

大崎市地域公共交通計画

(中間案)

令和4年(2022年)

目 次

I. 計画の概要	1
1. 背景・目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の区域	2
4. 計画期間	2
II. 地域及び公共交通の現状	3
1. 地域の現状	3
2. 大崎市が目指す姿	27
3. 公共交通等の現状	30
4. 市民バス・地域内公共交通の状況分析	56
III. 公共交通に関する種々の調査	62
1. 市民へのアンケート	63
2. 公共交通利用客へのアンケート	64
3. 観光客へのアンケート	65
4. 地域内公共交通等の利用客へのアンケート	66
IV. 今後に向けた課題	67
V. 今後に向けた基本方針と取り組みの方向性	69
VI. 今後の取り組み施策	70
1. 事業の概要	70
2. 重点地区の交通戦略（地区交通戦略）	91
VII. 今後の進め方	95

巻末資料

I. 計画の概要



1. 背景・目的

本市では、平成 22 年よりバス路線等の見直しを行うとともに、平成 28 年度に策定した「大崎市地域公共交通網形成計画」に基づき、地域の公共交通に関わる種々の取り組みを行ってきました。しかしながら、市民の要望等を踏まえながら取り組みを進めたものの、クルマを利用する人が大半を占め、公共交通の利用客が低迷しており、目指す姿の実現には至っていない状況となっています。

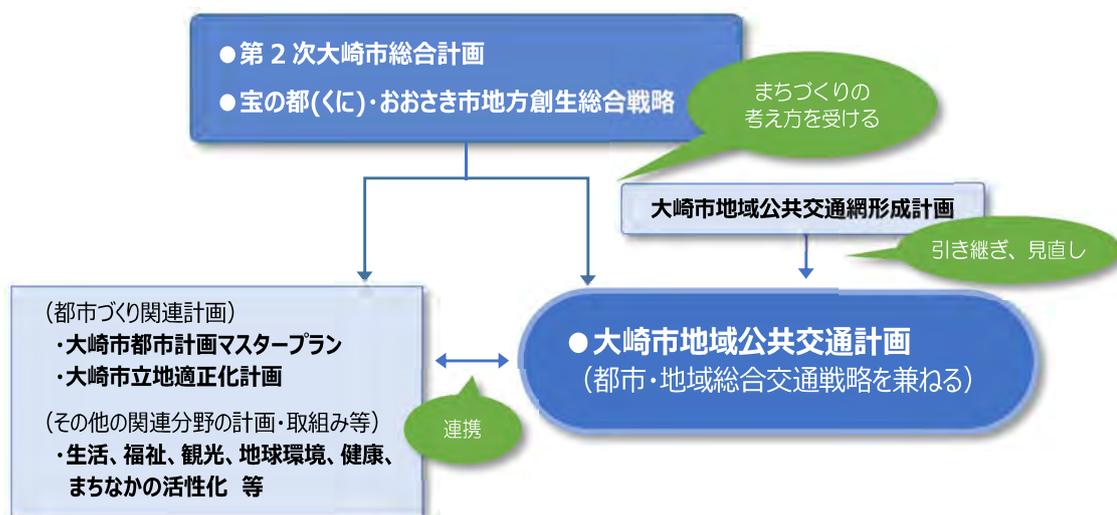
一方、特に市中心部以外の地域における人口減少、少子・高齢化が進んでおり、公共交通の役割は、ますます重要になります。また、拠点を活かした都市づくり、暮らしやすさの充実、観光・集客によるにぎわい創出など、これからのまちづくりと連携していくことも、公共交通の重要な役割となります。

このような現状を踏まえ、本市の将来像を見据えながら、公共交通が果たすべき役割を整理し、市民・利用者、鉄道・路線バス・地域内公共交通・タクシーの運行事業者、行政等が一体となって取り組みを進められるよう、取り組みの方向性、考え方等を示す計画として、「大崎市地域公共交通計画」を策定しました。

なお本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいた「地域公共交通計画」及び都市・地域総合交通戦略要綱に基づいた「都市・地域総合交通戦略」（地区交通戦略）を併せた計画です。

2. 計画の位置づけ

「大崎市地域公共交通計画」は、本市のまちづくりの最上位計画である総合計画等の考え方を踏まえた計画であり、地域公共交通網形成計画（前計画）を引き継ぐとともに、各分野の関連計画と連携を図りながら進める計画です。



3. 計画の区域

本計画の計画区域は、大崎市全体 とします。



(*なお、地区交通戦略の対象地区を、「古川穂波地区周辺エリア」とします。)

4. 計画期間

令和3年度(2021年度)～令和12年度(2030年度)の10年間

(*なお、この計画には、比較的短期の施策と、中長期的な施策も示しています。

中間年次に、実施状況・結果のチェックを行い、必要に応じて計画見直しを行います。)

Ⅱ. 地域及び公共交通の現状



大崎市の地勢、人口、施設の立地状況等に関する地域の状況、及び市内を運行する公共交通の現状は、以下の通りです。

1. 地域の現状

1-1. 地勢等

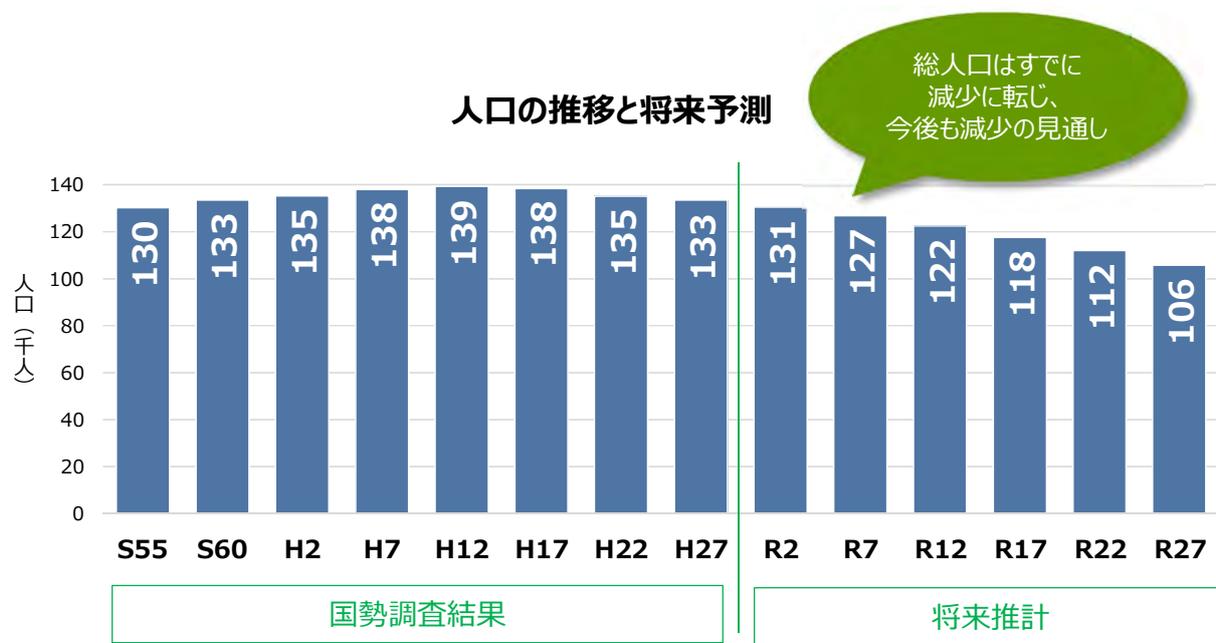
- 本市は、宮城県の北西部に位置し、東は遠田郡、登米市、西は加美郡、山形県、秋田県に接し、南は黒川郡、宮城郡、北は栗原市に接しています。
- 本市の大きな特徴の一つは、平成18年に、古川市・松山町・三本木町・鹿島台町・岩出山町・鳴子町・田尻町の7市町が合併して誕生したことにより、北西～南東に長く796.81km²の広い市域に約12.7万人の市民が暮しています。
- 本市の中心は古川地域であり、人口、主要施設が集まっているとともに、市南東部の地域は、仙台市への鉄道アクセスがよく通勤圏となっています。また北西部の鳴子温泉地域は観光地としての特性があります。



1-2. 人口等の状況

(1) 人口の推移と将来予測

- 本市の総人口は、すでに減少に転じており、今後も減少傾向が続く見通しとなっています。



国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計 より

(2) 各地域の人口の推移

- 現状では、本市の人口の半分以上を古川地域が占めています。
- 各地域の人口推移をみると、古川地域は増加している状況（S35年→H27年：4割増）ですが、岩出山、鳴子温泉、田尻の各地域は、減少傾向が続いています（S35年→H27年：4割程度以上減）。

人口は古川地域に集中し、
現在まで増加傾向。

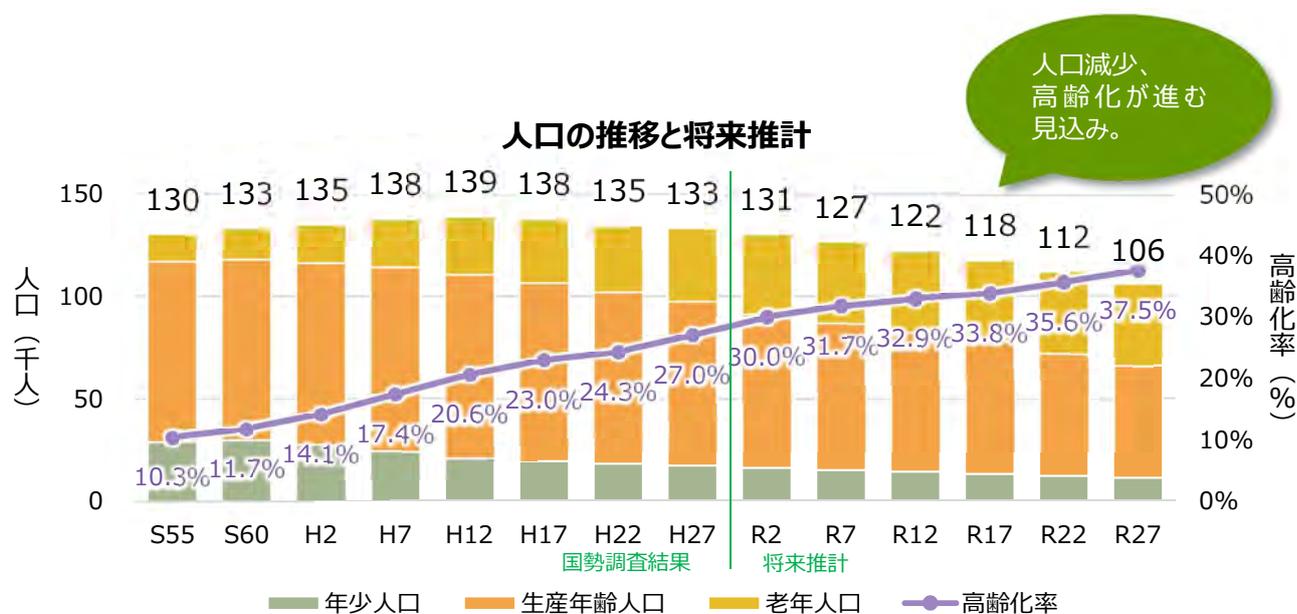


国勢調査 より

他の地域は、
いずれも減少。

(3) 年齢別人口

- 本市では高齢化が進んでおり、現在の高齢化率は30%程度となっています。総人口が減少していく中、今後も高齢化は進み、3人に1人以上が高齢者となる見通しです。なお高齢化は、古川地域を除く地域で特に顕著となります。
- 総人口が減少するなか、高齢者等の移動手段の確保は、ますます重要なテーマになります。



国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計より

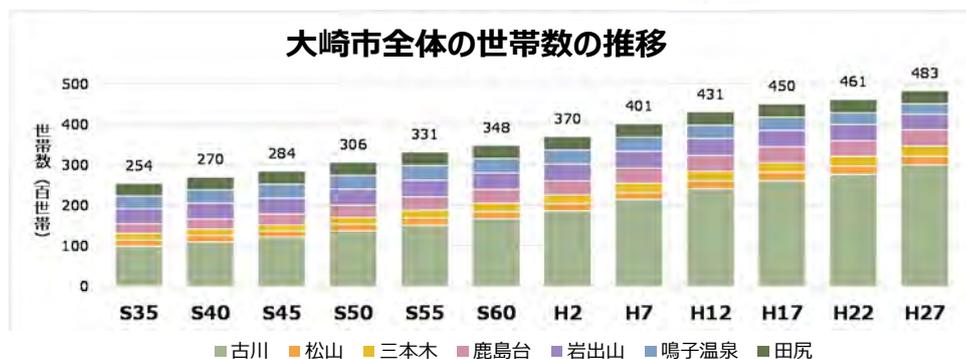
(4) 世帯数の推移

●世帯数も、人口と同様、古川地域のみで顕著に増加し、その他では、本市の南部に位置する松山、三本木、鹿島台の各地域で増加傾向にあります。一方、鳴子温泉地域の世帯数は減少傾向です。

古川地域の世帯数が
顕著に増加。

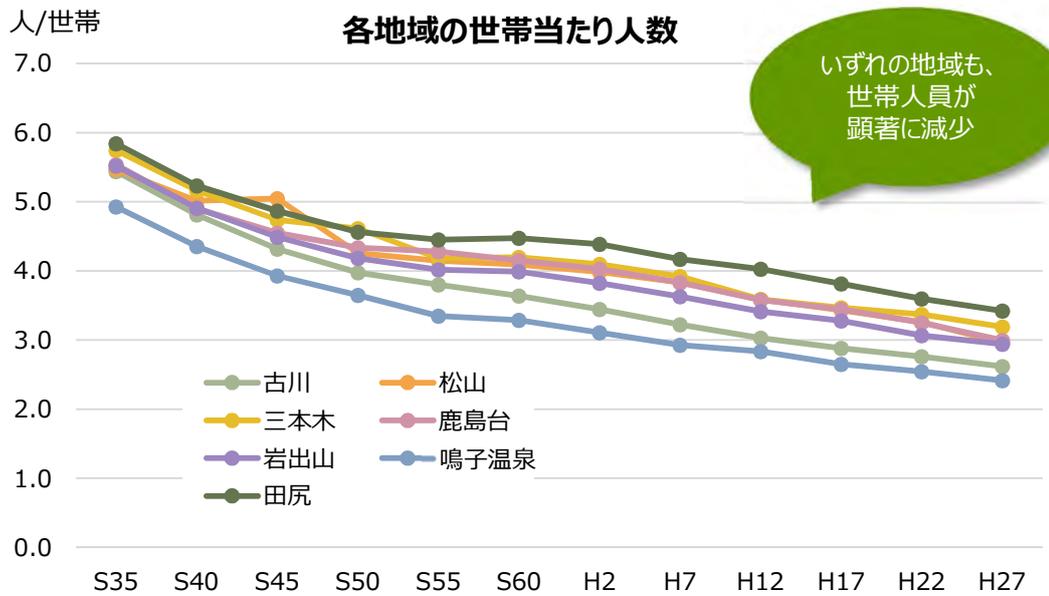


古川地域の増加に伴い、
市全体も増加。



国勢調査より

- なお、世帯当たりの人数は、いずれの地域でも減少傾向にあり、今後、高齢者のみの世帯や一人暮らしの高齢者が増える可能性があります。
- またこれに伴い、家族のクルマによる送迎・同乗ができない人が増える可能性もあります。

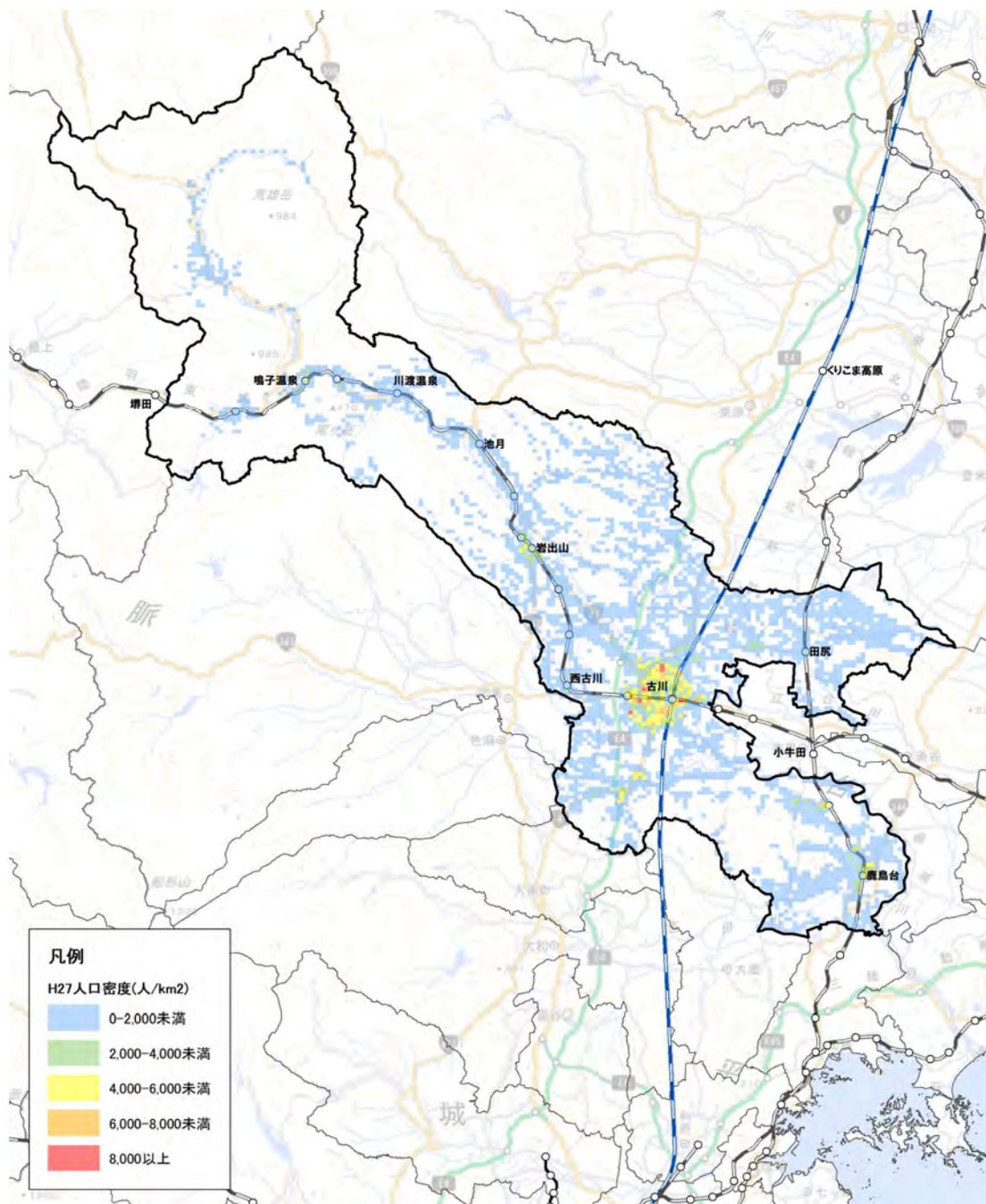


国勢調査より

(5) 人口等の分布状況

1) 人口

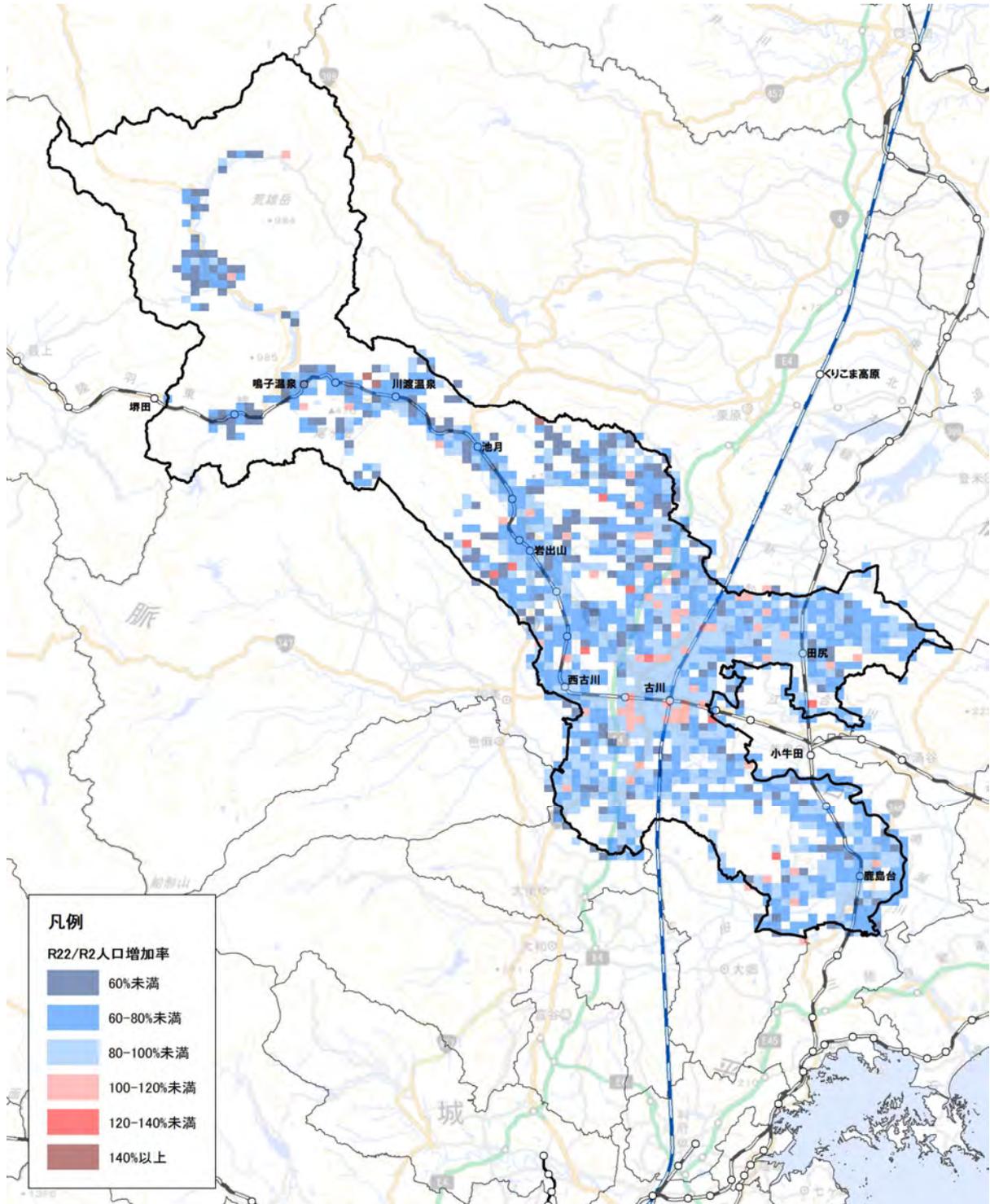
- 本市の人口は、市の中心部である古川地域の、特に古川駅周辺の市街地に集中しています。また、市の南東側の地域では、人口が広く薄く分布している状況です。
- 一方、市の北西側の地域の人口は少なく、鉄道、主要道路の沿線に多く分布しています。
- また、人口の集中していない箇所にも、居住地が広く点在しており、鉄道や路線バスのような公共交通で移動手段を確保することが難しい状況にあります。



国勢調査 (H27) より

2) 人口増減 (2020→2040年)

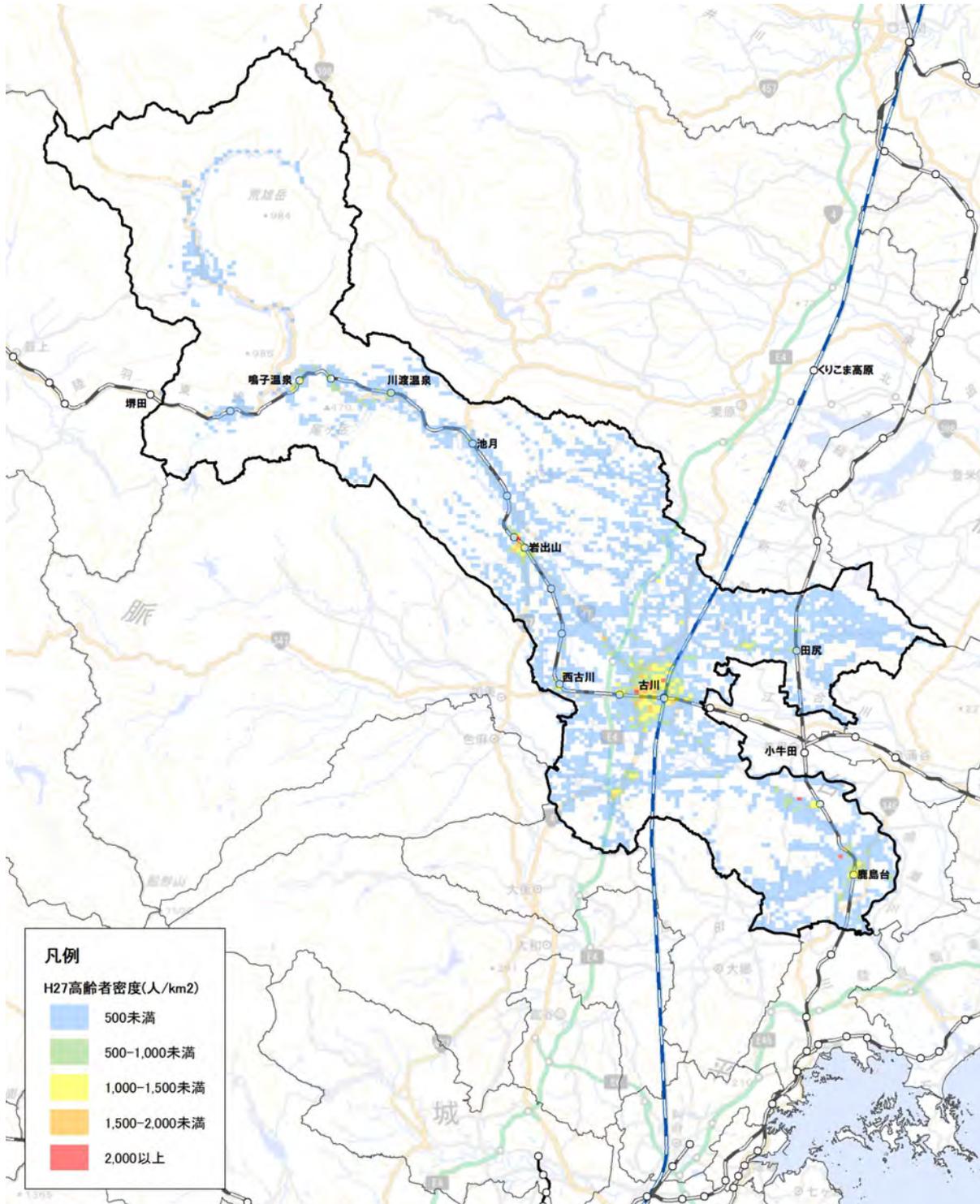
- 人口は、現在から将来にかけて、増加する見込みの箇所が点在しているものの、市域全体で減少する見通しです。
- 人口の減少は、古川地域の中心部周辺で比較的小さく、市の北西側で大きい傾向があります。



国立社会保障・人口問題研究所 (2020→2040年推計) より

3) 高齢者人口の分布

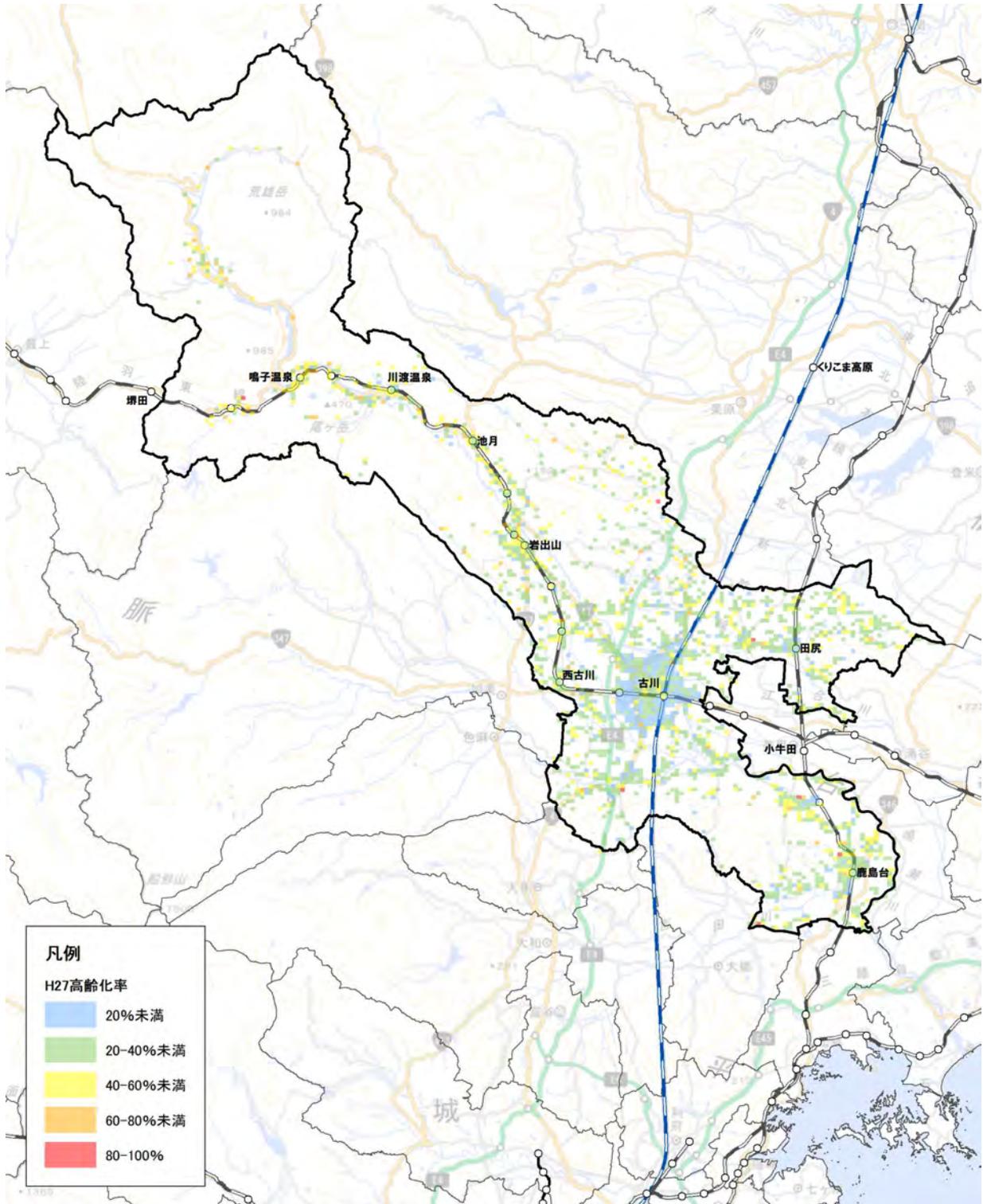
● 高齢者の人口も、総人口と同様、古川地域の中心部に集中するとともに、広く薄く、市域に分布している状況です。



