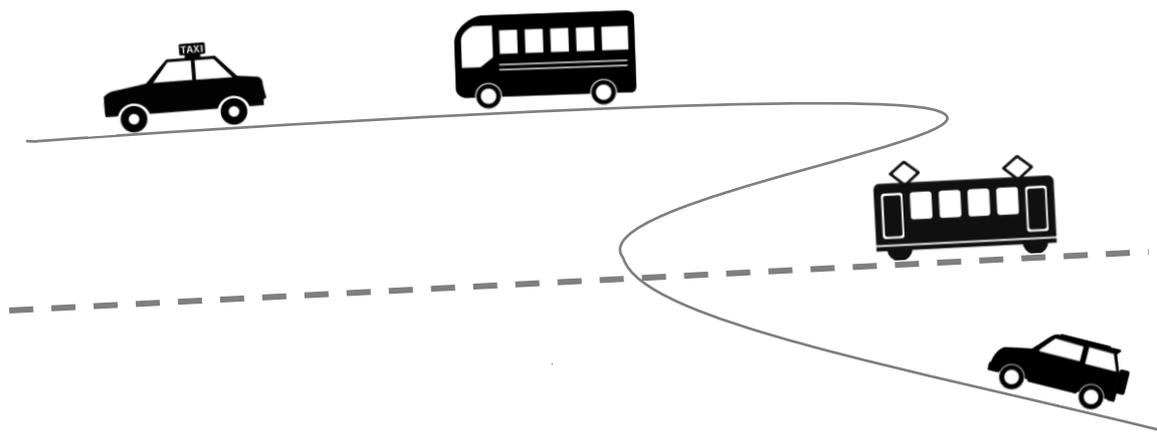


白石市地域公共交通計画



令和5年3月
白石市

- 目次 -

1. 序論	1
1-1 本計画の目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	2
1-3 計画期間.....	2
1-4 計画の区域.....	3
1-5 計画の対象となる交通モード.....	4
2. 地域を取り巻く現状と課題	5
2-1 本市の概況.....	5
2-2 地域公共交通の運行状況.....	8
2-3 地域公共交通の利用状況.....	11
2-4 都市機能の立地状況.....	18
3. 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ	26
3-1 まちづくりの方向性の整理.....	26
3-2 現行計画の整理.....	29
4. 市民及び利用者などニーズ把握	34
4-1 市民アンケート調査.....	34
4-2 若者アンケート調査.....	38
4-3 公共交通利用者アンケート調査.....	40
4-4 民生委員アンケート調査.....	43
4-5 関係者ヒアリング調査.....	45
5. 地域公共交通を取り巻く課題の整理	49
5-1 地域公共交通に関する調査結果のまとめ.....	49
5-2 地域公共交通の課題の整理.....	51
6. 地域公共交通の目指すべき将来像	52
6-1 地域公共交通の目指すべき将来像.....	52
7. 目標達成に向けた取り組みの方針	53
7-1 目標達成に向けた取り組みの方針.....	53
7-2 基本目標に対する評価指標.....	54
7-3 望ましい公共交通ネットワークのあり方.....	55
8. 目標達成に向けた施策体系	56
8-1 目標を達成するための実施施策.....	56
8-2 実施事業の概要.....	57
9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	70
9-1 計画の推進体制.....	70
9-2 評価・検証とPDCAサイクルの実行.....	71
9-3 評価の方法及びスケジュール.....	71

1. 序論

1-1 本計画の目的

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画とは、地域の移動手段を確保するために、市民などの移動ニーズをきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や市民、各関係団体など多様な主体と協議しながら、「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です。

(2) 計画の目的

本市の公共交通機関は、南北を縦断する JR 東北本線及び東北新幹線、民間バス路線(ミヤコーバス、タケヤ交通)2路線、自家用有償旅客運送(愛称:きゅっするくん、以下:「市民バス」とする)9路線、隣接自治体である七ヶ宿町が運行する(自家用有償旅客運送)1路線に加え、乗合タクシー2路線が運行されています。本市の公共交通の核をなす市民バスは、民間バス事業者の廃止路線を引き継ぎ、それまで運行されていた患者バス路線を統合する形で、平成 17(2005)年4月に運行を開始しました。

本市は、平成 29 (2017) 年6月に「白石市地域公共交通網形成計画」を策定し、これまで当該計画に基づき、市中心部を巡回する「まちなか循環便」を新たに運行するなど、地域公共交通の活性化を進めてきました。まちなか循環便や一部のバス路線の利用者数は堅調ですが、人口減少、少子化、新型コロナウイルス感染拡大の影響などにより、市全体の利用者数は減少傾向にあり、地域公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下を招きかねない状況にあります。

将来にわたって、すべての市民が安心して暮らし続けられる公共交通を確保するため、人口減少、少子・高齢化社会の進展に伴う需要変動に対する適切な対応、市民バスにアクセスする新たな支線交通などによる交通空白地域の解消、ニーズ・需要に応じた新たな交通モードの検討が喫緊の課題となっています。

このような社会環境の変化などとともに、地域や公共交通の現状の課題を踏まえ、本市のまちづくりの方向性を整理し、地域・市民のニーズなどの調査結果から、地域公共交通の役割、課題の整理を行い、地域公共交通のマスタープランとなる「白石市地域公共交通計画」を策定します。

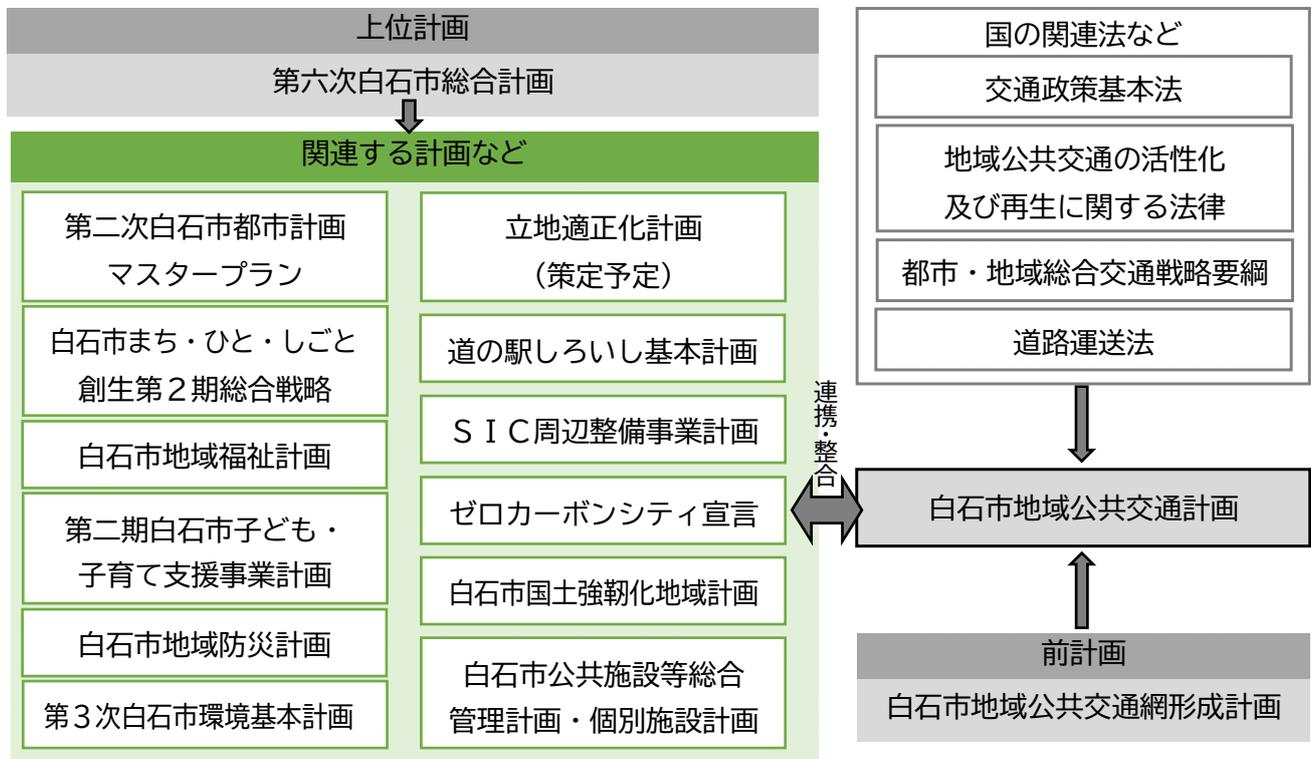
(3) 計画の役割

本計画は以下に示す役割を担うものです。

1. 地域にとって望ましい公共交通の姿を示す
2. 目標達成に向けた施策・事業を示す
3. 地域の特性を活かした、事業者、地域、行政が一体となったネットワーク構築を目指す
4. 総合計画や都市計画などで目指すまちづくりとの連携を促進する

1-2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第六次白石市総合計画」や関連する計画である「白石市都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画（策定予定）」との整合を図るとともに、本市の目指す将来像「人と地域が輝き、ともに新しい価値を創造するまち しろいし」の基盤となる、地域公共交通の基本計画として策定します。



1-3 計画期間

本計画の期間は、令和5(2023)年度から令和9(2027)年度までの5年間とします。

なお、社会情勢の変化や上位・関連計画の見直しなどによって新たな対応が生じた場合には、計画期間内であっても、必要に応じて見直しを検討します。特に、まちづくりや土地利用の核となる「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」との整合を図るとともに、都市計画と地域公共交通計画が密に連携することで、各種施策を推進していきます。

【上位・関連計画の期間】

年	~R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9~
上位計画	第六次白石市総合計画 (R3~R12)						
関連計画	白石市都市計画マスタープラン (R4~R22)						
	立地適正化計画 (策定予定)						
地域公共交通計画	白石市地域公共交通計画 (R5~R9)						

1-4 計画の区域

本計画の区域は、白石市全域を対象とします。

なお、広域的なバスネットワークや交通結節点のあり方、維持・再編などについては、市民バスが運行している丸森町、町営バスが乗り入れている七ヶ宿町、広域バス路線（白石～遠刈田線）が運行されている蔵王町など近隣自治体との連携・調整を図りながら、検討していきます。



1-5 計画の対象となる交通モード

本計画は、鉄道や路線バス、市民バスなどを含む多様な交通モードの市全体の方向性を示すものであり、特に各種調査に基づく市内のバス路線維持・再編を中心に、支線交通としての新たな交通モードの検討、広域移動に対応する鉄道との連携、利用環境の整備なども含めた総合的な施策体系を対象としています。

そのためには、各交通モードが地域公共交通ネットワークにおける役割を整理した上で、検討を進める必要があります。

- ・鉄道・路線バスは、市内外の広域移動における幹線的な位置づけとして、他の交通モードとの接続・連携を検討します。
- ・市民バスは、市内の骨格を形成する地域内幹線交通として、具体的な路線再編、維持・確保に向けた方策を検討します。
- ・タクシーは、地域内の個別輸送に対応する支線交通として、他の交通モードとの連携や協働での取り組みを検討します。
- ・乗合タクシーは、地区内の少量輸送を担う交通として、維持・確保に向けた方策を検討します。
- ・福祉有償運送は、福祉交通などの福祉政策と連携して検討します。
- ・スクールバスなどは、公共交通を補完する交通として、連携のあり方を検討します。

【各公共交通の役割の整理と検討の視点】

交通モード	果たす役割	本計画での検討の視点
鉄道・路線バス	市内外の広域移動に対応する地域間幹線交通	幹線的な位置づけと他交通モードとの接続・連携を検討
市民バス	市域の骨格を形成する地域内幹線交通	具体的な路線再編、維持・確保に向けた検討
タクシー	個別輸送に対応する支線交通	他交通モードとの連携や協働での取り組みの検討
乗合タクシー	市民バスなどでは対応が難しい少量輸送に対応する地域内幹線交通	維持・確保・再編などに向けた検討
福祉有償運送（ささえ愛ネットワーク事業移送サービス）	高齢者などの通院・買い物への移動支援	公共交通と福祉政策と連携して検討
スクールバスなど	特定の利用者へサービス	公共交通を補完する交通として、今後の連携などに向けた検討

2. 地域を取り巻く現状と課題

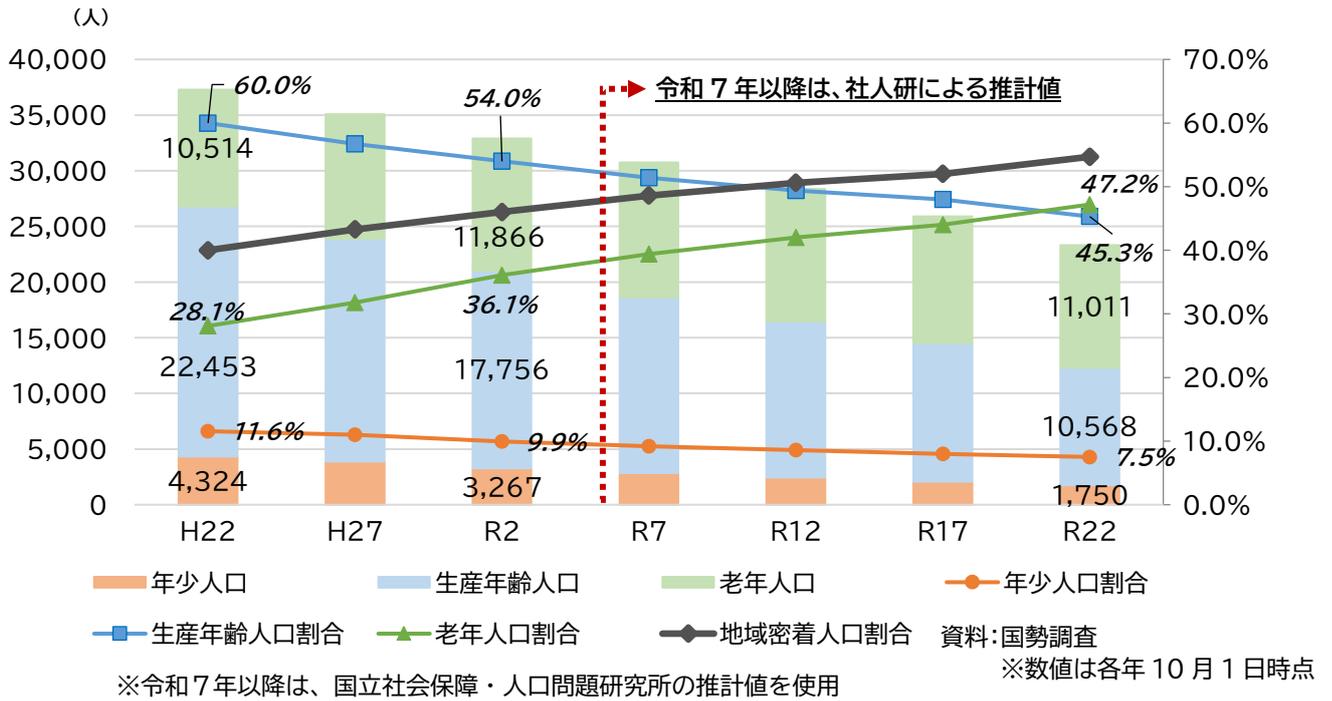
2-1 本市の概況

(1) 本市における地域の現状と課題

■ 人口

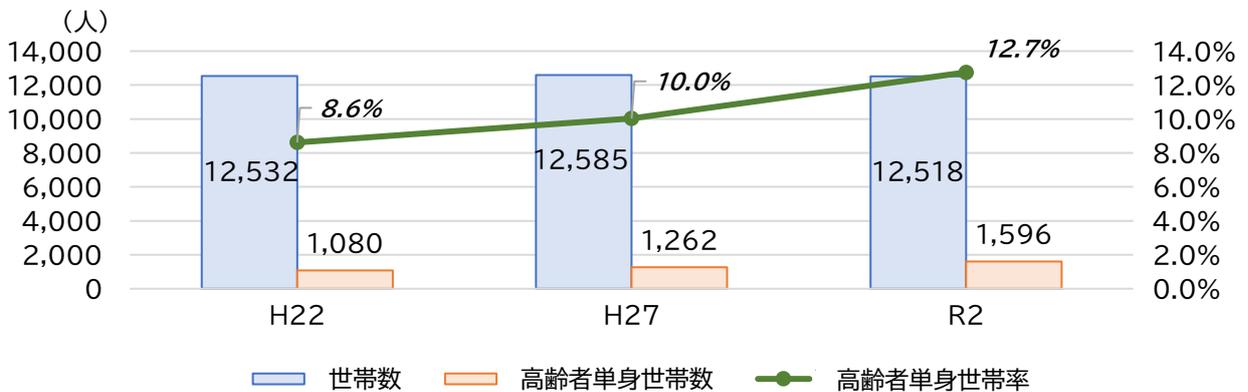
○白石市の人口は、昭和 60 (1985) 年から減少傾向にあり、令和 2 (2020) 年は、高齢化率が 36.1% となっており、高齢化が進んでいる現状にあります。高齢者数も令和 12 (2030) 年を境に減少に転じる予測であることから、主となる利用者の母数自体が減少していく推計となっています。

○地域公共交通の主となる利用者層（年少人口と老年人口）の合計である地域密着人口割合は、令和 22 (2040) 年まで増加傾向にあります。



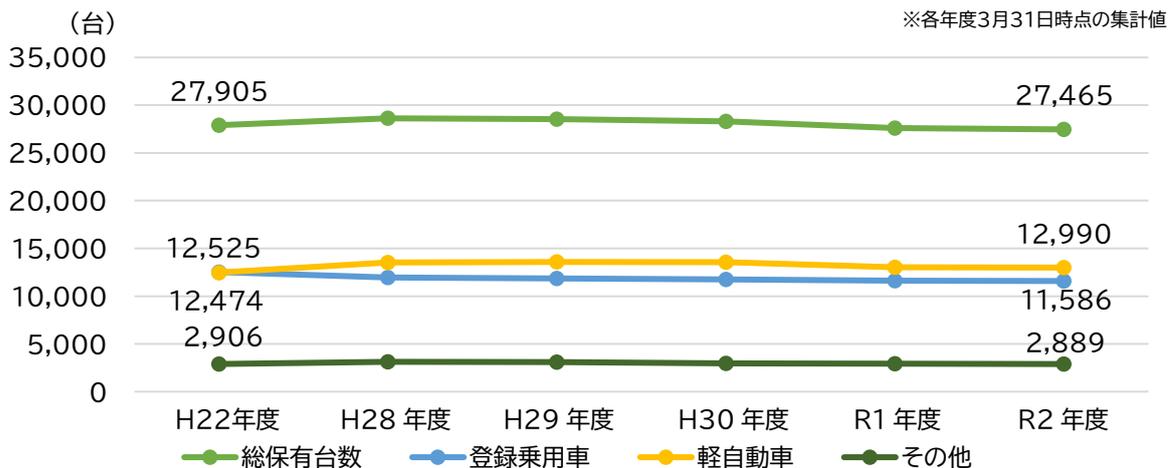
■ 世帯数

○白石市の世帯数は、平成 22 (2010) 年から横ばいで推移していますが、市の総人口が減少していること、高齢者の単身世帯が増加していることから、世帯あたりの人口も減少し、高齢者の独居世帯が増加しています。



■ 自動車保有台数

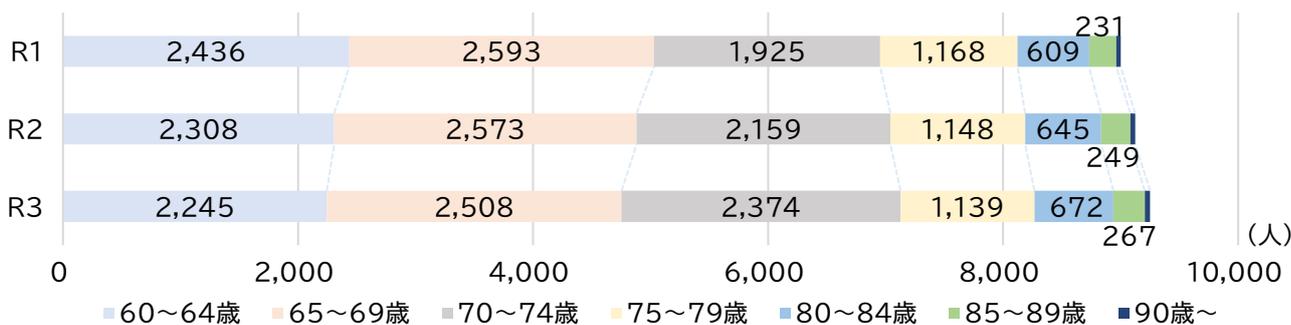
○白石市の自動車保有の総保有台数は、ほぼ横ばい・微減で推移しています。



資料:白石市統計書

■ 老年人口の免許保有者数の推移

○白石市の老年人口の年齢別自動車免許保有者数をみると、保有者数は増加しており、特に80～84歳、85～89歳の区分で、保有者数が増加しています。

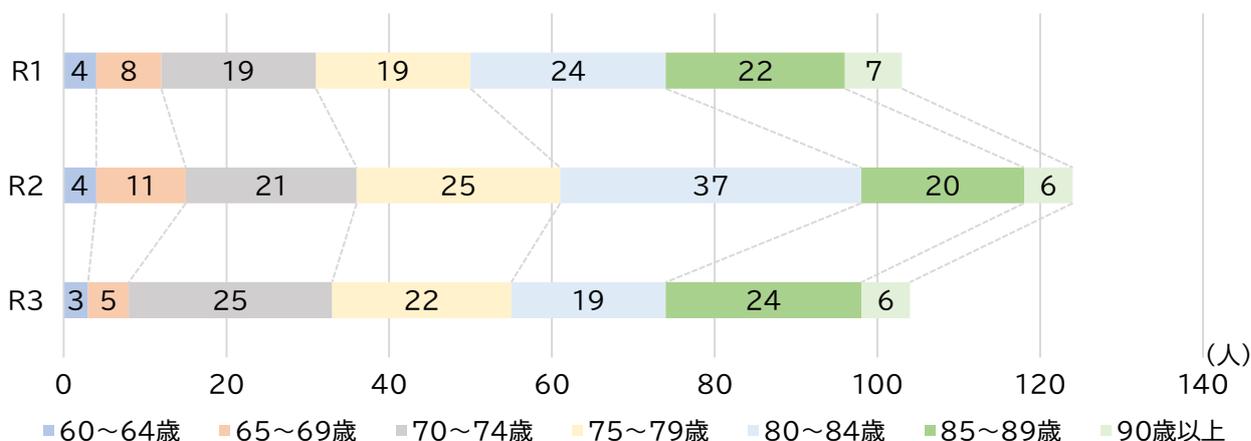


資料:宮城県警察本部統計

■ 人口の運転免許返納者数の推移

○白石市の老年人口の運転免許自主返納者数をみると、毎年100名程度の自主返納者がいます。

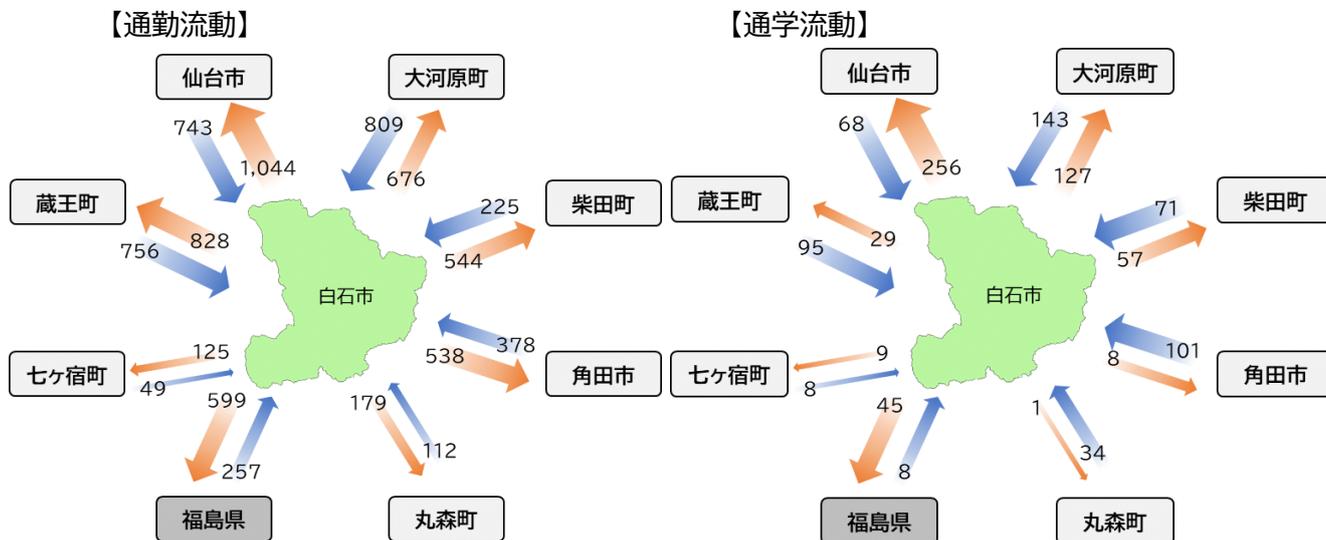
○自主返納者を年齢別にみると、70歳以上で多くなっています。



資料:宮城県警察本部統計

■ 周辺地域とのつながり

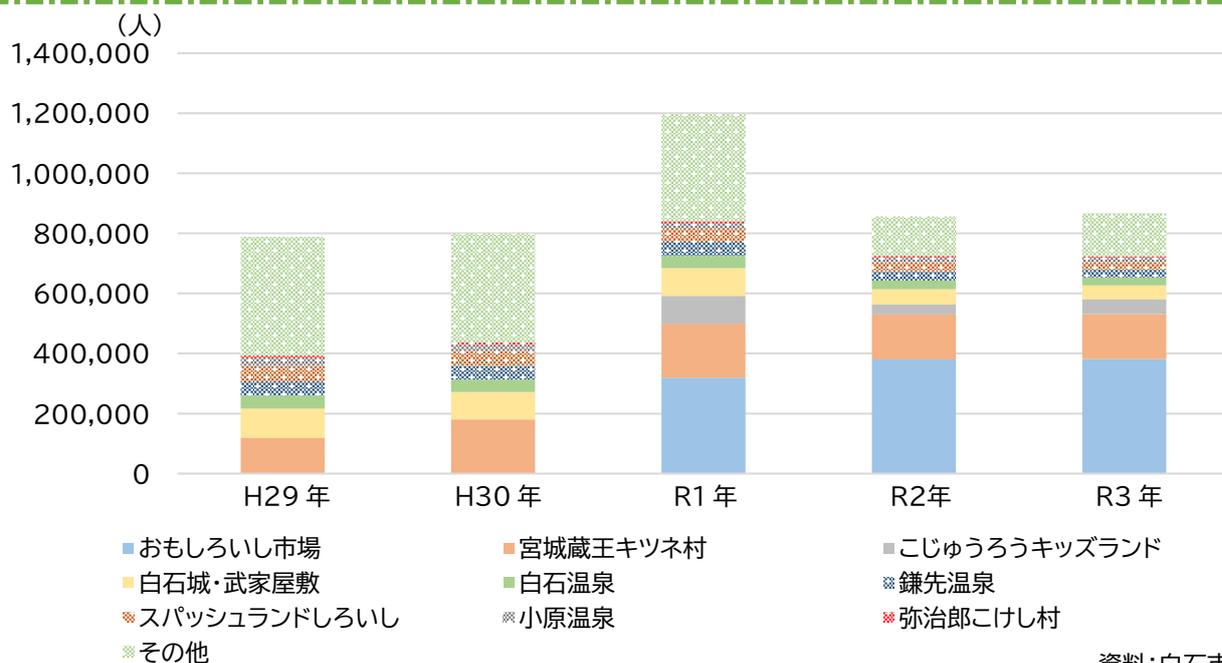
- 通勤流入流出状況を見ると、流出先は仙台市、蔵王町、大河原町、福島県の順で多くなっており、流入元は大河原町、蔵王町、仙台市で多くなっています。
- 通学流入流出状況を見ると、流出先は仙台市、大河原町が多くなっており、流入元は大河原町、角田市、蔵王町が多くなっています。



資料:令和2年国勢調査結果から作成

■ 観光入込客数（個別に数値を掲載している施設や公共交通機関でのアクセスが可能な施設）

- 観光入込客数は、令和元（2019）年が最も多くなっていますが、平成30（2018）年8月にオープンした「こじゅうろうキッズランド」や、平成31（2019）年4月にオープンした「おもしろいし市場」の観光入込客数の計測を開始したためです。
- 観光施設別の入込客数をみると、おもしろいし市場や宮城蔵王キツネ村が多くなっています。令和2（2020）年以降は、おもしろいし市場以外では減少しており、新型コロナウイルス感染拡大の影響によるものと考えられます。



2-2 地域公共交通の運行状況

市内には、広域の公共交通として鉄道（JR東北新幹線、JR東北本線）と周辺市町を結ぶ路線バスが運行しています。また市内の公共交通として、市民バスに加え、乗合タクシー、一般タクシーなど多種多様な公共交通が運行しています。

