

令和4年度第2回 名取市地域公共交通活性化推進協議会

名取市における移動実態や公共交通を取り巻く現状

1. 現況分析・問題点整理

1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況	1
1-2. 名取市内の移動の実態	10
1-3. 名取市内の地域公共交通を取り巻く環境	24
2. 上位・関連計画の整理	28
3. 課題整理	29

令和4年8月30日

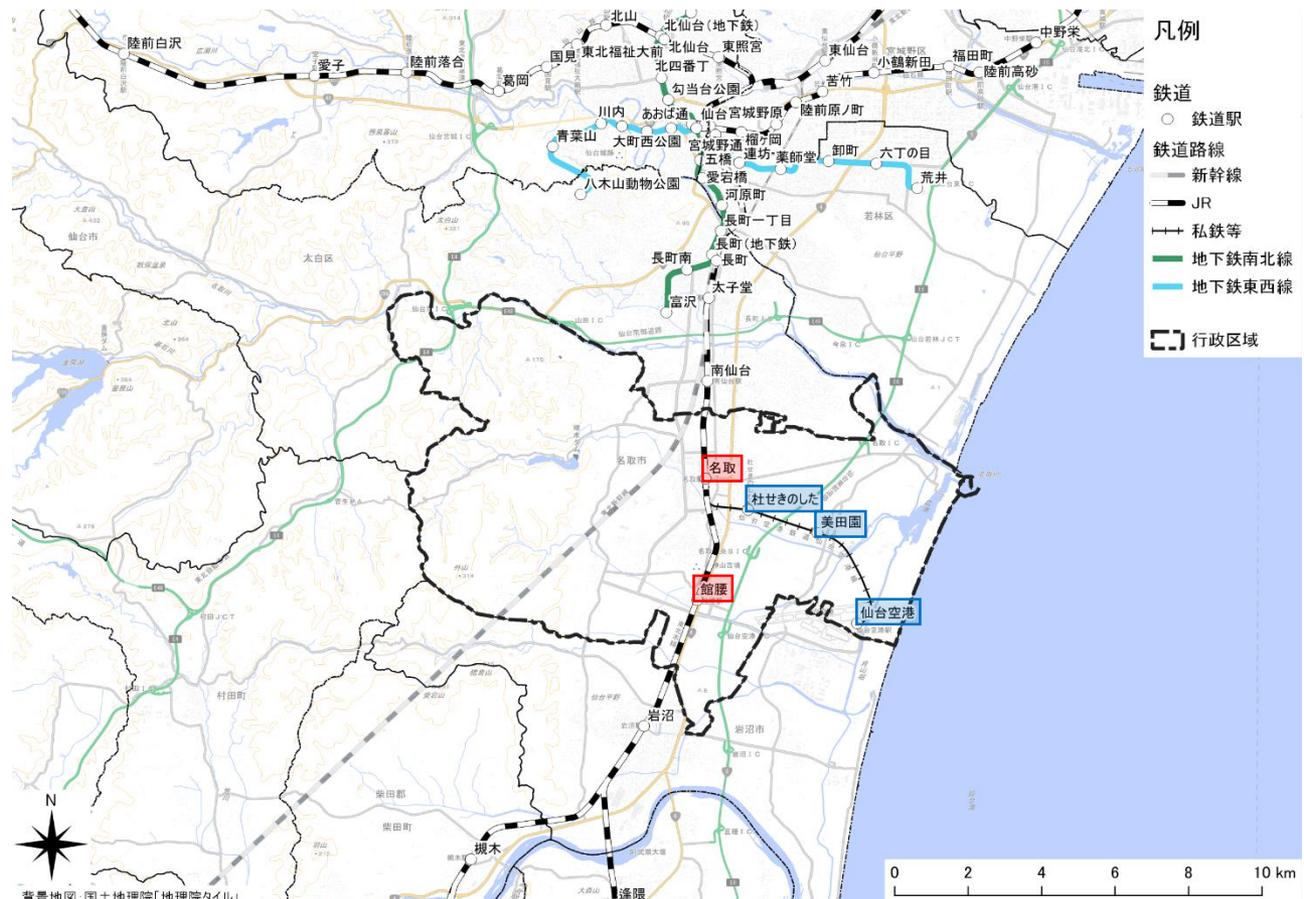
1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況

(1) 鉄道の運行状況

- 東日本旅客鉄道(JR東日本)と仙台空港鉄道の2社が運行
- JR東日本は2駅、仙台空港鉄道は4駅が立地

【鉄道】

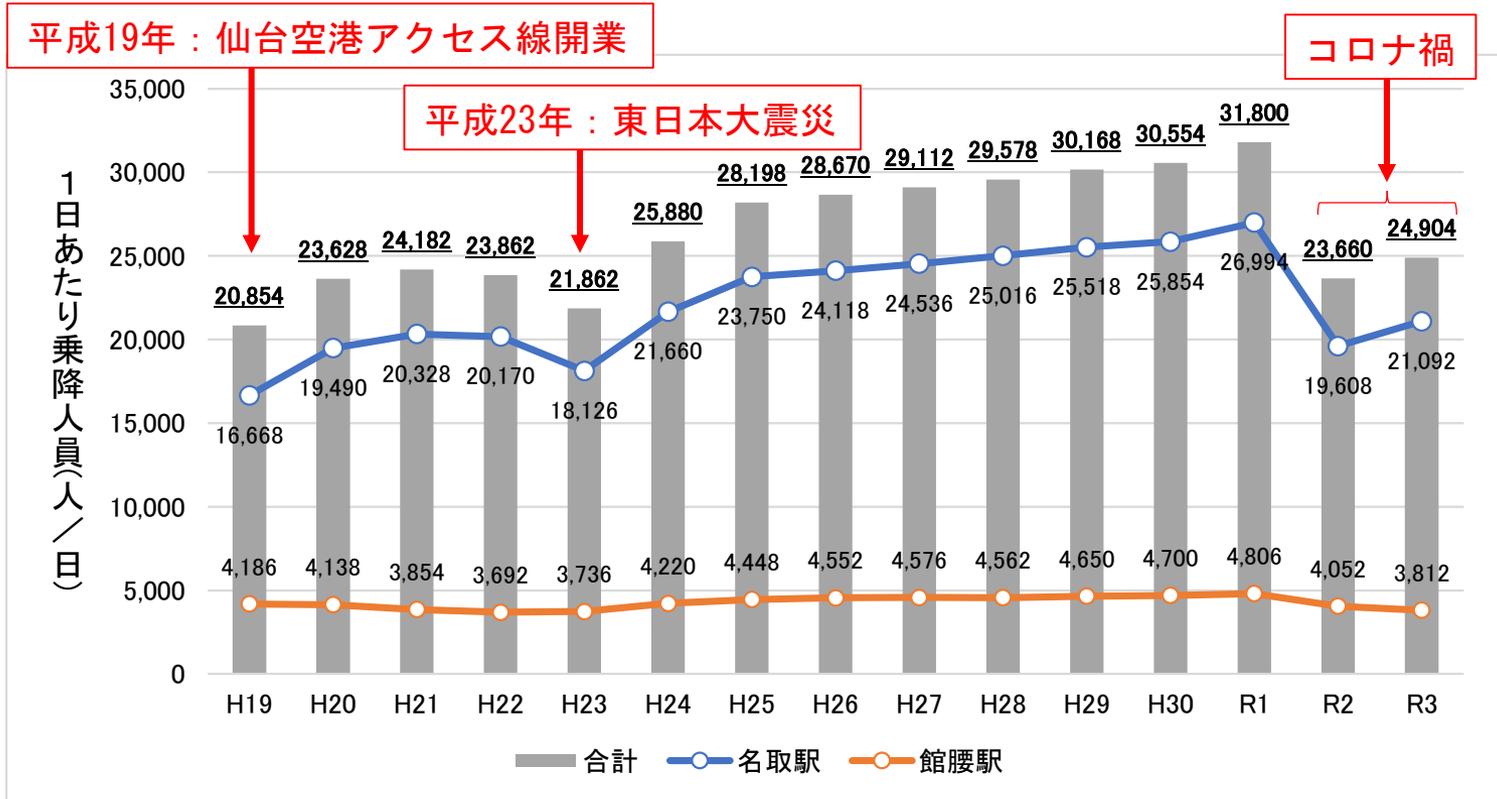
事業者	路線名	市内の駅
東日本旅客鉄道(株)	東北本線/常磐線	2駅: 名取、館腰
仙台空港鉄道(株)	仙台空港アクセス線	4駅: 名取、杜せきのした、美田園、仙台空港



1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況

(1) 鉄道の運行状況: JR東日本

- 名取駅は、2007(平成19)年の仙台空港アクセス線開業以降増加傾向
→2019(令和元)年度は2004(平成16)年度の約2倍にあたる26,994人/日まで増加
- 館腰駅は、2004(平成16)年度から2009(平成21)年度にかけて減少、その後は微増となり、2019(令和元)年度は4,806人/日
- コロナ禍以降は利用者数が減少



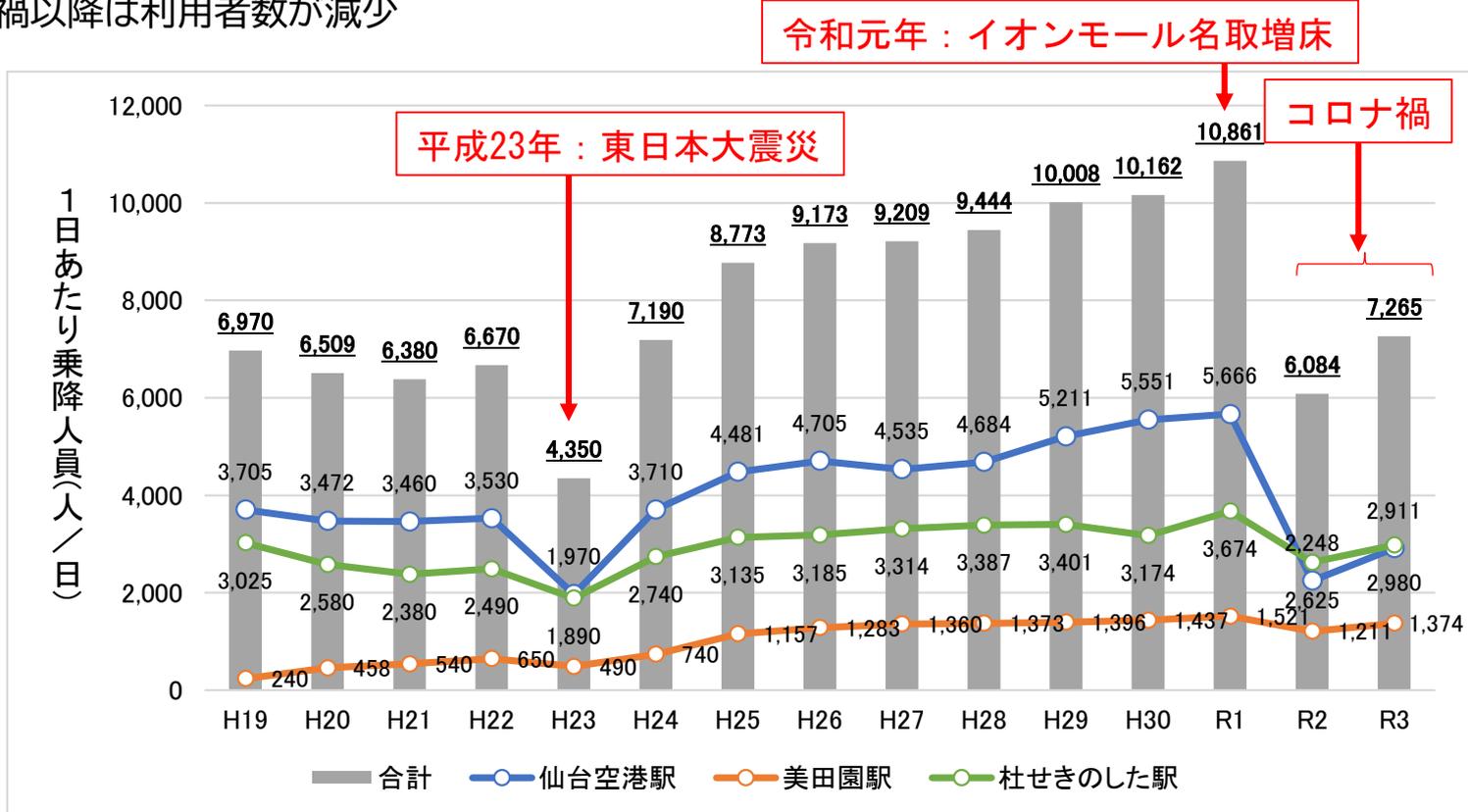
※出典資料の掲載データは「乗車人員」であり、仙台空港鉄道のデータとの整合性確保のため、乗車人員を2倍した数値を「乗降人員」としている。
 ※名取駅の乗降人員には、仙台空港鉄道利用者を含む。

資料：各駅の乗車人員(JR東日本HP、名取市統計)

1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況

(1) 鉄道の運行状況: 仙台空港鉄道

- 杜せきのした駅は、2007(平成19)年度から2009(平成21)年度にかけては減少、その後は2019(令和元)年度まで増加傾向
- 美田園駅は、3駅の中では乗降人員が最も少なく、開業初年度の2007(平成19)年度には240人/日であったが、2019(令和元)年度には1,525人/日まで増加
- コロナ禍以降は利用者数が減少



