

蔵王町地域公共交通計画

令和4年度～令和8年度



令和4年3月

蔵 王 町

目 次

1.はじめに	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画の位置付け	1
1-3 計画の区域	1
1-4 計画の期間	2
2.地域の概況	3
2-1 地域概況	3
2-2 人口の推移と推計	5
3.公共交通の概況	7
3-1 公共的交通の概況	7
3-2 路線バスの運行状況	10
3-3 路線バスの運営状況	15
3-4 病院バスの運行状況	16
3-5 交通事業者の概況 ～交通事業者に対するヒアリング調査より～	17
3-6 その他の移動支援に関する取り組み ～関係機関ヒアリングより～	19
4.町民や観光客のニーズ	20
4-1 町民アンケート調査	20
4-2 集落ヒアリング調査	28
4-3 観光客アンケート調査	30
5.地域公共交通の課題の整理	33
5-1 関連計画	33
5-2 地域公共交通の課題	34
6.目指す地域公共交通の姿と戦略	36
6-1 目指すまちの姿と公共交通ネットワーク	36
6-2 基本方針と目標	37
6-3 戦略と事業	39
7.計画の推進体制	46
参 考 資 料	48

1. はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

蔵王町では路線バスに対する運行支援を行っているほか、交通不便地では路線バスの委託運行やタクシー車両を活用した町民タクシーの運行にも取り組んできた。しかし、人口減少や高齢化の進展等により交通不便を感じる地域が広がっており、利用者数が減少するとともに町の財政負担も増加していることから、将来にわたって持続性があり、かつ地域の特性に合った効率的な公共交通ネットワークに再構築することが求められている。

このような状況を踏まえ、町民の暮らしの足を将来にわたり維持するとともに、町の活力につながる新しい公共交通ネットワークを実現することを目的として、「蔵王町地域公共交通計画（計画期間：令和4～8年度）」を策定する。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号、令和2年11月改正法施行）」に基づく「蔵王町地域公共交通計画」として策定するものである。

1-2 計画の位置付け

本計画は、「第五次蔵王町長期総合計画」を上位計画として策定する。また、関連する計画として「仙南広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「蔵王町観光振興基本計画」等との整合を図りながら進めていくものとする。

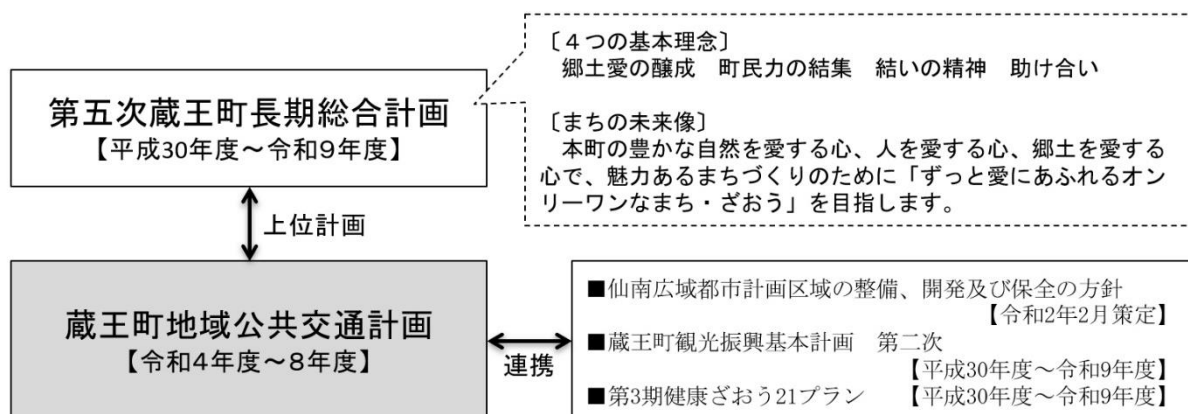


図 1-1 本計画の位置付け

1-3 計画の区域

本計画の対象は、蔵王町全域とする。

1-4 計画の期間

本計画の計画期間は令和4年度から令和8年度までの5年間とする。

ただし、特に大きな地域情勢等の変化がない場合は、令和9年度以降も「目指すまちの姿」と「基本方針」は継続するものとしながら、計画事業の成果を評価反映させながら戦略に基づく事業を見直し実施していく。

表 1-1 計画期間

年度		令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度
第五次蔵王町 長期総合計画		計画期間(平成30年度～令和9年度)						
蔵王町地域 公共交通計画	基本方針	計画期間					目標年	継続
	事業	計画期間					見直し	

2. 地域の概況

2-1 地域概況

- 町は東西に長く広がり、西部は蔵王連峰の東麓に位置し、市街地や居住地は町の東部に集中している。
- しかし、生活に必要な医療機関や商業施設、金融機関は円田や永野、宮にそれぞれ立地している。
- 仙台駅までは37km、高速道路を利用して車で50分程度の距離であり、生活圏内に位置する。

(1) 地勢

蔵王町は、宮城県の南西部に位置し、東は村田町、西は蔵王連峰を境に山形県、南は白石市、北は川崎町に接している。仙台駅までは37km、高速道路を利用して車で50分程度の距離である。

町面積は153km²で、東西23km、南北13kmの広がりである。町の約60%は山林原野で、産業としては農業が盛んである。町の西部には遠刈田温泉やスキー場が立地し、蔵王観光の基地となっている。居住地は町の東部と、町を東西に横断する県道沿いに集中して立地している。

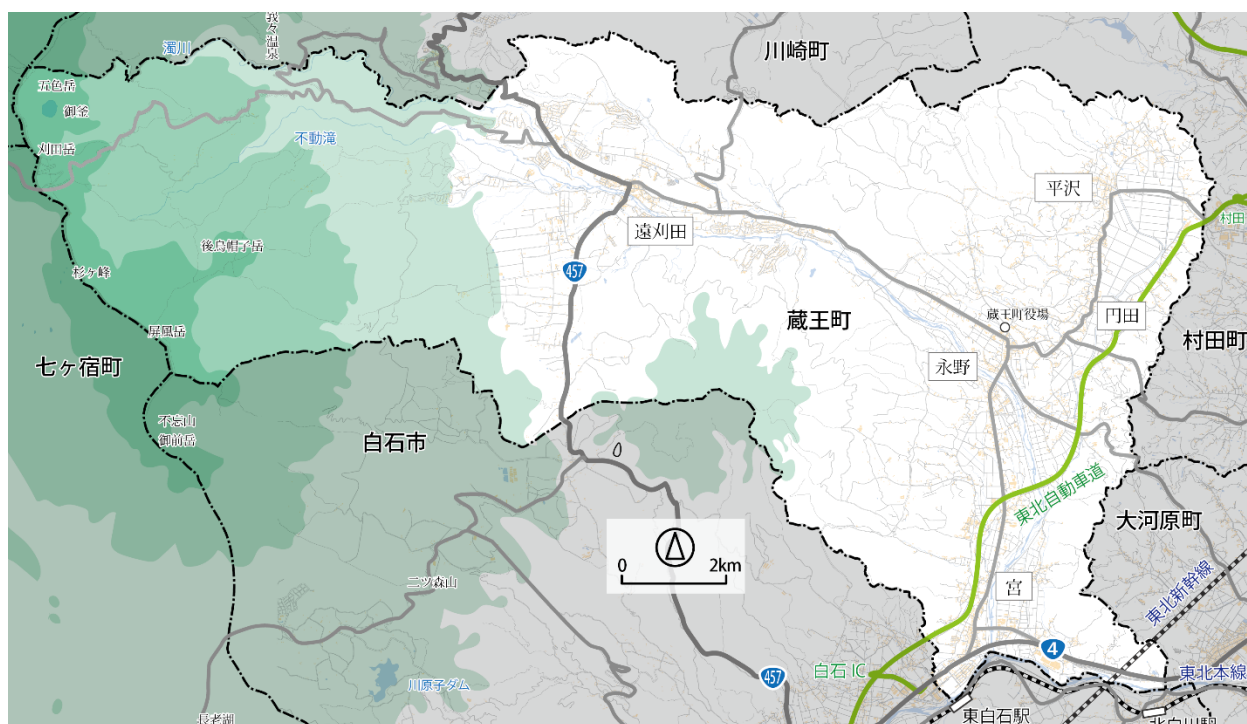


図2-1 町の地勢

(2) 施設の配置

町を大きく5地区に分け、地区毎に暮らしに必要な施設を整理すると、商業施設や役場は永野地区にあり、町の生活機能の中心となっているが、郵便局や病院は円田と宮にあり、生活機能が分散している。3つの中学校は令和9年4月に新設校1校（永野）に統合予定である。

表2-1 施設の立地

地区	教育機関等	医療機関	郵便・金融機関	スーパー・商店等
永野	蔵王高校 永野小学校 永野幼稚園 永野保育所 文化会館（図書館）	さたけ整形外科 村上歯科 チェルトの森歯科	永野簡易郵便局 七十七銀行蔵王支店 J A 蔵王支店	フレスコキクチ コメリ ツルハドラッグ さとうストア* たまご舎 産直 コンビニ（2店）
円田	円田中学校 円田小学校	蔵王病院	円田郵便局	あぐりハウス 我禮商店*
平沢	平沢小学校			産直市場みんな野
宮	宮中学校 宮小学校 宮幼稚園 宮保育所	佐藤医院 内方医院 真壁歯科	宮郵便局 仙南信金蔵王支店	おてんとさん 遠藤屋 フレッシュマートたかの コンビニ（3店）
遠刈田	遠刈田中学校 遠刈田小学校 遠刈田幼稚園		遠刈田郵便局	フードショップきむら* 木村商店* コンビニ（2店）

注1：そのほか、5地区に児童館および地区公民館（出張所兼務）がある。「商業施設」の*は個人商店

注2：施設位置については8ページを参照

2-2 人口の推移と推計

- 人口の社会増減はほとんどなく、自然減を要因として減少している。
- 65歳以上の高齢者人口割合は4割近くまで増える見込みであることから、公共交通に対する高齢者ニーズは高まっていくと予想される。
- 町内では、宮地区と永野地区に人口が集中する傾向がみられる。

(1) 人口の推移と推計

国勢調査人口は、令和2年10月現在11,418人である。人口の推移をみると社会増減はほぼなく、自然減を要因として緩やかに減少している。このまま推移した場合、2030年には人口1万人、20年後は9,000人となる見込みである。

65歳以上の高齢者人口割合は今後も増え続け、4割を超える見込みである。高齢者による自動車交通事故は社会的にも問題となっていることもあり、公共交通に対する高齢者ニーズは高まっていくと予想される。

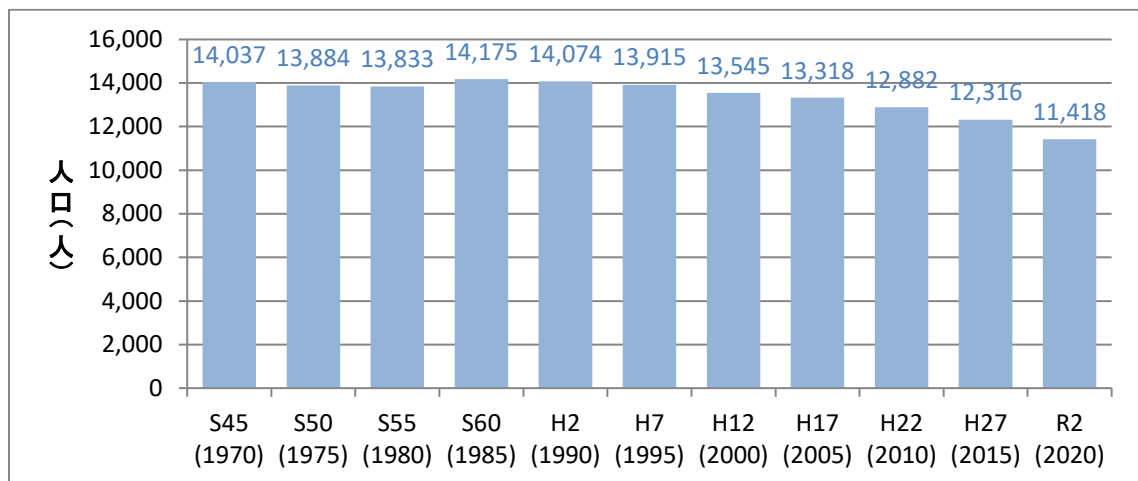


図2-2 人口の推移（国勢調査）

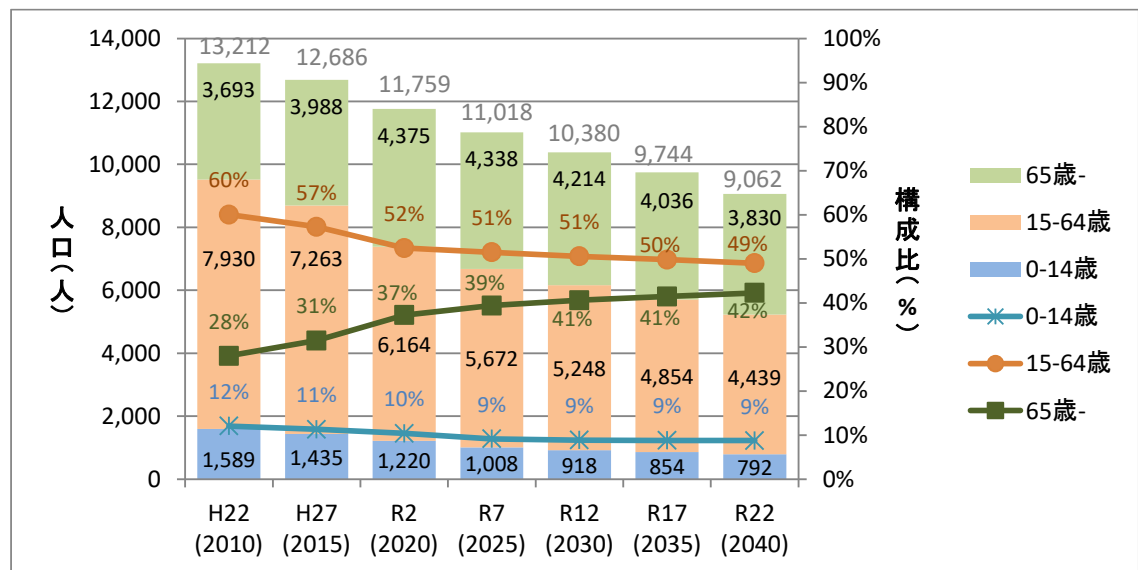


図2-3 将来人口の推計

注：～R2(2020)までは実績値（住民基本台帳）、R7(2025)～は「蔵王町人口ビジョン（H27.11）」による推計値

(2) 集落人口

集落は、国道や県道に沿って形成されているが、バスが運行する国道や県道から離れている集落もある。円田、遠刈田、平沢は人口減少が続いているが、永野や宮は人口を維持している。特に宮地区は人口も多く、高齢化率も27%と低い。

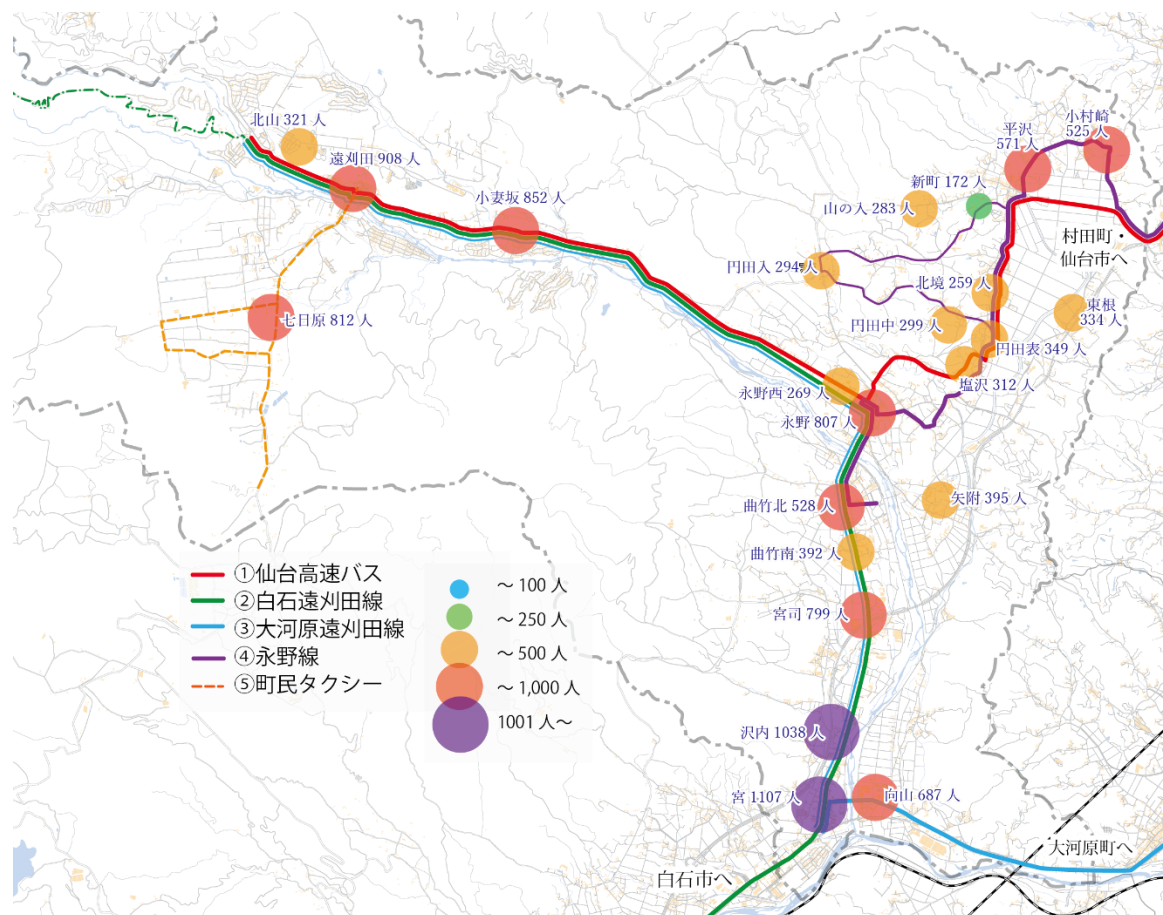


図2-4 行政区別の人口

資料：平成29年12月末現在（蔵王町統計書）

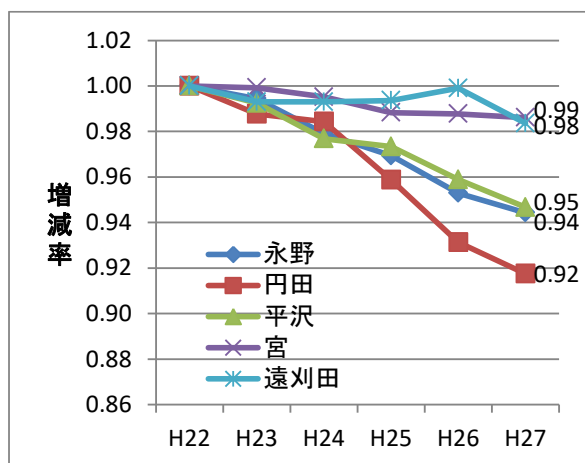


図2-5 地区別の人口増減率（対平成22年）

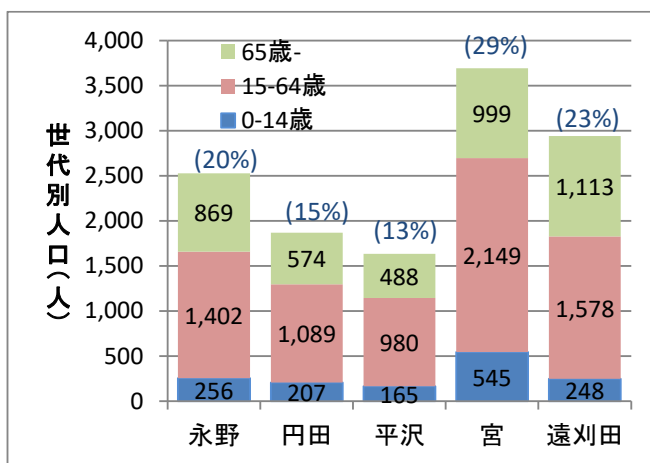


図2-6 地区別の世代別人口と割合（平成27年）

3. 公共交通の概況

3-1 公共的交通の概況

- 町には鉄道がなく、町内の公共交通はバスが担っている。
- 高速バスが仙台と結んでいるほか、3路線が隣接する3市町と蔵王町を結んでいる。
- 路線バスの利用者数は減少し、収支率は悪化をたどっており、町の負担額は増加している。

(1) 路線の整理

蔵王町内には鉄道がなく、幹線的な公共交通は路線バスが担っている。広域的幹線交通としては鉄道の代わりに仙台と蔵王町を結ぶ高速バスが運行している。その他バス路線は3路線あり、蔵王町に隣接する周辺市町と町を結ぶ広域路線である。平成25年から、遠刈田地区内を乗合タクシーが運行している。

その他、蔵王病院が運行する患者送迎バスが1台、町内の各集落を回っているほか、児童・園児の送迎が地元のタクシー会社への委託運行により行われている。令和9年4月には町内3つの中学校が新設校1校に統合となるため、今後はスクールバスが配置される見込みである。

