

## - 目 次 -

<b>1. はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.1 計画の策定にあたって .....	1
1.2 計画の位置づけ .....	2
1.3 計画期間 .....	2
1.4 計画の範囲 .....	2
<b>2. 関連計画における公共交通の位置付け</b> .....	<b>3</b>
2.1 名取市第六次長期総合計画 .....	3
2.2 名取市第六次長期総合計画 地方創生総合戦略版 .....	5
2.3 名取市都市計画マスタープラン .....	5
2.4 名取市第五次国土利用計画 .....	6
2.5 第二次名取市環境基本計画 .....	7
2.6 名取市自転車利用環境整備計画 .....	8
2.7 名取市地域福祉計画・地域福祉活動計画 .....	8
2.8 名取市教育振興基本計画 .....	9
2.9 名取市地域防災計画 .....	9
<b>3. 本市の現状</b> .....	<b>10</b>
3.1 本市の地域公共交通の運行状況 .....	10
3.1.1 鉄道の運行状況 .....	10
3.1.2 バスの運行状況 .....	13
3.1.3 タクシーの運行状況 .....	16
3.1.4 その他の交通モード .....	17
3.1.5 高齢者や障がい者、妊産婦等への支援サービス .....	18
3.1.6 鉄道・バスによる市域のカバー状況 .....	19
3.2 本市の移動実態 .....	20
3.2.1 自動車の保有状況 .....	20
3.2.2 アンケートを通じた移動実態の分析 .....	21
3.3 本市の地域公共交通を取り巻く環境 .....	31
3.3.1 人口 .....	31
3.3.2 施設立地 .....	33
3.3.3 まちづくり事業 .....	34
3.3.4 観光動向 .....	35
3.3.5 交通事業者等の意見 .....	36
<b>4. 本市の地域公共交通の課題</b> .....	<b>37</b>
4.1 現況のとりまとめ .....	37
4.1.1 地域公共交通の運行状況 .....	37
4.1.2 市民の移動の実態 .....	37
4.1.3 地域公共交通を取り巻く環境 .....	37
4.2 本市の課題の整理 .....	38

<b>5. 本市の地域公共交通の基本的な方針</b> .....	<b>40</b>
5.1 本市の目指す将来像 .....	40
5.2 取組の方針 .....	41
5.3 地域公共交通の役割 .....	43
5.4 将来の地域公共交通のネットワーク .....	44
5.5 計画の目標 .....	45
5.5.1 目標の考え方 .....	45
5.5.2 発現する効果 .....	46
<b>6. 本市の実施事業</b> .....	<b>49</b>
6.1 実施事業の全体像 .....	49
6.2 方針1 多様な交通モードの連携・協力による利用しやすい交通ネットワークの構築 に関する事業 .....	50
施策1：なとりん号の再編 .....	51
施策2：交通結節機能の強化 .....	55
施策3：Ma a S (Mobility as a Service)の導入 .....	60
施策4：観光と地域公共交通の連携 .....	62
6.3 方針2 快適な暮らしを支える地域公共交通の維持・確保に関する事業 .....	67
施策5：地域公共交通の維持・確保 .....	68
施策6：輸送資源の総動員への備え .....	71
施策7：貨客混載の検討 .....	73
6.4 方針3 未来につながる地域公共交通の利用促進に関する事業 .....	74
施策8：モビリティ・マネジメントの実施 .....	75
施策9：環境に配慮した公共交通の取組 .....	79
<b>7. 計画の推進</b> .....	<b>81</b>
7.1 計画の評価体制 .....	81
7.2 計画のPDCA サイクル .....	81

# 1 はじめに

---

## 1.1 計画の策定にあたって

(市長挨拶等が入る⇒計画策定時までに文言調整)



## 1.2 計画の位置づけ

### (1) 法律での位置づけ

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

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

### (2) 本市での位置づけ

本計画は本市における地域公共交通の最上位計画として、今後の事業推進の根拠となる重要な計画です。本計画の内容は、本市の最上位計画である名取市第六次長期総合計画に示す方針に沿うものであり、またその他の関連計画とも整合を図り策定するものになります。

## 名取市第六次長期総合計画(2020～2030年度)

愛されるふるさと なとり ～共に創る 未来へつなぐ～

整合

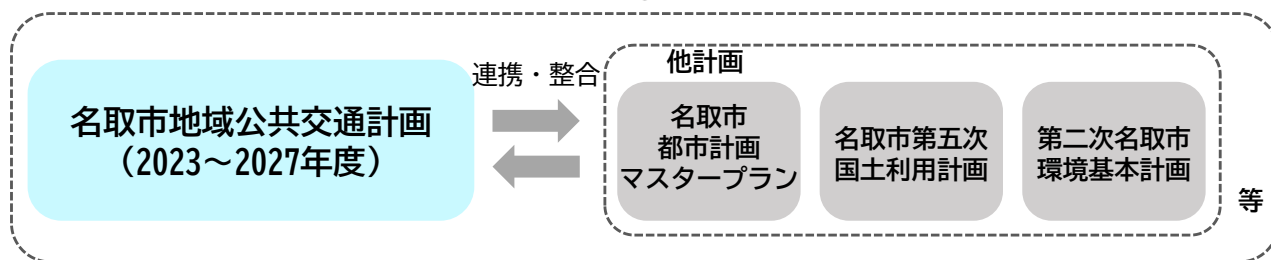


図 本計画の位置付け

## 1.3 計画期間

本計画の計画期間は令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）の5ヶ年とします。

## 1.4 計画の範囲

本計画の範囲は本市全域とします。

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



## 2 関連計画における公共交通の位置付け

### 2.1 名取市第六次長期総合計画

#### <概要>

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

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

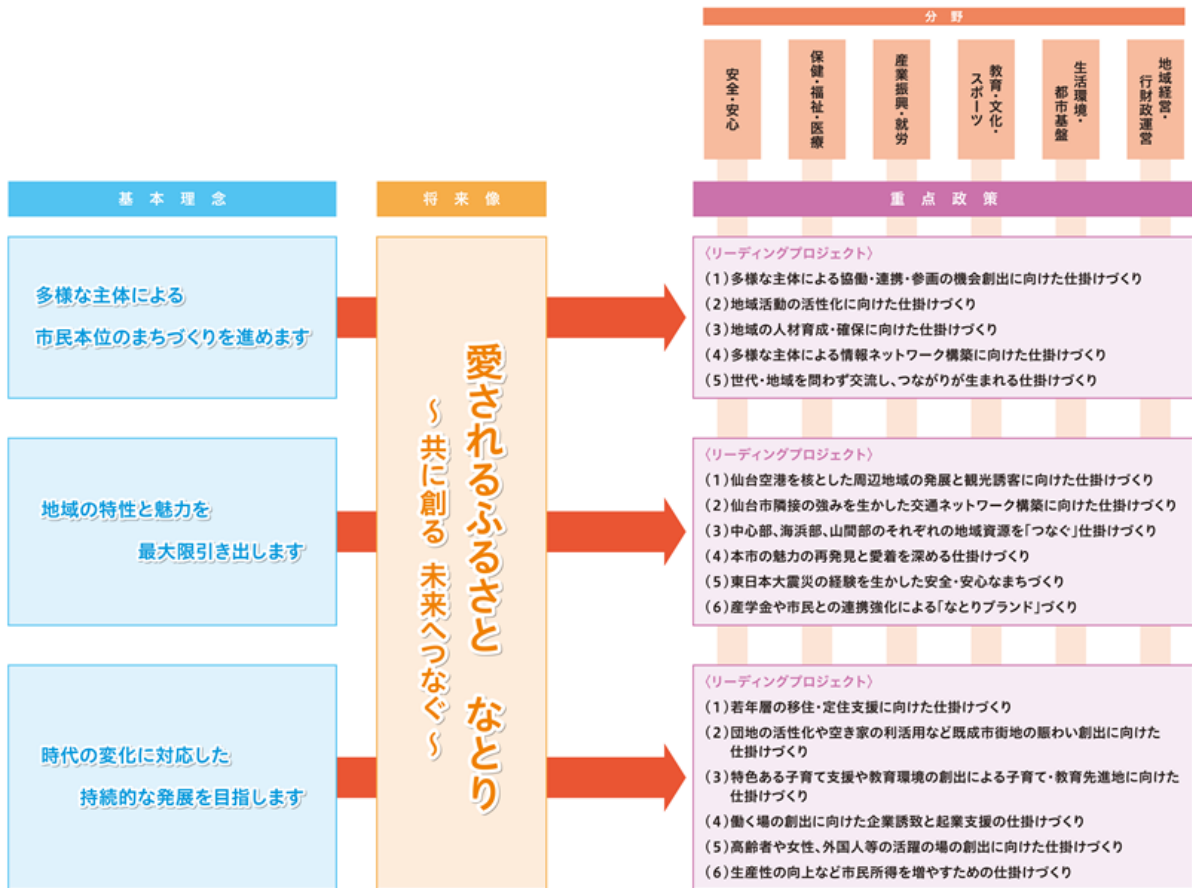


図 施策の体系

出典：名取市第六次長期総合計画

**<移動や地域公共交通に関する方向性>**

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

満足度を上げる取組として、具体的な公共交通関連の施策については、「観光の振興」として、**仙台空港と閑上地区をつなぐ移動手段・方策についての検討**、「安全・快適な道路整備と公共交通の充実」として、**パークアンドライド、サイクルアンドライド等の促進、市内交通結節点の交通バリアフリー化の促進**を挙げています。



閑上地区の舟運事業



仙台空港アクセス鉄道



なとりん号

## 2.2 名取市第六次長期総合計画 地方創生総合戦略版

### <概要>

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

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

### <移動や地域公共交通に関する方向性>

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

## 2.3 名取市都市計画マスタープラン

### <概要>

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

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

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

### <移動や地域公共交通に関する方向性>

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

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



## 2.4 名取市第五次国土利用計画

### <概要>

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

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

### <移動や地域公共交通に関する方向性>

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

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

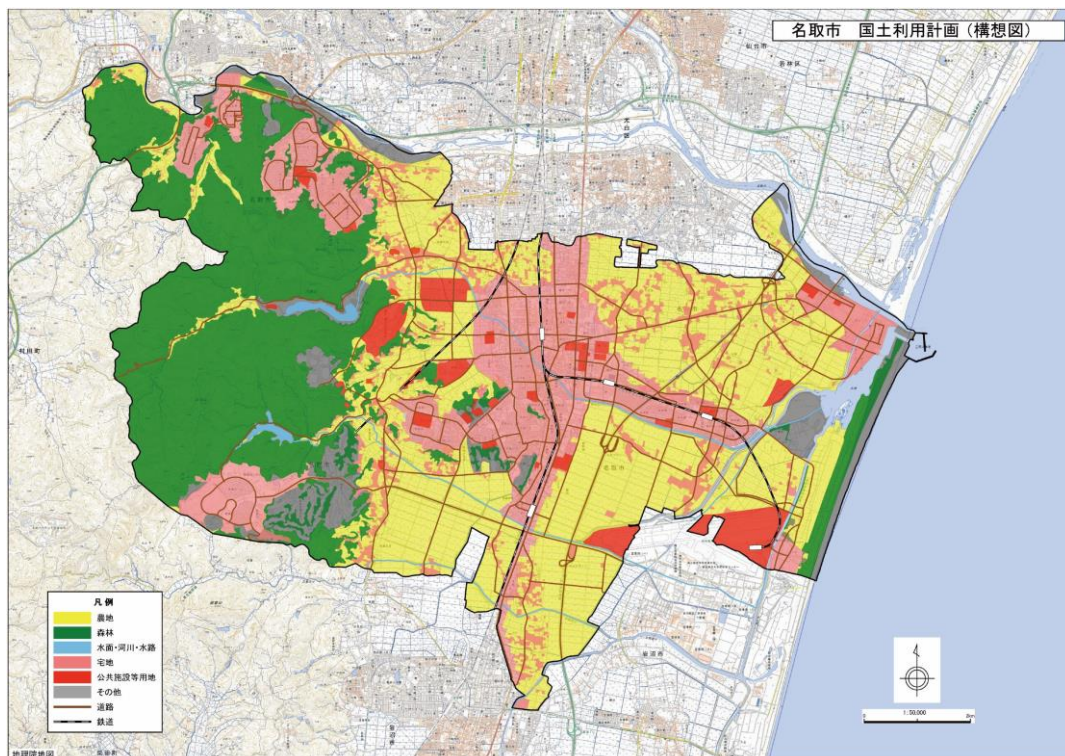


図 国土利用計画(構想)

出典：名取市「名取市第五次国土利用計画」

## 2.5 第二次名取市環境基本計画

### <概要>

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

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

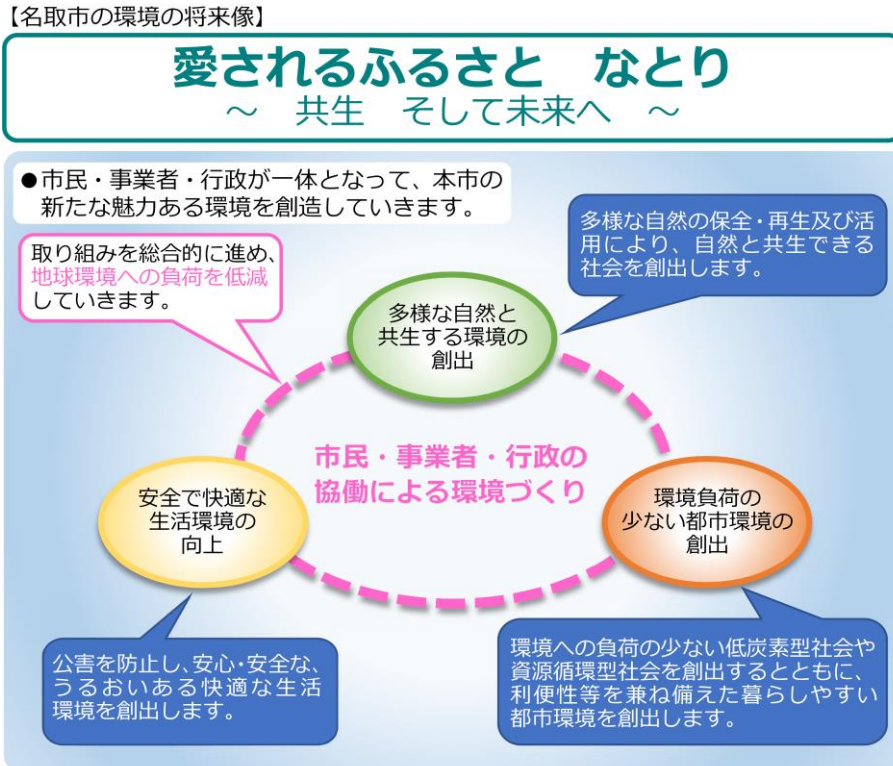


図 環境の将来像

出典：名取市「第二次名取市環境基本計画」

### <移動や地域公共交通に関する方向性>

現況から抽出される主な課題として、**温室効果ガス排出抑制及び高齢化の進展を念頭に**関連機関と連携した公共交通の利便性向上を検討することとしています。

住民意向を把握するために実施したアンケート調査では、今後重要となる市の取組として、「バスや電車等の公共交通網の充実」が挙げられました。低炭素なまちづくりを促進する施策としては、パークアンドライド等の利用促進による公共交通利用の促進を示しています。

なお、本市では、令和3年（2021年）に実施した「なとり環境フェスタ」で、「ゼロカーボンシティ」宣言を行ったところであり、令和32年（2050年）までに二酸化炭素排出の実質ゼロに取り組むことを目指しています。

## 2.6 名取市自転車利用環境整備計画

### <概要>

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

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

### <移動や地域公共交通に関する方向性>

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

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

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

## 2.7 名取市地域福祉計画・地域福祉活動計画

### <概要>

地域福祉計画は、福祉分野について共通して取り組む事項を定め、関連する分野別計画との整合を図り、横のつながりを強化していけるように進めるものです。

地域福祉活動計画は、市民やボランティア団体、福祉や介護の事業者等の民間団体が相互に協力して地域福祉を推進することを目的として社会福祉協議会が策定する民間の活動・行動計画です。

「市民が主役となり活躍する地域共生社会の実現を目指して」を基本理念として、3つの基本目標を設定し、基本目標のもと、取組の基本方針を設定し、具体の取組を定めています。

### <移動や地域公共交通に関する方向性>

基本目標Ⅲ「多様な主体の力を結集した協働・連携によるまちづくり」の中の基本方針2「福祉サービスの適切な利用促進」において、「福祉サービスの充実」の施策として、福祉バス乗車券交付や福祉タクシー利用券等の交付に取り組むこととしています。



## 2.8 名取市教育振興基本計画

### <概要>

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

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

### <移動や地域公共交通に関する方向性>

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

## 2.9 名取市地域防災計画

### <概要>

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

平成23年（2011年）に発生した東日本大震災では、甚大な被害が発生した経験を踏まえ、「震災の経験を忘れずに、災害に強い「人・地域・社会」を形成する～災害に対する「判断力・行動力の向上を目指す」～」を基本理念として、災害予防対策、災害応急対策、災害復旧・復興対策、原子力災害対策の方針を示しています。

### <移動や地域公共交通に関する方向性>

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

### 3 本市の現状

#### 3.1 本市の地域公共交通の運行状況

##### 3.1.1 鉄道の運行状況

###### (1) 概況

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

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

表 市内の鉄道の状況

事業者名	路線	駅
JR 東日本	2路線（東北本線・常磐線）	2駅（名取駅、館腰駅）
仙台空港鉄道	1路線（仙台空港アクセス線）	4駅（名取駅、杜せきのした駅、美田園駅、仙台空港駅）

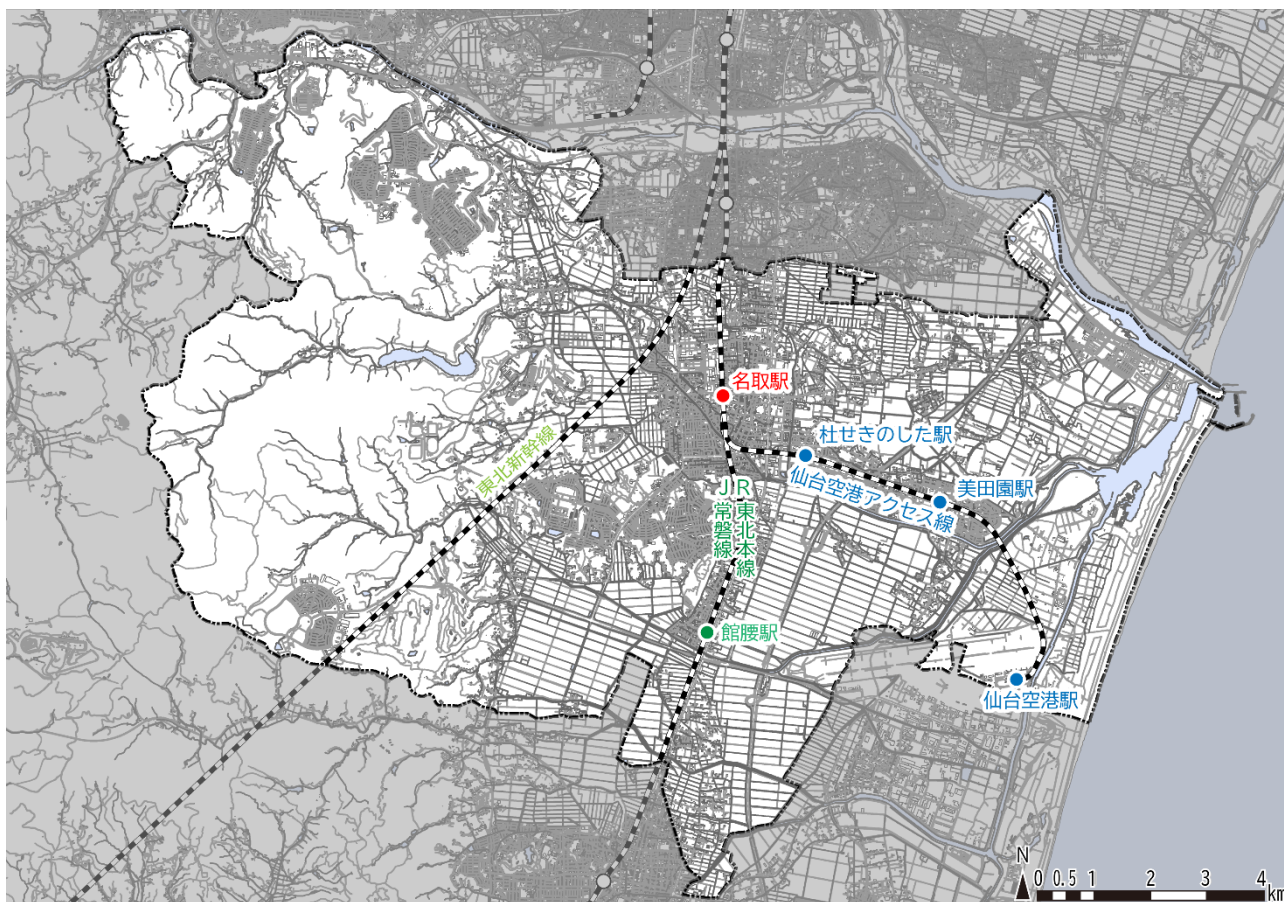


図 鉄道のネットワークの状況

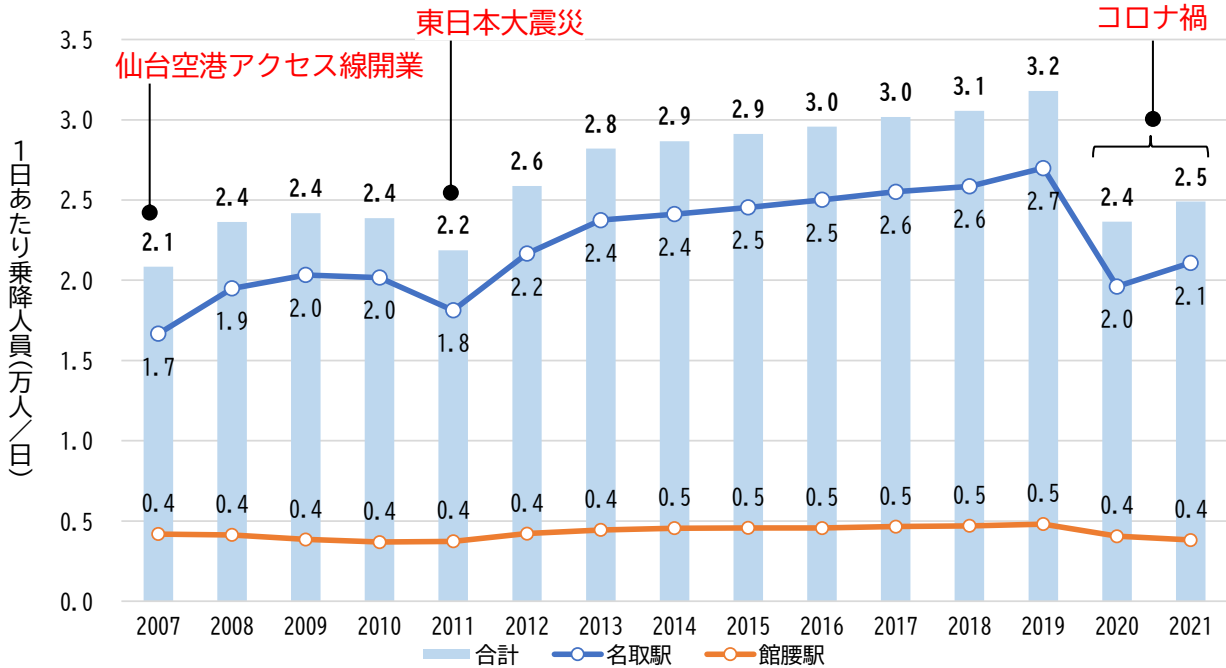


(2) JR 東日本の利用状況

名取駅の利用者数は、平成 19 年（2007 年）の仙台空港アクセス線開業以降増加傾向にあります。令和元年度（2019 年度）は平成 19 年度（2007 年度）の約 1.6 倍にあたる約 2.7 万人/日まで増加しています。

