

## 令和6年度 第1回女川町地域公共交通会議 議事録

1. 日 時：令和6年7月10日（火） 10：30～12：10
2. 場 所：女川町役場庁舎 3階大会議室
3. 議 事：（1）今年度の進め方について  
（2）出島島民等のアンケート調査結果について  
（3）小規模需要エリアの再編・見直しの方向性（案）について
4. その他

### ■議事概要

#### （1）今年度の進め方について

○事務局から（1）の説明後、以下の質疑をおこなった。

- A委員 ワークショップについて、会場が役場になっているが、地区を分けて、町役場の方が出向いて、住民の方々とお話した方が良いのではないか。
- 事務局 第1回目のワークショップは、お手数ではあるが、役場の方に足を運んでいただいて開催したい。2回目については、各行政区を二つに分けるとか、どこか間の集会所に集まっていたりして開催するといった方法は検討をさせていただきたいと思っている。
- B委員 まちなか線が除外されている理由は何か。
- 事務局 今年度については、小規模需要エリアの再編見直しということで検討を進めていきたい。次年度に、まちなか線を対象としたワークショップを開催したいと思っている。

#### （2）出島島民等のアンケート調査結果について

○事務局から（2）の説明後、以下の質疑をおこなった。

- C委員 13ページの年齢構成については、小中高生はいないということか。
- 事務局 はい、出島島内には小中高生はいません。
- C委員 通い漁師さんというのは、もともと島に住んでいて、何かの都合により本土の方に居を構えて、通っているということなのか。それが例えば、震災の影響なのか、或いは、子供の教育のことを考えて本土に住むことになっているのか。そのような事情があれば、教えていただきたい。
- 事務局 震災の前は島内に小中学校があったが、震災後、本土の小中学校と統合されたため、離島から学校に通うという部分で、お子さんをお持ちのご家庭については、本土にお住まいを移されているというケースが圧倒的に多数である。その関係で、親世代の方は島に残られているが、その息子さん世代については、本土にお住まいで、近くの漁港まで車で行ってそこから船で渡るといったパターンが、現状である。それで、島に小中学生、高校生の方はいないという現状である。
- C委員 離島航路の利用は、通い漁師さんの他に、観光客や釣り客というような

需要はあるのか。

事務局

離島航路の利用については、ほとんどが実際に島に住んでいる島民の方の利用となっている。出島が釣りのスポットになっているようで、釣りをされる方が利用しているようだが、それも年間通してそんなに人数が多いわけではないという現状である。

資料3の14ページに「離島航路の利用状況」ということで、各港別の利用者数を記載させていただいた。令和5年度の実績でみると、出島港を出発している方が1,641人、寺間港から女川港に来ている方が2,451人で、出島の利用は年間4,000人弱という状況となっている。この中に、若干数、釣りの観光客がいらっしゃるということである。

C委員

離島航路の計画の方で、江島単独でやるということのようだが、江島だとさらに住民の方が少ない。出島は離島ではなくなるので補助が得られなかもしれないが、そこを切り離すことによって、さらに経営的には苦しくなるのではないかという気がしている。離島ではないが、場合によってはそれを継続することによって利用者を確保しよう、というような選択肢はなかったのか。

バスで結んだ場合もおそらく30分ぐらいかかる。その一方で航路だと20分ぐらいで行けるということなので、それなりに競争力があるかもしれない。ただ運賃が200円と780円となると、だいぶ違うのだが、バスを運行する経費というのを考慮すると、町の負担もあわせて、検討していかなければならないのではないか。

離島航路に関して、本来、地域公共交通計画の中では、離島航路も含めて考えるということになっているはずだが、実際の項目のところでは、今後の離島航路については触れられていなくて、離島航路は離島航路だけで考えていくというような形になっているようなので、その辺りはどうなのかな、という感じがしている。

