

涌谷町地域公共交通計画 概要版

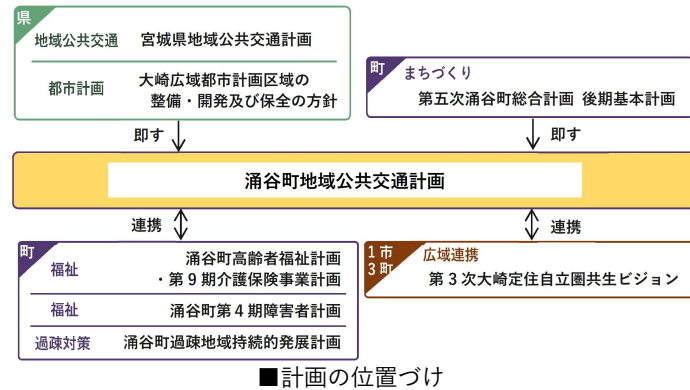
1. 計画の概要

計画策定の目的

本町では、将来的に人口減少が見込まれている中、町民バスの利用者も年々減少しており、現在の地域公共交通体系を維持していくことが困難になると想定されます。

また、高齢化や高齢者による運転免許の自主返納が進み、自家用車を持たない高齢者などの移動手段確保のため、地域公共交通の維持は急務となっています。

このような状況を踏まえ、本町では、より利便性が高く持続可能な地域公共交通を構築するための基本方針を示すものとして、「涌谷町地域公共交通計画」を策定します。



計画期間と区域

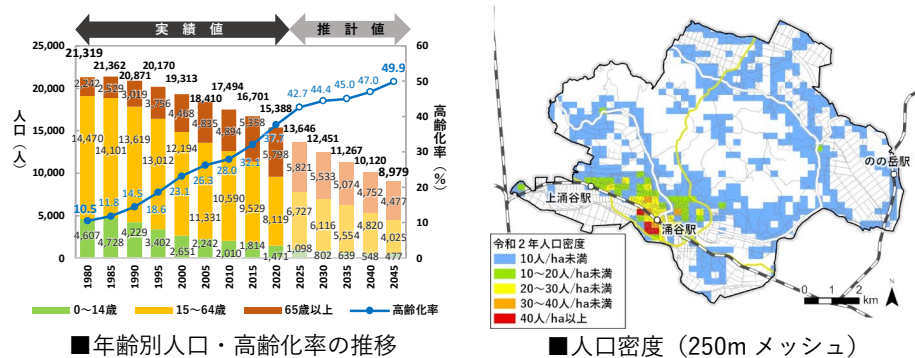
計画期間：令和7年度～令和12年度
対象区域：涌谷町全域

2. 公共交通に関する現状・課題

地域の現状

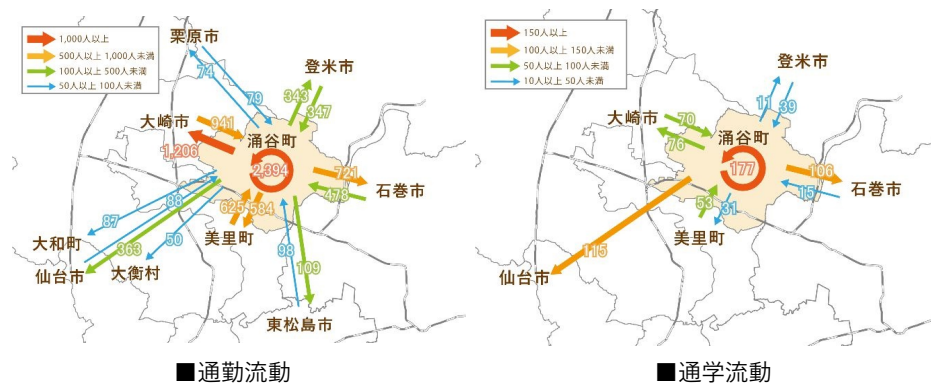
人口

- 町の人口は減少しており、少子高齢化が進行しています。
- 町内の人口の分布は、涌谷駅周辺の町中心部に集中しています。



