

# 令和7年度第1回 涌谷町地域公共交通会議

日 時：令和7年5月28日（水）

10時30分～

場 所：涌谷町役場 第一会議室

## 次 第

1. 開 会

2. あいさつ

3. 議 事

協議事項

（1）令和6年度収支決算案について

報告事項

（1）委員及び監事の変更について

（2）町民バスにおけるダウンサイジングの実施について

（3）町民バス等の再編検討について

4. その他

5. 閉 会

## 涌谷町地域公共交通会議出席者名簿

【委員】

（順不同、敬称略）

機 関 名	役 職 名	氏 名	備考
涌谷町	町 長	遠 藤 稔 雄	会長
公立大学法人宮城大学	教 授	徳 永 幸 之	
仙北富士交通株式会社	専務取締役	佐 藤 謙	欠席
仙北富士交通株式会社	部 長	遠 藤 孝 志	
有限会社南郷タクシー	代表取締役社長	佐々木 清 貴	
東日本旅客鉄道株式会社	小牛田統括センター所長	渡 邊 和 利	欠席
公益社団法人宮城県バス協会	事務局長	岡 野 雅 昭	
東北運輸局宮城運輸支局	首席運輸企画専門官	関 澤 京 子	
遠田警察署	交通課長	鈴 木 康 広	
宮城県企画部地域交通政策課	主 事	木 村 優里華	
宮城県北部土木事務所	主任主査	佐々木 大 輔	欠席
涌谷町行政区長会	会 長	新 田 茂 樹	
涌谷町民生委員児童委員協議会	会 長	遠 藤 良 治	
涌谷町建設課	課 長（監事）	岩 淵 明	
涌谷町福祉課	参事兼課長	鈴 木 久美子	

【事務局】

涌谷町企画財政課	参事兼課長	熱 海 潤	
涌谷町企画財政課	課長補佐兼企画班長	森 太 秀	
涌谷町企画財政課	企画班 主事	佐々木 翔 平	

## 令和6年度 涌谷町地域公共交通会議 収支決算書 (案)

## 【歳入】

単位：円

科目	予算額	決算額	差引額	摘要
1 負担金	6,000,000	4,935,682	△ 1,064,318	涌谷町負担金 (実績による減額)
2 補助金	5,000,000	4,939,000	△ 61,000	地域公共交通調査等事業費国庫補助金 (計画策定実績額の1/2)
3 雑収入	0	4,198	4,198	利子
4 繰越金	0	0	0	
合計	11,000,000	9,878,880	△ 1,121,120	

## 【歳出】

単位：円

科目	予算額	決算額	差引額	摘要
1 運営費	100,000	880	△ 99,120	振込手数料 (中央コンサルへの完了払880円)
2 委託料	10,000,000	9,878,000	△ 122,000	地域公共交通計画策定業務委託業務 受注者：中央コンサルタンツ (株)
3 使用料及び賃借料	0	0	0	
4 予備費	900,000	0	△ 900,000	
合計	11,000,000	9,878,880	△ 1,121,120	

令和7年5月2日

令和6年度収支決算において、適切に執行されていることを確認した。

監事：熱海 潤



## 町民バスのダウンサイジングの実施について

### 1 概要

下記のとおり、箕岳山線（全便）において町民バスのダウンサイジングを実施するため報告するもの。（令和6年度第5回涌谷町地域公共交通会議にて予め報告していた案件。裏面参照。）

涌谷町地域公共交通計画に位置付けられている取組であり、より効率的な運行を目指し試験的に導入するもの。

#### 涌谷町地域公共交通計画【抜粋】

##### 【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。

### 2 導入にあたって

実施に当たってダウンサイジング化することで積み残しが発生しないか、4月の乗車実績を確認。確認の結果、最大車内人数がハイエースの乗車定員内に収まっていることから6月より導入する。

