

- 目 次 -

1. はじめに	1
1.1 計画の策定にあたって	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画期間	2
1.4 計画の範囲	2
2. 本市の現状	3
2.1 本市の地域公共交通の運行状況	3
2.1.1 鉄道の運行状況	3
2.1.2 バスの運行状況	6
2.1.3 タクシーの運行状況	9
2.1.4 その他の交通モード	10
2.1.5 地域公共交通の利用に関する支援サービス	11
2.1.6 鉄道・バスによる市域のカバー状況	12
2.2 本市の移動実態	13
2.2.1 自動車の保有状況	13
2.2.2 アンケートを通じた移動実態の分析	14
2.3 本市の地域公共交通を取り巻く環境	22
2.3.1 人口	22
2.3.2 施設立地	24
2.3.3 まちづくり事業	25
2.3.4 観光動向	26
2.3.5 交通事業者の意見	27
3. 本市のまちづくりの方向性	28
3.1 名取市第六次長期総合計画	28
3.2 名取市第五次国土利用計画	30
3.3 名取市第六次長期総合計画 地方創生総合戦略版	31
3.4 名取市自転車利用環境整備計画	32
3.5 名取市地域防災計画	32
3.6 第二次名取市環境基本計画	33
3.7 名取市都市計画マスタープラン	34
3.8 名取市教育振興基本計画	34
4. 本市の地域公共交通の課題	35
4.1 現況のとりまとめ	35
4.1.1 地域公共交通の運行状況	35
4.1.2 市民の移動の実態	35
4.1.3 地域公共交通を取り巻く環境	35
4.2 本市の課題の整理	36

5. 本市の地域公共交通の基本的な方針	38
5.1 本市の目指す将来像.....	38
5.2 取組みの方針.....	39
5.3 地域公共交通の役割.....	41
5.4 将来の地域公共交通のネットワーク.....	42
5.5 計画の目標.....	43
5.5.1 目標の考え方.....	43
5.5.2 発現する効果.....	44
6. 本市の実施事業	47
6.1 実施事業の全体像.....	47
6.2 都市機能と各交通モードが連携した利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成.....	48
施策1：なとりん号の再編.....	48
施策2：交通結節機能の強化.....	52
施策3：Ma a S (Mobility as a Service)の検討.....	56
施策4：観光と地域公共交通の連携.....	57
6.3 都市サービスの享受につながる地域公共交通サービスの維持・確保.....	61
施策5：地域公共交通の維持・確保.....	61
施策6：輸送資源の総動員への備え.....	63
施策7：貨客混載の検討.....	64
施策8：モビリティ・マネジメントの実施.....	65
6.4 環境負荷の低減に向けた公共交通の利用促進.....	67
施策8：モビリティ・マネジメントの実施【一部再掲】.....	67
7. 計画の推進	70
7.1 計画の評価体制.....	70
7.2 計画のPDCAサイクル.....	70

1 はじめに

1.1 計画の策定にあたって

(市長挨拶等が入る⇒計画策定時までに文言調整)



1.2 計画の位置づけ

(1) 法律での位置づけ

本計画は「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（令和2年11月27日施行）（地域公共交通活性化再生法）に定める「地域公共交通計画」であり、法定計画になります。

「地域公共交通計画」は「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとしての役割を持っています。本市の旅客運送サービスの全体ビジョンや政策推進の観点を示しており「地域公共交通政策の憲法」とも表現されるものになります。

(2) 本市での位置づけ

本計画は本市における地域公共交通の最上位計画として、今後の事業推進の根拠となる重要な計画です。本計画の内容は、本市の最上位計画である名取市第六次長期総合計画に示す方針に沿うものであり、また関連する他計画とも整合を図って策定しています。

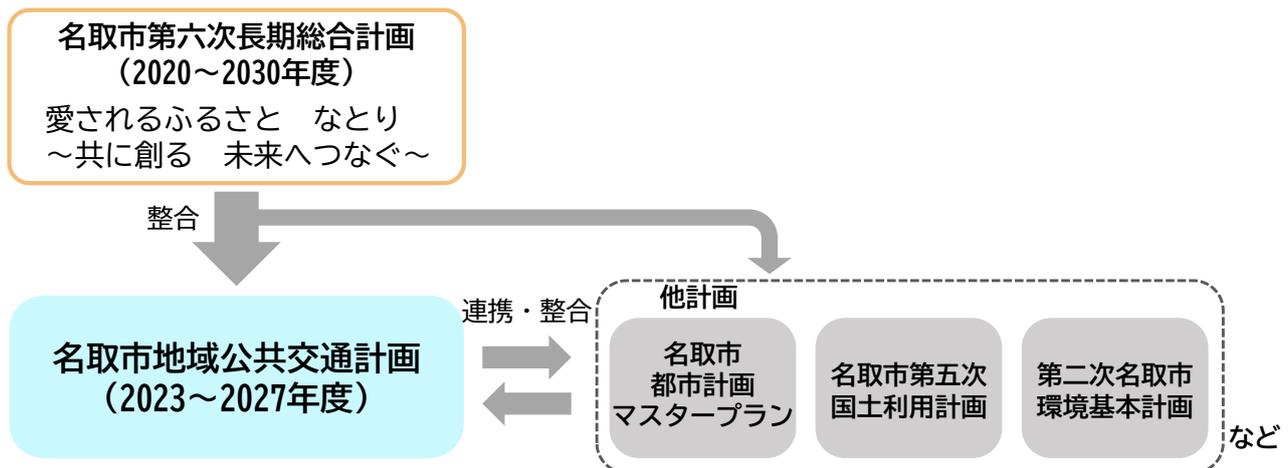


図 本計画の位置付け

1.3 計画期間

本計画の計画期間は2023年度～2027年度の5ヶ年とします。

1.4 計画の範囲

本計画の範囲は本市全域とします。

ただし、今後の事業推進の中で周辺自治体とも連携が必要な場合は、個別の事業ごとに協議の上、事業範囲を調整します。

2 本市の現状

2.1 本市の地域公共交通の運行状況

2.1.1 鉄道の運行状況

(1) 概況

本市内には、東日本旅客鉄道株式会社(JR 東日本)と仙台空港鉄道株式会社(仙台空港鉄道)の2事業者が運行しています。JR 東日本は東北本線・常磐線の2路線、仙台空港鉄道は仙台空港アクセス線の1路線があります。JR 東日本は名取駅・館腰駅の2駅、仙台空港鉄道は名取駅、杜せきのした駅、美田園駅、仙台空港駅の4駅が位置しています。

特に名取駅については、JR 東日本と仙台空港鉄道が相互に乗入れており、名取駅はJR 東日本・仙台空港鉄道のそれぞれの路線の結節点となっています。

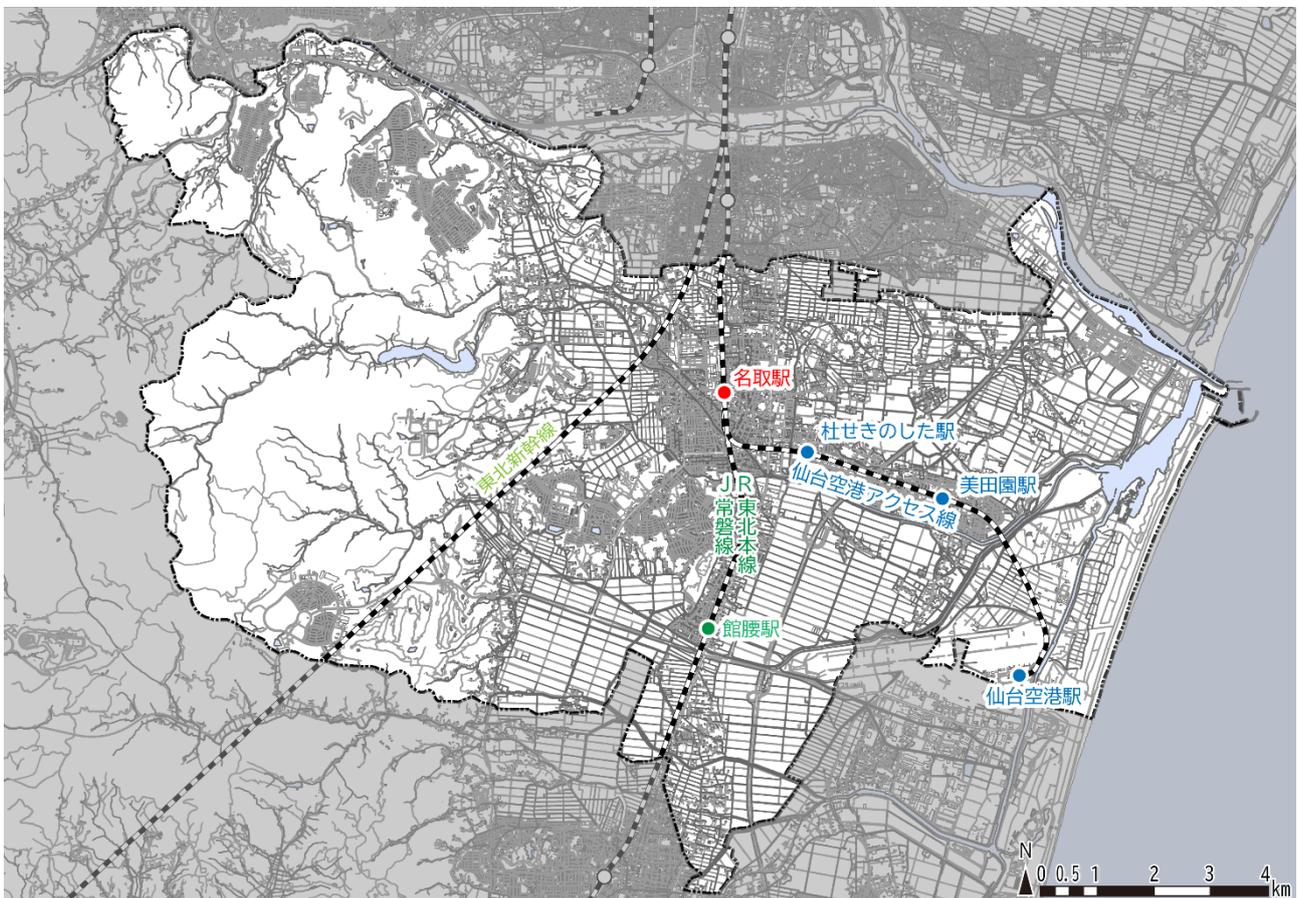


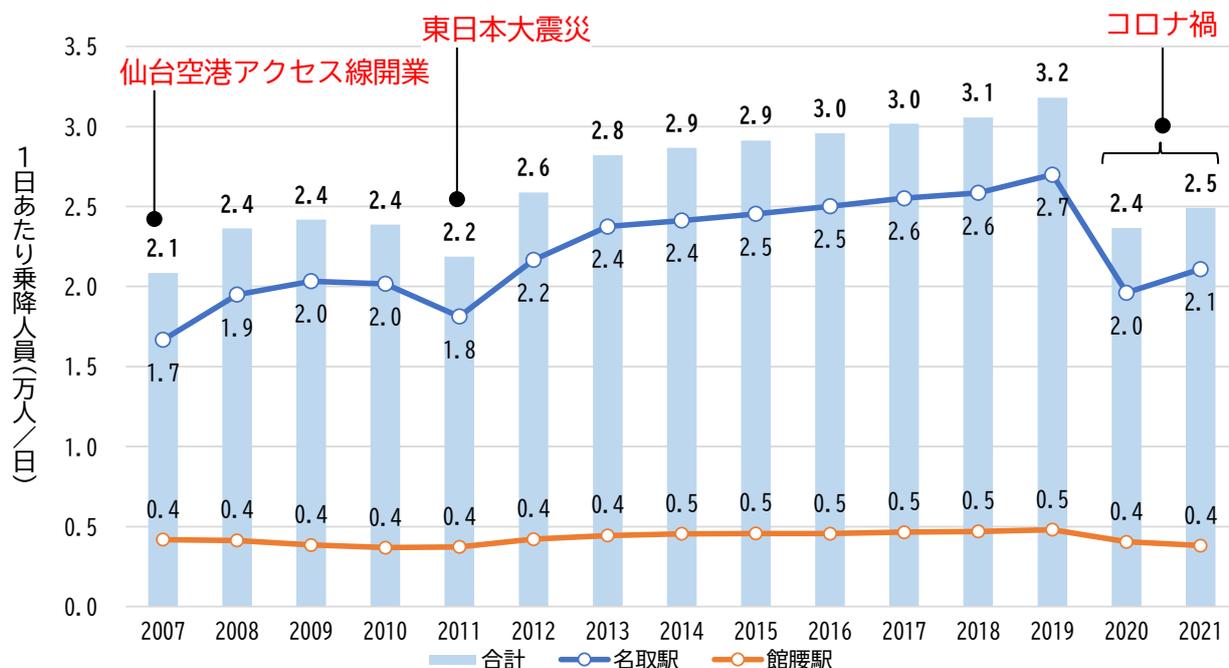
図 鉄道のネットワークの状況

(2) JR 東日本の利用状況

名取駅の利用者数は、2007 年の仙台空港アクセス線開業以降増加傾向にあります。2019 年度は 2007 年度の約 1.6 倍にあたる約 2.7 万人/日まで増加しています。

また、館腰駅の利用者数は、約 0.4~0.5 万人/日で推移しております。

しかし、2 駅とも、コロナ禍により利用者数は減少しています。



※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)

図 JR 東日本の利用者数

【Point】

- ・コロナ禍前までは利用者数が増加傾向
- ・コロナ禍以降、名取駅・館腰駅とも利用者数が減少

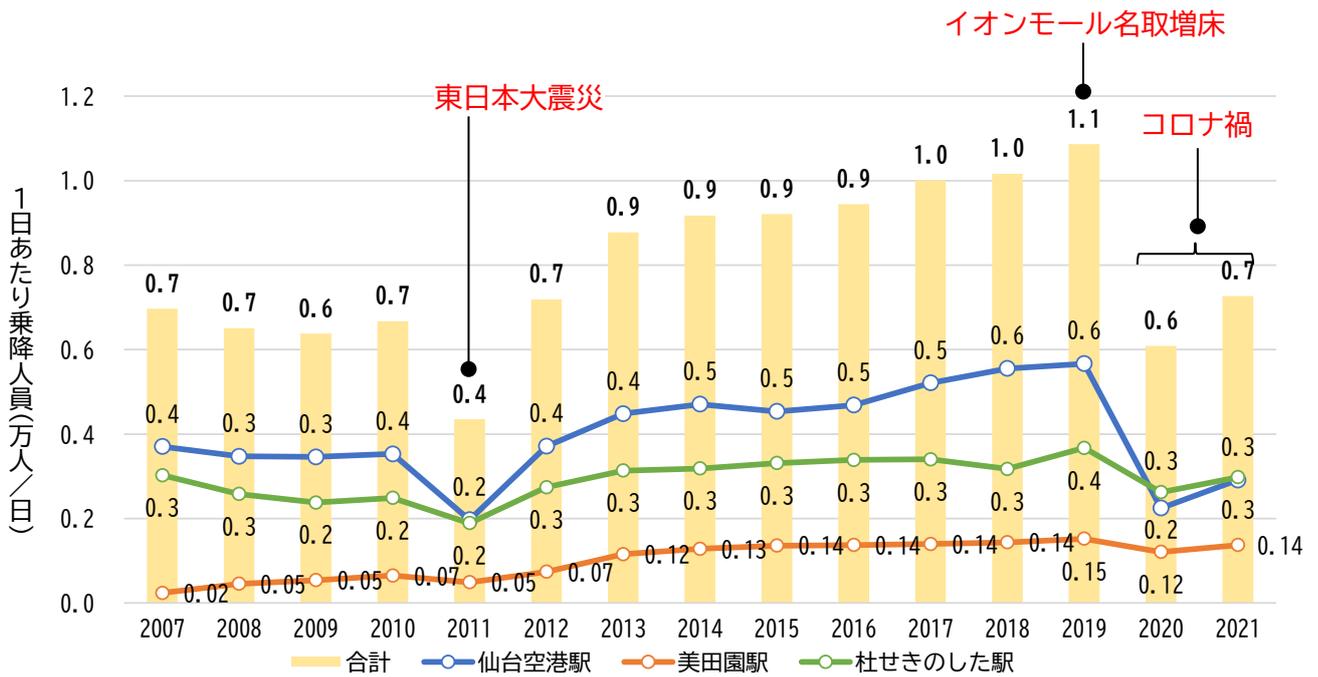
(3) 仙台空港鉄道の利用状況

杜せきのした駅の利用者数は、2007年度から2009年度にかけて減少していましたが、その後は2019年度まで増加傾向にあります。

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年度には240人/日でしたが、2019年度には1,525人/日まで増加しています。

仙台空港駅の利用者数は仙台国際空港のアクセス駅であることから空港の利用状況により影響を受けて、利用者数が大きく変動しています。

いずれの駅も、コロナ禍により利用者数は減少しています。



資料：各期事業報告及び計算書類(仙台空港鉄道(株))

図 仙台空港鉄道の利用者数

【Point】

- ・ コロナ禍前までは利用者数が増加傾向
- ・ コロナ禍以降、3駅とも利用者数が減少

2.1.2 バスの運行状況

(1) 概況

本市のコミュニティバス「なとりん号」と宮城交通株式会社(宮城交通)、株式会社タケヤ交通(タケヤ交通)、仙台バス株式会社(仙台バス)が運行しています。なとりん号は市内全域、宮城交通は市北西部から仙台市内、タケヤ交通は長町駅から仙台空港、仙台バスは館腰駅から仙台空港に路線があります。

表 運行路線

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(令和4年度時点)
宮城交通	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
タケヤ交通	仙台空港～長町：1系統
仙台バス	岩沼駅・館腰駅～仙台空港：1系統

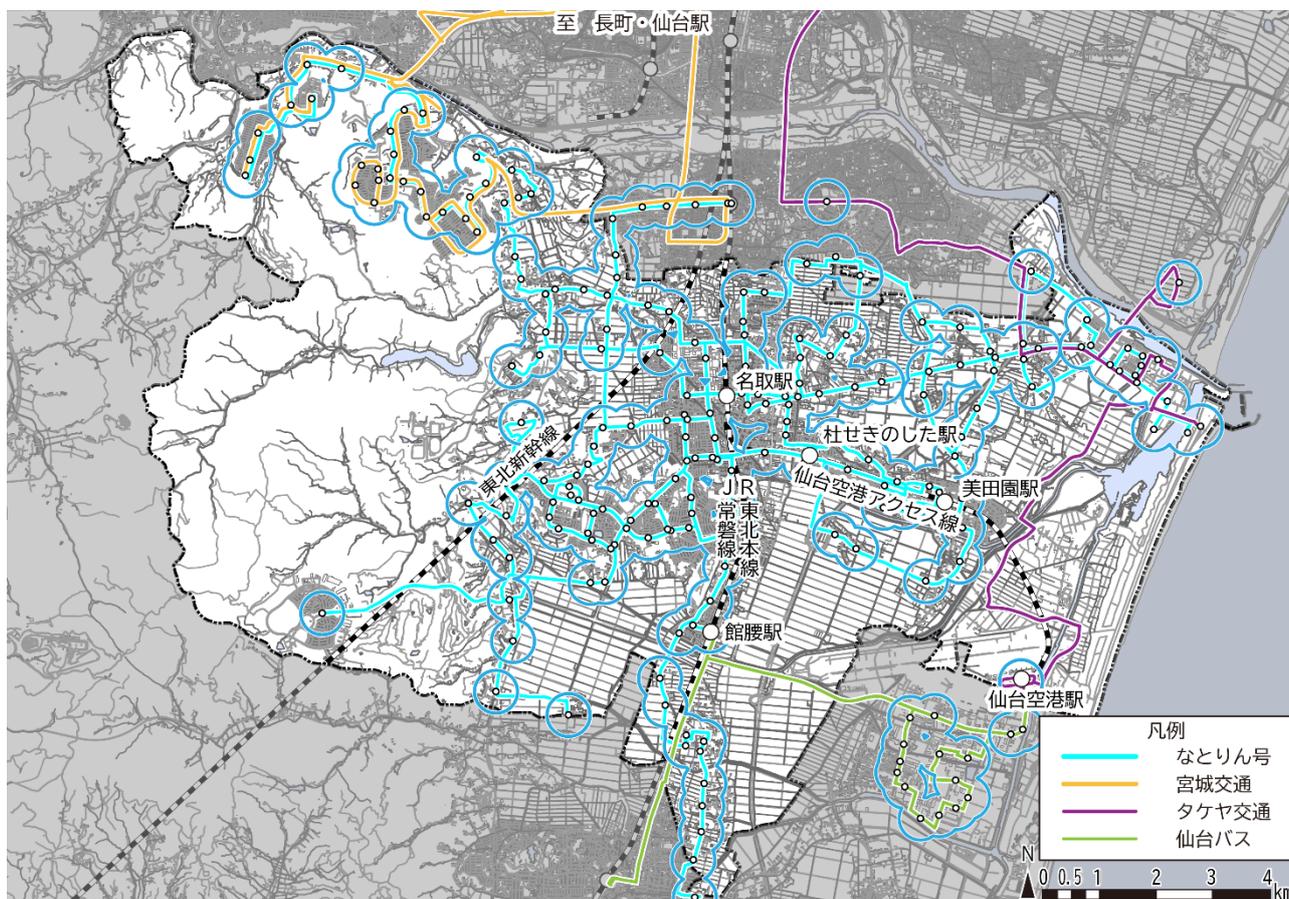
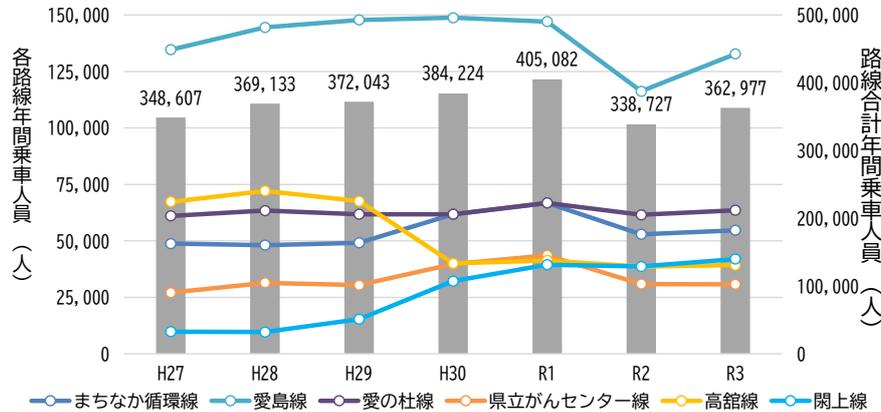


