

令和7年度第5回多賀城市地域公共交通協議会

多賀城市地域公共交通計画 骨子(案)

令和7年10月

多賀城市都市産業部都市計画課

前回の
報告事項

1. 多賀城市地域公共交通計画策定の目的	P.2
2. 多賀城市地域公共交通計画の概要	P.3
3. 多賀城市地域公共交通計画の記載事項	P.4
4. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証	P.6
5. 各種調査結果の報告	P.12
6. 基本的な方針（案）	P.14
7. 今後のスケジュール（案）	P.15

《会議のポイント》

「多賀城市生活交通ネットワーク計画」の検証結果及び各種調査結果について報告させていただきます。加えて、「多賀城市地域公共交通計画」の基本的な方針（案）を設定しましたので、委員のみなさまよりご意見いただきたく存じます。

1. 多賀城市地域公共交通計画策定の目的

第4回多賀城市地域公共交通協議会（8/22）にて報告済み

多賀城市では平成28年度に「**多賀城市生活交通ネットワーク計画**」を策定しており、計画期間の令和7年度まで市内の公共交通の利便性・効率性の向上に向けた再編・見直しなどの取組みを進めてきた。

一方、**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正**され、「地域公共交通計画」を策定することができるようになった。地域公共交通計画では、**公共交通以外の移動サービスも含めた「総動員」**をキーワードとしているほか、国庫補助等に係る地域公共交通確保維持改善事業との整合を図ることが求められているほか、地域公共交通計画を策定した上で策定可能となる「**地域公共交通利便増進実施計画**」においては、**旧制度の再編実施計画に比べて活用可能な事業メニューが増加**しているなど、利便増進に向けた具体的な取組みが行いやすくなるなどの制度変更がなされている。

多賀城市生活交通ネットワーク計画の計画期間が令和7年度で満了となることや、制度変更を踏まえた一層の利便増進等に向けた取組みを進めること、また、近年の新モビリティなどの動向なども勘案しつつ、本市では**公共交通の「変換期」を迎え、市の公共交通のさらなる利便性・効率性の向上が必要**であると認識する。

そこで、本市にとって望ましい地域公共交通サービスの姿を明らかにし、地域公共交通のマスタープランとなる「多賀城市地域公共交通計画」を策定し、**地域の関係者が協働で取り組みながら、地域の特性に合わせた利便性が高く、効率的かつ持続可能な地域公共交通の構築を目指す。**

2. 多賀城市地域公共交通計画の概要

第4回多賀城市地域公共交通協議会（8/22）にて報告済み

■計画の区域

- 多賀城市全域とする。

■計画の期間

- 令和8年度～令和12年度の5ヶ年計画とする。

※なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位計画・関連計画の策定・改定等があった場合には、必要に応じて計画の見直しを検討する。

