

## 6 生活交通の課題

### 6-1 基本的な課題

- ◆一部で鉄道駅やバス停が遠い地域がみられるものの、全体的には恵まれた交通環境にある。
- ◆しかし、バス運営にかかる多賀城市の財政負担は、年々増加傾向にある。一方で、高齢化への対応など生活交通として維持・確保していくため、需要と供給のバランスを図る必要がある。
- ◆また、バスの利用者が少ない中、市民の真の交通需要・ニーズに対応し、民間送迎バスを含めて、他のモードと分担した効率的な運行を検討していく必要がある。

### 6-2 視点別にみた課題

視点	課題
需要	運行本数、ダイヤ、ルートなど公共交通への要望が市民から出ている
	高齢者、障害者などの移動弱者への対応が必要
	午前中の外出ニーズが高い
	バス利用者の多くが多賀城駅前で乗降しており、鉄道等との接続強化が必要
	多賀城駅前バス等の待ち時間を過ごす待ち空間を求める意見が市民から出ている
	市外（仙台市、塩竈市、七ヶ浜町等）への移動需要があり対応が必要
	路線バスの坂総合病院への経由を求める意見が市民から出ている
	一体的なバスの運行情報の提供を求める意見が市民から出ている
	効率的に運行して運行時間の短縮を求める意見が市民から出ている
供給	一部で JR や他の路線バスと運行路線が重複
	一部で民間送迎バスと運行路線が重複
	一部で鉄道駅 1km 圏外、バス停 300m 圏外の交通不便地域が存在する
	東西地域で運行本数や料金等のサービス格差が発生
運営	公共交通の運行にかかる市の財政負担が増加
	路線バスの利用は全体の 4%以下と低い。
	路線バスの利用者は減少傾向
	乗降が少ないバス停がある
	H25 年度、多賀城臨海循環線でミヤコーバスが撤退予定
	H25 年度で特定被災地域公共交通調査事業が終了し、補助事業に頼らない運営が必要
	さまざまな民間送迎バスが運行しており、役割分担、連携等の対応が必要
路線バスや福祉の輸送サービス等の運行情報があまり浸透していない	
都市構造	商業施設が郊外に立地し、移動手段の確保が必要
	急勾配で徒歩での移動が厳しい地域がある
関連計画	多賀城駅周辺整備計画により、拠点性向上への対応が必要
	八幡地区工業団地化構想があり、需要創出への対応が必要
東日本 大震災	H27 年以降、仮設住宅から災害公営住宅に移動し、需要が変化
	工場地帯の企業の約 6 割が現地での再建意思を示しており、再建支援への対応が必要