山元町地域公共交通計画

令和６年３月

令和７年７月変更

山　元　町

- 目　次 -

１章　はじめに **1**
１．計画の背景と目的 1
２．本町の位置・地勢 2
３．計画の区域 2
４．計画の期間 2
２章　上位・関連計画 **3**
１．計画の位置づけ 3
２．関連法規制 4
３．上位計画 5
４．関連計画 6
３章　現況・課題 **10**
１．地域特性 10
２．地域公共交通の状況 16
３．地域公共交通の利用者ニーズ 32
４．網形成計画の評価・検証 48
５．地域公共交通の課題 50
４章　計画の基本方針及び目標 **57**
１．本町における地域公共交通のあり方（目指す将来像） 57
２．将来の地域公共交通体系イメージ 58
３．本町係る交通サービスの役割 59
４．基本方針と取組の方向性・目標 60
５．施策の体系 61
６．施策の展開 62
７．地域公共交通特定事業 70
８．指標・数値目標 71
５章　計画の推進方針 **72**
１．関係主体と基本的な役割 72
２．計画の推進・管理体制 73
３．計画の推進方法 73

１章　はじめに

１．計画の背景と目的

山元町（以下「本町」という。）では、平成 11 年から定時定路線バスの町民バス「ぐるりん号」を運行し、震災を前後して町民の日常の移動の一助を担って来ました。平成 29 年 4 月からは定時定路線バスに加えデマンド型乗合タクシーを一体的に運行することで現在に至っています。

その間、平成 19 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（通称、地域交通法）」が施行され、交通事業者と住民、行政等が参加する法定協議会を設置して、地域の公共交通に関する課題を共有し、解決と確保・維持に向けた話し合いを行う仕組みが作られました。

本町においても、復興後の新しいまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するため、平成 30 年 3 月に「山元町地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）を策定しました。

近年、人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通の維持が厳しさを増してきている中で、令和 2 年 11 月 27 日に地域交通法が改正され、地域が自らデザインする地域交通を目指して、地域の輸送資源の総動員等の方向性が示されました。さらに、こうした方針を含めた内容をとりまとめた地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。また、令和 5 年 4 月には、地域の関係者の連携と協働「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めることの必要性を謳った改正がなされました。

一方、令和 2 年 2 月頃から日本国内で広がり始めた新型コロナウイルス感染症拡大による人々の外出自粛等の影響により、公共交通の利用者が激減しました。人々の生活様式が一変し、既存の公共交通を維持できなくなることが懸念されます。また、令和 6 年 4 月に改正労働基準法が適用され、運転手の労働時間・拘束時間に制限がかけられることから、交通事業者の運転手不足がより深刻になることが予想されています。さらに、公共交通を通じて、環境問題への対応や地域社会の発展と国際目標である「持続可能な開発目標（SDGs）」への取組も求められています。

こうした状況を踏まえて、『“必要な人に必要なものを提供する”　本町に合った、本町らしい地域公共交通』をテーマに、家族等の送迎も含め自力での移動手段がなく、移動に困っている方々を念頭に、町内の移動資源を有効に活用した、町民の生活を支えるインフラとして、持続可能で町民にとって利便性の高い交通システムの構築を行うことを目的に「山元町地域公共交通計画」（以下「地域公共交通計画」という。）を策定します。

２．本町の位置・地勢

本町は、宮城県の最東南端に位置し、東は直線的な砂浜海岸が太平洋に面し、西は角田市、丸森町、南は福島県新地町、北は亘理町と接しています。

町の面積は 64.58km^2、東西約 6km、南北約 12km の長方形のような形をしており、地形は西側の阿武隈山地から連なる丘陵地、東側の海岸平野の 2 つに大きく分けられます。

町を南北に国道 6 号、常磐自動車道、JR 常磐線が縦貫しています。国道 6 号は宮城県と東京都をつなぐ幹線道路で、常磐自動車道は亘理 IC（宮城県）から三郷 JCT（埼玉県）をつないでおり、町内には山元 IC と山元南 SIC があります。JR 常磐線は町内に山下駅と坂元駅があり、仙台市中心部へは約 45 分での移動が可能となっています。

また、北へ約 20km の位置に仙台空港、さらに北へ約 18km の位置に仙台港があります。一方、南へ約 17km の位置に相馬港（福島県）があります。

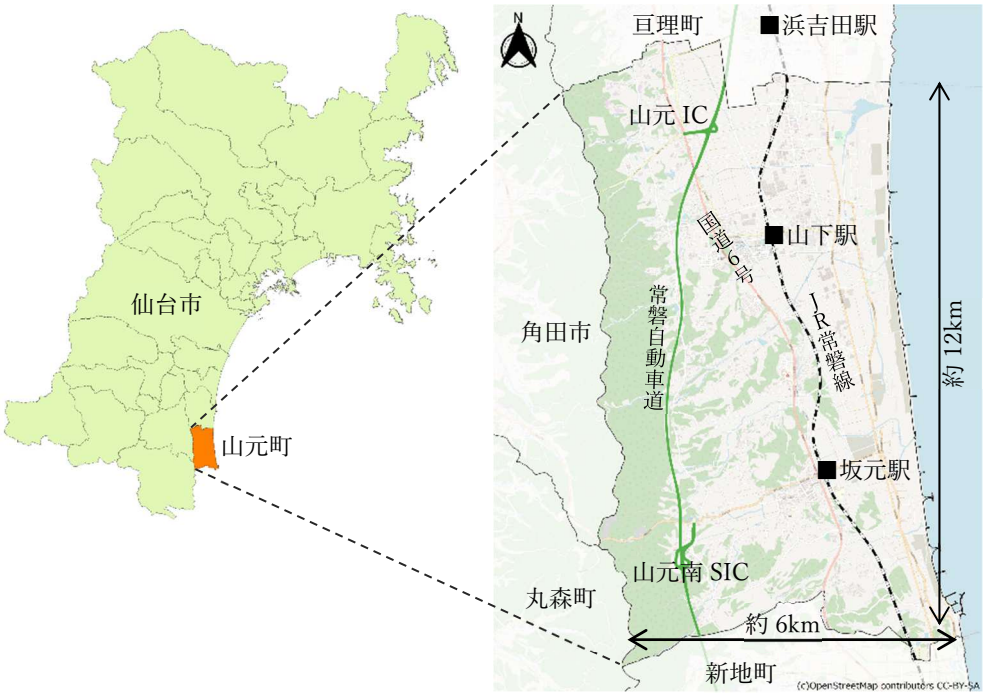


図　位置・地勢

３．計画の区域

山元町内及び近隣市町

４．計画の期間

令和 6 年度～令和 12 年度の 7 年間

２章　上位・関連計画

１．計画の位置づけ

地域公共交通計画と上位・関連計画との位置づけは、以下に示します。

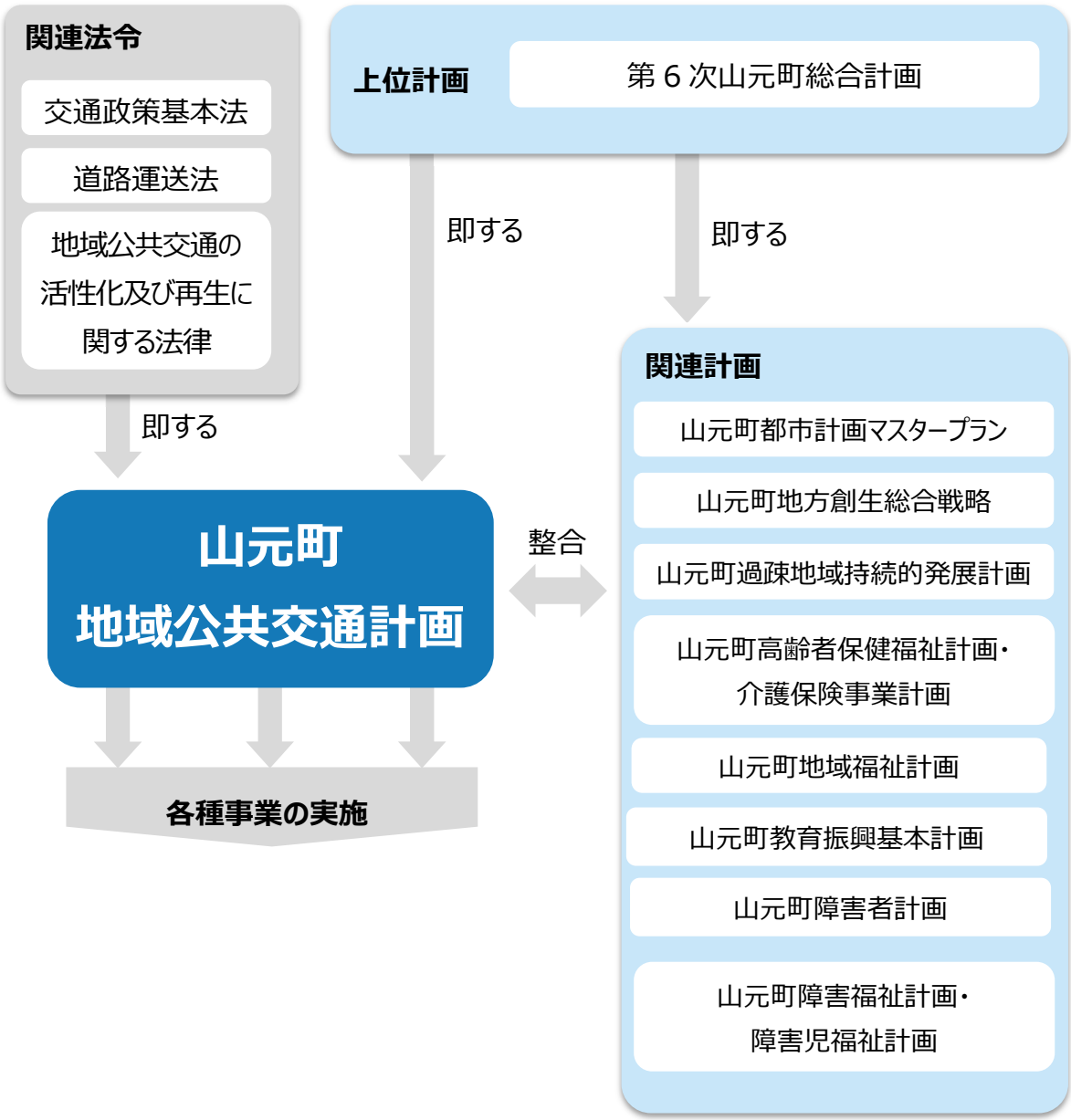


図　計画の位置づけ

２．関連法規制

<table>
<tr><td colspan="2">法律名</td><td>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）</td></tr>
<tr><td colspan="2">施行</td><td>平成 19 年 5 月</td></tr>
<tr><td colspan="2">定義</td><td>地域公共交通を「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」と定義する。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">改正内容</td><td>平成26年</td><td>地域戦略との一体的な取組が不十分であることや総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、局所的な取組にとどまっていることから、以下のことを改正。
①地方公共団体が中心となり、コンパクトなまちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、従前の地域公共交通総合連携計画を「地域公共交通網形成計画」に改め、まちづくり施策との連携等も計画事項に位置づける
②バス路線の抜本的見直しなど、地域全体の公共交通ネットワークを再編するための「地域交通再編実施計画」を作成し国の認定を受けた場合は、個別事業法上の特例を受けることができる</td></tr>
<tr><td>令和2年</td><td>地方公共団体が交通事業者等と連携して、公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成、最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、国が予算面とノウハウ面から支援を行うことで、持続可能な地域公共交通を実現することを目的とし、以下のことを改正。
①地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成を努力義務とし、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置づける
②路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための「地域旅客運送サービス継続事業」を創設する
③鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設する
④等間隔運行、定額制乗り放題運賃、乗継ぎ割引運賃（通し運賃）等のサービス改善を促進する「地域公共交通利便増進事業」を創設する
⑤MaaS に参加する交通事業者等が策定する「新モビリティサービス事業計画」の認定制度を創設する　など</td></tr>
<tr><td>令和5年</td><td>地域公共交通は、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みや新型コロナウイルスによるライフスタイルの変化もあり、厳しい状況にある。特に一部のローカル鉄道は、利用者の大幅減少により鉄道が有する大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況にあることを踏まえ、地域の関係者の連携と協働「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めることが必要となっていることから、以下のことを改正。
①「地域の関係者」の「連携と協働」の促進
②ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充
③バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充
④鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設　など</td></tr>
</table>

３．上位計画

計画名	**第６次山元町総合計画**
策定時期	令和元年 12 月
計画期間	令和元年度～令和 10 年度
計画の体系	【まちの将来像】キラリやまもと！みんなでつくる笑顔あふれるまち 【基本理念】 1．住んでみたい、ずっと住んでいたいと思える、元気で快適なまちづくり 2．ともに創造する、安全・安心なまちづくり 3．つながりを大切にする、愛と誇りを育むまちづくり 【基本方針（施策の大綱）】 1．健やかなくらしをともに支えるまちづくりに取り組みます （子育て環境、保健・医療、障がい福祉、高齢者福祉） 2．地域の資源を生かした産業の振興と活力あふれるまちづくりに取り組みます （農林水産業、商工業、観光・交流、移住・定住） 3．のびのびと学び、夢と志を育むまちづくりに取り組みます （学校教育、生涯学習、文化財、スポーツ・レクリエーション） 4．快適な生活を支える、コンパクトで安全・安心なまちづくりに取り組みます （防災・減災、防犯、交通安全、都市整備、公共交通、上下水道） 5．質の高い持続可能なまちづくりに取り組みます （環境保全、廃棄物・循環型社会、地域コミュニティ・協働、行財政運営）
基本計画 ※本計画との関連内容抜粋	【公共交通】 町民のニーズに対応した公共交通が充実したまちづくりを進めます。 1.身近な公共交通手段の維持 ・町民の生活を支える身近な交通手段である公共交通の利便性の向上を図ります。 ・駅や医療機関、学校を中心とした公共交通網の整備を促進します。 ・JR 常磐線が、通勤・通学など仙台圏と結ばれる重要な交通手段であることから、より利便性の高いダイヤ運行の実施等を JR に対し働きかけます。 ・新市街地と既存集落を有機的に繋ぐ交通ネットワークの構築を図り、新市街地の利便性を町全体が享受できるまちづくりを進めます。 2.公共交通の再編等の推進 ・学校等の公共施設の統廃合や新設に併せて、スクールバスや定時定路線バス等のバス路線の再編を検討します。

４．関連計画

計画名	**山元町都市計画マスタープラン**
策定時期	平成 30 年 2 月
計画期間	平成 27 年～平成 37 年（中間年　平成 32 年）
計画の体系	【基本理念】 希望と笑顔を継承する地域づくりを目指して 悠々とした人と緑豊かな定住都市の形成 【基本方針】 1.防災・減災の都市づくり～災害に強い都市構造の構築～ 2.集約型の都市づくり（コンパクトシティ）～快適交通ネットワークの形成～ 3.安心して定住できる都市づくり～持続するやさしい住環境の整備～ 4.集い賑わいある都市づくり～産業機能の強化と交流人口の拡大～ 5.豊かな自然と共生する都市づくり～協働による自然環境の保全と活用～
整備方針 ※本計画との 関連内容抜粋	【交通施設等】 基本方針 1.広域交通に対する連続性の確保 ➢ 広域幹線道路相互や山元 IC、山元南スマート IC にアクセスする道路の体系を構築し、広域交通に対する連続性を確保 2.避難路ネットワークの形成 ➢ 東日本大震災による津波浸水被害等を踏まえ、既存の町道網を活かしつつ、東西方向の避難路整備を推進し、避難路ネットワークを形成 3.市街地の連担性確保に向けた道路ネットワークの形成 ➢ 3 つのつのつ市街地や既存市街地などの市街地間の連担や拠点施設をつなぐ道路ネットワークを形成 整備方針 ・鉄道 ➢ JR 常磐線は、東日本大震災による津波浸水範囲の状況を踏まえ、本町中央部の国道 6 号に近い位置に移設復旧した。（平成 28 年 12 月運転再開） ・駅前広場 ➢ 新市街地である新山下駅周辺地区、新坂元駅周辺地区においては、利便的で快適な駅前広場を整備することで、自家用車やタクシー、コミュニティバス等の公共交通機関がスムーズに利用できるよう、駅利用者の利便性の確保を図る。 ・コミュニティ交通 ➢ 今後、コミュニティバス等により、新市街地と既存集落とのアクセス性を向上させ、町内全体での生活の利便向上や集落コミュニティの維持・活性化を図る。

計画名	**山元町地方創生総合戦略**
策定時期	令和３年３月
計画期間	■人口ビジョン　令和４年～令和 42 年 ■総合戦略　　令和３年度～令和６年度
計画の体系	■人口ビジョン：令和 42 年の目標人口を 6,400人と定め、人口減少を克服して持続的な発展を目指すうえでの長期的ビジョンとして、４ つの視点により重点的に取り組みます。 ■総合戦略：【将来像】キラリやまもと！みんなでつくる笑顔あふれるまち
施策の方向 ※本計画との関連内容抜粋	〈基本目標 4〉町内の主要な拠点を結ぶコミュニティ交通の充実により生活利便性を高めるとともに、町民が町の文化や歴史等に触れる機会を増やし、町外の人々と協働して地域づくりを進められる仕組みを構築します。 ○「小さな拠点」、コンパクトシティ化の推進 ➢ 利便性の高い、拠点機能を集約した「新市街地」と、既存集落のアクセス性の向上を図るとともに、新市街地間をコミュニティ交通で結ぶことにより、町内全体での生活の利便性向上や集落コミュニティの維持・活性化を図ります。 ➢ 町民バス等運行事業：町民の利便性の向上を図るため、町民バスぐるりん号及びデマンド型乗合タクシーを運行します。

計画名	**山元町過疎地域持続的発展計画**
策定時期	令和３年９月
計画期間	令和３年度～令和７年度
方針 ※本計画との関連内容抜粋	【交通施設の整備、交通手段の確保】 公共交通確保対策 ➢ 町民の生活を支える身近な交通手段である公共交通の利便性の向上を図るとともに、駅や医療機関、学校を中心とした公共交通網の整備を促進する。 ➢ 新市街地と既存市街地を有機的に繋ぐ交通ネットワークの構築を図り、新市街地の利便性を町全体が享受できるまちづくりを進める。 ➢ 学校等の公共施設の統廃合や新設に併せて、スクールバスや定時定路線バス等のバス路線の再編を検討する。 事業名 ・過疎地域持続的発展特別事業　公共交通 ・ 町民バス等運行事業 ・ 町民バス路線等見直し事業

計画名	**山元町高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画**
策定時期	令和６年３月
計画期間	令和６年度～令和８年度
※本計画との関連内容抜粋	基本目標Ⅱ　生きがいと自立生活に向けた取組の推進 (２)暮らしやすい地域づくり ①公共交通 町民バス等の運行については、主に町内の高齢者や子どもとを中心とする「移動制約者」と言われる方の移動手段を確保することを目的として実施しています。運行にあたっては、様々なご意見等も寄せられているため、課題解決に向けた総合的な検討を実施するなど、利便性の向上とともに、交通環境の改善を図っています。 ・　民間交通事業者も含め、町内の移動資源を有効に活用し、町民の生活を支えるインフラとして、本町の実情に見合った持続可能で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ます。 ②交通安全対策 春・秋の交通安全運動期間において各種事業を展開しています。高齢ドライバーに対する交通事故防止対策（免許返納含む）が課題となっています。 ・　今後、高齢ドライバーを対象とした交通安全教室を開催するなど、事故防止対策に取り組みます。また、免許返納者に対する支援制度について、現行の支援制度を継続し高齢者の免許返納を促します。

計画名	**山元町地域福祉計画**
策定時期	令和６年３月
計画期間	令和６年度～令和 10 年度
※本計画との関連内容抜粋	生活支援の活動・仕組みづくり 5-4 福祉アクセシビリティの向上に向けた取組支援 ・　福祉サービス等を考慮し、公共交通網の利便性向上を図るとともに、公共交通機関を利用することが困難な人の移動を支援します。

計画名	**山元町教育振興基本計画**
策定時期	令和３年３月
計画期間	令和４年度～令和８年度
※本計画との関連内容抜粋	教育環境・教育活動の充実 4-1．小学校再編の計画的推進 本町の人口は平成 25 年当時より急速に減少傾向を示しており、これに伴い児童生徒数も想定以上に減少することが予想され、複式学級編制や教職員の配置数の減、中学校の部活動の維持などが大きな課題となってきていることから（～中略～）教育委員会では、平成 30 年 12 月に「山元町小・中学校再編方針」を下記のように策定しました。 ・　小学校：10 年後を目途に「小学校１学校区」 ・　中学校：令和３年４月に「中学校１学校区」現山下中学校を活用

計画名	**山元町障害者計画**
策定時期	令和３年３月
計画期間	令和３年度～令和８年度
※本計画との関連内容抜粋	暮らしやすいまちづくりの推進 調査では外出時の移動方法を、自宅の車（自分で運転をする）としている方が多くなっています。加齢・障害により自身での運転が困難な（になった）場合のために、代替の手段が必要です。また、外出しない理由として、「障害の状況から困難なため」と多くの人が回答しています。今後は、生活環境の改善や情報入手等のほか、地域における理解等、様々な面におけるバリアフリー化の推進が求められています。 ・　生活環境バリアフリー化の推進 障害のあるなしや年齢、性別、人種などにかかわらず、多くの人が利用しやすいように環境を整備するユニバーサルデザインの考え方をもとに関係各課との連携を図り、公共施設、道路、公共交通等の積極的な推進を図ります。

計画名	**山元町障害福祉計画・障害児福祉計画**
策定時期	令和６年３月
計画期間	令和６年度～令和８年度
※本計画との関連内容抜粋	地域生活支援事業 ⑨移動支援事業 ・　屋外での移動が困難な障害のある人が、外出する際にヘルパー等による支援を行うことにより、障害のある人の地域における自立生活及び社会参加の促進を図ります。

３章　現況・課題

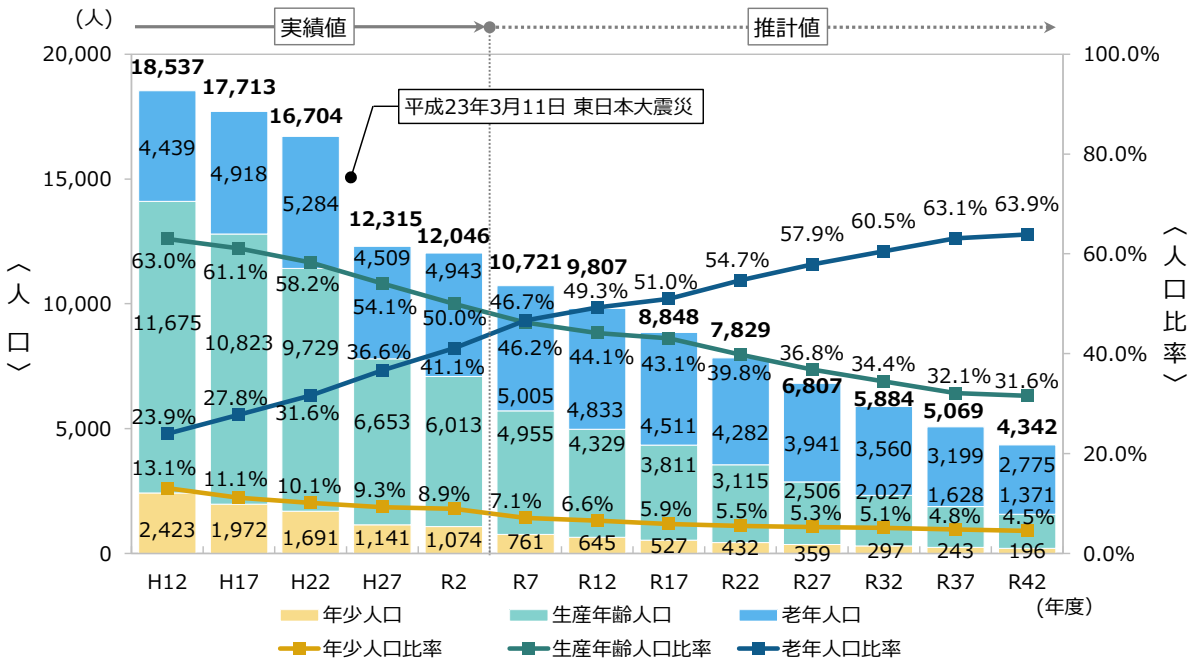
１．地域特性

（１）人口動態

本町の平成 12 年以降の人口推移をみると、減少傾向となっており、平成 23 年の東日本大震災（以下「震災」という。）以降は町外への人口流出が進み、平成 27 年には 12,315 人まで減少しましたが、令和 2 年は 12,000 人台を維持しています。さらに、令和 42 年における本町の推計人口は 4,342人となっており、平成 27 年 12,315人の約 35.3%まで減少すると試算しています。

平成 12 年以降の年齢 3 区分別人口の推移をみると、年少人口と生産年齢人口は減少傾向にあり、老年人口は平成 22 年 5,284 人をピークに減少し令和 2 年には約 4,900 人となっています。

平成 12 年以降の年齢 3 区分別人口比率の推移をみると、老年人口比率は増加傾向にあり、令和 2 年は 41.1%となっています。さらに令和 42 年には老年人口比率は 63.9%になると見込まれます。一方、年少人口比率と生産年齢人口比率は減少傾向にあり、少子高齢化が進んでいます。

