

多賀城市生活交通ネットワーク計画

令和5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5年3月）	2
2-1 地域の現況.....	2
2-2 公共交通の現況.....	6
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。
- ・ 平成29年3月に策定した「多賀城市生活交通ネットワーク計画」で定めた取組を検証し、社会情勢の変化や利用者ニーズの変化を踏まえ、見直しを行った計画を策定する。

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。

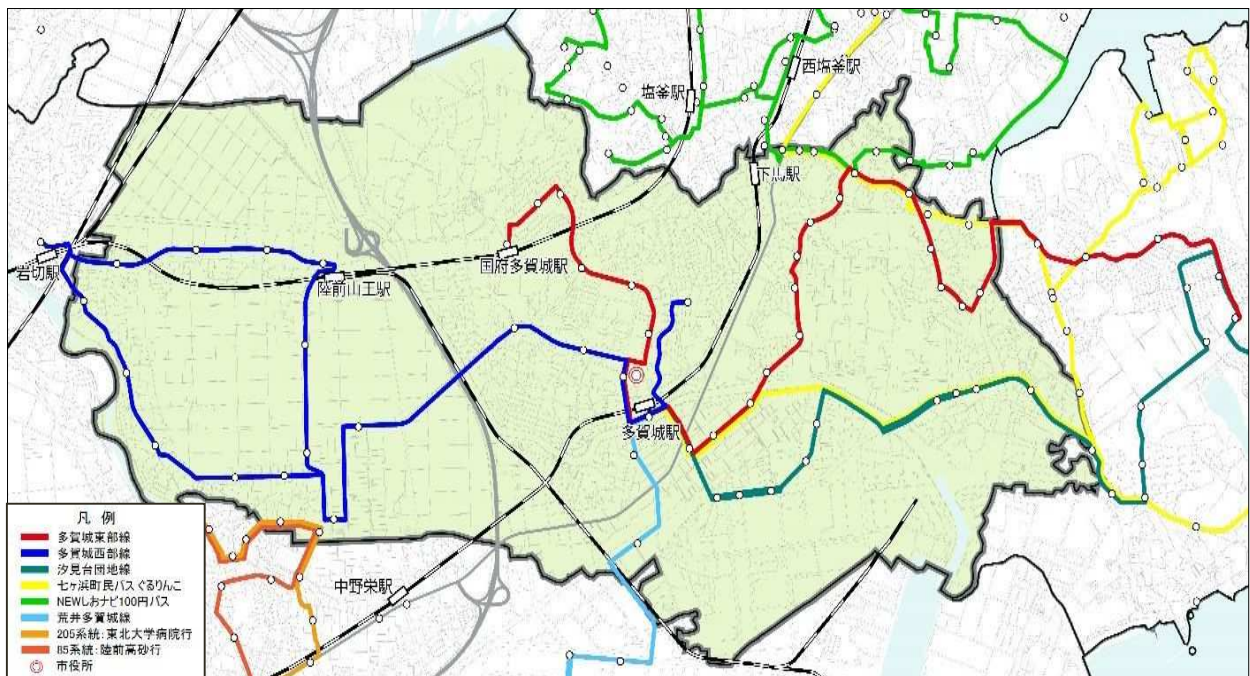



図 1-1 計画の区域

1-3 計画の期間

- ・ 本計画の期間は、平成29年3月に策定した「多賀城市生活交通ネットワーク計画」で定めた取組を検証し、社会情勢の変化や利用者ニーズの変化を踏まえ、平成29（2017）年度から令和5（2023）年度までの7年間とする。



第2章 地域及び公共交通の現況

(令和5年3月)

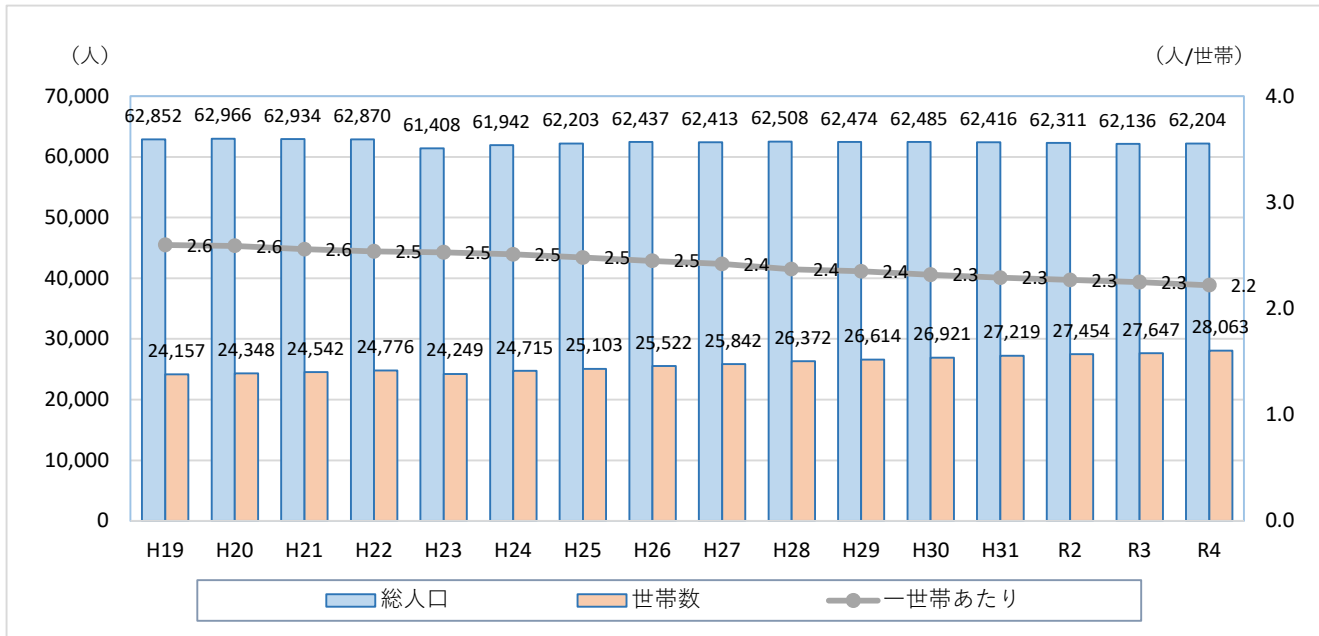
2. 地域及び公共交通の現況（令和5年3月）

2-1 地域の現況

(1) 人口

①人口の推移

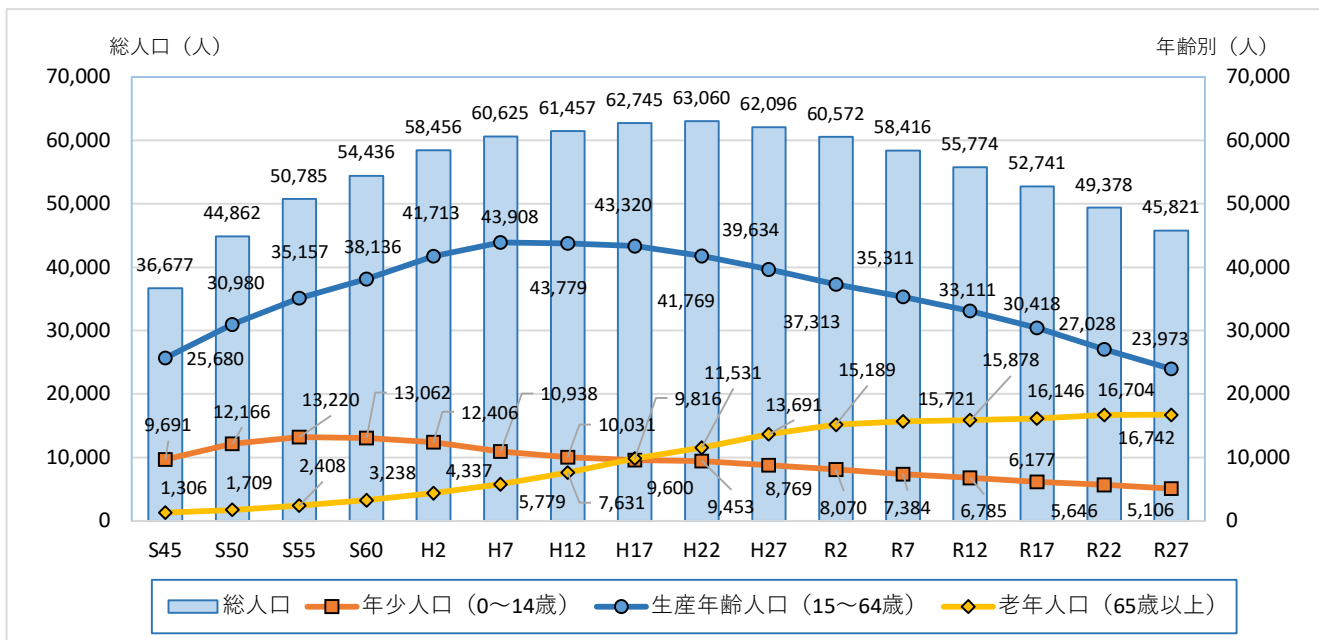
- 本市の総人口は、平成28（2016）年度が62,508人、平成31（2019）年度が62,416人、令和4（2022）年度が62,204人で近年の人口推移は微減傾向にある。
- 老年人口は年々増加傾向で平成17（2005）年度以降は年少人口を上回っており、令和47（2065）年度には総人口の約3割を占める17,030人となることが予想されている。
（令和3年3月の推計では、多賀城市人口ビジョンに示す将来の人口展望の数値を使用しています。）



