

資料 1

町民バス運行内容の改正案について
(平成 30 年 12 月 17 日改正予定)

【12月改正案】安住・清水便 路線図



【新旧対比】安住・清水便 路線図



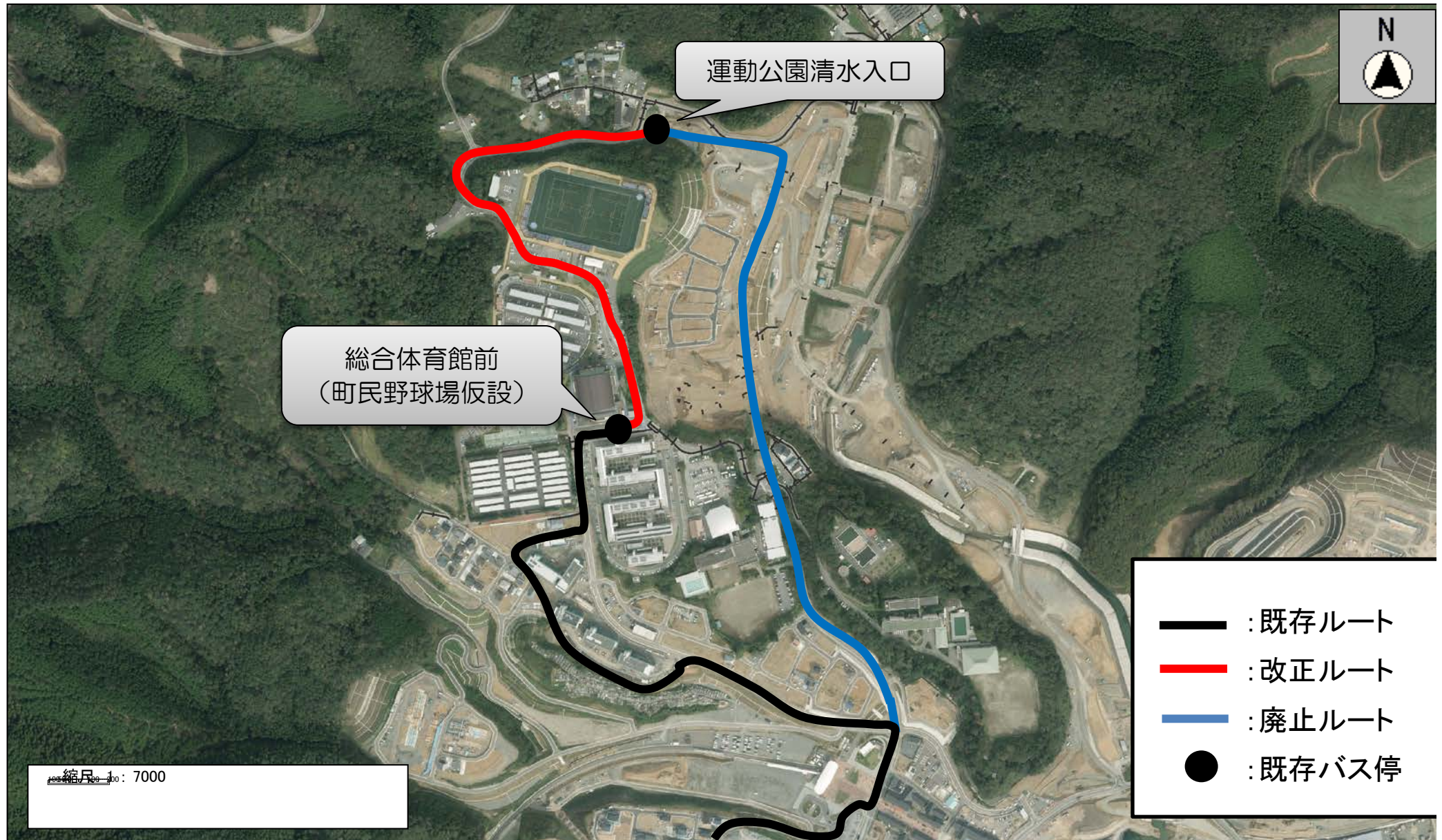
- ・ 廃止：清水地区、旧エルファロ前 (P3)
- ・ ルート変更：総合体育館前 (町民野球場仮設) ～運動公園清水入口間 (P4)
- ・ 地域医療センター脇道路開通への対応 (P5)
- ・ 車両をマイクロバスからワゴン車へ変更
- ・ 追加 (町内循環便との調整)：女川住宅前 (ずい道地区)、大沢、尾田峯フリー区間
- ・ 女川駅での乗換え時間の確保 (P6)

黒：変更なし 赤：バス停追加・改正ルート 青：バス停廃止・現行ルート

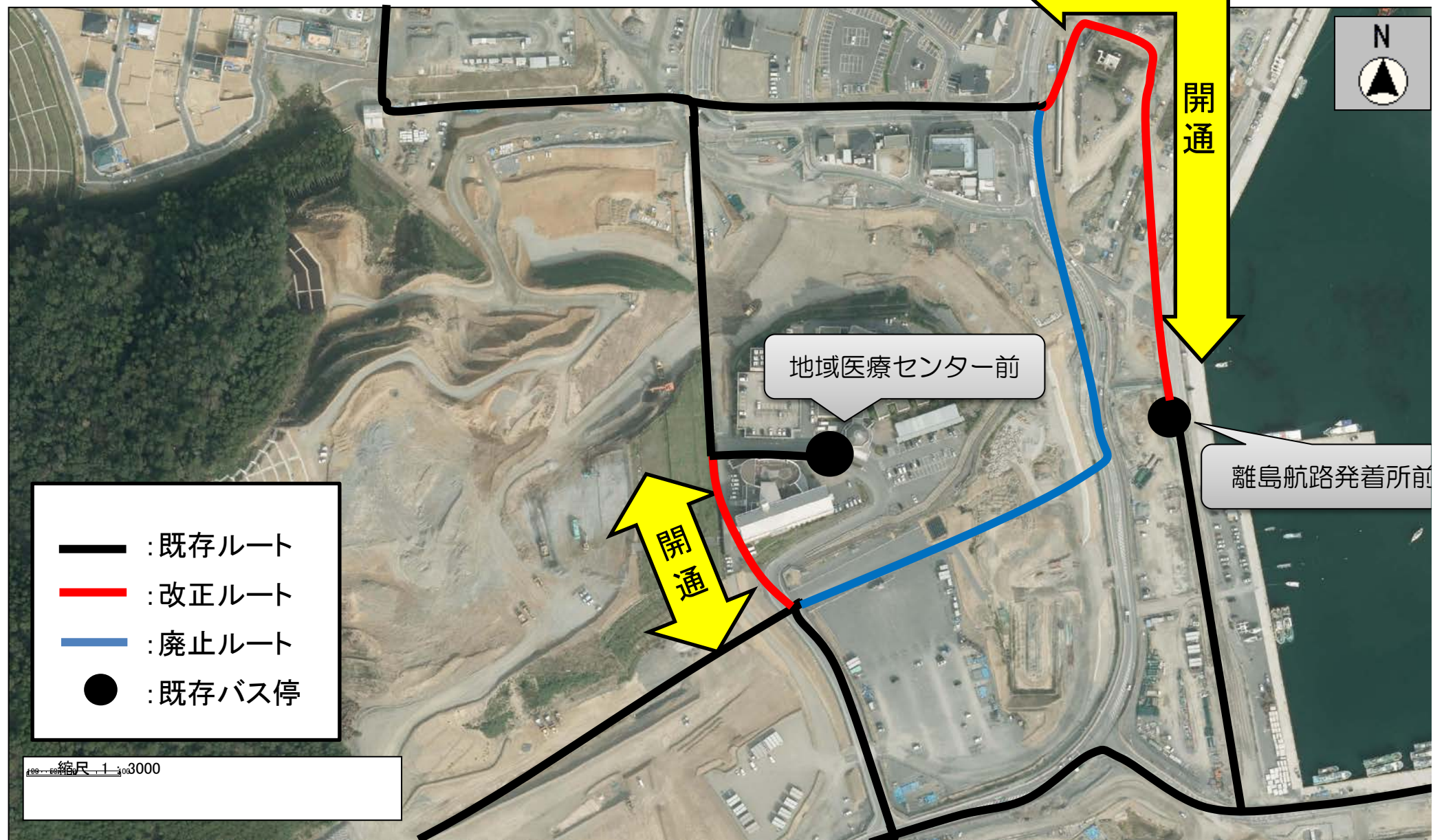
【廃止】清水地区・旧エルファロ前バス停(安住・清水便)



【道路切替】総合体育館前(町民野球場仮設)ー運動公園清水入口間(安住・清水便)



【道路切替】地域医療センター・離島航路発着所付近(全便)



安住・清水便

運動公園清水入口前行

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	第4便	
マリンバルおさかな市場前	－	9:28	12:33	15:44	0:02
安住バス停前	6:54	9:30	12:35	15:46	0:01
大沢バス停前	6:55	9:31	12:36	15:47	0:04
大沢フリー乗降区間	6:59	9:35	12:40	15:51	0:07
尾田峯フリー乗降区間	7:06	9:42	12:47	15:58	0:04
浦宿セブンイレブン前	7:10	9:46	12:51	16:02	0:01
ツルハドラック女川店前	7:11	9:47	12:52	16:03	0:01
旧第一小学校前	7:12	9:48	12:53	16:04	0:03
照源寺登口	7:15	9:51	12:56	16:07	0:01
きぼうのかね商店街	7:16	9:52	12:57	16:08	0:03
地域医療センター前	7:19	9:55	13:00	16:11	0:04
女川南団地	7:23	9:59	13:04	16:15	0:01
女川町役場前	7:24	10:00	13:05	16:16	0:02
女川駅前(着)	7:26	10:02	13:07	16:18	－
女川駅前(発)	7:32	10:06	13:07	16:24	0:03
女川住宅前(ずい道地区)	7:35	10:09	13:10	16:27	0:03
大原住宅前	7:38	10:12	13:13	16:30	0:02
総合体育館前(町民野球場仮設)	7:40	10:14	13:15	16:32	0:03
運動公園清水入口前	7:43	10:17	13:18	16:35	
休憩	0:33	0:35	1:18	0:59	
現行休憩時間	0:31	0:39	1:33	0:57	

マリンバルおさかな市場前行

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	第4便	
運動公園清水入口前	8:16	10:52	14:36	17:34	0:03
総合体育館前(町民野球場仮設)	8:19	10:55	14:39	17:37	0:02
大原住宅前	8:21	10:57	14:41	17:39	0:03
女川住宅前(ずい道地区)	8:24	11:00	14:44	17:42	0:03
女川駅前(着)	8:27	11:03	14:47	17:45	－
女川駅前(発)	8:33	11:09	14:53	17:51	0:02
女川町役場前	8:35	11:11	14:55	17:53	0:01
女川南団地	8:36	11:12	14:56	17:54	0:04
地域医療センター前	8:40	11:16	15:00	17:58	0:03
離島航路発着所前	8:43	－	15:03	－	0:03
きぼうのかね商店街	8:46	11:19	15:06	18:01	0:01
照源寺登口	8:47	11:20	15:07	18:02	0:03
旧第一小学校前	8:50	11:23	15:10	18:05	0:01
ツルハドラック女川店前	8:51	11:24	15:11	18:06	0:01
浦宿セブンイレブン前	8:52	11:25	15:12	18:07	0:04
尾田峯フリー乗降区間	8:56	11:29	15:16	18:11	0:04
大沢バス停前	9:00	11:33	15:20	18:15	0:04
大沢フリー乗降区間	9:04	11:37	15:24	18:19	0:04
安住バス停前	9:08	11:41	15:28	18:23	0:02
マリンバルおさかな市場前	9:10	11:43	15:30	18:25	
休憩	0:18	0:50	0:14	－	
現行休憩時間	0:39	1:24	0:31	－	

JRとの接続

JR		町民バス		乗換時間		バス 駅停車時間
到着時刻	出発時刻	到着時刻	出発時刻	バス⇒JR	JR⇒バス	
－	6:05	－	－	－	－	－
7:25	7:33	7:26	7:32	7分	7分	6分
8:26	8:34	8:27	8:33	7分	7分	6分
9:59	10:09	10:02	10:06	7分	7分	4分
11:02	11:10	11:03	11:09	7分	7分	6分
12:49	13:24	13:07	13:07	17分	18分	0分
14:46	14:54	14:47	14:53	7分	7分	6分
16:17	16:25	16:18	16:24	7分	7分	6分
17:44	17:52	17:45	17:51	7分	7分	6分
18:49	19:12	－	－	－	－	－
20:18	20:27	－	－	－	－	－
22:19	－	－	－	－	－	－

離島航路との接続

離島航路		町民バス	乗換時間	
到着時刻	出発時刻	運行時刻	バス⇒船	船⇒バス
－	6:50	－	－	－
8:25	10:30	8:43	－	18分
11:55	15:30	15:03	27分	－

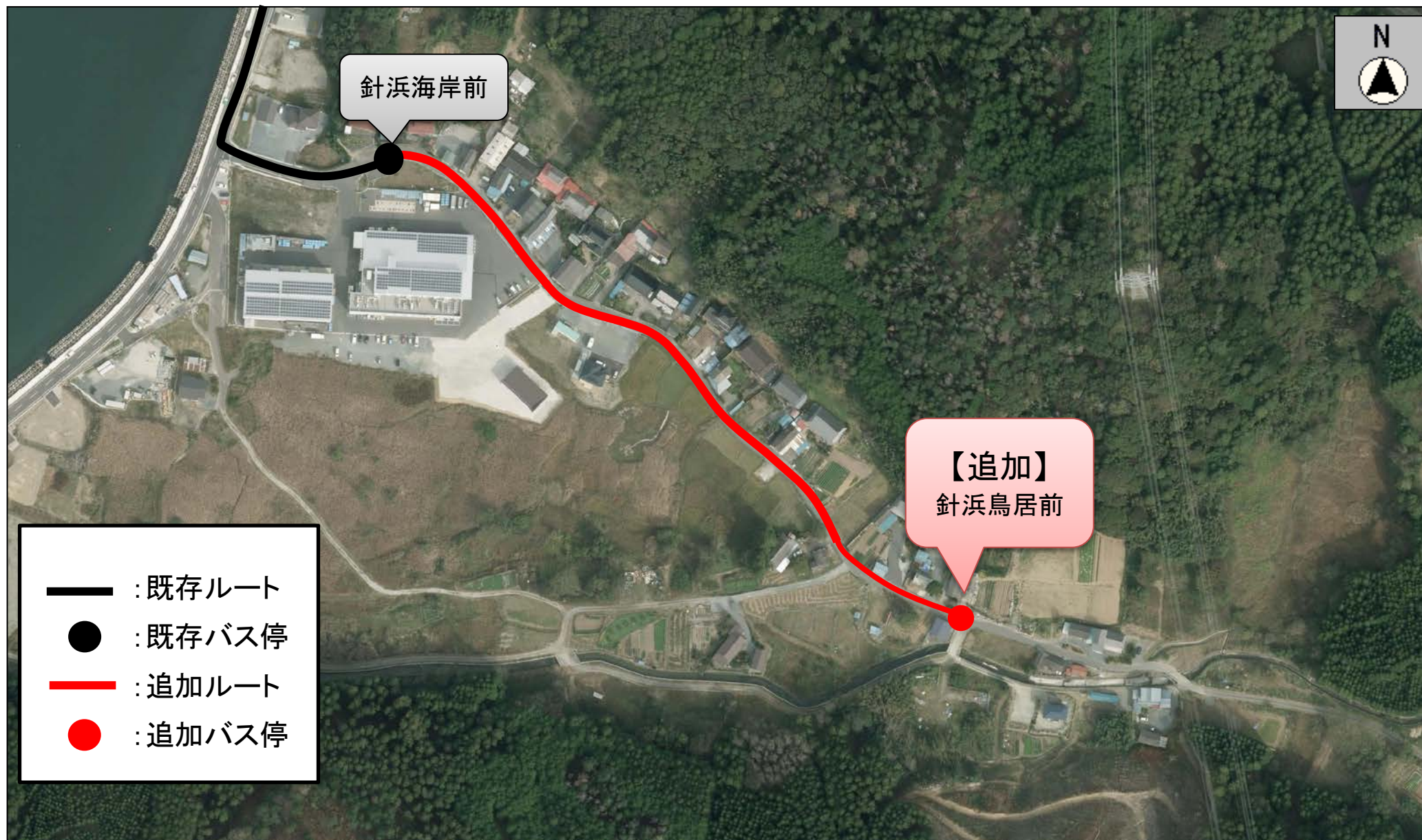
【12月改正案】町内循環便 路線図



【新旧対比】町内循環便 路線図



【追加】針浜鳥居前バス停(町内循環便)



町内循環便

総合体育館前(町民野球場仮設)行

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	第4便	
浦宿セブンイレブン前	7:28	9:21	12:26	15:09	0:08
針浜鳥居前	7:36	9:29	12:34	15:17	0:02
針浜海岸前	7:38	9:31	12:36	15:19	0:04
特養おながわ前	7:42	9:35	12:40	15:23	0:04
旭が丘集会所前	7:46	9:39	12:44	15:27	0:02
荒立西地区前	7:48	9:41	12:46	15:29	0:02
第一保育所前	7:50	9:43	12:48	15:31	0:03
桜ヶ丘変電所前	7:53	9:46	12:51	15:34	0:02
内山望郷団地前	7:55	9:48	12:53	15:36	0:03
桜ヶ丘東住宅前	7:58	9:51	12:56	15:39	0:02
西区集会所前	8:00	9:53	12:58	15:41	0:03
地域医療センター前	8:03	9:56	13:01	15:44	0:04
女川町役場前	8:07	10:00	13:05	15:48	0:02
女川駅前(着)	8:09	10:02	13:07	15:50	—
女川駅前(発)	8:09	10:06	13:07	15:50	0:02
大原住宅前	8:11	10:08	13:09	15:52	0:02
総合体育館前(町民野球場仮設)	8:13	10:10	13:11	15:54	
休憩	0:10	0:10	0:54	0:20	
現行休憩時間	0:10	0:11	0:43	0:10	

浦宿セブンイレブン前行

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	第4便	
総合体育館前(町民野球場仮設)	8:23	10:20	14:05	16:14	0:02
大原住宅前	8:25	10:22	14:07	16:16	0:02
女川駅前(着)	8:27	10:24	14:09	16:18	—
女川駅前(発)	8:33	10:24	14:09	16:24	0:02
女川町役場前	8:35	10:26	14:11	16:26	0:04
地域医療センター前	8:39	10:30	14:15	16:30	0:03
西区集会所前	8:42	10:33	14:18	16:33	0:02
桜ヶ丘東住宅前	8:44	10:35	14:20	16:35	0:03
内山望郷団地前	8:47	10:38	14:23	16:38	0:02
桜ヶ丘変電所前	8:49	10:40	14:25	16:40	0:03
第一保育所前	8:52	10:43	14:28	16:43	0:02
荒立西地区前	8:54	10:45	14:30	16:45	0:02
旭が丘集会所前	8:56	10:47	14:32	16:47	0:03
特養おながわ前	8:59	10:50	14:35	16:50	0:04
針浜海岸前	9:03	10:54	14:39	16:54	0:02
針浜鳥居前	9:05	10:56	14:41	16:56	0:08
浦宿セブンイレブン前	9:13	11:04	14:49	17:04	
休憩	0:08	1:22	0:20	—	
現行休憩時間	0:10	1:00	0:10	—	

JRとの接続

JR		町民バス		乗換時間		バス 駅停車時間
到着時刻	出発時刻	到着時刻	出発時刻	バス⇒JR	JR⇒バス	
—	6:05	—	—	—	—	—
7:25	7:33	—	—	—	—	—
8:26	8:34	8:27	8:33	7分	7分	6分
9:59	10:09	10:02	10:06	7分	7分	4分
11:02	11:10	—	—	—	—	—
12:49	13:24	13:07	13:07	17分	18分	0分
14:46	14:54	—	—	—	—	—
16:17	16:25	16:18	16:24	7分	7分	6分
17:44	17:52	—	—	—	—	—
18:49	19:12	—	—	—	—	—
20:18	20:27	—	—	—	—	—
22:19	—	—	—	—	—	—

離島航路との接続

離島航路		町民バス	乗換時間	
到着時刻	出発時刻	運行時刻	バス⇒船	船⇒バス
—	6:50	—	—	—
8:25	10:30	—	—	—
11:55	15:30	—	—	—

【12月改正案】五部浦便 路線図



【新旧対比】五部浦便 路線図



黒: 変更なし
 赤: バス停追加・改正ルート
 青: バス停廃止・現行ルート

- ・ 追加: きぼうのかね商店街、照源寺登口
- ・ 廃止: 大原住宅前(安住・清水便、町内循環便で対応)
- ・ 地域医療センター脇道路開通への対応(P5)
- ・ 女川駅での乗換え時間の確保(P13)

五部浦便

ツルハドラック女川店前行

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	
小屋取	6:30	7:47	12:21	0:03
塚浜団地	6:33	7:50	12:24	0:03
飯子浜団地	6:36	7:53	12:27	0:06
野々浜団地	6:42	7:59	12:33	0:03
大石原住宅前	6:45	8:02	12:36	0:04
横浦団地	6:49	8:06	12:40	0:10
高白団地	6:59	8:16	12:50	0:05
小乗団地	7:04	8:21	12:55	0:05
離島航路発着所前	—	8:26	—	0:04
女川町役場前	—	—	13:05	0:02
女川駅前	7:08	8:29	13:07	0:03
総合体育館前(町民野球場仮設)	—	8:32	13:10	0:05
※ 女川町役場(2便のみ)	—	8:43	—	—
地域医療センター前	7:12	8:47	13:15	0:03
きぼうのかね商店街	—	8:50	13:18	0:01
照源寺登口	—	8:51	13:19	0:04
ツルハドラック女川店前	—	8:55	13:23	
休憩	0:35	1:54	1:10	
現行休憩時間	0:35	2:28	1:34	

小屋取行

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	
ツルハドラック女川店前	10:49	14:33	17:31	0:04
照源寺登口	10:53	14:37	17:35	0:01
きぼうのかね商店街	10:54	14:38	17:36	0:03
地域医療センター前	10:57	14:41	17:39	0:04
女川町役場前	11:01	14:45	17:43	0:02
女川駅前(着)	11:03	14:47	17:45	—
女川駅前(発)	11:09	14:53	17:51	0:03
総合体育館前(町民野球場仮設)	11:12	14:56	17:54	0:06
離島航路発着所前	—	15:02	—	0:05
小乗団地	11:22	15:07	18:04	0:05
高白団地	11:27	15:12	18:09	0:10
横浦団地	11:37	15:22	18:19	0:04
大石原住宅前	11:41	15:26	18:23	0:03
野々浜団地	11:44	15:29	18:26	0:06
飯子浜団地	11:50	15:35	18:32	0:03
塚浜団地	11:53	15:38	18:35	0:03
小屋取	11:56	15:41	18:38	
休憩	0:25	1:50	—	
現行休憩時間	0:18	1:56	—	

