

南三陸町地域公共交通網形成計画

平成31年（2019年）3月



南 三 陸 町

— 目 次 —

1. 計画の概要	1
1－1 計画の背景・目的	1
1－2 計画の位置づけ	2
1－3 計画の対象範囲	2
1－4 計画の区域	3
1－5 計画の期間	3
2. 上位計画・関連計画における公共交通に求められる役割	4
2－1 まちの目指す将来像・土地利用の方向性	4
2－2 公共交通に求められる役割	5
3. 地域特性により求められる地域公共交通の役割	6
4. 南三陸町の公共交通を取り巻く課題	8
5. 計画の基本理念・方針及び目標	11
5－1 計画の基本理念・基本方針	11
5－2 公共交通ネットワークの将来イメージ	12
5－3 計画の目標	16
6. 目標を達成するためのプロジェクト・施策	18
6－1 施策体系	18
6－2 目標達成のためのプロジェクト	19
7. プロジェクト・施策の進め方	30
7－1 実施主体とリスク分担	30
7－2 推進・管理体制	30
7－3 P D C A サイクルによる施策の推進	31
7－4 目標値の設定	31
8. 資料編	34
8－1 社会経済特性の現状	34
8－2 公共交通などの現状	43
8－3 移動実態・ニーズの整理	56
8－4 検討経過	62
8－5 南三陸町地域公共交通会議設置要綱	63
8－6 用語	66

1. 計画の概要

1-1 計画の背景・目的

① 計画策定の背景

南三陸町では、2011年3月の東日本大震災により壊滅的な被害を受け、それまで住民の生活の足として運行されていたJR気仙沼線や乗合バスなどの公共交通機関も完全に機能を失いました。しかし、その後、2011年5月には、乗合バス（無料の災害臨時バス）とJR気仙沼線の代替バスなどにより、町内外の58ヶ所、2,195戸に及ぶ応急仮設住宅や残存集落への交通サービスの提供を再開しました。

2012年度に国の「官民連携による地域生活交通維持改善事業調査業務」を活用して、公共交通の基礎調査を実施し、町内の地域公共交通体系の再構築を図る上で基本計画となる「南三陸町地域生活交通計画」を策定しました。2013年度～2015年度には、計画に位置付けられた中長期的な施策について検討するとともに、早期に対応が求められる施策として、町内外を結ぶ幹線軸「町外仮設住宅循環線」の運行開始と、乗合バス（町内路線）の再編・見直しを実施するとともに、2016年4月1日には「南三陸乗合バス」として有料運行を開始しています。

南三陸町地方卸売市場や防災集団移転促進団地、災害公営住宅の整備が完了し、2017年には南三陸さんさん商店街が本設オープン、高台に再建が進められてきた歌津総合支所が6月に開庁、南三陸町役場新庁舎が9月に開庁しました。三陸自動車道・南三陸海岸インターチェンジと歌津インターチェンジが相次いで供用開始となり、町の賑わい創出に向けた整備が着々と進んでいます。

この間、2012年から本格運行しているJR気仙沼線BRT（バス高速輸送システム）は、柔軟な対応で本町のまちづくりに合わせた駅の新設や移転などによりまちづくりを支援し、「南三陸乗合バス」は、復興事業などの進捗に合わせたきめ細やかな運行見直しを行ってきました。

長期的なまちの将来を描いた「南三陸町第2次総合計画」のもと、創造的復興と自立的で持続可能な地域社会の構築に向けて、公共交通に求められる役割などを整理し、将来の公共交通のあり方やネットワーク再編が必要となっています。

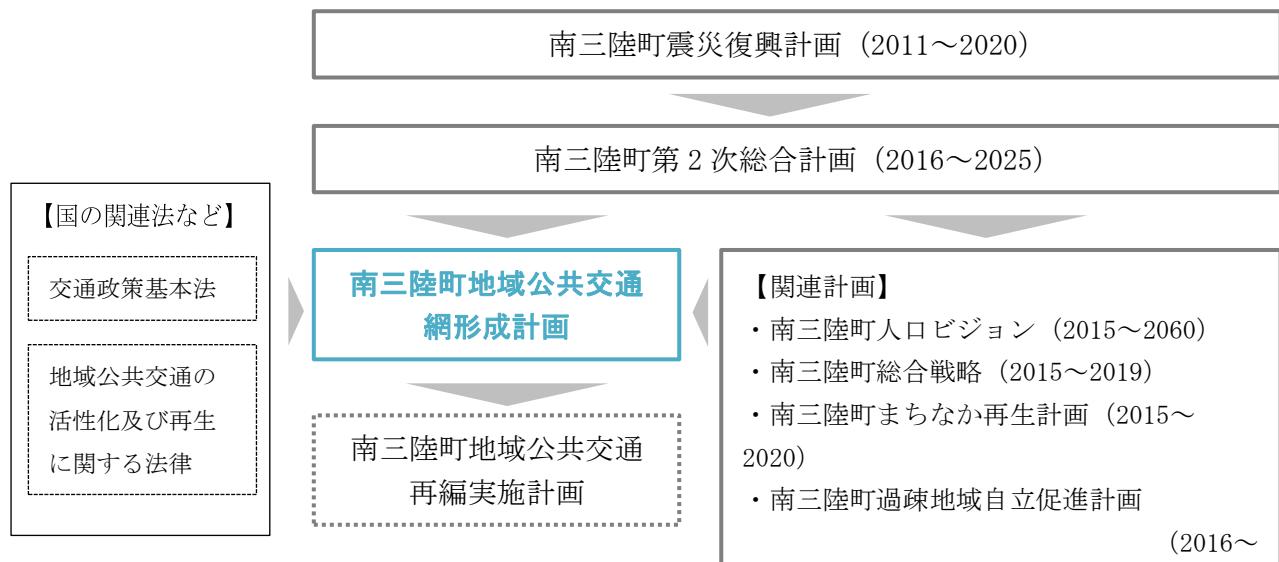
② 計画の目的

本計画は、2014年11月20日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」に基づいた町の公共交通のマスター・プランとして公共交通のあり方を示すとともに、将来にわたって住民の生活を支える持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた地域公共交通再編や環境整備、利用促進策などの施策体系を示すものです。

持続可能な公共交通網を構築していくことは、交通事業者・住民・企業・行政など本町に関わる全ての人が将来のくらしや町の姿を積極的に考えて、行動をとることにつながっていきます。

1 – 2 計画の位置づけ

本計画は、町政における全ての施策の基本となり本町の今後の進むべき方向を明確にするための総合的・長期的な計画である「南三陸町第2次総合計画」、及び都市の将来像を描いた「南三陸町震災復興計画」を上位計画とし、関連計画との整合を図り、それら計画で定める将来のまちの姿の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。



▲地域公共交通網形成計画の位置づけ

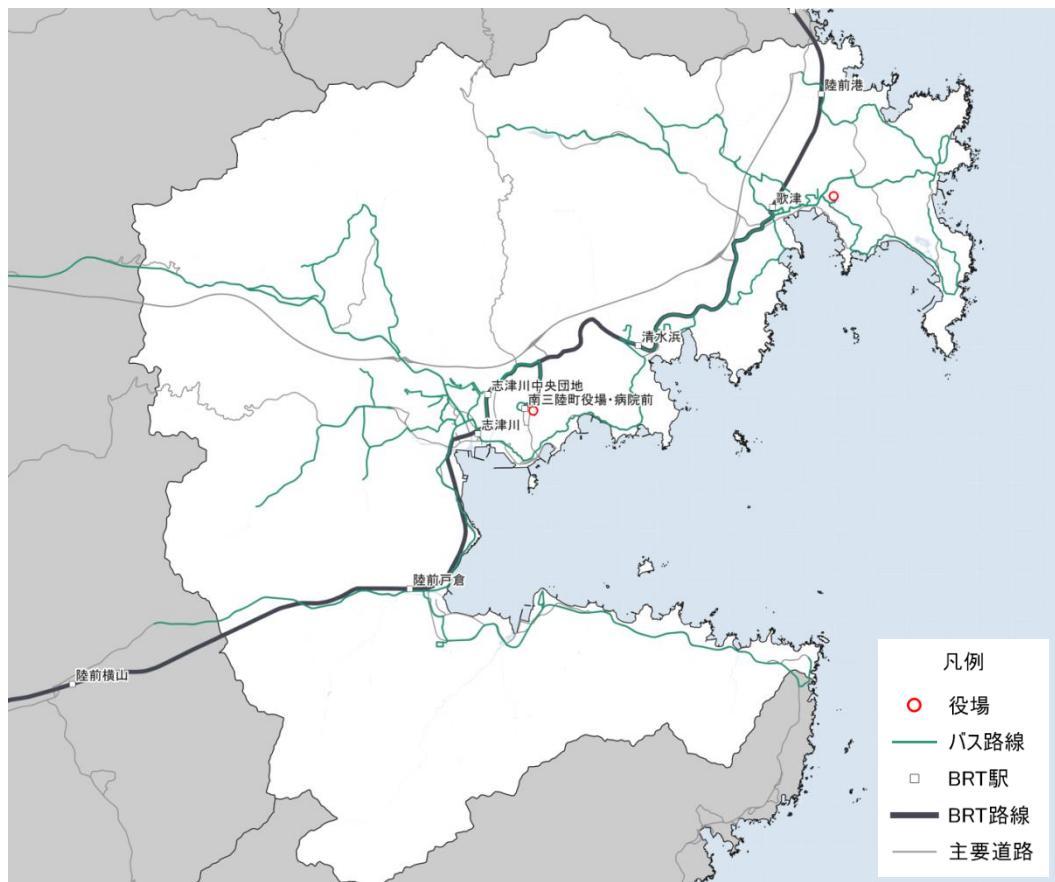
1 – 3 計画の対象範囲

本計画は、JR 気仙沼線 BRT・南三陸乗合バスをはじめ多様な交通モードの方向性を示すものです。特に「バス路線再編」「交通空白地域対策」及び「交通拠点整備」に重点を置きつつ、環境整備や利用促進策、運賃制度なども含めた総合的な施策体系を検討対象としています。

1 – 4 計画の区域

本計画は、南三陸町全域を対象区域とします。

なお、隣接する登米市や気仙沼市、石巻市とは、広域的な交通ネットワークの在り方などについて、協議・調整を図ります。



▲地域公共交通網形成計画の対象区域

1 – 5 計画の期間

本計画の計画期間は、「2019年度から2025年度まで」の7か年とします。

なお、期間内においても社会情勢の変化に応じて計画の見直し・修正を行います。

図 計画の期間



2. 上位計画・関連計画における公共交通に求められる役割

2-1 まちの目指す将来像・土地利用の方向性

本町の最上位計画である「南三陸町第2次総合計画」において示されている町が目指す将来像の実現に地域公共交通の分野から貢献するため、本計画ではこれらの上位計画との整合性を図ります。

項目	内 容
計画の名称	南三陸町第2次総合計画
計画の概要	2016~2025 年度の 10 か年
将来像	森 里 海 ひと いのちめぐるまち 南三陸
土地利用の在り方	ゾーン：森・里・街・海のつながりが育む「暮らし」「なりわい」「賑わい」 軸：交流と連携
土地利用の方向性	基本原則：なりわいの場所は様々であっても、住まいは高台に 基本方針① 住地と公共施設の高台配置を基本とした土地利用 基本方針② なりわいと賑わいが持続する土地利用 基本方針③ 生活・回遊の交通ネットワークで連携が進む土地利用
地域公共交通に関する記述	◇資源循環型社会の形成 ・本町における資源循環型社会の形成を目指し、環境負荷の低減、リサイクルの推進等に取り組むために、町民及び企業への資源循環型社会に対する意識啓発や廃棄物の減量、資源の循環的な利用を推進していきます。 ◇道路・公共交通網の充実 ・通勤・通学・通院・買い物等の観点から、高台住宅団地や中心市街地をはじめとした町内の各主要拠点及び町外へのアクセスの利便性を確保するため、計画的・体系的かつ持続的な公共交通網の実現化を図っていきます。

■ 土地利用の方向性

基本原則

「なりわいの場所は様々であっても、住まいは高台に」

本町では、東日本大震災の教訓を踏まえて、どのような災害に遭遇しても命が守られ、将来にわたって安全で安心して暮らし続けることができるまち、集落及び地域社会を創造します。

そのため、住宅や公共施設を高台等安全性の高い場所に配置し、住まいやなりわいの場の近くに安全な避難場所・避難路を確保していきます。



2 – 2 公共交通に求められる役割

南三陸町第2次総合計画、南三陸町震災復興計画及び南三陸町まちなか再生計画において、公共交通には以下に示すような役割が求められています。

また、それぞれの計画に記載されている公共交通に関する施策についてもあわせて示します。

▼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
南三陸町第2次総合計画 (2016~2025年)	<ul style="list-style-type: none">○通勤・通学・通院・買い物などの観点から、高台住宅団地や中心市街地をはじめとした町内の主要拠点及び町外へのアクセスの利便性を確保するため、計画的・体系的かつ持続的な公共交通網の実現化を図る○資源循環型社会の形成の一環として、持続可能な自然環境の形成や再生可能エネルギーの地域での実践に向けて過度に自家用車に頼ったライフスタイルからの脱却や車に頼らずとも生活できる地域社会の実現に向けて公共交通の役割が期待される	<ul style="list-style-type: none">○高台から低地部への通勤や買い物ができる交通網の再編○地域公共交通再構築事業○南三陸乗合バス運行事業
南三陸町震災復興計画 (2011~2020年)	<ul style="list-style-type: none">○命を守る公共交通○生活の足を確保する役割○エコタウンへの挑戦	<ul style="list-style-type: none">○復興を支える地域公共交通の再構築
南三陸町まちなか再生計画 (2015~2020年)	<ul style="list-style-type: none">○観光交流拠点としてのバスター ミナル整備	<ul style="list-style-type: none">○BRTと南三陸乗合バスなどの連携する適切な交通拠点整備
南三陸町過疎地域自立促進 計画 (2016~2020年)	<ul style="list-style-type: none">○広域交流軸、地域連携・回遊軸を骨格とした道路・公共交通の効果的なネットワーク化○インターチェンジ周辺や交流結節点における広域的に集客しやすく、町民が日常的に利用しやすい交通環境の形成	<ul style="list-style-type: none">○拠点ゾーンを起点とした交通ネットワーク整備○拠点ゾーンにおける広域交通と地区内交通の結節

3. 地域特性により求められる地域公共交通の役割

本町の地域特性を踏まえると、公共交通に求められる役割として、大きく6つの事項が考えられます。

① 土地利用やまちづくりと連携した交通サービスによる交流促進

- ・本町は、東日本大震災の教訓を踏まえて、高台に住宅や公共施設を配置した土地利用となっており、南三陸乗合バスがきめ細やかに団地内をカバーしていますが、運行本数が限られていることや、休日の便が無いことなどから利用しにくいといった意見があります。(P.49)
- ・志津川市街地では、住民の目的施設である南三陸さんさん商店街とアップルタウン南三陸が離れており、運行本数が限られた南三陸乗合バスでは気軽に行き来しにくい状況となっています。(P.50)
- ・また、入谷地区などのバス停から一定の距離以上離れた交通不便地帯に集落が分布しており、特に高齢者などの交通弱者はバス停まで歩いて、公共交通を利用する事が困難な状況が見受けられます。(P.43)
- ・地域住民の外出機会が減少することにより、地域活動や住民交流の低下に繋がることが懸念されます。

② 定住促進を支える通勤・通学の広域的な移動に対応

- ・2015年国勢調査によると、町内の通勤者の406人(6.5%)が気仙沼市へ、351人(5.6%)が登米市へ、151人(2.4%)が石巻市へ通勤してことが明らかになっています。本町では周辺自治体との強い結びつきがみられることから、広域的な移動の利便性が低下すると、大学進学や就職を機に町外への転出が加速していくことも懸念されます。(P.56)
- ・2015年国勢調査によると、町内の通学者の133人(27.5%)は町外へ通学し、そのうち、74人(15.3%)が気仙沼市へ、32人(6.6%)が仙台市へ、17人(3.5%)が登米市へ通学していることが明らかになっています。町内の高校生の61.1%は通学時に家族などの送迎に頼っていますが、毎日送迎を行っている親にとっては負担となっている状況がみられます。(P.58)

③ 人口減少が加速する中で、持続可能な公共交通網の実現

- ・南三陸乗合バスなどの公共交通の利用のほとんどは、住民が日常生活で利用していることから、人口減少が進行すると、人口に比例して、公共交通の利用者が減少することが想定されます。(P.36)
- ・公共交通の利用減少は、運賃収入の低下を招き、現行の運行を維持していくと公共交通の赤字が増えることが懸念されます。(P.53)

④ 送迎などに頼らずに移動できる気軽な外出の支援

- ・全国的な運転免許返納の動向などの背景を受けて、高齢化の進行に関しては、家族や近所の人に買い物や通院などで送迎に頼っていても、将来的に送迎が成り立たなくなることが懸念されます。(P.37)
- ・人口減少・少子化により将来的な公共交通の利用者や需要は低下することが想定される一方で、高齢化が進行する団地や集落では公共交通の必要性が高まることが見込まれます。(P.39)

⑤ 町の財政負担とのバランスを考慮した交通政策

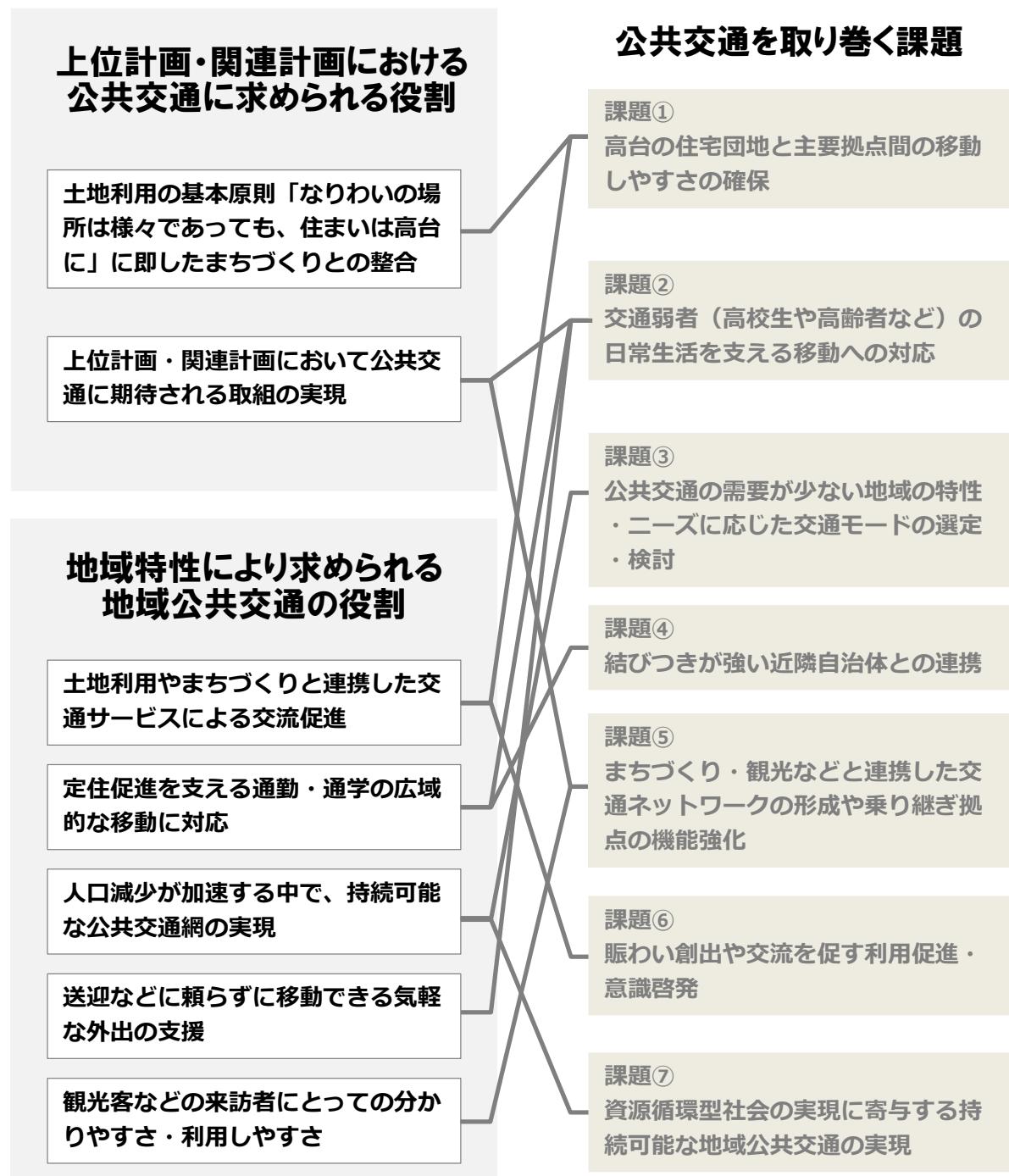
- ・本町では、東日本大震災後、災害臨時バスとして利用者の負担なしに全額国庫補助負担で南三陸乗合バスを運行していました。2016年度に南三陸乗合バスを有料化し、利用者負担と特定被災地域公共交通調査事業（国庫補助制度）と町の財政負担で維持しています。(P.53)
- ・2018年度中に町内の仮設住宅が全て退去・解体される見込みであることに伴い、特定被災地域公共交通調査事業（国庫補助制度）が終了するため、現行の運行内容を維持した場合、町の財政負担が大きく増加することが予想されます。(P.53)
- ・一方で、小中学校のスクールバスの運行にあたっては、国の復興交付金を活用しています。交付金が終了した場合のスクールバス事業のあり方について、公共交通全体の中で検討する必要があります。(P.55)

⑥ 観光客などの来訪者にとっての分かりやすさ・利用しやすさ

- ・本町では、東日本大震災復興特別区域法に基づき「また来たい また住みたい」地域づくり観光復興推進計画（観光特区）を策定し、観光振興に取り組んでいます。2018年には震災以前の観光入込客数を大きく上回っています。
- 人口減少に伴って公共交通の日常需要が縮小していく一方で、増加する来訪者による観光需要の高まりが期待されます。(P.42)

4. 南三陸町の公共交通を取り巻く課題

将来のまちづくりの方向性及び本町の地域・公共交通の現状・実態などを踏まえると、公共交通を取り巻く7つの課題があげられます。



課題① 高台の住宅団地と主要拠点間の移動しやすさの確保

南三陸町第2次総合計画において、「なりわいの場所は様々であっても、住まいは高台に」をまちづくりの基本原則に掲げ、まちづくりが進められています。高台の住宅団地や中心市街地をはじめとした町内の各主要拠点を結ぶ移動手段が求められています。

課題② 交通弱者（高校生や高齢者など）の日常生活を支える移動への対応

南三陸町震災復興計画において、町の公共交通には復興と住民の生活を支える地域公共交通の再構築が求められています。

運転免許を持たない高校生の約6割は家族などの送迎に頼っていることが明らかとなっており、毎日送迎を行っている親にとっては大きな負担となっています。

通院や買い物で家族などの送迎に頼らざるを得ない高齢者や、高校生の通学で毎日送迎を行っている家族などから南三陸乗合バスの運行時間帯や行き先に対する改善要望が挙がっており、住民の日常生活における移動ニーズへの対応が必要です。