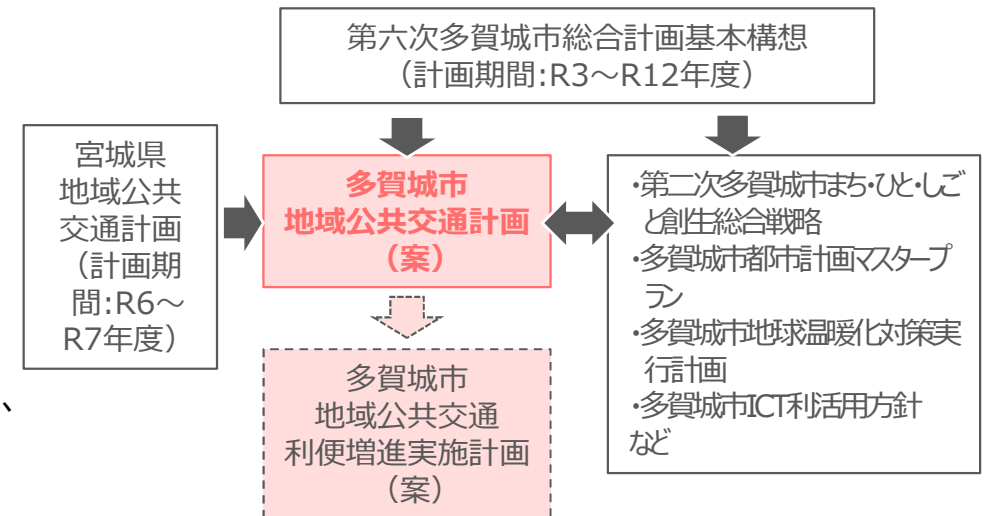
■計画の対象

- 鉄道
- 路線バス
- 乗用タクシー
- その他輸送サービス

※公共交通の補完が期待される新モビリティ等も含めて検討を進める。

■計画の位置づけ

- 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）」第5条に規定する**法定計画**であり、市の最上位計画である「第六次多賀城市総合計画」で定める将来像の実現に向けた**地域公共交通のマスタープラン**として策定する。



▲地域公共交通計画の位置づけ

3. 多賀城市地域公共交通計画の記載事項

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第4版（令和5年10月改訂）

第4回多賀城市地域公共交通協議会（8/22）にて報告済み

▼地域公共交通計画の記載事項の概要

記載事項	概 要	参考になる箇所	※それぞれの記載事項については、法定協議会等での議論を通じて検討を深める必要があります ↓実践編「第3章 協議会の立ち上げ・運営について」
a) 基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めます。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理します。	■基本的な方針の検討のための問題点・課題の整理方法 →実践編「第2章 地域の問題点・課題の明確化について」 ■問題点・課題を踏まえた基本的な方針の設定方法 →実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」	
b) 計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定します。	→実践編「第2章 地域の問題点・課題の明確化について」	
c) 計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を設定します。	→実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」	
d) 事業及びその実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定めます。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理します。	→実践編「第5章 これからのサービスの在り方について」	
e) 計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てます。	→実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」	
f) 計画期間	原則5年程度ですが、地域の実情に合わせて設定しましょう。	→実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」	
g) その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載してください。		

地域公共交通計画の策定にあたっては、「アップデートガイドVer1.0（令和7年3月公表）」を参考にしつつ、検討を進めます。

《アップデートの本質とは》

※「アップデートガイドVer1.0（令和7年3月公表）」より

「地域公共交通計画」は、単なるデータ分析や課題、施策の寄せ集めではなく、**地域交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針**です。同時に、まちづくりや福祉、教育、観光などの**他分野と連携し、関係者が共通認識を持ち、協働を促す「司令塔」**としての役割も担います。

地域公共交通計画のアップデートは、単なる計画の作成や改訂ではなく、多様な関係者が共通の目標を掲げ、時には意見の違いを乗り越えながら協力し、**地域交通のリ・デザイン、「交通不便地域」の解消に取り組む**ことを意味します。

3. 多賀城市地域公共交通計画の記載事項

多賀城市地域公共交通計画 本編 目次（案）

1. はじめに.....	
1-1 計画の目的.....	
1-2 計画の区域.....	
1-3 計画の対象.....	
1-4 計画の位置づけ.....	
1-5 計画期間.....	
2. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証.....	
3. 公共交通を取り巻く課題.....	
4. 公共交通の目指すべき将来像.....	
4-1 計画の基本的な方針.....	
4-2 計画の目標.....	
4-3 目指すべき公共交通ネットワーク.....	
5. 公共交通体系を実現させるための施策.....	
6. 計画の実現に向けて.....	
6-1 計画の推進.....	
6-2 関係主体の役割.....	
6-3 推進体制.....	
6-4 評価指標.....	

