

亘理町 地域公共 交通計画

令和6年3月

亘理町

[目 次]

第1章 はじめに	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の対象	2
1-4 計画の位置づけ	2
1-5 計画期間	2
第2章 上位計画・関連計画における公共交通の位置づけ・役割	3
2-1 まちが目指す将来像の整理	3
2-2 公共交通の役割の整理	5
2-3 関連事業の整理	7
第3章 地域の現状	8
第4章 交通特性の現状	12
第5章 公共交通の課題	18
第6章 公共交通の目指すべき将来像	30
6-1 計画の基本理念と基本方針	30
6-2 計画の目標	32
6-3 目指すべき公共交通ネットワーク	34
第7章 公共交通体系を実現させるための施策	36
第8章 計画の実現に向けて	53
8-1 計画の推進	53
8-2 関係主体の役割	54
8-3 推進体制	54
8-4 計画の評価指標	55

第1章 はじめに

1-1 計画の目的

本町の公共交通機関には、鉄道、町民乗合自動車「さざんか号」、デマンド型乗合タクシー「わたりん号」、乗用タクシー等があり、町民の日常生活において重要な移動手段となっています。

しかしながら、本町においても高齢化社会の進展や人口減少の本格化、旅客輸送業界の運転手不足により、公共交通事業を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。さらに、新型コロナウイルス感染症等の感染抑制による公共交通の利用減少に加え、リモートワーク等新しい働き方が浸透しつつあることから、生活スタイルも変容し、公共交通の維持・確保は容易ではなくなっています。

一方で、本町における65歳以上の老年人口割合は、32.4%(令和4年3月31日現在)に達しており、県平均(28.8%)と比較しても高齢化が進行している状況と併せて、高齢者の運転免許の返納が増加していることから、公共交通に対する必要性はますます高まっています。

こうした背景を踏まえて、本町にとって望ましい地域公共交通サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとなる「巨理町地域公共交通計画」を策定し、住民・事業者・行政が協働で取り組みながら、地域の特性に合わせた利便性が高く効果的で、かつ効率的で持続可能な地域公共交通の構築を目指します。

1-2 計画の区域

計画の区域は、巨理町全域とします。

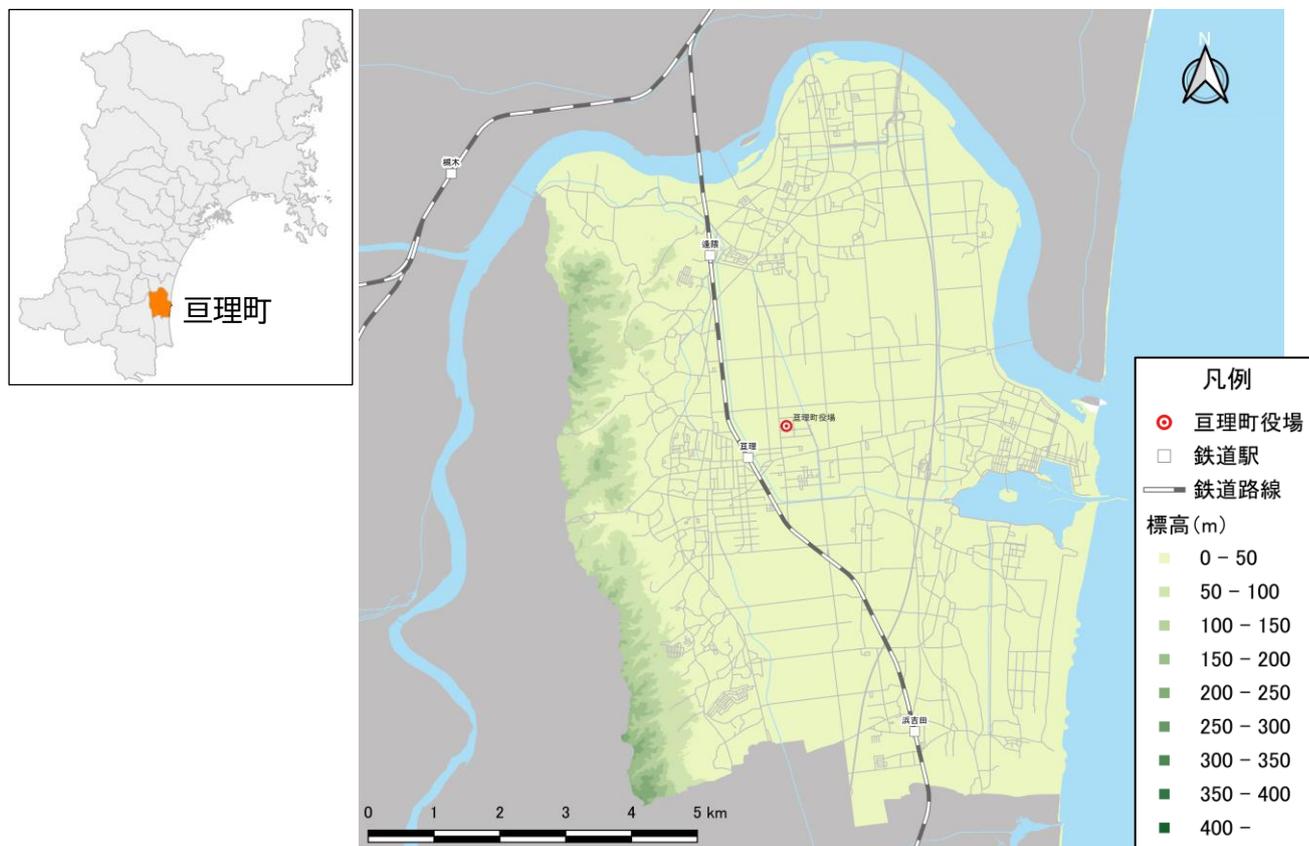


図 計画の区域

1-3 計画の対象

本町には様々な交通手段があり、町民の日常生活の移動を支えています。本計画では、鉄道やさざんか号、わたりん号、乗用タクシー等の地域公共交通及び施設等による輸送サービスを対象とします。

また、公共交通の補完が期待される自動運転や次世代型モビリティ等も含めて検討を進めていきます。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」第5条に規定する法定計画であり、上位計画である「第5次巨理町総合発展計画」で定める将来像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。



図 計画の位置づけ

1-5 計画期間

計画の期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。

なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位計画・関連計画の策定・改定等があった場合には、必要に応じて計画の見直しを検討します。

表 計画の期間

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
巨理町地域公共交通計画	2024～2028					次期計画
第5次巨理町総合発展計画	2016～2025		次期計画			

第2章 上位計画・関連計画における公共交通の位置づけ・役割

2-1 まちが目指す将来像の整理

本町の最上位計画である「第5次巨理町総合発展計画 後期基本計画」において示されているまちが目指す将来像を地域公共交通の分野から実現するため、本計画では上位計画と整合性を図ります。

表 「第5次巨理町総合発展計画 後期基本計画」の概要

項目	内容
構成と期間	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画は、「基本構想」「基本計画」「実施計画」により構成されており、「基本計画」は前期5年間、後期5年間の計画に分かれます。 ・計画の期間は、基本構想が平成28(2016)年度～令和7(2025)年度までとし、後期基本計画については令和3(2021)年度から令和7(2025)年度までとします。また、実施計画は、期間3か年のローリング方式で毎年策定し、本計画の進行管理の役割も担います。
SDGsとの関連	<ul style="list-style-type: none"> ・総合発展計画に位置づけられた取り組みを推進することが、住民の生活の質の向上や地方創生、ひいてはSDGsのゴールの達成に寄与するという考えのもと、SDGsの理念を踏まえたまちづくりを推進していきます。
将来都市像	<ul style="list-style-type: none"> ・山と川、里と海を人と時代(時の流れ)でつなぐまち
まちづくりの基本戦略	<ol style="list-style-type: none"> 1 持続的安定成長を支える基礎づくり <ol style="list-style-type: none"> ① 持続可能なまちの基盤づくり 交流人口増加計画 定住化促進計画 ② わたしとわたりのブランドづくり わたりブランディング計画 2 みんなで支える安心生活環境づくり <ol style="list-style-type: none"> ① とともに学び育て合う人づくり 未来をたくす子ども育成計画 生涯にわたる生きがい形成計画 ② 未来に続く健康づくり 多世代コミュニティによるつながり創生計画 元気サポート計画 3 町民の活動を支える協働の社会づくり <ol style="list-style-type: none"> ① 絆を深める自治づくり まちづくり団体発展計画 安全なまち形成計画

■第5次巨理町総合発展計画 後期基本計画

町の歴史と自然、社会的特性をいかした豊かな地域づくりを町民と行政が力を合わせて推進することにより、町民一人ひとりが、また、まちを訪れた方々が笑顔で過ごし、語らえるまちをつくることを目指し、基本構想で巨理町の将来都市像を次のとおり定めています。

また、将来都市像の実現に向けて日々まちづくりに取り組む際、町民・事業者・行政など、まちづくりに関わるすべての主体が、常に心に留めておくべき基本的な考え方としてまちづくりの基本理念を次のとおり定めています。



資料:第5次巨理町総合発展計画

図 第5次巨理町総合発展計画における将来都市像と基本理念

また、本計画はSDGsの17の目標のうち、親和性が高いと判断した以下の6つの目標達成に積極的に貢献します。



2-2 公共交通の役割の整理

上位計画や関連計画では、公共交通に求められる役割が明らかにされています。公共交通のマスタープランとなる本計画では、これらの計画との相互に連携を図ります。

表 整理の視点

視 点	整理する内容
各計画の実現に向けて公共交通に期待される役割	・各計画で示されている将来像や目標等の実現を考えていくうえで公共交通として支援すべき事項を検討し、公共交通に期待される役割として整理する。

表 上位計画・関連計画における公共交通の役割

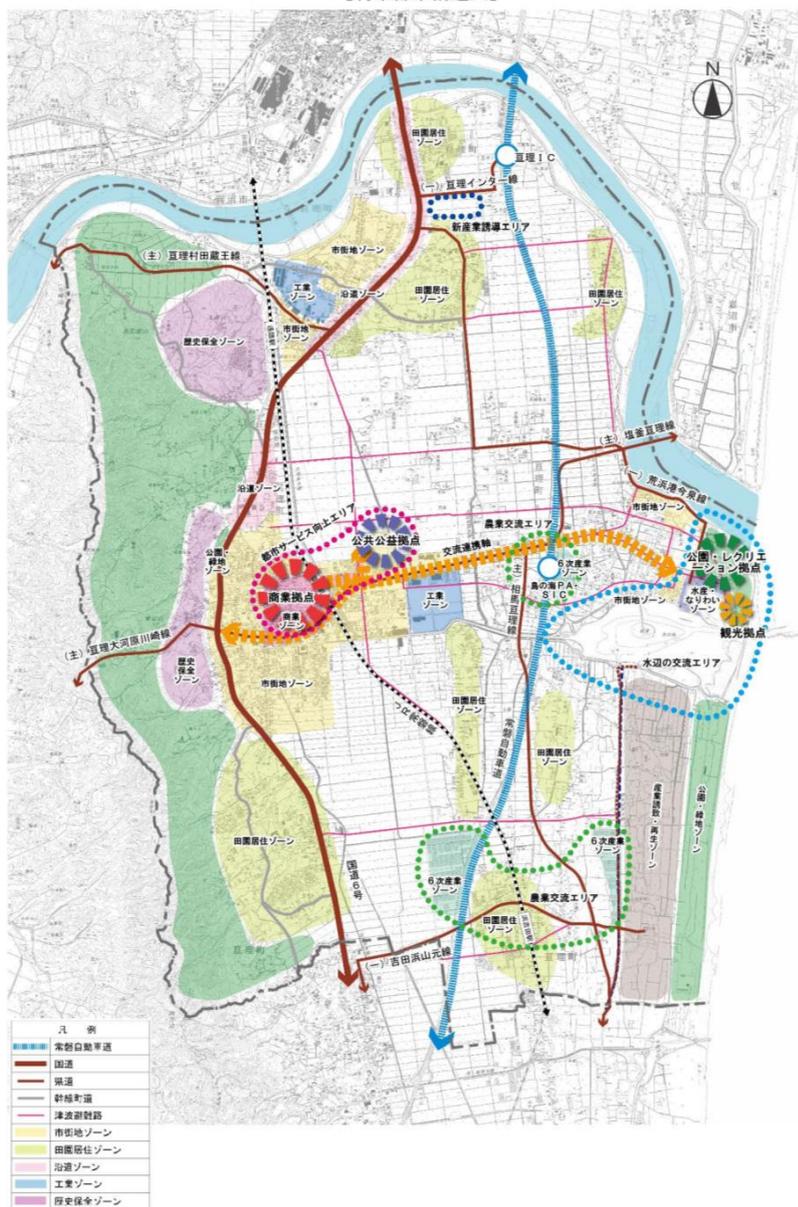
計 画	各計画の実現に向けて公共交通に期待される役割
第5次巨理町総合発展計画 後期基本計画 (令和3年3月)	本町が目指す将来都市像「山と川、里と海を人と時代（時の流れ）でつなぐまち」の実現に向けて、公共交通に関しては、持続可能なまちの基盤づくりとして公共交通の利便性向上が求められている。
第2期巨理町まち・ひと・しごと創生総合戦略 (令和3年3月)	本町の人口減少克服・地方創生を実現するため、交流人口拡大に貢献する公共交通が求められている。
巨理町都市計画マスタープラン (令和4年3月)	目標都市像である「人々が豊かに住まう 定住都市」「人々が豊かな時間を楽しめる 交流都市」の実現に向けて、定住と交流を支える公共交通が求められている。
巨理町地域福祉計画 (令和5年3月)	安心して暮らせる環境づくりの実現に向けて、気軽に外出できる環境整備が求められている。
第2期巨理町子ども子育て支援事業計画 (令和2年3月)	基本目標の1つである「子どもの人権の尊重と安全・安心を守る」ため、公共交通機関等におけるバリアフリー化が求められている。
第六次巨理名取地区広域行政計画 (令和5年3月)	本町と名取市、岩沼市、山元町の2市2町において、圏域の将来像である「豊かな自然と恵まれた広域的アクセスを生かした、魅力と活力あふれる圏域」の実現に向けて、広域交通ネットワークの更なる強化が求められている。

■巨理町都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

本町の将来都市構造は、計画的な土地利用を推進する「ゾーン」、都市機能を集約し生活利便性や観光・交流機能を高める「拠点」、特に重点的に施策を展開していく「エリア」、そしてこれらをつなぐ「軸」という4つの要素で構成します。

公共交通に関しては、「交流を促進する都市間公共交通の維持・充実」と「暮らしを支える公共交通の確保」を目指していくものとしています。

【将来都市構造図】



■市街地ゾーン：
 用途地域を指定している範囲を市街地ゾーンとして位置づけます。当ゾーンは、住宅を主体とした現在の土地利用を基本としながら、安全で快適に生活することのできる住環境の形成を図ります。さらに、現行の用途地域に隣接する既存宅地については、住環境の保全や商工業の利便の増進を図るため、用途地域の指定を検討します。

■田園居住ゾーン：
 浜吉田駅周辺等、市街地ゾーン以外に住居系の土地利用がみられる範囲を田園居住ゾーンとして位置づけます。当ゾーンは、各拠点への交通手段の確保等により、安全で不便のない住環境の形成を図ります。

出典：巨理町都市計画マスタープラン

図 巨理町都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

2-3 関連事業の整理

1) 亘理町立小・中学校再編

本町では、令和5（2023）年5月に「亘理町立小・中学校再編に係る基本構想」を策定し、学校再編の時期とその方法等について、以下の3つの方向性を示しています。

<学校再編に関する方向性>

- ・ 中学校の再編を先行して進める
- ・ 亘理中学校の校舎を活用して亘理中学校と吉田中学校を再編する
- ・ 逢隈中学校の校舎を活用して逢隈中学校と荒浜中学校を再編する

