

多賀城市生活交通ネットワーク計画

令和 7 年 3 月

多賀城市都市産業部都市計画課

多賀城市生活交通ネットワーク計画

－ 目 次 －

1. 計画の概要	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画対象区域	1
1-3 計画の期間	1
2. 地域及び公共交通の現況（令和7年3月）	2
2-1 地域の現況	2
2-2 公共交通の現況	5
3. 公共交通を取り巻く課題	12
3-1 現況・課題の整理	12
3-2 課題解決に向けた計画を策定する上でのポイント	16
4. 施策・事業展開の見直し	17
4-1 本市が目指すべき将来像	17
4-2 事業展開	19
4-3 運行計画	23
4-4 実施体制	24
4-5 推進・管理体制	25
4-6 PDCAサイクルによる施策の推進	25

第 1 章 計画の概要

1. 計画の概要

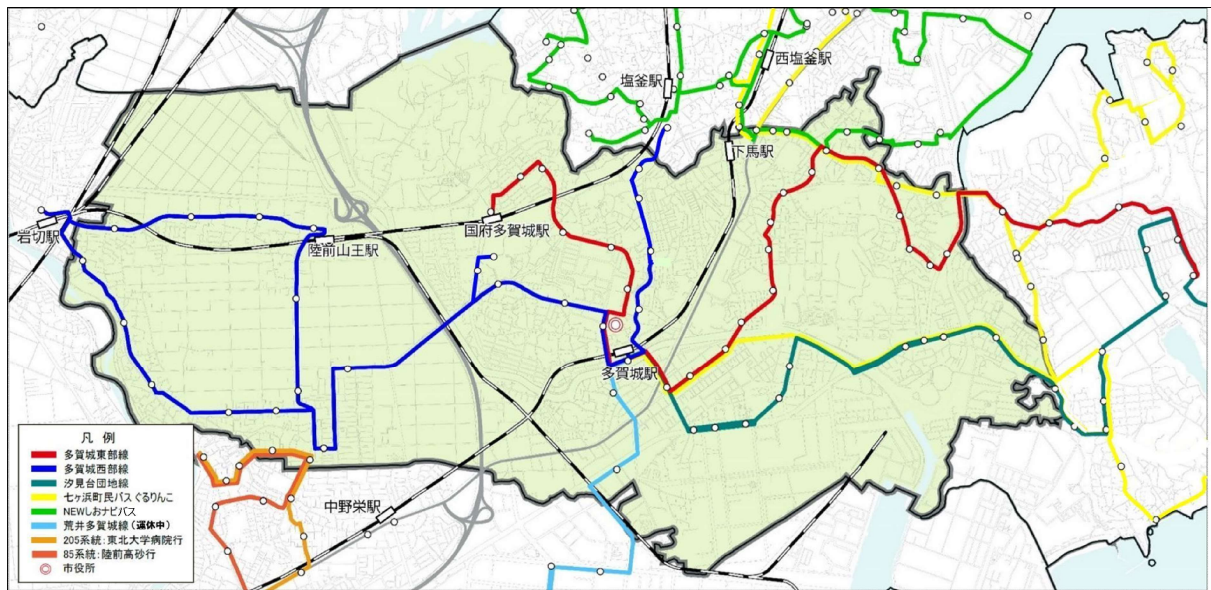
1-1 計画の目的

- ・ 昨今では、自動車社会の進展や人口減少、少子高齢化などにより、公共交通の利用者が減少し、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性も考えられる。市民の生活の足として、多様な交通手段を用いたサービスの向上と公共交通の維持・確保・改善に努め、持続可能な運行を目指すことが必要である。
- ・ 本市は総面積19.69 km²のコンパクトなまちであり、半径1 km 利用圏内のJR 駅が7 駅存在し、他にも民間路線バス、他市町コミュニティバス、タクシー事業者、医療福祉機関及び大型ショッピングセンターの送迎バス等、多様な交通形態が混在しており、交通の利便性が高い現状にある。
- ・ 生活交通ネットワーク計画は、本市の特性を活かし、多様化する市民の生活スタイルに合った移動手段を選択できる仕組みを構築することを目的とし、生活交通に関する「施策・事業などの事業展開」と「運行ルート・運行ダイヤなどの運行計画」を策定する。

1-2 計画対象区域

- ・ 本計画の区域は、多賀城市全域を対象とし、生活交通ネットワーク計画を実現する上で必要となる隣接市町（七ヶ浜町など）との調整を図る。

図 1-1 計画の区域



1-3 計画の期間

- ・ 本計画の期間は、平成29（2017）年度から令和7（2025）年度までの9年間とする。



第2章 地域及び公共交通の現況

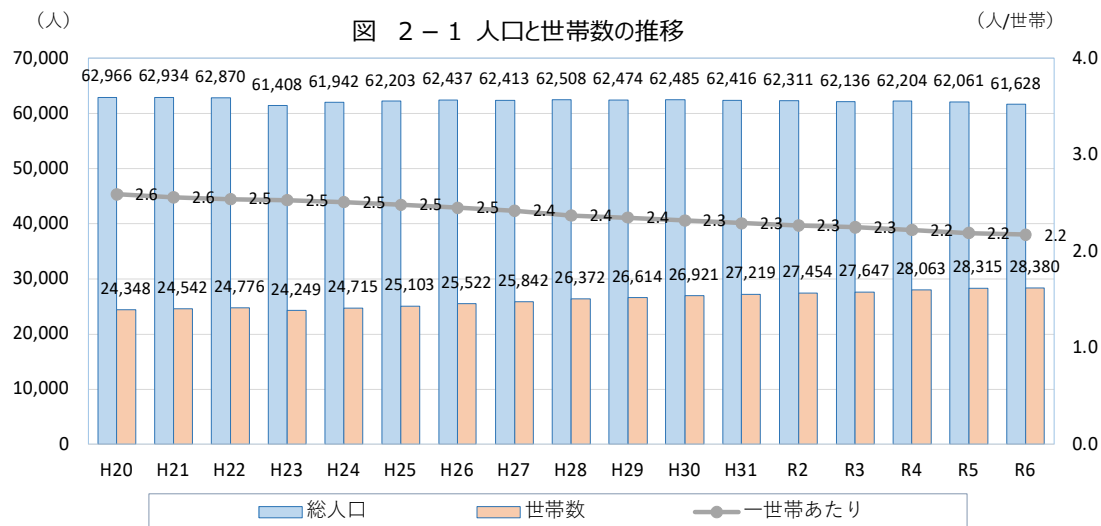
2. 地域及び公共交通の現況（令和7年3月）

2-1 地域の現況

(1) 人口

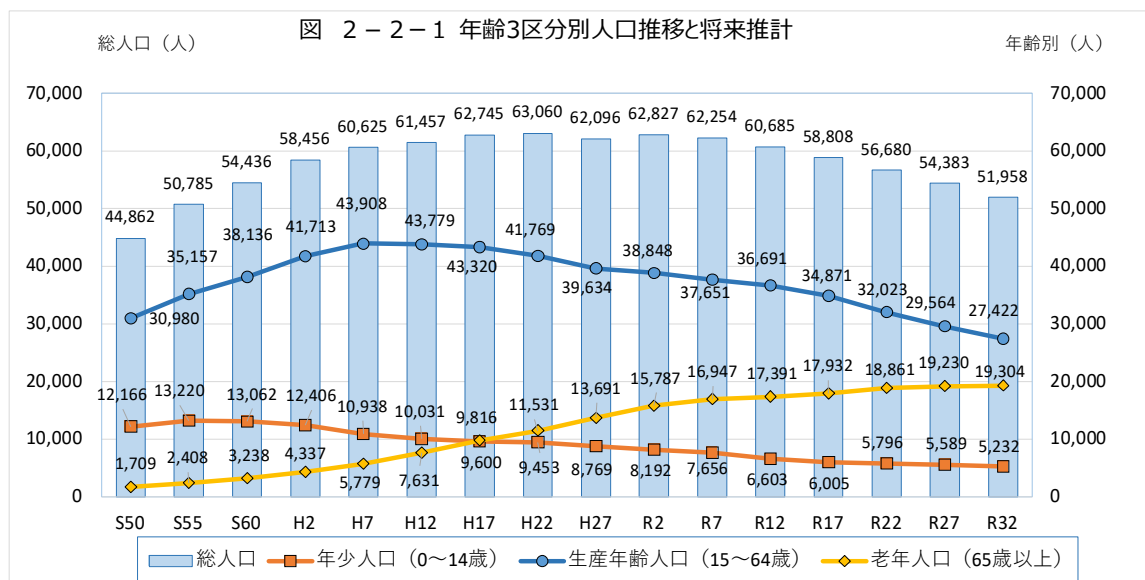
①人口の推移

- ・本市の総人口は、平成28（2016）年度が62,508人、平成31（2019）年度が62,416人、令和5（2023）年度が62,061人、令和6（2024）年度が61,628人で近年の人口推移は微減傾向にある。
- ・老年人口は年々増加傾向で平成17（2005）年度以降は年少人口を上回っており、令和17（2035）年度には総人口の3割を超える17,932人となることが予想されている。