また、公共交通における電子マネーの普及状況としては、仙台高速バスのみ IC カードの利用が可能である。

表3-1 公共的交通の概況

種類	路線・コース名	運行者	運行日・便数	運営
路線バス	①仙台高速バス (仙台～遠刈田)	㈱ミヤコーバス	平日10往復 土日8往復	事業者運行
	②白石遠刈田線 (白石～遠刈田)	㈱ミヤコーバス	平日9往復 土日8.5 往復	国庫補助路線 (R2補助 1,693千円)
	③大河原遠刈田線 (大河原～遠刈田)	㈱ミヤコーバス	4往復	赤字補填 (R2補助 8,296千円) キロ単価361円
	④永野線 (村田～蔵王)	㈱ミヤコーバス	5往復	委託運行 (R2委託料 7,350千円) キロ単価251円
	⑤町民タクシー (遠刈田～北原尾)	蔵王観光タクシー (株)	平日4回循環	委託運行 (H25～) (R2委託料 3,935千円)
患者 送迎バス	蔵王病院～4コース	㈱ビルワーク・ジ ャパン	平日は毎日運行 (遠刈田は週4 日午後運行)	マイクロバス運行委託 (R2委託料 4,757千円)
児童・ 園児送迎	遠刈田～北原尾線	蔵王観光タクシー (株)		委託運行 (町民タクシー に混乗)
	園児送迎 (平沢、円田⇄永野幼 稚園)	㈱ビルワーク・ジ ャパン		委託運行 (令和2年3月ま で病院バスを活用)
	保育所～幼稚園間送迎 (永野保育所⇄永野幼稚 園、遠刈田幼稚園) (宮保育所⇄宮幼稚園)	蔵王観光タクシー (株)		令和2年4月～ (R2委託料 7,386千円)

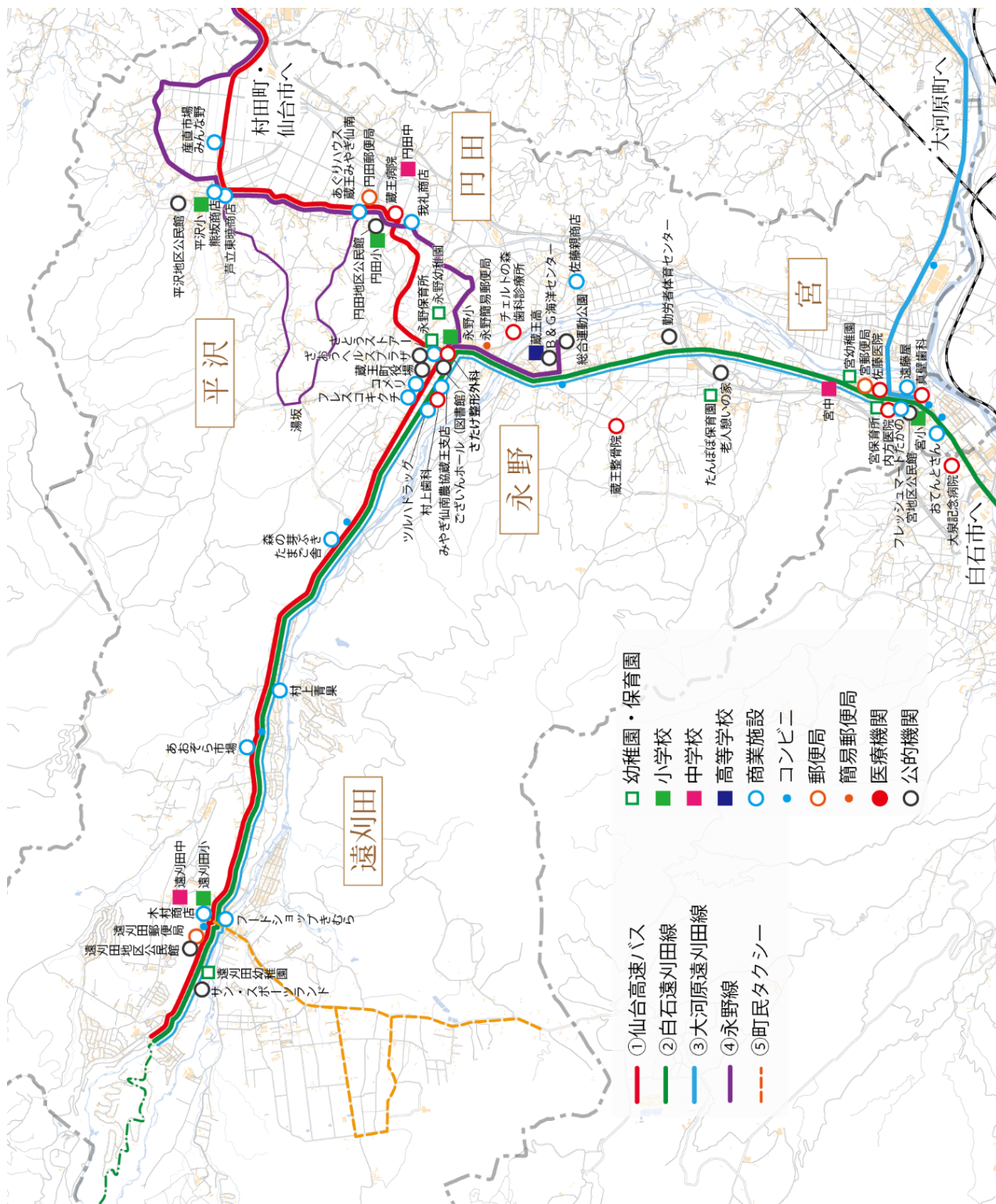


図3-1 路線図

（２）利用状況 ～令和3年度利用実態調査より～

令和3年9月にバスに調査員が乗車し、乗客に対してアンケート調査を実施し、目的等を把握した（平日休日各1日全便対象）。1日の利用者数は、仙台高速バスが最も多く、次いで白石遠刈田線が多い。

利用目的も路線によって異なり、仙台高速バスは通勤が43%を占めて最も多いが、観光や買い物もあり、多様な利用が行われている。白石遠刈田線は高校生の通学が半数を占める。大河原遠刈田線は通勤が77%と大半を占める。永野線は遠距離通学の小学生利用が大半を占める。

表3-2 路線別の乗客人数

路線名	乗客人数（人）			構成比	
	平日	休日	総計	平日	休日
仙台高速バス	123	81	204	60%	40%
白石遠刈田線	107	29	136	79%	21%
（蔵王山頂行き）	－	29	29	－	100%
大河原遠刈田線	14	9	23	61%	39%
永野線	13	－	13	100%	－
合計	257	148	405	63%	37%

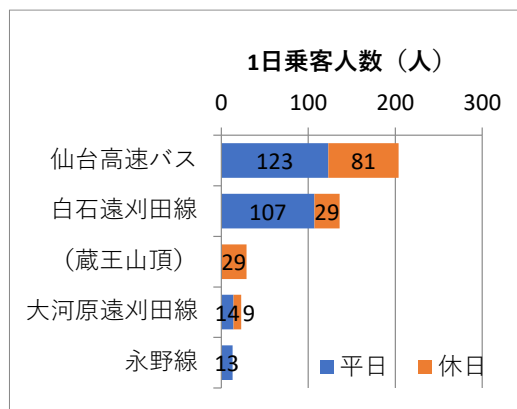
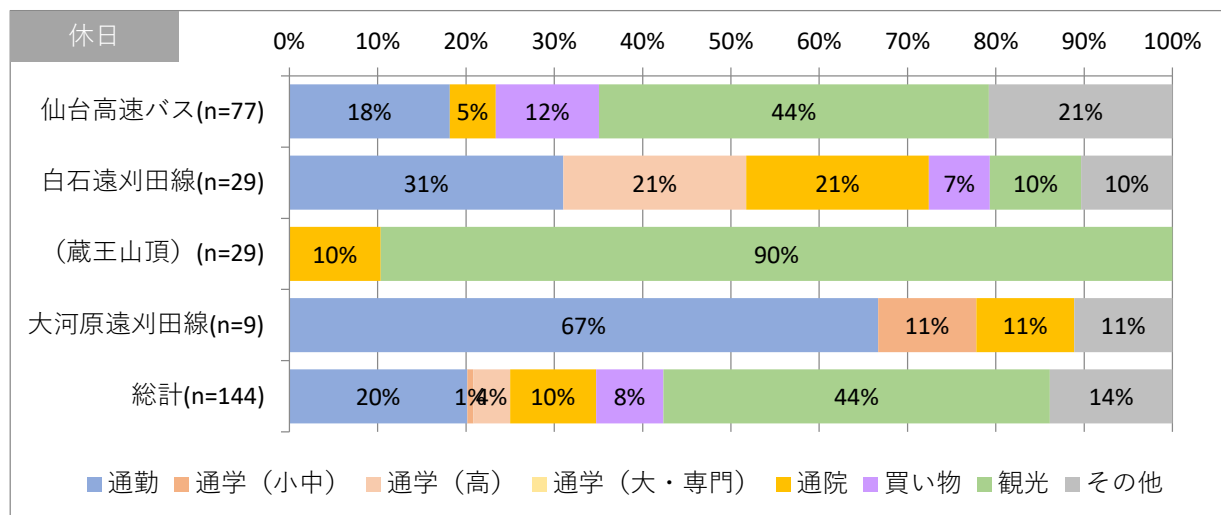
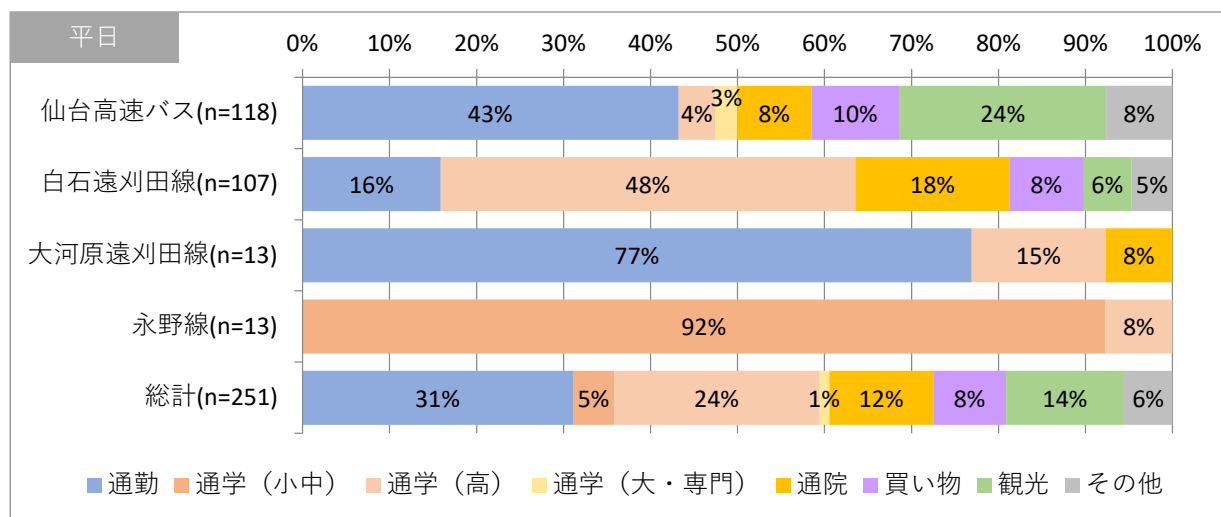


図3-2 1日乗客人数（平休別）



注：「n」は回答数

図3-3 路線毎の目的別割合

3-2 路線バスの運行状況

(1) 仙台高速バス

起終点	仙台駅 ～ 蔵王町役場 ～ アクティブリゾート宮城蔵王
路線概要	■平日10往復 ■キロ程： 50.1 km ■補助：事業者路線
収支状況	－
路線の特性	➤ 1日10往復と便数が多く、通勤や通院、買い物などの多様な生活利用が行われている他に観光利用もある。 ➤ 令和2年度の利用者は新型コロナウイルスの影響で令和元年度の57%まで減少した。月別にみると、令和元年の3月頃から減少し、令和2年4月、5月が特に少なく、その後も低い水準で推移している。
課 題	➤ 鉄道に代わる広域的幹線路線であり、運行を維持することが重要である。 ➤ しかし、町内での乗降場所は限られていることから、パークアンドライドなどの利用促進が期待される。

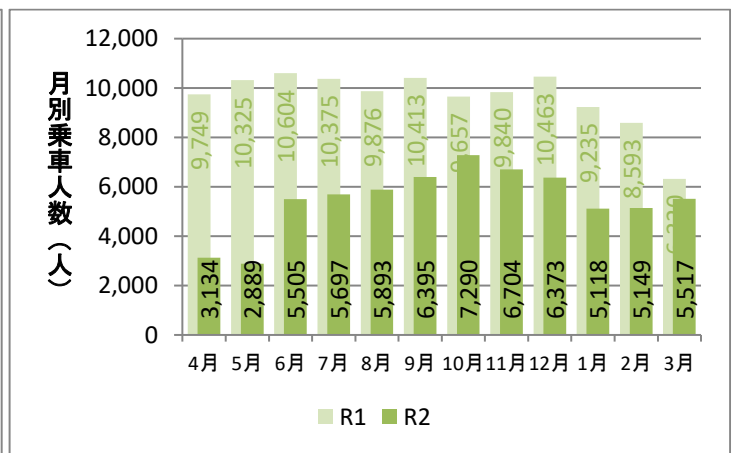
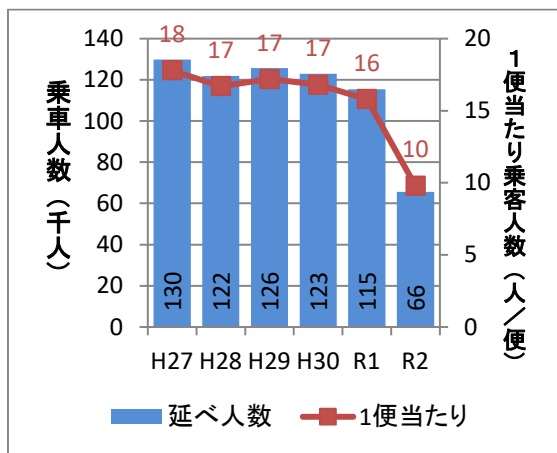


図3-4 乗客人数の推移

図3-5 月別乗客人数

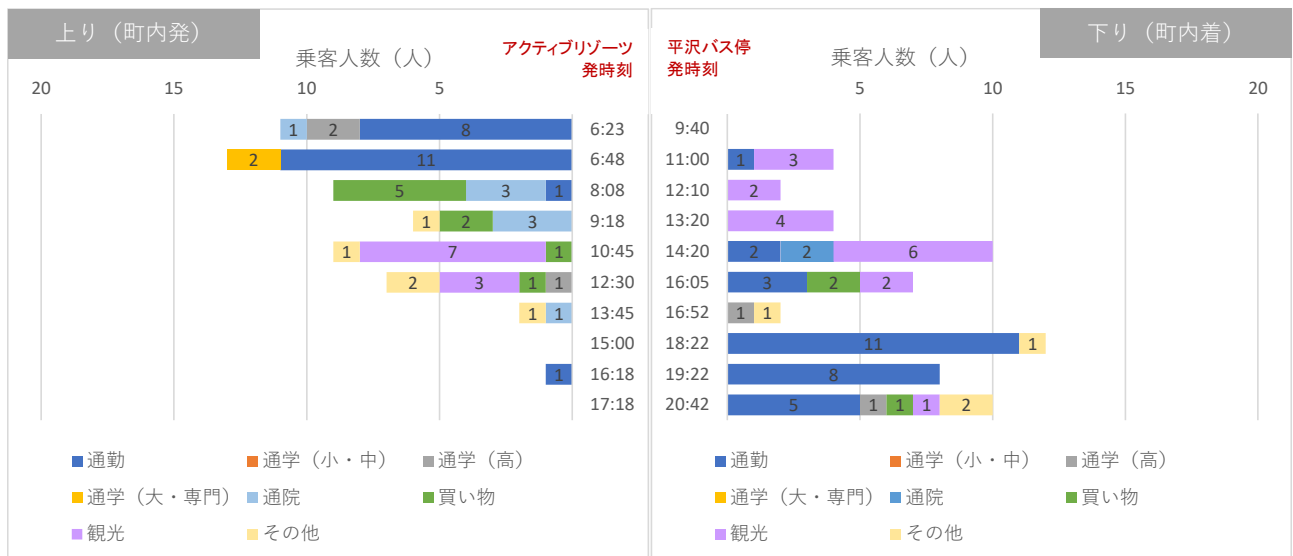


図3-6 目的別の便別乗客人数（平日）

(2) 白石遠刈田線（白石～遠刈田）

起終点	1) 白石蔵王駅 ～ アクティブリゾート宮城蔵王（キロ程 24.3km） 2) 白石蔵王駅 ～ 蔵王刈田山頂（キロ程 43.0km） 3) 白石蔵王駅 ～ 蔵王町役場（キロ程 12.3km）
路線概要	■平日9往復 ■補助：国庫補助路線（輸送量26.7人） ■実車走行キロ 153,405.9km
収支状況	■経常費用 49,783千円 ■経常収入 24,841千円 ■収支率 50% ■町負担額 1,693千円 ■一人当たり赤字額 460円/人
路線の特性	➢ 白石市と蔵王町を結ぶ生活路線であるが、東北新幹線白石蔵王駅と蔵王刈田山頂、遠刈田温泉を結ぶ観光路線でもある。 ➢ 蔵王高校と白石市内の高校の両方の通学利用があり、往復とも効率的な運行が実現されている。蔵王町内への通勤利用もある。
課 題	➢ 国庫補助対象路線だが平均乗車密度が5人未満（3.1人）のため、市町村の補助を加えても事業者の負担がある。 ➢ 白石方面の高校と蔵王高校への双方向の通学利用が多いことから、今後も持続的に利用してもらう工夫が必要である。

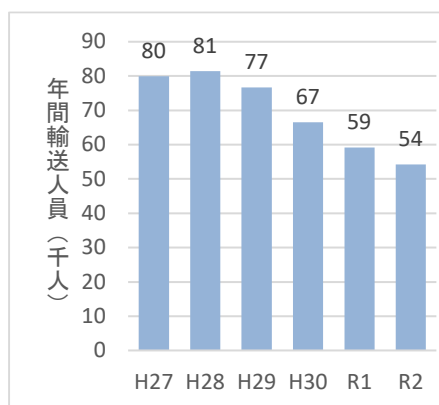


図3-7 年間輸送人員の推移

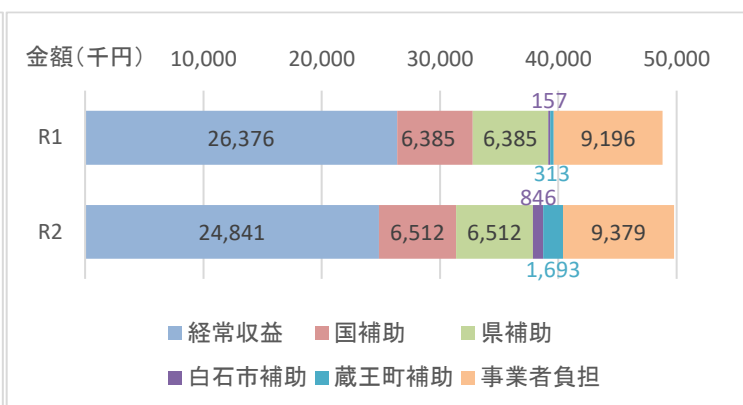


図3-8 経常収益と補助金額

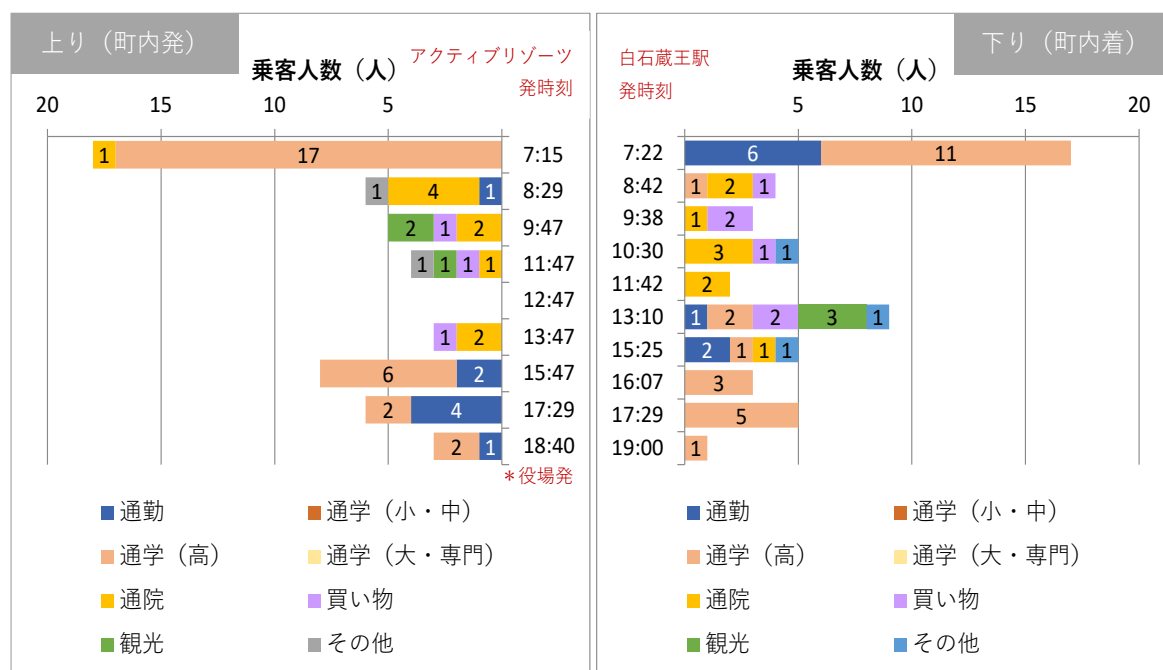


図3-9 目的別の便別乗客人数（平日）

(3) 大河原遠刈田線（大河原～宮、遠刈田）

起終点	1) 大河原駅前～蔵王町役場前（キロ程 14.9km） 2) 大河原駅前～宮小学校前（キロ程 9.1km） 3) 大河原駅前～アクティブリゾーツ宮城蔵王（キロ程 24.6km）
路線概要	■平日4往復 ■補助：赤字補填 ■実車走行キロ 37,629km
収支状況	■経常費用 14,329千円 ■経常収入 2,717千円 ■収支率 19% ■町負担額 8,296千円 ■一人当たり赤字額 1,385円/人
路線の特性	➢ 1日7便と少なく、乗客も朝を除いて0～2人と少ない。通勤通学以外の通院や買い物利用はほとんどない。 ➢ 高校生の通学や通勤に配慮して、朝7時台と夕方17時台に1往復、遠刈田～大河原駅の便がある。 ➢ 大河原駅7:50発で蔵王町役場前までの便が1便あるが、その帰り便はない。
課題	➢ 利用者は減少しており、収支率も減少傾向であり、今後運行の見直し検討が必要である。 ➢ 高校生の通学利用は少なく、通勤利用が主である。しかし、朝の利用はあるが、帰りの利用は少ない。 ➢ 便数も少ないが大河原から宮止まりと町民が利用しにくい路線となっている。通院や買い物で大河原に行く町民は多いため、見直しが必要である。