(1) 本市における現在の公共交通ネットワーク

【凡例】

《広域交通》

—— JR東北新幹線

《地域間幹線交通(鉄道)》

—— JR東北本線

《地域間幹線交通(路線バス)》

—— 白石遠刈田線

《地域内幹線交通(乗合タクシー)》

—— 緑が丘線・小久保平線

《地域内幹線交通(市民バス)》

—— まちなか循環便

—— 越河線

—— 白角線

—— 大張線

—— 福岡線

—— 大網線

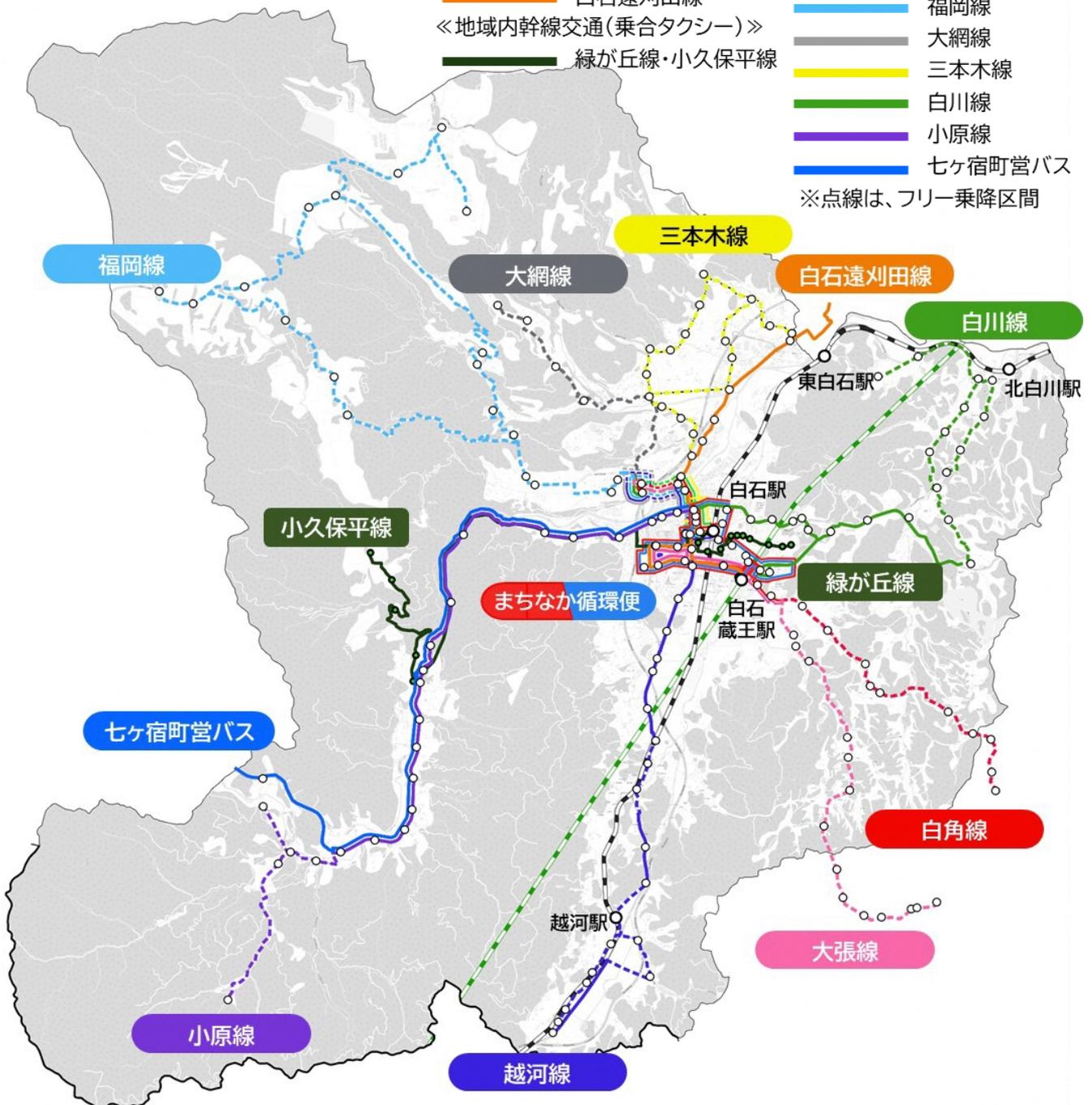
—— 三本木線

—— 白川線

—— 小原線

—— セケ宿町営バス

※点線は、フリー乗降区間



(2) 鉄道運行概要

事業者名	路線名	駅名	運行本数(本)		無人駅	運賃(円)			
			上り	下り		北白川駅	東白石駅	白石駅	越河駅
東日本旅客鉄道(株)	東北本線	北白川駅	36	36	○	—	190	200	330
		東白石駅	36	36	○	190	—	190	240
		白石駅	17	36		200	190	—	200
		越河駅	17	17	○	330	240	200	—

事業者名	路線名	駅名	運行本数(本)	
			上り	下り
東日本旅客鉄道(株)	東北新幹線	白石蔵王駅	20	19

(3) バス交通運行概要

○民間事業者・近隣市町村バス路線

路線名	運行経路		運行形態	路線許可	運行事業者	運行本数(本)				運賃(起点～終点)
	起点	終点				平日		休日		
						上り	下り	上り	下り	
白石遠刈田線	蔵王刈田山頂	白石蔵王駅	定時定路線	4条	ミヤコーバス(株)	8	8	10	10	1,960円
みやぎ蔵王山麓アクセス線	白石蔵王駅	青根温泉(じゃつぼの湯)			(株)タケヤ交通	0	0	2	2	大人 1,800円 小人 900円
七ヶ宿町営バス	なないろひろば	白石蔵王駅		78条	七ヶ宿町	5	5	3	3	大人 200円 小人 100円

○市民バス

路線名	運行経路		運行形態	路線許可	運行事業者	運行本数				運行日	運賃
	起点	終点				平日		休日			
						上り	下り	上り	下り		
三本木線	城下広場	牧場入口	定時定路線	78条許可	ミヤコーバス(株)	3	3	0	0	月～金	○一般 :200円 ○70歳以上 :100円 ○高校生 :100円 ○障がいのある方:無料 ○中学生以下 :無料
大網線	城下広場	大網				1	1	0	0	水	
福岡線	城下広場	弥治郎こけし村				8	7	0	0	月～金	
小原線	城下広場	上戸沢				4	3	0	0	月～金	
越河線	刈田病院	越河清水				7	7	0	0	月～金	
白川線	赤丸集荷所	刈田病院				2	4	0	0	月～金	
白角線	刈田病院	柳沢公民館				4	4	0	0	月～金	

大張線	刈田 病院	大張まち づくり センター				5	4	0	0	月～金	
まちなか 循環便	城下 広場	城下 広場				3 右回り	3 左回り	3 右回り	3 左回り	月・水・ 金・土・ 日	

※まちなか循環便を除く、8路線はフリー乗降区間が設定

(4) 乗用タクシー運行概要

事業者名	保有台数	稼働状況
(株) 白石タクシー	普通車11台・大型1台	大型は予約時のみ
(有) 菊地タクシー	普通車12台・大型2台	大型は予約時のみ

※保有台数は、ヒアリング結果参照

(5) 乗合タクシー運行概要

路線名	運行本数		運行日	運賃	運行事業者
	上り	下り			
緑が丘線	緑が丘	城下広場	月～金（1日2往復）	大人200円 小人100円 未就学児無料	白石地区 タクシー事業団
小久保平線	小久保平集会所	城下広場	金（2週間に1回、1往復）	一律500円	白石地区 タクシー事業団

(6) 福祉有償運送

白石市社会福祉協議会が、高齢者などに対して地域ささえ愛ネットワーク事業移送支援サービスを実施しており、通院や買い物への移動支援を行っています。利用対象者は要支援以上の認定または身体障がい者手帳を所持している市内在住の65歳以上の方で、非課税世帯かつ利用者本人の前年度収入が155万円未満の方となっています。利用料金は1時間未満1,000円（以降30分毎に250円加算）で、かつ走行距離に対し1Kmあたり20円が加算されます。

(7) その他の交通（スクールバス）

小・中学校の統廃合などに対応するために、スクールバスを運行しています。スクールバスは、福岡地区の生徒を対象として福岡中学校までを運行する2路線（川原子、不忘方面／三住、蔵王、大網方面）と齋川地区の小学生を対象として白石第二小学校までを運行する1路線の計3路線が運行されています。運行は、開校日のみとなっています。

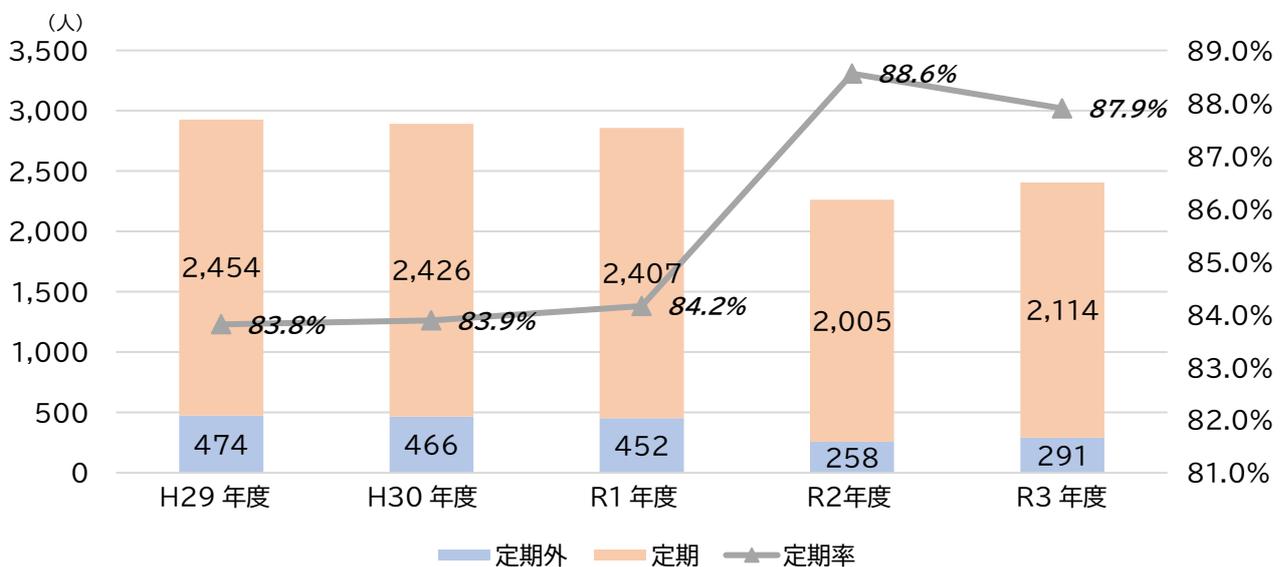
2-3 地域公共交通の利用状況

(1) 利用者数

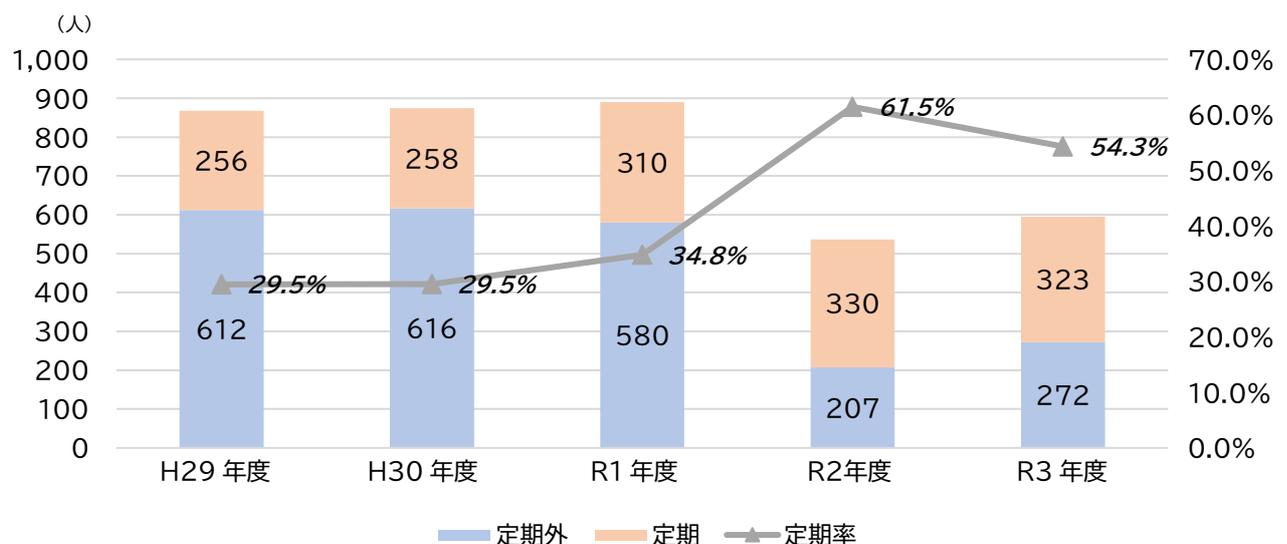
■ 鉄道

- 鉄道はJR東北本線及び東北新幹線が運行し、市内には白石駅、越河駅、東白石駅、北白川駅、白石蔵王駅の5駅が存在します。
- 令和3（2021）年度の1日の平均乗車人数は、白石駅で約2,400人、白石蔵王駅で約600名程度となっています。
- 白石駅は、約8割の利用者が定期利用であり、定期券利用率は増加傾向にあります。
- 白石蔵王駅は、平成30（2018）年度の定期利用は約3割、令和3（2021）年度は5割を超えています。

【白石駅の1日あたりの平均利用者数】



【白石蔵王駅の1日あたりの平均利用者数】



■ 路線バスなど【白石遠刈田線、みやぎ蔵王山麓アクセス線、七ヶ宿町営バス】

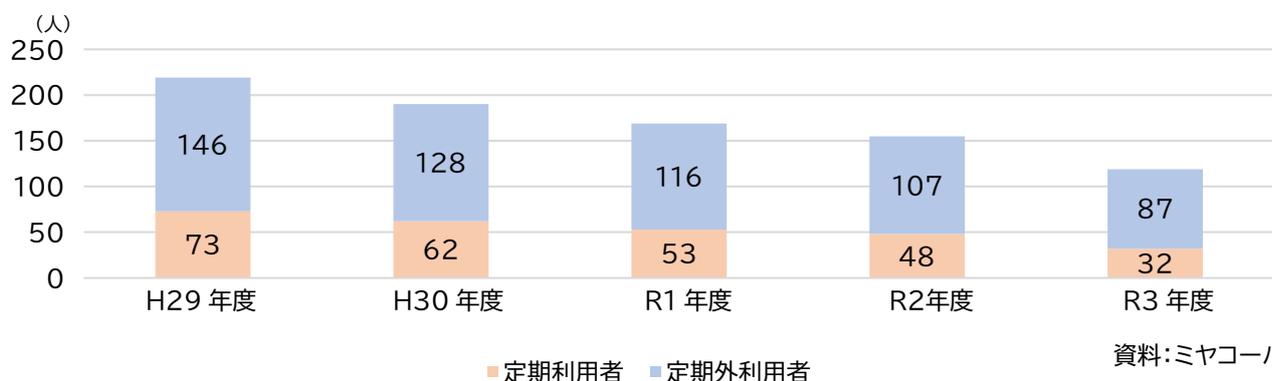
○バス交通は、民間路線バス2路線（白石遠刈田線、みやぎ蔵王山麓アクセス線）と、市民バス9路線、七ヶ宿町営バスが運行されています。

○白石遠刈田線と市民バスの運行事業者は、ミヤコーバスであり、みやぎ蔵王山麓アクセス線はタケヤ交通による運行です。また七ヶ宿町営バスは、隣接している七ヶ宿町が運行しており、商業・医療など生活圏のつながりが強い白石市内まで運行しています。

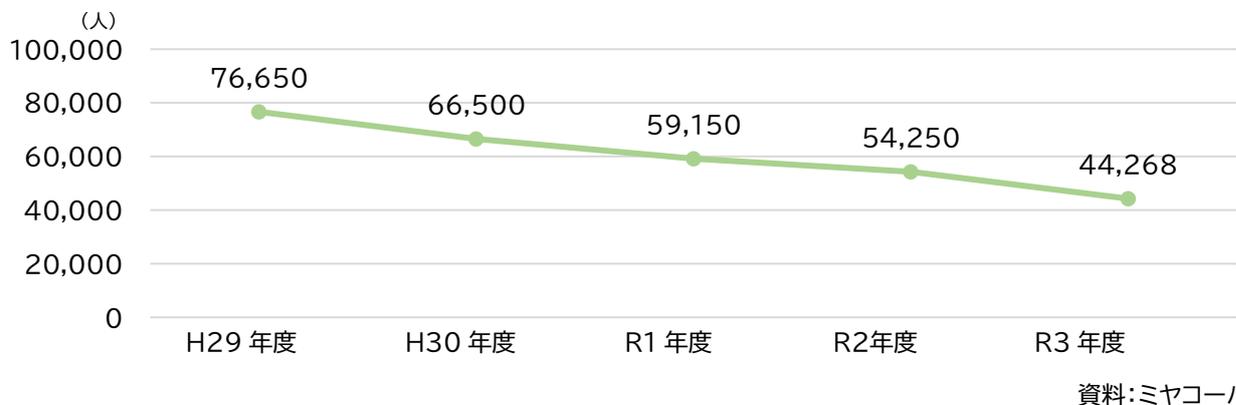
○白石遠刈田線の利用者数は年々減少傾向にあり、定期利用者数はここ5年間で約50%減少しています。

○白石遠刈田線は地域間幹線系統確保維持費国庫補助路線として、白石市と蔵王町で運行経費の約2分の1のうち、白石市33.33%、蔵王町66.67%を負担しています。

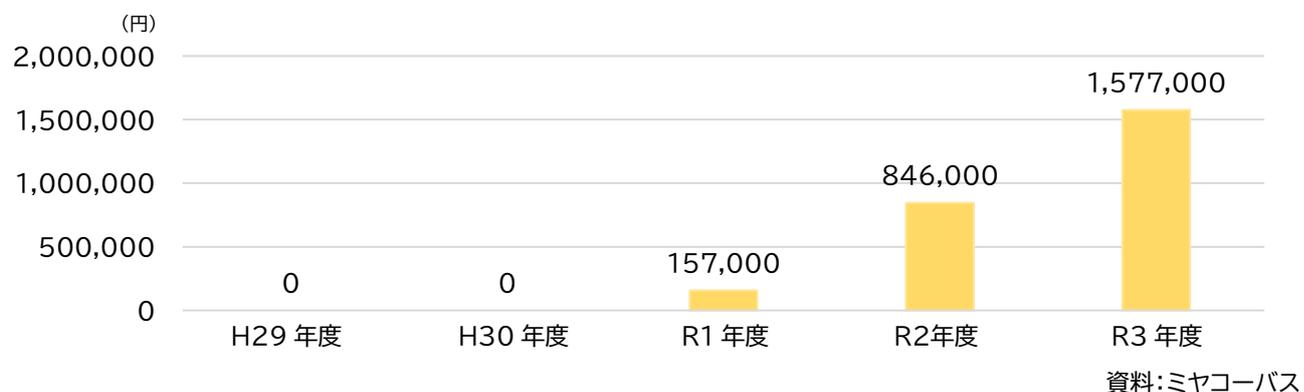
【白石遠刈田線の1日あたりの利用者数】



【白石遠刈田線の年間利用者数】



【白石遠刈田線の運行費支出補助額】



■ 市民バス

○市民バスの年間利用者数は平成 29（2017）年度が最も多くなっていますが、新型コロナウイルス感染拡大の影響も受け、令和 2（2020）年度以降は減少傾向にあります。

○路線別にみると、ほとんどの路線が減少傾向にあります。小原線と白川線は増加傾向にあります。小・中学校の統合などに伴う、小・中学生の通学需要によるものと考えられます。

○平成 30（2018）年 10 月よりまちなか循環便を、前計画に基づき運行を開始しています。まちなか循環便のみをみると、令和 3（2021）年度が最も多くなっており、市民への認知度が進み、利用されていると考えられます。

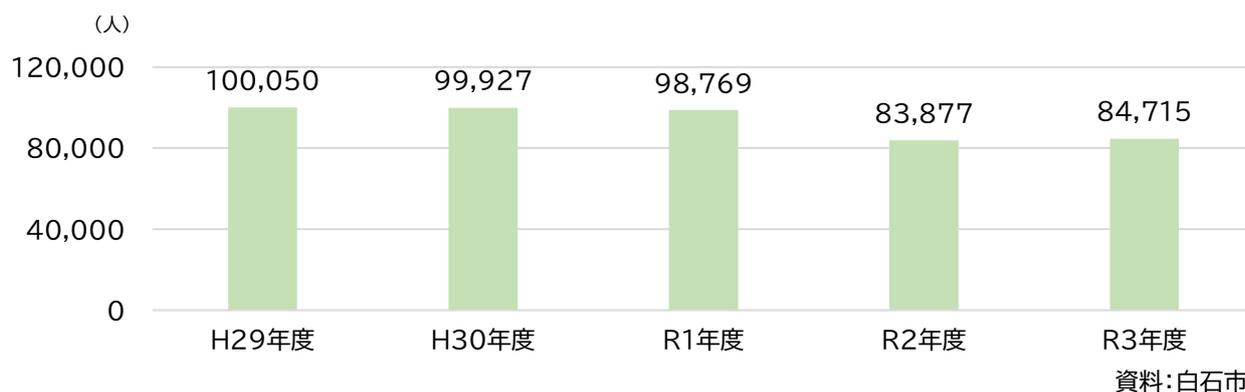
○市民バスの運行費は、令和 3（2021）年度実績で年間約 7,600 万円程度となっており、平成 29（2017）年度は約 5,000 万円でしたが、まちなか循環便の運行開始に伴い、増加しています。

○令和 3（2021）年度実績の収支は、運賃収入 500 万円に対し、運行費が 7,600 万円です。約 7,100 万円の赤字であり、収支率は 6.6%となっています。

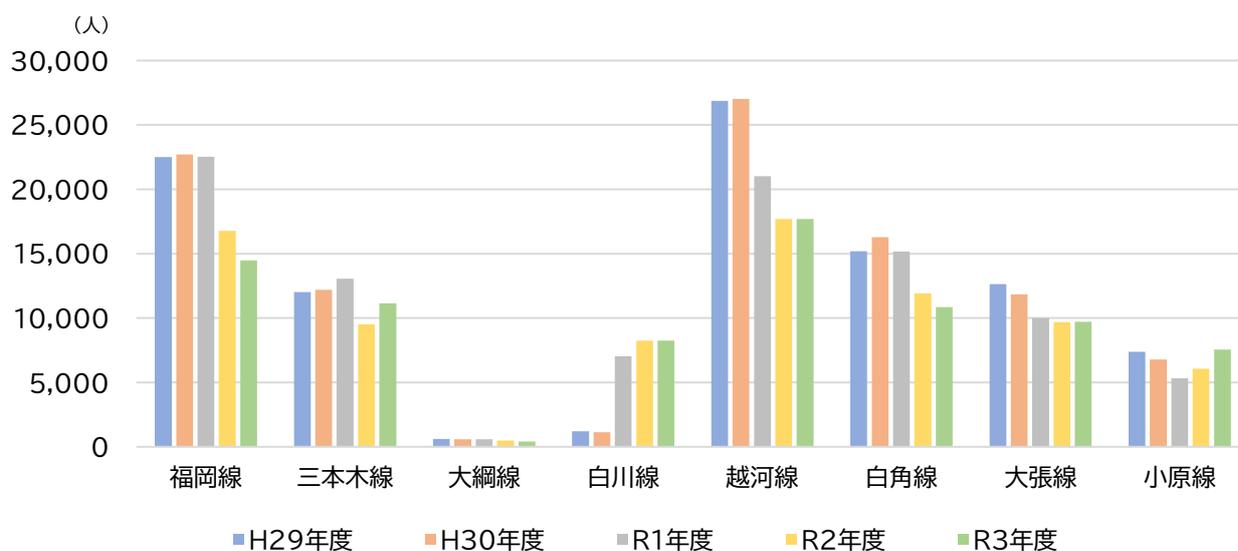
○平成 29（2017）年度から令和 2（2020）年度まで、車両などの更新のため、備品購入費が計上されています。

○運賃収入は、利用者の減少に伴い年々減少しています。

【市民バス全路線の利用者数の推移】

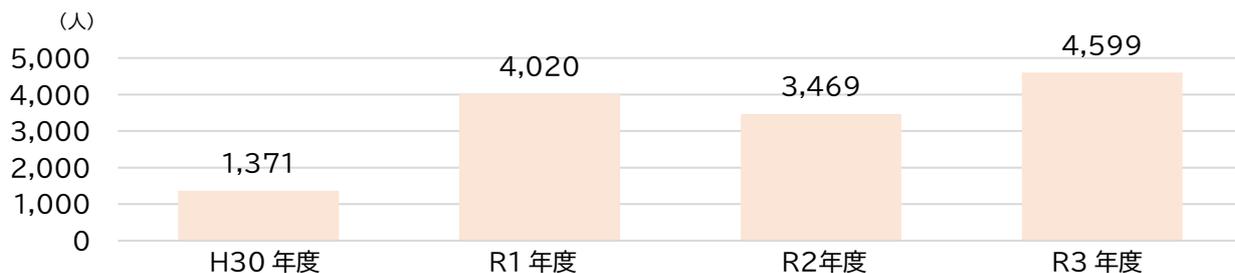


【市民バスの各路線の年度別利用者数の推移】 ※まちなか循環便を除く



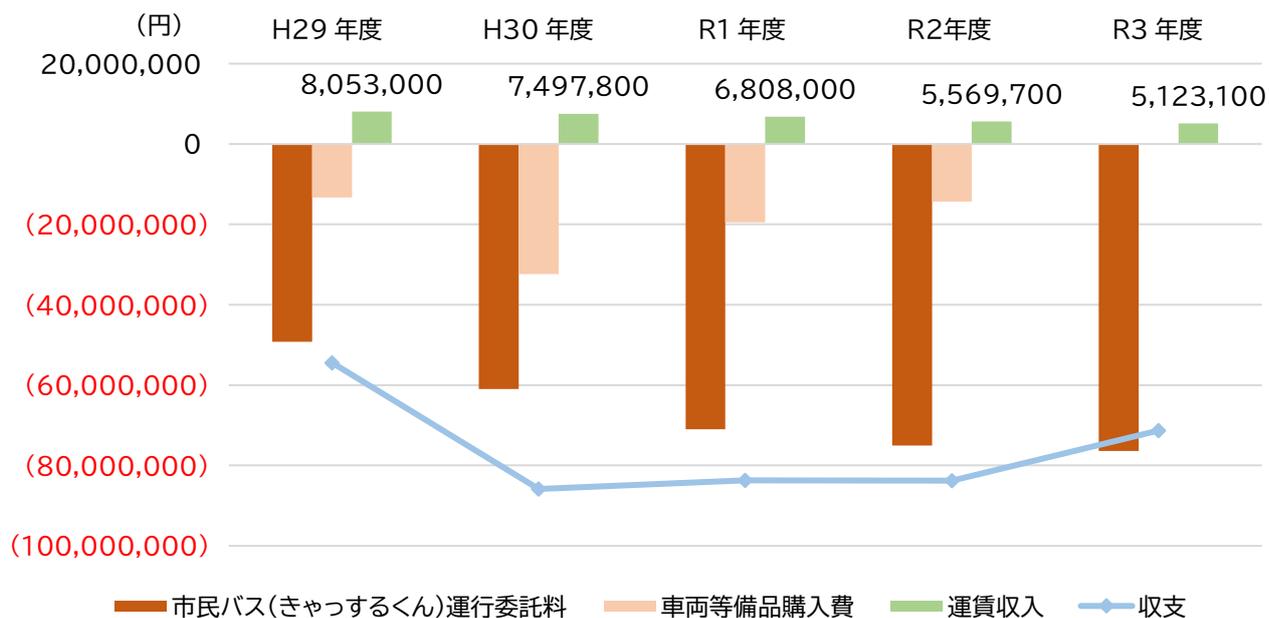
【まちなか循環便の年度別利用者数の推移】

平成 30（2018）年 10 月より運行開始。



資料:白石市

【市民バスの運行費、運賃収入の推移】



資料:白石市

■ 乗合タクシー

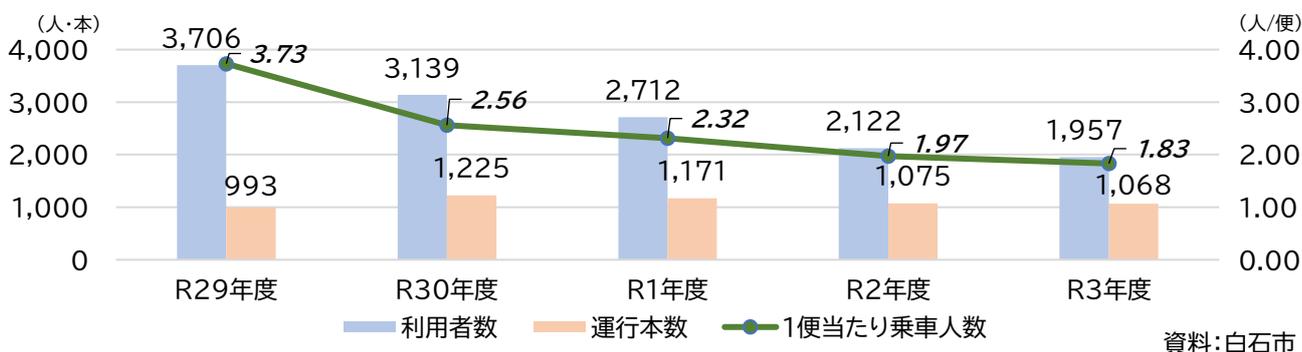
○緑が丘線は、市中心部に比較的近い緑が丘・寿山～城下広場の区間で運行しており、路線型の運行形態で、運賃は大人 200 円/回、小人 100 円/回、未就学児無料です。

○小久保平線は、市の西部の小久保平～城下広場の区間で運行しており、路線型の運行形態で、運賃は一律 500 円/回です。

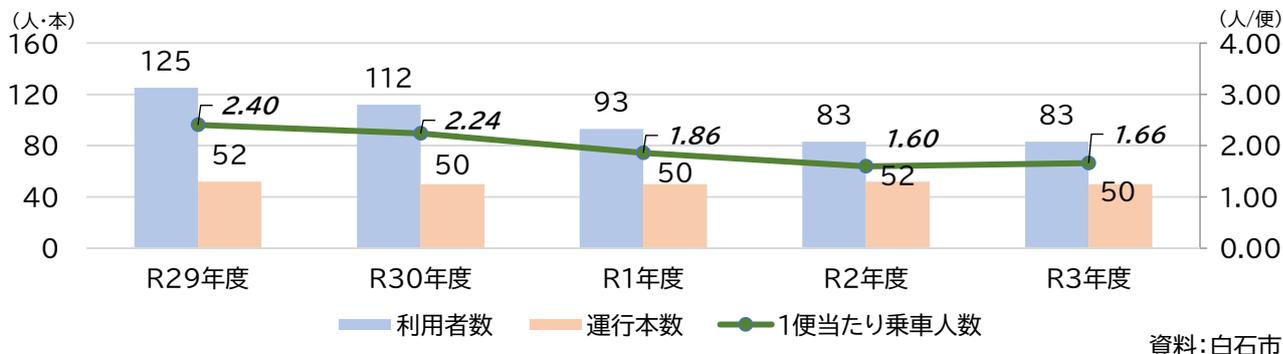
○緑が丘線の利用者数は、平成 29（2017）年度から減少しており、令和 3（2021）年度は平成 29（2017）年度と比較すると、約半分まで減少しています。一方で、運行本数はほぼ横ばいで推移し、1 便当たりの乗車人数が減少しています。

○小久保平線の利用者数は、平成 29（2017）年度から減少していますが、緑が丘線と比較すると減少率は緩やかになっています。一方で運行本数はほぼ横ばいで推移し、1 便当たりの乗車人数が減少しています。

