TOME CITY

うまし、たくまし、登米市

登米市地域公共交通計画



令和７年６月

（令和８年７月一部改定）

登米市

目　　次

1. はじめに 1
1.1 計画の目的 1
1.2 計画の区域 1
1.3 計画の期間 1
1.4 計画の構成 1
1.5 上位・関連計画等と計画の位置づけ 2

2. 地域公共交通に関する課題整理 3

3. 基本理念と基本的な考え方 5
3.1 基本理念 5
3.2 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方 6
3.3 各交通手段の基本的な考え方 8

4. 基本方針と施策の方向性 9
4.1 基本方針 9
4.2 施策の方向性 10

5. 取組施策の概要 11
5.1 施策体系 11
5.2 事業の内容 12
5.3 事業の実施スケジュール 21

6. 目標達成に向けたマネジメント 22
6.1 数値指標 22
6.2 PDCA サイクル 23

1. はじめに

1.1 計画の目的

登米市（以下、「本市」という。）では、市内の移動については市民バス、各地域における移動については住民バス及びデマンド型乗合タクシーによる地域交通を展開し、通院や買い物、通学などの市民生活を支える移動手段の確保に取り組んでいます。

令和元（2019）年 12 月には、本市における一体的な公共交通ネットワークの構築のため、「登米市地域公共交通再編計画」を策定し、公共交通の再編を実施しました。また、公共交通の充実・強化を図ることで、市民生活の利便性が確保され、市全体が持続的に発展する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの実現のため、令和５（2023）年１月に「第二次登米市地域公共交通再編計画」を策定しました。

しかし、人口減少や少子高齢化の進行に伴う利用者の減少、ライフスタイルの変化や公共交通の担い手の不足など、地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況におかれています。

本計画は、これまでの取組や今後のまちづくりの動向を踏まえつつ、地域における必要性とこれに対応する輸送資源の双方の状況を鑑み、地域の公共交通の将来像（ビジョン）を描くとともに、多様な関係者の連携・協働による取組を推進していくことを目的とします。

1.2 計画の区域

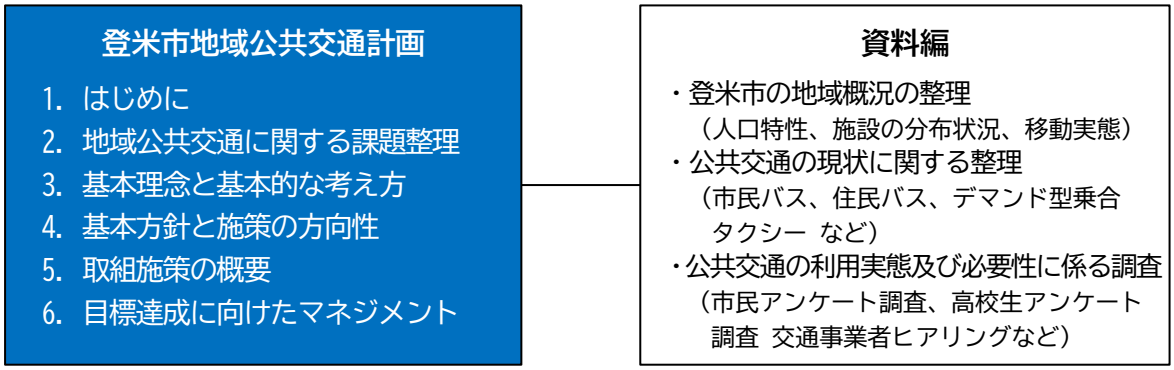
本計画の区域は、登米市全域とします。ただし、市民の移動実態を視野に入れ、周辺自治体などと連携した取組についても検討します。

1.3 計画の期間

本計画の期間は、令和７（2025）年度から令和 11（2029）年度までの５年間とします。

1.4 計画の構成

本計画は、本市の目指すべき地域公共交通の考えを示す「基本理念と基本的な考え方」、地域公共交通における本市の課題を踏まえた基本方針を示す「基本方針と施策の方向性」、具体的な取組施策を示す「取組施策の概要」などにより構成するものとします。なお、本計画の策定にあたり、本市の公共交通に関する現況や利用者及び住民の意向などを調査・分析した結果は、別途「資料編」として整理しています。



1.5 上位・関連計画等と計画の位置づけ

登米市地域公共交通計画は、本市のまちづくりの総合指針である「第二次登米市総合計画基本計画（令和２（2020）年 12 月改定）」「第二次登米市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和３（2021）年３月）」を上位計画とし、まちづくり施策と一体的かつ効果的に交通施策を推進するため、「登米市都市交通計画マスタープラン（令和元（2019）年 11 月改定）」「登米市立地適正化計画（令和５（2023）年 12 月）」と整合・連携を図るとともに、関連計画として「登米市商工観光振興計画」「登米市協働のまちづくり指針」などと連携を図ることとします。

■地域公共交通計画の位置づけ

第二次登米市総合計画基本計画

【基本理念】協働による登米市の持続的な発展　【将来像】あふれる笑顔　豊かな自然　住みたいまち　とめ

第二次登米市まち・ひと・しごと創生総合戦略

①地域公共交通の充実：市民生活に欠くことのできない移動手段を確保するとともに、より利用しやすい、持続可能な地域公共交通の構築を図ります。

（主な取組）◇移動手段を持たない市民の通院や通学、買い物などの日常生活を支える市民バスの路線や運行時刻の見直しによる利便性の向上
◇利便性の高い地域内交通として、コミュニティ組織によるデマンド型乗合タクシー導入の促進