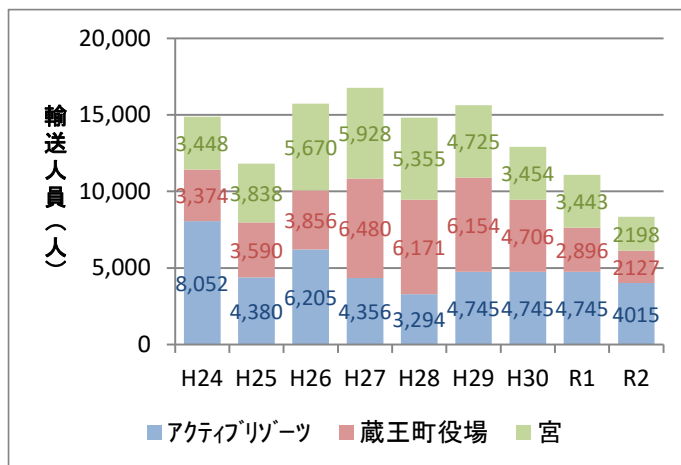


図3-10 系統別の輸送人員の推移

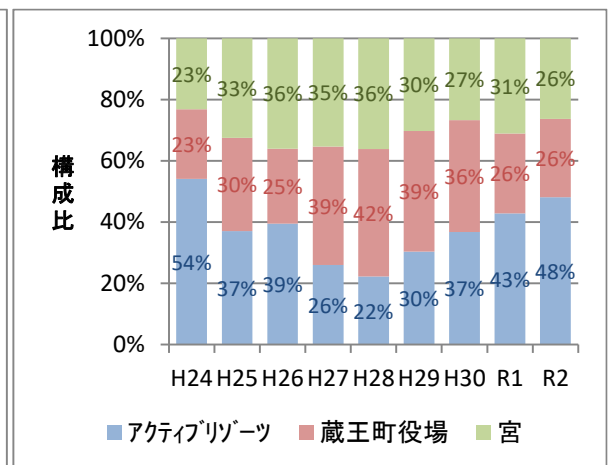


図3-11 系統別の輸送人員割合の推移

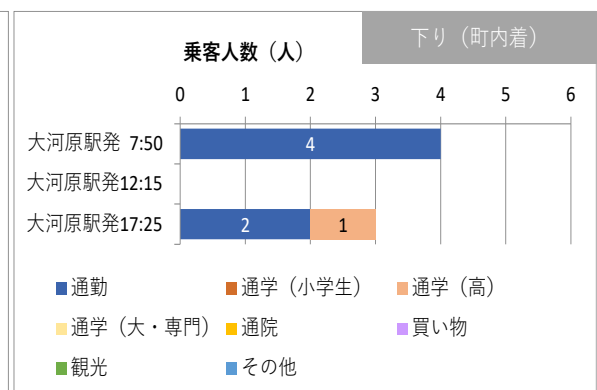
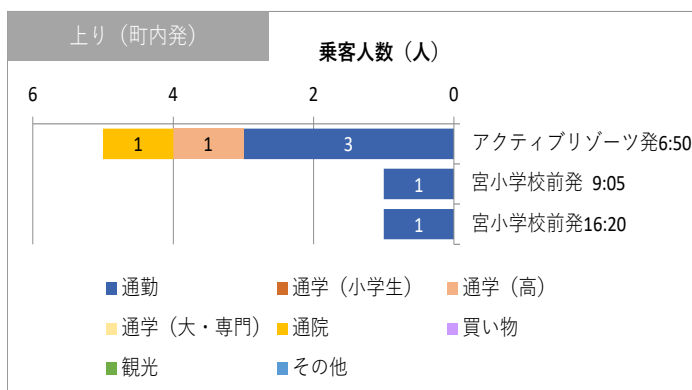


図3-12 目的別の便別乗客人数（平日）

(4) 永野線 (村田～蔵王)

起終点	1) 村田営業所～湯坂～蔵王町総合運動公園 (キロ程 18.2km) 2) 村田営業所～北境～蔵王町総合運動公園 (キロ程 15.3km)
路線概要	■平日5往復 ■補助：委託運行 ■実車走行キロ 37,572km
収支状況	■経常費用 10,107千円 ■経常収入 476千円 ■収支率 5% ■町負担額 7,350千円 ■一人当たり赤字額 3,287円/人
路線の特性	➢ 朝1便目に遠距離通学の小学生が乗るのみで利用は少ない。小学生も登校時のみの利用で、下校時は家族がマイカーで迎えに来ている。
課 題	➢ 1日5往復運行されているが利用者が少ない。通学利用を除けば一般の利用はほとんどない。 ➢ 利用実態調査においては、村田方面からの高校生の帰りが1人あった。 ➢ 路線バスのバス停まで遠い集落も多く、路線バス以外の方法を検討する必要がある。

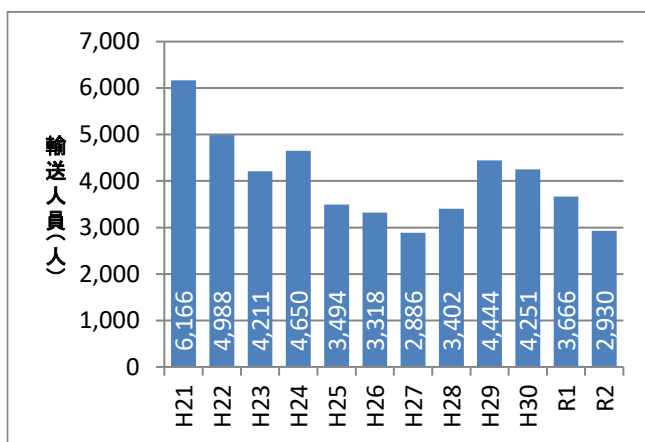


図3-13 輸送人員の推移

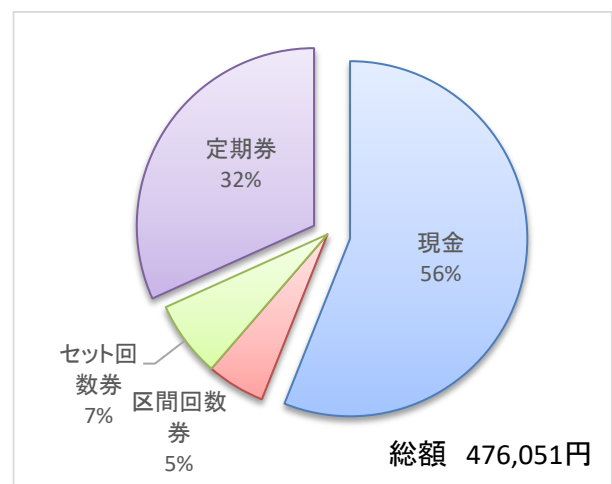


図3-14 運賃収入の構成比

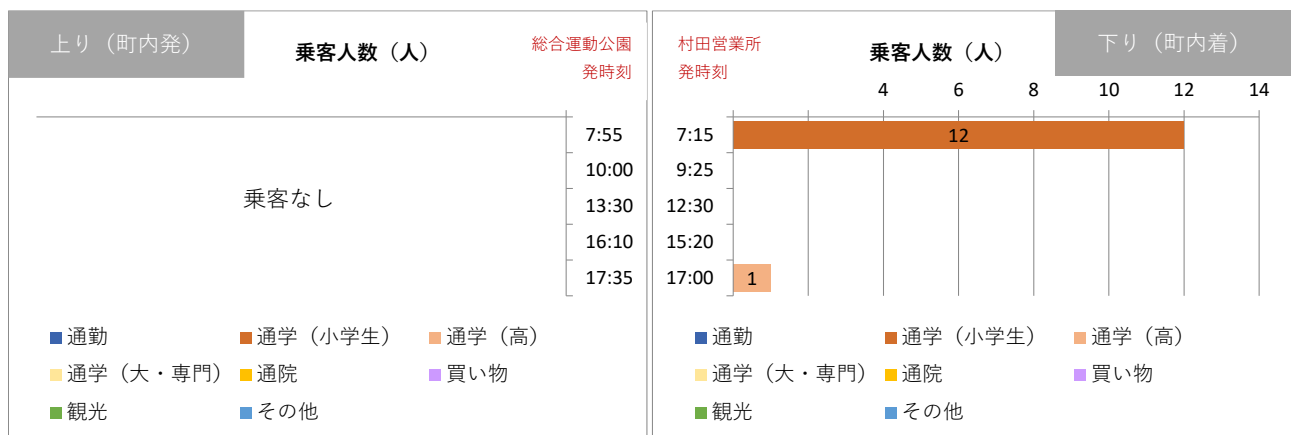


図3-15 目的別の便別乗客人数 (平日)

(5) 町民タクシー（遠刈田～北原尾）

起終点	神の湯～北原尾～秋山沢別荘地前～蔵王ハートランド前～木戸～神の湯
路線概要	■平日4循環 ■キロ程：12.0 km ■補助：廃止代替路線
収支状況	■経常費用 3,959千円 ■経常収入 24千円 ■収支率 1% ■町負担額 3,935千円 ■一人当たり赤字額 2,296円/人
路線の特性	➤ 廃止バス路線の代替交通として平成25年から地元のタクシー会社に運行を委託し、定時定路線型の乗合タクシー運行を行っている。 ➤ 1便目と4便目は小中学生の通学利用があり、ワゴン車で運行されている。2便目、3便目は普通車で運行である。 ➤ 一般者の利用が少なく、スクールバスのような利用が主である。
課題	➤ 1便当たりの平均乗客数は2人を下回っており、利用者が少ない。 ➤ 乗降場所も少なく、乗降場所まで歩けないという住民の声も聞かれることから、予約応答型の区域運行※1等、運行の効率性と利便性の向上を図る必要がある。

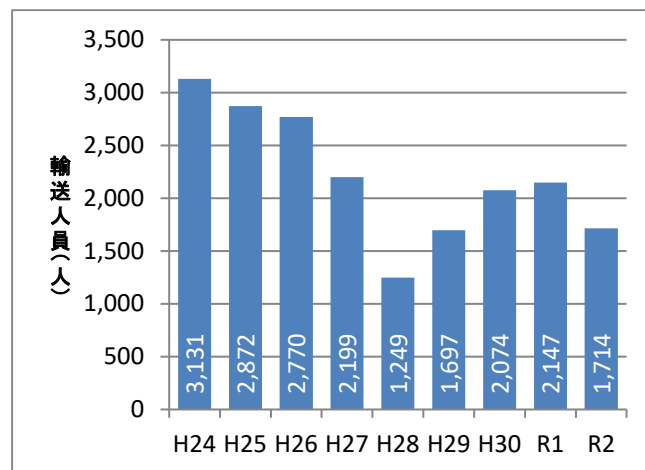


図3-16 輸送人員の推移

※1「区域運行」とは、路線を定めず一定の区域内を予約に応じて運行する形態で、エリア毎に所定の停留所を設ける場合や停留所を設けずに完全フリー乗降（ドアツードア）のものまで様々な運行形態がある。（例：乗合タクシー等）

3-3 路線バスの運営状況

輸送人員は減少を続けており、町の負担額は増えている。令和2年度はバス3路線と町民タクシー一合計で2,127万円を町が負担している。収支率の悪化は大河原遠刈田線が著しく、令和元年度は32%だったが令和2年度には19%まで減少している。また、利用者一人当たりの赤字額は、永野線の増加が著しく3,287円まで増大している。令和2年度の利用者の減少に伴う町負担額や収支率の著しい悪化は新型コロナウイルスが影響していると考えられる。

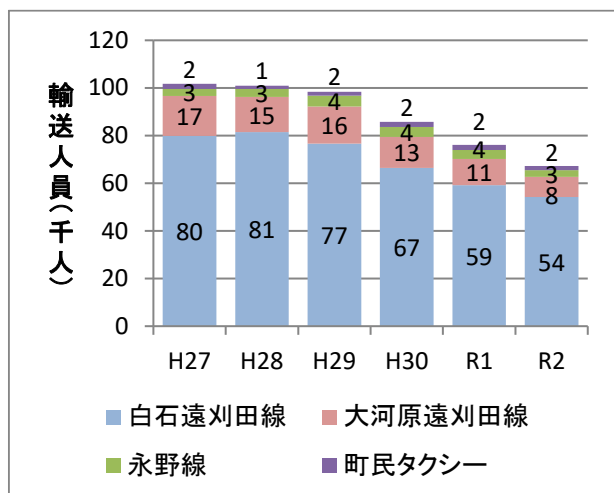


図3-17 輸送人員の推移

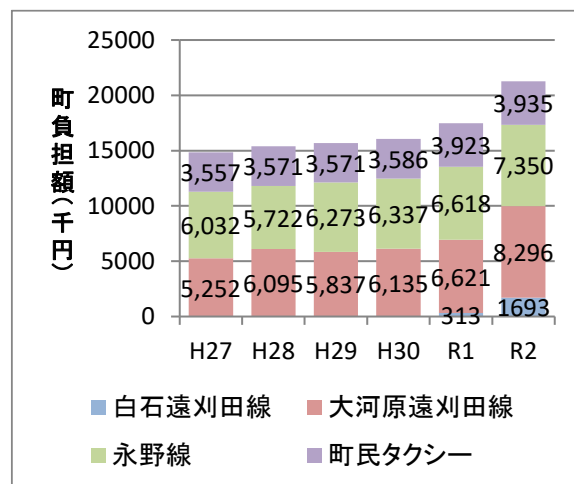


図3-18 町負担額の推移

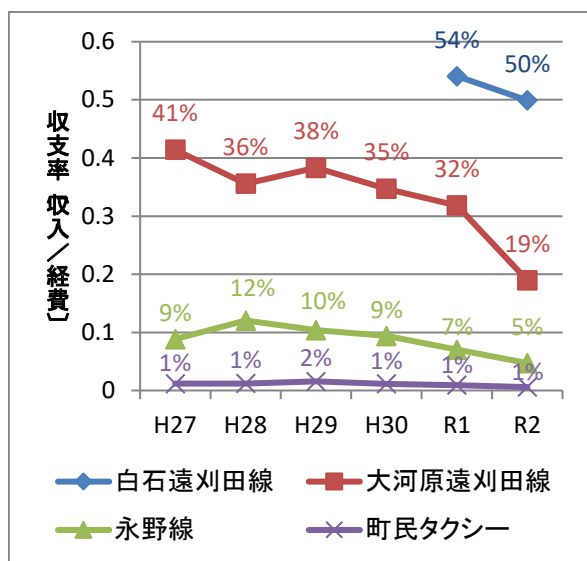


図3-19 収支率の推移

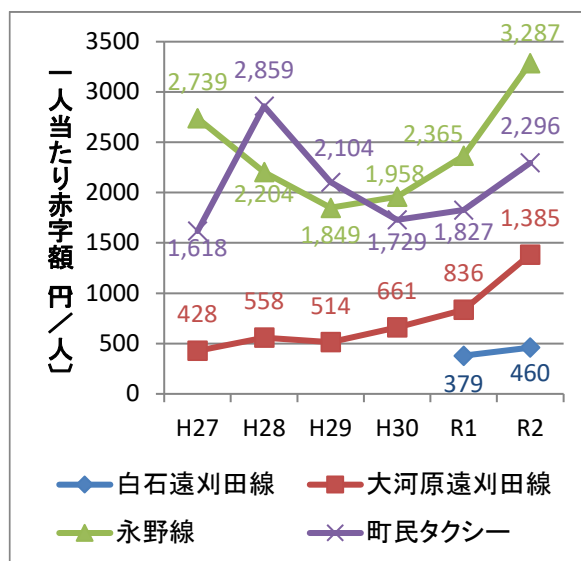


図3-20 輸送人員一人当たりの赤字額

3-4 病院バスの運行状況

- 蔵王病院は通院支援を目的として専用の送迎車両により各集落と病院を1日1往復運行している。
- 利用者は減少傾向で、1便平均2人以下となっている。

蔵王町国民健康保険蔵王病院は、マイクロバス1台で宮地区を除く町内全域から通院者の送迎を委託運行している。

運行は定時定路線型で、帰りは利用者全員の診察が終了次第、出発する方法で運行されている。運行時刻は集落ごとに平等になるように、曜日によって発時間が調整されている。遠刈田・北山方面は火曜日以外は午後の方のみの運行である。

利用者は減少しており、令和元年の1日平均利用者は遠刈田・北山方面が2人、平沢・円田入方面が1人、それ以外は1人未満と少ない。

表3-3 蔵王病院の送迎バス運行表（発時間）

曜日	小村崎・東根	永野・矢附	平沢・円田入	遠刈田・北山
月曜日	9:05	9:40	10:20	14:15
火曜日	14:05	14:40	15:00	9:15
水曜日	9:40	10:15	9:20	14:15
木曜日	10:05	9:05	9:45	14:15
金曜日	9:25	10:00	9:05	14:15

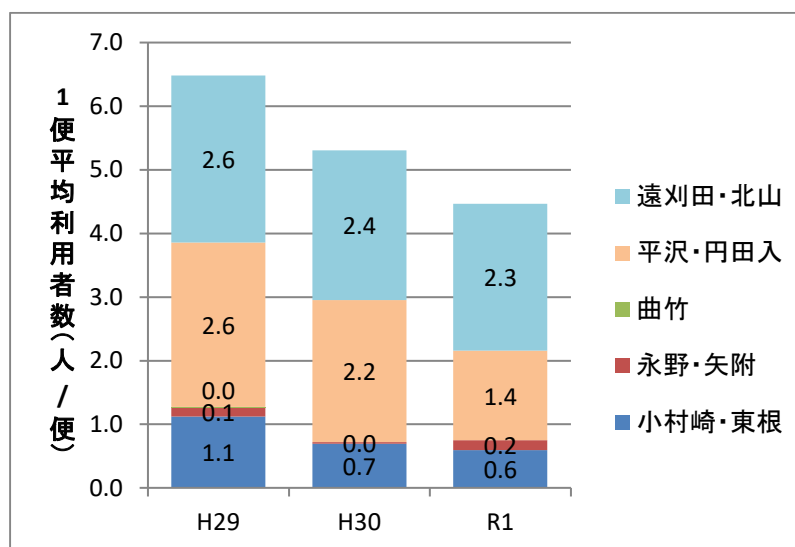


図3-21 1便平均利用者数

3-5 交通事業者の概況 ～交通事業者に対するヒアリング調査より～

- タクシー事業者が2社、貸切バス事業者1社が営業している。
- 新型コロナウイルスの影響により、利用者は減少し、経営に影響が出ている。
- タクシー利用は午前中に集中する傾向があり、予約しないと利用できない時間帯もある。

(1) 交通事業者の概要

町内には、タクシー事業者が遠刈田と円田に2社ある。また、貸切バス事業者が1社ある。タクシー事業者は乗用旅客のほか、乗合タクシーなどの委託運行も行っている。

乗合バス事業者は近隣市町に営業所が2か所あり、乗合バスが運行されている。

表3-4 交通事業者の概要

事業者	本社・営業所	車両台数	乗務員
株式会社ミヤコーバス 【乗合】	村田営業所	路線バス3台 永野線1台 高校スクール6台 貸切バス5台 秋保温泉線5台	20名
	白石営業所	路線バス6台 白石市民バス11台 貸切バス3台	26名 (うち運転手21名)
駒草観光自動車(有) 【乗用】	円田(本社)	普通車 4台	4名
	宮(営業所) 永野(営業所)		
蔵王観光タクシー(株) 【乗用】	遠刈田(本社・営業所)	特大車 3台 大型車 1台 普通車 2台	6名
(有) 遠刈田バス観光 【貸切】	遠刈田(本社) 宮(営業所)	大型バス 5台 中型バス 2台 マイクロ 2台	5名

注1:「特大」は乗車定員7名以上、「大型」は排気量2リットル超で定員6名以下、「普通」は排気量2リットル以下で定員6名以下のものを指す。



乗合バスの営業所



タクシー車両



貸切バス車両

(2) 現在の取り組みと課題

交通事業者への聞き取り調査により、明らかとなった現状と課題を以下に整理する。

表3-5 交通事業の現状と課題

種類	現状や課題	地域交通のあり方
乗合旅客 (路線バス)	- この5年ほど乗客人数は減少している。特に高校生の利用が減った影響が大きい。 - さらに、新型コロナウイルスの影響で、乗客は4割程度減った。大学生がリモート授業になったり、自転車通学も増えたようだ。 - 保護者からは運賃が高いという声も聞かれる。 - 乗務員の確保が厳しく、高齢化も進んでいる。 (平均年齢58歳)	◇ 今後は地域密着型で町民バスのような運行形態が望ましいと考える。 ◇ 蔵王山頂行きは登山者が増加している。今後も利用促進活動により利用が増える可能性はある。
乗用旅客 (タクシー)	- 新型コロナウイルスの影響により、夜の営業時間を早めている。夜の利用がほとんどない。 - 平日の利用が多く、土日は利用が少ない。 - 白石市内など町外に行く利用も多い。 - 車両台数が限られるため、当日はすぐに対応できない場合がある。慣れている人は前日にタクシーを予約する。	◇ 乗合タクシーは現在は路線運行を行っている。区域運行に変更するのは構わないが、慣れていないので試行期間が必要。
貸切旅客 (送迎等)	- 新型コロナウイルスの影響により大きな影響を受けている。今後の見通しはできていない。 - 最近では、学校の校外活動などの動きは出てきた。	◇ 第2種旅行業も取得したので、国内の多様な企画旅行等も実施できればと考える。