小・中学校の再編を進めるにあたって解決すべき事項の1つに、児童生徒の通学の足の確保（スクールバスの運行）が記載されています。また、放課後児童クラブの利用や習い事をしている児童生徒への配慮について、下校の際のスクールバスを2便にする方法等で対応を検討することとしています。

<児童生徒の通学の足の確保（スクールバスの運行）>

学校再編に係る児童生徒の通学はスクールバスの運行によることが原則である。運行の方法（時間的なこと・どこで児童生徒は乗り降りするか・習い事をしている児童生徒への配慮等）については、運行を委託する業者や児童生徒及び保護者と協議を行っていくことになる。

2) ゼロカーボンシティ宣言

本町では、令和4（2022）年2月25日に「ゼロカーボンシティ」を宣言し、2050年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを目指していきます。

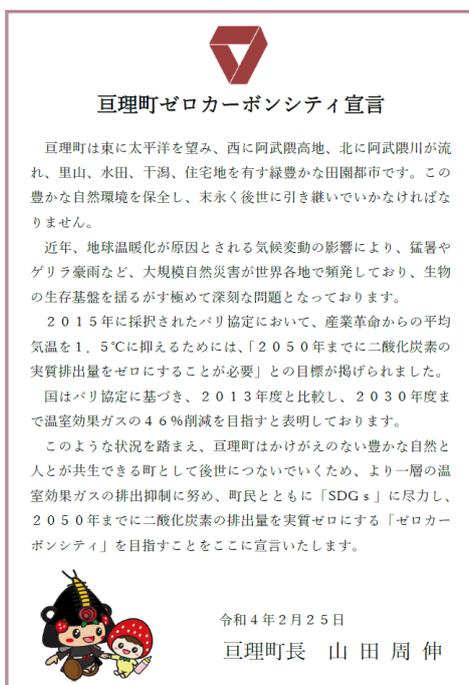
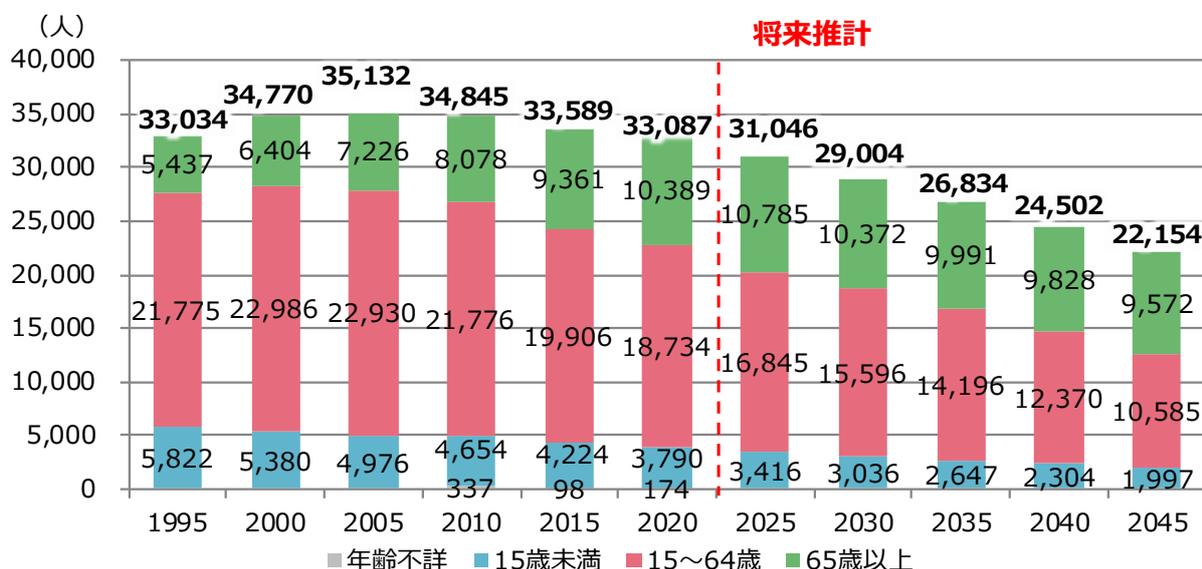


図 亘理町ゼロカーボンシティ宣言

第3章 地域の現状

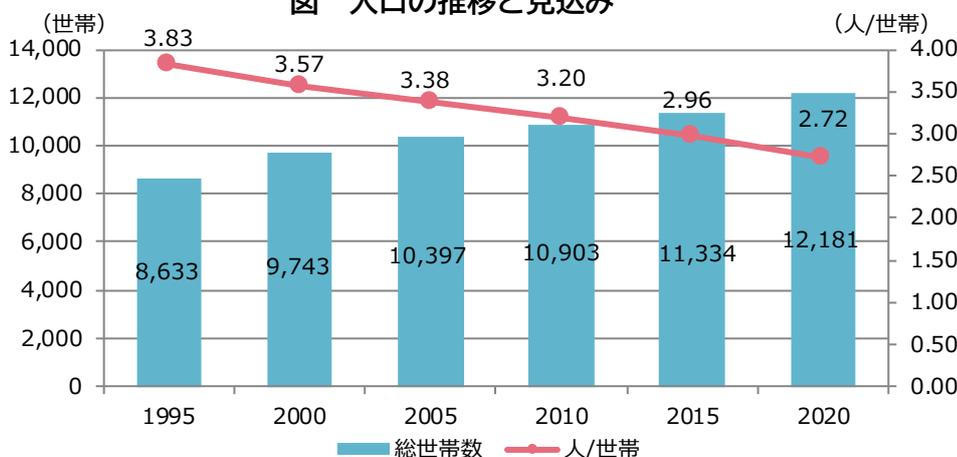
本町の人口は平成 27（2005）年の 35,132 人をピークに減少に転じ、近年も減少傾向が続いており、令和 2（2020）年には 33,087 人となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計値では、2045 年には、22,154 人まで減少することが予測されています。65 歳以上の人口をみると、令和 2（2020）年で 10,389 人と 10 年前（2010 年）の 8,078 人から 2,311 人（約 29%）増加しています。将来的には、2025 年以降は減少傾向に転じ、2040 年までに 561 人（約 5%）減少し、9,828 人となる予測となっています。15 歳未満の人口をみると、令和 2（2020）年で 3,790 人となっており、10 年前（2010 年）の 4,654 人から 864 人（約 19%）減少しています。将来的には、2040 年までに 1,486 人（約 39%）減少し、2,304 人となる予測となっています。

世帯数の推移をみると、近年、世帯数は増加傾向にあり、令和 2（2020）年に 12,181 世帯となっています。一方、世帯あたり人員数は減少傾向にあり、令和 2（2020）年に 2.72 人となっています。



資料：国勢調査 推計値は国立社会保障・人口問題研究所推計値

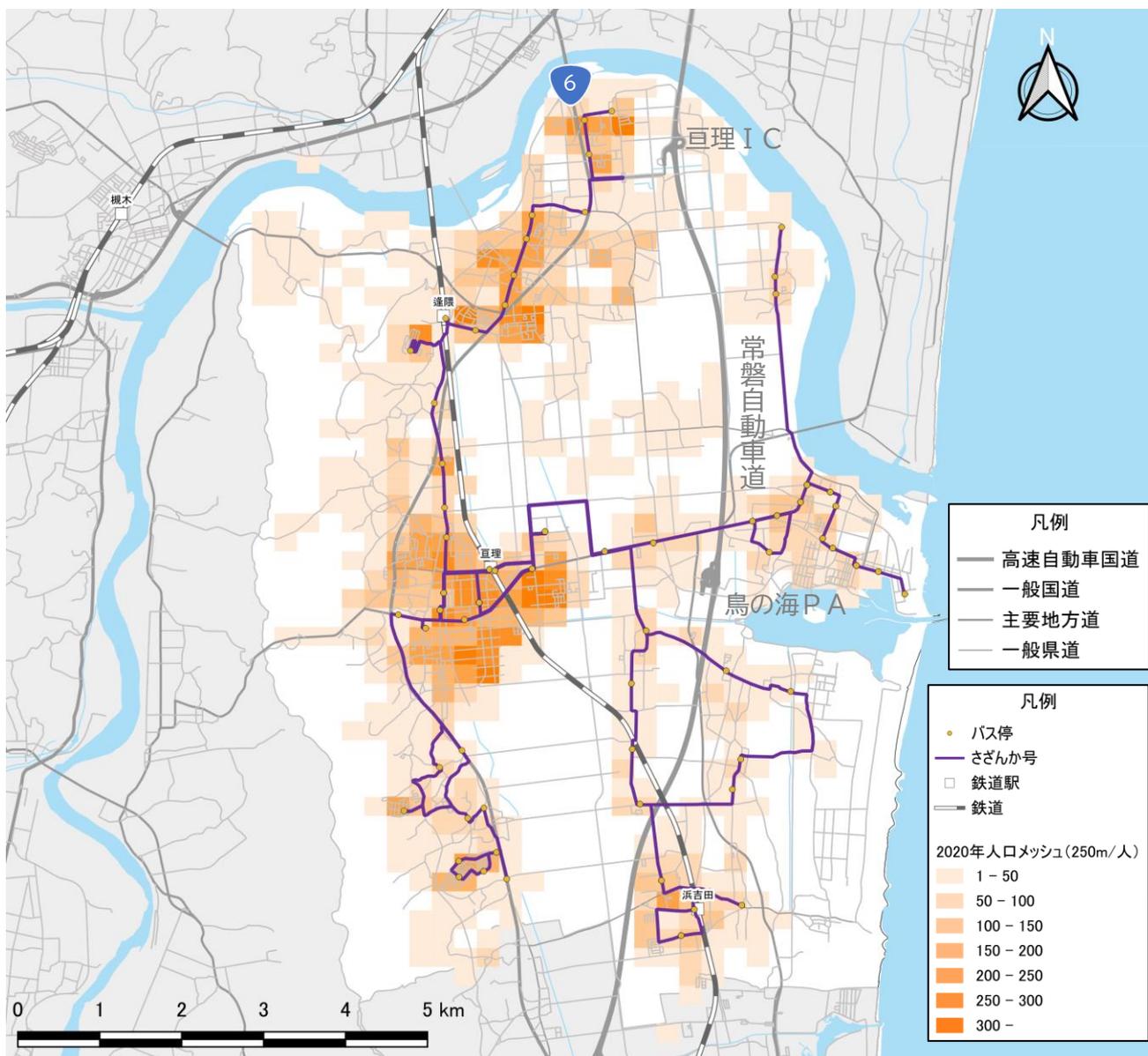
図 人口の推移と見込み



資料：国勢調査

図 世帯数の推移

本町の人口分布をみると、鉄道駅周辺及び国道6号沿線で人口密度が高い一方で、沿岸部にも人口が広く分散しているのが特徴となっています。



資料：国勢調査（2020年）

図 人口分布（250mメッシュ）

第3章 地域の現状

生活利便施設等の分布状況をみると、国道6号及び主要地方道塩釜巨理線沿線に施設が分布しています。

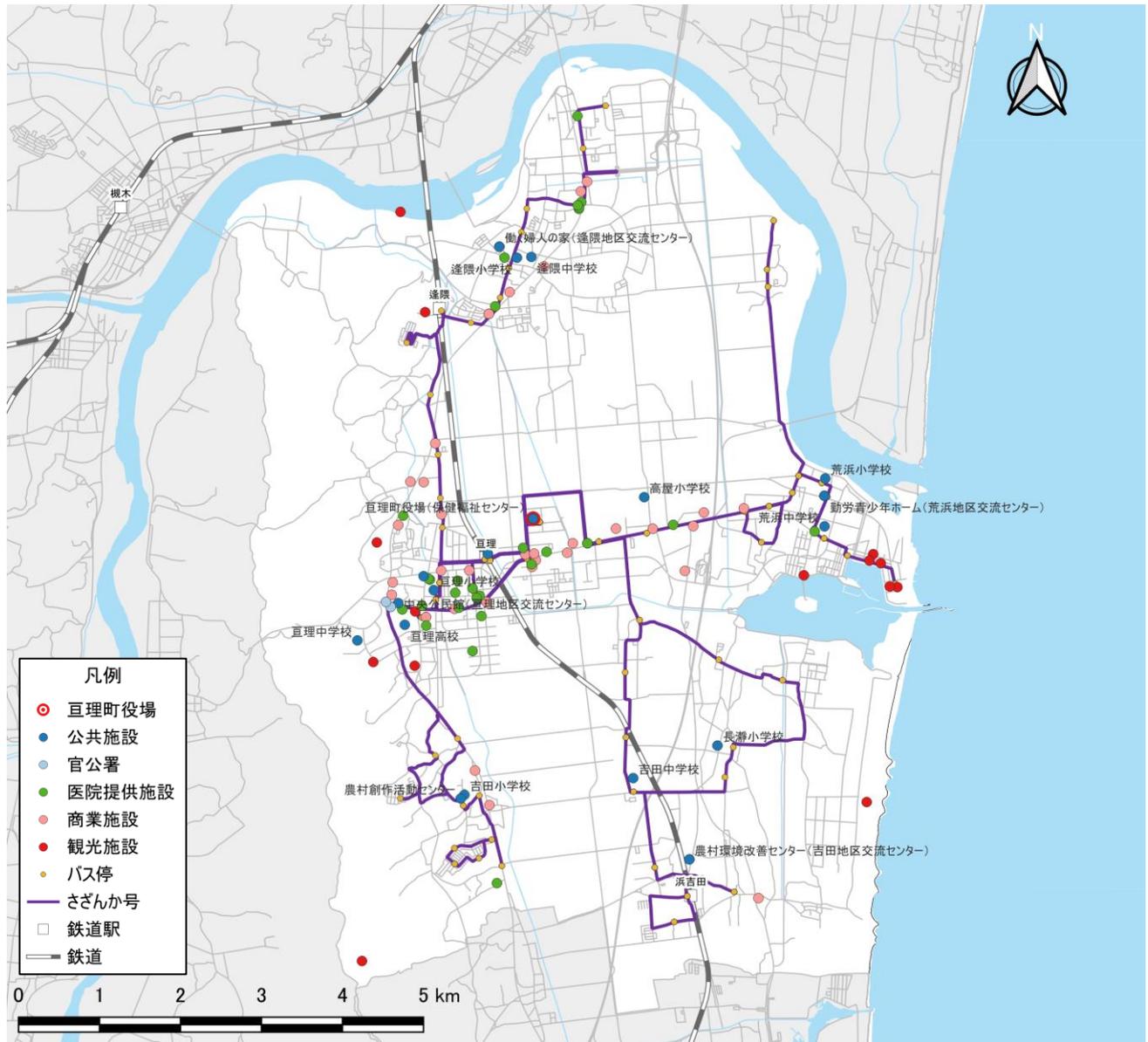


図 施設の立地状況

町内の観光客入込数をみると、震災前は毎年約90万人程度の集客がありましたが、東日本大震災が発生した平成23（2011）年度には61,598人まで落ち込んでいます。平成24（2012）年以降は、震災前の水準には達していないものの徐々に回復しており、令和3（2021）年度は60万人以上の集客があります。

