

多賀城市地域公共交通計画 素案

令和 8 年 月

目 次

1. 計画の概要	1
1-1 計画作成の背景と趣旨	1
1-2 計画期間	1
1-3 計画の区域	2
1-4 計画の対象	2
1-5 計画の位置づけ	3
2. 公共交通等の現状	4
2-1 本市の概要	4
2-2 公共交通の現状	7
2-3 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証	10
2-4 各種調査から見えた現状	12
2-5 公共交通を取り巻く課題	18
3. 公共交通の目指すべき将来像	19
3-1 計画の基本的な方針	19
3-2 計画の目標	20
3-3 目指すべき公共交通ネットワーク	23
4. 目標を達成するための施策	26
5. 計画の実現に向けて	38
5-1 計画の推進	38
5-2 関係主体の役割	39
5-3 推進体制	39
5-4 評価指標	40

1. 計画の概要

1-1 計画作成の背景と趣旨

これまで本市では、コンパクトなまちに多様な交通形態が共存した交通の利便性が高いという強みを活かし、多様化する市民の生活スタイルに合った移動手段が選択できる仕組みの構築を目指して「多賀城市生活交通ネットワーク計画」（計画期間：平成 29 年度～令和 7 年度）に基づき取組を進めてきました。

そのような中、令和 2 年 11 月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）（以下「地域交通法」といいます。）が改正され、地方公共団体が交通事業者等と連携して作成する「地域公共交通計画」に基づき、多様な輸送資源の活用による移動ニーズへのきめ細やかな対応や、サービス改善による持続可能な交通サービスの確保などが示されました。

一方で近年、運行経費の増加や運転手不足等を背景に、路線バスやタクシーといった公共交通サービスの確保が厳しさを増しており、このような環境変化に対応しながら公共交通サービスを確保していくかなければならない難しい局面を迎えています。

これらの状況を踏まえ、交通事業者等をはじめとする地域の関係者と連携し、本市の地域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ため、地域交通法に基づく「多賀城市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画期間

計画の期間は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間とします。

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します。

表 計画期間

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度以降
第六次多賀城市 総合計画				後期計画 令和 8 年度～令和 12 年度		次期 計画
多賀城市 地域公共交通計画				令和 8 年度～令和 12 年度		次期 計画

1-3 計画の区域

計画の区域は、多賀城市全域とします。

なお、一部の路線は近隣市町に跨って運行していることから、近隣市町（仙台市、七ヶ浜町、塩竈市など）と連携を図ります。

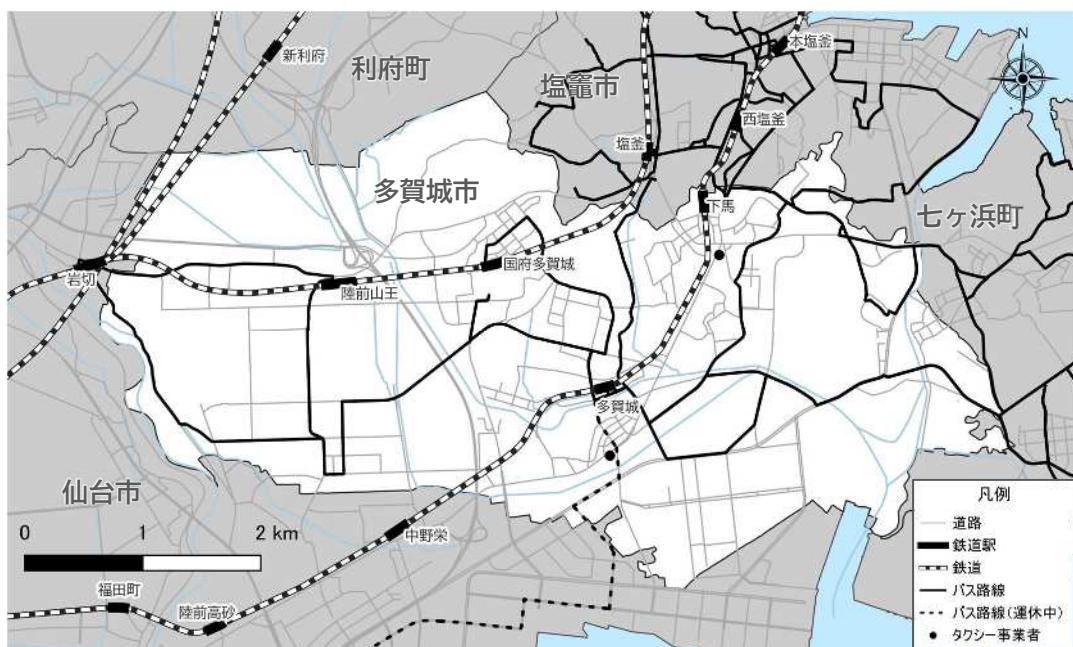


図 計画の区域

1-4 計画の対象

本市には様々な交通手段があり、市民の日常生活の移動を支えていることから、本計画では、鉄道や路線バス、乗用タクシー等の地域公共交通を対象とします。

また、公共交通の補完が期待される新たなモビリティサービス※を含めて検討を進めます。

※新たなモビリティサービスとは、A I オンデマンド交通、自動運転、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル等を指します。

※A I オンデマンド交通とは、A I を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムを指します。

※自動運転とは、ドライバー（人間）が行っている、認知、判断、運転操作（加速、操舵、制動など）といった行為を、人間の代わりにシステム（機械）が行う技術を指します。

※超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両を指します。

※グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のことを指します。

※シェアサイクルとは、都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システムを指します。

1-5 計画の位置づけ

本計画は、地域交通法第5条に規定する法定計画に位置づけられます。

本市の最上位計画である「第六次多賀城市総合計画」に掲げる将来都市像の実現に向か、関連計画と相互に調整・連携しつつ地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

また、本市では、地球温暖化対策に関する積極果敢な取組みの推進に繋げるため、令和4年2月3日に「多賀城市ゼロカーボンシティ^{*}宣言」を表明しており、公共交通政策から脱炭素社会の実現への貢献が求められています。

^{*}ゼロカーボンシティとは、2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを表明した自治体を指します。

《上位計画》

第六次多賀城市総合計画
(計画期間:令和3~12年度)



多賀城市地域公共交通計画

《関連する広域計画》

宮城県地域公共交通計画
(計画期間:令和8~14年度)



↑↓ 相互調整・連携

《関連計画》

- ・第二次多賀城市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- ・多賀城市都市計画マスタープラン
- ・多賀城市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）・（事務事業編）
- ・多賀城市ＩＣＴ利活用方針
- など

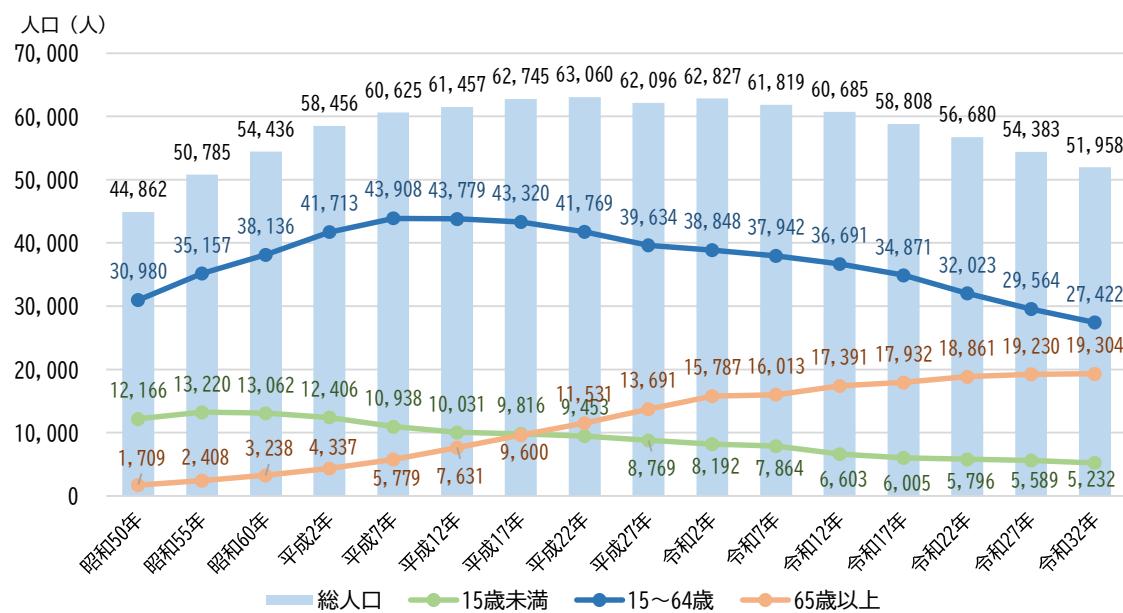
図 計画の位置づけ

2. 公共交通等の現状

2-1 本市の概要

(1) 人口動態の変化

本市の人口動態をみると、令和 2 年に 62,827 人だった人口が、将来推計値では令和 32 年に 51,958 人まで減少することが予測されています。また、年少人口（15 歳未満）及び生産活動を支える生産年齢人口（15 歳以上 65 歳未満）の人口は減少する一方で、高齢人口（65 歳以上）は今後も増加していく見込みとなっています。

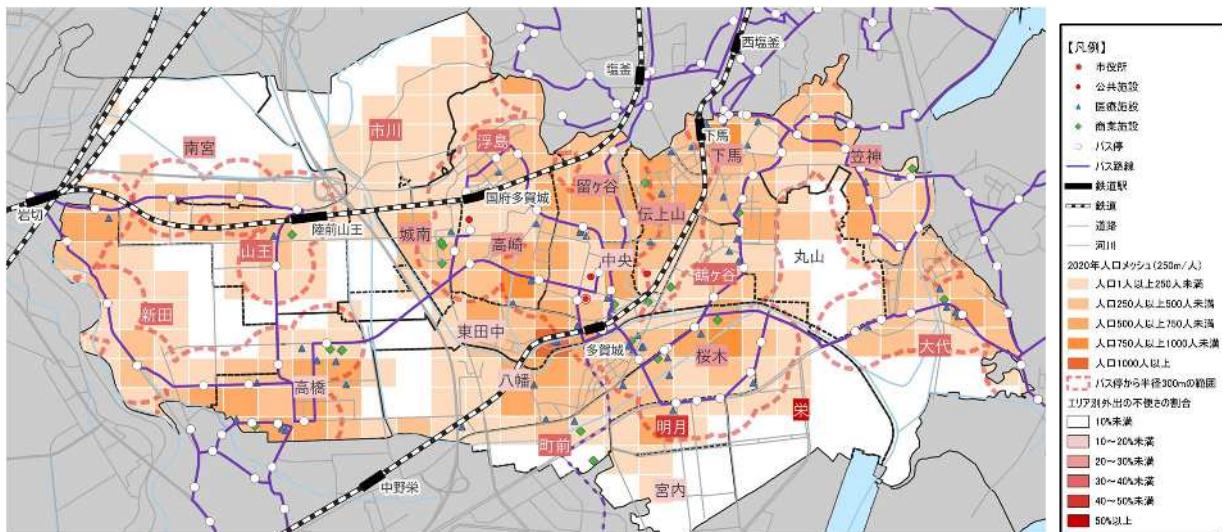


資料：平成 17 年-令和 2 年 国勢調査（総人口には国勢調査時点での年齢不詳者を含む）、
令和 7 年 住民基本台帳、令和 12 年-令和 32 年 多賀城市人口ビジョン

図 年齢 3 区分別人口推移と将来推計

(2) 地理的な特性

市内には、JRの路線に加えて市域全体に人口分布や施設立地状況を踏まえたバス路線ネットワークが広く整備されています。一方で、バス停から300m以内の公共交通圏域を算出した結果、市内的一部エリアにおいて公共交通圏域外（いわゆる交通不便地域）が存在しています。



