

第1回 名取市地域公共交通活性化推進協議会

－【資料3】－

- 宮城県下で地域公共交通計画策定済みの事例を整理

令和4年6月2日

1. 石巻市総合交通計画

●概要

策定期間	令和4年3月
計画期間	2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）【5年間】
石巻市の公共交通の基本的な方針	<p>① 高齢者や若者、子育て世代や障がいのある方など、誰もが生活する中で公共交通を利用して移動することができ、さまざまな生活活動の基盤を支える公共交通ネットワークの実現を目指します。</p> <p>② また、市内だけではなく市外との連携の維持・強化を支えることで、多様な交流を促し、まちの更なる活性化を後押しする公共交通ネットワークの構築を目指します。</p> <p>③ 公共交通だけではなく、他の分野との連携や、地域・企業等とも連携を図りながら、積極的に公共交通を活用する基盤づくりを進め、また、低炭素社会の実現や市民の健康増進等に寄与することで、公共交通として、及び都市としての持続性の向上を目指します。</p> <p>④ これらを達成することで、安全・安心・快適で上質な公共交通ネットワークを構築するとともに、デジタル技術なども活用し、発展的なサービスの提供など、未来に向けた持続可能な公共交通サービスの実現を目指すこととし、これを本市の基本的な方針とします。</p>
石巻市の公共交通のあるべき姿	未来に向けた持続可能な公共交通サービスの実現

●公共交通の課題に対する解決の方向性

<p>石巻市の公共交通に関する課題</p> <p>●改善すべき「弱み」の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通のサービスレベル等に関する課題 ■公共交通の利用環境等に関する課題 ■情報提供・案内等に関する課題 ■各属性への公共交通の提供に関する課題 ■公共交通の運営に関する課題
<p>●維持すべき・伸ばすべき「強み」の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通のサービスレベル等に関する課題 ■公共交通の利用環境等に関する課題 ■各属性への公共交通の提供に関する課題 ■公共交通に対する意識に関する課題

<p>石巻市総合交通計画の基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 目標1: 日常の移動手段として選ばれる公共交通 目標2: まちの営みと賑わいを支える公共交通 目標3: さまざまな連携により戦略的に活用される公共交通
<p>施策展開の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 方向性1: 移動しやすさ・アクセス性の向上 方向性2: 公共交通を待ちやすい利用環境等の確保 方向性3: 公共交通志向型の都市への転換に向けた仕組みづくり 方向性4: 公共交通に関する情報提供の多様化・デジタル化 方向性5: 公共交通の安定的な運営に向けた基盤の確保

●目標達成に向けた具体的な施策・実施スケジュール

具体施策	事業の概要	年度				
		2022年 (令和4年)	2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)
施策1-1: 利用しやすい公共交通ネットワークの構築	①公共交通や拠点等に係る位置づけ・役割等の設定及び見直し					
	①運行本数の拡大に向けた見直し					
施策1-2: 利用しやすい公共交通システムの確保	②運賃制度の見直し					
	③支払い方法の拡大					
施策2-1: 待合環境等の案内や情報提供の充実	①待合環境の情報発信に係る基準統一					
施策2-2: 待合環境等の利用しやすさの改善	①待合環境の安全性等の改善					
	②乗降場所へのアクセス機能の維持・改善					
施策3-1: 他分野と連携した都市構造の構築	①都市計画との連動による取組の展開					
	②道路政策等との連動による取組の展開					
施策3-2: 公共交通に対する市民意識の改善	①学校・企業等と連携したモビリティマネジメントの展開					
	②運行協議会による見直し及び利用促進等の展開					
	③市民との定期的な意見交換の実施(テーマ別)					
施策4-1: 運行情報等のわかりやすさの改善	①わかりやすい路線名・路線番号の付与					
	②バスマップ・総合時刻表の更新・作成と配布					
	③公共交通の取組・サービスの情報発信					
施策4-2: 公共交通に関するデジタル情報の充実	①運行情報のデータ化・公表及び更新体制の確立					
	②バスロケーションシステムの導入検討					
施策5-1: 運行に係る財源等の適切な確保	①公共交通を支える安定的な財源・収入源の確保					
	②運行協力金制度の見直し					
施策5-2: 運行に係る安定的な体制等の確保	①事業者の乗務員確保の支援					
	②安全な運行に係る指導・教育等の徹底					

