

**令和2年度 第3回女川町地域公共交通会議  
説明資料**



## [ 目 次 ]

<b>1 . 今後の町民バスの再編・見直しについて</b> . . . . .	<b>1</b>
1-1 第2回地域公共交通会議のおさらい	1
1-2 留意事項の再認識	3
1-3 再編・見直しの基本的な考え方	4
1-4 町民バスの見直し（案）	5
1-5 今後のスケジュール（案）	10
<b>2 . 令和3年度の方向性について</b> . . . . .	<b>11</b>
2-1 網形成計画に位置付けられた事業の進捗状況	11
2-2 令和3年度の実行方向性	12

# 1. 今後の町民バスの再編・見直しについて

## 1-1 第2回地域公共交通会議のおさらい

令和2年度第2回地域公共交通会議において、3つの見直し案を提示させていただきました。その中から、案①『中心部の高台住宅団地から「にぎわい拠点」へのアクセス性を考慮した案』をベースに検討することで承認いただきました。

### ■ 第2回地域公共交通会議で検討ベースに承認された案

#### ①：中心部の高台住宅団地から「にぎわい拠点」へのアクセス性を考慮した案

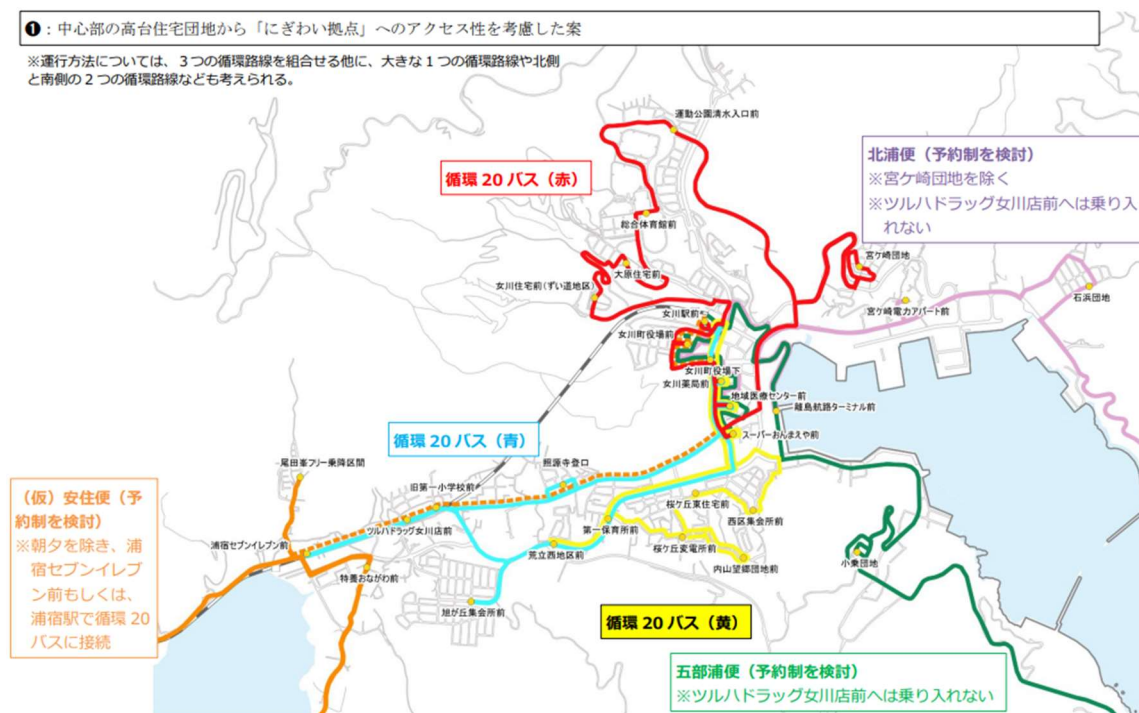
##### 【コンセプト】

- ・ 中心部の団地から「にぎわい拠点へのアクセス」を重視する。
- ・ 「石浜団地」「宮ヶ崎集会所前」「宮ヶ崎電力アパート前」「小乗団地」を除く（従来どおり町民バスで対応）。

