

女川町地域公共交通ネットワーク計画（案）

平成26年3月

女 川 町

目 次

1 計画の概要	
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の区域	2
1-4 計画の期間	2
2 地域公共交通の現状と課題	
2-1 女川町の公共交通の現状	3
2-2 地域公共交通の課題	5
3 基本理念と計画の目標	
3-1 基本理念・基本方針	8
3-2 計画の目標	9
3-3 地域公共交通ネットワークの全体構想	13
4 地域公共交通の事業展開	
4-1 STEP1（平成 26 年度）	15
4-2 STEP2（平成 27 年度～平成 29 年度）	25
4-3 STEP3（平成 30 年度）	30
5 町民バスの運賃と経費	
5-1 有料化の基本的考え方	32
5-2 事業収支の試算	32
6 利用環境整備と利用促進策	
6-1 利用・運行環境の方向性	34
6-2 利用促進策の方向性	36
7 計画の推進に向けて	
7-1 事業プログラム	38
7-2 計画の推進体制の考え方	38

1 計画の概要

1-1 計画の目的

- ・女川町は、東日本大震災で甚大な被害を受け、被災した町民は仮設住宅で暮らし、町民は仮設の公共施設や商業施設へ応急的に運行されている町民バス等により移動している状況にある。
- ・現在、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が急ぎ進められているところであり、今後、復興事業の進捗により変化する交通需要へ適宜対応しつつ、復興の将来像と一体な地域公共交通を整備することが求められる。
- ・一方、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費補助金（特定被災地域公共交通調査事業）」を活用して無料で運行しているが、補助事業終了後も継続できる町民バスの運行見直しが急がれる。
- ・本計画では、町内全域の公共交通を取り巻く実態を調査・把握し、本町における一体的な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すことを目的とする。

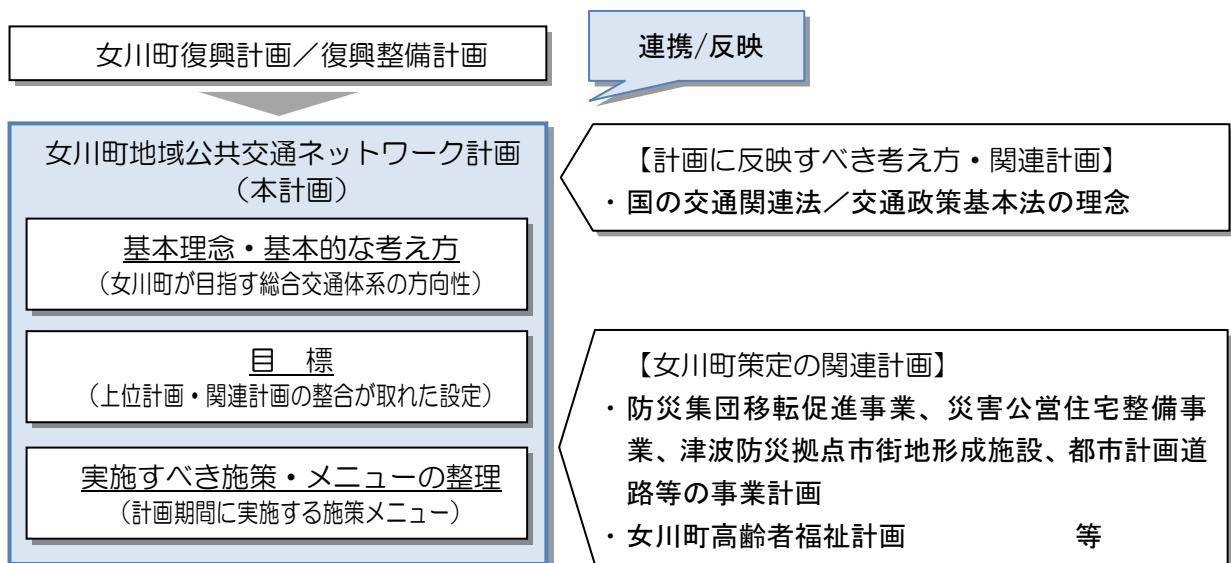
1-2 計画の位置づけ

- ・本計画は、本町の上位計画や関連計画と整合を図り、それらと連携・連動するものとする。

＜上位計画・関連計画との整合を図る上での考え方＞

◇女川町復興計画等の上位計画・関連計画との整合を図り、復興後のまちの姿を見据えた計画とする。

◇国の交通関連法や交通政策基本法の理念を踏まえ、女川町の地域特性、各地域住民のニーズ、交通からの復興支援等に対応した交通ネットワークを構築する。



1-3 計画の区域

- 本計画の区域は、女川町全域を対象とする。交通ネットワーク計画を実現する上で必要となる隣接市町村（石巻市等）との調整を図る。



▲計画の対象区域

1-4 計画の期間

- 本計画は、上位計画である「復興計画」との整合を図るため、平成 26 年度から平成 30 年度の 5 ヶ年計画とする。
- 復興事業の進捗や都市構造の変化、また、特定被災地域公共交通調査事業や復興交付金等の補助事業の終了など、社会情勢の変化に柔軟に対応するため、適宜見直し・改善を行うこととする。

	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
復興計画（平成 23 年度～平成 30 年度）	▶				
地域公共交通ネットワーク計画（平成 26 年度～平成 30 年度）	▶				
特定被災地域公共交通調査事業（平成 27 年度まで）	▶				
復興交付金（平成 27 年度まで）	▶				

2 地域公共交通の現状と課題

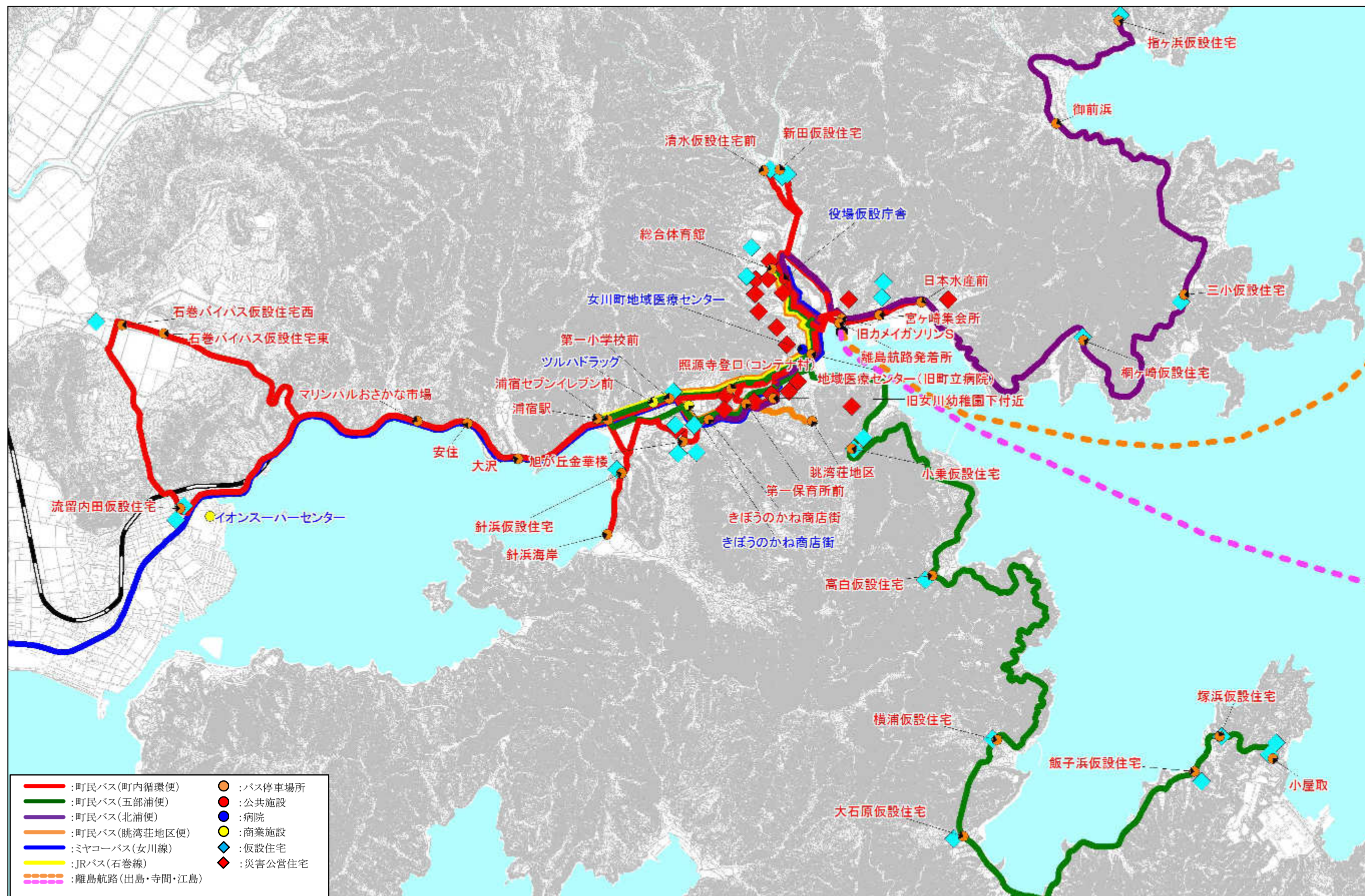
2-1 女川町の公共交通の現状

- ◆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、距離制運賃で運行している。

▼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		(株)黄金タクシー	3	3	46分	5	無料
	北浦便			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	シーパル女川汽船 (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