検討・準備
 事業展開(初年度)
 継続展開

1. 石巻市総合交通計画

●アウトカム指標

目標年次：計画最終年度の2026年度（令和8年度）

目標	指標	現況値	目標値
目標1:日常の移動手段として選ばれる公共交通	公共交通の分担率 (現況値:2021年度)	1.4%	3.0% (増加)
	公共交通を利用して外出した市民の割合 (現況値:2021年度)	5.7%	8.0% (増加)
目標2:まちの営みと賑わいを支える公共交通	市民1人当たりの公共交通の利用回数 (現況値:2019~2020年度)	59.5回/人・年	64.4回/人・年 (増加)
	路線バス・鉄道の就業者人口カバー率 (現況値:2016年度)	36.9%	40.0% (増加)
目標3:様々な連携により戦略的に活用される公共交通	サービスレベルの高いエリアの人口カバー率 (現況値:2021年度)	32.9%	32.9% (維持)
	モビリティマネジメントによる通勤手段が変化した事業者数 ^{※1} (現況値:2021年度)	0件	5件 (増加)

※1：指標に設定するモビリティマネジメントを実施する事業者は、事業実施による一定量の効果発現を図るため「50人以上」の従業員規模の企業・団体等とします。

●アウトプット指標

各施策に対して単年での効果検証に活用

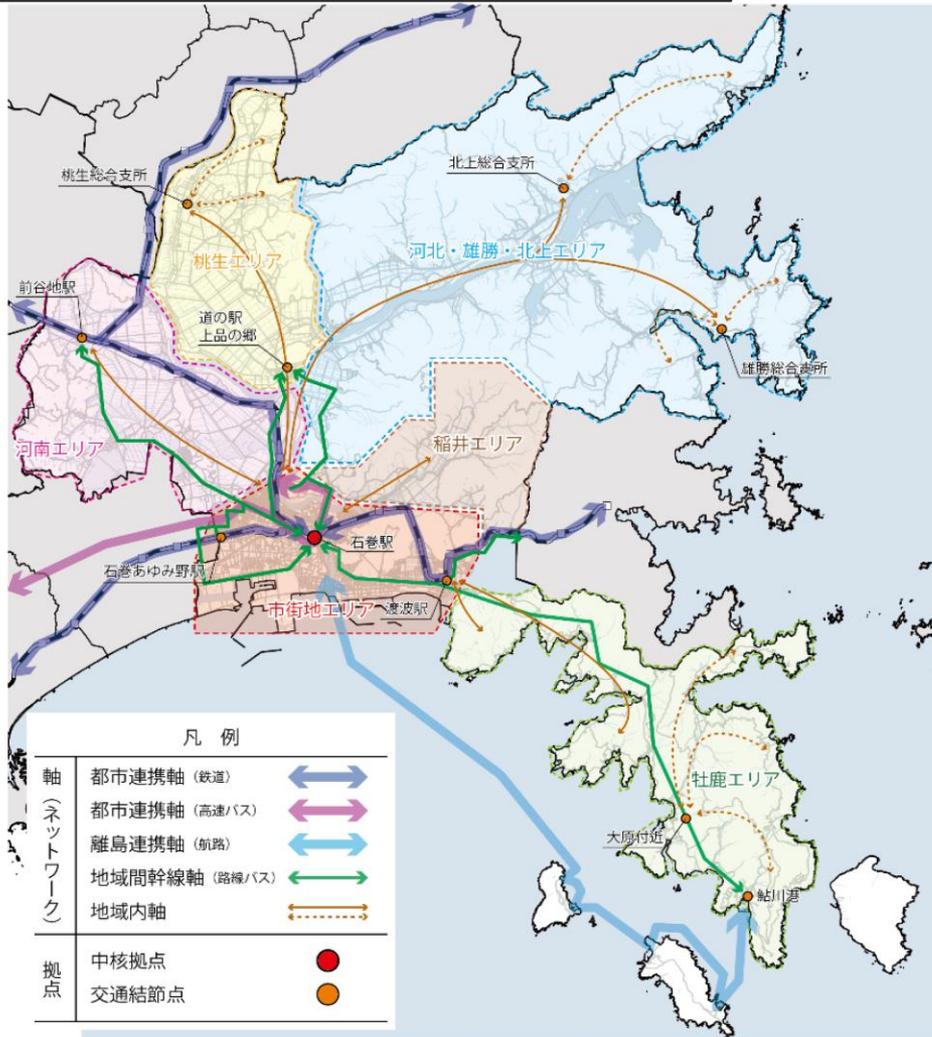
施策	指標	現況値	目標値
施策1-1:利用しやすい公共交通ネットワークの構築	路線網の市全体の公共交通体系の統合に向けた検討回数(会議)	-	5回/年
	路線バスの運行時間の見直し(拡大)を検討した路線数	-	1路線/年
施策1-2:利用しやすい公共交通システムの確保	市街地主幹軸における同方向等間隔サービス(パターンダイヤ)の路線数	0路線	最終目標5路線
	運賃制度の改正に向けた検討回数(会議)	-	3回/年