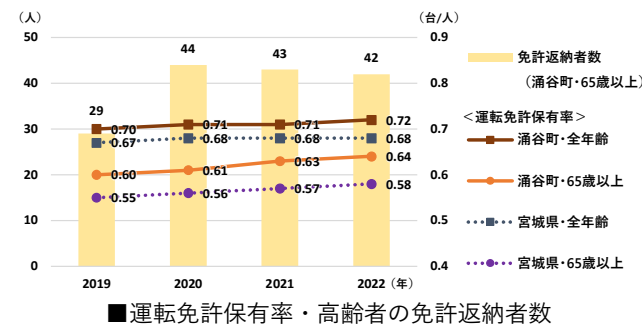
移動特性

- 通勤・通学ともに町内の移動が最も多くなっています。
- 町外を跨ぐ移動については、本町への移動（流入）に比べ、他市町村への移動（流出）が多くなっています。
- 通勤では隣接する大崎市や石巻市への流出が多く、通学では石巻市や仙台市への流出が多くなっています。



運転免許の保有状況

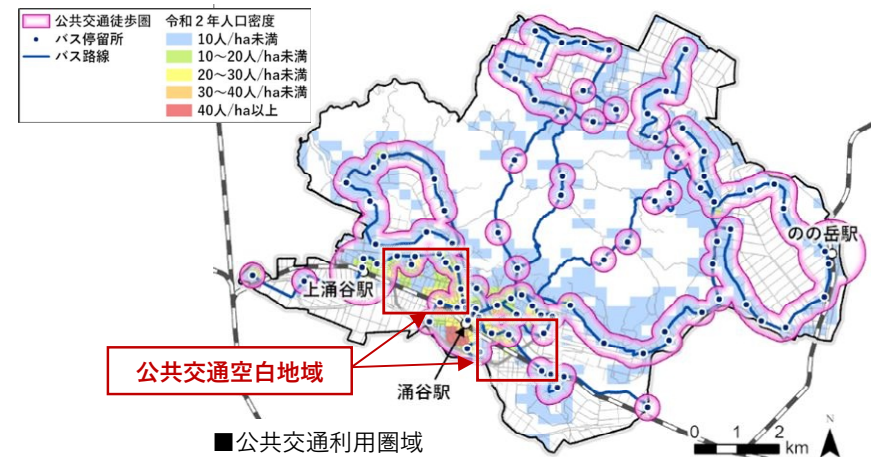
- 町内の高齢者における免許返納者数は、2020年以降横ばいで推移しています。
- 地域住民の運転免許保有率は、全年齢・高齢者ともに宮城県全体に比べて高い水準で推移しており、自動車移動に依存していると考えられます。



公共交通の現状

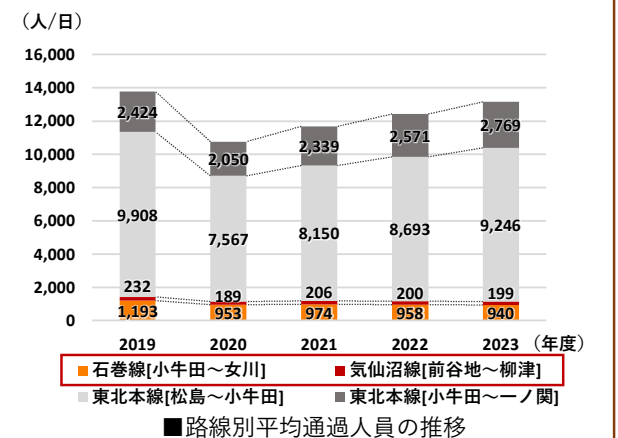
利用圏域

- 町内の公共交通は、鉄道、町民バス、タクシーが運行しています。
- 鉄道及び町民バスの駅・停留所からの利用圏域に居住する人口は全体の82.4%となっていますが、市街地の比較的人口密度の高い地域でも、身近に利用できる公共交通がない「公共交通空白地域」が見られます。