即する

その他登米市の関連計画

登米市商工観光振興計画

〈基本方針 2〉
観光受入体制の強化
⇒観光周遊に係る二次交通対策：観光周遊バス、駅からのアクセス向上

登米市協働のまちづくり指針【改訂版】

など

連携

登米市地域公共交通計画

整合・連携

登米市都市計画マスタープラン

【都市づくりの目標】
(1)豊かな自然との共存都市の実現
(2)利便性の高いコンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現
(3)歴史・文化・伝統を活かした特色のある地域拠点の実現
(4)広域的な発展・交流都市の実現

【都市づくりのテーマ】豊かな自然と賑わいで地域が輝く環境都市登米

■公共交通機関の位置づけ
鉄道：市民の仙台方面への広域移動の支援、仙台方面から観光客などの来訪者の利便性向上を図る
バス：公共交通の主軸である市民バスと、これを補完する各町域内を走る市民輸送兼用スクールバス（住民バス）などが連携する市内の公共交通ネットワーク構築を進める

登米市都市交通計画マスタープラン

〈基本方針 1〉都市の活力向上を支える
〈基本方針 2〉コンパクトシティ・プラス・ネットワークを実現する
〈基本方針 3〉災害に強い都市づくりを実現する

■公共交通ネットワーク施策
①市内各地域と中心部を結ぶ市内連携バス軸の形成
②中心市街地を循環し、連絡するバス軸の形成
③各地域における公共交通サービスの提供
④仙台方面の高速バスの維持・拡充
⑤ＪＲ東北本線、気仙沼線の維持・拡充
⑥市の玄関口としての鉄道駅の維持・整備
⑦公共交通機関の連携強化

登米市立地適正化計画

【まちづくりの方向性】
市内それぞれの拠点を利便性の高い公共交通ネットワークで結び、拠点相互の連携と地域規模に見合った都市機能を誘導・維持することで「歩いて暮らせる集約型都市構造の形成」を図り、環境負荷にも配慮した「誰もが歩いて暮らせる市街地、集落地の形成」「誰もが住みたい、住み続けたいと思えるまちづくり」を目指す。

連携

宮城県地域公共交通計画

【基本理念】
誰もが安心して住み続けられる、地域の暮らしを支える地域公共交通の実現

2. 地域公共交通に関する課題整理

本市の地域概況や公共交通に関する現況、利用者及び住民の意向を踏まえ、本市における地域公共交通の課題を整理します。（詳細は「資料編」を参照。）

●地域概況

人口	○人口減少、少子高齢化が進行しており、今後も更なる進行が予測されている。
施設の分布状況	○主要施設（市役所・支所、商業施設、医療施設、高校）はバス停の徒歩圏内に多く立地（中心市街地を形成する迫地域や国道沿い）している。 ○観光施設については、文化・歴史分野及び物販施設の多くはバス停の徒歩圏内にあるが、自然分野の施設は鉄道やバスでアクセスしにくい状況となっている。
人口流動・移動手段	○市内流動は迫地域への移動が多く、通勤では約２割、通学では約４割が隣接自治体へ移動している。 ○主な移動手段は自家用車であり、送迎を含め約９割を占めている。 ○高齢化が進行する中、運転免許証返納者数は減少傾向にある。

●公共交通の現況

市民バス	○市民バスは令和６年度時点で 11 路線 27 系統（平日 87 便、休日 54 便）を運行、乗継ぎなど通院や通学に配慮した路線やダイヤ編成を実施している。 ○乗降者数は市役所周辺部や各地域の支所や高校、病院、鉄道駅などで多い。 ○市民バス全体の利用者ならびに収支率は、新型コロナウイルス感染症流行以降大きく減少している（各高校最寄りバス停利用者は堅持）。
住民バス	○住民バスはスクールバスの空き時間などを活用し、令和６年度時点で平日のみ９地域 23 路線で運行している。 ○利用者数は総じて減少傾向にある。 ○利用者一人あたりの運行経費は市民バス、デマンド型乗合タクシーに比べて高い傾向にある。
デマンド型乗合タクシー	○デマンド型乗合タクシーは５地区で運行され、利用者・収支率は増加傾向となっている。
鉄道・ＢＲＴ高速バス	○鉄道駅は市内に７駅（ＢＲＴ含む）あり、すべて市域の外縁部に位置している。そのうち４駅（新田駅、石越駅、陸前豊里駅、柳津駅）と市外の２駅（くりこま高原駅、瀬峰駅）に市民バスが接続している。利用者は通勤・通学者が多い。 ○高速バスは迫地域と仙台市間、登米地域及び津山地域と仙台市間を結ぶ２路線が運行している。

●公共交通の利用実態及び必要性

利用者	○公共交通の利用割合が低く、利用しない理由は「自家用車を利用するため」が９割を超える。 ○市民バスの認知度は高いが、運行路線や運行時刻を把握している市民は少ない。一方で、住民バス、デマンド型乗合タクシーは認知度が低い。 ○公共交通機関の乗継ぎ改善や時刻表、乗り方などの情報発信を望む声が多い。
交通事業者	○市民バス事業者は高校の通学時間帯の過密なダイヤでの運行上の懸念がある。 ○通学と通院の時間帯重複により住民バス利用が停滞している。 ○市民バス、タクシー事業者はドライバー不足の懸念がある。
コミュニティ組織	○各地域の生活圏に応じたデマンド型乗合タクシーの利用範囲の拡大が望まれている。 ○公共交通の認知度が低いことから、情報発信の充実が望まれている。

【課題】

課題 1　利便性の高い地域公共交通の推進

○一部時間帯での市民バス利用の集中や住民バス利用の低迷など、需給バランスの不均衡が発生しているため、バス路線や運行時刻の見直し、公共交通の必要性を踏まえた利用環境整備による利便性の向上が必要です。

○今後想定される更なる人口減少を見据え、本市が進めているコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりと一体・連携した公共交通の取組が必要です。