また、館腰駅の利用者数は、約 0.4～0.5 万人/日で推移しています。

しかし、2 駅とも、コロナ禍により利用者数は減少しています。



※出典資料の掲載データは「乗車人員」であり、仙台空港鉄道のデータとの整合性確保のため、乗車人員を 2 倍した数値を「乗降人員」としている。

※名取駅の乗降人員には、仙台空港鉄道利用者を含む。

資料：各駅の乗車人員(JR 東日本 HP、名取市統計)

グラフ JR 東日本の利用者数

**【Point】**

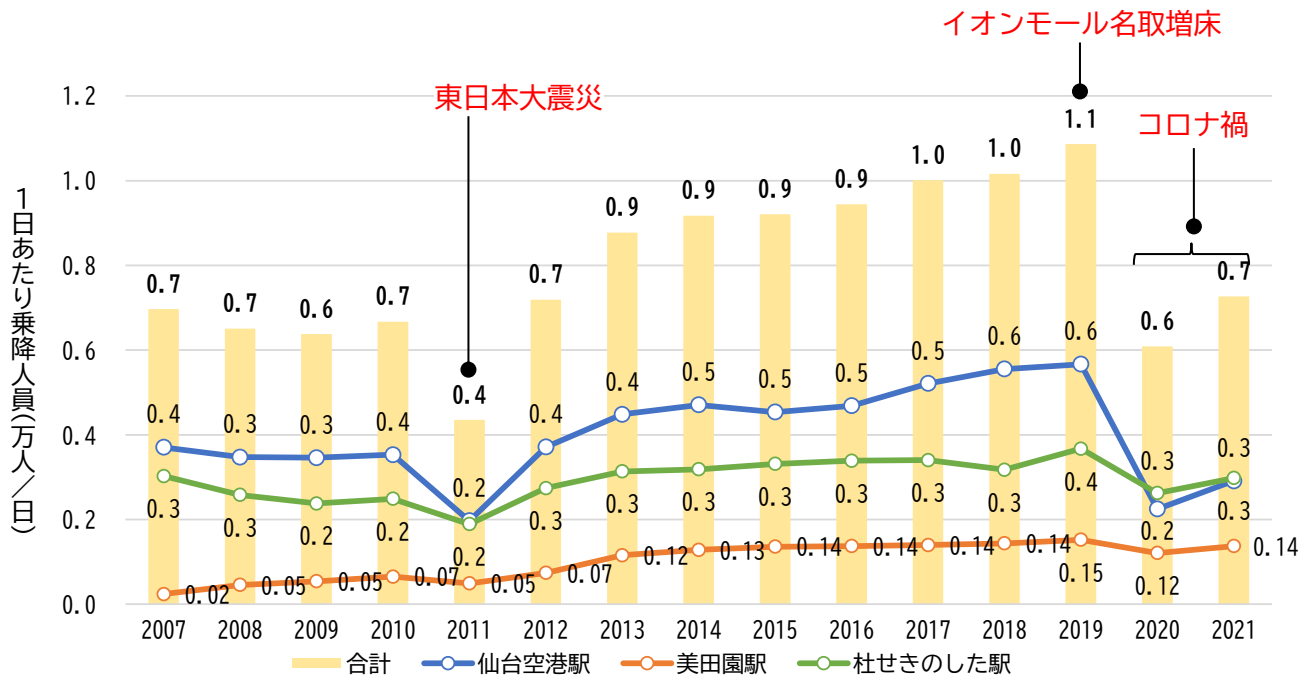
- ・コロナ禍前までは利用者数が増加傾向
- ・コロナ禍以降、名取駅・館腰駅とも利用者数が減少

**(3) 仙台空港鉄道の利用状況**

杜せきのした駅の利用者数は、平成 19 年度（2007 年度）から平成 21 年度（2009 年度）にかけて減少、その後は東日本大震災が発生した平成 23 年度（2011 年度）を除き、令和元年度（2019 年度）まで増加傾向にありました。令和 2 年度（2020 年度）以降はコロナ禍の影響を受けて大きく減少しています。

美田園駅は、3 駅の中では乗降人員が最も少なく、開業初年度の平成 19 年度（2007 年度）には 240 人/日でしたが、令和元年度（2019 年度）には 1,525 人/日まで増加し、令和 3 年度（2021 年度）にはコロナ禍前の水準近くまで回復しています。

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



資料：各期事業報告及び計算書類(仙台空港鉄道(株))  
 グラフ 仙台空港鉄道の利用者数

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

### 3.1.2 バスの運行状況

#### (1) 概況

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

表 運行路線

事業者	系統数
名取市(なとりん号)	幹線路線：6 系統、生活路線：6 系統（令和 4 年度時点）
宮城交通	名取市内～仙台市中心部：3 系統、名取市内～長町駅周辺：4 系統
タケヤ交通	仙台空港～長町：1 系統
仙台バス	岩沼駅・館腰駅～仙台空港：1 系統

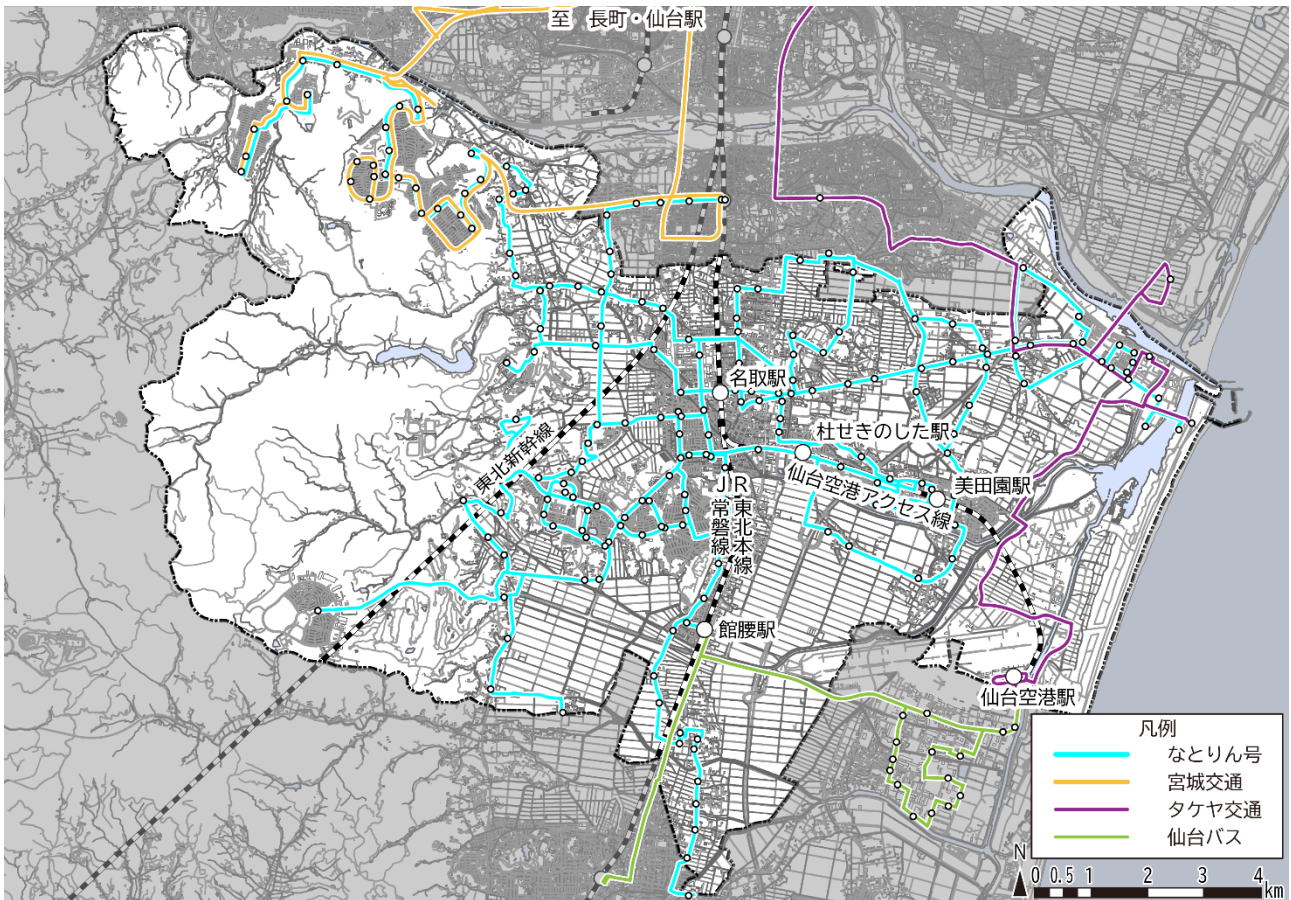
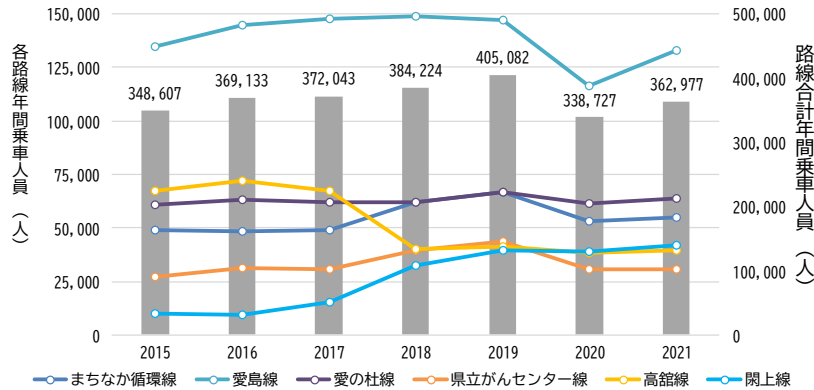


図 市内のバス路線網

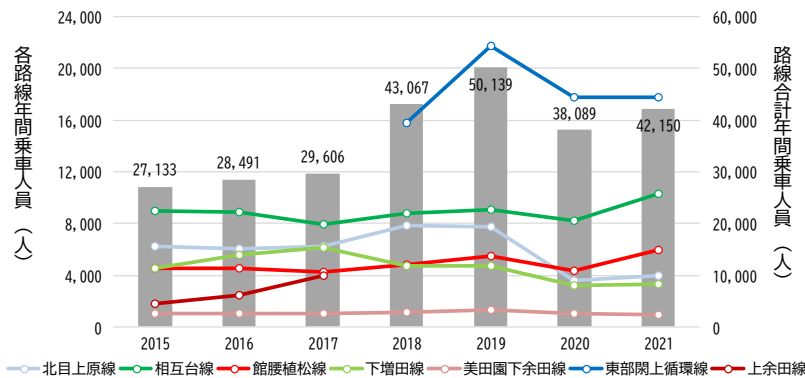
(2) 利用状況

令和3年度(2021年度)末時点において、なとりん号の利用者数は、幹線路線の各路線については概ね増加傾向、生活路線の各路線については概ね横ばいで推移していましたが、令和2年度(2020)年度からコロナ禍の影響を受け利用者数が大きく減少し、令和3年度(2021年度)は回復傾向となりましたが、令和元年(2019年度)と比べて1割以上利用者数が減少しています。



幹線路線	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
まちなか循環線	48,761	48,120	49,143	61,760	66,797	52,911	54,662
愛島線	134,656	144,528	147,793	148,801	147,078	116,216	132,751
愛の杜線	61,025	63,387	61,787	61,760	66,797	61,509	63,535
県立がんセンター線	27,073	31,375	30,402	39,703	43,626	30,859	30,790
高館線	67,301	72,083	67,573	40,019	41,326	38,555	39,292
関上線	9,791	9,640	15,345	32,181	39,458	38,677	41,947
合計	348,607	369,133	372,043	384,224	405,082	338,727	362,977

グラフ なとりん号(幹線路線)の利用者数



生活路線	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
北目上原線	6,211	6,023	6,266	7,821	7,756	3,576	3,918
相互台線	8,996	8,881	7,956	8,791	9,093	8,189	10,341
館腰植松線	4,513	4,493	4,285	4,842	5,498	4,373	5,920
下増田線	4,548	5,570	6,133	4,721	4,690	3,159	3,290
美田園下余田線	1,043	1,057	1,050	1,129	1,342	978	925
東部関上循環線				15,763	21,760	17,814	17,756
上余田線	1,822	2,467	3,916				
合計	27,133	28,491	29,606	43,067	50,139	38,089	42,150

グラフ なとりん号(生活路線)の利用者数

**【Point】**

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

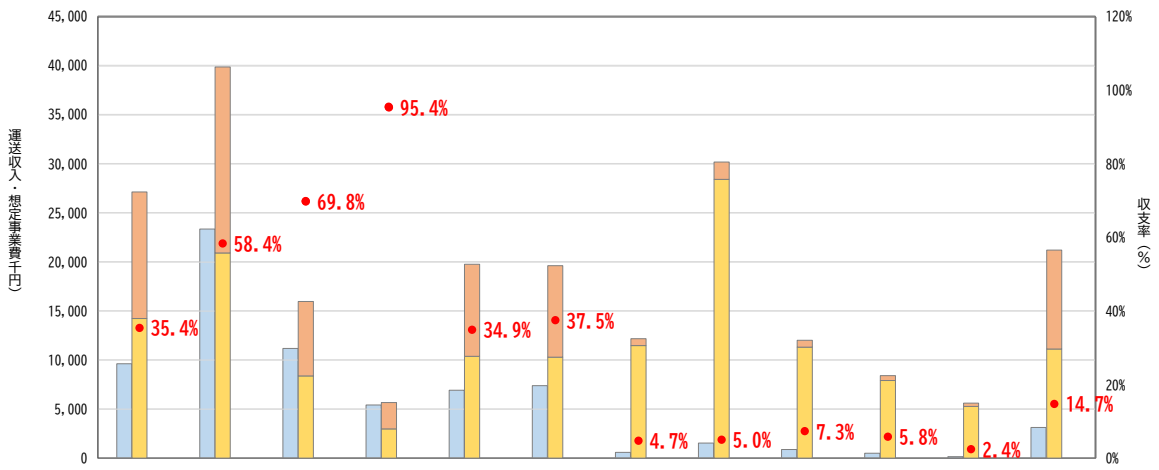
(3) 収支状況

令和3年度（2021年度）におけるなとりん号の収支状況をみると、幹線路線では収支率(想定事業費に対する収入の割合)が比較的高く、県立がんセンター線では、収支率が90%を超えています。幹線路線での平均は49.8%です。

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

表 なとりん号幹線路線及び生活路線の収支状況(令和3年度)

種別	運送収入 (千円)	想定事業費 (千円)	収支率
幹線路線	63,763	128,125	49.8%
生活路線	6,715	89,649	7.5%
路線全体	70,478	217,774	32.4%



	幹線路線						生活路線					
	まちなか循環線	愛島線	愛の杜線	県立がんセンター線	高館線	閑上線	北目上原線	相互台線	館腰植松線	下増田線	美田園下余田線	東部閑上循環線
■ 運送収入(千円)	9,602	23,320	11,161	5,409	6,902	7,369	578	1,524	873	485	136	3,119
■ 想定事業費(千円)	27,152	39,907	15,980	5,669	19,781	19,636	12,185	30,207	12,017	8,411	5,602	21,227
■ 想定収入見込み額(千円)	12,907	18,971	7,597	2,695	9,403	9,335	712	1,766	703	492	328	10,091
■ 委託料(市負担金)(千円)	14,245	20,936	8,383	2,974	10,378	10,301	11,473	28,441	11,314	7,919	5,274	11,136
● 収支率	35.4%	58.4%	69.8%	95.4%	34.9%	37.5%	4.7%	5.0%	7.3%	5.8%	2.4%	14.7%

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

※なとりん号の運行事業は、想定事業費から想定収入見込み額を差し引いた額により委託しているため、収支率の計算は、想定事業費に対する運送収入の割合により算出する。(収支率=運送収入÷想定事業費)

※各路線の想定事業費は、運行事業者別の委託料及び想定収入見込み額を路線ごとの走行距離数で案分して算出している。(想定事業費=委託料+想定収入見込額)

※表中の運送収入や想定事業費、想定事業費の内訳については、1千円未満を四捨五入して示している。

グラフ なとりん号の路線別の収支状況(令和3年度)

**【Point】**

- ・ 幹線路線は収支率が高い
- ・ 生活路線は収支率が低い



### 3.1.3 タクシーの運行状況

本市内には3事業者のタクシー営業所が立地しています。その他、市外近郊には10事業者以上が運行していますが、市内のタクシー事業者数は東日本大震災以降、2事業者が減少しています。

表 本市周辺のタクシー事業者

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

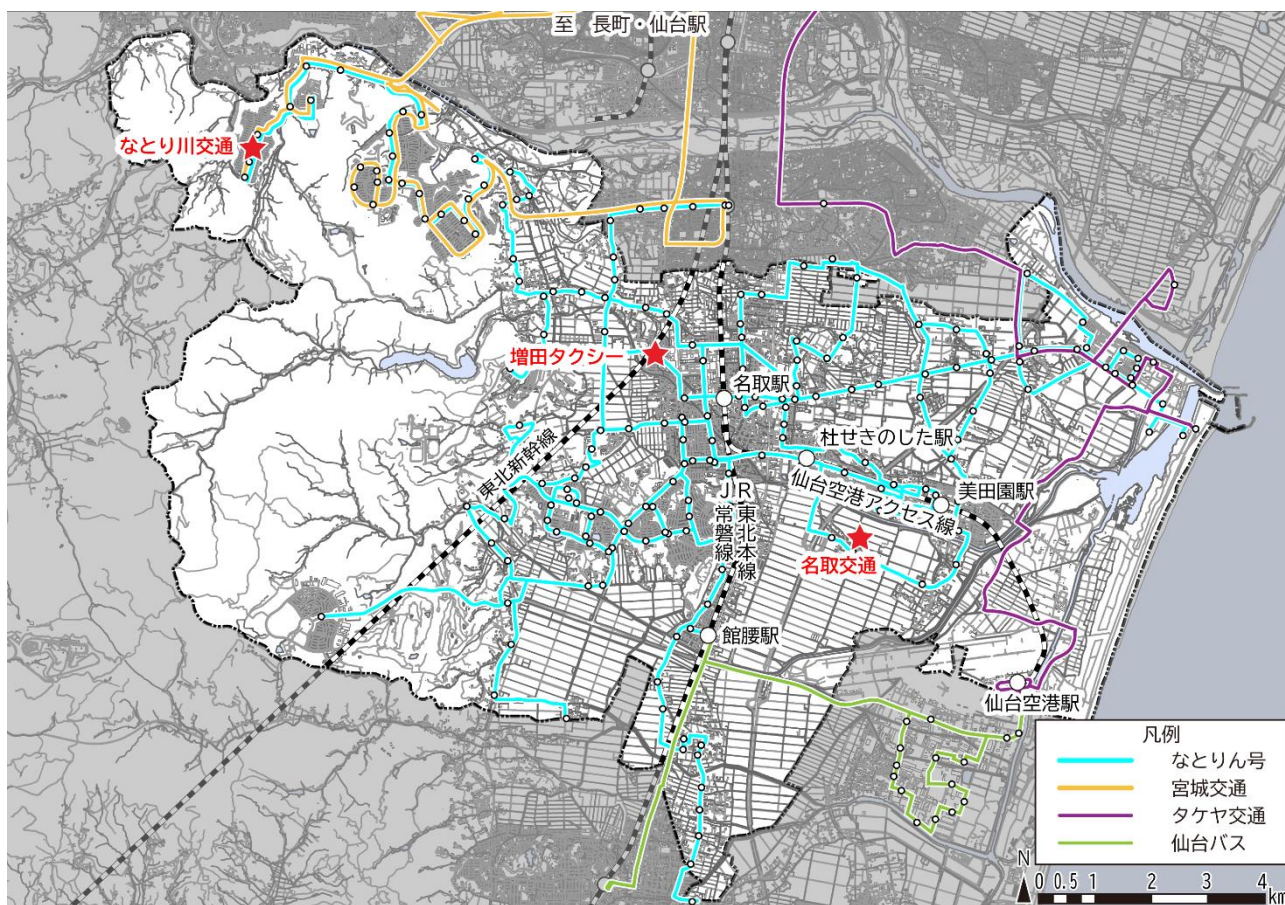


図 市内のタクシー事業所の立地

### 3.1.4 その他の交通モード

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

#### (1) スクールバス

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

#### (2) 買い物バス

令和2年度（2020年度）から本市の「買い物機能強化支援事業」を活用し、商業施設を経営する民間事業者が主体となって運行しています。ゆりが丘・みどり台・那智が丘の住宅地、名取が丘、館腰駅・飯野坂・植松の住宅地と愛島郷のスーパーマーケットを結ぶ運行ルートとなっています。

