

多賀城市地域公共交通計画（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 計画の位置付け.....	3
2. 公共交通等の現状.....	4
2-1 多賀城市の概要.....	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 各種調査から見た現状.....	12
2-5 公共交通を取り巻く課題.....	20
3. 公共交通の目指すべき将来像.....	21
3-1 計画の基本的な方針.....	21
3-2 計画の目標.....	23
3-3 目指すべき公共交通ネットワーク.....	27
4. 目標を達成するための施策.....	30
5. 計画の実現に向けて.....	40
5-1 計画の推進.....	40
5-2 関係主体の役割.....	41
5-3 推進体制.....	41
5-4 評価指標.....	42
6. 用語集.....	43

1. 計画の概要

1-1 計画作成の背景と趣旨

これまで多賀城市では、市内の公共交通の利便性や効率性の向上に向けバスを中心とした取組を「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とした路線バスやタクシーにおける公共交通サービスの維持の厳しさが増しており、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維持してい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、多賀城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。

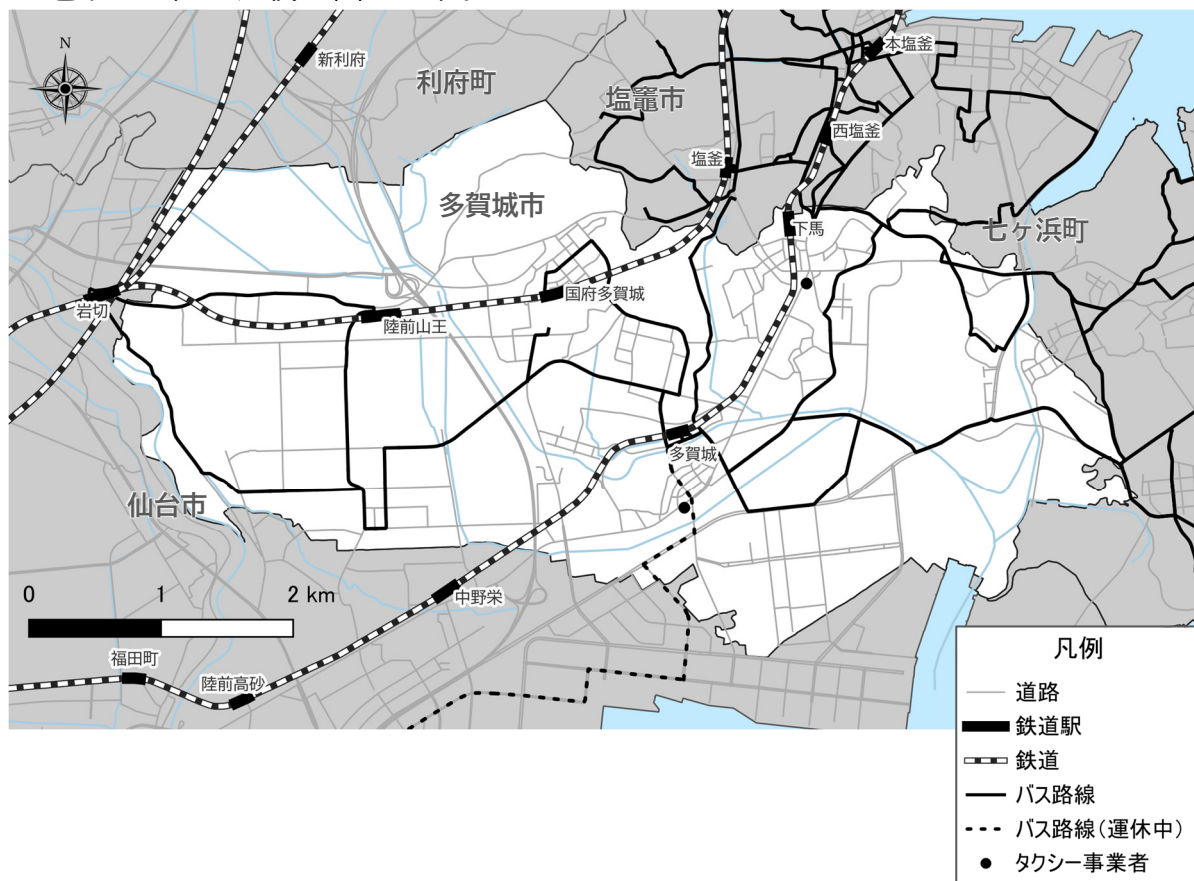


図 計画の区域

1-4 計画の対象

多賀城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。

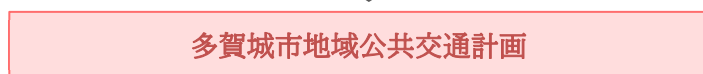
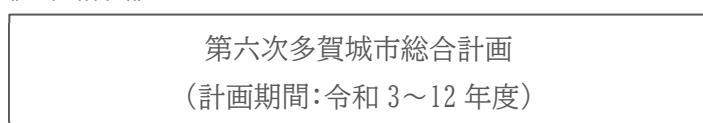
1-5 計画の位置付け

本計画は、地域交通法第5条に規定する法定計画に位置付けられます。

多賀城市の最上位計画である「第六次多賀城市総合計画」に掲げる将来都市像の実現に向け、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。

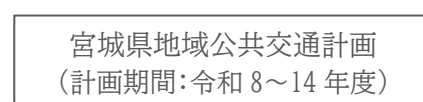
また、多賀城市では、地球温暖化対策に関する積極果敢な取組の推進に繋げるため、令和4年2月3日に「多賀城市ゼロカーボンシティ宣言」を表明しており、公共交通政策から脱炭素社会の実現への貢献が求められています。

《上位計画》



相互調整・連携

《関連する広域計画》



《関連計画》

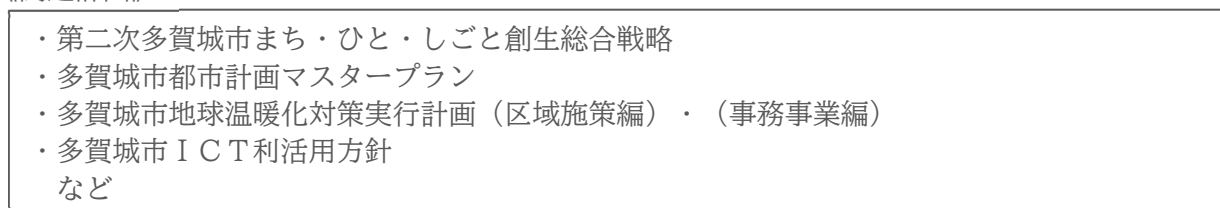


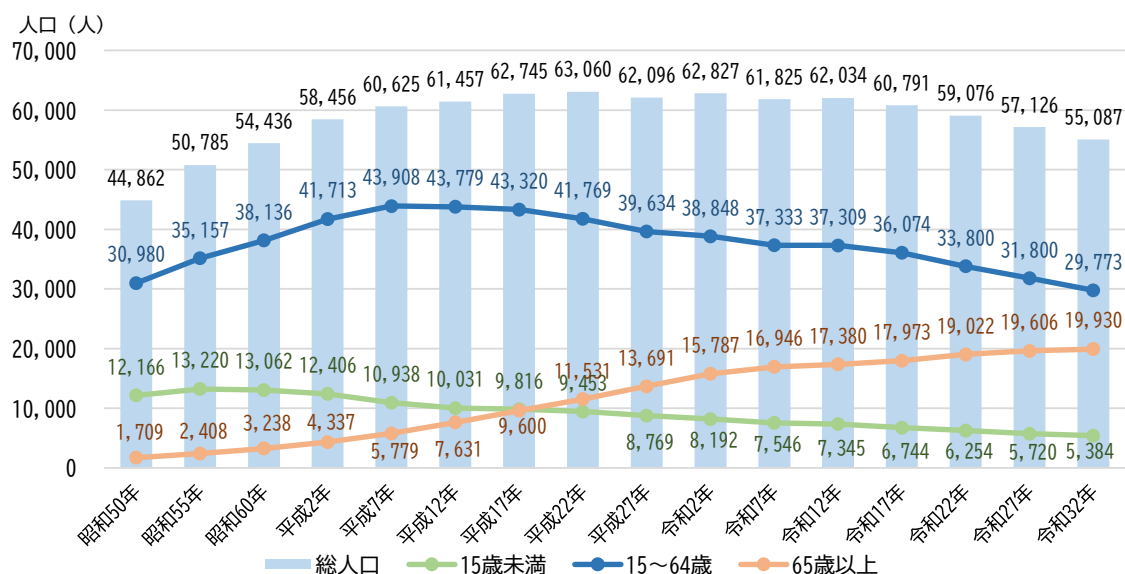
図 計画の位置付け

2. 公共交通等の現状

2-1 多賀城市の概要

(1) 人口動態の変化

多賀城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55,087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。

