

山元町地域公共交通計画改訂版：新旧対照表

改定後	改定前
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	山元町地域公共交通計画 令和6年3月 山元町

改定後	改定前
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、北は亶理町と接しています。 町の面積は 64.58km²、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、常磐自動車道は亶理 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. 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、北は亶理町と接しています。 町の面積は 64.58km²、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、常磐自動車道は亶理 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 10 年度の 5 年間

改定後	改定前
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。 The diagram illustrates the relationship between the 6th Yamamoto Town Comprehensive Plan, related laws, and the Yamamoto Town Local Public Transport Plan. The Comprehensive Plan and related laws (Transportation Policy Basic Law, Road Transport Law, etc.) lead to the Local Public Transport Plan. The Local Public Transport Plan is integrated with other town plans (Urban Master Plan, Local Development Strategy, etc.) and leads to various implementation measures (Various Business Implementation). 図 計画の位置づけ	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。 The diagram illustrates the relationship between the 6th Yamamoto Town Comprehensive Plan, related laws, and the Yamamoto Town Local Public Transport Plan. The Comprehensive Plan and related laws (Transportation Policy Basic Law, Road Transport Law, etc.) lead to the Local Public Transport Plan. The Local Public Transport Plan is integrated with other town plans (Urban Master Plan, Local Development Strategy, etc.) and leads to various implementation measures (Various Business Implementation). 図 計画の位置づけ

改定後

改定前

(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

年度	往路 (人)	復路 (人)	合計 (人)
R2年度	239	78	317
R3年度	221	143	364
R4年度	170	227	397

※ 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

年度	往路 (人)	復路 (人)	合計 (人)
R2年度	188	59	247
R3年度	196	110	306
R4年度	159	0	159

※ 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

20

(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」があります。平日 3 往復 (令和 6 年 1 月 3 日時点) の運行をしています。

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

年度	往路 (人)	復路 (人)	合計 (人)
R2年度	239	78	317
R3年度	221	143	364
R4年度	170	227	397

※ 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

年度	往路 (人)	復路 (人)	合計 (人)
R2年度	188	59	247
R3年度	196	110	306
R4年度	159	0	159

※ 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

20

改定後

改定前

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。

改定後

改定前

3. 本町に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	J R 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

59

該当ページなし

改定後

改定前

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

町民バスとデマンド型乗合タクシーの特性を生かすホキ!

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〉運行方法を組み合わせ、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）

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、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）

5. 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

町民バスとデマンド型乗合タクシーの特性を生かすホキ!

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。
- ・ 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。

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
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〉運行方法を組み合わせ、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）

朝・夕の学生の利用が多く、時間や目的地が決まっている時間帯と、日中の高齢者の利用が多く、時間や目的地が様々な時間帯とで運行方法を分けています。いずれの運行方法も車両は14人乗り（運転士含む）のワゴン車3台を稼働しています。

併せて、予約・配車ツールも一新したことで、利用者数・運行回数・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）

62

61

改定後

改定前

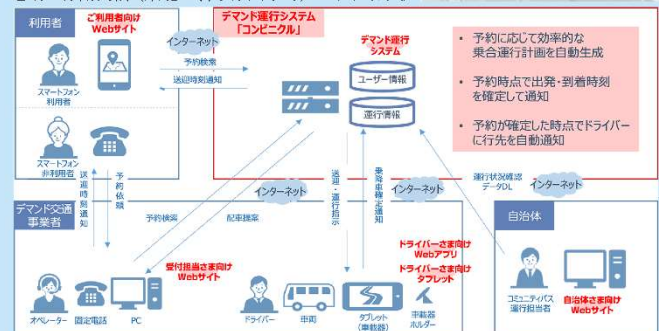
施策 1-2 予約・配車等の効率化のための新たなサービス導入検討

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、利便性を高きたいホキ!														
実施主体	<table><tr><th>町民・地域</th><th>行政</th><th>交通事業者</th><th>関係市町村</th><th>その他関連機関</th></tr><tr><td></td><td>●</td><td>●</td><td></td><td>●</td></tr></table>	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関		●	●		●					
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	<table><tr><th>R6</th><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th><th>R11</th><th>R12</th></tr><tr><td>検討・導入</td><td colspan="6">運用</td></tr></table>	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	検討・導入	運用						
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 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。





この図は、コンビニクルシステムの運用フローを示しています。利用者はスマートフォンやWebサイトを通じて予約を行います。予約情報はインターネットを経由して「デマンド運行システム「コンビニクル」」のサーバーに送信されます。サーバーは予約に応じて効率的な乗合運行計画を自動生成し、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）に自動通知が可能です。また、自治体がサーバーを購入する必要がないクラウド方式のため、初期投資を抑えて利用開始が可能です。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。

- ・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。
- ・自治体がサーバーを購入する必要がないクラウド方式のため、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