#### (3) 福祉有償運送・ボランティア輸送

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

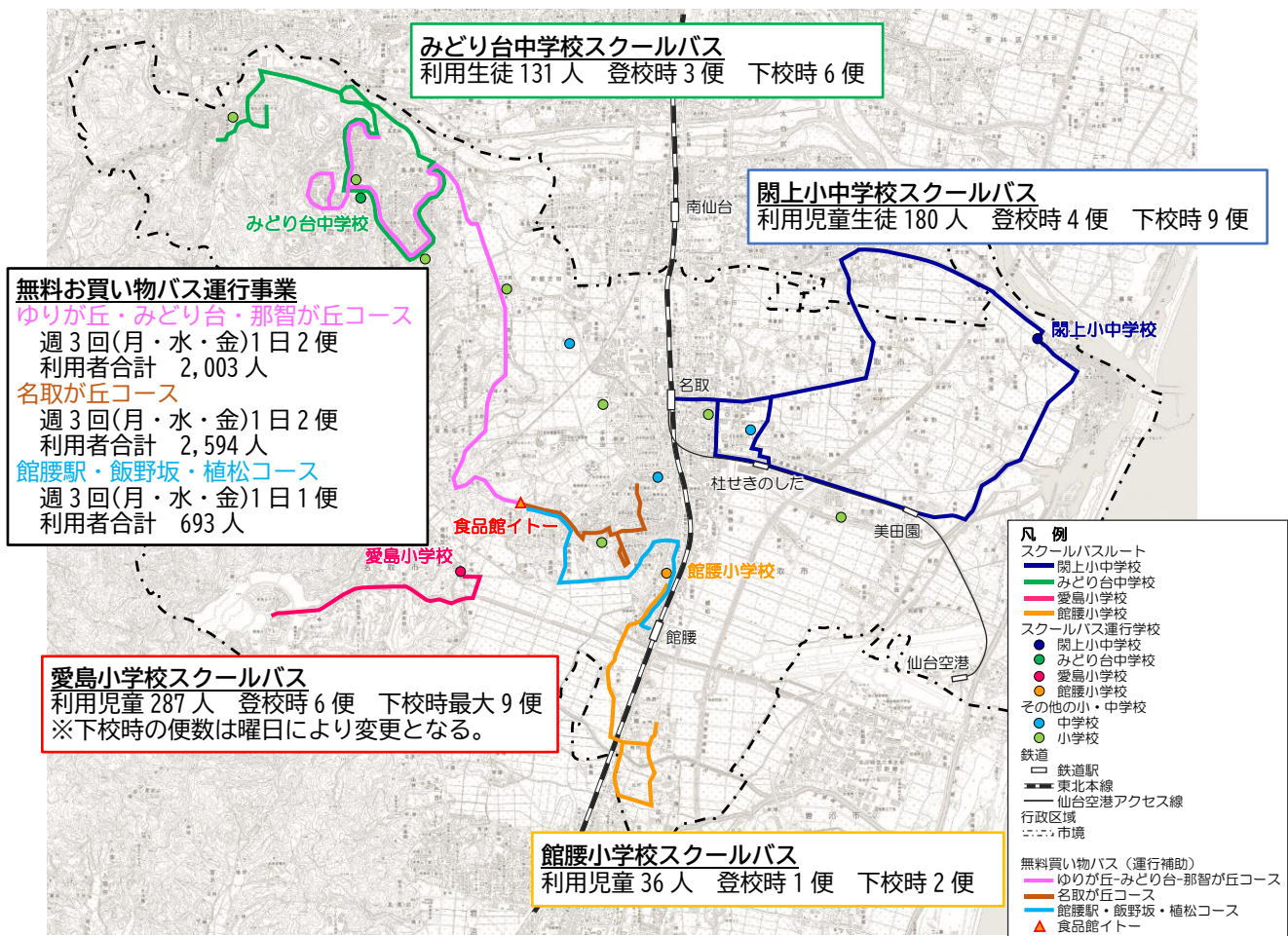


図 スクールバス・買い物バスの運行状況（2021年度）



### 3.1.5 高齢者や障がい者、妊産婦等への支援サービス

本市や交通事業者では、高齢者や障がい者、妊産婦等が地域公共交通をより利用しやすくするための支援サービスを展開しています。

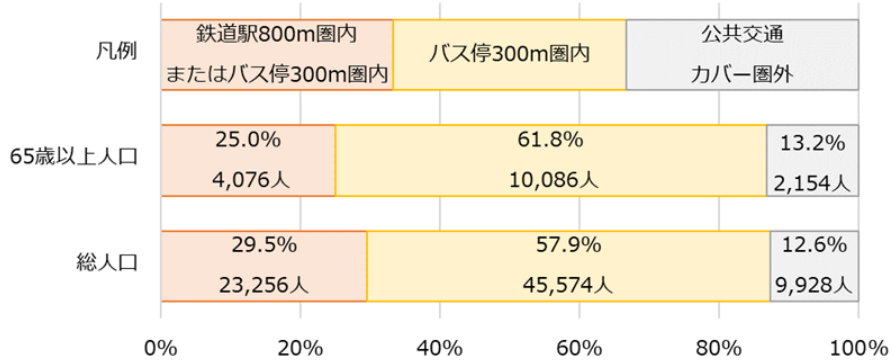
表 各実施主体による支援サービス

実施主体	取組名	概要
名取市	なとりん号 乳幼児運賃割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乳児(1歳未満)は運賃無料</li> <li>・小学生以上の利用者1人につき、同伴する幼児(1歳以上小学校入学前まで)は2人まで運賃無料</li> </ul>
	なとりん号 障がい者運賃割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>【市内在住の障がい者】</li> <li>・幹線路線・生活路線を無料で利用できる取組を実施</li> <li>【市外在住の障がい者】</li> <li>・幹線路線は普通運賃や定期券運賃の割引を実施</li> <li>・生活路線は一乗車一律100円とする取組を実施</li> </ul>
	なとりん号 介助者運賃割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障がい者・知的障がい者の介護者、福祉児童の付添者は幹線路線や生活路線の普通運賃等を割引</li> </ul>
	福祉バス乗車券・福祉 タクシー利用券交付 事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や障がい者になとりん号回数券やICカード「icsca」チャージ券、タクシー利用券、自動車燃料助成券のいずれかを交付</li> </ul>
宮城交通	環境定期券制度～休 日カルガモ家族～	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土・日・祝日、年末年始(12月29日～1月3日)に、定期券を持っている方が、同居する家族と定期券表示区間内を利用した場合に運賃割引を適用</li> </ul>
	乳幼児運賃割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乳児(1歳未満)は運賃無料</li> <li>・小学生以上の利用者1人につき、同伴する幼児(1歳以上小学校入学前まで)は2人まで運賃無料</li> </ul>
	障がい・福祉割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全路線を対象に障がい者等の普通運賃や定期券運賃を割引く取組を実施</li> <li>・割引率は障がいの種類等に応じて設定</li> </ul>
	介護者・付添者割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障がい者・知的障がい者の介護者、福祉児童の付添者は普通運賃や定期券運賃を割引</li> <li>・割引率は障がいの種類等に応じて設定</li> </ul>
JR 東日本	乳幼児運賃割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乳児(1歳未満)は運賃無料</li> <li>・小学生以上の利用者1人につき、同伴する幼児(1歳以上小学校入学前まで)は2人まで運賃無料</li> </ul>
	障がい者割引制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全路線を対象に障がい者の普通運賃や定期券運賃を割引く取組を実施</li> </ul>
	介護者・付添者割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障がい者・知的障がい者の介護者、福祉児童の付添者は普通運賃や定期券運賃を割引</li> <li>・割引率は障がいの種類等に応じて設定</li> </ul>
仙台空港鉄道	乳幼児運賃割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乳児(1歳未満)は運賃無料</li> <li>・小学生以上の利用者1人につき、同伴する幼児(1歳以上小学校入学前まで)は2人まで運賃無料</li> </ul>
	障がい者割引制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全路線を対象に障がい者の普通運賃や定期券運賃を割引く取組を実施</li> </ul>
	介護者・付添者割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障がい者・知的障がい者の介護者、福祉児童の付添者は普通運賃や定期券運賃を割引</li> <li>・割引率は障がいの種類等に応じて設定</li> </ul>



### 3.1.6 鉄道・バスによる市域のカバー状況

市内の総人口のうち約9割については鉄道もしくはバスのいずれかを利用できる環境に居住しています。また、高齢者についても約9割は鉄道もしくはバスを利用できる環境に居住しています。



グラフ 鉄道・バスによる人口カバー率

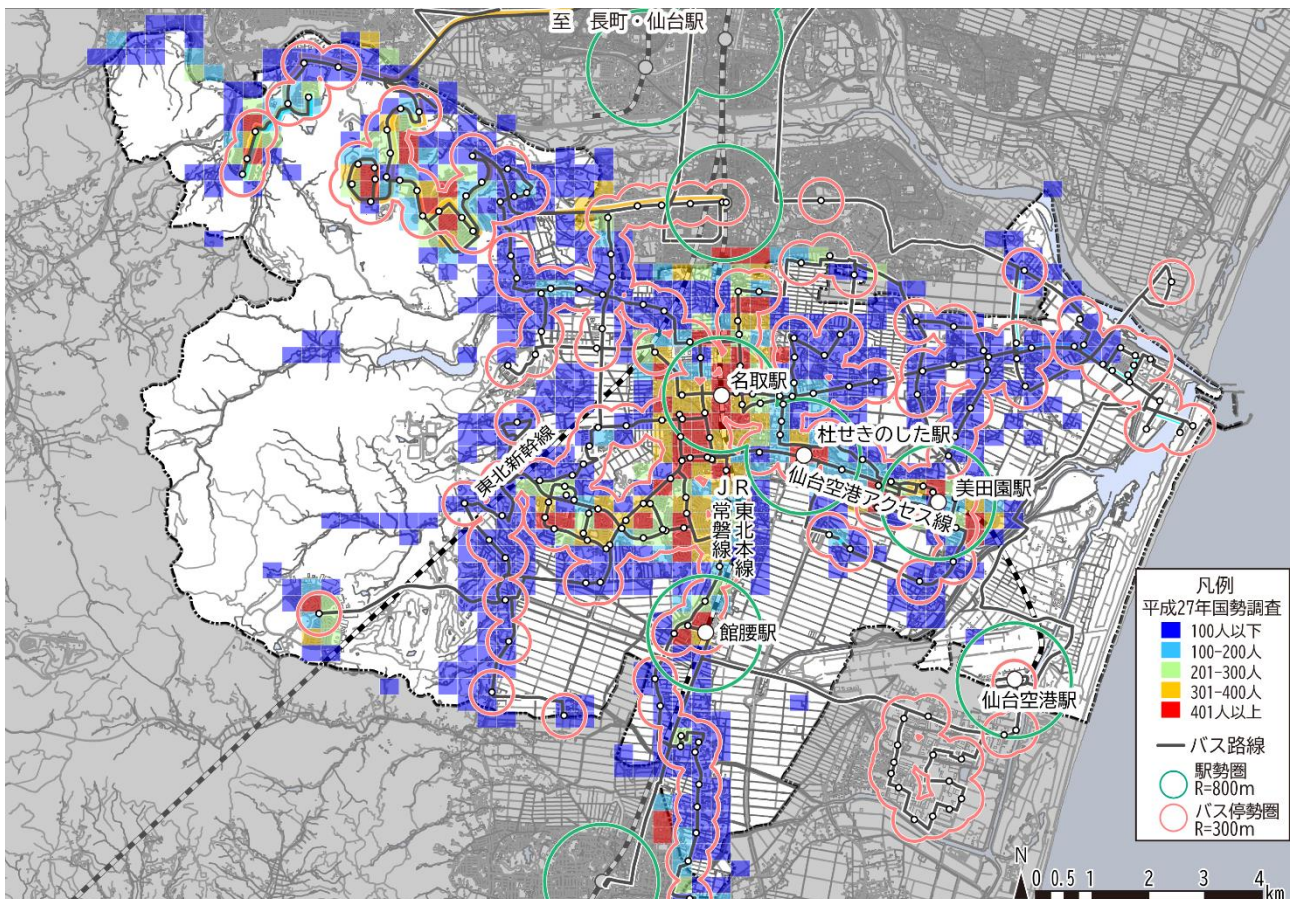


図 鉄道・バスの圏域の状況

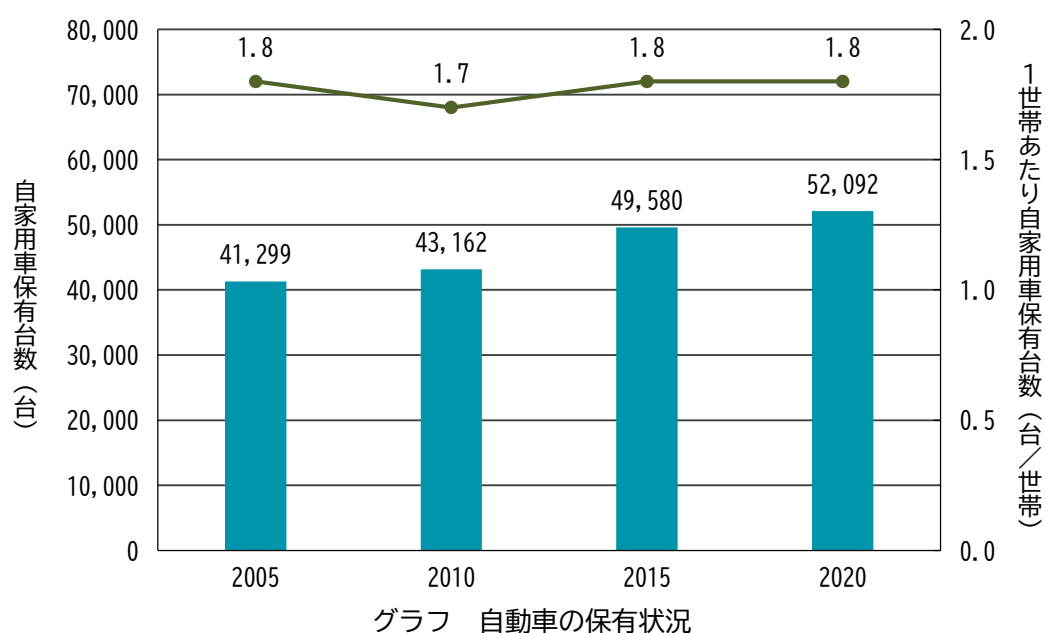
**【Point】**  
・市内総人口の約9割を鉄道・バスがカバー

## 3.2 本市の移動実態

### 3.2.1 自動車の保有状況

一般財団法人自動車検査登録情報協会の令和2年度（2020年度）の統計情報によると、本市における自家用車保有台数（乗用車と軽自動車の合計台数）は52,092台となり、年々増加傾向にあります。令和2年度（2020年度）における1世帯あたりの保有台数は1.8台/世帯であり、平成17年度（2005年度）からほぼ横ばいで推移しています。

隣接する仙台市の1世帯あたりの自家用車保有台数は1.02台/世帯、全国平均が1.04台/世帯であることから、本市の1世帯あたりの自家用車保有台数は高いといえます。



**【Point】**

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

### 3.2.2 アンケートを通じた移動実態の分析

#### (1) アンケートの概要

名取市民の移動実態やなとりん号をはじめとする市内移動の満足度、ならびにこれからの公共交通のあり方等について意向を把握し、計画検討の基礎資料とするため、令和2年（2020年）11～12月にかけて、市民アンケート調査を実施しました。

表 実施内容

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

(2) 目的別の代表交通手段

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

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

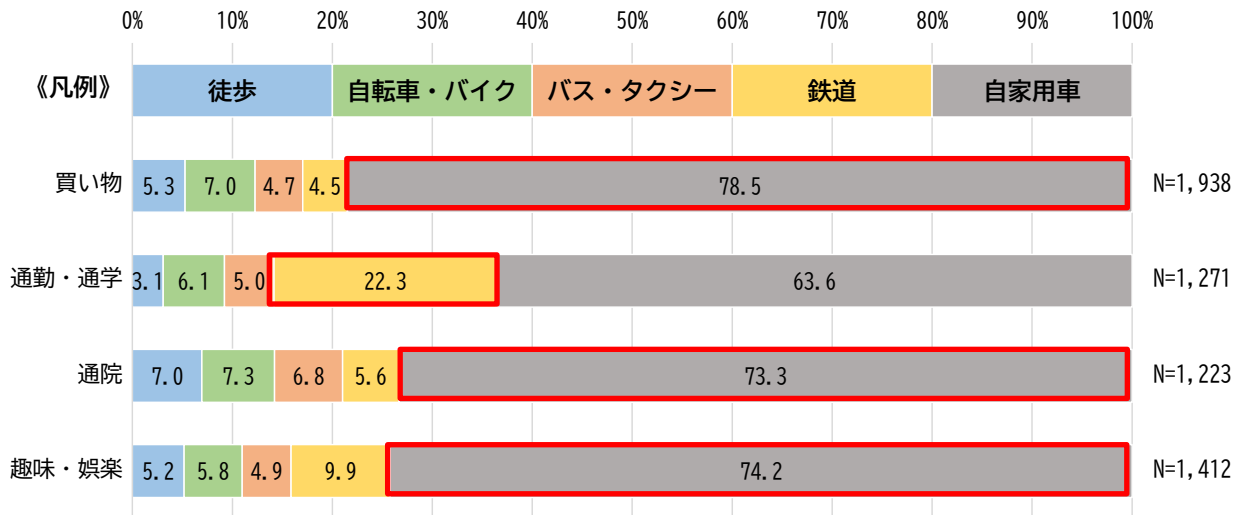


図 市内の目的別の代表交通手段

**【Point】**  
・日常的な移動は自家用車中心

《参考》 代表交通手段について

移動に関する分析の際に「代表交通手段」という考え方があります。

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

この移動で用いた主な交通手段を「代表交通手段」といいます。代表交通手段については、優先順位が決まっており、【①鉄道→②バス→③自動車→④二輪車→⑤徒歩】の順となります。下の移動の例の場合は、鉄道が代表交通手段になります。



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



目的別の代表交通手段については、地区によって差異があります。

鉄道沿線の地区では、自家用車の利用が少なく、鉄道等の公共交通や徒歩や自転車・バイクでの移動が多くみられます。徒歩移動の多さは平地で移動しやすいことが要因として考えられます。

一方で山手丘陵団地等では、自家用車の利用が多くなる傾向があります。傾斜地のため徒歩移動しづらく、地区内に買い物施設等が少なく遠出が必要であるため、自家用車で移動が中心になっていると考えられます。

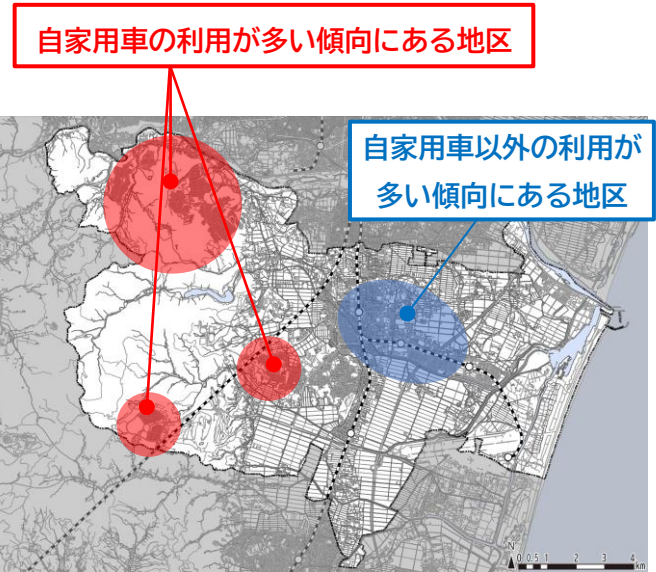
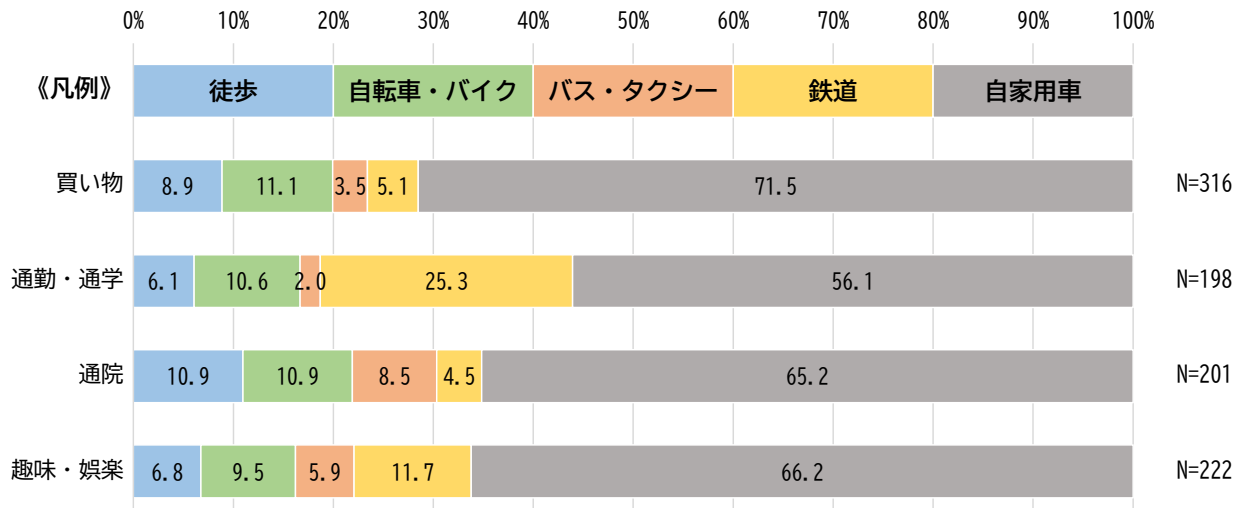
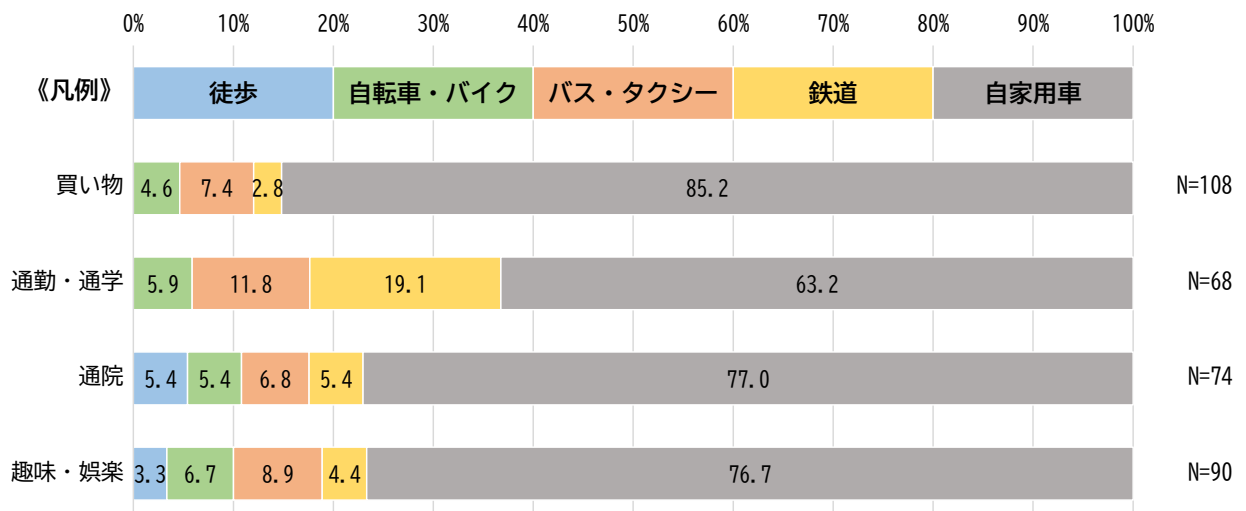


