

南三陸町地域公共交通計画 (案)

令和8年3月

南三陸町

[目 次]

1. 計画の概要	1
1-1 計画策定の趣旨.....	1
1-2 計画の目的.....	1
1-3 計画の位置付け.....	2
1-4 計画の対象範囲.....	3
1-5 計画の区域.....	3
1-6 計画の期間と進め方.....	4
1-7 網形成計画の検証.....	4
1-8 公共交通の運行状況.....	6
2. 南三陸町の公共交通を取り巻く課題	7
3. 計画の基本方針・基本目標	16
3-1 南三陸町の公共交通が目指す姿（基本理念・基本方針）.....	16
3-2 基本目標・数値目標.....	17
3-3 拠点および公共交通の位置づけ.....	22
3-4 公共交通網の将来イメージ.....	24
3-5 施策体系.....	25
4. 目標達成のための施策・取組	26
4-1 交通網の利便性や維持・確保などに関する取組.....	26
4-2 環境整備・情報発信・利用促進などに関連する取組.....	29
4-3 事業体系とスケジュール.....	35
5. 計画の推進体制・推進方法	36
5-1 計画の推進体制.....	36
5-2 計画の推進方法.....	37

1. 計画の概要

1-1 計画策定の趣旨

南三陸町では、少子高齢化や人口減少の進行に伴い、町民の日常生活を支える移動手段の確保が大きな課題となっている。特に新たな生活圏の形成、町内外に通学・通勤する住民の移動ニーズの多様化、さらには観光や交流の増加といった社会変化により、地域公共交通に求められる役割は一層高まっている。

一方で、路線バスや BRT（バス高速輸送システム）の利用者数は年々減少傾向にあり、運転士不足や燃料費の高騰などに起因する運行コストの増大が持続的なサービス提供の大きな制約となっている。加えて、令和 6 年度でトヨタ・モビリティ基金による補助が終了するなど、運営基盤を取り巻く環境も変化しており、今後は行政による財政支援、地域企業や住民の協力を得ながら、安定的な交通運営を確立していく必要がある。

また、町内には時間的・地理的な「交通空白」が依然として存在しており、特に高齢者や高校生など交通弱者にとっては、通院・通学・買い物など日常生活を送るうえでの不便さや負担感が顕在化している。送迎を担う家族の負担も大きく、将来的には地域全体で移動を支える仕組みが不可欠である。加えて、災害時には公共交通の役割が一層重要となることから、防災・減災の観点からも利用しやすく強靱な交通体系の整備が求められている。

こうした町の状況を踏まえ、本計画は町民の日常生活を支える持続可能な地域公共交通の実現を目指すものである。

1-2 計画の目的

地域公共交通計画とは、「地域にとって望ましい地域公共交通網の姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすことが求められている。

「地域にとって望ましい地域公共交通網の姿」とは、言い換えれば「地域の目指す将来像（図 1）の実現に向けた公共交通のあるべき姿」と考えられる。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、その輸送資源を活用する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育など）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要となる。

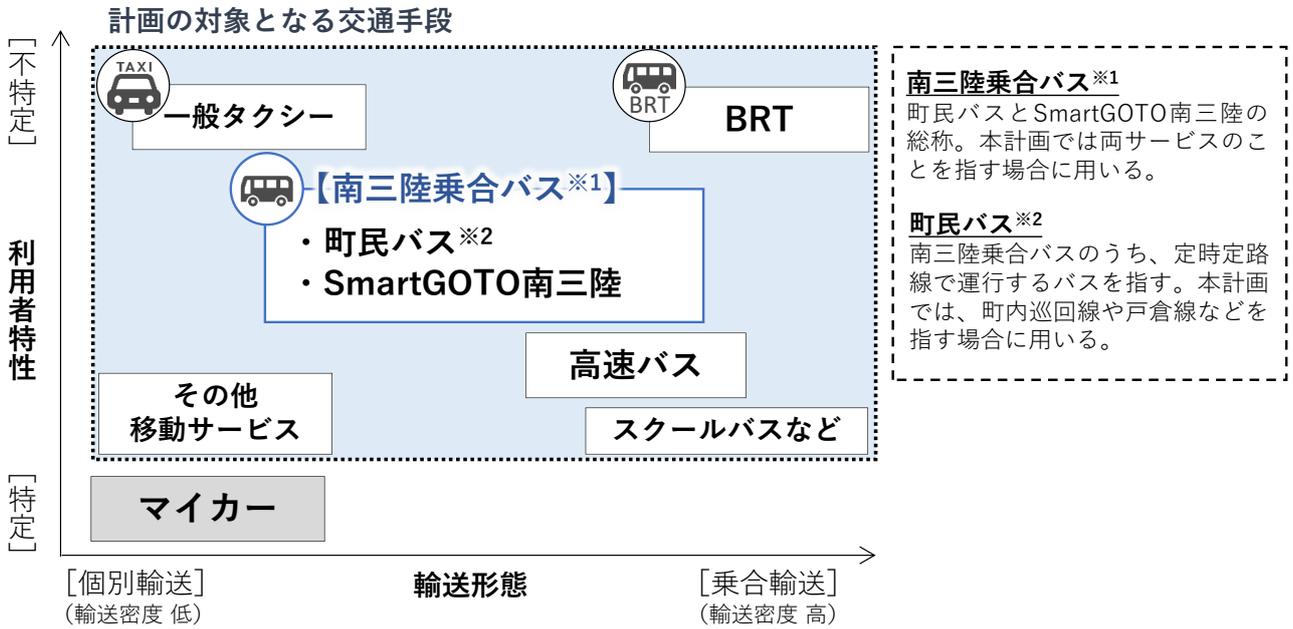
以上を踏まえ、本計画は南三陸町地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）の内容を引き継ぐ新たな地域公共交通のマスタープランとして、これまでの事業推進により新たに発生した課題を踏まえるとともに、公共交通だけではなく、地域の様々な輸送資源を活用した、町全体の移動サービスなどが一体となった交通網の将来像を示す。

ひと 森 里 海 いのちめぐるまち 南三陸

図 1 南三陸町を目指す将来像（「南三陸町第 3 次総合計画」より）

1-4 計画の対象範囲

本計画の検討対象となる交通手段は以下（図2）の青枠内とする。



* その他移動サービスについては、図中で示したもの以外にも自家用車有償旅客運送や福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業など送迎サービスとも適切に連携

図2 対象となる交通手段

1-5 計画の区域

本計画の区域は『南三陸町全域』（図3）とする。



図3 計画の対象区域

1- 6 計画の期間と進め方

本計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5か年（図4）とする。

なお、本計画に示す内容などについては、総合計画の見直しや社会情勢の変化など、公共交通に関する状況に変化が生じた場合は、必要に応じて見直しを図る。

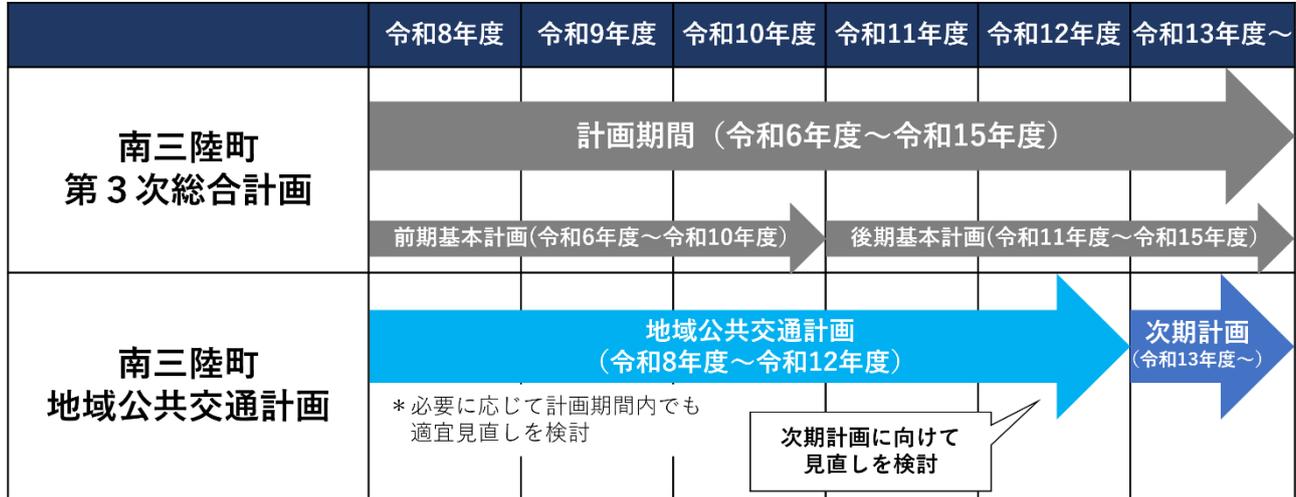


図4 計画期間

1- 7 網形成計画の検証

1- 7 - 1 網形成計画の基本理念と基本方針

網形成計画では、南三陸町における「将来のまちづくりの方向性」や公共交通を取り巻く現状・課題などを踏まえ、基本理念及び基本方針を以下（図5）のとおり定めている。

【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】

図5 網形成計画の基本理念と基本方針

1-7-2 網形成計画の目標指標の達成状況

網形成計画に示される目標値の達成状況は下表（表2）のとおり。

表2 網形成計画の目標指標の達成状況

目標指標		策定時	目標値 (令和7年)	現況値	達成 状況
指標 ①	市街地内における駅・バス停 の利用者数(人/年) ※BRT・町民バス	志津川 17,694 人/年 歌津 3,780 人/年 (平成29年度)	志津川 17,694 人/年 歌津 3,780 人/年 (令和7年度) 【現状維持】	志津川 9,931 人/年 歌津 1,486 人/年 (令和6年度)	53.2%
指標 ②	町民アンケートによる地区内 交通に対する満足度 ※町民バス	運行ルート・行先 0.15pt 運行時間帯 -0.16pt (平成29年度)	運行ルート・行先 0.25pt 運行時間帯 0.10pt 【増加目標】	運行ルート・行先 0.11pt 運行時間帯 -0.18pt (令和7年度)	-20.0%
指標 ③	地区境を跨ぐ運行本数 (本/日) ※BRT・町民バス	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 (平成30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 (令和7年度) 【現状維持】	志津川・入谷間 4 本/日 志津川・歌津間 38 本/日 志津川・戸倉間 30 本/日 (令和7年度)	94.7%
指標 ④	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 (平成28年度)	BRT:185 人/日 高速バス:48 人/日 (令和7年度) 【現状維持】	BRT:115 人/日 高速バス:18 人/日 (令和6年度)	57.1%
指標 ⑤	各拠点の利用者数(人/日) ※BRT・高速バス・町民バス	317 人/日 (平成29年度)	317 人/日 (令和7年度) 【現状維持】	169 人/日 (令和6年度)	53.3%
指標 ⑥	各種イベントの実施回数 【累計】(回) ※公共交通の利用促進イベント	一 回 (平成30年度)	7 回 (令和7年度) 【増加目標】	14 回 (累計)	200.0%
指標 ⑦	町民アンケートによる公共交 通の認知度(%)	町民バス:28.9% (平成29年度)	町民バス:45.0% 【増加目標】	町民バス:29.9% (令和7年度)	66.4%
指標 ⑧	町民バスの収支率(%)	町内路線:10.1% 町内仮設住宅循環 線:6.8% (平成29年度)	町内路線:12.0% (令和7年度) 【改善目標】	5.3% (令和6年度)	44.2%
指標 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)	一 回 (平成30年度)	6 回 (令和7年度) 【増加目標】	14 回 (累計)	233.3%