⇒石浜・宮ヶ崎の一部・小乗を除く中心部の高台住宅・団地を定時定路線でカバー

#### ①：中心部の高台住宅団地から「にぎわい拠点」へのアクセス性を考慮した案

※運行方法については、3つの循環路線を組合せる他に、大きな1つの循環路線や北側と南側の2つの循環路線なども考えられる。



会議において、委員の皆様からは、再編・見直しに関わるコメントとして「路線の棲み分け」や「バス停」「ダイヤ」に関するご意見・指摘を頂戴しました。

■第2回地域公共交通会議での意見（再編・見直しに関わるコメントのみ一部抜粋）

【路線の棲み分け】

○循環 20 バスの位置づけが曖昧になっているのではないか。それぞれの団地からの移動と、拠点間を結ぶ移動の 2 つを一緒にやっているので、不公平感があると感じるのでその点についての整理が必要と考えている。

○案①については、赤と黄の路線は従来の町民バスと同じ役割に設定し、青の路線のみ循環 20 バスとして運行させる形でも良いのではないか。

【バス停】

○実際に循環 20 バスで「宮ヶ崎集会所前」から乗車したが、宮ヶ崎団地の前を通過して、ただ下に降りていただけだった。せっかく来ているのならなぜ宮ヶ崎団地の中に寄らないのかと感じた。

○宮ヶ崎団地の中か、団地内の上の方に新たにバス停を作れないか。

○循環 20 バスはもっと奥の方にバス停を作った方が、高齢の方は利用するのではないか。

○団地内については、高齢者の利用や坂も多いのでより細かく回ってあげる方がよい。

【ダイヤ】

○時間が決まっていればそれに合わせて乗るので 20 分に拘る必要はない。遅れがなくきめ細かく、かつ安全に運行できる方が良いのではないか。

○利用者は自分が移動したい時間帯にバスがあれば良いので、必ずしも 20 分間隔である必要はなく、その間に他の用事をこなすために、まちなかについてはより移動しやすくしておくという役割分担が必要なのではないか。

## 1-2 留意事項の再認識

---

再編・見直しにあたっては、これまで関係者との意見交換や調整などのなかで、「循環 20 バス」導入時の理念や、公共交通機関として安全性などの観点から、留意すべき事項を改めて整理しました。

### 【ダイヤ】

- 幹線軸については、時刻表に依らずに時間を待てる間隔で運行する
- バス停での高齢者の乗降に要する時間や利用の多いバス停での停車時間などを考慮した運行ダイヤにより定時性を確保する
- ドライバーの休憩時間などの運行管理を徹底することにより安全性を確保する

### 【ルート・バス停】

- 役場や病院などの目的地となる町内各拠点施設を結ぶ路線については、出発地側の居住エリアを経由することで相乗効果を図る

### 【リソース】

- 町内の公共交通ネットワーク全体としての効率性に配慮する

## 1-3再編・見直しの基本的な考え方

令和2年度第2回地域公共交通会議での議論・意見を踏まえて、町民バスの再編・見直しの基本的な考え方を再設定しました。

【町民バスの再編・見直しの基本的な考え方】※赤字が前回からの変更箇所

- I. 町内でのお出かけの基幹となる幹線軸については、利用の多い団地を経由しながら、複数の用事を済ませられるように、日常生活における主要な目的施設をまわる（役割・位置づけの明確化）
- II. 町民バスについては、高台住宅・団地から生活軸※へアクセスする（中心部のルート見直し、小規模需要エリアでの予約制の検討）  
※生活軸とは、女川駅～女川町役場～女川薬局～地域医療センター～スーパーおんまえや間
- III. バス停の見直しや乗継拠点の設定により利便性の向上を図る
- IV. 限られた財源の中で定時性を確保しつつ、等間隔運行による利便性を維持する

参考）【前回の会議で示した町民バス見直しの基本的な考え方】

- ・循環20バスは中心部の移動に対応し、町民バスとの棲み分けを強化する。
- ・町民バスについては、小規模需要エリアから女川駅～女川町役場～女川薬局～地域医療センター～スーパーおんまえや間の「生活軸」へ効率的にアクセスする。（中心部のルート見直し、予約制の検討）
- ・乗継が多くなるが、複数の用事済ませられるよう主要施設を効率的にアクセスする。
- ・限られた財源の中で定時性を確保しつつ、間隔運行による利便性を維持する（30分間隔運行など）