課題③ 公共交通の需要が少ない地域の特性・ニーズに応じた交通モードの選定・検討

公共交通を維持していくために、南三陸乗合バスは利用者からの運賃収入で不足している赤字分を国と町で補てんしています。

一定の利用がみられる路線・区間のサービス向上が必要である一方、利用の少ない路線・区間については、運行効率化に向けた運行形態や運行方法などの検討が必要です。

特に、乗合交通が成り立たないほど利用が少ないエリアや最寄りバス停から離れた交通不便地帯については、地域で支える移動手段を地域が考えていくことが重要です。

さらに、持続可能性の面からは、地域自らが移動手段の運営を担う体制を構築することが求められます。

課題④ 結びつきが強い近隣自治体との連携

国勢調査に基づく本町と近隣自治体との通勤流動をみてみると、主に気仙沼市や登米市、石巻市、仙台市などへの動きがみられます。また、通学流動をみてみると、町内の高校生の約2割が気仙沼市へ、約1割が登米市や仙台市、石巻市へ通学している動きがみられます。

町民アンケートの結果から通院及び買い物の流動状況をみてみると、町内の施設が多くを占める一方で、気仙沼市や登米市、石巻市などへの動きもみられます。

日常生活において近隣自治体との結びつきが明らかになっていることから、本町と周辺自治体を結ぶBRTなどの広域交通の維持は欠かせません。また、さらなる利便性の向上や県南・県外の交流人口拡大のためには、近隣自治体と連携した交通事業者への要望活動も重要となります。

課題⑤ まちづくり・観光などと連携した交通ネットワークの形成や乗り継ぎ拠点の機能強化

南三陸町過疎地域自立促進計画において、広域交流軸、地域連携・回遊軸を骨格とした交通のネットワーク化が求められています。

南三陸町まちなか再生計画において、町内外の多世代が交流する観光交流拠点としての交通ターミナル機能の強化が求められています。

課題⑥ 賑わい創出や交流を促す利用促進・意識啓発

持続可能な公共交通の実現に向けて、気軽に利用できる環境やお得な企画乗車券の企画・販売などにより自発的な外出を促し、公共交通の利用促進を図ることが重要です。

そもそも公共交通の内容を知らない住民に対しては、効果的で分かりやすい情報発信により、本町の環境に配慮したまちづくりにおける公共交通の重要性が認識されるように働きかける必要があります。

また、人口減少や少子化の進行により、将来的に更なる公共交通の利用減少が見込まれる中で、地域住民に積極的に公共交通を利用してもらうことが重要であり、地域の公共交通は地域で支えるという意識の啓発が求められています。

課題⑦ 資源循環型社会の実現に寄与する持続可能な地域公共交通の実現

南三陸町第2次総合計画では、資源循環型社会の形成を目指し、地球温暖化対策の推進や自然環境の保全に取り組むこととしています。このためには、過度に自家用車に頼ったライフスタイルからの脱却や車に頼らずとも生活できる地域社会の実現が必要になります。

南三陸乗合バスについては、特定被災地域公共交通調査事業（被災地特例）を活用して維持してきたものの、全ての応急仮設住宅の退去・解体に伴い、被災地特例による国の財政支援が終了することとなります。

また、小中学生のスクールバス運行で活用していた震災からの復興事業に対する国財政支援も終了すると、町の財政負担全体に占める住民の移動手段に係る運行経費の割合は更なる増大が想定されます。地域交通を持続させるため、スクールバスその他目的バスなども含めた一体的な公共交通網の構築が必要です。

5. 計画の基本理念・方針及び目標

5-1 計画の基本理念・基本方針

南三陸町第2次総合計画のまちが目指す将来像の実現に向けて、関連する各種計画において公共交通に求められる役割などを踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を以下のとおり定めます。

【まちの将来像（南三陸町第2次総合計画）】

「森 里 海 ひと いのちめぐるまち 南三陸」

【土地利用の在り方（南三陸町第2次総合計画）】

ゾーン：森・里・街・海の繋がりが育む「暮らし」「なりわい」「賑わい」
軸：交流と連携

【計画の基本理念】

「暮らし」「なりわい」「賑わい」を持続させるための公共交通の実現
～資源循環型社会の形成に寄与する～

【計画の基本方針】

基本方針① 住民の日常生活を支える公共交通網を構築する【暮らしの視点】

基本方針② 町内外の移動を促進し、交流機会の創出やコミュニティの活性化に寄与する【なりわい・賑わいの視点】

基本方針③ 持続可能な公共交通を実現するとともに、環境に配慮したライフスタイルへの変容に貢献する【持続可能性の視点】

【想定される主なターゲット・ライフスタイルの変容イメージ】

- 高齢者：買物や通院だけを目的とした移動手段ではなく、社会に参加し、更なる交流を積極的に求めて気軽にまち（市街地）へ出かけたくなる
- 学生：通学にかかる家族の負担が軽減され、気軽に遊びに行くことができる
- 来訪者：分かりやすく、使いやすい公共交通体系が新たな来訪に繋がる
- 住民全体：移動手段に限らず、環境意識の高い生活を営むことができる

5 – 2 公共交通ネットワークの将来イメージ

① 公共交通ネットワーク形成の基本的な考え方

<公共交通ネットワーク形成の基本的な考え方>

- 各地区内における中心部の拠点性を高める
- 志津川地区のまちなかへのアクセス性や拠点間の連携強化を図る
- 登米市や気仙沼市、石巻市などの周辺自治体との交流促進・連携強化を図る

② 拠点の設定

土地利用の位置づけやまちづくりの方向性などを踏まえ、各公共交通機関を結ぶ交通拠点及び交通結節点を、「中心拠点」「地区拠点」「まちなか拠点」「乗り継ぎ拠点」に位置付けます。

▼拠点の設定

位置付け	役割・機能		対象箇所
中心拠点	広域交通や地区間交通、地区内交通が乗り入れた交通結節点で、商業施設や病院などへのアクセスが容易な生活機能を備えた拠点		・【志津川地区】志津川駅
地区拠点	地区間交通と地区内交通の乗り継ぎ拠点として機能する拠点		・【歌津地区】歌津駅 ・【戸倉地区】陸前戸倉駅 ・【入谷地区】中の町バス停
まちなか拠点	商業施設や病院などの生活機能を備えた乗り継ぎが可能な拠点		・【志津川地区】南三陸町役場・病院前駅の近辺 ・【志津川地区】志津川中央団地駅の近辺
乗り継ぎ拠点	町内	JR 気仙沼線 BRT の利用が可能な拠点	・【志津川地区】清水浜駅 ・【歌津地区】陸前港駅
	町外	地区内交通が周辺自治体の交通機関と接続する乗り継ぎが可能な拠点	・【石巻市】神割崎入口 ・【登米市】横山ドライブイン ・【登米市】米谷病院

③ 各公共交通機関・路線の位置付け

公共交通ネットワークにおける各交通機関及び路線を、「広域交通」「地区間交通」「地区内交通」に整理します。

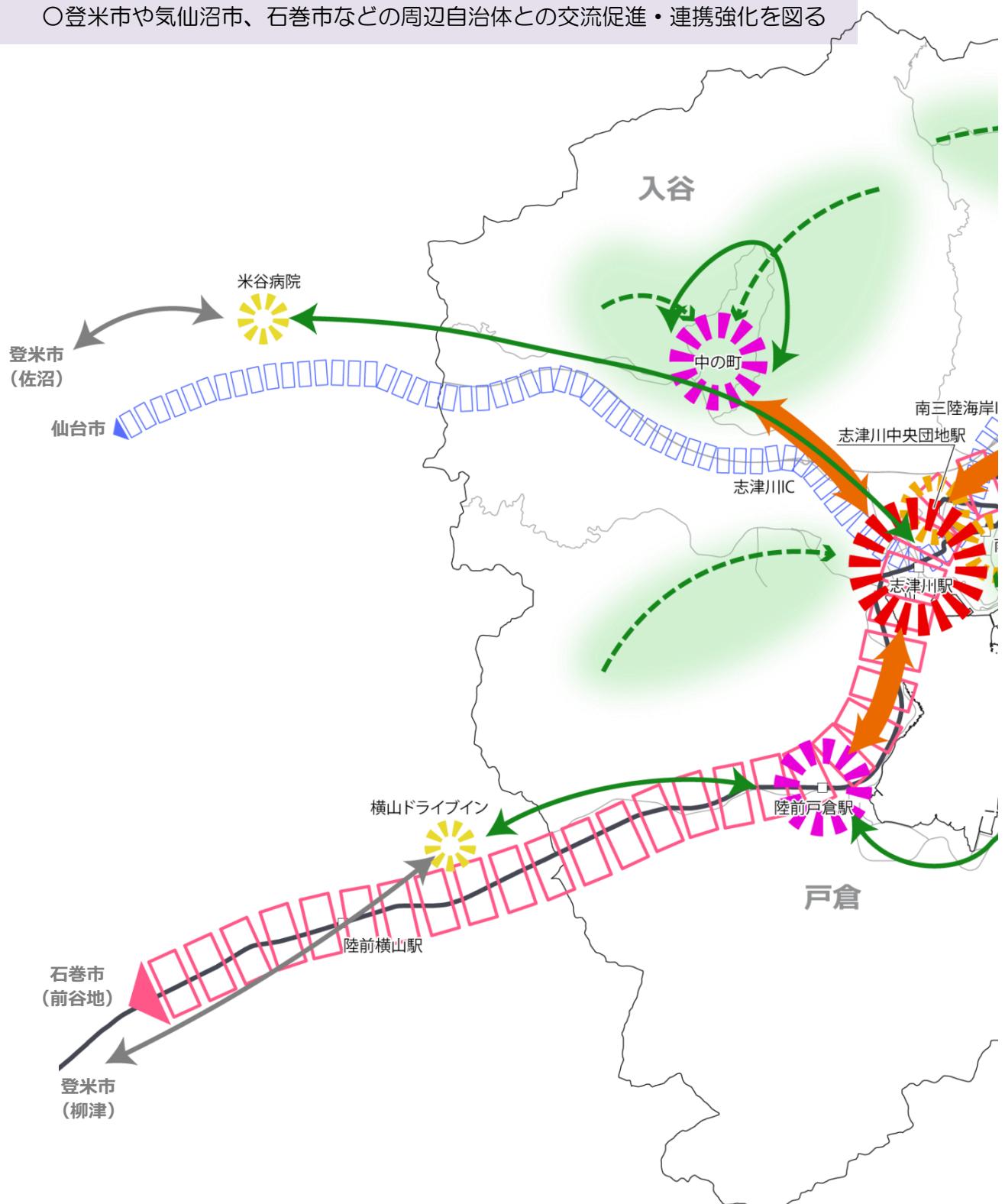
▼公共交通機関・路線の位置付け

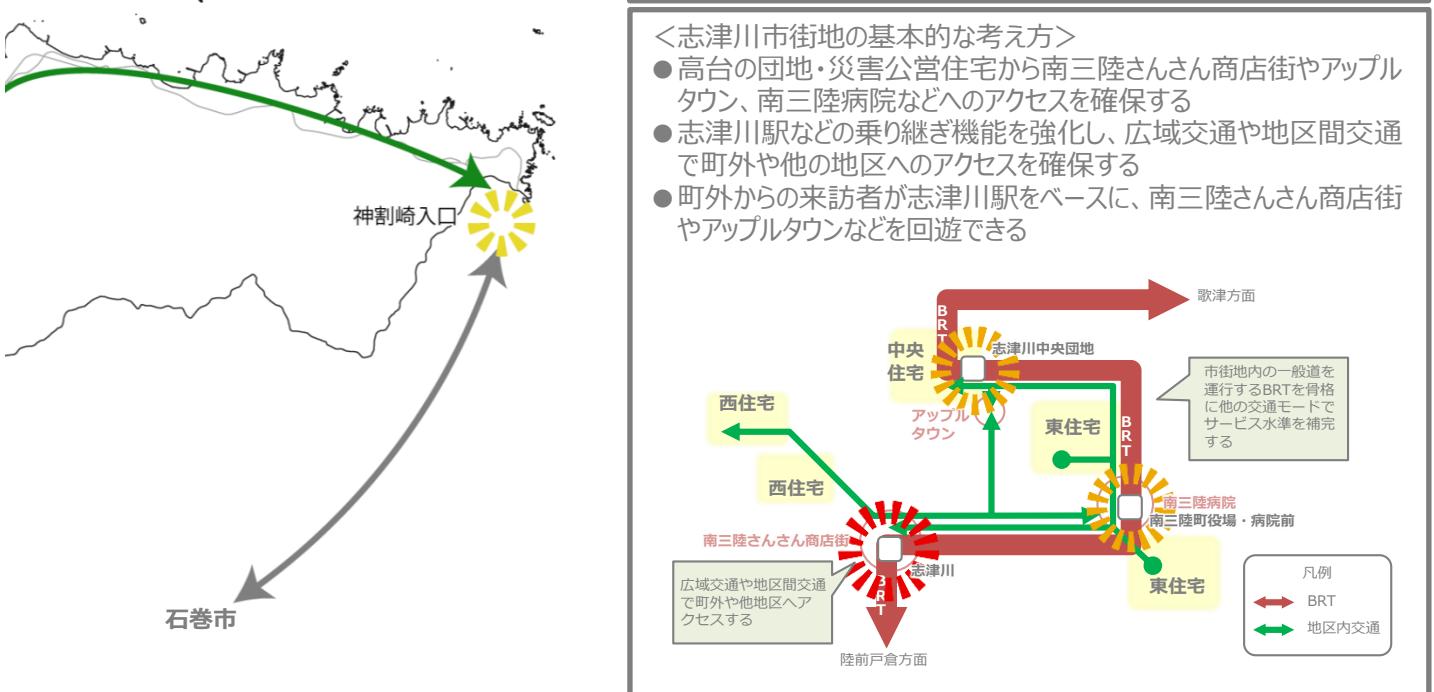
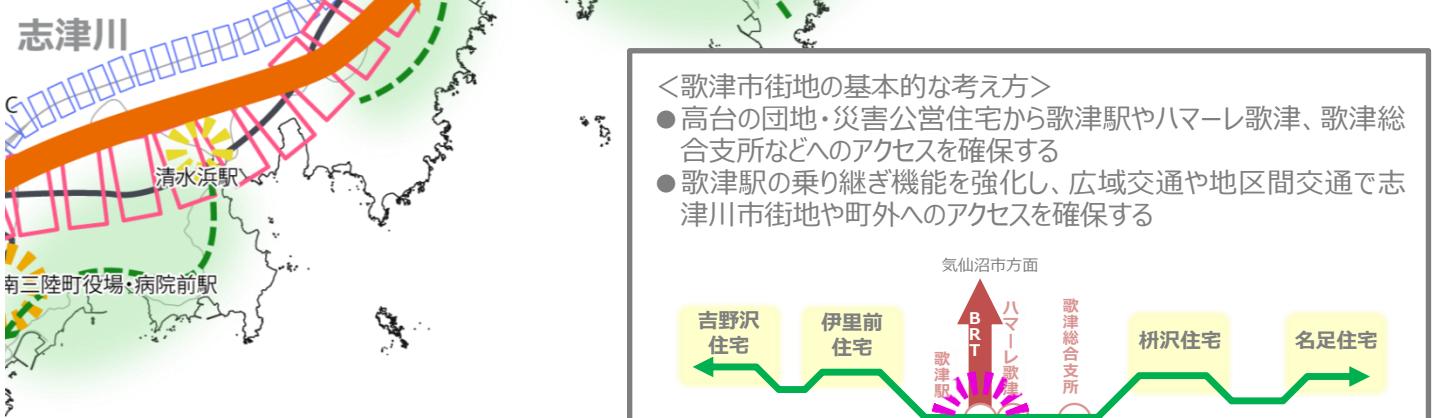
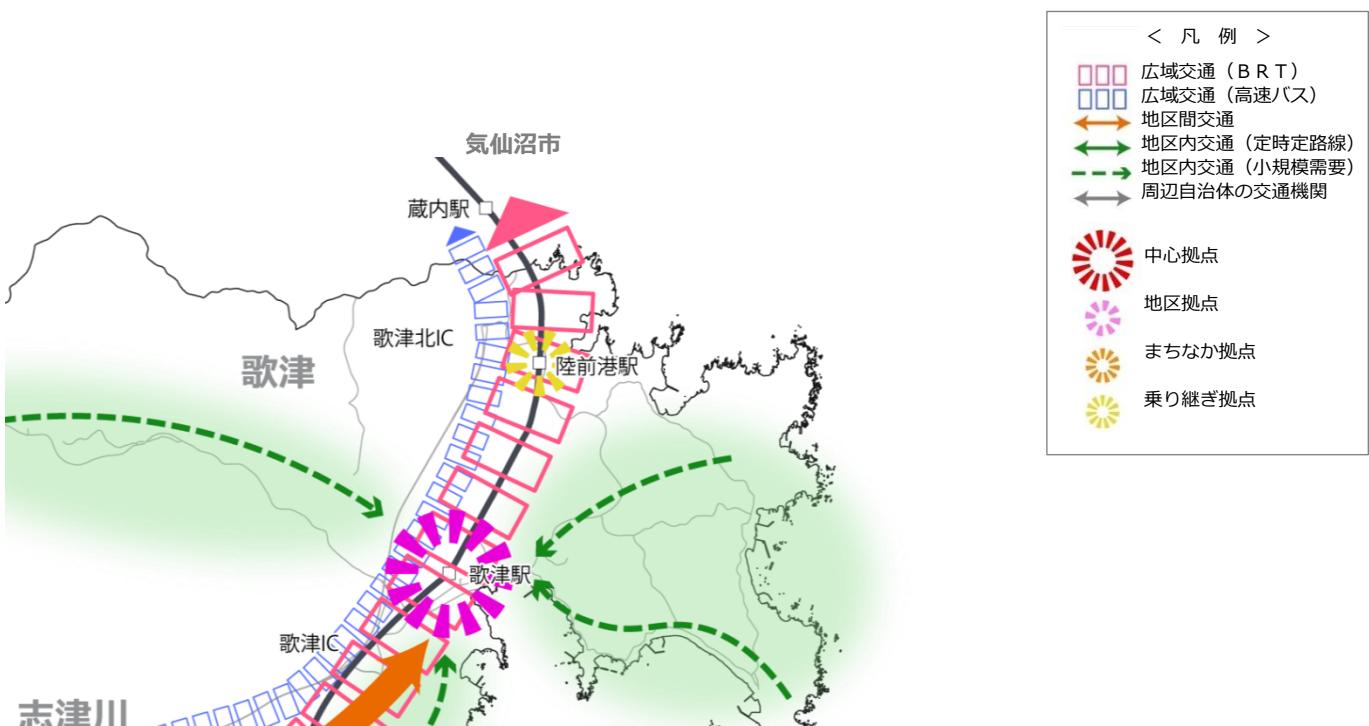
位置付け			役割・機能	対象交通モード
広域交通			登米市や気仙沼市の周辺自治体への広域的な移動を担う交通	<ul style="list-style-type: none"> JR気仙沼線 BRT
			仙台市までの広域的な移動を担う交通	<ul style="list-style-type: none"> 高速バス（仙台南三陸線）
地区間交通			戸倉、志津川、入谷、歌津の地区拠点間の移動を担う交通	<ul style="list-style-type: none"> JR気仙沼線 BRT (陸前戸倉～志津川～歌津) 南三陸乗合バス（入谷線）
地区内交通	定時定路線	市街地部	志津川市街地及び歌津市街地における住宅団地や駅、商業施設・病院などを結ぶ移動を担う交通	<ul style="list-style-type: none"> JR気仙沼線 BRT の市街地区間 南三陸乗合バスの市街地区間
		郊外部	市街地から離れた郊外部で、一定の需要が見込まれる団地や集落から拠点までの交通を担う交通	<ul style="list-style-type: none"> 南三陸乗合バス (戸倉線、横山線、入谷線)
	小規模需要 (予約型)		需要の小さいエリア内の移動を担う交通	<ul style="list-style-type: none"> 南三陸乗合バス タクシー ボランティア輸送 など

④ 南三陸町公共交通ネットワークの将来イメージ

<公共交通ネットワーク形成の基本的な考え方>

- 各地区内の中心部の拠点性を高める
- 志津川地区の市街地へのアクセス性や拠点間の連携強化を図る
- 登米市や気仙沼市、石巻市などの周辺自治体との交流促進・連携強化を図る





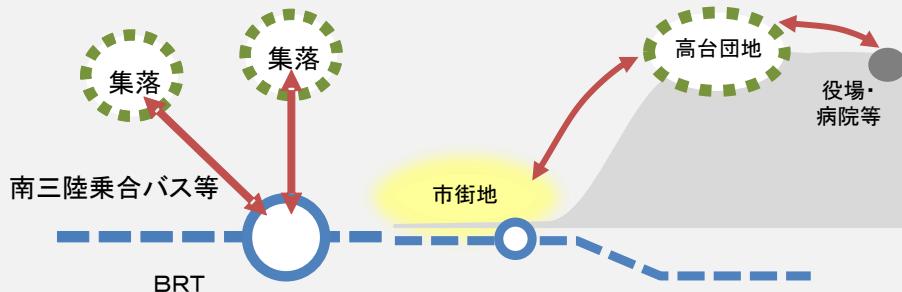
5 – 3 計画の目標

計画の理念及び基本方針に即して、計画期間内における地域公共交通網の目標を以下のとおり設定します。

基本方針① 住民の日常生活を支える公共交通網を構築する

目標① – 1 高台住宅地と拠点の移動性を高めた市街地部の利便性向上を目指す

高台の住宅団地と拠点間を地域内交通で結ぶことで、高低差のある区間の移動を容易にする。



目標① – 2 地区の需要に応じた適正な「地区内交通」の再編・見直しを目指す

一定の利用・需要が見込まれる路線・区間については、定時定路線での運行を維持する。

利用の少ない路線・区間については、路線再編や新たな交通モードの導入などにより、利便性の確保を図る。

目標① – 3 市街地への移動を支える「地区間交通」の維持・活性化を目指す

地区間交通で地区間の交流促進・連携強化を図り、商業施設や病院などが立地した志津川市街地や歌津市街地へのアクセスを確保する。

基本方針② 町内外の移動を促進し、交流機会の創出やコミュニティの活性化に寄与する

目標② – 1 登米市や気仙沼市、石巻市など町外との移動を支える「広域交通」の維持・活性化を目指す

通勤や通学などで利用が多い登米市や気仙沼市、石巻市などと調整を図り、広域的な交通ネットワークの構築を目指す。

目標②－2 交通需要を集約化する交通拠点の機能強化を目指す

広域交通、地区間交通、地区内交通を有機的に結び付けるため、各地区に地区拠点を形成する。一体的な交通ネットワークの構築により、複数の交通機関や路線の利用が容易になる。

目標②－3 地域コミュニティを活かした住民のおでかけ機会の創出を目指す

地域コミュニティ、助け合い文化を活かした利用促進・外出支援のサポート体制づくりを目指す。

モデル地区を設定し、住民・利用者を巻き込んだ利用促進イベントの取組みを推進する。

基本方針③ 持続可能な公共交通を実現するとともに、環境に配慮したライフスタイルへの変容に貢献する

目標③－1 誰もが利用しやすい環境・分かりやすい情報提供を目指す

交通ネットワーク全体を網羅した総合的な路線図・時刻表を掲載した情報案内ツールを提供する。

地域住民や地元企業などに限らず、観光やビジネスなどの来訪者にとっても分かりやすい情報提供を目指す。

目標③－2 事業性を高めた収益改善を目指す

スクールバスなどの町が運行する目的バスとの一体的な見直しにより、町の財政負担を軽減し、交通サービスの向上につなげる。

沿線施設や地元団体などとのタイアップなどにより、運賃以外の収入確保などを推進し、交通事業の事業性向上を図る。

目標③－3 みんなで支え、育てる公共交通を目指す

地域住民や地元企業などを含めた公共交通事業の運営・維持について検討する場を設け、みんなで支える公共交通を目指す。

6. 目標を達成するためのプロジェクト・施策

6-1 施策体系

各計画の目標達成に向けた取組の方向性を以下のとおり定めます。

公共交通のあり方 (基本理念)