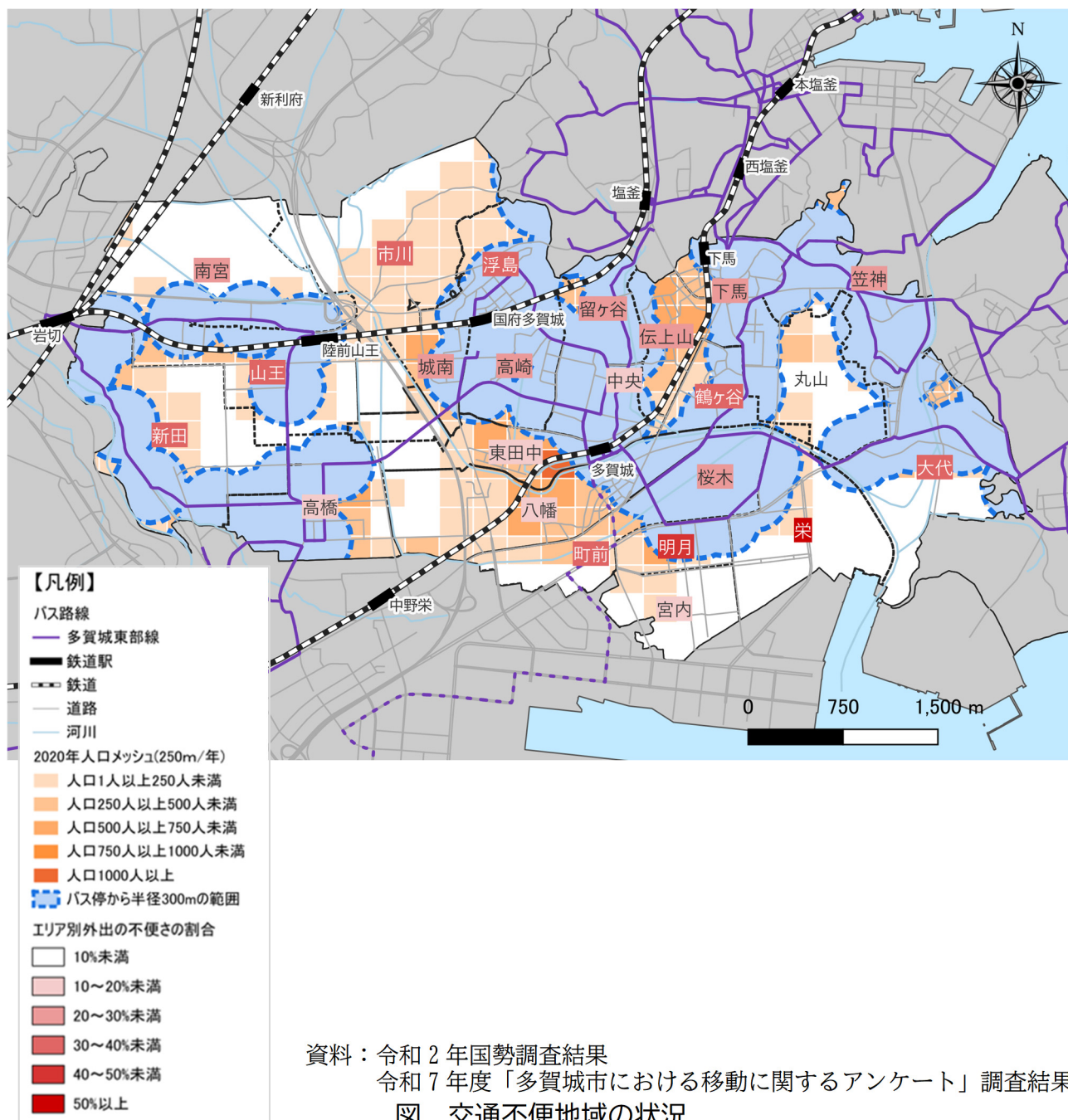


資料：令和2年までは国勢調査（総人口には国勢調査時点での年齢不詳者を含む）、令和7年以降は多賀城市人口ビジョンによる令和7年市独自推計（将来展望）

図 年齢3区分別人口推移と将来推計

(2) 地理的な特性

市内には、鉄道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、市内の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。



(3) 多賀城市のまちづくり

多賀城市は、政治、経済、文化の拠点であった「多賀城」がこの地に置かれて以来、1300年もの間、美しい自然、悠久の歴史、人々が培ってきた文化となりわいを受け継ぎつつ、一方で新しいものを受け入れ、常に時代の流れを意識しながら、まちづくりを進めてきました。

そのような中、特別史跡「多賀城跡」や国宝に指定された「多賀城碑」など稀有な歴史遺産が所在するエリアの南側に位置する中央公園において、スケートパークや3×3コートなど幅広い世代が利用できる施設のほか、有事の際に活用できる防災機能を併せ持つ休憩施設等を整備し、賑わいの創出や地域経済の活性化等を推進しています。

また、多賀城駅や多賀城市役所周辺の市中心部では、東北学院大学多賀城キャンパス跡地において戸建住宅や分譲マンションの住環境整備に加え、商業施設やスポーツ施設などの整備が計画されており、市民福祉の向上や地域経済の活性化を図るとともに、中心市街地としての魅力創造に繋がる取組を推進していきます。



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



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

市内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、J R 仙石線と J R 東北本線、J R 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	J R 仙石線	J R 東日本(株)	あおば通～石巻
	J R 東北本線	J R 東日本(株)	仙台～一ノ関
	J R 仙石東北ライン	J R 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

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：花刈～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

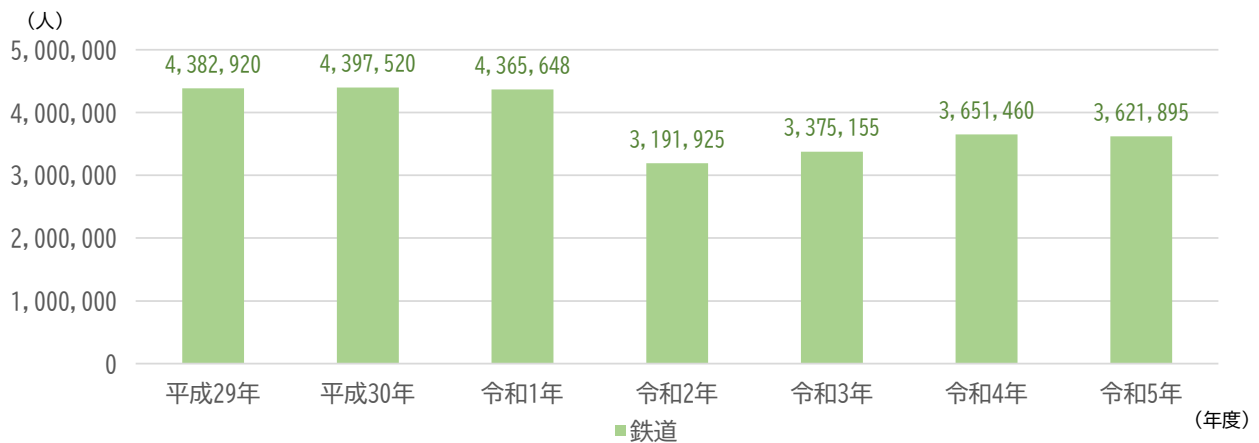
(2) 公共交通の利用状況

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。

表 公共交通の利用者数

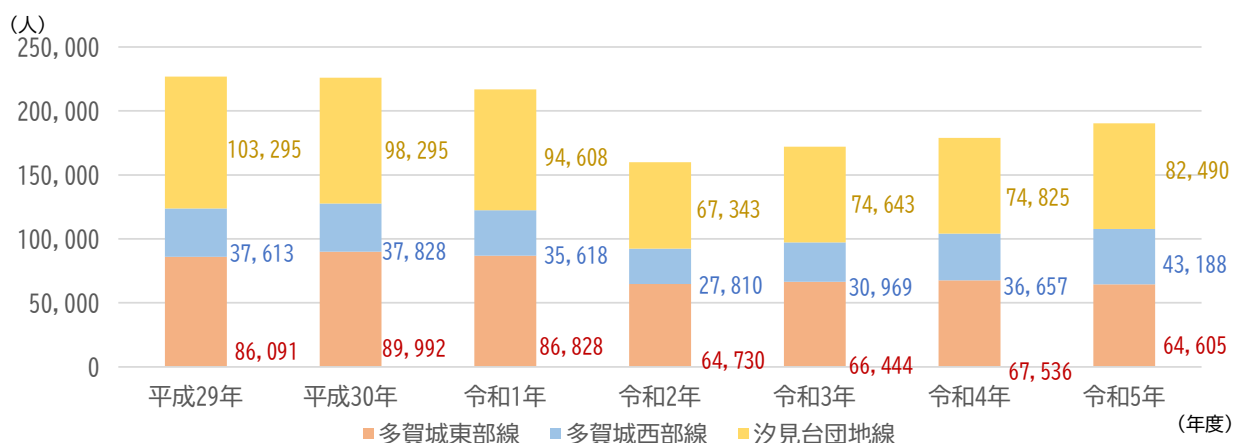
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
鉄道	4,382,920	4,397,520	4,365,648	3,191,925	3,375,155	3,651,460	3,621,895
多賀城東部線	86,091	89,992	86,828	64,730	66,444	67,536	64,605
多賀城西部線	37,613	37,828	35,618	27,810	30,969	36,657	43,188
汐見台団地線	103,295	98,295	94,608	67,343	74,643	74,825	82,490
合計	4,609,919	4,623,635	4,582,702	3,351,808	3,547,211	3,830,478	3,812,178



