

令和4年度 第1回女川町地域公共交通会議 議事録

1. 日 時：令和4年5月24日（火） 11：00～12：00
2. 場 所：女川町役場庁舎 3階大会議室
3. 議 事：（1）職務代理者の指名について
（2）町民バス第2期実証実験の実施結果について
（3）今後の町民バス再編方針について
（4）その他

■議事概要

(1) 職務代理者の指名について

○同会議設置要綱第5条3項に規定されており、議長が徳永宮城大学教授を指名した。

(2) 町民バス第2期実証実験の実施結果について

○事務局から説明後、以下の質疑をおこなった。

A委員 便ごとだけではなく、バス停ごとに利用状況の把握が必要である。かなり複雑なルートもあるので、本当にこの時間帯に必要なのかとかそんなことをみていくためには、バス停ごとのデータをチェックする必要があるため、そのあたりのデータはあるのか。または別途調査が必要なのか。

事務局 第2期実証実験の中でも、運行事業者さんに協力してもらってバス停ごとの乗降者数はデータをとっている。今回、また再編にあたってその調査はしていく予定となっている。

議長 次回の会議でそのデータについても資料提示するように。

(3) 今後の町民バス再編方針について

A委員 資料2の11ページ（2）想定される効果について、運行の円滑化のところにJRとの乗継ダイヤの調整について、これはどちらかという利便性の向上なのかなと思う。

今回大きな変更が、3路線を1路線に統合し、右回りと左回りをそれぞれまちなか赤線とまちなか青線と表記する。実際この時刻表・ルートを見ると見づらいものとなっている。例えば、13ページの図を見たときに、地域医療センターが3か所出てきている。時刻表で見づらいということとともに地域医療センターで待っているときに、同じまちなか赤線でも宮ヶ崎の方に行く路線と西区の方に行く路線、さらには総合体育館止まりの路線という3種類がある。そのへんが利用者にとって非常に判断しづらいかと感じる。以前、循環20バスの実験の時に利用者が運転手に「これどっちに行くのか」と聞いて乗るか乗らないか判断していたと聞いている。そのあたりの見せ方をどうするかというところは検討課題だと思っている。

今、右回り左回りでまちなか赤線、まちなか青線に分けているが、例えば、北方面と南方面でまちなか赤線、まちなか青線に分けるとかも考えられる。ただ一体的に運行しているということと、方面はこっちだと分かるもの、さらに

そこに右回り左回りがあるため、それをどう見せるかは悩ましい問題、検討課題である。

ガイドブックのサイズで載せるとなると、まちなか赤線、まちなか青線は溢れてしまうかなということもあって見せ方に工夫が必要だと思う。

安住・針浜線については、浦宿駅で JR 利用ということを考えてときに大半の人が一旦安住の方まで行ってそれから浦宿駅なのかなということ、このへんを途中で降ろすというようなことができるのか。

五部浦線と北浦線で総合体育館に寄るということで回り順がかなり複雑というか、遠回り感があったりするので、このあたりは利用状況をみながらどういう回りがいいのかとか、この時間行く必要があるのかとかそういうところはしっかり検証していかないといけない。

バス停について、桜ヶ丘のところをぐるっと回っているが、ショートカットできないのか。町役場下のバス停廃止については、時間帯によっては役場にわざわざ入る必要はないという風に思っていて、役場下をカットすれば2分くらい短縮できるというようなところで、そのあたりも運行時間がどちらかが長い状況なので少し短縮できるところはしていかないといけないのではないかと。

事務局 時刻表の見せ方については、事務局でも住民の方にどういうふうに見せれば、より理解しやすくなるかは検討している。一つの検討案としては、女川駅とか地域医療センターなどの主要施設のバス停については、各地区方面にこのバスに乗れば行けるというような時刻表を盤面に表示させたりというようなところで、利用者の方が分かりやすいような盤面にできればと考えている。

