

# 多賀城市地域公共交通計画

## 【資料編】

令和 8 年 月

多賀城市地域公共交通協議会



# 目 次

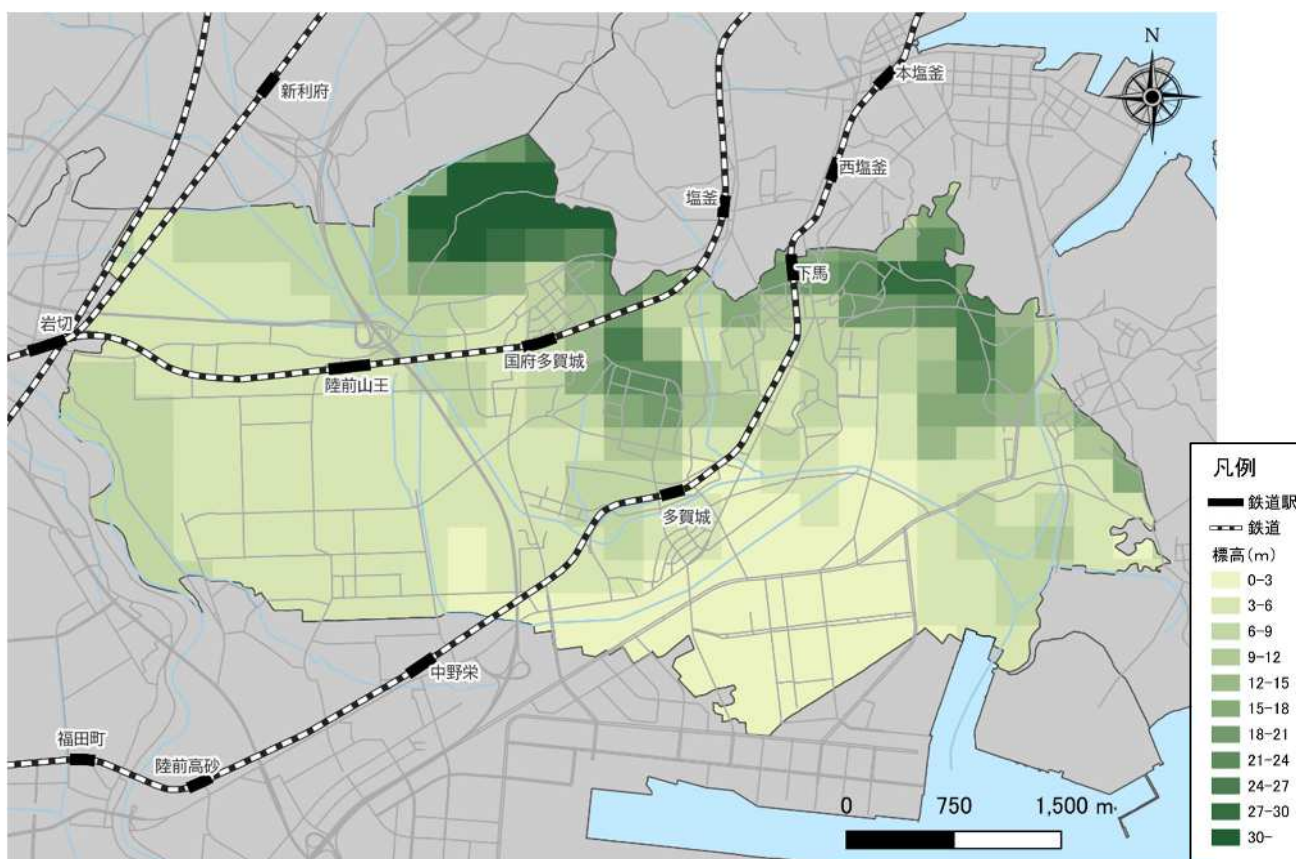
1. 地域の現状.....	1
1-1 地形的な特性.....	1
1-2 人口の推移と推計.....	3
1-3 生活利便施設等の立地.....	6
1-4 市民の移動実態.....	8
1-5 滞留人口.....	11
1-6 交流人口の現状.....	12
1-7 自動車の保有状況.....	13
2. 公共交通の現状.....	14
2-1 鉄道.....	14
2-2 路線バス.....	15
2-3 乗用タクシー.....	22
3. 各種調査.....	23
3-1 市民アンケート.....	23
3-2 バス利用実態調査.....	26
3-3 公共交通事業者ヒアリング調査.....	30
3-4 多賀城市役所関係課等におけるヒアリング調査.....	31
4. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性.....	33
4-1 まちが目指す将来像の整理.....	33
4-2 公共交通の役割の整理.....	34
5. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の実施状況.....	38
6. 計画策定の経過.....	46



# 1. 地域の現状

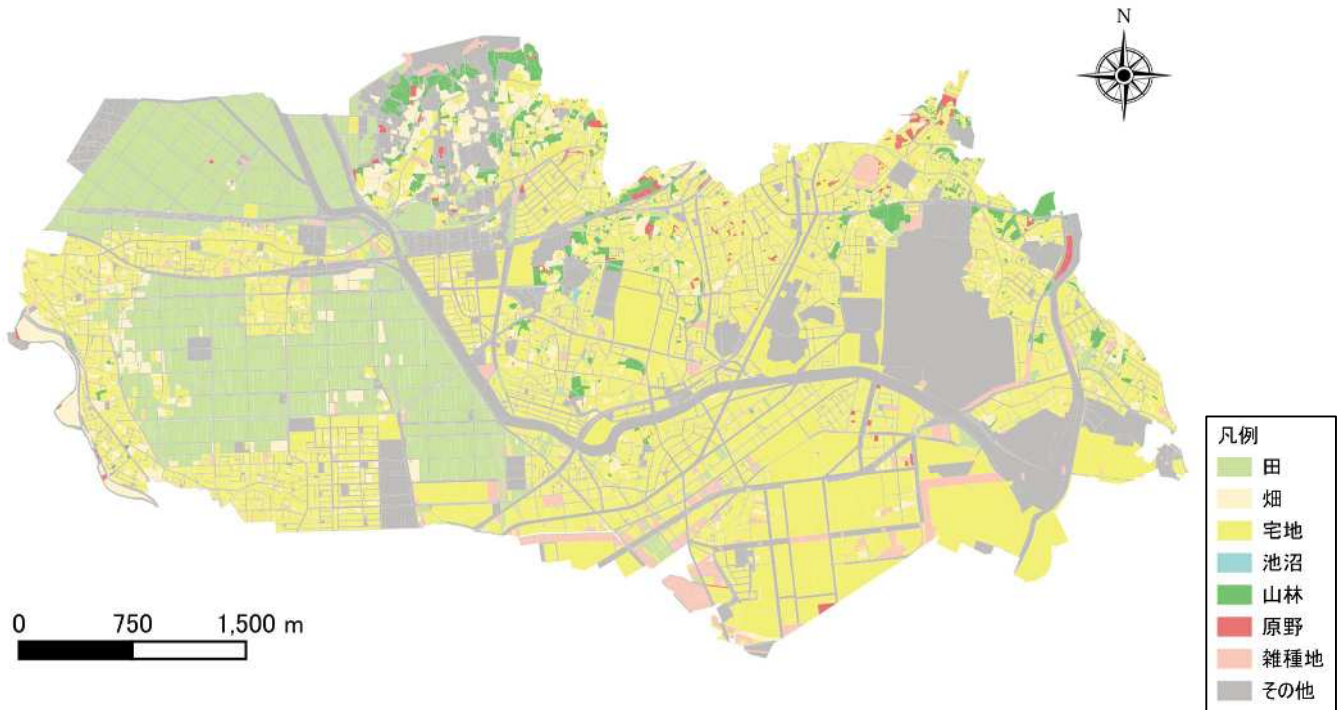
## 1-1 地形的な特性

標高をみると、市内北部及び市内北東部は小高い丘になっておりますが、多賀城市の大部分は、標高が0mから6mと比較的に平坦な地形となっております。



出典：国土数値情報 標高・傾斜度5次メッシュデータ  
図 標高

多賀城市の総面積は 19.69 km<sup>2</sup>とコンパクトであり、そのうち約 5 割を「宅地」、約 2 割を「田」が占めています。なお、「その他」には、主に公衆用道路や公園などが含まれています。



資料：多賀城市所有 GIS データ

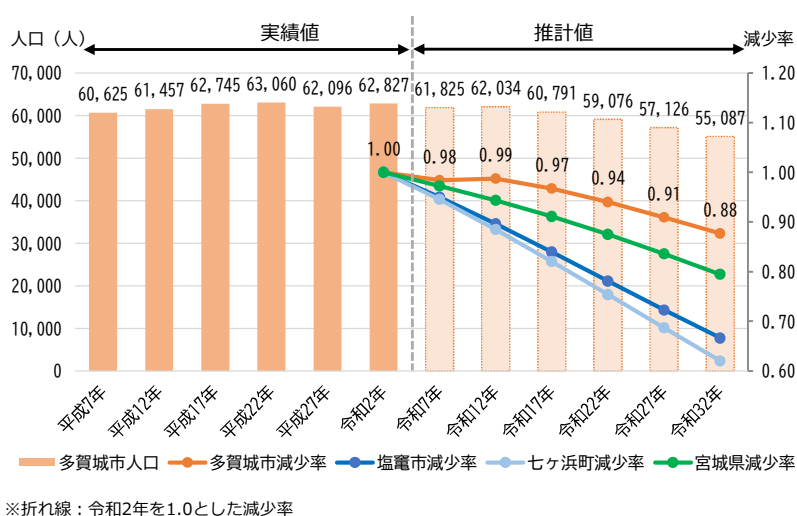
図 地目別面積

## 1-2 人口の推移と推計

### (1) 人口・世帯数の推移

多賀城市の人口は令和 2 年で 62,827 人となっています。また、「まち・ひと・しごと創生多賀城市人口ビジョン」での市独自推計では、令和 32 年には、55,087 人まで減少することが予測されています。

県全体や周辺市町の人口減少率と比較すると、多賀城市の減少率は緩やかとなっています。

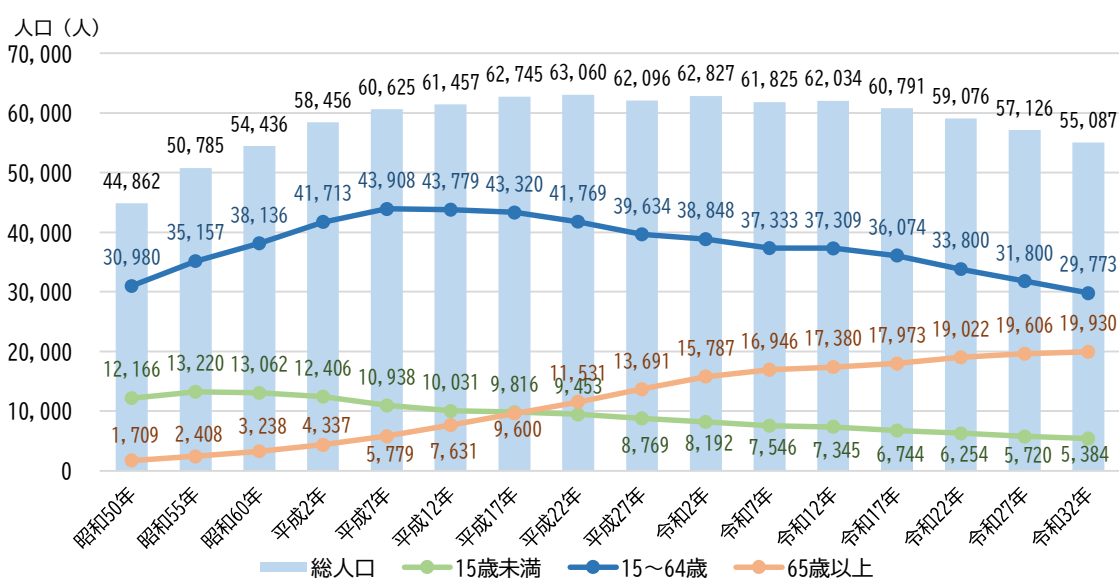


資料：令和 2 年までは国勢調査（総人口には国勢調査時点での年齢不詳者を含む）、令和 7 年以降は、多賀城市が人口ビジョンによる令和 7 年市独自推計（将来展望）、その他が社人研による将来の男女 5 歳階級別推計人口（令和 5 年推計）

図 多賀城市の人口推移と見通し

65 歳以上の人口は、令和 2 年で 15,787 人と 10 年前の 11,531 人（平成 22 年）から 4,256 人（約 36.9%）増加しています。将来的には、令和 32 年までに 4,143 人（約 26.2%）増加し、19,930 人となる予測となっています。

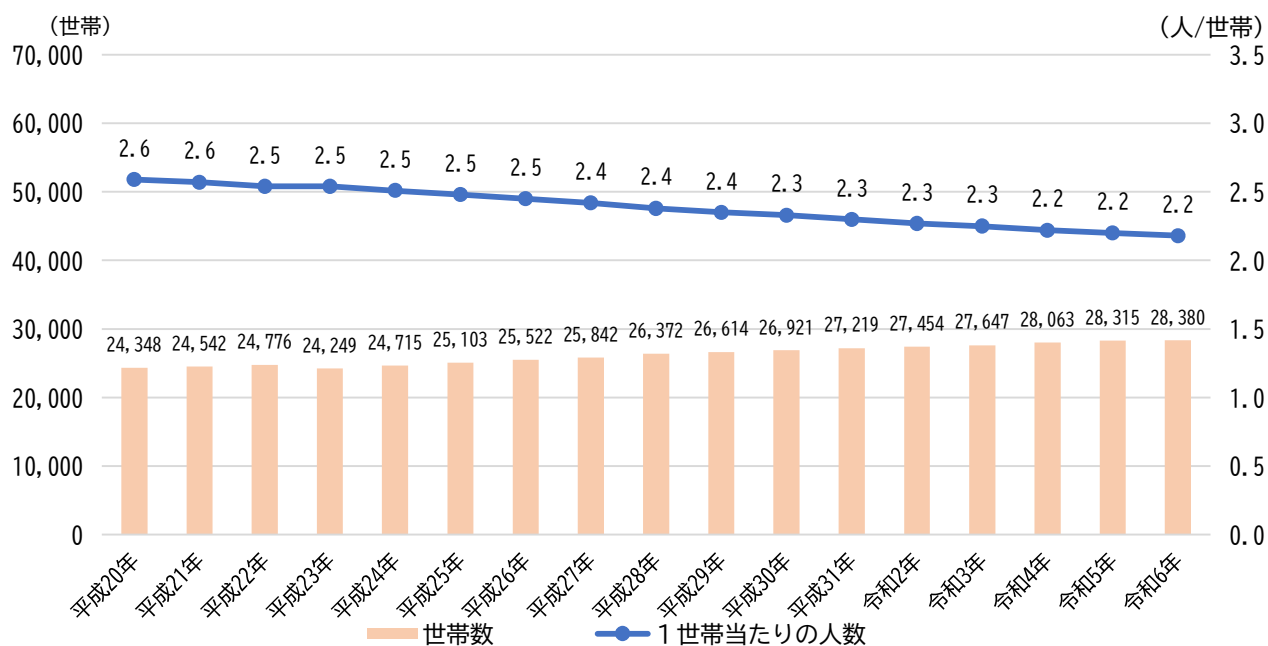
15 歳未満の人口は、令和 2 年で 8,192 人となっており、10 年前の 9,453 人（平成 22 年）から 1,261 人（約 13.3%）減少しています。将来的には、令和 32 年までに 2,808 人（約 34.3%）減少し、5,384 人となる予測となっています。