資料： H23～H30 多賀城市統計書（各年12月末現在）

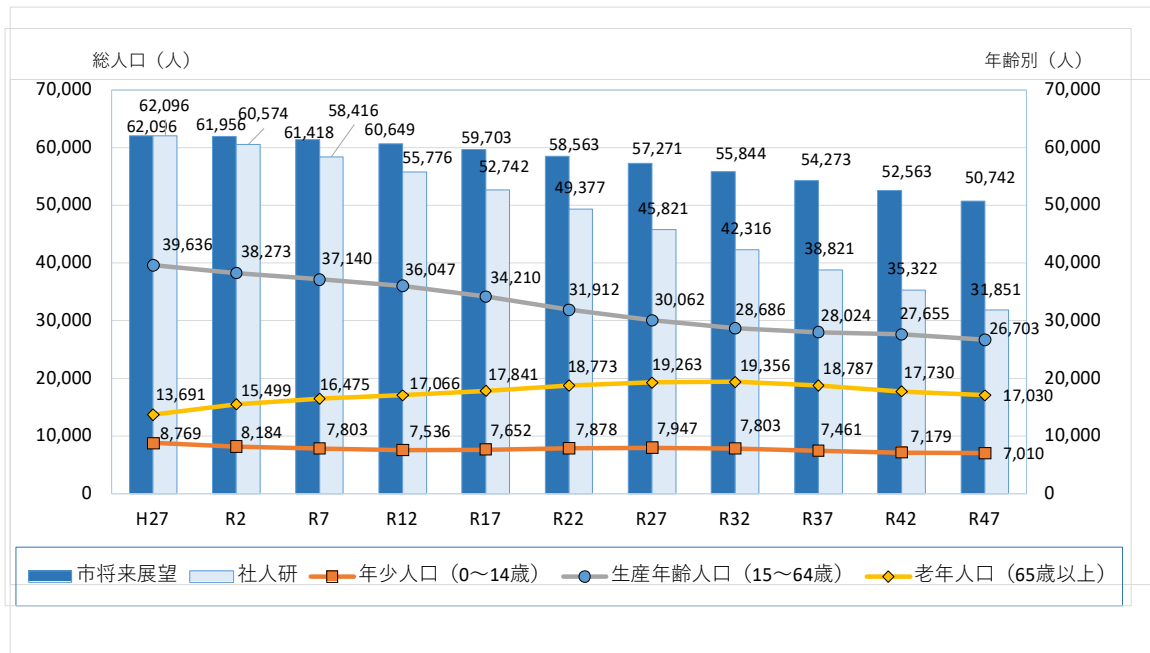
H31-R6 多賀城市住民基本台帳移動別集計表（12月末現在）



資料： ～R2 R2国勢調査

R7～ 国立社会保障・人口問題研究所（R5年推計）

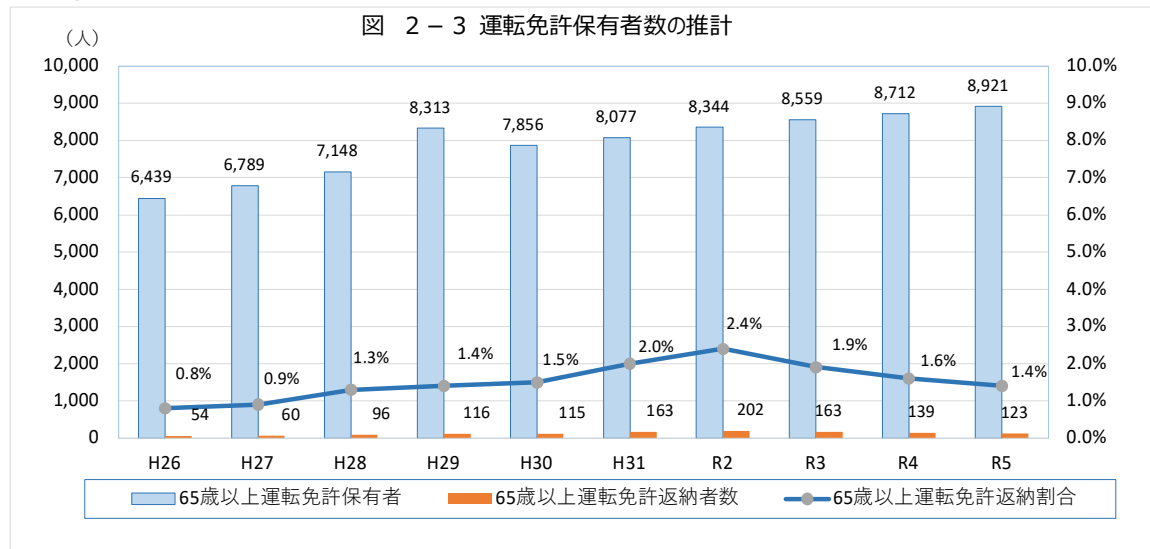
図 2-2-2 多賀城市人口ビジョンに示す人口の現状及び将来の人口展望



※社人研は、「国立社会保障・人口問題研究所の日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」をいいます。

(2) 運転免許返納者の推移

- ・ 65歳以上の運転免許保有者は増加傾向にあり、近年の運転面所返納者の割合は1～2%で推移している。



資料：運転免許保有者数 宮城県警察交通部運転免許課（各年12月末時点データ）
人口 多賀城市統計書

(3) まちづくりによる需要変化

① 多賀城駅周辺整備事業

- ・本市ではJR仙石線多賀城駅を中心とした市街地の活性化を目指し、多賀城駅周辺土地地区画整理事業及び多賀城駅北地区第一種市街地再開発事業に取り組み、平成29（2017）年に事業が完了した。
- ・多賀城駅周辺土地地区画整理事業により、駅前の道路や公園等の公共施設が整備された。
- ・多賀城駅北地区第一種市街地再開発事業により、平成28（2016）年3月には再開発ビル3棟が整備され、図書館や書店、カフェ、レストラン、子育てサポートセンター等、幅広い年代の人々が集える様々な機能が集積している。
- ・図書館を中核とした「東北随一の文化交流拠点」が形成された。
- ・再開発事業にあわせて、多賀城駅前と文化センターをつなぐ都市計画道路「史都中央通線」が整備された。

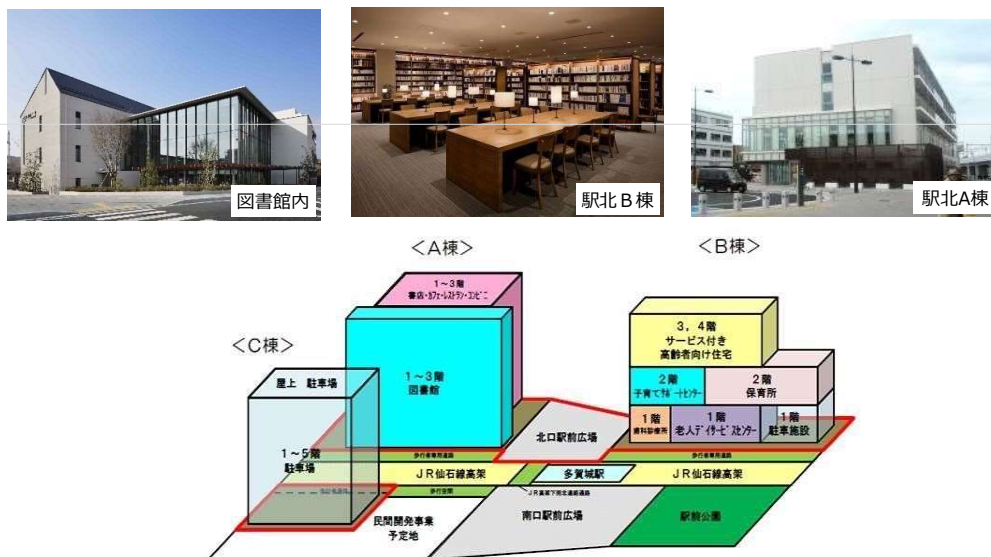


図 2-4 多賀城駅周辺整備事業

② 多賀城市津波復興拠点整備事業「さんみらい多賀城・復興団地」

- ・東日本大震災における甚大な被害を踏まえ、「減災都市多賀城」と産業復興を実現するため、防災・減災拠点、産業復興支援拠点及び地域経済・地域雇用牽引拠点となる工業団地を八幡地区に整備された。
- ・防災備蓄倉庫及び消防署などの公共施設を配置するとともに、工場、事業所や近隣住民が集える公園が整備された。
- ・令和3（2021）年3月時点において、全ての区画の立地が完了し、12社が操業を開始している。
復興団地企業全体で約430人の雇用が確保された。

事業名：多賀城市津波復興拠点整備事業
計画区域：多賀城市八幡字一本柳地区



図 2-5 さんみらい多賀城・復興団地 イメージ図

③ 災害公営住宅

- ・平成28（2016）年度に、市内4ヶ所・532戸の災害公営住宅の整備が完了した。
- ・宮内地区災害公営住宅においては、バス停からの距離が約700mと、やや遠い。

表 2-1 災害公営住宅

地区名	最寄バス停	路線名	バス停までの距離
桜木地区	笠神新橋	多賀城東部線	約 300m
	仙塩総合病院前	七ヶ浜町民バス ぐるりんこ	
新田地区	市営新田住宅前	多賀城西部線	目の前
鶴ヶ谷地区	警察学校前	多賀城東部線	目の前
宮内地区	北谷地	汐見台団地線	約 700m



図 2-6 復興関連事業 位置図

④ 震災復興事業の進捗

- ・ 東日本大震災の津波により大きな被害を受けた地域から、高台方向の市街地に避難することを目的として整備している、緊急避難路・物流路整備事業において、多賀城跡仙台港線（旧清水沢多賀城線）が令和2年度に完了し、同事業の笠神八幡線は、令和3年度に完了した。

⑤ 自然・歴史・文化ゾーンの整備事業の進捗

- ・ 多賀城南門復元事業は、多賀城跡の環境整備が始まってから50年に及ぶ多賀城跡保存管理事業の集大成となるばかりでなく、東日本大震災からの創造的復興のシンボルとして位置付け、令和6年度の完成を目指している。
- ・ 中央公園魅力創造事業は、復元する多賀城南門を核とした歴史と自然が調和した魅力あふれる中央公園を整備し、多賀城らしい魅力の発信拠点となるよう令和7年度の共用開始を目指している。

2-2 公共交通の現況

(1) 生活交通の現況

- ・ 本市にはJR東北本線、JR仙石線の2本の鉄道路線が通っており、国府多賀城駅、陸前山王駅、多賀城駅、下馬駅の計4箇所の駅が設置されているほか、本市に隣接して利用できる近隣の駅が3駅ある。
- ・ 路線バスは、本市で運行の補助を行っている多賀城東部線、多賀城西部線のほか、汐見台団地線、七ヶ浜町民バスぐるりんこ、NEWしおなびバス等が運行している。
- ・ その他にも、買物、通院等の公共・民間送迎バスが運行しており、一部では路線バス等と重複している。
- ・ 荒井多賀城線は新型コロナウイルス感染症拡大により、令和2年4月25日から運休している。

- ・市内には2社のタクシー業者が営業している。
- ・多賀城東部線・多賀城西部線においては、令和4年10月から、65歳以上及び障害のある多賀城市民を対象とした社会実験（ICT活用の要件あり）を実施している。