■現在の女川町の公共交通網



2-2 地域公共交通の課題

【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

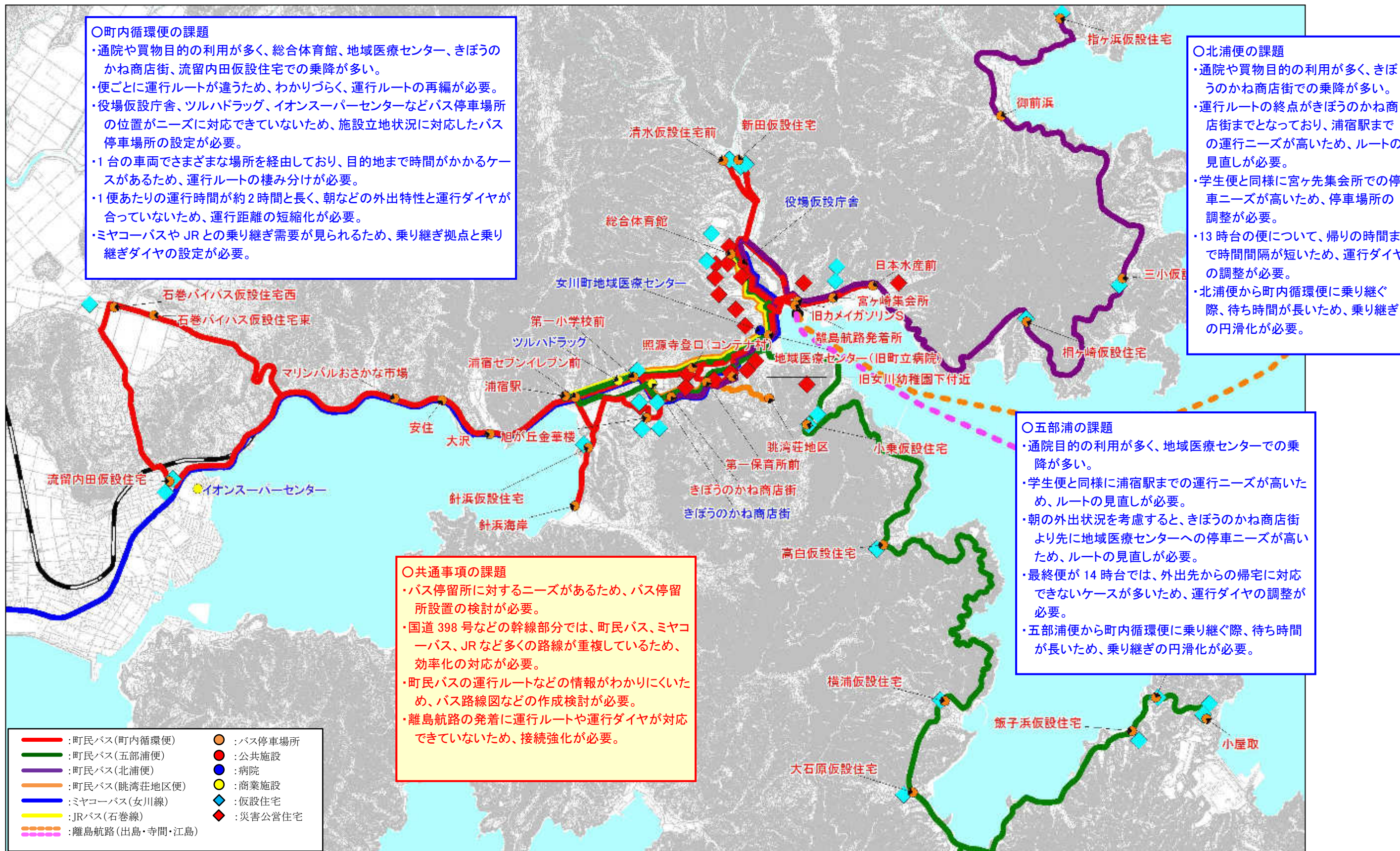
- バスの運行ルート、停車場所の位置、時刻表など、わかりやすい情報提供が必要
 - ・女川町のバスの運行ルートを示したマップがないため、公共交通マップの作成が必要となる。
 - ・交通モード間の乗り継ぎを円滑化するために、乗り継ぎダイヤなどの情報提供が必要となる。
 - ・住民懇談会において、時刻表がわかりにくいとの意見が多かったことから、文字の拡大などわかりやすさに配慮した時刻表が必要となる。
 - ・住民懇談会において、バス停留所の設置の必要性を示す意見が出たことから、バス停留所の設置の検討が必要となる。

【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。

■地域公共交通の課題総括

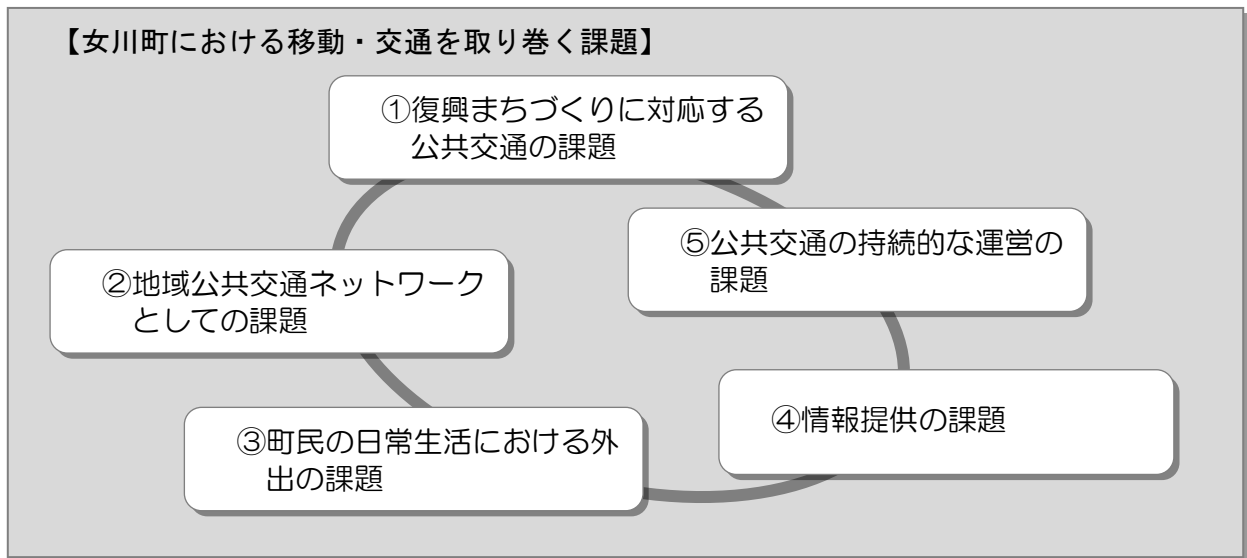
- ◆町民バス（町内循環便、五部浦便、北浦便）の運行ルート、運行ダイヤ、乗り継ぎなどの課題があげられる。
- ◆そのほかに、幹線部分における複数路線の重複やバス停留所、バス路線図などの情報提供の課題があげられる。



3 基本理念と計画の目標

3-1 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～

【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

3-2 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（H29）

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。

※平成 25 年 12 月に施行された「交通政策基本法」を受けて、地域公共交通に対する新たな制度的枠組みが議論されており、平成 26 年 2 月に中間とりまとめ（案）が示された。その後、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」が閣議決定されており、今後の国の制度見直しを見据えつつ対応していくことが必要である。

- ・一方、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。

目標①－４ 震災前のサービス水準に近づけるとともに、ある程度の財政負担による持続可能な運行を目指す

- 震災前、町内ではデマンド交通「シーパル号」を運行しており、ドア to ドアに近いサービスを提供してきた。そのため、町民全世帯を対象としたアンケート調査、地区代表者懇談会、地区住民懇談会などではデマンド交通「シーパル号」の復活を求める声が根強い状況となっている。しかし、女川駅の開業、商業施設や公共施設の移転、恒久住宅への移行など、まちが変化する過程の中で、デマンド交通「シーパル号」の復活は難しい状況にある。
- 現状の町民バスの運行において、震災前のサービス水準に近づけるため、中心部周辺を運行している町内循環便について、以下のサービスの提供を目指す。

町内循環便の交通サービスの考え方

区間	サービス提供
国道 398 号などの幹線区間	バス停間隔を極力短くし、バス停までの移動距離やバス停から目的地までの移動距離を短くする
幹線道路から入り込まなければいけない集落等（交通空白地域）	フリー乗降区間を設置し、自宅等に近い場所からバスに乗降できるようにする

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。
- なお、復興事業が完了するまでは、運行ルート・ダイヤの見直しが繰り返されることが予想され、住民が混乱する可能性があるため、大きな変更を繰り返さないように、運行ルート・ダイヤの設定時に配慮する。

3-3 地域公共交通ネットワークの全体構想

- 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）。
- 平成 26 年度以降の当面の町内循環便の運行の見直しとして、現在の 1 路線 1 台体制から 2 路線 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、浦宿駅、石巻バイパス仮設住宅、流留内田仮設住宅などの国道 398 号沿いなどの主要箇所をつなぐ「石巻仮設住宅便（仮称）」（以下（仮称）省略）と清水、新田、針浜、尾田峯などの交通空白地域や新たな住宅団地への交通サービスを提供しつつ石浜～大沢間を循環する「新町内循環便（仮称）」（以下（仮称）省略）にわたる。

▼地域公共交通ネットワークの階層別の位置づけ

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 石巻線	広域
	女川町と石巻市、仙台市間の地域間交通を担う	高速バス	仙台～石巻・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 （石巻仮設住宅便）	
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 （新町内循環便） （五部浦便） （北浦便）	町内
		離島航路	女川～江島 女川～出島・寺間	
		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	—

4 地域公共交通の事業展開

- 本地域公共交通ネットワーク計画の期間は、平成 26 年度から平成 30 年度までの 5 ヶ年計画とする。
- 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 年度を 3 段階のステップとして、以下の事業を実施する。

段階	地域公共交通の模式図	実施年度	事業実施方針	事業実施内容
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とする。 • 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、流留内田仮設住宅などを運行する「幹線路線：石巻仮設住宅便（仮称）」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：新町内循環便（仮称）」の 2 路線にわけるとする。 • 公共交通空白地域（大沢、尾田峯）へのアクセスを確保する。 • 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。 • 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。 • また、ミヤコーバス女川線が石巻赤十字病院に延伸予定であることを踏まえて、運行ダイヤを調整し、総合体育館や浦宿駅での接続を強化する。
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、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。 • 平成 28 年度以降、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。また、商業施設へのアクセス確保を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 平成 28 年度以降、テナント型商店街などの商業施設や多くの災害公営住宅が完成予定となっているため、商業施設や公営住宅を経由するルートに変更していく。 • 災害公営住宅や防災集団移転先は 200m 圏域※で、できるだけカバーする。 ※通常、バス停まで無理なく歩ける距離は概ね 300m カバー圏域とされているが、高低差が大きいことが想定されるため、200m カバー圏域を目安とする。
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概ね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。 • 女川町役場の移転完了及び離島航路ターミナルや小中学校の施設完成に伴いアクセスを確保する。 	<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「支援路線」の区分をとりやめて、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（大沢）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。 • 交通結節点を女川駅に一本化する。 • 女川町役場の移転、離島航路ターミナルや小中学校の施設が完成し、道路も整備されるため、公共施設等を経由するルートに変更する。

4-1 STEP1（平成 26 年度）

（1）運行ルート

- JR 女川線は、現在と同じように石巻駅～浦宿駅間を運行し、浦宿駅～女川駅までは代行バスを運行する。
- ミヤコーバス女川線は、終点を現在の石巻駅前を石巻赤十字病院に延伸し、女川運動公園～石巻赤十字病院間を運行する。
- 石巻仮設住宅便（仮称）は、現在の町内循環便の幹線路線を担う路線として、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～流留内田仮設間を運行する。
- 新町内循環便（仮称）は、現在の町内循環便の支線路線を担う路線として、総合体育館～清水、新田～宮ヶ崎～地域医療センター～眺湾荘地区～きぼうのかね商店街～旭が丘～針浜～尾田峯～浦宿～大沢間を運行する。
- 尾田峯、大沢、清水・新田付近は、家屋等が点在し、交通量が少ないため、フリー乗降区間を設定する。
- 五部浦便は、終点を浦宿駅前に延伸し、小屋取～総合体育館～浦宿駅間を運行する。
- 北浦便は、終点を浦宿駅前に延伸し、指ヶ浜～総合体育館～浦宿駅間を運行する。