資料：令和 2 年までは国勢調査（総人口には国勢調査時点での年齢不詳者を含む）、令和 7 年以降は人口ビジョンによる令和 7 年市独自推計（将来展望）

図 年齢 3 区分別人口推移と将来推計

世帯数は増加傾向となっており、令和6年で28,380世帯となっています。また、世帯当たり人員数は緩やかに減少し、令和6年に2.2人となっています。



資料：平成23年-平成30年 多賀城市統計書（各年12月末現在）、  
令和元年-令和6年 多賀城市住民基本台帳移動別集計（12月現在）

図 世帯数と世帯当たり人員数の推移

## (2) 人口の分布

市内全域に人口が広く分布していますが、多賀城駅周辺や仙台市との市境などに人口密度が高い地域が点在しています。

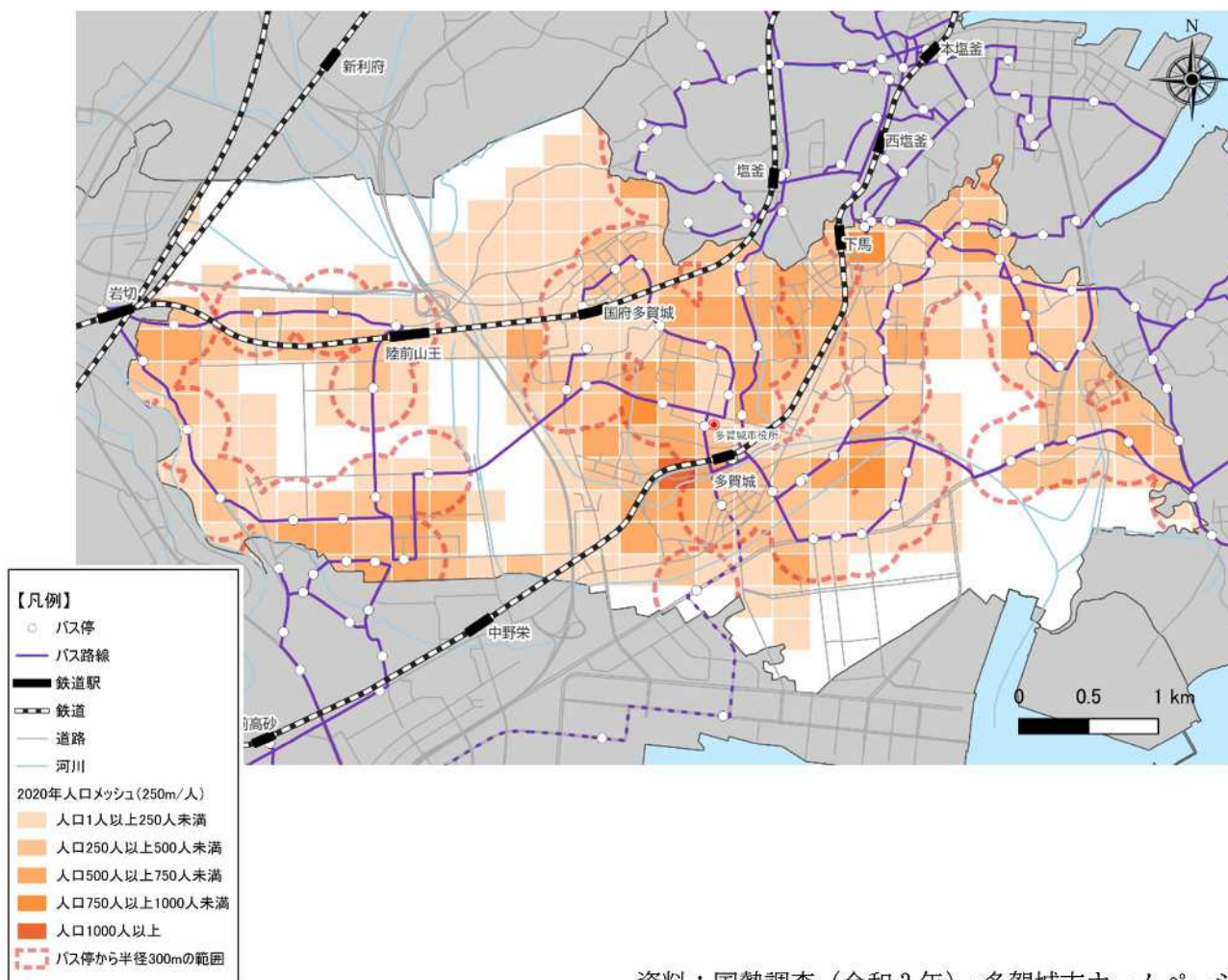
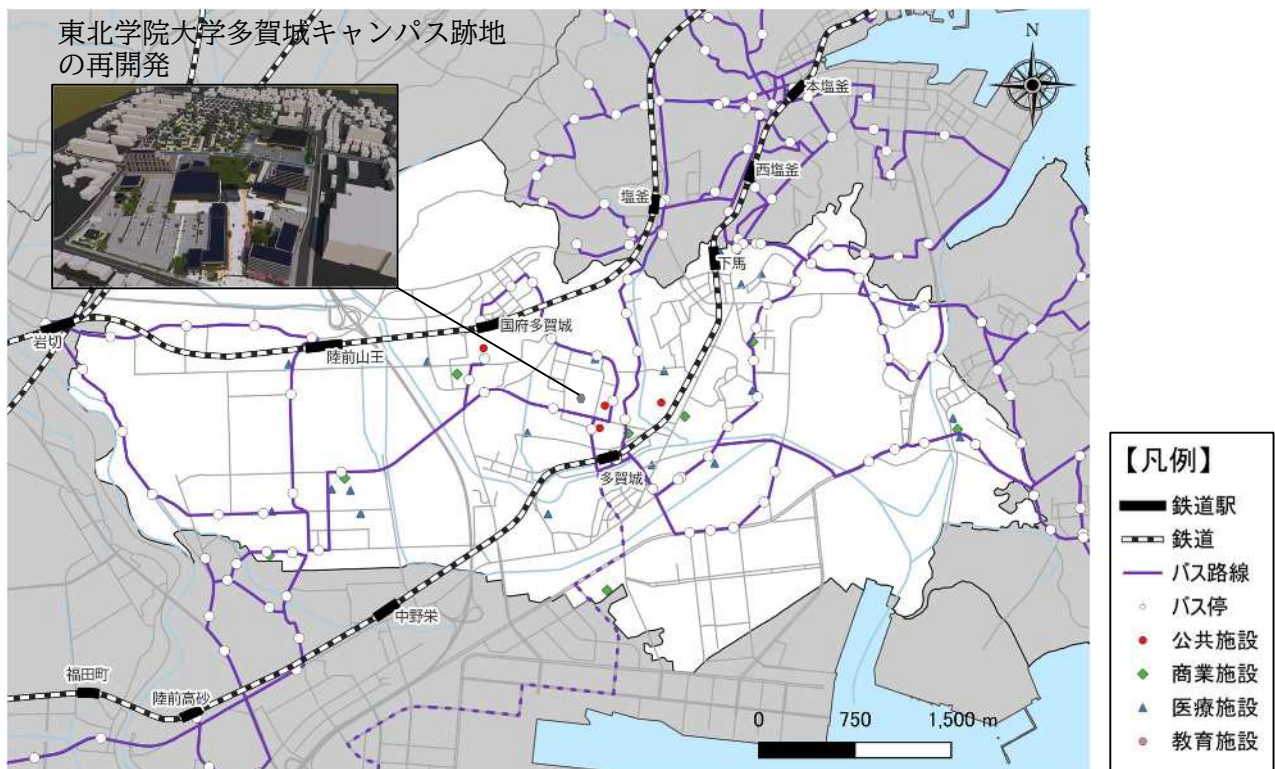


図 人口分布（250mメッシュ）

### 1-3 生活利便施設等の立地

多賀城市には生活利便施設が広く立地しており、概ね公共交通でのアクセスが可能となっています。

また、東北学院大学多賀城キャンパス跡地の再開発として、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ます。



資料：国土数値情報

図 施設の立地状況

表 商業施設（スーパーマーケット）の一覧

NO	施設名	所在地
1	花京院市場	中央 2-7-1
2	ミラックマツヤ	丸山 1-5-30
3	ヨークベニマル 多賀城店	高橋 4-3-5
4	ザ・ビッグ 多賀城鶴ヶ谷店	鶴ヶ谷 1-3-6
5	みやぎ生協 多賀城店	中央 3-11-12
6	ヤマザワ 多賀城店	城南 2-14-7
7	イオン多賀城店	町前 4-1-1
8	みやぎ生協 大代店	大代 5-4-30
9	みやぎ生協 高砂店	高橋 2-17-3

表 公共施設の一覧

NO	施設名	所在地
1	多賀城市役所	中央 2-1-1
2	多賀城市立図書館	伝上山 1-1-6
3	東北歴史博物館	高崎 1-22-1
4	多賀城市埋蔵文化財調査センター展示室	中央 2-27-1

表 教育施設の一覧

NO	施設名	所在地
1	多賀城市立多賀城小学校	伝上山 1-1-1
2	多賀城市立多賀城東小学校	笠神 5-8-1
3	多賀城市立山王小学校	新田字北 320
4	多賀城市立天真小学校	鶴ヶ谷 2-21-1
5	多賀城市立城南小学校	城南 1-17-1
6	多賀城市立多賀城八幡小学校	八幡字六貫田 172
7	塩竈市立第三中学校	笠神 2-1-1
8	多賀城市立多賀城中学校	鶴ヶ谷 1-9-1
9	多賀城市立第二中学校	南宮字八幡 170
10	多賀城市立東豊中学校	笠神 5-4-1
11	多賀城市立高崎中学校	高崎 2-25-1
12	宮城県多賀城高等学校	笠神 2-17-1
13	宮城県貞山高等学校	鶴ヶ谷 1-10-2
14	仙台育英学園高等学校（多賀城校舎）	高橋 5-6-1

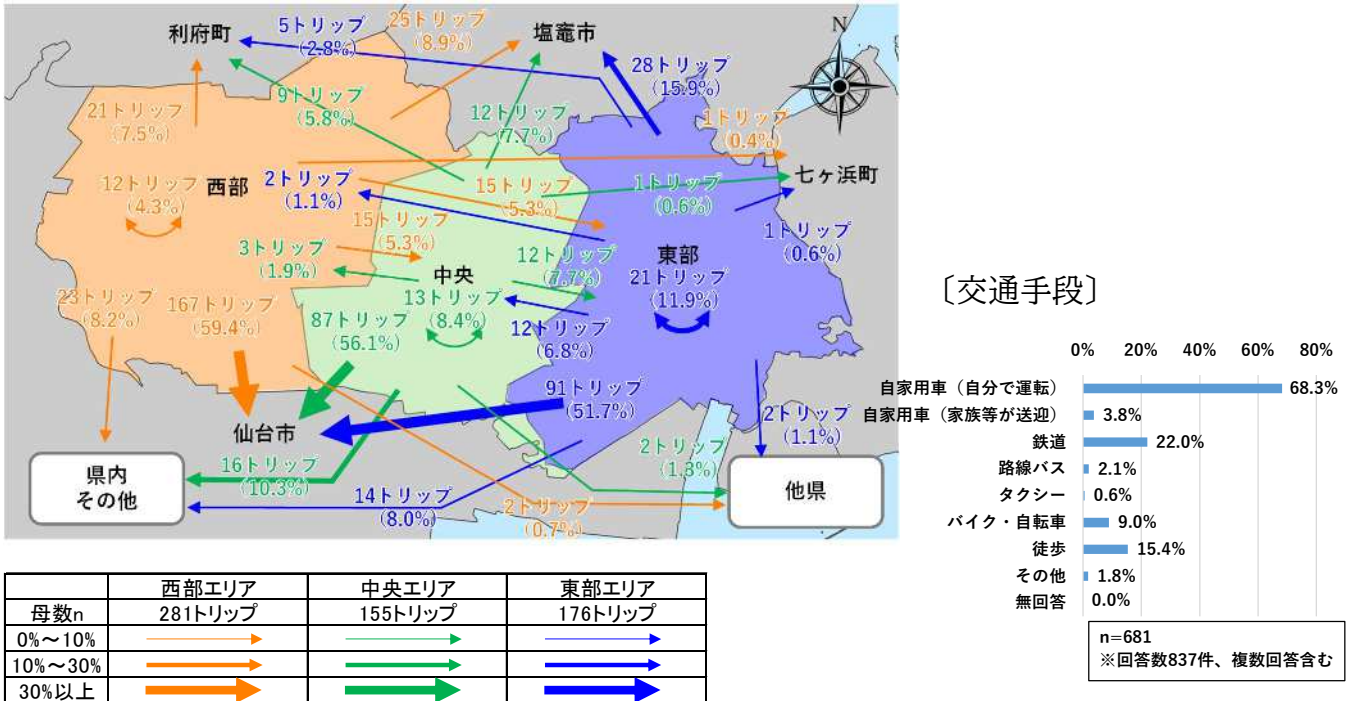
表 医療施設の一覧

NO	施設名	所在地
1	（医）寶樹会仙塩総合病院	桜木 2-1-1
2	山田内科医院	下馬 3-33-3
3	関口内科胃腸科医院	八幡 3-5-9
4	おおば医院	下馬 3-1-28
5	仙塩診療所	伝上山 1-5-5
6	おおしろファミリークリニック	大代 5-4-3
7	浅井整形外科医院	鶴ヶ谷 2-18-1
8	山田憲一内科医院	山王字中山王 13-1
9	藤野整形外科	大代 5-1-1
10	今井医院	八幡 2-12-70
11	石井小児科	高崎 3-27-27
12	さとう整形外科クリニック	高橋 1-4-13
13	（公財）宮城厚生協会坂総合クリニック	下馬 2-13-7
14	笠神ハートクリニック	笠神 4-6-16
15	神経科・多賀城メンタルクリニック	八幡 3-6-21 我妻不動産第五ビル 2F
16	よねち内科クリニック	高橋 4-14-6
17	まえひらクリニック	高橋 5-3-2
18	おだかクリニック	中央 1-16-6
19	こころのクリニックみどりの風	中央 3-10-5
20	コツコツクリニック多賀城整形外科	高橋 4-20-5
21	じょうなんファミリークリニック	城南 1-10-6

## 1-4 市民の移動実態

### (1) 通勤

令和7年9月に実施した「市民を対象とした移動に関するアンケート」結果によると、中央・東部・西部の各エリアとも仙台市への通勤流動が3割以上を占めており、仙台市との日常的な結びつきの強さが伺えます。



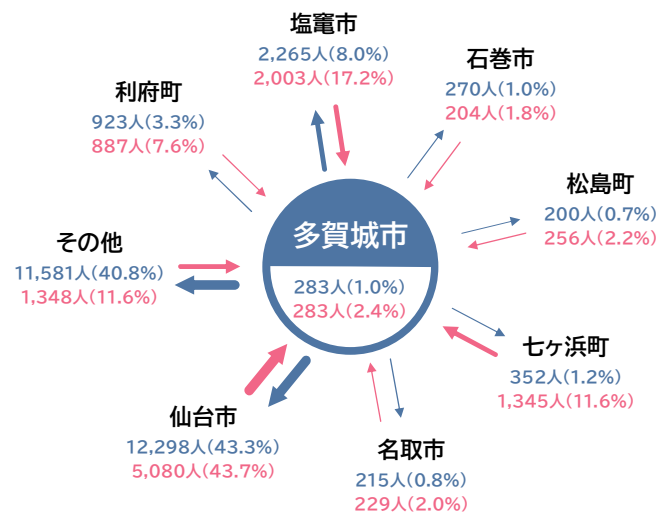
資料：令和7年度「多賀城市における移動に関するアンケート」調査結果

図 通勤流動

### ■国勢調査による通勤流動

国勢調査による令和2年の通勤移動をみると、市内に常住する通勤者のうち、43.3%（12,298人）が仙台市、8.0%（2,265人）が塩竈市、3.3%（923人）が利府町に通勤しています。一方で、市内に勤務する通勤者のうち、43.7%（5,080人）が仙台市、17.2%（2,003人）が塩竈市、11.6%（1,345人）が七ヶ浜町から通勤しています。

通学	母数(人)	1000人未満	1000人以上 5000人未満	5000人以上
市内に常住する通勤者	28,387	←	←	←
市内に通勤する通勤者	11,635	←	←	←