資料：令和2年国勢調査結果
令和7年度「多賀城市における移動に関するアンケート」調査結果
図 交通不便地域の状況

(3) 公共交通に関連するまちづくり

中央公園スケートパークについては、同敷地内にスケートパーク施設だけではなく、3×3コート、遊具、飲食・物販施設等も整備し、幅広い年代の利用を想定した、賑わいの創出、地域経済の活性化等を推進します。また、周辺には国宝「多賀城碑」や特別史跡「多賀城政庁跡」等の歴史遺産が数多くあることから、スケートボードとコラボレーションしたスポーツツーリズム※の振興も期待されます。

※スポーツツーリズムとは、スポーツ資源とツーリズムを融合する取り組みで、スポーツ参加や観戦を目的とした旅行とそれらを実践する仕組みや考え方と捉えられており、『スポーツで人を動かす仕組みづくり』のことを指します。



出典：多賀城市ホームページ

図 中央公園スケートパークの施設イメージ

多賀城駅や多賀城市役所近くに位置する東北学院大学多賀城キャンパス跡地にて戸建住宅や分譲マンションの住環境整備に加え、商業施設や医療施設、子育て支援施設、スポーツ施設の整備を計画し、健康増進・賑わい創出・子育て支援、生活利便・防災機能などを兼ね備えた「多世代に魅力的な地域拠点」を目指しています。



資料：ミサワホーム株式会社公表資料

図 イメージパース

2-2 公共交通の現状

(1) 公共交通の整備状況

本市には鉄道や路線バス、乗用タクシー等の公共交通が存在します。鉄道については、JR仙石線とJR東北本線、JR仙石東北ラインが運行されており、路線バスについては、多賀城東部線、多賀城西部線、汐見台団地線、荒井多賀城線（令和2年4月25日から運休中）が運行されています。また、乗用タクシーは2社存在します。

表 公共交通の概要

公共交通	路線	交通事業者	営業区間/営業区域
鉄道	仙石線	JR東日本(株)	あおば通～石巻
	東北本線	JR東日本(株)	仙台～一ノ関
	仙石東北ライン	JR東日本(株)	仙台～石巻
路線バス	多賀城東部線	(株)ミヤコーバス	国府多賀城駅～汐見台中央
	多賀城西部線	(株)仙塩交通	ヨークベニマル塩釜店前～ヨークベニマル塩釜店前
	汐見台団地線※	(株)ミヤコーバス	多賀城駅～菖蒲田
	荒井多賀城線 (運休中)	(株)ミヤコーバス	多賀城駅～荒井駅
乗用 タクシー	－	(株)塩釜東光タクシー	多賀城市、塩竈市、七ヶ浜町
	－	(有)振興タクシー	仙台市、多賀城市、塩竈市

※汐見台団地線については地域間幹線系統補助の対象路線となっています。

【参考】市内に乗り入れている路線バス

本市には、塩竈市「NEWしおナビバス」、七ヶ浜町民バス「ぐるりんこ」、85系統陸前高砂行、205系統東北大学病院行の一部区間が多賀城市内に乗り入れて運行しています。

表 市内に一部区間が乗り入れている路線バスの概要

路線	交通事業者	営業区間/営業区域
NEWしおナビバス 東南部コース	(株)ジャパン交通 ※塩竈市から委託運行	本塩釜駅～本塩釜駅
七ヶ浜町民バス 「ぐるりんこ」	(株)ジャパン交通 ※七ヶ浜町から委託運行	朝・夕方便：花渕～多賀城駅 日中便：七ヶ浜国際村～多賀城駅
85系統陸前高砂線	仙台市交通局	陸前高砂駅～高砂市営住宅西
205系統東北大学病院行	仙台市交通局	交通局東北大学病院～高砂市営住宅西

(2) 公共交通の利用状況

市内の公共交通の利用状況をみると、利用実績を把握しているJRの市内3駅（多賀城駅、下馬駅、国府多賀城駅）及び路線バスの多賀城東部線、多賀城西部線、汐見台団地線の合計が、令和5年で3,812,178人/年となっています。

これは、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に利用者が減少して以降、多賀城西部線は回復しているものの、それ以外は回復していない状況です。



※JRについては、公表していない陸前山王駅（無人駅）を除く、多賀城駅、下馬駅、国府多賀城駅の合算の値

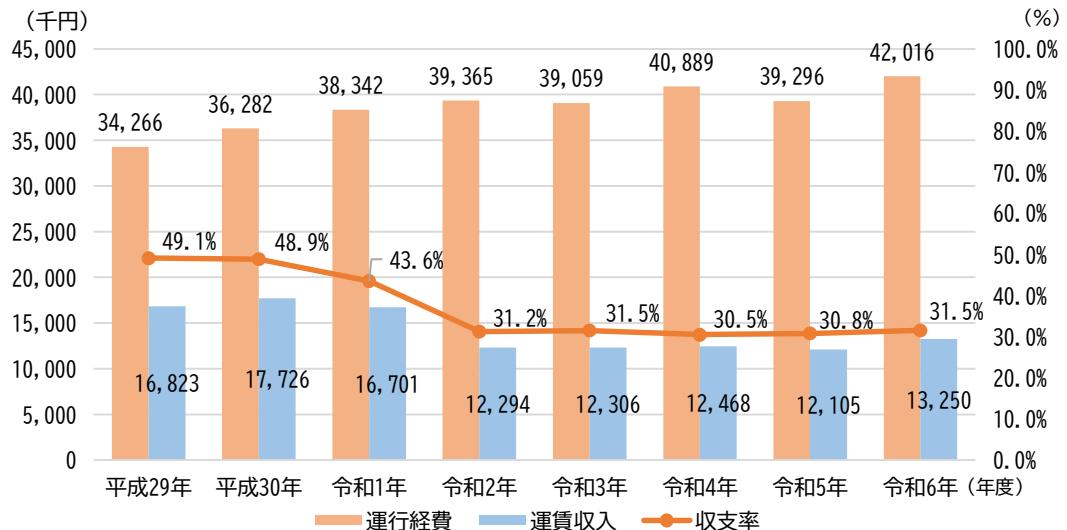
※汐見台団地線については、1日あたりの利用者数を基に年間の運行日数で試算した値

資料：多賀城市統計書、多賀城市所有データ

図 公共交通の利用者数の推移

(3) 公共交通の収支状況

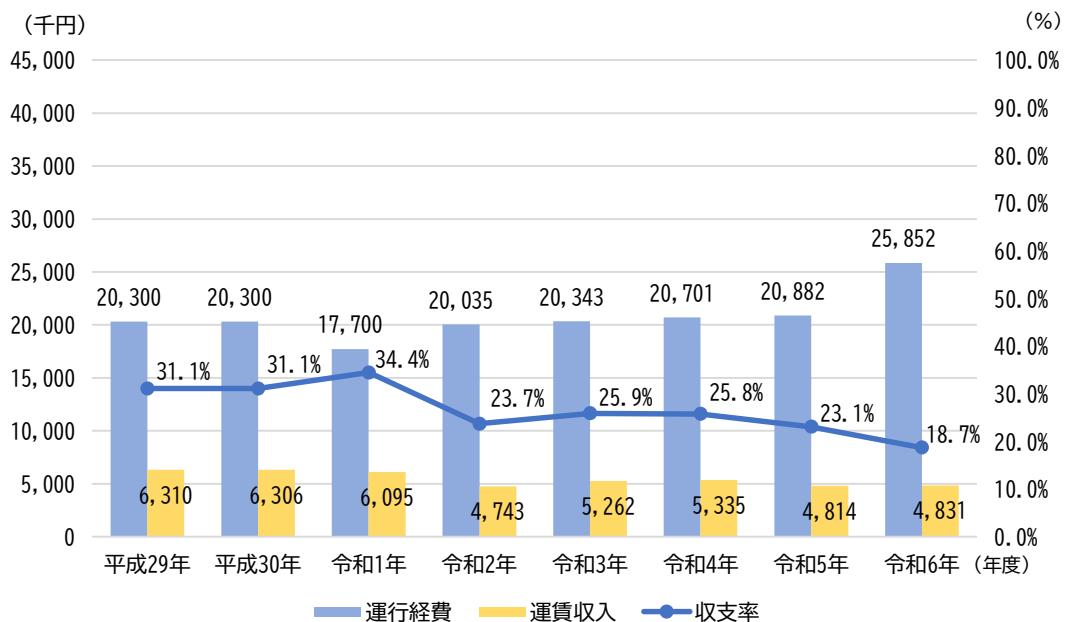
多賀城東部線の収支状況をみると、運賃収入は減少傾向で令和6年度に13,250千円となっている一方で、運行経費は増加傾向で令和6年度に42,016千円となっています。収支率は令和2年度以降30%台で推移しており、令和6年度に31.5%となっています。



資料：多賀城市所有データ

図 多賀城東部線の収支状況

多賀城西部線の収支状況をみると、運賃収入は減少傾向で令和6年度に4,831千円となっている一方で、運行経費は増加傾向で令和6年度に25,852千円となっています。収支率は令和6年度に18.7%まで低下しています。



資料：多賀城市所有データ

図 多賀城西部線の収支状況

2-3 多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証

平成 29 年 3 月に策定した「多賀城市生活交通ネットワーク計画（以下、「ネットワーク計画」という。）」における施策の実施状況や目標の達成状況を踏まえて、ネットワーク計画を検証します。

（1）ネットワーク計画の概要

策定年度：平成 29 年 3 月（令和 7 年 3 月改定）

計画期間：平成 29 年度から令和 7 年度までの 9 年間※

※策定当初は、平成 29 年度から令和 2 年度までの 4 年間としていたが、震災復興事業の進捗状況や新型コロナウィルス感染症の影響による社会情勢の変化を鑑み、計画期間を延長し、令和 5 年度までの 7 年間の計画とした。その後、更に計画期間を延長し、令和 7 年度までの 9 年間の計画とした。

対象区域：多賀城市全域

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

- 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
 2. 自立した持続可能な生活交通サービスを提供する
 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
 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
 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

(2) 施策の実施状況

ネットワーク計画に位置づけられた取組について、実施状況を整理します。

表 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

基本目標	実施状況	効果
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	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 行動特性に対応した路線の再編により、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が向上した
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	<ul style="list-style-type: none"> 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 <p>※多賀城東部線については、Suicaやi c s c aなどが利用可能</p>	<ul style="list-style-type: none"> キャッシュレス決済の拡充により、支払い時の利便性の向上により、新規利用者の掘り起こしに繋がった
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	<ul style="list-style-type: none"> 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 多賀城駅南口バスロータリーにおいて多賀城東部線・多賀城西部線の停留所案内サインを整備 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道との円滑な乗継時間が維持されている 多賀城駅南口における案内の視認性向上に繋がった
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	<ul style="list-style-type: none"> 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 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）を整備 多賀城東部線・多賀城西部線とともに、ノンステップバスを導入 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 各交通事業者でバス情報を公開 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害者の外出支援や健康増進に寄与している バス待ち時間のストレス軽減が図られた 乗降環境や運行状況の視認性が向上した
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	<ul style="list-style-type: none"> 定期的に塩竈市、利府町、七ヶ浜町、松島町の担当者と意見交換や会議を実施 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、定期的に会議を開催 	<ul style="list-style-type: none"> 関係自治体と互いに乗り入れている路線の運行状況や利用状況などの情報が共有できている 課題解決に向けて各種関係者と良好な関係性が構築できている