鉄道については、未公表の陸前山王駅（無人駅）を除く、多賀城駅、下馬駅、国府多賀城駅の合算の値

資料：東日本旅客鉄道株式会社

図 鉄道駅の利用者数の推移



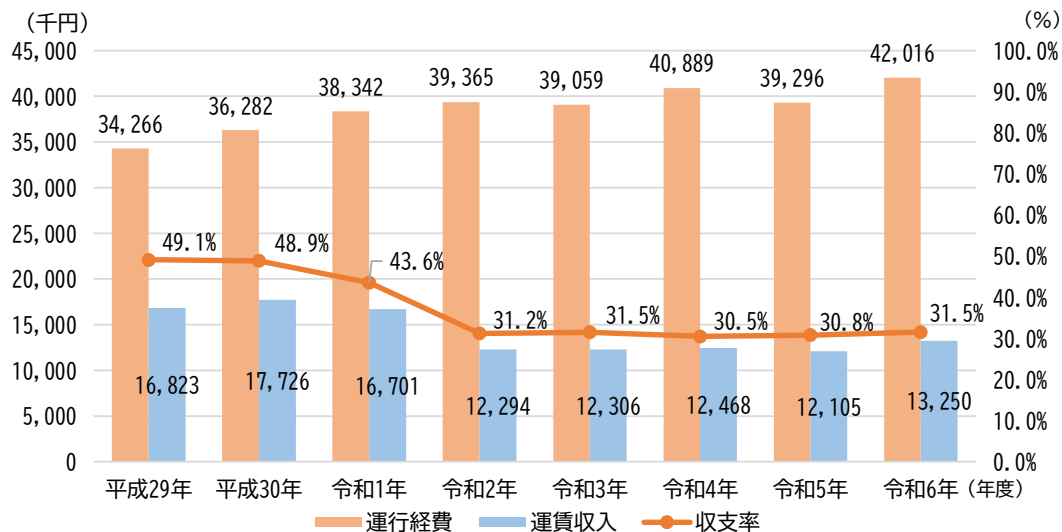
汐見台団地線については、1日当たりの利用者数を基に年間の運行日数で試算した値

資料：多賀城市統計書、多賀城市所有データ

図 路線バスの利用者数の推移

(3) 公共交通の収支状況

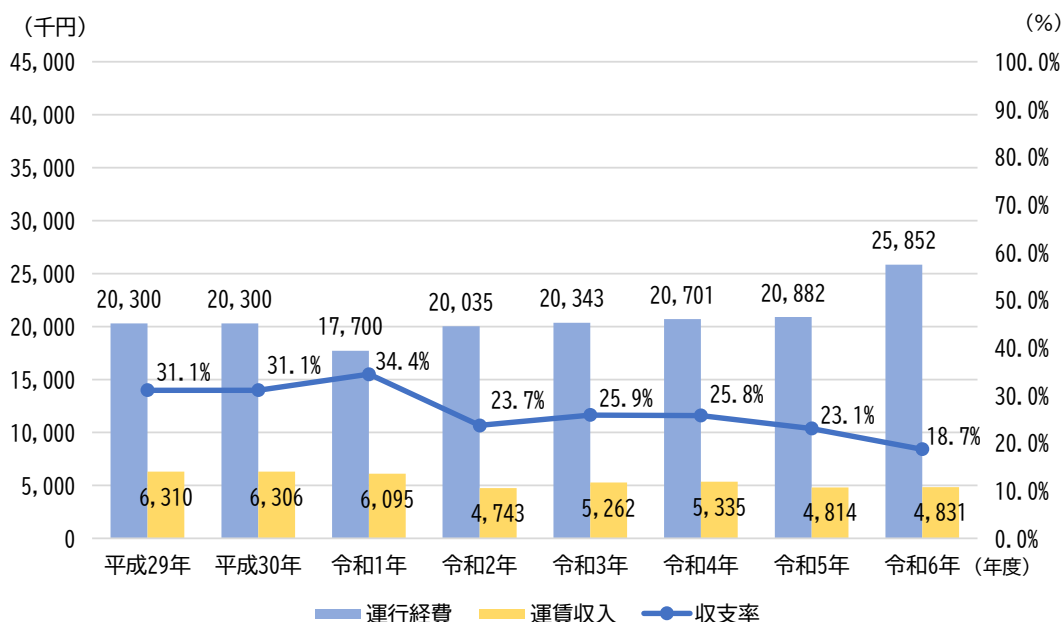
多賀城東部線の収支状況をみると、令和6年度に運賃収入が13,250千円、運行経費が42,016千円となっています。収支率は令和2年度以降30%台で推移しており、令和6年度に31.5%となっています。



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をみると、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 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」といいます。）」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 年間としていましたが、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 年間の計画としました。その後、更に計画期間を延長し、令和 7 年度までの 9 年間の計画としました。

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付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	・ 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）	・ 行動特性に対応した路線の再編により、買い物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	・ 令和 6 年 4 月から多賀城西部線で二次元コード決済（P a y P a y）の利用を開始 ※多賀城東部線については、S u i c a や i c s c a などが利用可能	・ 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	・ 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	・ 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	・ 令和 4 年 10 月 1 日から令和 7 年 9 月 30 日まで、I C T 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	・ 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	・ 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	・ 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

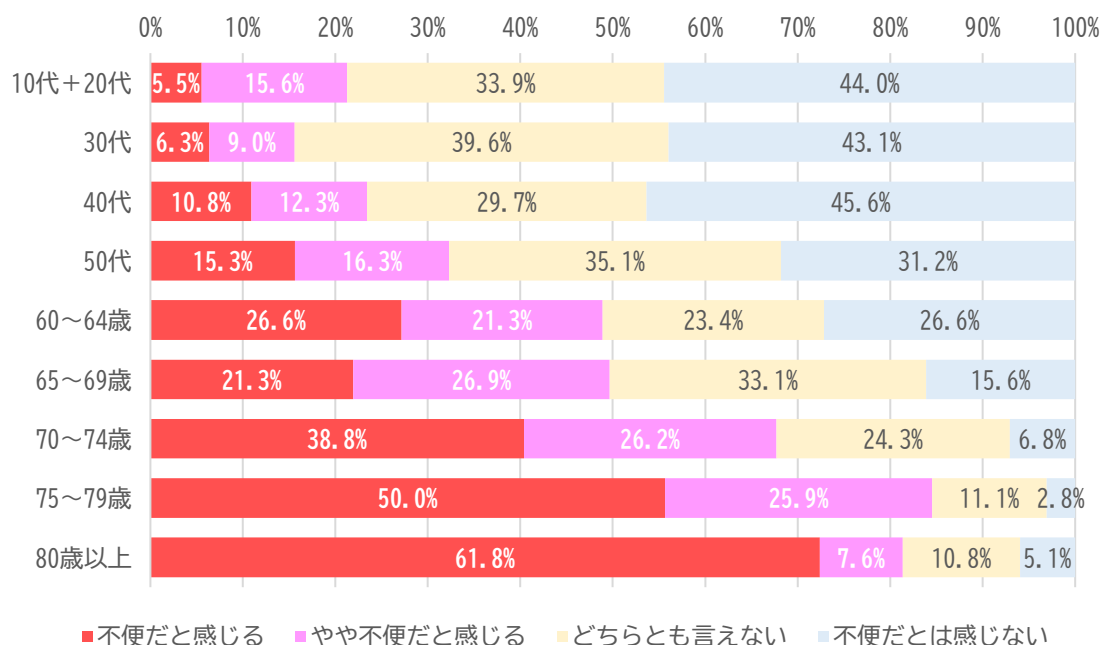
2-4 各種調査から見た現状

(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。

その中から見た現状として以下の点が挙げられます。

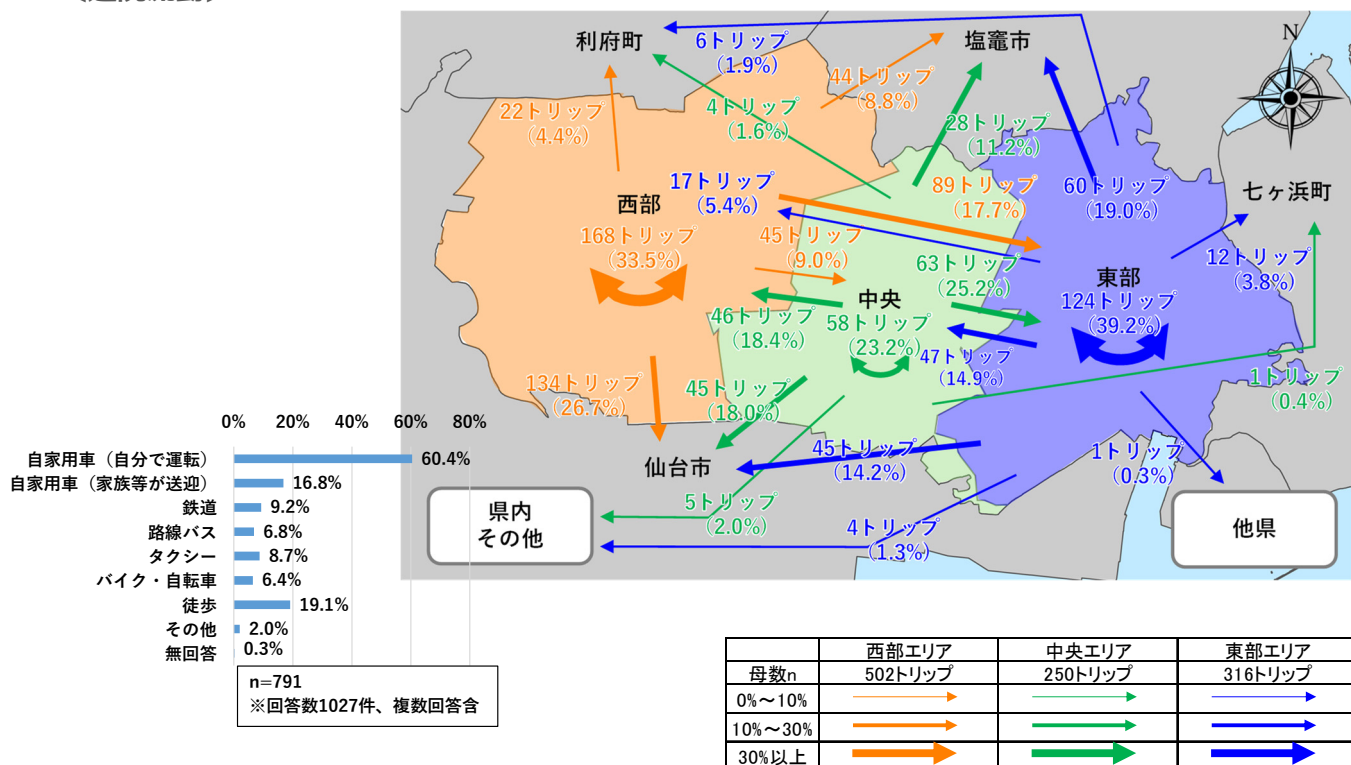
- ・70代以上の6割以上が5年後の外出やお出かけに不便を感じており、その理由として経済的な負担や運転ができなくなることを挙げています。
- ・買い物や通院といった場面では、市域内移動が多くみられている一方で、通勤・通学については、市域外への移動が多く見られています。
- ・買い物、通院、通勤においては、移動手段としてほとんどが自家用車であり、公共交通の利用が少ないことが見られています。



