

涌谷町地域公共交通計画（素案）

令和 7 年 3 月

涌谷町

目次

第1章 はじめに	1
1. 計画の目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の対象区域・期間	1
第2章 基本的な方針	2
1. 地域と交通の現状把握	2
2. 課題の整理	21
3. 公共交通の目指す姿	23
第3章 具体的な施策	25
1. 施策の体系	25
2. 施策・事業内容	26
第4章 評価指標	34
1. 活動指標（アウトプット）	34
2. 成果指標（アウトカム）	35
第5章 計画の推進・評価体制	36
1. 達成状況の評価	36
2. 推進体制	37

第1章 はじめに

1. 計画の目的

近年、国内の自家用車保有台数が頭打ちとなり、公共交通から自家用車への移動手段の転換が落ち着きを見せる中、人口減少や少子高齢化を主要因として、地方部を中心に地域公共交通の利用者数が減少しています。

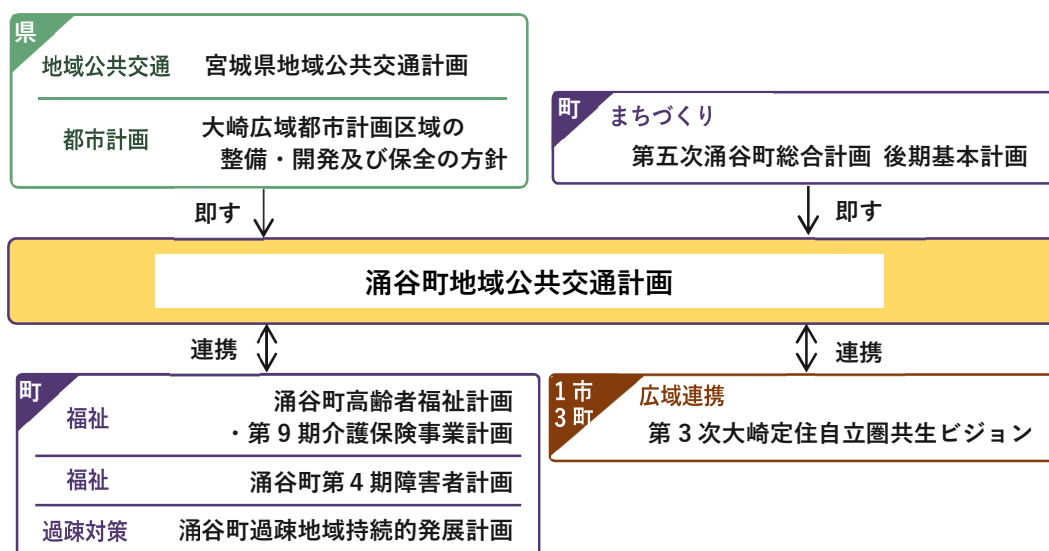
本町においても例外ではなく、将来的にも人口減少が進むことが見込まれていますが、町民バスは年々利用者数が減少しており、今後は町民バスを含む現在の地域公共交通体系を維持していくことが困難になると想定されます。

また、高齢化の進行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、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、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。

2. 計画の位置づけ

本計画は、県の地域公共交通・都市計画の方針及び町の総合計画の内容を踏まえた上で、町の関連する分野や広域連携に関する関連計画との連携を図り定めます。



3. 計画の対象区域・期間

対象区域 涌谷町全域

計画期間 令和7年度（2025年度）～令和12年度（2030年度）

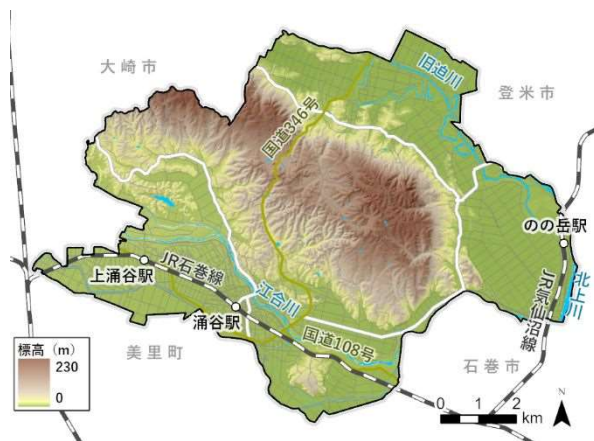
第2章 基本的な方針

1. 地域と交通の現状把握

(1) 地域の現状把握

1) 地勢

- 南部を江合川、北部を旧迫川、東部を北上川によって囲まれ、丘陵地と平地から成ります。
- 篋岳山と加護坊山を結び、東西を縦断する標高 236m の細長い山地を有しており、北側は急な傾斜、南側は緩やかな傾斜を形成しています。

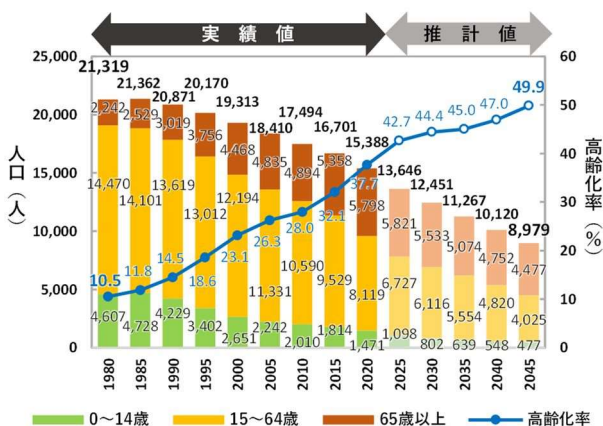


出典：基盤地図情報

図 2-1 涌谷町の地勢

2) 人口

- 全体の人口は減少傾向となっており、将来においてもこの傾向は続くと推計されています。
- 世代別では、15 歳未満の年少人口および 15~64 歳の生産年齢人口が減少する一方、65 歳以上の高齢人口の割合が増加しており、少子高齢化が進行しています。



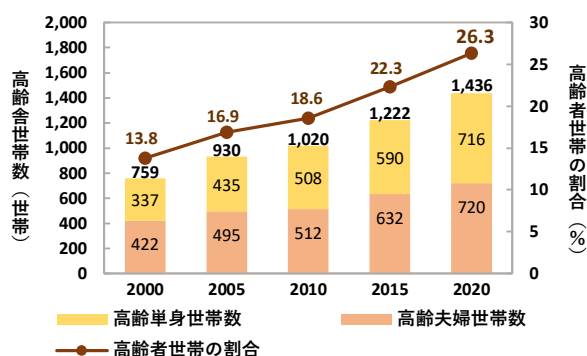
出典：国勢調査[2020 年まで]、
国立社会保障・人口問題研究所[2025 年以降]

図 2-2 年齢別人口・高齢化率の推移

- 高齢者のみの世帯数は 2000 年以降増加傾向にあります。また、全体の世帯数のうち高齢者のみの世帯が占める割合も増加傾向にあり、2020 年(令和 2 年)には 26.3%となっています。

注) 高齢単身世帯…65 歳以上の人ひとりのみの世帯

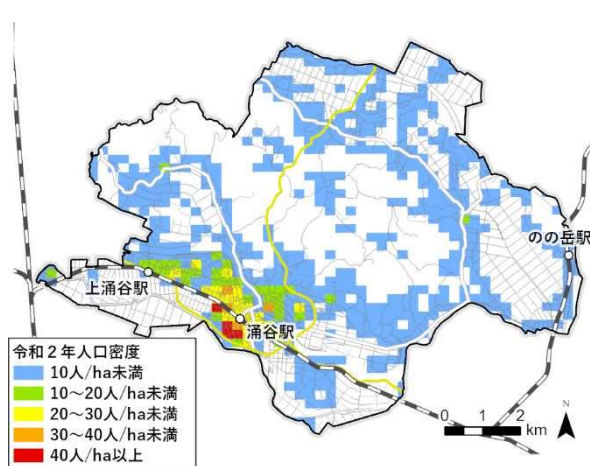
高齢夫婦世帯…夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦 1 組のみの世帯



出典：国勢調査

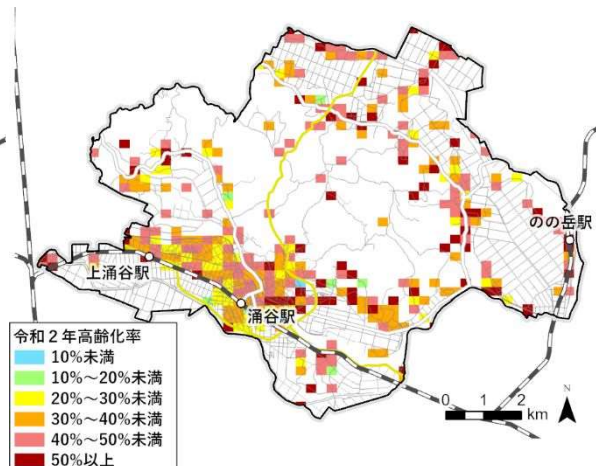
図 2-3 高齢者のみ世帯数・世帯割合の推移

- 人口の分布を見ると、涌谷駅周辺の町中心部に集中する一方で主に平地部で 10 人/ha 未満という低密度で分散している傾向にあります。
- 高齢化率は地域によって大きな偏りはありませんが、一部、40%を超える地域が点在しています。



出典：国勢調査

図 2-4 人口密度（250m メッシュ）

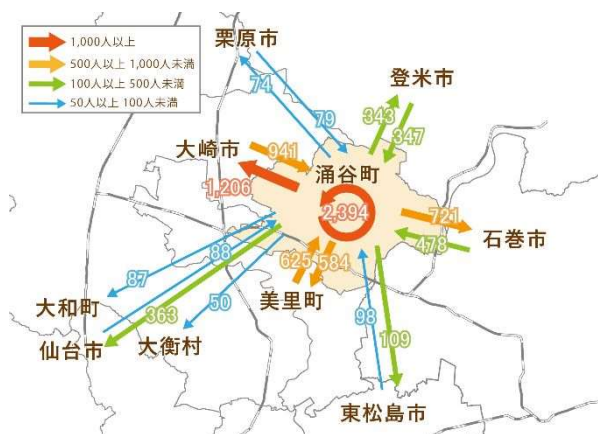


出典：国勢調査

図 2-5 高齢化率（250m メッシュ）

3) 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）が多い傾向にあり、通勤では隣接する大崎市や美里町、石巻市への移動が多く、通学では石巻市と仙台市への移動が多くなっています。