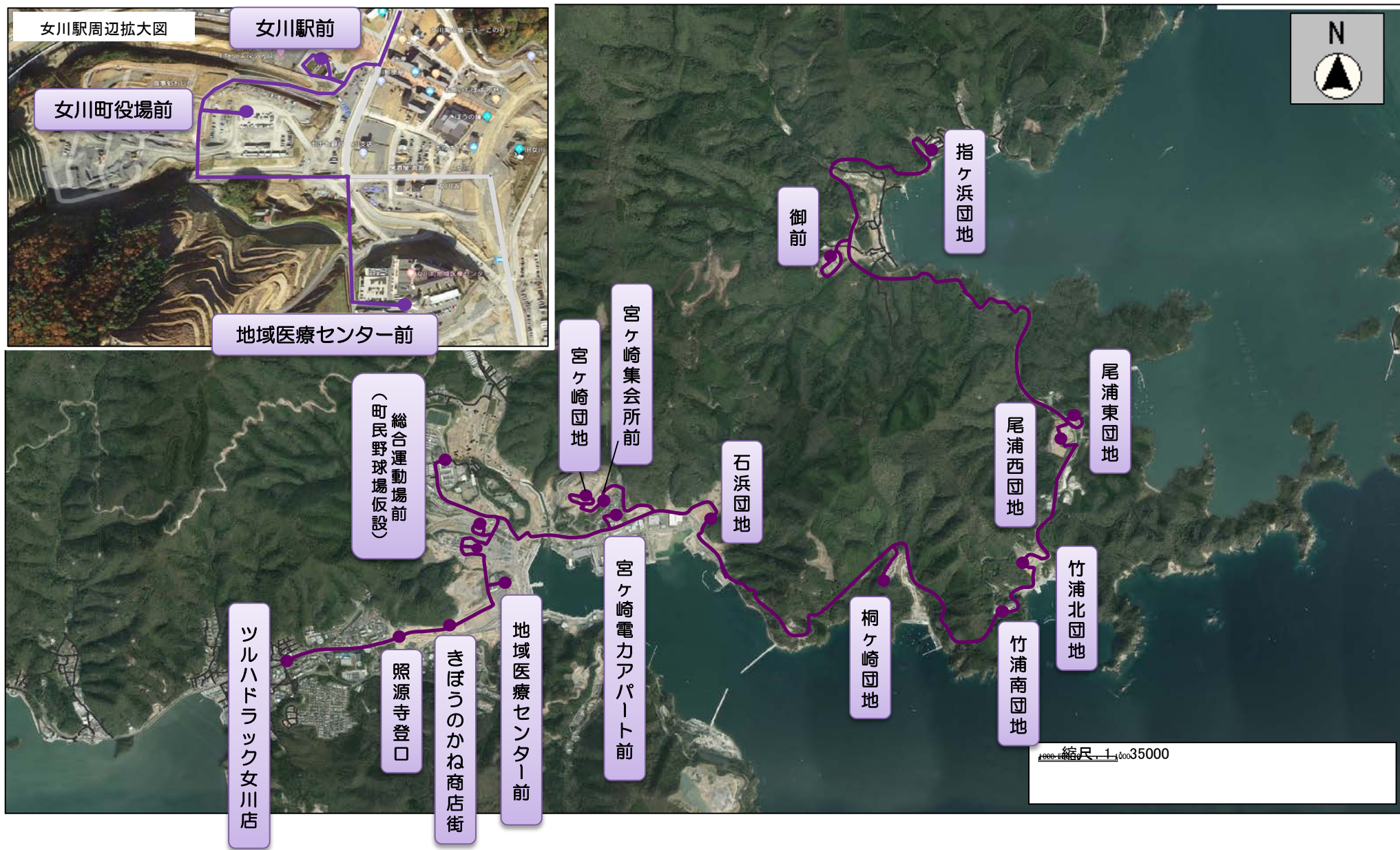
JRとの接続

JR		町民バス		乗換時間		バス 駅停車時間
到着時刻	出発時刻	到着時刻	出発時刻	バス⇒JR	JR⇒バス	
—	6:05	—	—	—	—	—
7:25	7:33	7:08	7:08	25分	—	0分
8:26	8:34	8:29	8:29	5分	3分	0分
9:59	10:09	—	—	—	—	—
11:02	11:10	11:03	11:09	7分	7分	6分
12:49	13:24	13:07	13:07	17分	18分	0分
14:46	14:54	14:47	14:53	7分	7分	6分
16:17	16:25	—	—	—	—	—
17:44	17:52	17:45	17:51	7分	7分	6分
18:49	19:12	—	—	—	—	—
20:18	20:27	—	—	—	—	—
22:19	—	—	—	—	—	—

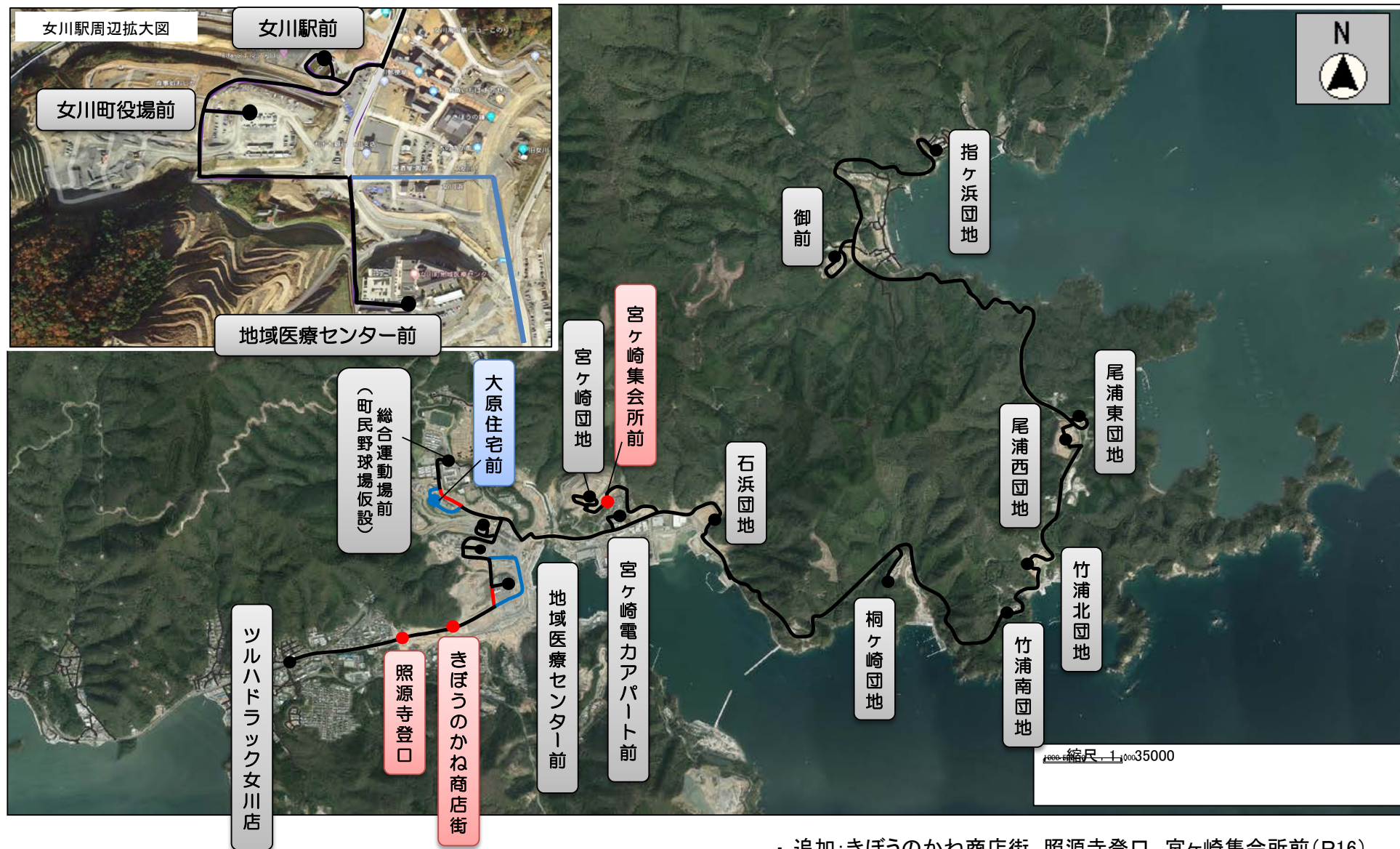
離島航路との接続

離島航路		町民バス	乗換時間	
到着時刻	出発時刻	運行時刻	バス⇒船	船⇒バス
—	6:50	—	—	—
8:25	10:30	8:26	—	1分
11:55	15:30	15:02	28分	—

【12月改正案】北浦便 路線図



【新旧対比】北浦便 路線図



黒:変更なし
赤:バス停追加・改正ルート
青:バス停廃止・現行ルート

- ・ 追加:きぼうのかね商店街、照源寺登口、宮ヶ崎集会所前(P16)
- ・ 廃止:大原住宅前(安住・清水便、町内循環便で対応)
- ・ 地域医療センター脇道路開通への対応(P5)
- ・ 女川駅での乗換え時間の確保(P17)

【追加】 宮ヶ崎集会所前バス停（北浦）



北浦便

ツルハドラック女川店前行

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	
指ヶ浜団地	6:28	7:41	12:24	0:04
御前浜	6:32	7:45	12:28	0:05
尾浦東団地	6:37	7:50	12:33	0:02
尾浦西団地	6:39	7:52	12:35	0:05
竹浦北団地	6:44	7:57	12:40	0:02
竹浦南団地	6:46	7:59	12:42	0:04
桐ヶ崎団地	6:50	8:03	12:46	0:05
石浜団地	6:55	8:08	12:51	0:03
宮ヶ崎集会所前	6:58	8:11	12:54	0:02
宮ヶ崎団地	7:00	8:13	12:56	0:03
宮ヶ崎電力アパート前	7:03	8:16	12:59	0:05
総合体育館前(町民野球場仮設)	—	8:21	13:04	0:03
女川駅前	7:07	8:24	13:07	0:02
女川町役場前	—	8:26	13:09	0:04
地域医療センター前	7:11	8:30	13:13	0:03
きぼうのかね商店街	—	8:33	13:16	0:01
照源寺登口	—	8:34	13:17	0:04
ツルハドラック女川店前	—	8:38	13:21	
休憩	0:30	2:11	1:12	
現行休憩時間	0:30	2:36	1:31	

指ヶ浜団地行

バス停車場所	第1便	第2便	第3便	
ツルハドラック女川店前	10:49	14:33	17:31	0:04
照源寺登口	10:53	14:37	17:35	0:01
きぼうのかね商店街	10:54	14:38	17:36	0:03
地域医療センター前	10:57	14:41	17:39	0:04
女川町役場前	11:01	14:45	17:43	0:02
女川駅前(着)	11:03	14:47	17:45	—
女川駅前(発)	11:09	14:53	17:51	0:03
総合体育館前(町民野球場仮設)	11:12	14:56	17:54	0:05
宮ヶ崎電力アパート前	11:17	15:01	17:59	0:03
宮ヶ崎集会所前	11:20	15:04	18:02	0:02
宮ヶ崎団地	11:22	15:06	18:04	0:03
石浜団地	11:25	15:09	18:07	0:05
桐ヶ崎団地	11:30	15:14	18:12	0:04
竹浦南団地	11:34	15:18	18:16	0:02
竹浦北団地	11:36	15:20	18:18	0:05
尾浦西団地	11:41	15:25	18:23	0:02
尾浦東団地	11:43	15:27	18:25	0:05
御前浜	11:48	15:32	18:30	0:04
指ヶ浜団地	11:52	15:36	18:34	
休憩	0:32	1:55	—	
現行休憩時間	0:38	2:12	—	

JRとの接続

JR		町民バス		乗換時間		バス 駅停車時間
到着時刻	出発時刻	到着時刻	出発時刻	バス⇒JR	JR⇒バス	
—	6:05	—	—	—	—	—
7:25	7:33	7:07	7:07	26分	—	0分
8:26	8:34	8:24	8:24	10分	—	0分
9:59	10:09	—	—	—	—	—
11:02	11:10	11:03	11:09	7分	7分	6分
12:49	13:24	13:07	13:07	17分	18分	0分
14:46	14:54	14:47	14:53	7分	7分	6分
16:17	16:25	—	—	—	—	—
17:44	17:52	17:45	17:51	7分	7分	6分
18:49	19:12	—	—	—	—	—
20:18	20:27	—	—	—	—	—
22:19	—	—	—	—	—	—

離島航路との接続

離島航路		町民バス	乗換時間	
到着時刻	出発時刻	運行時刻	バス⇒船	船⇒バス
—	6:50	—	—	—
8:25	10:30	—	—	—
11:55	15:30	—	—	—

資料 2

女川町地域公共交通網形成計画策定
に係る各種調査結果の報告について

各種調査結果の概要について

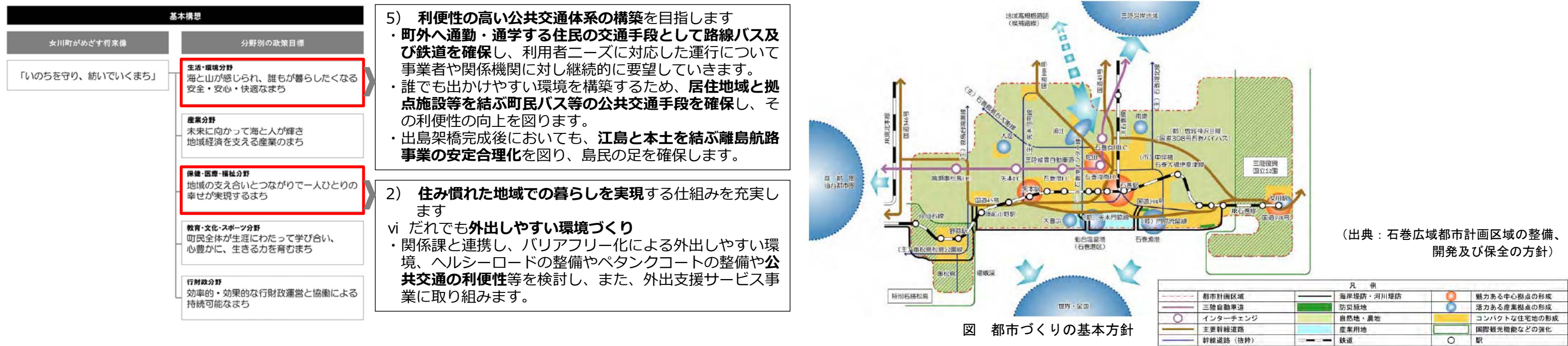
1. まちづくりの方向性（上位計画・関連計画等の整理）

（1）女川町発展計画（2019～2029 年度）の概要

- ・第5次女川町長期発展計画（今年度検討中）は、2019～2029年度の10か年を計画期間として、まちの総合的かつ計画的な行政運営の指針を示すとともに、長期的な展望を示すものである。
- ・第5次女川町長期発展計画（今年度検討中）において、まちの目指す将来像（案）「いのちを守り、紡いでいくまち」の実現に向けて、地域公共交通に関しては、生活・環境分野として利便性の高い公共交通体系の構築が求められている。また、医療・保健・福祉分野に関しては、誰もが外出しやすい環境づくりが求められている。

（2）石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（2016年5月策定）の概要

- ・魅力ある中心拠点等の形成と、公共交通ネットワークの維持・充実のため、公共交通の結節点としてアクセス性の高い石巻駅、矢本駅、女川駅周辺及び蛇田地区を中心拠点と位置づける
- ・鉄道については、今後「パーク・アンド・ライド」等の実施により交通結節機能の強化を図る
- ・バスについては、持続可能でだれもが暮らしやすい都市構造への転換と、公共交通ネットワークの維持・拡充等により、高齢者でも出歩きやすい都市交通環境の形成を図る



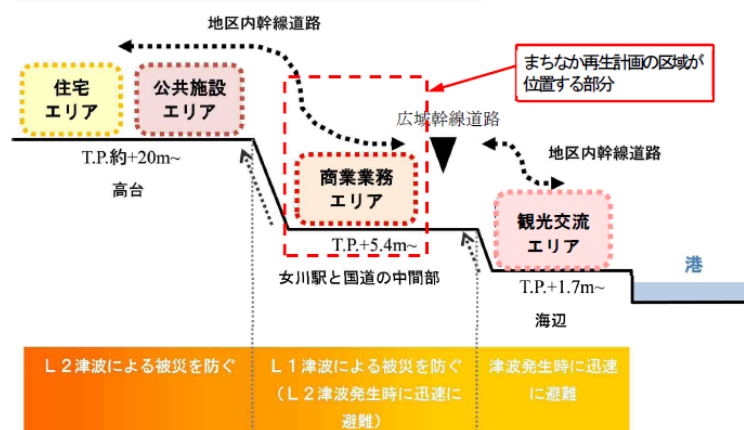
(4) 関連計画における公共交通に求められる役割

- ・女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略では、人口問題を解決するため、住民や来訪者の移動性を確保・向上することで、賑わいの創出に繋がる公共交通が求められている。
- ・女川町まちなか再生計画等の関連計画および、女川町まちづくりデザインのあらまし第2版では、まちなかのまちづくりや、公共交通の役割が示されている。

表 公共交通に求められる役割

計 画	公共交通に期待される役割	公共交通に関する施策
女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略	・来訪者の回遊性を高めて町の賑わいを創出する	・拠点施設の面的配置による活動動線の集約化 ・町のコアへのアクセス性を考慮した高台住宅団地の整備
女川町まちなか再生計画	・町民バス、離島航路を町内の地域内交通として機能させる	・交通結節点をJR女川駅に一本化する
女川町まちづくりデザインのあらまし第2版	・まちの真ん中に、生活の軸線をつくる	・JR石巻線(女川～浦宿)の運行再開 ・高台造成に合わせた町民バスの路線再編 ・ミヤコーバスとの運行計画の協議
高齢者福祉計画・介護保険事業計画	・外出しやすい環境をつくる	・新しい街づくりに対応した、高齢者等にやさしい安心・安全な公共交通の確立を目指す

まちなか再生計画の概要



- 公共交通機関によるアクセス
- ・交通結節点をJR女川駅に一本化し、広域ネットワークと町内のネットワークの役割分担を行う
- ・JR石巻線、ミヤコーバスは、広域都市間交通として位置付け、町民バス、離島航路は町内の地域内交通として機能させる。



(出典：まちなか再生計画)

図 土地利用計画

(5) 今後予定されている主な関連事業

- ・浦宿浜地内の(仮称)浦宿橋が2020年度に完成予定となっている。
- ・本土と出島を結ぶ出島架橋が2022年度に完成予定となっており、国道398号と県道出島線が繋がることとなる。
- ・清水公園跡地に球技専用競技場を2020年度までに建設予定となっており、サッカークラブ「コバルトレ女川」が本拠地に使用する予定となる。
- ・2019年度の完成に向けて、JR浦宿駅の整備として、駅待合所の新設やバスの乗り入れ環境整備、バス停シェルターなどの整備を予定している。

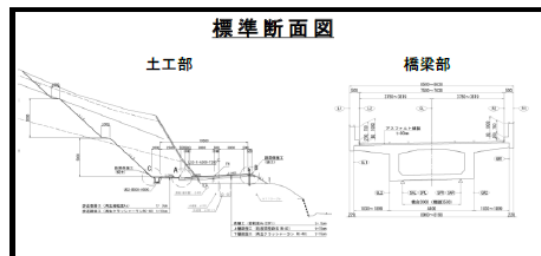
出島架橋計画ルート

(出典：出島架橋整備事業)



(一) 石巻女川線浦宿道路改良工事の概要

(出典：宮城県東部土木事務所公表資料)



内容	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
測量・設計	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月
用地・借地	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月
道路工事(1)	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月
道路工事(2)	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月
橋梁工事	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月
女川町管理工事	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月	4~12月	1~3月

2. 女川町の地域特性

(1) 女川町の人口等の状況

■人口の推移

- ・2015年の人口は6,333人、10年前の10,723人（2005年）から4,390人（約41%）減少
- ・国立社会保障・人口問題研究所の将来推計に基づく女川町の推計では、2035年には1,250人（約20%）減少し、5,083人となる予測

■年齢別構成

- ・2015年の65歳以上の人口は2,126人と10年前の3,217人（2005年）から1,091人（約34%）減少。将来的には、2035年までに131人（約6%）減少し、1,995人となる予測
- ・15歳未満の人口については、2015年で554人となっており、10年前の1,279人（2005年）から725人（約57%）減少。将来的には、2035年までに149人（約27%）減少し、405人となる予測

■人口分布

- ・人口分布をみると、旭が丘地区や運動公園住宅地区付近に人口が集積。離半島部の道路沿いにも人口が点在
- ・幹線道路から高低差のある高台住宅団地に多くの人口が分布

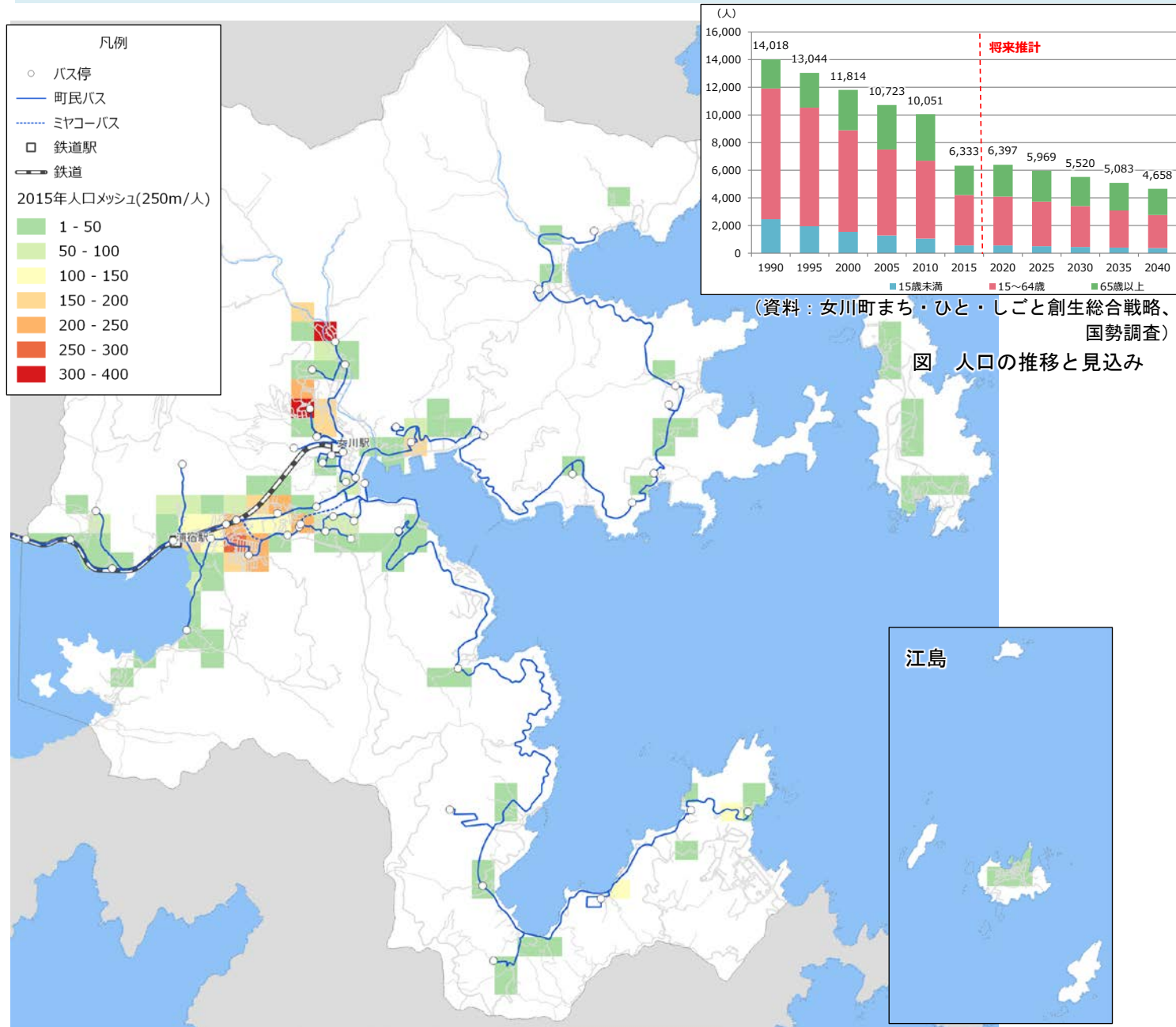


図 人口分布（2015年）

（資料：国勢調査）

(2) 施設の立地状況

- ・生活軸に位置づけられる駅前清水線の道路沿いに日常利用する施設を集約配置。
- ・2018年10月、高台の造成地に新庁舎が開庁された。2020年には小中一貫校が開校予定、2022年にスーパーマーケットが開店予定となっている。