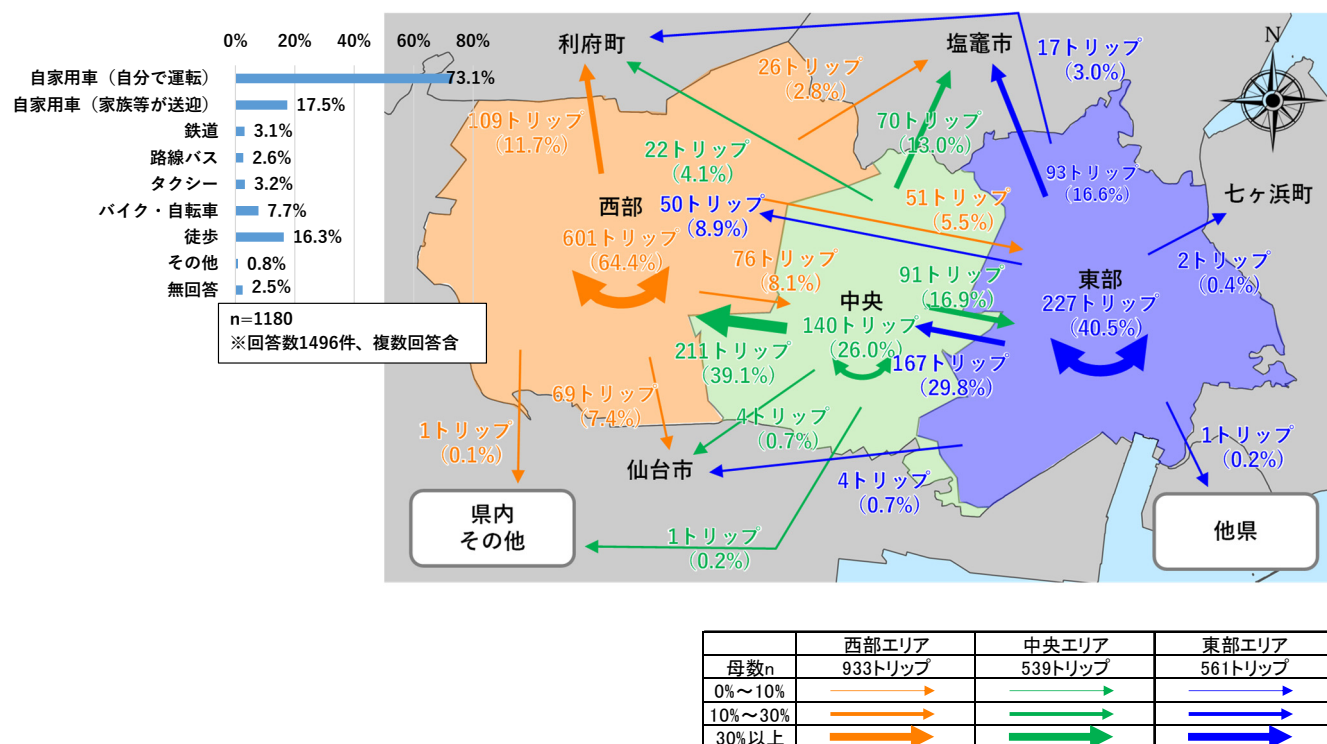
資料：令和7年度「多賀城市における移動に関するアンケート」調査結果

図 5年後の外出やお出かけに対する不便さの年齢別の割合

〔通院流動〕



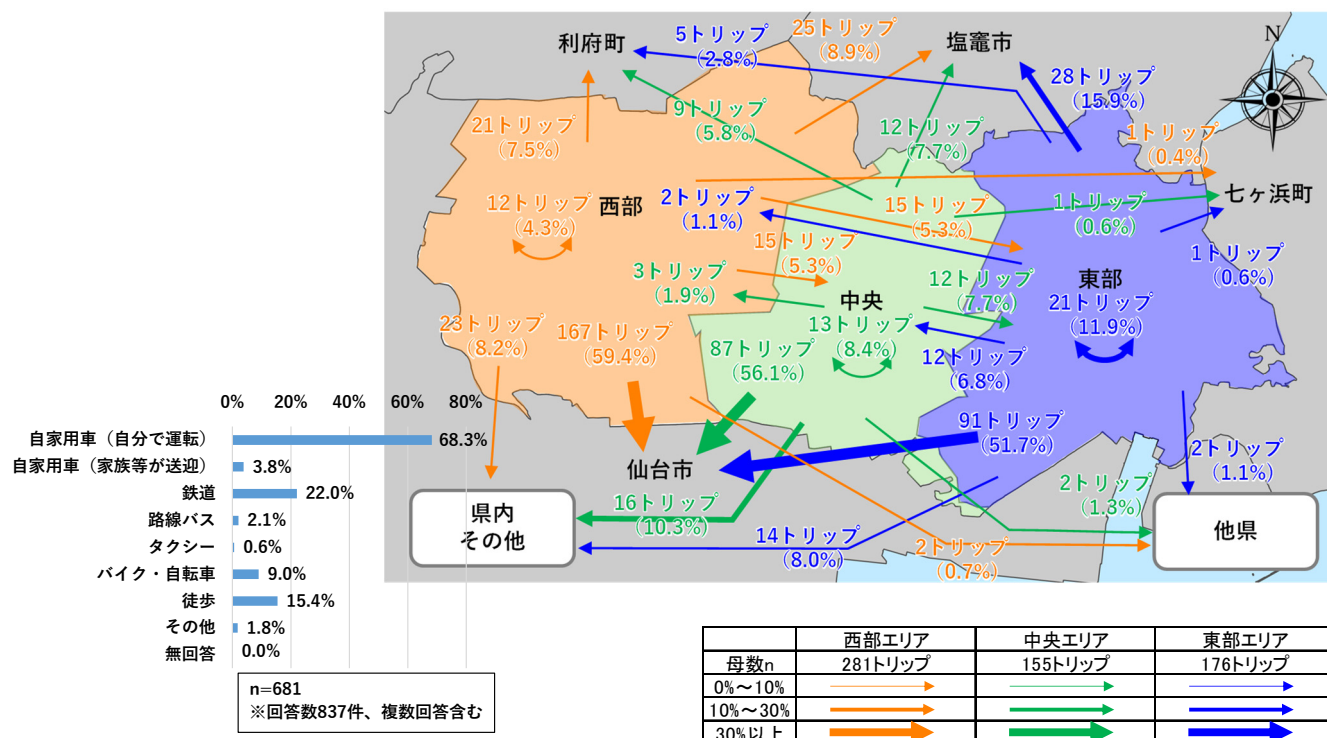
〔買物流動〕



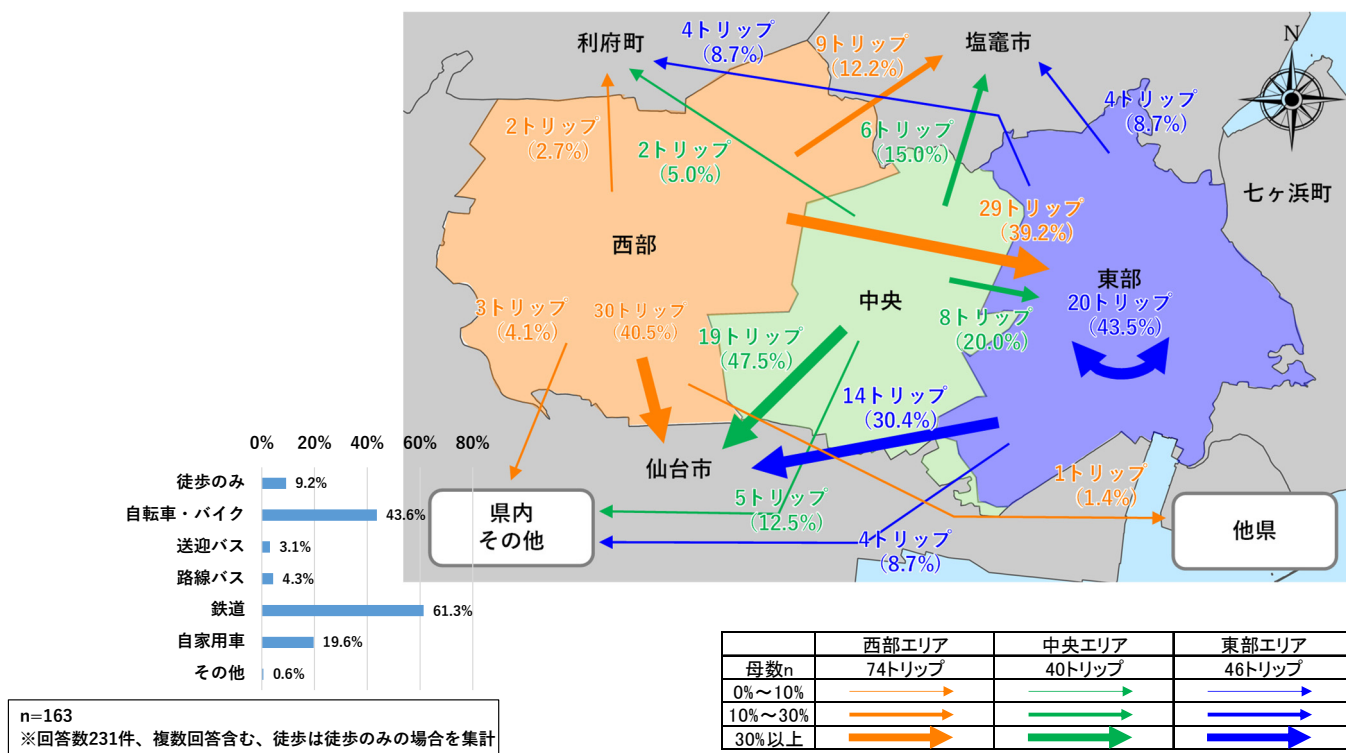
トリップとは、例えば、通勤や買い物など、「一つの目的」を達成するために出発地から到着地まで移動のことを指します。