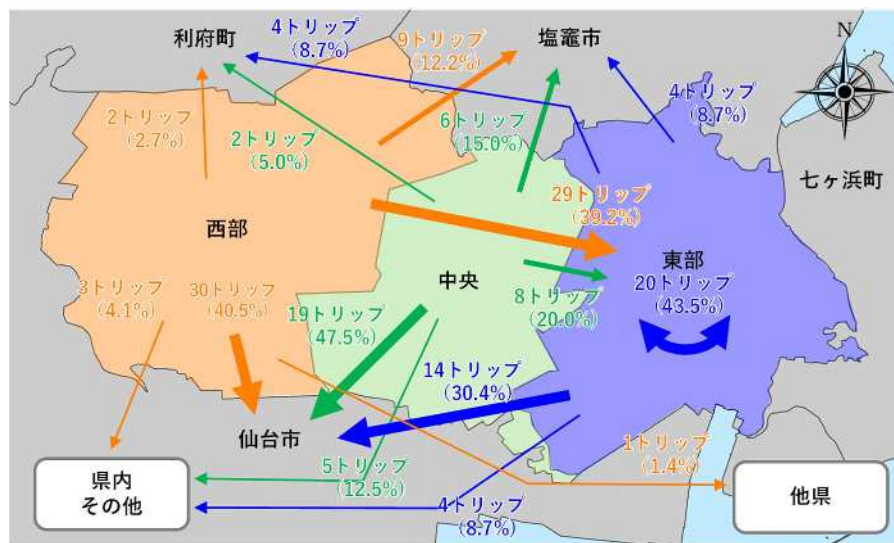


資料：国勢調査（令和2年）

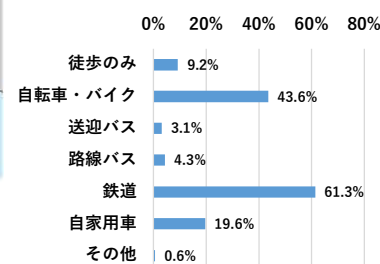
図 市町村間の通勤流動

(2) 通学

通学の状況を見ると、仙台市に加えて、宮城県多賀城高等学校や宮城県貞山高等学校が立地する東部エリアへの通学流動が3割以上を占めています。



〔交通手段〕



	西部エリア	中央エリア	東部エリア
母数n	74トリップ	40トリップ	46トリップ
0%~10%	→	→	→
10%~30%	→	→	→
30%以上	→	→	→

n=163  
※回答数231件、複数回答含む、徒歩は徒歩のみの場合を集計

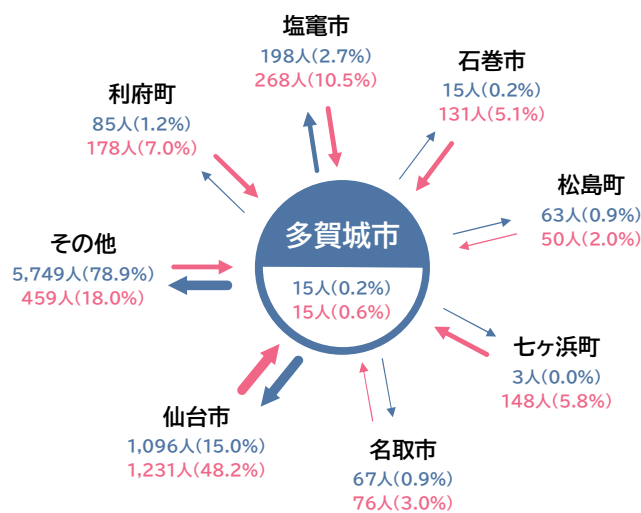
資料：令和7年度「多賀城市における移動に関するアンケート」調査結果

図 通学流動

■国勢調査による通学流動

国勢調査による令和2年の通学移動を見ると、市内に常住する通学者のうち、15.0% (1,096人) が仙台市、2.7% (198人) が塩竈市に通学しています。一方で、市内に通学する通学者のうち、48.2% (1,231人) が仙台市、10.5% (268人) が塩竈市、7.0% (178人) が利府町から通学しています。

通学	母数(人)	100人未満	100人以上 1000人未満	1000人以上
市内に常住する通学者	7,291	←	←	←
市内に通学する通学者	2,556	←	←	←

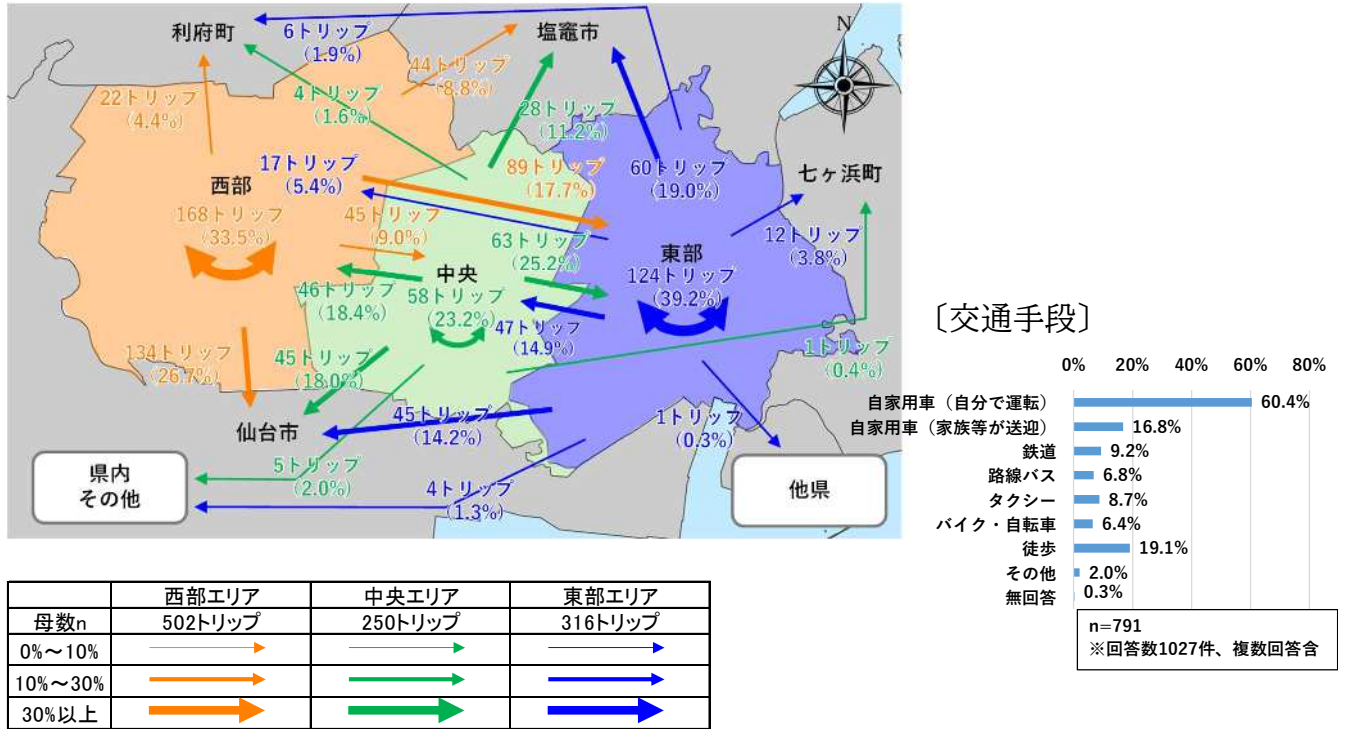


資料：国勢調査（令和2年）

図 市町村間の通学流動

### (3) 通院

通院の状況を見ると、自エリア内が主な通院流動先となっています。

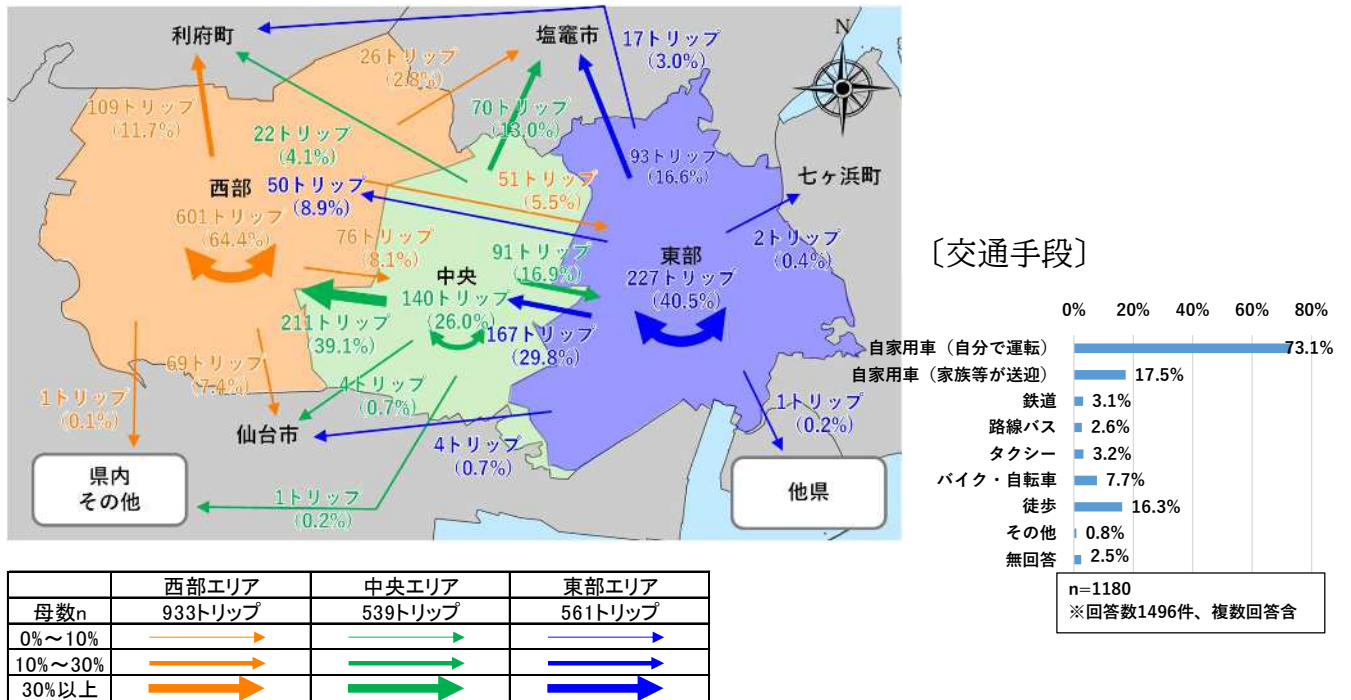


資料：令和7年度「多賀城市における移動に関するアンケート」調査結果

図 通院流動

### (4) 買い物

買い物の状況を見ると、東部及び西部エリアが主な買物流動先となっています。

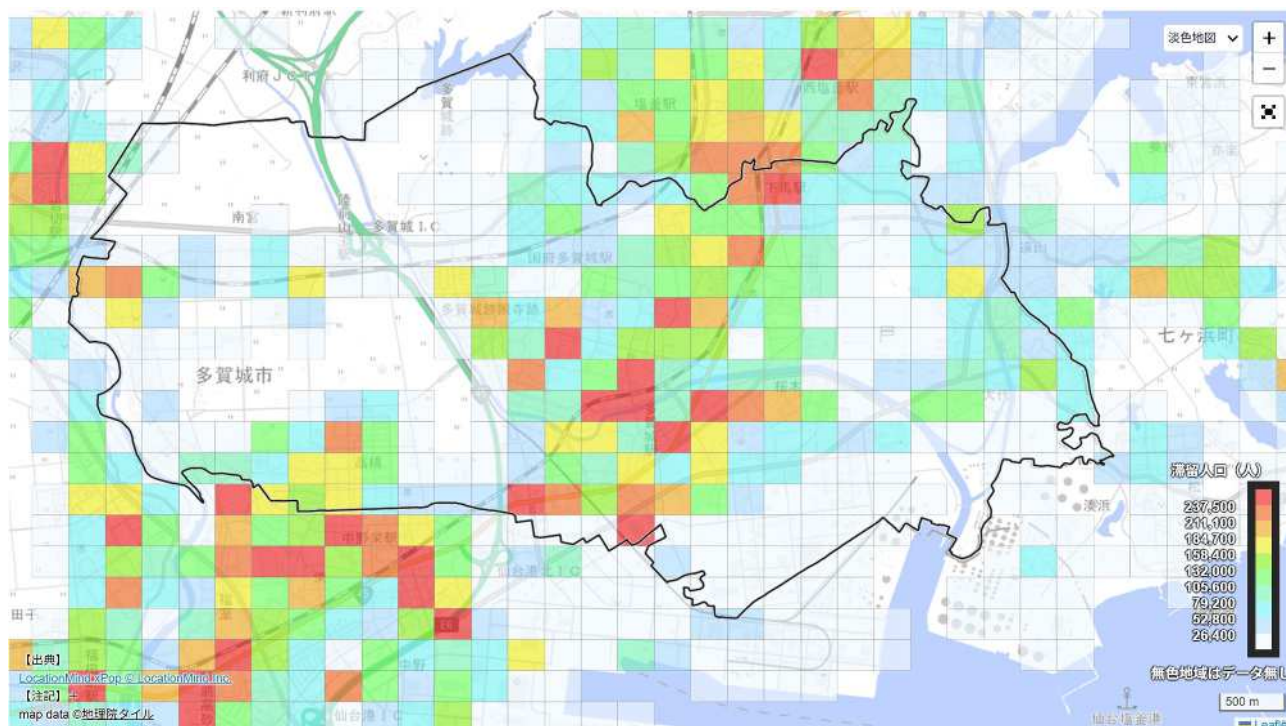


資料：令和7年度「多賀城市における移動に関するアンケート」調査結果

図 買物流動

## 1-5 滞留人口

RESAS（地域経済分析システム）によると、多賀城駅や下馬駅、商業施設、宿泊施設などが立地するエリアにおいて滞留人口が集中しています。



表示する時期：2024 年

性別：すべて

年代：すべて

推定居住地：すべて

※滞留人口とは、ある地点に 15 分以上滞留している人の 1 時間あたりの平均人数です。滞留人口のカウント方法として、30 分間滞留している人は 0.5 人としてカウントされます。すべての月、すべての日、すべての時間帯、それぞれの滞留人口の合計値を指します。なお合計値には、同一人物が重複してカウントされている可能性があります。