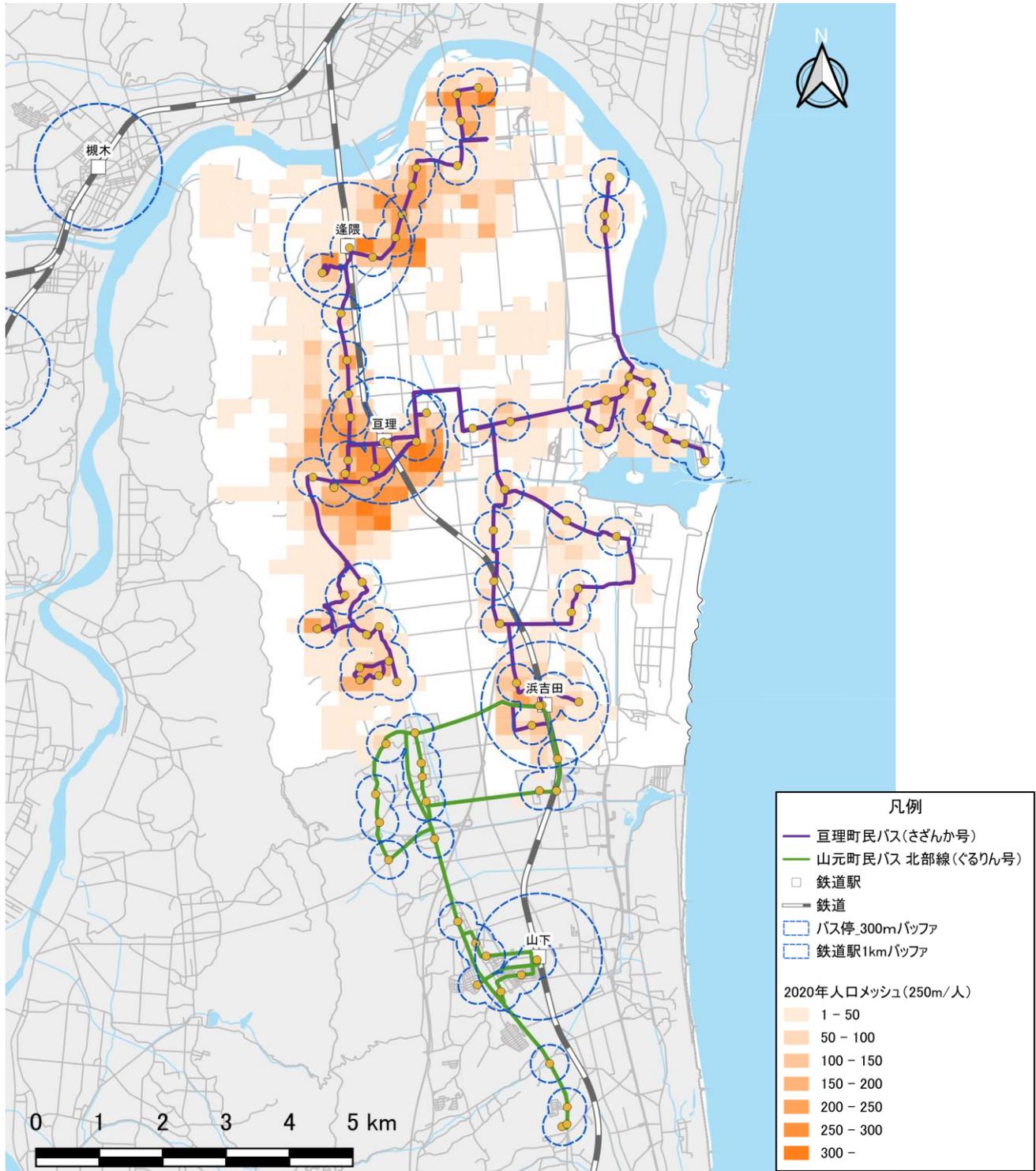


資料：宮城県観光統計

図 観光客入込数・宿泊観光客数の推移

第4章 交通特性の現状

町内には、鉄道と町民乗合自動車「さざんか号」、デマンド型乗合タクシー「わたりん号」、乗用タクシー等の公共交通機関が存在し、町民の日常的な移動手段となっています。また、山元町の町民バス「ぐるりん号」が町内の浜吉田駅に乗り入れています。



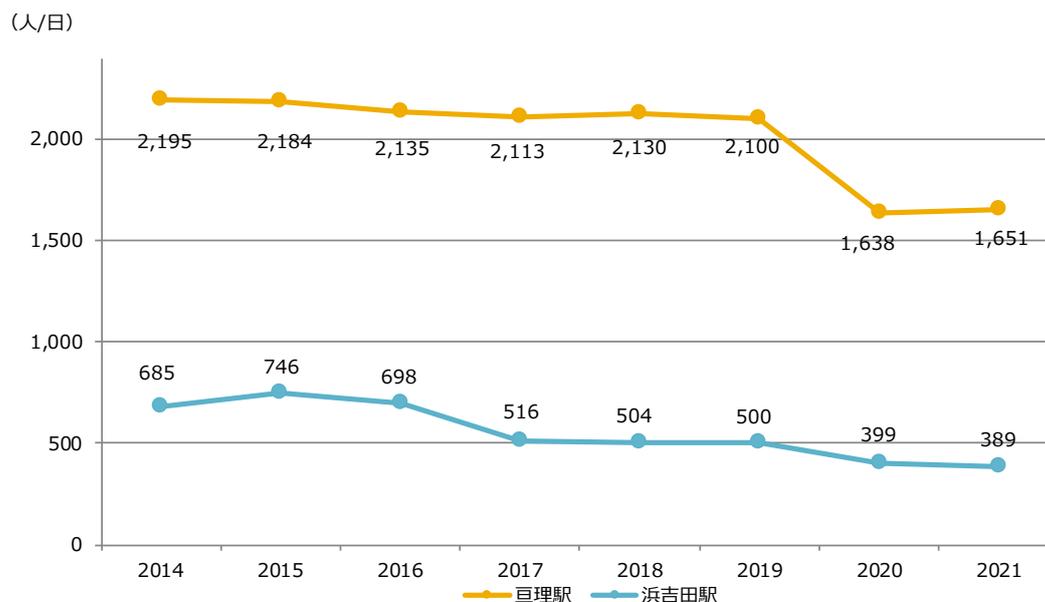
資料：国勢調査

図 地域公共交通網

1) 鉄道の運行・利用状況

町内にはJR常磐線の逢隈駅、亶理駅、浜吉田駅の3つの駅があり、普通列車と特急ひたちが運行しています。

東日本旅客鉄道株式会社東北本部が公表する亶理駅及び浜吉田駅の一日平均乗車人員をみると、両駅とも2015年以降減少傾向となっており、令和3(2021)年度はコロナ禍の影響もあり、亶理駅で1,651人/日、浜吉田駅で389人/日となっています。



※各年度の調査対象期間は同年4月から翌年3月までの1年間である。

※逢隈駅は無人駅のため、正確な数値が把握できず公表していない。

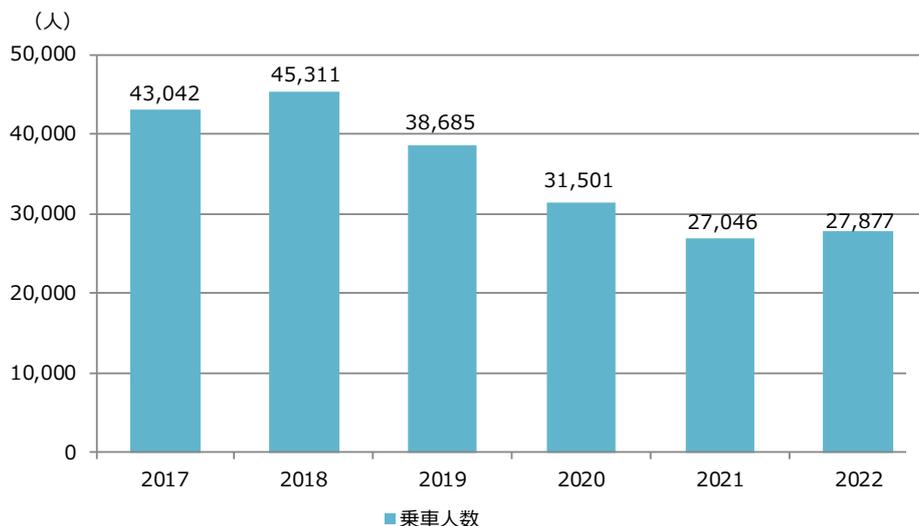
資料：東日本旅客鉄道株式会社東北本部

図 一日平均乗車人員の推移 (亶理駅、浜吉田駅)

2) さざんか号の運行・利用状況

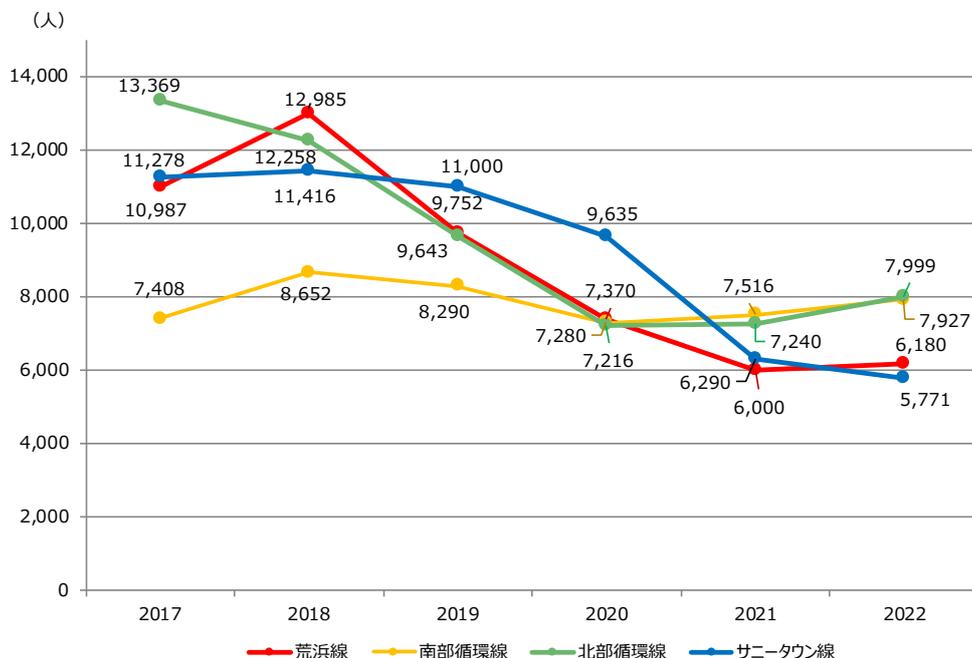
さざんか号については、本町から町内事業者へ運行を委託しており、4路線を運行しています。

さざんか号の利用状況をみると、平成30(2018)年度の45,311人をピークに減少に転じ、令和4(2022)年度では27,877人となっています。路線別の利用状況をみると、令和4(2022)年度では北部循環線が7,999人、南部循環線が7,927人、荒浜線が6,180人、サニータウン線が5,771人となっています。



資料：町所有データ

図 さざんか号の利用者数の推移



資料：町所有データ

図 さざんか号の路線別利用者数の推移

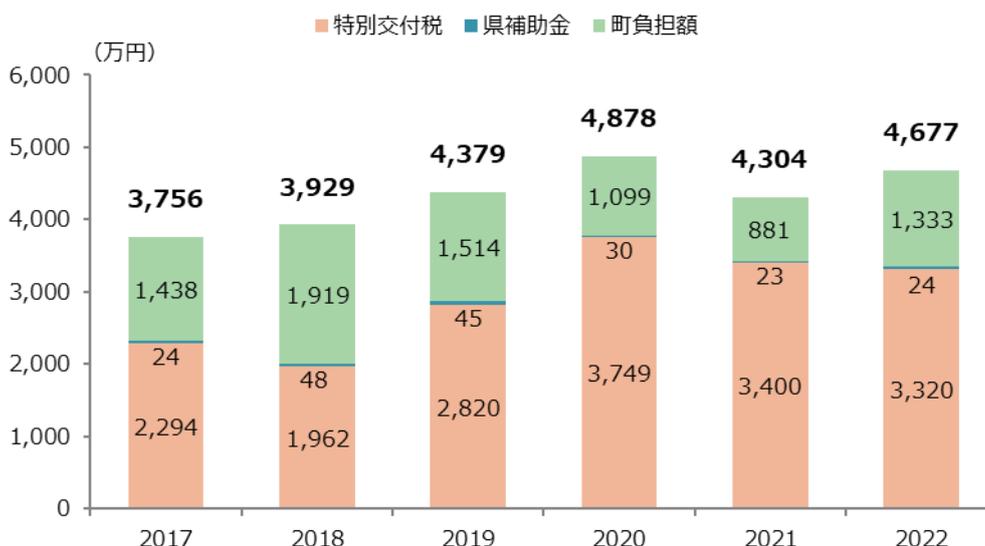
さざんか号の収支状況をみると、町使用料（運賃収入）は利用者数の減少に伴い減少傾向となっており、運行経費（支出）は燃料費の高騰等を背景に増加傾向となっています。運行経費（支出）に対する町使用料（運賃収入）の割合は令和4（2022）年度に10%を下回っています。

さざんか号の運行経費の内訳をみると、令和4（2022）年度に町負担額が1,333万円、特別交付税が3,320万円、県補助金が24万円となっています。



資料：町所有データ

図 さざんか号の収支状況



資料：町所有データ

図 さざんか号の運行経費内訳

3) わたりん号の運行・利用状況

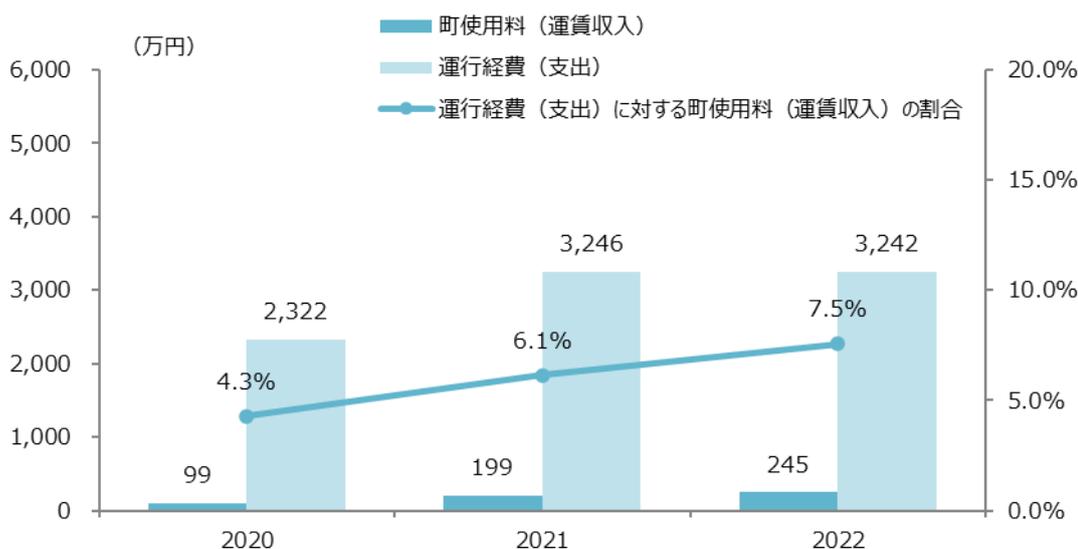
わたりん号については、本町から町内事業者へ運行を委託しており、一日7便を運行しています。