○今後、更に高齢者などの交通弱者が増加すると見込まれる中、日常生活を支える移動手段の確保を図るため、デマンド型乗合タクシーの普及促進のほか、地域ごとの特性を踏まえた地域内交通の検討が必要です。

○高次医療を担う市外大規模病院への通院需要が増加する一方、高齢者など自家用車を運転することが困難な人が増えることが見込まれるため、公共交通を活用した広域的な移動手段の検討が必要です。

課題 2　利用促進に向けた取組

○利用者及び住民の意向において公共交通の乗継ぎや便数に関する改善の要望が多く挙げられていることや、隣接自治体への移動が一定程度みられることから、公共交通手段の乗継ぎの円滑化など、利用促進に向けた方策の検討が必要です。

○市民バスは、高齢者の買い物や通院、高校生の通学などの利用が多い傾向にあるため、居住への不安解消や市外利用需要なども含め、各地域の実情を踏まえた移動手段の確保が必要です。

○公共交通に関する認知度が低いことから、利用促進策の取組や各種情報発信ツールを活用した周知など、認知度向上に向けた取組が必要です。

課題 3　持続可能な公共交通への取組

○交通事業者の乗務員不足が懸念されていることを踏まえ、交通サービスの低下への対応や新たなモビリティの導入についての検討が必要です。

○持続可能な公共交通を推進するため、利用促進とあわせて新たな財源の確保などによる収支改善に向けた取組が求められます。

○本市では「ゼロカーボンシティ」を表明し、地球温暖化対策に取り組んでいることから、二酸化炭素排出量削減につながる公共交通利用促進策の検討やグリーンスローモビリティなどの環境にやさしい新たな移動手段の検討も必要です。

課題 4　交流促進を支援する取組

○人口減少社会における公共交通の利用促進に向けては、通勤や通学などの日常利用だけでなく、観光などの非日常利用による需要創出も重要な要素であるため、公共交通の充実によるにぎわいの創出と地域活性化への貢献を見据え、鉄道（新幹線・ＢＲＴ含む）・高速バスとの連携強化やバス路線整備、利用促進策の検討も必要です。

3. 基本理念と基本的な考え方

3.1 基本理念

コンパクトな拠点づくりとともに地域コミュニティ拠点及び地域拠点間を公共交通で結ぶ「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、誰もが「気軽に」外出でき、「安心して」生活が送れる魅力的なまちづくりを目指します。



3.2 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方

各交通手段の特性を最大限に活用し、役割分担を明確にすることで、基本理念に掲げた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

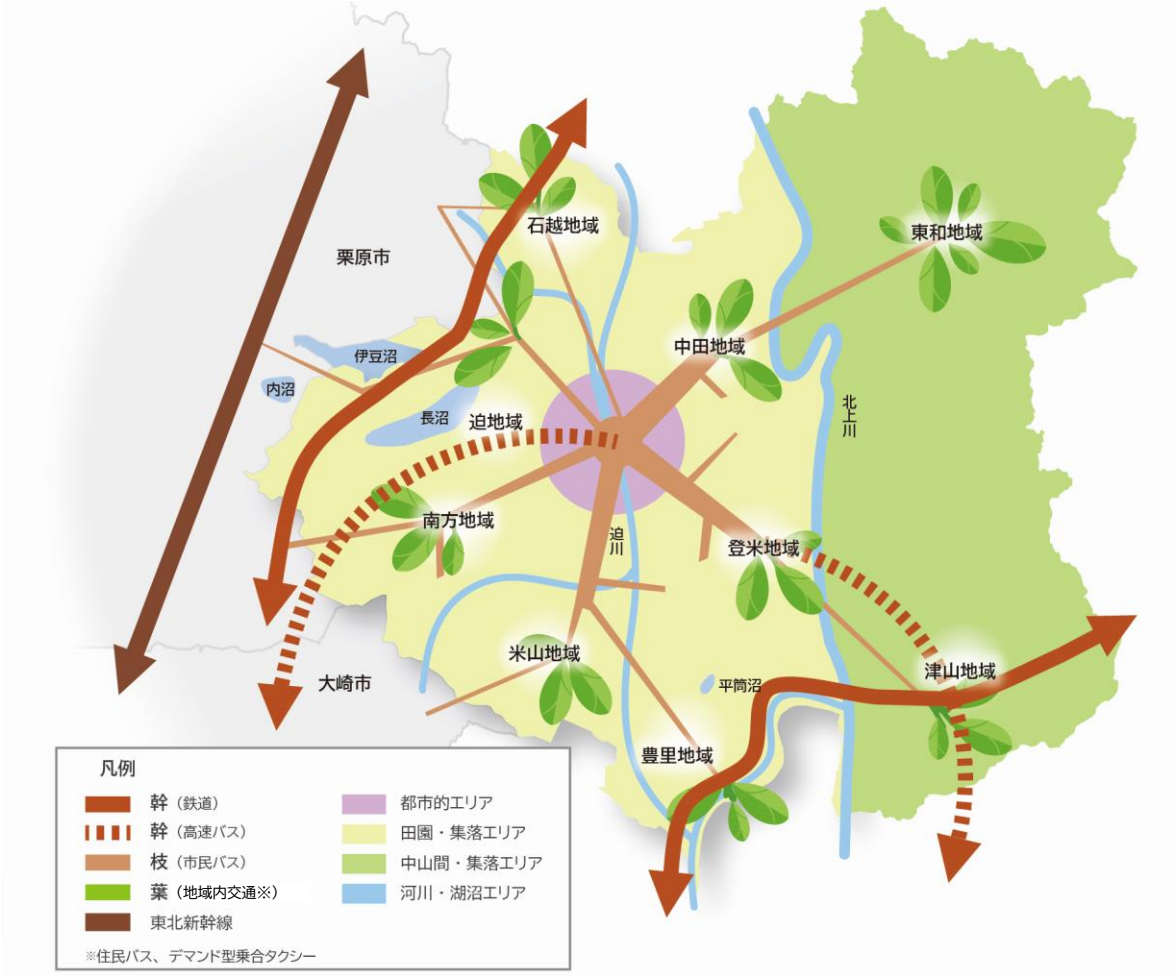
持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けて