「暮らし」「なりわい」「賑わい」を持続させるための公共交通の実現
～資源循環型社会の形成に寄与する～



6 – 2 目標達成のためのプロジェクト

公共交通将来ネットワーク像や交通モード・拠点の位置づけを踏まえ、取組の方向性に従って次のプロジェクトを展開していきます。

施策① 市街地部の利便性向上プロジェクト

ねらい

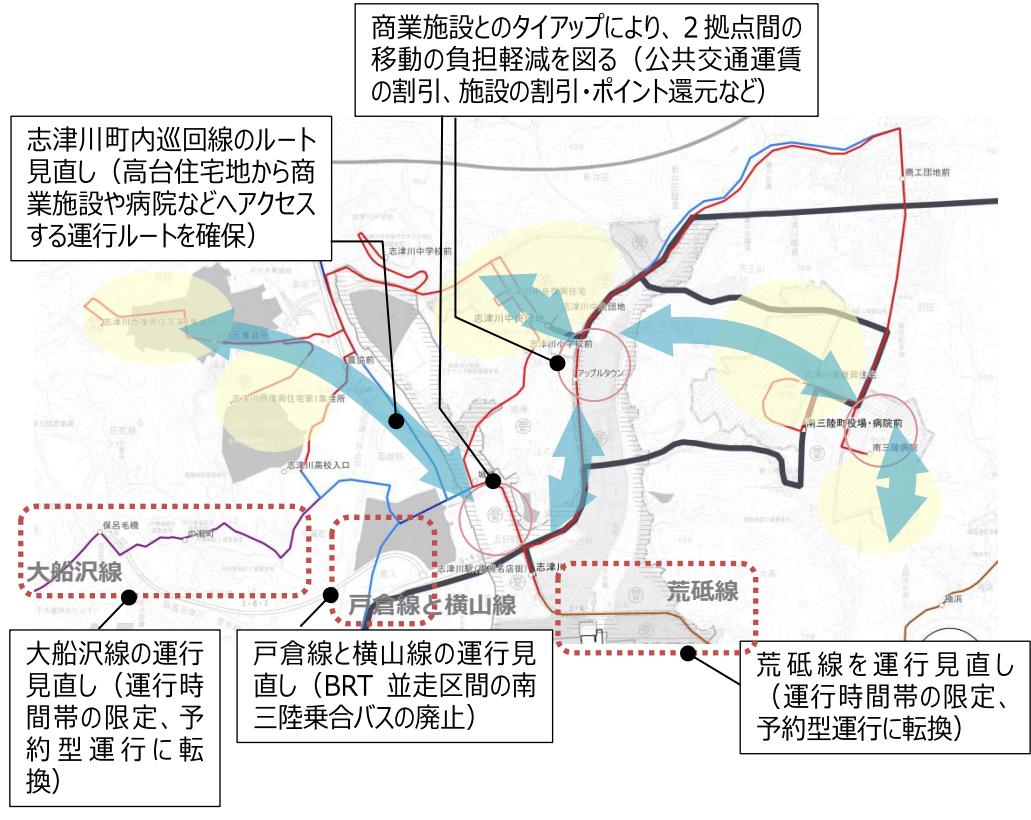
- 高台の居住地と低地部の商業・観光施設の間の高低差の負担を軽減し、誰もが気軽に移動できる環境を整備する。
- 特に、志津川市街地の商業エリアについては、離れて立地する商店街（南三陸さんさん商店街）と大型商業施設（アップルタウン南三陸）の回遊性を高める。

取組の方針と内容

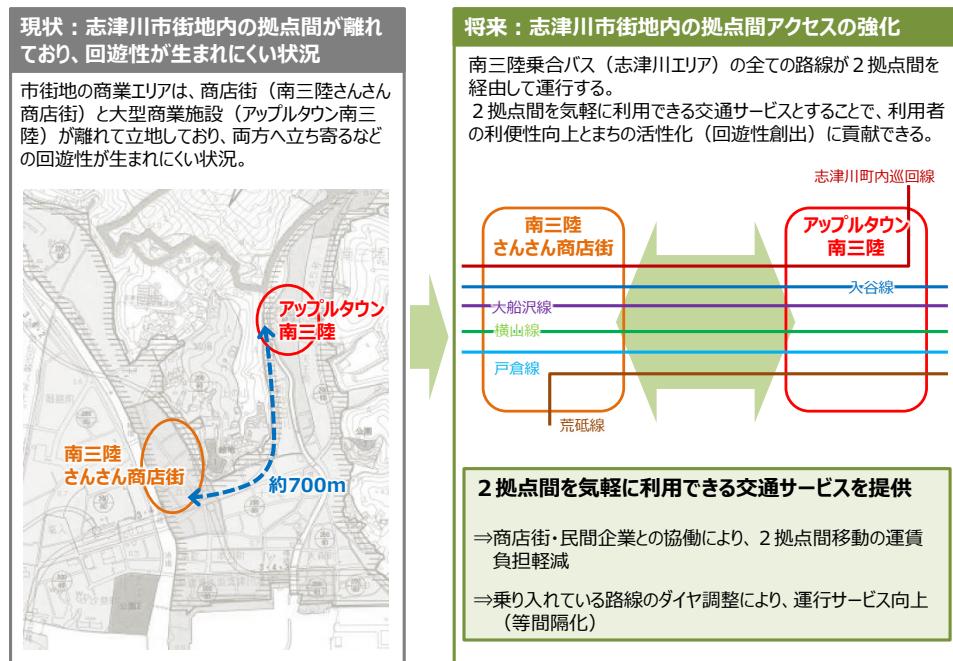
- 既存路線の見直しや新規路線の導入などを組み合わせて、地区内交通による高台の住宅地と目的地を結ぶネットワークを形成する。

<志津川市街地の見直しイメージ（案）>

- 南三陸乗合バスの利用・需要の少ない路線・区間については、予約型への転換などにより、運行の効率化を図り、削減されたリソースを活用して、市街地内のサービス水準を向上させる。



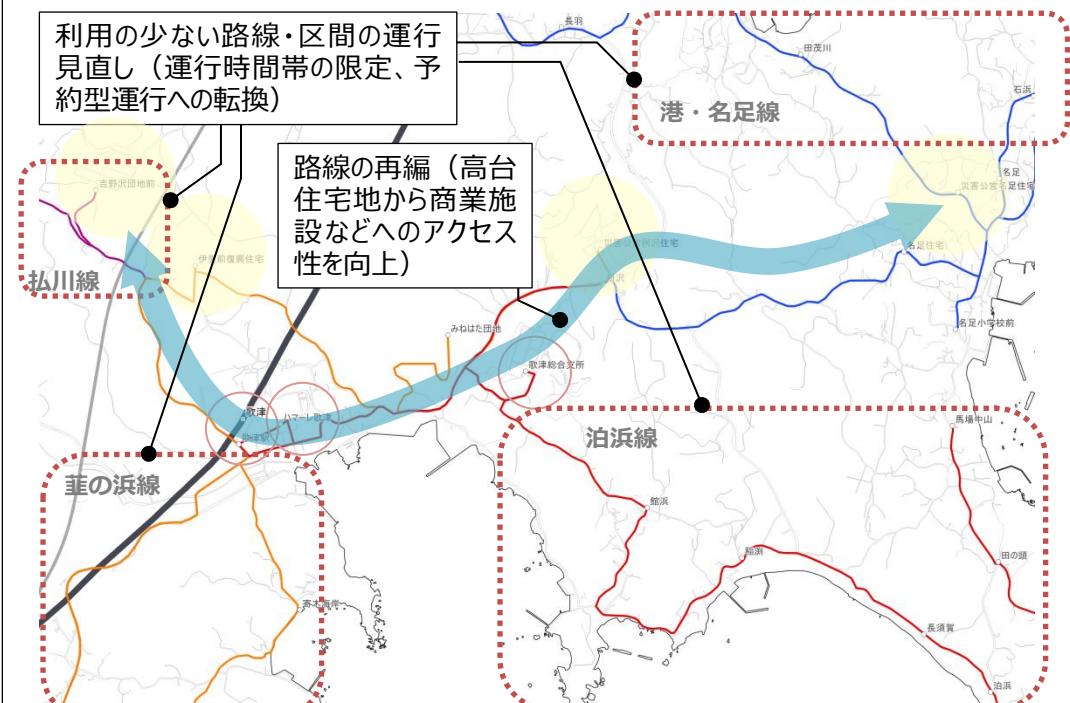
- 志津川市街地においては、商店街と大規模商業施設の区間を「回遊軸」に設定し、乗り入れている路線のダイヤを調整することにより、利便性の向上を図る。



▲回遊軸形成の取組みイメージ（案）

<歌津市街地の見直しイメージ（案）>

- 南三陸乗合バスの利用・需要の少ない路線・区間については、予約型への転換などにより、運行の効率化を図り、削減されたリソースを活用して、市街地内のサービス水準を向上させる。



実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
市街地部の路線見直し	・交通事業者 ・南三陸町	検討・関係者協議		調整が整い次第再編・見直し		評価・検証、改善		
回遊軸の形成	・志津川市街地関係企業・団体など ・交通事業者 ・南三陸町	検討・関係者協議		調整が整い次第再編・見直し		評価・検証、改善		

施策② 「地区内交通」の見直しプロジェクト

ねらい

- 集落や団地など、居住地から市街地や乗り継ぎ拠点へのアクセス性を確保する。
 - 地区間交通との接続を確保し、中心拠点などへのアクセス性を確保する。

取組の方針と内容

- 交通需要に応じた交通モードを選択・導入する。
 - 乗合バスの利用が一定程度確保できる路線・区間は、運行サービスの維持に努める。
 - 乗合バスの利用が極端に少ない路線・区間については、地域住民と一緒にサービス水準や運行内容を検討しつつ、段階的な路線の見直し（路線統廃合や予約型運行への転換、新たな交通モードへの転換など）をする。
 - 乗合バスの運行が維持できないエリアや支え合いによるコミュニティが形成されているエリアでは、ボランティア輸送やカーシェアリングなどの導入も視野に入れて検討する。

＜小規模需要エリアの見直しイメージ（案）＞

- 小規模需要エリアにおける地域にあった移動手段（予約型運行、曜日運行、住民による運行計画策定など）の検討
 - 乗合交通が成立しない地域では、新たなモビリティ（カーシェアリング+ボランティア輸送など）の導入も含めた検討

＜小規模需要エリアにおける路線の見直しのイメージ（案）＞

予約があるときのみ運行する
※学生が利用している朝夕は、定時定路
線での運行を維持する



(参考) 石巻市のコミュニティ・カーシェアリング

東日本大震災後、全国から車の寄付を集め、仮設住宅などでカーシェアリングサポートを実施した。住民同士でルールを決めて車を活用し、車の不足を補うシェアなどもあらず、外出支援、旅行、防災訓練といった活動に発展し、コミュニティが活性化する事例なども生まれている。

コミュニティ・カーシェアリング（CCS）とは

- 震災後、津波で多くの車が流された宮城県石巻市で始まった、

寄付車を地域のみんなで楽しみながらシェアする取り組みです。



CCSの主な特徴

- ① 目的は「支え合う地域づくり」。

- 移動・交通問題を解消することを目的とするのではなく、地域で楽しく事を活用し、笑え合うことを目標としています。
- だから、外出支援や車の個人利用だけでなく、買い物ツアーや日帰り旅行にも出かけます。楽しくチラル活動を始めた先で、地域の笑えいの力を進め、結果的に移動・交通の問題も解決していくことを目標としています。

② ルールと役割を決め自分たちで運営。

- 駆除の方法、お薬等（「ねっこ」の鑑定票等）、玉を共同で使用するための玉のルール等の取扱説明書も、必ずお読みください。地域や会員組織によっては、玉の方法が異なっています。
- ただし、ゼロからルールを作るのは難しいね。あらかじめ用意してある標準を作成したあとにあたたかに改めていく方針をとっています。

③ 経費実費を平等に精算。

- 道路運送業者に対する料金は、原則として、料金に付帯する手数料として支払うべきである。手数料として支払った費用は、利潤や原価で平等に供給します。
- 運送のレンタル費用、ガソリン・汽水料、駆除料などは、税金と混同してはいけません。
- 500円/kmなどの手数料では、原価を超過してしまいます。手数料を500円/kmとする場合、不足すれば運送業者が損失になります。
- 獲得金が不正確でいる場合は、必ず原価で計算します。手数料をかいたいため旅行代の一部を積出しに回すことで、運送しやすくなる費用を

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
地区内交通の再編・見直し	・地域住民 ・交通事業者 ・南三陸町	検討・ 関係者 協議		調整が整い次第再編・見直し				
新たなモビリティの導入検討	・地域住民 ・各種支援団体など ・交通事業者 ・南三陸町		検討・ 関係者 協議	調整が整い次第再編・見直し		評価・検証、改善		

施策③ 「地区間交通」の維持・活性化プロジェクト

ねらい

- 町内の各地区から志津川市街地へのアクセス性を維持することで、地区間の交流促進・連携強化を図る。
- 志津川地区拠点などで広域交通との接続を確保し、登米市や気仙沼市、石巻市など町外とのアクセス性の向上を図る。

取組の方針と内容

- 志津川地区と歌津地区、戸倉地区を結んでいるBRTは、JRと調整・協議しつつ、ダイヤの見直しや運行本数の確保に努める。
- 志津川地区と入谷地区を結ぶ乗合バスは、運行ルートやダイヤなどの路線の見直しを検討する。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BRTの維持	・交通事業者 ・南三陸町	調整・協議						
			ダイヤ見直しなど、運行内容の改善					
南三陸乗合バスの見直し	・交通事業者 ・南三陸町	検討・ 関係者 協議	調整が整い次第再編・見直し					
				評価・検証、改善				

施策④ 「広域交通」の維持・活性化プロジェクト

ねらい

- 登米市や気仙沼市、石巻市などとのアクセス性を維持することで、周辺自治体との都市間交流の促進を図る。

取組の方針と内容

- BRT・高速バスについては、関係自治体と事前の情報交換・協議を行うなど連携して、交通事業者へダイヤや本数などのサービス水準を要望する。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
広域交通の維持・活性化	・交通事業者 ・南三陸町	調整・協議						
			ダイヤ見直しなど、運行内容の改善					

施策⑤ 交通拠点の機能強化プロジェクト

ねらい

- 交通モード間の乗り継ぎ環境の改善や拠点自体が目的地となり得る価値の付加などにより、交通需要の集約化を図る。
- 町外への移動や、町外からの移動が快適にできるように、乗り継ぎ拠点の機能強化を図る。

取組の方針と内容

- 地区間交通と広域交通、地区内交通と地区間交通の乗り継ぎダイヤを調整する。
- 志津川駅は、道の駅の一部として、各交通モードの乗り入れ環境や待合環境を整備する。
- パーク＆ライドなどの利用促進を推進する。
- 石巻市及び登米市と調整し、乗り継ぎ拠点での市民バス・住民バスとの接続を確保・維持する。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
乗り継ぎダイヤの調整	・交通事業者 ・南三陸町	検討・ 関係者 協議	調整が整い次第、見直し					
拠点機能の強化	・まちづくり関係者 ・施設管理者 ・交通事業者 ・南三陸町	検討・ 関係者 協議	調整が整い次第、実施					

施策⑥ おでかけ機会創出プロジェクト

ねらい

- 高齢者や団地の居住者などが楽しんで外出する機会をつくることで、公共交通の利用促進を図るとともに、住民の交流促進に貢献する。

取組の方針と内容

- 交通事業者、地元団体などの各種関係者と連携・協力して、バスパックや買い物ツアーなどの利用促進企画を検討する。
- 運転免許返納者への利用案内など支援を行う。
- 住民ワークショップ、バスの乗り方教室の開催など、利用促進イベントに取り組む。
- 地域にとって望ましい移動環境づくりに向けて、自発的な変化を促す取組を行う。



▲バス乗り方教室の開催例（由利本荘市）

バスの乗り方教室では、乗車マナーを含めた利用の仕方について実際のバス車両を活用して体験してもらうほか、営業所の見学などで公共交通に親しみ・関心を持つもらう。



▲八戸市・八戸圏域のバスパック（八戸市）

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
利用促進策の展開	・交通事業者 ・その他関係機関 ・南三陸町	検討・関係者協議			調整が整い次第、実施		評価・検証、改善	

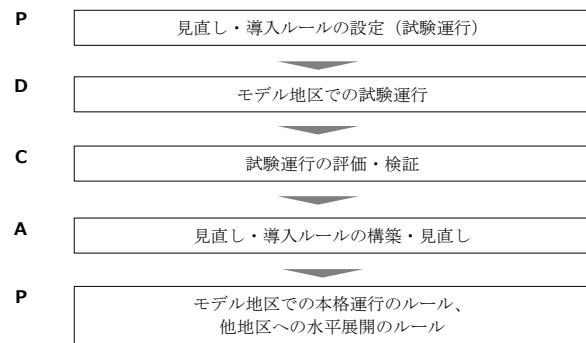
施策⑦ 利用しやすい環境づくりプロジェクト

ねらい

- 地域の実情や地理的な特性を踏まえ、誰もが利用しやすい環境づくりを推進し、利用促進を図る。
- 車に頼らずとも生活できる環境づくりを進めることで、過度な自家用車への依存から脱却し、公共交通への転換を図る。

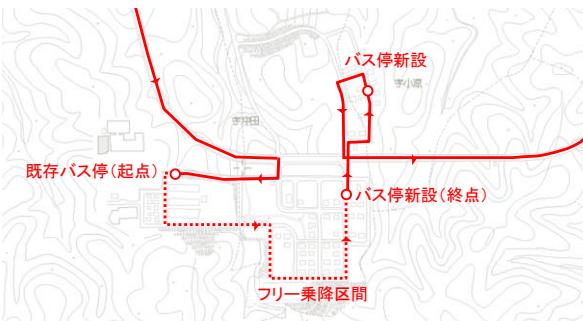
取組の方針と内容

- 利便性の向上に向けて、南三陸乗合バスの運行の安全性に配慮しつつ、バス停の新設・見直しや待合環境の整備、フリー乗降制の導入などの推進に努める。
- BRT や高速バス、南三陸乗合バス、タクシーの公共交通に加えて、カーシェアリングやボランティア輸送なども視野に入れた、多種多様な交通モードを一体的に利用できる事業スキームを検討する。



<戸倉団地をモデルとしたフリー乗降制の導入イメージ（案）>

住民アンケート調査によると、約 5 割の回答者が、自宅から最寄りバス停まで 500m 以上離れていると回答している。また、自宅付近へのバス停設置の要望や、ドア to ドアの乗合タクシーの導入の意見なども挙がっていることからも、バス停までアクセス性改善の必要性の高さが伺える。こうしたニーズを踏まえ、利便性向上に向けて、バス停の新設や既存のバス停の見直しなどを検討する。

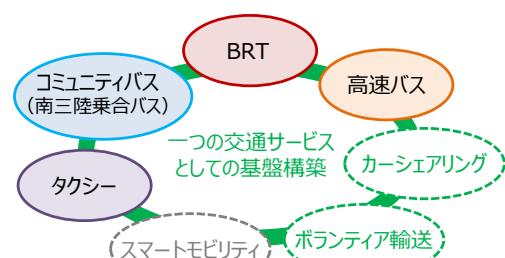


▲フリー乗降制の導入イメージ

<複数のモードを一つの交通サービスとして提供するイメージ（案）>

既存の交通モードの改善や統一的な運賃体系の構築に加えて、カーシェアリング・地域の支え合いの移動手段などの新たな仕組みの構築を検討する。

複数のモードを一つの交通サービスとして提供するために必要な ICT の活用を検討する。



▲交通サービスの提供イメージ

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
利用環境の改善・整備	・交通事業者 ・その他関係機関 ・南三陸町	検討・ 関係者 協議	調整が整い次第、実施					
			評価・検証、改善					

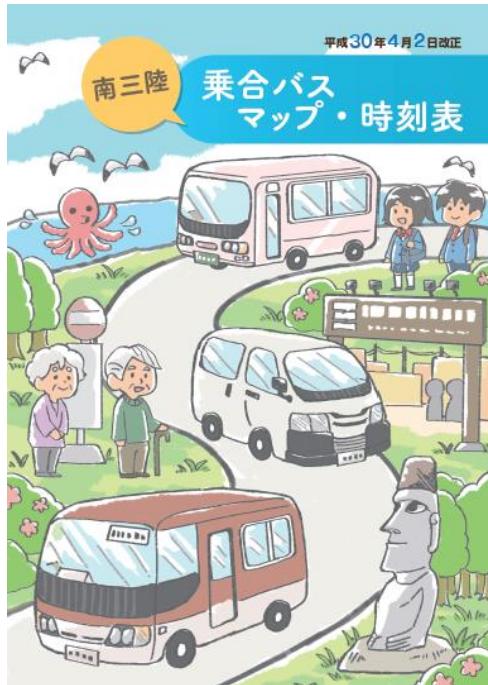
施策⑧ 分かりやすい情報提供プロジェクト

ねらい

- 公共交通の周知・PRを強化し、公共交通の認知度向上を図る。

取組の方針と内容

- BRT、高速バス、南三陸乗合バスなどに関する、運行内容や利用方法、運行状況などの総合案内ツールの作成を検討する（公共交通総合マップなど）。
- 「（仮称）生活交通ニュース」を発行し、モデル地区の取組について他地区への波及を図る。



▲乗合バスマップ・時刻表（南三陸町）

南三陸町生活交通ニュース Vol. 7

南三陸町乗合バスのダイヤ改正を実施します

町では、町民の皆様の「おでかけ」を支える交通手段確保のため、「南三陸乗合バス」として12路線を運行しております。今後とも、利用者の皆様や運行事業者からのご意見をもとに、現在の利用状況を踏まえつつ、改善しやすくなるよう、運行をめざしています。

このたびは、運行ダイヤ改正の中でも、すぐに改善することのできることとして、下記の通り停靠所及び運行ダイヤの一部変更等を行います。詳しくは、別紙の別紙案内・時刻表をご覧ください。

■実施日： 平成29年3月3日（金）から

■ダイヤ改正の主な内容

■全体の変更内容

- ・志津川駅の移設に伴い、ルートを変更し、「島根駅」バス停、「志津川高校入口」バス停を新設します。

■「丹生川」の変更内容

- ・道筋新設に伴い、「畠谷谷」バス停、「自然の家」バス停を移設します。
- ・「松崎涼亭」バス停、「中芝」バス停を新設します。
- ・道筋開拓に伴い、「藤前芦井駅」バス停～「水戸因」バス停間のルートを変更します。

■「横山線」の変更内容

- ・「芦森中学校前」バス停を新設しません。

■「荒砥駅」の変更内容

- ・連絡バスにバス停を新設します。
- ・志津川駅に乗り入れます。

■「入谷線」の変更内容

- ・「小森」バス停から足寄りの1便を追加します。

■「志津川町内巡回線」の変更内容

- ・志津川南側方面の1便目のみ、志津川駅から「志津川高校前」バス停までは直行する便になります。
- ・志津川北側方面に乗り入れにない、終着点を「南三陸病院」バス停になります。