（4月最大車内人数10名）



#### ☆導入車両

- ・トヨタ ハイエース コミューター
- ・乗車定員 14 人（運転席除く 13 人）

### 3 導入日

令和7年6月2日（月）から

☆広報わくや6月号に町民バスのダウンサイジング化の記事を掲載し周知。

☆5月下旬から箕岳山線のバス車内及び各停留所にチラシを掲示中。

## 町民バスのダウンサイジングの実施について

### 1 概要

下記のとおり、令和7年度において、町民バスのダウンサイジングの実施を予定しているため報告するもの。

〔計画記載文〕

#### 【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。

### 2 導入車両

トヨタ ハイエース コミューター  
乗車定員 14 人（運転席除く 13 人）

車両外観	車両内装
	

### 3 導入予定路線

箕岳山線（全便）

### 4 導入日

【令和7年6月頃】

4 月以降、1 か月程度、最大車内人数を計測、積み残しが発生しないと判断できた場合、令和7年6月頃をめどにダウンサイジングを実施する。

# 令和7年度における涌谷町町民バス 路線・ダイヤ再編の方向性

令和7年5月28日 時点  
涌谷町企画財政課 企画班

# 町民バスの目指すべき姿と再編の方向性

「涌谷町地域公共交通計画」における下記取組等を達成するため、今後の町民バスの再編の方向性を定める。

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

重要施策 「利用実態・移動ニーズに応じた町民バスの最適化」

重要施策 「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」 に係るバスの再編方針を検討

## 町民バスの目指す姿

学生や高齢者等の交通弱者を含めた町民が、自家用車送迎等に過剰に頼ることなく  
町民バスを利用してストレスがないお出かけができるようにする

### 【町民バスの路線・ダイヤ抱える課題・不便さ】

- 人がほとんど乗らない、便・区間があり運行効率が悪い。
- 共通区間内では、便数は多いが、重複した時間帯が多く、利便性が損なわれている。
- 鉄道との乗継が考慮されていない。
- 利用者目線での時刻表設定がなされておらず、往路では使われるが、復路で使われない。

効率化・利便性増の可能性

これらを解決するため、再編の方向性を下記のとおり設定する。

## 再編における 5つの方向性

方向性① 箕岳山線の廃線の検討

方向性② 往復で利用できるバスの構築

方向性③ 鉄道との乗継利便性の向上

方向性④ 広域路線の検討

方向性⑤ 共通区間内の利便性の向上

# 方向性① 篁岳山線の廃線の検討

## 目的及び具体的な方向性

利用が低迷し、共通区間外での利用がほとんどない、篁岳山線の廃止を検討し、財政面での改善を図る。また、併せて新たな交通モードを同地域に導入し、沿線住民の移動は担保する。

### (1) 篁岳山線の経緯

#### ① 運行開始の経緯

平成24年12月に交通空白地帯の解消及び篁峯寺への観光の一助とするため、篁岳山線の運行を開始した。

#### ② 高校便への移行

平成31年1月に篁岳山線2便を実質的に廃止し、共通区間および岸ヶ森大橋と涌谷高校を結ぶ直通便として運行開始。(現在も篁岳山線2便として運行)

### (2) 篁岳山線全体の概要(第2便を除く)

運行区間	JA篁岳支店前～ヨークベニマル前
便数	5便(上り:3便、下り:2便)
利用者数(2023年度)	1,474人(共通区間外:230人(乗降の総計))
沿線人口(2020年度) (共通区間外)	それ以外:200人

### 路線図



# 方向性① 篋岳山線の廃線の検討

## (3) 篋岳山線の各便の利用状況

	便名	発着時刻		乗客者数		共通区間外乗車数		共通区間外降車数	
		発	着	人/年	人/日	人/年	人/日	人/年	人/日
上り JA篋岳⇒ヨーク	1便	6:30	7:16	179	0.74	14	0.06	0	0.00
	3便	10:31	11:17	750	3.09	51	0.21	4	0.02
	5便	14:58	15:44	255	1.05	41	0.17	2	0.01
下り ヨーク⇒JA篋岳	4便	11:25	12:11	183	0.75	1	0.00	88	0.36
	6便	16:00	16:46	107	0.44	0	0.00	29	0.12
合計				1,474	6.07	107	0.44	123	0.51