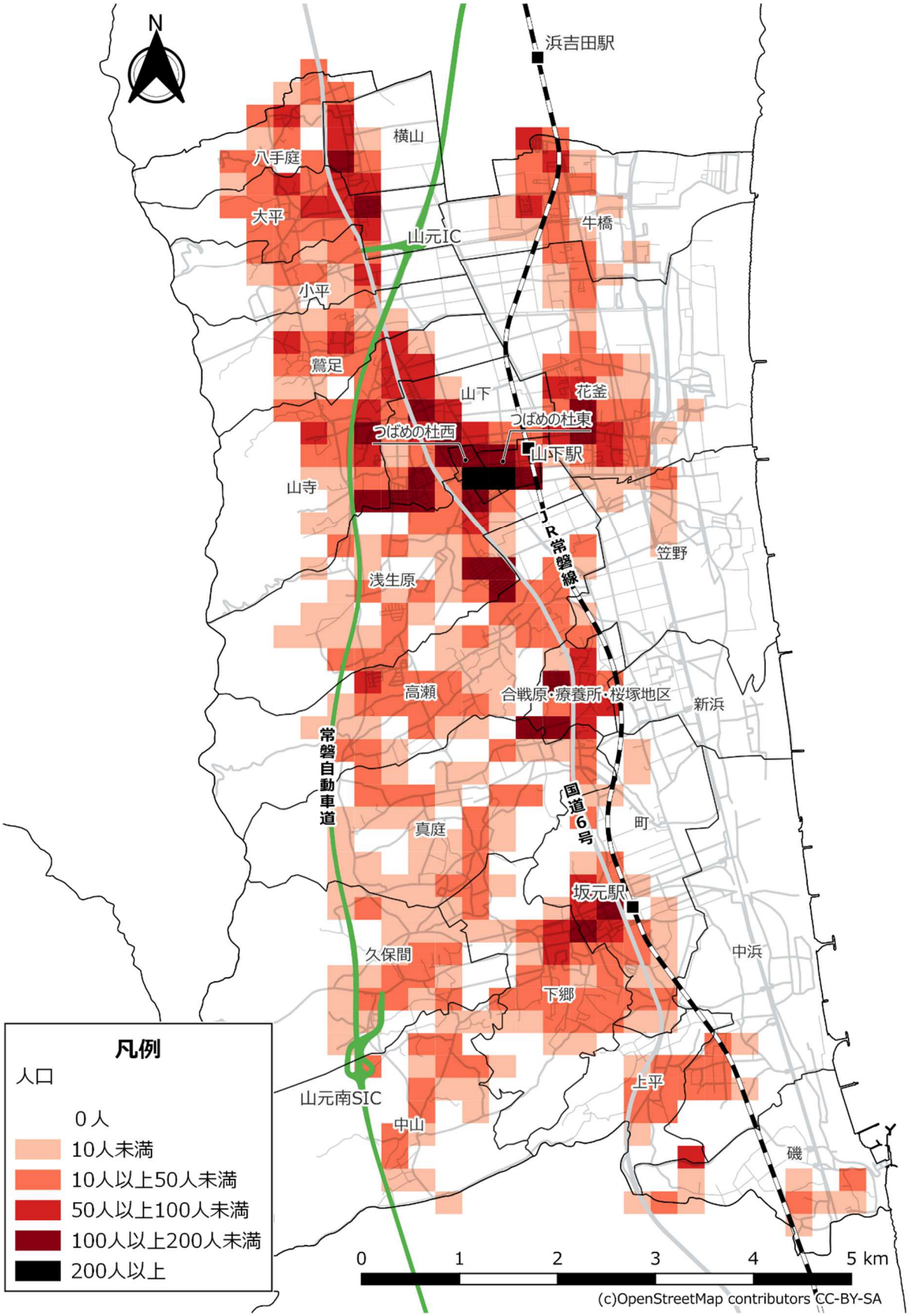


※年少人口：14 歳以下の人口、生産年齢人口：15～64 歳の人口、老年人口：65 歳以上の人口

資料：実績値…国勢調査（統計局）各年、推計値…山元町地方創生総合戦略・人口ビジョン

図　年齢 3 区分別人口及び人口比率の推移・推計

令和２年の人口分布をみると、主に国道６号沿いに集落が形成されており、特に新市街地（山下駅周辺、宮城病院周辺、坂元駅周辺）に人口の集積がみられます。

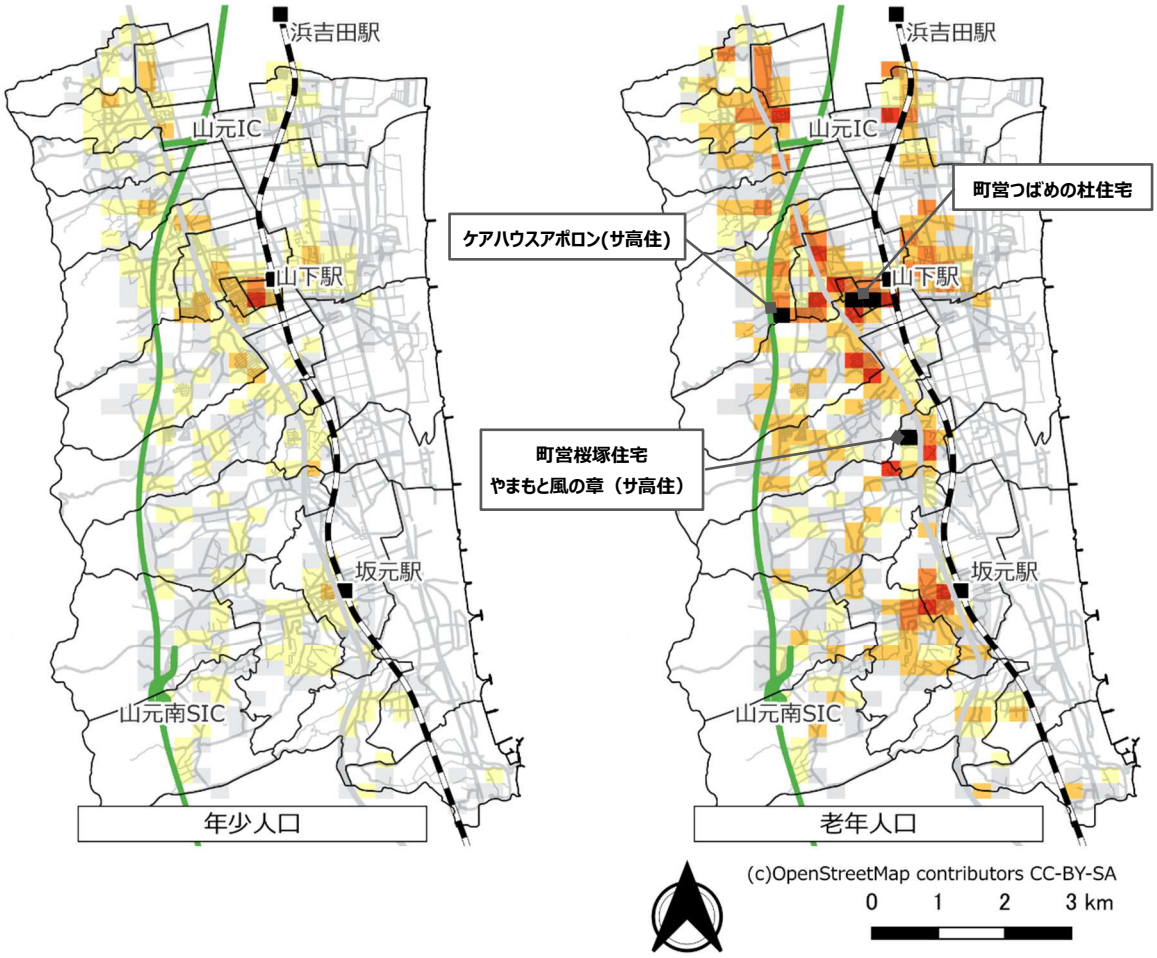


資料：令和２年国勢調査（統計局）

図　人口の分布図

令和 2 年の年少人口分布をみると、特に山下駅周辺が多くなっています。

老年人口分布をみると、山下駅周辺以外に宮城病院や坂元駅、民間開発住宅地（松並住宅、太陽ニュータウン）、町営住宅周辺が多くなっています。さらに詳しくみると、100 人以上のところは町営住宅（つばめの杜住宅、桜塚住宅）、サービス付き高齢者向け住宅（やまもと風の章、ケアハウスアポロン）となっています。



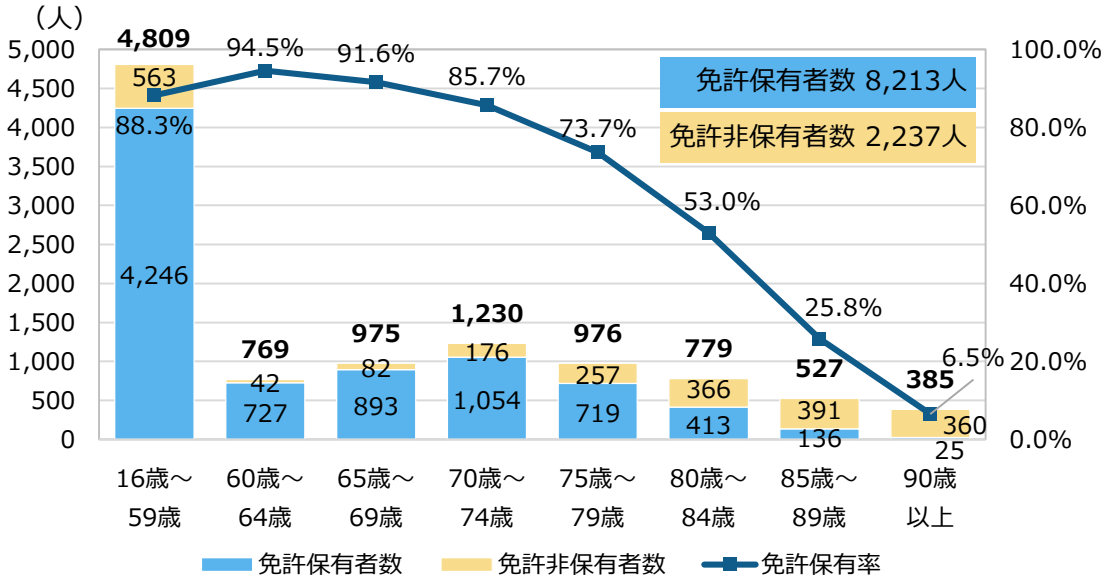
※　秘匿：個人特定を防ぐため、人口が著しく少ないメッシュについては秘匿として表示している。

資料：令和 2 年国勢調査（統計局）

図　年少人口・老年人口の分布図

（２）運転免許の保有状況

令和 5 年 12 月末時点の免許保有者数は 8,213 人となっています。年齢区分別の免許保有率をみると、69 歳以下は 90%程度、70 代は 80%前後、80 歳以上になると半数以下となり、年齢が高くなるとともに免許保有率が低くなっています。免許非保有者数は 2,237 人となっています。

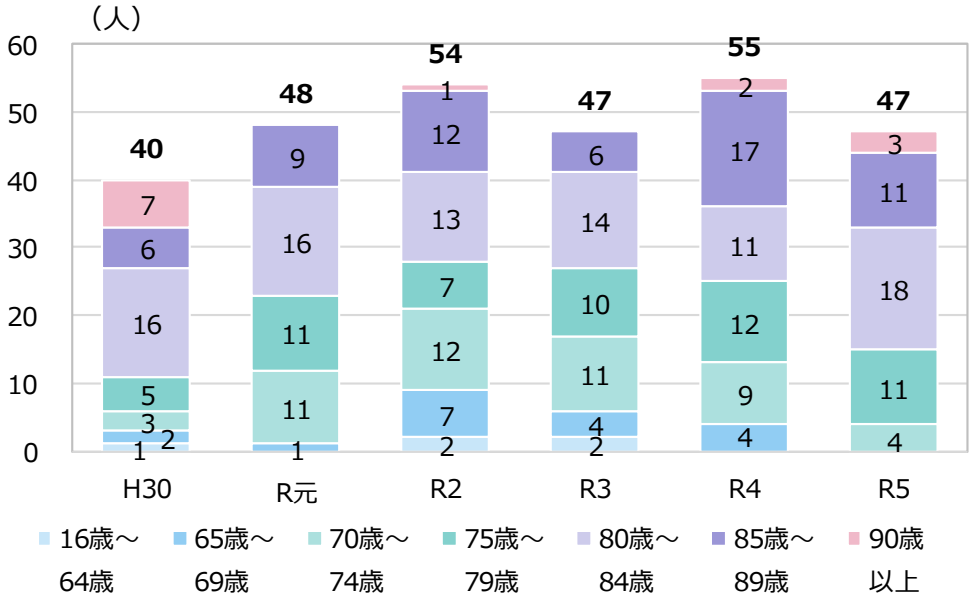


※　免許非保有者数：人口から免許保有者数を差し引いた値

資料：免許保有者数…宮城県警察（令和 5 年 12 月末時点）、
人口…住民基本台帳（令和 5 年 12 月末時点）

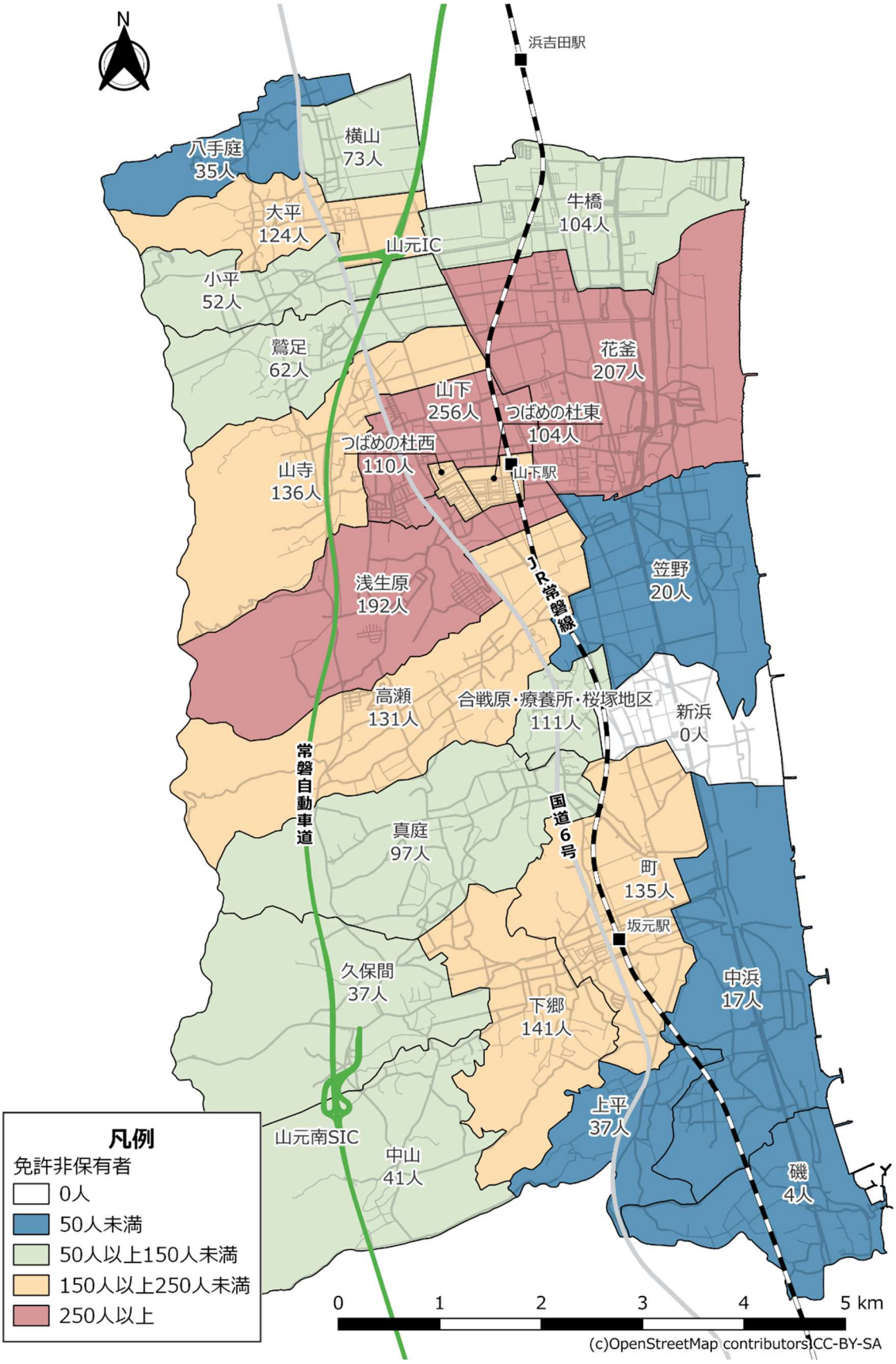
図　年齢区分別免許保有者数・非保有者数・保有率（令和 5 年）

免許自主返納者数は微増減を繰り返しており、令和 5 年は 47 人となっています。年齢別にみると、70 歳～89 歳が大きい割合を占めています。



資料：宮城県警察（各年）

図　年齢別免許自主返納者数の推移



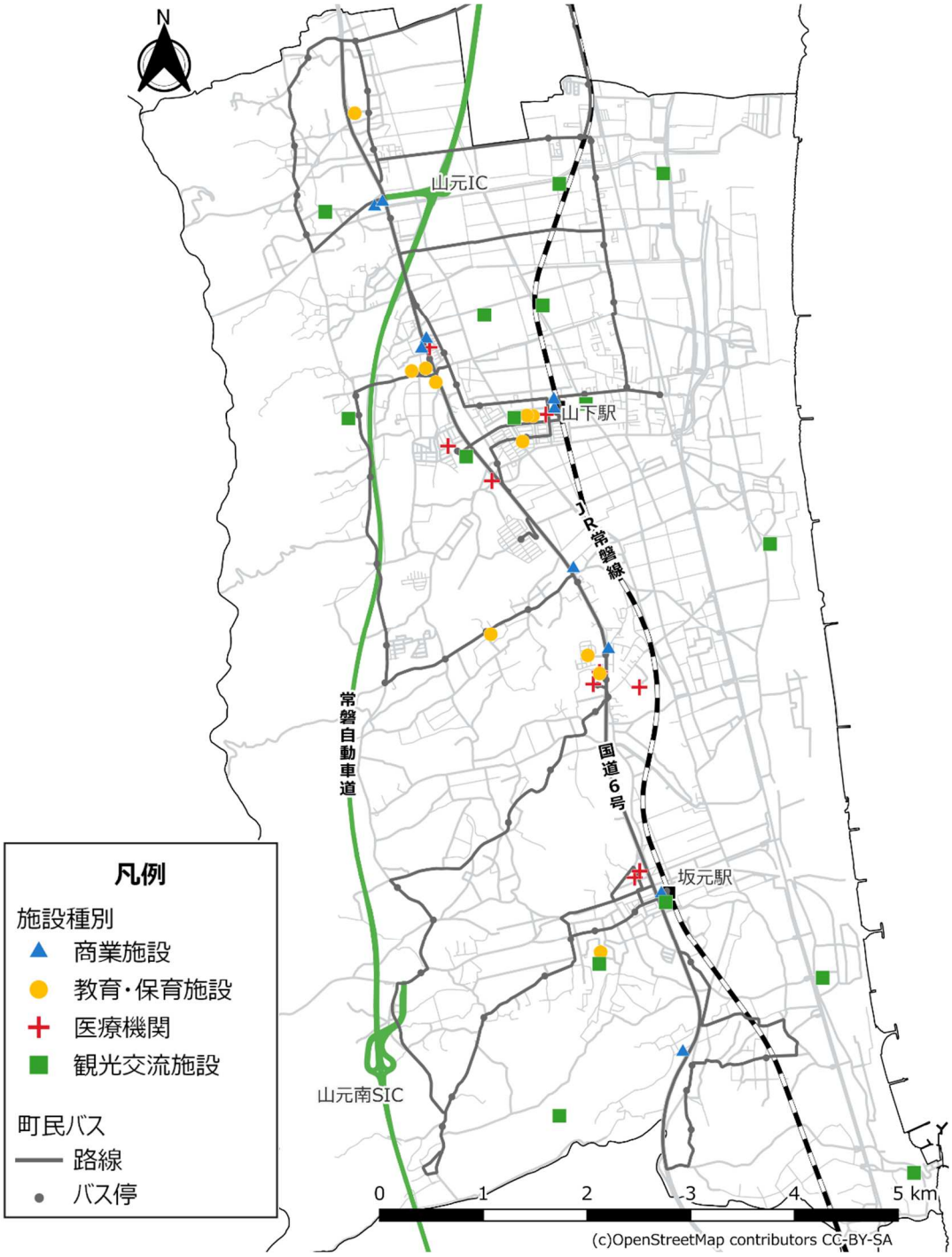
資料：免許保有者数…宮城県警察（令和 5 年 12 月末時点）、
人口…住民基本台帳（令和 5 年 12 月末時点）

図　行政区別免許非保有者数（全年齢）

（3）主要な施設分布状況

令和 4 年 10 月時点の移動の目的地となる町内の主要な施設分布状況をみると、主要な商業施設、教育・保育施設、医療機関は、主に国道 6 号沿いや山下駅周辺にあり、ほとんどの施設が町民バスの路線沿いに立地しています。

主要な観光交流施設は、町内全域に分布しており、約半数の施設が町民バスの路線沿いに立地しています。



資料：商業施設…各アンケート結果や GoogleMap を基に日常的な買物の場を整理し作成、
医療施設…国土数値情報を基に GoogleMap で閉院・開院状況を確認し作成、
教育・保育施設…山元町ホームページ、観光施設…宮城県観光統計概要、山元町観光パンフレット

図　主要な施設分布状況

２．地域公共交通の状況

公共交通とは、一般的に、不特定多数の人々が所定の運賃等を支払い利用することができる交通機関のことをいいます。地域公共交通計画では、地域公共交通として「鉄道、バス、タクシー」、その他の移動資源として「スクールバス、福祉有償運送、病院・商業施設送迎サービスなど」と定義します。

（１）地域公共交通の運行状況

町内には、「鉄道、高速バス、タクシー、町民バス等（町民バス・デマンド型乗合タクシー）」の地域公共交通があります。

本町は地域公共交通事業として、定時定路線の町民バスと区域運行のデマンド型乗合タクシーを運営しています。

町民バスは平成 7 年に宮城交通(株)の路線バス運行廃止に伴う運行検討を経て、平成 11 年から運行を開始しています。運行開始後は、要望に応じて細かい改正を行ってきましたが、バス停までの距離や空車時間の長さ等を指摘する意見に対応するべく、予約に応じて御自宅から運行するデマンド型乗合タクシーの導入を検討していた平成 23 年に震災が発生しました。震災後は、仮設住宅からの住民の日常生活における移動手段の確保のため、町民バスの運行を再開し、加えて平成 24～28 年の間は震災の影響で町内の全区間で休止となった JR 常磐線に接続するため、亘理町にある JR 駅への直行バスを運行しました。

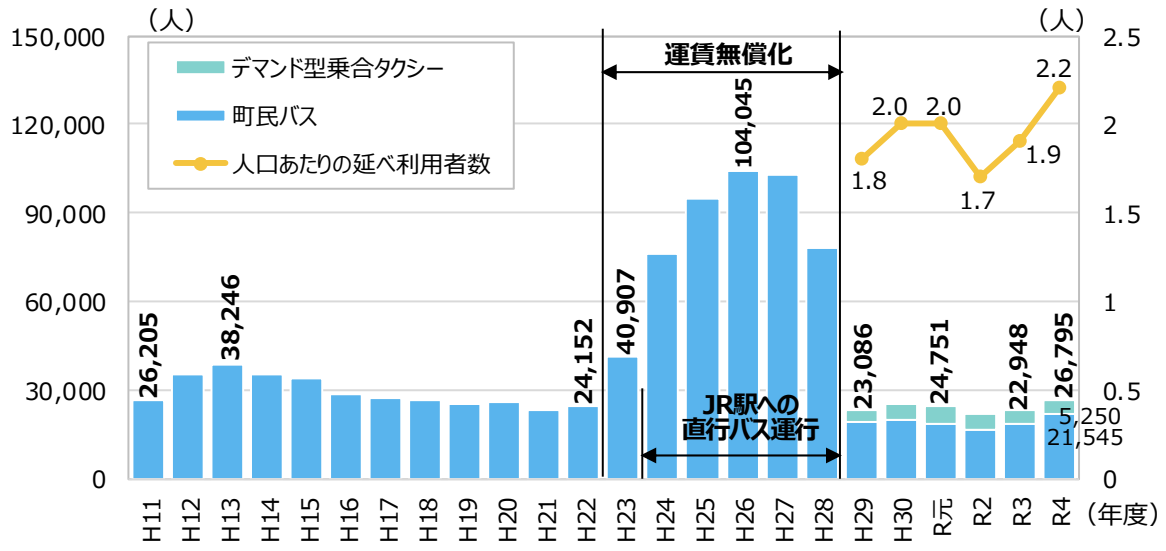
その後、仮設住宅の解消や JR 常磐線の町内区間の運行再開に合わせて、平成 29 年から町民バスとデマンド型乗合タクシーを一体的に運行する交通体系に改め、現在に至ります。運行はいずれも「山元町ハイタク連絡協議会」に町が委託しています。

■町民バス等運行の基本方針

⑴ 住民の交通手段の確保と、快適で利便性の高い運行体系の確立を図る
⑵ 地域の活性化につながるような運行体系の確立を図る
⑶ 町内の公共施設等との有機的なつながりを持った生活路線としての運行体系の確立を図る

延べ利用者数の推移をみると、平成 13 年度の 38,246 人以降は減少傾向にあり、震災前の平成 22 年度は 24,152 人となっています。震災後、震災復興交付金による支援を受けて運賃無償で運行を始めた平成 23 年度は 40,907 人で、浜吉田駅への直行バスも並行した平成 24～28 年度は平均約 91,000 人となっています。

その後、震災復興交付金の終了に伴い、町民バス等の運行に改めた平成 29 年度は 23,086 人、3 年目の令和元年度には 24,751 人と震災前年頃とほぼ同数となりました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、令和 3 年度には 22,948 人と減少しましたが、令和 4 年度には 26,795 人（町民バス 21,545 人、デマンド型乗合タクシー 5,250 人）となっています。人口あたりの延べ利用者数はの推移をみると 2.0 人前後となっています。

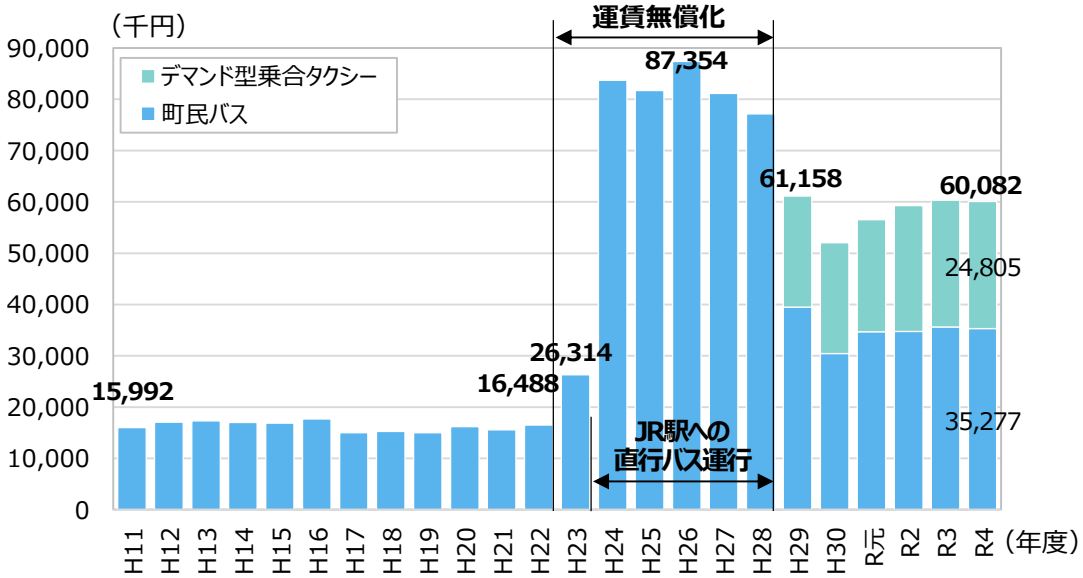


資料：延べ利用者数…町資料（H11～H30 企画財政課、R 元～R4 町民生活課）各年
人口…住民基本台帳（各年 3 月末時点）

図　町民バス等の延べ利用者数・人口あたりの延べ利用者数の推移

運行経費の推移をみると、運行開始の平成 11 年度は 15,992 千円、平成 22 年度には 16,488 千円とほぼ横ばいで推移していました。震災後の平成 23 年度は 26,314 千円で、浜吉田駅への直行バスも並行した平成 24～28 年度は平均約 80,000 千円と多くなっています。

その後、町民バス等の運行に改めた平成 29 年度には 61,158 千円、令和 4 年度には 60,082 千円（町民バス 35,277 千円、デマンド型乗合タクシー24,805 千円）となっています。また、震災前の平成 22 年度と比較して約 3.5 倍となっています。