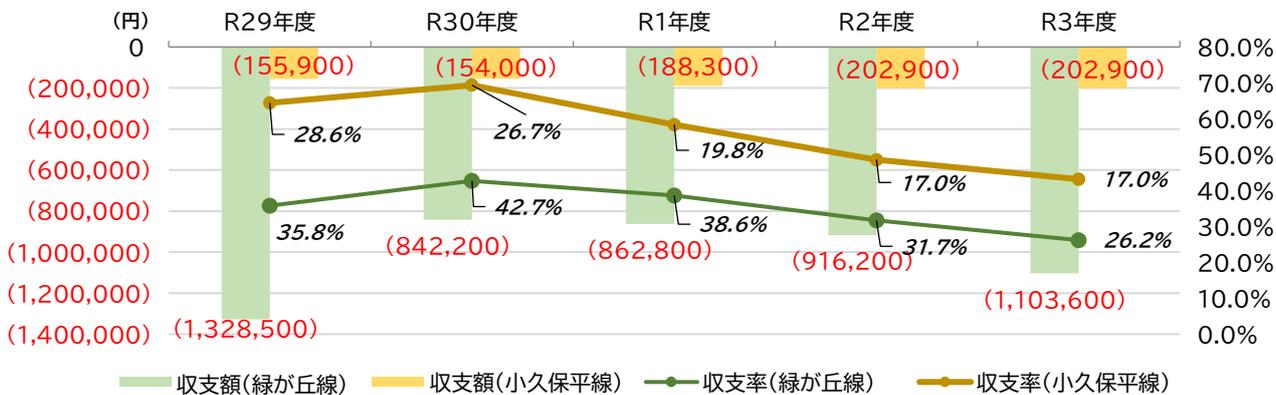
【緑が丘線の利用者数と1便当たりの乗車人数】



【小久保平線の利用者数と1便当たりの乗車人数】



【乗合タクシーの収支状況】

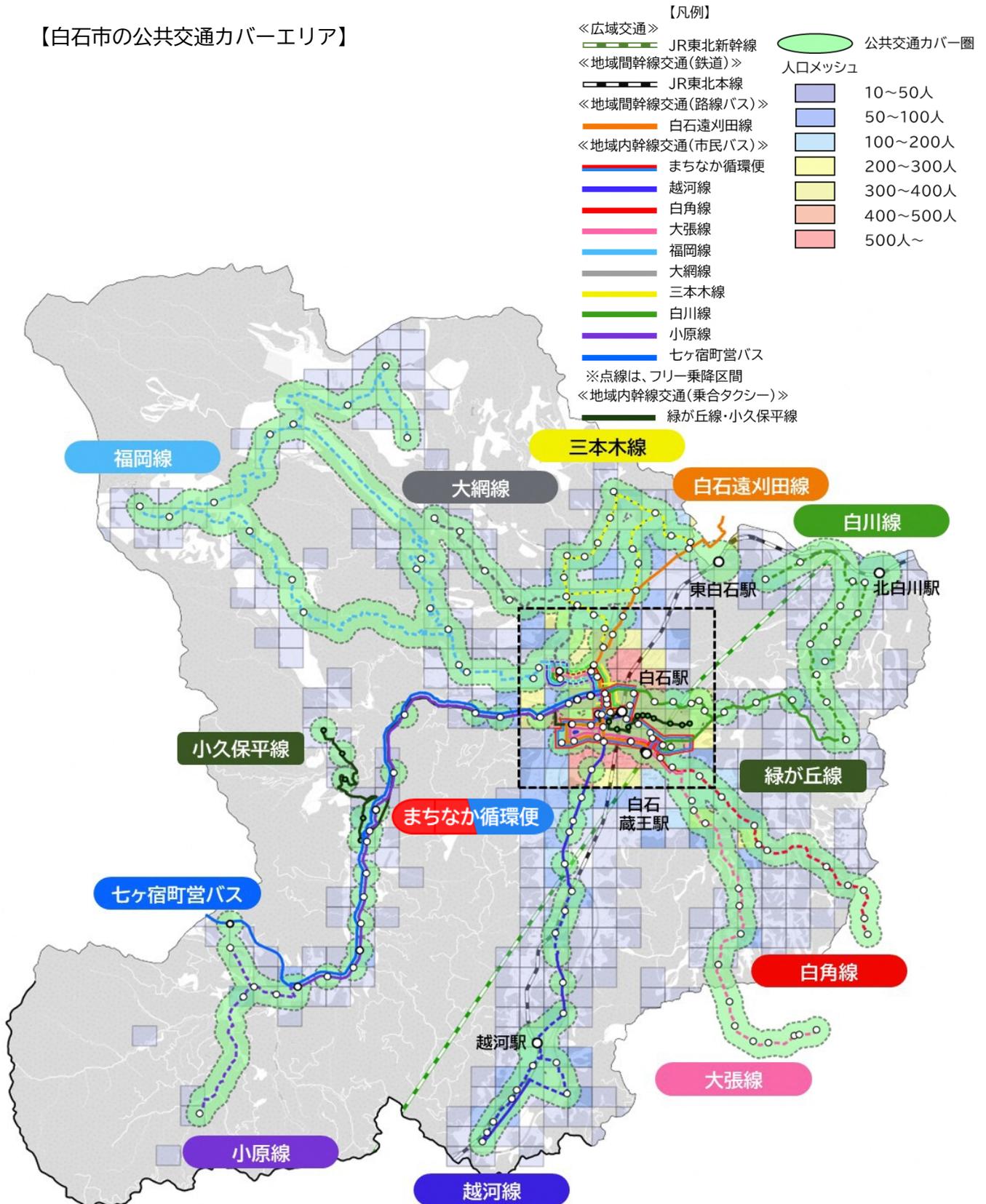


(2) 公共交通カバーエリア

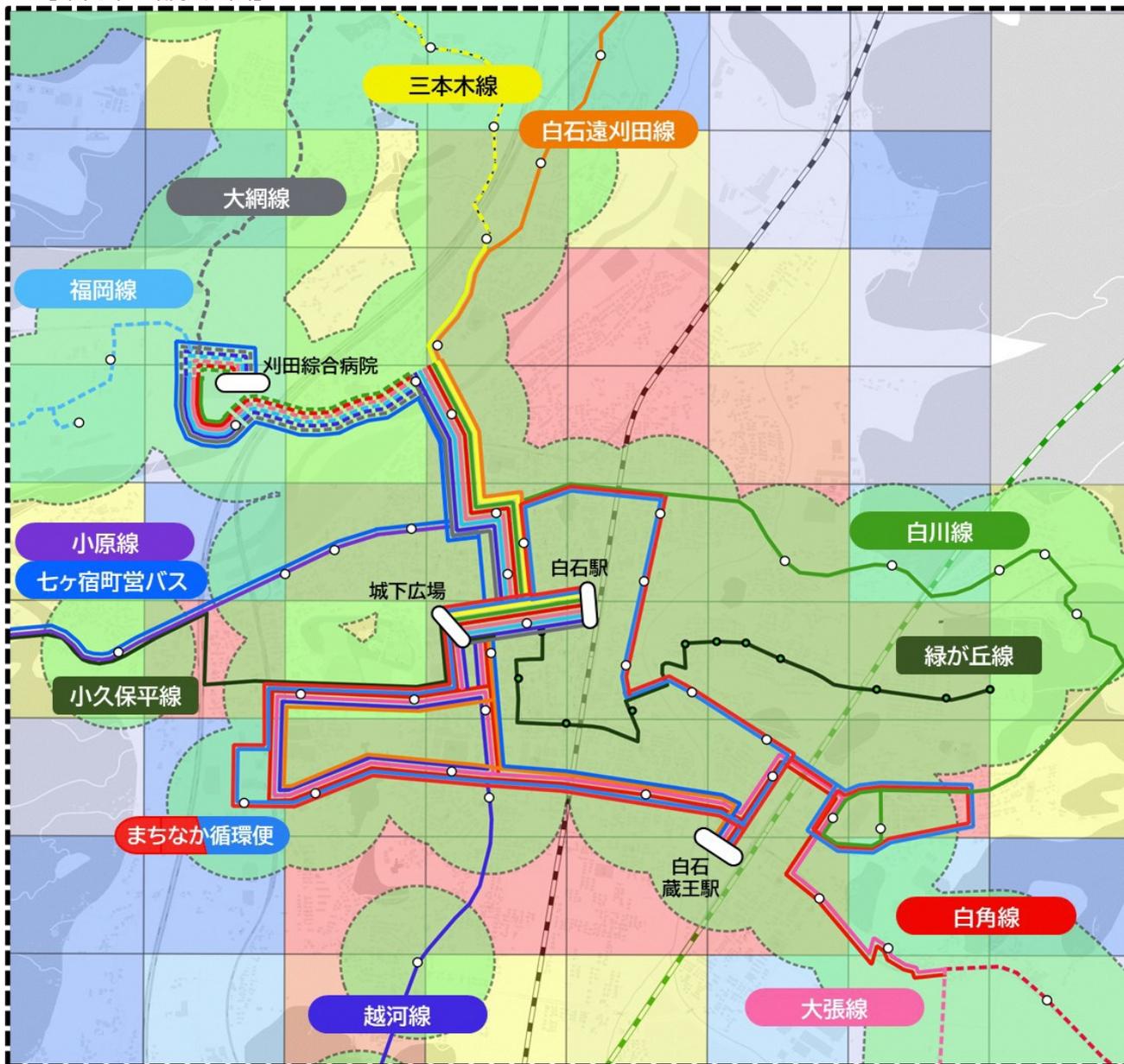
公共交通カバーエリアを、駅から半径 500m、バス停から半径 300mと設定しています。

この基準に基づき地図上に、本市の人口メッシュ (500m) と公共交通カバーエリアを投影しました。概ね人口が集積しているエリアを運行しており、市民バスのうち、まちなか循環便以外の 8 路線についてはフリー乗降区間が設定されているため、多くのエリアをカバーしています。

【白石市の公共交通カバーエリア】



【市内中心部拡大図】



【凡例】

- | | |
|---|---|
| <p>《広域交通》</p> <p>— JR東北新幹線</p> <p>《地域間幹線交通(鉄道)》</p> <p>— JR東北本線</p> <p>《地域間幹線交通(路線バス)》</p> <p>— 白石遠刈田線</p> <p>《地域内幹線交通(市民バス)》</p> <p>— まちなか循環便</p> <p>— 越河線</p> <p>— 白角線</p> <p>— 大張線</p> <p>— 福岡線</p> <p>— 大網線</p> <p>— 三本木線</p> <p>— 白川線</p> <p>— 小原線</p> <p>— セケ宿町営バス</p> <p>※点線は、フリー乗降区間</p> <p>《地域内幹線交通(乗合タクシー)》</p> <p>— 緑が丘線・小久保平線</p> | <p>公共交通カバー圏</p> <p>人口メッシュ</p> <p>10~50人</p> <p>50~100人</p> <p>100~200人</p> <p>200~300人</p> <p>300~400人</p> <p>400~500人</p> <p>500人~</p> |
|---|---|

2-4 都市機能の立地状況

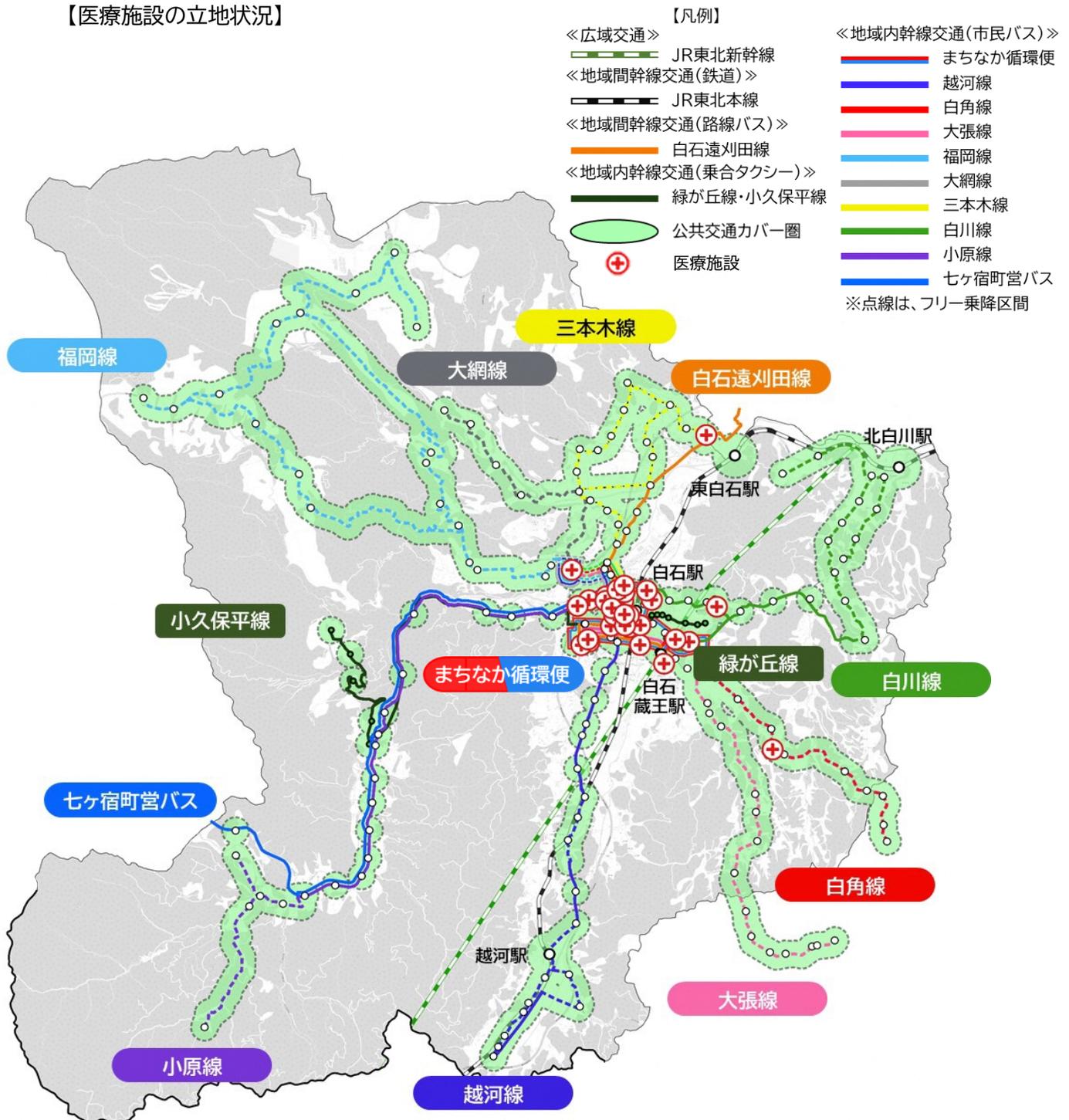
市内には、医療施設、商業施設、公共施設など、様々な都市機能が立地しています。

■ 医療施設の立地状況

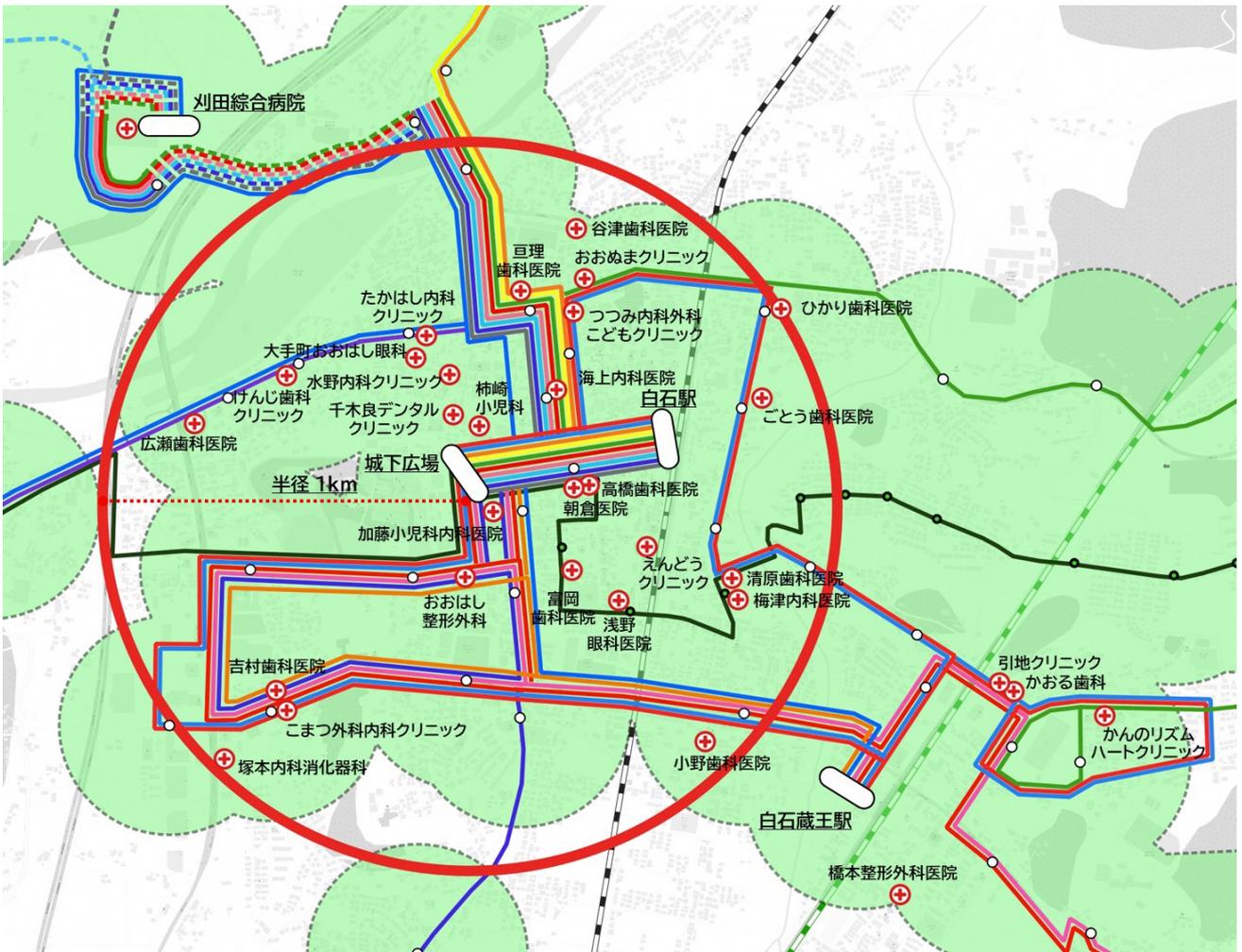
○白石市における医療施設は、市内中心部に集積しており、市民バスの乗継拠点である城下広場から概ね半径1 km 以内に集積しています。

○医療施設集積地域と公共交通カバーエリアを見ると、すべての医療施設が公共交通カバーエリア内に属しており、公共交通によるアクセスが可能です。

【医療施設の立地状況】



【市内中心部の立地状況と公共交通カバーエリア】



【凡例】

- | | |
|---|---|
| <p>《広域交通》</p> <p>— JR東北新幹線</p> <p>《地域間幹線交通(鉄道)》</p> <p>— JR東北本線</p> <p>《地域間幹線交通(路線バス)》</p> <p>— 白石遠刈田線</p> <p>《地域内幹線交通(乗合タクシー)》</p> <p>— 緑が丘線・小久保平線</p> <p>○ 公共交通カバー圏</p> <p>⊕ 医療施設</p> <p>○ 半径1km圏</p> | <p>《地域内幹線交通(市民バス)》</p> <p>— まちなか循環便</p> <p>— 越河線</p> <p>— 白角線</p> <p>— 大張線</p> <p>— 福岡線</p> <p>— 大網線</p> <p>— 三本木線</p> <p>— 白川線</p> <p>— 小原線</p> <p>— セケ宿町営バス</p> <p>※点線は、フリー乗降区間</p> |
|---|---|

■ 商業施設の立地状況

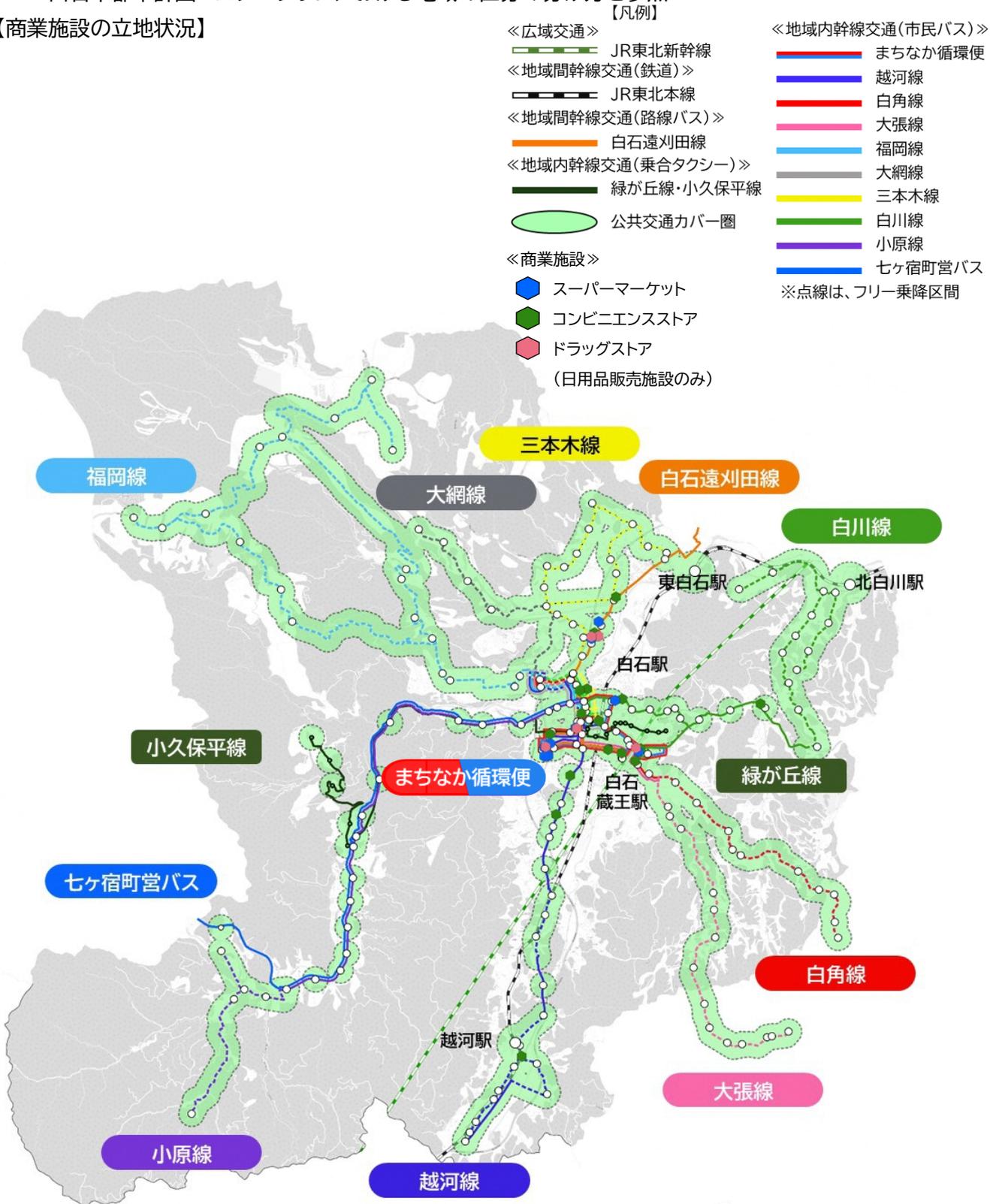
○白石市における商業施設は、国道4号線沿いや白石蔵王駅周辺に集積しています。

○商業施設が集積しているエリア※は、沿道型商業エリアと白石蔵王駅周辺エリアであり、概ね公共交通カバーエリアに立地しています。

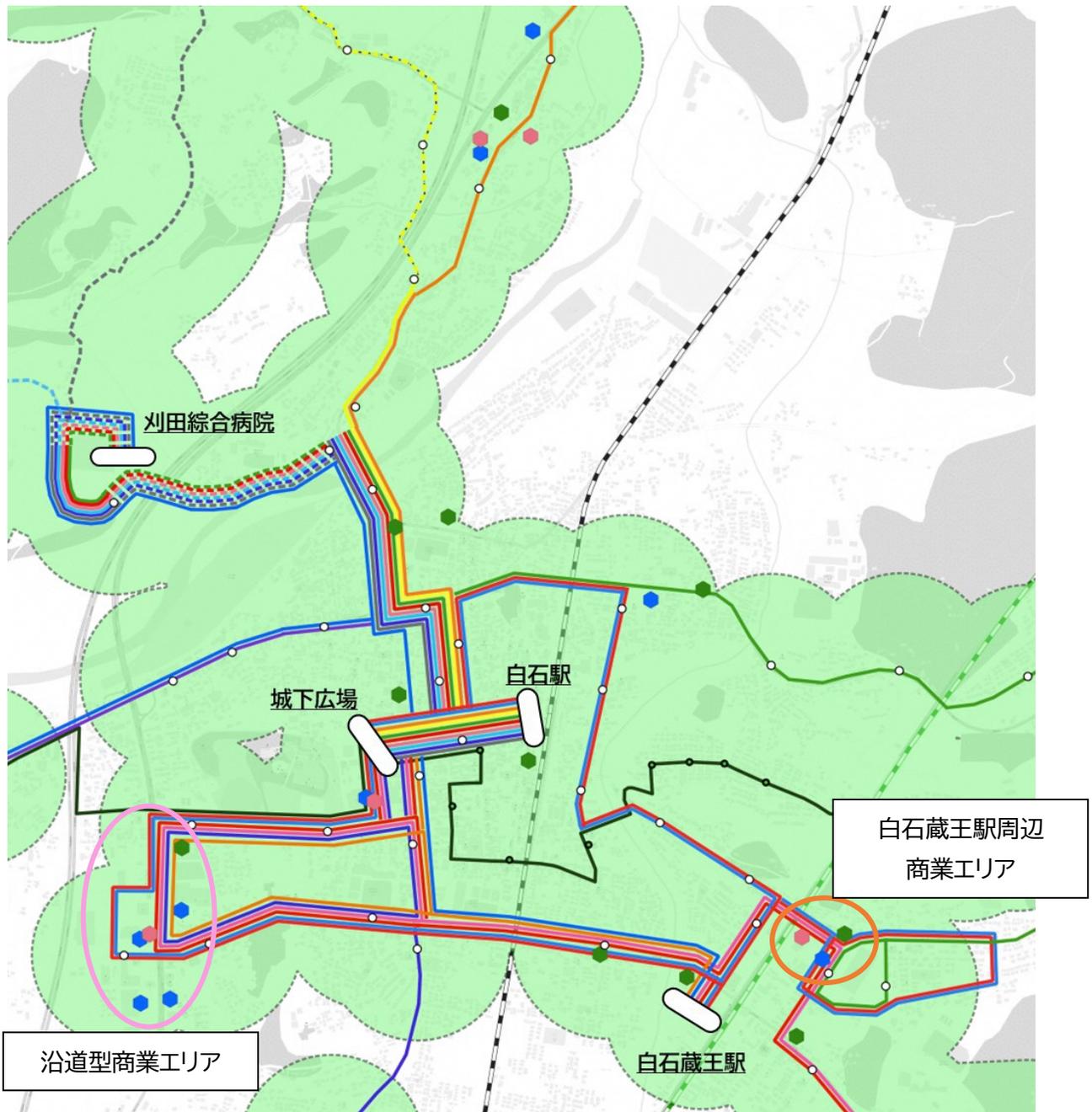
※沿道型商業エリア・白石蔵王駅周辺エリア

・・・白石市都市計画マスタープランにおける地域の区分の分け方を参照

【商業施設の立地状況】



【市内中心部の立地状況と公共交通カバーエリア】



【凡例】

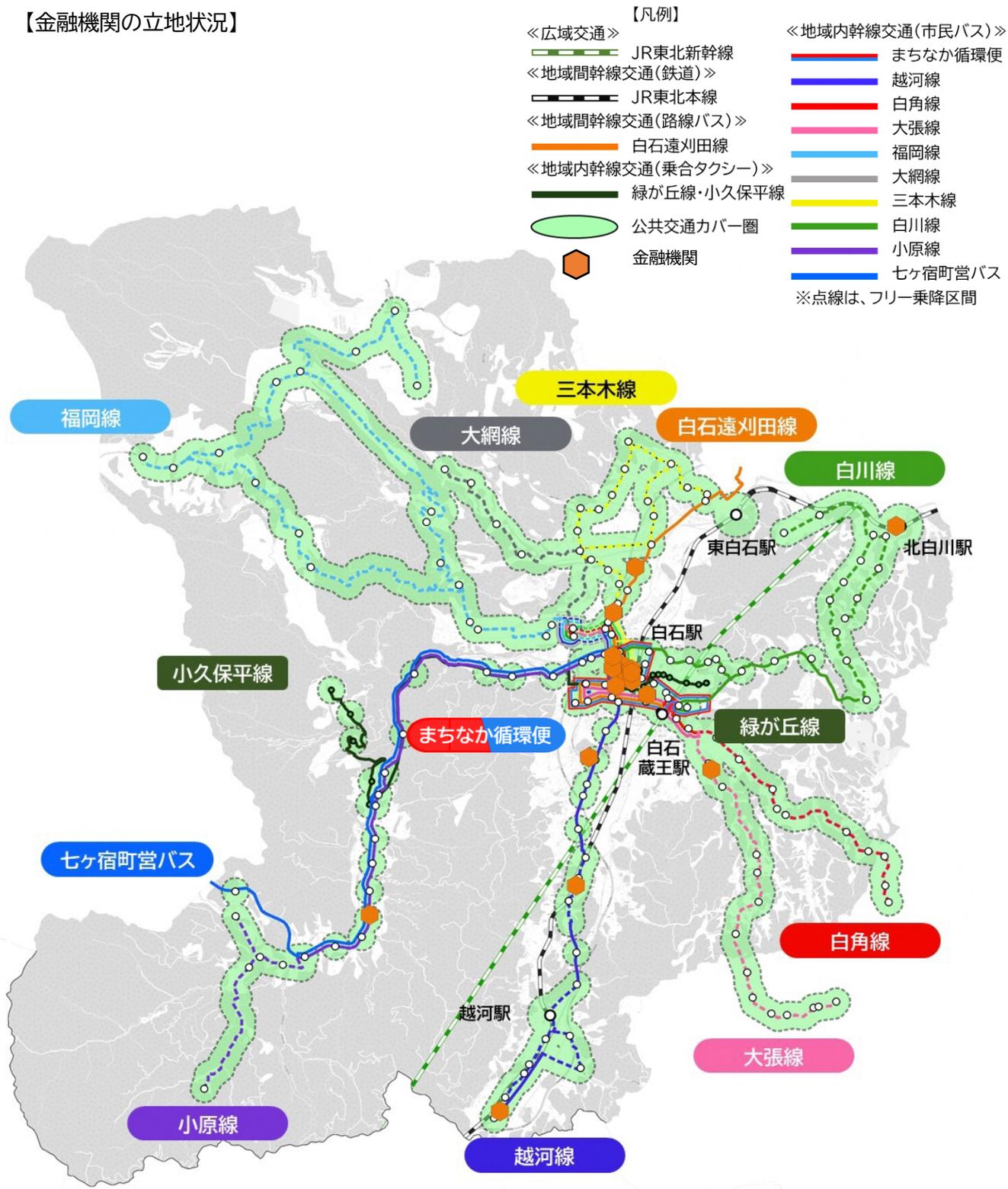
- | | |
|--|---|
| <p>《広域交通》</p> <p>— JR東北新幹線</p> <p>《地域間幹線交通(鉄道)》</p> <p>— JR東北本線</p> <p>《地域間幹線交通(路線バス)》</p> <p>— 白石遠刈田線</p> <p>《地域内幹線交通(乗合タクシー)》</p> <p>— 緑が丘線・小久保平線</p> <p>○ 公共交通カバー圏</p> <p>《商業施設》</p> <p>● スーパーマーケット</p> <p>● コンビニエンスストア</p> <p>● ドラッグストア</p> <p>(日用品販売施設のみ)</p> | <p>《地域内幹線交通(市民バス)》</p> <p>— まちなか循環便</p> <p>— 越河線</p> <p>— 白角線</p> <p>— 大張線</p> <p>— 福岡線</p> <p>— 大網線</p> <p>— 三本木線</p> <p>— 白川線</p> <p>— 小原線</p> <p>— セヶ宿町営バス</p> <p>※点線は、フリー乗降区間</p> |
|--|---|

