到着：9～12時 (51%) 6～9時 (28%) 帰宅：9～12時 (20%) | 自家用車 (39%) 送迎 (24%) JR (10%) |
| 買物 | イオン (47%) ツルハドラッグ (24%) | 週1～2日 (55%) | 到着：9～12時 (37%) 12～15時 (15%) 帰宅：12～15時 (20%) | 自家用車 (54%) 送迎 (24%) JR (9%) |
| 通勤 | 町内中心部 (48%) 石巻市 (29%) | 週5～6日 (79%) | — | 自家用車 (56%) 通勤バスなど (21%) |

| 町民バス (町内循環便) による移動状況 | |
|----------------------|---------------------------------------------------------------|
| 利用目的 | 通院 (25%)、買物 (14%)、その他：帰宅・郵便局・銀行 (41%) |
| 利用頻度 | 週に3～4日 (29%)、週に1～2日 (28%) |
| 乗降状況 (1日) | 総合体育館 (30人回)、地域医療センター (26人回)、きぼうのかね商店街 (17人回)、流留内田仮設住宅 (12人回) |

| 浦宿エリアの地域公共交通の課題 | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 【地域公共交通の特徴】 | <ul style="list-style-type: none"> エリア内にJR、ミヤコーバスが運行しており、石巻市にアクセスしやすい環境。 町民バスは、町内循環便を地域医療センター、町役場、きぼうのかね商店街などに行く際に利用されている。 |
| 【町民バスの運行】 | <ul style="list-style-type: none"> 町内循環便の運行ルートと停車場所が便ごとに違うので、ある程度、統一させることが必要。 1便あたりの運行時間が長く、朝などの外出特性と運行ダイヤが合っていないため、運行距離の短縮が必要。 |
| 【他の交通手段との乗り継ぎ】 | <ul style="list-style-type: none"> ミヤコーバスとの乗り継ぎ需要がみられるため、乗継拠点の設定と運行ダイヤの調整が必要。 |



(2) 中心部エリア

| 中心部エリアの概要 | |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| ■地区人口：4,849人 (男性 2,369人、女性 2,480人) ■世帯数：2,090世帯 ※平成 25年 11月 | |
| 中心部エリアの主な施設立地状況 | |
| 公共施設 | 女川町役場仮設庁舎 |
| 病院 | 女川町地域医療センター |
| 商業施設 | きぼうのかね商店街 ツルハドラッグ |
| 仮設住宅 | 野球場仮設、多目的仮設、清水仮設、新田仮設など |

| 中心部エリアの公共交通の運行状況 | | | | | | | | | |
|------------------|----------|-----------------------|----------|----------|------------|------------|-----------------------|----------|--------------|
| | | 運行路線 | 運行頻度(平日) | 運行頻度(休日) | 1便あたりの運行時間 | 1日あたりの利用者数 | 運賃 | 運行経費(年間) | 備考 |
| 鉄道 | JR代替バス | 総合体育館～浦宿駅 | 11便 | 11便 | 11分 | — | 距離制 | — | 女川駅～浦宿駅間は運休中 |
| 町民バス | 町内循環便 | 総合体育館～地域医療センター～総合体育館 | 4便 | 4便 | 136分 | 90人 | 無料 | 約560万円 | |
| | 眺湾荘地区便 | 眺湾荘地区～総合体育館 | 1便 | 1便 | 15分 | — | | | |
| 路線バス | ミヤコーバス | 女川運動公園～石巻駅前 | 5便 | 4便 | 45分 | 50人 | 距離制(女川運動公園～石巻駅前：700円) | — | |
| 離島航路 | シーパル女川汽船 | 女川～江島 女川～出島・寺間 | 3便 | 3便 | 65～85分 | — | 距離制 | — | |
| 送迎バス | 買物送迎バス | 女川清水仮設住宅～ヨークベニマル湊鹿妻店前 | 1便 | 1便 | 40分 | 15人 | 無料 | — | 経済産業省補助事業で実施 |

| 中心部エリア住民の日常生活の移動状況 | | | | |
|--------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------|
| | 行き先 | 頻度 | 時間帯 | 交通手段 |
| 通院 | 地域医療センター(63%) 石巻市内の病院(20%) | 月1日程度(81%) | 到着：9～12時(48%) 6～9時(29%) 帰宅：9～12時(34%) | 自家用車(40%) 送迎(30%) 町民バス(21%) |
| | イオン(51%) ヨークベニマル(10%) | | 週1～2日(56%) | 到着：9～12時(47%) 12～15時(18%) 帰宅：12～15時(26%) |
| 通勤 | 町内中心部(56%) 石巻市(23%) | 週5～6日(85%) | — | 自家用車(73%) |

| 町民バス(町内循環便)による移動状況 | |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| 利用目的 | 通院(25%)、買物(14%)、その他：帰宅・郵便局・銀行(41%) |
| 利用頻度 | 週に3～4日(29%)、週に1～2日(28%) |
| 乗降状況(1日) | 総合体育館(30人回)、地域医療センター(26人回)、きぼうのかね商店街(17人回)、流留内田仮設住宅(12人回) |

中心部エリアの地域公共交通の課題

【地域公共交通の特徴】

- エリア内に町民バス、JR代替バス、ミヤコーバスが運行しており、他のエリアに比べて便利な環境。
- 町民バスは、町内循環便で地域医療センター、町役場、きぼうのかね商店街などの地域内移動とイオンなど石巻市との地域間移動が発生している。