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 通院及び買い物の流動状況

〔通勤流動〕



〔通学流動〕



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のことを指します。

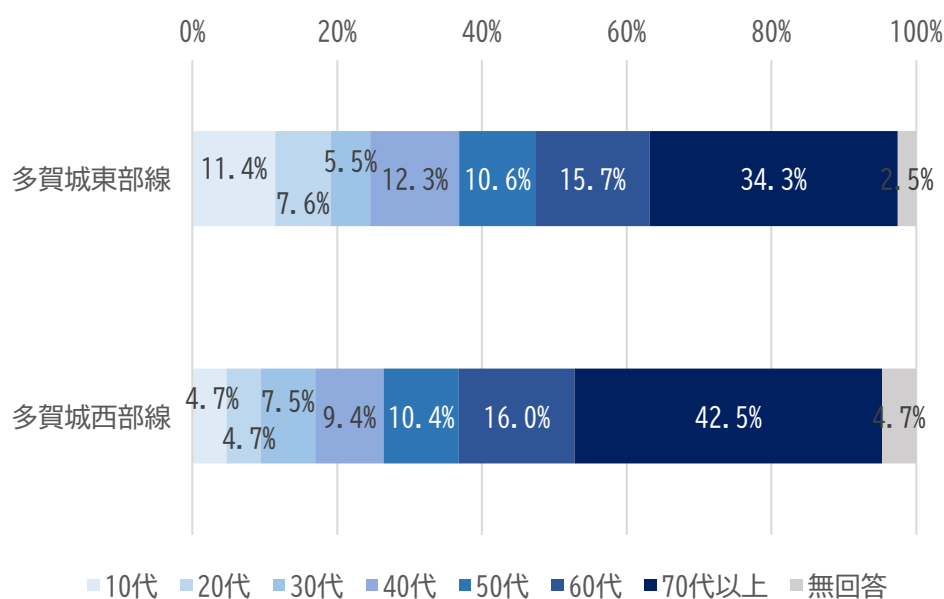
資料：令和7年度「多賀城市における移動に関するアンケート」調査結果
図 通勤及び通学の流動状況

(2) バス利用実態調査

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。

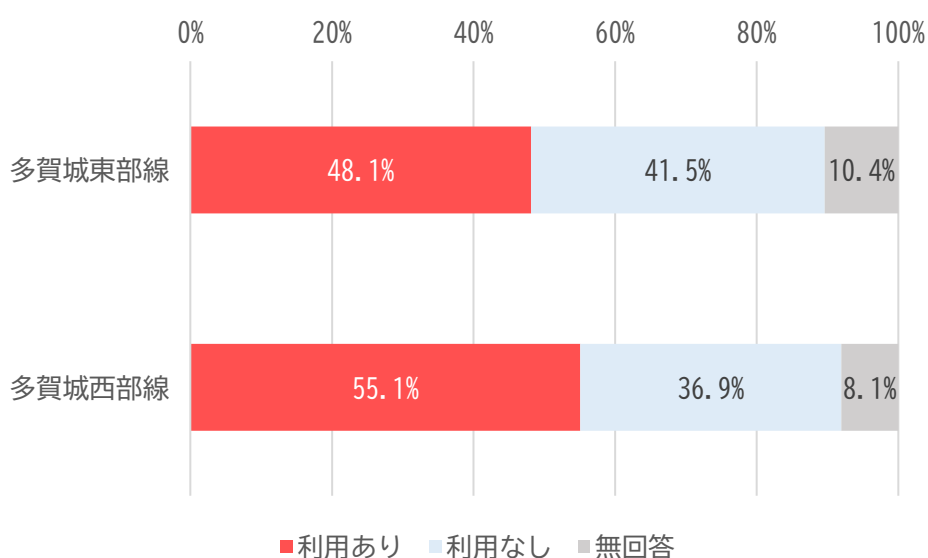
その中から見えた現状として以下の点が挙げられます。

- ・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。
- ・利用者の約5～6割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）