表 2－2 生活交通の運行状況				令和 7 年 3 月現在	
鉄道	事業者	市内駅	運行頻度		
JR仙石線	東日本旅客鉄道(株)	多賀城駅、下馬駅	12～13分に1便		
JR東北本線	東日本旅客鉄道(株)	国府多賀城駅、陸前山王駅	23～25分に1便		
路線バス	事業者	主な経路	便数		●運賃
			平日	休日	○支払い方法
多賀城東部線	(株)ミヤコーバス	国府多賀城駅～汐見台中央	28	10	●距離制 ○現金、ICカード
多賀城西部線	(株)仙塩交通	多賀城駅又はヨークベニマル塩釜店	11	6	●定額（200円） ○現金、フリーパス、回数券、PayPay
汐見台団地線	(株)ミヤコーバス	多賀城駅～菖蒲田	23	16	●距離制 ○現金、ICカード、定期券
荒井多賀城線	(株)ミヤコーバス	多賀城駅～荒井駅（運休中）	0	12	●距離制 ○現金、ICカード、定期券
NEWしおナビバス	(株)ジャパン交通	東南部コース	4	0	●定額（150円） ○現金
七ヶ浜町民バス ぐるりんこ	(株)ジャパン交通	朝夕便：花淵～多賀城駅 日中便：七ヶ浜国際村～多賀城駅	18	18	●距離制（町内100円） ○現金、フリーパス
85系統陸前高砂行	仙台市交通局	陸前高砂駅～高砂市営住宅 （高橋地区経由）	10	4	●距離制 ○現金、ICカード、定期券
205系統東北大学病院行	仙台市交通局	東北大学病院～高砂市営住宅 （高橋地区経由）	28	22	●距離制 ○現金、ICカード、定期券
タクシー（市内事業所）					
（株）塩釜東光タクシー、（有）振興タクシー					

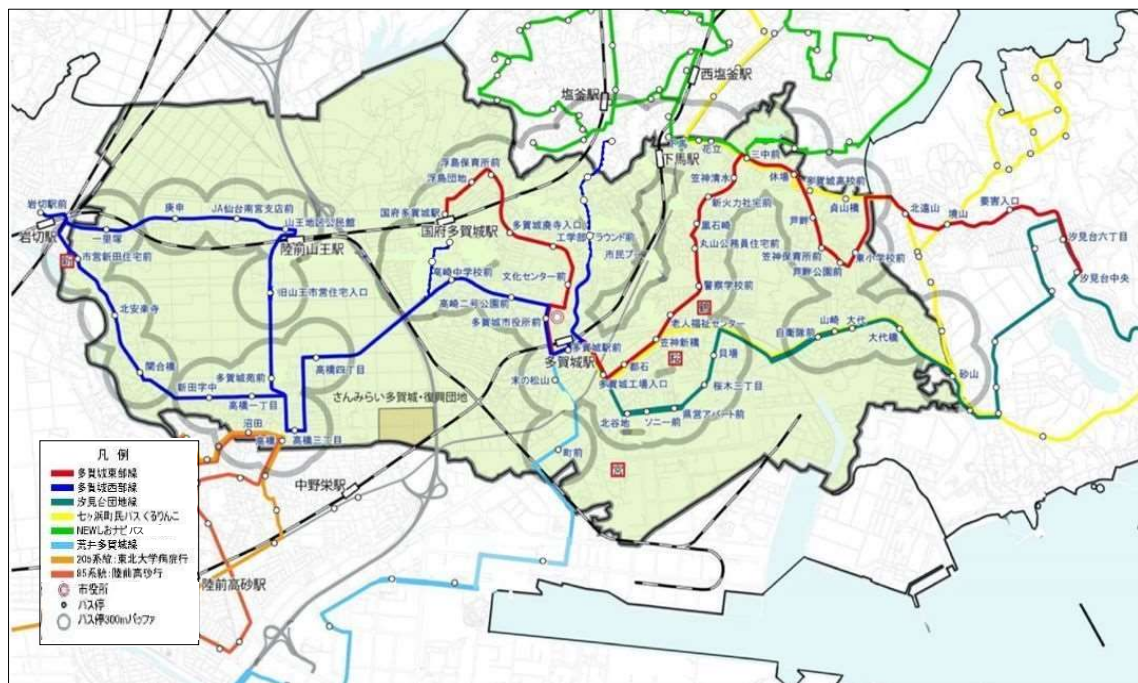


図 2-7 市内生活交通

(2) バス運行の実績

① 利用者数の推移

- ・ コロナ前の多賀城東部線、多賀城西部線の利用者数は、いずれも平成30（2018）年度までは増加傾向であったが、平成31（2019）年度には微減となった。
- ・ 令和2（2020）年度、令和3（2021）年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、大きく減少しているが、令和5（2023）年度は回復傾向にある。

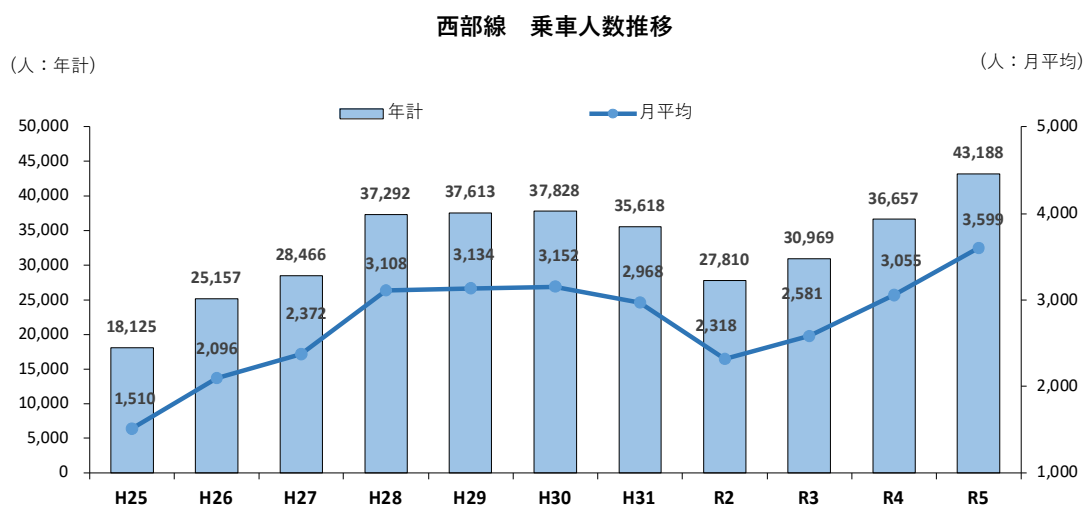
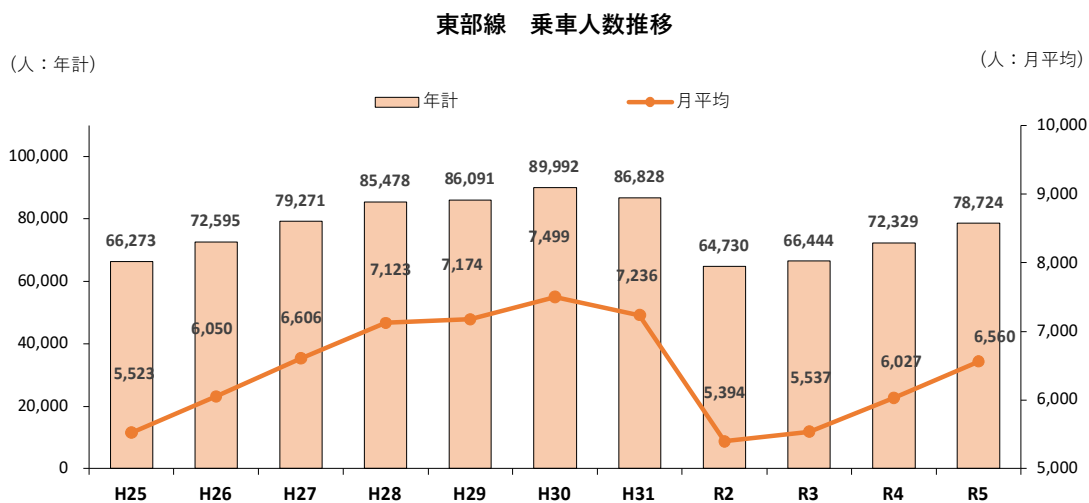


図 2-8 乗車人数の推移

② 収支率(運行経費に対する運賃収入の割合)の推移

- ・ 多賀城東部線、西部線ともに令和2（2020）年度から令和4（2023）年度までは、新型コロナウイルス感染症の拡大により、大きく減少し、横ばいの状況が続いている。