出典：国勢調査

図 2-6 通勤流動（2020 年）

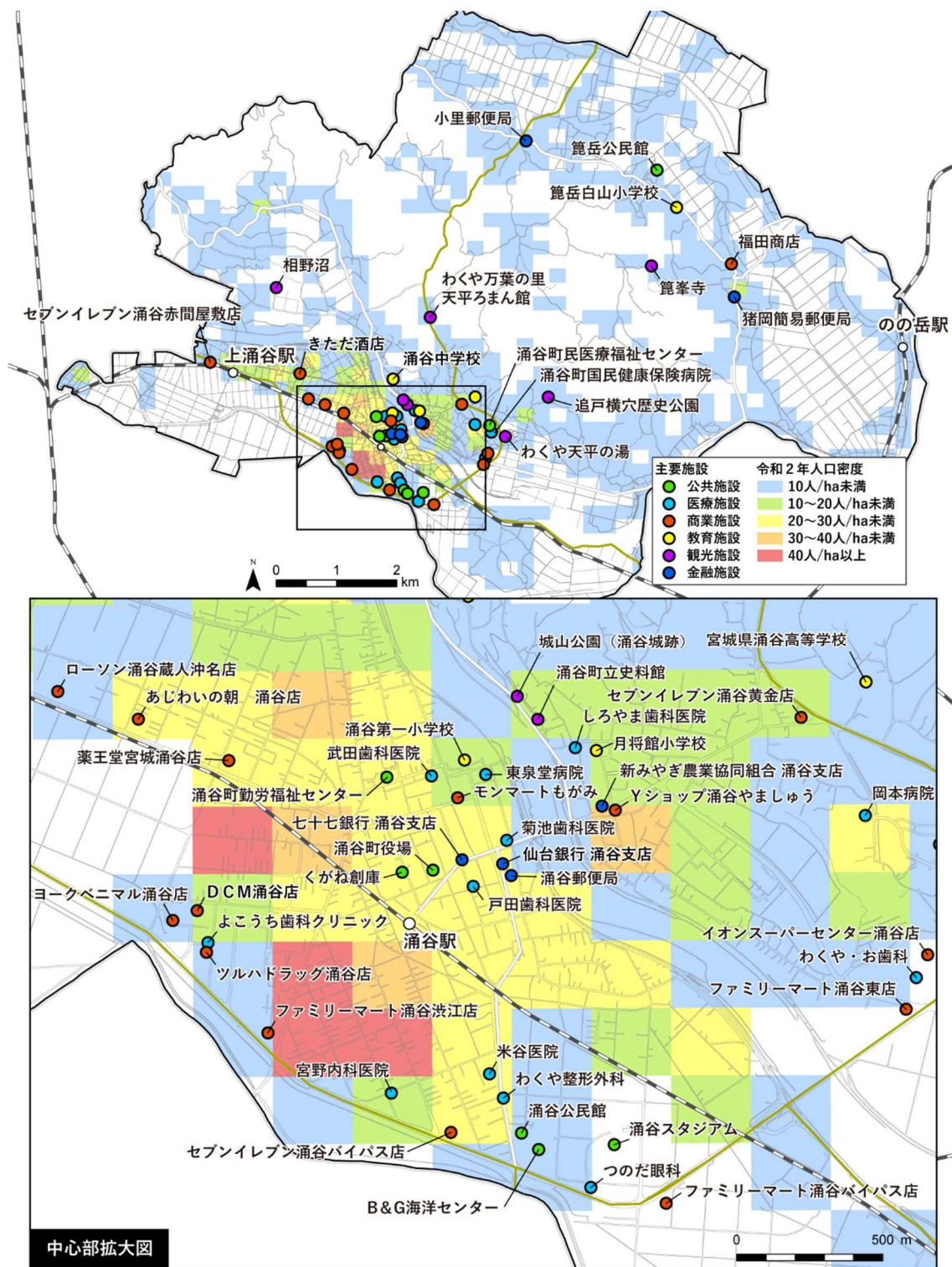


出典：国勢調査

図 2-7 通学流動（2020 年）

4) 主要施設の分布状況

- 役場等の公共施設は涌谷駅周辺に集中して立地し、天平ろまん館等の観光施設・観光資源は山間部に位置しています。
- 山間部を隔てた北部の平地部では、公民館や小学校、商店が点在するのみとなっています。

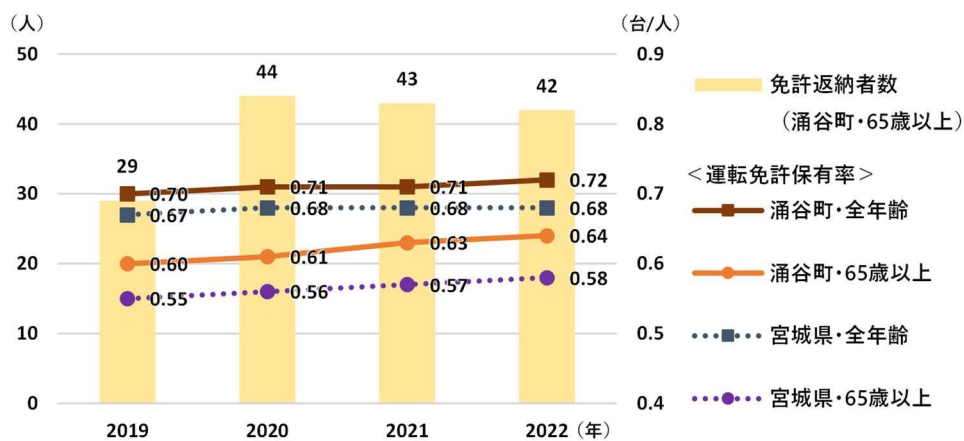


出典：国土数値情報、各施設 HP、i タウンページ、宮城県及び市町村共同オープンデータポータルサイト

図 2-8 主要施設の分布状況

5) 運転免許の保有状況

- 町内の 65 歳以上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・65 歳以上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。



出典：住民基本台帳、運転免許人口統計（各年 12 月末）

図 2-9 運転免許保有率及び高齢者の免許返納者数

(2) 公共交通の現状把握

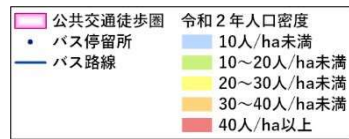
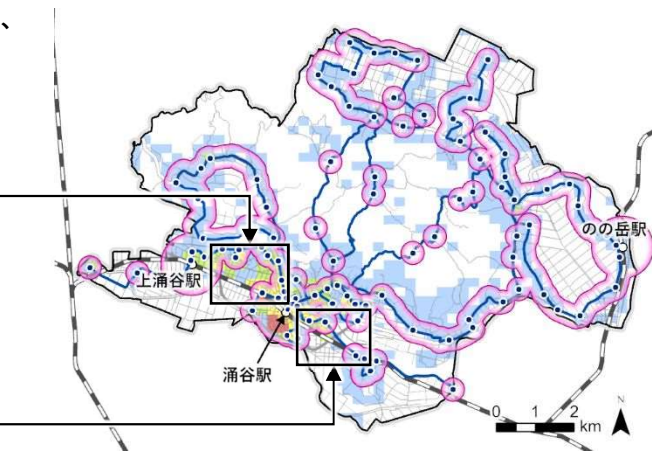
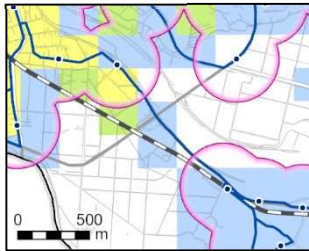
1) 公共交通利用圏域

- 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。

桜町裏、蔵人沖名、六軒町裏、一本柳周辺



砂田前周辺



人口（2020年）	15,388人
利用圏域内人口	12,686人
人口カバー率	82.4%

注) 利用圏域は徒歩による利用を想定し、駅は半径 800m、バス停留所は半径 300m に設定
出典：国土数値情報、町資料

図 2-10 公共交通利用圏域と主な公共交通空白地域

2) 各交通の現状

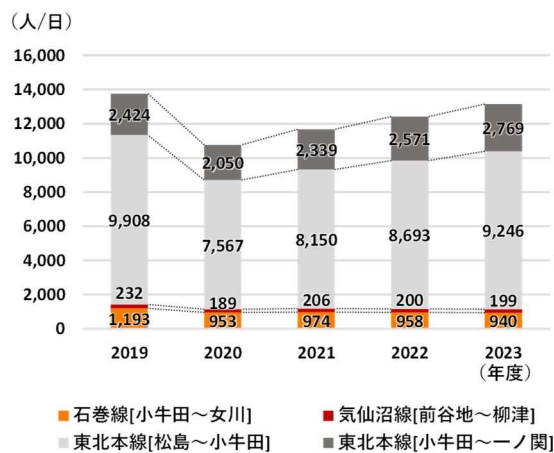
< 鉄道 >

- 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上下でそれぞれ約20本、のの岳駅が約10本となっています。
- 涌谷駅の利用者数は2011年度から2019年度まで、大きな落ち込みはなく横ばいで推移していました。2021年3月に無人駅となって以降の利用者数は公表されていません。
- 路線別の平均通過人員について、東北本線ではコロナ禍を経て回復傾向にありますが、町内で運行している石巻線及び気仙沼線で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。

表 2-1 鉄道の運行状況

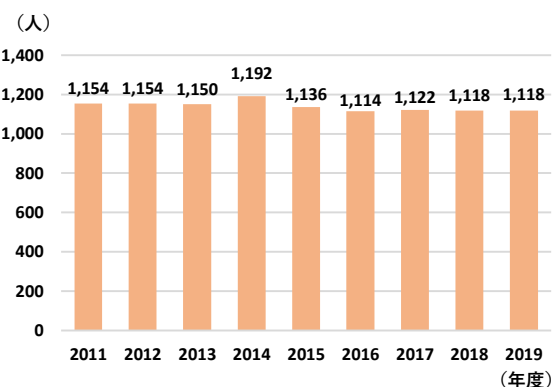
運行主体	駅名	路線名	方面	運行本数	
				平日	休日
JR 東日本	上涌谷	石巻線 気仙沼線	上 小牛田方面	19	19
			下 石巻・女川方面	17	17
	涌谷	石巻線 気仙沼線	上 小牛田方面	19	19
			下 石巻・女川方面	17	17
	のの岳	気仙沼線	上 前谷地・小牛田方面	9	9
			下 柳津方面	9	9