1- 8 公共交通の運行状況

町民バスは、志津川・歌津・戸倉地区を中心に運行し、登米市中心部を結ぶ路線も存在する。なお、志津川登米線は令和9年3月に廃止することとしている。

SmartGOTO 南三陸は、戸倉地区を除く地区で運行しており、地域の移動手段を確保している。

BRT（気仙沼線）は、前谷地駅（石巻市）から町内の志津川駅や歌津駅などを経由し、気仙沼駅（気仙沼市）までを結ぶ。

その他、仙台市間を結ぶ高速バスや、スクールバスをはじめとした移動サービスなども運行し、多様な交通手段（図6）が存在する。

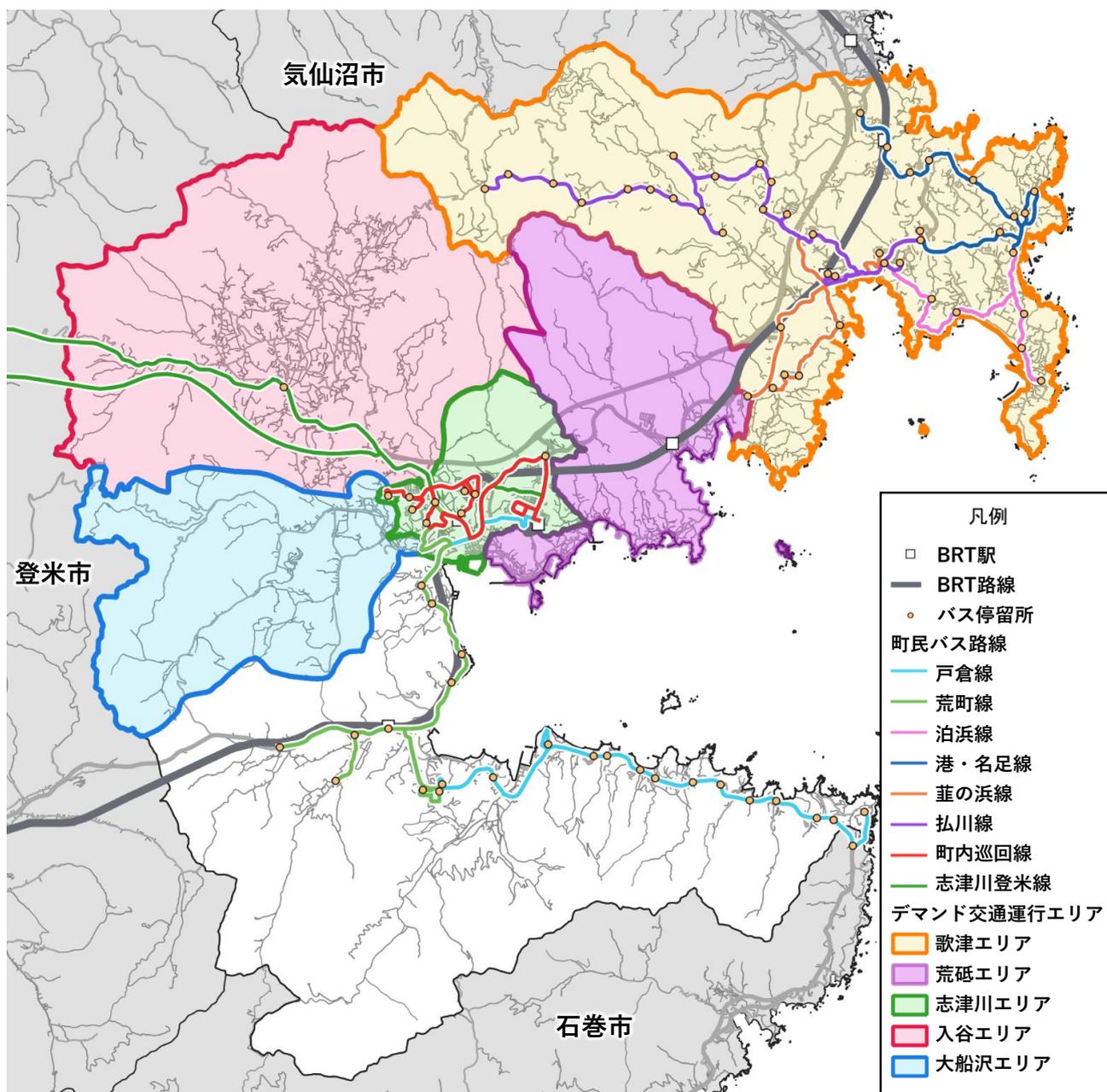


図6 町内の公共交通網

2. 南三陸町の公共交通を取り巻く課題

課題 1

SmartGOTO 南三陸の本格運行などを見据えた町内交通体系の再構築・役割分担が必要

町中心部である志津川地区では、商業・医療・行政などの生活機能が集約された町の中心として再形成されている。志津川地区内の主な移動手段として、主要拠点や住宅地間を巡回する「志津川町内巡回線(町民バス)」や予約に応じて移動できるデマンドバス「SmartGOTO 南三陸」、そして町内外を結ぶ広域移動を担う「BRT」の3つの交通手段が主に運行している。

これらは、多様なニーズに応じて選択可能な柔軟な体系として機能し得る一方で、各交通手段の特性が十分に差別化されていないことから、利用者が「どの移動にどの交通を使うべきか」を判断しづらい状況が生じている。とりわけ、志津川地区内において JR 志津川駅(道の駅さんさん南三陸)やアップルタウン、南三陸病院などといった日常利用が多い目的地において、複数の交通手段でアクセス可能であるため、本来補完的に機能し得るサービス同士が一部の需要を取り合う構造となる可能性がある。

SmartGOTO 南三陸はタクシーより安価な 500 円以下の運賃で、かつ志津川地区内に多くの乗降スポットを有するなど、きめ細かな移動に対応できる優れた柔軟性を備えており、その利便性の高さから、今後本格運行に伴い利用が定着すれば、地域内移動の基盤として大きな役割を果たし得る交通手段である。一方で、こうした強みが発揮されるほど、志津川町内巡回線や BRT が担うべき機能との境界が曖昧な場合には、需要が特定の交通手段へ偏る可能性も生じる。

志津川町内巡回線はコロナ禍などにより利用者数が落ち込んだ後、SmartGOTO 南三陸実証開始(令和 5 年度)以降は利用者数が増加傾向(図 7)にある。これは、SmartGOTO 南三陸の導入によって地域全体の移動選択肢が広がり(図 8)、結果として志津川町内巡回線の価値が再認識されている側面があると考えられることから、両者は代替関係ではなく、移動目的に応じて相互的に作用し得るポテンシャルを持つ。

以上のことから、現状のように各交通手段の役割が明確化されないまま併存している状況では、将来的にサービス全体の持続性が不安定化するおそれがある。SmartGOTO 南三陸の柔軟性を地域交通全体の底上げにつなげるためにも、各交通手段が「誰の・どのような移動を担うのか」という役割を再整理し、住民が目的に応じて最適な交通手段を選択できる体系の構築が求められる。

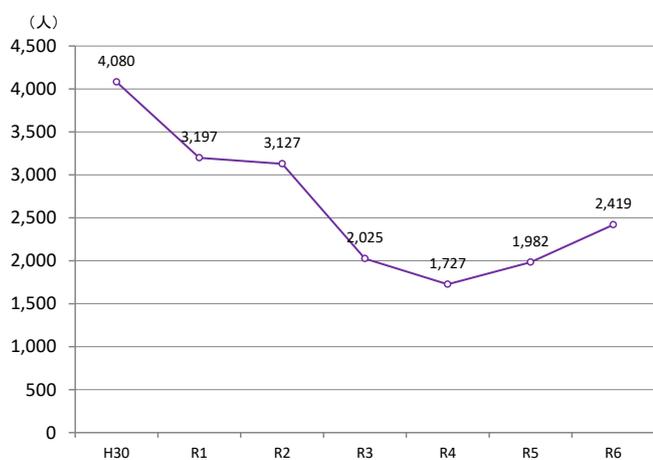


図 7 志津川町内巡回線の年間利用者数の推移



図 8 志津川地区内における SmartGOTO 南三陸のポイント

出典：GoogleMap より作成

課題 2

高台団地の地形を考慮した交通空白地域の解消が必要

SmartGOTO 南三陸の実証運行を開始し、入谷・歌津地区など町内各地へ運行範囲を拡充してきたことで、町内の面的な交通網は大きく改善し、カバー圏域は町全体の 98.4% (表 3) まで向上した。

一方、戸倉地区は定時定路線運行であることからカバー圏域は 83.2%に留まり、地区間でアクセス性に隔たりが生じている状況にあるものの、戸倉線は利用者が特に多い路線 (図 10) であるため従来の定時定路線運行の強みを活かしつつ、地域の実情に即した運用が求められる。

また、現行の交通体系は朝夕及び日中の時間帯で町民バス・SmartGOTO 南三陸が主に運行を担っており、日常的な移動ニーズには一定程度対応しているものの、いずれも平日のみの運行となっている。そのため、土日祝日においては BRT 以外で利用可能な公共交通が存在せず、日常利用や観光などの目的で移動が制限される状況にある。

加えて、町全体が沿岸部から高台にかけて起伏のある地形で構成されており、復興に伴う高台移転地区などでは、自宅からバス停までの距離や勾配が大きい地域 (図 9) も散見され、物理的に公共交通を利用しにくい地理的交通空白が顕在化する状況にある。特にこうした地理的条件はメインターゲットである高齢者などにとって外出を抑制する要因にもなり得る。

以上のことから、町全体として面的に交通網が整備されたものの、時間的制約や地理的制約による移動制限が発生しているため、より「利用しやすい交通」として移動手段を確保していくため、こうした制約を加味した交通空白地域の解消が必要である。

表 3 本計画における公共交通空白地域の定義 (BRT 駅半径 500m 圏域、バス停 300m 圏域)

地区	総人口 (人)	公共交通カバー圏	公共交通空白地域
戸倉地区	1,593	82.1%	17.9%
入谷地区	2,223	100.0%	0.0%
志津川地区	4,229	100.0%	0.0%
歌津地区	4,167	100.0%	0.0%
南三陸町全体	12,212	98.4%	1.6%

出典：GIS 上で国勢調査(令和 2 年)の人口メッシュ(250m)より算出



図 9 バス停までのアクセス性 (波伝谷)

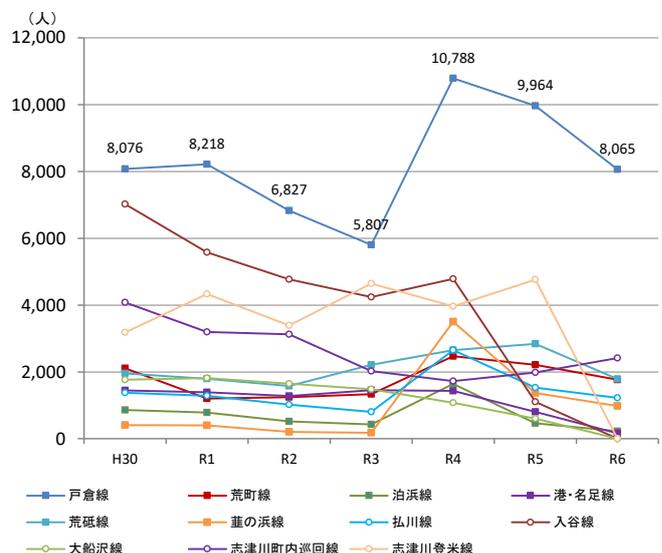


図 10 町民バスの年間利用者数

課題 3

町内外の通院・通勤・通学を支える持続的な移動手段の維持・確保が必要

先述のとおり町内移動においては、主に町民バスなどの公共交通やスクールバスなどの運行によって、通院・通学や買い物といった日常生活における移動手段が一定程度確保されている。

一方で、南三陸町⇄周辺自治体間の移動を担う広域交通においては、BRT や高速バス（仙台気仙沼線南三陸経由）、町民バス（志津川登米線）が機能しているものの、志津川登米線においては、財政負担などの現状を踏まえた廃止が決定しており、登米市方面への通学や通院などの日常移動への影響が懸念される。

町内に居住する高校生のうち約半数は町内の高校へ通う一方で、町外へは気仙沼市へ約 2 割、登米市へ約 1 割が通学（図 11）しており、こうした移動は BRT や町民バスなどの広域交通によって支えられてきた。また、通院移動（図 12）においては、半数以上は町内の医療機関へ日常的に移動している一方で歌津地区から気仙沼市、入谷地区から登米市などへ広域的に通院する傾向も確認できるほか、仙台市へ日常的に通院している方も一定数存在することから、仙台市間を結ぶ高速バスにおいても重要な役割を果たしていると言える。