資料：H23～H30 多賀城市統計書（各年12月末現在）

H31-R4 多賀城市住民基本台帳移動別集計表（12月末現在）

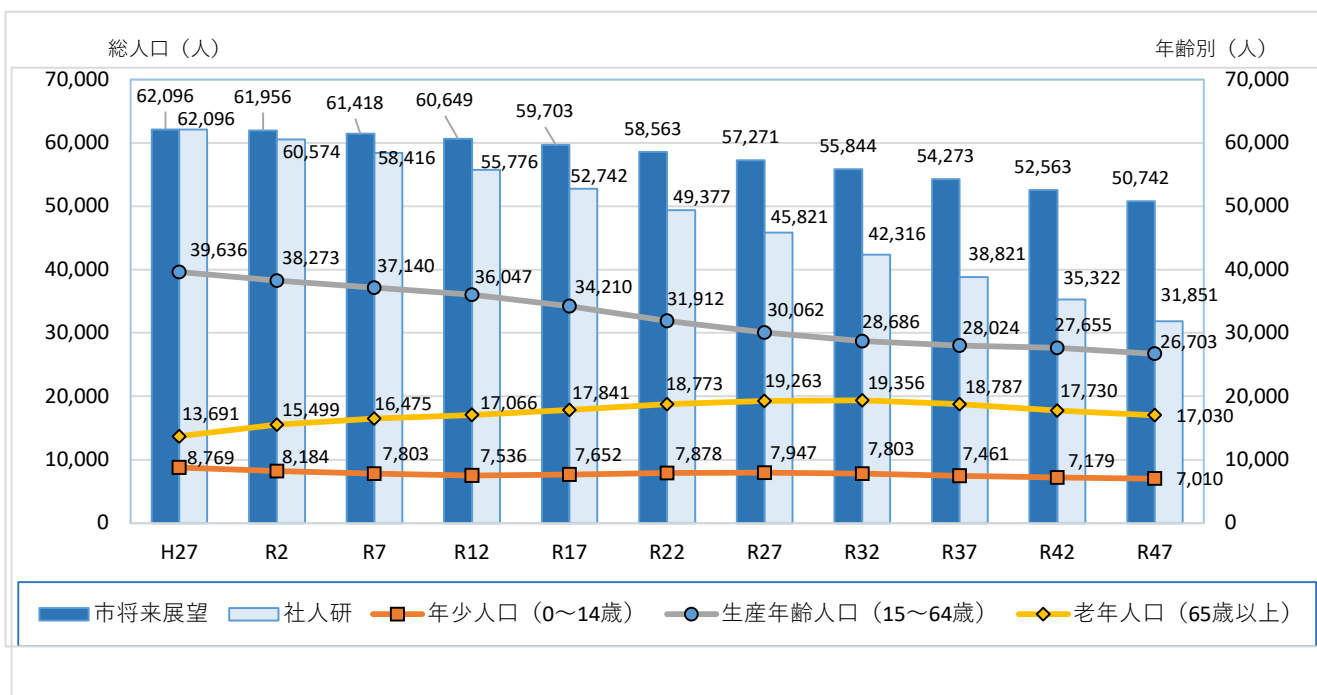
図 2-1 人口と世帯数の推移



資料：～H27 H27国勢調査

R2～ 国立社会保障・人口問題研究所（H30年推計）

図 2-2-1 年齢3区分別人口推移と将来推計

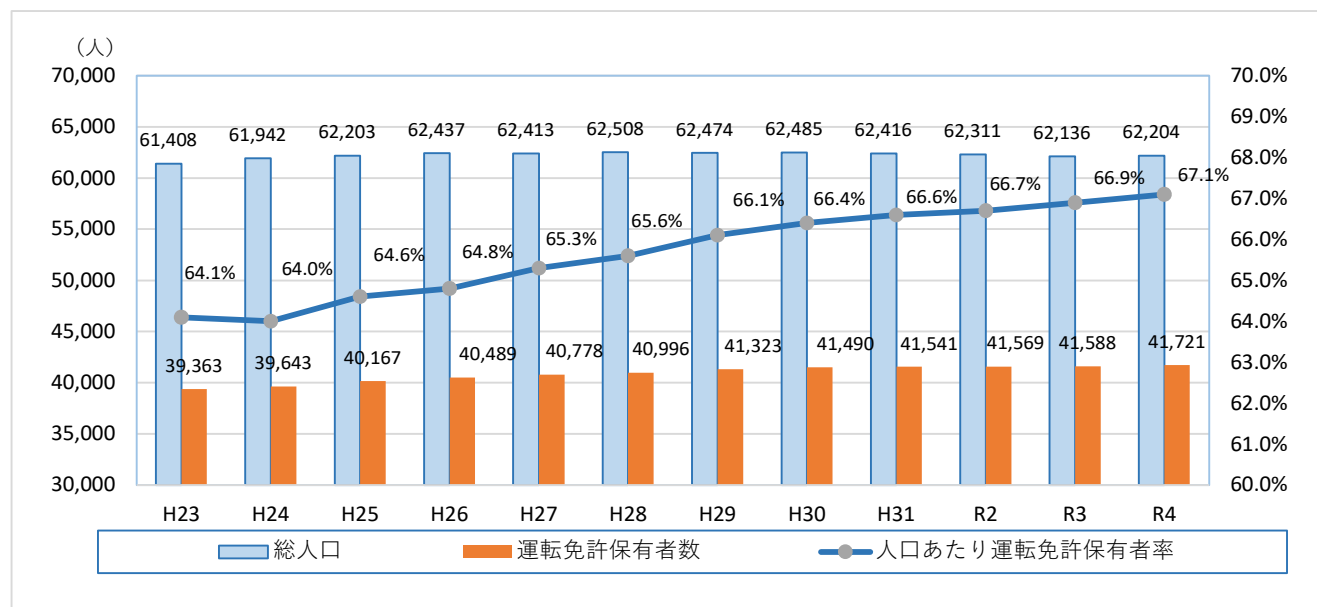


※社人研は、「国立社会保障・人口問題研究所の日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」をいいます。

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

②運転免許保有者数

- ・ 運転免許保有者数は年々増加傾向にあり、人口あたり運転免許保有者数は右肩上がりで増加している。



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

図 2-3 運転免許保有者数の推計

(2) 今後のまちづくりによる需要変化

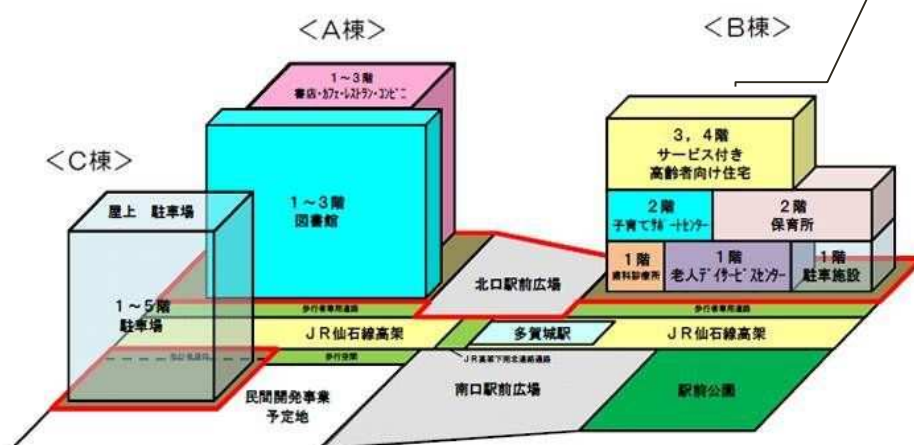
① 多賀城駅周辺整備事業

- 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。
- また、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。