▼交通モード別にみた運行ルートの変更点

階層	交通モード	路線名	変更有無	運行ルート
幹線交通	鉄道	JR 石巻線	変更なし	<ul style="list-style-type: none"> • 石巻駅～浦宿駅間を運行 • 浦宿駅～総合体育館までは代行バス
準幹線交通	路線バス	ミヤコーバス 女川線	変更あり	<ul style="list-style-type: none"> • 終点を石巻赤十字病院に延伸予定 • 女川運動公園～石巻赤十字病院間を運行予定
	町民バス	石巻仮設住宅便 （仮称）	新規	<ul style="list-style-type: none"> • 現在の町内循環便の幹線路線を担う • 総合体育館～石巻バイパス仮設、流留内田仮設間を運行
地域内生活交通	町民バス	新町内循環便 （仮称）	新規	<ul style="list-style-type: none"> • 現在の町内循環便の支線路線を担う • 総合体育館～清水、新田、宮ヶ崎、眺湾荘、旭が丘、針浜、尾田峯、浦宿などを運行
	町民バス	五部浦便	変更あり	<ul style="list-style-type: none"> • 終点を浦宿駅前に延伸 • 小屋取～浦宿駅前間を運行
	町民バス	北浦便	変更あり	<ul style="list-style-type: none"> • 終点を浦宿駅前に延伸 • 指ヶ浜～浦宿駅前間を運行

(2) バス停車場所及び運行時間

- 町民バスのバス停車場所と運行時間を以下に示す。
- 石巻仮設住宅便（仮称）と新町内循環便（仮称）は、市街地の交通サービスを向上させるため、ツルハドラッグ、きらら女川、桜ヶ丘に新たなバス停車場所を設置する。
- また、新町内循環便（仮称）については、自宅等に近い場所からバスに乗車できるサービスを提供するため、総合体育館～清水・新田仮設住宅、尾田峯、大沢にフリー乗降区間を設定する。
- 五部浦便と北浦便については、終点をきぼうのかね商店街から浦宿駅まで延伸する。

▼石巻仮設住宅便（仮称）のバス停車場所と所要時間

	バス停車場所	所要時間(分)
	総合体育館	0:00
	地域医療センター	0:07
	照源寺登口	0:10
	きぼうのかね商店街	0:15
新設バス停車場所	ツルハドラッグ女川店前(仮称)	0:17
	浦宿セブンイレブン前	0:18
	大沢バス停前	0:20
	安住バス停前	0:22
	マリンパルおさかな市場	0:24
	石巻バイパス仮設住宅東	0:31
	石巻バイパス仮設住宅西	0:34
	流留内田仮設住宅	0:40

▼新町内循環便（仮称）のバス停車場所と所要時間

	バス停車場所	所要時間(分)
フリー乗降区間	総合体育館	0:00
	清水仮設住宅	0:05
	新田仮設住宅	0:10
	日本水産前	0:18
	宮ヶ崎集会所	0:20
	離島航路発着所	0:21
	地域医療センター	0:23
	第一保育所前	0:27
新設バス停車場所	きらら女川(仮称)	0:31
新設バス停車場所	桜ヶ丘(仮称)	0:33
	きぼうのかね商店街	0:37
	旭が丘金華楼	0:40
	針浜海岸	0:46
	針浜仮設住宅	0:50
	浦宿セブンイレブン前	0:52
フリー乗降区間	尾田峯フリー乗降区間	0:56
	大沢バス停前	0:59
	大沢フリー乗降区間	1:03

▼五部浦便のバス停車場所と所要時間

バス停車場所	所要時間(分)
小屋取	0:00
塚浜仮設住宅	0:03
飯子浜仮設住宅	0:07
野々浜仮設住宅	0:12
大石原仮設住宅	0:16
横浦仮設住宅	0:17
高白仮設住宅	0:25
小乗仮設住宅	0:30
新勝丸駐車場前	0:33
地域医療センター	0:34
総合体育館	0:41
きぼうのかね商店街	0:50
浦宿駅前	0:54

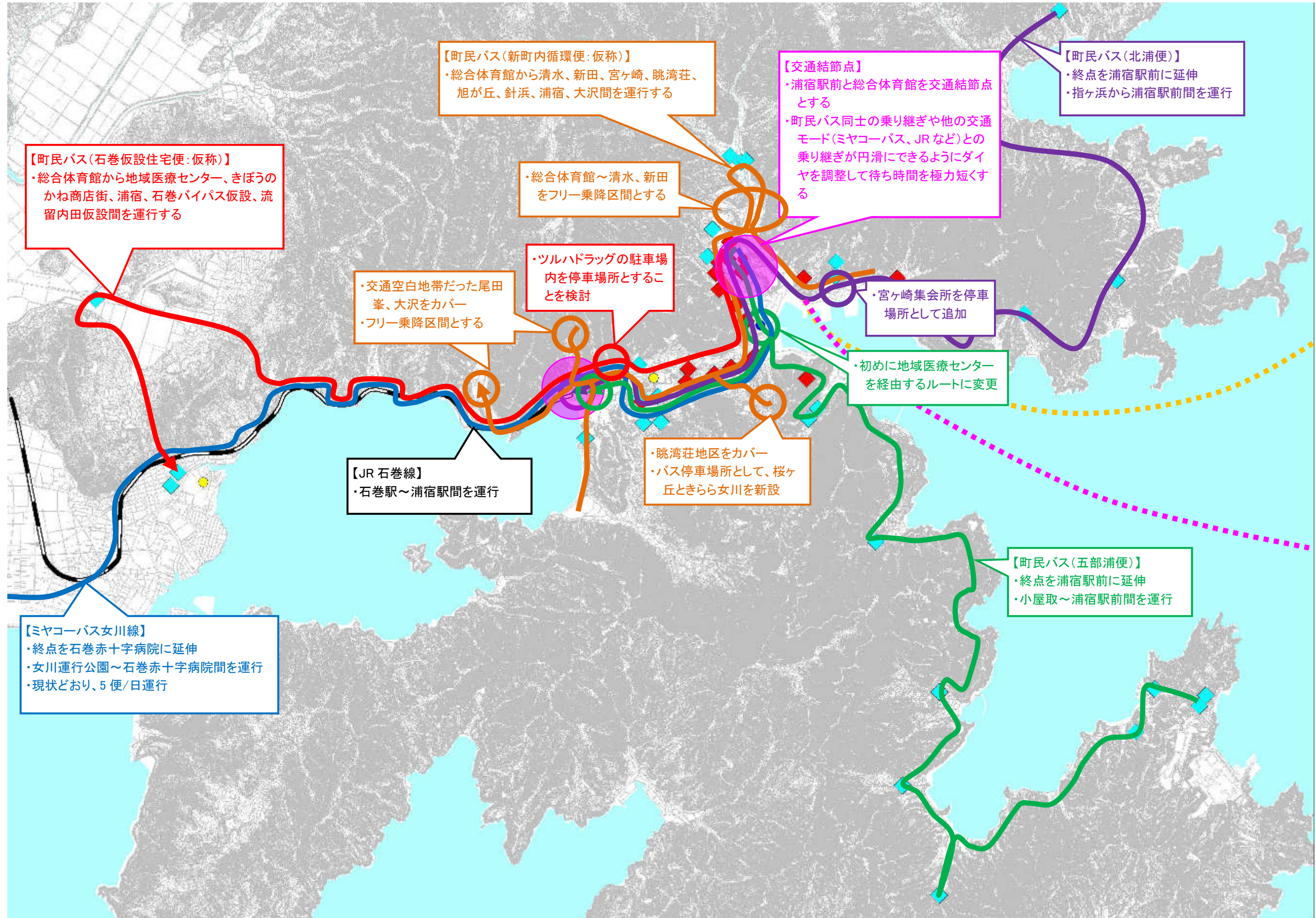
延伸

▼北浦便のバス停車場所と所要時間

バス停車場所	所要時間(分)
指ヶ浜仮設住宅	0:00
御前浜	0:05
三小仮設住宅	0:10
桐ヶ崎仮設住宅	0:14
宮ヶ崎集会所	0:21
総合体育館	0:26
地域医療センター	0:33
きぼうのかね商店街	0:36
浦宿駅前	0:40

延伸

■STEP1 平成 26 年度の運行ルート図（全域）



(3) 運行ダイヤ

- 石巻仮設住宅便（仮称）が4便/日、新町内循環便（仮称）4便と合わせて8便となり、現在の町内循環便の4便/日に対して増便となる。
- 五部浦便と北浦便については、3便/日と1日あたりの運行本数は変わらないが、住民等から要望のあった折り返り便までの適度な待ち時間を確保するようにダイヤを調整した。
- 運行ダイヤの改正案を検討する際、町民の移動実態や外出ニーズ及び他の交通機関との接続を考慮した。他の交通機関との接続は、以下の考え方を基本とした。
 - 石巻仮設住宅便（仮称）：幹線交通「JR」との接続
 - 新町内循環便（仮称）：準幹線交通「ミヤコーバス」や「石巻仮設住宅便（仮称）」との接続
 - 五部浦便：幹線交通「JR」、準幹線交通「ミヤコーバス」や「石巻仮設住宅便（仮称）」との接続
 - 北浦便： 幹線交通「JR」、準幹線交通「ミヤコーバス」や「石巻仮設住宅便（仮称）」との接続
- 今後、次ページ以降の運行ダイヤ（案）をもとに、JR、ミヤコーバス、離島航路（出島・寺間・江島）のダイヤ改正などを考慮して、細部を検討する。

▼ダイヤ改正前後の運行本数の比較

ダイヤ改正前		ダイヤ改正後	
路線名	運行本数	路線名	運行本数
町内循環便	4 便/日	石巻仮設住宅便（仮称）	4 便/日
		新町内循環便（仮称）	4 便/日
五部浦便	3 便/日	五部浦便	3 便/日
北浦便	3 便/日	北浦便	3 便/日

▼石巻仮設住宅便(仮称)の運行ダイヤ(案)

【流留内田仮設住宅～総合体育館】

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	第4便
流留内田仮設住宅	7:25	9:00	12:30	14:20
石巻バイパス仮設住宅西	7:31	9:06	12:36	14:26
石巻バイパス仮設住宅東	7:34	9:09	12:39	14:29
マリンパルおさかな市場	7:41	9:16	12:46	14:36
安住バス停前	7:42	9:17	12:47	14:37
大沢バス停前	7:45	9:20	12:50	14:40
浦宿セブンイレブン前	7:47	9:22	12:52	14:42
ツルハドラッグ女川店前(仮称)	—	9:23	12:53	14:43
きぼうのかね商店街	7:49	9:25	12:55	14:45
旧女川幼稚園下付近	—	9:30	13:00	14:50
地域医療センター	7:56	9:33	13:03	14:53
総合体育館	8:03	9:40	13:10	15:00
利用の想定	町内への通院、通勤	町内への通院、買物	町内、石巻市での買物からの帰宅	町内、石巻市での買物からの帰宅
他の交通機関との接続	—	—	—	浦宿駅でJR石巻線から接続(14:36着)

【総合体育館～流留内田仮設住宅】

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	第4便
総合体育館	8:15	9:50	13:20	17:20
地域医療センター	8:22	9:57	13:27	17:27
旧女川幼稚園下付近	—	10:00	13:30	17:30
きぼうのかね商店街	8:29	10:05	13:35	17:35
ツルハドラッグ女川店前(仮称)	—	10:07	13:37	17:37
浦宿セブンイレブン前	8:31	10:08	13:38	17:38
大沢バス停前	8:33	10:10	13:40	17:40
安住バス停前	8:35	10:12	13:42	17:42
マリンパルおさかな市場	8:37	10:14	13:44	17:44
石巻バイパス仮設住宅東	8:44	10:21	13:51	17:51
石巻バイパス仮設住宅西	8:47	10:24	13:54	17:54
流留内田仮設住宅	8:53	10:30	14:00	18:00
利用の想定	石巻市への通院、買物	町内、石巻市への買物	町内での通院、買物からの帰宅	町内での通勤からの帰宅
他の交通機関との接続	浦宿駅でJR石巻線へ接続(8:41発)	—	—	—