出典：JR 東日本 HP



出典：JR 東日本「路線別ご利用状況」

図 2-11 路線別平均通過人員の推移



注) 上涌谷駅、のの岳駅は無人駅のためデータなし

出典：国土数値情報

図 2-12 涌谷駅の利用者数推移

< 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。
- 全ての路線で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ます。特に路線別では、花勝山線及び箕岳山線の利用者が他路線に比べ少ない状況です。

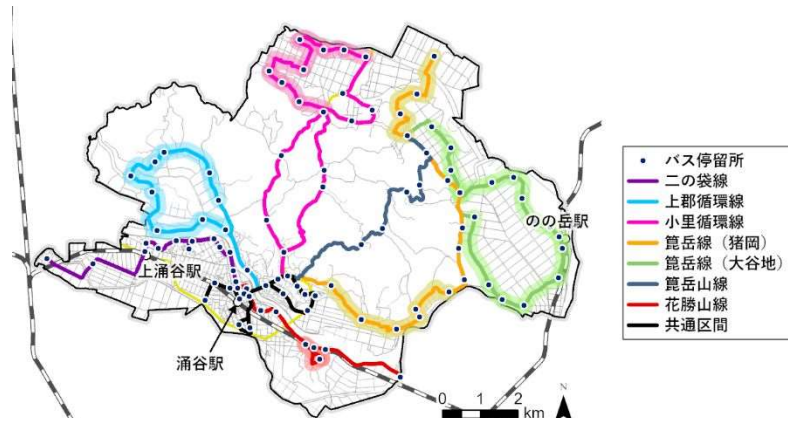
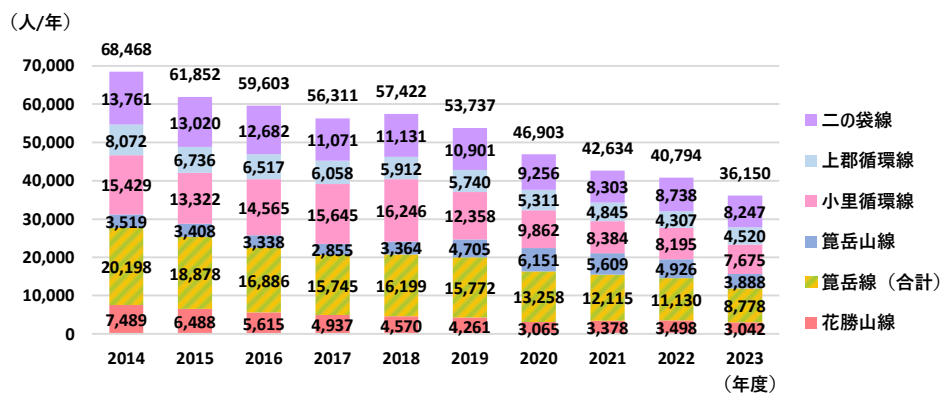


図 2-13 町民バス路線

表 2-2 町民バスの運行状況

運行主体	路線名	運行区間	運行本数(平日)	
涌谷町	二の袋線	三十軒 ⇄ ヨークベニマル前	上	2
			下	2
	上郡循環線	ヨークベニマル前 ⇄ 尼坂・追浜	3	
	小里循環線	ヨークベニマル前 ⇄ 成沢 ⇄ 岸ヶ森大橋	成沢廻り	3
		⇄ 菅の沢 ⇄	菅の沢廻り	2
	箕岳線 (猪岡)	生栄巻センター⇄箕岳白山小学校⇄ヨークベニマル前	上	2
			下	3
	箕岳線 (大谷地)	生栄巻センター⇄谷地太田⇄ヨークベニマル前	上	3
			下	2
	箕岳山線	JA 箕岳支店前⇄ヨークベニマル前	上	3
			下	3
	花勝山線	三軒屋敷⇄ヨークベニマル前	上	2
			下	2

出典：町民バス時刻表



出典：町資料

図 2-14 町民バス利用者数の推移

<タクシー>

- 町内のタクシー事業者は(有)南郷タクシーの 1 社のみであり、隣接する美里町のデマンドタクシー事業の運行も行っています。

表 2-3 町内タクシー事業者の概要

事業者名	(有)南郷タクシー
所在地	遠田郡涌谷町字田町裏
保有台数	ジャンボタクシー 2 台、普通タクシー 11 台

出典：(一社) 宮城県タクシー協会 HP

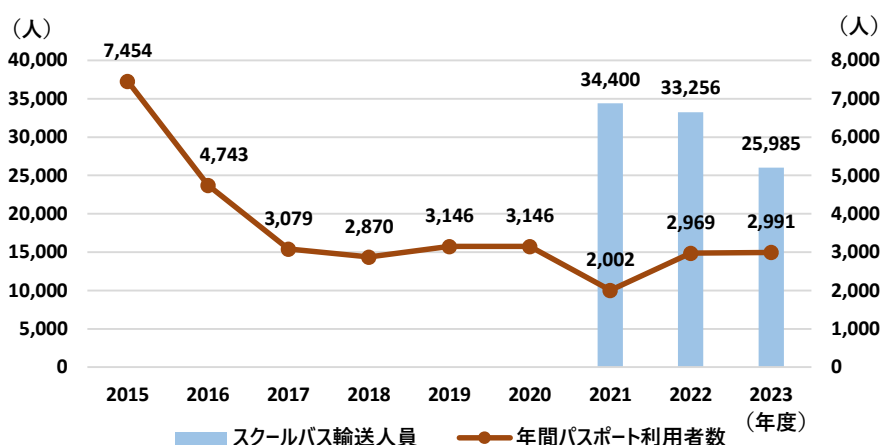
<通学支援>

- 町内の各幼稚園・こども園、小学校、中学校ではスクールバスを運行しており、過去 3 年間の累計輸送人員は児童数の減少により右肩下がりとなっています。
- また、スクールバス利用の対象外かつ学校から 2km 以上離れている児童については、町民バスの無料パスポートを発行しています。利用者数は近年 3,000 人程度で横ばいとなっています。

表 2-4 通学支援の概要

スクールバス	29 人乗り：14 台 10 人乗り：1 台
小学生 無料パスポート	スクールバス利用対象外かつ学校から 2km 以上の児童について、町民バスの通学用無料パスポートを配布 【対象路線】二の袋線（1～3 年生）、花勝山線

出典：町資料

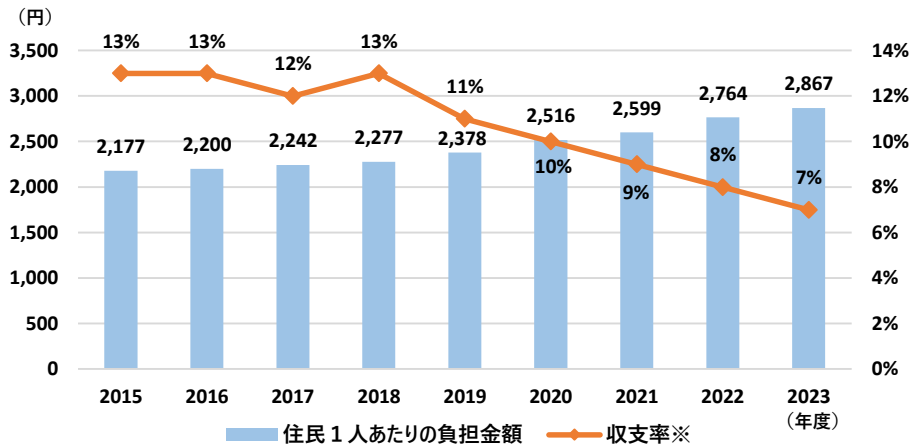


出典：町資料

図 2-15 スクールバス輸送人員及び町民バス小学生無料パスポートの利用者数推移

3) 公共交通に関する収支の状況

- 公共交通の維持・確保に係る行政の財政負担について、町民バスの運行委託料に対して運賃収入でどれほど賄っているかを示す収支率は 2019 年度以降継続的に減少しています。
- また、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。



※収支率…運賃収入 ÷ 交通事業者への運行委託料

出典：町資料

図 2-16 公共交通の運行に関する収支及び住民 1 人あたりの負担金額

(3) 移動ニーズ

町民の公共交通の利用実態やニーズを把握するため、以下の調査を実施しました。

表 2-5 調査概要

調査	調査概要	
住民アンケート調査	調査目的	現在の鉄道や町民バス等の利用状況や実態を調査し、各種施策へ反映する
	実施期間	2024 年 9 月 1 日（日）～27 日（月）
	調査対象	18 歳以上の町民からの無作為抽出による 1,500 名
	調査方法	① 郵送による配布・回収（二次元コードによる WEB 回答を併用） ② HP・広報誌に周知文を掲載し WEB アンケート調査を実施
	回収状況	郵送：602 票（回収率 40%） WEB：105 票 合計 707 票
町民バス乗降調査・利用者アンケート調査	調査目的	日常生活における町民バスの利用者の生の声を抽出し、路線ごとの課題分析や施策の検討に向けた基礎データの収集を行う
	実施日	2024 年 9 月 27 日（金）、10 月 1 日（火）
	調査対象	町民バス全 6 路線 8 系統の上り 1 便
	調査方法	① 調査員の乗り込みによるバス停別の乗降客数カウント ② 乗客へのアンケート調査票配布・回収
	乗車人数	9 月 27 日（金）：51 人 10 月 1 日（火）：48 人 合計 99 人
高校生アンケート調査	調査目的	涌谷高校への通学について、町外からの通学生も含め公共交通の利用状況や改善要望を把握する
	実施期間	2024 年 9 月 13 日（金）～10 月 1 日（火）
	調査対象	涌谷高校の学生（全学年）
	調査方法	WEB アンケート調査
	回収状況	1 年生：33 票 2 年生：45 票 3 年生：43 票 合計 121 票
中学生アンケート調査	調査目的	日常の公共交通の利用状況を把握するとともに、中学卒業後の進学先を踏まえた居住意向から将来的な通学（通勤）に関する公共交通の需要を把握する
	実施期間	2024 年 9 月 30 日（月）～10 月 11 日（金）
	調査対象	涌谷中学校の 3 年生
	調査方法	WEB アンケート調査
	回収状況	合計 12 票
高齢者外出状況調査	調査目的	高齢者の外出状況や移動に関するニーズを把握する
	実施日	2024 年 9 月 20 日（金）
	調査対象	「さくら会」の参加者 （町内に在住する 70 歳以上の一人暮らし高齢者）
	調査方法	ワークショップ形式で実施
関係機関・事業者 ヒアリング調査	調査目的	交通事業者及び公共交通利用における主要な目的地となる施設等に対し、移動に関する現状や公共交通を利用する上での課題を聞き取る
	実施期間	2024 年 9 月 27 日（金）～10 月 11 日（金）
	調査対象	・交通事業者：4 事業者 ・関係団体：2 機関 ・主要施設：6 施設 ・庁内関係課