3-6 その他の移動支援に関する取り組み ～関係機関ヒアリングより～

- 移動支援に関する取り組みとして、タクシーを活用した補助や企業による移動販売車の取り組みが行われている。

(1) 免許証自主返納者のタクシー利用支援

令和3年度から65歳以上の免許証自主返納者にタクシー利用券を交付している（月600円×2枚で年間最大12か月分）。毎年申請して継続的にもらえる。令和3年7月27日現在、11名に対して交付実績がある。

そのほか、免許証返納から5年以内に「運転経歴書」の発行を受けることができ、県タクシー協会では運転経歴書提示者の場合1割引き料金となり、タクシー利用券も併用可能である。

(2) 高齢者・障がい者移送用タクシー利用料助成事業

タクシー券補助を行っている。乗車1回につき600円まで助成し、月に2回利用できる。現在の対象者は計70名（高齢者世帯47名、精神障害者23名）である。民生委員が申請を行うことで利用できる。日中独居の人も対象にできないかという要望がある。

表3-6 蔵王町高齢者・障がい者移送用タクシー利用料助成事業対象者

1) 65歳以上高齢者	介護保険要介護4以上
	身障者1級か2級
	ひとり暮らしでバス停等が遠く公共交通が利用できない者
2) 精神障害者1級以上	
3) 町長が特に必要と認める者	

(3) 交通不便地域における買い物支援

蔵王町社会福祉協議会では、交通不便地域における買い物支援を目的として、移動販売や商品配達等を実施する店舗の協力を得て、買い物の不便解消に向けた取り組みを進めている。具体的には、店舗訪問や住民の聴き取りなどから地域の状況を把握し、地域課題について関係機関と情報の共有を図っている。

令和2年度には、蔵王町商工会の支援を得ながら蔵王町保健福祉課と連携し、町内店舗における高齢者向けサービス（商品配達・訪問理美容等）を掲載した「地域支え合い 暮らしサポート情報誌」を発行するなど、町民に向けて情報を発信している。



移動店舗
(せいきょう便)



車内の冷蔵施設に商品が数多く並べられている。
肉や魚などの生鮮品も取り扱われている。



資料：社会福祉法人蔵王町社会福祉協議会 HP より

4. 町民や観光客のニーズ

4-1 町民アンケート調査

(1) 調査概要

将来にわたり持続可能で効率的な公共交通体系を構築するための基礎資料とするため、町内在住者の公共交通の利用状況や意向の把握を目的としてアンケート調査を実施した。

1,500人に配布し、未達は2通、回答は662票得られた。回収率は44%である。

- 調査対象…蔵王町に住民登録がある16歳以上の町民（無作為抽出により1,500人抽出）
- 調査方法…郵送配布～郵送回収
- 調査期間…配布：令和3年8月2日（月）～回収：令和3年8月12日（木）

(2) 自動車等の運転状況

自動車やバイク等を運転している人の割合（運転率）は男性84%に対して、女性は69%である。年代別にみると、男性は80代以上でも74%と高いのに対して、女性は80代以上は18%まで下がる。しかし、女性の70代は過半数を超えて65%と高くなっており、今後は80代以上でも現在よりは高まることが予想される。

自動車運転免許証の返納は、運転率の高い男性で高く4%、女性は1%である。特に男性の80代以上の返納率は18%と高くなっている。

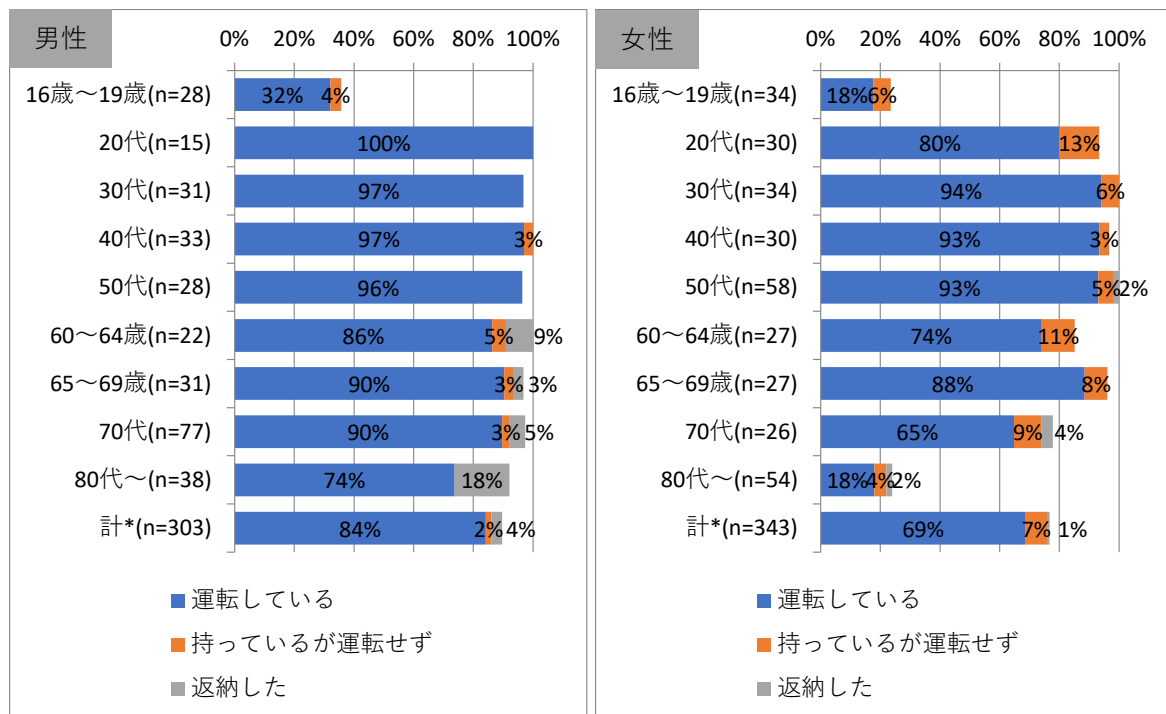


図4-1 運転率と返納率

注：「n」は回答数（以下同じ）

(3) お出かけ回数

外出頻度を把握するために「お出かけ※2
回数」を質問した。全体では53%が「ほぼ
毎日」お出かけをしており、「ほとんどな
し」は4%にとどまる。

(年代別)

年代別にみると、30～50代をピークに年
齢が高くなるほど回数は減少しており、65
歳～70代では「ほぼ毎日」は約4割に減少
し、「週に3～4日」と「週に1～2日」を合
わせて約5割を占める。80歳以上では、「週
に1～2日」と「月に1～3日」が多く、合
わせて5割を超える。「ほとんどなし」も12%
を占めて多くなっている。

(地区別)

地区別では、それほど大きな違いは見ら
れないが、「週に1日以上」の割合をみると
宮は89%に達しており、比較のお出かけ回
数が多いのに対して、平沢は84%と低い。
「ほとんどなし」の割合も6%と多い。

(自動車の運転状況別)

日常的に運転している人と自動車運転免
許証を返納した人、運転していない人※3の
お出かけ回数は差が大きく、運転している
人は「ほぼ毎日」が62%と多いのに対し
て、運転しない人は32%まで減少する。さ
らに、返納した人は11%まで下がる。

全体的に運転しない人より返納した人
のお出かけ回数は低く、外出に不便を感じ
ていることが予想される。

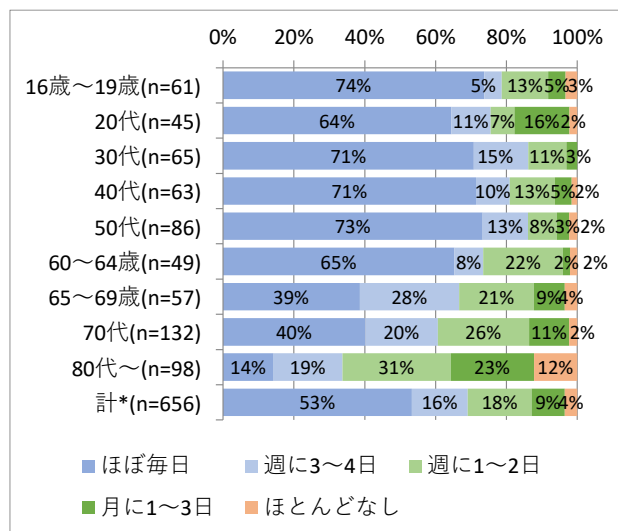


図4-2 年代別のお出かけ回数

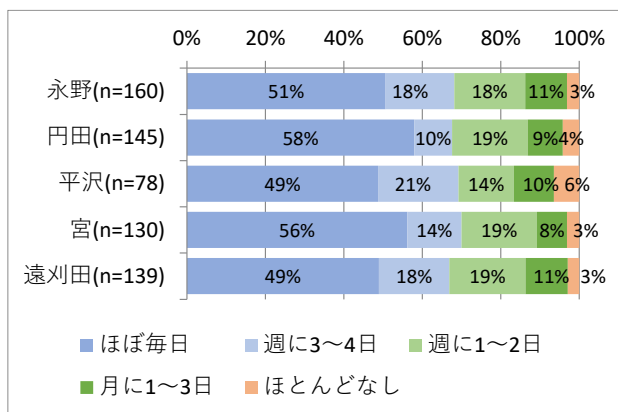


図4-3 地区別のお出かけ回数

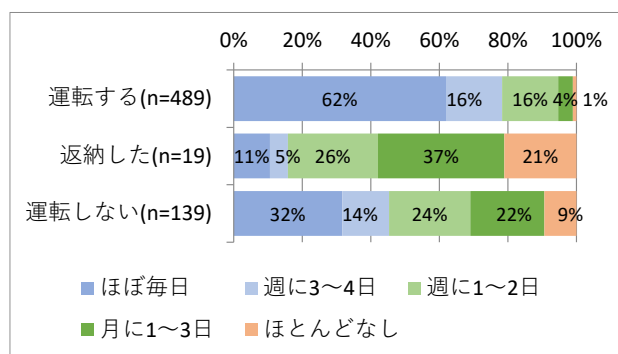


図4-4 自動車の運転状況別のお出かけ回数

※2 通学や通勤、通院、買い物、娯楽などを指し、家の周りのお散歩や畑作業などの外出を除く外出

※3 「免許は持っているが運転していない」「持ったことがない」の合計

(4) 生活圏（外出先）

外出目的によって行き先は異なる。通勤は蔵王町内が最も多く39%を占めるが、白石市内や大河原町内、仙台市内など様々な方面に通勤している。

通学は、仙台市内が最も多く、34%を占める。次いで白石市内が25%である。

通院と買い物は複数回答だが、蔵王町内が多いものの、白石市内や大河原町内にも通っている。

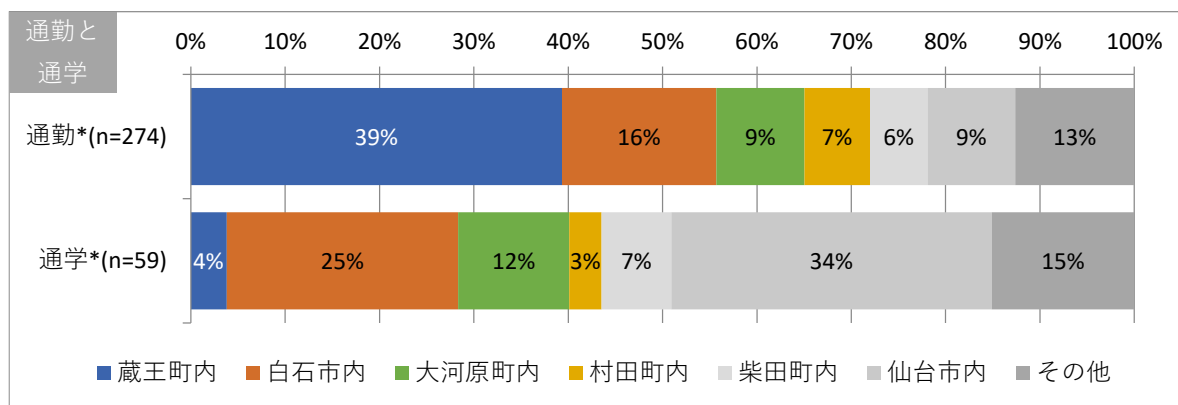


図4-5 通勤と通学先

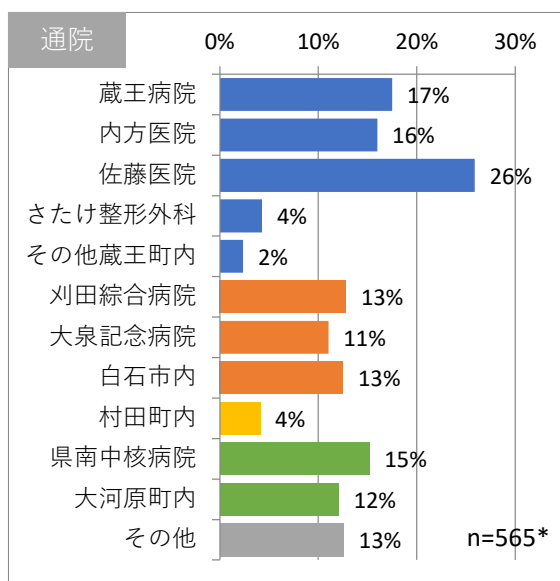


図4-6 通院先

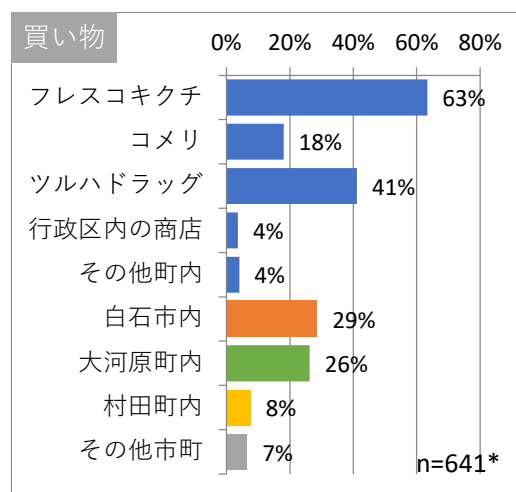


図4-7 買い物先

(5) 外出やお出かけを不便と感じるか

外出やお出かけを不便と感じるかどうかについては、現在は「あまり不便だと感じない（31%）」と「全く不便だと感じない（25%）」が合わせて56%を占めて、不便と感じる割合よりは多い。

しかし、10年後を想像した時は、「とても不便（38%）」が最も多く、「やや不便（28%）」を足すと66%が不便を感じると予想している。

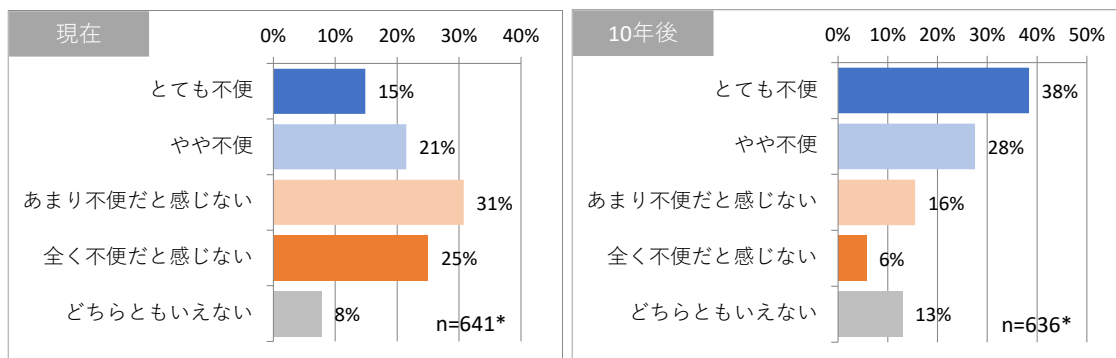


図4-8 現在および10年後に外出やお出かけを不便だと感じるか

(年代別)

年代別にみると、「現在」は、若い世代と80代以上は不便を感じているが、それ以外は年齢が高くなるほど「不便と感じない」割合が高くなり、70代は7割近くが不便と感じていない。

10代は反対に7割が不便と感じている。80代以上は半数が不便と感じている。

「10年後」を想像すると、逆に年齢が高くなるほど不便を感じると予想しており、60代後半が最も高く、8割が不便を感じると答えている。

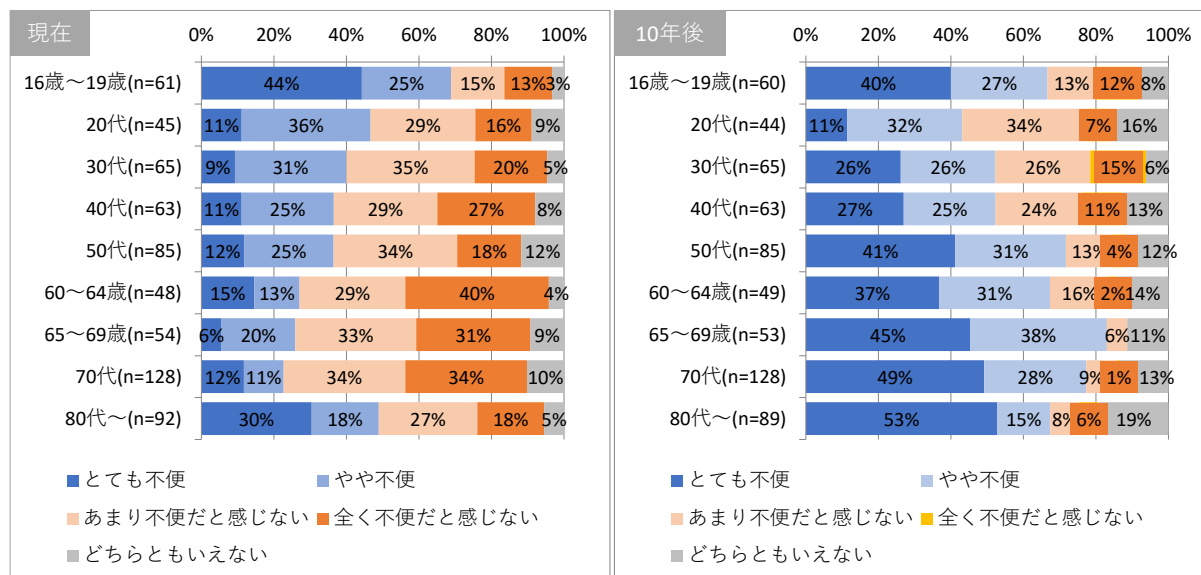


図4-9 現在および10年後に外出やお出かけを不便だと感じるか（年代別）

(地区別)

「現在」不便と感じている地区は、永野と遠刈田、円田で比較的高く、4割を占める。平沢と宮は不便を感じていない割合が高く、7割が感じていない。

「10年後」を想像した時もその傾向は変わらない。

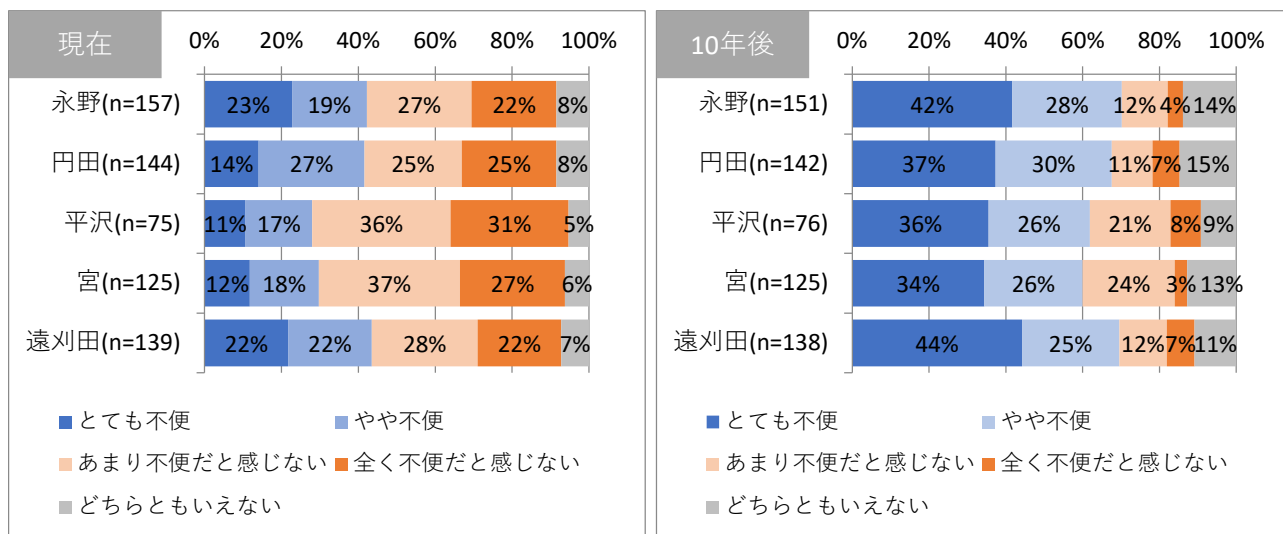


図4-10 現在および10年後、外出やお出かけを不便だと感じるか（地区別）

(運転状況別)

運転状況別にみると、「現在」は、「運転する人」は「あまり不便と感じない（34%）」「全く不便と感じない（28%）」が多く、合わせて6割以上が不便を感じていない。

運転しない人（免許を持っているが運転していない回答者と持ったことがない回答者）は「とても不便（39%）」と「少し不便（28%）」が多く、合わせて6割以上が不便を感じている。