図 地区ごとの移動手段の違い



グラフ 鉄道沿線(増田地区)の目的別の代表的な利用交通手段



グラフ 山手丘陵団地(那智が丘地区)の目的別の代表的な利用交通手段

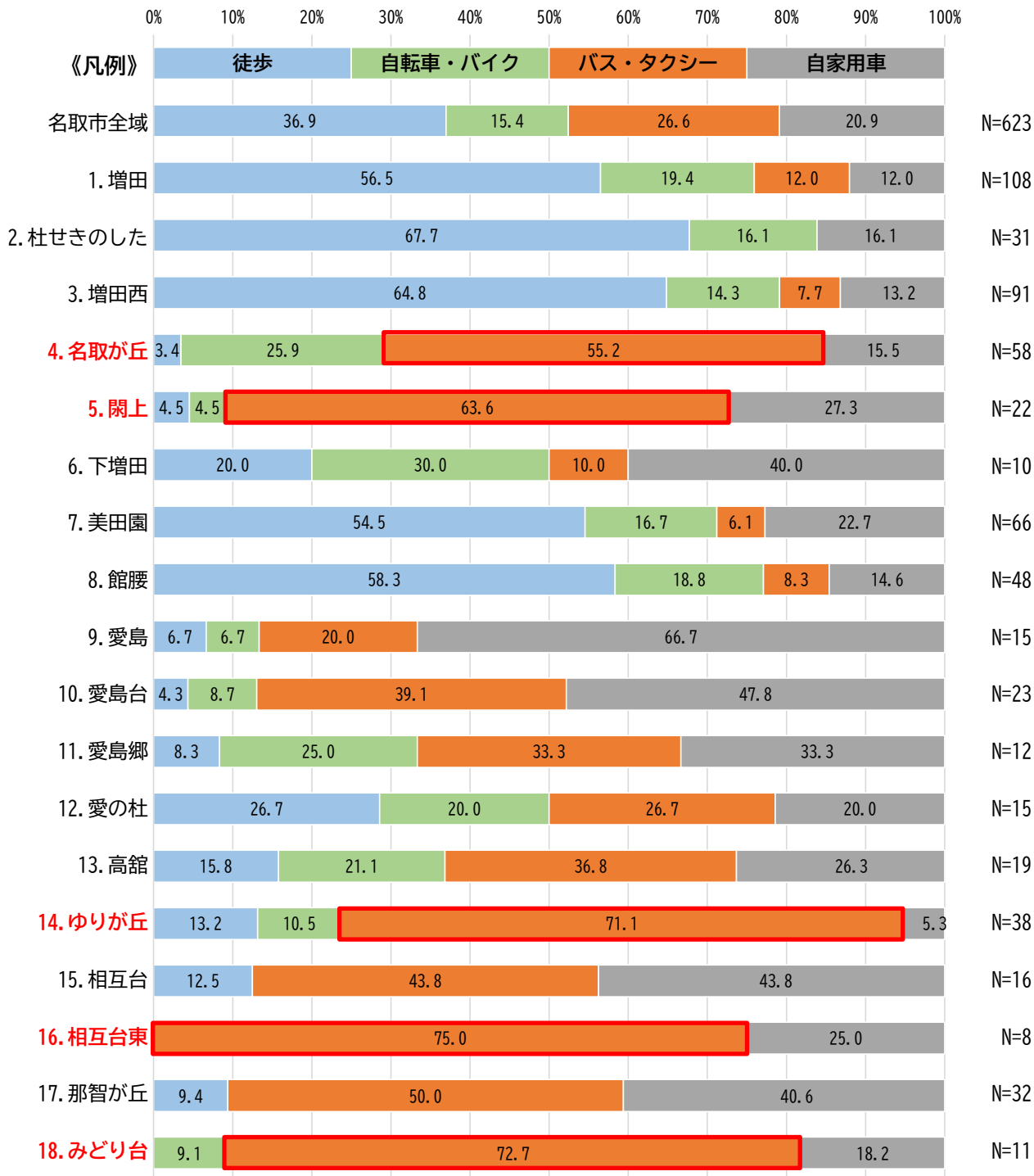
**【Point】**

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

**(3) 駅までの移動手段**

駅までの移動手段をみると、徒歩での移動が高い割合を占めています。

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



グラフ 地区別の駅までの利用交通手段

**【Point】**

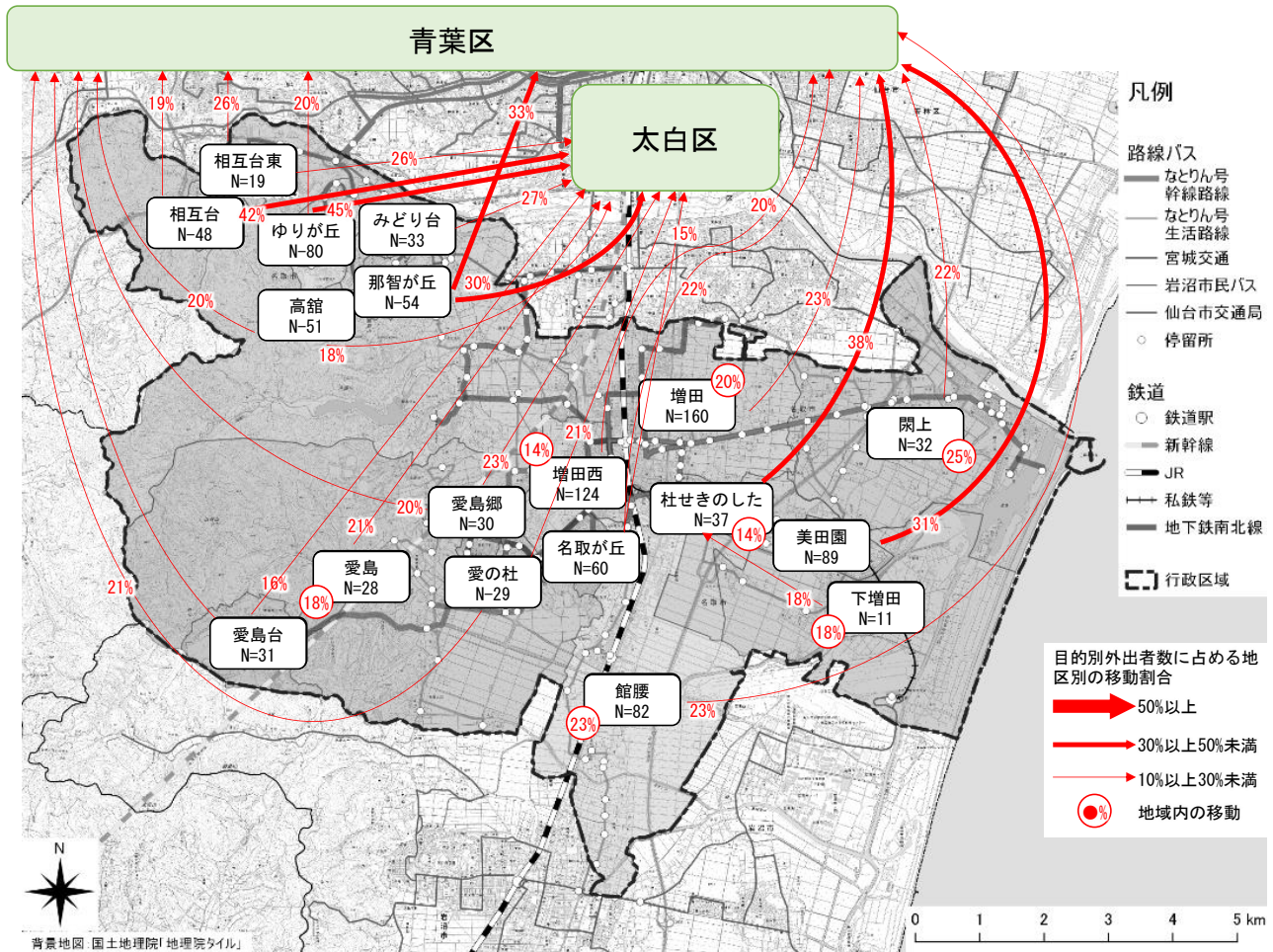
・丘陵地や鉄道駅から離れた地区はバス移動の割合が高い





②通勤・通学目的での主な移動先

通勤・通学目的では、ほとんどの地区で仙台市青葉区や太白区等の市外に移動していることが分かります。通勤・通学目的の移動では、山手丘陵団地とそのほかの地区で顕著な差もみられないことから、市内の通勤・通学移動は仙台市方面を移動先としている傾向がうかがえます。



通勤・通学目的での主な移動先

**【Point】**  
 ・通勤・通学は仙台市への移動需要が高い



③通院目的での主な移動先

通院目的では、市北西部の山手丘陵団地では、住民のほとんどが仙台市太白区に通院していることが分かります。一方で、そのほかの地区に関しては、各地区内で完結する通院行動が多くみられます。また、増田等の医療施設が立地する地区への通院もみられます。

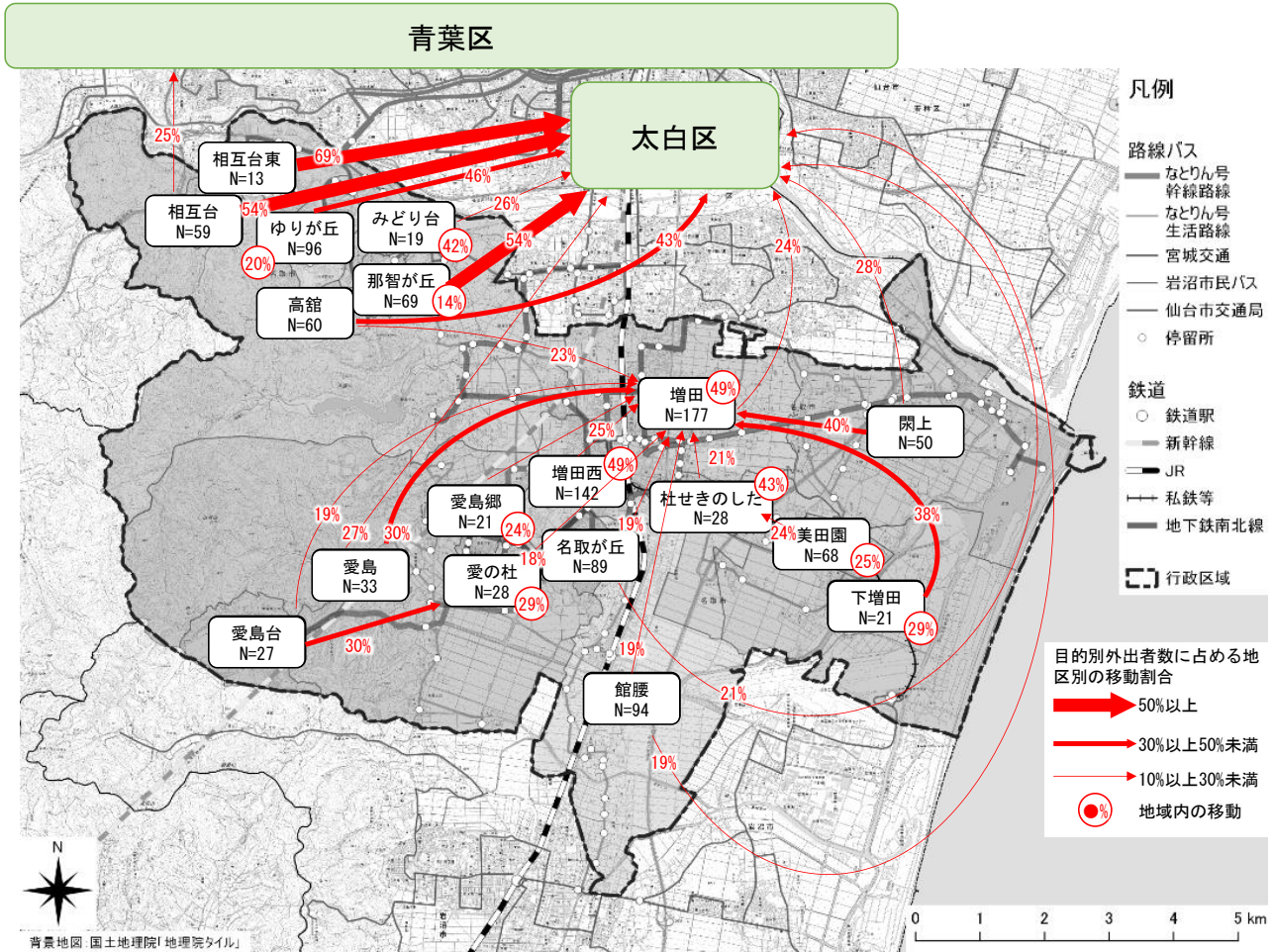


図 通院目的での主な移動先

- 【Point】**
- ・市北西部は仙台市への移動需要が高い
  - ・市内移動は増田地区に集中
  - ・地区内で移動が完結する割合も高い

④趣味・娯楽目的での主な移動先

趣味・娯楽目的では、市北西部の山手丘陵団地では、住民のほとんどが仙台市太白区に外出していることが分かります。一方で、そのほかの地区に関しては、杜せきのしたへの外出が多くみられます。

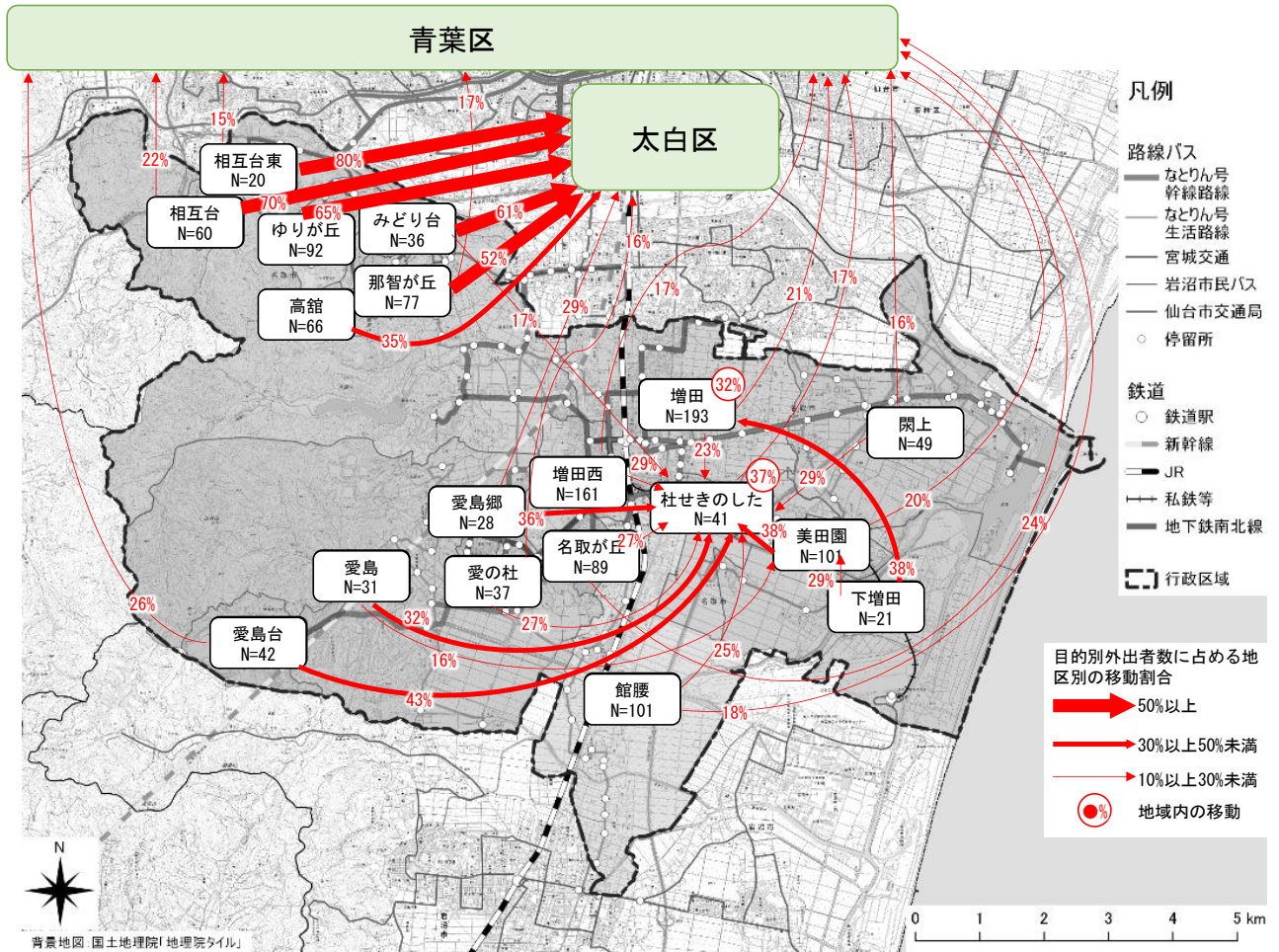


図 趣味・娯楽目的での主な移動先

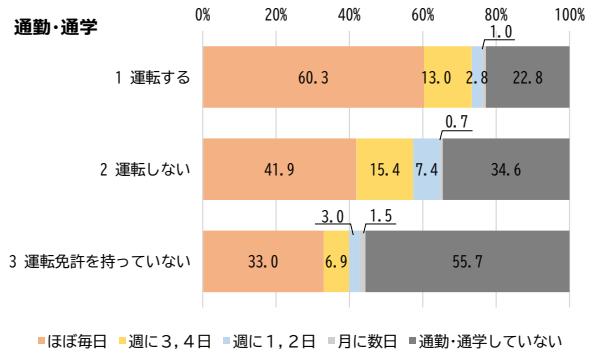
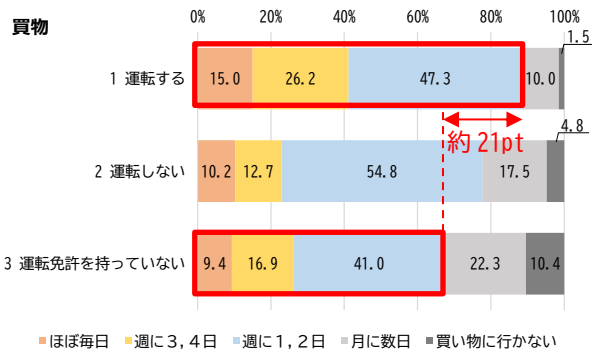
【Point】

・市北西部は仙台市、そのほかの地区は杜せきのしたへの移動需要が高い

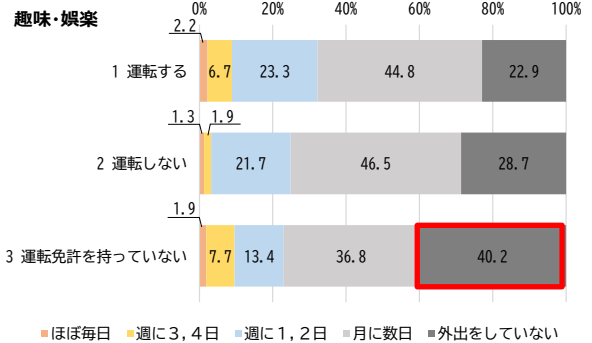
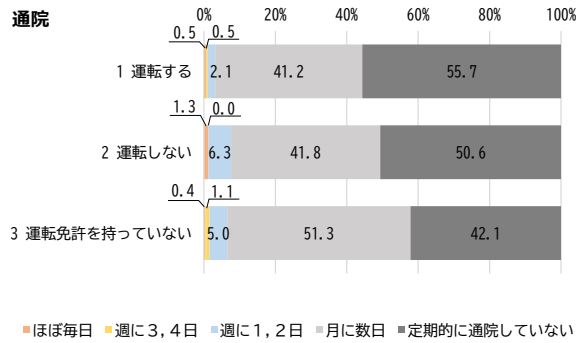
(5) 運転免許証の有無と日常的な外出頻度

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

運転免許証の有無が個人の自由な外出に制約をかけている状況がうかがえます。



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



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

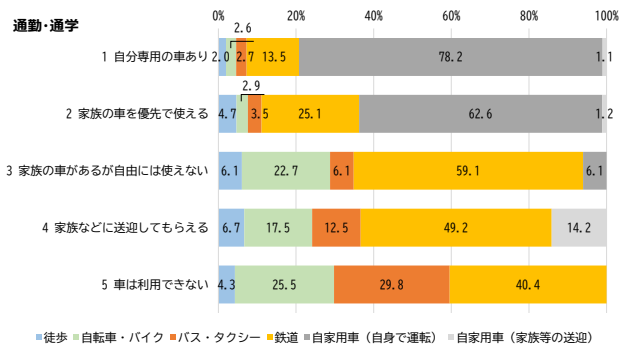
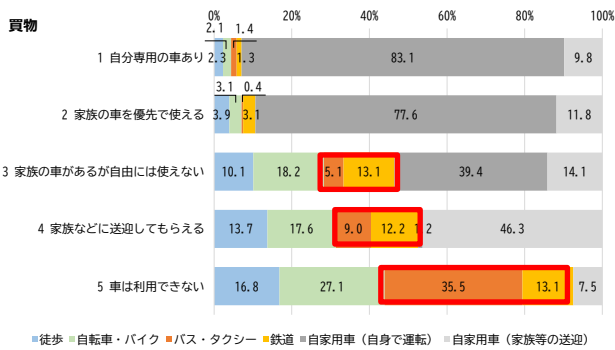
グラフ 運転免許証の有無と日常的な外出頻度の関係



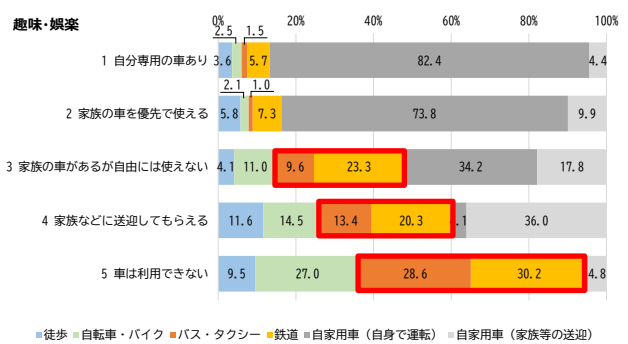
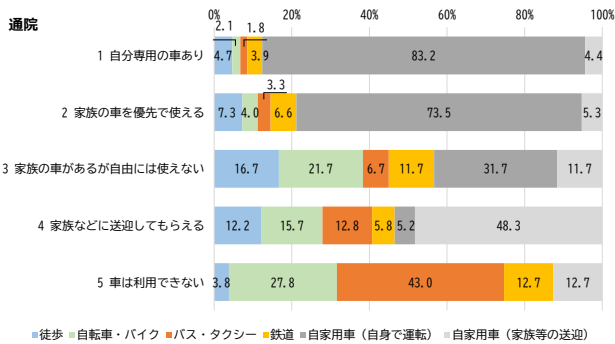
**(6) 自由に使える自動車の有無と日常的な移動手段**

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

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



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



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

グラフ 自由に使える自動車の有無と日常的な移動手段の関係

### 3.3 本市の地域公共交通を取り巻く環境

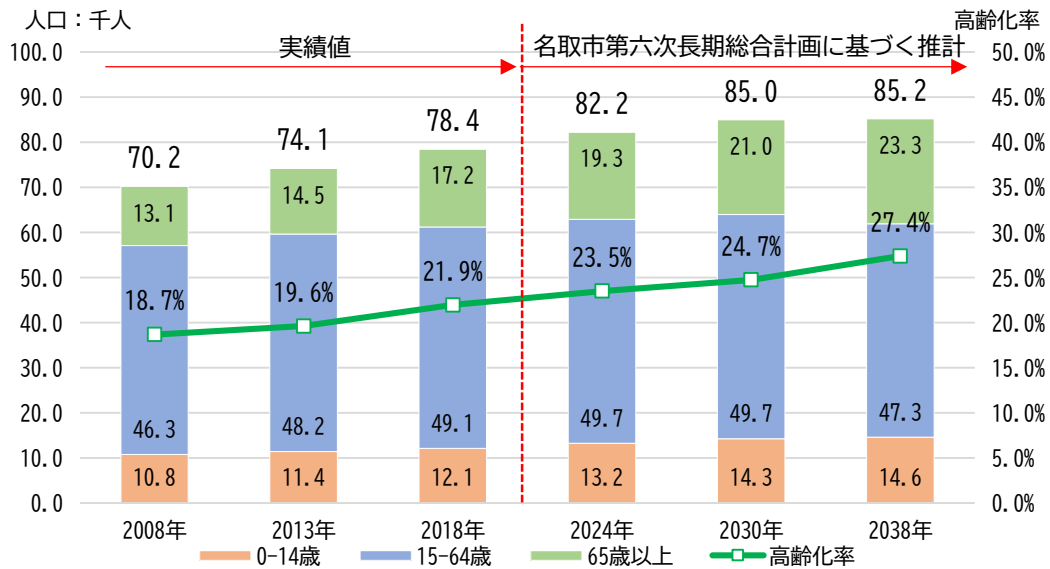
#### 3.3.1 人口

##### (1) 人口の推移

名取市第六次長期総合計画における将来推計人口では、令和12年（2030年）までに約85,000人に達する見通しとしています。

推計上は、老年人口は増加が続き、令和12年（2030年）には平成30年（2018年）の約1.2倍となります。全国的に少子高齢化や人口減少が進んでいますが、本市の生産年齢人口は令和12年（2030年）まで、年少人口は令和20年（2038年）まで増加する見込みです。現状の年齢構成のバランスを維持した状態でまちが発展していく見込みです。