:他の交通機関との接続拠点

▼新町内循環便(仮称)の運行ダイヤ(案)

【総合体育館～大沢バス停前(仮称)】

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	第4便
総合体育館	7:45	10:10	13:10	15:40
清水仮設住宅	7:50	10:15	13:15	15:45
新田仮設住宅	7:55	10:20	13:20	15:50
日本水産前	8:03	10:28	13:28	15:58
宮ヶ崎集会所	8:05	10:30	13:30	16:00
離島航路発着所	8:06	10:31	13:31	16:01
地域医療センター	8:08	10:33	13:33	16:03
第一保育所前	8:12	10:37	13:37	16:07
きらら女川(仮称)	8:16	10:41	13:41	16:11
桜ヶ丘(仮称)	8:18	10:43	13:43	16:13
きぼうのかね商店街	8:22	10:47	13:47	16:17
旭が丘金華楼	8:25	10:50	13:50	16:20
針浜海岸	8:31	10:56	13:56	16:26
針浜仮設住宅	8:35	11:00	14:00	16:30
浦宿セブンイレブン前	8:37	11:02	14:02	16:32
尾田峯フリー乗降区間	8:41	11:06	14:06	16:36
大沢バス停前	8:44	11:09	14:09	16:39
大沢フリー乗降区間	8:48	11:13	14:13	16:43
利用の想定	町内と石巻市への通院、通勤	町内への買物、石巻市への買物	町内での通院、買物からの帰宅	町内での買物からの帰宅
他の交通機関との接続	浦宿駅でJR(8:41発)、ミヤコーバス(9:11発)へ接続	浦宿駅でミヤコーバスへ接続(11:11発)	—	—

【大沢バス停前(仮称)～総合体育館】

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	第4便
大沢フリー乗降区間	8:55	11:20	14:20	17:00
大沢バス停前	8:59	11:24	14:24	17:04
尾田峯フリー乗降区間	9:02	11:27	14:27	17:07
浦宿セブンイレブン前	9:04	11:29	14:29	17:09
針浜仮設住宅	9:08	11:33	14:33	17:13
針浜海岸	9:12	11:37	14:37	17:17
旭が丘金華楼	9:18	11:43	14:43	17:23
きぼうのかね商店街	9:21	11:46	14:46	17:26
桜ヶ丘(仮称)	9:25	11:50	14:50	17:30
きらら女川(仮称)	9:27	11:52	14:52	17:32
第一保育所前	9:31	11:56	14:56	17:36
地域医療センター	9:35	12:00	15:00	17:40
離島航路発着所	9:37	12:02	15:02	17:42
宮ヶ崎集会所	9:38	12:03	15:03	17:43
日本水産前	9:40	12:05	15:05	17:45
新田仮設住宅	9:48	12:13	15:13	17:53
清水仮設住宅	9:53	12:18	15:18	17:58
総合体育館	9:58	12:23	15:23	18:03
利用の想定	町内への通院、買物	町内での通院、買物からの帰宅	町内、石巻市からの帰宅	町内での通勤からの帰宅
他の交通機関との接続	—	離島航路から接続(11:55着)	離島航路へ接続(15:30発)	—

▼五部浦便のバス停車場所と所要時間

【小屋取～浦宿駅前】

バス停車場所	第1便	第2便	第3便
小屋取	6:50	8:40	14:00
塚浜仮設住宅	6:53	8:43	14:03
飯子浜仮設住宅	6:57	8:47	14:07
野々浜仮設住宅	7:02	8:52	14:12
大石原仮設住宅	7:06	8:56	14:16
横浦仮設住宅	7:07	8:57	14:17
高白仮設住宅	7:15	9:05	14:25
小乗仮設住宅	7:20	9:10	14:30
新勝丸駐車場前	—	9:13	14:33
地域医療センター	7:24	9:14	14:34
総合体育館	—	9:21	14:41
きぼうのかね商店街	—	9:30	14:50
浦宿駅前	7:34	9:34	14:54
利用の想定	町内への通院、通勤、石巻市への通学、通院、通勤	町内への通院、町内、石巻市への買物	
他の交通機関との接続	浦宿駅でJR石巻線へ接続(7:40発)	総合体育館で石巻仮設住宅便へ接続(9:50発)	

【浦宿駅前～小屋取】

バス停車場所	第1便	第2便	第3便
浦宿駅前	/	13:00	17:38
きぼうのかね商店街		13:04	17:42
総合体育館		13:13	17:51
地域医療センター		13:20	17:58
新勝丸駐車場前		13:21	17:59
小乗仮設住宅		13:24	18:02
高白仮設住宅		13:29	18:07
横浦仮設住宅		13:37	18:15
大石原仮設住宅		13:38	18:16
野々浜仮設住宅		13:42	18:20
飯子浜仮設住宅		13:47	18:25
塚浜仮設住宅		13:51	18:29
小屋取		13:54	18:32
利用の想定			町内での通院、町内、石巻市での買物からの帰宅
他の交通機関との接続	—	総合体育館で石巻仮設住宅便から接続(13:10着)	浦宿駅でJR石巻線から接続(17:33着)

▼北浦便のバス停車場所と所要時間

【指ヶ浜仮設住宅～浦宿駅前】

バス停車場所	第1便	第2便	第3便
指ヶ浜仮設住宅	6:55	9:00	14:00
御前浜	7:00	9:05	14:05
三小仮設住宅	7:05	9:10	14:10
桐ヶ崎仮設住宅	7:09	9:14	14:14
宮ヶ崎集会所	7:16	9:21	14:21
総合体育館	7:21	9:26	14:26
地域医療センター	7:28	9:33	14:33
きぼうのかね商店街	—	9:36	14:36
浦宿駅前	7:35	9:40	14:40
利用の想定	町内への通院、通勤、石巻市への通学、通院、通勤	町内への通院、町内、石巻市への買物	
他の交通機関との接続	浦宿駅でJR石巻線へ接続(7:40発) 総合体育館でミヤコーバスへ接続(7:30発)	総合体育館で石巻仮設住宅便へ接続(9:50発)	—

【浦宿駅前～指ヶ浜仮設住宅】

バス停車場所	第1便	第2便	第3便
浦宿駅前	/	13:10	17:38
きぼうのかね商店街		13:14	17:42
地域医療センター		13:17	17:45
総合体育館		13:24	17:52
宮ヶ崎集会所		13:29	17:57
桐ヶ崎仮設住宅		13:36	18:04
三小仮設住宅		13:40	18:08
御前浜		13:45	18:13
指ヶ浜仮設住宅		13:50	18:18
利用の想定		町内での通院、町内、石巻市での買物からの帰宅	町内での通勤、石巻市での通学、通勤からの帰宅
他の交通機関との接続	—	総合体育館で石巻仮設住宅便から接続(13:10着)	浦宿駅でJR石巻線から接続(17:33着)

4-2 STEP2（平成 27 年度～平成 29 年度）

（1）運行ルート

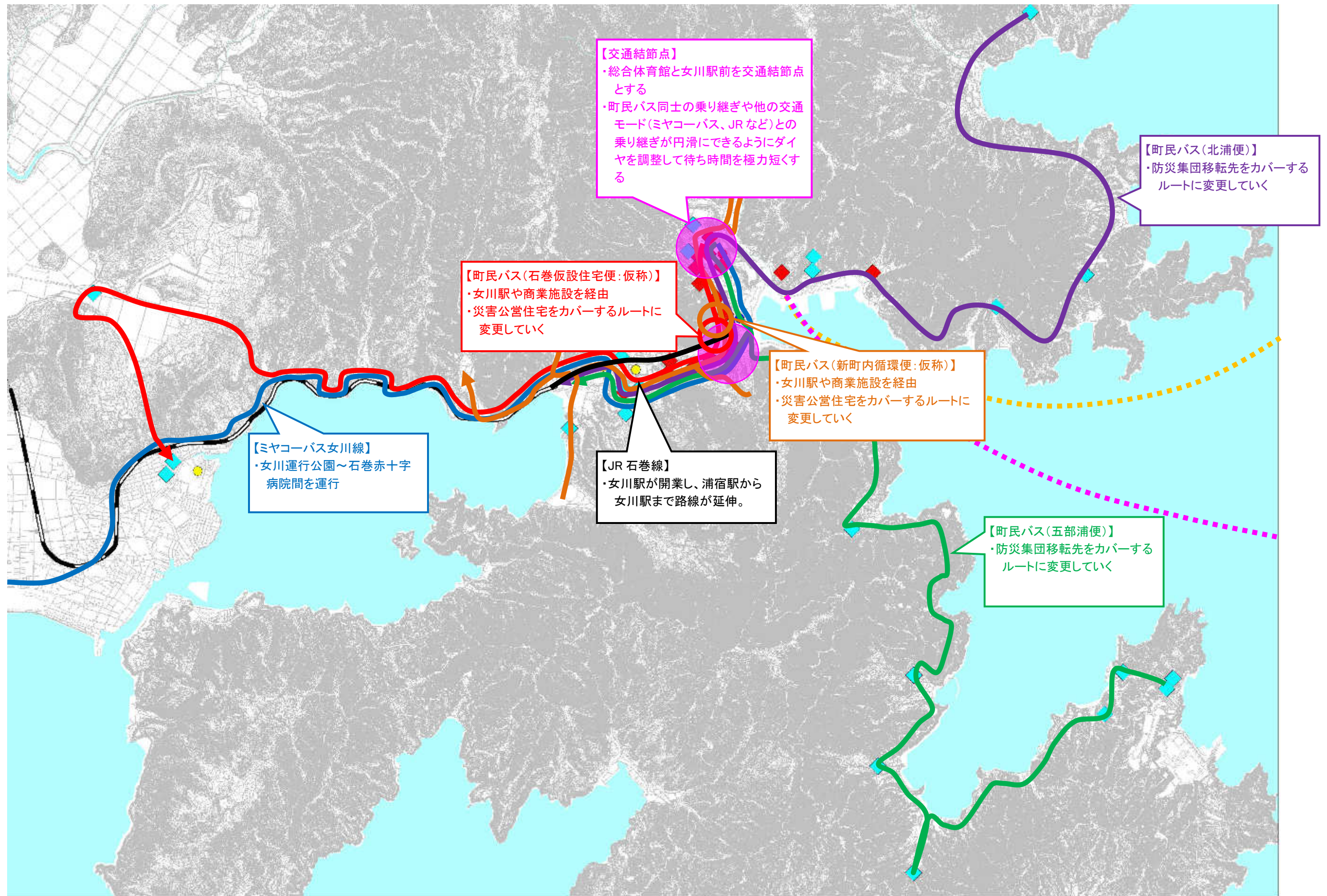
- JR 石巻線は、平成 27 年の春に女川駅が開業するため、石巻駅～女川駅間を運行する。
- 石巻仮設住宅便（仮称）と新町内循環便（仮称）は、女川駅が新たな交通結節点となるため、女川駅を経由するルートに変更する。
- 平成 28 年度以降は、女川駅周辺にテナント型商店街やまちづくり施設などの商業施設が完成予定となっているため、女川駅と同様に施設を経由するルートに変更する。
- また、STEP2 では、災害公営住宅や防災集団移転が徐々に整備し始める時期となるため、町民バス（石巻仮設住宅便、新町内循環便、五部浦便、北浦便）は仮設住宅を経由する現在のルートを維持しつつ、災害公営住宅や防災集団移転先がバス停車場所 200mカバー圏域となるようにルートを変更していく。

