

大和町地域公共交通計画

令和 6 年 3 月

大和町地域公共交通会議

- 目 次 -

第1章 はじめに.....	1
1. 計画の背景と目的.....	1
2. 計画の区域.....	1
3. 計画の期間.....	1
第2章 上位・関連計画.....	2
1. 計画の位置づけ	2
2. 関連法規制.....	2
3. 上位計画・関連計画	4
第3章 大和町の現況	7
1. 地域の概況.....	7
2. 地域公共交通の状況	18
3. 町民ニーズの把握.....	36
第4章 地域公共交通の課題整理.....	48
第5章 基本理念・基本方針・目標.....	52
1. 基本理念・基本方針	52
2. 方針の体系図	53
3. 地域公共交通の将来像	54
4. 目標と評価指標	55
5. 具体的な施策	57
第6章 計画の推進体制と検証.....	63
1. 計画の推進・管理.....	63
2. 推進主体と基本的な役割.....	63
3. 計画の推進方法	63

第1章 はじめに

1. 計画の背景と目的

全国的に、自動車への依存の高まりや人口減少が進む中、バスや鉄道利用者が減少し、民間交通事業者や自治体の財政負担が増加、路線バスや鉄道の減便・廃止等、公共交通事業をとりまく環境は年々厳しさを増しています。

一方で、令和2年度には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画を改称）の普及を促進し、計画の実効性を確保することにより、持続可能な地域公共交通の確保・維持に向けて取り組んでいくことが重要となっています。

このことから、大和町（以下「本町」という。）における現在の地域公共交通の抱える課題を明らかにし、地域公共交通ネットワークの将来像及びそれを実現するための施策と具体の取り組みを示した地域公共交通のマスタープランとなる「大和町地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定することを目的とします。

2. 計画の区域

本町内及び近隣市町村

3. 計画の期間

令和6年度～令和10年度の5年間

第2章 上位・関連計画

1. 計画の位置づけ

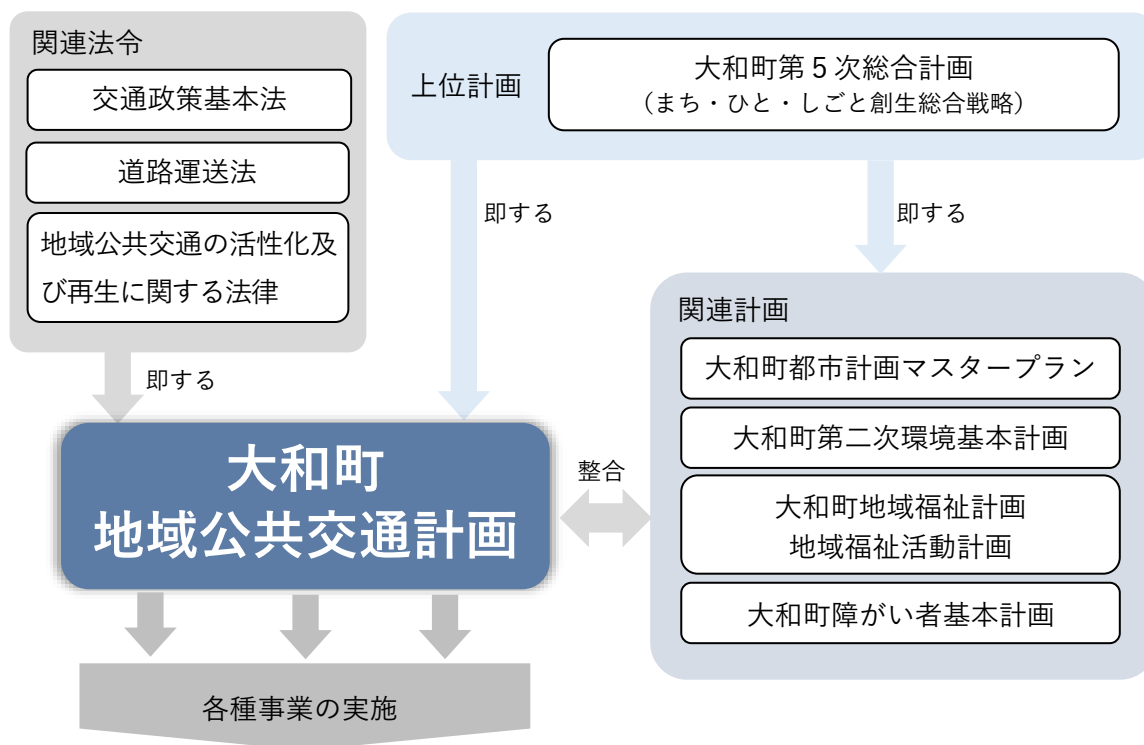


図 計画の位置づけ

2. 関連法規制

交通政策基本法（施行：平成 25 年 12 月）	
内容	○交通機能の確保・向上 ・ 少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 -豊かな国民生活の実現 -国際競争力の強化 -地域の活力の向上 ・ 大規模災害に的確に対応 ○環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交通の安全の確保
道路運送法（施行：昭和 26 年 6 月）	
内容	道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（施行：平成 19 年 5 月）

内容		地域公共交通を「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」と定義する。 地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。
	平成 26 年改正	地域戦略との一体的な取組が不十分であることや総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、局所的な取組にとどまっていることから、以下のことを改正。 ①地方公共団体が中心となり、コンパクトなまちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、従前の地域公共交通総合連携計画を「地域公共交通網形成計画」に改め、まちづくり施策との連携等も計画事項に位置づける ②バス路線の抜本的見直しなど、地域全体の公共交通ネットワークを再編するための「地域交通再編実施計画」を作成し国の認定を受けた場合は、個別事業法上の特例を受けることができる
	令和 2 年改正	地方公共団体が交通事業者等と連携して、公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成、最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、国が予算面とノウハウ面から支援を行うことで、持続可能な地域公共交通を実現することを目的とし、以下のことを改正。 ①地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成を努力義務とし、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉運送、スクールバス等）も計画に位置づける ②路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための「地域旅客運送サービス継続事業」を創設する ③鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設する ④等間隔運行、定額制乗り放題運賃、乗継ぎ割引運賃（通し運賃）等のサービス改善を促進する「地域公共交通利便増進事業」を創設する ⑤MaaS に参加する交通事業者等が策定する「新モビリティサービス事業計画」の認定制度を創設する など
	令和 5 年改正	地域公共交通は、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みや新型コロナウイルス感染症によるライフスタイルの変化もあり、厳しい状況にある。特に一部のローカル鉄道は、利用者の大幅減少により鉄道が有する大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況にあることを踏まえ、地域の関係者の連携と協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めることが必要となっていることから、以下のことを改正。 ①「地域の関係者」の「連携と協働」の促進 ②ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 ③バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充 ④鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 など

3. 上位計画・関連計画

計画名	大和町第5次総合計画
策定期間	令和4年3月
計画期間	令和4年度～令和13年度
計画の体系	【まちの将来像】 セツ森の輝く緑 元気なくらしが広がる大和町 ～しあわせめぐるまち たいわ～ 【基本方針】 1 豊かな自然を活かし人と人をつなぐにぎわいのまちづくり 2 一人ひとりが健やかに育ち暮らせるまちづくり 3 みんなでつくる安全に住みつづけられるまちづくり 【重点プロジェクト：まち・ひと・しごと創生総合戦略】 基本目標1 大和町の立地条件・資源を活かし、安心して働ける地域をつくる (1)農山村にぎわい醸成プロジェクト…① (2)新たな活力創出プロジェクト…② 基本目標2 大和町への新しいひとの流れをつくる (1)交流促進プロジェクト…③ (2)子どもまちづくりプロジェクト…④ 基本目標3 大和町における結婚・出産・子育ての希望をかなえる (1)安心生活サポートプロジェクト…⑤ (2)子どもの居場所づくりプロジェクト…⑥ 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 (1)にぎわい創出プロジェクト…⑦ (2)安全で安心できるまちづくりプロジェクト…⑧
基本計画 ※関連内容抜粋	1-3 戦略的な観光地域づくりの展開 (⑤⑦) 1.地域資源を活かした観光の推進 本町の強みである豊かな自然環境を活かした体験型の観光の拠点整備や各種イベントの開催、地形を活かしたサイクルツーリズムの推進などにより、町外からの誘客や町内での滞留・滞在と回遊を促進します。 2-4 誰もが自分らしく生き、共生するまちづくりの推進 (⑤) 2. 障がい児・者の社会参加の促進 障がいの有無に関わらず、お互いを尊重し合いながら地域の中で自分らしく暮らせる共生社会の実現に向けて、地域生活支援事業（移動支援、意思疎通支援など）により、障がいのある人の社会参加を支援するとともに、地域をはじめとした社会全体での障がいの特性に対する理解や配慮につながる活動を支援します。 3-2 快適で便利に暮らせる住環境の整備 (③⑧) 2. 公共交通の充実・強化 高齢化に伴い自家用車を利用できなくなるなど、移動手段の選択が限られる交通弱者の増加が懸念されることから、日常生活を支える移動手段として、ニーズを踏まえた交通環境を整え、利便性の向上を図ります。

計画名	大和町都市計画マスタープラン
策定期間	令和5年12月
計画期間	令和6年度～15年度
計画の体系	【まちの将来像】 セツ森の輝く緑 元氣なくらしが広がる大和町 ～しあわせめぐるまち たいわ～ 【基本目標】 1 生活サービスや公共交通の便利性和高く、暮らしやすい都市づくり 2 ヒト・モノ・情報が集まり、賑わう、活気と魅力にあふれる都市づくり 3 信頼できる安全としなやかさを備えた、安心して住み続けられる都市づくり 4 都市と自然が緑でつながり、彩られた環境とともに生きる都市づくり
将来都市構造 ※関連内容抜粋	1 生活サービスや公共交通の便利性和高く、暮らしやすい都市づくり 暮らしに必要な生活サービス施設は、利用者が減少した場合に撤退や縮小されることで、日常生活が不便となることが懸念されます。そのため、人口減少社会を見据え、日常生活を支えるサービス施設は既成市街地又はその近郊で受け皿を確保し、利便性の高い市街地空間の形成を目指します。また、市街地外の集落では、小さな拠点の考え方を基に、その集落に即した地域づくりを進めます。 あわせて、生活圏の広域化を踏まえ、隣接都市を含めた観点から道路網の形成を図るとともに、利用しやすい公共交通体系の構築を進めます。
基本計画 ※関連内容抜粋	(2)都市施設・生活サービス施設の方針 ①道路・交通の方針「公共交通」 ○公共交通の利便促進、交通渋滞の緩和、二酸化炭素の排出量削減等の観点から乗継形態や利用者ニーズに応じた駐車場、待合所を整備した大和町バスターミナルを活用し、パーク&バスライド、サイクル&バスライド、キス&バスライドの取組を推進します。 ○情報通信技術（ICT）や人工知能（AI）技術の発展に伴い研究・開発が進む次世代交通の動向を注視しながら、新たな交通手段等の導入検討を進めます。

計画名	大和町第二次環境基本計画
策定時期	平成 28 年 3 月
計画期間	平成 28 年度～令和 5 年度
※関連内容抜粋	(4)持続発展可能な環境社会の形成 地球温暖化分野：二酸化炭素の排出量の抑制による地球温暖化対策をはじめ、身近にできる取り組みから地球環境の保全に貢献していきます。 ・利用者数増加のためのバスターミナルの利用環境の向上 ・町民バス、スクールバス、デマンドタクシーによる公共交通機関の充実 ・通学における公共交通機関の利用促進

計画名	大和町地域福祉計画・地域福祉活動計画
策定時期	平成 31 年 3 月
計画期間	平成 31 年度～令和 10 年度
※関連内容抜粋	基本目標 3 安心して暮らせる地域づくり (2)生活環境の整備 ②交通・移動手段の整備：外出の妨げとなる交通や移動手段について支援を行うとともに、道路などのバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を進めます。 ・デマンドタクシーや町民バスの運用方法など、関係機関と連携し、移動手段の確保 ・高齢者タクシーや福祉タクシーの利用助成事業推進

計画名	大和町障がい者基本計画
策定時期	平成 30 年 3 月
計画期間	平成 30 年度～令和 5 年度
※関連内容抜粋	基本目標 1 お互いを理解、尊重し、支えあう地域づくり 1-4 暮らしやすい安全安心な地域づくりの推進 移動手段の確保・負担の軽減：障がいのある人の行動範囲を広げられるよう、各種交通機関における運賃等の割引や町民バスやデマンドタクシーの無料化、福祉タクシー助成事業として、タクシー利用料の一部を助成するなど、様々な移動支援等によって、障がいのある人の社会参加の促進に努めます。自動車運転免許取得費助成事業や自動車改造費助成事業により、社会参加や就業を促進します。

第3章 大和町の現況

1. 地域の概況

(1) 地勢・歴史

1) 位置・地勢

本町は、宮城県のほぼ中央に位置し、東西に広く蝶が羽を広げたような形をしており、総面積は 225.49k m² となっています。西は県立自然公園船形連峰や七ツ森などの広大な森林が広がり、豊かな自然を水源とする一級河川吉田川などの清流が東部に広がる豊かな農地を潤しています。

丘陵地と平坦地とに大別され、丘陵地帯は奥羽山脈の船形山系に属し、西北部より蜿蜒として東南に続き、吉岡以東の地より平坦となっています。

北泉ヶ岳及び桑沼に端を発する吉田川は、町の中央部を西から東に貫流し、善川、竹林川、西川などの支川が合流し、大郷町、大崎市鹿島台などを経て東松島市野蒜海岸で太平洋にそそいでいます。

また本町には、東北の動脈といえる東北自動車道や国道 4 号のほか、県道大衡仙台線などの主要な道路が走り、さらに町の東部には、東北自動車道大和 IC が位置しており、工業団地群や町内外への利便性の高い自動車交通のアクセス環境が整備されています。



図 位置

2) 歴史

本町は、七ツ森をはじめとして船形山や吉田川、のどかな田園地帯など先人から受け継いできた豊かな自然環境と、江戸時代から続く奥州街道の宿場町「吉岡宿」の面影を現代にも残しており、多くの人々が集い、自然に恵まれた暮らしが営まれてきました。

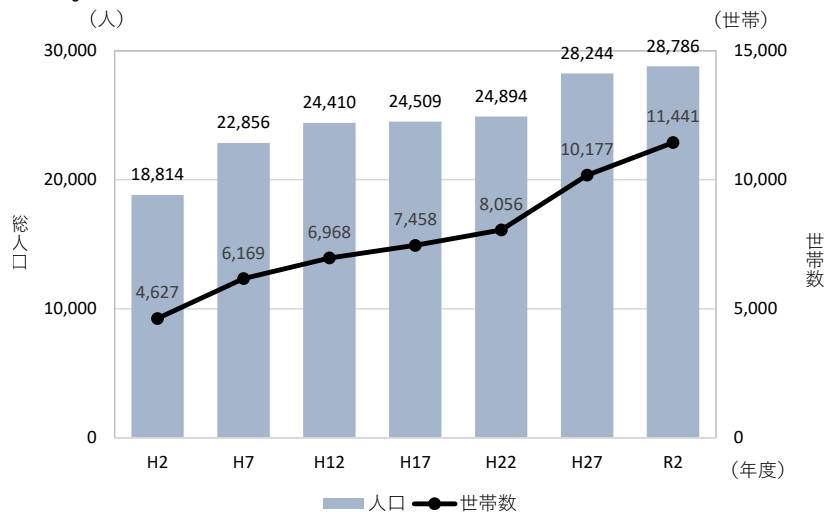
近年では、自動車関連産業や高度電子機械産業など数多くの企業が立地し、町民の雇用の機会が創出されるとともに、宮城県におけるものづくり産業の集積の拠点として富県宮城の一翼を担うなど、産業振興が進み、人口も増加して町が発展してきました。

(2) 人口・世帯数

1) 総人口・世帯の推移

本町の平成2年度以降の人口推移をみると、増加傾向となっています。平成22年度の約24,900人から平成27年度には約28,300人に増加しています。令和2年度には約28,800人となっています。

平成2年度以降の世帯数の推移をみると、人口同様に増加傾向となっています。平成22年度の約8,100世帯から平成27年度には約10,200世帯に増加しています。令和2年度には約11,500世帯となっています。

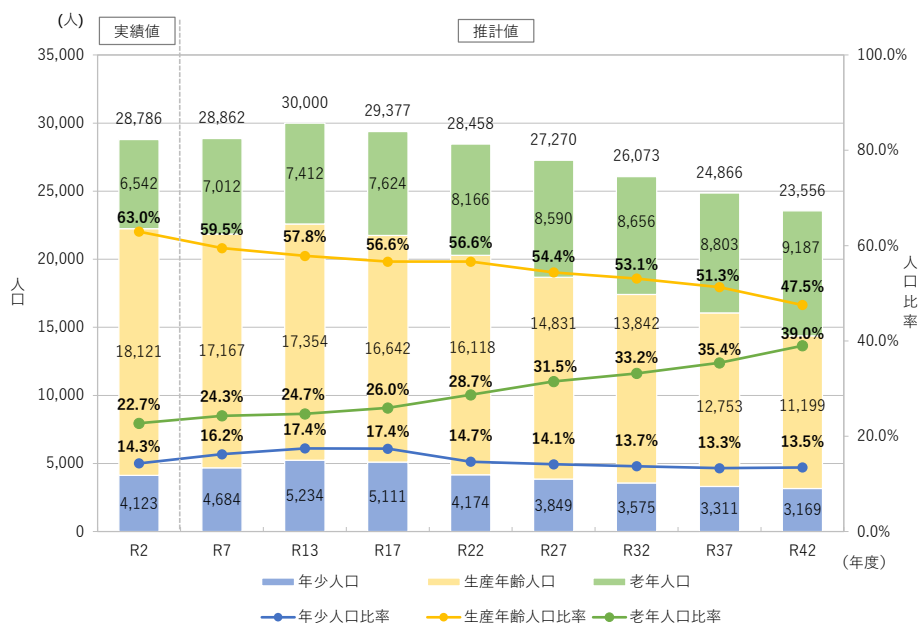


資料：国勢調査 統計局（各年度）

図 人口・世帯数の推移

本町の人口ビジョンに記載のある「中長期人口推計」をみると、計画期間内（令和10年まで）の総人口は微増加する見込みとなっています。年齢3区分別人口比率をみると、生産年齢人口比率は減少する見込みとなっています。

中長期の推計をみると、老年人口が増加し続ける見込みとなっており、老年人口比率は増加する一方、年少人口比率と生産年齢人口は減少する見込みとなっています。

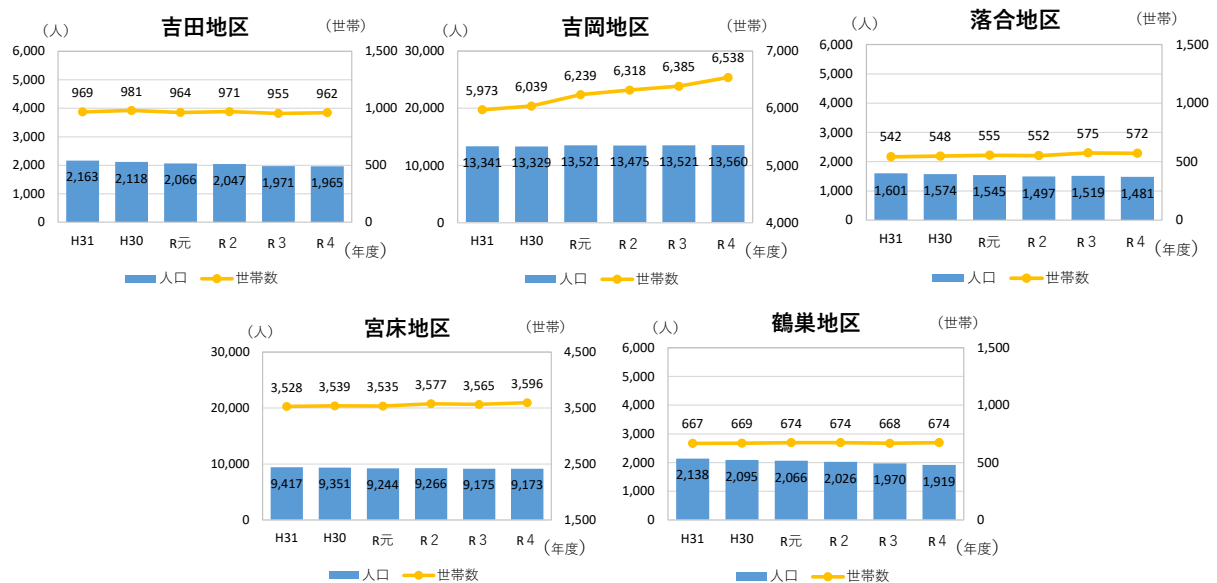


資料：大和町第五次総合計画「中長期人口推計」

図 年齢3区分別人口及び人口比率の推計

2) 地区別人口の推移と分布状況

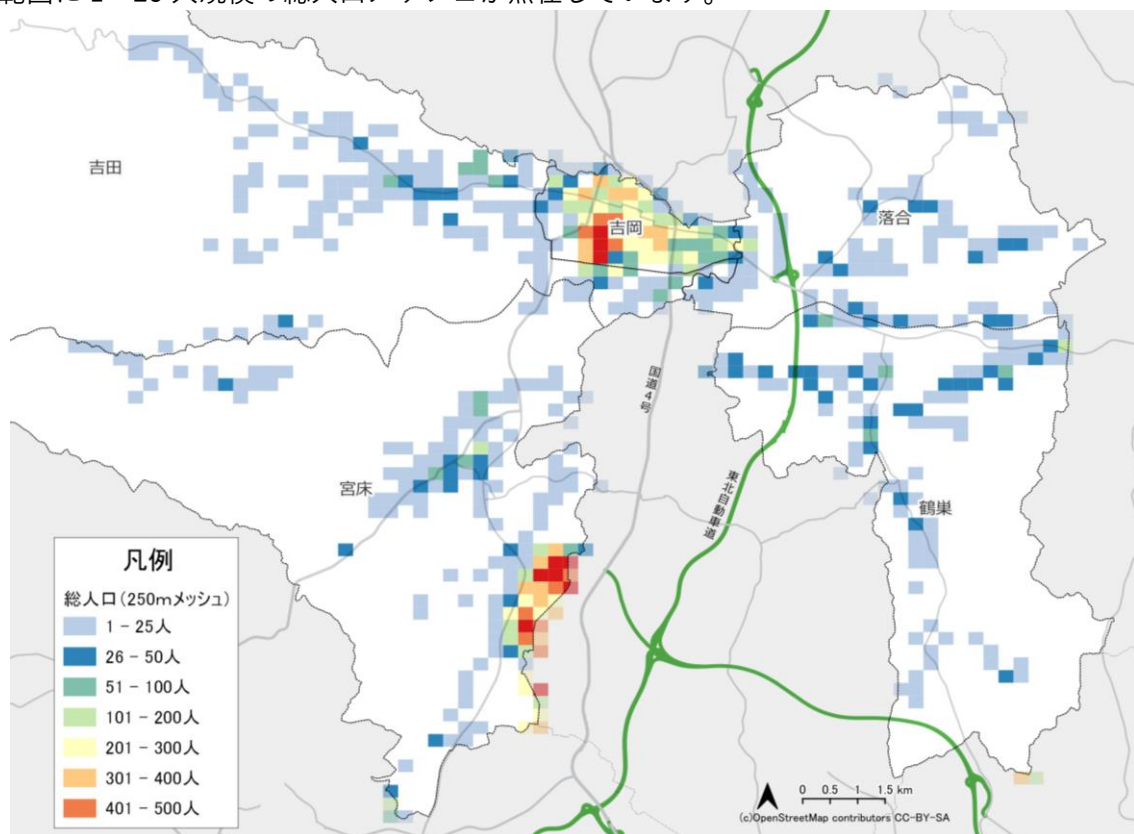
平成 31 年度以降の地区別人口・世帯数の推移をみると、吉岡地区の人口が微増、世帯数は他の 4 地区と比較して増加傾向となっています。吉岡地区で核家族化・単身化の傾向がみられます。他 4 地区は、人口は微減しており、世帯数は横ばいの傾向となっています。



資料：住民基本台帳（各年度 3 月末時点）

図 地区別人口・世帯数の推移

令和 2 年度の総人口分布をみると、吉岡地区や宮床地区に人口が多く集積しています。町内の広範囲に 1～25 人規模の総人口メッシュが点在しています。



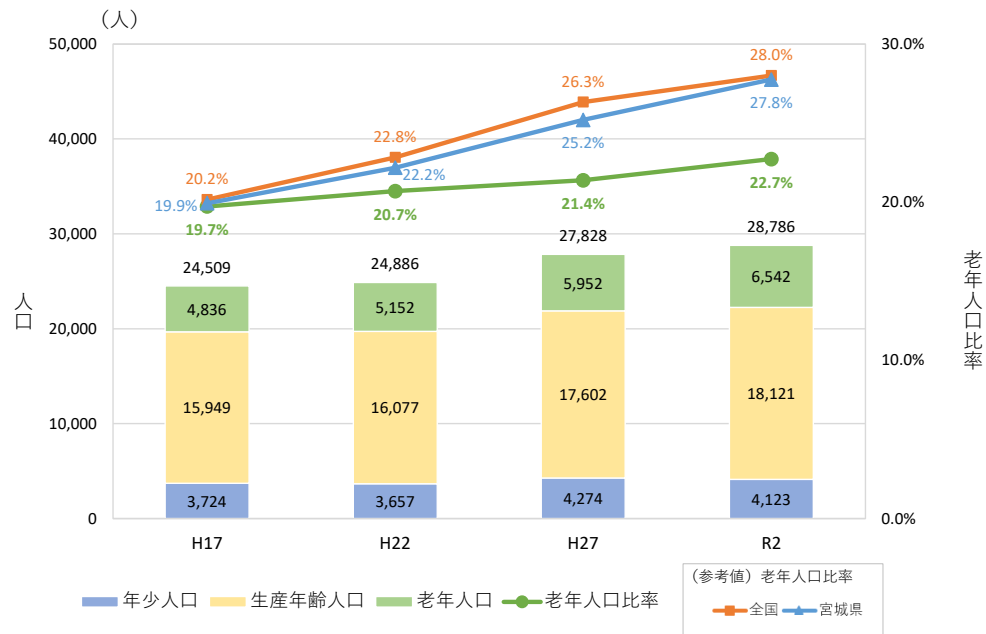
資料：国勢調査 統計局（R2 年度）

図 地区別の人口分布（250mメッシュ）

3) 老年人口の推移と分布状況

本町の平成 17 年度以降の年齢 3 区分別人口の推移をみると、年少人口は微増減を繰り返し、ほぼ横ばいとなっている一方、生産年齢人口と老年人口は増加傾向となっています。