駅北A棟－外観、図書館内

駅北B棟



※資料：多賀城市HP

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

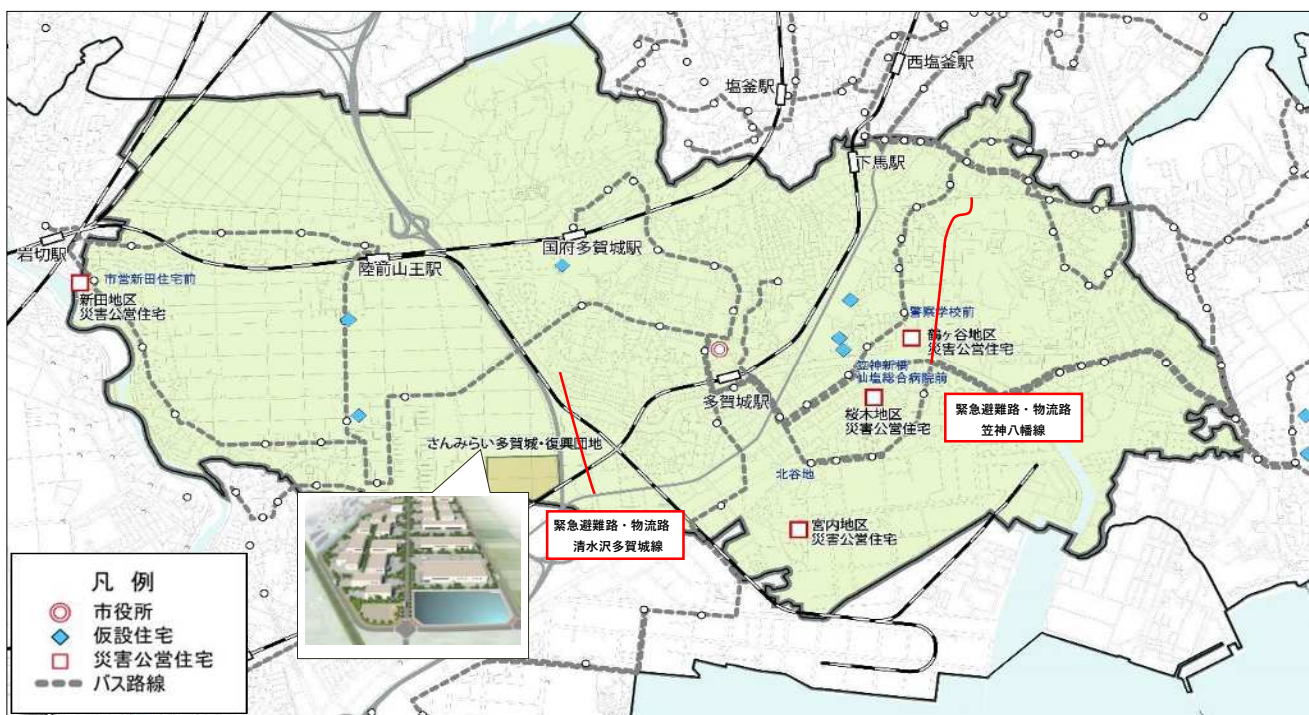


図 2 - 6 復興関連事業 位置図

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、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。

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。
- 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しおナビ100円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3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5年3月現在

鉄道	事業者	市内駅	便数		●運賃 ○支払い方法
			平日	休日	
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 ○支払い方法
			平日	休日	
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 又は市民プール発着	12	7	●定額(200円) ○現金、フリーパス、回数券
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	0	12	●距離制 ○現金、ICカード、定期券
NEWしおナビ100円バス	(株)ジャパン交通	東南部コース(笠神～下馬)	4	0	●定額(100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:花洲～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					
(株) 塩釜東光タクシー、(有) 振興タクシー、多賀城交通(株)					

