資料６－１

登米市地域公共交通計画（案）に対する意見

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
1	5.2/p12 ①-1「市民バスの見直し」 5.2/P13 ②-2「デマンド型乗合タクシーの検討」	バスの本数を増やす又は維持しながら、タクシー会社と協力して、免許や移動手段がない方への補助になるようなものがいいと思います。特に津山町、米山町、石越町とかが大事だと思います。	市民バスにおいては、運行ダイヤや路線の見直しにより、より利便性が高く効率的な運行となるよう努めてまいります。現在の移動手段がない方への支援としましては、75歳以上の方は運賃を100円とし、小学生以下や障がい者手帳等をお持ちの方は無料としているほか、運転免許自主返納支援事業として市民バスを1年間無料で利用できる「あしがるくん」の交付を行っております。 また、町域内の移動に関しては地域コミュニティ主体のデマンド型乗合タクシーの導入が有効と考えていることから、地域コミュニティ及びタクシー会社と連携し、導入を推進してまいります。 ご意見をいただきました３つの町域に限らず、市内９町域の公共交通を総合的に検討してまいります。
2	5.2/p15 ④-1「ホームページ等による情報環境の強化」	(1)市のホームページで紹介している施設は、最寄りのバスの路線名・バス停名、バス停からの徒歩時間を表示。個別にホームページを作っている場合も、アクセスに「車で〇分」ではなく、バス停とバス停からの地図をつける。 バスではいけない場合もその旨を記載する。 (2)市主催のイベントの通知やチラシに、開催場所の最寄りバスの路線名・バス停名、バス停からの徒歩時間を表示。地図にもバス停を明示。	ホームページやイベントチラシなどのわかりやすい掲載方法につきましては、市民バス利用者増の取組の一つとして、今後の参考とさせていただきます。

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
3	5.2/p19 ⑥-1「現行取組事業の拡大」	(3)バス停名の音声案内に商業施設や医院名を入れる広告を募集する。車内広告を募集する。音声広告は市外から訪れる人に効果的と思われる。	ｐ19「施策⑥新たな財源確保等による収支の改善」に記載しておりますとおり既に実施している市民バス停留所広告掲載事業に加え、新たな財源確保に向けた取組を検討することとしていますので、ご提案のバス音声案内の広告についても併せて検討してまいります。
4	5.2/p12 ①-1「市民バスの見直し」	(4)小学生未満は無料、小学生料金を100円とし、学割定期を発行する。学割定期を買った場合、マイナンバーなどの申請で市民であれば交通費を子育て支援費などで還付し、市民は小学生実質無料として子育てしやすい自治体をアピールする。定期券を買えばバスを使う。	現在市民バスは小学校６年生までの運賃は無料とし、通学支援及び市内の移動支援をしております。 また、市民バス全路線で利用でき、通常運賃よりお得なフリーパスを発行しており、中学生以上の学生が購入できる学生フリーパスについては一般フリーパスより割引率を高く設定しております。
5	5.2/p12 ①-1「市民バスの見直し」	(5)バスで人だけでなく荷物を移送する事業を請け負う。もし市役所間でメール便のような文書や備品等を運ぶだけの車を走らせているなら、ガソリン代・車の保守費・運転手の雇用を減らせるのでは。	(5)経費削減についての有益なご提案でありますが、市役所間でのメール便には、個人情報や機密情報が記載された書類が多く含まれることなどの理由により、現状では困難と考えます。
6	5.2/p12 ①-1「市民バスの見直し」	(6)(1)でバス停が近くにない、住民バスのバス停のみの場合、住民バスを市民バスの路線に組み入れるなど、市民バスの停留所を作ることを検討する。	(6)住民バスについては、原則市民バスを運行していない地区の移動手段となっており、住民バスと市民バスの運行経路は一部を除き重ならないものと認識しております。いただきましたご意見は利便性向上の手段として今後の検討の参考とさせていただきます。

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
7	5.2/p15 ④-1「ホームページ等による情報環境の強化」	(7) 他市町村から利用される公共施設については、停留所周辺のコンビニや飲食店、公園の地図を掲示する。他市から登米市の病院に通っている人のために、病院に院内の食堂や売店も含め、食事ができるところの地図を用意し、ホームページから画像をダウンロードしておけば、バスの待ち時間が長い場合、一駅くらいならバスに乗ってでかけることもあろうかと思う。特に高速バス乗り場は有効なのでは。	今後の検討の参考とさせていただきます。
8	その他	市の施設と有機的な道路網の構築を。「持続可能な公共交通への取組」という現状に基づく施策ではなく、将来を見据えた投資としての交通インフラ整備を検討願いたい。 ・人口流出を防ぐ ・人口の移住（Ｉターン／Ｕターン／Ｊターンのいずれを狙うのか) ・移住ではなく交流人口を増やすことにより税収アップを狙うのか交流人口として観光目的・就業目的・就学目的・通院目的など、目的別に検討が必要 施設建設とそこへのアクセスは常に同時に検討しなければならない。	今後の検討の参考とさせていただきます。

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
9		子どもの教育に良い・子育てしやすい市としてバス道路網を整備する。 (1)高校生だけでなく、保護者を含む幼児から学生全般を公共交通の重点対象者にするべき。 「消滅可能性自治体」脱却のため、幼児から子育てしやすい交通計画をたてるべき。小中学校の統合を進めているのに公共交通機関をまともに整備していない状況では、今の学生が成人したのち登米市で子どもは育てられないと他の市外に流出してしまうのは明らかである。自然が豊かで、宮城国体の時に作った立派なスポーツ施設がや文化施設があるが、保護者の送迎がなければ利用できない。市民バスで子どもだけで利用できるようになれば、学生のスポーツの能力、文化芸術学力の向上が見込まれ、市外の人も利用しやすくなり、市のイメージアップも図られる。学校中心のバス網を構築し、「子育てしやすいから移住したい」と思われるような交通整備をするべき。	今後の検討の参考とさせていただきます。
10	5.2/p16 ④-3「高校生の市民バス利用促進」	(2)高校の徒歩通学圏に下宿や寮を準備して市があっせんし、そこからのバス路線を整備する。市外からの高校生を下宿等で受け入れる場合、現在のように保護者が車で送迎することを前提としてバス運用でなく、生活に必要な場所、校外学習に必要な場所へ向かう公共交通の路線を整備。学校を中心として、学業・スポーツなどのアクセス経路を検討する必要がある。	今後の検討の参考とさせていただきます。

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
11	5.2/p17 ⑤-1「他分野との連携」	(3) 病院や老人ホームとの連携 　地域住民、学生が病院へのアクセスにバス利用できるような運営。佐沼病院へはバス路線が集中しているが、豊里病院・米谷病院は一部地域しか対象となっていない。運転免許を持っていても、患者本人が運転するのではなく、公共交通機関を利用できるようにしたほうが良い。バスのルート、時間帯の検討とともに診療科目の見直しなども必要になる。学生ボランティアやインターンシップなどで学生が老人ホームにバスで通えるようにすると市のイメージアップになるのではないか。親が面会時間に行けないときにバスが近くにあれば子供が荷物を持って行けたりする。東和小学校は統合したことで病院・診療所には親の送迎なしには学校を休むしかない状態になった。佐沼地域の循環バスで皮膚科前でランドセルの小学生が降車するのを見て、ずいぶんな格差をつけるものだと思った。 　また、個人歯科医で大きい病院の紹介状を書くといわれた際、豊里病院を紹介されたが、バスでは日帰りできないため東北大学病院にしてもらったことがある。高速バスを使用すれば仙台の病院を日帰りできるのに、乗換の都合で同じ市内の豊里病院に行くのにどこか病院の近くで泊まらなければならず、また、一泊してからでないと帰宅できない。	今後の検討の参考とさせていただきます。

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
12	5.2/p17 ⑤-1「他分野との連携」	市外からの訪問者、観光客を対象とした交流人口の促進 (1)長沼 おかえりモネをアピールしている割に長沼へのバスが無い。河北レガッタや風土マラソンなど全国から人が集まるというのにピンポイントで来てピンポイントで帰る人ばかりである。周遊バスを運行して、ほかの地区も観光して回ってお金を落としてもらうことを考えるべき。高校生の活躍を見て小中学生でボートやカヌーに興味を持った子供たちが、親などの都合を考えることなく観戦したり、カヌー教室に参加したりできるようになると、高校で部活をはじめるより早くから鍛えることができる。 おかえりモネコースとして土日だけ冬季を除く運行をしてみる。イベントがある週は大型バス、ない週は小型バスで運行し、ガソリン代を抑える。各高校から長沼のレースに観戦・参加しやすいようにルートに高校を含める。産業高校などはイベントに合わせ校外学習として屋台を出して資金調達から仕入れ、納税まで生徒に行わせるような独自の教育をアピールできると、市外からの高校入学者が増加するかもしれない。	今後の検討の参考とさせていただきます。
13	5.2/p17 ⑤-1「他分野との連携」	(2)津山 平安自体から続くような神社・仏閣、伊豆沼や平等沼などの景勝地があっても、車でしか回れないのでは観光人口は増えない。横山不動尊、柳津虚空蔵尊など、登米市なのに気仙沼線からのアクセスしかない。バスがあれば市内からの参拝者も見込まれる。	今後の検討の参考とさせていただきます。