図 市内のバス路線網

(2) 利用状況

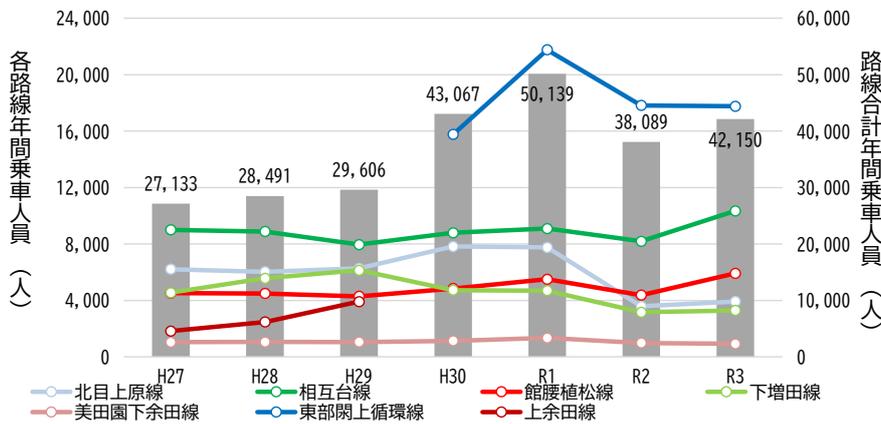
令和3年度末時点において、なとりん号の乗車人員は幹線路線の各路線については増加傾向、生活路線の各路線については横ばいで推移しています。

幹線路線・生活路線ともに路線全体の利用者数は増加傾向にありましたが、コロナ禍を受け減少しています。



幹線路線	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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
閉上線	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

図 なとりん号(幹線路線)の利用者数



生活路線	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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
東部閉上循環線				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

図 なとりん号(生活路線)の利用者数

【Point】
 ・コロナ禍前までは幹線路線・生活路線ともに利用者数が増加傾向
 ・コロナ禍以降、各路線で利用者数が減少

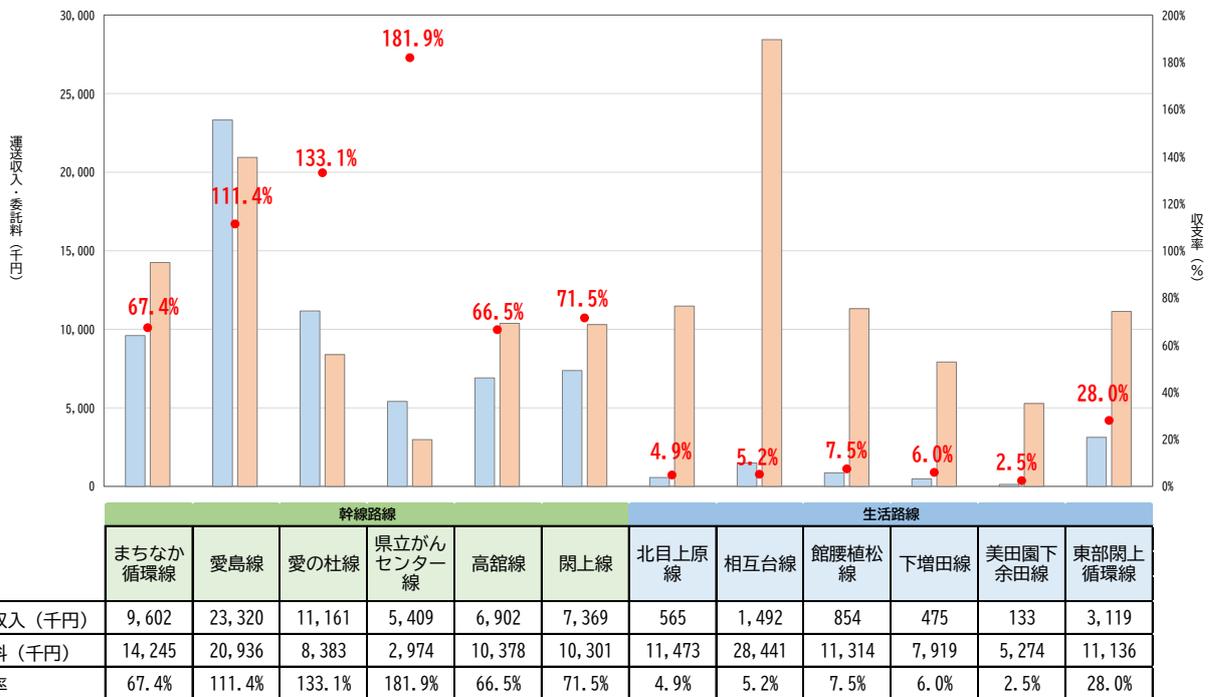
(3) 収支状況

令和3年度におけるなとりん号の収支状況をみると、幹線路線では収支率(支出に対する収入の割合)が高く、愛島線や愛の杜線、県立がんセンター線では、収支率が100%を超えています。また、そのほかの幹線路線についても、収支率は50%を超えています。

一方で生活路線に関しては、ほとんどの路線で収支率が10%未満であり、運行に係る費用のほとんどを収入で補えていない状況です。

表 なとりん号の幹線路線と生活路線の収支状況(2021年度)

種別	運送収入(千円)	委託料(千円)	収支率
幹線路線	63,763	67,216	94.9%
生活路線	6,638	75,558	8.8%
路線全体	70,401	142,774	49.3%



※各路線の運送収入は、運行事業者の報告をもとに、なとりん号全体の運送収入を路線ごとの利用者数で案分して算出している。

※各路線の委託料は、運行事業者の報告をもとに、運行事業者別の委託料を路線ごとの走行距離数で案分して算出している。

※収支率=運送収入÷委託料

図 なとりん号の路線別の収支状況(2021年度)

【Point】

- ・ 幹線路線は収支率が高い
- ・ 生活路線は収支率が低い

2.1.3 タクシーの運行状況

本市内には3事業者のタクシー営業所が立地しています。その他、市外近郊も含めると、10事業者以上が運行しています。

表 本市周辺のタクシー事業者

立地	事業者	所在地	備考
市内	(有)増田タクシー	名取市 高館	
	(株)なとり川交通	名取市 相互台	
	名取交通(株)	名取市 大手町	
市外	観光第一交通(株)	仙台市太白区	
	(株)杜の都交通	仙台市太白区	
	南仙台第一交通(株)	仙台市太白区	
	稲荷タクシー(有)	仙台市太白区、岩沼市	本社営業所、岩沼営業所
	永楽交通(株)	仙台市太白区	
	(株)グリーンキャブ	仙台市太白区	
	宮城タクシー(株)	仙台市太白区	
	(有)ひろせ川交通	仙台市太白区	
	KM仙台タクシー(株)	仙台市太白区	
(有)延生プランニング	仙台市太白区		

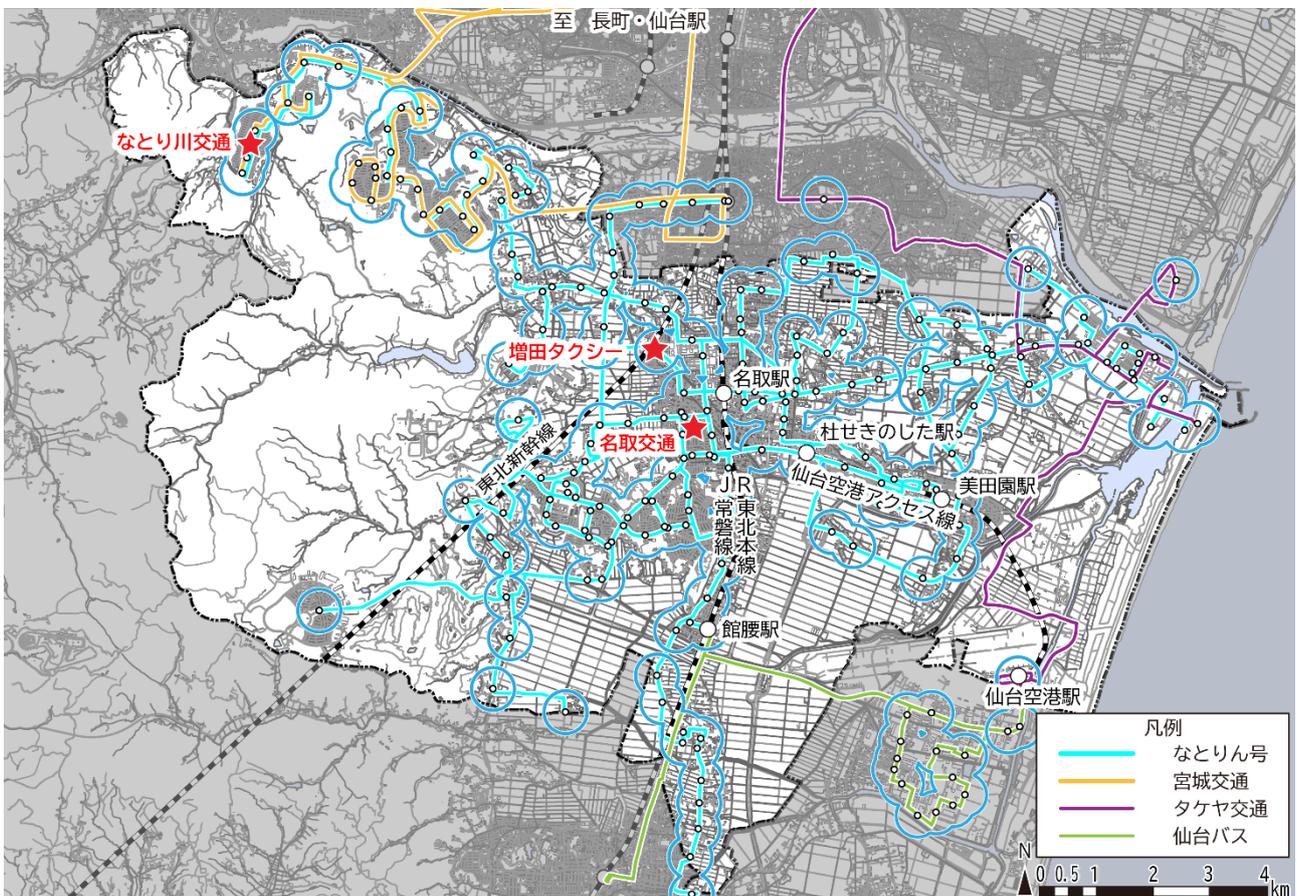


図 市内のタクシー事業所の立地

2.1.4 その他の交通モード

本市には、鉄道・バス・タクシーのほかにスクールバスなどのその他の交通モードが運行しています。

(1) スクールバス

愛島小学校・館腰小学校・みどり台中学校・関上小中学校において、遠方からの通学手段として運行しています。運行便数は学校により異なります。

(2) 買い物バス

2020年度から本市の「買い物機能強化支援事業」の活用して、商業施設を経営する民間事業者が主体となって運行しています。ゆりが丘・みどり台・那智が丘の住宅地、名取が丘、館腰・飯野坂・植松の住宅地と愛島郷のスーパーマーケットを結ぶ運行ルートとなっています。

(3) 福祉有償運送・ボランティア輸送

高齢者や障がい者の移動を支える福祉有償運送に関しては、市内で3事業者が運行しています。また、住民などの有志がボランティアで移動を支える活動を北西部の山手丘陵団地（ゆりが丘・那智が丘・みどり台）で2団体が実施しています。

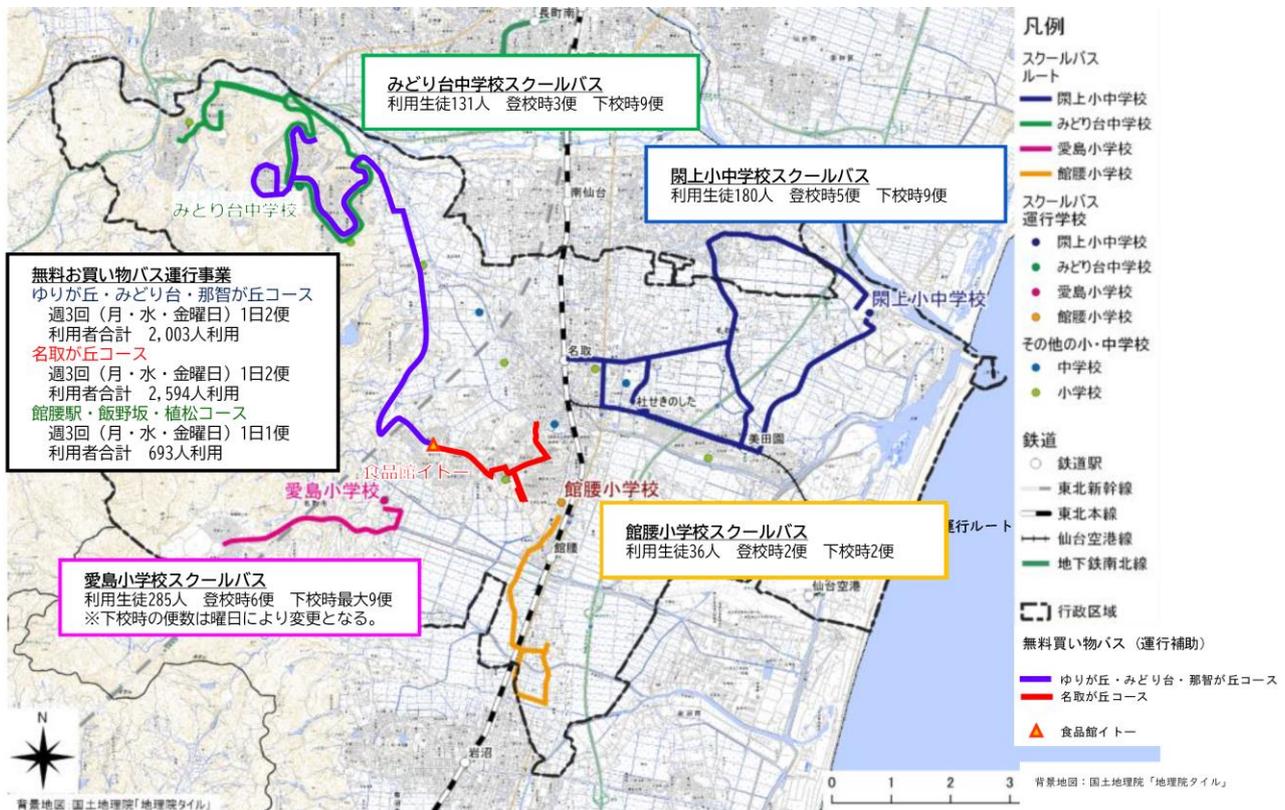


図 スクールバス・買い物バスの運行状況

2.1.5 地域公共交通の利用に関する支援サービス

本市や交通事業者では、様々な人が地域公共交通をより利用しやすくするための支援サービスを展開しています。

表 支援サービスの例

実施主体	取組み名	概要
名取市	なとりん号 障がい者運賃割引	<ul style="list-style-type: none"> 【市内在住の障がい者】 ・幹線路線・生活路線を無料で利用できる取組みを実施 【市外在住の障がい者】 ・幹線路線は普通運賃や定期券運賃の割引を実施 ・生活路線は一乗車一律 100 円とする取組みを実施
	福祉バス乗車券・ 福祉タクシー利用 券交付事業	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者になとりん号回数券や IC カード「icsca」チャージ券、タクシー利用券、自動車燃料助成券のいずれかを交付
宮城交通	障害・福祉割引	<ul style="list-style-type: none"> ・障がい者などの普通運賃や定期券運賃を割引く取組みを実施 ・割引率は障がいの種類などに応じて設定
JR 東日本	障害者割引制度	<ul style="list-style-type: none"> ・全路線を対象に障がい者の普通運賃や定期券運賃を割引く取組みを実施
仙台空港鉄道	障害者割引制度	<ul style="list-style-type: none"> ・全路線を対象に障がい者の普通運賃や定期券運賃を割引く取組みを実施

2.1.6 鉄道・バスによる市域のカバー状況

市内の総人口のうち約9割について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しています。また、高齢者の約9割は鉄道もしくはバスを利用できる環境に居住しています。

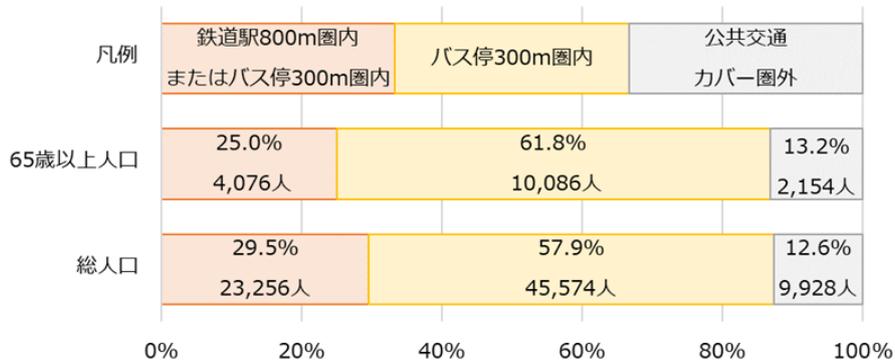


図 鉄道・バスによる人口カバー率

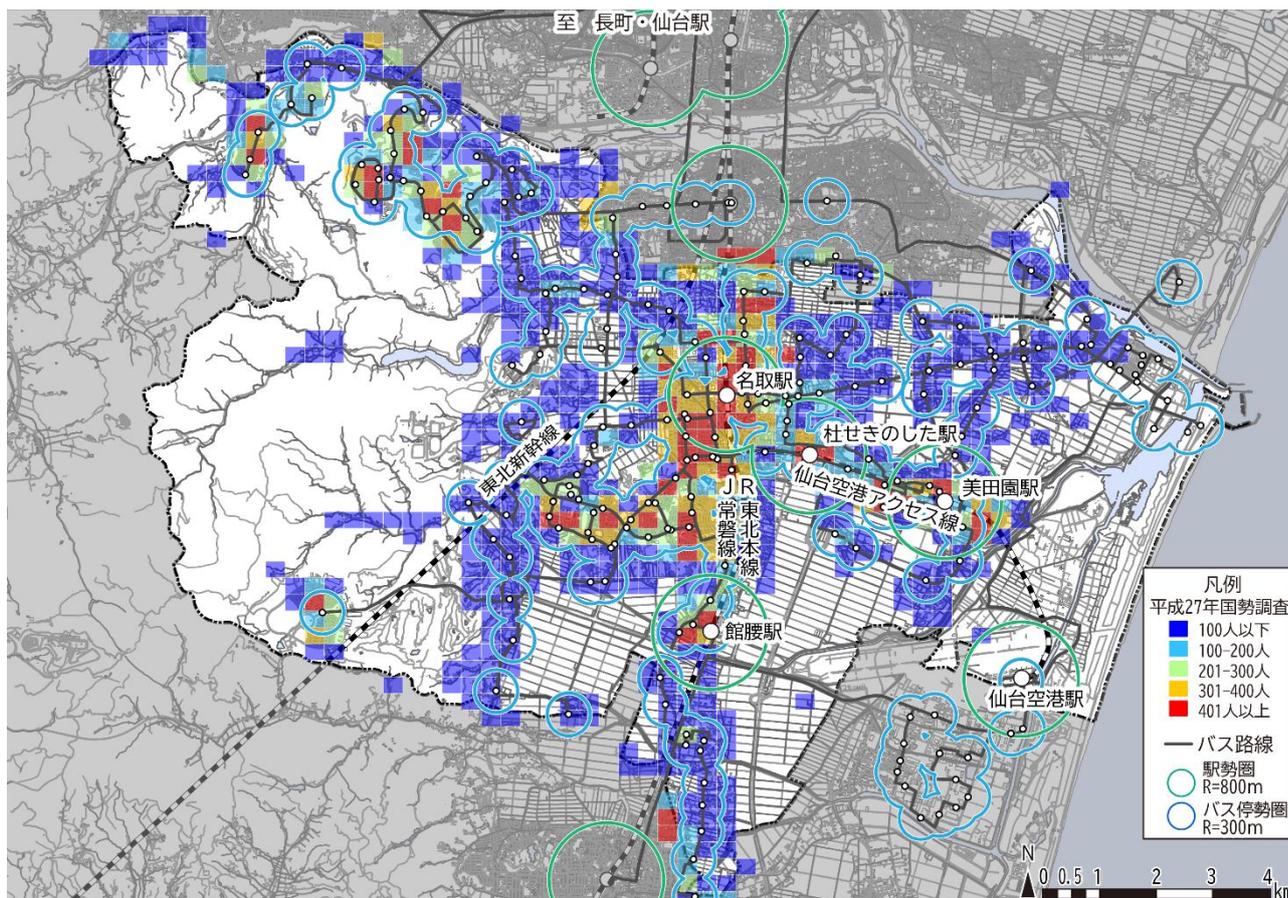


図 鉄道・バスの圏域の状況

【Point】
・市内の約9割を鉄道・バスでカバー

2.2 本市の移動実態

2.2.1 自動車の保有状況

自家用車保有台数(乗用車と軽自動車の合計台数)は増加傾向です。1世帯あたり約2台(乗用車1台+軽自動車1台)を保有しています。1世帯あたりの乗用車保有台数は2005年度から横ばいで推移しています。

一般財団法人自動車検査登録情報協会の公表している統計情報によると、隣接市である仙台市の1世帯あたりの自家用車保有台数は1.02台(2020年現在)です。全国平均が1.04台/世帯であることも考慮すると、本市の1世帯あたりの自家用車保有台数は高いといえます。