施策2-1:待合環境等の案内や情報提供の充実	交通系ICカード ^{※1} 等のキャッシュレス決済に対応した公共交通の路線の割合	48.1% (13/27)	最終目標100%
	情報発信や案内等に係るガイドラインの作成	-	1件 (令和4年度中完成)
施策2-2:待合環境等の利用しやすい改善	ガイドラインに沿って案内が設置された駅・バス停の数	-	最終目標14箇所
	ベンチや上屋を新たに設置したバス停の数	-	2箇所/年 (最終目標10箇所)
施策3-1:他分野と連携した都市構造の構築	鉄道駅の駐輪場の改良箇所数	-	1箇所/年 (最終目標5箇所)
	公共交通サービスによりアクセス可能な中核拠点・都市拠点の数	5拠点	最終目標5拠点
施策3-2:公共交通に対する市民意識の改善	都市計画分野や道路政策分野と連携した会議開催数	-	1回/年
	市民とのテーマ別の意見交換会の開催件数	-	1回/年
	市が実施するモビリティマネジメント ^{※2} の実施箇所数(本庁・支所など)	-	1箇所/年
	市が支援するモビリティマネジメント ^{※2} の実施事業所数	-	1事業所/年

施策	指標	現況値	目標値
施策4-1:運行情報等のわかりやすさの改善	バス運行情報(経路・ダイヤ)などの市報等による住民への周知回数	-	1回/年
	路線番号を付与した路線の割合	-	最終目標100%
施策4-2:公共交通に関するデジタル情報の充実	市内の全ての公共交通モードにおいてGTFPS-JPでの運行情報の作成・更新の体制の構築件数	1交通モード	最終目標4交通モード (鉄道、路線バス、航路、住民バス等)
	主要な経路検索コンテンツでの市内公共交通の対応状況	55.0% (11/20)	最終目標100%
施策5-1:運行に係る財源等の適切な確保	国や県に対する公共交通の確保・維持に係る財源の要望活動	1回/年	1回/年
施策5-2:運行に係る安定的な体制等の確保	乗務員確保に向けた求人情報等の市報への掲載などによる周知活動	-	2回/年
	公共交通等の安全運行に関する研修会の開催	-	1回/年