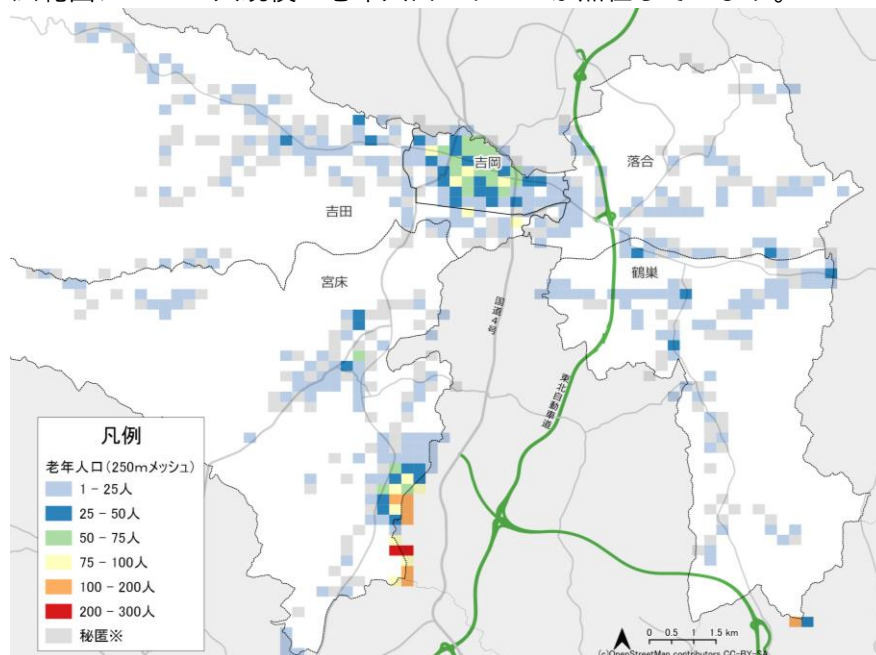
全国や宮城県と比較すると、平成 17 年度は全国・宮城県・本町と約 20%と同様の数値となっていました。令和 2 年度には全国・宮城県は約 28%で、本町は約 23%となっており、老年人口比率の増加が緩やかなことが分かります。



資料：国勢調査 統計局（各年度）

図 年齢 3 区分別人口・老年人口比率（全国・宮城県・本町）の推移

令和 2 年度の老年人口の分布状況をみると、宮床地区に 100～300 人規模の人口が集積しています。町内の広範囲に 1～25 人規模の老年人口メッシュが点在しています。



資料：国勢調査 統計局（R2 年度）

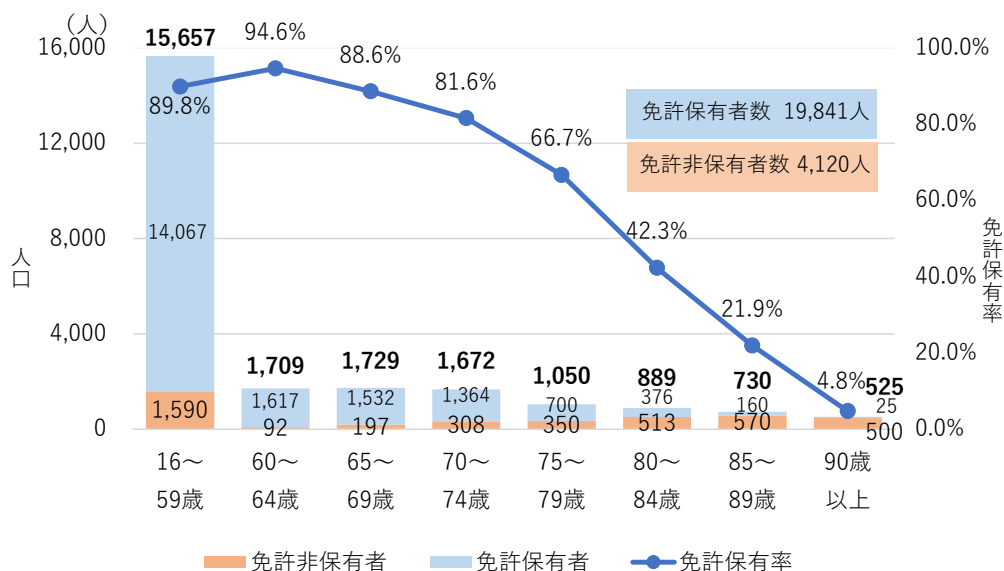
※個人特定を防ぐため、人口が著しく少ないメッシュについて秘匿として表示

図 老年人口の人口分布（250mメッシュ）

(3) 運転免許非保有者の状況

令和4年12月末時点の運転免許保有者数は約20,000人、非保有者数は約4,000人となっています。

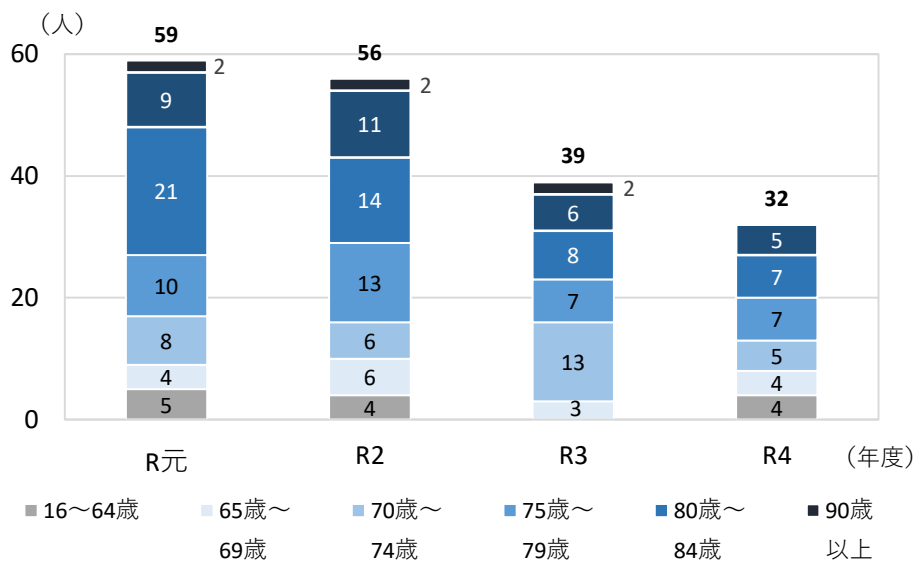
年齢区分別の免許保有率をみると、60～74歳は約90～80%程度、75歳以上になると約67%と、年齢が高くなるとともに免許保有率が低くなっています。



資料：免許保有者…宮城県警察（R4年12月末時点）
人口…住民基本台帳（R4年12月末時点）

図 年齢区分別免許非保有者・保有者・保有率

免許自主返納者数は減少傾向にあり、令和元年度は59人となっていましたが、令和4年度は32人にとどまっています。

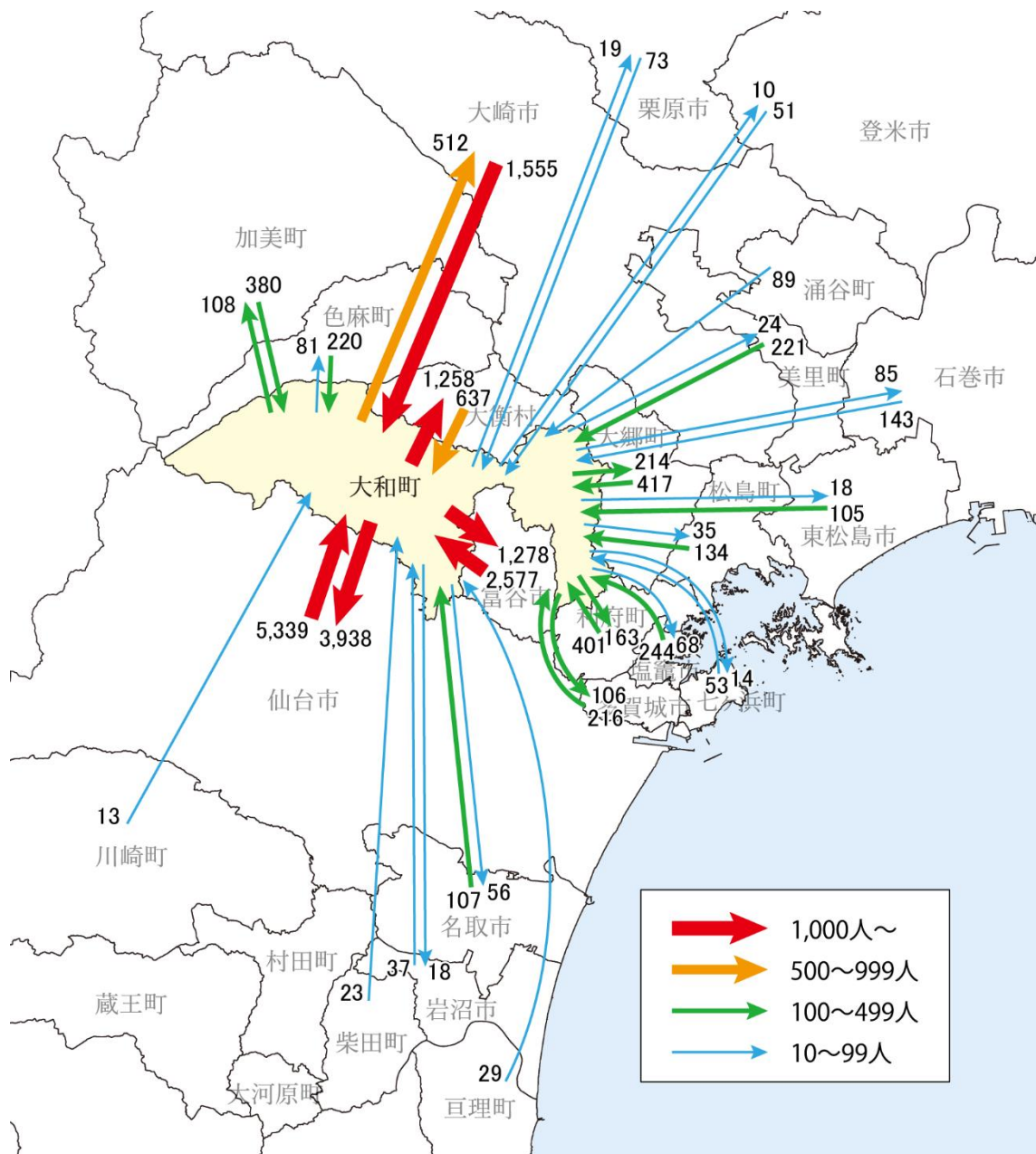


資料：宮城県警察（各年度12月末時点）

図 免許自主返納者数

(4) 通勤・通学の流動

本町の通勤通学の流動は、仙台市との移動が最も多く、流出が約 3,900 人、流入が約 5,300 人となっています。次いで、富谷市や大衡村、大崎市との移動が多く、近隣市町村間での通勤通学の移動が多い傾向にあります。また、距離のある亘理町などからも移動があります。



資料：国勢調査 統計局（R2 年度）

図 通勤・通学流動

(5) 主要な施設立地状況

1) 教育施設



図 教育施設

2) 医療機関

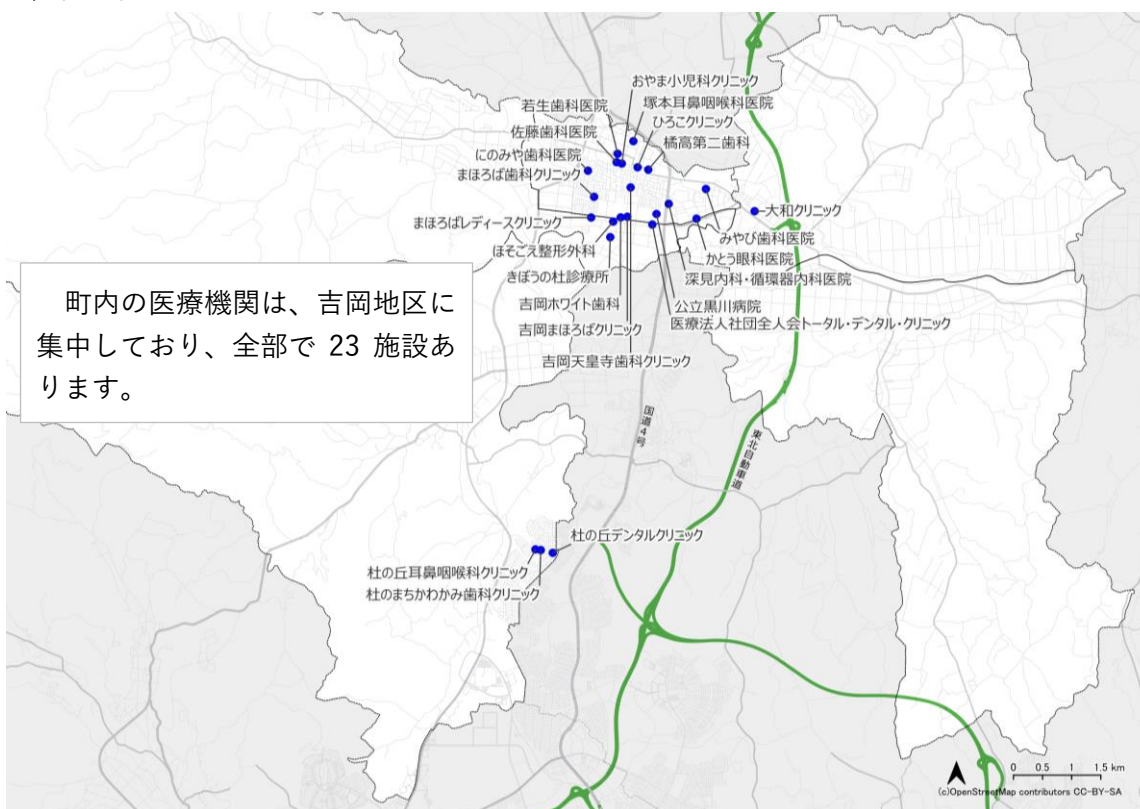


図 医療機関

3) 高齢者福祉施設

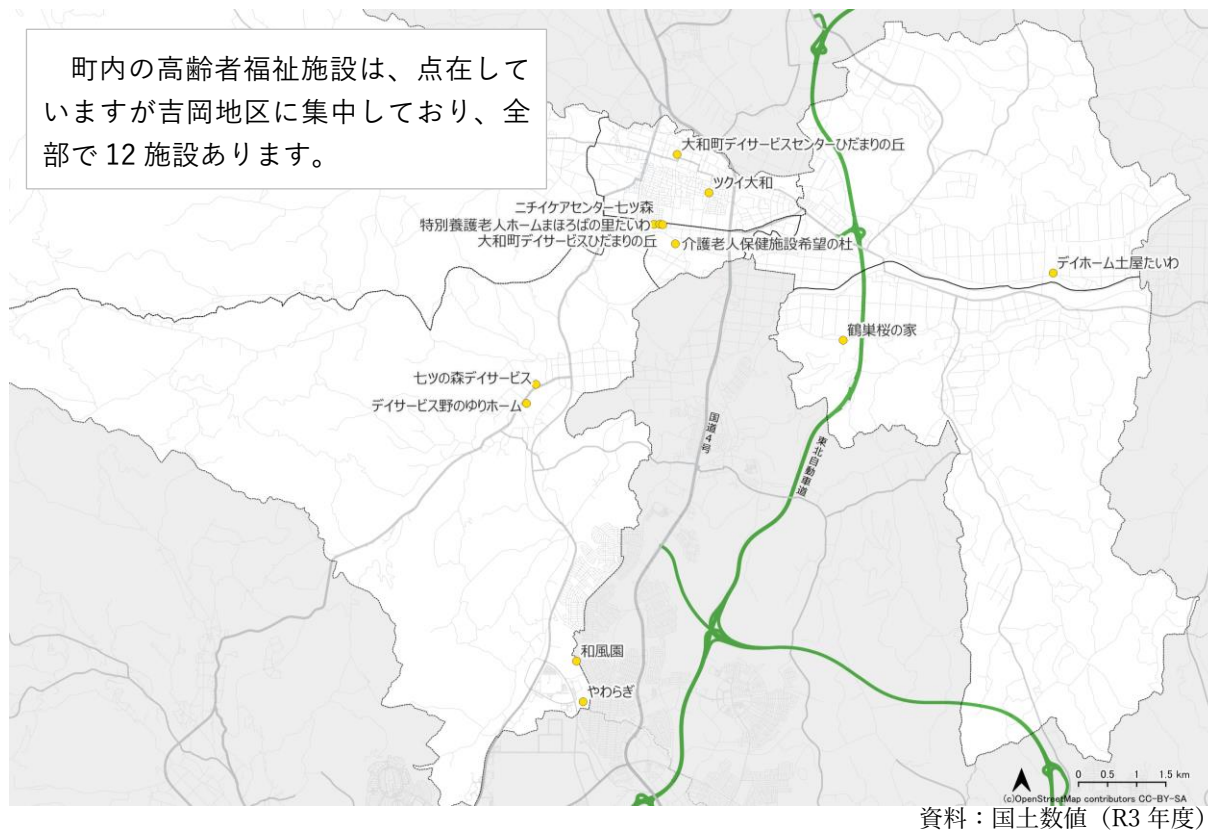


図 高齢者福祉施設

4) 児童福祉施設

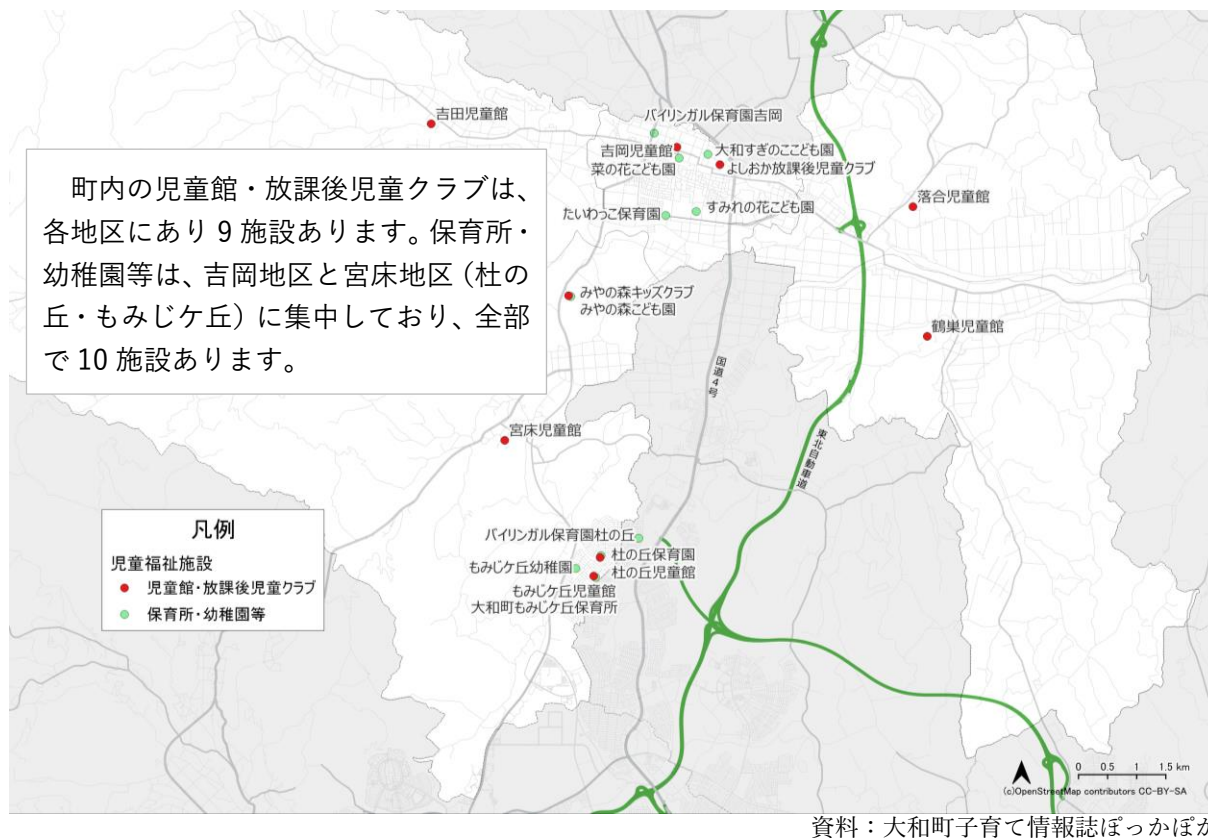


図 児童福祉施設

5) 主要な商業施設

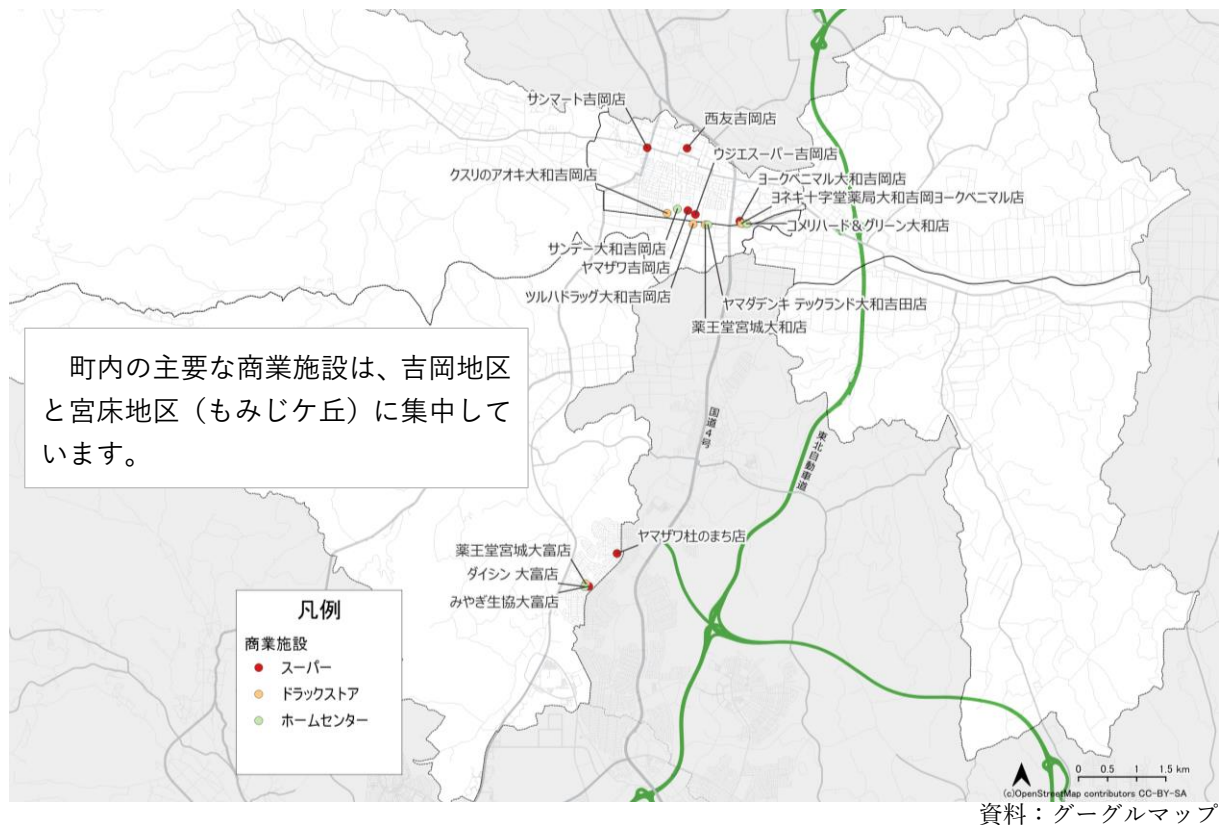


図 主要な商業施設

6) 工業団地

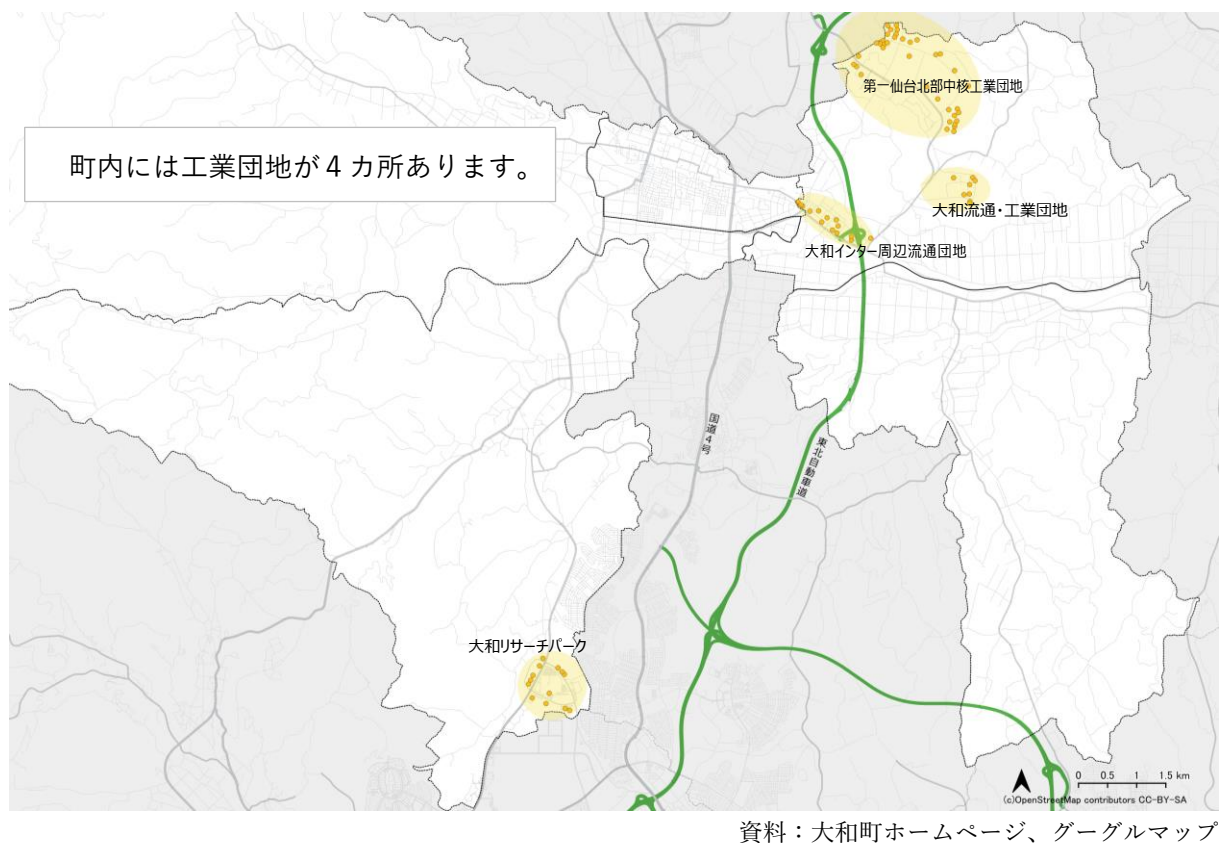
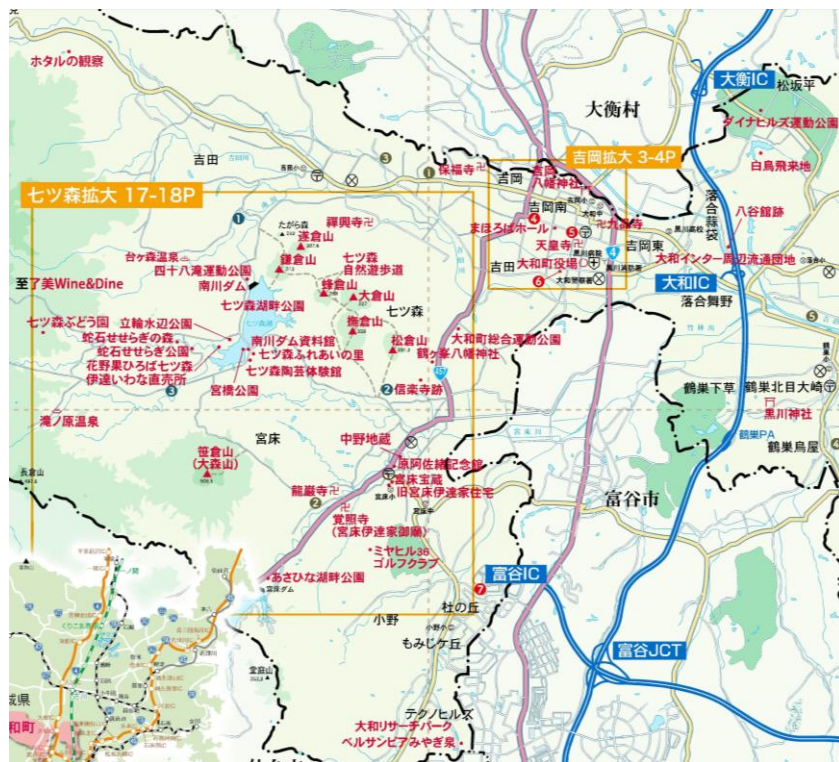