出典：RESAS（地域経済分析システム）－マーケティングマップ

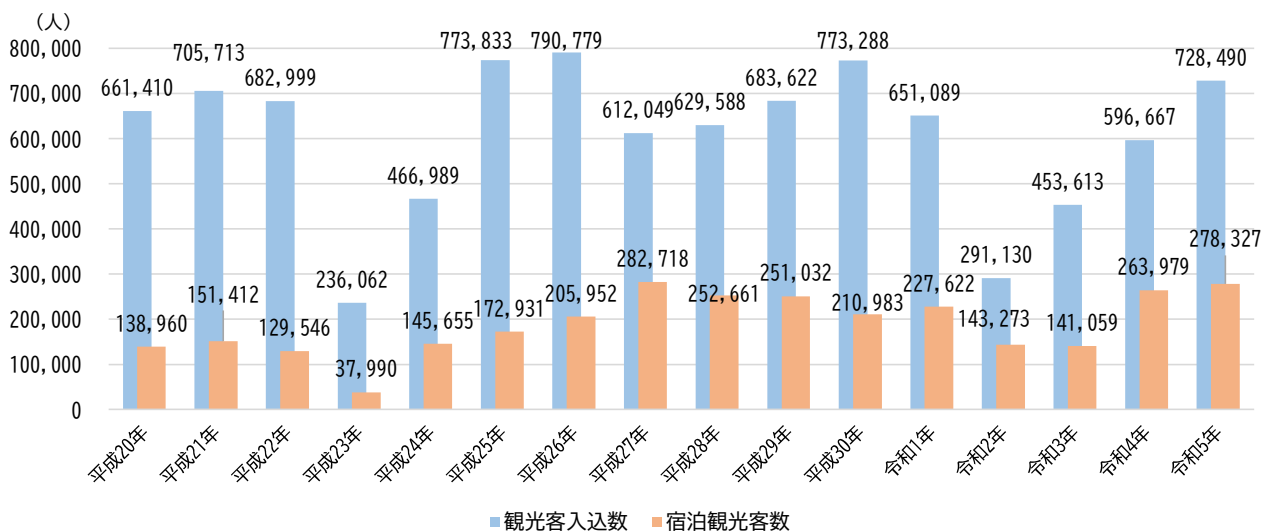
図 滞留人口メッシュ

## 1-6 交流人口の現状

観光客入込数は、令和5年で728,490人となっており、70万人を上回る水準にまで回復しています。

また、宿泊観光客数は、令和5年で278,327人となっており、平成20年以降ではピーク時である平成27年の282,718人に次いで2番目に多い値となっています。

多賀城市では、多賀城創建1300年を契機とした事業展開により、今後、更なる観光客の増加が期待されます。



※各年1月1日～12月31日の数値  
資料：宮城県観光統計概要

図 観光客入込数の推移

### 【参考】多賀城創建1300年記念事業

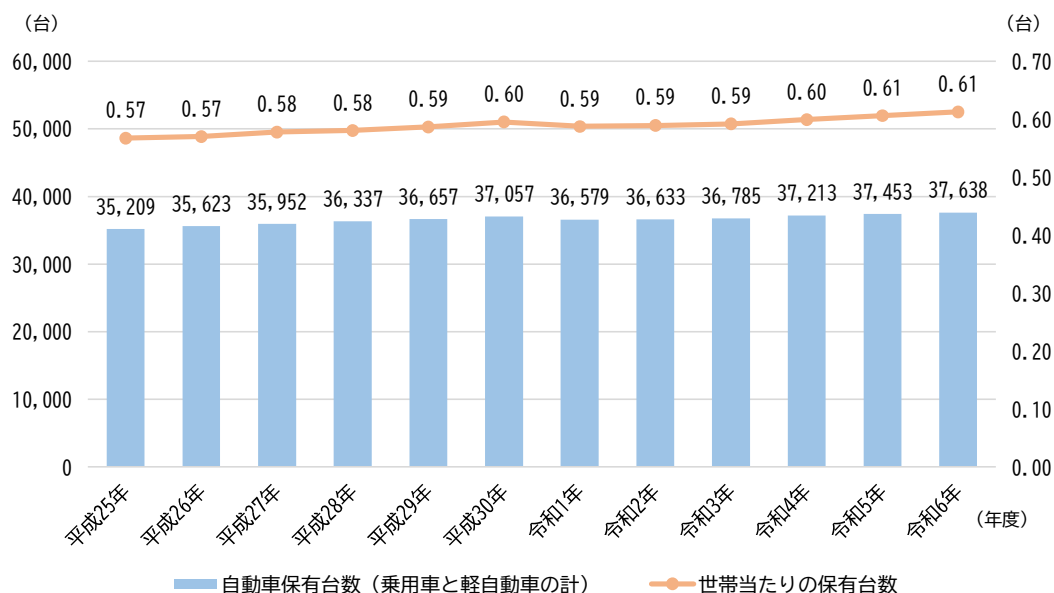
多賀城市は2024年（令和6年）に創建1300年という記念すべき年を迎えました。過去に学び、今を見つめ、未来を創造する。「つなぐ、つなげる。1300年。」この基本理念のもと、東北の発展の礎となる多種多様な文化プログラムを展開し、宮城、東北の唯一無二の価値の創造と地域活力の一層の向上を目指しています。



多賀城創建1300年記念 ロゴマーク  
(出典：多賀城市)

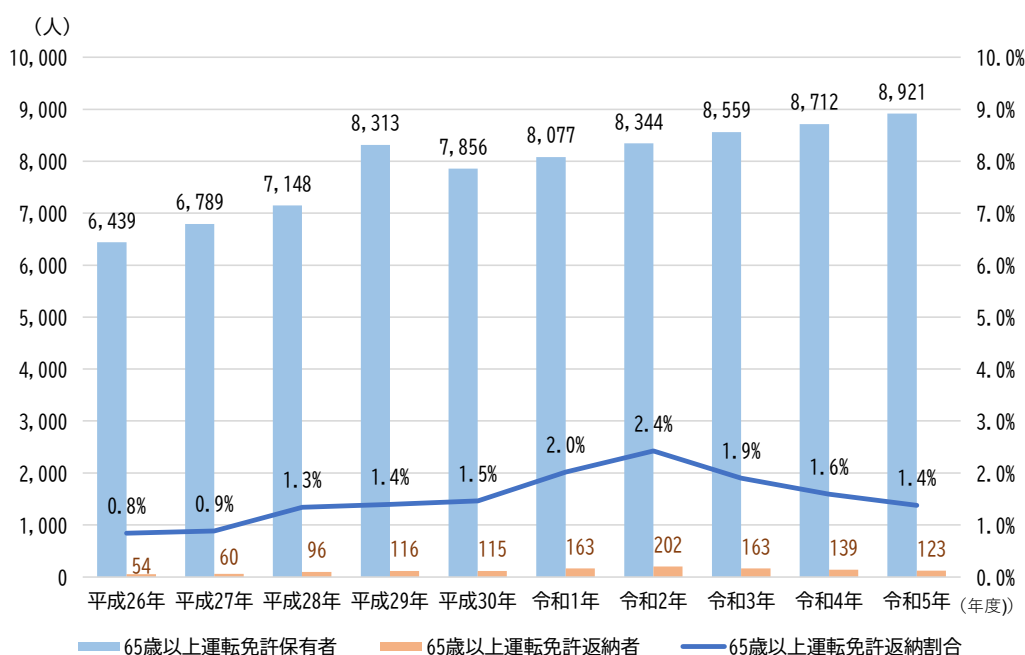
### 1-7 自動車の保有状況

乗用車と軽自動車を合わせた市内の自動車保有台数をみると、近年は1世帯当たりの保有台数は0.6台でほぼ横ばいで推移しています。



資料：市町村別保有車両数 東北運輸局宮城運輸支局（平成25年-令和6年）  
 図 自動車保有台数（乗用車と軽自動車）

65歳以上の運転免許返納者は、令和2年度の202人が最も多く、令和5年度では123人となっています。運転免許保有者のうち運転免許返納者の占める割合は、1~2%となっています。



資料：運転免許保有者数 警察庁「運転免許統計」（各年12月末時点データ）  
 人口 多賀城市統計書

図 65歳以上の運転免許返納者数の推計

## 2. 公共交通の現状

### 2-1 鉄道

#### (1) 運行状況

市内にはJ R東日本株式会社が仙石線及び東北本線、仙石東北ラインを運行しており、多賀城駅、下馬駅、国府多賀城駅、陸前山王駅が整備されています。

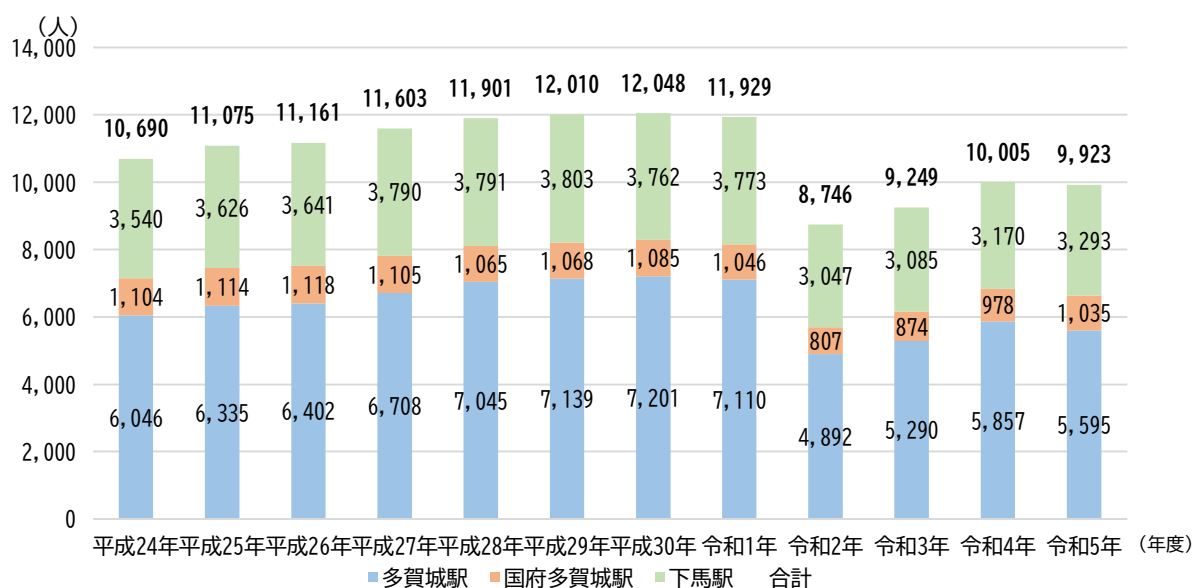
表 鉄道の運行状況

路線名	起点～終点	駅	運行本数（上り/下り）	
			平日	土曜・休日
仙石線	あおぼ通～石巻	多賀城駅	83/85	74/77
		下馬駅	77/89	70/73
東北本線	仙台～一ノ関	国府多賀城駅	42/42	42/42
		陸前山王駅	42/42	42/42
仙石東北ライン	仙台～石巻	国府多賀城駅	-/6	-/6
		陸前山王駅	-/6	-/6

資料：J R東日本 「JR時刻表」 令和7年12月号

#### (2) 利用状況

多賀城駅、国府多賀城駅、下馬駅の1日平均利用者数の合計値をみると、令和5年度では9,923人となっているものの、新型コロナウイルスの感染症拡大等の影響が出る前の令和1年度は11,929人となっています。



※陸前山王駅については、上記年度のデータの公開なし

図 鉄道の各駅の1日平均乗車人員

## 2-2 路線バス

## (1) 運行状況

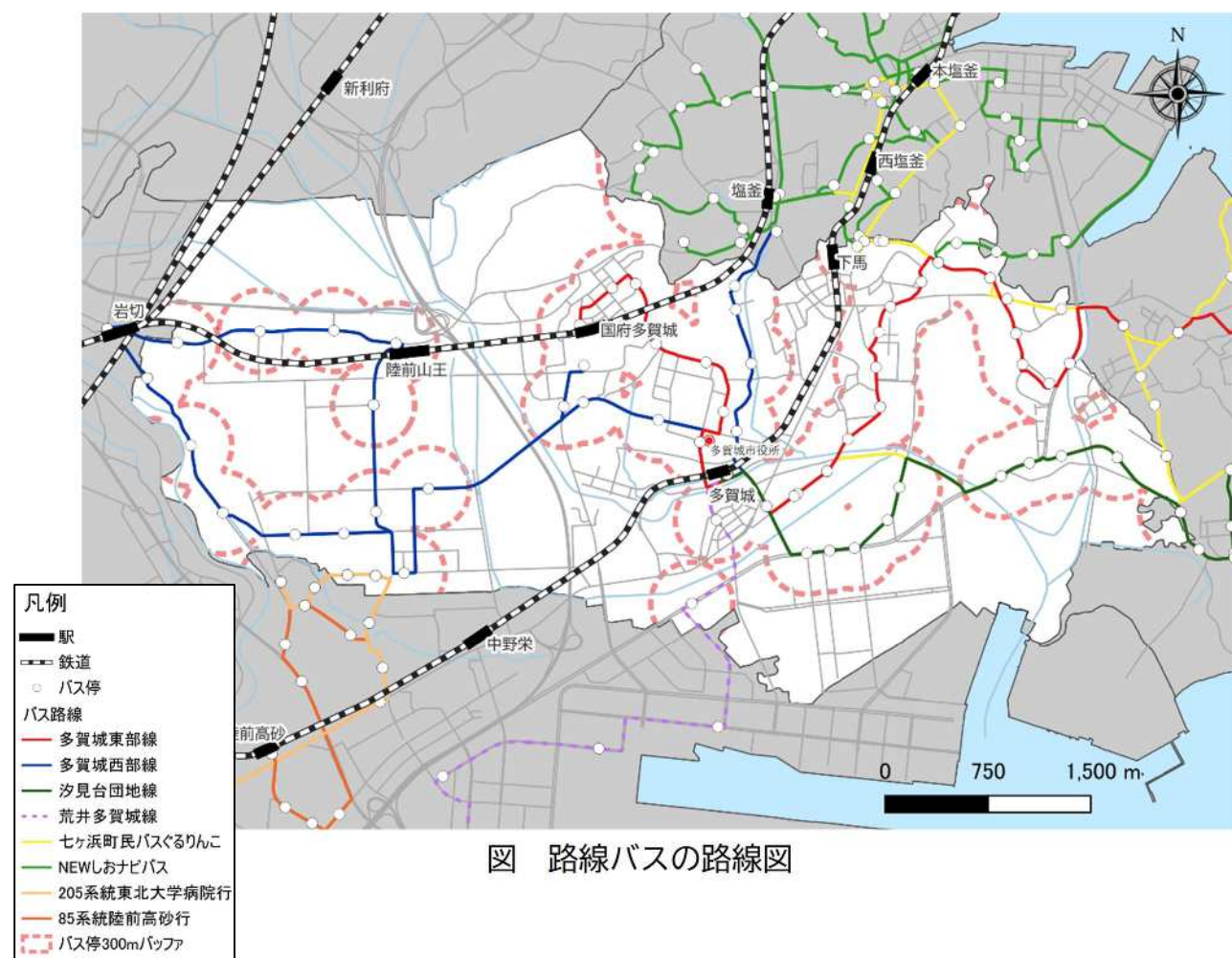
市内には、多賀城東部線、多賀城西部線、汐見台団地線、荒井多賀城線（令和2年4月25日から運休中）が運行されています。

また、七ヶ浜町民バス「ぐるりんこ」、塩竈市「NEWしおなびバス」、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 路線バスの運行状況

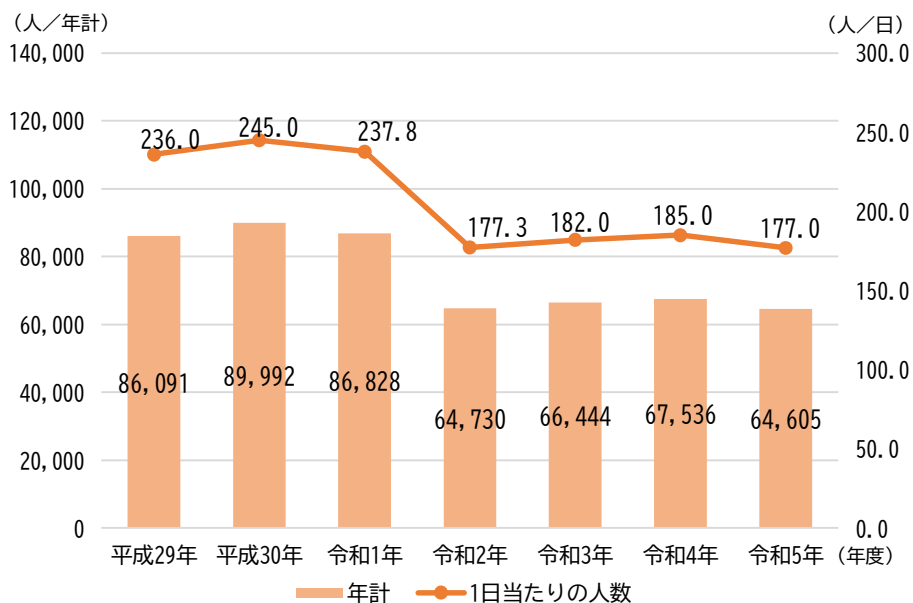
資料：路線バスの運行状況について 多賀城市ホームページ

路線名	運行事業者	起点～終点	運行本数（上り/下り）	
			平日	土曜・休日
多賀城東部線	(株)ミヤコーバス	国府多賀城駅～汐見台中央	14/14	5/5
多賀城西部線	(株)仙塩交通	ヨークベニマル塩釜店～ ヨークベニマル塩釜店	6/5	3/3
汐見台団地線	(株)ミヤコーバス	多賀城駅～菖蒲田	11/12	7/9
荒井多賀城線 ※運休中	(株)ミヤコーバス	多賀城駅～荒井駅	—/—	—/—