国勢調査 (H27) より

4) 高齢化率の分布

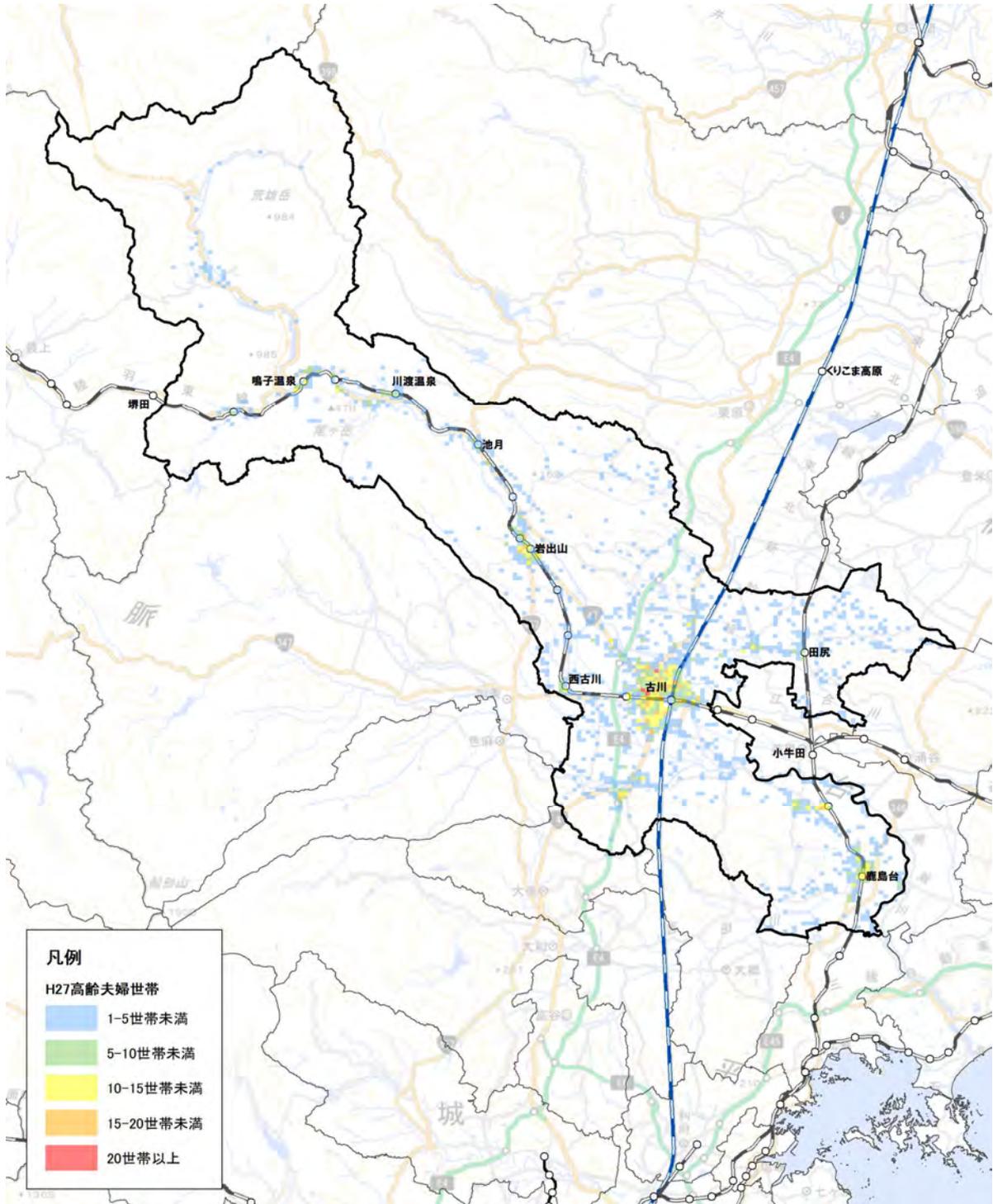
● 高齢化率は、市全体で高い状況にあります。古川地域の中心部付近では低く、他の地域では高い傾向があります。



国勢調査 (H27) より

5) 高齢者夫婦のみ世帯

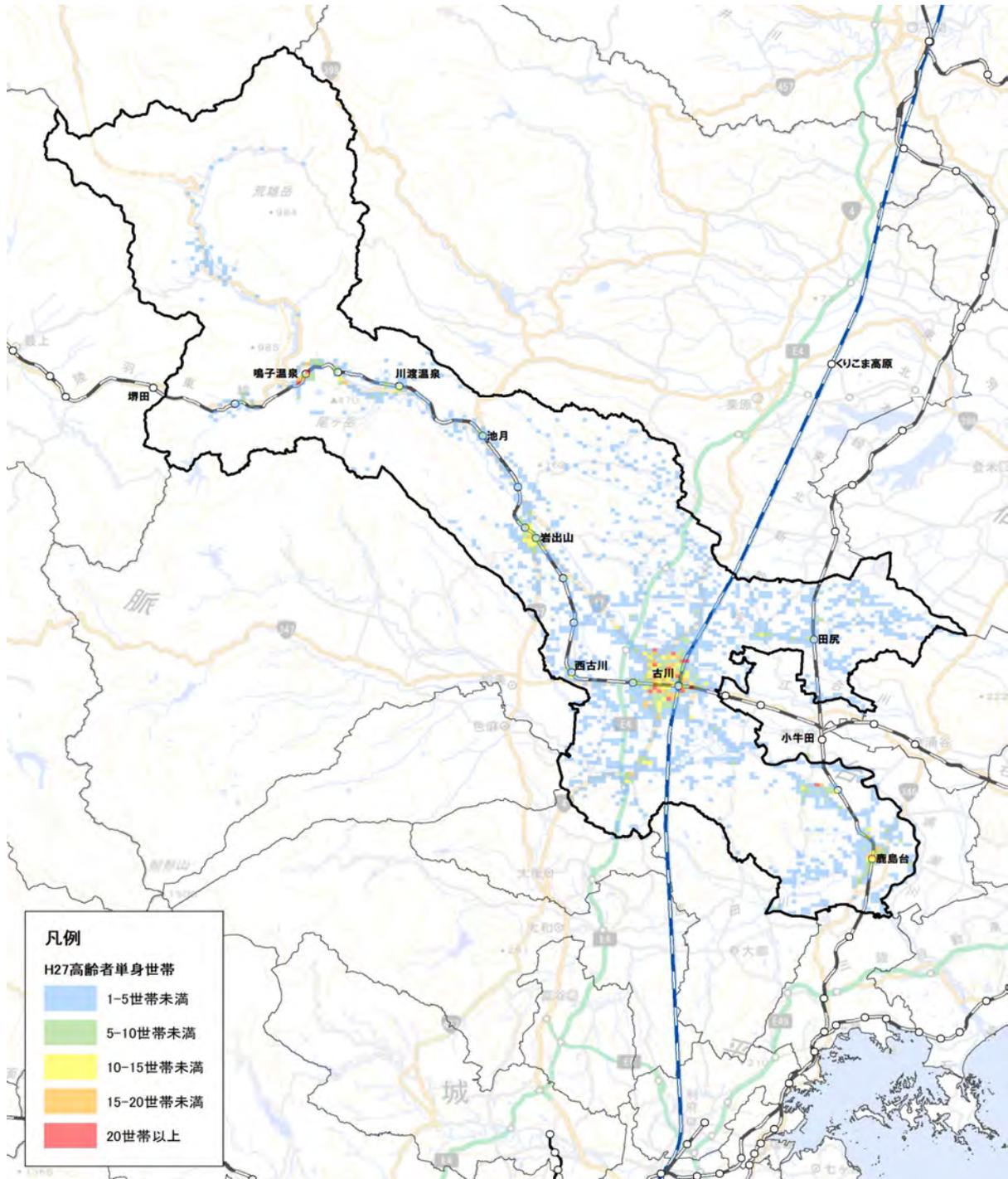
- 高齢者夫婦のみ世帯は、市域の各地に分布しており、人口の少ない地域にも点在している状況です。
- 高齢者のみの世帯であることから、家族等のクルマでの送迎・同乗等ができない人が多い可能性があります。また、免許返納がすすめられるなか、今後そのような人が増加する可能性もあります。



国勢調査 (H27) より

6) ひとり暮らし高齢者

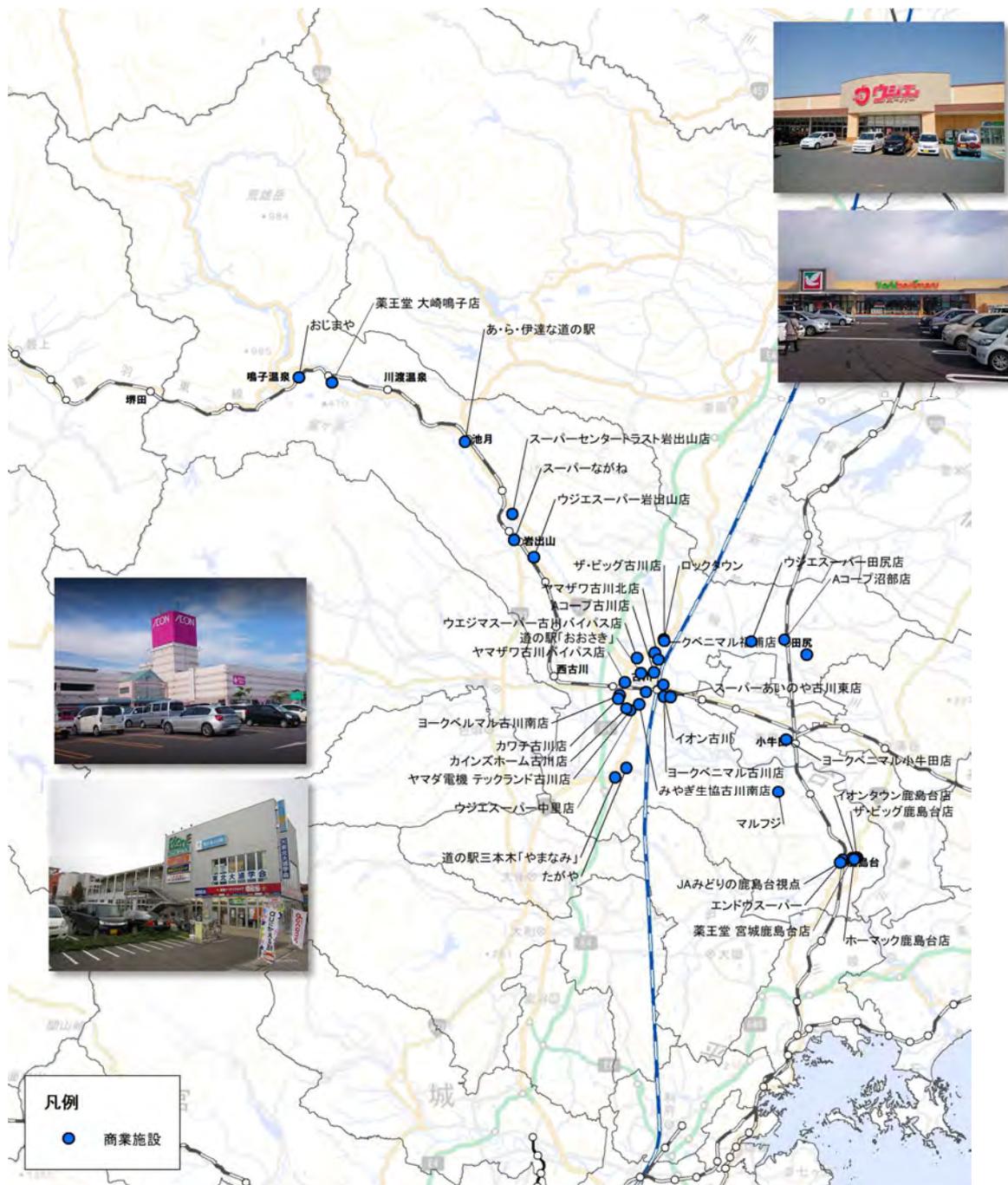
- ひとり暮らし高齢者も、市域の各地に分布しており、人口の少ない地域にも点在している状況です。
- ひとり暮らしの高齢者も、クルマでの送迎・同乗等ができない人が多い可能性があります。



国勢調査 (H27) より

(2) 店舗の立地状況

- スーパー、薬店などの店舗は、古川地域の市街地周辺に集中して立地しています。また、各地域にも、地域密着型の店舗やチェーン店（ヨークベニマル、ウジエ等）が立地しており、日々の買い物で出かける人が多い状況です。
- 大型の店舗やショッピングセンター等（イオン、リオネ等）は、概ね古川に立地しており、各地域の市民が買い物に出かけています。



国土数値情報 より

(3) 病院・診療所の立地状況

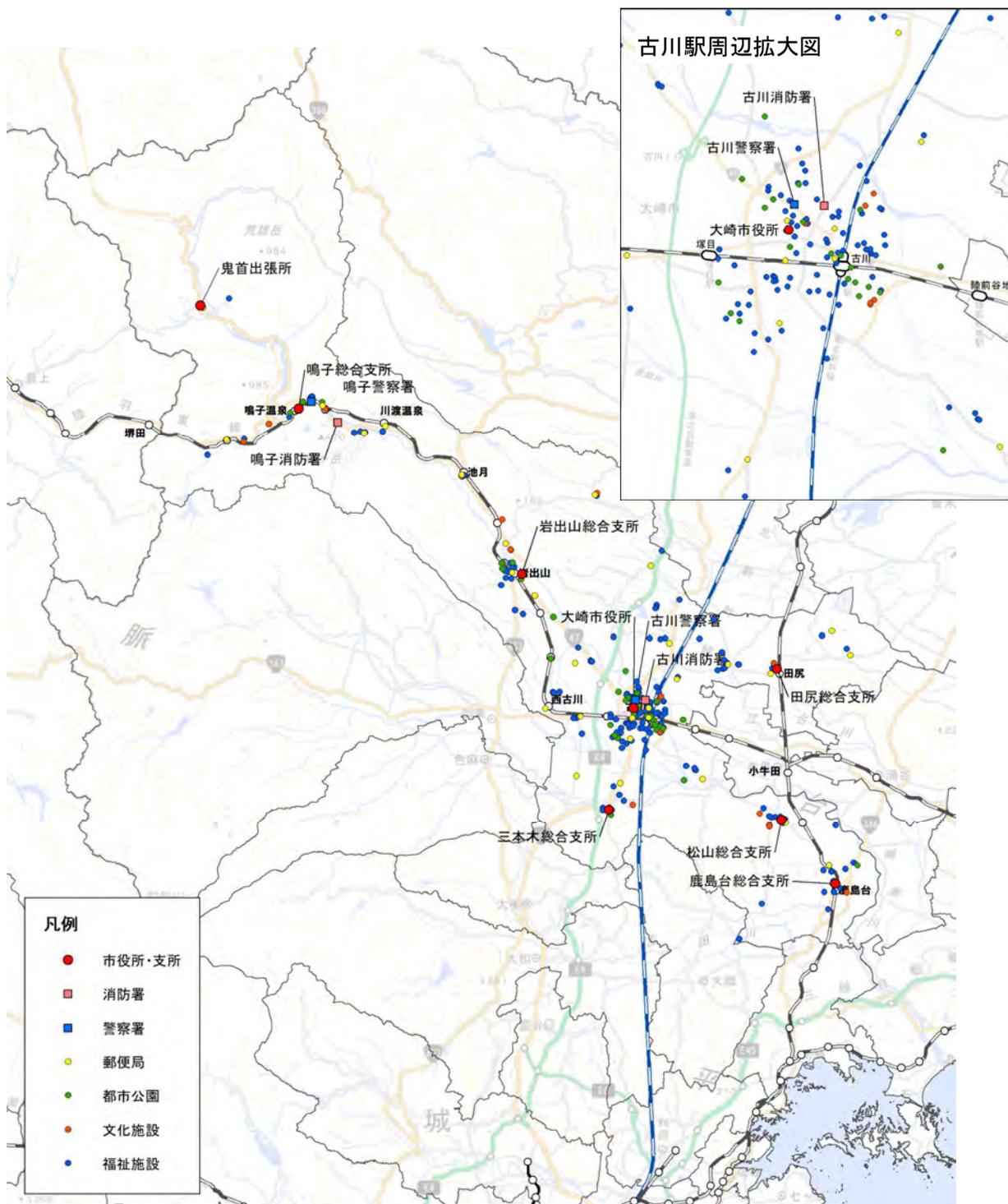
- 病院・診療所も、古川地域の市街地周辺に集中して立地しています。
- 「大崎市民病院」も、古川地域の中心部に立地（H26年移転し、最寄り駅は塚目駅）しており、鹿島台、岩出山、鳴子温泉の各地域に分院、田尻地域に診療所があります。



国土数値情報 より

(4) 公共・公益施設の立地状況

- 公共・公益施設も、古川地域に集中して立地しています。
- 市役所の本庁舎は古川地域にあり、各地域に総合支所があります。
- なお、「市役所本庁舎」は、現在の庁舎の近傍に移転し令和 5（2023）年度の供用開始を目指しています。

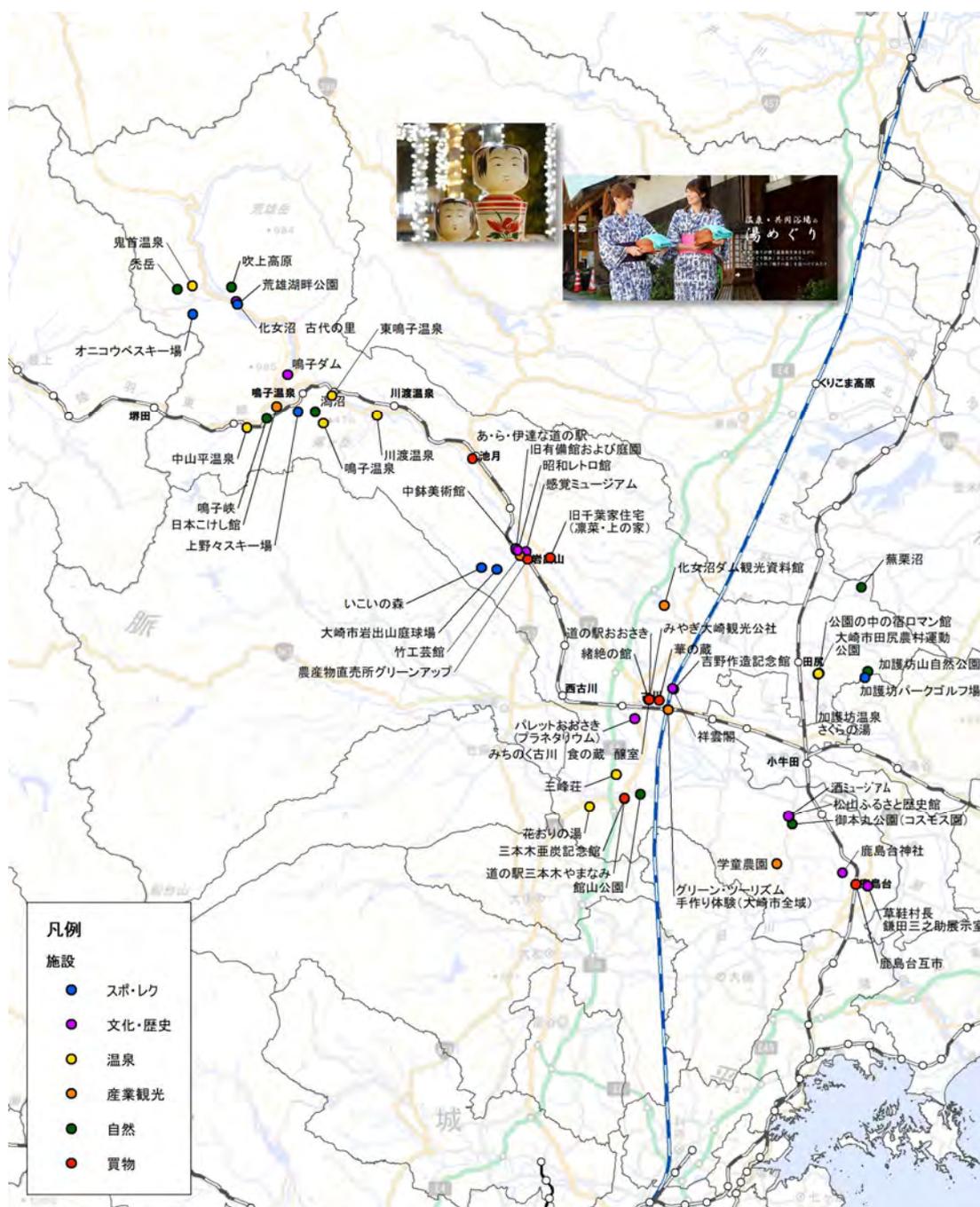


国土数値情報 より

1-4. 観光の状況

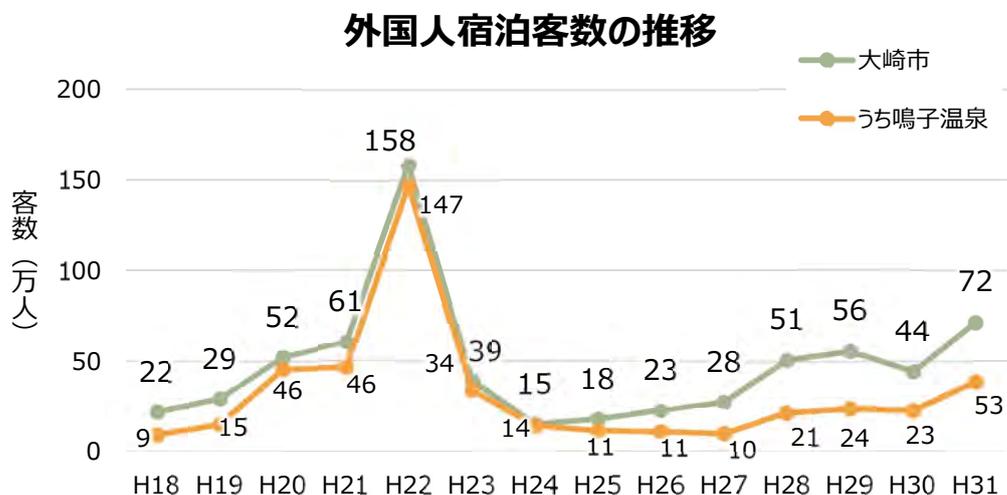
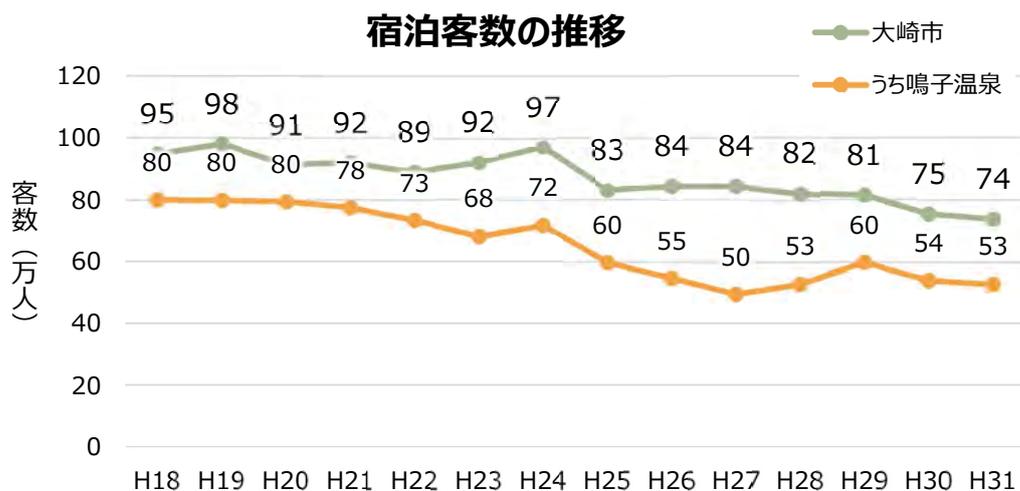
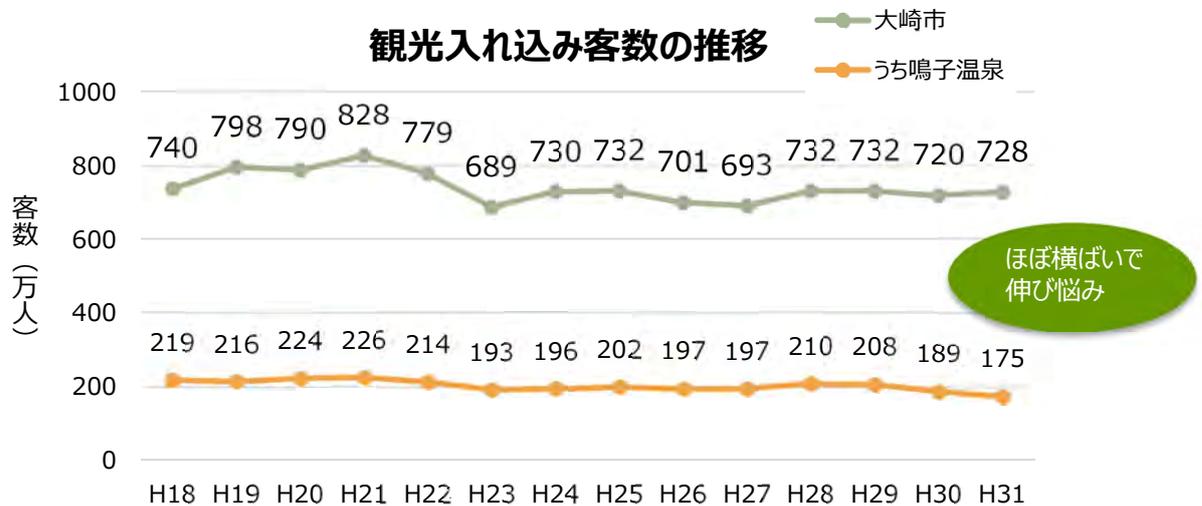
(1) 観光スポット

- 市内には観光資源が豊富にあり、食や地酒、文化・歴史、豊かな自然等の集客・観光スポットが多数あります。
- 「鳴子温泉郷」は、全国から多くの人を訪れています。



(2) 観光入込客数の推移

- 本市の観光客は、ほぼ横ばいの状況が続いています。また、宿泊客数は微減傾向となっています。
- 一方、外国人宿泊客は、増加傾向にあります。



宮城県観光統計 より

1-5. 市民の移動等の状況

(1) 通勤・通学の動き

- 大崎市民の通勤・通学先は、約8割を市内が占めています。また1割弱が仙台市に通っています。
- 合併前の各市町の通勤・通学先をみると、各市町内で動きが多くなっていますが、古川市へ通う人、仙台市へ通う人も多く、現在もその傾向があります。



通勤・通学の動き(H27)

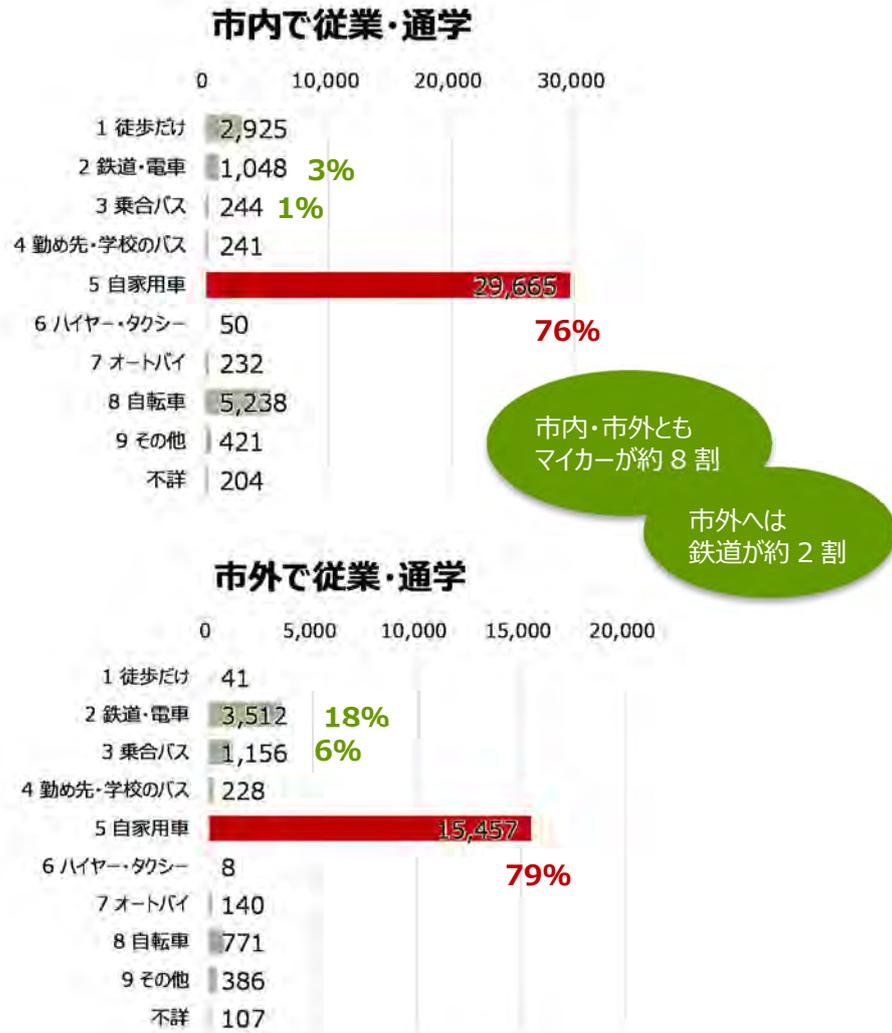


古川への動き、
仙台への動きがある
(合併前の市町の状況)

通勤・通学の動き(H17)

(2) 通勤・通学の交通手段

- 市民の通勤・通学の交通手段をみると、市内で通う市民のうち約 8 割をマイカーが占めており、鉄道・バスはきわめて少ないのが現状です。
- 市外へ通う人も約 8 割をマイカーが占めていますが、鉄道で通う人が約 2 割います。