【町民バスの運行】

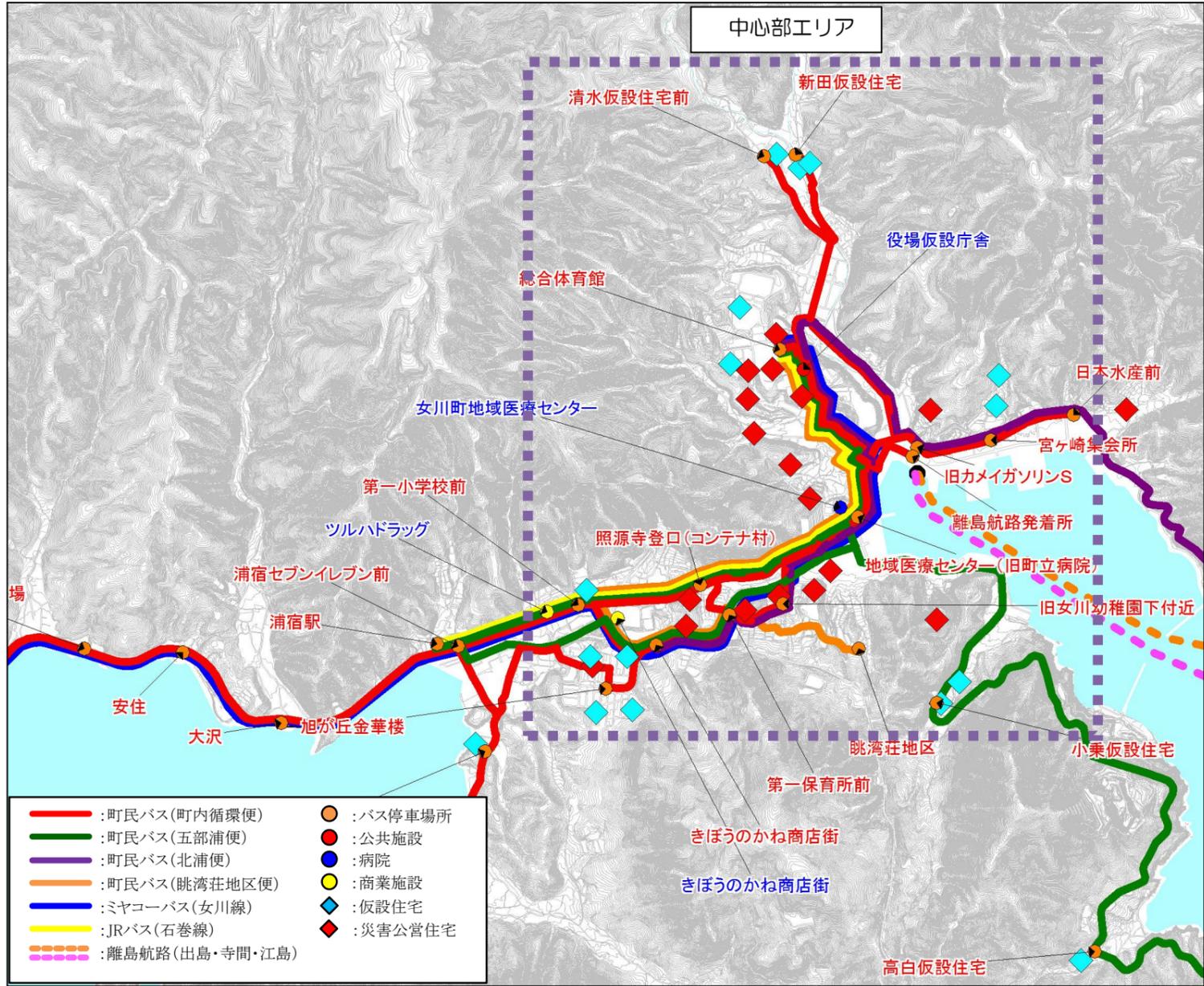
- 町内循環便の運行ルートと停車場所が便ごとに違うので、ある程度、統一させることが必要。
- 町内循環便が1台で幹線(国道398号)と支線の両方を運行しているため、目的地まで時間がかかりすぎるケースがあるので、運行ルートの棲み分けが必要。

【バス停車場所】

- 街の変化に町民バスの停車場所の位置が対応できていないため、停車場所の変更が必要。

【他の交通手段との乗り継ぎ】

- 離島航路とバスの接続がスムーズでないため、ダイヤ調整など接続を強化することが必要。



(3) 五部浦エリア

| 五部浦エリアの概要 | | 五部浦エリアの公共交通の運行状況 | | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------|----|----|-----|----|----|--------|--|
| <p>■地区人口：604人 (男性309人、女性295人) ■世帯数：255世帯 ※平成25年11月</p> | | | | | | | | | |
| 五部浦エリアの主な施設立地状況 | | | | | | | | | |
| 公共施設 | — | | | | | | | | |
| 病院 | — | | | | | | | | |
| 商業施設 | — | | | | | | | | |
| 仮設住宅 | 塚浜仮設、野々浜仮設、横浦仮設、小乗仮設など | | | | | | | | |
| 町民バス | 五部浦便 | 小屋取～野々浜仮設住宅～高白仮設住宅～きぼうのかね商店街～総合体育館 | 3便 | 3便 | 46分 | 5人 | 無料 | 約500万円 | |

| 五部浦エリア住民の日常生活の移動状況 | | | | |
|--------------------|-------------------------------|----------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------|
| | 行き先 | 頻度 | 時間帯 | 交通手段 |
| 通院 | 地域医療センター(58%) 石巻市内の病院(20%) | 月1日程度(82%) | 到着：6～9時(44%) 9～12時(33%) 帰宅：9～12時(38%) | 自家用車(49%) 送迎(36%) 町民バス(22%) |
| 買物 | イオン(44%) ヨークベニマル(14%) | 週1日(27%) 月1日(24%) | 到着：9～12時(49%) 帰宅：12～15時(24%) | 自家用車(63%) 送迎(29%) 町民バス(10%) |
| 通勤 | 町内中心部(64%) 石巻市(21%) | 週5～6日(93%) | — | 自家用車(86%) |

| 町民バス(五部浦便)による移動状況 | |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 利用目的 | 通院(52%)、買物(15%)、その他：帰宅・郵便局・銀行(21%) |
| 利用頻度 | 週に1～2日(30%)、週に3～4日(27%) |
| 乗降状況(1日) | きぼうのかね商店街(4人回)、地域医療センター(2人回)、小乗仮設住宅(2人回)、高白仮設住宅(2人回)、野々浜仮設住宅(2人回) |

五部浦エリアの地域公共交通の課題

【地域公共交通の特徴】

- エリア内には町民バス(五部浦便)しか運行していないため、北浦エリアとともに他のエリアに比べて不便な環境。
- 町民バスは、五部浦便を利用して、地域医療センター、きぼうのかね商店街などに行くケースがメインと考えられる。

【町民バスの運行】

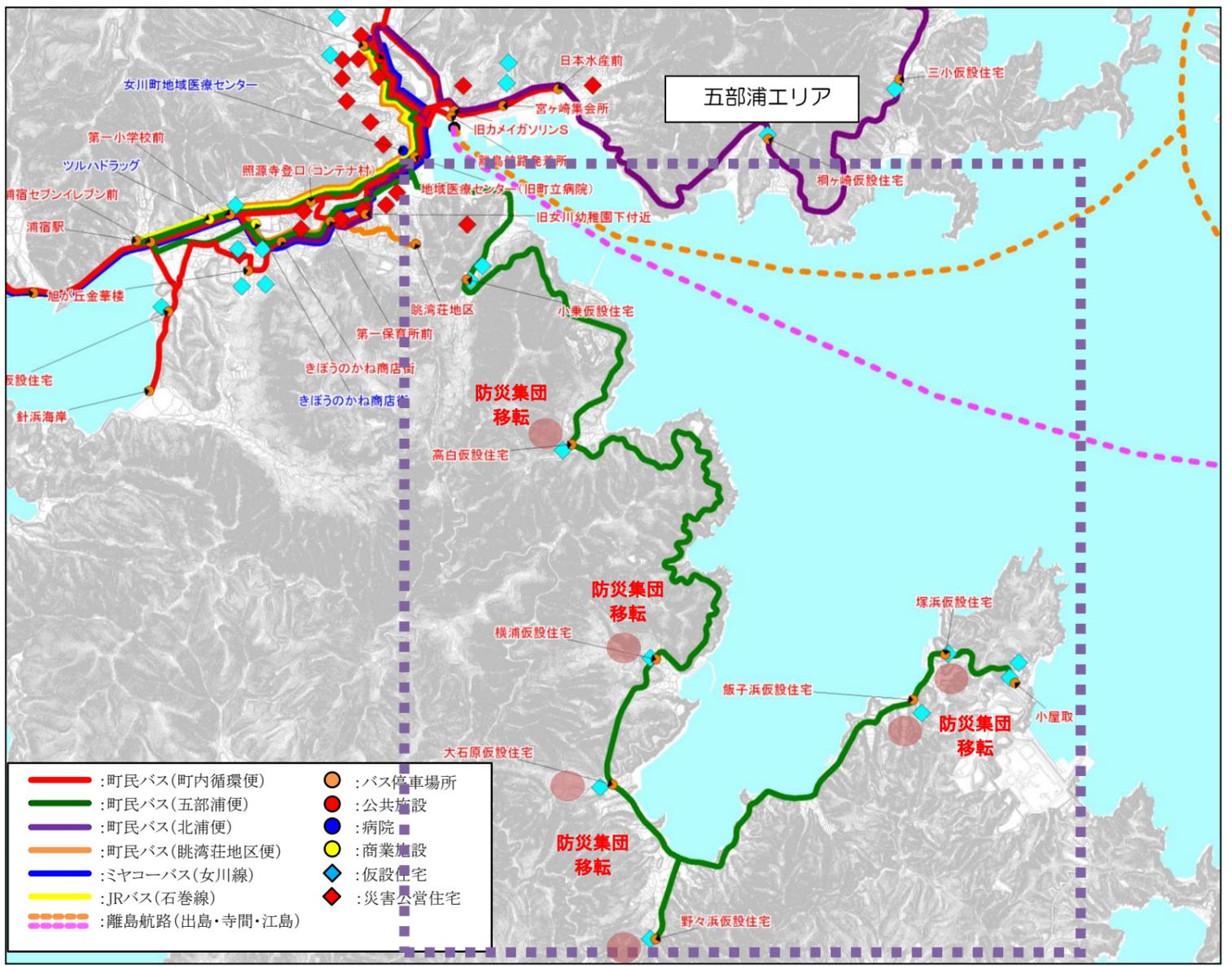
- 五部浦便の運行ルート順が朝の外出行動と合っていない部分があるので、ルート順の変更が必要。
- 鉄道に接続する浦宿駅まで運行していないため、運行ルートの延長が必要。