※通常、バス停まで無理なく歩ける距離は概ね 300mカバー圏域とされているが、高低差が大きいが想定されるため、200mカバー圏域を目安とする。

▼交通モード別にみた運行ルートの特徴

階層	交通モード	路線名	運行ルート
幹線交通	鉄道	JR 石巻線	<ul style="list-style-type: none"> • 女川駅が開業 • 石巻駅～女川駅間を運行
準幹線交通	路線バス	ミヤコーバス 女川線	<ul style="list-style-type: none"> • 引き続き、女川運行公園～石巻赤十字病院間を運行
	町民バス	石巻仮設住宅便 （仮称）	<ul style="list-style-type: none"> • 女川駅や商業施設を経由するルートに変更 • 総合体育館～石巻バイパス仮設、流留内田仮設間の運行を維持しつつ、災害公営住宅をカバーするルートに変更していく
地域内生活交通	町民バス	新町内循環便 （仮称）	<ul style="list-style-type: none"> • 女川駅や商業施設を経由するルートに変更 • 総合体育館～清水、新田、宮ヶ崎、眺湾荘、旭が丘、針浜、尾田峯、浦宿などの運行を維持しつつ、災害公営住宅をカバーするルートに変更していく
	町民バス	五部浦便	<ul style="list-style-type: none"> • 小屋取～浦宿駅前間を運行しつつ、防災集団移転先をカバーするルートに変更していく
	町民バス	北浦便	<ul style="list-style-type: none"> • 指ヶ浜～浦宿駅前間を運行しつつ、防災集団移転先をカバーするルートに変更していく

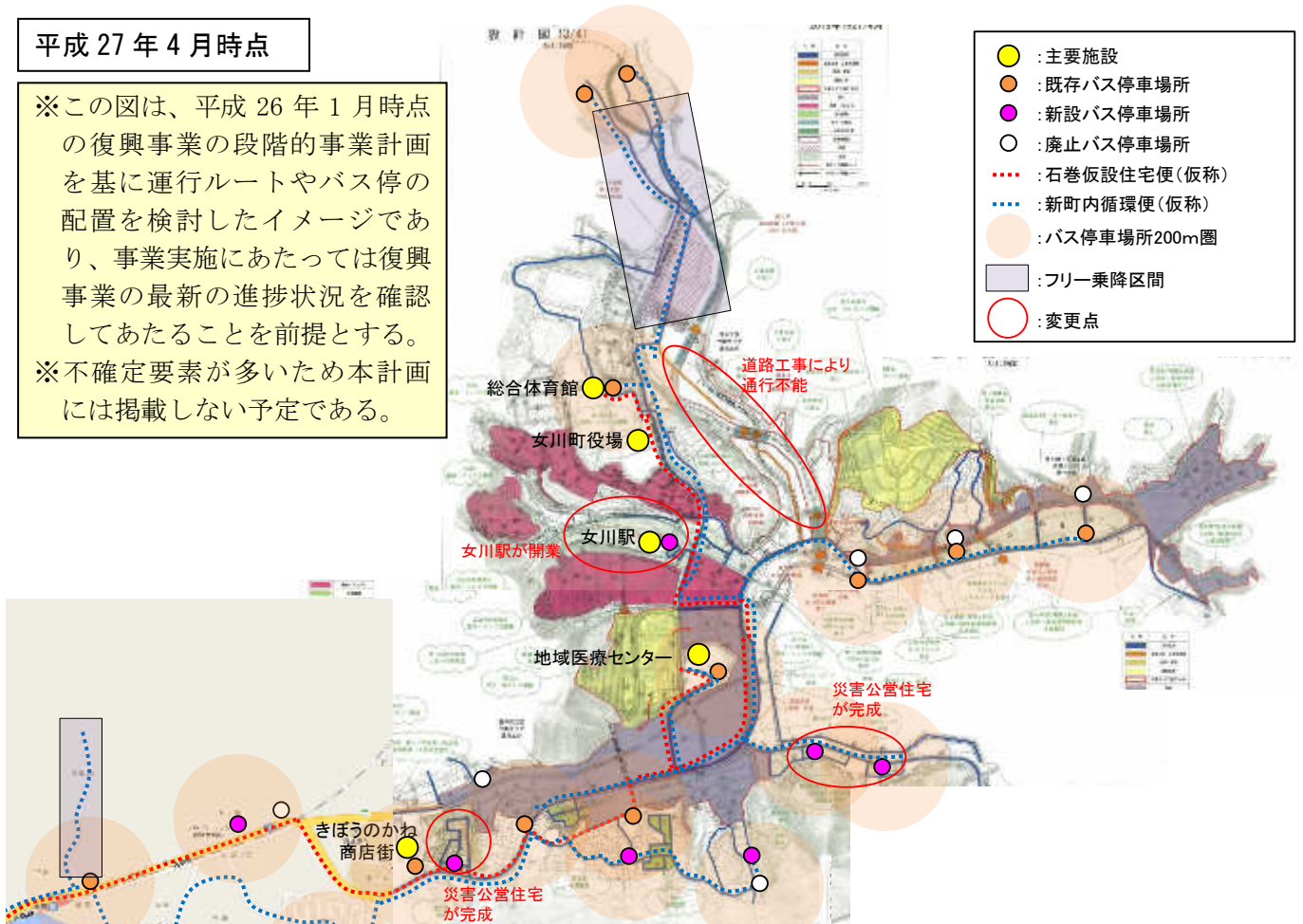
■STEP2 平成 27 年度～平成 29 年度の運行ルート図（全域）



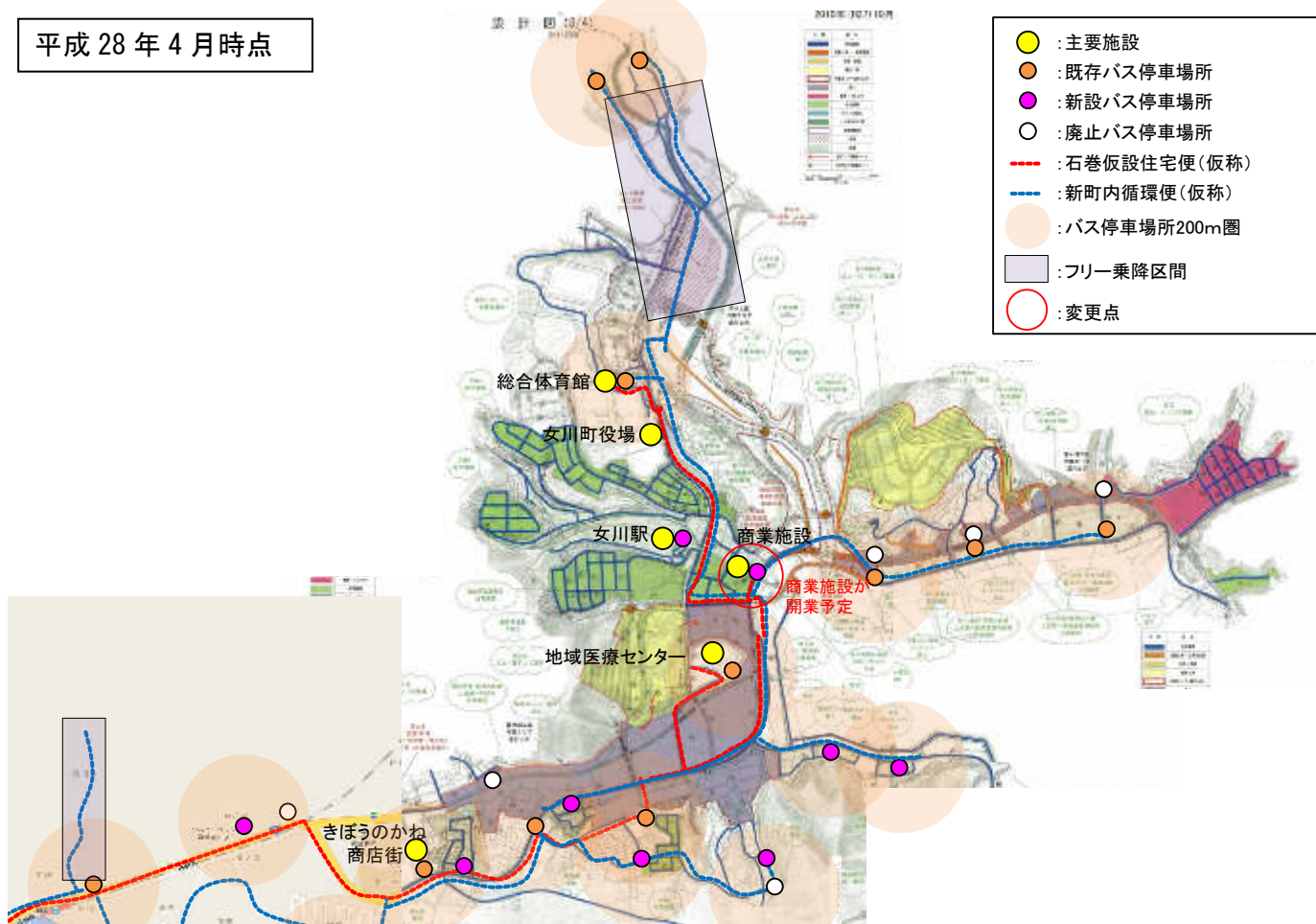
【参考資料】STEP2 平成27年度～平成29年度の運行ルートのイメージ（町内中心部）

