



利府町地域公共交通計画



利府町

令和6年3月

(令和8年6月改訂)

[目次]

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画実施期間	4
1-5 計画の対象となる交通手段	4
2. 公共交通を取り巻く現状等の概況	5
2-1 地域特性	6
2-2 施設分布	8
2-3 移動実態	11
2-4 公共交通の概要	13
2-5 上位・関連計画との連携・整合	16
2-6 利府町地域公共交通網形成計画の振り返り	21
2-7 施策の実施状況	22
2-8 目標指標の達成状況	23
2-9 留意すべき検討事項：社会潮流の変化	24
3. 地域住民のニーズ把握	29
3-1 住民アンケート調査	30
3-2 住民ワークショップ	40
4. 公共交通を取り巻く課題	43
4-1 公共交通ネットワーク・体系等の視点	44
4-2 町民の移動特性とニーズに関する視点	57
5. 計画の基本方針・基本目標	59
5-1 基本方針	60
5-2 基本目標	61
5-3 公共交通ネットワークの将来像	70
5-4 各交通手段の位置付け	71
5-5 地域公共交通確保維持事業の必要性	72
5-6 ネットワークにおける留意点	73
6. 目標達成に向けた施策・事業	74
6-1 施策一覧	75
6-2 事業の内容	76
7. 事業・施策の推進体制	92
7-1 推進・管理体制	93
7-2 本計画の管理方法	94

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

本町の公共交通は、JR 東日本東北本線（利府駅・新利府駅）、JR 東日本仙石線（陸前浜田駅）の鉄道や、民間事業者による路線バス、町民バス「りふっと」などの公共交通機関を有しており、町民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。

しかしながら、モータリゼーションの進展や高齢化などの社会情勢の変遷により、現在運行している公共交通を維持・確保するためには、町の財政負担が増加するほか、今後も新たな施設整備や都市開発が進められる予定であり、公共交通を取り巻く環境にも大きな変化があるものと予想されることから、平成 30 年 3 月（令和 5 年改定）に「利府町地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」という。）を策定し、持続可能な公共交通体系の構築を進めてきました。

一方、令和 2 年度には地域公共交通活性化再生法等が改正され、地域公共交通計画の普及と計画の実効性の確保が促進されました。

そのため、地域公共交通活性化再生法等の改正を踏まえつつ、本町における公共交通のあり方から具体的な再編内容まで検討し、町民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系を構築し、公共交通のマスタープランとなる「利府町地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、「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果たすことが求められています。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要です。

そのため、本計画は利府町総合計画（以下、「上位計画」という。）に掲げる将来像『もっと先へ、チャレンジ利府！ ～みんなの夢が かなうまち～』の実現に向け、持続可能な『公共交通のあるべき姿』を目指し取組んでいく施策や事業について示すほか、関連計画との整合を図るとともに、国が示す法令なども踏まえ、町全体が一体となった計画の推進を図ります。

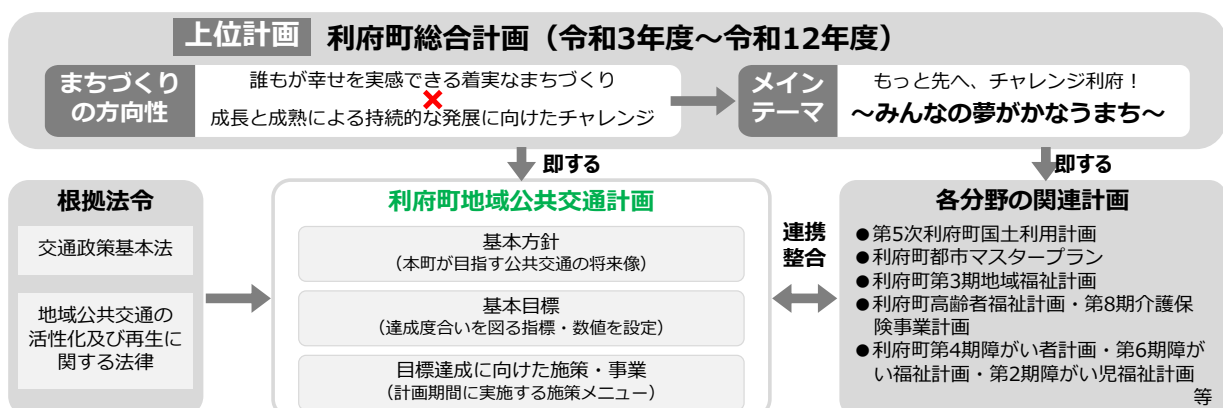


図 計画の位置づけ

1-3 計画の区域

本計画の区域は、利府町の全域を対象とします。

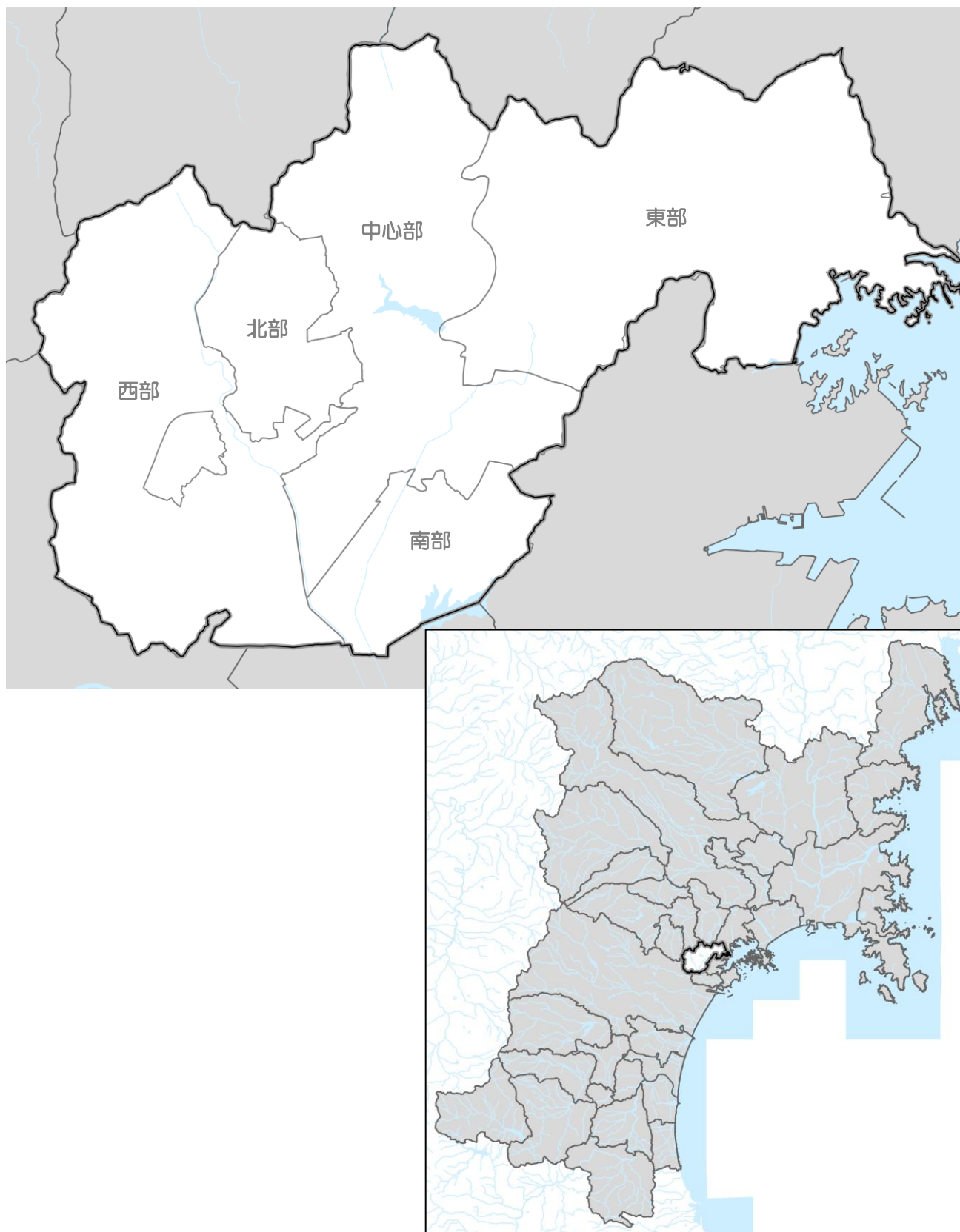


図 計画の区域

1-4 計画実施期間

本計画の計画実施期間は、令和6年度から令和10年度までの5か年とします。

本計画に示す内容等については、上位計画である『利府町総合計画』の計画期間中の見直しや社会情勢等の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを図ります。

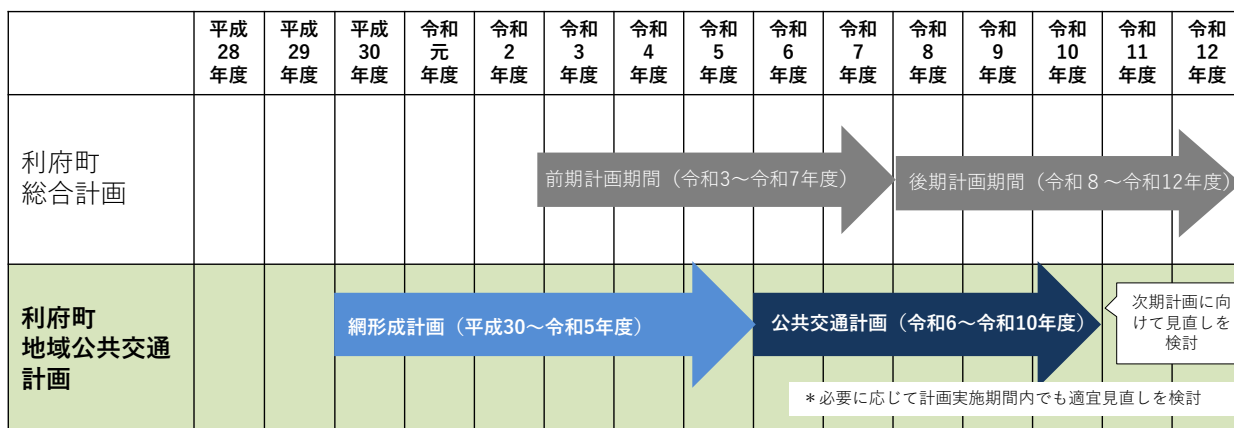


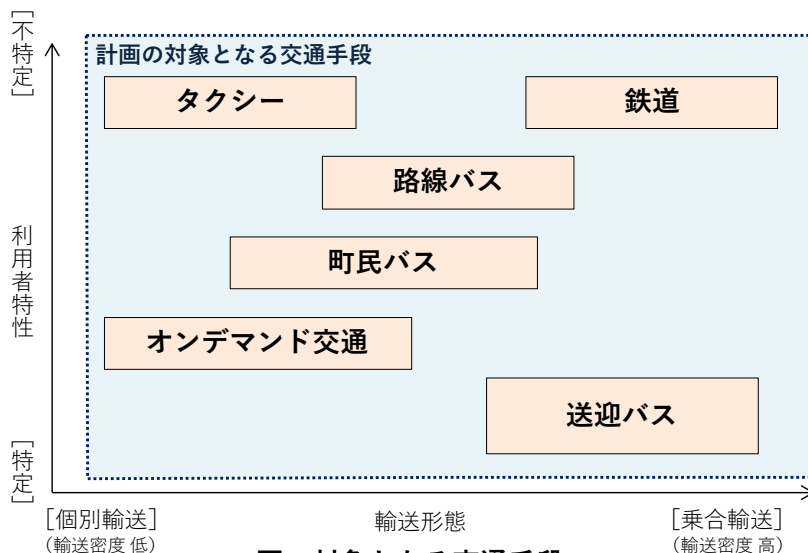
図 計画実施期間

1-5 計画の対象となる交通手段

本町の交通手段は、「鉄道」、ミヤコーバスやみちのりバス東北等が運行する「路線バス」、利府町が主体となって運行する「町民バス」、さらに「タクシー」に加え、公共交通を補完する移動手段として、スクールバスや送迎バス、福祉タクシー等が運行しています。

その中で、本計画の対象となる交通手段は「鉄道」「路線バス」「町民バス」「タクシー」「送迎バス」を対象とします。

これらの交通手段を総動員しつつ、それぞれの連携・役割分担を図りながら町民や来訪者の移動手段を確保していきます。



2. 公共交通を取り巻く現状等の概況

2-1 地域特性

2-1-1 人口の動向

総人口は、1985 年（昭和 55 年）から増加傾向にあり、今後も人口増加は継続し、およそ 2030 年（令和 12 年）には 38,800 人となる見込みです。

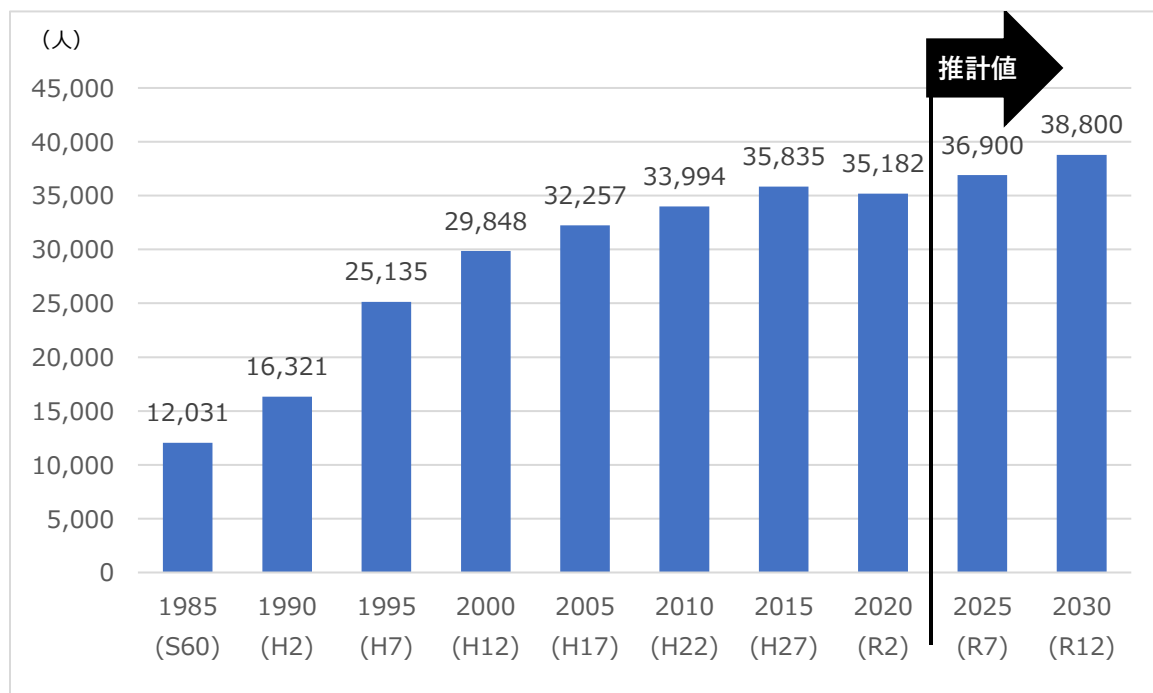


図 人口の推移と見通し

出典：国勢調査

推計値は利府町総合計画から抜粋

2-1-2 人口分布

人口分布をみると、人口の分布状況をみると、北部地域全域・南部の一部に人口が集中しています。

その一方で、東部・西部は人口が薄く広範囲に点在しています。

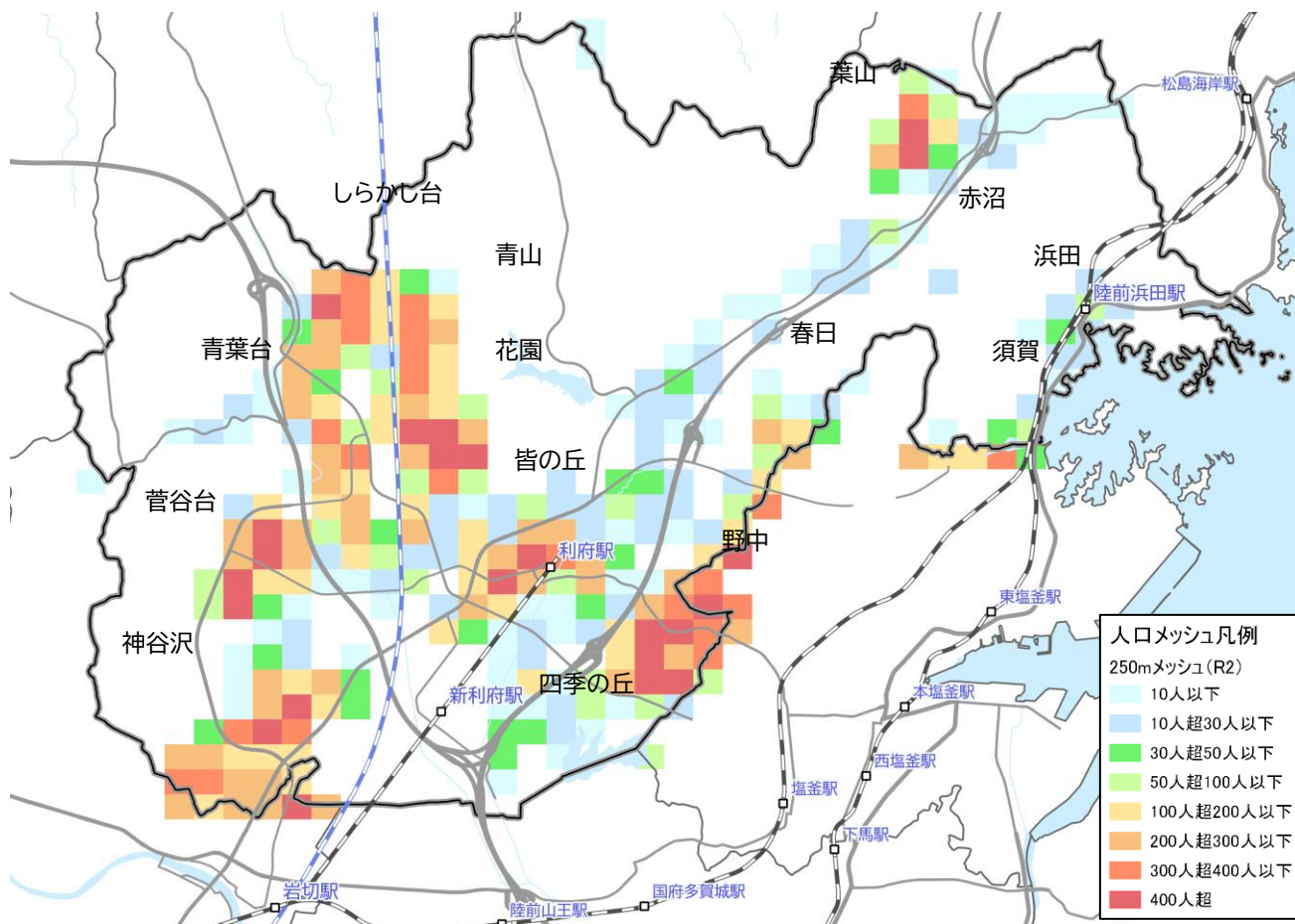


図 人口分布

資料：国勢調査(令和2年)

2-2 施設分布

2-2-1 商業施設の立地状況

町内の商業施設は中心部に大型商業施設やスーパーマーケット等食料品店が多く立地していますが、東部地域にはコンビニエンスストアしかない状況です。

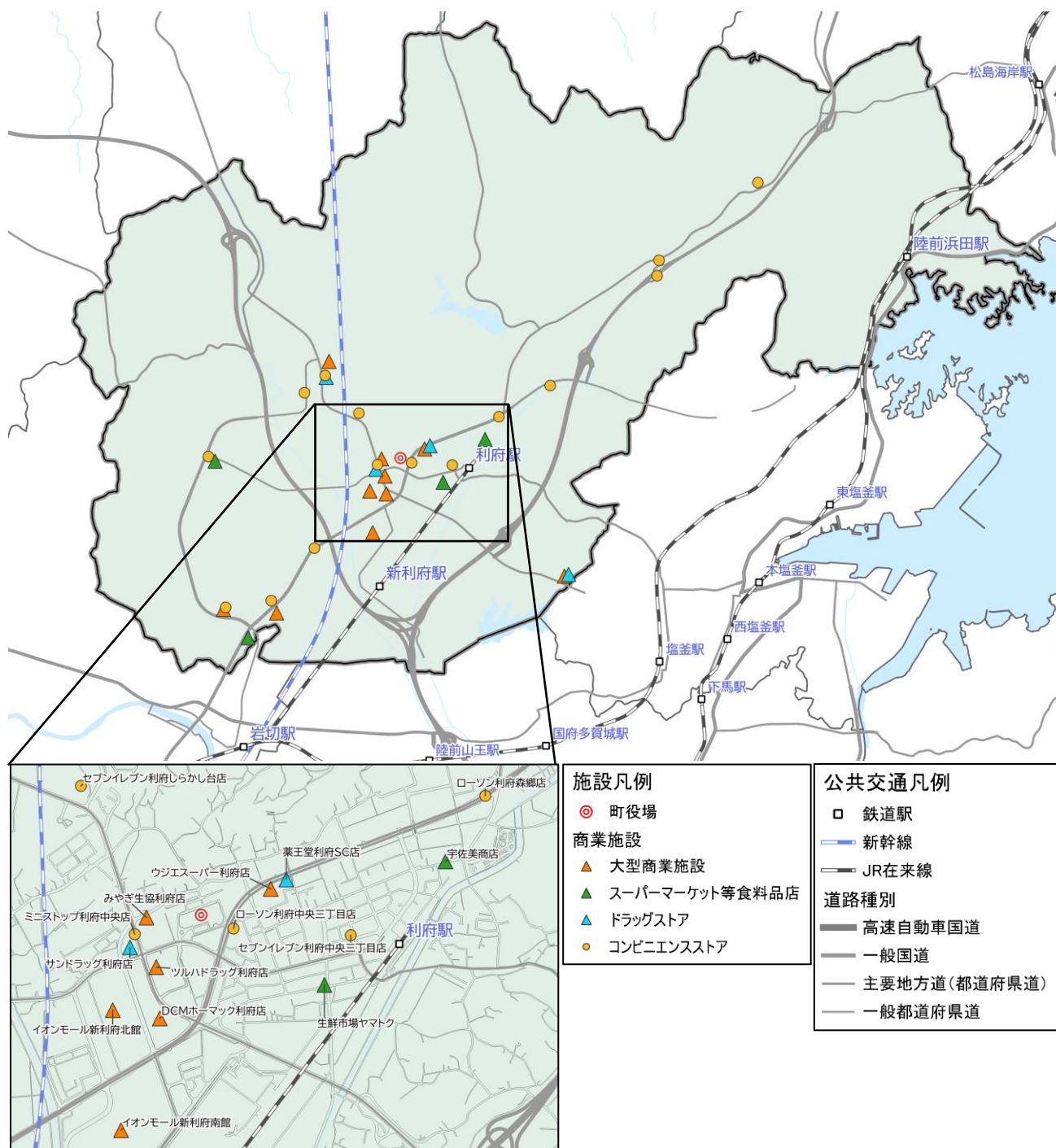


図 商業施設の立地状況図

出典:『全国大型小売店総覧 2020』、iタウンページ「スーパー・生協、食品、食料品、コンビニエンスストア」

2-2-2 医療施設の立地状況

町内の医療施設は、病院が中心部と北部地域に立地しているほか、診療所は利府駅と新利府駅の周辺に立地が集中しています。

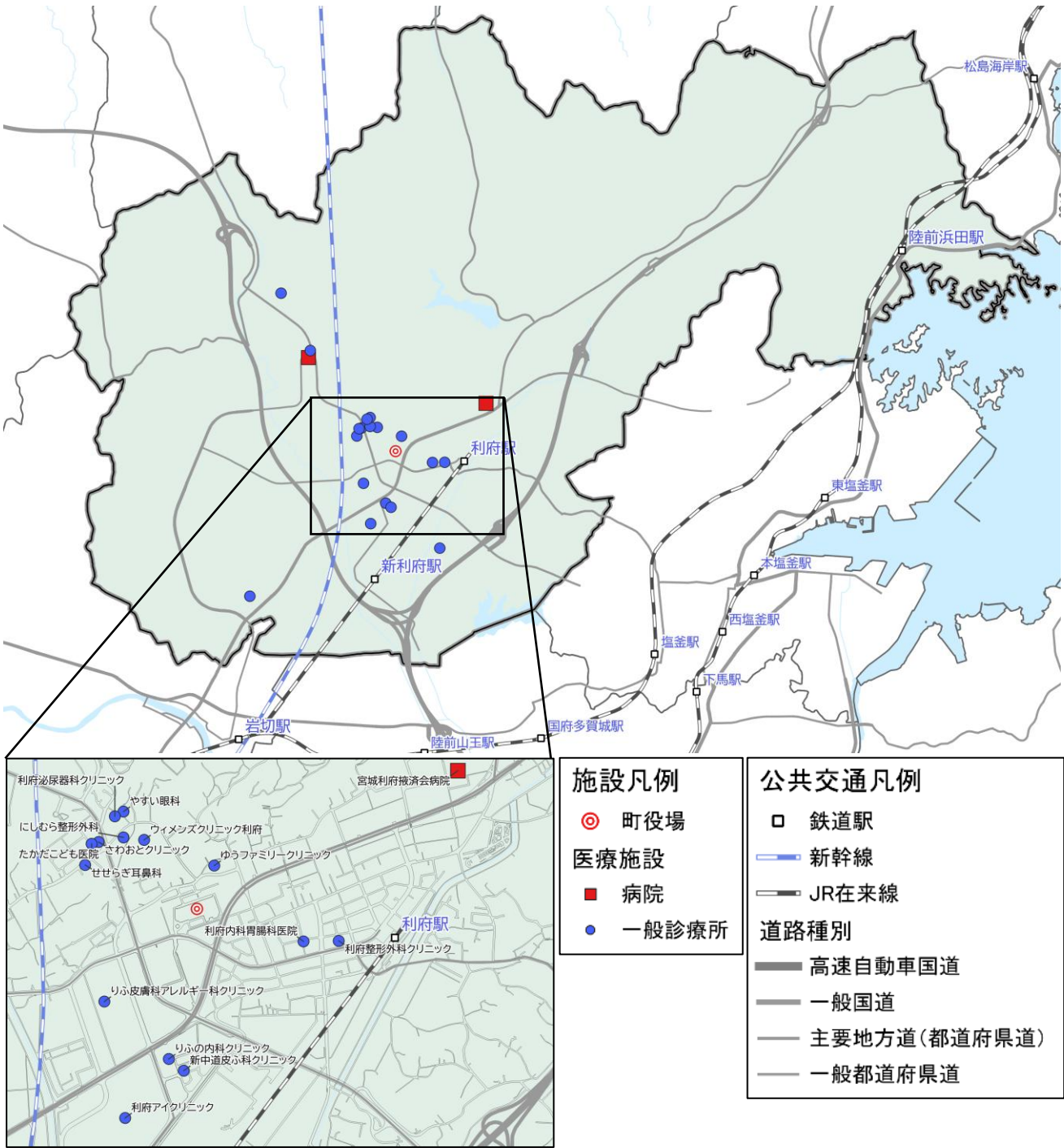


図 医療施設の立地状況

出典：国土数値情報ダウンロードサービス、地域医療情報システム

2-2-3 観光施設の分布状況

本町は、宮城県内でもトップクラスの集客力を有する、東京オリンピック 2020 競技大会でサッカー競技の会場にもなった「宮城県総合運動公園（グランディ 21）」が立地しているほか、表松島や観光梨園等の自然豊かな観光資源も多く立地しています。