【運行ダイヤ】

- 最終便の時間が住民の帰宅時間に合っていないため、最終便延長の検討が必要。

【他の交通手段との乗り継ぎ】

- 石巻のイオンなどへの移動支援のため、五部浦便と町内循環便の乗り継ぎの円滑化が必要。



(4) 北浦エリア

| 北浦エリアの概要 | | 北浦エリアの公共交通の運行状況 | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------------------------|----------|----------|------------|------------|----|----------|----|
| <p>■地区人口：513人 (男性 237人、女性 276人) ■世帯数：204世帯 ※平成25年11月</p> | | | | | | | | | |
| 北浦エリアの主な施設立地状況 | | | | | | | | | |
| 公共施設 | — | | | | | | | | |
| 病院 | — | | | | | | | | |
| 商業施設 | — | | | | | | | | |
| 仮設住宅 | 指ヶ浜仮設、三小仮設、桐ヶ崎仮設など | | | | | | | | |
| | | 運行路線 | 運行頻度(平日) | 運行頻度(休日) | 1便あたりの運行時間 | 1日あたりの利用者数 | 運賃 | 運行経費(年間) | 備考 |
| 町民バス | 北浦便 | 指ヶ浜仮設住宅～桐ヶ崎仮設住宅～総合体育館～地域医療センター～きぼうのかね商店街 | 3便 | 3便 | 35分 | 5人 | 無料 | 約440万円 | |

| 北浦エリア住民の日常生活の移動状況 | | | | |
|-------------------|-------------------------------|----------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| | 行き先 | 頻度 | 時間帯 | 交通手段 |
| 通院 | 地域医療センター(59%) 石巻赤十字病院(17%) | 月1日程度(83%) | 到着：9～12時(66%) 帰宅：9～12時(35%) | 自家用車(41%) 送迎(38%) 町民バス(21%) |
| 買物 | イオン(42%) ヨークベニマル(14%) | 週1日(36%) 月1日(22%) | 到着：9～12時(36%) 帰宅：12～15時(17%) | 自家用車(61%) 送迎(31%) 町民バス(8%) |
| 通勤 | 町内中心部(67%) 石巻市(33%) | 週5～6日(100%) | — | 自家用車(100%) |

| 町民バス(北浦便)による移動状況 | |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 利用目的 | 通院(62%)、友人・知人宅訪問(10%)、その他：帰宅・郵便局・銀行(14%) |
| 利用頻度 | 週に1～2日(35%)、月に2～3日(35%) |
| 乗降状況(1日) | 地域医療センター(3人回)、指ヶ浜仮設住宅(2人回)、きぼうのかね商店街(1人回)、総合体育館(1人回)、桐ヶ崎仮設住宅(1人回)、三小仮設住宅(1人回) |

北浦エリアの地域公共交通の課題

【地域公共交通の特徴】

- エリア内には町民バス(北浦便)しか運行していないため、五部浦エリアとともに他のエリアに比べて不便な環境。
- 町民バスは、北浦便を利用して、地域医療センター、きぼうのかね商店街などに行くケースがメインと考えられる。