しかしながら、BRT の平均通過人員はコロナ禍以降回復傾向にあったものの、令和 6 年度から再び減少傾向（図 13）にある。メインユーザーである通学利用においても、少子化に伴い高校生の母数自体が 10 年後には 50 名程度減少する（図 14）など、広域交通の利用者は中長期的に減少する見込みとなっている。

以上を踏まえ、通勤・通学などをはじめとして広域的な移動が日常的に発生している本町においては、利用ユーザーの将来的な現象を見据えつつ、日常生活の根幹を支える広域移動手段を適切に維持・確保していくことが必要である。

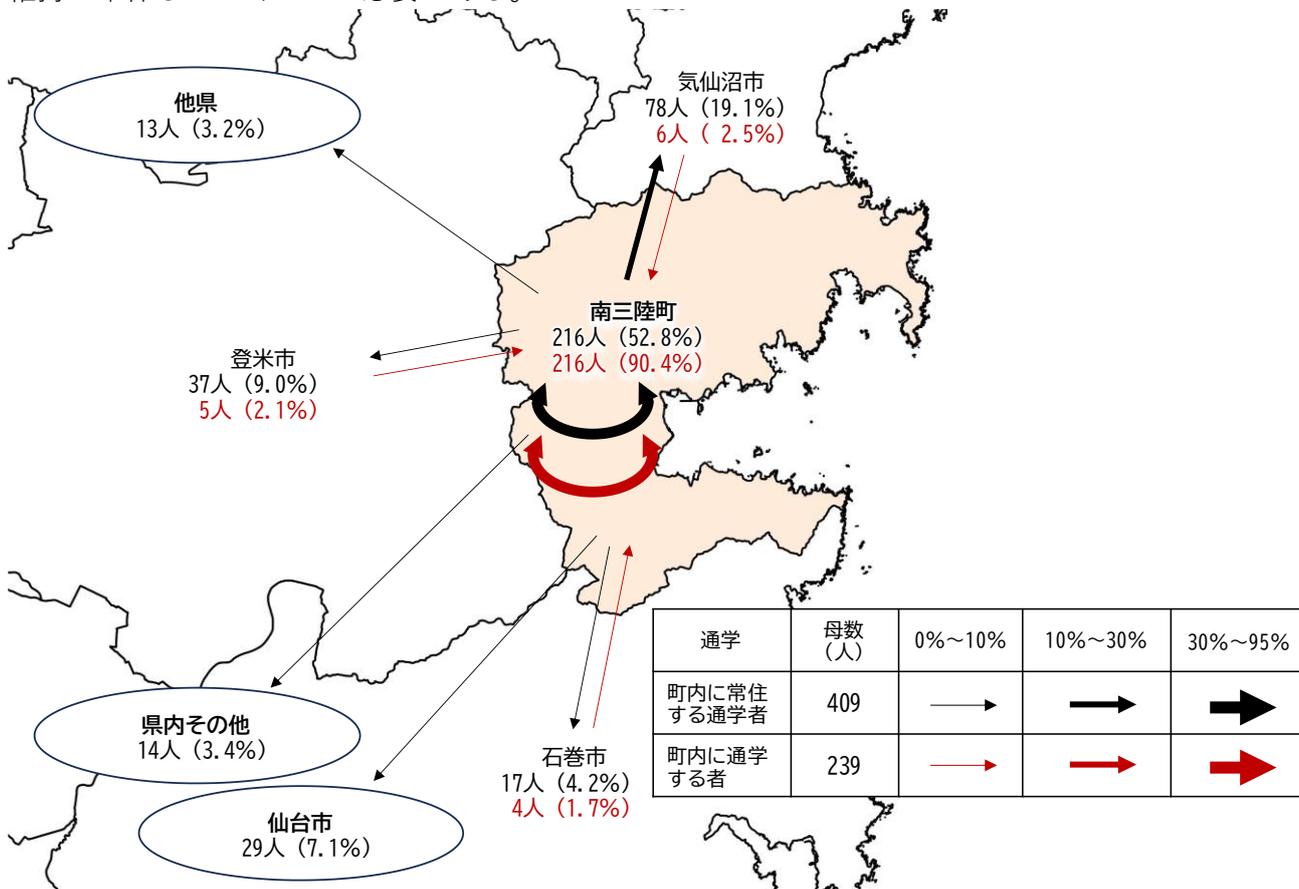


図 11 通学流動（令和 2 年）

出典：国勢調査(令和 2 年)

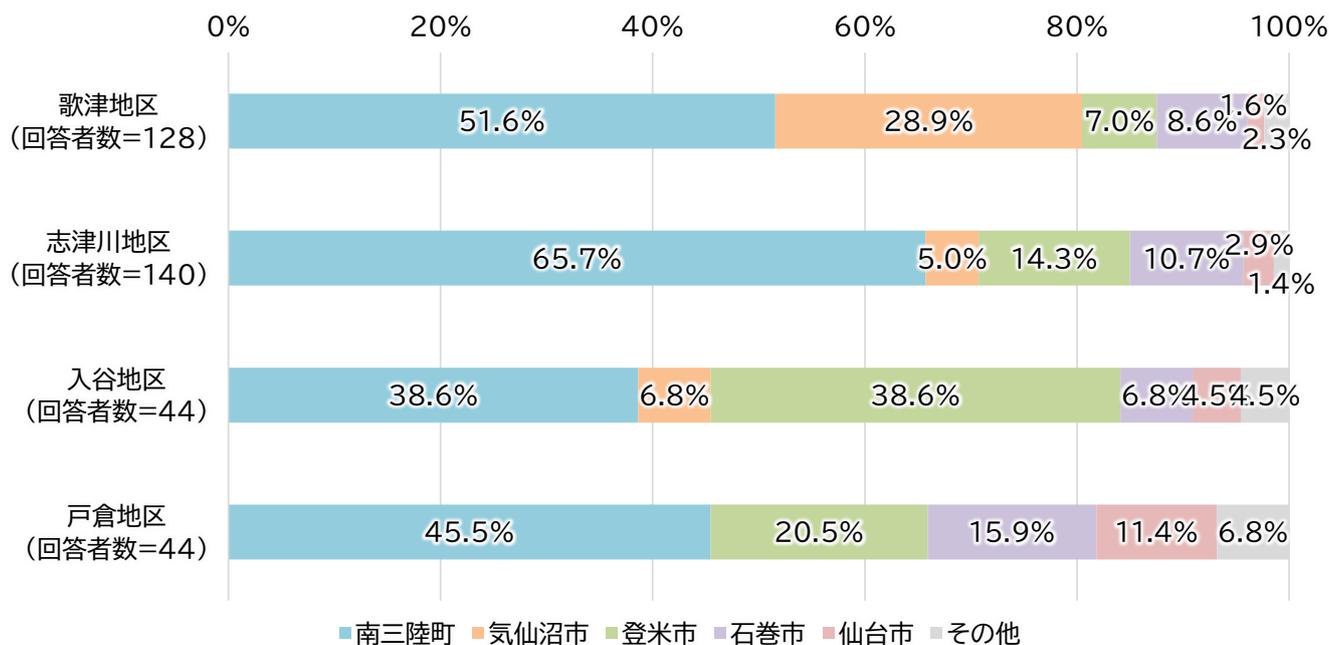


図 12 居住地×通院先の目的地クロス

出典：住民アンケート調査（令和7年度）

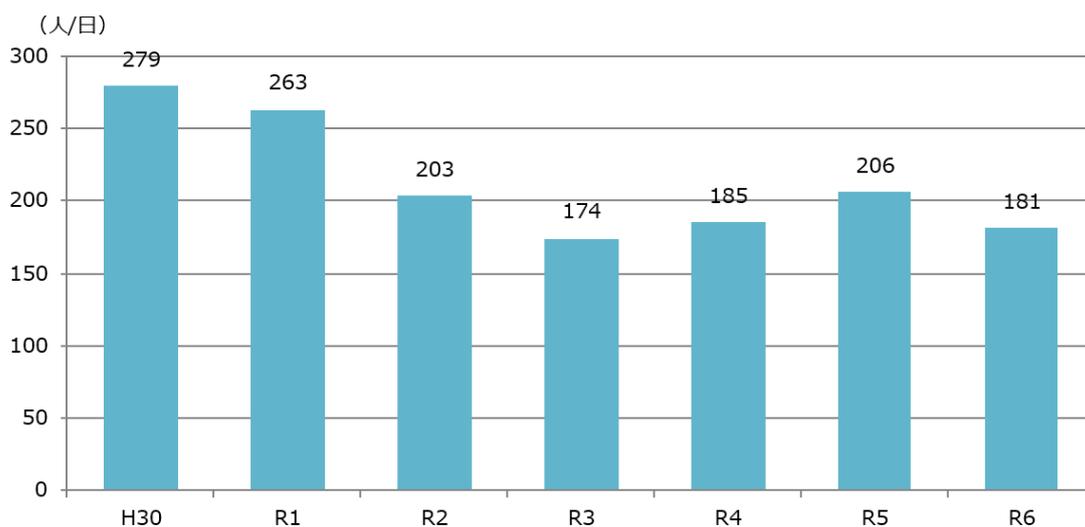


図 13 BRT 気仙沼線（前谷地～気仙沼駅間）の平均通過人員

出典：JR 東日本 HP

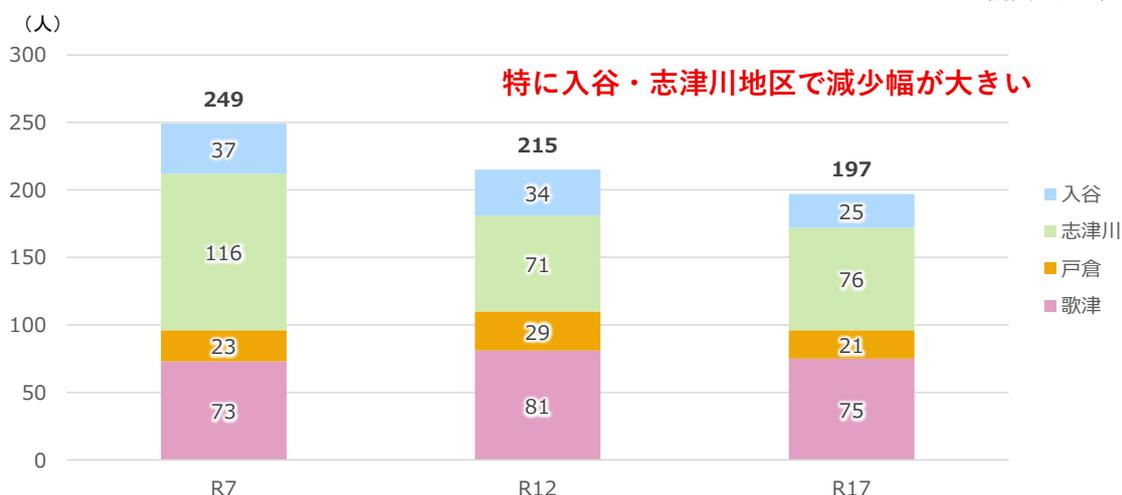


図 14 町内に居住する 16～18 歳人口の推移

※R12 年及び R17 年は現人口を基にした推計値

課題 4

JR 志津川駅などにおける各交通手段間の乗り継ぎ機能の向上が必要

網形成計画では、JR 志津川駅を南三陸町の公共交通網における核（中心拠点）として位置づけ、各交通手段が乗り入れ、目的施設へのアクセスが容易な生活機能を備えた拠点として位置づけられている。同駅は旧さんさん商店街の移転とともに形を変え、令和 4 年度に「道の駅さんさん南三陸」の供用開始に伴い、BRT 駅の位置の変更などが行われており、BRT をはじめとした各交通手段の乗り入れ環境や待合環境の整備などが行われてきた。

一方で、町民バスと BRT 間の乗り継ぎに対する満足度が低い状況（図 15）にある。例えば、現在町民バスのみが運行する戸倉線と BRT 間の乗り継ぎ時間（図 16）を確認すると、多くの便で乗り継ぎ時間が 30 分以上と長大になっており、乗り継ぎの利便性が低い状況にある。加えて、SmartGOTO 南三陸においても運行時刻が固定されない特性上、駅で BRT などとの接続を担保することが難しく、乗り継ぎ利用による町外移動の利便性を確保しにくい構造にある。