■ 金融機関の立地状況

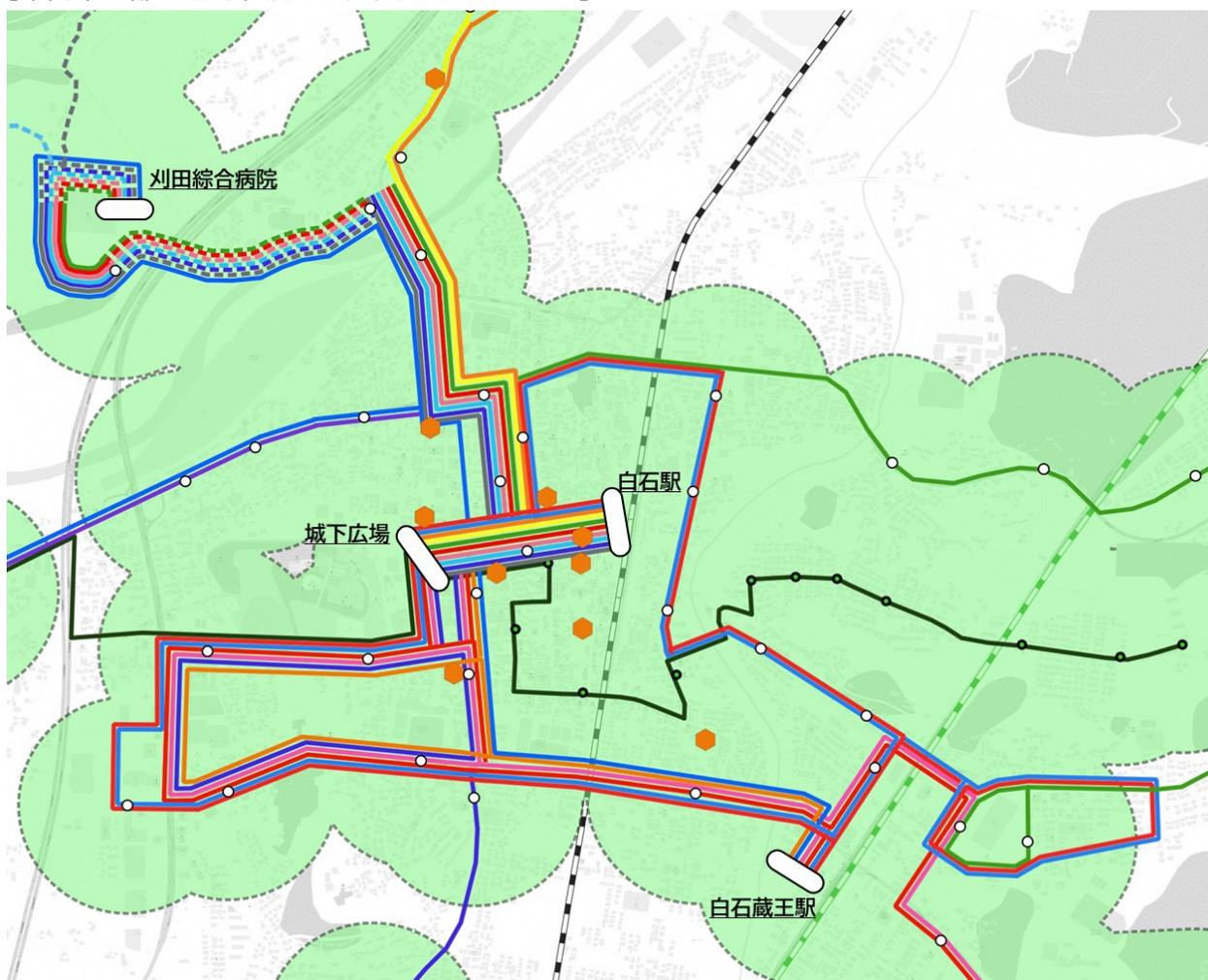
○白石市における金融機関は、市内中心部に集積していますが、郵便局など各地区の中心部に立地している施設も見られます。

○金融機関の集積地域と公共交通カバーエリアを見ますと、すべての金融機関が公共交通カバーエリア内に属しており、公共交通によるアクセスが可能です。

【金融機関の立地状況】



【市内中心部の立地状況と公共交通カバーエリア】



- 【凡例】
- | | |
|---|---|
| <p>《広域交通》</p> <p>— JR東北新幹線</p> <p>《地域間幹線交通(鉄道)》</p> <p>— JR東北本線</p> <p>《地域間幹線交通(路線バス)》</p> <p>— 白石遠刈田線</p> <p>《地域内幹線交通(乗合タクシー)》</p> <p>— 緑が丘線・小久保平線</p> <p>○ 公共交通カバー圏</p> <p>⬡ 金融機関</p> | <p>《地域内幹線交通(市民バス)》</p> <p>— まちなか循環便</p> <p>— 越河線</p> <p>— 白角線</p> <p>— 大張線</p> <p>— 福岡線</p> <p>— 大網線</p> <p>— 三本木線</p> <p>— 白川線</p> <p>— 小原線</p> <p>— セヶ宿町営バス</p> <p>※点線は、フリー乗降区間</p> |
|---|---|

■ 公共施設の立地状況

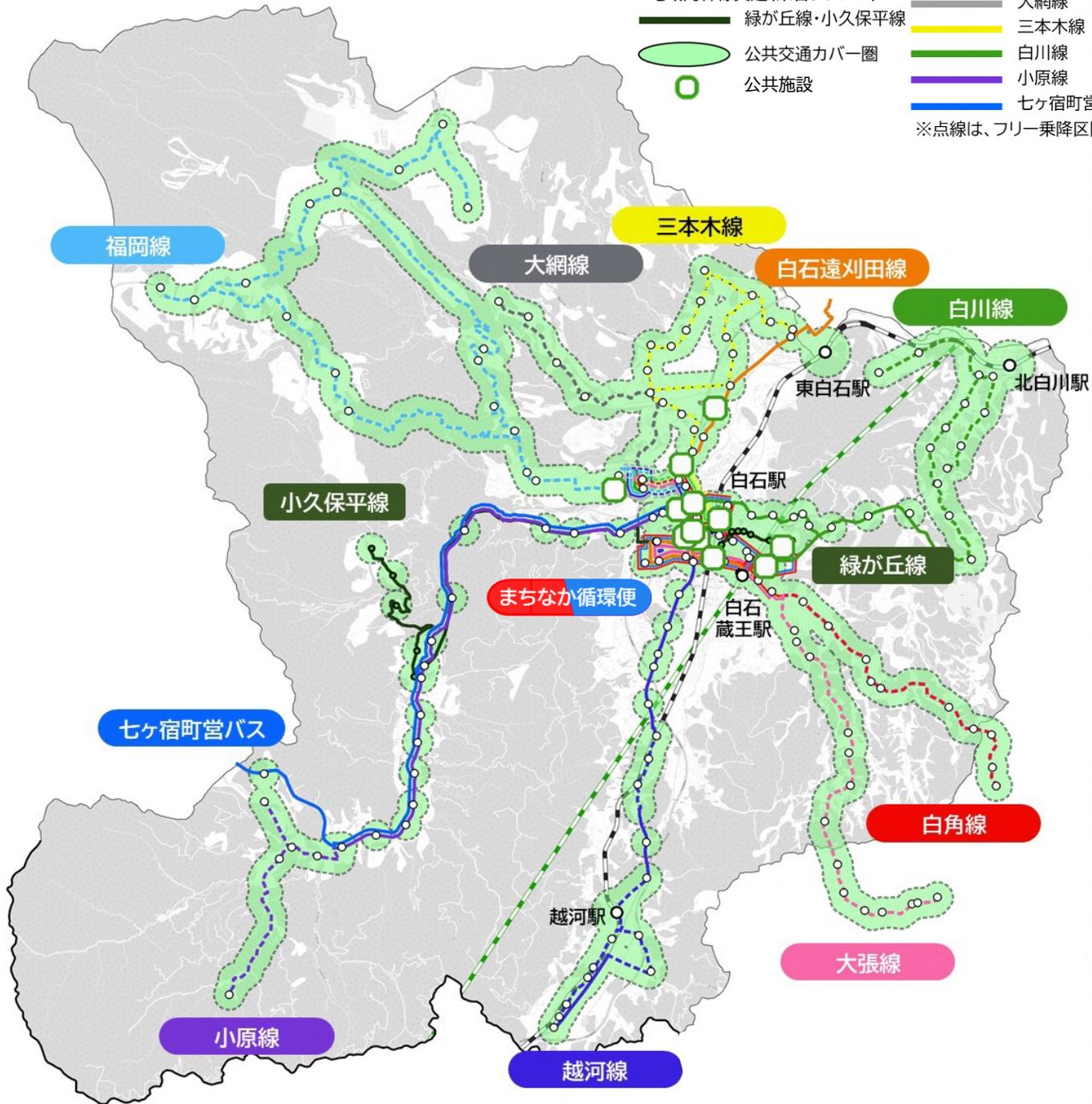
○白石市における公共施設は、白石駅周辺と白石蔵王駅周辺に集積しています。

○公共施設集積地域と公共交通カバーエリアを見ると、すべての公共施設が公共交通カバーエリア内に属しており、公共交通によるアクセスが可能です。

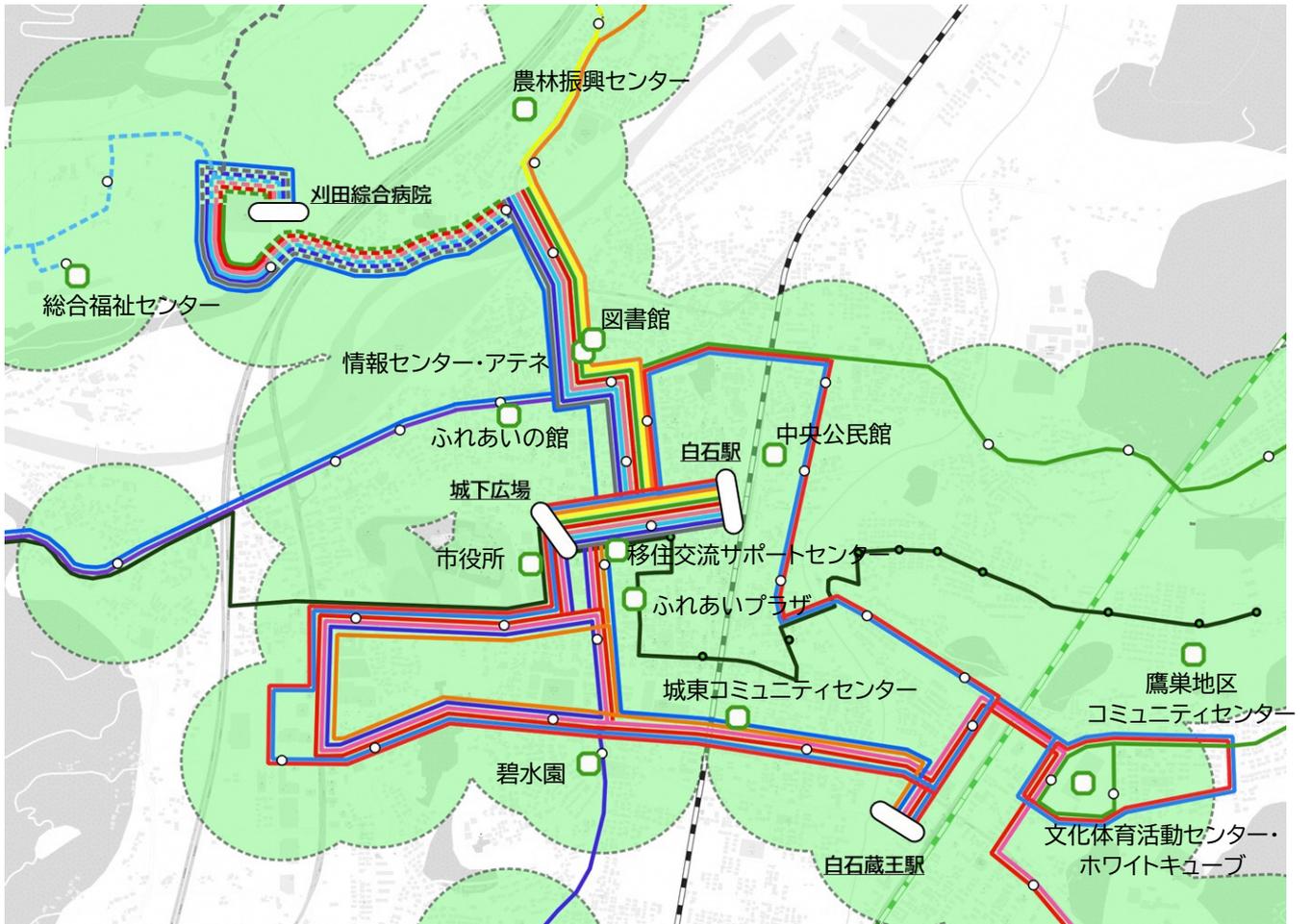
【公共施設の立地状況】

【凡例】

- | | |
|---|---|
| <p>《広域交通》</p> <p>—— JR東北新幹線</p> <p>《地域間幹線交通(鉄道)》</p> <p>—— JR東北本線</p> <p>《地域間幹線交通(路線バス)》</p> <p>—— 白石遠刈田線</p> <p>《地域内幹線交通(乗合タクシー)》</p> <p>—— 緑が丘線・小久保平線</p> <p>○ 公共交通カバー圏</p> <p>○ 公共施設</p> | <p>《地域内幹線交通(市民バス)》</p> <p>—— まちなか循環便</p> <p>—— 越河線</p> <p>—— 白角線</p> <p>—— 大張線</p> <p>—— 福岡線</p> <p>—— 大網線</p> <p>—— 三本木線</p> <p>—— 白川線</p> <p>—— 小原線</p> <p>—— 七ヶ宿町営バス</p> <p>※点線は、フリー乗降区間</p> |
|---|---|



【市内中心部の立地状況と公共交通カバーエリア】



【凡例】

- | | |
|--|--|
| <p>《広域交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> — JR東北新幹線 <p>《地域間幹線交通(鉄道)》</p> <ul style="list-style-type: none"> — JR東北本線 <p>《地域間幹線交通(路線バス)》</p> <ul style="list-style-type: none"> — 白石遠刈田線 <p>《地域内幹線交通(乗合タクシー)》</p> <ul style="list-style-type: none"> — 緑が丘線・小久保平線 <ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通カバー圏 ○ 公共施設 | <p>《地域内幹線交通(市民バス)》</p> <ul style="list-style-type: none"> — まちなか循環便 — 越河線 — 白角線 — 大張線 — 福岡線 — 大網線 — 三本木線 — 白川線 — 小原線 — セケ宿町営バス <p>※点線は、フリー乗降区間</p> |
|--|--|

3. 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ

3-1 まちづくりの方向性の整理

(1) 第六次白石市総合計画

《策定時期》令和3（2021）年4月

《計画期間》令和3（2021）年度～令和12（2030）年度

《目指す将来像》人と地域が輝き、ともに新しい価値を創造するまち しろいし

《総合計画の施策体系》



《地域公共交通関連事業》

重点戦略4 輝く未来地図戦略

▶施策の方向性

10年後、20年後の将来にわたり持続可能なまちとなるよう、本市が持つ大きな強みの一つである高速交通網に加え、スマートインターチェンジの整備と周辺への工業団地の造成など、新たな都市基盤の計画的な整備を推進し、市民の利便性の向上を図るとともに、基幹産業である製造業の支援や新たな企業誘致による働く場の創出、観光振興、中心市街地の賑わいの創出、防災力の強化などにより、持続可能なまちづくりを推進します。

▶KPI

指標名	令和元年度	令和7年度
観光入込客数	1,198,379人	1,300,000人

分野目標6 まちの未来を描く

▶施策の方向性

市民が利用しやすい市民バス、乗合タクシーの運行を継続するとともに、既存の公共交通では対応できない地域や高齢化のさらなる進展に伴う市民生活の足の確保を図るため、市民主体の移動・外出サービスの整備を検討します。

▶KPI

指標名	令和元年度(現状値)	令和12年度(目標値)
市民バス利用者数	98,556人	101,000人
住民主体の移動・外出サービスの導入地区数	0地区	5地区

(2) 都市づくりの方向性（第二次白石市都市計画マスタープラン）

《策定時期》令和4（2022）年12月

《計画期間》令和4（2022）年度～令和22（2040）年度

《目指す将来像》市民一人ひとりが新しい価値を創造し、誇りと愛着を持って暮らせるまち しろいし

《将来都市構造》

《都市づくりの目標》

1. 集約型の都市づくり
2. 安全で、安心して暮らせる生活空間づくり
3. 産業の活力の再生を支援する都市づくり
4. 豊かな自然環境の保全、自然と共生する生活環境の維持
5. 魅力と風格を高める都市づくり
6. 自然災害に備えた安全・安心なまちづくり

《地域公共交通関連事業》

公共交通などの方針：現代ニーズに対応した公共交通

○鉄道交通：関係機関と連携し、更なる利便性の向上を図ります。

○バス交通：地域と市中心部の主要な公共施設・駅を連絡する誰もが利用しやすい白石市民バスなどの運行に努めます。

交通空白地帯の解消に対応する乗合タクシーなどを含めた生活交通の多様な移動手段や、特に高齢者を意識した地域主体の地域内交通を検討します。本市の中心市街地と（仮称）白石中央スマートインターチェンジ（以下「白石中央S I C」）を連絡する交通手段の導入を検討します。

○鉄道駅：

▶白石駅：市民の通院・買い物・通学など日常生活の外出支援と交流人口の拡大を見据えた拠点として位置づけます。鉄道、バス、タクシーなどの交通結節点としての機能を充実させるため、関連する各種交通施設の整備などを関係する事業者と協議し、推進します。利便性の向上、東西ネットワークの確保、ユニバーサルデザインの配慮のため、白石駅東西自由通路の整備を推進します。公共交通の利用促進を図るため、必要に応じてパーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場の利用を推進し、環境負荷低減に努めます。

▶白石蔵王駅：観光客などの広域観光を促進する拠点として位置づけます。外国人を含めた観光客などの広域観光を促進する拠点と鉄道、バス、タクシーなどの交通結節点としての機能を充実させるため、関連する各種交通施設の整備などを関係する事業者と協議し、推進します。

▶東白石駅、北白川駅、越河駅：高齢者をはじめとする誰もが快適に利用できるよう、ユニバーサルデザインに配慮した施設の整備・改善を進めます。パーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場は、適正な維持管理を行い、鉄道の利用を推進し、環境負荷低減に努めます。



(3) 新たな拠点整備（道の駅しろいし整備基本計画）

本市は、東北縦貫自動車道（以下「東北道」）が南北に縦断しており、市北部の白石インターチェンジ付近は、企業進出や沿線企業の活動により、工業団地が形成され、地域経済の発展と地方創生に大きな役割を果たしてきました。

近年の高速道路網の拡大や接続などにより、その重要性が増大する中、白石市民がその効果を享受できるように白石市中心部南に（仮称）白石中央S I Cが、令和2（2020）年度に事業化されました。

また、白石中央S I Cの整備効果を最大限活用するため、「道の駅」と「スポーツレクリエーション施設」を併設させた施設を構想しています。本施設は、令和7（2025）年度開業予定であり白石市中心部南エリアに新たな拠点整備が予定されています。

特に公共交通は、本市は東北道沿いに位置しているものの高速バスの停留場はなく、本施設の立地条件を活かした広域からのアクセス向上を図ることが明記されています。また、市内からは本施設に直接アクセスできるような交通機能が必要とされており、民間バス事業者や関係課と調整を図りながら、本施設内のバス停設置を検討します。

循環型社会への転換やSDGs、ゼロカーボンシティ宣言を踏まえ、電動バスの導入や蓄電設備の設置を検討します。

(4) ゼロカーボンシティ宣言

本市は、2022（令和4）年2月17日に、二酸化炭素排出のゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言しました。また、2023（令和5）年度「第3次白石市地球温暖化対策実行計画」の見直しに合わせ、2050（令和32）年二酸化炭素排出量ゼロを目指すことを長期目標として設定し、併せて区域施策編の策定と具体的な取り組みの検討を行い、かけがえのない豊かな自然環境を維持し、将来に渡り、安全で安心して暮らしていくことができるよう「ゼロカーボンシティ」の実現を目指します。

3-2 現行計画の整理

(1) 白石市地域公共交通網形成計画（平成 29（2017）年度～令和 3（2021）年度）の概要

前計画である「白石市地域公共交通網形成計画」では、「人」・「暮らし」・「環境」が活きる交流拠点都市づくりを支える公共交通という基本理念を掲げ、13の施策を位置づけています。

【白石市地域公共交通網形成計画に記載されている施策体系】

施策・プロジェクト

施策 1 地域公共交通網再編事業

事業 1 - 1 市民バスの再編（既存バスの最適利用化）

- ①三本木線 ②大網線 ③福岡線 ④小原線 ⑤薬師堂線
⑥越河線 ⑦白川線 ⑧白角線 ⑨大張線

事業 1 - 2 その他路線の再編

七ヶ宿町営バス（七ヶ宿白石線）

事業 1 - 3 新たな交通の導入

中心市街地循環便の導入

施策 2 運賃体系・サービスレベル再構築事業

事業 2 - 1 市民バスの運賃体系・サービスレベルの見直し

施策 3 利用促進事業

事業 3 - 1 分かりやすい方面別記号と路線番号の設定

事業 3 - 2 バスパック等の企画商品化

事業 3 - 3 バスの乗り方教室

事業 3 - 4 バスマップ、総合時刻表の作成・配布

事業 3 - 5 モビリティマネジメントの実施

施策 4 環境整備事業

事業 4 - 1 バリアフリー化の推進

施策 5 市民とつくりあげる公共交通事業

事業 5 - 1 地域主体の公共交通体制の構築

事業 5 - 2 市民のお出かけ意欲創出

事業 5 - 3 市内の病院・買物施設との連携によるサービス展開

(2) 目標値の達成状況

前計画の目標値の達成状況について、整理する。評価にあたっては、以下の表の基準を採用し評価します。

【目標値の達成状況の評価基準】

◎	目標を達成した。達成する見込。
○	目標を達成できなかった(基準値より増加)
△	目標が達成できなかった(基準値より減少)
×	事業などが実施できなかった、評価などが不可能である
—	評価不能

基本方針1 「まちづくりと連動した持続可能な公共交通」に対する指標

○指標1 市内の移動(市民バス)の便利さに対する不満足度

市民の移動(市民バス)の便利さに対する不満足度は、前計画策定時は42%で、目標値は30%以下でしたが、現況値は35.8%となっており、前計画時より減少していますが、目標値には届いていないため評価を△とします。

【指標1の達成状況】

指標1	前計画策定(H28)	前計画目標値(R3)	現況値(R4)※	評価
市内の移動(市民バス)の便利さに対する不満足度	42%	30%以下	<u>35.8%</u>	△

※現況値は、本計画策定時に実施した市民アンケート調査の市民バスに対する調査結果から引用

基本方針2 「市民の外出をサポートする公共交通」に対する指標

○指標2 市民バス全路線の年間利用者数

市民バス全路線の年間利用者数は、前計画策定時は105,035人で、目標値は110,000人でしたが、現況値は84,715人となっており、前計画時より減少しています。平成30(2018)年10月よりまちなか循環便の運行を開始していますが、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出機会の減少などから利用者は減少しており、目標値には届いていないため評価を△とします。

【指標2の達成状況】

指標2	前計画策定時(H27)	前計画目標値(R3)	現況値(R3)	評価
市民バス全路線の年間利用者数	105,035人/年	110,000人/年	<u>84,715人/年</u>	△

※市民バス9路線(まちなか循環便を含む)の合計値

基本方針3 「中心市街地の回遊性や観光振興を高める公共交通」に対する指標

○指標3 中心市街地でのバス乗降者数

中心市街地でのバス乗降者数は白石蔵王駅、白石駅、城下広場での数値です。前計画策定時は白石蔵王駅で12人/日、白石駅で125人/日、城下広場で125人/日で、目標値はそれぞれ30人/日、180人/日、180人/日でしたが、現況値はそれぞれ14人/日、66人/日、144人/日となっており目標値には届いていません。しかし、白石蔵王駅、城下広場で増加しており評価を○とします。一方で白石駅は大幅に減少しており、JR東北本線のダイヤ改正などの要因が考えられますが、評価を△とします。

【指標3の達成状況】

指標3	前計画策定時(H27)	前計画目標値	現況値(R4) [※]	評価
白石蔵王駅	12人/日	30人/日	<u>14人/日</u>	○
白石駅	125人/日	180人/日	<u>66人/日</u>	△
城下広場	125人/日	180人/日	<u>144人/日</u>	○

※現況値については、本計画策定時に実施した乗降調査の結果から引用

基本方針4 「わかりやすく、利用しやすい公共交通」に対する指標

○指標4 市民バスの認知度

市民バスの認知度は、前計画策定時は42%で、目標値は50%以上でしたが、現況値は49.5%です。目標値には達していないものの、ほぼ目標値に近づいており、認知度が確実に向上されているといえ、評価を○とします。

【指標4の達成状況】

指標4	前計画策定時(H27)	前計画目標値(R3)	現況値(R4) [※]	評価
市民バスの認知度	42%	50%以上	<u>49.5%</u>	○

基本方針5 「市民とつくりあげる公共交通」に対する指標

○指標5 地域内交通の導入地域

地域内交通の導入地域については、前計画策定時は0地域で、目標値は1地域以上でしたが、現況値は0地域です。しかし、一部地区は移動に関する課題から実証実験などを行っており、地区内においても地域内交通の必要性を感じている状況にあるため、目標値には届いていませんが、評価を△とします。

【指標5の達成状況】

指標5	前計画策定(H27)	前計画目標値	現況値(R3)	評価
地域内交通の導入地域	0地域	1地域以上	<u>0地域</u>	△

○指標6 施設内にバス停のある商業施設及び病院

施設内にバス停のある商業施設及び病院については、前計画策定時は2施設で、目標値は4施設以上でしたが、現況値は2施設です。目標値には届いていないため評価を△とします。

【指標6の達成状況】

指標6	前計画策定(H27)	前計画目標値(R3)	現況値(R3)	評価
施設内にバス停のある商業施設及び病院	2施設※ ¹	4施設以上	<u>2施設</u> ※ ²	△

※1バス停名…刈田病院、大泉病院 ※2バス停名…刈田病院、大泉病院

○指標7 バス停100m圏内にある商業施設及び病院

バス停100m圏内にある商業施設及び病院は、前計画策定時は4施設、目標値は6施設以上でしたが、商業施設はヤマザワ白石東店（キューブ前）やヨークベニマル白石店（白石城）、業務スーパー白石城南店、フレスコキクチ白石店（大平森合）、医療施設はたかはし内科クリニック、大手町おおはし眼科（短ケ町）、こまつ内科外科クリニック（城南二丁目）、海上内科医院（ポーチパーク）、朝倉医院（すまいる広場）がバス停から100m以内に位置しており、9施設あることから、評価を◎とします。

【指標7の達成状況】

指標7	前計画策定(H27)	前計画目標値(R3)	現況値(R4)	評価
バス停100m圏内にある商業施設及び病院	4施設	6施設以上	<u>9施設</u>	◎

(3) 事業の進捗状況

実施施策	実施事業	進捗状況	
施策1 地域公共交通網 再編事業	三本木線：福岡線と1台での効率的運行 ヤマザワ白石北店を経由するルートに変更	・計画時の福岡線との1台での運行ではないものの、三本木線と大網線での1台での運行を実施している。 ・三本木線にヤマザワ白石北店沿いに山の下バス停を設置している。	
	大網線：白川線と1台で効率的運行	・計画時の白川線との1台での運行ではないものの、三本木線と大網線での1台で運行を実施している。	
	福岡線：三本木線と1台で効率的運行 ヤマザワ白石北店を経由するルートに変更 地域内交通の導入検討	－（すべての事業が未実施） ※効率的運行のために三本木線と1台での運行計画であったが、三本木線が大網線と1台で運行することになったため、福岡線ではないものの、路線全体として実施している。	
	小原線：七ヶ宿町営バスとの相互運行による運行頻度向上 「上戸沢」「下戸沢」「江志前」で小回りの利く少量輸送交通導入検討 薬師堂線と統合し、薬師の湯、刈田総合病院を経由するルートに見直し	・小原線は、朝夕の運行時間帯であるが、その間の時間を七ヶ宿町営バスが運行しており、小原地区住民にとって運行頻度は向上しているといえる。 ・上記以外の事業については未実施となっている。	
	薬師堂線：小原線への統合	・薬師堂線と小原線を統合して運行している。	
	越河線：スクールバスの役割を兼ねた運行経路・運行時間への見直し・JR東北本線への朝夕の接続の見直し 中心部において白石高校やヨークベニマル白石店付近へのバス停設置・経路を検討	・白石駅方面行きが発車時刻の5～10分前に到着するダイヤの調整を行っている。 ・越河線は白石高校前、白石城のバス停経由により、白石高校、ヨークベニマル白石店へのアクセスが可能になっている。	
	白川線：大網線と1台で効率的運行 白川中学校統合に向けた増便やスクールバスの一般利用検討	・効率的運行のために大網線と1台での運行計画であったが、大網線が三本木線と1台で運行することになったため、大網線ではないものの、路線全体として実施している。 ・東中学校へ通学する学生のための時間帯の運行拡大を実施している。	
	白角線：最終便の白石駅までの短縮 白石高校やヨークベニマル白石店付近へのバス停設置・経路を検討	・白角線7便（最終便）が白石駅までの運行となっている。 ・白角線は白石城のバス停経由によりヨークベニマル白石店へのアクセスが可能になっている。	
	大張線：日中利用があり、現状維持 白石高校やヨークベニマル白石店付近へのバス停設置・経路を検討	・1日4往復の路線を維持している。 ・大張線は白石城のバス停経由によりヨークベニマル白石店へのアクセスが可能になっている。	
七ヶ宿町営バス：七ヶ宿町と協議し、並行する七ヶ宿町営バスとの相互運行により、運行頻度向上を図る	・小原線は、朝夕の運行時間帯であるが、その間の時間を七ヶ宿町営バスが運行しており、小原地区住民にとって運行頻度は向上しているといえる。		
中心市街地循環便導入：車両1台～2台を導入し、高校、スーパー、（病院）を経由する中心市街地循環便の導入	・平成30（2018）年10月より「まちなか循環便」を実証運行している。		
施策2 運賃体系・サー ビスレベル再構 築事業	市民バスの運賃体系見直し ・サービスレベルの見直し	運賃見直し	－（未実施）
		定期券・割引券導入	・回数券（1,000円で100円券×11枚が購入可能）の発行を行っている。
施策3 利用促進事業	分かりやすい方面別記号と路線番号の設定	・路線別に色分けし、総合時刻表へ反映している。	
	バスパックなどの企画商品化	－（未実施）※新型コロナウイルス感染拡大による影響により実施できなかったため。	
	バスの乗り方教室	－（未実施）※新型コロナウイルス感染拡大による大人数でのイベント開催が実施できなかったため。	
	バスマップ・総合時刻表の作成・配布	・全路線の路線図と時刻表が掲載された総合時刻表を作成し、全戸配布や市役所など各所での配布を実施している。	
モビリティマネジメントの実施	・平成30（2018）年8月に、市民バス4路線を使用したスタンプラリーを開催している。		
施策4 環境整備事業	バリアフリー化の推進	・平成29（2017）年6月の計画策定後、平成30（2018）年10月に日野自動車製中型バスを購入している。当該車両は、「高齢者、障害者などの移動などの円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」の移動など円滑化基準に適合した車両である。その他、既存バス車両については車両購入時から電動格納式補助ステップが装備している。 ・各駅は、JR東日本と協議をしながらバリアフリー化に向けた協議を進めている。	
	ワンステップバス・ノンステップバス導入		
	各駅のバリアフリー化		
施策5 市民とつくりあ げる公共交通事 業	地域主体の公共交通体制の構築	地域住民主体交通の体制構築	・斎川地区で地域公共交通に関する学習会と実証実験を実施している。
		公民館などでのイベント・集会の開催機会	－（未実施）
	市民のお出かけ意欲創出		・平成30（2018）年8月に、市民バス4路線を使用したスタンプラリーを開催している。
	市民の病院・買い物施設との連携によるサービスの展開		－（未実施）
	買い物施設に近い位置・乗り入れなどの検討		・まちなか循環便において、沿道型商業施設の近くにバス停を設置している。
	通院・買い物施設とタイアップした割引券導入		－（未実施）