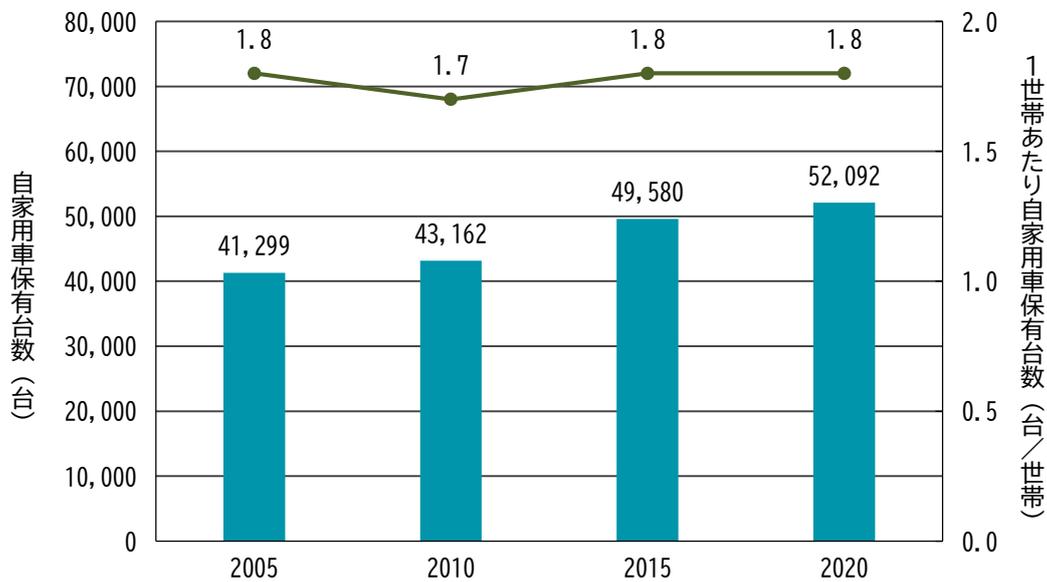


図 自動車の保有状況

【Point】

- ・1世帯あたりの自家用車保有台数は全国平均よりも高い
 全国：1.04台/世帯 本市：1.8台/世帯

2.2.2 アンケートを通じた移動実態の分析

(1) アンケートの概要

名取市民の移動実態やなとりん号をはじめとする市内移動の満足度、ならびにこれからの公共交通の在り方などについて意向を把握し、計画検討の基礎資料とするため、2020年11～12月にかけて、市民アンケート調査を実施しました。

表 実施内容

実施方法	・ 郵送配布・ 郵送回収
実施期間	・ 2020年11月中旬～12月上旬
対象者	市内在住15歳以上の市民約6.7万人から、無作為に抽出した4,000人
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ●回答者の基本属性 <ul style="list-style-type: none"> ・ 性別 ・ 年齢 ・ 家族構成 ・ 自動車運転の有無 ・ 自動車を利用できる環境 など ●移動実態 <ul style="list-style-type: none"> ・ 外出目的別の頻度 ・ 主な行き先 ・ 主な移動手段 ●公共交通の利用状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道、タクシー、なとりん号の利用状況や利用頻度 ・ 鉄道、タクシー、なとりん号の利用理由 ●なとりん号の利用状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ なとりん号利用者の利用路線 ・ なとりん号の運行サービスに対する満足度 ●なとりん号の今後の利用意向 <ul style="list-style-type: none"> ・ なとりん号の運行サービス改善時の利用意向 ・ これからのなとりん号のあり方に対する意向 ・ 新しい交通モードに対する行政支援の是非、利用意向 ・ 公共交通に対する自由意見
有効回答数	2,042票
回収率	51.1%

(2) 目的別の代表交通手段

目的別の代表交通手段の分担率をみると、すべての目的において自家用車の利用割合が高い結果であり、日常生活の移動では、自家用車に依存していることが分かりました。買い物や趣味・娯楽では特に自家用車の割合が高くなっています。

通勤・通学目的では、市域を超えた移動が主であることから、鉄道の割合が高い傾向にあります。

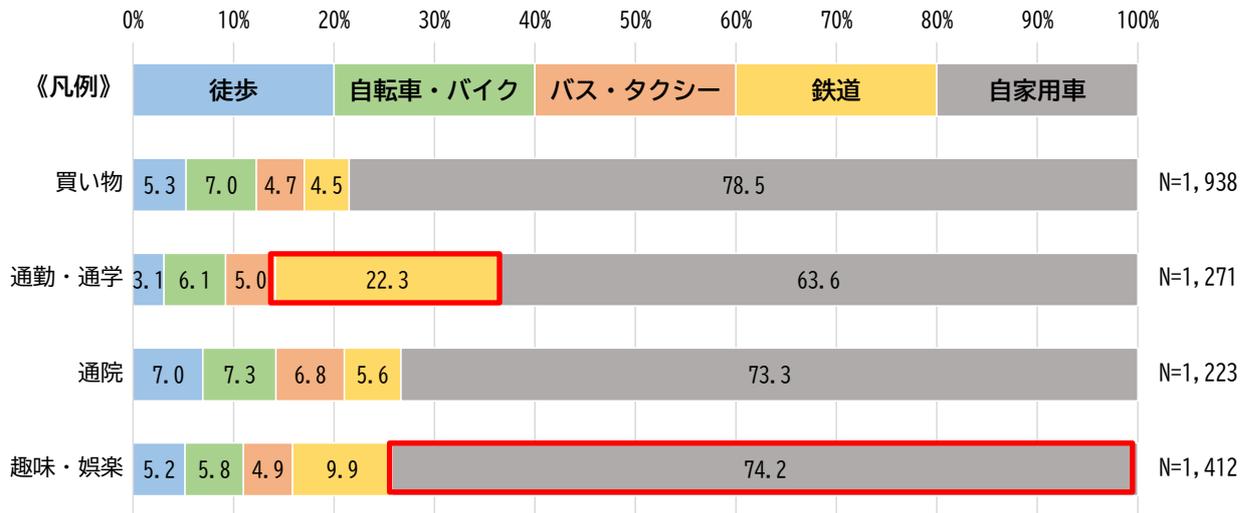


図 市内の目的別の代表交通手段

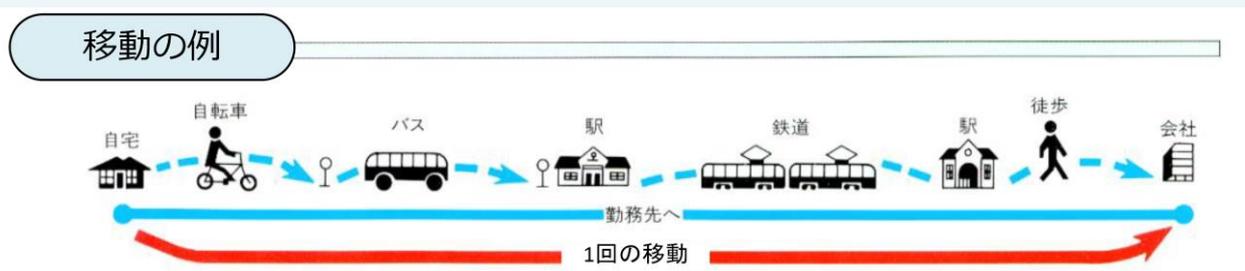
【Point】
・日常的な移動は自家用車中心

《参考》 代表交通手段について

移動に関する分析の際に「代表交通手段」という考え方があります。

一般的にひとつの移動はいくつかの交通手段で成り立っています。例えば、通勤する際には、自宅から駅までは路線バス、駅間は鉄道、駅から勤務先までは徒歩というように路線バスと徒歩、鉄道が組み合わさっています。

この移動で用いた主な交通手段を「代表交通手段」といいます。代表交通手段については、優先順位が決まっており、【鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩】の順となっています。前述したような移動の例の場合は、鉄道が代表交通手段になります。



出典：都市における人の動きとその変化～平成 27 年全国都市交通特性調査集計結果より～(国土交通省)
図 移動の考え方

目的別の代表交通手段については、地区によっても差があります。例えば、鉄道沿線の地区では、自家用車の利用が少なく、鉄道などの公共交通や徒歩や自転車・バイクでの移動が多くみられます。徒歩での移動の多さは平地で移動しやすいことが要因であると考えられます。

一方で山手丘陵団地などでは、自家用車の利用が多くなる傾向があります。斜面地で徒歩で移動しづらく、また地区内に買い物施設などがなく、遠出が必要なため、自家用車で移動が中心になっていると考えられます。

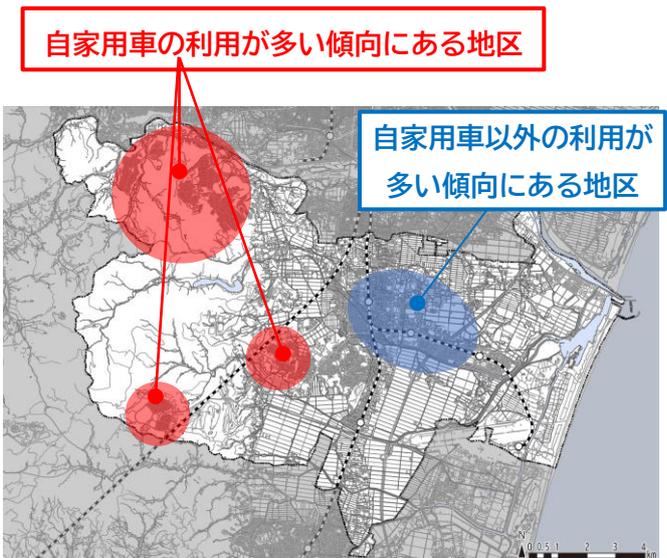


図 地区毎の移動手段の違い

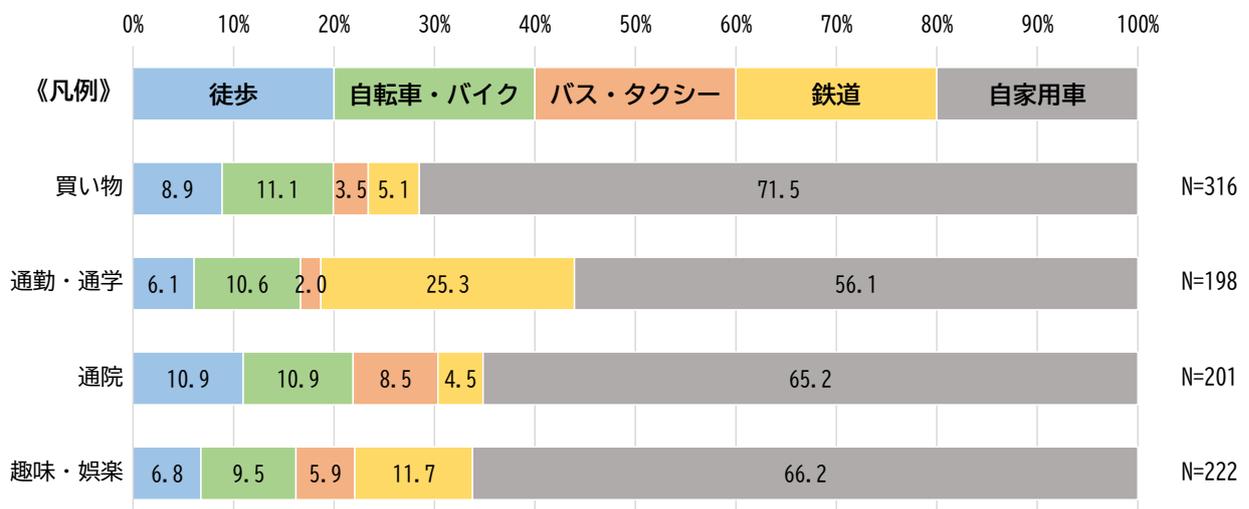


図 鉄道沿線(増田地区)の目的別の代表的な利用交通手段

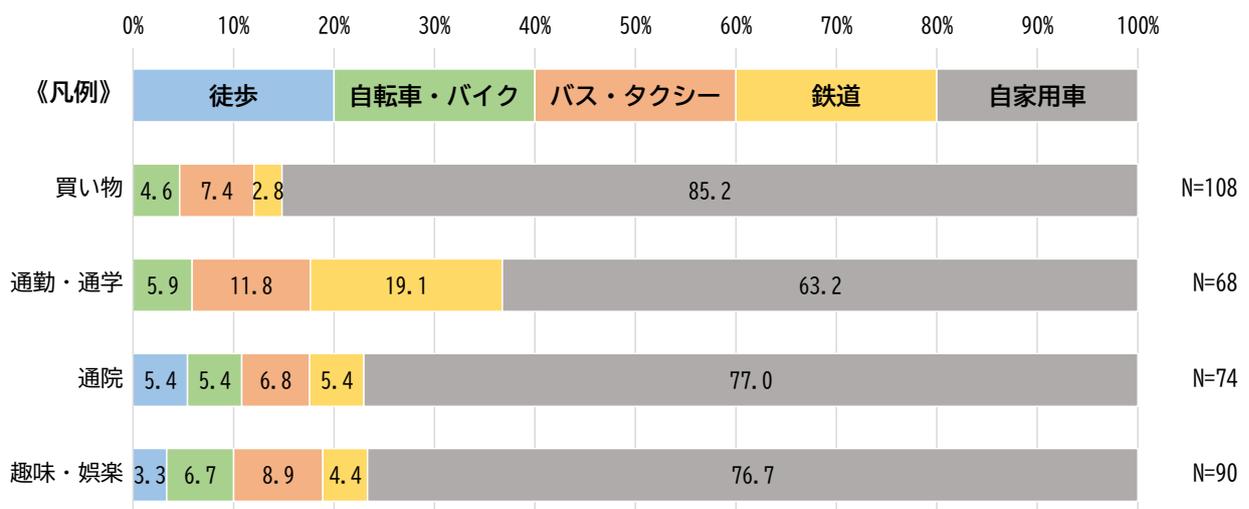


図 山手丘陵団地(那智が丘地区)の目的別の代表的な利用交通手段

【Point】
 ・ 鉄道沿線では自家用車以外の利用が多い傾向
 ・ 山手丘陵団地では自家用車の利用が多い傾向

(3) 駅までの移動手段

駅までの移動手段をみると、徒歩での移動が高い割合を占めています。

しかし、相互台東や名取が丘、ゆりが丘などの丘陵地や閑上のように鉄道駅から離れている地区では、バスでの移動の占める割合が高くなっています。

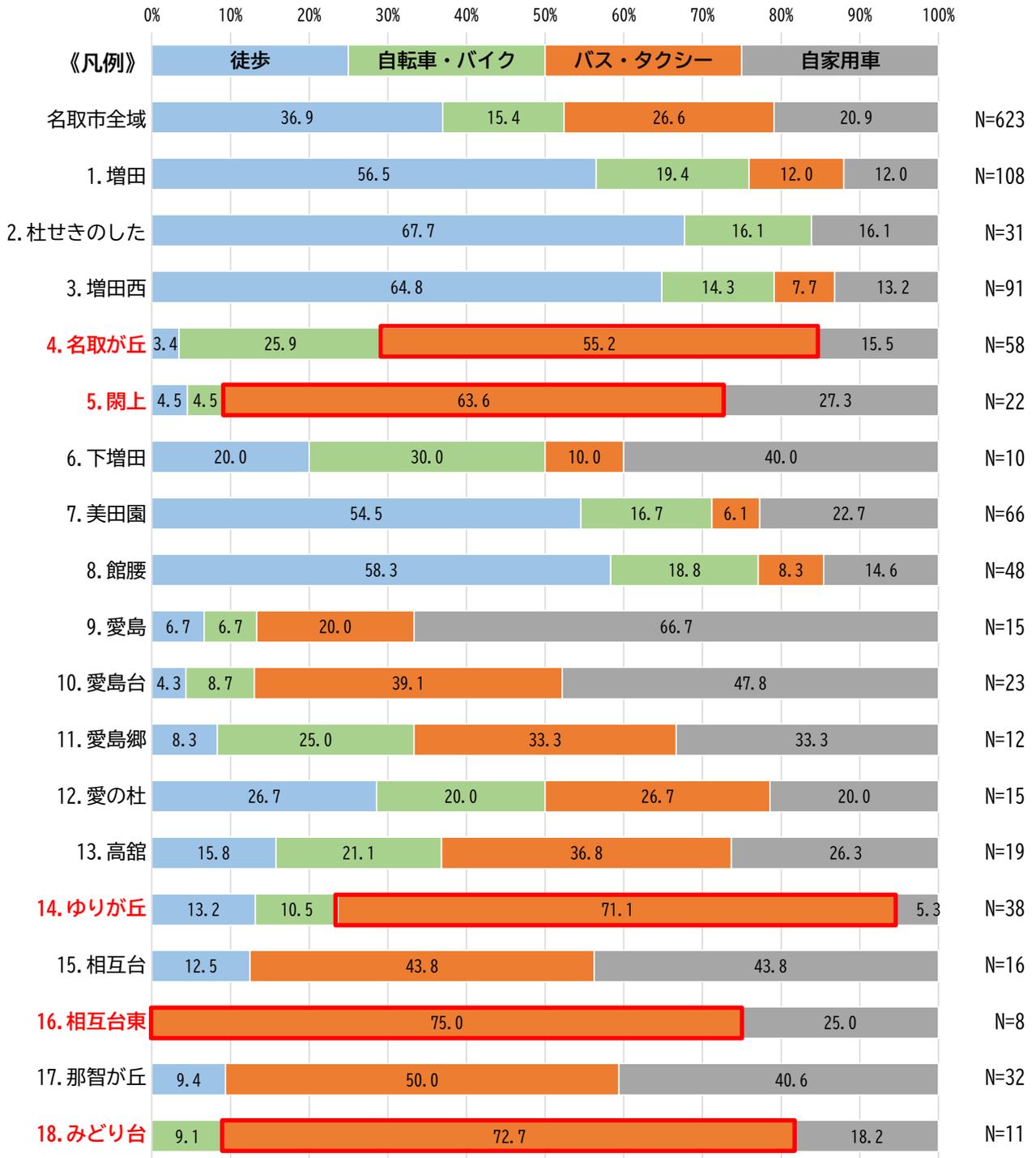


図 地区別の駅までの利用交通手段

【Point】
・丘陵地や鉄道駅から離れた地区はバス移動の割合が高い

(4) 目的別の代表的な移動先

目的別の代表的な移動先に関して、移動の特徴がよくわかる買い物と通勤・通学目的に着目すると、まず、買い物目的では、北西部の山手丘陵団地とそのほかの地区で移動の傾向が異なることが分かります。北西部の山手丘陵団地では、住民のほとんどが仙台市太白区に買い物に行っていることが分かります。名取市内での買い物行動が僅少であることが分かります。一方で、そのほかの地区に関しては、地区内での買い物行動が多くみられます。また、杜せきのしたや愛島郷などの大型商業施設が立地する地区への買い物もみられます。

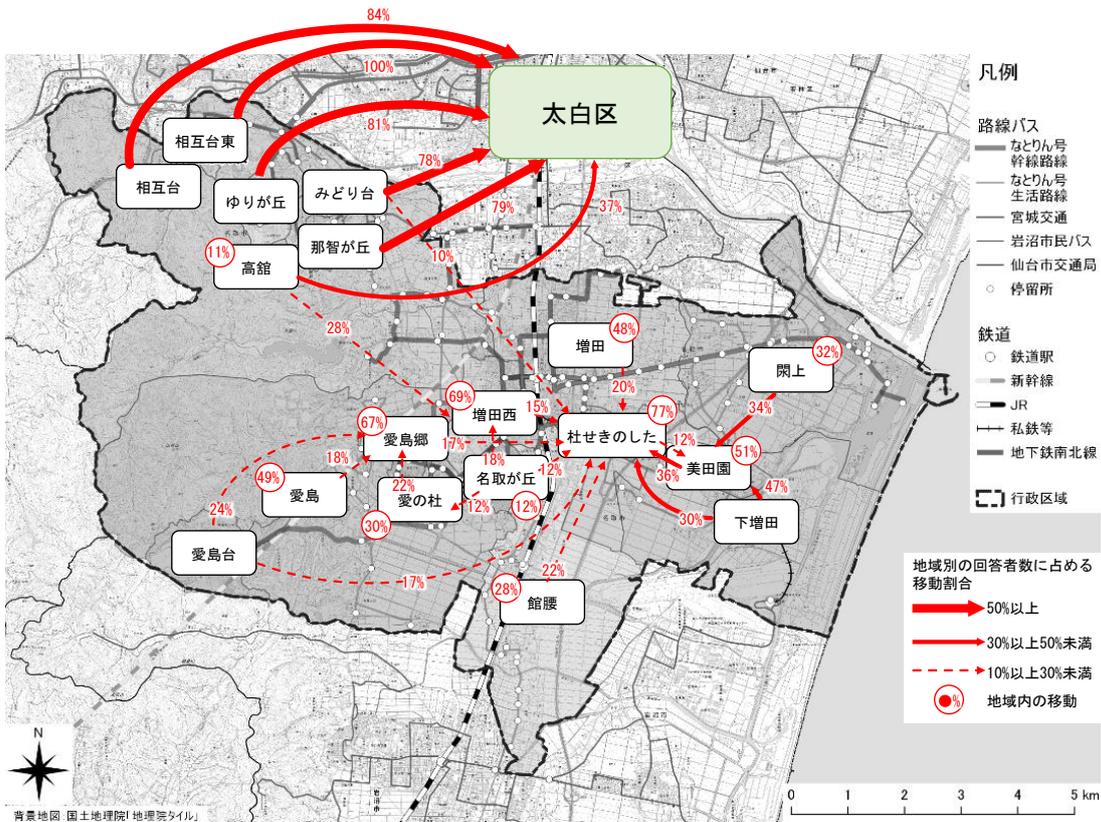
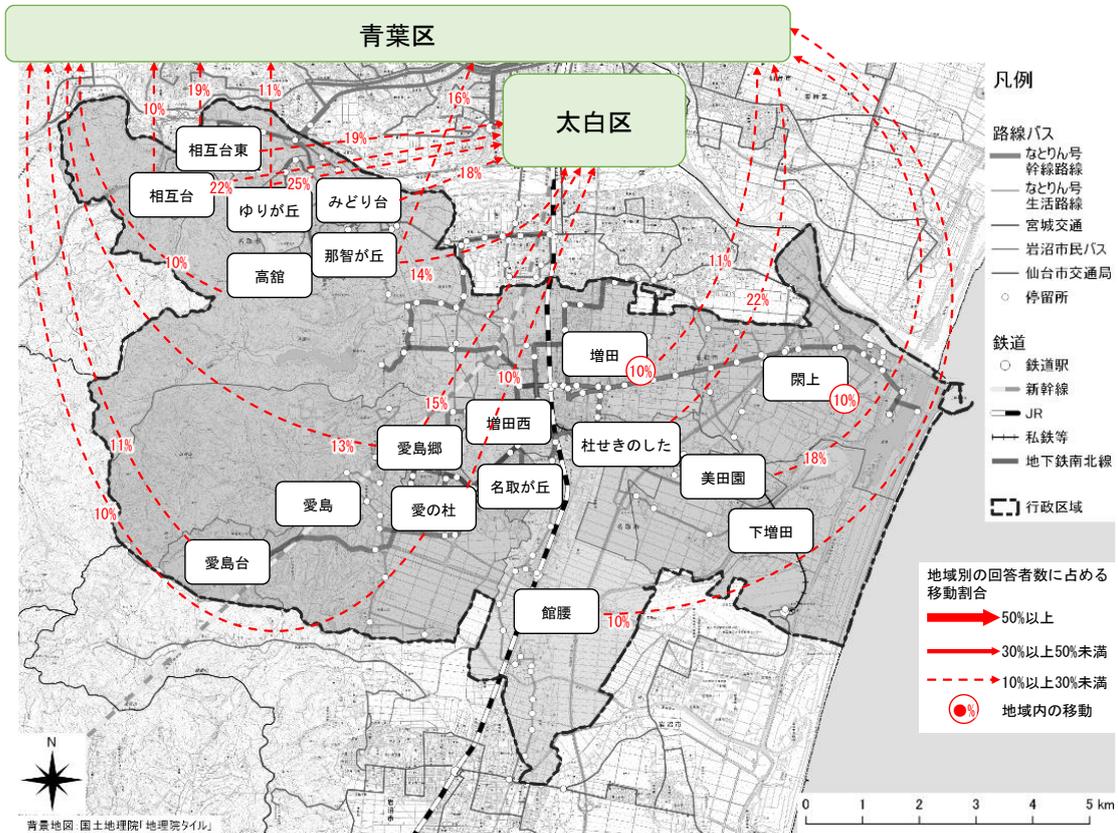