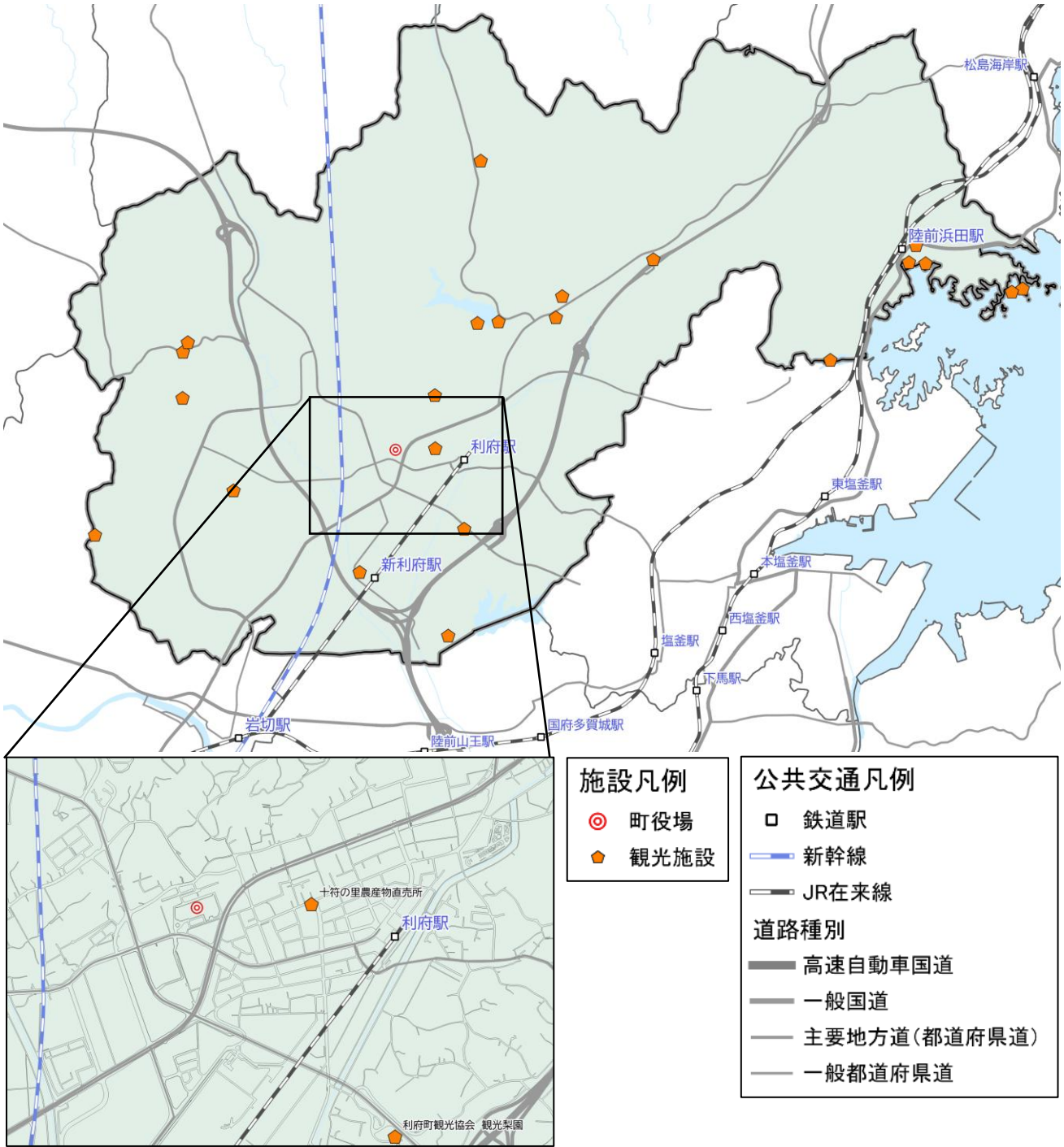


図 観光施設の立地状況

2-3 移動実態

2-3-1 通勤流動

本町に常住する通勤者のうち、町内へ通勤する人は、5,217 人です。一方、町外へ通勤する人は、仙台市が 7,082 人と最も多く、次いで多賀城市が 887 人と続いています。

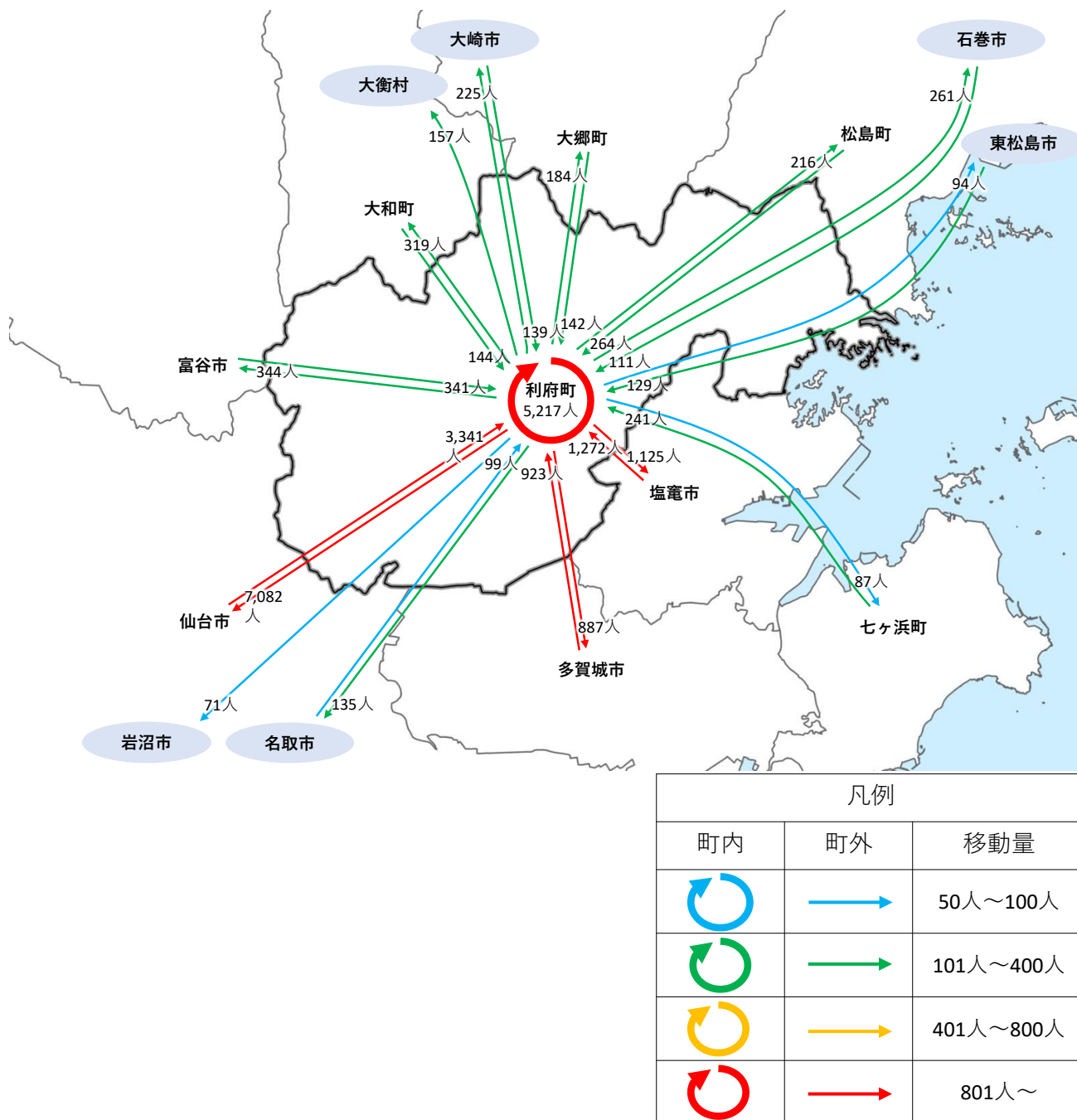


図 通勤流動

出典:国勢調査(令和2年)

2-3-2 通学流動

本町に常住する通学者のうち、町内へ通学する人は、452 人です。一方、町外へ通学する人は、仙台市が 839 人と最も多く、次いで多賀城市が 175 人と続いています。



図 通学流動

出典:国勢調査(令和 2 年)

2-4 公共交通の概要

2-4-1 公共交通の運行状況

町内には、鉄道（ＪＲ東日本）、路線バス（ミヤコーバス、みちのりバス東北、宮城交通）、利府町民バス「りふっと」、一般タクシーといった公共交通が運行しているほか、スクールバスや福祉タクシー等も運行しており、多様な交通モードが存在しています。

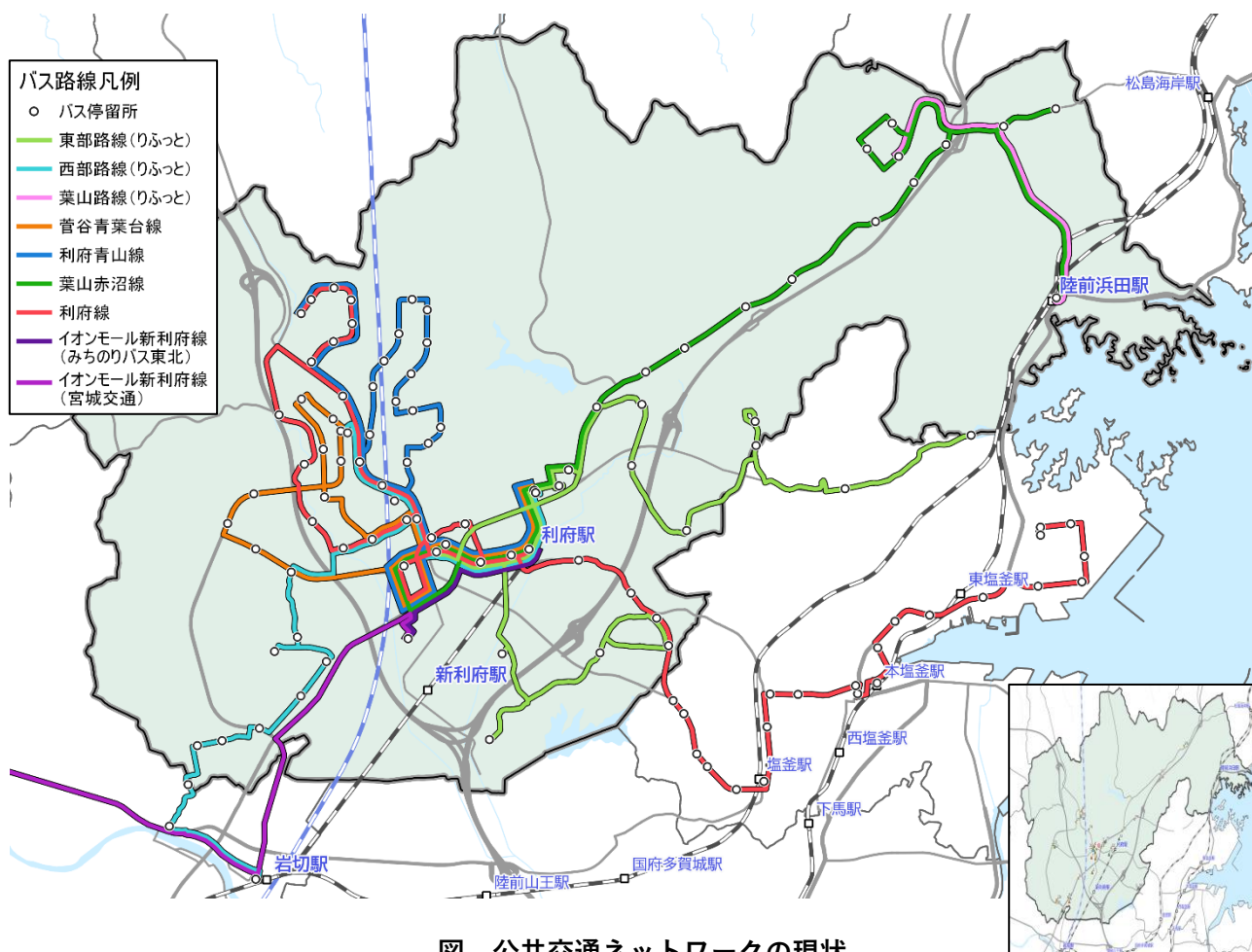


図 公共交通ネットワークの現状

表 鉄道概要（令和４年度）

事業者	路線名	駅名	運行		有人駅	運賃(円)		
			本数			東北本線		仙石線
			上り	下り		利府	新利府	陸前浜田
東日本旅客 鉄道(株)	東北本線	利府	25	－	○	150	150	420
		新利府	25	26	－	150	－	420
	仙石線	陸前浜田	40	39	－	420	420	－

表 路線バスの運行概要（令和４年度）

路線名	運行経由			運行本数				運行日	運賃 (最大)	備考
				平日		土日				
	起点	経由	終点	上り	下り	上り	下り			
葉山赤沼線	陸前浜田駅前	イオンモール新利府北館前	陸前浜田駅前	9	9	5	5	全日	160円	ミヤコーバス
菅谷青葉台線	利府町文化交流センター前	青葉台三丁目	利府町文化交流センター前	10	7	7	5	全日	160円	ミヤコーバス
利府青山線	しらかし台	青山二丁目西	利府町文化交流センター前	7	14	5	8	全日	200円	ミヤコーバス
利府線	しらかし台	利府支援学校入口・楊岐寺前	本塩釜駅前	14	11	9	9	全日	430円	ミヤコーバス
イオンモール新利府線	利府駅前	—	イオンモール新利府南館	21	21	21	21	全日	160円	みちのりバス東北
イオンモール新利府線	泉中央駅	運転免許センター	イオンモール新利府南館	—	—	4	4	土曜・祝日のみ	500円	宮城交通

表 町民バスの運行概要（令和４年度）

路線名	運行経由			運行本数				運行日	運賃 (最大)	備考
				平日		土日				
	起点	経由	終点	上り	下り	上り	下り			
東部路線	須賀入口	利府駅前	加瀬沼	7	6	4	4	全日	100円	利府町
西部路線	文化交流センター	菅谷台入口	岩切駅前	8	8	5	5	全日	100円	利府町
葉山路線	葉山中央	—	陸前浜田駅前	1	—	1	—	月曜～土曜	100円	利府町

2-4-2 その他の移動サービスの状況

町内には、公共交通のほかにも移動サービスがあり、町民などの日常生活を支えています。これらの移動サービスは公共交通と比べて利用対象者が明確に設定されており、利用者に応じたサービスを提供しています。

表 その他の移動サービスの概要

区分	運行主体
病院送迎バス	仙塩利府病院
診療所送迎バス	—
宿泊施設の送迎バス	民宿ハーバーハウスかなめ
移動販売	—
福祉有償運送	—
福祉タクシー	一般社団法人ハートテック福祉タクシー事業部
スクールバス	利府町

2-5 上位・関連計画との連携・整合

地域公共交通が果たすべき役割を明確にするため、上位計画に位置付けられている利府町総合計画のほか、関連計画を整理し利府町が目指すまちづくりの将来像を抽出します。

2-5-1 上位計画における関連事業等

1) 利府町総合計画

利府町総合計画では、「もっと先へ、チャレンジ利府！ ～みんなの夢がかなうまち～」を将来像として掲げ、その実現に向けて7つの政策と4つの重点戦略を定め、そのうち公共交通に関連する施策は下図のとおりです。

将来像

もっと先へ、チャレンジ利府！ ～みんなの夢がかなうまち～

■基本戦略・取組方針と関連する事業 ※公共交通に関する施策を赤字で表示

政策1:快適で暮らしやすい生活環境づくり

施策2:利便性のある公共交通の充実

- (1) 需要と特性に即した公共交通網の形成
 - 各地区の特性やニーズに合わせ、町民バスの路線再編や品質向上に努めるとともに、路線バスなど地域における輸送資源との連携を推進します。
- (2) 公共交通の利用環境の改善
 - 鉄道とバスの接続の改善を図るとともに、JR利府駅における鉄道の増便に努めます。
 - 良好な待合環境や積極的な情報提供を推進します。
- (3) 公共交通の利用PRの推進
 - 公共交通マップやインターネット、SNSなど新たな媒体を活用した利用PR等により、公共交通利用者の拡大を図ることで、渋滞緩和にもつなげるとともに、各運営主体と連携しながら公共交通の維持に努めます。

政策2:健康で支え合える地域福祉づくり

政策3:子どもたちの笑顔があふれる環境づくり

政策4:活力のある地域産業づくり

政策5:安心・安全に暮らせる環境づくり

政策6:豊かな心を育む生きがいづくり

政策7:持続可能な協働のまちづくり

2-5-2 関連計画における関連事業等

1) 利府町都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に対応する都市計画分野の最上位計画として、都市の「将来像」とその実現のための「まちづくりの方針」を明らかにする計画です。計画期間は令和 3 年度から令和 12 年度の概ね 9 年としています。

将来像

「もっと先へ、チャレンジ利府！ ～みんなの夢が かなうまち～」

基本目標

都市づくりの目標1:豊かな自然環境と快適な都市環境が調和する定住都市
都市づくりの目標2:地域と圏域の経済のさらなる発展・飛躍を支える産業都市
都市づくりの目標3:スポーツ・文化芸術・地場産業をつうじて人びとが行き交う交流都市

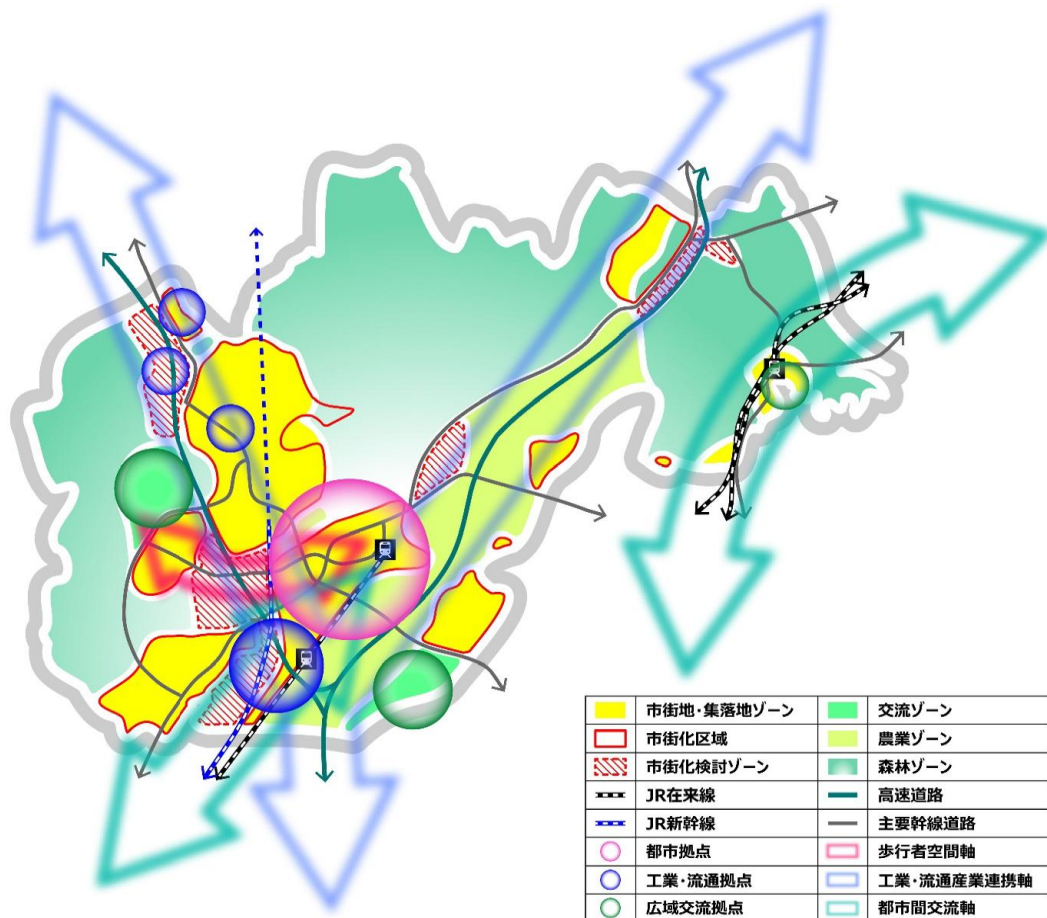


図 将来都市構造

2) 利府町第3期地域福祉計画

利府町第3期地域福祉計画は、様々な地域の課題に対して、町民一人ひとりが主体となり、町民、行政、社会福祉法人やNPO等の民間団体、企業など官・民が協力し合いながら、ともに連携し、よりよい福祉のまちづくりを実現するための指針としています。

基本理念

たがいを認め合い 支え合う 幸せを実感できるまちづくり

重点目標

重点目標1:地域福祉活動の活性化の促進

○地域の生活課題を地域住民等が自らの課題として主体的に捉え、解決を試みることができるよう、地域福祉に関する活動へのさらなる理解と参加の促進を図ります。

重点目標2:地域福祉ネットワークの情報共有化

○地域において住民や関係機関（町内会、ボランティア、学校、社会福祉協議会、行政等）が地域内での多様な情報を共有することにより、個々が抱えている課題や問題の解決に向け、互いに協力し、横断的な連携ができるように努めていきます。

重点目標3:地域福祉の安全・安心のまちづくり

○生活困窮の問題や災害・緊急時の地域の協力体制を築くことも地域福祉の重要なテーマであり、今後増えていく地域の課題・問題に対して、気軽に相談できる支援体制の構築と、地域住民による助け合いの地域づくりを進めます。

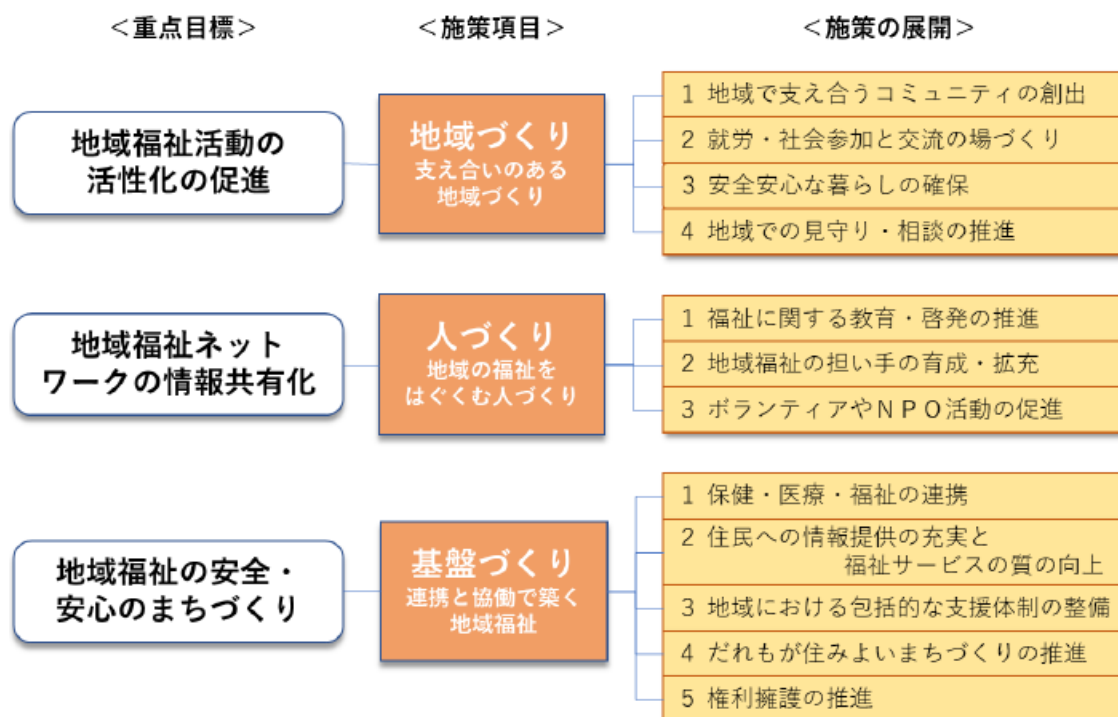


図 施策項目と展開

3) 利府町高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画

利府町高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画は、令和3年度から令和5年度までの本町での高齢者施策の取り組みを示したもので、「地域包括ケアシステム」の取り組みや、現役世代の人口が減少する令和22年に向けて、支え合い、共生していくことで、高齢者自身が役割や生きがいを持ち、住み慣れた地域で心ゆたかに暮らしていける社会の実現を目指し、高齢者の保健福祉施策の総合的な推進を図ることを目的として「高齢者福祉計画」と「介護保険事業計画」を一体的に策定したものです。