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
14	その他	市として、工場誘致や都会の人の就農支援事業計画があるというのであれば、そちらを明確にして交通施策を合わせて計画していただきたい。	今後の検討の参考とさせていただきます。
15	1.5/p2 上位・関連計画等と計画の位置づけ 5.2/p17 ⑤-1「他分野との連携」	表の「その他 登米市の 関連計画 」に「子ども・子育て支援事業計画～安心・子育て・住み続けたいまち・とめ」を追加する。	「第三次登米市子ども・子育て支援事業計画」には公共交通に関連するの記載がないことから追記はいたしませんが、重要な計画であるため、施策⑤-1「他分野との連携」に包含していることから、今後の検討の際に参考にさせていただきます。
16	5.2/p13 ②-1「デマンド型乗合タクシーの検討」	「各地域におけるヒアリング、機運醸成、実証運行などの取組による導入推進を図る。 」を「交通手段を持たない子どもや高齢者へのヒアリング、機運醸成、実証運行などの取組による導入推進を図る。 」に修正する。	「交通手段を持たない子どもや高齢者へのヒアリング」は重要と考えますが、各地域の実情に合わせヒアリングを実施することから、子どもや高齢者は「各地域」に包含されているものと理解しておりますので、このままの表現とさせていただきます。
17	5.2/p13 ②-1「デマンド型乗合タクシーの検討」	デマンド型乗合タクシーは主に高齢者を対象にしたものと認識されがちなので、子どもも対象であることを明確にし、子どもへの需要調査も行ってほしい。	デマンド型乗合タクシーについては、高齢者だけでなく小学生以下の利用も可能であることをさらに周知するよう、実施主体である地区コミュニティに働きかけてまいります。 また、今後もデマンド型乗合タクシーを利用できる方が増加するよう導入地区の拡大に向けて取り組んでまいります。
18	5.2/p17 ⑤-1「他分野との連携」	教育や子育て支援の部署と連携して、子どもの交通手段確保について検討する。※令和6年度、市内の中学生の約2割、多い学区では4割～6割の生徒が送迎により通学しています。悪天候時は更に多くの生徒が送迎によって通学していると思われる。文部科学省のスクールバス導入の目安である6㎞を超えて自転車通学をしている生徒が多くの学校にいる。	(教育委員会学校教育課) ご提言をいただいたスクールバスの運用については、小学生を対象とし住民バスと兼用運行しているところであります。 現在、中学生へのスクールバスの運用について計画はございませんが、今後、学校再編等踏まえ、スクールバスの運用について、住民バスの路線の運用などと併せ関係部署と協議をし検討してまいります。

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
19	5.2/p13 ②-1「デマンド型乗合タクシーの検討」	住民バスの利用が低迷している地域を中心に、住民バスからデマンド型乗合タクシーへの移行を推奨してくてほしい。 現状のコミュニティ組織が運営主体となり、地域の実情に沿ったきめ細かな対応を行うという方針は概ね賛成だが、導入までの負担が大きいという側面もあるため、需要調査や広報を市が主体的に行うことにより、制度導入までのコミュニティ組織の負担を軽減してほしい。	毎年度、デマンド型乗合タクシーの未導入の地区コミュニティに対し、導入意向調査を実施しており、意向内容に沿った形で導入支援を行っております。 引き続き住民バスの利用状況や地域実情からデマンド型乗合タクシーの導入が有効と考えられる地区への積極的な働きかけを行うとともに、導入及び運営に関する事務負担について調査を行い、業務の効率化及び軽減について検討を行ってまいります。
20	5.2/p13 ②-1「デマンド型乗合タクシーの検討」	デマンド型乗合タクシーの利用を希望している住民が自身の地区内や希望の時間帯に運行していないために利用できない場合の要望及びコミュニティ住民以外の利用の需要について把握する方策の検討をしてほしい。	デマンド型乗合タクシーについては地域内交通としての役割を担っており、導入地区外の住民を含む未登録者は、該当地区内での移動が可能となっております。 また、未導入地区の要望については、コミュニティ組織において把握していただくものと考えますので、ご意見に関しましては地区コミュニティに情報提供してまいります。
21	5.2/p13 ②-1「デマンド型乗合タクシーの検討」	施策②-2の最後の項目に「輸送効率のデータ化等により効率的で利便性のよい運行となるよう、地域主体と連携して取り組む。 」とあるが「輸送効率のデータ化」とはどういうことか？ また、「移動需要データの収集」も入れていただけるとよい。修正案「輸送実績データの活用や移動需要データの収集により、効率的で利便性のよい運行となるよう、地域主体と連携して取り組む。 」	本計画案における「輸送効率のデータ化」とは、各路線の利用状況を把握するにあたり、単に路線ごとの利用者数だけでなく、１便あたりの利用者数や地域人口あたりの利用者数、利用者1人あたりの運行経費等の数値化を行うことです。 よりわかりやすい表現とするため、「輸送効率のデータ化等により」の表現を「輸送実績のデータ分析及び移動需要の把握により」に修正いたします。

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
22	資料編 3.1/p58	「デマンド型乗合タクシーを利用しない理由」の回答に「居住地区にデマンド型乗合タクシーがないため」や「利用したい時間帯にデマンド型乗合タクシーが運行していないため」といった選択肢がなく、利用したくてもできない人の意見が拾えていない。	資料編3.1、ｐ58の設問につきましてはデマンド型乗合タクシー実施地区（迫町森地区、東和町、中田町浅水地区)にお住いの方のみに回答をいただいた設問のため、「居住地域にデマンド型乗合タクシーがないため」という回答は設定しておりません。実施地区のみへの設問である旨を明記いたします。 また、「利用したい時間帯にバスが運行していないため」の選択肢が実際のアンケートでは「利用したい時間帯に運行していないため」でありましたので、「バスが」を削除した表現に修正いたします。
23	その他	事業者へのヒアリングに挙げられたドライバー不足の課題に対する施策がない。新たに付け加えるべきでは。複数事業者による共同運行や人材の融通などの支援を検討してほしい。	全国的にドライバー不足が問題となっており、本市でも課題として認識しておりますが、本来各種交通事業者が取り組むべきものと捉えております。ご意見を踏まえ、今後、事業者が必要とする支援策について情報収集に努めてまいります。
24	5.2/p13 ②-1「デマンド型乗合タクシーの検討」	お年寄りや子どもが利用するデマンド型乗合タクシーは、単なる移動手段だけではなく、福祉的な意味合いや話し相手という側面もあり、女性ドライバーの活躍が期待できる。保護者の中には運転手が女性だと安心だという人もいると思う。また、ドライバー不足解消のため、第二種免許の教習時間を短縮するという国の方針が発表された。人材確保と女性活躍の視点から、新たに第二種免許を取る女性への支援などを検討してほしい。	今後の検討の参考とさせていただきます。

No.	関連項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
25	5.2/p15 ④-1「ホームページ等による情報環境の強化」	市バスや住民バスの時刻表について、多くの人が利用しているGooleマップへの掲載をお願いします。Googleと契約し、GTFSデータを登録することで可能で、費用は無料とのこと。	市民バスや住民バスの時刻表については市公式ホームページに掲載しているほか、市民バスについては一部の乗換え案内サイトにおいて検索することも可能となっております。グーグルマップへの掲載については、ご意見にもありますように、バス停留所の緯度経度情報を含む「GTFSデータ」の整備が必要です。現在市ではこのGTFSデータは未整備であり、今後バスロケーションシステム導入の検討と併せGTFSデータの整備についても検討してまいります。
26	5.2/p14 ③-1「乗継ぎ利便性の向上」	現状の市内の医療体制が乏しく、人口減少の一因にもなっていると思う。市内で医療体制が整っていない科目などで、石巻日赤や大崎市民病院へ促される場合（妊婦や手術などを伴うもの）は、実際には自ら運転ができず家族などが運転することになり負担となる。個人負担でタクシーは厳しいので、市民病院と連携している病院へは、バスの新規運行や交通費補助などをお願いしたい。	石巻赤十字病院及び大崎市民病院へは市民バスや高速バスを乗継ぐことにより、受診することが可能です。 バスの新規運行や交通費補助などのご意見については、今後の検討の参考とさせていただきます。

資料６－２

登米市
地域公共交通計画

（案）

令和７年　　月

登米市

目　　次

1. はじめに 1
1.1 計画の目的 1
1.2 計画の区域 1
1.3 計画の期間 1
1.4 計画の構成 1
1.5 上位・関連計画等と計画の位置づけ 2

2. 地域公共交通に関する課題整理 3

3. 基本理念と基本的な考え方 5
3.1 基本理念 5
3.2 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方 6
3.3 各交通手段の基本的な考え方 8

4. 基本方針と施策の方向性 9
4.1 基本方針 9
4.2 施策の方向性 10

5. 取組施策の概要 11
5.1 施策体系 11
5.2 事業の内容 12
5.3 事業の実施スケジュール 21

6. 目標達成に向けたマネジメント 22
6.1 数値指標 22
6.2 PDCA サイクル 23

1. はじめに

1.1 計画の目的

登米市（以下、「本市」という。）では、市内の移動については市民バス、各地域における移動については住民バス及びデマンド型乗合タクシーによる地域交通を展開し、通院や買い物、通学などの市民生活を支える移動手段の確保に取り組んでいます。

令和元（2019）年 12 月には、本市における一体的な公共交通ネットワークの構築のため、「登米市地域公共交通再編計画」を策定し、公共交通の再編を実施しました。また、公共交通の充実・強化を図ることで、市民生活の利便性が確保され、市全体が持続的に発展する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの実現のため、令和５（2023）年１月に「第二次登米市地域公共交通再編計画」を策定しました。

しかし、人口減少や少子高齢化の進行に伴う利用者の減少、ライフスタイルの変化や公共交通の担い手の不足など、地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況におかれています。

本計画は、これまでの取組や今後のまちづくりの動向を踏まえつつ、地域における必要性とこれに対応する輸送資源の双方の状況を鑑み、地域の公共交通の将来像（ビジョン）を描くとともに、多様な関係者の連携・協働による取組を推進していくことを目的とします。