図 買い物目的での主な移動先

【Point】
 ・ 買い物について、市内北西部は太白区への移動需要が高い

通勤・通学目的では、ほとんどの地区で仙台市青葉区や太白区といった市外に移動していることが分かります。通勤・通学目的の移動では、山手丘陵団地とそのほかの地区で顕著な差もみられないことから、市内の通勤・通学移動は仙台市方面を着地点としている傾向が伺えます。



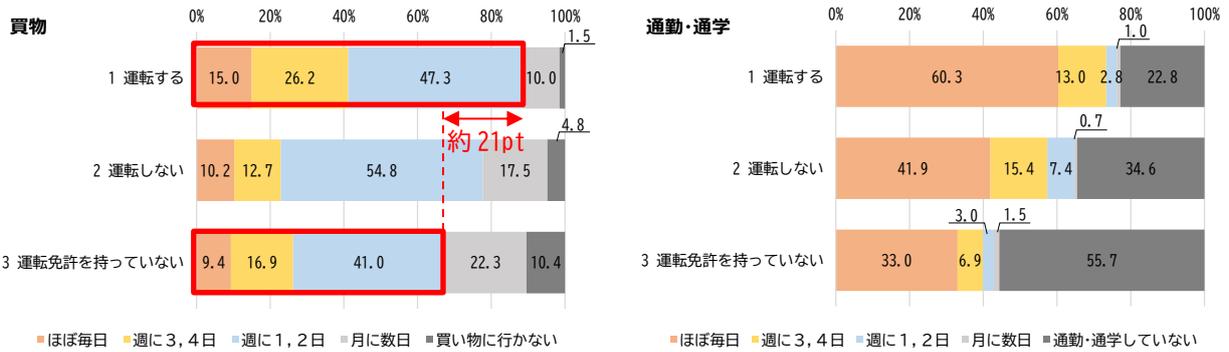
通勤・通学目的での主な移動先

【Point】
 ・通勤・通学は仙台市への移動需要が高い

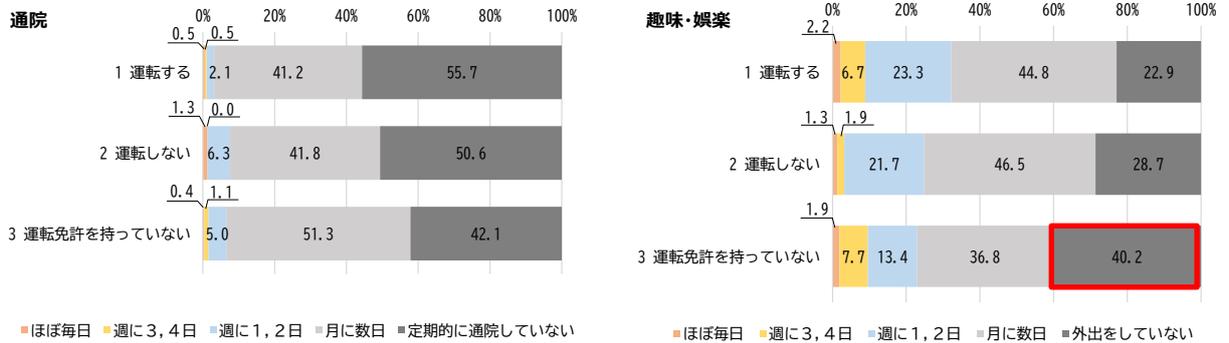
(5) 運転免許証の有無と日常的な外出頻度

運転免許証の有無と日常的な外出頻度をみると、運転免許証のない人は外出頻度が著しく低下する傾向にあることが分かります。特に、趣味・娯楽では、運転免許証を持っていない人のうち、約4割が趣味・娯楽目的での外出をしないと回答しています。

運転免許証の有無によって、個人の自由な外出に制約がかかってしまっている状況があります。



【Point】
 ・運転する人と運転免許を持っていない人で1週間あたりの外出頻度に大きな差がある



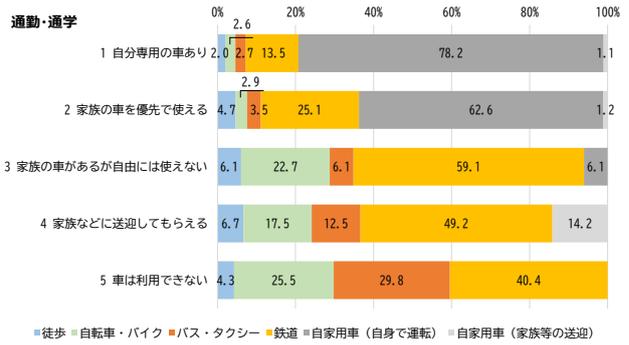
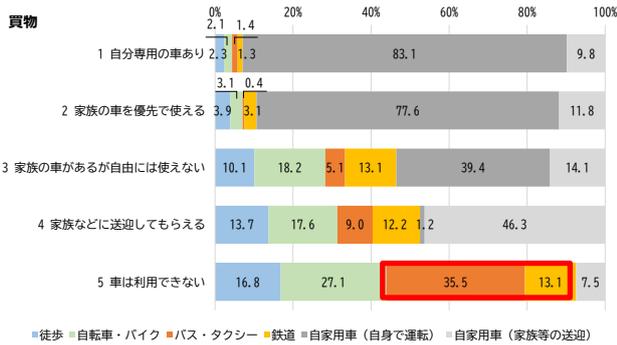
【Point】
 ・趣味・娯楽では運転免許を持っていない人の「外出しない」割合が顕著に高まる

図 運転免許証の有無と日常的な外出頻度の関係

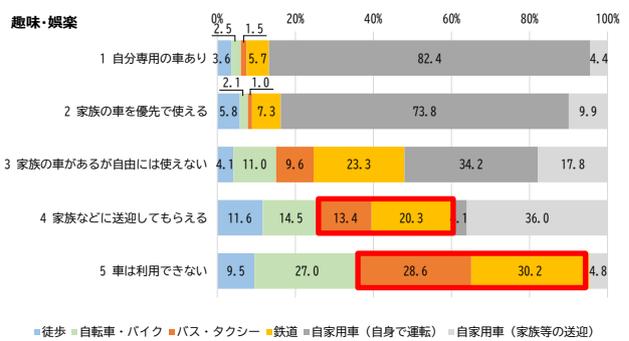
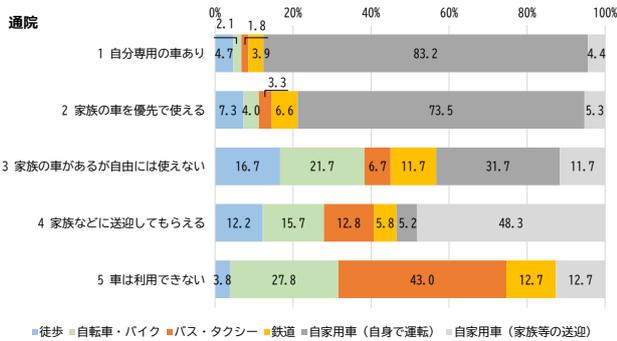
(6) 自由に使える自動車の有無と日常的な移動手段

自由に使える自動車の有無と日常的な移動手段の関係をみると、自動車を自由に使えない人(家族などに送迎してもらえる人、車は利用できない人)の移動では、バス・タクシー、鉄道の占める割合が高くなっています。

自由に使える自動車がない人にとっては、地域公共交通が日常の重要な移動手段になっています。



【Point】
・自動車を自由に使えない人はバス・タクシー、鉄道での移動が高い傾向



【Point】
・趣味・娯楽では、家族に送迎してもらえる人もバス・タクシー、鉄道を利用する傾向
⇒個人の楽しみのために送迎してもらえることに抵抗があると推察

図 自由に使える自動車の有無と日常的な移動手段の関係

2.3 本市の地域公共交通を取り巻く環境

2.3.1 人口

(1) 人口の推移

本市の人口は増加を続けています。名取市第六次長期総合計画に基づく推計では、2033年までに約85,600人にまで増加する見通しです。

高齢化率に関しては、当面、横ばいで推移する見込みです。全国的に少子高齢化や人口減少が進んでいますが、本市は生産年齢人口は2028年、年少人口は2023年まで増加する見込みです。現状の年齢構成のバランスを維持した状態でまちが発展していく見込みです。

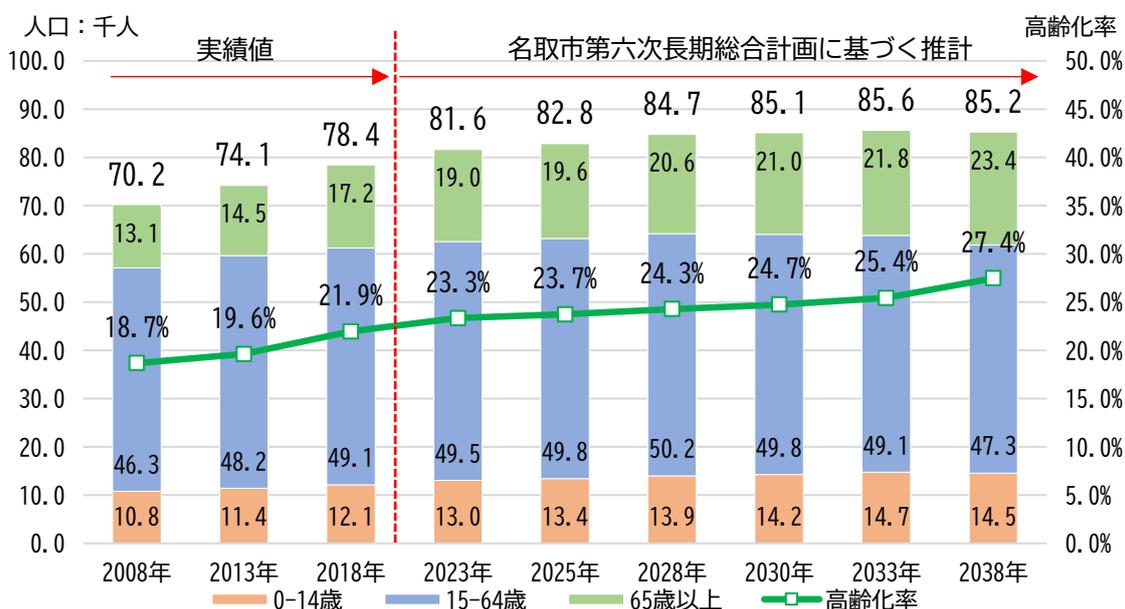


図 年齢階層別の人口の推移

(2) 人口の分布

本市の人口の分布をみると、鉄道駅周辺に住民が多く居住していることが分かります。また、丘陵団地や愛島台などの鉄道沿線から離れた住宅団地にも人口が集中するエリアもありますが、沿岸部をはじめ南部西部の農村集落にも一定数の市民が居住しています。

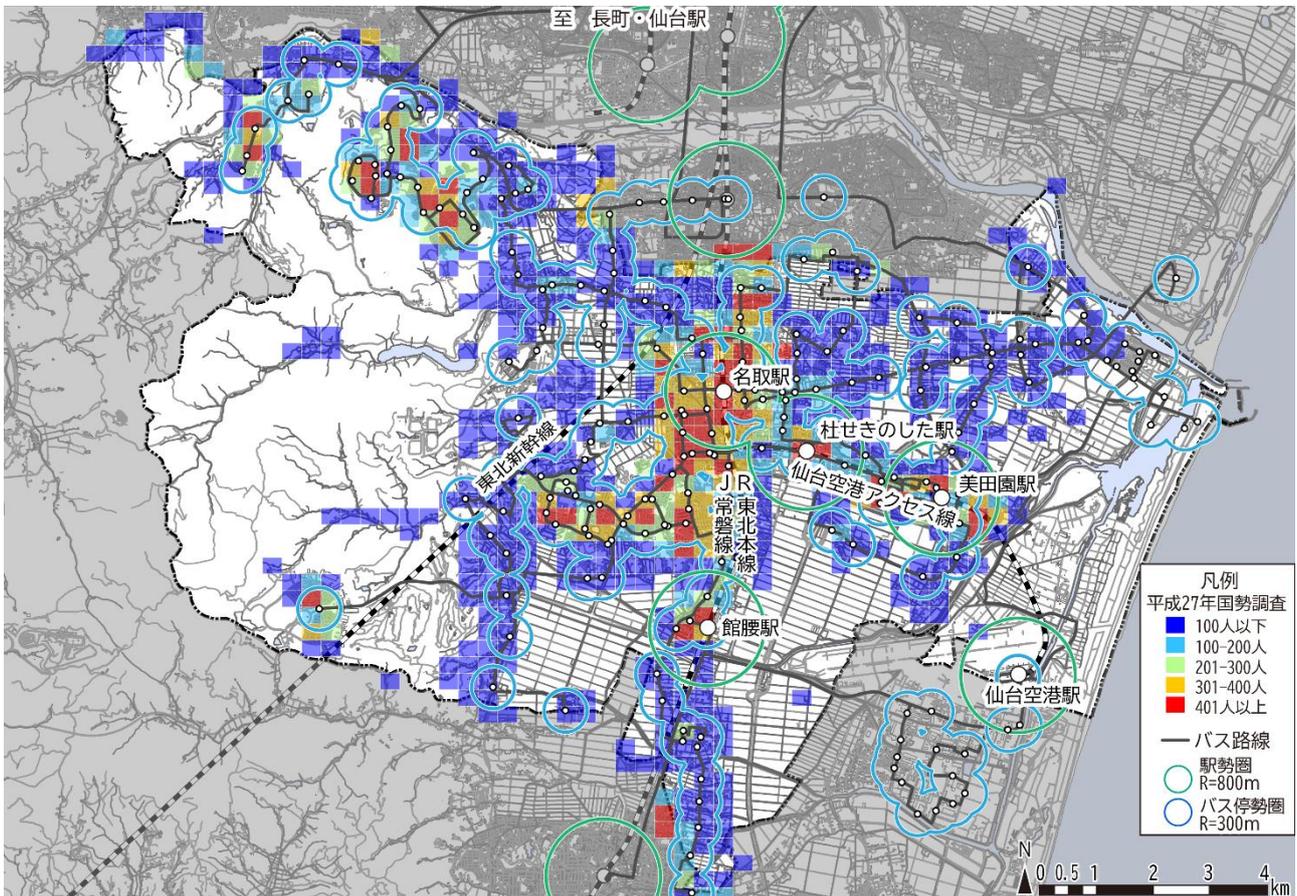


図 人口分布(再掲)

2.3.2 施設立地

公共施設に関しては、各地区にまんべんなく立地しており、各施設はバスや鉄道などでアクセスできる環境にあります。

商業施設に関しては、鉄道沿線を中心に立地しています。また、仙台市と本市の市境付近にも多くの施設が立地しています。

表 主な施設の例

種類	施設名	所在地	備考
公共施設	名取市役所	名取市 増田	
	名取市文化会館	名取市 増田	
	サイクルスポーツセンター	名取市 関上	
医療施設	宮城県立がんセンター	名取市 愛島	
	名取熊野堂病院	名取市 高館	
	独立行政法人地域医療機能推進機構 仙台南病院	仙台市太白区	市境付近に立地、なとりん号が乗入れ
商業施設	イオンモール名取	名取市 杜せきのした	
	ホームセンタームサシ名取店	名取市 愛島郷	
教育施設	名取市立関上小中学校	名取市 関上	市内唯一の小中一貫校
	尚絅学院大学	名取市 ゆりが丘	

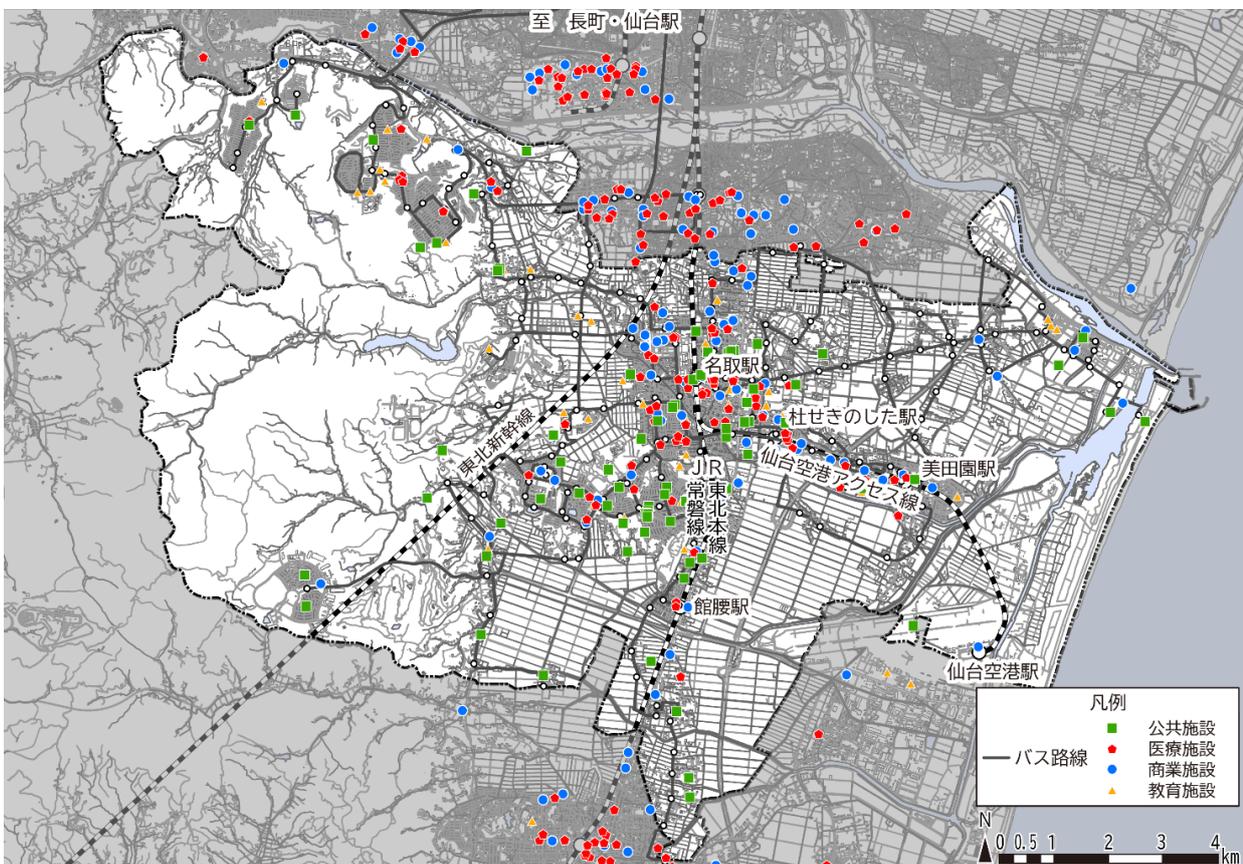


図 施設の立地

2.3.3 まちづくり事業

本市では様々なまちづくり事業が進行しています。例えば、閑上地区では、復興整備事業の一環として、住宅地の整備が進んでいます。また、愛島台や相互台東などこれから住宅分譲が進む地区もあります。

名取市第五次国土利用計画では、今後の土地利用に関する方向性を示していますが、その中では、北釜地区の土地利活用や増田西地区の土地区画整理事業をはじめ、今後進行するまちづくりの計画があり、更なるまちの発展が想定されます。