■「米谷線」の変更内容

- ・「南工場地蔵前」バス停に停車します。

■「町外仮設住宅巡回線」の変更内容

- ・入谷線の「小森」バス停と「横山」バス停に停車します。
- ・最終便（平成29年19:20発）は、停靠所には降らず通過とする停靠所でも降車が可能になります。

【ご利用にあたってのお願い】 バスを安全に運行させるため、遅れが生じる場合がありますので、ご理解ご協力をお願いします。

問い合わせ 東三陸町企画課推進係 ☎0220-46-1371

▲生活交通ニュース（南三陸町）

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
公共交通総合マップを作成・配布	・交通事業者 ・その他関係機関 ・南三陸町	検討・関係者協議	調整が整い次第、実施	評価・検証、改善				

施策⑨ 交通事業の収益向上プロジェクト

ねらい

- 行政負担だけで交通サービスを提供することは難しい状況であり、利用者による負担や地域・企業などの負担も含めて、みんなで支える公共交通を実践する。
- 行政や交通事業者に加え地元企業・団体との連携・協力により、多様なサービス提供を実現し、交通事業への波及効果を図る。

取組の方針と内容

- BRT や高速バス、南三陸乗合バスなどの統一的な運賃体系の構築を検討する。
- 持続可能な運賃体系の構築と利用者の料金抵抗軽減のため、高齢者や免許返納者などを対象とした割引運賃や企画乗車券などを検討する。
- 採算性が低く持続が難しい路線を対象に、利用者の運賃や沿線企業からの協賛金の支援を受ける町が財源を確保し、運行負担金を支出する仕組みなどの導入を検討する。
- 運賃以外の収入を確保する仕組の導入について検討し、交通事業の多角化を目指す。（限られた事業規模や観光分野の知名度などまちの特性を考慮した観光案内や着地型観光事業、バスや地元関連商品の開発販売、ラッピング広告など）

▼協定締結後の記念撮影



▲スマートモビリティのイメージ「i-ROAD」と「COMS」

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
運賃体系の再構築	・交通事業者 ・その他関係機関 ・南三陸町	検討・ 関係者 協議	調整が整い次第、実施					
割引運賃や企画乗車券の企画・販売	・交通事業者 ・その他関係機関 ・南三陸町	検討・ 関係者 協議	調整が整い次第、実施					
運賃収入に頼らない事業スキームの構築	・交通事業者 ・その他関係機関 ・南三陸町	検討・ 関係者 協議	調整が整い次第、実施					

施策⑩ みんなで支え、育てるプロジェクト

ねらい

- 交通事業者や行政に住民を交えた意見交換・検討の場「地域公共交通プラットフォーム」を設置し、地域の移動をみんなが自分事として考えられるよう意識付けを図る。
- 「地域公共交通プラットフォーム」での検討内容は各プロジェクトで共有し、持続可能な公共交通の実現と環境に配慮した住民のライフスタイルへの変容を目指す。

取組の方針と内容

- 交通事業者と行政だけでなく、観光やまちづくりの関係者により地域公共交通プラットフォームを設置し、情報共有・意見交換を行うことで、各主体の連携した取組を創出し、より効果的で経済性の高い取組みへと改善を図る。
- 地域住民を主体にサービス水準や運行内容を検討しつつ、地域特性や利用状況に合った乗合バス路線の見直し（路線統廃合や予約型運行への転換、新たな交通モードの導入など）を検討する。
- 南三陸乗合バスの路線・ダイヤの見直しやフリー乗降といった利便性向上の取組みと併せて、モビリティ・マネジメントの実施による住民の自発的な行動変容を促進する。

<地域で支える公共交通の仕組みのイメージ（案）>

・地域公共交通は地域で守り、育てる意識を住民に醸成するため、地域のイベントの開催に合わせて乗合バスの試乗会を開催するなど、まず一度乗ってもらう仕掛けが重要である。
・公共交通を利用するだけでなく、地域で公共交通の利用状況や問題点、改善策などを共有することが、利用促進に繋がる。

まず、公共交通を体験する

現状の公共交通の不便に感じること、もっとこうだったら良いのにと思うことを話し合う

具体的な改善策を話し合う

利用促進事業への参加や積極的な公共交通の利用

取組状況や利用実績を基に、改善策を話し合う

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
地域公共交通プラットフォームを設置	・交通事業者 ・住民 ・その他関係機関 ・南三陸町	設立・立上						
モビリティ・マネジメントの実施	・住民 ・その他関係機関 ・南三陸町	検討・ 関係者 協議	調整が整い次第、実施					

7. プロジェクト・施策の進め方

7-1 実施主体とリスク分担

本計画を進めるにあたっては、「行政」「交通事業者」「住民」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、リスク分担を行いながら新たな交通体系を構築していきます。

	役 割	具体的な対応イメージ
行政	全体コーディネート及び、最小限の交通サービスの保障	<ul style="list-style-type: none">路線の再編計画策定南三陸乗合バスの利用環境整備利用促進ツールの作成 など
交通事業者	各公共交通機関の運行を担い、住民の移動を確保する	<ul style="list-style-type: none">路線網再編計画の運営面からの支援利用促進に関する取組への協力 など
住民	サービスを受けるだけでなく、公共交通の意義を考え、支えるために、主体的に取り組む	<ul style="list-style-type: none">公共交通機関を利用するプラットフォームに参加し、意見・要望を示し、改善策を検討する利用促進に向けた協力する など

7-2 推進・管理体制

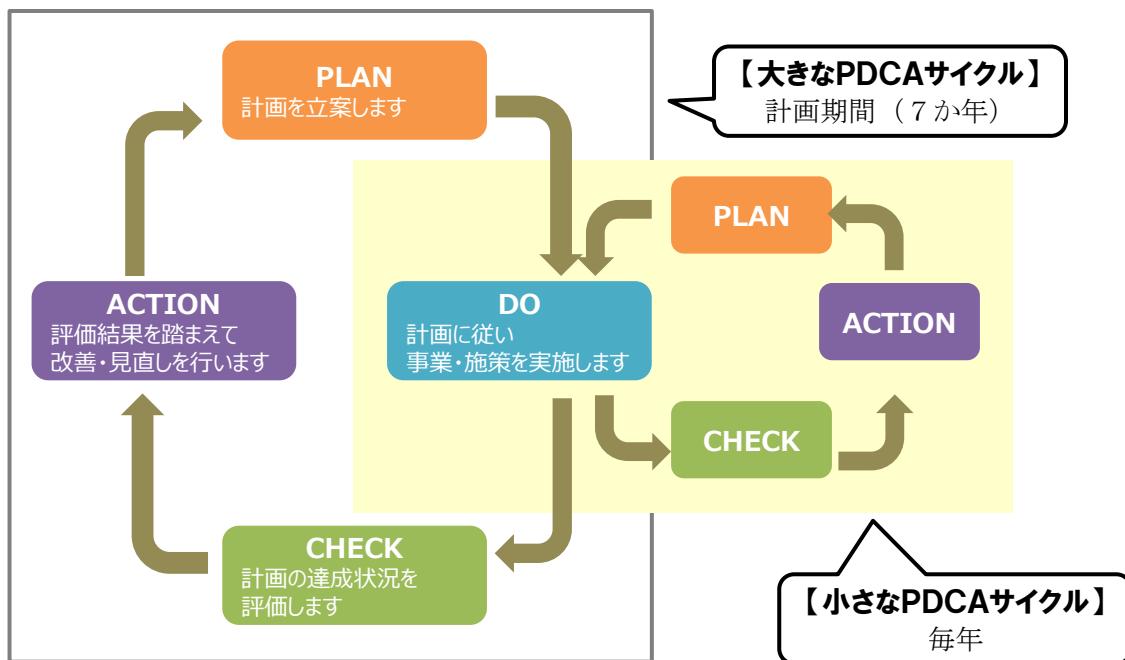
推進・管理体制	構成員	役 割
南三陸町 地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none">住民学識経験者交通事業者道路管理者交通管理者 など	<ul style="list-style-type: none">住民の移動ニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や、持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などを継続的に協議できる「場」
南三陸町 地域公共交通研究会	<ul style="list-style-type: none">学識経験者交通事業者その他関係者	<ul style="list-style-type: none">路線網の再編計画や見直し計画を検討する乗り継ぎの改善を検討する利用促進メニューを検討する
地域公共交通 プラットフォーム	<ul style="list-style-type: none">住民南三陸町地域公共交通会議事務局交通事業者観光関係者 など	<ul style="list-style-type: none">利用者目線で課題や改善策を話し合い、行政に提案する利用促進策の企画・実施地域での支え合いによる移動手段の検討、担い手の確保

7 – 3 P D C A サイクルによる施策の推進

本計画の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

▼ P D C A サイクルによる継続的な改善

	対象期間	概 要
大きな PDCA サイクル	計画期間	○対象期間全体を通した事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さな PDCA サイクル	毎 年	○事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施



▲ P D C A サイクルの構築イメージ

7 – 4 目標値の設定

① 評価・検証の考え方

公共交通の利用状況は、社会情勢などに大きく影響されます。達成状況の評価・検証にあたっては、利用者数の増減や数値目標の達成状況を確認するだけでなく、外的要因も含めた要因分析を行う必要があります。

② 計画の達成状況を評価するための数値指標

計画の達成状況を評価するため、数値指標を設定します。

表 達成状況の評価にあたっての数値指標

基本方針	目標	数値指標	現状値	目標値
基本方針① 住民の日常生活を支える公共交通網を構築する	目標①ー1 高台住宅地と拠点の移動性を高めた市街地部の利便性向上を目指す	市街地内における駅・バス停の利用者数(人/年)	志津川 17,694 人/年 歌津 3,780 人/年 (2017 年度)	志津川 17,694 人/年 歌津 3,780 人/年 (2025 年度) 【現状維持】
	目標①ー2 地区の需要に応じた適正な「地区内交通」の再編・見直しを目指す	市民アンケートによる地区内交通に対する満足度(±1点)	運行ルート・行先 0.15pt 運行時間帯 -0.16pt (2017 年度)	運行ルート・行先 0.25pt 運行時間帯 0.10pt (2025 年度) 【増加目標】
	目標①ー3 市街地への移動を支える「地区間交通」の維持・活性化を目指す	地区境を跨ぐ運行本数(本/日)	志津川～入谷間 4 本/日 志津川～歌津間 41 本/日 志津川～戸倉間 31 本/日 (2018 年度)	志津川～入谷間 4 本/日 志津川～歌津間 41 本/日 志津川～戸倉間 31 本/日 (2025 年度) 【現状維持】
基本方針② 町内外の移動を促進し、交流機会の創出やコミュニティの活性化に寄与する	目標②ー1 登米市や気仙沼市、石巻市などとの町外への移動を支える「広域交通」の維持・活性化を目指す	町内の BRT・高速バスの利用者数(人/日)	BRT : 185 人/日 高速バス : 48 人/日 (2016 年度)	BRT : 185 人/日 高速バス : 48 人/日 (2025 年度) 【現状維持】
	目標②ー2 交通需要を集約化する交通拠点の機能強化を目指す	各拠点の利用者数(人/日)	317 人/日 (2017 年度)	317 人/日 (2025 年度) 【現状維持】
	目標②ー3 地域コミュニティを活かした住民のおでかけ機会の創出	各種イベントの実施回数【累計】(回)	一回 (2018 年度)	7 回 (2025 年度) 【増加目標】
基本方針③ 持続可能な公共交通を実現するとともに、環境に配慮したライフスタイルへの変容に貢献する	目標③ー1 誰もが利用しやすい環境・分かりやすい情報提供を目指す	市民アンケートによる公共交通の認知度(%)	乗合バス : 28.9% (2017 年度)	乗合バス : 45.0% (2025 年度) 【増加目標】
	目標③ー2 事業性を高めた収益改善を目指す	南三陸乗合バスの収支率(%)	町内路線 : 10.1% 町外仮設住宅循環線 : 6.8% (2017 年度)	町内路線 : 12.0 % (2025 年度) 【改善目標】
	目標③ー3 みんなで支え、育てる公共交通を目指す	地域公共交通プラットフォームの会議開催回数【累計】(回)	一回 (2018 年度)	6 回 (2025 年度) 【増加目標】

③ モニタリングの方法

評価する際の指標データについては、以下の方法で収集します。

表 モニタリングの方法

NO	指 標	収集データ・資料	データの収集方法	目標値の考え方
1	市街地内における駅・バス停の利用者数（人/年）	・BRT : JR 東日本が所有する駅別の乗客数のデータ ・南三陸乗合バス : 交通事業者の日報	・BRT : JR 東日本へ照会 ・南三陸乗合バス : 毎月日報回収	人口減少の中で現状維持を目指す
2	町民アンケートによる地区内交通に対する満足度（点）	・町が実施するアンケートの結果	・アンケートを実施し、以下の項目の満足度（5段階評価）を把握 ①運行ルート・行先 ②運行時間帯 ・「満足（2点）」「やや満足（1点）」「普通（0点）」「やや不満（-1点）」「不満（-2点）」として加重平均を算出	満足度の向上を目指す
3	地区境を跨ぐ運行本数（本/日）	・BRT 及び南三陸乗合バスの時刻表	・時刻表から以下の区間の運行本数を把握 【BRT】 ①志津川駅～歌津駅間 ②志津川駅～陸前戸倉駅間 【南三陸乗合バス】 ③志津川駅～入谷間	現状維持を目指す
4	町内のBRT・高速バスの利用者数（人/日）	・BRT : JR 東日本が所有する駅別の乗客数のデータ ・高速バス : ミヤコーバスが所有する利用実績データ・資料	・BRT : JR 東日本へ照会 ・高速バス : ミヤコーバスへ照会	現状維持を目指す
5	各拠点の利用者数（人/年）	・BRT : JR 東日本が所有する駅別の乗客数のデータ ・高速バス : ミヤコーバスが所有する利用実績データ・資料 ・南三陸乗合バス : 交通事業者の日報	・以下の拠点における利用者数を照会 ①中心拠点 ②地区拠点 ③まちなか拠点 ④乗り継ぎ拠点（町内）	現状維持を目指す
6	各種イベントの実施回数【累計】(回)	・事業実施報告書	・府内の担当課に照会・確認	毎年1回以上の実施を目指す
7	町民アンケートによる公共交通の認知度（%）	・町が実施するアンケートの結果	・アンケートを実施し、乗合バスに対する認知度を把握	「自由に使える車・バイクがない」または「免許を持っていない」人で乗合バスを知らない人に周知を図る
8	南三陸乗合バスの収支率（%）	・乗合バス運行経費 ・路線別集計表	・営業収入を運行経費で除した収支率を算出	2017年の町内路線の収支率を上回る収支率まで改善する
9	地域公共交通プラットフォームの会議開催回数【累計】(回)	・会議報告書	・府内関係課に照会・確認	志津川・歌津の2地区それぞれ3回以上での開催を目指す

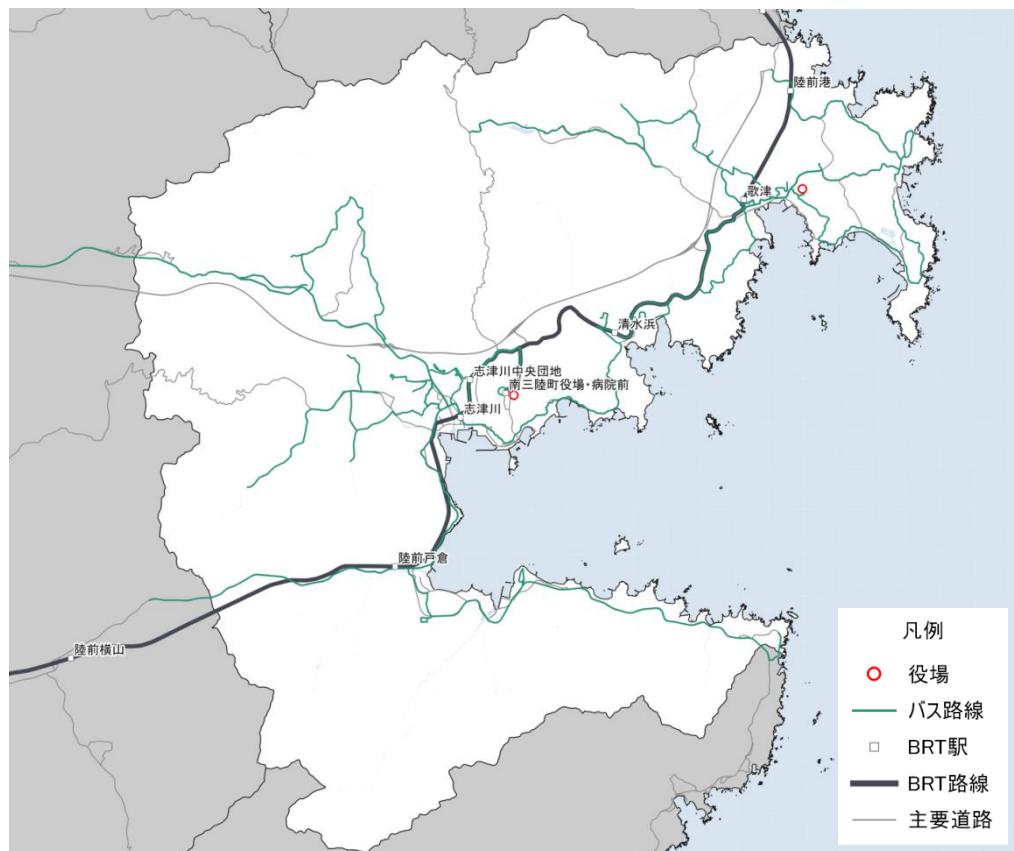
8. 資料編

8-1 社会経済特性の現状

① 地勢

本町は、宮城県の北東部に位置し、東は太平洋に臨み、西は登米市、南は石巻市、北は気仙沼市に接しており、地形は、東西 18km、南北 18km、面積 163.40k m²となっています。

中央部には、西に深く入り込んだ志津川湾があり、湾内は椿島や荒島などの島々が散在するリアス式海岸特有の景観を有しています。また、町域の約8割を森林地帯が占めるなど、水と緑が豊富な自然に恵まれた町土で、ASC (Aquaculture Stewardship Council : 水産養殖管理協議会) と FSC (Forest Stewardship Council : 森林管理協議会) 認証を取得しています。2018年10月18日日本で初の海藻藻場でのラムサール条約湿地登録を果たしました。

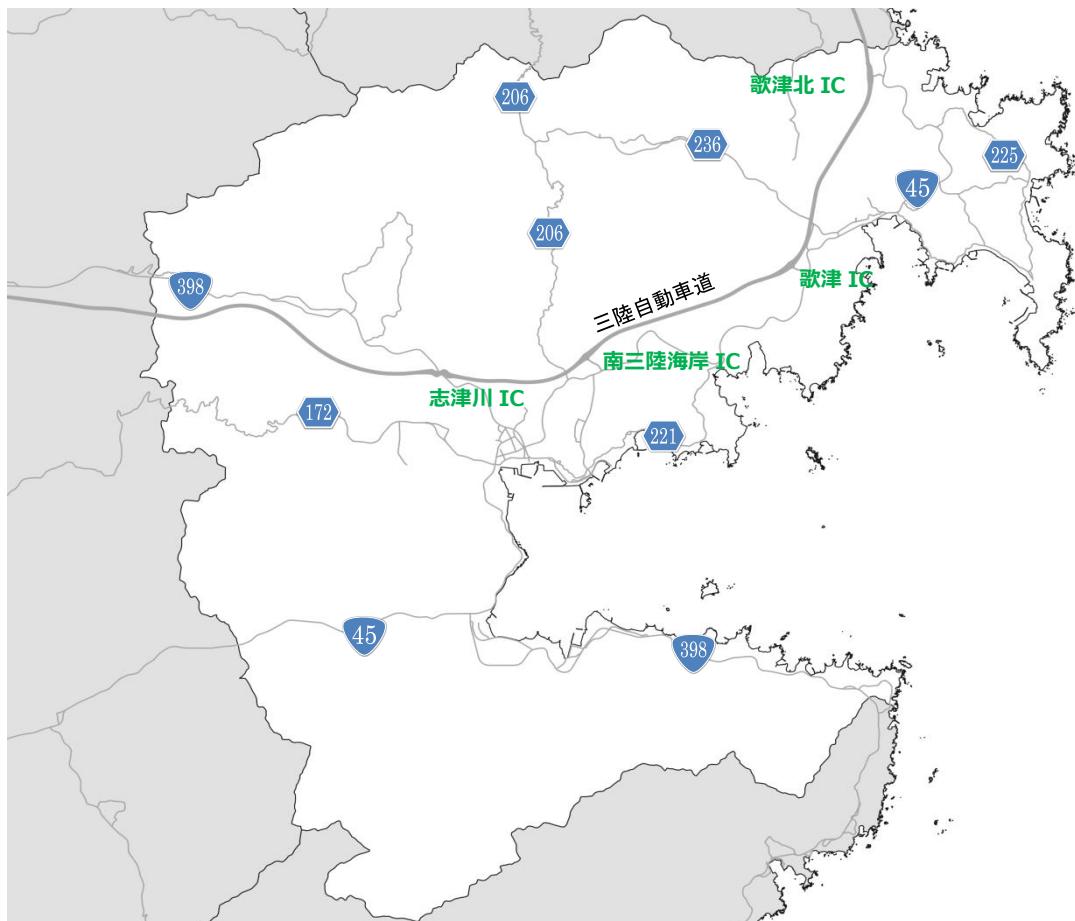


▲南三陸町の全域図

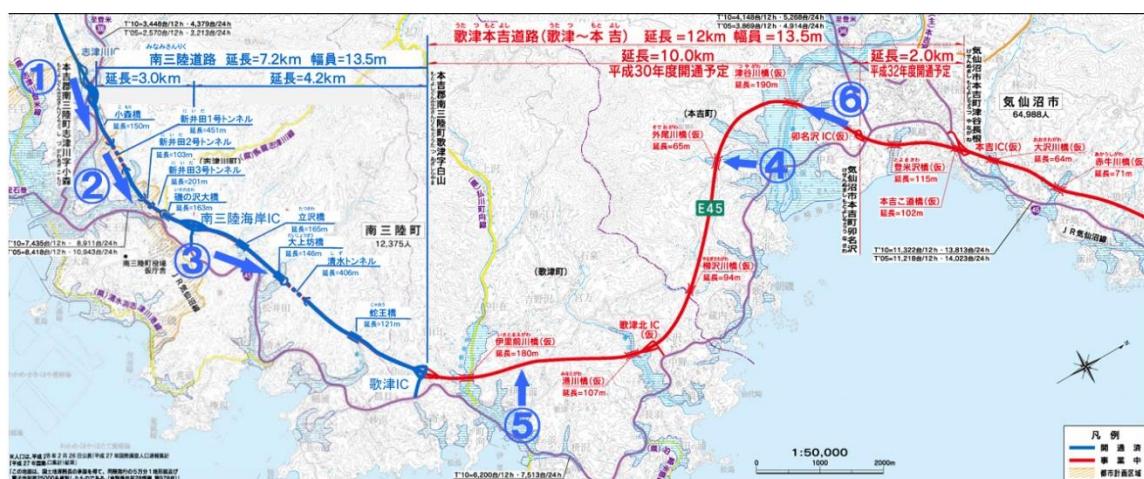
② 道路ネットワーク

三陸自動車道は、2018年12月までに供用済みの歌津IC以南の区間からさらに延伸し、歌津ICから小泉海岸ICを結ぶ延長約10kmが2019年2月に開通しました。

これにより、気仙沼市と仙台市が三陸道で直結することとなり、仙台圏との交流がますます盛んになることが期待されます。



▲道路ネットワークの整備状況

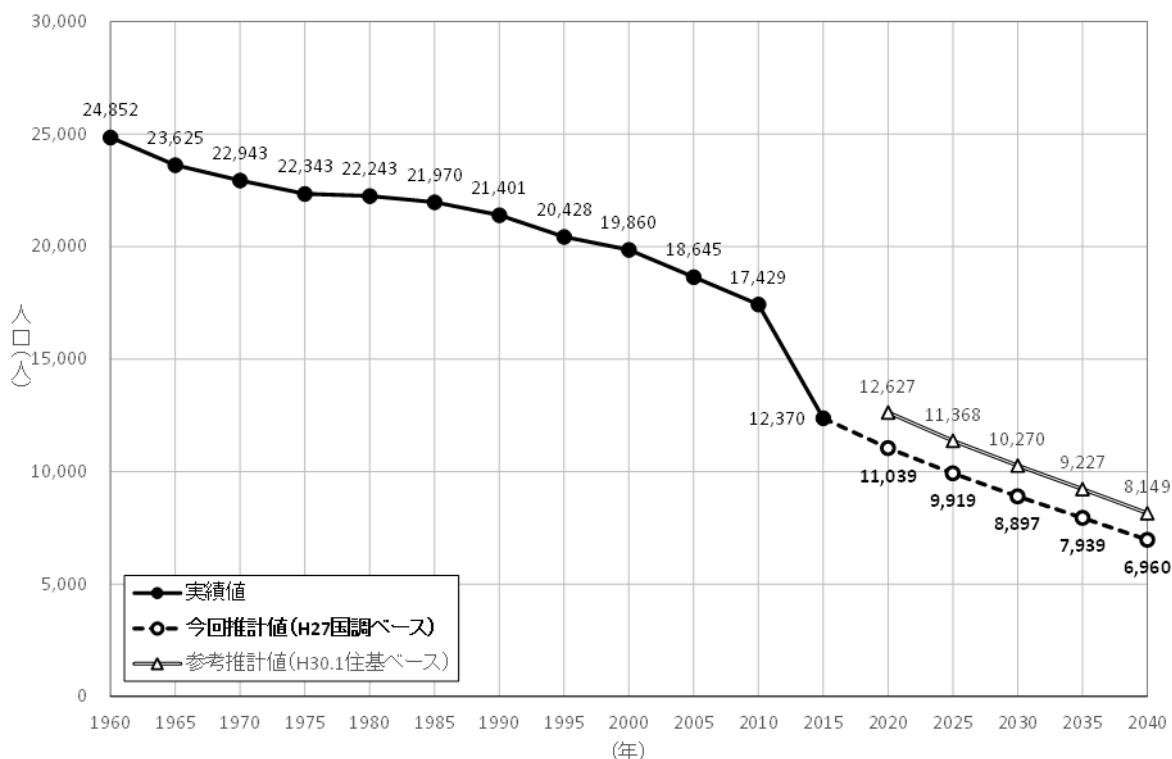


(出典：国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所HP)