1.2 計画の区域

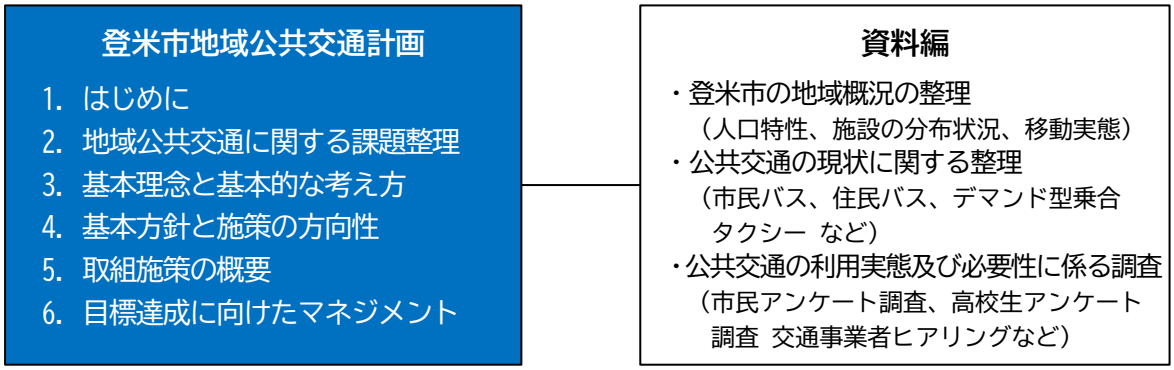
本計画の区域は、登米市全域とします。ただし、市民の移動実態を視野に入れ、周辺自治体などと連携した取組についても検討します。

1.3 計画の期間

本計画の期間は、令和７（2025）年度から令和 11（2029）年度までの５年間とします。

1.4 計画の構成

本計画は、本市の目指すべき地域公共交通の考えを示す「基本理念と基本的な考え方」、地域公共交通における本市の課題を踏まえた基本方針を示す「基本方針と施策の方向性」、具体的な取組施策を示す「取組施策の概要」などにより構成するものとします。なお、本計画の策定にあたり、本市の公共交通に関する現況や利用者及び住民の意向などを調査・分析した結果は、別途「資料編」として整理しています。



1.5 上位・関連計画等と計画の位置づけ

登米市地域公共交通計画は、本市のまちづくりの総合指針である「第二次登米市総合計画基本計画（令和２（2020）年 12 月改定）」「第二次登米市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和３（2021）年３月）」を上位計画とし、まちづくり施策と一体的かつ効果的に交通施策を推進するため、「登米市都市交通計画マスタープラン（令和元（2019）年 11 月改定）」「登米市立地適正化計画（令和５（2023）年 12 月）」と整合・連携を図るとともに、関連計画として「登米市商工観光振興計画」「登米市協働のまちづくり指針」などと連携を図ることとします。

■地域公共交通計画の位置づけ

第二次登米市総合計画基本計画

【基本理念】協働による登米市の持続的な発展　【将来像】あふれる笑顔　豊かな自然　住みたいまち　とめ

第二次登米市まち・ひと・しごと創生総合戦略

①地域公共交通の充実：市民生活に欠くことのできない移動手段を確保するとともに、より利用しやすい、持続可能な地域公共交通の構築を図ります。

（主な取組）◇移動手段を持たない市民の通院や通学、買い物などの日常生活を支える市民バスの路線や運行時刻の見直しによる利便性の向上
◇利便性の高い地域内交通として、コミュニティ組織によるデマンド型乗合タクシー導入の促進

即する

その他登米市の関連計画

登米市商工観光振興計画

〈基本方針 2〉
観光受入体制の強化
⇒観光周遊に係る二次交通対策：観光周遊バス、駅からのアクセス向上

登米市協働のまちづくり指針【改訂版】

など

連携

登米市地域公共交通計画

整合・連携

登米市都市計画マスタープラン

【都市づくりの目標】
(1)豊かな自然との共存都市の実現
(2)利便性の高いコンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現
(3)歴史・文化・伝統を活かした特色のある地域拠点の実現
(4)広域的な発展・交流都市の実現

【都市づくりのテーマ】豊かな自然と賑わいで地域が輝く環境都市登米

■公共交通機関の位置づけ
鉄道：市民の仙台方面への広域移動の支援、仙台方面から観光客などの来訪者の利便性向上を図る
バス：公共交通の主軸である市民バスと、これを補完する各町域内を走る市民輸送兼用スクールバス（住民バス）などが連携する市内の公共交通ネットワーク構築を進める

登米市都市交通計画マスタープラン

〈基本方針 1〉都市の活力向上を支える
〈基本方針 2〉コンパクトシティ・プラス・ネットワークを実現する
〈基本方針 3〉災害に強い都市づくりを実現する

■公共交通ネットワーク施策
①市内各地域と中心部を結ぶ市内連携バス軸の形成
②中心市街地を循環し、連絡するバス軸の形成
③各地域における公共交通サービスの提供
④仙台方面の高速バスの維持・拡充
⑤ＪＲ東北本線、気仙沼線の維持・拡充
⑥市の玄関口としての鉄道駅の維持・整備
⑦公共交通機関の連携強化

登米市立地適正化計画

【まちづくりの方向性】
市内それぞれの拠点を利便性の高い公共交通ネットワークで結び、拠点相互の連携と地域規模に見合った都市機能を誘導・維持することで「歩いて暮らせる集約型都市構造の形成」を図り、環境負荷にも配慮した「誰もが歩いて暮らせる市街地、集落地の形成」「誰もが住みたい、住み続けたいと思えるまちづくり」を目指す。

連携

宮城県地域公共交通計画

【基本理念】
誰もが安心して住み続けられる、地域の暮らしを支える地域公共交通の実現

2. 地域公共交通に関する課題整理

本市の地域概況や公共交通に関する現況、利用者及び住民の意向を踏まえ、本市における地域公共交通の課題を整理します。（詳細は「資料編」を参照。）

●地域概況

人口	○人口減少、少子高齢化が進行しており、今後も更なる進行が予測されている。
施設の分布状況	○主要施設（市役所・支所、商業施設、医療施設、高校）はバス停の徒歩圏内に多く立地（中心市街地を形成する迫地域や国道沿い）している。 ○観光施設については、文化・歴史分野及び物販施設の多くはバス停の徒歩圏内にあるが、自然分野の施設は鉄道やバスでアクセスしにくい状況となっている。
人口流動・移動手段	○市内流動は迫地域への移動が多く、通勤では約２割、通学では約４割が隣接自治体へ移動している。 ○主な移動手段は自家用車であり、送迎を含め約９割を占めている。 ○高齢化が進行する中、運転免許証返納者数は減少傾向にある。

●公共交通の現況

市民バス	○市民バスは令和６年度時点で 11 路線 27 系統（平日 87 便、休日 54 便）を運行、乗継ぎなど通院や通学に配慮した路線やダイヤ編成を実施している。 ○乗降者数は市役所周辺部や各地域の支所や高校、病院、鉄道駅などで多い。 ○市民バス全体の利用者ならびに収支率は、新型コロナウイルス感染症流行以降大きく減少している（各高校最寄りバス停利用者は堅持）。
住民バス	○住民バスはスクールバスの空き時間などを活用し、令和６年度時点で平日のみ９地域 23 路線で運行している。 ○利用者数は総じて減少傾向にある。 ○利用者一人あたりの運行経費は市民バス、デマンド型乗合タクシーに比べて高い傾向にある。
デマンド型乗合タクシー	○デマンド型乗合タクシーは５地区で運行され、利用者・収支率は増加傾向となっている。
鉄道・ＢＲＴ高速バス	○鉄道駅は市内に７駅（ＢＲＴ含む）あり、すべて市域の外縁部に位置している。そのうち４駅（新田駅、石越駅、陸前豊里駅、柳津駅）と市外の２駅（くりこま高原駅、瀬峰駅）に市民バスが接続している。利用者は通勤・通学者が多い。 ○高速バスは迫地域と仙台市間、登米地域及び津山地域と仙台市間を結ぶ２路線が運行している。

●公共交通の利用実態及び必要性

利用者	○公共交通の利用割合が低く、利用しない理由は「自家用車を利用するため」が９割を超える。 ○市民バスの認知度は高いが、運行路線や運行時刻を把握している市民は少ない。一方で、住民バス、デマンド型乗合タクシーは認知度が低い。 ○公共交通機関の乗継ぎ改善や時刻表、乗り方などの情報発信を望む声が多い。
交通事業者	○市民バス事業者は高校の通学時間帯の過密なダイヤでの運行上の懸念がある。 ○通学と通院の時間帯重複により住民バス利用が停滞している。 ○市民バス、タクシー事業者はドライバー不足の懸念がある。
コミュニティ組織	○各地域の生活圏に応じたデマンド型乗合タクシーの利用範囲の拡大が望まれている。 ○公共交通の認知度が低いことから、情報発信の充実が望まれている。

【課題】

課題 1　利便性の高い地域公共交通の推進

○一部時間帯での市民バス利用の集中や住民バス利用の低迷など、需給バランスの不均衡が発生しているため、バス路線や運行時刻の見直し、公共交通の必要性を踏まえた利用環境整備による利便性の向上が必要です。

○今後想定される更なる人口減少を見据え、本市が進めているコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりと一体・連携した公共交通の取組が必要です。

○今後、更に高齢者などの交通弱者が増加すると見込まれる中、日常生活を支える移動手段の確保を図るため、デマンド型乗合タクシーの普及促進のほか、地域ごとの特性を踏まえた地域内交通の検討が必要です。

課題 2　利用促進に向けた取組

○利用者及び住民の意向において公共交通の乗継ぎや便数に関する改善の要望が多く挙げられていることや、隣接自治体への移動が一定程度みられることから、公共交通手段の乗継ぎの円滑化など、利用促進に向けた方策の検討が必要です。

○市民バスは、高齢者の買い物や通院、高校生の通学などの利用が多い傾向にあるため、居住への不安解消や市外利用需要なども含め、各地域の実情を踏まえた移動手段の確保が必要です。