なお、歌津駅においても、先述のとおり歌津地区では気仙沼市方面への移動需要も一定数存在することから、BRT と町民バス・SmartGOTO 南三陸間の接続性の確保は重要であると言える。

以上を踏まえると、中心拠点である志津川駅では、交通結節点として待合環境の確保や情報提供などを一体的に実施してきた一方で、BRT とその他交通手段間で乗り継ぎしにくい状況が散見される。町民はもとより、町外から BRT で訪れる観光客に対しても便利に公共交通を利用してもらえるよう、志津川駅において交通手段間の乗り継ぎ利便性を高める必要がある。

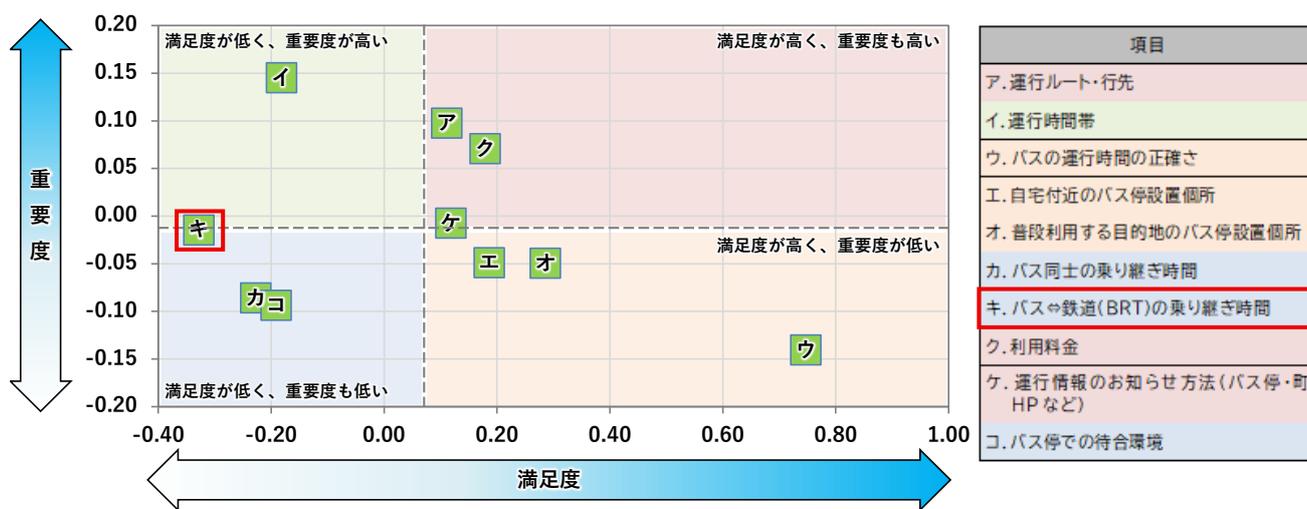


図 15 町民バスの満足度・重要度

出典：町民アンケート調査（令和 7 年度）

行きの移動を想定		帰りの移動を想定	
志津川駅着	志津川駅発	志津川駅着	志津川駅発
戸倉線	BRT	BRT	戸倉線
8:09(19分)	8:28	10:36(72分)	11:48
10:03(46分)	10:49	14:26(32分)	14:58
13:26(36分)	14:02	16:36(34分)	17:10

※赤字は乗り継ぎ時間が 30 分以上の便を示す

図 16 戸倉線⇄BRT の乗り継ぎ時間（BRT は気仙沼方面への移動を想定）

課題 5

目的施設などとの連携も視野に入れた安全な待合環境の整備が必要

先述のとおり、町内には志津川駅(道の駅さんさん南三陸)やアップルタウン、南三陸病院など町民の日常生活や観光来訪の中心となる施設が点在しており、これらの施設には BRT や町民バスの停留所が近接している。

町民バスの停留所別利用状況(表 4) をみると、南三陸病院やアップルタウンなど、停留所から目的施設間が近い場所においては、上屋付きベンチの設置や施設内スペースを待合場所として利用できるなど、比較的安心して待つことが可能な環境が整備されている。

一方で、利用者数が上位の停留所内には、ハマーレ歌津や南三陸高校入口など、待合環境の整備が十分でない停留所も一定数存在する。これらの停留所では、停留所と目的地入口までの距離が長いことや、初めて利用する方にとってわかりにくい場所に立地する、あるいは上屋やベンチが設置されていないなど、停留所での待合環境の悪さが利用の妨げになっていることが想定される。

また、SmartGOTO 南三陸においては自宅きんぼうで乗降しやすい点や、WEB サイトを通じて車両位置を確認できる特性から「外で長時間待つ必要がない」という大きな利点を持つ。その一方、乗降場所付近に十分に待ち合える施設や環境が無い場合は、到着するまでの間に安心して待つことができない。

以上より、特に利用者数が多い施設最寄りの停留所においては、待合環境やその動線が不十分であるものも一定数存在することから、目的地側との連携なども視野に入れた安全な待合環境の整備を行うことが必要である。

表 4 町民バスの停留所別利用者数(利用者数が多い上位 10 件を抜粋)

順位	バス停	R6別乗降者数(人/月)			割合	路線数	1路線あたり乗降者数
		乗車	降車	乗降者数			
1	戸倉団地(フリー乗降)	281	224	504.8	14.8%	2	252
2	南三陸病院	180	224	403.6	11.9%	5	81
3	アップルタウン	199	184	382.6	11.2%	4	96
4	佐沼高校正門前	101	160	260.7	7.7%	1	261
5	志津川駅(道の駅さんさん南三陸)	102	95	197.6	5.8%	5	40
6	荒町	91	106	196.6	5.8%	2	98
7	ハマーレ歌津	32	127	159.0	4.7%	4	40
8	南三陸高校入口	51	88	139.3	4.1%	4	35
9	志津川東復興住宅(フリー乗降)	61	76	137.0	4.0%	3	46
10	波伝谷	33	32	64.3	1.9%	1	64

- 施設入口や目的施設まで遠い(施設からバスが来ているかがわかりにくい)
- 上屋など安心して待てる環境が整っていない

課題 6

交通手段同士を相互に連携させるため、一体的な情報提供体制が必要

先述のとおり、町内では町民バスや SmartGOTO 南三陸、BRT などの交通手段が運行しているものの、これらの交通手段は運行主体や情報提供手段などが異なっており、町民や来訪者が自らの目的に応じて適切な交通手段を選択しにくい状況となっている。

町民アンケートでは「自身がバスを利用するために効果的だと思う取組」として「運行ルートやバス停の場所が分かる地図や時刻表の提供」と回答した方が最も多く（図 17）、公共交通を利用するためにはいかに情報を無理なく入手できるかが重要であるかが示された。

現状では、BRT は WEB 上や志津川駅などの拠点における情報提供が主である一方、SmartGOTO 南三陸は WEB サイトによる案内が中心となっているなど、情報の提供方法は様々である。課題 4 で示したとおり、乗り継ぎの利便性を高めてゆく必要がある一方、各交通手段の運行状況などを一体的に理解できる仕組みが不足していることから、相互の利用促進におけるハードルとなっていることが想定される。

以上のことから、町内の複数の交通手段同士が相互に連携し機能させるため、誰もが必要な情報に容易にアクセスできるよう、一体的な情報提供体制の構築が必要である。

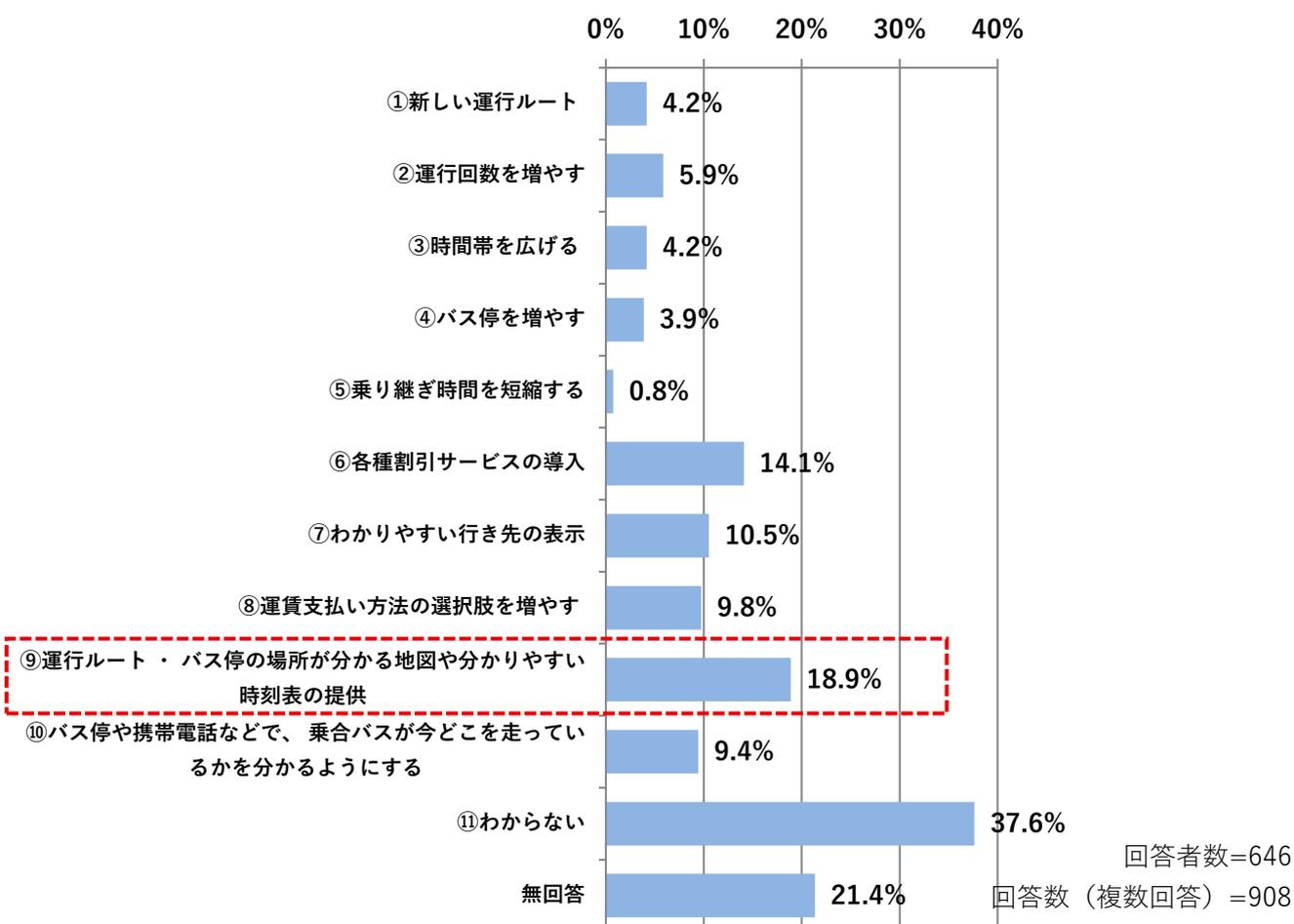


図 17 自身が週に 1 回バスを利用するために効果的だと思う取組

出典：町民アンケート調査（R7）

課題 7

継続的なサービス提供に向けた、安定的な運営基盤の確保が必要

令和5年7月からデマンドバス「SmartGOTO 南三陸」の実証運行が開始し、運行範囲の拡充などを行ってきた。SmartGOTO 南三陸は、町内移動を面的にカバーする交通サービスとして定着が進みつつある。

一方で、運行範囲の拡大に伴い、システム運行に係る人件費、燃料費の高騰などにも起因し、町が負担する運行経費（図18）は開始前の約1.5倍まで増加しつつある。実証運行時には補助金を活用して運行が行われていたものの、当該補助は令和6年度で終了したことから、令和7年度以降には町単独負担がより増加することが懸念される。

また、運転士・オペレーター双方の人材確保も困難となっており、既存の町民バスとの並行運行も含めて運行リソース全体にひっばくが生じている。

こうした状況を踏まえると、今後 SmartGOTO 南三陸や町民バスを含めた公共交通を持続可能なサービスとして継続していくためには、財源と人員体制の両面から安定的な運営基盤を確立することが不可欠である。補助金などに依存しない新たな財源確保策の検討なども踏まえた持続可能な仕組みづくりが必要となる。