◎市内には、市民バス・住民バス・デマンド型乗合タクシー・鉄道やタクシーなどの様々な交通手段があり、これらは単独ですべての地域・移動目的に対応しているのではなく、それぞれの特性を活かし、移動する距離や時間帯、目的、人数などに応じて利用されています。

◎他自治体への広域的な移動手段としての“幹”の交通は交通事業者が運行する鉄道や高速バス、市内の各地域間の移動手段としての“枝”の交通は市が運行する市民バス、地域内での移動手段としての“葉”の交通は市が運行する住民バスや、地区のコミュニティ組織が運行するデマンド型乗合タクシーとなります。

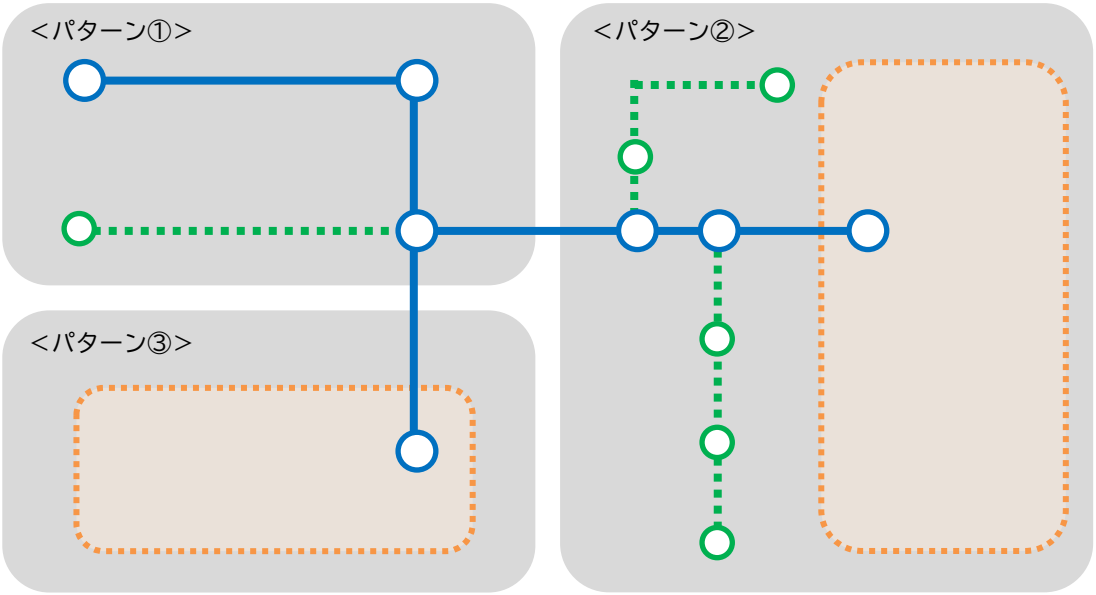
◎このように交通手段ごとの役割の中で、地域に求められる移動の必要性を踏まえ、継続的に利用される地域公共交通となることを意識する必要があります。

【登米市における地域公共交通ネットワークイメージ】



また、各地域では、市民バスと接続することを前提として、住民バスのみが運行する「パターン①」、住民バスに加えて地域内の一部のコミュニティ組織でデマンド型乗合タクシーを導入している「パターン②」、地域内の全てのコミュニティ組織でデマンド型乗合タクシーを導入している「パターン③」の３パターンの展開を図ります。

【参考：各地域における地域公共交通のパターン】



・パターン①：住民バスのみ
・パターン②：住民バス、デマンド型乗合タクシー
（地域内の一部のコミュニティ組織でデマンド型乗合タクシーを導入している場合）
・パターン③：デマンド型乗合タクシーのみ
（地域内の全てのコミュニティ組織でデマンド型乗合タクシーを導入している場合）



3.3 各交通手段の基本的な考え方

地域公共交通ネットワークの構築に向けた各公共交通手段の基本的な考え方を以下のとおり整理します。



市民バス（市内幹線：枝の役割）

●定時定路線で運行し、市内の公共交通ネットワークの骨格を形成
⇒目的地への一定の移動目的（通勤・通学等）を束ねることで効率的なサービスを提供



住民バス（各地域内：葉の役割）

●スクールバスの空き時間などを活用し、地域内での定時定路線の運行
⇒地域内のお出かけの足としてのサービスを提供



デマンド型乗合タクシー（各地域内：葉の役割）

●路線・ダイヤを定めず、利用者ごとの需要に応じた乗合運送
⇒利用者の移動の必要性に応じて運行ルートや乗降場所を柔軟に設定



鉄道（ＢＲＴ含む）、高速バス（広域幹線：幹の役割）

●広域的な移動を確保する公共交通
⇒市民バスの連携による他自治体への移動の円滑化



自家用有償旅客運送、福祉輸送、送迎サービス等

●事業者やＮＰＯなどによる運送・輸送の活用検討

4. 基本方針と施策の方向性

4.1 基本方針

「2.地域公共交通に関する課題整理」で整理した４つの課題に対し、基本理念の具体化に向けた地域公共交通の基本方針を以下のとおり設定します。

課題 1 **利便性の高い地域公共交通の推進**

基本方針 1 市内各地域におけるまちづくりとの連携

① 移動の必要性に対応した路線・停留所やダイヤの見直し、乗換拠点における利用環境整備を図る。
② 中心市街地や市内各地域の拠点における移動特性や必要性を踏まえた公共交通ネットワークの充実を図る。
③ 市内各地域の交通需要やまちづくりと連携した地域との協働による地域特性を踏まえた地域内交通を維持・確保する。
④ 高次医療を担う市外大規模病院への通院需要の増加に対処するため、広域的な移動手段の確保を検討する。