## 1-4 町民バスの見直し（案）

### （1）見直し（案）

第2回公共交通会議でご提示した3つの案のうち、案①『中心部の高台住宅団地から「にぎわい拠点」へのアクセス性を考慮した案』をベースにしつつ、前述の基本的な考え方に基づき、見直しの方向性を2案、整理しました。

#### 【見直しの方向性】

①：中心部の3ルート（赤・青・黄）の運行頻度を均一（約40分間隔）にした案

#### 【コンセプト】

- ・中心部の団地から「生活軸」へのアクセスを重視する。  
⇒町民バスとの接続は、女川駅、役場、女川薬局、地域医療センター、スーパーおんまえや、浦宿セブンイレブン
- ・石浜・小乗を除く中心部の高台住宅・団地を定時定路線でカバー。  
⇒「石浜団地」「小乗団地」は従来どおり町民バスで対応
- ・出発地側の団地である程度高頻度で運行することにより、気軽に利用できる環境をつくる。  
⇒赤・青・黄とも、40分間隔で運行

#### 【見直しの方向性】

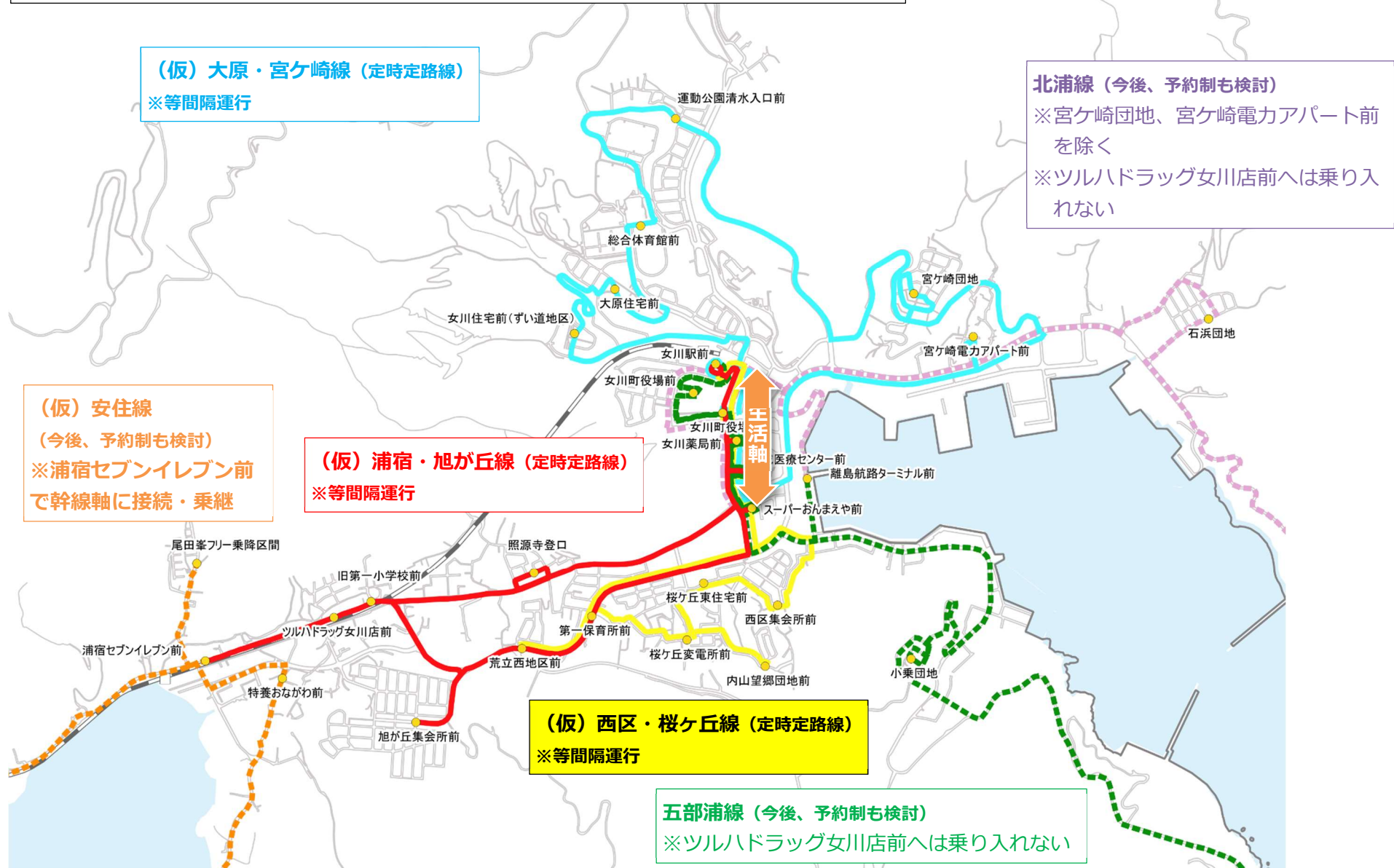
②：幹線軸（赤）と町民バスの運行頻度にメリハリをつけた案  
※バス停・ルートは①と同じです。