- 全ての便で共通区間外の乗降車数が0.4人/日を下回っており、2日に1人も乗らない状況である。  
(第1便においては、16.6日に1人乗る状況。)
- 共通区間内においても乗車数は低調である。

## (4) 財政負担状況

収支状況	経常収益 (2023年度)	経常費用 (走行距離で按分)	1人当たりの経費	収支率
	238,000円	4,757,000円	3,065円	5.0%

# 方向性① 箕岳山線の廃線の検討

## (5) 廃止における新たな交通モードの検討

	財政面	利便性	手続	対象者	備考	課題
デマンド タクシー	○	△	△	基本的に全ての住民	国からの財源措置が豊富で財政面では有利だが、運用上の課題が多い。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事前登録と電話予約に抵抗感がある。</li> <li>・高齢者の利用が見込まれるが、予約忘れや急な病院などに対応できない。</li> <li>・利用者が少なかった場合にも維持費が生じる。</li> <li>・利用者の目的地が異なると目的地まで時間がかかる。</li> <li>・利用者一人当たりの運行経費が高い傾向にある。</li> <li>・タクシー事業者との調整が必要である。</li> </ul>
タクシー助成	×	○	○	財政負担的に対象者を絞る必要がある。 ・ 70歳以上 ・ 免許をもっていないなど	運用は容易であるが、財源措置がない事や、対象者を絞る必要がある。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象者を絞る必要があり、該当要件に合致しない人にとっては、不公平な制度</li> <li>・利用者が増加すると費用が増加するため、運営していくうえで財源不足となり、制度を縮小していく必要がある。</li> </ul>

※令和6年度に国の実証実験事業として  
 タクシー助成券を配布  
 対象者: 65歳以上で運転免許自主返納している方(申込制)  
 期間: 令和6年9月～令和7年2月(6か月間)  
 助成券: 500円分×8枚(4千円分)を毎月配布  
 実績: 期間中に782枚利用あり(391,000円分)

## (6) 廃止に向けて

- ・ バス事業者の車両や従業員の整理や課題の解決
- ・ 新たな交通モード運行における事業者との調整(バス事業者又はタクシー事業者)
- ・ 補助金の整理
- ・ 沿線住民への説明会や代替手段についての理解

# 方向性② 往復で利用できるバスの構築

## 目的及び具体的な方向性

利用者目線に合わず、往路では使われるが復路では使われない路線がある。利用者の目的に合ったダイヤを検討し、往復で使われる町民バスを目指す。

### (1) 往復で使いにくい路線

- 花勝山線は約80%、箕岳線(大谷地)は約42%、二の袋線は約35%(通学利用除く)が往復利用していない。
- 花勝山線、二の袋線で往復利用されない理由は、上りが午前2本、下りが午後2本と使いづらいダイヤ設定のためと思慮される。
- 箕岳線(大谷地)で往復利用されない理由は、上り(7:13)便で共通区間外から高校への通学利用が、696人いるが、下り(17:21)便では、119人しかおらず、下校利用に使いづらいダイヤとなっていると思慮される。

【共通区間外における乗車数と降車数及び往路のみでの利用割合】

共通区間外の利用状況	箕岳線 (猪岡)	箕岳線 (大谷地)	上郡循環線	花勝山線	小里循環線	二の袋線
乗車数①	977	1,528	917	844(278)	1,545	3,301(2,159)
降車数②	1,073	885	828	171(81)	2,391	2,595(1,402)
③(①-②)	-96	643	89	673(197)	-846	706(757)
往路のみ 利用割合(③/①)	-	42.1%	9.7%	79.7%(70.8%)	-	21.4%(35.0%)