図 工業団地

(6) 観光施設・資源の状況

1) 観光施設・資源の分布状況



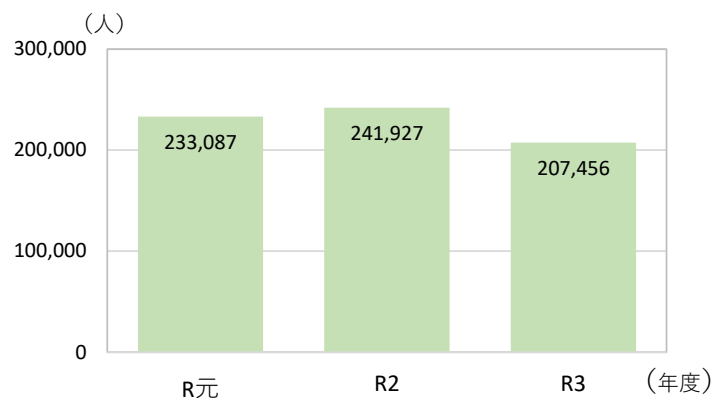
資料：たいわさんぽ

図 観光施設・資源の分布

2) 観光入込客数

セツ森への観光入込客数の推移をみると、令和元年度、令和2年度と増加傾向にあったものの令和3年度に約207,000人に減少しています。

宮城県観光統計概要によると、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響をうけ県内イベント等が中止になったほか、密を避けることのできる公園や文化・歴史・自然体験等が増加傾向にあったため、セツ森も同様の傾向にあります。



資料：宮城県観光統計概要（R3 年度）

図 セツ森の観光入込客数の推移

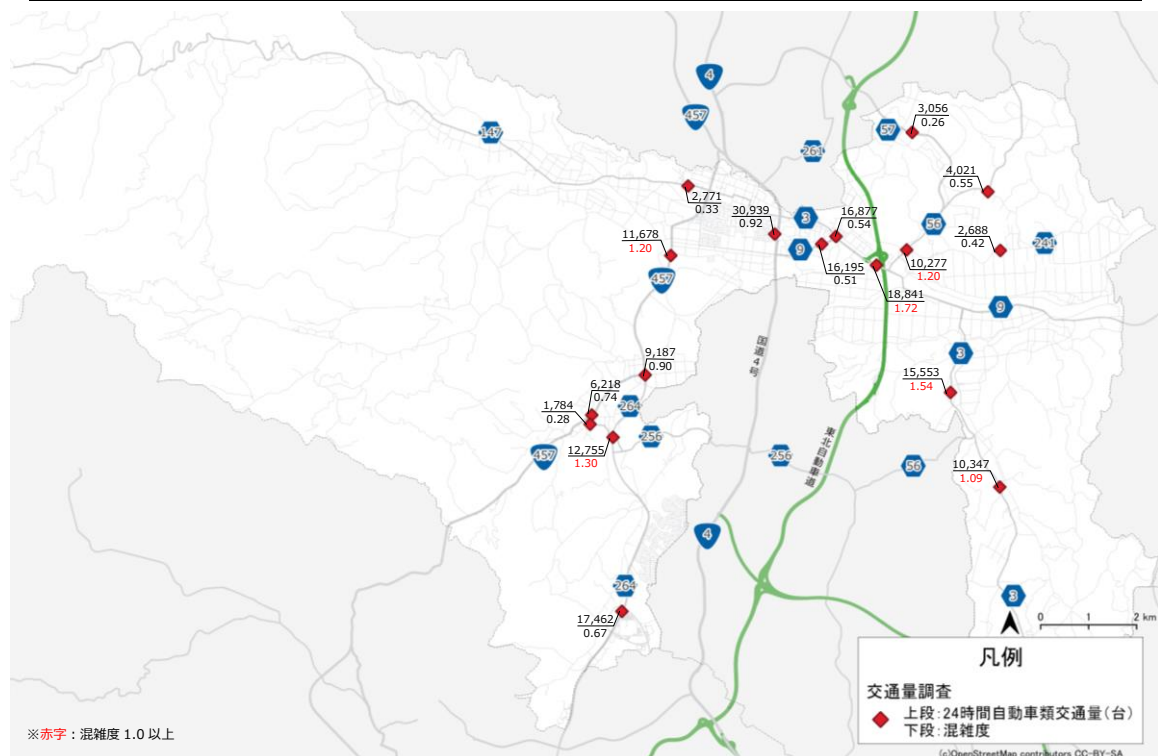
(7) 道路・交通状況

本町の交通量は、令和3年度に17カ所で測定をし、昼間12時間自動車類交通量が最も多いのは、国道4号の吉岡字志田町の地点で22,583台となっています。次いで、県道3号の塩釜吉岡線のまいの3丁目4-2の地点で15,073台となっています。県道3号は本町から利府町を経由し塩釜市までを結ぶ主要地方道です。

24時間自動車類交通量が最も多いのは、国道4号の吉岡字志田町の地点で30,939台となっています。次いで、県道3号の塩釜吉岡線のまいの3丁目4-2の地点で18,841台となっています。混雑度は1.72で塩釜吉岡線のまいの3丁目4-2の地点が最も多くなっています。

表 交通量

No.	路線名	交通量観測地点地名	昼間12時間自動車類交通量			24時間自動車類交通量			昼夜率	大型車混入率(%)	混雑度
			小型車(台)	大型車(台)	合計(台)	小型車(台)	大型車(台)	合計(台)			
1	一般国道4号	大和町吉岡字志田町	18,602	3,981	22,583	25,721	5,218	30,939	1.37	17.60	0.92
2	一般国道457号	大和町吉田宮口5	8,198	1,296	9,494	9,816	1,862	11,678	1.23	13.70	1.20
3		大和町宮床八坊原31	3,874	1,223	5,097	4,698	1,520	6,218	1.22	24.00	0.74
4	(主)県道3号 塩釜吉岡線	大和町鶴巣太田字屋敷下	5,207	3,205	8,412	6,649	3,698	10,347	1.23	38.10	1.09
5		大和町鶴巣鳥屋檀ノ奥55-5	8,848	3,496	12,344	11,316	4,237	15,553	1.26	28.30	1.54
6		大和町まいの3丁目4-2	13,019	2,054	15,073	15,894	2,947	18,841	1.25	13.60	1.72
7		大和町吉岡南白鳥	10,582	2,880	13,462	13,166	3,711	16,877	1.25	21.40	0.54
8	(主)県道9号 大和松島線	大和町吉田新小原	12,176	780	12,956	14,628	1,567	16,195	1.25	6.00	0.51
9	(主)県道56号 仙台三本木線	大和町落合相川堰昭	5,989	2,299	8,288	7,483	2,794	10,277	1.24	27.70	1.20
10		大和町落合松坂赤坂	2,540	783	3,323	3,038	983	4,021	1.21	23.60	0.55
11	(主)県道57号 大衡落合線	大和町落合松坂字大成	1,594	911	2,505	1,970	1,086	3,056	1.22	36.40	0.26
12	(一)県道147号 榊沢吉岡線	大和町吉岡西原16-4	2,167	104	2,271	2,513	258	2,771	1.22	4.60	0.33
13	(一)県道241号 竹谷大和線	大和町落合報恩寺竹沢下	1,941	262	2,203	2,274	414	2,688	1.22	11.90	0.42
14	(一)県道256号 西成田宮床線	大和町宮床新小路3	1,317	170	1,487	1,523	261	1,784	1.20	11.40	0.28
15	(一)県道264号 大衡仙台線	大和町宮床山田下	6,868	601	7,469	8,134	1,053	9,187	1.23	8.00	0.90
16		大和町テクノヒルズ52	13,110	749	13,859	15,870	1,592	17,462	1.26	5.40	0.67
17		大和町宮床四辻	9,445	925	10,370	11,203	1,552	12,755	1.23	8.90	1.30



資料: 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 (R3 年度)

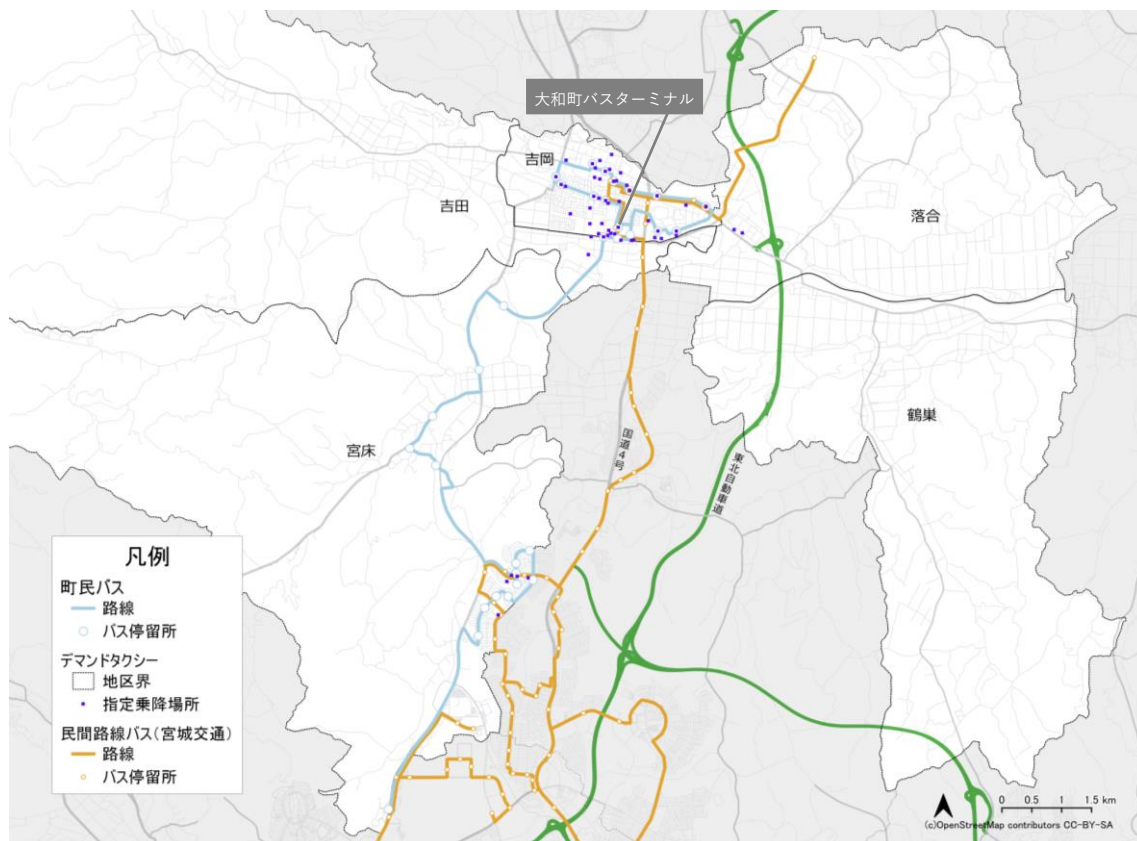
図 主要道路網・交通量の状況

2. 地域公共交通の状況

(1) 町内の状況

1) 町内にある地域公共交通

本町には「町民バス、デマンドタクシー、民間路線バス、高速バス、民間タクシー、介護タクシー」等の地域公共交通があります。

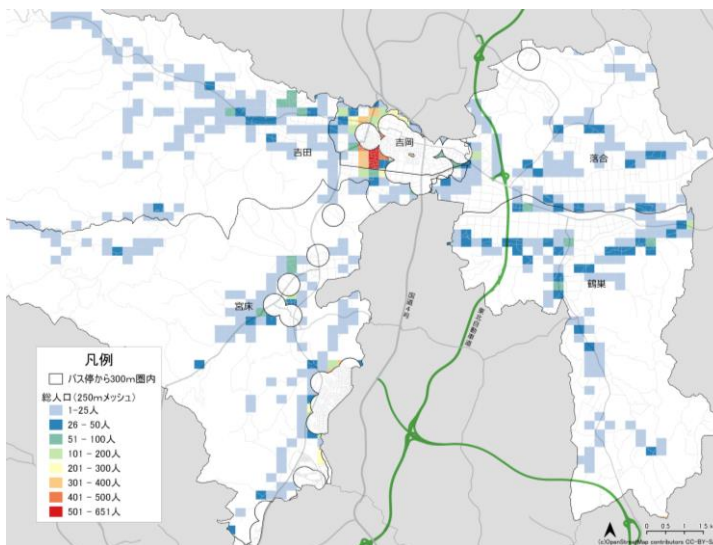


資料：総合交通ブック（R5 年 7 月発行）

図 町内の地域公共交通

2) 地域公共交通利用圏人口・カバー率

町内の「町民バス、民間路線バス」の利用圏（300m）と人口分布を重ね合わせると、利用圏外の人
口分布が多数ありますが、町内全
域を「デマンドタクシー」がカバ
ーしています。



資料：国勢調査 統計局（R2 年度）

図 地域公共交通利用圏（300m圏）

(2) 町営の地域公共交通

本町の町民バスは、宮城交通の路線バス廃止に伴い、平成 11 年 10 月から運行を始め、平成 21 年には 9 路線 18 便/日を運行し、町の周辺地域から吉岡地区（中心部）への移動手段として運行してきました。その後、南部（もみじヶ丘・杜の丘地区）から吉岡への路線（宮床線）を除き、利用者の減少が進み、乗客が全くいない空バスの運行が目立ってきていました。それを踏まえて、平成 27 年 4 月から町民バスの再編として、宮床線の運行内容を拡充（便数の増加と宮城大学まで路線を延長）し、他の地区は町民バスから新たな交通サービスとしてデマンドタクシーを運行することとしました。平成 27 年は実証実験とし、平成 28 年度から本格運行を開始しました。現在も引き続き町民バスとデマンドタクシーを運行しています。

1) 町民バス

町民バスは、宮床線「宮城大学～もみじヶ丘・杜の丘地区～宮床地区～吉岡地区」の 1 路線を運行しています。月曜日から土曜日まで 1 日 11 便を運行しています。運行は大和町（運行は大新東㈱へ委託）が実施主体となり、道路運送法第 79 条の 2 により登録を受けた自家用有償運送旅客運送で実施しています。

表 町民バスの運行概要

路線	1 路線 2 系統【宮床線（黒川高校経由・杜の丘経由）】					
便数	11 便/日					
	宮城大学→吉岡			吉岡→宮城大学		
	第 1 便	07：00	もみじヶ丘一丁目	第 2 便	08：00	バスターミナル
	第 3 便	08：50	宮城大学	第 4 便	10：00	バスターミナル
	第 5 便	11：10	宮城大学	第 6 便	12：20	バスターミナル
	第 7 便	13：30	宮城大学	第 8 便	14：45	バスターミナル
	第 9 便	16：00	宮城大学	第 10 便	17：10	バスターミナル
	第 11 便	18：25	宮城大学			
停留所	32 カ所					
運行日	月曜日～土曜日（日祝、12/29～1/3 を除く）					
運賃	○大 人：200 円（一部地区内で乗降が完結する場合は 100 円） ○小中学生：100 円（一部地区内で乗降が完結する場合は無料） ○未就学児：無料（保護者の同伴が必要） ○障がい者：無料 ○70 歳以上または運転免許証自主返納者：半額					
車両	○小型バス 29 人乗り×1 台（登録日 H30 年） ○小型ノンステップバス 34 人乗り×1 台（登録日 H31 年） （予備車：小型バス 26 人乗り×1 台（登録日 H10 年））					

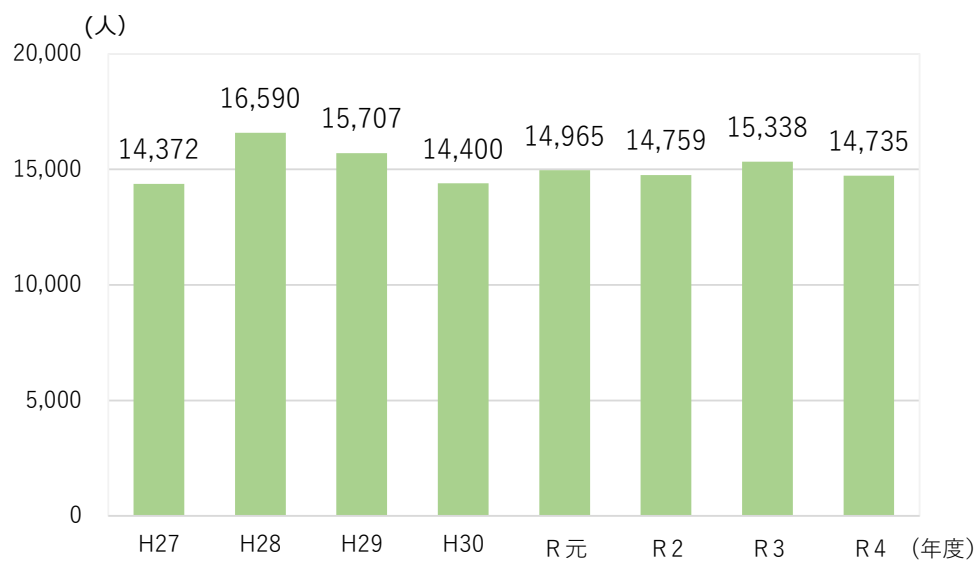
資料：大和町ホームページ（R5 年 4 月 1 日時点）



資料：総合交通ブック（R5 年 7 月発行）

図 町民バスの路線図

運行を大きく改めた平成 27 年以降の延べ利用者数の推移をみると、平成 28 年に約 16,600 人と増加したものの、それ以降は約 14,500～15,500 人前後の傾向となっており、令和 4 年度は約 14,700 人となっています。



資料：大和町

図 町民バスの延べ利用者数の推移

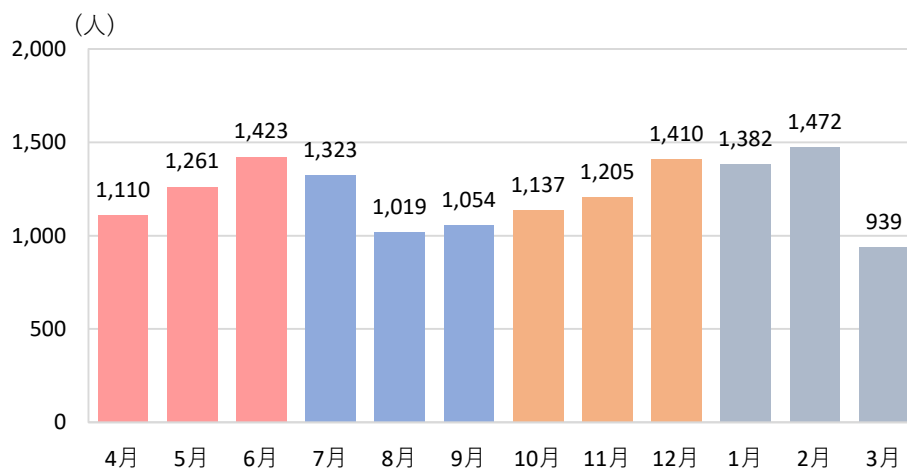
令和4年度の便別の平均乗車人数は、最も多いのは第1便で11.1人/便、次いで第10便で8.2人/便となっています。最も少ないのは第8便と第11便で2.2人/便となっています。

表 便別の平均乗車人数 (人/便)

	R3	R4
第1便 (7:00)	12.8	11.1
第2便 (8:00)	4.6	3.6
第3便 (8:50)	4.4	5.4
第4便 (10:00)	3.3	3.9
第5便 (11:10)	3.1	3.7
第6便 (12:20)	4.9	5.3
第7便 (13:30)	2.6	2.3
第8便 (14:45)	1.6	2.2
第9便 (16:00)	3.2	2.3
第10便 (17:10)	9.5	8.2
第11便 (18:25)	2.3	2.2

資料：大和町

令和4年度の月別の乗車人数は、最も多いのは2月で1,472人、次いで6月で1,423人となっています。最も少ないのは3月で939人、次いで8月で1,019人となっており、高校生の長期休みが影響していると予測されます。



資料：大和町

図 令和4年度の月別の乗車人数

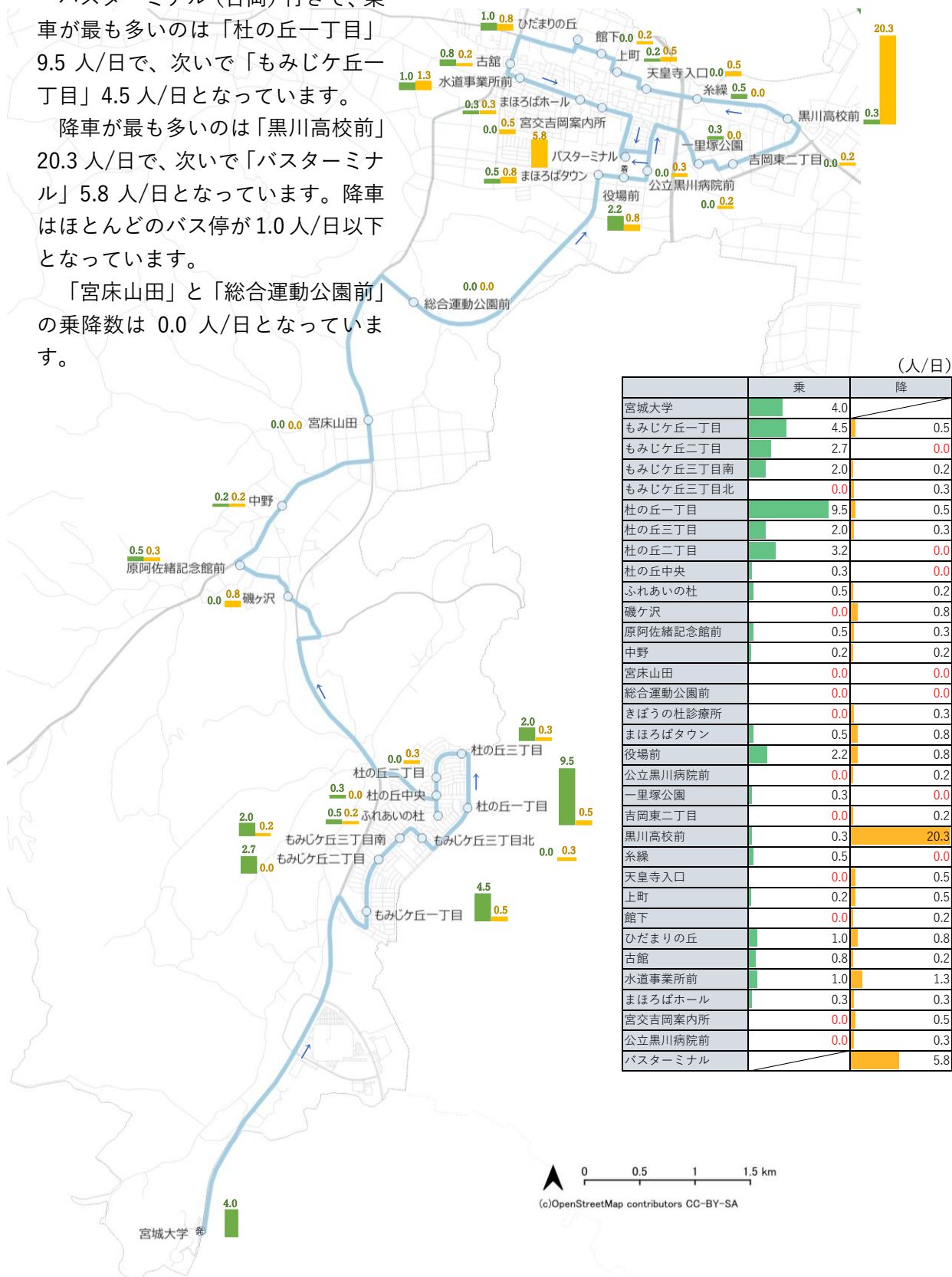
宮城大学→バスターミナル（吉岡）行き 1.3.5.7.9.11 便

利用実態調査 R4/12/19～24（6日間）

バスターミナル（吉岡）行きで、乗車が最も多いのは「杜の丘一丁目」9.5 人/日で、次いで「もみじヶ丘一丁目」4.5 人/日となっています。

降車が最も多いのは「黒川高校前」20.3 人/日で、次いで「バスターミナル」5.8 人/日となっています。降車はほとんどのバス停が1.0 人/日以下となっています。