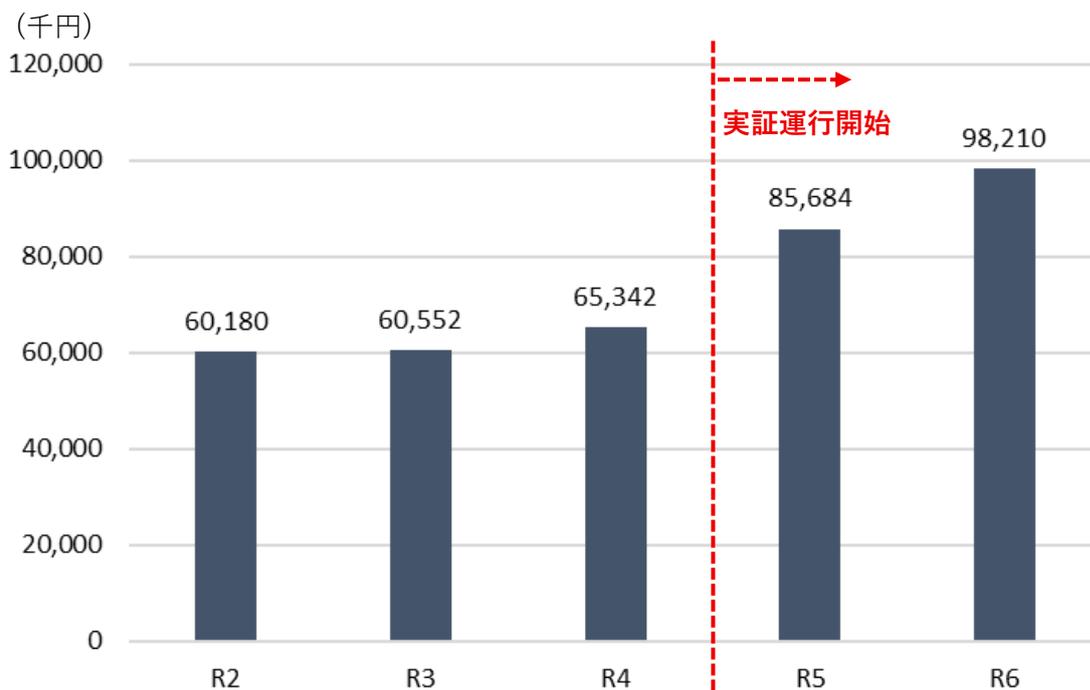


図18 南三陸乗合バスの負担金

課題 8

高齢者への公共交通利用を定着させるための長期的な利用促進が必要

南三陸町の高齢化率は令和2年の国勢調査時点（図19）で38.5%と全国平均（28.0%）及び宮城県平均（28.1%）を10%以上も上回っており、令和12年には高齢者数が生産年齢人口とほぼ同じになると推計されていることから、本町の公共交通分野においても超高齢化社会に対応する環境づくりが喫緊の課題となっている。

高齢化率が高まる中、本町の運転免許返納者数（図20）は令和5年度までに毎年30～40名程度が自主的に運転免許を返納しているものの、特に70代以上の免許保有者数は増加傾向にある。

町では、網形成計画の内容に基づき「自主返納者を対象とした町民バス無料パス」などの取組を実施してきたものの、短期的な取組であることから、公共交通の継続的・長期的な利用につながりにくいことも想定される。

以上のことから、高齢化が加速する中で、高齢者が安心して公共交通を利用できる環境や周知などが十分ではないことから、免許返納が十分に進んでいない。将来的に安心して公共交通を利用してもらうため、公共交通利用を定着させるための利用促進を行うことが必要である。

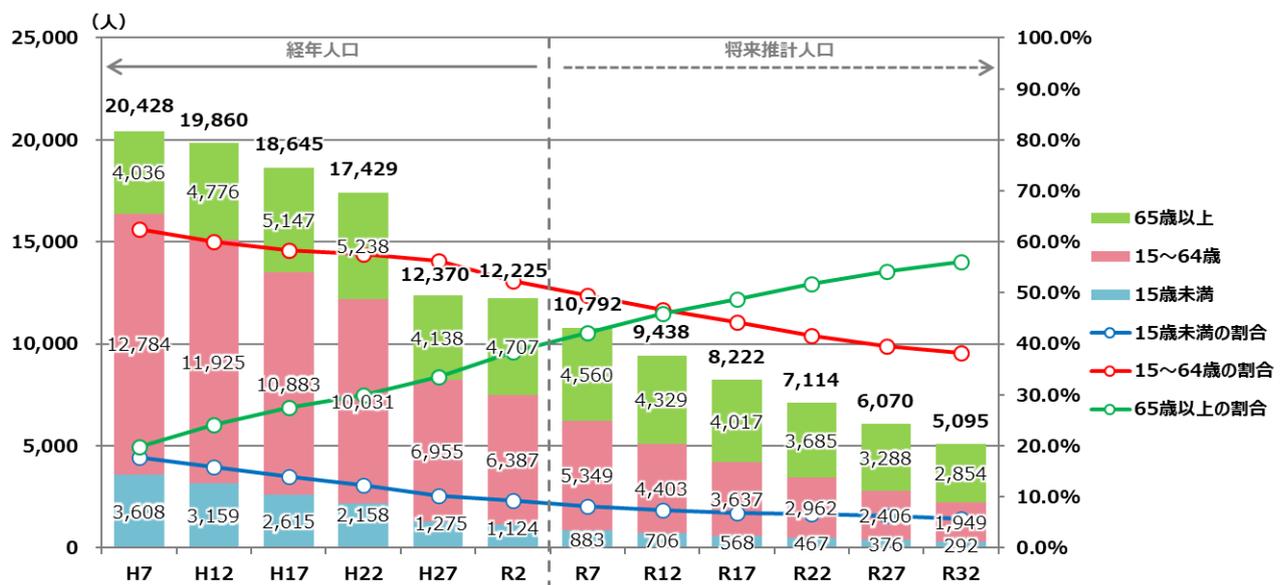


図19 年齢階層別の総人口・将来人口の推移

出典：経年人口/国勢調査（H7～R2）、将来推計人口/国立社会保障・人口問題研究所

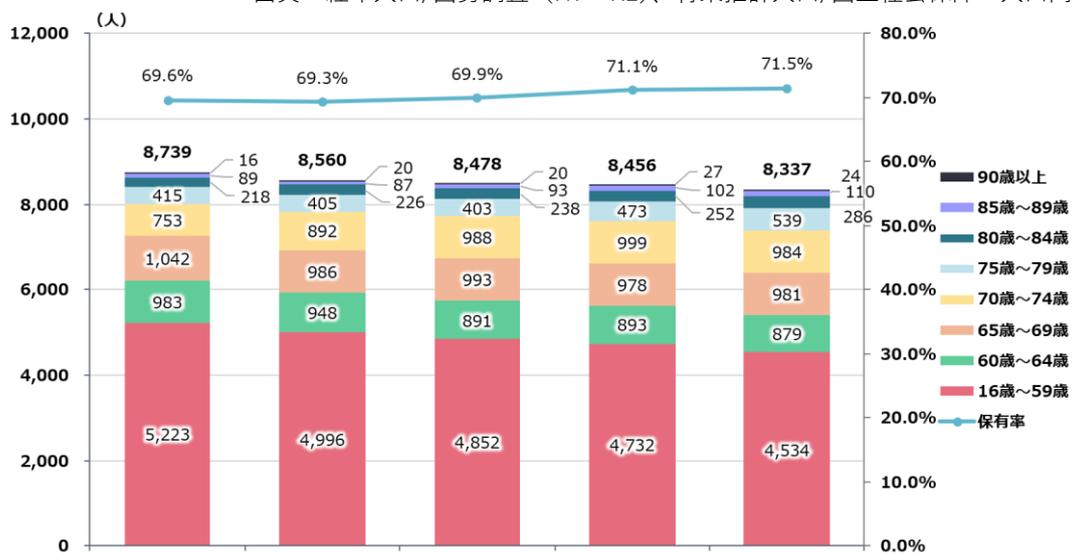


図20 町内の年代別自動車運転免許保有者数と保有率の推移

出典：宮城県警 HP

3. 計画の基本方針・基本目標

3-1 南三陸町の公共交通が目指す姿（基本理念・基本方針）

1-2 で示したとおり、本計画は町の目指す将来像「ひと 森 里 海 いのちめぐるまち 南三陸」の実現に向けて、公共交通網の将来像を示すものである。

将来像の実現に向けては、公共交通分野のみならず、教育・医療福祉・観光・まちづくりなど、多様な分野間での密接な連携が重要となる。

また、今後さらに多様化する住民の移動ニーズに対応し、南三陸町において安心して暮らし続けられる生活（定住化の促進）を支える上では、地域公共交通の枠組みにとらわれることなく、各分野の移動サービスやヒト・モノなどを“総動員”して対応を進めることも重要である。

これらの考えに基づき、基本理念（目指すべき将来像）として、網形成計画策定時に設定した【「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～】を引き続き基本理念として掲げ、実現に向けた基本方針を設定する。

■南三陸町の公共交通の基本理念（目指すべき将来像）

「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～

「暮らし」は買い物・通院などの日常生活を支える移動手段の確保

「なりわい」は町内外の移動などの地域経済を支える動線の確保

「賑わい」は観光や交流など、人がつながる場へのアクセスを通じた地域活力を表す

基本方針 1 地域に即した利便性の高い交通網を構築します

基本方針 2 安定的かつ長期的な交通体系の維持・確保します

基本方針 3 誰もが公共交通を安心して利用できる環境を整備します

基本方針 4 公共交通を利用してみたいと感じる意識を醸成します

3-2 基本目標・数値目標

本町が抱える課題や公共交通の基本理念などを踏まえ、4つの基本方針を設定し、各種施策・事業の展開により目標の達成を目指す。

本計画で設定した基本方針を踏まえた施策・事業の展開による基本目標の達成を適切に効果測定するため、それぞれの基本目標に対して評価指標及び数値目標を設定する。随時、達成度合いのモニタリングなどを行い、目標の確実な達成を目指す。

基本方針 1 地域に即した利便性の高い交通網を構築します

目標 1-1 誰もが利用しやすく目的地へ効果的につながる交通網の確保

- 町民や来訪者が日常的な移動や交流など、生活に必要な場所へ無理なく移動できる公共交通網を維持することを目指す。
- 町民バスや BRT などの役割分担を明確にし、乗り継ぎしやすい体制などの見直しを行うことで、誰にとっても使える交通を実現する。

指標	現況値	目標値 (令和 12 年度)
<p>数値目標 1：町内を運行する公共交通の年間利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少の進行により利用者数の減少が見込まれる中、町内公共交通の利便性向上や利用促進施策を通じて利用者数の維持を目指す。特に学生や高齢者などの日常利用の多い層に対して移動機会を確保することで、生活を支える交通体系を維持する。 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南三陸乗合バス：町民バス及び SmartGOTO 南三陸の年間利用者数を算出。 ・BRT：JR 東日本が公表している駅別乗車人員より、町内の 7 駅の年間乗車人員の合計値を算出。 	<p>南三陸乗合バス： 26,870 人/年</p> <p>BRT： 41,975 人/年 (令和 6 年度)</p>	<p>南三陸乗合バス： 26,870 人/年</p> <p>BRT： 41,975 人/年 【維持】</p>
<p>数値目標 2：町内の公共交通カバー率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・SmartGOTO 南三陸が運行する地域では、公共交通で面的に交通空白地がカバーされている一方、戸倉地区では約 2 割弱の方が交通空白地に居住している。SmartGOTO 南三陸だけでなく、町民バスをはじめとした地域の特性に応じた公共交通の見直しを通じて、誰もが安心して移動可能な手段を確立し、交通空白地の縮減を図る。 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査より人口メッシュ(250m)をプロットし、BRT 駅半径 500m、バス停半径 300m 及び SmartGOTO 南三陸運行範囲外に居住する人口を算出。 	<p>97.7% (令和 7 年度)</p>	<p>100.0% 【増加】</p>