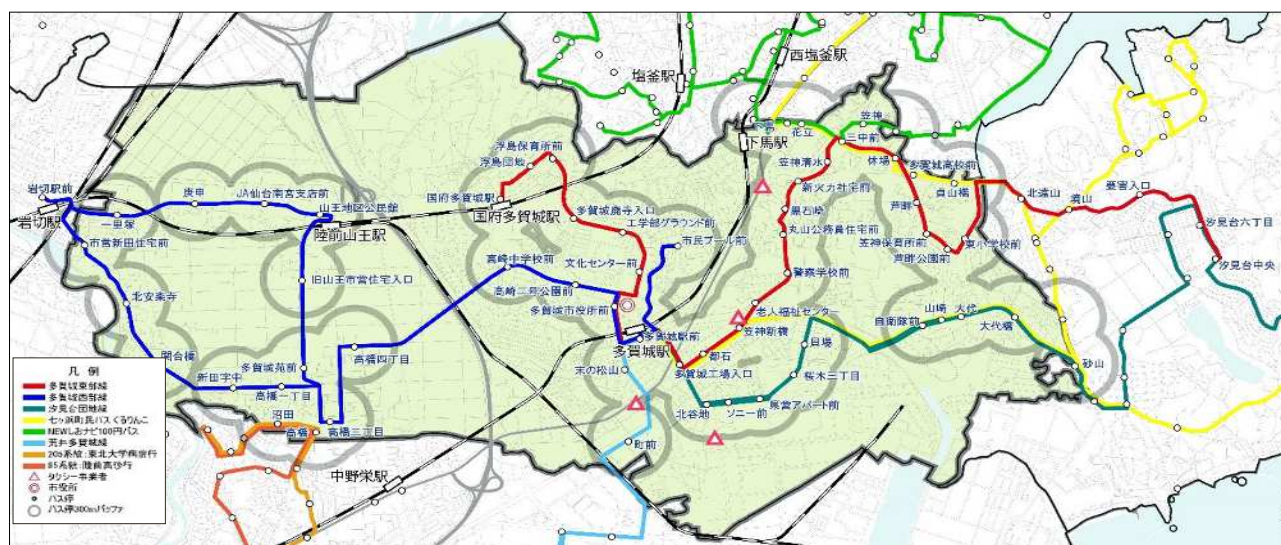


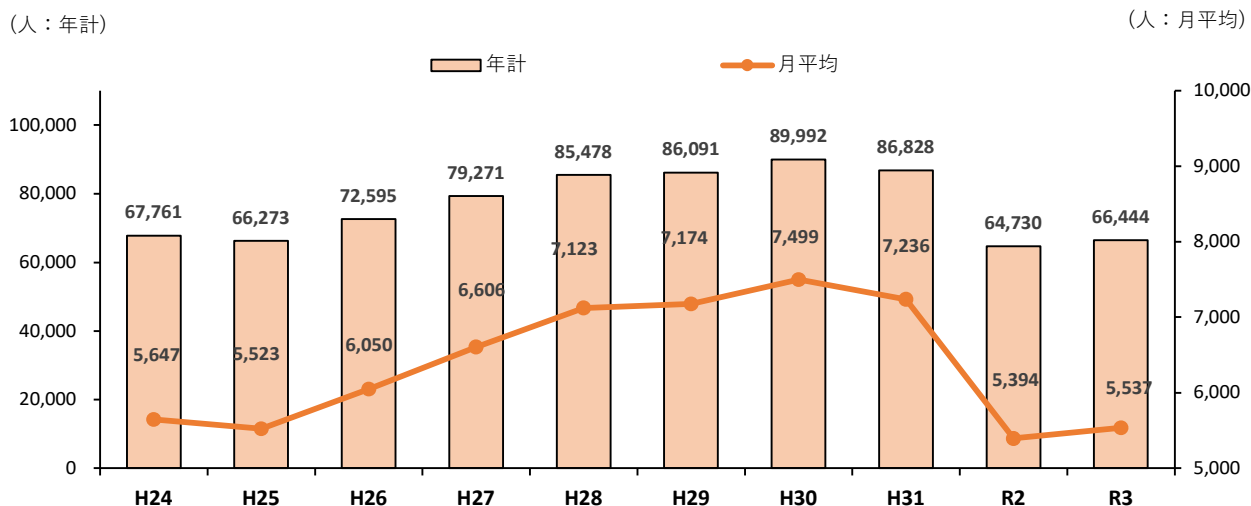
図 2-7 市内生活交通

(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。

東部線 乗車人数推移



西部線 乗車人数推移

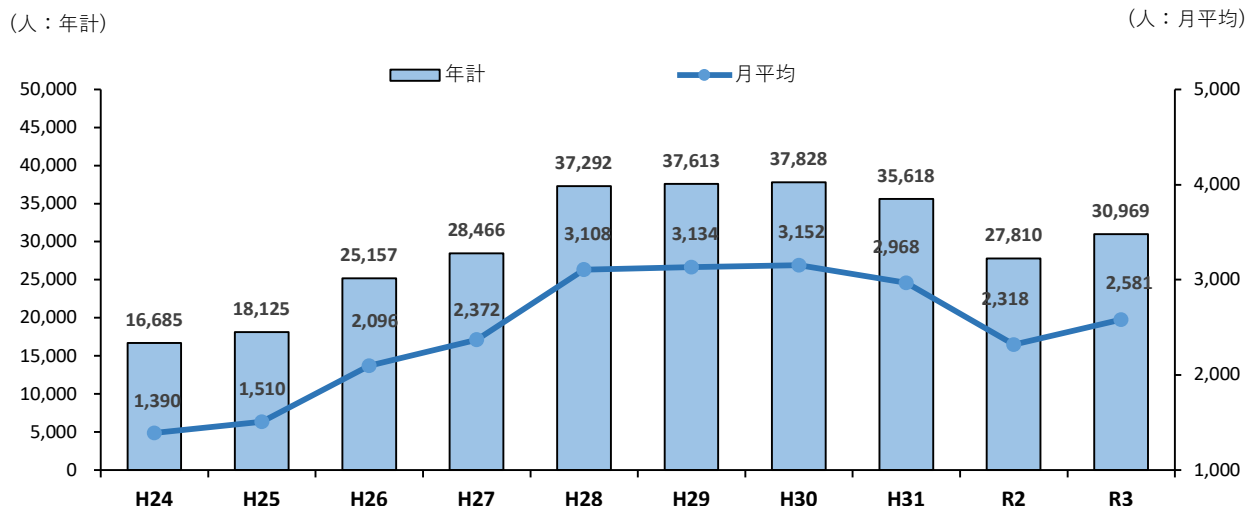


図 2-8 乗車人数の推移

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：コロナ前の運賃収入の変化は少ないが、運行経費の増加により、収支率が減少している。
- ・ 多賀城西部線：コロナ前の運賃収入の変化は少ないが、運行経費の増減により30%前半で推移している。
- ・ 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。

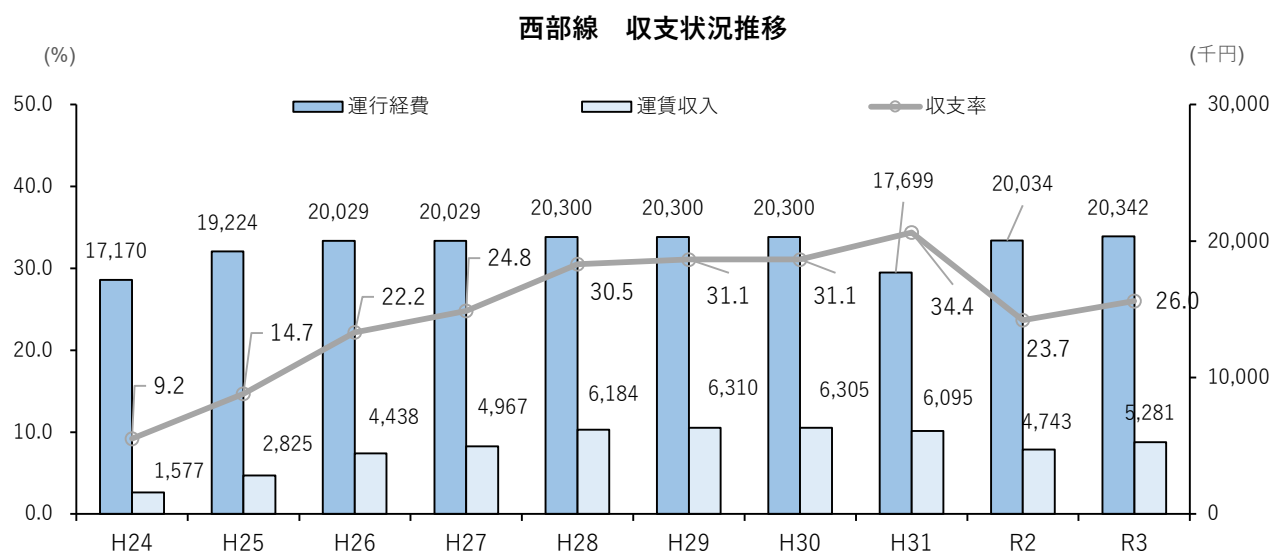
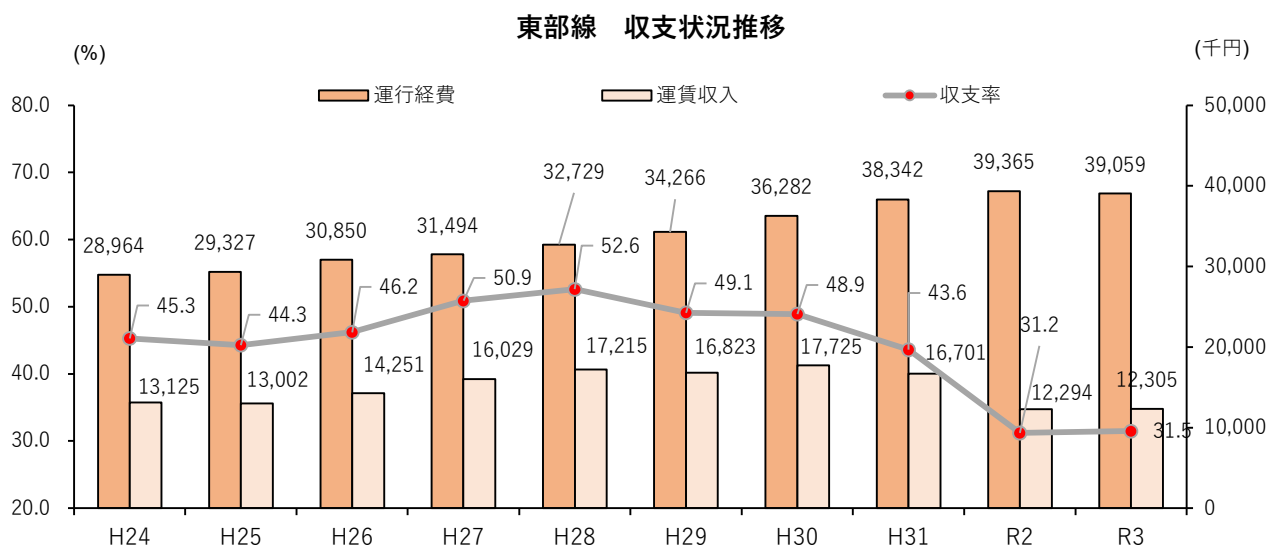


図 2 - 9 収支状況・収支率の推移

(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）	
回収票数	東部線	276	277	81	919
	西部線	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 男性26%、女性74% 西部線 男性25%、女性75%	東部線 60代以上が4割 西部線 60代以上が5割	東部線 市内67%、七ヶ浜町28% 西部線 市内96%	現金、ICカード 回数券、フリーパス
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			

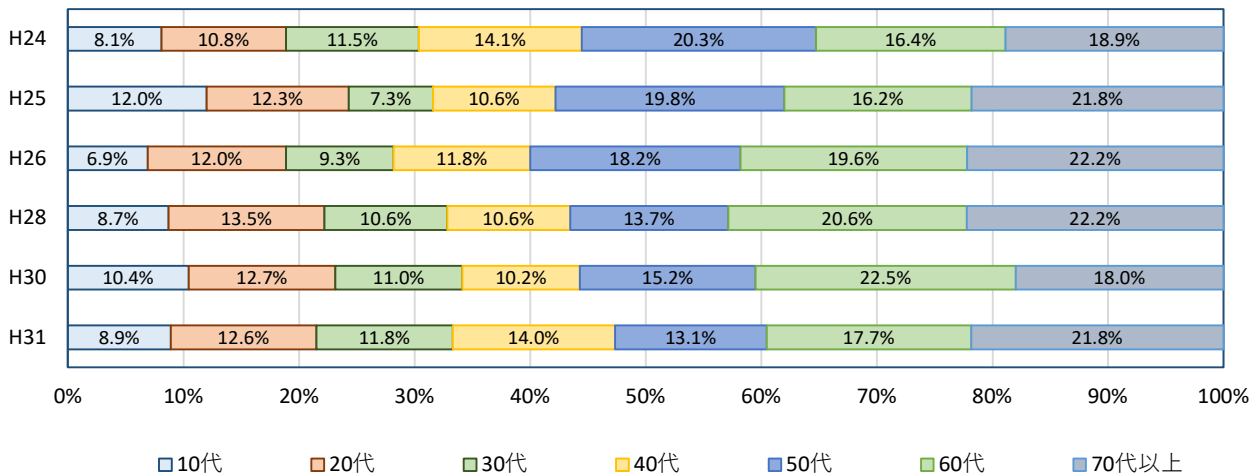
④ 過年度比較

- ・ 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。
- ・ 利用者年代、利用目的に大きな変化は見られず、路線として成熟していることが確認できる。