#### 【コンセプト】

- ・中心部の団地から「生活軸」へのアクセスを重視する。  
⇒町民バスとの接続は、女川駅、役場、女川薬局、地域医療センター、スーパーおんまえや、浦宿セブンイレブン
- ・石浜・小乗を除く中心部の高台住宅・団地を定時定路線でカバー。  
⇒「石浜団地」「小乗団地」は従来どおり町民バスで対応
- ・目的地間を結ぶ幹線軸（赤）と、主に団地を経由する青・黄ルートを差別化する  
⇒幹線軸（赤）：30分間隔、青・黄：1時間（60分）間隔



**案①：中心部の3ルート（赤・青・黄）の運行頻度を均一（約40分間隔）にした案**



案②：幹線軸（赤）と町民バスの運行頻度にメリハリをつけた案※バス停・ルートは案①と同じです。

**（仮）大原・宮ヶ崎線（定時定路線）**  
※等間隔運行、低頻度運行

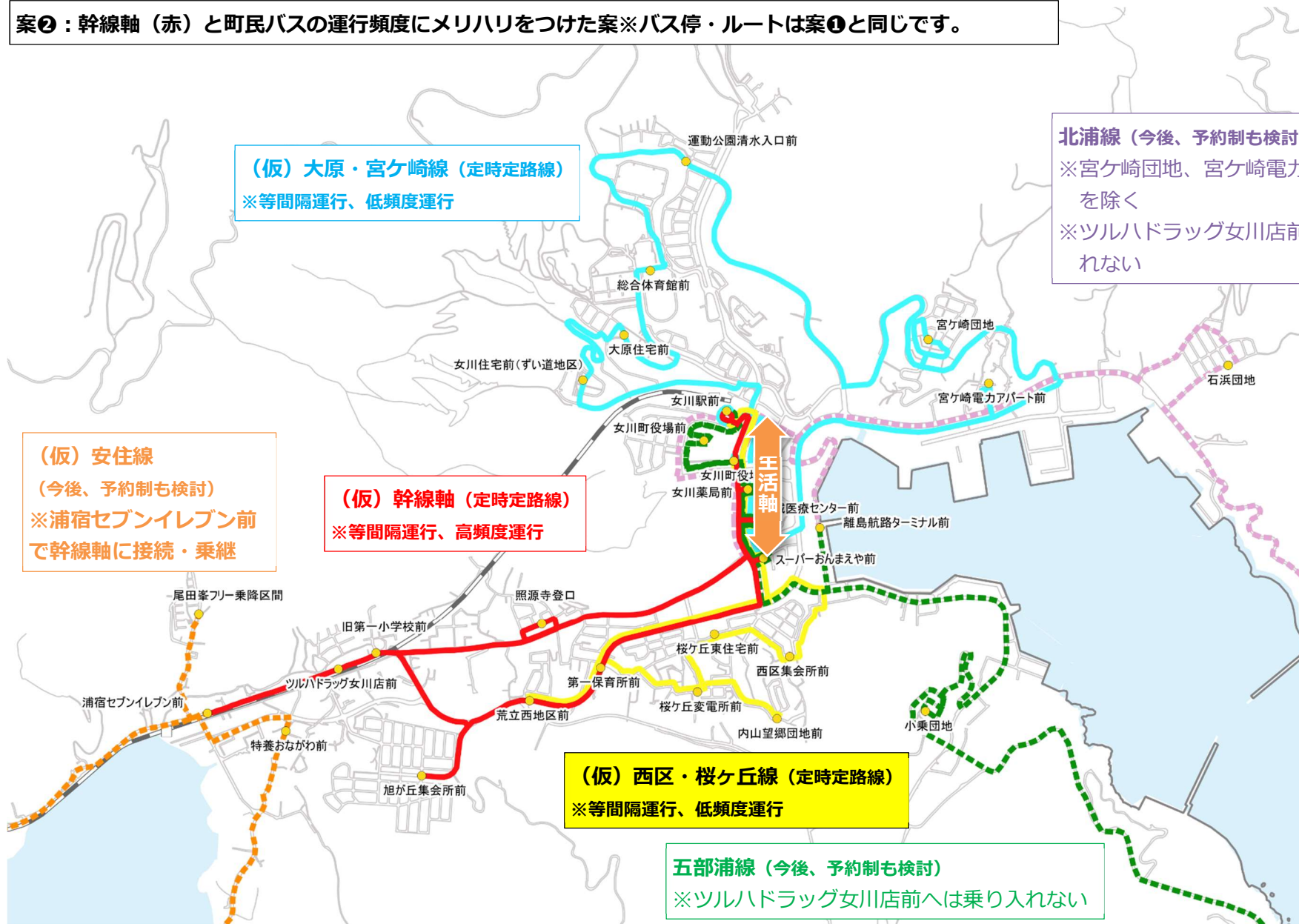
**北浦線（今後、予約制も検討）**  
※宮ヶ崎団地、宮ヶ崎電力アパート前を除く  
※ツルハドラッグ女川店前へは乗り入れない