## (2) 利用状況

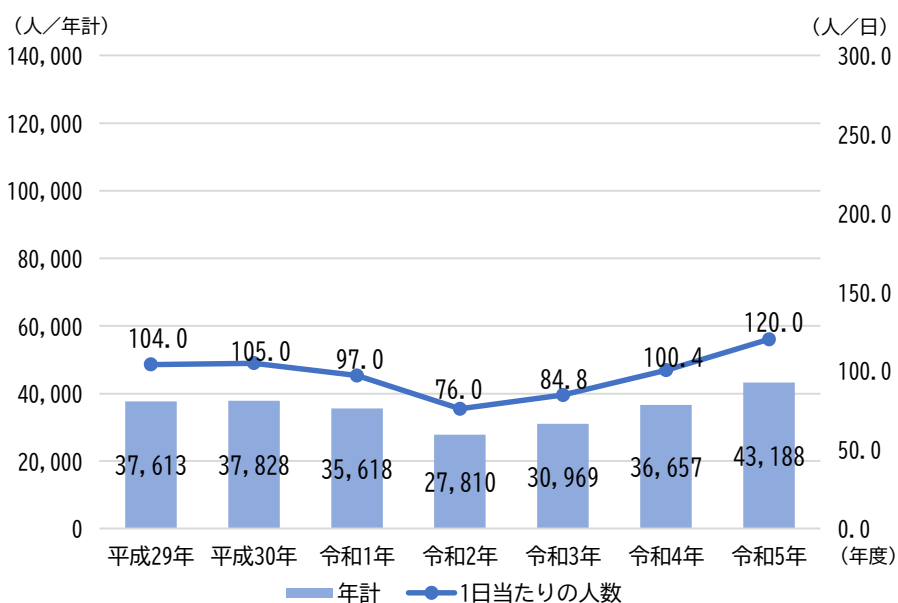
多賀城東部線の利用状況をみると、平成29年度から令和元年度にかけては8万人を上回る高い水準で推移していたものの、令和2年度には64,730人まで大きく減少し、その後は6万人台で推移しています。



資料：多賀城市所有データ、多賀城市統計書（令和3年度以前）

図 多賀城東部線の利用状況

多賀城西部線の利用状況をみると、令和5年度には43,188人となっており、平成29年度以降で最も多くなっています。



資料：多賀城市所有データ、多賀城市統計書

図 多賀城西部線の利用状況

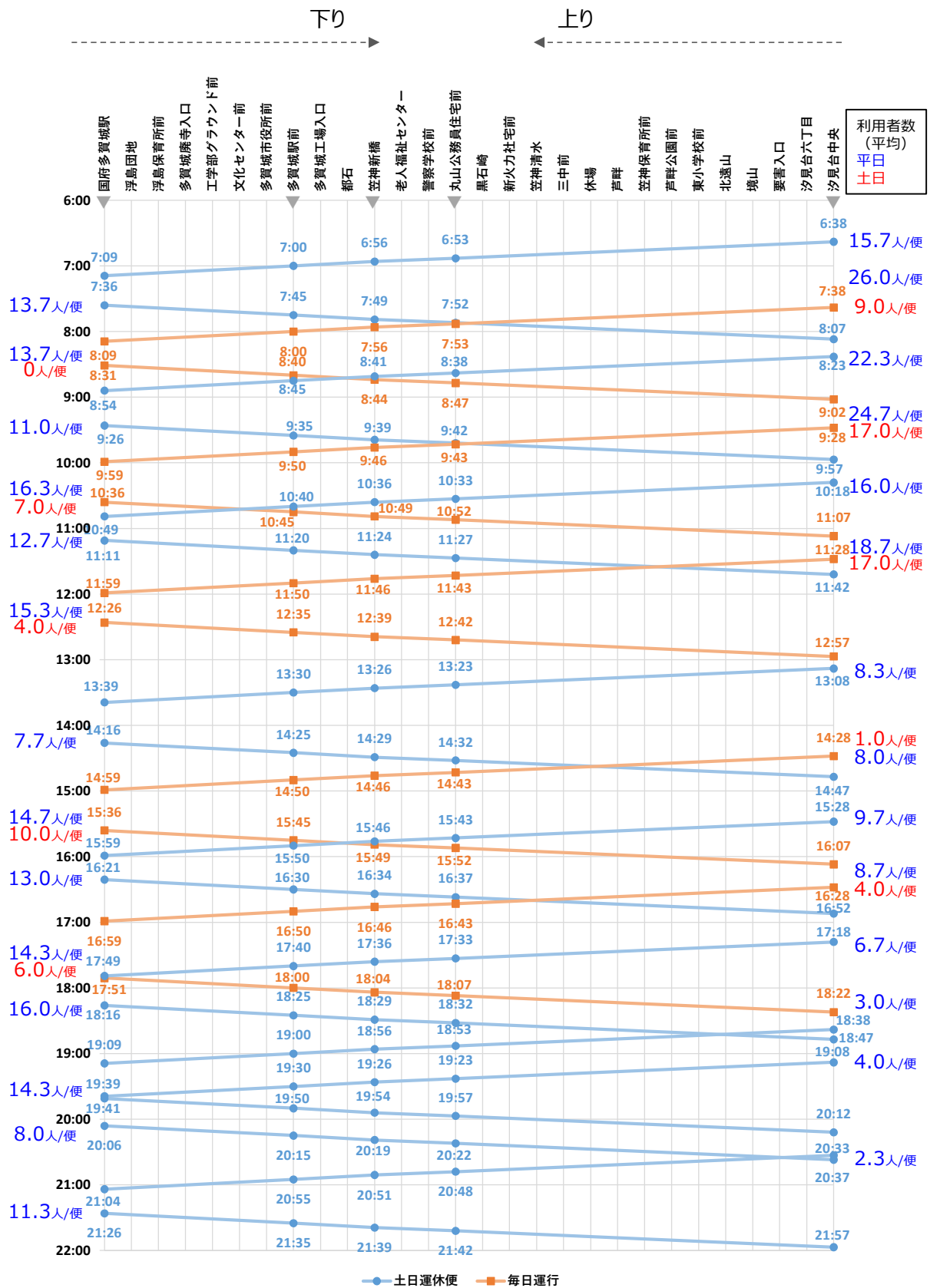
表 多賀城東部線及び多賀城西部線の便別利用状況

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
	平日	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
土日	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	
	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
		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
	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
		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

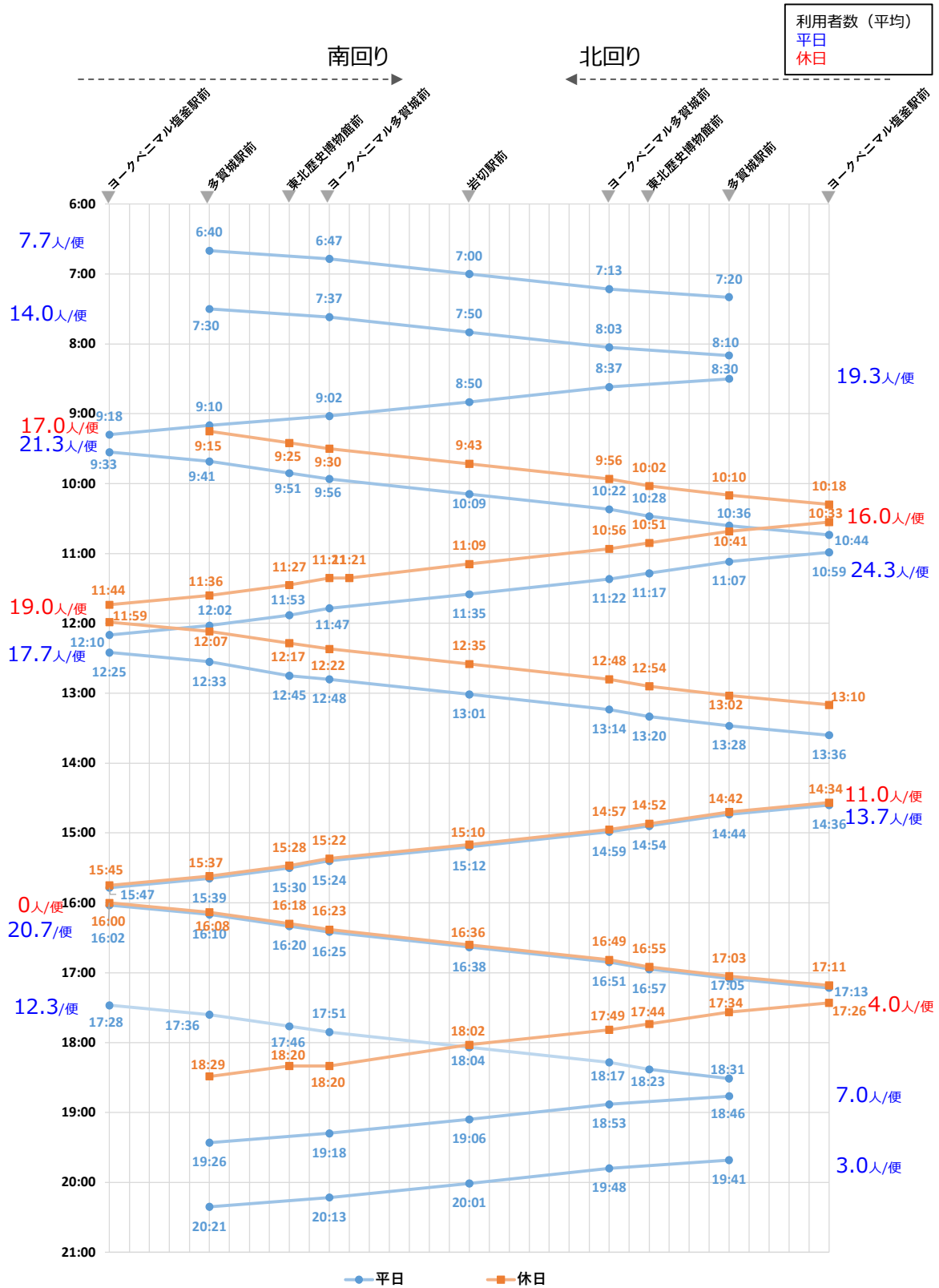


平日：令和7年9月9日（火）～9月11日（木）の3日間の平均値

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

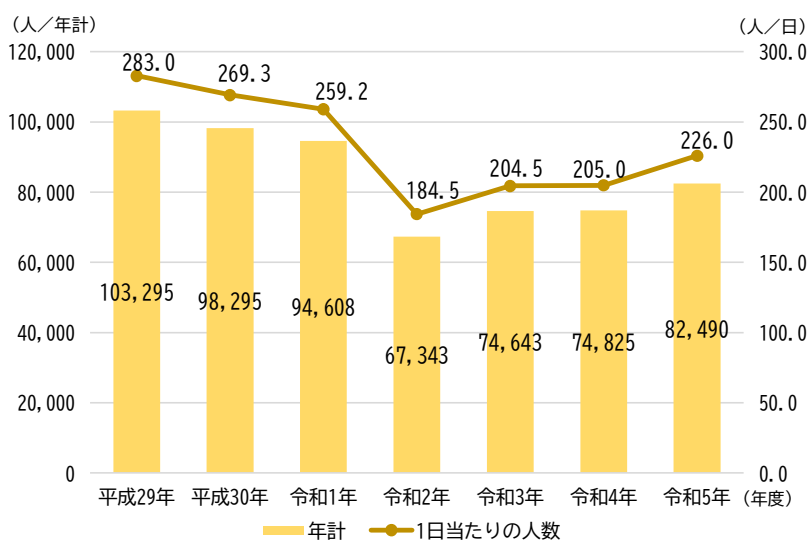
## 2. 公共交通の現状



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

汐見台団地線の利用状況をみると、令和2年度の67,343人から増加に転じ、令和5年度には82,490人となっていますが、ピーク時である平成29年度の103,295人の水準までには至っていません。



※汐見台団地線については、1日当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

図 汐見台団地線の利用状況

荒井多賀城線について令和2年4月25日以降は運休となっています。運休となる前の利用状況をみると、令和元年度に1日当たりの利用者数が75.1人となっていますが、令和2年度に13.8人/日まで減少しています。

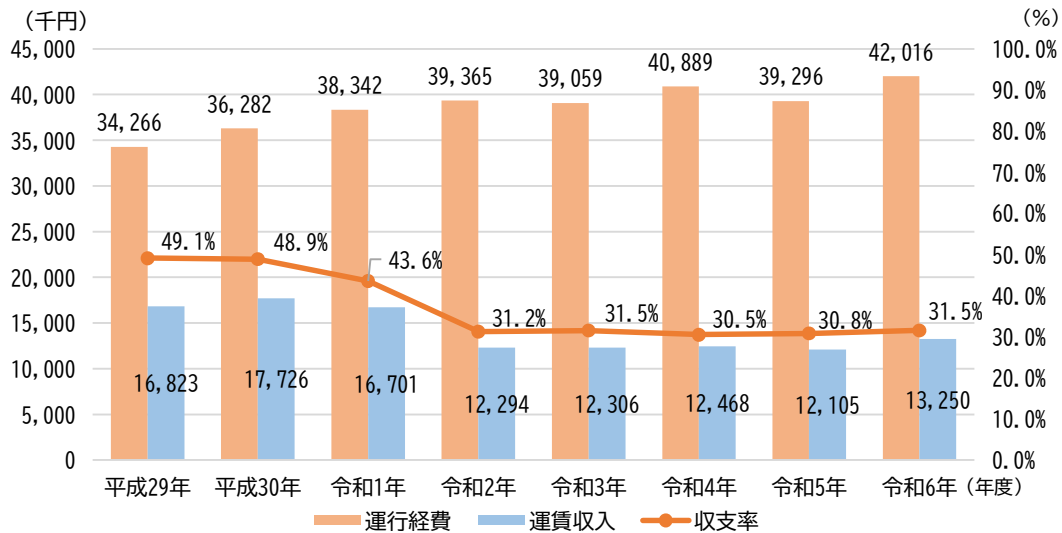


資料：多賀城市統計書

図 荒井多賀城線の利用状況

(3) 収支状況

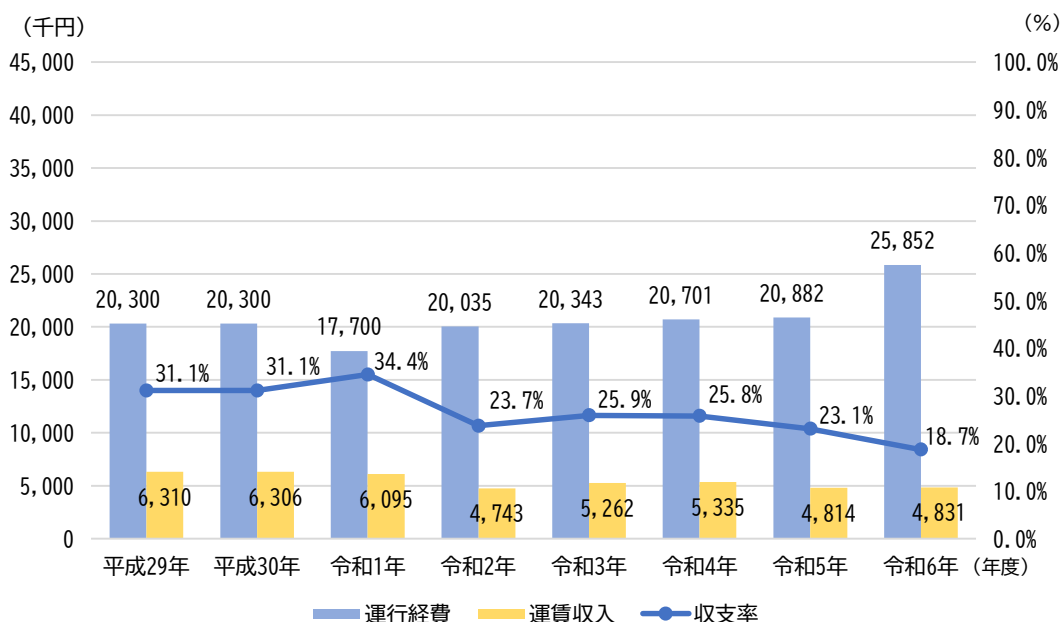
多賀城東部線の収支状況は、令和6年度に運賃収入が13,250千円、運行経費が42,016千円となっています。収支率は令和2年度以降30%台で推移しており、令和6年度に31.5%となっています。



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は、令和6年度に運賃収入が4,831千円、運行経費が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 乗用タクシー

市内のタクシー事業者は、(株)塩釜東光タクシーと(有)振興タクシーの2社が存在します。

表 タクシー事業者の一覧

資料：一般社団法人宮城県タクシー協会ホームページ

社名	所在地	車両数	
		ジャンボタクシー	普通タクシー
(株)塩釜東光タクシー	下馬五丁目 4-5	0	28
(有)振興タクシー多賀城営業所	町前二丁目 3 番 21 号	1	32

## 3. 各種調査

### 3-1 市民アンケート

#### (1) 調査概要

表 市民アンケートの調査概要

項目	内容
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を依頼した。
時期	令和7年9月12日～9月28日
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%）