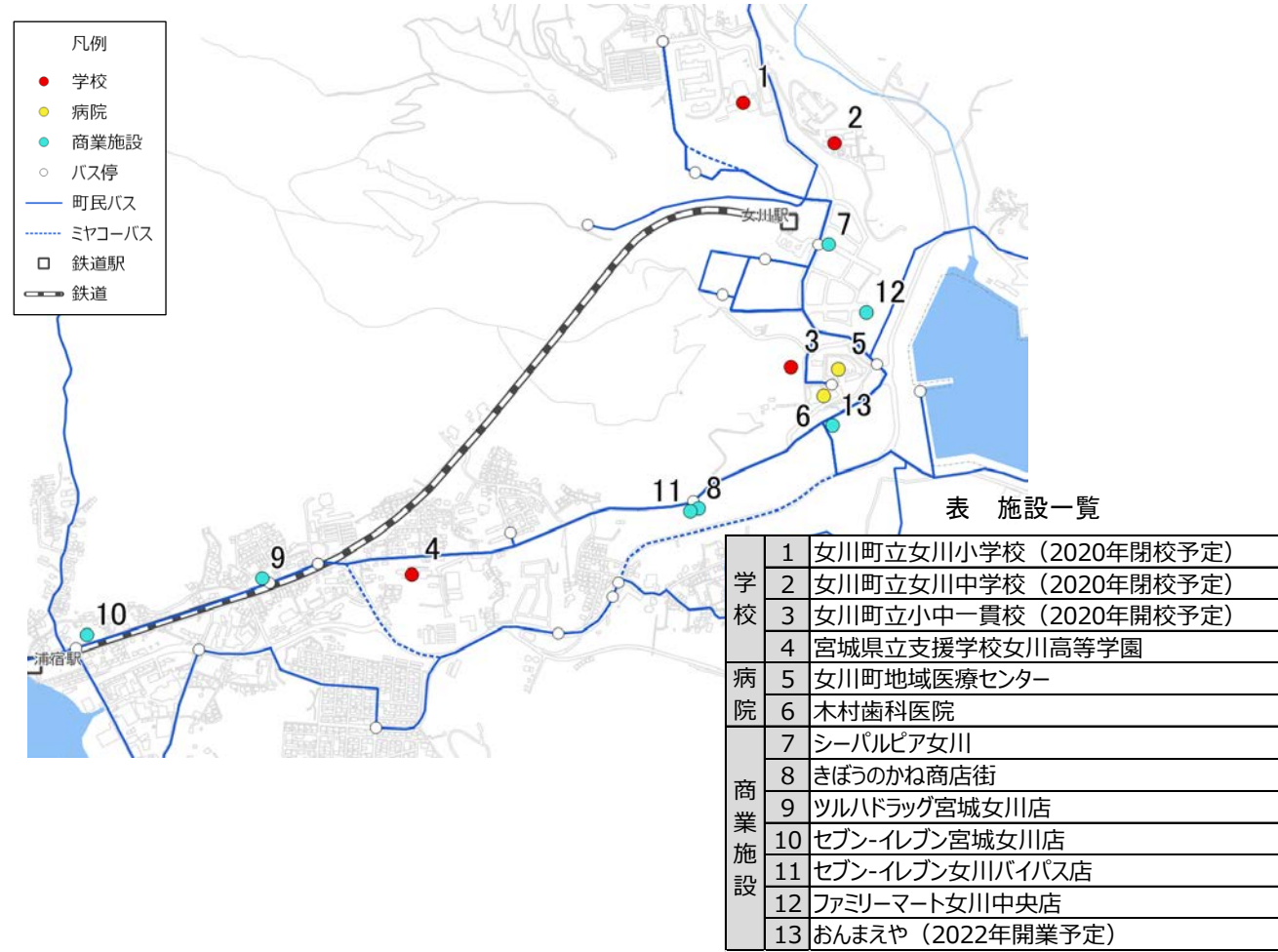
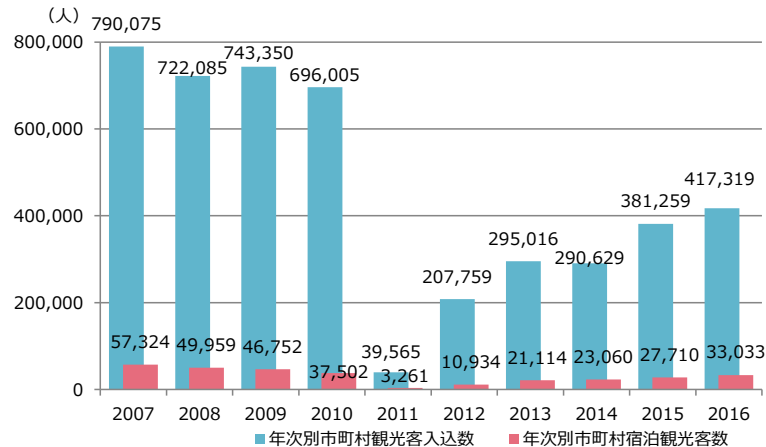


図 施設分布状況

(3) 観光入込状況

- ・町内の観光入込客数は、2011年に東日本大震災の影響等により39,565人にまで落ち込んでいる。
- ・2012年以降は、震災前の水準には達していないものの徐々に回復しており、2016年は417,319人となっている。



（資料：女川統計書）

図 観光入込客数・宿泊観光客数の推移

3. 女川町の地域公共交通の現況

(1) 地域公共交通網

- ・女川町内には、JR（石巻線・仙石東北ライン）とミヤコーバス（女川線）、町民バス、離島航路、タクシーによる多種多様な交通モードが存在し、町民の日常的な移動手段となっている。
- ・針浜や離半島部の一部等で、公共交通が行き届かない公共交通空白地域が存在している。

表 運行状況

交通モード	路線名	始点	終点	運行本数(便/日)		運行時間帯		運賃
				上り	下り	始発	終発	
JR	石巻線	女川	小牛田	11	11	6:05	20:27	女川駅～石巻駅：320円
	仙石東北ライン	女川	仙台	1	1	6:05	22:19	女川駅～仙台駅：1,140円
ミヤコーバス	女川線	女川運動公園前	石巻駅前	4	4	9:00	15:38	女川駅前～安住：310円 女川駅前～石巻駅前：760円
町民バス	安住・清水便	マリンバルおさかな市場前	清水地区	4	4	7:01	17:39	1乗車200円
	町内循環便	大沢フリー乗降区間	総合体育館前(町民野球場仮設)	4	4	7:10	16:19	1乗車200円
	五部浦便	小屋取	総合体育館前(町民野球場仮設)	3	3	6:22	17:50	1乗車200円
	北浦便	指ヶ浜団地	ツルハドラッグ女川店前	3	3	6:34	17:39	1乗車200円
離島航路	女川～江島航路	女川	女川	3		6:50	15:30	女川～出島：770円 女川～江島：1,080円

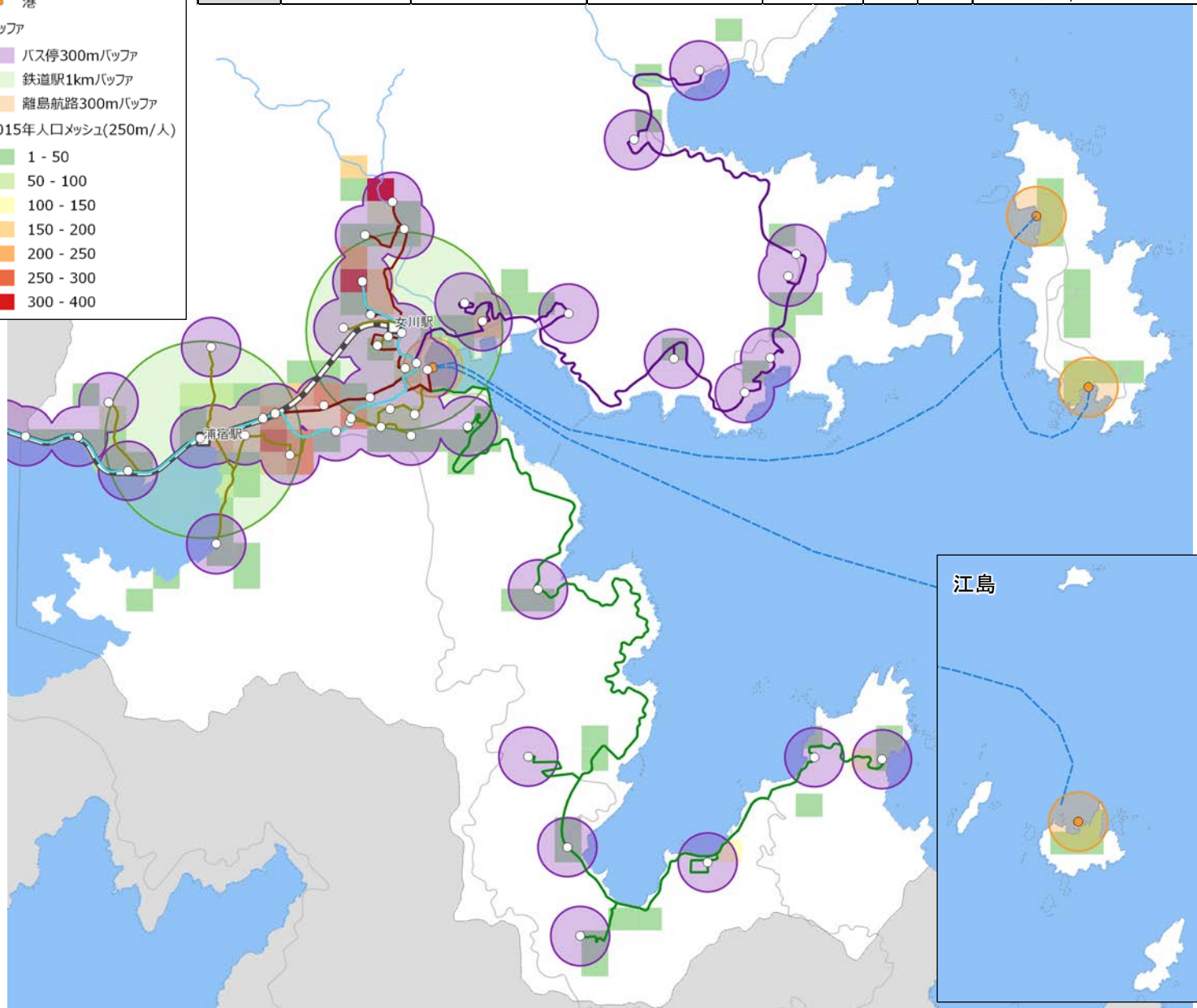
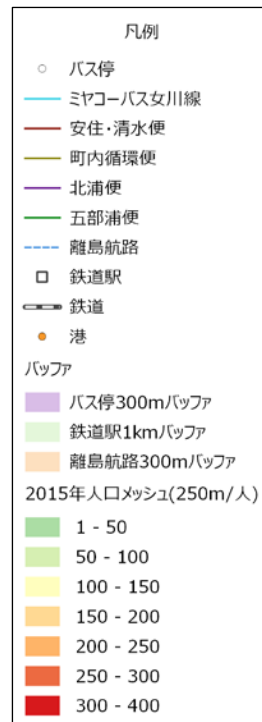


図 地域公共交通網

(資料：国勢調査)

(2) JR

- ・町内の鉄道は石巻線と仙石東北ラインが運行している。
- ・女川駅の利用者数は東日本大震災後の鉄道路線再開から徐々に増加しており、2017年の乗客数は81,030人、一日当たりの平均利用者数は222人となっている。

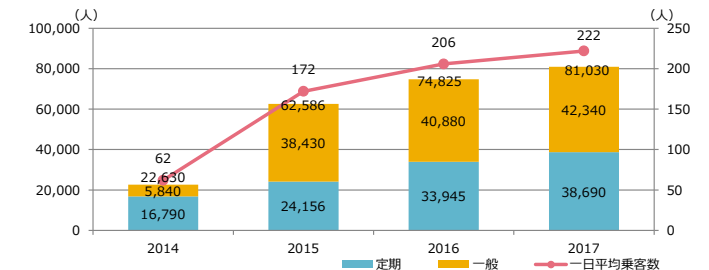


図 鉄道旅客数の推移 (JR 女川駅) (資料：女川統計書)

(3) ミヤコーバス (女川線)

- ・町内のミヤコーバスは、女川線が女川運動公園前から石巻駅前を結び、平日9本（上5本、下4本）、休日8本（上4本、下4本）を運行している。
- ・ミヤコーバスの年間輸送人員は減少傾向にあり、2017年度は29,128人、乗車密度は2.3人となっている。

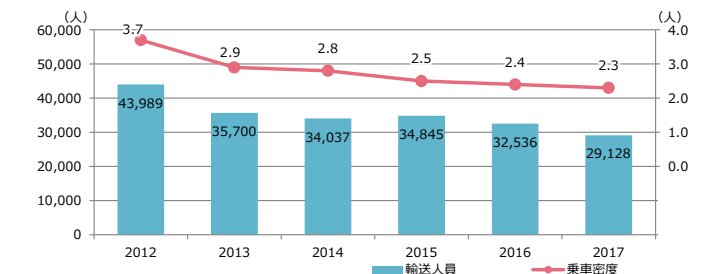


図 ミヤコーバスの運行実績 (資料：女川統計書)

(4) 町民バス

- ・町民バスは、現在4路線を黄金バス、黄金タクシーへの委託により運行している。
- ・町民バスの年間輸送人員は、2015年度まで増加を続けていたが、2016年度は若干減少し32,271人となっている。
- ・町民バスの1便当たりの利用者数（2017年度）が女川石巻仮設便を除き、全ての便で2.0人/便を下回っている。（町内循環便：1.7人/便、五部浦便：1.3人/便、北浦便：1.0人/便）

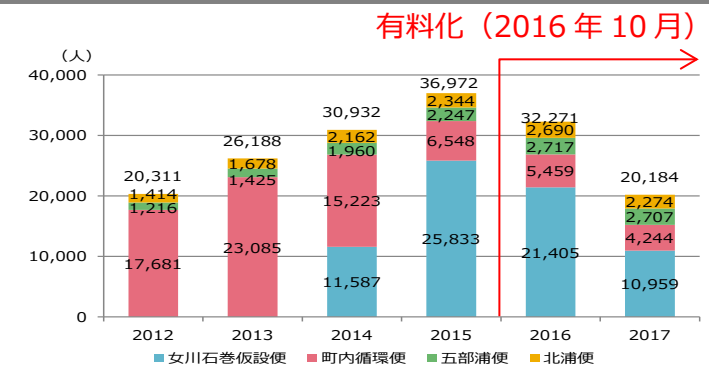


図 町民バスの運行実績 (資料：女川統計書)

(5) 離島航路

- ・シーパル女川汽船が出島・江島行きを1日3便運航しており、1便と2便は江島港～寺間港～出島港経路となり、3便は出島港～寺間港～江島港経路となっている。
- ・女川～江島までが片道1,080円、約30分～1時間、女川～出島と寺間港までが片道770円、約20分～1時間。

(6) タクシー

- ・町内にはタクシー会社が1社（黄金タクシー）存在している。
- ・黄金タクシーは町民バスの運行委託の他、保育所の送迎バスの運行を委託している。

4. 町民アンケート調査

（１）調査の実施概要

項目	内容
調査目的	・町民の日常生活における移動実態の把握、公共交通に対する町民の意向・ニーズ等を把握するためアンケート調査を実施した。
調査方法	・郵送配布、郵送回収
調査対象	・町内在住の 15 歳以上の町民 2,000 人を対象とした。
配布票数	・配布数は 2,000 票 ※年齢構成、性別に偏りがないように構成比に応じて按分し、住民基本台帳より無作為抽出した。
調査項目	(1) 回答者の属性 (2) 普段の外出状況 (3) 公共交通の利用状況と評価 (4) 今後の公共交通のあり方
調査時期	2018 年 7 月 14 日（土）～29 日（日）
回収状況	回収票数は 723 票（回収率：36.2%）

回答者の属性

- ・性別は、女性が 54.8%、男性が 42.5%となっている。
- ・年齢は、70 代の割合が 27.0%と最も高く、次いで、60 代が 20.7%、80 代以上が 14.1%となっている。
- ・67.5%が車の免許を持っており、63.6%が自由に使える車を保有している。
- ・22.6%が将来的に車の運転をやめるつもりはないと回答している。
- ・75.1%が身体 の 状況 について「健康である」と回答している。

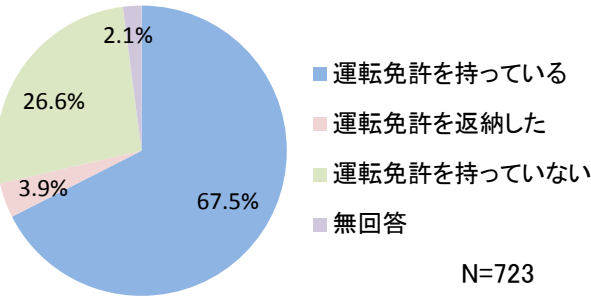


図 免許の保有状況

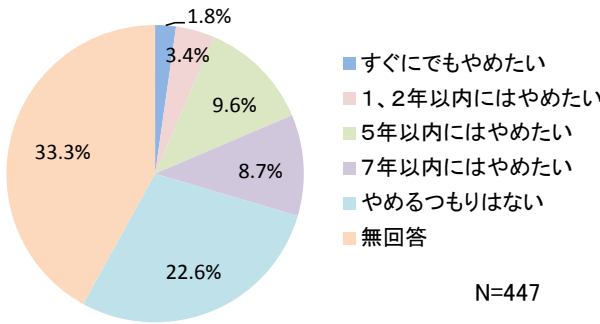


図 自動車運転の継続意思（60 歳以上）

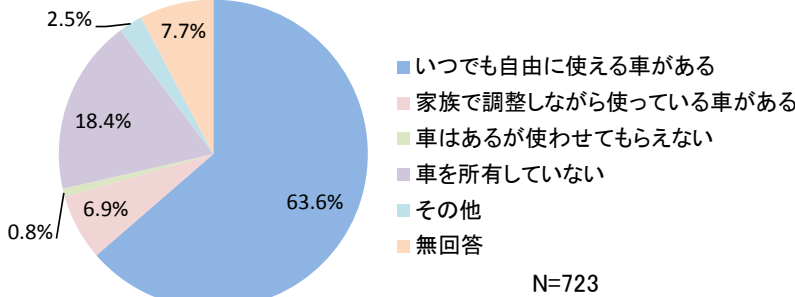


図 自由に使える車の有無

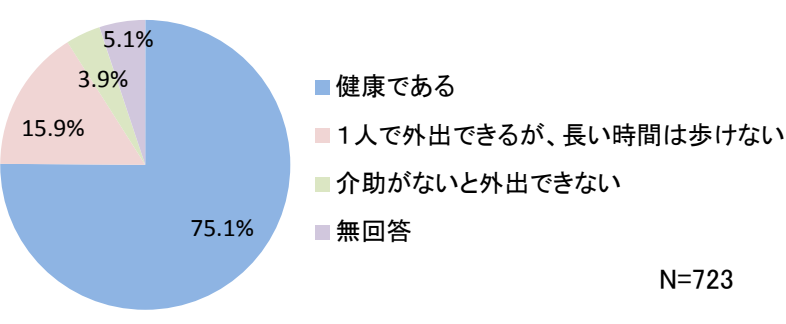


図 身体 の 状況

（２）調査結果の概要

①日常の移動状況

■通勤

- ・通勤先は、五部浦、宮ヶ崎・石浜、江島、出島以外では「町内中心部」が最も多い。
- ・通勤時の移動手段は、各地域とも「自家用車（自分で運転）」が最も多い。

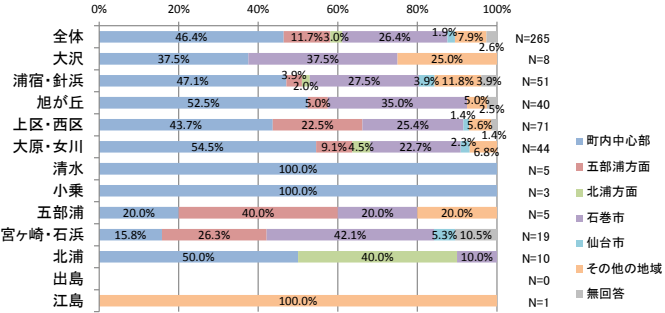


図 居住地別通勤先

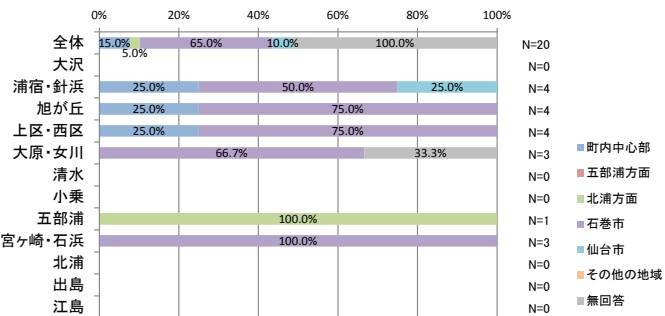


図 居住地別通学先

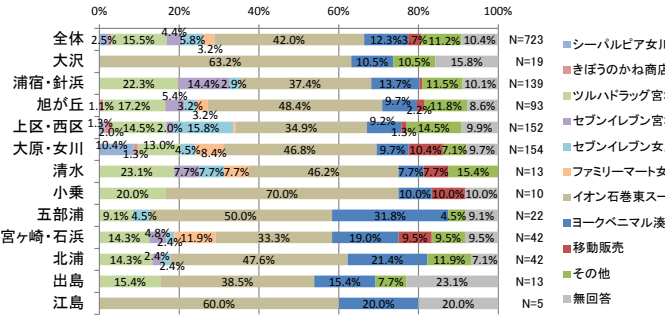


図 居住地別買い物先（最もよく利用する）

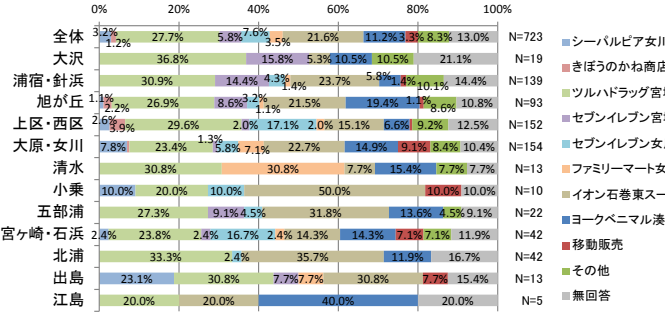


図 居住地別買い物先（二番目によく利用する）

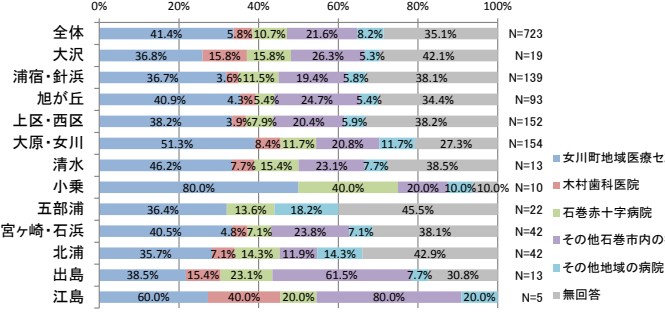


図 居住地別通院先

■通学

- ・通学先は、浦宿・針浜、旭が丘、上区・西区、大原・女川、宮ヶ崎・石浜では「石巻市」が最も多い。
- ・通学時の移動手段で「JR」が最も多い居住地は浦宿・針浜、旭が丘、大原・女川、五部浦、宮ヶ崎・石浜、「自転車」が最も多い居住地は上区・西区、宮ヶ崎・石浜、「町民バス」が最も多い居住地は五部浦となっている。