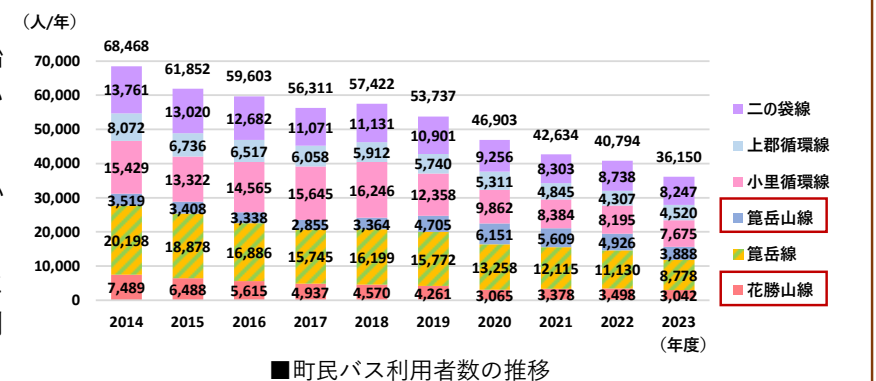
鉄道

- 町内の鉄道は、在来線（石巻線・気仙沼線）が運行しており、1日あたりの運行本数は涌谷駅及び上涌谷駅がそれぞれ約20本、のの岳駅が約10本となっています。
- 路線別の平均通過人員について、町内で運行している石巻線及び気仙沼線はコロナ禍でも大きな落ち込みはなく、一定数で推移しています。



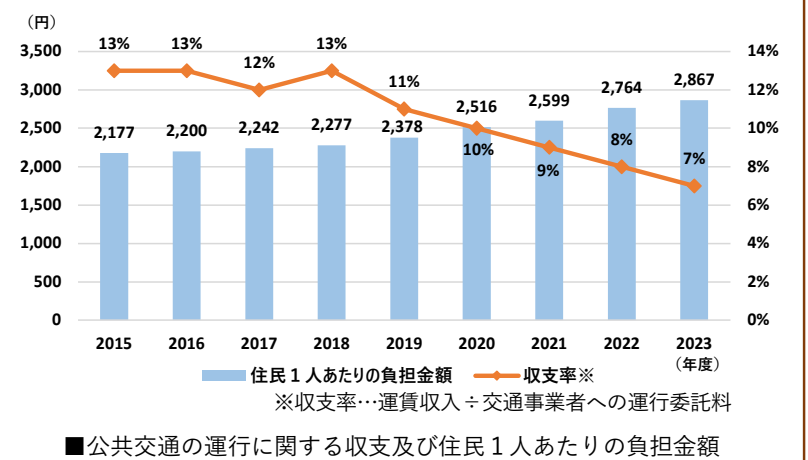
町民バス

- 町内では7路線の町民バスが、年末年始を除く平日のみ、1日計32便運行しています。
- 全ての路線が、涌谷駅周辺等の町の中心部を共通区間として運行しています。
- 全体の利用者数は減少傾向にあり、特に路線別では、花勝山線及び簗岳山線の利用者数が他路線に比べ少ない状況です。



公共交通の収支状況

- 公共交通の維持・確保に係る行政の財政負担について、収支率は2019年度以降継続的に減少しています。
- バスの運行に係る費用の住民1人あたりの負担金額は、収支率の減少に加えて町全体の人口が減少傾向にあることから増加傾向にあります。