2-4 各種調査から見えた現状

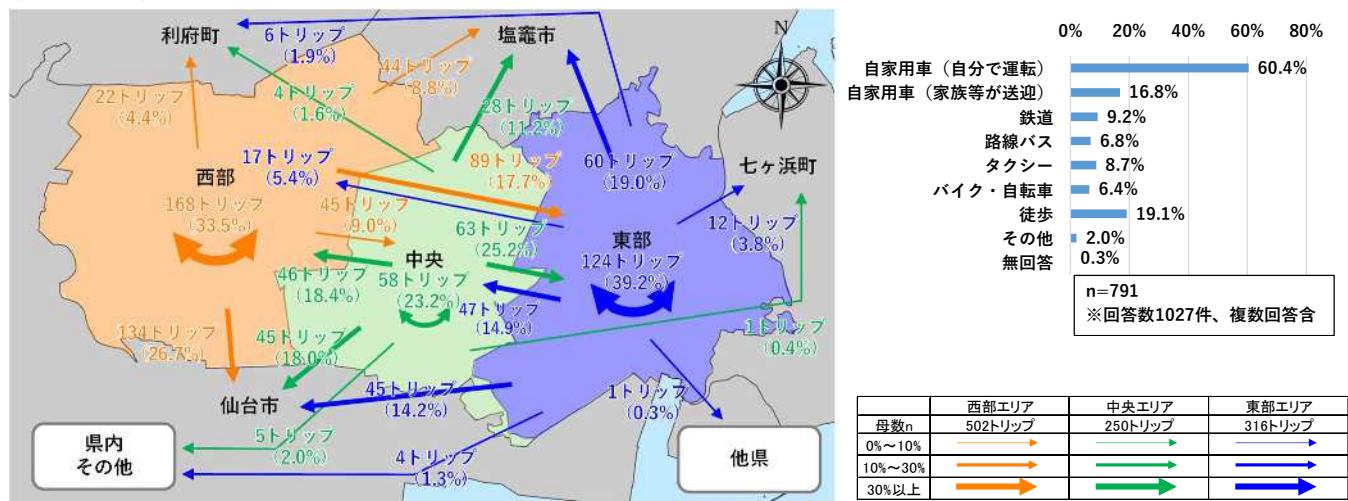
(1) 市民アンケート

令和7年9月に市内3,000人を対象に「市民を対象とした移動に関するアンケート」を実施しました。

その中から見えた現状として以下の点が挙げられます。

- ・買い物や通院といった場面では、市域内移動が多くみられている一方で、通勤・通学については、市域外への移動が多く見られています。
- ・買い物、通院、通勤においては、移動手段としてほとんどが自家用車であり、公共交通の利用が少ないことが見られています。
- ・60代以上の6割が5年後の外出やお出かけに不便を感じており、その理由として経済的な負担や運転ができなくなることを挙げています。

〔通院流動〕



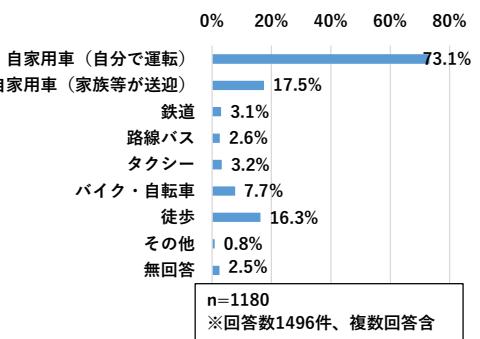
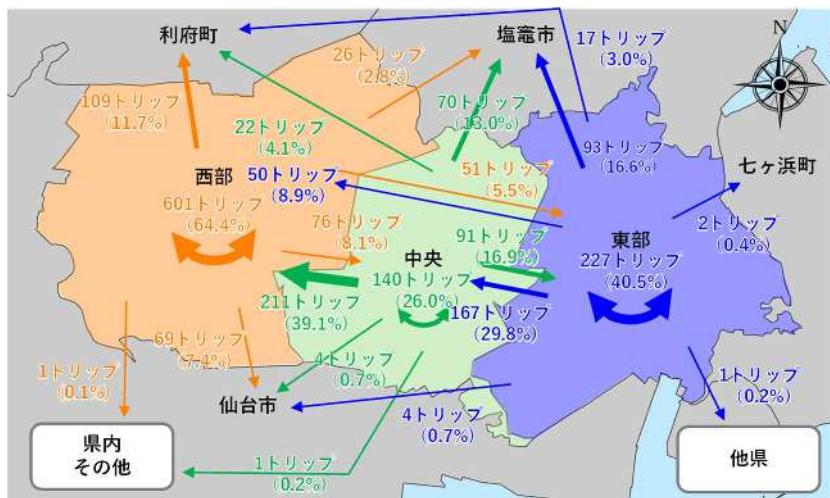
※トリップとは、例えば、通勤や買い物など、「一つの目的」を達成するために出発地から到着地まで移動することを指します。

資料：令和7年度「多賀城市における移動に関するアンケート」調査結果

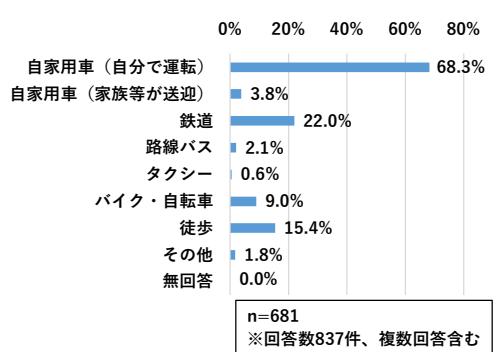
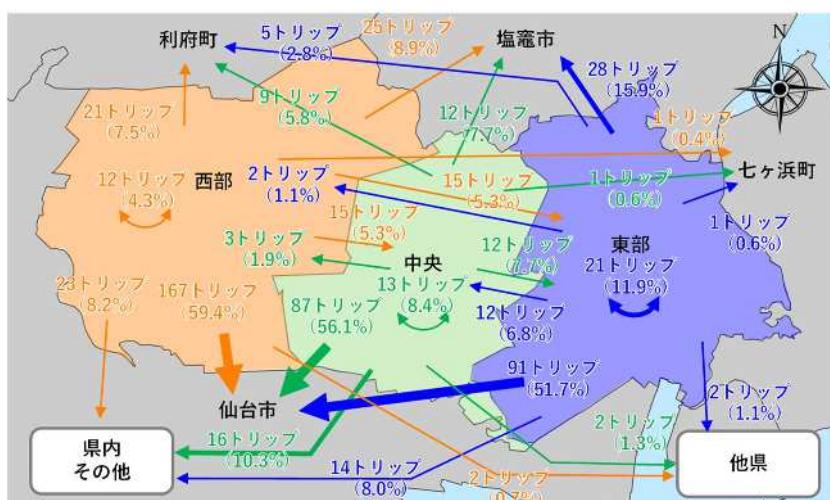
図 日常生活における流動状況

2. 公共交通等の現状

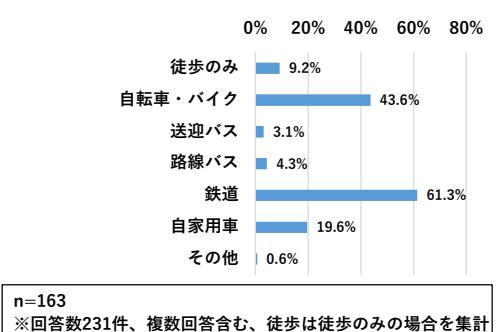
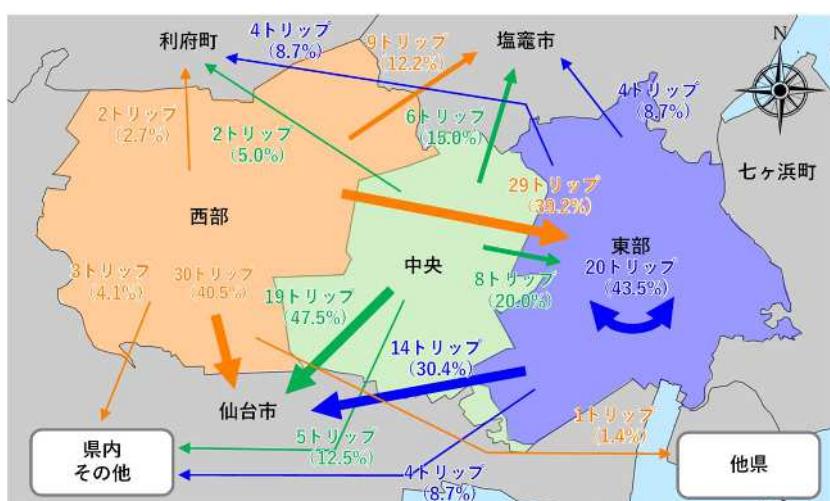
〔買い物物流動〕



〔通勤流動〕



〔通学流動〕



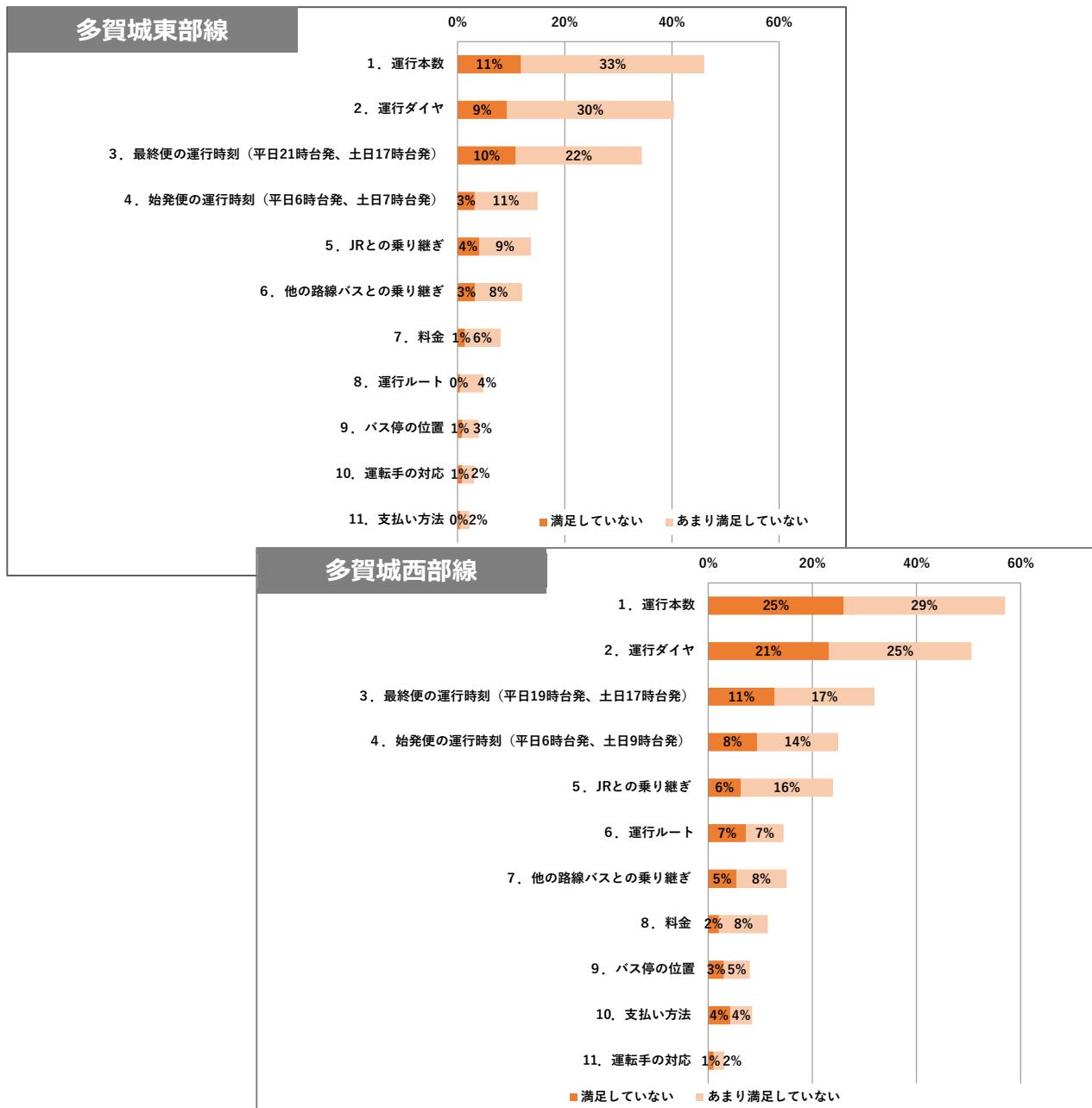
資料：令和7年度「多賀城市における移動に関するアンケート」調査結果
図 日常生活における流動状況（その2）