事務局

まず、何故、離島航路を女川・江島直行ルートだけにするのか、というところは、資料2の表紙に「代替船舶の導入」という一部文言の記載があるとおり、今使っている「しまなぎ」という船が、もう17年、18年経過しており、そろそろ新しい船舶への切り換えが必要ということで、今回シーパル女川汽船株式会社さんにおいて、新造船の検討行っていくに当たり、今回代替船舶の規模感については、今の船舶よりも小型化をしないと国、県からの補助金の採択受けられないという部分があり、そういうところも考慮し、ちょうど時期的には出島架橋の時期でもあったので、直行ルートという方向性でこれまでの議論をしていたところである。

その上で、江島の利用者だけにはなってしまうが、定員、五十人程度の、今の半分ぐらいの定員の新造船ということでの計画で、シーパル女川汽船さんの方で、改善計画を策定したという状況になっている。

D委員

離島航路について、あくまでも離島航路ということに対しての補助金ということで、いわゆるその中の航路の中に離島航路じゃない部分が入ってくると、補助対象の部分に影響がでてくることがあります。出島を残した場合、離島航路とみなされなくなってしまう恐れがある。将来的な

経営を考えた時に、どちらがプラスなのかというところは当然考えながら、我々作っていかなければならないと思う。

C委員

現状の補助要綱は確かにそうなのであろうが、離島でなくなるとはいえ、公共交通空白地帯ということであれば、それは離島航路の方で面倒見るといふ選択肢もあっていいと、私個人的には思っている。

なので、いずれ公共交通それぞれ単独で、ということではなく、全体としてどういう体系にすべきなのか、その中で、やはり国としてもできるだけ、トータルとしての補助金が少ない方がいいはずなので、そのための検討は、しっかりとしていかないといけないと思っている。国の補助制度絡みのところなので、そういう問題提起をさせていただいているのではあるが、果たして本当にどちらが島民にとって使い勝手がいいのか、それから、こちらが町として、あるいは国全体として、負担が少なくてすむのか、といったことだと思う。

結果的には、この通りになる可能性が高い気はするが、現状が全くわかっていないので、果たしてどうなったのかと思った。やはり離島航路の検討をした際にも、橋ができればバスが通れるよね、というぐらいのことで議論されていて、それに対して費用がどれだけかかるとか、実際の使い勝手はどうなんだというようなことが検討されたかどうかということが、気になっていた。

事務局

まず、離島航路側の現状の法律上、出島が陸路で繋がるということで、そもそも離島振興地域ではなくなる。離島振興地域ではない場所に対して船を運航させるというのは運輸局で現在の法律上は離島航路ではなくなり、あくまで観光航路の扱いになるということで、国の海事振興部の方では、離島航路としては認められない。本土としての扱いになるのでその場合は、離島航路の代替交通として陸路で対応の方してください、というお話があったため、陸路の方でやることになった。

町の方で、観光航路として自分たちの費用、事業費として走らせるのであれば、それは止めません、というようなお話であったので、実際に島の方との議論の方をさせていただき、船を残したいかどうかというような意見の方をお伺いし、必ず船でなければならないという訳ではないというお話もあった。

町民バスの方が、大体现状の事業費だと、1路線あたり年間通して800万円程度になっており、離島航路を出島に走らせた場合は、船の維持管理費用として大体年間1500万か2000万円程度かかってくる。こちらはあくまでも燃料費だけになっており、その他、人件費等も含めると、離島航路の方がもう少し経費がかかるということで、そこを比較して町民バスの運行をし、離島航路の改善計画の中でも、出島港・寺間港には寄港しないということで議論をさせていただいた。

会長

出島の方々にアンケートというか、議論をしたということだが、その時どんな意見が出たのか。

事務局

出島の方には改善計画でアンケートは行っていないが、改善計画の委員として出島地区、寺間地区の両行政区長様の方に入らせていただき、出島の

島民の代表意見ということで伺った際に、船の方は運航しなくてもよい、代わりに陸路の方で、何かしらの代替交通の方があれば船にこだわる必要はないのではないか、というようなご意見があった。