※　運行経費は、車両購入（備品購入費）を除いた金額。

資料：町資料（H11～H30 企画財政課、R 元～R4 町民生活課）各年

図　町民バス等の運行経費の推移

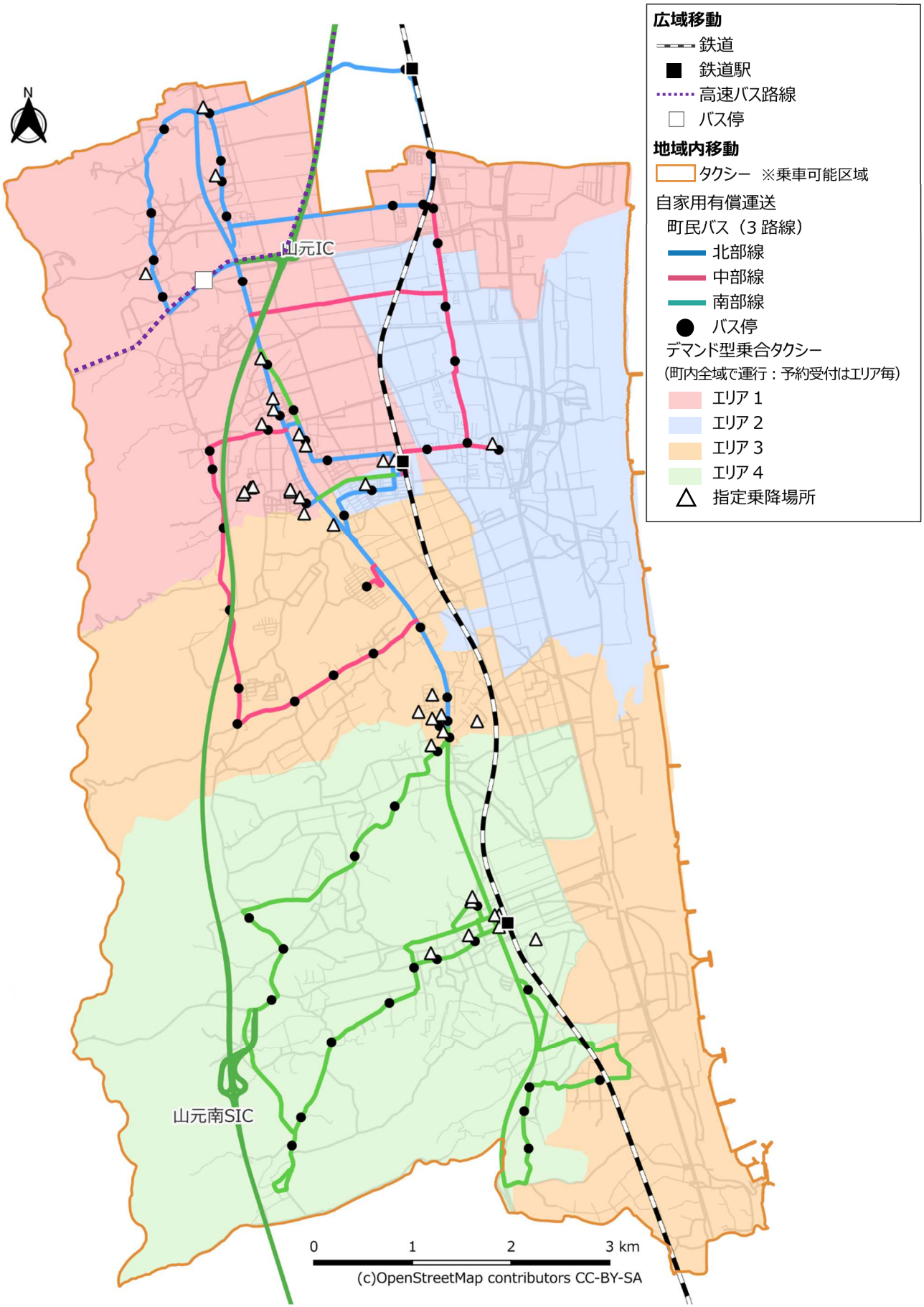

広域移動
鉄道
鉄道駅
高速バス路線
バス停
地域内移動
タクシー ※乗車可能区域
自家用有償運送
町民バス（3 路線）
北部線
中部線
南部線
バス停
デマンド型乗合タクシー
(町内全域で運行：予約受付はエリア毎)
エリア 1
エリア 2
エリア 3
エリア 4
指定乗降場所
N
山元IC
山元南SIC
0
1
2
3 km
(c)OpenStreetMap contributors CC-BY-SA

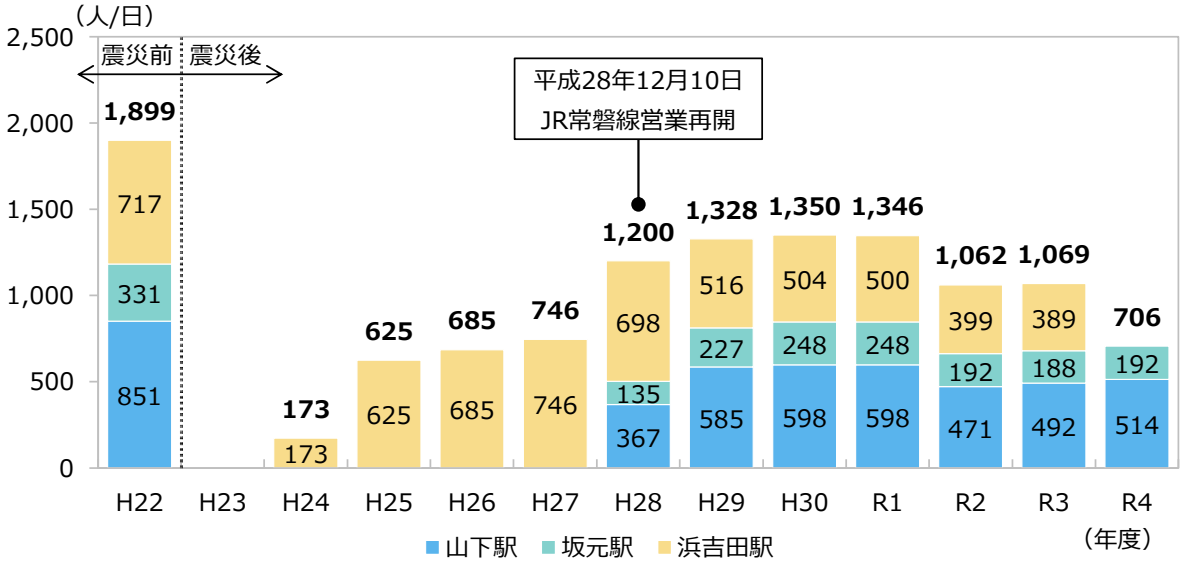
図　町内の地域公共交通

（２）鉄道

鉄道は、本町と岩沼・仙台、原ノ町・いわき方面をつなぐ JR 常磐線が町域を縦断するように通っています。町内には山下駅と坂元駅の 2 つの駅があり、岩沼・仙台方面には山下駅から 27 本/日（平日）、坂元駅から 25 本/日（平日）、原ノ町・いわき方面にはいずれの駅からも 25 本/日（平日）運行しています。

JR 常磐線は、震災前よりも内陸側に移設され、平成 28 年 12 月に運行を再開しました。主に仙台方面への通勤・通学・通院に利用されています。

町民が主に利用する駅は、町内の 2 駅のほか、亘理町の浜吉田駅があります。これら 3 駅の 1 日あたりの乗車人員の推移は、震災前から減少傾向にありましたが、町内の区間で運行が再開した平成 28 年度から令和元年度にかけては 1,300 人前後で推移しています。令和 2 年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりさらに減少し、1,000 人台で推移しています。



※　1 日平均の乗車人員を把握できる駅のみ公表。令和 4 年度の浜吉田駅の乗車人員は未公表。

資料：各駅の乗車人員（JR 東日本）各年度

図　JR 各駅の 1 日あたりの乗車人員の推移

（3）高速バス

町内には東北アクセス(株)の丸森･角田と仙台方面を結ぶ「丸森・角田・山元・仙台線」のバス停「山元 IC 入口」がありましたが、令和 6 年 4 月 1 日から全便運休となっています。

なお、過年度の利用状況を整理すると、往路では 7：10 発便の利用が最も多く、復路では 19：10 着便の利用が最も多い傾向にありましたが、令和 4 年度は利用者が減少しています。

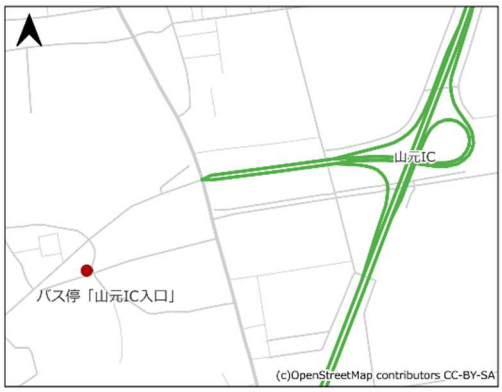
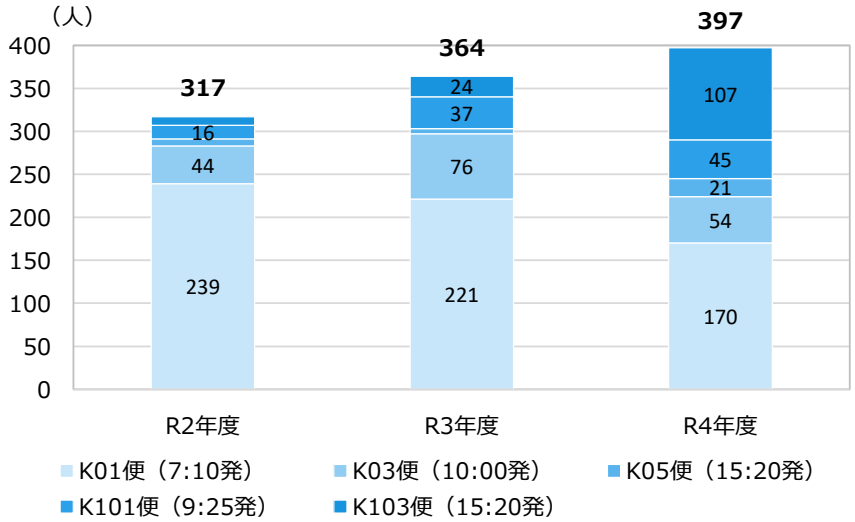


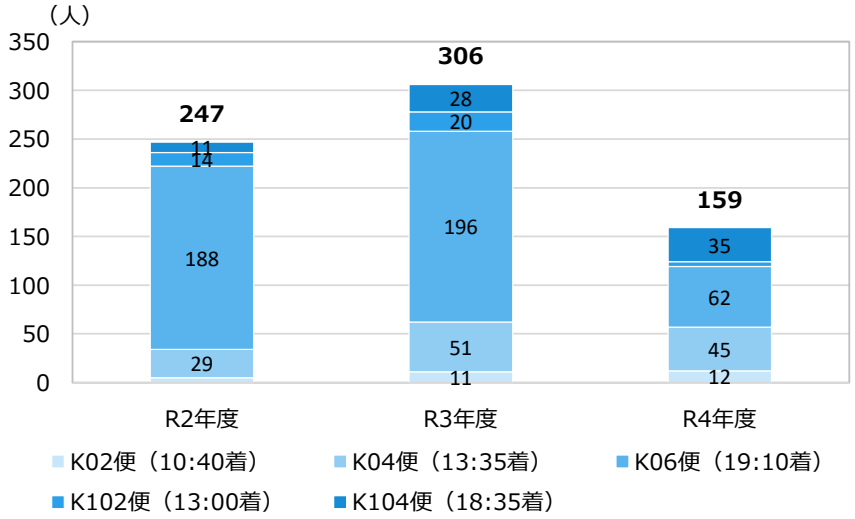
図　バス停の位置図



※　10 人以下は省略

資料：東北アクセス(株)

図　往路の各年度の乗車人数



※　10 人以下は省略

資料：東北アクセス(株)

図　復路の各年度の乗車人数

（4）タクシー

タクシーは利用者のニーズに応じてドアツードアのサービスを提供でき、昼夜を問わず「地域の足」として重要な役割を果たしています。

町内にはタクシー事業者が 4 社あり、各社約 3～5 台の車両を所有しています。タクシーの利用状況として、デマンド型乗合タクシー以外にタクシー依頼が少なく、駅から自宅間の移動は家族による送迎をする町民が多いことが分かっています。新型コロナウイルス感染症拡大前は、夜の時間帯や病院への送迎での利用が多くありましたが、現在は町内の人口減少もあり利用者も減っています。

また、4 社全てが一般社団法人宮城県タクシー協会（以下「タクシー協会」という。）に加盟しています。タクシー協会では、65 歳以上の高齢者で、運転免許証を自主返納した方に対して、加盟事業者のタクシー料金を 1 割負担し、交通弱者等の自立及び社会活動の参加を支援しています。

表　町内のタクシー会社

No.	会社名	所在地	保有車両数
1	(有)坂元タクシー	亘理郡山元町つばめの杜一丁目 5−1	3 台
2	(有)はぎのタクシー	亘理郡山元町つばめの杜三丁目 1-6	4 台
3	(有)山元タクシー	亘理郡山元町山寺石田 44-24	5 台
4	(有)ワカバタクシー	亘理郡山元町坂元字原ノ町 1-2	3 台

資料：保有車両数･･･町民生活課（令和 3 年 11 月調べ）

（5）町民バス

現在の町民バスは、北部線、中部線、南部線の 3 路線、各路線 1 日 5 便、平日のみの運行を行っています。

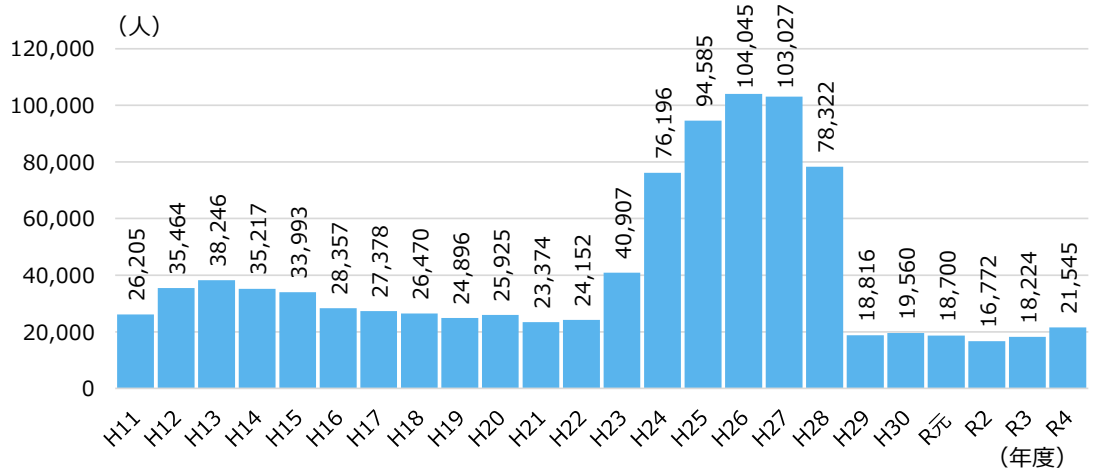
表　町民バスの運行状況

令和 4 年 4 月 1 日現在

<table>
<tr><td>運行区間</td><td>町内全域及び浜吉田駅</td></tr>
<tr><td>路線</td><td>3 路線（北部線、中部線、南部線）</td></tr>
<tr><td>運行本数</td><td>各路線 1 日 5 便、計 1 日 15 便
<table>
<tr><th></th><th>北部線</th><th>中部線</th><th>南部線</th></tr>
<tr><td>第 1 便</td><td>07：05
山元町役場発</td><td>07：07
山元町役場発</td><td>07：05
山元町役場発</td></tr>
<tr><td>第 2 便</td><td>08：08
山元町役場発</td><td>08：26
体育文化センター前発</td><td>08：13
坂元駅前発</td></tr>
<tr><td>第 3 便</td><td>12：54
山元町役場発</td><td>13：08
山元町役場発</td><td>12：52
山元町役場発</td></tr>
<tr><td>第 4 便</td><td>14：52
山元町役場発</td><td>15：20
山元町役場発</td><td>14：30
山元町役場発</td></tr>
<tr><td>第 5 便</td><td>16：08
山下駅前発</td><td>16：22
山下駅前発</td><td>15：50
山下駅前発</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>停留所数</td><td>65 か所（北部線 24 か所、中部線 36 か所、南部線 32 か所）</td></tr>
<tr><td>運賃</td><td>一般（高校生以上）　200 円
小中学生及び 75 歳以上　100 円
未就学児　無料</td></tr>
<tr><td>保有車両</td><td>4 台（中型バス 2 台、小型バス 1 台、マイクロバス 1 台）
・中部線・南部線：日野ポンチョロング（32 人乗）
・北部線　：日野ポンチョショート（27 人乗）
・予備　：日産シビリアン（29 人乗）
※町が事業者に貸与。運転は各社の運転手（大型 2 種免許保有）</td></tr>
</table>

町民バスは、運行を開始した平成 11～22 年度は、6 路線で 1 日 14～15 便を 2 台体制で運行していました。震災後の平成 23 年度には災害応急運行路線として 2 路線、各路線 1 日 8 便を 2 台体制で運行し、平成 24 年度以降は復興支援により、町民バスは最大で 5 路線 1 日 55 便、JR 浜吉田駅への直行バスは 1 路線 1 日 21 便を 5 台体制で運行しました。町民バスとデマンド型乗合タクシーを一体的に運行する交通体系に改めた平成 29 年以降は現在と同様の 3 台 3 路線 15 便の運行体制となっています。

こうした運行経緯のなか、延べ利用者数は平成 13 年度の 38,246 人から減少傾向にあり、震災前の平成 22 年度には 24,152 人となっています。震災後は、仮設住宅からの移動手段としての利用や運賃無償化のため、利用者が増加しピーク時の平成 26 年度は、震災前の平成 22 年度と比べて約 4 倍となっています。交通体系を大きく改めた平成 29 年度以降は、18,000 人前後で推移しており、令和 4 年度は 21,545 人となっています。



資料：町資料（H11～H30 企画財政課、R 元～R4 町民生活課）各年

図　町民バスの延べ利用者数の推移

令和 4 年度における各路線 1 便あたりの平均乗車人数は、北部線 5.3 人/便、中部線 7.6 人/便、南部線 4.8 人/便となっています。

表　各路線便別平均乗車人数

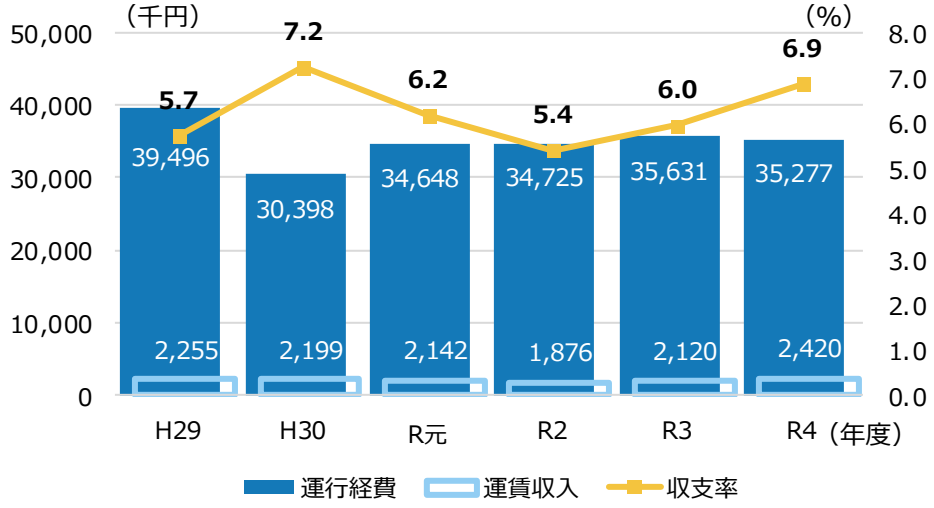
単位：人/便･日

		H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	平均
北部線	第1便	1.7	1.4	1.8	1.9	1.2	1.1	1.5
	第2便	9.1	9.9	9.8	6.5	9.4	11.5	9.4
	第3便	5.0	5.2	4.2	3.2	3.3	4.2	4.2
	第4便	3.4	4.8	4.0	4.1	4.5	6.3	4.5
	第5便	1.8	2.9	3.9	4.0	3.3	3.5	3.2
	平均	4.2	4.8	4.7	3.9	4.3	5.3	4.6
中部線	第1便	12.0	12.5	11.2	12.6	15.5	17.8	13.6
	第2便	4.4	3.5	4.0	4.5	3.9	5.8	4.4
	第3便	5.1	3.9	3.9	2.4	2.8	2.8	3.5
	第4便	10.2	8.5	7.5	6.5	7.7	8.6	8.2
	第5便	2.8	3.5	3.0	1.6	2.6	2.9	2.7
	平均	6.9	6.4	5.9	5.5	6.5	7.6	6.5
南部線	第1便	6.2	7.5	6.7	6.5	4.8	4.7	6.1
	第2便	3.4	4.4	3.9	3.3	3.5	4.8	3.9
	第3便	2.8	2.4	2.8	2.0	2.1	2.3	2.4
	第4便	3.9	3.9	4.5	4.2	6.3	7.6	5.1
	第5便	4.9	6.1	6.7	5.8	4.4	5.0	5.5
	平均	4.2	4.8	4.9	4.3	4.2	4.8	4.6

※赤字：1便当たりの乗車人員が2.0人以下の路線

資料：町資料（H29～H30 企画財政課、R 元～R4 町民生活課）各年

平成 29 年以降の運行経費は 35,000 千円前後、運賃収入は 2,100 千円前後、収支率は 6.0%前後で推移しています。県内で比較をすると収支率が低い状況となっています。

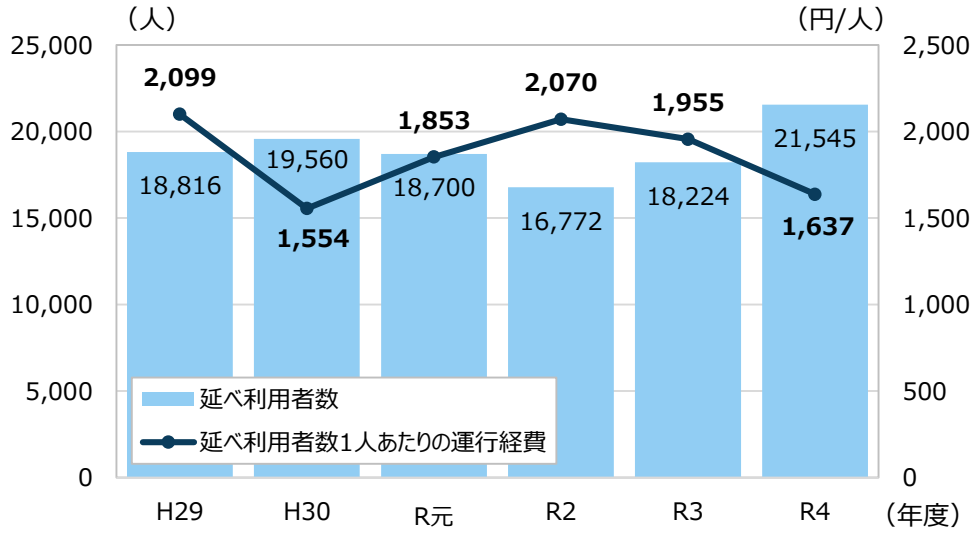


※　運行経費は、車両購入（備品購入費）を除いた金額。

資料：町資料（H29～H30 企画財政課、R 元～R4 町民生活課）各年

図　町民バスの運行経費・運賃収入・収支率の推移

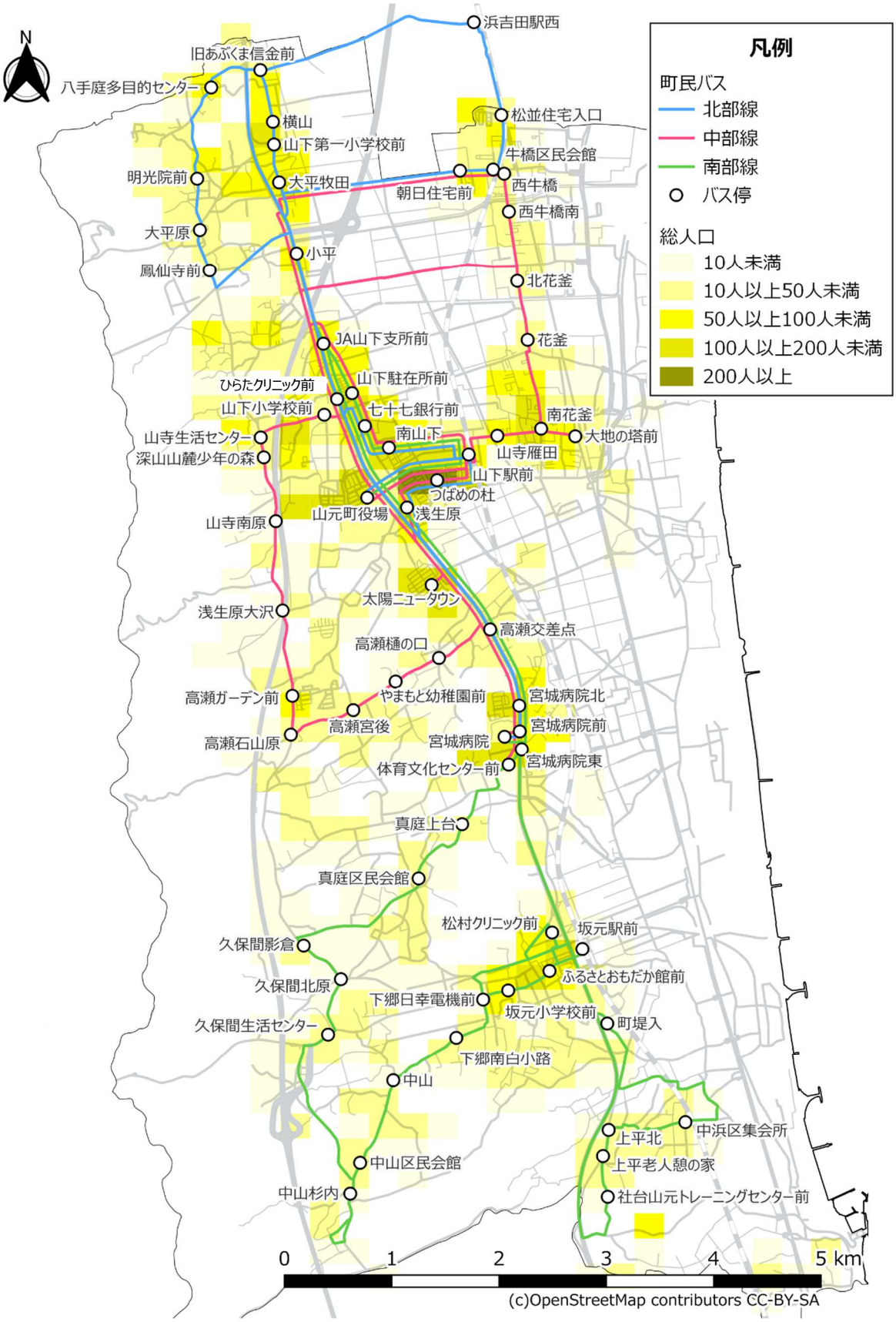
平成 29 年度以降の延べ利用者 1 人あたりの運行経費は 1,800 円/人前後で推移しており、県内で比較をすると高い状況となっています。



資料：町資料（H29～H30 企画財政課、R 元～R4 町民生活課）各年

図　町民バスの延べ利用者数・延べ利用者 1 人あたりの運行経費の推移

路線と人口分布図を重ねると、居住地を網羅するように町民バスが運行しています。人口が多い国道６号沿いや山下駅周辺はいずれの路線も運行しています。



資料：令和２年国勢調査（統計局）

図　運行路線と人口分布図

（6）デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシーは、定時定路線バスを補完するバス事業の一環として、1日最大 32 便（4 台×8 便)、平日のみ運行を行っています。事前に利用登録し、希望時間帯を予約のうえ、他の予約者との乗合により「自宅前」から「目的地近くの指定乗降場所」までの往復などに利用できます。指定乗降場所は町内の公共施設、医療機関、金融機関の最寄りのバス停や、一部施設の玄関先を指定しています。