(2) バス利用実態調査

多賀城市内を運行する多賀城東部線及び多賀城西部線の利用者を対象に「バス利用実態調査」を実施しました。

その中から見えた現状として以下の点が挙げられます。

- ・2路線ともに60代以上の利用者が全体の5割以上を占めています。
- ・全体利用者の5割以上が鉄道等への乗り継ぎ利用であることが明らかになっています。
- ・利用者の満足度については、総じて高いものの、「運行本数」、「運行ダイヤ」については、一部満足していない利用者が存在しています。
- ・利用状況からは、平日（昼間）や休日の利用が少ない傾向となっています。



資料：バス利用実態調査（令和7年9月実施）

図 運行内容に対する不満の割合

図 多賀城東部線及び多賀城西部線の便別利用状況

資料：バス利用実態調査（令和7年9月実施）

路線名	運行日	上下区分	便	停留所		時刻		利用者数 (人/便)
				起点	終点	起点	終点	
多賀城東部線	平日	上り 国府多賀城駅行き	1便	汐見台中央	国府多賀城駅	6:38	7:09	15.7
			2便	汐見台中央	国府多賀城駅	7:38	8:09	26.0
			3便	汐見台中央	国府多賀城駅	8:23	8:54	22.3
			4便	汐見台中央	国府多賀城駅	9:28	9:59	24.7
			5便	汐見台中央	国府多賀城駅	10:18	10:49	16.0
			6便	汐見台中央	国府多賀城駅	11:28	11:59	18.7
			7便	汐見台中央	国府多賀城駅	13:08	13:39	8.3
			8便	汐見台中央	国府多賀城駅	14:28	14:59	8.0
			9便	汐見台中央	国府多賀城駅	15:28	15:59	9.7
			10便	汐見台中央	国府多賀城駅	16:28	16:59	8.7
			11便	汐見台中央	国府多賀城駅	17:18	17:49	6.7
			12便	汐見台中央	国府多賀城駅	18:38	19:09	3.0
			13便	汐見台中央	国府多賀城駅	19:08	19:39	4.0
			14便	汐見台中央	国府多賀城駅	20:33	21:04	2.3
	土日	下り 汐見台中央行き	1便	国府多賀城駅	汐見台中央	7:36	8:07	13.7
			2便	国府多賀城駅	汐見台中央	8:31	9:02	13.7
			3便	国府多賀城駅	汐見台中央	9:26	9:57	11.0
			4便	国府多賀城駅	汐見台中央	10:36	11:07	16.3
			5便	国府多賀城駅	汐見台中央	11:11	11:42	12.7
			6便	国府多賀城駅	汐見台中央	12:26	12:57	15.3
			7便	国府多賀城駅	汐見台中央	14:16	14:47	7.7
			8便	国府多賀城駅	汐見台中央	15:36	16:07	14.7
			9便	国府多賀城駅	汐見台中央	16:21	16:52	13.0
			10便	国府多賀城駅	汐見台中央	17:51	18:22	14.3
			11便	国府多賀城駅	汐見台中央	18:16	18:47	16.0
			12便	国府多賀城駅	汐見台中央	19:41	20:12	14.3
			13便	国府多賀城駅	汐見台中央	20:06	20:37	8.0
			14便	国府多賀城駅	汐見台中央	21:26	21:57	11.3
多賀城西部線	平日	上り 国府多賀城駅行き	1便	汐見台中央	国府多賀城駅	7:38	8:09	9.0
			2便	汐見台中央	国府多賀城駅	9:28	9:59	17.0
			3便	汐見台中央	国府多賀城駅	11:28	11:59	17.0
			4便	汐見台中央	国府多賀城駅	14:28	14:59	1.0
			5便	汐見台中央	国府多賀城駅	16:28	16:59	4.0
	土日	下り 汐見台中央行き	1便	国府多賀城駅	汐見台中央	8:31	9:02	0.0
			2便	国府多賀城駅	汐見台中央	10:36	11:07	7.0
			3便	国府多賀城駅	汐見台中央	12:26	12:57	4.0
			4便	国府多賀城駅	汐見台中央	15:36	16:07	10.0
			5便	国府多賀城駅	汐見台中央	17:51	18:22	6.0
多賀城西部線	平日	南宮～岩切～新田経由(北回り)	1便	多賀城駅前	ヨークベニマル塩釜店前	8:30	9:18	19.3
			2便	ヨークベニマル塩釜店	ヨークベニマル塩釜店前	10:59	12:10	24.3
			3便	ヨークベニマル塩釜店	ヨークベニマル塩釜店前	14:36	15:47	13.7
			4便	多賀城駅前	多賀城駅前	18:46	19:26	7.0
			5便	多賀城駅前	多賀城駅前	19:41	20:21	3.0
	休日	新田～岩切～南宮経由(南回り)	1便	多賀城駅前	多賀城駅前	6:40	7:20	7.7
			2便	多賀城駅前	多賀城駅前	7:30	8:10	14.0
			3便	ヨークベニマル塩釜店	ヨークベニマル塩釜店前	9:33	10:44	21.3
			4便	ヨークベニマル塩釜店	ヨークベニマル塩釜店前	12:25	13:36	17.7
			5便	ヨークベニマル塩釜店	ヨークベニマル塩釜店前	16:02	17:13	20.7
			6便	ヨークベニマル塩釜店	多賀城駅前	17:28	18:31	12.3
多賀城西部線	休日	南宮～岩切～新田経由(北回り)	1便	ヨークベニマル塩釜店	ヨークベニマル塩釜店前	10:33	11:44	16.0
			2便	ヨークベニマル塩釜店	ヨークベニマル塩釜店前	14:34	15:45	11.0
			3便	ヨークベニマル塩釜店	多賀城駅前	17:26	18:29	4.0
	休日	新田～岩切～南宮経由(南回り)	1便	多賀城駅前	ヨークベニマル塩釜店前	9:15	10:18	17.0
			2便	ヨークベニマル塩釜店	ヨークベニマル塩釜店前	11:59	13:10	19.0
			3便	ヨークベニマル塩釜店	ヨークベニマル塩釜店前	16:00	17:11	0.0

平日：令和7年9月9日（火）～9月11日（木）の3日間の平均値

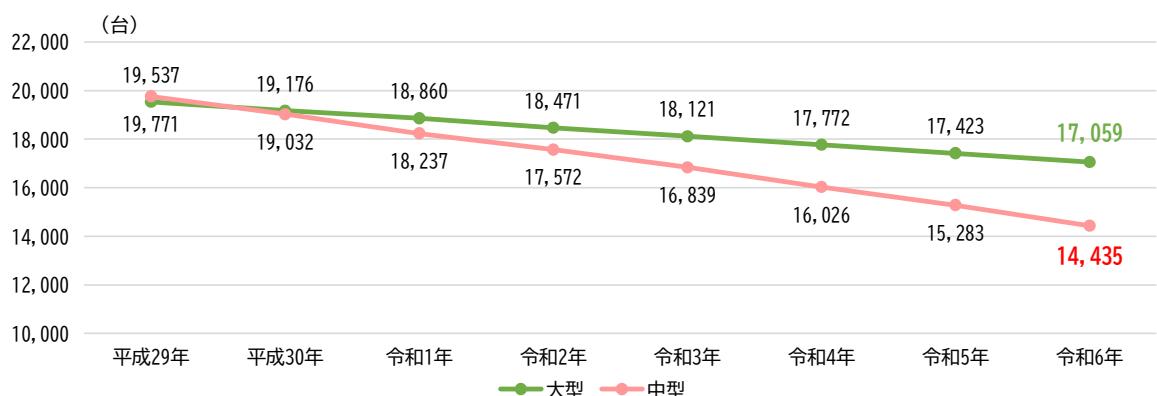
土日：令和7年9月7日（日）、1日間の値

(3) ヒアリング調査

市内の公共交通を運行する交通事業者や庁内関係課等を対象にヒアリングを実施しました。

その中から見えた現状として以下の点が挙げられます。

- ・交通事業者においては、働き方改革や人材不足などを背景に経営環境は一層厳しい状況となっています。
- ・人件費引き上げ等により、運行経費が増加し、収支率が低迷しています。
- ・庁内関係課等においては、各分野と公共交通の連携による事業効果が期待されており、福祉分野においては、高齢者等の外出機会確保や社会参加の継続、健康増進といった効果が得られると意見がありました。



資料：警察庁交通局「運転免許統計」

図 宮城県内の第二種免許保有者数の推移

【参考】地域公共交通の多面的な効果について

地域公共交通政策については、まちづくりをはじめ、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境など様々な分野と密接な関係を有しています。そのため、地域公共交通計画を策定するうえで、公共交通のサービス水準の向上のみならず、多面的な視点から課題を整理することが重要となります。



出展：近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

図 地域公共交通の多面的な効果のイメージ

2-5 公共交通を取り巻く課題

上位計画や関連計画におけるまちづくりの方向性や本市の概要、公共交通の現状、多賀城市生活交通ネットワーク計画の検証、各種調査から見えた各視点により、公共交通を取り巻く課題を以下のとおり整理しました。