前回報告

今回皆様に
ご意見
いただきたい
項目

多賀城市地域公共交通計画 資料編 目次（案）

1. 地域の現状.....
1-1 地形的な特性.....
1-2 人口の推移と推計.....
1-3 生活利便施設等の立地.....
1-4 観光など交流人口の現状.....
1-5 自動車の保有状況.....
2. 公共交通の現状.....
2-1 公共交通の整備状況.....
2-2 鉄道.....
2-3 路線バス.....
2-4 乗用タクシー.....
3. 市民の移動実態と公共交通ニーズ.....
3-1 市民の移動実態.....
3-2 公共交通ニーズ.....
4. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性.....
4-1 まちが目指す将来像の整理.....
4-2 公共交通の役割の整理.....
4-3 関連事業の整理.....

4. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証

(1) 「多賀城市生活交通ネットワーク計画」に基づく施策の実施状況

▼「多賀城市生活交通ネットワーク計画」に基づく施策の実施状況（その1）

多賀城市生活交通ネットワーク計画			実績
基本目標	取組	内容	
基本目標① 「まちづくり」と一体となって生活交通を再編する	取組1-1: 駅前再開発事業の完了、駅リ ニューアルに合わせた生活交通 サービスの提供	・市立図書館・多賀城駅を拠点と し、行動特性に対応した生活交 通を再編する。	・令和6年度に多賀城西部線のルートを延伸し、 行動特性に対応した路線の再編を実施した。
	取組1-2: 復興関連事業の完了に合わせた 生活交通サービスの再編	・新たな産業拠点整備事業及び復 興事業の完了による交通需要の 変化を把握し、ルート見直しや ダイヤ調整等を行う。	・令和6年度に多賀城西部線のルートを延伸し、 バス停留所を新設（7箇所）することにより、 買い物の移動手段の充実と市内外からの来訪者 等の利便性を向上した。
	取組1-3: 自然・歴史・文化ゾーンの整備 事業に合わせた交通サービスの 再編	・多賀城南門復元事業、中央公園 魅力創造事業による観光需要や 交通需要による状況を把握し、 よりよい交通サービスを検討す る。	・多賀城西部線のルートを延伸し、東北歴史博物 館へバス停留所を新設することにより、特別史 跡多賀城跡周辺へのアクセス性を向上した。
基本目標② 自立した持続 可能な生活交 通サービスを 提供する	取組2-1: 前計画の事業継続による利用需 要の維持・確保	・既存利用者の維持・定着化を図 る。新規需要の掘り起こしを行 うため、市民のニーズに合わせ た運行形態の改善・見直しを行 う。	・多賀城西部線のルート延伸及びバス停新設の際 に、新規利用者の増加を見込みながら、朝夕の 既利用者が乗車する時間帯の影響に配慮して、 バス路線の定着化を図った。
	取組2-2: 運賃体系の見直し検討/わかり やすい運賃システム	・新規顧客、持続可能な運行に向 けて運賃体系の継続的な見直 し・検討を行う。	・従来よりSuicaやic卡などが利用可 能となっている多賀城東部線に加えて、令和6 年4月から多賀城西部線で二次元コード決済 （PayPay）の利用を開始し、利便性を向 上した。
	取組2-3: 財政負担軽減に向けたバス事業 の改善	・運賃収入外の事業スキームや、 市立図書館、駅前商業施設との タイアップ企画を検討する。	・多賀城市公共交通会議において各種関係者によ る検討の機会・場を醸成してきた。

4. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証

(1) 「多賀城市生活交通ネットワーク計画」に基づく施策の実施状況

▼「多賀城市生活交通ネットワーク計画」に基づく施策の実施状況（その2）

多賀城市生活交通ネットワーク計画			実績
基本目標	取組	内容	
基本目標③ 鉄道駅を中心とした生活交通ネットワークを形成する	取組3-1: ＪＲとの乗り継ぎ需要に対応したバス運行ダイヤの見直し	・ＪＲのダイヤに合わせてバスダイヤを組み、鉄道との接続性を向上させる。	・仙石線多賀城駅を発着する電車については、朝・夕の通勤通学時間帯は10分に1本、日中は15分に1本となっており、東北本線岩切駅を発着する電車については、朝・夕の通勤通学時間帯は12分に1本、日中は20分に1本程度運行しており、多賀城西部線は1時間に1本程度のサービス水準を維持している。
	取組3-2: 多賀城駅とバス停間の案内誘導整備	・多賀城駅からバス停までのアクセスが感覚的にわかるような案内整備を実施する。	・多賀城駅南口バスロータリーにおいて視覚的にわかるように多賀城東部線・多賀城西部線の停留所案内サインを整備した。
基本目標④ 誰でもわかりやすく・使いやすい利用環境づくりを行う	取組4-1: 高齢者・妊婦・外国人等、誰でもわかり、利用しやすい環境づくり	・高齢者や免許返納者向けの料金体系を検討する。 ・バスの時刻表・ルート等のデザインを統一し、バスのわかりやすさの向上を図る。 ・バス運転手の接遇対応の維持、バスサービスの水準を向上させる。	・令和4年10月1日から令和7年9月30日まで、ICTを活用して高齢者や障害者を対象としたバス運賃無償化の社会実験を実施した。 ・多賀城駅前でバス停留所のロータリー及びバスシェルター（上屋）が整備済みである。岩切駅前ではロータリーが整備済みであり、令和5年5月にバスシェルターが整備（仙台市施工）された。 ・多賀城東部線・多賀城西部線ともに、体が不自由な方が乗車しやすいノンステップバスを採用・導入した。
	取組4-2: どこを走っているのか？いつくるのか？がわかる情報提供	・バスロケーションシステムを導入し、スマホ等でバスの現在地が確認可能としている。	・多賀城東部線・多賀城西部線でバスロケーションシステムを導入し、バス待ち時間のストレス軽減を図った。 ・各交通事業者が工夫や特色を活かし、利用者の利便性を考えて、バス停の利用案内やバスマップ、ホームページ等でバス情報の公開をしている。

4. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証

(1) 「多賀城市生活交通ネットワーク計画」に基づく施策の実施状況

▼「多賀城市生活交通ネットワーク計画」に基づく施策の実施状況（その3）

多賀城市生活交通ネットワーク計画			実績
基本目標	取組	内容	
基本目標⑤ 多様な主体と連携し生活交通ネットワークを維持する	取組5-1: 庁内外の関係者との協議・連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内公共交通に関係する部門との協議連携を図る。 ・ セケ浜町等隣接市町の公共交通実務担当者レベルによる協議・連携を図る。 ・ 地域企業などによる、バス利用環境の充実のための協議連携を図る。バス利用者のほか、地域住民や企業などとのバスサービス向上のための満足度調査や対話の機会の創出を図る。 ・ わかりやすいバスサービスの提供を目指し広域バスマップの作成やバスの時刻表・ルート等のデザインの統一化等を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定期的に塩竈市、利府町、セケ浜町の担当者と意見交換や会議を実施し、互いに乗り入れている路線の運行状況等確認し情報共有している。
	取組5-2: 交通事業者との連携や地域住民への継続的なニーズ把握	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本計画を遂行し、地域公共交通の問題・課題を解消しバスサービスの向上を図るため、交通事業者との連携を図る。 ・ 多賀城市公共交通会議（令和7年4月1日からは多賀城市地域公共交通協議会に移行）等を開催し、交通事業者やバス利用者、市民の意見・要望や情報を共有する機会を設ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多賀城市公共交通会議（令和7年4月1日からは多賀城市地域公共交通協議会に移行）については、これまでも定期的に会議を開催し、各種関係者による公共交通を考える機会・場を醸成してきた。

4. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証

(2) 「多賀城市生活交通ネットワーク計画」策定当時の課題の変化状況

▼「多賀城市生活交通ネットワーク計画」策定当時の課題の変化状況（その1）

- ：解消できた課題
- ：未解決の課題
- ：新たな課題

No	多賀城市生活交通ネットワーク計画策定当時の課題	課題の内容 ※「多賀城市生活交通ネットワーク計画」より抜粋	課題の変化状況
1	「まちづくり」と「交通」が連携した公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> 多賀城駅北地区第一種市街地再開発事業により、平成28年3月に図書館を含む複合ビルが駅前に誕生した。調査より、図書館ビルを目的とする行動変容が見られた。 多賀城駅南側の開発では、バスロータリーのリニューアルに合わせてバス待ち空間やバス停案内についても新しく更新された。 まちの賑わい拠点への利便性向上に向けた公共交通サービスの改善が課題である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 住環境整備に加え、商業施設や医療施設、子育て施設、スポーツ施設等が計画されている東北学院大学多賀城キャンパス跡地の開発に伴い、将来的なまちづくりとの連携を見据えた検討が必要である。 ● 本市の人口減少率は県全体と比較しても緩やかであり、市民や利用者にとって満足度の高い公共交通を維持していく。
2	バス交通ネットワークの再編	<ul style="list-style-type: none"> 災害公営住宅4棟の整備が完了し、仮設住宅の解消や防災・減災・産業復興支援の新たな拠点「さんみらい多賀城・復興団地」の整備と、これら復興関連事業が完了し、公共交通の見直し・検討が必要である。 平成28年末に完成した「宮内地区災害公営住宅」は、バス停からの距離が700m以上とやや遠いことから、居住者のニーズを踏まえて新たな公共交通の検討が必要である。 地区の交通需要等を勘案し、バスルートの見直しを行う必要がある。 「さんみらい多賀城・復興団地」については、バス需要について把握する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● バスについては、JR駅を結ぶ重要路線として運行しているため、宮内地区やさんみらい多賀城を通過するバスルートを延長することは難しいが、今後も持続可能な地域公共交通の実現に向けて、検討を進めながら、新たな公共交通サービスの必要性についても引き続き研究する必要がある。

4. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証

(2) 「多賀城市生活交通ネットワーク計画」策定当時の課題の変化状況

▼「多賀城市生活交通ネットワーク計画」策定当時の課題の変化状況（その2）

- ：解消できた課題
- ：未解決の課題
- ：新たな課題

No	多賀城市生活交通ネットワーク計画策定当時の課題	課題の内容 ※「多賀城市生活交通ネットワーク計画」より抜粋	課題の変化状況
3	安定的なバス事業経営が課題	<ul style="list-style-type: none"> 乗車人数、運賃収入はコロナ禍に大きく減少したが、近年は社会実験や多賀城西部線の延伸による効果もあり、乗車人数は回復基調にあるが、収支率の改善も必要である。 路線の定着化と新規利用者の開拓、それに伴いバスサービスの向上が必要である。 社会情勢の変化を見据えた継続的な運賃体系の見直しの検討を行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●乗車人数、運賃収入は、新型コロナウイルス感染拡大によって大きく落ち込んだが、回復基調にある。加えて、社会実験の実施により、利用人数は増加しているものの、運賃収入は横ばい状態。事業者による運賃外収入について、今後も検討していく。 ●乗務員等の人材不足と車両の老朽化への対応が必要である。
4	鉄道・バス乗り継ぎ需要に対応した交通拠点づくり	<ul style="list-style-type: none"> 調査結果から「通勤」利用が多く、多賀城駅での乗り継ぎ需要が多く見られた。 一方、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎを考慮したダイヤを求める意見もあり、鉄道ダイヤに対応し、また道路の混雑状況によりバスの遅れが発生することを見越したダイヤを設定する必要がある。 ダイヤ調整だけでなく、バスルートの改善が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通結節点である多賀城駅における交通モード間の連絡強化が必要である（乗継ダイヤの改善や乗り場等の案内強化など）
5	高齢者・免許返納者の増加など需要変化への対応	<ul style="list-style-type: none"> 市内における高齢化率は26.0%（令和6年12月末時点）と比較的低い状況ではあるが、年々高齢化率は高まっており、免許返納者数が増加することが見込まれる。調査結果から利用者の4割が60代以上で、通院・買物を目的とした利用が多いことを把握している。 高齢化社会の進展を見据え、高齢者の利用特性に合わせた対応、運転手の声掛けや安全な運行によるサービス水準の向上等の取組を行い、移動手段を確保することが重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢者、免許返納者などの移動ニーズにあった地域公共交通の検討が求められている。

4. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証

(2) 「多賀城市生活交通ネットワーク計画」策定当時の課題の変化状況

▼「多賀城市生活交通ネットワーク計画」策定当時の課題の変化状況（その3）

- ：解消できた課題
- ：未解決の課題
- ：新たな課題

No	多賀城市生活交通ネットワーク計画策定当時の課題	課題の内容 ※「多賀城市生活交通ネットワーク計画」より抜粋	課題の変化状況
6	利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・多賀城駅前、七ヶ浜町などから乗り入れているバスの停留所として5路線（荒井多賀城線は現在休止中）のバス停が設置されている。 ・バスの情報について、時刻表の配布、ホームページ、SNS等を通じて情報発信を行う。 ・現在、多賀城東部線・西部線でバスロケーションシステムを導入し、現在のバス位置情報がスマートフォン等で確認できる状況となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●多賀城東部線は、従来よりSuicaやiccardなどが利用可能となっているが、令和6年4月から多賀城西部線でPayPayの利用を開始し、利用者の利便性の向上に繋がっている。 ●公共交通の利用が増える夏日やゲリラ豪雨等の際にも利用しやすいような工夫が必要である（既設の民間施設との連携など）。 ●普段公共交通を利用しない人にも分かりやすい情報提供が必要である。
7	隣接市町の利用需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・市内を走るバス路線は8路線あり、七ヶ浜町など隣接市町に跨っており、隣接市町を含めた調整が必要と考えられる。 ・調査結果から本市が支援している多賀城東部線は市境周辺及び七ヶ浜町の利用需要が多く、また仙台市、塩竈市からも乗車していることを把握している。 ・バス事業者によってバス停の利用案内やバスマップ、ホームページ等でのバス情報の公開形式、料金支払い方法が異なっているため、慣れない利用者にはわかりにくい状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●隣接市町を跨る路線については、広域での調整を引き続き検討する必要がある。 ●バス情報の公開形式や料金支払い方法については、引き続き検討する必要がある。

5. 各種調査結果の報告

(1) 経過報告

多賀城市地域公共交通計画の検討・策定に向けた、各種調査の実施経過を報告します。

◆バス利用実態調査【参考資料1-1】

- ・時期：【平日】令和7年9月9日（火）～9月11日（木）
【休日】令和7年9月7日（日）
- ・対象：多賀城東部線及び多賀城西部線の全便
多賀城東部線（平日 28 便、休日 10 便）
多賀城西部線（平日 11 便、休日 6 便）
- ・手法：調査員がバスに乗り込み、曜日別・便別にバス停留所別の乗降者数を目視でカウントした。併せて、利用者に調査票を配布し、後日郵送回収または二次元コードを記載したカードを配布し、Webによる回答を依頼した。
- ・サンプル数：多賀城東部線 238票（回収率20.8%）
多賀城西部線 106票（回収率19.1%）

◆多賀城市民アンケート調査【参考資料1-2】

- ・時期：令和7年9月12日～9月28日
- ・対象：一般市民（市内在住の18歳以上の市民3,000人）
高校生（市内在住の15歳～18歳までの市民500人）
- ・手法：個人宛てに郵送にて配布し、郵送回収もしくはWeb※にて回答を依頼した。
- ※調査票に記載した二次元コードやURLからフォーム上で回答した。
- ・回収状況：一般市民 1,275票（回収率42.5%）
高校生 164票（回収率32.8%）