■買い物

- ・最もよく利用する買い物先は、全ての地域で「イオン石巻東スーパーセンター」が最も多い。
- ・二番目によく利用する買い物先は「ツルハドラッグ宮城女川店」が最も多く、大沢、浦宿・針浜、旭が丘、上区・西区、大原・女川、清水、宮ヶ崎・石浜、出島で最も高い割合を占めている。
- ・買い物時の移動手段は、出島、江島では「離島航路」が最も多く、その他の地域では「自動車（自分で運転）」が最も多い。
- ・買い物の頻度は週に一回程度が最も多い。
- ・よく買い物に行く曜日は、多くの地域で土曜日が最も多いが、大沢、小乗、出島では火曜日が最も多い。

■通院

- ・通院先は、出島、江島では「その他石巻市内の病院」が最も多く、その他の地域では「女川町地域医療センター」が最も多い。
- ・通院時の移動手段は、出島、江島では「離島航路」が最も多く、その他の地域では「自動車（自分で運転）」が最も多い。
- ・通院頻度は週 1 回未満が最も多い。
- ・よく通院する曜日は、浦宿・針浜、大原・女川、小乗、五部浦では「火曜日」、大沢、出島、江島では「水曜日」、上区・西区、清水では「木曜日」、旭が丘、宮ヶ崎・石浜、北浦では「金曜日」が最も多い。

②公共交通の利用状況と評価

■町民バス

- ・利用頻度は、江島では「週 5 日以上」「週 1～2 日」「月に 3～4 日」、その他の地域では「ほとんど利用しない」が最も多い。
- ・利用目的は、五部浦では「通学」、その他の回答のあった地域では「通院」が最も多い。
- ・満足度は、五部浦、宮ヶ崎・石浜以外では、「満足」「おおむね満足」の計が「不満」「やや不満」の計を上回っている。
- ・利用しない理由は、出島では「家族・知人に送迎してもらうため」、その他の地域では「自分で自家用車を運転できるため」が最も多い。

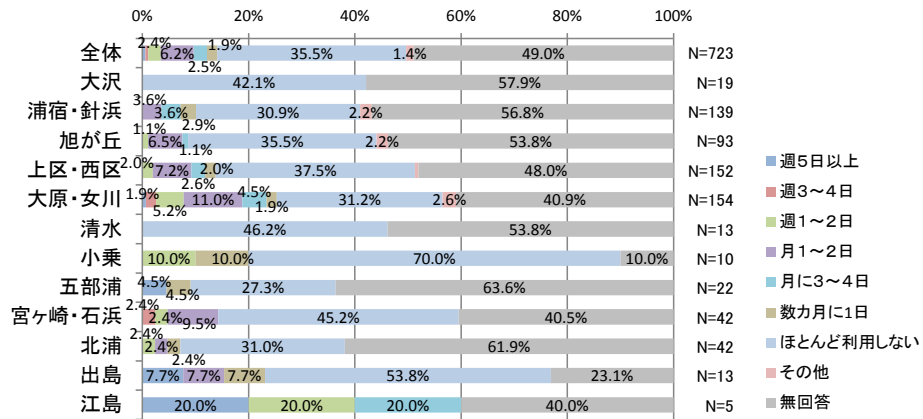


図 居住地別町民バス利用頻度

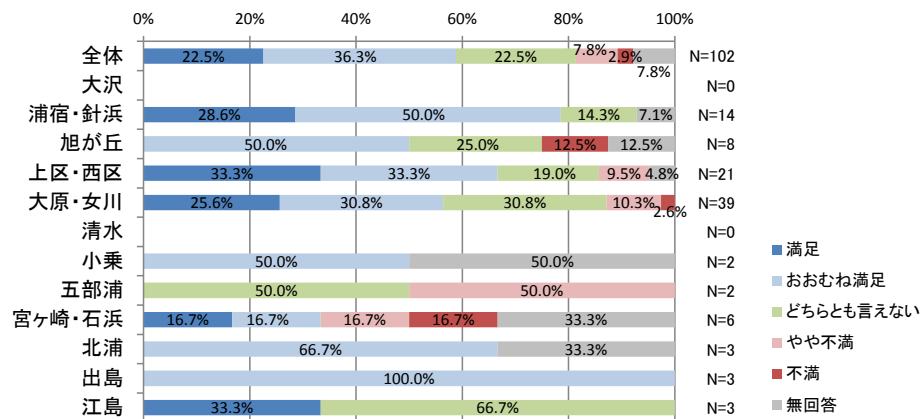


図 居住地別町民バス満足度

■JR

- ・利用頻度は、出島では「月 1～2 日」「数カ月に 1 日」、江島では「月に 3～4 日」、その他の地域では「ほとんど利用しない」が最も多い。

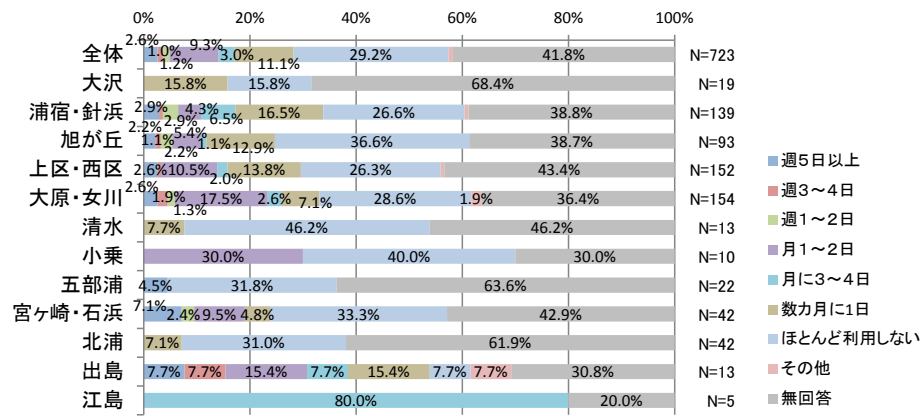


図 居住地別 JR 利用頻度

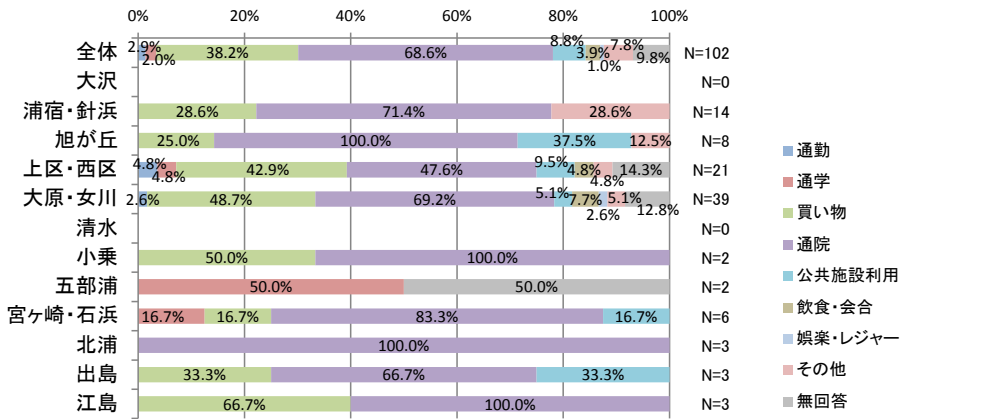


図 居住地別町民バス利用目的

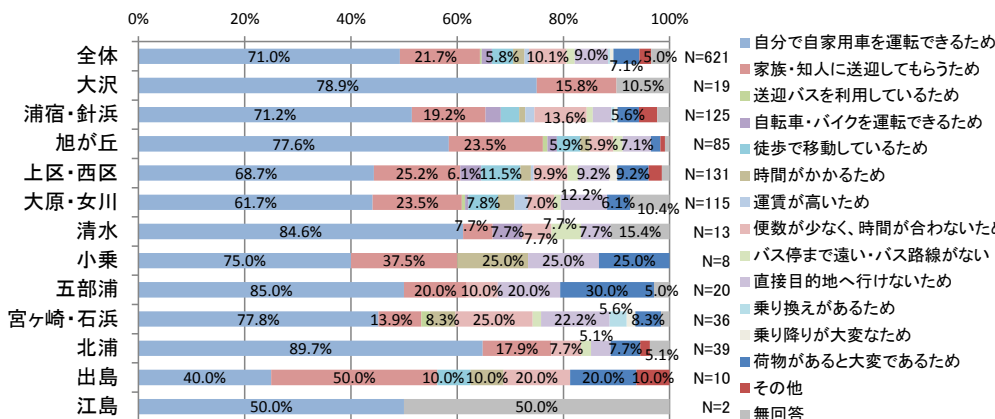


図 居住地別町民バスを利用しない理由

■ミヤコーバス

- ・利用頻度は、江島では「週 3～4 日」「週 1～2 日」「月に 3～4 日」、その他の地域では「ほとんど利用しない」が最も多い。

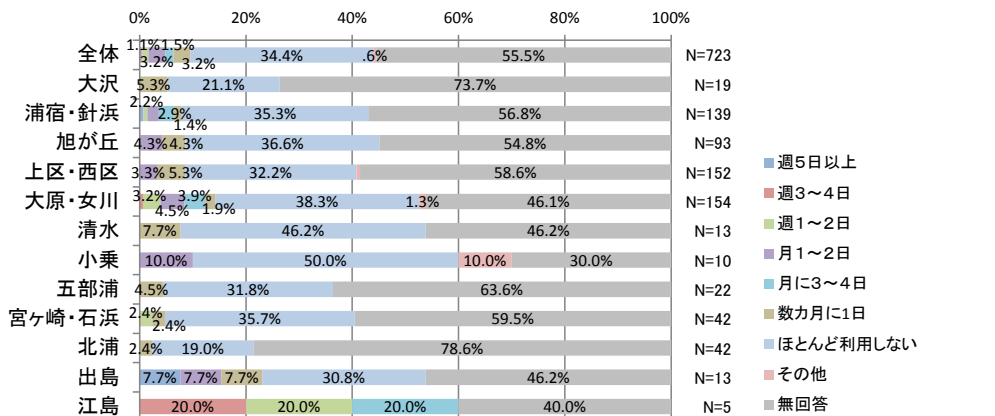


図 居住地別ミヤコーバス利用頻度

③公共交通のあり方

- ・公共交通の利便性については、大沢、大原・女川以外で、「不便だと思う」「やや不便だと思う」の計が「便利だと思う」「どちらかと言えば便利だと思う」の計を上回っている。
- ・公共交通の運行については、小乗では「町の負担が大きく増えても、公共交通は便利にすべきだ」、その他の地域では「町の負担が増えても、現状の公共交通は維持すべきだ」が最も多い。
- ・公共交通の支え方については、全ての地域で「利用料を増額する」が最も多かった。