「宮床山田」と「総合運動公園前」の乗降数は 0.0 人/日となっています。



資料：大和町

図 バス停別 1 日あたりの乗降人数

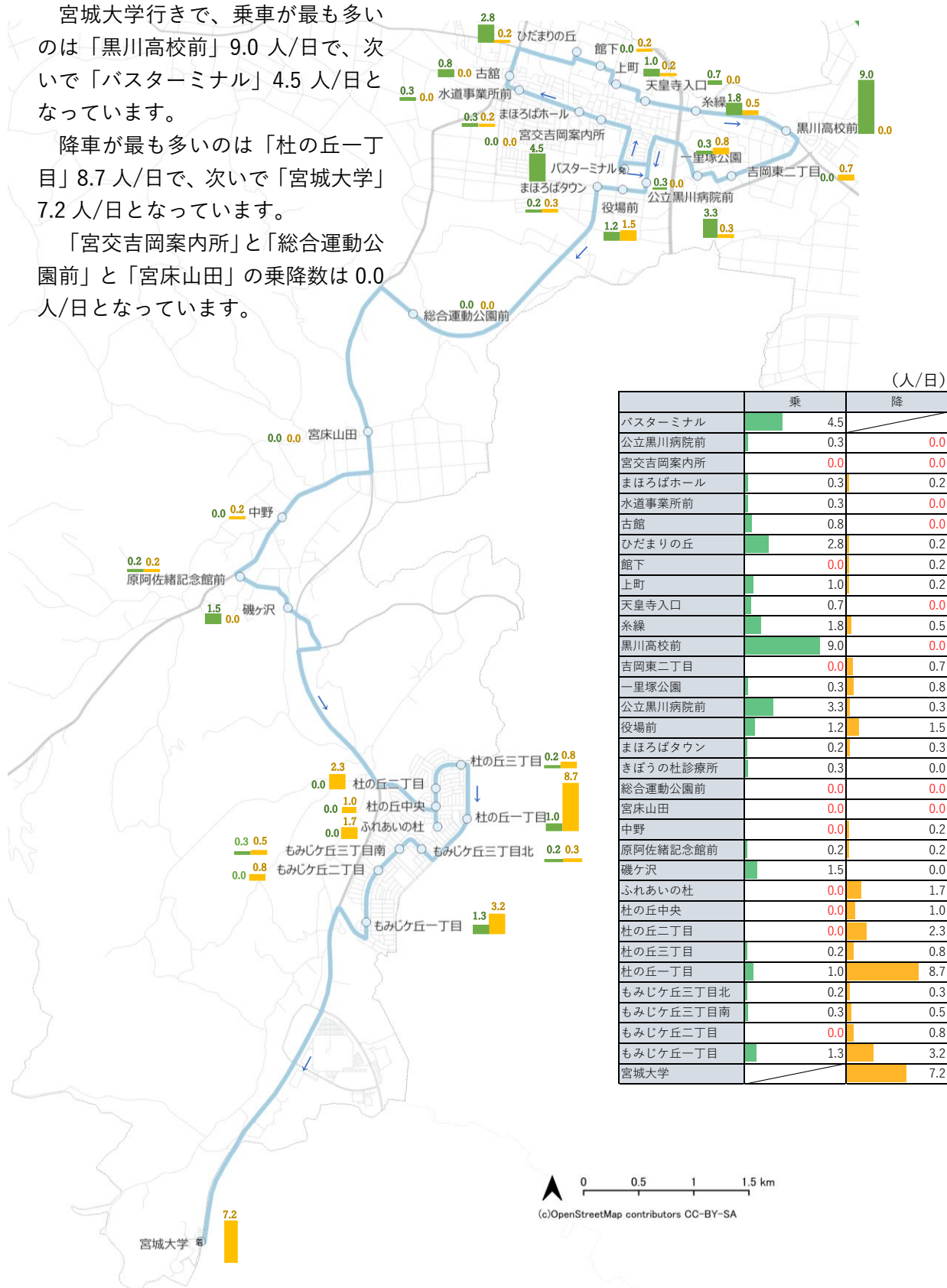
バスターミナル（吉岡）→宮城大学行き 2.4.6.8.10 便

利用実態調査 R4/12/19～24（6日間）

宮城大学行きで、乗車が最も多いのは「黒川高校前」9.0 人/日で、次いで「バスターミナル」4.5 人/日となっています。

降車が最も多いのは「杜の丘一丁目」8.7 人/日で、次いで「宮城大学」7.2 人/日となっています。

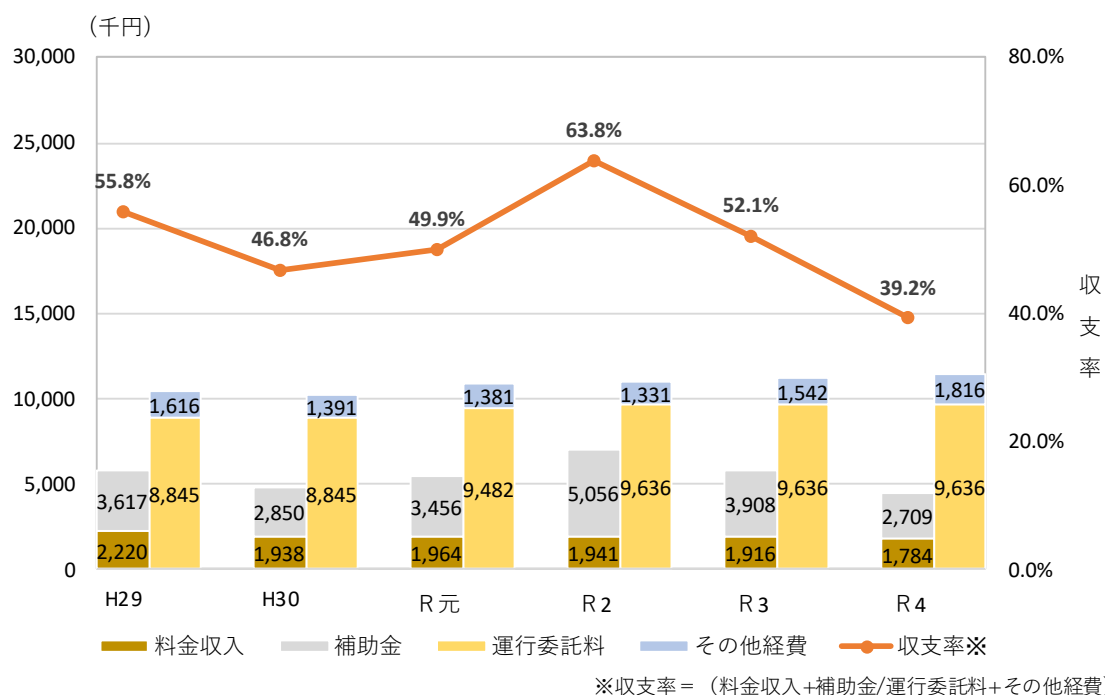
「宮交吉岡案内所」と「総合運動公園前」と「宮床山田」の乗降数は 0.0 人/日となっています。



資料：大和町

図 バス停別 1 日あたりの乗降人数

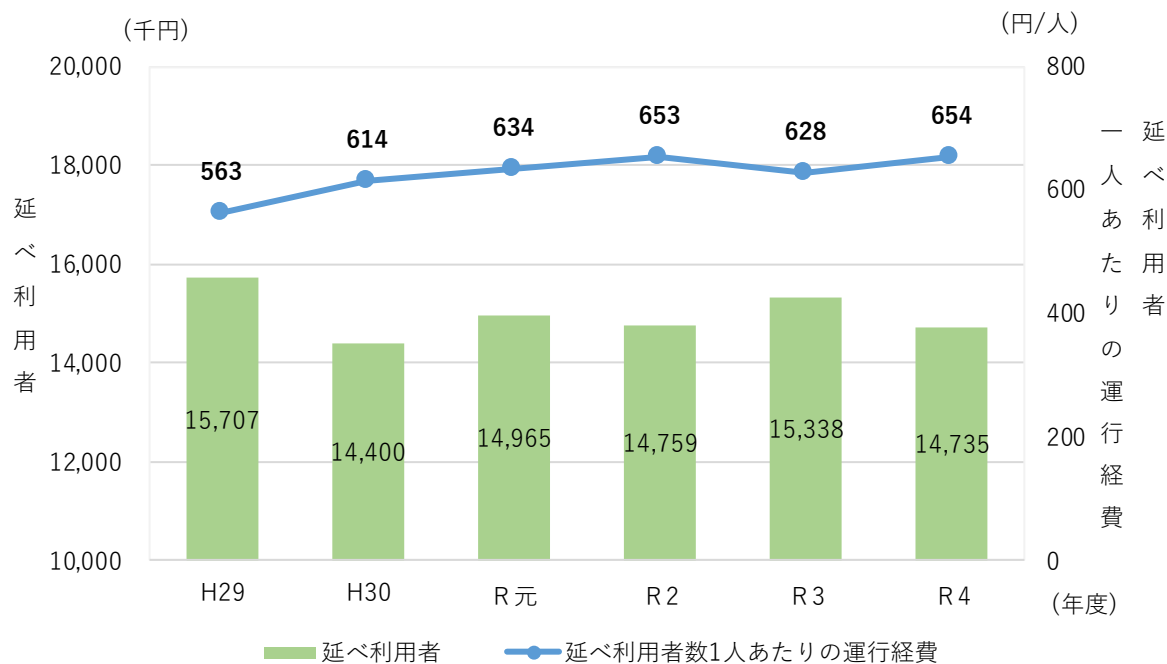
平成 29 年度以降の料金収入は微減傾向となっています。運行委託料とその他経費は微増傾向となっています。収支率をみると、平成 29 年度～令和 3 年度は平均すると約 53% 前後の推移となっていたが、令和 4 年度は 39.2% と前年度と比較して減少しています。



資料：大和町

図 町民バスの料金収入・補助金・運行委託料・収支率の推移

平成 29 年度以降の延べ利用者数 1 人あたりの運行経費をみると、約 610 円/人 前後で推移しています。令和 4 年度は 654 円/人 となっています。



資料：大和町

図 町民バス延べ利用者数・延べ利用者数 1 人あたりの運行委託料の推移

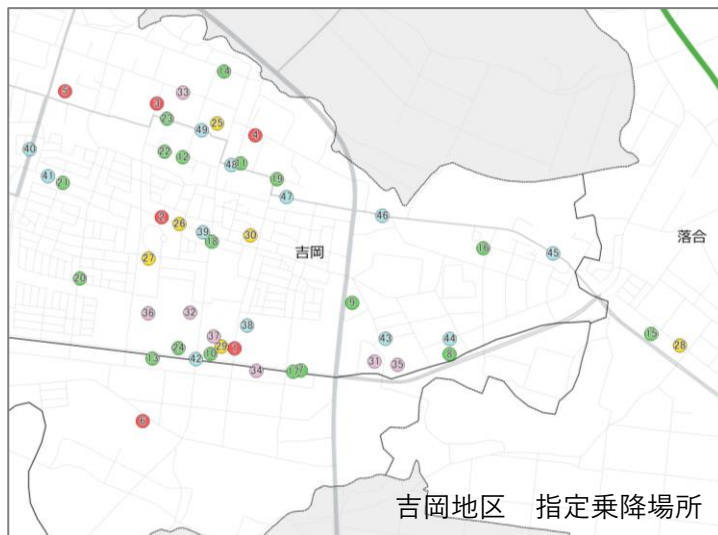
2) デマンドタクシー

デマンドタクシーは、①「吉岡・吉田・鶴巣・落合地区⇄吉岡地区内の指定乗降場所」と②「宮床地区⇄吉岡地区・もみじ・杜の丘指定乗降場所」を運行区域として、月曜日から金曜日に運行しています。運行は、(株)大和タクシーと(株)みちのく観光へ委託しています。

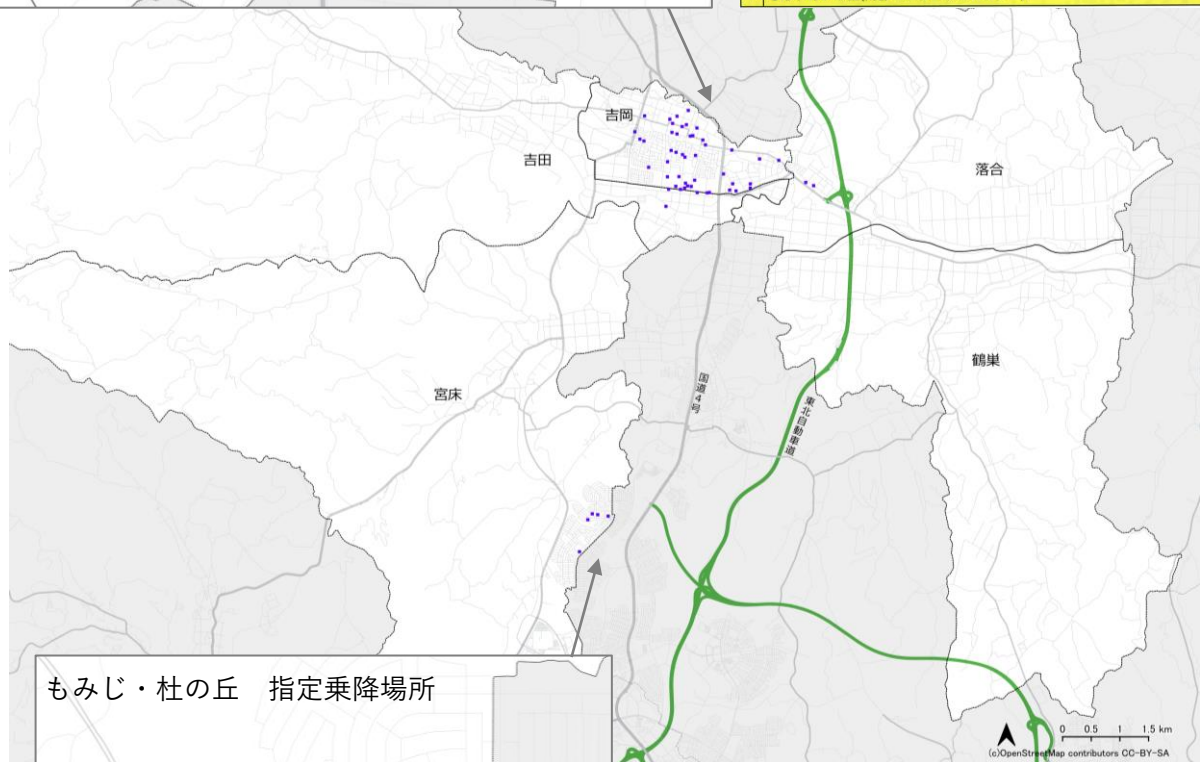
表 デマンドタクシーの運行概要

運行日	月曜日～金曜日（土日祝、12/29～1/3 を除く）																																		
運賃	○大 人：300 円 ○小中学生：100 円 ○未就学児：無料（保護者の同伴が必要） ○障がい者：無料 ○70 歳以上または運転免許証自主返納者：半額																																		
予約方法	電話または FAX 午前便は前日の午後 5 時まで、午後便は当日の 1 時間前まで																																		
① 吉岡 吉田 鶴巣 落合	○吉岡・吉田・鶴巣・落合地区⇄吉岡地区内の指定乗降場所 10 便/日																																		
	<table><tr><th colspan="2">指定乗降場所→4 地区</th><th colspan="2">4 地区→指定乗降場所</th></tr><tr><td>第 1 便</td><td>06：50 発</td><td>第 2 便</td><td>07：30 発</td></tr><tr><td>第 5 便</td><td>12：00 発</td><td>第 3 便</td><td>09：00 発</td></tr><tr><td>第 6 便</td><td>13：30 発</td><td>第 4 便</td><td>10：30 発</td></tr><tr><td>第 8 便</td><td>15：30 発</td><td>第 7 便</td><td>14：30 発</td></tr><tr><td>第 10 便</td><td>17：30 発</td><td>第 9 便</td><td>16：30 発</td></tr></table>			指定乗降場所→4 地区		4 地区→指定乗降場所		第 1 便	06：50 発	第 2 便	07：30 発	第 5 便	12：00 発	第 3 便	09：00 発	第 6 便	13：30 発	第 4 便	10：30 発	第 8 便	15：30 発	第 7 便	14：30 発	第 10 便	17：30 発	第 9 便	16：30 発								
	指定乗降場所→4 地区		4 地区→指定乗降場所																																
第 1 便	06：50 発	第 2 便	07：30 発																																
第 5 便	12：00 発	第 3 便	09：00 発																																
第 6 便	13：30 発	第 4 便	10：30 発																																
第 8 便	15：30 発	第 7 便	14：30 発																																
第 10 便	17：30 発	第 9 便	16：30 発																																
※令和 4 年度までは、宮床地区も同時刻表で運行。																																			
指定乗降場所：49 カ所 車両：ジャンボ（9 人乗り）2 台、セダン（4 人乗り）1 台																																			
② 宮床	○宮床地区⇄吉岡地区・もみじ・杜の丘指定乗降場所 12 便/日																																		
	<table><tr><th colspan="2">宮床→指定乗降場所</th><th colspan="2">指定乗降場所→宮床</th></tr><tr><td>第 1 便</td><td>07：30 発（吉 岡 行）</td><td>第 5 便</td><td>（吉 岡 発）11：30 発</td></tr><tr><td>第 2 便</td><td>09：00 発（吉 岡 行）</td><td>第 6 便</td><td>（もみじ・杜の丘発）12：15 発</td></tr><tr><td>第 3 便</td><td>10：00 発（もみじ・杜の丘行）</td><td>第 9 便</td><td>（吉 岡 発）14：45 発</td></tr><tr><td>第 4 便</td><td>10：45 発（吉 岡 行）</td><td>第 11 便</td><td>（もみじ・杜の丘発）16：30 発</td></tr><tr><td>第 7 便</td><td>13：00 発（もみじ・杜の丘行）</td><td>第 12 便</td><td>（吉 岡 発）17：30 発</td></tr><tr><td>第 8 便</td><td>13：45 発（吉 岡 行）</td><td></td><td></td></tr><tr><td>第 10 便</td><td>15：30 発（もみじ・杜の丘行）</td><td></td><td></td></tr></table>			宮床→指定乗降場所		指定乗降場所→宮床		第 1 便	07：30 発（吉 岡 行）	第 5 便	（吉 岡 発）11：30 発	第 2 便	09：00 発（吉 岡 行）	第 6 便	（もみじ・杜の丘発）12：15 発	第 3 便	10：00 発（もみじ・杜の丘行）	第 9 便	（吉 岡 発）14：45 発	第 4 便	10：45 発（吉 岡 行）	第 11 便	（もみじ・杜の丘発）16：30 発	第 7 便	13：00 発（もみじ・杜の丘行）	第 12 便	（吉 岡 発）17：30 発	第 8 便	13：45 発（吉 岡 行）			第 10 便	15：30 発（もみじ・杜の丘行）		
	宮床→指定乗降場所		指定乗降場所→宮床																																
第 1 便	07：30 発（吉 岡 行）	第 5 便	（吉 岡 発）11：30 発																																
第 2 便	09：00 発（吉 岡 行）	第 6 便	（もみじ・杜の丘発）12：15 発																																
第 3 便	10：00 発（もみじ・杜の丘行）	第 9 便	（吉 岡 発）14：45 発																																
第 4 便	10：45 発（吉 岡 行）	第 11 便	（もみじ・杜の丘発）16：30 発																																
第 7 便	13：00 発（もみじ・杜の丘行）	第 12 便	（吉 岡 発）17：30 発																																
第 8 便	13：45 発（吉 岡 行）																																		
第 10 便	15：30 発（もみじ・杜の丘行）																																		
指定乗降場所：54 カ所 車両：ジャンボ（14 人乗り）1 台																																			

資料：大和町ホームページ（R5 年 4 月 1 日時点）



公共施設	①大和町役場 ②まほろばホール ③ひだまりの丘 ④吉岡コミュニティセンター ⑤町民研修センター ⑥きぼろの杜診療所	金融機関	⑦七十七銀行 吉岡支店 ⑧仙台銀行 吉岡支店 ⑨JA新みやぎ あさひな地区本部 ⑩JA新みやぎ あさひな地区本部インター支店 ⑪古川信用組合 吉岡支店 ⑫吉岡郵便局
	⑬公立黒川病院 ⑭かとう眼科医院 ⑮深見内科・循環器内科医院 ⑯吉岡まほろばクリニック ⑰ひろこクリニック ⑱おやま小児科クリニック ⑲ほそごえ整形外科 ⑳塚本耳鼻咽喉科医院 ㉑大和クリニック ㉒みやび歯科医院 ㉓トータル・デンタル・クリニック ㉔吉岡天徳寺クリニック ㉕橋高第二歯科 ㉖まほろば歯科クリニック ㉗にのみや歯科クリニック ㉘佐藤歯科医院 ㉙若生歯科医院 ㉚吉岡ホワイトクリニック		㉛ヨークベニマル大和吉岡店 ㉜ヤマザワ吉岡店 ㉝西友吉岡店 ㉞ヤマダ電機大和吉岡店 ㉟コメリハード&グリーン大和店 ㊱サンデー大和吉岡店 ㊲ウジエスーパー吉岡店 ㊳バスターミナル ㊴宮交吉岡案内所 ㊵古館 ㊶水道事業所前 ㊷まほろばタウン ㊸一里塚公園 ㊹吉岡東二丁目 ㊺黒川高校前 ㊻糸繰 ㊼天皇寺入口 ㊽上町 ㊾館下
病院等		町民バス停留所	
新規	●みやぎ生協大富店 ●ヤマザワ杜のまち店 ●ふれあいの杜(南部コミュニティセンター)		●杜の丘耳鼻咽喉科クリニック ●杜のまちかわかみ歯科クリニック



もみじ・杜の丘 指定乗降場所



資料：大和町ホームページ（R5年4月1日時点）

図 デマンドタクシーの対象区域、指定乗降場所

令和4年度のデマンドタクシー登録者数は1,289人となっています。

地区別の登録者数割合をみると、5地区とも約20%前後となっており、最も多いのは鶴巣地区24.5%、最も少ないのは落合地区15.4%となっています。

地区別の地区内登録者率をみると、最も多いのは鶴巣地区で地区別人口1,919人のうち16.5%が登録をしています。一方、吉岡地区は地区別人口13,560人のうち1.6%のみの登録となっています。

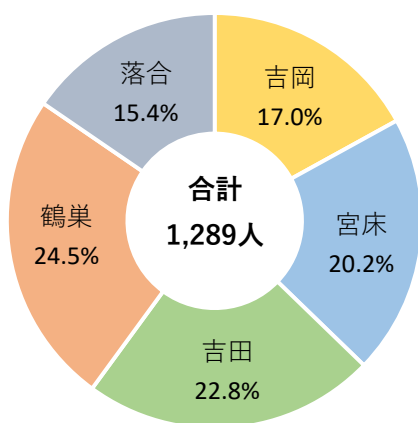


図 登録者の地区別割合

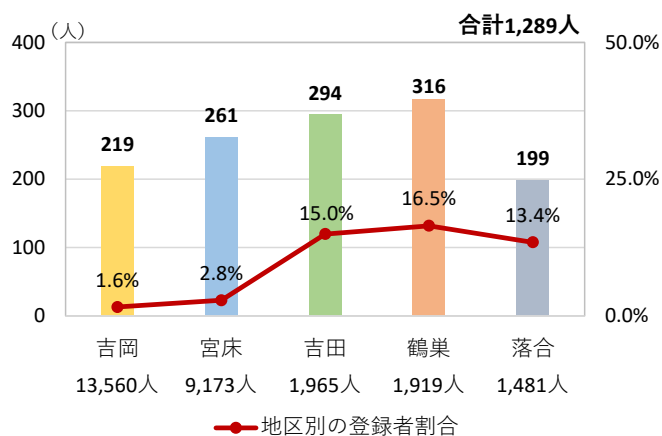


図 地区別の登録者数・地区別の登録者割合

資料：大和町

令和4年度のデマンドタクシー登録者を年齢別でみると、70代以上が約69%を占めています。一方、30代は約1.9%となっています。

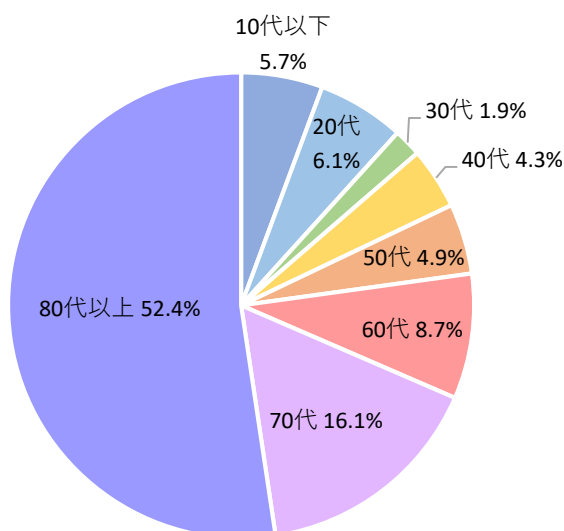
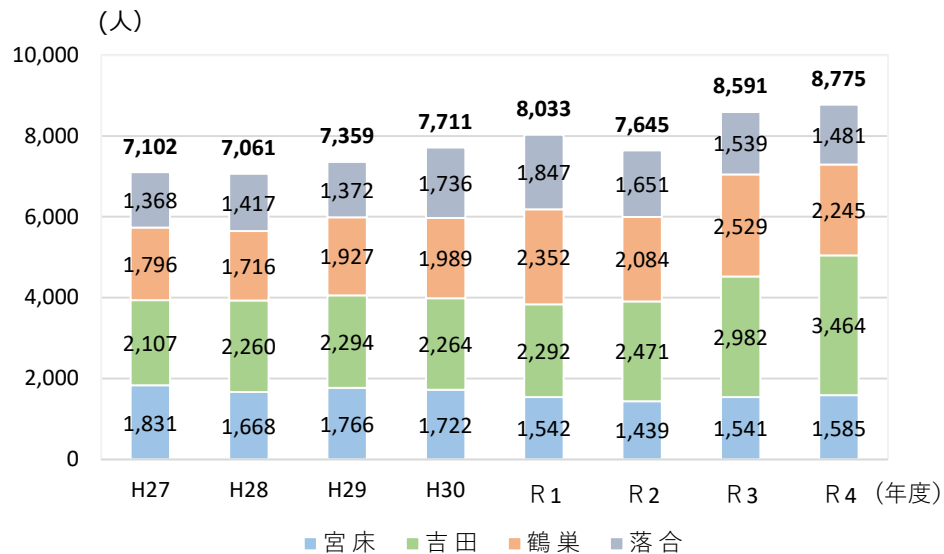


図 登録者の年齢別割合

資料：大和町

運行を開始した平成 27 年以降の延べ利用者数の推移をみると、年々、延べ利用者数数が微増しており、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により減少がみられましたが、令和 3 年度、令和 4 年度と増加傾向となっています。地区別の推移をみると、吉田地区路線で増加傾向となっています。



※吉岡地区の利用者は、吉田地区路線または鶴巢地区路線を使用している。

資料：大和町

図 デマンドタクシーの地区別の延べ利用者数数の推移

令和4年度の地区別の1便あたりの平均乗車人数は、最も多いのは吉田地区の第3便で3.1人/便、次いで吉田地区の第4便で3.0人/便となっています。ほとんどの便が1.0人未満/便となっており、第1便はどの地区においても0.0人/便となっています。日平均は第3～5便が多くなっています。

表 便別の1便あたりの平均乗車人数（令和4年度）（人/便）

	宮床地区	吉田地区	鶴巣地区	落合地区	日平均
第1便（6：50）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
第2便（7：30）	0.3	0.2	1.4	0.1	0.5
第3便（9：00）	1.7	3.1	2.2	1.5	2.1
第4便（10：30）	1.3	3.0	1.4	1.0	1.7
第5便（12：00）	1.6	2.8	1.2	1.2	1.7
第6便（13：30）	0.9	1.8	0.8	0.6	1.0
第7便（14：30）	0.1	0.9	0.3	0.6	0.5
第8便（15：30）	0.3	1.5	1.8	0.9	1.1
第9便（16：30）	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1
第10便（17：30）	0.2	0.7	0.2	0.2	0.3

※赤字：1.0以下

資料：大和町

令和4年度の指定乗降場所別の1日あたりの平均利用者数は、行きをみると、自宅等から病院（歯科）が8.6人/日で最も多く、次いで自宅等から商業施設が5.1人/日となっています。

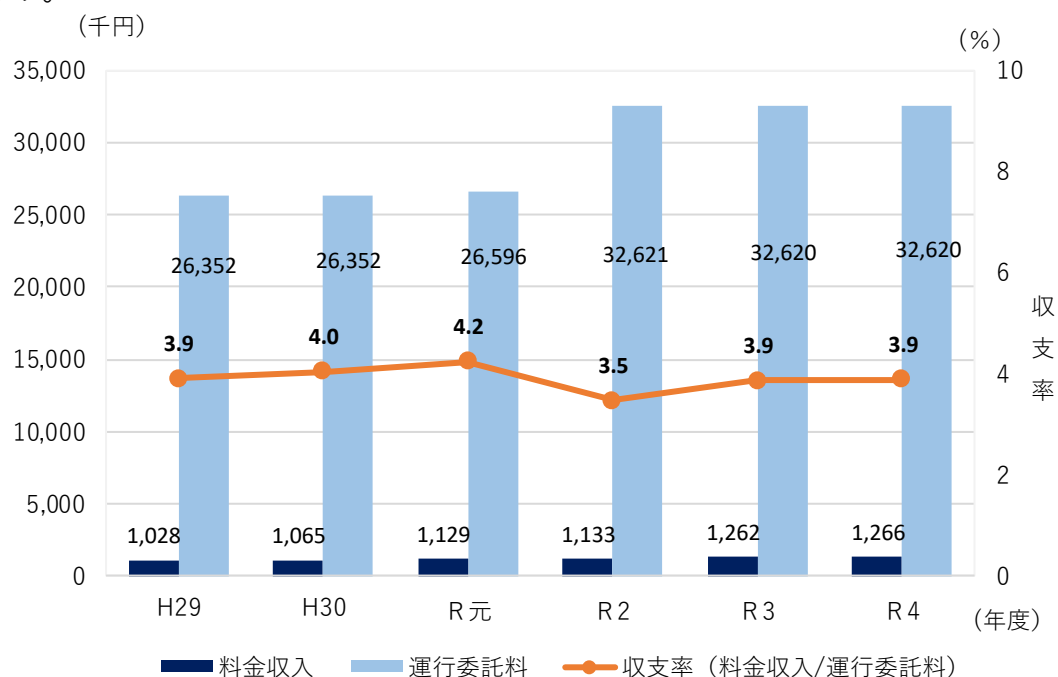
帰りをみると、商業施設から自宅等が9.7人/日で最も多く、次いで病院（歯科）から自宅等が3.9人/日となっています。