基本目標 2-1 持続可能な運営体制の確保

- 地域の交通サービスを持続的なものとするため、運行経費や利用状況のバランスに配慮した長期的な運営体制を構築する。
- 財源や運転士の確保など、運行に必要な基盤を地域全体で支えていく仕組みを推進する。

指標	現況値	目標値 (令和 12 年度)
<p>数値目標 3：南三陸乗合バスに係る財政負担額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通運営には一定の財政負担を伴うものの、効率的な運行や利用促進を進めることで、持続可能な範囲での財政負担を抑制する。補助金や利用者負担も含めたバランスを確保して、安定的な運営基盤を維持する。 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各交通手段に係る町財政負担額の合算値を算出。 	<p>9,821 万円/年 (令和 6 年度)</p>	<p>9,821 万円/年 以下 【抑制】</p>
<p>数値目標 4：南三陸乗合バスに係る収支率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人件費や燃料費の高騰も見込まれる中、利用者増加や利用促進などによって安定的な収入確保に努めるとともに、運行コスト削減の工夫を図り、収支率低下を抑制して現況値以上を維持する。 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南三陸乗合バスの運行経費・運賃収入より収支率を算出。 	<p>5.3% (令和 6 年度)</p>	<p>5.3%以上 【維持】</p>

基本方針 3 誰もが公共交通を安心して利用できる環境を整備します

基本目標 3-1 快適で安全な待合環境の整備

- 高齢者や子育て世帯を含め、誰もが安心してバスなどを待つことができるよう、屋根・ベンチ・防風対策などの待合環境を改善する。
- 天候や季節に左右されず利用しやすい環境などを整備することで、公共交通の「使い続けやすさ」を向上させる。

基本目標 3-2 誰もが分かりやすい情報提供体制整備

- 公共交通の経路・時刻・運行状況などが、町民や来訪者にとって分かりやすく取得できる情報提供環境を整備する。
- 紙媒体とデジタルの双方で情報アクセス性を向上させることで、利用に際する不安や迷いを軽減する。

指標	現況値	目標値 (令和 12 年度)
数値目標 5：待合環境に係る「満足度」 ・高齢者や子供連れ利用者などが安心して公共交通を利用できるよう、待合所や乗降環境の改善が求められていることから、バリアフリー対応などのほか、安心して待てる環境の構築に努める。 【算出方法】 ・計画最終年度に町民アンケートを実施し、待合環境に係る満足度を算出。	町民バス： -0.19pt SmartGOTO 南三陸： 0.03pt (令和 7 年度)	町民バス： 0.00pt 以上 【増加】 SmartGOTO 南三陸： 0.03pt 以上 【維持】
数値目標 6：公共交通の情報提供に係る「満足度」 ・住民や観光客がわかりやすく公共交通を利用できるよう、案内表示や時刻表、デジタル媒体など多様な手段による情報提供を強化し、改善を図ることで利用しやすい環境を整備する。 【算出方法】 ・計画最終年度に町民アンケートを実施し、情報提供に係る満足度を算出。	0.12pt (令和 7 年度)	0.12pt 以上 【増加】

基本方針 4 公共交通を利用してみたいと感じる意識を醸成します

基本目標 4-1 公共交通利用のきっかけの創出

- 学生・高齢者・子育て世帯など、多様な住民が公共交通に触れる機会をつくり、利用への心理的ハードルを下げることを目指す。
- 体験乗車や講座、地域イベントとの連携などを通じて、「使ったことがある」状態を広げる取組を行う。

基本目標 4-2 長期的な利用定着の促進

- 公共交通が生活の中で自然に選択されるよう、日常的な利用につながる制度などを整備する。
- 継続して利用しやすい運賃制度や利用目的に応じた利便性向上を図り、住民の移動習慣として定着させる。

指標	現況値	目標値 (令和 12 年度)
数値目標 7：出前講座の参加者数 ・『出前講座』を開催し、まずは住民の公共交通利用意識の醸成を図ることに加え、特に高齢者や子育て世帯を対象とした説明機会を設け、利用のきっかけを創出する。 【算出方法】 ・出前講座の参加者数をカウントする。	—	20 人/年以上 【増加】
数値目標 8：町民 1 人あたりの年間平均利用回数 ・町民が日常的に公共交通を利用する習慣を定着させることを目指し、年間平均利用回数を指標とする。短期的な体験利用にとどまらず、通学や買い物など日常の移動手段としての利用拡大を進める。 【算出方法】 ・数値目標 1 の年間利用者数の合計を人口で除する。	6.38 回/年 (令和 7 年度)	7.29 回/年以上 【増加】

3-3 拠点および公共交通の位置づけ

町内を運行する地域公共交通について、複数の路線が結節する地点や利用環境の改善を図る地点を「拠点」として位置づけるとともに、各拠点から公共交通資源が階層的につながるような公共交通網を構築する。

拠点及び公共交通の位置づけについて、網形成計画策定時よりそれぞれの役割が大きく変化することはないため、網形成計画の内容を概ね引き継ぐことを想定しているが、それぞれの対象地点や路線は運行サービスなどの変化(SmartGOTO 南三陸の導入など)に伴い、位置づける対象を変更している。

3-3-1 拠点の位置づけ

BRT や町民バスなどの複数路線が結節する志津川駅を「中心拠点」、広域・地区内交通の乗り継ぎ拠点として機能する歌津駅などを「地区拠点」、中心部の目的地となる施設を「まちなか拠点」、そして広域交通が利用可能な拠点を「乗り継ぎ拠点」として位置づける。各拠点においては、乗り継ぎ強化や利用環境の改善などを図る（表5）。

表5 拠点の位置づけ

位置づけ	内容・役割	対象地点
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最重要拠点。	【志津川地区】志津川駅
地区拠点	広域・地区間交通⇔地区内交通の乗り継ぎ拠点として機能する拠点。交通手段間で乗り継げる環境を適切に整備。	【歌津地区】歌津駅 【戸倉地区】陸前戸倉駅
まちなか拠点	中心部において商業施設や病院などの生活機能を備えた拠点。利用者が安心して待ち合える環境へ整備。	【志津川地区】南三陸町役場・病院前駅周辺 【志津川地区】志津川中央団地駅周辺（アップルタウンなど）
乗り継ぎ拠点	広域交通の利用や乗り継ぎが可能な拠点。	【志津川地区】清水浜駅 【歌津地区】陸前港駅

3-3-2 公共交通の位置づけ

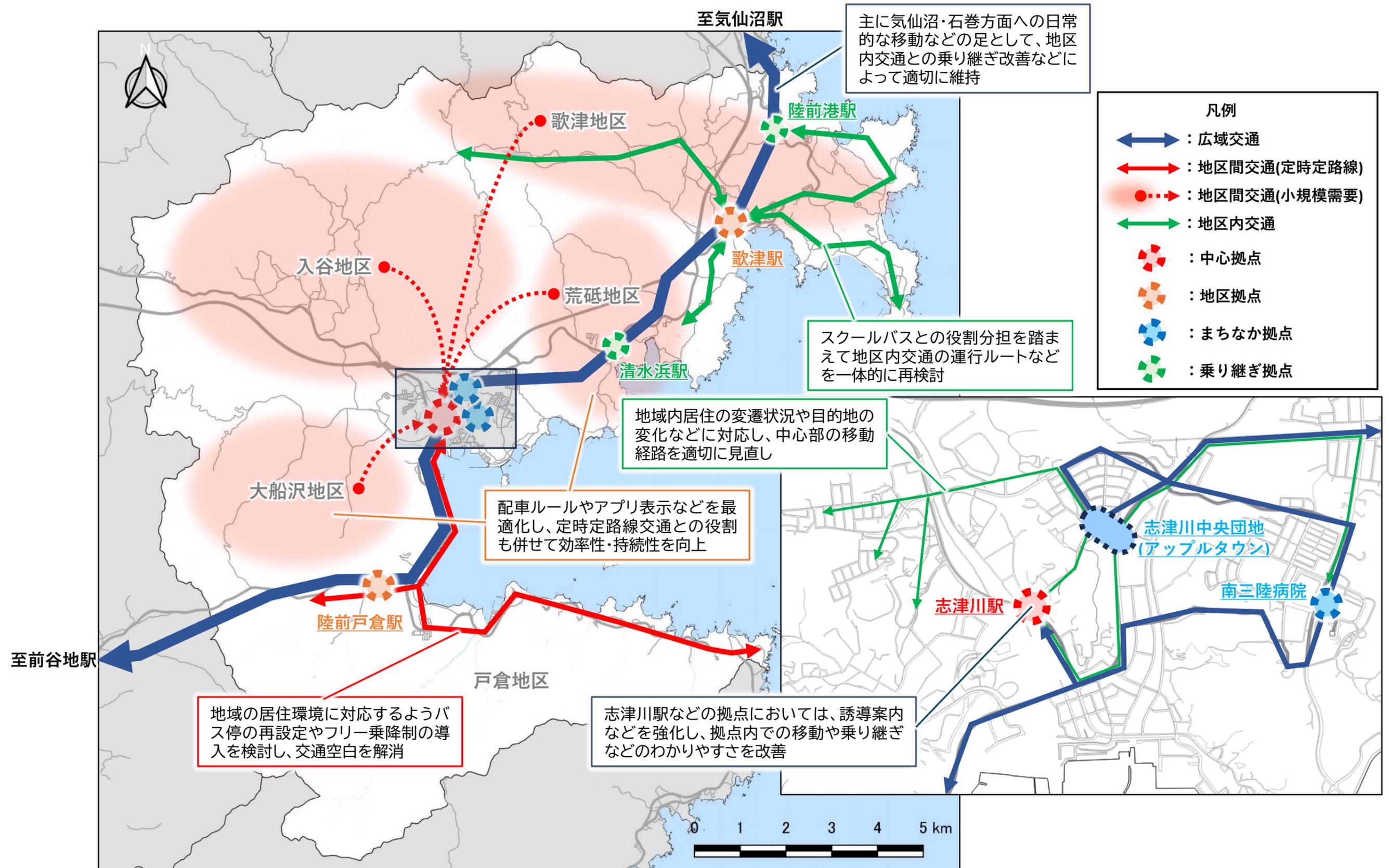
町内の公共交通資源について、役割分担を担い、階層的な公共交通網を構築する。志津川駅を中心に広域的な移動を担う路線を「広域交通」、中心市街地との地区間移動を担う「地区間交通（定時定路線・小規模需要）」、中心市街地において主要施設間を巡回する「地区内交通（中心部）」、郊外部において地区拠点と自宅周辺などを結ぶ「地区内交通（郊外部）」と位置づけ、それぞれが交通拠点で接続し、スムーズに乗り換えられるようにする（表6）。

表6 公共交通の位置づけ

位置づけ		役割・機能	対象交通手段
広域交通		広域的に本町と気仙沼市や石巻市などの周辺自治体間を結び、一定頻度の運行で高いサービス水準を維持する交通	○JR 気仙沼線 BRT
		仙台市までの広域的な移動を担う交通	○高速バス「仙台気仙沼線（南三陸経由）」
地区間交通	定時定路線	戸倉、志津川、歌津の地区間の移動を担う交通	○JR 気仙沼線 BRT(町内区間) ○町民バス（荒町線） ○町民バス（戸倉線）
	小規模需要	自宅などから地区間の主要施設などへの移動を担う交通	○SmartGOTO 南三陸
地区内交通	中心部	中心部の拠点や主要施設、高台団地などを結び、まちなかの回遊性を高める交通	○町民バス（志津川町内巡回線） ○JR 気仙沼線 BRT(町内)
	郊外部	自宅付近などから地区拠点までを結び、広域交通や地区間交通に接続する交通	○SmartGOTO 南三陸 ○町民バス（港・名足線） ○町民バス（泊浜線） ○町民バス（萑の浜線） ○町民バス（払川線） ○町民バス（戸倉線） ○町民バス（荒町線）

3-4 公共交通網の将来イメージ

前頁までの事項を踏まえた南三陸町の公共交通網を以下に示す。



3-5 施策体系

公共交通の基本理念(案)

「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

基本方針 (案)

方針1 (路線の利便性に関する視点)

地域に即した利便性の高い交通網を構築します

町民ニーズの変化や、SmartGOTO南三陸の本格運行が開始した現状などを踏まえ、町内交通の役割や再編を進め、誰もが利用しやすい利便性の高い交通網を構築する。

方針2 (路線維持に関する視点)