○公共交通に関する認知度が低いことから、利用促進策の取組や各種情報発信ツールを活用した周知など、認知度向上に向けた取組が必要です。

課題 3　持続可能な公共交通への取組

○交通事業者の乗務員不足が懸念されていることを踏まえ、交通サービスの低下への対応や新たなモビリティの導入についての検討が必要です。

○持続可能な公共交通を推進するため、利用促進とあわせて新たな財源の確保などによる収支改善に向けた取組が求められます。

○本市では「ゼロカーボンシティ」を表明し、地球温暖化対策に取り組んでいることから、二酸化炭素排出量削減につながる公共交通利用促進策の検討やグリーンスローモビリティなどの環境にやさしい新たな移動手段の検討も必要です。

課題 4　交流促進を支援する取組

○人口減少社会における公共交通の利用促進に向けては、通勤や通学などの日常利用だけでなく、観光などの非日常利用による需要創出も重要な要素であるため、公共交通の充実によるにぎわいの創出と地域活性化への貢献を見据え、鉄道（新幹線・ＢＲＴ含む）・高速バスとの連携強化やバス路線整備、利用促進策の検討も必要です。

3. 基本理念と基本的な考え方

3.1 基本理念

コンパクトな拠点づくりとともに地域コミュニティ拠点及び地域拠点間を公共交通で結ぶ「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、誰もが「気軽に」外出でき、「安心して」生活が送れる魅力的なまちづくりを目指します。



3.2 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方

各交通手段の特性を最大限に活用し、役割分担を明確にすることで、基本理念に掲げた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

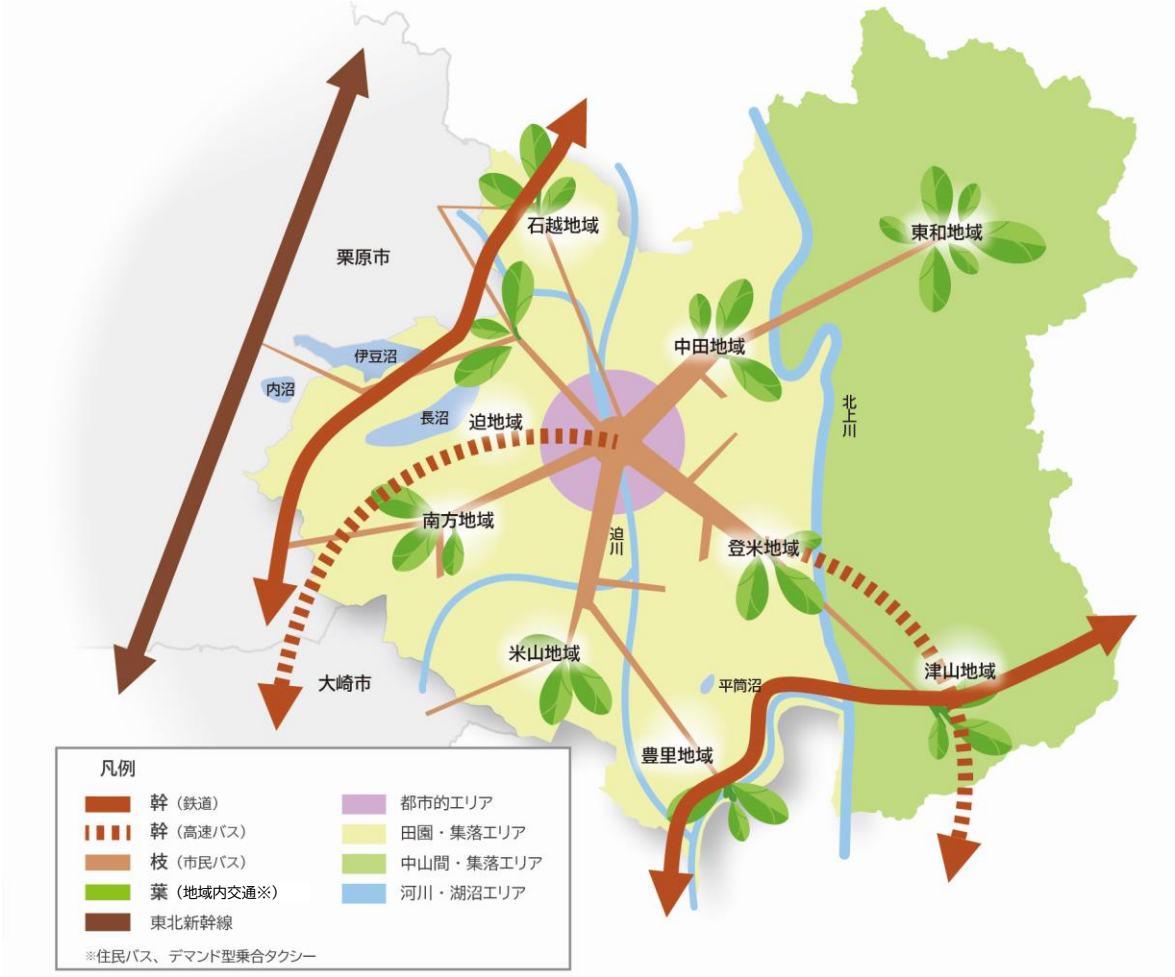
持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けて

◎市内には、市民バス・住民バス・デマンド型乗合タクシー・鉄道やタクシーなどの様々な交通手段があり、これらは単独ですべての地域・移動目的に対応しているのではなく、それぞれの特性を活かし、移動する距離や時間帯、目的、人数などに応じて利用されています。

◎他自治体への広域的な移動手段としての“幹”の交通は交通事業者が運行する鉄道や高速バス、市内の各地域間の移動手段としての“枝”の交通は市が運行する市民バス、地域内での移動手段としての“葉”の交通は市が運行する住民バスや、地区のコミュニティ組織が運行するデマンド型乗合タクシーとなります。

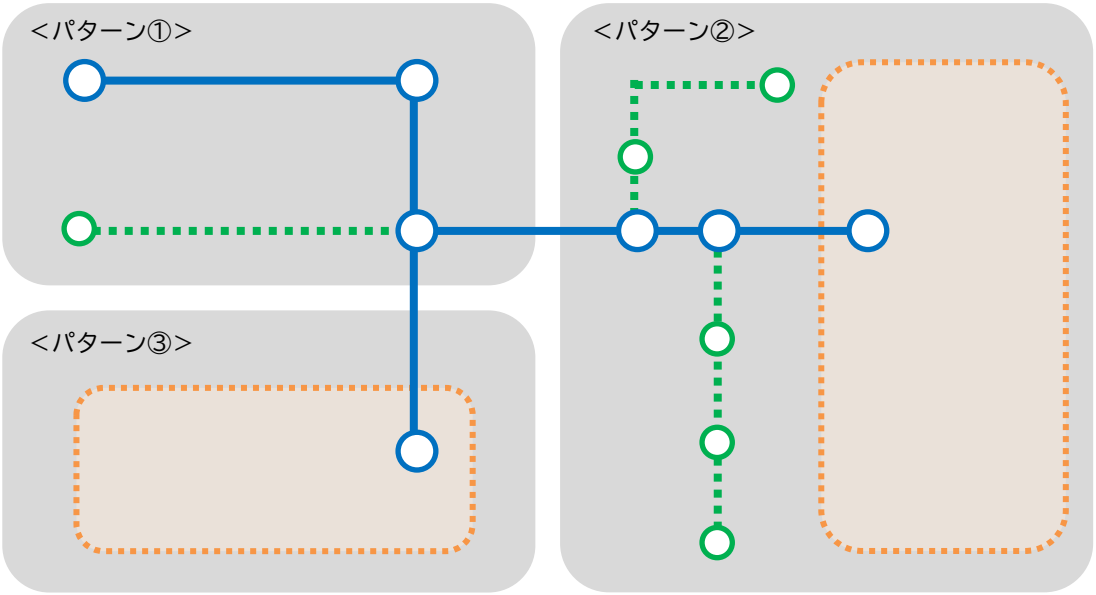
◎このように交通手段ごとの役割の中で、地域に求められる移動の必要性を踏まえ、継続的に利用される地域公共交通となることを意識する必要があります。

【登米市における地域公共交通ネットワークイメージ】



また、各地域では、市民バスと接続することを前提として、住民バスのみが運行する「パターン①」、住民バスに加えて地域内の一部のコミュニティ組織でデマンド型乗合タクシーを導入している「パターン②」、地域内の全てのコミュニティ組織でデマンド型乗合タクシーを導入している「パターン③」の３パターンの展開を図ります。

【参考：各地域における地域公共交通のパターン】



・パターン①：住民バスのみ
・パターン②：住民バス、デマンド型乗合タクシー
（地域内の一部のコミュニティ組織でデマンド型乗合タクシーを導入している場合）
・パターン③：デマンド型乗合タクシーのみ
（地域内の全てのコミュニティ組織でデマンド型乗合タクシーを導入している場合）



3.3 各交通手段の基本的な考え方

地域公共交通ネットワークの構築に向けた各公共交通手段の基本的な考え方を以下のとおり整理します。



市民バス（市内幹線：枝の役割）

●定時定路線で運行し、市内の公共交通ネットワークの骨格を形成
⇒目的地への一定の移動目的（通勤・通学等）を束ねることで効率的なサービスを提供



住民バス（各地域内：葉の役割）

●スクールバスの空き時間などを活用し、地域内での定時定路線の運行
⇒地域内のお出かけの足としてのサービスを提供



デマンド型乗合タクシー（各地域内：葉の役割）

●路線・ダイヤを定めず、利用者ごとの需要に応じた乗合運送
⇒利用者の移動の必要性に応じて運行ルートや乗降場所を柔軟に設定



鉄道（ＢＲＴ含む）、高速バス（広域幹線：幹の役割）

●広域的な移動を確保する公共交通
⇒市民バスの連携による他自治体への移動の円滑化



自家用有償旅客運送、福祉輸送、送迎サービス等

●事業者やＮＰＯなどによる運送・輸送の活用検討

4. 基本方針と施策の方向性

4.1 基本方針

「2.地域公共交通に関する課題整理」で整理した４つの課題に対し、基本理念の具体化に向けた地域公共交通の基本方針を以下のとおり設定します。

課題 1　**利便性の高い地域公共交通の推進**

基本方針 1　市内各地域におけるまちづくりとの連携

① 移動の必要性に対応した路線・停留所やダイヤの見直し、乗換拠点における利用環境整備を図る。
② 中心市街地や市内各地域の拠点における移動特性や必要性を踏まえた公共交通ネットワークの充実を図る。
③ 市内各地域の交通需要やまちづくりと連携した地域との協働による地域特性を踏まえた地域内交通を維持・確保する。