資料：町所有データ

図 わたりん号の利用実績

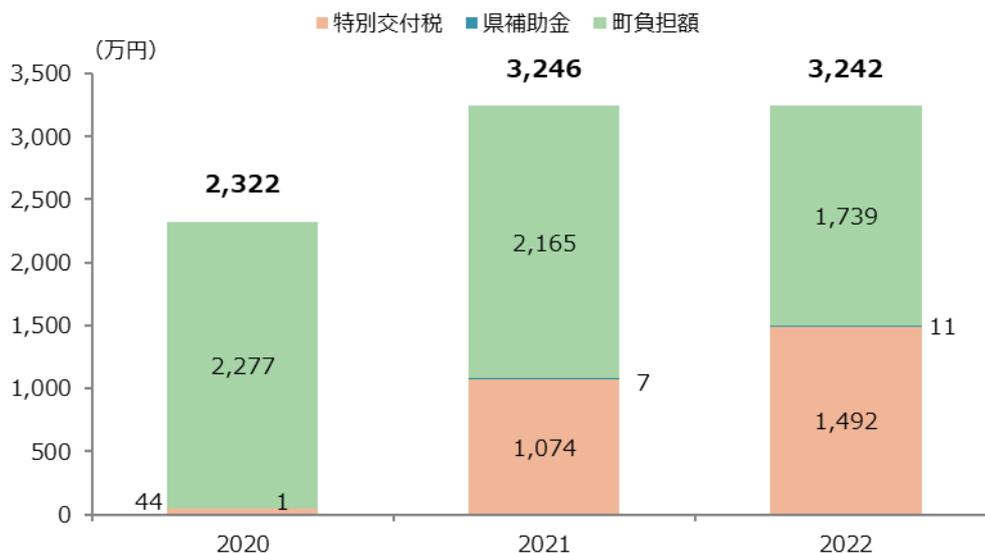
わたりん号の収支状況を見ると、利用者数の増加に伴い町使用料（運賃収入）は増加傾向にあり、令和4（2022）年度で245万円となっています。運行経費（支出）はほぼ横ばいで推移しており、令和4（2022）年で3,242万円となっていることから、運行経費（支出）に対する町使用料（運賃収入）の割合は年々上昇しているものの、令和4（2022）年度でも10%を下回っています。



資料：町所有データ

図 わたりん号の運行に係る収支状況

わたりん号の運行経費の内訳をみると、令和4（2022）年度に町負担額が1,739万円、特別交付税が1,492万円、県補助金が11万円となっています。



資料：町所有データ

図 わたりん号の運行経費内訳

4) 乗用タクシーの状況

町内では、有限会社マルワタクシーと株式会社常南の2事業者が運行しています。

表 タクシー事業者の概要

資料：一般社団法人宮城県タクシー協会HP

社名	所在地	ジャンボ (台)	普通 (台)
有限会社マルワタクシー	字道田西58	-	8
株式会社常南	荒浜字星52	1	6

■参考：介護タクシーの運行状況

町内では、4事業者が介護タクシーを運行しています。

表 介護タクシー事業者の概要

資料：町提供資料

社名	所在地
介護タクシーのぞみ	字先達前33-16
介護タクシー天花	字館南42-14
介護タクシーケアワゴン	字油田27-3 2F
みのり介護タクシー	吉田字原247-19

第5章 公共交通の課題

上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性、公共交通の現状等を踏まえて、公共交通の課題を次のように抽出しました。

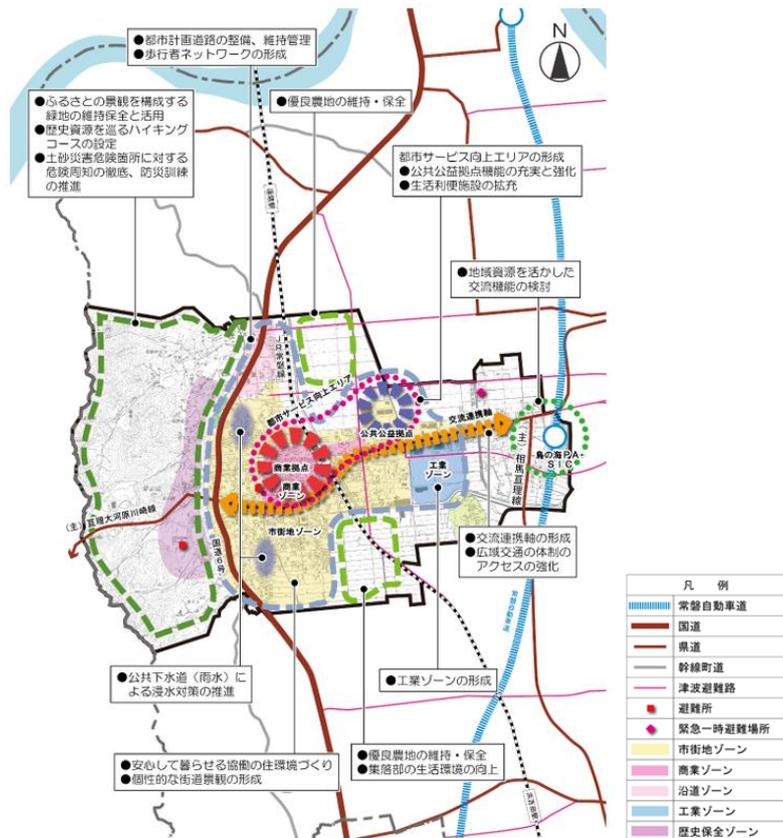
1) 公共交通の利便性からみる課題

【日常生活の視点】

① 町民の日常生活を支える公共交通の利便性向上が必要である

〔亶理地区の市街地内の移動〕

- ・ 亶理地区（主に亶理駅周辺）は、町の中心として生活便利施設や役場・保健福祉センター、教育施設等の公共施設が集積し、町全体の約45%の人口が集中しています。
- ・ 現行の地域公共交通では、さざんか号が市街地に点在するスーパーマーケットや医院・クリニック等にアクセスしていないことや、わたりん号が1日2回までしか利用できないこともあり、1回の外出で複数の用事を済ませることができないといった、利用しにくい点があります。
- ・ 「亶理町都市計画マスタープラン」において亶理地区の方向性として掲げられている“賑わい”の創出に向けて、亶理地区の市街地における周遊性の向上が必要です。
- ・ 町外から、JR常磐線を利用して亶理高等学校に通学する生徒は、亶理駅から学校まで徒歩により通学しています。



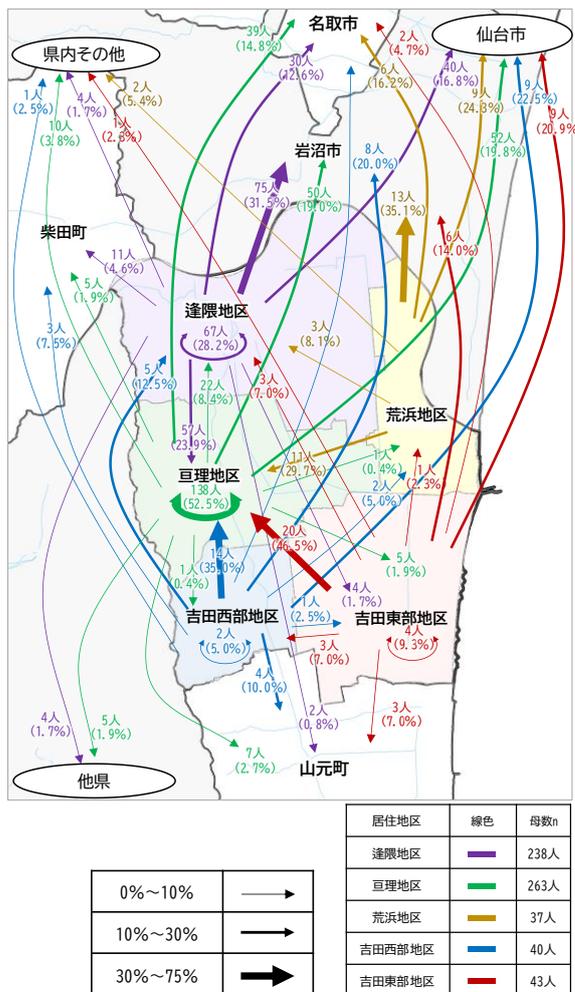
出典：亶理町都市計画マスタープラン

図 亶理地区の方針図

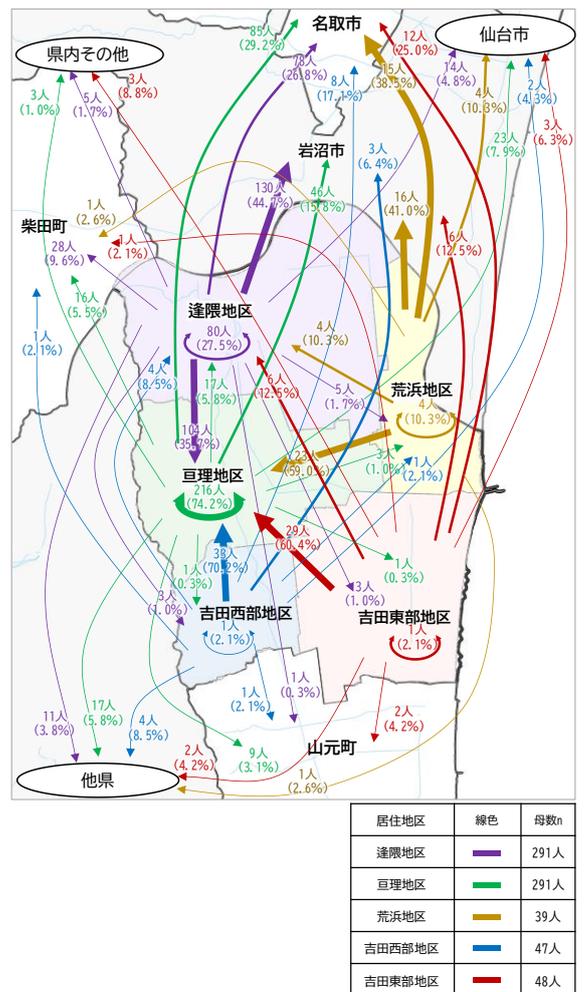
〔各地区から亘理地区への移動〕

- ・令和4（2022）年度亘理町地域公共交通に関するアンケート調査結果によると、亘理地区と各地区を結ぶ利便性の高い地域公共交通が望まれていることがわかりますが、一方で、日常生活が亘理地区（主に亘理駅周辺）に全て向いているわけではなく、地区によって生活圏が異なっています。
- ・荒浜地区・逢隈地区・吉田東部地区・吉田西部地区においては、人口規模や地形、土地利用状況等それぞれ異なる特色を持っていることから、地区の実情やニーズ等を踏まえて、利便性を確保しつつ効率的な地域公共交通の実現が必要です。
- ・現状スクールバスは運行しておらず、一部の小学生がさざんか号を利用して通学しています。「亘理町立小・中学校再編に係る基本構想（案）」では、令和10(2028)年4月1日に町内の中学校を4校から2校に再編する方針が示されており、小中学校再編の際に児童生徒の通学の足の確保（スクールバスの運行）が求められています。町立小・中学校再編計画等との整合を図りつつ、将来的に変化する通学需要と公共交通の連携について検討が必要となってきます。

▼通院



▼買い物



資料：亘理町の土地利用とまちづくりに関するアンケート（2022年）

図 流動図（左：通院、右：買い物）

【まちづくりの視点】

②コンパクトな市街地形成及び田園居住ゾーンから市街地へのアクセス性の向上が求められている

- ・「巨理町都市計画マスタープラン」においては、用途地域を指定している範囲を市街地ゾーンとしてコンパクトな市街地の形成を図ることとしています。また、住居系の土地利用がみられる田園居住ゾーンについては、各拠点への交通手段の確保を図ることとしています。

【将来都市構造図】



出典:巨理町都市計画マスタープラン

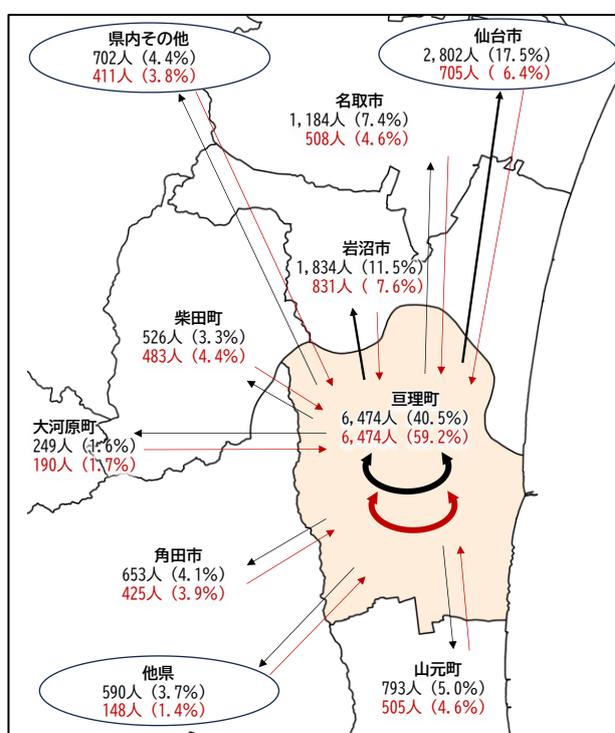
図 「巨理町都市計画マスタープラン」における将来都市構造図

【広域連携の視点】

③広域移動を支えるネットワークの強化が求められている

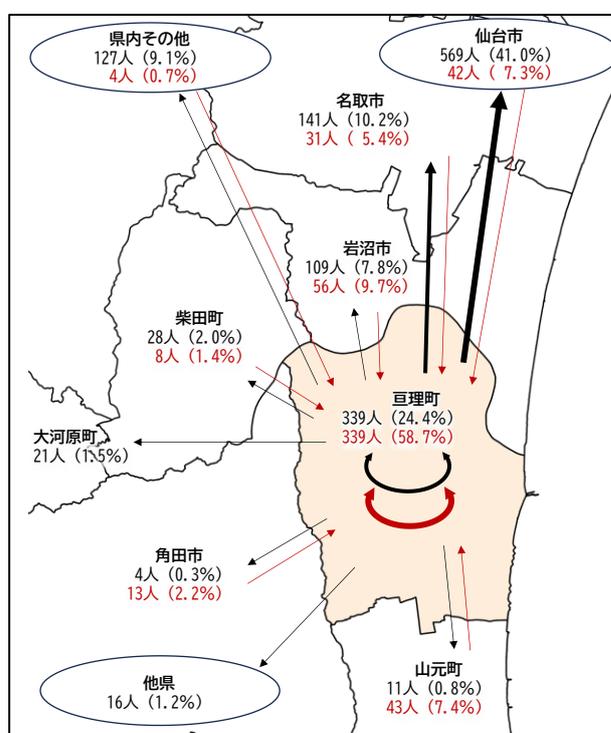
- ・国勢調査や令和4（2022）年度亘理町地域公共交通に関するアンケート調査結果によると、仙台市への通勤・通学流動、岩沼市や山元町への通院流動、岩沼市や名取市への買物流動等日常生活において広域的な結びつきも見られます。
- ・令和5（2023）年3月に策定した「第六次亘理名取地区広域行政計画」では、2市2町（名取市、岩沼市、亘理町、山元町）が国や県とも連携を図りながら、鉄道や高速道路、幹線道路、さらには空港の利用促進等広域交通ネットワークのさらなる強化を図るものとしています。
- ・町内で唯一の広域交通であるJR常磐線については、町内の地域内交通との乗り継ぎ強化や町外の高等学校等へのアクセス性を考慮した地域内公共交通との連携が必要となります。

▼通勤



通勤	母数 (人)	0%~10%	10%~30%	30%~60%
町内に常住する就業者	15,987	→	→	→
町内に従業する者	10,934	→	→	→

▼通学



通学	母数 (人)	0%~10%	10%~30%	30%~60%
町内に常住する通学者	1,389	→	→	→
町内に通学する者	578	→	→	→

資料：国勢調査（2020年）

図 流動図（左：通勤、右：通学）

【健康で豊かな生活の視点】

④町民の健康増進・暮らしの質を高める公共交通が求められている

- ・本町では「第2期巨理町まち・ひと・しごと創生総合戦略」に掲げる人口の将来を展望するための基本的視点のうち、定住・移住に関しては、総合的な暮らしの環境の向上を設定しています。
- ・公共交通の利便性を向上し、自家用車だけに頼らなくても気軽に出かけられる環境づくりをすることで、町民の健康増進や暮らしの質の向上に寄与することが期待されます。

① 町外へ若者が流出している「流出の人の流れ」を変える

人口減少の最大の要因は若年層の流出で、このまま推移すれば、今後も相当規模の若者の流出が見込まれます。少子化対策の視点からも若者の「流出の人の流れ」を変えていきます。