多賀城東部線 利用者年代別



多賀城東部線 利用目的別

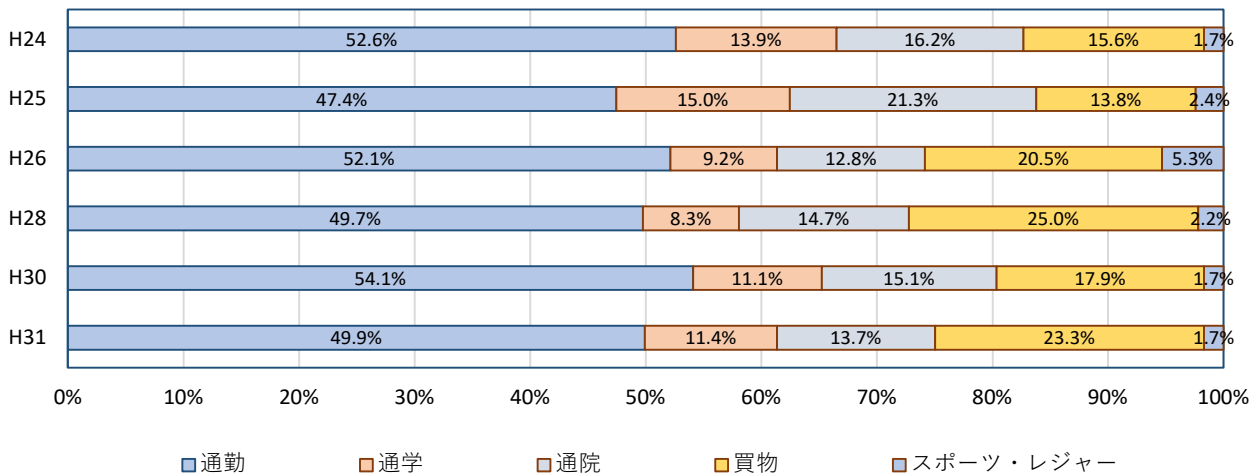
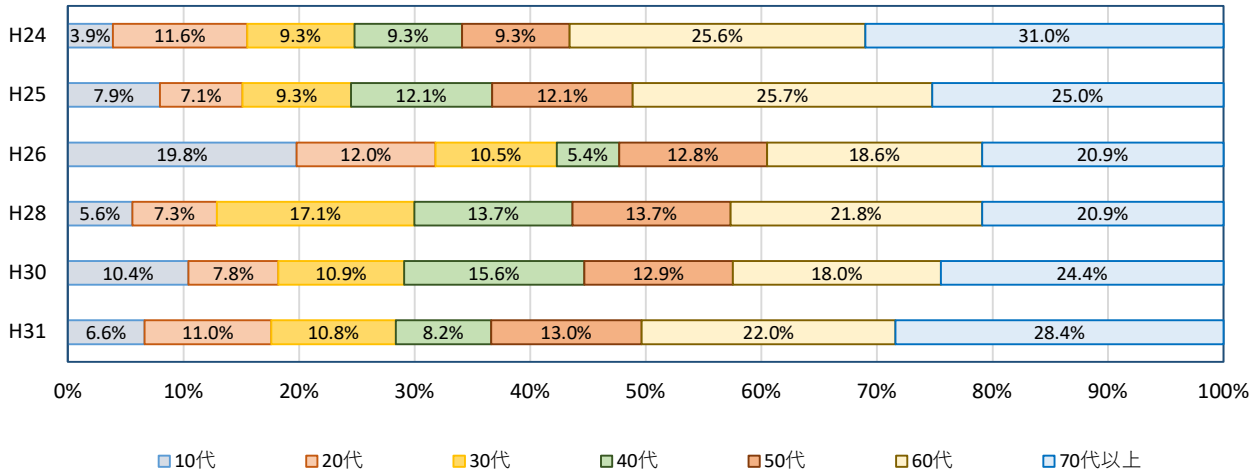