▲三陸沿岸道路の計画（歌津本吉道路（歌津～本吉））

③ 人口の推移

南三陸町の人口は、2015年に12,370人となり、震災以前の2010年から約5千人の減少となっています。現在のままでは17年後の2035年には7,939人まで減少すると推計され、その後も減少に歯止めがかかることが懸念されます。



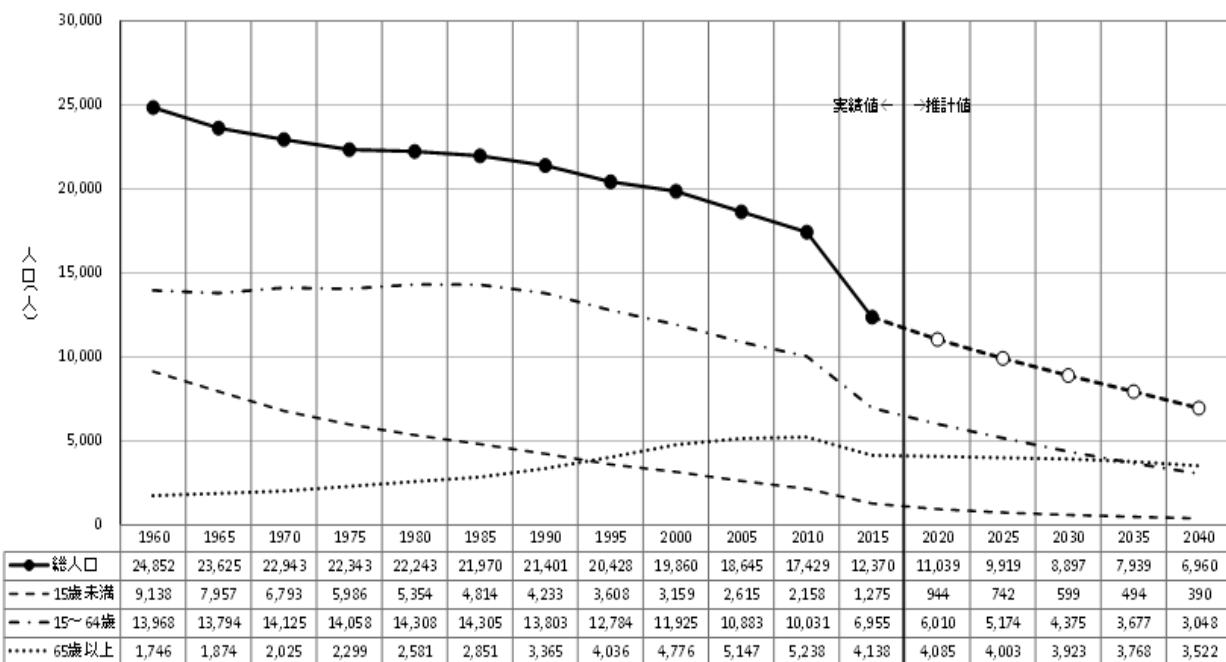
▲南三陸町の総人口の推移

出典：南三陸町人口ビジョン

④ 年齢別構成

2015年時点では、年少人口 1,275 人 (10.3%)、生産年齢人口 6,955 人 (56.2%)、高齢者人口 4,130 人 (33.5%) となっています。

今後少子高齢化が一層進展していくことが想定される中で、団塊の世代が後期高齢者になるとされる 2025 年時点には、年少人口 742 人 (7.5%)、生産年齢人口 5,174 人 (52.2%)、高齢者人口 4,003 人 (40.3%) となることが予想されます。



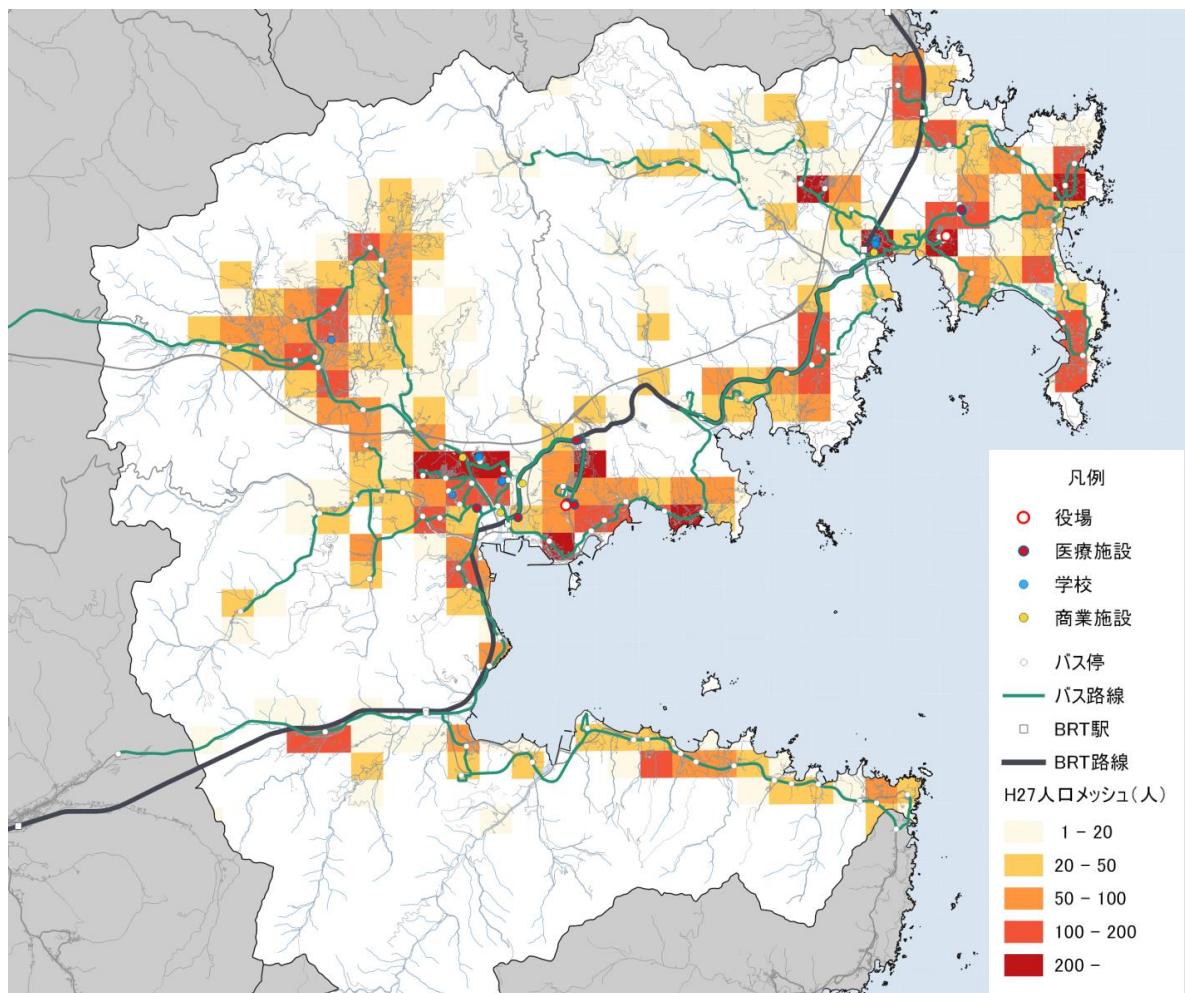
▲南三陸町の年齢階層別人口の推移と今後の推計値

出典：南三陸町人口ビジョン

⑤ 人口分布

人口は12,370人のうち、約7割が志津川地区及び歌津地区に集中している一方で、山間部にも広く分布していることが分かります。

【現状（2015年）の人口分布】



※メッシュの大きさは500×500mで、1つのメッシュの中の人口を色の濃さで表示しています。

▲南三陸町の人口分布（2015年）

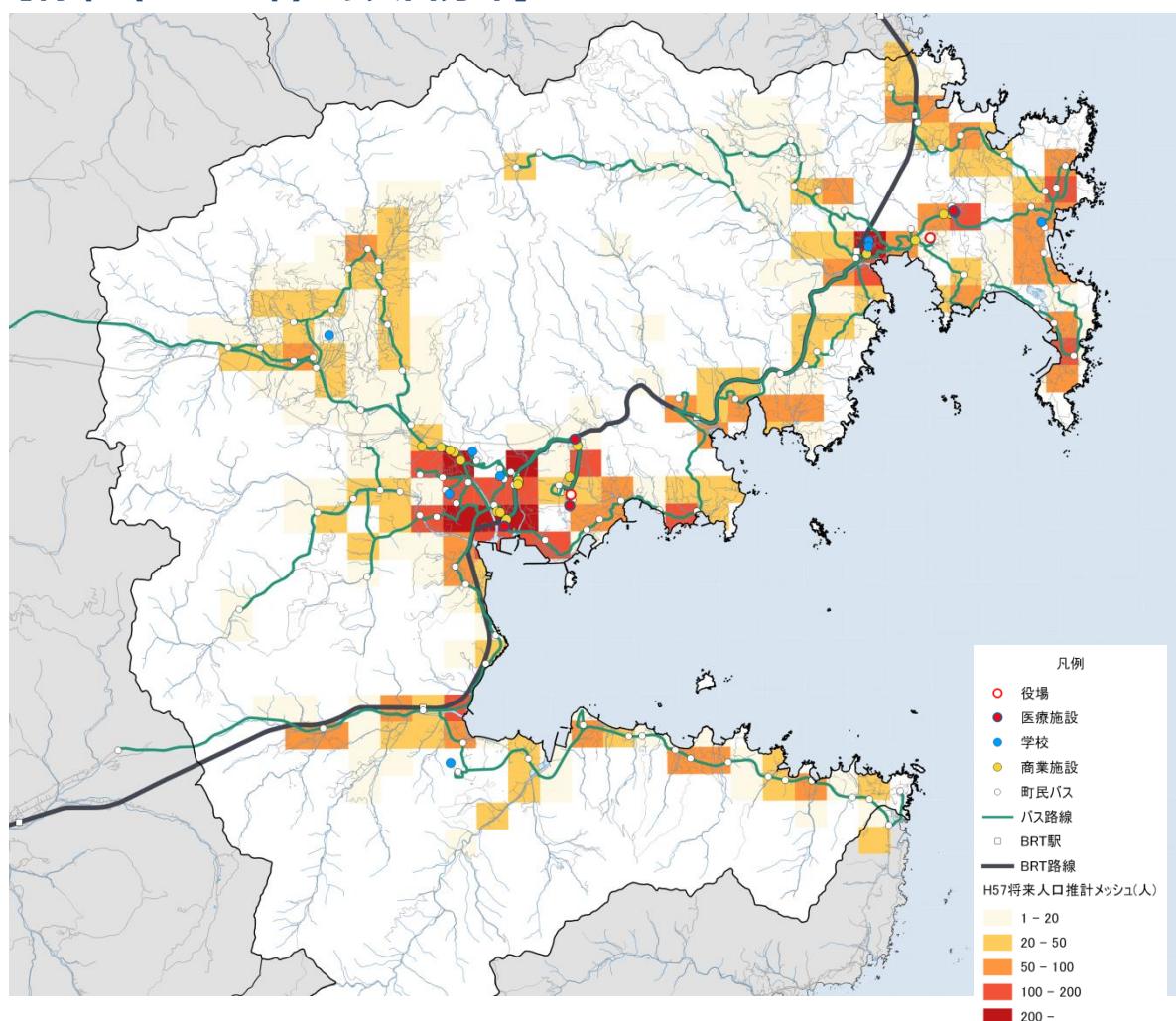
出典：2015年国勢調査

▼南三陸町地区別世帯数・人口（資料：2015年国勢調査）

地区	世帯数	人口
戸倉地区	393世帯	1,236人(10.0%)
志津川地区	1,610世帯	4,511人(36.5%)
入谷地区	691世帯	2,207人(17.8%)
歌津地区	1,347世帯	4,416人(35.7%)
計	4,041世帯	12,370人(100.0%)

将来推計人口の分布を見ると、戸倉地区や入谷地区などで人口密度がさらに減少していくことが予測されています。

【将来（2045年）の人口分布】



▲南三陸町の将来推計人口の分布（2045年）

出典：国土数値情報ダウンロードサービス

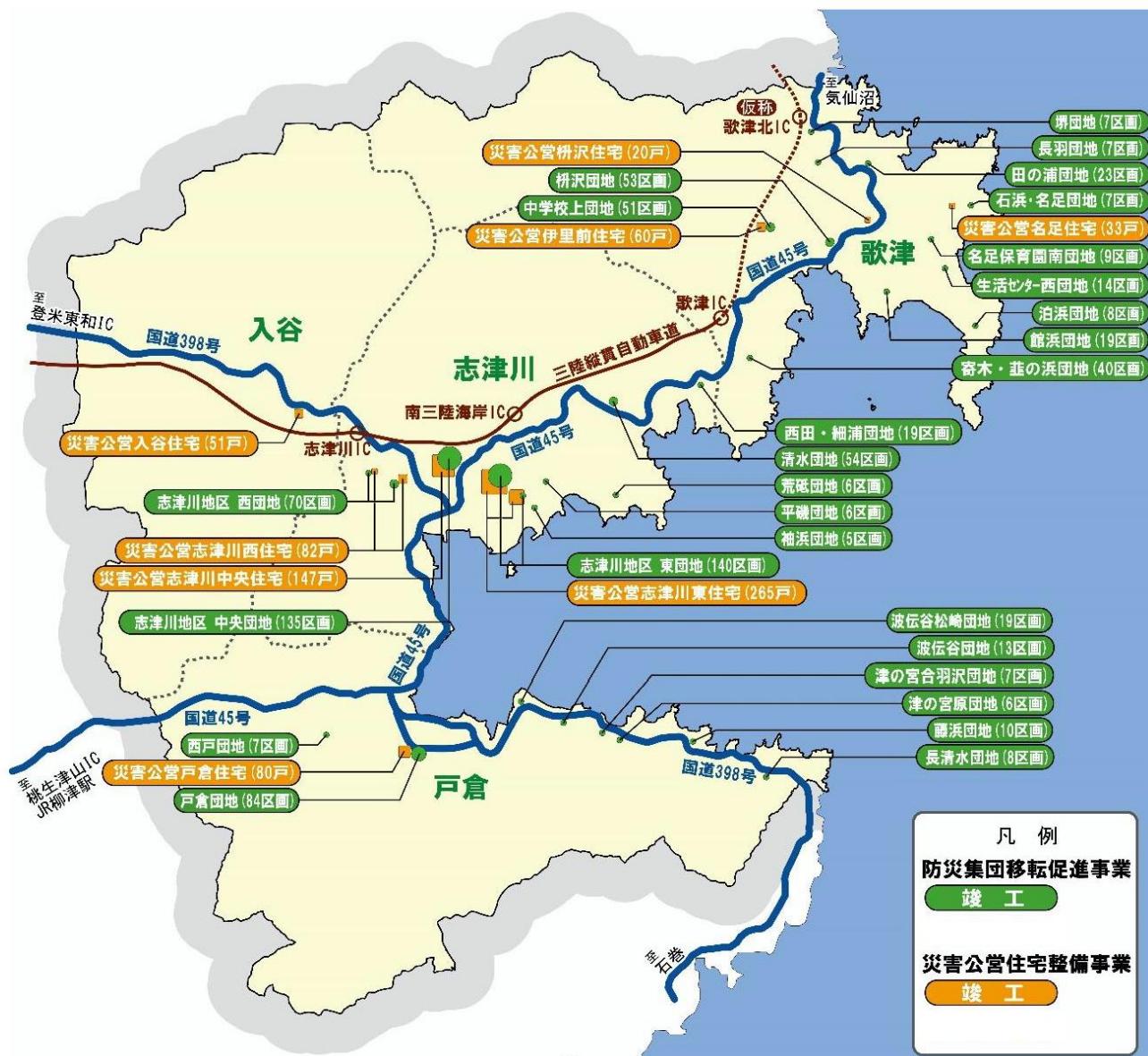
⑥ 住宅造成工事

2011年の東日本大震災の復興事業として進められてきた防災集団移転促進事業、災害公営住宅の整備が2018年度に全て完了しています。

防災集団移転促進事業	28 団地	827 区画
災害公営住宅整備事業	8 地区	738 戸

[防災集団移転促進事業 完成率：100%]

[災害公営住宅整備事業 完成率：100%]



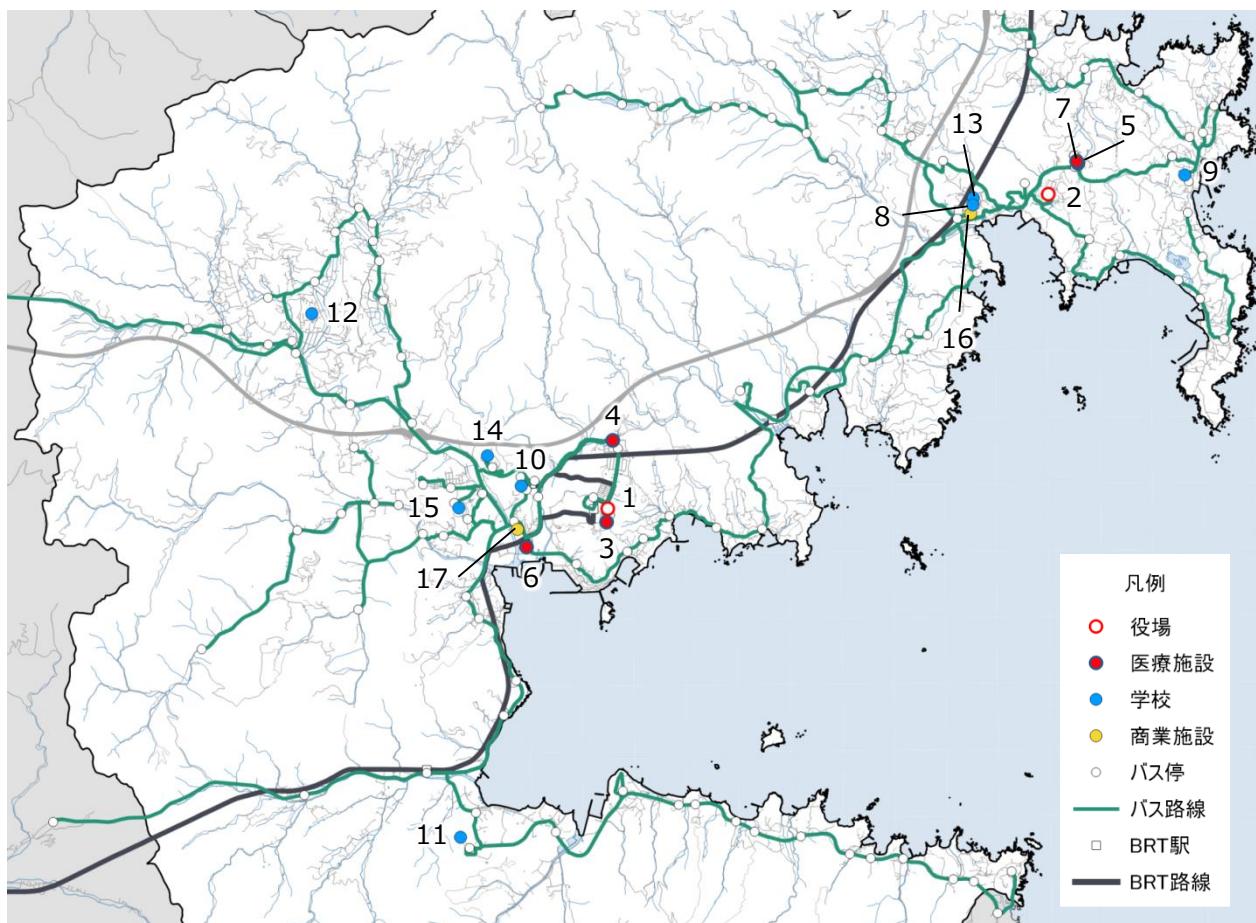
▲住宅造成工事の進捗率

出典：東日本大震災からの復興～南三陸町の進捗状況～

⑦ 主要施設の分布状況

主要な施設は町内 4 地区のうち、歌津（医療機関 2箇所、学校 3校）と志津川（医療機関 3箇所、学校 5校）に集中しています。

主要な目的施設へは、公共交通でアクセス可能な状況となっています。

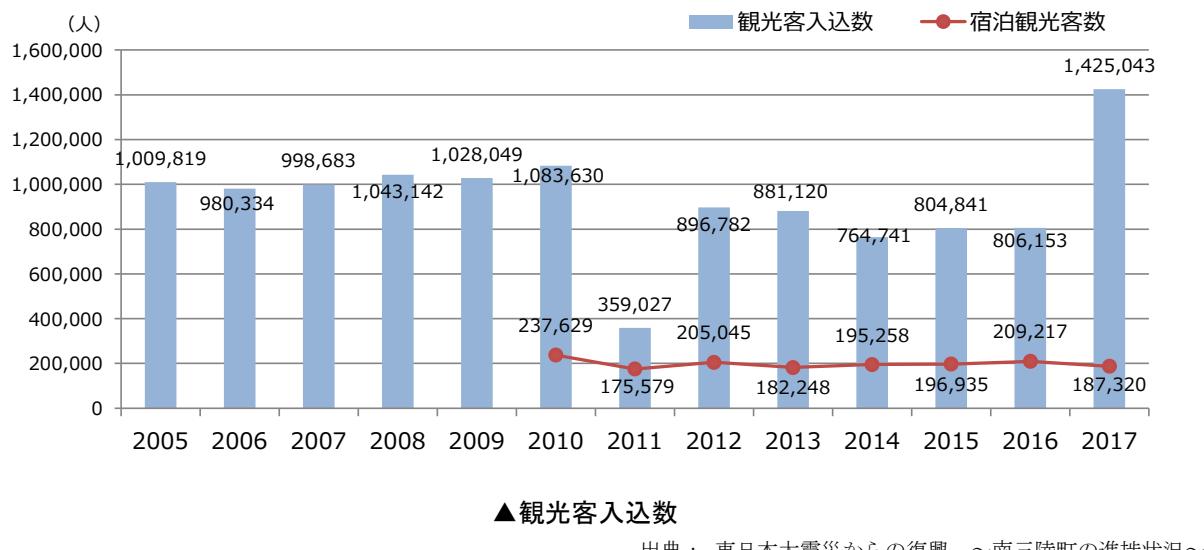


分類	NO.	名称
町役場	1	南三陸町役場
	2	歌津総合支所
医療施設	3	南三陸病院
	4	佐藤徹内科クリニック
	5	歌津八番クリニック
	6	志津川歯科クリニック
	7	小野寺歯科医院