平成27年4月時点

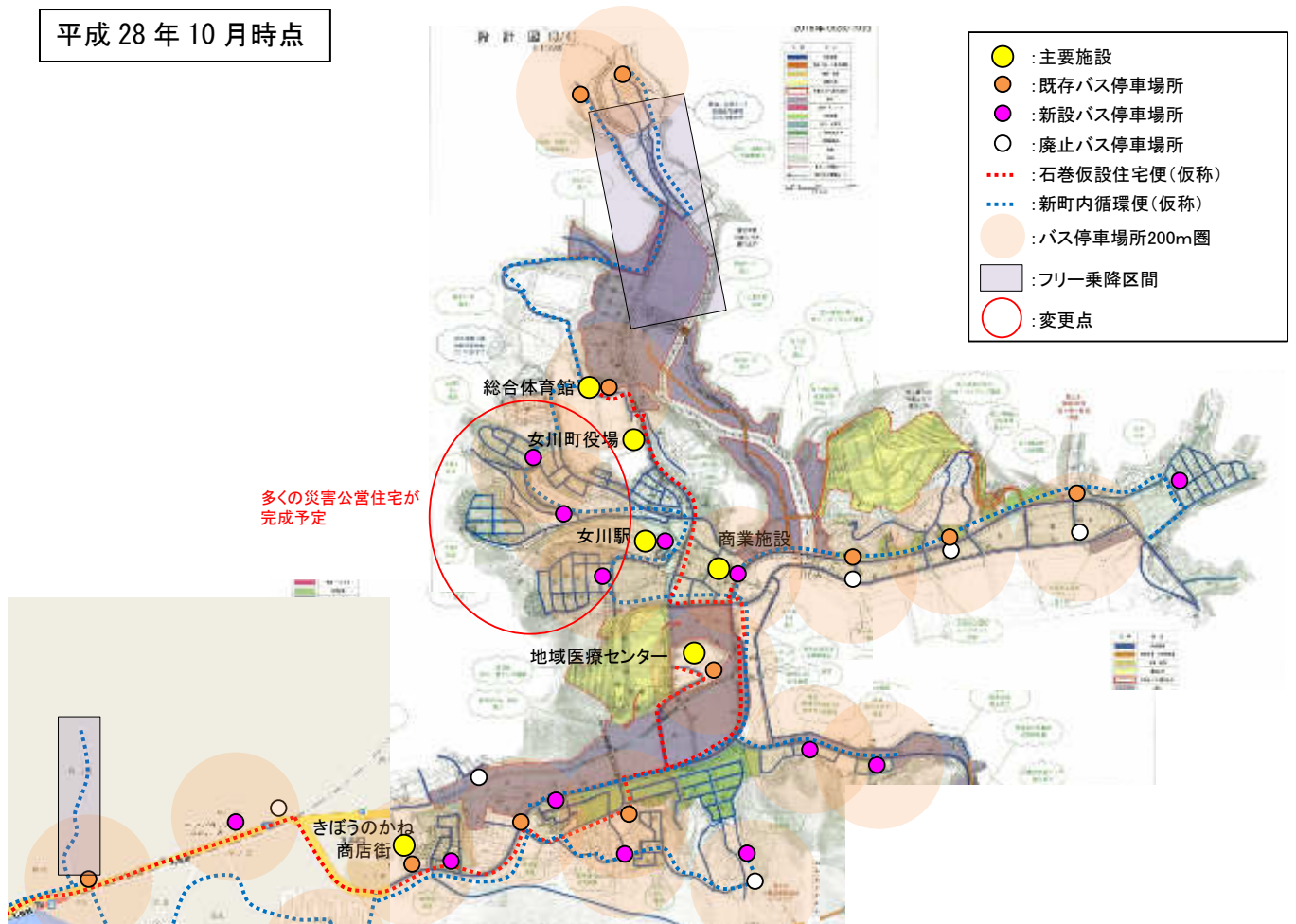
※この図は、平成26年1月時点の復興事業の段階的的事业計画を基に運行ルートやバス停の配置を検討したイメージであり、事業実施にあたっては復興事業の最新の進捗状況を確認してあたることを前提とする。
 ※不確定要素が多いため本計画には掲載しない予定である。