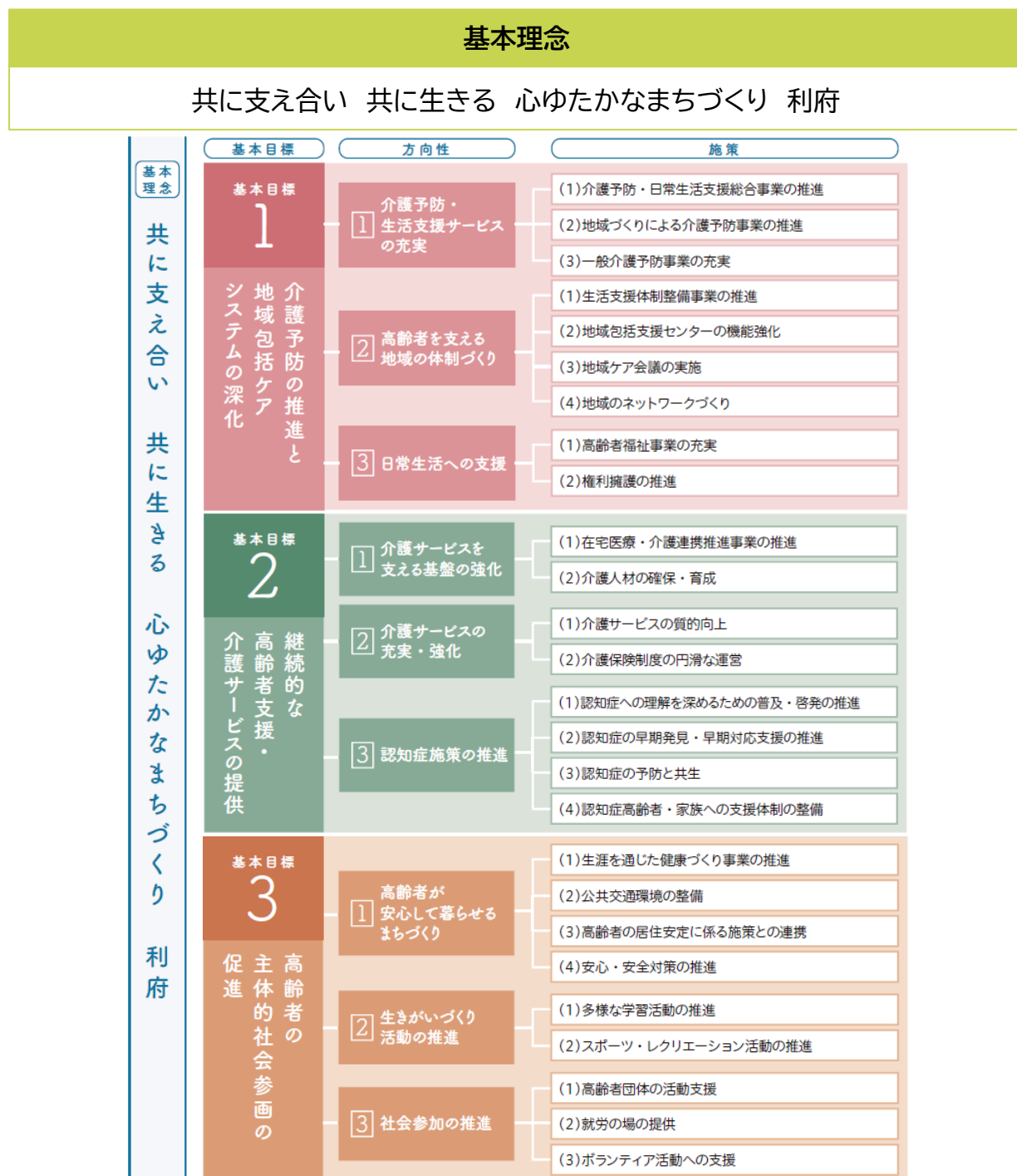


図 施策の体系

2-5-3 地域公共交通が果たすべき役割

本町が目指す将来像の実現には、公共交通施策だけではなく、まちづくり全体の視点から俯瞰して捉えることが重要であり、関連する分野と連携・整合を図りながら取組を進めることが必要です。前項までに整理した上位計画における事業等の位置付けや関連計画において、地域公共交通が果たすべき役割を整理します。

表 公共交通が果たすべき役割

区分	分野		役割
上位計画	町全体	利府町総合計画	【公共交通事業の確保維持の役割】 ○公共交通事業の利便性を高め、確保維持することで自動車に過度に依存することなく町民の日常生活における移動を支える役割 【快適で暮らしやすい生活環境を支える役割】 ○自由な移動に制約をもつ高齢者なども安心して外出できる生活環境を構築する役割
関連計画	町全体	利府町都市計画マスタープラン	【公共交通事業の確保維持の役割】 ○公共交通事業の利便性を高め、確保維持することで自動車に過度に依存することなく町民の日常生活における移動を支える役割 【町全体のまちづくりを支える役割】 ○中心拠点、地域生活拠点、環境拠点からなるコンパクト都市構造を支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワーク構築 【中心市街地への移動を支える役割】 ○中心市街地への移動手段を地域の特性等に応じて適切に維持することにより、地域間の連携を支える役割
	福祉	利府町第3期地域福祉計画	【各地域内でのコミュニティを維持する役割】 ○地域内で適切な移動手段を提供することにより、地域内のコミュニティの形成・維持に資する役割
		利府町高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画	【分かりやすく利用しやすい移動を支える役割】 ○利用者にとって分かりやすい情報の提供、利用しやすい環境を提供することで、円滑な移動を支える役割

2-6 利府町地域公共交通網形成計画の振り返り

現行の利府町地域公共交通網形成計画では、上位計画である「利府町総合計画」におけるまちづくりの基本理念を踏まえた基本方針（目指すべき将来像）を設定し、その実現に向けた5つの基本目標と4つのプロジェクト、及び8つの施策を位置づけています。

計 画 名：利府町地域公共交通網形成計画

計画区域：利府町全域

計画期間：平成30年度から令和5年度の6か年計画

策定目的：地域公共交通の現状・問題点、課題の整理等を踏まえ、本町の地域特性や現況、町民ニーズに対応し、効率的かつ効果的で、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築する

理 念

生きがいと喜び、心の豊かさと幸せを支える持続可能な公共交通づくり
～みんなが主役のまちづくりを推進するためのコンパクトプラスネットワークの実現～

基本目標1:まちづくりを先導する公共交通を目指します

方向性① 公共交通でのアクセスを考慮した開発

方向性② 土地利用・都市開発関連事業との協議・調整

方向性③ 隣接市町との連携

基本目標2:「まちなか経路」を核とした公共交通サービスの向上を図ります

方向性① 町内主要施設の交通拠点化

方向性② 「まちなか経路」の設定によるサービスの向上

基本目標3:移動実態に即した、選ばれる公共交通サービスを目指します

方向性① 運行ダイヤの再設定

方向性② 既存交通資源の再配分・役割分担の明確化

方向性③ 小需要地域に対応した新たな交通サービスの導入

基本目標4:わかりやすく、利用してもらえる公共交通を目指します

方向性① 公共交通の情報案内・利用環境の改善

方向性② モビリティ・マネジメントの推進

基本目標5:多様な主体と連携し、自立し続けられる公共交通を目指します

方向性① 町民意識の醸成を図るイベント等の開催

方向性② 町民や地元企業等との協議・調整

2-7 施策の実施状況

網形成計画に示される施策の実施状況を以下に示します。計画策定後では、中心部における「まちなか経路」の設定や町民バスの路線再編などのネットワークの再編とバス停の設置やベンチの設置などの待合環境の整備を進めてきました。また、モビリティ・マネジメントの推進やバスロケーションシステムの導入等の利用促進や普及啓発活動も推進して参りました。

表 施策の実施状況

施 策	実施内容	実施状況	年 次						実施 区分	理 由	
			平成 30 年	令和 元年	令和 2年	令和 3年	令和 4年	令和 5年			
(1)公共交通再編プロジェクト											
施策1-1 既存公共交通資源 の路線再編・サービ ス向上	「まちなか経路」 の設定	R3:公共交通及び都市の骨格として「まちな か経路」を設定 ※路線バスとの競合を避けるために町民バス は乗り入れず	検討	検討	検討	再編 実施	—	—	○	R3に再編を 実施	
	路線の再編 (ルート・ダイヤ の見直し)	H30～R1:町民バス・路線バスのダイヤ見直 し、及び町民バスの路線新設を検討 R2:町民バス・路線バスのダイヤを再編、及び 町民バスの路線を新設	再編・見直 し案の検討	再編 検討	再編 実施	ダイ ヤ再 編実 施	—				
施策1-2 需要に見合った新交 通サービスの導入	新たな交通サー ビスの導入	H30～R4:事業の必要性を検討	必要性の検討						△	段階的に検 討予定。現時 点では未検 討	
(2)交通環境改善プロジェクト											
施策2-1 交通拠点整備による 利用環境の改善	交通拠点の整備	—	—	—	—	—	—	—	△	交通拠点に ついて未検 討	
施策2-2 利用しやすい交通環 境づくり	案内・標識等の 整備	H30:バス停留所の標識デザインの検討 R1:バス停留所の標識デザインの作成・設置 R2～:バス停留所の更新・設置	デザ イン 検討	作成	継続的に更新				○	R1以降継続 的に実施・検 討されてい る	
	ベンチ・シエル ターの設置	H30～:設置箇所の検討 R4:菅谷台四丁目グランディ21入口バス停 留所にベンチ2基を設置	設置箇所の検討				設置	—			
(3)利用促進プロジェクト											
施策3-1 公共交通のPR・情 報発信	公共交通マップ の作成	H30:公共交通マップデザインの検討 R2:公共交通マップの作成 R3～:公共交通マップの更新	デザインの 検討	作成	継続的に更新				○	R1以降継続 的に実施さ れている	
	インターネット による情報発信	R1～:公共交通マップを町HPに掲載 R3～:公共交通PR資料をHPに掲載、バスロ ケーションシステムの導入・更新	—	継続的に町HPに掲載 (R3からバスロケーションシ ステムの導入・更新)							
施策3-2 公共交通イベントに よる認知度向上	モビリティ・マネ ジメントの実施	R1:ペーパークラフトや利用を想定したアン ケートを実施(十符の里利府フェスティバル) R2～:公共交通マップを全世帯に配布	検討	継続的にマップを配布 (R1には体験型のMMを実施)				—	○	R1以降継続 的に実施さ れている	
	イベントの実施	H30:出前講座の実施(皆の丘地区) R1:バスの乗り方教室を開催(十符の里利府 フェスティバル)	実施	—	—	—	—	—	○	R2以降実施 されていな い	
	公共交通利用 促進PR事業	既存の取り組みである「シルバーバス事業」や 「小・中学生夏期休業期間の町民バス無料化 事業」を継続して実施	継続的に実施						○	継続的に実 施されてい る	
(4)多様な主体と連携・協働プロジェクト											
施策4-1 町民の公共交通に 対する意識醸成	意見交換会等 の開催	H30～:意見交換会やワークショップを継続 的に開催	継続的に実施						○	地域主体の 取り組みを 実施してい ないため	
	地域主体の取り 組みの企画・実 施	—	—	—	—	—	—	—	△		
施策4-2 多様な主体との協 働・連携体制づくり	意見交換会の 開催(庁内関係 部署・まちづく り関係団体等)	H30～:地域公共交通会議(庁内関係部署や まちづくり関係団体等)の開催	継続的に実施						○	近隣市町と の意見交換 の開催はで きていない	
	意見交換会の 開催(隣接市 町)	隣接市町との地域間交通・広域連携の意見交 換会の開催	—	—	—	—	—	—	△		

※○:実施、△:未実施

2-8 目標指標の達成状況

網形成計画の計画期間内における目標（数値指標）の達成状況は下表のとおりであり、7つの目標のうち、達成した目標は2つ（○印）、目標は未達成ながらも計画策定時より改善している目標は4つ（□印）、計画策定時から改善が見られない目標は1つ（△印）でした。未達成の目標に関しては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により様々な活動自粛を求められたことが要因になっている面もあります。

表 数値目標の達成状況

数値指標	計画策定時	現 状	目 標	達成状況
中心市街地エリアへの施設誘導	0件 (平成29年)	3件 (令和4年)	3件 (令和5年)	○
「まちなか経路」上の施設へのバスの乗降者数	利府駅=853人/日 町役場=164人/日 (平成29年)	利府駅=1,022人/日 町役場=229人/日 (令和4年)	利府駅=1,000人/日 町役場=200人/日 (令和5年)	○
運行収支の改善	22.7% (平成29年)	11.7% (令和4年)	13.0% (令和5年)	□
新たな交通サービスの導入件数	0件	0件 (令和4年)	計画期間中に1件 (令和5年)	△
公共交通の認知度	21.4% (平成29年)	38.9% (令和4年)	40% (令和5年)	□
公共交通利用促進策の実施件数	0件	5件 (令和4年)	6件 (令和5年)	□
意識醸成を図る企画への町民の参加状況	意見交換会参加人数 51人 (平成29年)	— (令和4年)	意見交換会参加人数 56人 (令和4年)	□

○:達成、□:達成はしていないが改善がみられた、△:改善がみられない

2-9 留意すべき検討事項：社会潮流の変化

●SDGs の推進

SDGs (Sustainable Development Goals) は、平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された世界共通の開発目標であり、持続可能な世界を実現するための 17 のゴールから構成されています。

本町では、総合計画の各種施策に対応する目標を位置付けるとともに、SDGs に関する普及啓発や地域課題の解決の加速化を図り、持続可能なまちづくりに向けた取組を進めています。



図 SDGs で掲げる 17 の目標

●カーボンニュートラルの推進

令和 4 年 10 月、本町は、2050 年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を表明しました。また、令和 2 年 10 月、政府は「2050 年温室効果ガス排出実質ゼロ (2050 年カーボンニュートラル)」宣言をし、これを契機とした地球温暖化対策の推進に関する法律の改正など、脱炭素社会に向けた動きが加速しています。

●MaaS によるモビリティ革命

出発地から目的地までの移動手段をパッケージ化して提供する新しい取組として MaaS（Mobility as a Service）が注目され、多様な交通手段（モード）を組み合わせ、自家用車に頼らずアクセス可能な圏域を拡大することが期待されています。

これまで日本では、モード間の連携があまりとれておらず、実際にはバスと目的地の割引サービスがセットになった紙媒体のチケットが広く普及している『アナログ版 MaaS』とも言える取組が実施されています。



図 MaaS のイメージ（日本版 MaaS の推進）

出典：国土交通省

●オープンデータ化の推進

前述の MaaS の推進において『メニューを増やす』ことと、それらを『束ねる』ことの両輪が求められ、メニューを増やす上では『地域公共交通計画との連携』、束ねるためには『公共交通と目的地ポイントデータのオープンデータ化』が必要不可欠です。

オープンデータ化を推進するために、国土交通省総合政策局公共交通政策部より 2017 年 3 月に『標準的なバス情報フォーマット (GTFS/GTFS-JP)』が公開されバス事業者と経路検索等の情報利用者 (NAVITIME、Google など) との情報の受渡しを進めています。

経路検索等の情報利用者に活用されると、停留所、路線、時刻、運賃、バスの位置、遅延情報などを利用者が検索しやすい形で公開され、移動制約者や訪日外国人を含め、誰もがストレスフリーで移動できる環境の形成につながります。



図 GTFS データ活用イメージ (Google Map)

●次世代モビリティの進展

MaaS の推進以外にも自動運転（adus : Automated Driving for Universal Services）の実用化が取り組まれており、2020 年代後半における完全自動運転の実用化に向け、技術開発や法制度の整備が進められています。

自動運転が実用化されると、交通業界で深刻化する運転手不足の解消をはじめ、車両の効率的な運用など人々の移動・生活利便性に大きなメリットをもたらす一方で、輸送部門におけるエネルギー消費量を増大させる可能性など、場合によっては環境負荷の増大など望ましくない影響も危惧されており、環境にやさしい車両（EV 車、FCV 車など）の開発が行われています。

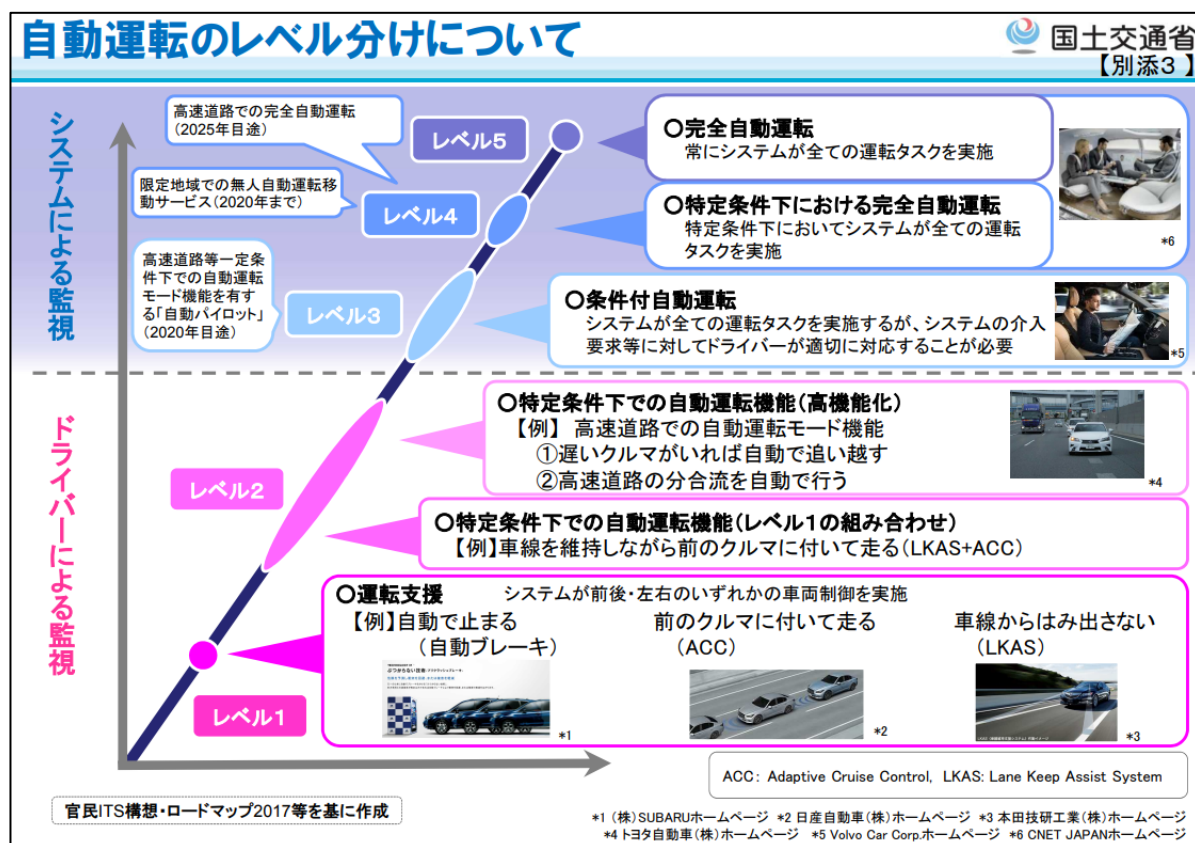


図 自動運転のレベル分け（国土交通省資料より）

●新モビリティや MaaS 等への国の支援事業

多様なサービスとのデータ連携や新たなモビリティの導入などによって、地域が抱える様々な課題の解決に資する事業に対し、国が推進の支援を行っており、本町では、それらの支援や事業の有効活用を検討し、新たなサービスの普及や、移動手段の確保、既存公共交通インフラの活性化など地域課題の解決を目指します。

3. 地域住民のニーズ把握

3-1 住民アンケート調査

3-1-1 調査概要

町民の移動実態の把握、現行の公共交通に対する住民の意向を把握するためアンケート調査を実施しました。

表 調査概要

区 分	内 容
対 象 者	・利府町在住者の18歳以上の男女(※86歳以上及び不詳は除く) ・住民基本台帳より年齢区分で抽出 ・地区毎の年代別人口分布を考慮
調査方法	郵送による配布・回収、WEB 回答
調査時期	令和4年 8月22日(月) ~ 9月16日(金)
配 布 数	3,000票
回収結果	1,302票(回収率43%) ※うち WEB:273票

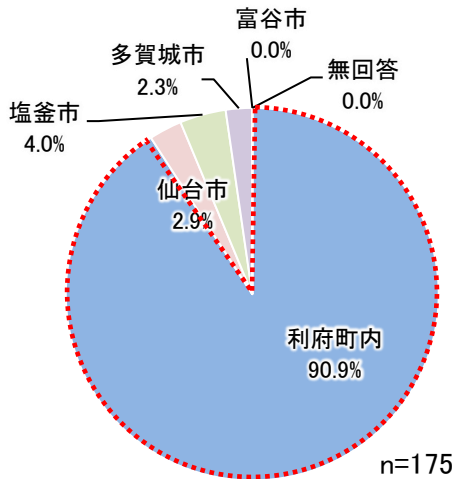
地 区	行政区	備考
【A 地区】	加瀬、野中一部、野中二部	町民バス:東部路線 ミヤコーバス:利府線
【B 地区】	しらかし台、花園、青山、青葉台、菅谷台、皆の丘、館、沢乙	ミヤコーバス:利府線・利府青山線・菅谷青葉台線
【C 地区】	町加瀬、大町、仲町、東町	利府町中心部
【D 地区】	藤田、春日一部、春日二部、赤沼、浜田、須賀、葉山	町民バス:東部路線・葉山路線 ミヤコーバス:葉山赤沼線
【E 地区】	神谷沢、菅谷一部、菅谷二部	町民バス:西部路線

3-1-2 調査結果

1) 買い物の移動実態

地区別の買い物先は、町外よりも町内の割合が高く、ヨークベニマル利府中野店・ヨークベニマル利府店・イオンモール新利府・ウジエスーパー利府店が目的地として挙げられています。

主な移動手段は各地区ともに「自家用車」「鉄道（JR）」が多くなっています。



※買い物目的で外出することはない人以外が回答

図 買い物先（A 地区）

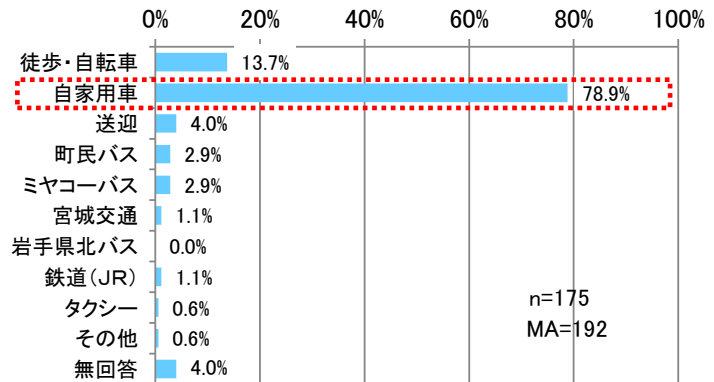
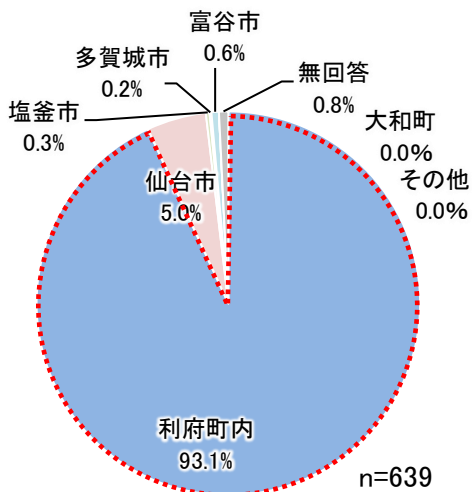


図 買い物時の交通手段（A 地区）



※買い物目的で外出することはない人以外が回答

図 買い物先（B 地区）

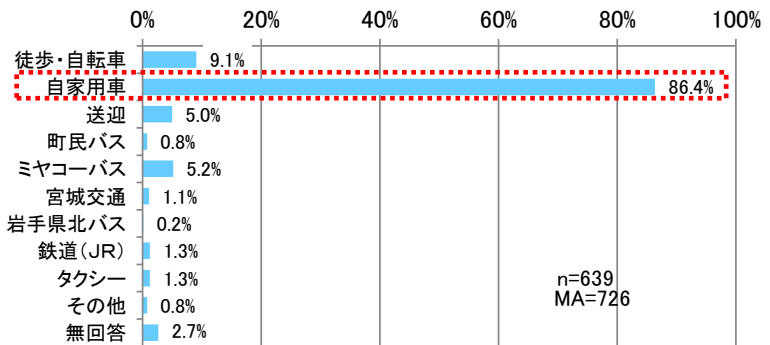
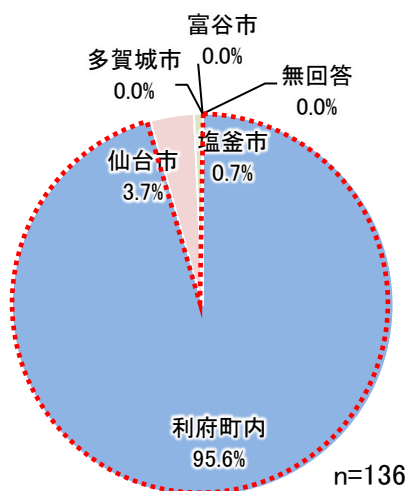


図 買い物時の交通手段（B 地区）



※買い物目的で外出することはない人以外が回答

図 買い物先 (C 地区)

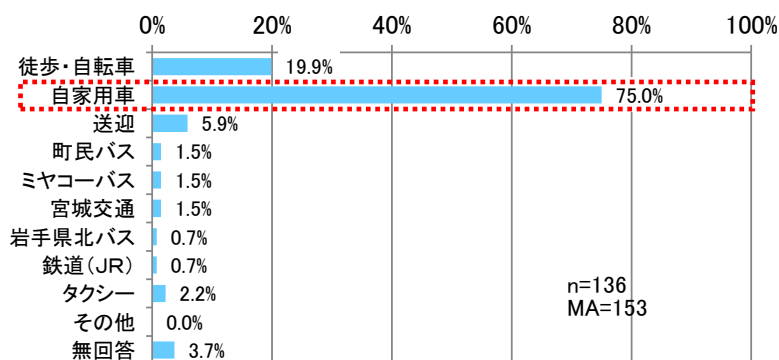
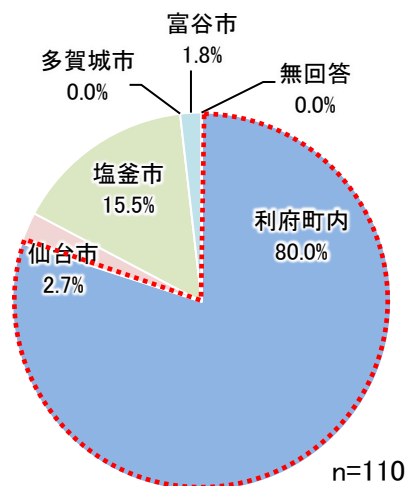


図 買い物時の交通手段 (C 地区)



※買い物目的で外出することはない人以外が回答

図 買い物先 (D 地区)

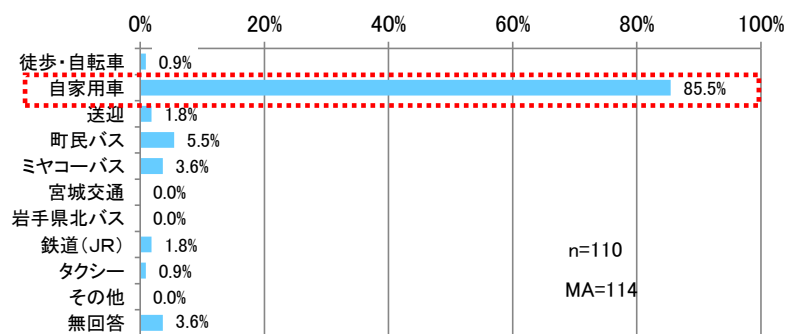
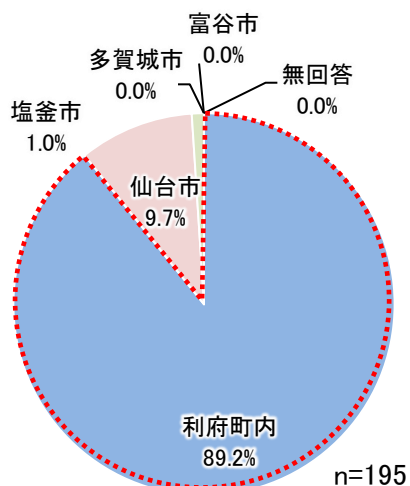


図 買い物時の交通手段 (D 地区)



※買い物目的で外出することはない人以外が回答

図 買い物先 (E 地区)