② Uターン・Jターン・Iターンなどを促進し、壮年層の「流入の人の流れ」を拡大する

30～50歳代の壮年層はこれまでも転入が転出を上回る傾向でしたが、今後はUターン・Jターン・Iターンなどの移住促進により、「流入の人の流れ」「多様な人材の活動の場」を拡大していきます。

③ 若者のニーズにあった雇用の確保や新しい働き方に対応した労働環境の整備に努める

15～29歳の就業者割合が高い、製造業、情報通信業、宿泊業・飲食サービス業、医療・福祉等を中心に雇用の確保と企業の力の向上に努めるとともに、遠隔勤務（サテライトオフィス、テレワーク）の促進を図るなど、巨理町に安心して住み、働ける環境を整備していきます。

④ 人が集う「交流機会」を拡充する

移住を促進するには巨理町を知り、巨理町を訪ね、巨理町に滞在し、まちの文化や人々の暮らしに接することが重要になります。巨理町で集い、過ごす「交流機会」の拡充を図ります。

⑤ 出生率向上のため、「阻害要因の除去」に取り組む

結婚・出産は「個人の自由が最優先」を前提とした上で、出生率向上のため、巨理町に住み、結婚をし、子どもを産み育てたい人の希望を「阻害する要因の除去」を進めます。

⑥ 定住・移住を促す「総合的な暮らしの環境の向上」に取り組む

住環境や雇用環境、子育て環境や教育環境、医療環境、通勤・通学環境など、巨理町の「総合的な暮らしの環境の向上」による、巨理町の魅力向上を図る施策を積極的に展開します。

⑦ 長期的・総合的な視点から「有効な施策を迅速に」実施する

総花的になりがちな施策推進を改め、「選択と集中」の考え方を徹底し、長期的・総合的な視点から「有効な施策を迅速に」重点的に実施します。

資料：第2期巨理町まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 人口の将来を展望するための基本的視点

2) 公共交通の持続可能性からみる課題

【役割分担の視点】

⑤定時定路線型のさざんか号とドアツードアのわたりん号、乗用タクシーとのサービスの役割分担が必要である

- ・さざんか号とわたりん号が8時～15時台にそれぞれ運行しており、一部重複した運行となっていることが、さざんか号の利用減少に影響していると考えられます。
- ・さざんか号は便数も少ないため、わたりん号の運休時間となっている12時台の運行要望への対応の検討も必要となっています。
- ・町内全域を面的にカバーするわたりん号の運行により、日中の乗用タクシーの利用減少に影響していることも懸念されます。

表 便別の利用状況

路線名	上下区分	便	運行区間		運行時間帯		利用者数 (人/便)※		
			起点	終点	始発	終着			
サニータウン線[さざんか号]	サニータウン方面⇒巨理駅	第1便	中原	巨理駅西口	6:40	7:03	5.6		
		第2便	中原	巨理駅西口	7:25	7:48	2.1		
		第3便	中原	巨理駅西口	8:40	9:07	2.3		
		第4便	中原	巨理駅西口	9:59	10:26	6.0		
		第5便	中原	巨理駅西口	15:16	15:43	2.0		
	巨理駅⇒サニータウン方面	第1便	巨理駅西口	中原	8:10	8:33	3.3		
		第2便	巨理駅西口	中原	9:24	9:51	0.4		
		第3便	巨理駅西口	中原	11:52	12:19	3.8		
		第4便	巨理駅西口	中原	13:30	13:57	2.1		
		第5便	巨理駅西口	中原	16:53	17:20	1.4		
		第6便	巨理駅西口	中原	18:37	19:00	1.6		
		第7便	巨理駅西口	中原	19:21	19:44	1.5		
		荒浜線[さざんか号]	荒浜方面⇒巨理駅	第1便	わたり温泉島の海前	巨理駅西口	6:30	6:56	0.7
				第2便	高須賀北	巨理駅西口	7:49	8:28	2.8
第3便	わたり温泉島の海前			巨理駅西口	8:50	9:17	1.5		
第4便	わたり温泉島の海前			巨理駅西口	9:56	10:23	3.1		
第5便	わたり温泉島の海前			巨理駅西口	12:03	12:30	2.2		
第6便	わたり温泉島の海前			巨理駅西口	15:34	16:01	2.0		
第7便	わたり温泉島の海前			巨理駅西口	17:03	17:29	0.7		
巨理駅⇒荒浜方面	第1便		巨理駅西口	荒浜中学校前	7:14	7:35	1.1		
	第2便		巨理駅西口	わたり温泉島の海前	9:23	9:50	1.4		
	第3便		巨理駅西口	わたり温泉島の海前	11:30	11:57	2.9		
	第4便		巨理駅西口	高須賀北	14:38	15:22	2.5		
	第5便		巨理駅西口	高須賀北	16:07	16:51	3.2		
	第6便		巨理駅西口	わたり温泉島の海前	17:37	18:04	1.9		
	第7便		巨理駅西口	わたり温泉島の海前	18:40	19:07	0.3		
北部循環線[さざんか号]	中泉医療センター方面⇒巨理駅	第1便	今泉	巨理駅西口	7:16	7:43	12.5		
		第2便	今泉	巨理駅西口	8:21	8:48	1.4		
		第3便	今泉	巨理駅西口	9:45	10:12	2.9		
		第4便	今泉	巨理駅西口	11:00	11:27	1.3		
		第5便	今泉	巨理駅西口	14:00	14:27	0.8		
		第6便	今泉	巨理駅西口	17:12	17:39	2.0		
	巨理駅⇒中泉医療センター方面	第1便	巨理駅西口	今泉	6:40	7:07	0.1		
		第2便	巨理駅西口	今泉	7:49	8:16	1.5		
		第3便	巨理駅西口	今泉	9:10	9:37	0.5		
		第4便	巨理駅西口	今泉	11:52	12:19	2.6		
		第5便	巨理駅西口	今泉	15:01	15:28	8.1		
		第6便	巨理駅西口	今泉	15:53	16:20	1.0		
南部循環線[さざんか号]	浜吉田駅方面⇒巨理駅	第1便	野地集落センター前	巨理駅西口	8:04	8:46	2.1		
		第2便	野地集落センター前	巨理駅西口	9:52	10:27	7.4		
		第3便	野地集落センター前	巨理駅西口	11:15	11:50	2.7		
		第4便	野地集落センター前	巨理駅西口	15:10	15:52	2.0		
		第5便	野地集落センター前	巨理駅西口	16:51	17:26	0.4		
	巨理駅⇒浜吉田駅方面	第1便	巨理駅西口	野地集落センター前	9:09	9:44	1.6		
		第2便	巨理駅西口	野地集落センター前	10:35	11:10	5.0		
		第3便	巨理駅西口	野地集落センター前	11:58	12:40	4.0		
		第4便	巨理駅西口	野地集落センター前	14:28	15:03	3.2		
		第5便	巨理駅西口	野地集落センター前	16:09	16:44	1.7		
		第6便	巨理駅西口	野地集落センター前	17:49	18:23	1.0		
		第7便	巨理駅西口	野地集落センター前	18:38	19:19	0.0		
		わたりん号	町内全域	第1便	-	-	8:00	-	4.9
				第2便	-	-	9:00	-	9.9
第3便	-			-	10:00	-	7.4		
第4便	-			-	11:00	-	10.7		
第5便	-			-	13:00	-	8.9		
第6便	-			-	14:00	-	6.6		
第7便	-			-	15:00	-	8.0		

※さざんか号の利用実績は、令和5年度便別乗車人数集計表(10月)から
 ※わたりん号の利用実績は、令和4年度わたりん号便別乗車人数集計表から

【運行・運営の視点】

⑥老朽化が進む車両の適切な更新・運用が必要である

- ・さざんか号は、4路線を車両6台で運行しています。1日間の走行距離が200km以上となる路線があることから、特定の車両だけに負担がかからないような車両運用を行っています。
- ・さざんか号で使用している車両は購入から10年以上が経過し、走行距離は40万kmを超えている状況であり、年間に575万円（令和4（2022）年度）のメンテナンス費用が発生しています。安全・安心な運行を維持していくため、引き続き適切な車両の更新や運用と併せて、新たな委託方法を検討する必要があります。

表 さざんか号の車両一覧

資料：町所有データ

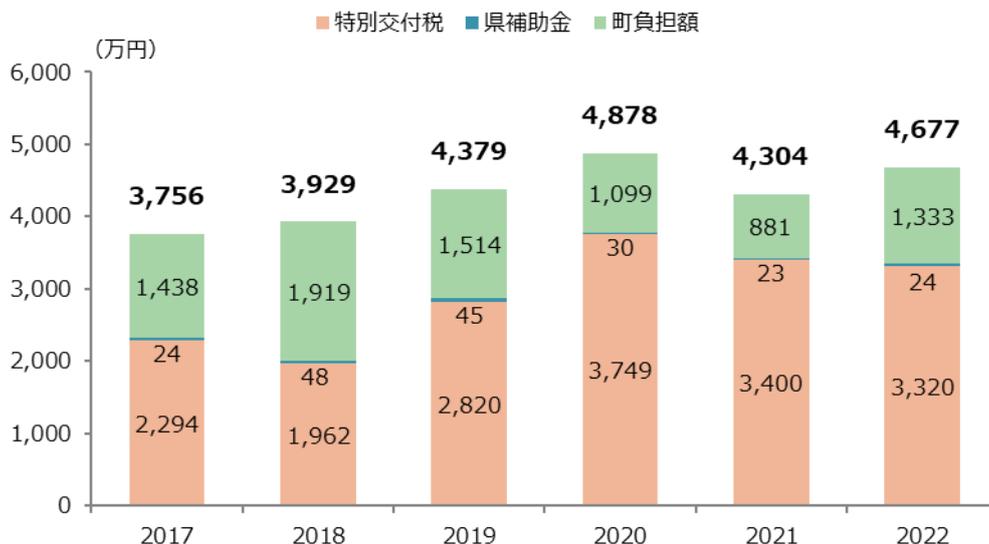
号車	車両	登録時期	使用年数 (R5.4.1時点)	走行距離 (R5.7.24時点)	1日間の 走行距離
1号車	ハイエース (10人乗り)	H24.6	10年	317,021 km	114 km
2号車	ハイエース (15人乗り)	H24.6	10年	445,317 km	115 km
3号車	ハイエース (15人乗り)	H24.6	10年	437,368 km	249 km
5号車	シビリアン (29人乗り)	H27.3	8年	355,020 km	225 km
6号車	ローザ (29人乗り)	H21.12	13年	574,713 km	174 km
予備車	ハイエース (10人乗り)	H17.6	19年	100,375 km (R6.2.7時点)	—

※4号車は欠番となっています。

【財政負担の視点】

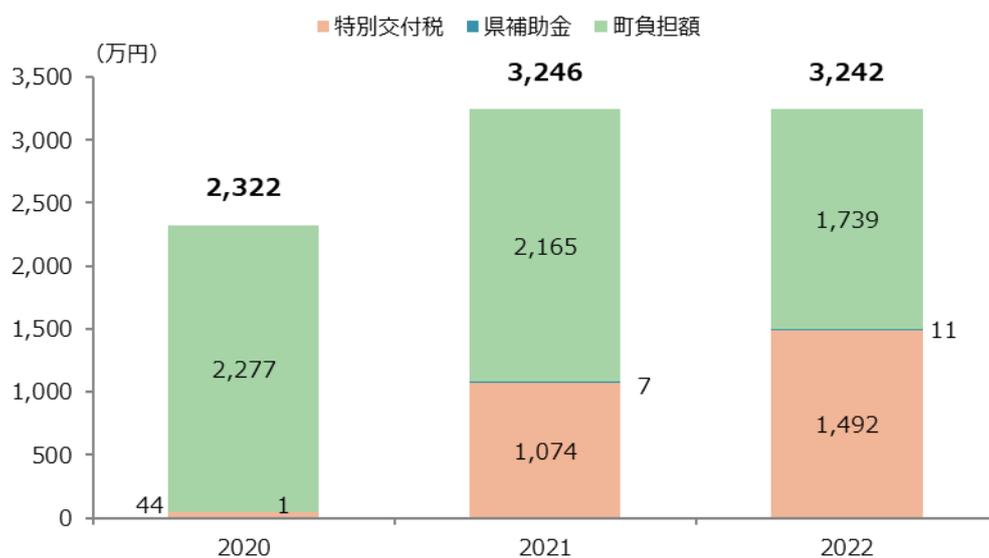
⑦地域公共交通にかかる財政負担の軽減が求められている

- ・さざんか号の老朽化による修繕費や燃料費を含めた物価高騰に伴い、さざんか号及びわたりん号の運行にかかる財政負担が増大しています。また、今後も人口減少による収入減が見込まれることから、効率的な運行による事業費抑制が求められます。



資料：町所有データ

図 さざんか号の運行経費内訳【再掲】



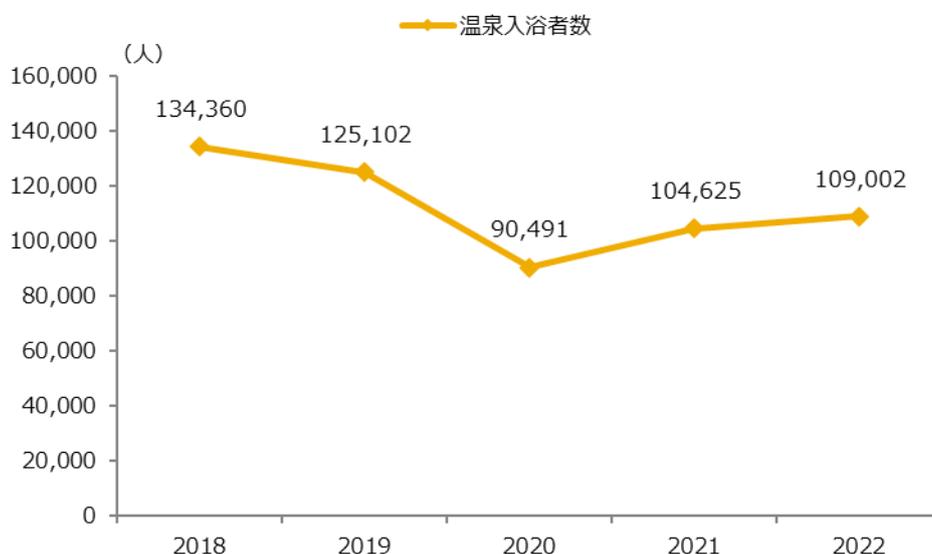
資料：町所有データ

図 わたりん号の運行経費内訳【再掲】

【観光振興の視点】

⑧関係機関と連携した新たな利用の拡大が求められている

- ・「巨理町都市計画マスタープラン」で、わたり温泉鳥の海とその周辺施設が観光拠点として位置づけられており、観光振興を支える、駅から観光拠点までの交通の維持・向上が求められています。
- ・令和2（2020）年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により観光客が減少していますが、東日本大震災以前（2010年度）は90万人を上回る観光客がいました。わたり温泉鳥の海の入浴者数をみると、令和2年度（2020）年度に90,491人まで落ち込んでいましたが、その後回復傾向にあります。今後、観光客の入込数が以前の状況までに増えると、日常利用に加え観光客のニーズにあった公共交通の検討も必要となってきます。



資料：町所有データ

図 わたり温泉鳥の海入浴者数の推移

【福祉の視点】

⑨超高齢社会の中で高齢者や障がい者等が安心して暮らせる環境づくりが求められている

- ・全国的に人口の減少や少子高齢化が進行する中、核家族や一人暮らし世帯の増加、価値観の多様化、働き方やライフスタイルの変化等によって家族形態や家庭のあり方の変化が進み、地域とのつながりの希薄化や社会的孤立等がみられます。
- ・こうした社会的な背景を受けて、本町では「巨理町地域福祉計画」を策定し、安心して暮らせる環境づくりの一環として、町民や利用者の移動実態・ニーズにあった公共交通を推進していくこととしています。