「10年後」を考えたとき、現在運転している人の不便を感じる割合は倍に増えるが、現在運転していない人は大きな変動はない。

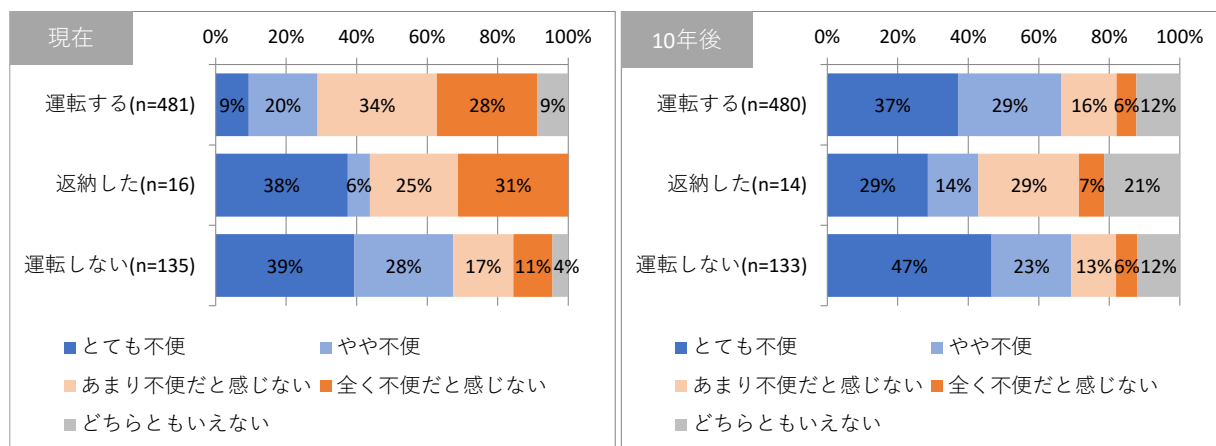


図4-11 現在および10年後、外出やお出かけを不便だと感じるか（運転状況別）

（６） 不便を感じる理由と感じない理由

不便を感じる理由としては、「路線バスの運行時刻が合わない」が最も多く、不便を感じている回答者の43%が挙げている。次いで、「買い物をするとところが多い（42%）」が多い。

反対に、不便を感じない理由は「自分で車を運転する」が78%を占めて多い。次いで「送ってくれる人がある」が33%を占める。

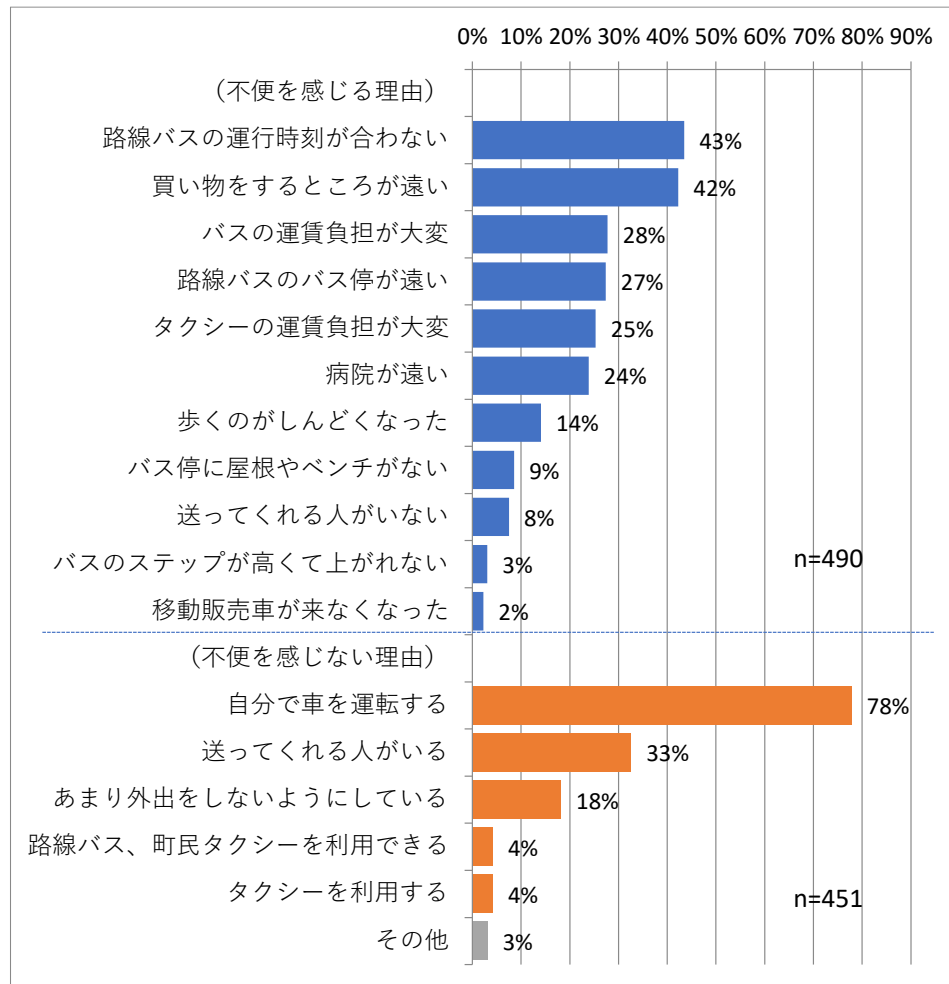


図4-12 不便を感じる理由と感じない理由（3つまで選択）

（不便を感じるその他の理由）

- ・ バスが通らないので不便である。

（不便を感じないその他の理由）

- ・ 食品や日用品は通販で買っているので買い物は不便を感じない。
- ・ 自家用車で行っても支障が無いところが多く、公共交通を利用するよりも安い、早い、自由がきくので自家用車しか使用しない。蔵王町内（近場）に必要、希望する施設が少ない。
- ・ 利用できる交通手段に応じて自分の活動範囲を制限すればよいと考えている。
- ・ 高速バスで仙台まで行けるから。

(7) 改善希望

(全体)

優先すべき改善策としては、「乗り継ぎしやすいバスターミナルを整備し、広域的な交通ネットワークを強化する」を1位に挙げている人が最も多く、次いで「バス停から遠い公共交通不便地域に乗合タクシーを導入する」が多く挙げられた。

2位としては、「バス運賃を割引する企画券をつくる（買い物バス、一日乗車券など）」を挙げた人が最も多く、1～3位合計して最も多くなっている。

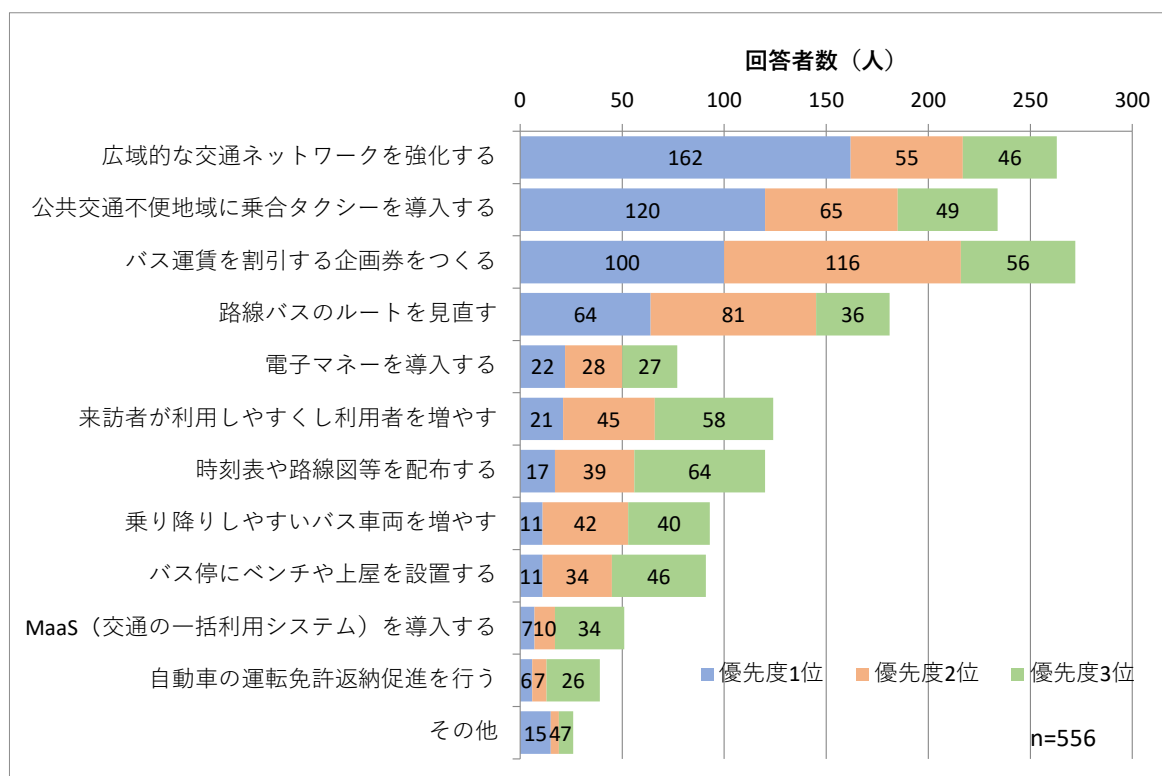


図4-13 改善希望（優先度1位～3位をひとつずつ選択）

(参考：調査票の選択肢の表現)

No.	図中の表現	調査票の選択肢の表現
1	広域的な交通ネットワークを強化する	乗り継ぎしやすいバスターミナルを整備し、広域的な交通ネットワークを強化する
2	路線バスのルートを見直す	路線バスのルートを見直す
3	公共交通不便地域に乗合タクシーを導入する	バス停から遠い公共交通不便地域に乗合タクシーを導入する
4	バス運賃を割引する企画券をつくる	バス運賃を割引する企画券をつくる（買い物バス、一日乗車券など）
5	乗り降りしやすいバス車両を増やす	ノンステップバスなど、乗り降りしやすいバス車両を増やす
6	バス停にベンチや上屋を設置する	バス停にベンチや上屋を設置する
7	来訪者が利用しやすくし利用者を増やす	観光客など来訪者が利用しやすくし、利用者を増やす
8	時刻表や路線図等を配布する	時刻表や路線図等を配布する
9	電子マネーを導入する	電子マネー（スイカやペイペイなどの決済方法）を導入する
10	MaaS（交通の一括利用システム）を導入する	MaaS（バスやタクシー、レンタカー、シェアサイクルなど様々な交通手段をアプリで一括利用できるシステム）を導入する
11	自動車の運転免許返納促進を行う	自動車の運転免許返納促進を行う
12	その他	その他

(年齢別)

年齢別にみると、どの年齢層でも第1位に挙げているのは「広域的なネットワークを強化する」だが、特に30～40代で高い。10～20代はほかの世代と比較して「来訪者が利用しやすくし、利用者を増やす」と「電子マネーを導入する」が多い。30～40代は「時刻表や路線図を配布する」が比較的多く、50～60代は「バス運賃を割引する企画券をつくる」が1位～3位合計すると最も多くなっている。70～80代はほかの世代と比較して「公共交通不便地域に乗合タクシーを導入する」が多く、1位～3位合計の割合が最も多い。

(地区別)

地区別で特徴的な意見をあげると、永野は「公共交通不便地域に乗合タクシーを導入する」が比較的多く、1位～3位の合計が広域的ネットワークに次いで2番目に多くなっている。

円田は「広域的な交通ネットワークを強化する」の1位の割合が特に高く37%に達しており、他の地区と比較して最も多い。

平沢と円田は「バス運賃を割引する企画券をつくる」が1位～3位合計すると最も多くなっている。

宮は広域的ネットワークよりも、「公共交通不便地域に乗合タクシーを導入する」と「バス運賃を割引する企画券をつくる」のほうが多い。

(運転状況別)

自動車を運転しない人は「広域的なネットワークを強化する」について、「バス運賃を割引する企画券をつくる」が1位～3位合計すると多い。また、若者の意見を反映し、「電子マネーを導入する」も多くなっている。

自動車を運転する人は、「バス運賃を割引する企画券をつくる」が1位～3位合計すると最も多くなっている。

自動車運転免許証を返納した人は「バス運賃を割引する企画券をつくる」が最も多いものの、「乗り降りしやすいバス車両を増やす」や「バス停にベンチや上屋を設置する」という意見が他の階層と比べて多く、高齢者目線のニーズが反映されている。

4-2 集落ヒアリング調査

(1) 調査概要

日頃、病院や買い物に出かけている状況や外出の際の困りごとなどを直接聞き取り、計画づくりに役立てていくことを目的として、公民館等にて、免許を持たない人を中心に1ヵ所に6～10名ほど集まってもらい、調査員から直接話を聞くグループヒアリング調査を行った（行政区長、民生委員も出席）。

表4-1 開催概要

月日	時間	対象地区	会場	参加人数
令和2年 11月4日 (水)	10:00～10:45	円田入	円田入研修センター	男性4名、女性4名 (免許なし5人、あり3人)
	11:00～11:45	山ノ入	山ノ入公民館	男性3名、女性3名 (免許あり6人)
	13:30～14:15	矢附	矢附公民館	(区長、民生委員)
令和2年 11月5日 (木)	9:45～10:30	宮司	根方生活センター	男性5名、女性4名 (免許あり9人)
	11:00～11:45	向山	向山生活センター	男性4名、女性3名 (免許なし2人、あり5人)
	13:30～14:15	七日原	七日原集会所	男性2名、女性6名 (免許なし4人、あり4人)

ヒアリング調査の様子



円田入集落



宮司集落



七日原集落

(2) 現在の外出状況や困りごと

調査の結果、各地区の現在の外出特性や困りごとは次のとおりである。

表4-2 集落ヒアリング調査結果

対象地区	現在の外出状況	困りごと
円田入	➤ 買い物は永野のフレスコに行く人が多い。週1回程度。 ➤ 衣料品等は大河原まで行く必要がある。	➤ A T M等の金融機関に行くのが不便と感じている。 ➤ ミヤコーバスが朝1便集落までう回してくるが、時刻が早すぎて利用できない。
山ノ入	➤ ひとり暮らしが多い。若い人と同居をしていない世帯が多い。 ➤ バス路線は朝1便あったが、数年前に廃止になった。 ➤ 車を運転する人が多い。車がないと暮らせない。	➤ 公共交通を使ったとしても、帰りが遅くなるため利用できない。すぐに帰って来たい。 ➤ 移動販売はいいなと思う。集まる機会も減ってしまったので、集まる機会にもなると思う。
矢附	➤ バス停は、歩いて15～20分ほどかかる。 ➤ 現在は、ほとんどの世帯が車を持っている。 ➤ 蔵王病院は近いため、行きやすい。自転車で行く。そのほか、宮の病院に行く人がいる。	➤ 世帯に車はあるが日中独居や、現在は運転しているが明日どうなるか分からない人はいる。いざとなったらどうするのか不安な人はいる。
宮司	➤ 車を運転しない人はほとんどいない。「バス停まで歩いて行く間に、車で着いちゃう」 ➤ 免許を返納したらとても困る。農家もやっているため、運転は必要。	➤ 行きたいところがいろいろなので、「今日は宮方面、今日は永野方面」など、行先が異なる乗合タクシーがあればよい。
向山	➤ 蔵王病院のバスはかつて走っていたが、宮の医院に通う人が多いため、現在はなくなった。 ➤ 永野方面には年に数回程度しか行かない。	➤ 月1回でもいいから、白石方面に乗合タクシーが運行するといい。 ➤ タクシー券補助が使いやすい。
七日原	➤ タクシーはあるが、17時には終わってしまう。基本的に前日予約で、当日に利用しようとしても「車がない」と言われる。 ➤ ボランティアで送迎してくれる人がいる。	➤ 集会所前に停留所がないため、停留所まですごく歩く。帰りも大変。作ってもらいたい。枝線まで入ってほしい。 ➤ 8:32に遠刈田温泉発、白石行きのバスがあるが、乗合タクシーとの接続が悪い。 ➤ 乗合タクシーでフレスコまで行きたい。

4-3 観光客アンケート調査

(1) 調査概要

町内の観光客等来訪者の移動ニーズや観光二次交通の在り方を検討することを目的として、宿泊施設の宿泊客を対象に、アンケート調査を実施した。調査は、フロントでチェックイン時に調査票を配布し、チェックアウト時に回収する方法で実施した。

調査期間：令和3年9月17日～9月28日

配布票数：100票、 回収票数：100票、 回収率：100%

(2) 来訪者の年齢と居住地

- ・ 回答者の年齢は「30代 (25%)」～「50代 (24%)」が多い。
- ・ 居住地としては「宮城県内 (53%)」が半数を超え、次いで「関東圏内 (24%)」が多かった。

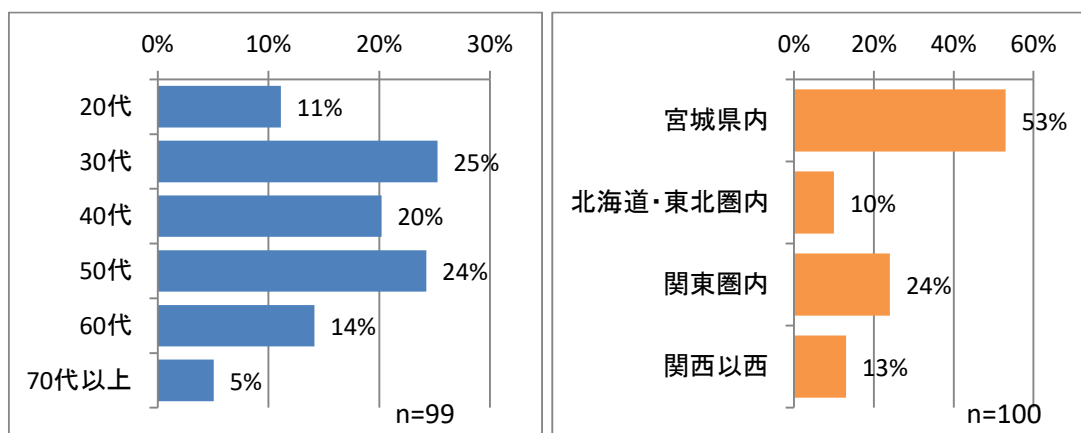


図4-14 来訪者の年代と居住地

(3) 来訪の交通手段

- ・ 宮城県内～関東圏内までは「自家用車」が8割以上を占めて多い。
- ・ 北海道・東北圏内と関東圏内は「東北新幹線」や「JR 東北本線」で来る人が約1割いる。
- ・ 関西以西は「飛行機 (31%)」と「高速バス (23%)」が比較的多くなる。

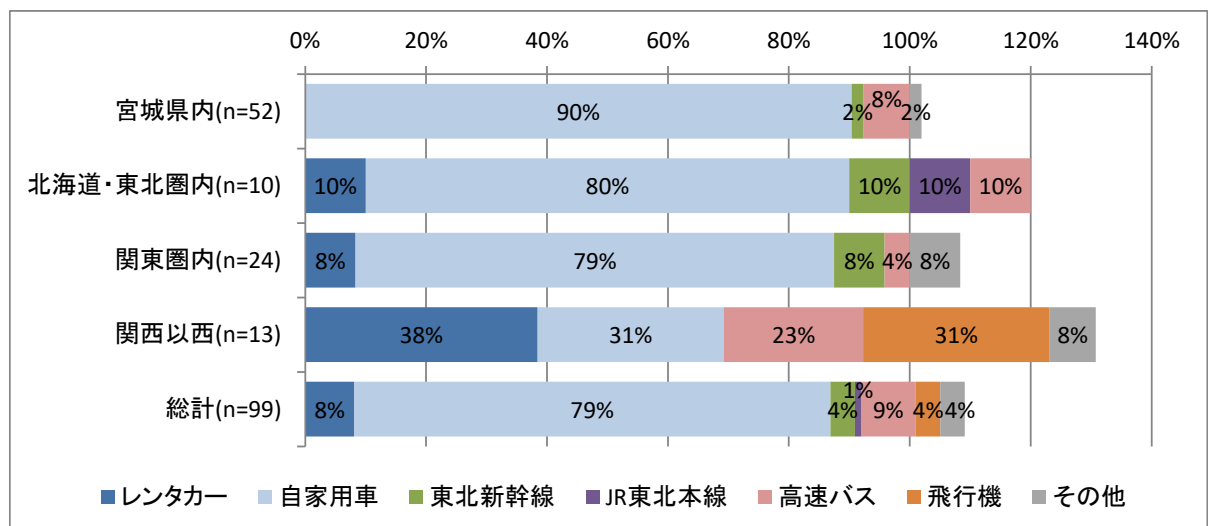


図4-15 交通手段 (複数回答)