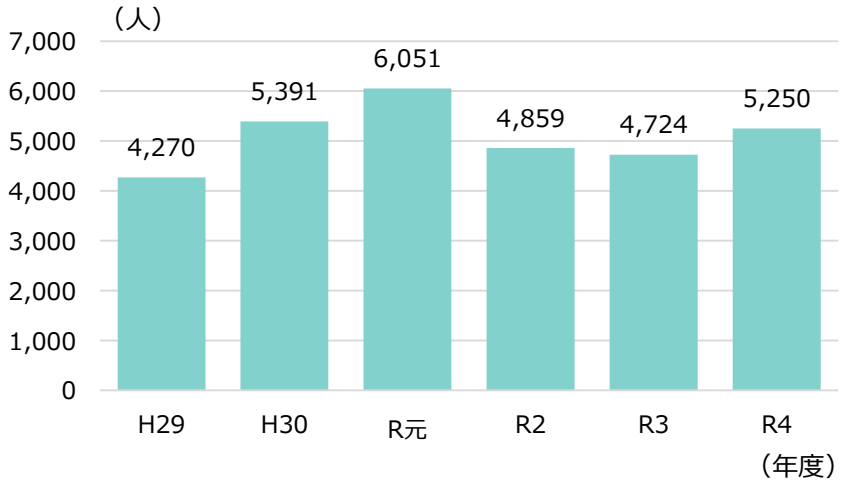
表　デマンド型乗合タクシーの運行状況

令和 4 年 4 月 1 日現在

運行区間	町内全域
運行本数	8 便／日 ・第 1 便　8 時 30 分発　　・第 5 便　12 時 30 分発 ・第 2 便　9 時 30 分発　　・第 6 便　14 時 30 分発 ・第 3 便　10 時 30 分発　・第 7 便　15 時 30 分発 ・第 4 便　11 時 30 分発　・第 8 便　16 時 30 分発
利用者登録	783 人（令和 4 年 10 月 12 日現在）
乗降場所	自宅 指定乗降場所（町民バスバス停）18 か所 指定乗降場所（施設玄関先）　20 か所
運賃	一般（高校生以上）　300 円 小中学生及び 75 歳以上　150 円 未就学児　無料
車両	各社所有の車両を使用 ※運転は各社の運転手
登録エリア	4 エリア ・エリア 1（八手庭、横山、大平、小平、鷲足、山寺、山下、牛橋） ・エリア 2（つばめの杜西、つばめの杜東、笠野、花釜） ・エリア 3（浅生原、高瀬、合戦原、磯、中浜） ・エリア 4（真庭、久保間、中山、下郷、町、上平）

デマンド型乗合タクシーは、平成 29 年度から運行を開始しました。その後、指定乗降場所の追加をするなどの見直しを行っています。

延べ利用者数は、平成 29 年度の開始以降増加傾向にあり、令和元年度には 6,000 人程度となりました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和 2 年度に急減し、4,800 人前後で横ばいに推移していましたが、令和 4 年度には 5,000 人程度となっています。

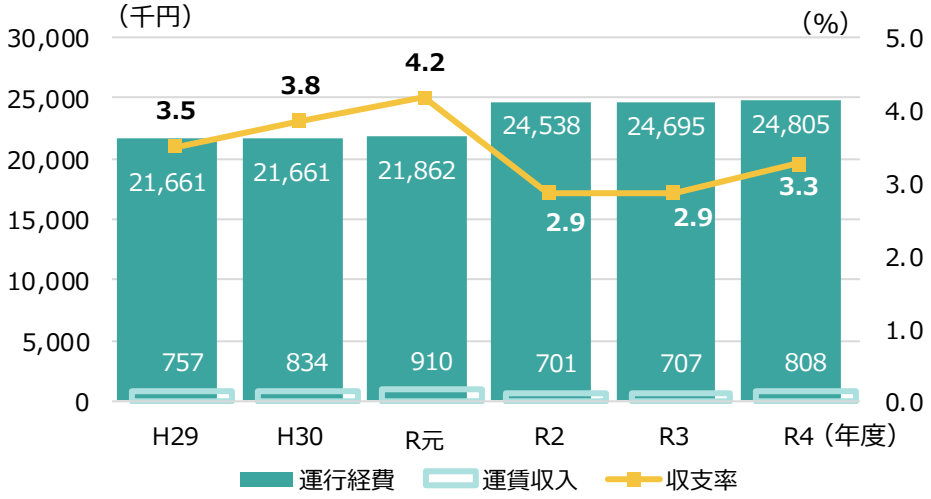


資料：町資料（H29～H30 企画財政課、R 元～R4 町民生活課）各年

図　デマンド型乗合タクシーの延べ利用者数の推移

運行経費は、平成 29～令和元年度は 21,700 千円前後で推移していたものの、令和 2 年度以降は 24,600 千円前後で推移しています。

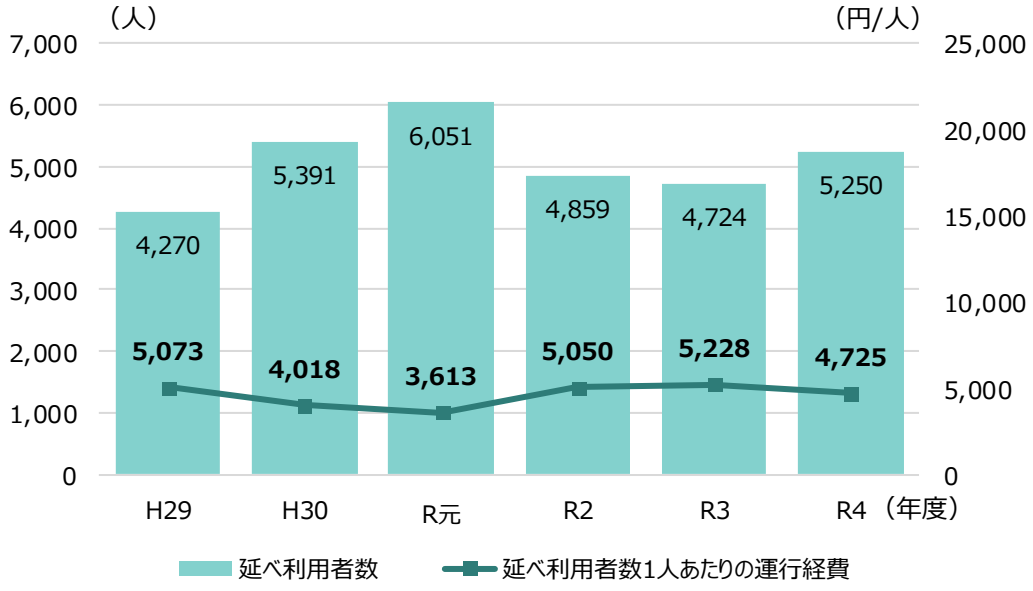
運賃収入は平成 29 年度から令和元年度にかけて増加傾向にありましたが、令和 2 年度以降は 700 千円程度で推移しています。収支率も同様の傾向となっています。



資料：町資料（H29～H30 企画財政課、R 元～R4 町民生活課）各年

図　デマンド型乗合タクシーの運行経費・運賃収入・収支率の推移

延べ利用者 1 人あたりの運行経費は、運行開始から約 5,000 円/人で横ばいに推移しており、令和 4 年度は 4,725 円/人で町民バスと比較すると約 2.1 倍となっています。



資料：町資料（H29～H30 企画財政課、R 元～R4 町民生活課）各年

図　デマンド型乗合タクシーの延べ利用者数・1 人あたりの運行経費の推移

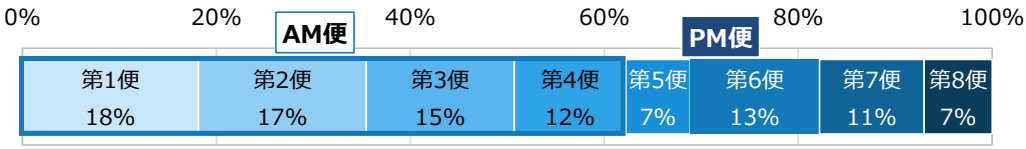
令和 4 年度における登録エリア別各便 1 日あたりの利用者数をみると、ほとんどの便が 1.0 人未満となっています。日平均は第 1～3 便が比較的多くなっています。

全体をみると最も多い便は第 1 便となっており、午前中の便の利用が多くなっています。

表　登録エリア別各便 1 日あたりの利用者数（令和 4 年度）

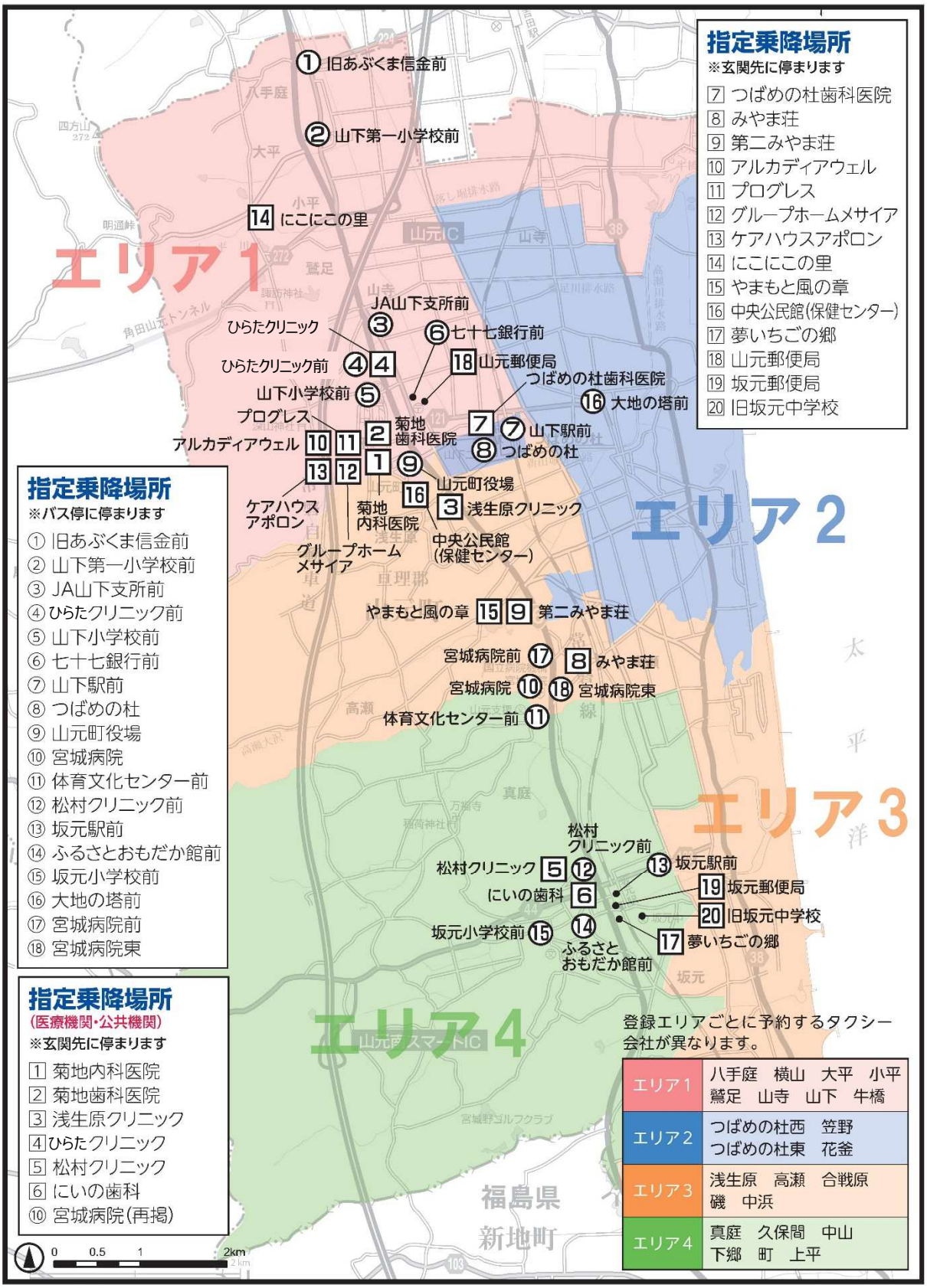
	エリア1	エリア2	エリア3	エリア4	日平均
第1便 (8:30～)	1.4	1.1	0.8	0.6	3.9
第2便 (9:30～)	1.7	0.2	1.0	0.9	3.7
第3便 (10:30～)	1.4	0.2	0.8	0.9	3.3
第4便 (11:30～)	0.9	0.2	0.7	0.6	2.5
第5便 (12:30～)	0.6	0.1	0.2	0.4	1.4
第6便 (14:30～)	1.1	0.2	0.7	0.9	2.9
第7便 (15:30～)	0.7	0.2	0.6	0.8	2.3
第8便 (16:30～)	1.0	0.0	0.3	0.3	1.5
合計	8.7	2.4	5.1	5.3	21.5

※赤字：1日あたりの利用者数が1.0人未満の便



資料：町民生活課（令和 4 年度）

図　便別 1 日あたりの利用者数の割合（令和 4 年度）



登録エリアごとに予約するタクシー会社が異なります。

エリア1	八手庭　横山　大平　小平 鷲足　山寺　山下　牛橋
エリア2	つばめの杜西　笠野 つばめの杜東　花釜
エリア3	浅生原　高瀬　合戦原 磯　中浜
エリア4	真庭　久保間　中山 下郷　町　上平

自宅及び町内全ての医療機関の玄関先で乗降できます。

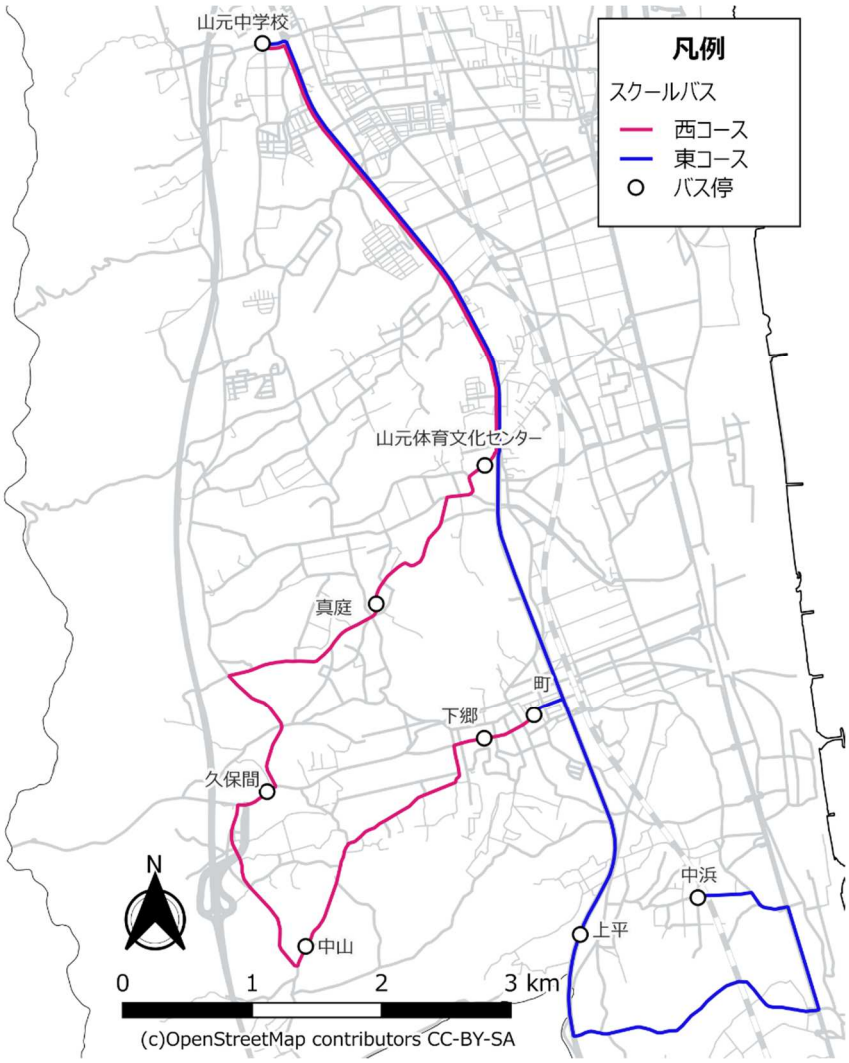
資料：「デマンド型乗合タクシー 町民バス「ぐるりん号」時刻表」

図　登録エリア・指定乗降場所

（７）その他の移動資源

１） スクールバス

運行日	平日：行き１便･帰り２便（16 時と完全下校時刻） 土曜午前（部活動利用）：行き１便･帰り１便 ※部活動の大会時期には土日も運行
運行路線	東コース：中浜→上平→町→山元中学校 西コース：町→下郷→中山→久保間→真庭→山元町体育文化センター→山元中学校
利用方法	指定のバス停での乗降/定刻発車（路線バスと同様）
対象	旧坂元中学校区を対象 坂元小学校を卒業した生徒 40 人程度（13～15 人×3 学年）
運行車両	東コース：マイクロバス（旅客席数 22 人以上） 西コース：中型バス（旅客席数 38 人以上）
運行費用	月 200 万円（年 2,400 万円）の 3 年契約
運営事業者	（株）ミヤコーバス名取営業所（町が委託）



資料：町資料

図　スクールバス　コース図

２） 福祉有償運送

料金	300 円（2.9 ㎞まで※）※以降 1 ㎞毎に 120 円加算
対象	障がい者・要介護・要支援等の利用対象の条件があり、名簿登録されている方 71 名（令和 3 年 12 月末時点）
利用目的	病院への送迎のみ
サービス	・ドアツードア ・別料金で病院の付き添い
運営事業者	特定非営利活動法人にこにこケアサービス

３） 介護タクシー

対象	要介護者や体の不自由な方
車両	車椅子のままでも利用できる車両を使用
事業者	町内に 1 社 ・ふっとケア・サービス(有)　亘理郡山元町坂元字舘下 75−2

４） 福祉・生活サービス

福祉タクシー利用助成
・3 枚/月（各種タクシー会社初乗り料金相当※）※650～680 円 ・下記に該当する方で町民税非課税の方（タクシー券・燃料券どちらか選択） 身体障害者手帳 1～2 級所持者、療育手帳 A 所持者、精神障害者保健福祉手帳 1 級所持者
身体障害者等自動車燃料費助成
・1,200 円/月　1 枚交付（14,400 円/年） ・下記に該当する方で町民税非課税の方（タクシー券・燃料券どちらか選択） 身体障害者手帳 1～2 級所持者、療育手帳 A 所持者、精神障害者保健福祉手帳 1 級所持者
移動支援事業
・利用時間、ヘルパー有無により助成額が異なる ・～1 時間 30 分※　800 円～5,800 円　（※以降 30 分毎に 750 円加算）本人負担 1 割
その他
社会福祉協議会 ・社協の会員に、車椅子を乗せられる車両の貸し出し 三浦クリニック ※亘理町内 ・人工透析患者のための通院送迎 移動販売 ・ローソン（山寺店）：週 4 日 →坂元地区、桜塚、施設等 ・セブンイレブン（亘理南店）：週 5 日 →つばめの杜等、災害公営住宅中心 ・ライフサポートわたり（おおくまふれあいセンター）：週 2～3 日→つばめの杜等、災害公営住宅中心 ・みやぎ生協（亘理店）：→一部実施中　桜塚等

資料：関係者ヒアリング、町資料（R4 年 11 月時点）

3．地域公共交通の利用者ニーズ

（1）普段の外出・公共交通全般

1） 調査概要

町民の普段の外出の状況、公共交通や取組への要望を把握するため、町民アンケート調査を実施しました。

調査目的	町民の普段の外出の状況、公共交通や取組への要望を把握する
調査方法	郵送配布・郵送回答
調査対象	町内にお住まいの世帯から無作為に選んだ 1,003 世帯 ※調査票は各世帯に 3 部配布
調査時期	令和 4 年 10 月 26 日（水）～11 月 9 日（水）
回収状況	882 票（457 通）

2） 調査結果

普段の外出の移動手段は、いずれも自家用車の利用が著しく多くなっています。公共交通では電車の利用が一番多く、行先はいずれも町内が最多となっています。

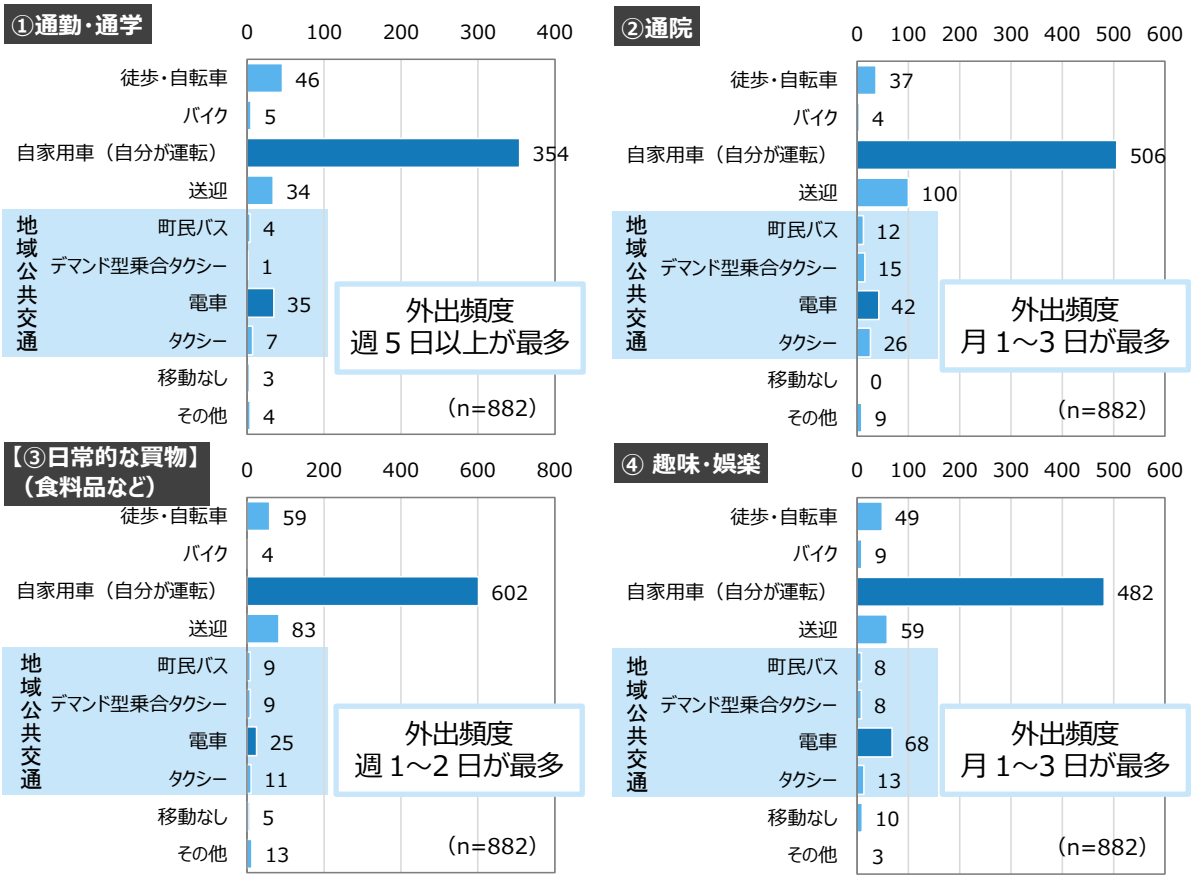


図　普段の外出別の移動手段（町民アンケートより）

現状以外で求める公共交通や取組として、定額タクシーの導入やタクシーチケットの配布、利用しやすい新システムの導入を求める意見が多くなっています。

（２）町民バス

１） 調査概要

町民バスの利用状況や実態を把握するために、❶～❸の調査を行いました。

	❶町民アンケート調査 （町民バス関連内容抜粋）	❷利用者実態調査	❸利用者アンケート調査
調査目的	町民の利用状況や満足度を把握する	利用者層、乗降状況の実態を把握する	利用実態調査では分からない、利用頻度、利用目的、満足度、利用者属性（免許保有状況など）を明らかにする
調査方法	郵送配布・郵送回答	各停留所の乗降者数と利用者層を観測	直接配布・回収もしくはインターネット回答
調査対象	町内にお住まいの世帯から無作為に選んだ 1,003 世帯 ※調査票は各世帯に 3 部配布	町民バス（全路線全便）利用者	
調査時期	令和 4 年 10 月 26 日（水）～11 月 9 日（水）	令和 4 年 10 月 26 日（水）～27 日（木）の 2 日間	
回収状況	882 票（457 通）	（延べ利用者数 200 人）	90 票

２） 分析結果

【総括】

◆ 町民バスを利用していない・したことがない町民が多い。

◆ 利用者の約 2 割が町外在住の方。

◆ 通学利用が最も多く、その他、通勤や買い物に利用されており、高齢者の利用は比較的少ない。

◆ 鉄道との接続改善や運行本数の拡大に関する要望が多い。

◆ 利用が少ない便・区間がある。

◆ 最大乗車人数と車両の大きさに乖離がある。

❶町民アンケート調査によると、月 1 回以上利用する方は町民の約 4%、利用しない・したことがない方は約 87%と、町民のほとんどが利用していない状況です。理由は、多くの方が自分で車を運転しているためです。