※乗車数(降車数)は、上り便(下り)における、共通区間外での乗客数(降車数)、循環線においては全ての便

※花勝山線と二の袋線の( )については、通学無料パスポートを除く数値

※小里循環線の乖離は、箕岳山線2便で通学してきた涌谷高校生の下校に利用されているためと思慮される。

無料パスポート利用

花勝山線			二の袋線		
登校	下校	計	登校	下校	計
566	90	656	1142	1193	2335

# 方向性② 往復で利用できるバスの構築

## (2)改善案

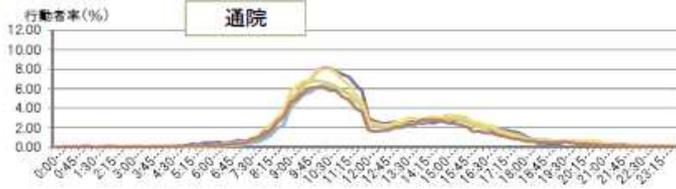
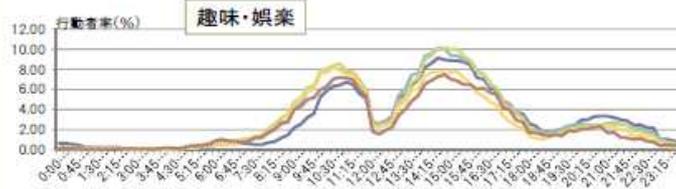
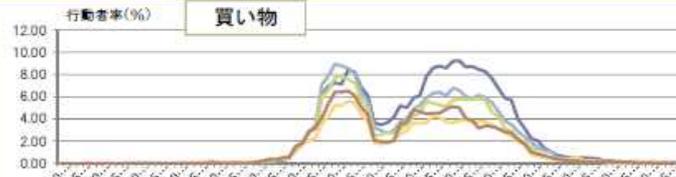
- 路線ごとにどのような利用が多いのか想定しながら、ルート時刻表を設定する。
- 利用者アンケートのバス利用目的では、買物が39.4%、病院が30.9%となっており、国交省の資料によると、高齢者は、どちらも午前での移動が多いため、所用時間を考慮した帰り便の設定などを行う。
- また、高校の終業時間も考慮し、帰り便を設定する。
- 運行できる便数は限られているため、今の本数をベースに最大効率化を目指す。

### (2) 高齢者の生活実態と特性

#### ④ 高齢者の目的別活動時間帯

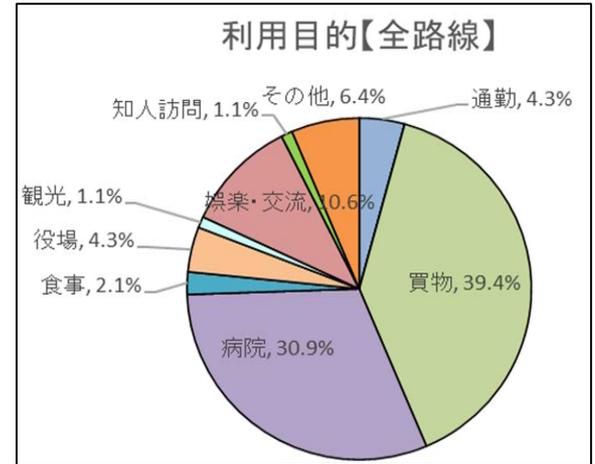
- 買い物、趣味・娯楽
  - 「午前」と「午後～夕方」にかけてピーク性がみられる。
  - 買い物は「午前」の行動者率が高い傾向。(大都市除く。)
  - 趣味・娯楽は「午前」と「午後」共に行動者率が高い傾向であることに加え、「夕方」以降も一定水準を維持。
- 通院
  - 上記2目的と比較すると、「午前」の行動者率の高さが際立つ。