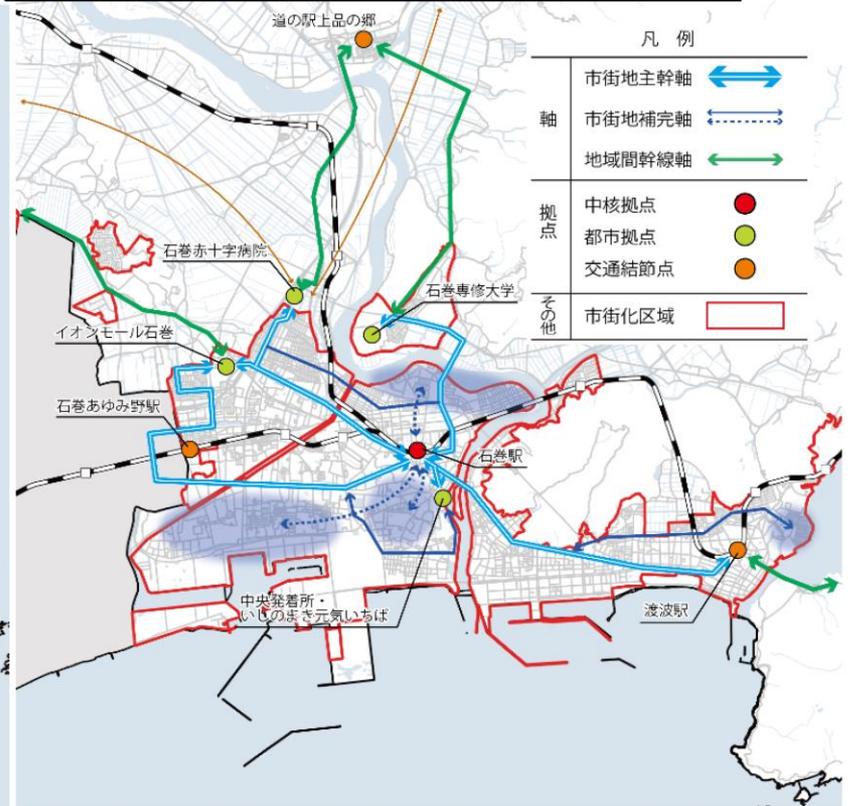
1. 石巻市総合交通計画

●公共交通ネットワークの構築イメージ

公共交通ネットワークの構築イメージ(市全体)



公共交通ネットワークの構築イメージ(市街地)



2. 仙台市地域公共交通計画

●概要

策定期間	令和4年3月
計画期間	2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）【5年間】

●公共交通に関する基本方針

基本方針 1 公共交通軸の形成・機能強化

都心や拠点にアクセスできる公共交通軸の設定と強化により、機能集約型の都市づくりを目指す。

基本方針 2 路線バスの利便性向上

路線バスの効率性と利便性の向上により、持続可能な公共交通のサービスの確保を目指す。

基本方針 3 地域交通の維持・確保・充実

地域のニーズや実情に応じた地域主体の移動手段の維持・確保・充実により、自由に移動ができる生活の実現を目指す。

基本方針 4 都心回遊交通の強化

都心での多様な活動や利便性を高めるため、公共交通等による都心の回遊性強化により、まちなかの賑わいの向上を目指す。

基本方針 5 公共交通のシームレス化・利用促進

公共交通を中心とした、持続可能な交通体系を構築するため、複数の交通手段を組み合わせた移動に関する利便性の向上により、誰もが利用しやすい公共交通サービスの確保を目指す。