**（仮）安住線**  
（今後、予約制も検討）  
※浦宿セブンイレブン前で幹線軸に接続・乗継

**（仮）幹線軸（定時定路線）**  
※等間隔運行、高頻度運行

**（仮）西区・桜ヶ丘線（定時定路線）**  
※等間隔運行、低頻度運行

**五部浦線（今後、予約制も検討）**  
※ツルハドラッグ女川店前へは乗り入れない



(2) パターン別の比較

表 パターン別の特徴整理

案	①	②
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心部の団地から「生活軸」へのアクセスを重視する。</li> <li>⇒町民バスとの接続は、女川駅、役場、女川薬局、地域医療センター、スーパーおんまえや、浦宿セブンイレブン</li> <li>・石浜・小乗を除く中心部の高台住宅・団地を定時定路線でカバー。</li> <li>⇒「石浜団地」「小乗団地」は従来どおり町民バスで対応</li> <li>・<u>出発地側の団地である程度高頻度で運行することにより、気軽に利用できる環境をつくる。</u></li> <li>⇒赤・青・黄とも、40分間隔で運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心部の団地から「生活軸」へのアクセスを重視する。</li> <li>⇒町民バスとの接続は、女川駅、役場、女川薬局、地域医療センター、スーパーおんまえや、浦宿セブンイレブン</li> <li>・石浜・小乗を除く中心部の高台住宅・団地を定時定路線でカバー。</li> <li>⇒「石浜団地」「小乗団地」は従来どおり町民バスで対応</li> <li>・<u>目的地間を結ぶ幹線軸（赤）と、主に団地を經由する青・黄ルートを差別化する</u></li> <li>⇒<u>幹線軸（赤）：30分間隔、青・黄：1時間（60分）間隔</u></li> </ul>
概要	<p>6路線（計6台）</p> <p>【中心部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（仮）浦宿・旭が丘線（赤）：1台、等間隔運行</li> <li>・（仮）大原・宮ヶ崎線（青）：1台、等間隔運行</li> <li>・（仮）西区・桜ヶ丘線（黄）：1台、等間隔運行</li> </ul> <p>【郊外部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（仮）安住線：1台、将来的な予約制の導入も検討</li> <li>・五部浦線：1台、将来的な予約制の導入も検討</li> <li>・北浦線：1台、将来的な予約制の導入も検討</li> </ul>	<p>6路線（計7台）</p> <p>【中心部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（仮）幹線軸（赤）：2台、等間隔運行、高頻度運行</li> <li>・（仮）大原・宮ヶ崎線（青）：1台、等間隔運行、低頻度運行</li> <li>・（仮）西区・桜ヶ丘線（黄）：1台、等間隔運行、低頻度運行</li> </ul> <p>【郊外部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（仮）安住線：1台、将来的な予約制の導入も検討</li> <li>・五部浦線：1台、将来的な予約制の導入も検討</li> <li>・北浦線：1台、将来的な予約制の導入も検討</li> </ul>
中心部	<p>【運行時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各路線の所要時間は20～30分でコンパクト化により利便性を向上</li> <li>・<u>中心部の住宅は現行より大幅にサービス水準が向上（6～8本⇒18～19本）</u></li> <li>・<u>高台住宅・団地などは40分間隔運行で公平性を確保</u></li> </ul> <p>【運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小さい循環の組合せにより遠回り感を極力軽減</li> <li>・女川駅を基点とした運行により、スムーズな乗継を実現</li> <li>・中心部の一部（石浜・小乗）を除き、ほぼ全域をカバー</li> <li>・利用の少ないバス停を經由することで効率性が低下</li> </ul> <p>【アクセス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝7時～夜19時の運行により通勤・通学でのJRとの乗継が可能</li> <li>・住民ニーズの高いツルハドラッグへは赤ルートへの乗継が必要</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・何線の車両なのか一目で分かる表示が必要</li> <li>・石浜地区や小乗地区から不公平感が出る懸念</li> </ul>	