各市町村における施設の立地特性等を踏まえつつ、時間帯に応じた目的地施設への移手段の確保が必要



— 大都市 — 中都市  
— 小都市A — 小都市B  
— 町村

資料：総務省「社会生活基本調査」(平成23年)  
(注1) 都市圏別について  
大都市：人口100万人以上の市、中都市：人口15万人以上100万人未満の市、小都市A：人口5万人以上15万人未満の市、小都市B：人口2万人以上5万人未満の市、町村：町村



町民バス利用者アンケート調査

国交省資料(高齢者の生活・外出特性について)

# 方向性③ 鉄道との乗継利便性の向上

## 目的及び具体的な方向性

現在のダイヤでは鉄道との乗継が考慮されていないため、鉄道との接続性を向上し、町外への通勤・通学等での鉄道の利用促進を目的として、町民バスが二次交通として機能することを旨とする。

### (1)現状及び改善案

- 午前中は、バスの上り便で町外に行き、午後は、町外からバスの下り便を利用すると想定すると、6割以上の便で15分以上待つ事となり、二次交通としては活用しづらい状況であるため、他の方向性にあわせて改善する。(15分以下の待ち時間で乗換可能な便を黄着色)
- また、乗継には、両者の時刻表を調べた上で、利用する必要があり、経路検索サービス等の利用がむずかしい高齢者にとっては、困難であると思われるため、乗換案内等の資料作成を検討する。

時	涌谷駅		二の袋線		花勝山線		箕岳線 (大谷地)		箕岳線 (猪岡)		箕岳山線		小里循環線		上郡循環線	
	上り (小牛田)	下り (女川)	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	着 (上り)	発 (下り)	着 (上り)	発 (下り)
6	04	03														
7	22(古)	22			46						13	28		23		
8	27、53	01、53	00*				20						34		58	08*
9	38	38	51							47				02		
10	07	48			08					36			16			
11	03	44		48			30				14	28		46		24
12	21	52			49	50									24	
13	59	44								42			09			
14	22	51														
15	07	48		14		34				07	41			04		09
16	03	41										03	19	44		
17	00、45	45					11	24					59			07

\*は涌谷高校生が利用している鉄道から乗換利用されている便

JR石巻線 女川駅行き (平日) JR乗換可能

停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
ツルハドラッグ女川店前	-	-	-	11:00	12:50	15:00	16:40
スーパーおんまえや前	-	-	-	11:03	12:53	15:03	16:43
地域医療センター前	-	-	-	11:05	12:55	15:05	16:45
女川駅前	-	-	-	11:06	12:56	15:06	16:46
女川町役場前	-	-	-	11:07	12:57	15:07	16:47
女川駅前	-	7:54	9:30	11:08	12:58	15:08	16:48
宮ヶ崎電力アパート前	6:33	7:57	9:33	11:11	13:01	15:11	16:51
宮ヶ崎団地	6:37	8:01	9:37	11:15	13:05	15:15	16:55
女川スタジアム前	6:41	8:05	9:41	11:19	13:09	15:19	16:59
総合体育館前	6:43	8:07	9:43	11:21	13:11	15:21	17:01
大原住宅前	6:45	8:09	9:45	11:23	13:13	15:23	17:03
女川住宅前 (平日)	6:48	8:12	9:48	11:26	13:16	15:26	17:06
女川駅前	↓	8:16	9:52	11:30	13:20	15:30	17:10
女川駅前	↓	9:54	11:32	13:22	15:32	17:12	
地域医療センター前	↓	8:17	9:55	11:33	13:23	15:33	17:13
スーパーおんまえや前	↓	9:58	11:36	13:26	15:36	17:16	
ツルハドラッグ女川店前	↓	↓	10:00	11:38	13:28	15:38	17:18
照源寺登口	6:55	8:19	10:02	11:40	13:30	15:40	17:20
堀切西住宅前	6:57	8:21	10:04	11:42	13:32	15:42	17:22
旧第一小学校前	6:59	8:23	10:06	11:44	13:34	15:44	17:24
浦宿セブンイレブン前	7:00	8:24	10:07	11:45	13:35	15:45	17:25
旭が丘集会所前	7:04	8:28	10:11	11:49	13:39	15:49	17:29
荒立西地区前	7:06	8:30	10:13	11:51	13:41	15:51	17:31
勤労青少年センター前	7:09	8:33	10:16	11:54	13:44	15:54	17:34
桜ヶ丘集会所前	7:11	8:35	10:18	11:56	13:46	15:56	17:36
内山公園前	7:13	8:37	10:20	11:58	13:48	15:58	17:38
桜ヶ丘	7:14	8:38	10:21	11:59	13:49	15:59	17:39
桜ヶ丘東住宅前	7:16	8:40	10:23	12:01	13:51	16:01	17:41
西区集会所前	7:18	8:42	10:25	12:03	13:53	16:03	17:43
ツルハドラッグ女川店前	↓	8:45	10:28	12:06	13:56	16:06	-
スーパーおんまえや前	↓	8:48	10:31	12:09	13:59	16:09	-
地域医療センター前	↓	8:51	10:34	12:12	14:02	16:12	-
女川駅前	↓	8:52	10:35	12:13	14:03	16:13	-
女川町役場前	↓	8:53	10:36	12:14	14:04	16:14	-
女川駅前	7:21	8:54	10:37	12:15	14:05	16:15	-
総合体育館前	-	8:57	10:40	12:18	14:08	-	-