資料：平成 30(2018)年～令和 4(2022)年…住民基本台帳（各年 9 月末現在）

令和 5(2023)年以降…住民基本台帳を基に推計

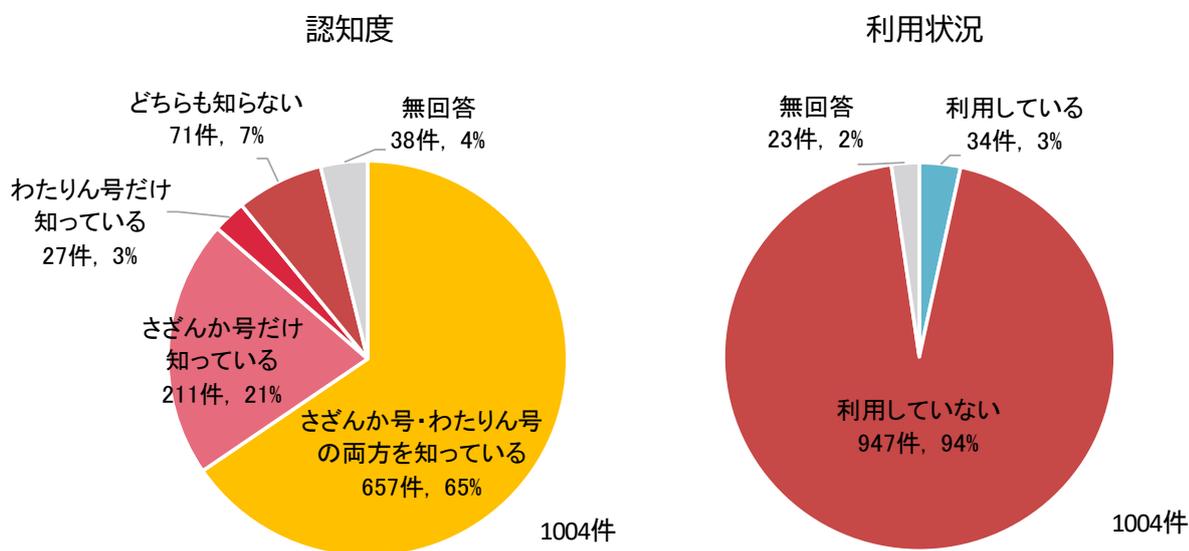
図 総人口・高齢化率の推移

3) 公共交通の生産性からみる課題

【利用環境の視点】

⑩分かりやすく効果的な情報提供が必要である

- ・令和4年度巨理町地域公共交通に関するアンケート調査結果によると、3割の町民にはさざんか号・わたりん号の両方、もしくはいずれかが認知されていません。一方で7割の町民にはさざんか号・わたりん号は認知されていますが、9割の町民にはさざんか号・わたりん号が利用されていないことが明らかとなっています。このことから、案内・情報提供の強化や利用促進策の充実が必要となります。
- ・さざんか号の利用者ヒアリング結果から、さざんか号とわたりん号、乗用タクシー等を組み合わせて利用していることが明らかとなっており、これらを組み合わせた体系的な情報提供が必要となります。



資料：令和4年度巨理町地域公共交通に関するアンケート調査結果

図 さざんか号・わたりん号の認知度及び利用状況

【環境負荷の視点】

①本町が宣言する「ゼロカーボンシティ」の実現に寄与する公共交通が求められている

- ・本町では、令和4（2022）年2月25日に「ゼロカーボンシティ」を宣言し、2050年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを目指しています。
- ・自家用車と比較し一人当たりの二酸化炭素排出量が少ない公共交通の利用促進や、環境負荷の少ない車両の導入等、交通事業者と連携しつつ検討する必要があります。

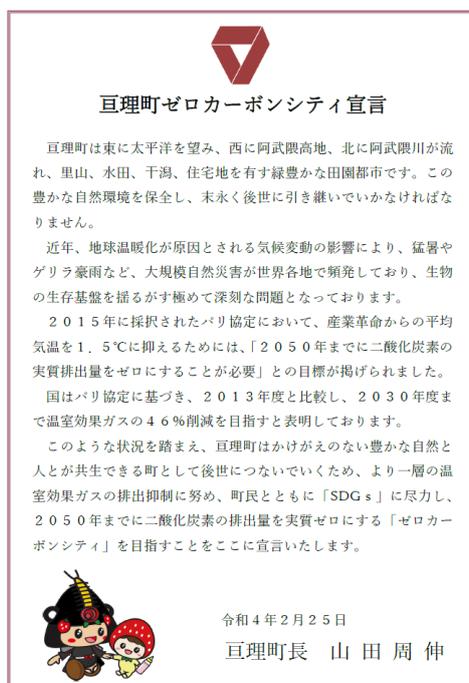


図 巨理町ゼロカーボンシティ宣言

4) 計画推進からみる課題

【協働のまちづくりの視点】

①2関連計画と相互に調整・連携しつつ、公共交通政策を着実に遂行する必要がある

- ・公共交通政策を効果的に遂行するためには、本計画と関連計画が相互に調整・連携することが重要となります。
- ・公共交通に関して地域の課題として捉え、住民・事業者・行政の協働により、地域の特性に合わせた取り組みが重要となります。

第6章 公共交通の目指すべき将来像

6-1 計画の基本理念と基本方針

1) 計画の基本理念

本町が目指す将来都市像やまちづくりの方向性等を踏まえて、本計画の基本理念を次のように定めます。

【基本理念】

地域をつなぎ、暮らしを支える公共交通の実現

本町では、「第5次巨理町総合発展計画」で掲げる目指す将来都市像「山と川、里と海を人と時代（時の流れ）でつなぐまち」を実現し、まちが抱える公共交通の課題の解決に向けて、本計画の基本理念を「地域をつなぎ、暮らしを支える公共交通の実現」と設定します。

■第5次巨理町総合発展計画における将来都市像と基本理念



資料：第5次巨理町総合発展計画

図 第5次巨理町総合発展計画における将来都市像と基本理念

2) 計画の基本方針

本計画の基本理念の実現に向けて、4つの基本方針を設定します。

基本方針1

町民の移動実態に対応した、利便性の高い公共交通ネットワークを構築【公共交通の利便性の視点】

本町の最上位計画である「第5次亶理町総合発展計画」にまちづくりに関わる基本理念として、「また来たくなるまち・ずっと住みたくなるまち わたり」が掲げられています。「第5次亶理町総合発展計画」の基本理念を重視し、町民にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

基本方針2

移動サービスの適正化を図り、持続可能な公共交通ネットワークを構築【持続可能性の視点】

本町には、鉄道やさざんか号、わたりん号、乗用タクシー等の地域公共交通に加えて、レンタサイクルや施設等による輸送サービス等多種多様な移動手段が存在しています。移動サービスの適正化を図り、公共交通の利用促進と効率化により持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

基本方針3

技術革新を活用し、事業者の生産性を高める公共交通サービスを提供【生産性の視点】

近年、国内外で交通分野におけるICT^{*}・AI^{*}技術等の革新や新たなモビリティサービス^{*}の導入等の公共交通を取り巻く状況の変化が様々な形で生じています。こうした社会動向を捉え、各種関係者と連携・協力しつつ、技術革新を活用した生産性の高い公共交通サービスの提供を目指します。

※ICTとは、Information and Communication Technologyの略。情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称。

※AIとは、人工知能のことで、Artificial Intelligenceの略。

※モビリティサービスとは、人の移動やモノの輸送などに関するサービス全般のこと。

基本方針4

「協働のまちづくり」を基本に、関係者が互いに連携・協力しながら公共交通を実現【計画推進の視点】

「第5次亶理町総合発展計画」において、まちづくりの実現化に向けた基本的考え方として、行政をはじめ、まちを構成するあらゆる住民や事業者がそれぞれ役割を持ち、共に考え・共に選び・共に行動する「協働のまちづくり」の考え方が示されています。本計画においても「協働のまちづくり」を基本に、各種関係者が互いに連携・協力しながら公共交通の実現に取り組んでいきます。

6-2 計画の目標

本計画の基本方針に即しつつ、公共交通を取り巻く課題を解決するため、令和10（2028）年度までの公共交通の目標を設定します。

公共交通を取り巻く課題と本計画の基本方針及び計画目標の関連性を整理します。

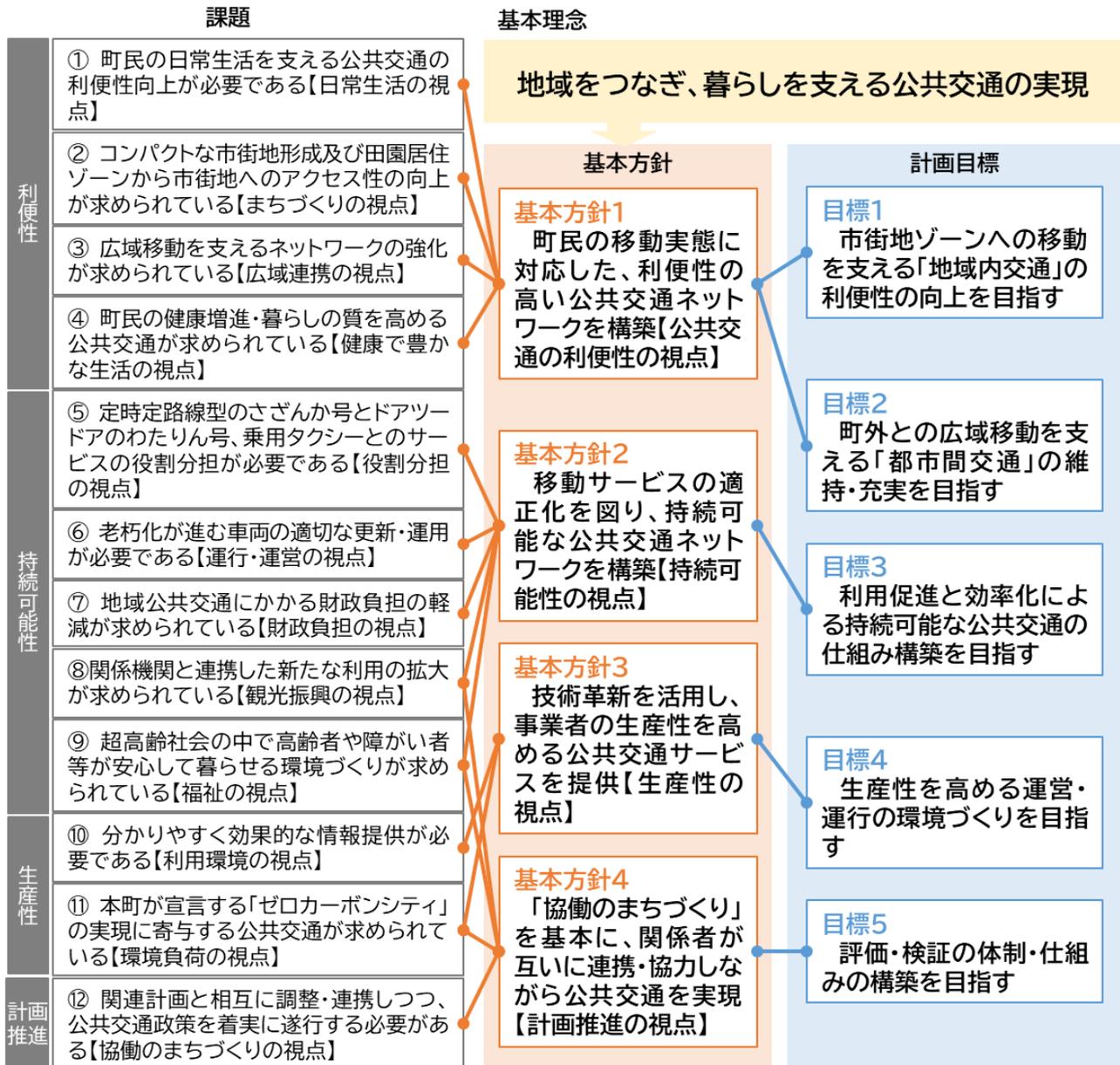


図 課題・基本方針・計画目標の関連性

目標 1

市街地ゾーンへの移動を支える「地域内交通」の利便性の向上を目指す

- 住居系の土地利用がみられる田園居住ゾーンについては、住民の移動実態・ニーズを踏まえて、公共交通の利便性向上を目指します。
- 人口密度が高く、主要な目的施設が集積する市街地では、町民に加えて町外からの来訪者にとって利便性の高い公共交通を構築します。

目標 2

町外との広域移動を支える「都市間交通」の維持・充実を目指す

- 住民の日常生活の中で欠かせない広域移動を担う「都市間交通」については、将来にわたって維持していくとともに、地域内交通との連携を強化することで路線の活性化を目指します。

目標 3

利用促進と効率化による持続可能な公共交通の仕組み構築を目指す

- 町や地域の団体、企業、医療提供施設、商業施設等の様々な各種関係者と連携・協力しつつ、持続可能な公共交通の仕組みを構築します。
- 高齢化がさらに進行していく中で、誰もが快適に利用できる環境を整備します。
- 健康増進や賑わい創出に貢献するため、気軽に公共交通を利用しやすい運賃体系を維持・構築します。

目標 4

生産性を高める運営・運行の環境づくりを目指す

- 町内に存在する多種多様な地域公共交通を一体的な交通体系として利用できるようにそれぞれの運行情報を一元的に提供できる環境を目指します。
- 交通DX※・交通GX※等を推進し、人材不足や燃料費の高騰、二酸化炭素排出による環境負荷等の事業を取り巻く様々な環境に配慮します。
- 公共交通の安全な運行を維持していくために、引き続き適切な車両の更新や運用乗務員の労務管理等を進めます。
- 自動運転等の導入可能性について、積極的に調査・研究を進めます。

目標 5

評価・検証の体制・仕組みの構築を目指す

- 公共交通政策の着実な遂行にあたって、定期的に公共交通の利用状況等がモニタリングできる仕組みを構築します。
- 町、住民、利用者、交通事業者、関係機関・団体等のみんなで支える体制を構築します。

※DX（デジタル・トランスフォーメーション）とは、デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること。

※GX（グリーン・トランスフォーメーション）とは、温室効果ガス排出削減目標に向けた取り組みを進めながら、経済成長も実現させるための経済社会システム全体の変革のこと。

6-3 目指すべき公共交通ネットワーク

1) 交通拠点及び公共交通ネットワークの位置づけ

交通拠点及び公共交通ネットワークについて、以下のとおり位置づけます。

表 交通拠点の概要

種別	機能・役割	拠点名
交通拠点	・地域内交通と都市間交通が接続し、路線間の乗り継ぎを行う場所	・巨理駅 ・逢隈駅 ・浜吉田駅

表 公共交通ネットワークの体系

種別	機能・役割	交通モード
地域内交通	・市街地ゾーンや田園居住ゾーン等から町内の主要な目的施設への移動を担う交通	・さざんか号 ・わたりん号 ・乗用タクシー
都市間交通	・町内と岩沼市や仙台市、山元町等を結ぶ広域的な交流・連携を促進するため、都市間の移動を担う交通	・鉄道



2) 公共交通ネットワークの将来イメージ

※計画最終年度となる令和10(2028)年度を目標としています。

<基本的な考え方>

利便性が高く効果的で、かつ効率的で持続可能な地域公共交通の形成に向けて、多種多様な地域公共交通を有効活用した一体的な地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