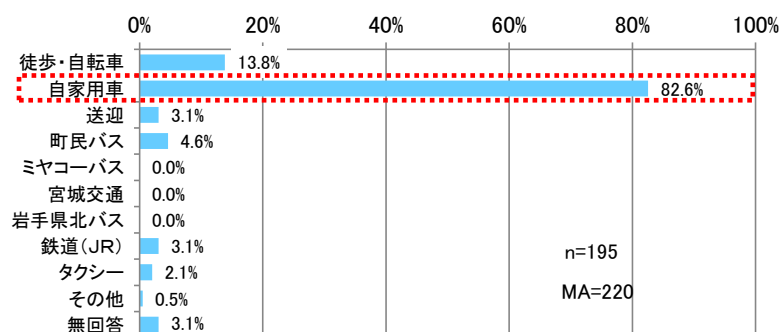
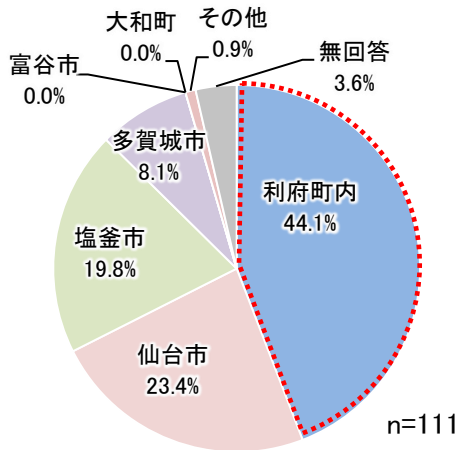


図 買い物時の交通手段 (E 地区)

2) 通院の移動実態

地区別の通院先は、町外よりも町内の割合が高く、仙塩利府病院・やすい眼科・宮城利府済会病院が目的地として挙げられています。

主な移動手段は各地区ともに「自家用車」が多くなっています。



※定期的な通院はしていない人以外が回答

図 通院先 (A 地区)

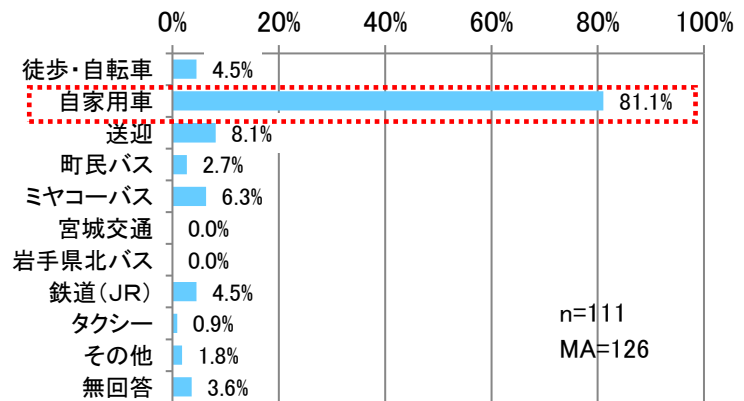
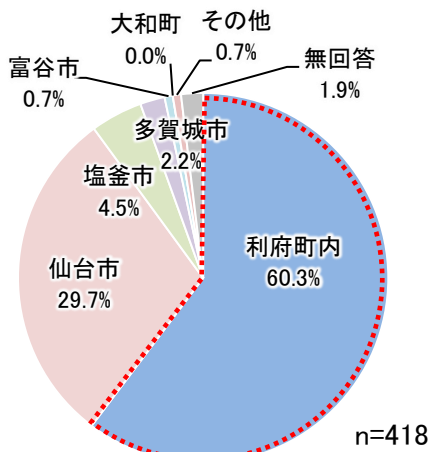


図 通院時の交通手段 (A 地区)



※定期的な通院はしていない人以外が回答

図 通院先 (B 地区)

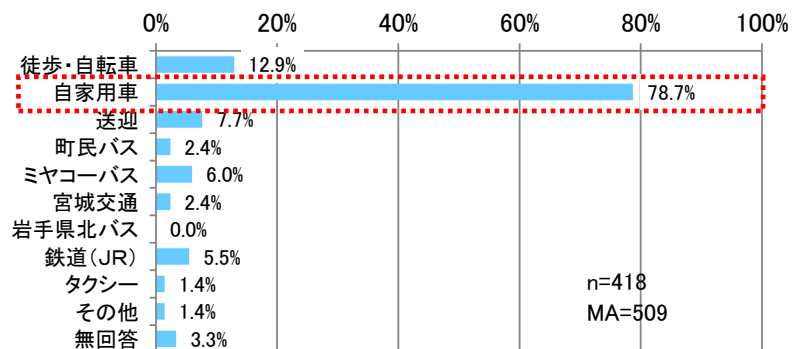
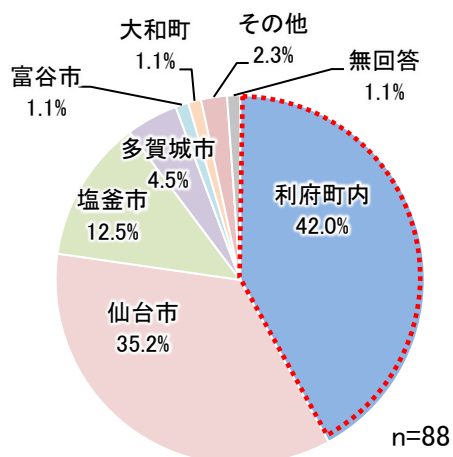


図 通院時の交通手段 (B 地区)



※定期的な通院はしていない人以外が回答

図 通院先 (C 地区)

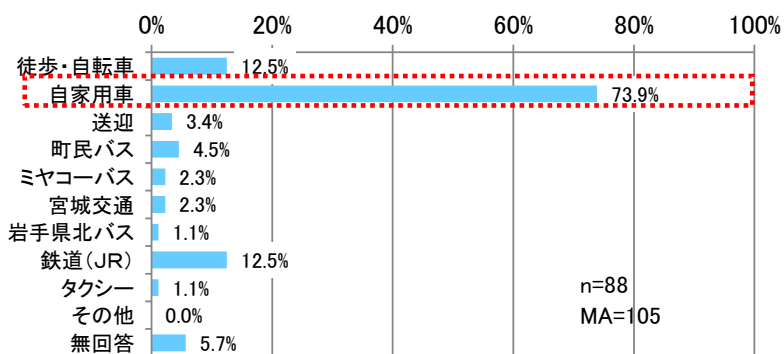
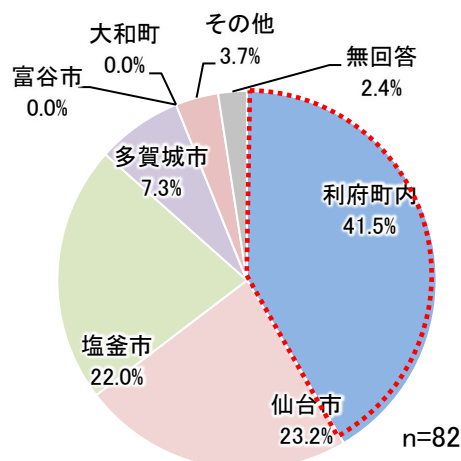


図 通院時の交通手段 (C 地区)



※定期的な通院はしていない人以外が回答

図 通院先 (D 地区)

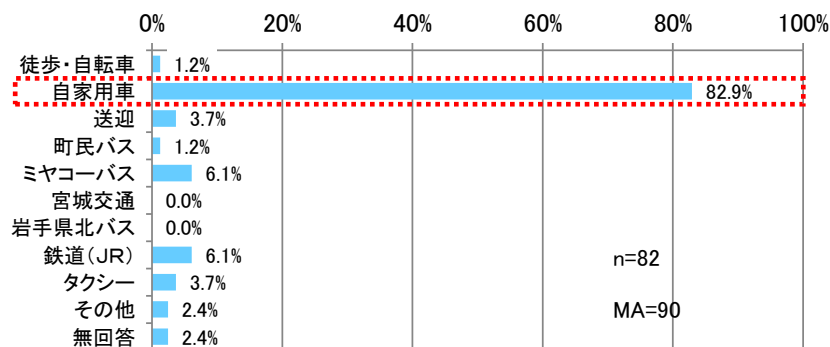
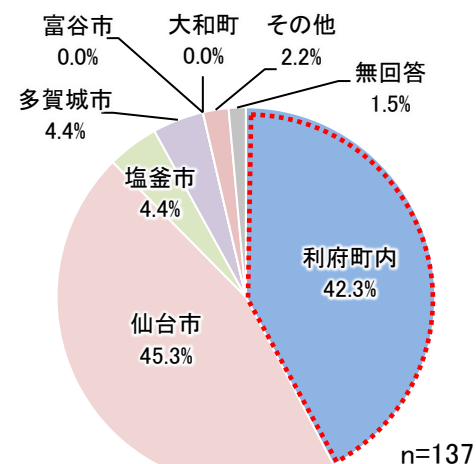


図 通院時の交通手段 (D 地区)



※定期的な通院はしていない人以外が回答

図 通院先 (E 地区)

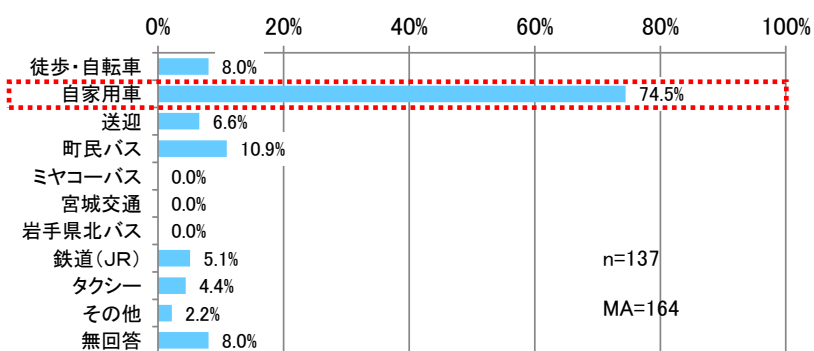


図 通院時の交通手段 (E 地区)

3) 通勤・通学の移動実態

通勤・通学先は、町内よりも町外の割合が高く、特に「仙台市」が行先として挙げられています。

主な移動手段は各地区ともに「自家用車」「鉄道（JR）」が多くなっています。

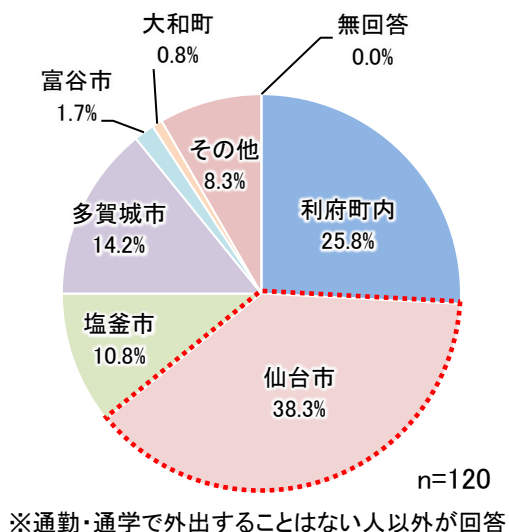


図 通勤・通学先（A 地区）

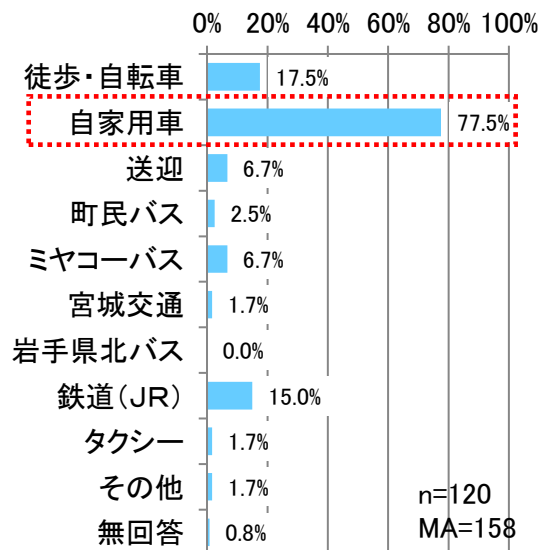


図 通勤・通学時の交通手段（A 地区）

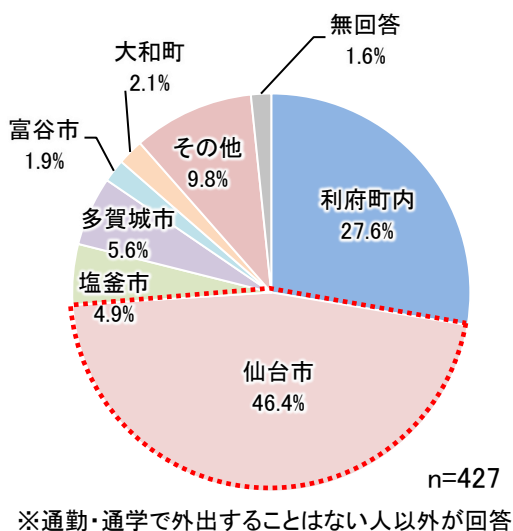


図 通勤・通学先（B 地区）

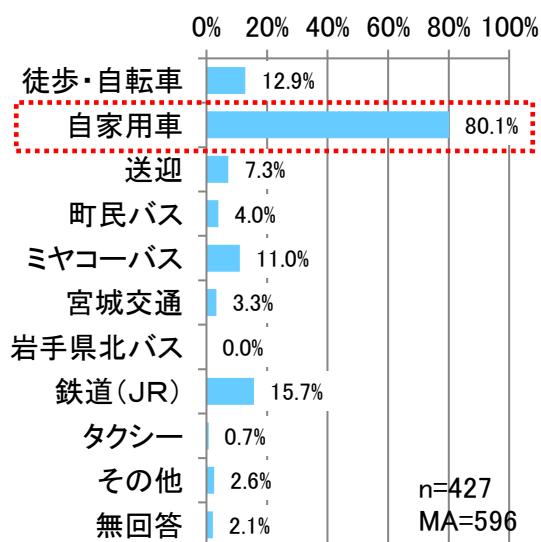


図 通勤・通学時の交通手段（B 地区）

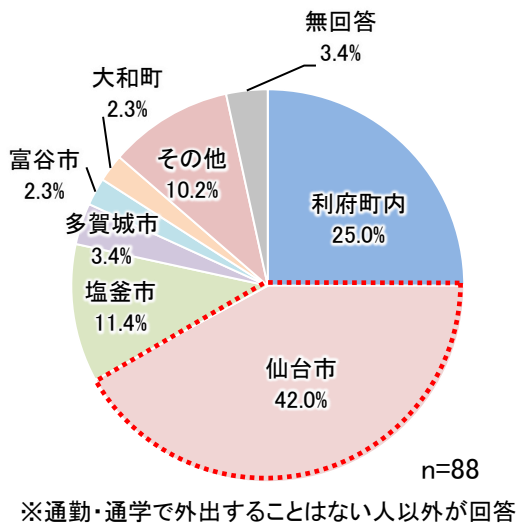


図 通勤・通学先（C地区）

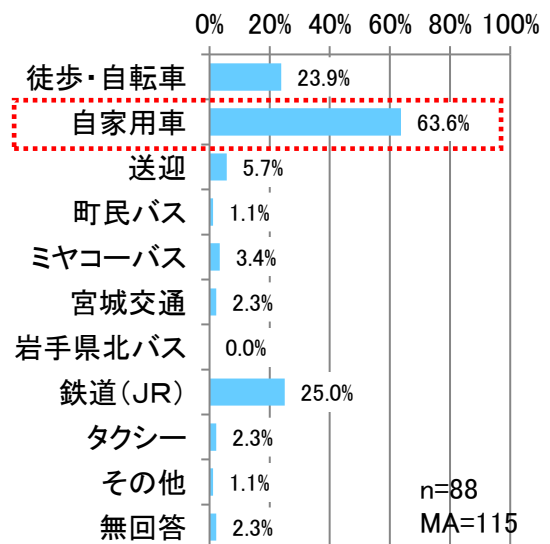


図 通勤・通学時の交通手段（C地区）

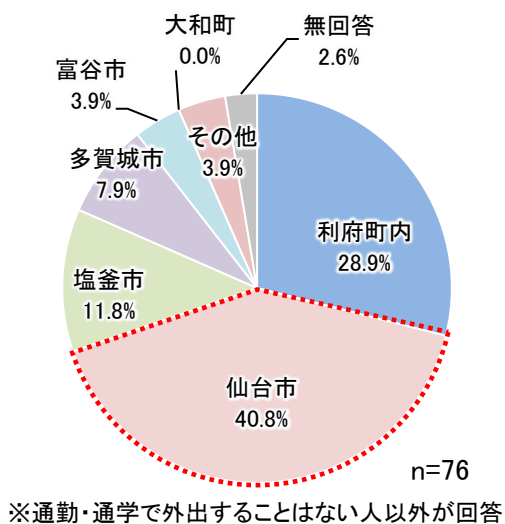


図 通勤・通学先（D地区）

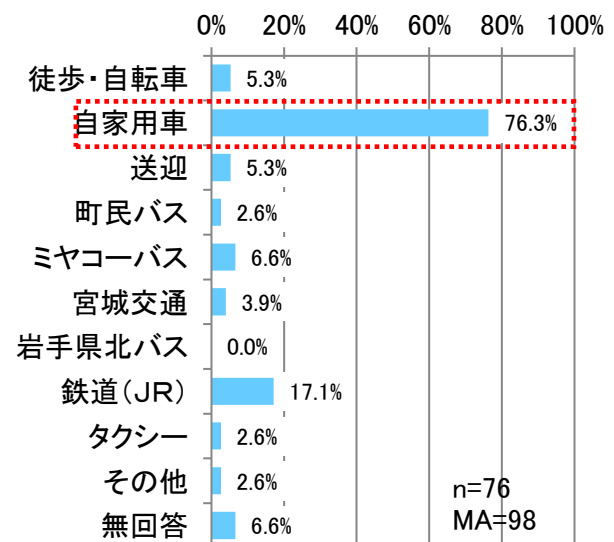


図 通勤・通学時の交通手段（D地区）

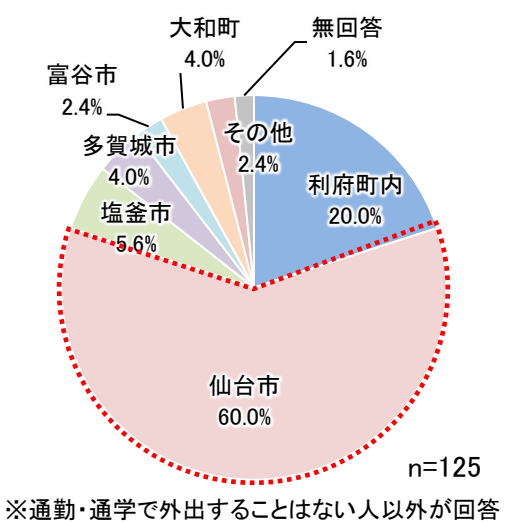


図 通勤・通学先（E地区）

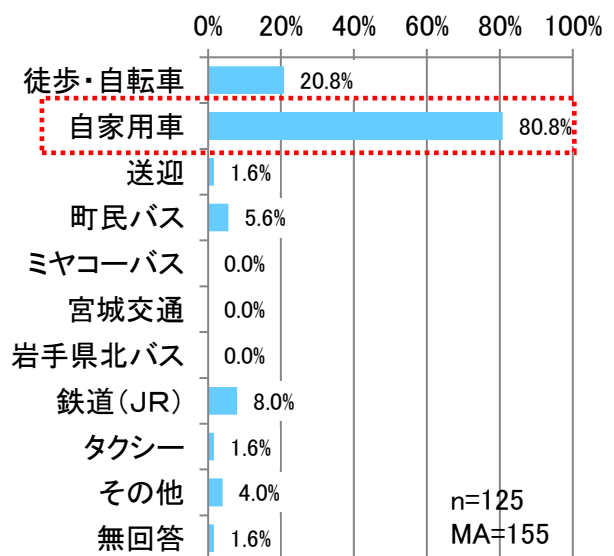


図 通勤・通学時の交通手段（E地区）

4) 公共交通の利用状況

公共交通の利用状況を見ると、「利用している」割合は E 地区が 30.3%と最も多く、C 地区は 8.7%と少ない割合でした。

そのほか、「現在は利用していないが、今後利用したいと考えている」と回答した割合は各地区とも 4 割を上回り、将来的な公共交通の利用意向がうかがえます。

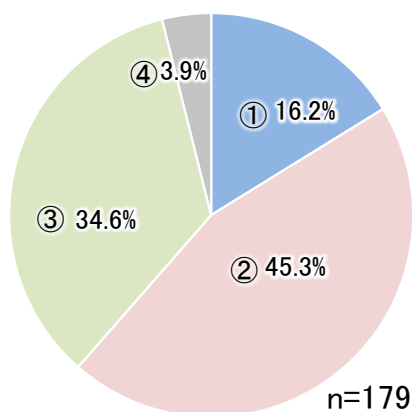


図 町内のバス利用状況 (A 地区)

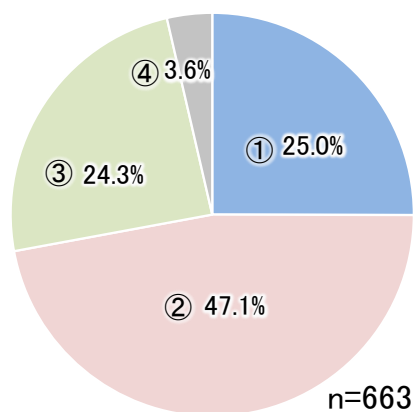


図 町内のバス利用状況 (B 地区)

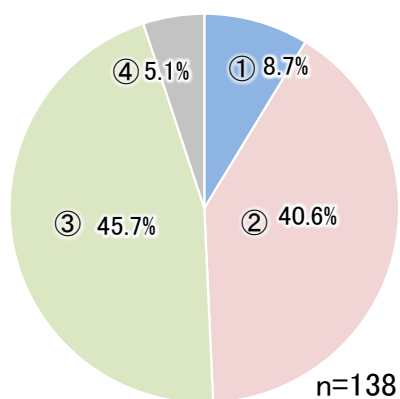


図 町内のバス利用状況 (C 地区)

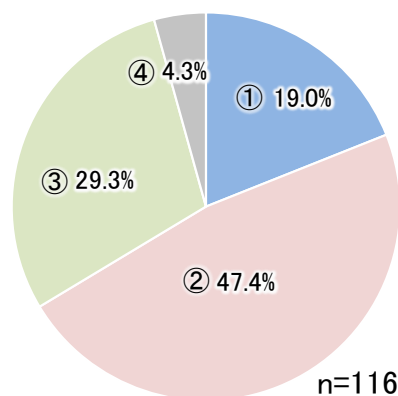


図 町内のバス利用状況 (D 地区)

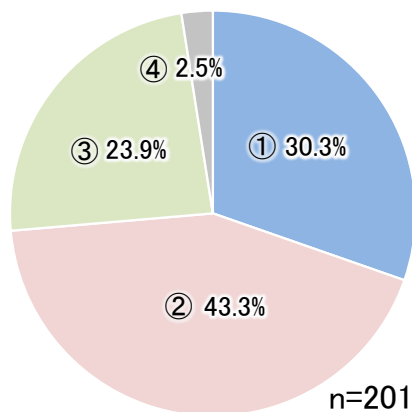


図 町内のバス利用状況 (E 地区)

- ① 利用している
- ② 現在は利用していないが、今後利用したいと考えている
- ③ 現在は利用しておらず、今後も利用する予定はない
- ④ 無回答

5) 公共交通に対する意向

■公共交通利用者からみた意向

既存利用者からみたバスに対する不安点をみると、「移動時間を予測できない」「鉄道との乗り継ぎに間に合うか」「帰りの時間にバスがあるか」などの乗車前にバスの運行状況が確認しづらいという不安があるものと見受けられます。

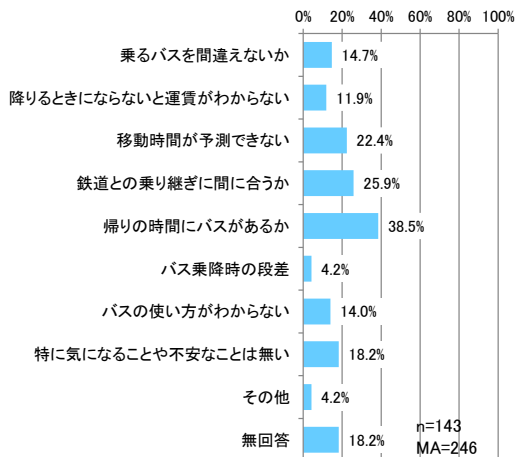


図 バスを利用する上での不安点 (A 地区)

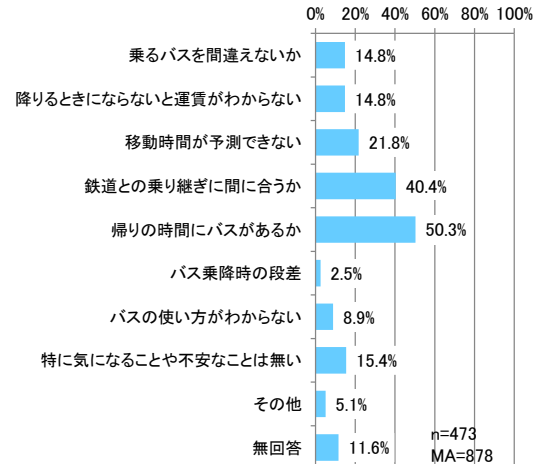


図 バスを利用する上での不安点 (B 地区)

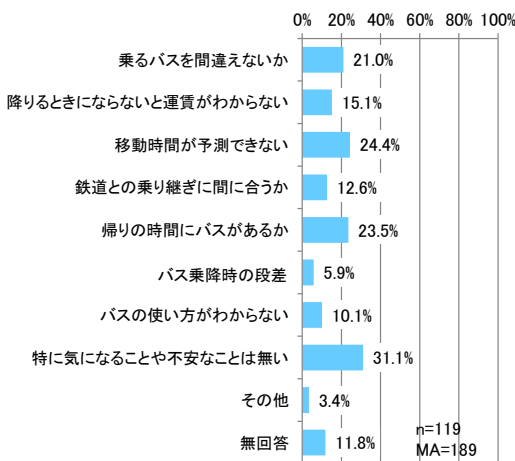


図 バスを利用する上での不安点 (C 地区)

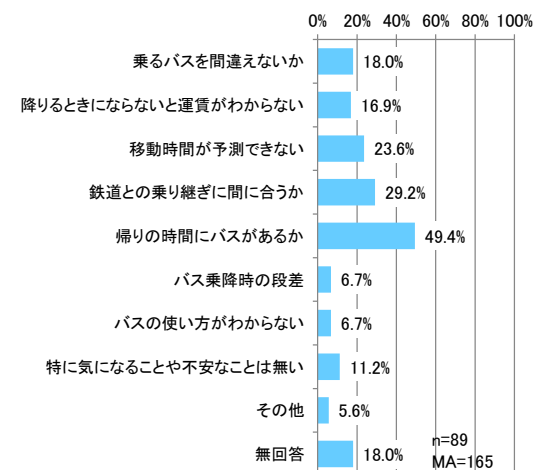


図 バスを利用する上での不安点 (D 地区)