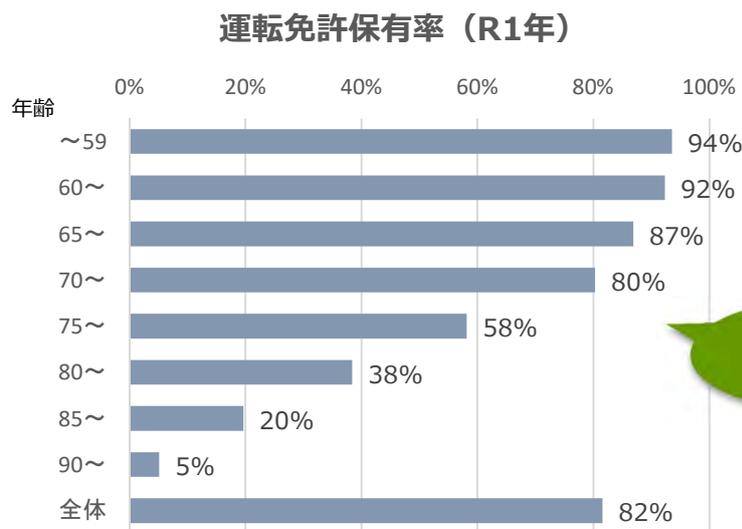
国勢調査 (H22) より

(3) 自動車・免許保有状況

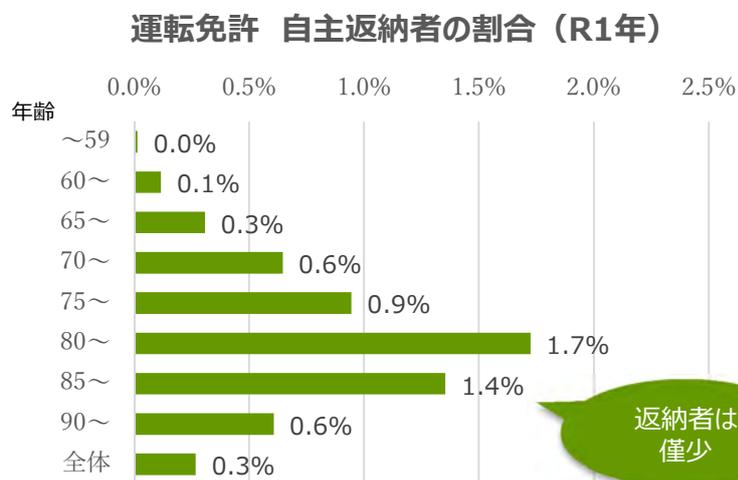
- 人口が減少している中、市民の自動車保有台数は増加傾向にあります。
- 多くの市民が運転免許を持っており、高齢者の運転免許保有率も高く、免許返納はあまり進んでいません。



保有台数は増加傾向



70歳でも8割が保有

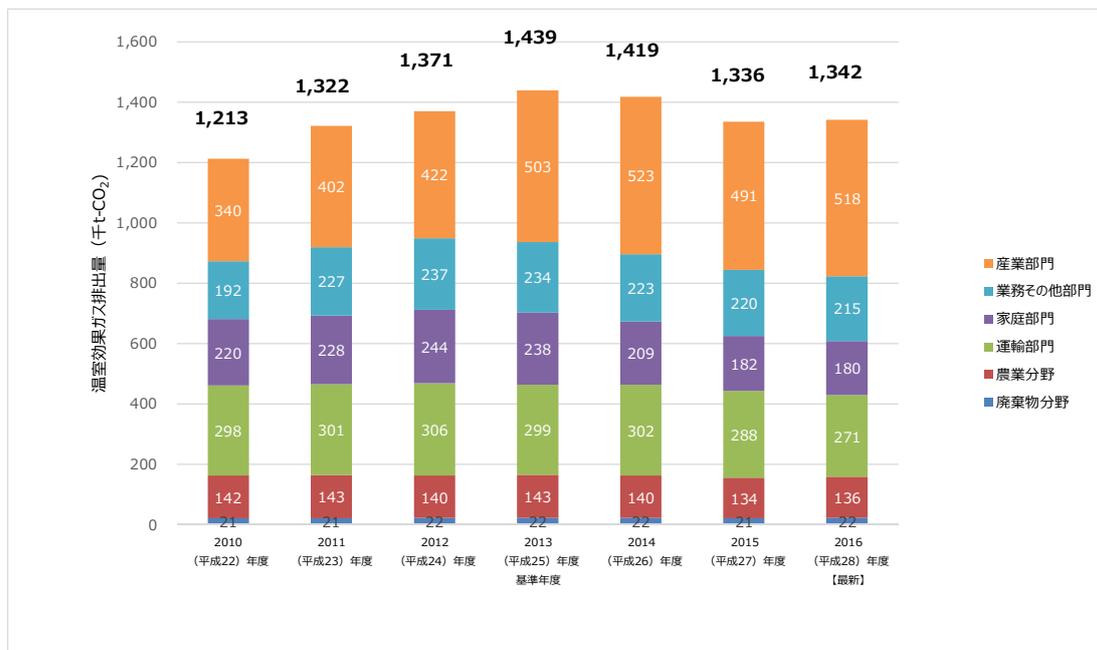


返納者は僅少

宮城県警より

(4) 地球環境面

- 本市のCO2排出量のうち、約2割を運輸部門が占めている状況です。
- 「大崎市環境基本計画」によれば、公共交通があまり便利でないため「マイカー利用」が多いことが要因の一つと考えられています。

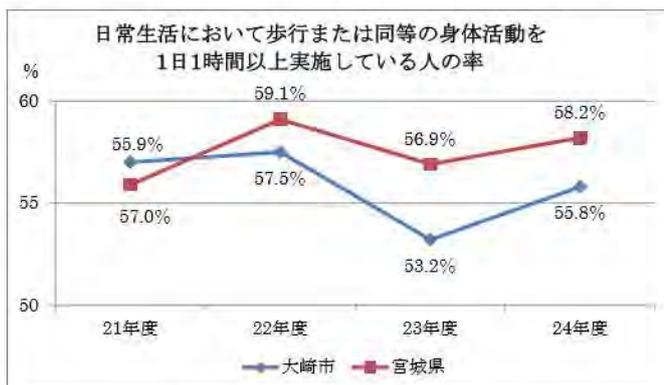


大崎市環境基本計画・大崎市環境保全課資料 より

(5) 健康面

- 「大崎市健康増進計画」では、一日に1時間以上歩く人の増加を目指していますが、さほど増えていない状況です。公共交通があまり便利でないため「マイカー」の利用が多く、歩かないことも要因の一つと考えられています。

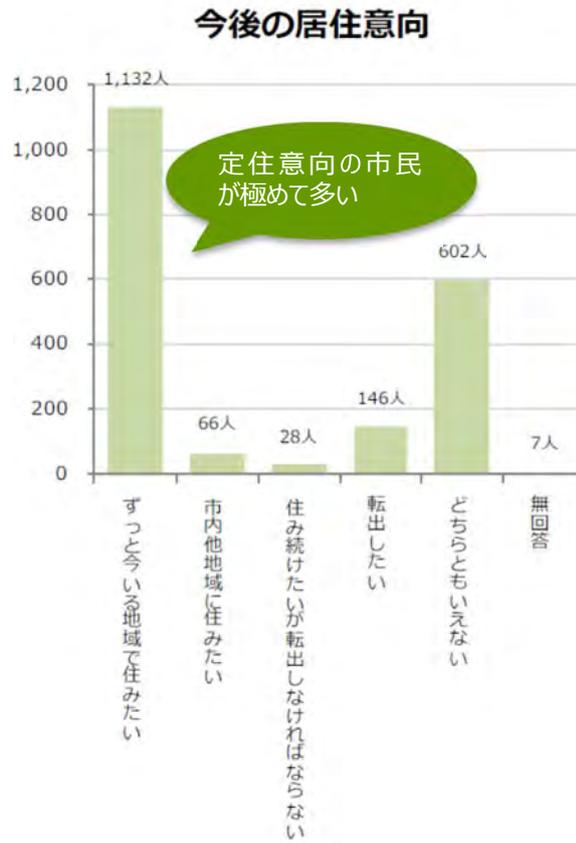
評価指標	平成20年度策定時	平成25年度			平成30年度目標値	平成30年度新目標値
		中間目標値	中間実績値	達成度		
① 一日の歩行時間が1時間以上の人の割合	40歳～64歳男性	31.5%	35%	31.7%	○	40%
	40歳～64歳女性	27.6%	35%	29.4%	○	40%



出典：特定健康診査法定報告 大崎市健康増進計画 より

(7) 市民の定住意向

●市民の定住意向はきわめて高く、特に現在の地域に住み続けたいという市民が多い状況です。鳴子温泉地域が半数弱でやや低くなっています。



参考

「ずっと今いる地域で住みたい人」

- ・古川地域（中心部）：57%
- ・古川地域（周辺部）：62%
- ・松山地域：56%
- ・三本木地域：53%
- ・鹿島台地域：55%
- ・岩出山地域：61%
- ・鳴子温泉地域：47%
- ・田尻地域：59%

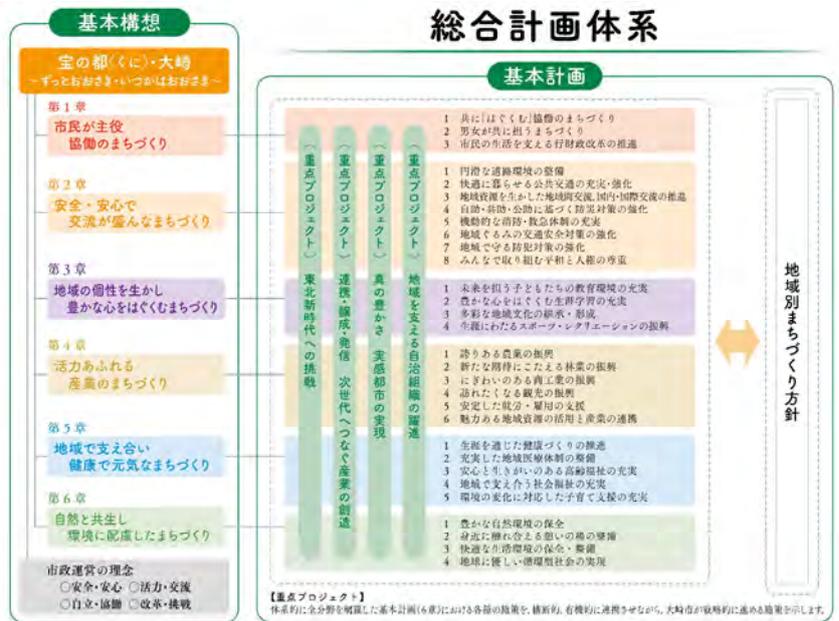
市民意識調査 より

2. 大崎市が目指す姿

まちづくりの最上位計画である総合計画において本市が目指す姿や、関連計画における公共交通や人の移動に関わる取り組みの方向性等は以下の通りです。

2-1. 第2次大崎市総合計画

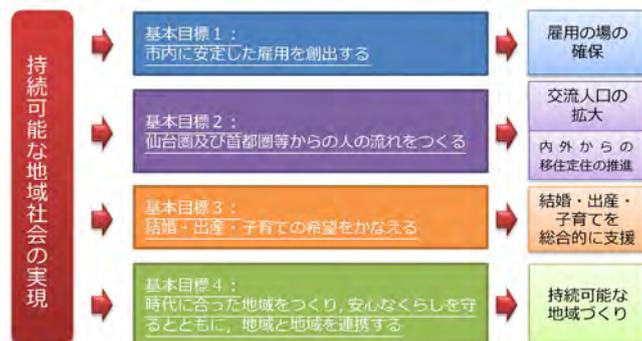
- 将来像として、「宝の都（くに）・大崎 ～ずっとおおさき・いつかはおおさき～」を掲げ、市民が快適に暮らし続けられるまちを目指しています。
- 取り組みの一つとして、「快適に暮らせる公共交通の充実・強化」が挙げられ、公共交通を利用して各地域に移動できること、わかりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークが形成されていることが望ましいとされています。



『第2次大崎市総合計画』より

2-2. 宝の都（くに）・おおさき市地方創生総合戦略

- 人口の現状と将来展望を示す人口ビジョンを策定し、「持続可能な地域社会の実現」に向け、各分野における目標や基本的方向、具体的な施策がまとめられており、公共交通に関する具体的な施策として、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ることが挙げられています。



『宝の都(くに)・おおさき市地方創生総合戦略』より

2-3. その他関連計画等

その他、本市において人の移動等に関連する計画等として以下があります。

○大崎市都市計画マスタープラン

- ・「持続可能な都市づくり」を基本理念とし、定住と交流の役割・機能を併せ持つ「住と交流の拠点都市」を目標都市像として定めています。
- ・都市づくりの重点テーマとして「集約型市街地の形成」を定め、各地域において集約型市街地を配置・設置し、古川地域を中心とする公共交通網を配置・整備することで、各集約型市街地相互の連携を確保していくこととしています。

○大崎市立地適正化計画

- ・『大崎市都市計画マスタープラン』に掲げている集約型市街地の形成に向けて、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の都市構造の形成に資する具体的な区域や施策を定める計画となっています。

●大崎市全体の基本的構成



『大崎市都市計画マスタープラン』より抜粋

●将来都市構造図



『大崎市立地適正化計画』より抜粋

○大崎市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)

- ・温室効果ガス削減目標達成に向け、「コンパクトなまちづくりの推進と利用しやすい公共交通ネットワーク等の充実」を基本方針のうちの1つとしています。

○大崎市観光振興ビジョン

- ・観光振興に向けた3つの戦略のうち、大崎ならではのおもてなしを目指した戦略のもと、観光客や市民双方にとって快適な交通環境をつくる取り組みを記載しています。

○第2次大崎市健康増進計画

- ・市民の健康づくり施策を推進するために策定し、取り組みの1つとして、自家用車で移動している人が多く、歩行時間が減少していることから、1日の目標歩数を示しています。

○**大崎市過疎地域持続的発展計画**

- ・過疎地域である岩出山地域、鳴子温泉地域、田尻地域について、現況と問題点を整理しているなかで、公共交通に関する対策として、「地域内のすべての公共交通が一体となって機能する持続可能な公共交通ネットワークの構築に努める」と記載しています。

○**大崎市住生活基本計画**

- ・住生活の安定確保と向上のための指針として策定したもので、公共交通に関して、安定的で持続可能な公共交通の体制整備を図るなどの取り組みを記載しています。

○**大崎市地域福祉計画**

- ・大崎市が目指す地域福祉として、「地域で相互に支え合う仕組みづくりの推進」、「地域のボランティアとコーディネーターの育成・支援」「避難行動要支援者の支援体制の構築」「生活困窮者自立支援の推進」の4つを基本目標として掲げています。

○**大崎市役所本庁舎建設整備基本計画**

- ・新庁舎に求める基本理念や基本方針などの基本事項を定めた計画であり、この基本計画に基づき、建設整備を行い、令和5年度の供用開始を目指しています。

○**大崎市鳴子総合支所庁舎等複合施設建設基本計画**

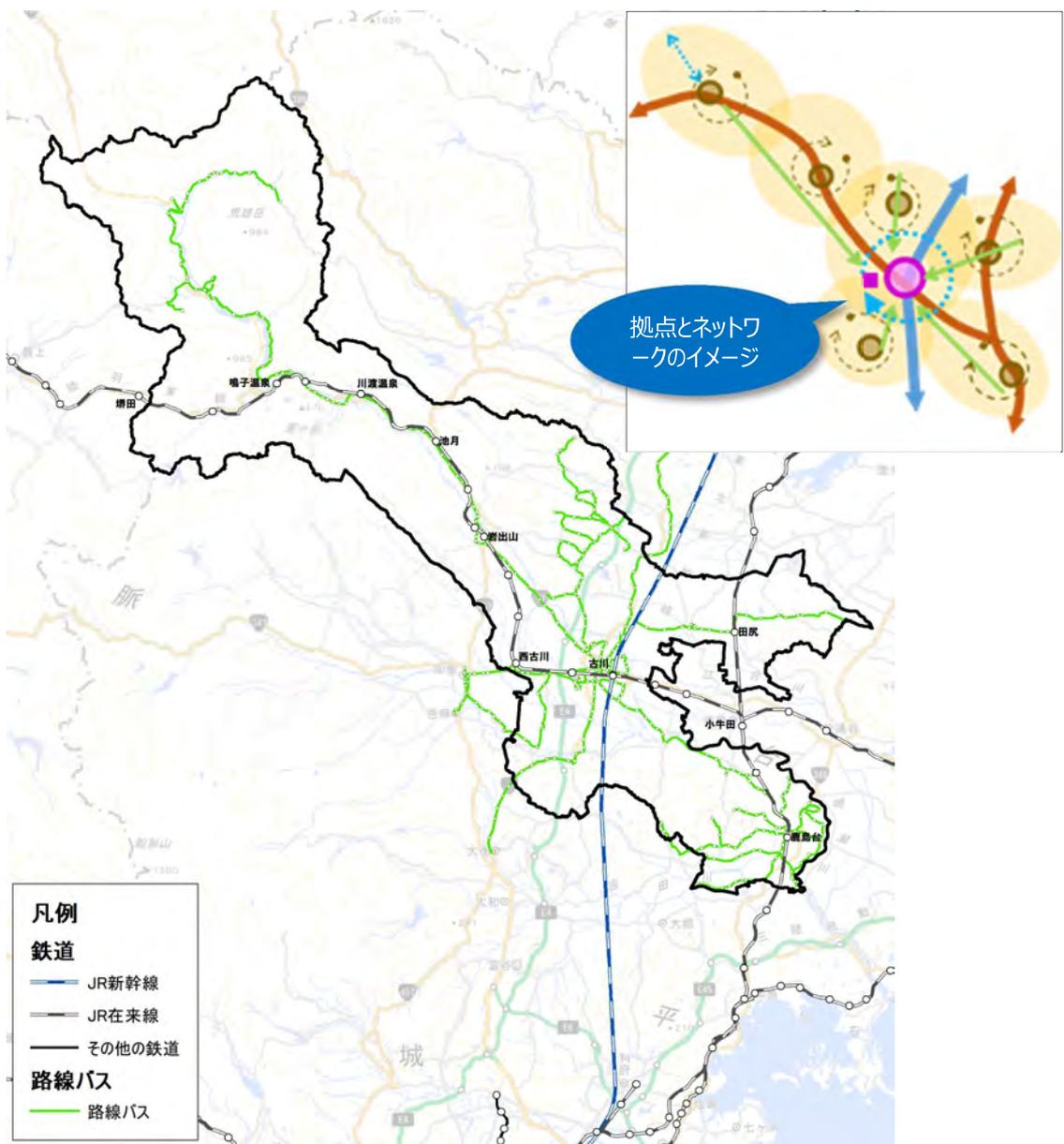
- ・施設の老朽化等が指摘されていた鳴子総合支所庁舎について、行政機能と公民館機能を有する複合施設として整備することとし、基本計画を策定しました。この基本計画に基づき、建設整備を行い、令和3年10月に供用開始しました。

3. 公共交通等の現状

3-1. 公共交通の状況

(1) 公共交通ネットワーク

- 市内の公共交通の基軸は鉄道であり、市内 6 地域の拠点を通り、広域・地域間移動を担っています。(ただし、陸羽東線と東北本線は、市外で結節しており、三本木地域に駅はありません。)
- また、市中心部の移動をバス（市民バス、中心市街地循環便、市営バスなど）、鉄道、バスが運行していない各地域内の移動を地域内公共交通（デマンド型、定時定路線型）等が担っています。
- 古川駅から仙台駅まで高速バスも運行しています。



国土数理情報 より

【市内の鉄道駅】

東北新幹線	古川駅
JR 東北本線	鹿島台駅、松山町駅、田尻駅
JR 陸羽東線	古川駅、塚目駅、西古川駅、東大崎駅、西大崎駅、岩出山駅、有備館駅、上野目駅、池月駅、川渡温泉駅、鳴子御殿湯駅、鳴子温泉駅、中山平温泉駅



【古川駅の運行（新幹線、在来線）状況】

■ 東北新幹線

	方面	運行本数（平日・休日）	運行時間
東北・北海道新幹線	一ノ関・盛岡・新青森・新函館北斗方面（下り）	20 便・23 便	6 時台～22 時台
秋田新幹線	角館・大曲・秋田方面（下り）	22 便・23 便	6 時台～22 時台
東北新幹線	仙台・福島・郡山・宇都宮・東京方面（上り）	20 便・23 便	

■ 在来線

	方面	運行本数（平日・休日）	運行時間
陸羽東線	鳴子温泉・新庄方面（下り）	14 便・14 便	6 時台～22 時台
陸羽東線	小牛田方面（上り）	22 便・23 便	6 時台～22 時台

【塚目駅の運行（在来線）状況】

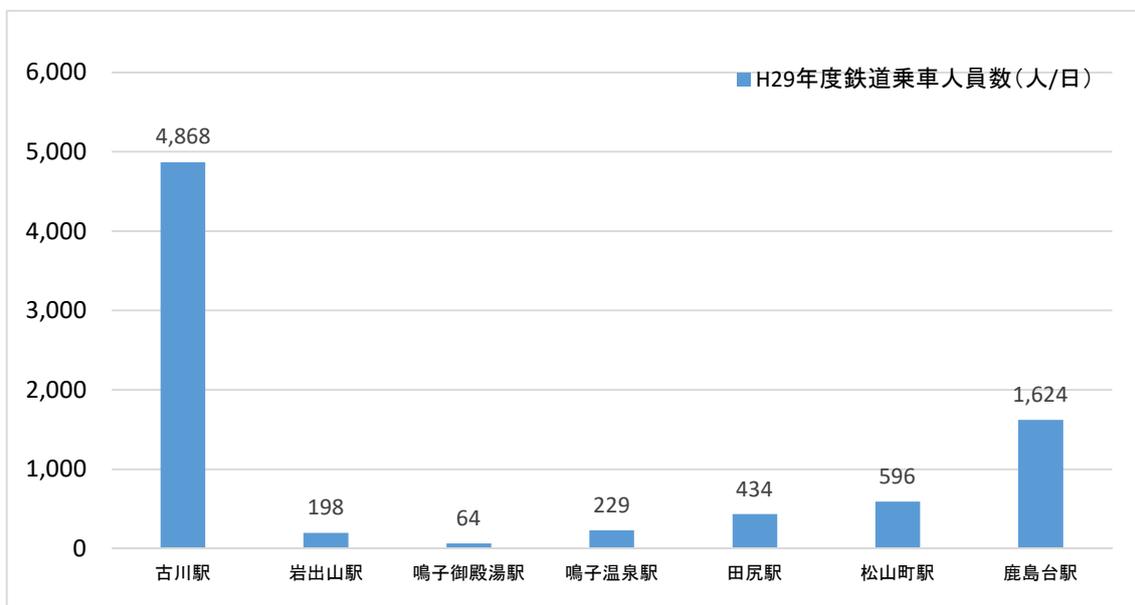
	方面	運行本数（平日・休日）	運行時間
陸羽東線	鳴子温泉・新庄方面（下り）	14 便・14 便	6 時台～22 時台
陸羽東線	古川・小牛田方面（上り）	14 便・14 便	6 時台～22 時台

(3) 鉄道の利用状況

1) 各拠点駅の利用状況

- 本市の中心部にある古川駅が突出して利用者が多く、市の主要駅となっており、駅前広場にはバス、タクシー等の交通結節機能があります。
- 次いで利用者が多い駅は鹿島台駅であり、岩出山駅、鳴子御殿湯駅、鳴子温泉駅、田尻駅、松山町駅は市内の各地域の中心駅ですが、1日当たりの乗車人数はいずれも600人以下です。
- その他の駅は無人駅が多く、塚目駅は「大崎市民病院」の最寄り駅ですが、無人駅で駅前広場もない状況です。
- なお、これらの駅の利用者は、いずれも減少傾向となっています。

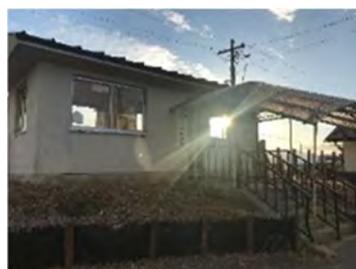
●拠点駅別 1日当たりの乗車人数の比較 (H29年度)



<古川駅>



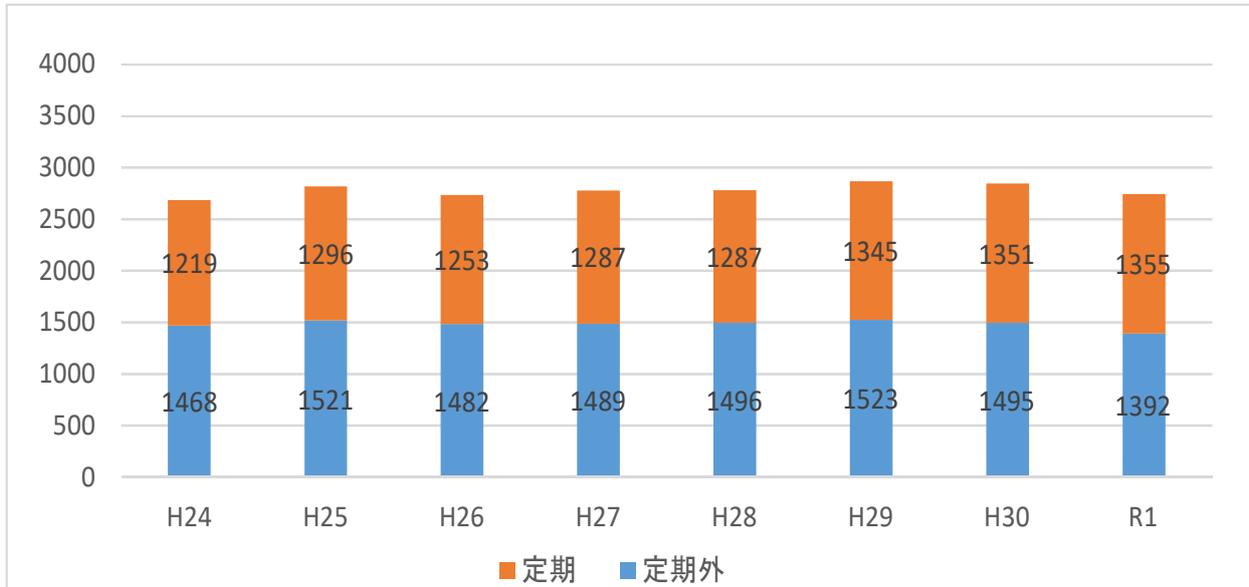
<塚目駅>



2) 新幹線の利用状況

- 東北新幹線の年度別の1日当たりの利用者数は、2,700人程度であり、ほぼ横ばいです。
- また、定期利用者は多く、古川駅から仙台駅まで利用している人が多い状況です。

●東北新幹線古川駅の1日当たり利用者数



JR 東日本 HP より

(4) 路線バスの状況

1) 市民バス

- 市民バスは、本市及び関係市町村が（株）ミヤコーバスへ補助を行い、運行しています。
- 市民バスは、概ね古川地域の市街地から各地域をつないで運行しています。多くの路線が、古川駅に発着しており、清滝線を除く路線が、大崎市民病院に発着しています。（1日2便程度）
- 運行日については、古川線（栗原市民バス）、三本木大衡線は毎日運行、高倉線は月～土曜日運行となっており、その他の路線は平日のみの運行となっています。
- 運賃については、初乗り100円から500円を上限とした距離制運賃により運行しています。

路線	起終点	主な経由地	運行日	便/日 (往・復)	運賃(円)
鳴子線	古川駅前～鳴子温泉駅前	川渡温泉駅、 池月駅	月～金	5・5	100～500
大貫線	古川駅前～下長根	田尻駅	月～金	4・4	100～500
松山鹿島台線	古川駅前～鎌田記念ホール	松山町駅、 鹿島台駅	月～金	5・6	100～500
宮沢真山線	古川駅前～真山御上		月～金	4・4	100～500
高倉線	古川駅前～矢越		月～土	4・4	100～500
三本木大衡線	古川駅前～大衡村役場前		毎日	平日6・8 休日4・5	100～500
清滝線	古川駅前～鴻ノ巣	清滝地区、 宮沢地区	火・金	1・2	100～500
古川線 (栗原市民バス)	古川駅前～栗原中央病院		毎日	平日8・9 休日5・5	100

(R2年度時点)



2) 市民バス－中心市街地循環便

- 中心市街地循環便は、主に古川地域の市街地内の交通手段として、北側循環便、南側循環便、シャトル便が運行しています。
- 運行日については、平日のみの運行となっています。
- 運賃については、100円で利用でき、1日フリー乗車券は200円で利用できます。

路線	起終点	主な経由地	運行日	便/日 (往・復)	運賃 (円)
中心市街地循環便	古川駅前～大崎市民病院等 ～古川駅前	古川地域内	月～金	北側 5・3 南側 3・4 シャトル 5	100 (※1日フリー乗車券は200円)

3) 市営バス・事業者路線

- (株) ミヤコーバスの事業者路線である色麻線の一部の便は、大崎市民病院を経由して運行しています。
- 鳴子温泉地域の市営バス(鬼首線)は、鬼首地区の地域住民や観光客の交通手段として運行しています。
- 運行日については、色麻線、市営バスは毎日運行となっています。
- 運賃については、色麻線は初乗り160円から710円を上限とした距離制運賃、市営バスは初乗り100円から500円を上限とした距離制運賃により運行しています。

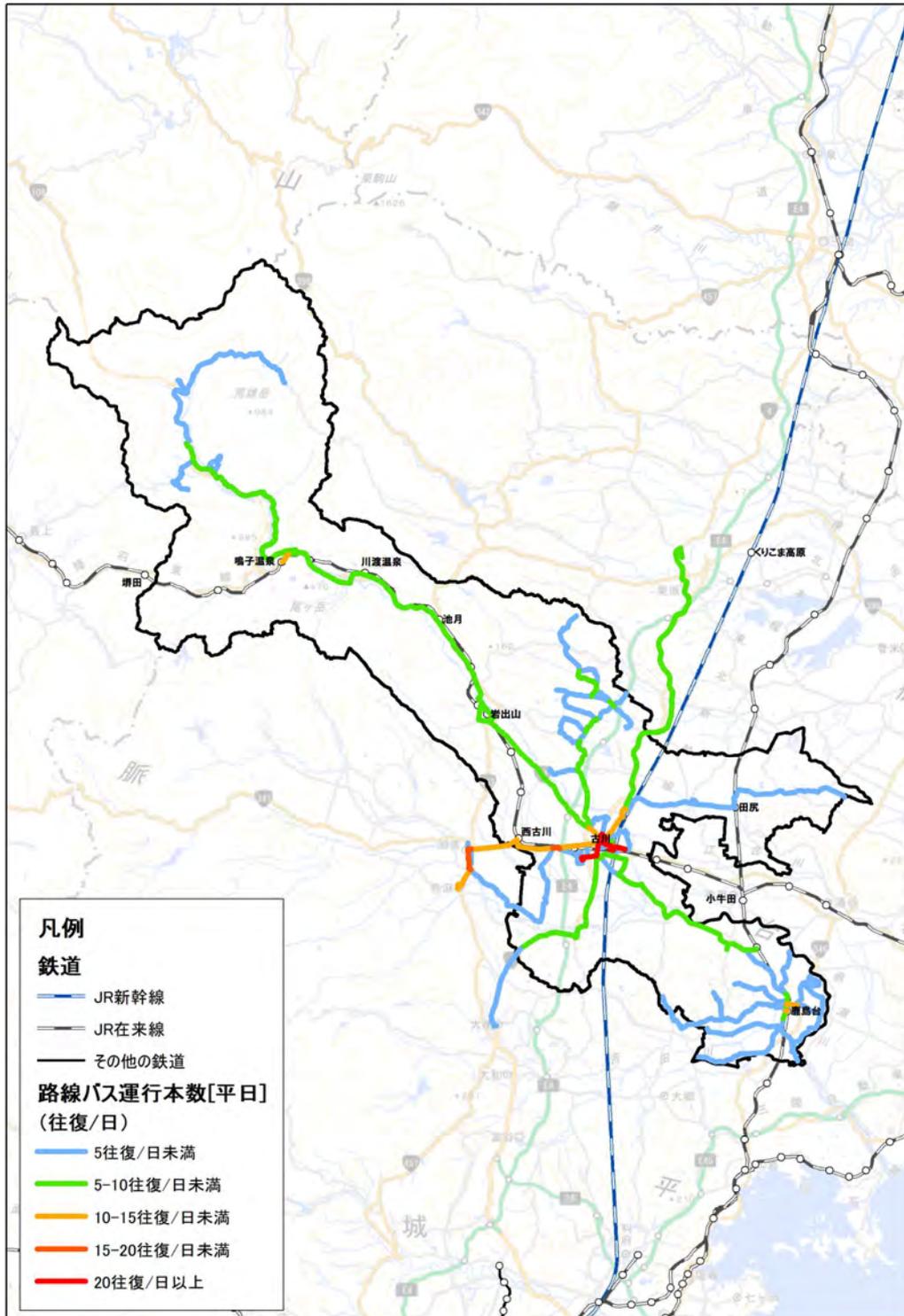
路線	運行主体	起終点	主な経由地	運行日	便/日 (往・復)	運賃 (円)
色麻線	(株) ミヤコーバス	色麻町役場前 ～古川駅前	大崎市民病院	毎日	5・5	160～710
鳴子温泉地域 市営バス (鬼首線)	大崎市	鳴子温泉駅 ～田野原	鳴子温泉駅、 ペンション村、 田野原	毎日	平日 6・6 休日 6・5	200～500