出島に船を走らせる場合に、国、県からの支援がなくなってしまうというところと、運航する航路事業者側としても、観光航路としての事業会計と離島航路としての事業会計を分けることが困難だというような話もあり、その実態としてそういう運航ができないという実情もあったので、出島港と寺間港には寄港しないということで、離島航路改善計画の方で整理させていただいた。

C委員                   バスがある前提であり、その設定も危ういので、バスではなくデマンドということになるかもしれない、とか、それすら難しいのでタクシー補助みたいなものになる、というのも有り得る。

事務局                   そのこの検討については、必ず町民バスで運行するという話は、当然離島航路改善計画ではしておらず、離島航路にかわる代替交通を整備する、というような言い方になっている。今回この資料3などでもご提案をさせていただいたが、事務局としてもいろいろ検討していったところ、デマンド運行にするにしてもその担い手が現状はいないという実情もある。タクシー券となっても、なかなか実態としてタクシー事業者が町内に1社しかいないということで、さまざまな場面で来られるのかということ、そういうわけではないという実情もある。一旦、今回は定時定線路で町民バスの運行ということで、事務局としてはご提案したいと考えている。

デマンド運行等を全く考えないで、定時定路線にしたわけではない、ということだけご理解いただきたい。

C委員                   現在の枠組みで考えるとそうなのであろうが、その一方で、江島航路自体の存続ということを考えた時に、また非常に苦しい。

その江島航路の利用者を増やすにはどうしたら良いのか、というふう考えた時に、やはり出島にも寄るという選択肢も有り得るのではないかと思っている。

その離島航路の補助金に対しても、やはりできるだけ利用者を増やしていくということを、県としてもお願いしているわけなので、そういう中で観光客を増やすとか、場合によっては出島を含めることによって、江島航路としての、収支が改善するのであれば、それは、それとして、航路としての補助を減らせるということであればそういう選択肢もあっていいはずだと思っている。

現状だと、それがうまく適用できないかもしれないが、やはり国として全体の補助を減らすということを考えると、そういうところの改善も含めて検討していくというのは有り得る気がしていたので、そういう、お話をさせていただいた。ただ、時間的な制限がある中でどうするかということ、事務局提案のやり方で、とりあえずやるしかないだろうというふうには思っているが、ただ、それが本当に未来永劫の持続可能性ということを見ると、それが本当にいいのかどうかというのは、もう1回、改めて考える必要も出てくるかもしれないなと思っている。

そういう意味で、地域公共交通計画という中では離島航路も含めて、議論しましょうということになっているので、その辺りの情報もしっかりと、把握した上で、バスの話も考えていかなければいけないと思った次第である。

事務局

今年度、小規模需要エリアのワークショップも開催させていただいたが、やはり出島線についても、今回検討している案が将来までずっと維持できるかという部分も含め、小規模需要エリア全体として、例えば、デマンドのシステム導入も可能性の一つと考えている。そういった全体の見直しの中で、この出島線についても、今後の検討を、続けていきたいと考えているので、これについては次年度以降も継続して、ご意見等をいただければと思う。

### (3) 小規模需要エリアの再編・見直しの方向性（案）について

○事務局から(3)の説明後、以下の質疑をおこなった。

D委員

バスの運行開始の時期については、二案ある理由を示していただきたい。

事務局

まず、今、橋の工事を行っている最中で、試走ができていない。そうすると、新たに出島線を新設する場合、運輸局への協議に当たり、運行時間等がまだ計れていないというのがまず大きな課題としてある。まず現地を走って、町民バスとして、安全に運行できるかというところを、行政側としても確認を必要としているので、まずはその試走の時期が未定であり、それが間に合えば1月の導入となる。やはり工事がかなりタイトなスケジュールで進んでいるので、仮に試走が間に合わない、できないという場合には、3月下旬4月の導入ということで、事務局としては考えている。