時刻表のイメージ(女川町バスガイドブック)

# 方向性④ 広域路線の検討

目的及び具体的な方向性

住民懇談会等で多く意見の挙げられた「広域移動の導入」を目的として実施の有無を検討する。

## (1) 導入の検討

**【広域移動として考えられるのは下記の二つと想定される。】**

### ① 小牛田駅の乗入

(目的)

医療連携を考慮し、大崎市民病院への通院のを目的として、美里町住民バス(美里線)の大崎市民病院行きとの乗継利用。

(検討内容・要素)

- ・ 大崎市民病院への通院がどれくらい需要があるのかのニーズ調査が必要。
- ・ 涌谷駅⇒小牛田駅(鉄道)からの美里町住民バスとの乗継は悪い。
- ・ 二の袋線の延線が現実的だが、二の袋線を除く共通区間外の利用者は、町民バスの乗継が生じ、鉄道利用と利便性の違いがない。
- ・ 二の袋線の現行ダイヤは、下り便が午後のみのため現状のまま延伸しても利用は見込まれない。

【参考】

みやぎ県南中核病院の医療圏域の市町(角田市、村田町、柴田町)では、通院に係るタクシー助成制度を実施している。

### ② 道の駅米山への乗入

(目的)

岸ヶ森大橋から涌谷高校まで直通便では、10名程度の利用があるが、通学利用の利便性の向上、入学生徒募集の一助及び小里循環線沿線住民の買物利用を目的として、ウジエスーパーを経由して、小里循環線を道の駅米山まで延線する。

(検討内容)

- ・ 高校生の需要が続くのか、道の駅米山での乗車が見込まれるのか調査が必要。(米山中学校生徒数(約240名)、進学希望、)
- ・ 岸ヶ森大橋から道の駅米山までは4キロ程度あり、15～20分程度の所用時間増が見込まれる。
- ・ 涌谷高校入学生徒の募集策として需要があるのかニーズ調査が必要。