<公共交通ネットワーク形成の方針>

方針①：移動需要を集約する「交通拠点」の機能を強化します

方針②：町内での移動を支える「地域内交通」の利便性の向上を目指します

方針③：町外との移動を担う「都市間交通」を維持します

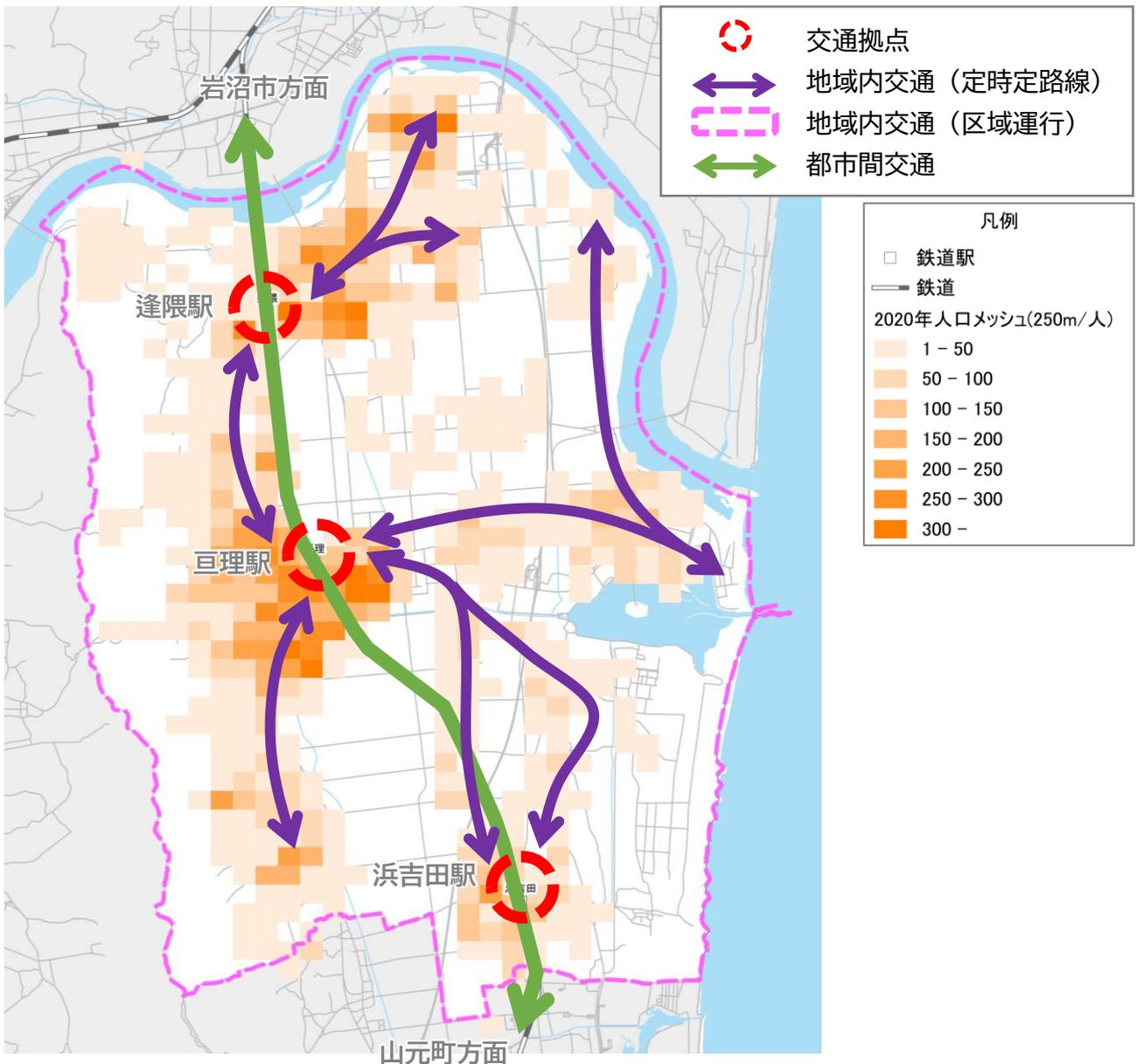


表 公共交通ネットワークの将来イメージ

第7章 公共交通体系を実現させるための施策

本計画の目標達成に向けて、令和10（2028）年度までの5か年で実施する施策を体系づけて整理します。重要かつ優先的と判断した施策・事業については、重点施策に位置づけ着実な事業推進を図ります。

表 施策・事業の一覧

目標	No	施策・事業	取り組みイメージ（案）	実施主体				重点施策
				巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者	
目標1 市街地ゾーンへの移動を支える「地域内交通」の利便性の向上を目指す	1-1	わたりん号の予約・利用の仕組みの見直し	・わたりん号の運行日や運行時間等の運行内容の見直し ・わたりん号の予約の運用方法の改善	●	●			●
	1-2	さざんか号の運行見直し・再編	・既存の運行ルートの改善やダイヤ等の見直し ・スクール対応にあわせた運行内容の検討	●	●			●
目標2 町外との広域移動を支える「都市間交通」の維持・充実を目指す	2-1	交通結節点の機能向上	・JR常磐線と地域内交通の乗り継ぎ円滑化	●	●			
	2-2	JR常磐線の利用促進	・JR常磐線の利用促進の検討及び実施 ・国庫補助金、県補助金等による財政支援の活用による環境整備	●	●			●
	2-3	周辺自治体間での町民バス等の相互乗入	・さざんか号とわたりん号の町外乗入の検討 ・周辺自治体との調整・連携	●	●	●		
目標3 利用促進と効率化による持続可能な公共交通の仕組み構築を目指す	3-1	多様な交通機関の一体的なサービス提供	・さざんか号とわたりん号のシステムの一本化、運行見直し ・タクシーの利活用 ・レンタサイクル等の利活用	●	●	●		
	3-2	利用促進策の企画及び実施	・モビリティマネジメント（高齢者、学生、移住者、職場等）の利用促進の展開 ・企業・施設等とのタイアップ ・町広報や出前講座等での周知・啓発	●	●	●	●	
	3-3	バリアフリー化の推進	・乗り降りしやすい車両の導入 ・案内情報の多言語化 ・駅施設・バス施設の整備等	●	●			
	3-4	利用しやすい運賃体系	・割引制度等の導入検討 ※関係市町村の動向を踏まえつつ、庁内関係部署や交通事業者等と協議・調整の上、検討を行う。	●	●			
目標4 生産性を高める運営・運行の環境づくりを目指す	4-1	わかりやすい情報配信	・デジタル田園都市国家構想等のDXによる情報発信 ・オープンデータ化の推進（GTF S対応等）	●	●	●		
	4-2	交通DXや交通GXといった新たな取り組み	・交通DXの導入検討（キャッシュレス決済手段、デジタル身分証アプリの活用等） ・交通GXの導入検討（電気バス、燃料電池タクシー、グリーンスローモビリティ等）	●	●	●		●
	4-3	自動運転等の調査・研究	・自動運転の導入事例調査	●	●	●		
目標5 評価・検証の体制・仕組みの構築を目指す	5-1	公共交通関連データの利活用	・データ（運行状況や利用実績等）の一元管理 ・RPAによる評価・検証の仕組みづくり	●	●	●		
	5-2	みんなで育てる場づくり・組織運営	・関係者による情報共有・意見交換の場づくり ・地域公共交通会議の充実	●	●	●	●	●

目標1 市街地ゾーンへの移動を支える「地域内交通」の利便性の向上を目指す

1-1 わたりん号の予約・利用の仕組みの見直し

重点施策

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●		
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
調整・協議				
調整が整い次第、実施				
評価・検証、改善・見直し				

【ねらい】

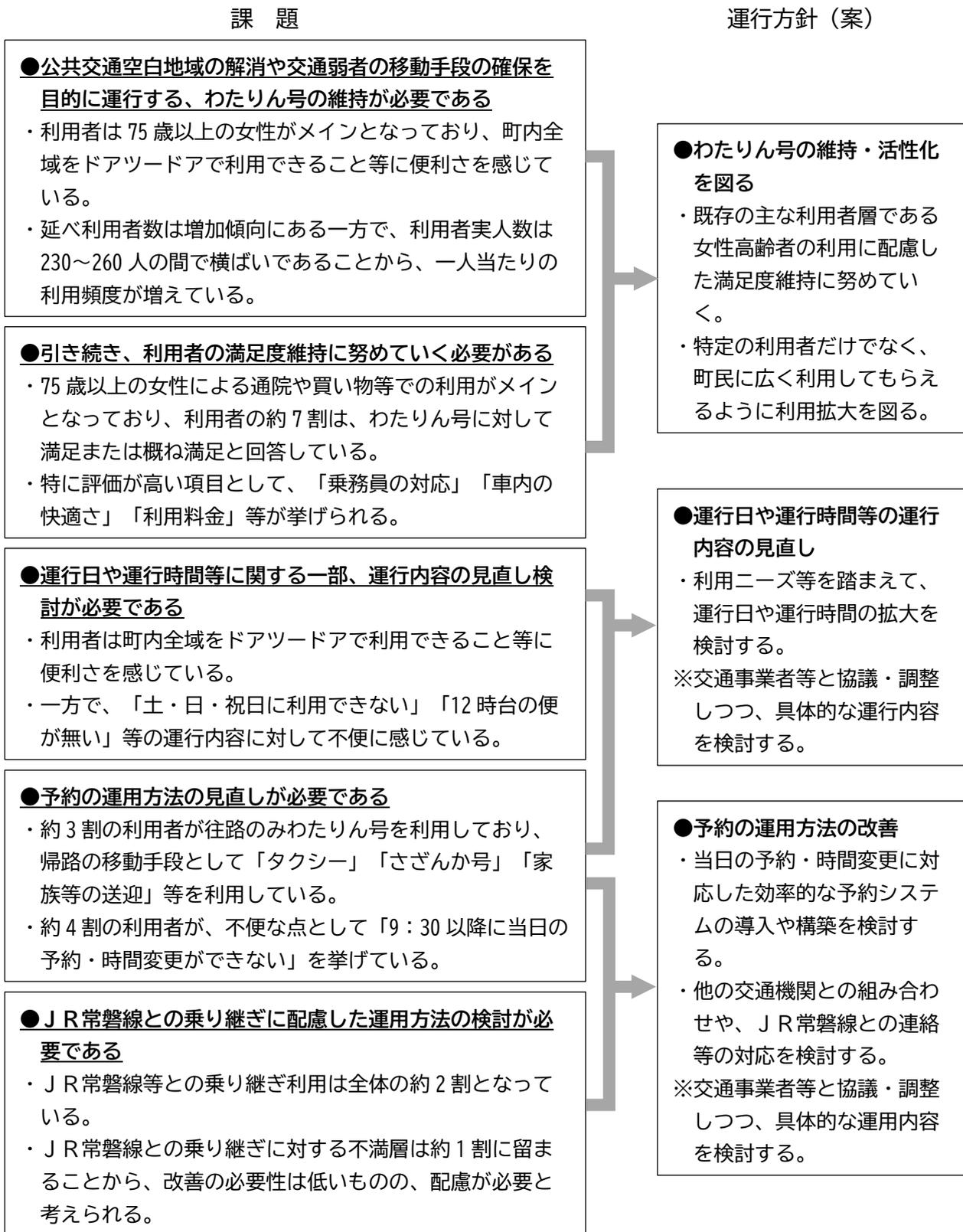
- ・公共交通空白地域の解消や交通弱者の移動手段の確保を目的に運行する、わたりん号の利用促進を図ります。
- ・令和5年度わたりん号利用者アンケート調査結果から、「土・日・祝日に利用できない」「12時台の便が無い」「9：30以降に当日の予約、時間変更ができない」等が不便な点として挙げられています。このことから、交通事業者等の各種関係者と協議しつつ、運行内容の見直しや予約の運用方法の改善を行い、わたりん号の利便性向上を図ります。

【取り組みイメージ（案）】

- ・わたりん号の運行日や運行時間等の運行内容の見直し
- ・わたりん号の予約の運用方法の改善



■わたりん号の課題と運行方針（案）



1-2 さざんか号の運行見直し・再編

重点施策

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●		
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
調整・協議				
	調整が整い次第、実施			
	評価・検証、改善・見直し			

【ねらい】

- ・買い物や通院等日常生活の移動手段を担うさざんか号の維持と満足度向上を図ります。
- ・利用の少ない便や区間について、運行内容を評価しつつ、見直しを検討します。
- ・市街地に点在するスーパーマーケットや医院・クリニック等にアクセスし、1回の外出で複数の用事を済ませることのできる交通ネットワークを構築します。また、通学に利用している児童生徒に配慮した運行を検討します。

【取り組みイメージ（案）】

- ・既存の運行ルートの変更やダイヤ等の見直し
- ・スクール対応にあわせた運行内容の検討

■巨理市街地ゾーンの利便性向上のイメージ（案）



図 巨理市街地ゾーンのイメージ（案）

■さざんか号の主な課題

全体共通

- 日常生活の移動手段を担うさざんか号の維持と満足度向上に努めていく必要がある
- 買い物等の利用実態・ニーズに合った運行内容の改善が必要である
- 亘理地区市街地ゾーン内の居住者の利便性向上が必要である

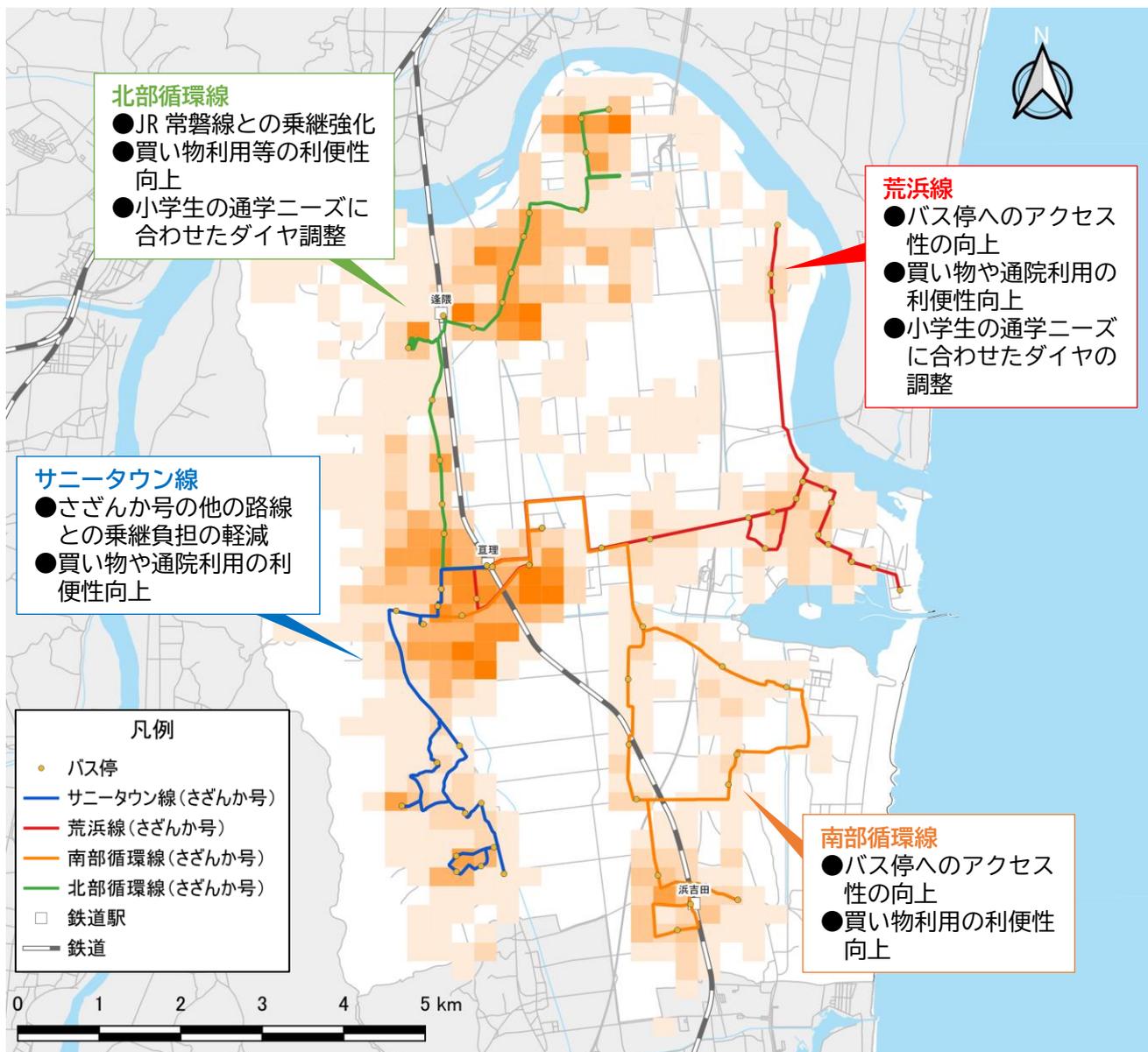


図 さざんか号の主な課題イメージ (案)