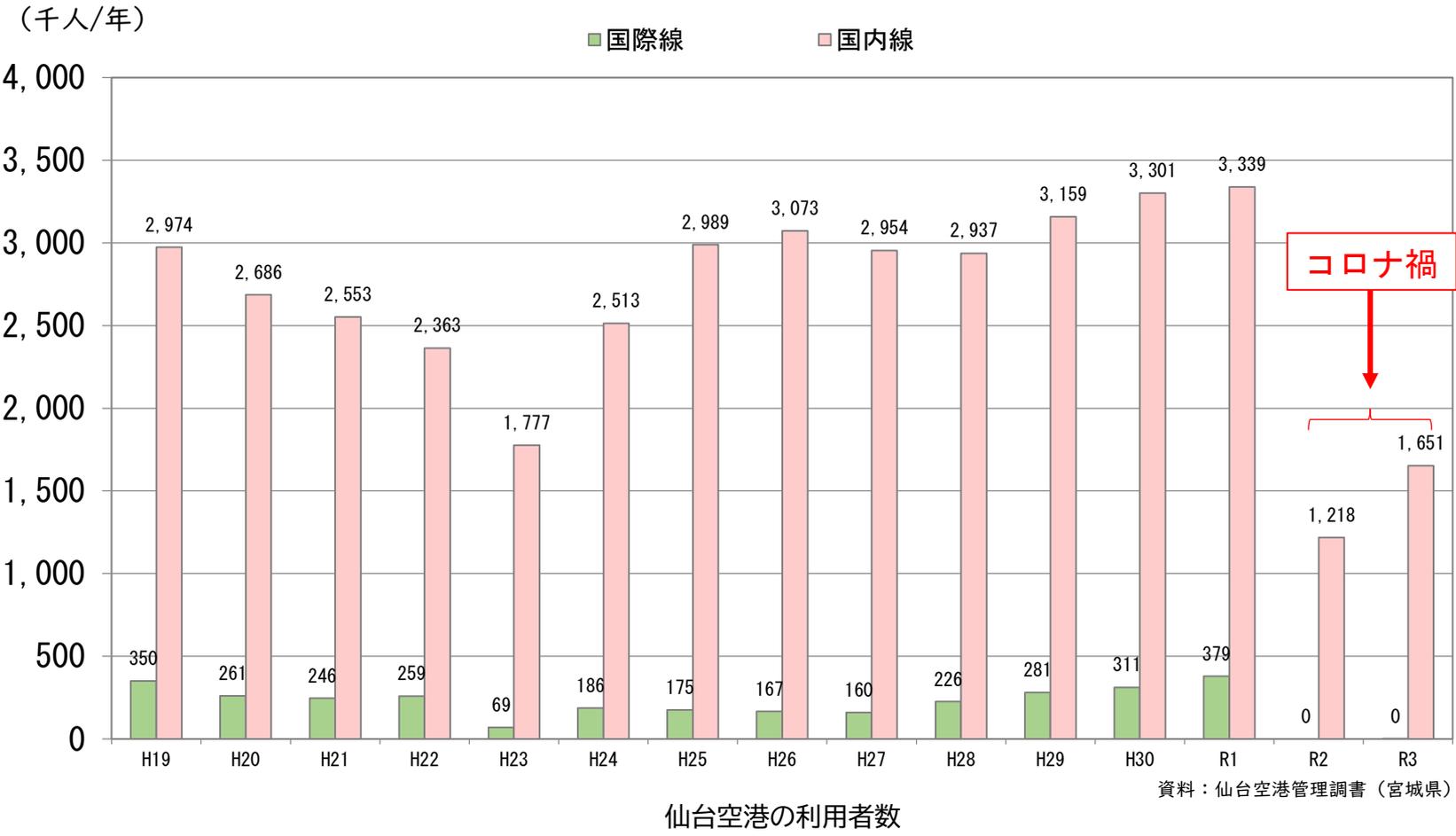
資料：各期事業報告及び計算書類(仙台空港鉄道(株))

仙台空港アクセス線各駅の乗降人員

1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況

《参考》仙台空港の利用者数

- 2012(平成24)年以降、国内線の利用者数が回復傾向
- 2016(平成28)年以降は国際線の利用者数も増加傾向

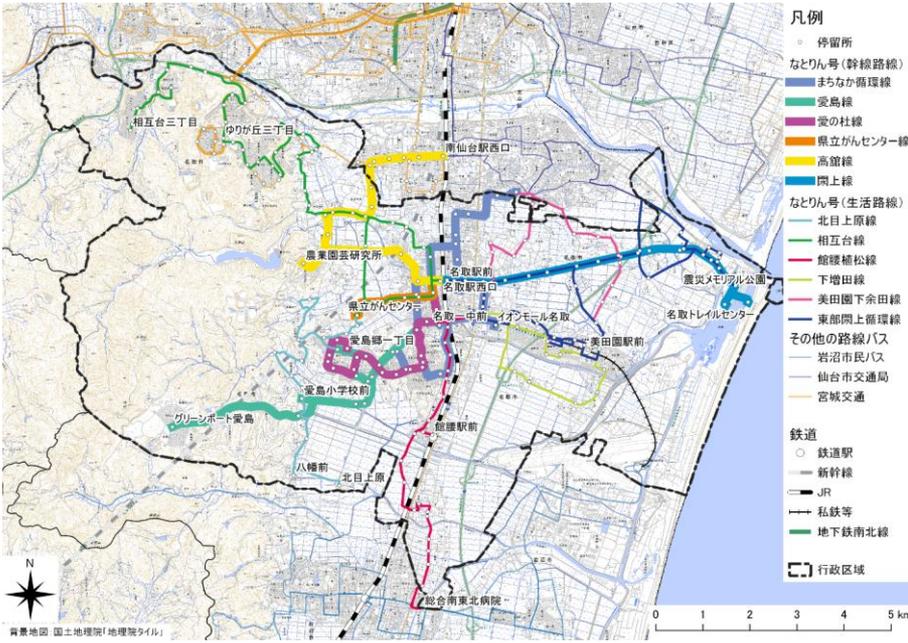


1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況

(2) バスの運行状況

- 名取市(なとりん号)と宮城交通が運行
 - なとりん号は主に市内の移動、宮城交通は市北西部から仙台市内への移動
- 【バス】

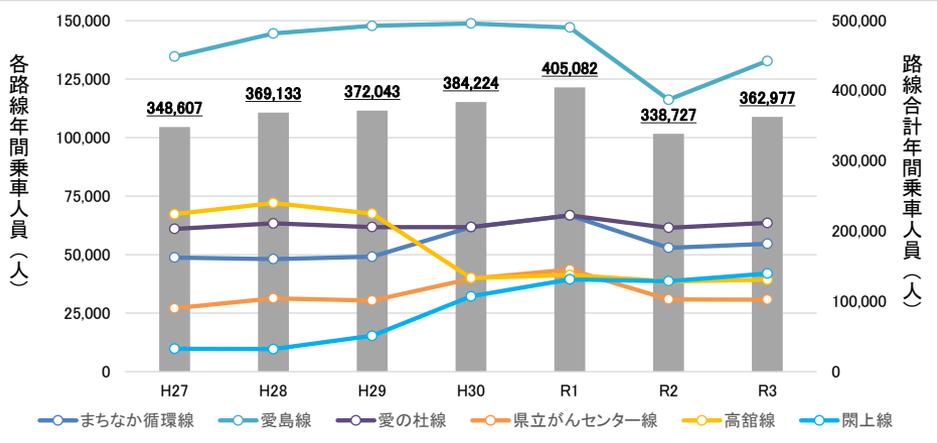
事業者	系統数
名取市(なとりん号)	幹線路線:6系統、生活路線:6系統
宮城交通(株)	名取市内～仙台市中心部:3系統、名取市内～長町駅周辺:4系統
《その他》仙台バス(株)	1系統(臨空循環バス)→館腰駅～岩沼市内～仙台空港



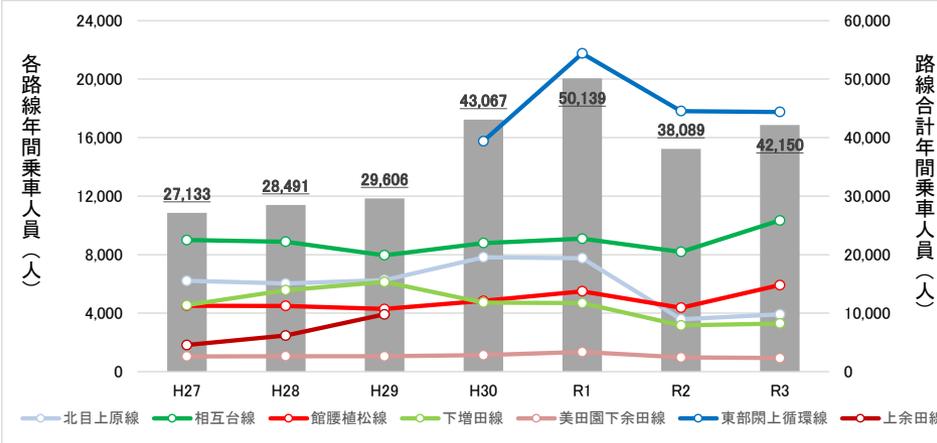
1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況

(2) バスの運行状況

- なとりん号の乗車人員は幹線路線の各路線については**増加傾向**、生活路線の各路線については**横ばい**で推移
- 幹線路線・生活路線ともに路線全体の利用者は**増加傾向**にあったが、コロナ禍を受け**減少**



なとりん号(幹線路線)の乗車人員



なとりん号(生活路線)の乗車人員

幹線路線	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
まちなか循環線	48,761	48,120	49,143	61,760	66,797	52,911	54,662
愛島線	134,656	144,528	147,793	148,801	147,078	116,216	132,751
愛の杜線	61,025	63,387	61,787	61,760	66,797	61,509	63,535
県立がんセンター線	27,073	31,375	30,402	39,703	43,626	30,859	30,790
高館線	67,301	72,083	67,573	40,019	41,326	38,555	39,292
関上线	9,791	9,640	15,345	32,181	39,458	38,677	41,947
合計	348,607	369,133	372,043	384,224	405,082	338,727	362,977

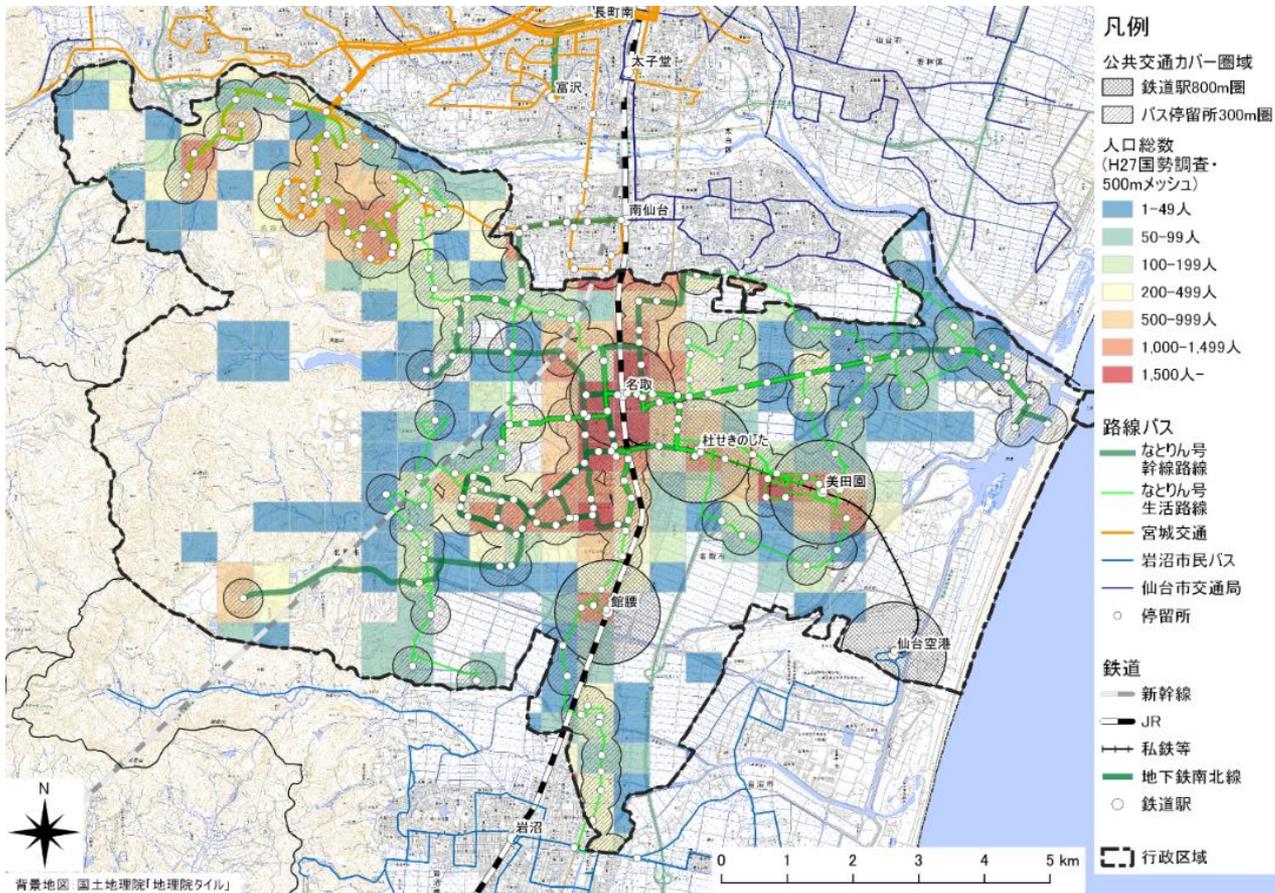
生活路線	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
北目上原線	6,211	6,023	6,266	7,821	7,756	3,576	3,918
相互台線	8,996	8,881	7,956	8,791	9,093	8,189	10,341
館腰植松線	4,513	4,493	4,285	4,842	5,498	4,373	5,920
下増田線	4,548	5,570	6,133	4,721	4,690	3,159	3,290
美田園下余田線	1,043	1,057	1,050	1,129	1,342	978	925
東部関上循環線				15,763	21,760	17,814	17,756
上余田線	1,822	2,467	3,916				
合計	27,133	28,491	29,606	43,067	50,139	38,089	42,150

1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況

(3) 鉄道・バスによる市内のカバー状況

- 総人口のうち、約9割は鉄道もしくはバスのいずれかを利用できる環境に居住
- 高齢者に関しても約9割は鉄道もしくはバスを利用できる環境に居住

凡例	鉄道駅800m圏内 またはバス停300m圏内	バス停300m圏内	公共交通 カバー圏外
65歳以上人口	25.0% 4,076人	61.8% 10,086人	13.2% 2,154人
総人口	29.5% 23,256人	57.9% 45,574人	12.6% 9,928人