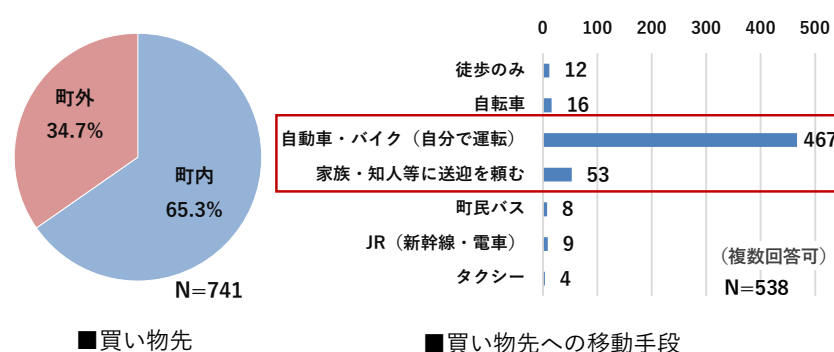


涌谷町地域公共交通計画 概要版

公共交通に関する地域住民のニーズ（住民アンケート等による意識調査結果）

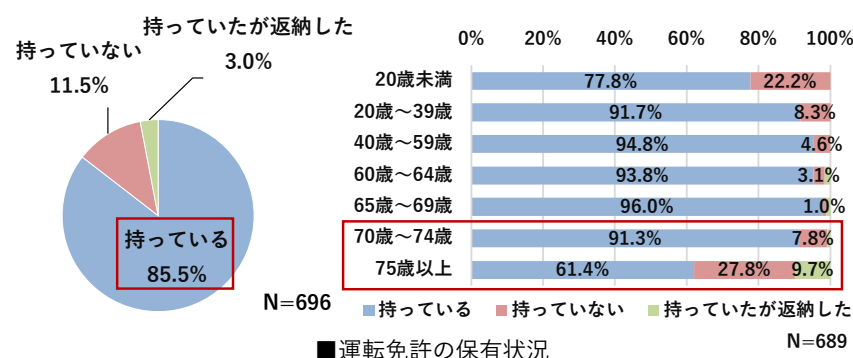
移動手段

- 買い物や通院先については約7割が町内と回答しています。町外の主な移動先は大崎市や石巻市、仙台市が多くなっています。
- 移動手段はいずれの目的においても自家用車がほとんどですが、買い物や通院に関しては送迎が多い傾向にあります。



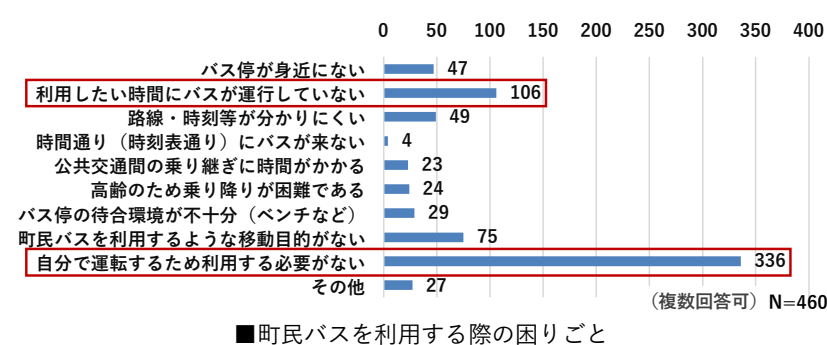
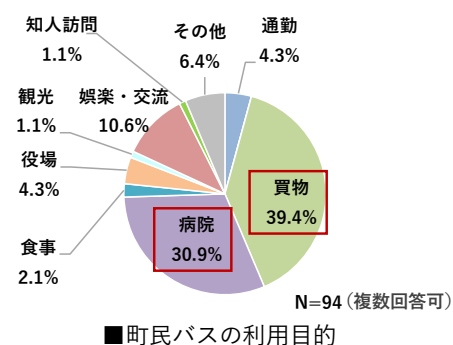
運転免許の保有状況

- 回答者全体の8割以上が運転免許を保有しており、70歳以上の高齢者においても免許の返納率は1割未満に留まっています。
- 自分で運転している高齢者からは、免許返納後の移動手段への不安の声が上がっています。



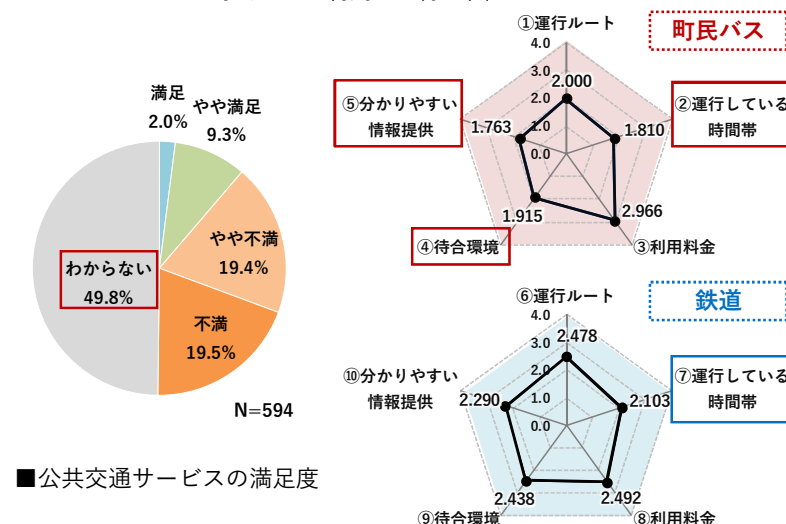
町民バス

- 町民バスの利用目的は、買い物や通院が多くなっています。
- 地域住民からは「自分で運転するためバスを利用する必要がない」といった声が多くあがっている一方、「利用したい時間にバスが運行していない」と、運行時間帯への改善を求める声もあがっています。