◆公共交通事業者ヒアリング調査【参考資料1-3】

- ・時期：令和7年9月下旬～10月中旬
- ・対象：交通事業者計5社
【鉄道事業者】JR東日本(株)
【バス事業者】(株)ミヤコーバス、(株)仙塩交通
【タクシー事業者】(株)塩釜東光タクシー、(有)振興タクシー
- ・手法：メール・FAX等により調査票を配布・回収した。回収した調査票の回答を基に、必要に応じて直接訪問にてヒアリングを実施した。

◆多賀城市役所関係課等におけるヒアリング調査【参考資料1-4】

- ・時期：令和7年9月下旬～10月中旬
- ・対象：以下の関係者
 - ・全庁照会
 - ・地域包括支援センター（西部地域、中央地域、東部地域）
 - ・多賀城市社会福祉協議会
 - ・多賀城・七ヶ浜商工会多賀城事務所
 - ・多賀城市観光協会
 - ・多賀城市民スポーツクラブ
 - ・中央公民館、山王地区公民館、大代地区公民館
 - ・市内児童福祉施設及び幼児教育施設
 - ・医療機関
 - ・商業施設
- ・手法：メール・FAX等により調査票を配布・回収した。回収した調査票の回答を基に、必要に応じて直接訪問にてヒアリングを実施した。

5. 各種調査結果の報告

(2) 各種調査結果の要点

◆市内全般

- ① 地域や大字ごとに土地利用や人口特性が異なる
- ② 人口密度や施設立地状況を踏まえた公共交通が整備されている一方で、JR各線及びバス停から離れた一部のエリアに交通不便地域が存在
- ③ 目的別の流動特性を踏まえた地域ごとに異なる移動実態
- ④ 観光二次交通の必要性
- ⑤ 下馬駅と接続する地域内交通がない
- ⑥ 経済的な負担や運転ができなくなることによる5年後の外出やお出かけに不安を感じている
- ⑦ 市民の公共交通利用状況をみると、鉄道以外の路線バスやタクシーの利用者数が限定的
- ⑧ 様々な交通モードにおいて乗務員が不足している

◆多賀城東部線・多賀城西部線

- ① 市民の日常生活を支えている路線（通勤・通学・買い物・通院での利用がメイン）
- ② 運行経費の増加に伴い収支率が低迷
- ③ 鉄道や他のバスとの乗り継ぎ利用が半数以上
- ④ ルートの長大化による「運行ダイヤ」と「運行本数」への影響
- ⑤ 満足度は総じて高いものの、運行内容（「運行ダイヤ」と「運行本数」）に対する満足度の低下
- ⑥ 平日の午前中や夕方に比べて、平日日中や休日については利用者数が少ない
- ⑦ 車両の経年劣化や人件費引き上げ等による車両の修理費の増加

6. 基本的な方針(案)

■「第六次多賀城市総合計画」の土地利用のあり方

基本理念：**地域特性を活かした調和**のある土地利用

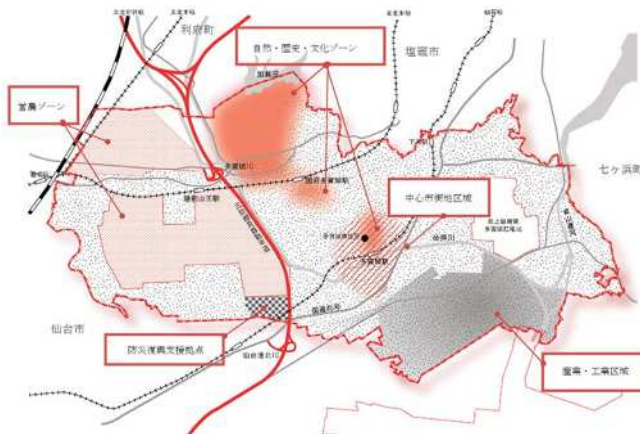
基本姿勢：

ア.自然環境・都市環境の調和

イ.持続可能な都市経営の実現

強靱な都市防災機能と安全・安心で利便性の高い都市基盤を維持するため、複合化、**コンパクト化及び集約化**といった手法により、持続可能な都市経営の実現に努めます。