#### (2) 調査結果

##### ■運転免許の保有状況・返納意向

- ・運転免許の取得状況は、40代の取得率が最も高く9割以上を占めているものの、年齢が上がるにつれて取得率は低下し、80歳以上では約4割となっています。
- ・運転免許の返納意向は、年齢が上がるにつれて返納意向が高まり、80歳以上では「すぐにでも返納したい」と「5年以内には返納したい」を合わせた割合が約3割となっています。

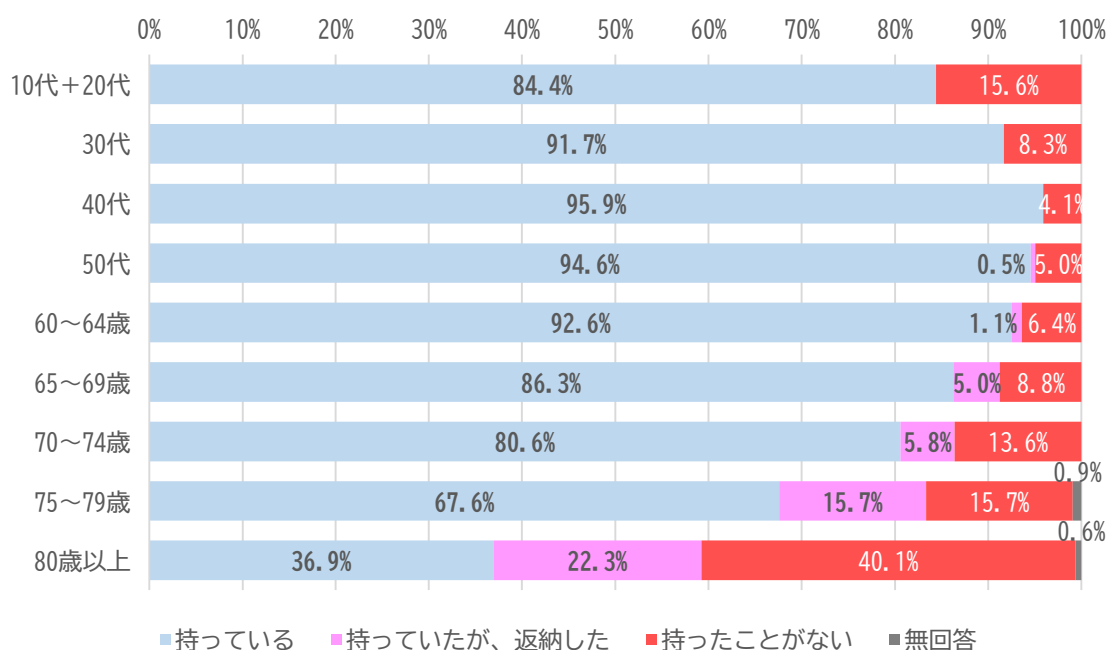


図 年代別の運転免許の取得状況

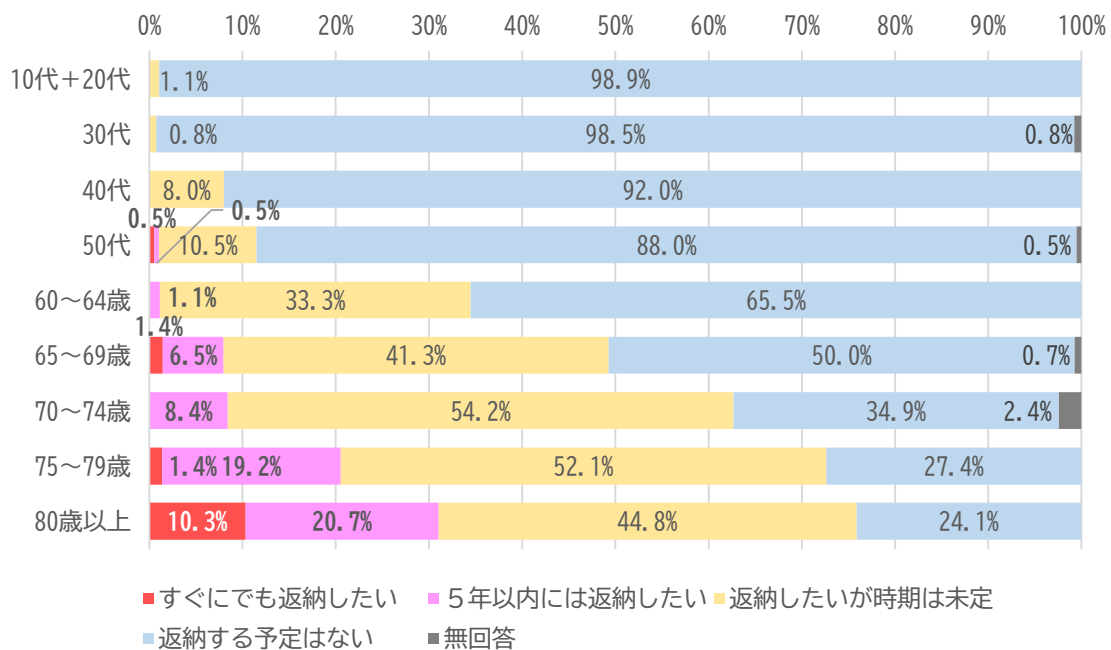


図 年代別の運転免許の返納意向

### ■買い物の交通手段

・65歳以上の買い物の交通手段は、年齢が上がるにつれて「自家用車（自分で運転）」の割合が低下する一方で、「公共交通機関」や「送迎」、「徒歩」などの割合が上昇しています。

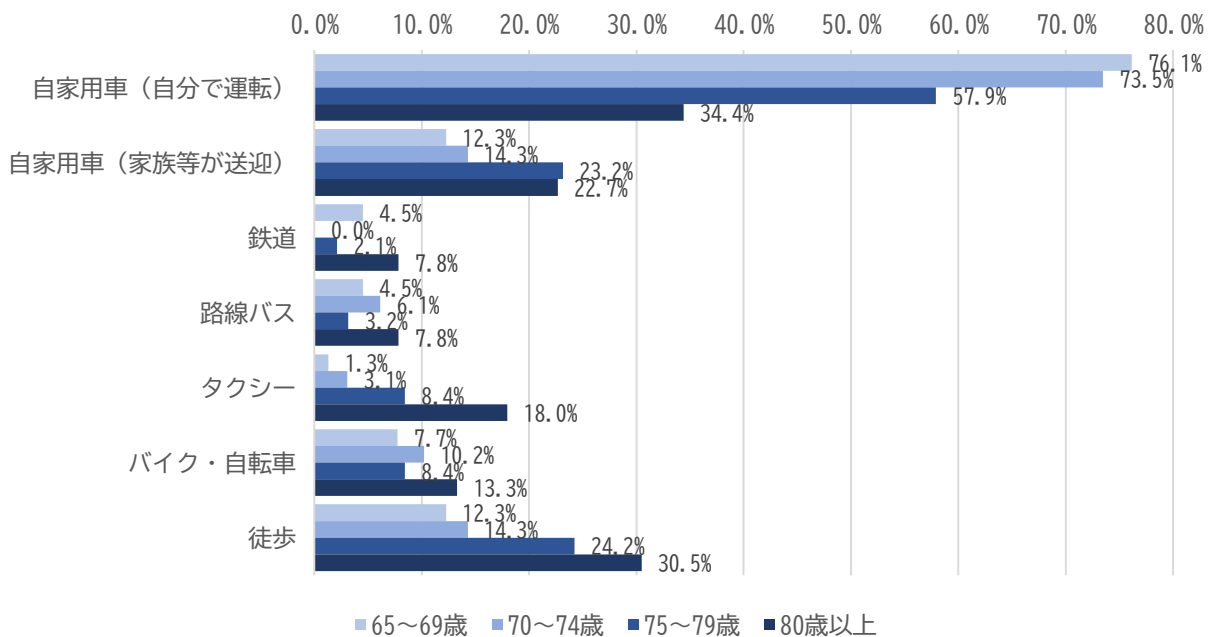


図 年代別の買い物の交通手段（65歳以上）

### ■5年後の外出やお出かけに対する不便さの割合・その理由

- ・5年後の外出やお出かけに対する不便さの割合は、年齢が上がるにつれて不便さ（「不便だと感じる」＋「やや不便だと感じる」の合計）が高くなる傾向となっています。
- ・5年後の外出やお出かけに対する不便さを感じる理由は、「自分で自家用車を運転できなくなる」「体が弱くなり歩いて出かけるのが難しくなる」「外出の費用が経済的な負担になる」が挙げられます。

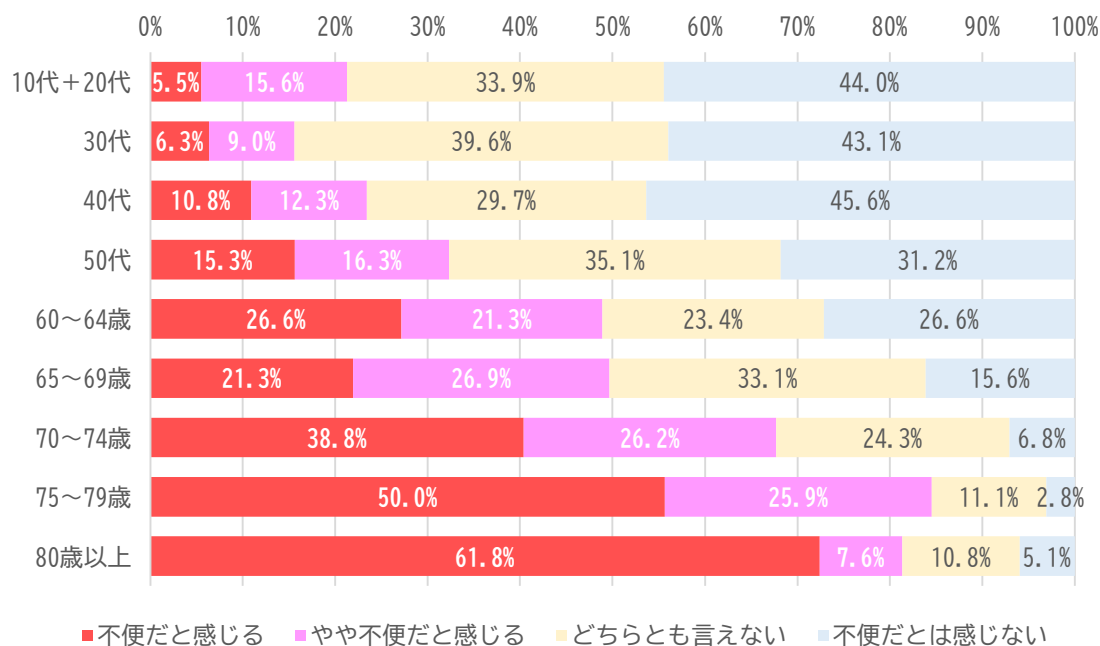


図 年代別の5年後の外出やお出かけに対する不便さの割合

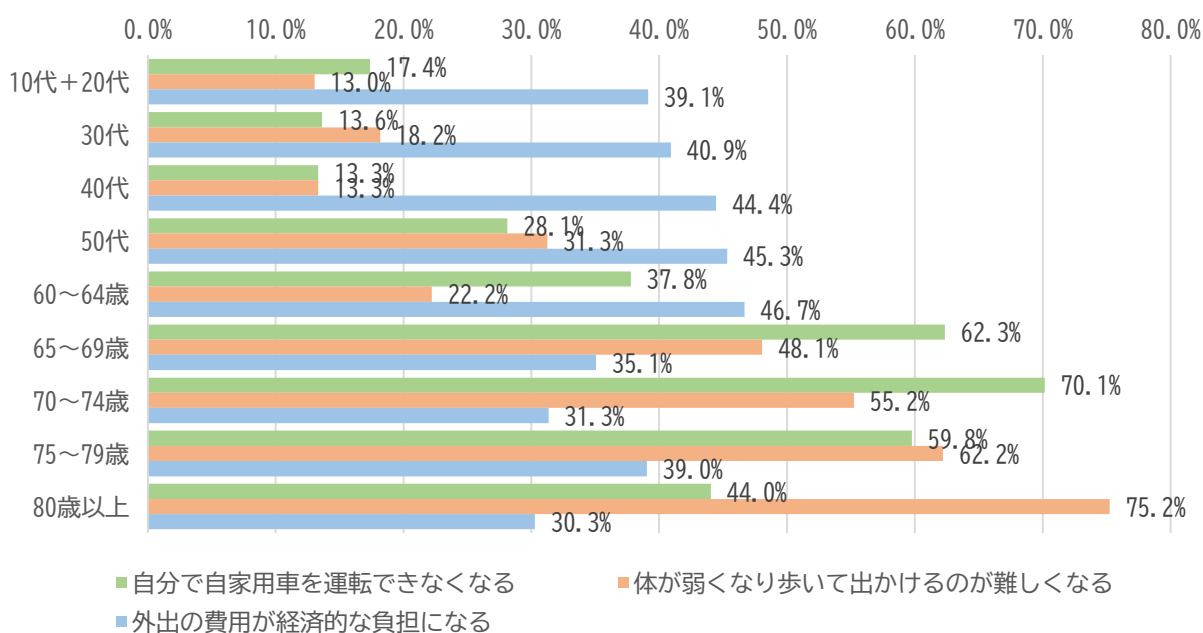


図 年代別の5年後の外出やお出かけに対する不便さを感じる理由

## 3-2 バス利用実態調査

### (1) 調査概要

表 バス利用実態調査の実施概要

項目	内容
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。
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）
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%）

### (2) 調査結果

#### ■回答者の年齢・利用目的・利用曜日

- ・回答者の年齢は、多賀城東部線、多賀城西部線ともに「60代以上」が5割以上を占めています。また、10代から60代の各年代についても一定の利用がみられます。
- ・回答者の利用目的は、多賀城東部線で「通勤」が約4割、「買い物」が約3割となっています。一方、多賀城西部線で「買い物」が約5割、「通院」と「通勤」がそれぞれ約3割を占めています。
- ・回答者の利用曜日は、多賀城東部線、多賀城西部線ともに「土・日祝」に比べて「平日」の利用が比較的に多くなっています。