(R2年度時点)



4) バスの運行本数

●バスの運行本数については、古川駅周辺の運行本数が多く、古川駅から離れた地域では運行本数が少ない状況です。



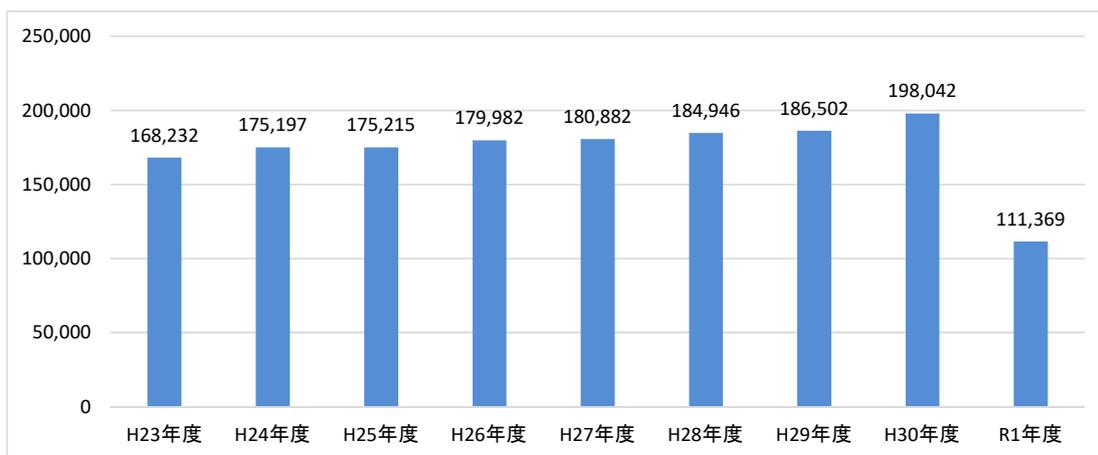
国土数理情報 より

(5) 路線バスの利用状況

1) 市民バスの利用状況

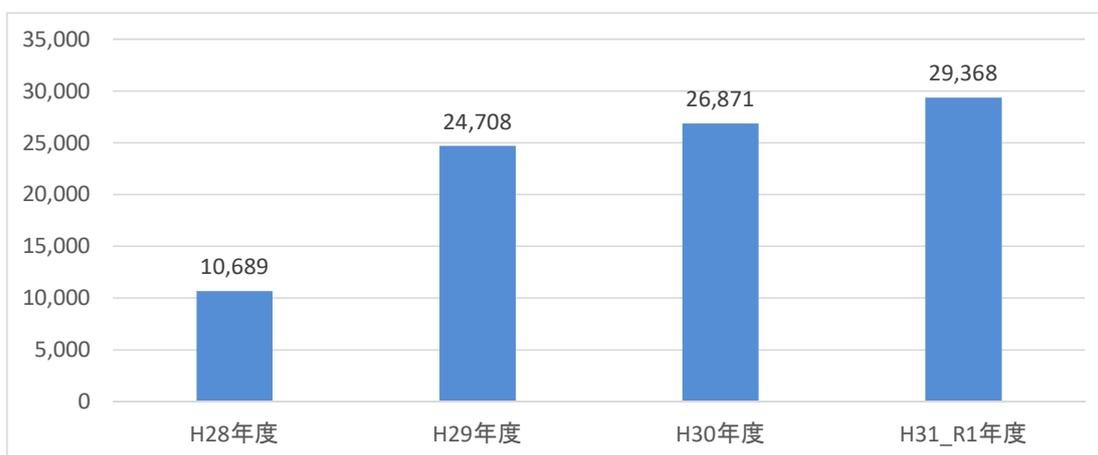
- 市民バスの利用者数は微増傾向にあります。なおR1年度は、古川線を移管した影響で、大きく減少しています。
- 中心市街地循環便は年々増加傾向にあり、R1年度は2万9千人程度となっています。ただし市中心部を循環する路線としては、利用者が多いとはいえない状況です。

●市民バスの利用者数（年度別）



※中心市街地循環便を除く

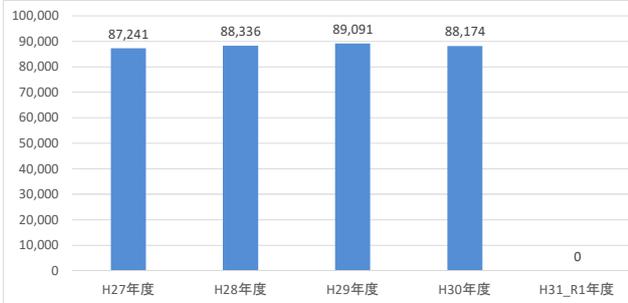
●中心市街地循環便の利用者数（年度別）



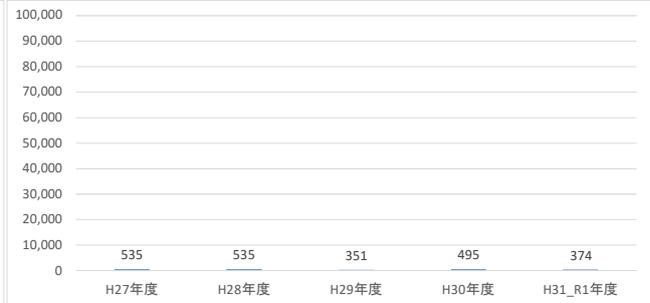
●各路線の利用者数

【市民バス】

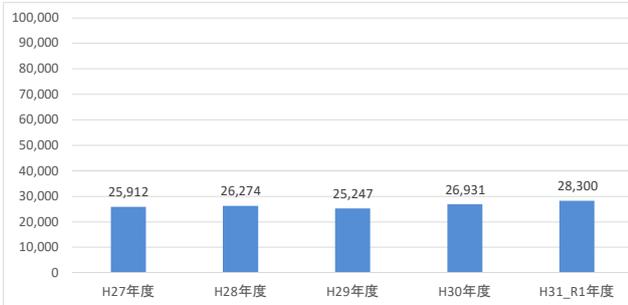
古川線（栗原市民バス）



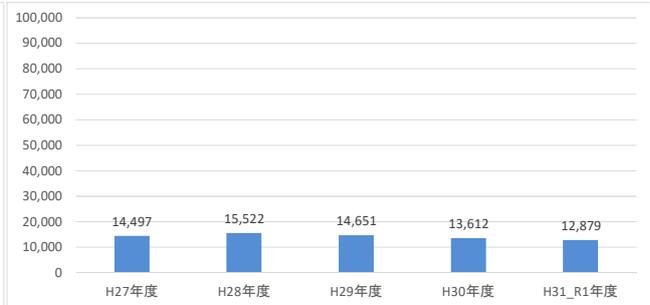
清滝線



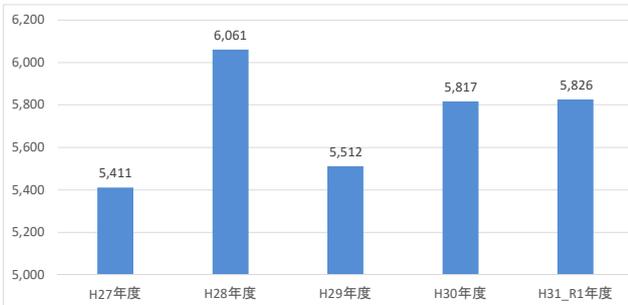
鳴子線



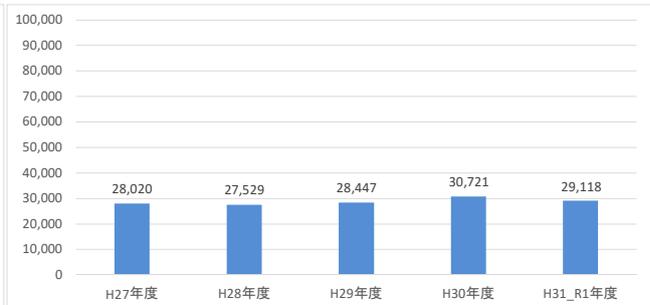
大貫線



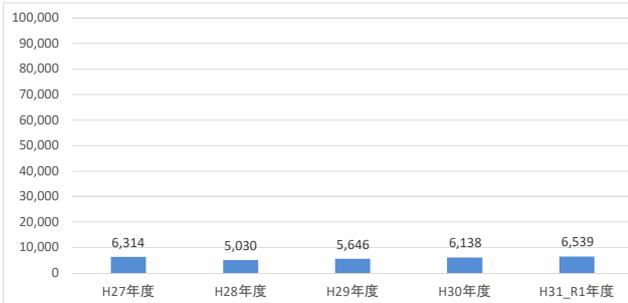
高倉線



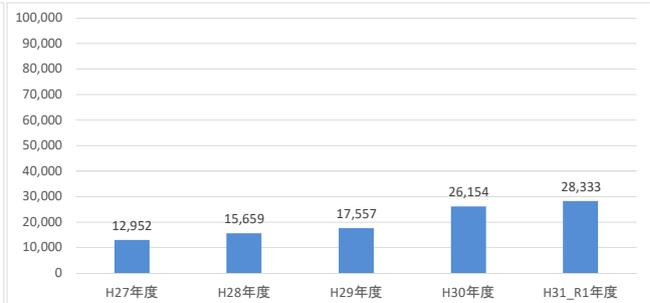
三本木大衡線



宮沢真山線

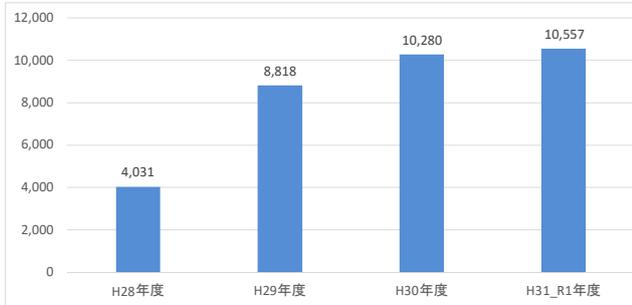


松山鹿島台線

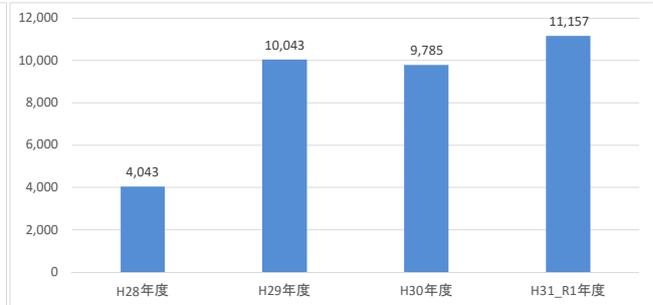


【中心市街地循環便】

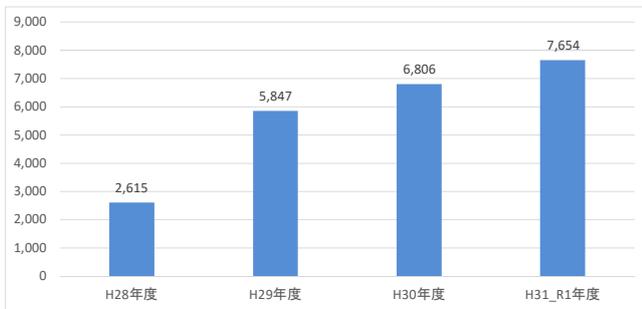
南側循環便



北側循環便



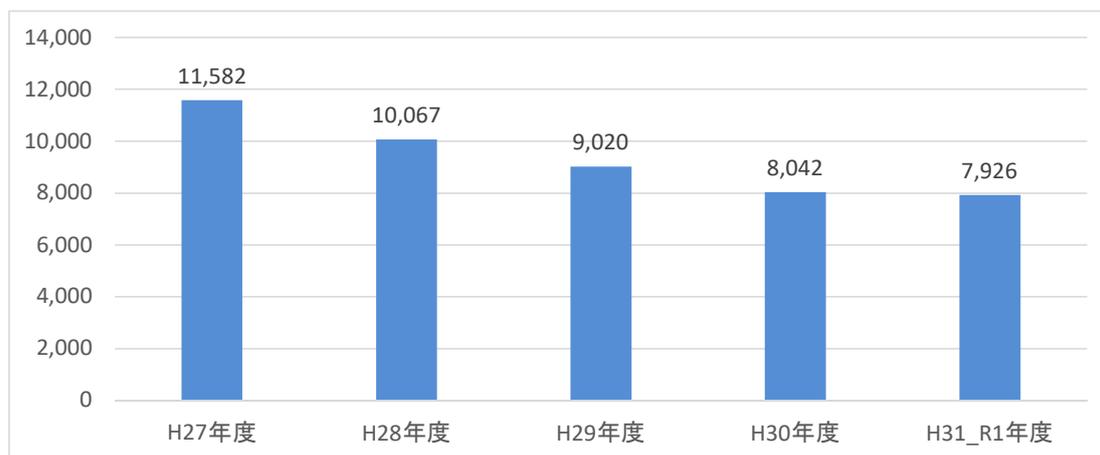
シャトル便



2) 市営バスの利用状況

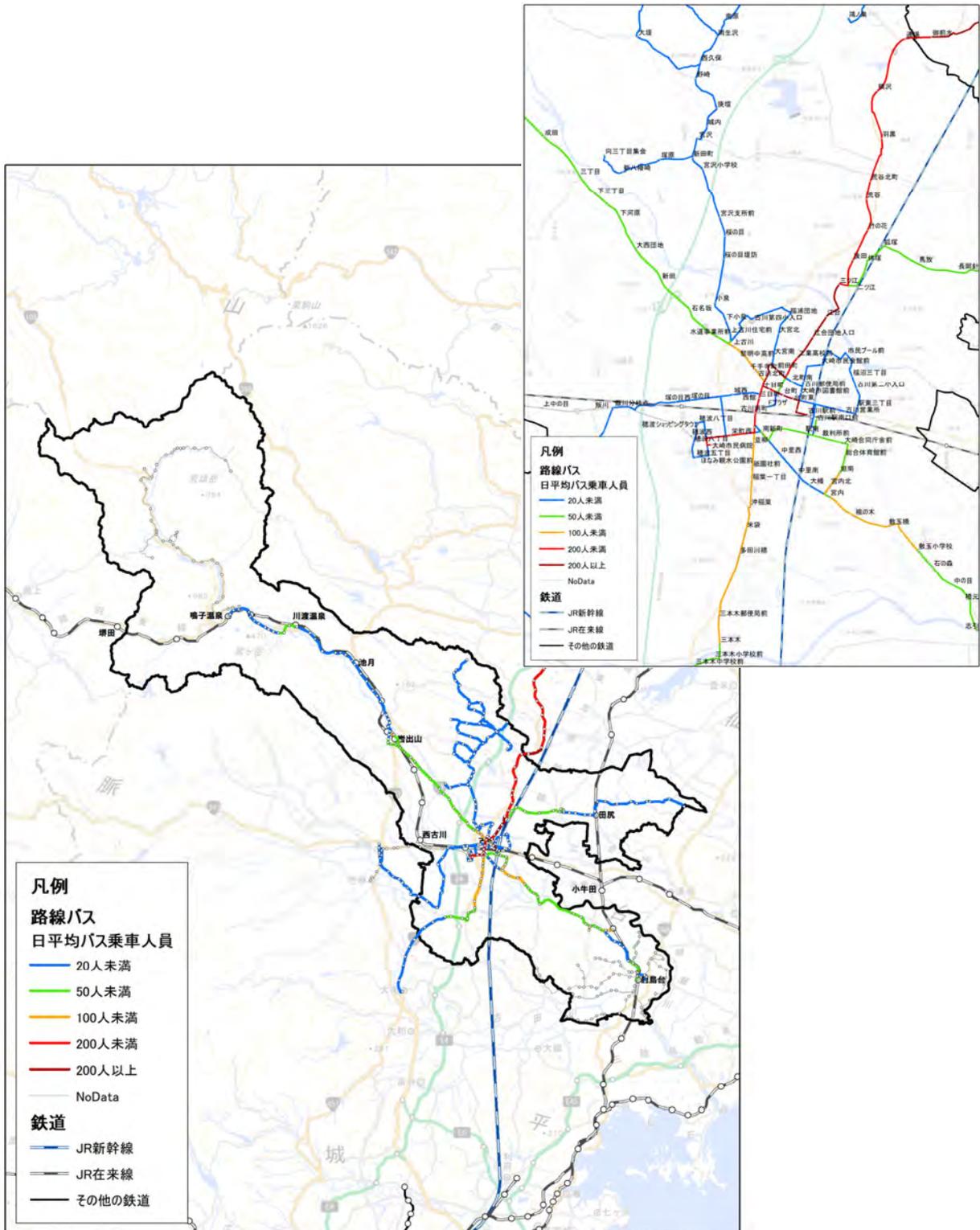
●市営バス（鬼首線）の利用者数は、年々減少傾向にあります。

●市営バス（鬼首線）の利用者数（年度別）



3) 市内バス路線の1日当たりの平均乗車人員

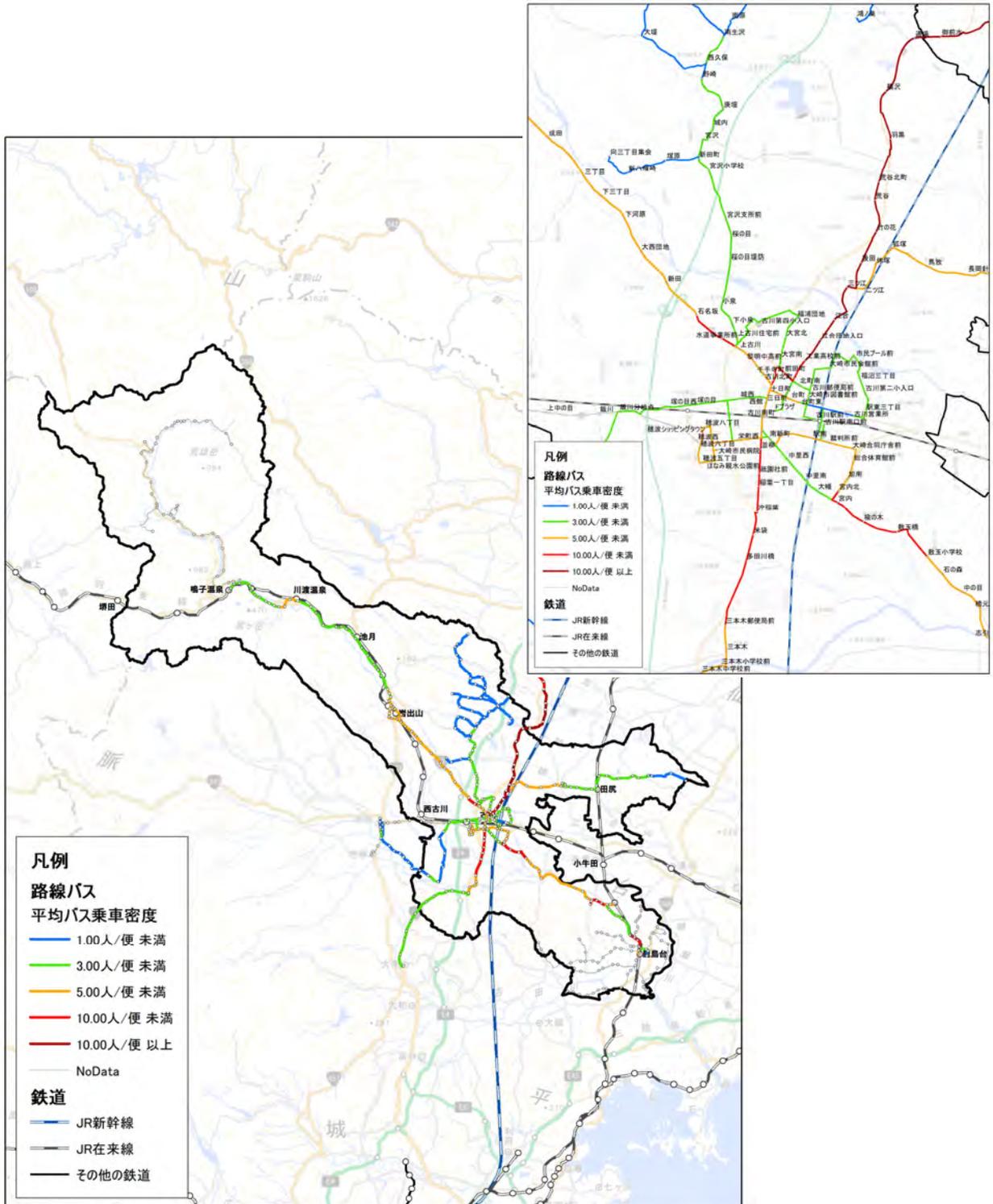
- 1日当たりの平均乗車人員について、栗原市方面が多く、1日当たり100~200人程度が利用しています。
- 一方、古川駅から離れた地域は1日当たりの平均乗車人員が少ない状況です。



国土数値情報 より

4) 市内バス路線の乗車密度

- 便当たりの平均乗車密度について、栗原市方面は1便当たり10人前後が利用しています。
- 一方、加美町方面、岩出山地域・古川地域清滝地区方面は1便当たり1人未滿と、少ない利用状況となっています。



国土数値情報 より

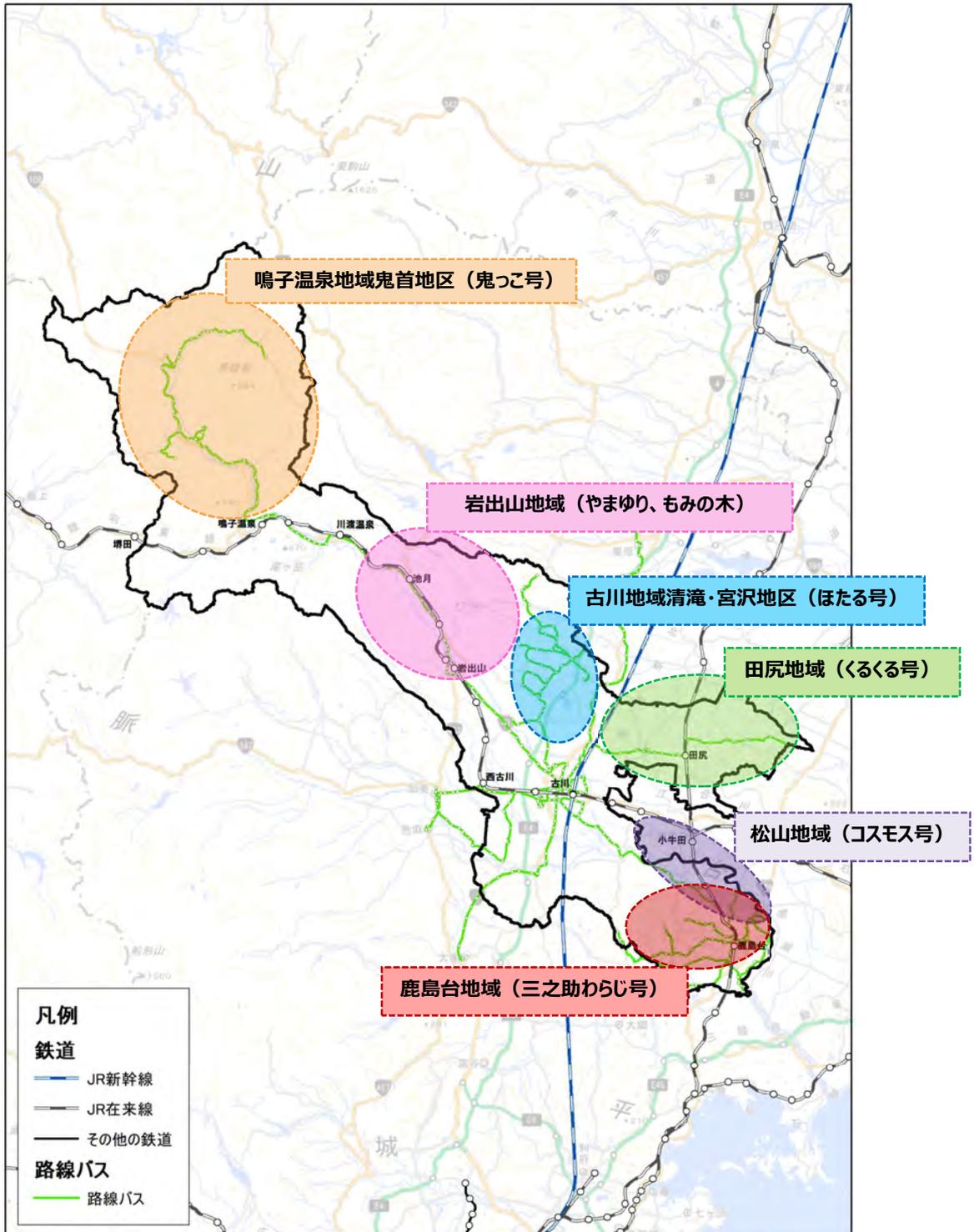
(6) 地域内公共交通・グループタクシーの状況

1) 地域内公共交通

- 地域内公共交通は、クルマを運転できない人やお年寄りなどが病院や銀行など生活移動をするため、地域住民、事業者、行政の各主体が連携し、運行しています。
- 各地域で運営委員会を設置し、話し合いで決定しているため、地域によって、運行地域や運行方法、運賃等は異なります。
- 鹿島台地域（三之助わらじ号）では定時定路線型で運行、鳴子温泉地域鬼首地区（鬼っこ号）では、定時定路線と予約型乗合方式で運行、その他の地域は全便が予約型乗合方式で運行しています。

地域	名称	運行地域	概要	運賃
松山	コスモス号	松山地域内 鹿島台地域 (大崎市民病院鹿島台分院) 美里町 (ヨークベニマル小牛田店)	<ul style="list-style-type: none"> ・平日（火～金）運行 ※祝日、12月29日～1月3日を除く ・会員登録制 ・全便予約型乗合方式 ・8～11時、13～16時 ※1時間1本運行（12時を除く） ※小型（5名）1台で運行 	松山地域内：一律300円 鹿島台地域（地域外） 美里町（地域外） ：一律600円
鹿島台	三之助わらじ号	鹿島台地域内	<ul style="list-style-type: none"> ・平日（月～金）運行 ・誰でも利用可 ・定時定路線（6路線） ※普通（10名）2台で運行 	定時定路線：一律300円 （小中学生200円）
岩出山	やまゆり、もみの木	岩出山地域内	<ul style="list-style-type: none"> ・平日（月～金）運行 ・地域内に居住し会員登録者が利用可 ・全便予約型乗合方式 7～15時 1時間1本運行 ※普通（15名）1台、 小型（5名）1台で運行 	一律500円
鳴子温泉	鬼っこ号	鬼首地区内	<ul style="list-style-type: none"> ・平日（月～金）運行 ※祝日、12月29日～1月3日を除く ・地域内に居住し会員登録者が利用可 ・午前：予約型乗合方式 9時30分、10時30分の2本運行 ・定時定路線（上り2便、下り5便） ※普通（10名）1台で運行 	定時定路線：200～500円 予約型乗合：一律100円
田尻	くるくる号	田尻地域内	<ul style="list-style-type: none"> ・平日（月～金）運行 ・地域内に居住し会員登録者が利用可 ・全便予約型乗合方式 8～17時 1時間1本運行 ※小型（5名）2台で運行 	一律500円
古川	ほたる号	清滝地区 宮沢地区 古川中心部(6拠点)	<ul style="list-style-type: none"> ・平日（火、水、金）運行 ・全便予約型乗合方式 8、10、12、14、16時台 ※小型（5名）1台で運行 	清滝・宮沢地区内：200円 古川中心部：500円

● 地域内公共交通の運行地域



2) グループタクシー

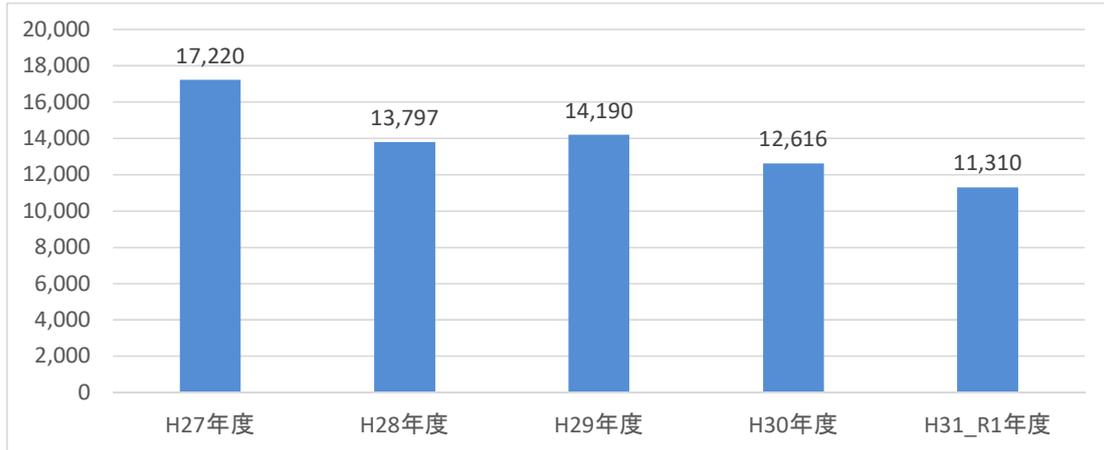
- 古川地域（東大崎地区・富永地区）の廃止代替バスの廃止、三本木地域の地域内公共交通（予約型乗合方式）が本格運行の見合わせという経緯に伴い、代替手段としてグループタクシー制度を導入しています。