1) 各種調査結果の概要

① 住民アンケート調査

<調査目的>

現在の鉄道や町民バス等の利用状況や実態を調査し、各種施策へ反映することを目的に実施しました。

<目的別の外出状況>

- 買い物や通院先については約7割が町内と回答しており、通勤・通学先は過半数が町外と回答しています。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。

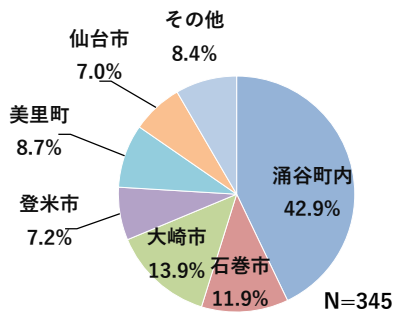


図 2-17 通勤・通学先

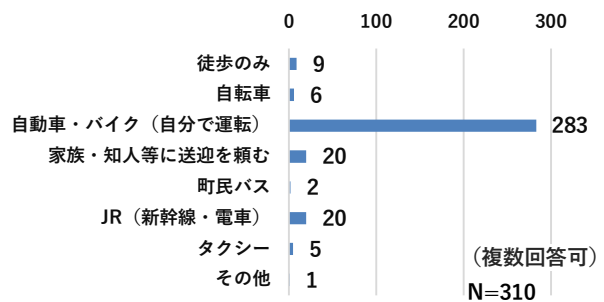


図 2-18 通勤・通学先への移動手段

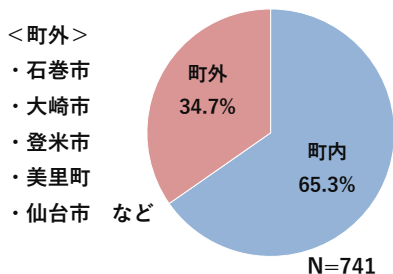


図 2-19 買い物先

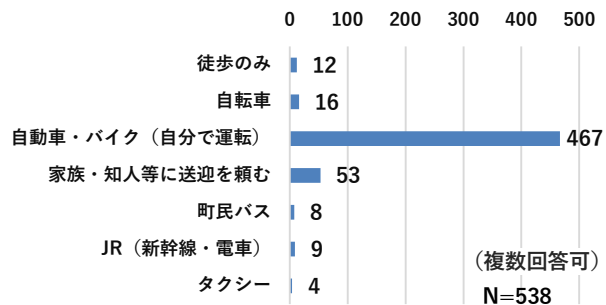


図 2-20 買い物先への移動手段

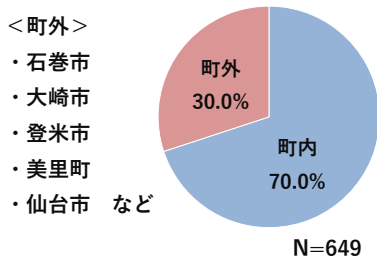


図 2-21 通院先

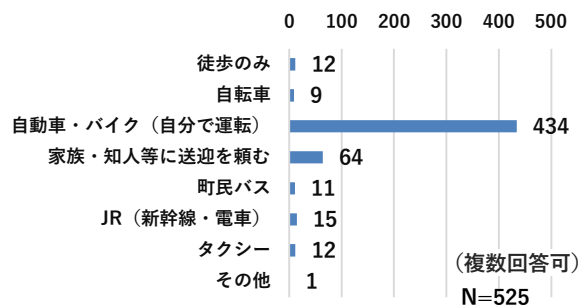


図 2-22 通院先への移動手段

< 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います。年齢別では、75 歳以上の 1 割ほどに返納者が見られます。20～74 歳では免許の保有者が 9 割を超えています。

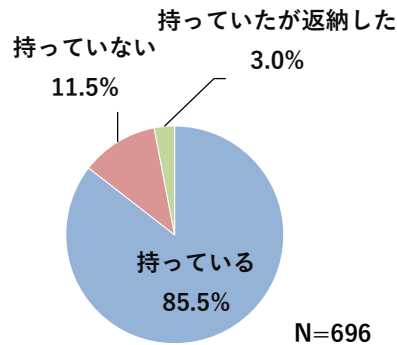


図 2-23 運転免許の保有状況

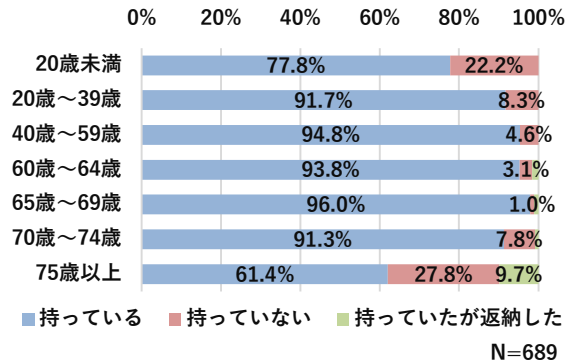


図 2-24 年齢別運転免許の保有状況

< 鉄道・町民バスを利用するときに困っていること >

- 鉄道を利用する際の困りごととして、「自分で運転するため利用する必要がない」という回答が多くを占めていますが、その中でも「利用したい時間に運行していない」、「公共交通間の乗り継ぎに時間がかかる」という回答が比較的多くなっています。
- 町民バスを利用する際の困りごととして、鉄道と同様に「自分で運転するため利用する必要がない」が多くを占めていますが、その中でも「利用したい時間に運行していない」という回答が比較的多くなっています。

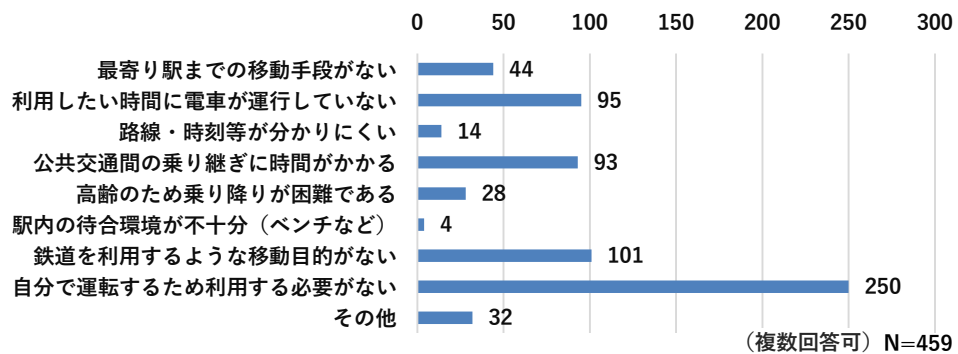


図 2-25 鉄道を利用する際の困りごと

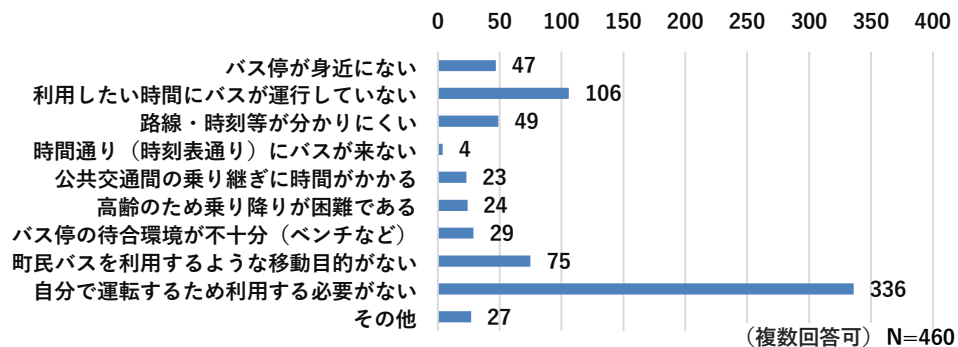


図 2-26 町民バスを利用する際の困りごと

<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、公共交通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が、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」、「待ち環境」「分かりやすい情報提供」の満足度が低い傾向にあります。
- 特に改善してほしいことについては、鉄道の「運行している時間帯」、町民バスの「運行ルート」、「運行している時間帯」、「分かりやすい情報提供」の割合が多くなっています。