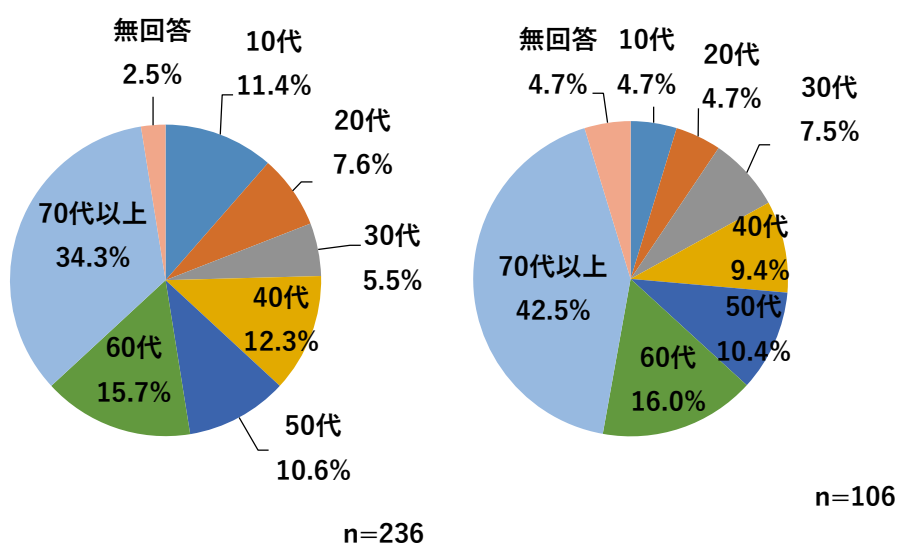


図 回答者の年齢（左：多賀城東部線、右：多賀城西部線）

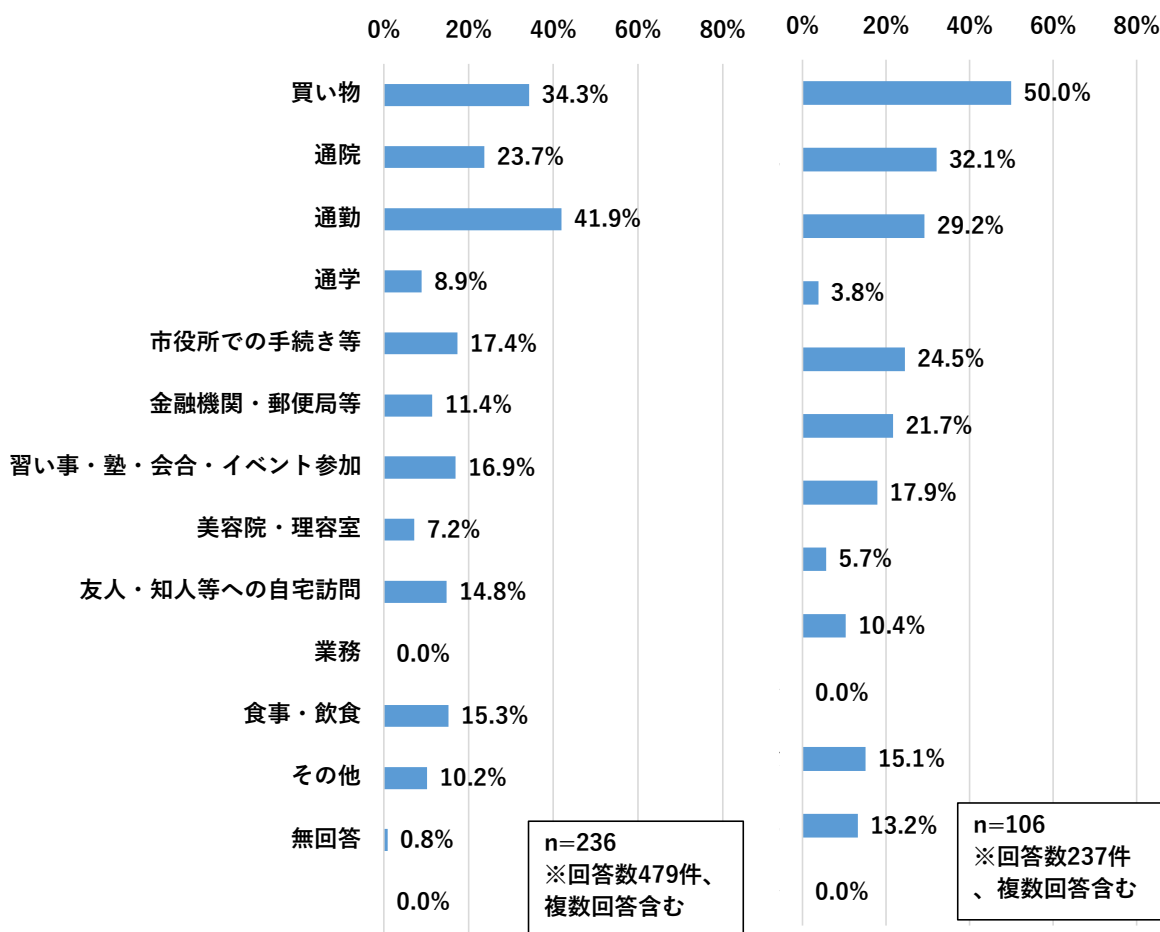


図 利用目的 (左：多賀城東部線、右：多賀城西部線)

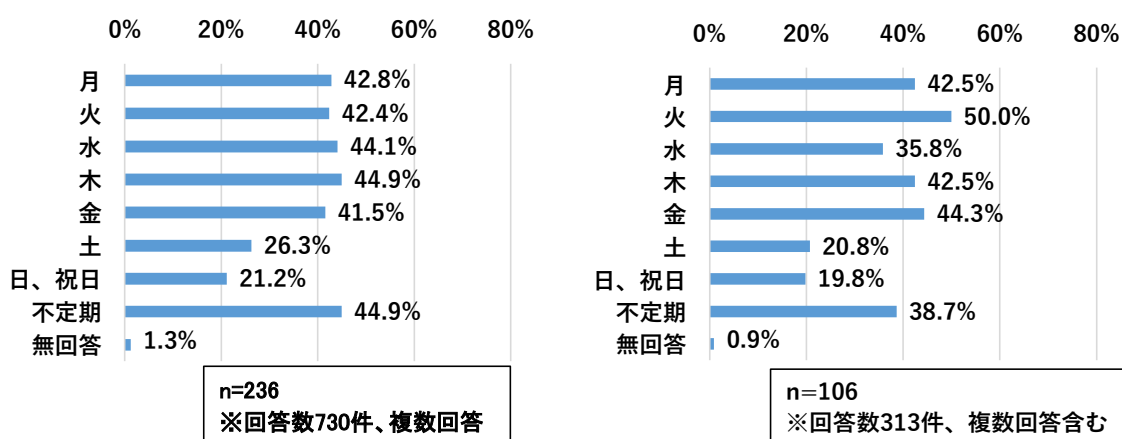


図 利用曜日 (左：多賀城東部線、右：多賀城西部線)

■鉄道等への乗継利用・運賃の支払い方法

- ・鉄道等への乗継利用は、多賀城東部線で「利用あり」が約6割、多賀城西部線で「利用あり」が約5割を占めています。
- ・運賃の支払い方法は、多賀城東部線で「Suica」が約6割、「現金」が約3割を占めています。多賀城西部線で「現金」「フリーパス」「回数券」がそれぞれ約3割を占めています。

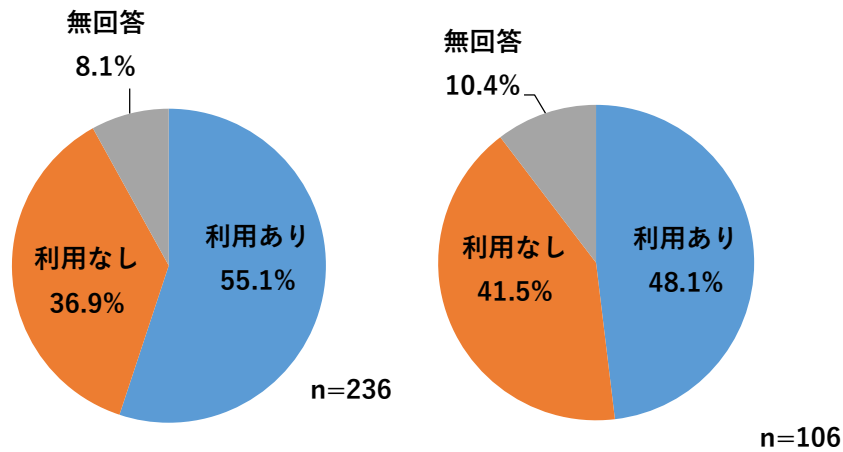


図 鉄道等への乗継利用の有無（左：多賀城東部線、右：多賀城西部線）

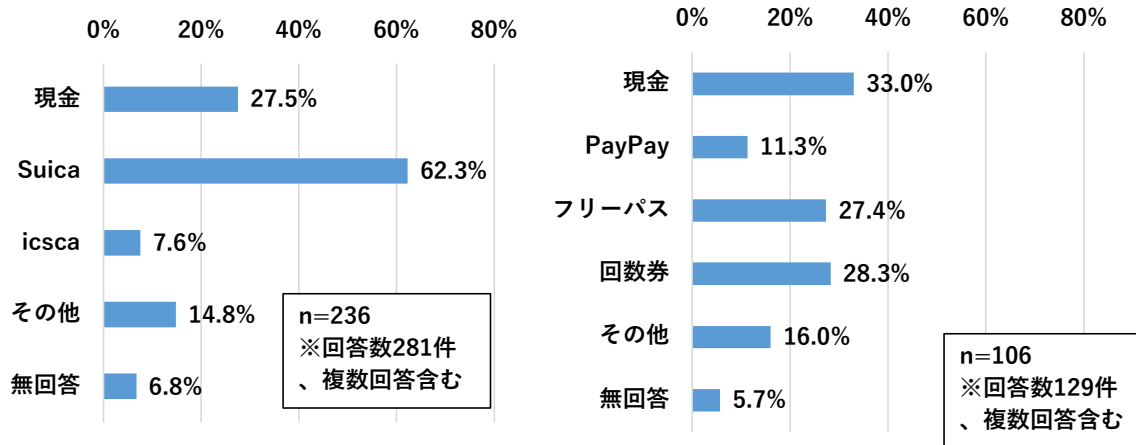


図 運賃の支払い方法（左：多賀城東部線、右：多賀城西部線）

■回答者の利用歴・往復利用の有無

- ・回答者の利用歴は、多賀城東部線、多賀城西部線ともに「3年以上」が5割以上を占めています。
- ・往復利用の有無は、多賀城東部線で「往復利用」が約6割、多賀城西部線で「往復利用」が約7割を占めています。
- ・路線バスが利用できない場合の移動手段は、多賀城東部線、多賀城西部線ともに「徒歩」が約6割、「タクシー」が4～5割、「外出を控える」が3～4割を占めています。

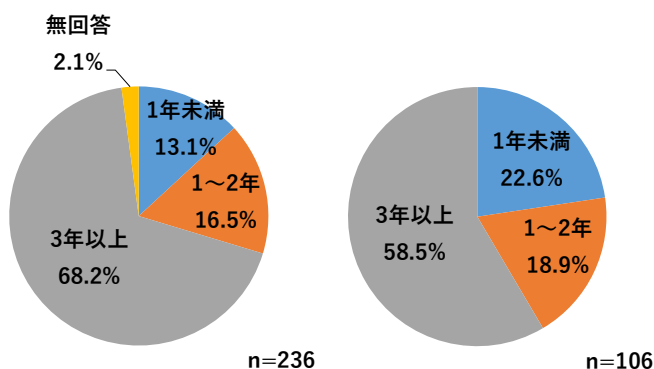


図 利用歴 (左：多賀城東部線、右：多賀城西部線)

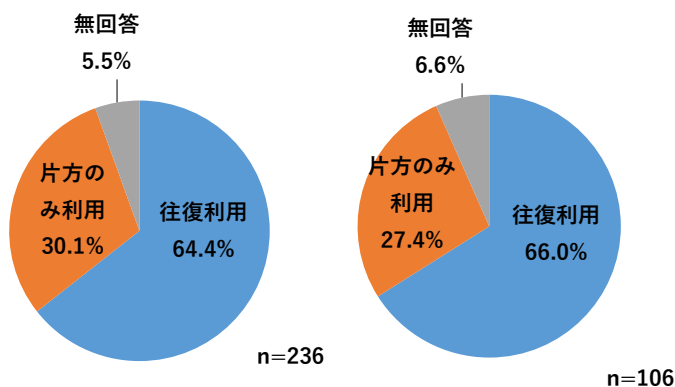


図 往復利用の有無 (左：多賀城東部線、右：多賀城西部線)

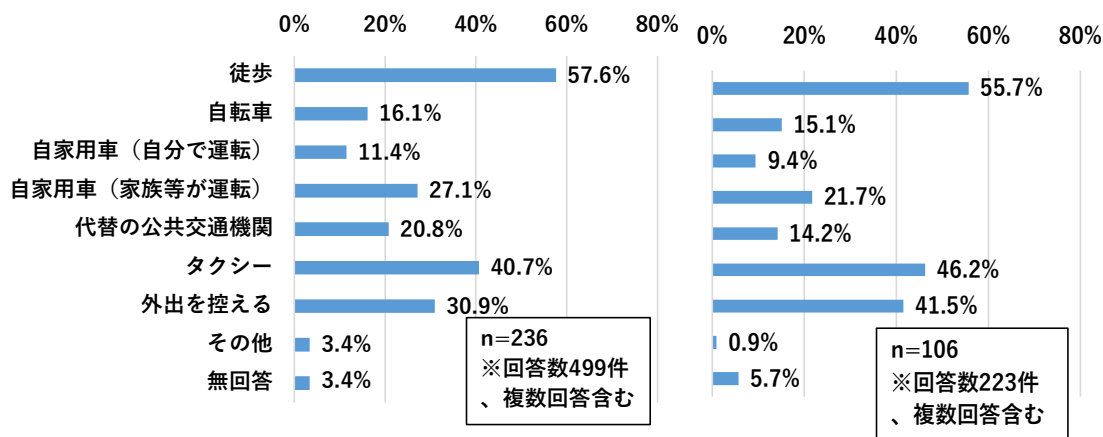


図 路線バスが利用できない場合の移動手段 (左：多賀城東部線、右：多賀城西部線)

### 3-3 公共交通事業者ヒアリング調査

#### (1) 調査概要

表 公共交通事業者ヒアリング調査の実施概要

項目	内容
対象	市内の交通事業者 5 社
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。
時期	令和 7 年 9 月下旬～10 月中旬

#### (2) 調査結果

##### ■公共交通の利用状況について

- ・多賀城駅・下馬駅共に、コロナ禍明け以降徐々に利用者は増加傾向となっている。但し、コロナ禍前（平成 31 年度以前）の水準までには回復していない。
  - ・東北学院大学多賀城キャンパス廃止後の令和 5 年度多賀城駅の 1 日あたりのご利用実績は前年を下回っている。
  - ・国府多賀城駅については、年々利用客が増加し、令和 6 年度時点でコロナ禍前の水準まで回復している。
  - ・路線バスについては、冬場に利用が増える傾向にある（自転車からの利用転換）。
  - ・タクシーについては、夏場やゲリラ豪雨、鉄道が運休の際に利用が増える傾向にある。
- など

##### ■人材不足について

- ・深刻な運転士不足により、今後の運行維持が困難である。
  - ・乗務員が少なく、やむを得ず配車を断らざるを得ない場面がある。
  - ・台数を増やすか、現行の従業員数を維持しつつ定着率を図るか、人員計画に関する経営判断が求められている。
- など

##### ■維持管理費について

- ・使用しているバス車両が導入から 10 年程度を経過し、走行距離も 30 万 km を上回り、経年劣化による修理費が増加している。
  - ・震災後に一斉に購入した車両の老朽化が課題となっている。
- など

## 3-4 多賀城市役所関係課等におけるヒアリング調査

## (1) 調査概要

表 多賀城市役所関係課等におけるヒアリング調査の実施概要

項目	内容
対象	<ul style="list-style-type: none"><li>・全庁照会</li><li>・地域包括支援センター（西部地域、中央地域、東部地域）</li><li>・多賀城市社会福祉協議会</li><li>・多賀城・七ヶ浜商工会多賀城事務所</li><li>・多賀城市観光協会</li><li>・多賀城市民スポーツクラブ</li><li>・中央公民館、山王地区公民館、大代地区公民館</li><li>・市内児童福祉施設及び幼児教育施設</li><li>・医療機関</li><li>・商業施設</li></ul>
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。
時期	令和7年9月下旬～10月中旬

## (2) 調査結果

表 多賀城市役所関係課等におけるヒアリング調査の実施概要

分野	内容
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特別史跡多賀城跡周辺は二次交通（駅からの移動手段）に対して、特に高齢者・団体等にとって利用しやすいサービスが求められている</li> <li>・国府多賀城駅・多賀城駅から史跡・観光地への分かりやすく、使いやすい移動手段の確保が求められている</li> <li>・イベント時の渋滞対策として公共交通利用を呼びかけているが、実際の移動実態は十分に把握できていない</li> <li>・観光と公共交通を組み合わせた「交通そのものが観光価値となる仕組み」（例：特典付き乗車、ガイド連携）を期待している</li> </ul> など
福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証返納後の移動手段を確保することで、買い物・通院・地域活動への参加が可能になり、社会参加の継続や健康維持等が期待できる。</li> <li>・バス無料化等の社会実験では外出機会が増えた事例がある。</li> <li>・足腰が弱い高齢者にとって、バス停までの距離・段差によって、バスの利用を断念する場合がある。</li> <li>・住民主体の移送サービス等の取組を検討していく必要があるが、自家用車等を活用した移動を伴う支援については、安全性や継続性の部分から福祉部門のみで事業化するの難しい。</li> </ul> など
教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 9 年度以降、市内中学校の休日部活動の地域移行により、生徒の移動手段確保が新たな課題となる。</li> <li>・公共交通を利用した園外活動は、子どもの学び・地域との関わり・公共交通への親しみにつながる。</li> <li>・保護者の送迎負担（布団持参等）が大きく、市営・共用的な送迎手段があれば子育て環境向上につながる。</li> </ul> など
医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化により、免許返納後の通院困難者が増加している。</li> <li>・日中時間帯のバス便数不足により、帰路でタクシー利用を余儀なくされるケースがある。</li> <li>・医療機関前や近隣にバス停があれば通院しやすくなる。</li> <li>・市民の自主的な外出（公共交通利用＋歩行）が、健康維持・フレイル予防につながる。</li> </ul> など
商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通が充実すれば、買い物客の回遊性向上・来店者数増加が期待される。</li> <li>・観光・買い物・イベントと公共交通の連携により、地域内経済効果が期待される。</li> </ul> など
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク＆ライド施策により、自家用車から公共交通への転換を促進している。</li> </ul> など