4. 市民及び利用者などニーズ把握

4-1 市民アンケート調査

(1) 調査の目的

本市民アンケート調査の目的は、市民の目的別の移動実態や地域別の需要及び地域公共交通のニーズや潜在的需要を把握することです。

【アンケート調査概要】

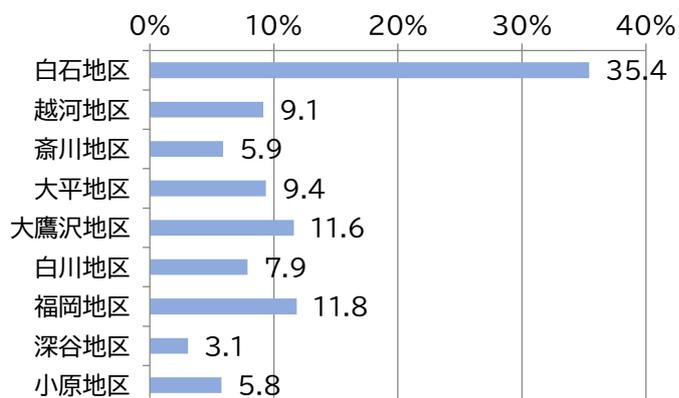
調査対象	市内在住の世帯主 3,000 名
調査方法	アンケート調査票を郵送配布 ①返信用封筒による回収 ②QR コードからアクセス可能な web 回答 (調査期間) 令和4年10月4日(火)発送～令和4年10月18日(火)消印有効
回収数	1,395 件(令和4年12月25日集計時点) ※回収率 46.5% ※一部設問において、複数回答があるため、有効回答数は必要に応じて別途記載する。

(2) 市民アンケート調査結果(詳細は資料編に記載)

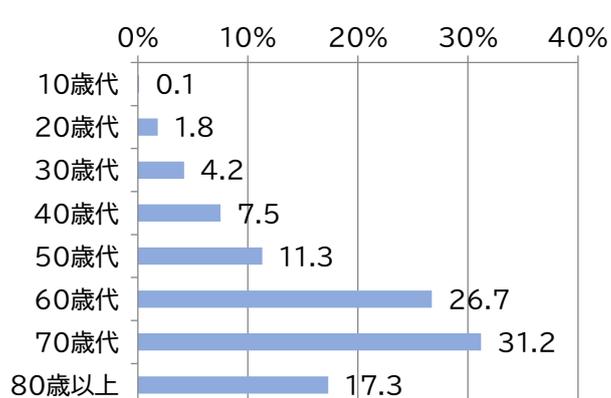
回答者の個人属性

■回答者属性

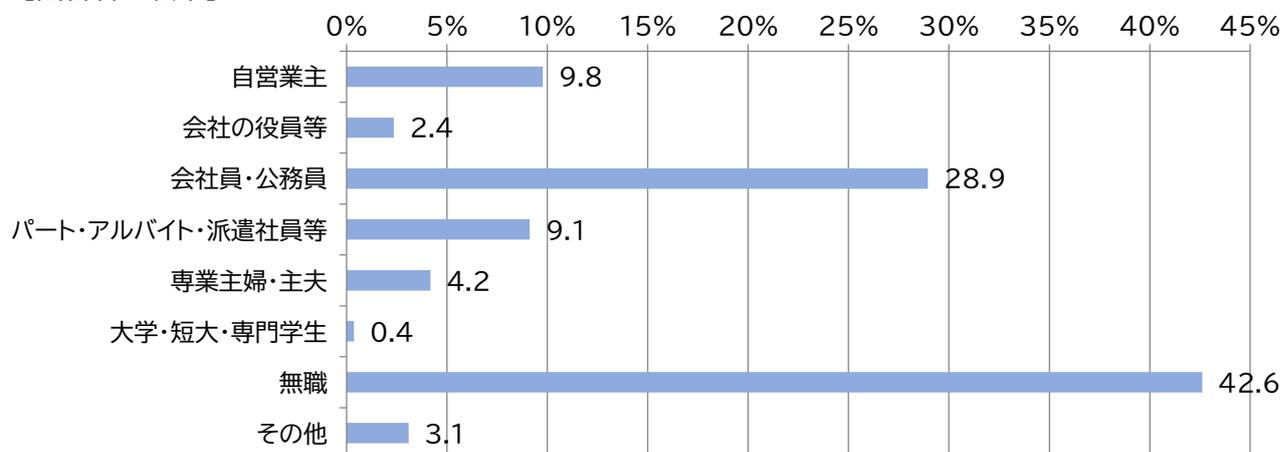
【居住地区】



【回答者の年齢】



【回答者の職業】



【世帯及び日常生活に関する設問】

設問項目	アンケート調査結果
世帯の状況	<p>○世帯の状況は、全体では単身(一人世帯)が22.7%、夫婦のみが26.3%、親と子(二世帯世帯)が35.5%となっている。</p> <p>○地区別では、夫婦のみが越河地区、大鷹沢地区、小原地区で多く、親と子(二世帯世帯)が斎川地区、大平地区、福岡地区で多くなっている。</p>
自動車保有状況	<p>○自動車の保有状況は、91%の世帯に自家用車があり、白石地区、越河地区、小原地区では、所有していない世帯が多い傾向にある。</p>
交通系 IC カード状況	<p>○交通系ICカードは、31.3%が所有しており、約20%が週に1~2日以上使用している。</p>

【目的別の移動実態に関する設問】

設問項目	アンケート調査結果
通勤・通学に関する設問	<p>○行き先は、市内が47.9%、市外が23.5%、通勤・通学していないが28.8%となっている。</p> <p>○交通手段は、78.6%が自分で車を運転しており、公共交通に焦点を当てると越河地区、小原地区で市民バスが、白石地区、越河地区、大平地区、白川地区、深谷地区で鉄道利用が多い傾向にある。</p> <p>○行動時間帯(出発時間)は、7時台が最も多く、大鷹沢地区は5時台以前、6時台が他の地区よりも多く、小原地区は9時台が他の地区よりも多くなっている。</p> <p>○行動時間帯(帰宅時間)は、18時台が最も多く、小原地区は16時台以前が多くなっており、白石地区は19時台以降が多くなっている。</p> <p>○自宅出発時間と帰宅時間を比較すると、帰宅時間の方が分散する傾向にあり、帰宅時間は地区間の差が大きくなっている。</p> <p>○交通手段別の行動時間帯は、タクシー、家族の送迎、自分で車を運転など時間の制約が比較的少ない交通手段になると、自宅出発時間が遅い傾向にある。</p>
買い物に関する設問	<p>○主な行き先は、最寄りのスーパーに行く傾向が見受けられる。</p> <p>○頻度は、越河地区、斎川地区、深谷地区、小原地区で週に1~2日以下が多くなっており、買い物の頻度が低い傾向にあり、運行頻度などを検討する上での重要な指標となる。</p> <p>○交通手段は、78.3%が自分で車を運転しており、次いで家族の送迎が7.4%と多くなっている。公共交通に焦点を当てると、市民バスは越河地区、小原地区で多くなっており、越河地区は鉄道利用も多くなっている。</p> <p>○行動時間帯(出発時間)は、分散する傾向にあるが、その中でも午前中は9時~11時、午後は14時~16時台にピークを迎えている。</p>

	<p>○行動時間帯(帰宅時間)は、出発時間と同様に分散する傾向にあるが、その中でも午前中は11時台、12時台、午後は17時台にピークを迎えている。</p>
通院に関する設問	<p>○主な行き先は、25.0%が刈田総合病院、6.5%が大泉記念病院であるが、そのほかの回答が68.5%と、目的地が個別化している。白川地区、福岡地区、深谷地区の市内北側の地区は、大泉記念病院の割合が高くなっており、アクセス性向上の検討が必要である。</p> <p>○頻度は、月に1回程度が49.2%と最も多くなっている。斎川地区、大平地区、白川地区は、通院の頻度が高い地域であり、通院に適した検討が必要である。</p> <p>○交通手段は、全体では75.5%が自分で車を運転しており、次いで家族の送迎が8.6%と多くなっている。公共交通に焦点を当てると、市民バスは越河地区、小原地区で多くなっており、鉄道利用は、白川地区で多くなっている。</p> <p>○行動時間帯(出発時間)は、9時台が最も多く、次いで8時台、10時台が多くなっており、ほとんどが午前中に自宅を出発している。</p> <p>○行動時間帯(帰宅時間)は、11時台が最も多く、次いで12時台が多くなっている。</p> <p>○8時～10時台に自宅を出発した人が、通院を終えて11時～12時台に帰宅していると考えられ、午前中で通院が完結している傾向にある。</p>

【自動車の運転に関する設問】

設問項目	アンケート調査結果
運転について	<p>○運転は、90%が「運転は苦にならない」と回答している。</p> <p>○運転することを無理に続けていると回答した人が、大鷹沢地区で9%、福岡地区で7.5%、小原地区で10.9%となっている。</p>

【地域公共交通に関する設問】

設問項目	アンケート調査結果
公共交通の満足度	<p>○鉄道は、「運行時間帯」の満足度が高く、「駅までの公共交通の利便性」の満足度が低くなっている。運行時間帯は満足度が高いため、駅までの利便性を高めることで、更なる満足度向上につながる可能性がある。</p> <p>○路線バスなどは、「運賃」の満足度が高く、「運行時間帯」の満足度が低くなっている。「バス停までの所要時間」「車両の使いやすさ」「目的地までの時間」は、比較的満足度が高い傾向にあるが、「鉄道との乗り継ぎ」「待ち合い空間」は満足度が低い傾向にあり、乗り継ぎと待合空間の整備が求められる。「運行ルート」の満足度は意見が割れている。</p> <p>○総合時刻表の認知度は、34.4%が分かりやすいと感じている一方で、知らないと回答した人も12.4%おり、時刻表の内容を修正することと周知を行う必要がある。</p>

公共交通への 利用転換の可能性	<p>○利用していない理由は、「利用する必要がない」が最も多く、次いで「使いたい時間に運行していない」が多くなっている。</p> <p>○運行時間や運行ルートが分からないと回答した人が9.2%おり、情報不足や使うことへの不安があると考えられる。</p> <p>○利用していない理由を解消できれば利用転換の可能性があると回答した人は51%であり、いかにしてこの層を取り込んでいけるかが利用者増加に向けた重要な視点となる。</p>
公共交通の見直しに ついて	<p>○最も行って良い見直しは「運賃の増加」が最も高く、「現状の維持」「予約制の運行」が続いている。</p> <p>※1か月以内に公共交通を利用した人の中では、「運賃の増加」「予約制の運行」が最も多くなっている。</p> <p>※1か月以内に公共交通を利用していない人の中では、「運賃の増加」「現状の維持」が多くなっている。</p> <p>○最も行ってほしくない見直しは、「運賃の増加」が最も高く、「運行回数の減少」「運行日の減少」が続いている。</p> <p>※1か月以内に公共交通を利用した人の中では、「運賃の増加」が最も多くなっており、「運行日の減少」「運行回数の減少」が続いている。</p> <p>※1か月以内に公共交通を利用していない人の中では、「運賃の増加」「運行回数の減少」が多くなっている。</p>
今後の地域公共交通の効 果的な取り組みについて	<p>○1番目に優先度が高い取り組みは、「市内全域における鉄道、路線バス・市民バスの乗り継ぎのしやすさ」「バス運行時間帯の拡大」である。</p> <p>○2番目に優先度が高い取り組みは、「市内全域における鉄道、路線バス・市民バスの乗り継ぎのしやすさ」「バス停への屋根・ベンチ設置」である。</p> <p>○3番目に優先度が高い取り組みは、「各地区の住民が運転する自動車に地区住民を乗せて、市内などへ連れていく仕組み」「バス停への屋根・ベンチ設置」である。</p> <p>○優先度に依らず、効果的な取り組みを合計すると、「市内全域における鉄道・バスの乗り継ぎのしやすさ」が最も高く、「バス停への屋根・ベンチの設置」「各地区の住民が運転する自動車に地区住民を乗せて、市内などへ連れていく仕組み」が次いで多くなっており、「運行ルートの新設・変更」が最も回答が少なくなっている。</p>

4-2 若者アンケート調査

(1) 調査の目的

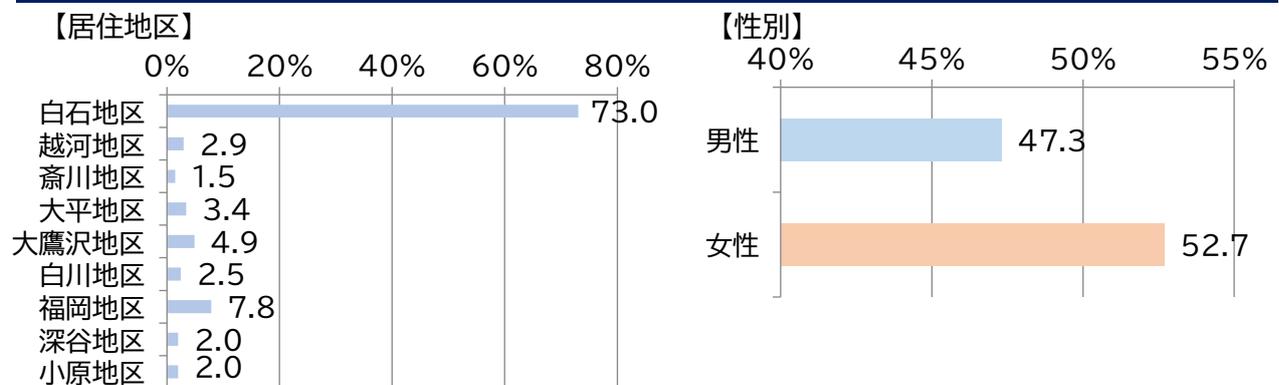
本アンケート調査の目的は、高校生などの通学利用や日常の生活における地域公共交通の問題点や課題の把握、要望について把握することです。

【アンケート調査概要】

調査対象	市内在住の満16歳・17歳の方 540名
調査方法	アンケート調査票を郵送配布 ①返信用封筒による回収 ②QRコードからアクセス可能なweb回答 (調査期間) 令和4年9月20日(火)発送～令和4年10月3日(月)消印有効
回収数	208件(令和4年12月25日集計時点) ※回収率 38.5%

(2) 調査結果

回答者の個人属性



アンケート調査結果の整理

【日常の移動に関する設問】

設問項目	アンケート調査結果
通勤・通学の状況	○行き先は、市内56%、市外43.5%となっている。 ○市外の行き先は、仙台市、大河原町、蔵王町、岩沼市が多くなっており、鉄道など公共交通を使用してアクセスできる自治体となっている。
土曜日・日曜日・祝日などの休日の外出状況	○休日の外出状況は、毎週末用事があるという回答が60.7%と最も多くなっており、月に2～3回程度という回答が19.4%と次いで多くなっており、合わせて約80%の人が、月に2～3回以上、休日に外出している状況がある。
平日、雨や雪の日、土日祝日の移動手段	○平日は、「家族の送迎」「徒歩」「鉄道」の順に多くなっている。 ○雨や雪の日の移動手段は、「自転車」が大幅に減少し、「家族の送迎」が増加しており、「自転車」利用が「家族の送迎」に変化していることが分かる。路線バス、市民バスは、平日より雨や雪の日の利用が減少しており、バス停までの徒歩移動やバス停での待ち時間などを理由に、利用を避けている可能性が考えられる。

【地域公共交通に関する設問】

設問項目	アンケート調査結果
公共交通の満足度	<p>○路線バス・市民バスの満足度は、「バス停までの所要時間」の満足度が高く、「運行時間帯」の満足度が低くなっている。</p> <p>○「運行時間帯」以外は、満足度が高い傾向にあるが、「どちらでもない」という回答が多く、この層の満足度を高め継続的な利用につなげていく必要がある。</p> <p>○総合時刻表の認知度は、41.2%が作成されていることを知らないと回答しており、見たことがある層は約30%にとどまっている。</p>
公共交通への利用転換の可能性	<p>○利用していない理由は、「利用する必要が特にないから」が77.8%と最も多くなっており、次いで「使いたい時間に運行していない」が29.8%、「目的地に行くバスがない」が18.1%と多くなっている。また、「運行時間帯や運行ルートが分からないから」が16.4%と、16歳・17歳の世代に効果的な情報提供が求められる。</p> <p>○利用していない理由を解消することによる利用転換の可能性は、44.4%となっている。</p>

4-3 公共交通利用者アンケート調査

(1) 調査の目的

本アンケート調査の目的は、既存のバス交通の実態、利用動向を把握するため市内を運行する全路線におけるバス停ごとの利用者数を把握すること、また利用者目線の地域公共交通の問題点や課題、満足度や改善点などについて調査し、把握することです。

【アンケート調査概要】

調査対象	公共交通利用者
調査方法	調査員がバスに乗車し、利用者が乗車する際にビンゴカード形式のアンケート調査票を配布し、降車時に回収する。また、調査員はアンケート調査と並行して、乗降場所を計測する。 (調査日) 令和4年9月21日(水)／天候:晴れ
回収数	アンケート調査票:397件 乗降調査計測数:615件

【調査対象路線】

路線名	運行曜日
白石～遠刈田線	全日 ※平日と土休日で運行本数・ダイヤが異なる
きゃっするくん全路線	・越河線、白角線、大張線、白川線、三本木線、小原線、大網線 :月曜日～金曜日 ・福岡線:月曜日～金曜日 :月曜日・木曜日と火曜日・金曜日で一部運行ルートが異なる ・大網線:水曜日 ・まちなか循環便(右・左まわり):月曜日・水曜日・金曜日・土曜日・日曜日
七ヶ宿町営バス	全日 ※平日と土休日で運行本数・ダイヤが異なる

(2) 調査結果

アンケート調査結果の整理

【個人属性・利用状況に関する設問】

設問項目	アンケート調査結果
利用者の年齢	○利用者の年齢をみると、全体では20歳未満が約60%と最も多くなっており、通学利用が多くなっている。 ○路線別にみると、越河線、三本木線、白川線、小原線、七ヶ宿町営バス、ミヤコーバス(白石遠刈田線)は20歳未満の利用が多い通学のための路線となっている。まちなか循環便は、70歳代が最も多く、次いで80歳以上が多くなっており、高齢者の利用が多い路線となっている。白角線は20～30歳代、大網線は60歳代が多くなっている。
利用者の外出目的	○利用者の外出目的をみると、全体では通学が58.6%と最も多くなっており、次いで通院13.4%、買い物12.8%と多くなっている。 ○目的別に路線を分類すると、以下のとおりである。 ・通勤利用:白角線、大張線、福岡線 ・通学利用:越河線、大張線、三本木線、白川線、小原線、七ヶ宿町営バス、

	<p>白石遠刈田線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院利用:まちなか循環便、白角線、大張線、大網線 ・買い物利用:まちなか循環便、大張線、小原線 <p>○年齢別では、20～50歳代で通勤が多くなっており、60歳代は通院や買い物、70歳代は買い物、80歳代以上は通院が多くなっている。</p>
往復利用	<p>○年齢別をみると、70歳代以上で往復利用が多くなっている。</p> <p>○目的別にみると、買い物時の往復利用が多くなっている。観光利用においては、片道みの利用が多くなっている。</p> <p>○越河線、福岡線、大網線で往復利用が多く、大張線、三本木線で片道利用が多くなっている。全体では、往復利用が74.5%となっており、残りの25.5%は行きと帰りで別の交通手段(公共交通以外の手段)を選択していることになる。</p>

【地域公共交通に関する設問】

設問項目	アンケート調査結果
満足度	<p>○満足度をみると、86.3%が満足、やや満足と回答しており、不満、やや不満は13.4%となっている。</p> <p>○路線別にみると、白川線以外の路線で概ね80%が満足、やや満足となっており、白川線も約75%が満足、やや満足となっており、どの路線においても満足度が高い状況にある。</p> <p>○利用頻度別にみると、月に2～3日、週に2～3日、週5日以上と利用頻度が高くなると、満足度は低くなる傾向にあり、日常的に利用する層の満足度を高めていくことが求められる。</p>
改善点 (複数回答設問)	<p>○改善点は、「運行本数」が56.7%と最も高く、次いで「運行時間帯」が51.2%と多くなっている。</p> <p>○年齢別にみると、20～30歳代、80歳以上で「運行ルート」が多くなっている。</p> <p>○利用頻度別にみると、高頻度利用であるほど、「運行本数」「運行時間帯」が多くなっている。年に数回やほとんど利用しない人では、「情報案内」が多くなっている。</p> <p>○路線別にみると、まちなか循環便は「運行ルート」、その他路線は「運行本数」「運行時間帯」が多くなっており、福岡線では「乗り継ぎのしやすさ」がその他路線と比較して多くなっている。</p>

【路線別の乗降調査結果】

対象路線	調査結果
まちなか循環便	<p>○まちなか循環便(右回り)は、便ごとの乗車人数に差があり、城下広場での乗降が多くなっている。</p> <p>○まちなか循環便(左回り)は、便ごとの乗車人数に差があり、大平森合の乗降が多くなっている。</p>

越河線	<p>○越河線(市内中心部行き)は、白石駅～刈田病院の区間ではほとんど利用者が見られない。</p> <p>○越河線(地区行き)は、11便の利用者数が多く、7便は1～2人の利用となっている。</p>
白角線	<p>○白角線(市内中心部行き)は、若林公園～田町の区間が主な利用区間となっている。</p> <p>○白角線(地区行き)は、大町より先のバス停はほとんど利用が見られず、特に6便の利用者が少なくなっている。</p>
大張線	<p>○大張線(市内中心部行き)は、赤沢～田町の間で利用が多く、市内中心部内での利用者も見られる。</p> <p>○大張線(地区行き)は、便ごとの差がほとんどなく、どの便も同様に利用されている。特に、宮下、坂端の利用者が多くなっている。</p>
福岡線	<p>○福岡線(市内中心部行き)は、市内中心部内の利用が多くなっており、地区内においても利用者がすべての便で見られる。</p> <p>○福岡線(地区行き)は、市内中心部内～刈田病院までの利用が多くなっており、地区内においても利用者がすべての便で見られる。</p>
大網線	<p>○大網線は、1日1便ずつとなっており、利用が限られているが、市内中心部内～番子沢前周辺までの利用が見られる。</p>
三本木線	<p>○三本木線(市内中心部行き)は、大橋で利用が多くなっており、利用者のほとんどは2便を利用している。</p> <p>○三本木線(地区行き)は、有志丁と入田前の利用が多くなっており、3便の利用者が最も多くなっている。</p>
白川線	<p>○白川線(市内中心部行き)は、白川地区内～キューブ前で利用が多くなっており、2便はほとんど利用されていない。</p> <p>○白川線(地区行き)は、5便の利用がなく3便のみの利用となっている。特に、キューブ前～白川地区内の区間で、利用が多くなっている。</p>
小原線	<p>○小原線(市内中心部行き)は、塩倉の乗車が多く、白石駅、城下広場の降車が多くなっており、どの便も等しく利用がされている。</p> <p>○小原線(地区行き)は、1便の利用が多く、3・5・7便の利用は、2～3人程度となっている。</p>
白石遠刈田線	<p>○白石遠刈田線(白石市内中心部行き)は、運行区間では蔵王町内、市中心部～白石高校前の利用が最も多くなっており、便別では7:15分の利用が最も多くなっている。一方で、便ごとの利用の偏りがあり、11:47分・13:47分発の便は1人、18:40分発の便は0人となっている。</p> <p>○白石遠刈田線(蔵王町行き)は、便ごとの利用の偏りがあり、10:30分発の便は2～4人、16:07分発の便は1人となっている。</p>
七ヶ宿町営バス	<p>○七ヶ宿町営バス(白石市内中心部行き)は、小原地区～市中心部間の数名の利用がみられる。</p> <p>○七ヶ宿町営バス(七ヶ宿町行き)は、市中心部～小原地区内の数名の利用がみられる。</p>

4-4 民生委員アンケート調査

(1) 調査の目的

本アンケート調査の目的は、各地区における高齢者などの交通弱者の外出や移動実態の把握及び地域公共交通のニーズを把握することです。

【アンケート調査概要】

調査対象	白石市の民生委員 89 名
調査方法	アンケート調査票を郵送配布、返信用封筒による回収。 (調査期間) 令和 4 年 10 月 28 日(金) 発送～令和 4 年 11 月 8 日(火) 消印有効
回収数	71 件(令和 4 年 12 月 25 日集計時点) ※回収率 79.8%

(2) 調査結果

調査結果については、地区について述べていることを抜粋して記載します。

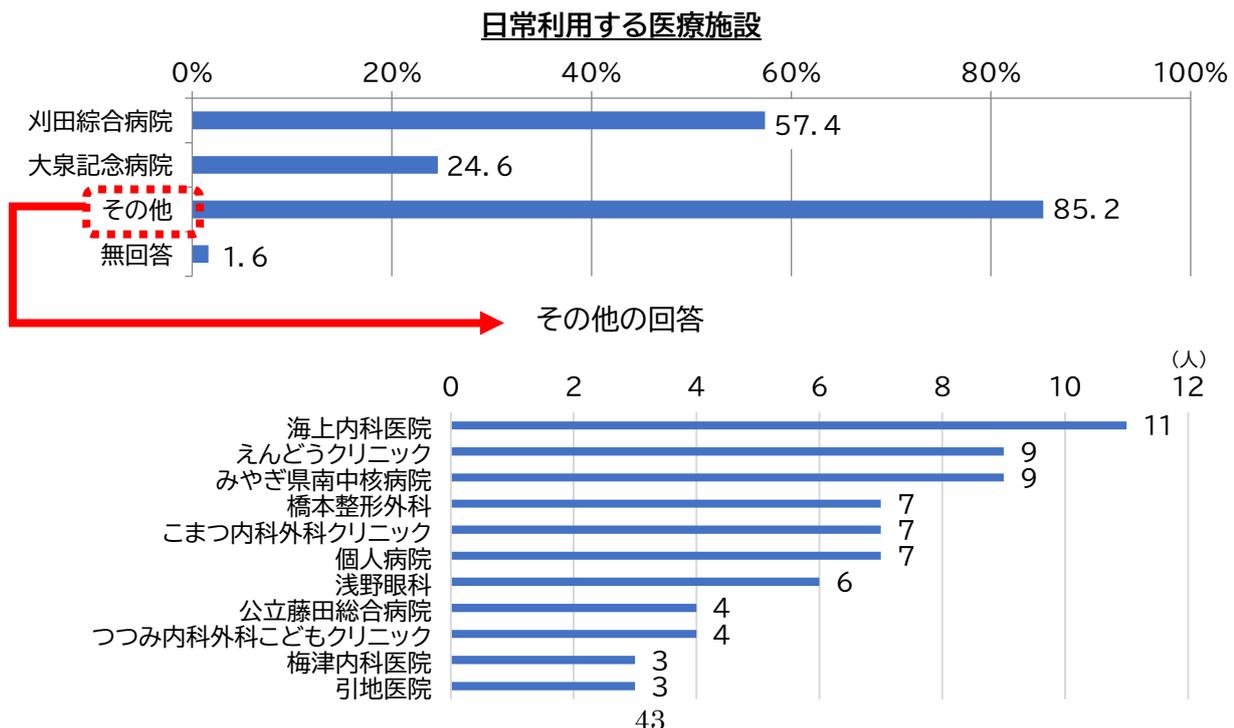
■ 担当地区の自家用車を持たない世帯や自家用車を使用していない世帯の日常の移動について

- ・月に数回、タクシーを利用して通院、買い物などを行っている。
- ・週末に家族などに送迎してもらい、まとめ買いをすることがある。
- ・生協などの宅配を利用している。
- ・自転車でスーパーまで買い物に行っている。
- ・行きはバスを使い、帰りは荷物があるのでタクシーを使用している。