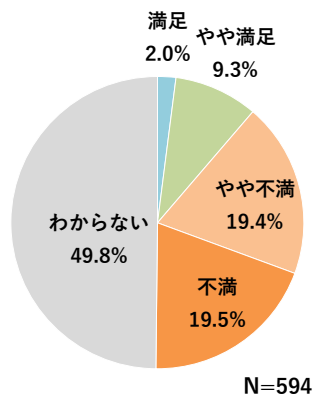


図 2-27 公共交通サービス全体の満足度

町民バス

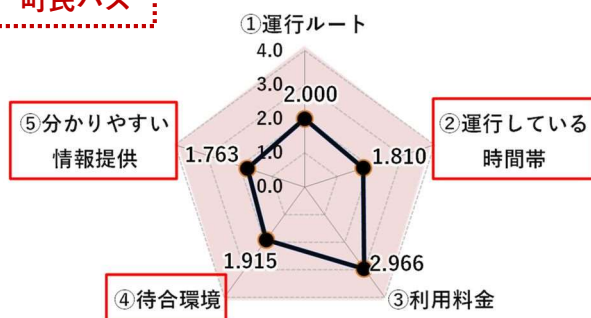


図 2-28 公共交通サービスの満足度（町民バス）
【レーダーチャート】

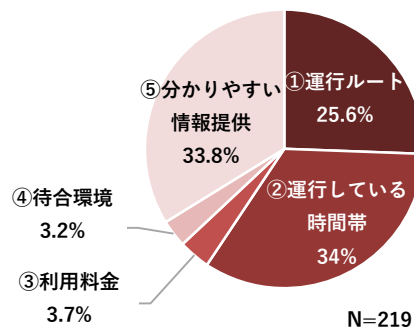


図 2-29 特に改善してほしいこと
（町民バス）

鉄道



図 2-30 公共交通サービスの満足度（鉄道）
【レーダーチャート】

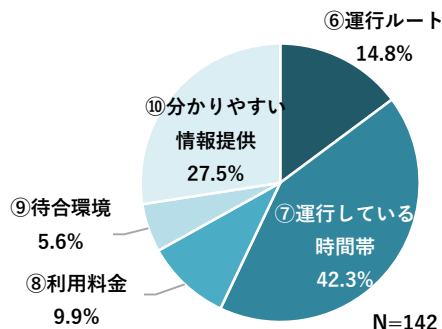
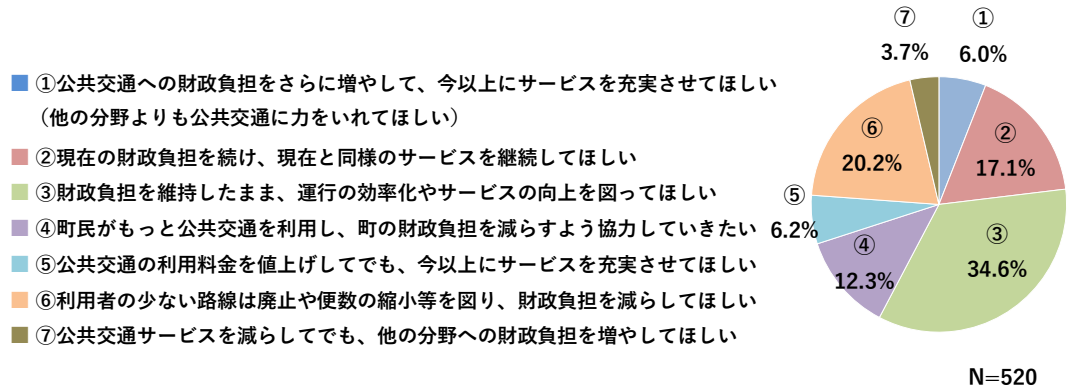


図 2-31 特に改善してほしいこと
（鉄道）

※満足：4点、やや満足：3点、やや不満：2点、不満：1点として算出

< 町民バスの財政負担 >

- 今後の公共交通の財政負担については、「財政負担を維持したままサービス向上」を求める声が多く、次いで「利用者の少ない路線の見直しによる財政負担の軽減」を求める声が多くなっています。



- ①公共交通への財政負担をさらに増やして、今以上にサービスを充実させてほしい
(他の分野よりも公共交通に力をいれてほしい)
- ②現在の財政負担を続け、現在と同様のサービスを継続してほしい
- ③財政負担を維持したまま、運行の効率化やサービスの向上を図ってほしい
- ④町民がもっと公共交通を利用し、町の財政負担を減らすよう協力していきたい
- ⑤公共交通の利用料金を値上げしてでも、今以上にサービスを充実させてほしい
- ⑥利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小等を図り、財政負担を減らしてほしい
- ⑦公共交通サービスを減らしてでも、他の分野への財政負担を増やしてほしい

図 2-32 今後の公共交通の財政負担

< 自由意見 >

町民バス	・バス停が自宅から遠い。 ・車両に対して運行人数が少ないので小型化した方が良い。 ・休日も運行してほしい。
鉄道	・Suica が使えないため不便である。 ・涌谷駅に駐車場がほしい。 ・乗り継ぎの時間が合わない。
タクシー	・1 社しかいないため、来るのに時間がかかる。 ・利用料金が高いため、無料券などの助成制度を充実してほしい。
その他	・現在は自分で運転できるが、将来的に運転できなくなった際の公共交通の手段に不安がある。 ・スクールバスに空席が見られるので、現在対象外の地域においても運行してほしい。

② 町民バス乗降調査・利用者アンケート調査

<調査目的>

日常生活における町民バスの利用者の生の声を抽出し、路線ごとの課題分析や施策の検討に向けた基礎データの収集を行うことを目的に実施しました。

<利用目的>

- 利用目的は、買い物や通院を目的とした乗車が多くなっています。

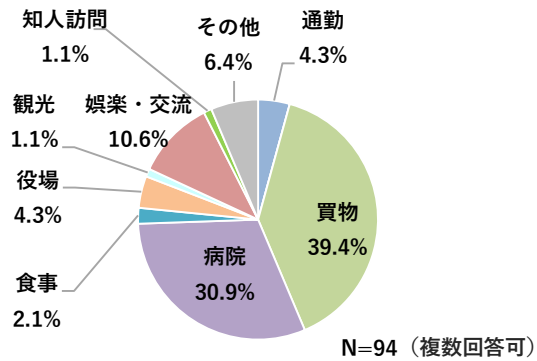


図 2-33 町民バスの利用目的

<運行サービスの満足度>

- 項目ごとに満足度の大きな差は見られないものの、「運行している時間帯」の満足度が比較的低くなっています。

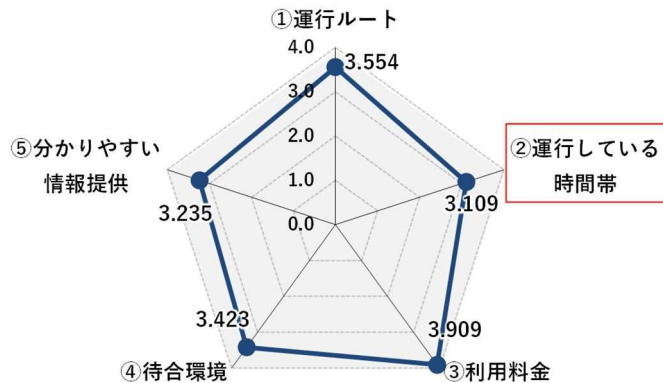


図 2-34 運行サービスの満足度

※満足：4点、やや満足：3点、やや不満：2点、不満：1点として算出

③ 高校生アンケート調査

<調査目的>

涌谷高校への通学について、町外からの通学生も含め公共交通の利用状況や改善要望を把握することを目的に実施しました。

<登下校時の移動手段>

- 登下校時の移動手段は、天候条件にかかわらず送迎が最も多くなっています。また、登校時においては町民バスの利用が送迎に次いで多くなっています。

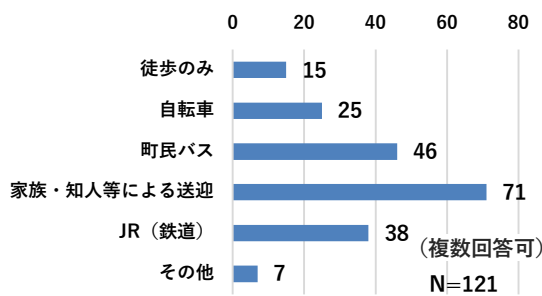


図 2-35 登校時の移動手段（晴天時）

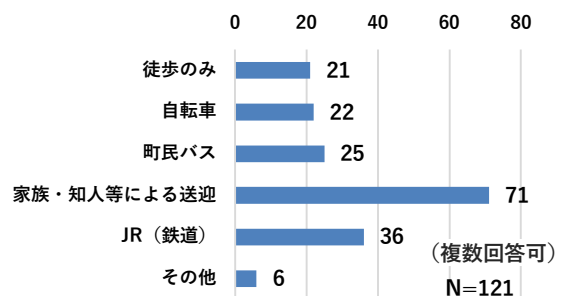


図 2-36 下校時の移動手段（晴天時）

<通学時の鉄道・町民バスの利用で困っていること>

- 鉄道を利用する際の困りごととして、「利用したい時間に運行していない」が最も多くなっています。
- 町民バスを利用する際の困りごととしては、「利用したい時間に運行していない」が最も多くなっています。また、「運行情報が分かりにくい」や「時間通りにバスが来ない」という声も上がっています。

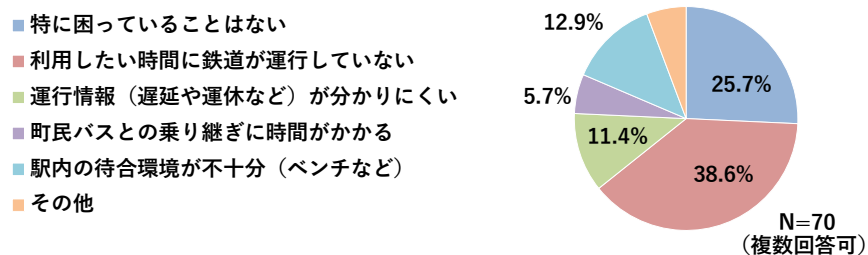


図 2-37 通学時に鉄道を利用する際の困りごと

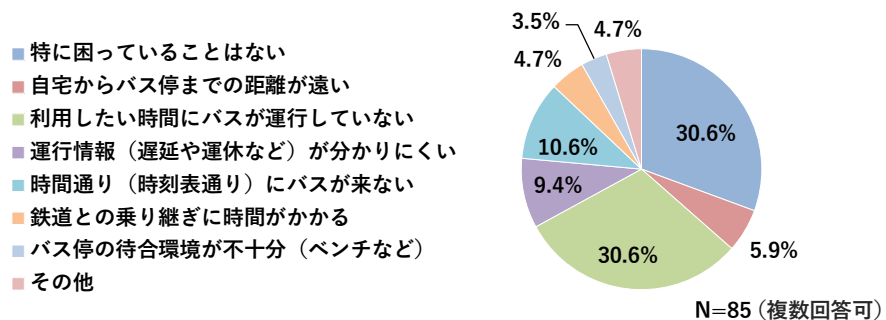


図 2-38 通学時に町民バスを利用する際の困りごと

④ 中学生アンケート調査

<調査目的>

日常の公共交通の利用状況を把握するとともに、中学卒業後の進学先を踏まえた居住意向から将来的な通学（通勤）に関する公共交通の需要を把握することを目的に実施しました。