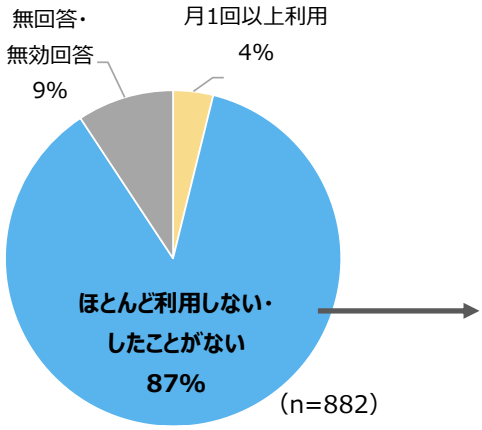


図　町民バスの利用状況
（❶町民アンケート調査より）

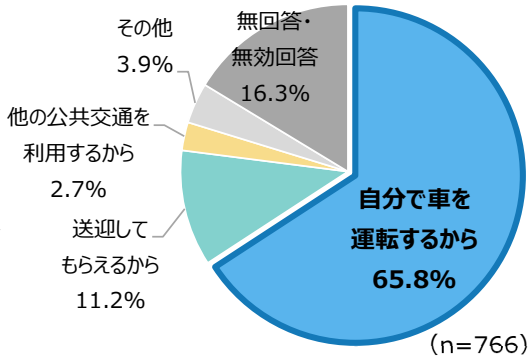


図　利用しない理由
（❶町民アンケート調査より）

❷利用者実態調査や❸利用者アンケート調査によると、1 日の利用者は概ね 100 人で、町内在住の方が約 75%、町外在住の方が約 20%利用しています。

利用者層は、全体では一般と小学生の利用が多く、高齢者の利用は比較的少ない状況です。路線別にみると北部線は一般、中部線・南部線は小学生の利用が多い状況です。

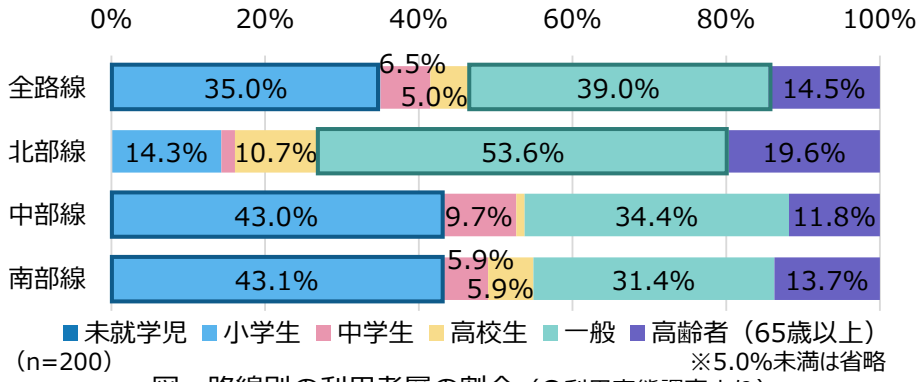


図　路線別の利用者層の割合（❷利用実態調査より）

利用頻度は通学・通勤利用が多いことから、週 5 日が最も多くなっています。

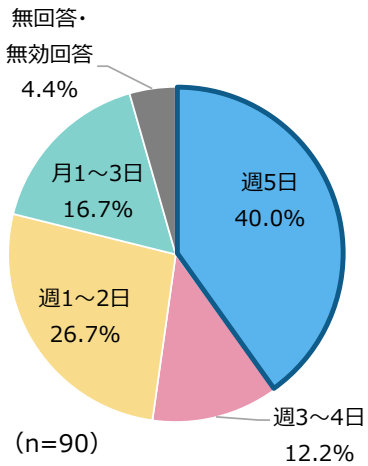


図　利用頻度の割合
（❸利用者アンケート調査より）

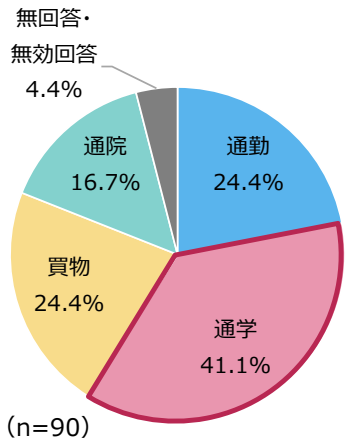


図　利用目的の割合
（❸利用者アンケート調査より）

往復・片道利用の状況は、往復利用が約 4 割、片道利用が約半数となっており、片道利用の理由は「復路のバスがない」「運行時間が予定と合わない」が多くなっています。

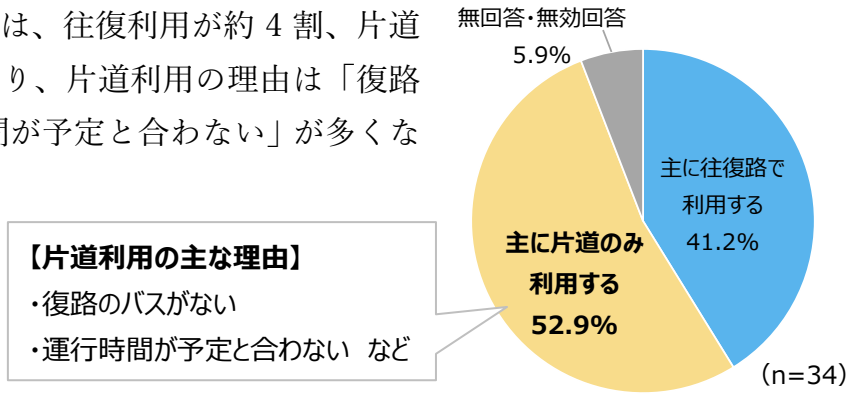


図　行き・帰りの利用状況
（❶町民アンケート調査より）

満足度は、「運賃」、「目的地までの所要時間」、「バス停までの距離」の順で高いものの、「運行時間帯」への不満度が比較的高くなっており、特に鉄道との接続改善、10 時台や夕方の時間帯、土日祝日の運行を求める声が多くなっています。

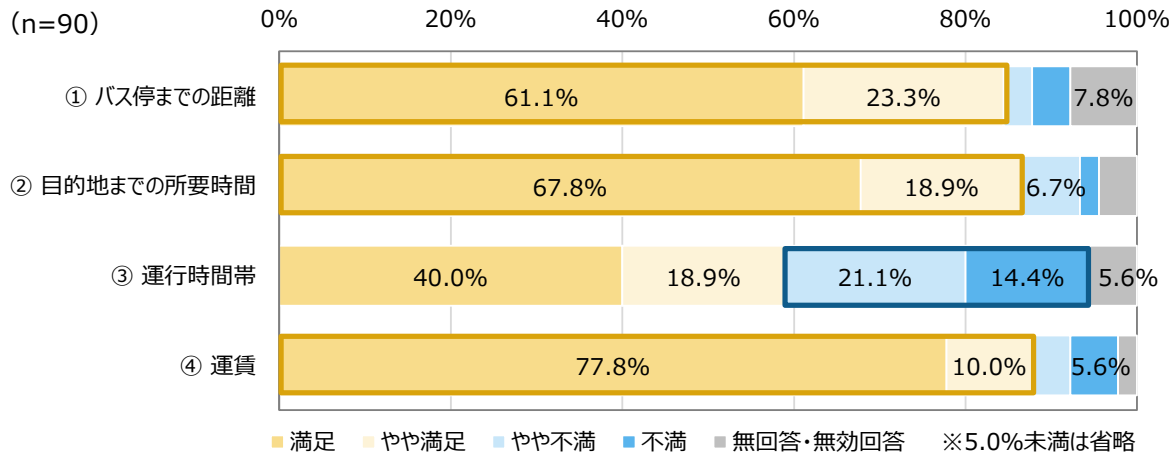


図　利用者の満足度の割合（❸利用者アンケート調査より）

通学利用の少ない北部線の第 1 便、全路線の第 3 便の利用者が少ない状況となっています。

表　路線別・便別の平均乗降人数（❷利用者実態調査により）

路線	便	乗降人数						計	割合
		未就学児	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者（65歳以上）		
北部線	1	0	1	0	0	0	1	2	5.4%
	2	0	0	0	0	11	1	12	41.1%
	3	0	0	0	0	1	2	3	8.9%
	4	0	1	0	3	2	2	8	26.8%
	5	0	2	1	0	2	1	5	17.9%
	計	0	4	1	3	15	6	28	100.0%
中部線	1	0	10	5	0	7	1	22	46.2%
	2	0	1	0	0	3	3	7	14.0%
	3	0	0	0	0	2	1	3	6.5%
	4	0	9	0	0	1	1	11	22.6%
	5	0	0	0	1	4	1	5	10.8%
	計	0	20	5	1	16	6	47	100.0%
南部線	1	0	6	0	0	0	0	6	21.6%
	2	0	1	2	0	2	2	6	23.5%
	3	0	0	0	0	2	1	3	9.8%
	4	0	2	0	1	3	1	7	25.5%
	5	0	3	0	1	2	0	5	19.6%
	計	0	11	2	2	8	4	26	100.0%

※　小数点以下は繰り上げて表示しているため、内訳を足した数と合計値が合わない場合がある。

乗降の多い区間は、山下駅前～宮城病院、太陽ニュータウンや松並住宅、集会所～各小学校の区間の利用が多くなっています。

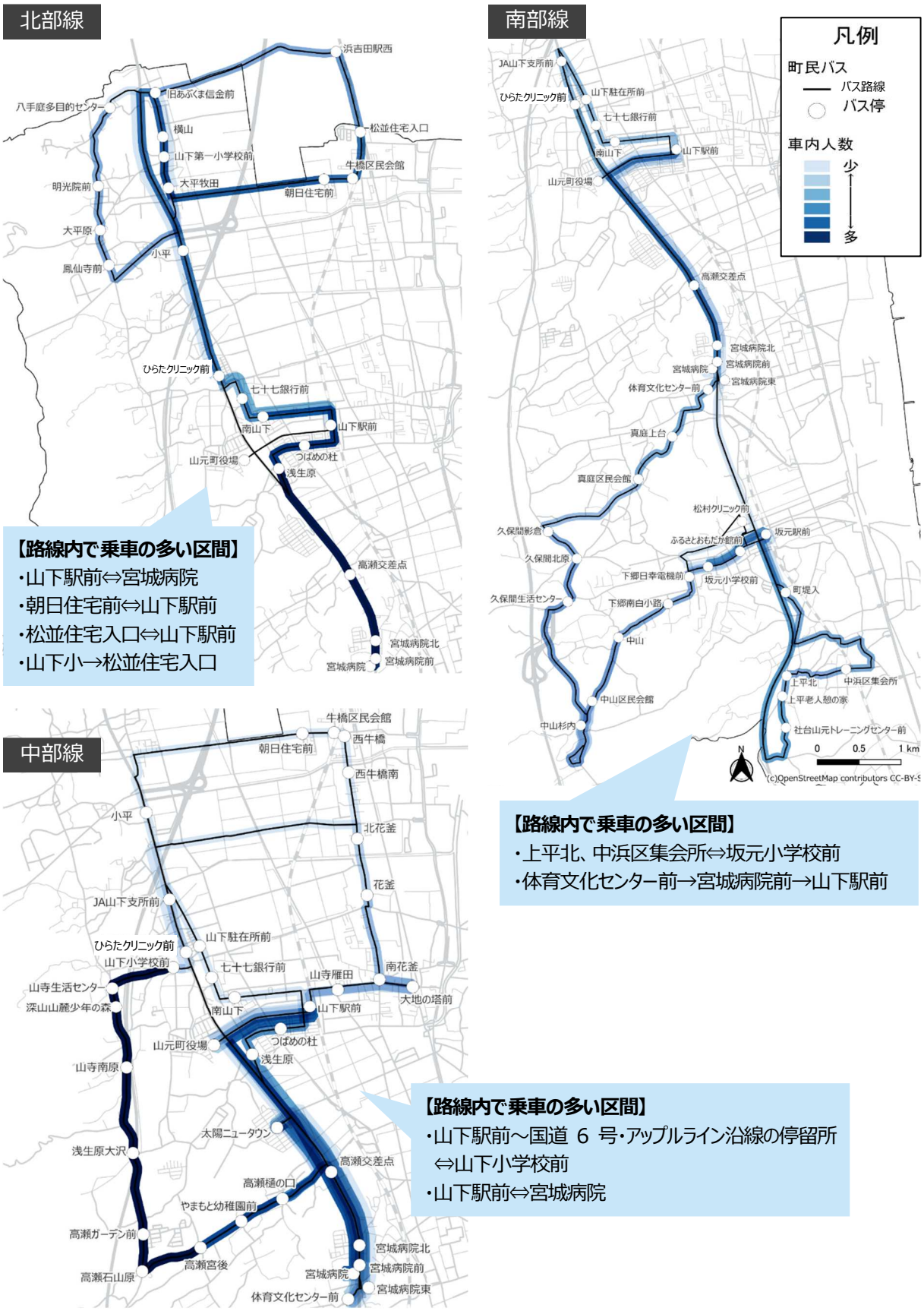


図　各路線における乗車人数の状況（❷利用実態調査より）

乗降が多い停留所は、JR 山下駅やフレスコキクチの最寄り停留所の「山下駅前」、通院・通勤利用のある「宮城病院」「宮城病院前」、通院利用のある「ひらたクリニック前」、通学利用のある「山下小学校前」「山下第一小学校前」「坂元小学校前」、民間開発住宅地の「太陽ニュータウン」等となっています。

表　乗降の多い停留所の延べ乗降人数

（❷利用実態調査より）　　単位：人

順位	乗降の多い停留所	乗車	降車	乗降
1	山下駅前	44	44	88
2	山下小学校前	18	24	42
3	宮城病院前	28	5	33
4	宮城病院	2	29	31
5	坂元小学校前	10	11	21
6	体育文化センター前	10	9	19
6	太陽ニュータウン	11	8	19
8	ひらたクリニック前	7	4	11
9	山下第一小学校前	7	3	10

路線別の最大乗車人数は、北部線では 2 便の南山下～宮城病院の区間で 11 人、中部線では 1 便の高瀬宮後～山下小学校前の区間で 12 人、南部線では 4 便の宮城病院前～山下駅前の区間と 5 便の坂元小学校前～上平北の区間で 5 人となっており、車両の大きさと乖離しています。

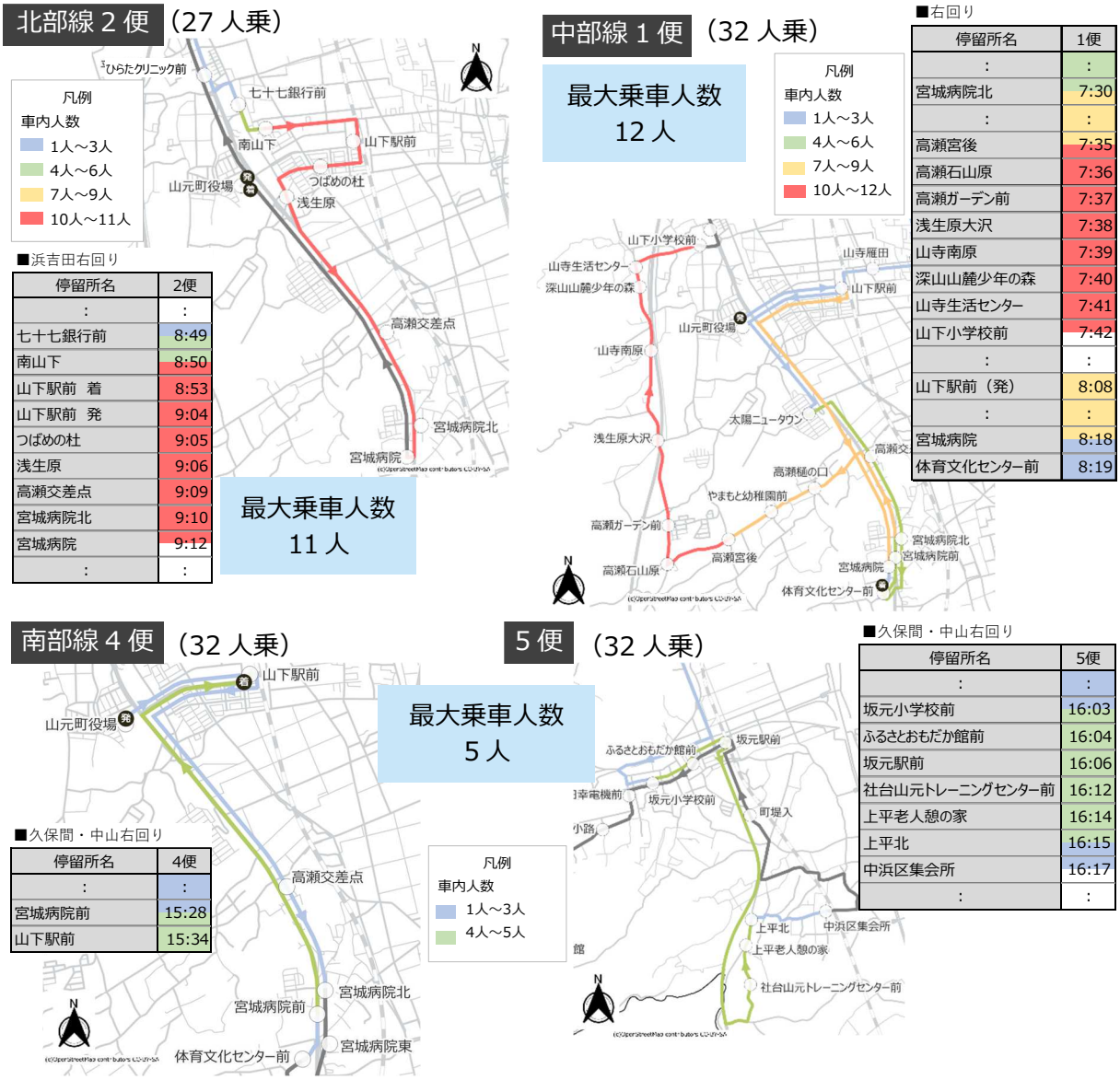


図　各路線便別乗車人数の多い便（❷利用実態調査より）

（3）デマンド型乗合タクシー

1） 調査概要

デマンド型乗合タクシーの登録・利用・認知状況、利用実態を把握するために、❶～❸の調査を行いました。

	❶町民アンケート調査 （デマンド型乗合タクシー関連内容抜粋）	❷利用者実態調査	❸登録者アンケート調査
調査目的	町民の登録・利用・認知状況を把握する	登録状況のみでは把握できない、利用回数、実利用者数、乗降状況を把握する	利用実態調査では分からない、利用頻度、利用目的、出発地・目的地、満足度、利用者属性（免許保有状況など）を明らかにする
調査方法	郵送配布・郵送回答	予約受付票をもとに集計	郵送配布・郵送回答
調査対象	町内にお住まいの世帯から無作為に選んだ 1,003 世帯 ※調査票は各世帯に 3 部配布	令和 4 年 4 月における利用者	利用登録者 783 名
調査時期	令和 4 年 10 月 26 日（水）～11 月 9 日（水）		令和 4 年 10 月 26 日（水）～11 月 9 日（水）
回収状況	882 票（457 通）		410 票

2） 分析結果

【総括】

- ◆ デマンド型乗合タクシーに登録・登録予定の方は町民の約 1 割に留まっており、知っているが登録予定がない方が約 4 割、知らない方が約 2 割と多い。
- ◆ 登録者の約 3 割が月 1 回以上利用しているものの、約 6 割は利用しておらず、自分で運転や送迎をしてもらう方が多い。
- ◆ 主に 70 歳以上の高齢者が通院・買い物に利用。
- ◆ 町民バスの停留所が近くにある方でも利用しており、ドアツードア志向が高い。
- ◆ 運行本数の拡大や利用方法の簡素化、周知に関する要望が多い。

❶町民アンケート調査によると、町民の約 1 割が登録・登録予定、約 4 割が登録予定がない、約 2 割がデマンド型乗合タクシーについて知らない状況となっています。
❸登録者アンケート調査によると約 3 割が月 1 回以上利用する一方で、約 6 割が利用していない状況です。理由は、自分で運転したり、送迎をしてもらっているためです。

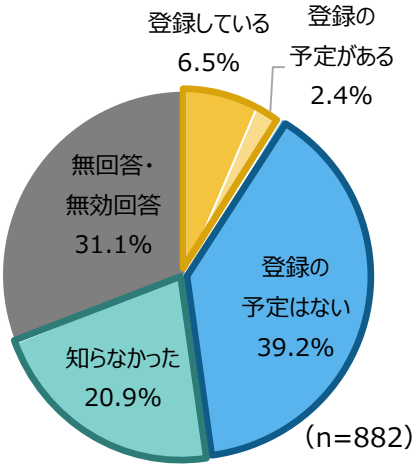


図　登録・認知状況
（❶町民アンケートより）

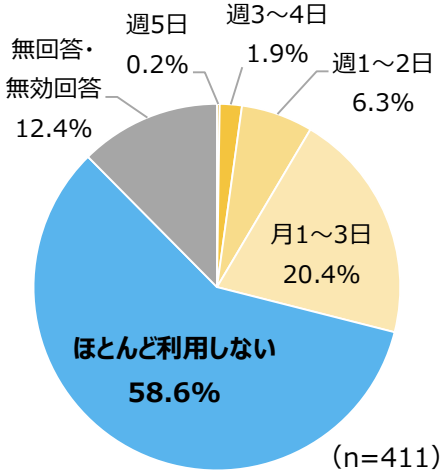


図　登録者の利用状況
（❸登録者アンケート調査より）

❷利用実態調査によると、ひと月あたりの延べ利用者数は 385 人、実利用者数は 100 人となっています。

コア利用者（月 9 回以上利用する方）は 10 人となっています。

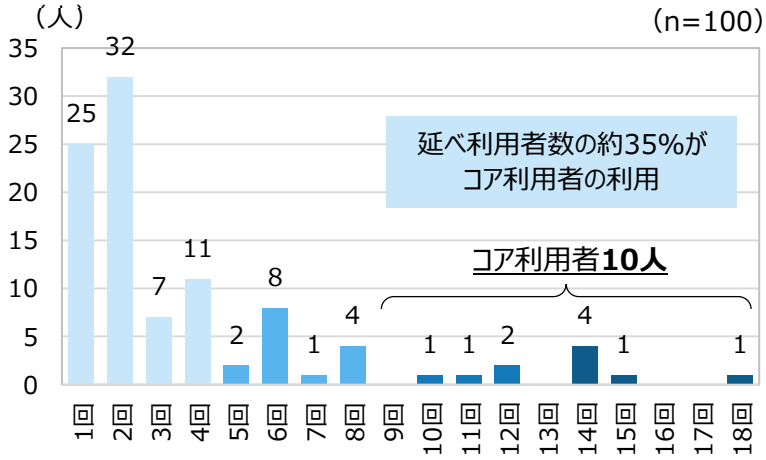


図　ひと月あたりの利用回数別利用者数
（❷利用実態調査より）

登録エリア別の利用状況はエリア 1 が最も多く約 40%、エリア 3・4 が各約 25%、エリア 2 が約 10%となっています。

便別の最大利用人数は第 2 便（9：30～）が最も多く 9 人、第 5 便（12：30～）、第 8 便（16：30～）は 4 人と比較的利用が少ない状況となっています。

※　P28 の便別 1 日あたりの利用者数の割合は第 1 便が最も高くなっている。

・第 1 便　8 時 30 分発	・第 5 便　12 時 30 分発
・第 2 便　9 時 30 分発	・第 6 便　14 時 30 分発
・第 3 便　10 時 30 分発	・第 7 便　15 時 30 分発
・第 4 便　11 時 30 分発	・第 8 便　16 時 30 分発

表　便別の最大利用人数
（❷利用実態調査より）

単位：人

最大利用人数	
第1便	6
第2便	9
第3便	7
第4便	6
第5便	4
第6便	6
第7便	7
第8便	4

利用者層は、70 歳以上の女性の利用が多く、利用目的は、通院（宮城病院やクリニックなど）、買物（スーパーやドラッグストアなど）が多くなっています。特に通院利用は第 1～5 便に多く、第 6 便以降に買物利用が多い状況です。

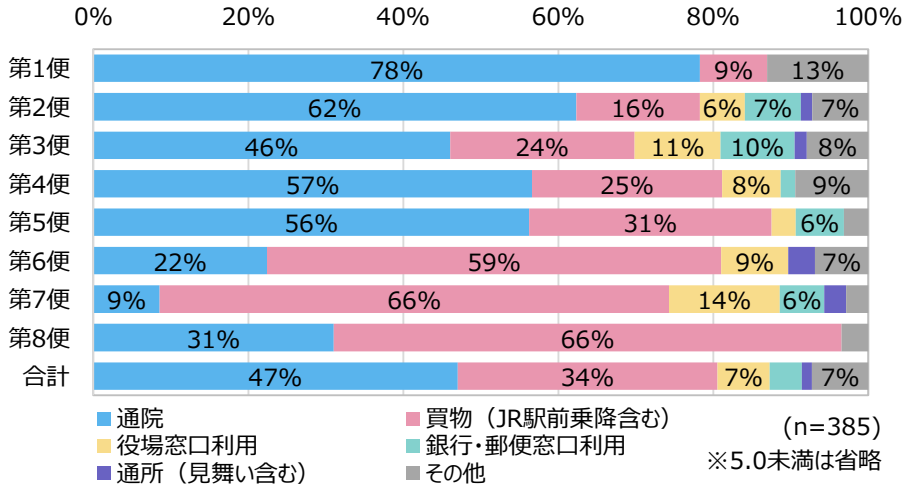
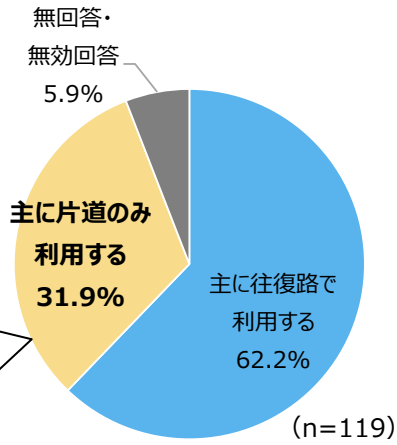


図　利用目的の状況（❷利用実態調査調査より）

外出時の利用が 54%、帰宅時の利用が 45%、指定乗降場所間での利用が 1%となっています。

往復路利用が約 6 割、片道利用が約 3 割です。

片道利用の理由は、「帰りの時間が読めない」「乗りたい時間にバスが運行していない」「他の移動手段を利用する」が多くなっています。



【片道利用の主な理由】
- 帰りの時間が読めないから
- 帰りの時間にバスが運行していないから
- 別の公共交通を利用するから
- 送迎があるから　など

図　行き・帰りの利用状況
（❸登録者アンケート調査より）

満足度は、「運賃」、「待ち時間」、「目的地までの所要時間」、「指定乗降場所の数」の順で高いものの、「運行時間帯」への不満度が比較的高くなっており、特に 13 時半発の運行を求める声が多い状況です。その他、当日受付や分かりやすい利用方法や周知を求める声が多い状況です。

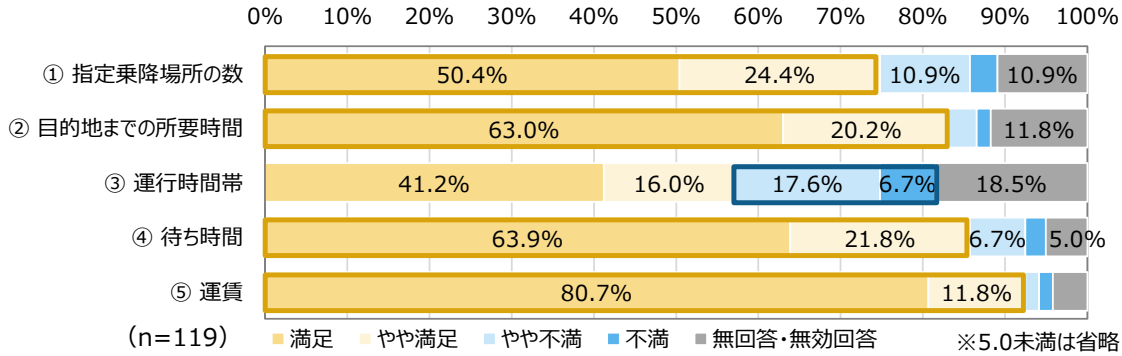


図　利用者の満足度の状況（❸登録者アンケート調査より）

実利用者をみると「山下」13 人、「浅生原」11 人と山下駅周辺に多くいます。実利用者の約 15%が町民バス停留所から 100m 圏内、約 75%が 300m圏内に在住していることから、ドアツードア志向が高くなっています。