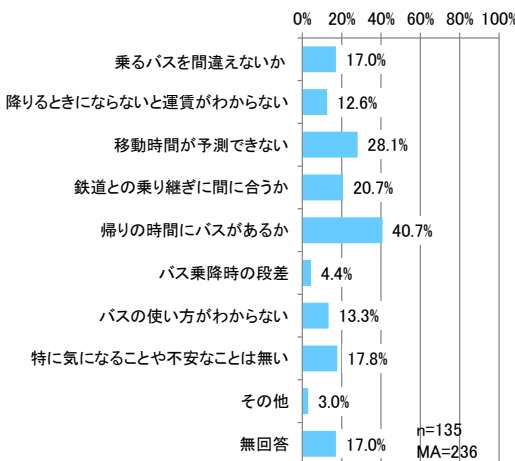


図 バスを利用する上での不安点 (E 地区)

■公共交通未利用者からみた意向

公共交通を利用しない理由をみると、「自家用車を利用しているから」が最も多い理由として挙げられているが、「利用したい時間に運行していないから」「鉄道との乗り継ぎが悪いから」といった移動実態と運行内容がマッチしきれていない要因も挙げられました。

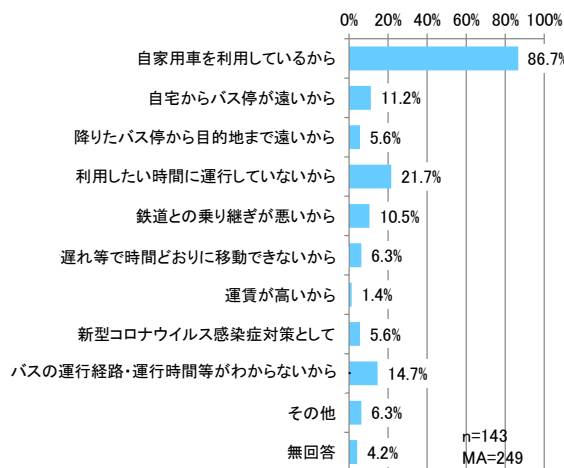


図 バスを利用しない理由（A 地区）

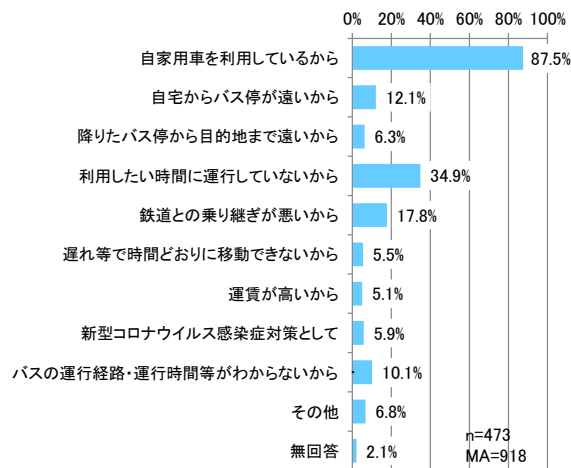


図 バスを利用しない理由（B 地区）

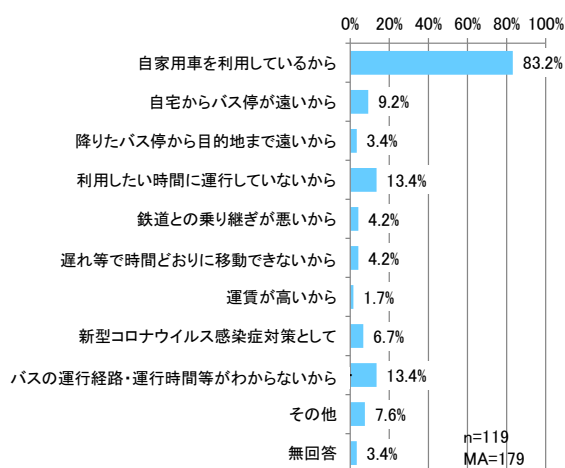


図 バスを利用しない理由（C 地区）

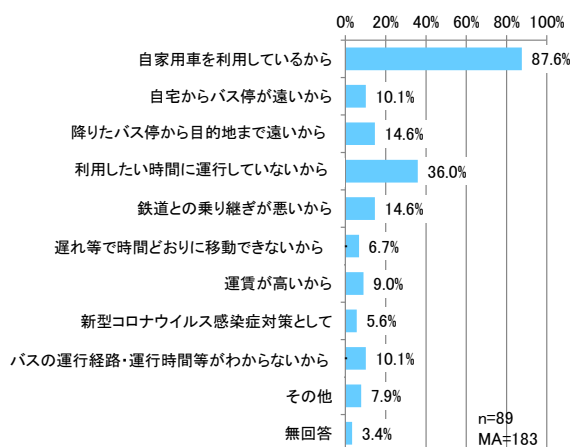


図 バスを利用しない理由（D 地区）

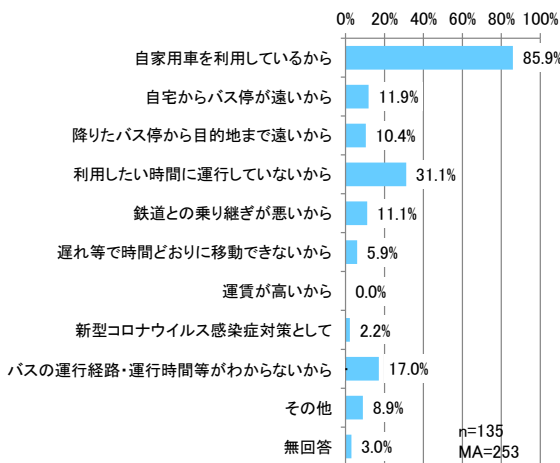


図 バスを利用しない理由（E 地区）

3-2 住民ワークショップ

3-2-1 調査概要

アンケート調査では把握しきれない詳細な移動ニーズや移動に対する困りごとなどの“生の声”を把握するために町内を5つの地区に分けて、住民ワークショップを実施しました。

表 調査概要

対象地域	参加者数
【A 地区】 加瀬、野中一部、野中二部 ■町民バス東部路線、ミヤコーバス利府線沿線地域	8 人 (うち係員 2 名)
【B 地区】 しらかし台、花園、青山、青葉台、菅谷台、皆の丘、館、沢乙 ■ミヤコーバス利府線・利府青山線・菅谷青葉台線沿線地域	9 人 (うち係員 2 名)
【C 地区】 町加瀬、大町、仲町、東町 ※対象地区以外の方も参加可能 ■利府町中心部＋全域	12 人 (うち係員 2 名)
【D 地区】 藤田、春日一部、春日二部、赤沼、浜田、須賀、葉山 ■町民バス東部路線、町民バス葉山路線、ミヤコーバス葉山赤沼線沿線地域	16人 (うち係員4名)
【E 地区】 神谷沢、菅谷一部、菅谷二部 ■町民バス西部路線沿線地域	11人 (うち係員 3 名)

3-2-2 調査結果

各地区からの得られた意見として、移動時間・行先に対する意見や既存の路線バスの見直しに対する意見、新たな交通に対する意見が寄せられました。

表 主な意見

対象地域	ワークショップで得られた外出時の移動手段・課題に関する意見
【A 地区】 加瀬、野中一部、野中二部 ■町民バス東部路線、ミヤコーバス利府線沿線地域	・町民バス東部路線の朝の便がなくなったので、学校に行くにあたり苦慮している。 ・フリー区間について情報周知が不十分。 ・ミヤコーバスの日中便が少ない。
【B 地区】 しらかし台、花園、青山、青葉台、菅谷台、皆の丘、館、沢乙 ■ミヤコーバス利府線・利府青山線・菅谷青葉台線沿線地域	・以前はお買い物バスを利用していたが、現在は廃止され、不便になった。 ・ＪＲとバスの接続が悪く、バスを利用しにくい。 ・高齢化によりバスのニーズは高いため、日中の移動手段の確保が必要。 ・岩切駅と比べて利府駅のＪＲの本数が少ないため、増便してほしい。
【C 地区】 町加瀬、大町、仲町、東町 ※対象地区以外も参加可能 ■利府町中心部＋全域	・利府駅から徒歩圏の人はバスを使わない。ただ今後を考えた時、中心部の利便性向上を図ってほしい。 ・リフノスのイベント時間にダイヤが合っていない。 ・駅前から町民バスがミヤコーバスと同じ時刻に発車している。
【D 地区】 藤田、春日一部、春日二部、赤沼、浜田、須賀、葉山 ■町民バス東部路線、町民バス葉山路線、ミヤコーバス葉山赤沼線沿線地域	・通学時のバス利用を前提として高校を選択するため、選択肢が少ない。 ・高校生は自転車で陸前浜田駅まで行っており、帰りは暗くて危ない。 ・イオンの方面へ行く事が多いので、中心部へ行く手段を増やしてほしい。 ・浜田の人の学区は塩釜。梨ヶ丘も塩釜が生活圈。 ・葉山や浜田から仙台方面へ行くには JR が便利だが、町の中心部へ行くのが不便。 ・東部地区の町民バスはバス停が少なく、利用も少ない。
【E 地区】 神谷沢、菅谷一部、菅谷二部 ■町民バス西部路線沿線地域	・バスは週に 3 回利用している。タクシーは 5, 000 円もかかる。 ・2 時間に 1 本だけなので、用事を済ませる時間は 30 分くらいしかない。 ・利府街道の化粧坂はバスが通らず、タクシー利用者が多いため、バス路線の見直しを検討してほしい。 ・タクシーも利用が多くて、予約がとれない。

既存バス路線の見直しに対する意見

町民バス

- ・西部路線の増便
- ・東部路線、西部路線のルート変更

ミヤコーバス

- ・利府線の午前中の増便
- ・しらかし台等の高齢者の多い地区のフリー乗降区間検討
- ・菅谷台等の団地乗り入れ
- ・各路線の岩切駅への接続
- ・葉山赤沼線の通学時間帯のダイヤ見直し
- ・葉山赤沼線の車両の小型化

町民バスとミヤコーバス両方に係る意見

- ・町民バスとミヤコーバスの時間分散、経路の重複調整
- ・利府駅でのダイヤ接続調整

新たな交通の導入に対する意見

- ・デマンド交通の導入（野中沢、神谷沢等）
- ・タクシー助成やタクシー活用（しらかし台、神谷沢等）
- ・住民主体の乗り合い交通（しらかし台等）
- ・時間帯によってルートが変わる路線の検討（神谷沢、菅谷等）
- ・団地内を循環する自動運転車両の導入（菅谷台団地等）
- ・新規路線の検討（まちなか路線、須賀・梨ヶ丘⇄塩釜方面）
- ・シェアサイクルの導入（利府駅やグランディ 21 等）
- ・公共交通の利便性向上に向けたM a a S の導入

4. 公共交通を取り巻く課題

これまで実施した各種調査結果や現状整理を踏まえて、大きく2つの視点から本町における公共交通の課題を整理しました。

4-1 公共交通ネットワーク・体系等の視点

課題1 地域特性に合わせた移動サービスの見直し

町民アンケート結果によると、各地区から商業施設が集積する町の中心部へアクセスしていることから、中心部へのアクセスは日常生活において重要な移動です。

これに対して、町内を路線バスや町民バスがサービスを提供しつつ、中心部における「まちなか経路」を形成し中心部の移動や中心部と郊外部の往來の移動手段を提供しつつ、利便性・持続性の面で問題を抱えています。

利便性の観点でみると、中心部では、「まちなか経路」が高頻度に運行するものの運行間隔が接近している時間や離反している時間が散見されているため、利用者にとって分かりづらいダイヤである点が懸念され運行本数の多さという強みを活かしきれていない状況です。また、目的地によっては利府駅等で乗り換えて移動しなければいけない状況や立ち寄り（回遊）がしづらい状況が発生しています。また、公共交通のカバー圏域は9割を占めているものの、菅谷地区のように人口集積に対してカバーできていないエリアが点在するほか、月見ヶ丘地区のように東部路線が6.5往復（概ね2時間に1本）と人口が集積しているが運行本数は少ない地区も存在し、公共交通を使いづらい・利用しづらいエリアが存在しています。

持続性の観点でみると、1便あたりの利用者数が2人程度の路線も存在し、運行形態自体がマッチしていない状況も懸念されます。町民バス全体の収支率は微減している状況からも持続性を高めていく必要があります。

については、地域特性が異なる状況の中で、人口集積と移動ニーズに応じた移動サービスの見直しが必要です。

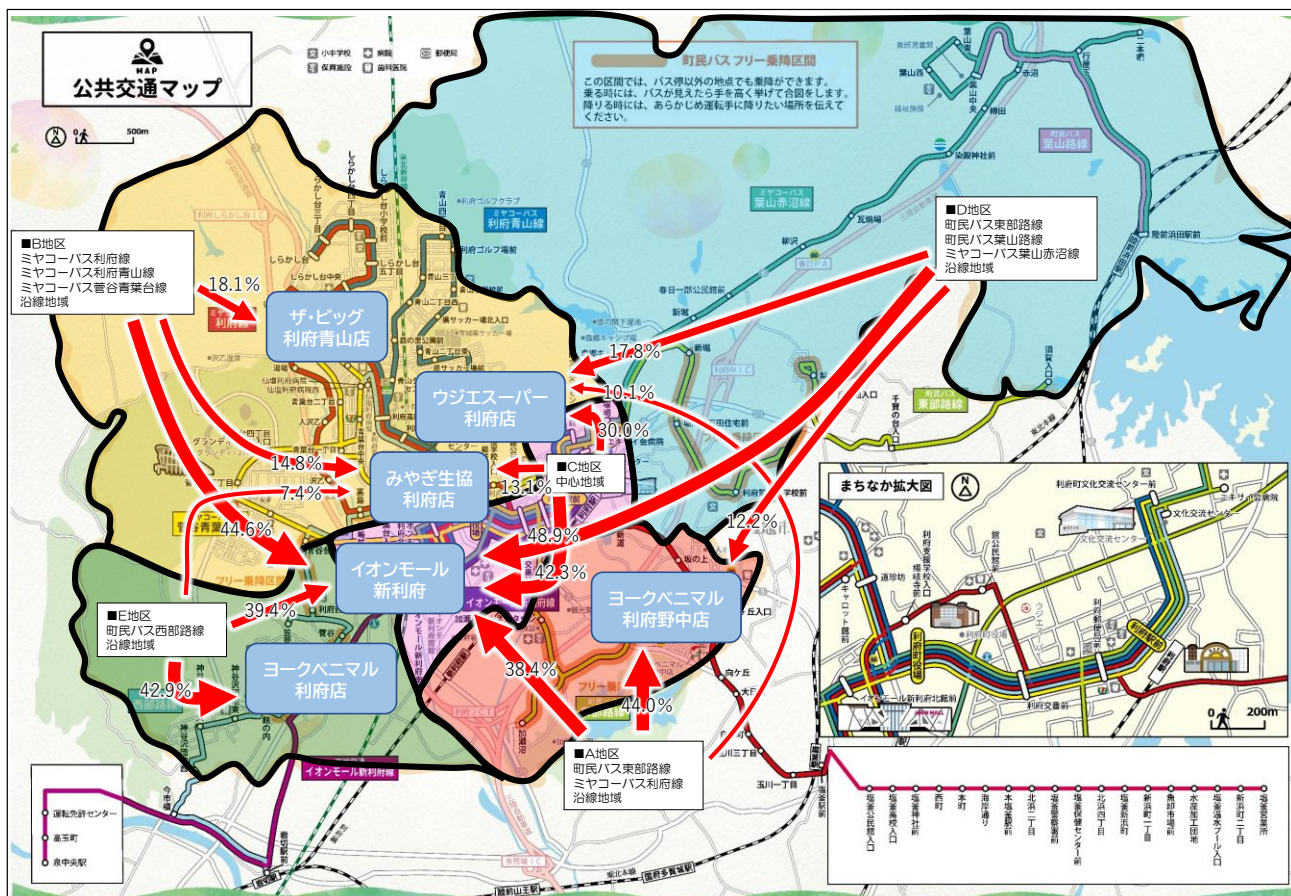


図 買い物時の流動

出典:R4 町民アンケート調査

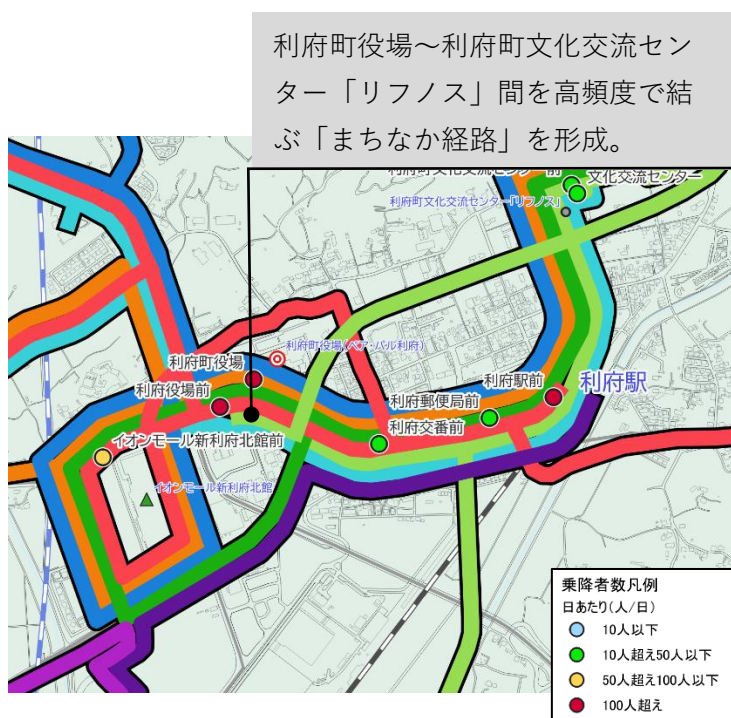


図 「まちなか経路」の1日あたりの利用者数(平日)

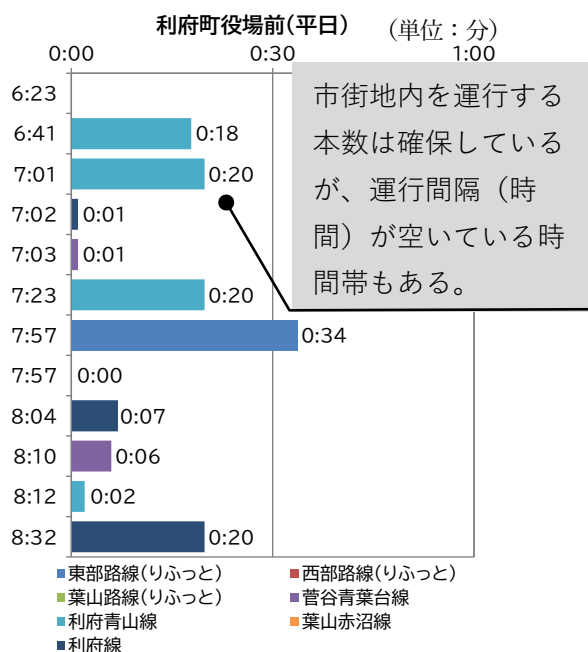


図 利府町役場の運行間隔

— 公共交通のカバー圏域と居住エリアの関係 —

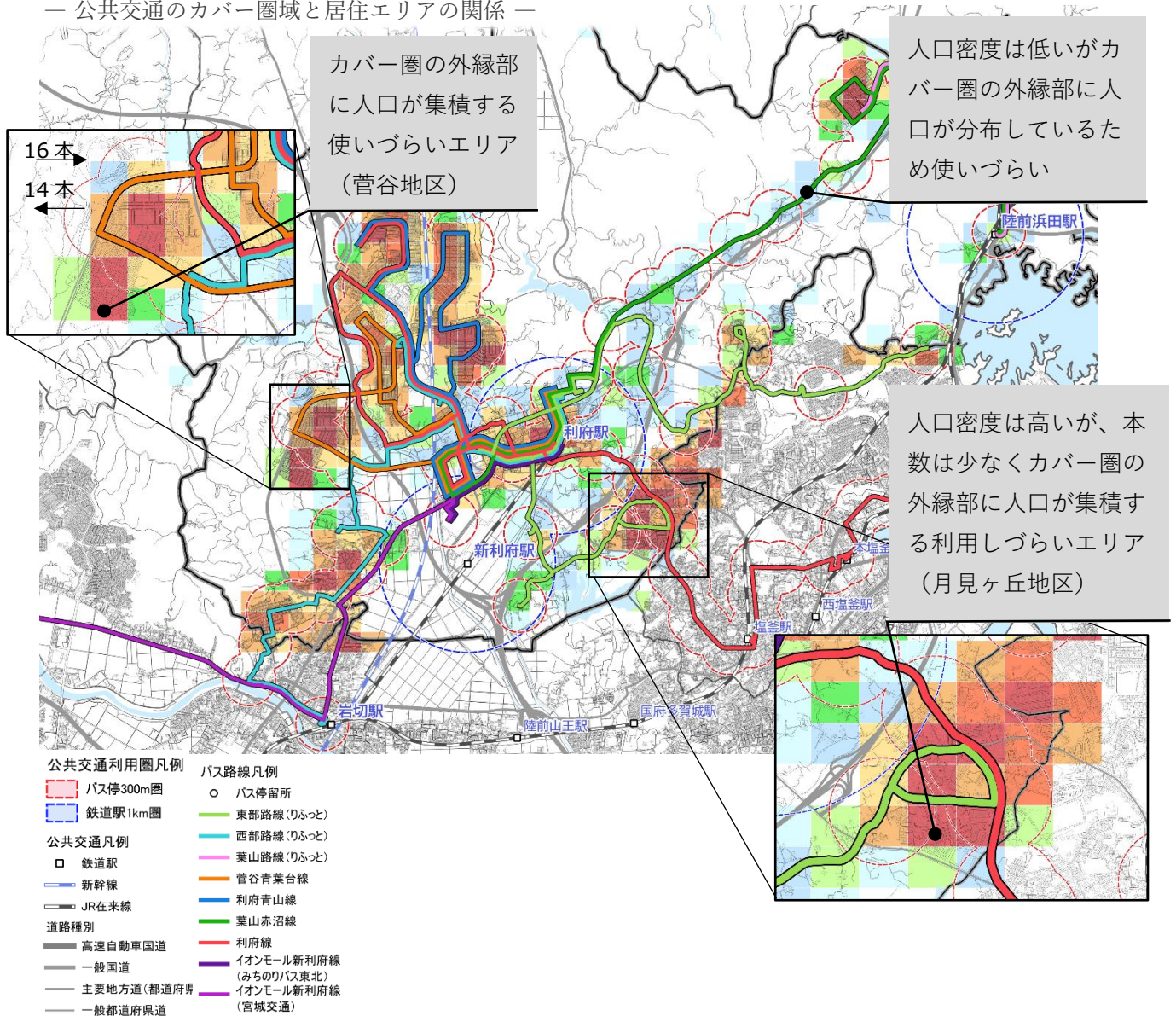


図 公共交通のカバー状況

— 各種調査から得られた町民バスの現状・課題想定 —

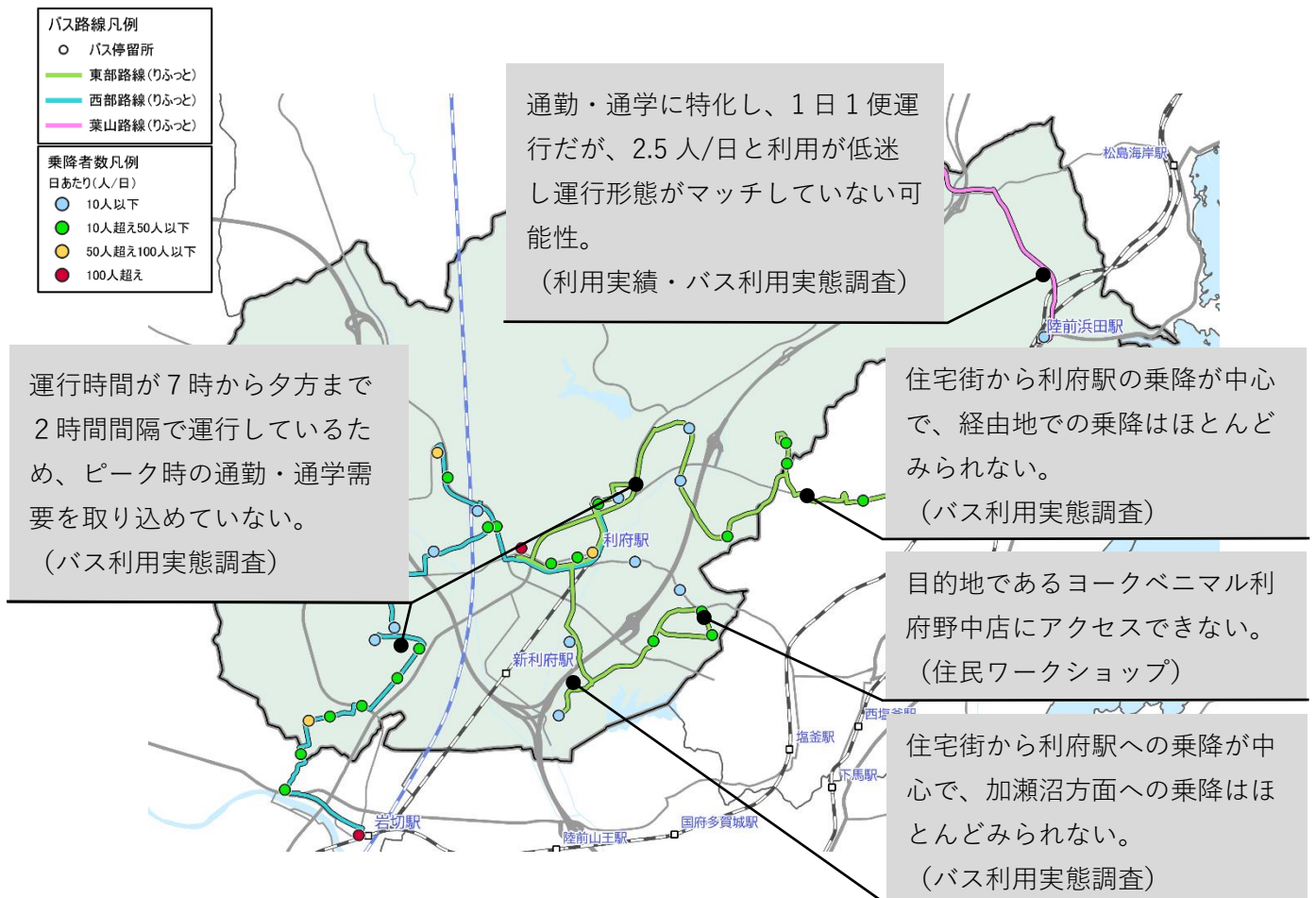
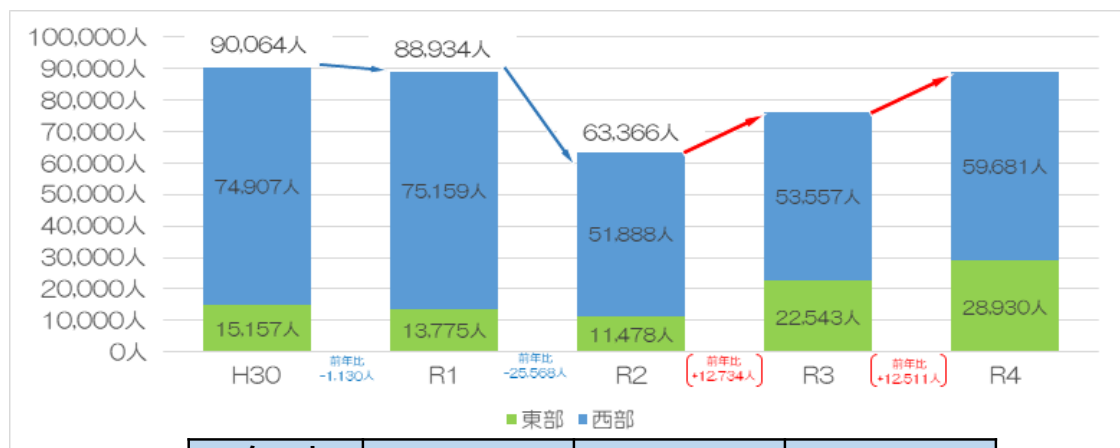