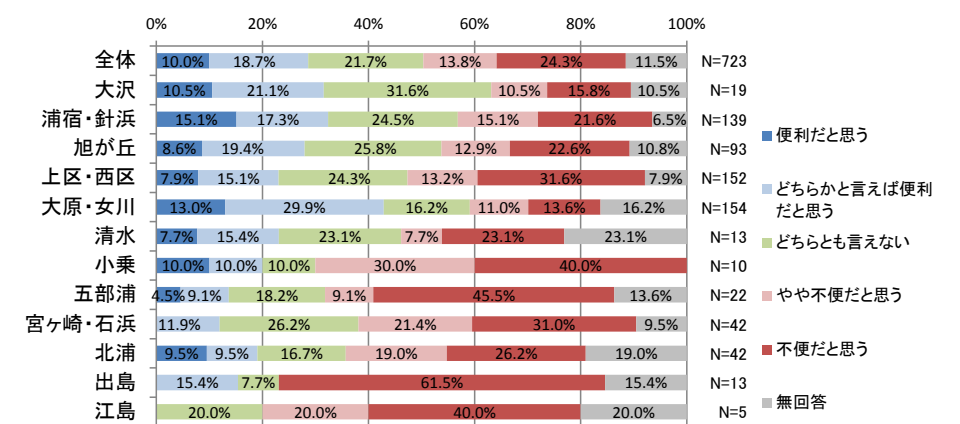


図 居住地別公共交通の利便性

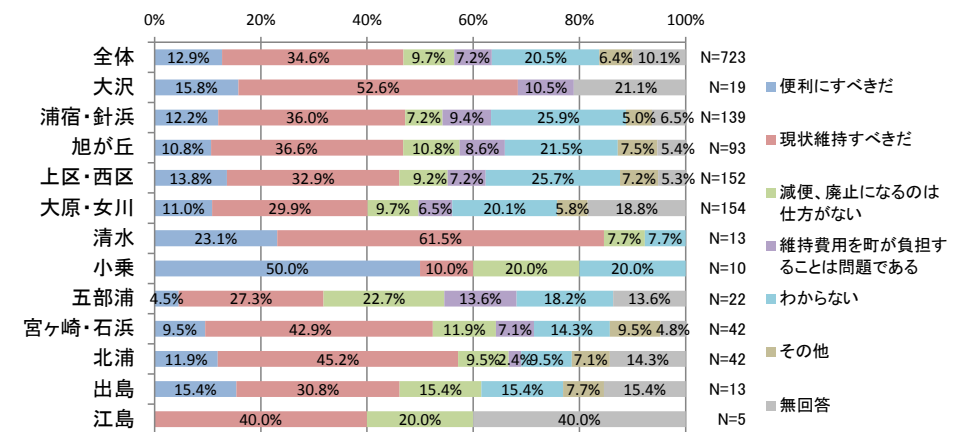


図 居住地別公共交通の運行について

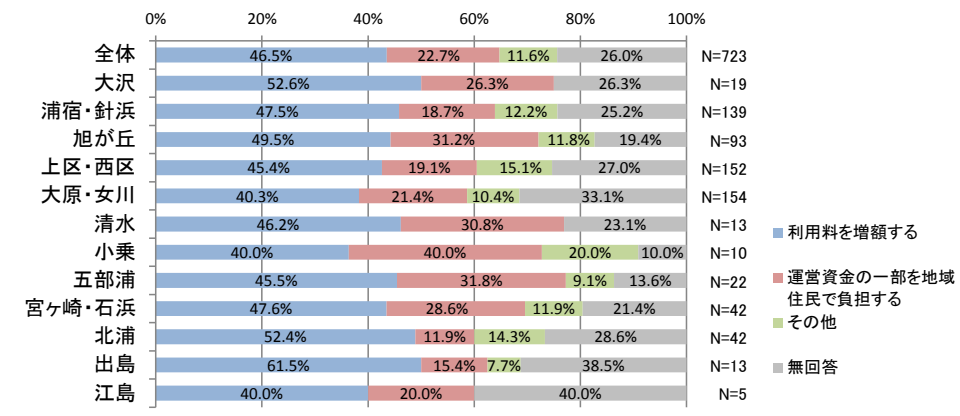


図 居住地別公共交通の支え方について

5. 住民グループインタビュー調査

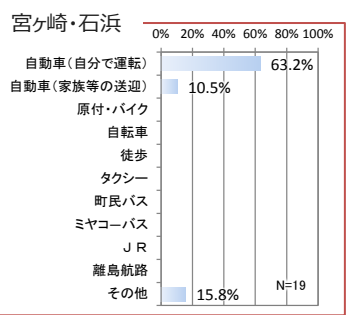
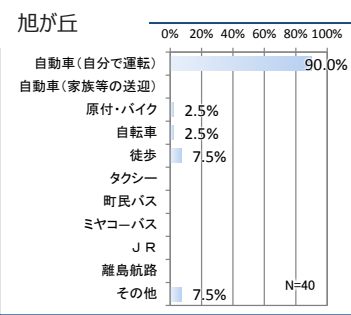
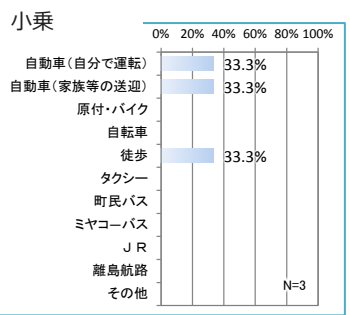
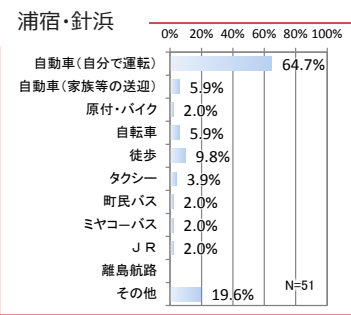
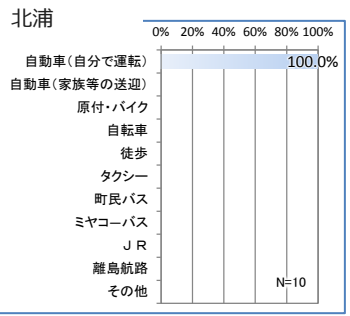
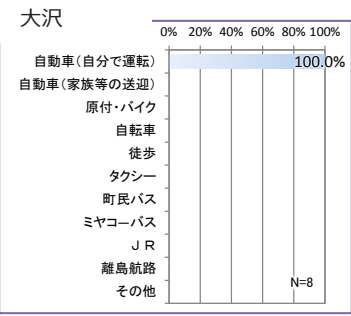
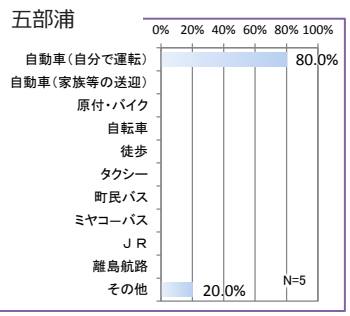
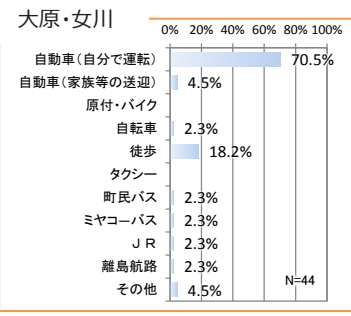
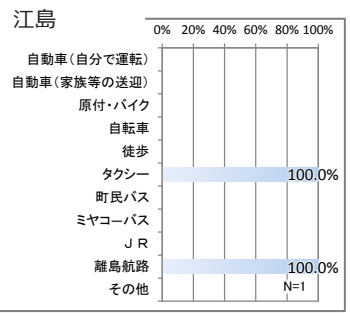
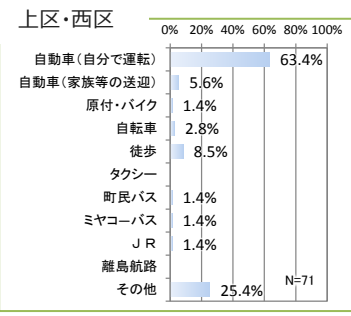
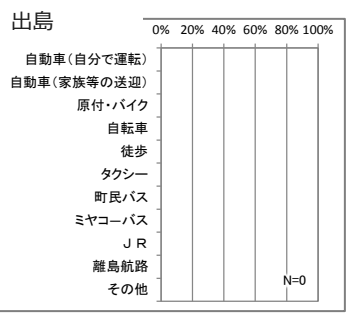
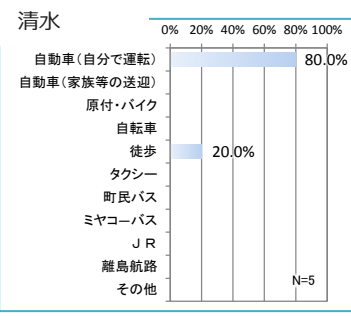
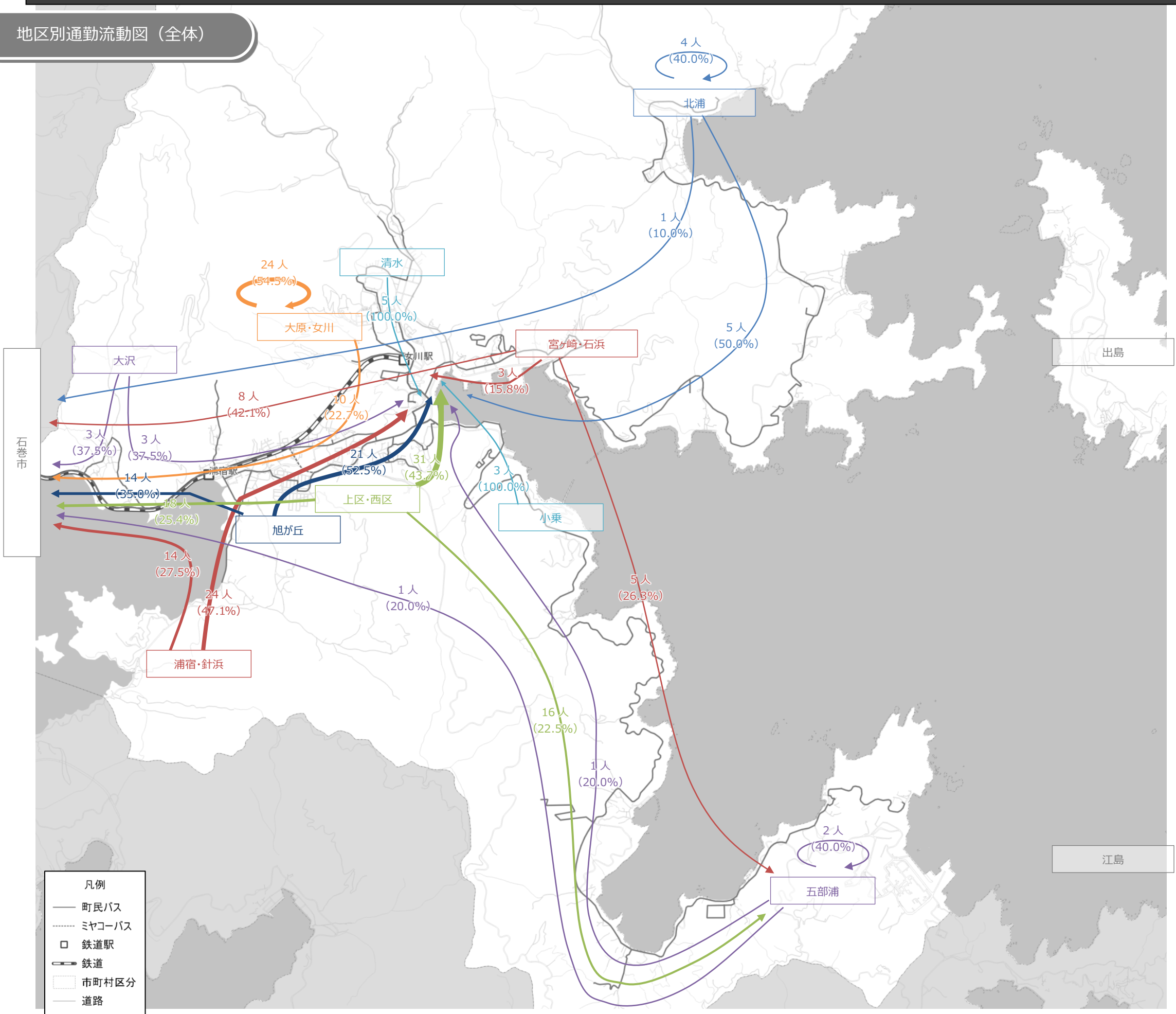
地区名	実施概要	交通弱者の状況	公共交通について		新しい交通へのニーズ	その他
			町民バス	ミヤコーバス		
北浦	■実施日： 2018年8月27日（月） ■参加者： 民生委員 鈴木誠喜（桐ヶ崎・竹浦地区） 八巻英成（尾浦・指ヶ浜・御前浜地区）	・自らの運転や送迎に頼ることができない高齢者等の交通弱者は、各団地に2～3名おり、町民バスを利用している。 ・各浜に高齢者は多いが、家族と同居している場合が多い。家族が働きに出るため日中独居となるが、家族が近くの浜で仕事をしているので、柔軟に送迎対応をしている。そもそも移動手段がなければ居住場所として浜を選ばないと思われる。 ・高校生は以下のとおり ・指ヶ浜団地：1名 ・尾浦団地：2名 ・各集落に小・中学生がいるので、今後も高校生がいなくなることはない。 ・現在運転している元気な高齢者でも4～5年すると、車に乗れなくなることが想定され、各団地でも課題として認識している。 ・買い物は、車で移動できる人は、石巻方面（イオン石巻東等）へ行っている。交通弱者は、おんまえやの移動販売（週に1～2回）を利用するか、近所に頼んで一緒に石巻や女川へ行ったり、買ってきてもらったりしている。 ・まちなかにおんまえやが開店されれば、石巻市方面へ行く頻度は減るし、移動販売ではなく町中心部へ出かける機会は増えるだろう。 ・通院については、町内の医療センターや石巻方面へ行っている。車や送迎に頼れない高齢者は、行きは町民バスを利用するが、帰りは時間が合わないのでタクシーを利用（片道2,000円程度）している人が多い。	・高齢者は、買い物や通院で利用する人が数人いる。行きは町民バスを利用するものの、帰りは時間が合わないため、タクシーを利用している人もいる。 ・高校生については、ほぼ親が女川駅まで送迎しており、親にとっては負担となっている。親が送迎できない日等、たまに町民バスで通学しているのを見かける。 ・今は車を利用している高齢者も、将来的に車に頼れなくなるので、バスの必要性はある。	・ミヤコーバスの利用者は、鉄道では行きにくい石巻のイオン石巻東や鈴木整形（消防署の近く）等を利用している。 ・イオン石巻東の帰りは荷物が重いので、タクシーを利用（片道3,000円以上かかる）している。 ・鉄道とミヤコーバスのダイヤが重複している時間があるため、調整できるとよいのではないか。	■地域内の交通手段について ・今の町民バスは、本数が少なく時間が合わないので、予約制にして欲しい。タクシーのようにドア・ツー・ドアでなくて、今と同じ決められた路線のみを走る形でよい。 ・特に安さは求めているない。タクシーの料金から比べれば1乗車500円でも安いと感じる。中心部と半島部の料金を変えてもよいのではないか。 ・現状の町民バスでは本数が少ないため、女川駅までの本数を確保してほしい。 ・デマンド型交通にした場合には、自宅の玄関口まででなくて、今のバス停まででも良い。 ・団地から離れたエリアに住んでいる人もいる（竹浦に1軒等）ので、路線上にバス停を新設する検討が必要である。 ・目的地は、おんまえや、医療センター、木村歯科医院、女川駅、庁舎にバス停が必要。 ■まちなかの交通手段について ・仮に周遊バスを導入する場合、10分間隔等の高頻度で運行しないのであれば、利用はしないだろう。	・お寺でお念仏の練習や食事等を行う会の際には、震災前はデマンド型交通を利用してもらっていたが、今は時間がうまく合わないので八巻氏がマイカーで送迎している（参加者は6～7名）。 ・北浦地区から出島へ行く用事はない。漁業権の関係で、北浦に住んでいる人が出島へ行って漁をすることもない。
五部浦	■実施日： 2018年8月28日（火） ■参加者： 民生委員 阿部幸枝（飯子浜・塚浜・小屋取地区） 女川町企画課 平坂主事 ■実施日： 2018年9月16日（日） ■参加者： 民生委員 木村登志子（横浦・大石原・野々浜地区） 女川町企画課 木村係長	■公共交通を必要としている高齢者等 ・小屋取：約2名 ・塚浜団地：約2名 ・飯子浜団地：約1名 ・横浦：免許がない高齢者5名、独居の高齢者1名 ・大石原：免許がない高齢者3名、独居の高齢者1名 ・野々浜：免許がない高齢者2名、独居の高齢者1名 ■公共交通を必要としている高校生 ・小屋取：0名 ・塚浜団地：2名 ・飯子浜団地：1名 ・横浦：0名 ・大石原：0名 ・野々浜：0名 ■日常の移動 ・買い物については、おんまえやの移動販売（週に2回）を利用したり、家族（旦那、子ども等）の送迎で石巻のイオン等を利用したりしている。 ・買い物について、震災前にあったおんまえやでも最低限の買い物はできたが、買い回り品についてはイオンまで行く必要があった。買い物といったら石巻というイメージがある。 ・通院については、地域医療センターの他、石巻の佐藤委員、石巻赤十字病院等。町民バスとミヤコーバスを乗り継いで利用していたり、家族等の送迎を利用していたりする。 ・買い物先：イオンスーパーセンター、石巻市内、買い物交通手段：家族の送迎、町民バス ・通院先：女川町地域医療センター、石巻市内の病院、通院交通手段：家族の送迎、町民バス及びJR	■町民バス利用者 ・小屋取：2名 ・塚浜団地：2名 ・飯子浜団地：0名 ・横浦：4名 ・大石原：1名 ・野々浜：2名 ・バス利用者は主に高校生である。 ・石巻の高校まで通っている高校生は女川駅で30分近く待ち時間があり、片道2時間かかっている。夏場はまだ良いが、冬場は待ち時間が長いのは厳しい。 ・部活動をしている高校生は、18:49 女川駅着の石巻線を利用しているが、町民バスが無いため親御さんが送迎している。 ・性別：男性・女性 ・年齢：主に高齢者 ・家族構成：独居に限らない。家族同居であっても家族の都合が合わなければ町民バスを利用。 ・利用目的：通院・買い物、銀行・郵便局、役場等の手続き。 ・集会所以外の停留所には待合所があると良い。 ・現状の便数を確保していただきたい。	・女川中心部から石巻市への移動は主にJRを利用していることがほとんどであると思われる。 ・バス利用者は主に高校生である。 ・石巻の高校まで通っている高校生は女川駅で30分近く待ち時間があり、片道2時間かかっている。夏場はまだ良いが、冬場は待ち時間が長いのは厳しい。 ・部活動をしている高校生は、18:49 女川駅着の石巻線を利用しているが、町民バスが無いため親御さんが送迎している。 ・性別：男性・女性 ・年齢：主に高齢者 ・家族構成：独居に限らない。家族同居であっても家族の都合が合わなければ町民バスを利用。 ・利用目的：通院・買い物、銀行・郵便局、役場等の手続き。 ・集会所以外の停留所には待合所があると良い。 ・現状の便数を確保していただきたい。	・浜の人はまちなかの人の働き方が異なり、仕事の合間をみて病院に行く等、仕事の合間で柔軟に通院・買い物等を行っているケースが多い。 ・個人的には、現行の定時定路線の運行をベースに検討してもらえるとよい。 ・デマンド交通はドア to ドアで便利だった反面、予約が必要であったため、急な利用ができなかった。 ・現在の定時定路線での運行は、出発地、到着地までの時間が決まっており、出かける時間等の計画が立てやすいため、使い易い。 ・足が悪い人等にとっては、自宅からバス停までの移動も大変であるため、デマンド型の方が良いという考え方もある。 ・横浦・大石原・野々浜地区では、定時定路線の方が使い易いという意見が多い。 ・横浦地区では、地区の入り口付近の集会所にバス停があるが、奥の方の住宅からは距離があり、遠く感じているようである。	・現在は自分での運転や家族の送迎等に頼れるため利用していないが、将来的には公共交通に頼らざるを得なくなる。 ・スクールバスについて、例えば、プールの休みの連絡をしてもスクールバスが迎えにくるので、申し訳ないと感じる。

地区名	実施概要	交通弱者の状況	公共交通について		新しい交通へのニーズ	その他
			町民バス	ミヤコーバス		
宮ヶ崎	■実施日： 2018 年 9 月 10 日（月） ■参加者： 宮ヶ崎住民 19 名 女川町企画課 木村係長、平坂主事	■町民バス利用者 ・通院は、女川地域医療センター、石巻の病院を利用。 ・買い物及びゆぼっぼの利用については、通院のついでに立ち寄っている。 ・その他利用状況 ・催事 ・イベント ・お祭り ・福祉センターでの会議 ■町民バス利用以外の交通手段 ・通院、買い物にタクシーチケット（助成による）を利用している。チケット額より足が出た分は自腹で支払っている。（500 円位） ・家族がいるときは自家用車で送迎してもらう。 ・買い物では、おんまえやスーパーの移動販売（週に 1 回程度）を利用している。 ■移動手段で困ること ・JR やバスの発車時刻が、自分が利用したい時間帯に無いこと。 ・自家用車を利用して外出したい時は、家族が居る時しか出かけられない。 ■出かけたいところ ・生鮮食品（野菜・生鮮食品・肉）等買い置きできないもの、毎日自分の目で見て買い物が見たい。 ・おんまえやスーパーが開店したら、買い出し頻度を増やしたい。	・町民バスの利用者は 5 名、残り 14 名は利用していない。 ・2 名はタクシー利用券の一部助成を利用している。 ・通院利用に朝 8:00 便または 11:00 の便を利用しており、帰りは 14:00 の便を利用しているが、実際は診察後の帰りの便に丁度よい時間帯がなく、タクシーや徒歩 30 分位かけて帰宅している。 ・今まで行きの 10:00 便を利用していたが、9 月 25 日の改正でダイヤが変更になってしまっていて不便を感じている。 ・JR との繋ぎが悪く、高齢者にとってバス停と電車の発車時刻までの接続時間が短すぎて間に合わない（バス降車→電車発車時刻まで 2 分程）。JR との接続を重視してもらわないと困る。最低でも乗継に 5 分くらいは確保してほしい。 ・バス停の配置場所が悪い。 ・高台の団地と幹線道路の中間地点に住んでいる住民もあり、バス停まで歩いて行くことが困難であるため利用していない。バス停を行き帰りとも「集会所」前に作ってもらえれば利用しやすくなる。 ・「集会所」前にバス停を作ってもらえれば、町民バスを利用したいという人が 3 名。 ・高台団地内をフリー乗降にしてもらえると利用しやすいのではないかと。	－	・震災前に合ったデマンドタクシーが使いやすかったので再開してほしいという人が 8 名。 ・予約が出来、都合の時間に出かけられる。 ・高台が多いので、重い荷物も玄関口まで運べる。 ・高台に住んでいる高齢者にとってはバス停まで歩くのも難しい人もあるので、バス停まででもいいのでデマンドタクシーのようなものを利用したい。 ・区内を周遊している時に、どこでも手を上げたら止まって乗せてほしい。（フリー乗降） ・11 月の改正に向けて、往路の時間設定を見直して欲しい。特に JR との繋ぎ時間を長めに設定して欲しい。 ・現在、タクシー利用券の助成を活用している人は、今後もタクシー利用で問題はない。	－
浦宿	■実施日： 2018 年 9 月 11 日（火） ■参加者： 浦宿住民 14 名（石森区長含） 女川町企画課 山内主査、平坂主事	■通院先（月 1～2 回） ・石巻赤十字病院へ 8 名 ・女川地域医療センター 4 名 ・どちらにも通院している 4 名 ■買い物先 ・イオンスーパーセンター石巻東店：町民バスが運行していた時は 1 ヶ所で全て購入出来るので頻繁に利用していたが、町民バスの運行がストップしてからは食品以外（日用品、電化製品等）を購入している。しかし以前よりも行く頻度は減っている。 ・ツルハドラッグ宮城女川店：購入できるのは限定されるが、歩いて行けるのでよく利用している。 ・あいのや渡波店：JR 渡波駅の近くにあるので、JR を利用して食料品等を購入する際に利用している。 ・生協：一部の住民は宅配を利用している。 ■通院以外の利用目的 ・金融機関利用：コンビニでは入出金出来るが、通帳記帳や支払いのため、女川駅前周辺の銀行を利用している。JR を利用することが多い。 ■その他 ・通学利用 ・浦宿地区の高校生は 15 名（浦宿 1 区）。JR 浦宿駅から電車で登校している。駅までは徒歩や自転車（駐輪場あり）の利用者もいるが、家族の送迎が一番多いようにみられる。 ■交通手段 ・町民バス利用 7 名 ・ミヤコーバス利用 5 名 ・JR 利用 9 名 ・家族の送迎	・町民バスの利用者は通院に使う目的がほとんどだが、日頃町民バスを見掛けると、利用人数が少な過ぎるように感じる。 ・浦宿セブンイレブン前 7:26 発の女川駅前行きを利用しているが、利用者はいつも 1 人だけになっている。 ・女川方面への時間帯で浦宿発朝 8:00 便がないので不便、病院に通うにしても朝 7: 00 の便では到着が早すぎて開いていないし、9:00 の便では遅すぎて診察時間に間に合わない。 ・帰りのバス時間については、地域医療センター前 10:00 では早すぎるので 10:30 に変更してほしい。 ・女川駅付近は、18:00 以降はタクシーもない状況なので不便である。 ・フリー乗降区間の告知が徹底されておらず認知度が少なすぎるが、フリー乗降区間まで乗りに行くかという、いないようである。 ・フリーパス期間があってもいいのではないかと。	・総合運動場での体操教室に週 1 回通っている。 ・勤労青少年センターに行くときも路線バスを利用している。	・震災前に運行していたデマンドタクシーの利用勝手がとても良いので再開してほしい。 ・自分の都合で予約が出来る。 ・自宅間近で乗降出来ること。	・以前、おんまえやスーパーで当日購入したものを 17:00 以降に自宅まで配達してくれるサービスがあったので今度も継続して実施してほしい。 ・区内に配られる「お知らせや時刻表」の文字が小さすぎて読むのを諦めている。大きな文字で作って欲しい。 ・浦宿住民は JR、ミヤコーバス、町民バスを利用出来るので、他の地域よりそれほど不満は多くない。

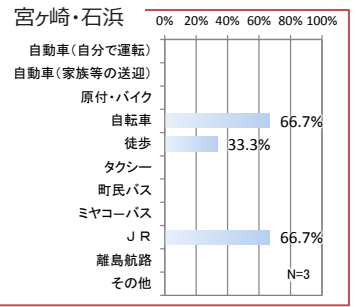
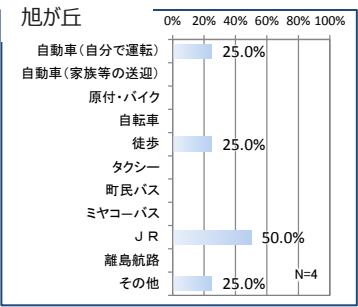
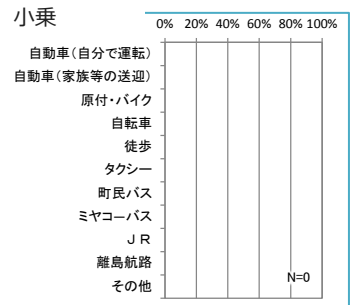
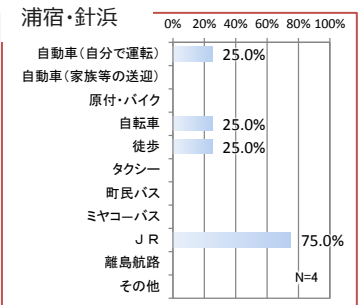
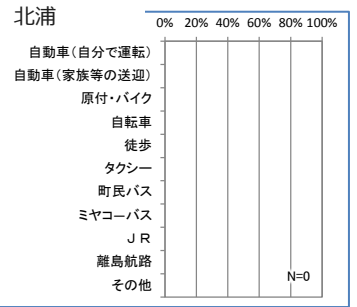
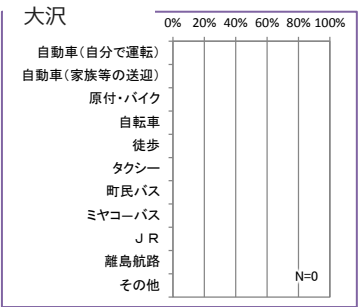
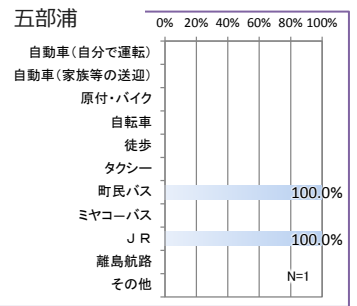
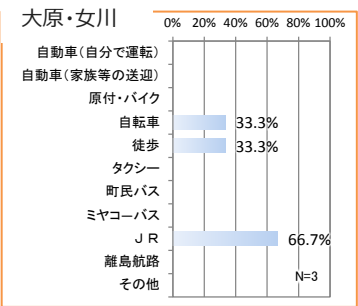
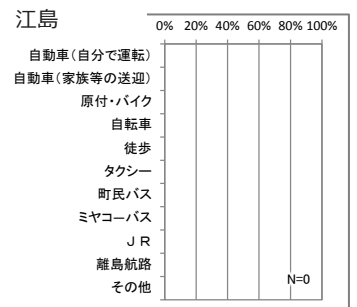
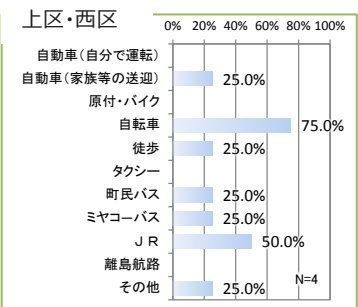
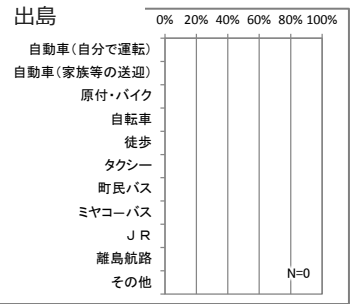
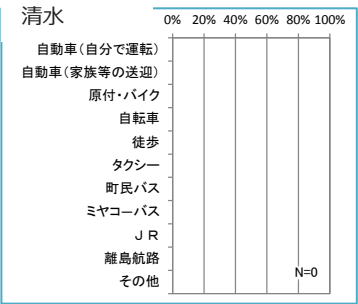
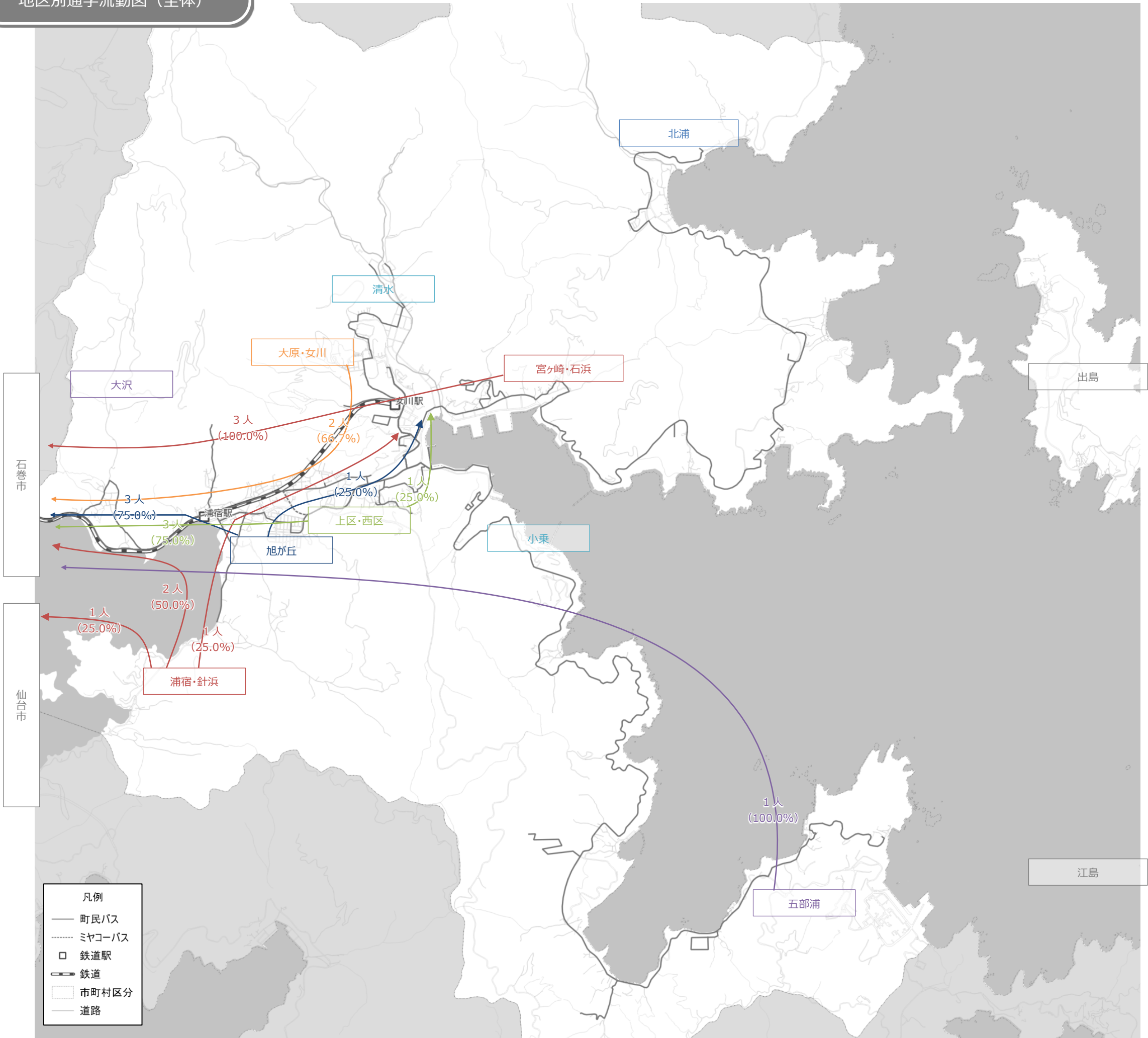
地区名	実施概要	交通弱者の状況	公共交通について		新しい交通へのニーズ	その他
			町民バス	ミヤコーバス		
大原北	■実施日： 2018 年 9 月 20 日（木） ■参加者： 大原北地区住民 17 名（区長含） 女川町企画課 山内主査、平坂主事	■交通手段 ・町民バス利用 10 名 ・ミヤコーバス利用 5 名 ・JR 利用 8 名 ■買い物先 ・イオンスーパーセンター石巻東店：イオン移動販売を利用（週 1 回・日曜）しているが、品数が少ないのと衣料品や医薬品または日用品等が揃っていないので店舗で購入する。 ・ツルハドラッグ：購入頻度は少ないが利用している。 ■通院先（月 1～2 回） ・女川医療センター ・石巻日赤病院 ■買い物、通院以外の利用目的 ・ゆぼっぱ利用 4 名 ・行きは坂道を降りて行くだけなので町民バスの利用頻度は少ないが、帰りは坂道を上るのが大変なので町民バスの時間に合わせて利用している（ミヤコーバスやタクシー利用と併用） ・お墓参り（月に数回程度） ・他の地区への移動（親戚宅、友人宅）	■通院（女川医療センター） ・病院の帰りが一番利用できない。 ・診察時間や調剤薬局等での待ち時間を考えると、自己の調整は無理がある。 ・診察から帰りまで最低 2 時間は必要なのに帰りの便がまったく合わない。 ・医療センター前 9:42 と 12:58 での便（9/25 改正より）については、まったく利用しにくい。帰りの便のベスト時間は 11:30。 ■町内利用について ＜石浜、旭が丘方面＞ ・友人宅や親戚の家に行く時の行きの便を利用するが、帰りは最終便が早すぎて利用していない（タクシーを利用）。 ＜高白団地、小屋取方面（五部浦便）＞ ・お墓参りや親戚宅に行った時の帰りの便を利用したりする（行きはタクシー）。バスだけの利用だと滞在時間が短すぎる（行き 10:00-帰り 13:00）。 ・女川行きの最終便が 14:00 または 15:00 の時間帯だと利用しやすい。 ・JR 女川駅発 7:33 に間に合う便がないので困っている。この時間はタクシーも利用できない。	・料金が高い。石巻駅まで利用 700 円位	■デマンド型交通の利用について ・バス停を起点とした予約制に賛成 13 名。 ・バスではなくタクシーを相乗りしながら利用しても良いのではないか。 ・タクシーの初乗り料金（650 円）と同じ位だったら出してもいい。 ・ミヤコーバスと JR との接続を良くしてほしい。 ■その他 ・日赤病院を利用する人も多く、通うのがとても不便なので月 2 回位の頻度で町民バスを運行してほしい。 ・日赤病院への運行であれば料金を高くしても利用する。 ・高齢者には乗り継ぎが辛いので、1 本で目的地まで行けるようになってほしい。 ・町民バス料金を 200 円→500 円までが賃上げ限度額と考えている。 ・離島半島の人達の事も考えると、曜日を変えた運行方法でも良いのではないか。 ・例えば、月水金は病院へ火木土は離島へ等、曜日によって目的を変えた運行にする。 ・便の本数を減らしてはどうか。 ・4 便から 3 便へと減らすと時間の調整が可能になってくるのではないか。 ・JR との接続がしやすくなるのではないか。	■タクシー ・大原地区は駅前から近いのでタクシーから乗車拒否されることもある。 ・ワンメーター（650 円）の距離では、支払う金額が少ないので住民は申し訳なくて乗車できないと思っている。 ・運転手は距離が近くなった分ワンメーター料金でも高齢者から徴収しにくいと思っている。 ・中高一貫校になった時のスクールバスの再利用はどうなっているのか。
出島寺間	未実施					