課題 2 **利用促進に向けた取組**

基本方針 2 利用促進にむけた移動環境の実現

① 公共交通機関相互の連携や利用者の移動の必要性を踏まえた利便性向上の取組を推進する。
② 主要な利用者属性に配慮しつつ可能な限り誰もが利用できる移動環境を形成する。
③ 公共交通を知る機会の提供や情報発信による認知度の向上、利用促進を図る。

課題 3 **持続可能な公共交通への取組**

基本方針 3 持続可能な交通体系の実現

① 地域の多様な関係者の連携・協働により、分野の垣根を越えた人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保や新たなモビリティの活用について検討する。
② 利用促進と新たな財源確保などによる収支の改善を図る。
③ 環境負荷の小さい移動手段の検討と意識醸成を図る。

課題 4 **交流促進を支援する取組**

基本方針 4 交流や広域連携の促進

① 鉄道（新幹線・ＢＲＴ含む）・高速バスの利用促進と利用環境の維持改善を図る。
② 他自治体とのアクセス向上により市町村間の交流促進を図る。

4.2 施策の方向性

基本方針を踏まえ、施策の方向性を７つの柱に整理します。

■地域間交通の再編【基本方針１①②，基本方針２②】

⇒利用者の移動の必要性に応じた運行ダイヤ、本数、バス停の再編

⇒生活利便施設などへのバス停の配置

■地域内交通の再編【基本方針１③，基本方針２②】

⇒市内各地域での交通手段の位置づけと役割分担の明確化（住民バス、デマンド型乗合タクシーの充実）

■利用促進に向けた利便性向上【基本方針２①②】

⇒ネットワークの構築及び乗継ぎ時間の調整

⇒デジタル技術を活用したサービスの検討

■利用促進に向けた情報発信、意識啓発【基本方針２③，基本方針３③】

⇒市広報、ホームページ、ＳＮＳなどを活用した情報発信

⇒各種イベントでのＰＲや利用促進キャンペーンの展開

■地域実情を踏まえた公共交通の検討【基本方針１①③，基本方針３①③】

⇒他分野との連携による新たな交通手段の検討

⇒環境負荷に配慮した新たなモビリティの検討

⇒自家用有償旅客運送や福祉輸送、送迎サービスなどの検討

■新たな財源の確保等による収支の改善【基本方針３②】

⇒市民バス停留所広告掲載事業の拡大や新たな財源確保の取組

■広域移動環境の充実【基本方針１④,基本方針４①②】

⇒ＪＲ東北新幹線・東北本線・気仙沼線及び高速バスと市民バスとの接続改善

⇒ＪＲ沿線自治体との連携による利用促進

⇒利用環境の維持・整備

⇒他自治体との連携による利便性の向上

⇒市外医療機関への移動手段の検討

5. 取組施策の概要

5.1 施策体系

基本理念を実現するための施策体系を以下のとおり整理します。



5.2 事業の内容

「4.2 施策の方向性」を踏まえ、取り組んでいく施策及び事業を以下に示します。

施策①　地域間交通の再編

①-1　市民バスの見直し　【実施主体：市、交通事業者】

■移動の必要性に応じた路線、ダイヤの見直しに対する継続した取組

・乗降データの分析や定期的なアンケートなどによる公共交通の必要性の把握を実施する。

・市民バス利用者の約半数を占める高校生の移動に関わる必要性や利便性を踏まえたダイヤ編成やルート再編について検討する。

・市の中心拠点と各地域拠点を結ぶ誰もがアクセスしやすい路線の構築を検討する。

【参考：過去２年の主な見直し内容】

項目	見直し内容
ダイヤ改正	区間時分の調整 ＪＲやＢＲＴ、高速バス、大崎市民バス、栗原市民バスとの接続改善 市民要望を踏まえた滞在時間の確保（市民病院ほか） 市民要望、高校生の下校対応を踏まえた始発時間調整
ルート改正	始点・終点の変更や重複路線の効率化による運行ルート見直し
増便	土日利用の利便性向上のため平日運行から毎日運行へ変更 回送便の活用による通学や買物利用の利便性向上
バス停の新設	新田公民館前－JA 新田支店前間に「新田幼稚園前」バス停を追加