課題 2　**利用促進に向けた取組**

基本方針 2　利用促進にむけた移動環境の実現

① 公共交通機関相互の連携や利用者の移動の必要性を踏まえた利便性向上の取組を推進する。
② 主要な利用者属性に配慮しつつ可能な限り誰もが利用できる移動環境を形成する。
③ 公共交通を知る機会の提供や情報発信による認知度の向上、利用促進を図る。

課題 3　**持続可能な公共交通への取組**

基本方針 3　持続可能な交通体系の実現

① 地域の多様な関係者の連携・協働により、分野の垣根を越えた人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保や新たなモビリティの活用について検討する。
② 利用促進と新たな財源確保などによる収支の改善を図る。
③ 環境負荷の小さい移動手段の検討と意識醸成を図る。

課題 4　**交流促進を支援する取組**

基本方針 4　交流や広域連携の促進

① 鉄道（新幹線・ＢＲＴ含む）・高速バスの利用促進と利用環境の維持改善を図る。
② 他自治体とのアクセス向上により市町村間の交流促進を図る。

4.2 施策の方向性

基本方針を踏まえ、施策の方向性を７つの柱に整理します。

■地域間交通の再編【基本方針１①②，基本方針２②】

⇒利用者の移動の必要性に応じた運行ダイヤ、本数、バス停の再編

⇒生活利便施設などへのバス停の配置

■地域内交通の再編【基本方針１③，基本方針２②】

⇒市内各地域での交通手段の位置づけと役割分担の明確化（住民バス、デマンド型乗合タクシーの充実）

■利用促進に向けた利便性向上【基本方針２①②】

⇒ネットワークの構築及び乗継ぎ時間の調整

⇒デジタル技術を活用したサービスの検討

■利用促進に向けた情報発信、意識啓発【基本方針２③，基本方針３③】

⇒市広報、ホームページ、ＳＮＳなどを活用した情報発信

⇒各種イベントでのＰＲや利用促進キャンペーンの展開

■地域実情を踏まえた公共交通の検討【基本方針１①③，基本方針３①③】

⇒他分野との連携による新たな交通手段の検討

⇒環境負荷に配慮した新たなモビリティの検討

⇒自家用有償旅客運送や福祉輸送、送迎サービスなどの検討

■新たな財源の確保等による収支の改善【基本方針３②】

⇒市民バス停留所広告掲載事業の拡大や新たな財源確保の取組

■広域移動環境の充実【基本方針４①②】

⇒ＪＲ東北新幹線・東北本線・気仙沼線及び高速バスと市民バスとの接続改善

⇒ＪＲ沿線自治体との連携による利用促進

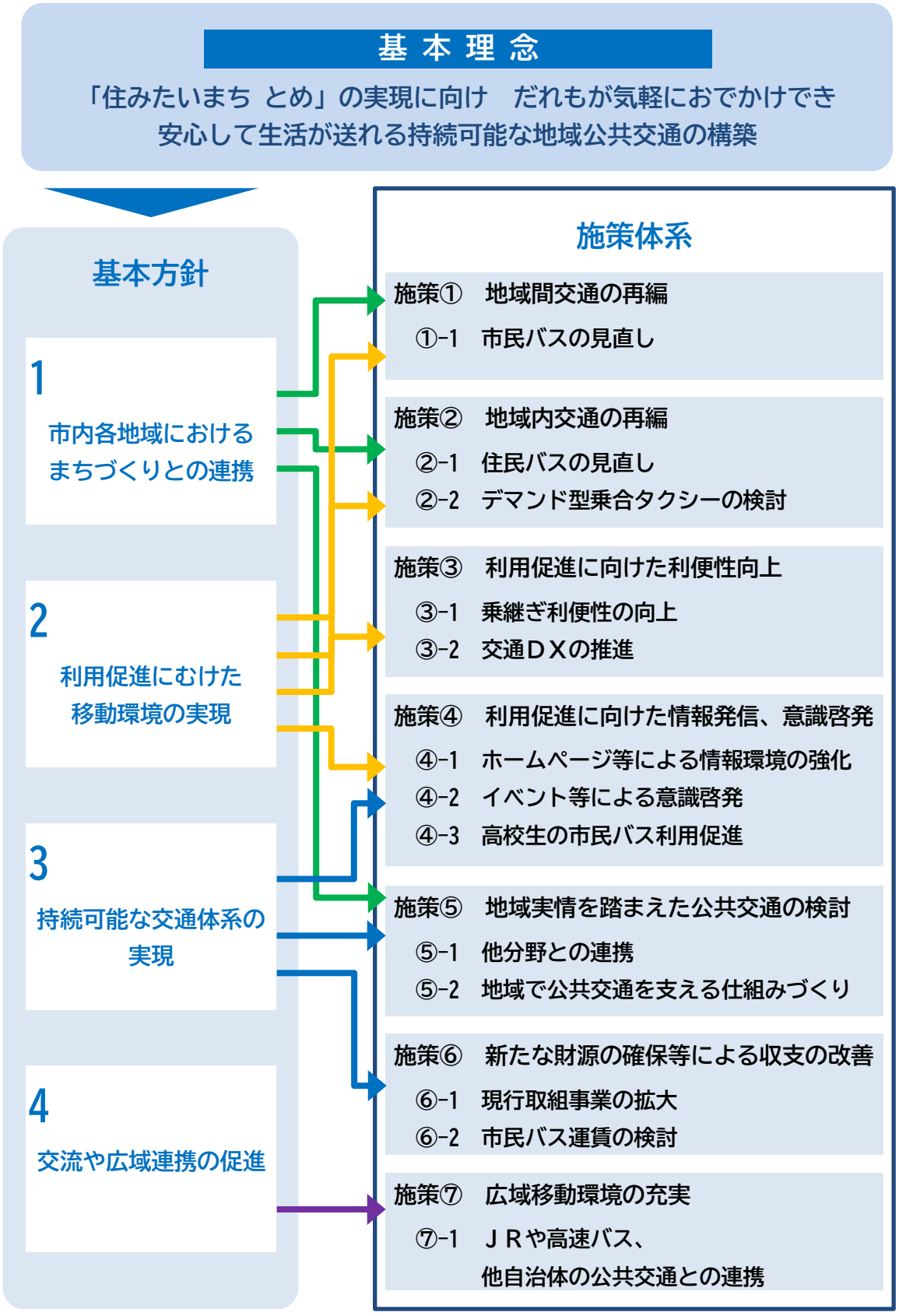
⇒利用環境の維持・整備

⇒他自治体との連携による利便性の向上

5. 取組施策の概要

5.1 施策体系

基本理念を実現するための施策体系を以下のとおり整理します。



5.2 事業の内容

「4.2 施策の方向性」を踏まえ、取り組んでいく施策及び事業を以下に示します。

施策① 地域間交通の再編

①-1 市民バスの見直し 【実施主体：市、交通事業者】

■移動の必要性に応じた路線、ダイヤの見直しに対する継続した取組

・乗降データの分析や定期的なアンケートなどによる公共交通の必要性の把握を実施する。

・市民バス利用者の約半数を占める高校生の移動に関わる必要性や利便性を踏まえたダイヤ編成やルート再編について検討する。

・~~市の拠点となる（仮称）地域交流センターの進捗状況を踏まえ、各地域から~~市の中心拠点と各地域拠点を結ぶ誰もがアクセスしやすい路線の構築を検討する。

【参考：過去２年の主な見直し内容】

項目	見直し内容
ダイヤ改正	区間時分の調整 ＪＲやＢＲＴ、高速バス、大崎市民バス、栗原市民バスとの接続改善 市民要望を踏まえた滞在時間の確保（市民病院ほか） 市民要望、高校生の下校対応を踏まえた始発時間調整
ルート改正	始点・終点の変更や重複路線の効率化による運行ルート見直し
増便	土日利用の利便性向上のため平日運行から毎日運行へ変更 回送便の活用による通学や買物利用の利便性向上
バス停の新設	新田公民館前－JA 新田支店前間に「新田幼稚園前」バス停を追加