(4) 町内の観光先

- ・ 町内の観光先は、「御釜・蔵王エコーラインの眺望（43%）」が最も多い。
- ・ 次いで、「遠刈田温泉街」と「蔵王チーズ工場」が2割を超えて比較的多い。

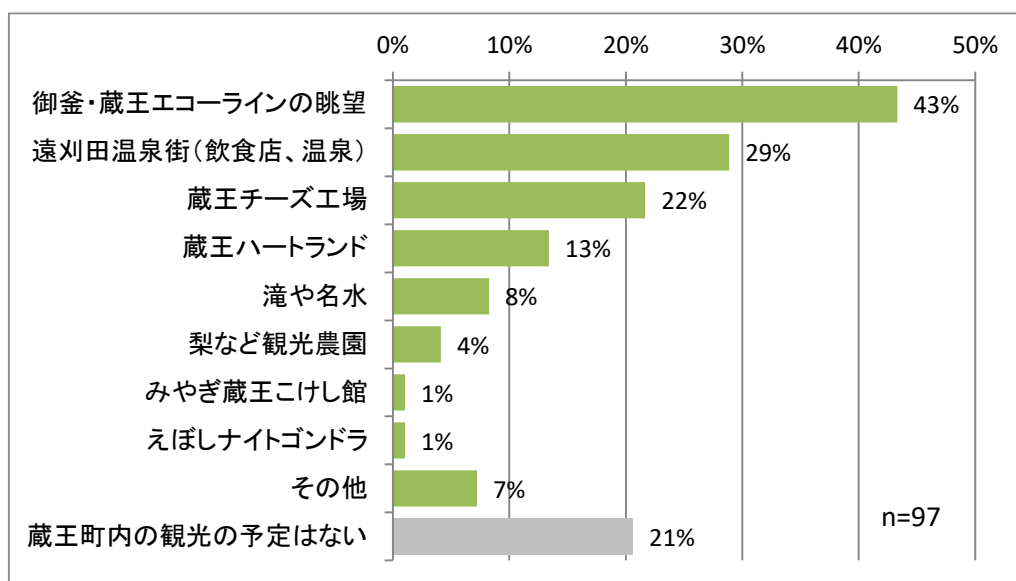


図4-16 町内の観光先（複数回答）

(5) 蔵王町までのアクセスと町内の移動に不便を感じるか

- ・ 町内までのアクセスと町内の移動についてそれぞれ不便を感じるかどうかについては、いずれも7割近い回答者が「あまり不便とは感じない」「全く不便とは感じない」と回答している。
- ・ しかし、20代については両方とも不便を感じる人の割合の方が多い。
- ・ 不便を感じる理由としては、「路線バスの本数が少ない」「路線バスの運行時刻が合わない」を挙げる回答者が多い。

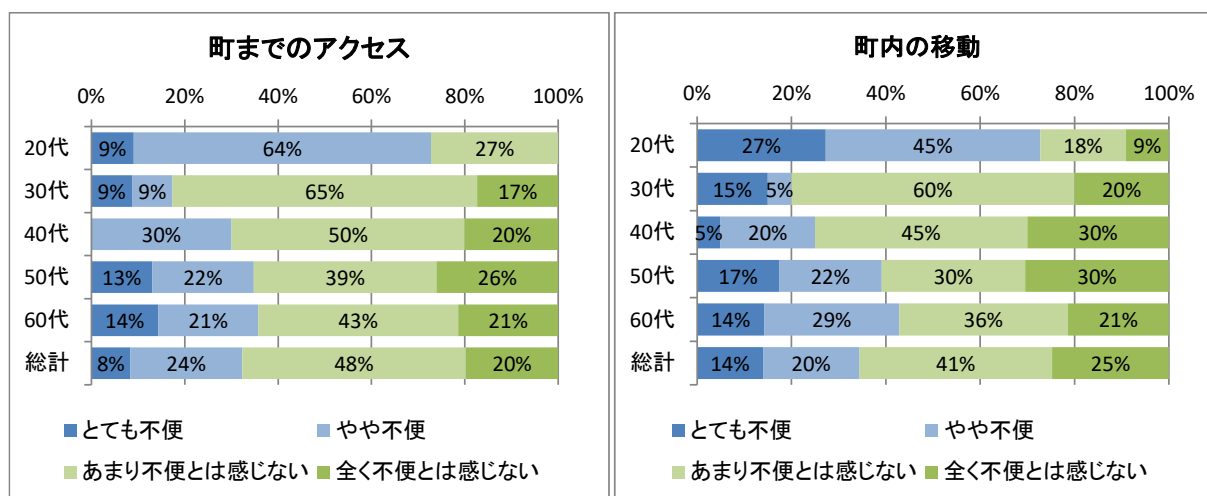


図4-17 蔵王町までのアクセスと町内の移動の不便さ

(6) 外出や旅行などをもっとしやすくするために優先して行うべき取り組み

- ・ 「電子マネーを導入する」が最も多く選ばれている。
- ・ 次いで、「観光客向けの時刻表や路線図等を配布する」と「バスの運賃を割引する企画券をつくる」が多く、支払いに関する事項が上位に来ている。

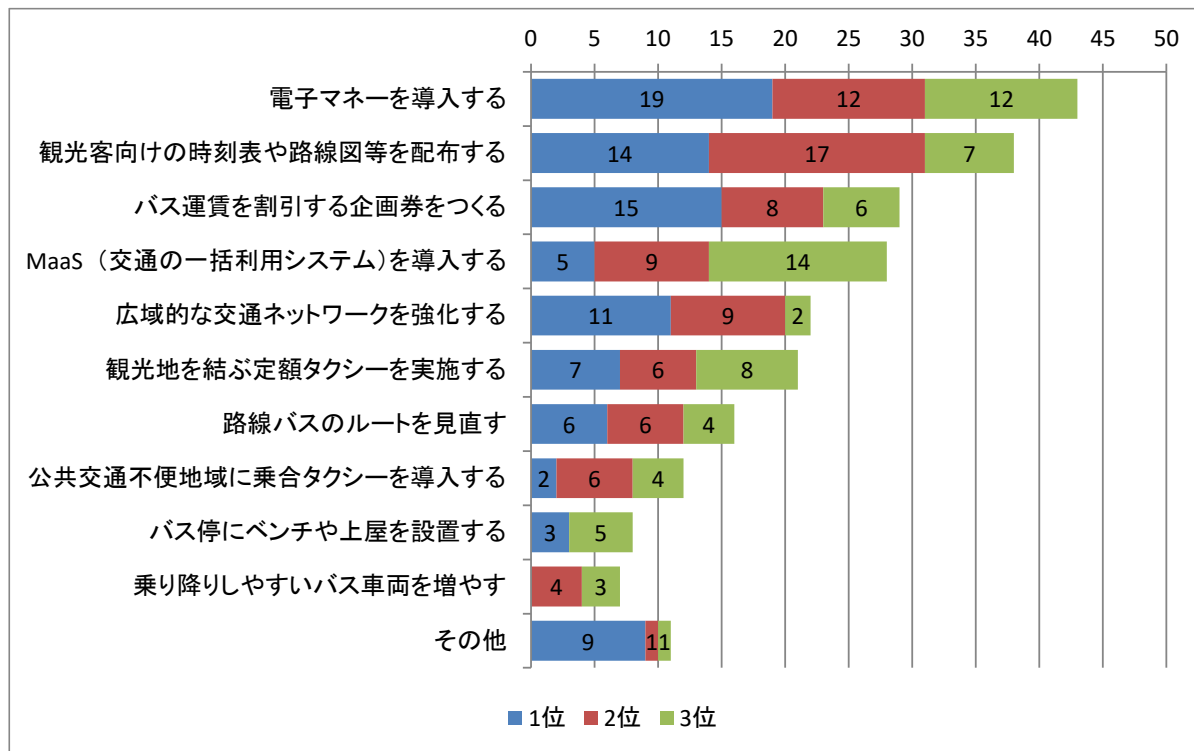


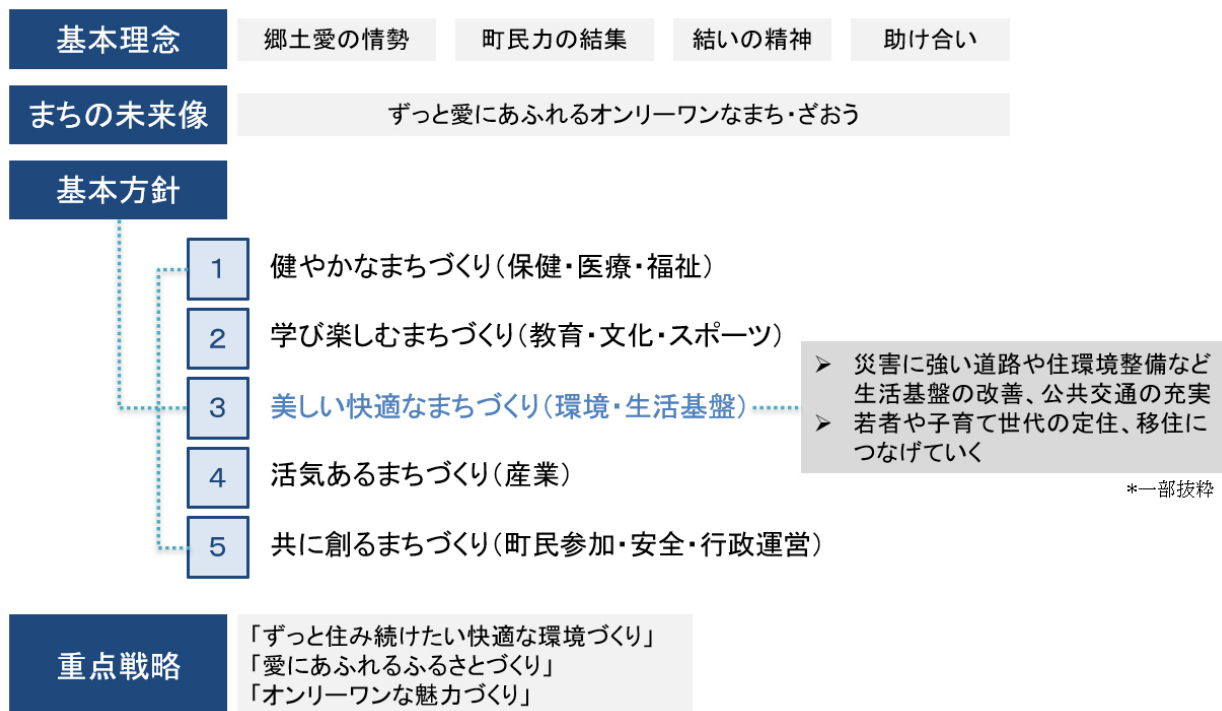
図4-18 優先して行うべき取り組み（優先順位1～3位についてひとつずつ選択）

5. 地域公共交通の課題の整理

5-1 関連計画

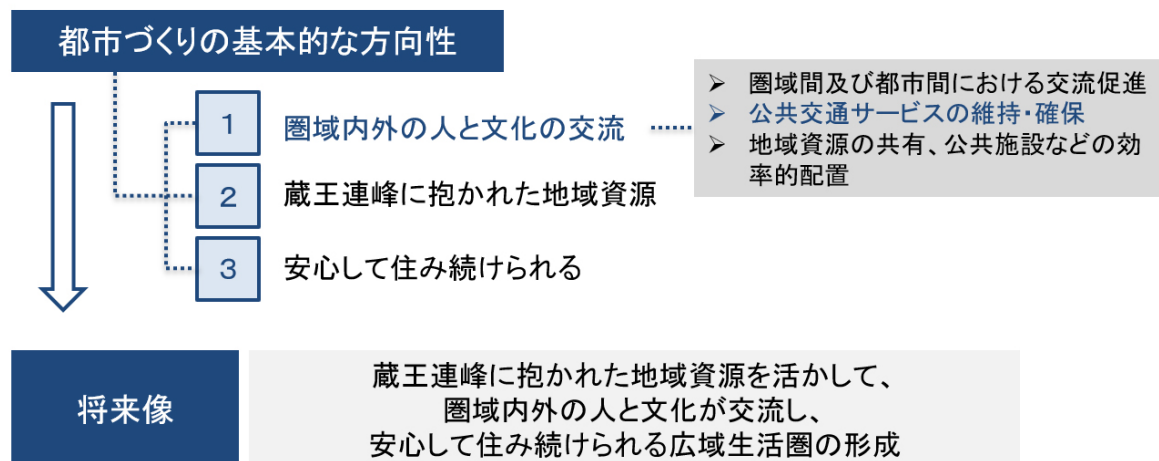
(1) 第五次蔵王町長期総合計画（計画期間：平成30年度～令和9年度）

上位計画である「第五次蔵王町長期総合計画」において、公共交通に関する方針としては「基本方針3 美しい快適なまちづくり（環境・生活基盤）」に「災害に強い道路や住環境整備など生活基盤の改善、公共交通の充実を求める町民の声もあり」、生活環境等の形成に取り組むことで「若者や子育て世代の定住、移住につなげていくこと」が明示されている。



(2) 仙南広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和2年2月策定）

白石市や角田市、大河原町、村田町など2市6町（七ヶ宿町を除く）で仙南広域都市計画を策定している。都市づくりの基本的な方向性として「圏域内外の人と文化の交流」を「公共交通サービスの維持・確保」で実現することが目標として掲げられている。



5-2 地域公共交通の課題

公共交通を取り巻く社会情勢を含め、町の公共交通の現状や町民、来訪者のニーズを分析検討した結果として、本計画で取り組むべき町の地域公共交通の課題は以下の6つに整理される。

課題 1	交通空白地・不便地域があり、解消していく必要がある。
-------------	-----------------------------------

(分析結果の要点)

- ・ バス停まで徒歩10分以上かかる地域が34%あり、交通不便地域の解消を期待し、小型車両で細かく回るようなバスや乗合タクシー導入等の要望が多い。
- ・ 蔵王病院は毎日患者送迎バスを、4方向に向けて運行しているが、利用者数は減少を続けている。
- ・ 高齢者や障がい者、運転免許証自主返納者に対してタクシー利用補助（1回600円、月2回まで）があるが、1回の助成金額は決まっていることから、遠方の住民は利用しづらい。
- ・ 永野線や遠刈田地区の町民タクシーは路線バスのバス停まで遠い集落も多く、路線バス以外の方法を検討する必要がある。

課題 2	タクシーを利用できる環境を維持する必要がある。
-------------	--------------------------------

(分析結果の要点)

- ・ 遠刈田地区のタクシーは、数年前に地区内の貸切バス事業者に事業を継承している。
- ・ タクシーの車両台数は限られるため住民も観光客も事前予約をしないとタクシーが利用できないことがある。
- ・ 路線バスが対応できない地区への対応や高齢化によりタクシーの利用ニーズが高まることが見込まれる。

課題 3	町内に乗り継ぎ拠点を整備し、公共交通の効率性を向上させる必要がある。
-------------	---

(分析結果の要点)

- ・ 町の広がりコンパクトで、永野を中心に半径10km（車で10分程度）に収まる。そのため、近隣の白石市、大河原町、村田町および仙台市まで生活圏が広がっている。
- ・ 既存のバス路線も3方向に延びているが、便数も少なく、利用も少ない。そのため、町内の各地域から3方向にそれぞれ結ぶためには町内に乗り継ぎ拠点を整備し、効率的なバス路線の組み立てが必要である。
- ・ 鉄道駅がなく、代わりに仙台高速バス路線が観光移動と生活移動の両方を担っている。町内での乗降場所は限られていることから、パークアンドライドなどの利用促進が期待される。

課題 4

町民の暮らしとニーズに合ったバス路線網の見直しが必要である。

(分析結果の要点)

- ・ 自然増減により緩やかに人口は減少する見込みであるが、65歳以上の人口割合は増加する見込みである。
- ・ マイカーが移動の主要な方法で、タクシーを含め公共交通の利用は少ない。そのため、利用がほとんどない路線や便がある。
- ・ 平成25年から遠刈田地区内を乗合タクシーが運行しているが、1便平均の利用者は2人未満にとどまっている。
- ・ 運行にかかる赤字や委託料負担は増加を続けており、町の負担額は令和2年度においては2,127万円となっている。
- ・ 乗り継ぎしやすいバスターミナルの整備など広域的な交通ネットワークの強化に対する要望が多い。
- ・ 白石遠刈田線や大河原遠刈田線は高校生の通学利用や通勤利用があるが、買い物や通院先ともなっていることから、ニーズに合わせた路線やダイヤの見直しなどが必要である。

課題 5

自動車運転免許証を返納しても
移動に不便や不安を感じない環境づくりが必要である。

(分析結果の要点)

- ・ 免許保有者の運転率は高く、90歳を超えても運転を行っているなど高齢ドライバーが増えている。
- ・ 車を運転することで町内だけでなく周辺市町へも気軽に楽しみながら買い物等に出かけている。
- ・ 町民アンケートでは、免許証を返納した人が外出を不便と感じている割合は、免許を持たない人と同じくらい高い。また、現在自動車を運転する人は外出に不便を感じていないが、10年後は不便になると予想する人が多い。

課題 6

公共交通への電子マネーやMaaSの導入を進め、
観光振興による地域活性化に寄与する必要がある。

(分析結果の要点)

- ・ 遠刈田温泉を中心に年間約180万人の観光入込みがある。
- ・ 高速バスや新幹線などを利用した観光入込みがある。
- ・ 観光客のニーズとしては電子マネーの利用拡大や公共交通の企画割引券等への期待が高い。そのため、鉄道や路線バスだけでなく宿泊や観光施設等の情報も一体的に提供し、検索や予約、決済まで含めたサービス提供（MaaS^{※4}）を検討し、導入を目指していくことで地域の活性化につなげられる可能性がある。

※4 MaaSとは、鉄道やバスなどの公共交通機関とレンタカー等の移動サービスを組み合わせて、その検索・予約・決済等をワンストップで行えるサービスをいう。

6. 目指す地域公共交通の姿と戦略

6-1 目指すまちの姿と公共交通ネットワーク

町の公共交通に対する町民のニーズや暮らしの現状、上位計画や関連計画で目指している町と公共交通の方向性を踏まえ、本計画において目指す町の姿を「みんながずっと住み続けたいと思う快適なまち」とする。

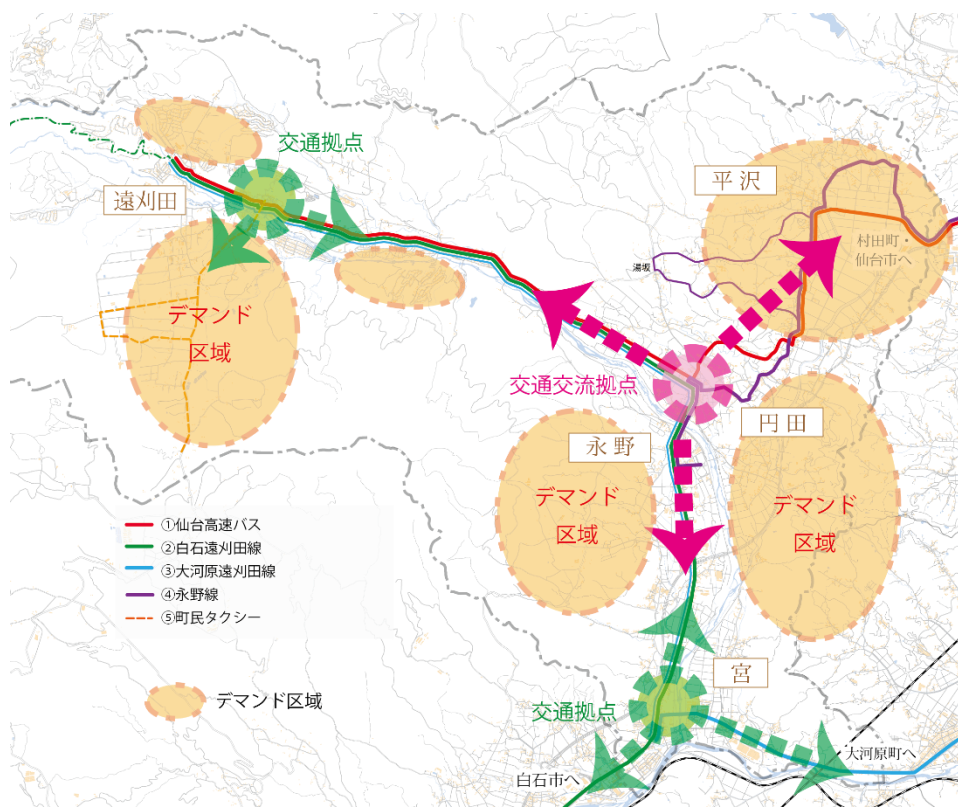
目指すまちの姿を実現するための公共交通ネットワークは、「交通交流拠点」と「交通拠点」の2つの拠点を設定し、町内だけでなく町外への移動も効率的かつ持続的に実現するネットワークを構築する。「交通交流拠点」は乗り継ぎ機能だけでなく、滞留機能も備えた拠点とし、まちのにぎわいを創出することを目指し、「交通拠点」は乗継機能を充実させることで、路線の効率化を高めるとともに、乗り継ぎ割引等も付加させることによって利用者にとっての利便性を高めることを目指す。

また、交通不便地域においては、タクシーを活用した予約応答型乗合タクシー等を導入するデマンド区域を設定し、マイカーからの乗り換えを促進することで、安心して住み続けられる環境を整える。

【目指すまちの姿】

みんながずっと住み続けたいと思う快適なまち

【目指す公共交通ネットワーク】



6-2 基本方針と目標

目指すまちの姿と公共交通ネットワークを実現するための基本方針を以下のように定める。

また、計画の取り組みの実施状況とその効果を誰もが分かりやすく把握できるようにすることを目的として基本方針ごとにそれぞれ目標指標を設定する。また、毎年把握することが比較的容易で、評価検証等の土台となる指標をモニタリング指標として設定する。