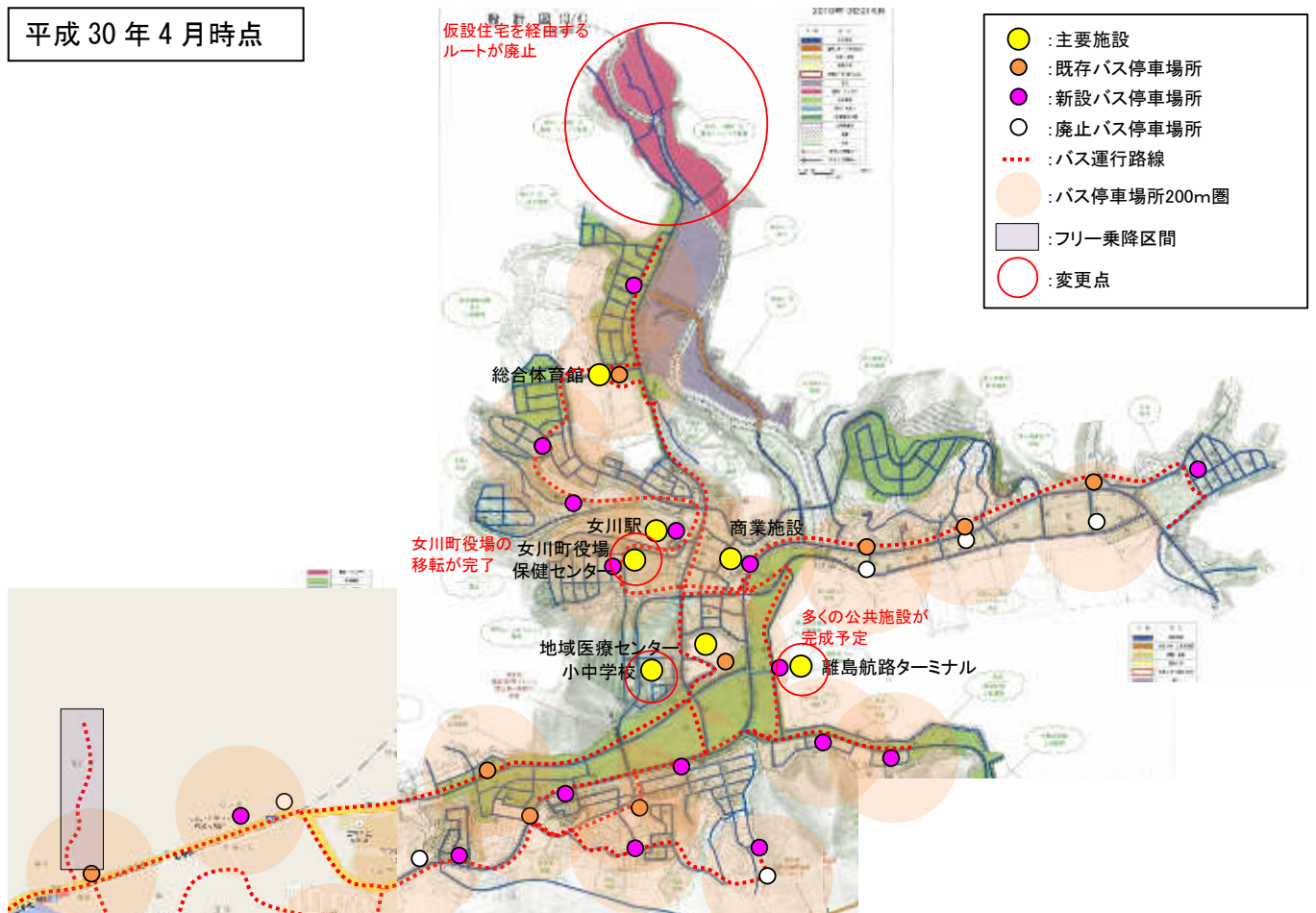
平成28年4月時点



平成 28 年 10 月時点

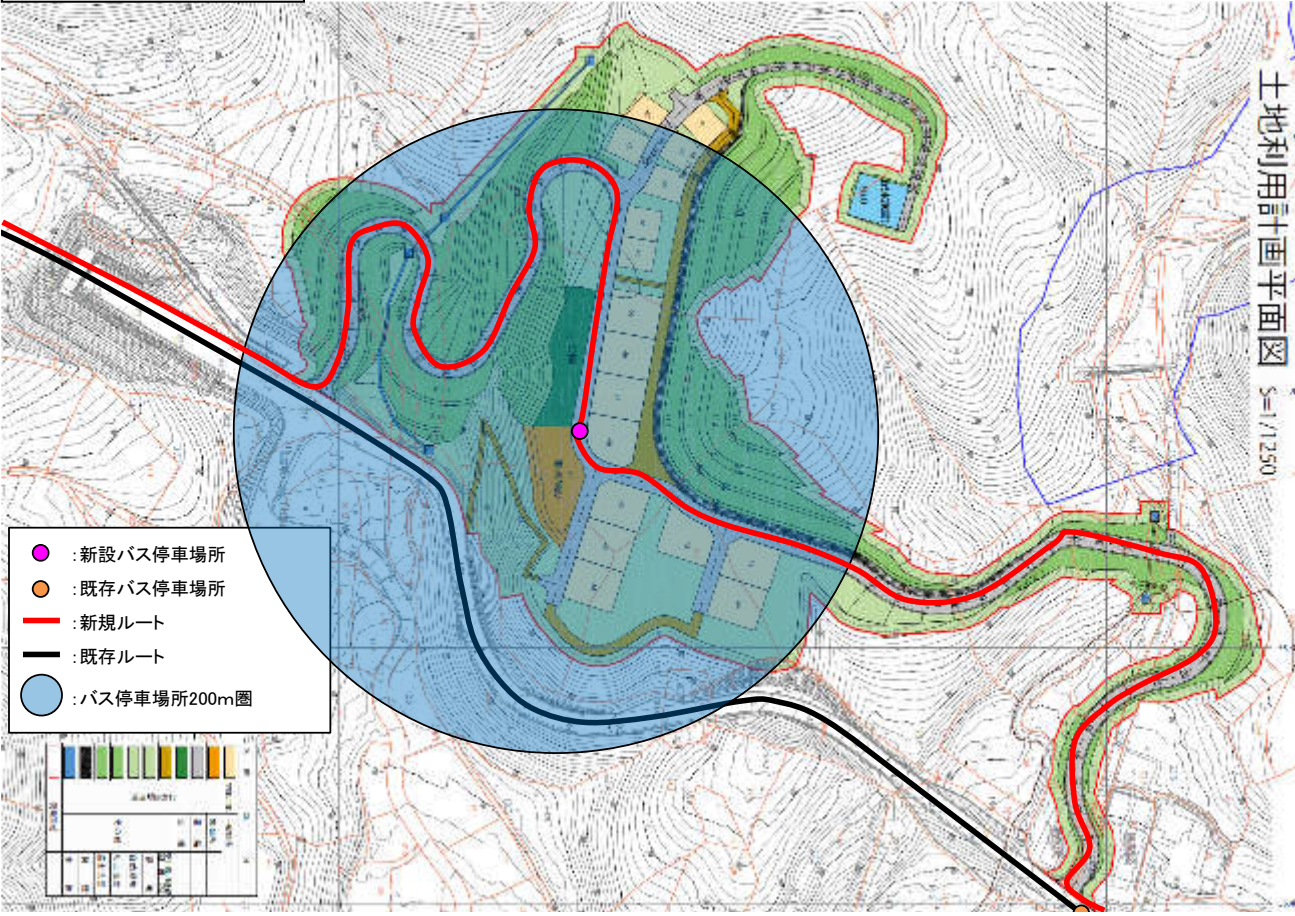


平成 30 年 4 月時点

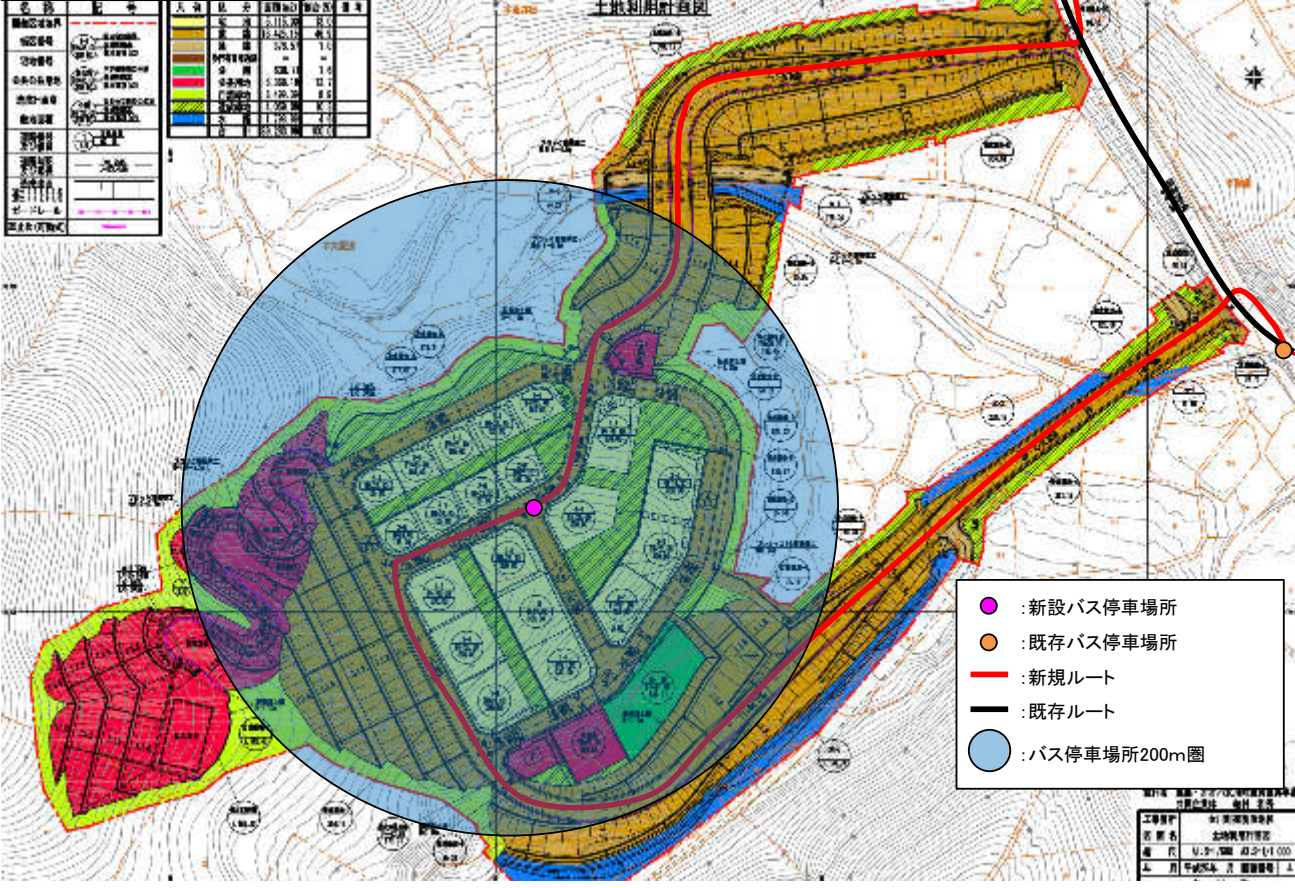


【参考資料】半島部の住宅団地の運行ルートイメージ（例）

横浦地区（五部浦）



御前浜地区（北浦）



4-3 STEP3（平成 30 年度）

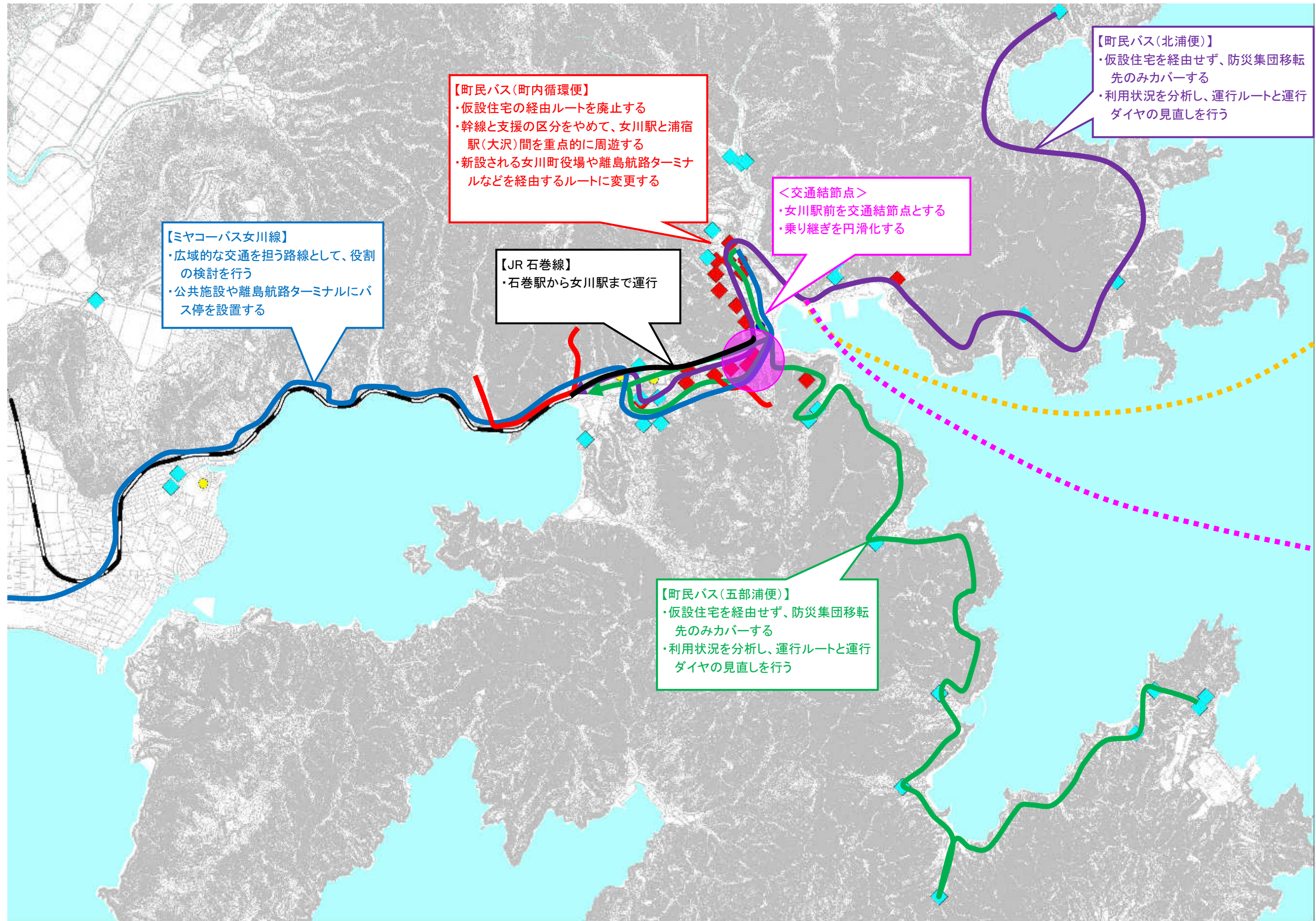
（1）運行ルート

- JR 石巻線は、石巻駅～女川駅間を運行する。
- ミヤコーバスは、町民バスの再編に伴い、石巻市への唯一の広域的なバス路線となるので、町民バスとの役割分担を検討する。また、新設される女川町役場、離島航路ターミナル、小中学校などへのバス停設置を検討する。
- 町内循環便は、恒久住宅移行に伴い、石巻市の仮設住宅が廃止となるため、石巻仮設住宅便（仮称）と新町内循環便（仮称）の区分をとりやめ、女川駅から浦宿エリアまでを周遊するバスとする。
- 新設される女川町役場、離島航路ターミナル、小中学校などの公共施設を経由するルートに変更する。
- 五部浦便と北浦便についても、仮設住宅への経由を廃止し、防災集団移転先のみを経由するルートに変更する。

▼交通モード別にみた運行ルートの特徴

階層	交通モード	路線名	運行ルート
幹線交通	鉄道	JR 石巻線	• 石巻駅～女川駅間を運行
準幹線交通	路線バス	ミヤコーバス 女川線	• 女川運行公園～石巻赤十字病院間を運行 • 町民バスとの役割分担を行う • 公共施設や離島航路ターミナルにバス停を設置する
地域内生活交通	町民バス	町内循環便	• 幹線路線と支線路線の区分を廃止し、町内でのみの運行とする • 仮設住宅への経由から災害公営住宅への経由に完全に移行する。 • 公共施設や離島航路ターミナルを経由するルートに変更する
	町民バス	五部浦便	• 仮設住宅への経由から防災集団移転先への経由に完全に移行する
	町民バス	北浦便	• 仮設住宅への経由から防災集団移転先への経由に完全に移行する

■STEP3 平成30年度の運行ルート図（全域）



5 町民バスの運賃と経費

5-1 有料化の基本的考え方

- 町民バスは、平成 25 年度は無料で運行しており、平成 26 年度も継続して無料で運行する。
- ただし、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）が終了となることを見据えて、平成 28 年度以降の運行体系の検討を平成 26 年度から行う。
- 運賃は、距離制運賃（利用する距離に応じて運賃が上昇）と一律運賃（短い距離の利用でも長い距離の利用でも運賃が同じ）の考え方があるが、住民懇談会では一律運賃を求める声が多かった。
- 運賃については、アンケート調査や住民懇談会では 1 回利用あたり 100 円～200 円程度であれば、支払っても良いとの意見があり、中には 300 円支払っても良いとの声もあった。
- また、運賃検討の際、週に 3～4 日など高頻度で町民バスを利用するヘビーユーザーに対しては割安感を感じるフリーパスの発行を検討する。

5-2 事業収支の試算

- 事業収支について、以下の 4 ケースで試算した。運賃は一律運賃とした。
- 試算結果について、3 路線合計をみると、運賃を 200 円とした場合、収支率は 2～3 割程度となっている。

○ケース①：運賃を 100 円とし、有料化しても利用者数が変わらない場合

○ケース②：運賃を 100 円とし、有料化に伴い、利用者数が 2 割減少した場合

※2 割減少は、他地域の事例を参考とした

○ケース③：運賃を 200 円とし、有料化しても利用者数が変わらない場合

○ケース④：運賃を 200 円とし、有料化に伴い、利用者数が 2 割減少した場合

【町内循環便】

年間運行費(円)	5,608,200
年間利用者(人)	17,700
運賃収入(円)	
ケース①	1,770,000
ケース②	1,416,000
ケース③	3,540,000
ケース④	2,832,000
町補てん(円)	
ケース①	3,838,200
ケース②	4,192,200
ケース③	2,068,200
ケース④	2,776,200
収支率(%)	
ケース①	31.6
ケース②	25.2
ケース③	63.1
ケース④	50.5
町補てん率(%)	
ケース①	68.4
ケース②	74.8
ケース③	36.9
ケース④	49.5