【町民バスの運行】

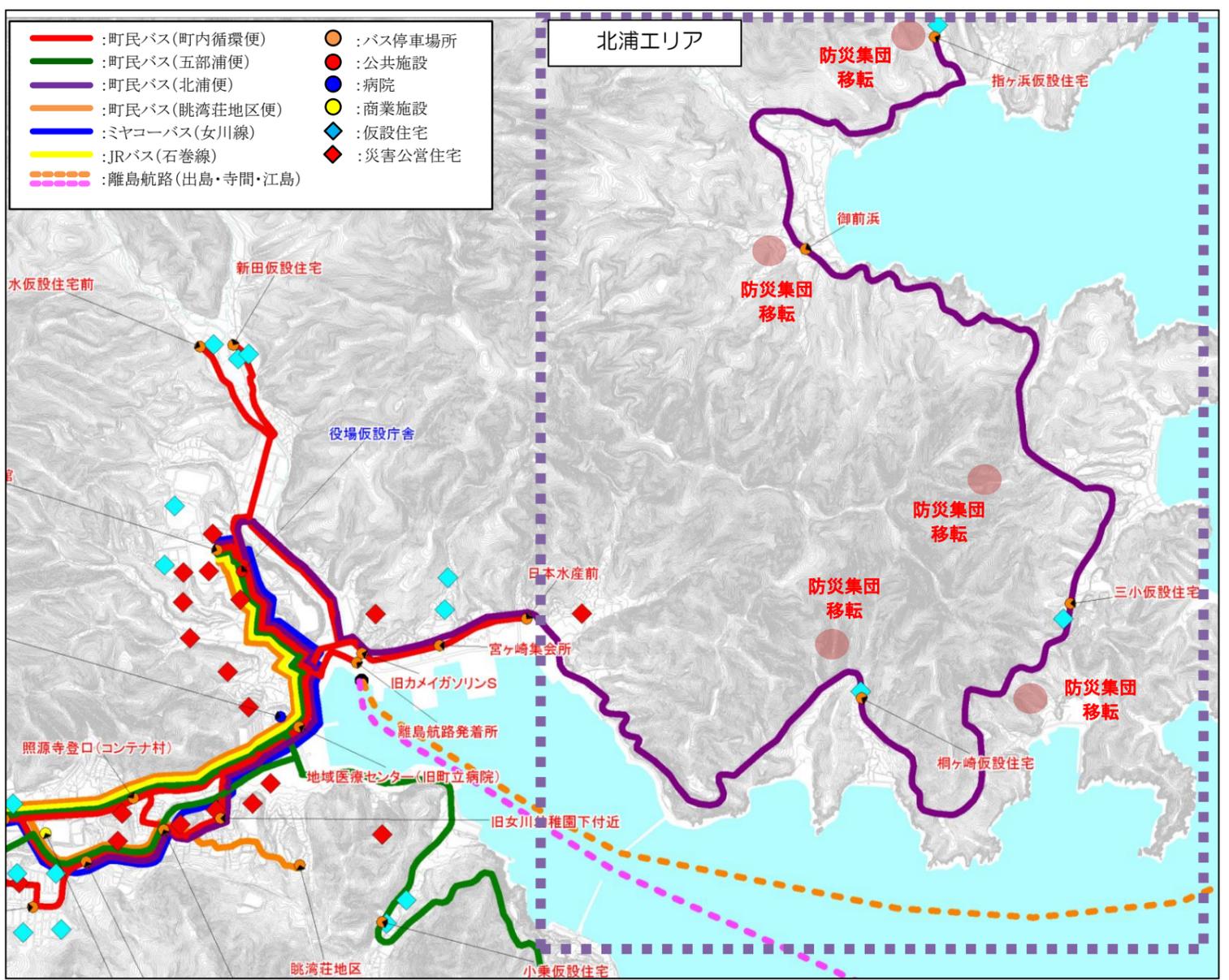
- 鉄道に接続する浦宿駅まで運行していないため、運行ルートの変更が必要。

【運行ダイヤ】

- エリア内の買物と通院の出発時間が異なるため、午前中の増便について検討が必要。
- 運行ダイヤの時間間隔が短い便があるため、間隔時間の延長が必要。

【他の交通手段との乗り継ぎ】

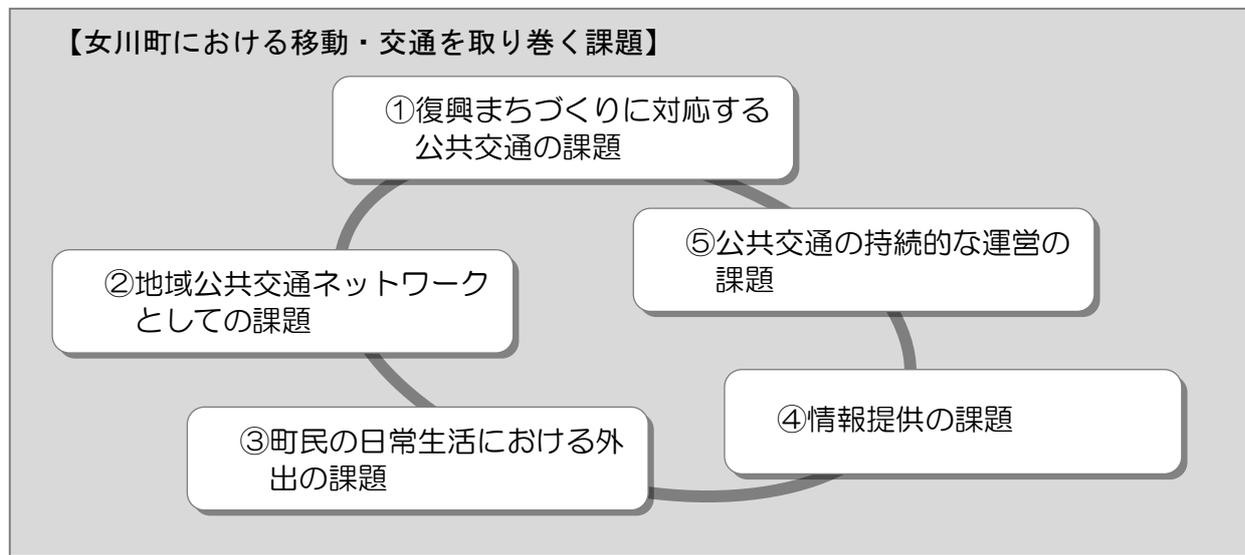
- 北浦便から町内循環便に乗り継ぐ際、待ち時間が長い場合、ダイヤの調整が必要。



9 地域公共交通の基本理念・基本方針

9-1 計画の基本理念・基本方針

- ・女川町における公共交通を取り巻く課題、復興計画や新たな女川町の将来像を踏まえ、本計画の基本理念と基本方針は下記の通りとする。



【計画の基本理念】

誰もが安心して利用できる「将来まで続く交通体系」の実現
～交通計画の視点から復興を支援～

【計画の基本方針】

- 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
- 基本方針② 車に乗れない高齢者や子供等の「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

9-2 計画の目標

- ・本計画において目指すべき目標を下記の通り設定する。

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 「復興まちづくりと連動した交通サービスの提供」を目指す

- ・災害公営住宅の建設や防災集団移転事業、女川駅開業、公共施設の整備等により、「住む場所」や「出かける場所」などの「まちの姿」が大きく変わっていく。「まちの姿」が変わっていくときに交通を同時に考えなければ、分散した都市構造が形成され、「通院」「買い物」などの日常生活の移動が困難になることが懸念される。
- ・復興事業計画の進捗や「新たなまちの姿」を見据え、復興まちづくりの各段階と連動した交通体系づくりを行う。

【主な復興関連事業】

| | 事業と完了予定時期 |
|--------|------------------------------------|
| 居住地の確保 | 災害公営住宅（H29 末）、防災集団移転事業（H29 末） |
| 市街地整備 | 市街地整備事業（H30 末）、公共施設整備事業（H30 末） |
| 交通関係 | 女川駅及び温泉施設開業（H27 年春）、離島航路乗船場（H27 末） |

目標①-2 国の支援制度を有効に活用しつつ、「効率的で持続可能な運行・運営体制」を目指す

- ・復興が概ね完了するまでの当面の間は、「特定被災地域公共交通調査事業（H27 年度まで）」及び「復興交付金効果促進事業（H27 年度まで）」を有効に活用しつつ、仮設住宅から高台移転先へと年々変化する人の動きや市街地状況に対応し、町民の交通手段を確保していく。
- ・その間に、「新たなまちの姿」に合った交通サービス、かつ、将来に渡り続けられる運行・運営体制へと徐々に発展させ、将来的には「地域内フィーダー系統確保維持事業」の補助要件（新規性・幹線アクセス性等）を満たすなど、国の支援を得つつ持続していける交通体系を目指す。
- ・国の支援を得るだけでなく、運行システムそのものについても、非効率な運行の見直しや、幹線交通と支線交通（フィーダー）が交通拠点で結節する運行形態の導入、乗り継ぎ対応、タクシー相乗り制度など、持続可能な交通体系づくりを行う。
- ・将来に渡り運行し続けられるという点では、安全で安定した運行が可能な体制の構築も必要となる。官民連携による持続的運営体制の確立を目指す。