しかし、本市においても少子高齢化は想定よりも進展しており、実人口も将来推計人口に達しておらず8万人を前に足踏みしている状況であることから、今後の人口推移については注意深く見ていく必要があります。



グラフ 年齢階層別の人口の推移

(2) 人口の分布

本市の人口分布をみると、多くの住民が鉄道駅周辺に居住しており、市北西部や愛島台等鉄道沿線から離れた住宅団地にも人口が集中するエリアがあります。また、沿岸部や平野部の農村集落にも一定数の市民が居住しています。

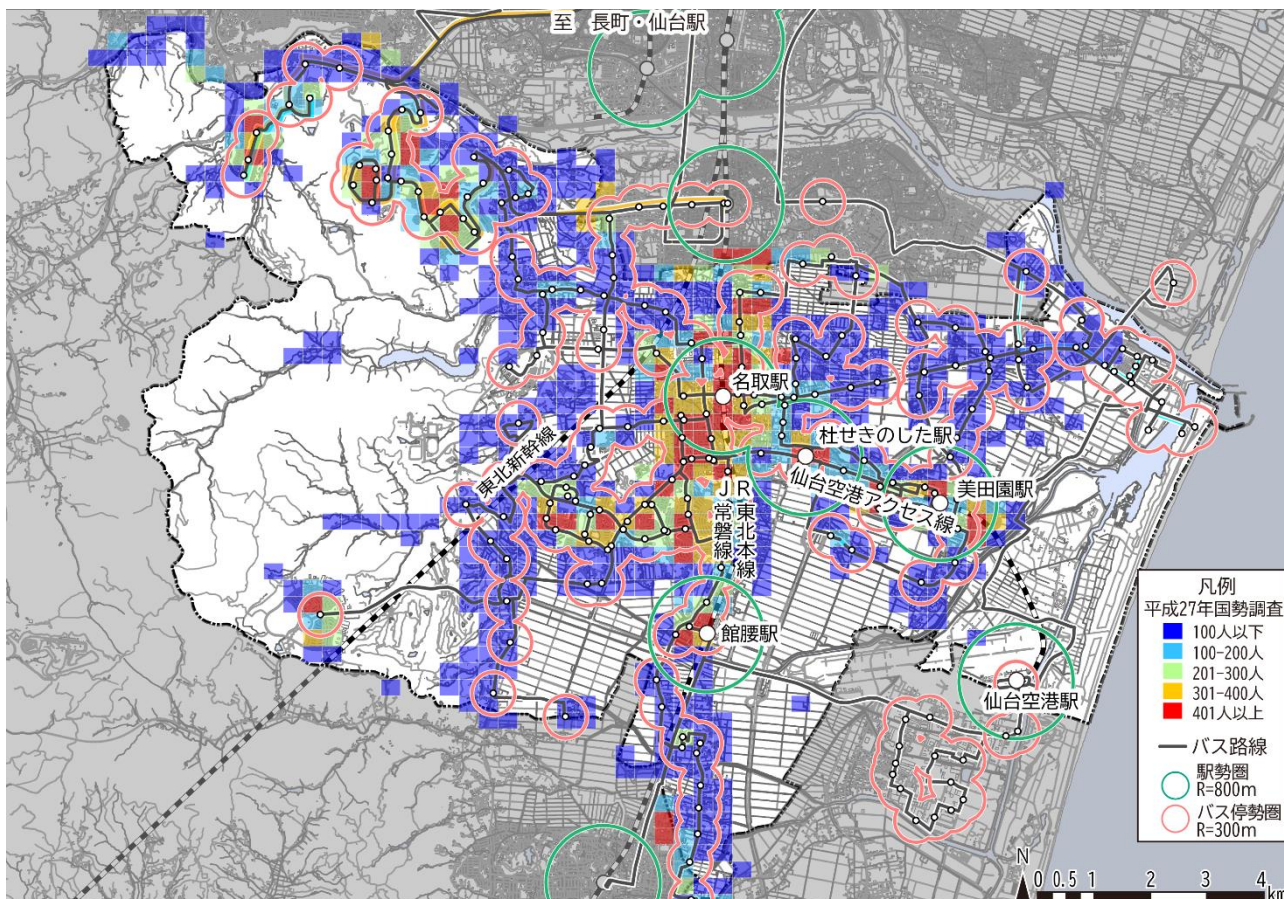


図 人口分布(再掲)



### 3.3.2 施設立地

本市の公共施設は、公民館が各地区に配置される等均衡を図り整備しており、各施設はバスや鉄道等によりアクセスしやすい環境にあります。

商業施設は、鉄道沿線を中心に立地しており、仙台市境付近にも多くの施設が立地しています。

医療施設については、鉄道沿線や市中心部に多く立地しており、地区によっては医療施設がないエリアもあります。また、隣接する仙台市や岩沼市に総合病院が立地しており、市域を越えて利用されている状況です。

表 主な施設の例

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

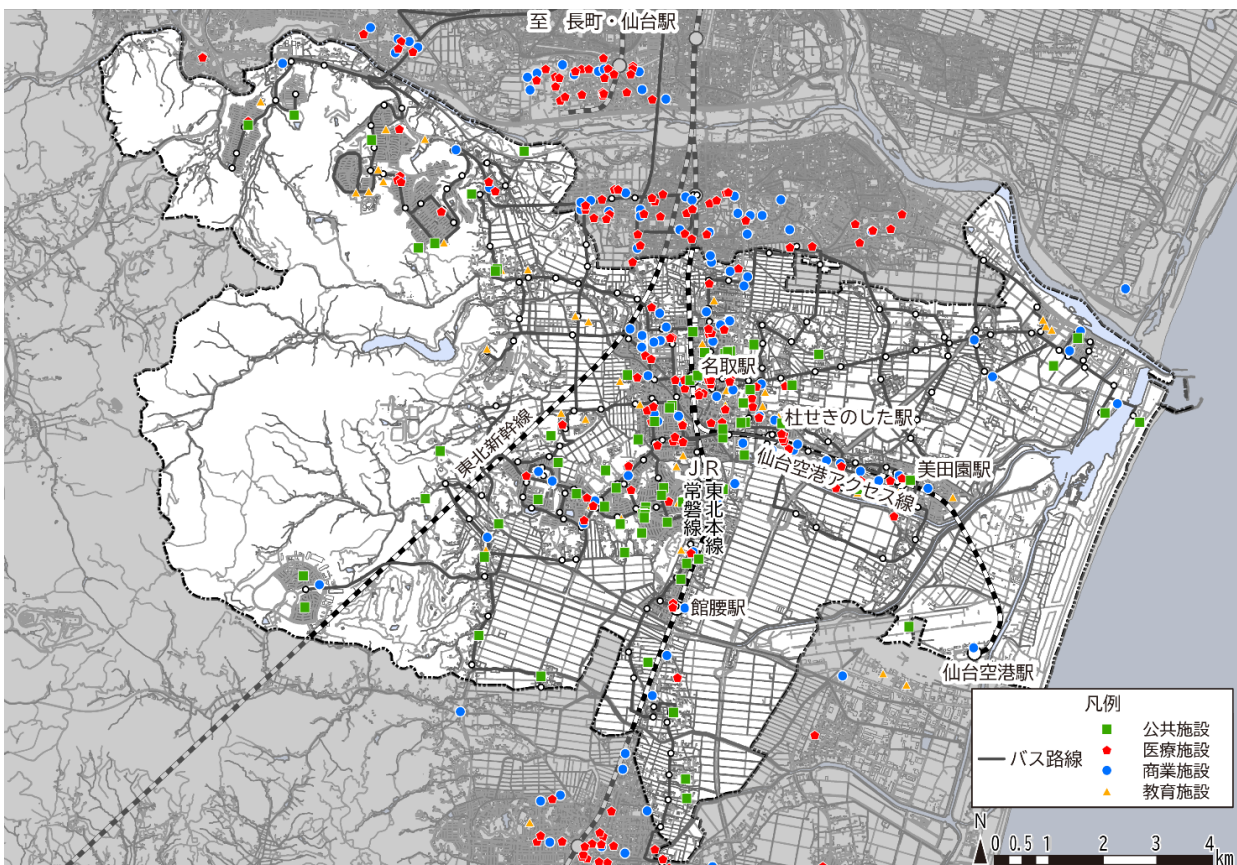


図 施設の立地

### 3.3.3 まちづくり事業

本市では様々なまちづくり事業が計画されています。名取市第五次国土利用計画では、今後の土地利用に関する方向性として、北釜地区の土地利用や愛島台開発事業をはじめ、今後進行するまちづくりの計画を示しており、更なるまちの発展を見込んでいます。

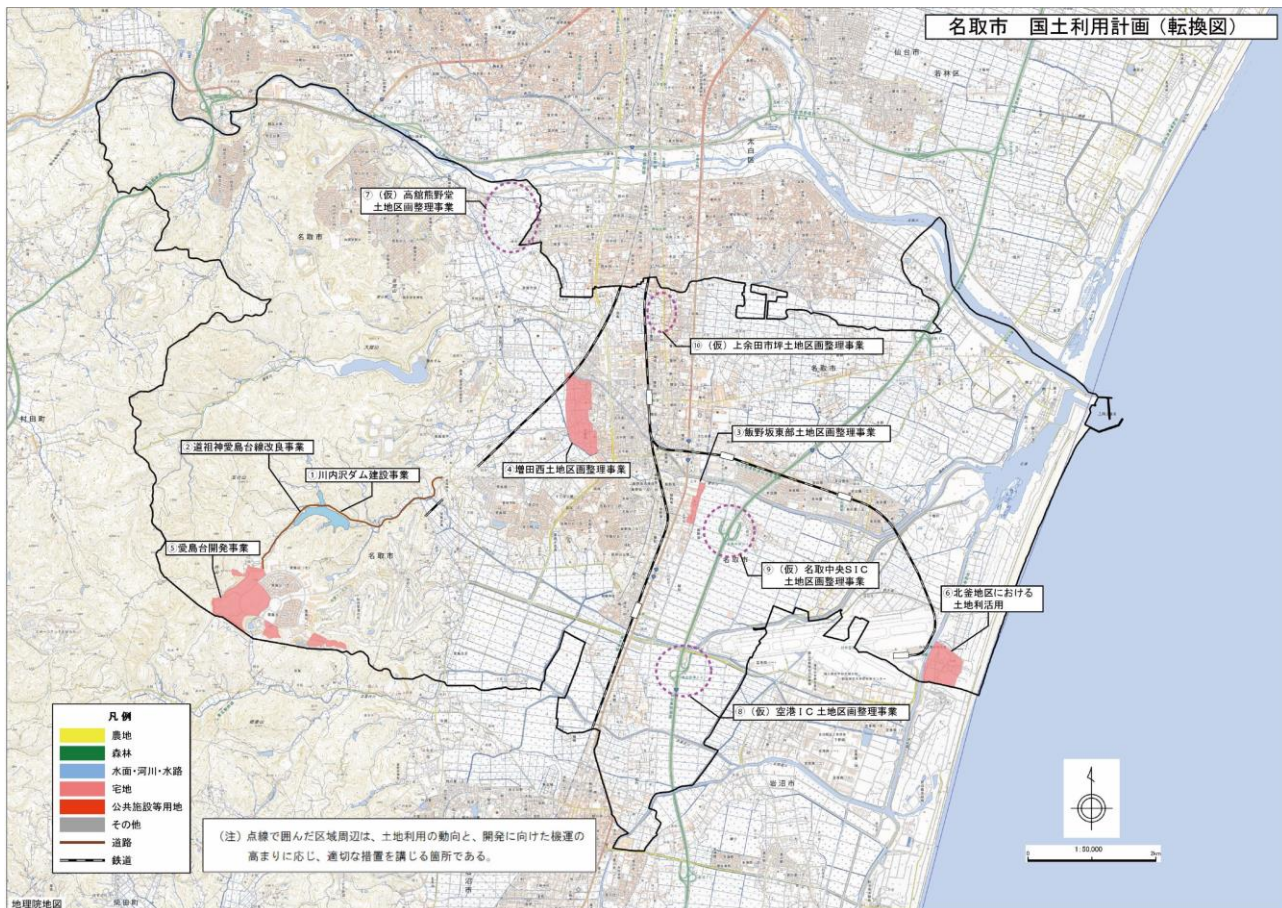


図 市内で計画するまちづくり事業

出典：名取市第五次国土利用計画



### 3.3.4 観光動向

本市の観光入込客数は東日本大震災により大幅に減少し、横ばい傾向が続いていましたが、令和3年度（2021年度）には127.9万人にまで持ち直しています。

本市の観光関係者へのヒアリングにより、仙台空港を出発する飛行機の待ち時間に市内を周遊する観光行動がみられることも分かりました。

観光・レジャー等誘客施設の立地状況をみると、熊野三社や雷神山古墳等の歴史名所、名取市サイクルスポーツセンターや十三塚公園等のスポーツ施設等、様々な施設が市内の各所に立地しています。沿岸部では、かわまちてらす 閉上や名取トレイルセンターが新たに立地し、観光誘客が活発化しています。

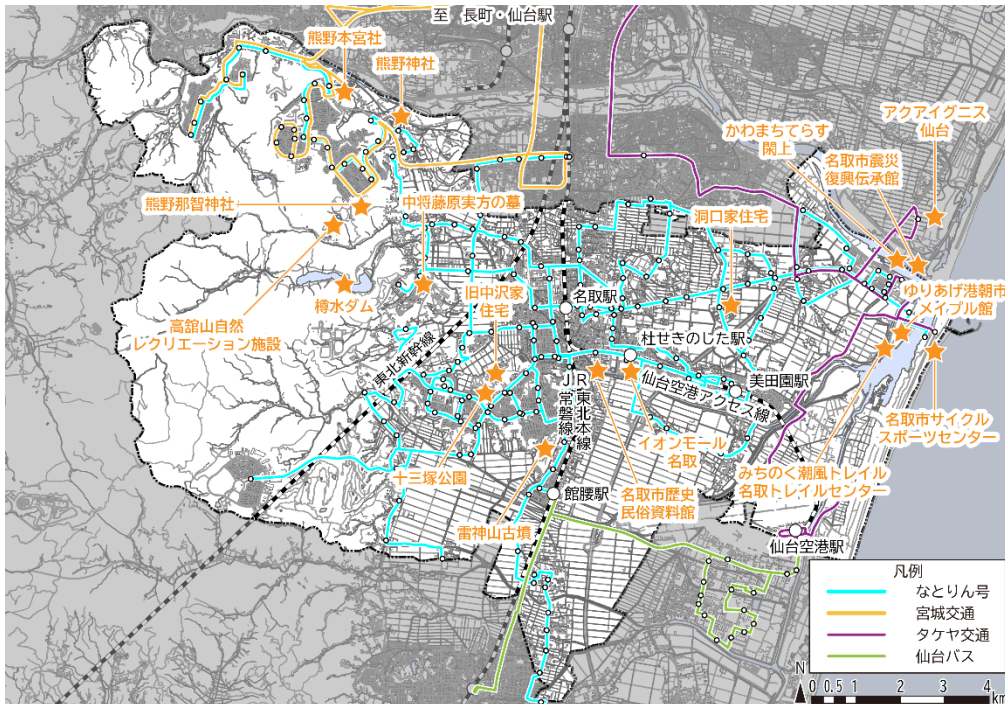
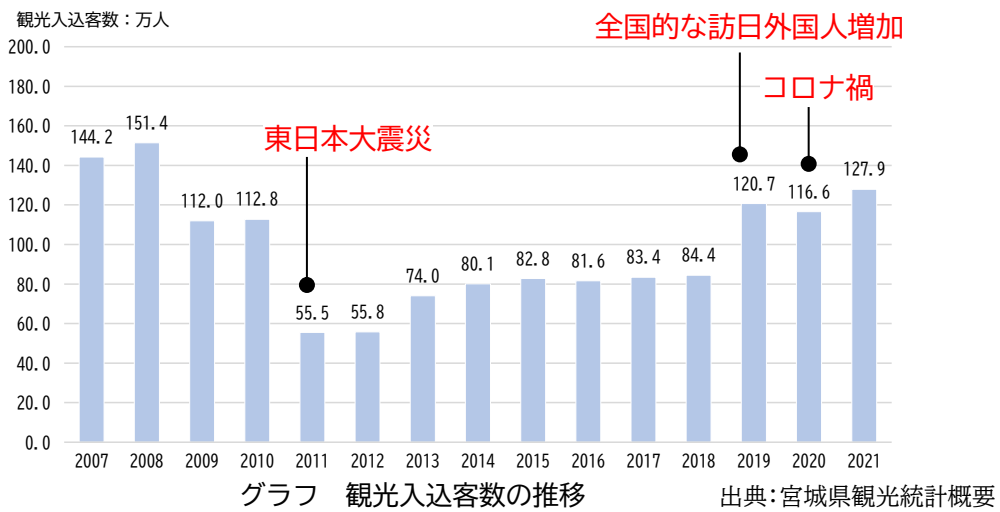


図 観光・レジャー等誘客施設の立地状況

**【Point】**

- ・ 東日本大震災後に落ち込んだ観光入込客数が回復傾向、コロナ禍での落ち込みも近年回復
- ・ 観光・レジャー施設の中には、公共交通でのアクセスが確保されていないものもある

### 3.3.5 交通事業者等の意見

交通事業者や関係団体に本市の交通の実態に関して、意見収集しました。

コロナ禍による利用者数の減少は、各交通モードに大きな打撃となっていることが分かりました。

今後の地域公共交通の維持のために、各交通モードの連携が重要であるという意見が複数の交通事業者で共通してみられました。

期間：令和4年（2022年）8月1日～8月3日・8月25日

意見交換事業者：鉄道事業者 2社

バス事業者 1社

まちづくりの関係者 1団体

福祉団体 1団体

交通モード	主な意見
共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コロナ禍により人流が大きく変化</li> <li>● コロナ禍により事業者間や事業者・行政間の連携や協力が一層重要</li> <li>● 事業者間での情報共有等、今後取り組む機会があれば参画したい</li> <li>● 複数事業者の状況を俯瞰的に鑑みた調整役としての行政に期待</li> <li>● 市民に親しみ等を持ってもらう必要性(利用することで移動手段を維持・確保する意識)がある</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道の役割は仙台都市圏の広域的な移動を担う交通モード</li> <li>● 鉄道単独ではなく、降りた先の交通機関との連携が必要</li> <li>● 鉄道の前後に利用できる交通機関の運行頻度が鉄道需要にも影響する（公共交通機関ではなく、自家用車利用に流れてしまう）</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能性の確保に向けた施策・取組が重要</li> <li>● バスの利用機会拡大を図る取組が必要</li> <li>● 他交通モードとの連携が重要</li> </ul>
まちづくりの関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿岸部等には地域公共交通を利用して来訪している実態もある</li> <li>● 仙台空港での飛行機の出発時間までの間に名取市内を周遊する来訪も多い →バスではなく、自由に移動できるタクシー・レンタカーでの来訪が多い傾向</li> <li>● 市外来訪者にとってのわかりやすさも重要</li> <li>● 海外からの来訪もみられるため、英語(多言語)での案内が必要</li> <li>● “かわまちてらす閑上”等の主要な観光資源の最寄りバス停の位置が分かりづらい(バス停名称から判断しづらい)</li> <li>● 着地型のツアー等を企画する際には自動車以外の移動手段の有無がツアー内容に影響 →基本は“公共交通機関”を利用して来訪してもらうように誘導</li> </ul>
福祉団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 名取が丘等の丘陵地では、坂道が高齢者にとって移動する上で支障となる</li> <li>● 障がい者にとって交通モード間の乗り継ぎはハードルが高い</li> </ul>

## 4 本市の地域公共交通の課題

### 4.1 現況のとりまとめ

#### 4.1.1 地域公共交通の運行状況

- ・ 地域公共交通の運行状況をみると、鉄道やバス、タクシーによって市内全域を網羅するネットワークが構築されていますが、観光・レジャー等誘客施設等の一部では、アクセスしにくい場所もあります。本市と隣接する仙台市や岩沼市を結ぶ鉄道や市北西部と仙台市を結ぶバス路線は広域移動を支える移動手段となっており、市域内の移動については、なとりん号の幹線路線が各地区間の幹線的な移動を支え、なとりん号の生活路線とタクシーが面的な移動を支える役割を担っています。
- ・ スクールバスや買い物バス、施設送迎等の特定の目的に対応した移動サービスもあり、一部の地区では住民自らが地元住民ニーズに応じたボランティア輸送等を行っています。
- ・ 移動手段の確保や維持・活性化に関する取組は交通事業者・市民等様々な主体により広範に実施されています。
- ・ 一方で鉄道・バスについては、コロナ禍によって利用者数が減少しており、コロナ禍後もテレワーク等の新しい生活様式の普及によりコロナ禍前と比較して、移動需要の落ち込みが想定されています。
- ・ また、各交通モードの事業者に共通して、運転手が高齢化しております。

#### 4.1.2 市民の移動の実態

- ・ 市民の移動の実態をみると、自家用車での移動の占める割合が高く、一方で丘陵地の居住者や自家用車を運転しない人、運転できない人は、鉄道やバスでの移動割合が高い傾向にあります。
- ・ 通勤・通学を中心に市外が移動先になる割合が高い傾向にあります。特に市北西部の住宅地では、買い物や趣味・娯楽等の移動先が仙台市となっています。市北西部とそのほかの地区では、移動先に明確な違いがあることが分かります。

#### 4.1.3 地域公共交通を取り巻く環境

- ・ 地域公共交通を取り巻く環境をみると、全国的に人口減少と少子高齢化が進んでいますが、本市においても想定以上に少子高齢化が進行しており、実人口も将来推計人口に達していない状況です。
- ・ 今後も土地区画整理事業や土地活用事業等大規模なまちづくりの計画があり、人口増加を見込んでいるものの、人口推移については引き続き注視していく必要があります。
- ・ また、本市は令和32年（2050年）までに二酸化炭素排出の実質ゼロに向け取り組む「ゼロカーボンシティ」宣言を行っており、公共交通分野においても環境負荷の低減に向けた取組の推進が求められています。



## 4.2 本市の課題の整理

現状を踏まえて、本市の課題を以下に整理します。

### 課題1：将来にわたる地域公共交通の維持・確保

- ・本市では、市民の移動が市内では完結せずに、隣接する仙台市・岩沼市にも至っています。特に通勤・通学目的での仙台市への移動は顕著にみられます。生産年齢人口・年少人口は微減傾向ですが、計画される住宅開発における人口増加を見込むと通勤・通学目的での移動需要は今後も維持される見込みです。そのため、将来にわたり、本市と仙台市等を結ぶ鉄道や路線バス等の広域ネットワークの維持・確保が必要不可欠です。
- ・また、通勤・通学以外の目的では、市内や地区内での移動需要も高いことから、広域的な地域公共交通ネットワークと合わせて市内や地区内移動をカバーする交通モードの維持が必要です。
- ・コロナ禍により公共交通の利用者数が減少していることから、利用者数増加を図る取組が必要です。
- ・各交通モードにおいて運転手が高齢者しており、持続可能な体制作りが必要です。

### 課題2：運行ダイヤやネットワーク等の各交通モード間の連携

- ・本市では、様々な交通モードが運行し、市内全域を網羅的にカバーしており、本市の強みであると言えますが、一方で市民アンケート等では、各交通モード間の乗継が不便なダイヤが組まれていること等について不満の声が挙がっています。
- ・本市の地域公共交通を維持・確保していく上では、市民にとって利用しやすいサービスを目指していくことが重要です。そのため、すでに構築されている地域公共交通ネットワークを生かしつつ、各交通モードの連携を図る方策が必要です。