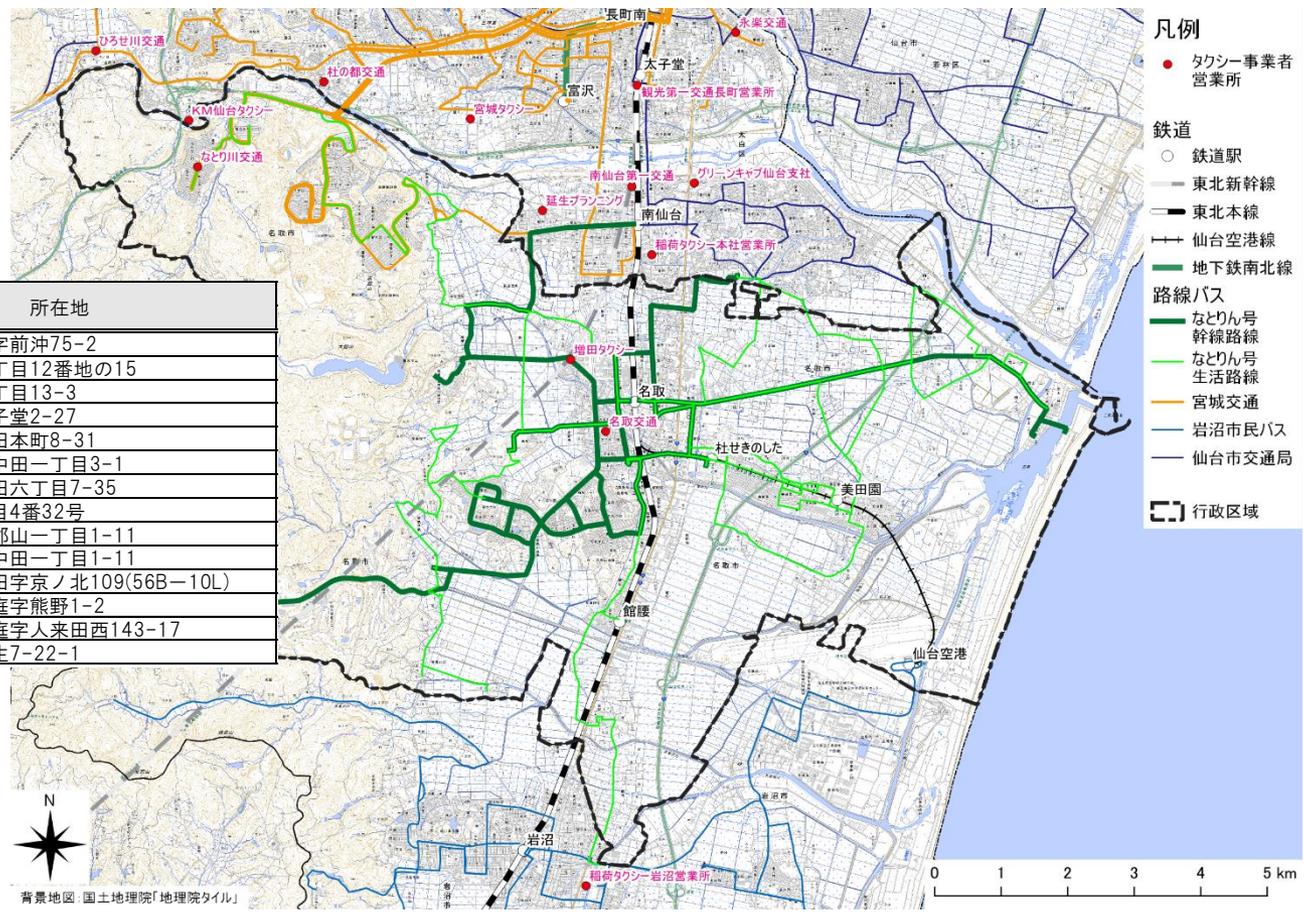
公共交通カバー圏と人口分布

1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況

(4) タクシーの運行状況

- 名取市内には3事業者の営業所が立地
- その他、市外近郊も含めると、10事業者以上が運行

【タクシー】



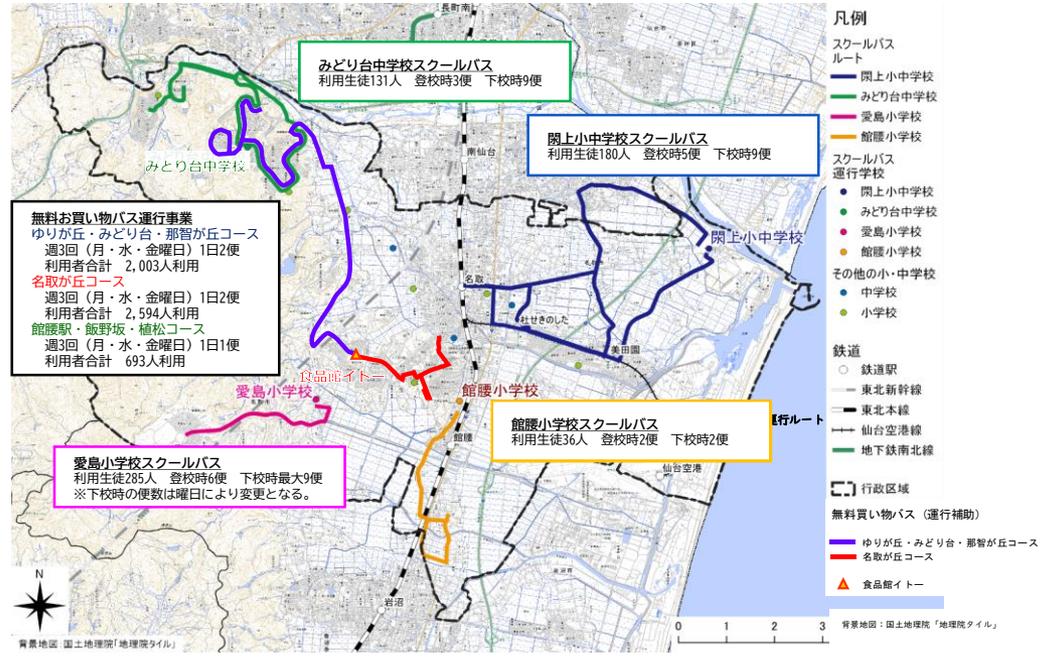
事業者名	営業所名	所在地
1 (有)増田タクシー		名取市高館吉田字前沖75-2
2 (株)なとり川交通		名取市相互台四丁目12番地の15
3 名取交通(株)		名取市大手町五丁目13-3
4 観光第一交通(株)	長町営業所	仙台市太白区太子堂2-27
5 (株)杜の都交通		仙台市太白区山田本町8-31
6 南仙台第一交通(株)		仙台市太白区西中田一丁目3-1
7 稲荷タクシー(有)	本社営業所 岩沼営業所	仙台市太白区中田六丁目7-35 岩沼市末広一丁目4番32号
8 永楽交通(株)		仙台市太白区東郡山一丁目1-11
9 (株)グリーンキャブ	仙台支社	仙台市太白区東中田一丁目1-11
10 宮城タクシー(株)		仙台市太白区富田字京ノ北109(56B-10L)
11 (有)ひろせ川交通		仙台市太白区茂庭字熊野1-2
12 KM仙台タクシー(株)		仙台市太白区茂庭字人來田西143-17
13 (有)延生プランニング		仙台市太白区柳生7-22-1

1-1. 名取市内の地域公共交通の運行状況

(5) その他の交通モード

- スクールバス: 遠方からの通学手段として運行
- 買い物バス: 令和2年度に「買い物機能強化等支援事業」の一環として、民間事業者主体で運行
- 福祉有償運送: 市内で3事業者が運行
- ボランティア輸送: 市内の北西部の山手丘陵団地(ゆりが丘・那智が丘・みどり台)で運行(2団体)

【スクールバス・買い物バス】2021年度実績



【ボランティア輸送】



買い物付き添い支援の一コマ。
重い荷物も ドア to ドア まで、安心して大量に買い物ができます。

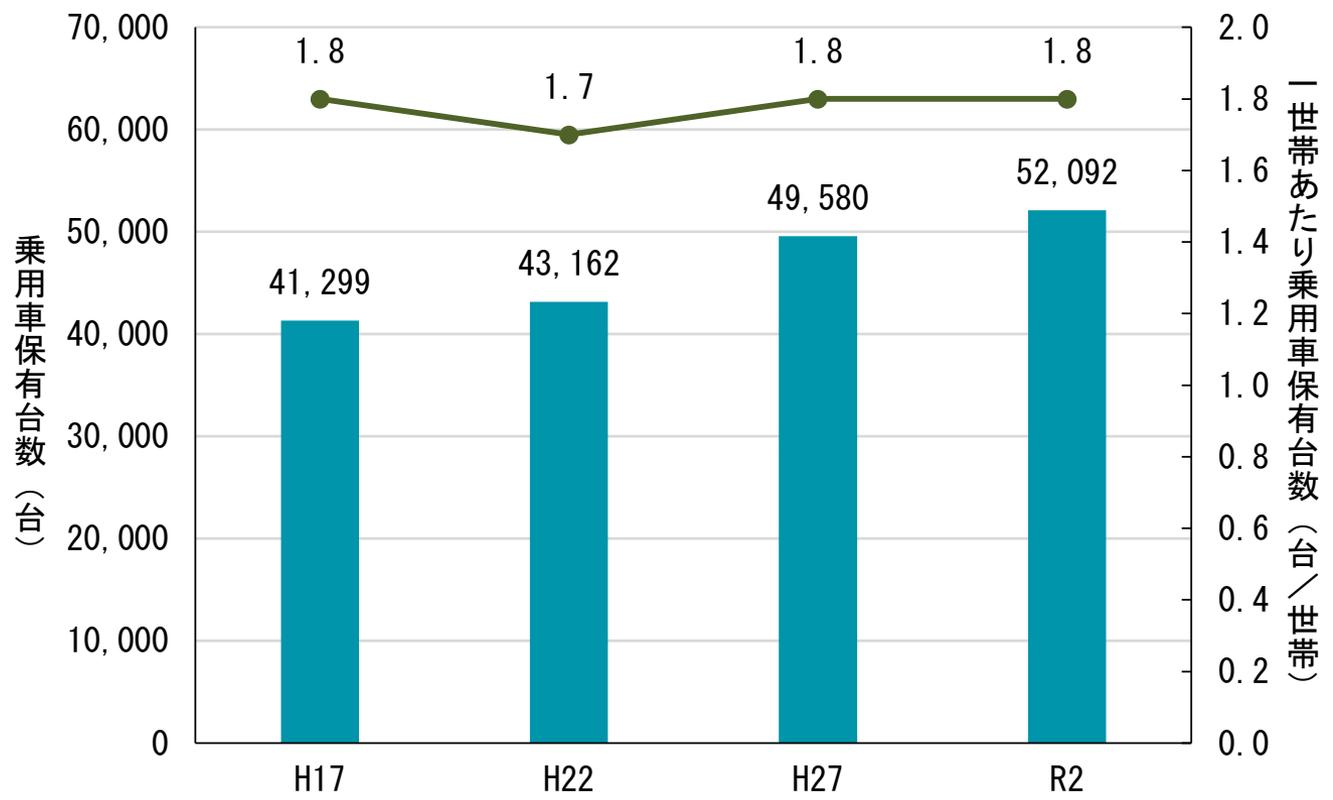
資料：NP0那智が丘えにしの会HP

1-2. 名取市内の移動の実態

(1) 自動車の保有状況

- 自動車保有台数は増加傾向
- 1世帯あたり約2台(乗用車1台+軽自動車1台)を保有
- 1世帯あたりの乗用車保有台数は平成17年度から横ばいで推移

【世帯あたりの乗用車保有台数】



※乗用車保有台数：車種“乗用”と“軽自動車”の合計

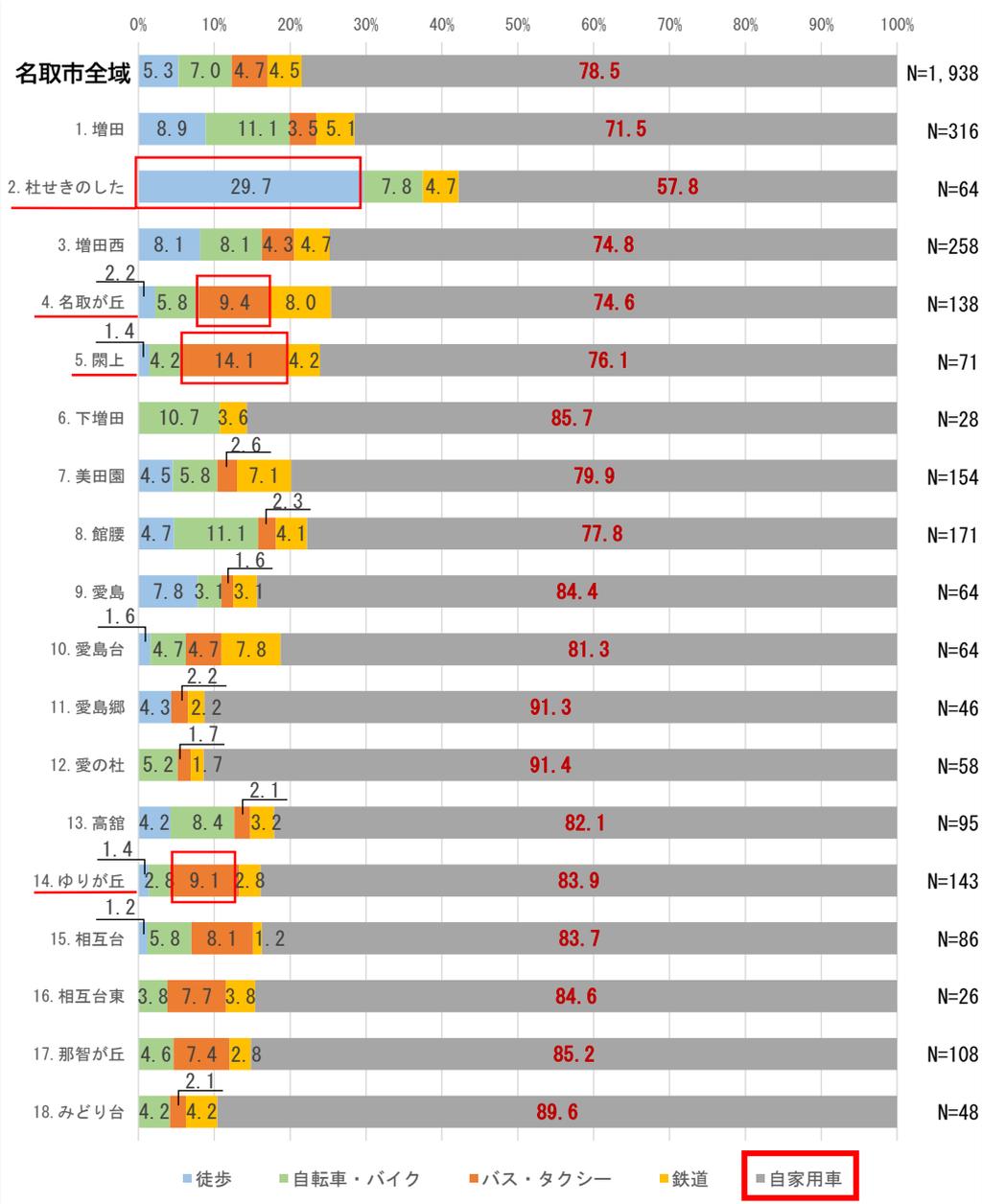
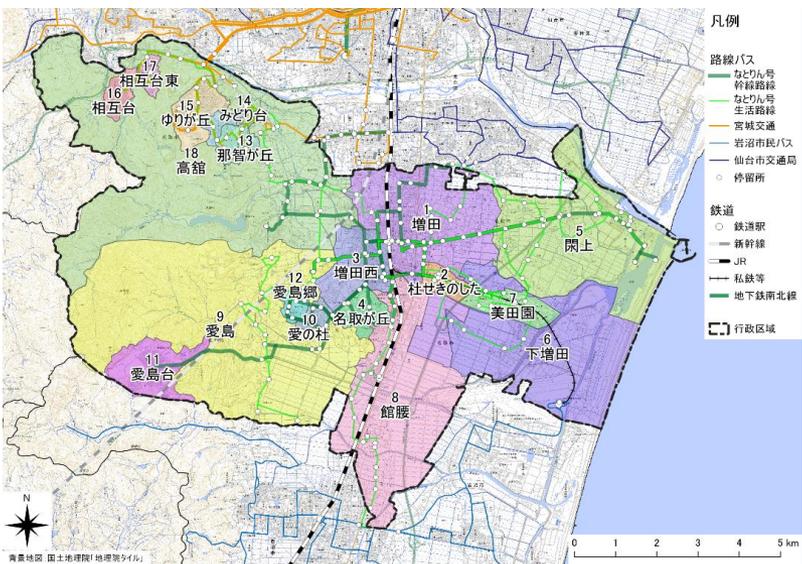
資料：東北運輸局