■市中心部における回遊性に特化した循環型路線の検討

・中心部における主要な施設をコンパクトに循環する新たな路線について検討する。

■バス停の設置場所の検討

・利用者のアクセス性を考慮した場所へのバス停の移動や新規設置、生活利便施設へのバス停の設置について検討する。

施策②　地域内交通の再編

②-1　住民バスの見直し　【実施主体：市、交通事業者】

■移動の必要性に応じた路線、ダイヤの見直しに対する継続した取組

・市民バスとの乗継ぎなどの連携強化について検討する。

■効率的な運行方法についての検討

・スクールバスの空き時間を有効活用する現在の運行について、スクールバス運行を主としつつ住民バスとして維持していくための効率性・利便性を検討する。

■見直しのための基準についての検討

・各地域、路線における輸送実績のデータ分析を行うとともに見直し基準について検討する。

②-2　デマンド型乗合タクシーの検討　【実施主体：市、市民、交通事業者】

■地域の実情を踏まえた導入の推進

・各地域におけるヒアリング、機運醸成、実証運行などの取組による導入推進を図る。

■現行の５地区を含む地域主体による運営への支援

・地域主体による運営への支援を継続するとともに、地域実情、社会情勢に合った支援制度について検討する。

・輸送実績のデータ分析及び移動需要の把握により効率的で利便性のよい運行となるよう、地域主体と連携して取り組む。





【現行の取組　左：デマンド型乗合タクシー出発式（米谷地区）　右：スクールバス兼住民バス】

施策③　利用促進に向けた利便性向上

③-1　乗継ぎ利便性の向上　【実施主体：市、交通事業者】

■地域内の各地区から主要施設へのアクセス向上への取組

・公共交通に関する情報提供（目的地への移動がスムーズにできるよう、時刻表やルート案内を掲示）について検討する。

・各地域の総合支所などを乗継ぎのできる交通結節点として位置づけ、市民バスと、住民バスまたはデマンド型乗合タクシーとの乗継ぎ時間の短縮を図る。

・交通結節点における待合環境の改善のため、周辺施設を含む関係者との連携を図る。

③-2　交通ＤＸの推進　【実施主体：市、交通事業者】

■キャッシュレス決済（ＩＣカード、ＱＲコード）等の決済手法の導入やバス接近情報システム（バスロケーションシステム）の導入検討

・利用者の利便性向上や乗降データ活用などのメリットを踏まえ、事業者と導入について検討する。

QRコード決済



コンタクトレス決済



【キャッシュレス（ＩＣカードやＱＲコード・タッチ決済）の事例】
（出典：国土交通省報道発表資料_日本版 MaaS の実現に向けてキャッシュレス決済の導入を推進！）

施策④　利用促進に向けた情報発信、意識啓発（1/2）

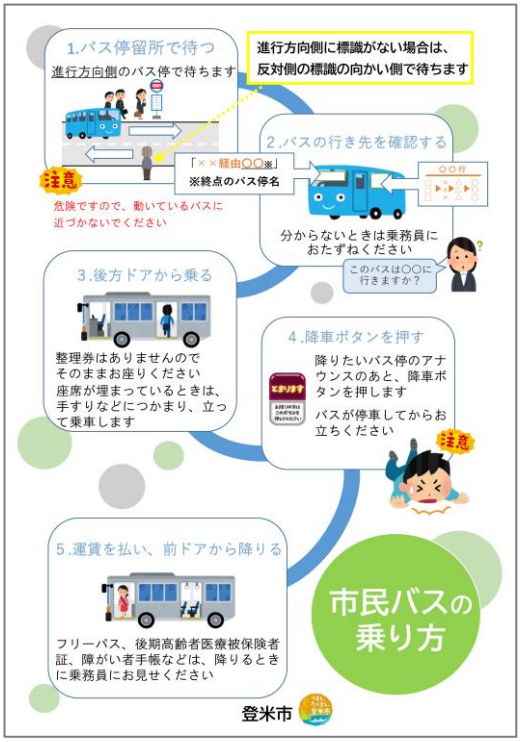
④-1　ホームページ等による情報環境の強化　【実施主体：市】

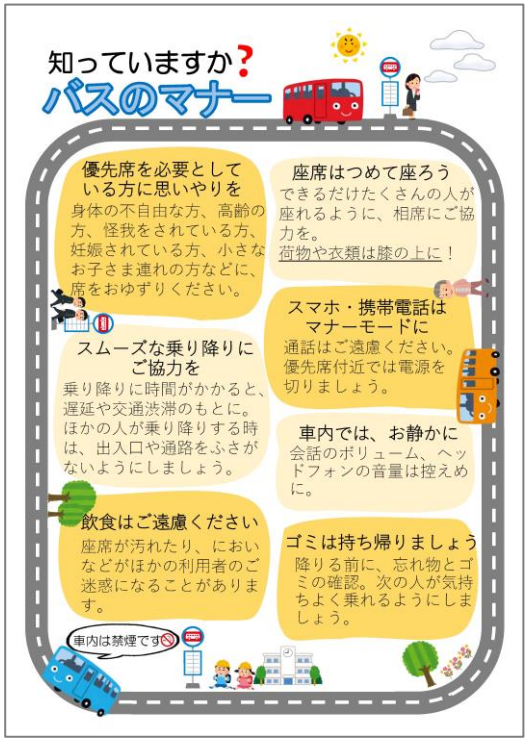
■情報のバリアフリー化による利用者の利便性向上

・登米市ホームページやＳＮＳ上において、誰もが公共交通に関する情報を平等に取得できるよう、アクセスしやすいウェブサイトを目指し、音声読み上げ機能や色覚に配慮したデザインを導入する。