公共交通サービスの満足度

- 公共交通サービス全体の満足度は、利用者が少ないことから「わからない」という回答が多くなっています。
- その一方で、満足度を4段階で評価している人の回答をみると、鉄道の「運行している時間帯」、町民バスの「運行している時間帯」、「待合環境」「分かりやすい情報提供」の満足度が低い傾向にあります。



公共交通に関する課題

課題1 地域住民の生活行動に応じた運行サービスの見直し

- 地域住民の移動手段をみると、**年代問わず自動車利用に依存**している傾向があります。
- 安定した公共交通を維持していくには、**幅広い世代に対して公共交通の利用促進**が求められます。

地域住民の移動ニーズを踏まえたうえで、運行ダイヤの見直し等の運行サービスの改善により、**自動車利用から公共交通利用への転換**を図る必要があります。

課題2 地域住民及び関係機関との連携体制の構築

- 免許を持っていない高齢者や学生などの交通弱者**は、「公共交通の運行時間が合わない」、「公共交通空白地域に住んでおり交通の便が悪い」などといった理由から、**家族などの送迎が多い**傾向にあります。
- 現在免許を保有している高齢者も、**免許返納後は移動手段の確保**が求められます。

交通事業者に加え、あらゆる分野の関係機関との連携により**交通弱者のニーズに沿った移動環境の充実**を図る必要があります。

課題3 公共交通サービスの利便性向上及び情報案内の強化

- 自動車の運転から公共交通利用に転換するには、公共交通の利便性を向上させるとともに、**公共交通サービスを地域住民に周知**していくことが求められます。

既に公共交通を利用している人にとっても利用しやすいよう、バス停や鉄道の**待合環境の充実**に加え、**分かりやすい路線等の更なる情報提供**が必要になります。

課題4 持続可能な公共交通の維持

- 地域住民の高齢化等による公共交通の利用ニーズの高まりが想定される中、**人口減少や自動車依存により公共交通の利用者自体は減少傾向**にあり**財源確保が懸念**されます。
- 運転士不足**が深刻化しており、**安定した公共交通の運行体制の確保**が求められます。