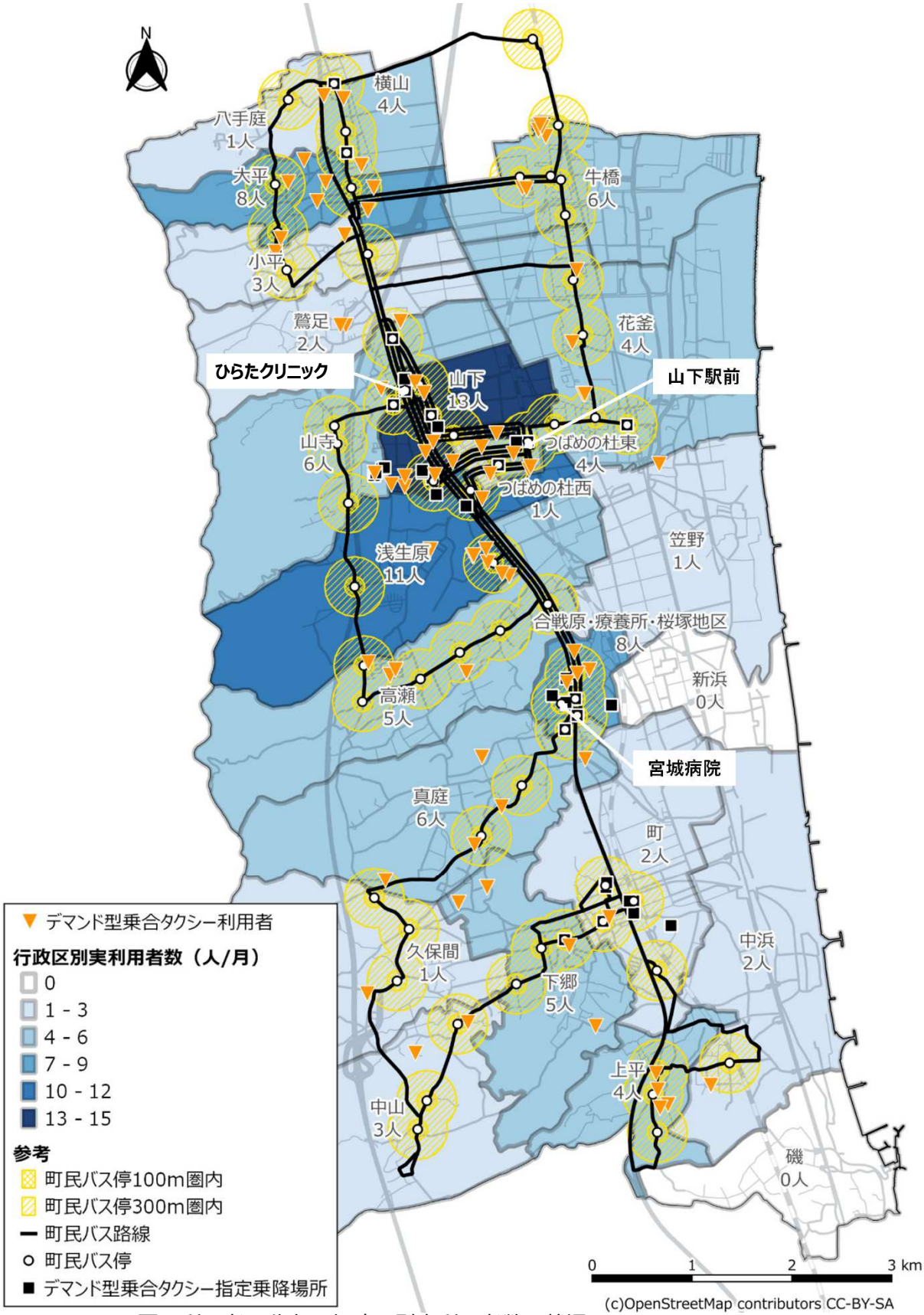


図　利用者の分布・行政区別実利用者数の状況（❷利用実態調査より）

コア利用者（月 9 回以上利用する方）は、「牛橋」3 人、「下郷」2 人、「小平」「高瀬」「真庭」「上平」「花釜」各 1 人います。利用状況は毎回行先が同じ方が多いものの、「高瀬」「真庭」のように様々な指定乗降場所との往来に利用している方もいます。

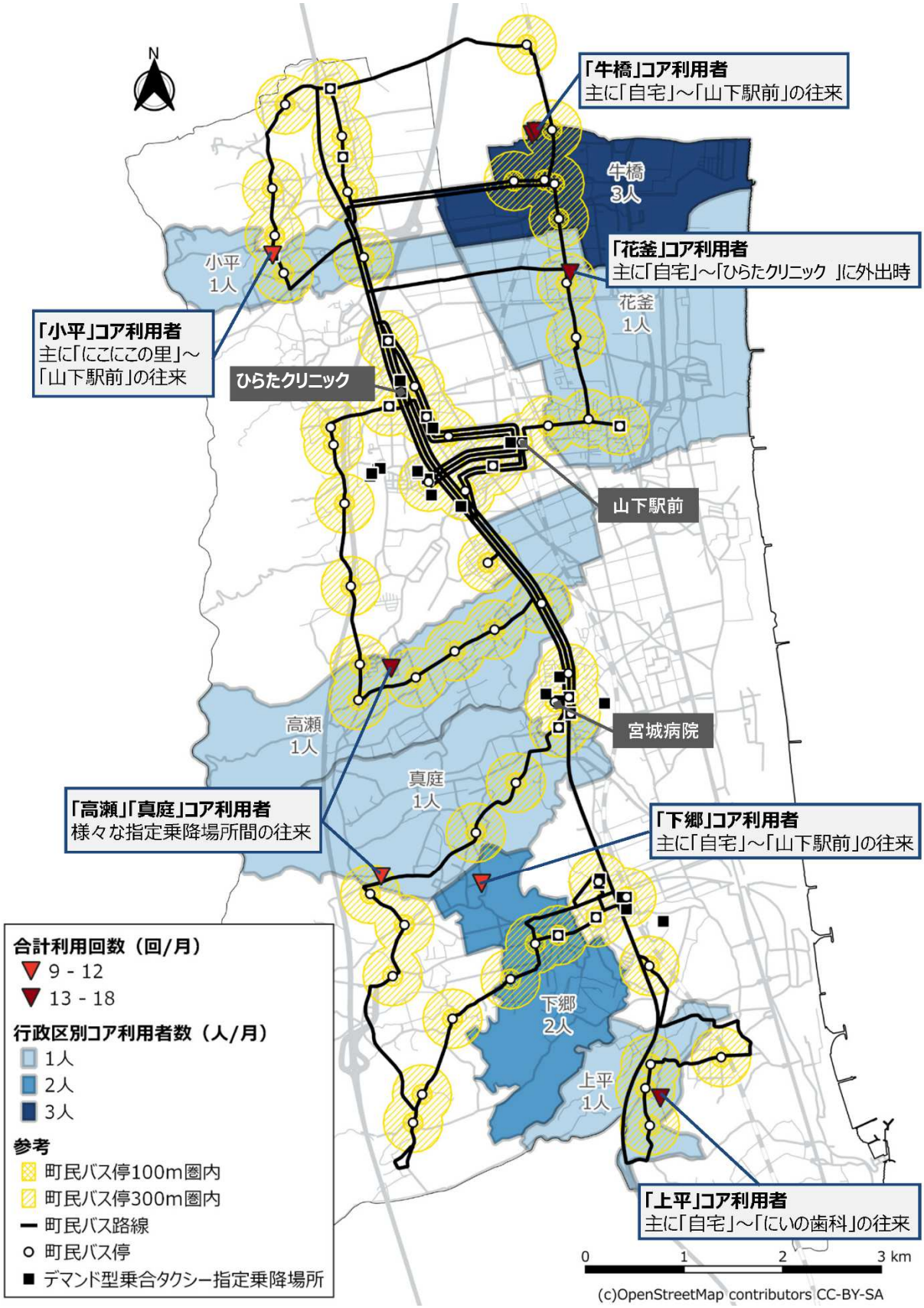


図　行政区別コア利用者の状況（❷利用実態調査より）

利用頻度の多い（月９回以上）移動は、「牛橋」「下郷」～「山下駅前」の往来、「花釜」～「ひらたクリニック」への行き、「高瀬」～「山下駅前」の行きとなっています。利用回数は「牛橋」「下郷」「浅生原」「高瀬」「真庭」の順で多くなっています。

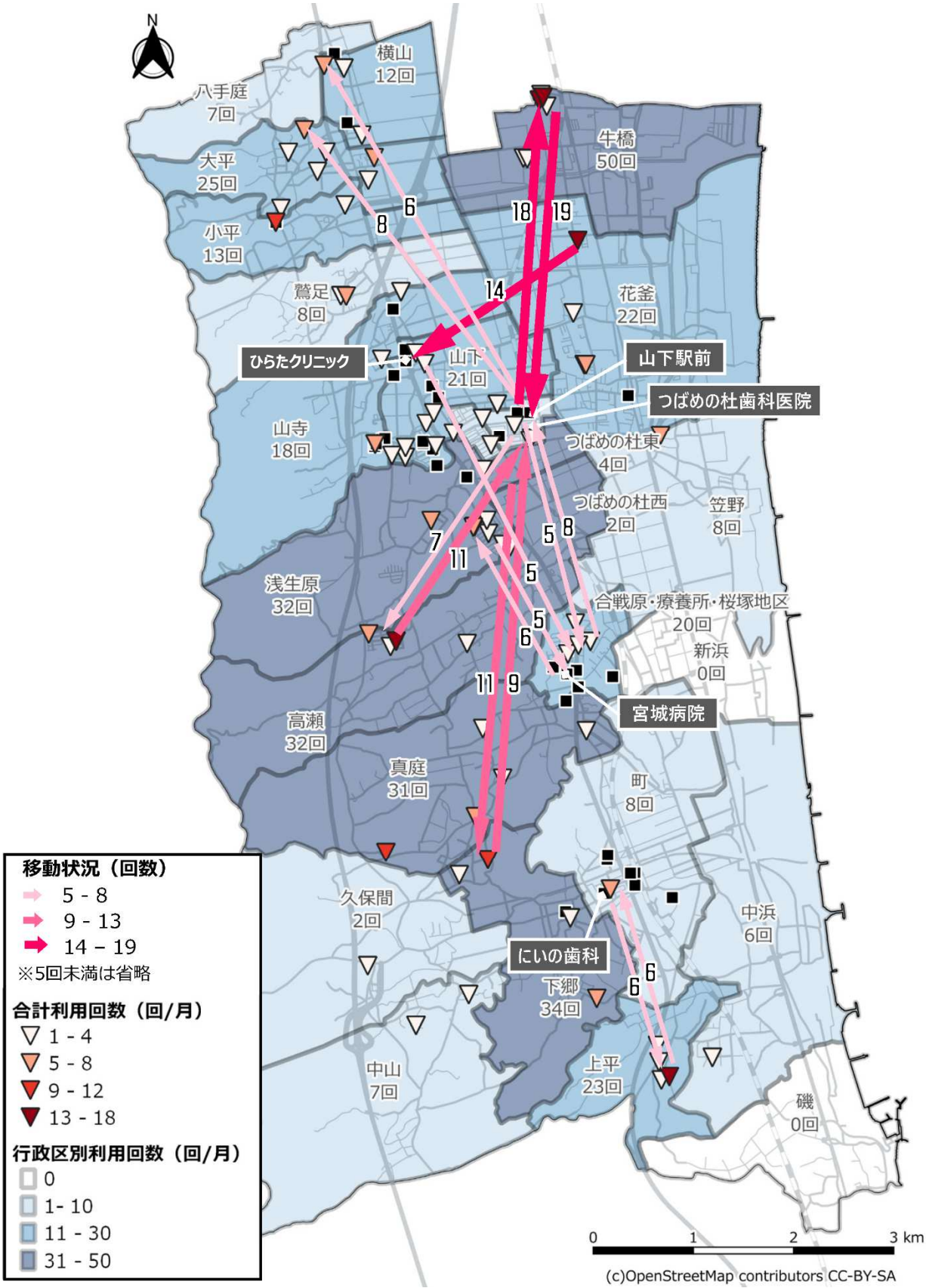


図　利用頻度の多い移動・行政区別利用回数の状況（❷利用実態調査より）

（４）鉄道

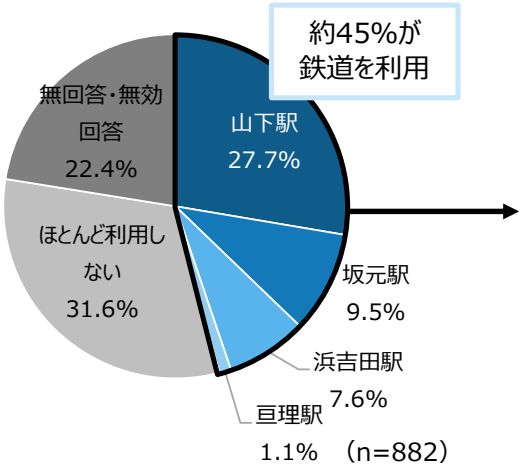
１） 調査概要

鉄道の利用状況を把握するために、町民アンケート調査を行いました。

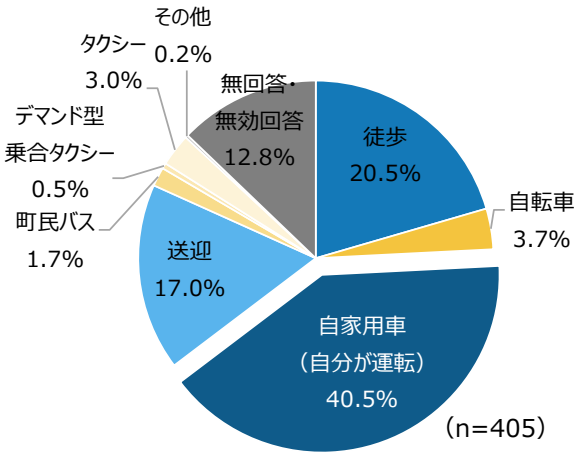
	町民アンケート調査（鉄道関連内容抜粋）
調査目的	町民の利用状況を把握する
調査方法	郵送配布・郵送回答
調査対象	町内にお住まいの世帯から無作為に選んだ 1,003 世帯 ※調査票は各世帯に 3 部配布
調査時期	令和 4 年 10 月 26 日（水）～11 月 9 日（水）
回収状況	882 票（457 通）

２） 調査結果

回答者の約 45%が鉄道を利用しており、利用者の約 40%が自家用車を自分で運転して駅まで移動しています。



鉄道の利用状況
（町民アンケートより）



利用者の駅までの主な移動手段
（町民アンケートより）

（５）関係者ヒアリング

１） スクールバス関連

スクールバスの運行状況や利用実態などを把握するため、担当課・中学校にヒアリング調査を実施しました。

対象	山元町教育総務課 山元中学校
目的	スクールバスの運行状況や利用実態などを把握するため

ヒアリング内容

スクールバス（中学生）	
利用状況	・ 令和４年度は、年間 282 日運行予定 ・ 対象生徒のなかには、家族の送迎で登下校する学生もいる（人間関係等） ・ 太陽ニュータウン方面の生徒は、下校に町民バスを利用することがある ・ 早退する生徒が町民バスを利用することがある ・ 休日の部活動に合わせたバスの運行→部活動は土曜日を基本とした
問題・課題	・ 町内の子どもの数が減ってきている（小学校統合の構想） ・ バス乗車中のマナー（学校の指導と運転手からも注意をするようにしている） ・ 平日の帰りの便に誰も乗車しない場合もある ・ 雨の日は、親の送迎で登下校する生徒がおり、山下小学校と山元中学校への送迎のための待機車が増加する ・ 学校の統合等あれば、スクールバスが必要になり、費用も増加する ・ バスを利用するほどの距離ではないが、町民バスを利用している小学生もいる（体力低下や肥満の懸念）
その他	
進学先	・ ４割くらいの学生が、仙台市内の高校へ進学する ・ 仙台、名取、岩沼、亘理などの鉄道沿線の高校へ進学する生徒が多い
休日	・ 電車に乗って、名取のイオンモールに行く生徒もいる

２） 福祉・生活関連

移動支援や福祉有償運送等の利用状況や課題などを把握するため、担当課・運営団体にヒアリング調査を実施しました。

対象	山元町保健福祉課 社会福祉法人山元町社会福祉協議会 特定非営利活動法人にこにこケアサービス
目的	移動支援や福祉有償運送等の利用状況や課題などを把握するため

ヒアリング内容

福祉タクシー利用助成（山元町保健福祉課）	
利用状況	〈令和３年実績〉 利用者実績 46 人 助成額 599,910 円
身体障害者等自動車燃料費助成（山元町保健福祉課）	
利用状況	〈令和３年実績〉 利用者実績 144 人 助成額 1,880,400 円
移動支援事業（山元町保健福祉課）	
利用状況	〈令和３年実績〉 利用者実績　延べ 10 人 助成額　72,250 円
福祉有償運送（特定非営利活動法人にこにこケアサービス）	
利用状況	・　１人１回／月程度 ・　登録者数は 80 人程度（亘理の方 10 人程度含む） ・　利用されない方は、名簿登録から削除し更新をしている
課題	・　料金的には厳しいが、様々な手続きで手間がかかるため、値上げしていない ・　他の事業者との住み分けを意識しながら運営する

3） タクシー関連

町民バス、デマンド型乗合タクシー、タクシーの利用状況や課題などを把握するため、運営団体にヒアリング調査を実施しました。

対象	山元町ハイタク連絡協議会
目的	町民バス、デマンド型乗合タクシー、民間タクシーの利用状況や課題などを把握するため

ヒアリング内容

町民バス	
利用状況	・ 病院や会社員、学生等が利用している ・ 走行距離は、1 日 140km 程度
課題	・ 利用者が減少しており、コロナ前の状況には戻らないと想定している
デマンド型乗合タクシー	
利用状況	・ 午前中の利用が多く、利用者は主に高齢者 ・ 予約しても忘れている方もいる ・ 乗合で運行することが多い
課題	・ 当初は、デマンド型を理解しておらず、タクシーと勘違いしている人もいた →時間に遅れたくない場合は、通常のタクシーを使用するように説明等を行った ・ 平日に利用している人が、土日にタクシーを利用して、料金が高いというクレームもある ・ 時間がかかってもいいので、土日もやって欲しいという声もある
タクシー	
利用状況	・ 車椅子対応タクシーは行っていない ・ デマンド型乗合タクシー以外にタクシー依頼は少ないため、運行時間帯以外（夜間・土日）は需要が少ないと推測している ・ 浜吉田駅で電車から 40～50 人降りるが、誰もタクシーを使わない状況。電車が止まっても、家族の送迎が多いためタクシーの依頼が少ない ・ コロナ以前は、夜の飲み屋（コロナで廃業）、病院（予約式ではなかったので）等での利用が多かった ・ 会社関係は、会社の方で車両を用意して、駅までの送迎をしている ・ 走行距離は、3 か月で約 8,000km
課題	・ デマンド型乗合タクシーや町民バスで移動が事足りる ・ 電車が止まっても、家族の送迎が多くタクシーはなかなか利用されない ・ 震災があり、人口が減って利用者が減少している

４．網形成計画の評価・検証

（１）網形成計画で位置づけた事業の取組状況

網形成計画で位置づけた事業の取組については、下表に示します。

期待を込めて掲げた施策・事業が多く、取組に至らなかったものが多い状況です。

表　網形成計画の事業の取組状況

施策項目	事業項目	取組状況
基本方針１　復興・創生のまちづくりを推進する地域公共交通		
施策1-1 持続可能な 公共交通体系の構築	・併用運行の事後評価	○網形成計画を策定した平成29年度に定時定路線バスとデマンド型乗合タクシーの併用運行を開始した。開始から5年が経過し、町の財政負担が大きいことや、利用者や町民から様々な意見や要望が上がっていることから、令和5年度の地域公共交通計画策定に併せて、総合的な見直しを実施する。
	・運行内容の再検討	
施策1-2 定時定路線バスの 運行内容見直し	・路線の統廃合	○必要に応じて、路線の一部見直し、停留所の改廃、鉄道の時刻表改正に併せた運行時刻の見直しを実施した。 ○令和4年度に総合的な見直しに向けた調査業務を行った。
	・運行時刻・経路の検討	
施策1-3 デマンド型乗合タクシーの 運行内容見直し	・指定乗降場所の検討	○指定乗降場所は、医療機関や公共施設を追加する等、その都度実施し、利便性の向上を図った。 ○令和4年度に総合的な見直しに向けた調査業務を行った。
	・運行時刻の検討	
	・運行方法の検討	
基本方針２　誰もが使いたい、使い続けたいと感じる地域公共交通		
施策2-1 デマンド型交通の 利用促進支援	・利用方法の周知の検討	○広報や町ホームページによる周知、利用方法を記載した時刻表の全世帯配布を行った。 ○新型コロナウイルスの感染拡大の影響もあり、団体や自治会単位での周知活動、目的施設と連携した予約支援などは取り組めていない。
	・目的施設と連携した 予約支援等の検討	
施策2-2 運転免許返納者への対応	・公共交通利用割引制度等の 優遇策の検討	○運転免許返納者に対する減免措置、指定乗降場所の新設を行っている。
	・買い物弱者支援等の検討	
施策2-3 町民との協働の推進	・町民意見募集の仕組みの構築	○地域公共交通会議および同専門部会をはじめ、町民懇談会や区長会等機会を捉え町民の意見聴取を行っている。
	・町民を交えた会議の開催	
基本方針３　多様な主体の連携による利用ニーズに応じた地域公共交通		
施策3-1 交通結節点やバス停などの 利用環境向上	・駅における 円滑なダイヤ接続の検討	○可能な限りJR常磐線の時刻表改正に併せ運行時刻の見直しや、待合所の設置、バス停周辺の草刈りなどの環境整備を行っている。
	・バス停等の利用環境整備	
施策3-2 他分野で提供する 交通サービスとの連携	・福祉分野と公共交通分野 提供サービスの連携	○福祉分野と公共交通分野の提供サービスの連携、各地域公共交通サービスの情報提供は行っていない。
	・各交通サービスについての 情報提供充実	
施策3-3 商業・観光施設等との連携	・商業・観光施設と連携した 利用促進策の検討	○定時定路線バスの運休日に、貸出条件が整っている団体に対して予備車両の貸出し・運行（運転手付）を行っているが、商業・観光施設と連携した利用促進は行っていない。
	・イベント時の 臨時バス運行等の検討	

（２）網形成計画に位置づけた評価指標の達成状況

網形成計画で位置づけた評価指標の達成状況は、下表に示します。

表　網形成計画の評価指標の達成状況

評価指標	基準値	目標値 （平成34年度）	実績値 （令和4年度）	達成状況	考察
基本方針１　復興・創生のまちづくりを推進する地域公共交通					
評価指標1-1 定時定路線バスの 人口当たり利用者数※	1.4人 （平成22年度）	1.6人	1.8人	○	平成29～令和元年度にかけて利用者は概ね横ばいで、令和2年度以降コロナ禍により減少したが、令和4年度には利用者が増加し、目標値よりも0.2高い1.8人となった。
評価指標1-2 デマンド型乗合タクシーの 人口当たり利用者数※	－ 参考値0.3人 （平成29年4～9月）	0.6人	0.4人	△	平成29～令和元年度にかけて増加傾向にあったが、令和2年度以降コロナ禍により減少したことから目標値には至らなかった。 しかし、平成29年4～9月までの実績値から算出した参考値0.3人よりも人口当たり利用者数が増加していることふまえると、デマンド型乗合タクシーの需要があることが考えられる。
基本方針２　誰もが使いたい、使い続けたいと感じる地域公共交通					
評価指標2-1 定時定路線バスの 人口当たり利用者数【再掲】	同上（評価指標1-1）				
評価指標2-2 デマンド型乗合タクシーの 人口当たり利用者数【再掲】	同上（評価指標1-2）				
基本方針３　多様な主体の連携による利用ニーズに応じた地域公共交通					
評価指標3-1 指定乗降場所の 待合環境整備率	40.0% （平成29年度）	50.0%	68.4%	○	基準値（平成29年度）の指定乗降場所は既設のバス停のみであったが、現在は医療機関等の玄関先に停車する指定乗降場所が増えたことなどで、目標値よりも18.4%高い結果となった。

※　達成状況：○…目標値達成、△…目標値には至ってないが効果あり

※　震災前後で人口総数に大きな隔たりがあり、今後の人口減少を踏まえても利用者の人数で一概に比較できないことから、人口増減要因の影響を受けない人口あたり利用者数とした。

5．地域公共交通の課題

【課題１】本町に合った持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が必要

〈町民バス〉主な利用目的や実利用者数に応じた、適正な車両の選定、運行スタイルの選択が求められる

❶ 月 1 回以上利用する方は町民の約 4%で、ほとんど利用しない方が約 21%、利用したことがない方が約 66%となっており、町民バスを利用したことがない方が半数以上を占めている状況です。

本当に必要な人に
使ってもらえる
サービスにしたいホキ

【利用しない主な理由】
・自分で運転するから
・送迎してもらえるから
※町民の運転免許保有率は約 8 割

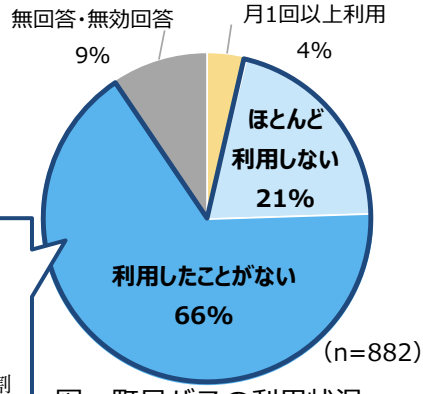
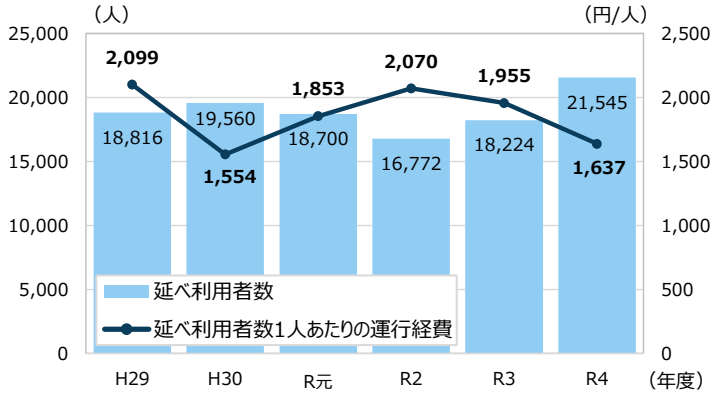


図　町民バスの利用状況
（町民アンケートより）

詳細は P34 の❶町民アンケート調査結果を参照

❷ 利用 1 回の運賃は一般 200 円と低額である一方で、延べ利用者 1 人あたりの運行経費は平均約 1,800 円/人かかっています。収支率は平均約 6.0%と低い状況です。



課題　運行収支状況の改善

利用者数に見合った
効率的な運行をしたいホキ!

図　町民バスの延べ利用者数・延べ利用者 1 人あたりの運行経費の推移

詳細は P24 の町民バス運行経費の状況を参照

❸ 利用したい曜日・時間に運行していない、鉄道へのスムーズな乗り換えができないため利用できないとの声がある一方、現在の利用者の満足度は高いため、上手な利用方法の周知・PR が必要な状況です。

【主な理由】
・復路のバスがない
・運行時間が予定と合わない　など

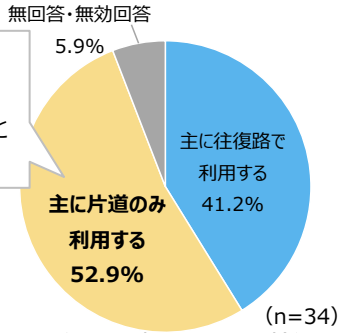


図　行き・帰りの利用状況
（町民アンケート調査より）

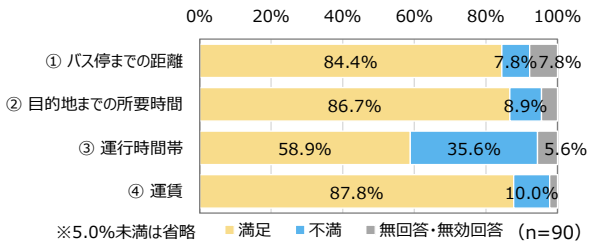


図　満足度の割合
（利用者アンケートより）

課題　運行本数・時間の周知　**課題　運行日の周知**

課題　鉄道との接続時間の周知

詳細は P35 の❶町民アンケート結果・❸利用者アンケート結果を参照

❹ 各路線の乗車人数は、山下駅前～宮城病院、太陽ニュータウンや松並住宅、集会所～各小学校の区間の利用が多く、便や区間により利用に偏りがあります。
最大乗車人数が北部線 11 人、中部線 12 人、南部線 5 人に対し、バス車両は 27～32 人乗となっており、全路線で乗車人数に対する車両サイズが過大な状況です。

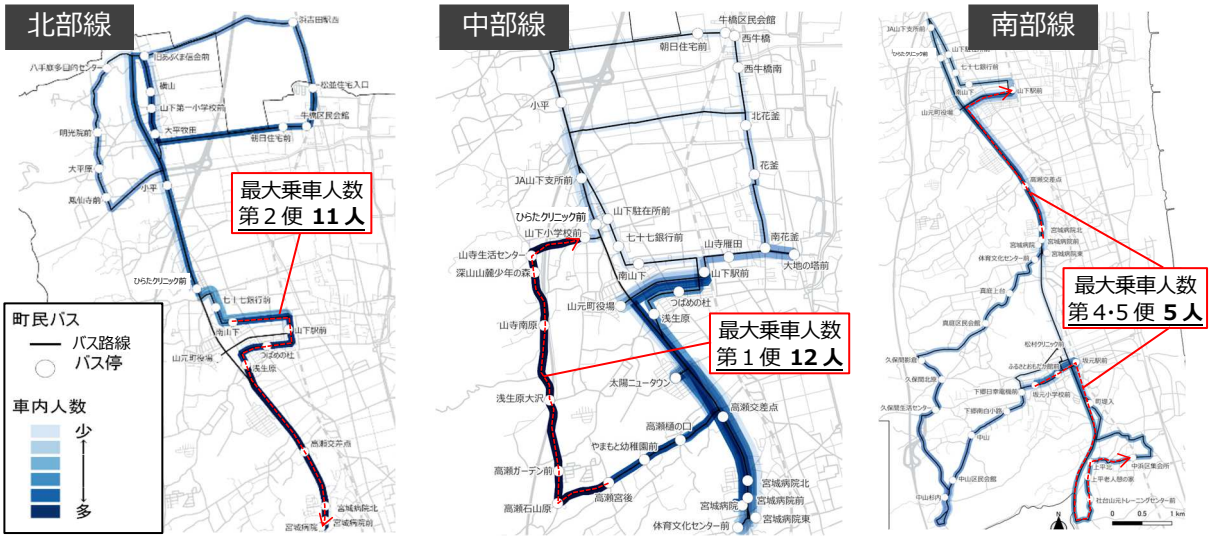


図　各路線における乗車人数の状況（2 日間の利用実態調査結果より）

利用の少ない時間帯や区間を整理して
移動に困っている人の声に応えたいホキ!