【五部浦便】

年間運行費(円)	4,989,600
年間利用者(人)	1,200
運賃収入(円)	
ケース①	120,000
ケース②	96,000
ケース③	240,000
ケース④	192,000
町補てん(円)	
ケース①	4,869,600
ケース②	4,893,600
ケース③	4,749,600
ケース④	4,797,600
収支率(%)	
ケース①	2.4
ケース②	1.9
ケース③	4.8
ケース④	3.8
町補てん率(%)	
ケース①	97.6
ケース②	98.1
ケース③	95.2
ケース④	96.2

【北浦便】

年間運行費(円)	4,409,600
年間利用者(人)	1,400
運賃収入(円)	
ケース①	140,000
ケース②	112,000
ケース③	280,000
ケース④	224,000
町補てん(円)	
ケース①	4,269,600
ケース②	4,297,600
ケース③	4,129,600
ケース④	4,185,600
収支率(%)	
ケース①	3.2
ケース②	2.5
ケース③	6.3
ケース④	5.1
町補てん率(%)	
ケース①	96.8
ケース②	97.5
ケース③	93.7
ケース④	94.9

【3路線合計】

年間運行費(円)	15,007,400
年間利用者(人)	20,300
運賃収入(円)	
ケース①	2,030,000
ケース②	1,624,000
ケース③	4,060,000
ケース④	3,248,000
町補てん(円)	
ケース①	12,977,400
ケース②	13,383,400
ケース③	10,947,400
ケース④	11,759,400
収支率(%)	
ケース①	13.5
ケース②	10.8
ケース③	27.1
ケース④	21.6
町補てん率(%)	
ケース①	86.5
ケース②	89.2
ケース③	72.9
ケース④	78.4

6 利用環境整備と利用促進策

6-1 利用・運行環境の方向性

a) バス停の上屋・ベンチ等の設置

多くのバス停には、上屋や壁はもとより、ベンチすらないのが現状である。バスを使ってもらうために、安全かつ快適に待てるようなバス待ち環境を整備する。

災害公営住宅や道路事業などの復興事業を見据えて検討していく。



石川県珠洲市



仙台市

b) 鉄道駅・離島航路ターミナルの交通結節点整備

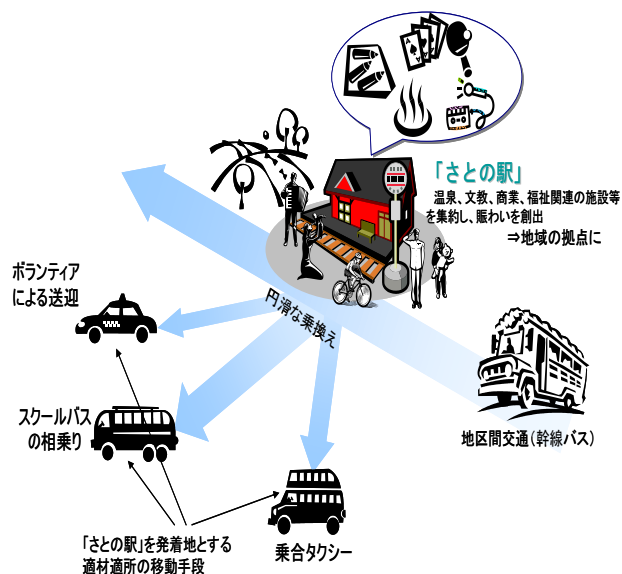
公共交通ネットワークの階層化に伴い、鉄道からバス、バスからバスへの乗り継ぎが必要になるため、公共交通機関同士の乗り継ぎが容易に行えるよう、鉄道駅や地域の公共交通拠点など交通結節点の改善を行う。

女川駅整備や道路事業などの復興事業を見据えて検討していく。



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

女川駅整備イメージ



中心街以外の交通結節点整備（上越市）

c) バス路線ナンバリングによるわかりやすい・利用しやすい環境の整備

路線バスの行き先・方面をマーク、アルファベット及び番号などを設定することで、利用者が一目でわかるようにし、利用しやすい環境を整備する。

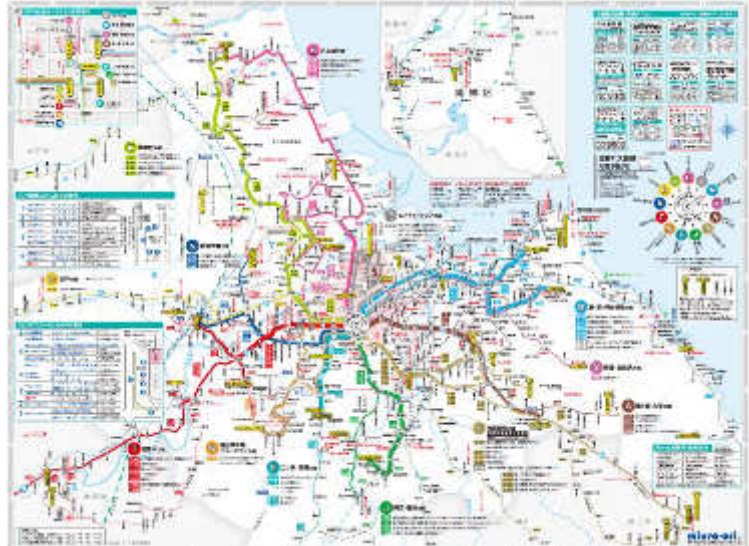


路線ナンバリング・方面別記号化の例

6-2 利用促進策の方向性

a) 路線図や時刻表、運賃など、公共交通を利用しやすい広報・PRの実施

公共交通を使ってもらうためには、バスを知ってもらうことが必要である。バスの時刻、ルート、運賃などの基本的な情報からバス利用にあたってのお得な情報をわかりやすく示した「バスマップ」の作成を行う。



持ち運びに便利なバスマップ(青森県八戸市)

b) 商店街と連携したお得なサービスなどの公共交通利用の特典提供

インセンティブ付与に関し、タイアップ可能な分野や企業との調整を検討する。対象は、民間の商業施設や観光施設など、公共交通利用により利用者の増加が見込まれる分野を対象とする。



青森県八戸市の事例



新潟県長岡市の事例



北海道帯広市の事例

交通事業者と商業施設等が連携したインセンティブ付与事例

c) モビリティマネジメントの実施

モビリティマネジメントとは、ひとりひとりのモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的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。

地球温暖化防止に向けたCO₂削減の必要性や、運動不足の解消、長期的に見た経済性、交通事故の危険性など様々な面から、自家用車の過度な利用を抑えるように人の心理に訴えることで、自発的に自家用車を控え、公共交通を利用するように促す手法である。

女川町においても、モビリティマネジメントの実施を検討し、町民のモビリティ（移動）に変化を与えられるよう長期的な視点で取り組む。

d) ノーマイカーデーの実施

自家用車利用を抑え公共交通機関を使うよう呼びかけるキャンペーンの一つとして「ノーマイカーデー」が全国で実施されている。

e) バス利用に関する総合学習やイベントの実施、広報・PR活動の実施

モビリティマネジメントやノーマイカーデー等の交通政策の推進にあたっては、町民意識の向上が必要になる。広報やPR活動を行い、町民意識を向上させるとともに、公共交通に関する総合学習やイベントの開催を検討する。

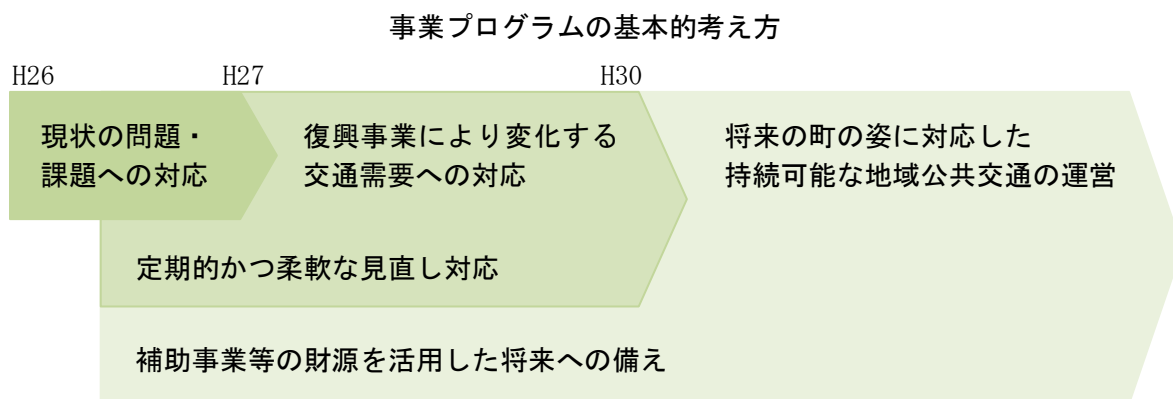


モビリティマネジメント及びノーマイカーデーの実施事例

7 計画の推進に向けて

7-1 事業プログラムの考え方

- 本町の復興を支える地域公共交通事業を展開するためには、復興事業との整合を図りつつ、現状の問題・課題への対応、復興事業により変化する交通需要への対応、復興事業完了後の将来の町の姿を見据えた取組が重要である。
- 復興事業により変化する交通需要への対応については、仮設住宅から恒久住宅などへの住民の住まいの変化や駅、商業施設などの施設の建設に伴う交通需要の変化に定期的かつ柔軟に対応していくことが重要である。
- 復興事業完了後の将来の町の姿を見据えた取組については、平成 27 年度の国の補助事業や復興交付金の終了を見据えて、将来の本町の地域公共交通の礎を築いておく必要がある。



※ 詳細な公共交通事業プログラム（案）は別紙参照

7-2 計画の推進体制の考え方

- 復興事業により変化する交通需要への定期的かつ柔軟な対応については、女川町地域公共交通会議で審議すべき事項以外を如何に迅速に検討し・判断していくことが重要であり、行政・交通事業者等からなる実務レベルでの組織を整えて対応することが必要である。
- 将来の町の姿を見据えた地域公共交通を確立するためには、財源が厳しくなる中、持続的自立的運営を実施していくためには、行政により運営されている町民バスを、行政負担を軽減しつつ、地域や民間が参加し、地域者参加者に効果のある事業運営に切り替えていく必要がある。
- 事業の展開にあたっては、利用状況やニーズを把握しつつ、社会実験などの手法も交えながら、PDCAサイクル（「計画⇒実施⇒検証⇒改善」の循環検討手法）の考え方で計画・実施・検証・改善していくことが必要である。

女川町 公共交通事業プログラム（案）

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 人口減少・高齢化の加速		当面对応をしつつ、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						
				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)												発生地域の定着		
				●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 東日本大震災復興交付金(効果促進事業)								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) 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)	供用量:小	供用量:小				供用量:大				供用量:大		供用量:中				
	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	乗降調査	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	広報・PR	女川駅開業と転居に対応した運行見直し	広報・PR	転居と市街地整備に対応した運行見直し	広報	転居と市街地整備に対応した運行見直し	広報	転居と市街地整備に対応した運行見直し	広報	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	広報・PR	女川駅開業と転居に対応した運行見直し	広報・PR	転居と市街地整備に対応した運行見直し	広報	転居と市街地整備に対応した運行見直し	広報	転居と市街地整備に対応した運行見直し	広報	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	広報・PR	本格運行		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・行き先表示など												
		バリアフリー化、低燃費車両、小型車両の導入		計画検討	車両購入													
		料金収受、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	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	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	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		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			