<休日の外出の際に困っていること>

- 外出時に困っていることとして、「利用したい時間帯に鉄道やバスが運行していない」という声が上がっています。

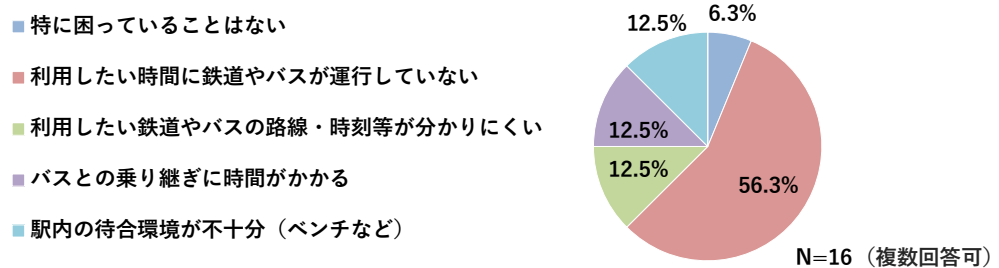


図 2-39 休日の外出の際に困っていること

<卒業後の進学（就職）先への移動手段>

- 中学卒業後も涌谷町内に居住する意向がある場合の進学（就職）先への移動手段は、「鉄道」が最も多く、次いで「町民バス」、「送迎」となっています。

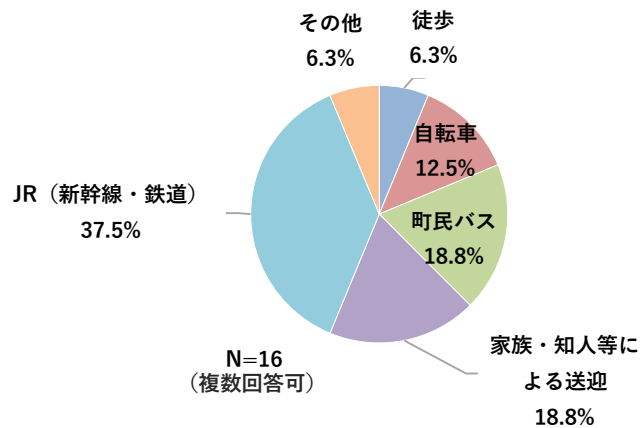


図 2-40 進学（就職）先への移動手段

⑤ 高齢者の外出状況調査

<調査目的>

高齢者の外出状況や移動に関するニーズを把握するために実施しました。

<調査結果>

- 外出先としては中心市街地（特にイオン、ヨークベニマル、天平ろまん館、天平の湯）が多く、移動手段は「車（自分で運転）」が多くみられます。
- 自分で運転する人からは、「今は運転できるが、免許返納後の交通手段に困っている」といった声が上がっています。

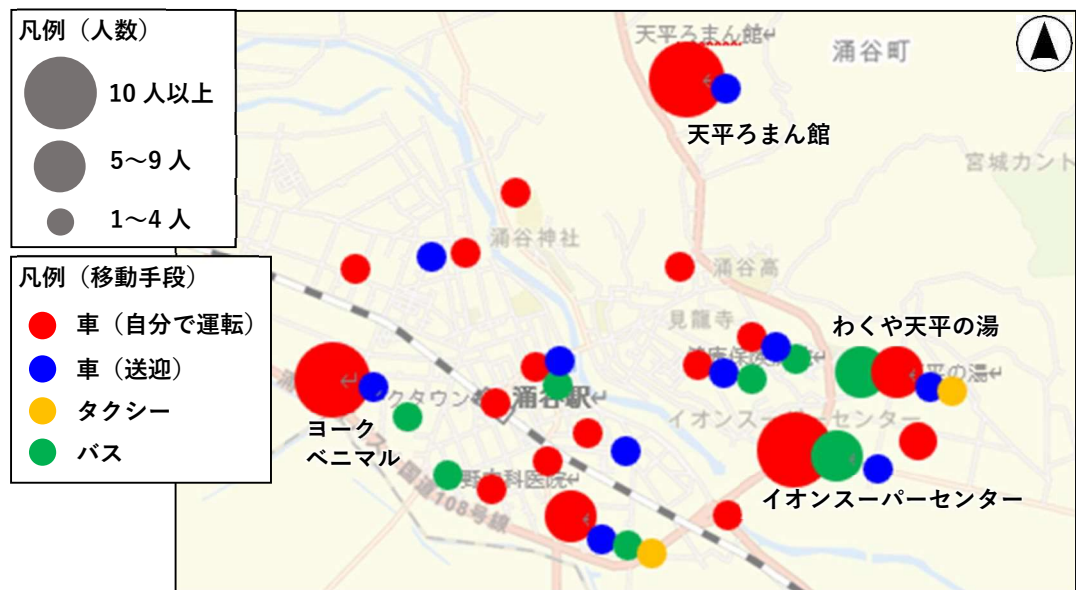


図 2-41 高齢者の主な外出先と交通手段

表 2-6 移動に関して困っていること



図 2-42 ワークショップ実施の様子

移動手段	移動に関して困っていること
自分で運転	・今は運転できるが、免許返納後の交通手段に困っている。 ・道路の幅員が狭く運転しづらい。
バス	・二の袋線の本数を増やしてほしい。 ・休日も運行してほしい。 ・町外への移動手段がない。
送迎・タクシー	・利用したい時間のバスがない。 ・バス停が遠い。

(調整用ページ)

はじめに

基本的な方針

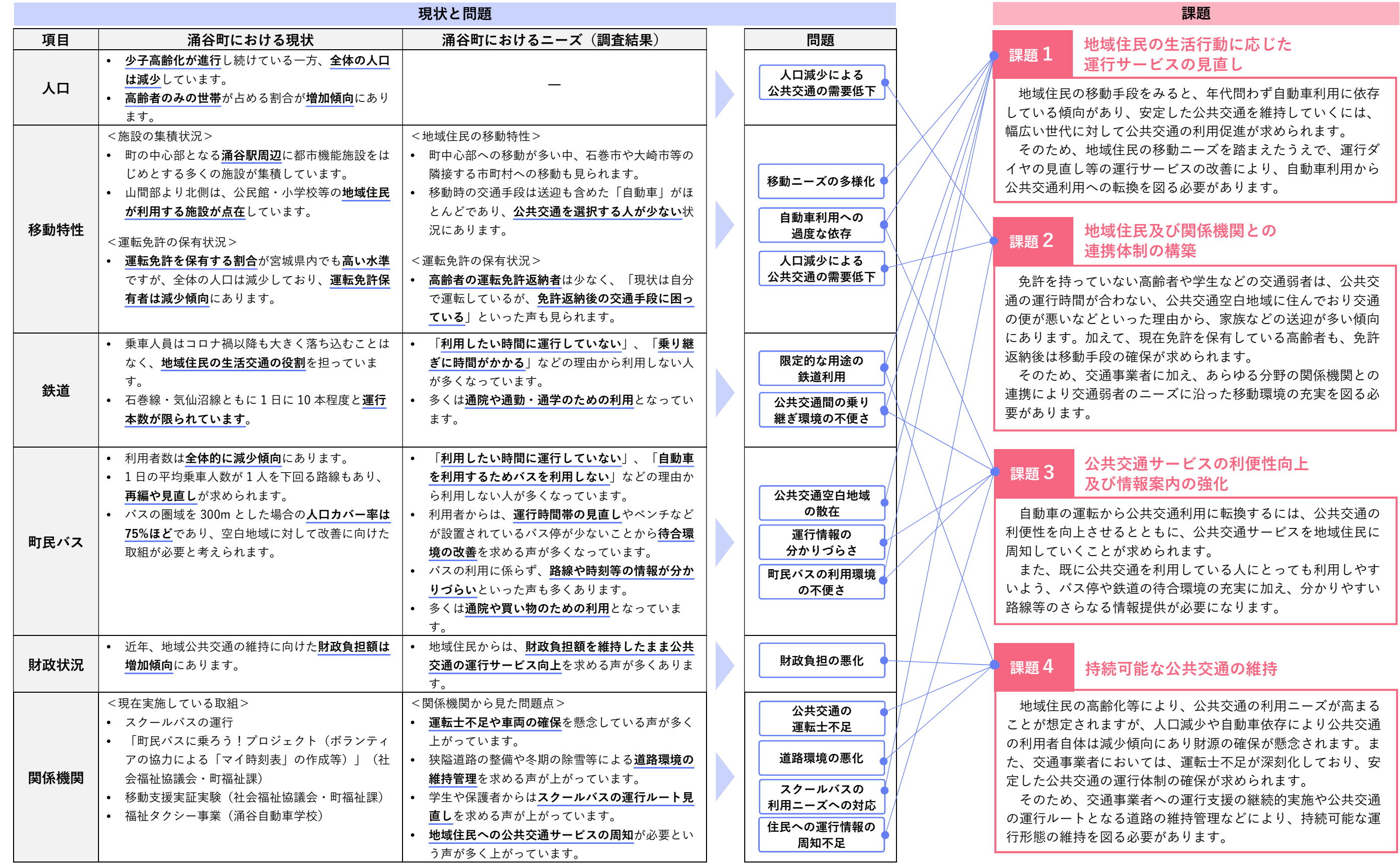
具体的な施策

評価指標

計画の評価・推進体制

2. 課題の整理

地域や交通に関する現状を踏まえ、本町の公共交通における課題を以下に整理します。



はじめに
基本的な方針
具体的な施策
評価指標
計画の評価・推進体制

(調整用ページ)

3. 公共交通の目指す姿

(1) 将来像と取組方針

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

公共交通は、免許を持たない高齢者や学生を中心とする地域住民の重要な移動手段となっており、将来にわたって持続可能なものとする必要があります。今後は、地域住民の生活行動や移動ニーズを踏まえた上で、ダイヤも考慮した公共交通空白地域の解消も見据え、町民バスやスクールバス、福祉輸送サービス等の輸送資源を含めた地域全体の公共交通サービスの最適化を目指します。

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

利用者が便利に・快適に利用できる公共交通とするために、鉄道との乗り継ぎ利便性の向上や待合環境の充実を図ります。また、路線やルート、ダイヤなどについて、利用者の立場に立ったわかりやすい情報の提供を行います。