表 指定乗降場所別の1日あたりの平均乗降人数（令和4年度）（人/日）

指定乗降場所		宮床地区	吉田地区	鶴巣地区	落合地区	合計
自宅等→吉岡方面 （行き）	公共施設	0.3	0.8	1.2	0.8	3.0
	病院（歯科）	1.6	3.8	1.8	1.4	8.6
	金融機関	0.3	0.6	0.2	0.3	1.3
	商業施設	0.8	2.2	1.3	0.7	5.1
	その他	0.4	0.1	0.7	0.0	1.4
吉岡方面→自宅等 （帰り）	公共施設	0.1	0.3	0.8	0.6	1.9
	病院（歯科）	0.8	1.7	0.9	0.6	3.9
	金融機関	0.0	0.2	0.1	0.1	0.5
	商業施設	1.9	4.5	1.9	1.4	9.7
	その他	0.4	0.1	0.2	0.2	0.8

資料：大和町

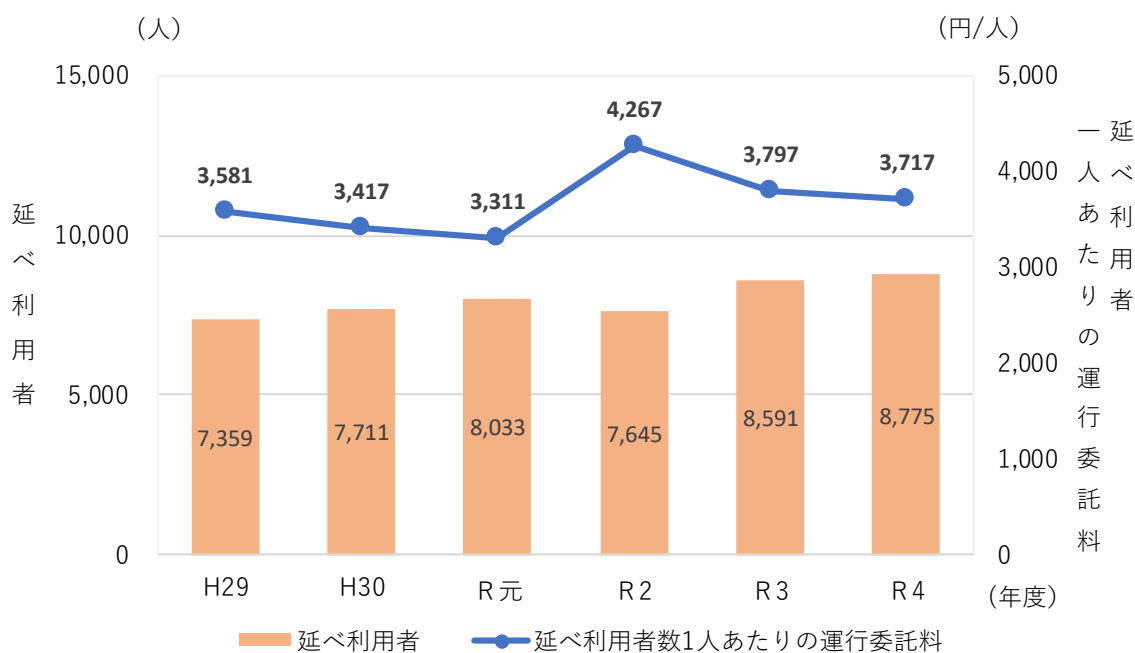
平成 29 年度以降の料金収入はほぼ横ばい傾向となっています。収支率は、約 4%前後で推移しています。



資料：大和町

図 デマンドタクシーの料金収入・運行委託料・収支率の推移

平成 29 年度以降の延べ利用者数 1 人あたりの運行経費をみると、令和元年度までは約 3,400 円/人前後で減少傾向にありましたが、令和 2 年度に延べ利用者数数が減少し、運行委託料が増加したことにより約 4,300 円/人となりました。近年は、利用者数が増加したことで約 3,700 円/人となっています。



資料：大和町

図 デマンドタクシーの延べ利用者数・延べ利用者数 1 人あたりの運行委託料の推移

3) 大和町バスターミナル

本町には、パークアンドライド型※のバスターミナルとして「大和町バスターミナル」があります。主に仙台市への交通需要を考慮して、路線バスの停留所から離れているところに居住する住民の利便性を向上させる目的で平成 25 年 4 月に役場庁舎の北側に設置されました。バスターミナルには、自家用車からバスへの乗換えの際やバス利用者の送迎待機時に駐車できる 24 時間利用可能な無料駐車場や待合室等が整備されています。

表 バスターミナルを発着する公共交通機関

公共交通			行先
市町村運営	富谷市	市民バス	富谷市役所方面
		デマンド型交通	(対象区域の富谷市民のみ利用可)
	大郷町	住民バス	大郷ふるさとプラザ物産館方面（大郷町民のみ利用可）
	大衡村	デマンド型交通	(大衡村民のみ利用可)
路線バス (宮城交通(株))	吉岡・新富谷ガーデンシティ線		泉中央駅行
			道下行
	泉・鶴が丘線		鶴が丘ニュータウン
高速バス (宮城交通(株))	仙台大衡線/仙台加美線		仙台駅前行
			大衡村役場行
			小野田支所行
スクールバス			

資料：各公共交通事業者ホームページ

※パークアンドライド型

自宅から自家用車等で最寄りの駅または停留場まで行き、駐車・駐輪させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部などの目的地に向かうシステム。

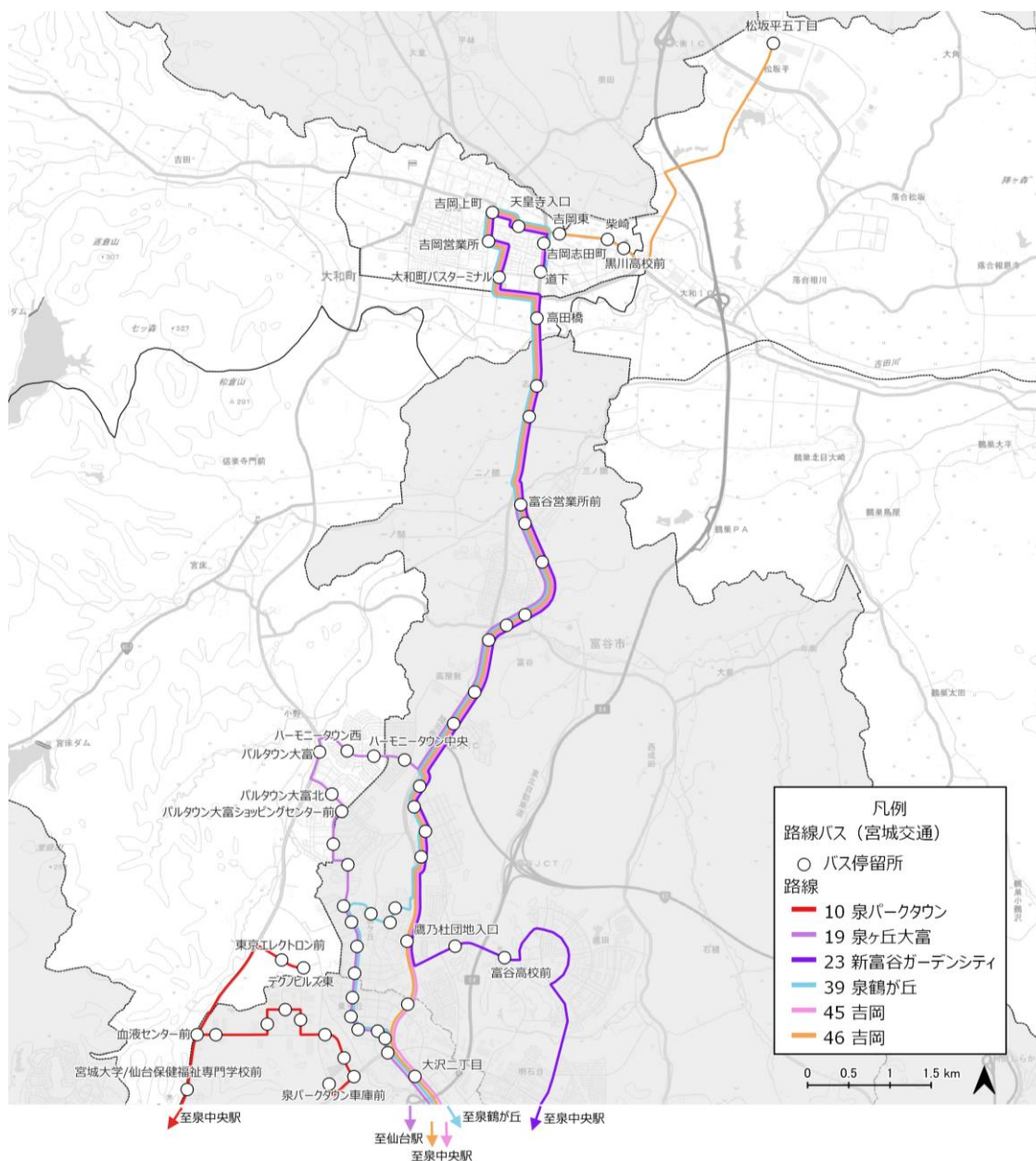
(3) 民間バス

1) 路線バス

町内には「宮城交通(株)」が運行する路線バスがあり、主に町内と泉中央駅や仙台駅方面とを結ぶ6路線があります。

表 町内を運行する路線バス

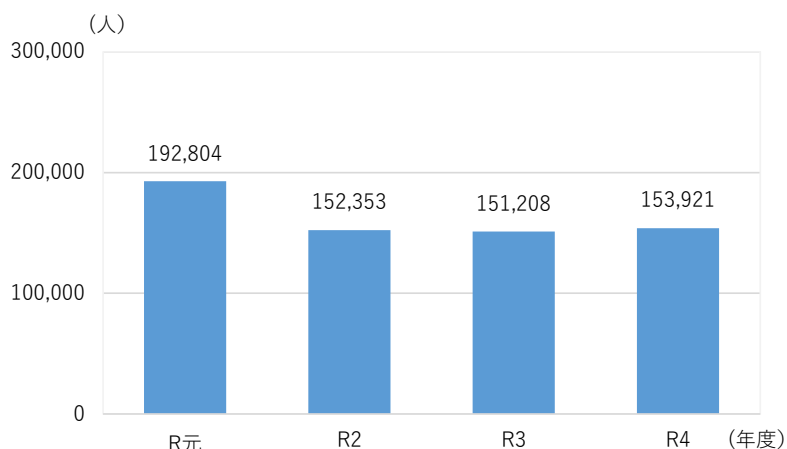
系統番号	路線名	主要地経由			運行系統
		仙台駅	泉中央駅	大和町 バスターミナル	
10	泉パークタウン線		○		泉中央⇔宮城大学⇔テクノヒルズ東
19	泉ヶ丘大富線	○	○		仙台駅⇔泉中央駅⇔バルタウン大富⇔富谷営業所前
23	新富谷ガーデンシティ線		○	○	泉中央駅⇔富谷高校⇔吉岡
39	泉鶴が丘線			○	吉岡⇔鶴が丘ニュータウン
45	吉岡線		○	○	泉中央駅⇔吉岡⇔道下
46	吉岡線		○	○	泉中央駅⇔吉岡⇔黒川高校前⇔松坂平五丁目



資料：宮城交通仙台圏バス路線図（R5年4月1日現在）

図 町内を運行する路線バス

6 路線のうち、吉岡線「泉中央駅～道下」の延べ利用者数数の推移をみると、令和元年度約 193,000 人となっていました。令和 2 年度に新型コロナウイルスの感染症の影響により急減し、約 152,000 人となって以降、ほぼ横ばいとなっています。



資料：大和町

図 吉岡線の延べ利用者数の推移

2) 高速バス

町内には「宮城交通(株)」が運行する高速バスが「バスターミナル」に乗り入れています。主に町内と仙台駅方面を結ぶ 2 路線となっています。

表 高速バスの運行概要

路線名	行先	便数	運行日
仙台大衡線	仙台駅方面	9(8)便/日	平日(土日祝)
	大衡村方面	10(8)便/日	平日(土日祝)
仙台加美線	仙台駅方面	5(2)便/日	平日(土日祝)
	加美町方面	5(2)便/日	平日(土日祝)

資料：宮城交通(株) (R5 年 4 月 29 日時点)

(4) タクシー

1) 民間タクシー

町内にはタクシー事業者が 3 者あります。

表 タクシー事業者概要

事業者名	所在地	保有台数	運転手数	営業時間
(株)大和タクシー	黒川郡大和町吉岡 上町 62-2	16 台	18 名	7:00~22:00
(株)みちのく観光	黒川郡大和町宮床 字下小路 24	6 台	7 名	平日 9:00~16:00
(有)吉岡タクシー	黒川郡大和町吉岡 字中町 38-1	5 台	8 名	平日 7:00~25:00 休日 7:00~24:00

2) 介護タクシー

町内には介護タクシー事業者が2者あります。

表 介護タクシー事業者概要

事業者名	所在地	保有台数	運転手数	営業時間
いろは介護タクシー	黒川郡大和町杜の丘 3-25-4	1 台	1 名	8:00~18:00
まほろばケアタクシー	黒川郡大和町吉岡南 1-1-1	1 台	1 名	8:00~17:00

(5) その他公共交通サービス、福祉・生活サービス

1) 大和町高齢者外出支援事業

高齢者の外出を支援する事業として、「高齢者タクシー券」又は交通用 IC カードへ入金したものをお渡しする「サブローカード」を交付しています。(サブローカードとは、仙台市交通局が発行している交通用 IC カード乗車券の ic sca を活用した本町オリジナル乗車証であり、様々な公共交通機関で利用することができます。)

表 事業概要

対象者	本町に1年以上住所を有する方で、以下のいずれかの条件に該当する方 ①75歳以上の方 ②65歳以上で運転免許自主返納者
内容	○サブローカード 一人あたり年間 6,000 円 ○高齢者タクシー券 一人あたり 500 円×12 枚 6,000 円
申請者	1,192 人 (令和4年度 ※令和4年度は高齢者タクシー券のみ)
事業費	4,799,500 円 (令和4年度 ※令和4年度は高齢者タクシー券のみ)

資料：大和町

2) 福祉タクシー利用助成

障がいをお持ちの方が住みなれた地域で生活することを支援するため、町内のタクシー事業者で利用できるタクシー利用助成券を交付しています。

表 事業概要

対象者	本町に1年以上住所を有する方で、以下のいずれかの条件に該当する方 ①身体障害者手帳の障害程度が1級、2級又は3級（内部障害のみ）に該当する方 ②療育手帳の障害程度がAに該当する方 ③精神障害者保健福祉手帳の障害程度が1級又は2級に該当する方
内容	○福祉タクシー券 一人あたり 500 円×12 枚 6,000 円
申請者	110 人 (令和4年度)
事業費	310,500 円 (令和4年度)

資料：大和町

3) 大和町高等学校等通学応援事業

町内に住所を有し、公共交通機関（路線バス、スクールバス、鉄道、地下鉄）の通学定期券を購入して、高等学校等に通学する生徒の保護者に対して、通学定期券の購入金額のうち、1 カ月あたり 1 万円を超える額の半額相当額（月額上限 1 万円）を応援する補助事業を行っています。

表 事業概要

対象者	高等学校、特別支援学校（高等部）、高等専門学校（3 年生まで）及び法に定める学校に準ずると認められる学校に通学している生徒の保護者
内容	定期券等購入総額から 1 カ月あたり 1 万円を超える額の半額相当額（月額上限 1 万円）を補助
申請者	103 人（令和 4 年度）
事業費	5,063,000 円（令和 4 年度）

資料：大和町

4) スクールバス

町内の中学校へ通う中学生を対象としたスクールバスを運行しています。運行は、（有）中川観光バスと（株）みちのく観光へ委託しています。

表 事業概要

対象者	大和中学校、宮床中学校に通う中学生
内容	○大和中学校 ・吉田コース 2 路線、鶴巣コース 3 路線、落合コース 2 路線、計 7 路線 ・小型バス（事業者所有） ○宮床中学校 ・宮床コース 10 路線 ・小型バス、中型バス、大型バス（事業者所有）
延べ利用者数 数	計 156,206 人（令和 4 年度）
事業費	計 141,138,184 円（令和 4 年度）

資料：大和町

5) 病院送迎バス

町内にある吉岡まほろばクリニックでは、透析患者を対象とした、送迎バスを運行しています。

表 事業概要

対象者	吉岡まほろばクリニックに通院されている透析患者
内容	吉岡まほろばクリニックから透析患者の自宅の無料送迎 ○住所 黒川郡大和町吉岡まほろば 1-5-4 ○透析診療時間 月・水・金曜日：午前、午後、夜間 火・木・土曜日：午前、午後

資料：吉岡まほろばクリニックホームページ

3. 町民ニーズの把握

(1) 町民アンケート

1) 調査概要

町民の普段の移動の状況、公共交通サービスや取り組みへの要望を把握するため、町民アンケート調査を実施しました。

調査目的	日常の移動手段の状況や今後の本町の公共交通についての要望を把握する
調査方法	郵送配布・郵送回答または WEB 回答
調査対象	町内にお住まいの方から無作為に選んだ 1,500 人
調査時期	令和 5 年 6 月 28 日（水）～7 月 14 日（金）
回収状況	544 票（紙 379 票、WEB165 票）、回収率 36.2%

2) 調査結果

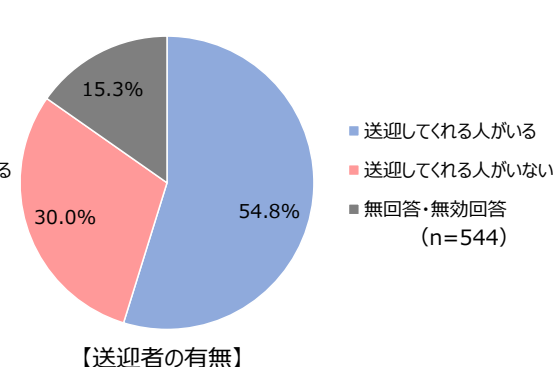
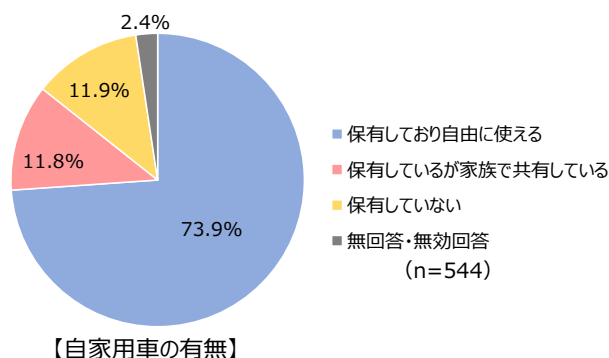
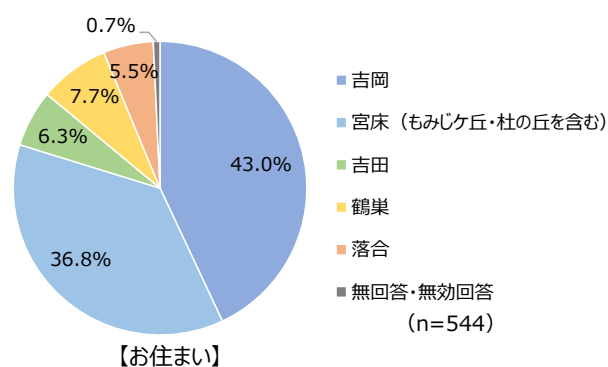
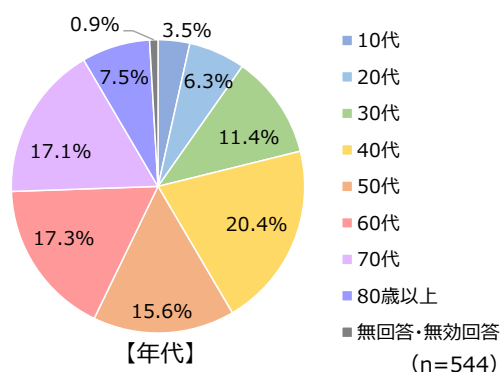
1. 属性

○年代：ほぼ均等となっていますが、10 代が約 4%と少なくなっています。

○地区：地区別人口とほぼ同割合となっています。

○自家用車の有無：約 74%が保有しており自由に使えます。

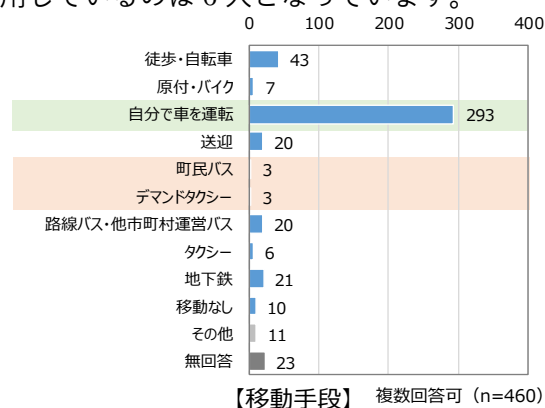
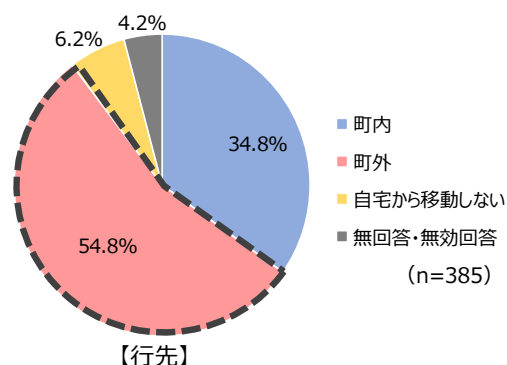
○送迎者の有無：約 55%が送迎してくれる人がいます。



2. 町民の普段の移動

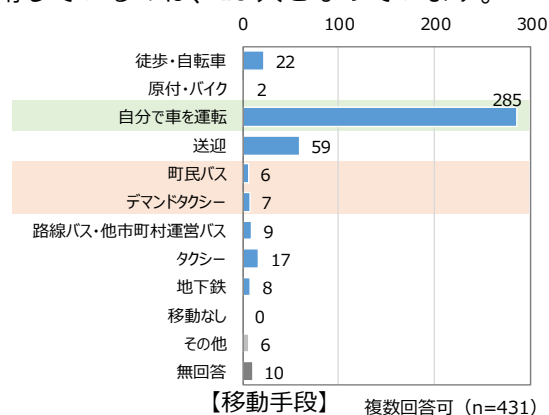
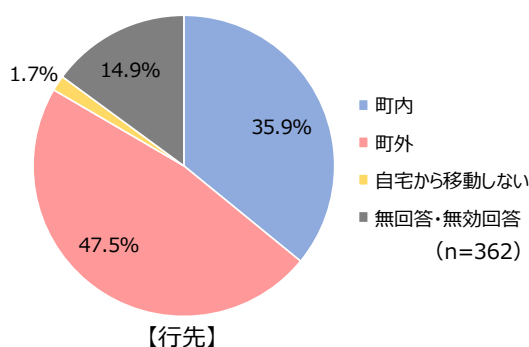
通勤・通学

- ・行先についてみると、約 55%が町外へ通勤通学しています。
- ・移動手段についてみると、通勤通学をしていると回答した 385 人のうち、293 人が自分で車を運転しており、町民バス・デマンドタクシーを使用しているのは 6 人となっています。



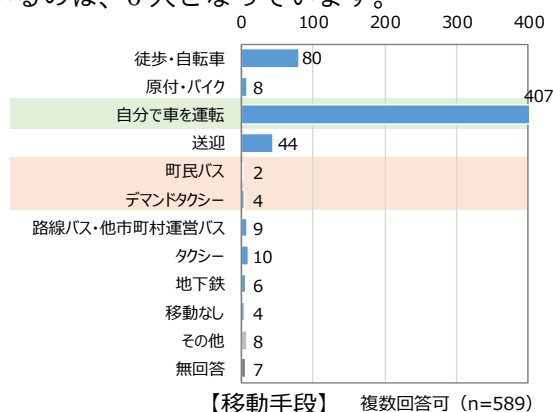
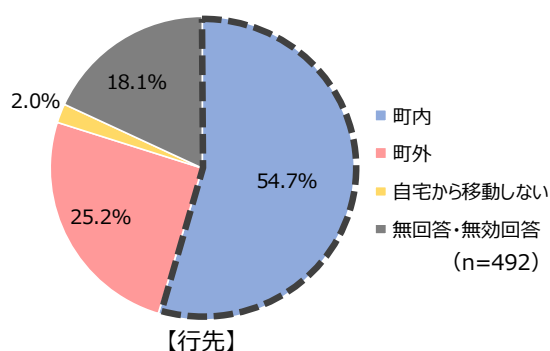
通院・通所

- ・行先についてみると、約 48%が町外へ、約 36%が町内へ通院通所しています。
- ・通院通所の頻度は、約 75%が月 1～3 日となっています。
- ・移動手段についてみると、通院通所をしていると回答した 362 人のうち、285 人が自分で車を運転しており、町民バス・デマンドタクシーを使用しているのは、13 人となっています。



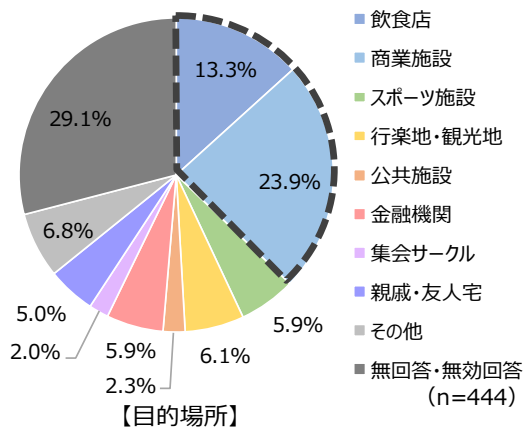
日常の買い物

- ・行先についてみると、約 55%が町内で日常の買い物をしています。
- ・日常の買い物の頻度は約 44%が週 1～2 日となっています。
- ・移動手段についてみると、買い物をすると回答した 492 人のうち、407 人が自分で車を運転しており、町民バス・デマンドタクシーを使用しているのは、6 人となっています。