●地域公共交通計画で取組む施策の一覧

公共交通の基本方針	個別施策	取組内容
1.公共交通軸の形成・機能強化 2.路線バスの利便性向上	①バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施	1) バス幹線区間及びバス準幹線区間における事業者間調整 2) バス待ち環境の整備 3) 走行環境等の整備
	②フィーダー区間における利便性向上策の実施	1) フィーダー区間の事業者間調整 2) 乗り換えに関する情報提供の改善 3) 乗り換え時刻表の掲示 4) バス待ち環境の整備
	③既存鉄道の機能強化	1) 仙台駅における乗り換え利便性向上策の実施 2) 泉中央駅周辺における交通環境改善策の検討
3.地域交通の維持・確保・充実	④地域が主体となった移動手段の確保・充実	1) 地域の実情に合った移動手段の確保 2) 地域の移動手段確保について考える意見交換会の実施 3) 地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施
	⑤地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	1) 地域交通結節点整備 2) 医療施設や商業施設等と連携した乗り換え停留所の設置
4.都心回遊交通の強化	⑥公共交通を利用した都心の回遊の促進	1) 都心部における均一運賃制度の検討・実施 2) 均一運賃制度の更なる利用促進 3) 公共交通を利用した回遊のあり方検討
	⑦自動運転等新技術の活用への検討	1) 自動運転等新技術の活用への検討
5.公共交通のシームレス化・利用促進	⑧バス待ち環境整備	1) スマートバス停の導入 2) バス待ち環境の整備
	⑨公共交通の情報提供や案内誘導の改善	1) 公共交通の情報提供の改善 2) 駅等交通結節点における案内誘導の改善 3) 路線バスの共通ナンバリングの導入検討
	⑩運賃施策等による公共交通利用の促進	1) 一日乗車券等の実施 2) 新たな運賃・乗車券制度の検討 3) 公共交通利用者の優遇策の検討
	⑪キャッシュレス決済の利活用の促進	1) ICカード乗車券の利用・導入の促進 2) キャッシュレス決済の検討 3) ICカード乗車券の更なる利便性向上への検討
	⑫駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化	1) 鉄道駅バリアフリー化の推進 2) 誰にでも使いやすい移動車両等の導入
	⑬モビリティ・マネジメント等の推進	1) 住民モビリティ・マネジメント 2) 転入者モビリティ・マネジメント 3) 学生・生徒モビリティ・マネジメント 4) 公共交通利用促進イベントの開催 5) 小学生への公共交通に関する学習の実施 6) パーク&ライド等の推進
	⑭MaaSの推進	1) MaaSの推進
	⑮旅行者等が移動しやすい環境の整備	1) 来訪者向け公共交通施策の実施 2) 来訪者向け交通手段の利用促進

2. 仙台市地域公共交通計画

●計画の評価指標

目標・基本方針	評価指標	頻度	現況値	目標値 (令和8(2026)年度末時点)	備考
【目標】 市民との協働により、地域の実情に合った、誰もが利用しやすく質の高い公共交通を持続的に確保し、自由に移動ができる生活の実現とまちなかの賑わい向上をめざします。	・公共交通別利用者満足度 ^{※1}	毎年	JR・地下鉄 80.2% 路線バス 53.3% 地域交通 86.5% (令和3(2021)年度末)	JR・地下鉄 83.2% 路線バス 56.3% 地域交通 89.5%	
	・JR在来線/地下鉄利用者数 ^{※1}	毎年	JR 76百万人 地下鉄 91百万人 (令和元(2019)年度末)	JR 76百万人 (現況値までの回復) 地下鉄 100百万人	新型コロナ禍で利用者が約25%減少した ^{※6} ことから、コロナ禍前までの回復を目標とした
	・市内を運行する路線バス事業者の営業収支比率 ^{※2}	毎年	公営交通 67.9% 民間事業者 83.9% (令和元(2019)年度末)	公営交通 71.7% ^{※3} 民間事業者 経営の健全化	
【基本方針1】 公共交通軸の形成・機能強化	・バス幹線区間、バス準幹線区間、フィーダー区間を運行するバスの利用者数 ^{※1、※2}	毎年	47百万人 (令和元(2019)年度末)	47百万人 (現況値までの回復)	新型コロナ禍で利用者が約29%減少した ^{※6} ことから、コロナ禍前までの回復を目標とした
	・市内を運行する路線バス事業者の路線バスの1便あたり利用者数 ^{※1}	毎年	27.4人/便 (令和元(2019)年度末)	27.4人/便 (現況値までの回復)	新型コロナ禍で利用者が約29%減少した ^{※6} ことから、コロナ禍前までの回復を目標とした
【基本方針2】 路線バスの利便性向上	・実施計画の策定及び実施	—	—	実施計画の策定及び実施	
【基本方針3】 地域交通の維持・確保・充実	・地域との意見交換実施地区数	毎年	10地区 (令和3(2021)年度末)	15地区	
	・地域交通の導入地区数 ^{※1}	毎年	4地区 (令和3(2021)年度末)	10地区	
	・地域交通利用者数 ^{※1} (試験運行等を含む)	毎年	8,428人(2地区) (令和元(2019)年度末)	19,710人	
【基本方針4】 都心回遊交通の強化	・都心部歩行者通行量 ^{※1、※4}	毎年	平日 40,062人 休日 49,007人 (令和元(2019)年度末)	平日 45,000人 休日 55,000人	
	・都心における公共交通利用者数	毎年	164万人 (令和元(2019)年度末)	164万人 (現況値までの回復)	新型コロナ禍で利用者が約29%減少した ^{※6} ことから、コロナ禍前までの回復を目標とした
【基本方針5】 公共交通のシームレス化・利用促進	・せんだい市バス・地下鉄ナビアクセス件数	毎年	19百万件 (令和元(2019)年度末)	19百万件 (現況値までの回復)	令和元(2019)年度末時点で約10%の減少傾向が見られたことから、新型コロナ禍前までの回復を目標とした
	・キャッシュレス決済乗車券利用率(路線バス)	毎年	91.8% (令和元(2019)年度末)	95.0%	
	・低床バス(ノンステップバス)の導入率 ^{※5}	毎年	75.4% (令和2(2020)年度末)	96.0%	