課題　利用状況に応じた運行ルートの見直し

課題　乗車人数に対する車両の適正化

詳細は P36 の❷利用実態調査結果を参照

❺ 利用者の約 4 割が通学利用しており、中部線第 1 便の乗車人数が最も多い一方で、通学利用の少ない北部線第 1 便が例年 2.0 未満の状況です。

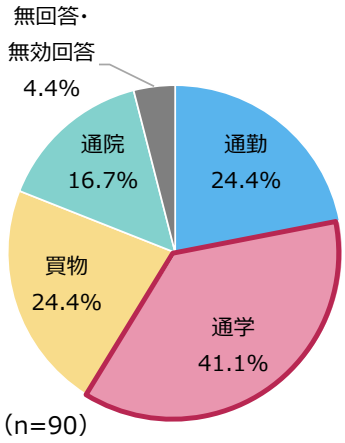


図　利用目的の割合
（利用者アンケートより）

表　各路線便別平均乗車人数

単位：人/便･日

		H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	平均
北部線	第1便	1.7	1.4	1.8	1.9	1.2	1.1	1.5
	第2便	9.1	9.9	9.8	6.5	9.4	11.5	9.4
	平均	4.2	4.8	4.7	3.9	4.3	5.3	4.6
中部線	第1便	12.0	12.5	11.2	12.6	15.5	17.8	13.6
	第5便	2.8	3.5	3.0	1.6	2.6	2.9	2.7
	平均	6.9	6.4	5.9	5.5	6.5	7.6	6.5
南部線	第1便	6.2	7.5	6.7	6.5	4.8	4.7	6.1
	第3便	2.8	2.4	2.8	2.0	2.1	2.3	2.4
	平均	4.2	4.8	4.9	4.3	4.2	4.8	4.6

※各路線利用が最も多い便･少ない便を抜粋
※赤字：1便当たりの乗車人員が2.0人以下の路線

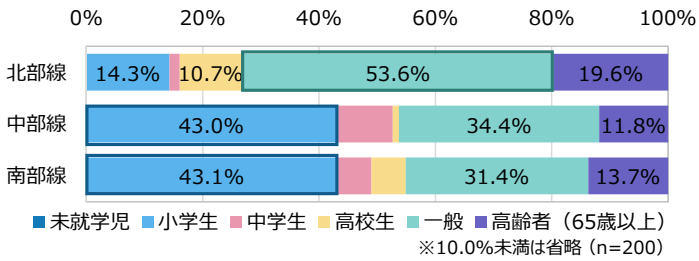


図　路線別の利用者層の割合（利用実態調査より）

課題　通学利用者の移動手段の確保

詳細は P23 の平均乗車人数、P34 の❷利用実態調査・❸利用者アンケート調査を参照

〈デマンド型乗合タクシー〉利用方法の簡素化及び周知並びに民間交通事業（タクシー等）との住み分けが求められる

❶ 町民の約 7%が登録しているものの、月 1 回以上利用している登録者は約 3 割で、約 6 割が登録しているもののあまり利用されていない状況です。

利用実態調査によると
たくさん乗ってくれる人もいるけど、
実際に利用しているのは
月に 100 人くらいホキ…

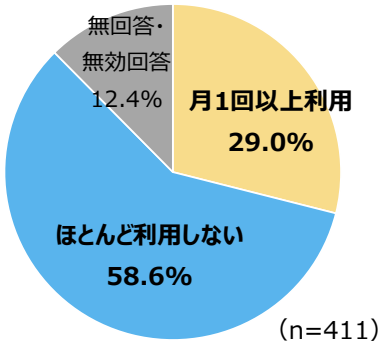
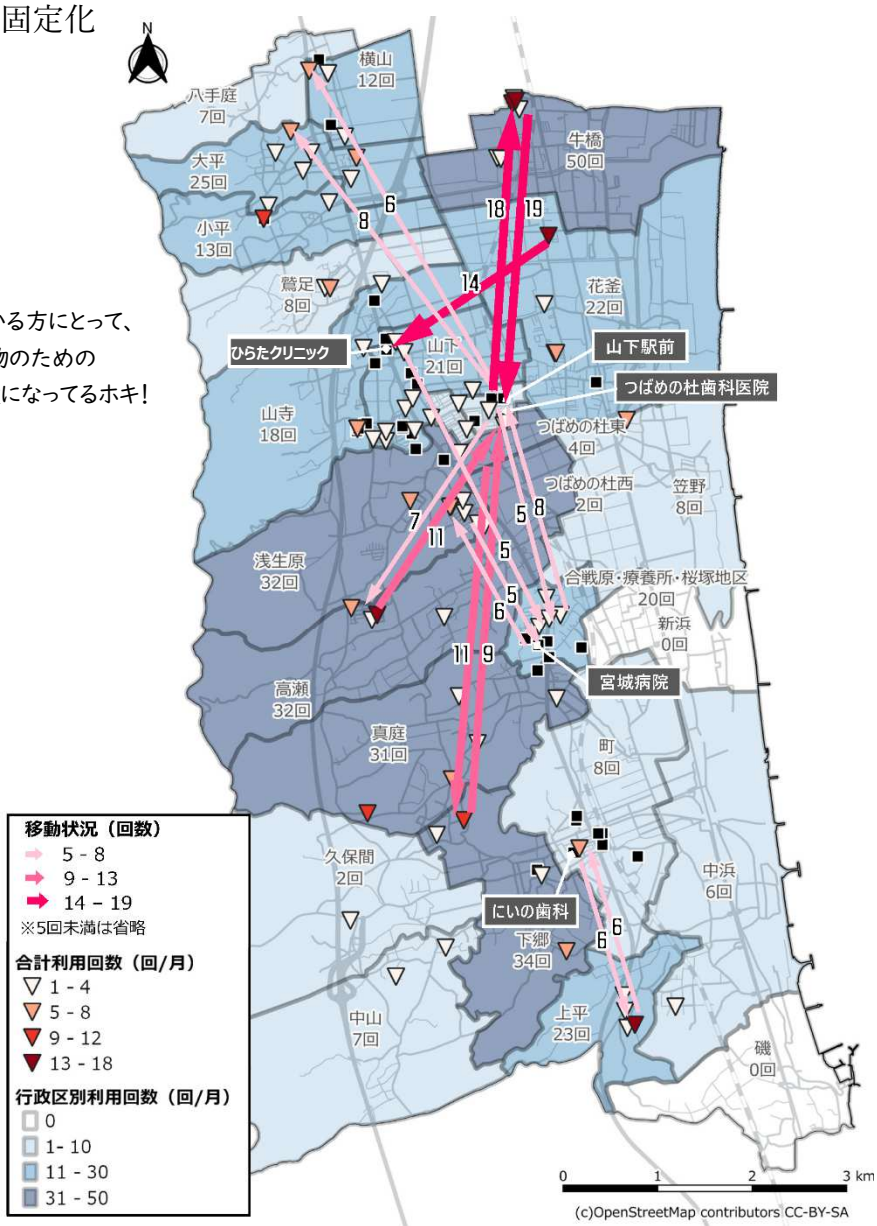


図　登録者の利用状況
（町民アンケートより）

詳細は P39 の❶町民アンケート結果、❷利用実態調査を参照

❷ コア利用者（月 9 回以上利用する方）10 人の利用は、延べ利用者数の約 35%を占めており、利用者が固定化している状況です。

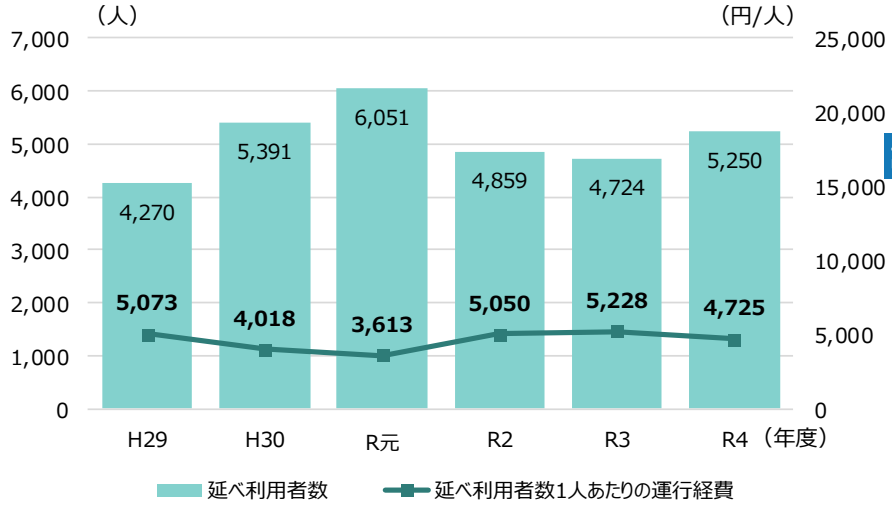
移動に困っている方にとって、
通院や買物のための
重要な移動手段になってるホキ!



詳細は P39、43 の❷利用実態調査結果を参照

図　利用頻度の多い移動・行政区別利用回数の状況（利用実態調査より）

❸ 利用１回の運賃は一般 300 円と低額である一方、延べ利用者数１人あたりの運行経費は平均約 5,000 円/人かかっています。収支率は平均約 3.5%と低い状況です。



課題 運行収支状況の改善

１回の利用に
5,000 円かかってるホキ!

図　デマンド型乗合タクシーの延べ利用者数・１人あたりの運行経費の推移

詳細は P28 のデマンド型乗合タクシー運行経費の状況を参照

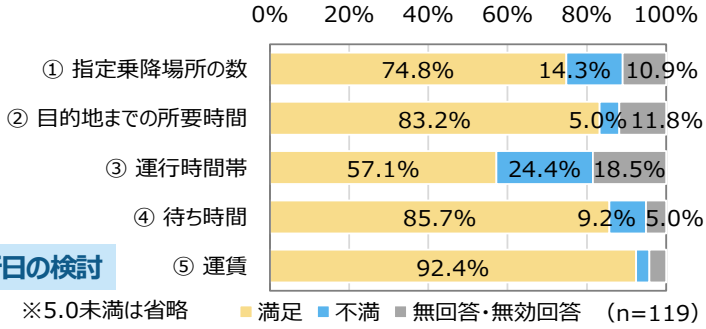
❹ 高齢者からの満足度は全体的に高い一方で、現在の運行日・時間帯以外、町外への運行、タクシー券や定額タクシーを求める声があります。

課題 運行本数･時間の見直し　**課題 運行日の検討**

課題 ドアツードア運行の範囲の見直し

課題 浜吉田駅までの利用拡充検討

図　満足度の割合（利用者アンケートより）



詳細は P40 の❸利用者アンケート結果を参照

❺ 登録エリア別便別の１日あたりの利用者数が 1.0 人未満の便が多く、登録エリア別の機能を果たしていません。

どの便も日平均利用者が
1.0 人以上だから、
エリア分けをなくせば、
ムダな待機車両が減らせるホキ!

課題 乗車人数に対する車両の適正化

表　登録エリア別各便１日あたりの利用者数（令和４年度）

	エリア1	エリア2	エリア3	エリア4	日平均
第1便（8:30～）	1.4	1.1	0.8	0.6	3.9
第2便（9:30～）	1.7	0.2	1.0	0.9	3.7
第3便（10:30～）	1.4	0.2	0.8	0.9	3.3
第4便（11:30～）	0.9	0.2	0.7	0.6	2.5
第5便（12:30～）	0.6	0.1	0.2	0.4	1.4
第6便（14:30～）	1.1	0.2	0.7	0.9	2.9
第7便（15:30～）	0.7	0.2	0.6	0.8	2.3
第8便（16:30～）	1.0	0.0	0.3	0.3	1.5
合計	8.7	2.4	5.1	5.3	21.5

※赤字：1日あたりの利用者数が1.0人未満の便

詳細は P28 登録エリア別便別の１日あたりの利用者数を参照

❻ 事前登録や予約が必要なため利用したい時に使いづらい、登録エリア別となっていることから利用方法がわからないという意見が多くなっています。**課題 予約方法の改善**

課題 運行内容に対応可能な委託先事業者の選定

【課題２】地域公共交通の利用しやすさ向上が必要

❶ 町民の普段の外出は、いずれも自家用車の利用が著しく多く、地域公共交通があまり選択されていない状況です。

デマンド型乗合タクシーにおいては町民の約４割が登録予定はなく、認知している方は約５割にとどまっている状況です。

課題　地域公共交通の認知度の向上

課題　地域公共交通の情報発信の強化

残念だけど
知らない人も結構いるホキ…

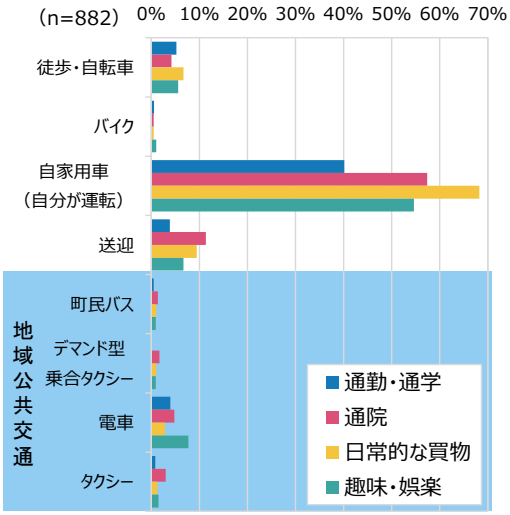
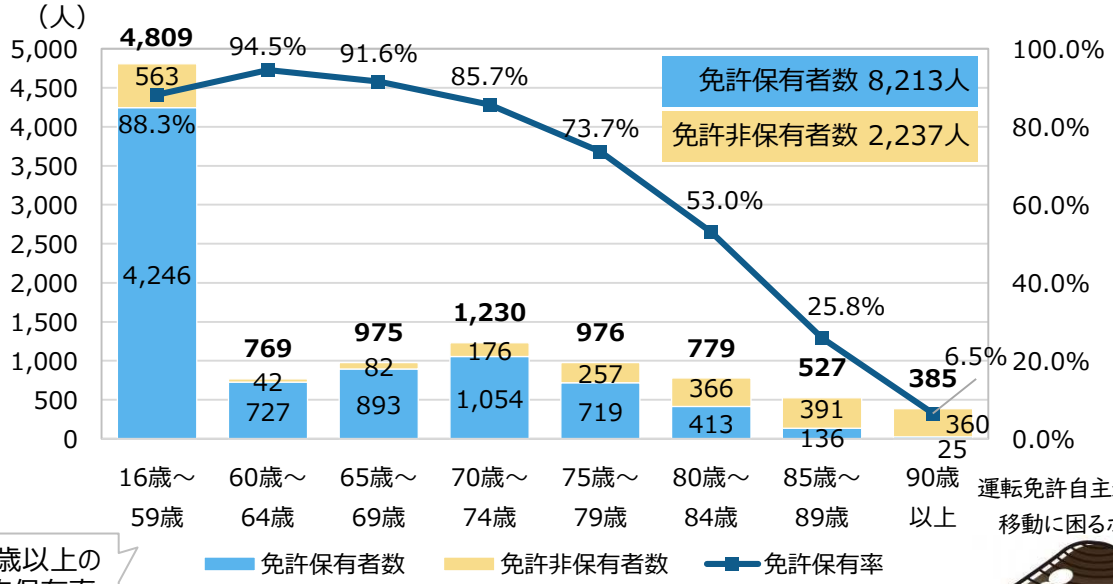


図　普段の外出別の移動手段
（町民アンケートより）

詳細は P32 の町民アンケート結果を参照

❷ 運転免許自主返納者への支援として、町民バス等の減免措置や、タクシー協会による運賃割引があるものの、町民の移動手段は自家用車利用が多い状況です。
一方で、今後は高齢化に伴い、運転免許自主返納者の割合が増える見込みです。



16 歳以上の免許保有率
78%

図　年齢区分別免許保有者数・非保有者数・保有率（令和５年）

運転免許自主返納者は移動に困るホキね！

課題　免許自主返納者の移動手段の確保

詳細は P13 の運転免許の保有状況を参照

【課題３】関係主体と民間事業者やその他の移動資源との協働・連携体制の構築が必要

❶ 社会情勢や町民の生活スタイルの変化に伴い、地域公共交通に対するニーズが変化しています。現在は地域公共交通会議や同専門部会等を通して、町民意見を把握する機会を設けています。

課題　町民との協働体制の構築

みんなの声を聞きたいホキ!

❷ タクシーは町民バスの運行開始以前から町内全域をカバーしています。福祉分野では、障がい者手帳を持っている方が利用できる福祉タクシー利用助成により移動支援を行っています。教育分野では、平成 30 年 12 月に策定した「小・中学校再編方針」において、“小学校は 10 年後を目途に 1 学校区”と示しており、将来、再編による小学生のスクールバスへの移行が見込まれます。タクシーや福祉タクシーの他分野の移動資源との住み分けが必要です。

課題　他分野の移動資源との役割分担・連携体制の構築

❸ 網形成計画では、「商業・観光施設等との連携」としてイベント等と公共交通の連携等を施策に掲げており、町外からの来町者向けにレンタサイクルを整備しました。なお、商工・観光分野での需要・ニーズに応じた取組の検討が引き続き必要です。

課題　商業・観光等の多分野との連携検討

❹ 見直しを進めている町民バスとデマンド型乗合タクシーの運行は、町内のタクシー事業者からなる山元町ハイタク連絡協議会に委託して実施しています。令和 6 年 4 月に改正労働基準法が適用されることによる、運転手要件等の厳格化に伴い、バスやタクシーの運転手不足が見込まれます。

様々な視点から運転手不足に
対応する必要があるホキ!

課題　運転手不足への対応

前述の内容を踏まえ、地域公共交通の課題を整理し、以下に示します。

【課題１】本町に合った持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が必要

① 町民バスとデマンド型乗合タクシーの運行体制を総合的に見直し、子どもや高齢者、運転免許自主返納者などの移動制約者の生活を支えるインフラとして、持続可能な運行内容へと適正化することが必要です。

② デマンド型運行は予約のしやすさ向上、配車の効率化に向けた ICT・AI システムやアプリ等の導入の検討が必要です。

③ 鉄道への乗り換えニーズがあることから、東日本旅客鉄道（JR 東日本）との連携による広域移動の確保が必要です。

【課題２】地域公共交通の利用しやすさ向上が必要

① 町民バス等をはじめとした本町の地域公共交通の利用促進に向けて、利用者にとって分かりやすい情報提供の実施により地域公共交通の認知度向上を図るとともに、利用方法の周知が必要です。

【課題３】関係主体と民間事業者やその他の移動資源との協働･連携体制の構築が必要

① 町民の移動に関する問題を解決するため、町民や民間交通事業者などを交えた話し合いの場、意見募集の仕組み、機会を設けることが必要です。

② 福祉分野や教育分野との移動資源の重複を減らし、本当に移動に困っている人の移動手段を確保するため、役割分担や情報共有等による連携が必要です。

③ 商工・観光分野での需要・ニーズに応じた取組の検討やハローワーク、福祉分野との連携による運転手不足への対応など、多分野と地域公共交通の連携の必要性やあり方についての検討が求められます。

４章　計画の基本方針及び目標

１．本町における地域公共交通のあり方（目指す将来像）

第 6 次山元町総合計画では、本町が目指す将来像として、『キラリやまもと！みんなでつくる笑顔あふれるまち』を掲げ、快適な生活を支える、コンパクトで安全・安心なまちづくりに取り組むこととしています。また、公共交通における施策の基本方向として、身近な公共交通手段の維持、公共交通の再編等の推進が挙げられています。

このような山元町のまちづくりの方向性を受け、地域公共交通計画では、町民・交通事業者・行政など、様々な主体と連携し、“必要な人に必要なものを提供する”本町に合った、本町らしい持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指す将来像とし、これに向けた基本方針を次のように掲げます。

■本町が目指す将来像（第 6 次山元町総合計画）

キラリやまもと！みんなでつくる笑顔あふれるまち

公共交通における施策の基本方向

○身近な公共交通手段の維持
○公共交通の再編等の推進

■地域公共交通が目指す将来像

“必要な人に必要なものを提供する”
本町に合った、本町らしい持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

■地域公共交通計画における基本方針

1　持続可能な生活交通の確保に向けた再編・効率化

2　移動に困っている方が無理なく・簡単に利用しやすい環境づくり

3　多様な主体との協働・連携による資源を総動員したサービス体制づくり

２．将来の地域公共交通体系イメージ

地域公共交通ネットワークイメージ、位置づけ、役割を以下に示します。

なお、計画推進にあたっては、社会状況や交通環境の変化を見据えて、ターゲットを絞り込んで、それに対応する移動資源を柔軟に検討していきます。

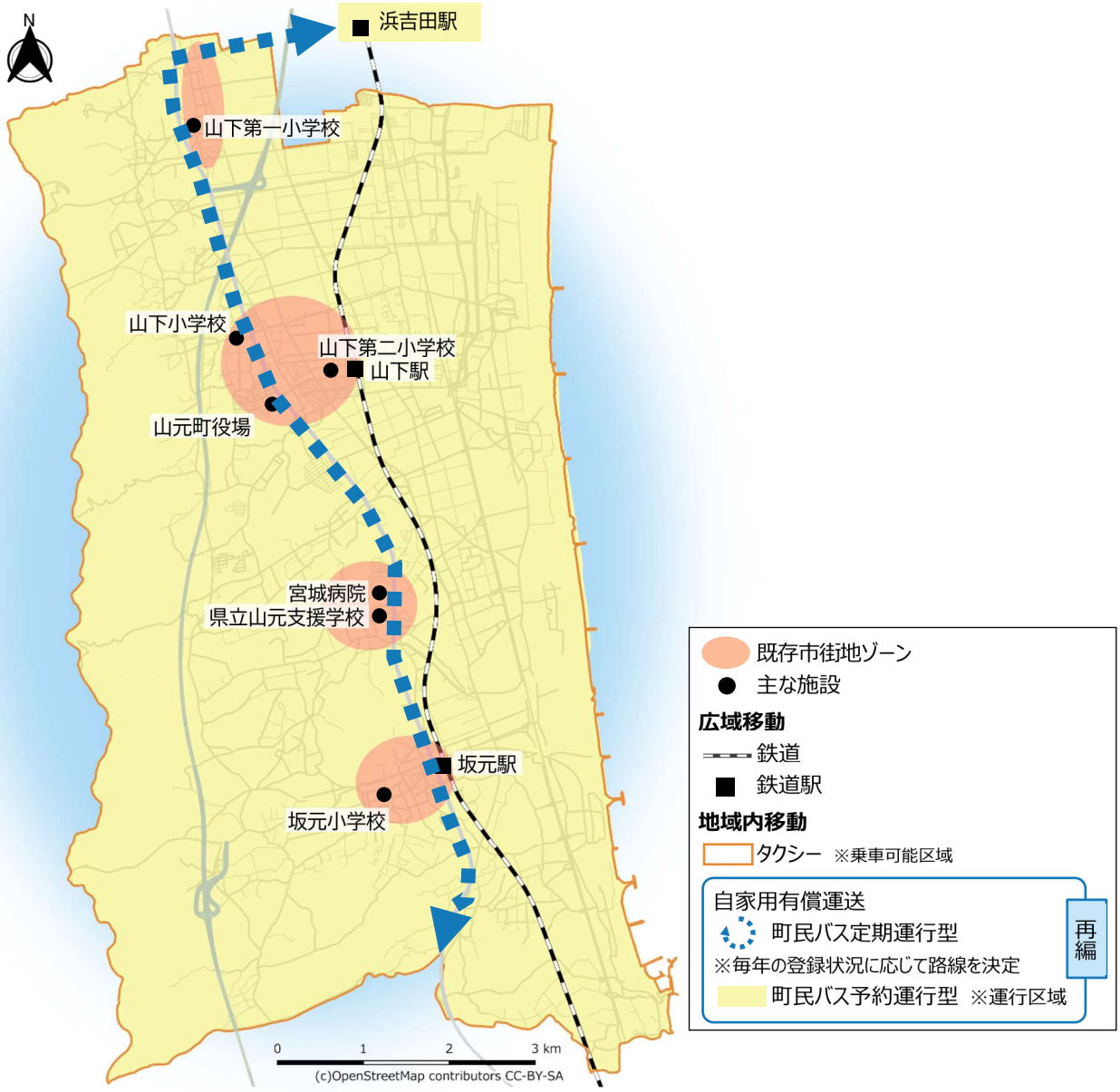


図　将来の地域公共交通ネットワークイメージ

表　補助系統に係る事業

実施主体	路線・系統名等	起点	経由他	終点	道路運送法の事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
山元町	町民バス 定期運行型	山元町役場	JR山下駅前 JR坂元駅前 宮城病院	山元町役場	７９条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す。
山元町	町民バス 予約運行型	自宅前⇔指定乗降場所、指定乗降場所間			７９条自家用 有償運送	区間運行	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す。

３．本町係る交通サービスの役割

前頁で整理した、本町の交通ネットワークを構成する各交通サービスにおける、地域住民の日常生活を支える移動手段としての役割を明確にし、各交通サービスを持続可能に運営するための具体的な確保・維持策についても、財源の確保等の観点から整理しています。

また、本計画で検討の対象とする交通サービスは下表の通りとします。

表　本町に係る交通サービスの確保・維持策

位置付け	路線･系統名	役割	確保･維持策
広域交通	ＪＲ東日本 常磐線	・本町と生活圏自治体を結ぶ広域交通としての役割を担う。	・沿線自治体として必要な支援を講じ、仙台・福島方面への地域交通を確保
支線	町民バス 定期運行型	・本町の中心部と交通結節点等を結ぶ基幹的な役割を担う。	・町の一般財源等のほか、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、持続可能な移動手段を確保
支線	町民バス 予約運行型	・町内全域を面でカバーし、町民バス定期運行型が利用しにくい居住者や運行していない時間帯の移動を補完する役割を担う。	・町の一般財源等のほか、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、持続可能な移動手段を確保