<p>【運行時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各路線の所要時間は20～30分でコンパクト化により利便性を向上</li> <li>・<u>中心部の住宅は現行より大幅にサービス水準が向上（6～8本⇒13本）</u></li> <li>・<u>目的地間を結ぶ幹線軸（赤）については、高頻度運行により周遊性を向上</u></li> </ul> <p>【運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小さい循環の組合せにより遠回り感を極力軽減</li> <li>・女川駅を基点とした運行により、スムーズな乗継を実現</li> <li>・中心部の一部（石浜・小乗）を除き、ほぼ全域をカバー</li> <li>・利用の少ないバス停を經由することで効率性が低下</li> </ul> <p>【アクセス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝7時～夜19時の運行により通勤・通学でのJRとの乗継が可能</li> <li>・住民ニーズの高いツルハドラッグへは赤ルートへの乗継が必要</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・何線の車両なのか一目で分かる表示が必要</li> <li>・石浜地区や小乗地区から不公平感が出る懸念</li> </ul>

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">郊外部</p>	<p>【運行時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心部の高台住宅・団地は除くことで、運行時間が短縮</li> </ul> <p>【運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>五部浦と北浦の半島部については、既存の町民バスを踏襲しているため利用者への影響が少ない。</li> </ul> <p>【アクセス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の町民バスと同様にJRと接続</li> <li>ツルハドラッグや浦宿セブンイレブンへ行くには赤ルートに乗継が必要</li> <li>安住地区や針浜地区などからスーパーや医療センター、役場へ行く際は浦宿セブン赤ルートで乗継が必要</li> <li>離島航路からの乗継利用者は予約が必要</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予約制にすることにより、経費の抑制や交通事業者の負担軽減に繋がる</li> <li>利用の際に予約の手間が発生</li> </ul>	<p>【運行時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心部の高台住宅・団地は除くことで、運行時間が短縮</li> </ul> <p>【運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>五部浦と北浦の半島部については、既存の町民バスを踏襲しているため利用者への影響が少ない。</li> </ul> <p>【アクセス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の町民バスと同様にJRと接続</li> <li>ツルハドラッグや浦宿セブンイレブンへ行くには赤ルートに乗継が必要</li> <li>安住地区や針浜地区などからスーパーや医療センター、役場へ行く際は浦宿セブン赤ルートで乗継が必要</li> <li>離島航路からの乗継利用者は予約が必要</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予約制にすることにより、経費の抑制や交通事業者の負担軽減に繋がる</li> <li>利用の際に予約の手間が発生</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">経費</p>	<p><b>全体経費：47,244,696円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■中心部：24,361,696円</li> <li>(仮) 浦宿・旭が丘線(赤)：8,254,707円</li> <li>(仮) 大原・宮ヶ崎線(青)：8,270,804円</li> <li>(仮) 西区・桜ヶ丘線(黄)：7,836,184円</li> <li>■郊外部：22,883,000円</li> <li>五部浦線：8,168,000円</li> <li>北浦線：7,624,000円</li> <li>(仮) 安住線：7,091,000円</li> </ul>	<p><b>全体経費：47,069,824円</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■中心部：24,186,824円</li> <li>(仮) 幹線軸(赤)：8,632,256円</li> <li>(仮) 大原・宮ヶ崎線(青)：7,934,230円</li> <li>(仮) 西区・桜ヶ丘線(黄)：7,620,338円</li> <li>■郊外部：22,883,000円</li> <li>五部浦線：8,168,000円</li> <li>北浦線：7,624,000円</li> <li>(仮) 安住線：7,091,000円</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">評価</p>	<p style="text-align: center;">◎ (中心部の団地では公平性が確保)</p>	<p style="text-align: center;">○ (路線の役割分担が明確)</p>