安住・針浜線の針浜地区の方が遠回りかなというところについては、運行しながら検討していきたい。

役場下のバス停については、A委員のおっしゃる通りショートカットができるという利点はあるが、運行する便によって役場の上に止まるのか、下に止まるのかといったところで、運転手の運行ルートの負担になるのではということ、事務局の方で懸念があり、今回廃止というような形で試験運行させていただければと思っている。利用者の方の意見なども聞きながら本格運行の際に、役場下のバス停復活なども検討を視野に入れて試験運行をしたい。

桜ヶ丘のバス停の回り方については、バス停が交差点間の中央になっていてどうしても遠回りで運行を行った方が次のバス停に行く運行ルートとして、車の動線としていい接続になっていて、こういった遠回りしたバスのルートになっている。

議長 今後の日程について再度お話をさせていただいたが、第2期実証試験運行についてご説明をさせていただいたことで事務局回答踏まえながら、9月末まで試験運行を続け、その中で課題を抽出しながら本格運行に向けての方針を掲げていきたいと思っている。

B委員 まちなか赤線とまちなか青線がかなり長い路線である。停留所間の距離がすごく短いところがたくさんあるかなと思う。時間の担保は大丈夫なのか。

同じ場所にまちなか赤線とまちなか青線が同じような時間帯に止まる可能性があるかなということ、バスの表示はあった方がいいのかなと思うが、今回対策はされるのかという2点お伺いしたい。

事務局 まちなか線の時間の担保については、こちらがバス停路線間の距離が短いところがあり、利用者に高齢者が多いということと、どうしても坂道があったりして短い間隔で設置する必要があるということで多少短い間隔でのバス停の設置になっている。時間についても、実際に運行ルートを試走し、乗降時間なども考慮した上で、今回バス停のダイヤは設定した。

バスの表示については、こちらも利用する方が分かりやすいような表示を検討していて、バスにマグネットなどでまちなか赤線については赤いマグネット、まちなか青線については青いマグネットを車両に貼り付け、赤なのか青なのか分かりやすいように工夫していきたいと考えている。

C委員 安住・針浜線でフリー乗降区間を設定されているが、利用者はいるのか。
事務局 フリー乗降区間の利用者については、尾田峯のフリー区間でいうと月に9人程度です。

A委員 JRとの接続とあるが、ミヤコーバスとの接続はどのように扱っているのか。
事務局 実際そういう乗継利用があるのか。

町民バスとミヤコーバスとの接続は配慮しており、次回の交通会議で、ミヤコーバスの時刻表も入れた資料を提示させていただきたい。乗り継ぎ状況については、こちらでも把握していない。山崎さんの方で実感としてお分かりになるか。

D委員 JRの一次交通、うちは二次交通の役割という中で並行して走っているの、震災後に石巻市内の広報面に移転した方々がミヤコーバスを利用している。あとは震災後、運動公園の周辺から高齢者の方が港のパチンコ屋さんに通ったりとかそういう情報はあがるが、特に町民バスとの兼ね合いで乗り継ぎしているというのは聞いていない。逆にこの時間調整をすることによって、駅前のロータリーがダブってきて町民バスのあと、うちの路線バスがぶつかってしまう。その待機の関係でうちの方は運動公園まで上がって待機させているが、ロータリー内が時々若干おかしい状況が発生しているというような運転手からの話は聞いている。

A委員 今回示している時刻表はミヤコーバスとの乗り継ぎも接続できるような時間設定においているということか。

事務局 時間の方は待ち時間が10分ほど発生してしまうが、ミヤコーバスの石巻方面行きだとか女川に来る下り方面でも時刻表は接続できるようなものになっている。

(4) その他

E委員 女川の総合体育館に行きたいという方が結構いると思うが、そちらになにか特別な施設があるのか。

事務局 特別な施設があるというわけではないが、体育館を利用した高齢者の方が体を動かしたり、そういったことで利用したいというような意見がある。全路線に体育館まで行って体育館を利用させていただくというような考えでこのような視点の再提案をさせていただいている。

以上