1-2. 名取市内の移動の実態

(2) 目的別の代表的な利用交通手段

【買い物】

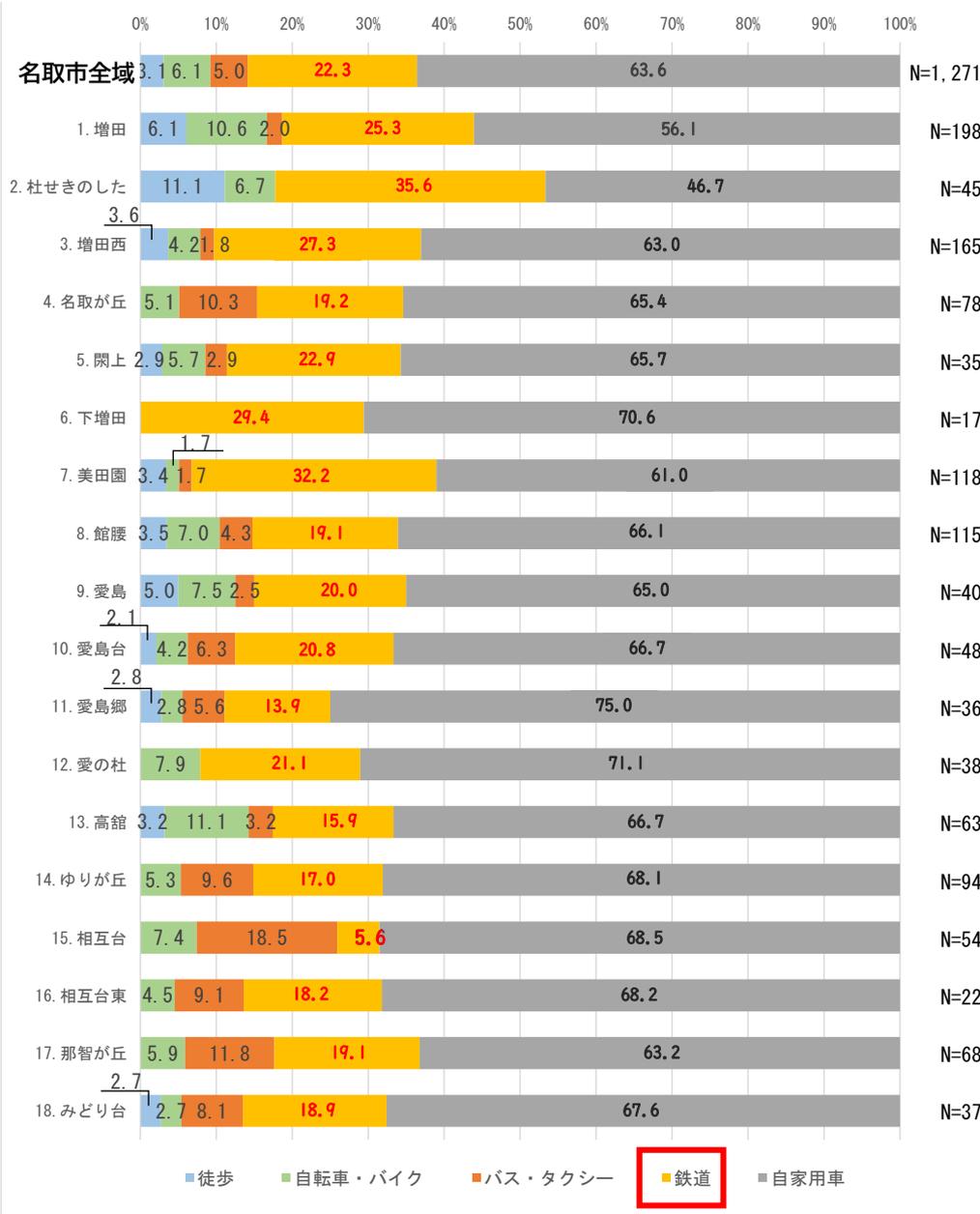
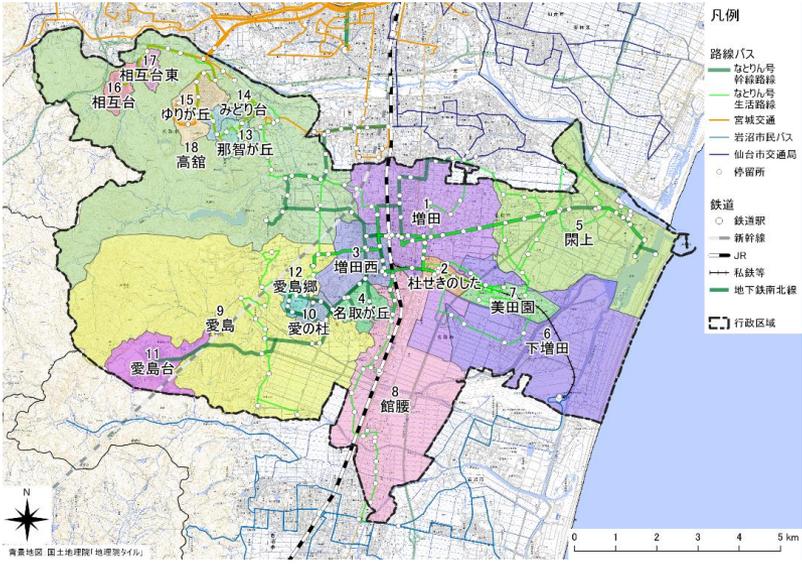
- 各地区で自動車中心の移動
- 杜せきのしたでは、徒歩の占める割合大
→平地で他地区よりも狭い範囲に大規模な商業施設が立地していることが要因と想定
- 名取が丘や閑上、ゆりが丘では、バス・タクシーの占める割合大



1-2. 名取市内の移動の実態

【通勤・通学】

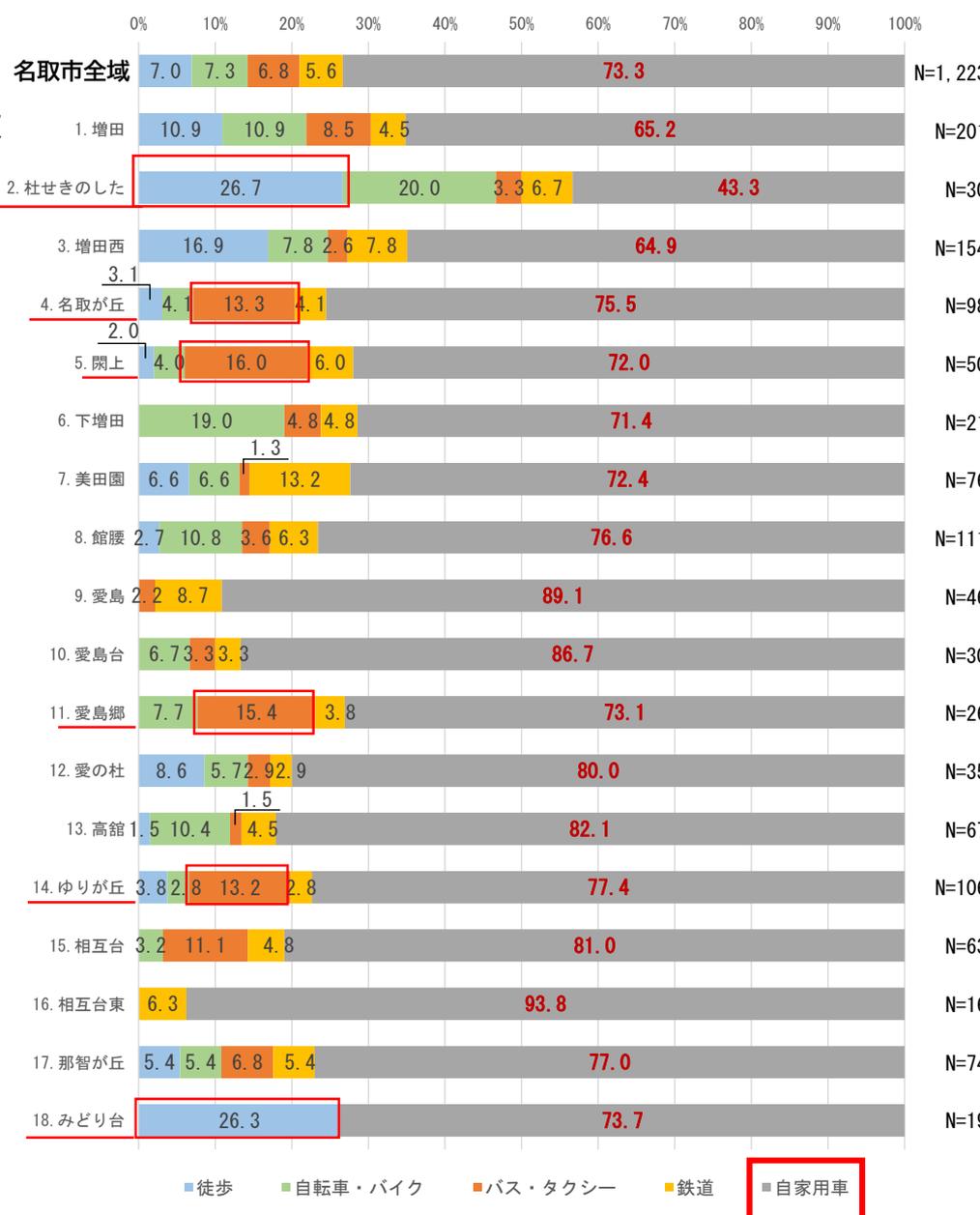
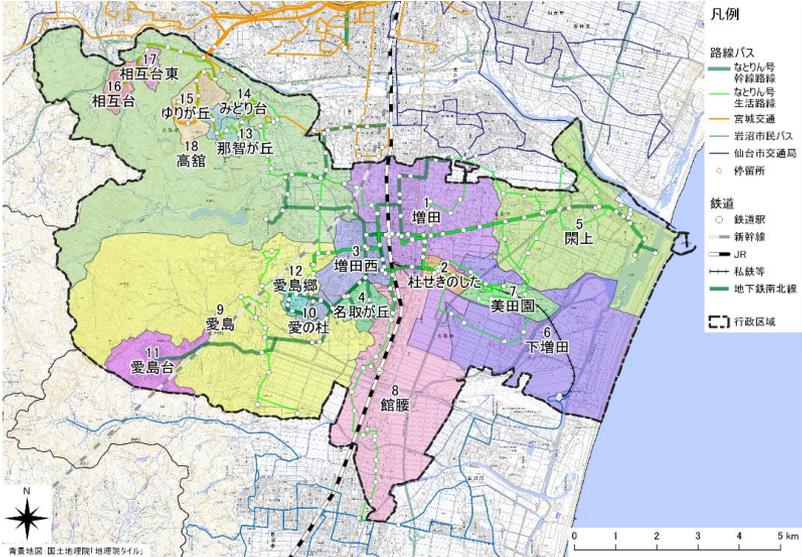
- 各地区で自動車の占める割合が大きいですが、次いで**鉄道**の占める割合大
→ 市域外への移動での鉄道の役割大(後述)



1-2. 名取市内の移動の実態

【通院】

- 各地区で自動車中心の移動
- 杜せきのしたやみどり台では徒歩の占める割合大
→いずれも他よりも地区の範囲が狭く、さらに地区内で病院の立地が集積
→徒歩で通院予定が完結すると想定
- 名取が丘や閑上、愛島郷、ゆりが丘では、バス・タクシーの占める割合大

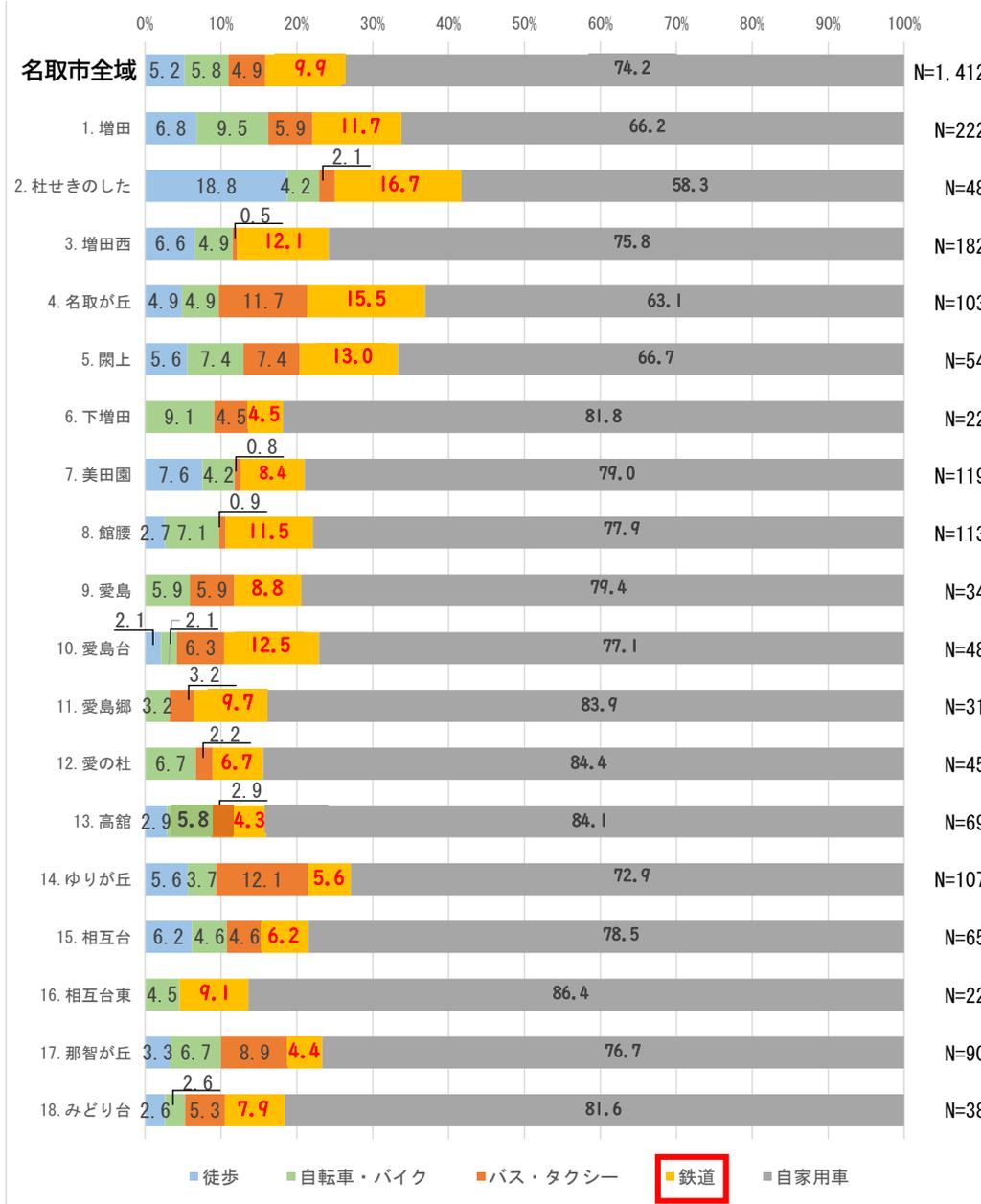
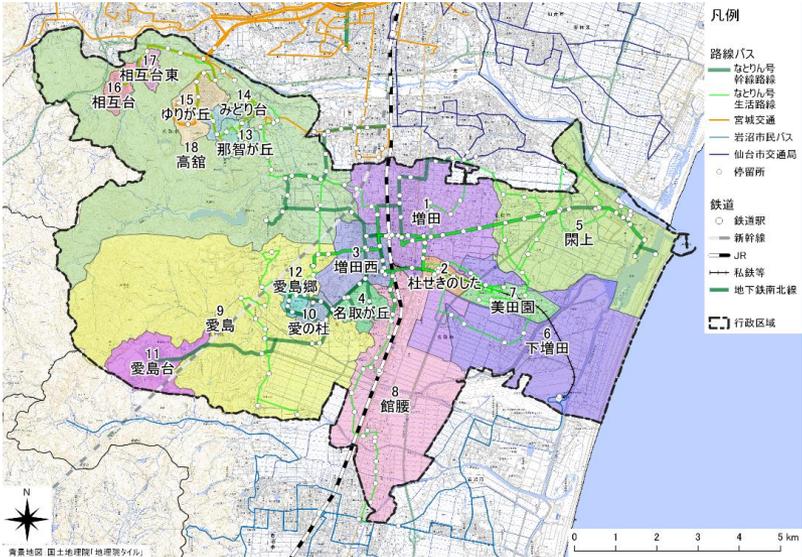