# 1-5今後のスケジュール（案）

表 再編・見直しのスケジュール

分類	項目	令和3年度												令和4年度																
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月					
P	小規模需要エリアの再編検討	→							→																					
	関係者との調整(中心部の再編)	→																												
	運輸支局等への手続き								→																					
D	周知・PR(HP・広報紙等での発信、マップ付き時刻表の更新、バス停盤面改修)								→																					
	中心部の再編													→																
	小規模需要エリアの再編 (予約制運行、フリー乗降区間の導入検討など)													→ 調整が整い次第実施する(時期は未定)																
	バスロケーションシステムの運用								改修 → 運用再開 →					→																
C	中心部再編の評価・検証													→																
A	中心部の改善(案)検討													→																
	公共交通会議	●												●		●		※時期・回数は未定												

## 2. 令和3年度の方向性について

### 2-1 網形成計画に位置付けられた事業の進捗状況

表 事業の進捗状況

事業内容	具体的施策	R1	R2	R3	R4	R5
① 生活軸の形成	・ミヤコーバス、町民バスなどの複数路線がすべて乗り入れ運行することで生活軸の充実化を図ります。	生活軸の方向性検討	循環20バスの実証試験	町民バスの再編・評価検証		
	・生活軸の区間の利便性が向上するよう路線のダイヤ調整を行います。	生活軸の方向性検討	循環20バスの実証試験	町民バスの再編・評価検証 (等間隔運行の導入など)		
	・上記で不足する時間帯を新規路線(自動運転等)で補完することを検討します。	生活軸の方向性検討	循環20バスの実証試験	町民バスの再編・評価検証 (新規路線の本格運行など)		
② 地域内交通の再編・見直し	【まちなか】【小規模需要】 ・多種多様な地域公共交通を組み合わせ、サービス水準の向上を図ります。		町民バスの再編検討	予約制の導入検討・調整が整い次第実施		
	【まちなか】 ・町民バス運行内容の再編、見直しにより町内主要施設を重点的に回り、利便性を向上させます。		町民バスの再編検討	町民バスの再編・評価検証		
	【まちなか】 ・タクシーの利活用(相乗り運賃など)を検討します。				検討・調整が整い次第実施	
	【まちなか】 ・将来的なカーシェアリング、ボランティア輸送などの導入を検討します。				検討・調整が整い次第実施	
	【小規模需要】 ・効率的な運行体系を検討します。	予約制運行の試算	町民バスの再編検討	予約制の導入検討・調整が整い次第実施		
	【小規模需要】 ・待合環境を改善します。				検討・調整が整い次第実施	
③ 広域都市間交通の維持・活性化	・町外との広域の移動を担う広域都市間交通については、交通事業者や隣接する石巻市などの関係機関と協力・調整しながら、路線の維持に努めます。	関係者との情報共有・調整				
	・国庫補助、県単補助などによる財政支援の活用を積極的に検討します。	検討・調整				
	・交通事業者や隣接する石巻市などの関係機関と連携しながら利用促進を企画・検討し、路線の利用促進を図ります。				検討・調整が整い次第実施	
④ 拠点機能の向上	・交通結節点における待合スペースの充実を推進します。				検討・調整が整い次第実施	
	・JR、離島航路、町民バス間の接続ダイヤを調整します。	JRのダイヤ改正に伴い接続ダイヤを調整・検討				