図 2 - 1 0 東部線 経年比較

【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。

多賀城西部線 利用者年代別



多賀城西部線 利用目的別

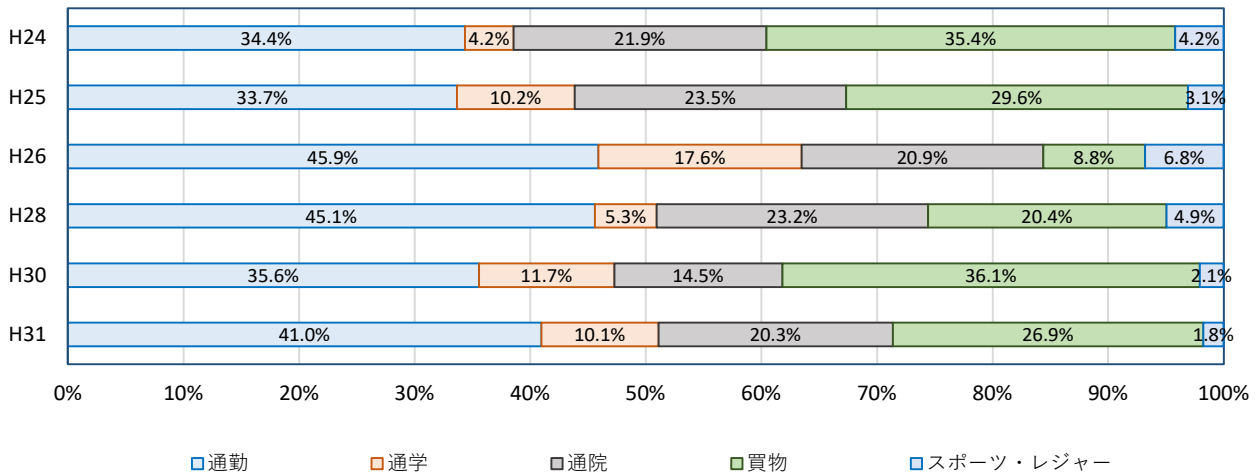



図 2 - 1 1 西部線 経年比較



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。

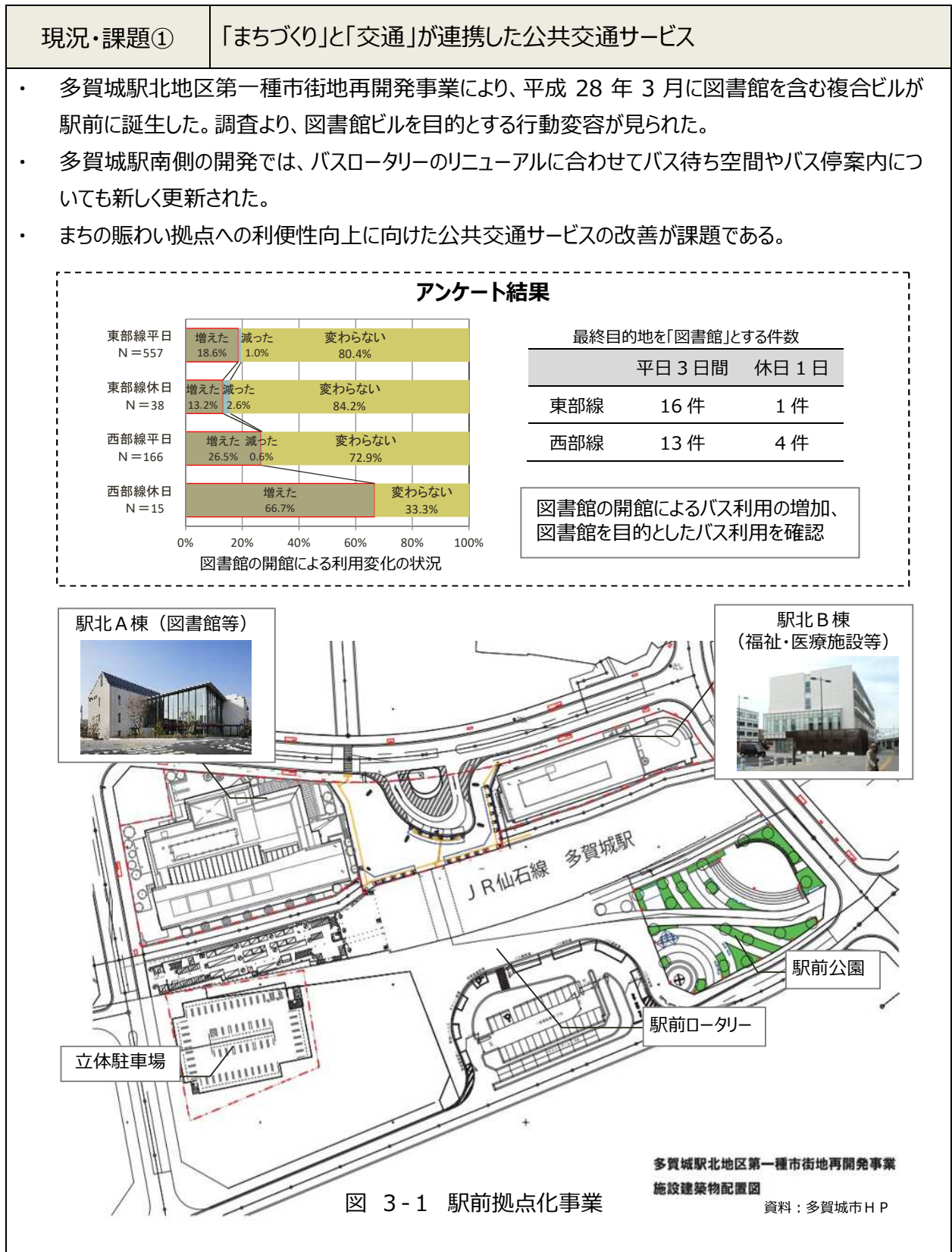


図 3-1 駅前拠点化事業

資料：多賀城市HP

現況・課題②

復興関連事業の進捗に合わせたネットワークの再編

- ・ 災害公営住宅4棟の整備が完了し、仮設住宅の解消や防災・減災・産業復興支援の新たな拠点「さんみらい多賀城・復興団地」の整備が進んでおり、これら復興関連事業の進捗・完了を踏まえ、公共交通の見直し・検討が必要である。
- ・ 平成28年末に完成した「宮内地区災害公営住宅」は、バス停からの距離が700m以上とやや遠いことから、居住者のニーズを踏まえてバスルートの検討が必要である。
- ・ 仮設住宅の解消により、仮設住宅前（「旧山王市営住宅前」、「多賀城苑前」）を経由するルートで運行している多賀城西部線については、地区の交通需要を精査し、バスルート再編の検討が必要である。
- ・ 「さんみらい多賀城・復興団地」については、バス需要の観測を行い対応の検討する必要がある。



現況・課題③

安定的なバス事業経営が課題

- ・ 乗車人数は過去5年間で増加傾向にあり、収支状況も改善しているが、多賀城西部線における収支率は約30%であり、より一層の改善が必要である。
- ・ そのためには、路線の定着化と新規利用者の開拓、それに伴いバスサービスの向上が必要である。
- ・ 消費増税等、社会情勢の変化を見据えた継続的な運賃体系の見直しや、改善の検討を行う必要がある。

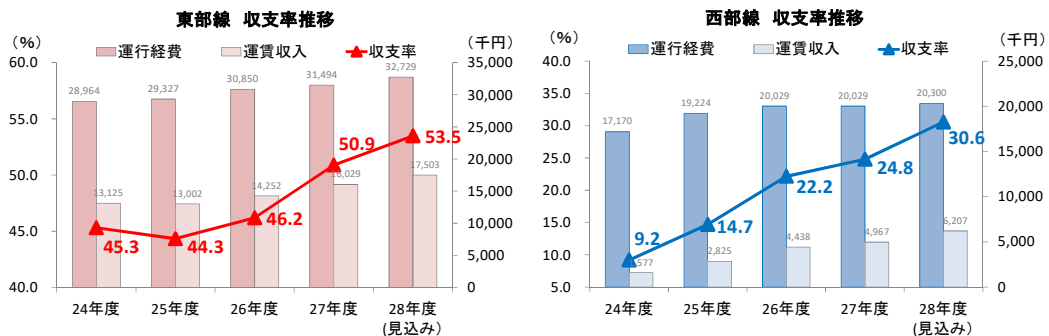
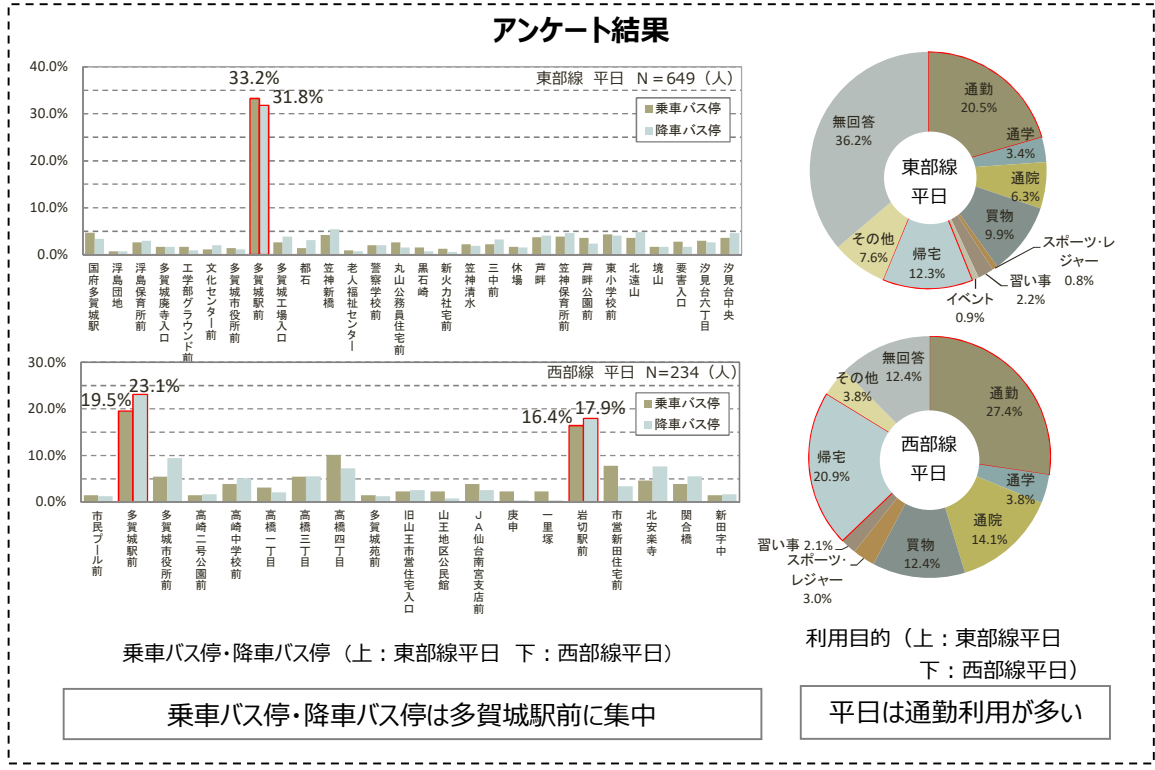


図 3-2 収支率推移 (左：東部線 右：西部線)

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、バス停及び情報提供の集約等の改善が求められる。



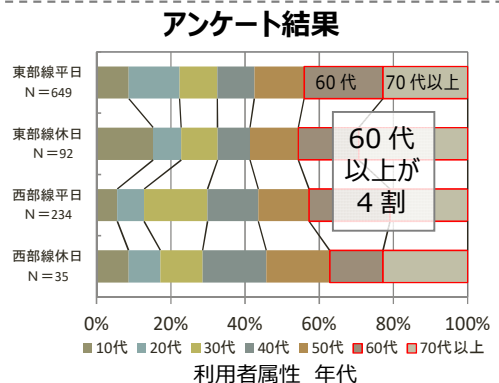
現況・課題⑤ 高齢者・免許返納者の増加など需要変化への対応

- 市内における高齢化率は 22.7% (平成 29 年 1 月時時点) 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などの実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。
- また、自動車から公共交通への転換を促すため、免許返納者への対応等について検討することが必要である。

参考 免許自主返納者に対する県内支援状況

- 交通への支援
 - 市：8市 / 14市中
 - 町：17町 / 20町中
 - 村：1村 / 1村中
 - 事業所：3事業所
- 日常生活への支援
 - 事業所：24事業所

資料：宮城県警察、運転免許自主返納者に対する支援施策の実施状況



現況・課題⑥

わかりにくい利用環境

- 多賀城駅前、複数のバス停が設置されており、慣れない利用者にはわかりにくい。
- また、バス停の時刻表等の利用案内が煩雑であり、路線間での統一がなされておらず、わかりにくい。
- 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。
- バスの情報が利用者に届いていないケースがあり、戦略的に情報伝達をする必要がある。



図 3-3 バス停 (左：東部線、右：西部線)