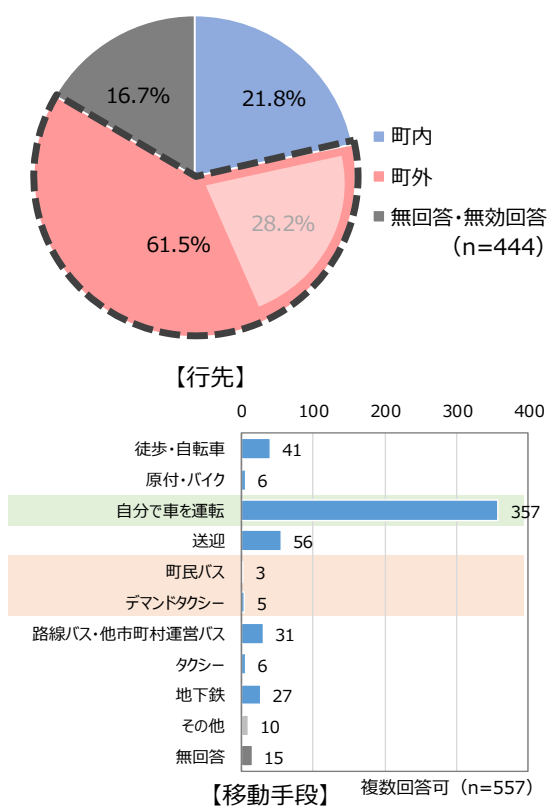


その他のよく行う移動

・その他のよく行う移動の目的場所は、商業施設や飲食店が多く、行先についてみると、約 62％が町外の目的場所へ移動をしています。中でも仙台市への移動が約 28％となっています。



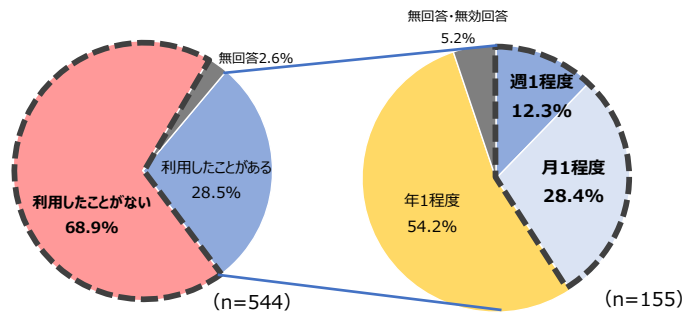
・目的場所へ移動する人のうち、357 人が自分で車を運転しており、町民バス・デマンドタクシーを使用しているのは、8 人となっています。



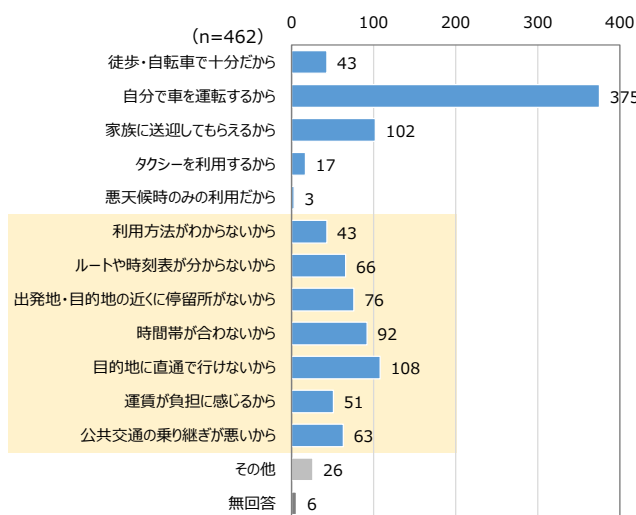
通勤通学やその他目的地は、「町外」へ移動する人が多く、日常の買い物は「町内」の移動をする人が多くなっています。どの移動目的に対しても大多数が「自分で車を運転」しており、「町民バス」や「デマンドタクシー」を使用している人は少ない状況です。

3. 町内の公共交通について

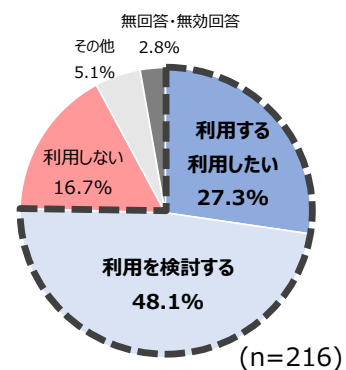
- ・約 69%が「町民バス、デマンドタクシー、路線バス」を利用したことがないとなっています。
- ・利用したことがある人（約 29%）のうち、月 1 回以上程度利用する人は約 41%となっています。



- ・公共交通を利用しない理由は、大多数が「自分で車を運転するから」となっています。
- ・公共交通に対する不満や不便さの項目だけに絞ると「目的地に直通で行けないから」「時間帯が合わないから」「出発地・目的地の近くに停留所がないから」などが多くなっています。



- ・公共交通に対する不満や不便さが改善された場合、約 75%が「利用する・利用を検討する」となっています。

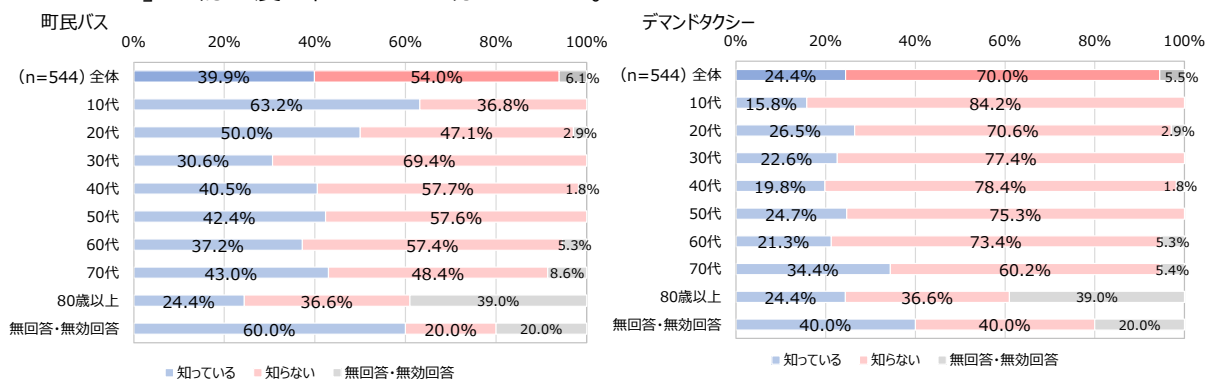


公共交通を利用したことがない人は多いが、利用したことがある人の利用頻度は「月 1 回以上程度」となっており、利用者の利用ニーズはある状況です。

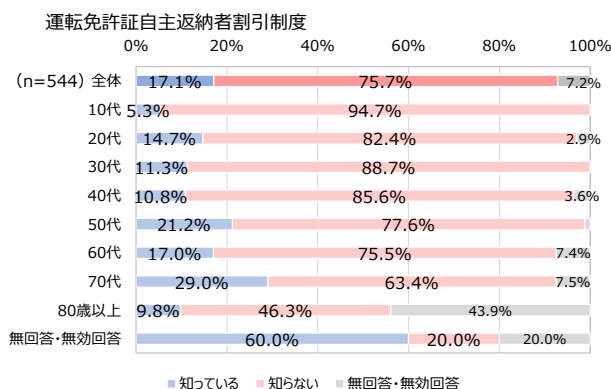
公共交通に対する不満や不便さが改善された場合、約 75%が「利用する・利用を検討する」となっており、公共交通の運行内容によっては利用者が増加する可能性があります。

4. 公共交通サービスの認知度

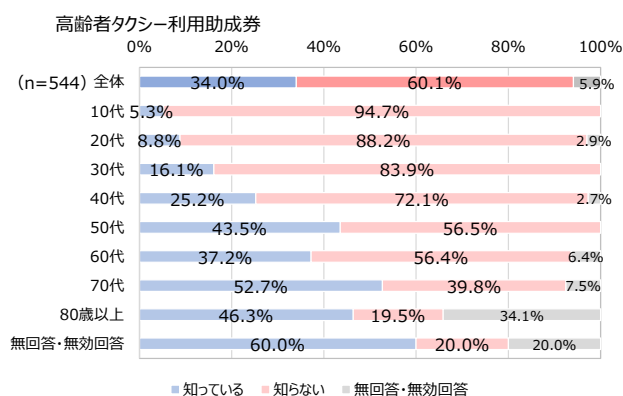
- ・「町民バス」を知らない人は約 54%おり、「デマンドタクシー」を知らない人は約 70%となっています。年代別にみると、10代は約 63%が「町民バス」を知っているのに対し「デマンドタクシー」を知っているのは約 16%にとどまっています。免許非保有者が多い 10代で「デマンドタクシー」の認知度が低いことが分かります。



- ・「運転免許証自主返納者割引制度」を知らない人は約 76%います。年代別にみると、70代は約 29%が知っており、他の年代と比べて認知度があることが分かります。数年後に利用する可能性がある 60代で知っている人は、約 17%にとどまっています。



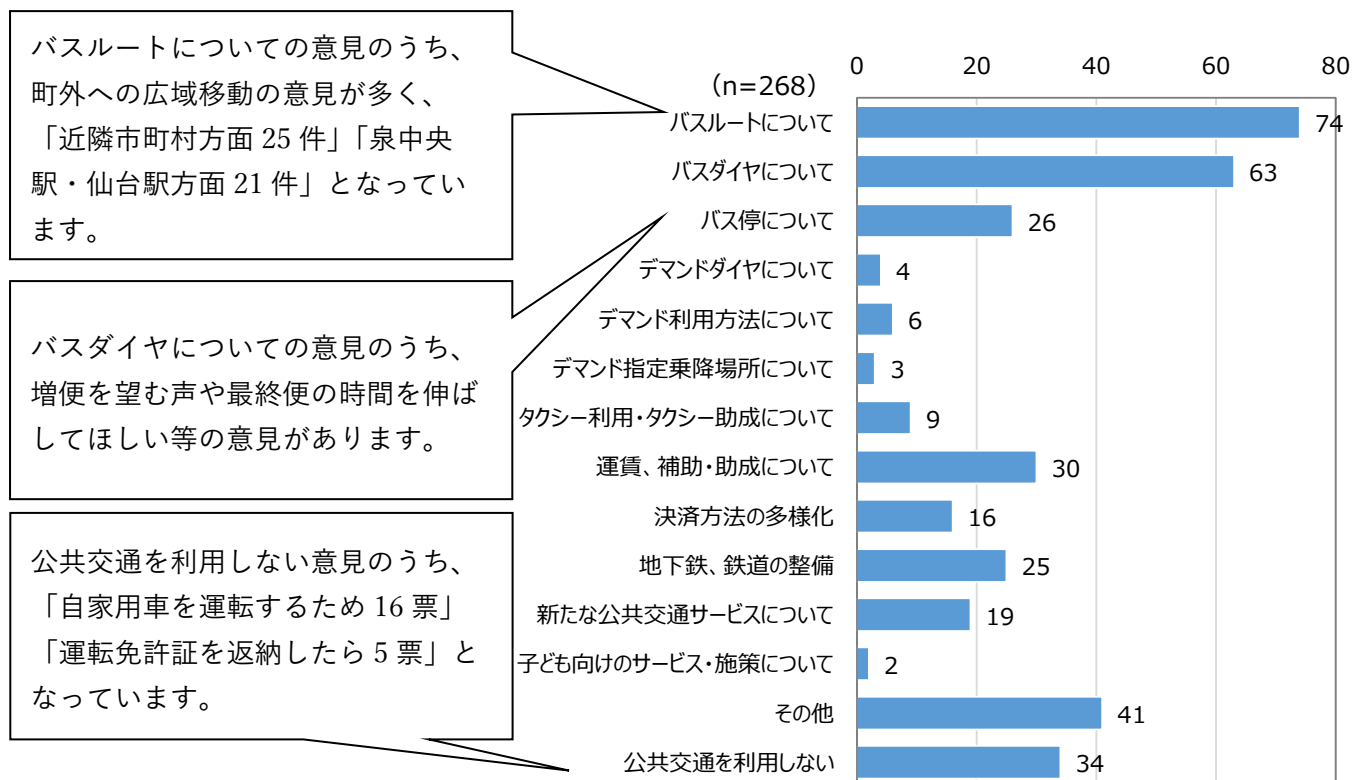
- ・「高齢者タクシー利用助成券」を知らない人は約 60%います。対象者は 70 歳以上（一部 65 歳以上）であり、年代が上がるほど認知度があることが分かります。70代は約 53%が知っており、80 歳以上は約 46%が知っていますが、知らない人が一定数いることが分かります。



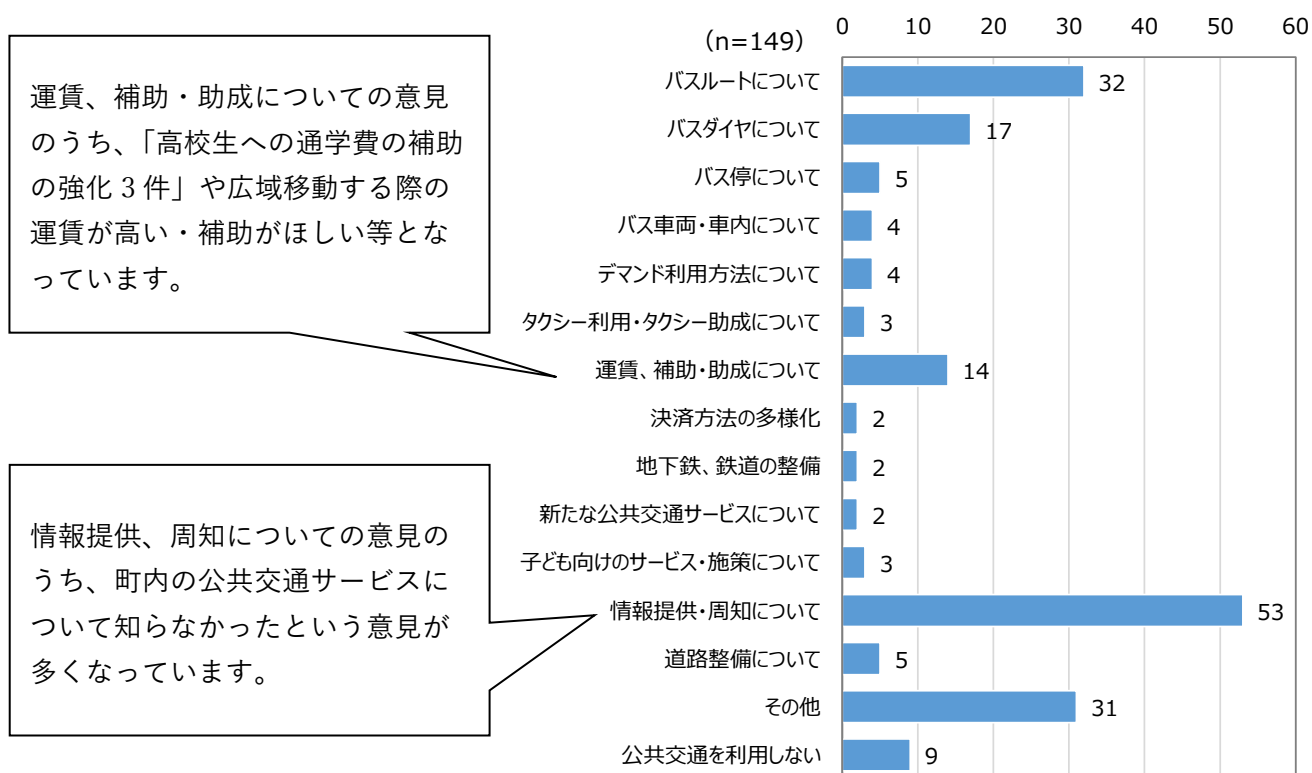
町の公共交通サービスの認知度が低い状況となっています。公共交通サービスのメインターゲットになりそうな年代（免許非保有者や高齢者の移動制約者）の人に周知することで、利用者が増加する可能性があります。

5. 今後の町内の公共交通サービスについて（自由回答）

○町内にどのような公共交通がサービスや取り組みがあれば、今後公共交通を利用しますか。



○その他、現在の公共交通サービスや取り組みでお気づきの点がありますか。



(2) 町民バス利用者アンケート

1) 調査概要

令和元年度、令和4年度、令和5年度に公共交通の利便性向上に向けてアンケート調査を実施しました。そのうち、町民バス利用者（問「町民バスを利用したことがあるか」に「はい」と回答した人）についてアンケート結果を集計します。

実施したアンケート概要は以下のとおりです。

①令和元年度『町民バス利用者アンケート』	
調査対象	町民バス利用者（町民バス車両内設置及び運転手による手渡し）
調査時期	令和元年6月3日（月）～7月1日（月）
回収状況	47票（うち町民バス利用者47票）

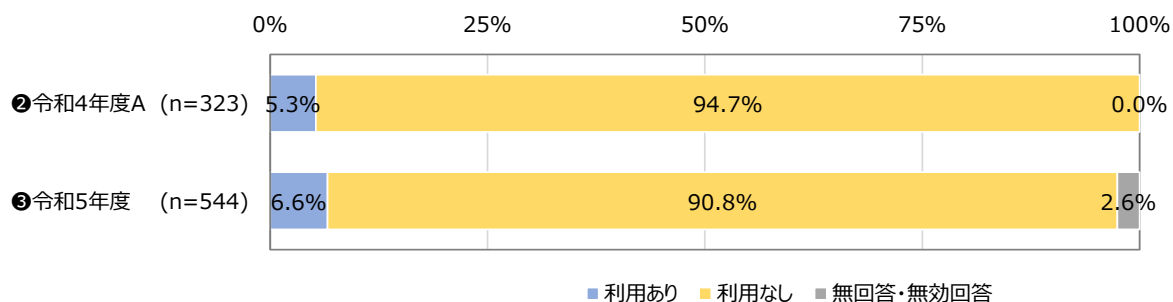
②令和４年度『ABCD アンケート』（アンケート調査票は同様）		
調査時期		令和４年５月１０日（火）～６月２０日（月）
A	調査対象	町内にお住まいの方から無作為に選んだ 1,000 人（郵送）
	回収状況	323 票（うち町民バス利用者 17 票）
B	調査対象	町民バス利用者（町民バス車両内設置及び運転手による手渡し）
	回収状況	9 票（うち町民バス利用者 9 票）
C	調査対象	デマンドタクシー利用者（令和３年度利用実績者へ郵送）
	回収状況	140 票（うち町民バス利用者 65 票）
D	調査対象	ホームページと広報に記載し回答した人（WEB または窓口配布）
	回収状況	10 票（うち町民バス利用者 1 票）

③令和5年度『町民アンケート』	
調査方法	町内にお住まいの方から無作為に選んだ1,500人（郵送）
調査時期	令和5年6月28日（水）～7月14日（金）
回収状況	544票（うち町民バス利用者36票）

2) 調査結果

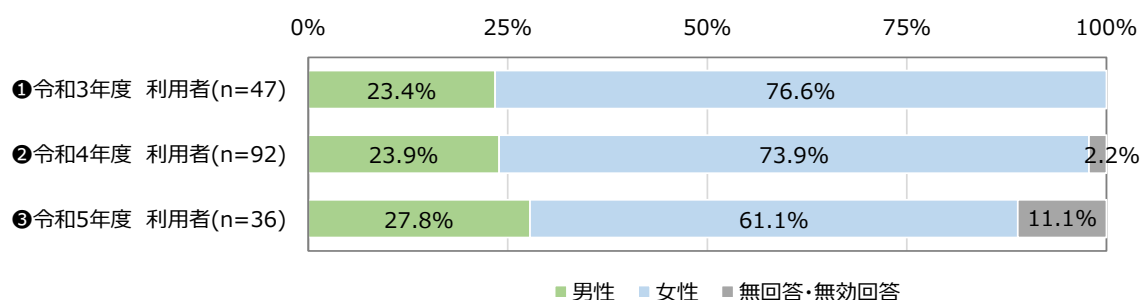
1. 町民のうち、町民バスの利用者

町民のうち町民バスを利用したことがある人は、約6%いる傾向にあります。

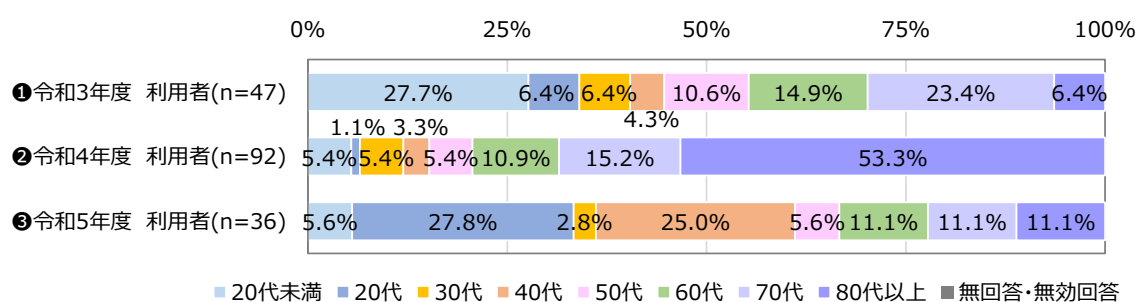


2. 町民バスの利用者の、利用者属性・利用頻度

性別についてみると、女性の利用が多い傾向にあり、平均すると約70%となっています。

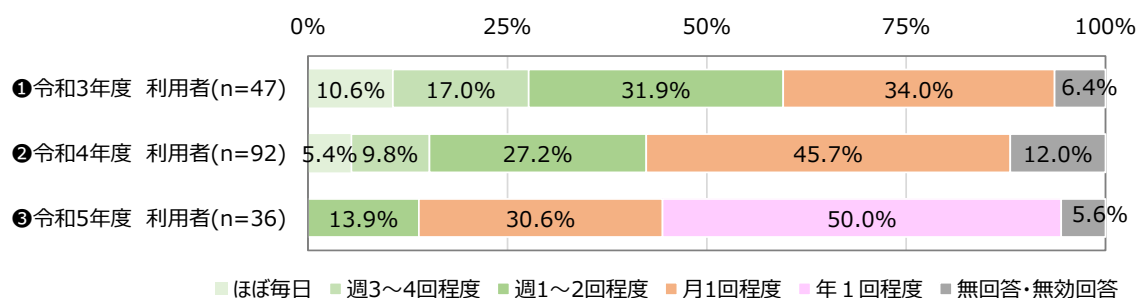


年齢についてみると、傾向はなく様々な年代に利用されています。



※②は、C デマンドタクシー利用者を含むので高齢者の割合が高い。

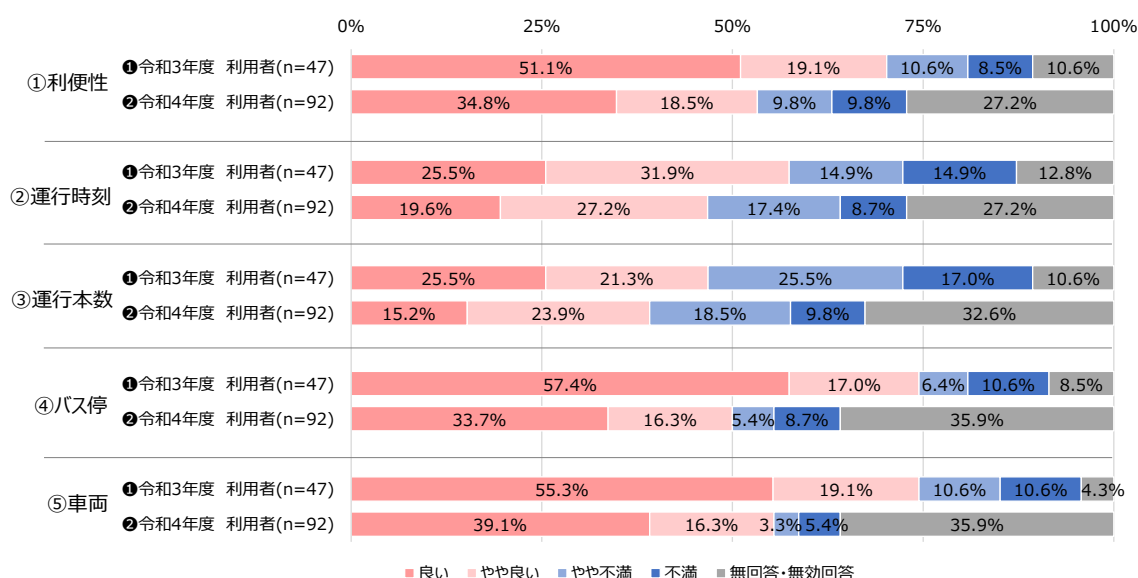
利用頻度については、①②と③で選択肢が異なるため、正確な比較はできませんが、「月1回程度」利用する人が約30～45%程度いる傾向となっています。



※①②「ほぼ毎日・週3～4回程度・週1～2回程度・月1程度」、③「週1程度・月1程度・年1程度」の選択肢。

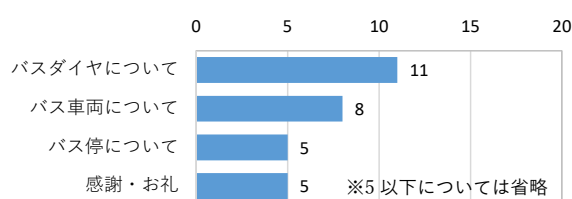
3. 町民バスの利用者の満足度

満足度については、同じような傾向にあります。5項目のうち、運行本数に対する不満度が高い傾向にあります。



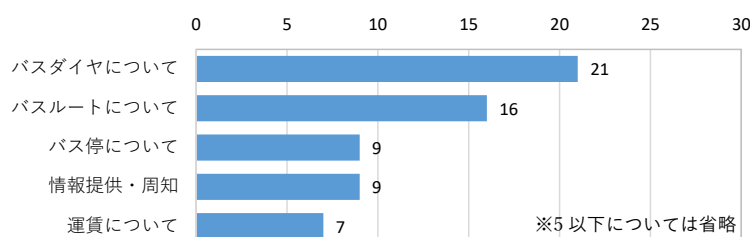
4. 町民バスに対する自由意見（n=アンケート回答者全員のうち回答者数）

①令和元年度の主な意見として、バスダイヤについては「1時間に1本欲しい」や「増便してほしい」、バス車両については「混雑していて座れない」、バス停については「バス停留所を増やしてほしい」や「欲しいバス停の具体的な場所」などの意見がありました。



①令和元年度（n=32）

②令和4年度の主な意見として、バスダイヤについては「最終便が早い、夜間の運行をしてほしい」や「病院や商業施設の営業時間に合わせた時刻」、バスルートについては「泉中央駅や富谷市への広域移動をしたい」などの意見がありました。



②令和4年度（n=102）

(3) デマンドタクシー利用者アンケート

1) 調査概要

令和元年度、令和4年度、令和5年度に公共交通の利便性向上に向けてアンケート調査を実施しました。そのうち、デマンドタクシー利用者（問「デマンドタクシーを利用したことがあるか」に「はい」と回答した人）についてアンケート結果を集計します。

実施したアンケート概要は以下のとおりです。

①令和元年度『デマンドタクシー登録者アンケート』	
調査対象	デマンドタクシー登録者（郵送）
調査時期	令和元年6月3日（月）～7月1日（月）
回収状況	265票（うちデマンドタクシー利用者164票）