■徒歩 ■自転車・バイク ■バス・タクシー ■鉄道 ■自家用車

1-2. 名取市内の移動の実態

【趣味・娯楽】

- 各地区で自動車の占める割合が大きいですが、次いで**鉄道**の占める割合大
→ 市域外への移動での鉄道の役割大(後述)

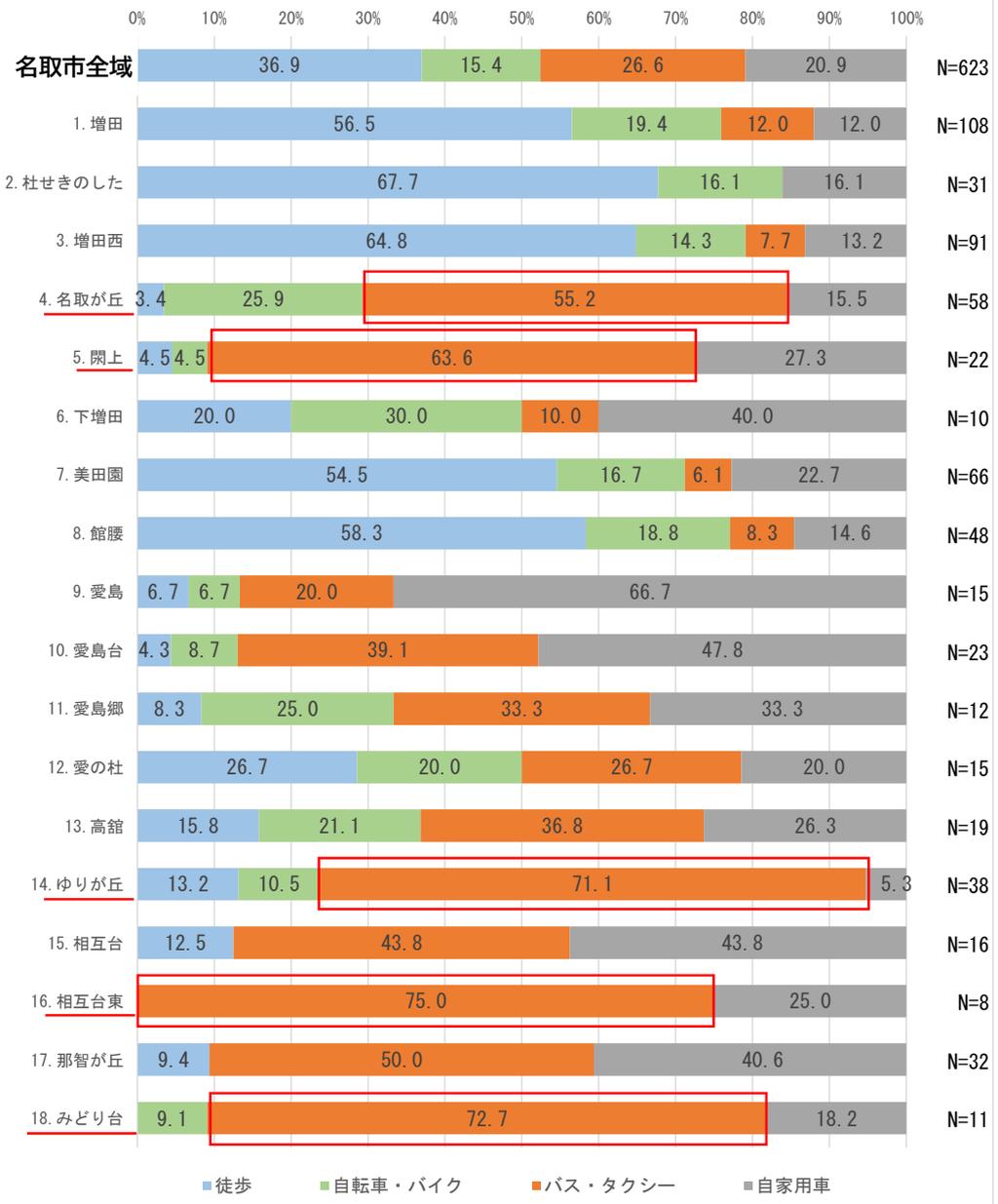
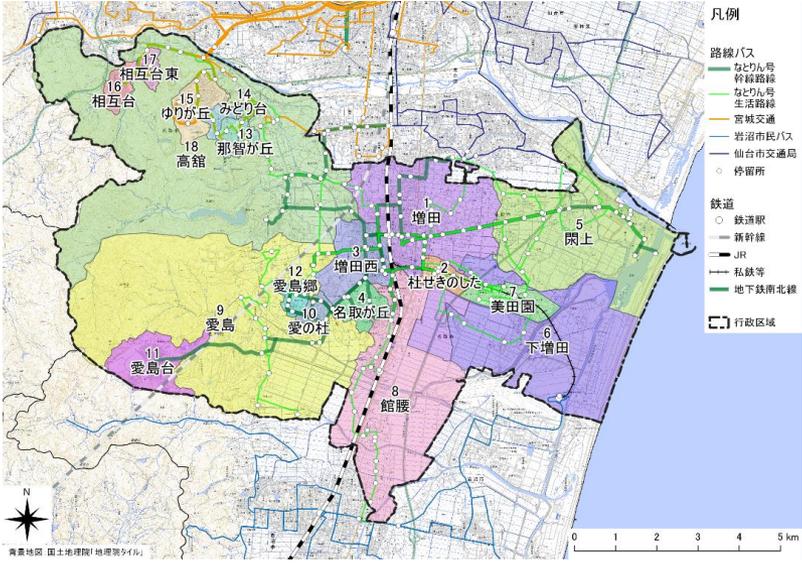


■ 徒歩 ■ 自転車・バイク ■ バス・タクシー ■ **鉄道** ■ 自家用車

1-2. 名取市内の移動の実態

(3) 駅までの移動手段

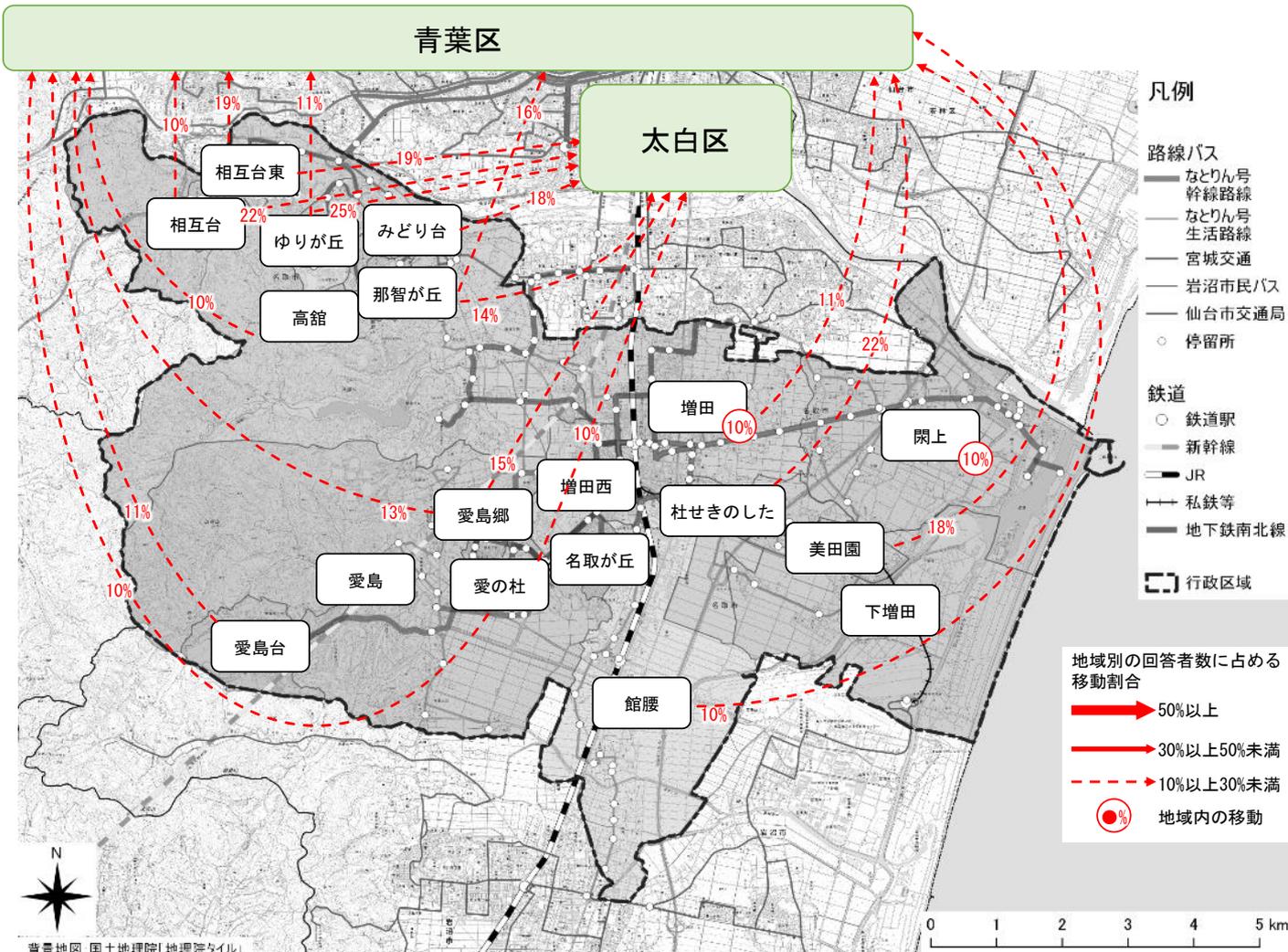
- 名取が丘やゆりが丘、相互台東、みどり台等では **バス・タクシーの占める割合大**
→ 丘陵地の住宅地であり、**坂道が多い地域特性**上、バス・タクシーが担う役割大
- 一方で、丘陵地の住宅地では、**自家用車の占める割合も大**
→ **駅までの送迎**が発生していると想定
- 閑上についても、**バス・タクシーの占める割合大**
→ 平地であるが、他地区と比較して**駅までの距離が遠い**ため、徒歩等での移動が困難



1-2. 名取市内の移動の実態

【通勤・通学】

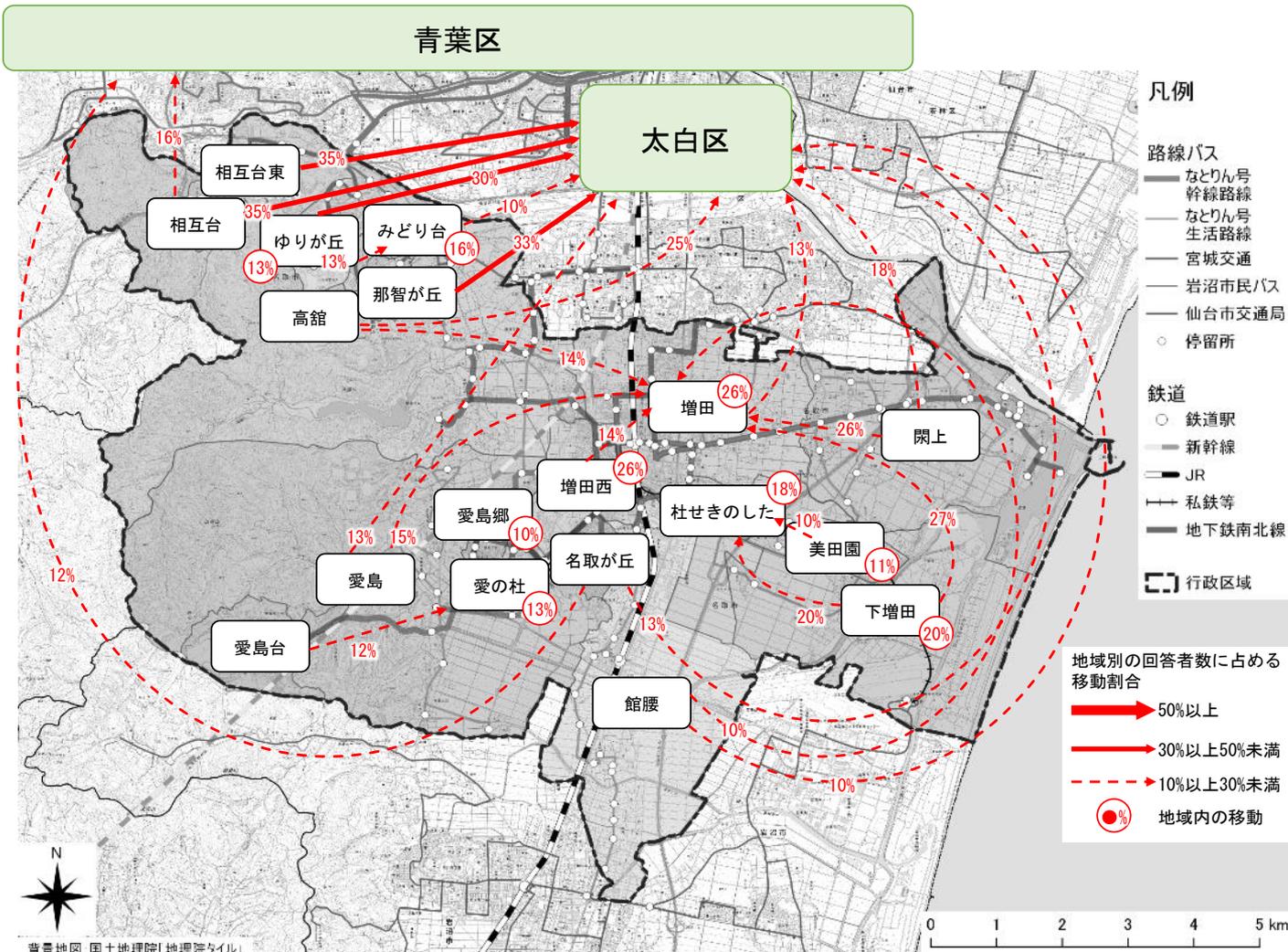
- 各地区で主には青葉区や太白区への移動が中心
→市域を超えた移動で時間制約があるため、自動車だけではなく、鉄道利用の割合も大