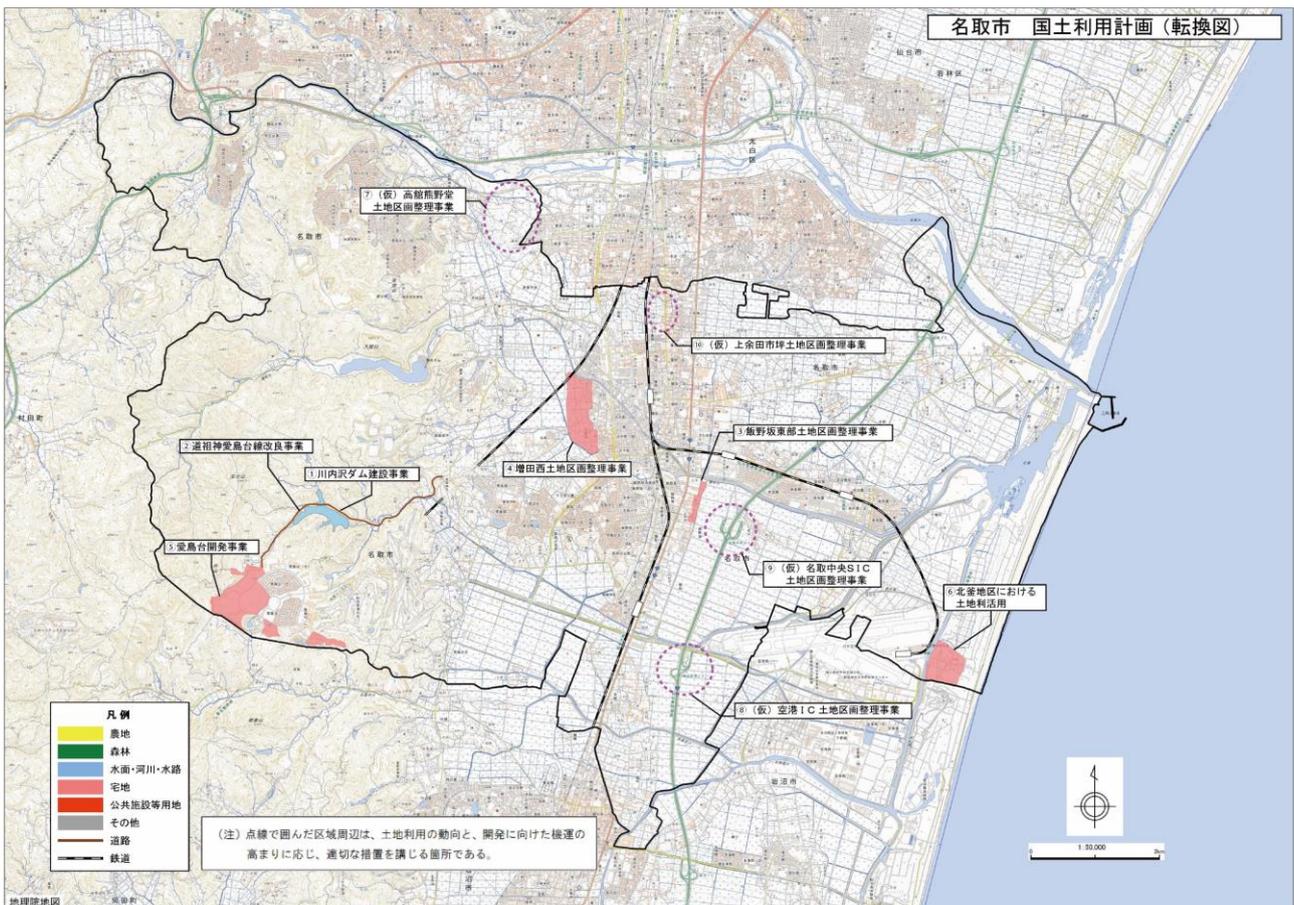


図 市内で進行するまちづくり事業

出典：名取市第五次国土利用計画

2.3.5 交通事業者の意見

交通事業者に本市の交通の実態に関して、意見収集しました。

コロナ禍による利用者数の減少に関しては、各交通モードに大きな打撃となっていることが分かりました。今後の地域公共交通の維持のために、各交通モードの連携が重要であるという意見が複数の交通事業者で共通してみられました。

期間：令和4年8月1日～令和4年8月3日

意見交換事業者：鉄道事業者 2社

バス事業者 1社

まちづくりの関係者 1社

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 ● 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の運行頻度が鉄道需要にも影響（公共交通機関ではなく、自家用車利用に流れてしまう）
バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能性の確保に向けた施策・取組みが重要 ● バスの利用機会拡大を図る取組みが必要 ● 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 ● 仙台空港での飛行機の出発時間までの間に名取市内を周遊する来訪も多い →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 ● 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

3 本市のまちづくりの方向性

3.1 名取市第六次長期総合計画

3.1.1 概要

本市の目指すべき発展の方向性と、実現に必要な施策の基本的方向などを示す最上位計画であり、まちづくりに求められる環境の変化に対応した施策を計画的かつ総合的に推進するための、20年先を見据えたまちづくりの指針です。

同計画で目指す本市の将来像として、「愛されるふるさと なとり ～共に創る 未来へつなぐ～」が示され、「多様な主体による市民本位のまちづくりを進めます」、「地域の特性と魅力を最大限に引き出します」、「時代の変化に対応した持続的な発展を目指します」の3つの基本理念のもと、計17のリーディングプロジェクトを示しています。

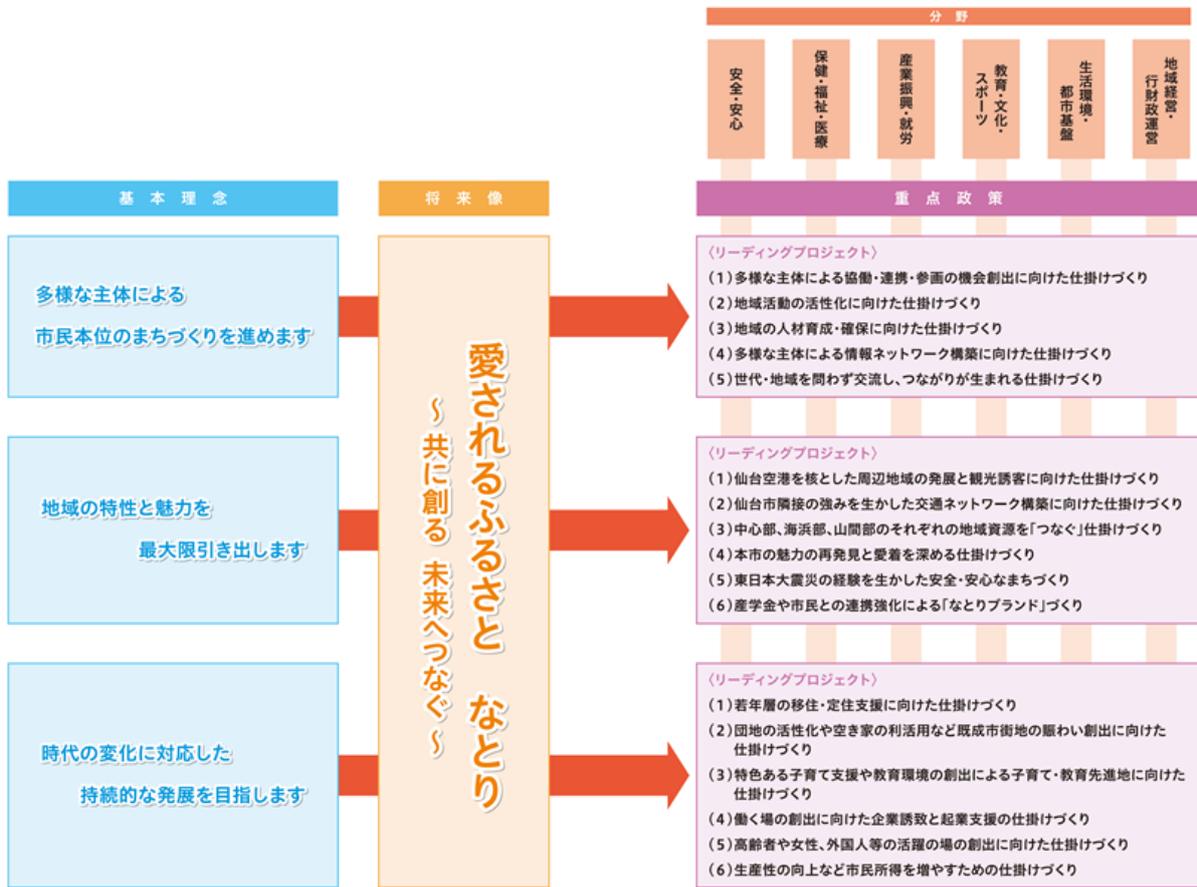


図 施策の体系

出典：名取市第六次長期総合計画

3.1.2 移動や地域公共交通に関する方向性

名取市第六次長期総合計画では、顕在化している公共交通関連の課題として、市民アンケートにおける公共バスの満足度の低さ、交通の便の悪さを理由とした転出意向等を挙げています。また、今後の公共交通関連の課題として、市民ニーズに応じた公共交通体系の構築、高齢者が安心して運転免許を返納できる移動手段の確保、市民団体等による移動支援等の導入に向けた調査・研究の推進等としています。

満足度を上げる取り組みとして、具体的な公共交通関連の施策については、「観光の振興」として、閑上地区と仙台空港を結ぶ舟運事業の促進、仙台空港と近隣の観光資源等を結ぶルートの形成、「安全・快適な道路整備と公共交通の充実」として、パークアンドライド、サイクルアンドライドなどの促進、市内交通結節点の交通バリアフリー化の促進を挙げています。



閑上地区の舟運事業

3.2 名取市第五次国土利用計画

3.2.1 概要

国土利用計画法第8条の規定に基づき、本市の区域における国土（以下「市土」という。）の利用に関し、必要な事項を定めるもので、市土の総合的かつ計画的な利用を図る指針とするもので、宮城県国土利用計画（第五次）を基本とし、名取市第六次長期総合計画基本構想に即して策定しました。

同計画では、市土利用にあたっての諸課題を踏まえ、「適切な市土管理と高度利用を実現する市土利用」、「自然と共生した美しくうらおいのある市土利用」、「災害に強く、安全・安心を実現する市土利用」の3つを基本方針として、市土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目標及び地域別の概要、計画を達成するために必要な措置の概要を整理しています。

3.2.2 移動や地域公共交通に関する方向性

市土利用の基本方針においては、居住機能及び都市機能の集約とともに、公共交通をはじめとする交通ネットワークの形成によって、都市サービスを楽しむ都市づくりを推進することとしています。また、中心市街地では、充実した公共交通を強みとして、中心市街地活性化施策と連動した魅力ある生活空間を整備することとしています。

持続可能な市土の管理においては、高齢者等の移動手段が確保されたまちづくりを進めるとともに、公共交通機関の活性化等によるネットワークの整備を行うこととしています。

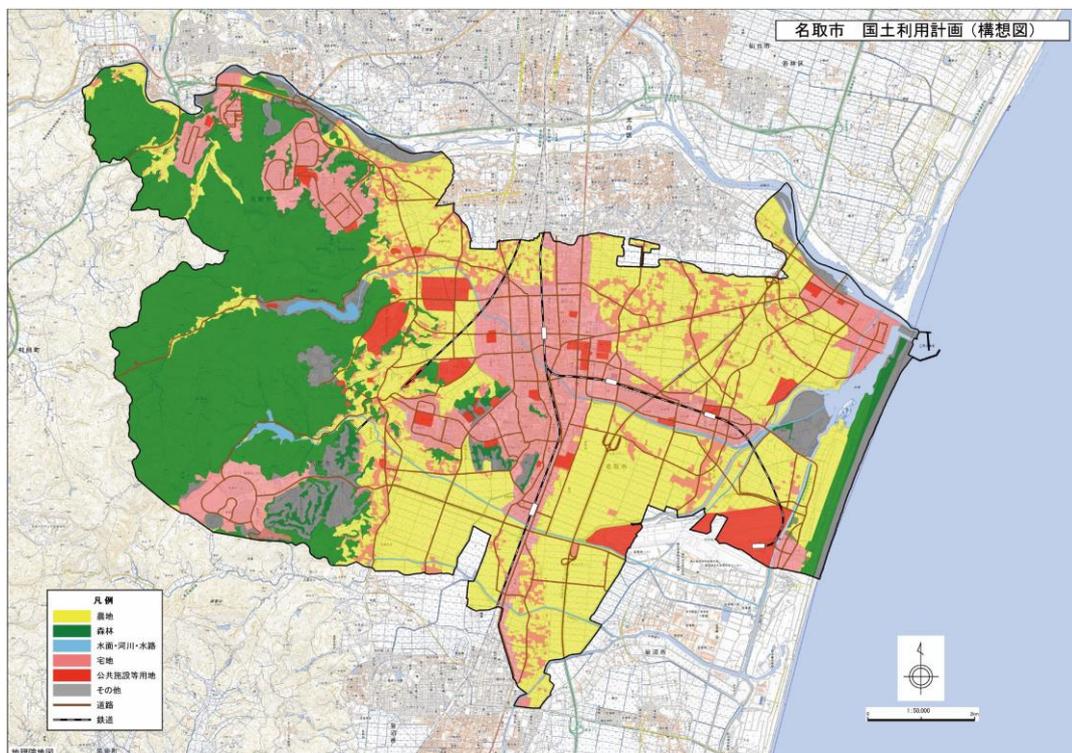


図 国土利用計画(構想)

出典：名取市「名取市第五次国土利用計画」

3.3 名取市第六次長期総合計画 地方創生総合戦略版

3.3.1 概要

名取市長期総合計画 地方創生総合戦略版は、長期総合計画を地方版総合戦略として活用するために、国の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の体系に合わせ、第1期の名取市地方創生総合戦略を踏まえて長期総合計画から人口減少の克服と地方創生を目的とする施策を選定し、再構成した計画になります。

「稼ぐ地域をつくとともに、安心して働けるようにする」「名取市とのつながりを築き、新しいひとの流れをつくる」「結婚・出産・子育ての希望をかなえる」「ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」の4つを基本目標として、数値目標、具体的な施策ごとの重要業績評価指標を示しています。

3.3.2 移動や地域公共交通に関する方向性

「【基本目標4】ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」においては、施策の基本的方向として、安全な道路環境の維持管理と利便性の高い幹線道路の整備、仙台空港周辺の土地利用を促進するとともに、ニーズに対応した公共交通体系の構築に努めることとしています。

3.4 名取市自転車利用環境整備計画

3.4.1 概要

名取市自転車利用環境整備計画は、市内における自転車利用者の安全性・快適性の確保、さらには今後の名取市のまちづくり推進への自転車の寄与を目的に策定した計画です。

東部から中心部にかけて平坦な地形が広がり、自転車利用に適した環境であることや、閑上地区の「サイクルスポーツセンター」再整備をはじめ東日本大震災からの復旧・復興事業が進展していること、市内中心部等で年間40件以上の自転車事故が発生していることなどを背景として、安全に自転車利用を推進していくための環境整備について必要性が高まったことにより策定されたものです。

3.4.2 移動や地域公共交通に関する方向性

自転車利用環境の課題としては、サイクルスポーツセンターや県道仙台亘理自転車道の復旧を自転車の利用によるレジャーや観光周遊に結びつけることが挙げられます。

また、自転車利用環境整備では、名取駅及び仙台空港、閑上地区のサイクルスポーツセンター周辺を結ぶ方向軸について推進することとしています。

鉄道駅から離れた閑上地区に、サイクリングや観光周遊を目的とした来訪者を輸送できる公共交通手段の確保・充実等が求められています。

3.5 名取市地域防災計画

3.5.1 概要

大規模地震災害に対処するため、市内での地震災害に係る災害予防対策、災害応急対策、災害復旧・復興対策に関して、関係機関が対処すべき事務または業務の大綱等を定めることにより、地震防災対策を総合的かつ計画的に推進し、市民の生命、身体、財産を地震災害から保護し、また被害を軽減することを目的として定めた計画です。

平成23年に発生した東日本大震災では、甚大な被害が発生した経験を踏まえ、「震災の経験を忘れずに、災害に強い「人・地域・社会」を形成する～災害に対する「判断力・行動力の向上を目指す」～」を基本理念として、災害予防対策、災害応急対策、災害復旧・復興対策、原子力災害対策の方針を示しています。

3.5.2 移動や地域公共交通に関する方向性

第5章原子力災害対策において、原子力発電所事故が発生し、空間放射線量が基準値を超え市民の一時移転の指示が発令された場合、市民は市が指示した移転先へ、自家用車又は公共交通機関を活用し、一時移転することとしています。

3.6 第二次名取市環境基本計画

3.6.1 概要

名取市環境基本条例の目的である「現在と将来の市民の健康で文化的な生活の確保」を実現するため、環境の目標及び施策の大綱などを定め、環境分野の取組を総合的かつ計画的に推進するための計画です。

将来像を「愛されるふるさと なとり～共生 そして未来へ～」として、自然環境、生活環境、都市環境の課題を踏まえた施策の展開、管理目標を示しています。

3.6.2 移動や地域公共交通に関する方向性

現況から抽出される主な課題として、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することとしています。

住民意向を把握するために実施したアンケート調査では、今後重要となる市の取組みとして、「バスや電車などの公共交通網の充実」が挙げられました。

低炭素なまちづくりを促進する施策としては、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を示しています。

3.7 名取市都市計画マスタープラン

3.7.1 概要

名取市都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2の規定に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、名取市の将来像の実現に向け、都市づくりの目標を示し、都市計画の方針を明らかにする計画です。

同計画で目指す都市の将来像として、「利便性と可能性を備えたこれからも成長する都市 名取」を設定しています。

土地利用、都市施設（道路、公園、下水道等）、市街地開発事業に係る計画は、都市計画マスタープランに基づいて定めています。

3.7.2 移動や地域公共交通に関する方向性

現状と課題において、市民アンケートで得られた「住み続けたくない理由」として道路事情や交通の便の悪さが最も多く挙がっていることが分かっています。

また、基本構想においては、「主要な都市機能は拠点に誘導し、公共交通ネットワークでつなぐ」こととしています。これに基づいた分野別方針では、公共交通の充実、「なとりん号」の効率的な運営や路線の定期的な見直し、仙台空港とつながる公共交通の充実等を設定しています。

地域別構想においては、閑上、館腰、愛島、高館の各地域で、「なとりん号」や貞山運河の舟運等について、課題や方針・計画を示しています。

3.8 名取市教育振興基本計画

3.8.1 概要

教育基本法第17条第2項の規定に基づき、名取市の教育、学術及び文化の振興に関する総合的な施策について、その目標や施策の根本となる方針を定めた計画です。

基本計画の目指す姿を以下のとおり定め、7つの基本目標と成果指標（インディケーター）、目標・成果指標を実現するため必要となる施策を示しています。

3.8.2 移動や地域公共交通に関する方向性

目標2「教育環境の整備」の中「通学環境の充実」の施策として、遠距離通学となる児童生徒の通学のためスクールバス送迎や助成等に取り組むこととしています。

4 本市の地域公共交通の課題

4.1 現況のとりまとめ

4.1.1 地域公共交通の運行状況

地域公共交通の運行状況をみると、鉄道やバス、タクシーによって、市域全域を網羅的にカバーするネットワークが形成されています。タクシーについても、複数の事業者が立地しているため、ドア to ドアの移動手段も確保されているといえます。

さらには、スクールバスや買い物バス、施設送迎などの特定の目的に対応した公的な移動サービスもあります。また、一部の地区ではボランティア輸送などにより住民自らでより利便性の高い移動手段を確保しています。移動手段の確保や維持・活性化に関する取組みは交通事業者・市民など様々な主体が広範に実施しているといえます。

一方で鉄道・バスについては、コロナ禍によって利用者数が激減しました。今後、コロナ禍前の利用者数に回復、さらに事業の維持のために利用者数増加を図るための取組みが必要となっています。

また、各交通モードの事業者に共通して、運転手が高齢化しており、持続可能な体制作りが課題となっています。

4.1.2 市民の移動の実態

市民の移動の実態をみると、自家用車での移動の占める割合が高いことが分かります。一方で丘陵地の居住者や自家用車を運転しない人、運転できない人は、鉄道やバスでの移動が占める割合が高い傾向にあります。

通勤・通学を中心に市外が移動の目的地となることも高い傾向にあります。特に北西部の住宅地では、買い物や趣味・娯楽などの移動の目的地が仙台市となっています。北西部とそのほかの地区では、移動の目的地に明確な違いがあることが分かります。

4.1.3 地域公共交通を取り巻く環境

地域公共交通を取り巻く環境をみると、本市の総人口については、今後も増加する見込みです。復興事業や住宅地の開発などにより、定住人口の増加も見込まれます。特に相互台東地区では、生産年齢人口・年少人口の増加が顕著です。

一方で市域全体の年齢構成をみると、老年人口の増加が進んでいます。増田地区や増田西地区では少子高齢化が進んでおり、さらに、下増田地区や高館地区、ゆりが丘地区など、若い世代の流入が少なく、高齢化が急速に進んでいます。