### 課題3：まちの変化に対応したネットワークの構築

- ・本市では、地区ごとに居住者の人口構成が異なり、土地利用の状況にも違いがあります。例えば、高齢化が進む市北西部の住宅団地であっても、近年分譲が始まった相互台東地区では、高齢者が少なく、若者世代が多い傾向があり、新たな土地開発が予定される愛島台等では、今後もさらなる人口増加が見込まれます。
- ・また、閑上地区においては、観光拠点整備され、市内だけではなく、市外からの来訪者も多くみられる状況です。
- ・そのため、地区別の居住傾向や来訪特性を考慮して、開発等様々な要因で変化するまちの状況に合わせ、まちの活力や賑わいの創出につなげる地域公共交通ネットワークの構築が必要です。

### 課題4：限定的な利用に留まる地域公共交通

- ・高齢者による交通事故等が全国的に増加している中、本市では自家用車による移動の占める割合が高い傾向にあり、地域公共交通の利用が限定的な状況です。
- ・今後は自家用車以外でも移動しやすい環境づくりが求められています。
- ・また、本市は「ゼロカーボンシティ」を宣言しており、令和32年（2050年）までの二酸化炭素の排出実質ゼロに向け、公共交通分野での取組も必要となります。
- ・そのため、交通事故の防止・環境保全のためには、自家用車による移動を徐々に地域公共交通に転換していくことが必要です。

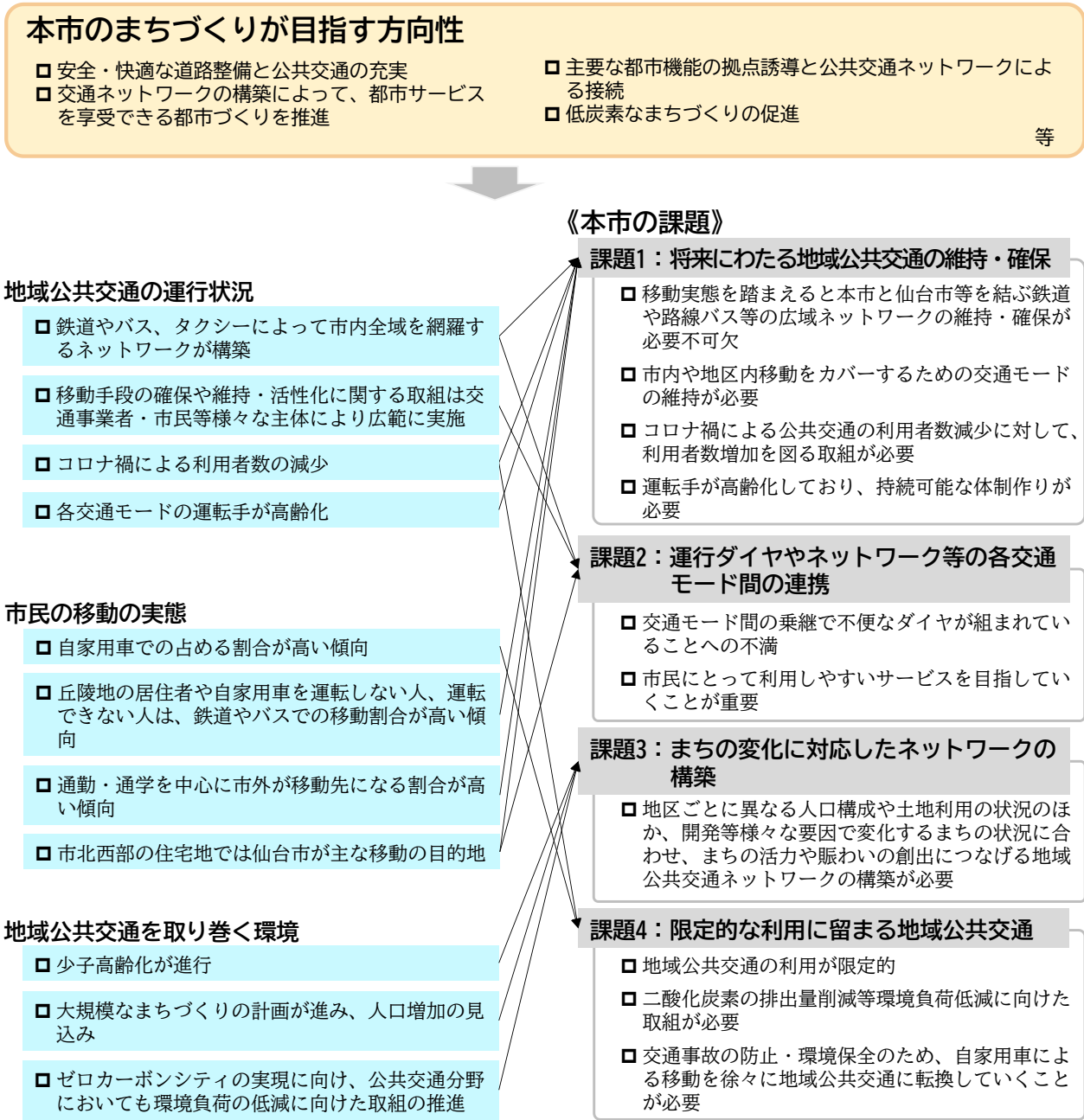
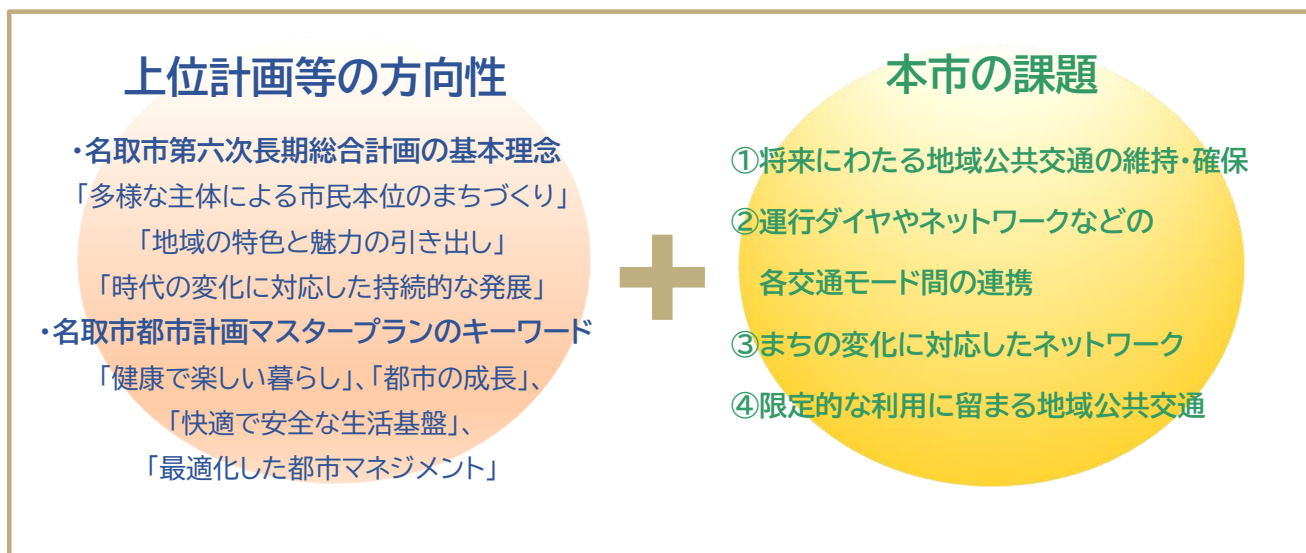


図 本市の現況と課題の整理

## 5 本市の地域公共交通の基本的な方針

### 5.1 本市の目指す将来像

名取市第六次長期総合計画や名取市都市計画マスタープラン等の本市の上位・関連計画を踏まえ、そのうえで本市の抱える課題を解決し、その先に本市の公共交通が目指す将来像を設定します。



= 本市の地域公共交通の目指す将来像 =

**快適な暮らしと未来を支える 交通ネットワーク都市 なとり**

本市の公共交通の目指す将来像は、多様な交通事業者や関係機関・市民が連携・協力して、あらゆる市民が自由に移動できる豊かな生活や持続可能な本市の発展につながる地域公共交通体系を作り上げていくことを目指します。

この将来像の実現に向けて、本市が主体となり、交通事業者・関係機関・市民の連携・協力による取組を推進していきます。



## 5.2 取組の方針

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

### 方針1：多様な交通モードの連携・協力による利用しやすい交通ネットワークの構築

- ・ 商業施設や行政施設、集客施設等の既存施設への移動を、鉄道、バス等の公共交通幹線軸が支える利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築に取り組みます。
- ・ 将来の開発をリードする地域公共交通ネットワークの構築により、適切な場所への施設の誘導等持続可能なまちづくりにつなげます。
- ・ 本市を運行する各交通モードが緊密に連携し、利用者の移動ニーズにあった快適な移動手段を実現します。

⇒市民移動の利便性を高め、持続可能なまちづくりにつながる地域公共交通ネットワークを構築する施策を展開します。

### 方針2：快適な暮らしを支える地域公共交通の維持・確保

- ・ 市民生活の質の向上につながる地域公共交通の維持・確保を図ります。
- ・ 高齢化の進行やコロナ禍により減少した外出機会を増やすため、引き続き持続可能な公共交通体系の維持に向けた取組を行います。

⇒誰もが移動に困らない快適な生活が送れるよう、地域公共交通サービスの維持・確保に向けた施策を展開します。

### 方針3：未来につながる地域公共交通の利用促進

- ・ 本市はゼロカーボンシティ宣言に基づき、令和32年（2050年）までの二酸化炭素排出の実質ゼロを目指しており、環境負荷の低い移動手段への取組を推進します。
- ・ 本市は今後も人口増加が見込まれる中、自家用車による移動割合も高い傾向にあるため、高齢者の運転免許証返納後の移動手段として積極的に公共交通を利用してもらえるように、誰もが安心して利用できる公共交通の利用促進を図ります。
- ・ 自動運転等の新たな技術を活用して、本市での便利で快適な移動に向けた取組を推進します。

⇒自家用車以外でも移動できる生活やゼロカーボンの実現に向けて、地域公共交通の利用促進を図る施策を展開します。

課題と方針の対応は下図のようになります。

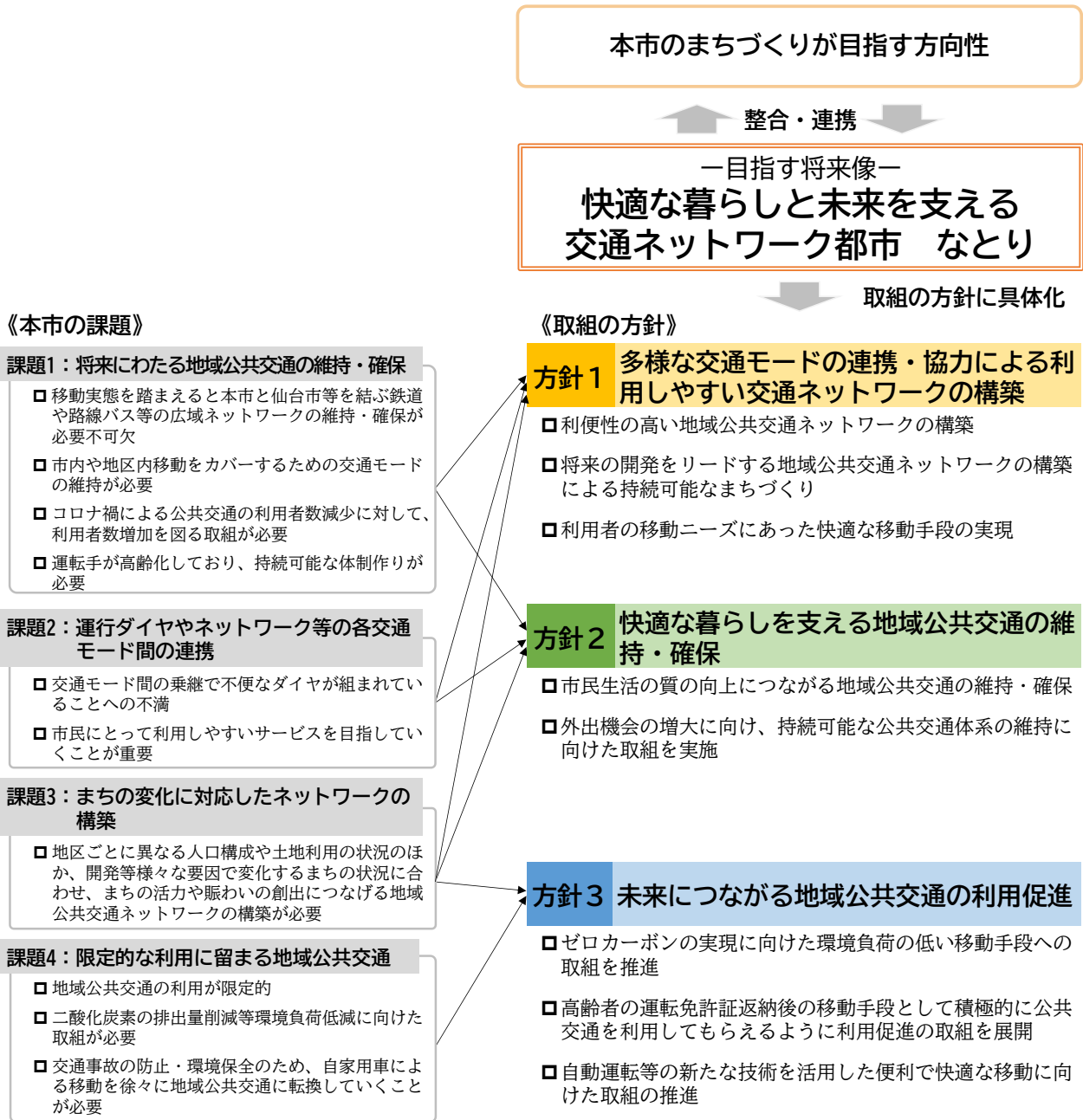


図 課題と方針の対応

### 5.3 地域公共交通の役割

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

表 地域公共交通の役割

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

※デマンド交通：デマンドとは、「需要・要求」を意味し、本市で想定するデマンド交通は、利用者の需要に応じて運行する乗合交通。予約がなければ運行しない。

本市では、なとりん号運行体系見直しに伴い、生活路線の代替としてデマンド交通を導入することとしています。



### 5.4 将来の地域公共交通のネットワーク

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

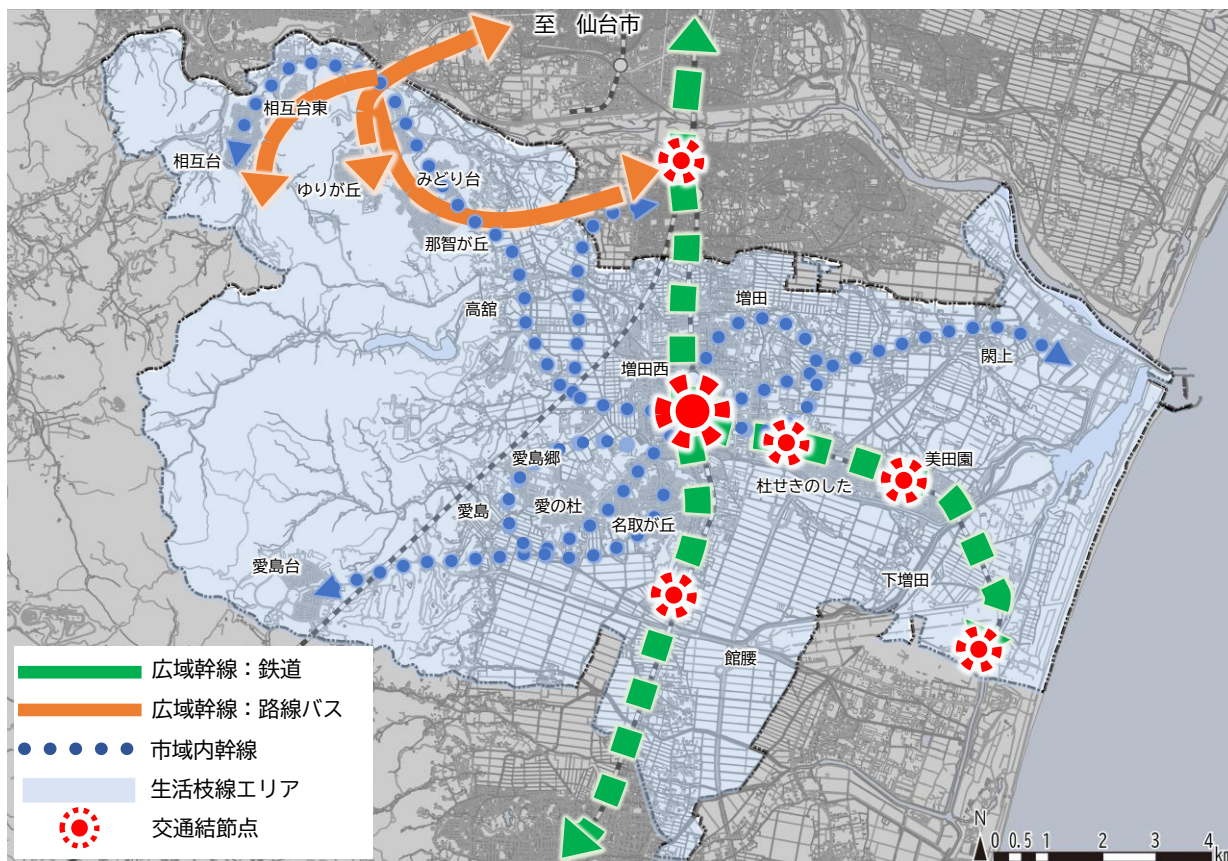


図 将来の地域公共交通ネットワーク

## 5.5 計画の目標

### 5.5.1 目標の考え方

計画の目標については、本計画の推進による効果を評価できるように設定します。具体的には、本計画で掲げた将来像や方針を実現するために、9つの施策を実施し、発現する効果について定量把握可能な評価指標を設定します。設定した評価指標を計画期間中にモニタリングし、進捗状況进行评估します。

また、設定した施策のもとで実施する個別事業についても、それぞれ評価指標を設定し、計画全体の進捗と合わせてモニタリングし、評価します。

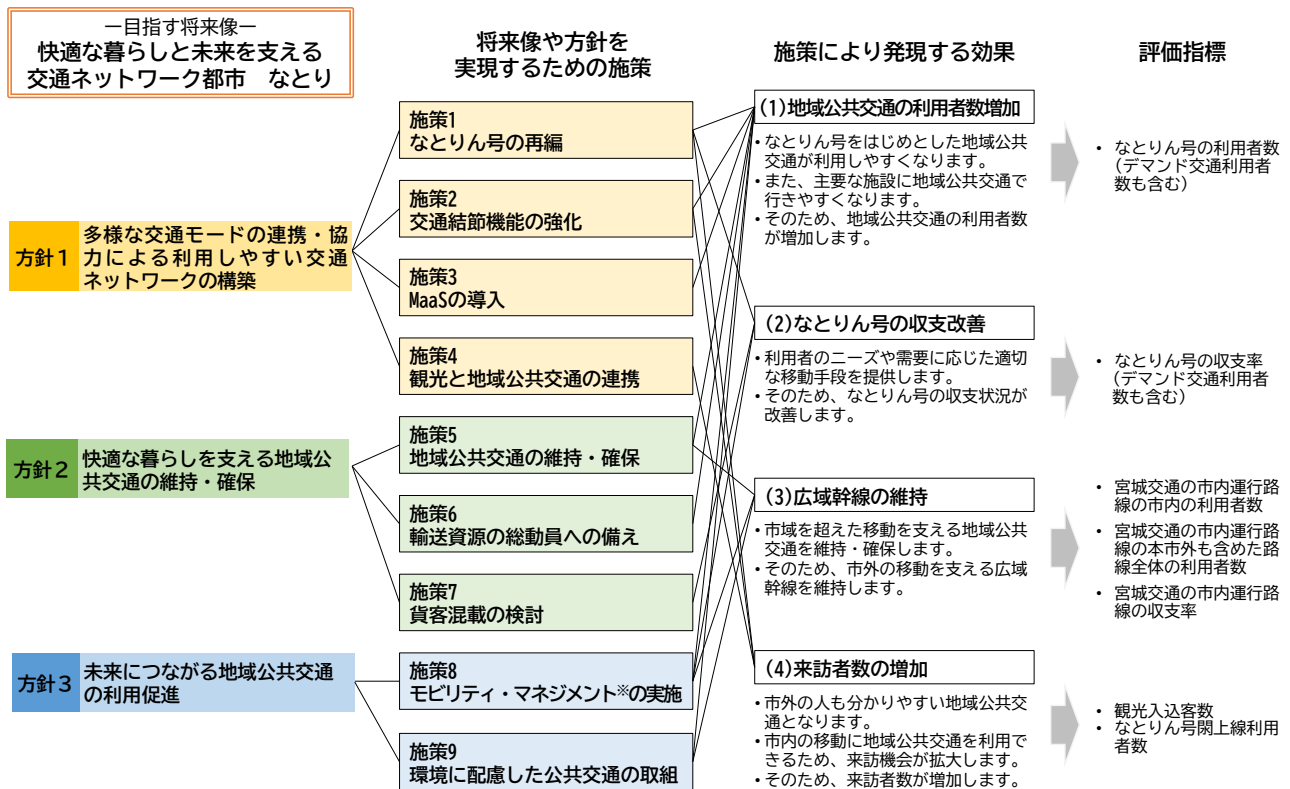


図 評価指標の考え方

※モビリティ・マネジメント：「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組

## 5.5.2 発現する効果

### (1) 地域公共交通の利用者数増加

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

利用者のニーズに合った運行ダイヤやネットワークによって、今まで地域公共交通を主な利用手段としていなかった人の利用転換につながると想定されます。そのため、施策実施による効果を

「地域公共交通の利用者数の増加」に設定し、市内の主要な地域公共交通であるなとりん号の利用者数により評価することとします。なとりん号は広域幹線である鉄道の端末交通としても利用されていることから、なとりん号の利用者数の増加は鉄道の利用者数の増加にも寄与しますので、地域公共交通全体の動きをみる指標として設定します。

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

効果：地域公共交通の利用数の増加

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
なとりん号の利用者数(人/年) (デマンド交通利用者数も含む)	40.5万人/年	46.0万人/年	・令和4年度末見込みから年1%の利用者増を見込む



**(2) なとりん号の収支改善**

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

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

効果：なとりん号の収支改善

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
なとりん号の収支率(%) (デマンド交通利用者数も含む)	32.4%	35.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の幹線路線の収支率は再編後も維持</li> <li>・現状の生活路線は平均の収支率を14%台に改善(現状7.4%、おおむね2倍)</li> </ul>

### (3) 市北西部の移動を支える広域幹線の維持

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

施策実施により発現する効果を「広域幹線の維持」として設定し、該当する広域ネットワークの運行を担っている宮城交通の市内運行路線の市内の利用者数、本市外も含めた路線全体の利用者数、収支率により評価することとします。

効果：広域幹線の維持

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
宮城交通の市内運行路線の市内の利用者数(人/年)	27.2万人/年	経営の健全化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内運行路線の利用者数の増加により、経営の健全化を図る。</li> <li>・複数市域にまたがる路線であるため、路線全体と本市内の両面から評価する。</li> <li>・取組の推進により経営が健全化するように収支率を改善する。</li> <li>・現状値は名取市内乗入れ路線を対象とする。</li> </ul>
宮城交通の市内運行路線の本市外も含めた路線全体の利用者数(人/年)	99.1万人/年		
宮城交通の市内運行路線の全体収支率(%)	67.3%		