安定的かつ長期的な交通体系を維持・確保します

継続的な運転士の確保や財源の安定化を図るとともに、地域ニーズの変化に対応可能な柔軟な仕組みづくりを推進することで、住民の日常生活や通学等を支える公共交通サービスを持続可能な形で維持する。

方針3 (情報提供に関する視点)

誰もが公共交通を安心して利用できる環境を整備します

住民や観光客が利用しやすいよう、紙・デジタル媒体等も含めた多様な手段の情報発信に加え、待合環境などの改善等を進めることで、誰もが安心して公共交通を利用できる環境を目指す。

方針4 (意識醸成に関する視点)

公共交通を利用してみたいと感じる意識を醸成します

高齢者や学生などをはじめ、多様な住民が利用したいと感じてもらえるような機会を充実させることで、公共交通に対する理解・関心を高め、日常の移動手段として定着させる。

基本目標 (案)

目標1-1:誰もが利用しやすく目的地へ効果的につなぐ交通網の維持・確保

<数値指標(案)>

- 指標1: 町内を運行する公共交通の年間利用者数
- 指標2: 町内の公共交通カバー率

目標2-1:持続可能な運営体制確保

<数値指標(案)>

- 指標3: 南三陸町民バスに係る財政負担額
- 指標4: 南三陸町民バスに係る収支率

目標3-1:快適で安全な待合環境の整備 目標3-2:誰もがわかりやすい情報提供整備

<数値指標(案)>

- 指標5: 待合環境に係る「満足度」
- 指標6: 公共交通の情報提供環境に係る「満足度」

目標4-1:公共交通利用のきっかけの創出 目標4-2:長期的な利用定着の促進

<数値指標(案)>

- 指標: 出前講座の参加者数
- 指標: 町民1人あたりの年間平均利用回数

ネットワークの利便性や維持・確保等に関する取組

- 事業1:移動特性に合わせた町内公共交通の運行内容の改善**
- 住民の日常的な移動ニーズや観光ニーズなどに対し、運行内容の最適化や、SmartGOTO南三陸の導入を踏まえて効率性・持続性の両立を実現
- 事業2:交通空白の解消へ向けた乗合バスの運行手段の検討**
- 特に戸倉地区など自宅からバス停留所までに一定の距離や勾配が発生している地域において、停留所位置の再設定やフリー乗降制を検討
- 事業3:通院・通勤・通学等を支える持続可能な移動手段の維持・確保**
- 地域内外の通院・通勤・通学需要等に対応するため、BRTは地区内交通との乗り継ぎ環境の改善を進めるほか、安心して学び続けられる環境を維持
- 事業4:幅広い属性の雇用拡大へ向けた運転士の採用促進支援**
- 若者やシニア世代など幅広い方が勤務できるような制度を検討するほか、学校等と連携して若者向けに興味を持ってもらえるような説明会を開催
- 事業5:地域と連携した新たな財源確保の仕組みの検討**
- 公共交通を地域全体で維持するため、地域事業者との協働によるスポンサー制度や観光分野等と連動した移動支援を検討し、利用者数増加・収益の安定化を確立

環境整備・情報発信・利用促進等に関連する取組

- 事業6:志津川駅・道の駅等を中心としたわかりやすさの向上**
- 志津川駅などにおいては、利用者が円滑に移動・乗り継ぎができるよう誘導矢印等の整備を行うほか、車両の表示案内を更新するなど、わかりやすい環境を整備
- 事業7:目的施設等と連携した待合環境の整備**
- 町民の目的地となるような施設においては、敷地内への車両乗り入れや、既存スペースを活用した待合環境の整備、公共交通情報が閲覧できる環境の構築を検討
- 事業8:観光振興等へ向けたマイクロモビリティ等の研究**
- 運転手不足の中において観光振興に資するモビリティの導入へ向けた情報収集や調査等を行い、地域の観光移動等を支える移動手段となり得るかを調査・研究
- 事業9:総合的な公共交通バスマップの提供**
- 町内を運行する全ての公共交通の経路・ダイヤが記載され、適切に路線を活用可能な公共交通バスマップを作成
 - 必要に応じて地域別のガイドマップの作成を検討
- 事業10:デジタル面での運行情報の発信強化の検討**
- 南三陸町民バスにおいて、GTFSデータの整備を進めることで、BRTとの乗継等で情報を検索可能な環境を構築
 - 加えて、JR志津川駅等でバスロケーションシステム(位置情報提供)などの利活用方策を併せて検討
- 事業11:公共交通利用意識の醸成に向けた出前講座等の開催**
- 公共交通の利用方法や交通網維持の必要性など、公共交通を守り支える意識の醸成を図るため、交通事業者と連携した出前講座などを開催
- 事業12:イベントや地域施設との連携等による利用機会の創出**
- 公共交通利用と目的地等がセットとなるような企画の実施を検討し、福祉施設や観光施設など多様な連携先を模索しながら長期的な利用定着を目指す

4. 目標達成のための施策・取組

4-1 交通網の利便性や維持・確保などに関する取組

事業1 移動特性に合わせた町内公共交通の運行内容の改善

○居住状況に伴う志津川町内巡回線の最適化

- ・全体的な高台移転などにより住宅地が分散し、従来の巡回経路が必ずしも利用しやすい生活導線に合致していない区間が発生している可能性もあることから、利用実態や居住分布を分析し、ルートの修正や一部経路の短縮など、居住環境としての魅力向上を図るため、地域の実情に見合った最適なルートの検討を行う。
- ・また、巡回線のわかりやすさを明確にするため、ダイヤを毎時00分発に設定するパターンダイヤ化など、利用者の使いやすさを考慮した見直しを検討する。

○南三陸乗合バスとスクールバスとの役割分担による運行ルート最適化

- ・スクールバスが運行するほか、登校・下校時間に合わせて南三陸乗合バスが運行し、スクールバスの役割を担っている一方、生徒数の変動などに伴い十分に対応しきれていない可能性が想定される。
- ・こうした実情も踏まえ、引き続きスクールバスとの役割分担も踏まえながら、南三陸乗合バスの運行ルートや乗降場所を一体的に検討し、一部統合など効率的な運行を実現する。

○SmartGOTO 南三陸の導入効果を踏まえた運行内容・情報の再整理

- ・SmartGOTO 南三陸のサービス持続性を確保していくためには、利用目的や時間帯に応じて配車の優先度や乗合率を高める工夫を凝らす適切な運用設計が重要である。
- ・例えば、朝方などの時間帯においては通院移動を優先的に配車対象として比較的少ないリソースで多くの方の足として活用してもらうことや、中心部内の短距離移動においては、アプリ内案内や相乗り優先配車を行うなど、使い分けが自然に形成される仕組みを構築し、生活移動を確実に支えつつ、効率性と持続性の両立を実現する。

実施主体 南三陸町・交通事業者

スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	見直しの検討 (町民バス)	効果検証を行いながら適宜見直し			
		SmartGOTO南三陸の見直しの検討	効果検証を行いながら適宜見直し		

事業2 交通空白の解消に向けた町民バス運行手段の検討

○バス停留所の再整理・フリー乗降制の限定導入の検討

- ・特に戸倉地区や各高台団地など、自宅からバス停留所までに一定の距離や勾配が発生している地域においては停留所位置の再設定を行う。
- ・地域の実情に即したバス停位置の再設定のほか、新たにフリー乗降制の検討を行う。
- ・また、停留所の統廃合により、一部の区間では路線距離が延びる可能性もあることから、SmartGOTO 南三陸との役割分担も含めた再配置を検討する。例えば、利用実績が低い停留所などにおいては移設などを検討し、路線の効率化を図る。

実施主体	南三陸町・交通事業者・地域住民				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	バス停位置・フリー区間の検討	住民説明・見直し	効果検証を行いながら適宜見直し		

事業3 通院・通勤・通学などを支える持続可能な移動手段の維持・確保

○BRTを基軸とした町内外における日常的な地域内外移動手段の維持・確保

- ・南三陸高校に通学する生徒に加えて、気仙沼市・石巻市・登米市などへの高校へ通学する生徒も一定数存在するため、今後再編や見直しが進む中でも通学機会の損失を招かないことが肝要である。
- ・このことから、BRTは町内外を結ぶ広域路線として位置づけ、町民バスなどの地区内交通との乗り継ぎ環境の改善を進める。
- ・例えば、通学時間帯における乗り継ぎ時間の調整や、共通定期券・回数券制度の検討などにより、町内の自宅から各高校まで、“途切れず通学できる移動の導線”を確保し、安心して学び続けられる環境を維持する。

実施主体	南三陸町・交通事業者・関係市町村・関係施設（高校など）				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	BRTと町民バス間の乗り継ぎを最適化				

事業4 幅広い属性の雇用拡大へ向けた運転士の採用促進支援

○多様な就労形態に対応した運転士などの採用促進支援

- ・運転士不足へ対応するため、子育て世代やシニア世代など、幅広い方が勤務できるような制度・体制の構築方法を町・事業者が一体となって検討する。
- ・例えば、PR方法としてバス・タクシー車両の運転体験や運転士の魅力を伝えるイベントの実施を検討するなど、参加者の関心につながる方法を検討する。
- ・また、子育て・シニア世代などに対して、短時間勤務制度などの働きやすい環境構築を目指すなど、幅広い世代へ向けた採用の促進を検討する。

○学校と連携した若者向け説明会の開催

- ・町内の中高生など若者を対象とした職業理解の促進を図ることが重要であるため、若年層が興味を持つように学校と連携した取組を実施する。
- ・具体的には、授業の一環として運転士の業務内容や勤務形態、資格取得の流れなどを分かりやすく伝える説明会や体験会を実施する。

実施主体	南三陸町・交通事業者				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	交通事業者の運転士確保に向けた協議			適宜交通事業者と連携しつつ取り組みを実行	

事業5 地域と連携した新たな財源確保の仕組みと検討

○地域企業などとの協働によるスポンサー連携

- ・公共交通を地域全体で維持するため、商店街や町内企業などの地域事業者との協働によるスポンサー型の支援体制を検討する。
- ・具体的には、スポンサーとなった事業者のネーミングライツ制度や、バス停を企業に近接する形での整備を検討し、その整備や維持管理に一定程度関与する仕組みを構築する。
- ・これにより、スポンサー企業の従業員の通勤手段確保や認知度の増加といった事業者側のメリットも生まれ、公共交通と地域経済が相互に支え合う関係性を構築する。

○観光分野などと連動した移動支援の検討

- ・観光消費と公共交通利用を結び付け、回遊性の向上及び収益確保を両立させる仕組みを検討する。
- ・例えば、「観光モビリティパス」や「宿泊施設による移動費負担」など、観光滞在者が自然に公共交通を利用する仕組みを位置づけ、利用者数の増加と収益の安定化を図る。

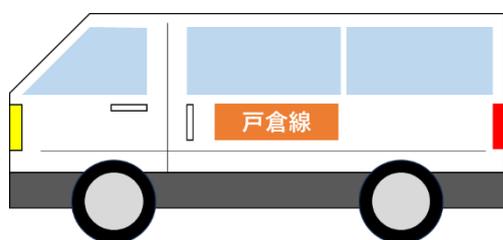
実施主体	南三陸町・交通事業者・関係施設				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	スポンサー連携公募			導入に伴うバス停の検討・従業員への利用促進	
観光分野などと連動した移動支援の検討					

4-2 環境整備・情報発信・利用促進などに関連する取組

事業6 志津川駅・道の駅を中心としたわかりやすさの向上

○駅を中心とした誘導情報などの整備

- ・志津川駅などにおいては、利用者が円滑に移動・乗り継ぎができるよう、誘導矢印や案内板などの設置、カラー設定したサイン整備など、公共交通サービスの「可視化」（図21）を強化する。
- ・また、観光などでの移動方法をよりわかりやすくするよう、志津川駅・道の駅さんさん南三陸を一体的に案内できる地図（図22）などを設置することにより、利用者が迷うことのないよう整備する。



車両側面・背面に路線別に色分けされたマグネットを張り、安価にかつ分かりやすく車両表示を更新



図21 車両における分かりやすい表示案内のイメージ

図22 アクセス誘導イメージ（八戸駅）

実施主体	南三陸町・交通事業者・関係施設				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
			事業者との協議を踏まえて導入を検討		