地域	対象地域	概要
古川	古川地域 (東大崎地区、富永地区)	グループタクシー制度は、2人以上でタクシーを共同利用する際に支払う運賃の一部を助成する制度で、1枚当たり600円の助成券を1人当たり月2枚（最大年24枚）交付しています。
三本木	三本木地域	

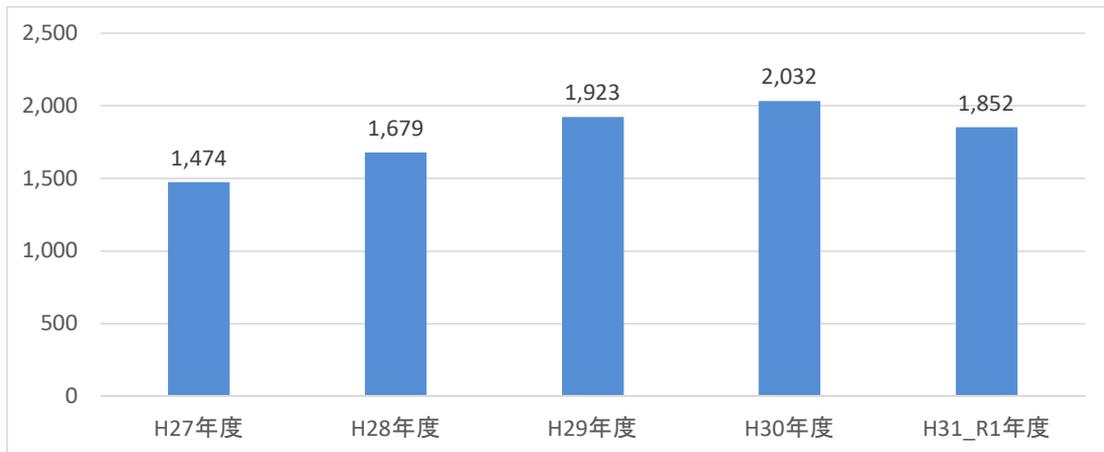
(7) 地域内交通・グループタクシーの利用状況

- 地域内公共交通の利用者数は、H27年からR1年にかけて減少傾向にあります。
- グループタクシーの利用者数はH27年からH30年にかけて増加しており、R1年度の利用者は前年度よりも減少しています。

●地域内公共交通の利用者数（年度別）

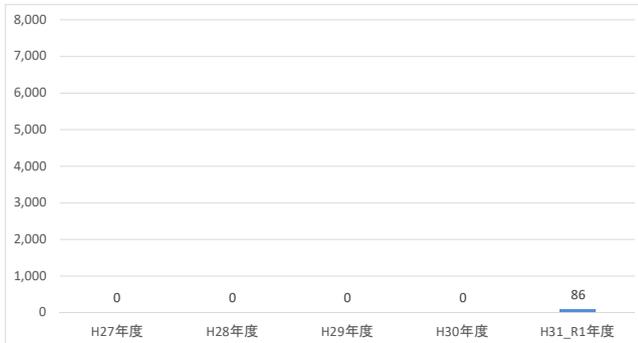


●グループタクシーの利用者数（年度別）

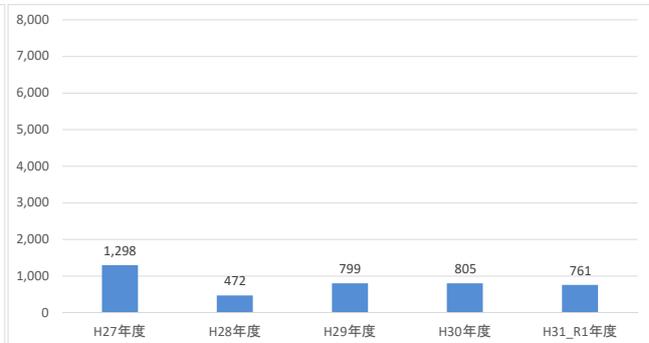


《参考：各地域内公共交通の利用状況》

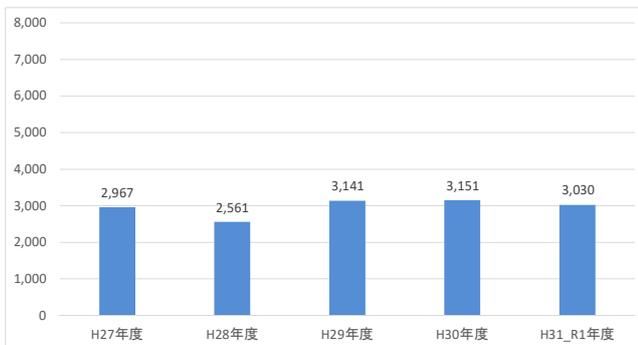
古川地域清滝線（ほたる号）



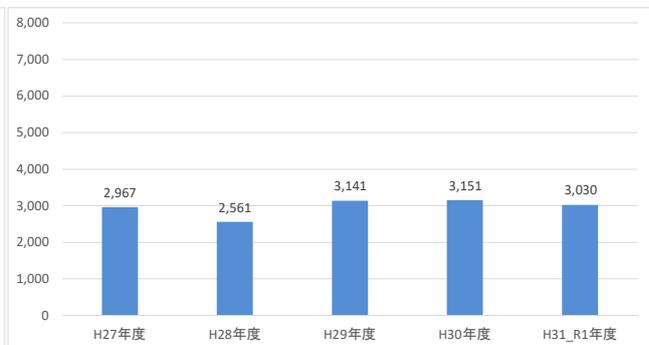
松山地域（コスモス号）



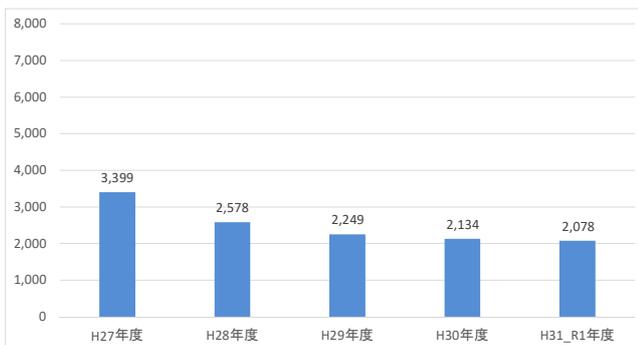
鹿島台地域（三之助わらじ号）



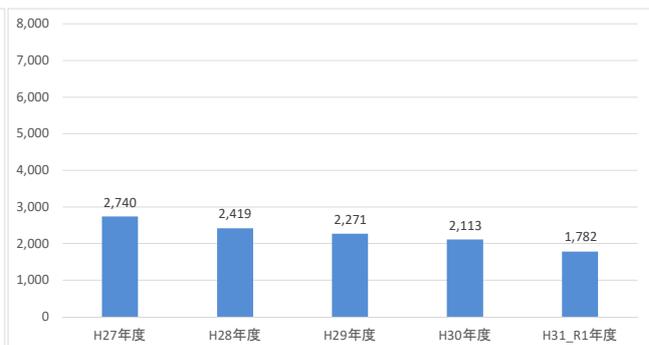
岩出山地域（やまゆり、もみの木）



鳴子温泉地域鬼首地区（鬼っ子号）



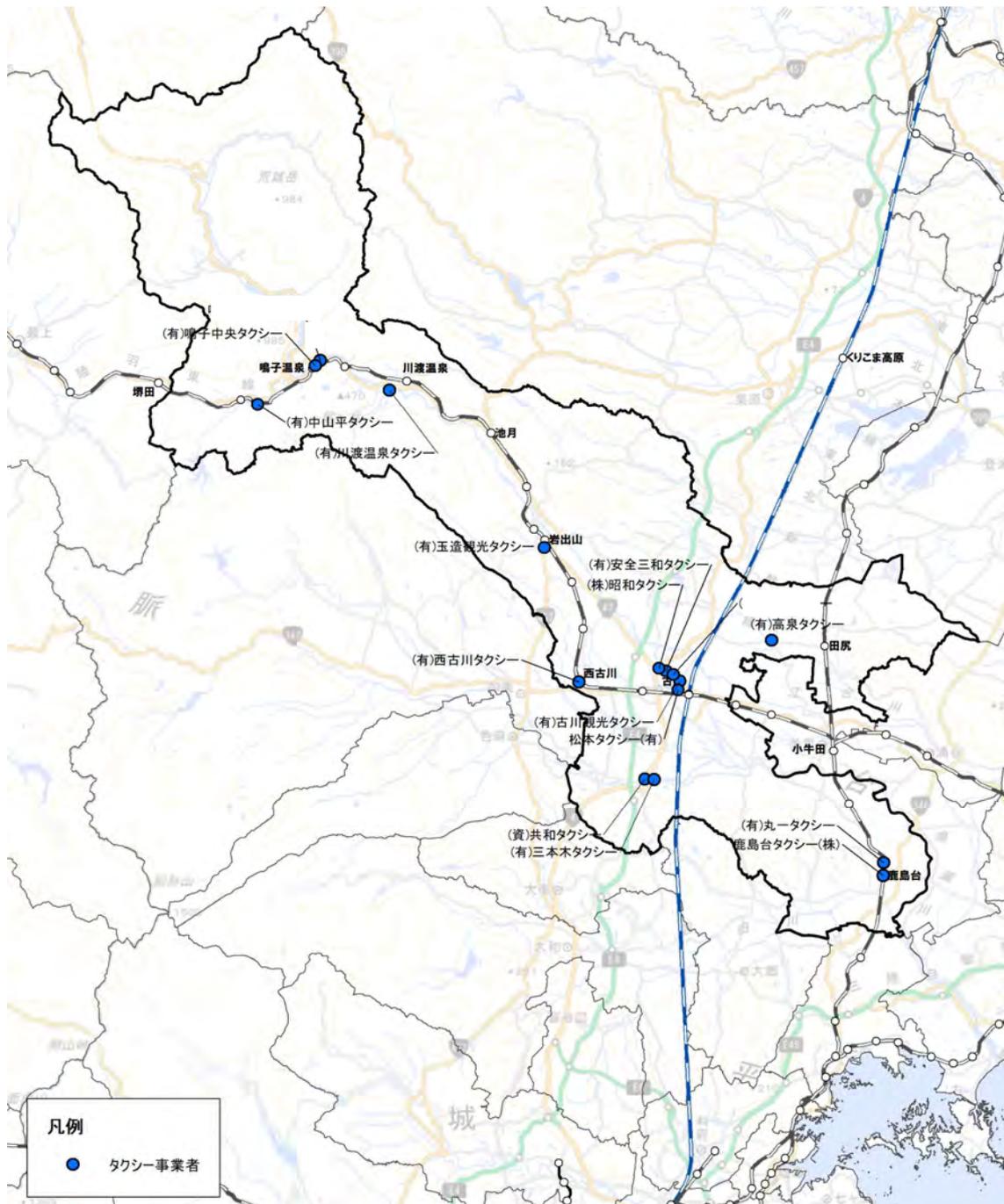
田尻地域（くるくる号）



(8) タクシーの状況

- 市内のタクシー協会に加盟しているタクシー事業者は14社あり、拠点駅付近など、各地域に立地しています。
- 市内のタクシー事業者の車両台数は、古川地域に立地している営業所が大多数を占めており、その他の地域は、小規模な営業所が大半です。

●市内のタクシー事業所分布

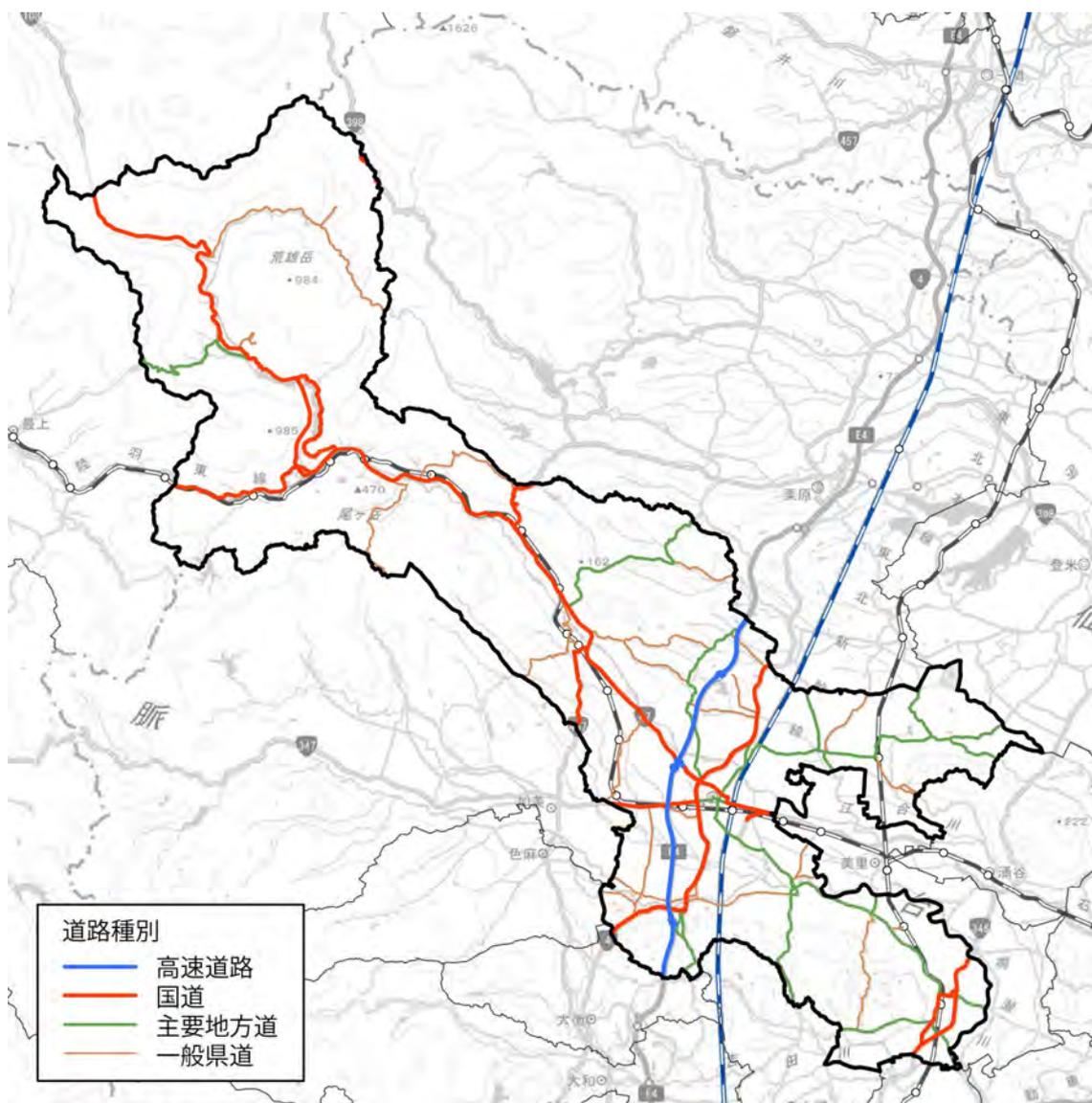


宮城県タクシー協会 HP より

(9) 市内の道路交通の状況

1) 道路ネットワーク

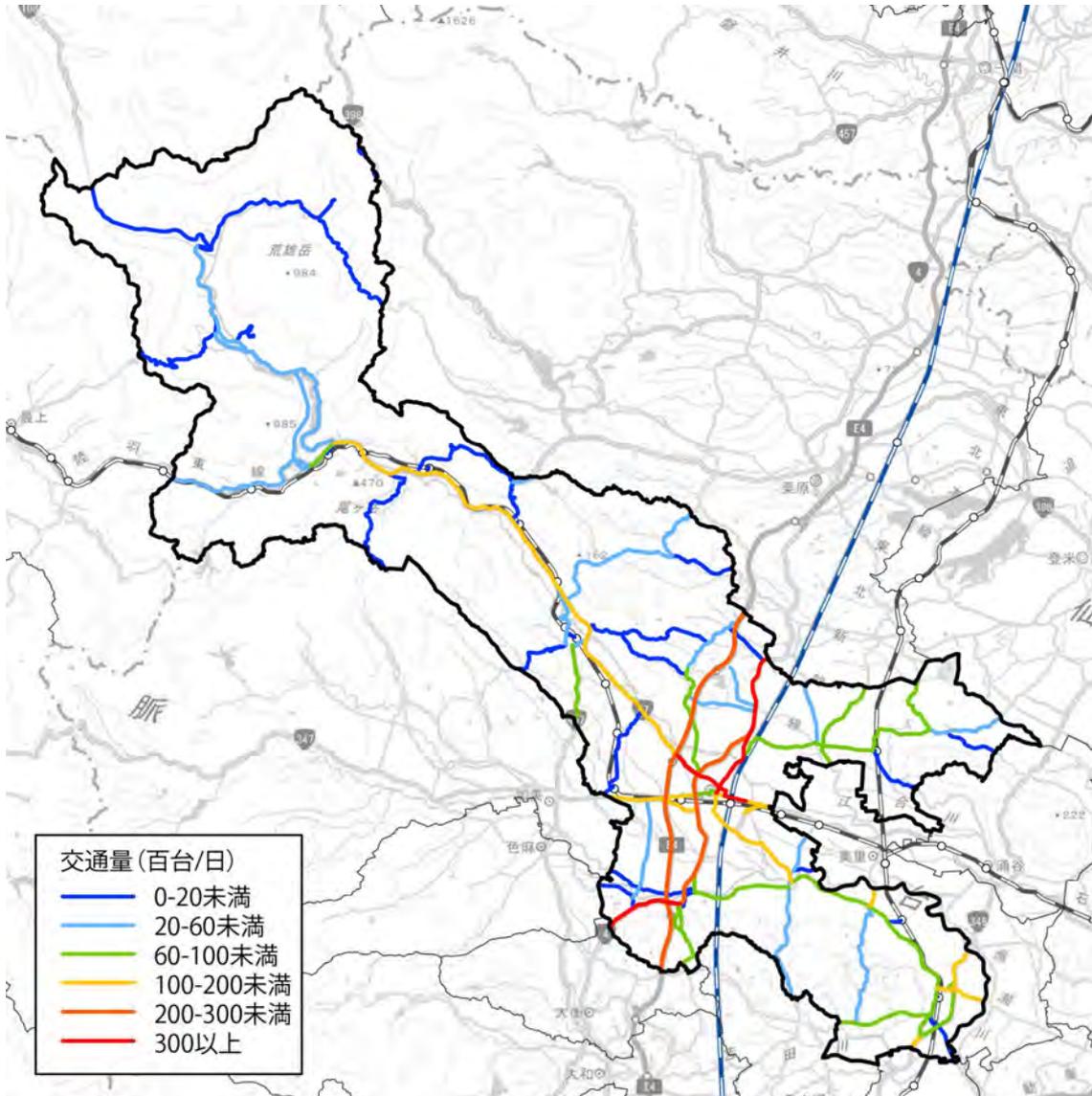
- 市内の道路網は南北方向に高速道路、古川地域から北西にかけて国道、各地域に一般県道や主要地方道が通っています。



H27 道路交通センサス より

2) 道路の交通量の状況

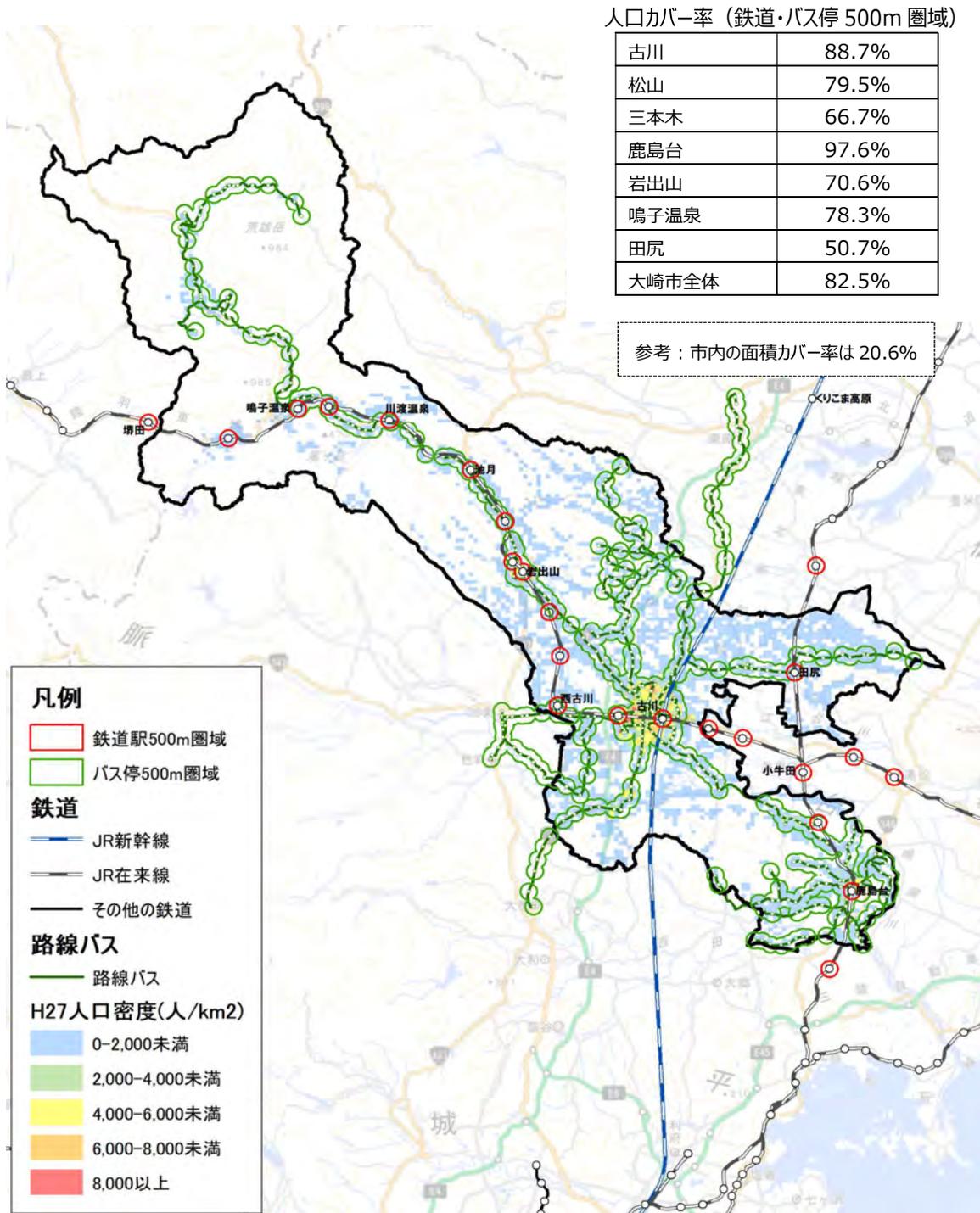
- 市内の交通量は、古川駅周辺の交通量が多く、鳴子温泉地域など、古川駅から離れた地域の交通量は少ない状況です。



H27 道路交通センサス より

(10) 公共交通の利用圏域と人口分布

- 市内の公共交通の面積カバー率は約20%と低くなっていますが、人口が集積している地域を運行しているため、人口カバー率は80%以上と高い状況です。
- なお、清滝地区（実証運行）、松山地域、鹿島台地域、岩出山地域、鳴子温泉地域の一部、田尻地域では、予約型の地域内交通の運行により、鉄道や路線バスの利用が不便な地区をカバーしています。

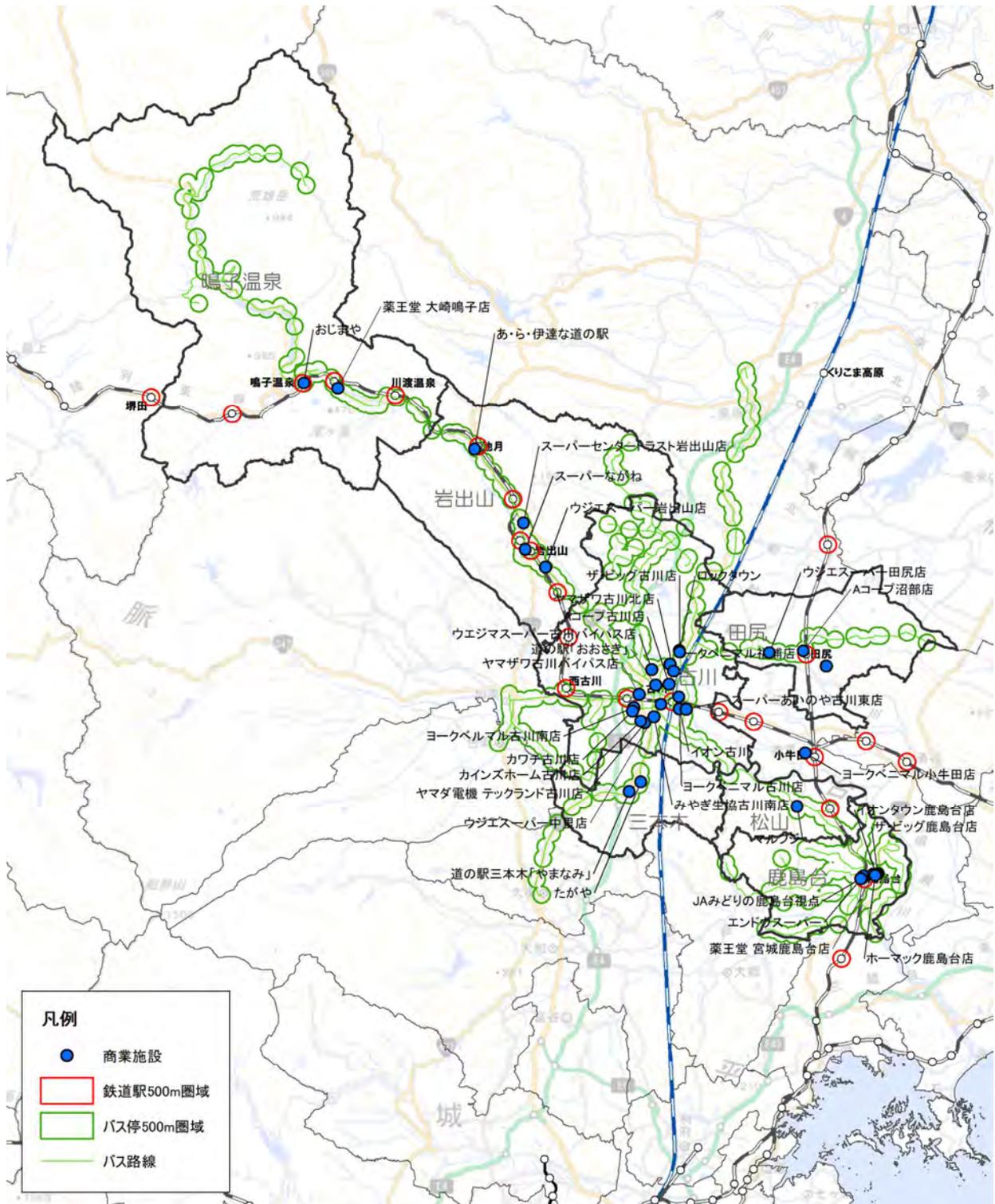


国土数値情報、国勢調査 より

(1 1) 公共交通の利用圏域と主要施設

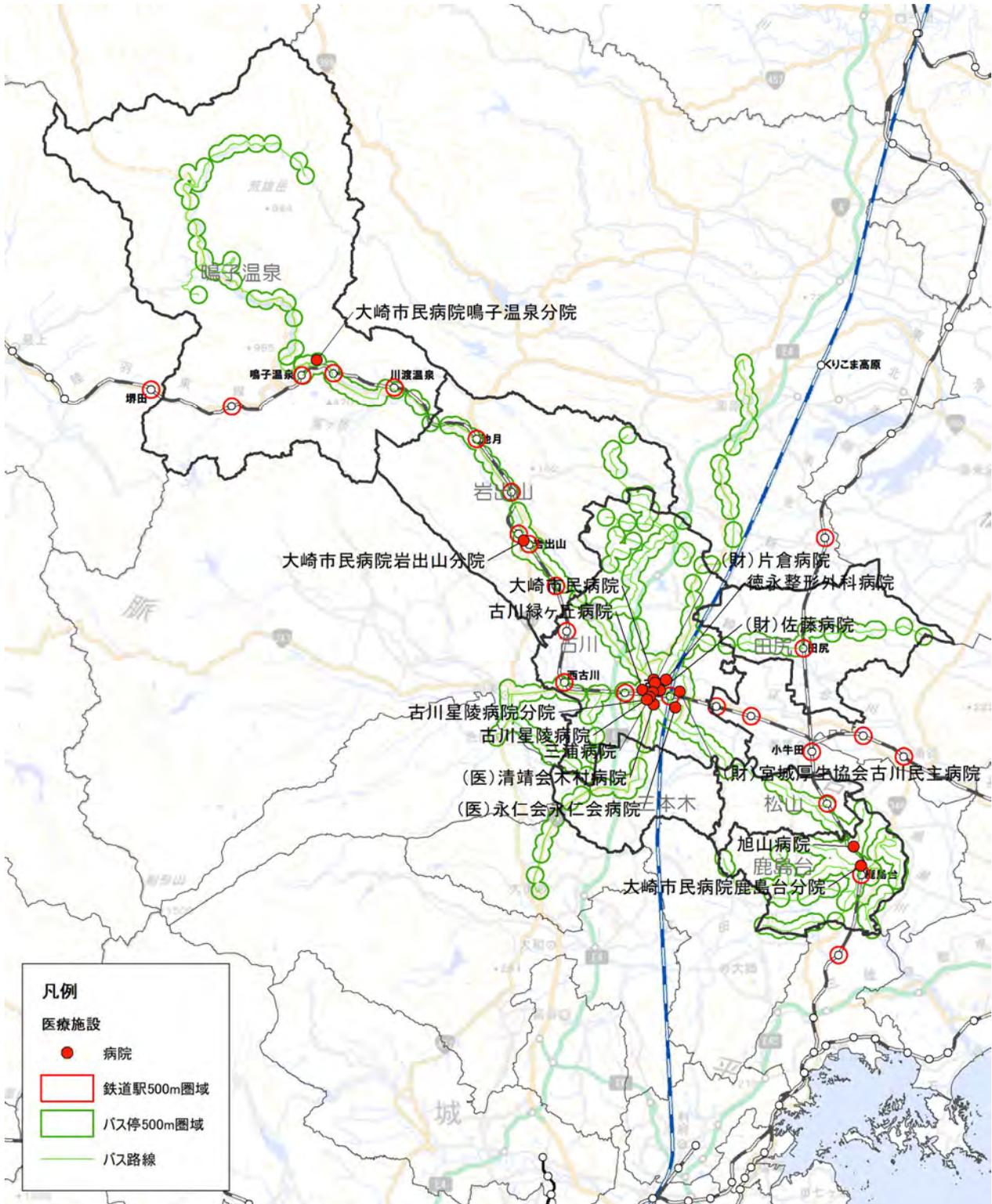
●市内の商業施設、医療施設、公共施設、学校等は、概ね公共交通の沿線に立地しています。なお、一部、観光施設等で、公共交通がカバーしきれない箇所もあります。