目指すまちの姿

みんながずっと住み続けたいと思う快適なまち

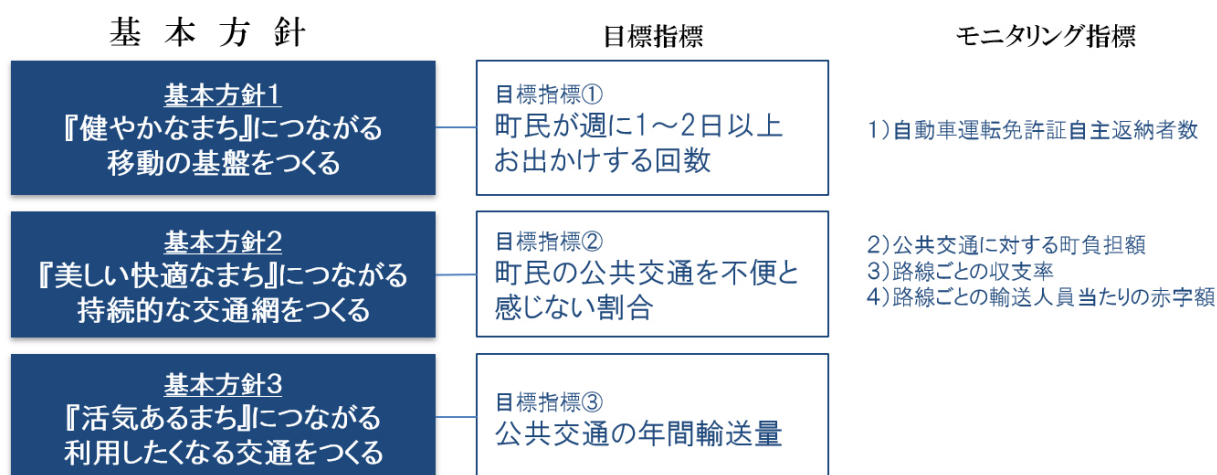


表6-1 目標指標の算出方法

目標指標	現状値	目標値 (令和8年度)
①公共交通の年間輸送人員 白石遠刈田線、大河原遠刈田線、永野線、町民タクシーの年間合計（予約応答型が新設されれば加える）	67,200人/年 (令和2年度)	76,000人/年
②町民が週に1～2日以上お出かけする回数 現在のお出かけ回数が「ほぼ毎日」「週に3～4回」「週に1～2回」の合計。町民アンケートにより算出する。	87% (令和3年度)	87% (維持)
③町民の公共交通を不便と感じない割合 現在外出やお出かけを「不便と感じない」「あまり不便を感じない」割合の合計。町民アンケートにより算出する。	56% (令和3年度)	60%

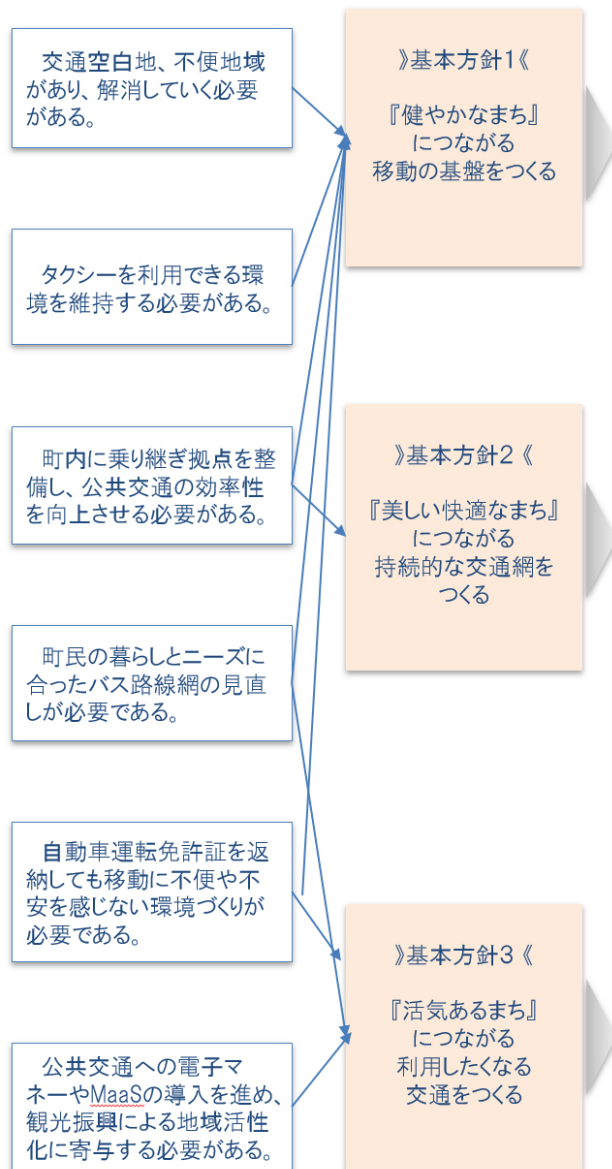
表6-2 モニタリング指標の算出方法

モニタリング指標	現状値 (令和2年度)
1) 公共交通に対する町負担額 白石遠刈田線、大河原遠刈田線、永野線、町民タクシーの合計金額（予約応答型が新設されれば加える）	21,274千円/年
2) 路線ごとの収支率 白石遠刈田線、大河原遠刈田線、永野線、町民タクシー（予約応答型が新設されれば加える）それぞれの収支率（運賃収入÷輸送経費）	(P15 図3-19を参照)
3) 路線ごとの輸送人員当たりの赤字額 白石遠刈田線、大河原遠刈田線、永野線、町民タクシー（予約応答型が新設されれば加える）それぞれの収支差額÷輸送人員	(P15 図3-20を参照)
4) 自動車運転免許証自主返納者数 自動車運転免許証の自主返納者数を警察に協力いただき、把握する。	35人

6-3 戦略と事業

3つの基本方針に従い、目指す公共交通の姿を実現させるための3つの戦略と9つの事業に取り組む。

課題 → 基本方針 → 戦略と事業



〔戦略1〕交通不便地域の解消による町内交通の充実

① 乗合タクシーの見直しと予約応答型の導入

〔実施主体〕町、タクシー事業者

〔事業のねらい〕

高齢化を背景として路線バスのバス停まで歩いて行けないという交通不便地域が広がっている。また、運転免許証を返納することに対する不安も強いことから、交通不便地域を解消するとともに、安心して暮らし続けられる環境づくりを実現することを目指し、予約をすることで自宅のそばから乗れる新しい公共交通を導入する。幹線交通に接続するフィーダー交通として導入し、町外への移動にもつなげる。

〔事業の概要〕

町民の生活やニーズに合わせ、現在運行中の町民タクシーを区域運行に変更することで、ドアツードア性を高める。また、交通不便地域の公共交通弱者への支援や外出機会を増やすために予約応答型の乗合タクシーを運行する。

なお、実施に当たっては、町全域をみたときに既存の路線もある程度維持しながら、さらに新しい公共交通の導入となることから、生活に不可欠な路線として国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」を活用しながら、交通手段の存続を図る。

（事業案）

- 町民タクシーの区域運行化
- 交通不便地域における予約応答型乗合タクシーの導入

〔スケジュール〕

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
実証運行・検証 (遠刈田地区)	本格運行	運行エリアの拡大	(継続)	(継続)

■予約応答型乗合タクシーとは■

電話等で予約し、自宅のそばから指定停留所までタクシーを乗り合って利用する公共交通である。

通常のタクシーと異なり、運行時間と乗降する場所はおおむね決まっており、他の予約者と乗り合って利用するため、その都度、経路や到着時間は変わる。

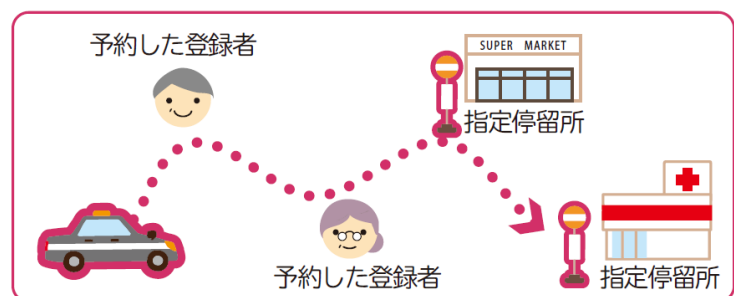
■予約応答型乗合タクシーの導入案■

運行範囲：町内（一定区域）

運行方法：自宅最寄りの公道からあらかじめ定められた指定停留所まで、予約に応じて運行する。

予約締切：前日の夕方

運行日：曜日運行（週3日程度）



予約応答型乗合タクシーの運行イメージ

② タクシー利用補助との連携

〔実施主体〕 町、タクシー事業者

〔事業のねらい〕

タクシーを利用する際の補助として、65歳以上の免許証自主返納者に対するタクシー利用券補助と高齢者・障がい者移送用タクシー利用料助成事業が行われている。乗合型の公共交通では行き届かない外出支援としてのあり方を検証し、より効果的な事業の実施を目指す。

〔事業の概要〕

乗合タクシーの試行を踏まえ、タクシー利用の2つの支援の効果検証を行い、必要に応じて制度の改正を行いながら事業を継続する。

(事業案)

- タクシー利用補助の効果検証
- 事業の見直し

〔スケジュール〕

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	タクシー券補助の効果検証 制度の改正	(継続)	(継続)	(継続)

③ 病院送迎バスやスクールバスとの連携

〔実施主体〕 町

〔事業のねらい〕

現在、蔵王病院の送迎バスが毎日町内を巡っている。新たに導入する予約応答型乗合タクシーの運行状況を踏まえ、利用の多いところは病院送迎バスと連携した路線運行の導入を検討するなど、利便性と持続性を備えた公共交通ネットワークの構築を目指す。

また、令和9年度から統合中学校のスクールバス導入が予定されていることから、スクールバスの一般利用も検討に含め、総合的な町内公共交通網を構築する。

〔事業の概要〕

予約応答型乗合タクシーの試行を踏まえ、病院バス利用への影響を把握し、運行見直し案を検討する。また、令和9年度からのスクールバス運行案を一般混乗も含めて検討する。

(事業案)

- 病院バスの運行見直し
- 令和9年度以降のスクールバスの運行計画策定

〔スケジュール〕

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	病院送迎バスの見直し	実施	(継続)	(継続)
			スクールバスの運行計画策定	スクールバスの運行準備

〔戦略2〕公共交通ネットワーク性の強化と広域移動の向上

④ バス路線ネットワークの見直し

〔実施主体〕町、バス事業者

〔事業のねらい〕

現在運行されている路線バスの中には、利用が少ない路線や便がある。また、町民のニーズとして周辺市町への移動のしやすさの向上を望む声も多い。地域特性に応じた現在の生活圏域に合わせて、持続性のある町内外のバス路線ネットワークの再構築を行う。再構築に当たっては蔵王町と町外を結ぶ幹線的役割を担う路線とフィーダー的役割を担う町内路線に整理し、交通拠点で結ぶことにより持続性を高めた効率的なネットワークの実現を目指す。

〔事業の概要〕

各便や系統、路線の分析を進め、新しいバス路線・運行ダイヤの検討と移行を行う。

なお、実施に当たって、フィーダー的役割を担う町内路線については生活に不可欠な路線として国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」を活用しながら、交通手段の存続を図る。

（事業案）

- 永野線の減便（予約応答型へ）
- 大河原遠刈田線の宮小学校前系統について永野までの延伸を検討
- 白石遠刈田線のダイヤ見直しと東白石駅経由の検討

〔スケジュール〕

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
バス路線等の 見直し検討	新ネットワーク への移行	（継続）	（継続）	（継続）

⑤ 交通拠点の整備と乗継機能強化

〔実施主体〕町、バス事業者、タクシー事業者

〔事業のねらい〕

町の移動の特性として、町内のスーパーや病院への移動ニーズがあるとともに、永野を中心に近隣市町へ放射的な移動ニーズがある。これらに対応し、効率性と持続性を維持するため、町の中心部に乗継拠点を整備し、ダイヤの接続や運賃負担感の低減に取り組む。

〔事業の概要〕

路線バスと路線バス、予約応答型乗合タクシーと路線バスの乗り継ぎ利便性を確保するために、乗り継ぎ拠点を整備し、ダイヤの接続や乗継割引等の利用促進策を実施する。

（事業案）

- 乗継拠点としてございんホールの整備
- 乗継割引の導入

〔スケジュール〕

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
乗継拠点の選定	乗継拠点の整備	ダイヤ調整等乗継 支援策の実施	（継続）	

⑥ 公共交通企画券の開発

〔実施主体〕 町、バス事業者、タクシー事業者

〔事業のねらい〕

町民の移動実態として、町内だけの移動にとどまらず周辺市町への移動ニーズもあり、そのためには路線バスや乗合タクシーなど複数の交通モードを乗り継いで移動することも考えられる。また、町民のニーズとして、運賃負担感が大きいことが明らかとなったことから、複数の交通モードを利用できる共通企画券や利用が比較的少ない時間帯に利用できる割引券などを導入することで、移動の負担感の少ない公共交通環境を実現する。

〔事業の概要〕

複数の交通モードを利用できる共通乗車券等を発行し、町民や観光客等の交通にかかる負担感を軽減すると同時に利用促進を図る。また、ニーズの高い高校通学の支援策を検討する。

（事業案）

- 半日、一日乗り放題券の導入
- 複数の交通モードの共通乗車券の導入
- 高校通学支援策の検討

〔スケジュール〕

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	企画券の検討	実験的な導入	本格導入	（継続）

〔戦略3〕だれでも利用しやすい環境整備と利用促進

⑦ 交通に関する分かりやすい情報発信（インターネット活用）と普及

〔実施主体〕町、観光事業者

〔事業のねらい〕

公共交通は、バスやタクシー、福祉施策など様々な主体が取り組んでおり、利用者が適切に選択できる環境を整える必要がある。町民アンケートからも路線図や時刻表の配布、インターネットを活用した情報の発信を期待する声が寄せられた。また、自動車運転免許証を安心して返納できる環境を整えるためにも、誰でも分かりやすい方法で公共交通の情報を発信していく。

〔事業の概要〕

様々な交通モードを総合した分かりやすい路線図や時刻表を作成し、全戸配布等丁寧な情報の発信を行う。また、インターネットでの情報発信も行い、観光客等来訪者にも分かりやすい利用環境を整える。

（事業案）

- 路線図・時刻表の作成と配布
- インターネットでの総合的情報発信や提供

〔スケジュール〕

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
路線図・時刻表の作成・配布	（継続）	（継続）	（継続）	（継続）
インターネットでの総合的情報発信	（継続）	（継続）	（継続）	（継続）

⑧ 運転免許証返納後の移動不便さの低減

〔実施主体〕 町、バス事業者、タクシー事業者

〔事業のねらい〕

蔵王町は自動車運転免許証保有率が高く、またドライバーの高齢化も進んでいる。一方で、町民には自動車を手放すことへの不安がある。公共交通ネットワークを整えると同時に、公共交通を利用したことがない人が最初の一步を踏み出せるような丁寧な利用促進策を充実させる。

〔事業の概要〕

集会所等で公共交通に関する出前講座を行ったり、バスや乗合タクシーの乗り方講座や体験乗車会などを実施したりする。また、それら参加者に対してお試し券の発行等にも取り組む。

（事業案）

- 出前講座やバスの乗り方講座の開催
- 乗合タクシー体験乗車会の開催
- 公共交通お試し券の発行

〔スケジュール〕

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
出前講座や体験乗車会の開催	（継続）	（継続）	（継続）	（継続）
	公共交通お試し券の発行	（継続）	（継続）	（継続）

⑨ 電子マネーと観光 MaaS の導入環境整備

〔実施主体〕 交通事業者、観光事業者

〔事業のねらい〕

観光は蔵王町の重要な産業の一つであるが、観光目的で来訪した人々のニーズとして電子マネーの利用範囲を拡大してほしいという声が多く聞かれた。路線バスや乗合タクシーで使えるようにするだけでなく、宿泊等観光施設と連携した情報提供や予約、決済システムを一体化させた観光型 MaaS の推進に取り組み、観光振興と町全体の活性化につなげる。

〔事業の概要〕

路線バスや乗合タクシーで電子マネー（IC カードや QR コードの活用）の利用環境の整備を行う。また、宿泊施設等観光事業者と連携し、一体的な情報提供等に取り組むとともに、宿泊と移動が一体となったツアー商品の企画や販売に取り組む。

（事業案）

- 電子マネーの利用環境整備
- 宿泊や観光サービスの一体的情報提供やパックツアーの企画販売

〔スケジュール〕

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
		電子マネーの利用環境整備	（継続）	（継続）
		交通と観光サービスとの一体的情報提供	（継続）	（継続）

7. 計画の推進体制

本計画を進めるにあたっては、地域公共交通活性化協議会（公共交通会議）を軸としながら、「町」「交通事業者」「町民」「関連企業・団体等」が計画の目標達成に向けて連携・協力して取り組んでいく必要がある。

また、目指す地域公共交通ネットワーク像を実現するため、本計画の3つの戦略及び事業について、地域公共交通活性化協議会において計画目標とモニタリング指標をチェックしながら毎年、計画（PLAN）－実行（DO）－検証（CHECK）－改善（ACTION）－計画への反映（PLAN）のサイクルを実行する。

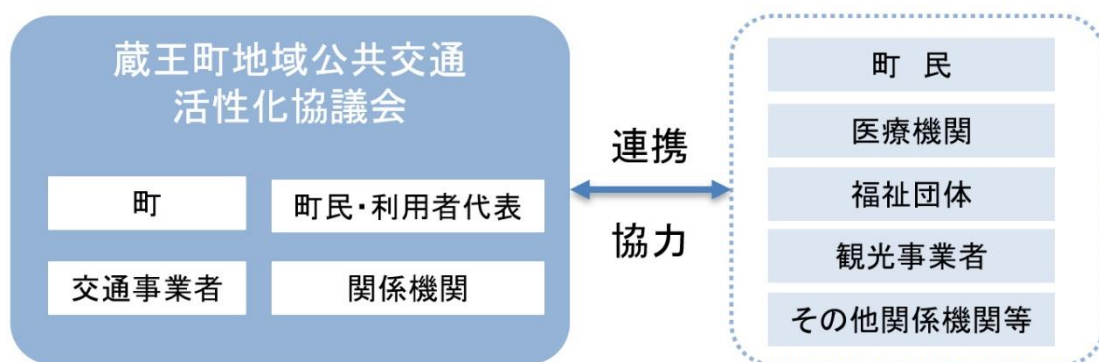


図7-1 計画の実施・推進体制

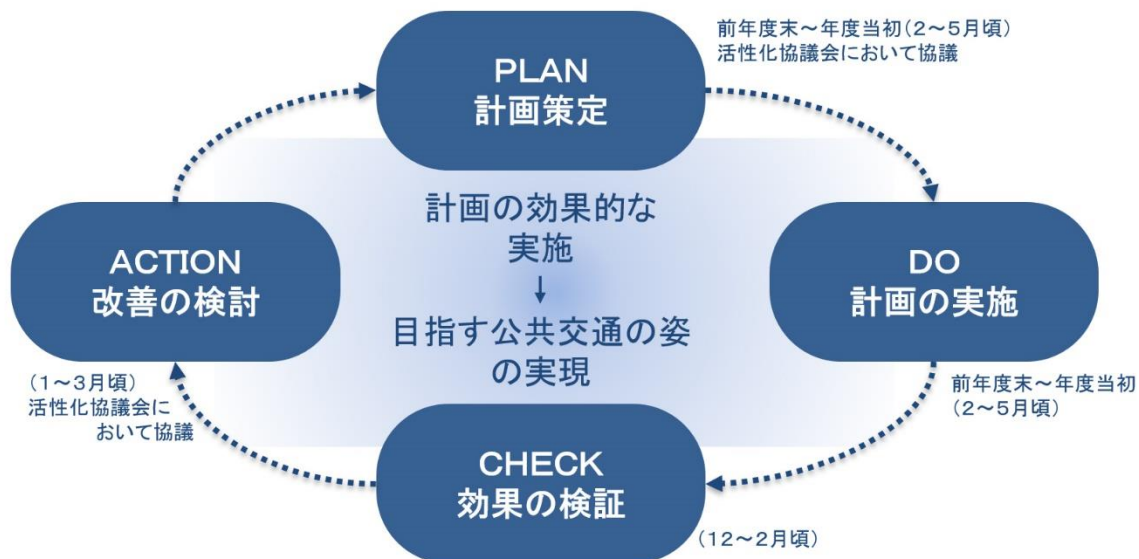


図7-2 PDCAサイクルによる計画の効果的実現

参 考 資 料

蔵王町地域公共交通会議設置要綱

平成23年6月15日 要綱第16号

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、蔵王町における住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保と利便性の向上を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議をするため、蔵王町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 蔵王町（以下「町」という。）の公共交通政策の推進に関する事項
- (2) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49条第1号に規定する市町村運営有償運送の必要性及び利用者から収受する対価に関する事項
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (4) 交通会議の協議結果に基づく輸送サービスに係る路線又は営業区域の休廃止等に関する事項
- (5) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する事項
- (6) 地域公共交通計画の実施に関する事項
- (7) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (8) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、25人以内の委員をもって組織し、次に掲げる者のうちから町長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表
- (2) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者の代表
- (3) 住民又は利用者の代表
- (4) 東北運輸局宮城運輸支局長又はその指名する者
- (5) 宮城県企画部長又はその指名する者
- (6) 道路管理者又はその指名する者
- (7) 白石警察署長又はその指名する者
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表
- (9) 学識経験者その他町長が必要と認める者
- (10) 町長及び町職員のうちから町長が指名する者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員に欠員が生じた場合における補充委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に、会長及び副会長各1人を置く。

2 会長は、蔵王町長をもって充て、副会長は、委員の互選によって選出する。

3 会長は、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 会議は会長が招集し、会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければこれを開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(合同会議の取扱い)

第7条 他市町にまたがる路線については、関係市町と調整のうえ、合同の会議を開催し、乗合旅客運送又は市町村運営有償運送の取扱いについて協議するものとする。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第9条 交通会議の事務局は、まちづくり推進課に置く。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、公布の日から施行する。

附 則(平成25年要綱第33号)

この要綱は、公布の日から施行する。

附 則(令和3年要綱第18号)

この要綱は、公布の日から施行し、改正後の蔵王町地域公共交通会議設置要綱は、令和3年4月1日から適用する。

附 則(令和3年要綱第37号)

この要綱は、公布の日から施行し、改正後の蔵王町地域公共交通会議設置要綱は、令和3年4月1日から適用する。

蔵王町地域公共交通会議委員名簿

(敬称略)