	・待ち時間が苦にならないよう、既存の催し物等を交通結節点で開催するなどの調整を行います。				検討・調整が整い次第実施	
⑤ 公共交通利用促進ツールの充実	・JR、ミヤコーバス、町民バスに関する、利用方法を記載した総合案内ツールとして、公共交通総合マップ・時刻表を制作・配布します。	マップ付き時刻表の更新・配布、バス停壁面の改修 バスロケーションシステムの導入・運用				
⑥ 車両の行き先・方面表示の改善	・町民バスについては、行き先・方面を一目で認識しやすいように、車両マグネットの見直しをします。	車両マグネットの作成 循環20バスの方向幕の作成				
⑦ 運賃体系の見直し	・まちなかの一定区間における利用しやすい運賃体系の設定を検討します。				検討・調整が整い次第実施	
	・乗換券や一日乗車券、定期券などの導入を検討します。				検討・調整が整い次第実施	
⑧ レンタサイクルの利活用	・レンタサイクルを活用して、住民も日常生活で利用できるシェアサイクル(例、月額レンタルプランなど)を検討します。 ※日常生活でも利用しやすい車両(かご付き、電動アシストなど)の導入が必要となります。				検討・調整が整い次第実施	
⑧ 多様な主体と連携した利用促進の展開	・モビリティマネジメントやバスパック、バスの乗り方教室等の利用促進に向けたイベントを企画・実施します。				検討・調整が整い次第実施	
	・観光分野、教育分野及び福祉分野と連携した継続的な利用促進の展開を図ります。				検討・調整が整い次第実施	
⑨ みんなで育てる場づくり	・関係機関と連携し、既存の住民による集まりなどを活用しながら、公共交通の説明や移動手段に関する意見交換、利用促進策のアイデア出しなどを住民とともに話し合います。	利用者・住民へのアンケート調査により意見を集約				
	・地域実情に合った公共交通の導入に向けて、「行政」「交通事業者」「住民」などによる組織の構築を推進します。	地域公共交通会議の開催 交通事業者との意見交換・調整				
	・将来的には、地域の住民が主体的に利用促進に向けたイベント等の企画・運営や、地域の公共交通の運行方法・運行内容を設定していくことも想定します。				検討・調整が整い次第実施	

## 2-2 令和3年度の取組方向性

令和3年度の取組に関しては、「これまでの取組を踏まえて継続する事業」及び「計画に基づき新たに取組む事業」があり、令和3年度の取組方向性を示します。

### ●町民バスの再編・評価検証【一部新規】

- ・網形成計画に位置付けられた「施策1：公共交通網の再編・見直し」の「(1)生活軸の形成」「(2)地域内交通の再編・見直し」に関しては、令和2年度に「循環20バス」の実証試験を実施し、運行内容を評価・検証した上で、地域内交通を含めた町民バス一体的な本格運行の方向性を検討した。
- ・令和3年度には、実証試験の評価・検証結果を踏まえて第2期実証試験を行う。さらに、本格運行の内容については、利用実績や町民アンケート調査結果などを用いて評価・検証を行いながら、運行内容の改善方針を検討する。
- ・小規模需要エリアにおいては、令和2年度に整理した再編・見直しの方向性に基づき、予約制の導入などを含めた具体的な運行内容を検討する。

### ●簡易バスロケーションシステムの改修・運用【継続】

- ・網形成計画に位置付けられた「施策2：分かりやすい情報提供」の「(1)公共交通利用促進ツールの充実」に関しては、令和2年度に簡易バスロケーションシステムを導入し、運用を行ってきた。
- ・令和3年度では上記の町民バスの再編・評価検証に伴い、10月から簡易バスロケーションシステムの改修・運用を行う。

### ●分かりやすい情報提供の実施【継続】

- ・網形成計画に位置付けられた「施策2：分かりやすい情報提供」の「(1)公共交通利用促進ツールの充実」に関しては、これまでもマップ付き時刻表(A3)の作成・配布やバス停盤面の改修を行ってきた。
- ・令和3年度では、町民バスの再編のタイミングに併せて、既存のマップ付き時刻表の更新・配布やバス停盤面の改修を行う。