図 町民バス「りふっと」の現状・課題想定



年 度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
運行経費	42,330,589円	53,298,482円	51,425,841円
収 入	5,552,759円	5,246,481円	5,812,097円
収 支 率	13.12%	9.84%	11.30%
乗車人数 (再掲)	63,366人	76,100人	88,611人

図 町民バス「りふっと」の利用者数と経費の推移

表 町民バスと利府駅（JR 東北本線上り）の接続状況 ※利府方面→仙台方面

：30分以上の待ち時間

利府町内く町外への移動の接続	JR東北本線 (発時間)	東部路線		西部路線	
		JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続
		加瀬沼行き	須賀入口行き	岩切駅前行き	文化交流センター行き
1便	6:37	-	-	-	-
2便	6:58	-	-	-	-
3便	7:23	-	-	-	-
4便	7:50	-	-	-	-
5便	8:26	0:33	-	-	0:25

朝の通勤や県をまたぐ出張時には町民バスを利用しづらい接続状況。

バスから鉄道に乗り継ぐまでに30分以上の待ち時間が発生。

表 町民バスと利府駅（JR 東北本線下り）の接続状況 ※仙台方面→利府方面

：30分以上の待ち時間

利府町外く町内への移動の接続	JR東北本線 (着時間)	東部路線		西部路線	
		JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続
		加瀬沼行き	須賀入口行き	岩切駅前行き	文化交流センター行き
15便	16:01	-	-	0:17	-
16便	16:46	-	0:11	-	-
17便	17:25	-	-	-	-
18便	17:49	0:09	-	-	-
19便	18:23	-	-	0:05	-
20便	18:52	-	0:07	-	-
21便	19:23	0:18	-	-	-
22便	19:54	-	-	0:16	-
23便	20:40	-	-	-	-
24便	21:41	-	-	-	-
25便	22:41	-	-	-	-
26便	23:21	-	-	-	-

運行間隔が2時間のため、鉄道の到着時間によっては、乗り換えまでに時間を要する。

高齢化率をみると、
50%以上のエリアも散
見される。

町全域で 70~200m の
丘陵がある。

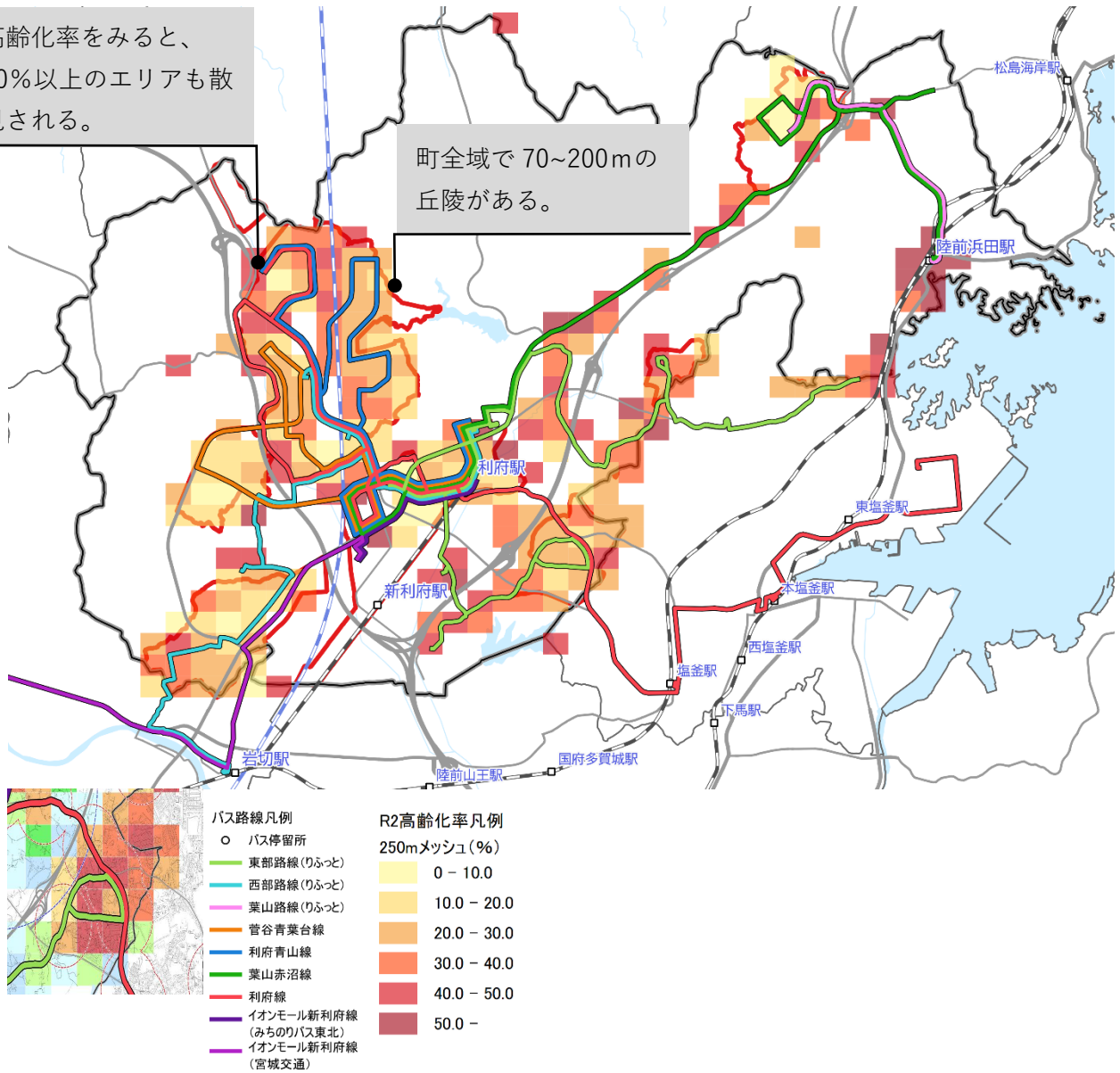


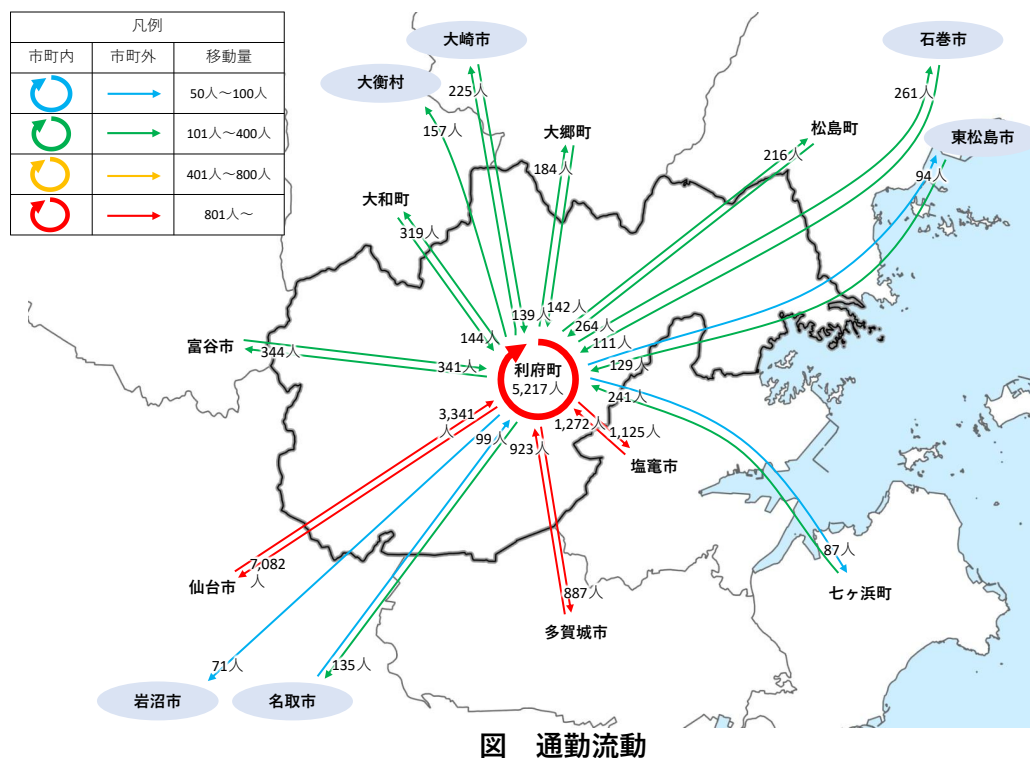
図 高齢化率の分布状況

課題2 近隣市町との移動手段の確保

国勢調査による移動実態をみると、通勤・通学・通院においては本町から仙台市や塩竈市などへの往来がみられ、路線バスや JR 東北本線がサービスを提供し、本町を跨ぐ広域的な移動を支えています。

しかし、地域間幹線系統であるミヤコーバス利府線の運行実績をみると、補助要件を満たしているものの乗車密度が5人であり、仮に5人を下回ると密度カットが発生し財政負担の増加が懸念されます。

町民の日常生活を支える移動手段としてはもちろん、観光客やビジネス客などの移動手段としても重要な役割を果たすネットワークであることから、将来的にも広域的な公共交通ネットワークを確保・維持するため、他の沿線自治体や県とも連携を図りながら、運行ルート・接続ダイヤなどの見直しが必要です。



出典:国勢調査(令和2年)

表 地域間幹線系統状況

路線名	平均乗車密度(人)※	輸送量(人)
利府線	5	51.5

※平均乗車密度とは、バスの運行に対して、始点から終点まで平均して常時乗車している人数

出典:交通事業者提供資料

課題3

円滑な乗り継ぎを実現するための時間的接続性向上と体制強化

本町の通勤・通学・通院流動として仙台市や塩釜市との間で流入・流出があり、広域的な移動を支える交通拠点として利府駅が位置付けられています。

本町のネットワークは、利府駅を中心に放射状に広がり、町内3駅（利府駅・新利府駅・陸前浜田駅）のほか、人々の賑わいの拠点としてイオンモール新利府やリフノスがあります。

しかし、利府駅の接続時間をみると鉄道と路線バスとの乗り継ぎ可能なダイヤが少なく、乗り換えるまでに長い待ち時間を要する等、乗り継ぎ抵抗が発生していると懸念されます。

また、各種情報媒体を通して運行情報を発信していますが、町民アンケートの結果によると、現在利用していない人は「帰りの時間にバスがあるか」や「鉄道との乗り継ぎに間に合うか」等の公共交通機関同士の接続情報に関する事項の回答が約7割を占めています。接続を重視した情報を求めている状況を踏まえると、利用者にとって必要な情報が十分に行き届いていないと懸念されます。

よって、広域的な移動を支えるために運行ルート・接続ダイヤの見直しと、それを下支えする鉄道・路線バス・町民バスの関係者が相互の運行情報を共有する情報連携が必要です。合わせて、接続も考慮した情報発信が必要です。

表 路線バスと利府駅（JR 東北本線上り）の接続状況 ※利府方面→仙台方面

：30分以上の待ち時間

利府駅 （発着時間）	東部路線		宮谷青葉台線		西部路線		利府青葉台線		葉山赤沼線	利府線		イオンモール新利府線	
	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続	JRに接続
	加瀬沼行き	須賀入口行き	利府駅→青葉台→宮谷台	利府駅→宮谷台→青葉台	岩切駅前行き	大田交差点前行き	しらかし合→利府駅/利府駅→青葉台（東回り）	利府駅→しらかし合/利府駅→青葉台（西回り）	-	塩釜駅方面行き	しらかし合方面行き	南館行き	利府駅行き
1便	6:37	-	-	-	-	-	-	-	-	0:06	-	-	-
2便	6:58	-	-	-	-	-	-	0:12	-	-	-	-	-
3便	7:23	-	-	0:16	-	-	-	0:17	-	0:12	0:13	0:03	-
4便	7:50	-	-	-	-	-	-	0:23	-	-	-	0:01	0:01
5便	8:26	0:33	-	0:12	-	0:25	0:10	-	0:06	0:35	-	-	-
6便	8:49	-	0:16	-	-	-	-	-	-	0:17	-	-	-
7便	9:29	-	-	0:16	-	-	0:15	-	0:10	0:11	-	-	-
8便	10:01	0:25	-	0:09	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9便	10:38	-	0:14	-	-	0:35	0:22	-	-	0:14	-	-	-
10便	11:29	0:06	-	0:33	-	-	-	-	-	0:06	-	-	-
11便	12:28	-	0:07	0:53	-	0:25	0:45	-	0:50	-	-	0:15	-
12便	13:34	0:11	-	0:49	-	-	-	-	0:35	0:05	0:23	0:23	-
13便	14:28	-	0:08	0:46	-	0:20	-	0:44	-	0:05	-	0:23	-
14便	15:30	0:07	-	1:00	-	-	-	0:53	-	-	0:28	0:28	-
15便	16:22	-	-	0:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16便	17:09	-	-	-	-	0:28	-	0:54	0:24	0:15	0:17	0:42	-
17便	17:35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:00	0:14	-
18便	18:09	0:11	-	-	-	-	-	0:32	-	0:16	0:19	0:16	-
19便	18:39	-	-	0:21	-	-	-	0:19	-	-	-	0:06	-
20便	19:09	-	0:10	0:17	-	-	-	-	0:25	0:09	0:16	0:16	-
21便	19:39	-	-	-	-	-	-	-	0:20	-	0:04	-	0:12
22便	20:02	0:21	-	0:10	-	-	-	-	-	-	0:13	0:13	-
23便	21:04	-	-	-	-	-	-	-	0:17	-	0:12	0:12	-
24便	21:59	-	-	0:50	-	0:33	-	-	-	-	-	0:04	-
25便	22:54	-	-	0:44	-	-	-	-	0:40	-	-	0:09	-

鉄道とバスの乗り継ぎが利用しづらい状況

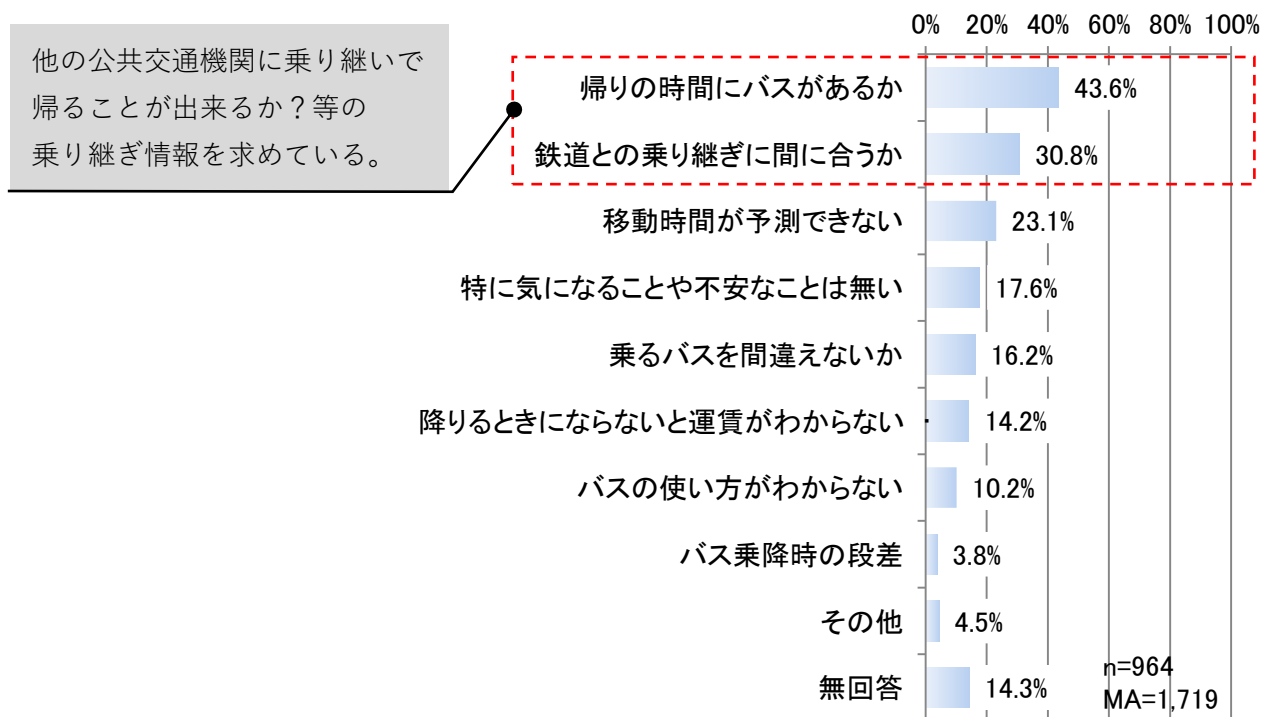


図 バスを利用する上での不安

出典：R4 町民アンケート調査

課題4 快適に利用できる待合環境の整備が必要

網形成計画で「まちなか経路」を形成し、利府駅やイオンモール新利府をはじめとした交通拠点として待合環境の整備や情報発信の充実化を進めてきました。

しかし、イオンモール新利府はベンチと上屋の距離が離れており、日差し除けや雨風をしのげる構造ではなく、外で公共交通機関を待ちづらい状況です。

利府町文化交流センター「リフノス」等の目的施設は、施設内からバス乗り場までの案内表示や運行状況が把握できない施設も散見され、目的を済ませた人が帰りの移動手段として公共交通を利用する場合に乗り場が分からない等の不便な状況が発生していると考えられます。

利府駅は乗り場番号に行先を表示し、分かりやすく情報を発信しているものの、バス専用の待合スペースが駅構内に確保されておらず、長時間は待ちづらい状況です。

待合環境の整備に多額の費用が発生するため、全てのバス停に待合環境を整備することは厳しいものの、一定数の利用がみられるバス停は、待合環境の整備を検討するほか、既存施設の待合スペースの活用も進め、快適に公共交通を利用できる環境を整備することが必要です。

既存の交通結節点の機能を高めるため、乗り換えに関する案内情報を提供する等、利用者が快適にバス乗り場まで移動することが出来る環境の整備も必要です。

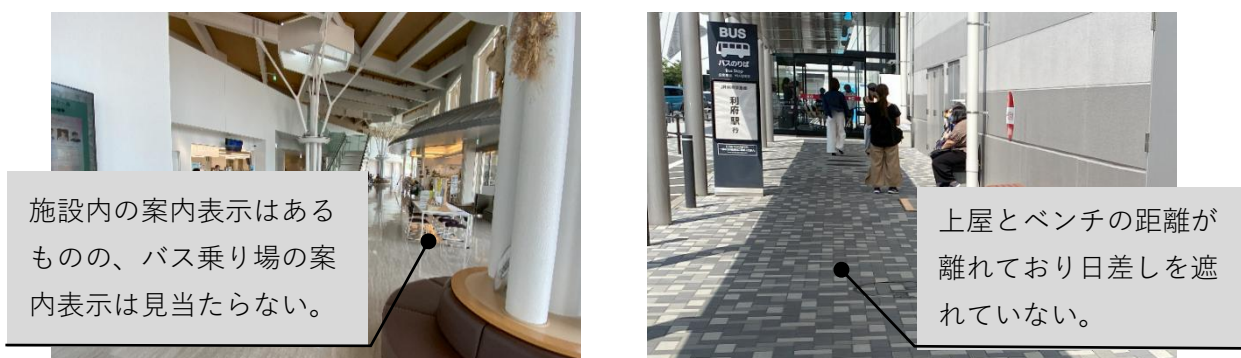


図 リフノス・イオンモール新利府の待合環境



図 利府駅の待合環境

課題5 デジタル媒体を活用した情報発信・案内等の強化

スマートフォンの普及により、町民アンケート調査の結果に見られるように、WEB を活用した情報発信のニーズが高まりつつあるなか、公共交通マップの更新時に QR コードを付与し検索サイトに誘導するほか、バスロケーションシステムを導入しており、紙媒体を活用したアナログ的な情報発信とデジタル技術を活用した情報発信を進めてきました。

しかし、ミヤコーバスと町民バスの複数の交通事業者が運行していることから、それぞれがバス停を設置し、事業者ごとの情報を個別に掲示している状況であり、利用者目線でみると分かりづらさを生じさせています。

そのほか、デジタル媒体は主要の経路検索提供サイトによりますが、オープンデータ化（停留所名称・位置情報・運賃情報・定刻のダイヤ情報等）が出来ておらず、一部のサイトでは閲覧できない状況が散見されます。

したがって、発信媒体を増やしつつ、既存の情報発信内容を見直し、利用者が欲しい情報を適切に提供する環境構築が必要です。

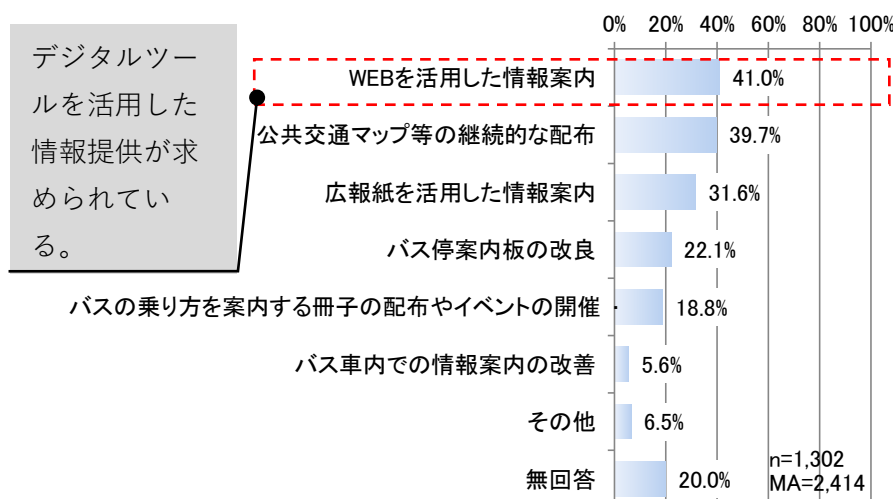


図 必要だと思う利用促進策

図 町民バスのバス停

出典: R4 町民アンケート調査

表 主要なコンテンツでの検索状況

区分	路線名	Google Map	ジョルダン	NAVITI ME	駅すばあと	駅探	Yahoo! 路線情報	どこトレ
鉄道	利府線	○	○	○	○	○	○	×
	仙石線	○	○	○	○	○	○	○
路線バス	ミヤコーバス	×	○	○	—	—	×	×
	イオンモール新利府線(宮)	×	○	○	—	—	○	×
	イオンモール新利府線(み)	×	×	×	—	—	×	×
町民バス	りふっと	×	○	○	—	—	×	×

※(宮):宮城交通、(み):みちのりバス東北

課題6 持続可能な公共交通事業を確立するための安定的な経営基盤の確保

これまでに、網形成計画に基づき、様々な施策を実施し利便性の向上に向けた取組を進めてきていますが、町民バスの路線改編や全国的な燃料費の高騰に加え、利用者数の低迷等により本町の財政負担額は、令和元年度から令和3年度にかけて50,627千円から67,666千円と約34%増加しています。

今後もこのような状況が続く場合、公共交通サービスの維持が難しくなるため、維持に向けて公共交通サービスの見直しのほか、利用実態に応じた持続可能な運賃体系の検討等が必要です。

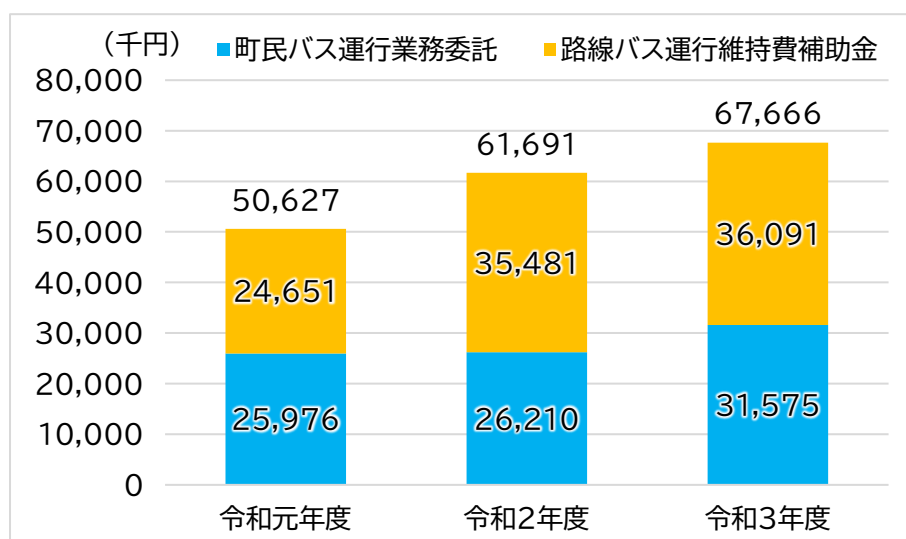


図 町の財政負担の推移

出典:利府町資料

課題7 事業者の安定的な経営基盤の確保

運行の担い手となる交通事業者では、運転手の担い手不足や高齢化が顕在化し、今後の人材確保が課題となっているなか、バスの改善基準告示が令和6年4月から適用となり、年間拘束時間が3,380時間から3,300時間に変更されることから、交通事業者の負担を考慮したサービス供給体制の構築が求められています。

公共交通を持続可能なものとして提供していくためにも、事業者の安定的な経営基盤確保の構築が必要です。

課題8 民間の移動サービスとの適切な連携

町内には、鉄道や路線バス等の公共交通の他に、仙塩利府病院が運行する病院送迎バスをはじめとした民間が運営・運行する移動サービス等もあり、町民や来訪者の移動を支えています。

これらのサービスについては、公共交通で対応しきれない移動ニーズにきめ細かく対応している側面もあるため、公共交通とのサービス（提供する属性や時間帯、エリア等）のバランスを考慮し、民間事業者と連携した関係を構築することが必要です。

送迎車両（病院間・岩切駅便）の運行表

令和2年9月1日改訂版

病院間 患者送迎車

トヨタ ハイエース
(定員 10人)

岩切便 患者送迎車

トヨタ ハイエース
(定員 10人)

■多賀城 (TAGAJ0)