分類	NO.	名称
学校	8	伊里前小学校
	9	名足小学校
	10	志津川小学校
	11	戸倉小学校
	12	入谷小学校
	13	歌津中学校
	14	志津川中学校
商業施設	15	宮城県志津川高等学校
	16	南三陸ハマーレ歌津
	17	南三陸さんさん商店街

⑧ 観光入込状況

観光入込客数は、2011年の東日本大震災の影響で大幅に低下しましたが、2012年には震災前の9割程度に回復しました。その後2014年まで減少しますが、2015年以降は増加しており、2017年には震災前も大きく上回り1,425,043人となりました。



8 – 2 公共交通などの現状

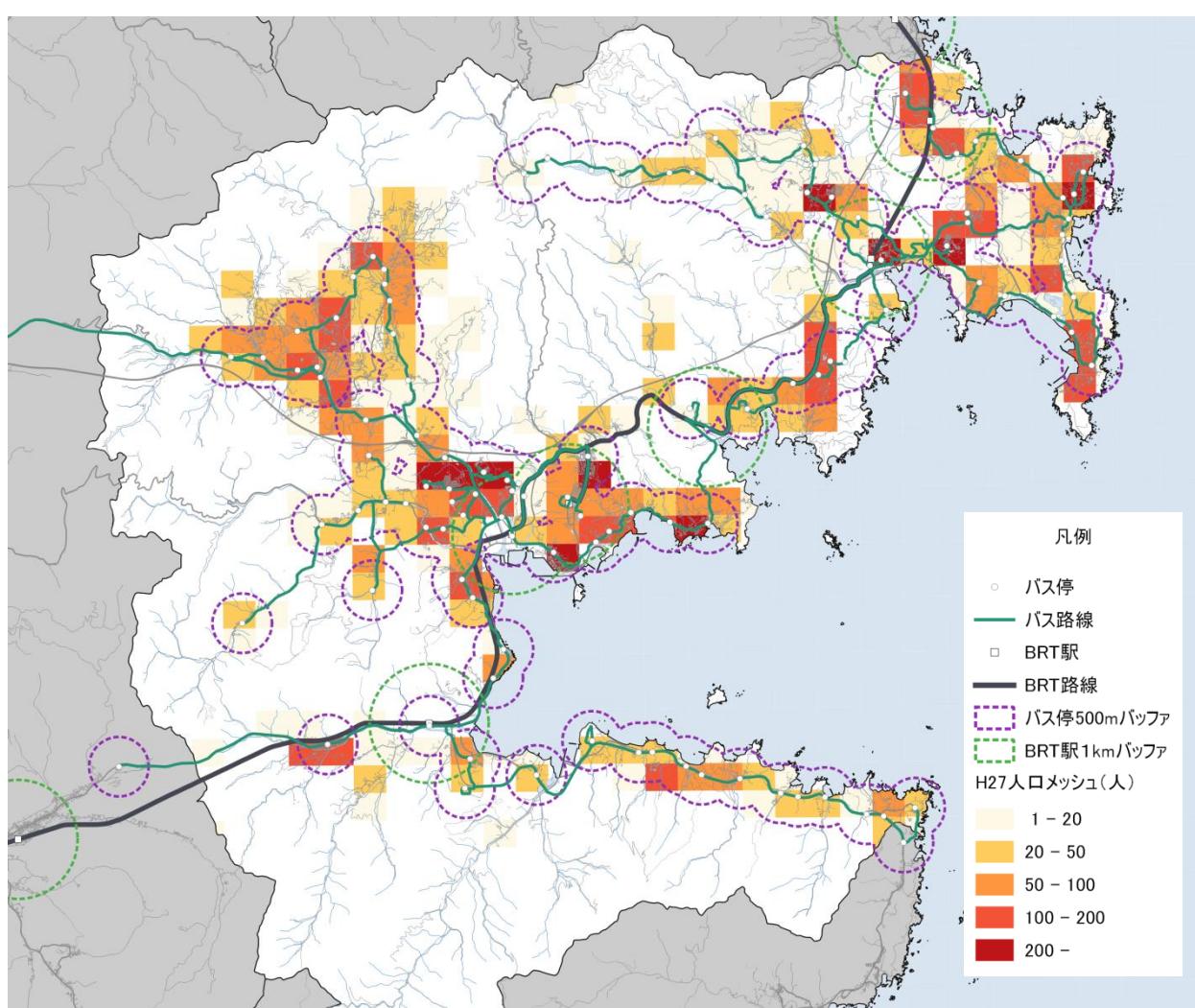
① 公共交通ネットワーク

町内の公共交通としては、JR 気仙沼線 BRT、高速バス、南三陸乗合バス、タクシーが運行しています。

JR 気仙沼線 BRT は、気仙沼・登米方面をつなぐ広域交通であるとともに、町内の基幹的公共交通として戸倉・志津川・歌津間をつなぐ役割を担っています。

高速バスは、株式会社ミヤコーバスの「南三陸仙台線」が運行しており、南三陸町と仙台市を直接繋いでいます。

南三陸乗合バス（町内 2 社のタクシー事業者が運行）は、町内における住民の日常生活の移動手段となっています。2018 年度からは、志津川・登米市役所間で運行を開始し、主に高校生の通学の移動手段として利用されています。



※メッシュの大きさは 500×500m で、1 つのメッシュの中の人口を色の濃さで表示しています。

▲公共交通網

② 交通結節点の整備状況

BRTと高速バス、乗合バスが乗り入れているのはJR気仙沼線志津川駅のみとなっています。生活拠点機能を備えているのは、志津川駅と南三陸町役場・病院前駅、歌津駅となっています。2020年度の供用開始目標に道の駅施設の中で志津川駅の整備を進めています。

▼ 交通結節点の整備状況

交通結節点	交通結節機能			生活拠点機能			備考
	BRT	高速バス	乗合バス	買い物	病院	その他	
陸前戸倉駅	○	×	○	×	×	×	
志津川駅	○	○	○	商店街	×	コンビニ	道の駅 整備
南三陸町役場 ・病院前駅	○	×	○	×	南三陸 病院	役場	
歌津駅	○	×	○	商店街	×	×	ハマーレ歌津
陸前港駅	○	×	○	×	×	×	

■道の駅 整備計画（案）

「南三陸町の元気と交流を創造する道の駅～思いが交わる心の駅～」をコンセプトとして、地域振興・地域活性化に繋がる活動拠点の整備を目指すこととしています。

▼公共交通の位置づけ

【公共交通拠点機能】

旧志津川駅の機能復旧の際は、B R Tを利用して来町する観光客や町民の利便性を向上する機能について検討します。

具体的には、町内に乗り入れている高速バスや、南三陸乗合バスとの連接を考慮し、B R T・高速バス・南三陸乗合バスのいずれも乗り入れる中心駅として整備することで、観光客誘致の拠点となるよう検討していきます。

また、タクシープールの整備や、パークアンドライドのような利用も考慮しつつ、休憩機能や他の機能との調整を行います。



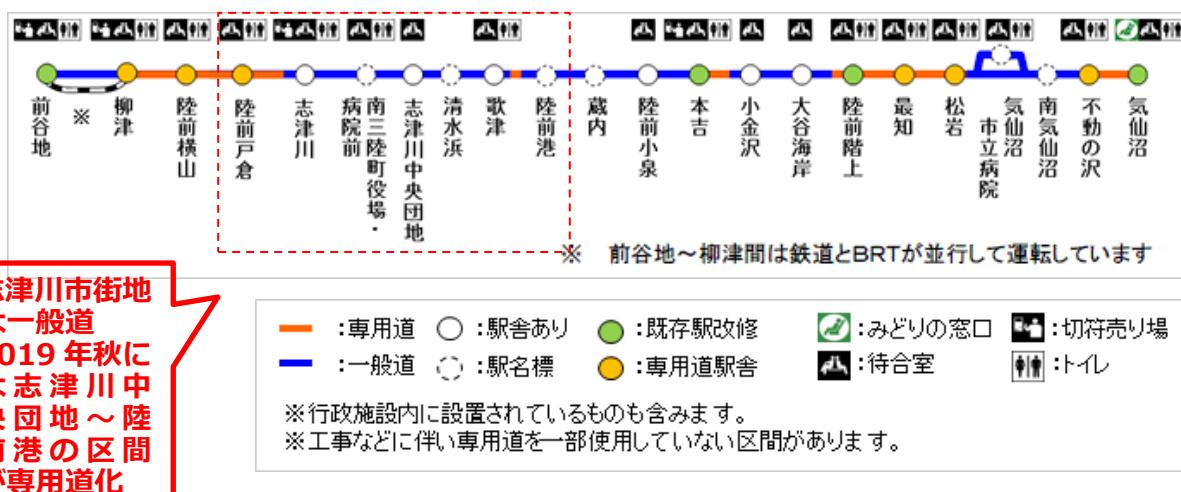
▲道の駅 平面図（案）

③ JR 気仙沼線 BRT

1. 運行ルート・駅

東日本大震災で甚大な被害を受けた気仙沼線は、大船渡線とともに早期に安全で便利な輸送サービスを提供できるよう、BRT（バス高速輸送システム）の運行を開始しました。気仙沼線については、2012年8月20日からの暫定運行を経て12月22日JRが事業者となり運行を開始しました。

JR 気仙沼線 BRT は、前谷地駅から南三陸町内を通って気仙沼駅までの区間(72.8km)を運行しています。町内には、陸前戸倉駅、志津川駅、南三陸町役場・病院前駅、志津川中央団地駅、清水浜駅、歌津駅、陸前港駅の7駅があり、戸倉・志津川・歌津間をつなぐ基幹的公共交通を担っています。



▲駅の整備状況

2. 運行本数

平日は上り19本と下り22本、土・日曜、祝日は上り19本と下り21本の運行で、概ね上下線で1時間に1本の運行となっています。

3. 運賃

○町内区間の運賃

- ・陸前戸倉～志津川間：190円
- ・陸前戸倉～歌津間：240円
- ・志津川～歌津間：210円

○町外までの運賃（例）

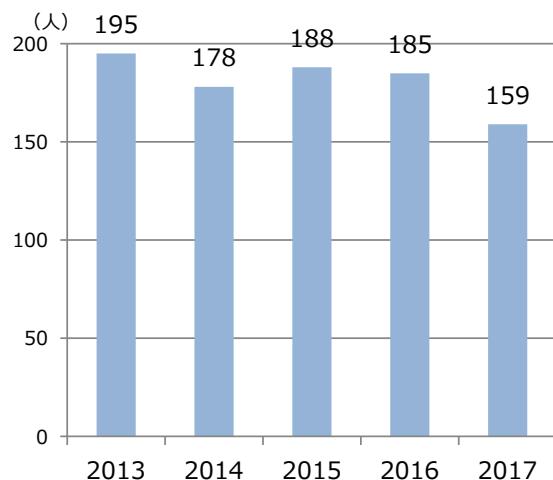
- ・柳津～志津川間：320円
- ・志津川～気仙沼間：760円

○ICカード

- ・BRT専用ICカード「odeca」、JR東日本が発行しているICカード「Suica」及びSuicaと相互利用を行っている他の交通系ICカードが利用可能となっています。

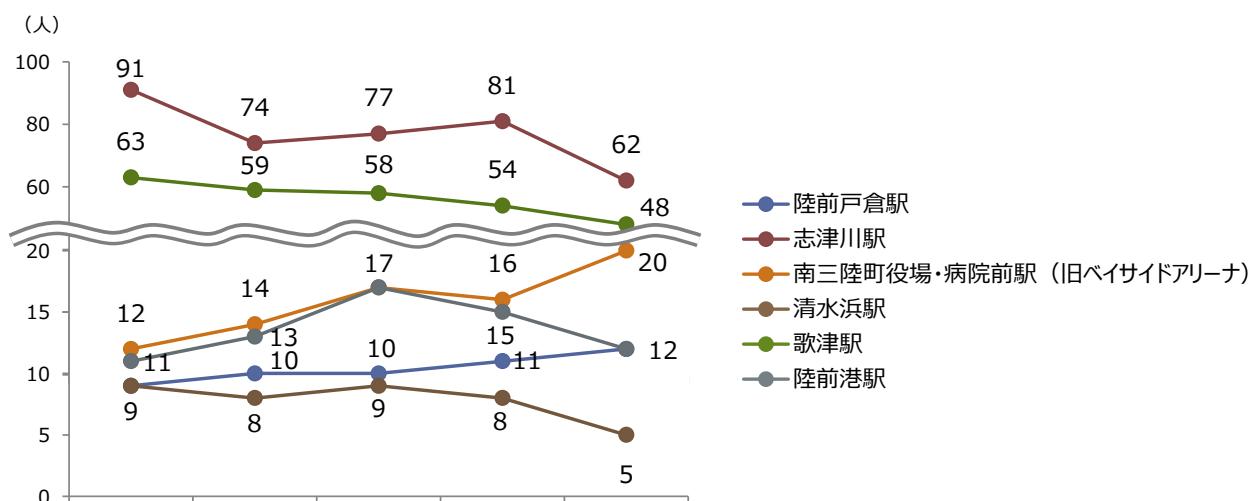
4. 利用状況

BRT の利用者数は 170~200 人/日でほぼ横ばいで推移しています。また、駅別利用者数をみると、志津川駅（81 人）と歌津駅（54 人）に利用が集中しています。



▲南三陸町内 BRT 輸送人員の推移 (人/日)

出典：JR 東日本 HP 「各駅の乗車人員」



▲BRT 駅別利用者数の推移 (人/日)

出典：JR 東日本 HP 「各駅の乗車人員」

④ 高速バス 仙台気仙沼線

1. ルート・停留所

高速バス仙台気仙沼線は三陸自動車道経由で6往復/日運行されています。2018年12月現在町内ではBRT 志津川駅、歌津桟沢の2箇所の停留所があります。

▼高速バスの時刻表

(2018年6月1日改正)

	気仙沼発	1便	2便	3便	4便	5便	6便
乗車のみ	河原田	5:58	6:58	8:28	9:58	12:58	15:28
	南町	6:00	7:00	8:30	10:00	13:00	15:30
	気仙沼市役所前	6:03	7:03	8:33	10:03	13:03	15:33
	南郷	6:10	7:10	8:40	10:10	13:10	15:40
	片浜	6:16	7:16	8:46	10:16	13:16	15:46
	友愛団地入口	6:18	7:18	8:48	10:18	13:18	15:48
	階上公民館前	6:24	7:24	8:54	10:24	13:24	15:54
	大谷海岸	6:29	7:29	8:59	10:29	13:29	15:59
	赤牛海岸	6:34	7:34	9:04	10:34	13:34	16:04
	本吉登米沢	6:39	7:39	9:09	10:39	13:39	16:09
	小泉小学校入口	6:42	7:42	9:12	10:42	13:42	16:12
	歌津桟沢	6:52	7:52	9:22	10:52	13:52	16:22
	BRT 志津川駅	7:11	8:11	9:41	11:11	14:11	16:41
三陸自動車道・仙台東部道路		↓	↓	↓	↓	↓	↓
降車のみ	仙台駅前	8:54	9:54	11:24	12:54	15:54	18:24
	県庁市役所前	9:00	10:00	11:30	13:00	16:00	18:30

	仙台発	1便	2便	3便	4便	5便	6便
乗車のみ	県庁市役所前	8:10	11:15	14:10	15:10	16:40	18:15
	仙台駅前	8:20	11:25	14:20	15:20	16:50	18:25
	仙台東部道路・三陸自動車道	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	BRT 志津川駅	9:59	13:04	15:59	16:59	18:29	20:04
	歌津桟沢	10:18	13:23	16:18	17:18	18:48	20:23
	小泉小学校入口	10:28	13:33	16:28	17:28	18:58	20:33
	本吉登米沢	10:31	13:36	16:31	17:31	19:01	20:36
	赤牛海岸	10:36	13:41	16:36	17:36	19:06	20:41
	大谷海岸	10:41	13:46	16:41	17:41	19:11	20:46
	階上公民館前	10:46	13:51	16:46	17:46	19:16	20:51
	友愛団地入口	10:52	13:57	16:52	17:52	19:22	20:57
	片浜	10:54	13:59	16:54	17:54	19:24	20:59
	南郷	11:00	14:05	17:00	18:00	19:30	21:05
	気仙沼市役所前	11:07	14:12	17:07	18:07	19:37	21:12
降車のみ	南町	11:10	14:15	17:10	18:10	19:40	21:15
	河原田	11:12	14:17	17:12	18:12	19:42	21:17

2. 運賃

▼高速バスの運賃体系

区間	おとな片道	こども片道	回数券 (2枚・おとなのみ)
仙台 ⇄ 南三陸 (BRT 志津川駅前～歌津沢)	1,700 円	850 円	3,100 円
仙台 ⇄ 本吉 (小泉小学校入口～大谷海岸)	1,900 円	950 円	3,500 円
仙台 ⇄ 気仙沼 (階上公民館前～河原田)	2,000 円	1,000 円	3,700 円

⑤ 南三陸乗合バス

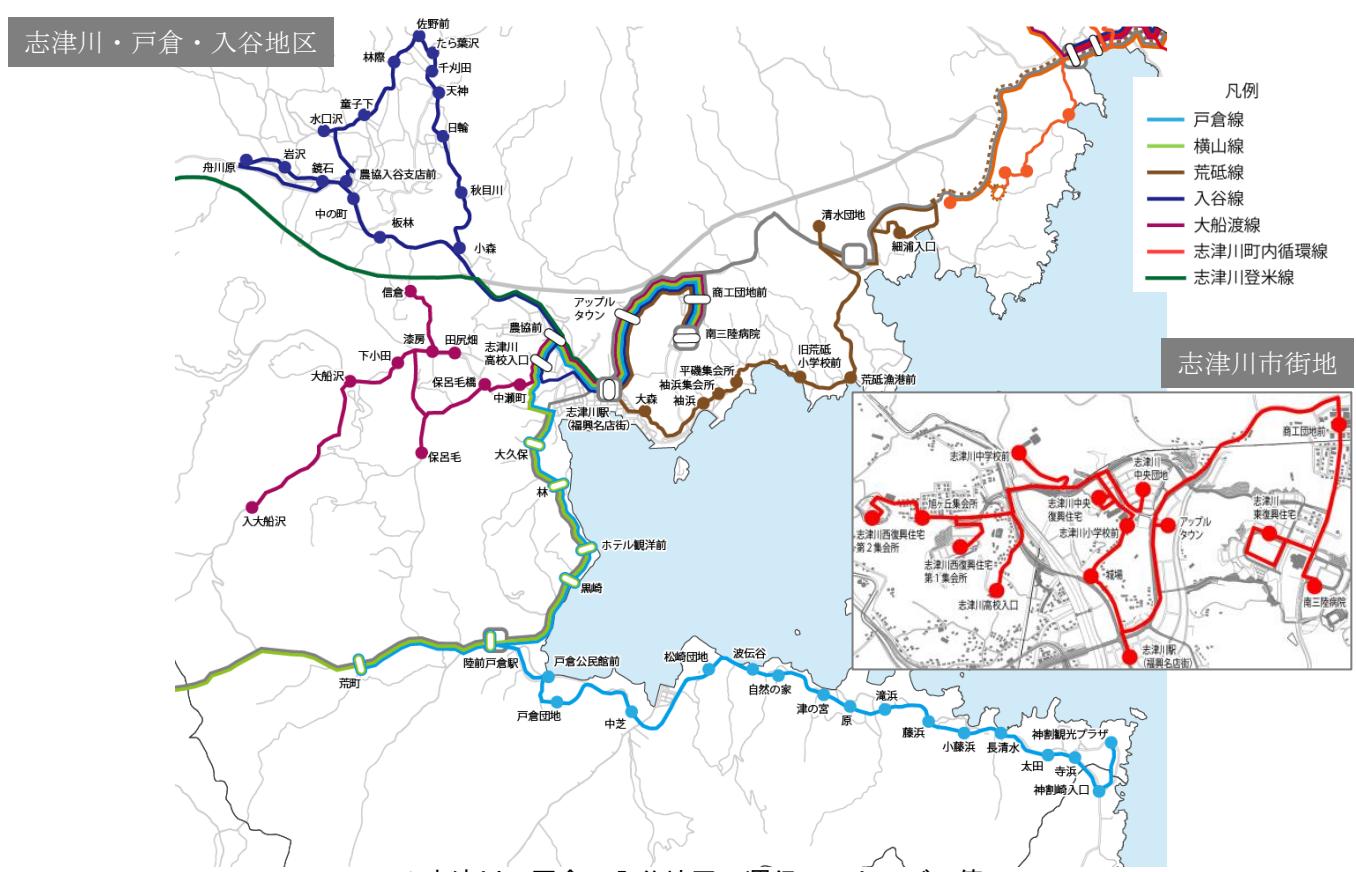
1. 運行系統・ルート

志津川・戸倉・入谷地区で7路線、歌津地区で4路線を町が交通事業者に委託して運行しています。

▼南三陸乗合バスの運行状況（2018年4月2日現在）

地区	路線名	起終点・主な経由地	運行回数	所要時間	使用車両	運行事業者
志津川・戸倉・入谷	戸倉線	南三陸病院～神割観光プラザ	4往復	57分	ワゴン車 マイクロバス	・(株)歌津交通 ・(有)志津川観光交通
	横山線	南三陸病院～横山ドライブイン	2往復	36分	ワゴン車	・(有)志津川観光交通
	荒砥線	歌津総合支所～荒砥漁港前～南三陸病院	2.5往復	56分	ワゴン車 マイクロバス	・(株)歌津交通 ・(有)志津川観光交通
	入谷線	南三陸病院～中の町～南三陸病院	3回（左循環） 1回（右循環）	69分	マイクロバス	・(株)歌津交通
	大船沢線	南三陸病院～入大船沢	2往復	41分	ワゴン車	・(有)志津川観光交通
	志津川町内巡回線	南三陸病院～志津川高校入口	3往復	47分	ワゴン車	・(株)歌津交通 ・(有)志津川観光交通
	志津川登米線	志津川駅（福興名店街）～登米市役所	2往復	45分	マイクロバス	・(株)歌津交通
歌津	泊浜線	馬場中山～歌津駅	4往復	23分	ワゴン車	・(株)歌津タクシー
	港・名足線	港団地前～歌津駅	3.5往復	27分	ワゴン車	・(株)歌津タクシー
	葦の浜線	歌津駅～歌津総合支所～歌津駅	2往復	34分	ワゴン車	・(株)歌津タクシー
	払川線	歌津総合支所～歌津駅～払川	3往復	41分	マイクロバス	・(株)歌津交通