4.2 本市の課題の整理

現状を踏まえて、本市の課題を以下に整理します。

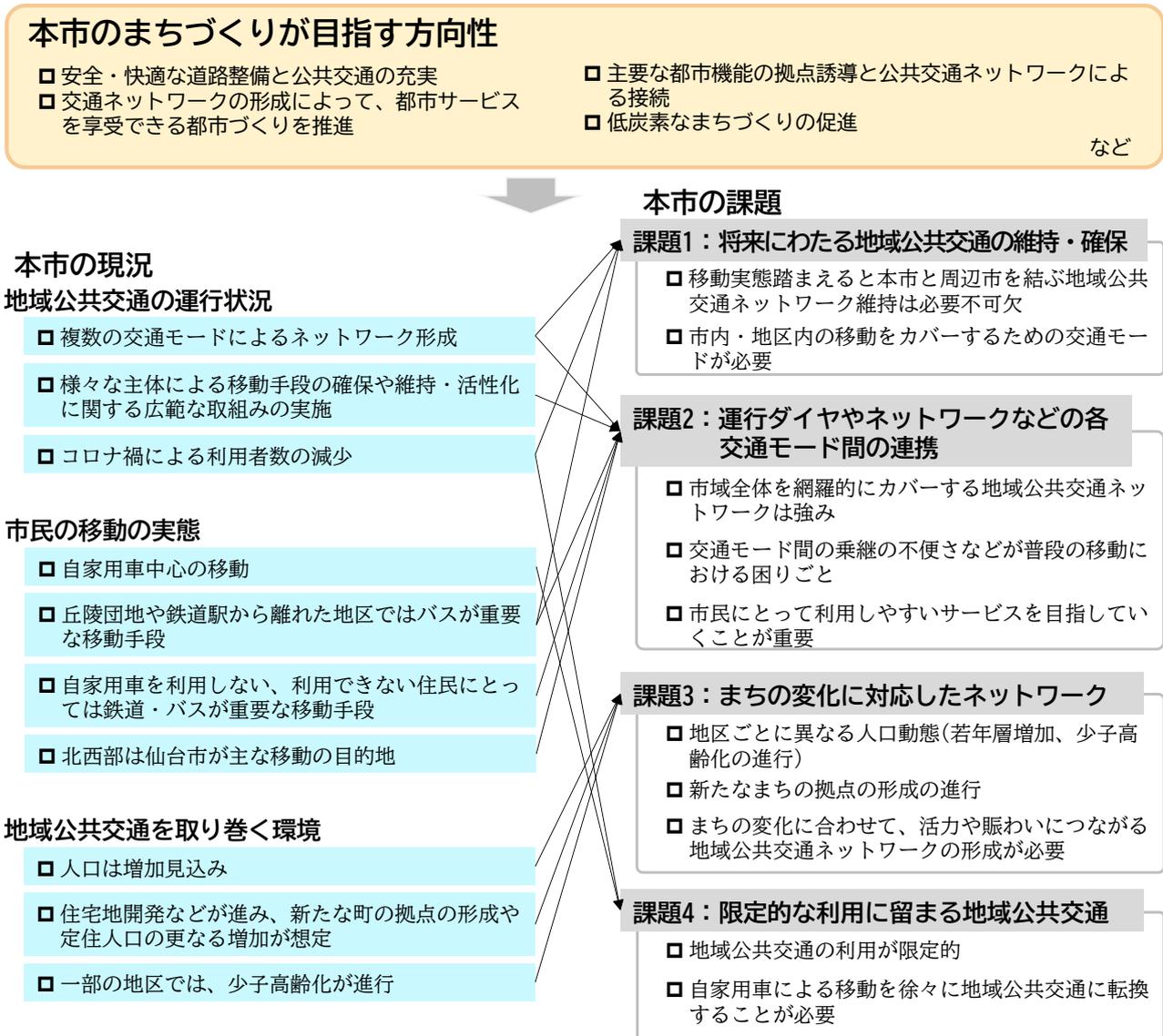


図 本市の現況と課題の整理

課題1：将来にわたる地域公共交通の維持・確保

本市では、市民の移動が市内では完結せずに、隣接市である仙台市・岩沼市にも至っています。特に通勤・通学目的での仙台市への移動は顕著にみられます。生産年齢人口・年少人口は微減傾向ですが、進行中の住宅開発での人口増加を見込むと通勤・通学目的での移動需要は今後も維持されると想定されます。そのため、本市と仙台市を結ぶ鉄道や路線バスネットワークの維持は必要不可欠です。

また、通勤・通学以外の目的をみると、市内や地区内での移動もあり、広域的な地域公共交通ネットワーク以外に市内や地区内をカバーするための交通モードが必要であることも分かります。

これらを踏まえ、将来にわたって、本市の地域公共交通を維持・確保していくことが必要です。

課題2：運行ダイヤやネットワークなどの各交通モード間の連携

本市では、様々な交通モードが運行し、市域全体を網羅的にカバーしています。これは本市の強みであると言えます。一方で市民アンケートの結果などでは、各交通モード間の乗継が不便なダイヤが組まれていることなどが、普段の移動の上での困りごととなっています。

本市の地域公共交通を維持・確保していく上では、市民にとって利用しやすいサービスを目指していくことが重要です。そのためには、すでに構築されている地域公共交通ネットワークを生かしつつ、各交通モードの連携を図る方策が必要です。

課題3：まちの変化に対応したネットワーク

本市では、地区ごとに居住者の属性が大きく異なります。例えば、北西部の住宅団地でも、近年分譲が始まった地区では、高齢者が少なく、若者世代が多い傾向があります。愛島台など新たな住宅開発により、今後さらに人口増加が見込まれる地区もあります。また、閑上では、観光拠点が整備され、市内だけではなく、市外からの来訪も多くみられます。

これらの地区別の居住傾向や来訪特性を考慮して、開発などの様々な要因で変化するまちの状況に合わせて、本市の活力や賑わいにつながるような地域公共交通ネットワークの形成が必要となります。

課題4：限定的な利用に留まる地域公共交通

地区別の差はありますが、本市では自家用車による移動の占める割合が高い傾向にあり、地域公共交通の利用が限定的な状況です。

地域公共交通を維持していくためには、自家用車による移動を徐々に地域公共交通に転換していくことが必要です。

5 本市の地域公共交通の基本的な方針

5.1 本市の目指す将来像

名取市第六次長期総合計画や名取市都市計画マスタープランなどの本市の上位・関連計画を踏まえ、そのうえで本市の抱える課題を解決するための大きな方針を設定します。

本市の最上位計画である名取市第六次長期総合計画では、基本理念として、**多様な主体による市民本位のまちづくり**、**地域の特性と魅力の引き出し**、**時代の変化に対応した持続的な発展**を掲げています。そのうえで「**愛されるふるさと なとり ～共に創る未来へつなぐ～**」を将来像としています。

また、都市計画分野の関連計画である名取市都市計画マスタープランでは、交通分野に関連するキーワードとして「**健康で楽しい暮らし**」や「**快適で安全な生活基盤**」、「**都市の成長**」、「**賑わいと交流**」、「最適化した**都市マネジメント**」などが挙がっています。

さらに環境基本計画や名取市教育振興基本計画などの都市・交通以外の分野の計画でも、移動手段の充実や地域公共交通の利用促進がキーワードとして挙がっています。都市計画分野以外の視点も地域公共交通計画を構成する重要な要素であると言えます。

本市の課題としては、①将来にわたる**地域公共交通の維持・確保**、②運行ダイヤやネットワークなどの**各交通モード間の連携**、③まちの**変化に対応したネットワーク**、④**限定的な利用に留まる**地域公共交通があります。

これらを踏まえて、地域公共交通の目指すべき将来像を下記のように設定します。

現在調整中

5.2 取組みの方針

将来像を踏まえて、様々な取組みを進めるうえでの方針を対応する課題などに沿って、下記のように設定します。

方針1：将来にわたる地域公共交通の維持・確保

全体方針を実現するためには、本市を運行する各交通モードが緊密に連携し、利用者が快適に利用できるような利便性の高い地域公共交通ネットワークを形成することが重要です。また、各交通モード間が連携するだけでなく、商業施設や行政施設、集客施設などの都市機能の立地状況に合わせた運行に向けて、調整することで利用者の移動ニーズにあった快適な移動手段の実現につながります。

一方で、本市では今後も様々な開発が進行します。それらの開発をリードするように地域公共交通のネットワークを形成することが持続可能なまちづくりにつながります。

現在、生活する市民の移動の利便性の向上や今後のまちづくりを推し進めるような地域公共交通のネットワーク形成を図る施策を展開します。

方針2：都市サービスの享受につながる地域公共交通サービスの維持・確保

地域公共交通は日常生活の様々な目的で発生する移動需要に対応しています。地域公共交通の維持・確保は市民の生活の質の維持にもつながります。高齢化の進行やコロナ禍による外出機会の減少により、地域公共交通の利用者数は減少しています。本市では、地域公共交通の維持が困難な局面には現状では至っていません。しかし、そのような局面に至らないようにするための予防策が必要であると言えます。

そのため、今後も都市サービスを楽しむことができるような、地域公共交通サービスの維持・確保に向けた施策を展開します。

方針3：環境負荷の低減に向けた地域公共交通の利用促進

本市では、移動に占める自家用車の割合が高い傾向にあります。仙台都市圏の都市のひとつとして、市域をまたがる移動も多く、さらには今後も人口増加が想定される本市で今後も自家用車中心の生活が続くことは環境負荷を高めることとなってしまいます。

温室効果ガスの削減などを目指す潮流に合わせて、地域公共交通の利用促進を図るような施策を展開します。

課題と方針の対応は下図のようになります。

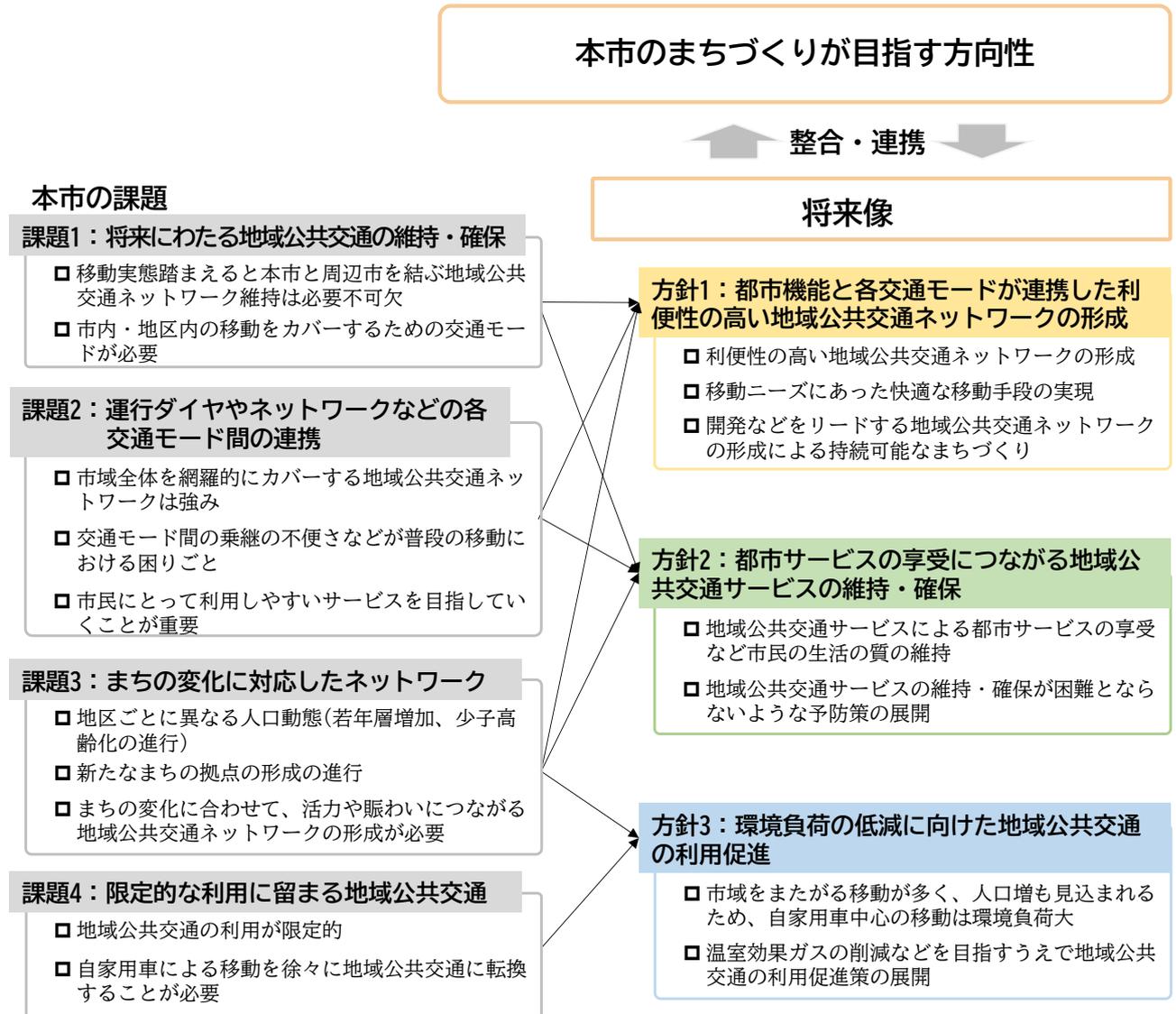


図 課題と方針の対応

5.3 地域公共交通の役割

方針に基づき、将来像を実現するために、本市の地域公共交通が果たす役割を整理します。

表 地域公共交通の役割

位置付け	役割	具体の交通モード
広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・本市と隣接市を結ぶ広域的なネットワーク ・市民の市外への移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・宮城交通バス路線
市域内幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の主要駅や施設への移動を担う市内移動のためのネットワーク ・市民の市内での移動を支える定時性のある移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・なとりん号(幹線)
フィーダー	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内の細かな移動を支えるためのネットワーク ・市民の移動ニーズなどに合わせて、時間に縛られずに利用できる移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・なとりん号(デマンド) ・タクシー ・そのほかの交通モード

5.4 将来の地域公共交通のネットワーク

将来像に基づく、本市の将来の地域公共交通のネットワークを下記のように設定します。

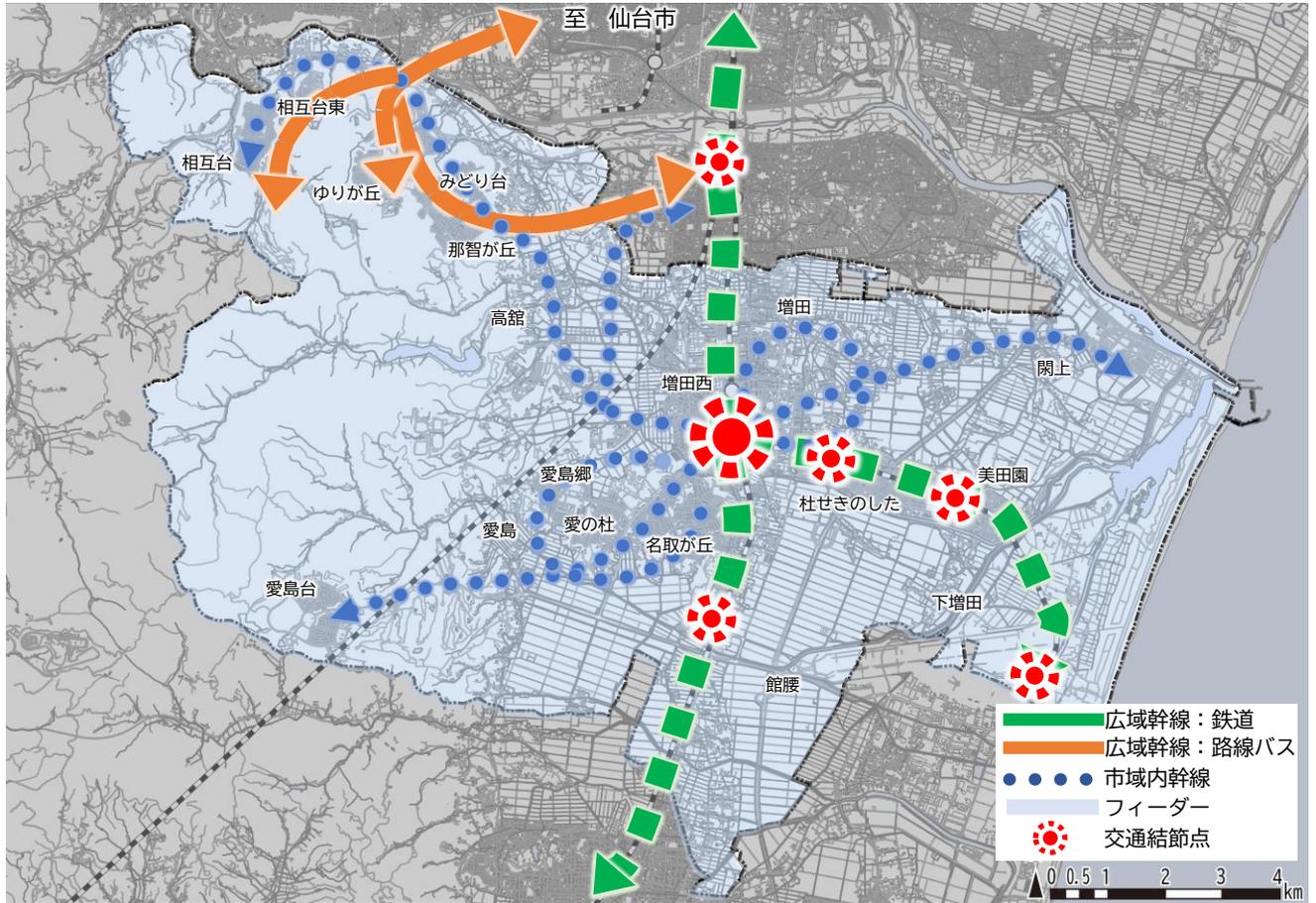


図 将来の地域公共交通ネットワーク

5.5 計画の目標

5.5.1 目標の考え方

計画の目標については、本計画の推進による効果を評価できるように設定します。具体的には、本計画で挙げた将来像や方針を実現するために、8つの施策を実施します。それぞれの施策により発現する効果について、定量把握可能な評価指標を設定します。設定した評価指標を計画期間中にモニタリングして、進捗状況を評価します。

なお、設定した施策のもとで実施する個別事業に関しても、それぞれで評価指標を設定し、計画全体の進捗と同様にモニタリングできるようにします。

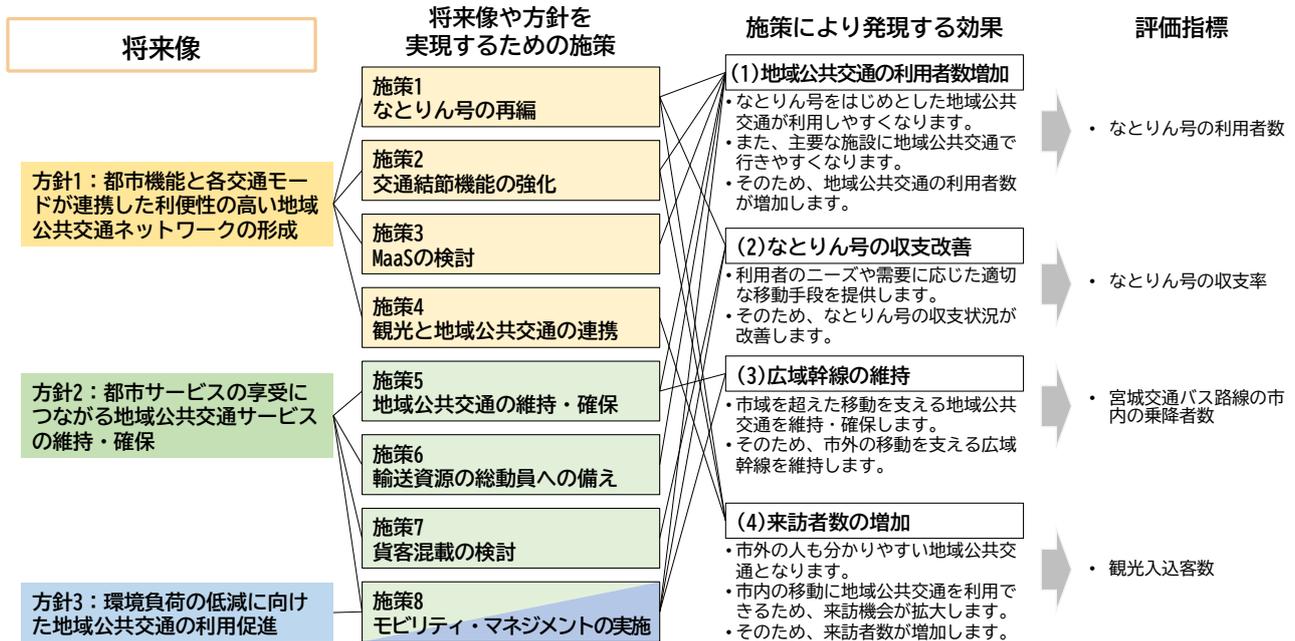


図 評価指標の考え方

5.5.2 発現する効果

(1) 地域公共交通の利用者数増加

本市内の地域公共交通ネットワークの利便性が向上することにより、利用者が鉄道・バス・タクシーなどを利用しやすい環境が創出されていきます。

利用者のニーズに合った運行ダイヤやネットワークによって、今まで地域公共交通を主な利用手段としていなかった人の利用転換につながると想定されます。そのため、施策実施による効果を「地域公共交通の利用者数の増加」に設定し、市内の主要な地域公共交通であるなとりん号の利用者数により評価することとします。なとりん号は広域幹線である鉄道の端末交通としても利用されていることから、なとりん号の利用者数の増加は鉄道の利用者数の増加にも寄与しますので、地域公共交通全体の動きをみる指標として設定します。

なお、市内の地域公共交通ネットワークのひとつである宮城交通バス路線に関しては、市北西部と仙台市を結ぶ移動手段として、後述する(3)市北西部の移動を支える広域幹線の維持に係る効果を評価する指標とします。

効果：地域公共交通の利用数の増加

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
なとりん号の利用者数(人/年)	40.5万人/年	46.8万人/年	・令和4年度末見込みから年1%の利用者増を見込む

(2) なとりん号の収支改善

本市の地域公共交通ネットワークを支えるバス路線を今後も維持していくことが重要となります。本市内の移動を支えるなとりん号は市域内幹線・フィーダーとしての役割を担っており、地域公共交通ネットワークの改善を図ることで、なとりん号のより効率的な運行や利用者数の増加につながると考えられます。

そのため、施策実施により発現する効果を「なとりん号の収支改善」として設定し、なとりん号の収支率により評価することとします。

効果：なとりん号の収支改善

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
なとりん号の収支率(%)	49.3%	52.0%	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の幹線路線の収支率は再編後も維持 ・現状の生活路線は平均の収支率を15%台に改善(現状8.8%、おおむね2倍)

(3) 市北西部の移動を支える広域幹線の維持

本市の地域公共交通ネットワークの中でも市北西部と仙台市を結ぶ広域幹線は北西部の丘陵団地の生活を支える重要なネットワークです。

施策実施により発現する効果を「広域幹線の維持」として設定し、該当する広域ネットワークの運行を担っている宮城交通バス路線の市内の乗降者数により評価することとします。

効果：広域幹線の維持

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
宮城交通バス路線の市内の乗降者数(人/年)	●●万人/年	●●万人/年	

(4) 来訪者数の増加

本市の地域公共交通の利便性が高まることは、来訪者の移動の快適性の向上にもつながります。市内の観光誘客施設の新規立地と合わせて利便性の高さから観光の目的地として、来訪機会が拡大することが想定されます。そのため、施策実施により発現する効果を「来訪者数の増加」として設定し、観光入込客数により評価することとします。