C委員

試走しなければいけないというのは、必須条件ではないと記憶している。机上というか、図面上で時間が設定できるのであれば、時間的にはそれで問題ないのではないか。

その一方で、バス停などの安全確認は現地調査が必要なのかどうか。それはその場でやらなければいけないと思うが、そこで、道路管理者等を含めて、安全が確認できてよということであれば、運輸局としては、それで足りる、というふうな感じだったと思う。

D委員

「試走しています」ということを申請書に書く必要はないが、停留所の場所、走行上の安全の確認というところを申請前の段階で実施いただくことが望ましい、ということをお伝えしているので、そのために試走は必要なのかと思う。

C委員

気仙沼大橋が同じような状況だったと思う、一応開通と同時に走らせていたような気がする。

安全確認は、確かにしっかりやってもらわないといけないんですが、時間については、ちょっと最初は余裕をもった時間を設定しておくとか、開通後、問題があるのであれば即座に修正するということでも、できなくはないのではないかな。

B委員

浦宿セブンイレブン前のバス停は、来週の木曜日に店舗が移転するよう

だが、旧セブンイレブンのバス停への乗り入れは可能なのか。

事務局

オーナーさんに確認は必要ではあるが、バス停の設置自体は、歩道の方に設置している扱いで許可をいただいているので、車両が乗り入れできないときは、その道路の管理者の方に連絡をして、移設することになる。

B委員

お店の中の敷地にバス停がおいてあり、中に入って乗降しているが、そこは問題ないか。

事務局

オーナーさんに確認します。

B委員

承知した。

E委員

「浦宿駅前広場へのバスの乗り入れについて」で、資料3 p.4「方向性(案)で既存の路線のダイヤの見直し※JRのダイヤ改正案を基に検討・調整」とある。例年だとダイヤ改正がだいたい10月ぐらい発表になり、それが出た後に、それに合わせた形で、バスのダイヤの見直しをした上で、3月から実際に公開する、みたいなスケジュールが明示されている、と理解してよいか。

事務局

はい。

E委員

ダイヤ改正案というより、ダイヤ改正に合わせてということ。

事務局

はい。

C委員

浦宿駅前広場へのバスの乗り入れは、1月か3月というタイミングか。

事務局

浦宿駅への乗り入れについては、出島線を対応する段階で、バスの時刻表、バスのガイドブックなどの更新なども必要になってくると思うので、そのときに合わせて浦宿駅前の方にバス停を移設して、時刻表の方も合わせて改正を一度したいと思っている。

もし1月にその対応をして、その後また3月にJRのダイヤ改正があるのであれば、二段階でダイヤ改正という形になるかと思う。

C委員

せっかくもうできているのに、1年おいておくのは、どうなのかなという気がした。浦宿セブンイレブンが移転することを考えると。

事務局

今年度は、確かに浦宿駅前の方はすでに供用開始しているが、例年、JRのダイヤ改正時期と、あとは出島線の新設も含め、できれば事務局としては、そのタイミングに合わせてというふうに考えている。

仮に、出島線が、1月から運行ができる形になった場合、ダイヤ改正についてはおそらく3月の改正にはなるが、例えばその出島線1月となれば、出島線だけ島民の方にお知らせすれば全体のガイドブック等の影響はそれほどないので、そういった対応も考えらる。

浦宿駅の乗り入れとなると全体のダイヤがどうしても動いてしまうので、できれば、1回で、と考えている。

C委員

ちなみにミヤコーバスはもう使っているのか。

離島航路がなくなるわけではないので、出島線をし、併用するとなるときに、その二つとも寄らないといけないということではないと思う。

事務局

まさに、先生からから今おっしゃっていただいた通りだと思うので、今月、出島の方と懇談会を予定しているので、実際、その辺り、出島に寄らない、ワークショップの中でも、ご意見をいただきながら、この全体のダ

イヤの見直しの中で対応していきたいと考えている。

C委員

離島航路ターミナルを利用されてる方は、それなりにいらっしゃるのか。

事務局

北浦線に関しては、離島航路ターミナルの利用者はそんなにいない。その地区の方々のご意見もいただきながら、考えたいと思う。

(4) その他

○特になし

以上