1-2. 名取市内の移動の実態

【通院】

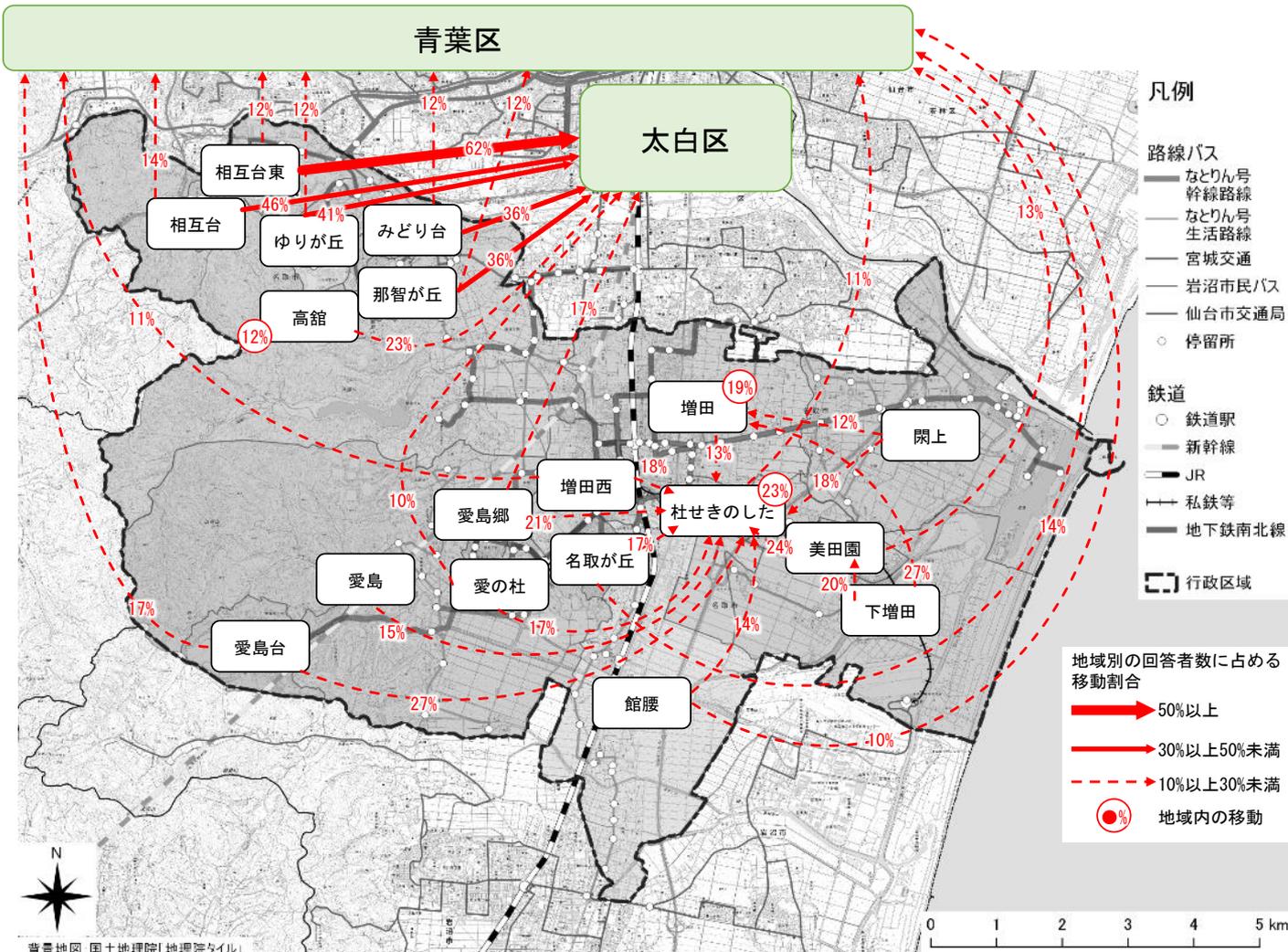
- 各地区内での移動が主
- 地区を超えて通院する場合は増田に移動
- 市北西部では、地区内での移動もみられるが、太白区への移動が主



1-2. 名取市内の移動の実態

【趣味・娯楽】

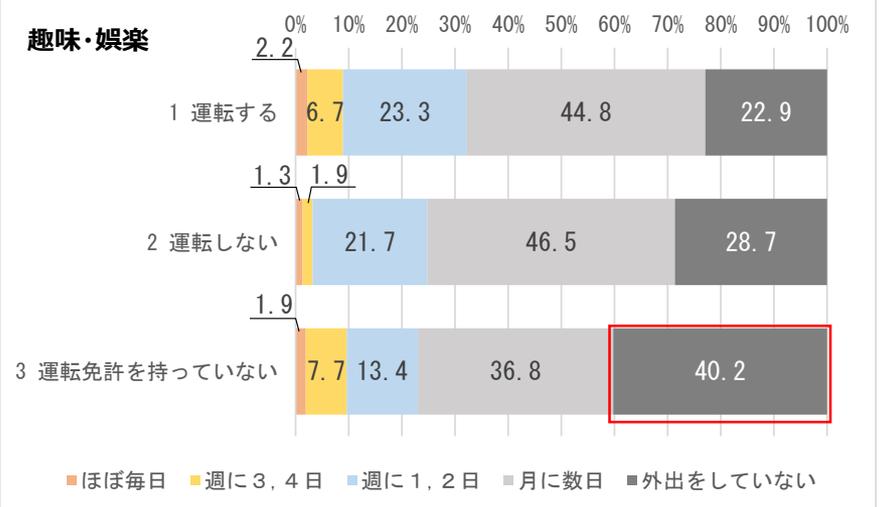
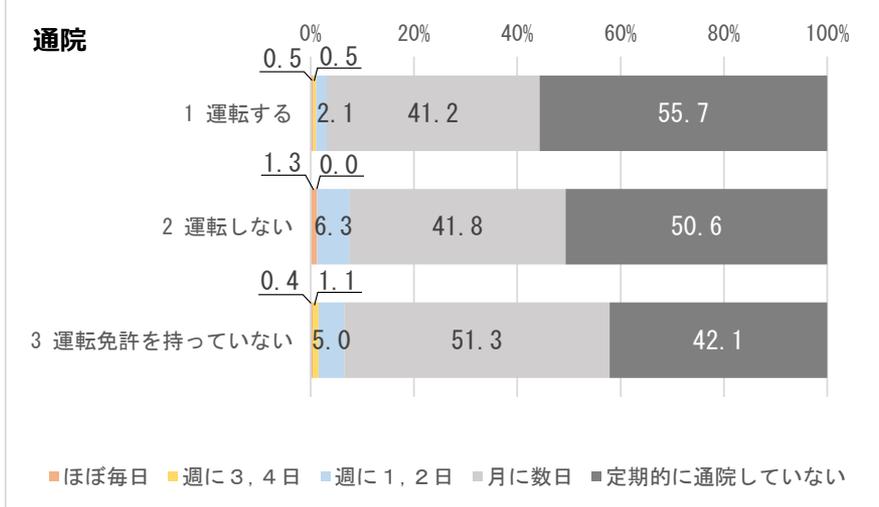
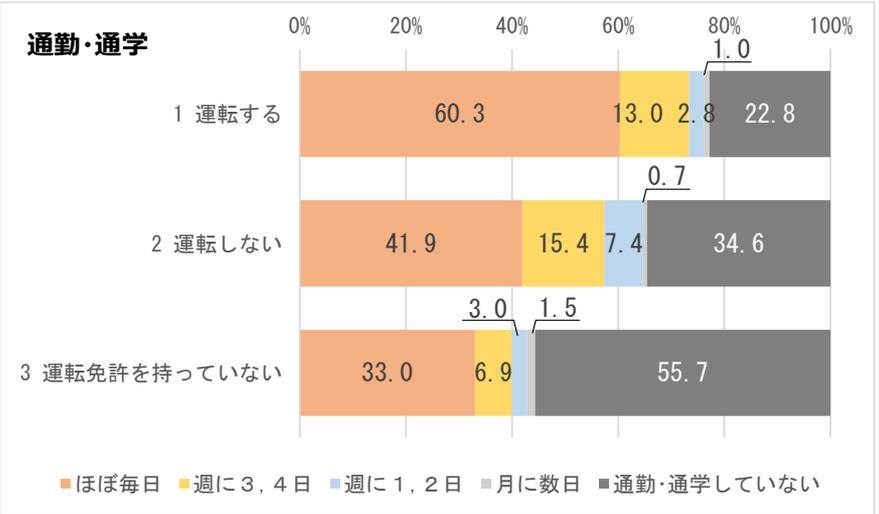
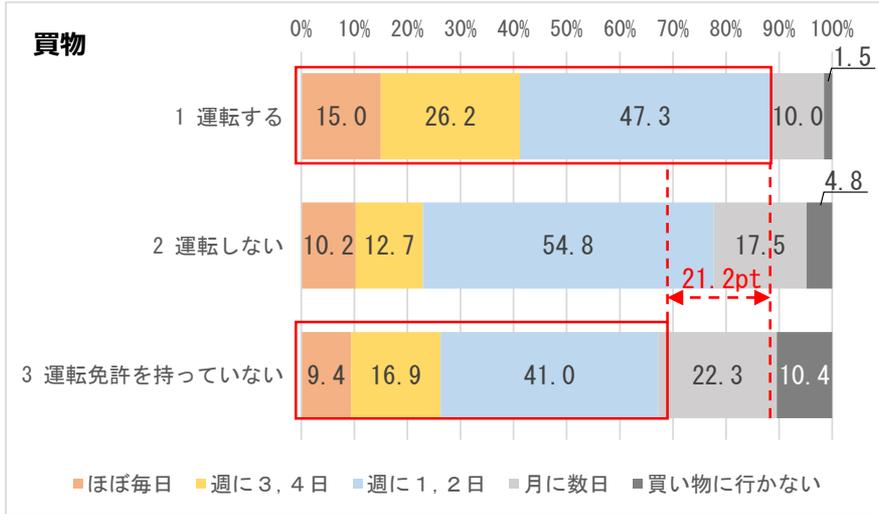
- 市内では、杜せきのしたに移動が集中
- 各地区で青葉区や太白区への移動が占める割合大、特に市北西部では顕著



1-2. 名取市内の移動の実態

(5) 自動車の有無と日常的な外出頻度

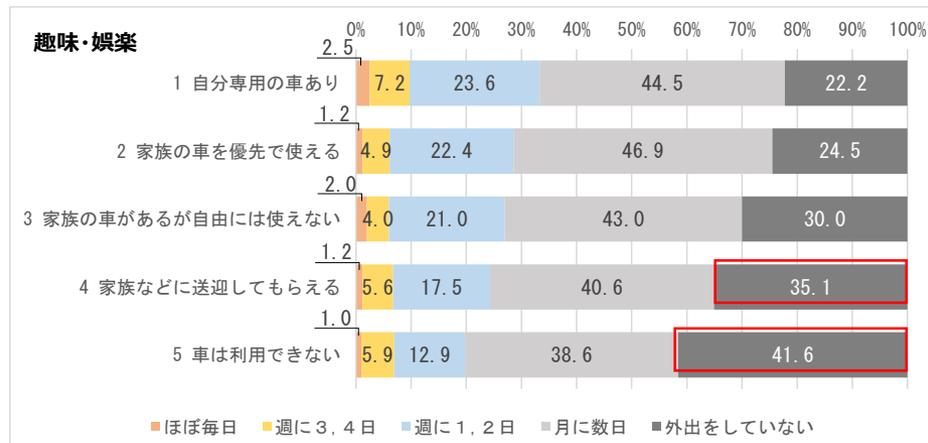
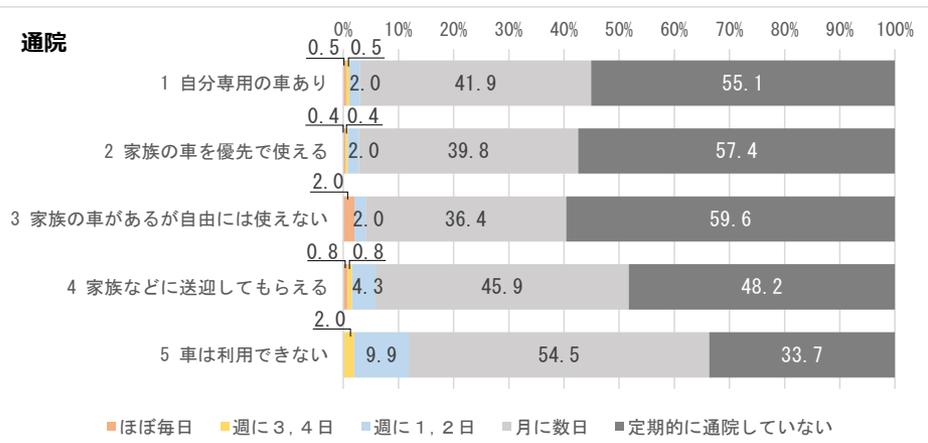
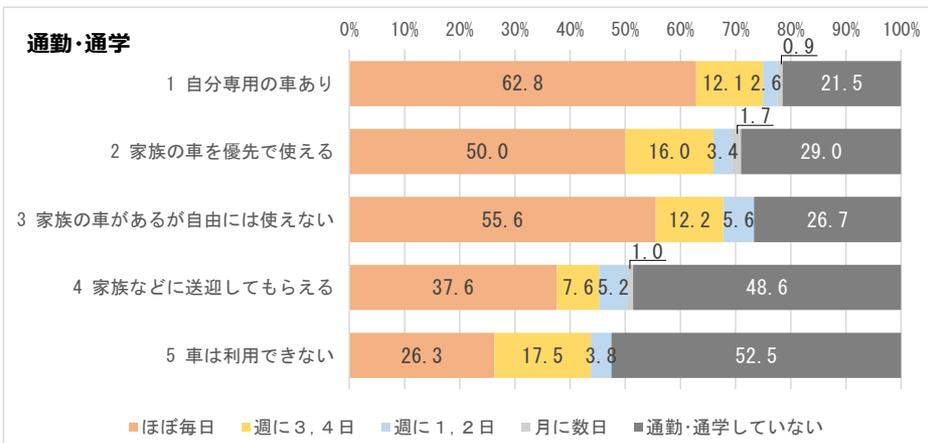
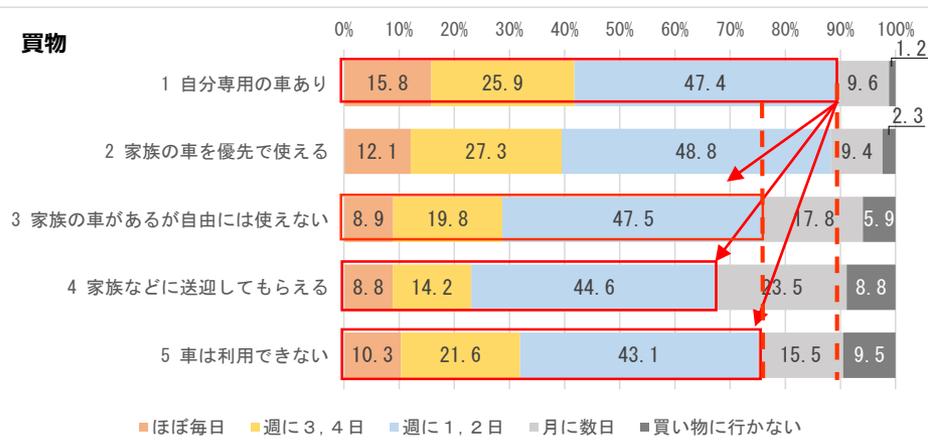
- 自動車を運転しない人や運転免許を持っていない人は買い物や趣味・娯楽での外出頻度が低くなる傾向
- 買い物では“週1回の頻度で買い物”する割合が運転する人と運転免許を持っていない人では、20ポイント以上の差あり
- 趣味・娯楽では、運転しない人や運転免許を持っていない人は“外出をしない”割合が顕著に高まる