取組方針3 地域一体の協働による 公共交通の利用促進

今後も公共交通を維持していくためには、自動車依存から公共交通利用という個人の生活スタイルの転換に加えて、地域住民・関係機関・行政が一体となり、公共交通を守り育てる意識の醸成が必要となります。そのため、公共交通を利用するきっかけづくりや、細やかな広報・PR 活動などの取組に加え、関係機関の実施する事業との連携・協力を行います。

(2) 公共交通ネットワーク

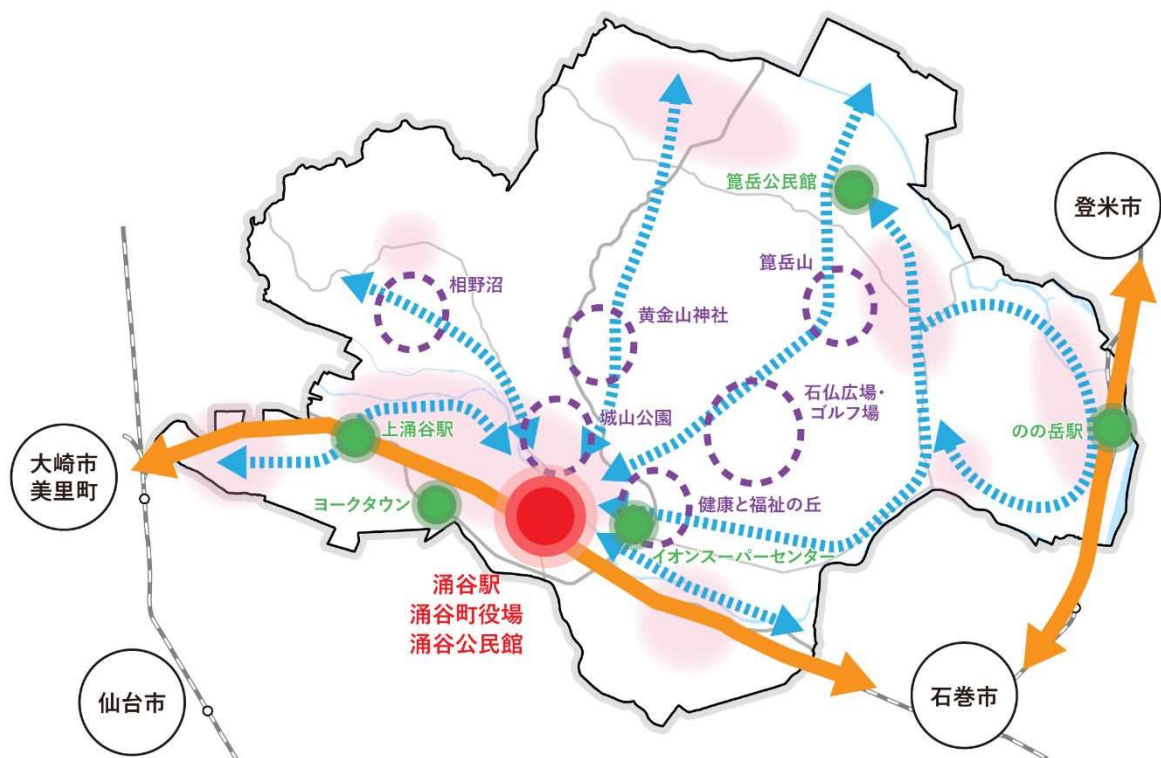
以下に、将来の公共交通ネットワーク像を示し、各公共交通や拠点・ゾーンが担う役割を整理します。

交通軸

	幹線交通	主に都市間を結び、広域的な移動を担う交通ネットワーク	鉄道
	地域内交通	幹線交通に接続し、中心拠点と地域拠点、観光・交流ゾーン、市街地ゾーン等の各地域間の移動を支える交通ネットワーク	町民バス等

拠点・ゾーン

	中心拠点	広域及び地域内の移動拠点であり、主要な都市機能が集積する町の中心部
	地域拠点	地域内の移動拠点あるいは地域住民の生活利用が多い施設周辺
	観光・交流ゾーン	地域活力の創出に向けて、計画的な整備と積極的な有効利用を進めるエリア
	市街地ゾーン	良好な居住環境の形成を図るエリア



第3章 具体的な施策

1. 施策の体系

目標達成のために実施すべき施策を以下のように整理します。

町として特に優先的に取り組む施策については「重点施策」として位置付けます。

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

施策1 利用実態・移動ニーズに応じた町民バスの最適化

→ 路線の再編、定期券の導入、車両の見直し等の検討

重点施策

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

→ 鉄道のダイヤに合わせた利用しやすいバスダイヤの検討

重点施策

施策3 関係機関との連携による移動手段の確保

→ スクールバスや福祉輸送サービスとの連携検討

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

→ デマンド交通や公共ライドシェア等の導入検討

施策5 地域公共交通の維持に向けた継続的な運行支援

→ 運行支援によるサービス水準の維持、運転士の確保

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

施策6 拠点やバス停における待合環境の整備促進

→ ベンチの設置等による待合環境の整備検討

施策7 鉄道との乗り継ぎ利便性向上策の検討・実施

→ 鉄道駅におけるパーク＆ライドの検討、交通結節点としての整備検討

施策8 町内の主要施設との連携

→ 町内の商業施設等の主要施設と連携した利用促進策の検討

施策9 わかりやすい運行情報の提供

→ GTFS の整備、わかりやすい時刻表等の表示の検討

重点施策

取組方針3 地域一体の協働による 公共交通の利用促進

施策10 モビリティ・マネジメントの推進

→ 高齢者や学生等を対象とする乗り方教室や講座の実施

重点施策

施策11 関係機関の実施する事業との連携・協力

→ 関係機関の実施する移動支援、利用促進の取組との連携

施策12 町民バスへの車両ラッピングの実施

→ 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

2. 施策・事業内容

前項で整理した施策について、実施内容及び実施主体、スケジュールを示します。

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

施策 1 利用実態・ニーズに応じた町民バスの最適化

重点施策

施策の内容

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

- 利用実態やニーズに応じたダイヤやルート等の運行内容の見直しを検討します。
- 見直しの検討に当たっては、目的地に関係する機関へのヒアリング調査を詳細に実施し、既往資料等から利用実態とニーズを把握した上で、利用しやすく今後も持続可能な、町民バスの最適化を目指します。

①-2 定期券の発行

- 町民バスを利用して町内外の高校に通学する高校生や日常の移動利用を行う利用者に向けて、バス定期券の発行を実施します。その際、利便性向上のため、デジタル定期券の導入を検討します。

①-3 バスのダウンサイジングの検討

- 町民バスは現在 29 人乗りのマイクロバスの車両で町内全域を運行しています。今後は、より効率的な運行を目指し、地域の実情や路線の再編に合わせ、乗り降りがしやすい小型車両等の導入を検討します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
①-1	町、隣接市町、 バス事業者	検討	実施（必要に応じて見直し検討）				
①-2	町、バス事業者	検討	実施				
①-3	町、バス事業者	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**重点施策****施策の内容****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**

- 町外への移動手段となっている鉄道との乗り継ぎ利便性を向上させるため、鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの再編を行います。
- その際、バスと鉄道の接続時間や通学時間帯の運行を考慮してダイヤの見直しを実施します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
②-1	町、バス事業者	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**施策の内容****③-1 スクールバスの混乗化の検討**

- 小学生・中学生の通学に利用されているスクールバスについて、子どもたちの登下校に支障のない範囲で、空席や登下校以外の時間帯を活用した地域住民の混乗・車両の共用等を検討します。

③-2 福祉タクシーを活用した取組の検討

- 町内の関係機関による福祉タクシー事業と連携し、高齢者や障害者等の移動に困難がある方々の足の確保に努めます。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
③-1	町、バス事業者	検討		実施			
③-2	町、 涌谷自動車学校、 社会福祉協議会	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

施策の内容

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

- バス停が近くにない等、バスの空白地帯になっている地域について、事業者と連携したタクシーチケットによる運賃助成や、予約に応じて運行し、他の乗客と乗り合って利用するデマンドタクシーの導入を検討します。

④-2 公共ライドシェアの運行

- バスやタクシー等による移動手段の確保が難しい地域（公共交通空白地域）の解消に向けて、町や地域協働体等が自家用車（白ナンバー）を活用して地域住民や観光客の輸送を行う「公共ライドシェア」の導入を検討します。
- その際、定時定路線の運行や区域のみを定める運行等、地域の実情に合わせて運行スタイルを設定します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
④-1	町、タクシー事業者	検討	実証実験	実施			
④-2	町、地域協働体、 社会福祉協議会等	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

施策の内容

⑤-1 継続的な運行支援による公共交通サービスの維持

- バスの運行を継続し、町内の公共交通の維持を図るため、運行事業者に対し、国の地域公共交通確保維持改善事業を活用しながら町からの運行支援を行います。

⑤-2 運転手の確保に向けた施策の実施

- バスやタクシーの運行を担う運転手を継続的に確保するための支援策を実施します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
⑤-1	町	継続して実施					
⑤-2	町、バス事業者、タクシー事業者	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

施策6 拠点やバス停における待合環境の整備促進

施策の内容

⑥-1 主要バス停の待合環境の改善

- 主要施設に位置するバス停について、ベンチ等の整備・修繕を実施し、待合環境の向上を図ります。
- バス停へのベンチの設置に関しては、町で実施している「おらほのベンチ」事業※の活用も含めて検討します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
⑥-1	町、地域住民、 社会福祉協議会	継続して実施					

注)「おらほのベンチ」事業

…町を快適に安心して歩くことのできる環境を整備するとともに、地域住民の交流やコミュニティづくりのきっかけにつながることを目指し、地域の集会所やバス停前にベンチの設置を行う事業。

施策 7 鉄道との乗り継ぎ利便性向上策の検討

施策の内容

⑦-1 パークアンドライド、キスアンドライドの推進

- 主に通勤や通学に利用されている涌谷駅へのアクセスに対する利便性を高めるため、駐車場や送迎車両が一時的に待機する乗降場等の整備を実施します。

⑦-2 交通結節点としての整備

- 本町の公共交通の玄関口となっている涌谷駅においては、バスやタクシー、自動車、自転車といった他の交通との結節点として、乗り継ぎ利便性の向上や待合環境の改善に向けた整備を実施します。