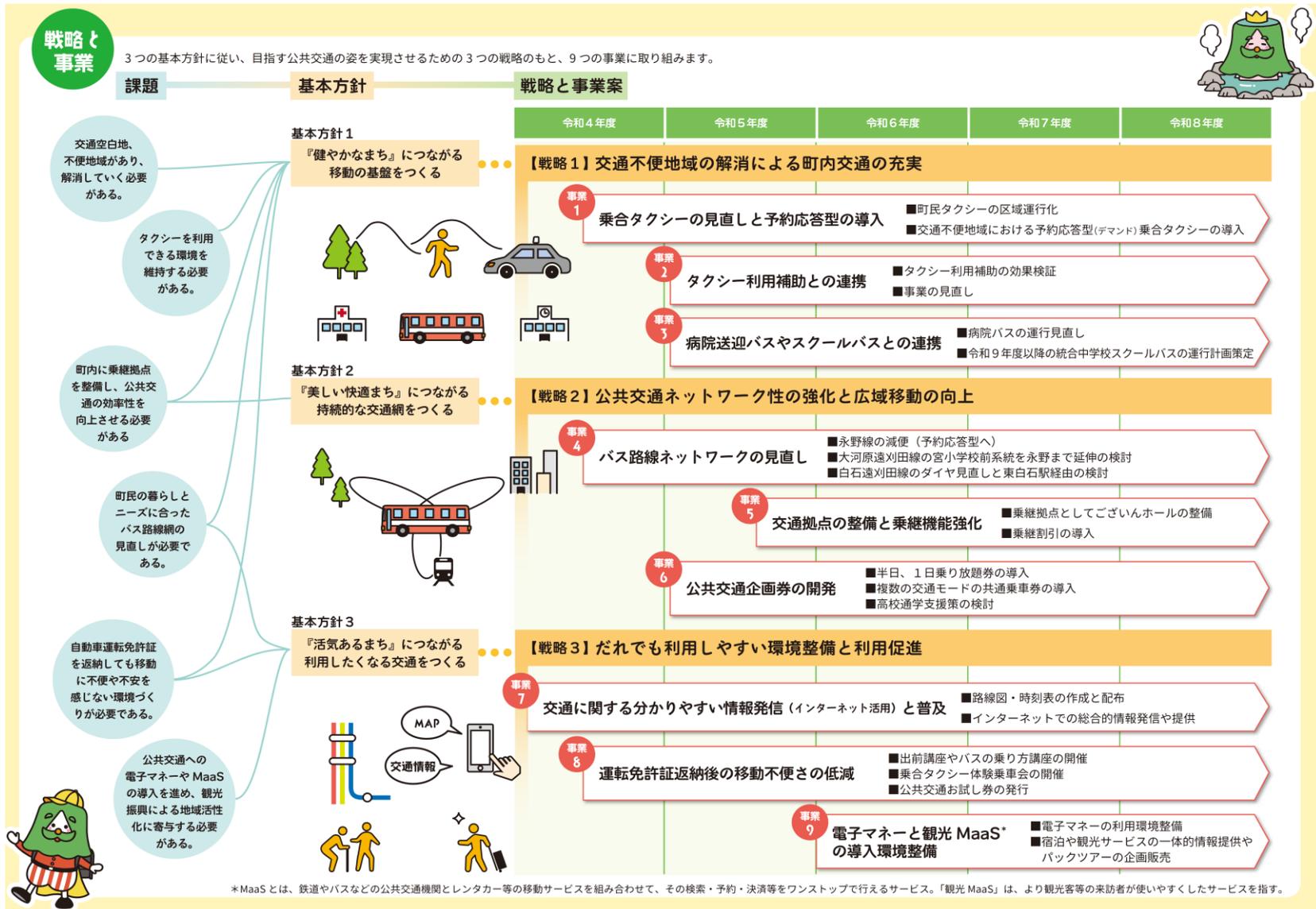
※1 「せんだい都市交通プラン(R3.3)」におけるモニタリング指標
 ※2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第五条第四項及び施行規則第十条の二に基づき、計画の目標として定めるよう努めるとされる項目
 ※3 『仙台市交通事業経営計画2021-2030』に基づき設定
 ※4 仙台市・仙台商工会議所「仙台市内中心部商店街の通行量調査結果」調査地点8地点の平均値
 ※5 低床バス(ノンステップバス)を導入している仙台市交通局、宮城交通、ミヤコーバスの数値
 ※6 令和元(2019)年度と令和2(2020)年度との比較