■利 府 (RIFU)

■岩 切 (IWAKIRI)

■利 府 (RIFU)

7	45
8	
9	20
10	30
11	40
12	
13	20
14	
15	50
16	
17	
18	

約25分

7	
8	45
9	55
10	
11	05
12	15
13	
14	
15	20
16	30
17	
18	

7	
8	05 42
9	20
10	00 36
11	12 55
12	
13	12 52
14	50
15	
16	
17	
18	

約11分

7	
8	
9	00 35
10	15 55
11	30
12	50
13	30
14	20
15	30
16	
17	
18	

※ 土・日・祝日は運行していません。

図 仙塩利府病院送迎バスの運行表

出典:仙塩利府病院 HP

4-2 町民の移動特性とニーズに関する視点

課題9 安心して暮らし続けるために高齢者の移動手段の確保に向けた検討

町民アンケート調査の結果によると、70代から80代と高齢になっても自家用車での移動を選択する割合が過半数以上を占めています。実際、町民バス利用の有無を年齢別でみると、高齢者の利用は2割程度にとどまっていることから、公共交通は主な移動手段として利用されず自家用車に依存している状況です。

その一方で、「将来的に運転を止める予定である」が4割程度占めていることから、将来的に免許返納後の移動手段として公共交通を利用する潜在ニーズは一定数存在すると考えられ、高齢者の移動手段の確保に向けた検討が必要です。

なお、全域で70～200mの丘陵があり坂道が多く年齢を重ねるにつれて身体機能の低下から、徒歩で移動できる距離が短くなり、最寄りのバス停までアクセスできない状況も懸念されるため、バス停や目的地となる施設までのアクセス性やバスの車高が高いことによる乗りづらさも考慮する必要があります。

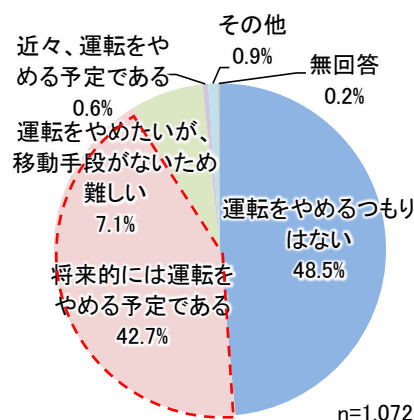
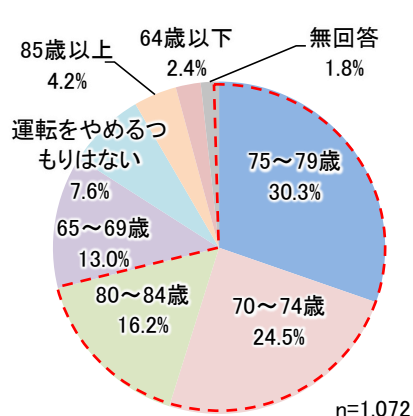
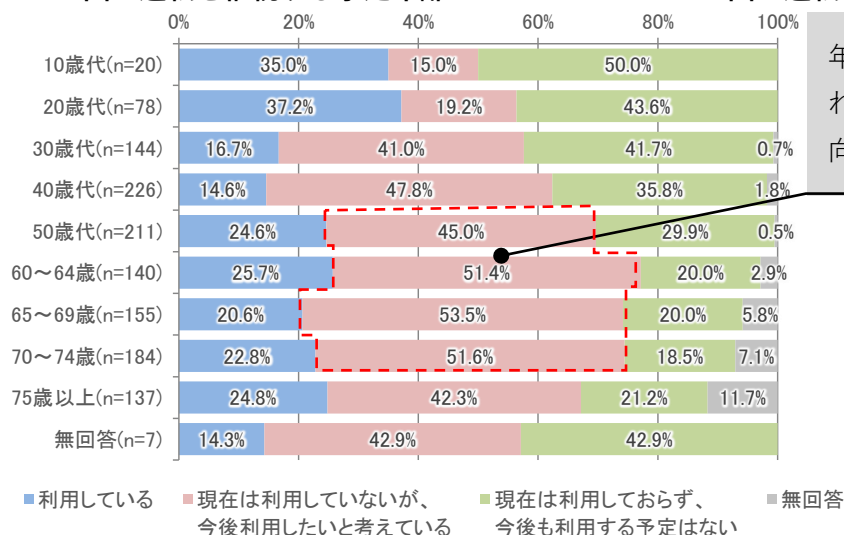


図 運転を継続する予定年齢

図 運転の継続意向



年齢を重ねるにつれ公共交通利用意向が高まっている

図 年代別町民バス利用意向

出典：R4 町民アンケート調査

5. 計画の基本方針・基本目標

5-1 基本方針

本町の最上位計画である利府町総合計画に掲げる町の将来像「もっと先へ、チャレンジ利府！～みんなの夢がかなうまち～」の実現に向け、次の基本方針を設定します。

■本町が目指す将来像(利府町総合計画より引用)

もっと先へ、チャレンジ利府！ ～みんなの夢が かなうまち～

上位計画が公共交通に求める役割

- ・公共交通事業の確保維持の役割
- ・快適で暮らしやすい生活環境を支える役割

■関連するまちづくりの方針

- ・町全体のまちづくりを支える役割
- ・中心市街地への移動を支える役割
- ・各地域内でのコミュニティを維持する役割
- ・分かりやすく利用しやすい移動を支える役割

■留意すべき事項

- ・高齢化の進展に伴う移動手段の確保
- ・AI/ICTなどの新たな技術の台頭
- ・ウィズ・アフターコロナ時代を見据えた町内外の流動の変化
- ・環境負荷の軽減に向けた公共交通体制の構築

■利府町地域公共交通計画の基本方針(公共交通のあるべき姿)

“快適な移動へ”みんなで支える公共交通へのチャレンジ ～共に踏み出そう未来のモビリティへ～

- 将来像の実現に向け、都市開発、健康増進、観光振興等のまちづくり施策と連携し、まちづくりと一体となって暮らしを支える基盤となる公共交通ネットワークを再構築します。
 - 町民・来訪者のニーズの変化に対応した公共交通の方針を示し、誰もが安心して利用でき、選ばれる交通環境づくりを推進します。
 - 町内を運行する公共交通それぞれの役割を明確にし、効率的かつ効果的な運行形態に再編することにより、持続可能な交通ネットワークを形成します。
- ※町全体で実現を目指すSDGsに関して、本計画では以下のゴールの実現を目指します。



5-2 基本目標

これまでに示した公共交通を取り巻く環境の変化や本町が抱える課題が変化している状況を踏まえ、基本方針の実現に向け、新たに次の3つの基本目標を設定し、各種施策・事業の展開により目標の達成を目指します。

施策・事業の展開による基本目標の達成を適切に効果測定するため、それぞれの基本目標に対して指標・数値目標を設定し、随時達成度合いのモニタリング等を行い、目標の確実な達成を目指します。

基本目標 1	町民・利用者の生活の質を高める公共交通ネットワークの形成
基本目標 2	利用しやすく使いたくなるような利用環境の充実
基本目標 3	次の世代へ繋いでいく持続可能な基盤づくり

基本目標 1

町民・利用者の生活の質を高める公共交通ネットワークの形成



1) 目標の考え方

町民の日常生活の移動手段として、地域の実情に応じた運行内容へ見直し、使える・使いたいと思える交通サービスを提供し、日常生活に必要な移動手段の確保・維持を目指します。

I C T 技術等を活用し、より便利な公共交通を提供することで、自家用車に頼り過ぎないライフスタイルの実現を目指します。

2) 交通のイメージ

■中心部の移動

高頻度なまちなか経路に加え、新技術を活用した交通サービスが運行し、多様な移動手段で中心部の商業・医療機関・文化施設・教育機関へアクセスできる。

■郊外部の移動

地域の実情に見合った町民バスの見直しや、新技術を活用した補完的な交通サービスが導入され中心部へのアクセス性を確保する交通サービスが維持されています。

■広域の移動

本町と隣接自治体の拠点間を結ぶ利便性の高い広域路線バスが確保・維持され、広域の移動を支えています。

利府駅と仙台駅を 20～30 分以内で結ぶ利便性の高い鉄道が確保・維持され通勤・通学・通院等の目的で利用されています。

3) 指標・数値目標

■ 町民一人当たりの利用回数

各種施策の実施により公共交通の利便性向上を図ることで、町民 1 人あたりの年間利用回数の増加を図ります。

【算出方法】

- ・「利府町の総人口/町民バス及び路線バスの利用者数」から利用回数を用いて評価します。

※利府町の総人口：住民基本台帳データを活用

※町民バス及び路線バスの利用者数：町のデータ及び交通事業者からの提供データを活用

■ 公共交通カバー率

町内に点在する公共交通の利用が不便な地域の移動手段を確保することで、公共交通カバー率の割合を増加します。

【算出方法】

- ・利府町の総人口に対する公共交通カバー率から利用回数を用いて評価します。

※利府町の総人口：国勢調査データを活用した人口メッシュを活用

※公共交通カバー率：鉄道駅 1 km 勢圏、バス停 300m 勢圏から算出

表 指標・数値目標

指標	現況値	目標値
	令和5年度	令和10年度
町民一人当たりの利用回数	6.1 回/年	7.0 回/年
公共交通カバー率	90.9%	95.0%

■ 利府町版 mobi の利用者数

新技術を活用した中心部へのアクセス性の確保により利府町版 mobi 利用者数の増加を図ります。

【算出方法】

- ・利府町版 mobi の各年度利用者数から評価します。

表 指標・数値目標

指標	現況値	目標値
	令和7年度	令和10年度
利府町版 mobi の利用者数	17,930人	20,000 人



1) 目標の考え方

利用者目線に立ち、安心できる待合環境の整備を目指します。また、路線の運行情報・利用方法・乗り換え案内等の情報を充実するとともに、多様な媒体で情報を発信することで、分かりやすく取得しやすいサービスの提供を目指します。

2) 交通のイメージ

■公共交通シームレス化の推進

利用者が交通結節点で円滑に乗り換えるための移動環境や待合環境が整備され、子どもから高齢者まで誰もが安全で快適な移動ができます。

■分かりやすく使いやすい情報発信

これまでのリーフレットやパンフレット等の配布による情報の案内に加え、オープンデータを活用しスマートフォン等で取得できる新たな情報の案内も組み合わせ、誰もが簡単に必要な情報を取得し、快適に交通サービスを利用できます。

■共創の推進

行政、地元公共交通事業者、地元商業施設、福祉関係機関等の連携・協働により、買い物、子育て、医療・介護や観光・農業振興といった面において交通と組み合わせたサービスを提供しています。

3) 指標・数値目標

■町内のバス利用割合

利用促進策を展開した結果として、町民が路線バスにおける利用回数の増加を図ります。

【算出方法】

- ・ 町民アンケート結果における「バスの利用状況」における「利用している」の割合から評価します。
- ・ 全体では 22%であるものの地区別ではしらかし台、花園、青山、青葉台、菅谷台、皆の丘、館、沢乙地区が 25%であるため、これを参考に目標値を 25%とします。

表 指標・数値目標

指標	現況値	目標値
	令和5年度	令和 10 年度
町内のバス利用割合	22.0%	25.0%



1) 目標の考え方

- ①交通事業者（運行・運営）、利用者（運賃収入）、行政（国・県・町の補助など）で支えることを基本としつつ、公共交通沿線の施設や関係者の協力を得ながら持続性を高める仕組みを目指します。
- ②安全で安心かつ快適な生活環境の実現のために庁内の関係課が横断的かつ総合的に連携し、より実効性の高い取組を目指します（高齢者・障害者等の外出機会の創出、子育て支援、教育、観光、都市計画、地域活性化など）。
- ③持続可能な開発目標（SDGs）を考慮し、ゼロカーボンシティに寄与する低炭素な交通システムの実現を目指します。

2) 交通のイメージ

■みんなで支える公共交通の基盤整備

バリアフリーや環境負荷に配慮した車両等による低炭素な交通サービスを提供しています。

また、公共交通に対する理解を深め“公共交通を利用し支える”という機運が高まり、積極的に利用することで本町の交通サービスは維持されています。

3) 指標・数値目標

■公共交通にかかる財政負担額

多様な連携により、さまざまな目的に公共交通を活用し、使われる機会を増やすことで、公共交通に対する財政負担額が増加する中であっても、現状と同じ程度の水準を維持することを目標とします。

【算出方法】

- ・公共交通にかかる財政負担額の合計を算出します。これを用いて、公共交通の効率性及び持続性が高まっているかを評価します。

※公共交通にかかる財政負担額：町で把握している財政負担額のデータを活用

■町民バスの収支率

基本目標 1・2 に基づき利用者が使いやすい公共交通ネットワークを形成し、これに待合環境整備や情報発信を組み合わせた利用促進を展開することで、利便性向上を図ります。これにより、燃料費高騰などによる運行経費の増加が見込まれるなかでも、施策を講じて収支率を維持します。

【算出方法】

- ・「町民バスの運賃収入の合計／運行経費」の合計から収支率を算出します。その結果を用いて、町民バスが継続して確保・維持できているかを評価します。

※町民バス運賃収入、運行経費：町のデータを活用

表 指標・数値目標

指標	現況値	目標値
	令和5年度	令和 10 年度
公共交通にかかる財政負担額	67,666 千円/年	67,666 千円/年
町民バスの収支率	12.0%/年	15.0%/年

指標	現況値	目標値
	令和7年度	令和 10 年度
利府町版 mobi の収支率	7.8%	9.0%

基本方針

“快適な移動へ”みんなで支える公共交通へのチャレンジ ～共に踏み出そう未来のモビリティへ～

●地域公共交通の課題

課題 1：地域特性に合わせた移動サービスの見直し

課題 2：近隣市町との移動手段の確保

課題 3：円滑な乗り継ぎを実現するための時間的接続性向上と体制強化

課題 4：快適に利用できる待合環境の整備が必要

課題 5：デジタル媒体を活用した情報発信・案内等の強化

課題 6：持続可能な公共交通事業を確立するための安定的な経営基盤の確保

課題 7：事業者の安定的な経営基盤の確保

課題 8：民間の移動サービスとの適切な連携

課題 9：安心して暮らし続けるために高齢者の移動手段の確保に向けた検討

【留意すべき検討事項】

- SDGS の推進
- カーボンニュートラルの推進
- MaaS によるモビリティ革命
- オープンデータ課の推進
- 次世代モビリティの進展
- 新モビリティや MaaS 等への国の支援事業

●基本目標

基本目標 1

町民・利用者の生活の質を高める公共交通ネットワークの形成

- 町民の日常生活の移動手段として、地域の実情に応じた運行内容へ見直し、使える・使いたいと思える交通サービスを提供し、日常生活に必要な移動手段の確保・維持を目指します。
- ICT 技術等を活用し、より便利な公共交通を提供することで、車に頼り過ぎないライフスタイルの実現を目指します。

基本目標 2

利用しやすく使いたくなるような利用環境の充実

- 利用者目線に立ち、安心できる待合環境の整備を目指します。また、路線の運行情報・利用方法・乗り換え案内等の情報を充実するとともに多様な媒体で情報を発信することで、分かりやすく取得しやすいサービスの提供を目指します。

基本目標 3

次の世代へ繋いでいく持続可能な基盤づくり

- 交通事業者（運行・運営）、利用者（運賃収入）、行政（国・県・市町の補助など）で支えることを基本としつつ、公共交通沿線の施設や関係者の協力を得ながら持続性を高める仕組みの構築を目指します。
- 安全で安心かつ快適な生活環境の実現のために庁内の関係課が横断的かつ総合的に連携し、より実効性の高い取組を目指します（高齢者・障害者等の外出機会の創出、子育て支援、教育、観光、都市計画、地域活性化など）。
- 持続可能な開発目標（SDGs）を考慮し、ゼロカーボンシティに寄与する低炭素な交通システムの実現を目指します。

●施策

施策 1 町内外における公共交通ネットワークの利便性向上

- 事業 1-1 地域の実情に見合った町民バスの見直し
- 事業 1-2 日中帯における主要拠点を運行する区間の平準化
- 事業 1-3 広域的な公共交通ネットワークの見直し
- 事業 1-4 新たな技術を活用した交通サービスの導入検討

施策 2 交通結節点の機能強化

- 事業 2-1 公共交通機関同士の乗り換え向上

施策 3 利用しやすいの向上に向けた利用環境の充実

- 事業 3-1 利用案内・待合環境の充実

施策 4 関係機関と取組む使いやすい利用促進の展開

- 事業 4-1 情報発信の強化
- 事業 4-2 福祉・観光・教育分野等と連携した利用促進
- 事業 4-3 町民向けの普及・啓発活動の展開

施策 5 公共交通の基盤づくり

- 事業 5-1 事業者の運転手確保支援
- 事業 5-2 環境やバリアフリーに配慮した車両の見直し
- 事業 5-3 まちづくりと一体となった公共交通施策の推進

5-3 公共交通ネットワークの将来像

計画の基本的な方針、目標を踏まえて、本町の地域公共交通ネットワークの将来イメージと機能・役割等を次のとおり定めます。

交通結節点を中心として、広域・地域間・地域内・中心部の役割分担を図った持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指します。

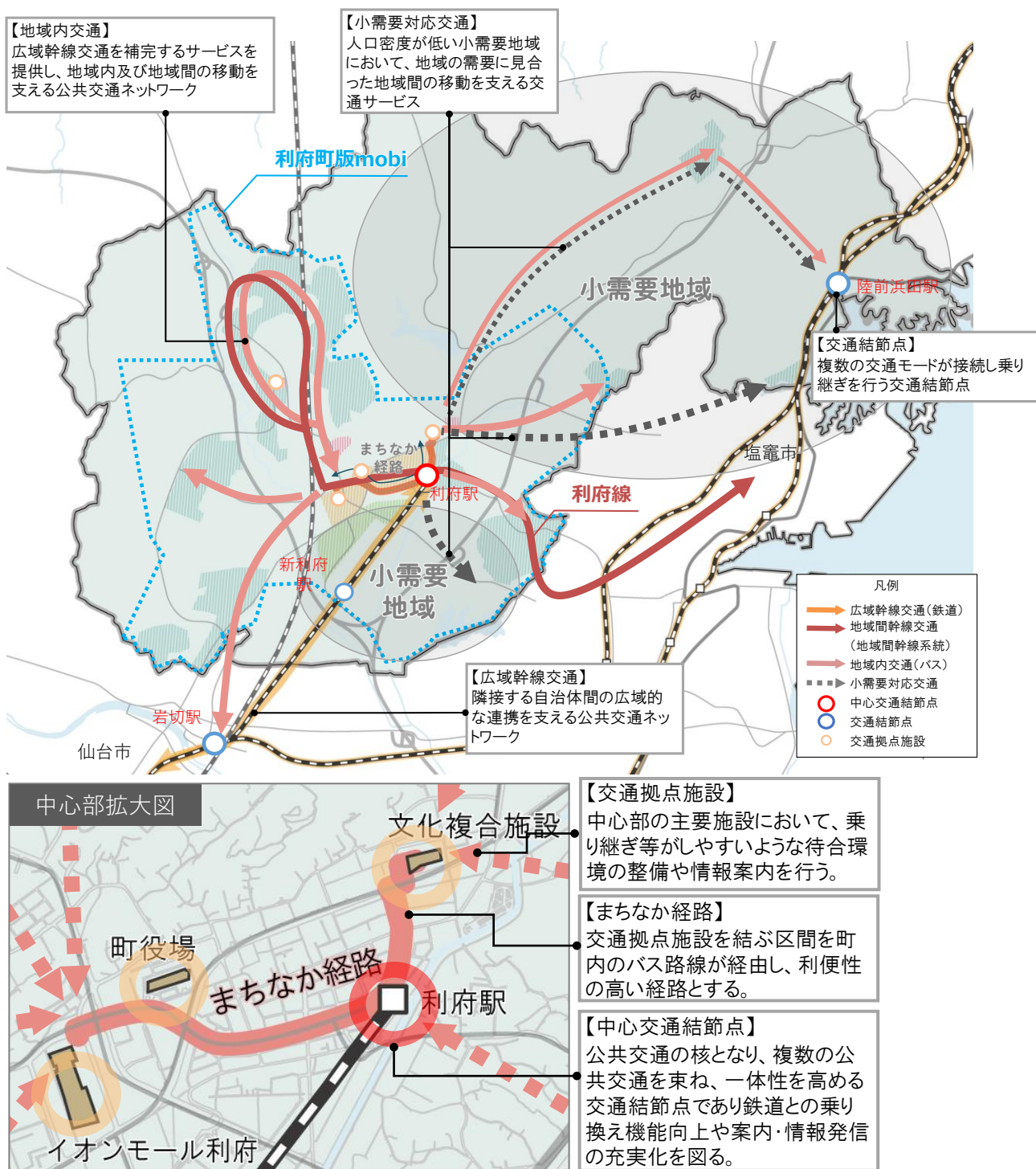


図 将来ネットワークイメージ

5-4 各交通手段の位置付け

公共交通ネットワークの将来像を構成する、それぞれの軸の確保・維持に対する基本的な役割について下表のとおり定めます。

表 利府町の地域公共交通の機能等

位置づけ		役割	具体の交通モード
広域幹線交通※1	・鉄道 ・路線バス	○隣接する自治体間の広域的な連携を支える公共交通ネットワーク	JR 利府線 利府線※2
地域内交通※3	・路線バス	○広域幹線交通を補完するサービスを提供し、地域内及び地域間の移動を支える公共交通ネットワーク	葉山赤沼線 菅谷青葉台線 利府青山線 イオンモール新利府線※4 イオンモール新利府線※5
小規模需要対応交通	・町民バス ・AI オンデマンド交通	○人口密度が低い小需要地域において、地域の需要に見合った地域間の移動を支える交通サービス ○地域特性に応じた対応を図るため、地域住民との共助による取組を展開し日常生活(買い物、通院、通勤・通学等)の移動を確保します。 ○なお、新たな技術を活用した新しい公共交通サービスの導入やタクシーの利活用も検討し、複数の公共交通機関を組み合わせながら町民の移動需要に対応します。	町民バス 東部路線 町民バス 西部路線 町民バス 葉山線 利府町版 mobi※6 新たな技術を活用した交通サービス
その他	・一般乗用 タクシー 等	○鉄道、路線バス、町民バスでは対応できない小さな需要に対応	町内を運行するタクシー 公共交通以外の移動サービス

※1：広域幹線交通軸：隣接自治体間の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る

※2：地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用する

※3：地域内の公共交通ネットワーク：利府町内を運行する公共交通を対象とした地域内及び地域間の連携を支える公共交通ネットワーク

※4：みちのりバス東北が運行する路線を指す

※5：宮城交通が運行する路線を指す

※6：地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用する

表 交通結節点等

	交通結節点	役割
中心交通結節点	利府駅	○複数の公共交通を束ね、一体性を高める中核の交通結節点であり鉄道との乗り換え機能向上や案内・情報発信の充実化を図る。
交通結節点	新利府駅、陸前浜田駅、岩切駅	○複数の交通モードが接続し乗り継ぎを行う交通結節点
交通拠点施設	リフノス、利府町役場、イオンモール新利府	○中心部の主要施設において、乗り継ぎ等がしやすいような待合環境の整備や情報発信を行う施設
まちなか経路	イオンモール新利府～利府町役場～利府駅～リフノス	○複数の交通モードが接続する交通結節点として、鉄道との乗り換え昨日向上や案内・情報発信の充実化を図る。

5-5 地域公共交通確保維持事業の必要性

各交通手段の位置付け等を踏まえた補助事業の必要性について記載します。

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
利府線	塩釜営業所	イオン北館 利府高校前	しらかし台	道路運送法4条乗合	路線定期運行	交通事業者	地域間幹線系統補助
利府町版 mobi	—	利府町内	—	道路運送法4条乗合	区域運行	利府町 地域公共交通会議	フィーダー補助

■「利府線」における地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の必要性

ミヤコーバスの利府線は、しらかし台と塩釜営業所を結び、利府町から本町と隣接する塩竈市にまたがって運行されています。本路線は、町内の利府駅、町役場、利府高校、商業施設に加え、塩竈市内の塩釜駅、本塩釜駅、塩釜高校などの主要な目的施設を経由しており、住民の日常生活における地域内移動および市町間移動を担う重要な路線となっています。

このため、利府線については、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の活用を検討するとともに、交通事業者、県及び関係自治体が連携し、運行の確保・維持を図る必要があります。

■「利府町版 mobi」における地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の必要性

町内における充実した公共交通サービスの構築に向け、利府町版 mobi については、令和5年度から令和7年度までの3年間にわたり実証実験を実施してきました。その結果を踏まえ、令和8年度からは本格運行へ移行します。利府町版 mobi は、路線バスの空白エリアや空白時間帯をカバーする運行により、既存の公共交通を補完する移動手段としての役割を担っています。一方で、持続的な運行を実現するためには、収支率の改善が課題となっています。

このため、利府町版 mobi においては、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を検討し、運行の安定的な確保・維持を図る必要があります。

5-6 ネットワークにおける留意点

- ①広域・地域間・地域内の移動を支える上で乗り継ぎが生じる場合でも、可能な限り利用者の負担を軽減するため運行ダイヤの見直しや待合環境の整備、分かりやすい情報提供、IC カードなどのキャッシュレス決済の拡大等の利便性向上に向けた対策を講じ、使いやすい公共交通ネットワークの構築を目指します。
- ②町内で運行している様々な輸送手段（スクールバス、病院送迎バスなど）の活用を検討し、総合的な公共交通ネットワークの構築を目指します。
- ③公共交通を確保・維持していくため、交通事業者（運行・運営）、利用者（積極的な利用、住民主体による取組など）、行政（国・県・町の補助など）が一体となった基盤を構築します。

6. 目標達成に向けた施策・事業

6-1 施策一覧

●計画の目標

基本目標 1
町民・利用者の生活の質を高める公共交通ネットワークの形成

基本目標 2
利用しやすく使い
たくなるような利用環境の充実

基本目標 3
次の世代へ繋いで
いく持続可能な基盤づくり

●施策体系

施策 1

町内外における公共交通ネットワークの利便性向上

- 事業 1-1 地域の実情に見合った町民バスの見直し 重点事業
- 事業 1-2 日中帯における主要拠点を運行する区間の平準化
- 事業 1-3 広域的な公共交通ネットワークの見直し
- 事業 1-4 新たな技術を活用した交通サービスの導入検討 重点事業
- 事業 1-5 町民と特定利用者の混乗化

施策 2

交通結節点の機能強化

- 事業 2-1 公共交通機関同士の乗り換え向上

施策 3

利用しやすさの向上に向けた利用環境の充実

- 事業 3-1 利用案内・待合環境の充実

施策 4

関係機関と取組む公共交通の利用促進の展開

- 事業 4-1 情報発信の強化 重点事業
- 事業 4-2 福祉・観光・教育分野等と連携した利用促進
- 事業 4-3 町民向けの普及・啓発活動の展開

施策 5

公共交通の基盤づくり

- 事業 5-1 事業者の運転手確保支援 重点事業
- 事業 5-2 環境やバリアフリーに配慮した車両の見直し
- 事業 5-3 まちづくりと一体となった公共交通施策の推進