事業7 目的施設などと連携した待合環境の整備

○敷地内への乗り入れや施設と協力した待合環境の整備

- ・町の中心に立地する主要バス停においては、利用者数が多いことから目的施設などと一体的に機能性の向上を図る。
- ・具体的には、敷地内への車両の乗り入れや既存スペースを活用した屋内待合環境及び、利用者が簡単に公共交通の情報を閲覧できる情報発信方法などを検討する（図23）。



図23 待合環境の整備イメージ（左：横浜市、右：八戸市）

○主要バス停における待合環境の改善

- ・施設に隣接するバス停のほか、利用者数が多いと想定されるバス停を中心に、ベンチや上屋の設置など、利用者が安心して待つことが可能な環境の改善、及び情報発信の強化などを検討する。

実施主体	南三陸町・交通事業者・関係施設				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	待合環境の改善に向けた事業者・施設などとの協議・導入			ニーズに応じて適宜待合環境などの改善を検討	

事業8 観光振興などへ向けたマイクロモビリティなどの研究

○観光などの近距離移動需要に対応可能なマイクロモビリティなどの調査・研究

- ・志津川地域などにおいて、道の駅さんさん南三陸をはじめとして観光地が近距離に集中していることから、観光移動ではマイクロモビリティなどの需要が発生する可能性がある。
- ・そのため、シェアサイクルや電動キックボード、小型電動カートなど、短距離移動に適したモビリティ導入の可能性を検討する。
- ・新たな技術や制度については、国や県の動向を注視し、交通事業者とともに調査を行う。

実施主体	南三陸町・交通事業者				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	継続的に情報収集・必要に応じて町外視察など				

事業9 総合的な公共交通バスマップの提供

○総合的な公共交通案内ツールの継続作成

- ・町内を運行する公共交通の運行ルートやダイヤが一体的に示された「南三陸町総合公共交通マップ」（図24）を作成・更新し、わかりやすさの向上を図る。
- ・また、時刻表においてはBRT⇄町民バス間の接続（どの便で乗り継げるのか）などがわかりやすいよう工夫する。
- ・作成した案内ツールは町内の主要拠点で配布するほか、町HPへ掲載するなど幅広い情報発信を検討する。

○特定の利用者を対象とした公共交通利用促進情報の発信

- ・総合的な情報提供の発信のほか、特定の利用者向けの情報発信を実施する。
- ・例えば、地区別に運行する公共交通情報の発信や、高校生・保護者向けに通学に使用可能な路線の情報を新学期に発信するなど、特定の利用者にわかりやすいような情報提供手段を検討する。



図24 公共交通マップの作成イメージ（南三陸町）

出典：南三陸町

実施主体	南三陸町・交通事業者				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	毎年見直しに応じて定期的に更新				

○GTFS データの整備・更新

※GTFS データ (General Transit Feed Specification) とは :

公共交通の路線やダイヤ・停留所などの情報を共通形式で提供する、世界標準の公共交通データフォーマットのこと。GTFS データを作成・活用することで、例えば、Google マップなどの経路検索サービスなどと公共交通情報を連携しやすくなり、利用者が公共交通の情報を入手しやすくなる。

- ・ GoogleMap などの各種経路探索ツールで活用される GTFS データについて、利用者が正しい運行情報へアクセスできるよう、県事業も活用したデータの作成及びダイヤ更新などの時期に合わせた継続的な更新を検討する (図 25)。
- ・ 併せて、GTFS データを多言語化し外国人観光客が迷わず利用できる環境も整備する。



図 25 GTFS データの作成・更新イメージ

○GTFS データの更なる利活用方策の検討

- ・ 作成した GTFS データについて、経路探索以外にも更なる利活用方策を検討する。
- ・ 例えば、駅構内や病院、利用者が多いバス待合所などにデジタルサイネージを設置し、町民バスと BRT などが一体となった時刻案内やバスマップの表示など、一体的にわかりやすい提供方法を検討する。

実施主体	南三陸町・交通事業者				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	見直しにあわせてデータを作成 GTFS勉強会への継続的な参加			導入後はダイヤの見直しなどに併せて適切に更新 データ利活用方策の検討	

事業 11 公共交通利用意識の醸成に向けた出前講座などの開催

○地域公共交通プラットフォームの継続開催

- ・ 網形成計画より実施している地域公共交通プラットフォームについて、継続的に開催し、情報共有や意見交換などを行うことで、各主体の連携した新たな取組を創出し、より効果的な取組へと改善を図る。
- ・ プラットフォームでは、地域住民を主体としながら、サービスの再編や見直しに向けて運行内容などを検討しつつ、利用状況に合った町民バス路線の見直しなどを検討する。

○公共交通利用のきっかけとなる出前講座の実施

- ・ 公共交通を利用したいが仕方が分からず不安な層を対象として、交通事業者と連携し SmartGOTO 南三陸の登録方法から降車までの一連の流れなどについて学ぶことができる講座（図 26）を開催する。
- ・ 運行エリア毎に実施し、移動手段に合わせた内容を簡潔に理解できるようにする。



図 26 令和 6 年度 南三陸高校「モビリティ授業」

実施主体	南三陸町・交通事業者・地域住民				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	地域公共交通プラットフォームの継続開催				
		出前講座の開催（1年あたり1地区程度）			

事業 12 イベントや地域施設との連携などによる利用機会の創出

○移動手段と目的をセットにしたお得に利用できる企画の実施を検討

- ・長期的な利用定着を目的として、「公共交通を利用して訪れると〇〇円引き」のような公共交通利用と目的地での購買などがお得と感じるチケット企画の実施を検討する。
- ・主なターゲットとしては、免許返納者など長期にわたって公共交通を利用する層を想定し、福祉施設や観光施設など多様な連携先を模索しながら、地域の特性に応じた実効性の高い企画を検討する。

【予約型乗合交通サービス】
スマートゴートー
SmartGOTO南三陸
登録&乗車
キャンペーン

第2弾 大感謝祭

キャンペーン期間
2025年1月6日(月) ~ 2025年2月28日(金)

期間中にSmartGOTO南三陸に新規登録いただくと、
ウツエスーパーの商品券1,000円分をお届けします！
期間中にご乗車いただくと「さらに」1,000円分の商品券をお届けします。
ぜひこの機会に登録＆乗車ください！
※先着順・期間中おひとり様1回限り・無くなり次第終了※

新規ご登録
1,000円分
商品券プレゼント

期間中の「乗車」で
1,000円分
商品券プレゼント

ご登録は、「スマートフォン」または「書面」で申し込みが必要です。
書面で申込みの方は、「津歌津交通」「南三陸町会商議」「社会福祉協議会結の星」へ
お問合せください。

問合せ：南三陸GOTO協議会
協賛：76 予約型乗合車両株式会社

南三陸GOTO協議会（観光交通）
電 話：0224-25-7601
受付時間：午前9時30分～午後5時
（土曜・日曜・祝日、年末年始を除く）

ご登録・ご予約は
SmartGOTO南三陸HPまで
https://smart-goto.jp/minamisariku/

2025年度SmartGOTO南三陸 観光連携支援
地元高校生と考えた
南三陸ショートトリッププラン

SmartGOTO南三陸
体験乗車会
参加費無料

【SmartGOTO南三陸】体験乗車会について
2023年から地域住民向けのデマンド交通を運行しています。
今後、観光分野での活用を検討しており、この度、地元高校生と
考えたモデルコースでの体験乗車会を開催いたします。
体験後にはアンケートへのご協力をお願いいたします。

主催：南三陸GOTO協議会 協力：一般社団法人南三陸町観光協会

スケジュール
13:20 岩井川早倉内集合
18:30PM 20分
19:00PM 20分
19:30PM 20分
20:00PM 15分
20:30PM 15分
21:00PM 15分
21:30PM 15分
22:00PM 15分
22:30PM 15分
23:00PM 15分
23:30PM 15分
24:00PM 15分

主催期間 2025年 12.02 ~ 12.03

募集要項
■定員：各日6名
（当日応募・事前申込・登録不要）
■対象：アンケートにご協力いただける方
■料金：13:20集合/15:20解散
■参加費：無料
※バス運賃無料・飲食代等は自己負担

SmartGOTOは、スマートフォンなどで登録・予約・乗車できる予約型乗合交通サービスです。

実施主体	南三陸町・交通事業者・関係施設				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	関係主体との企画の検討・実施				

4-3 事業体系とスケジュール

本計画の目標達成に向けて、令和12年度までの5か年で実施する施策を下表のとおり整理した。
 主に計画期間前半では各交通手段の見直し検討・導入を適宜実施し、導入と併せて情報提供の更新や環境の改善、利用促進などを継続的に実施する。
 各取組の内容については、南三陸町が主体となり、各実施主体と連携を図りながら進めることとする。

事業	施策内容	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体				
							南三陸町	交通事業者	地域住民	関係市町村	関係施設
1	移動特性に合わせた町内公共交通の運行内容の改善	見直しの検討（町民バス）	効果検証を行いながら適宜見直し				○	○			
			SmartGOTO南三陸の見直しの検討	効果検証を行いながら適宜見直し							
2	交通空白の解消へ向けた町民バス運行手段の検討	バス停位置・フリー区間の検討	住民説明・見直し	効果検証を行いながら適宜見直し			○	○	○		
3	通院・通学等を支える持続可能な移動手段の維持・確保	必要に応じてBRTと町民バス間の乗り継ぎを最適化					○	○		○	○
4	幅広い属性の雇用拡大へ向けた運転士の採用促進支援	交通事業者の運転士確保に向けた協議		適宜交通事業者と連携しつつ取り組みを実行			○	○			
5	地域と連携した新たな財源確保の仕組みと検討			スポンサー連携公募	導入に伴うバス停の検討・従業員への利用促進		○	○			○
				観光分野などと連動した移動支援の検討							
6	志津川駅・道の駅を中心としたわかりやすさの向上			事業者との協議を踏まえて導入を検討			○	○			○
7	目的施設などと連携した待合環境	待合環境の改善に向けた事業者・施設などとの協議・導入		ニーズに応じて適宜待合環境などの改善を検討			○	○			○
8	観光振興などへ向けたマイクロモビリティ等の研究	継続的に情報収集・必要に応じて町外視察など					○	○			
9	総合的な公共交通バスマップの提供	毎年見直しに応じて定期的に更新					○	○			
10	デジタル面での運行情報の発信強化の検討	見直しにあわせてデータを作成 GTFS勉強会への継続的な参加		導入後はダイヤの見直しなどに併せて適切に更新 データ活用方策の検討			○	○			
11	公共交通利用意識の醸成に向けた出前講座の開催	地域公共交通プラットフォームの継続開催 出前講座の開催（1年あたり1地区程度）					○	○	○		
12	イベントや地域施設との連携などによる利用機会の創出	関係主体との企画の検討・実施					○	○			○

5. 計画の推進体制・推進方法

5-1 計画の推進体制

計画の推進にあたっては、南三陸町が中心となって住民、交通事業者及び関係機関などと連携・協働して取組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する（表7）。

今後も、引き続き下記の関係主体などで構成された「南三陸町地域公共交通会議」の管理のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況の確認などを行い、計画を着実に推進していく。

表7 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
南三陸町	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理及び推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、町全体での取組の推進を図る。
地域住民	○公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを発案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働による公共交通の確保・維持に向けた取組の推進を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行いながら、南三陸町とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	○南三陸町や交通事業者などと連携した取組の検討を行う。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例などを踏まえながら計画の推進に対して助言する。
道路管理者・ 交通管理者	○道路行政の視点から公共交通運営の正当性及び妥当性について判断する。
有識者	○本計画に示す事業の実施方針などについて、多角的な視点から助言などを行う。

5-2 計画の推進方法

基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとに PDCA サイクル（計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方（図 27）に基づき、検証を実施する。

具体的な事業内容を踏まえて、設定した指標及び目標値を用い、本計画の定量的な効果について把握する。



図 27 PDCA サイクルイメージ

南三陸町地域公共交通計画

策定：令和 8 年 3 月

作成：南三陸町 企画課

〒986-0725 宮城県本吉郡南三陸町志津川沼田 101 番地

TEL：0226-46-1371（課直通）