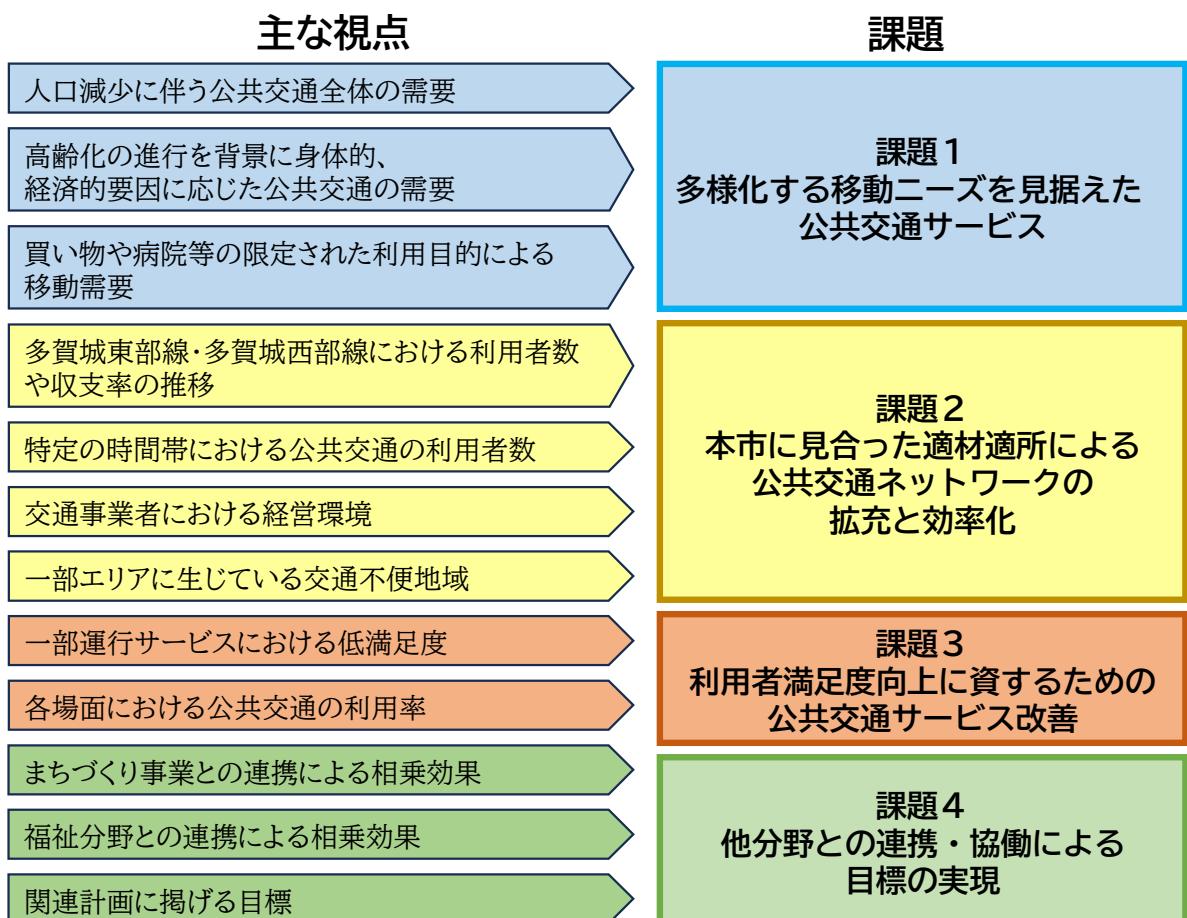


図 本市の公共交通を取り巻く課題

3. 公共交通の目指すべき将来像

3-1 計画の基本的な方針

(1) 計画の基本的な方針

多賀城市生活交通ネットワーク計画（平成 29 年度～令和 7 年度）の基本方針「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」を受け継ぎつつ、上位計画及び関連計画で掲げる土地利用のあり方等を踏まえて、本計画の基本的な方針を「多様な交通手段により、まちづくりを支える便利で持続可能な公共交通を構築する」と定めます。

〔本計画の基本的な方針〕

**多様な交通手段により、
まちづくりを支える便利で持続可能な公共交通を構築する**

■ 「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

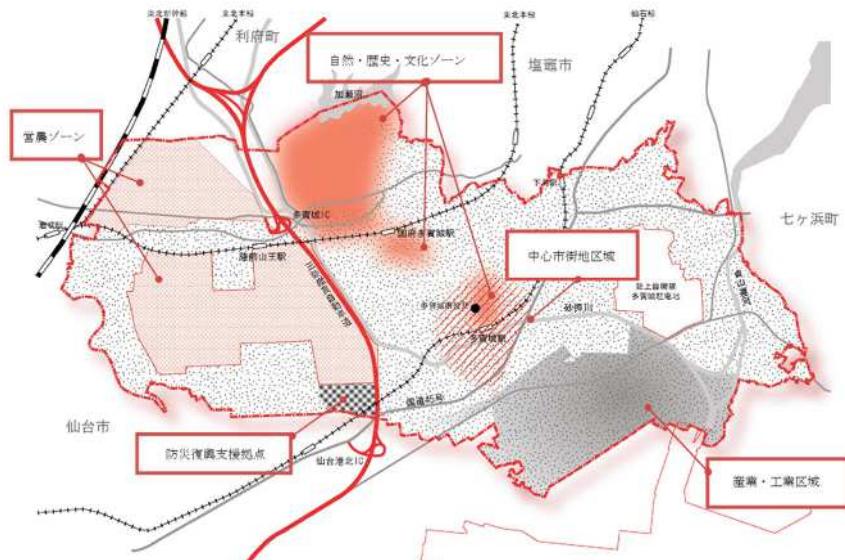
◇ 基本姿勢

- 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

強靭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

多賀市街地ゾーン	安全で快適な住環境の確保、未利用地の有効活用等により、都市機能の修復・集約を目指します。
中心市街地区域	多賀市街地ゾーンの中でも、JR仙石線多賀城駅を中心とする区域です。特に文化の方による人々の交わりを基盤に据えながら、都市活力を高めることを目指します。
産業・工業区域	多賀市街地ゾーンの中でも、市民の仕事や雇用の場を確保するとともに企業活動を促進する区域です。環境への配慮や減災技術の活用に着目しつつ、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甚大な被害を踏まえ、今後の災害に備えて防災・減災と産業復興を支援する拠点です。
農業ゾーン	優良農地としての保全を図るとともに、野菜、施設園芸などの栽培によって高品質な高収益性作物の周年栽培を目指します。
自然・歴史・文化ゾーン	JR東北本線国府多賀城駅や三段坂質自転車道多賀城インターチェンジに隣接する特性を活かして、悠久の歴史と新たな文化的発信ややすらぎを提供を通して、市民を含めて多くの方が訪れることを目指します。



3-2 計画の目標

計画期間最終年度である令和12年度までの公共交通の目標を設定します。

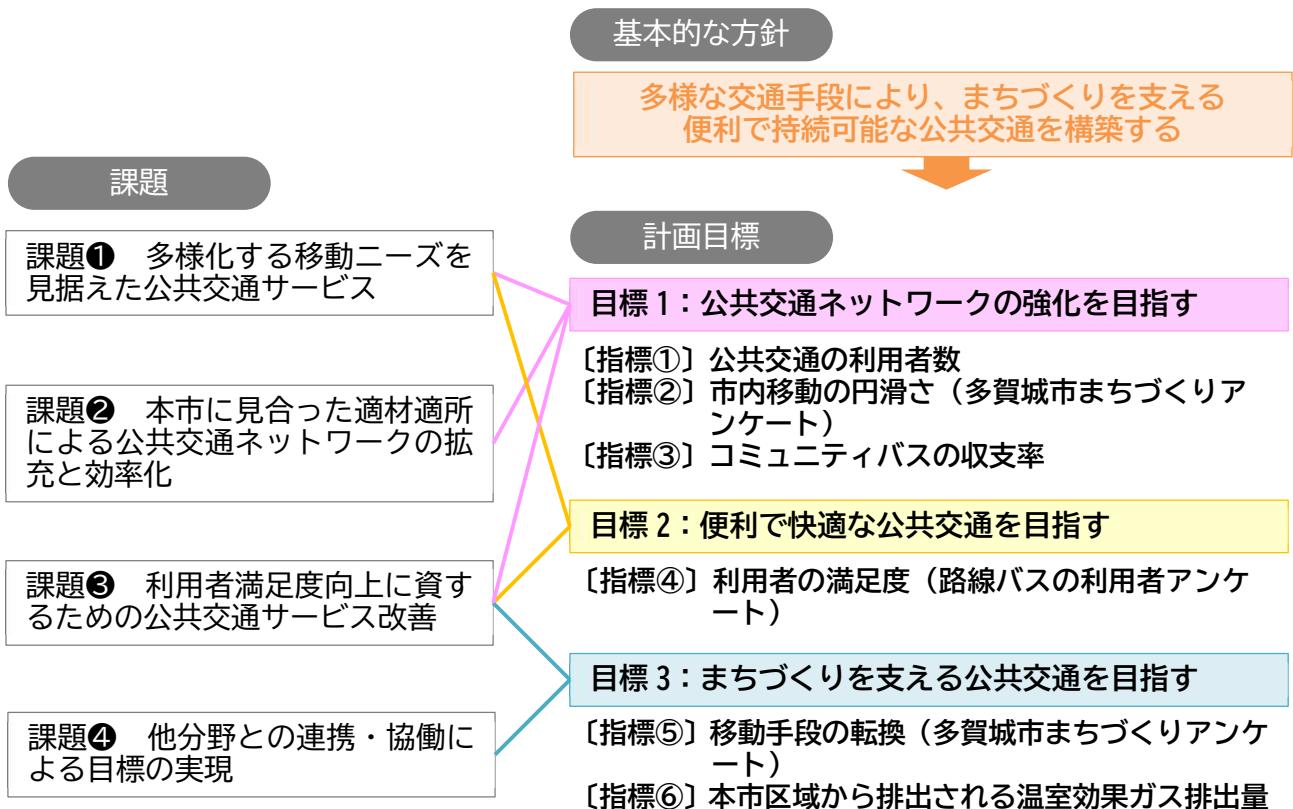


図 課題・基本方針・計画目標の関連性

目標 1：公共交通ネットワークの強化を目指す

- 既存の利用者への影響を踏まえつつ、交通不便地域の解消や運行の効率化などを図るために公共交通ネットワークを再構築します。
- 鉄道駅を拠点として多様な交通モードを有機的に結びつけることで公共交通のシームレス化を目指します。
- 中央公園スケートパークの整備や東北学院大学多賀城キャンパス跡地の再開発に伴う新たな移動需要を視野にまちなかの回遊性を向上します。

[目標を達成するための施策]

- 施策 1-1 公共交通ネットワークの再構築
- 施策 1-2 公共交通のシームレス化
- 施策 1-3 まちなかの回遊性向上

[計画の評価指標]

表 評価指標の概要

評価指標	評価の視点	現況値	目標値 (R12)
①公共交通の利用者数	公共交通ネットワークの強化によって利用者数の向上に繋がっているか評価する	3,812,178 人/年 (R5)	4,002,786 人/年 【向上】
②市内移動の円滑さ (多賀城市まちづくりアンケート)	公共交通ネットワークの強化によって移動の円滑さ向上に繋がっているか評価する	78.8% (R6)	 【向上】
③路線バスの収支率	公共交通ネットワークの適正化を図りつつ、利用拡大が促進することによって公共交通の収支率の向上に繋がっているか評価する	多賀城東部線 31.5% 多賀城西部線 18.7% (R6)	多賀城東部線 36.5% 多賀城西部線 23.7% 【向上】

目標 2：便利で快適な公共交通を目指す

- 誰もが安心かつ快適に公共交通を利用できるように、デジタル技術を活用した情報提供の高度化や待合環境の改善を目指します。

[目標を達成するための施策]

- 施策 2-1 快適な公共交通に向けた利用環境整備と分かりやすい情報提供

[計画の評価指標]

表 評価指標の概要

評価指標	評価の視点	現況値	目標値 (R12)
④利用者の満足度（路線バスの利用者アンケート）	利用環境の向上によって利用者の満足度向上に繋がっているか評価する	多賀城東部線 75.6% 多賀城西部線 69.8% (R7)	 【向上】

目標3：まちづくりを支える公共交通を目指す

- にぎわいや外出機会の創出、健康増進といった他分野との連携・協働を図りながら、公共交通の利用を促進します。
- 普段公共交通を利用しない人や本市に転入される人などを対象に、自動車移動から公共交通を「かしこく」使う方向性への転換を図るために公共交通を利用するきっかけづくりを推進します。
- 公共交通の利用を促進し、自動車移動の抑制及び温室効果ガス排出量の削減を図り、ゼロカーボンシティの実現に貢献します。

[目標を達成するための施策]

- 施策3-1 他分野と連携した利用促進
- 施策3-2 公共交通を利用するきっかけづくり
- 施策3-3 ゼロカーボンシティ実現に向けた取組

[計画の評価指標]

表 評価指標の概要

評価指標	評価の視点	現況値	目標値 (R12)
⑤移動手段の転換（多賀城市まちづくりアンケート）	自宅から市内・市外への主な移動手段から公共交通への転換状況を評価する	37.6% (R7)	 【向上】
⑥本市区域から排出される温室効果ガス排出量	ゼロカーボンシティに寄与することによって、温室効果ガス排出量が削減しているか評価する	433,000t-CO ₂ (H31)	217,000t-CO ₂ 【削減】