## 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

多賀城市の最上位計画である「第六次多賀城市総合計画」において示されている市の将来都市像を地域公共交通の分野から実現・貢献するため、本計画では第六次多賀城市総合計画との整合性を図ります。

「第六次多賀城市総合計画」の概要を以下に示します。

<p><b>構成と期間</b></p> <p>第六次多賀城市総合計画は、基本構想と基本計画、実施計画から構成する。</p> <p>基本構想では、将来都市像とまちづくりの方向性を示し、計画期間を10年間（令和3年度～令和12年度まで）とする。</p> <p>基本計画では、分野ごとの目指す姿と目標を示し、計画期間を前期と後期でそれぞれ5年間とする。前期基本計画は、令和3年度～令和7年度までとする。</p> <p>実施計画では、基本計画の目標実現のための方向性を示し、計画期間を原則3年間で毎年度ローリングを行う。</p> <p><b>将来都市像</b></p> <p>メインフレーズ：日々のよろこびふくらむまち 史都 多賀城</p> <p>キャッチコピー：つなぐ はぐくむ Tagayasu</p> <p><b>重点テーマ</b></p> <p>心も暮らしも豊かなみらいをつくるみんなが育つまち</p> <p>震災の経験をいかしみんなの力がつながるまち</p> <p>市民の誇りとなる多賀城らしい魅力をたがやすまち</p> <p><b>土地利用のあり方</b></p> <p>基本理念：地域特性を活かした調和のある土地利用</p> <p>基本姿勢：ア 自然環境・都市環境の調和</p> <p>イ 持続可能な都市経営の実現</p> <p>ウ 地域特性に合った魅力・付加価値の向上</p> <p><b>政策体系</b></p> <p>政策1 みんなの力で減災 安全で安心して暮らせるまちづくり（安全安心）</p> <p>政策2 健やかで優しい 支え合いのあるまちづくり（健康福祉）</p> <p>政策3 夢と希望が輝く 誰もが成長できるまちづくり（教育文化）</p> <p>政策4 都市と自然の環境調和 快適で潤いのあるまちづくり（生活環境）</p> <p>政策5 地域の資源と知恵をいかす 活気あふれるまちづくり（産業活気）</p> <p>政策6 地域の未来を共に創る 絆と誇りを築くまちづくり（地域創生）</p> <p>政策7 縮減社会への対応 持続可能な行財政経営（行財政経営）</p> <p><b>公共施設等のあり方</b></p> <p>基本理念：公共施設等における公共サービスの持続</p> <p>基本姿勢：ア サービスと機能の最適化</p> <p>イ 最適配置の検討</p> <p>ウ 総量の縮減</p> <p>エ 効率的な施設経営（マネジメント）</p>
---

## 4-2 公共交通の役割の整理

上位計画や関連計画では、公共交通に期待される役割や、公共交通に関連する施策が展開されています。公共交通のマスタープランとなる本計画では、これらの計画と相互に連携を図ります。

表 公共交通の役割

計画	各計画の実現に向けて公共交通に期待される役割
多賀城市都市計画マスタープラン：R6.4 策定（計画期間：R6～R26 年度）	公共交通の利便性向上と利用促進により、人にも環境にもやさしい交通体系の構築が求められています。
第三次多賀城市地方創生に関する総合戦略（案）：R8.3 策定予定（計画期間：R8～R12 年度）	交通利便性に恵まれた特性を活かし、都市と自然の調和、生活・観光・文化を融合した都市の魅力向上を図ることが求められています。
多賀城市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）：R6.2 策定（計画期間：R6～R12 年度）	温室効果ガス排出削減に向けて、都市機能の集約化や公共交通網の再構築など、脱炭素型のまちづくりの推進が求められています。

### (1) 多賀城市都市計画マスタープラン：令和6年4月策定（計画期間：令和6～26年度）

## 2. 道路・交通体系の方針

### 2-1. 基本的な考え方

#### ■安全で便利な都市活動と産業活動、交流を支える道路網の構築

安全で便利な都市活動と活発な産業活動、市内外との交流促進を支えるため、道路網の構築を進めるとともに、計画的かつ適切な維持管理を図ります。また、市民生活の安全性を高めるため、道路が有する防災面の機能の強化を図ります。

#### ■人にも環境にもやさしい交通体系の構築

将来的な少子高齢化の進行を見据えて、交通弱者が安全で使利に移動できる交通環境を整えるとともに、環境にやさしく脱炭素社会の実現に資する交通手段の利用を促進します。駅やバス停が遠い公共交通の空白地域の利便性向上、歩行者ネットワークの形成、自転車利用の促進を図ります。

### 2-4. 公共交通の方針

#### ○公共交通の利便性向上と利用促進

移動の拠点となる駅が半径1km利用圏内に7駅（多賀城駅、下馬駅、中野栄駅、陸前山王駅、国府多賀城駅、岩切駅、塩釜駅）あり、その間を多賀城市、塩竈市、七ヶ浜町の各市町のコミュニティバスが運行している公共交通機関を活かし、広域的にも利便性が高く使いやすい公共交通の利用環境をつくります。

#### 主な施策の方針

- ・本市の交通利用特性や利用実態を踏まえ、最適な公共交通のあり方を検討するとともに、鉄道や他の路線バス等との乗り継ぎを考慮した、バスダイヤ・バスルートの見直しを検討します。
- ・駅やバス停が遠い公共交通の空白地域の新たな公共交通のシステムを検討します。
- ・多賀城駅及び駅前空間の適切な維持管理を実施し、円滑な移動や市民が集う憩いの場としての施設の利用を促進します。
- ・駅周辺での放置自転車対策と、駐輪施設の適切な維持管理を実施します。
- ・観光客が目的地によってJR東北本線とJR仙石線を混乱なく利用できるよう、案内表示の改善等を関係機関に要請します。

(2) 第三次多賀城市地方創生に関する総合戦略(案)：令和8年3月策定予定(計画期間：令和8~12年度)

○多賀城市人口ビジョンに示す人口の将来展望を実現するに当たり目指すべき将来の方向性

・文化とくらしが融合する「選ばれる交流都市」へ(交流人口・関係人口の拡大)

本市は、仙台市に隣接し、交通便利性や生活環境に恵まれた「職住近接」の都市としての高いポテンシャルを有しています。この特性を活かし、都市と自然の調和、生活・観光・文化を融合した都市の魅力向上を図ります。

特別史跡多賀城跡や東北歴史博物館、市立図書館・文化センターを含む文化交流エリアを中心とした「東北随一の文化交流拠点」、さらにスケートパーク「TAGAJO CENTRAL PARK」の形成を進め、地域資源の磨き上げとともに、地域ブランドの確立と周遊性の向上による来訪者の増加を図ります。多賀城創建1300年記念事業などを契機として、交流人口や関係人口の拡大を促進し、地域経済の活性化とともに、市民の誇りや地域アイデンティティの醸成にもつなげます。

・若者・家族・多様な人材が定着し活躍できるまちへ(人口流出の抑制)

本市の持続可能性を支える上で、将来を担う若年層や子育て世代の還流と定着は最重要課題です。現在進められている東北学院大学多賀城キャンパス跡地開発においては、住宅、医療、子育て支援、商業機能が一体的に整備されるため、暮らしの質の向上と定住意欲の醸成が見込まれます。

また、地域産業の担い手確保と活性化に向けては、起業・創業支援、地域資源を活かした体験型観光の展開など、地域に根ざした地域経済活性化に努めます。こうした戦略により、地域外からの人材や投資を呼び込むとともに、地元で働く場と将来への希望を提供し、人口流出の抑制につなげます。

・結婚、出産、子育ての希望が実現し、多様な世代が安心して暮らせるまちへ(人口自然増の促進・生活の安心)

将来にわたり、地域に人が暮らし続けるためには、出産・子育てに希望が持てる環境と、安心して暮らせる生活基盤の整備が欠かせません。

本市では、子育てサポートセンターの機能強化や保育・学童保育の充実、仕事と育児の両立支援など、多面的な子育て環境の整備を進めるとともに、妊娠期から育児期まで切れ目ない支援体制の構築に取り組みます。

また、教育の質向上やICTを活用した小中学校の学習環境の整備により、子どもたちの学びと成長を支えます。

さらに、外国人住民や高齢者、障害のある方など、多様な市民が地域の一員として安心して暮らせるよう、生活支援や相談体制の充実を図り、多文化共生・包摂的な地域社会の実現を目指します。

(3) 多賀城市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）：令和6年2月策定（計画期間：令和6～12年度）

基本目標：地域環境の整備及び改善

取組の視点：緑豊かで、人へも地球へも負荷を減らすことができるまち

説明：私たちの生活を支える公共施設や商業施設、医療・福祉施設、教育施設などの公共的な施設や交通システムなどは、中長期的に温室効果ガスの排出量に影響を与え続けることから、都市機能の集約化や公共交通網の再構築など、脱炭素型のまちづくりを推進する必要があります。また、温室効果ガスの吸収源となる都市公園や緑地の整備・保全、住宅や事業所等の緑化を推進します。

●施策の取組

施 策	取 組	実施主体		
		市 民	事 業 者	市
1 公共交通機関の活用等	公共交通機関を積極的に利用するとともに、近い場所へは徒歩や自転車で移動します。	●	●	-
	誰もが安心・安全、快適に移動できる地域公共交通体系の構築に努めるとともに、公共交通機関の積極的利用を呼びかけます。	-	-	●

●本市における主な事業や取組

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが安心・安全、快適に移動できる地域公共交通体系の構築</li> <li>公共交通機関に関する情報提供、積極的利用の呼びかけ</li> <li>花いっぱい運動（プロジェクト）の実施</li> <li>緑地保全事業（植樹・植栽支援）</li> <li>健康ウォーキングシティプロジェクト</li> </ul>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の利用促進による自動車移動の抑制及び温室効果ガス排出量の削減</li> <li>緑化推進による二酸化炭素吸収量の増加、ヒートアイランド現象の軽減</li> </ul>
課題・留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関利用促進の誘導策</li> <li>交通事業者との連携、収益性の確保</li> </ul>
補助制度や関連事業等	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市緑化推進関連事業</li> </ul>

## 5. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の実施状況

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

「ネットワーク計画」の概要を以下に示します。

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イルス感染症拡大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

多賀城市生活交通ネットワーク計画			実績	効果
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。	・日常生活に おける住 民・利用者 のニーズを 踏まえた多 賀城西部線 の運行内容 見直しによ り、利便性 の向上が図 られた。
	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。	・各種関係者 との調整や 協議を行 い、つつ、路線 バスの運行 見直しによ り利用促進 が図られた ことに加え て、キャッ シュレス決 済の拡充に よる公共交 通の利用環 境がさらに 改善した。
	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icsca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。	

多賀城市生活交通ネットワーク計画			実績	効果
基本目標	取組	内容		
	取組 2-3: 財政負担軽減に向けたバス事業の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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・場を設けてきた。</li> </ul>	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多賀城駅南口バスロータリーにおける案内サインの整備により多賀城駅の拠点性が向上されたことに加えて、JRとの乗継を考慮した路線バスのダイヤ設定により乗継利便性が維持されている。</li> </ul>
	取組 3-2: 多賀城駅とバス停間の案内誘導整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や免許返納者向けの料金体系を検討する。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>多賀城駅前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。</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス待ち環境の整備やノンステップバスの導入などにより、公共交通の利用環境が改善されたことに加えて、バス運賃無償化の社会実験により高齢者の外出促進に貢献した。</li> </ul>

## 5. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の実施状況

多賀城市生活交通ネットワーク計画			実績	効果
基本目標	取組	内容		
			<p>しやすいノンステップバスを採用・導入した。</p>	
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	
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"> <li>市内公共交通に係る部門との協議連携を図る。</li> <li>七ヶ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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定期的に塩竈市、利府町、七ヶ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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>法定協議会での定期的な協議に加えて、近隣自治体との意見交換や情報共有を行いつつ、財政負担及び国庫補助の適切な活用が図られた。</li> </ul>
	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"> <li>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。</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	

多賀城市生活交通ネットワーク計画			実績	効果
基本目標	取組	内容		
		用者、市民の意見・要望 や情報を共有する機会を 設ける。		

## (3) ネットワーク計画の検証結果

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」策定当時の課題の変化状況

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 ●：解消できた課題 ●：未解決の課題 ●：新たな課題
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●多賀城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。</li> </ul>
2	バス交通ネットワークの再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>「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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>
3	安定的なバス事業経営が課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>

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 ●：解消できた課題 ●：未解決の課題 ●：新たな課題
			●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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・ダイヤ調整だけでなく、バスルートの改善が求められる。</li> </ul>	●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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	●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。
6	利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●多賀城東部線は、以前よりSuicaやicsc aなどが利用可能となっていたが、令和6年4月から多賀城西部線でPay Payの利用を開始し、利用者の利便性の向上に繋がっている。</li> <li>●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）。</li> <li>●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。</li> </ul>
7	隣接市町の利用需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	●隣接市町を跨る路線については、広域での調整を

## 5. 多賀城市生活交通ネットワーク計画の実施状況

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 ●：解消できた課題 ●：未解決の課題 ●：新たな課題
		<p>接市町を含めた調整が必要と考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>調査結果から多賀城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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>引き続き検討する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>

## 6. 計画策定の経過

---

多賀城市域公共交通計画の策定に向けて、多賀城市域公共交通協議会や各種調査を実施してきました。

### ■令和7年度 第1回 多賀城市域公共交通協議会

- ・時期：令和7年4月1日（火）
- ・場所：書面決議
- ・議題：令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業）（地域公共交通アップデート化推進事業）（市町村型）交付申請について

### ■令和7年度 第2回 多賀城市域公共交通協議会

- ・時期：令和7年5月9日（金） 10：00～
- ・場所：市民会館（多賀城市文化センター内）展示室
- ・議題：多賀城市域公共交通計画策定に係る公募型プロポーザル実施について

### ■令和7年度 第3回 多賀城市域公共交通協議会

- ・時期：令和7年6月30日（月）
- ・場所：書面決議
- ・議題：多賀城市域公共交通計画策定に係るプロポーザル実施結果について

### ■令和7年度 第4回 多賀城市域公共交通協議会

- ・時期：令和7年8月22日（金） 14：00～
- ・場所：市役所西庁舎3階第1委員会室
- ・議題：多賀城市域公共交通計画策定について

### ■各種調査

- ・バス利用実態調査：令和7年9月7日（日）、9月9日（火）～9月11日（木）
- ・多賀城市民アンケート調査：令和7年9月12日～9月28日
- ・公共交通事業者ヒアリング調査：令和7年9月下旬～10月中旬
- ・多賀城市役所関係課等におけるヒアリング調査：令和7年9月下旬～10月中旬

### ■令和7年度 第5回 多賀城市域公共交通協議会

- ・時期：令和7年10月21日（火） 13：30～
- ・場所：市役所西庁舎6階大会議室
- ・議題：多賀城市域公共交通計画策定について（各種調査結果等）  
多賀城東部線・多賀城西部線における取組の概要について

■令和7年度 第6回 多賀城市地域公共交通協議会

- ・時期：令和7年12月23日（火） 14：00～
- ・場所：市民会館（多賀城市文化センター内）展示室
- ・議題：多賀城市地域公共交通計画策定について（計画素案）  
地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

■パブリックコメント

- ・実施期間：令和8年1月9日（金）から令和8年1月22日（木）
- ・公表場所：都市産業部 都市計画課（多賀城市役所 北庁舎4階）、中央公民館、  
山王地区公民館、大代地区公民館、市民活動サポートセンター
- ・提出方法：郵送、FAX、メール、公表場所投函、Microsoft Forms（申請フォーム）
- ・実施結果：7件

■令和7年度 第7回 多賀城市地域公共交通協議会

- ・時期：令和8年3月12日（木） 13：00～
- ・場所：
- ・議題：多賀城市地域公共交通計画策定について（パブリックコメント結果、計画最終案）

---

多賀城市地域公共交通計画【資料編】  
令和8年 月

---