■ 担当の地区にお住まいの高齢者などの方々が、日常利用する医療・商業施設について

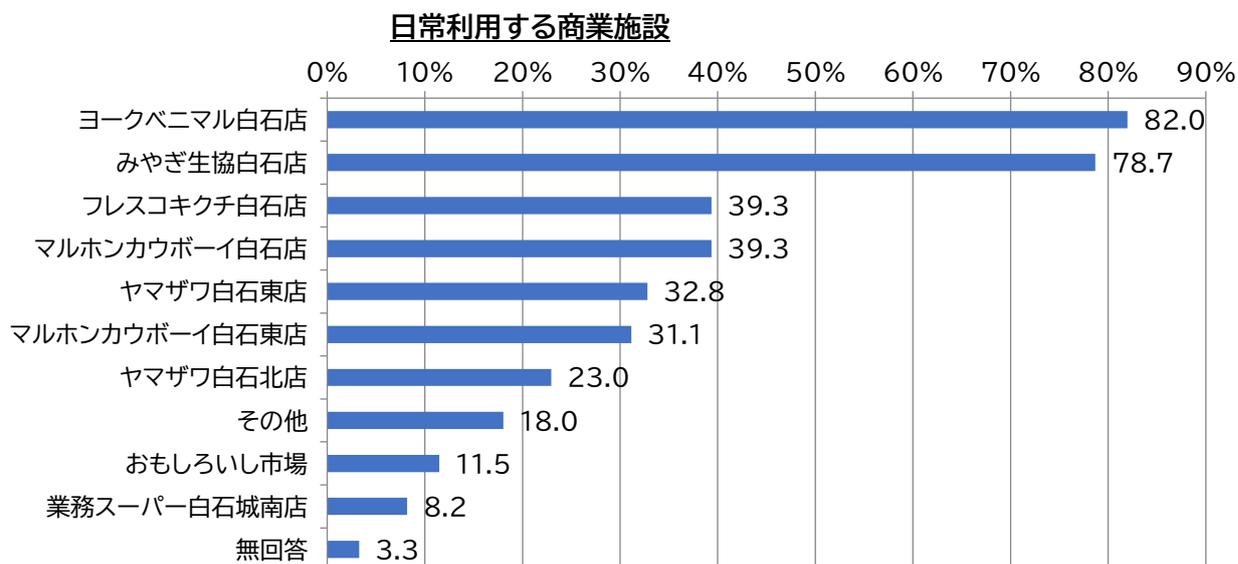
○日常利用する医療施設は、刈田総合病院が 35 件と最も多く、次いで大泉記念病院が多くなっています。

○その他の回答も多くみられ、その他の中では、海上内科医院、えんどうクリニック、県南中核病院が多くみられます。



○日常利用する商業施設は、ヨークベニマル白石店が最も多く、次いで、みやぎ生協白石店となっています。

○その他の回答では、セブンイレブンやファミリーマートなど地区内のコンビニの回答が多くみられます。



■ 担当の地区にお住まいの高齢者などの方々の目的別の移動手段の困りごとについて

○買い物時の困りごとは、家族に頼っており自分の思う通りに行けないこと、行く機会が限られており、まとめ買いをしないといけないことがあげられています。

○通院時の困りごとは、受診時間に適当なバスがないこと、タクシーを利用すると料金の負担が大きいことがあげられています。

○金融機関へ行く際の困りごとは、土日の市民バスの運行がなくタクシー利用になってしまうこと、金融機関だけを主目的として行くわけではなく何かのついでに行かないといけないことがあげられています。

○買い物時の困りごとについて要約結果

- ・買い物に限らず近くにバス停がなく、バス利用ができない。
- ・家族に運転者がいるときにまとめて買い物に行くため、行きたい時に行けない。また、家族に頼っているので、自分の思う通りにできない。
- ・自宅からバス停まで遠いので歩くのが大変である。
- ・バスなどを使用し、徒歩で買い物に行くのは大変(荷物が重いことやバス停からの距離が遠いこと)。
- ・バスは特に日中の便がないので、高齢者には不便。
- ・障害を持っているとタクシーを利用するしかない。

○通院時の困りごとについて要約結果

- ・バス停が遠いし、バスの回数が少ない。
- ・家族に仕事を休んでもらい、連れて行ってもらうしかない。
- ・受診時間に適当なバスがなく、使えないため、不便である。
- ・バスではなくタクシーにすると、料金が高く、負担が大きい。
- ・予約時間があり、時間が読める時は家族の送迎を使う。

4-5 関係者ヒアリング調査

(1) 調査の目的

本ヒアリング調査の目的は、庁内関係部署や商業・医療・観光・地区公民館などの関係者のヒアリングを通し、市内の交通やまちづくり、観光などを取り巻く現状、問題点、将来の展望を把握することです。

【ヒアリング調査概要】

調査対象	白石市内の商業・医療・観光・地区公民館・庁内関係部署などの全 21 団体
調査方法	事前のアンケート調査票を郵送による配布・回答し、返信用封筒にて回収。回答内容に基づいて、直接ヒアリングを実施

(2) ヒアリング調査結果概要

交通事業者

【バス事業者】

《稼働状況》

- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴う利用者の減少が多い。
- ・感染拡大前は、キツネ村の観光客需要が多かった。

《運行全般の事項》

- ・三本木線など学生利用がメインの路線であれば、一般客が乗ると座れなかったり、そもそも一般客が乗れなかったりすることもある。
- ・白石高校前バス停の設置で利用者が伸びたため、沿線の他の高校も視野に入れたい。
- ・路線変更の要望も多々あるが、運行に関する法律や車両が適しているかどうか、道路の問題もあり中々一筋縄ではいかない。
- ・ICカードなどの導入については、営業所や車両への機器の設置などの問題があることや乗降結果が一目でわかる反面、利用者が少ないと乗降結果も個人情報にあてはまり、取り扱いが難しい。

【タクシー事業者】

《利用実態など稼働状況》

- ・朝方は、白石蔵王駅など周辺のホテルから工業団地などへ向かうビジネス利用が多い。
- ・朝や夕方の予約が多い。透析のための通院目的利用も多い。
- ・9時半以降は、通院・買い物利用が多い。
- ・塾の帰りなど子どもだけで利用することがある。
- ・観光者が多い時は貸し切り利用も多かった。
- ・1メーター、2メーターの利用が多い。約50%以上となっている。

《事業の課題・問題点》

- ・需給バランスを考えると、これ以上利用が増えると、さばききれない可能性がある。
- ・従業員の高齢化で、平均年齢が60歳くらいになっている。
- ・最低賃金の上昇で人件費が経費の7割を占めており、車両定期点検などを行うと次の投資ができない。
- ・免許返納者はこれまでの生活スタイルからドア・ツー・ドア型の交通を望むが、交通体系に合わせていくことも必要。

《その他》

- ・モビリティマネジメントを行い、バスとのすみわけが大事。
- ・デマンド交通などタクシー事業を拡大させることは難しい。
- ・ドア・ツー・ドア型の交通は、福祉に近い側面もあり介助などしないといけないこともある。

【商業施設運営者】

- ・公共交通で来ることができるように、要望書を出すつもりでいる。
- ・市民バス車内への広報費として、継続的な捻出が可能。会員になっていない子育て世代の層が多く、小・中学生がバス車内のチラシや案内を家庭に持って帰るだけで、その家庭の話の話題になり、間接的に広報につながる。
- ・午前中に、夕方(仕事帰り時)並みに、ピークがある珍しい店舗。病院帰りの方が使用していると思われる。
- ・店舗には来て買いものをするが、荷物は運送業者と協力し、300円で自宅まで届けるサービスを行っている。特に七ヶ宿方面の方が多い。使用世帯は約40世帯。

【医療施設運営者】

- ・蔵王町からの来院も多い。白石市内からも多く、バスは限られているので、市内から来られる人はほとんどタクシーになっている。
- ・市民バスがあるが、朝の便がないため、タクシー利用になっている。各地区から乗り継いでいける仕組みが必要だと思う。
- ・8時半～10時の来院が特に多い。診療時間は、9時～12時が多い。
- ・帰りについて、ほとんどの人は隣の調剤薬局で薬を受け取ってから帰る。一度病院に戻って、タクシーを待っている人もいる。

【高等学校】

- ・全校生徒900名程度。5%は白石遠刈田線を利用した蔵王町方面から通学している。40%の鉄道利用者は、近隣自治体からだが、白石駅からは自転車通学を認めていないため徒歩となっている。市民バスの利用はほとんどない。
- ・駅からのバスがあると良い。鉄道の到着時間に合わせたバス。雨や雪の日、冬期間など女子生徒は乗ると思う。駅も歩けば20分はかかるし、夜は危険も伴う。
- ・大半の生徒が同じ時間に到着する電車なので、混雑してしまい、すし詰め状態になる可能性はある。

近隣自治体

【近隣自治体】

《地域公共交通に関する課題及び取り組みの状況》

- ・事業者へのアンケートについては、既に実施済である。バスの既存路線に対する評価や、介護タクシー・福祉タクシーの導入に対する意見、現在水曜日のみ運行している乗り合いタクシーに対する意見、地域の方々が自由に使える車両をまちが用意し運営してもらう場合の意見などを聞いている。
- ・白石遠刈田線の東白石駅経由については、白石遠刈田線は国庫補助路線の平均乗車密度5人以上をクリアしないといけないための利用者増加に向けた取り組みの一環。

《買い物や通院、通学などにおいて、行政区域によらず地域公共交通で連携する必要》

- ・双方にとって何らかのメリットがあれば十分に検討することは可能。その際、とくに気になるのは乗り継ぎや時刻、料金など市民・町民が納得できるものになるのかが重要。また、双方の負担をどうするかも大きな問題になる。双方の渡船の運転手の手が空いたら別の交通モードに回ってもらうなどの効果も考えられる。
- ・大泉記念病院に通院する方も多いが、白石遠刈田線の最寄りバス停は、田中前であるが、冬季は風が強く、待つのは大変危険を伴う。
- ・白石市民バスとの連携などにより圏域的な枠組みで利便性を上げることができる。
- ・関係自治体(周辺市町村)を巻き込んだ定期的な協議の場が必要ではないか。

【地区公民館運営団体】

《地区の移動に関する課題・問題点》

- ・バス停と集落が離れており、バス停までが遠い。
 - ⇒バス停まで歩けない高齢者が多い。
 - ⇒バス停で待っていても、イスやベンチなどがなく道路沿いの縁石に座って待っている高齢者もいるため、危険である。
 - ⇒大町バス停や黒内バス停は、自治会で屋根付きのバス停を作った。
 - ・住民がバス利用しても、市内の乗り継ぎがスムーズでなく行けるところが限られている。
 - ・バス停自体が分からずに、市内だと城下広場までわざわざ歩いていく人もいる。
 - ・目的地などに行くためにはどう乗り継いでいいのか分からないため不安。
 - ・行きはバス、帰りはタクシーなどを利用している層が見られる。
 - ・大半の人は、今現在自家用車を運転できるため今は困っていないが、10年後は深刻な移動に関する問題が起きる。
 - ・公共交通機関は白石市の市民バスが「中学生の通学用に朝と夕に往復一本」と「一般市民用に朝と昼に往復一本」があるのみで、利用者が1名のみのももある。
 - ・目的地までの時間、乗車時間(巡回のため)が1時間も要し、病院などの予約時間までに到着できず、また、診察により帰りの時間もバスの発着時間に間に合わないなど、また買い物した荷物があることや、バス停を降りてから距離があることで、利用できる人が少ないのが現状。
 - ・家族に頼れる人はまだ良いほう。車もない、他の手段もない人がいるのは事実。地区の行事があっても、手段がなく来られない人もいる。
 - ・高齢者や免許返納者が増えて行き、過疎地の住民に対する公的サービスが必要。
 - ・通院や買い物など、県境を越えて福島県の方に行く人もいる。
 - ⇒福島県の公立藤田総合病院や村上医院は、自社で送迎バスを走らせており、公立藤田総合病院は送迎バスに乗っていくと優先的な診療を受けられるサービスがある。帰日も診療時間に合わせた送迎バスになっている。
 - ・家族の送迎を考えるが、意外と頼みづらく、他人の方が頼みやすい。お年寄り家族だからこそ遠慮することで、移動の機会が減っていることがある。
 - ・まちの中心部を走るバスを利用するには自宅から距離が遠いこと、買い物をした際には荷物を持って坂道を登っていかなければならない事、タクシーを使うと片道2,000円以上かかる場所もあり、年金で生活している方には負担が大きい。
- 《課題解決に向けて、地域組織団体で取り組めること》
- ・仲の良い家族同士と一緒にタクシーを利用する。
 - ・地区公民館が主体となり、刈田病院など目的地まで行くバスを運行するなど、地区内の交通を地区内で考える。
 - ⇒対応するためにずっと張り付いていないといけないため予約制での運行。
 - ・地域団体でバス停までの送迎に取り組む。
 - ⇒バス基地(公民館又は学校など)を地区内に作り、市民バスや七ヶ宿町営バスに乗れるようにする仕組みづくり。
 - ⇒無償ではなく、有償ボランティアで行うことが望ましいが将来的に担い手不足になる事が考えられる。
 - ・地区民(家族一人ひとり)の声を反映できるようなアンケートを取る。
 - ⇒利用ニーズを探るが、ニーズがあることと実際使うかどうかは別問題であり、利用者を実際に確かむ。
 - ・行政とも相談・連携・協力支援を受けながら課題解決に取り組む。

- ・地域住民主体となって実現に向けてためには、住民の意見を十二分に尊重し、共有認識を図ることで組織づくりをすることを前提とする。
- ・公民館に住民用車両を設置し、例えば、1時間おきに地域を巡回し住民が活用しやすいようにする。
⇒地区に担い手がいるため実現できるが、車両代、整備代、保険代、運転手代などを行政に求める。
- ・地域のみがボランティアで汗を流すのではなく、行政や事業者の理解や協力も必要。
- ・地区住民が頭に思い描けるような事例紹介などが必要。

庁内関係課

【庁内関係部署】

《今後の担当課の施策・事業において、地域公共交通が果たすべき役割や担うべき役割》

- ・現在、小学校はスクールバス、中学校(福岡中を除く)は原則公共交通利用の体制を取っている。
- ・土日の部活のために、スクールバスを運行している。
- ・仮にスクールバスを市民バスが担う場合、今後キャパが対応できるのかが問題。
- ・土日祝日の観光利用(小原方面の材木岩や小原温泉へ公共交通機関を利用して行きたいという問い合わせが多い。)
- ・市内には歴史ある名所、旧跡が多く点在しており、年配の観光客に好まれる傾向がある。
- ・現在、白石駅・白石蔵王駅・白石城でレンタサイクルの貸し出しを行っている。
⇒白石駅からの利用が大半を占め、土日祝日などは白石蔵王駅からの利用も増える。
- ・道の駅整備では、市民バスの拠点の位置づけがされている。
- ・事業者へのヒアリングでも、二次交通としての公共交通を求める声が多かった。
- ・都市計画マスタープランは、公共交通の記載が多くないが、次年度策定予定の立地適正化計画においては国の指針にもある通り、公共交通との連携や都市計画マスタープランより公共交通の記載を多くし、連携しないといけない。
- ・市内中心部の空洞化の解消に繋がる公共交通の整備。
- ・白石駅と白石蔵王駅の機能強化として、つなぐ路線がもう少しあっても良いという意見が都市計画マスタープラン策定のための地区懇談会で出された。
- ・総合計画の公共交通施策に関する評価について、交通に限らず人員不足もあり官民連携などの動きも必要。
- ・利用者の増加に繋がるのであれば、バスを使ったイベントを行うことが必要。
- ・路線によっては乗り継ぎが悪く利用しづらい。
- ・地区のイベントなどの際に、乗合タクシーの運行があれば高齢者も参加しやすくなり、地区の活性化にも繋がる。
- ・家族と同居している高齢者でも日中は一人になるため、外出するためには公共交通やタクシーが必要な方もいる。
- ・目が不自由な方は、現在作成しているバスマップが見えづらい。
- ・バス停まで歩けない高齢者が多い。白石市は、元々バスに乗る文化がないためバス停までの徒歩5分でも遠く感じてしまう。
- ・市民バスのこと自体を知らない人が多い。制度やサービスの周知を行うことも重要。

5. 地域公共交通を取り巻く課題の整理

5-1 地域公共交通に関する調査結果のまとめ

【地域内の公共交通に関する現状調査】のまとめ

- **少子高齢化に伴う 75 歳以上の高齢者独居世帯の増加** ⇒平成 22(2010)年～令和2(2020)年の10年間で、約 500 世帯、約 4.1%の増加。
- **自家用車の利用を前提としたライフスタイルの定着と高齢者の高い免許保有率。**
⇒平成 22(2010)年～令和2(2020)年の10年間で自家用車保有台数はほぼ横ばいで推移。市全体の老年人口が 11,866 人であり、免許保有者数は 6,816 人(約 57.4%)と全国平均の 49.7%と比較しても高水準にある。
- 令和 2(2020)年度は、**新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、市内公共交通利用者は大幅に減少**。しかしながら、市民バスは平成30(2018)年10月よりまちなか循環便の運行開始により、平成29(2017)年度と比較すると、令和 3(2021)年度は増加している。また、まちなか循環便利用者数も年々増加傾向にある。
- 市街地における鉄道網やバス網による公共交通ネットワークは人口集積エリアを概ねカバーしている。
- **多額の財政負担(令和 3(2021)年度運行委託費実績:約 7,600 万円/年、車両購入も市の財政負担)による公共交通の維持。**
- **免許証自主返納者は毎年 100 名程度存在。**

【利用実態・ニーズ把握調査】のまとめ

≪市民アンケート調査≫

- 自動車の保有状況では、「自分で所有している」が75%、「家族が所有している」が16%と、**約 90%の世帯に自家用車があることになる。**
- **通勤・通学先は市内が約48%、市外が約24%**となっており、市外では仙台市や大河原町、柴田町、蔵王町などが挙げられている。
- **通勤・通学や買い物、通院時の交通手段は、「自分で車を運転」が最も多くなっている。**通勤・通学では、次いで「鉄道」「家族の送迎」が、買い物では「家族の送迎」「自転車」が、通院では「家族の送迎」「タクシー」が次いで多くなっている。
- 買い物の頻度では、「週に 1～2 日」が最も多くなっており、通院の頻度では「月に 1 回程度」が最も多くなっている。また、**通院先のその他回答では市外の病院も多数挙げられており、通院先は多様化、個別化している。**
- 運転について、**代わりの手段がないため、自家用車を使用している人が約7%**いる。自動車に頼らない生活を望む人は約 34%いる。
- **総合時刻表について、約12%が「知らない」、約38%が「知ってはいるが、見たことがない」と**回答しており、作成後の周知徹底について考える必要がある。
- 鉄道の満足度は、「駅までの公共交通機関の利便性」の満足度が低く、「運行時間帯」の満足度が高くなっている。
- 路線バス・市民バスの満足度は、「鉄道との乗り継ぎ」「バス停の待合空間」「運行時間帯」の満足度が低く、「運賃」の満足度が高くなっている。
- 公共交通利用の転換については、「可能性がある」「可能性がない」がほぼ同数であるが、**転換の可能性のある51%の市民をどのように取り込んでいくかが重要**となる。
- **最も行ってよい見直しは、「運賃の増加」**が最も高くなっており、次いで「現状の維持」「予約制の運行」が続いている。**最も行ってほしくない見直しは、「運賃の増加」**が最も高くなっており、次いで「運行回数の減少」「運行日の減少」が続いている。**運賃については、利用者目線においても意見が割れている項目**である。
- 効果的な取り組みについては、「**乗り継ぎのしやすさ**」が最も多く約45%、次いで「**バス停への屋根やベンチの設置**」「**地区住民が運転する公共交通**」が多くなっている。「運行ルートの新設・変更」は 10%以下となっている。

≪若者アンケート調査≫

- 平日の通勤・通学の交通手段で最も多いのは、「家族の送迎」で約55%、「鉄道」は約30%、「**路線バス・市民バス**」は約13%。
- 雨や雪の日の通勤・通学の交通手段で最も多いのは、「家族の送迎」で約72%、「鉄道」は約30%、「**路線バス・市民バス**」は約12%でほぼ変化がなく、徒歩や自転車利用が大幅に減少しているため、**雨や雪の日の代替手段は「家族の送迎」となっている。**
- 鉄道の満足度は、どの項目も満足度が高い傾向にあるが、「**運行時間帯**」「**駅までの公共交通機関の利便性**」については、**不満度も高くなっており**、その他の交通モード間との連携等による利便性向上が求められる。
- 路線バス・市民バスの満足度は、「**運行時間帯**」の満足度が低く、「運行ルート」「運賃」「所要時間」「車両の使いやすさ」「目的地まで要する時間」は満足度が高くなっている。
- 路線バス・市民バスを利用していない理由は、「**利用する必要が特にない**」が約78%で最も多く、「**使いたい時間に運行していない**」が約30%、「**目的地に行くバスがない**」が約18%と多くなっている。
- 地区別で、**路線バス・市民バスを利用していない理由をみると、「利用する必要が特にない」が白石・越河・大平・大鷹沢・白川・福岡地区で最も多く**、**斎川地区は「鉄道との乗り継ぎが悪い」が最も多く**、**深谷地区は「使いたい時間に運行していない」が最も多くなっている。**
- 地区別で公共交通利用の転換の可能性を見ると、深谷・小原地区で 100%、大平・福岡地区で 50%を越えている。
- 総合時刻表の認知度は、「**作成されていることを知らない**」が最も多く約41%、「**知ってはいるが、見たことがない**」が約29%で、**約 7 割は見えていない。**
- 日常的に利用しておらず、公共交通の利用に転換する可能性があるとして回答した方の自由記述として、運行時間、運行本数についての記述が多くみられた。

上位関連計画における地域公共交通の位置づけのまとめ

【上位計画】

1. 市民バス・乗合タクシーの維持（総合計画）
2. 住民主体の移動・外出サービスの整備（総合計画）

【関連計画】

3. “集約型”の都市づくりに向けた公共交通の維持（都市マス）
4. 市中心部南エリアの新たな拠点整備（道の駅整備計画）
5. 利用促進事業（前計画の中で取り組み不十分な施策）

地域公共交通の課題

①あらゆる世代の日々の生活を支える公共交通の充実

②市内中心部への買い物・通院・通学のアクセシビリティ向上

③公共交通空白地域における移動手段の確保

④持続可能な公共交通への改善

「路線バス・市民バス利用者アンケート調査」

- 路線バス・市民バスの利用者層は、20歳未満の「通学」が多くなっている。20～30歳代、40～50歳代では、「通勤」が最も多くなっている。年代が高くなるにつれ、「通院」と「買い物」が多くなっている。
- 満足度は、約86%が満足傾向だが、改善を望むサービスは、「運行本数」「運行時間帯」を求める声が多くなっている。
- 路線別の満足度（満足・やや満足の合計）は、大張線が100%となっており、他の路線も概ね75%以上は満足している。その中でも、白川線・まちなか循環便は満足度が低い傾向にある。
- 往復利用（行きと帰りが同じ路線）は約75%となっている。
- 利用頻度が「年に数回」や「ほとんど利用しない」方は、「情報案内」を望む傾向にある。

「関係者ヒアリング調査」

- 交通事業者のうちバス会社は、「市民バスの増便、新規路線は困難。」「道路事情があり、ルート変更をしたくてもできない。」「目的を果たすための視点を無くさず、使う目的に合致しないといけない。」「民間事業と行政の役割をどこまで明確にできるのか。」「特に物価上昇や燃料費高騰の上昇と運賃の上昇が比例しづらい。」「新規車両などの新たな投資ができない。」と回答している。
- 交通事業者のうちタクシー会社は、「運転手の高齢化、運転手不足で現状の予約などで限界。」「予備車両が1～2台ある程度で遊休車両はほとんどない。」「現在、朝の通勤需要、日中の通院、買い物需要があるが、人の動きが読みづらく効率的な配車がしづらい。」「市域が広く、配車距離が長く実車距離が短いことが事業圧迫につながる。」「デマンド交通のようなシステムは、次年度などの継続的な行政予算が担保されないリスクがあり事業を圧迫する。」「市民バスもタクシーも限界がある中で、市民も公共交通などに生活サイクルを合わせるなど、市民意識の改革も必要。」と回答している。
- 地区公民館は、「高齢者の多くはバス停まで行けない。」「ドア・ツー・ドア型のタクシーを使用するが、年金受給者には負担になる。」「バスは走っているが、生活時間に合わない。」「街中のバス停が分からない。」「地域が移動を支える仕組みは、ボランティアの限界、事故の補償、支える側の人員などの限界があるが、実証運行やワークショップなどを行い地区にあったスキームやルールを地域で考え、自分事として捉えていかないといけない。」と回答している。
- 医療施設は、「白石市内の広い地域からの来院も多く、タクシー利用が多い。タクシー利用だと、高齢者の負担が大きく、バスなどでアクセスできる環境が必要」と回答している。
- 商業施設は、「公共交通と連携したバスパックなどの実現可能性はあるが、今後免許返納など行う50代、60代をターゲットにした企画が良いのではないかと。」「協賛金ではなく、車内への広告物などを配置し広告費という形で支援できる。」「敷地内へバスが乗り入れることは地権者などの兼ね合いもあるが、タクシーが入り口付近にくると他の交通を妨げる可能性がある。」と回答している。
- 高校など学校は、「市外からの生徒が多く、駅から学校までのバスがあれば、冬や荒天時は使いたい学生はいる。学校として推薦して乗ってもらうこともできる。」と回答している。

「関係者ヒアリング調査」

- 庁内関係課は、関係課によって異なるが「予想より早い少子化の進展」や「観光利用のための公共交通」、「道の駅整備と連動した観光二次交通の整備」「市内中心部の空洞化解消に繋がる公共交通整備」「単身高齢者や日中家族がいない高齢者の移動手段」の問題を回答している。

「民生委員アンケート調査」

- 自家用車を持たない世帯の日常の移動手段は、「月に数回、タクシーを利用して通院、買い物などを行っている。」「週末に家族などに送迎してもらい、まとめ買いをすることがある。」「スーパーなどの宅配を利用している。」「自転車でスーパーまで買い物に行っている。」「行きはバスを使い、帰りは荷物があるのでタクシーを使用している。」という回答が多くみられ、ドア・ツー・ドアのタクシー利用や宅配、家族の送迎など、徒歩移動を好まない傾向がある。
- 地区の高齢者の方が日常的に利用する医療施設は、「刈田総合病院」が多くみられた。その他の回答も多く、目的地が個別化しているといえる。
- 地区の高齢者の方が日常的に利用する商業施設をみると、「ヨークベニマル白石店」「みやぎ生協白石店」が多くなっており、その他には「近くのコンビニ」という回答が多く見られた。
- 地区の高齢者の買い物時の困りごとは、「バス停が近くにない」「バス停までが遠い」「公共交通も家族の送迎も行きたい時に行けない」「荷物が多くなるとバスが大変」という意見が見られた。
- 地区の高齢者の通院時の困りごとは、「受診時間に適当なバスがなく、使えない」「バスではなくタクシーにすると、料金が高い。」という意見が見られた。
- 地区の高齢者の金融機関・公共施設へ行く際の困りごとは、「金融機関だけに行くと高いので通院などのついでに行かないといけない」「週末はバスがなく、タクシーになってしまう」「公共施設は金融機関と同じ」という回答などが多くみられた。

5-2 地域公共交通の課題の整理

【課題①】あらゆる世代の日々の生活を支える公共交通の充実

人口推計では、老年人口は令和2（2020）年から令和12（2030）年までは増加するとされており、バス停まで歩くことができない、家族と同居していても日中の移動手段がない、家族に送迎を頼むことができないなど、日々の移動に不便をきたす高齢者の暮らしの足の確保が求められます。

また、高校生などの若い世代においても外出の際に家族の送迎に頼っているケースが多く、家族の負担が大きいことや家族が送迎できない場合に移動の制約が生じており、こうした移動制約者を支える公共交通サービスの充実も求められます。

【課題②】市内中心部への買い物・通院・通学のアクセス性向上

主要な商業施設、医療施設、学校などは市内中心部に位置しており、円滑にアクセスしやすい環境を構築するために、更なる利便性の向上が求められます。現在は、待ち時間の発生など公共交通モード間での乗り継ぎ円滑化が課題となっています。

また市内中心部へのアクセス性向上は、広域移動を支えるJR東北新幹線や東北本線、白石遠刈田線などとの接続にも重要であることから、これらの交通モードと市民バスなどの地域内幹線交通との連携強化が必要です。

【課題③】公共交通空白地域における移動手段の確保

本市の公共交通は、市内各地区から中心部を結ぶネットワークが構築されていますが、既存の公共交通ではカバーしきれない地区やバス停から遠い地域など交通空白地域も未だ多数存在します。こうした公共交通空白地域に居住する人々の日々の生活を支える仕組みの構築は、持続可能な地域づくりの観点からも喫緊の課題となっており、すべての輸送資源を巻き込んだ取り組みが求められます。

【課題④】持続可能な公共交通への改善

公共交通サービスは、地域の暮らしを支える重要な社会基盤です。この公共交通が持続的に運行するためには、関連する人材や車両などの資源の確保も重要な課題となります。公共交通の運行に関わる運転手や整備士などの高齢化も進んでいる状況下においては、限られた資源を有効に活用しながらも、極端に利用の少ない時間帯や区間について、更なる効率化・収支改善に繋がる見直しの検討が必要となっています。

一方、ほとんどのエリアには公共交通サービスが提供されていますが、市外からの来訪者も含めて利用が伸び悩んでいる状況にあることから、路線や運行状況に関する的確な情報発信などの周知に努めていく必要があります。

6. 地域公共交通の目指すべき将来像

6-1 地域公共交通の目指すべき将来像

「まちづくりの方向性」や「地域公共交通の課題」を踏まえ、本市の地域公共交通の目指すべき将来像を次のとおり定めます。

【地域公共交通の目指すべき将来像】

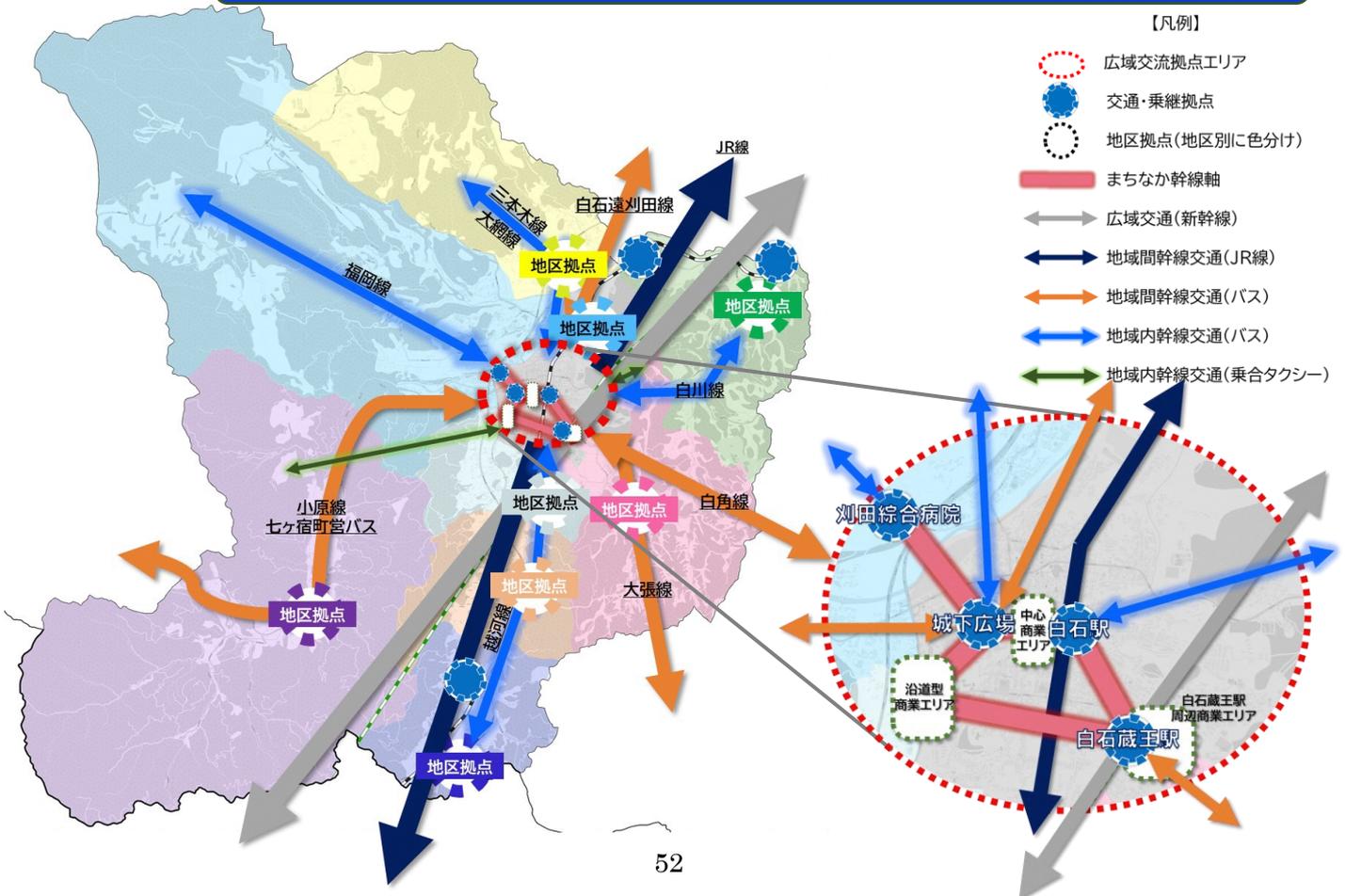
若者からお年寄りまで地域で豊かな暮らしを支えるために、
市民一人ひとりが移動しやすく、利便性の高いきめ細やかな公共交通