6. 外出目的別の流動状況

地区別通勤流動図（全体）

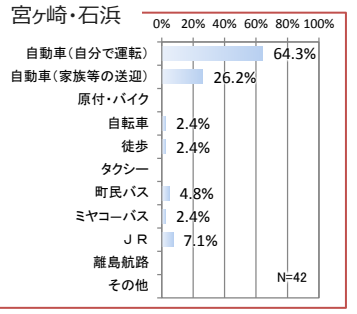
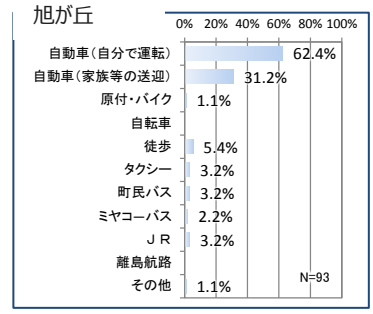
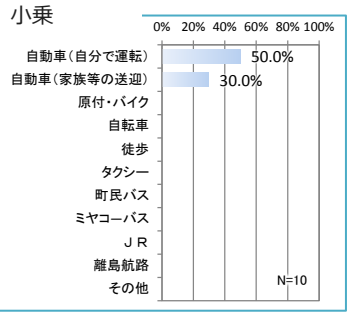
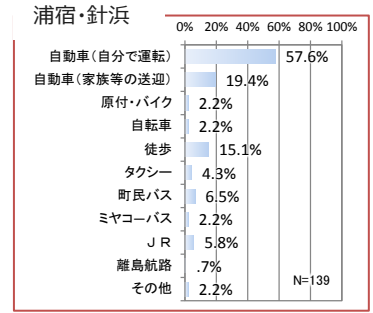
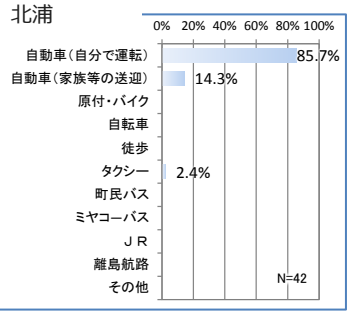
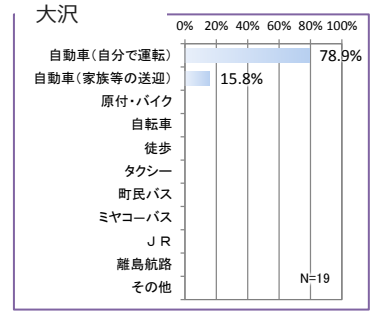
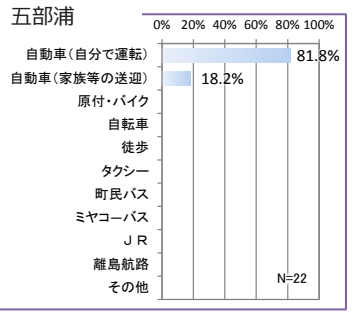
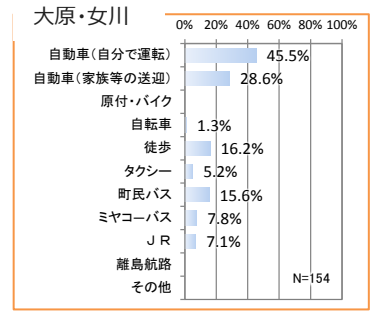
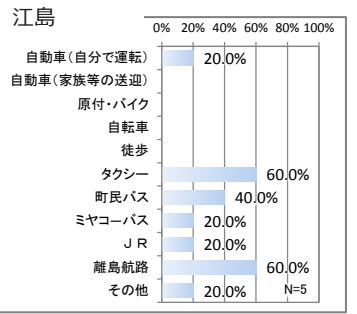
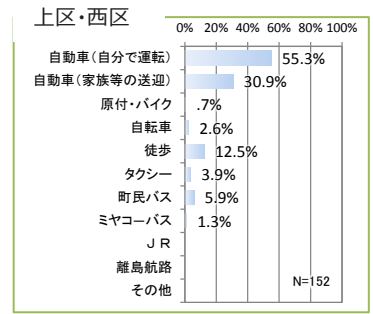
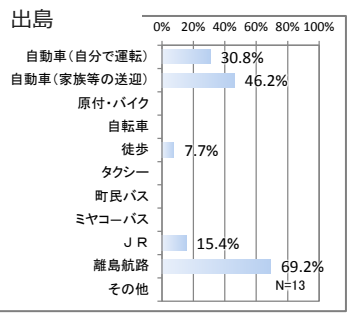
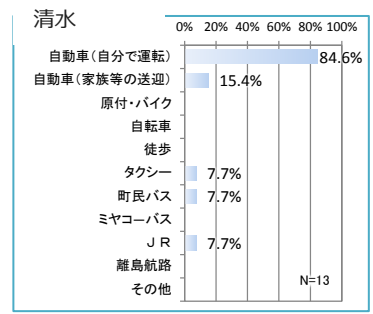
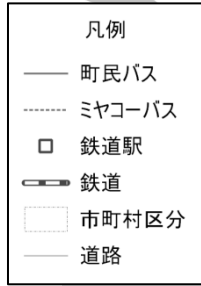
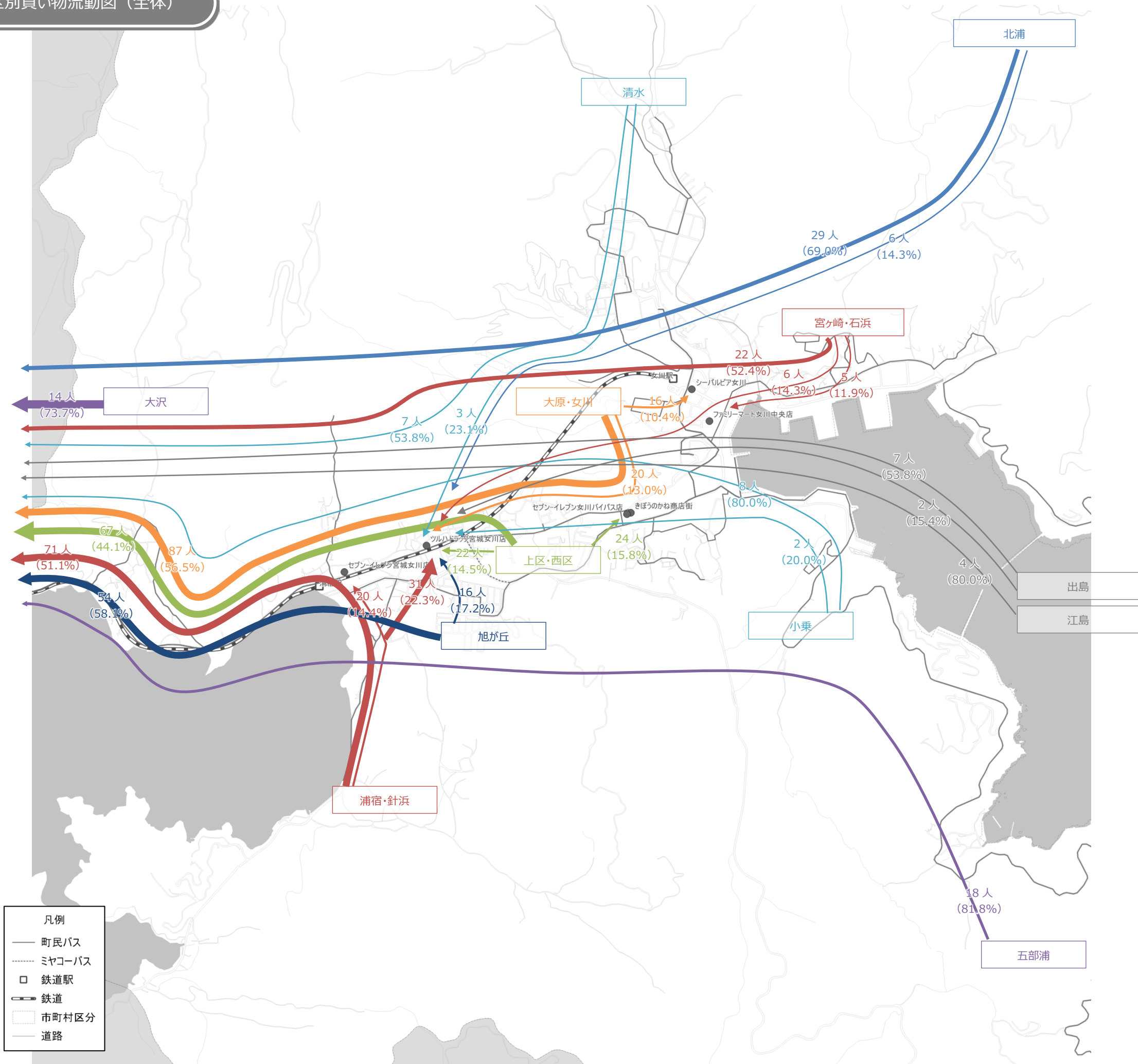


地区別通学流動図（全体）

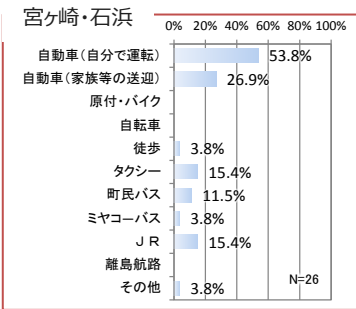
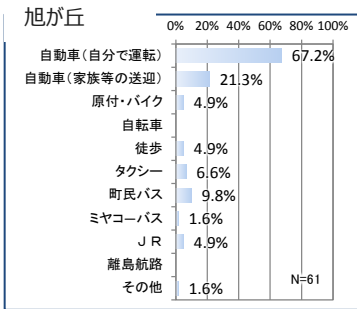
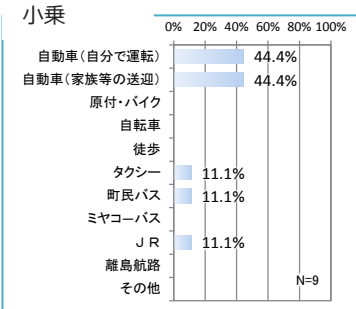
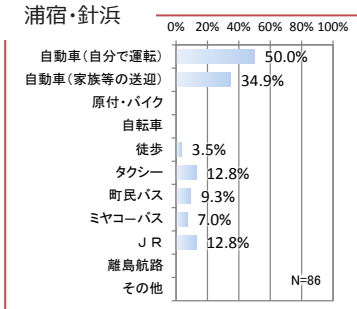
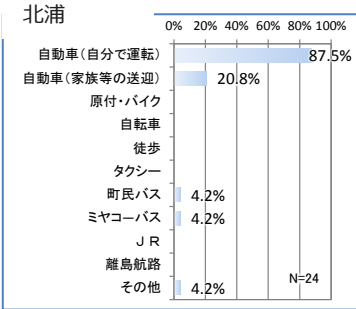
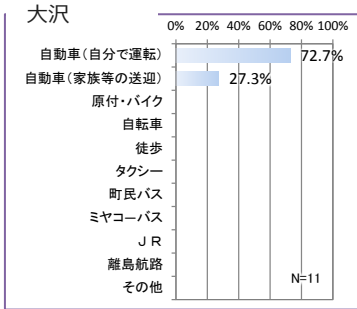
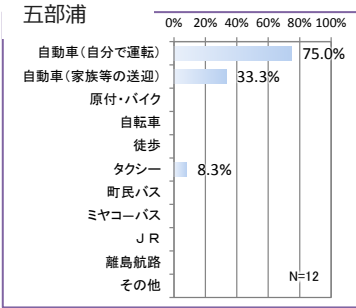
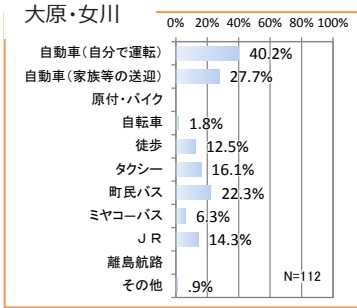
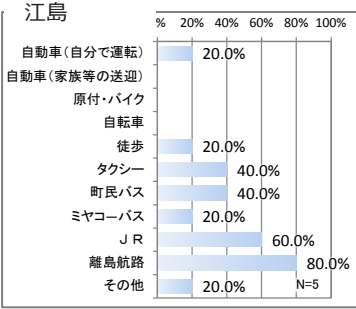
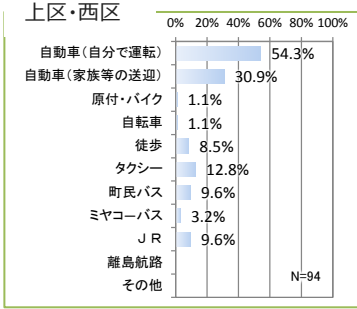
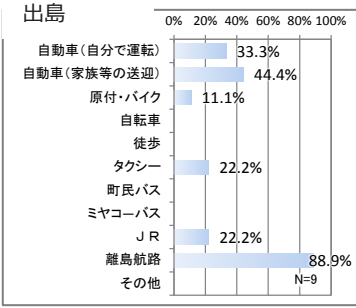
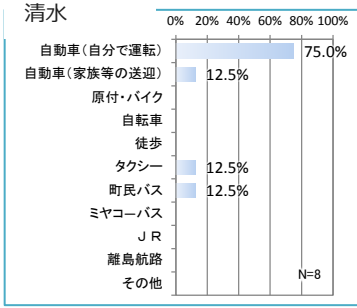
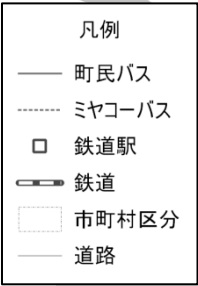


地区別買い物流動図（全体）

石巻市（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）

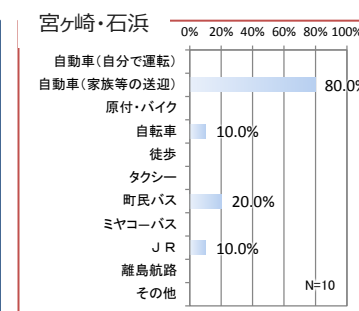
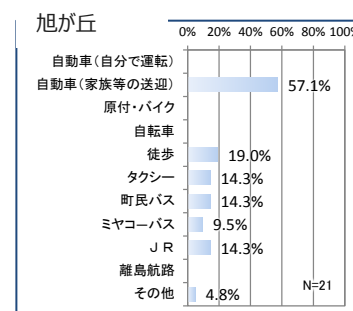
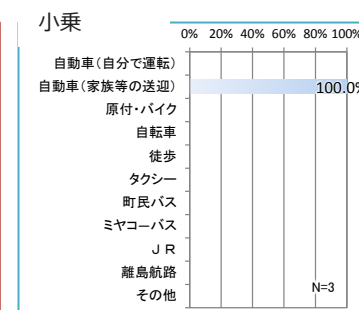
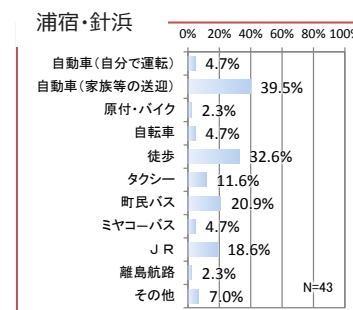
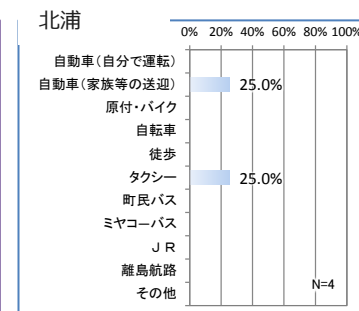
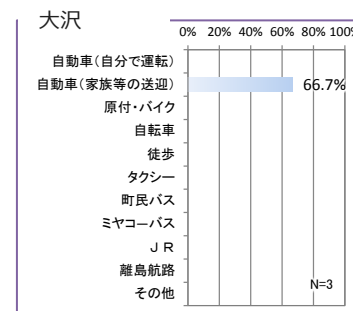
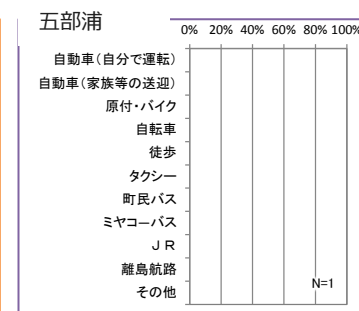
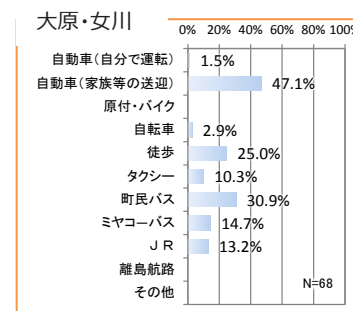
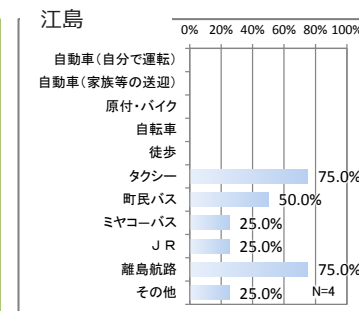
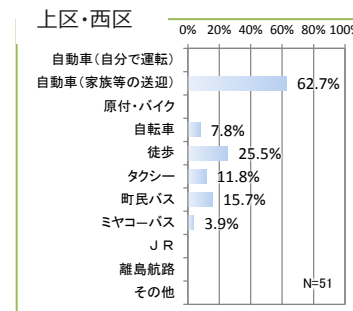
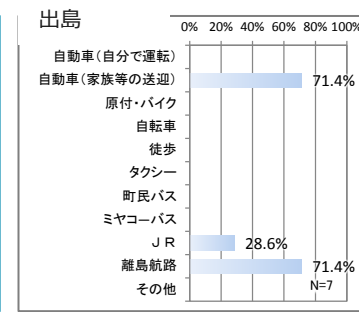
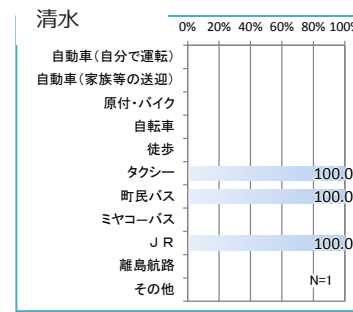
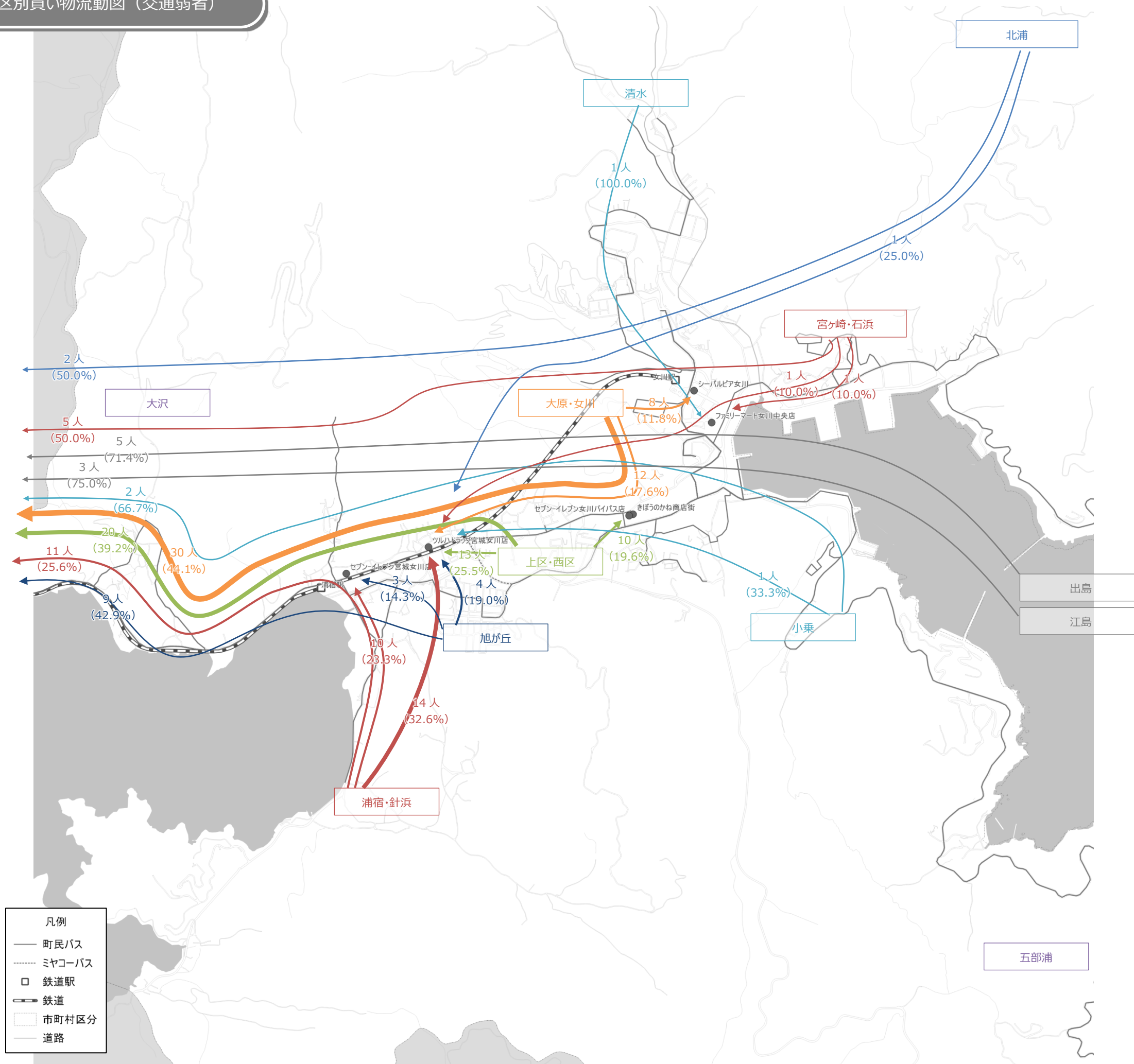