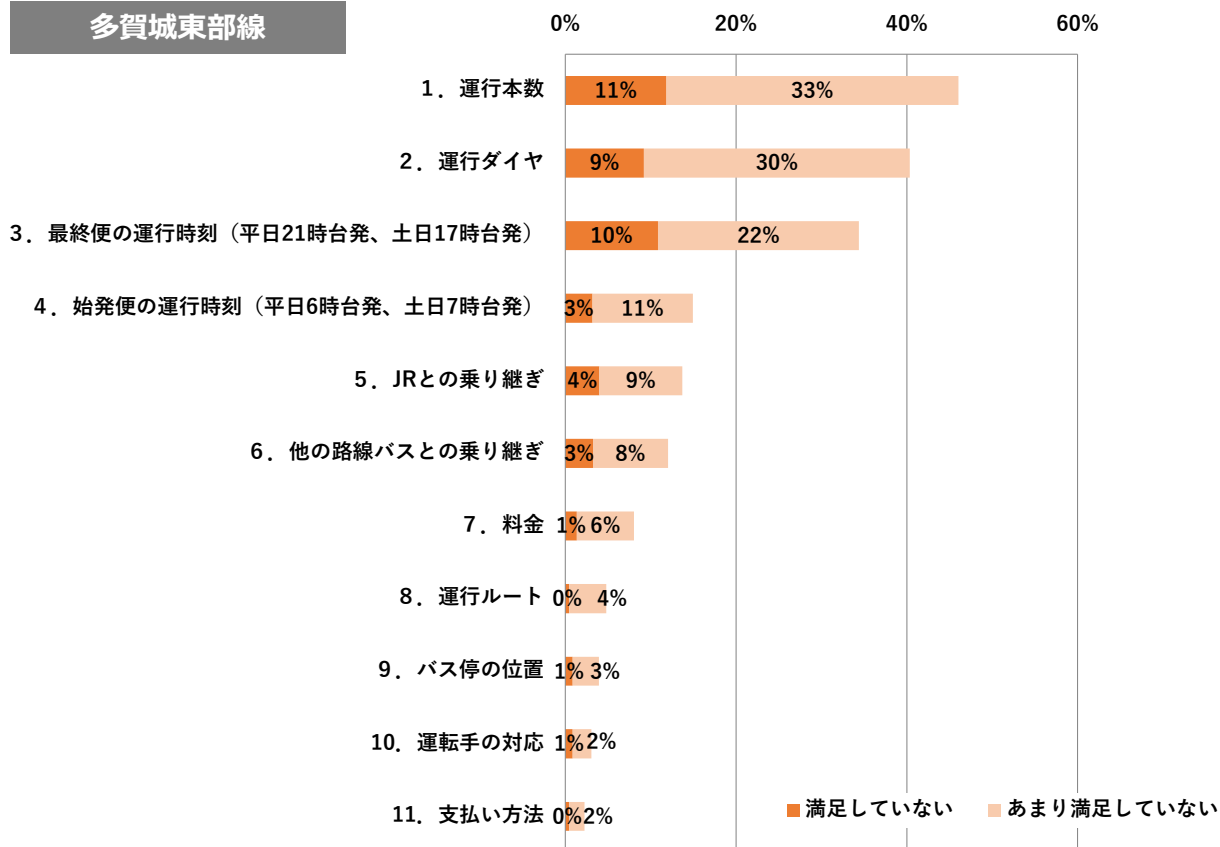
図 利用者の年齢割合



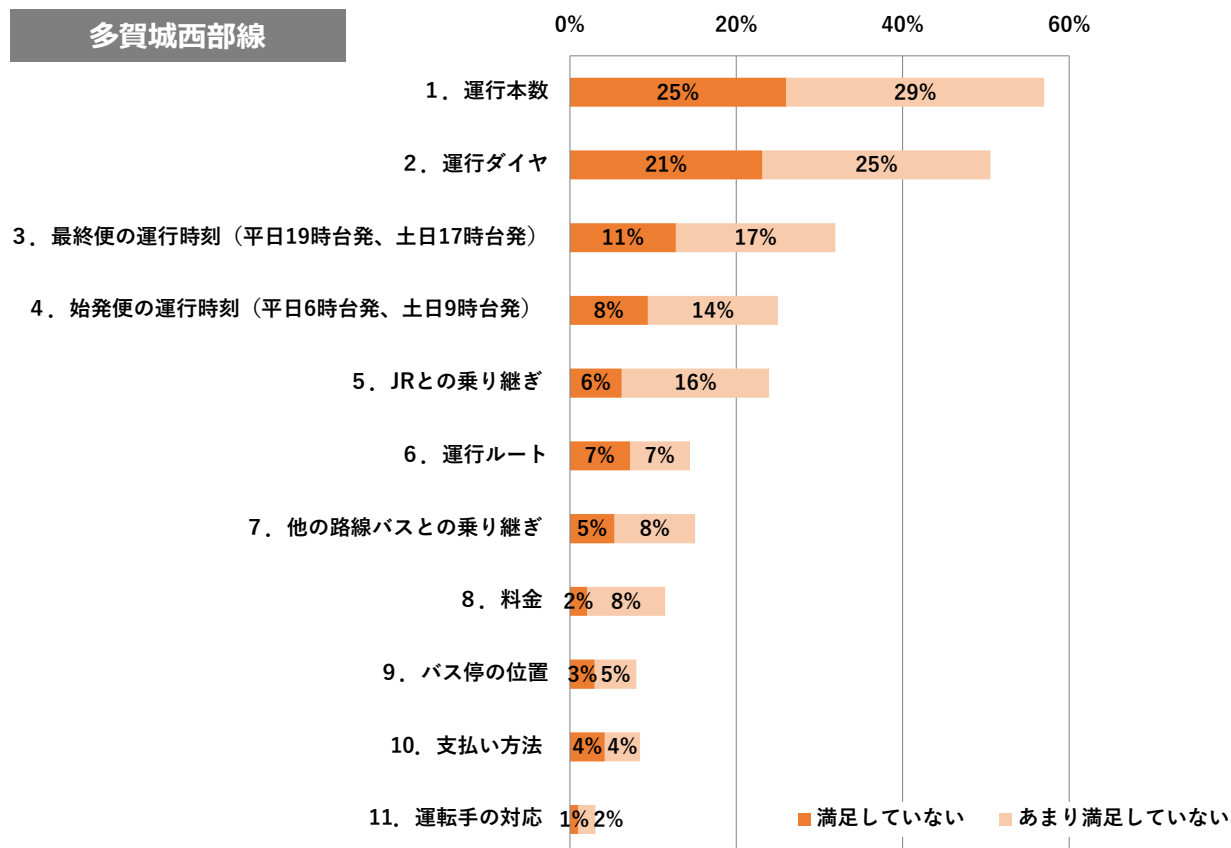
資料：バス利用実態調査（令和7年9月実施）

図 バスや鉄道等との乗り継ぎ利用の割合

多賀城東部線



多賀城西部線



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

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
		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
		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
		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
			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
		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

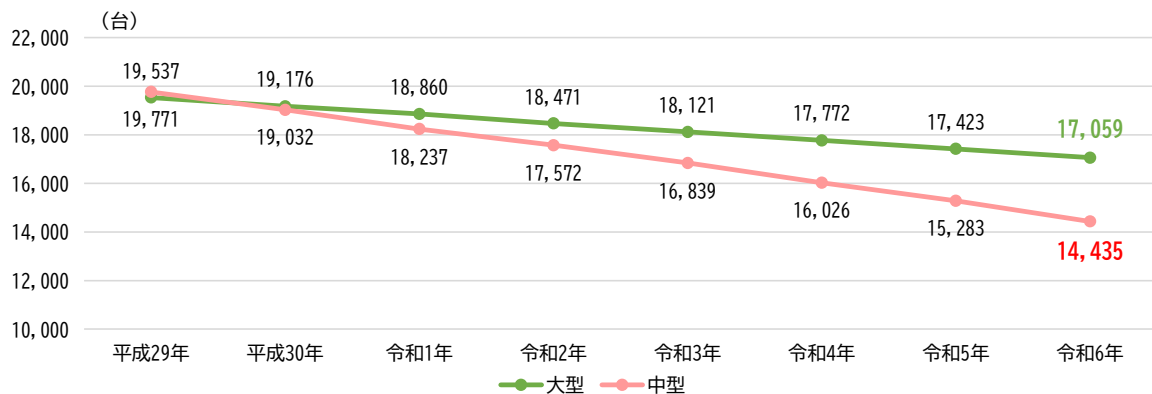
土日：令和7年9月7日（日）、1日間の値

(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多賀城市の概要、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。

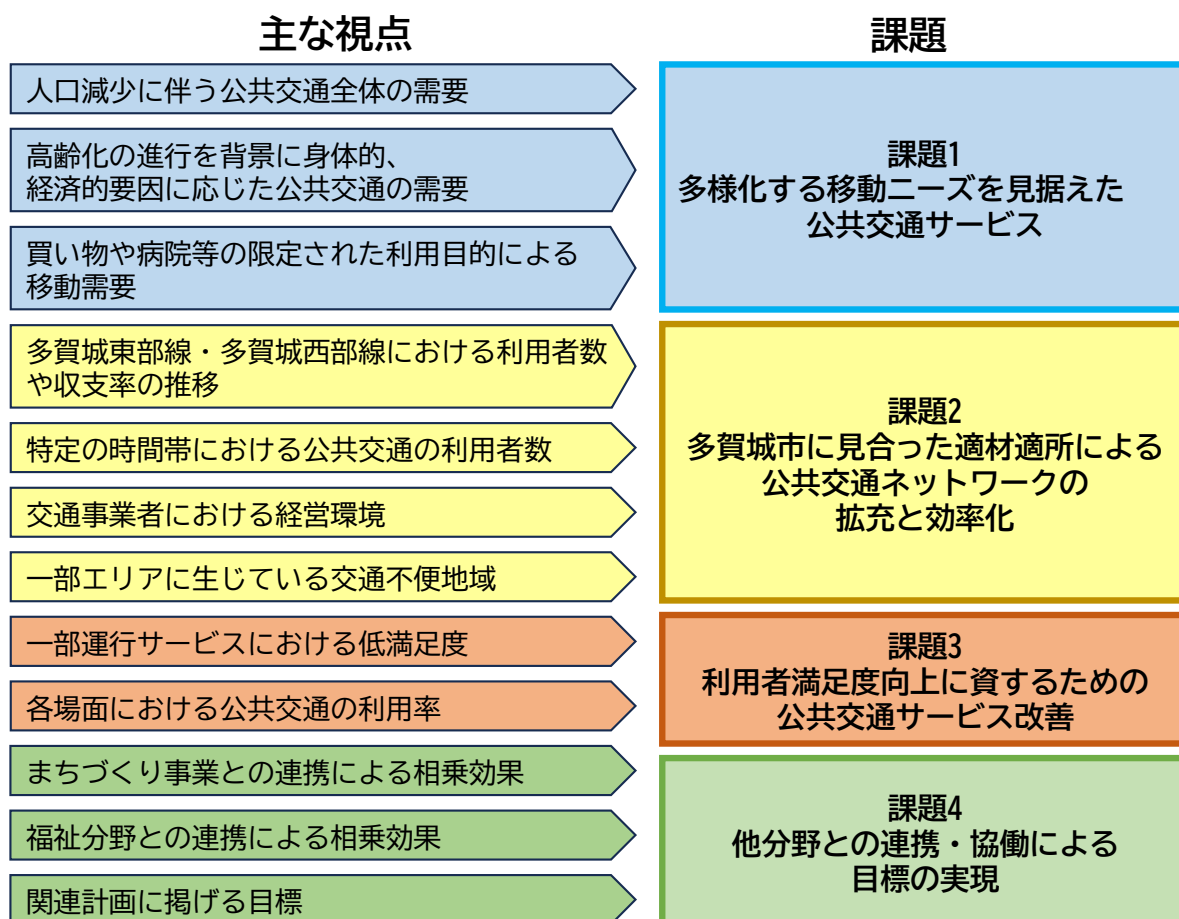


図 多賀城市の公共交通を取り巻く課題

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

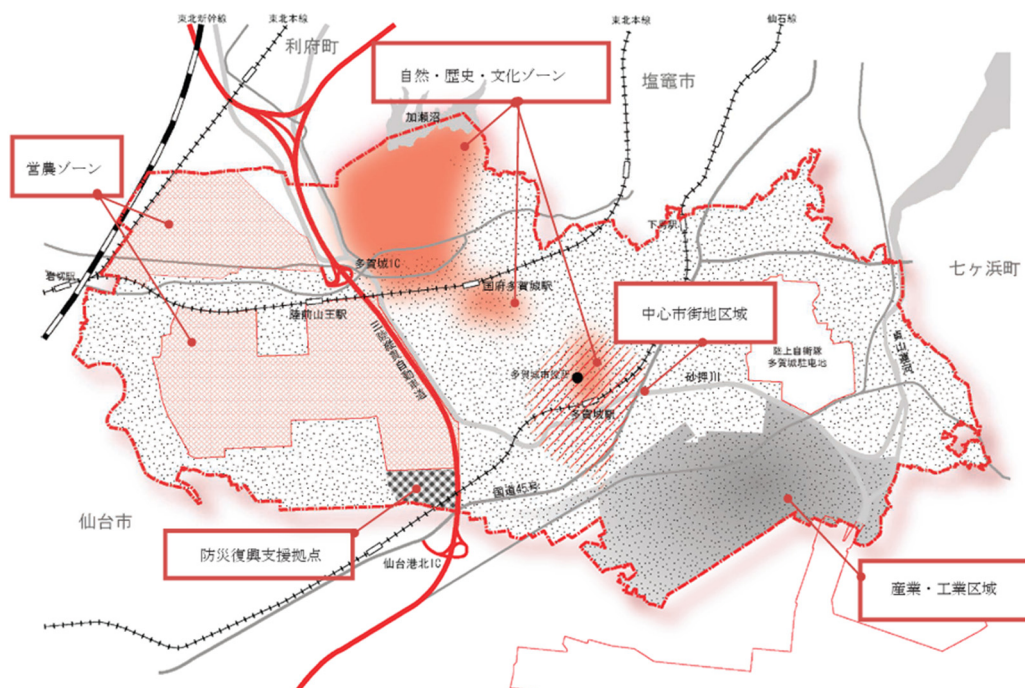
◇基本姿勢

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



既成市街地ゾーン 	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、都市機能の確保・集約を目指します。
中心市街地 	既成市街地ゾーンの中でも、JR仙石線多賀城駅を中心に広がる区域です。特に文化の力による人々の交わりを基軸に据えながら、都市活力を高めることを目指します。
産業・工業区域 	既成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。
営農ゾーン 	優良農地としての保全を図るとともに、野菜、施設園芸などの展開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三陸縦貫自動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の発信ややすらぎと憩いの提供を通して、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。