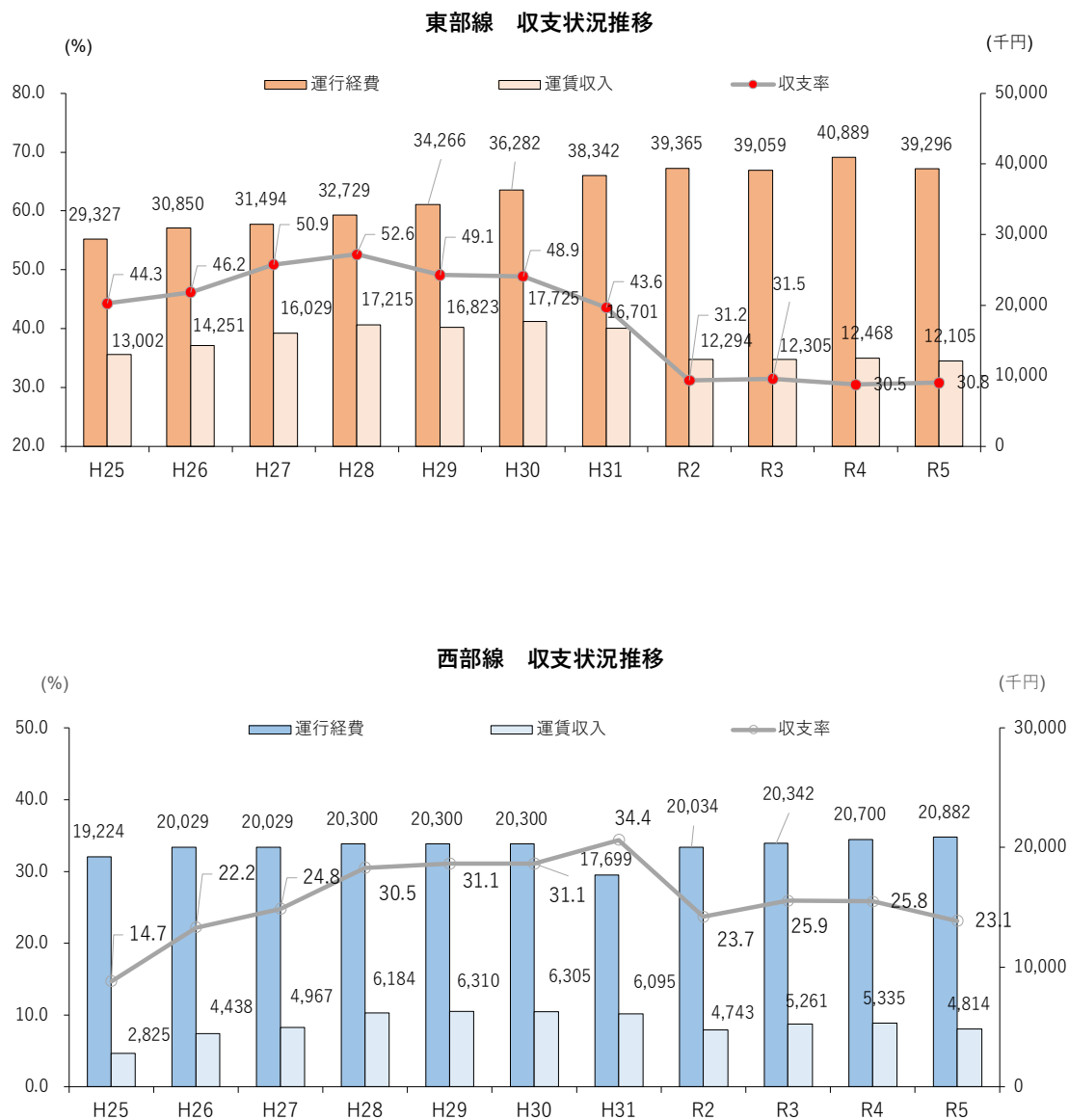


図 2-9 収支状況・収支率の推移

(3) バス利用実態調査結果

① 調査概要

- 調査結果の概要は以下のとおり。

調査目的	バスがどのように利用されているのか、現況の変化に伴うバス利用の変化を把握する		
調査対象	多賀城東部線、多賀城西部線		
調査方法	調査員がバスに乗車してきた利用者にアンケート調査票を配布・回収 回答拒否の場合は、調査員の口頭又は目視による利用者属性、乗降バス停の確認を行う		
調査日 (平日3日、休日1日)	東部線：令和元年12/5（木）、12/6（金）、12/8（日）、12/9（月） 西部線：令和2年1/8（水）、1/9（木）、1/10（金）、1/11（土）		
調査項目	(1)利用者属性 (4)最終目的地 (7)自由回答	(2)乗降バス停 (5)利用頻度 (8)バスルートの変更に関する意向	(3)利用目的 (6)バス利用の変化 (9)往復利用の確認

② 回収票数

- 回収票数は多賀城東部線で919票（平日計838票、休日81票）、多賀城西部線で437票（平日計378票、休日59票）となっている。

回収票数		平日		休日	合計
		12/5（木）	12/6（金）	12/8（日）	
	東部線	276	277	81	919
	西部線	1/8（水）	1/9（木）	1/11（土）	437
		115	124	59	

③ 調査結果概要

- 多賀城東部線、多賀城西部線の調査結果のとりまとめは以下のとおり。

	性別	年代	居住地	支払方法
利用者属性	東部線	東部線	東部線	現金、ICカード 回数券、フリーパス
	男性26%、女性74%	60代以上が4割	市内67%、七ヶ浜町28%	
	西部線	西部線	西部線	
	男性25%、女性75%	60代以上が5割	市内96%	
乗車バス停 ・ 降車バス停	多賀城駅での乗降利用が多い→鉄道利用のための駅までの利用手段 東部線：多賀城駅に集中 西部線：多賀城駅のほか、岩切駅の利用も多い			
利用目的	通勤・買物・通院が多い			
利用頻度	東部線：週に1日以上が全体の77%、うち、週に3～4日が30%で最も多い 西部線：週に1日以上が全体の68%、うち、週に1～2日が26%で最も多い			
往復利用	東部線：往復利用が67%、行き・帰りのみ利用が33% 西部線：往復利用、行き・帰りのみ利用ともに50%			
自由回答	東部線：17時台以降の増便に関する要望が多い 西部線：運賃や増便に関する要望の他、バスサービスを評価する意見が多い			

④ 過年度比較

- ・ 本調査結果と過年度(平成26年度～平成30年度)に実施した調査結果で経年比較を行った。
- ・ 比較対象は平日3日間の集計結果、比較項目は「利用者年代」と「利用目的(通勤、通学、通院、買物、スポーツ・レジャー)」の2点とする。なお、無回答の結果は除く。

【多賀城東部線】

- ・ 利用者年代の構成割合は、50代以上が減少、平成26年度に59.5%であったが、52.6%まで減少している。
- ・ 利用目的の構成割合は、「通勤」と「通学」を合わせると約60%、全体としての大きな変化も見受けられない。
- ・ 50代は減少傾向、買物での利用が増加傾向にあり、路線として成熟していることが確認できる。

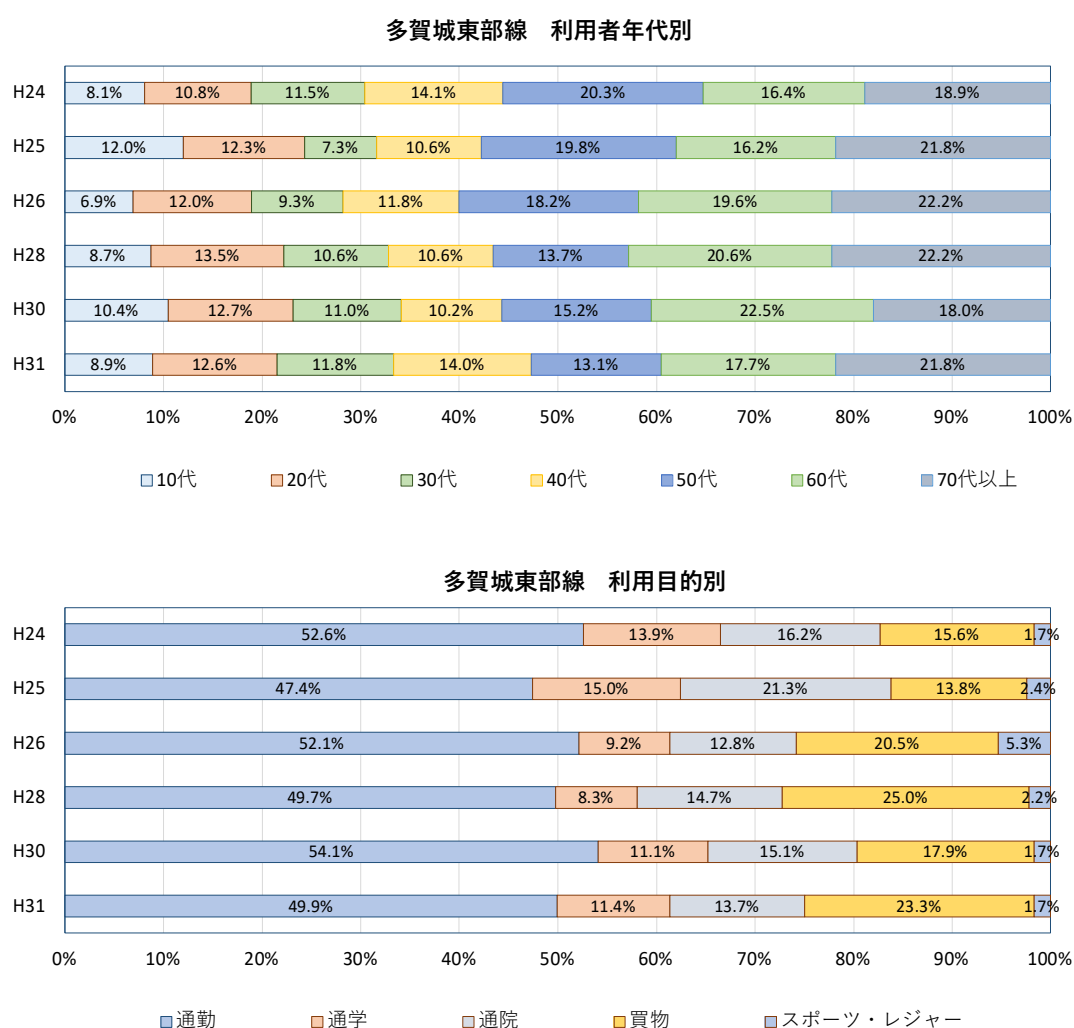


図 2-10 東部線 経年比較

【多賀城西部線】

- ・ 利用者年代の構成割合は、50代以上で増加している。
- ・ 利用目的の構成割合は、「通勤」が約4割を占めている。
- ・ 多賀城西部線は平成23年12月に被災者支援を目的に運行を開始した。経年比較により、路線としての役割が徐々に変化していることが確認できる。