1-2. 名取市内の移動の実態

(6)自由に使える自動車の有無と日常的な外出頻度

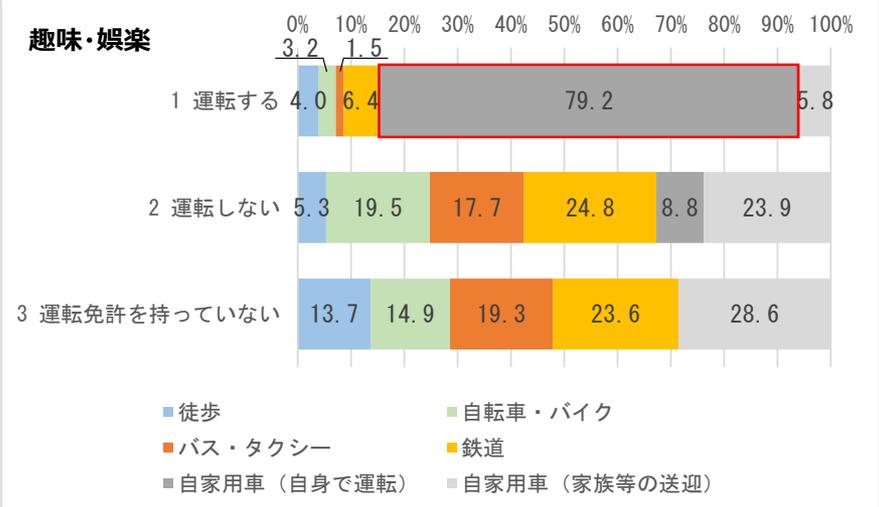
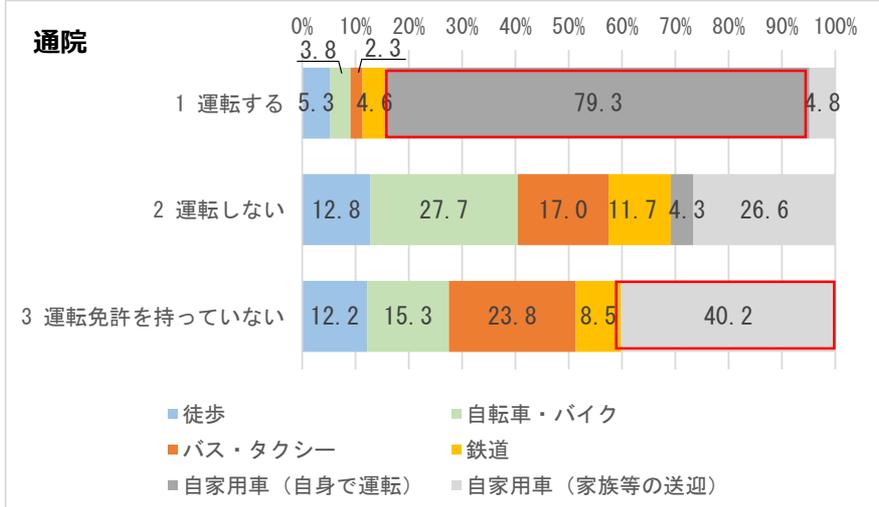
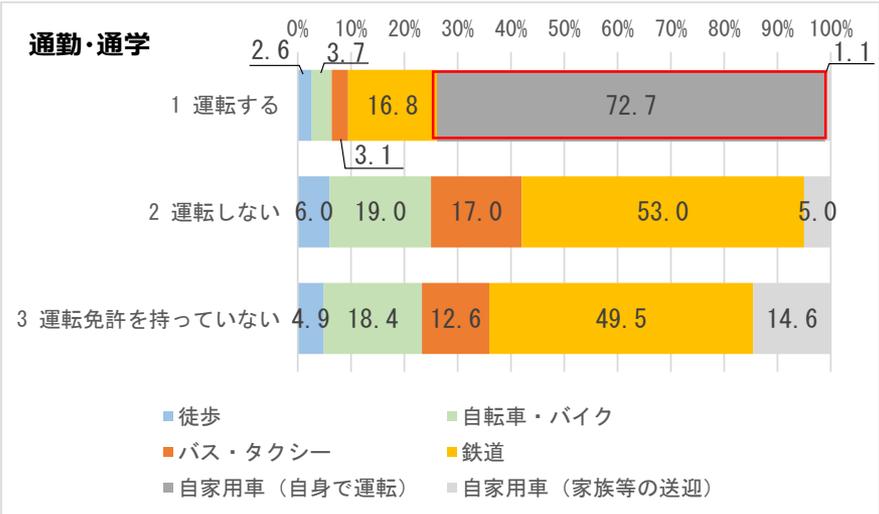
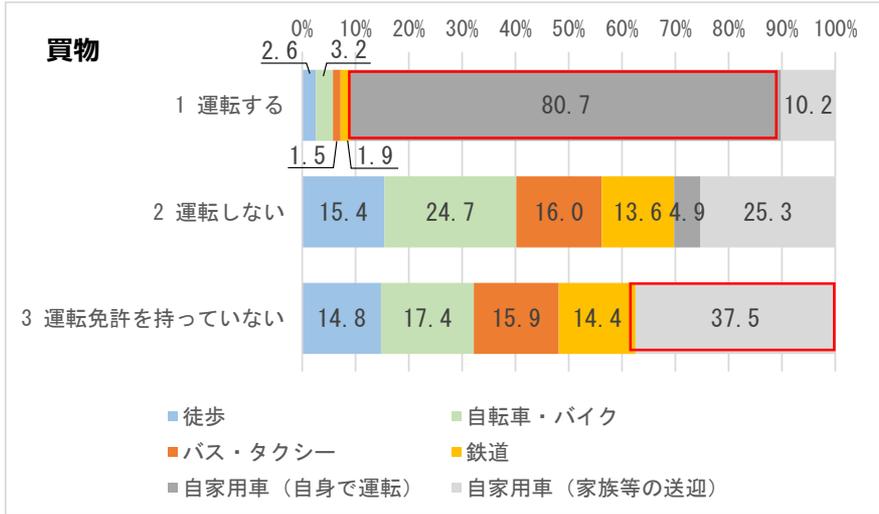
- 買物や趣味・娯楽では、自由に使える自動車の有無が外出頻度に影響
- 家族の送迎を受けている場合や自動車を利用できない場合は、外出頻度が低下
- 特に趣味・娯楽では、家族の送迎を受けている場合や自動車を利用できない場合は、“外出しない”割合大
- 自由に使える自動車の有無が“気軽に移動する”ことの重要な要素



1-2. 名取市内の移動の実態

(7) 自動車の有無と日常的な移動手段

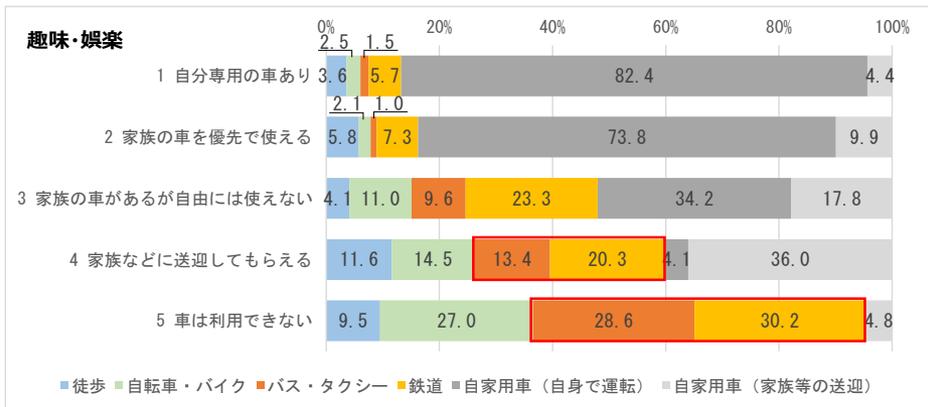
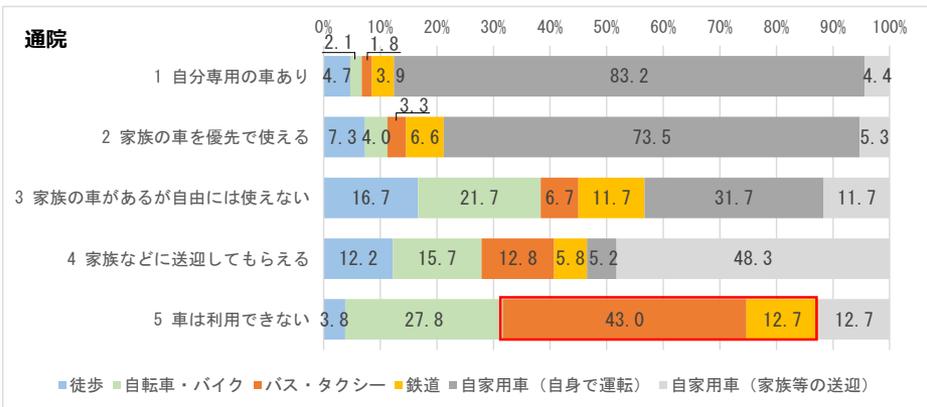
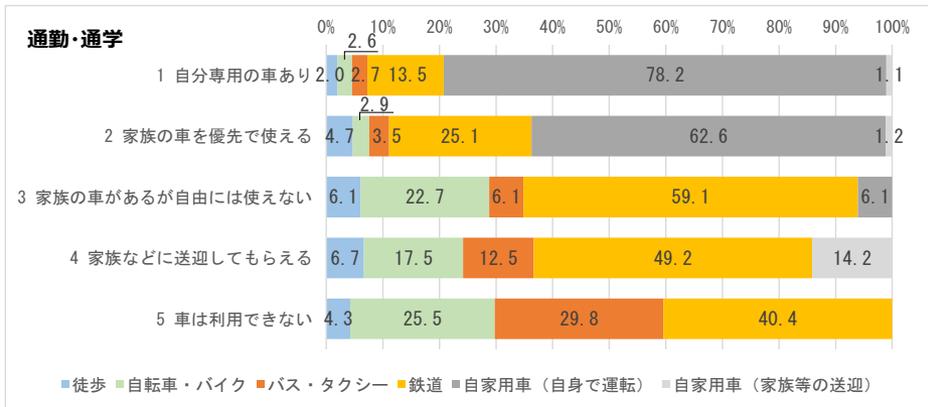
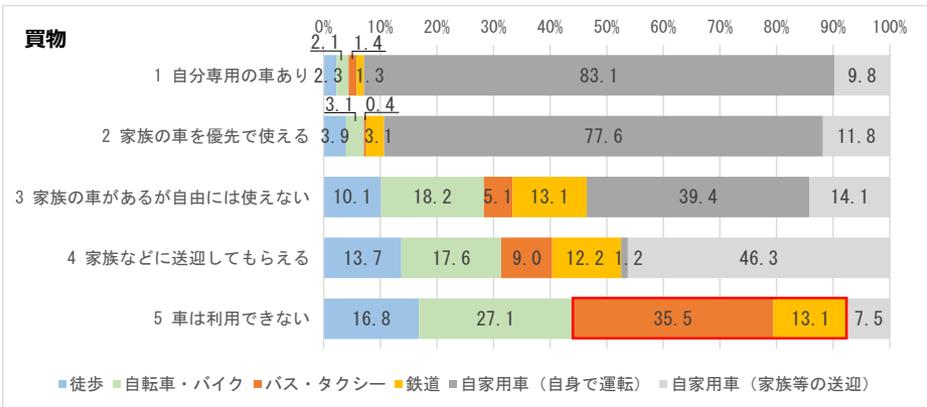
- 自動車を運転する人は日常的な移動手段が各目的共通して、自家用車 = 公共交通を利用しない
- 運転しない人や運転免許を持っていない人は特に通勤・通学での鉄道・バスの利用割合が高まる
- 買物や通院では家族等の送迎も高い割合



1-2. 名取市内の移動の実態

(8)自由に使える自動車の有無と日常的な移動手段

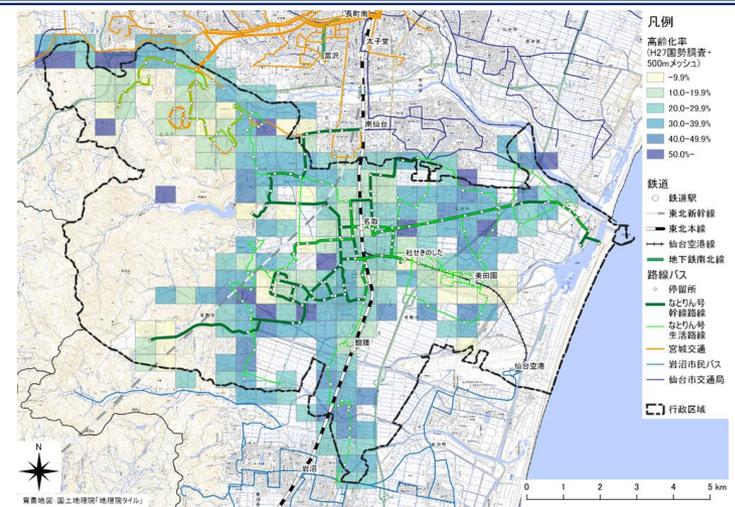
- 自由に使える自動車がない人や車を利用できない人にとって、バス・タクシーや鉄道は日常的な移動手段として占める割合大
- 家族等に送迎してもらえる人も趣味・娯楽ではバス・タクシーの割合が高まる
→“自身の楽しみ”のための外出に送迎してもらうことの抵抗感があると推察