3-3 目指すべき公共交通ネットワーク

(1) 交通結節点及び公共交通ネットワークの位置づけ

本市の交通結節点及び公共交通ネットワークについては、「多賀城市都市計画マスタープラン」等における位置づけと整合をはかりつつ、以下のとおり位置づけます。

表 交通結節点の位置づけ

区分	機能・役割	拠点
一次拠点	・広域交通及び地域内交通が接続し、各階層の路線間の乗継を行う場所	・多賀城駅
二次拠点	・市内で広域交通が利用できる場所	・下馬駅 ・国府多賀城駅 ・陸前山王駅
域外拠点	・市外で地域内交通から広域交通に乗継ができる場所	・岩切駅

表 交通ネットワークの体系

区分	機能・役割	公共交通
広域交通	・本市の経済発展や交流の促進を支える、市内外の移動を担う交通	・JR東北本線 ・JR仙石線 ・JR仙石東北ライン ・ミヤコーバス汐見台団地線※
地域内交通	・市内の日常生活における移動を担う交通 ・交通結節点で広域交通に接続することで市域を跨ぐ移動を担う交通	・その他の路線バス ・乗用タクシー ・新たなモビリティサービス

※汐見台団地線については地域間幹線系統補助の対象路線となっています。

■ 「多賀城市都市計画マスタープラン」における拠点の位置づけ

多賀城駅周辺を都市拠点として位置づけます。当該拠点は、市街地再開発事業により整備された図書館、子育て支援施設等の都市機能が集積し、多様な世代の人々の交流の場の創出を図ります。

(2) 公共交通ネットワークの将来イメージ

計画期間最終年度となる令和12年度を目標としています。

《公共交通ネットワーク形成の基本的な考え方》

- 地域内交通と広域交通を有機的に繋ぐ「交通結節点」の機能を強化します
- 市外との広域的な移動を支える「広域交通」を促進します
- 市内での円滑な移動を支える「地域内交通」の利便性を向上します



図 公共交通ネットワークの将来イメージ

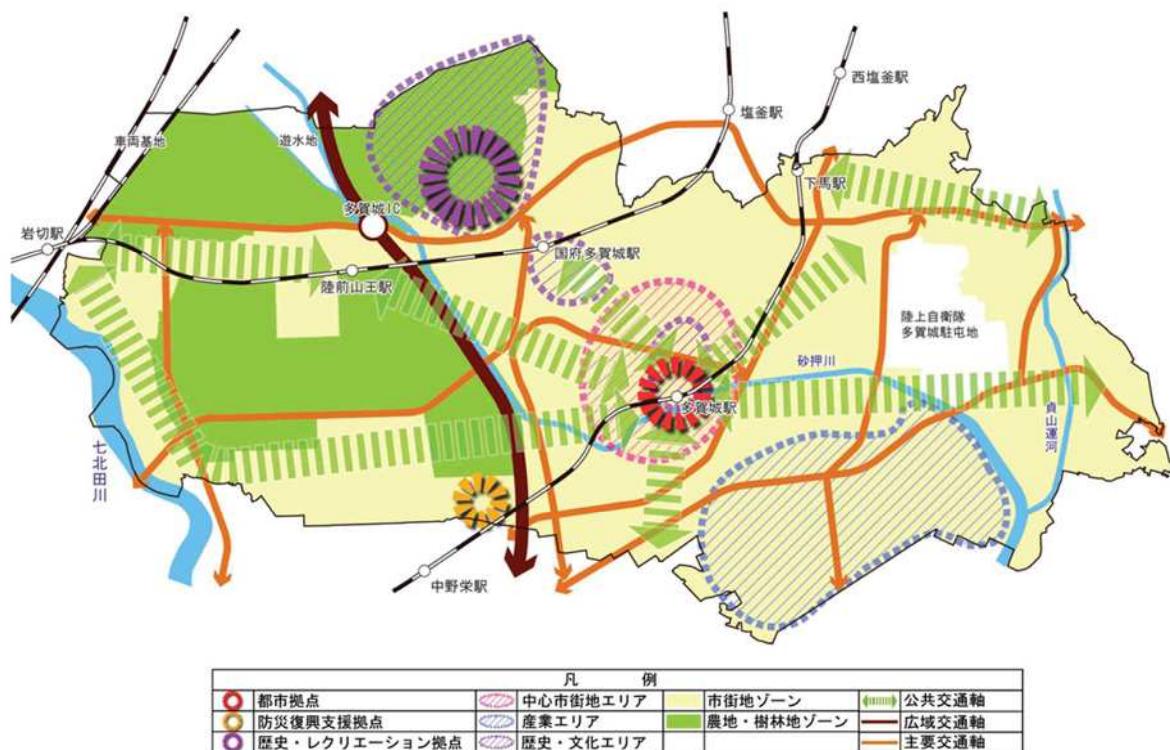
[公共交通ネットワークが実現することで期待される移動イメージ]

- 公共交通サービスを利用して誰もが市内を自由に移動できる
- 特別史跡多賀城跡や中央公園スケートパーク等へアクセスしやすくなる
- 抛点において他の交通モード間の乗継がスムーズにできる

■ 「多賀城市都市計画マスター プラン」における将来都市構造図

市街地は、多賀城駅周辺を中心に、東北随一の文化交流拠点として相応しい機能を有した施設と駅周辺の環境整備を実施して都市機能の増進を図ります。市街地を取り巻く特別史跡多賀城跡周辺の緑地、農地及び樹林地は、豊かな自然環境として保全及び活用を図り、都市環境と調和がとれた暮らしやすい都市を形成します。

また、安全・安心で利便性の高い市民生活の維持及び物資輸送や各施設へのアクセス利便性を促進するため、市内及び市内外を結ぶ交通軸の形成を図り、本市の経済発展や交流の促進を支えます。



資料：多賀城市都市計画マスター プラン

図 将来都市構造図

4. 目標を達成するための施策

本計画の目標達成に向けて、計画期間最終年度である令和12年度までの5か年で実施する施策を体系づけて整理します。また、重要かつ優先的と判断した施策・事業については、重点施策に位置づけて着実な事業推進を図ります。

表 施策・事業の一覧

目標	No	施策	取組イメージ（案）	重点施策
目標1 公共交通ネットワークの強化を目指す	1-1	公共交通ネットワークの再構築	<ul style="list-style-type: none">・地域内交通の再編（多賀城東部線・多賀城西部線の運行のあり方検討、車両の縮小化など）・交通不便地域の解消（実証運行の企画・実施、「交通空白」解消緊急対策事業の活用など）・他地域の先進事例などの収集・調査	●
	1-2	公共交通のシームレス化 ^{※1}	<ul style="list-style-type: none">・交通結節点の機能強化（乗り場等の案内強化など）・他の交通モードへの乗継強化（広域交通との乗継ダイヤの改善など）	
	1-3	まちなかの回遊性向上	<ul style="list-style-type: none">・新たなモビリティサービスなどの導入検討（多賀城駅、国府多賀城駅等から特別史跡へのマイクロモビリティ^{※2}の実証実験）	●
目標2 便利で快適な公共交通を目指す	2-1	快適な公共交通に向けた利用環境整備と分かりやすい情報提供	<ul style="list-style-type: none">・公共交通マップによる情報発信・各路線の案内強化・標準的なバス情報フォーマット（G T F S – J P^{※3}）等のデータ整備及び活用・既設施設（コンビニエンスストアやスーパーマーケットなど）のスペース利活用・他地域の先進事例などの収集・調査	●
目標3 まちづくりを支える公共交通を目指す	3-1	他分野と連携した利用促進	<ul style="list-style-type: none">・バス運賃割引制度の見直し（手法や割引条件の改善・検討など）・商業施設等との連携	●
	3-2	公共交通を利用するきっかけづくり	<ul style="list-style-type: none">・モビリティマネジメント^{※4}の企画・実施・イベントや施設利用の際に公共交通機関の利用促進の強化（公共交通の案内など）	
	3-3	ゼロカーボンシティ実現に向けた取組	<ul style="list-style-type: none">・ノーマイカーデー等の企画・実施・他地域の先進事例などの収集・調査	

※1：シームレス化とは、乗継等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすること。

※2：マイクロモビリティとは、自動車よりコンパクトで機動性が高く地域の手軽な移動の足となる1人または2人乗り程度の車両のこと。

※3：G T F S – J Pとは、「標準的なバス情報フォーマット」における静的データフォーマットであり、国際的に広く利用されている公共交通用データフォーマット「G T F S」を基本に、日本の状況を踏まえて拡張されたものです。

※4：モビリティマネジメントとは、一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策である。

目標1：公共交通ネットワークの強化を目指す

施策1-1 公共交通ネットワークの再構築

重点施策

■ねらい

- 既存の利用者への影響を踏まえつつ、更なる公共交通ネットワークの強化や需要と供給のバランスを踏まえた運行の効率化を図ります。
- 東部エリアの一部交通不便地域において、地域特性や住民ニーズ等を踏まえた対応策を検討し、交通不便地域の解消を図ります。
- 最適な交通モードの配置により、公共交通の最適化を図ることによって、収支率の改善に繋げます。

■取組イメージ（案）

- 地域内交通の再編（多賀城東部線・多賀城西部線の運行のあり方検討、車両の縮小化など）
- 交通不便地域の解消（実証運行の企画・実施、「交通空白」解消緊急対策事業の活用など）
- 他地域の先進事例などの収集・調査

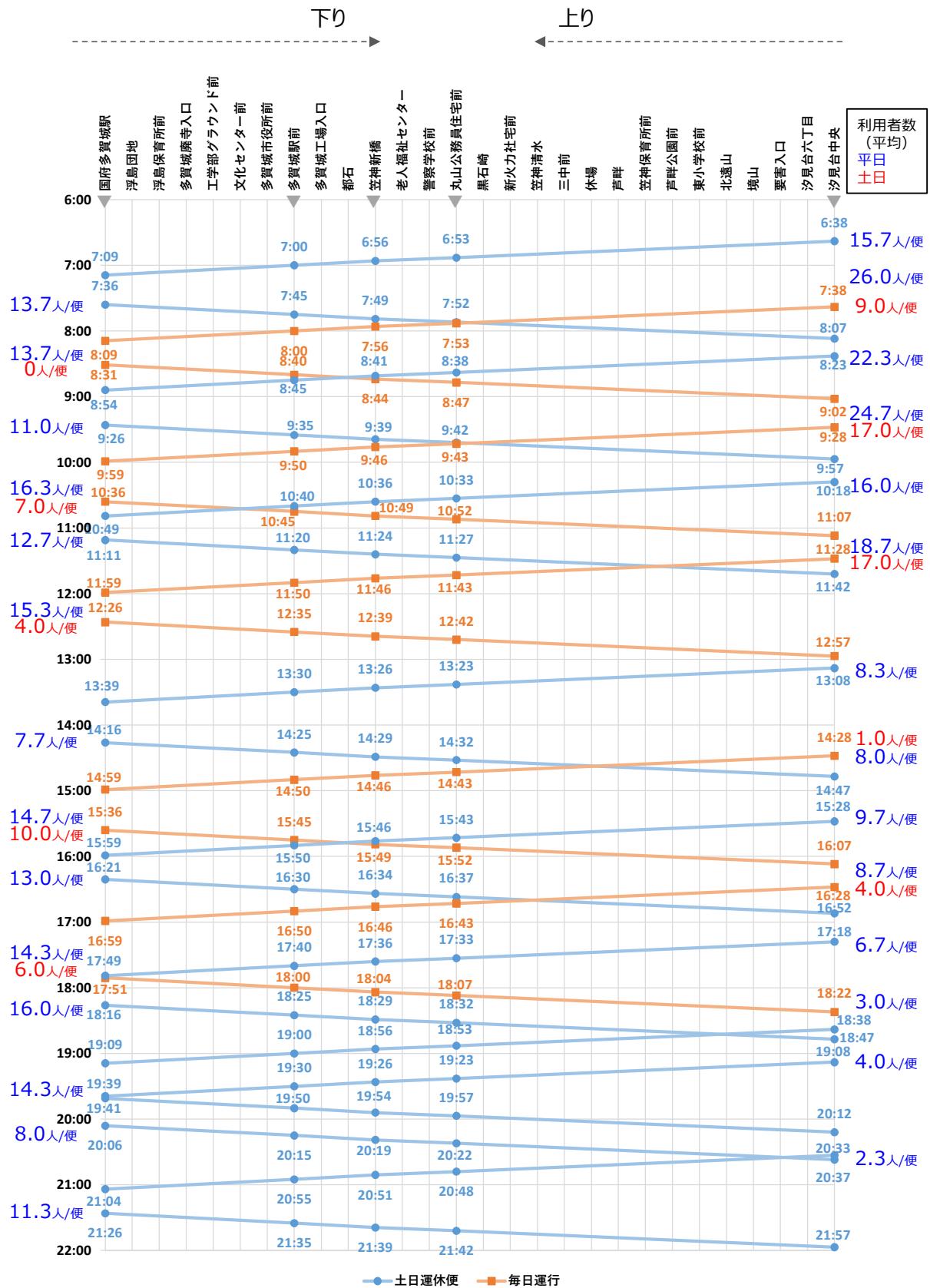
■実施主体・実施スケジュール

[実施主体]