■市中心部における回遊性に特化した循環型路線の検討

・中心部における主要な施設をコンパクトに循環する新たな路線について検討する。

■バス停の設置場所の検討

・利用者のアクセス性を考慮した場所へのバス停の移動や新規設置、生活利便施設へのバス停の設置について検討する。

施策②　地域内交通の再編

②-1　住民バスの見直し　【実施主体：市、交通事業者】

■移動の必要性に応じた路線、ダイヤの見直しに対する継続した取組

・市民バスとの乗継ぎなどの連携強化について検討する。

■効率的な運行方法についての検討

・スクールバスの空き時間を有効活用する現在の運行について、スクールバス運行を主としつつ住民バスとして維持していくための効率性・利便性を検討する。

■見直しのための基準についての検討

・各地域、路線における~~輸送効率のデータ化~~輸送実績のデータ分析を行うとともに及び見直し基準について検討する。

②-2　デマンド型乗合タクシーの検討　【実施主体：市、市民、交通事業者】

■地域の実情を踏まえた導入の推進

・各地域におけるヒアリング、機運醸成、実証運行などの取組による導入推進を図る。

■現行の５地区を含む地域主体による運営への支援

・地域主体による運営への支援を継続するとともに、地域実情、社会情勢に合った支援制度について検討する。

・~~輸送効率のデータ化等~~輸送実績のデータ分析及び移動需要の把握により効率的で利便性のよい運行となるよう、地域主体と連携して取り組む。





【現行の取組　左：デマンド型乗合タクシー出発式（米谷地区）　右：スクールバス兼住民バス】

施策③　利用促進に向けた利便性向上

③-1　乗継ぎ利便性の向上　【実施主体：市、交通事業者】

■地域内の各地区から主要施設へのアクセス向上への取組

・公共交通に関する情報提供（目的地への移動がスムーズにできるよう、時刻表やルート案内を掲示）について検討する。

・各地域の総合支所などを乗継ぎのできる交通結節点として位置づけ、市民バスと、住民バスまたはデマンド型乗合タクシーとの乗継ぎ時間の短縮を図る。

・交通結節点における待合環境の改善のため、周辺施設を含む関係者との連携を図る。

③-2　交通ＤＸの推進　【実施主体：市、交通事業者】

■キャッシュレス決済（ＩＣカード、ＱＲコード）等の決済手法の導入やバス接近情報システム（バスロケーションシステム）の導入検討

・利用者の利便性向上や乗降データ活用などのメリットを踏まえ、事業者と導入について検討する。

QRコード決済



コンタクトレス決済



【キャッシュレス（ＩＣカードやＱＲコード・タッチ決済）の事例】
（出典：国土交通省報道発表資料_日本版 MaaS の実現に向けてキャッシュレス決済の導入を推進！）

施策④　利用促進に向けた情報発信、意識啓発（1/2）

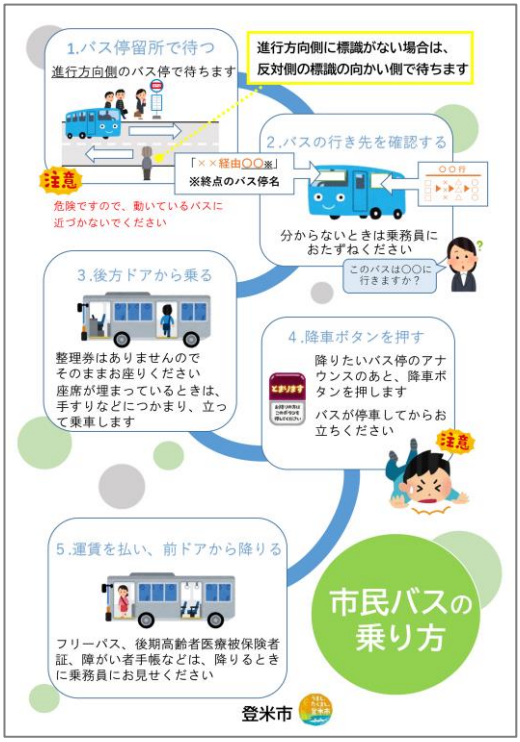
④-1　ホームページ等による情報環境の強化　【実施主体：市】

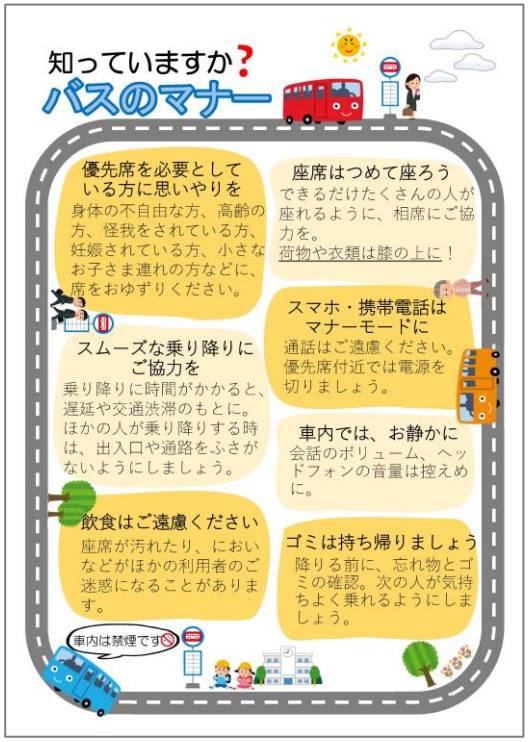
■情報のバリアフリー化による利用者の利便性向上

・登米市ホームページやＳＮＳ上において、誰もが公共交通に関する情報を平等に取得できるよう、アクセスしやすいウェブサイトを目指し、音声読み上げ機能や色覚に配慮したデザインを導入する。

■市民バスを利用したことがない方や高齢者等が感じる乗車への不安の軽減を図る取組

・乗車手順や精算方法などを動画や写真などでわかりやすく説明するとともに、目的地への具体的な行き方を例示する。





【現行の取組　市民バスの乗り方など（登米市ホームページ）】

施策④　利用促進に向けた情報発信、意識啓発（2/2）

④-2　イベント等による意識啓発　【実施主体：市、交通事業者】

■市内イベントへの出展等による幅広い年齢層への公共交通の認知度向上

・小学校や幼稚園などの児童を対象に実施している「バスの乗り方教室」を継続する。

・中学生や普段バスを利用する機会のない大人を対象とした普及啓発事業の実施を検討する。



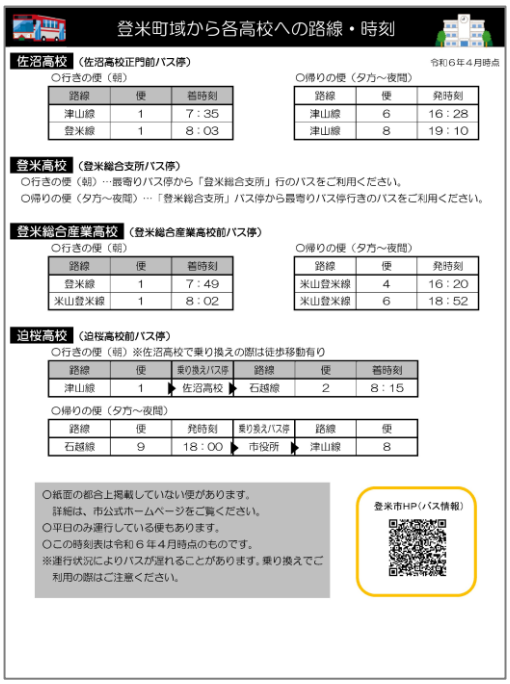

【現行の取組　左：バスの乗り方教室　右：こどもまつり】

④-3　高校生の市民バス利用促進　【実施主体：市、交通事業者】

■高校生に公共交通を効果的に使ってもらえる案内や利用促進策の検討

・各地域から高校への行き方の案内について充実する。

・無料お試し乗車の継続及び拡大による利用促進に取り組む。





【現行の取組　左：各高校への路線・時刻案内、右：高校新入学生無料お試し乗車の案内】

施策⑤　地域実情を踏まえた公共交通の検討(1/2)

⑤-1　他分野との連携　【実施主体：市、各関係機関】

■地域実情や社会情勢に合った公共交通の検討

・高齢者や障がい者などの交通弱者とされる方々の移動手段の確保や外出機会の創出のため、福祉関係者と連携した事業の展開を検討する。

・二次交通※の改善による観光地へのアクセス性の向上や観光関係者と連携した観光モデルコースの提案に取り組む。

※主要な駅などから目的地までの交通機関（バス等）のこと。

・環境負荷軽減のため、利用者の少ない路線の車両の小型化やグリーンスローモビリティの導入などについて検討する。



【登米市社会福祉協議会の取組「マイ時刻表」】



【グリーンスローモビリティ】（出典：国土交通省資料）

施策⑤　地域実情を踏まえた公共交通の検討(2/2)

⑤-2　地域で公共交通を支える仕組みづくり
【実施主体：市、市民、各関係機関】

■公共交通にかかる課題を“自分ごと”として考える意識の醸成

・地域が取り組む勉強会やワークショップなどの開催を支援する。

・出前講座や研修会などにより公共交通を知る機会を創出する。

・地域の実情に合った交通手段を地域で考え、実践し、支えていく仕組みづくりを支援する。





【現行の取組　左：社会福祉協議会と連携した公共交通研修会　右：コミュニティ職員初任者研修会】

STEP１	STEP２	STEP３	STEP４
地域の交通を知る・学ぶ	地域の課題整理 地域に合った交通手段を考える	地域内交通を試す	地域内交通を守る・育てる
・公共交通を使ってみる ・仲間を集める	・課題解決のための交通手段の検討	・運行計画の作成 ・実証運行の実施 ・評価、改善	・本格運行の実施 ・持続的な実施に向けた PDCA