■市民バスを利用したことがない方や高齢者等が感じる乗車への不安の軽減を図る取組

・乗車手順や精算方法などを動画や写真などでわかりやすく説明するとともに、目的地への具体的な行き方を例示する。





【現行の取組　市民バスの乗り方など（登米市ホームページ）】

施策④　利用促進に向けた情報発信、意識啓発（2/2）

④-2　イベント等による意識啓発　【実施主体：市、交通事業者】

■市内イベントへの出展等による幅広い年齢層への公共交通の認知度向上

・小学校や幼稚園などの児童を対象に実施している「バスの乗り方教室」を継続する。

・中学生や普段バスを利用する機会のない大人を対象とした普及啓発事業の実施を検討する。



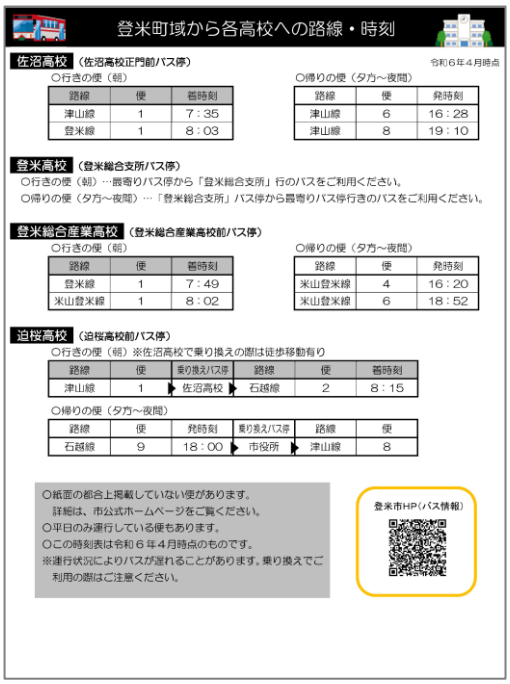

【現行の取組　左：バスの乗り方教室　右：こどもまつり】

④-3　高校生の市民バス利用促進　【実施主体：市、交通事業者】

■高校生に公共交通を効果的に使ってもらえる案内や利用促進策の検討

・各地域から高校への行き方の案内について充実する。

・無料お試し乗車の継続及び拡大による利用促進に取り組む。





【現行の取組　左：各高校への路線・時刻案内、右：高校新入学生無料お試し乗車の案内】

施策⑤　地域実情を踏まえた公共交通の検討(1/2)

⑤-1　他分野との連携　【実施主体：市、各関係機関】

■地域実情や社会情勢に合った公共交通の検討

・高齢者や障がい者などの交通弱者とされる方々の移動手段の確保や外出機会の創出のため、福祉関係者と連携した事業の展開を検討する。

・二次交通※の改善による観光地へのアクセス性の向上や観光関係者と連携した観光モデルコースの提案に取り組む。

※主要な駅などから目的地までの交通機関（バス等）のこと。

・環境負荷軽減のため、利用者の少ない路線の車両の小型化やグリーンスローモビリティの導入などについて検討する。



【登米市社会福祉協議会の取組「マイ時刻表」】



【グリーンスローモビリティ】（出典：国土交通省資料）

施策⑤　地域実情を踏まえた公共交通の検討(2/2)

⑤-2　地域で公共交通を支える仕組みづくり
【実施主体：市、市民、各関係機関】

■公共交通にかかる課題を“自分ごと”として考える意識の醸成

・地域が取り組む勉強会やワークショップなどの開催を支援する。

・出前講座や研修会などにより公共交通を知る機会を創出する。

・地域の実情に合った交通手段を地域で考え、実践し、支えていく仕組みづくりを支援する。





【現行の取組　左：社会福祉協議会と連携した公共交通研修会　右：コミュニティ職員初任者研修会】

STEP１	STEP２	STEP３	STEP４
地域の交通を知る・学ぶ	地域の課題整理 地域に合った交通手段を考える	地域内交通を試す	地域内交通を守る・育てる
・公共交通を使ってみる ・仲間を集める	・課題解決のための交通手段の検討	・運行計画の作成 ・実証運行の実施 ・評価、改善	・本格運行の実施 ・持続的な実施に向けた PDCA

【仕組みづくりの段階的な取組イメージ】

施策⑥　新たな財源の確保等による収支の改善

⑥-1　現行取組事業の拡大　【実施主体：市、交通事業者】

■広告掲載事業の推進と新たな運賃体系の検討

・市民バス停留所広告掲載事業の推進と、車内広告やラッピングバスなどの新たな財源確保に向けた取組について検討する。

・利用者増による財源の確保を図るため、多様な利用形態に対応した回数券や１日フリーパスなどの導入について検討する。



【現行の取組　市民バス停留所広告掲載事業（登米市民病院前）】

⑥-2　市民バス運賃の検討　【実施主体：市】

■持続可能な市民バスとするための適正な運賃のあり方の検討

・目標とする収支率の達成状況を検証し、適正な運賃について定期的に検討する。

施策⑦　広域移動環境の充実

⑦-1　ＪＲや高速バス、他自治体の公共交通との連携
【実施主体：市、交通事業者、他自治体】

■ＪＲや高速バス、他自治体の公共交通との接続改善

・関係する交通事業者や他自治体との情報共有を強化し、ダイヤ改正を踏まえた乗継ぎの円滑化を図る。

・待合環境の改善のため、関係者との連携を図るとともに、交通事業者や他自治体と協議を行う。

■ＪＲ沿線自治体との連携による利用促進キャンペーンなどの検討

・県、ＪＲ沿線自治体及びＪＲと連携した取組を検討する。

■安心で快適な利用環境の維持

・駅周辺の市が管理する駐車場や駐輪場、トイレなどの定期的な清掃及び点検、破損箇所の早期修繕により利用環境を維持する。



【取組事例　柳津駅前一般駐車場】（登米市管理施設）

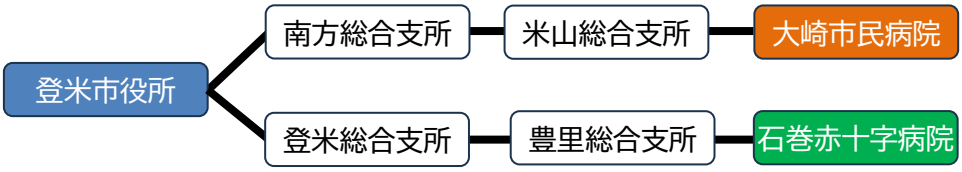
⑦-２　市外医療機関へのアクセス改善　　**【実施主体：市】**

■市外医療機関へのアクセス性向上の検討

・高次医療機関として多くの市民が利用する「大崎市民病院」「石巻赤十字病院」への移動需要に応じた手段を検討する。

【令和８年度「市外病院移動支援実証実験運行」（予定）】

公用車を活用した自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）による実証実験運行を実施し、移動需要を調査する。