(2018年4月現在)



2. 運賃

南三陸乗合バスは、東日本大震災後の2011年5月8日に災害臨時バスとして無料で運行を開始しましたが、2016年4月1日から有料化し、移動範囲により200円から100円刻みで400円までの運賃とされています。

- 同一地区内の移動：200円
- 地区をまたぐ移動：100円ずつ加算(例:2地区間は300円、3地区間は400円)

▼南三陸乗合バスの運賃体系

移動範囲	運賃
・戸倉地区内 ・志津川地区内 ・歌津地区内 ・入谷地区内	200円
・志津川地区↔戸倉地区間 ・志津川地区↔入谷地区間 ・志津川地区↔歌津地区間 ・戸倉地区↔町外	300円
・志津川地区↔町外	400円

○回数券

- 全路線で共通利用できる共通回数券
- 100円券 11枚つづり 1,000円

○定期券

- 全路線で利用できるフリーパス
- 1か月間 4,000円
- 3か月間 12,000円
- 6か月間 24,000円

○ 旅客割引

- 身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を所持している方への割引
- 全区間1乗車 100円

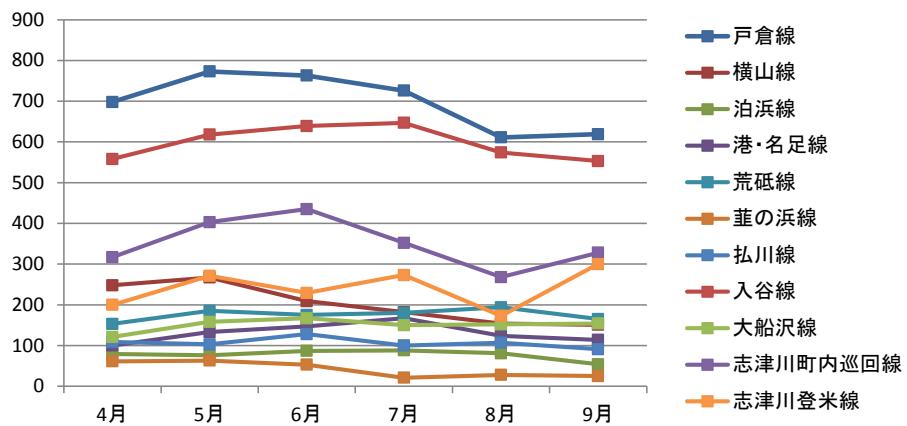
※上記の介護人または付添人に対する割引は行いません

○免許返納者に対する優待

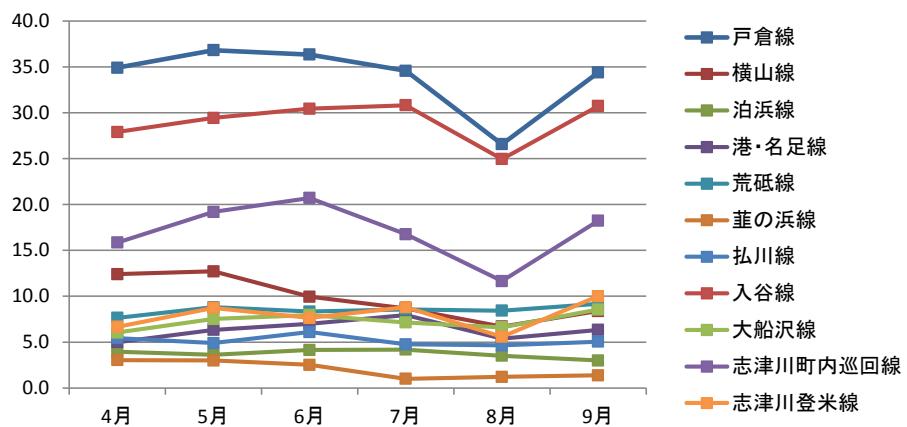
- 65歳以上で運転免許証を自主返納し、運転免許取消通知書の交付を受けた方が対象
- 乗合バス乗車運賃の全額を免除（交付から1年間有効）

3. 利用状況

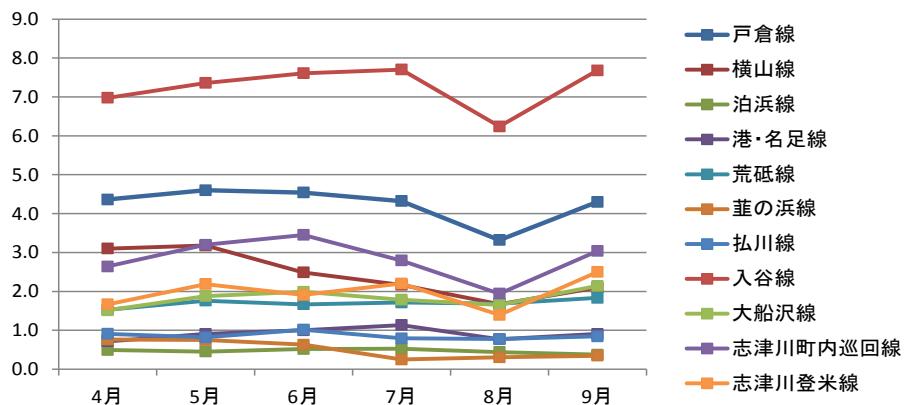
路線別の利用状況を見ると、戸倉線、横山線は 25 人/日以上利用している一方で、葦の浜線、泊浜線は 5 人/日に満たない状況となっています。



▲路線別月別の利用者数（人/月）



▲路線別の日当たりの利用者数（人/日）



▲路線別の便当たりの利用者数（人/便）

出典：日報（2018年4月以降）

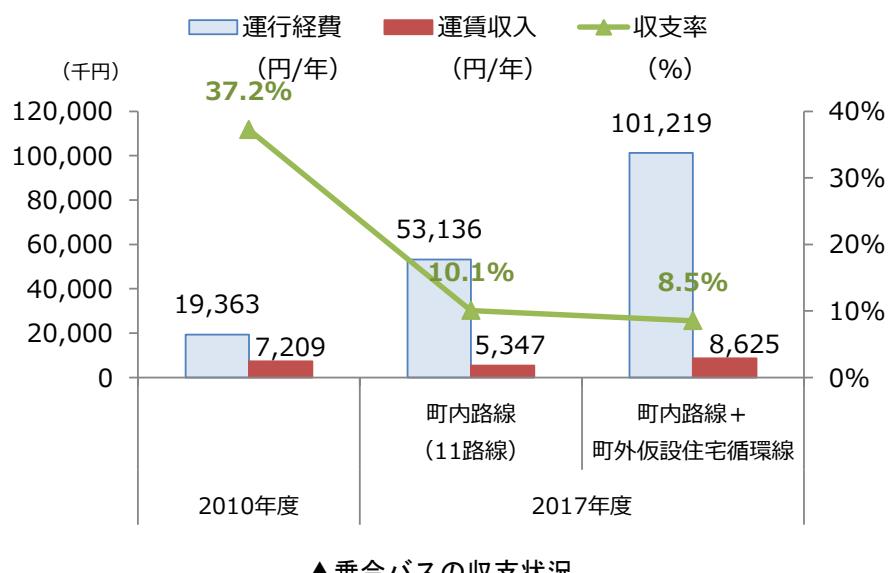
4. 収支状況

2017年の運行経費は、路線合計で1億円/年を上回っています。

本町では、特定被災地域公共交通調査事業を活用しながら、南三陸乗合バスを維持・確保してきました。しかし、2018年度中に仮設住宅が全て解消される見込みとなったことに伴い、特定被災地域公共交通調査事業が終了となります。町の財政負担が増加し、現行のまま南三陸乗合バスを維持・確保していくことは困難になることが予測されます。

▼南三陸乗合バスの収支状況及び財政負担状況（2017年）

NO	路線名	利用者数		運賃 収入 (千円)	運行 経費 (千円)	収支率 (%)	国費 (千円)	南三陸町 財政負担 (千円)
		年間 利用者数 (人/年)	日平均 利用者数 (人/日)					
1	戸倉線	8,571	35	5,347	53,136	10.1%	39,384	8,405
2	横山線	2,957	12					
3	荒砥線	1,425	6					
4	入谷線	7,806	32					
5	大船沢線	1,733	7					
6	志津川町内巡回線	4,243	17					
7	泊浜線	984	4					
8	港・名足線	824	3					
9	垂の浜線	610	2					
10	払川線	1,469	6					
11	米谷線 ※2018年4月廃止	1,964	8					
12	町外仮設住宅循環線 ※2018年3月廃止	14,878	41	3,728	48,083	6.8%	0	44,805
		合計		8,625	101,219	8.5%	39,384	53,210



▲乗合バスの収支状況

⑥ タクシー

町内には2社のタクシー事業者があります。南三陸乗合バスの運行も行っており、住民の日常生活の移動手段を担っています。

▼タクシー事業者一覧

NO	会社名	所在地	運行車両
1	歌津タクシー	歌津字町向 46-1	小型タクシー2台
2	(有)志津川観光交通	志津川沼田 150-80	ジャンボタクシー3台 小型タクシー5台

(参考) 南三陸町高齢者福祉タクシー利用助成事業

在宅の高齢者に対して、適切な医療の受診機会を確保するため、高齢者福祉タクシー利用助成券を支給しています。

▼南三陸町高齢者福祉タクシー利用助成事業の概要

項目	内容
利用範囲	・町と協定したタクシー会社を利用して医療機関へ通院した場合、タクシー料金の一部として券を利用できる
対象者	・次の条件すべてを満たす方 ① 南三陸町に住所がある方 ② 要介護認定で介護3～5の認定を受けている方 ③ 特別養護老人ホームなどの介護保険施設入所者でない方 ④ 他の制度から通院費用への助成を受けていない方 ※生活保護法の移送費、難病患者に対する通院費助成が支給される場合は、支給の対象外
助成内容	・650円分の助成券を、1ヶ月あたり2枚交付 ※注意事項 ・受給者1名につき、1回の乗車において1枚使用可能 ・使用有効期限は、交付した年度の年度末まで ・南三陸町と協定を結んだタクシー業者でのみ利用可能 ・受給者本人のみ利用助成券を使用可能

⑦ スクールバス

震災後、町立学校への通学を支援するため、町内の全児童・生徒を対象にスクールバスを運行しています。

スクールバスの運行にあたっては、被災地対応として国の交付金を活用しています。復興事業が完了した後のスクールバスのあり方について、公共交通の枠組みでの検討が必要となっています。

【志津川小学校・志津川中学校】(2018年度)

NO	コース	小学生	中学生
1	荒砥・袖浜方面	18名	19名
2	清水・商工団地入口方面	10名	—
3	沼田方面	44名	47名
4	大船方面	21名	8名
5	林際方面	24名	17名
6	童子下方面	13名	35名
7	荒町方面	5名	12名

【戸倉小学校・志津川中学校】(2018年度)

NO	コース	小学生	中学生
1	寺浜方面 ① ②	32名	27名
2	荒町方面	17名	—
3	南方方面	—	2名

【入谷小学校】(2018年度)

NO	コース	小学生	中学生
1	林際方面	27名	—

【伊里前小学校・名足小学校・歌津中学校】(2018年度)

NO	コース	小学生	中学生
1	港方面	43名	27名
2	葦の浜方面	29名	15名
3	払川方面	25名	10名
4	泊浜方面	31名	12名
5	石浜方面	20名	22名

8 – 3 移動実態・ニーズの整理

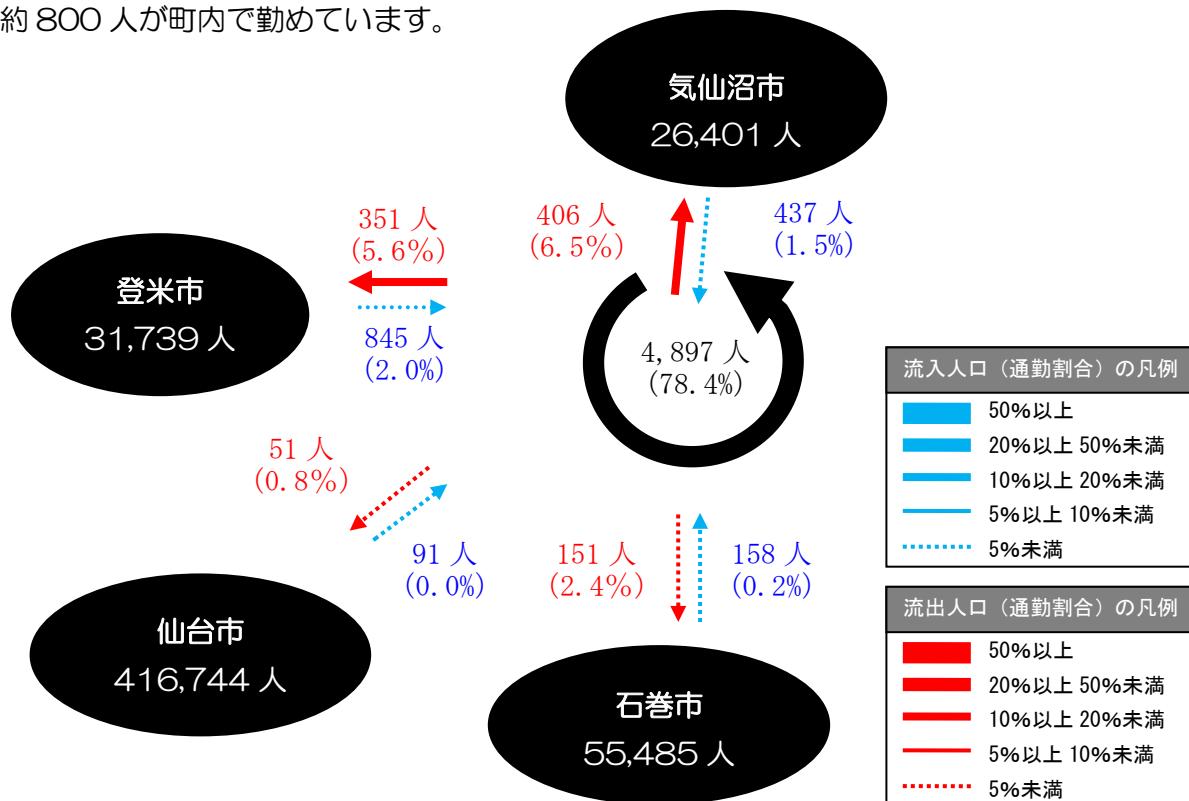
① 通勤の状況

■町外との広域移動

町内に住む就業者数は約 6,200 人で、約 8 割にあたる約 4,800 人が町内で勤めています。

一方で、町外へ通勤している約 1,200 人のうち、約 400 人が気仙沼市で、約 350 人が登米市で勤めています。

また、町外から通勤している人は約 1,700 人で、気仙沼市から約 400 人、登米市から約 800 人が町内で勤めています。

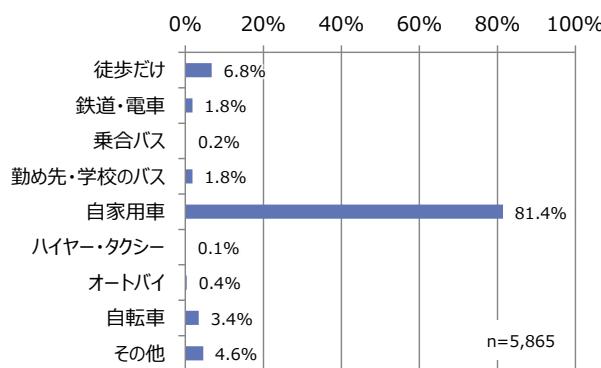


出典：2015 年国勢調査

※従業者：15 歳以上の就業者、従業地「不詳」を含む

注) 南三陸町から他市町村への通勤者の割合は、母数を南三陸町に常住する全従業者数としている。

他市町村から南三陸町への通勤者の割合は、母数を常住先市町村の全従業者数としている。



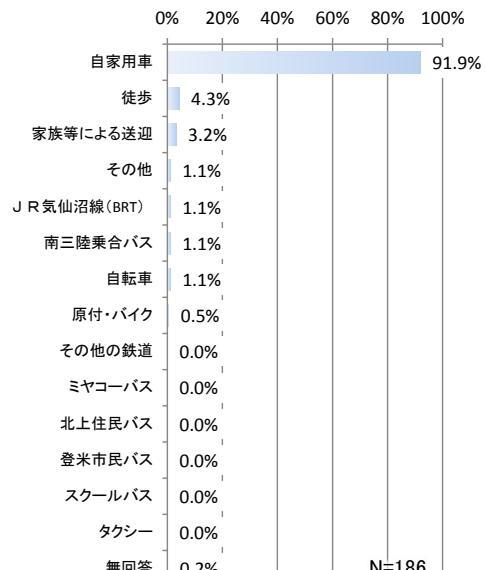
▲通勤の利用交通手段

出典：2010 年国勢調査

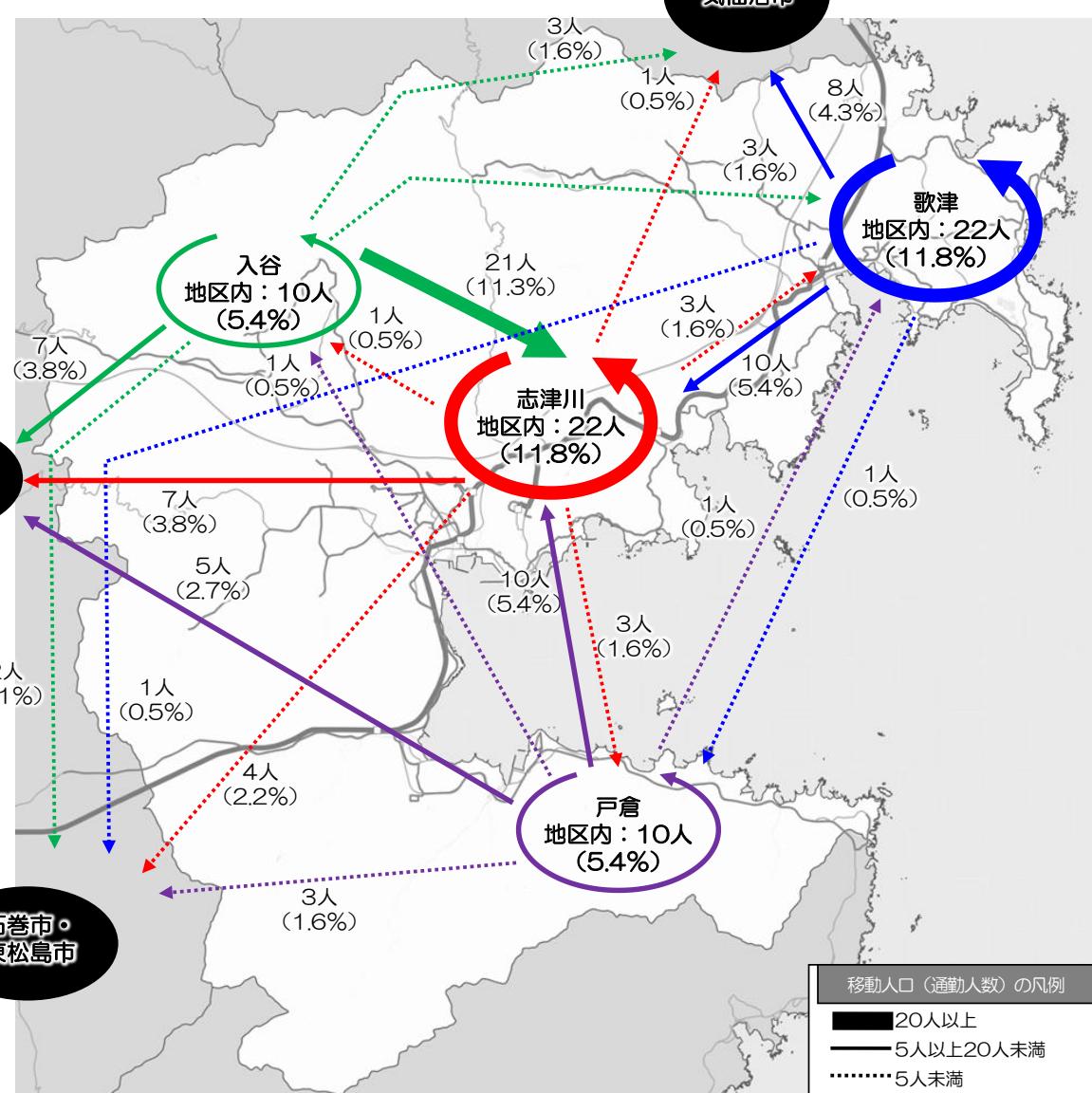
■住民の移動

居住地別に見る通勤先で最も割合が高いのは、入谷では志津川（39.6%）、歌津では歌津（47.8%）、戸倉では戸倉及び志津川が同割合で（29.4%）、志津川では志津川（48.9%）となっています。