【仕組みづくりの段階的な取組イメージ】

施策⑥　新たな財源の確保等による収支の改善

⑥-1　現行取組事業の拡大　【実施主体：市、交通事業者】

■広告掲載事業の推進と新たな運賃体系の検討

・市民バス停留所広告掲載事業の推進と、車内広告やラッピングバスなどの新たな財源確保に向けた取組について検討する。

・利用者増による財源の確保を図るため、多様な利用形態に対応した回数券や１日フリーパスなどの導入について検討する。



【現行の取組　市民バス停留所広告掲載事業（登米市民病院前）】

⑥-2　市民バス運賃の検討　【実施主体：市】

■持続可能な市民バスとするための適正な運賃のあり方の検討

・目標とする収支率の達成状況を検証し、適正な運賃について定期的に検討する。

施策⑦　広域移動環境の充実

⑦-1　ＪＲや高速バス、他自治体の公共交通との連携
【実施主体：市、交通事業者、他自治体】

■ＪＲや高速バス、他自治体の公共交通との接続改善

・関係する交通事業者や他自治体との情報共有を強化し、ダイヤ改正を踏まえた乗継ぎの円滑化を図る。

・待合環境の改善のため、関係者との連携を図るとともに、交通事業者や他自治体と協議を行う。

■ＪＲ沿線自治体との連携による利用促進キャンペーンなどの検討

・県、ＪＲ沿線自治体及びＪＲと連携した取組を検討する。

■安心で快適な利用環境の維持

・駅周辺の市が管理する駐車場や駐輪場、トイレなどの定期的な清掃及び点検、破損箇所の早期修繕により利用環境を維持する。



【取組事例　柳津駅前一般駐車場】（登米市管理施設）

5.3 事業の実施スケジュール

各事業における実施スケジュールは下記の通りです。

	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
施策①　地域間交通の再編					
①-1 市民バスの見直し	検討・準備	実施・分析	→	分析 検討・準備	実施・分析
施策②　地域内交通の再編					
②-1 住民バスの見直し	検討・準備	実施・分析	→	分析 検討・準備	実施・分析
②-2 デマンド型 乗合タクシーの検討	検討・準備	検討・準備・実施（調整が整った地区）・分析			
施策③　利用促進に向けた利便性向上					
③-1 乗継ぎ利便性の向上	検討・準備	実施・分析	→	分析 検討・準備	実施・分析
③-2 交通ＤＸの推進	検討・準備	調整が整い次第実施・分析			
施策④　利用促進に向けた情報発信、意識啓発					
④-1 ホームページ等による情報環境の強化	検討・準備・実施・分析	→	→	→	→
④-2 イベント等による意識啓発	検討・準備・実施・分析	→	→	→	→
④-3 高校生の市民バス利用促進	検討・準備・実施・分析	→	→	→	→
施策⑤　地域実情を踏まえた公共交通の検討					
⑤-1 他分野との連携	検討・準備	調整が整い次第実施・分析			
⑤-2 地域で公共交通を支える仕組みづくり	検討・準備	実施	→	→	→
施策⑥　新たな財源の確保等による収支の改善					
⑥-1 現行取組事業の拡大	検討・準備	実施・分析	→	→	→
⑥-2 市民バス運賃の検討	データ収集・分析			実施	利用状況や収支状況により定期的な検討
施策⑦　広域移動環境の充実					
⑦-1 ＪＲや高速バス、他自治体の公共交通との連携	検討・準備・実施・分析	→	→	→	→

6. 目標達成に向けたマネジメント

6.1 数値指標

計画の目標達成に向けた評価指標と目標値を以下に整理します。

計画の目標	評価指標	現況値 （令和６年度）	目標値 （令和 11 年度）
1 市内各地域における まちづくりとの連携	人口 1 人あたり 公共交通利用回数 （回/人）※1	3.98 回/人	4.33 回/人
2 利用促進にむけた 移動環境の実現			
3 持続可能な 交通体系の実現	市民バス収支率 （%）※2	10.7%	18.3%
4 交流や広域連携の 促進	公共交通満足度※3	2.26	2.50

※1　1 年度あたりの市民バス、住民バス、デマンド型乗合タクシー利用回数の合計を人口で除した値。

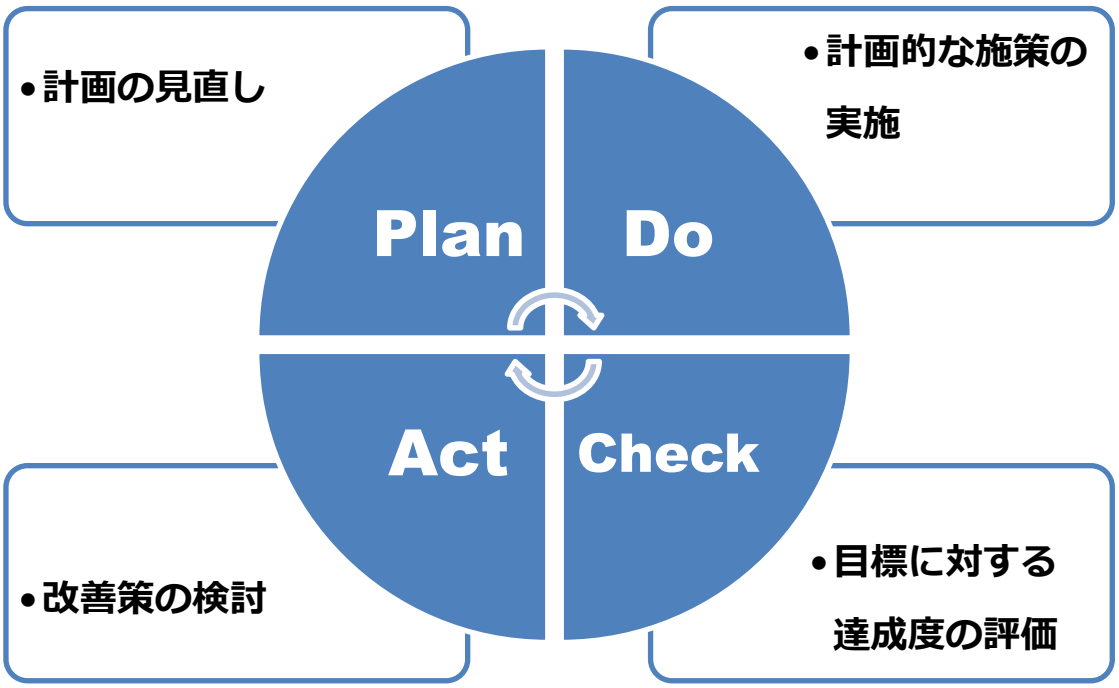
※2　運賃、広告料、その他市民バスにかかる収入を運行経費で除した値。なお、令和６年度の運賃改定を考慮した数値である。

※3　市民意向調査より。（「満足」4 点、「ある程度満足」3 点、「あまり満足でない」2 点、「満足でない」1 点として算出）

6.2 PDCA サイクル

本計画の推進と進行管理は、登米市地域公共交通会議が主体となり PDCA サイクルによる評価・検証を行います。

PDCA サイクルは、計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に取り組む（Do）とともに、その取組結果を把握・評価（Check）、問題点があれば見直しを行い（Act）、見直した新たな計画を立てる（Plan）といった継続的な取組を実行します。



なお、施策の実施状況に関する調査は毎年度実施することとします。また、数値指標の達成状況については、毎年度把握できる指標については毎年度評価するとともに、必要に応じて地域別に分析・評価を行い、地域公共交通計画内容の見直しを図ります。

登米市
地域公共交通計画

資料編（案）

目　　次

1. 登米市の地域概況の整理 1
1.1 登米市の人口特性 1
1.2 施設の分布状況 4
1.3 移動実態 8
2. 公共交通の現状に関する整理 16
2.1 市民バス 16
2.2 住民バス 26
2.3 デマンド型乗合タクシー 39
2.4 鉄道・ＢＲＴ 47
2.5 高速バス 50
3. 公共交通の利用実態及びニーズに係る調査 51
3.1 市民アンケート調査 51
3.2 高校生アンケート調査 62
3.3 市民バス利用実態調査 66
3.4 ＪＲ駅利用実態調査 68
3.5 交通事業者ヒアリング 70
3.6 コミュニティ組織ヒアリング 71
4. 現況等のまとめ 73
4.1 登米市の地域概況 73
4.2 公共交通の現況 73
4.3 公共交通の利用実態及びニーズ 74
5. 参考 75
5.1 立地適正化計画について 75
5.2 数値指標の考え方 76

登米市の地域概況の整理

地域公共交通に関する基礎データとして、登米市（以下、「本市」という。）における人口特性及び主要施設などの分布状況について整理します。また、移動特性として目的別の人口流動状況や主な移動手段、運転免許保有状況などについて把握します。

1.1　登米市の人口特性

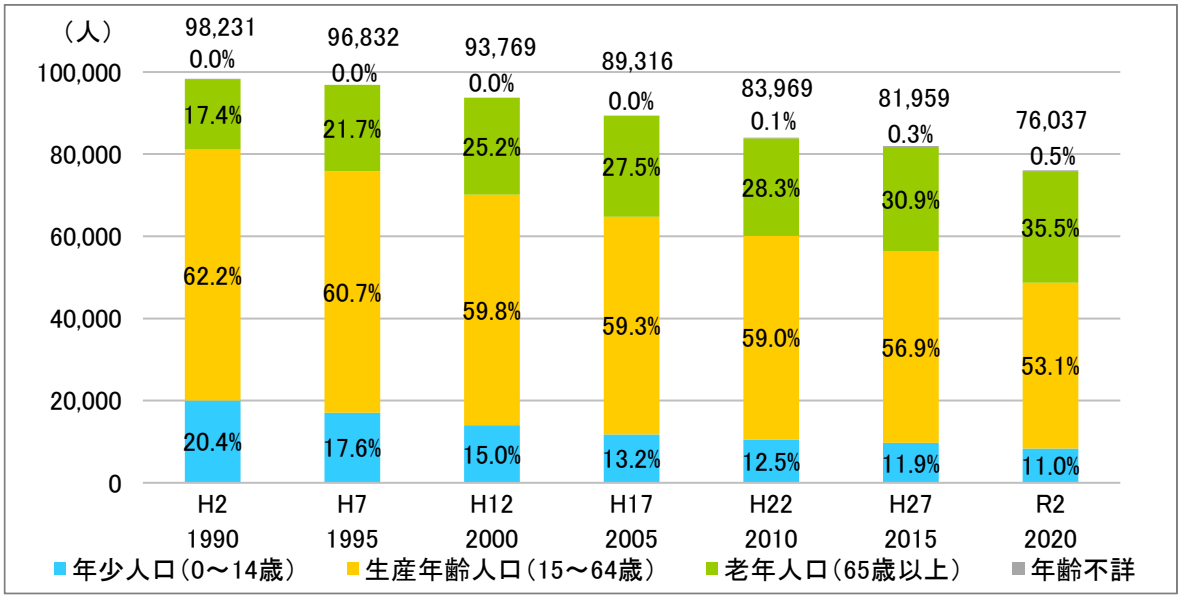
（1）人口推移

○平成以降の本市の人口は減少傾向にあり、平成２（1990）年の 98,231 人から令和２（2020）年の 76,037 人までの 30 年間で 22,194 人減少しています。