No	委員の構成	委員氏名	委員所属・役職名
1	(第1号委員) 一般乗合旅客自動車運送事業者 の代表	阿 部 信 治	(株)ミヤコーバスの代表者(南部地区支配人)
2		高 沼 勝 博	(株)ミヤコーバスの代表者(白石営業所長)R3.8.1～
3		白 川 淳	蔵王観光タクシー(株)の代表者
4		佐 藤 さ つ	駒草観光自動車(有)の代表者(代表取締役)
5	(第3号委員) 住民又は利用者の代表	佐 藤 一 夫	蔵王町区長会の代表者(会長:円田表区長)
6		村 上 貞 二	蔵王町区長会の代表者(副会長:新町区長)
7		鈴 木 剛	蔵王町区長会の代表者(監事:北山区長)
8		尾 形 篤 志	蔵王町父母教師会連合会の代表者(遠中 副会長)
9		佐 藤 正 隆	蔵王町老人クラブ連合会の代表者(会長)
10		鹿 島 松 子	蔵王町民生・児童委員協議会の代表者(副会長)
11		佐 藤 由 紀 子	蔵王町交通安全母の会連合会の代表者(会長)
12	(第4号委員) 東北運輸局宮城運輸支局長又は その指名する者	木 内 俊 典	東北運輸局宮城運輸支局首席運輸企画専門官
13	(第5号委員) 宮城県企画部長又はその指名する 者	左 古 瑞 樹	宮城県企画部地域交通政策課主事
14	(第6号委員) 道路管理者又はその指名する者	伊 藤 力	宮城県大河原土木事務所総括技術次長(企画担当)
15	(第7号委員) 白石警察署長又はその指名する 者	遠 藤 雄 彦	宮城県白石警察署交通課長
16	(第8号委員) 一般旅客自動車運送事業者の事 業用自動車の運転手が組織する 団体の代表	吉 本 淳	宮城県交通運輸産業労働組合協議会の代表者 (特別幹事)
17	(第9号委員) 学識経験者その他町長が必要と 認める者	徳 永 幸 之	宮城大学 事業構想学群教授
18		藤 原 光 男	蔵王町観光物産協会の代表者(事務局長)
19		佐 藤 満	蔵王町商工会の代表者(副会長)
20		我 妻 敦	蔵王町社会福祉協議会の代表者(統括局長)
21	(第10号委員) 町長及び町職員のうちから町長 が指名する者	村 上 英 人	蔵王町長
22		宍 戸 光 晴	蔵王町総務課長
23		加 藤 勝 彦	蔵王町農林観光課長
24		鈴 木 智 子	蔵王町保健福祉課長
25		平 間 勝 文	蔵王病院事務長
		山 家 信 行	蔵王病院事務長(R3.7.1～)
		福 地 実 幸	蔵王町教育委員会教育総務課長

(委嘱期間:令和3年4月14日～令和5年4月13日)

【事務局職員】

	所属・職名	氏名
1	まちづくり推進課 課長	佐 藤 長 也
2	〃 係長	我 妻 健
3	〃 主幹	村 上 正 文
4	〃 主事	草 川 辰 徳

1. 路線別の概要

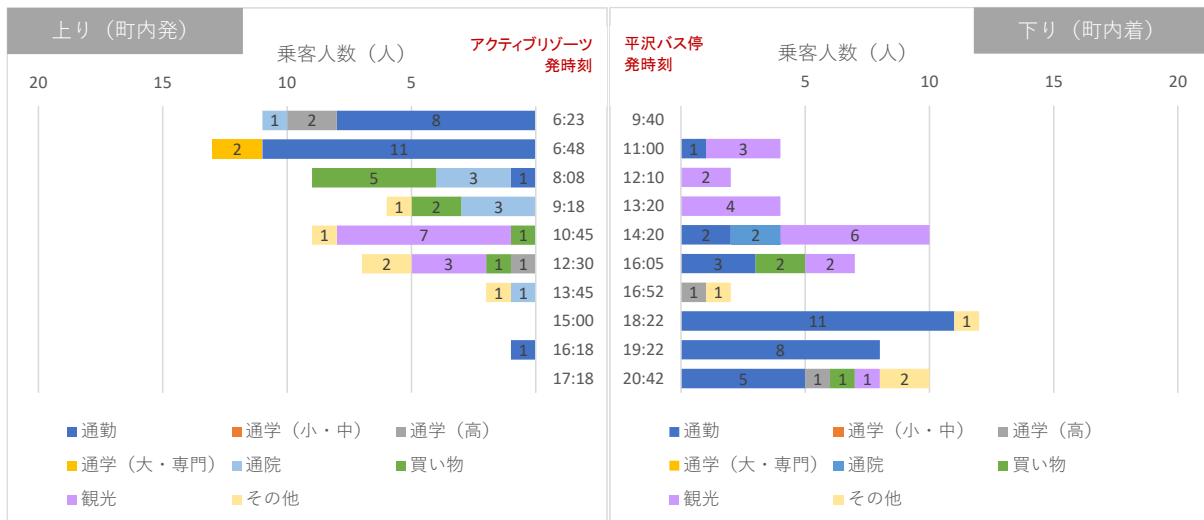
項目	概要	年度	実車キロ (km)	輸送人員 (人)	経常費用 (千円)… ①	経常収益 (千円)… ②	欠損額 (千円)… ①-②	補助金額 (千円)	補助金額 のうち蔵 王町負担 額(千円)
路線名 事業者名 起点 終点	白石遠刈田線 (株)ミヤコーバス 白石蔵王駅 蔵王刈田山頂	H27		79,921					
		H28		81,432					
		H29		76,650					
		H30		66,500					
		R1		59,150	48,807	26,374	22,433	13,239	313
		R2	153,406	54,250	49,783	24,841	24,942	15,563	1,693
路線名 事業者名 起点 終点	大河原遠刈田線 (株)ミヤコーバス 大河原駅前 アクティブリゾーツ宮城蔵王	H27	37,404	16,764	12,247	5,073	7,174	7,174	5,252
		H28	37,762	14,820	12,839	4,567	8,272	8,272	6,095
		H29	37,675	15,624	13,007	4,980	8,027	8,027	5,837
		H30	37,657	12,905	13,055	4,529	8,526	8,526	6,135
		R1	37,602	11,084	13,593	4,327	9,266	9,266	6,621
		R2	37,629	8,385	14,329	2,717	11,612	11,612	8,296
路線名 事業者名 起点 終点	永野線 (株)ミヤコーバス 村田営業所 蔵王町総合運動公園	H27	38,196	2,886	8,670	767	7,903	7,903	6,032
		H28	37,884	3,402	8,524	1,026	7,498	7,498	5,722
		H29	38,040	4,444	9,168	952	8,216	8,216	6,273
		H30	37,416	4,251	9,186	863	8,322	8,322	6,337
		R1	36,792	3,666	9,328	656	8,671	8,671	6,618
		R2	37,572	2,930	10,107	476	9,631	9,631	7,350
路線名 事業者名 起点 終点	町民タクシー (株)ミヤコーバス 神の湯前 北原尾	H27		2,199	3,600	43	3,557	3,557	3,557
		H28		1,249	3,615	44	3,571	3,571	3,571
		H29		1,697	3,627	57	3,571	3,571	3,571
		H30		2,074	3,629	43	3,586	3,586	3,586
		R1		2,147	3,961	38	3,923	3,923	3,923
		R2		1,714	3,959	24	3,935	3,935	3,935

2. 路線別の利用実態 ～乗降調査より～

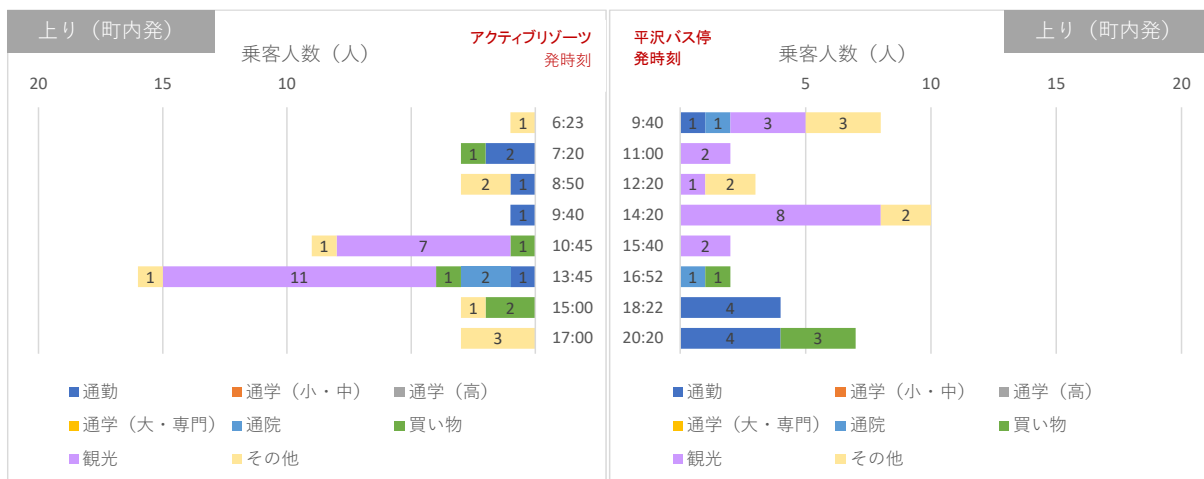
1) 仙台高速バス

■便別の目的別乗客人数

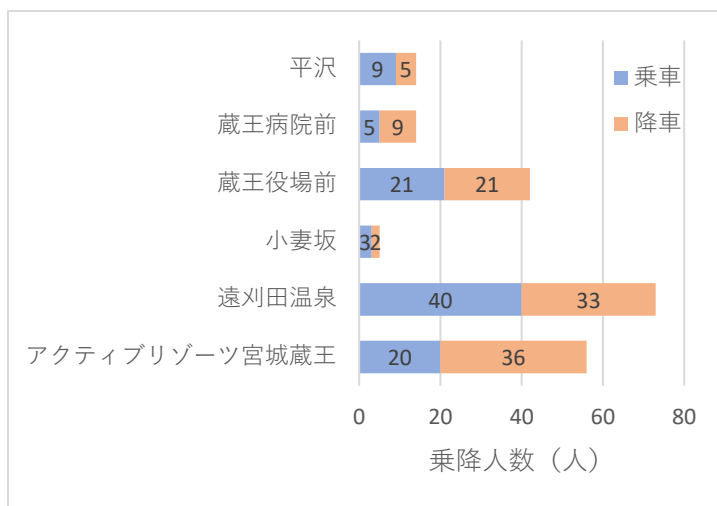
(平日)



(休日)



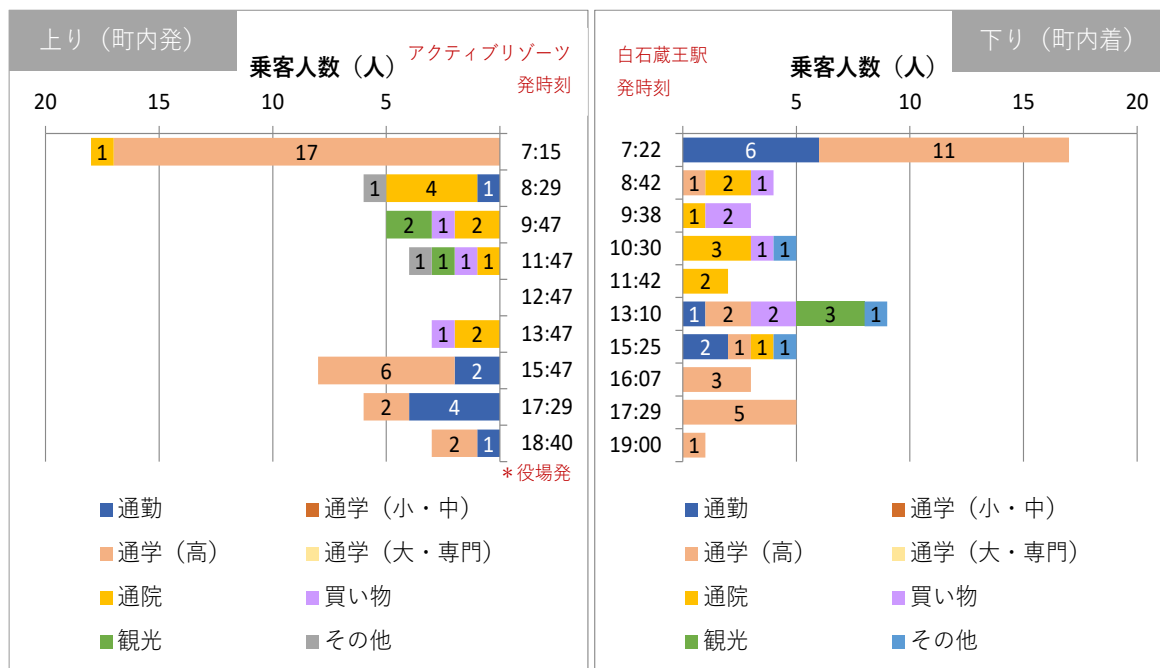
■バス停別乗降人数（平日1日、休日1日、計2日間合計）



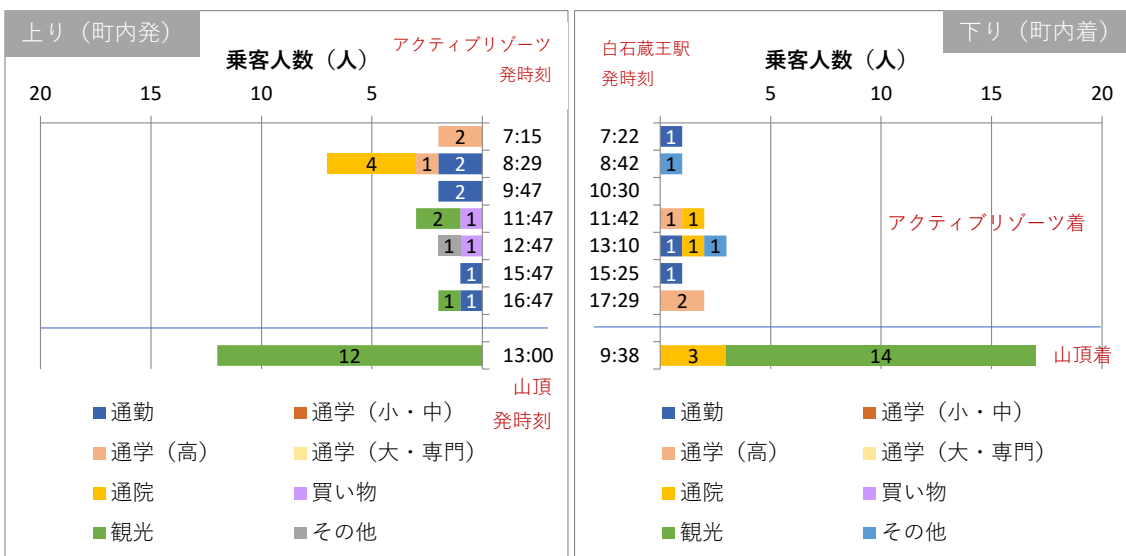
2) 白石遠刈田線

■便別の目的別乗客人数

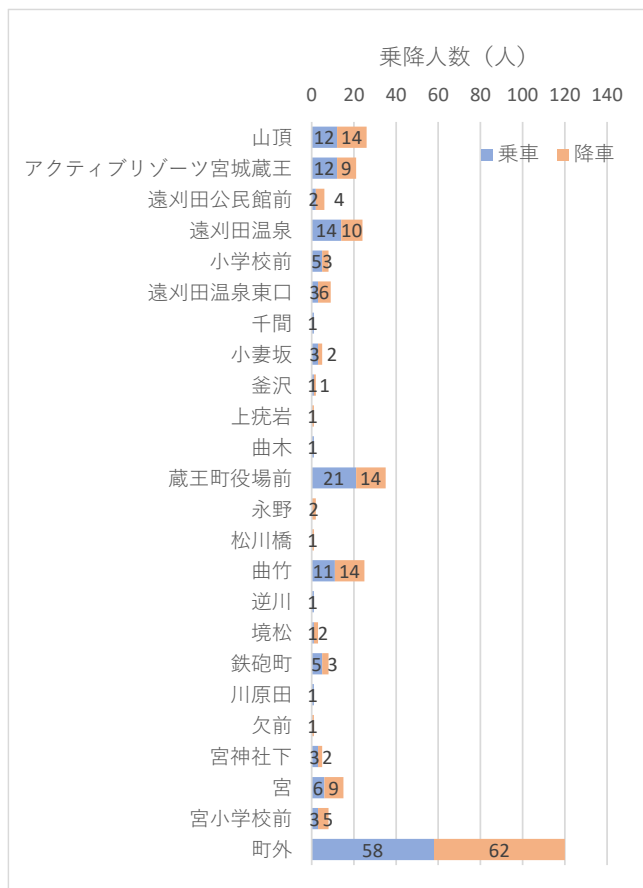
(平日)



(休日)



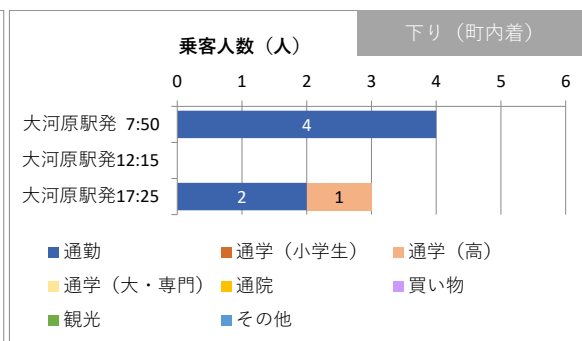
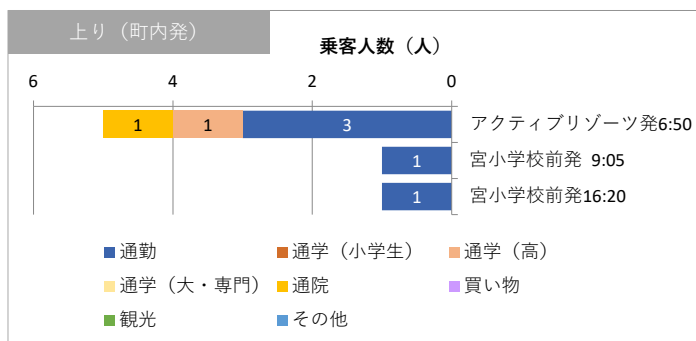
■バス停別乗降人数（平日1日、休日1日、計2日間合計）



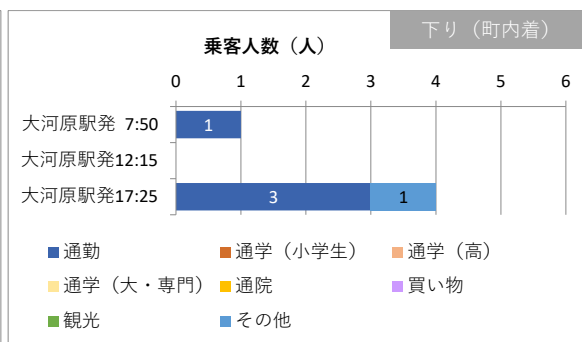
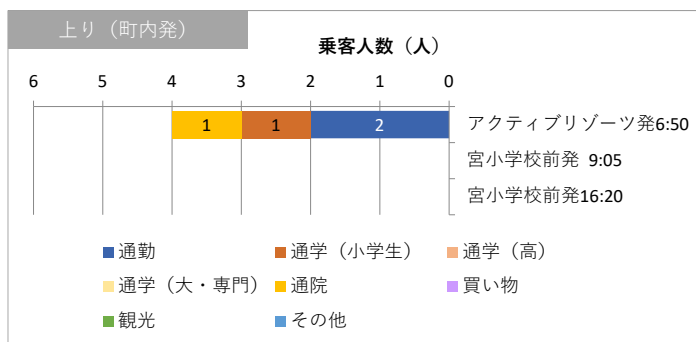
3) 大河原遠刈田線

■便別の目的別乗客人数

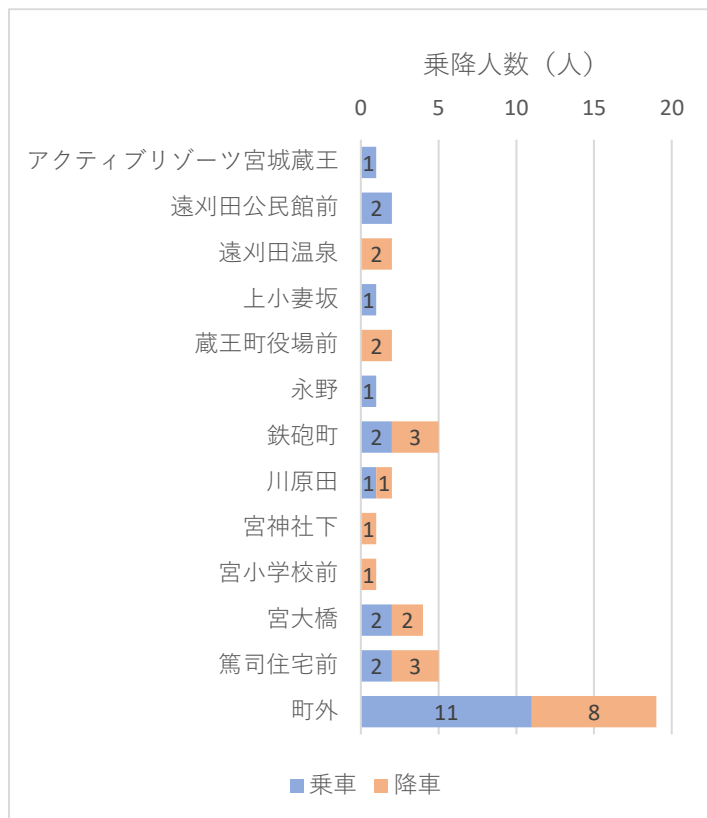
(平日)



(休日)



■バス停別乗降人数 (平日1日、休日1日、計2日間合計)



4) 永野線

■便別の目的別乗客人数

(平日)



■バス停別乗降人数 (平日1日)