3. 蔵王町地域公共交通計画

●概要

策定時期	令和4年3月
計画期間	2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）【7年間】
目指すまちの姿	みんながずっと住み続けたいと思う快適なまち

●戦略と事業



3. 蔵王町地域公共交通計画

●目標指標の算出方法

目標指標	現状値	目標値 (令和8年度)
①公共交通の年間輸送人員 白石遠刈田線、大河原遠刈田線、永野線、町民タクシーの年間合計（予約応答型が新設されれば加える）	67,200人/年 (令和2年度)	76,000人/年
②町民が週に1~2日以上お出かけする回数 現在のお出かけ回数が「ほぼ毎日」「週に3~4回」「週に1~2回」の合計。町民アンケートにより算出する。	87% (令和3年度)	87% (維持)
③町民の公共交通を不便と感じない割合 現在外出やお出かけを「不便と感じない」「あまり不便を感じない」割合の合計。町民アンケートにより算出する。	56% (令和3年度)	60%

●モニタリング指標の算出方法

モニタリング指標	現状値 (令和2年度)
1) 公共交通に対する町負担額 白石遠刈田線、大河原遠刈田線、永野線、町民タクシーの合計金額（予約応答型が新設されれば加える）	21,274千円/年
2) 路線ごとの収支率 白石遠刈田線、大河原遠刈田線、永野線、町民タクシー（予約応答型が新設されれば加える）それぞれの収支率（運賃収入÷輸送経費）	(P15 図3-19を参照)
3) 路線ごとの輸送人員当たりの赤字額 白石遠刈田線、大河原遠刈田線、永野線、町民タクシー（予約応答型が新設されれば加える）それぞれの収支差額÷輸送人員	(P15 図3-20を参照)
4) 自動車運転免許証自主返納者数 自動車運転免許証の自主返納者数を警察に協力いただき、把握する。	35人

●目指す公共交通ネットワーク