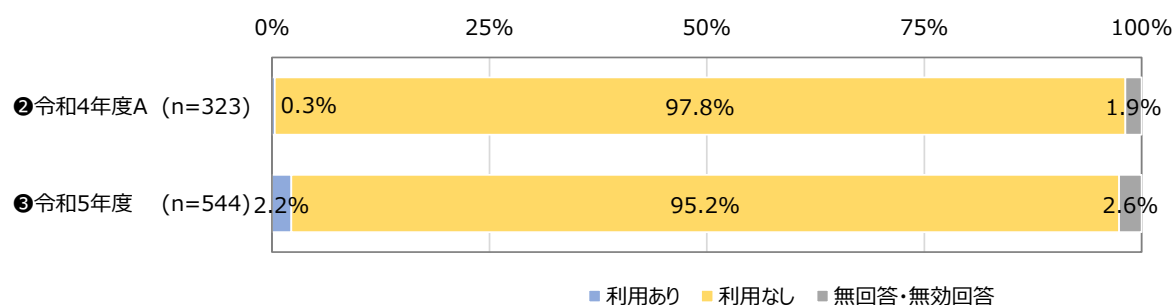
②令和４年度『ABCD アンケート』（アンケート調査票は同様）		
調査時期		令和４年５月１０日（火）～６月２０日（月）
A	調査対象	町内にお住まいの方から無作為に選んだ 1,000 人（郵送）
	回収状況	323 票（うちデマンドタクシー利用者 1 票）
B	調査対象	町民バス利用者（町民バス車両内設置及び運転手による手渡し）
	回収状況	9 票（うちデマンドタクシー利用者 0 票）
C	調査対象	デマンドタクシー利用者（令和３年度利用実績者へ郵送）
	回収状況	140 票（うちデマンドタクシー利用者 136 票）
D	調査対象	ホームページと広報に記載し回答した人（WEB または窓口配布）
	回収状況	10 票（うちデマンドタクシー利用者 0 票）

③令和5年度『町民アンケート』	
調査方法	町内にお住まいの方から無作為に選んだ1,500人（郵送）
調査時期	令和5年6月28日（水）～7月14日（金）
回収状況	544票（うちデマンドタクシー利用者12票）

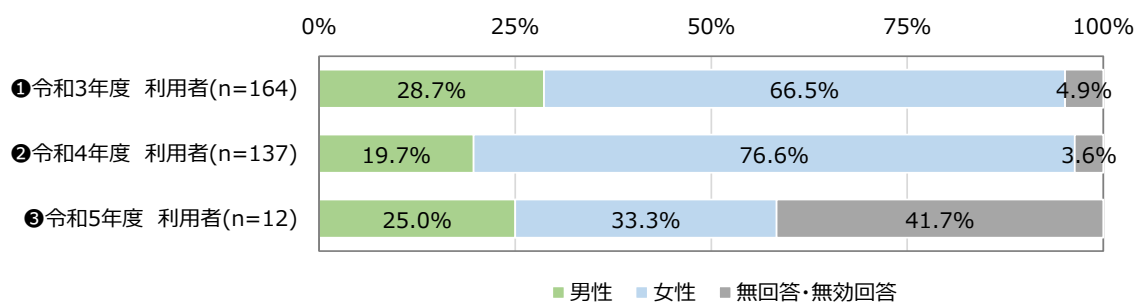
2) 調査結果

1. 町民のうち、デマンドタクシーの利用者

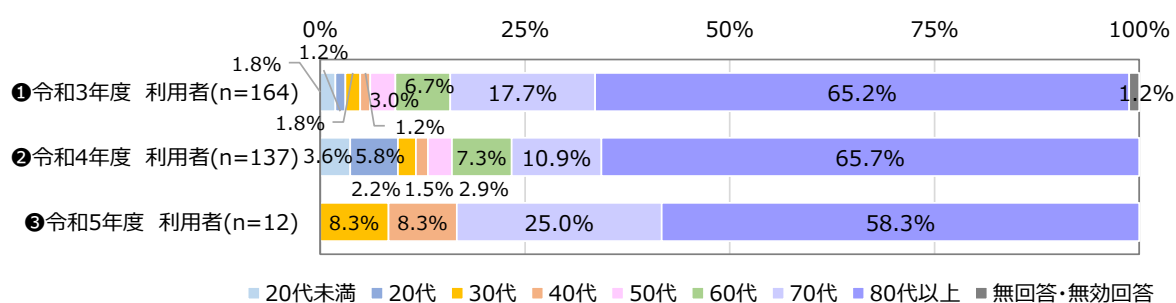
町民のうちデマンドタクシーを利用したことがある人は、微増しています。



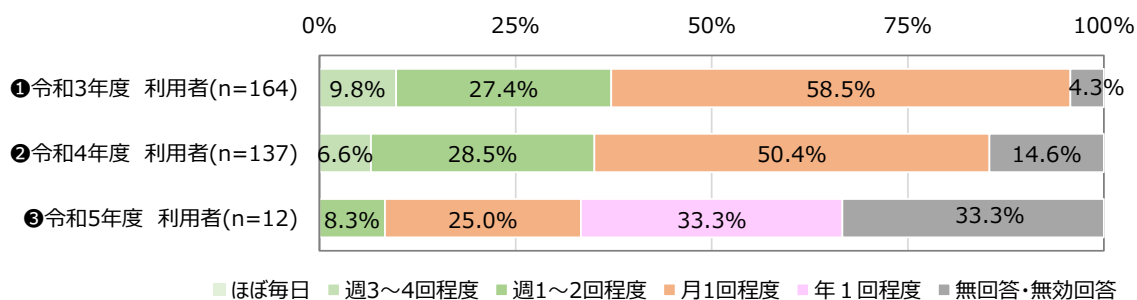
2. デマンドタクシーの利用者の利用者属性・利用頻度
性別についてみると、女性の利用が多い傾向にあります。



年齢についてみると、半数以上が 80 代以上となっており、高齢者の利用が多い傾向にあります。



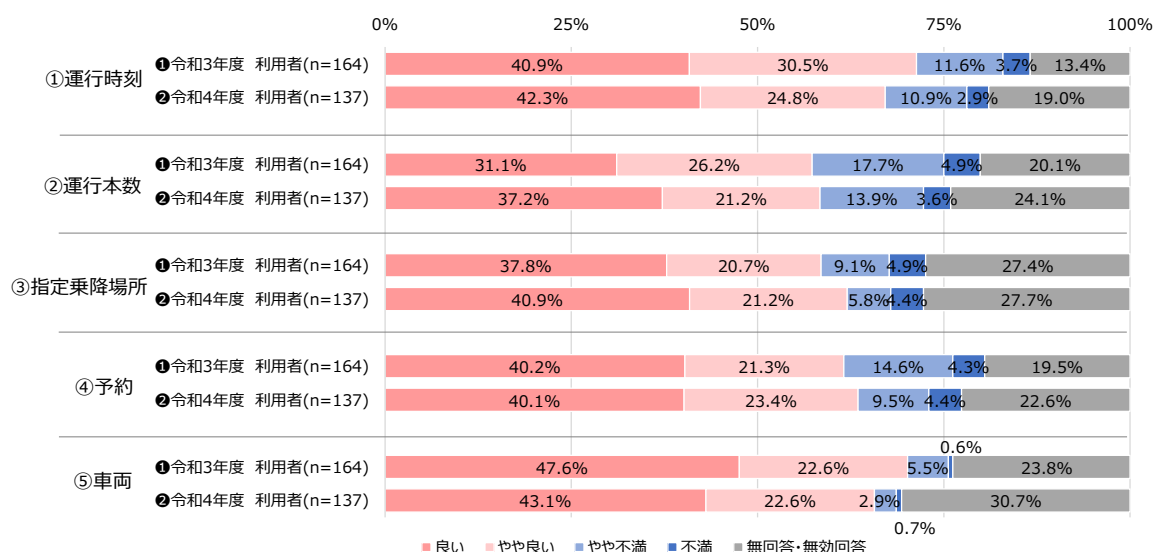
利用頻度については、①②と③で選択肢が異なるため、正確な比較はできませんが、「ほぼ毎日」利用する人は 0%となっています。



※①②「ほぼ毎日・週3～4回程度・週1～2回程度・月1程度」③「週1程度・月1程度・年1程度」の選択肢。

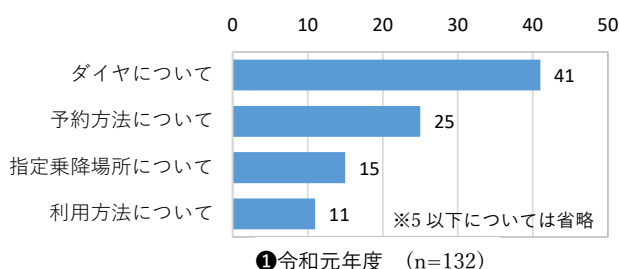
3. デマンドタクシーの利用者の満足度

満足度については、同じような傾向にあり、満足度は高い傾向にあります。

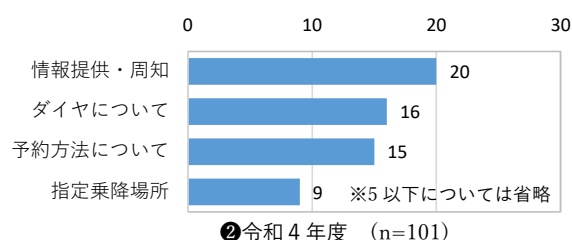


4. デマンドタクシーに対する自由意見 (n=アンケート回答者全員のうち回答者数)

①令和元年度の主な意見として、ダイヤについては「土日祝の運行」や「増便してほしい」、予約方法については「当日予約、1時間～30分前までの予約としてほしい」などの意見がありました。



②令和4年度の主な意見として、情報提供・周知については「デマンドタクシーについて知らない、周知してほしい」、ダイヤについては「土日祝の運行」「1時間毎の運行、希望時刻」、予約方法については「予約が面倒に感じる」や「土日にも予約受付してほしい、ネットから予約したい」などの意見がありました。



第4章 地域公共交通の課題整理

課題1 移動制約者の日常の移動手段の確保が必要

■現状①

本町の人口ビジョンに記載のある「中長期人口推計」をみると、計画期間内（令和10年度）の総人口は増加する見込みとなっています。令和13年度までの年齢3区分別の人口比率をみると、生産年齢人口比率は減少していますが、年少人口比率と老年人口比率は増加する見込みとなっています。

中長期でみると、老年人口が増え続ける見込みとなっています。

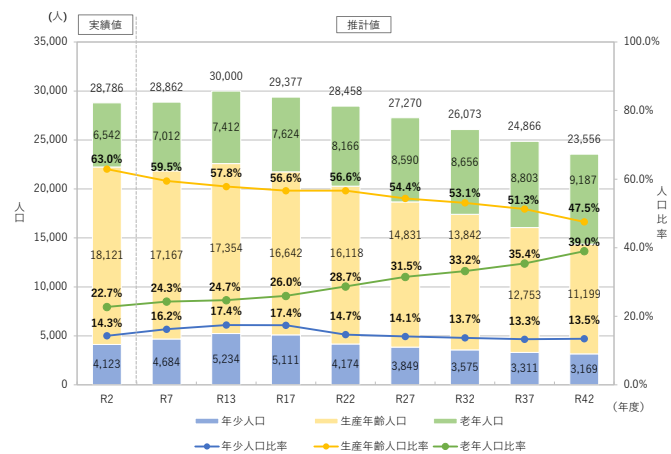


図 年齢3区分別人口及び人口比率の推計
(大和町第五次総合計画「中長期人口推計」)

■現状②

令和4年12月末時点の運転免許非保有者数は約4,000人となっています。免許保有率を年齢区別にみると、60～74歳は約90～80%程度で、75歳以上になると約67%となり、75歳以上を境に免許保有率が低くなっています。老年人口は増え続ける見込みのため、運転免許証返納を検討する高齢者も増加する可能性があります。

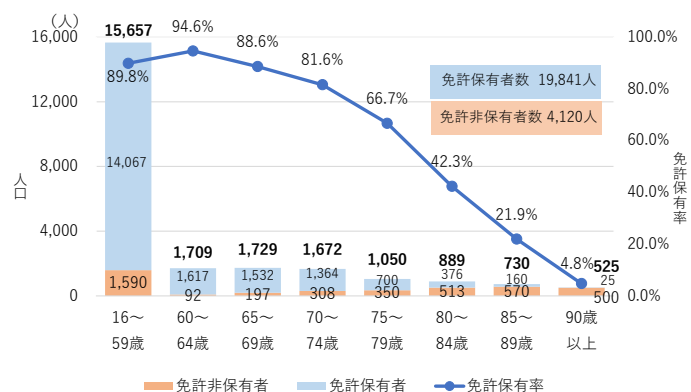


図 年齢区分別免許非保有者・保有者・保有率
(宮城県警察、住民基本台帳 (R4年12月末時点))

■現状③

町民バスとデマンドタクシーの利用者を比較すると、デマンドタクシーの利用者は70代以上が約76%を占めています。

利用目的は「通院」が最も多く、町民アンケートの自由回答でも「今は必要ないが、運転免許証自主返納後に利用したい」という意見も多くあり、高齢者が通院等の日常生活の移動に利用している状況です。

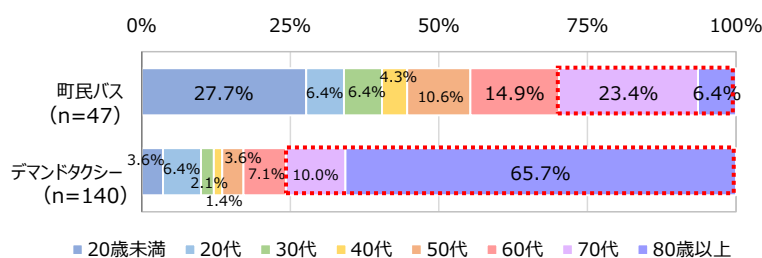


図 町民バス・デマンドタクシー利用者の年齢
(町民バス利用者アンケート、デマンドタクシー利用者アンケート)

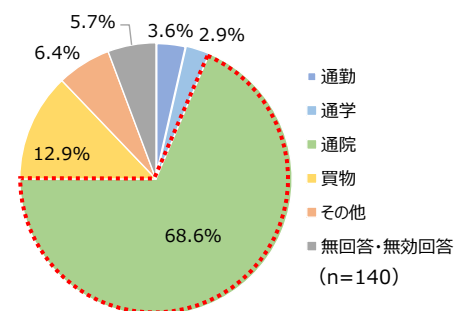


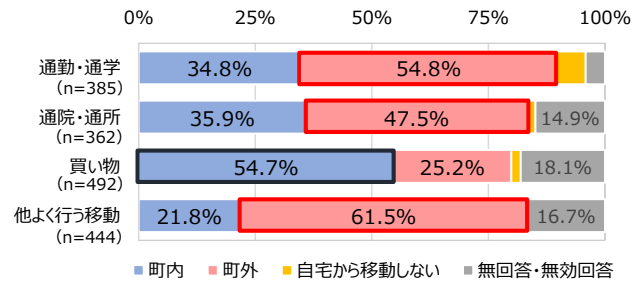
図 デマンドタクシー利用目的
(デマンドタクシー利用者アンケート)

課題2 移動需要に対応するため、他の交通機関との有機的な連携が必要

■現状①

通勤・通学、通院・通所、他よく行う移動は「町外」へ移動する人が多く、買い物は「町内」の移動をする人が多くなっています。

通勤・通学、通院・通所、他よく行う移動ともに、町外の中で「仙台市」が最も多く、他には「富谷市、大衡村、大崎市、利府町」などとなっており、日常生活で町外への広域移動をしている状況です。



※10%以下は数字を省略

図 日常の移動目的別の行先割合 (町民アンケート)

■現状②

町民アンケートの自由回答でも「泉中央駅や仙台駅、富谷市、大崎市、利府町など、近隣市町村へ広域移動をしたい」という意見が多くあります。

■現状③

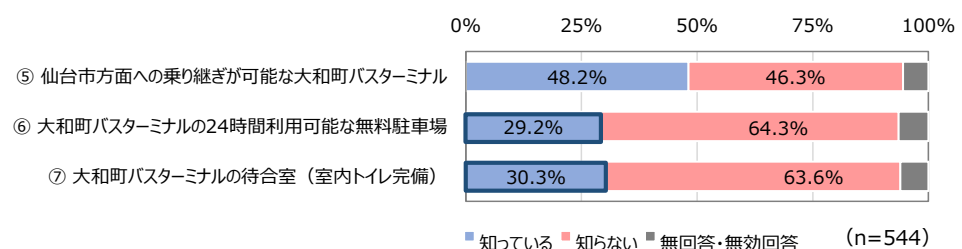
バスターミナルには、仙台市への広域移動ができる路線バス・高速バスのほか、近隣市町村が運営するバス等が乗入れをしています。一方、本町の町民バス及びデマンドタクシーは、町外への乗り入れは行っていない状況です。

バスターミナルの認知度は約 48%ありますが、無料駐車場や待合室の認知度は低い状況です。

表 バスターミナルを発着する公共交通機関

公共交通		行先
市町村運営	富谷市	市民バス 富谷市役所方面
		デマンド型交通 (対象区域の富谷市民のみ利用可)
	大郷町	住民バス 大郷ふるさとプラザ物産館方面 (大郷町民のみ利用可)
	大衡村	デマンド型交通 (大衡村民のみ利用可)
路線バス (宮城交通(株))	吉岡・新富谷ガーデンシティ線	泉中央駅行
		道下行
	泉・鶴が丘線	鶴が丘ニュータウン
高速バス (宮城交通(株))	仙台大衡線/仙台加美線	仙台駅前行
		大衡村役場行
		小野田支所行
スクールバス		

資料：各公共交通事業者ホームページ



■ 知っている ■ 知らない ■ 無回答・無効回答 (n=544)

※10%以下は数字を省略

図 便別の利用者区分割合 (町民アンケート)

課題3 ニーズの把握と町内の輸送資源の適切な活用が必要

■現状①

バス停別 1 日あたりの利用者数の乗車は「杜の丘一丁目」の 10.5 人/便が最も多く、降車は「黒川高校前」の 20.3 人/便が最も多くなっています。一方で、「宮床山田」と「総合運動公園前」は乗降車共に 0.0 人/便となっています。

表 バス停別 1 日あたりの利用者数 (R4 年 12 月利用実態調査) (人/便)

	乗	降
宮城大学	4.0	7.2
もみじヶ丘一丁目	5.8	3.7
杜の丘一丁目	10.5	9.2
宮床山田	0.0	0.0
総合運動公園前	0.0	0.0
黒川高校前	9.3	20.3
バスターミナル	4.5	5.8

表 便別 1 日あたりの利用者数 (R4 年度) (人/日)

	R4
第1便 (7 : 00)	11.1
第2便 (8 : 00)	3.6
第3便 (8 : 50)	5.4
第4便 (10 : 00)	3.9
第5便 (11 : 10)	3.7
第6便 (12 : 20)	5.3
第7便 (13 : 30)	2.3
第8便 (14 : 45)	2.2
第9便 (16 : 00)	2.3
第10便 (17 : 10)	8.2
第11便 (18 : 25)	2.2

町民バスの便別の 1 日あたりの利用者数は、第 1 便と第 10 便が多くなっています。

利用者数の多い便の利用者区分をみると、第 1 便は約 91%が高校生、第 10 便は約 87%が高校生となっており、主に高校生の通学に利用されています。

利用されているバス停・されていないバス停、利用の多い便・少ない便があり、利用に偏りがある状況です。

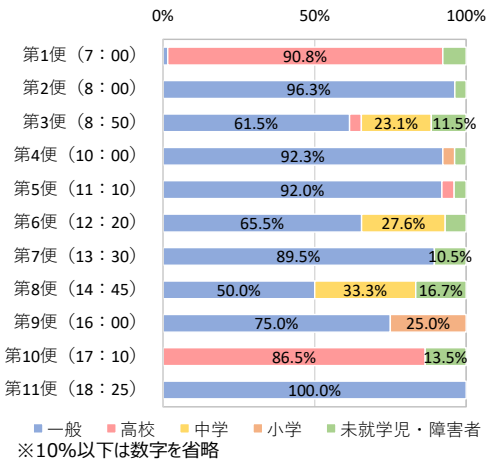


図 便別の利用者区分割合 (R4 年 12 月利用実態調査)

■現状②

デマンドタクシーの便別・地区別の 1 日あたりの利用者数が日平均 1.0 人/便未満の便が多く、利用者が少ない状況となっています。

表 便別・地区別 1 日あたりの利用者数 (R4 年度) (人/便)

	宮床地区	吉田地区	鶴巣地区	落合地区	日平均
第1便 (6 : 50)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
第2便 (7 : 30)	0.3	0.2	1.4	0.1	0.5
第3便 (9 : 00)	1.7	3.1	2.2	1.5	2.1
第4便 (10 : 30)	1.3	3.0	1.4	1.0	1.7
第5便 (12 : 00)	1.6	2.8	1.2	1.2	1.7
第6便 (13 : 30)	0.9	1.8	0.8	0.6	1.0
第7便 (14 : 30)	0.1	0.9	0.3	0.6	0.5
第8便 (15 : 30)	0.3	1.5	1.8	0.9	1.1
第9便 (16 : 30)	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1
第10便 (17 : 30)	0.2	0.7	0.2	0.2	0.3

■現状③

令和 4 年度の高齢者タクシー利用助成券の申請者は 1,129 人となっており、対象者である免許証自主返納をした 65～74 歳と 75 歳以上の対象者約 3,152 人のうち、約 35.8%が利用しています。

令和 5 年度からは、サービス内容を変更して「高齢者外出支援事業」としてタクシー助成券またはサブローカードの配布を行っており、対象者約 3,382 人のうち、令和 5 年 10 月時点の申請者は 1,101 人 (約 32.6%) となっています。

課題4 周知・利用促進の効果的な取り組みが必要

■現状①

デマンドタクシーは、町民バスの利用者の減少により空バスの運行が目立ってきたことから、バスを1路線のみとし、バスに代わる交通手段として運行を開始しました。運行開始から利用者は年々増加していますが、燃料費の高騰や人件費等を含む運行委託料が増加をしていることから、収支率は平成29年度以降、約4%前後と低い水準で推移しています。

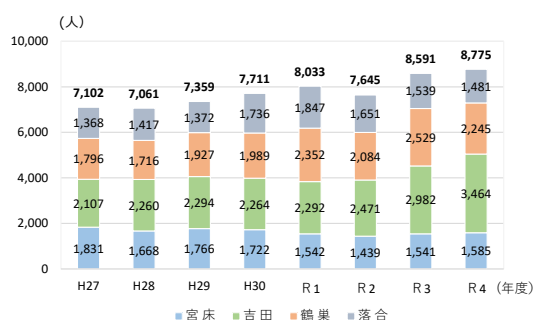


図 地区別の延べ利用者数数の推移

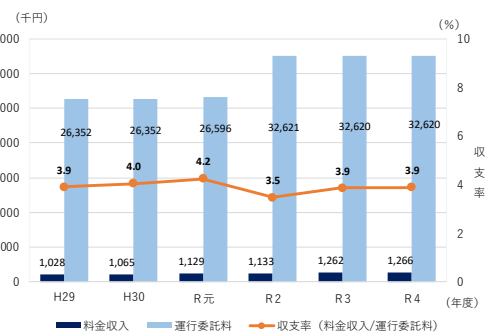


図 料金収入・運行委託料・収支率の推移

■現状②

公共交通を利用しない理由は、「自分で車を運転するから」が最も多くなっています。

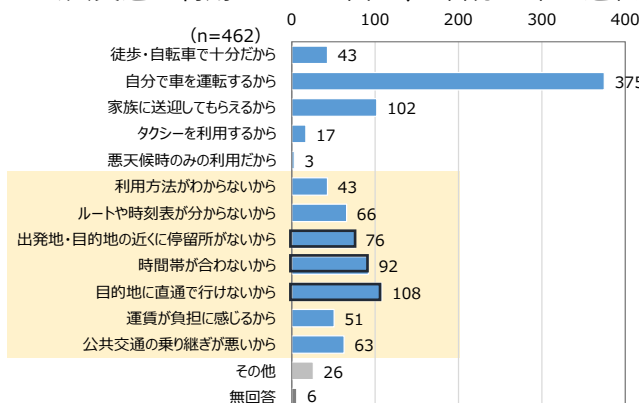


図 公共交通を利用しない理由 (町民アンケートより)

利用しない理由のうち、公共交通に対する不満や不便さの項目だけに絞ると「目的地に直通で行けないから」「時間帯が合わないから」「出発地・目的地の近くに停留所がないから」などが多くなっています。

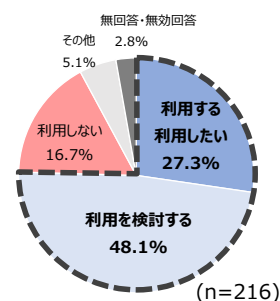
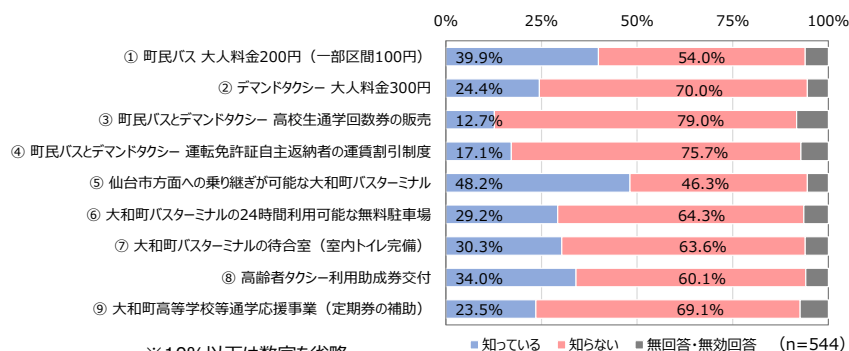


図 改善された場合の利用意向 (町民アンケートより)

これらが改善された場合、約75%が「利用する・利用を検討する」と回答しており、公共交通の運行内容によっては利用者が増加する可能性があります。

■現状③

町内の公共交通や移動サービスの認知度は、全体的に低い状況です。



※10%以下は数字を省略

図 公共交通サービスの認知度 (町民アンケートより)

第5章 基本理念・基本方針・目標

1. 基本理念・基本方針

全国的に人口減少・少子高齢化が進む中、本町の人口はまだ増加傾向を維持していますが、将来推計では近く減少に転じると見込まれており、人口減少・少子高齢化の進行が目の前に迫っています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響でライフスタイルが変わるなど、地域公共交通を取り巻く環境が厳しさを増しており、その確保・維持に向けた取り組みが求められます。

このような中、大和町第5次総合計画では、町民一人ひとりが幸せを実感しながらいきいきと暮らすことができ、げんきとにぎわいが町全体にあふれていくことを目指し、町の将来像を『七ツ森の輝く緑 元氣なくらしが広がる大和町～しあわせめぐるまち たいわ～』と掲げています。公共交通分野は、基本方針『みんなでつくる安全に住みつづけられるまちづくり』の中に位置づけられており、主要施策として「高齢化に伴い自家用車を利用できなくなるなど、移動手段の選択が限られる交通弱者の増加が懸念されることから、日常生活を支える移動手段として、ニーズを踏まえた交通環境を整え利便性の向上を図る」こととしています。

以上を踏まえて、本計画の基本理念を設定します。

《 基 本 理 念 》

町民の元氣な暮らしを支え続ける地域公共交通の実現

基本理念「町民の元氣な暮らしを支え続ける地域公共交通の実現」に向けて、3つの基本方針と目標を設定します。

基本方針1 日常生活を支える快適な地域公共交通ネットワークの構築

- 日常生活の移動に利用できる地域公共交通を目指します。
- バスターミナルの活用やスムーズな乗り換えの推進を目指します。
- 新サービス導入による利便性・効率性の向上を目指します。