⑦-3 乗り継ぎ案内に関する広報資料の作成

- 鉄道とバスの乗り継ぎについて、行先ごとに乗り継ぎ時間を示した分かりやすい広報資料を作成し、利用者への情報提供を行います。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
⑦-1	町、鉄道事業者	検討・協議・実施					
⑦-2	町、鉄道事業者	検討・協議・実施					
⑦-3	町	検討・実施					

施策 8 町内の主要施設との連携

施策の内容

⑧-1 施設との連携による待合環境の整備

- バス停周辺の公共施設や商業施設等と連携し、施設内への待合スペースや時刻表の設置等による待合環境の整備を実施します。

⑧-2 商業施設等と連携した取組の実施検討

- 買い物客や観光客の利用促進を図るため、町内の商業施設や観光施設等と連携し、公共交通を利用して施設を訪れた際の特典や割引等を実施する企画を検討します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
⑧-1	町、施設管理者	検討・協議・実施					
⑧-2	町、施設管理者	検討・協議・実施					

施策 9 わかりやすい運行情報の提供

重点施策

施策の内容

⑨-1 バス停時刻表の整備・更新

- バスダイヤの再編に合わせ、各バス停の時刻表の更新を行います。その際、行先や時刻が分かりやすくなるよう表示の調整を実施します。

⑨-2 バスの行先表示の改善

- バス車両の掲示について、行先や経由地等の運行ルートが分かりやすくなるよう改善を行います。

⑨-3 GTFS データの整備による運行情報のデジタル化

- バスの運行情報をインターネット上でも容易に検索できるようにするため、GTFS（標準的なバス情報フォーマット）を活用した運行ルートや時刻表のオープンデータ化を実施します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
⑨-1	町、バス事業者	検討	実施				
⑨-2	町、バス事業者	検討	実施				
⑨-3	町、バス事業者	検討	実施				

施策 10 モビリティ・マネジメントの推進

重点施策

施策の内容

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

- バスをはじめとする公共交通を身近に感じ、自ら利用しようと思う地域住民を増やす働きかけとして、モビリティ・マネジメント※の取組を実施します。
- 具体的には、実際の車両を使ったバスの乗り方教室や、公共交通やクルマを含めた交通手段を社会や環境の観点から考える講座等を実施します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
⑩-1	町、地域住民、 社会福祉協議会、 教育委員会	検討	実施				

注) モビリティ・マネジメント

- …日常生活における移動を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと自発的な転換を促し、「ひとり一人の行動や意識の問題をはっきりと考えながら、交通政策を展開していこう」とする一連の取組。

施策 11 関係機関の実施する事業との連携・協力

施策の内容

⑪-1 既存事業の継続的な実施及び新規事業の検討

- 社会福祉協議会で実施している「マイ時刻表」の作成事業や、庁内の関係課で実施している運行ルートとなる道路の維持管理を今後も継続して実施します。
- 既存の事業に加え、まちづくりに関連する多様な分野と公共交通が連携した新たな取組を検討・実施します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
⑪-1	町、 社会福祉協議会等	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

施策の内容

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

- 地域住民や来訪者に公共交通の存在を PR し、バスへの興味を持ってもらう機会を増やすため、車両へのラッピングを実施します。ラッピングのデザインは、バスへの愛着が生まれるようなものとするを念頭に置いて検討します。

実施主体・スケジュール

取組	実施主体	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
⑫-1	町、バス事業者	検討・実施					

第4章 評価指標

地域公共交通計画の目標の達成状況を評価するため、評価指標を設定します。

指標は、施策・事業の実施状況を評価する「活動指標（アウトプット）」と、施策・事業を受けて現れる結果を評価する「成果指標（アウトカム）」の2項目を設定します。

1. 活動指標（アウトプット）

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		
指標	基準値 (2024 年度)	目標値 (2030 年度)
町民バスのダイヤ・路線の見直し	－	2030 年度までに 2 回以上実施
<考え方・データの取得方法> - 地域住民へのアンケート調査や乗降調査、地域の現況分析の結果を受け、町民バスのダイヤ・路線の見直しを実施し、その実施回数を評価します。 - 移動ニーズや情勢の変化に柔軟に対応し、目標期間内に2回以上の見直し実施を目指します。		
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		
指標	基準値 (2024 年度)	目標値 (2030 年度)
情報のオープンデータ化	－	2030 年度までに 実施
<考え方・データの取得方法> - バスの運行情報をインターネット上で容易に検索ができるようにし、利便性を向上させるため、バスの運行ルートや時刻表のオープンデータ化の取組を評価します。 - 目標年である2030年度までにオープンデータ化の実施を目指します。		
取組方針3 地域一体の協働による 公共交通の利用促進		
指標	基準値 (2024 年度)	目標値 (2030 年度)
モビリティ・マネジメントの実施回数	－	年2回以上
<考え方・データの取得方法> - 公共交通を身近に感じ、自ら利用する地域住民を増やすための働きかけを行うモビリティ・マネジメントの取組の実施回数を評価します。 - 基準値となる2024年度は実施していませんが、目標年である2030年度には年2回以上の実施を目指します。		

2. 成果指標（アウトカム）

指標 (★：国の標準指標)	基準値 (2024 年度)	目標値 (2030 年度)
★町民バスの年間利用者数	36,150 人 (2023 年度)	基準値より向上
町民バス 1 台あたりの平均乗車率 ※年間利用者数÷ (1 台あたりの乗車可能人数×1 日の運行便数×年間運行日数)	16% (2023 年度)	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 (2023 年度)	現状維持
★地域公共交通の収支率	7 % (2023 年度)	10%以上
地域住民の公共交通への関心度 ※住民アンケートの公共交通の満足度に関する設問において、 「わからない」以外（「満足」「やや満足」「やや不満」「不満」と回答した割合）	50%	60%以上
町民バス利用者の公共交通に関する満足度 ※住民アンケートで「町民バスを利用している」と回答した人のうち、公共交通の満足度に関する設問において、「満足」「やや満足」と回答した割合	50%	60%以上

<考え方・データの取得方法>

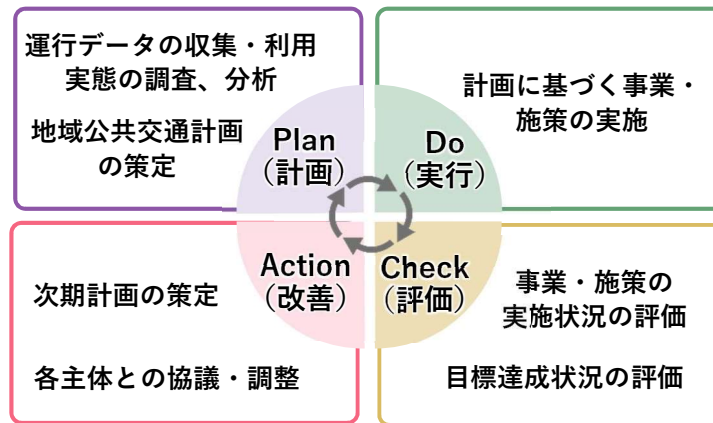
- 町民バスの利便性向上や利用環境の改善に向けた取組による効果を「年間利用者数」及び「1 台あたりの平均乗車率」によって評価します。「年間利用者数」に加え、「1 台あたりの平均乗車率」を指標とすることで、利用者数の増加に加えて効率的な運行が達成できているかを評価します。
- 町が実施する地域公共交通事業の運営状況を「財政負担額」及び「収支率」で評価します。「財政負担額」は、町が地域公共交通事業に投入する公的資金額を算出するものとし、2030 年度においても現状維持を目指します。「収支率」は、地域公共交通の運行経費に対する運賃収入の割合を算出するものとし、目標値は、計画期間の 6 年間で新型コロナウイルス感染症流行前の水準（10%）までの改善を図るため「10%以上」と設定します。
- 地域公共交通の各種取組による全体的な効果を「地域住民の公共交通への関心度」及び「町民バス利用者の公共交通に関する満足度」で評価します。どちらの指標も基準値は 5 割に留まっていることから、今後、地域公共交通の各種取組を遂行することにより、更なる数値の向上を図ります。目標値となる 2030 年度の「地域住民の関心度」及び「町民バス利用者の満足度」は、次期地域公共交通計画の策定に向けた住民アンケート調査によって計測し、モビリティ・マネジメントの実施や町民バスのダイヤ・路線の再編等により、それぞれの数値が計画期間の 6 年間で 10%以上向上することを見込み「60%以上」と設定します。

第5章 計画の推進・評価体制

1. 達成状況の評価

(1) 評価方法・スケジュール

本計画は、「Plan（計画策定）」、「Do（実行）」、「Check（評価）」、「Action（改善）」を繰り返す PDCA サイクルの考え方にに基づき推進します。運用にあたっては、計画期間を通して進行する長期の PDCA サイクルに加え、単年度で施策の実施、実施状況の評価、次年度に向けた見直し・改善を行う短期の PDCA サイクルを組み合わせることで計画全体の推進及び進捗の管理を行います。



< 計画期間 > 令和 7 年度～令和 12 年度



図 5-1 PDCA サイクル

2. 推進体制

本計画の推進にあたっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会として涌谷町地域公共交通会議を位置づけ、計画に基づく施策・事業の実施・調整、評価および見直しを行います。

会議は毎年度2回程度開催し、年度前半には当年度に実施する事業についての協議、年度後半には当年度に実施した事業の評価及び次年度実施する事業の方針や予算に関する協議を実施します。

また、本会議では、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。

表 5-1 涌谷町地域公共交通会議の構成員

< 涌谷町地域公共交通会議 >			
地域住民等	行政	交通事業者	その他関係機関
住民の代表	涌谷町	鉄道事業者	道路管理者
	国	バス事業者	公安関係者
	宮城県	タクシー事業者	福祉関係者
			学識経験者

表 5-2 各主体の役割

主体	期待される役割
地域住民	- 公共交通の積極的な利用 - 地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与 - 交通に関する要望やニーズの発信
行政	- 地域の関係者間の連携、調整 - 庁内の連携、調整 - 計画に基づく事業の実施
交通事業者	- 計画に基づく事業を主として実施 - 運行データの収集、提供 - 関係者間の共創による交通施策への協力
その他関係機関	交通事業者や行政と連携した施策への協力