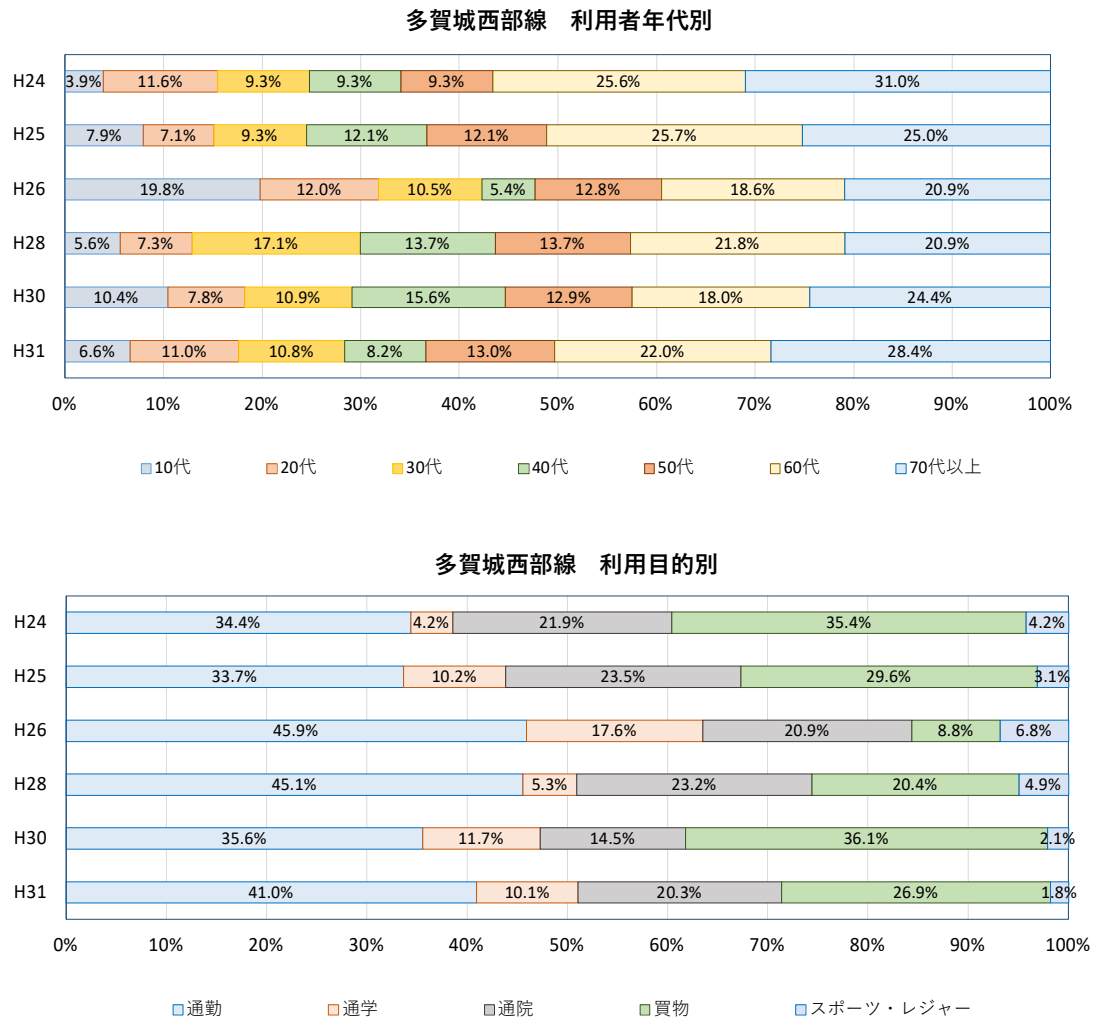


図 2 - 1 1 西部線 経年比較

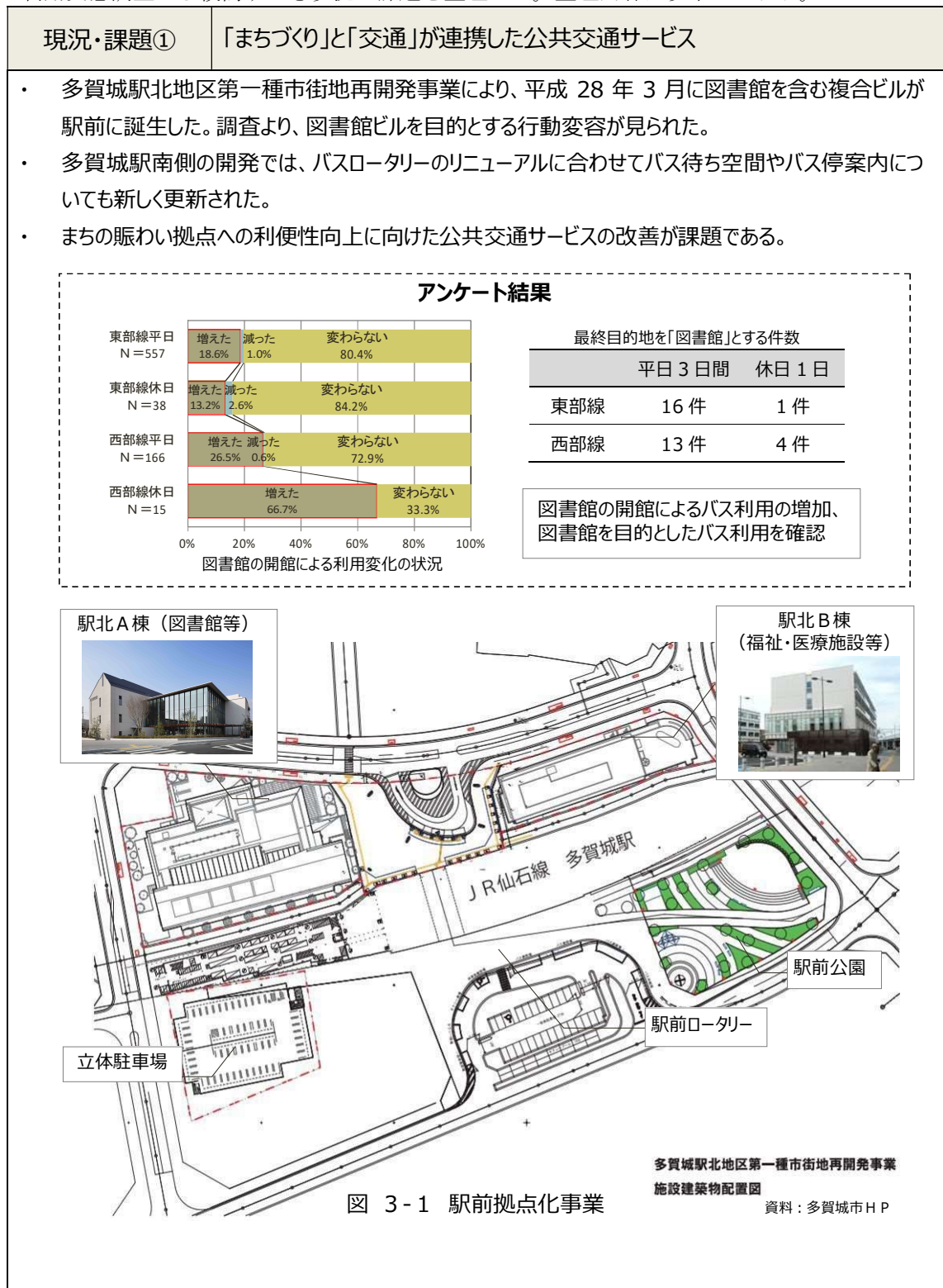


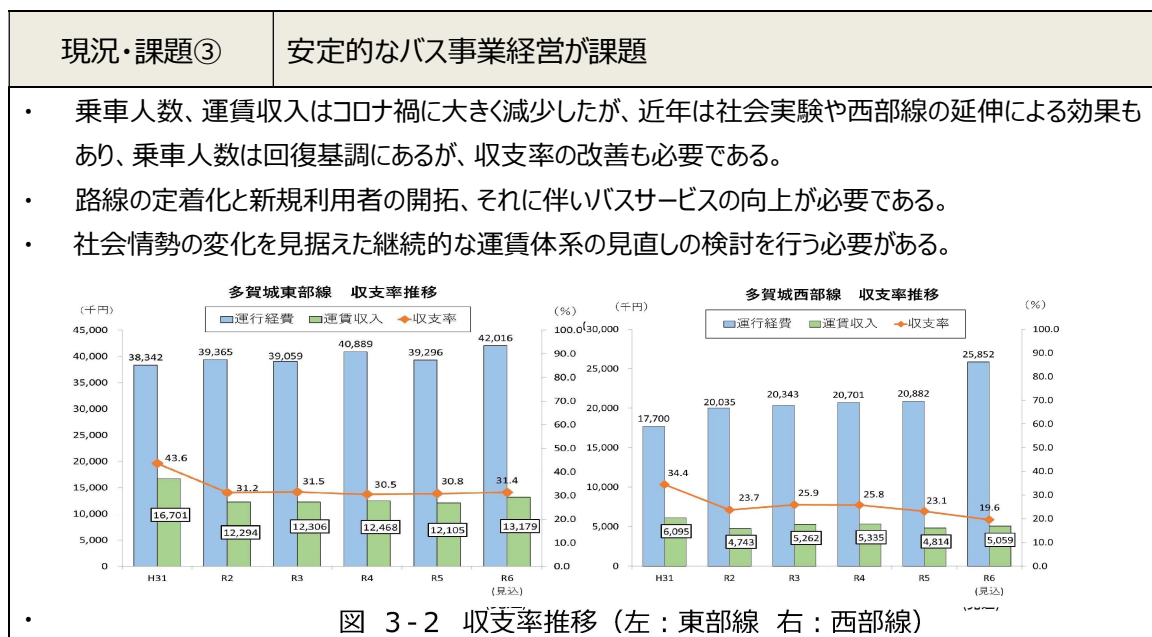
第3章 公共交通を取り巻く課題

3. 公共交通を取り巻く課題

3-1 現況・課題の整理

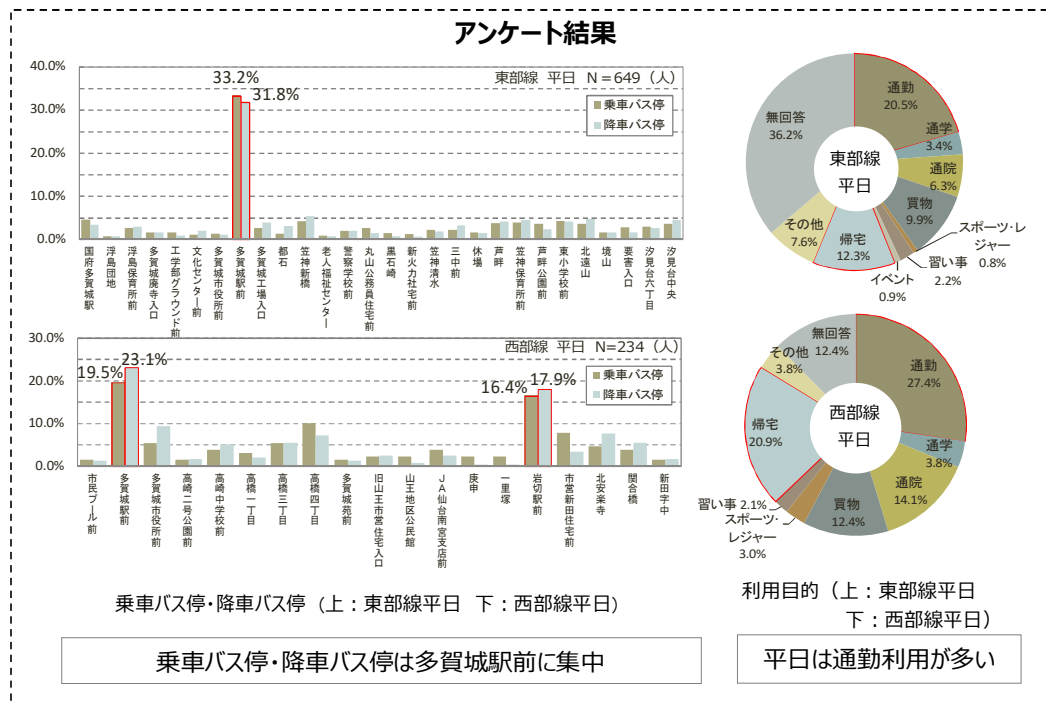
- ・ 利用実態調査から検討すべき現況・課題を整理した。整理内容は以下のとおり。