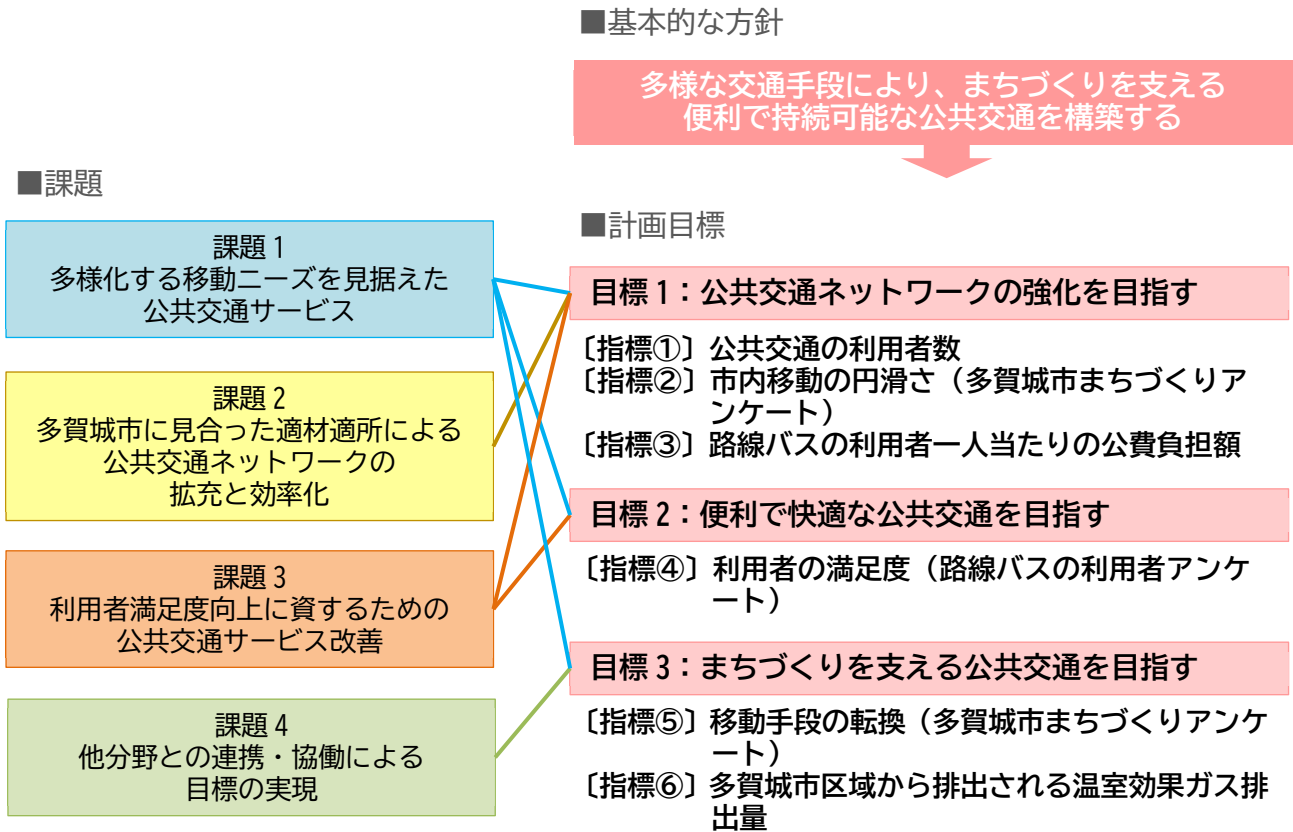


図 課題・基本方針・計画目標の関連性

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。
- J R 仙石線多賀城駅から特別史跡「多賀城跡」までをつなぐ「東北随一の文化交流拠点」エリアの交流人口の増加や魅力を体感することができる環境を創出するため、東北学院大学多賀城キャンパス跡地の開発エリアや中央公園スケートパークなどのアクセス向上をねらいとした、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)	交通不便地域を解消する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路線バスの利用者一人当たりの公費負担額	運行の効率化を促すことによって路線バスの利用者一人当たりの公費負担額の維持に繋がっているか評価する	461 円/人 (R6)	 【維持】

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多賀城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进行评估する	37.6% (R7)	 【向上】
⑥多賀城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付け

多賀城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」等における位置付けと整合を図りつつ、以下のとおり位置付けます。

表 交通結節点の位置付け

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	・ 多賀城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	・ J R 東北本線 ・ J R 仙石線 ・ J R 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、都市環境と調和の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、多賀城市の経済発展や交流の促進を支えます。



凡 例							
	都市拠点		中心市街地エリア		市街地ゾーン		公共交通軸
	防災復興支援拠点		産業エリア		農地・樹林地ゾーン		広域交通軸
	歴史・レクリエーション拠点		歴史・文化エリア				主要交通軸

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

表 拠点の位置付け

拠点	機能
都市拠点	多賀城駅周辺を都市拠点として位置付けます。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。
歴史・レクリエーション拠点	特別史跡多賀城跡及び中央公園周辺を歴史・レクリエーション拠点として位置付けます。文化財や歴史的遺構の保存・活用を図るとともに、整備したスポーツレクリエーション機能等を官民連携事業（Park-PFI）を活用しながら、市内外の人々が本市の歴史や文化、スポーツ等を楽しめる拠点の形成を図ります。
防災復興支援拠点	八幡字一本柳地区を防災復興支援拠点として位置付けます。当該拠点は、頻発化・激甚化する自然災害への備えとして、災害物資の備蓄や支援物資の受け入れといった復興支援機能の確保を図ります。

(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

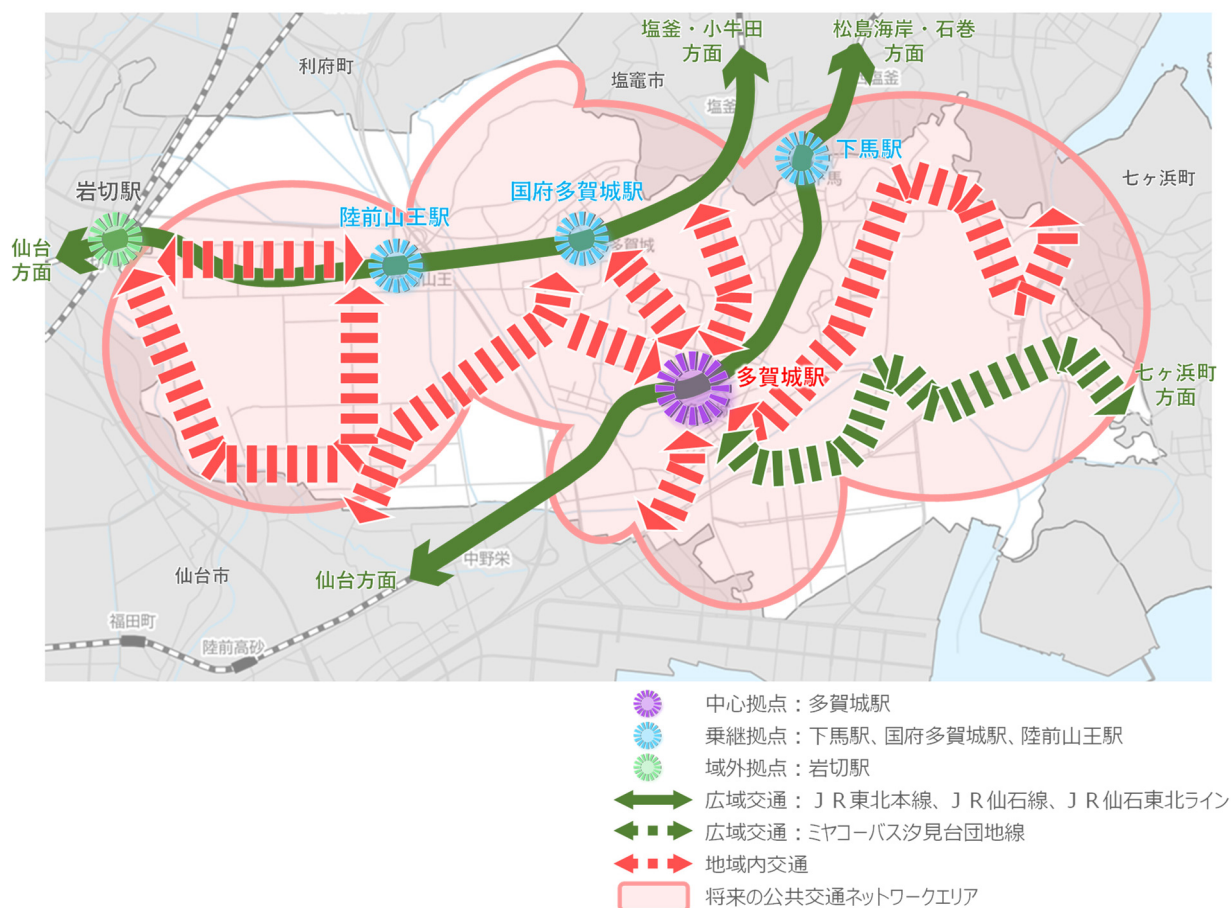


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

〔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
- 「多賀城市都市計画マスタープラン」において歴史・レクリエーション拠点として位置付けてい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
- 拠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