目標①-3 当面は町民バスの無料運行により復興を支え、将来的には多様な収入源確保により公共交通の運営を支える

- ・災害公営住宅などの恒久住宅移行完了までの間は、町民バスの無料運行を継続する。
- ・将来的には、町民バス運賃の有料化、会費制の導入、民間店舗・企業等からの協賛などを検討していく。

基本方針② 車に乗れない高齢者や子供等の「おでかけ」を支える交通体系の構築

目標②-1 町民の日常生活を支える「地域の足」として、誰もが安心して利用できる交通サービスの提供を目指す（シビルミニマム※の確保）

- ・町内には、公共交通の利便性の低い地域が存在する。特に町の中心エリアから離れた周辺エリアや坂の上の地域などでは、公共交通を利用したくても駅やバス停まで遠く利用できない、本数が少なく診療や通学に間に合わない、帰りの便がないなど、日常生活（通院・買い物・通学等）で最低限必要な外出を自動車での送迎に頼らざるを得ない状況になっている。
- ・若者が減少し、急激な高齢化が進んでおり、車がない人や足腰の弱い人が増加する一方で、独居老人や高齢者世帯では送迎を頼めず外出に困っている。誰もが安心して最低限必要な外出（シビルミニマム※の確保）ができることで、体を動かす機会や交流が増え、町民・地域が元気になることにつながる。

※シビルミニマム（civilminimam）：住民が生活していくのに最低限必要な生活基準

- ・それらの社会環境の変化に柔軟に対応し、高齢者の通院・買い物・用事や高校生の通学など、地域の「おでかけ」を支える交通サービスの提供を目指す。

目標②-2 町民の移動実態や外出ニーズに合わせた交通サービスを展開する

- ・地域の「おでかけ」を支える交通として、町民の移動実態や外出ニーズに合わせた交通サービスを提供する。

【町民の移動実態や外出ニーズ（住民アンケート調査・住民懇談会等の結果より）】

| | 主な行先 | 外出頻度 | 時間帯 |
|--------|---------------------------------|---------|----------------------------------------|
| 通院 | 医療センター、石巻市内の病院・医院等 | 月1～2回 | 行：8～9時 帰：12時前後 |
| 買い物 | きぼうのかね商店街、イオンスーパーセンター、イトーヨーカドー等 | 通院のついでに | 行：10時頃 帰：12時前後～14時頃 |
| 通学（高校） | 石巻方面の高校等（JR利用） | 平日5日間 | 行：8時前後 帰：16時頃（部活なし）、 18時以降（部活あり） |

- ・当面は、石巻市内に応急仮設住宅（石巻バイパス 236 戸・蟹田地区 31 戸・内田地区 23 戸）が存在するため、町民バス（無料）の運行により、町外の応急仮設住宅から町内（役場・病院等）へのアクセスを確保する。

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 誰でも「迷わずに使える」交通サービス・システム・デザインの提供を目指す

- 「町内循環便」は、町内中心エリアと町外仮設住宅を結ぶ長大なルートであるとともに、町内中心エリアを迂回しながら片方向の循環ルートを1台の車両で運行しているため、遠回り感がありわかりにくい運行となっている。町民バスの運行ルートを再編して、わかりやすく利用しやすい運行を目指す。
- また、利用者からは、車両表示や色が目立たないため業務用車両と区別がつきにくい、バス停がないので乗り場がわかりにくい、などの意見もある。車両・バス停は、遠くからでも一目で町民バスだとわかり、乗ってみたいとなる表示・デザインを検討する。

目標③－２ 駅・バス停等の「交通結節点」での乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、一体的なネットワークとして「気軽に使える」交通サービスの提供を目指す

- 女川町内には、JR石巻線（浦宿～女川間は代行バス）、ミヤコーバス女川線、町民バス（町内循環便・五部浦便・北浦便・眺湾荘地区便）、タクシーなど、様々な交通資源があるが、バス同士や鉄道との乗り継ぎがしにくい、同じ区間を複数の交通モード（JR、ミヤコーバス、町民バス等）が重複して運行しているなど、各交通資源が一体となったネットワークとして機能していない状況となっている。交通ネットワークを階層化して路線再編するとともに、乗り継ぎ拠点の整備と乗継抵抗の軽減を図り、地域内と地域間の交通サービスの乗り継ぎしやすい交通環境を整備する。

目標③－３ はじめて利用する人にもわかりやすく、迷わない「情報提供」を目指す

- 運行ルート・ダイヤ自体をわかりやすくシンプルにすることに加え、利用者・住民に配布する時刻表等の情報提供ツールを改善する。バス停名と時刻のみでなく、運行ルート図を掲載することや、町民バス以外の地域公共交通（ミヤコーバス、JR等）の情報を掲載した「公共交通総合マップ」とすることを検討する。
- 主要乗降場所にはバス停・時刻表を設置して、各乗り場を何時に出発するのかわかるようにする。
- 町民一人ひとりに対して、町民バスの運行状況や利用方法をわかりやすく丁寧に情報提供し、利用してみたいという意識・行動変容を促す「モビリティ・マネジメント」の取組みについて、実施方法を検討する。

10 地域公共交通ネットワーク計画の方向性

10-1 全体ネットワーク構想

- 女川町内の地域公共交通ネットワークの「階層化」を行い、地域間交通及び地域内交通の中心的役割を担う「幹線交通」、中心部へのアクセスを確保する「準幹線交通」、幹線交通へ接続する「地域内生活交通」に該当する交通モードや路線等を位置づけ、ネットワークの構築を図る。
- また、幹線交通同士や幹線交通の他の階層が結節する鉄道駅・主要バス停等は、乗り継ぎ拠点及び賑わい・地域コミュニティの重要な拠点として位置づける（交通結節点）。

| 階層 | 役割 | 交通モード | 路線名等 | 運行範囲 |
|---------|--------------------------------|-------------|-------------------------------------|----------|
| 幹線交通 | 女川町と石巻市間の地域間交通を担う | 鉄道 | JR 女川線 | 広域 |
| 準幹線交通 | 中心部へのアクセスを確保し、地域内交通の中心的役割を担う | バス | ミヤコーバス女川線 | 広域 町内 |
| | | バス | 町民バス (町内循環便幹線路線※) | |
| 地域内生活交通 | 幹線と接続して、日常生活に最低限必要なサービス水準を確保する | バス | 町民バス (町内循環便支線路線※) (五部浦便)(北浦便) | 町内 |
| | | 地域の 支え合い | 相乗り、タクシー活用、福祉有償運行 | |
| 交通結節点 | 町内ネットワーク | 地域内拠点 | 総合体育館、浦宿駅、新女川駅 | — |

