

1. 日 時：令和3年1月28日（木） 13：30～
2. 場 所：女川町役場庁舎 3階小会議室
3. 議 事：（1）実証試験「循環20バス」の実施結果について  
（2）今後の町民バスの再編・見直し方針について  
（3）その他

■議事概要

(1) 実証試験「循環20バス」の実施結果について

○事務局からの説明後、以下の質疑をおこなった。

A委員 循環20バスが多く使われたのは喜ばしいが、既存町内バスから循環20バスに利用を切り替えた方もいると思うが、減少幅はどれくらいあるのか。

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と。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ことで、不公平感があると感じる点についての整理が必要と考えている。

JRとの接続や利用状況を見たいと思った際に、バス停ごとの乗降者数のデータだけではわかりにくい。例えば、1便が一番利用が多いが、JRとのダイヤに照らすと2便の方がJRとの接続が良い。ただ、遅れが出ると間に合わない設定になっている。午後も同様となっており、そのあたりがうまく使われているかの検証も必要になってくる。

便ごとでどのように利用されているかについても確認できれば細かい部分も見えてくるのではないかと。

事務局 既存町民バスからの減少幅についての数値は出していない。

循環20バスの位置づけについては、今年度の実証試験では町民バスを通常運行させながら循環20バスを運行した。重複部分もあったが、ご意見を踏まえながら来年度の再編時に反映した上で検討を行っている。

JRとの接続等については、具体的な聞き取りができていないので詳細までは把握できていないが、2便の方が接続は良いが、到着時間からJRの発車時間が短くはなっており、時間が短いと歩くのに不安がある方などは1本早い便を利用されるなど、大きな問題はなかったのではないかと捉えている。

議長 実証試験は既存町民バスに被せた形の運行となっており、無償という点も合わさって循環20バスを利用してみようかなと思った町民が多かったのではないかと考えている。

実証試験の運行範囲外のエリアについては既存町民バスで対応せざるを得ない部分もあり、調査結果から出たニーズを確認しつつ、今回の会議の意見も踏まえて来年度の運行に反映したいと考えている。

## (2) 今後の町民バスの再編・見直し方針について

○事務局からの説明後、以下の質疑をおこなった。

B委員 資料2のp11の案①について、循環バスでは「宮ケ崎電力アパート前」には寄らないが、案②では寄るようになっていくという認識で良いか。

事務局 案①は北浦便で対応し、案②は循環バスではなく（仮）石浜・小乗便での対応を考えている。

B委員 実際に循環20バスで「宮ケ崎集会所前」から乗車したが、宮ケ崎団地の前を通ってただ下に降りていくだけだった。せっかく来ているのならばなぜ宮ケ崎団地の中に寄らないのかと感じた。

宮ケ崎集会所の方は乗車が少ないからというのはわかるが、20分間隔でなくても30分間隔になっても良いので、出来るだけ町内の隅々まで運行して貰えれば住民の方にとっては良いのではないか。

宮ケ崎団地と宮ケ崎電力アパート前ではかなりの高低差があり、宮ケ崎地区の3か所を回るのは難しいと思うが、宮ケ崎団地の中か上の方に新たにバス停を作れないか。

町民バスが宮ケ崎団地の中に入れてあるので、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。

事務局 今年度の実証試験で宮ケ崎地区のバス停が「宮ケ崎集会所前」のみの理由として、資料1-1のp2のダイヤにある通り、車両数も限られていたこともあり、1～2分を削らないとまわりきれないダイヤとなっていた。

1便の運行を行った車両が3便を走る形となっており、到着してから次の出発までに5分しか余裕がないダイヤになっていたため、高齢の方や足の不自由な方の乗降があると1～2分のズレが出るため、毎回少しずつ遅れるような形で運行していた。今回は実証試験ということもあり、バス停の近くに住んでいる人数としては少なかった可能性はあるが、宮ケ崎地区のもともとあった居住地と新しい高台の団地の中間にあるバス停のみ設定した。

実証試験中も既存町民バスは通常運行しており、バスを利用できなかった方はいなかったと考えている。

p11の①案で宮ケ崎地区は赤い路線の循環バスで高台団地を運行し、下の方の「宮ケ崎電力アパート前」については北浦便で対応する形になる。

ダイヤはこれから調整になるので、居住地によって利便性は少し変わってしまうが、どちらの地区も対応する形になっている。

高台団地で現在のバス停よりも奥の方にできないかという件については、どれ位時間がかかるかを確認し、利便性や調整が出来るか等も含めて検討させていただく。

②案については30分に1本の高頻度で運行するバスは赤い路線のみで、青い路線の（仮）石浜・小乗便は定時定路線で3往復/日、「宮ケ崎団地」「宮ケ崎電力アパート前」を運行し、北浦便では寄らなくなる。

B委員 北浦の方まで来て、同じルートを戻り「宮ケ崎電力アパート前」に行くということでもいいのか。

事務局 石浜からスタートして高台へ上がり、上がってきた道を戻り「宮ケ崎電力ア

パート前」に寄ってまちなかに入るルートとなっている。

C委員 20分での運行が厳しいということであれば、20分に固執せずに30分や40分でも良いので、きめ細やかに回って欲しい。

事務局 今回、提案した案の中で路線を3つにわけて一番きめ細かく、高範囲をカバーしたのが①案となっている。

宮ヶ崎地区は30～40分位に1本であれば高台団地だけでなく宮ヶ崎電力アパート前まで回れるのではないか等の意見を参考に、ダイヤの組み方や事業者と話をする中で調整しながら引き続き検討していきたいと考えている。