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、重点施策に位置付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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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（GTF S-J P）等のデータ整備及び活用 ・ 既施設（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	・ 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	・ 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）	
	3-3	ゼロカーボンシティ実現に向けた取組	・ 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	

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、収支率の改善に繋がります。

■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

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付ける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）

■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～

《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

施策 1-3 まちなかの回遊性向上

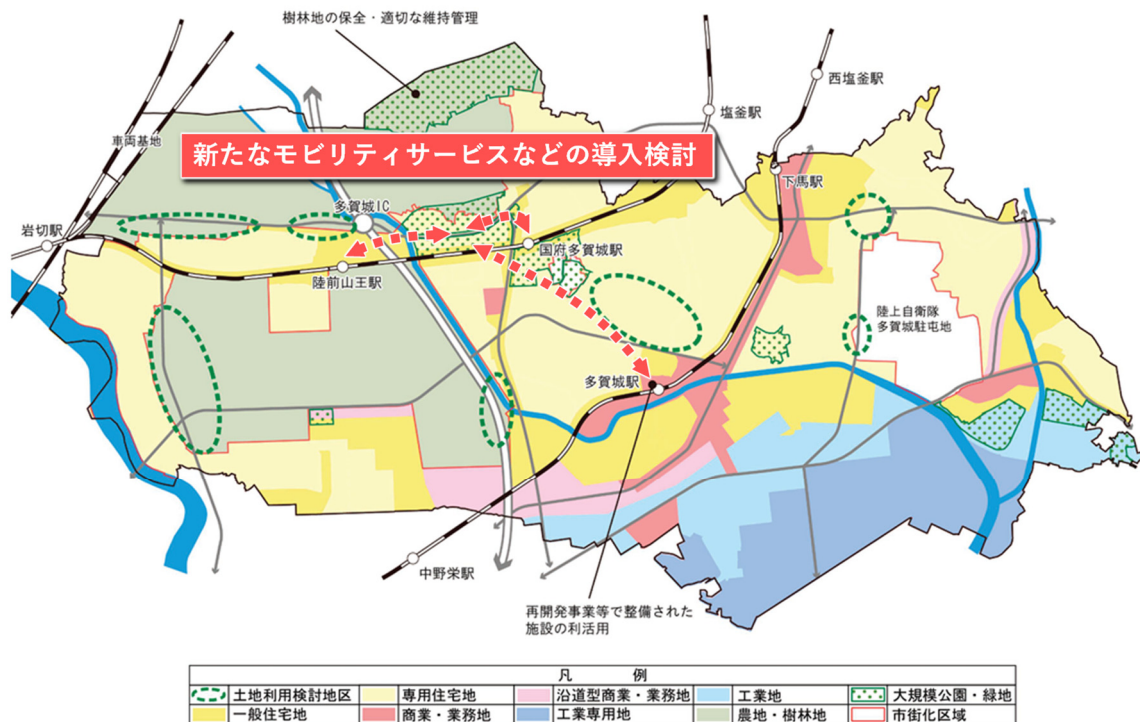
重点施策

■ねらい

- ・多賀城駅から特別史跡「多賀城跡」までをつなぐ「東北随一の文化交流拠点」エリアの交流人口の増加や魅力を体感することができる環境を創出するため、東北学院大学多賀城キャンパス跡地の開発エリアや中央公園スケートパークなどのアクセス向上をねらいとした、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）

■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～

《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と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。

都市部

実証実験時からサービス提供をしてきた東京や大阪など都市部では、住民の通勤・通学や買物などの用途で日常移動の足として貢献するとともに、鉄道やバスといった既存の公共交通機関を補完する役割を担っています。

地方都市

地方都市では、既存の公共交通機関の運行時間の隙間を埋める役割を果たしたり、地域内の回遊性向上を通じた街の活性化に貢献しています。

観光地

観光地においては、観光回遊性の向上を目的としてタクシーやバスなどでは行きにくいスポットへの移動手段として、また、自由に目的地を選べることから観光客を分散させることでオーバーツーリズム対策にも活用されています。

大規模敷地

その他、大学や工場等の大規模な敷地内の移動手段として活用されている事例もあり、敷地外とのシームレスな移動を可能としている例もあります。

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

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、乗継の案内などを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
- ・既施設設（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

■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・活用検討：令和 8 年度～
- ・地域内交通の再編状況に応じて既施設設のスペース利活用に向けた検討・実施：令和 9 年度～

《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を実施しています。

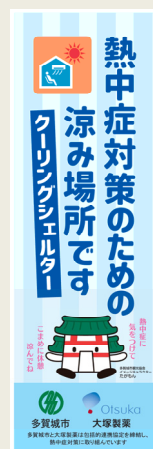


出典：富山県ホームページ

図 民間店舗を活用したバス待ち環境の改善イメージ（案）

《参考》 クーリングシェルトーの開放について

多賀城市では、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トーとして解放することとしています。なお、クーリングシェルトー開放時には「のぼり旗」を掲示しています。



出典：多賀城市公表資料

図 クーリングシェルトーの「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（公共交通機関の利用者に対する施設の優待など）



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・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～

《事例》仙台市「転入者モビリティマネジメント」の取組

仙台市交通局、宮城交通、ミヤコーバス、愛子観光バス、タケヤ交通が運行する路線バスを一つのマップで見ることができる「統合バスマップ」をはじめ、仙台市の公共交通に関する情報をスマホ等で素早く入手できるよう、QRコードを掲載した案内チラシを、各区役所戸籍住民課などにおいて、転入の手続きをされた方に職員が直接手渡します。



出典：仙台市ホームページ

図 配布資料の概要

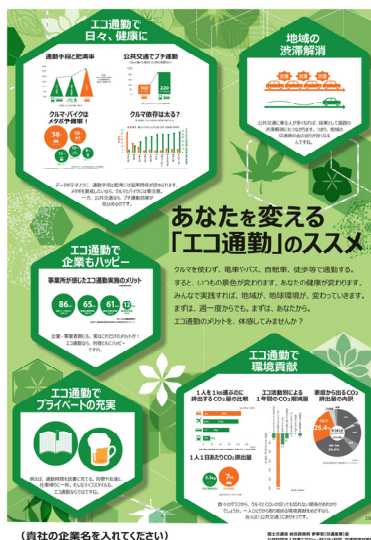
施策 3-3 ゼロカーボンシティ実現に向けた取組

■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 I S O 14001、C S R へ位置付け）
 - ・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
 - ・交通事故にあう確率が低減し安全に通勤できます

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、多賀城市域公共交通協議会を中心として、計画策定・変更（Plan）、施策の実施（Do）、評価・検証（Check）、見直し・改善（Action）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、より便利で持続可能な多賀城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、継続的な取組を展開します。

表 計画期間のスケジュールイメージ

令和8年度 (1年目)	令和9年度 (2年目)	令和10年度 (3年目)	令和11年度 (4年目)	令和12年度 (5年目)
改善・見直し 施策の準備 施策の実施 施策の評価検証	改善・見直し 施策の準備 施策の実施 施策の評価検証	改善・見直し 施策の準備 施策の実施 施策の評価検証	改善・見直し 施策の準備 施策の実施 施策の評価検証	施策の準備 施策の実施 各施策・指標の最終評価 次期計画の改定準備

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り組むとともに、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、公共交通に関係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		・ 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		・ 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）	・ 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
	地域、企業・事業者（集団）	・ 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	・ 鉄道（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）の利用者数を確認します。	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ていない、できていない）で把握します。 ・ 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します。	78.8% (R6)	 【向上】
3	路線バスの利用者一人当たりの公費負担額	・ 路線バスにおける年度別の利用者及び公費負担額を基に、公費負担額を利用者数で除した値（公費負担額／利用者数）を算出します。 ・ 現況値（令和6年度）：461円/人＝49,786,019円/107,793人	461円/人 (R6)	 【維持】
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）で把握します。 ・ 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します。	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）で把握します。 ・ 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します。	37.6% (R7)	 【向上】
6	多賀城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】

6. 用語集

【アルファベット】

用語	解説
A I オンデマンド交通	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。
G T F S - J P	「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を指します。

【あ行】

用語	解説
新たなモビリティサービス	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。

【か行】

用語	解説
グリーンスローモビリティ	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。

【さ行】

用語	解説
シェアサイクル	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。
自動運転	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。
シームレス化	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を指します。
ゼロカーボンシティ	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。

【た行】

用語	解説
超小型モビリティ	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。

【ま行】

用語	解説
マイクロモビリティ	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を指します。
モビリティマネジメント	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を指します。



多賀城市地域公共交通計画【本編】
令和 8 年 月