●利用圏域と商業施設



国土数値情報 より

●利用圏域と医療施設



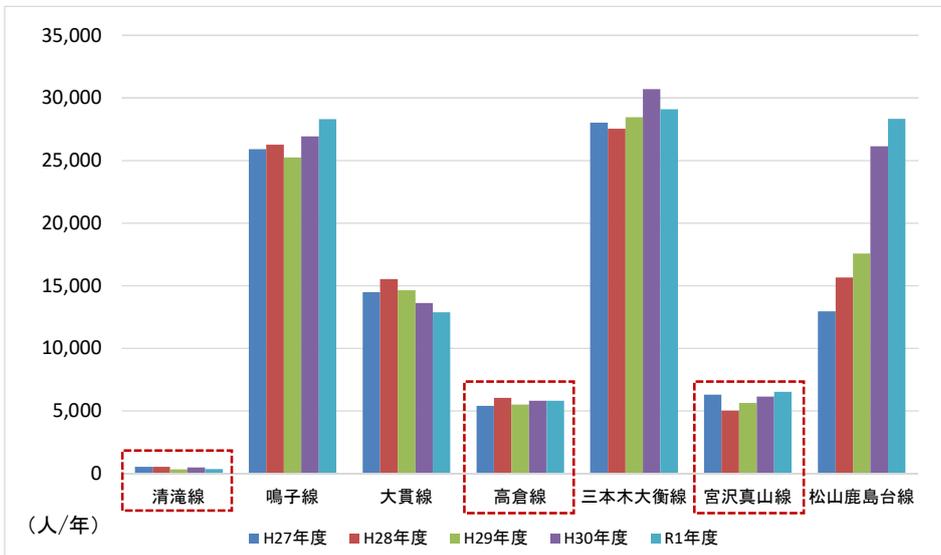
国土数値情報 より

4. 市民バス・地域内公共交通の状況分析

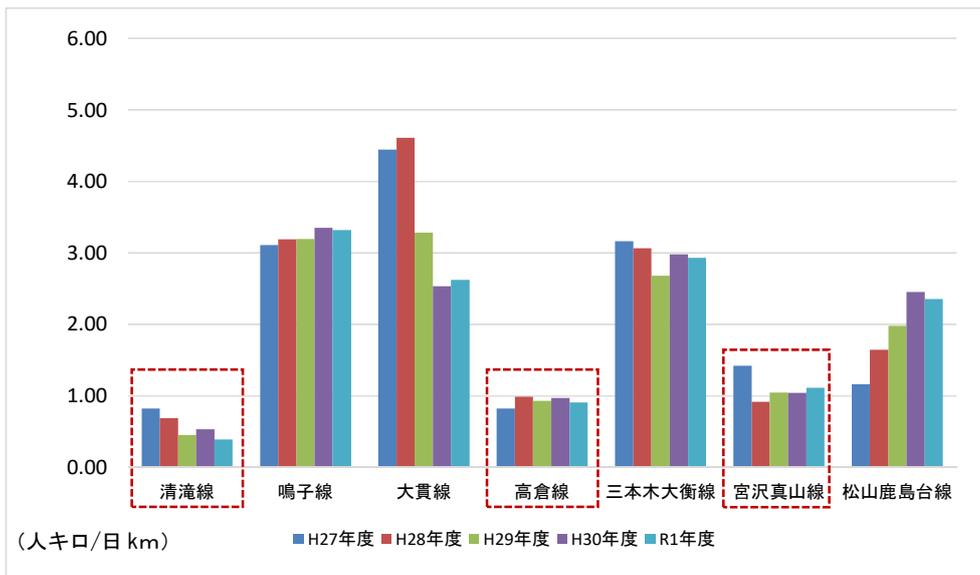
4-1. 「市民バス」の利用状況等について

(1) 大崎市民バスの利用状況

- 大崎市民バスの年度別の利用客数は、鳴子線、三本木大衡線、松山鹿島台線で多く、清滝線、高倉線、宮沢真山線の利用客は少ない状況で、特に清滝線は年間500人以下となっています。
- また近年、松山鹿島台線は増加傾向、大貫線は減少傾向がみられます。
- 乗車密度は、経年的に、鳴子線、大貫線、三本木大衡線が高く、清滝線、高倉線、宮沢真山線の乗車密度は低い状況（1人キロ/日km程度以下）です。
- 乗車密度が低い路線に関しては、運行方法が非効率となっている可能性もあります。



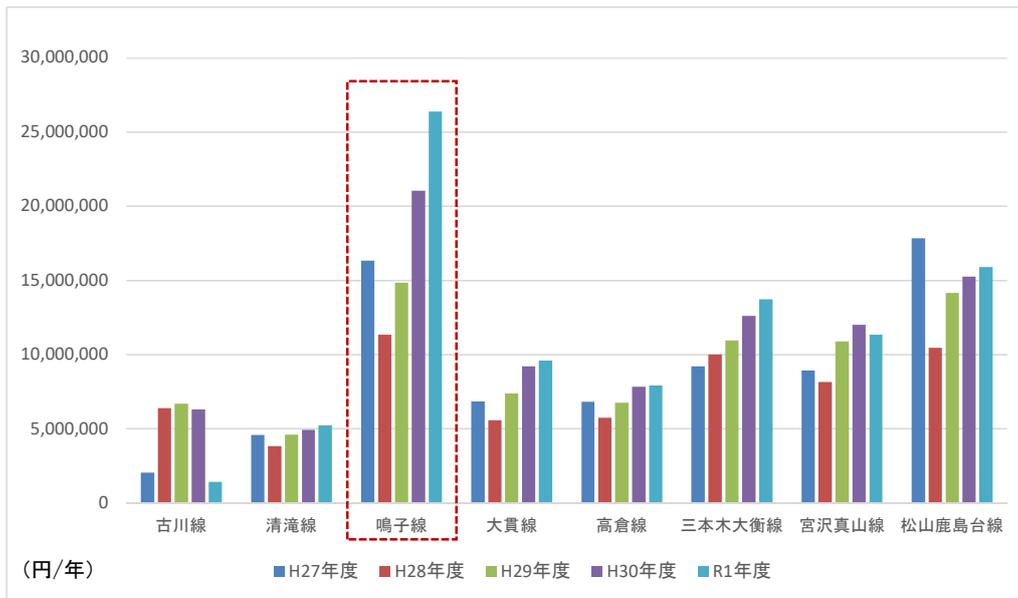
年度別利用者数の推移（古川線を除く）



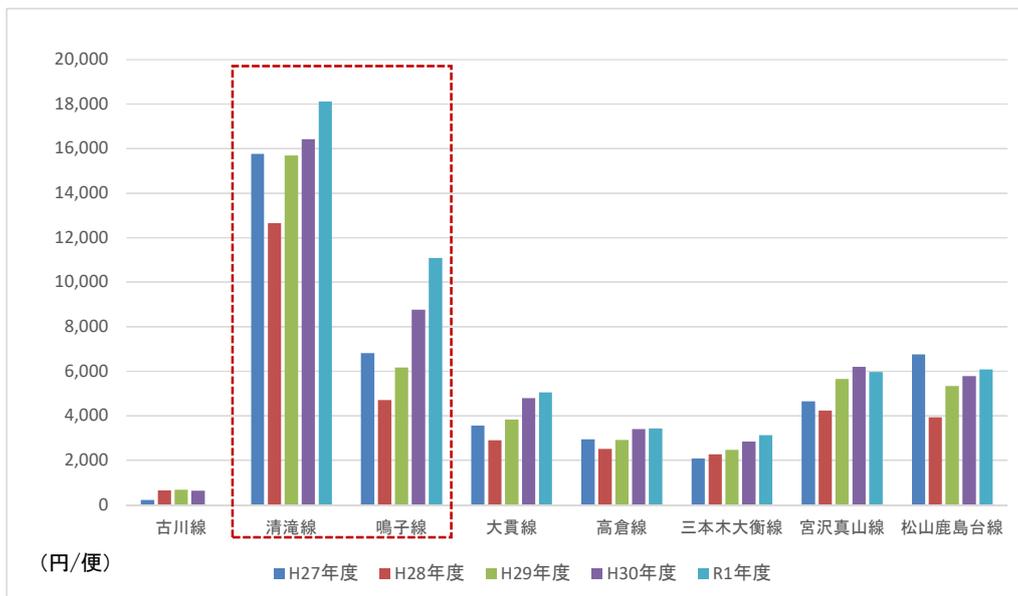
年度別乗車密度の推移（古川線を除く）

(2) 大崎市民バスの行政負担状況

- 市民バスへの補助金の支出状況は、鳴子線への補助額が、最も多くなっています。また近年、いずれも概ね補助額が増加する傾向にありますが、鳴子線の増加が顕著です。
- 現状で、金額の実数は鳴子線が最も大きく、行政の負担が最も大きくなっているのが現状です。
- 1 便当たりの補助額をみると、清滝線、鳴子線が多い状況です。
(*なお、補助金は、収支の差額に対し、支出されています。)



市民バス運行事業補助金の推移

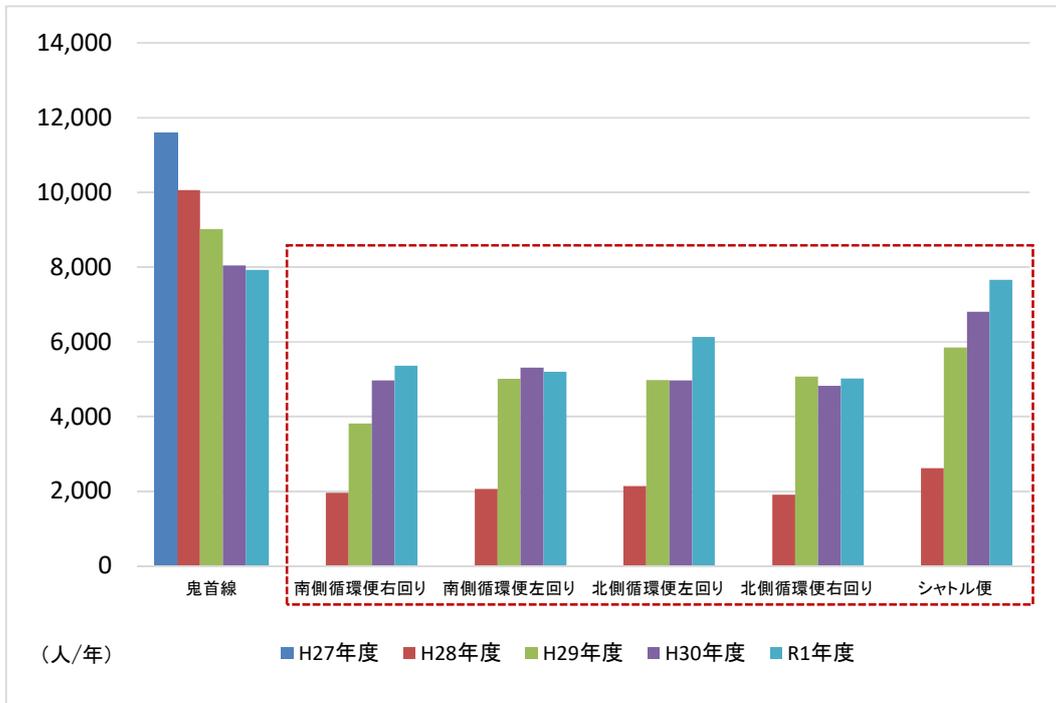


1 便当たりの市民バス運行事業補助金の推移

* 古川線は、平成 31 (令和元) 年度から栗原市の単独運行となっています。

(3) 市内循環便及び鬼首線の利用状況

- 中心市街地循環便及び鬼首線の年度別の利用客数は、直近年で、鬼首線が年間9千人程度、中心市街地循環便（南側、北側、シャトル便の計）は2万人程度です。
- また、市内循環便の利用者は概ね右肩上がりですが、鬼首線は減少が続いています。

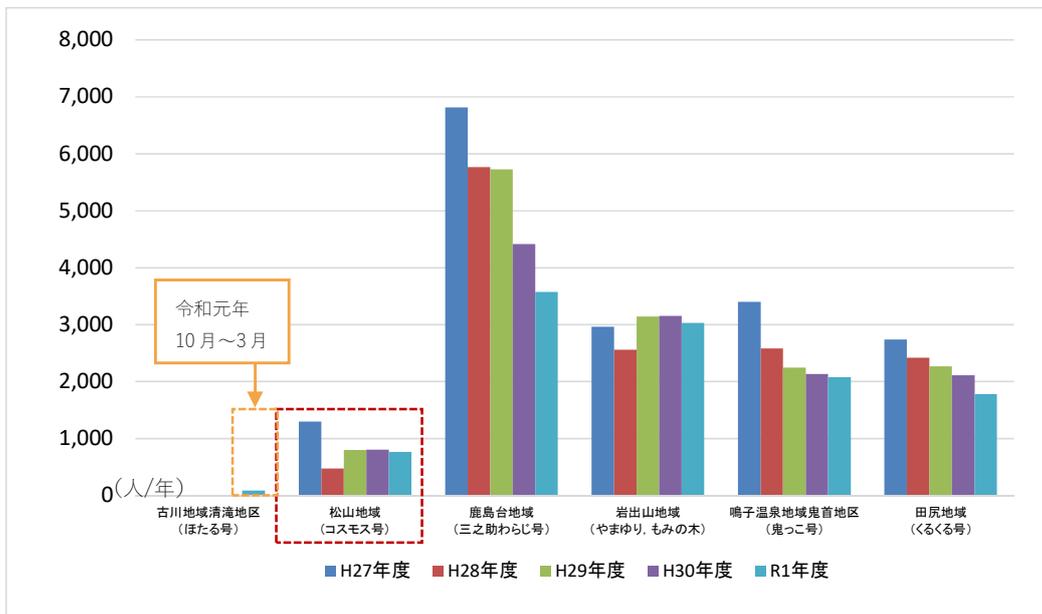


年度別利用者数の推移

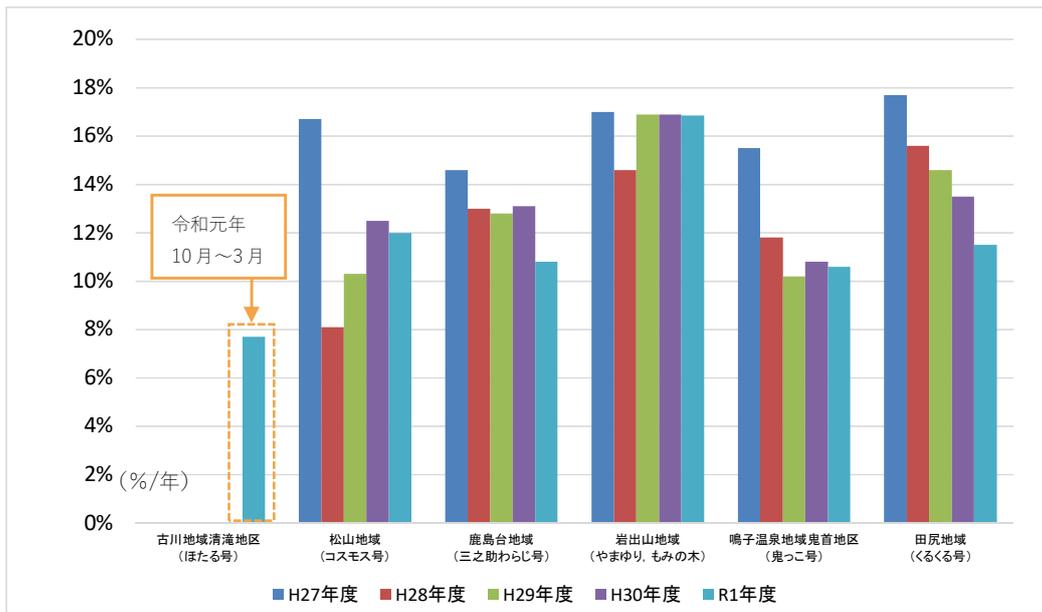
4-2. 「地域内公共交通」の利用状況等について

(1) 地域内公共交通の利用状況

- 地域内公共交通の年度別の利用者数は、鹿島台地域（三之助わらじ号）が最も多く、松山地域（コスモス号）の利用は少ない状況で、年間 1,000 人以下となっています。
- 古川地域清滝地区（ほたる号）は令和元年 10 月から運行していますが、利用は少ない状況です。
- また近年、鹿島台地域（三之助わらじ号）、鳴子温泉地域鬼首地区（鬼っこ号）、田尻地域（くるくる号）は減少傾向がみられ、特に鹿島台地域（三之助わらじ号）の減少は顕著です。
- いずれも乗車率は概ね 10%程度で低い状況となっています。

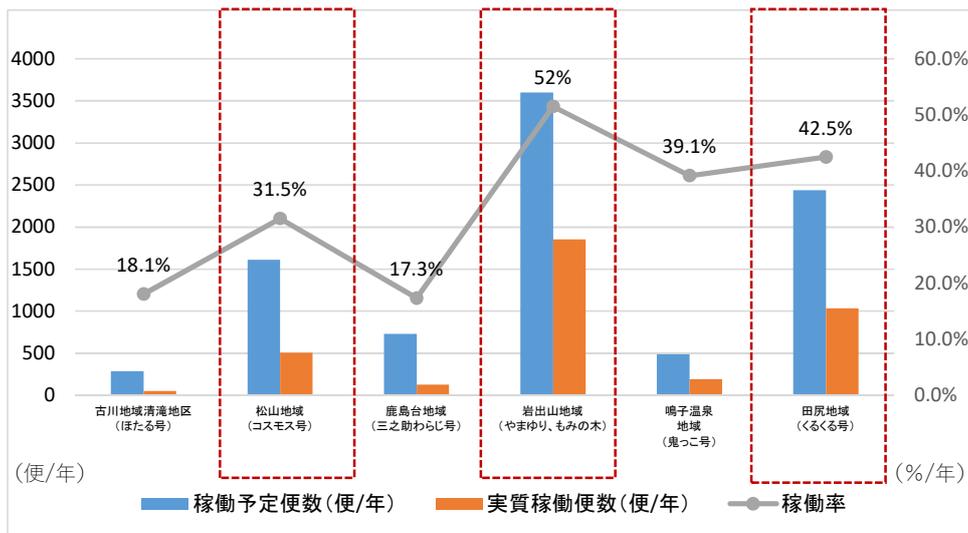


年度別利用者数の推移

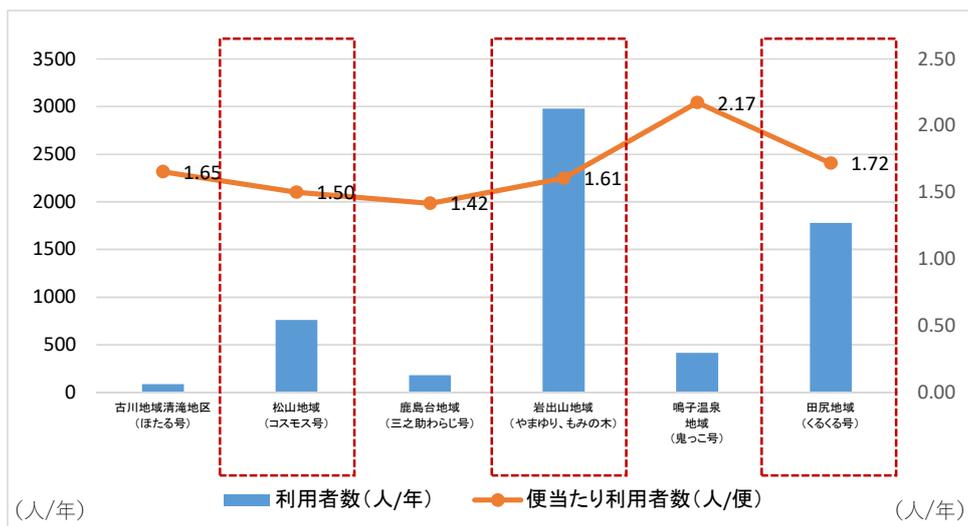


年度別乗車率の推移

- 地域内公共交通（デマンド型）の稼働率は、岩出山地域（やまゆり、もみの木）、田尻地域（くるくる号）、松山地域（コスモス号）、鳴子温泉地域鬼首地区（鬼っこ号）が高く、古川地域清滝地区（ほたる号）、鹿島台地域（三之助わらじ号）の稼働率は低く、20%未満です。しかし、どの地域においても予定稼働日数の半分も運行していません。
- 年間の利用者数は、岩出山地域（やまゆり、もみの木）、田尻地域（くるくる号）で多くなっていますが、いずれも1便当たりの利用客は2人未満です。
- これら稼働率が高く、便当たりの利用客が少ない地域内公共交通は、何らかの非効率な面がある可能性があります。



地域内公共交通の運行予定日数及び実稼働日数

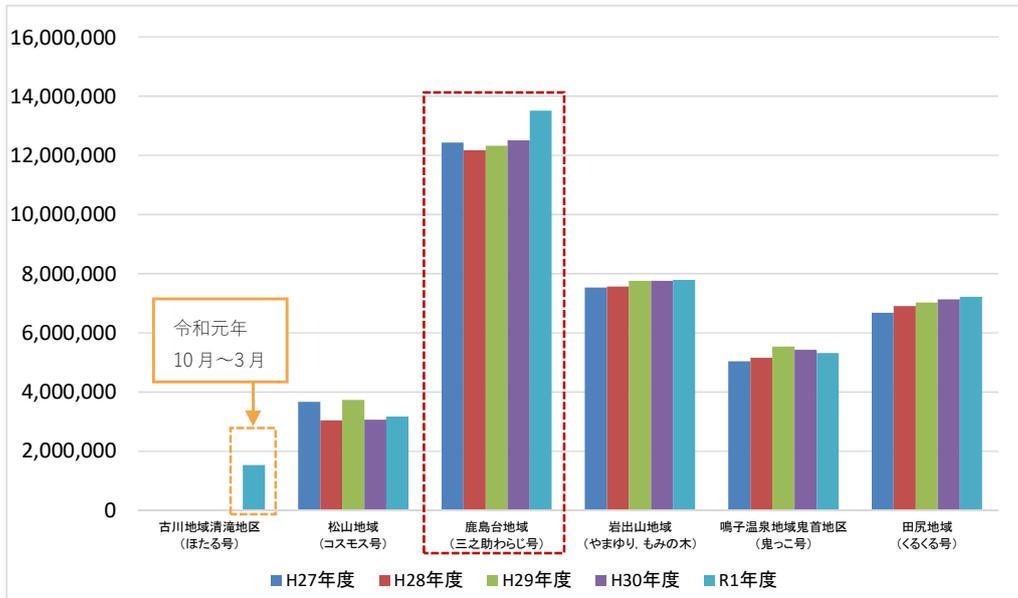


地域内公共交通の年間利用者数及び便当たりの利用者数

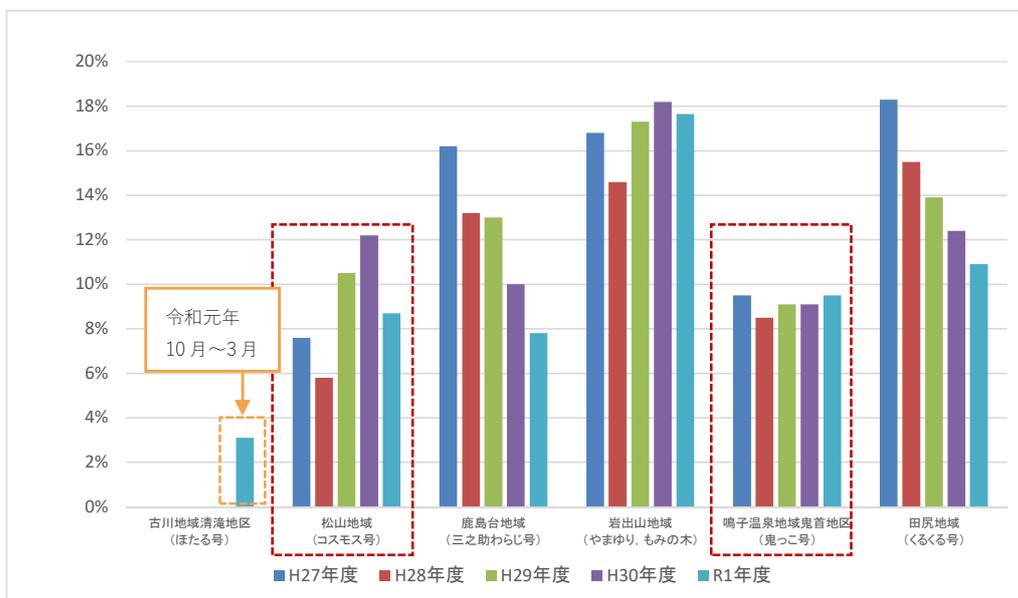
※令和元年度地域内公共交通利用実績データより

(2) 地域内公共交通の収支状況

- 地域内公共交通への委託料は、鹿島台地域（三之助わらじ号）が最も多くなっています。
- 収支状況は、松山地域（コスモス号）、鳴子温泉地域鬼首地区（鬼っこ号）の収支は低い状況です。
- また近年、いずれも概ね収支率が減少傾向にあります。鹿島台地域（三之助わらじ号）、田尻地域（くるくる号）の減少が顕著です。



地域内公共交通の委託料金



地域内公共交通の収支状況

Ⅲ. 公共交通に関する種々の調査



市民や来訪者の交通手段選択の実態・意識、公共交通全体に関わる改善に向けた着眼点等を把握するため、下記の調査を行いました。調査結果からポイントとなる事項を次頁より示します。

1. 市民へのアンケート

市民の外出や公共交通の利用状況、意向等を把握するため、各地域から無作為抽出し、郵送配布・回収方式によるアンケートを行いました。

2. 公共交通利用客へのアンケート

上記の無作為抽出の市民アンケートでは、公共交通利用者の回答が僅少になると想定されたため、外出や利用交通手段の状況、意見等を把握するため、古川駅・塚目駅、市民病院バス乗り場での直接配布によるアンケートを行いました。

3. 観光客へのアンケート

市外からの来訪者を含む観光客の状況や意見を把握するため、市内4施設の協力により、アンケートを行いました。

4. 地域内公共交通等の利用客へのアンケート

地域内公共交通とグループタクシーの利用状況や意見を把握するため、運行事業者の協力による車内配布、登録者への郵送によるアンケートを行いました。

1. 市民へのアンケート

市民へのアンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

●利用できる交通手段の状況について

- ・約8割が自分用または家族共用のクルマを持っています。
- ・運転免許を持っていない人が約2割で、そのうち2割弱の人が、クルマによる送迎者がいない状況です。

●外出の状況と交通手段について

- ・通勤・通学先として、古川地域に通う人が多く、仙台市等の市外へ通う人も多く見られます。
- ・普段の買い物先や通院先として、イオンや大崎市民病院のある古川地域が特に多くなっていますが、自宅の近所など各地域で買い物や通院をする人もいます。
- ・特別な買い物や遊び等では、古川地域だけでなく、仙台市等の市外に出かける人もいます。
- ・いずれの外出時にも、クルマの利用（運転、送迎・同乗）が突出して多く、公共交通を利用する人は少ない状況です。また、自転車や徒歩での外出も少ないです。
- ・月に1日以上市中心部へ出かける人が計7割程度いる状況で、市中心部が市民の日常的な外出先になっていることがうかがえます。

●公共交通の認知・利用状況について

- ・市民バスや地域内公共交通等について、路線等まで認識している人は少ない状況です。
- ・公共交通の利用について、乗ったことがないと回答した人がいずれの公共交通も最も多い状況です。

●交通手段に対する意識、希望等について

- ・公共交通の満足度について、乗らないので分からないと回答した人が特に多い状況です。
- ・公共交通の不満な点として、駅やバス停での待ち環境、駅へのアクセス、地域内公共交通等の運行方法・仕組み、公共交通全体のわかりやすさ等を回答した人が多い状況です。
- ・公共交通が改善されても利用しない、少ないまま利用する回数は変わらないと回答した人が計3割程度いる状況で、利用するか分からないと回答した人も3割程度いる状況です。

●今後に向けた考え方等について

- ・将来の交通手段について、クルマを運転できなくなることを不安に感じている人が最も多く、送迎者がいなくなることに不安を感じている人も多くいることから、クルマに依存していることに伴う不安が大きい状況となっています。
- ・今後に向けた考え方として、地域の公共交通の持続・活性化が必要との意見も多い状況です。

2. 公共交通利用客へのアンケート

公共交通利用客へのアンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

●利用できる交通手段の状況について

- 約6割が自分用または家族共用のクルマを持っています。
- 運転免許を持っていない人が約4割で、そのうち3割強の人が、クルマによる送迎者がいない状況です。

●外出の状況と交通手段について

- 通勤・通学先として、古川地域に通う人が多いですが、仙台市へ通う人も多く、市民へのアンケートと比較すると、鉄道の利用が多く見られます。
- 普段の買い物先や通院先としては、古川地域や自宅の近所が多い状況です。
- 特別な買い物や遊び等では、古川地域が最も多いですが、仙台市に出かける人も多い状況です。
- 通勤・通学時以外は、クルマの利用（運転、送迎・同乗）が突出して多いですが、市民へのアンケートと比較すると、公共交通を利用する人が多く、徒歩で出かける人も比較的多く見られます。

●公共交通の認知・利用状況について

- 市民バスや地域内公共交通等について、路線等まで認識している人は少ない状況ですが、市民へのアンケートと比較すると、路線等まで認識している人は多くなっています。
- 公共交通の利用について、鉄道をよく利用している人が多く見られますが、他の公共交通についても少ないながらも、高頻度で利用している人もいる状況です。

●交通手段に対する意識、希望等について

- 公共交通の不満な点として、公共交通全体のわかりやすさ、古川駅のわかりやすさ、駅やバス停での待ち環境、古川駅での乗り継ぎ等を回答した人が多くなっています。
- 公共交通が改善された際に、今よりも利用回数が増えると思うと回答した人が多い状況です。

●今後に向けた考え方等について

- 将来の交通手段について、市民へのアンケートと同様、クルマに依存していることに伴う不安が大きい状況となっていますが、電車やバス等の減便や廃止を不安に感じている人も多い状況です。
- 今後に向けた考え方として、地域の公共交通を持続・活性化することが必要との意見も多くなっています。