美里線発車時刻

	8:23	9:38	12:23
小牛田駅発			
市民病院着	9:10	10:19	13:04

# 方向性⑤ 共通区間内の移動利便性の向上

## 目的及び具体的な方向性

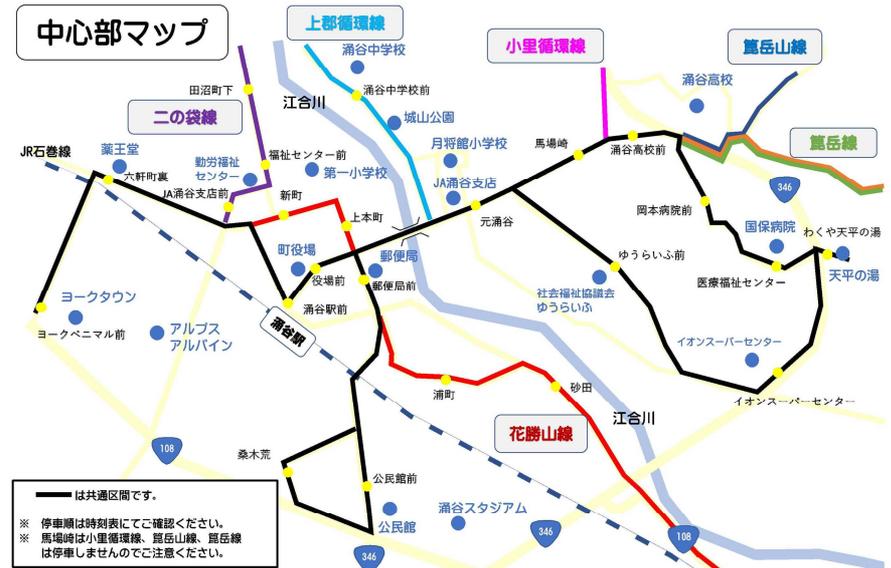
共通区間内での運行間隔を等間隔とすることで、町の中心部であれば時刻表を気にすることのない移動を実現し、利便性の向上を目的にダイヤ改正を行う。また、作成するバスマップ等に記載し、利用者の意識転換を図る。

### (1) 共通区間内の特徴

- 町民バスは、全ての便の始(終)点をヨークベニマル前としており、右図の共通区間内を通過する。
- 共通区間内には、買物、飲食、公共、金融、医療、福祉、娯楽施設の多くが集積しており、日常的な用足しは完結できると思われる。

【共通区間内 主要施設(抜粋)(バス停から徒歩5分以内)】

買物	ヨークタウン、イオンスーパーセンター、薬王堂
飲食店	つきみち、ぐれしゃあん、パーラー旅
公共	町役場、公民館、郵便局、JA
金融	七十七銀行、仙台銀行、郵便局、JA
医療	国保病院、東泉堂病院、米谷医院、宮野内科、わくや整形外科、戸田歯科、菊地歯科、よこうち歯科
福祉	ゆうらいふ
娯楽	天平の湯、公民館、メルヘンワールド、パラディソ



# 方向性⑤ 共通区間内の移動利便性の向上

## (2) 共通区間内の移動の問題点

- 下り便では、11時に5本、15時に7本など、特定の時間に多くなっている。
- 5分以内に複数便が運行するなど時間が重複する便が多くなっている。
- バス停を発車した後、どこに止まるか分からず、利用者目線では、非常に使いづらい。

## (3) 改善案

- できるだけ、時間が重複しないようなダイヤを作成し、上り便、下り便、両者とも少なくとも1時間に1回運行を行う。
- 便数だけ見ると、計47回の通過があり、7時から18時までの11時間を運行時間と考えると、1時間に4回(15分に1回)の運行が可能。
- 共通区間内の移動について、通過する停留所を分かりやすく表示し、利用者に移動の安心感を与える。
- 共通区間内路線を創設し、鉄道を交通結節点にする。【要検討】

## (4) 課題

- 他の方向性との調整が必要である。
- 小、中学生や高校生の通学利用等の変更ができない路線の考慮が必要。
- ダイヤ調整や路線再編は、考慮する事項が多岐にわたるため、一担当の検討では不十分で専門家の協力が必要不可欠である。