現況・課題⑦

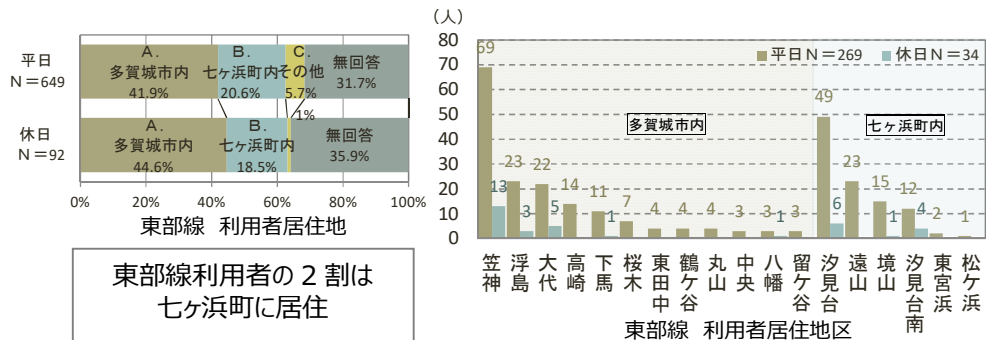
隣接市町の利用需要への対応

- 市内を走るバスは 8 路線あり、仙台市や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、塩釜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	仙台市、多賀城市	現金、ICカード、定期券
(株)仙塩交通	多賀城西部線	多賀城市、仙台市	現金、フリーパス、回数券
(株)ジャパン交通	NEWしおナビ100円バス	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、塩釜市、多賀城市	現金、フリーパス、回数券
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まとめる。

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	<ul style="list-style-type: none"> ■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。 	<p>POINT① 「まちづくり」と一体となった生活交通の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・復興事業の進捗状況を見据え、まちの変化に対応した公共交通に改善【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 ・多賀城東部線の市内完結路線化の再検討 ・災害公営住宅の完成、仮設住宅の解消に合わせた生活交通の再編の検討
② 復興関連事業の進捗に合わせたネットワークの再編	<ul style="list-style-type: none"> ■仮設住宅の解消、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。 	<p>POINT② 自立した持続可能な生活交通サービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・過度に国等の支援に頼らず、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）
③ 利用定着・増加傾向だが安定的なバス事業経営が課題	<ul style="list-style-type: none"> ■乗車人数は過去5年間で増加傾向にあり、収支状況は改善している。 ■しかし、現状では赤字運行であり、より一層の改善が必要である。 ■消費増税等、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。 	<p>POINT③ 鉄道駅を中心とした生活交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRの乗り継ぎ利用需要に対応するため、運行ダイヤの品質向上 ・駅のバス停を集約しわかりやすい拠点づくり【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・ダイヤの微調整 ・駅のバス停を集約・統合/駅とバス停間の案内誘導を整備
④ 鉄道・バス乗りの継ぎ需要に対応した交通拠点づくり	<ul style="list-style-type: none"> ■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」と言った意見もあった。 ■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。 	<p>POINT④ 誰でもわかりやすく・使いやすい利用環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・どこを走っているのか？いつくるのか？などが誰でもわかる情報提供の実施【具体的な取組】 ・時刻表・ルート等のデザインの統一/運転手の接客対応の改善 ・車内の運行情報提供・案内の実施
⑤ 高齢者・免許返納者の増加など需要変化への対応	<ul style="list-style-type: none"> ■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。最低限のおでかけ機会をいかに提供するかが課題。 	<p>POINT⑤ 多様な主体と連携した生活交通ネットワークの維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記①～④を実現するため、隣接市町の担当者間調整 ・交通事業者との連携や地域住民への継続的なニーズを把握【具体的な取組】 ・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
⑥ わかりにくい利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ■多賀城駅前、仙台市や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。 	<p>POINT④ 誰でもわかりやすく・使いやすい利用環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・どこを走っているのか？いつくるのか？などが誰でもわかる情報提供の実施【具体的な取組】 ・時刻表・ルート等のデザインの統一/運転手の接客対応の改善 ・車内の運行情報提供・案内の実施
⑦ 隣接市町の利用需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ■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、塩釜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、地域間の調整が課題。 	<p>POINT⑤ 多様な主体と連携した生活交通ネットワークの維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記①～④を実現するため、隣接市町の担当者間調整 ・交通事業者との連携や地域住民への継続的なニーズを把握【具体的な取組】 ・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

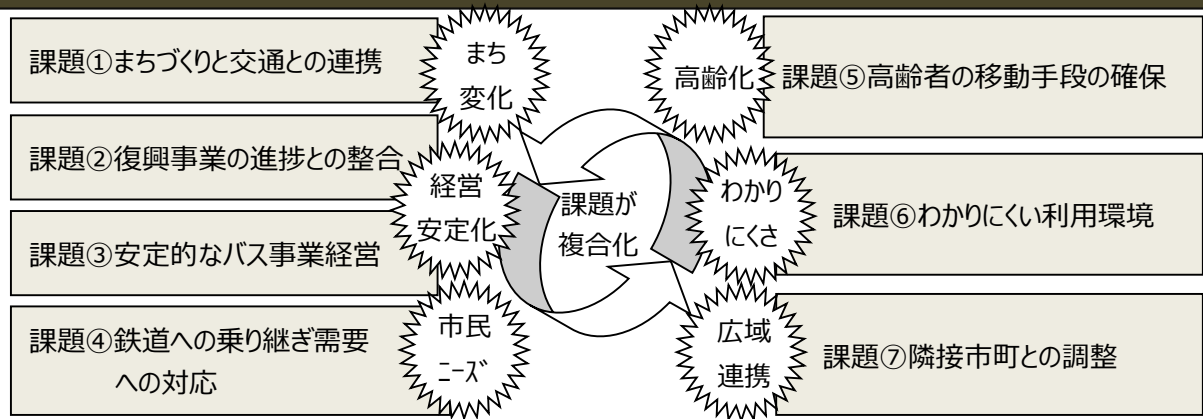
4. 施策・事業展開の見直し

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、課題解決及び復興事業の進捗状況を考慮しポイントを整理、事業展開及び期間の見直しを行った。
- 多賀城東部線及び多賀城西部線の利用者数は増加し収支率も改善傾向にあり、両路線が認知され市民の足として定着しているが、新型コロナウイルス感染症拡大により公共交通全体の利用者数が減少している。
- これらのことから、両路線の運行を維持しながら、下記基本方針に基づき計画を1年間延長する。

本市の公共交通を取り巻く課題（概要）



－多賀城市生活交通ネットワーク計画の基本方針－

多様な交通手段を用いた市民のサービス向上と持続可能な生活交通体系を構築する

- 本計画では平成29年3月の基本方針を踏襲しつつ、駅前開発、復興事業等まちづくり事業との連携を図り、まちの将来像の実現に向けたまちづくりに寄与する。
- さまざまな交通形態を活用し、更に上質な交通サービスの提供を図り、多様化する市民ニーズの変化に対応し、自動車が無くとも暮らしていける地域の「足」としての公共交通の実現を目指す。
- 多賀城東部線及び多賀城西部線を市内の主要箇所（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。
- 計画は社会情勢の変化や利用者ニーズの変化等を踏まえ、毎年見直しを行うこととする。

本計画の基本目標

- 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
- 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
- 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
- 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実行する
- 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

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進捗及び完了を見据えた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。

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2～5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

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

- 過度に補助財源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。
- 多賀城東部線については、定期券サービスの実施について検討する。

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
【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	検討						
【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	検討・実施						
【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	検討						

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品質向上

- JR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：多賀城駅のバス停の集約・統合、情報提供の統一

- 多賀城駅前のバス停案内の統一を図り、利用者がバスに乗車する際に困惑することを防ぐ。

取組3-3：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
【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
【取組3-2】 多賀城駅のバス停の集約・統合、 情報提供の統一	多賀城市 バス事業者	検討	実施					
【取組3-3】 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。
- 市内を運行するバスの時刻表・ルート等のデザインを統一し、誰もがわかりやすくバスを利用できるようにする。
- 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。
- 運転手の接遇対応の水準を底上げし、バスのサービス水準を向上させる。

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

- バス停や車内、インターネット上でバス情報をスムーズに入手できるような対応を行う。

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
【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、狭域的には市内の都市計画や福祉部門、バス利用者や地域住民等、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：市内関係部署及び隣接市町の担当者間調整