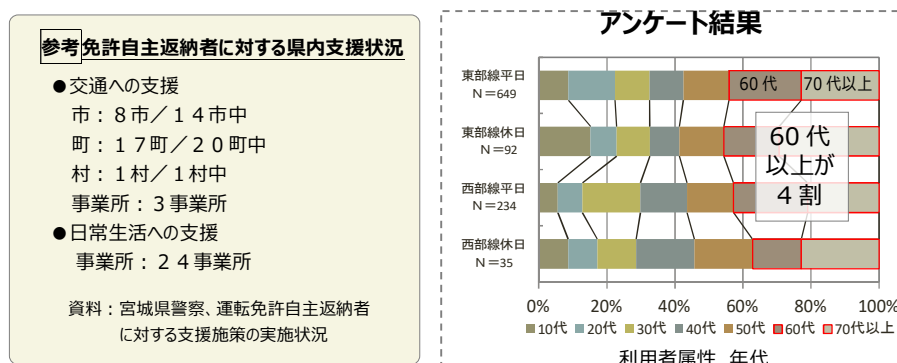
現況・課題④ 鉄道・バス乗り継ぎ需要に対応した交通拠点づくり

- ・ 調査結果から「通勤」利用が多く、多賀城駅での乗り継ぎ需要が多く見られた。
- ・ 一方、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎを考慮したダイヤを求める意見もあり、鉄道ダイヤに対応し、また道路の混雑状況によりバスの遅れが発生することを見越したダイヤを設定する必要がある。
- ・ ダイヤ調整だけでなく、バスルートの改善が求められる。



現況・課題⑤ 高齢者・免許返納者の増加など需要変化への対応

- ・ 市内における高齢化率は26.0%（令和6年12月末時時点）と比較的低い状況ではあるが、年々高齢化率は高まっており、免許返納者数が増加することが見込まれる。調査結果から利用者の4割が60代以上で、通院・買物を目的とした利用が多いことを把握している。
- ・ 高齢化社会の進展を見据え、高齢者の利用特性に合わせた対応、運転手の声掛けや安全な運行によるサービス水準の向上等の取組を行い、移動手段を確保することが重要である。



現況・課題⑥ 利用環境

- 多賀城駅前、七ヶ浜町などから乗り入れているバスの停留所として5路線（荒井多賀城線は現在休止中）のバス停が設置されている。
- バスの情報について、時刻表の配布、ホームページ、SNS等を通じて情報発信を行う。
- 現在、多賀城東部線・西部線でバスロケーションシステムを導入し、現在のバス位置情報がスマートフォン等で確認できる状況となっている。



図3-3 バス停（左：東部線、右：西部線）

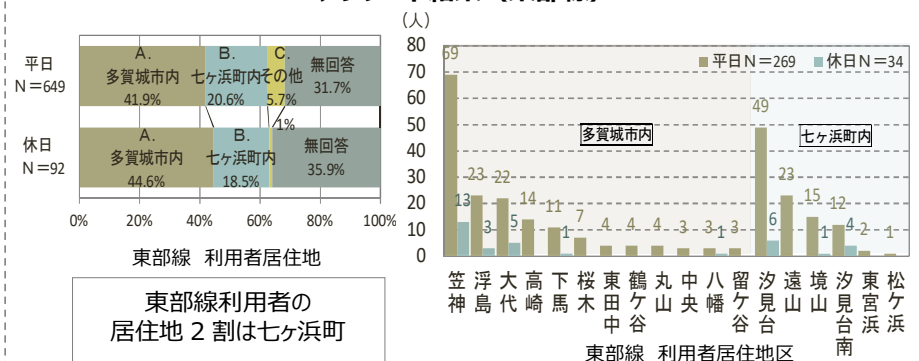
現況・課題⑦ 隣接市町の利用需要への対応

- 市内を走るバス路線は8路線あり、七ヶ浜町など隣接市町に跨っており、隣接市町を含めた調整が必要と考えられる。
- 調査結果から本市が支援している多賀城東部線は市境周辺及び七ヶ浜町の利用需要が多く、また仙台市、塩竈市からも乗車していることを把握している。
- バス事業者によってバス停の利用案内やバスマップ、HP等でのバス情報の公開形式、料金支払い方法が異なっているため、慣れない利用者にはわかりにくい状況である。

表 3-1 市内を運行するバス路線

事業者	路線バス	経由市町	支払い方法
(株)ミヤコーバス	多賀城東部線	多賀城市、七ヶ浜町	現金、ICカード
	汐見台団地線	多賀城市、七ヶ浜町	現金、ICカード、定期券
	荒井多賀城線（運休）	仙台市、多賀城市	
(株)仙塩交通	多賀城西部線	多賀城市、仙台市、塩竈市	現金、フリーパス、回数券 電子マネー
(株)ジャパン交通	NEW しおナビバス	塩釜市、多賀城市	現金
	七ヶ浜町民バスぐるりんこ	七ヶ浜町、多賀城市	現金、フリーパス
仙台市交通局	85系統・205系統	仙台市、多賀城市	現金、ICカード、定期券

アンケート結果（東部線）



3-2 課題解決に向けた計画を策定する上でのポイント

- 「3-1 現況・課題の整理」から、課題に対し計画を策定する上でのポイントを以下のようにとめる。

現況・課題	内容	計画を策定する上でのポイント
① 「まちづくり」と「交通」が連携した公共交通サービスが課題	■多賀城駅前に立地した市立図書館を目的とする行動変容が見られた。 ■まちの賑わい拠点への利便性向上に向けた公共交通サービスの改善が課題。	POINT ① 「まちづくり」と一体となった生活交通の再編 ・駅前再開発事業・駅リニューアルにマッチングした公共交通サービスの提供 ・復興事業の完了に合わせた生活交通サービスの再編 【具体的な取組】 ・市立図書館・多賀城駅を拠点とし、行動特性に対応した生活交通の再編の検討 ・災害公営住宅の完成に合わせた生活交通の再編の検討
② バス交通ネットワークの再編	■災害公営住宅の完成に伴い、ルート再編が課題。 ■「宮内災害公営住宅」はバス停がやや遠い。 ■「さんみらい多賀城・復興団地」のバスの利用に関するニーズの把握が必要。 ■復興関連事業の完成・終了に合わせた公共交通の見直し検討が必要。	
③ 安定的なバス事業経営が課題	■乗車人数は、コロナ禍には大きく減少したが、回復基調にある。 ■現状では赤字運行であり、より一層の改善が重要である。 ■社会情勢の変化を見据えた継続的な運賃体系の見直し・改善の検討を行う必要がある。	POINT ② 自立した持続可能な生活交通サービスの提供 ・前計画の事業継続による既存利用者の維持と新規需要の掘り起こし ・過度に補助金の支援に頼らず、黒字化に向けた事業経営に改善 【具体的な取組】 ・運賃体系の継続的な検討／更にわかりやすい運賃支払い環境づくり ・運賃外収入の事業スキームの検討（市立図書館・商業施設とのタイアップなど）
④ 鉄道・バス乗り継ぎ需要に対応した交通拠点づくり	■調査結果から「通勤」利用が多く、多賀城駅での乗り継ぎ需要が多く見られた。また、「鉄道とバスのダイヤがギリギリで乗り継ぎできない」といった意見もあった。 ■鉄道とバスのダイヤ調整だけでなく、上記課題解決に向けた、バス停及び情報提供の集約等の改善が求められる。	POINT ③ 鉄道駅を中心とした生活交通ネットワークの形成 ・JRの乗り継ぎ利用需要に対応するため、運行ダイヤの見直し 【具体的な取組】 ・鉄道と路線バスの乗り継ぎ・接続に配慮したルート・ダイヤの見直し ・駅とバス停間の案内誘導を整備
⑤ 高齢者・免許返納者の増加など需要変化への対応	■調査結果では、高齢者の利用が4割を占めている。（主に通院・買い物） ■今後、高齢者の増加に伴い、免許返納者も増加することが想定される。最低限のお願い機会をいかに提供するかが課題。	POINT ④ 誰でもわかりやすく・使いやすい利用環境づくり ・高齢者・妊婦・外国人など誰でもわかりやすく、使いやすい利用環境づくり ・バスロケーションシステムを導入し、スマホ等でバスの現在地が確認可能とした 【具体的な取組】 ・時刻表・ルート等のデザインの統一化 ・車内の運行情報提供・案内の実施
⑥ 利用環境	■多賀城駅前は七ヶ浜町などから乗り入れているバスの停車場となっており、複数のバス停が設置されている。慣れない利用者にはわかりにくいことが課題。 ■多賀城西部線は循環路線のため、「どこにいるのか？どこへ行くのか？」など運行状況がわかりにくいという意見もあった。	
⑦ 隣接市町の利用需要への対応	■本市が運行している「多賀城東部線」の利用を見ると市境周辺及び七ヶ浜町の利用需要が多い。また、仙台市、塩竈市からも乗車している。 ■地域特性から隣接市町からのバス需要があるため、地域間調整が課題。	POINT ⑤ 多様な主体と連携した生活交通ネットワークの維持 ・上記①～④を実現するため、隣接市町村の担当者間調整 ・交通事業者との連携や地域住民への継続的な新たな公共交通の検討 【具体的な取組】 ・実務担当者レベルによる協議・調整 ・情報共有を図るため地域公共交通会議等の開催