多賀城市	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	●	●	—	●

[実施スケジュール]

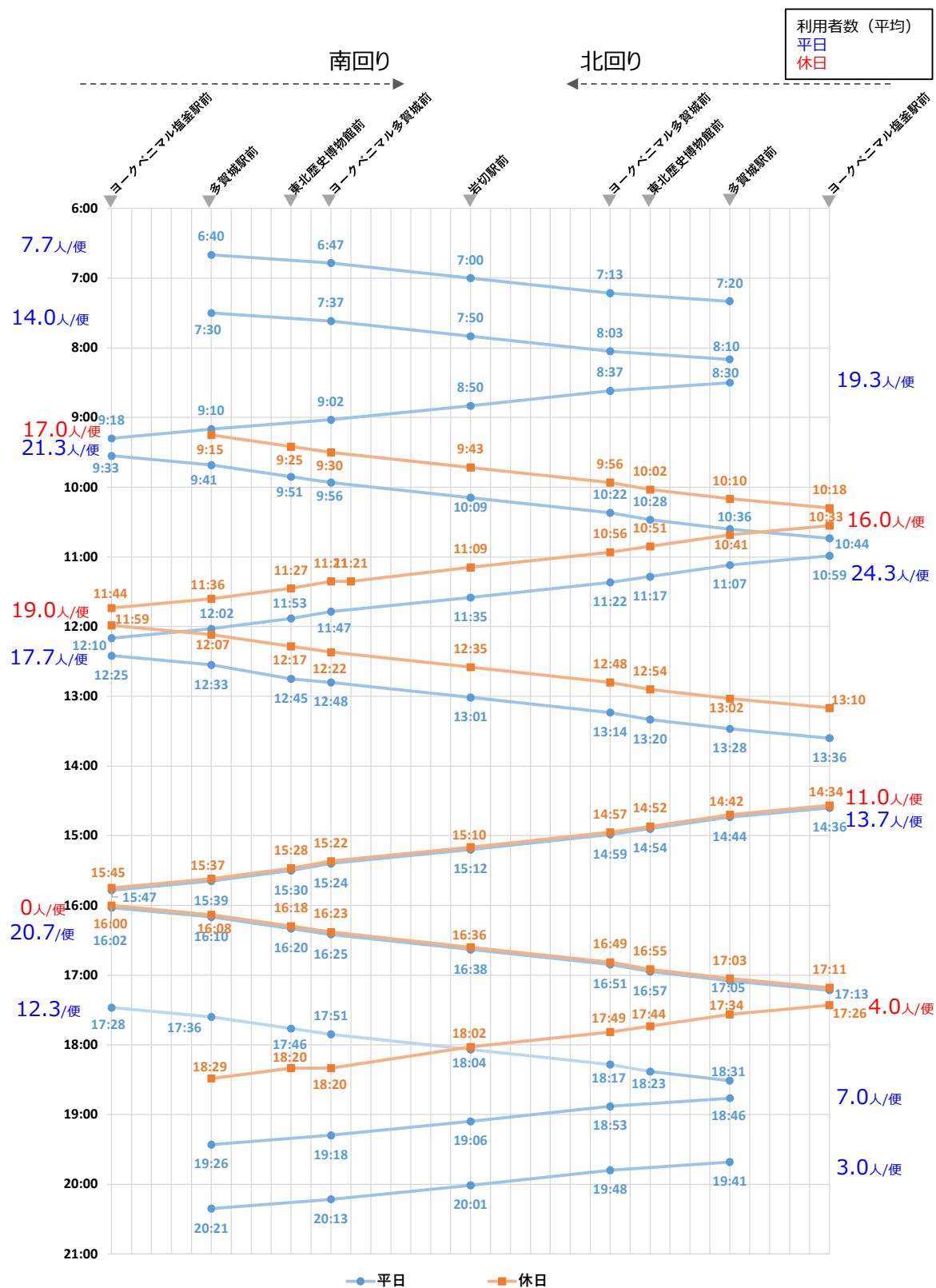
- 地域内交通の再編に向けた検討・導入：令和9年度～
- 交通不便地域の解消に向けた実証運行の検討導入：令和8年度～令和9年度



平日：令和7年9月9日（火）～9月11日（木）の3日間の平均値
土日：令和7年9月7日（日）、1日間の値

図 多賀城東部線の運行ダイヤと利用者数の状況

4. 目標を達成するための施策



平日：令和7年9月9日（火）～9月11日（木）の3日間の平均値
土日：令和7年9月7日（日）、1日間の値

図 多賀城西部線の運行ダイヤと利用者数の状況

施策 1-2 公共交通のシームレス化

■ねらい

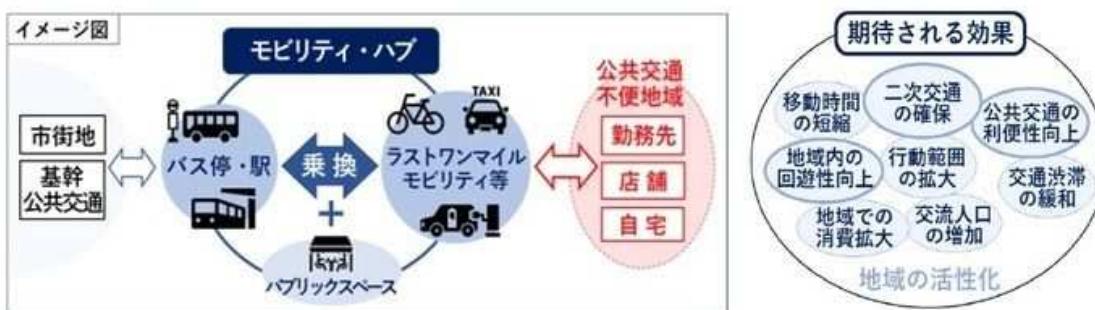
- ・一次拠点として位置づけるJR多賀城駅における交通結節点の機能強化や交通モード間のスムーズな乗継調整により、交通結節点の強化を図ります。

■取組イメージ（案）

- ・交通結節点の機能強化（乗り場等の案内強化など）
- ・他の交通モードへの乗継強化（広域交通との乗継ダイヤの改善など）

【参考】モビリティハブについて

モビリティハブとは、様々なモビリティを一つの拠点に集約して配置し、バス停や駅と目的地の間の移動手段を確保することを目的とした施設です。移動手段が確保されることで、地域内の回遊性の向上や公共交通の利便性の向上なども期待できます。



出展：久留米市ホームページ

図 モビリティハブの概念図

■実施主体・実施スケジュール

[実施主体]

多賀城市	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	●	●	—	—

[実施スケジュール]

- ・利用状況に応じて乗り場等の案内強化と広域交通の乗継ダイヤの改善の検討・実施：令和8年度～

施策 1-3 まちなかの回遊性向上

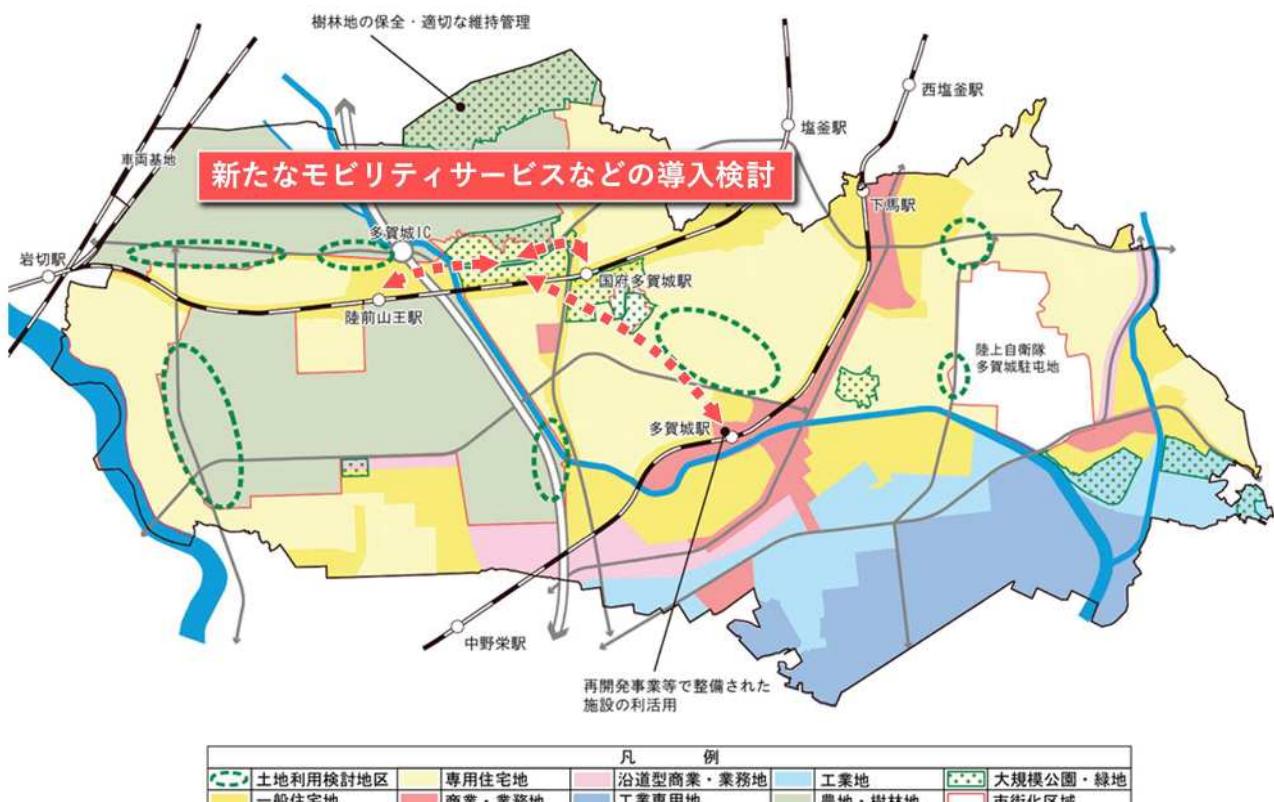
重点施策

■ねらい

- 特別史跡多賀城跡や中央公園スケートパーク、東北学院大学多賀城キャンパス跡地の再開発に伴う新たな移動需要を視野に検討を図ります。

■取組イメージ（案）

- 新たなモビリティサービスなどの導入検討（多賀城駅、国府多賀城駅から特別史跡へのマイクロモビリティの実証実験）



※土地利用の方針図の上に追記しています。

資料：多賀城市都市計画マスタープラン

図 新たなモビリティサービスなどの導入イメージ（案）

【参考】シェアリングサービスについて

モビリティのシェアリングサービスとは、車や自転車などを複数の利用者で共有して利用できるサービスのことであり、電動キックボードや超小型EV車両など用途に応じた様々なモビリティがあります。

