

利府町地域公共交通計画 新旧対照表

改正後



改正前



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1km 圏、バス停300m 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

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1km 圏、バス停300m 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%

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

■利府町版 mobi の収支率

利府町版 mobi の乗降場所の見直しなど利便性の向上を図り、収支率の改善を目指します。

【算出方法】

- ・「利府町版 mobi の運賃収入の合計／運行経費」から収支率を算出します。

※利府町版 mobi の運賃収入、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%

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

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。

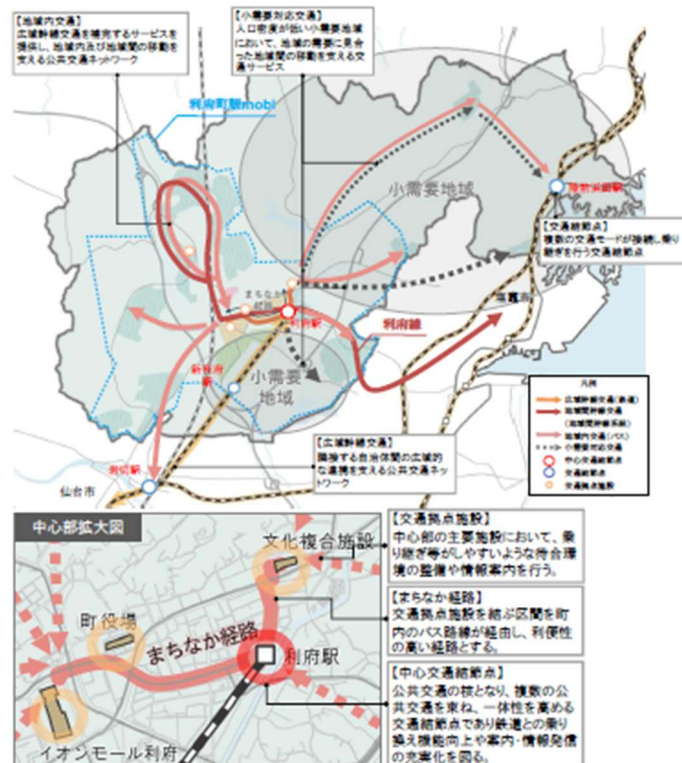


図 将来ネットワークイメージ

5-3 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。

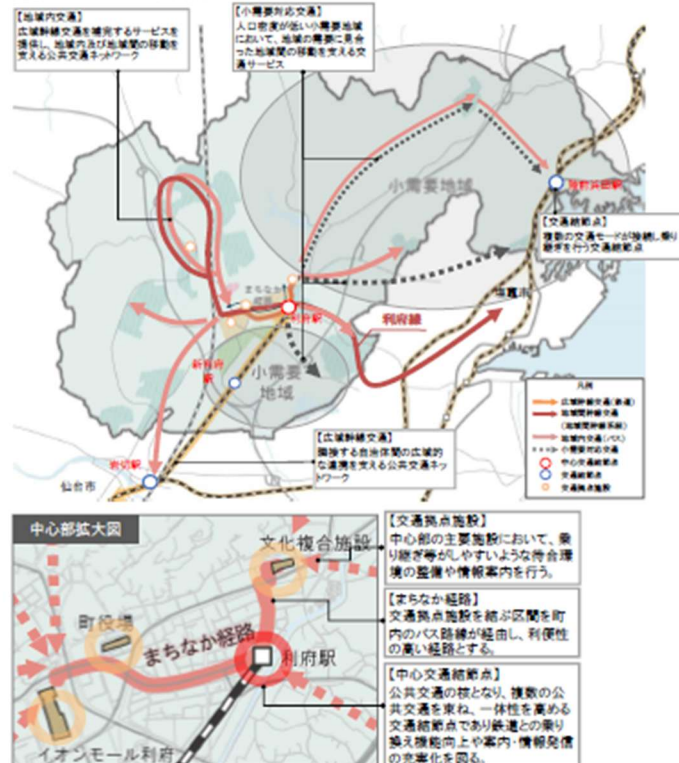


図 将来ネットワークイメージ

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	具体的な交通モード
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	○人口密度が低い小規模地域において、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推進し日常生活(買い物、通院、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。
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：みちのりバス東北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符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・情報発信の充実を図る。

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	具体的な交通モード
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	○人口密度が低い小規模地域において、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推進し日常生活(買い物、通院、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。
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：地域間幹線系統補助路線を指す
 ※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：みちのりバス東北が運行する路線を指す

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符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	運行形態	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釜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、塩釜市内の塩釜駅、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。

5-5 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

地域間幹線系統は、広域幹線交通として近隣市町村を跨ぐ移動に対応する重要な路線です。

この路線は買物・通院・通勤・通学時の移動手段としても利用され、生活を支える重要な役割も担っています。

しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

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	運行形態	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

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。

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・市の補助など）が一体となった基盤を構築します。

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

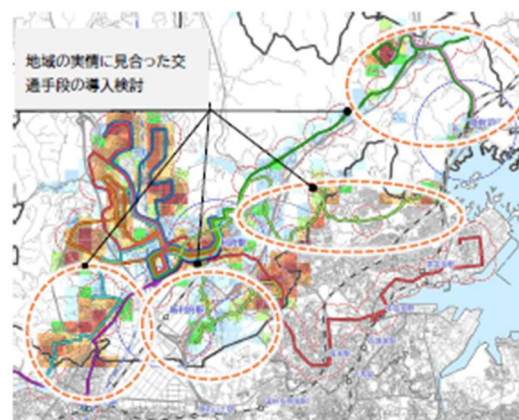


図 地域の実情に見合った交通手段の検討エリア

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。
- 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

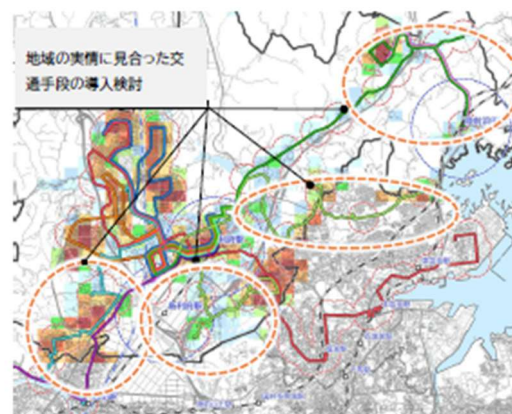


図 地域の実情に見合った交通手段の検討エリア

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)

策定:令和6年3月
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)