鉄道やバス、タクシーなどの様々な公共交通機関について、利用者の動向やまちづくりと密に連携しながら利用促進に取り組み、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。また、市民一人ひとりが移動に困ることなく、「使いたい時に使える」「行きたい場所に行ける」快適な暮らしを支援し、持続可能な暮らしの足を確保するために、「若者からお年寄りまで地域で豊かな暮らしを支えるために、市民一人ひとりが移動しやすく、利便性の高いきめ細やかな公共交通」を将来像とし、その実現のために3つの基本目標を掲げます。

基本目標① 利便性向上による誰もが利用しやすい公共交通の実現

基本目標② 持続可能な地域を支え安心して生活できる環境のための公共交通

基本目標③ 多様な交通手段や多様な主体により市民の移動を支える仕組みの構築



7. 目標達成に向けた取り組みの方針

7-1 目標達成に向けた取り組みの方針

基本目標① 利便性向上による誰もが利用しやすい公共交通の実現

【目標達成に向けた取り組みの基本方針①】 既存公共交通ネットワークの利便性向上

・日常生活における移動手段に欠かせない市民バスの一部見直しを実施します。また、市域を越える通勤・通学などの日常行動を支える JR 東北本線や東北新幹線、路線バスなどとの連携により、接続性向上による市内中心部へのアクセス性向上を図ります。目的地が個別化・少量化している現状では、限られた市民バスなどを効果的に運行し、乗り継ぎなどの利便性向上に伴う市内中心部へのアクセス性を向上することで、家族の送迎に頼っている方などの潜在的移動ニーズに合った多様な公共交通体系の確保・維持に努めます。

基本目標② 持続可能な地域を支え安心して生活できる環境のための公共交通

【目標達成に向けた取り組みの基本方針②】 地域主体による地域公共交通の推進

・急速に進む少子高齢化において重要性が増す公共交通を将来に渡り維持し続けるため、地域住民・交通事業者・行政の適正な役割分担のもと、三者が協働・連携しながら、利用促進、市民意識の醸成、受益者負担の適正化、収益性向上などの多様な取り組みにより、持続可能な公共交通を構築します。特に、限られた資源環境下においては、地域の課題を地域が解決する仕組みづくりを目指し、持続可能な公共交通を構築します。

基本目標③ 多様な交通手段や多様な主体により市民の移動を支える仕組みの構築

【目標達成に向けた取り組みの基本方針③】 多様な主体と連携した交通ネットワークの構築

・行政が主導しながらも、多様な主体と連携して、快適な待合空間整備や乗継拠点の整備などを行い、魅力的な交通環境の創出を目指します。今後整備される「道の駅」などの拠点施設や民間企業などの既存ストックを活用し、まちづくりや観光振興と連携した公共交通の見直しを行います。併せて、公共交通の利用促進のため、紙媒体の時刻表だけではなく、スマートフォンアプリ等、電子媒体を活用して、広く情報発信を行うとともに、観光情報など関連する情報と結び付けて発信することにより、利便性の向上及び多様な利用者へ対応できるよう利用環境の改善に取り組みます。

7-2 基本目標に対する評価指標

基本目標	評価指標 指標の考え方	基準値 (R3)	目標値 (R9)	現状値の 算出方法
①利便性向上による誰もが利用しやすい公共交通の実現	○鉄道駅利用者数(1日あたり)	2,405人	2,500人	白石駅における1日あたりの利用者数
	○市民バス利用者数	84,669人	90,000人	市民バス9路線の年間利用者数
	○白石遠刈田線利用者数	44,268人	45,000人	白石遠刈田線の年間利用者数
	○年間運転免許返納者数	104人	130人	運転免許の年間返納者数
	○市民バス拠点の乗降者数	白石蔵王駅14人 白石駅66人 城下広場144人	白石蔵王駅 30人 白石駅 70人 城下広場 150人	白石駅・白石蔵王駅・城下広場の乗降者数
②持続可能な地域を支える安心して生活できる環境のための公共交通	○市民バスの収支率	6.6%	6.6%	市民バス9路線の運賃収入／運行経費の合計から収支率を算出
	○財政支出の抑制	157万円	157万円	白石遠刈田線の運行経費のうち、補助対象外で蔵王町と共同で負担している金額のうちの33.33%
	○住民主体交通の利用者数	—	1,040人	取り組み目標数5地区×2人／1日×2日／週により算出
③多様な交通手段や多様な主体により市民の移動を支える仕組みの構築	○商業施設や観光施設との連携による公共交通利用促進のサービス数	—	3件以上	
	○新たなまちづくり拠点施設などへのバス停設置数	1箇所	3箇所	
	○住民主体交通の取り組み数	0地区	5地区以上	

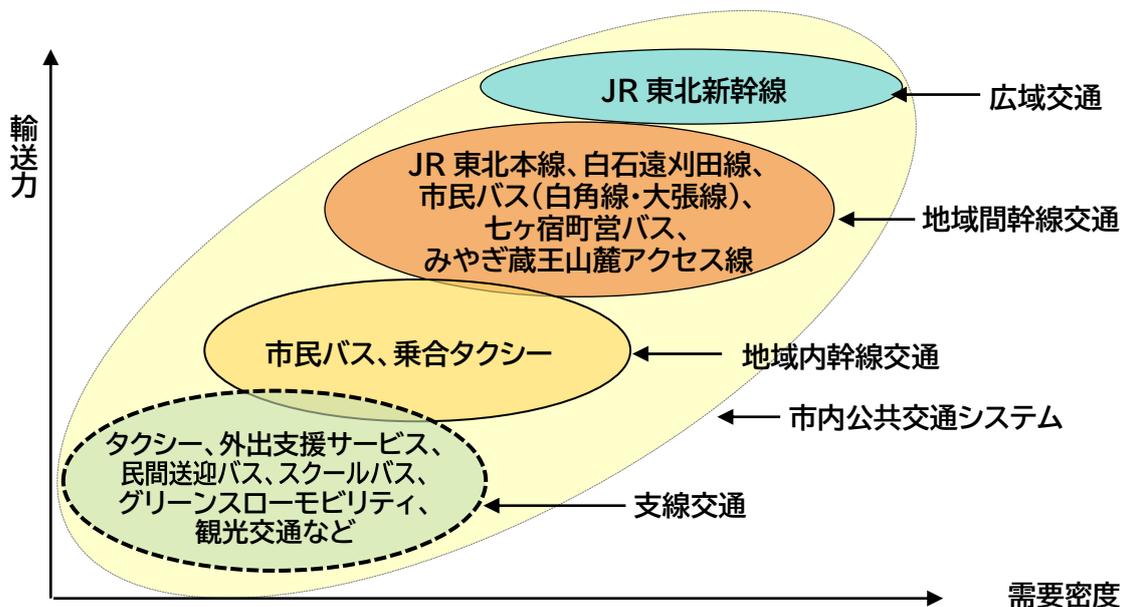
7-3 望ましい公共交通ネットワークのあり方

白石市の公共交通ネットワークの方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通、地域間幹線交通、地域内幹線交通、支線交通の4段階に機能分担を図るとともに、交通結節点としては、白石駅、白石蔵王駅、城下広場、刈田総合病院に加え、商業施設と各地区の公民館を位置づけます。

また、既存公共交通ネットワークパターンを基本としながら、市民バスの経路などの見直しやタクシーを活用したドア・ツー・ドア型のサービスを検討し、公共交通機関相互の接続・連携により、面的なネットワークを向上させることで、白石市民の生活交通として更に来訪者の二次交通としても機能し、利便性向上と効率的な運行を目指します。

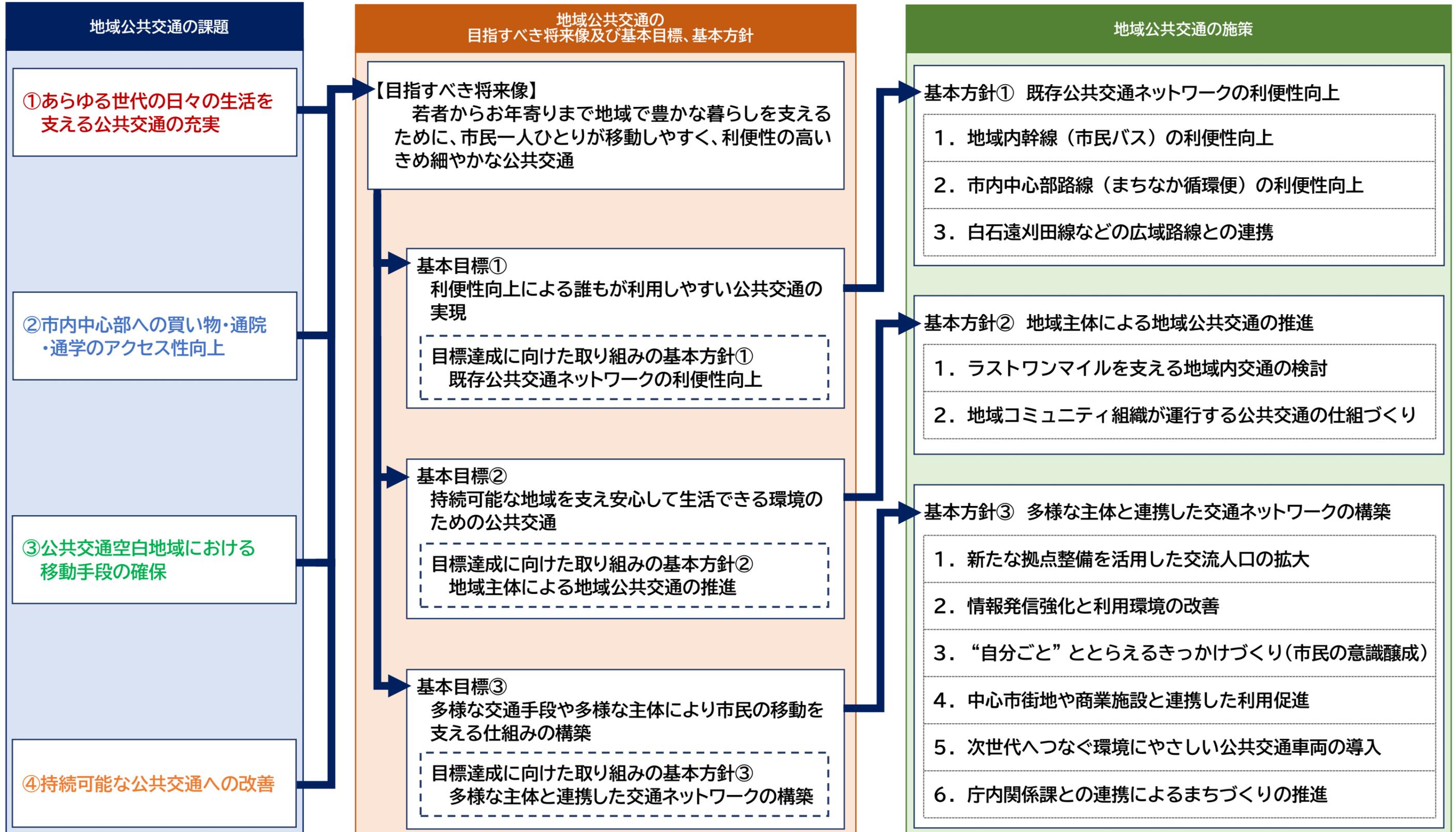
(1) 目指すべきネットワークのあり方

区分	役割分担	対応する公共交通システム
広域交通	○本市内外との広域移動 ○来訪者などに対応した高速輸送	✓JR 東北新幹線
地域間幹線交通	○本市と周辺町村への連絡及び通勤・通学・観光など多様な目的に対応する路線 ○広域交通に接続	✓JR 東北本線 ✓路線バス(白石遠刈田線) ✓市民バス(白角線・大張線) ✓七ヶ宿町営バス ✓みやぎ蔵王山麓アクセス線
地域内幹線交通	○市内の各地区と中心部を結び、本市の骨格を形成する路線 ○地域の実情に合わせて主に通勤・通学、買い物、通院などの目的に対応	✓市民バス ✓乗合タクシー
支線交通	○地域内幹線に接続し、高齢者などの移動を支援するドア・ツー・ドア型に近い機能を持つ少量個別輸送に対応 (ファースト・ラストワンマイル)	✓タクシー ✓民間送迎バス ✓地域共助 など
交通結節点	○地域の各交通システムの拠点における乗継環境機能を強化	✓白石蔵王駅、白石駅、城下広場、刈田総合病院、その他拠点となりうる商業施設、地区公民館



8. 目標達成に向けた施策体系

8-1 目標を達成するための実施施策



8-2 実施事業の概要

目標達成に向けた取り組みの基本方針① 既存公共交通ネットワークの利便性向上

実施事業① 地域内幹線(市民バス)の利便性向上																			
施策の概要	<p>・前計画における施策・事業により、バス停の設置や路線の変更、ダイヤ再編などを行い、現在の公共交通ネットワークを構築してきました。今回の各調査結果からルートに関する満足度が比較的高かったこと、施策・事業を実施してから時間が経過していないことから、これまでのネットワークを継承しながらも、一方で市内公共交通の乗り継ぎ利便性向上を望む声が多かったため、利用者の生活スタイルに適したダイヤ調整を行い、利用者増加に向けた施策を実施します。</p> <p>【具体的事業内容】</p> <p>○地域内幹線の利便性向上に向けた取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・越河線、白角線、大張線の沿道型商業エリアへのバス停設置の検討 目的:商業施設へのアクセス性向上 方法:買い物の行動時間帯に適した日中運行便を対象とした検討 ・福岡線、大網線、三本木線、白川線の市内中心部へのアクセス性向上 目的:市内中心部の商業施設集積エリアや医療施設へのアクセス性向上 方法:まちなか循環便への乗り継ぎを考慮したダイヤの設定の検討 <p>○市民バスの白石駅利用者の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道からの乗り継ぎを活かした高校通学や通勤の利用促進 																		
実施主体	白石市、バス事業者																		
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域内幹線の利便性向上に向けた取り組み</td> <td>検討・協議</td> <td colspan="4">実施</td> </tr> <tr> <td>市民バスの白石駅利用者の利用促進</td> <td>検討・協議</td> <td colspan="4">実施</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9	地域内幹線の利便性向上に向けた取り組み	検討・協議	実施				市民バスの白石駅利用者の利用促進	検討・協議	実施			
実施項目	R5	R6	R7	R8	R9														
地域内幹線の利便性向上に向けた取り組み	検討・協議	実施																	
市民バスの白石駅利用者の利用促進	検討・協議	実施																	

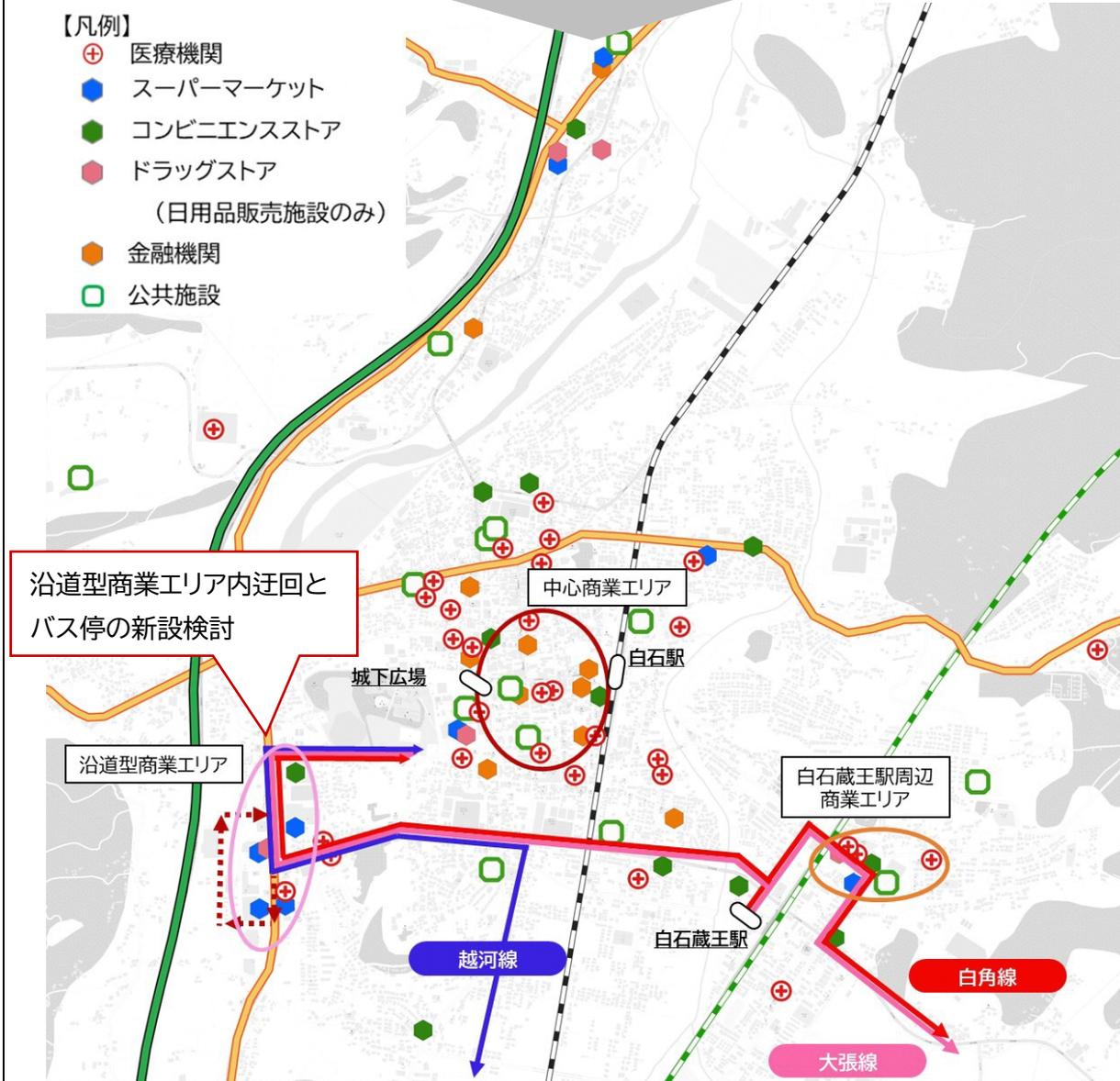
【実施事業のイメージ】

・越河線、白角線、大張線の沿道型商業エリアへのバス停設置の検討

《実施（案）》

- 現在、越河線・白角線・大張線の3路線は、沿道型商業エリアを運行しているが、エリア付近へのバス停はない状況である。
- 最寄りバス停は、白石高校前、城南二丁目であるが、バス停から離れている状況にある。
- 白石高校前から沿道型商業エリア中心部までは、約 600m、城南二丁目から沿道型商業エリア中心部までは、約 300m の距離にある。
※沿道型商業エリア中心部は、まちなか循環便の大平森合バス停とした。
- 短距離を歩くことができない高齢者などの存在がいることや、3路線が運行している各地区の買い物先として、沿道型商業エリアの施設が多数挙げられていることから、沿道型商業エリアへのバス停の新設などの検討を行う。

具体的施策イメージ図



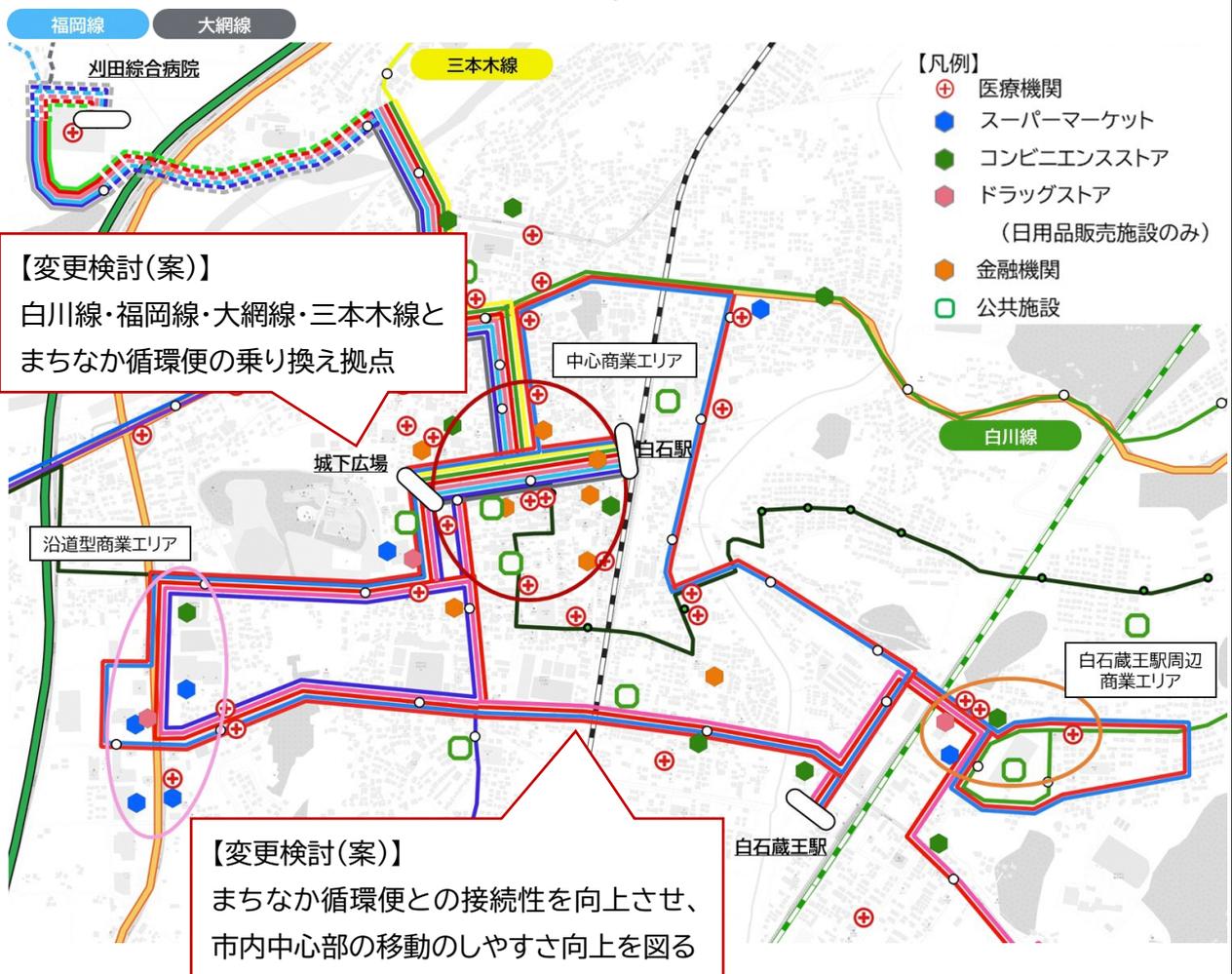
【実施事業のイメージ】

・福岡線、大網線、三本木線、白川線の市内中心部へのアクセス性向上

《実施（案）》

- 福岡線・大網線・三本木線・白川線は、市内中心部(城下広場、白石駅など)の運行がされている。
- しかし、アンケート調査結果から、目的地となる医療施設が個別化していることや、沿道型商業エリアの商業施設が目的地となっている。
- 4路線の、市内中心部全域のアクセス性の向上を図るため、城下広場や白石駅を拠点として、乗り継ぎ性向上を図る。
- まちなか循環便への乗り換えによる市内中心部へのアクセスを可能にする。後述するまちなか循環便の再編と併せて、改善を図る。

具体的施策イメージ図



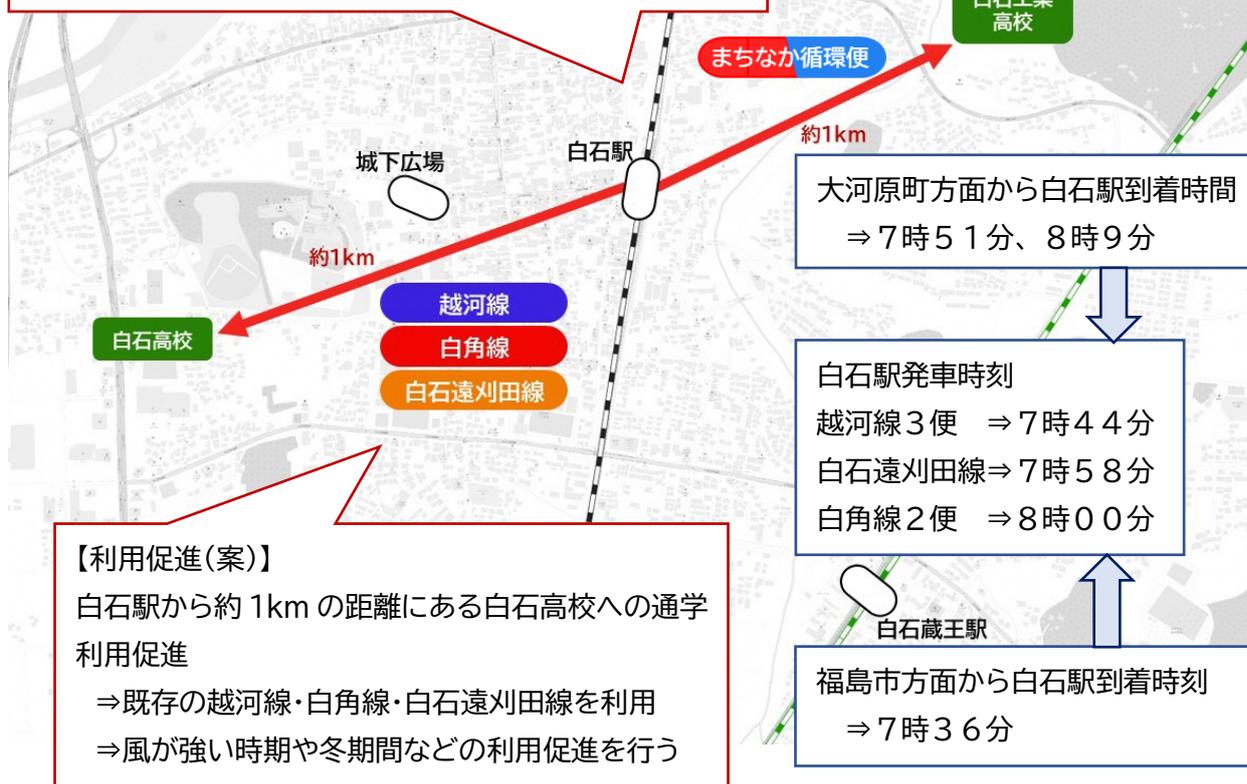
【実施事業のイメージ】

・鉄道からの乗り継ぎを活かした高校通学や通勤の利用促進

【利用促進(案)】

白石駅から約1kmの距離にある白石工業高校への通学利用促進

- ⇒まちなか循環便、白川線のルート再編などを検討しながら、効果的な利用促進策を検討
- ⇒風が強い時期や冬期間などの利用促進を行う



【利用促進(案)】

白石駅から約1kmの距離にある白石高校への通学利用促進

- ⇒既存の越河線・白角線・白石遠刈田線を利用
- ⇒風が強い時期や冬期間などの利用促進を行う

《実施(案)》

- 既存の公共交通で対応できる潜在的需要として、白石駅から高校への通学が挙げられる。
- 既存のネットワークを活用し、冬期間など徒歩での通学がしづらい時期の利用促進を目指す。

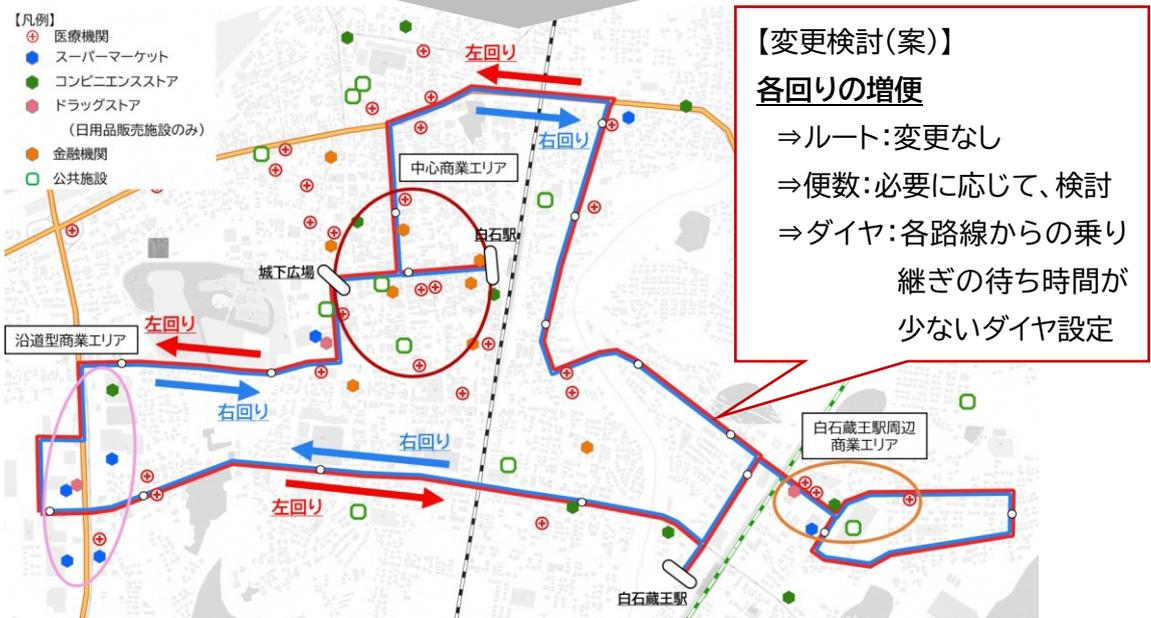
実施概要	<p>・前計画における施策・事業により、まちなか循環便を新たに運行していますが、利用者アンケート結果などにより、「運行ルート」「運行本数」「運行時間帯」が改善点として挙げられています。</p> <p>・各地区からの地域内幹線交通との接続により、市内中心部の利便性向上による利用者増加に向け、改善点を考慮し、まちなか循環便の利便性向上を図ります。</p> <p>【具体的事業内容】</p> <p>○まちなか循環便の利便性向上</p> <p>・まちなか循環便の利便性向上の検討</p> <p>目的:市内中心部の目的地となる施設などアクセスしやすいように、各路線との接続性向上を図る。</p> <p>方法:右回り、左回り必要に応じて増便を検討し、各路線との乗り継ぎなどに適したダイヤ調整を行う。</p>					
	実施主体	白石市、バス事業者				
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	まちなか循環便の利便性向上の検討	検討・協議	実施			