通勤の移動手段は自家用車の割合が91.9%と最も高く、次いで徒歩が4.3%、家族などによる送迎が3.2%となっています。



▲利用交通手段



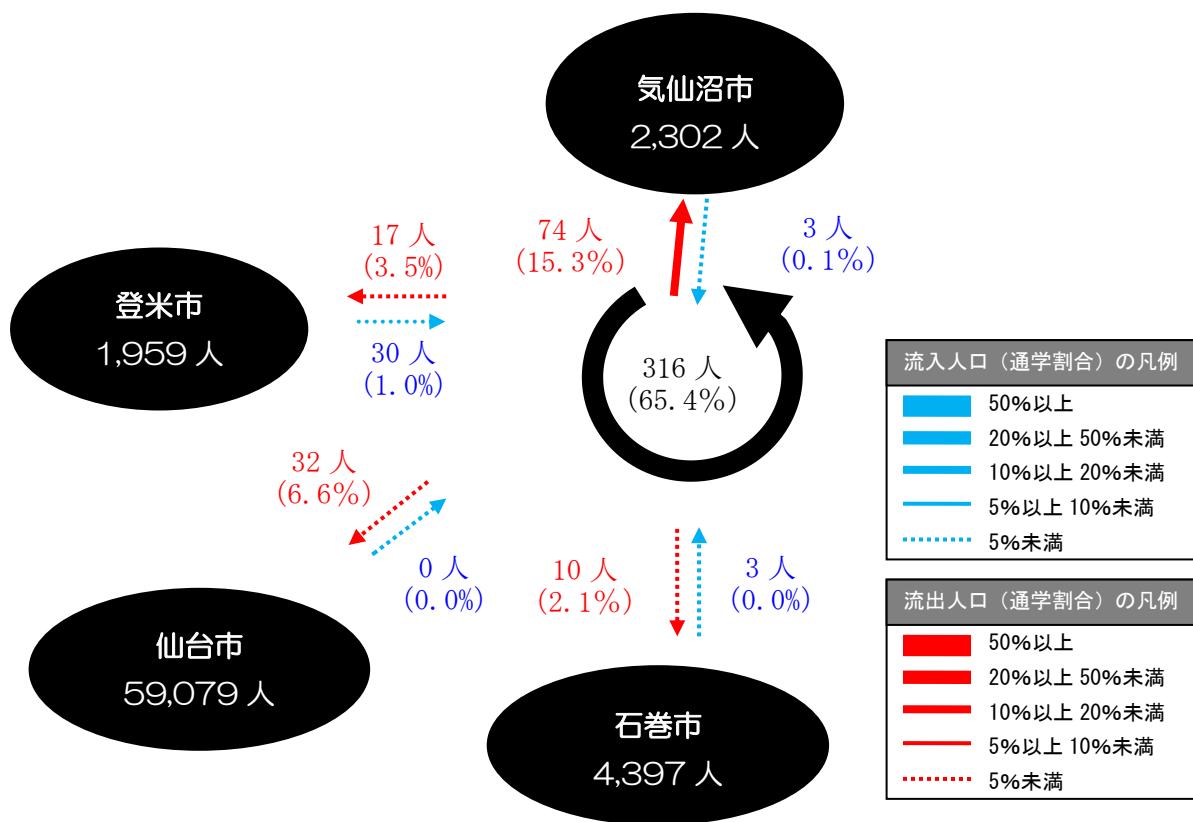
出典：2017年町民アンケート

② 通学の状況

■町外との広域移動

町内に住む15歳以上の通学者数は約500人で、約7割にあたる約300人が町内で通学しています。一方、町外へ通学している約150人のうち、74人が気仙沼市へ通学しています。

また、町外から町内へ通学している人は35人で、気仙沼市と石巻市からそれぞれ3人、登米市から30人が通学しています。



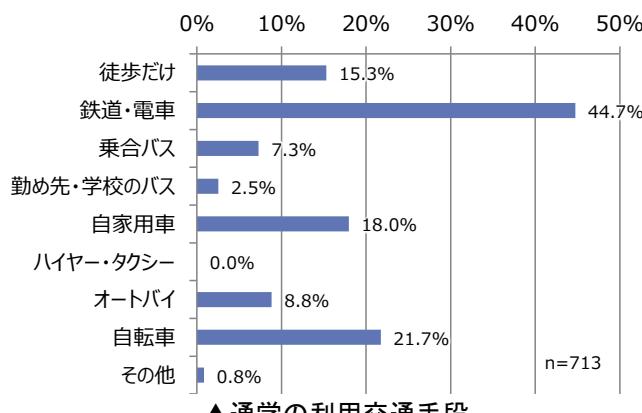
▲通学の状況

出典：2015年国勢調査

※通学者：15歳以上の通学者、通学地「不詳」を含む

注) 南三陸町から他市町村への通学者の割合は、母数を南三陸町に常住する全通学者数としている。

他市町村から南三陸町への通学者の割合は、母数を常住先市町村の全通学者数としている。



▲通学の利用交通手段

出典：2010年国勢調査

③ 買い物の状況

■町外との広域移動

志津川・戸倉・入谷地区は旧石巻商圈、旧迫商圈の2次商圈に所属し、歌津地区は旧気仙沼商圈、旧石巻商圈の1次商圈、迫商圈の3次商圈に所属しています。

震災後、町外への買い物が大きく増加しましたが、町内事業所の再生などにより、町内での買い物比率は高まると想定されています。

▼商圈の状況

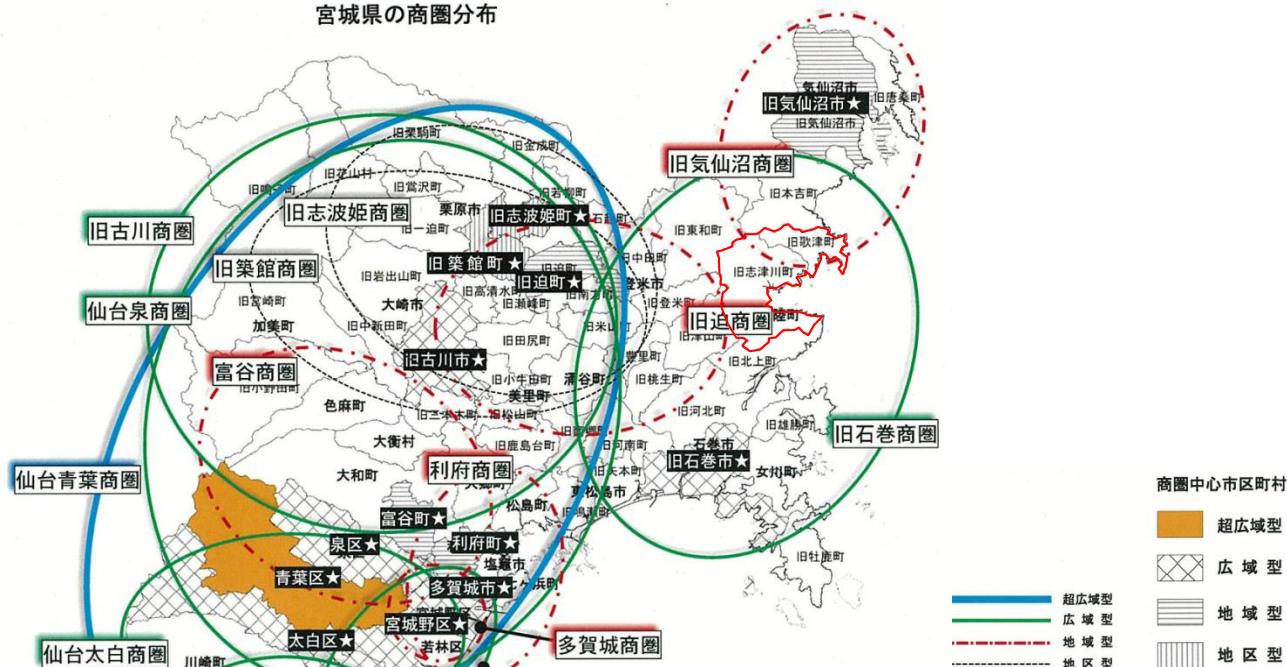
商圈類型	商圈名	商圈人口(人)	吸引人口(人)
広域型	旧石巻商圈	458,121	226,012
地域型	旧気仙沼商圈	78,557	55,984
地域型	旧迫商圈	137,164	58,702

※商圈人口…商圈市町村の人口（2010年国勢調査）

※吸引人口…商圈人口に買回品の購買先支持率を乗じて得た数値

出典：「宮城県の商圈（消費購買動向調査）」（2013年3月）

宮城県の商圈分布



超広域型：広域型商圈の中でも広域行政圏を超えて広く県域を範囲とする商圈。

※今回1商圈→仙台青葉

広域型：商圈範囲が主として広域行政圏的広がりを持ち、吸引人口が10万人以上。

※今回6商圈→仙台太白、仙台宮城野、仙台泉、名取、旧古川、旧石巻

地域型：商圈範囲が主として広域行政圏に準ずるか若しくはその一部に相当する広がりを持ち、吸引人口が2万人以上。

※今回6商圈→多賀城、利府、富谷、大河原、旧迫、旧気仙沼

地区型：上記以外の規模の小さな商圈。

※今回2商圈→旧志波姫、旧築館（新規）

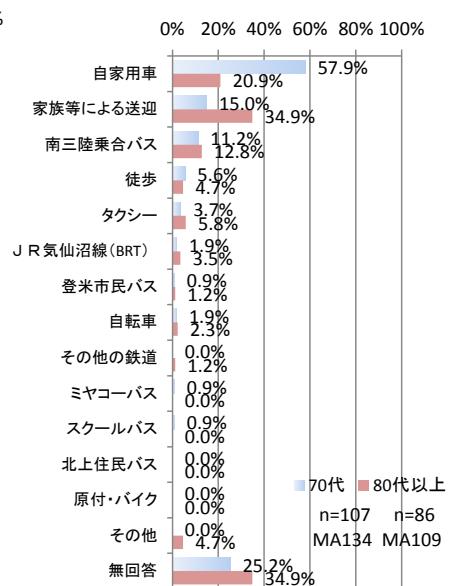
▲商圈の状況

出典：「宮城県の商圈（消費購買動向調査報告書）」（2015年11月）

■住民の移動

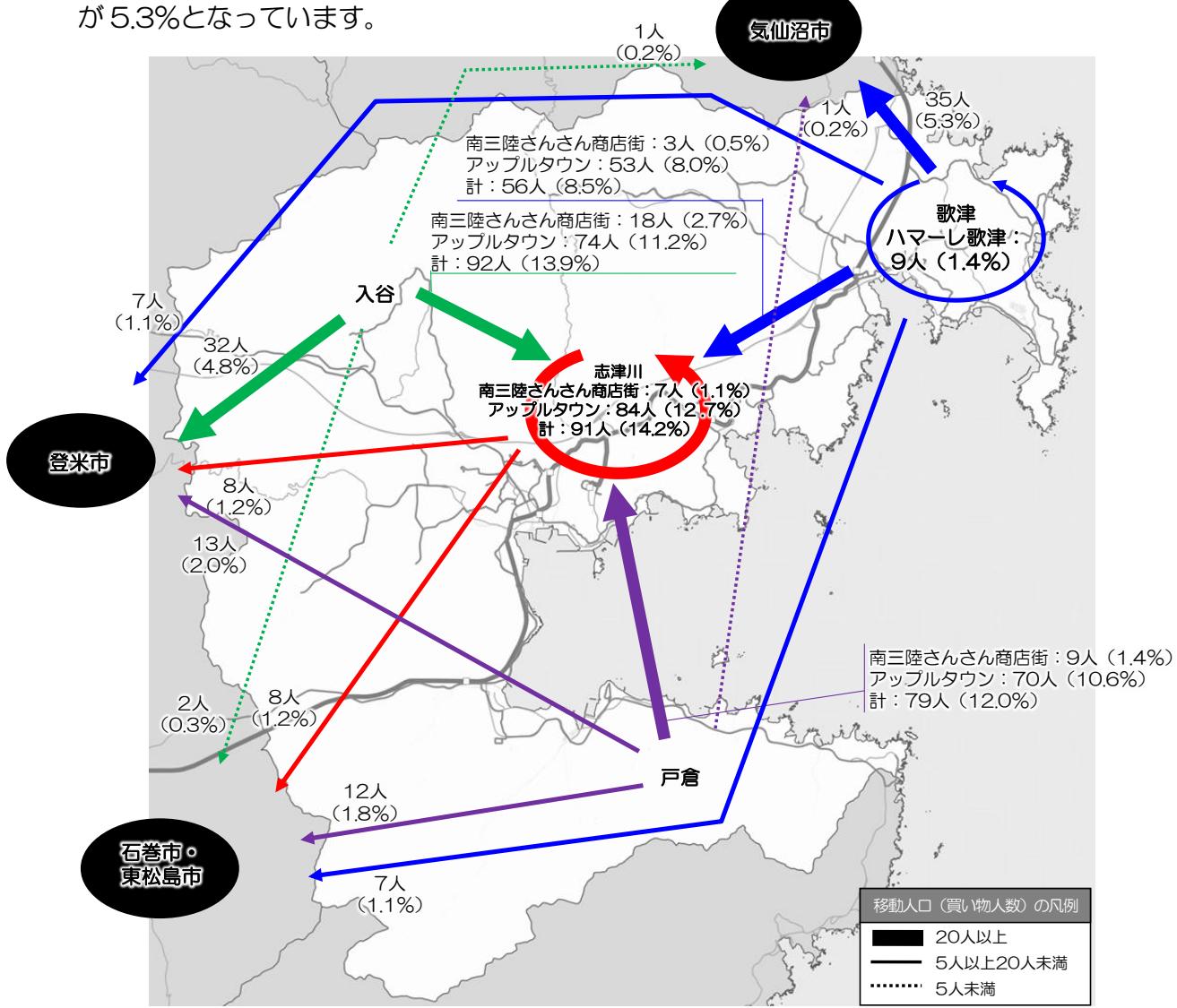
居住地別に見た買い物先で最も割合が高いのは、入谷・歌津・戸倉・志津川とともにアップルタウンで、次いで、入谷が登米市内(19.2%)、歌津が気仙沼市内(22.6%)、戸倉が登米市内(8.8%)、志津川が登米市内及び石巻市内(5.8%)となっています。

買い物の移動手段は自家用車の割合が66.7%と最も高く、次いで、家族などによる送迎が13.6%、南三陸乗合バスが5.3%となっています。



▲利用交通手段（全体）

▲利用交通手段（70歳以上）

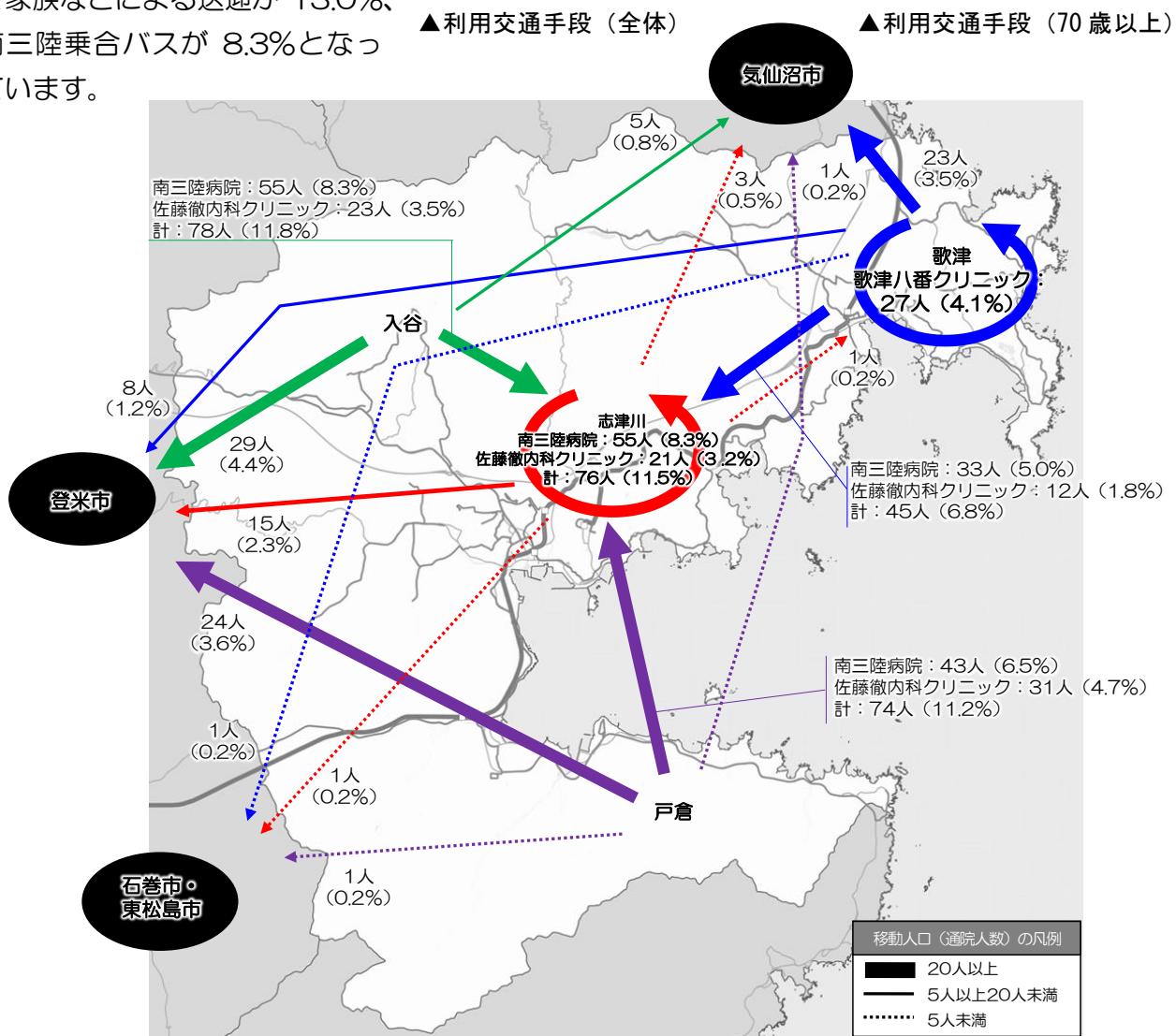
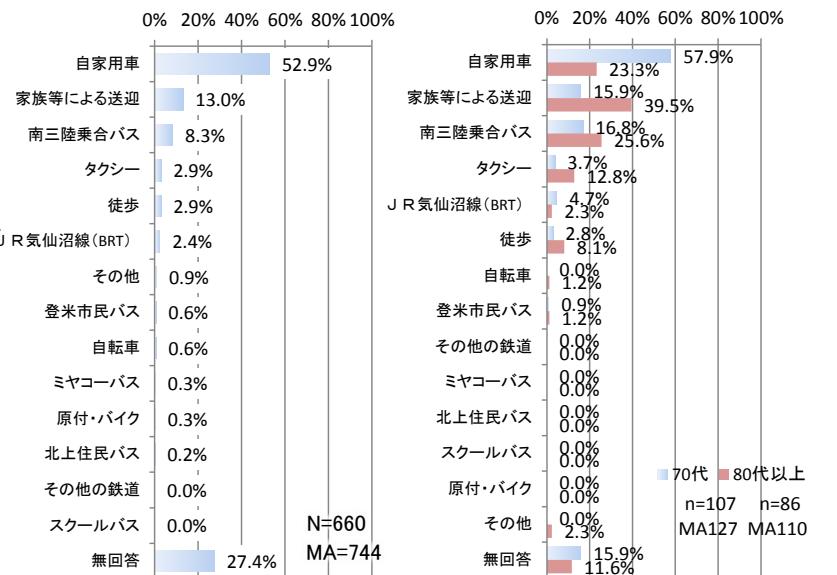


出典：2017年町民アンケート

④ 通院の状況

居住地別に見た通院先では、全ての地区で南三陸病院が最も高くなっています。次いで、入谷では登米市内の医院機関（17.4%）、歌津では歌津ハ番クリニック（17.4%）、戸倉・志津川がともに佐藤徹内科クリニック（戸倉21.1%、志津川15.3%）となっています。

通院の移動手段は、自家用車の割合が52.9%と最も高く、次いで家族などによる送迎が13.0%、南三陸乗合バスが8.3%となっています。



出典：2017年町民アンケート

8 – 4 検討経過

時 期	内 容
2018年 6月 11日（月）	◇第1回南三陸町地域公共交通会議 (1) バス路線ごとの利用状況について (2) 町内路線の運行見直しについて (3) その他
2018年 6月 18日（月）	◇第2回南三陸町地域公共交通会議（書面協議） (1) 志津川登米線の路線変更に伴う運賃の改正について (2) 運賃の改正について
2018年 11月 30日（月）	◇第1回南三陸町地域公共交通研究会 (1) 仮設住宅の廃止に伴うバス停の見直しについて (2) 登米市米谷病院の改修工事に伴うバス停の移動などについて (3) フリー乗降の導入について (4) 南三陸町地域公共交通網形成計画の策定について
2018年 12月 3日（月）	◇第3回南三陸町地域公共交通会議 (1) 仮設住宅の廃止に伴うバス停の見直しについて (2) 南三陸町地域公共交通網形成計画の策定について
2019年 1月 8日（火）	◇第2回南三陸町地域公共交通研究会 (1) 南三陸乗合バスの運行見直しについて (2) 南三陸乗合バスの利便性向上に向けたバス停の設置・見直しなどについて (3) 南三陸町地域公共交通網形成計画の取組みイメージについて
2019年 1月 11日（金）	◇第4回南三陸町地域公共交通会議 南三陸町地域公共交通網形成計画（素案）について
2019年 2月 8日（金）	◇第5回南三陸町地域公共交通会議 南三陸町地域公共交通網形成計画（案）について
2019年 2月 12日（火） ～ 2月 25日（月）	◇パブリックコメント 南三陸町地域公共交通網形成計画（案）について

8－5 南三陸町地域公共交通会議設置要綱

平成30年9月3日

告示第80号

南三陸町地域公共交通会議設置要綱（平成29年南三陸町告示第80号）の全部を改正する。

（設置）

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条の規定に基づき、南三陸町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（協議事項）

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項
- (4) 地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関する事項
- (5) 地域公共交通再編実施計画の策定及び実施に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める事項

（交通会議の構成員）

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱し、又は指名する。

- (1) 住民又は利用者の代表
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
- (3) 国土交通省東北運輸局宮城運輸支局長又はその指名する者
- (4) 国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所気仙沼国道維持出張所長又はその指名する者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体が指名する者
- (6) 宮城県仙台土木事務所長又はその指名する者
- (7) 宮城県南三陸警察署長又はその指名する者
- (8) 宮城県震災復興・企画部総合交通対策課長又はその指名する者
- (9) 学識経験者その他町長が必要と認める者
- (10) 南三陸町副町長
- (11) 町長が指名する町職員

（任期）

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び会長職務代理者)

第5条 交通会議に会長及び会長職務代理者を置く。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 会長は、第3条第10号に規定する者をもって充てる。

4 会長に事故があるときは、又は会長が欠けたときは、会長職務代理者がその職務を代理する。

5 会長職務代理者は、会長があらかじめ指名する委員とする。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ、これを開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 前項に関わらず、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（国自旅第161号平成18年9月15日）に定める「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」5.（3）地域公共交通会議における検討プロセスに基づく協議結果は、地域公共交通会議の議決があったものとみなす。

5 会議は、原則として公開する。

6 委員に事故があるときは、あらかじめその委員が指名する者がその職務を代理することができる。

7 会長は、会議を開く暇がなく、かつ、軽微な事案又は迅速な対応を要する事案と認めるとときは、書面により委員の賛否を求め、その結果をもって会議の議決に代えることができる。

(関係者の出席)

第7条 交通会議は、必要に応じ、関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、企画課において処理する。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に

諮詢で定める。

附 則

この告示は、平成30年9月3日から施行する。

8 - 6用語

用語	内容
地域公共交通網形成計画	地域公共交通の“あり方”などを示す「マスターplan」としての役割を持った計画
地域公共交通再編事業	路線網の再編、交通モードの転換等を組み合わせつつ、地域公共交通ネットワークの再構築を図るための事業
地域公共交通再編実施計画	地域公共交通網形成計画に基づいて、地域全体の公共交通ネットワークの総合的な再編（地域公共交通再編事業）を行う場合の「アクションプラン」となる計画
モビリティ・マネジメント	1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策
ボランティア輸送	許可・登録を要しない形態での地域助け合い型の移動サービス（移動・外出支援）
カーシェアリング	1台の自動車を複数の会員が共同で利用する新しい利用形態 車両維持費の会員数での分担や、時間・距離に応じた実費負担による利用など、個人所有に比べ車両を安価に利用できるシステム。

南三陸町地域公共交通網形成計画

平成 31 年（2019 年）3 月

南三陸町