交通事業者への運行支援の継続的実施や公共交通の運行ルートとなる道路の維持管理などにより、**持続可能な運行形態の維持**を図る必要があります。

3. 公共交通の目指す姿

涌谷町地域公共交通の将来像

地域が一体となりつくりあげる 地域住民に寄り添う公共交通の実現

取組方針・具体的な施策

施策・取組 (★：町として特に優先的に取り組む重点施策)		実施スケジュール					
		R7	R8	R9	R10	R11	R12
＜取組方針１＞ 地域住民に寄り添う公共交通の運行サービスの最適化				地域住民の移動ニーズを踏まえ、公共交通サービスの最適化を目指します。			
施策１：利用実態・ニーズに応じた町民バスの最適化 ★							
1-1	利用実態・ニーズに応じた町民バスのダイヤ・路線の再編	検討	実施（必要に応じて見直し検討）				
1-2	定期券の発行	検討	実 施				
1-3	バスのダウンサイジングの検討	段階的な検討・実施					
施策２：鉄道との乗り継ぎ利用を踏まえた町民バスのダイヤ見直し検討 ★							
2-1	鉄道との乗り継ぎを考慮した町民バスのダイヤの再編	検討	実施（必要に応じて見直し検討）				
施策３：関係機関との連携による移動手段の確保							
3-1	スクールバスの混乗化の検討	検 討	実 施				
3-2	福祉タクシーを活用した取組の検討	実施・継続検討					
施策４：公共交通空白地域の解消に向けた新たな移動サービスの導入検討							
4-1	タクシー助成事業またはデマンドタクシーの導入検討	検討	実証実験	実 施			
4-2	公共ライドシェアの運行	検討・実施					
施策５：公共交通の維持に向けた継続的な運行支援							
5-1	継続的な運行支援による公共交通サービスの維持	継続して実施					
5-2	運転手の確保に向けた施策の実施	検討・実施					
＜取組方針２＞ 誰にとっても利用しやすくわかりやすい公共交通の利用環境の整備				便利で快適な公共交通とするため、わかりやすい情報提供等を行います。			
施策６：拠点やバス停における待合環境の整備促進							
6-1	主要バス停の待合環境の改善	継続して実施					
施策７：鉄道との乗り継ぎ利便性向上策の検討							
7-1	パークアンドライド、キスアンドライドの推進	検討・協議・実施					
7-2	交通結節点としての整備	検討・協議・実施					
7-3	乗り継ぎ案内に関する広報資料の作成	検討・実施					
施策８：町内の主要施設との連携							
8-1	施設との連携による待合環境の整備	検討・協議・実施					
8-2	商業施設等と連携した取組の実施検討	検討・協議・実施					
施策９：わかりやすい運行情報の提供 ★							
9-1	バス停時刻表の整備・更新	検討	実 施				
9-2	バスの行先表示の改善	検討	実 施				
9-3	GTFS データの整備による運行情報のデジタル化	検討	実 施				
＜取組方針３＞ 地域一体の協働による公共交通の利用促進				公共交通への意識醸成を図るため、関係機関事業との連携・協力を行います。			
施策10：モビリティ・マネジメントの推進 ★							
10-1	高齢者や学生等を対象とする乗り方教室や講座の実施	検討	実 施				
施策11：関係機関の実施する事業との連携・協力							
11-1	既存事業の継続的な実施及び新規事業の検討	継続実施・新規事業の検討					
施策12：町民バスへの車両ラッピングの実施							
12-1	バスへの愛着が生まれる車両とするためのラッピング実施	検討・実施					

評価指標

活動指標（アウトプット）

…施策・事業の実施状況进行评估する指標

取組方針1		
《指標》	《基準値》	《目標値》
町民バスのダイヤ・路線の見直し	－	2回以上
取組方針2		
《指標》	《基準値》	《目標値》
情報のオープンデータ化	－	1回
取組方針3		
《指標》	《基準値》	《目標値》
モビリティ・マネジメントの実施回数	－	年2回以上