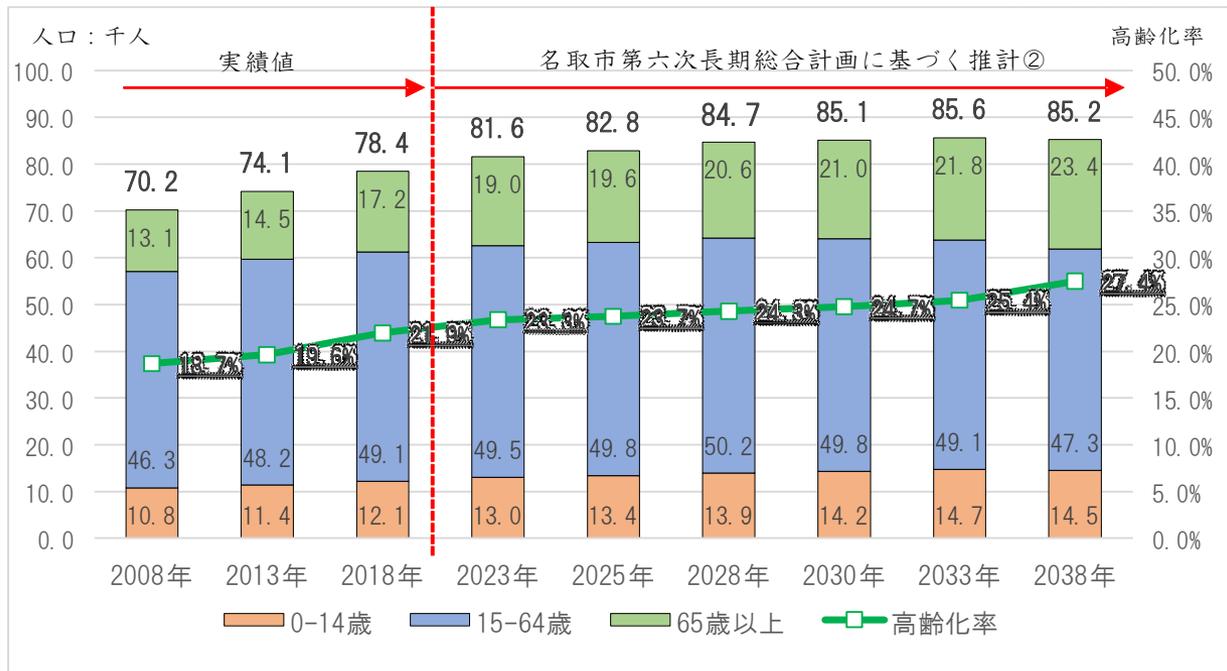
1-3. 名取市内の地域公共交通を取り巻く環境

(1) 人口

- 国勢調査によると、人口は増加傾向
- 年少人口や生産年齢人口の増加もみられるものの、老年人口の増加が顕著
- 北西部の住宅地等を中心に高齢化が進行
- 人口推計では、今後も人口増加が継続



高齢化率の状況



➡ 施策推進の効果により、自然動態・社会動態の減少傾向が抑制された場合、2028年以降も人口増加、2033年以降に人口減少

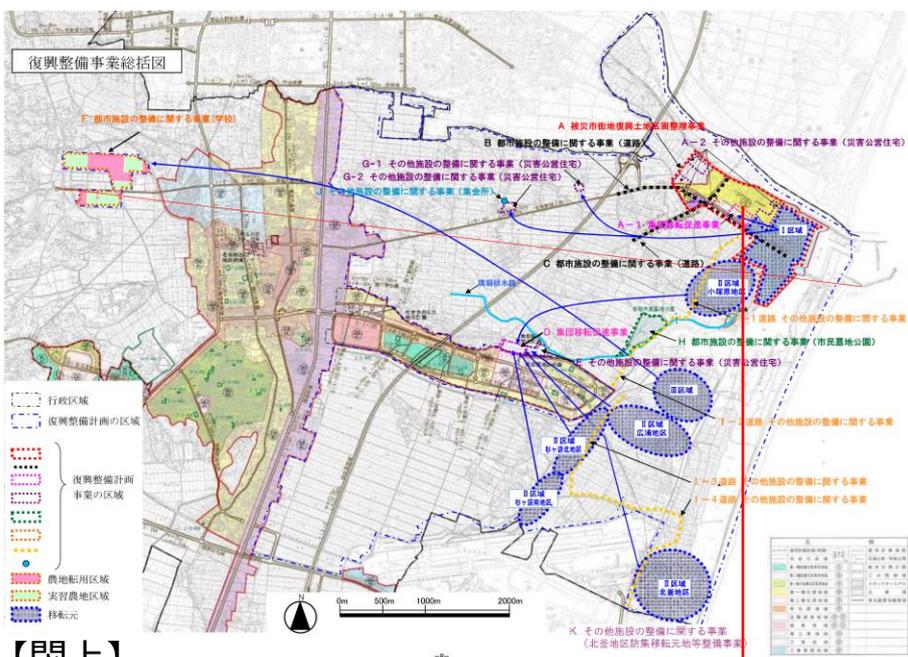
3年齢区分別の人口推移

1-3. 名取市内の地域公共交通を取り巻く環境

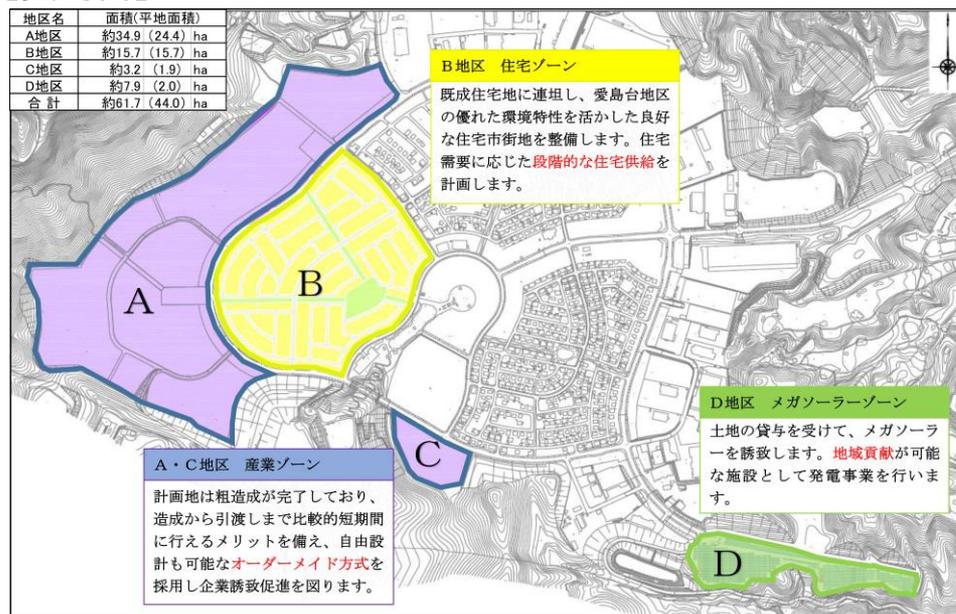
(2) まちづくり事業

- 沿岸部において復興整備事業を実施
- 閑上での土地区画整理事業を中心に住宅整備や賑わいエリアの創出等
- 愛島台では令和9年度までに宅地分譲が進行
- その他の地区でも開発の予定あり

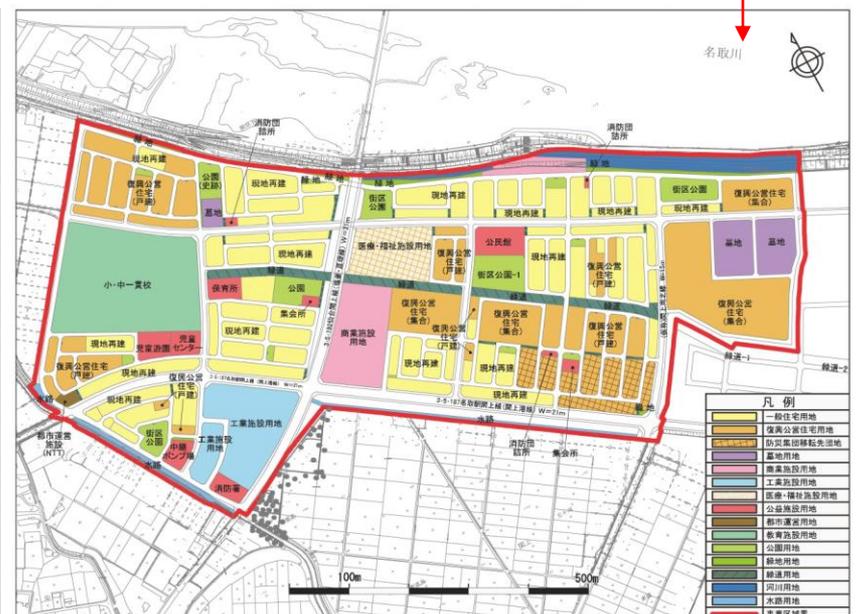
→ 市内では、今後も定住人口の増加等が見込まれる
 → **新たな移動需要の発生**



【愛島台】



【閑上】



1-3.名取市内の地域公共交通を取り巻く環境

(3)交通事業者の意見

- 各交通事業者はコロナ禍により、利用者数が大幅減
- 行政や他の交通モードと連携した取組の必要性について、相互認識することが重要と各交通モードから意見有

交通モード	主な意見
共通	<ul style="list-style-type: none">● コロナ禍により人流が大きく変化● コロナ禍により事業者間や事業者・行政間の連携や協力が一層重要<ul style="list-style-type: none">➢ 事業者間での情報共有など、今後取り組む機会があれば参画したい➢ 複数事業者の状況を俯瞰的に鑑みた調整役としての行政● 市民に親しみ等を持ってもらう必要性(利用することで移動手段を維持・確保する意識)
鉄道	<ul style="list-style-type: none">● 仙台都市圏の広域的な移動を担う交通モード● 鉄道単独ではなく、降りた先の交通機関との連携が必要● 鉄道の前後に利用できる交通機関も含めた目的地までのアクセス性が重要(アクセス性の高い自家用車利用に流れてしまう)
バス	<ul style="list-style-type: none">● 持続可能性に向けた施策・取組みが重要● バスの利用機会拡大を図る取組みの必要性● 他交通モードとの連携が重要
まちづくりの関係者	<ul style="list-style-type: none">● 沿岸部等には地域公共交通での来訪もあり<ul style="list-style-type: none">➢ 仙台空港での飛行機の発時間までの間に名取市内を周遊するような来訪も多い →バスではなく、自由に移動できるタクシー・レンタカーでの来訪が多い傾向● 市外来訪者にとってのわかりやすさも重要<ul style="list-style-type: none">➢ 海外からの来訪もみられるため、英語(多言語)での案内が必要➢ “かわまちてらす閑上”等の主要な観光資源の最寄りバス停の位置が分かりづらい(バス停名称から判断しづらい)● 着地型のツアー等を企画する際には自動車以外の移動手段の有無がツアー内容に影響 →基本は“公共交通機関”を利用して来訪してもらうように誘導

1-3.名取市内の地域公共交通を取り巻く環境

(4)市民の意見

- 令和2年度に実施した市民アンケート調査では、「鉄道と路線バスの接続」や「タクシーチケット等のサービス」「高齢になったときの公共交通の割引」等に関する自由意見がみられた
- 鉄道と路線バスの接続に関しては、鉄道と路線バス(なとりん号)の運行ダイヤがかみ合っておらず利用しづらいことや最寄りの駅(南仙台駅や館腰駅)までのルートがないことに対する意見がみられた

市民の意見の例(抜粋)

- 目的地に行くのにグルグル回って時間がかかる、各停留所の時刻表などもなく、知る人ぞ知るという感じ。JRと地下鉄とのアクセスを考えて頂きたい。
- 地下鉄南北線やJRなどの乗り継ぎが便利であれば、通勤、通学に公共機関の利用も考えますが、現段階では、時間帯があわず自家用車利用となっています。
- 自分の住居が那智が丘で最寄のJR駅が南仙なので、南仙経由のなとりん号があれば高校生などかなり利用するのでは。名取市役所に名取市民なのに、直通のものが無いので不便。なとりん号は名取市役所まで運行すべきではないか。
- 愛島台から直接、館腰駅に行く路線が出来たら毎日息子の送り迎えしなくても良くなるので考えて欲しいです。毎日利用する事になると思います。名取駅経由では時間がかかりすぎます
- 通勤に自家用車の利用が許可されていない為、なとりん号を利用しています。①現在のダイヤでも平日は何とか利用できるのですが、土日祝の最終便には間に合いません。②名取駅と接続可能なバスのはずが電車の到着と同時にバスが発車してしまう便があり困っています。ホームからバス停移動の時間が考えられないと思います。
- なとりん号の名取駅での利用について、JRの到着と同時刻(21:00着)の発車のバスがあり間に合わない。21:05発とするなどJRとの接続を考えたダイヤとすることはできないでしょうか。

2.上位・関連計画等整理

●上位・関連計画から移動や交通に関する方向性や施策を抽出・整理

	計画等の名称	計画期間	移動や交通の方向性
1	名取市第六次長期総合計画	R2～R12	○
2	名取市第五次国土利用計画	R2～R12	○
3	名取市第六次長期総合計画 地方創生総合戦略版	R2～R6	○
4	名取市自転車利用環境整備計画	H29～R8	○
5	名取市公共施設等総合管理計画	H29～R8	
6	名取市地域防災計画	R3.3改訂	○
7	第11次名取市交通安全計画	R3～R7	
8	名取市情報化推進計画	R2～R6	
9	第三次名取市男女共同参画計画	R2～R12	
10	名取市新型インフルエンザ等対策行動計画	H27.3策定	
11	新型コロナウイルス感染症流行時における業務継続計画	R4.5改訂	
12	名取市森林整備計画	R3～R13	
13	第二次名取市環境基本計画	R2～R12	○
14	名取市都市計画マスタープラン	H30.12策定	○
15	名取市耐震改修促進計画	R3～R7	
16	名取市橋梁施設長寿命化計画	H30.3策定	
17	名取市水道事業基本計画（新水道ビジョン）	H29～R8	
18	名取市雨水対策基本計画（既成市街地）	H30.3策定	
19	名取市教育振興基本計画	R2～R12	○
20	名取市生涯学習振興計画	R2～R12	
21	名取市学校施設長寿命化計画	R3～R12	
22	名取市消防計画	R3.6改訂	
23	名取市救急業務計画	H30.4～	
24	名取市消防団活性化計画	R3～R5	
25	名取市避難行動要支援者避難支援計画	H27.7策定	
26	地域福祉計画・地域福祉活動計画	R2～R6	
27	宮城県道路整備プログラム（うち名取市道路事業）	R3～R12	

(方針)温室効果ガス排出抑制及び高齢化の進展を念頭に
関連機関と連携した公共交通の
利便性向上を検討

(方針)低炭素なまちづくり
を促進する施策として、
パークアンドライドなどの利用
促進による公共交通利用
の促進

3. 課題整理

運行状況

- 市域全域をカバーする鉄道やバスのネットワーク
- タクシー事業者も複数社が運行
- スクールバス等の公共交通以外の移動サービスの提供
- 一部地区ではボランティア輸送により自ら移動手段を確保
- 鉄道・バスのコロナ禍前まで戻らない利用者数

移動の実態

- 自動車中心の移動
- 一方で丘陵地の居住者や自動車を運転しない人にとっては、移動手段としてバスの担う役割大
- 通勤・通学をはじめ、市外への移動も盛ん
- 市北西部の生活の拠点は仙台市内

公共交通を取り巻く環境

- 今後も人口は増加傾向
- 復興事業や宅地分譲等による定住人口増加
- 一方で老年人口の増加も顕著
- 市北西部の住宅地を中心に高齢化が顕著

課題①
各交通モードの運行ダイヤやネットワークの連携

課題②
高齢化や定住人口の増加、新たな賑わい拠点の創出に対応したネットワーク

課題③
限定的な利用に留まる公共交通

課題④
将来の地域公共交通の維持・確保