ウ.地域特性に合った魅力・付加価値の向上



緑地・公園ゾーン	安全で快適な住環境の確保、水利用地の有効活用等により、都市環境の整備・集約を目指します。
中心市街地	緑地・公園ゾーンの中でも、駅前近接商業地を中心とする区域です。特に公共交通による人々の交流を促進し、都市活力を高めることを目指します。
商業・工業区域	緑地・公園ゾーンの中でも、市民の仕事を支える機能を確保するとともに企業活動を促進する区域です。周辺への影響や周辺住民の生活に配慮しつつ、産業活力を高めることを目指します。
防災復興支援拠点	東日本大震災における防災拠点として、今後の災害に備えて防災・復興と産業発展を支える拠点です。
防災ゾーン	防災拠点としての安全を確保するとともに、防災、復興などの機能によって高品質な防災・復興拠点の形成を目指します。
自然・園地・文化ゾーン	緑地・公園ゾーンの中でも、市民の仕事を支える機能を確保するとともに企業活動を促進する区域です。周辺への影響や周辺住民の生活に配慮しつつ、産業活力を高めることを目指します。

出典：第六次多賀城市総合計画

■「多賀城市都市計画マスタープラン」のまちづくりの視点

【まちづくりの視点】

- 視点1 都市個性：都市の個性を生かしたまちづくりを推進するための視点
- 視点2 都市活力：都市の魅力や賑わいを向上するための視点
- 視点3 都市生活：快適に暮らせる都市環境を維持・形成するための視点
- 視点4 都市防災：安全で安心に暮らせる市街地を維持・形成するための視点
- 視点5 都市経営：持続可能な都市の実現のための視点

《まちづくりの視点からの課題》

都市個性：本市の魅力的な地域資源の有効活用
文化財等の地域資源の魅力向上

都市活力：**子育て世代の定住促進**
雇用と活力の生む産業の発展

都市生活：**歩いて暮らしやすい移住環境の充実**
良好な居住環境の維持・改善
ゼロカーボンシティの実現

都市防災：豪雨による災害の頻発化・激甚化への対応
地震・津波による被害の軽減

都市経営：公共施設・インフラの維持管理費・更新費の増大
財政の緊迫化に対応した施設運営
集約型都市構造の維持

多賀城市生活交通ネットワーク計画

基本方針

多様な交通手段を用いた市民のサービス向上と
持続可能な生活交通体系を構築する

多賀城市地域公共交通計画

基本的な方針(案)

多様な交通手段の「総動員」による
便利で生産的かつ持続可能な公共交通を構築する

7. 今後のスケジュール(案)

▼ 今後のスケジュール

会議	開催時期	協議内容
第4回 協議会	令和7年 8月22日	○多賀城市地域公共交通計画について ○各種調査の実施について 他
第5回 協議会	令和7年 10月21日	○現計画の検証 ○調査結果の報告 ○基本的な方針について 他
第6回 協議会	令和7年 12月23日	○多賀城市地域公共交通計画（案）について 他 ※施策（案）を含めた内容でパブリックコメント用を想定する。
令和8年1月中旬～下旬 パブリックコメント		
第7回 協議会	令和8年 3月上旬～	○多賀城市地域公共交通計画（最終案）の承認 他 ※パブリックコメントの実施結果を反映したものを想定する。
令和8年4月～ 国への提出		