基本方針2 持続可能な地域公共交通の連携・協働

- 町民と事業者と協働の推進を目指します。
- 地域の多様な輸送資源を活用した体制の構築を目指します。
- 福祉や商業、観光分野と連携し町内の活性化を目指します。

基本方針3 安全で安心な交通環境の整備

- 誰もが利用しやすい地域公共交通の環境を目指します。
- 安心して運転免許証自主返納ができる体制を目指します。
- 地域公共交通サービスの情報や利用方法の周知・認知度向上を目指します。

2. 方針の体系図

本町の地域公共交通の問題点・課題をふまえ、各基本方針に対応する目標・評価指標・施策を設定します。

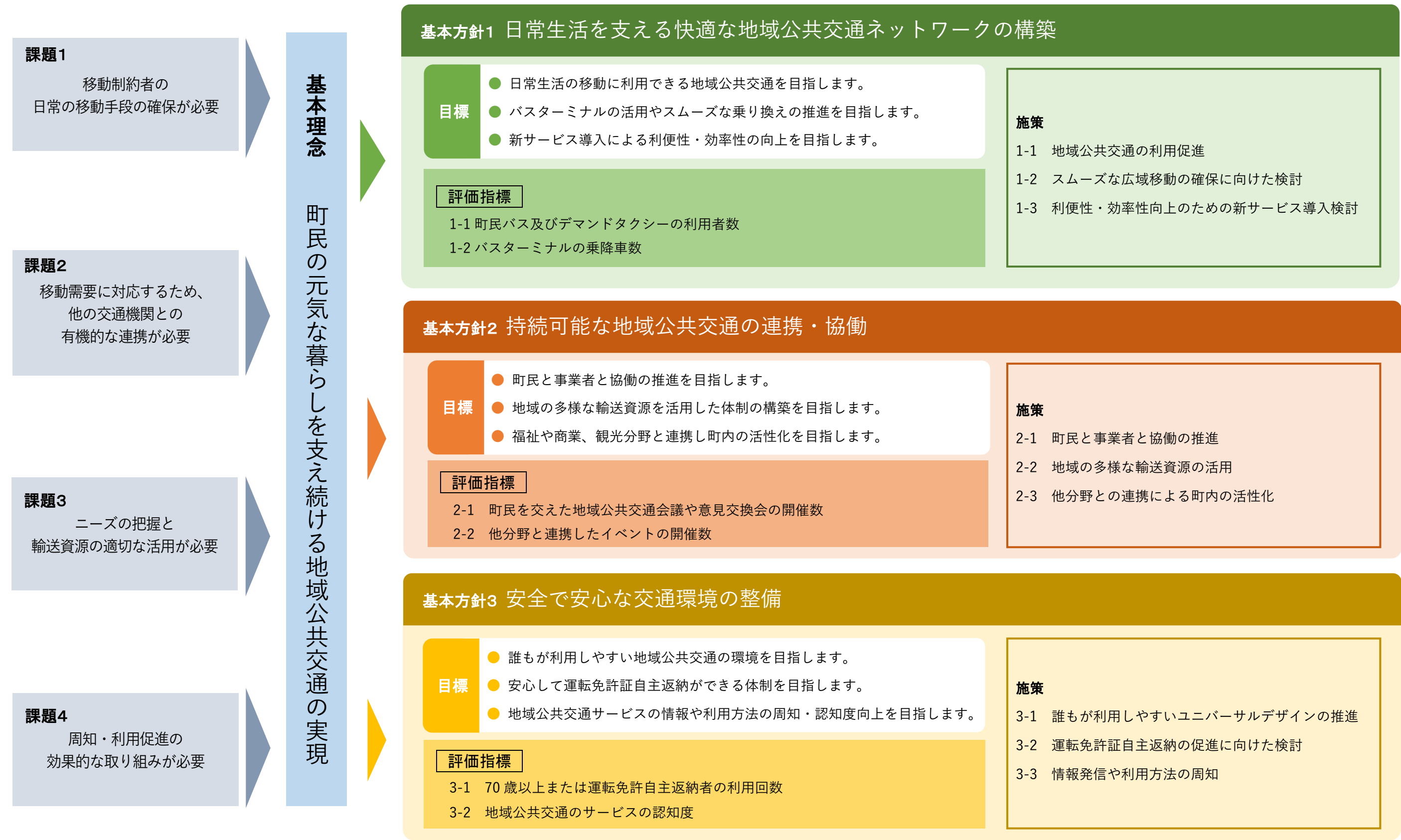


図 方針の体系

3. 地域公共交通の将来像

本町の地域公共交通ネットワーク図と位置づけ・役割を次のとおり定めます。

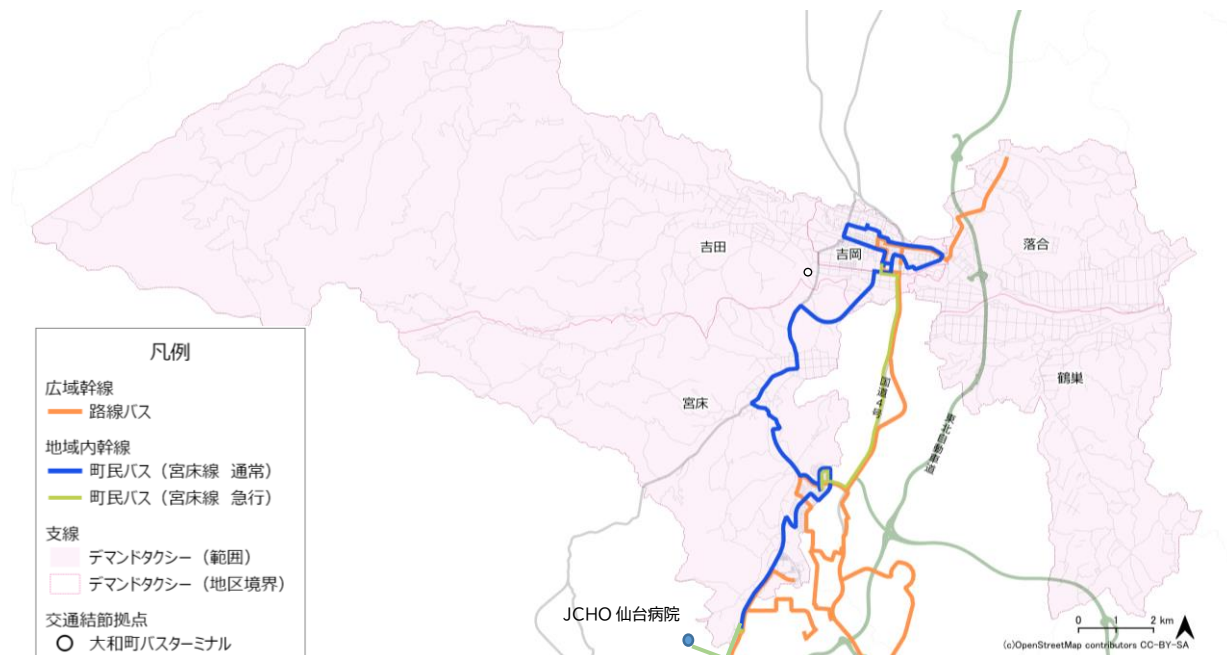


図 地域公共交通ネットワーク
表 地域公共交通の位置づけ・役割

位置づけ	系統（地域公共交通）	役割	確保・維持策
広域幹線	高速バス、路線バス	都市間を結ぶ広域的な移動需要を担う交通	交通事業者や近隣市町村と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
地域内幹線	町民バス	町内のまちなか、黒川高等学校への移動需要と宮城大学・JCHO 仙台病院方面への移動需要を担う交通	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続的な運行を目指します。
支線	デマンドタクシー	町内の各地区とまちなか、日常生活の移動需要を担う交通	交通事業者と連携した取り組みにより、一定以上の需要を確保します。
その他	一般タクシー	町内外の個別の多様な移動需要を担う交通	庁内や交通事業者と連携した取り組みにより、一定以上の需要を確保します。
	スクールバス、介護タクシー、送迎サービス等	特定の利用者の移動需要を担う交通	
交通結節拠点	大和町バスターミナル	様々な地域公共交通の結節拠点	

※地域内幹線公共交通（町民バス）の必要性と運行について

広域幹線の公共交通ネットワークと密接な地域内公共交通を確保・維持するには、町の財政負担だけでは運行の維持が難しく、引き続き地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、日常生活の交通手段を確保・維持する必要があります。また、町民バスの車両更新・取得にあたっては国庫補助（車両減価償却費等補助国庫補助金）を活用します。

運行にあたっては、一部の便を仙台市内まで延伸を行うが、本町から JCHO 仙台病院の利用者がいた場合の運行かつ、降車専用の停留所とすることから町民以外の利用は想定されません。このため、本町のみの交通計画の位置づけ、費用負担で運行します。

4. 目標と評価指標

(1) 評価指標と目標値

本計画の評価指標と目標値を次のとおり定めます。評価指標は、目標値を達成するためだけに用いるのではなく、計画期間における地域公共交通の現状と推移を把握し、より改善していくために用いるものです。

表 評価指標及び目標値

基本方針	目標	評価指標		現状値 (令和4年)	目標値 (令和10年)
日常生活を支える快適な地域公共交通ネットワークの構築	○日常生活の移動に利用できる地域公共交通を目指します。 ○バスターミナルの活用やスムーズな乗り換えの推進を目指します。 ○新サービス導入による利便性・効率性の向上を目指します。	指標 1-1 町民バス及びデマンドタクシーの利用者数	町民バス	14,735 人	14,807 人以上
			デマンドタクシー	8,775 人	8,863 人以上
		指標 1-2 バスターミナルの乗降車数	町民バス	2,490 回	2,515 回以上
			デマンドタクシー	67 回	68 回以上
持続可能な地域公共交通の連携・協働	○町民と事業者と協働の推進を目指します。 ○地域の多様な輸送資源を活用した体制の構築を目指します。 ○福祉や商業、観光分野と連携し町内の活性化を目指します。	指標 2-1 町民を交えた地域公共交通会議や意見交換会の開催数		4 回 ※書面開催含める	3 回以上
		指標 2-2 他分野と連携したイベントの開催数		未実施	1 回以上
安全で安心な交通環境の整備	○誰もが利用しやすい地域公共交通の環境を目指します。 ○安心して運転免許証自主返納ができる体制を目指します。 ○地域公共交通サービスの情報や利用方法の周知・認知度向上を目指します。	指標 3-1 70 歳以上または運転免許自主返納者の利用回数	町民バス	2,626 回	2,899 回以上
			デマンドタクシー	4,036 回	4,456 回以上
		指標 3-2 地域公共交通のサービスの認知度	町民バス	39.9%	50.0%以上
			デマンドタクシー	24.4%	30.0%以上

※評価指標の数値は、社会情勢等を踏まえ必要に応じて見直しを行う場合があります。

(2) 評価指標の考え方・算出方法

指標 1-1 町民バス及びデマンドタクシーの利用者数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、町内の地域公共交通の利便性向上を目指しています。このため、町民バス及びデマンドタクシーの利用者数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、本町の高齢化率（65 歳以上）の推移を参考に設定します。令和3年～令和5年の高齢化率が各年 0.2%増加となっていることから、5年で 1.0%増加すると仮定します。
- ・町民バスは、現状値のうち一般利用者数（学生と障がい者を除く）を 1.0%増加させた値とします。

- ・デマンドタクシーは、主な利用者が高齢者のため、現状値を 1.0% 増加させた値とします。

使用データ ・ 高齢化率の推移（R5 年宮城県高齢者人口調査結果）
 ・ 町民バス及びデマンドタクシーの年間利用者数（R4 年度実績）

指標 1-2 バスターミナルの乗降車数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、バスターミナルの活用やスムーズな乗り換えができる環境を目指しています。バスターミナルから他の地域公共交通への乗り換えを推進するため、バスターミナルの乗降車数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、指標 1-1 と同様に高齢化率を参考に 5 年で 1.0% 増加させた値とします。

使用データ ・ 高齢化率の推移（R5 年宮城県高齢者人口調査結果）
 ・ バス停別乗降車数（R4 年 9 月・12 月実態調査）の年間平均を算出し平均値を使用
 ・ 指定乗降場所別乗降車数（R4 年度実績）

指標 2-1 町民を交えた地域公共交通会議や意見交換会の開催数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、町民と事業者と協働の推進を目指しています。このため、町民を交えた地域公共交通会議や意見交換会の開催数を 3 回以上とします。（令和 4 年度は書面開催を行ったため、4 回としています。）

使用データ ・ 地域公共交通会議の開催数（R4 年度実績）

指標 2-2 他分野と連携したイベントの開催数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、他分野との連携による町内の活性化を目指しています。このため、現時点では開催していない、他分野と連携したイベントを検討し開催します。

指標 3-1 70 歳以上または運転免許自主返納者の利用回数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、安心して運転免許証自主返納ができる体制を目指しています。このため、町民バス及びデマンドタクシーの 70 歳以上または運転免許を自主返納した方の利用者数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、利用促進と高齢化率を考慮し、各年 2.0%、5 年で 10.0% 増加させた値とします。

使用データ ・ 町民バス及びデマンドタクシーの半額減免の年間利用回数（R4 年度実績）

指標 3-2 地域公共交通のサービスの認知度

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、地域公共交通の認知度向上を目指します。このため、町民バス及びデマンドタクシーの認知度の増加を目標とします。
- ・町民バスは 50.0%、デマンドタクシーは 30.0% を目標とします。

使用データ ・ 町民バス及びデマンドタクシーの認知度（R5 年度町民アンケート調査）

5. 具体的な施策

(1) 基本方針1 日常生活を支える快適な地域公共交通ネットワークの構築

1-1 地域公共交通の利用促進

■施策概要

- ・現在運行している町民バス及びデマンドタクシーについて、定期的にアンケート調査や実態調査を行い、利用者ニーズを把握し、ニーズに合った運行内容・サービスの提供に努めます。広域幹線の公共交通ネットワークと密接な地域内幹線の公共交通を確保・維持するために「地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保）」を活用します。
- ・町民バス及びデマンドタクシーを利用したことがない高齢者に対して、お試し乗車券等を配布することで、利用するきっかけの取り組みの検討を行います。
- ・町民バスを定期的に利用している高校生に対して、定期券の導入による通学費の負担軽減や支払いの手間の削減を行い利便性の向上を図ります。

実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	R6	R7	R8	R9	R10
スケジュール	地域内公共交通の確保・維持、定期的な調査				
	検討 → 実施・改善				

事例①「お試し乗車券」付きの時刻表の配布（茨城県牛久市）

牛久市では、無料で乗れるお試し乗車券付きの路線図・時刻表、健康・環境・経済の啓発冊子を4月と12月の年2回配布を行っています。

利用実績やアンケート調査から効果を検証し、牛久市地域公共交通会議でモニタリングしています。結果、お試し乗車券は、公共交通利用への転換のきっかけとなり、利用機会の増加に繋がっていることが分かっています。

資料：牛久市



事例②利用状況に合わせて選択できる「片道定期券」(長野県茅野市)

茅野市では、新高校生と保護者を対象に高校生向けパンフレットの配布をしています。

定期券には片道定期券があり、帰りは迎えに来てもらう等の利用状況に応じて選択できるようになっています。また、パンフレットには各地区から市内外の高校へ通学する場合のバス停時刻や料金の記載もあります。

資料：茅野市



1-2 スムーズな広域移動の確保に向けた検討

■ 施策概要

- ・ 近隣市町村との交通結節拠点であるバスターミナル機能を強化するため、活用方法や利便性向上の整備等の取り組みの検討を行います。
- ・ 引き続き、黒川圏広域連携の公共交通ネットワークの構築について協議を行います。近隣市町村との相互乗り入れや連携したダイヤ設定などの取り組みの検討を行います。

実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
		●	●	●	
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	検討・協議				

参考 地域のバスタとしての機能

機能	地域のバスタ
基本機能	・安全で円滑な移動・滞留・乗換環境を確保
交通結節機能	・複数の路上バス停の集約 ・民間施設の連結 ・パークアンドライド駐車場 ・駐輪場等を併設した端末交通とバス停の接続
防災機能	・広域交通の拠点／地域住民等の利用を想定
地域の拠点・賑わい機能	・商業施設、道の駅、観光施設等との連携
サービス機能	・周辺の関連施設等と連携
景観機能	・周辺施設、景観等との調和

資料：国交省「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」

事例 スマートバス停

様々なバス等の時刻表・運行状況や広告、観光情報などを1つにまとめて発信することができます。



資料：(株)YE デジタル、西鉄エム・テック(株)

1-3 利便性・効率性向上のための新サービス導入検討

■ 施策概要

- ・ 町民バス及びデマンドタクシーの運賃支払の利便性を向上するために、交通系電子マネーやQRコード決済による電子決済の導入を検討します。
- ・ デマンドタクシーのサービス向上と運行体制の効率性を向上するために、インターネット予約や配車システムの導入を検討します。

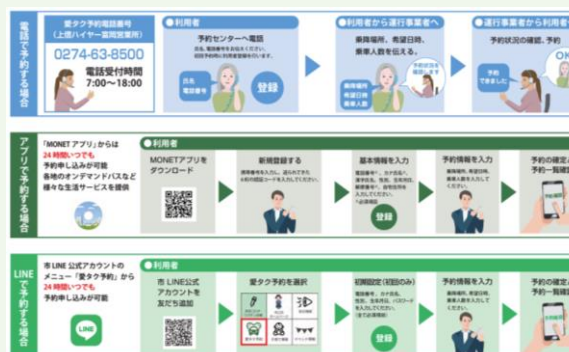
実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
		●	●		
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	検討・協議		実施・改善		

事例 ICTを活用した配車システムを導入（群馬県富岡市）

富岡市の運行しているデマンド型乗合タクシーでは、ICTを活用した配車システムを導入し、予約状況に応じて効率的なルートで運行することができます。

予約受付は、利用希望時刻の20分前までに電話・専用アプリ・LINEからすることができ、専用アプリ・LINEから予約する際は、24時間予約申し込みが可能です。

資料：富岡市



(2) 基本方針2 持続可能な地域公共交通の連携・協働

2-1 町民と事業者と協働の推進

■施策概要

- ・町の公聴会等を活用し町民と地域公共交通に関する意見交換を行います。また、引き続き、地域公共交通会議を行い、交通事業者や各地域と連携した地域公共交通の組織体制づくりを進めます。
- ・今後見込まれるバスやタクシーの運転手不足に対応するために、免許取得に対する補助や就職説明会などの取り組みの必要性を検討します。

実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●	●		●
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	持続的な意見交換・地域公共交通会議の開催				
	必要性の検討				

事例 路線バス等運転士確保支援事業（愛知県豊橋市）

豊橋市では、市内の公共交通の運転士不足を解消するため、キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習などを通して、就職氷河期世代の方が路線バス・タクシーの運転士になることを支援しています。

資料：豊橋市

2-2 地域の多様な輸送資源の活用

■施策概要

- ・高齢者外出支援や福祉タクシー利用助成等の福祉分野、スクールバス等の教育分野の移動サービス等の情報共有を行い、担当部署間での連携を強化します。
- ・町内にある病院や福祉施設、工業団地の企業の送迎バスの活用や町民バス及びデマンドタクシーから路線バスへの乗り継ぎ利用者に運賃割引などの取り組みの検討を行います。

実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
		●	●		●
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	担当部署間での連携				
	取り組み検討				

事例①企業バスの活用（静岡県湖西市）

湖西市では、自動車や電機製品メーカー等の企業の協力のもと企業が運行するシャトルバスに市民が乗る新たな移動手段の仕組み「企業シャトル BaaS」を行っています。企業が運行するシャトル

事例②乗継拠点利用でバス運賃補助（宮城県富谷市）

富谷市では、泉中央駅への利便性向上を図るため、「イオン富谷店」を乗継拠点とした、市民バス等と宮城交通バスとの乗り継ぎ運行を行っており、乗り換えを行う方を対象に「路線バス往復乗車補助券」を交付しています。

資料：富谷市



2-3 他分野との連携による町内の活性化

■施策概要

- ・ 町民バス及びデマンドタクシーと商業施設で連携し、商業施設で使える割引券やポイント付与、運賃割引などの取り組みの検討を行います。
- ・ 観光施設やまちなか回遊、季節ごとやイベント開催に合わせた町民バス及びデマンドタクシーの活用を検討を行います。

実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
		●	●		●
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	検討・協議			実施・改善	

事例 対象店舗でお買い物した方に帰りの乗車券配布（石川県金沢市）



金沢市では、公共交通の利用促進とまちなか回帰の強化ならびに渋滞緩和を目的として、対象店舗で一定金額以上のお買い物または飲食をされた方を対象に「お帰り乗車券の配布」を行っています。

資料：金沢市

(3) 基本方針3 安全で安心な交通環境の整備

3-1 誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの推進

■ 施策概要

- ・ 車いすやベビーカーの乗車可能を周知するとともに、乗車の補助など、高齢者や障がい者、子ども連れの方など誰もが利用しやすい地域公共交通の環境を整備します。
- ・ 利用者の多いバス停留所（指定乗降場所）の安全対策や環境の調査や整備検討等を行い、必要に応じて安全な環境を整備します。



実施主体	町民・地域	行政	交通事業者		関係市町村	その他関連機関
		●	●			●
スケジュール	R6	R7	R8		R9	R10
	環境整備					

事例① コンビニ内にバス待ち場（岐阜県岐阜市）

岐阜市では、市内のコンビニと連携し、店内に「バスまちば」を設置しました。雨や風などの影響をうけることなく、お店の中で、快適にバスを待つことができます。合わせて、デジタルサイネージや時刻表、公共交通のパフレットの設置も行っています。

資料：岐阜市



事例② ベンチを設置するための寄付募集（滋賀県大津市）

大津市では、広告を目的とした無許可のベンチが見受けられていたことから、適切に維持されたベンチを設置するための取り組みとして、市民からベンチ設置費用の一部の寄付を募集しています。寄付をいただいたベンチは、市で設置し、維持管理を行っています。

資料：大津市



3-2 運転免許証自主返納の促進に向けた検討

■ 施策概要

- ・ 運転免許証を自主返納した高齢者に対して、引き続き町民バス及びデマンドタクシーの運賃割引や外出支援事業を行い、運転免許証を返納した高齢者への支援を強化します。
- ・ 高齢者やそのご家族を対象として、交通安全や運転免許証自主返納後の支援、地域公共交通の利用方法について、町内会・老人クラブ・交通安全教室等で説明を行い、高齢者が運転免許証を返納しやすい環境づくりを検討します。

実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
		●	●		●
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	支援強化				
	検討	実施・改善			

事例① 運転免許証を自主返納するきっかけづくり（宮城県岩沼市）

岩沼市では、運転に不安を感じ始めた高齢ドライバーに対して、運転免許証を自主返納するきっかけづくりとして、市が運営する公共交通を一定期間無料で利用できる支援事業を行っています。70歳以上の運転免許証自主返納を予定している方も対象としており、運転に不安を感じる方・家族から交通事故を心配されている方が運転免許証の自主返納について考える機会を提供しています。

高齢ドライバーの皆様へ
岩沼市高齢者
運転免許証
自主返納支援事業

岩沼市では、ご自身の運転に不安を感じ始めた高齢ドライバーの皆様が、運転免許証を自主返納するきっかけづくりとして、市が運営する公共交通機関を一定期間無料で利用できる制度をご用意しています。

支援内容	岩沼市民バス・デマンド型乗合タクシー 6か月間無料乗車証（※お一人様1回限り）
対象者	①+②又は①+③に該当する方がいます ①市内に住所を有する70歳以上の方 ②平成30年1月1日以前に運転免許証を自主返納した方 ③今後、運転免許証の自主返納を予定している方

資料：岩沼市

事例② 高齢者向けに講座を開催（北海道釧路市）

釧路市では、交通事業者等と共催して、公共交通を利用するメリットをレクチャーするほか、バスの乗り方・乗車体験、公共交通ワークショップを実施しています。北海道運輸局で作成している「70歳から考えるかしこいクルマの使い方」の冊子を高齢者用・家族用と配布しています。

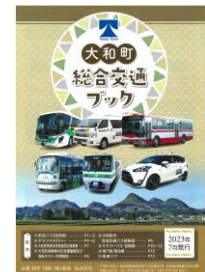


資料：釧路市、北海道運輸局

3-3 情報発信や利用方法の周知

■施策概要

- 引き続き、分かりやすい地域公共交通の「チラシ」や「総合交通ブック」の定期的な配布を行います。地域公共交通の情報発信を強化するため、町のホームページでも地域公共交通関連の情報提供の充実を図ります。
- 子どもや親子、高齢者をメインの対象とした地域公共交通の利用方法の周知をするため、学校や保育施設等と連携した乗車体験学習や商業施設と連携した乗車体験イベントなどの検討をします。



実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
		●	●		●
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	情報発信の強化				
	検討	実施・改善			

事例 体験乗車会でおでかけ（富山県黒部市）

黒部市では、公共交通の利用促進の一環として、市内路線バスを対象とした「体験乗車会」を行っています。

利用方法や乗り方を教えるだけでなく、バスを乗り継いで観光名所を目的におでかけをしたり、北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」を目的にした小学生向けの校外学習などを行っています。

資料：黒部市

フォトギャラリー
黒部市内路線バス
体験乗車会 Report

学校やお友達などグループで体験乗車会に参加してみませんか？
 路線バスに乗ってみんなでお出かけすると、街の魅力がぐっと身近に感じられます。
 参加された皆さんのステキな笑顔をご紹介します。

Report.1 石田女性団体連絡会

電鉄石田駅を拠点に、地鉄と複数の路線バスを組み合わせた体験乗車会。バスの乗り歩きをもっと考慮してほしいというご意見をいただきました。

Aコース（乗車、乗降体験）
 黒部/宇奈月線/黒部/宇奈月線/黒部/宇奈月線

Bコース（乗車、乗降体験）
 黒部/宇奈月線/黒部/宇奈月線/黒部/宇奈月線

第6章 計画の推進体制と検証

1. 計画の推進・管理

本計画の推進にあたっては、利用者代表・学識経験者・道路管理者・交通管理者・交通事業者等から構成される「大和町地域公共交通会議」による管理のもと、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などを行います。

大和町地域公共交通会議については、計画の管理だけではなく、本町の地域公共交通を継続的に協議する場として位置づけ、町民のニーズや社会情勢の変化等に応じて見直しを行います。

2. 推進主体と基本的な役割

本計画の推進にあたっては、本町・交通事業者・関係機関等が密接に連携しながら、一体的に取り組むとともに、必要に応じて学識経験者等の助言・補助による客観的な視点を加えつつ、それぞれが担う役割及び進捗等を確認しながら着実に進めます。

主体	役割
大和町地域公共交通会議	計画全体を進行し、主体的に計画の管理及び推進を図るとともに、地域公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 他分野との連携を図るための架け橋として、町全体での取り組みの推進を図る。
交通事業者	地域公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた施策・事業の展開を行うとともに、町とともに持続可能な地域公共交通に向けた検討を進める。
利用者・地域	地域公共交通を積極的に利用するとともに、町内の地域公共交通をより良くするために、利用者目線の意見やアイデアを積極的に発案する。 行政とともに地域公共交通を支えるなど、協働による地域公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図る。
学識経験者・有識者	本計画に示す施策・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。

3. 計画の推進方法

計画の推進は、PDCA サイクルにより、継続的な改善を行いながら進めていきます。

本計画（Plan）を基に、大和町地域公共交通会議の管理による着実な事業実施（Do）、個別事業の進捗や指標の目標値の達成状況の検証・評価（Check）、個別事業及び計画全体の見直し（Action）を行い、計画を着実に推進します。