63

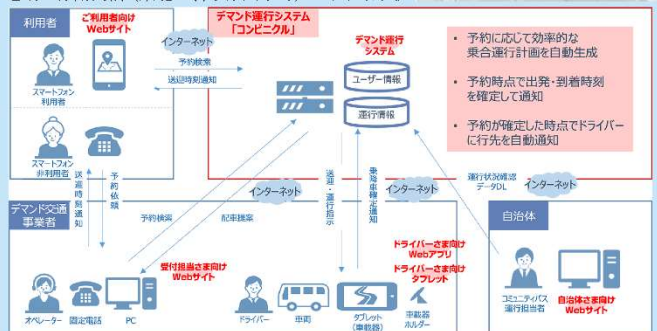
施策 1-2 予約・配車等の効率化のための新たなサービス導入検討

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、利便性を高きたいホキ!										
実施主体	<table><tr><th>町民・地域</th><th>行政</th><th>交通事業者</th><th>関係市町村</th><th>その他関連機関</th></tr><tr><td></td><td>●</td><td>●</td><td></td><td>●</td></tr></table>	町民・地域	行政	交通事業者	関係市町村	その他関連機関		●	●		●	
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	<table><tr><th>R6</th><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th></tr><tr><td>検討・導入</td><td colspan="4">運用</td></tr></table>	R6	R7	R8	R9	R10	検討・導入	運用				
R6	R7	R8	R9	R10								
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 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。





この図は、コンビニクルシステムの運用フローを示しています。利用者はスマートフォンやWebサイトを通じて予約を行います。予約情報はインターネットを経由して「デマンド運行システム「コンビニクル」」のサーバーに送信されます。サーバーは予約に応じて効率的な乗合運行計画を自動生成し、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）に自動通知が可能です。また、自治体がサーバーを購入する必要がないクラウド方式のため、初期投資を抑えて利用開始が可能です。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。

- ・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。
- ・自治体がサーバーを購入する必要がないクラウド方式のため、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

62

改定後

改定前

施策 1-3 鉄道との連携による広域移動の確保

・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
たくさん出かけよう！

改定後

改定前

(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

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。

町にある地域公共交通が一目で分かるようにするのよ！

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）

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 ●いつも決まった時刻にでかけたい方 ●お母さんやお父さんがある方 ●平日のおでかけが多い方
- 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
- お急ぎの方 ●帰りの時刻が読めない方 ●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

朝日町の交通案内

町内の公共交通を使ってみませんか？

あさひまちバス

ノッカルあさひまち

黒雲タクシー

65

(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

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。

町にある地域公共交通が一目で分かるようにするのよ！

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
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）

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 ●いつも決まった時刻にでかけたい方 ●お母さんやお父さんがある方 ●平日のおでかけが多い方
- 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
- お急ぎの方 ●帰りの時刻が読めない方 ●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

朝日町の交通案内

町内の公共交通を使ってみませんか？

あさひまちバス

ノッカルあさひまち

黒雲タクシー

64

改定後

改定前

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

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。				
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

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!

〈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）

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）

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をしています。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

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

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。				
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

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!

〈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）

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）

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をしています。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

65

改定後

改定前

(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。

移動に困っている方の声に寄り添いながらよりよい地域公共交通にしたいホキ!

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。

しっかりと体制を整えるホキ!

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					

68

(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。

移動に困っている方の声に寄り添いながらよりよい地域公共交通にしたいホキ!

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
	協働の推進				

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。

しっかりと体制を整えるホキ!

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
	役割分担	情報共有			

67

改定後

改定前

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。										持続可能な地域公共交通を 築いていくホキ! 
	・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・角川市を対象エリアとして実施しています。

資料：みやぎ生協

69

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。										持続可能な地域公共交通を 築いていくホキ! 
	・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						
	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・角川市を対象エリアとして実施しています。

資料：みやぎ生協

68

改定後	改定前																																
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 <table><tr><td>地域公共交通特定事業の名称</td><td>地域公共交通利便増進事業</td></tr><tr><td>対象事業</td><td>個別施策</td></tr><tr><td></td><td>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</td></tr><tr><td></td><td>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</td></tr><tr><td>路線・系統名</td><td>町民バス（予約運行型）</td></tr><tr><td>計画作成主体</td><td>山元町</td></tr><tr><td>事業実施主体</td><td>山元町</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>・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</td></tr></table><table><tr><td>地域公共交通特定事業の名称</td><td>地域公共交通利便増進事業</td></tr><tr><td>対象事業</td><td>個別施策</td></tr><tr><td></td><td>施策 2-1： 町内の移動資源の分かりやすい情報発信</td></tr><tr><td></td><td>取組内容 公共交通情報冊子の作成</td></tr><tr><td>路線・系統名</td><td>－</td></tr><tr><td>計画作成主体</td><td>山元町</td></tr><tr><td>事業実施主体</td><td>山元町</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>・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</td></tr></table>	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	該当ページなし
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																																

改定後

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行収入の合計を運行経費の合計で除した値	10% ※見直し後の想定運行収入を見直し後の想定運行経費で除した値 ※想定運行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、町民への周知徹底を考慮し、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

71

改定前

6. 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 10 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行収入の合計を運行経費の合計で除した値	10% ※見直し後の想定運行収入を見直し後の想定運行経費で除した値 ※想定運行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、町民への周知徹底を考慮し、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 5 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

69