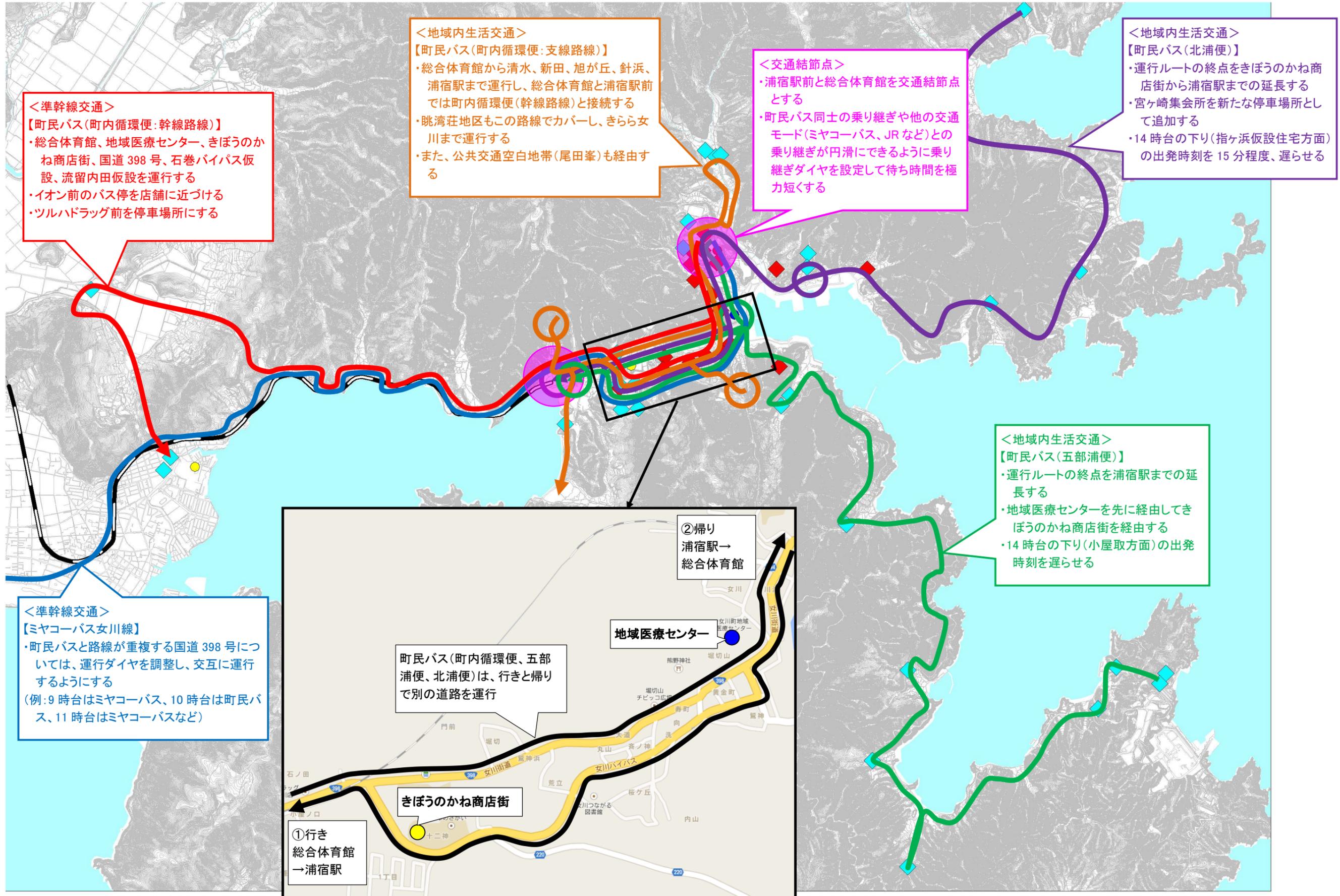
※現在の町内循環便を2台体制で運行し、総合体育館、地域医療センター、きぼうのかね商店街、浦宿、石巻バイパス仮設住宅、流留内田仮設住宅などを国道398号の路線を中心に担う「町内循環便幹線路線」と宮ヶ崎、清水、新田、旭が丘、針浜などを担う「町内循環便支線路線」にわけることを想定している。