### (4) 来訪者数の増加

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

効果：来訪者数の増加

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
観光入込客数(人/年)	127.9万人/年	136.0万人/年	・コロナ禍以前の観光入込客数を上回る回復を狙う
なとりん号閑上線利用者数(人/日)	115人/日	122人/日	・観光入込客数の伸びと同程度の増加を見込む

## 6 本市の実施事業

### 6.1 実施事業の全体像

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

#### ■多様な交通モードの連携・協力による利用しやすい交通ネットワークの構築

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

#### ■快適な暮らしを支える地域公共交通の維持・確保

施策	事業	実施主体	事業内容	関連する評価指標	スケジュール				
					令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
施策5 地域公共交通の維持・確保	5-1	名取市 市民 交通事業者	既存路線バスの維持・確保に向けた関係機関との調整	・なとりん号利用者数 ・宮城交通対象路線の名取市内の乗降客数		協議・検討			
	5-2	名取市 交通事業者	・地域公共交通を利用する目的となるような需要を創出・喚起 ・地域公共交通を利用した外出機会の創出	・移動需要を喚起する取組件数		実施			
	5-3	名取市 交通事業者	周辺自治体と連携して、市民の生活圏や他地域からの来訪者のニーズに対応した取組を推進	・本協議会等を通じた意見交換回数		連携			
施策6 輸送資源の総動員への備え	6-1	名取市 市民等	市内で自助・共助の取組を進めている団体等との意見交換を通じて、今後の取組の方向性等を検討	・取組団体との意見交換回数 ・他都市事例の調査・研究件数		調査・研究			
施策7 貨客混載の検討	7-1	名取市 交通事業者等	地域公共交通を活用した貨客混載の可能性に関して調査・研究	・検討に向けた意見交換回数		調査・研究			

#### ■未来につながる地域公共交通の利用促進

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

## 6.2 方針1 多様な交通モードの連携・協力による利用しやすい交通ネットワークの構築に関する事業

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

### 方針1 多様な交通モードの連携・協力による利用しやすい交通ネットワークの構築

#### 施策1 なとりん号の再編

##### 事業1-1 幹線路線・デマンド交通での分担によるネットワーク再編

- ・ 路線の再編
- ・ 重複路線の解消
- ・ バス停位置の変更

##### 事業1-2 他交通モードとの運行ダイヤ調整

- ・ 運行ダイヤの検討

#### 施策2 交通結節機能の強化

##### 事業2-1 主要な交通結節点での乗り継ぎ環境整備(バス待ち環境の整備)

- ・ 鉄道駅における乗り継ぎ環境整備
- ・ 主要施設における乗り継ぎ環境整備

##### 事業2-2 交通結節機能を持つバス停の整備

- ・ モビリティポートに関する調査・研究

##### 事業2-3 パーク&ライド、パーク&バスライドの推進

- ・ パーク&ライド・パーク&バスライドの推進
- ・ パーク&ライド・パーク&バスライドの周知

#### 施策3 MaaS(Mobility as a Service)の導入

##### 事業3-1 MaaSの実装に向けた検討

- ・ MaaSに関する調査・研究や企画・実装
- ・ 事業者意見交換会の実施

#### 施策4 観光と地域公共交通の連携

##### 事業4-1 トレイルやサイクリング等の広域周遊との連携

- ・ トレイル・サイクリングと連携したツアーの企画
- ・ 事業者意見交換会の実施
- ・ 公共交通と観光事業が連携したツアーの調査・研究

##### 事業4-2 観光誘客施設へのアクセス改善・サービス連携

- ・ 観光誘客施設へのアクセス改善
- ・ 新たなモビリティの導入
- ・ 各種優待等の検討

図 方針1 多様な交通モードの連携・協力による利用しやすい交通ネットワークの構築に関する事業の体系



## ■ 施策1：なとりん号の再編

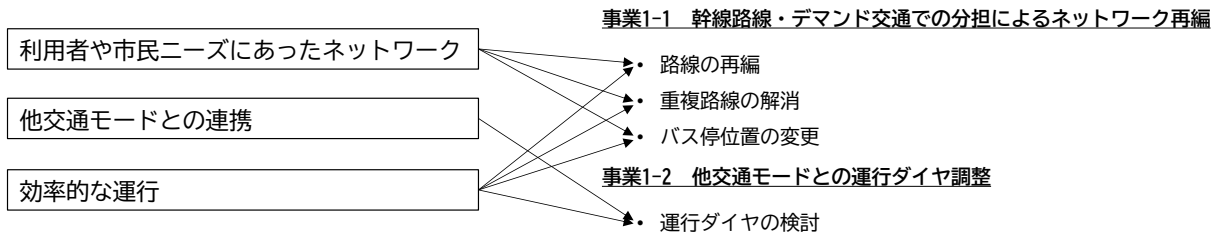
### ■ 施策の目指す方向

- ・「なとりん号」について、利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指して、運行ネットワークの再編や運行ダイヤの調整に取り組みます。
- ・取組にあたっては、利用者や市民のニーズや他交通モードとの連携に配慮します。
- ・また、地域公共交通ネットワークを維持するために効率的な運行に取り組みます。

### ■ 対応する事業

#### 《施策の目指す方向》

#### 施策1 なとりん号の再編



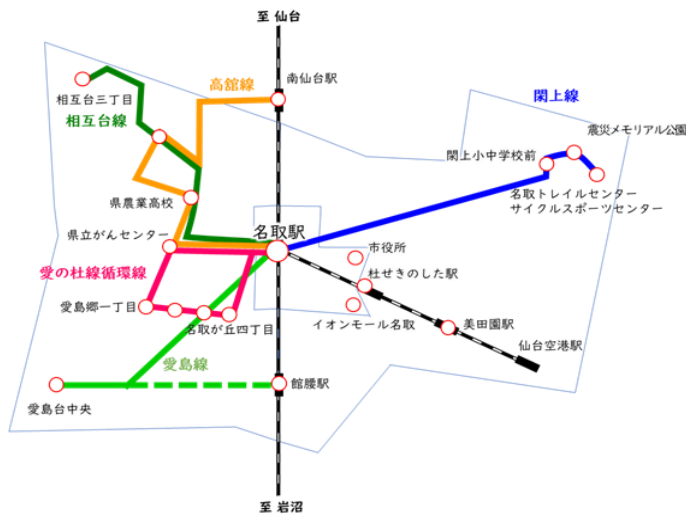
**事業 1-1 幹線路線・デマンド交通での分担によるネットワーク再編**

概要

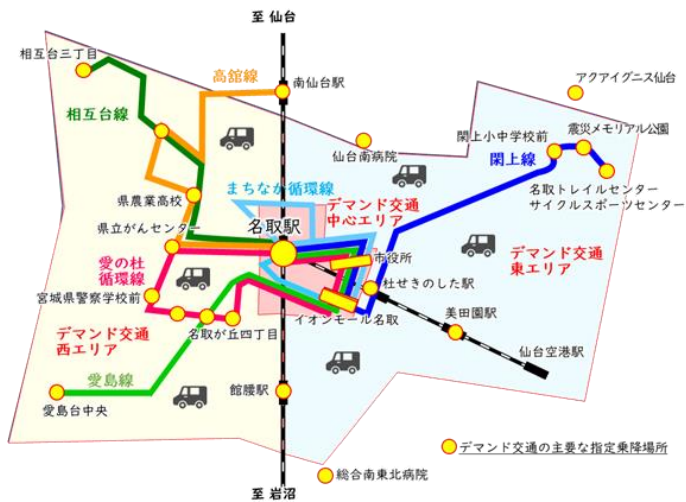
- ・なとりん号の既存路線を需要等に応じて、幹線路線・デマンド交通に分けて路線を再編し、運行の効率化を図ります。
- ・また、幹線路線に該当する既存路線の一部について、運行経路やバス停位置を見直して、路線重複の解消や利用しやすきの向上を図ります。

**(1) 路線の再編**

- ・既存路線を利用特性等に応じて、幹線路線・デマンド交通に再編します。
- ・幹線路線は定時定路線での運行とし、通勤・通学時間帯と日中時間帯で経路を変更して運行します。
- ・現状の定時定路線の一部は、利用需要に応じたデマンド交通に転換します。本市のデマンド交通は、バス路線のように決まった時間に決まった経路を走るのではなく、予約に応じて経路を選んで走るものです。自宅から目的地（指定乗降場所）まで移動できる乗合型の公共交通です。



【路線再編案(通勤・通学時間帯)】



【路線再編案(日中時間帯)】

概要	<p>(2) 重複路線の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存路線の一部区間で見られる複数路線の運行経路重複を解消します。</li> <li>・買い物利用や通学利用等の路線の利用特性を踏まえ、運行ルートを見直します。</li> </ul> <p>(3) バス停位置の変更や新設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性向上のため、一部のバス停位置を変更します。また、バス路線沿線の施設へのアクセス等を考慮して、必要に応じてバス停を新設します。</li> <li>・利用者が乗降しやすい場所へのバス停移設や商業施設・観光レジャー等誘客施設等へのアクセスのため、バス停新設に取り組めます。</li> </ul>				
	実施主体	交通事業者	市民	名取市 ○	国・県
実施期間 (1)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	調整	運行			
実施期間 (2)	調整	運行			
	調整	運行			
実施期間 (3)	調整	運行			
	調整	運行			
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	公共交通による人口カバー率	87.4%	100%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅 800m圏とバス停留所 300m圏、デマンド交通の乗降ポイント 300m圏の人口が総人口に占める割合</li> <li>・デマンド交通により市域全体をカバー</li> </ul>	
	なとりん号利用者数 (デマンド交通利用者数も含む)	40.5万人/年	46.0万人/年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線再編後も現状のなとりん号利用者が継続して利用できる環境を維持</li> <li>・現状でなとりん号を利用できない市民がデマンド交通等を利用</li> </ul>	
	なとりん号の収支率 (デマンド交通利用者数も含む)	32.4%	35.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線再編により収支率の低い現状の生活路線の収益改善</li> </ul>	

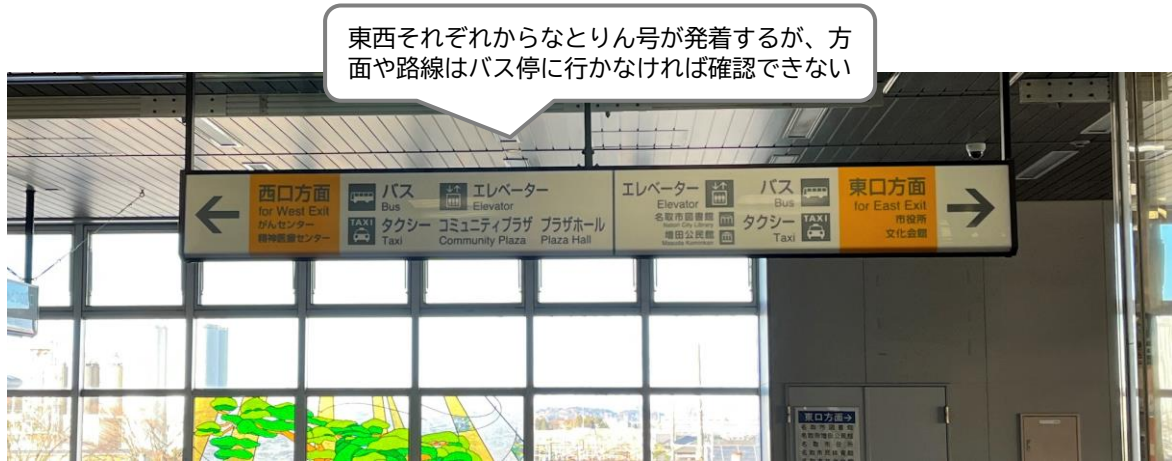
事業 1-2 他交通モードとの運行ダイヤ調整					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・なとりん号と他の交通モードの乗継の利便性を高めるために、主に鉄道駅での乗り換え時間を考慮して、なとりん号の運行を検討します。</li> <li>・例えば、高齢者や障がい者、ベビーカーの利用者や乳幼児を連れた利用者が問題なく乗継できるように、バリアフリー化されたルートを通った場合の所要時間を考慮して、乗継待ち時間を設定します。</li> </ul> <p>(1) 運行ダイヤの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の運行ダイヤ改正等と合わせて、乗継に配慮した運行ダイヤに必要な応じて見直します。</li> <li>・見直しを図る際には、市内の人の動きに合わせて、例えば、下記のように配慮します。</li> </ul>				
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>朝の通勤・通学の時間帯</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>夕方～夜の帰宅の時間帯</p> </div> </div>				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
実施期間 (1)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	なとりん号利用者数 (デマンド交通利用者数も含む)	40.5万人/年	46.0万人/年	・鉄道との接続改善により利用者数が増加	



## ■ 施策 2：交通結節機能の強化

### ■ 施策の目指す方向

- ・ 鉄道駅にはなとりん号、タクシーの乗場案内・運行ダイヤの掲示等がありますが、複数の交通モード間の乗継や行先に関する情報提供等が不足しており、スムーズな乗継に支障があります。
- ・ 各交通モード間が連携し、利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築するために、交通結節機能を強化します。
- ・ 例えば、乗り継ぎ環境の整備や交通結節機能の検討、パーク&ライド・パーク&バスライド等に取り組みます。



【名取駅でのバス案内の現状】

### ■ 対応する事業

#### 《施策の目指す方向》

- 交通モード間の連携
- スムーズな乗継のための情報提供
- 地域公共交通の利便性向上

#### 施策 2 交通結節機能の強化

##### 事業2-1 主要な交通結節点での乗り継ぎ環境整備(バス待ち環境の整備)

- ▶ 鉄道駅における乗り継ぎ環境整備
- ▶ 主要施設における乗り継ぎ環境整備

##### 事業2-2 交通結節機能を持つバス停の整備

- ▶ モビリティポートに関する調査・研究

##### 事業2-3 パーク&ライド、パーク&バスライドの推進

- ▶ パーク&ライド・パーク&バスライドの推進
- ▶ パーク&ライド・パーク&バスライドの周知

**事業 2-1 主要な交通結節点での乗り継ぎ環境整備(バス待ち環境の整備)**

概要

- ・ 主要な交通結節点の乗り継ぎ環境を整備します。
- ・ 例えば、乗継案内や運行状況の情報提供のための取組、待合用のベンチの設置等について検討します。
- ・ 取組にあたっては、鉄道駅等の交通事業者が管理する施設だけではなく、鉄道駅周辺の大型商業施設にも協力を求めます。
- ・ 環境整備にあたっては、施設管理者や交通事業者等と協議して、整備・維持しやすい方法等を個別に検討します。

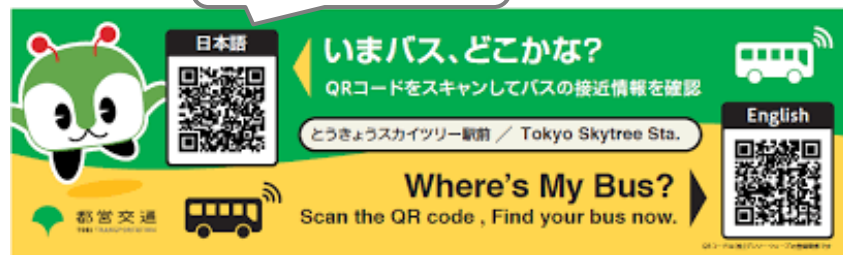
**(1) 鉄道駅における乗り継ぎ環境整備**

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



【情報提供の例(金沢駅)】

バス停に QR コードを掲示してバスの運行情報を提供



【情報提供の例(東京都交通局)】

出典：東京都交通局 HP

概要	<p>(2) 主要施設における乗り継ぎ環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>行政施設や大型商業施設でバス等の乗り継ぎしやすい環境を施設管理者と協力して進めます。</li> <li>例えば、施設の利用者滞留スペースの一部を待合環境として活用することや施設内でバス等の運行状況を確認できるような情報提供の実施を図ります。</li> </ul>				
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>商業施設の一角のイートインスペースにサイネージやICカードチャージ機を設置</p>  </div> <p style="text-align: center;"><b>【商業施設の一角に乗り継ぎ環境を整備した例(新潟市)】</b></p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>【事業実施箇所のイメージ】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名取市役所：市民ホール内の既存のサイネージ等を活用しバスの発着案内を知らせる</li> <li>大型商業施設：鉄道・バスの待合環境として、発着案内を知らせるサイネージ等を設置</li> </ul> </div>				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		施設管理者
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
(1)	→ 随時調整				
実施期間					
(2)	→ 随時調整				
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	交通結節点での乗降客数			<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道や他交通モードとの接続改善により対象となる結節点の利用者数が増加</li> </ul>	
	名取駅前・名取駅西口(平日)	964人/日	1,100人/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>なとりん号と鉄道の主要な交通結節点である名取駅の2ヶ所の停留所の乗降客数を設定</li> <li>なとりん号の利用者数と同程度に増加と想定</li> <li>令和3年度の乗降客数の計測値がないため、令和2年度値を採用</li> </ul>	

**事業 2-2 交通結節機能を持つバス停の整備**

概要

- ・ 鉄道駅等の主要な交通結節点以外のバス停へのアクセス性や利便性を高めるために、モビリティポート※の整備について、整備する場所の検討も含めた実現可能性の調査・研究を進めます。
- ・ 例えば、バス停にサイクルポート機能を併設することで、バス停を起終点とした移動の促進を図ります。
- ・ 整備する場所によっては、バス停を管理する交通事業者や関係する施設管理者等とも協議して、整備手法等を検討します。

※モビリティポート：交通情報や地域情報を発信するとともに、自転車や電動キックボードなどの小型モビリティの発着点の機能を持たせることで、交通結節点として機能する施設。



【モビリティポートの例】

出典：宇都宮市 HP

実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		施設管理者
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	調査	候補地検討	関係者協議	実証実験	本格設置
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 9 年度)	考え方	
	バス停の整備件数	0 件	1 件	・ 5 ヶ年の間でバス停を整備に向けて調整	
	なとりん号利用者数 (デマンド交通利用者数も含む)	40.5 万人/年	46.0 万人/年	・ 交通モード間の接続改善や端末交通の充実により利用者数が増加 ・ なとりん号の利用者数で評価 ・ 整備候補地の選定後は対象となるバス停を通過する路線の利用者数で評価	



事業 2-3 パーク&ライド、パーク&バスライドの推進

概要

- ・主要な交通結節点において、低炭素なまちづくりの促進にもつながるパーク&ライドを推進します。
- ・本市や施設管理者・交通事業者で連携して、パーク&ライドの利用者数の増加につながる取組を実施します。

(1) パーク&ライド・パーク&バスライドの推進

- ・パーク&ライド・パーク&バスライドを施設管理者と協議して、今後も推進します。

(2) パーク&ライド・パーク&バスライドの周知

- ・パーク&ライド・パーク&バスライド可能な駐車場の情報等を市民に周知し、活用の促進を図ります。



【仙台空港鉄道・イオンモール名取と本市が連携して実施中の取組】

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

### ■ 施策3：MaaS(Mobility as a Service)の導入

#### ■ 施策の目指す方向

- ・市内の移動をより円滑にするために、MaaS(Mobility as a Service)の実装に向けた取組を推進します。
- ・MaaSによって、経路検索や運賃決済をよりスムーズにし、また生活サービスや観光サービス等を交通サービスと一体で提供することを目指します。

#### ■ 対応する事業

##### 《施策の目指す方向》

経路検索や運賃決済のスムーズ化

交通サービス以外との連携

#### 施策3 MaaS(Mobility as a Service)の導入

##### 事業3-1 MaaSの実装に向けた検討

- ▶ MaaSに関する調査・研究や企画・実装
- ▶ 事業者意見交換会の実施

事業 3-1 MaaS の実装に向けた検討					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通モード間や周辺施設との連携に向けた MaaS の導入を進めます。</li> <li>既存の MaaS の枠組みへの参画や独自の MaaS の枠組み構築について検討します。</li> </ul> <p>(1) MaaS に関する調査・研究や企画・実装</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内の他都市事例を調査して、本市における取組の検討や実装に向けた課題を研究します。</li> <li>キャッシュレス決済等の MaaS 施策の展開のために必要な取組を関係者間で調整し、順次実装します。</li> </ul> <p>(2) 事業者意見交換会の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者や通信事業者との意見交換会を実施して、MaaS 実装により解決すべき交通課題や交通以外の分野との連携可能性を調査します。</li> </ul>				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
			○		
実施期間 (1)	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	調査・企画				
	実証実験・随時本格実施				
実施期間 (2)	随時実施				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 9 年度)	考え方	
	事業者意見交換会の実施回数	0 回	2 回/年 累計 10 回/5 ヶ年	・ MaaS の実装に向けた検討機会を創出	

《参考》 MaaS について

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



【MaaS の概念】

出典：令和 2 年度交通安全白書

■ 施策4：観光と地域公共交通の連携

■ 施策の目指す方向

- ・ 観光周遊をより活性化するために、観光客をはじめとした来訪者が利用しやすい地域公共交通ネットワークを構築します。
- ・ 例えば、トレイルやサイクリングでの広域周遊と連携した地域公共交通のサービス検討や観光誘客施設等へのアクセス改善に取り組みます。



【かわまちてらす閑上】

出典：名取市観光物産協会

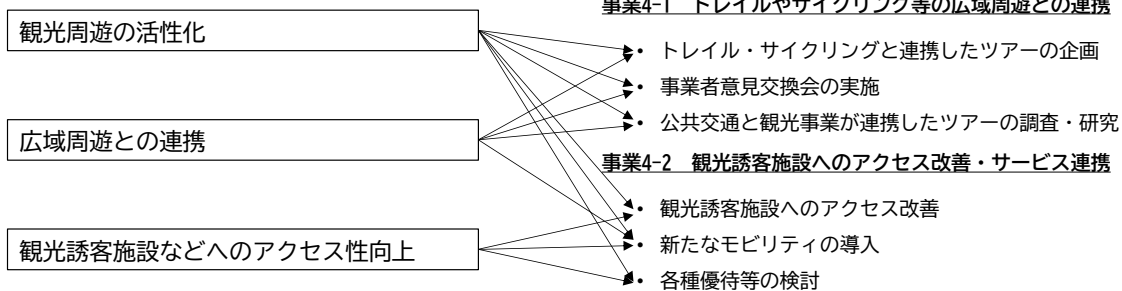


【名取市サイクルスポーツセンターの宿泊者受入れ環境の例】

出典：名取市サイクルスポーツセンター

■ 対応する事業

《施策の目指す方向》





**事業 4-1 トレイルやサイクリング等の広域周遊との連携**

概要

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

**(1) トレイル・サイクリングと連携したツアーの企画**

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



【サイクリングバスツアーの例】

出典：国際興業バス HP

概要	<b>(2) 事業者意見交換会の実施</b>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者や名取市観光物産協会・名取市商工会等と意見交換して、観光のトレンドやシェアサイクルの導入、直近の観光課題等について情報共有します。</li> <li>そのうえで時流にあった取組を検討します。</li> </ul>				
実施主体	<b>(3) 公共交通と観光事業が連携したツアーの調査・研究</b>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内の他都市事例を調査して、公共交通と観光事業の連携に関して、本市における取組の検討や実装に向けた課題を研究します。</li> </ul>				
実施期間 (1)	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		名取市観光物産協会 名取市商工会
実施期間 (2)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	調査・企画検討		実証実験	本格実施	
実施期間 (3)	随時実施				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	観光と連携したツアーの企画件数	0件	4件	・5ヶ年の計画期間のうち、1年目で調査・検討、2年目以降に年1件のペースでツアーを企画、実施	
	名取市内の観光入込客数	127.9万人/年	136.0万人/年	・各種取組によりコロナ禍以前の観光入込客数を上回る回復を狙う	