【実施事業のイメージ】 まちなか循環便の利便性向上

《実施(案)》

- アンケート調査から、「乗り継ぎのしやすさ」を求める声が多く挙げられており、各路線との乗継利便性を考慮したダイヤ調整を行う。
- 必要に応じてそれぞれの増便を検討し、各路線からまちなか循環便への乗り継ぎにより、市内中心部への移動を円滑化する。
- 各路線からの接続性を考慮しながらも、買い物や通院などの利用を想定したダイヤ調整を行う。

具体的施策イメージ図



実施事業③

白石遠刈田線などの広域路線との連携

施策の概要

- ・白石市内を運行する市民バスと白石遠刈田線は、一部の区間は同様のルートを行っていますが、バス停の名称や設置箇所を統一するなど、関係団体と協議を行い、利便性向上を図ります。
- ・七ヶ宿町営バス(白石七ヶ宿線)と市民バス小原線は、一部同じ区間を運行しているため、七ヶ宿町営バスの白石市民の利用も見られますが、限られた車両や人員で効率的な運行を行うために、七ヶ宿町と協議しながら、利用者の利便性を低下させずに、互いに連携するメリットを模索します。

【具体的事業内容】

○路線バスなどとの連携

- ・バス停名称やバス停箇所の統一など、利用者の利便性向上に向けた検討と協議
- ・七ヶ宿町営バス(白石七ヶ宿線)の連携強化に向けた協議

実施主体

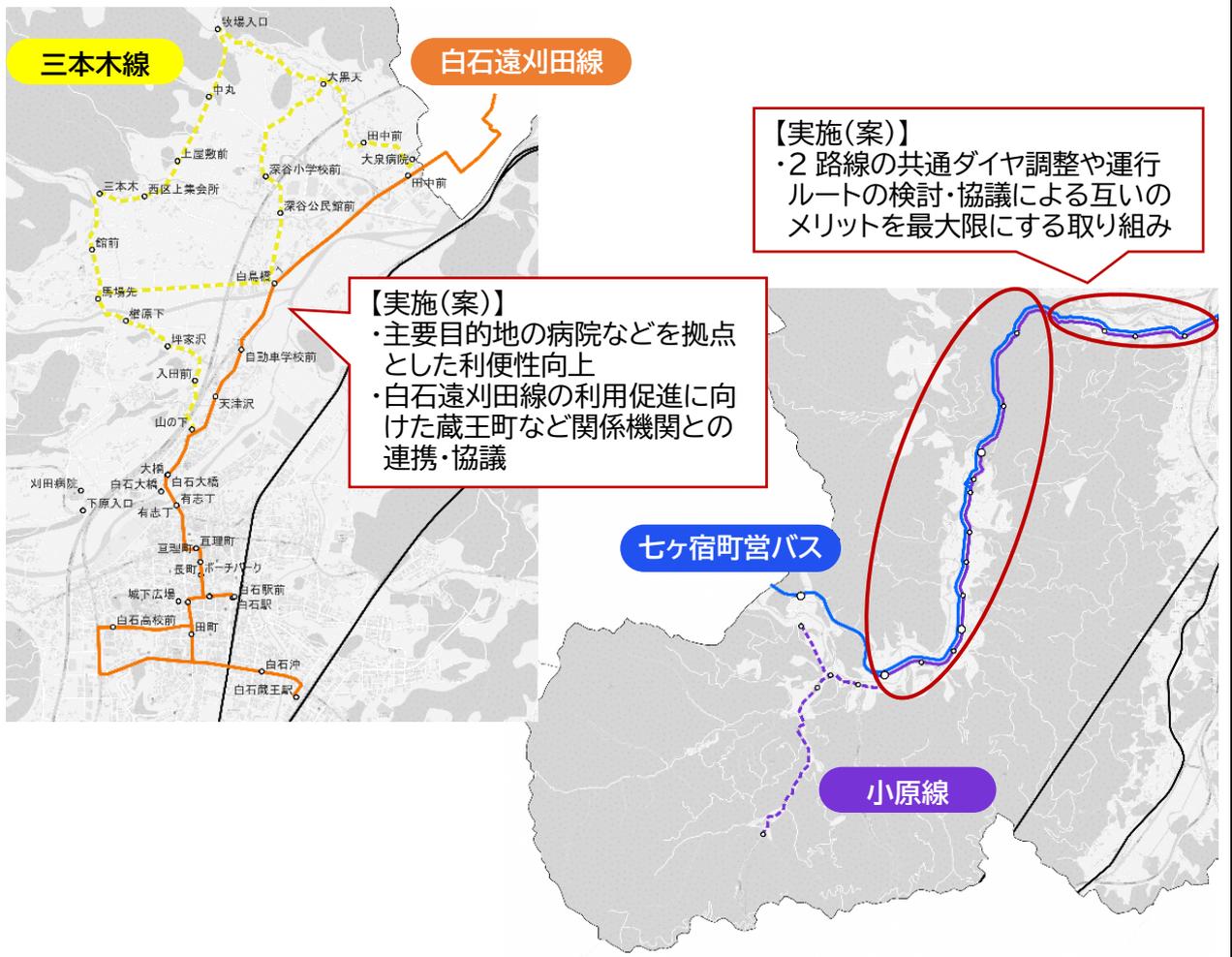
白石市、交通事業者、地元関係者

実施時期

実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
路線バスなどとの連携	検討・協議		実施		

【実施事業のイメージ】

・効率的な運行の検討イメージ



目標達成に向けた取り組みの基本方針② 地域主体による地域公共交通の推進

実施事業① ラストワンマイルを支える地域内交通の検討

施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市民バスは、現在9路線運行していますが、バス停まで歩くことができない利用者もいることから、ラストワンマイルを支える新たな地域内交通の導入検討の必要があります。 ・これまでの地域公共交通を支えてきた事業者や自治体の他、各地区住民が各地区の地域公共交通を支える仕組みを考えていく必要があります。 <p>【具体的事業内容】</p> <p>○新たな地域内交通の導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民主体の交通を含め、新たな地域内交通の導入を検討する。 <p>○住民が主体となり、地域公共交通を考える場づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民ワークショップの定期開催 					
実施主体	白石市、交通事業者、地域住民					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	新たな地域内交通の導入検討	 継続的検討(調整ができた時点で実施)				
	住民が主体となり、地域公共交通を考える場づくり	 継続的検討(調整ができた時点で実施)				

○住民が主体となり、地域公共交通を考える場づくり

【住民ワークショップのイメージ】



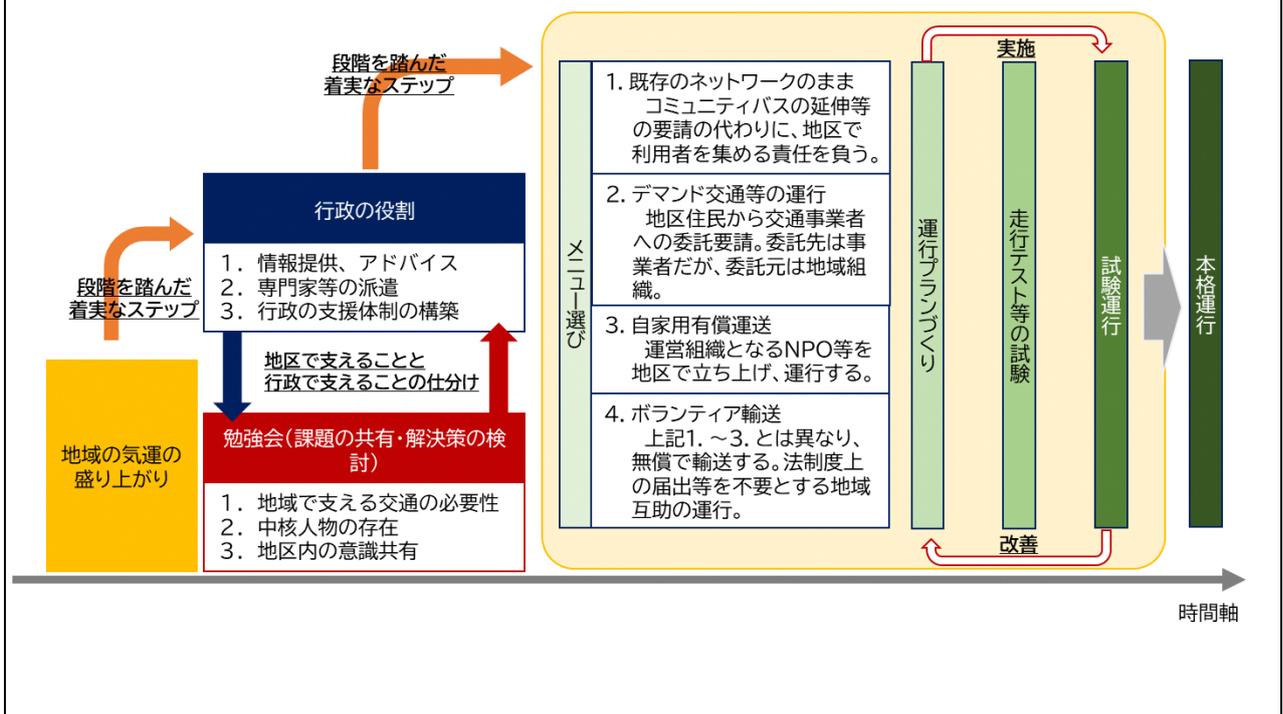
年齢・性別・居住地区などにより各グループに分かれて、意見を出し合う

付箋などを使用し、属性ごとの意見集約を行う



<p>施策の概要</p>	<p>・新たな地域内交通の導入は、現在ある輸送資源を最大限活用し、地域の暮らしの足の確保を行う必要があります。</p> <p>・現在、市民バスの運行ルートは、市内中心部から各地区まで放射状に整備されており、概ね人口が集積しているエリアを運行していますが、市民アンケート調査や民生委員アンケート調査、関係者ヒアリング調査より、自宅からバス停まで歩くことができない高齢者が多数おり、今後も増加することが懸念されます。</p> <p>・この状況を踏まえ、山間地域においては、地区住民が運行する住民主体交通が望ましいと考えられます。様々な地区事情を考慮し、住民主体交通の仕組みを検討し、本格運行に向けた実証実験などを行います。</p> <p>【具体的事業内容】</p> <p>○地区住民主体交通の仕組みの構築</p> <p>※想定地区…越河地区、斎川地区、大鷹沢地区、白川地区、小原地区など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップなどの結果を基にした地区のルール、運行計画の作成 ・実証実験、実証運行の実施と本格運行 ・住民主体交通の実現プロセスを示したストーリーロードマップの明確化 ・各プロセスにおける市の支援メニューの具体化 					
	<p>実施主体</p>	<p>白石市、各地区公民館、地域住民、交通事業者</p>				
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>
	<p>地区住民主体交通の仕組みの構築</p>	<p>継続的取り組み(調整ができた時点で実施)</p>				

【実施事業のイメージ】

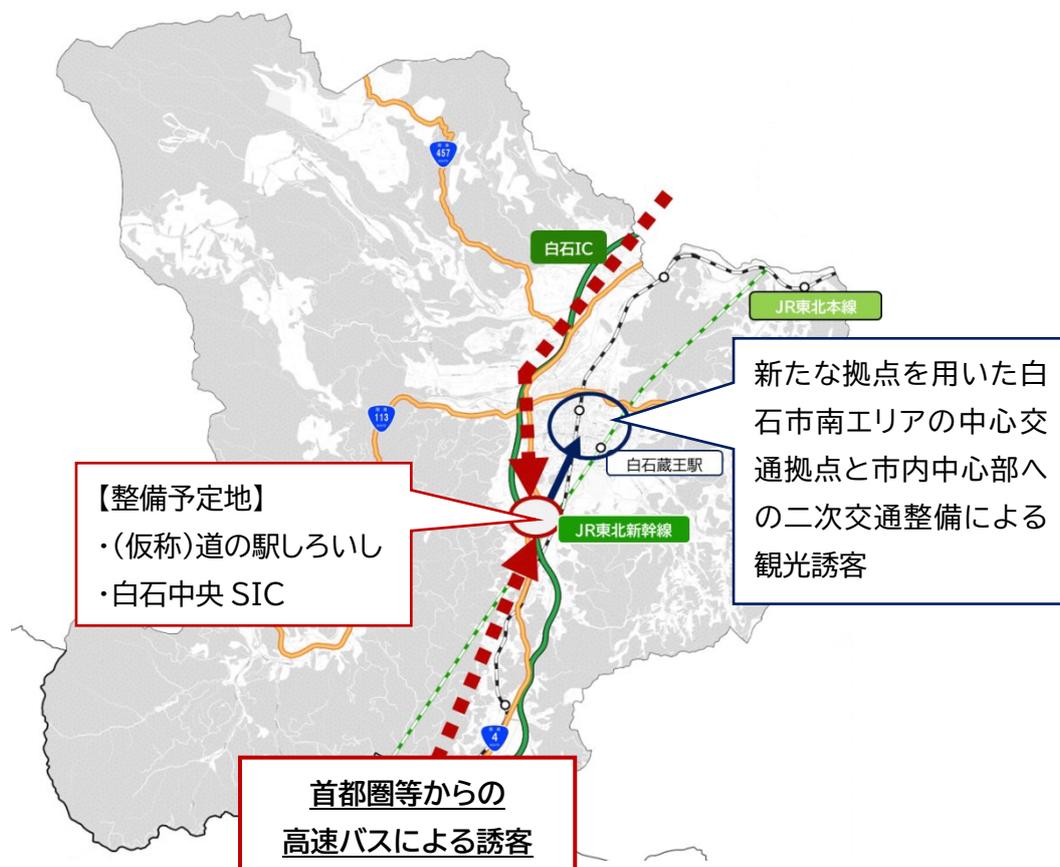


目標達成に向けた取り組みの基本方針③ 多様な主体と連携した交通ネットワークの構築

実施事業① 新たな拠点整備を活用した交流人口の拡大

施策の概要	<p>・令和7(2025)年度の開業を目標に、東北道白石中央SICの整備を進めており、同時に白石中央SICの整備効果を最大限活用するため、「道の駅」と「スポーツレクリエーション施設」を併設させた複合施設の構想など、白石市中心部南エリアに新たな拠点整備を予定しています。地域公共交通については、本市は高速バスの停留場はなく、本施設の立地条件を活かした広域からのアクセス向上が期待できるため、観光利用促進、市中心部への人流形成による地域活性化に向けたバス路線の再編とバス停の設置を検討します。併せて、複合施設周辺のパーク＆ライド整備も検討します。</p> <p>【具体的事業内容】</p> <p>○(仮称)道の駅しろいしとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)道の駅しろいしまで市中心部南エリアバス路線再編、バス停設置検討 ・パーク＆ライド整備とバス路線の再編検討 ・高速バス事業者とのバス停設置に向けた協議 					
	実施主体	白石市、整備運営事業者、交通事業者				
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	(仮称)道の駅しろいしとの連携	検討・協議		実施		

【実施事業のイメージ】



<p>施策の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・白石市内の公共交通に関する情報は、「白石市民バス総合時刻表」にまとめられていますが、鉄道駅や商業施設などにおける案内や情報が不足しており、観光利用客やビジネス利用客への情報提供が十分にできていません。情報提供をする場を関係団体と協議し、利用環境の改善に努めます。 ・市民アンケート調査結果によると、スマートフォンの保有状況が7割を超えていることから、既存の総合時刻表とインターネットを活用した情報提供により利便性を向上します。 ・市民アンケート調査や関係者ヒアリング調査結果から、乗り継ぎがしづらいことや目的地まで行けないことが挙げられていますが、現状の公共交通ネットワークでカバーできている部分が多々あるため、市民にとって使いやすいわかりやすい総合時刻表の内容を再検討します。 ・市民アンケート調査で、「免許を返納しても良い」と回答した人が4割おり、「免許返納をするつもりがない」と回答した人でも、免許返納の条件として公共交通の利便性向上・割引料金などの特典を挙げていることから、高齢者などの免許返納・公共交通利用を促進するためのサービス導入を検討します。 <p>【具体的事業内容】</p> <p>○情報発信方法の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅などの拠点、商業施設などにおける情報発信 ・スマートフォンを活用した情報提供や路線案内ツールの利用促進 <p>○新たな決済手法導入の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・キャッシュレス決済や QR コード決済の導入検討 <p>○免許返納や公共交通利用を促進するサービスなどの検討</p>					
<p>実施主体</p>	<p>白石市、交通事業者</p>					
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>
	<p>情報発信方法の見直し</p>	<p>検討・協議</p>		<p>実施</p>		
	<p>新たな決済手法導入の検討</p>	<p>継続的検討(調整ができた時点で実施)</p>				
	<p>高齢者などの免許返納・公共交通利用を促進するサービスなどの検討</p>	<p>継続的検討(調整ができた時点で実施)</p>				

実施事業③ 公共交通を”自分ごと”ととらえるきっかけづくり(市民の意識醸成)

施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的年齢が若い世代は、バスに乗ることの不安や乗り方が分からないため、小さい頃から利用に慣れる環境づくりをします。 ・将来の主たる利用者世代となる、現在の40～50歳代を中心に、公共交通を暮らしの足として、身近に感じてもらうため、バスに乗る機会、乗車する機会を創出します。 <p>【具体的事業内容】 <u>○モビリティマネジメントの実施</u> ・バス停を活用したバスに乗っておでかけするスタンプラリーの実施</p>					
実施主体	白石市、交通事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	モビリティマネジメントの実施	検討・協議	実施			

実施事業④ 中心市街地や商業施設と連携した利用促進

施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設、中心市街地と連携し、利用者・交通事業者・地域が三者三様にメリットを享受できるバスパックやタクシーの企画乗車券を実施することで、公共交通による地域活性化を目指します。 <p>【具体的事業内容】 <u>○既存ストックを活用した待合スペースの創出</u> ・商業施設など既存ストックを活用した待合スペース創出に向けた事業者との協議 <u>○中心市街地や商業施設との連携</u> ・市民バス車内における商業施設などの広告宣伝による広告収入 ・中心市街地や商業施設と連携したバスパックやタクシーの企画乗車券の検討 <u>○白石市内のイベントにおける公共交通の運行と利用促進</u></p>					
実施主体	白石市、交通事業者、商業施設					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	既存ストックを活用した拠点の整備	検討・協議	実施			
	中心市街地や商業施設との連携	継続的取り組み(調整ができた時点で実施)				
	白石市内のイベントにおける公共交通の運行と利用促進	実施				

【実施事業のイメージ】

○既存ストックを活用した待合スペースの創出

新たな拠点などの整備ではなく、既存ストックを使用し、公共交通の待合空間向上を図る。

(参考)コンビニと連携した待合空間の向上



資料:京都市交通局 HP より

○中心市街地や商業施設との連携

(参考)車内広告や中心市街地と連携したバスパックやタクシーの企画乗車券



資料:宮城交通 HP より



資料:八戸公共交通ポータルサイトより

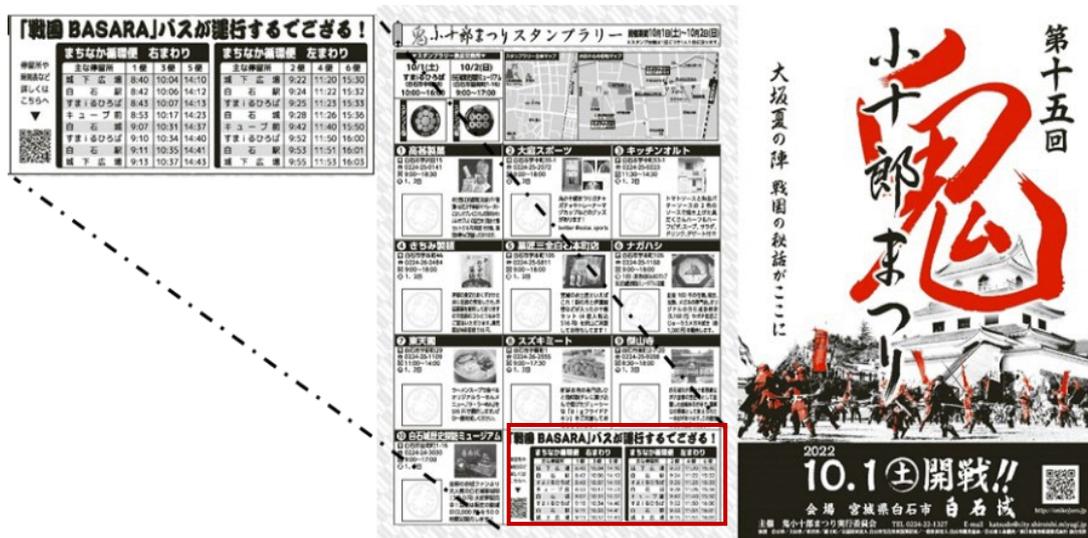


資料:郡山観光交通 HP より

○白石市内のイベントにおける公共交通の運行と利用促進

白石市内のイベントにおいて、公共交通の情報発信による利用促進を実施する。

(参考)第15回鬼小十郎まつり(令和4年10月1日開催)のパンフレット



実施事業⑤ 次世代へつなぐ環境にやさしい公共交通車両の導入

施策の概要	・現在の暮らしの足の確保を見据えながらも、持続可能な公共交通を構築していくためには、環境に配慮した車両を使用することが求められることから、脱炭素社会に寄与する公共交通施策の検討を行います。 【具体的事業内容】 ○環境に配慮した車両などへの更新					
	実施主体 白石市、交通事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	環境に配慮した車両などへの更新	検討・協議		導入に向けた調整		

実施事業⑥ 庁内関係課との連携によるまちづくりの推進

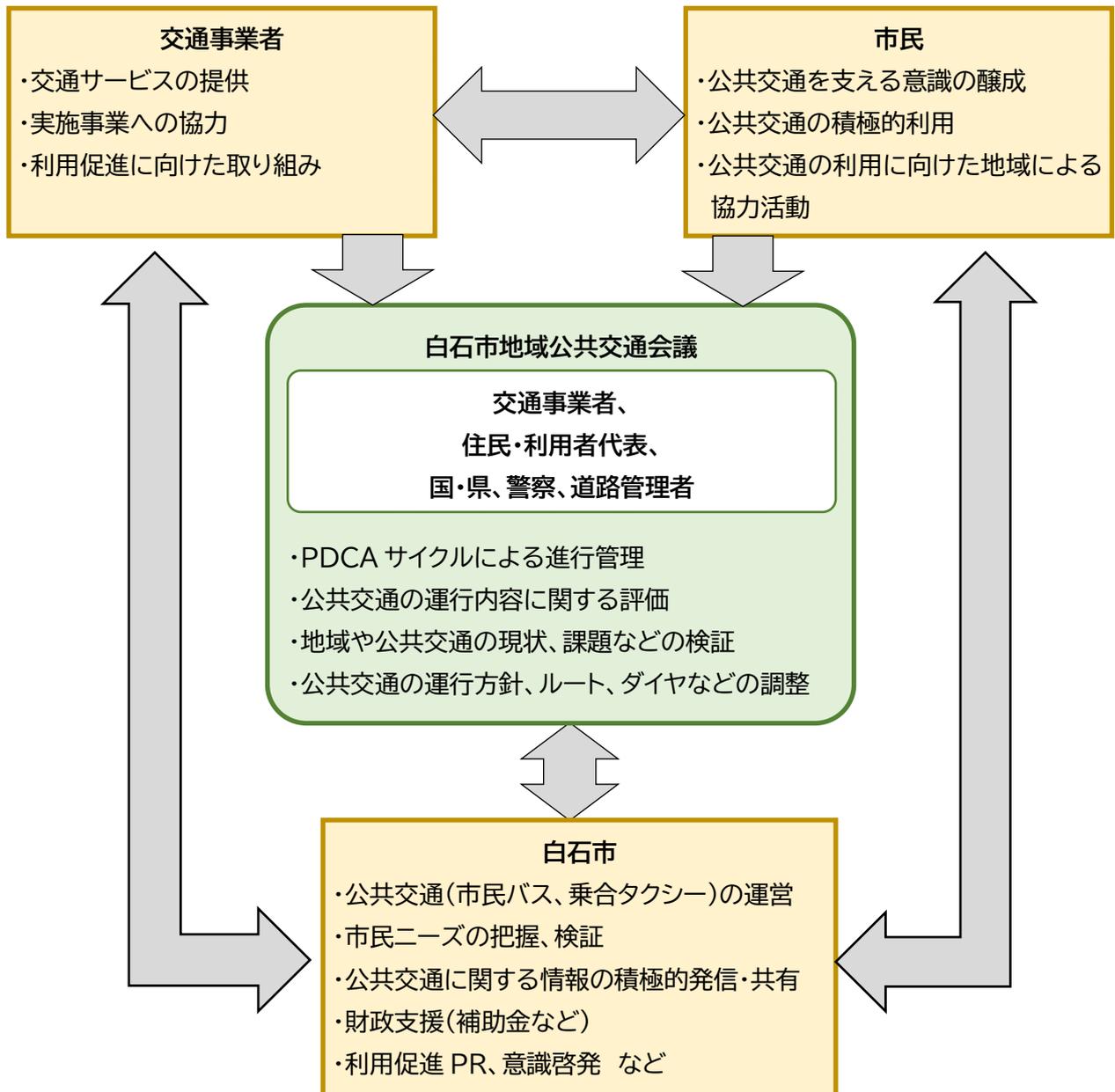
施策の概要	・白石中央SICや(仮称)道の駅しろいし、都市計画マスタープラン、立地適正化計画など、今後の白石のまちづくりを進めていく上で、庁内関係課同士の連携を強化し、各課の事業同士が整合性の取れた事業となるように調整を図ります。 【具体的事業内容】 ○白石市地域公共交通計画の庁内共有 ○各課の事業実施時の連携					
	実施主体 白石市					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	地域公共交通計画の庁内共有	実施				
	各課の事業実施時の連携	実施				

9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

9-1 計画の推進体制

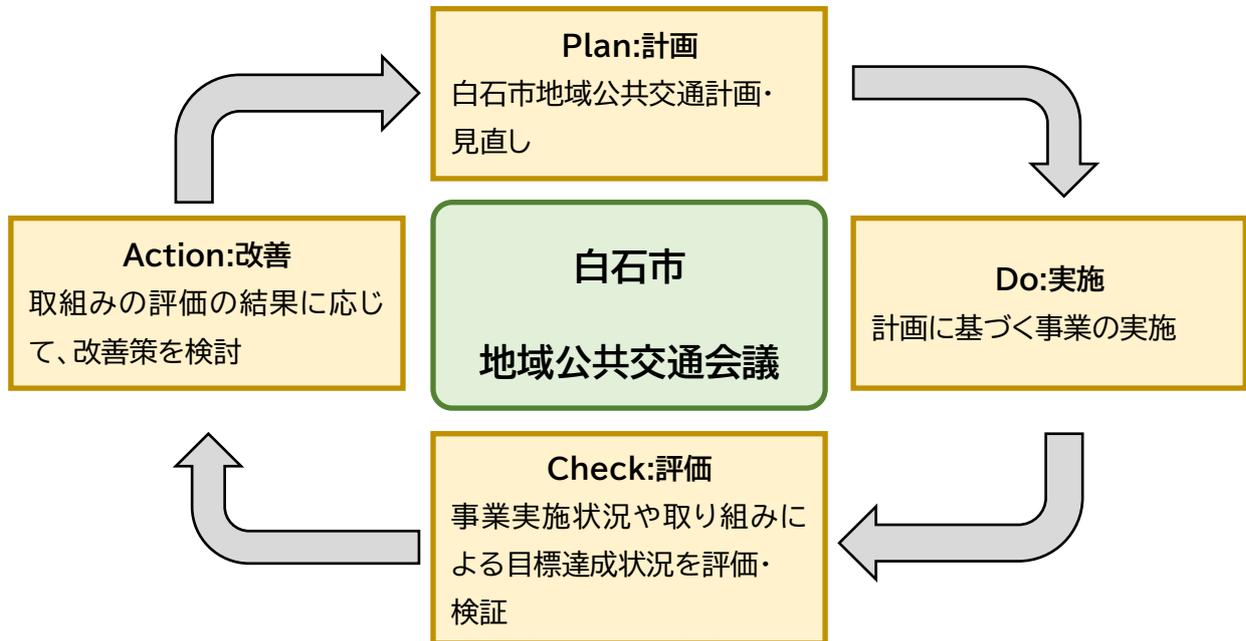
計画の実行にあたっては、白石市地域公共交通会議を母体として、施策に関わるすべての関係者（市民、交通事業者、行政など）が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが重要であるため、以下のような役割分担を行いながら、連携して取り組むための実施体制づくりを進めます。

■本計画推進のための市民・交通事業者・行政による協働体制



9-2 評価・検証とPDCAサイクルの実行

地域公共交通計画を推進するために、各施策の進捗や目標の達成状況などについて数値目標を指標としながら評価・検証し、実施(Do)→評価(Check)→改善(Action)→計画(Plan)のサイクルを実行します。



9-3 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度(令和9(2027)年度)における各種調査結果などを踏まえ、計画全体に関する評価・検証を行います。また、必要に応じて計画の見直しを行うなど、社会動向や進捗状況を考慮しながら計画を推進します。

本計画に定めた事業の実施状況に関する評価については毎年度実施します。

■評価スケジュール

項目		R5	R6	R7	R8	R9
評価方法	利用者数調査	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート			○		◎
	市民アンケート調査					◎
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎
計画の評価・検証						◎
計画・目標値の見直し				○		●
白石市地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎:実施 ○:必要に応じて実施 ●:次期計画の検討

白石市地域公共交通計画

策定：令和5（2023）年3月

発行：白石市

〒989-0292

宮城県白石市大手町1番1号

電話：0224-22-1327（まちづくり推進課）