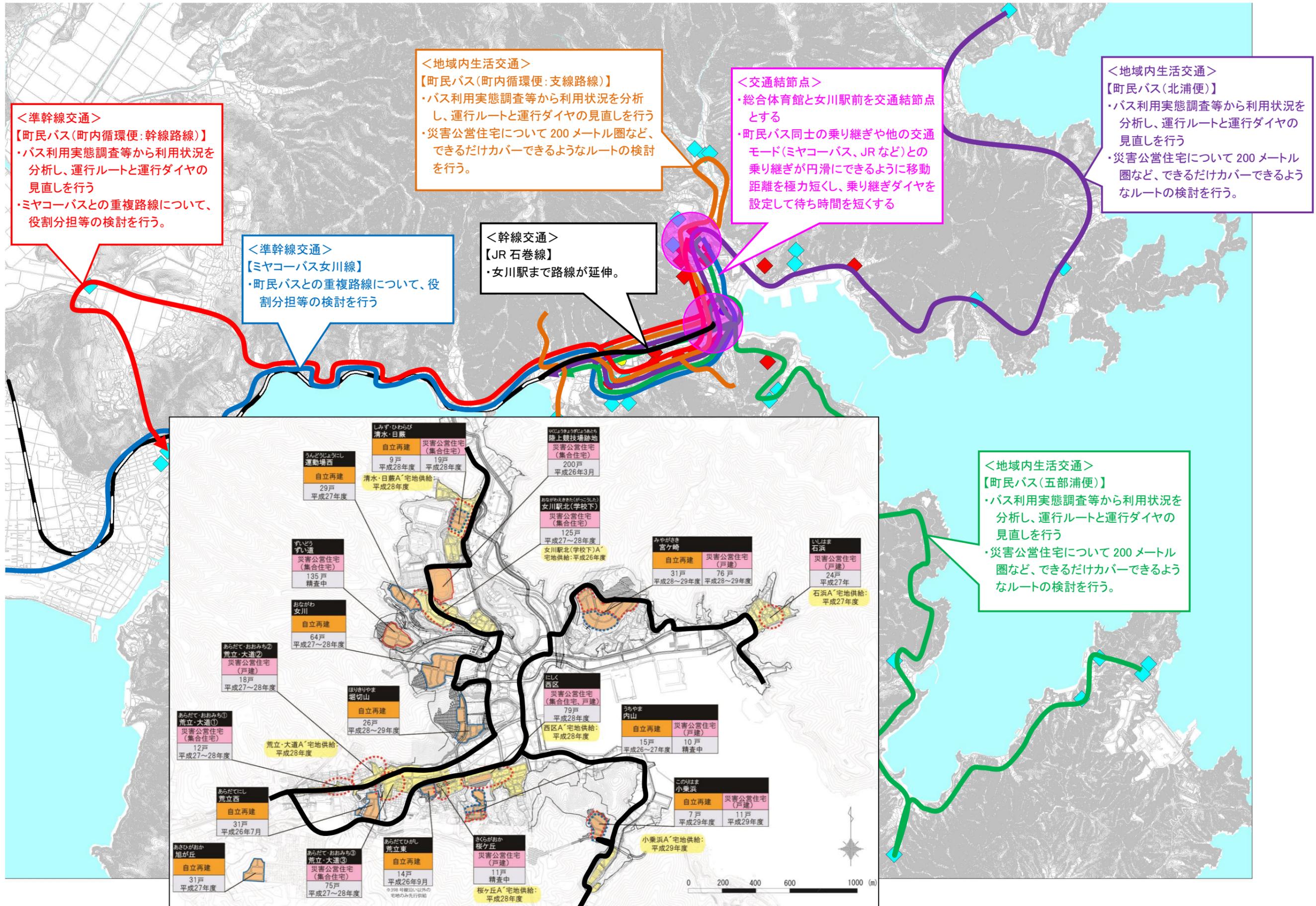
10-2 地域公共交通の運行の方向性

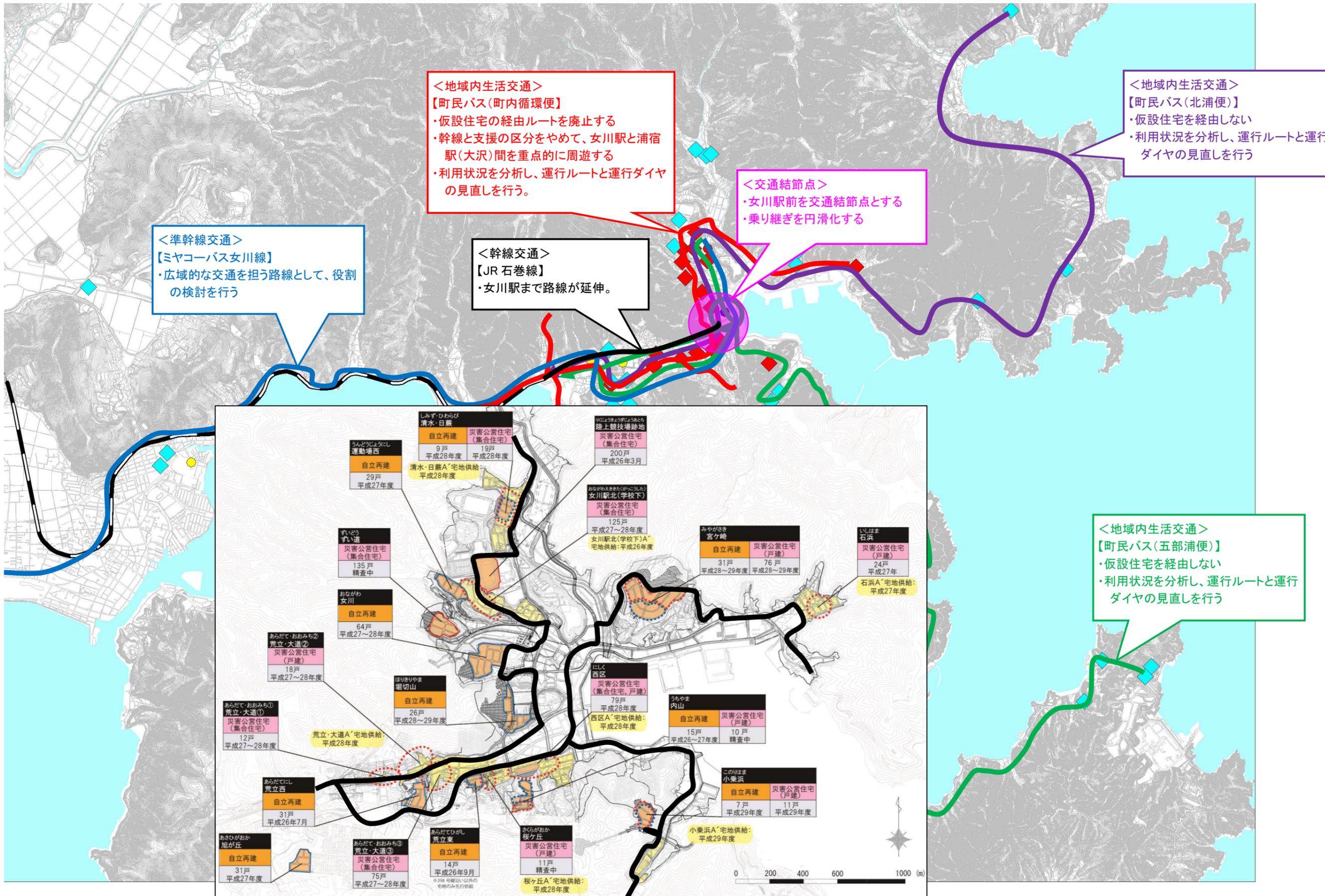
・地域環境が大きく変化する平成 26 年度、平成 27 年度～平成 29 年度、平成 30 年度における地域公共交通の運行の方向性を示す。

| 段階 | 地域公共交通の模式図 | 実施年度 | 実施方針 | 実施内容 |
|-------|------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| STEP1 | | 平成 26 年度 | <ul style="list-style-type: none"> 現在の町民バス（町内循環便、五部浦便、北浦便）の運行ルート、運行ダイヤ等を見直す。 車両が 1 台増加されることを踏まえて、町内循環便を 2 台体制で運行するルートを検討する。 町民バス同士や他の交通手段との連携を強化し、移動の利便性を向上させるため、交通拠点を整備する。 | <ul style="list-style-type: none"> 町内循環便の運行ルートを総合体育館、地域医療センター、きぼうのかね商店街、国道 398 号、石巻バイパス仮設住宅、流留内田仮設住宅を運行する「幹線路線」と新田仮設住宅、清水仮設住宅、旭が丘、針浜仮設住宅等を運行する「支線路線」の 2 路線にわたる。 公共交通空白地域（尾田峯）へのアクセス確保を検討する。 五部浦便と北浦便は、現状の運行ルートと運行ダイヤを最適化する。 ミヤコーバスとの重複路線について、運行ダイヤの調整を行う。 交通結節点として総合体育館と浦宿駅を拠点とし、バス同士やバスと鉄道との接続を強化し、乗り継ぎを円滑化する。 |
| STEP2 | | 平成 27 年度～平成 29 年度 | <ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年の春に女川駅が開業することを踏まえて、JR 交通拠点を見直す。 平成 27 年度で国の補助事業（特定被災地域公共交通調査事業）が終了することを見据えて、国の支援制度の有効活用や運賃有料化など平成 28 年度以降の運行体系を検討する。 仮設住宅と災害公営住宅等の居住者のアクセス確保を検討する。 | <ul style="list-style-type: none"> ミヤコーバスとの重複路線について、役割分担などの調整を行う。 現在の町民バスの運行ルートを維持しつつ、災害公営住宅や防災集団移転先を 200 メートル圏などできるだけカバーする。 交通結節点として総合体育館と女川駅を拠点とし、バス同士やバスと鉄道との接続を強化し、乗り継ぎを円滑化する。 町民バスについて、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー系統）の活用や運賃有料化等について検討する。 |
| STEP3 | | 平成 30 年度 | <ul style="list-style-type: none"> 平成 30 年度で恒久住宅移行が完了することを見据えて、運行ルート、運行ダイヤなどの運行計画を見直す。 | <ul style="list-style-type: none"> 仮設住宅を経由する町民バスの運行ルートを見直す。 「幹線路線」と「支線路線」をとりやめて、石巻バイパス仮設や流留内田仮設住宅への経路を廃止し、女川駅から浦宿エリアまでを重点的に周遊する。 広域的なバス路線はミヤコーバスのみとなるので、役割の検討を行う。 交通結節点として女川駅を拠点とする。 |

【STEP1】







女川町 公共交通事業プログラム (案)