- 市内の公共交通に関係する都市計画部門や高齢者の健康的な生活を維持するため保健福祉部門など関連部署との協議・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。
- 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	スケジュール							
		H29年	H30年	H31年	R2年	R3年	R4年	R5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5年度 7か年）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	方針	STEP1	STEP2	STEP3	STEP4	STEP5	STEP4	STEP5
			平成29年度 次年度以降の事業の 検討・準備期間	平成30年度 H28.29年度の別乗検証運 行改善・見直しの重点実施	平成31年度 前年度事業の見直し 次年度の準備期間	令和2年度 前年度事業の見直し 次年度の準備期間	令和3年度 前年度事業の見直し 次年度の準備期間	令和4年度 前年度事業の見直し 次年度の準備期間	令和5年度 計画期間における生活 交通ネットワークの形成
POINT① 「まちづくり」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・駅リニューアル等に合わせた 生活交通サービスの提供（市立図書館等への利便性向上） 【取組②】 復興関連事業の進捗状況に合わせた 生活交通サービスの再編（ルート見直し・ダイヤ調整）	【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） 【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 （定期券サービスの検討） 【取組③】 財政負担軽減に向けたバス事業の改善 （運賃収入外の事業スキーム検討・商業施設とのタイアップ企画）	実施	見直し改善	H30検証	H31検証	H31検証	H31検証	H31検証
			検討	実施					
POINT② 自立した持続可能な生活 交通サービスの提供	【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） 【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 （定期券サービスの検討） 【取組③】 財政負担軽減に向けたバス事業の改善 （運賃収入外の事業スキーム検討・商業施設とのタイアップ企画）	【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品質向上 【取組②】 多賀城駅のバス停の集約・統合、情報提供の統一 【取組③】 多賀城駅とバス停間の案内誘導整備	H29検討	H30検討	H31検討	R2検討	R3検討	R4検討	R5検討
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 （時刻表等のデザインの一統一化、運転手の接客対応の改善） 【取組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 （バスマップ作成、車内の運行情報提供）バスナビ→完了 【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）	【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品質向上 【取組②】 多賀城駅のバス停の集約・統合、情報提供の統一 【取組③】 多賀城駅とバス停間の案内誘導整備	検討	検討	実施	検討	実施	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、利用しやすい環境づくり （時刻表等のデザインの一統一化、運転手の接客対応の改善） 【取組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 （バスマップ作成、車内の運行情報提供）バスナビ→完了 【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）	【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品質向上 【取組②】 多賀城駅のバス停の集約・統合、情報提供の統一 【取組③】 多賀城駅とバス停間の案内誘導整備	検討	検討	実施	検討	実施	検討	実施
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①】 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） 【取組②】 交通事業者との連携や地域住民への継続的なコース把握 （PDCAサイクルに基づく改善）	【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品質向上 【取組②】 多賀城駅のバス停の集約・統合、情報提供の統一 【取組③】 多賀城駅とバス停間の案内誘導整備	検討	検討	実施	協議	実施	協議	実施

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

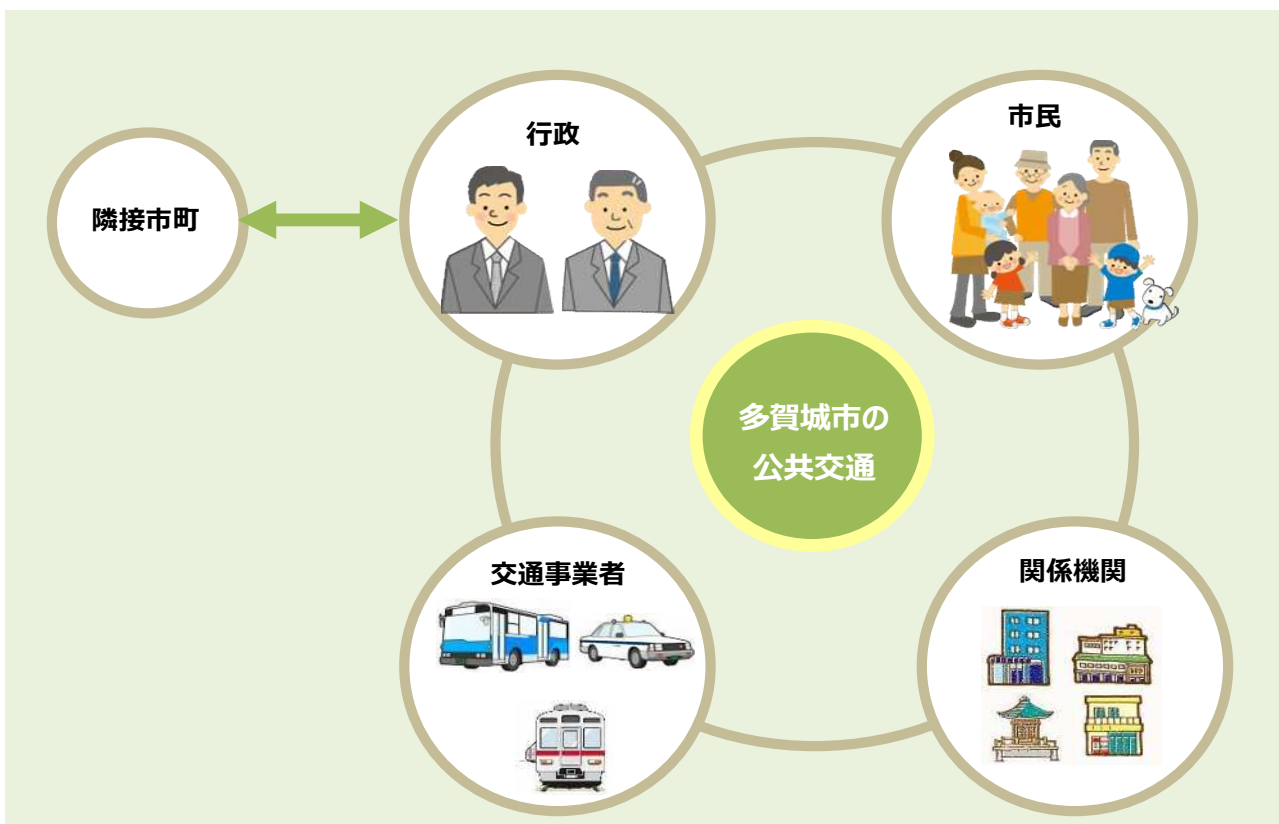


図 4-1 多賀城市の生活交通における連携体制

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。

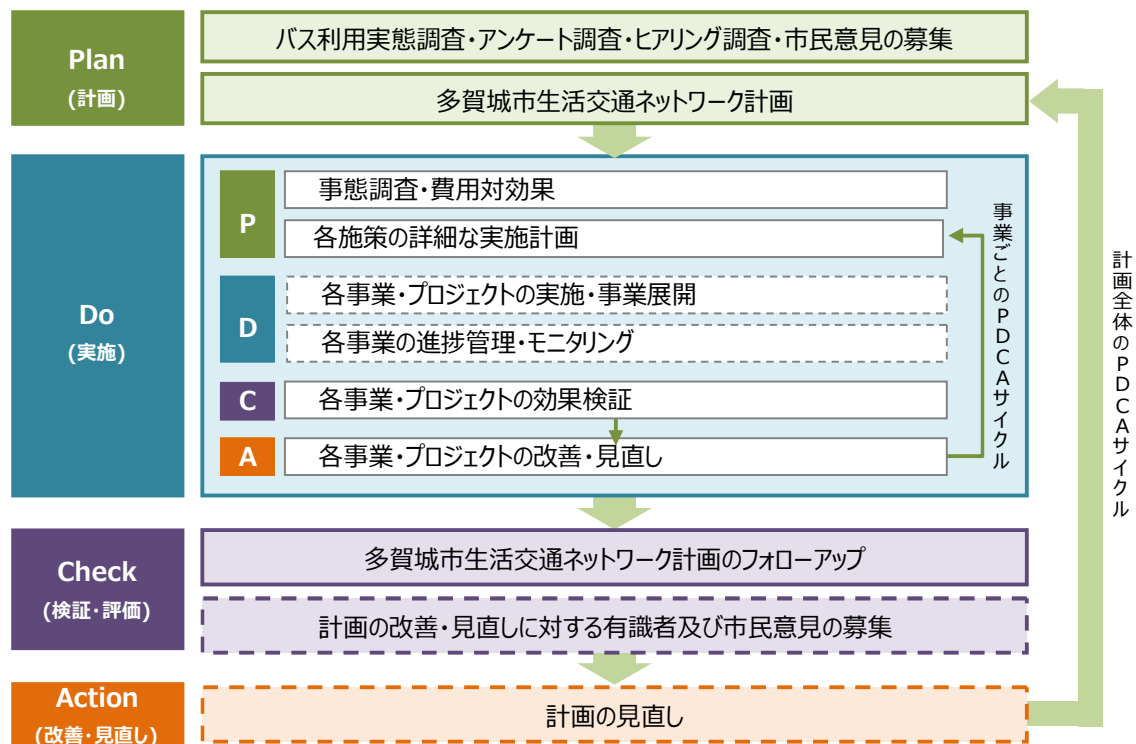


図 4-2 PDCAサイクルイメージ