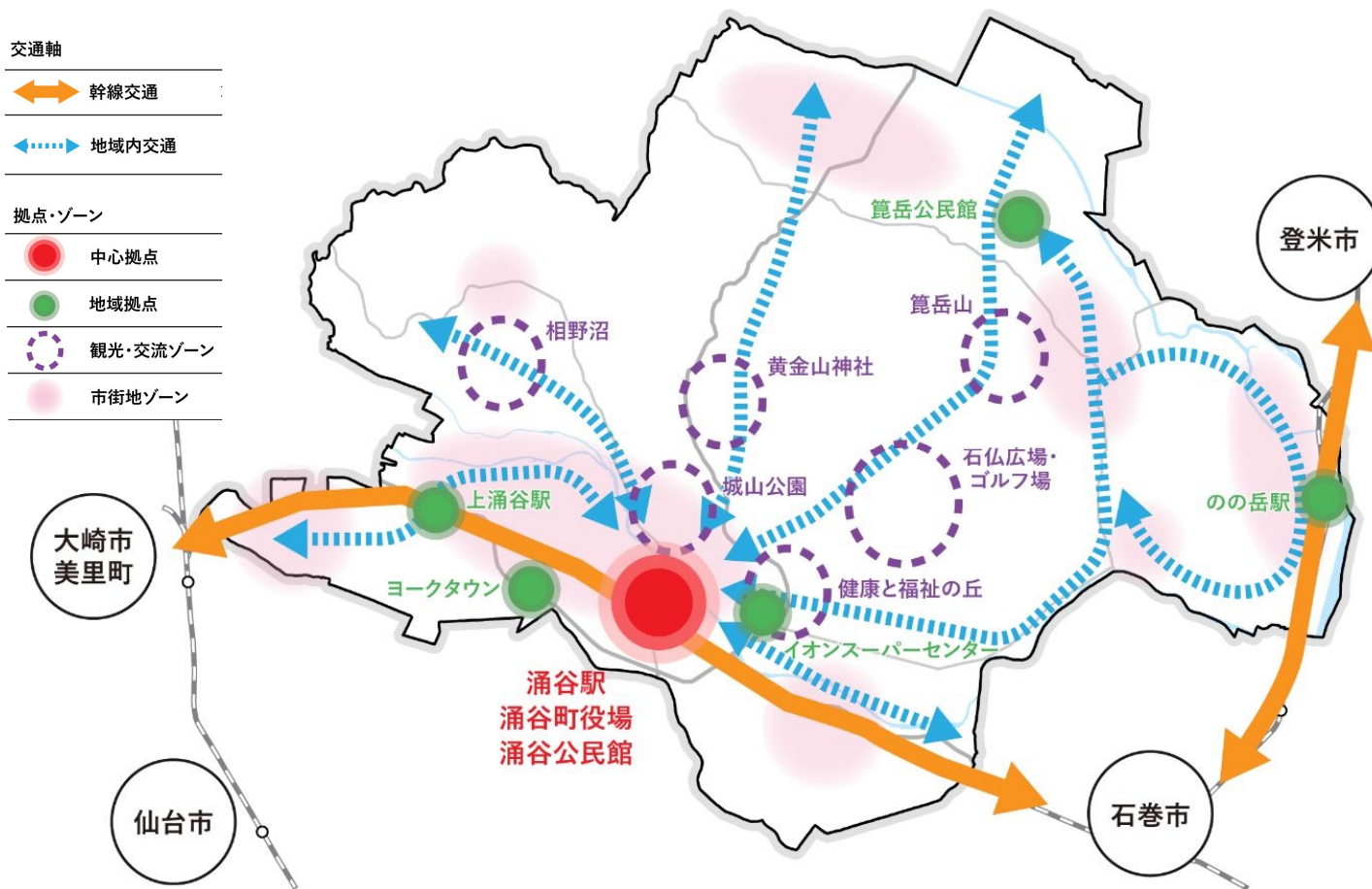
成果指標（アウトカム）

…施策・事業の実施により現れる結果进行评估する指標

《指標》	《基準値》	《目標値》
町民バスの年間利用者数	36,150人	基準値より向上
町民バス1台あたりの平均乗車率	16%	基準値より向上
地域公共交通への財政負担額（町民バス利用1回あたり）	1,158円	現状維持
地域公共交通の収支率	7%	10%以上
地域住民の公共交通への関心度	50%	60%以上
町民バス利用者の公共交通に関する満足度	50%	60%以上

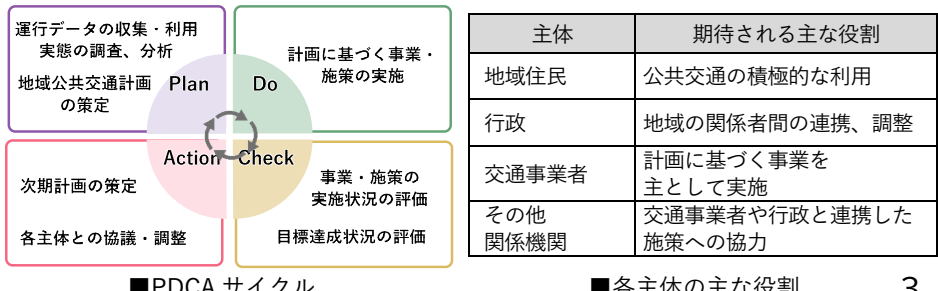
※基準値：2024年度、目標値：2030年度

将来の公共交通ネットワークイメージ



4. 計画の推進・評価体制

- 本計画の運用にあたっては、PDCAサイクルにより計画全体の推進及び進捗の管理を行います。
- 地域公共交通会議により、地域住民、行政、交通事業者、関係機関が連携し、各主体が役割を果たすことで目指す姿の実現を目指します。



■PDCA サイクル

■各主体の主な役割