2013.12 KCS

| 事業区分 | 施策 | 事業 | 平成25年度 | 平成26年度 | | | | 平成27年度 | | | | 平成28年度 | | 平成29年度 | | 平成30年度 | | | |
|--------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|----------------|--------|------------|--------------------|--------------|------------|--------------------|-----------------------------------|--------------------|--------|---------------------|-------------------------------------|-------|------|--|
| | | | | 4~6月 | 7~9月 | 10~12月 | 1月~3月 | 4~6月 | 7~9月 | 10~12月 | 1月~3月 | 4~9月 | 10~3月 | 4~9月 | 10~3月 | 4~9月 | 10~3月 | | |
| 公共交通の事業ステージ (主な社会情勢) | | 仮設住宅等の生活の足の確保 仮設住宅から恒久住宅への転居による交通需要の発生地域の変化(主に地点の増加) 人口減少・高齢化の加速 | | 当面の対応をしつつ、持続可能な公共交通の確立に向けた取組 ~財源確保が可能な期間~ | | | | | | | | 持続可能な公共交通の確立 | | | | | | | |
| | | | | 8%消費税導入 | | | | | | | | | | | | 駅や市街地形成などによる交通需要の集中拠点の変化(主に拠点性の高まり) | | | |
| | | | | 町民バス有料化の開始時期(H28支援終了時またはH30恒久住宅移行完了時) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 公共交通に関する国の支援 | | | | 特定被災地域公共交通調査事業(対象:地域内輸送) 上限:35百万円 上限:30百万円 | | | | | | | | 地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー系統) ~負担増の可能性~ | | | | | | | |
| 公共交通に影響を及ぼす復興事業 | 町中心部の安全な居住地の確保 離半島部の安全な居住地の確保 恒久住宅の再建・供給 | 集団移転促進事業(自立再建、災害公営住宅、仮設住宅からの移転) | 供用量:小 | 供用量:小 | | | | 供用量:大 | | | | 供用量:大 | | 供用量:中 | | | | | |
| | | 市街地整備事業、公共施設整備事業(交通の目的となる施設) | 嵩上げ完了予定 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 公共交通機関の再開・整備 | 町内を結ぶ交通手段の再開 高台移転に伴うバス等公共交通機関の確保 | | | | | | ●女川駅開業(温泉施設同時開業) | | ●離島航路乗船場完成 | | | | | | | | | |
| 調査・計画・調整 | 持続可能な公共交通確立の方針 当面の効率的効果的運行計画 | 地域公共交通ネットワーク計画策定 | 計画策定 | | | | | 計画改訂 | | | | 計画改訂 | | | | | | | |
| | 復興事業と公共交通事業の整合 公共交通補助事業への適応 | 利用・運行の実態、復興事業の進捗状況から公共交通事業運営の見直し(毎年PDCA) | | 乗降調査 | 次年度の運行事業の見直し | | | 乗降調査 | 次年度の運行事業の見直し | | | 乗降調査 | 運行事業の見直し | | | | | | |
| | 関係機関や住民との合意形成 | 公共交通会議、住民協議 | | ●公共交通会議 | | | | ●住民調整 | | ●公共交通会議 | | ●公共交通会議 | | ●住民調整 | | ●公共交通会議 | | | |
| 公共交通事業 | 町民バスの運行路線・ダイヤの見直し | 町内循環便の運行路線・ダイヤの見直し 鉄道・ミヤコー・離島航路との乗り継ぎ調整 | 計画検討 | 広報・PR | 現状課題に対応した運行見直し | | | 女川駅開業と転居に対応した運行見直し | | | 転居と市街地整備に対応した運行見直し | | 転居と市街地整備に対応した運行見直し | | 持続的運行への見直し | | | | |
| | | 北浦・五部浦便の運行路線・ダイヤの見直し | 計画検討 | 広報・PR | 現状課題に対応した運行見直し | | | 女川駅開業と転居に対応した運行見直し | | | 転居と市街地整備に対応した運行見直し | | 転居と市街地整備に対応した運行見直し | | 持続的運行への見直し | | | | |
| | 公共交通空白地域等町民バスを補う交通手段の確保 | 町民バスで対応困難な需要への乗合タクシーや町営有償旅客輸送などの交通事業の導入 | 計画検討 | 実験計画 | 広報・PR | 社会実験 | 評価・見直し | 社会実験の運行見直し | | | 評価・見直し | | 本格運行 | | 本格運行 | | | | |
| | 快適な車両の導入 | センスアップされ、わかりやすいバスデザインの導入(ラッピング) | 計画検討 | ラッピング | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | バリアフリー化、低燃費車両、小型車両の導入 | 計画検討 | 1台購入 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 料金收受、情報提供設備・システムの導入 | 計画検討 | 実施計画 | | | | 設備・システムの導入 | | | | | | | | | | | |
| | 階層性ある公共交通ネットワークを構築するための交通結節点の機能強化 | 女川駅、浦宿駅の乗り換え環境の整備 | 計画検討 | 実施計画 | | | | 環境整備 | | | | | | | | | | | |
| | | 離島航路乗船場の乗り換え環境の整備 | 計画検討 | | | | | 実施計画 | | | | 環境整備 | | | | | | | |
| | 安全で快適なバス停環境の整備 | バス停表示板の整備 | 計画検討 | 実施計画・一部設計 | | | | 一部整備 | | | | 一部設計(大部分) | | 一部整備 | | 一部設計 | | 一部整備 | |
| | | 主要バス停の上屋・ベンチ等の整備 | 計画検討 | 実施計画・一部設計 | | | | 一部整備 | | | | 一部設計(大部分) | | 一部整備 | | 一部設計 | | 一部整備 | |
| | | 店舗や施設のバス待合施設としての活用 | 計画検討 | | | | | 関係者協議 | | | | 一部活用 | | 関係者協議 | | 一部活用 | | | |
| | 持続可能な運営を補う適正な運賃体系・制度の導入 | 回数券、会員制バスなどお得感があり収入が高まる運賃制度の導入 | 計画検討 | | | | | 実施計画・関係者調整 | | | | 広報・PR | | | | 新たな運賃制度の導入 | | | |
| 地域間幹線と町民バスの乗継ぎ割引の導入 | | 計画検討 | | | | | 実施計画・関係者調整 | | | | 広報・PR | | | | 乗継ぎ割引の導入 | | | | |
| 店舗など民間企業とタイアップした企画乗車券の導入 | | 計画検討 | | | | | 実施計画・関係者調整 | | | | 広報・PR | | | | 民間企業とのタイアップ企画乗車券の導入 | | | | |
| わかりやすい公共交通の運行情報の提供 | 路線図や時刻表、運賃表など、公共交通が利用しやすい情報提供の実施 | 原稿作成 | 印刷 | | | | | 修正・印刷 | | | | 修正・印刷 | | | | | | | |
| 公共交通の利用促進 | 広報・PRや企画ツアー、企画乗車券などによるモビリティマネジメントの実施 | 計画検討 | 広報・PR中心のMM | | | | 評価・見直し | | | | 広報・PR中心のMM | | | | 評価・見直し | | | | |
| 官民連携による持続的運営体制の確立 | 運営組織の設立と継続運営 | | 持続的運営組織設立の検討(研究会→協議会) | | | | | | | | 運営組織設立 | | | | | | | | |