目標2 町外との広域移動を支える「都市間交通」の連携強化を目指す

2-1 交通結節点の機能向上

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
		●	●	
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	調整・協議			
		調整が整い次第、実施		
			評価・検証、改善・見直し	

【ねらい】

- ・ 様々な公共交通機関の連絡を改善し、乗り継ぎの負担を軽減します。

【取り組みイメージ（案）】

- ・ JR常磐線と地域内交通の乗り継ぎ円滑化



図 交通結節点の機能向上イメージ（案）

2-2 JR常磐線の利用促進

重点施策

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●		
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
調整・協議				
実施				
評価・検証、改善・見直し				

【ねらい】

- ・ JR常磐線に関連したイベント等の実施の検討や各種情報を周知し、JR常磐線の利用促進を図ります。
- ・ 国、県の補助金の活用や、鉄道事業所との協力により、駅や駅周辺の環境について適切に維持します。

【取り組みイメージ（案）】

- ・ JR常磐線の利用促進の検討及び実施
- ・ 国庫補助金、県補助金等による財政支援の活用による環境整備



図 巨理駅東口エレベーター

2-3 周辺自治体間での町民バス等の相互乗入

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●	●	
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
調整・協議				
調整が整い次第、実施				
評価・検証、改善・見直し				

【ねらい】

- ・通院や買い物等の住民の移動実態やニーズを踏まえた上で、周辺自治体と調整や連携を図りつつ、町外の目的施設へのアクセス性の向上を図ります。

【取り組みイメージ（案）】

- ・さざんか号とわたりん号の町外乗入の検討
- ・周辺自治体との調整・連携

目標3 利用促進と効率化による持続可能な公共交通の仕組み構築を目指す

3-1 多様な交通機関の一体的なサービス提供

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
		●	●	●
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	調整・協議			
		実施		
			評価・検証、改善・見直し	

【ねらい】

- ・市街地にはさざんか号やわたりん号、タクシー等の複数の交通機関が存在しています。
- ・公共交通を補完する役割として既存のレンタサイクル等を利活用した移動手段の確保を模索します。

【取り組みイメージ（案）】

- ・さざんか号とわたりん号のシステムの一本化、運行見直し
- ・タクシーの利活用
- ・レンタサイクル等の利活用



図 レンタサイクル「ワチャリ」

3-2 利用促進策の企画及び実施

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	亶理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●	●	●
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	企画・検討			
		実施・展開		
			評価・検証、改善・見直し	

【ねらい】

- ・公共交通の利用方法や利便性を周知し、公共交通への親しみを醸成することで、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促すモビリティマネジメント※を推進します。
- ・ゼロカーボンシティ実現のために、公共交通や自転車等の活用を周知し、環境への配慮を意識した利用を推進します。

※モビリティマネジメントとは、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策である。

【取り組みイメージ（案）】

- ・モビリティマネジメント（高齢者、学生、移住者、職場等）の利用促進の展開
- ・企業・施設等とのタイアップ
- ・町広報や出前講座等での周知・啓発

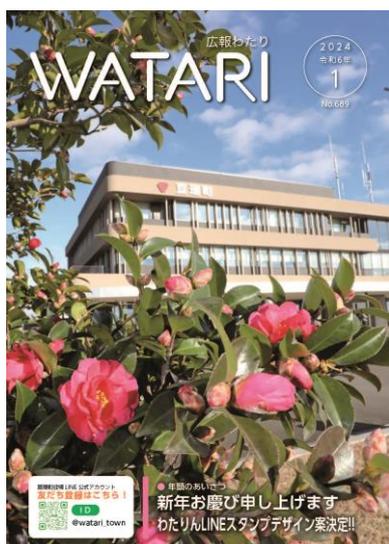


図 広報わたり・亶理町 LINE 公式アカウント

3-3 バリアフリー化の推進

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●		
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	検討・協議			
		調整が整い次第、実施		

【ねらい】

- ・ 共生社会の実現に向けて、交通事業者と行政が連携し、高齢者、障がい者、外国人等誰もが安心して移動できるよう、旅客施設や車両等のバリアフリー化を推進します。

【取り組みイメージ（案）】

- ・ 乗り降りしやすい車両の導入
- ・ 案内情報の多言語化
- ・ 駅施設・バス施設の整備等

3-4 利用しやすい運賃体系

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●		
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	検討・協議			
		調整が整い次第、実施		

【ねらい】

- ・本町の高齢化がさらに進行していく中で、高齢者の方々も利用しやすい運賃体系を維持していきます。

【取り組みイメージ（案）】

- ・割引制度等の導入検討

※関係市町村の動向を踏まえつつ、庁内関係部署や交通事業者等と協議・調整の上、検討を行う。

表 わたりん号料金表

一般	400円
小中学生、75歳以上	200円
未就学児（保護者同伴が必要）	無料

表 さざんか号料金表

大人	200円
小中学生および高校生	100円
未就学児	無料

目標4 生産性を高める運営・運行の環境づくりを目指す

4-1 わかりやすい情報配信

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●	●	
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	検討・協議			
		調整が整い次第、実施		

【ねらい】

- ・公共交通機関の運行情報等のオープンデータ*化（G T F S*対応等）を進め、鉄道・町民バス・タクシー等との一体的な情報発信等について検討を行います。
- ・交通拠点における公共交通利用者の利便性を向上させるため、スマートフォン等のデバイスを活用した運行情報や予約システムの導入を検討します。

※オープンデータとは、「機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータ」であり「人手を多くかけずにデータの二次利用を可能とするもの」のこと。つまり、誰でも許可されたルールの範囲内で自由に複製・加工や頒布等ができるデータをいう。

※GTFS（General Transit Feed Specification）とは、公共交通機関の時刻表や停留所、経路等のデータに関する共通フォーマットのことであり、交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのために活用される。

【取り組みイメージ（案）】

- ・デジタル田園都市国家構想等のDXによる情報発信
- ・オープンデータ化の推進（G T F S対応等）

4-2 交通DXや交通GXといった新たな取り組み

重点施策

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●	●	
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	検討・協議			
		調整が整い次第、実施		

【ねらい】

- ・決済手段のキャッシュレス化やデジタル地域通貨、ポイント等の導入により、利用者の利便性向上と利用促進を図ります。
- ・キャッシュレス決済手段（タッチ決済、スマートフォン決済）の導入拡大や機能拡充等の交通DXを進めて、利用者の利便性向上を推進します。
- ・ゼロカーボンシティの実現に向け、交通事業者と行政が連携し、電気バスや燃料電池タクシー等の環境負荷の低い次世代型車両の導入を検討し、交通GXを推進します。

【取り組みイメージ（案）】

- ・交通DXの導入検討（キャッシュレス決済手段、デジタル身分証アプリの活用等）
- ・交通GXの導入検討（電気バス、燃料電池タクシー、グリーンスローモビリティ[※]等）

※グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。

4-3 自動運転等の調査・研究

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●	●	
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
調査・研究				

【ねらい】

- ・公共交通の技術進展や国の制度整備の動向を踏まえ、自動運転技術を含む次世代モビリティによる、移動手段確保のために導入可能性の調査・研究を進めます。

【取り組みイメージ（案）】

- ・自動運転の導入事例調査

目標5 評価・検証の体制・仕組みの構築を目指す

5-1 公共交通関連データの利活用

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	巨理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●	●	
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
検討・協議				
	調整が整い次第、実施			
		モニタリング		

【ねらい】

- 公共交通に関するデータ（運行状況や利用実績等）を一元管理し、RPA※を活用して利用実績を整理・分析した上で、地域公共交通計画で設定する数値指標・目標値を継続的にモニタリングできるまでの一連の流れをシステム上で構築する。

※RPA（Robotic Process Automation）とは、ロボットで、これまで人間が反復的に手作業で行ってきた定型作業を、自動化する技術である。

【取り組みイメージ（案）】

- データ（運行状況や利用実績等）の一元管理
- RPAによる評価・検証の仕組みづくり

5-2 みんなで育てる場づくり・組織運営

重点施策

【実施主体・実施スケジュール】

実施主体	亘理町	交通事業者	関係機関・団体等	住民・利用者
	●	●	●	●
実施スケジュール				
R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
企画・立ち上げ				
調整が整い次第、開催（継続的）				

【ねらい】

- ・行政や交通事業者に加えて住民や地域団体等多くの人が地域の課題として考え、行動してもらうように公共交通をみんなで考え、育てる場づくりや組織の運営を推進します。
- ・地域公共交通の現状や財政負担等の理解を深めてもらうことで、持続可能な地域公共交通の実現に努めます。

【取り組みイメージ（案）】

- ・関係者による情報共有・意見交換の場づくり
- ・地域公共交通会議の充実

第8章 計画の実現に向けて

8-1 計画の推進

計画の推進にあたっては、行政をはじめ、まちを構成するあらゆる住民や事業者がそれぞれの役割のもと、共に考え・共に選び・共に行動する「協働のまちづくり」を基本に、互いに連携・協力しながらまちづくりを進めていきます。



出典：第5次亶理町総合発展計画

図 「協働のまちづくり」の取り組みイメージ

本計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に施策に取り組む（Do）とともに、その取り組み結果を把握・評価（Check）、問題点があれば見直しを行い（Action）、新たな取り組みの計画を立てる（Plan）という、いわゆるPDCAサイクルを実行します。

また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合には、上位関連計画等の方針と整合性を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

8-2 関係主体の役割

本計画を進めるにあたって、「行政」「事業者」「住民」の三者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指します。

さらに、公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指します。

持続的なサービス供給のために、公共交通を運営する人材確保や公共交通インフラの維持・確保が困難になる等公共交通事業環境の悪化への対応について、各事業者がそれぞれ独自の取り組みを推進してだけでなく、行政や住民等の関係者が協力・連携して取り組むことが重要です。

表 関係主体の役割

関係主体	主な役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の策定、見直し ・施策・事業の検討・実施・支援 ・関係者間の調整 ・運行状況・利用実績等の計測・収集
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・施策・事業の検討・実施・協力 ・関係者との相互連携・協力 ・運行状況・利用実績等の計測・収集
住民	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の積極的な利用 ・イベント等への積極的な参加

8-3 推進体制

本計画の取り組みの実施状況の確認、効果検証や取り組み改善案等については、亘理町地域公共交通会議において協議・審議します。また、取り組みの効果検証にあたっては、可能な指標について毎年度、指標の計測を行い、目標の達成状況を評価します。

表 推進体制の概要

推進体制	構成員	役割
亘理町地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・住民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 ・その他 	住民ニーズの変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）等が継続的に協議できる場として位置づける。

8-4 計画の評価指標

本計画で設定した基本方針を踏まえて目標の達成状況を把握するとともに、施策・事業の効果を捉えるため、評価指標及び目標値を設定します。

表 計画の評価指標

目標	指標	現況値	目標値
目標1 市街地ゾーンへの移動を支える「地域内交通」の利便性の向上を目指す	指標1 公共交通の満足度 (利用者アンケート)	さざんか号：69.0% わたりん号：66.1% (2023年)	さざんか号：70% わたりん号：70% (2028年) 【増加目標】
目標2 町外との広域移動を支える「都市間交通」の維持・充実を目指す	指標2 JR巨理駅の乗車人員	1,651人/日(平均) (2021年)	2,300人/日(平均) (2028年) 【増加目標】
目標3 利用促進と効率化による持続可能な公共交通の仕組み構築を目指す	指標3 さざんか号及びわたりん号の利用者数	41,682人 さざんか号：27,877人 わたりん号：13,805人 (2022年)	46,000人 (2028年) 【増加目標】
目標4 生産性を高める運営・運行の環境づくりを目指す	指標4 公共交通の収支率	さざんか号：9.2% わたりん号：7.5% (2022年)	さざんか号：10% わたりん号：10% (2028年) 【現状維持】
目標5 評価・検証の体制・仕組みの構築を目指す	指標5 住民参加の回数 (出前講座依頼回数) (累計)	- (2023年)	5回 (2028年) 【増加目標】

数値目標の達成状況を評価する際のデータ・資料については、以下の方法で収集し、計測します。

指標1 公共交通の満足度（利用者アンケート）

項目	内容
評価の視点	地域内交通であるさざんか号及びわたりん号の満足度が増えているか評価する
データの取得方法	<ul style="list-style-type: none"> ・さざんか号及びわたりん号の利用者を対象に実施するアンケート調査で、満足度を5段階評価（満足、やや満足、どちらとも言えない、やや不満、不満）で把握する。 ・5段階評価のうち、「満足」及び「やや満足」を合わせた満足層の割合を算出する。
現況値	さざんか号：69.0% わたりん号：66.1% （2023年）
目標値	さざんか号：70%（2028年）【増加目標】 わたりん号：70%（2028年）【増加目標】 ⇒既に利用者の満足度は高い水準にあるものの、さざんか号に比べてわたりん号の方がやや低いことから、わたりん号をさざんか号と同水準を目指す。

指標2 JR巨理駅の乗車人員

項目	内容
評価の視点	都市間交通である鉄道の利用者数が増えているか評価する
データの取得方法	東日本旅客鉄道株式会社東北本部が公表する「各駅の乗車人員」を確認する
現況値	1,651人/日（2021年）
目標値	2,300人/日（2028年）【増加目標】 ※「第2期巨理町まち・ひと・しごと創生総合戦略」で設定する重要業績評価指標（KPI）と合わせています。

指標3 さざんか号及びわたりん号の利用者数

項目	内容
評価の視点	さざんか号及びわたりん号の利用者が増えているかを評価する
データの取得方法	企画課が所有するさざんか号及びわたりん号の4月から翌年3月までの年度別の利用実績を確認する
現況値	41,682人(2022年) 〔さざんか号：27,877人、わたりん号：13,805人〕
目標値	46,000人(2028年)【増加目標】 〔さざんか号：30,000人、わたりん号：16,000人〕 ⇒減少傾向にあるさざんか号の利用者については約1割増、増加傾向にあるわたりん号の利用者については約2割増を目指す。

指標4 公共交通の収支率

項目	内容
評価の視点	さざんか号及びわたりん号の収支率が維持・向上しているかを評価する
データの取得方法	・企画課が所有するさざんか号及びわたりん号の運行に係る年度別の歳出額と収入額を把握する ・収入額を歳出額で除して収支率を計算する $\text{収入額} / \text{歳出額} = \text{収支率}$
現況値	さざんか号：9.2% (2022年) わたりん号：7.5% (2022年)
目標値	さざんか号：10% (2028年)【現状維持】 わたりん号：10% (2028年)【現状維持】 ⇒利便性を高めることにより利用増加が見込まれるものの、サービス水準を維持・向上するための歳出額も増加すると想定されることから、収支率は現状維持とする。

指標5 住民参加の回数(累計)

項目	内容
評価の視点	住民参加の取り組みが着実に実施されているか評価する
データの取得方法	・企画課で把握する住民参加の回数を確認する。 ・出前講座「地域公共交通について」の依頼回数を確認する。
現況値	- (2023年)
目標値	5回(2028年)【増加目標】 ⇒毎年度1回ずつ開催したと仮定して5年間で計5回を目指す。

巨理町地域公共交通計画

発行：令和 6 年 3 月

編集：巨理町地域公共交通会議

（事務局 巨理町企画課）

宮城県巨理郡巨理町字悠里 1 番地