6-2 事業の内容

施策 1 町内外における公共交通ネットワークの利便性向上

事業 1-1 地域の実情に見合った町民バスの見直し

- 町民バスに関しては3路線化を検討します。
- 地域ごとに異なる施設の立地状況や人口分布と利用実態を踏まえ、事業1-4と組み合わせて地域の実情にあった運行内容・運行形態へ見直し、効率化を図ります。
- 広域幹線交通との接続性向上を図るため、広域幹線交通の時間に合わせて路線バス及び町民バスのダイヤを見直します。
- 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して AI オンデマンド交通「利府町版 mobi」を維持することにより、町民バス等の運行を補完します。
- 路線の見直しにあたり、利用実績やビッグデータ（ICカード、バスロケーションシステムなどの車両の運行情報データなど）を基に需要の多寡に応じた適正なサービスレベル（路線数・便数・車両総台数等）を見定めながら検討を進めます。

概要

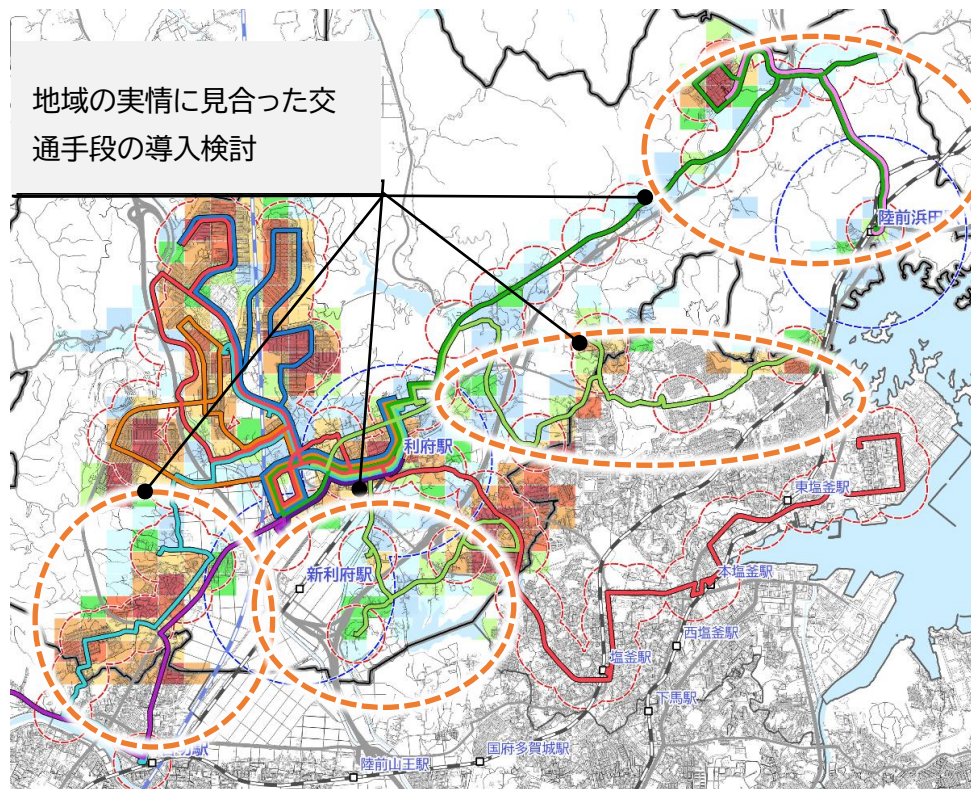


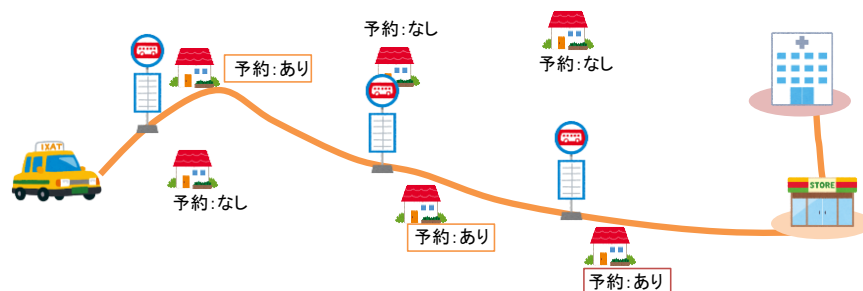
図 地域の実情に見合った交通手段の検討エリア

表 町民バスの見直しイメージ

項目		内容
運行内容の見直し	経路の変更	○人口分布や利用実績に応じた経路の延伸・縮小 ○移動実態に合わせたバス停の新設・移設に伴う経路変更
	ダイヤの見直し	○広域幹線交通との接続性向上に向けたダイヤの見直し
	車両の小型化	○利用実態をみつつ、ダウンサイジング(車両の小型化)による効率化を検討
運行形態の検討	移動ニーズに応じた移動手段の導入	○地域の施設立地状況や移動ニーズを踏まえ費用対効果の高い移動手段の導入への切り替えを検討 例)新たな技術を活用した移動手段、デマンドタクシー等

自由経路ミーティングポイント型

運行ルートは定めず、予約に応じ初手の乗降場所間を最短経路で結ぶ運行方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、乗降場所を多数設置することにより、自宅から最寄り乗降場所までの徒歩距離を短縮することができる。
しかし、一般乗用タクシーとの差別化を図るため、情報場所をある限定する場合もある。



自由経路ドアツードア型

運行ルートや乗降場所等は設けず、指定エリア内の予約があったところを巡回するドア・ツー・ドアのサービスを提供する運行方式。
しかし、一般乗用タクシーとの差別化を図るため、情報場所をある限定する場合もある。

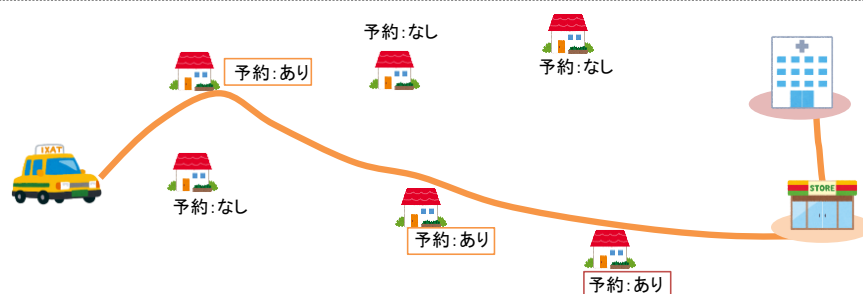
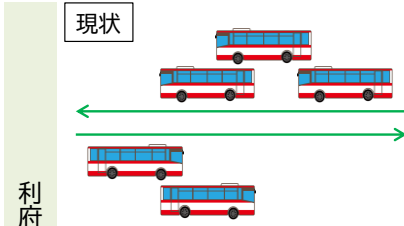
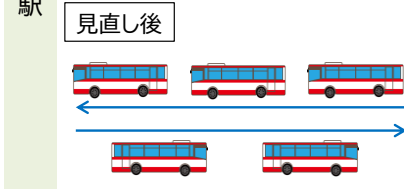


図 デマンドタクシーの運行イメージ

実施主体	利府町、バス事業者				
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整			整い次第再編	継続・見直し

事業 1 - 2		日中帯における主要拠点を行​る区間の平準化																																																					
概 要	○中心部における移動の活性化を図るため、まちなか経路を引き続き確保・維持します。 ○「まちなか経路」は、分かりやすくダイヤを見直し、利便性向上を図ります。さらに施策 4 と組み合わせ、サービスを可視化し認知度の向上を図ります。																																																						
	現状  利府駅 イオン新利府 見直し後  前後のバスの運行時間が近接し、“団子状態”となる時間帯もあり 運行間隔を均すことで、車両数はそのまま移動機会を増加（利便性の向上） 図 パターンダイヤイメージ					<table><thead><tr><th>時</th><th colspan="3">分</th></tr></thead><tbody><tr><td>8</td><td>10</td><td>45</td><td>58</td></tr><tr><td>9</td><td>7</td><td>20</td><td>50</td></tr><tr><td>10</td><td>3</td><td>36</td><td>52</td></tr><tr><td>11</td><td>2</td><td>45</td><td>51</td></tr><tr><td>12</td><td>1</td><td>40</td><td>50</td></tr></tbody></table> <table><thead><tr><th>時</th><th colspan="3">分</th></tr></thead><tbody><tr><td>8</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td></tr><tr><td>9</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td></tr><tr><td>10</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td></tr><tr><td>11</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td></tr><tr><td>12</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td></tr></tbody></table> 図分かりやすいダイヤイメージ		時	分			8	10	45	58	9	7	20	50	10	3	36	52	11	2	45	51	12	1	40	50	時	分			8	10	30	50	9	10	30	50	10	10	30	50	11	10	30	50	12	10	30	50
	時	分																																																					
8	10	45	58																																																				
9	7	20	50																																																				
10	3	36	52																																																				
11	2	45	51																																																				
12	1	40	50																																																				
時	分																																																						
8	10	30	50																																																				
9	10	30	50																																																				
10	10	30	50																																																				
11	10	30	50																																																				
12	10	30	50																																																				
実施主体	利府町、バス事業者																																																						
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度																																																		
	検討・調整 整い次第再編 継続・見直し																																																						

事業 1 - 3	広域的な公共交通ネットワークの見直し				
概 要	○近隣自治体と連携し広域幹線交通の確保・維持に努めます。 ○日常生活の移動手段として通勤・通学に利用されているＪＲ東北本線や仙石線に関して、近隣自治体と連携しながら確保・維持を図りつつ、運行本数増加に向け路線バスとの接続性向上に向けたダイヤ情報の共有や鉄道の利用促進策を実施します。 ○地域間幹線系統は、交通事業者をはじめ県や隣接自治体と協議を行いながら見直しを図り、路線の効率化を検討します。 ○路線の見直しにあたり、利用実績やビッグデータ（ＩＣカード、バスロケーションシステムなどの車両の運行情報データなど）を基に需要の多寡に応じた適正なサービスレベル（路線数・便数・車両総台数等）を見定めながら検討を進めます。				
実施主体	利府町、バス事業者、鉄道事業者				
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	検討・調整 → 整い次第再編 → 継続・見直し →				

事業 1 - 4	新たな技術を活用した交通サービスの導入検討				
概 要	○ I C Tを活用した交通サービスが提供され、新技術に対する関心が高まっているなか、本町に見合った交通サービスを検討するための情報収集や調査研究から運行時の留意点や導入における効果・影響を把握します。 ○ 検討が進み導入地域や導入方法が明確になった段階で実証運行を実施し、効果を検証し、今後の公共交通の在り方（対象エリアの拡大・本格運行への移行等）を検討します。				
	■ 新たな技術を活用した交通サービス  図 グリーンスローモビリティ 出典:東京都三鷹市  図 自動運転 出典:福島県田村市				
	図 AI オンデマンド交通・エリア内定額タクシー				
実施主体	利府町、バス事業者、タクシー事業者				
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	調査・研究・検討・調整 整い次第実証運行 継続・見直し				

事業 1 - 5	町民と特定利用者の混乗化				
概 要	○公共交通以外の移動サービスに対して、現在の利用状況や今後の意向を把握する調査を実施します。 ○調査の結果を踏まえ、継続した維持が必要な移動サービスは乗合事業へ移行しつつ、一般乗客の混乗を可能とすることで移動手段の確保を図ります。 ○路線バスとの重複がみられる移動サービスは路線バスへの集約による効率化を図ります。				
実施主体	利府町、バス事業者、民間施設				
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	検討・調整 整い次第再編 				

施策 2

交通結節点の機能強化

事業 2 - 1

公共交通機関同士の乗り換え向上

1) 中心交通結節点の見直し

- 複数の公共交通を束ね、一体性を高める中核の交通結節点として利府駅を「中心交通結節点」と位置付けます。
- 中心交通結節点として位置付けている利府駅において鉄道・路線バス・町民バスの相互乗り換えが円滑に行われるようダイヤを見直します。
- 鉄道・路線バス・町民バス・その他の移動手段と円滑に乗り継げるように、複数の事業者が運行している公共交通を方面別に分かりやすくします。
- 利用者がバス停から車両へ安全に乗り降りできるようにノンステップバス車両の整備を継続しつつ、バリアフリー化を推進するためバリアレス縁石も継続して整備し、バス停の縁石とバス車両間の隙間や高さを最小限に抑えます。
- 鉄道やバス利用時に駅まで自家用車でアクセスできるよう、駅周辺の駐車スペースを確保しパーク＆ライドを推進します。

- ↔ 広域幹線交通（鉄道）
- ↔ 地域間幹線交通（地域間幹線系統）
- ↔ 地域内交通（バス）
- ⋯ 小規模需要対応交通

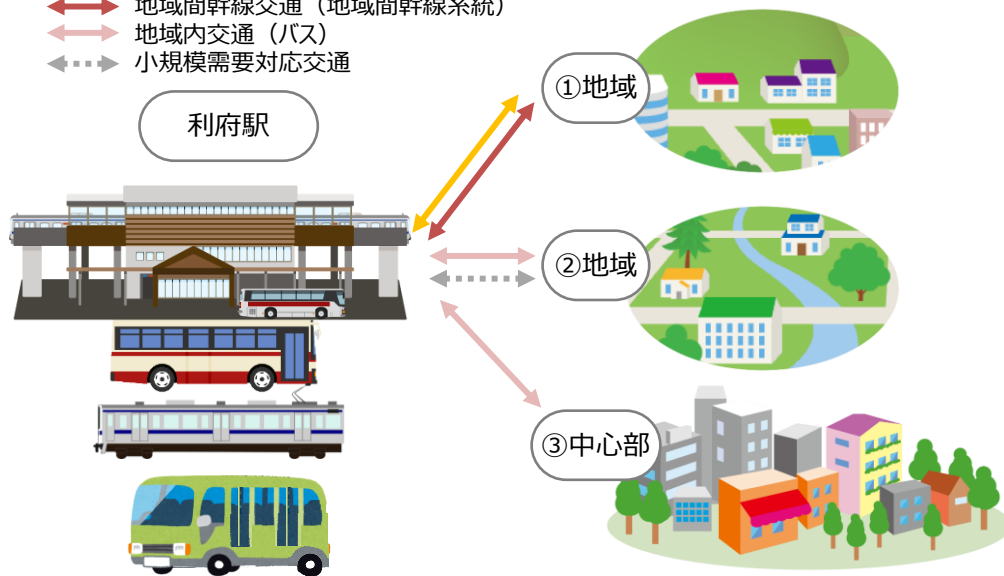


図 交通結節点における乗り換えイメージ

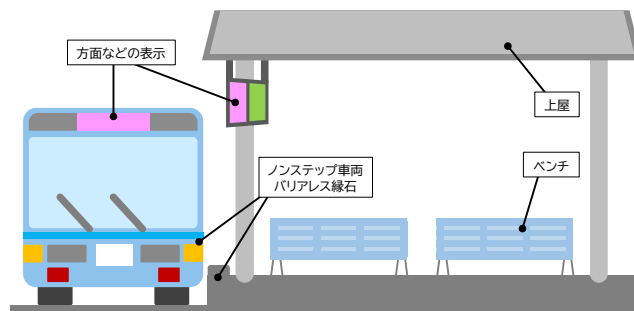


図 整備イメージ

概要

	表 整備イメージ				
	内容				
	バス停の乗り継ぎ抵抗を軽減		○駅前広場に複数の公共交通機関を乗り入れさせ、同じ場所で乗り継ぎができるにして物理的な抵抗を軽減します。		
	バスの可視化		○方面＋終着地等を表示して「目的地にたどり着くためにはどのバスに乗車すれば良いか」を分かりやすく提供します。		
	動線の整備		○駅構内からバス乗り場までの行先を案内するサイン等や総合案内板を掲示し、利用者が迷いなく移動できる情報を提供します。		
	バリアフリー化		○バス乗降口と歩道部に隔たりがあるとベビーカーや車いす利用者などが一度道路へ降り、道路と乗降口、道路と歩道部との段差を乗り越えてなくてはならない不便さの解消に向け、バリアレス縁石の整備やノンステップ車両を継続して整備し、乗り降りしやすい環境を整備します。		
接続ダイヤの検討		○公共交通機関同士の運行ダイヤを調整し、乗り継ぎ時間を短くします。			
2) 交通結節点の見直し					
○広域幹線交通（鉄道）と地域内交通（バス）又はタクシーなどの小規模需要対応交通が接続する陸前浜田駅、新利府駅、岩切駅を「交通結節点」と位置付けます。					
○公共交通機関の相互乗り換えが円滑にできるよう、バス停の乗り継ぎ抵抗を軽減するほか、接続ダイヤの検討を通して利便性向上を図ります。					
実施主体		利府町、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者			
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	乗継ダイヤの見直し				

施策 3 利用しやすさの向上に向けた利用環境の充実

事業 3-1

利用案内・待合環境の充実

概要

○交通拠点施設は、地域内の公共施設や商店等を拠点として位置づけ、屋内の待合環境の充実や、雨や雪などの悪天候であってもバスを待ちやすい環境の整備について検討します。

○既存のバス停を対象に情報発信の強化を図るため、町民や来訪者の視点から公共交通を利用する際に必要となる情報（系統略図／経由地情報／乗り方案内／デジタルツールの案内情報（QR コード））を分かりやすく掲示します。

表 整備イメージ案

交通結節点	整備イメージ案
リフノス	- 路線バス及び町民バスについて、乗り継ぎ案内の整備などを推進します。 - 公共交通に関する情報提供と案内表示を整備します。
イオンモール新利府	- 路線バス及び町民バスについて、乗り継ぎ案内の整備などを推進します。 - 公共交通に関する情報提供と案内表示を整備します。
利府町役場	- 路線バス及び町民バスについて、乗り継ぎ案内の整備などを推進します。 - 公共交通に関する情報提供と案内表示を整備します。

実施主体

利府町、バス事業者、民間事業者

実施期間

令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
---------	---------	---------	---------	----------

検討・調整

→

整い次第再編

→

継続・見直し

→

施策 4

関係機関と取組む公共交通の利用促進の展開

事業 4-1

情報発信の強化

○鉄道・路線バス・町民バス等のまちなかを運行する公共交通のダイヤが一体的に示された利府町公共交通マップを更新し、分かりやすさの向上を図ります。

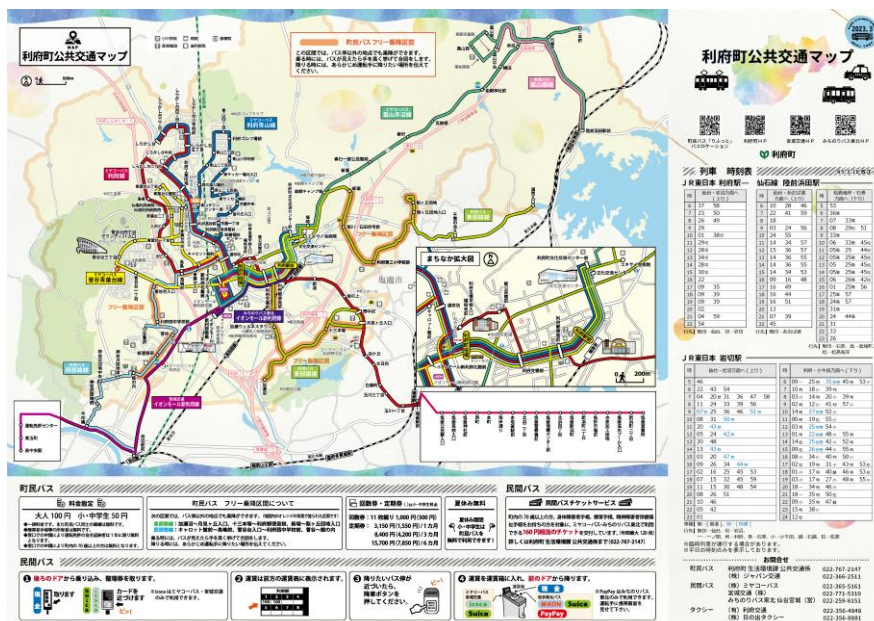


図 利府町地域公共交通マップ

○利府町地域公共交通マップは町民や来訪者へ配布・HP などで広く周知するほか、利用者の目につきやすいように商業施設や医療機関等に設置します。また、転入者や進学など生活スタイルが変わる時期に合わせて配布し、公共交通の利用を促進します。

○現在導入しているバスロケーションシステムやSNS 活用し、運行情報をリアルタイムで発信します。

○ダイヤや運賃を国の指定様式（GTFS-JP）へ変換し、データを継続して更新し、最新の情報を乗合情報案内事業者（google や NAVITIME 等）に提供し、スマートフォンを活用した情報発信を図ります。

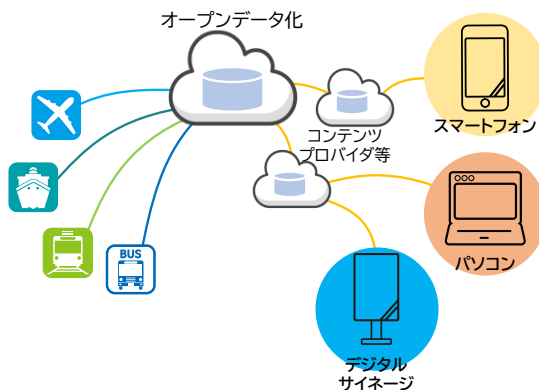


図 オープンデータの展開イメージ

概要

	○多種多様な移動手段や異業種を繋ぎ・束ねるための手段として、MaaSアプリの開発・導入を検討します。 MaaSイメージ				
実施主体	利府町、バス事業者、タクシー事業者				
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	公共交通マップは路線の再編に合わせて、内容を見直し・配布 データの作成・更新及び展開				

事業 4 -2	福祉・観光・教育分野等と連携した利用促進				
概 要	○教育分野と連携し、小学生を対象として公共交通を活用した課外授業の企画・開催等を通して、公共交通に触れる機会を創出します。 ○商業施設と連携し、公共交通利用者が買い物をした際に特典（ポイント等）を付与するなど、利用促進に努め公共交通の魅力を高めます。 ○観光客向けのフリーパスの販売や観光地で体験できる様々なメニューと公共交通のチケットをセットにした観光向けパスを検討します。 ○運転免許証返納者、高齢者及び障がい者に対しシルバーパス等の支援を継続します。 ○商業施設・医療機関等と連携し車内広告の掲載を通して交通サービスの営業外収入の確保を図りつつ、商業施設・医療機関等の情報を利用者に提供します。   図 バスの乗り方教室				
実施主体	利府町、バス事業者、商工会、観光協会、教育委員会				
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	教育・商業・観光分野との検討・調整 → 整い次第再編 → 継続・見直し 運転免許返納者、高齢者及び障がい者に対する支援継続 →				

事業 4 -3	町民向けの普及・啓発活動の展開				
概 要	○過度な自動車利用からの転換に向けた意識醸成を目的に、バス乗車体験イベント等を企画し開催します。 ○移動に関する困りごとを抱える地域住民等を対象に、公共交通の利用方法等を説明する出前講座や意見交換会を継続して開催します。 ○老人クラブや町内会の外出イベント時に公共交通を利用してもらえるよう働きかけます。 図 公共交通を活用したランチ会の様子（宮城県仙台市）				
実施主体	利府町、バス事業者、タクシー事業者、町民				
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	啓発活動の実施 				

施策 5 公共交通の基盤づくり

事業 5-1	事業者の運転手確保支援				
概要	○路線バスやタクシーの高齢化に伴う乗務員不足が懸念されていることから、乗務員の確保に向け、町のホームページなどを活用した乗務員の求人募集の支援などを検討します。 ○就職イベントの開催やハローワークと連携したホームページ、広報紙の掲載など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知します。 ○移住・定住促進分野や雇用創出分野と連携して、乗務員確保や採用促進のほか、二種免許取得にかかる費用の支援等を検討します。				
実施主体	利府町、バス事業者、タクシー事業者、				
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	情報発信 雇用確保に向けた支援の検討				

事業 5-2	環境やバリアフリーに配慮した車両の見直し				
概要	○高齢者等の利便性向上や低炭素な交通システムの実現のため、低床バスや電気バスなど環境とバリアフリーに配慮した車両の導入を検討します。  図 電気バス（宮城交通株式会社）  図 ユニバーサルデザインタクシー				
実施主体	利府町、バス事業者、タクシー事業者				
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	車両の更新				

事業 5 - 3	まちづくりと一体となった公共交通施策の推進				
概 要	○まちづくりと一体となった交通施策を進めるために、本計画の方針との整合性を図り、関係課が横断的かつ総合的に連携しながら各事業を推進します。				
実施主体	利府町				
実施期間	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	横断的かつ総合的な連携 				

7. 事業・施策の推進体制

7-1 推進・管理体制

本計画の推進にあたっては、利府町が中心となって町民・交通事業者・関係主体等と連携・共働し取り組むとともに、それぞれが基本的な役割を分担します。

今後も引き続き下記の関係主体等から構成された「利府町地域公共交通会議」の会議による管理のもと、本計画全体の推進及び事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、本計画の事業を着実に推進します。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
利府町	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理及び推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○他の分野と連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、全体での取組の推進を図る。
町民	○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを発案する役割を担う。 ○行政とともに公共交通を支えるなど、公共交通の確保・維持に向けた取組の展開を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行うとともに、町とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	○行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言する。
道路管理者・交通管理者	○道路行政及び交通行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
有識者	○本計画に示す方向性や事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

7-2 本計画の管理方法

各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとにP D C Aサイクル（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を実施するほか、具体的に示す事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握します。

また、年度ごとの実施において、本計画や地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）に関する協議などを行うため、適宜協議会を開催し、評価結果を検証するとともに、有識者等の意見を踏まえ実施中の事業内容等を改善するほか、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

そのほか、本計画の最終年度には本計画全体の評価等を行いつつ、本計画の見直し及び次期計画の策定に向けた検討を進めます。

表 計画の推進方法

区分	実施項目	令和6年度 (1年目)	令和7年度 (2年目)	令和8年度 (3年目)	令和9年度 (4年目)	令和10年度 (5年目)
計画	施策・事業の評価・検証 (プロセスの評価・検証)	実施	実施	実施	実施	実施
	目標の達成状況の評価 (効果の評価)			中間評価		最終評価
会議	利府町地域公共交通会議	開催 (年1~3回)	開催	開催	開催	
調査	利用状況の分析・検証	実施	実施	実施	実施	実施
	利用ニーズ把握調査の実施					実施

表 年度ごとの実施内容

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
	地域公共交通会議等の開催			会議①			会議②					会議③	
	庁内調整						予算要求						
	地域間幹線系統補助金関係			計画認定申請			認定		補助金交付申請 (前年度分)		自己評価		
計画に基づき実施する内容	計画・事業に関連する行事	準備 施策・事業の実施 D 計画(指標)のモニタリング C 施策・事業のモニタリング C 次年度への見直し検討 A											
	補助事業等に関連する行事	地域公共交通確保維持改善事業計画の作成 P											

策定:令和6年3月(令和8年6月改定)

発行:宮城県利府町

編集:利府町 町民生活部 生活環境課 公共交通係

〒981-0112 宮城県宮城郡利府町利府字新並松4番地

TEL:022-767-2111(代表)