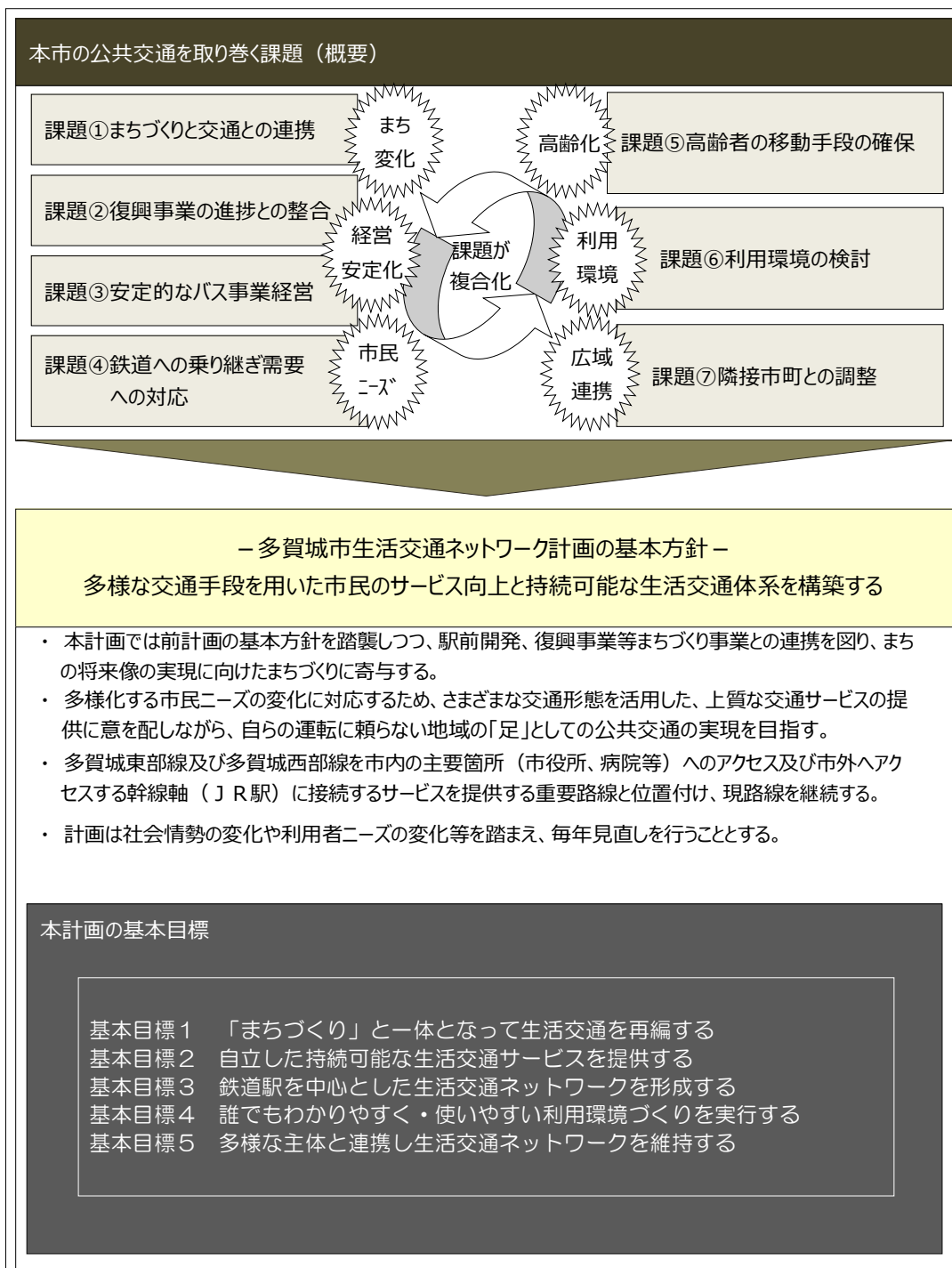
第4章 施策・事業展開の見直し

4. 施策・事業展開の見直し

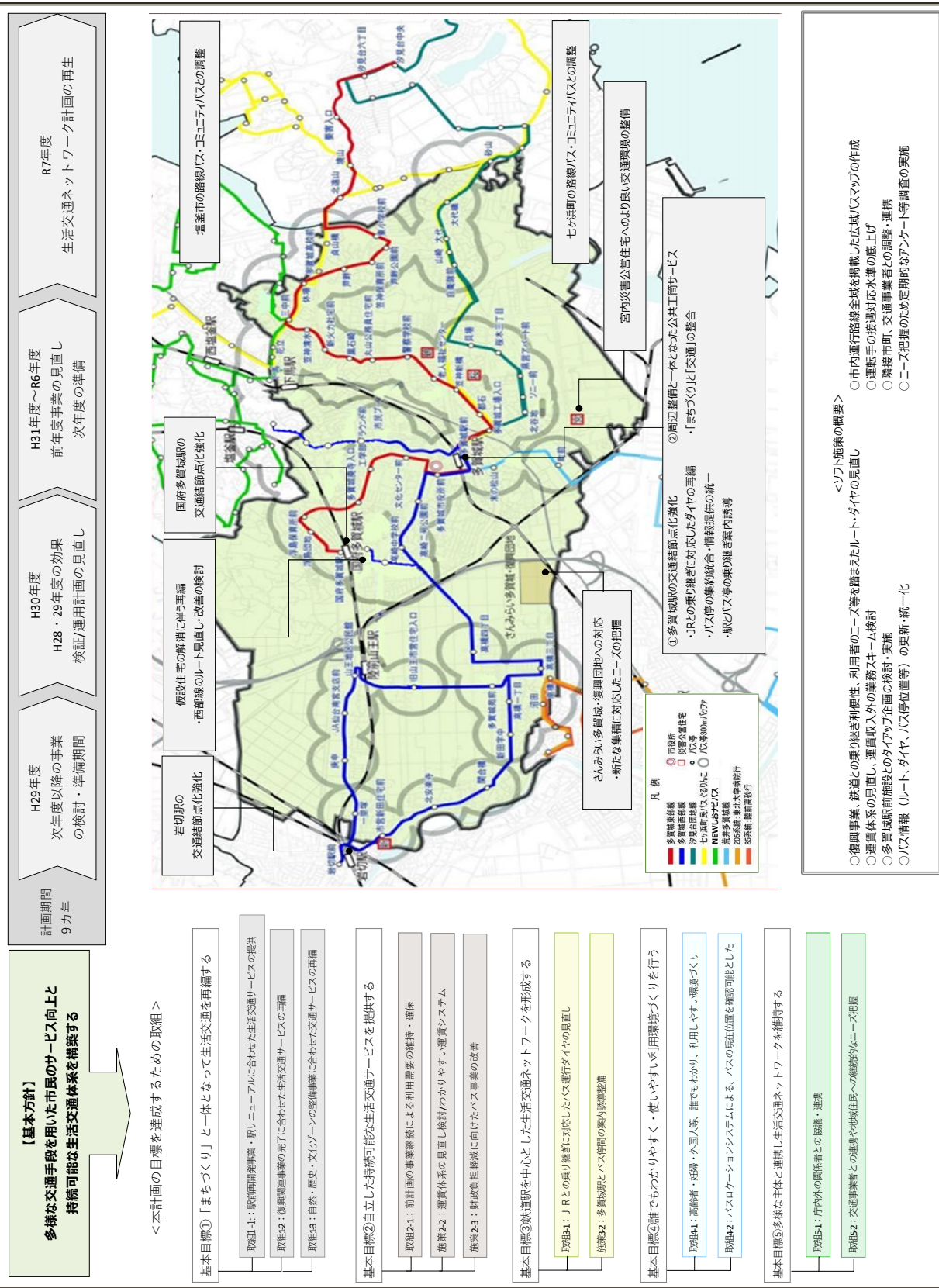
4-1 本市が目指すべき将来像

(1) 基本方針・基本目標

- 平成29年3月以後の、市の現状や社会背景、公共交通を取り巻く課題などを整理し、以下の基本方針に基づき取り組む。



本計画で見直しを行った基本目標の達成に向けて、平成29（2017）年度から令和7（2025）年度の9カ年で取組む事項を体系づけて整理した。生活交通ネットワーク計画の取組内容と将来像は以下のとおり。



4-2 事業展開

(1) 取組内容

- 基本目標を達成するための取組内容は以下のとおり。

基本目標①：「まちづくり」と一体となって生活交通を再編する

- 駅前再開発事業や復興関連事業等の完了及び地域の変化に対応して路線バスのルート・ダイヤの見直し・再編を行う。
- 社会情勢の変化に合わせて戦略的にモニタリングを行い、市民ニーズを把握する。

取組1-1：駅前再開発事業の完了、駅リニューアルに合わせた生活交通サービスの提供

- 市立図書館・多賀城駅を拠点とし、行動特性に対応した生活交通を再編する。

取組1-2：復興関連事業の完了に合わせた生活交通サービスの再編

- 新たな産業拠点整備事業及び復興事業の完了による交通需要の変化を把握し、ルート見直しやダイヤ調整等を行う。

取組1-3：自然・歴史・文化ゾーンの整備事業に合わせた交通サービスの再編

- 多賀城南門復元事業、中央公園魅力創造事業による観光需要や交通需要による状況を把握し、よりよい交通サービスを検討する。

スケジュール

取組	実施主体	平成29年	平成30年	平成31年	令和2～7年
【取組1-1】 駅前拠点化事業と連携した 生活交通サービスの提供	多賀城市 隣接市町 バス事業者	実施	見直し 改善	H30 検討	見直し 改善
【取組1-2】 復興関連事業の進捗に合わせた 生活交通の再編	多賀城市 バス事業者		検討	実施	見直し
【取組1-3】 自然・歴史・文化ゾーンの整備事業に 合わせた交通サービスの再編	多賀城市 バス事業者				R7年 検討

基本目標②：自立した持続可能な生活交通サービスを提供する

- 過度に補助金に頼らない運行体制を構築するため、事業改善を行う。
- バス路線の定着化、新規顧客の開拓のため、継続的な運賃体系の見直し・改善や、バス情報の発信、商業施設とのタイアップ企画の検討等を行う。

取組2-1：前計画の事業継続による利用需要の維持・確保

- 既存利用者の維持・定着化を図る。
- 新規需要の掘り起こしを行うため、市民のニーズに合わせた運行形態の改善・見直しを行う。

取組2-2：運賃体系の見直し検討/わかりやすい運賃システム

- 新規顧客、持続可能な運行に向けて運賃体系の継続的な見直し・検討を行う。

取組2-3：財政負担軽減に向けたバス事業の改善

- 運賃収入外の事業スキームや、市立図書館、駅前商業施設とのタイアップ企画を検討する。

スケジュール

事業・プロジェクト	実施主体	H29年	H30年	H31年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
【取組2-1】 前計画の事業継続による 利用需要の維持・確保	多賀城市 バス事業者									
【取組2-2】 運賃体系の見直し検討 /わかりやすい運賃システム	多賀城市 バス事業者									
【取組2-3】 財政負担軽減に向けた バス事業の改善	多賀城市 駅前商店施設 バス事業者									

基本目標③：鉄道駅を中心とした生活交通ネットワークを形成する										
バスを鉄道駅まで移動するための手段・都市機能として、鉄道利用に即した運行を行う。										
取組3-1：JRとの乗り継ぎ需要に対応したバス運行ダイヤの見直し										
J R のダイヤに合わせてバスダイヤを組み、鉄道との接続性を向上させる。										
取組3-2：多賀城駅とバス停間の案内誘導整備										
多賀城駅からバス停までのアクセスが感覚的にわかるような案内整備を実施する。										
スケジュール										
事業・プロジェクト	実施主体	H29年	H30年	H31年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
【取組3-1】 JRとの乗り継ぎ需要に対応した バス運行ダイヤの品質向上	多賀城市 バス事業者		協議 実施	協議 実施	協議 実施	協議 実施	協議 実施	協議 実施	協議 実施	協議 実施
【取組3-2】 多賀城駅とバス停間の 案内誘導整備	多賀城市 駅前商店施設 バス事業者	検討	実施							