5.3 事業の実施スケジュール

各事業における実施スケジュールは下記の通りです。

	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
施策①　地域間交通の再編					
①-1 市民バスの見直し	検討・準備	実施・分析	→	分析 検討・準備	実施・分析
施策②　地域内交通の再編					
②-1 住民バスの見直し	検討・準備	実施・分析	→	分析 検討・準備	実施・分析
②-2 デマンド型 乗合タクシーの検討	検討・準備	検討・準備・実施（調整が整った地区）・分析			
施策③　利用促進に向けた利便性向上					
③-1 乗継ぎ利便性の向上	検討・準備	実施・分析	→	分析 検討・準備	実施・分析
③-2 交通ＤＸの推進	検討・準備	調整が整い次第実施・分析			
施策④　利用促進に向けた情報発信、意識啓発					
④-1 ホームページ等による情報環境の強化	検討・準備・実施・分析	→	→	→	→
④-2 イベント等による意識啓発	検討・準備・実施・分析	→	→	→	→
④-3 高校生の市民バス利用促進	検討・準備・実施・分析	→	→	→	→
施策⑤　地域実情を踏まえた公共交通の検討					
⑤-1 他分野との連携	検討・準備	調整が整い次第実施・分析			
⑤-2 地域で公共交通を支える仕組みづくり	検討・準備	実施	→	→	→
施策⑥　新たな財源の確保等による収支の改善					
⑥-1 現行取組事業の拡大	検討・準備	実施・分析	→	→	→
⑥-2 市民バス運賃の検討	データ収集・分析			実施	利用状況や収支状況により定期的な検討
施策⑦　広域移動環境の充実					
⑦-1 ＪＲや高速バス、他自治体の公共交通との連携	検討・準備・実施・分析				
⑦-2 市外医療機関へのアクセス改善	検討・準備	自家用有償旅客運送の実施（実証運行）・分析	継続又は他の方策の検討	→	→

6. 目標達成に向けたマネジメント

6.1 数値指標

計画の目標達成に向けた評価指標と目標値を以下に整理します。

計画の目標	評価指標	現況値 （令和５年度）	目標値 （令和 11 年度）
1 市内各地域における まちづくりとの連携	人口 1 人あたり 公共交通利用回数 （回/人）※1	3.98 回/人	4.33 回/人
2 利用促進にむけた 移動環境の実現			
3 持続可能な 交通体系の実現	市民バス収支率 （%）※2	10.7%	18.3%
4 交流や広域連携の 促進	公共交通満足度※3	2.26	2.50

※1　1 年度あたりの市民バス、住民バス、デマンド型乗合タクシー利用回数の合計を人口で除した値。

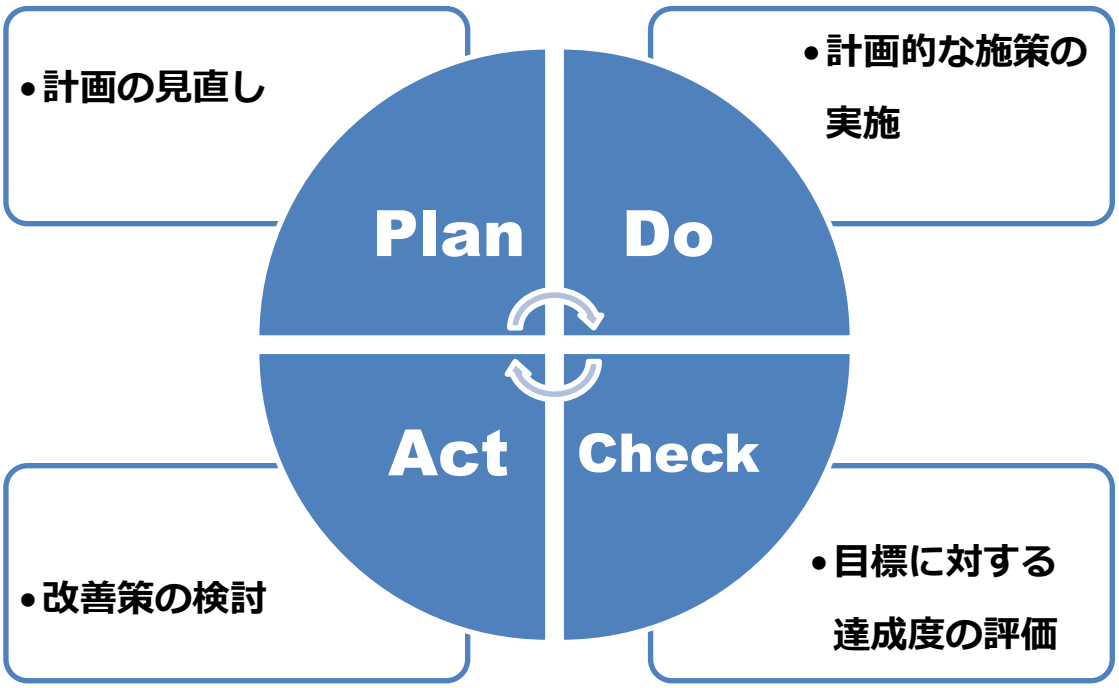
※2　運賃、広告料、その他市民バスにかかる収入を運行経費で除した値。なお、令和６年度の運賃改定を考慮した数値である。

※3　市民意向調査より。（「満足」4 点、「ある程度満足」3 点、「あまり満足でない」2 点、「満足でない」1 点として算出）

6.2 PDCA サイクル

本計画の推進と進行管理は、登米市地域公共交通会議が主体となり PDCA サイクルによる評価・検証を行います。

PDCA サイクルは、計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に取り組む（Do）とともに、その取組結果を把握・評価（Check）、問題点があれば見直しを行い（Act）、見直した新たな計画を立てる（Plan）といった継続的な取組を実行します。



なお、施策の実施状況に関する調査は毎年度実施することとします。また、数値指標の達成状況については、毎年度把握できる指標については毎年度評価するとともに、必要に応じて地域別に分析・評価を行い、地域公共交通計画内容の見直しを図ります。