## 【役場前時刻表】

下り便

時刻	ヨークベニマル前	三軒屋敷(下り)	三軒屋敷(上り)	上野沢	長橋貝塚						
7	12 30							24			29
8	45									01	01
9	01 19										
10	21 33 49										
11	41 51 52								03		
12	07 13 15 37										
13	13										
14	23 49										
15	08 41										
16	14										
17	23 49										
18	08 41										
19	14										
20	23 49										
21	08 41										
22	14										
23	23 49										
24	08 41										
25	14										
26	23 49										
27	08 41										
28	14										
29	23 49										
30	08 41										
31	14										
32	23 49										
33	08 41										
34	14										
35	23 49										
36	08 41										
37	14										
38	23 49										
39	08 41										
40	14										
41	23 49										
42	08 41										
43	14										
44	23 49										
45	08 41										
46	14										
47	23 49										
48	08 41										
49	14										
50	23 49										
51	08 41										
52	14										
53	23 49										
54	08 41										
55	14										
56	23 49										
57	08 41										
58	14										
59	23 49										
60	08 41										

上り便	六軒町(薬王堂)を通過しヨークベニマルに向かう
下り便	病院やイオンなどを通過した後、共通区間外に向かう 11

# 町民バスの再編・ダイヤ改正に係る専門家からの支援について

## (1) NPO法人いわて地域づくり支援センターと契約予定

- R7.3.18開催の令和6年度第5回公共交通会議で承認された令和7年度予算(委託料335万円)の範囲で再編検討の支援を依頼。6月から予定。

## (2) NPO法人いわて地域づくりセンターについて

- 他自治体における公共交通の改善業務や町民バスの運行最適化について豊富な実績あり。  
県内直近事例:
  - ☆加美町:住民バス運行計画策定支援業務
  - ☆丸森町:住民主体交通の検討及び交通事業者ヒアリング事業
  - ☆蔵王町:地域公共交通計画策定業務⇒「地域公共交通計画」の策定支援
- 東北運輸局で定めた「地域公共交通東北仕事人制度」のなかで、公共交通の見直しに優れた実績を持つ構成員が在籍。

### 備考:「地域公共交通東北仕事人制度」について

- 東北の地域公共交通について熱意をもって取組んでいる有識者、交通事業者、自治体担当者、NPO等から東北運輸局が選定したスペシャリスト。
- 多くの自治体が抱える公共交通への課題の解決に向けて、構成員がそれぞれアイディアを出し合い、互いの情報を共有するとともに、広く地域に発信。東北地方全体の地域公共交通の活性化に向けた取組を実施。

# その他 町民バスの路線・ダイヤ以外の取組について

「涌谷町地域公共交通計画」において、重点施策等として記載する下記の取組みについて、令和7年度での検討を行う。

## (1)定期券の発行(施策1 ①-2)【企画財政課(検討、発行)】

近隣自治体等の発行手続などを調査し、定期券発行に係る規程の策定など、導入に向けた検討を行う。

## (2)バスのダウンサイジング(施策1 ①-3)【企画財政課(検討)、バス事業者(検討)】

導入にあたって、補助金等の下記事項について整理の上、段階的に実施を検討する。

- ・ 小型できる、バスの台数の検討、経済的メリットの整理
- ・ バスの購入方法(町での購入、バス事業者での購入、補助金、負担金など)
- ・ 国からの財政措置(特別交付税、フィーダー系統補助の活用、EV車両によるみやぎ環境交付金など)
- ・ バス事業者における車両の更新タイミングや運輸局における許可など

## (3)バス停時刻表の整備・更新、バスの行先表示の改善(施策9 ⑨-1、2)【企画財政課(検討、作成)】

バス路線の再編に併せて整備・更新が必要である。他市町村の好事例を参考に分かりやすい表示に改善する。

## (4)GTFSデータの整備による運行情報のデジタル化(施策9 ⑨-3)【企画財政課(検討、作成、公開)】

デジタルデータ整備することでGoogleマップの経路検索にバス路線が反映される等、利便性の向上を目的として実施する。

## (5)高齢者や学生等を対象とする乗り方教室や講座の実施(施策10 ⑩-1)【社会福祉協議会(検討、実施)】

モビリティマネジメントを目的とする事業の第一弾として、涌谷町社会福祉協議会と町民バスを利用するイベントの開催を検討する。