基本目標④：誰でもわかりやすく・使いやすい利用環境づくりを行う										
- 高齢者のお出かけ機会を提供し、免許返納者を生活交通の利用者と繋げるようにする。 - 車内での運転手による案内、バスマップの配布やバス情報の公開等により、バス情報を簡単に入手できるようにし、バスのサービス水準を向上させる。										
取組4-1：高齢者・妊婦・外国人等、誰でもわかり、利用しやすい環境づくり										
- 高齢者や免許返納者向けの料金体系を検討する。 - バスの時刻表・ルート等のデザインを統一し、バスのわかりやすさの向上を図る。 - バス運転手の接客対応の維持、バスサービスの水準を向上させる。										
取組4-2：どこを走っているのか？いつくるのか？がわかる情報提供										
バスロケーションシステムを導入し、スマホ等でバスの現在地が確認可能としている。										
スケジュール										
事業・プロジェクト	実施主体	H29年	H30年	H31年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
【取組4-1】 誰でもわかり、 利用しやすい環境づくり	多賀城市 バス事業者	検討・実施								
【取組4-2】 どこを走っているのか？いつくる のか？がわかる情報提供	多賀城市 バス事業者	検討	実施							

基本目標⑤：多様な主体と連携し生活交通ネットワークを維持する

- 基本目標①～④を実現するため、広域的には隣接市町やバス事業者のほか、市内の公共交通関係部門やバス利用者のほか、地域住民や企業など、様々な主体との協議・連携を行い、バスサービスの向上を図る。

取組5-1：市内内外の関係者との協議・連携

- 市内公共交通に関係する部門との協議連携を図る。
- 七ヶ浜町等隣接市町の公共交通実務担当者レベルによる協議・連携を図る。
- 地域企業などによる、バス利用環境の充実のための協議連携を図る。
- バス利用者のほか、地域住民や企業などとのバスサービス向上のための満足度調査や対話の機会の創出を図る。
- わかりやすいバスサービスの提供を目指し広域バスマップの作成やバスの時刻表・ルート等のデザインの統一化等を実施する。

取組5-2：交通事業者との連携や地域住民への継続的なニーズ把握

- 本計画を遂行し、地域公共交通の問題・課題を解消しバスサービスの向上を図るため、交通事業者との連携を図る。
- 地域公共交通会議等を開催し、交通事業者やバス利用者、市民の意見・要望や情報を共有する機会を設ける。

スケジュール										
事業・プロジェクト	実施主体	H29年	H30年	H31年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
【取組5-1】 市内関係部署及び 隣接市町の担当者間調整	多賀城市 隣接市町 バス事業者	協議								
【取組5-2】 交通事業者との連携や地域 住民への継続的なニーズ把握	多賀城市 市民 バス事業者	実施								

(2) 実施工程

・計画期間（平成29年度～令和7年度 9カ年）の実施工程は下記のとおり。

表 4-1 生活交通ネットワーク計画の実施工程

POINT	時期	STEP1	STEP2	STEP3	STEP4	STEP5	STEP6	STEP7	STEP8	STEP9
		平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	方針	次年度以降の事業の検討・準備期間	平成29年度の計画検討・準備期間	前年度事業の見直し・次年度の準備期間	前年度事業の見直し・次年度の準備期間	前年度事業の見直し・次年度の準備期間	前年度事業の見直し・次年度の準備期間	前年度事業の見直し・次年度の準備期間	前年度事業の見直し・次年度の準備期間	計画期間における生活交通ネットワークの形成と全体評価
POINT① 「まちづくり」に一体となった生活交通の再編	実施内容									
	【取組①】 駅前再開発事業・駅周辺生活交通サービスの提供（市図図書館等への利便性向上）	実施	見直し改善	H30検討	H31検討	R2検討	R3検討	R4検討	R5検討	R6検討
	【取組②】 復興関連事業の完了に合わせた生活交通サービスの再編（ルート見直し・ダイヤ見直し）	検討				実施				見直し
POINT② 自立した持続可能な生活交通サービスの提供	【取組③】 自然・歴史・文化ゾーンの整備事業に合わせた交通サービスの再編（観光需要や交通需要の把握）								R6検討	R7検討
	【取組①】 前計画の事業継続による利用需要の維持・確保（利用者ニーズに合わせた運行形態の改善・見直し）	H29検討	H30検討	H31検討	R2検討	R3検討	R4検討	R5検討	R6検討	R7検討
	【取組②】 運賃体系の見直し検討/わかりやすい運賃システム（電子マネー導入等の検討）					検討・実施				
POINT③ 鉄道駅を中心とした生活交通ネットワークの形成	【取組③】 財政負担軽減に向けたバス事業の改善（運賃収入外の事業システム検討・商業施設とのタイアップ企画）	検討				実施				
	【取組①】 JRとの乗り継ぎ需要に対応したバス運行ダイヤの見直し		検討・実施	検討	実施	検討	実施	検討	実施	検討
	【取組②】 多賀城駅とバス停間の案内誘導整備	検討	実施							
POINT④ 誰でもわかりやすく、使いやすい利用環境づくり	【取組①】 高齢者・妊婦・外国人等、誰でもわかりやすい環境づくり（時刻表等のデザインの一括化、運転手の接客対応の改善）					検討・実施				
	【取組②】 バスロケーションシステムによる、バスの現在位置を確認可能とした	検討				実施				
	【取組③】 庁内関係部署及び隣接市町の担当者間調整（実務担当者レベルによる協議・調整）					協議				
POINT⑤ 多様な主体と連携した生活交通ネットワークの維持	【取組②】 交通事業者との連携や地域住民への継続的なニーズ把握（PDCAサイクルに基づく改善）					実施				

4-3 運行計画

多賀城東部緑及び多賀城西部緑を市内の主要箇所（市役所、病院等）へのアクセス及び市外へのアクセスする幹線軸（ＪＲ駅）に接続するサービスを提供する重要路線と位置付け、現路線を継続する。



4 - 4 実施体制

- ・ 本計画を進めるにあたり、本市が目指す生活交通ネットワークの実現に向けて、「行政」、「市民」、「交通事業者」、「関係機関」が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割やそれらの進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指す。

表 4-2 主体と基本的な役割

主体	基本的な役割
行政	・ 計画全体の管理及び事業等の調整を行う ・ バス路線の維持・改善の取り組みやバス情報の提供を行う ・ 隣接市町や市内部署間での連携を図る
市民	・ 交通サービスを利用することで、生活交通を支える ・ 交通サービスを受けるだけでなく、ともに公共交通のあり方を考察する
交通事業者	・ 市内輸送機能を担い、市民の日常の足や来訪者の移動を確保する ・ ダイヤ調整など路線の利便性向上と交通情報や交通サービスの提供を行う
関係機関	・ 行政及び公共交通機関と連携した交通サービスの検討 ※ 関係機関：病院、企業、商業施設、商店街、観光施設等



図 4-1 多賀城市の生活交通における連携体制

4-5 推進・管理体制

- ・ 本計画の円滑な進行及び進捗管理、客観的評価を行うにあたり、下表に示す推進・管理体制を整え、計画を遂行する。

表 4-3 推進・管理体制

推進・管理体制	構成員	役割
多賀城市公共交通会議	・多賀城市 ・市民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 等	・ 市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善や、持続可能な交通体系の構築に向けた施策等を、継続的に協議できる「場」として位置づける。
関係市町関係課会議	・多賀城市 ・近隣市町 ・交通事業者	・ 関係市町に跨る広域的な路線について、関係市町と連携しながら、広域的なバスネットワークや交通結節点のあり方を検討する。 ・ 関係市町関係課及び交通事業者の担当者を中心とした情報共有・意見交換を行う。
交通事業者調整会議	・多賀城市 ・交通事業者	・ 路線の再編計画や見直し計画を検討する。 ・ 利用促進メニューを検討する。
庁内検討会議	・多賀城市各課	・ 地域公共交通に関する関係課の密接な連携と情報の共有化を図りながら必要な事項を検討する。 ・ 特に、公共交通の各種まちづくり施策への寄与という視点を重視し、連携を図る。

4-6 PDCAサイクルによる施策の推進

- ・ 各業務の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCAサイクル（計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を行う。

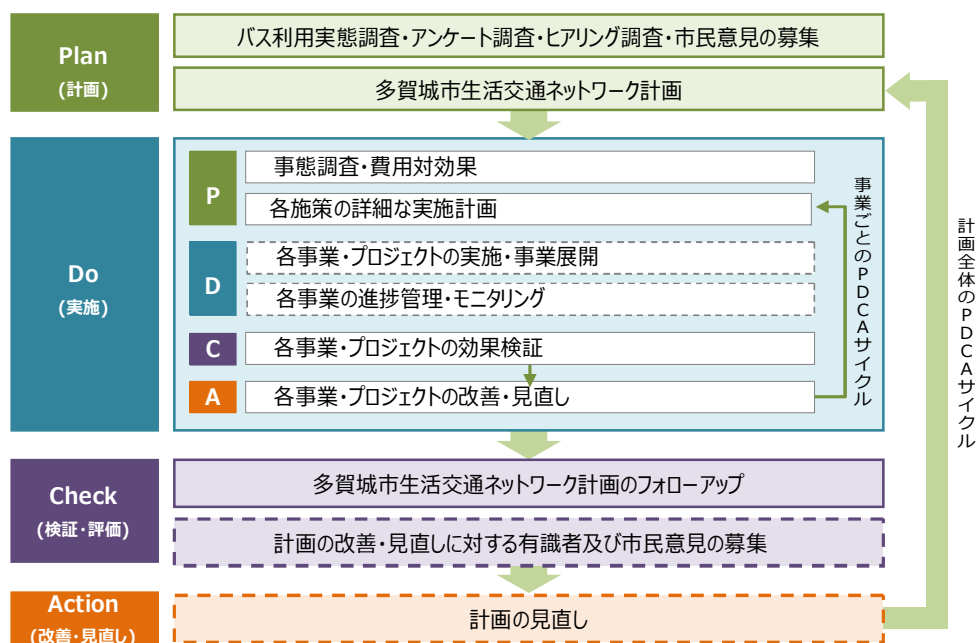


図 4-2 PDCAサイクルイメージ