４．基本方針と取組の方向性・目標

基本方針 1

持続可能な生活交通の確保に向けた再編･効率化

【取組の方向性】

町民バスとデマンド型乗合タクシーの連携・融合により、日常生活の移動に困っている人が必要とするサービスを提供する持続可能な地域公共交通へと再編します。

予約・配車の効率性の向上や予約方法の分かりづらさ改善、鉄道との連携による広域移動の確保に努めます。

【目標】

①地域公共交通を利用した外出しやすい環境づくりを目指します。
②移動制約者の日常の移動を支えられるサービスを目指します。

基本方針 2

移動に困っている方が無理なく･簡単に利用しやすい環境づくり

【取組の方向性】

民間事業者等による移動も含めた本町の地域公共交通の情報や使い方、支援制度を、誰もが総合的に知ることができる手段を検討し、認知度向上や利用方法の周知を推進します。

【目標】

①利用者にとって利用しやすい仕組みづくり・分かりやすい情報発信を目指します。
②地域公共交通等への理解を深めることを目指します。

基本方針 3

多様な主体との協働･連携による資源を総動員したサービス体制づくり

【取組の方向性】

地域公共交通を将来も維持していくために、町民の地域公共交通に対する意見募集の仕組みの構築や町民を交えた会議の開催等、町民との協働を推進します。

福祉や教育等の他分野で提供する移動資源との役割分担や連携、商工・観光、人材サービス等の多分野と地域公共交通の連携の必要性やあり方などの検討を進めます。

【目標】

①町民も含めた多様な主体との協働体制構築を目指します。
②多様な移動手段を選択できる地域公共交通を目指します。

5．施策の体系

地域公共交通計画の将来像を達成するため、基本方針に基づいて以下の施策を実施します。

本町に合った、本町らしい持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
“必要な人に必要なものを提供する”

課題 1

本町に合った持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が必要

基本方針 1

持続可能な生活交通の確保に向けた再編・効率化

〈施策〉

1-1　路線定期運行型バス・区域運行型バスの特性を生かした持続可能な運行事業の推進

1-2　予約・配車等の効率化のための新たなサービス導入検討

1-3　鉄道との連携による広域移動の確保

課題 2

地域公共交通の利用しやすさ向上が必要

基本方針 2

移動に困っている方が無理なく・簡単に利用しやすい環境づくり

〈施策〉

2-1　町内の移動資源の分かりやすい情報発信

2-2　認知度向上や利用方法の周知に向けた手段の検討

課題 3

サービス向上に向けた関係主体との協働・連携体制の構築が必要

基本方針 3

多様な主体との協働・連携による資源を総動員したサービス体制づくり

〈施策〉

3-1　町民との協働の推進

3-2　他分野の移動資源との連携強化

3-3　多分野との連携の必要性検討

６．施策の展開

各施策の事業内容、実施主体、実施時期を以下に示します。なお、掲載している事例は、施策を推進していく上での参考内容であり、必ずしも事例と同一の内容を実施するとは限りません。

（１）基本方針１　持続可能な生活交通の確保に向けた再編・効率化

施策 1-1　路線定期運行型バス・区域運行型バスの特性を生かした持続可能な運行事業の推進

施策概要	・たくさんの人を移送できる町民バスと利用に応じて運行するデマンド型乗合タクシーの各々の特性を生かしつつ、本町の実態に即した車両や運行内容を選定した自家用有償運送へと再編します。 ・再編後は、必要に応じて実態調査や実証試験等を行い、利用者ニーズに合ったサービスの提供に努めます。 ・再編にあたり、令和 7 年 1 月より実証運行を開始し、令和 7 年 10 月からの本格運行を目指します。 ・公共交通空白地域等の解消と利用者の移動需要を担う役割の地域内公共交通として、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー補助）」を活用し、財源の安定的な確保・維持に努めます。 ・再編にあたっては、「地域公共交通調査等事業（利便増進計画策定事業）」を活用し、山元町地域公共交通利便増進実施計画（以下、利便増進計画）の策定により、生活交通の利便性向上を図ります。

実施主体	町民･地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
		●	●	●	

スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	新事業開始 ●	事業の推進・（必要に応じて）実態調査や実証試験等の実施・見直し →					

〈事例〉運行方法を組み合せて、同じ車両で運行しているコミュニティバス（静岡県小山町（おやまちょう））

利用者の個人属性や目的地等に応じて、運行方法を組み合わせて効率的に運行しています。併せて、予約・配車ツールも一新したことで、利用者数・町民満足度が増加傾向にあります。

資料：小山町、MONET Technologies 株式会社、デジタル田園都市国家構想（内閣官房）

施策 1-2　予約・配車等の効率化のための新たなサービス導入検討

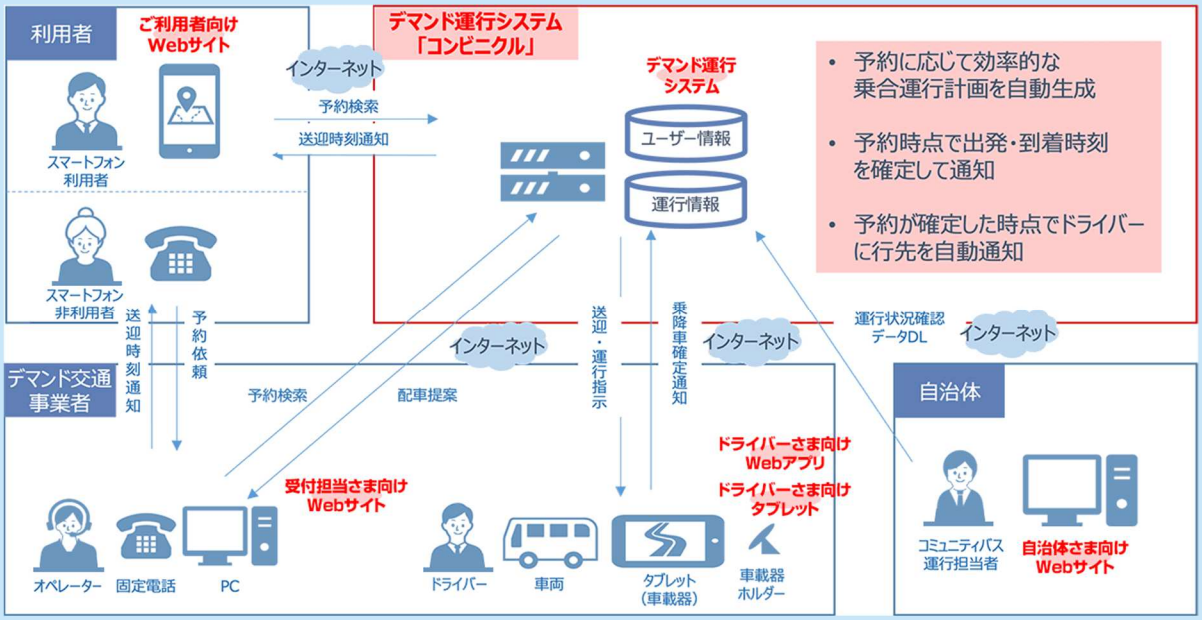
施策概要	・利便性の向上のため、予約受付時間や予約方法など、誰もが簡単に予約できる方法を検討します。 ・予約・配車・ルート選定などの効率性を向上させるため、ICT・AI システムの活用や新たなサービス導入の検討します。 事業者の負担を軽減しつつ、利便性を高くしたいホキ!

実施主体	町民･地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
		●	●		●

スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	検討･導入 →	運用 →					

〈事例〉オンデマンドバス交通システム「コンビニクル」（順風路（じゅんぷうじ）株式会社）

コンビニクルは、東京大学と順風路株式会社が共同研究により開発したオンデマンドバス交通システムです。令和 5 年 10 月時点で、既に全国 74 カ所の地域で稼働実績（東北は岩手県矢巾町）があります。



- 利用者の予約に応じた効率的な乗合運行計画を自動で生成し、予約受付オペレーター･ドライバー･利用者（スマートフォン利用者）に自動通知が可能。
- 自治体がサーバを購入する必要がないクラウド方式のため、インターネット環境があれば、初期投資を抑えて利用開始が可能。
- 全ての乗降ポイントを自由に出発地･目的地に出来るフルデマンド運行から、乗降場所を固定したり、乗降可能時間を制限するセミデマンド運行まで対応可能。
- 最初に利用者に約束した目的地到着時間を守ることが実現できるため、電車の出発時刻に合わせた利用や、病院での診療予約に合わせた利用に適している。

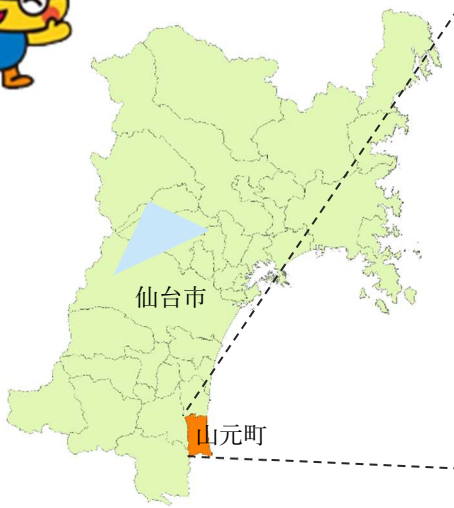
資料：順風路株式会社、NTT ビジネスソリューションズ株式会社

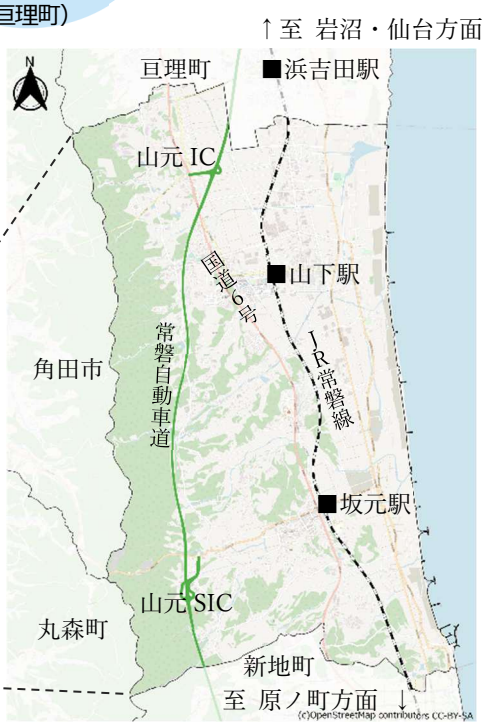
施策 1-3　鉄道との連携による広域移動の確保

施策概要

・可能な限り鉄道への乗り継ぎに配慮しながら運行を行います。鉄道へ乗り継ぎしやすい運行を行うために、ICT・AI システムの活用・導入ができないか検討します。

地域公共交通を使って
たくさんお出かけしてほしいホキ!





実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
		●	●	●	

スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	調整 →		連携 →				

（2）基本方針２　移動に困っている方が無理なく・簡単に利用しやすい環境づくり

施策 2-1　町内の移動資源の分かりやすい情報発信

町にある地域公共交通が
一目で分かるようにするホキ!

施策概要

・自家用有償運送やタクシー等、町内にある移動資源についての情報が総合的に分かるよう、町ホームページや広報、パンフレット等による情報発信を行い、利用しやすい環境を整えます。

・利用しやすい環境づくりにあたっては、利便増進計画を策定後、「利便増進計画推進事業」を活用し、町内に存する地域交通を一元的にまとめた情報誌（公共交通情報冊子）を発行することで、利用者の利便性の向上を図ります。

実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●	●		●

スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	体制構築 →	情報発信 →					

〈事例〉どんな時に、どの地域公共交通を使えば良いか一目で分かるパンフレット（富山県朝日町（あさひまち））

朝日町では、町内の公共交通のそれぞれの特徴や、利用目的に合った公共交通が分かるパンフレットを作成し、使い分け方を町民に周知しています。

資料：朝日町

オススメ　●おでかけの頻度が多い方 ●いつも決まった時間にでかける方 ●お時間に余裕がある方 ●平日のおでかけが多い方

オススメ　●前もって予定が決まっている方 ●目的地まで直接行きたい方 ●バスにちょうどいい時間がない方 ●土日もおでかけしたい方

オススメ　●お急ぎの方 ●帰りの時間が読めない方 ●手荷物が多い方 ●自宅の前から乗り降りしたい方 ●土日もおでかけしたい方

施策 2-2　認知度向上や利用方法の周知に向けた手段の検討

他事例を参考にして
地域公共交通をみんなに広める
方法を考えるホキ!

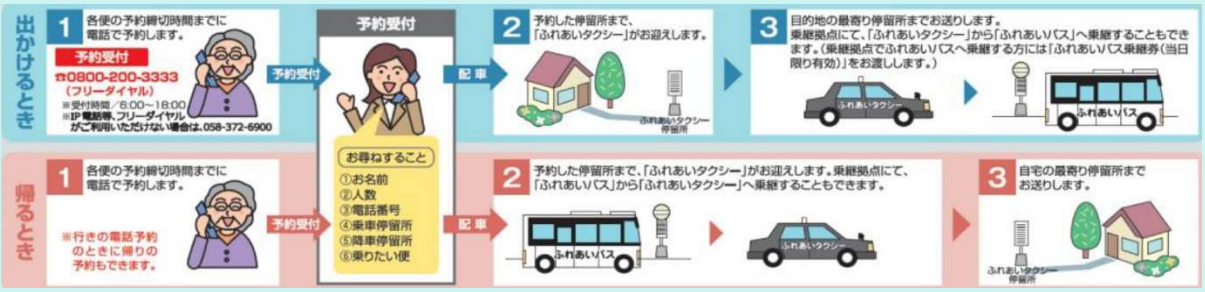
施策概要	・広報やホームページ等での周知による地域公共交通の認知度の向上を図ります。 ・自家用有償運送の乗車体験や使い方教室等、楽しい体験や分かりやすい教室を通して、利用方法の周知を図ります。 ・先進事例等から情報収集をしながら、より認知度向上や利用方法の周知につながる手法を検討します。

実施主体	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●	●		●

スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	周知・手段の検討 →						

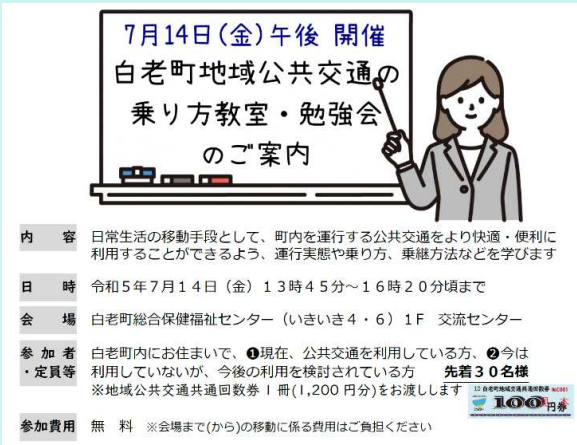
〈事例 1〉イラストを使って端的に使い方を説明したパンフレット（岐阜県各務原市（かかみがはらし））

デマンド交通の予約方法や乗り方を分かりやすく案内しています。　資料：各務原市



〈事例 2〉公共交通の乗車体験・使い方教室（北海道白老町（しらおいちょう））

白老町では、「地域公共交通の乗り方教室・勉強会」を開催し、大学教授による講演会や乗り方・乗り継ぎ方法の説明しています。回数券 1 冊を参加者に無料で配布し、乗車体験を行っています。開催後は個別相談会も行っています。



資料：白老町

〈事例 3〉スマートフォン教室と連携した公共交通の使い方教室（秋田県能代市、新潟県新潟市）

能代市では、地元のドコモショップと連携し、スマートフォンの操作に不慣れな方、スマートフォンの購入を検討中の方向けに、無料で「スマホの使い方教室」を開催しています。教室では、スマートフォンの操作だけではなく、乗合タクシーの予約方法を学ぶことができます。

資料：能代市

新潟市では、スマートフォンの基本的な操作方法と「にいがたバス乗換案内サイト」の使い方を知ってもらい、気軽にバスを利用してもらうために、ソフトバンク株式会社・新潟交通株式会社と連携し、スマホ教室を開催しています。

資料：新潟市

〈事例 4〉携帯ショップがない町での高齢者等向けのスマートフォン教室の開催（山口県田布施（たぶせちょう）町）

携帯ショップがない田布施町では、携帯通信事業者の協力のもと高齢者等向けのスマートフォン教室を開催しています。近隣市にある携帯ショップ運営事業者より、講師を派遣してもらうことで内容の充実を図っており、概ね参加者３名～5 名に１人講師かスタッフが付き、質問できる環境を整えています。広報や自治会の回覧等の誰もが情報を得やすい媒体で周知を行い、町民が教室に参加しやすいように、町内５箇所の公民館にて開催を行っています。

予想以上の反響があり、将来的には老人クラブと連携した教室の開催や、町内の県立高校と連携して、高校生がスマートフォン教室の参加者をサポートする枠組みを検討しています。

資料：田布施町、デジタル田園都市国家構想（内閣官房）

（３）基本方針３　多様な主体との協働・連携による資源を総動員したサービス体制づくり

施策 3-1　町民との協働の推進

施策概要

・変化する利用者ニーズに対応していくため、引き続き地域公共交通会議や同専門部会等を通して、町民や民間交通事業者などを交えた話し合いの場や意見募集の仕組みや機会を設けます。

実施主体

町民・地域	山元町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
●	●	●		

スケジュール

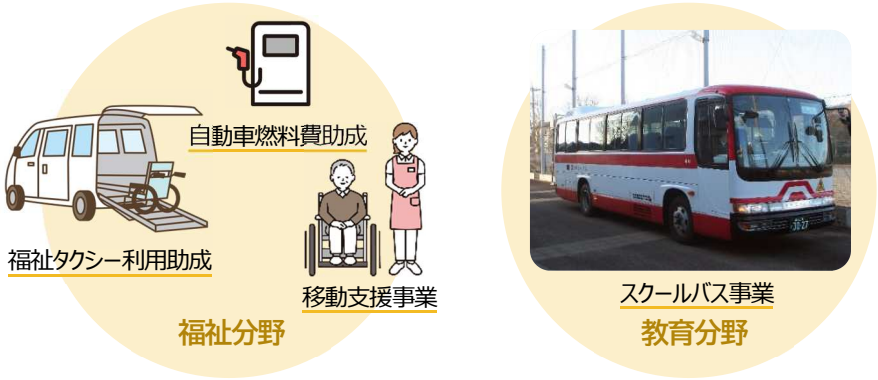
R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
協働の推進 →						

施策 3-2　他分野の移動資源との連携強化

施策概要

・福祉分野や教育分野の移動資源との役割分担を明確化し、提供サービスの重複をなくします。

・担当部署間での連携を強化し、各分野の移動資源の利用状況や利用者ニーズのこまめな情報共有を行い、利用者ニーズに合った移動資源の提供に努めます。



実施主体

町民・地域	山元町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●			

スケジュール

R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
役割分担 →	情報共有 →					

施策 3-3　多分野との連携の必要性検討

施策概要	・商工・観光等における移動資源を需要や実施状況を把握し、ニーズに応じた連携の必要性について検討します。 ・今後見込まれるバスやタクシーの運転手不足問題を受けて、他市町村等の事例を情報収集しながら、持続可能な地域公共交通を確保していく仕組みづくりの必要性の検討を進めます。 						
実施主体	町民・地域	山元町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関		
		●	●		●		
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	必要性検討 →						

〈事例１〉購買店付き移動金融店舗

JA 新みやぎ・いわでやま地区では、過疎化が進行する中山間地域の高齢者に対して信用事業（貯金業務）をメインとした、購買店付き移動金融店舗を行っています。停車場所は、組合員・利用者が自治体に働きかけたことで、公民館・地区集会所など公共施設の駐車場を無料で借用しています。

岩出山地区にある直売所（メルカド四季彩館）が取り扱う生鮮食品、調味料などの一般食品や菓子、パン、日用雑貨などの販売を行っています。1 日あたり 30～40 人の利用があります。

資料：JA 新みやぎ

〈事例２〉お買い物に不便を感じている方々へ商品をお届けする移動販売

みやぎ生協は、2023 年 3 月時点で 9 店舗、車両 15 台（大型 9 台 小型 6 台）で「移動店舗せいきょう便」を月～土曜日の週 1～2 回、県内複数の地区を巡回しています。大型車には約 600 品目、小型車には約 400 品目の商品を満載し巡回しています。

亘理店でも、亘理町・山元町・角田市を対象エリアとして実施しています。

資料：みやぎ生協

７．地域公共交通特定事業

本計画に基づき、地域公共交通特定事業を実施するため、事業実施主体等において、実施計画を策定します。

表　地域公共交通特定事業の一覧

地域公共交通特定事業の名称		地域公共交通利便増進事業
対象事業	個別施策	施策 1-1： 路線定期運行型バス・区域運行型バスの 特性を生かした持続可能な運行事業の推進
	取組内容	デマンド型乗合タクシーの再編（町民バス(予約運行型)の運行）、運賃低廉化
路線・系統名		町民バス（予約運行型）
計画作成主体		山元町
事業実施主体		山元町
事業概要		・４エリア分割の運行エリアを１エリアへ統合 ・一般乗合旅客自動車運送事業から自家用有償旅客運送への転換 ・運賃及び定期券代の低廉化

地域公共交通特定事業の名称		地域公共交通利便増進事業
対象事業	個別施策	施策 2-1： 町内の移動資源の分かりやすい情報発信
	取組内容	公共交通情報冊子の作成
路線・系統名		－
計画作成主体		山元町
事業実施主体		山元町
事業概要		・町内交通、広域的な交通である鉄道との乗り継ぎも示した情報提供冊子の作成

８．指標・数値目標

基本方針・目標に即した施策の達成度を評価・検証するため、基本方針ごとに指標を定め、指標ごとに目標値を設定します。

評価は原則毎年度実施し、社会情勢等を踏まえ、必要に応じて地域公共交通計画の見直しを行います。

表　指標・数値目標

番号	指標	現況値 （令和４年度）	目標値 （令和 12 年度）
基本方針１　持続可能な生活交通の確保に向けた再編･効率化			
1	路線定期運行型バスの登録者数	－	25 人 ※見直し前の町民バス第 1 便の通勤･通学利用者数（令和４年度利用実態調査）と同程度と想定
2	町民バス等運行事業の収支率	5.4% ※町民バス及びデマンド型乗合タクシーの運賃収入の合計を運行経費の合計で除した値	10% ※見直し後の想定運賃収入を見直し後の想定運行経費で除した値 ※想定運賃収入は見直し前の約 1.2 倍と想定 ※想定運行経費は見直し前の 2/3 程度と想定
3	町民バス等運行事業の 人口あたりの延べ利用者数	2.2 人 ※町民バス及びデマンド型乗合タクシーの延べ利用者数の合計を人口で除した値 ※人口は住民基本台帳（令和 4 年９月末時点）を採用	2.2 人 ※運行形態が変わるため、町民への周知期間を考慮し、計画期間では現状維持を目指す
4	町民バス等運行事業の 延べ利用者１人あたりの運行経費	2,242 円/人	1,500 円/人 ※見直し後の想定運行経費を町民バス等の延べ利用者数（令和 4 年度）で除した値 ※想定運行経費は見直し前の 2/3 程度と想定 ※延べ利用者数は現状維持と想定
基本方針２　移動に困っている方が無理なく･簡単に利用しやすい環境づくり			
5	使い方教室の開催数	－	累計７回以上 ※年１回以上開催を想定
基本方針３　多様な主体との協働･連携による資源を総動員したサービス体制づくり			
6	町民や民間交通事業者などを 交えた会議等の機会 （例）山元町地域公共交通会議　等	２回/年度	２回/年度

5章　計画の推進方針

1．関係主体と基本的な役割

本計画の推進にあたっては、行政と交通事業者、関係機関、町民等が連携し、一体的に取り組むとともに、必要に応じて外部団体等の助言・補助等による客観的な視点等を加え、持続可能で町民にとって利便性の高い交通システムの構築を目指します。

表　関係主体と基本的な役割

主体	基本的な役割
町	・計画全体を進行管理し、主体的に計画の推進を図る。 ・地域公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ・地域内の公共交通・移動資源について情報提供を行う。
町民	・地域内の公共交通・移動資源について理解を深め、目的・用途に応じた移動手段の利用を促進する。
交通事業者	・公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた施策・事業の展開を行う。 ・山元町とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	・行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。
道路管理者・交通管理者	・道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
国・宮城県	・全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言するとともに、監査としての判断をする。
有識者・アドバイザー	・専門知識を活かし、効果的な実態把握の手法や事業手法について助言等を行う。 ・本計画に示す施策・事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

2．計画の推進・管理体制

本計画は下表に示す推進・管理体制のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な遂行を図ります。

表　推進・管理体制

推進･管理主体	構成員	役割
山元町地域公共交通会議	･山元町 ･町民 ･交通事業者 ･道路管理者 ･学識経験者　等	･計画及び各施策･事業の検討･決定
山元町地域公共交通会議専門部会	･山元町 ･町民 ･町内交通事業者 ･学識経験者　等	･計画及び各施策･事業の調整･検討 ･計画及び各施策･事業内容への意見･回答
山元町持続可能なまちづくり推進本部	･山元町長 ･山元副町長 ･山元町各課課長　等	･計画及び各施策･事業の提案
山元町持続可能なまちづくり推進検討委員会	･山元町各課班長	･町内の現況や社会情勢を踏まえた各施策･事業の検討
山元町持続可能なまちづくり推進検討委員会専門部会	･山元町各課班長	･利用実態の調査･研究 ･各施策･事業の立案･検討

3．計画の推進方法

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

地域公共交通計画（Plan）を基に、着実に施策や事業を実施（Do）、施策や事業の進捗や目標値の達成状況の検証･評価（Check）、事業及び計画全体の見直し（Action）を行い、計画を着実に推進します。

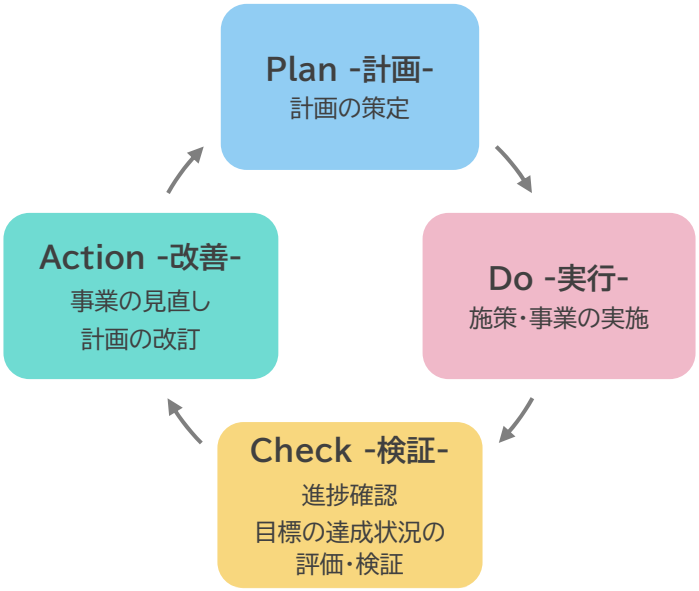


図　計画全体の PDCA サイクル

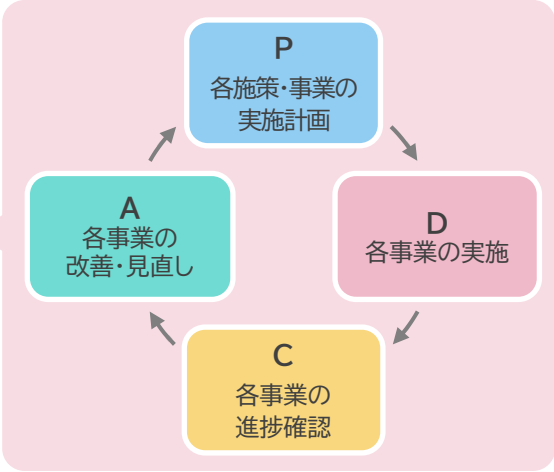


図　事業の PDCA サイクル