3. 観光客へのアンケート

観光客へのアンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

● 来訪者について

- 家族や夫婦等、複数人で訪れる人が多く、温泉を目的に来訪している人が多い状況です。
- 月に1回以上や年に数回訪れている人が多く、大半がリピーターです。

● 交通手段について

- 大崎市までの交通手段として、クルマ（運転、送迎・同乗）の利用が多い状況ですが、遠方からの来訪者も見られたことから、新幹線等の鉄道を利用している人もいます。
- 大崎市内での交通手段としても、クルマ（運転、送迎・同乗）の利用が多い状況で、鉄道やバスを利用している人は少数です。

● 公共交通の認知状況について

- 鉄道やバスの認知度について、存在を知っている人はどちらも8割程度と多い状況ですが、鉄道は路線等についても認識している人が約4割、バスは1割強と少ない状況です。

● 公共交通の改善点等

- 大崎市内での公共交通で分かりにくいこととして、鉄道やバス等の路線やダイヤの情報と回答した人が多くなっています。
- 観光の視点からの改善点としては、増便や案内の充実、観光地へのアクセス手段、観光地を回る手段等が挙げられています。

4. 地域内公共交通等の利用客へのアンケート

地域内公共交通とグループタクシーの利用客へのアンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

●利用客について

- 利用客（今回のアンケートの回答者）は、高齢者が中心となっています。
- 約6割が運転免許を持っておらず、そのうち、約1割は免許を返納した人です。
- 気軽にクルマでの送迎を頼める人がいないと回答した人が、約4割いる状況です。

●地域内公共交通等の利用について

- 利用している人は、月1～3日の利用が多く、通院や買い物を目的としている人が多い状況です。
- 利用時の行き先の数は半数以上が1箇所と回答していますが、複数箇所行く人も見られます。
- 7割以上が往復で利用しており、片道のみ利用している人は、時間が読めず予約ができない、家族に送迎してもらうので必要ない等の理由が挙げられています。
- 登録をしているものの利用しない人の理由としては、クルマを使うので必要がないとの理由が大半でした。

●地域内公共交通等の改善点等

- 地域内公共交通等の良い点について、運賃が安いこと、自宅近くから乗降できること等が挙げられています。
- 利用客からは、帰りの便が合わず利用できない、複数の場所をまわるのに都合がよくない、通院の際に相乗りしにくい、予約の仕組みを改善して欲しい等の改善希望が挙げられています。

IV. 今後に向けた課題



地域・公共交通の現状や市民の外出等の実態・意識の調査等を通じて、見出される大崎市の公共交通の今後に向けた課題あるいは着眼点等として以下が挙げられます。

○大崎がめざす姿やまちづくりを、将来にわたり支えていく公共交通が必要。

(市内各地域の日々の暮らしを支える交通サービス、各地域の拠点を活かした集約型の都市づくりと連携する交通サービスの確保・持続)

- ・今後、人口減少・高齢化が進むことを念頭に置き、各地域に見合った公共交通を考えていくことが必要です。また、地域間の連携を支えていくことが必要です。
- ・本市においては、すでに、広域移動、地域間移動、地域内移動、市街地循環を構成する公共交通ネットワークの形が概成しており、将来まで確保・維持するための部分的な見直し等が必要です。(市民バスや地域内公共交通等で非効率な路線の運行方法を調整する等)
- ・市内各地域に、公共交通不便地区が一部残存しています。クルマを運転しない高齢者が増える可能性も念頭に、今後とも、日々の暮らしを支える外出手段を検討することが必要です。

○拠点の機能や案内を充実することが必要。

(市の中心拠点、各地域内の拠点、主要施設のアクセス性・利便性等の向上)

- ・市中心部と各地域をつなぐネットワーク構成で、公共交通の利用は市中心部で多くなっており、特に、市中心部の拠点(駅)のアクセス性を確保・充実することが必要です。
- ・現状では、主要な駅など乗り継ぎ拠点等において、不慣れな利用者への案内等が十分とはいえない状況であり、わかりやすさの向上を望む声も多いため、これらに対する改善が必要です。

○全体のわかりやすさ・使いやすさの向上と、市民等の利用促進が必要。

(公共交通への抵抗感の軽減、市民等の意識の醸成・行動スタイルの変容)

- ・市内の公共交通が全体的に分かりにくいとの声が得られており、利用しようとする人が不便を感じる事項があるため、よりわかりやすく使いやすい公共交通を目指し、利用客目線での改善や工夫が必要です。
- ・一方、市民や来訪客の、市民バスや地域内公共交通の認知度が低く、公共交通を利用できる状況にあっても、クルマを利用する人が大半であるため、過度なクルマ利用、ライフスタイルの見直しや公共交通に対する意識の醸成等が必要です。

○まちなぎわい等に貢献することが必要。

(集客・回遊を促す交通サービス)

- 本市への公共交通で来訪、市民の公共交通による外出、市内での“公共交通十歩く”による回遊促を促すことで、まちなか（中心市街地等）の活性化や、鳴子温泉をはじめとする観光の振興など、本市のにぎわい等のまちづくりに寄与していくことが必要です。

V. 今後に向けた基本的な方針と取り組みの方向性



大崎市の現状における課題とまちづくり、大崎市地域公共交通網形成計画(前計画)が目指した姿をふまえ、以下を大崎市の地域公共交通の今後の取り組みの基本理念(めざす姿)及び基本方針とします。

●基本理念(目指す姿)

大崎市の地域公共交通の基本理念(目指す姿)を以下とします。本計画の基礎調査で見出された課題等は、概ね地域公共交通網形成計画の基本方針に合致しており、現在も課題として残っている状況です。本計画では、前計画の基本理念を踏まえるとともに、現状の課題・着眼点を反映し、今後の方針や取り組みの方向性を決めました。

「人」と「まち」・「暮らし」をつなぐ公共交通

●基本方針

基本理念(目指す姿)の実現に向け、本市の地域公共交通は、以下の4つを基本方針として、取り組みを行っていきます。

基本方針1 暮らしとまちづくりを支える交通サービスの確保、将来にわたる持続を目指す。

各地域における日々の暮らし(外出)を支えるとともに、拠点を活かした都市づくりと連携する交通サービスを確保し、将来にわたって持続していくことを目指します。

基本方針2 拠点の機能や案内の充実を目指す。

市中心部と各地域をつなぐネットワークの中で、市中心部の拠点、各地域の拠点、主要施設等の利便性、わかりやすさの向上を目指します。

基本方針3 全体のわかりやすさ・使いやすさの向上と、市民意識の醸成を目指す。

公共交通全体のわかりやすさ・使いやすさを向上し、抵抗感軽減を図るだけでなく、市民等の公共交通に対する意識の醸成、過度なクルマ利用の見直しを目指します。

基本方針4 まちのにぎわいへの貢献を目指す。

公共交通による本市への来訪、“公共交通+徒歩”による回遊等を促すことにより、本市のまちのにぎわいに寄与することを目指します。

VI. 今後の取り組み施策



1. 事業の概要

以降に、個々の取り組み（事業）について示します。なお、各事業における取り組みメニューの細目については、本計画以降の検討に応じた選択や具体的な実施計画に取り組んでいきます。

基本方針1 暮らしとまちづくりを支える交通サービスの確保、将来にわたる持続を目指す。



PROJECT

事業 1-1 「地域公共交通の確保・見直し（市内各地域・各方面）」

《背景・ねらい・概要等》

- 本市の公共交通には、市内各地域の日々の暮らし、各地域の拠点を活かした集約型の都市づくりを将来にわたり支えていくことが求められます。

本市においては、すでに、広域移動、地域間移動、地域内移動、市街地循環を構成する公共交通ネットワークが概成しており、将来まで確保・維持するための部分的な見直し等を行っていきます。一方、市内各地域には公共交通不便地区が一部残存しており、クルマを運転しない高齢者が増える可能性も念頭に、日々の暮らしを支える外出手段の確保に、継続的に取り組んでいきます。



これらの状況を踏まえ、「市民バス」や各地域の「地域内公共交通」の部分的な見直し、あるいは別な交通サービスへの見直し等の検討を継続的に行い、各地域から市中心部へのアクセス手段、各地域内の外出手段を確保するとともに、将来まで持続することを目的とした非効率な部分の運行方法の調整等を行います。

今後、以下に例示するメニューについて、実現性や可能な方策の検討、試行等も含め、取り組んでいきます。

1) 市民バスの運行方法の調整（各地域から市中心部へのアクセス手段）

《取り組みメニュー例》

○定期的なダイヤの見直しや部分的なルートの見直し・調整

市民バスの運行方法については、これまでも毎年定期的に部分的な見直し・調整を行ってまいります。今後も、利用状況や市内・隣接市町村の施設等の状況に応じ、運行事業者との調整を行いながら、定期的に、ダイヤ、ルート等の見直し・調整を行ってまいります。

2) 市民バスの運行効率化

《取り組みメニュー例》

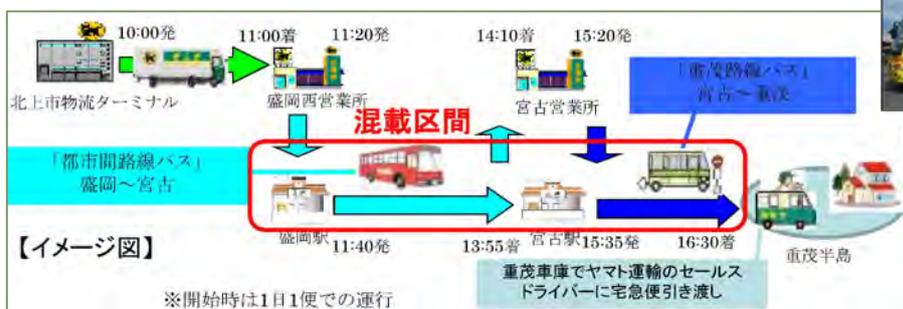
○運行距離の長い市民バスのルートの調整・可能性検討

本市の市域は広大で、運行距離の長い市民バスの路線があり、全国的に乗務員不足が深刻化するなか、バス運行事業者の負荷も大きくなっています。そこで、運行時間の短縮を目的とした、市民バスルートの部分的な調整の可能性を検討します。例えば、鳴子線の細かい経由地や、市民病院のように同一ルートで何回も乗り入れている部分等について、一部省略する等の方策の可能性を検討します。



○貨客混載の可能性検討

市民バスは大型車両で運行していますが、時間帯によって、車内の空きスペースが多く残っている状況があります。近年、国内の他地域で、バス等の空きスペースを活用した「貨客混載」が徐々に広まっているため、本市においても、市内各地域の生産物を市中心部方面への出荷に活用して頂くなど、運賃収入の補完を目的として可能性を検討します。状況によっては、試行的な実施等を経て、導入の可能性を検討します。



バスによる貨物輸送の例（岩手）
（出典：国土交通省 各地域における取組事例集）

3) 各地域の公共交通不便地区のサービス確保・見直し（各地域内の外出手段）

《取り組みメニュー例》

○各地域の外出手段（地域内公共交通他）に関する住民との定期的な意見交換会

地域内公共交通を運行している地域に関しては、各地域の運営委員会によって、地域住民との意見交換会が定期的に行われています。今後とも、この意見交換会を継続し、運行方法等に関する意見交換を行っていきます。

なお、地域内公共交通を運行していない地域も含め、全地域で同様の会合を設け、「外出手段」をテーマとした意見交換を行い、地域住民と行政がともに、今後の地域に見合った外出手段について考える機会を設けます。



○**地域内公共交通の新規導入の必要性検討・実証運行等と、それに伴う市民バスの運行見直しの検討**

現在、地域内公共交通を運行していない地区において、新規導入に関する必要性について、状況によっては実証運行等を踏まえながら検討を行います。その結果によっては同地区の市民バスの運行について見直し等を行います。例えば、現在実証運行中の清滝・宮沢地区の運行エリアを広げた実証運行、その結果に伴う市民バス清滝線の昼間の運行の見直し、鳴子温泉地域における予約型乗合方式の必要性の継続的な検討等が考えられます。



地域内公共交通（清滝地区）

○**地域内公共交通等の利便性向上による利用促進**

地域内公共交通について、コストを大幅に増やさず可能な範囲で、利用客の利便性を向上する方策（予約・運行方法の見直し等）の可能性について検討します。状況によっては、試行的な実施等を経て可否や要否の判断を行います。例えば、運行事業者の負担が大幅に増えない範囲で、利用客からの意見の多い帰りの予約締め切り時間の緩和、地域外の送迎先施設の追加、利用の多い昼間の時間帯の定時運行化の検討等が考えられます。



松山地域（コスモス号）案内

○**地域内公共交通の運営・運用方法の見直し検討**

地域内公共交通の運営・運用方法の見直しの可能性について検討します。特に現行では、運行便・利用客の増加や収支改善の努力を行っても、運行事業者の収入面でのメリットがない仕組みとなっているため、努力を行った運行事業者に何らかのインセンティブとなる仕組みについて、可能性を検討します。状況によっては、試行的な実施等を経て可否の判断を行います。

○**地域内公共交通の収入増の取り組み（全地域による情報交換の実施）**

地域内公共交通の収入増に向けた取り組みとして、広告スポンサー募集、地域イベントとのコラボ等の取り組みが行われていますが、これまでは、一部地域でのみ行われている状況です。そこで、各地域の担当者等が集まり情報交換のミーティングを行う機会を設け、これら好例の取り組みを各地域に積極的に広げるよう努めます。

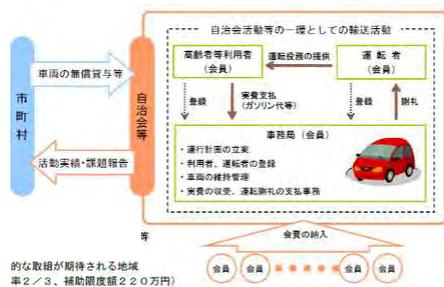


松山地域（コスモス号）イベントコラボ

○**別サービスへの見直しや、タクシーの活用、地域で支える送迎サービス等の可能性検討**

現行で、種々の工夫を行っても相乗りが少ないなど非効率となっている、あるいは地域住民の利便性が低いといった地域内公共交通については、状況に応じ、別な交通サービスへの見直しの可能性を検討します。また、地域内公共交通が運行しておらず、点在する公共交通不便地区も含め、例えば対象を検討した上でのタクシーの割引券、現行のグループタクシーの要件の一部見直し

などタクシーを活用した試行や、地域のボランティアによる送迎サービス等の可能性について検討します。状況によっては、実証運行等を踏まえた可能性の検討を行います。



自治会活動の一環としての輸送活動の例（島根）

- ・自治会等が主体となって、高齢者等（会員）を送迎
- ・車両は、市町村から貸与
- ・利用者は、ガソリン代等の実費のみ負担



カーシェアから生まれた送迎活動の例（宮城）

- ・もともとは、被災地でクルマを失った人のための仕組み
- ・グループに車両を貸出し、グループは、実費を支払い、ドライバーはボランティア、利用料はカンパ

○スクールバス等の活用の可能性検討

現在のスクールバスは、市から運行事業者への委託によって運行されており、車両・乗務員に余裕のある時間帯がある場合や運行エリアが外出ニーズに合致している場合、スクールバスへの高齢者等の混乗や、通学のない昼間の送迎への活用の可能性について検討します。状況によっては、実証運行等をふまえた可能性の検討を行います。例えば、鳴子温泉地域などスクールバスが運行する公共交通不便地区等で検討の余地があります。



○外出手段の検討に主体的に取り組む地区をサポートする仕組みの検討

現状では、多くの市民がクルマ中心のライフスタイルとなっており、高齢化が進んだ近い将来の外出手段のことを深く考えたことのない市民が大半です。前述のように種々考えられる外出手段のうち地区の状況に見合った方策について、住民が主体となって検討する地区に対し、行政がサポートする仕組み（制度）について検討します。サポートの方法は、例えば、地区住民が検討する段階から、市担当職員や外部の専門家を派遣しアドバイスを行う仕組み、希望する地区に対し、条件付きで諸手続きや車両提供の支援を行う仕組み等が考えられ、モデル的・先行的に小地区で仕組みを試行することが考えられます。

《実施主体》（調整中）

□この事業の主体

市・地域内公共交通運営委員会

（市民バス・地域内公共交通の運営、運行方法の見直し、新たな取り組みの検討、市民・関係者との意見交換・調整、全体コーディネート等）

□その他必要な連携等

公共交通事業者（公共交通の運行、運行方法見直しや新たな取り組みの具体的検討への協力等）

市民・利用客等（地域の取り組みへの理解・積極的な参加、公共交通の積極的な利用）

《背景・ねらい・概要等》

- 本市の公共交通には、市内各地域の日々の暮らし、各地域の拠点を活かした集約型の都市づくりを将来にわたり支えていくことが求められます。

本市においては、すでに、広域移動、地域間移動、地域内移動、市街地循環を構成する公共交通ネットワークが概成しており、将来まで確保・維持するための部分的な見直し等を行っていきます。一方、本市の中心部においては、市街地循環便があるものの、主要な店舗、病院、駅のみを循環するのではなく居住地区も運行しているため、運行時間が長く、市街地を回遊しようとする利用客にとっては利便性が高いとはいえない状況です。また現状では、都市施設とバス停が離れているなど、まちづくりと公共交通が連携によって工夫する余地があると考えられます。

- 👉 これらの状況を踏まえ、市中心部を運行する市民バスルートの見直しや、新たな循環バス等の検討を行い、公共交通を使った市中心部へのお出かけ・回遊の利便性を向上します。また、より便利に暮らせる将来を目指し、定期的な調整など、まちづくりと公共交通が連携できる仕組みづくりに取り組みます。

今後、以下に例示するメニューについて、実現性や可能な方策の検討、試行等も含め、取り組んでいきます。

1) 市中心部の再編

《取り組みメニュー例》

○塚目駅を活用した市民バスルート等の再編【中長期】

古川駅と同様に本市中心部に立地し、大崎市民病院（本院）の最寄り駅である塚目駅を活かすよう、市民バスやシャトルバスのルートの見直し（メリットのある路線を塚目駅経由に変更）を行い、公共交通による大崎市民病院へのアクセスや、市内の回遊の利便性を向上します。（*この取り組みメニューは、後述の塚目駅新設に合わせて行います。）



○市中心部（まちなか）の新たな循環バス等の検討【一部、中長期】

市中心部で複数の行き先に、公共交通で出かけた人々の利便性を確保するため、「市中心部（まちなか）」だけを回る新たな循環コースのバス等を検討します。導入にあたっては、実証運行等を行い、利用状況等を調査した上で本格導入の判断を行います。例えば、駅、市民病院、ショッピングセンター、市役所など主要な施設だけを、ぐるぐる回るコース等



が考えられます。

(＊この取り組みメニューは、導入の検討を先行して行い、塚目駅を循環コースに含めた運行については、後述の塚目駅新設に合わせて検討します。)

○**現行の市街地循環便のルートの見直し、小型化等の検討**

現行の市街地循環便については、居住地区を経由しており所要時間が長くなっているため、前述の市中心部の新たな循環バスの検討に合わせ、現在の沿線地域の利用実態や意向に応じ目的を絞った上で、経路地を減らす、あるいは車両を小型化する等によって利便性を向上できる可能性を検討します。

2) まちづくりと公共交通の連携の仕組みづくり

《取り組みメニュー例》

○**市民の現状・意向等に関する定期的な把握**

今後とも、外出や利用交通手段に関する市民のライフスタイル等の現状、暮らしやすさや近い将来の意向等を把握し、取り組みに反映していくため、定期的に市民アンケート等を行います。

○**都市施策・施設など庁内関連部門との調整、定期的な意見交換等**

今後の都市づくり（拠点を活かした集約型の都市づくり等）や新たな都市施設の計画、その他多様な分野のまちづくりの取り組みと、公共交通の取り組みが連携できるよう、本市の庁内関連部門の定期的な意見交換の場を設けます。公共交通の視点からは、例えば、まちづくりの取り組みや都市施設の計画の時点で、クルマよりも公共交通の利便性を優先するという考え方から配慮すべき事項について提言を行います。

○**隣接市町村間の路線に関する調整、定期的な意見交換等**

現状においてすでに隣接市町村との間をバス等が運行しており、今後とも隣接する市町村が連携し、地域全体としてのまちづくりに本市を運行する公共交通が活かせるよう、公共交通の担当者間での定期的な意見交換の場を設けます。



《実施主体》（調整中）

□この事業の主体

市（市民バス・循環バス等の運営、運行方法の見直し、新たな取り組みの検討、市民・関係者との意見交換・調整、全体コーディネート等）

□その他必要な連携等

公共交通事業者（公共交通の運行、運行方法見直しや新たな取り組みの具体的検討への協力等）
市民・利用客等（地域の取り組みへの理解・積極的な参加、公共交通の積極的な利用）

基本方針2 拠点の機能や案内の充実を目指す。



PROJECT

事業2 「交通拠点の機能・案内等の充実」

《背景・ねらい・概要等》

- 市民等の外出先は、各地域内や市中心部に立地する施設が多く、公共交通の利用は市中心部で多くなっています。特に市中心部の拠点にある古川駅のバス乗り場は、待ち環境・案内が充実しているとは言い難い状況で、改善を望む声もあります。また、同じく市中心部に位置する塚目駅は、市民病院の最寄り駅となっていますが、小規模で拠点駅としての交通結節機能も不十分な状況にあります。その他、各地域内の拠点(庁舎・駅前等)や市中心部の主要施設(庁舎・病院・店舗等)の中にも、乗り継ぎの利便性や案内が十分でない箇所があり改善の余地があります。本市においては市中心部や各地域の拠点を活かした都市づくりを目指しており、拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの構成は概成しているため、公共交通の確保・充実を行う一方で、集客、公共交通を乗り継いでの外出を促すため、これら拠点の機能や案内等の充実を図る必要があります。



これらの状況を踏まえ、本市の中心拠点となる古川駅、中心部内の一次拠点となる塚目駅、市役所、市民病院、大型店舗等、地域内拠点となる駅や施設等について、アクセスや乗り継ぎの利便性を向上する機能や案内の充実に取り組みます。

なお、塚目駅が立地する「古川穂波地区周辺エリア」については、地区交通戦略の重点地区と位置付け、種々の取り組みを行います。

今後、以下に例示するメニューについて、実現性や可能な方策の検討、試行等も含め、取り組んでいきます。

1) 中心拠点の充実 (市中心エリアの主要乗り継ぎ拠点：古川駅及び駅前)

《取り組みメニュー例》

○古川駅前広場の整備の検討

古川駅前のバス乗り場における、利用客の乗り継ぎの利便性・快適性を向上するため、鉄道とバスの乗り継ぎの動線を考慮した屋根やレイアウトの見直し等について、継続的に関係者への働きかけを行っていきます。

○古川駅バス乗り場の待ち環境・案内の充実

現状の古川駅の駅ビル内1階やバス乗り場には案内施設等がないため、不慣れな人にとってのわかりやすさの向上を目指し、古川駅前のバス乗り場に関する、行き先ごとのバス停位置の案内等を充実します。例えば、バス停配置の案内情報板等をよりわかりやすくすることや、正面口・

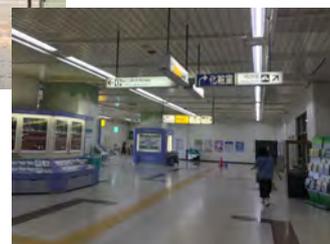
南口相互での案内表示等の工夫を行います。また、2階インフォメーションコーナーでのバスの案内など連携できる方策を検討します。さらに、簡易なタブレット端末等を駅ビル内に設置しバス情報を提供すること等により、駅ビル内でバスを待てるようにする方策について検討します。



古川駅前バス乗り場



駅ビル入り口付近



古川駅改札前

2) 一次拠点の充実 (市中心部に立地する主要施設)

《取り組みメニュー例》

○大崎市役所（新庁舎）や大崎市民病院のバス待ち環境・案内の充実

公共交通で大崎市役所を訪れる人への案内を充実するため、新庁舎の案内窓口と連携し、バスの行き先や時刻等を案内します。大崎市民病院では、すでに案内窓口でバスの行き先や時刻等が案内されており、バス停位置・行き先をわかりやすく表示するなど、今後も連携していきます。また、簡易なタブレット端末等を庁舎内や病院待合室等に設置しバス情報を提供すること等により、建物内でバスを待てるようにする方策について検討します。なお、市役所については、タクシー乗降場所が新庁舎になるべく近くなるよう調整します。



大崎市役所（新庁舎パース）



大崎市民病院 バス乗り場



コンビニと連携したバス待ち環境の例（京都）

○大型商業施設への乗入れの可能性検討

利用の多い大型商業施設（市中心部に立地するショッピングセンター等）へバス等で訪れる人の利便性を向上するため、バス等（小型バスや乗合タクシー等）の乗入れ、あるいは建物になるべく近い場所への乗降場所の設置等について、継続的に可能性を打診していきます。



3) 一次拠点の充実 (交通戦略の重点地区：古川穂波地区周辺エリア(塚目駅を含む))

《取り組みメニュー例》

○塚目駅の駅舎のバス待ち環境・案内等の充実【中長期】

塚目駅は、市中心部に立地し、大崎市民病院に最も近い新たな乗り継ぎ拠点として、整備を行います。現在の場所から駅舎を移設・新築し、待合室を充実するとともに、鉄道・バス等の案内を充実します。また、簡易なタブレット端末等を待合室等に設置し駅舎内でバスを待てるようにする方策について検討します。

○駅前広場の交通結節機能の検討【中長期】

塚目駅の駅前広場を整備し、送迎車やタクシー、バス等が発着できるスペースを設けるなど、公共交通の乗り継ぎの利便性(交通結節機能)を向上する方策について検討します。

○駅前広場や駅周辺のにぎわい機能の充実【中長期】

塚目駅の駅前広場や駅周辺については、歩行者動線の空間、案内標識・サイン等を整備するとともに、店舗等の誘致、集客イベントの企画等によってにぎわいの創出を図ります。

○(再掲)市民バス等のルート、塚目駅経由への再編【中長期】

(*これらの取り組みメニューは、塚目駅新設に合わせて行います。)

4) 地域内拠点(二次拠点)の充実 (市中心エリア以外の各地域の主要施設等)

《取り組みメニュー例》

○施設付近へのバス停設置、敷地へのバス・タクシー乗入れ、乗り継ぎの利便性向上に関する検討・調整

鳴子総合支所の新庁舎については、バス停を設置するとともに、敷地へのバス・タクシーを乗入れ可能とするとともに、鳴子御殿湯駅と近接したことにより、鉄道との乗り継ぎの利便性を向上しています。その他、各地域の支所や利用の多い店舗・病院・駅等についても、状況に応じ、敷地への乗入れ(小型バスや乗合タクシー等)、あるいは施設になるべく近くにバス停を設置すること等について、必要性・可能性を検討します。また、今後のバスルート見直しや、施設の見直し等の時期に、乗り継ぎの利便性を向上する方策について検討・調整を行います。



鳴子総合支所 バス乗り場



鹿島台分院前 バス停

○バス待ち環境・案内等の充実に関する検討・調整

各地域で利用の多い店舗、病院、庁舎、駅等のうち必要性の高い施設について、バス待ち環境・案内等を充実する方策について検討します。各地域で利用が多く必要性の高い施設内（例えば、鳴子総合支所新庁舎、各地域の主要駅、市民病院分院等）でのバス情報の掲示、施設の案内窓口と連携したバスの案内、簡易なタブレット端末等を待合室等に設置し施設内でバスを待てるようにする方策等について検討します。

《実施主体》（調整中）

□この事業の主体

市（駅前施設等の見直し方法の検討・整備、案内・情報設備等の設置、駅・施設関係者との意見交換・調整、全体コーディネート等）

□その他必要な連携等

公共交通事業者（駅前施設等の見直しの可能性検討、運行方法見直しや案内充実の取り組みの具体的検討への協力・意見交換、使いやすさ・わかりやすさへの事業者としての取り組み、必要な情報の提供・更新・運用等）

駅・施設関係者（取り組みの検討への協力等）

市民・利用者等（公共交通の積極的な利用）

基本方針3 全体のわかりやすさ・使いやすさの向上と 市民意識の醸成を目指す。



事業3-1 「利便性・わかりやすさの向上」

《背景・ねらい・概要等》

- 本市内の公共交通が、全体としてわかりにくいとの声が得られており、利用する人でも、いつも利用する路線以外のことがよくわからない人が多いものと見受けられるため、不慣れた高齢者や来訪者にもわかりやすい案内等を検討する必要があります。また、複数の公共交通の乗り継ぎなど、利用しようとする人が不便を感じる事項があるため、利用客の目線での改善や工夫が必要です。



このような状況を踏まえ、本市の公共交通全体の使いやすさ、わかりやすさを向上する種々の取り組みを行い、利用の動機づけ、利用に対する抵抗感の軽減を図ります。

今後、以下に例示するメニューについて、実現性や可能な方策の検討、試行等も含め、取り組んでいきます。

1) 運賃体系・割引等の検討

《取り組みメニュー例》

○大崎市市民バス等割引乗車証の継続、及び新たな方策に関する検討

現在、高齢運転者による交通事故の防止を目的に、運転免許自主返納者に対する支援事業として、大崎市市民バス等の割引乗車証を交付しており、今後の返納状況、利用状況を見ながら、この取り組みを継続します。また、現在の制度内容の検討に加え、“お試し”で公共交通に乗って頂き利用の可能性を実感して頂くことを目的として、まだ免許を返納していない高齢者等も対象にした割引制度等の方策について検討します。状況に応じ、試行的な導入を踏まえ、可能性を検討します。

大崎市市民バス等割引乗車証	
有効期限：20●●年●月末日まで	
交付番号	
氏名	
住所	
生年月日	平成 年 月 日
大崎市長	

氏名	大 阪 一 太 郎	昭和21年11月22日生
住所	大阪府門真市一番町1丁目23-4	
交付	令和02年09月11日 No.8	
体験期間 (R2.9.11 ~ R2.9.30)		
運転免許証返納体験用カード		
※公的な身分証明書としては使用できません		
大阪府警察		

運転免許証返納体験の例（大阪）

- ・タクシー協会より特典を付与
 - ・地元商店街等の返納サポート企業より、返納時と同じ特典を付与
- （出典：大阪府警察 HP）

○市民バス・鉄道在来線と、循環バス等の乗り継ぎ割引の検討

市内各地域から公共交通を乗り継いで利用し、市内を回遊する人の利便性を向上するため、市民バス・鉄道在来線で市中心部に来訪し、市中心部を循環するバス、シャトルバス等に乗り継ぐ利

用客への割引等について検討します。状況に応じて、試行的な導入を行った上で検討を行います。なお、利用促進の方策については、後述の定例の意見交換会のテーマの一つとなります。

2) 運行事業者間の連携

《取り組みメニュー例》

○運行事業者間の、定例の意見交換会の設置

今後、本市内の異なる交通機関の運行事業者が連携した取り組みを行うため、定期的に意見・情報の交換を行う場を設けます。意見交換のテーマとしては、例えば、相互の利用客への総合的な案内での連携、ダイヤ改定時の乗り継ぎ等の調整、運休や大幅な遅延時の対応に関する申し合わせ、割引や企画等での連携が考えられます。