C委員 時間が決まっていればそれに合わせて乗るので20分に固執する必要はないのではないか。

全ての意見を反映させるのは難しいと思うので、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。

事務局 実際に1時間に1本でもいいのもう少し広く回って欲しい等の意見も頂いている。今の案ではそちらの方については見れてないので、実現可能かどうか問わずどれくらい時間がかかるか等も含めて検証していきたいと考えている。

令和3年度の10月からの運行は試験運行という形で進めていきたいと考えており、利便性や経済性、事業者への負担等も踏まえて一番良い形を検証していきたい。

C委員 高齢者が多い町なので、時間に余裕がある方が助かると思う。

A委員 今回、示された案を新たに考えるとスケジュール的に難しくなってくるのではないか。

令和3年度の実証試験は有償で運行予定なのか。実証試験前後で有償・無償が変わってしまうと利用する住民としては抵抗感が大きく、混乱してしまうのではないか。

通勤・通学対応を考えて朝から運行するとなると車両は足りるのか。

事務局 事務局としては賛同いただけるようであれば、①案の方向で検討を進めたいと考えている。実際のダイヤや車両台数等については地元の事業者には運行をお願いしたいと考えているので、事業者との調整が必要になってくる。

細かい部分の調整を含めて現在の案をブラッシュアップし、3月の会議で再度示したうへでご意見等を頂いて本番に向かいたいと考えている。

今後、バス停の新設や車両台数等への新たな費用が発生した場合の予算措置をし、準備を整えた上で10月1日に臨みたいと考えている。

10月1日からの再編後の運行については試験運行として無償での運行を考えている。

運輸支局にも相談した上で、エリア等の大きい変更がない北浦便・五部浦便についても全て無償での運行を考えている。有償に戻すかについては決まっていないが、2年前にも町民バスを維持していくために町民の方へ負担をお願いし、了承頂いた上で有償化を実施している。10月1日から運行する際は試験運行なので無償になることをPRしながら、有償に戻るとなった際にも対応しやすくなるような検討をしていきたい。

通勤・通学時の車両については、2台で回っていたエリアを1台で回すとい

った事はせず、現時点のルートとも大きな変更もないので、既存の町民バスで利用している車両を転用するか、同程度の車両の購入を検討しており、定員を超えて乗れなくという想定はしていない。

A委員  
事務局

現在、町内路線はマイクロバスで運行しているのか。

現在は町内循環便、安住・清水便は14人乗りのワゴン車で、北浦便、五部浦便については10人乗りのワゴン車となっている。

A委員

資料2のp11の①案については中心部の団地内を隈なく回りたいというのと、中心部の施設を高頻度で回る役割が一緒になっていると中途半端になってしまうのではないかと。

便数が多い方が良いとは思いますが、利用者は特定の便しか利用しない。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、主要施設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と。

高台団地については、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。ただ、主要施設を循環するバスとその機能を一緒にしてしまうと、他の人にとっては遠回りになり時間がかかってしまう可能性がある。

それを踏まえた上で、①案についていえば赤と黄色の路線について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と。今回の実証試験に比べて大分短縮されており、場合によっては1台で20分間隔での運行も可能かもしれないので、既存の町民バスと上手く繋げて役割分担させる整理の方が良いのではないかと。

機能分担することにより、北浦便・五部浦便においても従来よりも便数を増やすことも可能かもしれないので、資源を有効活用しつつ住民の要望に応えられるような役割分担をしていく方が良いと考えている。

大変な作業なので、今回の検討に間に合うかという問題はありますが、将来的に繋げていくための実験という位置づけになるのではないかと考えている。

議長

今年度、実証試験を行った循環20バスの運行内容については、運行間隔が長いと町外からの利用者の足が確保できないという部分も踏まえ、定時定路線で運行し、20～30分間隔で必ずバスが来ることと、これからのまちづくりや高齢者の足の確保等も含めて一体的に考えていく中で決められた経緯がある。

20分間隔バスを取り入れた理念を大事にしながら、スケジュールや予算等の問題もあるが、①案をブラッシュアップしながら実施していきたいと町では考えている。

地域住民の意見として部分的に反映できる点については改善し、次回の会議で示していきたいと考えている。

A委員

例えば、家の前まで来るデマンドではなく、通常は定時定路線で運行して、たまにしか利用しない高台とかであれば予約してもらう定時定路線のコースから外れるデマンドというやり方もある。常に循環していると月に1回くらいしか利用する人がいないのに、わざわざ遠回りしているとなると利用者の不満に繋がる可能性もあるので、その点も考える必要があるのではないかと。

議長

北浦便・五部浦便の離半島部については中心部から離れており、家族に乗せてもらうので問題ないという家庭もあるため、乗降者数が少ない状態が続いて

いるので、デマンドについてもあわせて検討が必要になってくるのではないか。

同じ町内の中でも高台で利用者数が少ないところによってはデマンド等を組み込んでいくことも検討していきたいと考えている。

事務局

デマンドについては、震災前に運行していたこともあり、町民の方から便利だったという意見や、議員の方からデマンド導入の検討について話を頂いている。

離半島部では時間帯によっては空車で走っている便もあり、もったいないという意見を頂いているので、一部だけでも予約制にできないか事業者と検討しており、家の前までではなく、高台の地域を通る道路上であれば乗り降りできるフリー乗降区間みたいな形でできないか考えている。実際に運行となった場合、町民バスの車両か黄金タクシーの車両を使わせて頂いてメーターでやった方が良いのかという具体的な相談をしている。

まだ明確にどのような形になるかまでは絞り込めていないが、空車のバスを少なくするために予約制を取り入れる検討を進めている。

議長

予約制となると町内や域内の事業者との関係もあるので慎重に考えていきたい。

### (3) その他

○特になし。

以上