効果：来訪者数の増加

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
観光入込客数(人/年)	116.6万人/年	136.0万人/年	・コロナ禍以前の観光入込客数を上回る回復を狙う

6 本市の実施事業

6.1 実施事業の全体像

施策に沿って、本市の目指すべき将来の地域公共交通ネットワークを実現するために、取り組む具体の事業を以下に示します。

■都市機能と各交通モードが連携した利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成

施策	事業	実施主体	事業内容	関連する評価指標	スケジュール				
					令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
施策1 なとりん号の再編	1-1	名取市	なとりん号を幹線路線・デマンド交通に分けて路線を再編し、運行の効率化	・公共交通による人口カバー率 ・なとりん号利用者数 ・なとりん号収支率	実証運行	本格運行			
	1-2	名取市	主に鉄道駅での乗換時間を考慮した利用しやすい運行ダイヤについて検討	・なとりん号利用者数		調整			
施策2 交通結節機能の強化	2-1	名取市 交通事業者	主要な交通結節点の乗り継ぎ環境を整備(デジタルサイネージ・バス待ち環境整備など)	・交通結節点での乗降客数		調整			
	2-2	名取市 交通事業者	鉄道駅などの主要な交通結節点以外のバス停へのアクセス性や利便性を高めるために、モビリティポート整備について検討	・バス停の整備件数 ・公共交通利用者数		調整			
	2-3	名取市	主要な交通結節点におけるパーク&ライドなどを推進	・対象駐車場の利用件数		実施			
施策3 MaaSの検討	3-1	名取市	MaaSの導入に向け、交通モード間や周辺施設との連携を踏まえ検討	・事業者意見交換会の実施回数	調査	運用			
施策4 観光と地域公共交通の連携	4-1	名取市 交通事業者	・トレイルやサイクリング等の広域周遊と地域公共交通の連携 ・シェアサイクリングの拡充と拠点設置を推進	・観光と連携したツアーの企画件数 ・名取市内の観光入込客数	調査・検討	実証実験	実施		
	4-2	名取市 交通事業者	・様々な交通モードの連携により観光誘客施設へのアクセス改善や施設間連携 ・地域公共交通利用の優待などを検討	・アクセス手段となる公共交通利用者数 ・名取市内の観光入込客数	調査・調整		実施		

■都市サービスの享受につながる地域公共交通サービスの維持・確保

施策	事業	実施主体	事業内容	関連する評価指標	スケジュール				
					令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
施策5 地域公共交通の維持・確保	5-1	名取市 市民 交通事業者	既存路線バスの維持・確保に向けた関係機関との調整	・なとりん号利用者数 ・宮城交通対象路線の名取市内の乗降客数		協議・検討			
	5-2	名取市 交通事業者	・地域公共交通を利用する目的となるような需要を創出・喚起 ・地域公共交通を利用した外出機会の創出	・移動需要を喚起する取組みの件数		実施			
	5-3	名取市 交通事業者	周辺自治体と連携して、市民の生活圏や他地域からの来訪者のニーズに対応した取組みを推進	・本協議会等を通じた意見交換回数		連携			
施策6 輸送資源の総動員への備え	6-1	名取市 市民	市内で自助・共助の取組みを進めている団体などの意見交換を通じて、今後の取組みの方向性などを検討	・取組み団体との意見交換回数 ・他都市事例の調査・研究件数		調査・研究			
施策7 貨客混載の検討	7-1	名取市 交通事業者	地域公共交通を活用した貨客混載の可能性に関して調査・研究	・検討に向けた意見交換回数		調査・研究			
施策8 モビリティ・マネジメントの実施	8-1	名取市 市民	小・中学生、高校生を対象に地域公共交通の利用促進を図る学校モビリティ・マネジメントを実施	・学校モビリティ・マネジメント実施回数		実施			
	8-2	名取市 市民	広報紙等を活用した啓発活動やデマンド交通の乗り方をレクチャーするための動画を作成し、市民へのモビリティ・マネジメントを実施	・住民モビリティ・マネジメント実施回数		実施			

■環境負荷の低減に向けた公共交通の利用促進

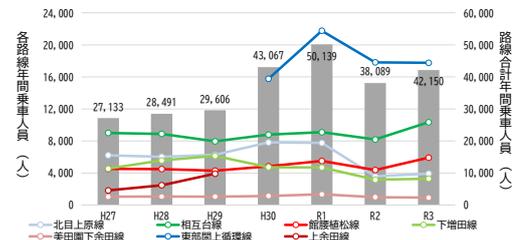
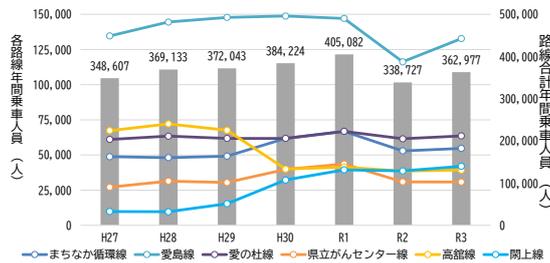
施策	事業	実施主体	事業内容	関連する評価指標	スケジュール				
					令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
施策8 モビリティ・マネジメントの実施	8-1	名取市 市民	小・中学生、高校生を対象に地域公共交通の利用促進を図る学校モビリティ・マネジメントを実施	・学校モビリティ・マネジメント実施回数		実施			
	8-2	名取市 市民	広報紙等を活用した啓発活動やデマンド交通の乗り方をレクチャーするための動画を作成し、市民へのモビリティ・マネジメントを実施	・住民モビリティ・マネジメント実施回数		実施			
	8-3	名取市	自家用車での通勤を控え、環境負荷の低い移動手段による通勤への転換を推進	・エコ通勤認証事業者数		実施			

6.2 都市機能と各交通モードが連携した利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成

施策1：なとりん号の再編

現状

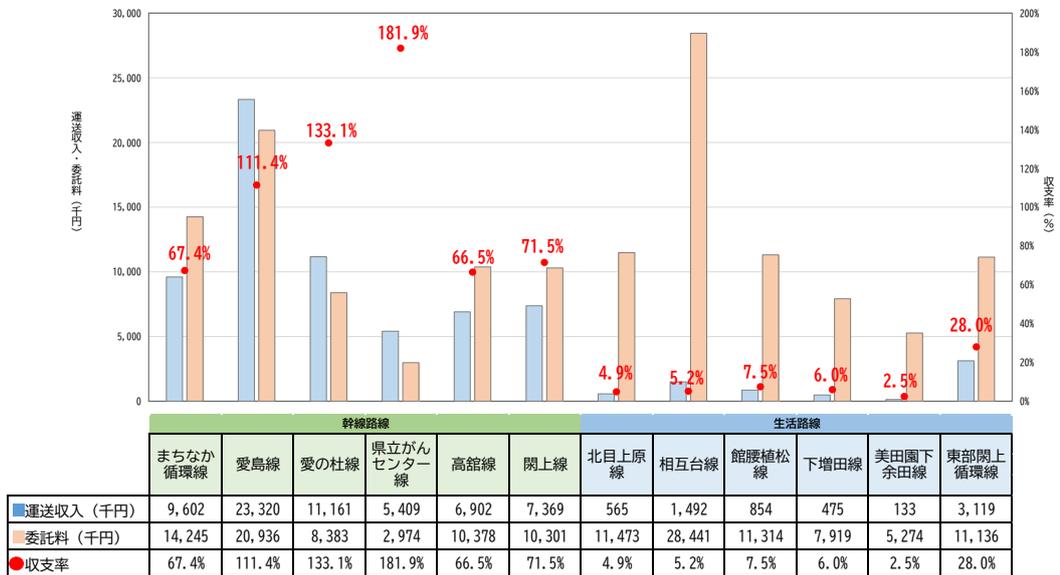
- ・名取市内を運行するコミュニティバス「なとりん号」については、運行開始以来、利用者数が増加しています。
- ・一方で路線毎に収支率に大きな差があり、特に生活路線では支出が過大な傾向にあり、利用に対しての行政支出が増加しています。
- ・市民の移動をみると、通勤・通学や娯楽目的では、仙台市方面への移動が顕著です。しかし、市民アンケートでは、仙台市方面への輸送手段である鉄道となとりん号の乗り換えがしにくい運行ダイヤになっているという意見が挙がっています。



幹線路線	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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
関上線	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	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	4,348	5,570	6,133	4,721	4,690	3,159	3,290
美田園下余田線	1,049	1,057	1,050	1,129	1,342	970	925
東部関上循環線	1,822	2,467	3,916	15,763	21,760	17,814	17,756
上余田線	1,822	2,467	3,916	15,763	21,760	17,814	17,756
合計	27,133	28,491	29,606	43,067	50,139	38,089	42,150

【なとりん号(幹線路線・生活路線)の利用者数(再掲)】



【なとりん号の収支状況(2021年度)(再掲)】

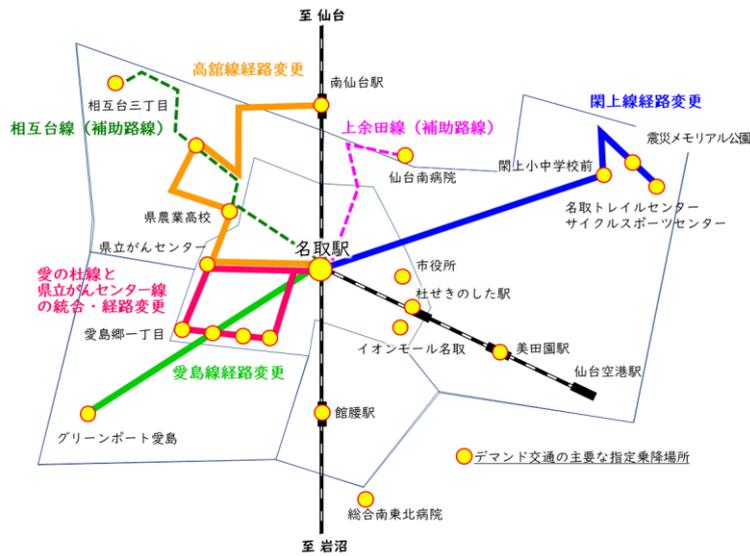
1-1 幹線路線・デマンド交通での分担によるネットワーク再編

- ・なとりん号の既存路線を需要等に応じて、幹線路線・デマンド交通に分けて路線を再編し、運行の効率化を図ります。
- ・また、幹線路線に該当する既存路線の一部について、運行経路やバス停位置を見直して、路線重複の解消や利用しやすきの向上を図ります。

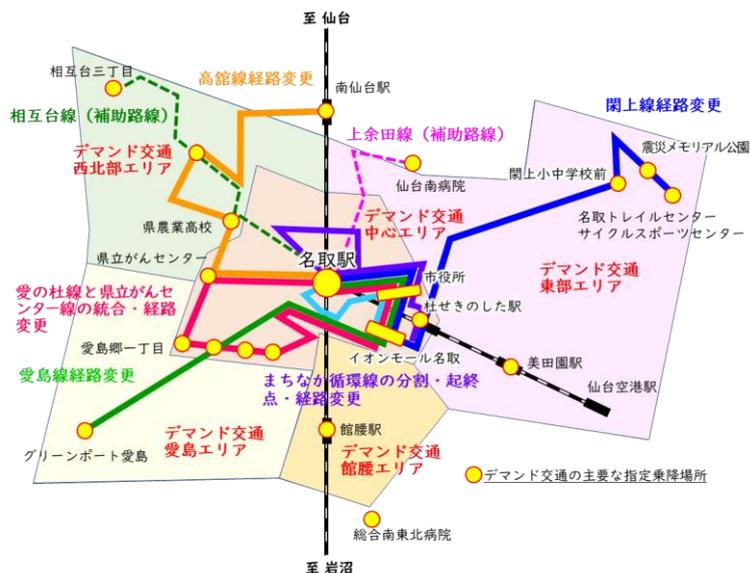
(1) 路線の再編

- ・既存路線を利用特性等に応じて、幹線路線・デマンド交通に再編します。
- ・幹線路線は定時定路線での運行とし、通勤・通学時間帯と日中時間帯で経路を変更して運行します。
- ・現状の定時定路線の路線の一部は利用需要に応じたデマンド交通に転換します。

概要



【路線再編案(通勤・通学時間帯)】



【路線再編案(日中時間帯)】

概要	<p>(2) 重複路線の解消</p> <p>・既存路線の一部区間で見られる複数路線の運行経路重複を解消します。</p> <p style="text-align: center;">【重複の解消区間】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">既存路線</th> <th style="width: 30%;">重複区間</th> <th style="width: 40%;">対応</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>愛島線</td> <td>愛の杜循環線</td> <td>愛島～愛の杜公園</td> </tr> <tr> <td>●●</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">防災安全課の検討内容を今後反映</td> </tr> </tbody> </table>					既存路線	重複区間	対応	愛島線	愛の杜循環線	愛島～愛の杜公園	●●	防災安全課の検討内容を今後反映							
	既存路線	重複区間	対応																	
	愛島線	愛の杜循環線	愛島～愛の杜公園																	
	●●	防災安全課の検討内容を今後反映																		
<p>(3) バス停位置の変更</p> <p>・利便性向上のため、一部のバス停位置を変更します。</p> <p style="text-align: center;">【位置を変更するバス停】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">バス停名</th> <th style="width: 70%;">変更理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>名取が丘</td> <td style="text-align: center;">防災安全課の検討内容を今後反映</td> </tr> </tbody> </table>					バス停名	変更理由	名取が丘	防災安全課の検討内容を今後反映												
バス停名	変更理由																			
名取が丘	防災安全課の検討内容を今後反映																			
<p>実施主体</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">交通事業者</th> <th style="width: 20%;">市民</th> <th style="width: 20%;">名取市</th> <th style="width: 20%;">国・県</th> <th style="width: 20%;">その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">○</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					交通事業者	市民	名取市	国・県	その他			○								
交通事業者	市民	名取市	国・県	その他																
		○																		
<p>実施期間</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">令和5年度</th> <th style="width: 20%;">令和6年度</th> <th style="width: 20%;">令和7年度</th> <th style="width: 20%;">令和8年度</th> <th style="width: 20%;">令和9年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">調整</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">運行</td> </tr> </tbody> </table>					令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	調整	運行									
令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度																
調整	運行																			
<p>実施期間</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">令和5年度</th> <th style="width: 20%;">令和6年度</th> <th style="width: 20%;">令和7年度</th> <th style="width: 20%;">令和8年度</th> <th style="width: 20%;">令和9年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">調整</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">運行</td> </tr> </tbody> </table>					令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	調整	運行									
令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度																
調整	運行																			
<p>実施期間</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">令和5年度</th> <th style="width: 20%;">令和6年度</th> <th style="width: 20%;">令和7年度</th> <th style="width: 20%;">令和8年度</th> <th style="width: 20%;">令和9年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">調整</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">運行</td> </tr> </tbody> </table>					令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	調整	運行									
令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度																
調整	運行																			
関係する評価指標	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">評価指標</th> <th style="width: 15%;">現状値 (令和3年度)</th> <th style="width: 15%;">目標値 (令和9年度)</th> <th style="width: 50%;">考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通による人口カバー率</td> <td style="text-align: center;">87.4%</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅 800m圏とバス停留所 300m圏、デマンド交通の乗降ポイント 300m圏の人口が総人口に占める割合 ・デマンド交通により市域全体をカバー </td> </tr> <tr> <td>なとりん号利用者数</td> <td style="text-align: center;">40.5万人/年</td> <td style="text-align: center;">46.8万人/年</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・路線再編後も現状のなとりん号利用者が継続して利用できる環境を維持 ・現状でなとりん号を利用できない市民がデマンド等でなとりん号を利用 </td> </tr> <tr> <td>なとりん号の収支率</td> <td style="text-align: center;">49.3%</td> <td style="text-align: center;">52.0%</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・路線再編により収支率の低い現状の生活路線の収益改善 </td> </tr> </tbody> </table>				評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	公共交通による人口カバー率	87.4%	100%	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅 800m圏とバス停留所 300m圏、デマンド交通の乗降ポイント 300m圏の人口が総人口に占める割合 ・デマンド交通により市域全体をカバー 	なとりん号利用者数	40.5万人/年	46.8万人/年	<ul style="list-style-type: none"> ・路線再編後も現状のなとりん号利用者が継続して利用できる環境を維持 ・現状でなとりん号を利用できない市民がデマンド等でなとりん号を利用 	なとりん号の収支率	49.3%	52.0%	<ul style="list-style-type: none"> ・路線再編により収支率の低い現状の生活路線の収益改善
	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方																
	公共交通による人口カバー率	87.4%	100%	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅 800m圏とバス停留所 300m圏、デマンド交通の乗降ポイント 300m圏の人口が総人口に占める割合 ・デマンド交通により市域全体をカバー 																
	なとりん号利用者数	40.5万人/年	46.8万人/年	<ul style="list-style-type: none"> ・路線再編後も現状のなとりん号利用者が継続して利用できる環境を維持 ・現状でなとりん号を利用できない市民がデマンド等でなとりん号を利用 																
なとりん号の収支率	49.3%	52.0%	<ul style="list-style-type: none"> ・路線再編により収支率の低い現状の生活路線の収益改善 																	

1-2 他交通モードとの運行ダイヤ調整

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・なとりん号と他の交通モードの乗継の利便性を高めるために、主に鉄道駅での乗り換え時間を考慮して、なとりん号の運行を検討します。 ・例えば、高齢者や障がい者が問題なく乗継できるように、バリアフリー化されたルートを通った場合の所要時間を考慮して、乗継待ち時間を設定します。 <p>(1) 運行ダイヤの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の運行ダイヤ改正などと合わせて、乗継に配慮した運行ダイヤに必要な応じて見直します。 ・見直しを図る際には、市内の人の動きに合わせて、例えば、下記のように配慮します。 				
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>朝の通勤・通学の時間帯</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>夕方～夜の帰宅の時間帯</p> </div> </div>				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
(1)					
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	なとりん号利用者数	40.5万人/年	46.8万人/年	・鉄道との接続改善により利用者数が増加	

施策2：交通結節機能の強化

現状

- ・なとりん号と鉄道、タクシーなどの乗継ができる場所として主に鉄道駅があります。
- ・鉄道駅にはなとりん号、タクシーの乗場案内・運行ダイヤの掲示などがありますが、複数の交通モード間の乗継や行先に関する情報提供などが不足しており、スムーズな乗継に支障があります。

東西それぞれからなとりん号が発着するが、方面や路線はバス停に行かなければ確認できない

【名取駅でのバス案内の現状】

2-1 主要な交通結節点での乗り継ぎ環境整備(バス待ち環境の整備)

概要

- ・主要な交通結節点の乗り継ぎ環境を整備します。
- ・例えば、乗継案内や運行状況の情報提供のための取組み、待合用のベンチの設置などについて検討します。
- ・取組みにあたっては、鉄道駅などの交通事業者が管理する施設だけではなく、鉄道駅周辺の大型商業施設にも協力を依頼します。

(1) 鉄道駅における乗り継ぎ環境整備

- ・鉄道駅での乗り継ぎ環境整備として、駅改札周辺でのバス案内の充実などを図ります。
- 例：名取駅改札前での東西バスロータリーに発着するなとりん号の案内 など
- ・鉄道駅のバス停においては、利用者がバスの運行状況を確認できるような情報提供を図ります。

改札口付近にバスの乗場情報などを主要観光地別に掲示

【情報提供の例(金沢駅)】

概要	<p>(2) 主要施設における乗り継ぎ環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政施設や大型商業施設でバスなどの乗り継ぎしやすい環境を施設管理者と協力して進めます。 例えば、施設の利用者滞留スペースの一部を待合環境として活用することや施設内でバスなどの運行状況を確認できるような情報提供の実施を図ります。 				
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>商業施設の一角のイトインスペースにサイネージやICカードチャージ機を設置</p>  </div> <p style="text-align: center;">【商業施設の一角に乗り継ぎ環境を整備した例(新潟市)】</p> <div style="border: 1px dashed orange; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【事業実施箇所のイメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 名取市役所：市民ホール内の既存のサイネージなどを活用しバスの発着案内を知らせる イオンモール名取：仙台空港鉄道となとりん号の乗継待ち時間を過ごせる待合環境として、鉄道・バスの発着案内を知らせるサイネージなどをフードコートなどに設置 </div>				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		施設管理者
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
(1)	→ 随時調整				
実施期間					
(2)	→ 随時調整				
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	交通結節点での乗降客数			<ul style="list-style-type: none"> 鉄道や他交通モードとの接続改善により対象となる結節点の利用者数が増加 	
	名取駅前・名取駅西口(平日)	964人/日	1,200人/日	<ul style="list-style-type: none"> なとりん号と鉄道の主要な交通結節点である名取駅の2ヶ所の停留所の乗降客数を設定 なとりん号の利用者数と同程度に増加と想定 令和3年度の乗降客数の計測値がないため、令和2年度値を採用 	

2-2 地域内の交通ハブ機能を持ったバス停の整備

概要

- ・鉄道駅などの主要な交通結節点以外のバス停へのアクセス性や利便性を高めるために、モビリティポート※の整備を進めます。
 - ・例えば、バス停にシェアサイクルなどのポート機能を併設することで、バス停を起終点とした移動の促進を図ります。
- ※モビリティポートとは、交通情報や地域情報を発信するとともに、自転車や電動キックボード等の小型モビリティの発着点の機能を持たせることで、交通結節点として機能する施設。



【モビリティハブの例】

出典：大日本印刷 HP

実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		施設管理者
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	調査	候補地検討	関係者協議	実証実験	本格設置
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	バス停の整備件数	0件	1件	・5ヶ年の間でバス停を整備に向けて調整	
	なとりん号利用者数	40.5万人/年	46.8万人/年	・交通モード間の接続改善や端末交通の充実により利用者数が増加 ・なとりん号の利用者数で評価 ・整備候補地の選定後は対象となるバス停を通過する路線の利用者数で評価	