3) わかりやすさの向上

《取り組みメニュー例》

○わかりやすい方面別記号と路線番号の設定に関する可能性検討

バス等のわかりやすさを向上し、不慣れな路線の利用に対する抵抗感を軽減するため、わかりやすい方面別の路線をイメージ的に示す記号・番号等の設定について、運行事業者と調整しながら可能性を検討します。



行先表示の路線のナンバリング及びカラー化、経由地のランドマーク表示事例
(出典：第1回バス系統ナンバリング検討会京都市交通局資料)

○お年寄り等にもわかりやすいマップ・時刻表の作製

現在、本市内の市民バス等のマップ・時刻表を市民等へ配布していますが、多くの情報を掲載しており、お年寄り等には難解である可能性があるため、必要な情報に絞りお年寄りなど不慣れな人をターゲットとした見やすいマップ・時刻表を作製します。



大崎市民バス マップ・時刻表



情報量の少ないお年寄り向けマップの例（大阪）

○ホームページの情報の見直し

現在、本市のホームページに、市民バス等のマップ・時刻表を掲載するとともに、地域内公共交通の概要を掲載していますが、各々が個別の情報を掲載しており、必要な情報が見つからないケースもあるため、これらのわかりやすさの向上に努めます。

4) 運行情報のデジタル化の検討

《取り組みメニュー例》

○バスの運行情報のデジタル化の可能性検討

バスロケ、バス接近情報、検索サイト等での活用に向け、バスの運行情報のデジタル化について検討します。なお、現在の市民バスの運行事業者は、バスの位置が把握可能であり、利用客への位置情報の提供等での活用の可能性があります。また、バスの運行情報のオープンデータ化を可能にするGTFSについても、今後、市・運行事業者が、情報収集や意見交換・調整をしながら取り組みを検討します。



宮城交通 バスロケーションシステム



京福バスナビ

5) 支払い・予約の利便性向上に関する検討

《取り組みメニュー例》

○ICカードの導入に関する可能性検討

利用者の利便性の向上、利用に対する抵抗感の軽減を目的として、バス等へのICカードの導入について、運行事業者と調整しながら、必要性・可能性を継続的に検討します。ICカードを導入した場合、多様な料金や割引の設定も可能になります。

○MaaSの動向に関する情報収集【中長期】

近年、他の地域においてMaaSへの取り組みが見られるようになってきています。今後広く普及する可能性もあり、本市においても来るべき時に備え、技術や各地での試行等の動向について、継続的に情報収集を行います。（*MaaS：Mobility as a Service 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス）



（出典：栃木県 HP）

《実施主体》（調整中）

□この事業の主体

市（市民バス・地域内公共交通等の運用に関する検討、案内情報媒体等に関する検討・制作、新技術に関する情報収集、運行事業者・関係者との意見交換・調整、全体コーディネート等）

□その他必要な連携等

公共交通事業者（料金設定や案内充実の取り組みの具体的検討への協力・意見交換、使いやすさ・わかりやすさへの事業者としての取り組み、必要な情報の提供・更新・運用等）
市民・利用客等（公共交通の積極的な利用）

《背景・ねらい・概要等》

●公共交通の利便性向上の取り組みが必要である一方、現状では、市民や来訪客の本市の公共交通に対する認知度が低く、公共交通を利用できる状況にあっても、クルマを利用する人が大半であるのが現状です。今後、公共交通の利便性を向上したとしても、現状のままでは、思うように利用されないという事態も想定されるため、過度なクルマ利用、外出スタイルの見直しや、意識の醸成を図っていく必要があります。

👍 このような状況を踏まえ、市民等の利用交通手段に対する意識・外出スタイルの変容、公共交通に対する意識の醸成を図る事を目的とした PR 施策、モビリティ・マネジメント施策等に取り組みます。

今後、以下に例示するメニューについて、実現性や可能な方策の検討、試行等も含め、取り組んでいきます。

1) 公共交通の P R

《取り組みメニュー例》

○市民バスのラッピングの継続

市民等にアピールするとともに、愛着を持って頂くため、市民バスの車両更新時等のラッピングを継続します。

○市中心部の循環バス等のラッピングとネーミングの募集

新たに市中心部を循環するバスやシャトルバス等を導入する場合には、まちなかのシンボルとして、より強くアピールするため、新規車両へのラッピングを行うとともに、ネーミングの公募等を行い、市民等の愛着を高めます。



バスのラッピングの例（東京都北区）
（出典：北区HP）

2) モビリティ・マネジメントの取り組み

《取り組みメニュー例》

○小学生等の乗り方教室

クルマ思考が定着する前の年代を対象として公共交通に対する意識を醸成するため、公共交通事業者等との協力体制により、小学生等の乗り方教室を行います。この取り組みは、一部の小学校等を対象に、試行的に始めます。

バスの乗り方教室（広島）



児童の見学会（古川駅）

○市の媒体、イベント等でのMM広報活動

本市の媒体、イベント等を利用し、過度なクルマ利用の見直しについて呼びかけるとともに、今後の高齢化やまちづくりを考えた場合の地域の公共交通の大切さ、現在の厳しい運営状況等について、市民等が“知る機会”を提供していきます。



MM小冊子、ツールの例（山梨）

○高齢者等の「相談会・無料乗車体験会」の検討

高齢者等の公共交通への抵抗感を軽減するため、バス等についての「相談会」、あるいは「無料乗車体験会」の実施を検討します。状況に応じ、試行的な導入を行った上で、可能性を検討します。



高齢者中心の公共交通についての相談会の例（大阪）

○（再掲）各地域の外出手段に関する住民との定期的な意見交換会（考える機会の提供）

○（再掲）外出手段の検討に主体的に取り組む地区をサポートする仕組みの検討

○（再掲）大崎市市民バス等割引乗車証の継続、及び新たな方策に関する検討

（*モビリティ・マネジメント：コミュニケーション施策を中心として、知る機会や考える機会を提供することによって、人々が過度にクルマを利用している状態から、徒歩等や公共交通を利用する状態へと、考え方や行動スタイルを徐々に変容させ定着するようにする取り組み）

《実施主体》（調整中）

□この事業の主体

市（広報PR、モビリティ・マネジメントの取り組みの検討・実施、市民・運行事業者等との意見交換・調整、全体コーディネート等）

□その他必要な連携等

公共交通事業者（市の取り組みへの協力、事業者としての広報PR、モビリティ・マネジメントの取り組み等）

市民・利用客等（地域の取り組みへの積極的な参加、考え方・行動スタイルの見直し（クルマ利用の見直し、公共交通の積極的な利用））

《背景・ねらい・概要等》

- 今後の高齢化の進展等も念頭に、誰でも気軽に利用できる公共交通を目指す必要があります。そのための一つとして、本市の公共交通における交通施設や車両等の利用環境の整備を進める必要があります。



このような状況を踏まえ、駅、バス停等の施設、車両等のバリアフリー化について、継続的に取り組んでいきます。

今後、以下に例示するメニューについて、実現性や可能な方策の検討、試行等も含め、取り組んでいきます。

1) バリアフリー化の検討

《取り組みメニュー例》

○ノンステップバス、駅・駅前等のバリアフリー化や代替策の可能性検討

運行事業者・関係者との協議等を通じ、車両更新時のノンステップバスなど適正な車両の選定、駅やバス停施設のバリアフリー化について、継続的に働きかけていきます（塚目駅の新駅については、バリアフリーに配慮した駅となる予定）。なお、特に、各地域の主要駅・駅前等のバリアフリー化については、可能性について検討した結果、実現困難となった場合、例えば、福祉の観点から対象者の要件を整理し、すでにバリアフリー化されている駅、施設等まで送迎するサービス等の代替策について、福祉関係部門等とも調整しながら可能性を検討します。



田尻駅 駅舎内の状況



岩出山駅 駅舎内の状況

《実施主体》（調整中）

□この事業の主体

市（駅前施設・バス車両等の見直し方法・代替方策等の検討、駅・施設関係者との意見交換・調整等）

□その他必要な連携等

公共交通事業者、駅・施設関係者

（駅前施設・バス車両等の見直しの可能性検討、その他事業者としての取り組み）

市民・利用客等（公共交通の積極的な利用）

基本方針4 まちのにぎわいへの貢献を目指す。



事業4 「公共交通と集客・観光との連携」

《背景・ねらい・概要等》

- 本市は今後、市中心部及び各地域の拠点を活かした集約型の都市づくり、歩いて過ごせにぎわいのあるまちなかづくりを進めていきます。公共交通は、その取り組みと連携し、市中心部での回遊、各地域の回遊や、“公共交通＋徒歩”での外出を促すことで、まちなかのにぎわい創出、鳴子温泉ほか各地域の観光振興などに寄与していくことが必要です。



このような状況を踏まえ、観光・集客のまちづくりと公共交通が連携する仕組みづくりをはじめ、関係者や関係施設と連携した企画等を行うとともに、回遊に利用できる公共交通の充実に取り組みすることで、まちのにぎわい創出に貢献していきます。

今後、以下に例示するメニューについて、実現性や可能な方策の検討、試行等も含め、取り組んでいきます。

1) まちのにぎわいづくりと公共交通の連携の仕組みづくり

《取り組みメニュー例》

○観光・集客・商業関係者や庁内関連部門との連携、定期的な意見交換

今後、本市の公共交通と観光・集客が連携した取り組みを行うため、関係者や庁内関連部門が、定期的に意見・情報の交換を行う場を設けます。意見交換のテーマとしては、例えば、後述のパック企画や、割引・特典等、広報PR、総合的な案内等が考えられます。

2) 市外からの集客・観光分野とのコラボの検討

《取り組みメニュー例》

○集客・観光施設等とのコラボによる企画・検討、公共交通での来訪のPRの検討

集客施設や観光施設とバスとのコラボによる「パッケージ商品」、あるいは公共交通で本市を訪れた観光客等に対し、「割引や特典」を付与する企画等について、関係者や運行事業者と意見交換や可能性の検討を行います。状況によっては、試行的な実施を行います。また、集客・観光・温泉関係者等と協力し、公共交通での本市への来訪を、共同で「広報PR」することについて検討します。

3) 商店街、ショッピングセンター等とのコラボの検討

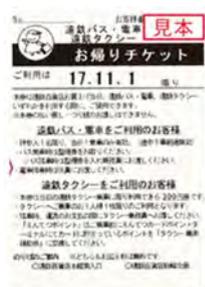
《取り組みメニュー例》

○商店街・ショッピングセンター等とのコラボによる企画・検討、公共交通での来訪のPRの検討

市民等が公共交通で、商店街やショッピングセンター、娯楽施設等を訪れた場合に、「割引や特典」を付与する企画について、店舗関係者や運行事業者と意見交換や可能性の検討を行います。状況によっては、試行的な実施を行います。また、商店街やショッピングセンター等と協力し、公共交通でのまちなかへの来訪を、共同で「広報PR」することについて検討します。



観光スポットでの特典付き周遊バスの例
(出典：JR西日本 HP)



店舗とタイアップした割引切符の例
・一定金額以上のお買い上げで、
バス・電車・タクシーのチケットを進呈

4) 市中心部の公共交通の企画きっぷ等の検討

《取り組みメニュー例》

○市中心部循環バス等の1日乗車券・1カ月乗り放題券等の検討

本市の中心部での、公共交通での回遊を促すことを目的として、市中心部を循環するバス、シャトルバス等の1日乗車券・1カ月乗り放題券等の検討を行います。状況によっては、試行的な実施を行います。

5) 市内の回遊に便利なタクシーの種々のサービスの取り組み

《取り組みメニュー例》

○予約アプリ、サブスク、観光タクシー等の調整・可能性検討

本市内の回遊手段としてのタクシーの利便性を向上するため、予約アプリ、サブスク（定額乗り放題）、観光タクシーなど、種々のサービスの取り組みについて、運行事業者との意見交換等を行いながら、可能性について検討していきます。



タクシー配車アプリの例
(出典：JapanTaxi HP、
株式会社 Mobility Technologies HP)



酒タクシー



温泉タクシー



参拝シャトル

観光タクシーの例
(出典：琴平バス株式会社)

6) 市内の回遊に使える新たな交通手段の検討

《取り組みメニュー例》

○カーシェア、グリーンスローモビリティ等の可能性検討

本市内の回遊手段として、カーシェア、グリーンスローモビリティ等の導入の可能性について検討します。状況によっては、実証運行など試行的な導入を踏まえた検討を行います。また、公共交通との乗り継ぎ利用の場合に割引・特典付与等を行うことも考えられます。



グリーンスローモビリティの例



小型車のカーシェアの例

○（再掲）市中心部の新たな循環バス等の検討【一部、中長期】

《実施主体》（調整中）

□この事業の主体

市（観光・集客・商業関係者との意見交換・調整、企画・広報 PR 等の検討、新たな交通手段の可能性検討、全体コーディネート等）

□その他必要な連携等

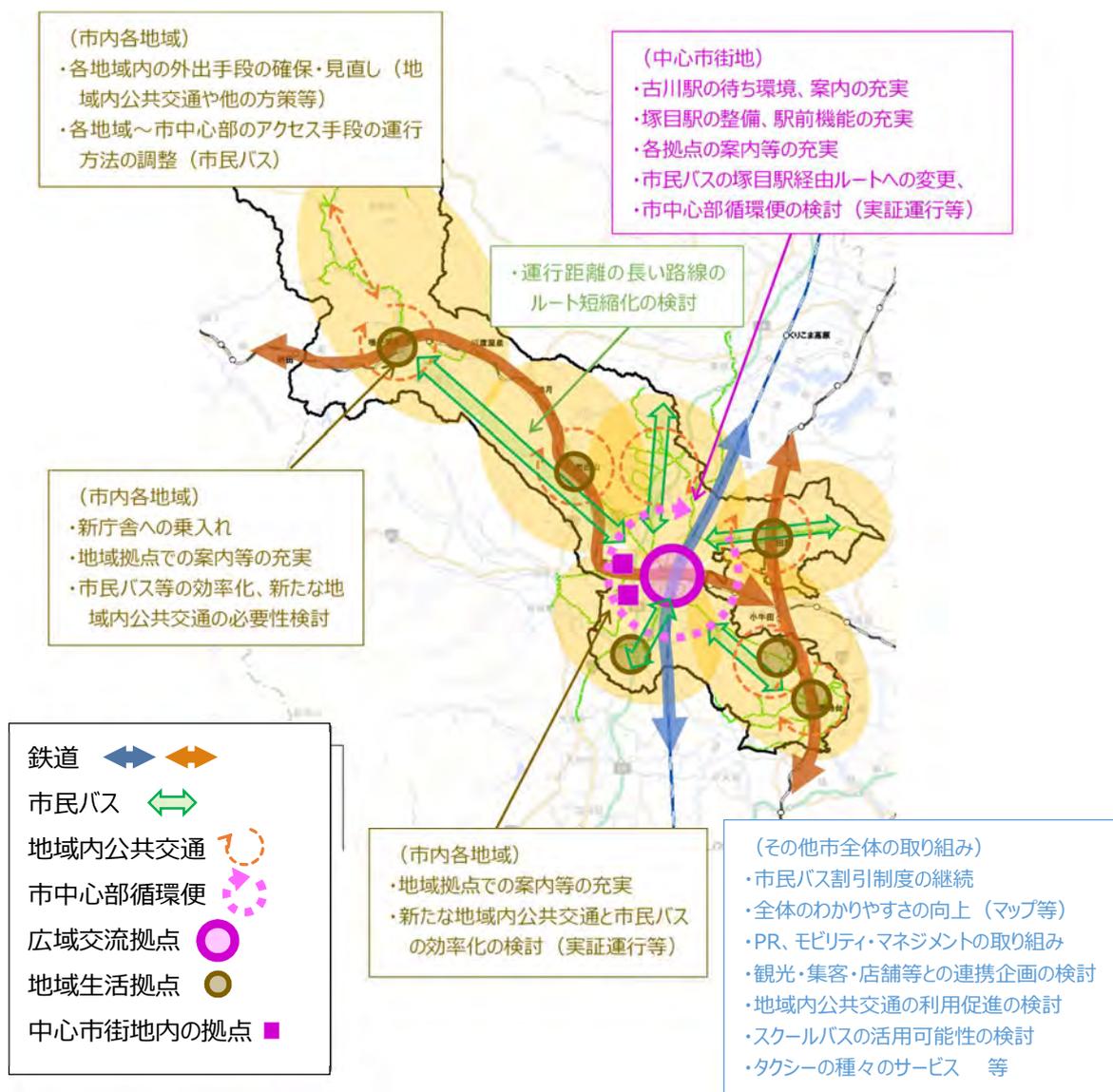
公共交通事業者（コラボの取り組みの具体的検討への協力・意見交換、運行事業者としての取り組み、運用面での検討・実施等）

観光・集客・商業関係者（コラボの取り組みの具体的検討への協力・意見交換、観光・集客・商業事業者としての取り組み、運用面での検討・実施等）

市民・利用客等（公共交通の積極的な利用）

《市全体の将来のネットワークのイメージ》

本市においては、広域移動、地域間移動、地域内移動、市街地循環を構成する公共交通ネットワークが概成しています。したがって、概成している現在のネットワークを活かして将来まで持続し、暮らし、まちづくりに寄与することを目指します。また、一部残存する公共交通不便地区の外出手段や、拠点を活かしたまちづくりと連携した部分的な見直しのほか、わかりやすさ向上や市民意識の向上などソフト的な施策に取り組みます。先進技術も取り入れ、市民と一緒に考え、必要に応じ実証運行も踏まえながら取り組みを進めます。



(2) まちづくりのビジョン

古川穂波地区周辺エリアの地区交通戦略のビジョン

「歩いて快適に過ごすことができ、にぎわいと活力に満ちたまちなかづくり」(仮)

《エリアの現状》

- ・古川穂波 地区周辺のエリアは、市の中心部として市役所、大崎市民病院、商業施設などが集積する古川地域に位置するとともに、大崎市民病院の最寄り駅である塚目駅を擁するエリアであり、まちづくりのポテンシャルが高いエリアです。
- ・しかし現状では、塚目駅は駅舎等の老朽化対策やバリアフリー化など整備が求められています。また、駅への接続道路や駅前広場が狭隘のため、利用者や地域住民に不便をきたしている状況にあります。

《エリアがめざすまちづくり》

- ・古川穂波地区周辺エリアにおいては、本市における都市拠点として、塚目駅の機能充実、現在整備が進められている(都)稲葉小泉線を軸とした市民病院へのアクセスのための道路空間再構築や自転車ネットワークの構築など、「鉄道・バス等の公共交通利用+徒歩・自転車」を中心としたまちづくり施策に取り組み、歩いて快適に過ごすことができ、にぎわいと活力に満ちたまちづくりを目指します。

(3) 具体的な取り組みのパッケージ

《取り組みメニュー》

①塚目駅の移設と駅舎の新築

塚目駅移転整備計画に基づき、JR、宮城県などと連携を図りながら、移転・新築についてバリアフリーに配慮した整備を進めます。

②駅前広場の機能充実

(都)稲葉小泉線とのアクセス道や駐輪場などを整備し、周辺住民や新駅利用者の利用環境の充実を図ります。

③市民バス・中心市街地循環便の塚目駅経由へのルートの変更

現行の市民バス、中心市街地循環便のルートを塚目駅経由に変更し、大崎市民病院や商業施設へのアクセスを確保します。

※以下のメニューを今後検討します。

- ④バス待ち環境の充実（駅舎内でバスが待てる環境）
- ⑤駅前の歩行者動線の空間環境整備
- ⑥駅前および周辺地区の案内標識・サインの整備
- ⑦駅前の自動車アクセスの空間環境整備（都市計画道路など）
- ⑧エリア内への店舗等の誘致
- ⑨地域との協働による集客イベントなどによる賑わいの創出
- ⑩周辺地区ウォーキングモデルコースの検討
- ⑪地域協議会等と連携したまちづくり活動等

《街路の性格付け》

にぎわいのあるまちを目指し、歩行者と公共交通を中心とした回遊性を図る街路空間とします。駅前広場から（都）稲葉小泉線までの歩行者の快適な動線として歩道を確保します。また駅前にはバス、送迎者の停車スペースを確保するとともに、駅へのアクセス道路を確保します。

《民間によるまちづくりの活動等》

古川穂波地区をコミュニティ活動のエリアとしている地域協議会と連携し、集客イベントの開催や、街並み、景観の維持に関する取り組みを推進します。また、地域協議会等と連携し塚目駅新駅開設を機に、過度なクルマ利用を見直し「鉄道・バス等の公共交通利用＋徒歩・自転車」を中心としたライフスタイルを促すPR等の取り組み（モビリティ・マネジメント）を進めます。

（４）目標

- ・当エリアの地区交通戦略としての種々の取り組みによって、まちのにぎわいの創出を目指します。にぎわい創出の達成状況の目標・指標を以下のように設定します。

- 目指す状況：当地区の駅前を歩く人の増加（まちのにぎわいの創出）
- 指標：塚目駅の乗車人員
- 目標値：【現況値】約200人/日 ⇒【目標値（R12年度）】220人/日以上
（調査中）

* 現況の大崎市民病院の外来患者数は1日平均で約1000人/日。このうちJR陸羽東線の「塚目駅」経由で来院することが可能と考えられる地域（市内・市外含む）に住む患者の人数は約190人/日（大崎市民病院資料より）。モビリティ・マネジメントの取り組みでクルマ利用から公共交通に転換する人の割合は一般的に3～5%といわれていることを参考に、74歳以下の外来患者の4%が塚目駅利用に転換するものと仮定し、75歳以上の外来患者は、クルマの運転を避けるため1/3が塚目駅利用に転換するものと仮定して試算した結果、「計約25人/日」が塚目駅利用に転換し上乗せされるものと想定。加えて、“公共交通＋歩く”の外出や回遊を促す種々の取り組みによって、通院以外の目的の人にも塚目駅が利用され、上記の目標は達成できるものと想定。

《古川穂波地区周辺エリアの交通戦略による取り組み》



Ⅶ. 今後の進め方



今後、本市の公共交通が目指す姿を実現するため、計画期間中に達成すべき「目標値」を設定し、取り組んでいきます。

《達成状況の評価》

計画を進めるにあたっては、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。

目指す目標を実現するための取り組みの詳細を計画立案・調整、実行し、各取り組み（事業）についての進捗状況の確認、得られた結果についての評価・検証を行います。得られた結果のほか今後の地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人々の意識・行動や嗜好・流行の変化等によっては、計画内容の更新、見直し等を行うことも必要となります。



本計画による取り組みには短期メニューと、中長期メニュー（主に塚目駅の新設と、それに伴う取り組み）があります。中間年次において、計画の実施状況、実施結果のチェックを行い、必要に応じて、計画見直しを行うこととします。

《目標の評価指標：市全体》

(目標値は今後調整)

基本方針を踏まえ、本計画における目標（指標）を以下のように設定します。

基本方針1 暮らしとまちづくりを支える交通サービスの確保、将来にわたる持続を目指す。

・指標① 地域内公共交通の乗車率の向上（実績データ）

公共交通の利用が増加し持続可能となっている状況を図る目安として、人口減少が進展する状況においても、地域内公共交通の乗車率が向上していることを目標に設定します。

現況値（令和元年度）	目標値（令和7年度）
11.6%	現状以上

*前計画の指標を引き継ぎ設定。

・指標② 市民バス全路線の年間利用客数の増加（実績データ）

公共交通の利用が増加し持続可能となっている状況を図る目安として、人口減少が進展する状況においても、市民バス全路線の年間利用者数が向上していることを目標に設定します。

現況値（令和元年度）	目標値（令和7年度）
111,369人/年	現状以上

*前計画の指標を引き継ぎ設定。

基本方針2 拠点の機能や案内の充実を目指す。

・指標③ 乗り継ぎ改善への要望の割合の減少（アンケート結果）

拠点としての機能や案内が充実し、鉄道、バスなど公共交通の乗り継ぎ等の利便性が向上した状態を図る目安として、アンケートによる乗り継ぎ改善の要望の減少を目標に設定します。

現況値（令和2年度）	目標値（令和7年度）
20.2%	10%以下

*前計画の指標を引き継ぎ設定。

*「公共交通に関するアンケート調査」の市民バスの要望の「鉄道、高速バスとの乗り継ぎを良くする」を選択した割合

基本方針3 全体のわかりやすさ・使いやすさの向上と、市民意識の醸成を目指す。

・指標④ 鉄道・バスの利便性に対する不満足度の減少（市民意識調査）

公共交通全体のわかりやすさ・使いやすさが向上した状態を測る目安として、市民意識調査による公共交通に対する不満足度の減少を目標に設定します。

現況値（令和2年度）	目標値（令和7年度）
59.9%	50%以下

*前計画の指標を引き継ぎ設定。

・指標⑤ 市民バスの認知度の向上（アンケート結果）

公共交通に市民意識の醸成を測る指標として、アンケートによる市民バスに対する認知度の向上を目標に設定します。

現況値（令和2年度）	目標値（令和7年度）
11.8%	20%以上

*前計画の指標を引き継ぎ設定。

・指標⑥ クルマ利用者の割合の減少（国勢調査）

過度なクルマ利用に関する市民の意識や行動スタイルの変化を測る目安として、クルマ利用者（通勤・通学手段）の割合の減少を目標に設定します。

現況値（平成30年度）	目標値（令和7年度）
42.7%	現状以下

*国勢調査より

*公共交通サービス及びモビリティ・マネジメント等の取り組みによって、交通手段選択の意識、行動スタイルが変容するものと想定し設定。

基本方針4 まちのにぎわいへの貢献を目指す。

・指標⑦ 中心市街地循環便の年間利用客数の増加（実績データ）

公共交通を利用する中心市街地への来訪が増加した状況を図る目安として、中心市街地循環便の年間利用者数の増加を目標に設定します。

現況値（令和元年度）	目標値（令和7年度）
29,368 人／年	現状以上

*まちなかの新たな循環バス等を導入する場合は、その利用客数をもとに設定。

・指標⑧ 市中心部（古川）の歩行者通行量の増加（通行量調査結果）

クルマ以外（公共交通＋歩く）の利用によるまちなかの人の往来が増えた状況を測る目安として、中心市街地の歩行者通行量を目標に設定します。

現況値（・年度）	目標値（令和7年度）
（過年度通行量調査結果）	現状以上

*大崎市中心市街地活性化事業動向調査の通行量調査より地点を選定。

《目標の評価指標：重点地区の交通戦略（古川穂波地区周辺エリア）》

地区交通戦略のビジョン

歩いて快適に過ごすことができ、にぎわいと活かに満ちたまちづくり（仮）

・指標① 塚目駅の利用客の増加（調査データ）

にぎわいと活かに満ちたまちづくりが進み、対象地区の人の往来が増えた状況を測る目安として、塚目駅の1日当たりの乗車人数（歩行者通行量の代替）を目標にします。

現況値（2021年度）	目標値（令和12年度）
約200人／日（仮）	約220人／日（仮）

*塚目駅乗降客数カウント調査（実施予定）より。

《SDGs への貢献について》

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であり、2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられました。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。我が国では、SDGsアクションプランにおいて、2030年の目標達成に向けた行動を行うこととされています。



また、日本政府による国内の取り組みの中で、「目標 11 [持続可能な都市]」に向けたターゲットの1つ（ターゲット 11.2）として公共交通に関する事項が掲げられています。

	<p>都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする</p> <p>(ターゲット 11.2)</p> <ul style="list-style-type: none">・2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
---	---

本計画の取り組みの方向性は、上記のまちづくりの面だけでなく、その他、健康と福祉、エネルギー、経済の活性化、自然環境など多くの面で、SDGsの考え方に合致しています。したがって、本計画が「目指す姿」を実現することによって、SDGs達成に貢献できるよう、本計画の取り組みを推進していきます。

《進捗管理》

計画全体の取り組みの進捗確認や結果の評価・検証（PDCAの“C”）を行う主体が必要であり、「[大崎市地域公共交通活性化協議会](#)」において行います。

《今後の取り組みスケジュール》

(スケジュールは今後調整)

取り組みごとに具体的な実施主体や体制について調整・決定し、2022年度以降の10年間で、細目のメニューの可否・要否及び具体的な実施方法の検討を行った上で取り組みを実施します。必要に応じて、試行実施、実証運行を踏まえながら取り組み、状況によっては、計画の見直しも適宜行っていきます。

取り組み(事業)	短期					中長期					
	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
計画期間											
事業1-1 地域公共交通の確保・見直し (市内各地域・各方面)											
1) 市民バスの運行方法の調整	検討・準備・調整・定期的実施										
2) 市民バスの運行効率化	可能性検討・準備		適宜実証運行等								
3) 各地域の公共交通不便地区のサービス確保・見直し (各地域内の外出手段)	検討・準備・調整		適宜試行・実証運行等								
事業1-2 地域内公共交通の確保・見直し (市中心部・全体)											
1) 市中心部の再編	意見交換・検討・準備		適宜実証運行等			塚目駅関連メニューの実施					
2) まちづくりと公共交通の連携の仕組みづくり	定期的に意見交換										
事業2 交通拠点の機能・案内等の充実											
1) 中心拠点の充実	検討・準備・調整		適宜実施								
2) 一次拠点の充実 (市中心エリアに立地する主要施設)	検討・準備・調整		適宜実施								
3) 一次拠点の充実 (交通戦略の重点地区：古川穂波地区周辺エリア)	検討・準備・調整					塚目駅関連メニューの実施					
4) 地域内拠点(二次拠点)の充実 (市中心エリア以外の各地域の主要施設等)	検討・準備・調整		適宜実施								
事業3-1 利便性・わかりやすさの向上											
1) 運賃体系・割引等の検討	検討・準備・調整		適宜試行等								
2) 運行事業者間の連携	定期的に意見交換										
3) わかりやすさの向上	検討・準備・調整		適宜実施								
4) 運行情報のデジタル化の検討	可能性検討		適宜実施								
5) 支払・予約等の利便性向上策の検討	可能性検討(ICカード)、新技術の情報収集(MaaS等)										
事業3-2 市民等の意識の変容											
1) 公共交通のPR	検討・準備・調整		適宜実施								
2) モビリティ・マネジメントの取り組み	検討・準備・適宜実施										
事業3-3 利用環境の整備											
1) バリアフリー化の検討	可能性検討		適宜実施								
事業4 公共交通と集客・観光との連携											
1) まちの賑わいづくりと公共交通の連携の仕組みづくり	定期的に意見交換										
2) 市外からの集客・観光分野とのコラボの検討	検討・準備・適宜試行等										
3) 商店街、ショッピングセンター等とのコラボの検討	検討・準備・適宜試行等										
4) 市中心部の公共交通の企画きっぷ等の検討	検討・準備・適宜試行等										
5) 市内の回遊に便利なタクシーの種々のサービスの取り組み	可能性検討		適宜試行等								
6) 市内の回遊に使える新たな交通手段の検討	可能性検討		適宜実証運行等								

CHECK(中間年) ▲

CHECK(最終年) ▲

* 上記のように、取り組みには短期メニューと、中長期メニュー(主に塚目駅の新設と、それに伴う取り組み)があります。
中間年次において、計画の実施状況、実施結果のチェックを行い、必要に応じて、計画見直しを行うこととします。