各地域が抱える交通課題は様々ですが、多種多様なモビリティの特性を活かしたまちづくりや地域交通課題解決への活用が期待されています。



出典：日本マイクロモビリティ協会ホームページ

図 各地域での活用イメージ

■実施主体・実施スケジュール

[実施主体]

多賀城市	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	—	●	●	—

[実施スケジュール]

- ・新たなモビリティサービスによる実証実験の検討・導入：令和8年度～

目標2：便利で快適な公共交通を目指す

施策2-1 快適な公共交通に向けた利用環境整備と分かりやすい情報提供

重点施策

■ねらい

- ・市内を運行する公共交通について、全ての交通モードが網羅された路線図や時刻表、乗継の案内など分かりやすく提供し、初めて公共交通を利用する方でも安心して利用できるような情報提供ツールを検討・作成します。
- ・バス等の待ち時間を快適に過ごせるように沿線の既存施設との連携により、待合環境の改善を図ります。

■取組イメージ（案）

- ・公共交通マップによる情報発信
- ・各路線の案内強化
- ・標準的なバス情報フォーマット（G T F S – J P）等のデータ整備及び活用
- ・既設施設（コンビニエンスストアやスーパー・マーケットなど）のスペース利活用
- ・他地域の先進事例などの収集・調査

【事例】富山県「でんしゃ・バスまち店舗」の取組

富山県では、「でんしゃ・バスまち店舗」と名付けて、電車やバスの利用者が、日差しの強い日や雨・雪が降る日でも、駅やバス停の近くの店舗の中で、快適に電車やバスを待つことができるようにする取組みを実施しています。



(共通 店舗入口ステッカー)



(ファミリーマート ミニのぼり)



(ファミリーマート 店内ポスター)

出典：富山県ホームページ

図 民間店舗を活用したバス待ち環境の改善イメージ（案）

■実施主体・実施スケジュール

[実施主体]

多賀城市	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	●	●	●	—

[実施スケジュール]

- ・公共交通マップによる情報発信の検討・実施：令和8年度～
- ・利用状況に応じて各路線の案内強化の検討・実施：令和8年度～
- ・G T F S – J P等のデータ整備と活用検討：令和8年度～
- ・地域内交通の再編状況に応じて既設施設のスペース利活用に向けた検討・実施：令和9年度～

【参考】クーリングシェルターの開放について

本市では、国において宮城県内に熱中症特別警戒アラートが発表された際に、指定されている公共施設や民間施設をクーリングシェルターとして解放することとしています。なお、クーリングシェルター開放時には「のぼり旗」を掲示しています。



出典：多賀城市公表資料

図 クーリングシェルターの「のぼり旗」

目標3：まちづくりを支える公共交通を目指す

施策3-1 他分野と連携した利用促進

重点施策

■ねらい

- ・高齢者及び障害者の社会参加や外出機会の創出を図り、健康増進といった福祉分野との連携を図ります。
- ・公共交通沿線の商業施設等を利用することによる地域経済の活性化を図ります。

■取組イメージ（案）

- ・バス運賃割引制度の見直し（手法や割引条件の改善・検討など）
- ・商業施設等との連携



図 商業施設等との連携の一例（施設への乗り入れ）

■実施主体・実施スケジュール

[実施主体]

多賀城市	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	●	●	●	—

[実施スケジュール]

- ・新手法によるバス運賃割引制度の導入：令和8年度～
- ・商業施設等との連携に向けた検討・導入：令和8年度～

施策 3-2 公共交通を利用するきっかけづくり

■ねらい

- ・公共交通の利用方法や利便性を周知し、公共交通への親しみを醸成することで、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促すモビリティマネジメント等を推進します。

■取組イメージ（案）

- ・モビリティマネジメントの企画・実施
- ・イベントや施設利用の際に公共交通機関の利用促進の強化（公共交通の案内など）

■実施主体・実施スケジュール

[実施主体]

多賀城市	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	—	●	●	●

[実施スケジュール]

- ・モビリティマネジメントの企画と実施：令和 8 年度～
- ・イベントや施設利用時の公共交通の案内検討・実施：令和 8 年度～

施策 3-3 ゼロカーボンシティ実現に向けた取組

■ねらい

- ・公共交通機関の利用を促進し、自動車移動の抑制及び温室効果ガス排出量の削減を図り、ゼロカーボンシティの実現に貢献します。

■取組イメージ（案）

- ・ノーマイカーデー等の企画・実施
- ・他地域の先進事例などの収集・調査



[エコ通勤実施のメリット]

◇地域にとって

- ・周辺地域の通勤時間帯の渋滞緩和が期待できます
- ・公共交通の利用者数の増加 ⇔ 公共交通サービス水準の向上等が期待できます
- ・地球温暖化防止に寄与します

◇事業所にとって

- ・企業イメージの向上が図れます（環境配慮行動として ISO 14001、CSRへ位置づけ）
- ・マイカー通勤者のための駐車場の経費の削減、社有地の有効利用につながります
- ・従業員の健康増進、通勤時の事故減少、定時出勤等に寄与します

◇従業員にとって

- ・公共交通や自転車、徒歩での通勤は、健康増進にも役立ちます
- ・渋滞に巻き込まれず通勤できます

出典：交通エコロジー・モビリティ財団

図 エコ通勤の啓発ポスター

■実施主体・実施スケジュール

[実施主体]

多賀城市	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	—	●	●	●

[実施スケジュール]

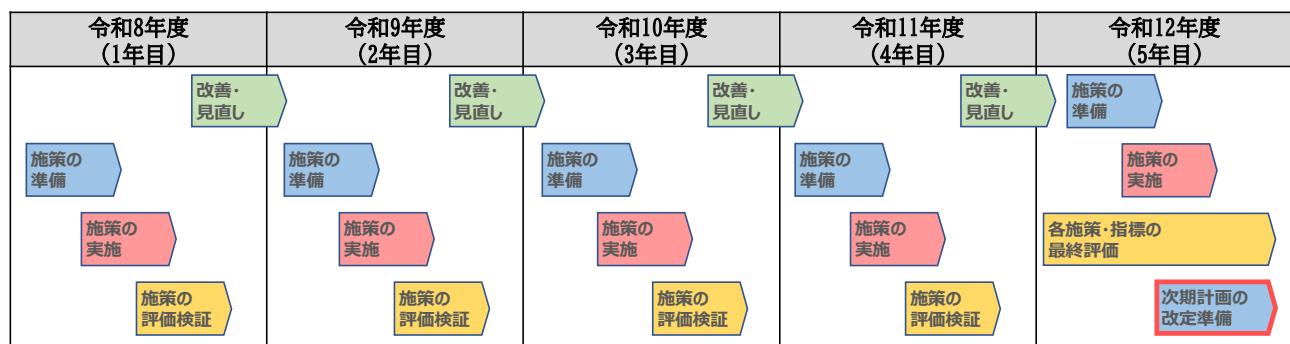
- ・ノーマイカーデー等の企画・実施：令和 8 年度～

5. 計画の実現に向けて

5-1 計画の推進

目標とする将来都市像を実現するため、多賀城市地域公共交通協議会を中心として、計画策定・変更（P l a n）、施策の実施（D o）、評価・検証（C h e c k）、見直し・改善（A c t i o n）のPDCAサイクルを繰り返しながら継続的に品質を向上していきます。さらに、よりよい本市の都市交通環境を実現するため、住民・行政機関・交通事業者等の連携により、継続的な取り組みを展開します。

表 計画期間のスケジュールイメージ



5-2 関係主体の役割

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「住民」の三者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指します。

更に、公共交通に関する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指します。

持続的なサービス供給のために、公共交通を運営する人材確保や公共交通インフラの維持・確保が困難になる等の公共交通事業環境の悪化への対応について、各事業者がそれぞれ独自の取組を推進していくだけでなく、行政や住民等の関係者が協力・連携して取り組むことが重要となることから、自治組織等における機運の醸成や課題解決に向けた伴走支援を実施します。

表 関係主体の役割

関係主体	主な役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の策定、見直し ・施策・事業の検討・実施・支援 ・関係者間の調整 ・運行状況・利用実績等の計測・収集 等
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・施策・事業の検討・実施 ・関係者との相互連携・協力 ・運行状況・利用実績等の計測・収集 等
住民	住民・公共交通利用者（個人）
	地域、企業・事業者（集団）
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の積極的な利用 ・イベント等への積極的な参加 等
	<ul style="list-style-type: none"> ・施策・事業への協力 ・行政や交通事業者との協働 等

5-3 推進体制

本計画の推進に当たっては、多賀城市地域公共交通協議会において、年間スケジュールを参考に定期的に進捗状況の確認を行うとともに、目標に対する指標・数値目標などの検証・モニタリングなどを行い、必要に応じて改善策の検討を行います。

5-4 評価指標

本計画で設定した基本方針を踏まえて目標の達成状況を把握するとともに、施策・事業の効果を捉えるため、評価指標及び目標値を設定します。

表 本計画の評価指標

No	評価指標	算出方法	現況値	目標値 (R12)
1	公共交通の利用者数	・ JR（多賀城駅、下馬駅、国府多賀城駅）及び路線バス（多賀城東部線、多賀城西部線、汐見台団地線）の利用者数を確認する。	3,812,178 人/年 (R5)	4,002,786 人/年 【向上】
2	市内移動の円滑さ（多賀城市まちづくりアンケート）	・ 多賀城市まちづくりアンケートにて、市内移動の円滑さを4段階評価（できている、どちらかといえばできている、どちらかといえばできない、できていない）で把握する。 ・ 4段階評価のうち、「できている」「どちらかといえばできている」を合算した割合を算出する。	78.8% (R6)	 【向上】
3	路線バスの収支率	・ 路線バスの運行経費及び運賃収入を基に収支率を算出する。	多賀城東部線 31.5% 多賀城西部線 18.7% (R6)	多賀城東部線 36.5% 多賀城西部線 23.7% 【向上】
4	利用者の満足度（路線バスの利用者アンケート）	・ 路線バスの利用者アンケートにて、満足度を5段階評価（満足している、やや満足している、どちらでもない、あまり満足していない、満足していない）で把握する。 ・ 5段階評価のうち、「満足している」「やや満足している」を合算した割合を算出する。	多賀城東部線 75.6% 多賀城西部線 69.8% (R7)	 【向上】
5	移動手段の転換（多賀城市まちづくりアンケート）	・ 多賀城市まちづくりアンケートにて、自宅から市内・市外への主な移動手段を各選択肢（自動車・バイク、自転車、徒歩、鉄道、バス、自動車に同乗）で把握する。 ・ 各選択肢のうち、「鉄道」、「バス」のいずれかを選択した回答者の割合を算出する。	37.6% (R7)	 【向上】
6	本市区域から排出される温室効果ガス排出量	・ 温室効果ガス排出量を確認する。 ・ 多賀城市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）に掲げる、削減目標と同値とします。	433,000t-CO ₂ (H31)	217,000t-CO ₂ 【削減】



多賀城市地域公共交通計画【本編】
令和 8 年 月