2-3 パーク&ライド、パーク&バスライドの推進

概要

- ・ 主要な交通結節点のパーク&ライドを推進します。
- (1) パーク&ライド・パーク&バスライドの推進
 - ・ パーク&ライド・パーク&バスライドを施設管理者と協議して、今後も推進します。
- (2) パーク&ライド・パーク&バスライドの周知
 - ・ パーク&ライド・パーク&バスライド可能な駐車場の情報等を市民に周知し、活用の促進を図ります。



【仙台空港鉄道・イオンモール名取と本市が連携して実施中の取組み】

実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
			○		施設管理者
実施期間 (1)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	継続確保				
実施期間 (2)	随時広報				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	対象駐車場の利用 件数	41台/年	70台/年	・取組み推進により、利用件数が増加	

施策3：MaaS (Mobility as a Service)の検討

現状	<ul style="list-style-type: none"> 市内には複数の交通機関が運行していますが、料金体系や決済方法などが個別に異なっています。 複数の交通モードを乗り継いだ利用の場合、乗り継ぎ案内が不十分なことがあります。 				
3-1 MaaSの実装に向けた検討					
概要	<ul style="list-style-type: none"> 交通モード間や周辺施設との連携に向けたMaaSの導入の検討を進めます。 既存のMaaSの枠組みへの参画や独自のMaaSの枠組み構築について検討します。 <p>(1) MaaSに関する調査・研究や企画・実装</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内の他都市事例を調査して、本市における取組みの検討や実装に向けた課題を研究します。 キャッシュレス決済などのMaaS施策の展開のために必要な取組みを関係者間で調整し、順次実装します。 <p>(2) 事業者意見交換会の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者や通信事業者との意見交換会を実施して、MaaS実装により解決すべき交通課題や交通以外の分野との連携可能性を調査します。 				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
			○		
実施期間 (1)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	調査・企画	実証実験・随時本格実施			
実施期間 (2)	随時実施				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	事業者意見交換会の実施回数	0回	2回/年 累計10回/5ヶ年	・MaaSの実装に向けた検討機会を創出	

《参考》 MaaSについて

MaaS(マース)とは、”Mobility as a Service”の略で地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスです。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段です。



【MaaSの概念】

出典：令和2年度交通安全白書

施策4：観光と地域公共交通の連携

現状

- ・本市はトレイルやサイクリングの中継地点が整備されています。
- ・太平洋沿岸部ではかわまちてらす閑上や隣接する仙台市内における商業施設整備が進んでおり、観光拠点を結ぶ、交通アクセスの向上が求められています。



【かわまちてらす閑上】

出典：名取市観光物産協会



【名取サイクルスポーツセンターの
宿泊者受入れ環境の例】

出典：名取サイクルスポーツセンター

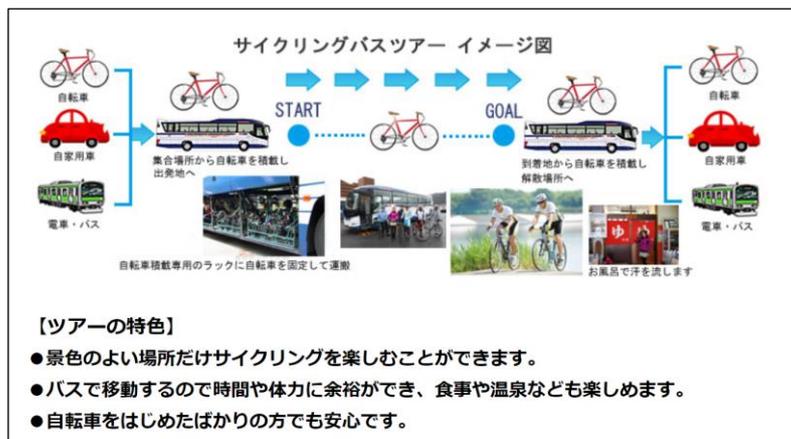
4-1 トレイルやサイクリング等の広域周遊との連携

概要

- ・トレイルやサイクリング等の広域周遊と地域公共交通の連携を図ります。
- ・例えば、観光やスポーツ所掌部署が主体となって、公共交通利用とトレイル・サイクリングをセットにしたツアーを企画します。
- ・また、交通事業者と調整して、サイクリングバス等の広域周遊を促進するような利用方法の提案・実現を進めます。

(1) トレイル・サイクリングと連携したツアーの企画

- ・トレイルやサイクリングと公共交通機関が連携したツアーを名取市観光物産協会や名取市商工会、名取市サイクルスポーツセンター、名取トレイルセンターなどの観光関係者や交通事業者と協議して、検討します。
- ・企画にあたっては、来訪者を対象としたニーズ調査を実施するなど、ツアーに求められる内容や公共交通と観光が連携する場合の課題調査をはじめ、モニターツアーによる実証などを経て、本格実施に向けて調整します。



【サイクリングバスツアーの例】

出典：国際興業バス HP

概要	(2) 事業者意見交換会の実施				
	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者や名取市観光物産協会・名取市商工会などと意見交換して、観光のトレンドや直近の観光課題を情報共有します。 そのうえで時流にあった取組みを検討します。 				
実施主体	(3) 公共交通と観光事業が連携したツアーの調査・研究				
	<ul style="list-style-type: none"> 国内の他都市事例を調査して、公共交通と観光事業の連携に関して、本市における取組みの検討や実装に向けた課題を研究します。 				
実施期間 (1)	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		名取市観光物産協会 名取市商工会
実施期間 (2)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	調査・企画検討		実証実験	本格実施	
実施期間 (3)	随時実施				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	観光と連携したツアーの企画件数	0件	4件	・5ヶ年の計画期間のうち、1年目で調査・検討、2年目以降に年1件のペースでツアーを企画、実施	
	名取市内の観光入込客数	116.6万人/年	136.0万人/年	・各種取組みによりコロナ禍以前の観光入込客数を上回る回復を狙う	

4-2 観光誘客施設へのアクセス改善・サービス連携

- ・かわまちてらす閑上などの観光誘客施設へのアクセスを改善します。
- ・また、例えば近接する観光誘客施設を結ぶ新たなモビリティの運行等を検討します。
- ・地域公共交通を利用した来訪による観光誘客施設での優待等を検討します。

(1) 観光誘客施設へのアクセス改善

- ・鉄道駅から離れた場所に位置している観光誘客施設のうち来訪者数が特に多いかわまちてらす閑上に関して、名取駅や仙台市方面からのアクセス改善を図ります。
- ・まずはかわまちてらす閑上来訪者の移動実態などを把握するための調査を実施して、観光誘客に適した交通モードを検討します。
- ・そのうえで実証運行等を通じて、利用状況のモニタリングなど、本格運行に向けて調整します。

概要



【仙台市内から名取市内の観光誘客施設にアクセスするバス路線】

出典：タケヤ交通 HP

(2) 新たなモビリティの導入

- ・閑上地区内には、かわまちてらす閑上を中心に名取市震災復興伝承館、名取市サイクルスポーツセンターや名取トレイルセンター、ゆりあげ港朝市などの市外からの来訪が見込まれる施設が集中しています。
- ・閑上地区内を手軽に周遊するための新たなモビリティの導入を検討します。
- ・例えば、超小型モビリティやグリーンスローモビリティ、コミュニティサイクルなどの様々なモビリティの導入に関して、ケーススタディを実施します。
- ・そのうえで、実証実験を通じて、利用状況や利用者ニーズを分析して、本格導入に向けて調整します。

※グリーンスローモビリティとは、時速 20km 未満で公道を走ることができる 4 人乗り以上の電動パブリックモビリティ



【かわまちてらす閑上で
運行中のトゥクトゥク】

出典：かわまちてらす閑上 Facebook

概要	<p>(3) 各種優待等の検討</p> <p>・市内の観光誘客施設と連携して、公共交通を利用した場合の優待等を検討します。</p> <p>～期間限定特別企画～ 令和4年度も継続します！</p> <p>路線バス「土沢線」を利用すると宮沢賢治記念館などの5施設の入館料が無料！</p>  <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 15px; padding: 10px; width: fit-content; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <p style="text-align: center;">優待券</p>  <p style="text-align: center;">例</p> </div> <p style="text-align: center;">【公共交通利用による優待の例】</p> <p style="text-align: right;">出典：花巻市</p>				
	実施主体	交通事業者 ○	市民	名取市 ○	国・県
実施期間 (1)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	調査・検討			関係機関調整	
				実証運行	
実施期間 (2)	調査・検討・ケーススタディ				
				実証実験	
実施期間 (3)	関係機関調整				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	アクセス手段となる公共交通利用者数			・取組みによって公共交通でのアクセスが容易となり利用者数が増加	
	閑上線利用者数	115人/日	135人/日	・観光入込客数の伸びと同程度に増加と想定	
	名取市内の観光入込客数	116.6万人/年	136.0万人/年	・各種取組みによりコロナ禍以前の観光入込客数を上回る回復を狙う	

6.3 都市サービスの享受につながる地域公共交通サービスの維持・確保

施策5：地域公共交通の維持・確保

現状	<ul style="list-style-type: none"> ・本市内の地域公共交通は一部の路線などでコロナ禍前から利用者数が減少しています。 ・少子高齢化が進む地域では、運転免許証返納後の移動手段を確保するために、地域公共交通の維持・確保が必要です。 				
5-1 既存路線バス機能の維持・確保【地域公共交通特定事業】					
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・本市内を運行する鉄道のアクセス交通としての役割を担うなとりん号や市北西部から仙台市への通勤・通学・買い物需要を支える役割を担う宮城交通バス路線の維持・確保に向けた関係機関との調整を進めます。 <p>(1) 利用状況モニタリング調査の実施・連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状では、交通事業者がICカード利用実績などをもとに、対象路線の利用状況をモニタリングしています。 ・利用者や沿線住民の意見や利用実態など、対象路線の今後の在り方を検討するために必要な情報の収集を交通事業者と市が適宜連携して実施します。 <p>(2) 移動手段の維持・確保に向けた検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用状況モニタリング調査の結果をもとに、対象路線沿線地域における移動手段の維持・確保に関して、検討を進めます。 ・検討の中では、運行本数などに限らず、高齢者・障害者割引制度などのあり方や活用方策など様々な観点で市民や交通事業者と議論を深めます。 				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○	○	○		
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
(1)	モニタリング				
実施期間					
(2)	協議・検討				
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	なとりん号利用者数	40.5万人/年	46.8万人/年	<ul style="list-style-type: none"> ・交通モード間の接続改善や端末交通の充実により利用者数増加を見込む ・なとりん号の利用者数で評価 	
	宮城交通対象路線の名取市内の乗降客数	●●万人/年	●●万人/年		

5-2 移動需要の喚起					
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持・確保のために、地域公共交通を利用する目的となるような需要を創出・喚起します。 ・観光や福祉、文化などに関係する部署・機関が連携して、市民が地域公共交通を利用して外出するような取組みを推進します。 				
	<p>【取組み例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なとり夏祭りやうまいもん名取などの市内の催しとの連携 ・朝市との連携 ・市内の飲食店や小売店との連携：地域公共交通利用の特典としてのお買物券の配布など ・大学との連携：地元大学等が主体の地域活動などで地域公共交通の活用を推進 				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	取組み実施				
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	移動需要を喚起する取組みの件数	0件/年	2件/年 累計10件/5ヶ年	・毎年2件の取組みを実施し、移動需要を喚起	

5-3 周辺自治体との連携					
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台市や岩沼市などの周辺自治体と連携して、市民の生活圏や他地域からの来訪者のニーズに対応した取組みを推進します。 ・そのために名取市地域公共交通活性化協議会(本協議会)等を活用して、関係者間での定期的な意見交換を実施します。 				
	<p>【取組み例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アクアイグニス仙台とかわまちてらす閑上を結ぶ地域公共交通のネットワーク形成・活用 				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	連携				
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	本協議会等を通じた意見交換回数	0回/年	2回/年 累計10回/5ヶ年	・毎年2回の協議会等で周辺自治体と意見交換を実施	

施策 6：輸送資源の総動員への備え

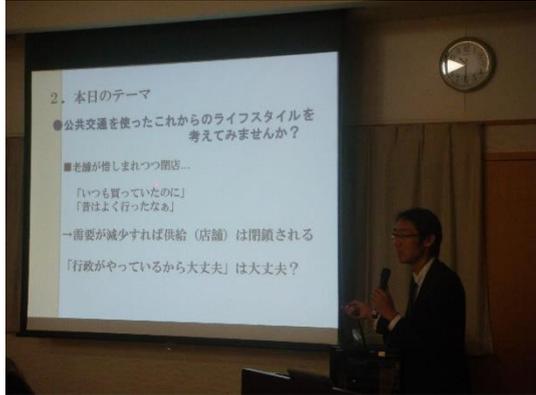
現状	<ul style="list-style-type: none"> 本市では、鉄道や路線バス、なとりん号、タクシー、福祉輸送などにより、市域の移動をカバーできています。 しかし、昨今のコロナ禍のように急な社会情勢の変化により、現在の交通モードだけでは、市内の移動需要を支えきれなくなる状況にも備えておく必要があります。 				
6-1 自助・共助などの取組みの支え方の検討					
概要	<ul style="list-style-type: none"> 市内で自助・共助などの取組みを進めている団体や関係部署との意見交換を通じて、今後の取組みの方向性や取組みの支え方などの考え方のすり合わせを進めます。 <p>(1) 福祉輸送などの事業の継続性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 福祉輸送など本市内で取り組んでいる事業を維持できるように関係機関と調整し、適宜事業内容の改善などを進めます。 <p>(2) 市内先行事例の実施主体との意見交換</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内で既に取り組みしている団体などと定期的に意見交換会を実施して、地区における問題の把握や移手段の維持・確保に向けた取組みの方向性などを検討します。 必要に応じて、学識経験者や国などの意見も伺い、地区の問題解決に向けた最適解の検討を支援します。 <p>(3) 自助・共助の取組みに関する他都市事例の調査・研究</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内の他都市事例を調査して、本市における取組みの検討や実装に向けた課題などを研究します。 				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
		○	○		社会福祉協議会
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
(1)	関係機関と随時調整・実施				
実施期間	随時意見交換				
(2)					
実施期間	調査・研究				
(3)					
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 9 年度)	考え方	
	取組み団体との意見交換回数	0 回/年	2 回/年 <small>累計 10 回/5 ヶ年</small>	・毎年 2 回の協議会等で周辺自治体と意見交換を実施	
	他都市事例の調査・研究件数	0 件	5 件	・各年 1 件の調査や視察等で他都市事例を研究	

施策7：貨客混載の検討

<p>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本市内の地域公共交通はコロナ禍による利用者数の減少を受けて、減収傾向にあります。 また、地域公共交通を活用して、商品やサービスに新たな価値を付加する事例も増えていきます。 <p>例：鉄道の速達性を生かして産直野菜をその日のうちに消費者に届ける など</p>				
<p>7-1 貨客混載による収益確保【地域公共交通特定事業】</p>					
<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本市内の地域公共交通を活用した貨客混載の可能性に関して、調査・研究を進めます。 <div style="border: 1px dashed green; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>【取組み例】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線を活用した買い物支援の貨客混載：商業施設の商品の宅配にバスを活用 仙台空港鉄道を活用した旅行荷物の輸送：空港で預かった旅行荷物を物流事業者などと連携し、美田園などの鉄道沿線の宿泊施設まで輸送、来訪者は手ぶら観光  <p style="text-align: right;">出典：JR 東日本 HP</p> </div>				
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者 ○</p>	<p>市民</p>	<p>名取市 ○</p>	<p>国・県</p>	<p>その他 物流事業者</p>
<p>実施期間</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>
<p>調査・研究</p>					
<p>関係する評価指標</p>	<p>評価指標 検討に向けた意見交換回数</p>	<p>現状値 (令和3年度) 0回/年</p>	<p>目標値 (令和9年度) 5回</p>	<p>考え方 ・貨客混載の可能性に関して、毎年意見交換を実施して模索</p>	

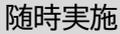
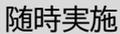
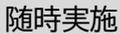
施策 8：モビリティ・マネジメントの実施

現状	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の鉄道沿線以外の地域では、自家用車を利用する割合が高い状況です。 ・過度に自家用車に依存した状況からの転換を図る必要があります。 				
8-1 学校モビリティ・マネジメントの実施					
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・小学生や中学生、高校生を対象に地域公共交通の利用促進を図る学校モビリティ・マネジメントを実施します。 <p>(1) バス・鉄道の乗り方教室の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の小中学校を対象に将来の進学などによる通学を見すえて、バス・鉄道の乗り方教室を実施します。 ・実施にあたっては、交通事業者・学校関係者と具体的カリキュラムを協議します。 				
					
	<p>【バスの乗り方教室の例】</p> <p style="text-align: right;">出典：柏市 HP</p>				
<p>(2) 公共交通の維持に関する講義の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なとりん号をはじめとした公共交通の維持に関する講義を実施します。 					
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
		○	○		
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
(1)					
実施期間					
(2)					
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 9 年度)	考え方	
	学校モビリティ・マネジメント実施回数	0 件	3 件/年 累計 15 件/5 ヶ年	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年度 3 回(小学校 2 学年・中学校 1 学年)でモビリティ・マネジメントを実施と想定 	

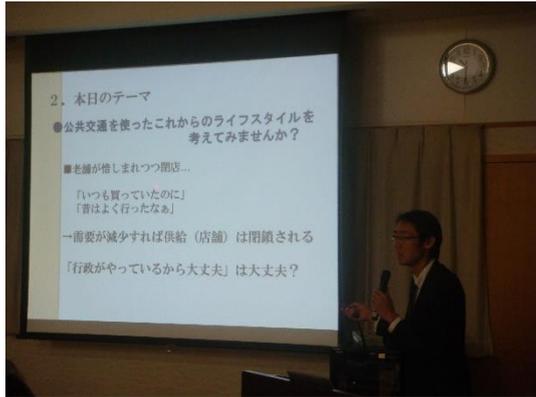
8-2 住民モビリティ・マネジメントの実施					
概要	<p>・住民を対象に地域公共交通の利用促進を図る住民モビリティ・マネジメントを実施します。</p> <p>(1) 住民モビリティ・マネジメントの実施</p> <p>・市内でも特に高齢化率の高い地区などにおいて、免許返納後も安心して移動できるように公共交通の利用周知を図る住民モビリティ・マネジメントを実施します。</p> <p>・北西部の住宅団地においては、宮城交通のバス路線の利用者数の確保に向けた住民モビリティ・マネジメントを実施します。</p>				
					
<p>【住民モビリティ・マネジメントでのワークショップや出前講義の実施例】</p>					
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
		○	○		
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
(1)					
実施期間					
(2)					
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	住民モビリティ・マネジメント実施回数	0件	2件/年 累計10件/5ヶ年	・コミュニケーションアンケート等を 年2回(2セット)実施を目指す	

6.4 環境負荷の低減に向けた公共交通の利用促進

施策 8：モビリティ・マネジメントの実施【一部再掲】

現状	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の鉄道沿線以外の地域では、自家用車を利用する割合が高いです。 ・過度に自家用車に依存した状況からの転換を図る必要があります。 				
8-1 学校モビリティ・マネジメントの実施【再掲】					
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・小学生や中学生、高校生を対象に地域公共交通の利用促進を図る学校モビリティ・マネジメントを実施します。 				
	(1) バス・鉄道の乗り方教室の実施				
	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の小中学校を対象に将来の進学などによる通学を見すえて、バス・鉄道の乗り方教室を実施します。 ・実施にあたっては、交通事業者・学校関係者と具体のカリキュラムを協議します。 				
					
	【バスの乗り方教室の例】				
	出典：柏市 HP				
	(2) 公共交通の維持に関する講義の実施				
	<ul style="list-style-type: none"> ・なとりん号をはじめとした公共交通の維持に関する講義を実施します。 				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
		○	○		
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
(1)					
実施期間					
(2)					
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 9 年度)	考え方	
	学校モビリティ・マ ネジメント実施回数	0 件	3 件/年 累計 15 件/5 ケ年	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年度 3 回(小学校 2 学年・中学校 1 学年)でモビリティ・マネジメントを実施と想定 	

8-2 住民モビリティ・マネジメントの実施【再掲】

概要	<ul style="list-style-type: none"> 住民を対象に地域公共交通の利用促進を図るための住民モビリティ・マネジメントを実施します。 <p>(1) 住民モビリティ・マネジメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内でも特に高齢化率の高い地区などにおいて、免許返納後も安心して移動できるように公共交通の利用周知を図る住民モビリティ・マネジメントを実施します。 北西部の住宅団地においては、宮城交通のバス路線の利用者数の確保に向けた住民モビリティ・マネジメントを実施します。 				
					
<p>【住民モビリティ・マネジメントでのワークショップや出前講義の実施例】</p>					
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
		○	○		
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
(1)					
実施期間					
(2)					
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	住民モビリティ・マネジメント実施回数	0件	2件/年 累計10件/5ヶ年	・コミュニケーションアンケート等を 年2回(2セット)実施を目指す	

8-3 エコ通勤等の実施

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車での通勤を控え、鉄道やバス、自転車、徒歩などの環境負荷の低い移動手段による通勤への転換を図ります。 <p>(1) 名取市役所のエコ通勤事業所認定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の事業者に先行して、まずは名取市役所におけるエコ通勤事業所認定を目指します。 <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>※エコ通勤事業所認定：国土交通省と公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が進める取り組み。エコ通勤の取り組みを実施する企業・団体を認定する制度。登録企業団体にとっては企業イメージアップや駐車場経費の削減、従業員の健康増進、交通安全管理などの面でメリットがある。</p> </div> <p>(2) 市内事業所へのエコ通勤の周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の事業者にはエコ通勤の取組みの周知を図ります。 				
	実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県
			○		市内事業者
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
(1)	認定				
実施期間	随時周知				
(2)					
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	エコ通勤認証事業者数	0件	5件	・毎年1件のエコ通勤事業所の認証を目指す	

7 計画の推進

7.1 計画の評価体制

計画の評価体制については、名取市地域公共交通活性化協議会を設置して、毎年度に各取組みの進捗状況を事業スケジュールや定量目標と照らし合わせて、評価します。

7.2 計画のPDCA サイクル

計画の目標年次に向けて、毎年度の評価を通じて、個別事業ごとのPDCA サイクルをまわします。そのうえで中間年次などに計画全体のPDCA サイクルをまわすためのチェック等を実施します。