地区別通院流動図（全体）

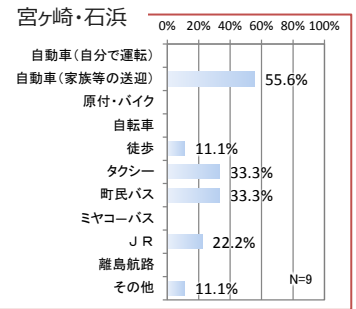
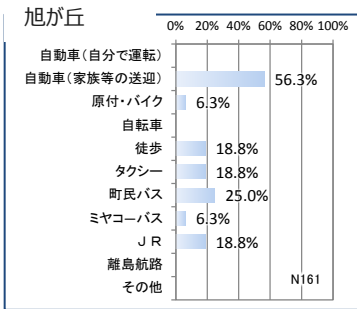
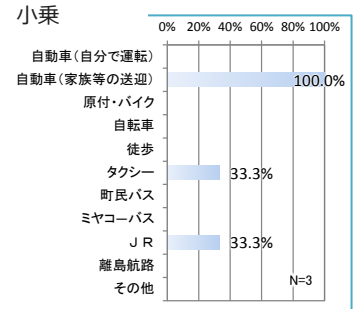
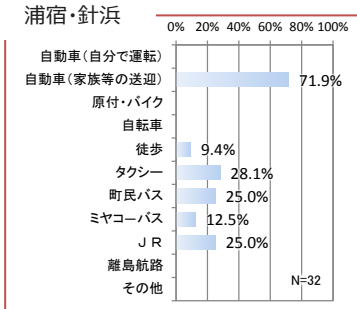
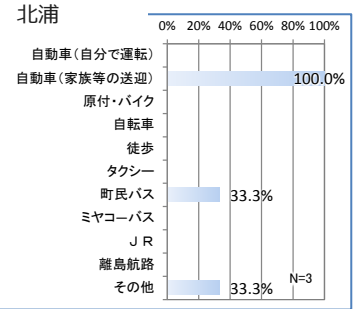
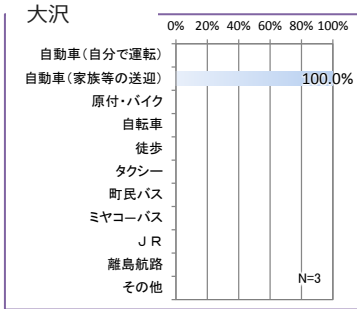
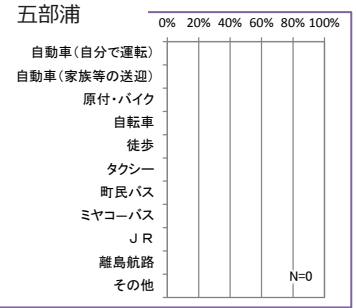
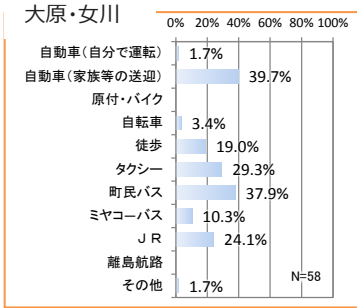
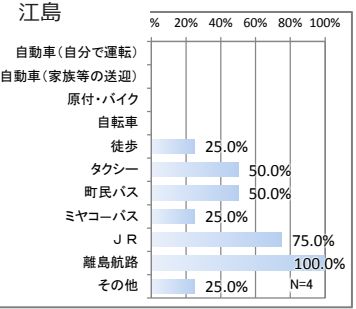
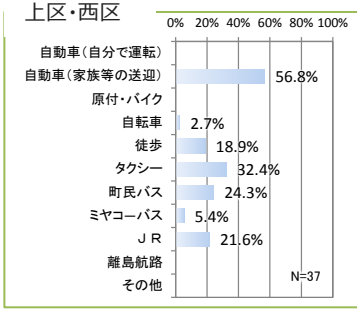
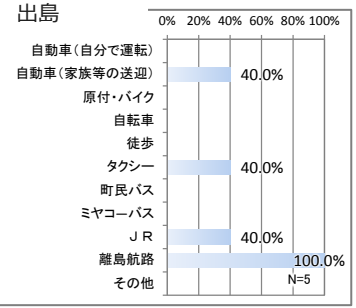
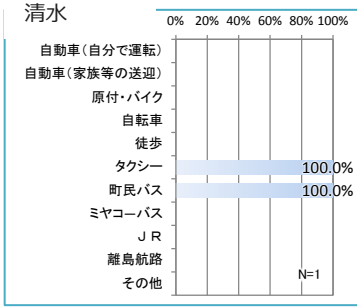
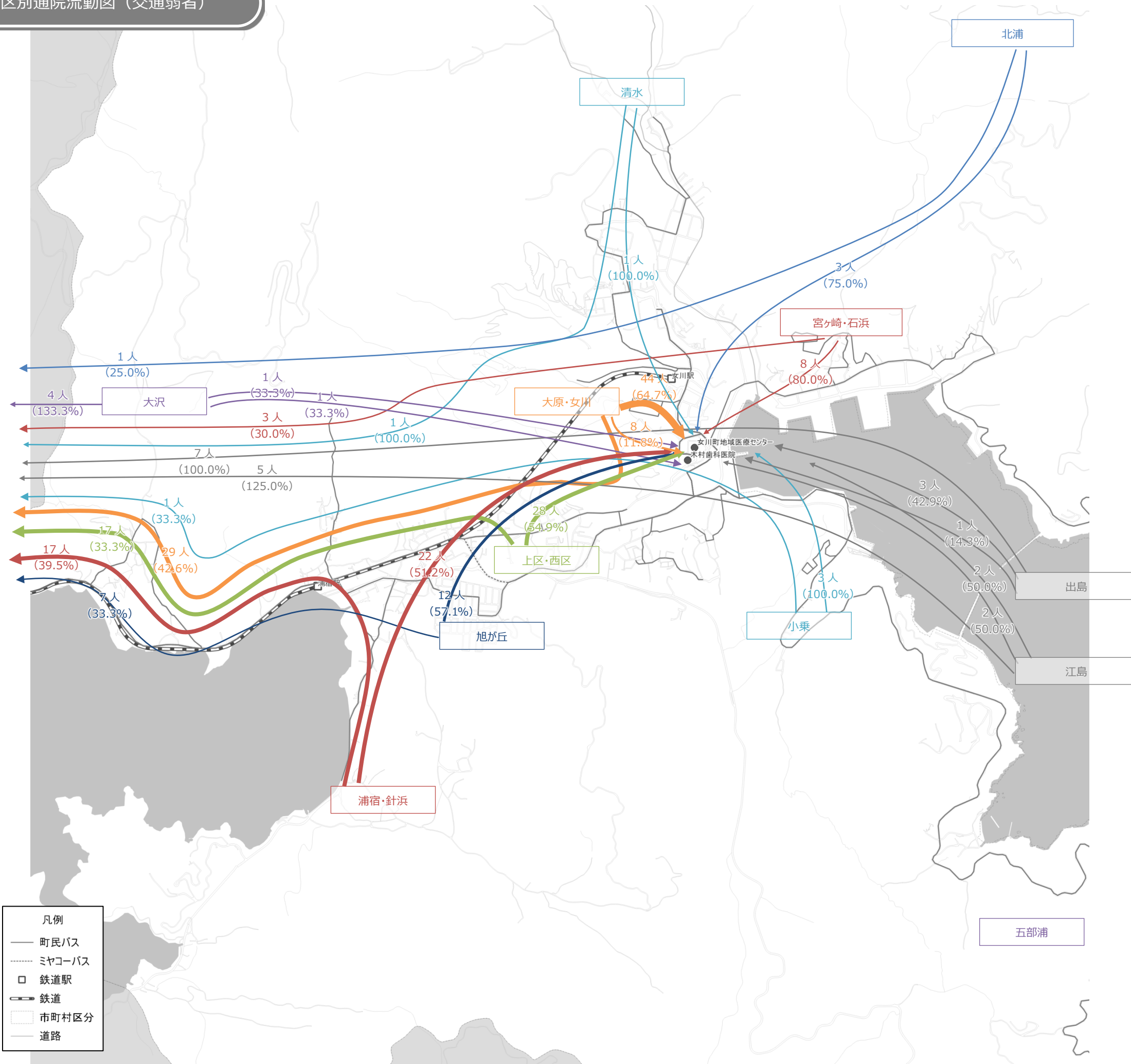


地区別買い物物流動図（交通弱者）

石巻市（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）



地区別通院流動図（交通弱者）



7. 関係者ヒアリング調査

区分	対象	実施概要	議事要旨				
			利用状況	運行上・運営上の課題	住民・利用者からの要望等	再編・見直しについて	その他
交通事業者	ミヤコーバス	・2018.7.13（金） ・ミヤコーバス石巻営業所	・朝の上りと、午後の下りは利用者が多い。朝は鮎川と女川から出てくる人が多くて、鮎川はトータルで30人位いる。 ・第一保育所、女川駅、総合体育館へ行く人は、最寄り駅がないので利用がみられる。 ・始発から、駅まで乗っていく方がたまにいる。	・全体でみると既定の15人/日は1便だけでクリアできているが、乗車密度で見ると石巻の方が高くなり、平均すると厳しい。 ・利用料金が高い。	・特になし	・現在のダイヤは、仙石線の石巻駅に合わせてダイヤを設定しているので、時間をずらすというのは難しい。 ・女川駅に行けば各地に行けるような、ネットワークを確立していければいいと思う。	・コバルトレーがJFLに昇格した事で、清水公園への移動にファンが使ってくれる可能性があり、路線を延長したとしても、JRとの接続がなければ難しいと思う。
	黄金バス	・2018.7.11（水） ・黄金バス事務所	・町内循環便だけをみれば、利用者数は増えている印象がある。 ・仮設便は、仮設から災害公営住宅に移ったので、利用の多い所に歩けるようになった影響で減ったのではないかなと思う。	・町内循環便は2人体制で、1・3・4便を専任ドライバー、2便目をカバードライバーが担っているが、1便目の到着と2便目の出発時間の間の時間が短く、交代するのに苦労している。	・イメージカラー等のアピールするようなものがあってもいい。 ・利用者目線であれば、乗り継ぎ割引や年間パスポート、クーポン的な安く定期性のあるものがあれば良いと思う。	・別の路線で同じバス停に止まるところがあるが、大原住宅や総合体育館のように人が多いのであれば、寄っても問題はないと思うが、両方に寄る必要はないのではないかな。	・今は、保育所バスと町民バスを課別で発注しているが、単独ではなく、町全体の行政サービスとして考えていかないといけないと思うので、そこを企画課でまとめて貰えればありがたい。
	黄金タクシー	・2018.7.12（木） ・役場仮設庁舎 1階小会議室	・五部浦便を利用する学生は3人程で、月曜日から金曜日まで、学校への行き帰りで乗車する。	・身障者の対応が難しい。 ・ドライバーの高齢化。 ・夏場と冬場では所要時間が変わるので、時間調整が難しい。	・町民バスの1便2便は、JRとの接続が上手くいっていない。	・宮ヶ崎団地から3～4人乗車し、地域医療センターで下車する人が多いため、女川駅に着くと電車の発車時間直前になってしまうので、地域医療センターと女川駅前を逆にすれば、少しゆとりができるのではないかな。 ・利用の少ない3便の石浜団地から指ヶ浜団地間などは、デマンドにもらえるといい。	・町民バスの行き先がはっきり分かるように、大きく見やすい便名表示をマグネットで作ってほしい。（前後、ドア付近） ・横浦団地から高白団地間にトンネルが出来るため、所要時間が短縮される。現在この区間は、所要時間10分となっている。多く見ても13分位で着くが、トンネルが出来たらもっと早くなる。
	シーパル女川汽船	・2018.7.9（月） ・シーパル女川汽船事務所	・輸送人員は減少、2017年で15,822人。 ・島民は、年間24枚の助成券を町から支給。 ・2014年度は、復興事業関係者が多かった。 ・現在、出島にはほとんど子供がおらず、高齢化が進んでいる。出島で養殖業をされている若い方の殆どが尾浦に住んでおり、自船で行き来している。	・現在、寺間で道路工事を行っているため、女川港発の1便が通常7時発のところ、10分早め6時50分発にし、往路にて作業員を寺間まで輸送している。3便も復路で、寺間から作業員を乗せるため、10分おして通常女川港16時55分着のところ、17時05分着で臨時便として運航している。	・現在、離島航路1便の時間帯の乗り継ぎがギリギリの状態、シーパル女川の方が事務所向かうついでに、駅まで送迎しているという実態が見受けられる。	・寺間での工事は、来年3月末までの予定となっており、その後は、通常運行の予定。 ・本土と出島間の橋について、離島航路は、シーパル女川が独自に決められるものではなく、女川町が主体となり、バスが運行されれば、航路については、出島・寺間には寄らず、江島のみ航路になるかもしれない。島民の意見も取り入れたい。	・しまなぎ自体はバリアフリー化されているが、女川栈橋が潮の満ち引きで、岸壁と船の段差が大きくなってしまい、タラップが上下してしまうので、浮栈橋にして欲しい。出島と寺間は、浮栈橋になっている。

区分	対象	実施概要	議事要旨				
			関連施策や事業	各課の取組の問題点・課題	公共交通に求める役割	課題解決に向けた取組の方向性	その他
庁内関係部署	町民生活課	2018. 7. 13（金） - 役場仮設庁舎 2 階会議室 A	- 今年度で仮設住宅がほぼ解消して、横浦仮設住宅（9 月から解体）と野球場のみとなっている。 - 福祉課で、障害者へのタクシー券を出しているが、それ以外で高齢者や高台移転者への支援というのは特に行っていない。	現在、集約された野球場にいる人は、若い人が多く、これから住宅を再建される人がほとんどなので、自家用車以外で移動はしないと思う。	- バスの運行について、公営住宅の方を考えた方が良いと思う。 - 公営住宅の入居者の半分は、高齢者なので、今は運転出来ていても、将来的には免許を手放さざるを得ないし、商業地も団地の下にあるので、町民バスに求めるものはこれから大きくなるのではないかと思う。	商店街が整って日用品が出回るようになってからでないと、どれくらいの需要が商業地域にあるのかみえない。整ったとしても、石巻市に行く一定の需要はあるのではないか。	通院で、移動支援の NPO のレラを利用している人はいらと思う。
	健康福祉課	2018. 7. 11（水） - 役場仮設庁舎 2 階会議室 A	- 保育所通所バスについて、最初は朝と夕方に運行していたが、費用が 1 千万以上かかってしまうので、去年（2017 年）から、朝のみ運行している。夕方の要望はあるが、金額的に難しい。 2018 年度の利用見込み児童は、北浦方面：9 人、五部浦方面：6 人 - 予算は、北浦方面でバス約 6 百万、五部浦方面タクシー約 5 百万。 - 五部浦は今年の 7 月から 2 台体制で運行になり、事業者と保育所から各 1 名の添乗員がつく。	- 高齢者で利用する人が多くなっているので、経費を考えたい。 - 高齢者（65 歳以上）に 48 枚、障害者に 96 枚のタクシー券を出しているが足りていない。	- 園児だけでなく、通院や高校生等の学生も必要だと思う。 - 高齢者で免許を返納した後に、町民バス利用を考える人がいると思うので、ニーズに関係なく、土日運行の継続で、利用者が増加する可能性はあると思う。	数年後には出島架橋が出来るので、そちら方面の送迎も増えるかもしれない。その費用を含め、離島対策を視野に入れて考えないといけない。	公共交通に、保育所の送迎を組み入れられない理由を一覧でまとめておいて貰えれば、外部の方にも納得頂けると思う。
	産業振興課	2018. 7. 11（水） - 役場仮設庁舎 2 階会議室 A	- 観光二次交通は、なし。 - 観光客は、基本的に自家用車で来るし、バスも、観光ではなく日常向けなので、観光でも利用できることを、広く PR できれば利用頻度はあがるかと思う。	レンタサイクル（スポーツバイク）は、まだ利用率が低い、石巻と東松島含めて、レンタサイクルを乗り捨て出来るようになったので、今後、広まれば利用率も上がると思う。	- JR で来た観光客は、市場食堂や水揚げ風景を見るので、朝の便が必要かもしれない。夜はタクシーもないので、飲んでからの帰りの便がありがたい。 - 駅から観光地はバスに乗る必要がない距離なので、逆に、歩きながらお金を落としていってもらう仕組みづくりを考える方が重要。	- JR も本数が限られているので、走っていない時間帯に、女川-石巻を結ぶバスがあり、女川に来られるというアナウンスが出来れば、利用する人は出てくると思う。観光客的には、利便性があがれば JR が走ってない時間に走らせるという程度で良いと思う - バスロケーションシステムみたいなのがあると、いいなとは思っている。	多言語に対応している看板が、いまのところないが、復興交付金で、駅前、観光交流エリア、大六天駐車場、清水公園の 4 箇所に対応する予定。
	建設課	2018. 7. 12（木） - 建設課窓口	- 主要事業は、出島への橋の建設。 - その他道路は、2020 年には完成予定である。	石巻市から女川に来るルートで、事故や大雨（連続 80 mm）などで、国道に規制がかかると、大混乱するので、万石浦の南側の林道（3mほどの幅しかない）を現在整備している。	- 出島は、現在 100 人程度の島民しかおらず、学校も無く、漁業関係者しか住んでいないが、橋が架かれば学校に通う事も出来るので、若い人が増えるかもしれない、増えてほしい。 - 橋が架かることにより、観光客の増加を目指している。	- 五部浦方面で、何ヵ所か整備しているところがあり、トンネルや直線道路が出来れば、かなりの時間短縮となる。 - 石浜から桐ヶ崎間の崎山トンネルは、すでに工事が入っており、走りやすい道路になる。	現在は、工事の関係で渋滞が発生しているところもあるが、工事が終われば、渋滞はほぼなくなると思う。
	復興推進課	2018. 7. 11（水） - 役場仮設庁舎 2 階会議室 A	- 基盤整理であれば、今年度中にほぼ完了予定。 - 商業施設については、スーパー建設予定以外は、個人宅地になるので細かい部分は把握していない。	特になし	- 公共施設エリアとして、役場と小中学校（一貫校）が出来て、病院の裏側が 11 月から通れるようになる。 - 小中学校の一貫校が移転した後は、今の小学校跡地は消防署、文書保管庫、保育所になる予定。	特になし	清水公園のスタジアムは、2020 年中に完成予定。
	教育総務課	2018. 7. 11（水） - 役場仮設庁舎 2 階会議室 A	- スクールバスが 8 台運行で、小学校・中学校を一緒にして、石巻、五部浦、北浦、町内を回っている。 - ドライバーを、南三陸の事業者 に依頼して、単価契約のような形で運行している。	現在は特にないが、保護者の方は、送迎バスがあつて当然と思っているので、送迎バスがなくなったとなった時に、何か意見が出てくる可能性がある。	高校は石巻にしかない、高校生の通学にあわせた交通があれば良いと思う。	新しい学校が出来れば、徒歩通学がほとんどになるので、五部浦・北浦の半島方面や、大沢・安住・石巻方面だけがスクールバスになるので、混乗は可能かもしれないが、当面は難しいと思う。スクールバスについては、2020 年で補助が切れるので、その後であれば検討の余地がある	向学館は、学校とは別に専属バスを契約していて、直通の送迎バスが出ている。運営を補助金でしているので、いずれなくなれば、送迎バスも運行しなくなると思う。その時に、通うための問題が出てくるかもしれない。