事業 4-2 観光誘客施設へのアクセス改善・サービス連携

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

(1) 観光誘客施設へのアクセス改善

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

概要



【仙台市内から名取市内の観光誘客施設にアクセスするバス路線】

出典：タケヤ交通 HP

(2) 新たなモビリティの導入

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

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



【かわまちてらす閑上で運行中のトゥクトゥク】

出典：かわまちてらす閑上 Facebook

概要	<p>(3) 各種優待等の検討</p> <p>・市内の観光誘客施設と連携して、公共交通を利用した場合の優待等を検討します。</p> <p>～期間限定特別企画～ <span style="color: blue;">令和4年度も継続します！</span></p> <p><b>路線バス「土沢線」を利用すると宮沢賢治記念館などの5施設の入館料が無料！</b></p>  <p style="text-align: center;">【公共交通利用による優待の例】</p> <p style="text-align: right;">出典：花巻市</p>				
	実施主体	交通事業者 ○	市民	名取市 ○	国・県
実施期間 (1)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	調査・検討			関係機関調整	
				実証運行	
実施期間 (2)	調査・検討・ケーススタディ			実証実験	
	関係機関調整				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	アクセス手段となる公共交通利用者数			・取組によって公共交通でのアクセスが容易となり利用者数が増加	
	閑上線利用者数	115人/日	122人/日	・観光入込客数の伸びと同程度に増加と想定	
	名取市内の観光入込客数	127.9万人/年	136.0万人/年	・各種取組によりコロナ禍以前の観光入込客数を上回る回復を狙う	



### 6.3 方針2 快適な暮らしを支える地域公共交通の維持・確保に関する事業

誰もが移動に困らない快適な生活が送れるよう、地域公共交通サービスの維持・確保に向けた施策・事業を展開します。

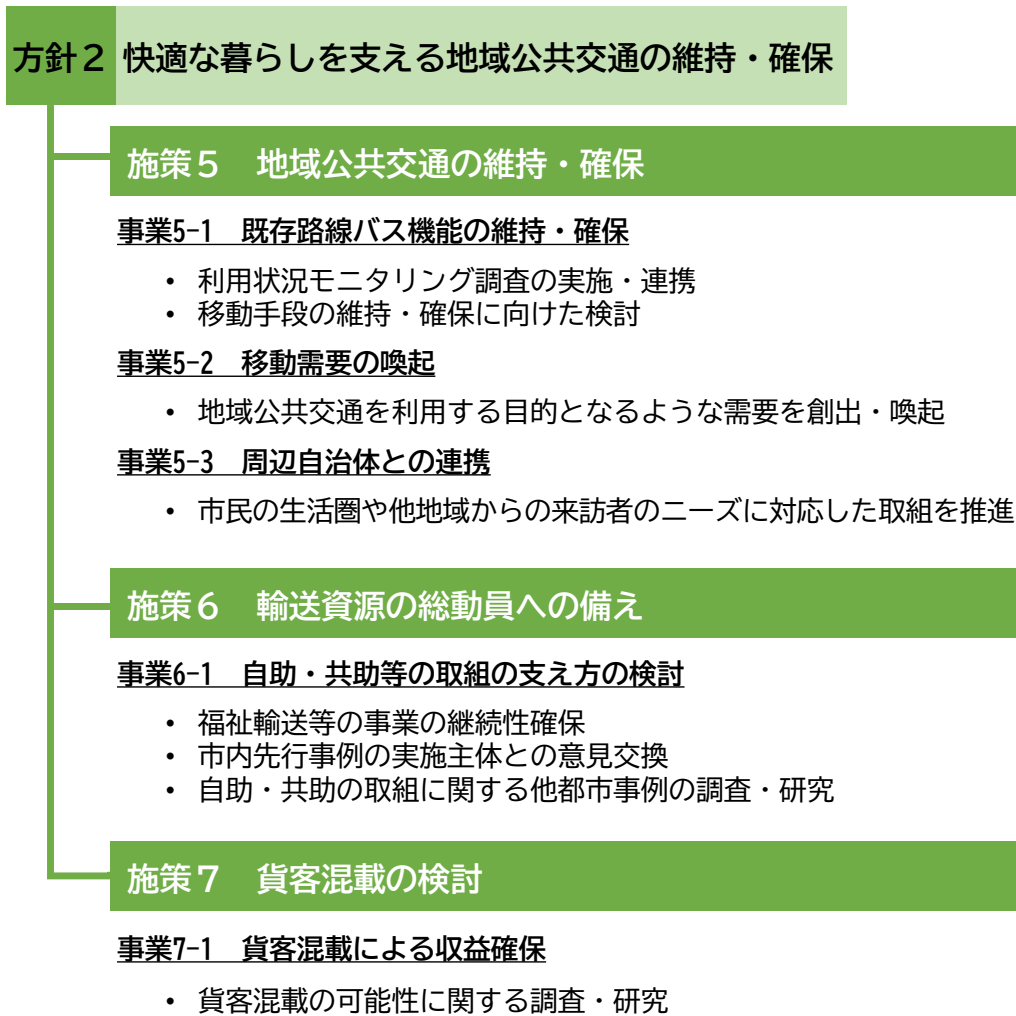


図 方針2 快適な暮らしを支える地域公共交通の維持・確保に関する事業の体系

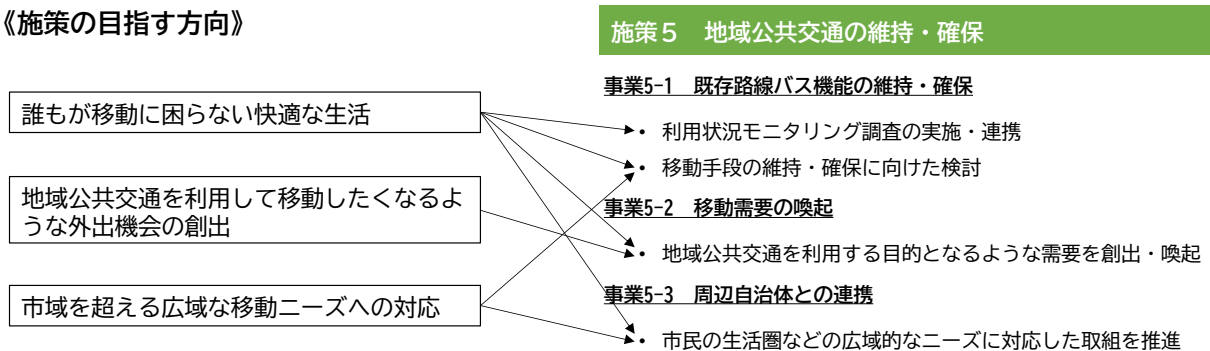
## ■ 施策5：地域公共交通の維持・確保

### ■ 施策の目指す方向

- ・ 誰もが移動に困らない快適な生活が送れるよう、地域公共交通の維持・確保に取り組みます。
- ・ 地域公共交通を利用して移動したくなるような外出機会の創出や市民の生活圏等を意識した市域を越える移動ニーズに対応した取組を推進します。

### ■ 対応する事業

#### 《施策の目指す方向》



事業 5-1 既存路線バス機能の維持・確保					
概要	<p>・本市内を運行する鉄道のアクセス交通としての役割を担うなとりん号や市北西部から仙台市への通勤・通学・買い物需要を支える役割を担う宮城交通バス路線の維持・確保に向けた関係機関との調整を進めます。</p> <p><b>(1) 利用状況モニタリング調査の実施・連携</b></p> <p>・現状では、交通事業者が IC カード利用実績等をもとに、対象路線の利用状況をモニタリングしています。</p> <p>・利用者や沿線住民の意見や利用実態等、対象路線の今後のあり方を検討するために必要な情報の収集を交通事業者と市が適宜連携して実施します。</p> <p><b>(2) 移動手段の維持・確保に向けた検討</b></p> <p>・利用状況モニタリング調査の結果をもとに、対象路線沿線地域における移動手段の維持・確保に関して、検討を進めます。</p> <p>・検討の中では、運行本数等に限らず、高齢者・障がい者割引制度等のあり方や活用方策等様々な観点で市民や交通事業者と議論を深めます。また、利用促進や意識啓発等のモビリティ・マネジメントの観点での取組の推進に努めます。</p>				
	実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県 その他
実施期間 (1)	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	モニタリング				
実施期間 (2)	協議・検討				
	関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 9 年度)	考え方
関係する 評価指標	なとりん号利用者数 (デマンド交通利用者数も含む)	40.5 万人/年	46.0 万人/年	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通モード間の接続改善や端末交通の充実により利用者数増加を見込む</li> <li>なとりん号(デマンド交通利用者数も含む)の利用者数で評価</li> </ul>	
	宮城交通市内運行路線の市内利用者数	27.2 万人/年	経営の健全化	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内運行路線の利用者数の増加により、経営の健全化を図る</li> <li>複数市域にまたがる路線であるため、路線全体と本市内の両面から評価</li> </ul>	
	宮城交通市内運行路線の全体利用者数	99.1 万人/年			

事業 5-2 移動需要の喚起					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の維持・確保のために、地域公共交通を利用する目的となるような需要を創出・喚起します。</li> <li>・観光や福祉、文化等に関する部署・機関が連携して、市民が地域公共交通を利用して外出するような取組を推進します。</li> </ul>				
	<p>【取組例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なとり夏まつり等の市内の催しとの連携</li> <li>・「ゆりあげ港朝市」や「かわまちてらす閑上」との連携</li> <li>・市内の飲食店や小売店との連携（地域公共交通利用の特典としてのお買物券の配布等）</li> <li>・大学との連携（地元大学等が主体の地域活動等で地域公共交通の活用を推進）</li> </ul>				
実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	取組実施				
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 9 年度)	考え方	
	移動需要を喚起する取組件数	0 件/年	2 件/年 累計 10 件/5 ヶ年	・毎年 2 件の取組を実施し、移動需要を喚起	

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



## ■ 施策 6：輸送資源の総動員への備え

### ■ 施策の目指す方向

- ・ 昨今のコロナ禍のように急な社会情勢の変化により、現在の交通モードだけでは、市内の移動需要を支えきれなくなる状況にも備えた地域公共交通ネットワークのあり方を検討します。

### ■ 対応する事業

#### 《施策の目指す方向》

#### 施策 6 輸送資源の総動員への備え

##### 事業6-1 自助・共助などの取組みの支え方の検討

社会情勢の変化への備え

- 福祉輸送などの事業の継続性確保
- 市内先行事例の実施主体との意見交換
- 自助・共助の取組みに関する他都市事例の調査・研究

**事業 6-1 自助・共助等の取組の支え方の検討**

**概要**


- ・市内で自助・共助等の取組を進めている団体や関係部署との意見交換を通じて、今後の取組の方向性や取組の支え方等の考え方のすり合わせを進めます。

**(1) 福祉輸送等の事業の継続性確保**

- ・福祉輸送等本市内で取り組んでいる事業を維持できるように関係機関と調整し、適宜協議、検討を行います。

**(2) 市内先行事例の実施主体との意見交換**

- ・市内で既に取り組を行っている団体等と定期的に意見交換会を実施して、地区における問題の把握や移動手段の維持・確保に向けた取組の方向性等を検討します。
- ・必要に応じて、学識経験者や国等の意見を聞きながら、地区の問題解決に向けた最適解を検討します。



**【市内先行事例の取組】**  
出典：NPO 那智が丘えにしの会 HP

**(3) 自助・共助の取組に関する他都市事例の調査・研究**

- ・国内の他都市事例を調査して、本市における取組の検討や実装に向けた課題等を研究します。

実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
		○	○		関係団体等
実施期間 (1)	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	関係機関と随時調整・実施				
実施期間 (2)	随時意見交換				
	調査・研究				
実施期間 (3)	調査・研究				

関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 9 年度)	考え方
	取組団体との意見 交換回数		0 回/年	2 回/年 累計 10 回/5 ヶ年
他都市事例の調査・ 研究件数		0 件	5 件	・各年 1 件の調査や視察等で他都市事 例を研究

■ 施策 7：貨客混載の検討

■ 施策の目指す方向

- ・地域公共交通を活用して、商品やサービスに新たな価値を付加します。
- ・新たな価値を付加することで、交通事業者の収支改善に貢献し、本市の観光の発展や生活の質の向上を図ります。

■ 対応する事業

《施策の目指す方向》

施策 7 貨客混載の検討

事業7-1 貨客混載による収益確保

地域公共交通を活用した新しい価値の提供

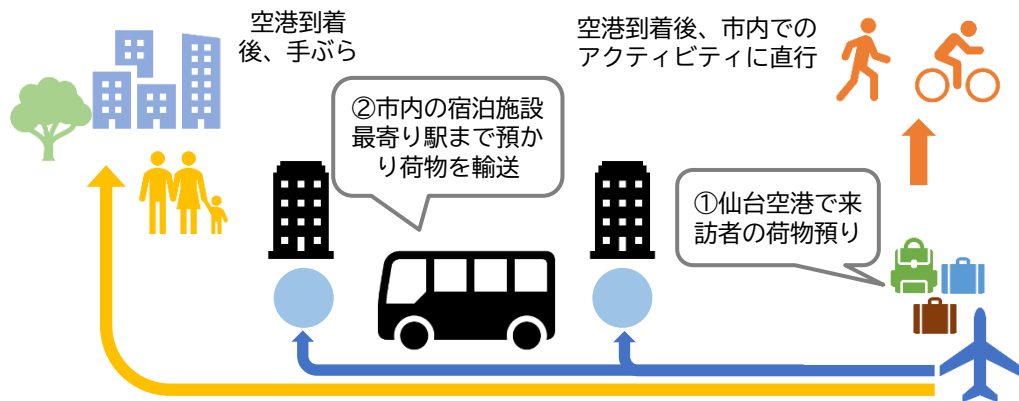
- ・ 貨客混載の可能性に関する調査・研究

事業 7-1 貨客混載による収益確保

・本市内の地域公共交通を活用した貨客混載の可能性に関して、調査・研究を進めます。

【取組例】

- ・バス路線を活用した買い物支援の貨客混載：商業施設の商品の宅配にバスを活用
- ・仙台空港鉄道を活用した旅行荷物の輸送：空港で預かった旅行荷物を物流事業者等と連携し、鉄道沿線の宿泊施設まで輸送、来訪者は手ぶら観光



【貨客混載の活用例】

実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		物流事業者
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	調査・研究				
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	検討に向けた意見交換回数	0回/年	5回	・貨客混載の可能性に関して、毎年意見交換を実施して模索	

## 6.4 方針3 未来につながる地域公共交通の利用促進に関する事業

自家用車以外でも移動できる生活やゼロカーボンの実現に向けて、地域公共交通の利用促進を図るような施策・事業を展開します。

### 方針3 未来につながる地域公共交通の利用促進

#### 施策8 モビリティ・マネジメントの実施

##### 事業8-1 学校モビリティ・マネジメントの実施

- ・ バス・鉄道の乗り方教室の実施
- ・ 公共交通の維持に関する講義の実施

##### 事業8-2 住民モビリティ・マネジメントの実施

- ・ 住民モビリティ・マネジメントの実施

##### 事業8-3 事業所モビリティ・マネジメント等の実施

- ・ 事業所向けモビリティ・マネジメントの実施
- ・ 市内事業所へのエコ通勤の周知
- ・ 名取市役所のエコ通勤事業所認定

#### 施策9 環境に配慮した公共交通の取組

##### 事業9-1 エコ車両・自動運転等の環境に配慮した取組の実施

- ・ エコ車両や自動運転等の環境に配慮した車両・交通システム導入の推進
- ・ 低床バス導入検討の推進

図 方針3 未来につながる地域公共交通の利用促進に関する事業の体系



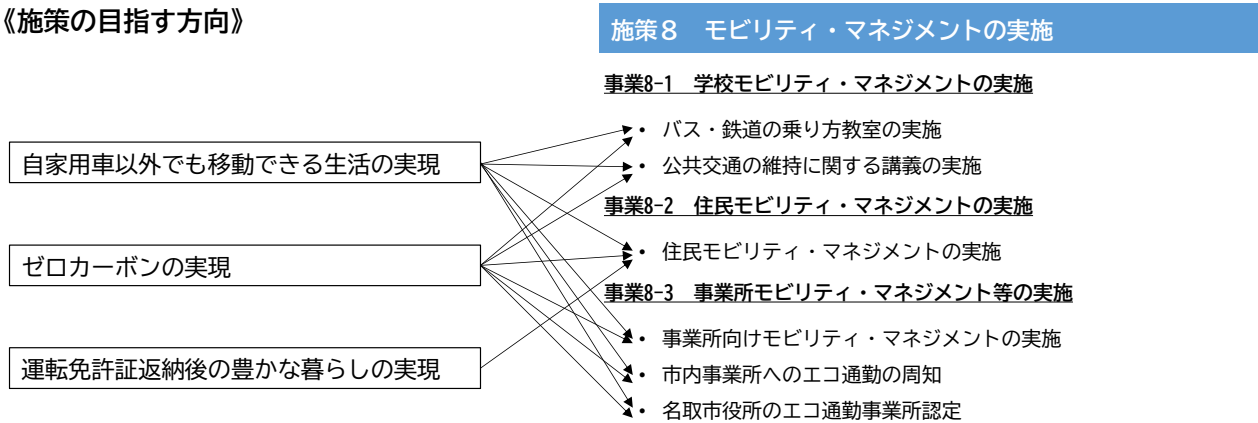
## ■ 施策 8：モビリティ・マネジメントの実施

### ■ 施策の目指す方向

- ・ 自家用車以外でも移動できる生活やゼロカーボンの実現を目指して、環境負荷の低い移動手段への転換を推進します。
- ・ 運転免許証返納後も豊かに暮らせるように地域公共交通の利用促進を図ります。

### ■ 対応する事業

#### 《施策の目指す方向》



### 事業 8-1 学校モビリティ・マネジメントの実施

概要

・小学生や中学生、高校生を対象に地域公共交通の利用促進を図る学校モビリティ・マネジメントを実施します。

#### (1) バス・鉄道の乗り方教室の実施

- ・市内の小中学校を対象に将来の進学等による通学を見すえて、バス・鉄道の乗り方教室を実施します。
- ・実施にあたっては、交通事業者・学校関係者と具体のカリキュラムを協議します。



【バスの乗り方教室の例】


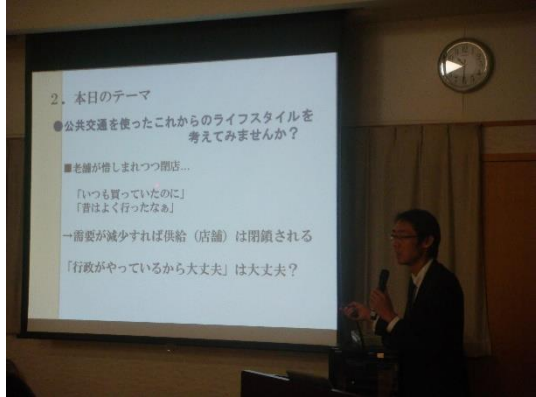
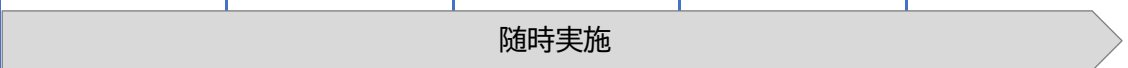
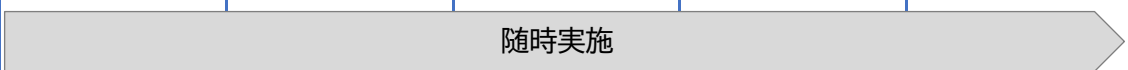
出典：柏市 HP

#### (2) 公共交通の維持に関する講義の実施

- ・なとりん号をはじめとした公共交通の維持に関する講義を実施します。

実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
		○	○		
実施期間 (1)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	→ 随時実施				
実施期間 (2)	→ 随時実施				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	学校モビリティ・マネジメント実施回数	0件	3件/年 累計15件/5ヶ年	・毎年度3回(小学校2学年・中学校1学年)でモビリティ・マネジメントを実施と想定	

**事業 8-2 住民モビリティ・マネジメントの実施**

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

事業 8-3 事業所モビリティ・マネジメント等の実施					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車での通勤を控え、鉄道やバス、自転車、徒歩等の環境負荷の低い移動手段による通勤への転換を図ります。</li> </ul> <p><b>(1) 事業所向けモビリティ・マネジメントの実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市内での就業者を対象としたモビリティ・マネジメントを実施します。</li> <li>・例えば、通勤時間帯に運行している地域公共交通に関する情報提供や利用促進に向けた啓発グッズの配布等、自家用車以外の移動手段の選択につながる取組を実施します。</li> </ul> <p><b>(2) 市内事業所へのエコ通勤の周知</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の事業者にはエコ通勤の取組の周知を図ります。</li> </ul> <p><b>(3) 名取市役所のエコ通勤事業所認定*</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の事業者には先行して、まずは名取市役所におけるエコ通勤事業所認定を目指します。</li> </ul> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>※エコ通勤事業所認定：国土交通省と公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が進める取組。エコ通勤の取組を実施する企業・団体を認定する制度。登録企業団体にとっては企業イメージアップや駐車場経費の削減、従業員の健康増進、交通安全管理などの面でメリットがある。</p> </div>				
	実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県
			○		市内事業者
実施期間 (1)	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施期間 (2)					
実施期間 (3)					
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 9 年度)	考え方	
	エコ通勤認証事業者数	0 件	5 件	・毎年 1 件のエコ通勤事業所の認証を目指す	



## ■ 施策 9：環境に配慮した公共交通の取組

### ■ 施策の目指す方向

- ・ 誰もが安心して利用でき、環境負荷の低減につながる公共交通として、エコ車両や自動運転等の環境に配慮した車両・交通システム導入推進を図ります。

### ■ 対応する事業

#### 《施策の目指す方向》

誰もが安心して利用できる公共交通の実現

環境負荷の低減につながる公共交通の実現

#### 施策 9 環境に配慮した公共交通の取組

##### 事業9-1 エコ車両・自動運転等の環境に配慮した取組の実施

- ・ エコ車両や自動運転等の環境に配慮した車両・交通システム導入の推進
- ・ 低床バス導入検討の推進

**事業 9-1 エコ車両・自動運転等の環境に配慮した取組の実施**

概要

- ・エコ車両や自動運転等の環境に配慮した車両・交通システム導入推進を図ります。
- ・低床バス導入を推進します。

**(1) エコ車両や自動運転等の導入推進**

- ・低速の電気自動車等のエコ車両や自動運転車両等、環境に配慮した車両や交通システムの導入推進に向けて、調査・検討を進めます。



【エコ車両・自動運転導入の例】

出典：茨城県境町

**(2) 低床バスの導入推進**

- ・誰もが利用しやすい環境を整備するために、低床バスの導入推進に向けて、調査・検討を進めます。



【低床バス導入の例】

出典：仙台市

実施主体	交通事業者	市民	名取市	国・県	その他
	○		○		
実施期間 (1)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	調査・検討				
実施期間 (2)	調査・検討				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方	
	他都市事例の調査・研究件数	0件	5件	・各年1件の調査や視察等で他都市事例を研究	

## 7 計画の推進

### 7.1 計画の評価体制

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

### 7.2 計画のPDCA サイクル

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