区分	対象	実施概要	議事要旨				
			利用状況	地域からの意見	問題・課題	再編・見直しについて	その他
近 隣 市 町村	石巻市	・2018.7.13（金） ・石巻市役所	・現在、国道を鮎川線・女川線・日赤渡波線が走っているが、利用者は、石巻駅に行くバスがあるという意識だけで、渡波駅以降になると何線であっても変わらない。沢田のあたりは JR も平行で走っているので、利用は多くない。 ・鹿妻線と女川線が重複しない渡波駅周辺も、駅が近いし石巻駅方面に行くなら JR の方が安い事もあって、利用はあまり多くない。	・渡波から女川への利用は少ないし、女川線という意識もないので、特に女川線に対する意見等はないだろう。 ・バスがこれだけ通っている中で、交通弱者・買い物弱者といわれる人が求めているのは、福祉的要素が強いので、公共交通で解決できる範囲ではなくなってきている。	・ドライバーが足りていないという話は聞くが、自主運行なので、市で雇用に対しての補助を出しているわけではない。委託という形であれば別だが、市でどうできる問題ではないと思う。	・2020 年 9 月で被災地特例がなくなり、補助が外れた事を想定して、上限運賃を設定して乗車密度を上げる対応も検討している。 ・理想は女川線も含めて、国庫補助が維持できればいいので、運賃の上限設定をして乗車人員を増やすという事も必要になってくるかもしれない。 ・2019 年 4 月からミヤコーバスが女川線を含め全車両で icsca を導入予定なので、運賃の上限管理も出来るかもしれない。 ・時間が重複しなければ、広域に関しては JR 石巻線と女川線が軸になる。	・女川線の再編はせずに、現状のサービスを維持するという事で、市としては位置づけしており、女川町の網形成計画にあわせて分離させるかどうかの検討が必要になると思っている。
関連 施設		(1 0 ～ 1 1 月実施予定で調整しています)					

女川町の地域公共交通を取り巻く課題と対応方針（案）について

1. 地域公共交通ネットワーク計画（計画期間：2014～2018 年度）の評価

計画の概要

- 計画区域：女川町全域※隣接市町村（石巻市等）と調整
- 計画期間：2014 年度から 2018 年度の5 ヶ年計画
- 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～
- 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 交通弱者である高齢者や子供等の「おでかけ」を支える交通体系の構築
 - 基本方針③ 新たな需要を創り出す「わかりやすく」「乗りたくなる」交通体系の構築

策定当時の課題

- 【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
- 【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
 - ほとんど利用されていないバス停車場がみられ、効率化の対応が必要
 - 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
 - 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
- 【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
 - 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
 - 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
- 【課題④】情報提供の課題
 - バスの運行ルート、停車場の位置、時刻表など、わかりやすい情報提供が必要
- 【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

取組の実施状況

事業区分	施策	事業	目 標										計画期間						
			①-1	①-2	①-3	①-4	②-1	②-2	③-1	③-2	③-3		2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度		
公共交通の事業ステージ (主な社会情勢)			●										持続可能な公共交通の確立に向けた取組						
													段階的な公共交通網の再編						
													●町民バス有料化(2016年10月)						
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、地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー系統)						
													特定被災地域公共交通調査事業						
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	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)	●																
	離半島部の安全な居住地の確保	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)	●																
	恒久住宅の再建・供給	町内を結ぶ交通手段の再開	●																
調査・計画・調整	公共交通機関の再開・整備	高台移転に伴うバス等公共交通機関の確保	●										●女川駅開業(2015年3月)						
	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		●									計画改定						
	復興事業と公共交通事業の整合 公共交通補助事業への対応	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)		●									調査・見直し案 PDCA	調査・見直し案 PDCA	調査・見直し案 PDCA	調査・見直し案 PDCA	調査・見直し案 PDCA		
公共交通事業	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●●		住民調整●●	●		
	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				●	●	●		●			運行見直し、広報・PR						
		北浦・五部浦便の運行路線・ダイヤの見直し					●	●					運行見直し、広報・PR						
復興事業に伴う環境変化に対する町民バスの補完		拡大・分散した需要に対して、町民バスを補う交通事業の導入(乗合タクシー、タクシーチケットなど)				●							実験計画						
	快適な車両の導入	センサアップされ、わかりやすいバスデザイン(ラッピング)								●									
		バリアフリー化、低燃費車両、小型車両の導入								●							●24時間テレビの車両寄贈		
公共交通事業		料金收受、情報提供設備・システムの導入			●					●	●		実験計画						
	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・整備						
		離島航路乗船場の乗り換え環境の整備									●		計画・整備						
公共交通事業	安全で快適なバス停環境の整備	バス停表示板の整備								●	●		一部整備	一部整備	一部整備	一部整備			
		主要バス停の上屋・ベンチ等の整備								●			一部整備	一部整備	一部整備	一部整備			
		店舗や施設のバス待合施設としての活用						●					一部活用	一部活用	一部活用	一部活用			
公共交通事業	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・調整・PR						
		地域間幹線と町民バスの乗り継ぎ割引の導入			●					●			計画・調整・PR						
		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・調整・PR						
公共交通事業	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									●		修正・印刷	修正・印刷	修正・印刷	修正・印刷			
													毎年度、適宜実施						
	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								●	●		MM実施・評価	MM実施・評価					
公共交通事業	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		●									運営組織設立の検討						
													運営組織設立						
													適時、交通事業者、石巻市等調整・会議を実施						

- 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
- 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
- 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
- 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
- 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)
- 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
- 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
- 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
- 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

未解決の課題

- まちづくりに資する地域公共交通網の形成が必要
 - これまで復興の進捗に合わせて小まめな運行の見直しを行い、利用者の利便性を確保してきた。
 - 2020 年に復興事業が一段落し、まちの姿が完成しつつある中で、まちの姿に合わせた地域公共交通網の構築が求められる。
- 多様な交通モードとの連携による一体的なネットワークの形成が必要
 - JR 女川駅及び離島航路のダイヤとの接続・連絡に考慮した町民バスのダイヤの検討・設定を行ってきたが、全ての JR・離島航路のダイヤに接続しているわけではなく、乗継間隔も短い便も存在している
 - 女川町と石巻市等を結ぶ広域的な移動手段として JR 石巻線とミヤコーバス女川線があるものの、役割が不明確で、需要が分散している。
- 町民の移動実態・ニーズに合った交通サービスの提供が必要
 - 毎年度、利用者アンケートの結果を基に運行内容の評価・見直しを行ってきた。
 - これまでは復興に向けてまちの姿が頻繁に変化するため、迅速な対応を行ってきた。素早い対応が求められてきたため、調整・検討が間に合わず利用者の移動特性やニーズに対応しきれない部分もあった。
- 分かりやすい情報提供が必要
 - 町民バスの運行改正に合わせて「マップ付き時刻表(A3)」を更新し、きめ細やかな情報提供を行ってきた。
 - 町内全域版と中心部拡大版を掲載しているが、バス停の位置や文字の大きさなどが分かりにくいといった要望がある。
- 特定被災地域公共交通調査事業の終了を見据えた持続可能な公共交通網の構築が必要
 - 町民バスについては、特定被災地域公共交通調査事業※を活用して維持してきた。
 - 仮設住宅の退去・解体に伴い 2018 年度内に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、持続可能な公共交通網の構築が必要である

※特定被災地域公共交通調査事業とは、東日本大震災被災地への支援のため、日常生活の移動確保を目的とする有償の地域内輸送等を対象とした国の補助事業（定額補助）

2. 地域公共交通を取り巻く課題

まちづくりの方向性※上位計画・関連計画

- ・「女川町発展計画」では、将来像「いのちを守り、紡いでいくまち」の実現に向けて、公共交通として、利便性の高い公共交通体系の構築、だれでも外出しやすい環境づくりが求められている
- ・「石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、「災害に強い都市構造への転換と多極ネットワーク型集約都市構造の形成」による広域的な都市づくりを目指している
- ・「復興整備計画」では、J R 女川駅周辺の復興市街地に中枢的機能を集約したコンパクトなまちづくり及び、離半島部の魅力ある漁港や景観を維持した活力ある漁村集落のまちづくりを目指している
- ・「女川町まちなか再生計画」では、まちなかへのアクセスについて、交通結節点の JR 女川駅の一本化と、広域ネットワークと町内ネットワークの役割分担（広域都市間交通：JR 石巻線・ミヤコーバス、地域内交通：町民バス・離島航路）を位置付けている。また、高台部分に配置される「住宅エリア、公共施設エリア」と女川駅周辺に配置される「商業業務エリア」に生じる高低差のギャップ軽減が求められている

現計画の未解決の課題(P1)

- ・まちづくりに資する公共交通網の形成が必要
- ・多様な交通モードとの連携による一体的なネットワークの形成が必要
- ・町民の移動実態・ニーズに合った交通サービスの提供が必要
- ・分かりやすい情報提供が必要
- ・特定被災地域公共交通調査事業の終了を見据えた持続可能な公共交通網の構築が必要

地域公共交通を取り巻く課題

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

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

課題②：高低差のある住宅エリアと商業業務エリアの移動しやすさの確保が必要【まちづくりの視点】

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

課題③：離半島部などの小さい需要に対応した交通モードの再構築が必要【効率性の視点】

- ・離半島部を運行する五部浦便や北浦便は利用者が極端に少なく乗合率が低い一方で、路線が長大であり、定時定路線での運行でドライバーの拘束時間が長く、非効率な運行となっている
- ・運転免許を持たない高齢者などの交通弱者は、家族や近所の方による送迎に頼っているものの、将来的には団地の高齢化の進行に伴って、公共交通への高まる需要に対応する必要がある

課題④：日常生活での結びつきの強い石巻市との広域交通の維持が必要【広域連携の視点】

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

課題⑤：観光部署と連携した新たな利用拡大が必要【観光との連携の視点】

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

課題⑥：ドライバーの不足や高齢化などの事業環境を踏まえた運行形態の見直しが必要【運行・運営の視点】

- ・現行の運行内容では、ドライバーの休憩時間を確保するため、交代要員のドライバーを送迎している状況であり、需要の高いまちなかへ、リソースを再配分することが困難な状況である。
- ・現行の町民バスでも限られたドライバーで運行しているが、ドライバーも高齢化しており、将来的な担い手の確保が困難であり、限られたリソースの中で効率的な運行が必要である。

課題⑦：分かりやすい情報提供や利用しやすい運賃体系が必要【利用環境の視点】

- ・町民バスは一律運賃（大人 1 乗車：200 円）で、鉄道（初乗り 140 円）とミヤコーバス（初乗り 150 円）は対距離制運賃となっている。また、女川駅から石巻駅間の運賃は、鉄道で 320 円、ミヤコーバスで 760 円と運賃が異なり、町の政策として利用しやすい環境づくりが必要である。
- ・公共交通の運行内容を掲載しているマップ付き時刻表には、町内全域版と中心部拡大版を掲載しているが、バス停の位置や文字の大きさなどが分かりにくいといった要望があり、分かりやすい情報提供が必要である

課題⑧：特定被災地域公共交通調査事業等の終了を見据えた持続可能な公共交通網の構築が必要【持続可能性の視点】

- ・町民バスについては、特定被災地域公共交通調査事業を活用して維持してきたものの、2018 年度内に町内の全ての仮設住宅が退去・解体されるため、現状のままでは女川町の財政負担が増えることが懸念される。
- ・ミヤコーバスの女川線について、石巻市内では既に仮設住宅が全て退去・解体されているため、2018 年度で被災地域地域間幹線系統確保維持事業※の対象外となる。現状では輸送人員が 15 人/日を上回っているものの、利用者が減少傾向にある中で、将来的に地域間幹線系統確保維持事業※の要件から外れることも懸念される。

※地域間幹線系統確保維持事業とは、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行に対する国の支援事業
※被災地域地域間幹線系統確保維持事業とは、東日本大震災被災地への支援のため、地域間幹線系統確保維持事業の各種要件等の緩和する国の支援制度

地域公共交通を取り巻く地域の現状

社会経済特性から見る地域公共交通への影響

- ・加速する人口減少・少子化による公共交通の利用減・収入減
- ・まちなか及び離半島部における地理的な特性や交通需要
- ・まちなかに集中する生活利便施設へのアクセス
- ・まちの玄関口である JR 女川駅の観光利用

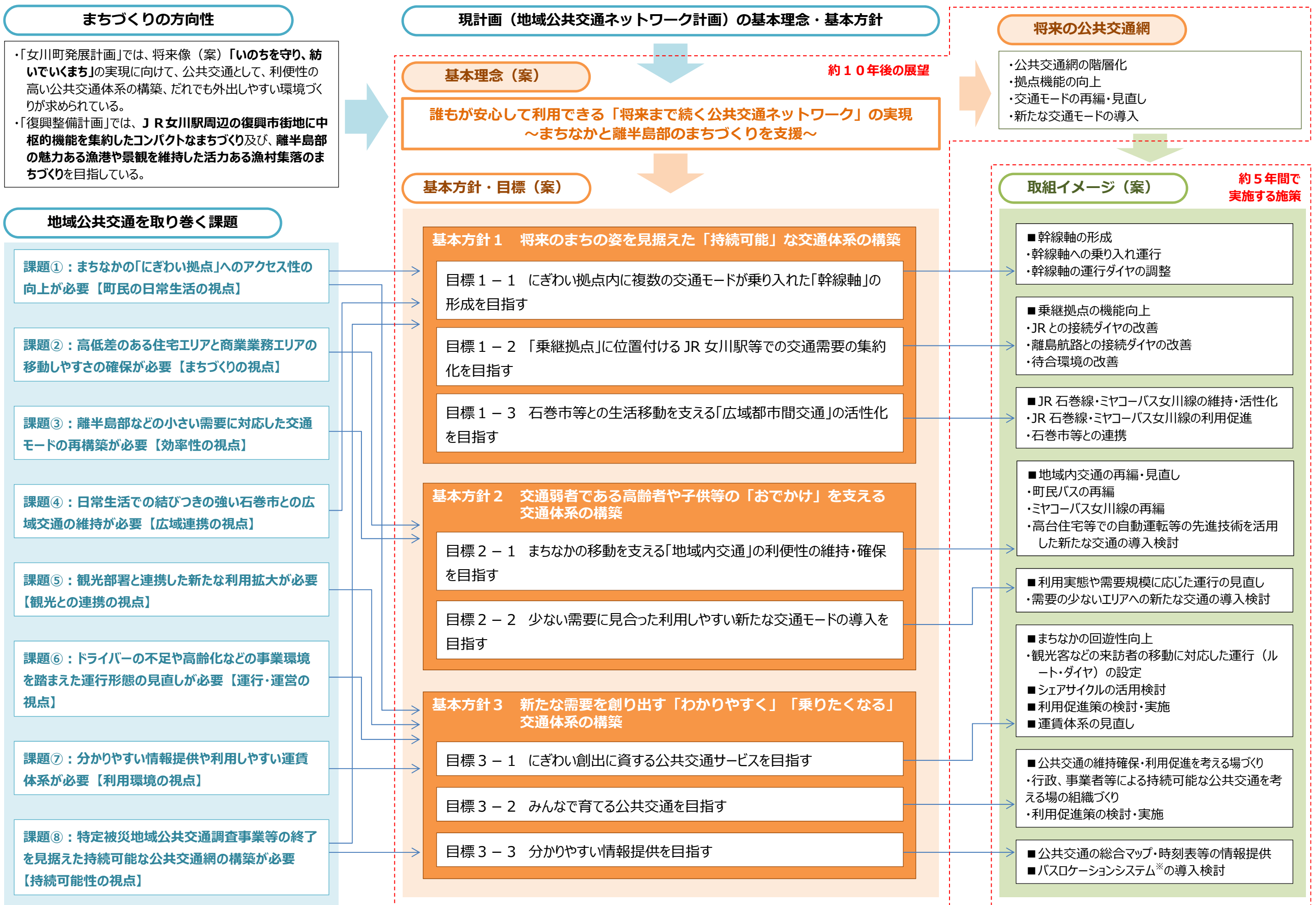
交通特性から見る地域公共交通への影響

- ・自家用車の利便環境の向上により、日常的な移動需要において懸念される公共交通離れ
- ・高齢化に伴う免許返納者の増加や買い物環境の変化
- ・公共交通の末端付近に存在する公共交通空白地域
- ・石巻市等への通勤・通学などの日常的な移動需要
- ・交通事業者における事業環境の変化
- ・公共交通の維持・確保に関わる国の支援・補助制度の動向

町民の移動実態・地域公共交通に対するニーズから見る問題点 ※町民アンケート、住民グループインタビュー等

- JR・ミヤコーバス
 - ・JR 石巻線とミヤコーバス女川線は石巻方面行きの 7 時台、11 時台、女川方面行きの 9 時台、14 時台が重複して運行している
 - ・JR 石巻線の下りは 13 時台、16 時台、20 時台の便がない
- 町民バス
 - 【バス停】
 - ・高台団地と幹線道路の間に住んでいる人は、バス停まで坂道で利用しにくい
 - ・団地内でも高低差があり、一番奥から集会所までは距離がある
 - 【ダイヤ】
 - ・女川町地域医療センターへは町民バスでアクセスできるが、帰りは 10:30～11:30 のバスの時間がないため、徒歩やタクシーを利用している
 - ・高校生については、JR 女川駅まで親が送迎しているケースが多く、親の負担となっている
 - 【運賃】
 - ・町民バスを維持するためには、運賃が 1 乗車 200 円では安いとの意見がみられた（グループインタビューでは 1 乗車 500 円までなら許容できるとの意見がみられた）
- 新たな交通へのニーズ
 - ・北浦や五部浦では、デマンド型交通を望む要望がみられた。その場合、自宅の玄関口までではなく、現在のバス停でも良い
 - ・一方で、突発的な外出の際には、予約の手間が必要ない定時定路線の運行のニーズもみられる
- タクシー
 - ・昼間の時間帯に、JR 女川駅前広場にタクシーが待機していない

3. 課題解決に向けた対応方針（案）



※バスロケーションシステムとは、GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムのこと。

4. 将来の地域公共交通網（イメージ案）

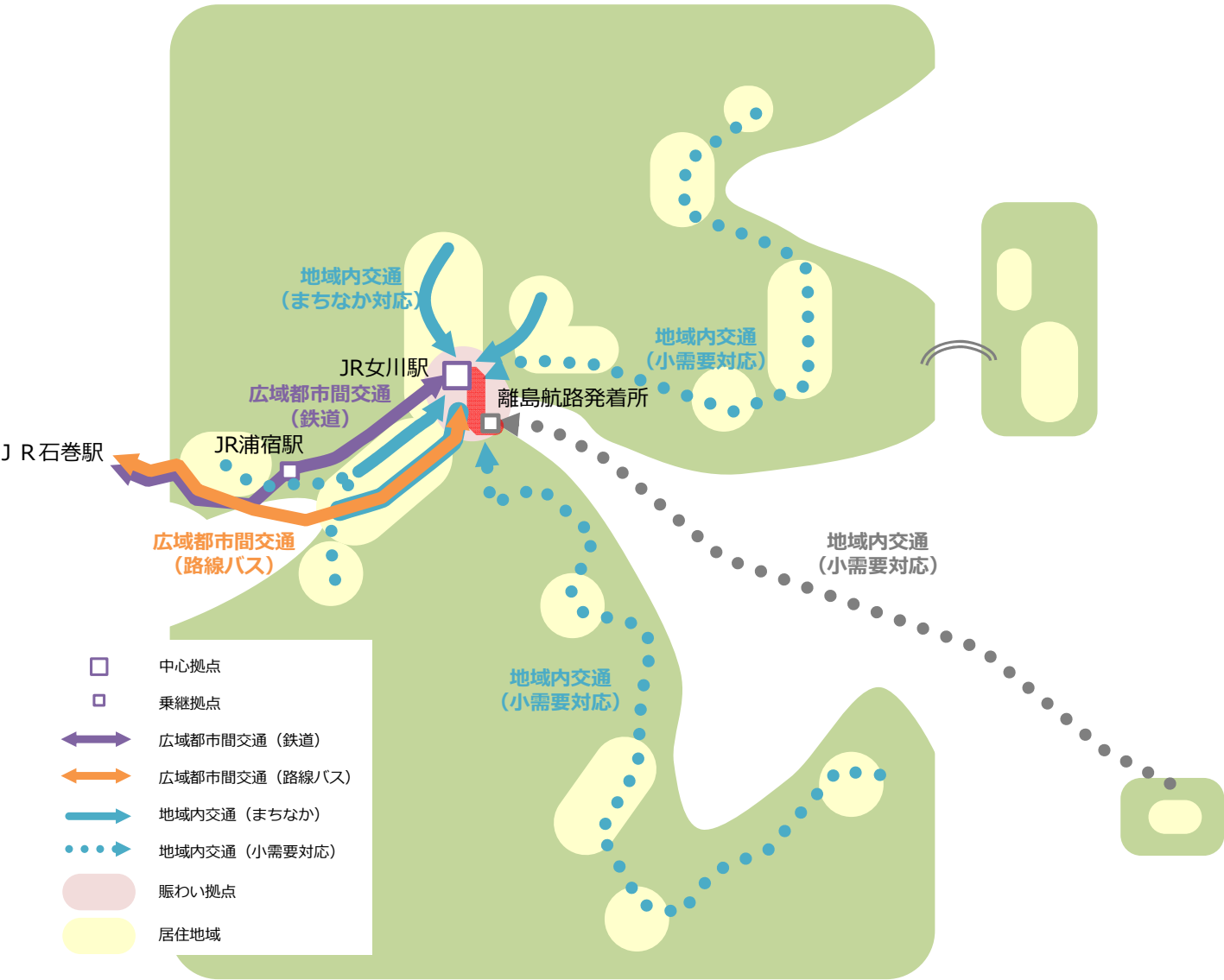
＜基本的な考え方＞

持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、多種多様な交通モードを有効活用した一体的な地域公共交通ネットワークの構築を目指す。

＜地域公共交通網形成の方針＞

- 方針①：居住エリアとにぎわい拠点を結ぶ「地域内交通」の利便性を確保・向上する
- 方針②：にぎわい拠点内に複数の交通モードが乗り入れた「幹線軸」を構築する
- 方針③：石巻市等の町外との移動を担う「広域都市間交通」を維持・活性化する
- 方針④：「乗継拠点」の機能強化を図り、町外への移動需要を集約する

【将来の地域公共交通網（イメージ案）】



※出島架橋が完成した後のイメージ案です。交通状況を踏まえて必要に応じて見直しを行います。

表 拠点の設定・地域公共交通の階層化

区分	位置付け	役割	対象
拠点	中心拠点	地域内交通と広域都市間交通が接続し、各階層の公共交通モード間の乗り継ぎを行う場所	・JR 女川駅
	乗継拠点	地域内交通や広域都市間交通が接続し、他の路線との乗り継ぎを行う場所	・離島航路発着所 ・JR 浦宿駅
地域公共交通の階層化	幹線軸		町民の日常生活における目的施設が立地し、居住エリアから乗り継ぎせずに、直接アクセスできる区間
	広域都市間交通	鉄道	町内と石巻市（特に、JR 石巻駅周辺）や仙台市を結ぶ広域的な交流・連携を促進するため、都市間の移動を担う交通
		路線バス	町内と石巻市（特に、国道398号沿線の施設等）を結ぶ広域的な交流・連携を促進するため、都市間の移動を担う交通
	地域内交通	まちなか	町内のまちなかでの移動を担うとともに、乗継拠点で広域都市間交通に接続することで町域を跨ぐ移動を支える交通
		小需要対応	町内のまちなかから離れたエリアの小さい需要に対応した移動を担うとともに、乗継拠点で広域都市間交通に接続することで町域を跨ぐ移動を支える交通

【にぎわい拠点の拡大図（イメージ案）】