○平成２（1990）年と令和２（2020）年の年齢構成割合をみると、年少人口は 20.4%から 11.0%へ、生産年齢人口は 62.2%から 53.1%へ減少している一方、老年人口は 17.4%から 35.5%へ増加しており、少子高齢化が進行しています。

○平成以降の各地域における人口の推移をみてみると、すべての地域で人口が減少しています。特に、登米地域、東和地域、米山地域、石越地域、津山地域においては、全市平均以上の減少となっています。

■登米市の人口の推移



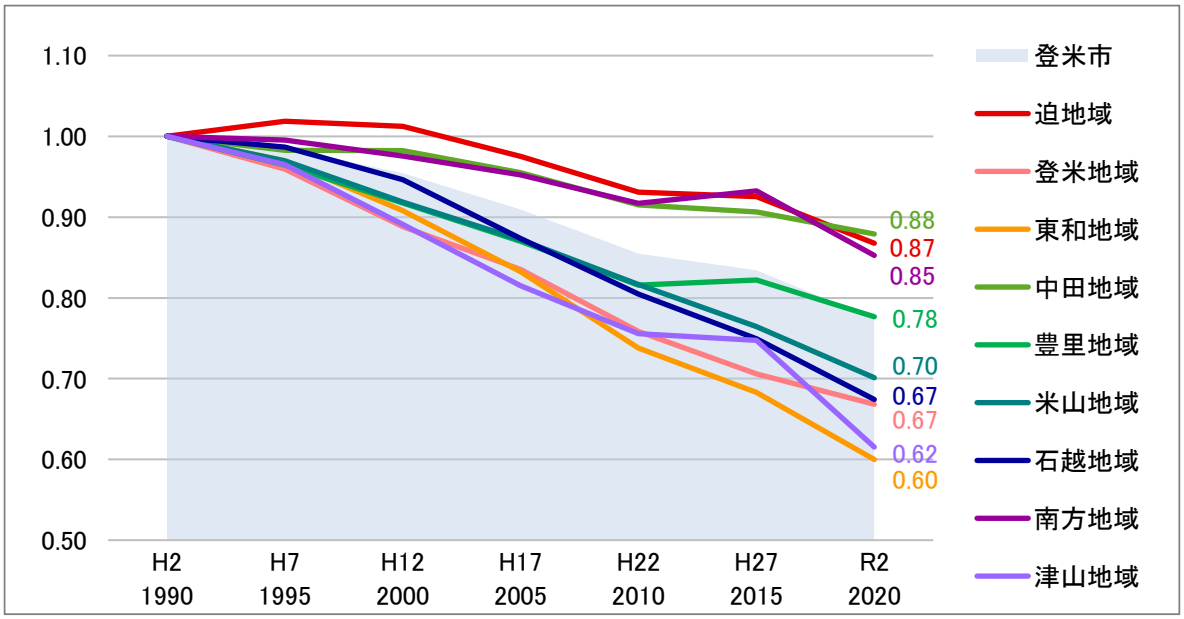
単位：人

	H2 1990	H7 1995	H12 2000	H17 2005	H22 2010	H27 2015	R2 2020
年少人口（0～14歳）	20,010	17,030	14,023	11,797	10,530	9,726	8,332
割合	20.4%	17.6%	15.0%	13.2%	12.5%	11.9%	11.0%
生産年齢人口（15～64歳）	61,084	58,762	56,098	52,937	49,569	46,668	40,399
割合	62.2%	60.7%	59.8%	59.3%	59.0%	56.9%	53.1%
老年人口（65歳以上）	17,136	21,040	23,648	24,579	23,762	25,315	26,956
割合	17.4%	21.7%	25.2%	27.5%	28.3%	30.9%	35.5%
年齢不詳	1	0	0	3	108	250	350
割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.5%
総人口	98,231	96,832	93,769	89,316	83,969	81,959	76,037
割合	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※四捨五入により割合の合計が100%にならない場合がある。

資料：国勢調査（各年）

■各地域の人口の推移（H2=1.00）



単位：人

	各地域の人口（人）						
	H2 1990	H7 1995	H12 2000	H17 2005	H22 2010	H27 2015	R2 2020
登米市	98,231	96,832	93,769	89,316	83,969	81,959	76,037
迫地域	22,756	23,183	23,040	22,197	21,185	21,056	19,741
登米地域	6,782	6,507	6,024	5,665	5,144	4,788	4,532
東和地域	9,601	9,311	8,718	7,992	7,086	6,557	5,760
中田地域	17,341	17,043	17,035	16,559	15,868	15,721	15,243
豊里地域	8,152	7,863	7,480	7,093	6,651	6,704	6,332
米山地域	12,159	11,793	11,170	10,601	9,932	9,295	8,528
石越地域	6,804	6,713	6,438	5,944	5,475	5,100	4,588
南方地域	9,721	9,676	9,484	9,258	8,914	9,064	8,288
津山地域	4,915	4,743	4,380	4,007	3,714	3,674	3,025

	各地域の人口（H2の人口を1.00とした場合の変化率）						
	H2 1990	H7 1995	H12 2000	H17 2005	H22 2010	H27 2015	R2 2020
登米市	1.00	0.99	0.95	0.91	0.85	0.83	0.77
迫地域	1.00	1.02	1.01	0.98	0.93	0.93	0.87
登米地域	1.00	0.96	0.89	0.84	0.76	0.71	0.67
東和地域	1.00	0.97	0.91	0.83	0.74	0.68	0.60
中田地域	1.00	0.98	0.98	0.95	0.92	0.91	0.88
豊里地域	1.00	0.96	0.92	0.87	0.82	0.82	0.78
米山地域	1.00	0.97	0.92	0.87	0.82	0.76	0.70
石越地域	1.00	0.99	0.95	0.87	0.80	0.75	0.67
南方地域	1.00	1.00	0.98	0.95	0.92	0.93	0.85
津山地域	1.00	0.97	0.89	0.82	0.76	0.75	0.62

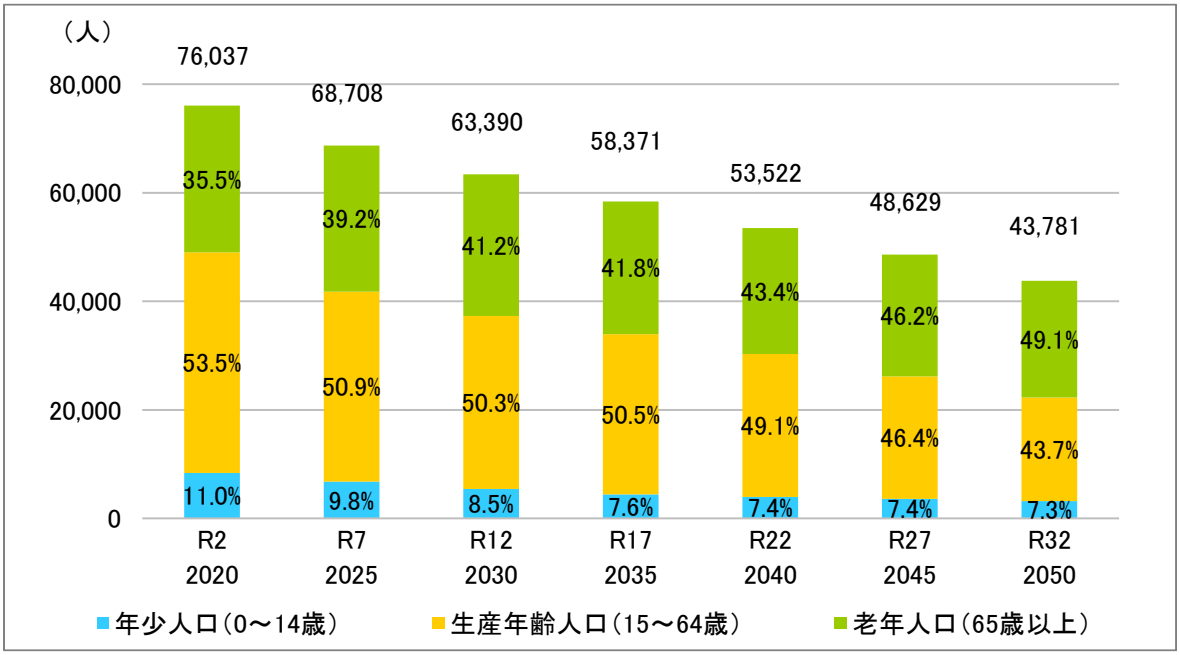
資料：国勢調査（各年）

（2）将来の人口推移

○国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の人口は今後も減少が続き、さらに高齢化が進展していくことが見込まれています。

○年齢３区分では、令和 32（2050）年に年少人口は 3,182 人（令和２（2020）年比で 61.9%減）、生産年齢人口は 19,115 人（令和２（2020）年比で 53.0%減）、老年人口は 21,484 人（令和２（2020）年比で 20.5%減）まで減少することが見込まれています。

■登米市の総人口･年齢3区分別人口の将来推計



単位：人

	R2 2020	R7 2025	R12 2030	R17 2035	R22 2040	R27 2045	R32 2050
年少人口（0～14歳）	8,348	6,764	5,410	4,451	3,969	3,594	3,183
割合	11.0%	9.8%	8.5%	7.6%	7.4%	7.4%	7.3%
生産年齢人口（15～64歳）	40,666	35,001	31,864	29,492	26,299	22,556	19,114
割合	53.5%	50.9%	50.3%	50.5%	49.1%	46.4%	43.7%
老年人口（65歳以上）	27,023	26,943	26,116	24,428	23,254	22,479	21,484
割合	35.5%	39.2%	41.2%	41.8%	43.4%	46.2%	49.1%
総人口	76,037	68,708	63,390	58,371	53,522	48,629	43,781
割合	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※四捨五入により割合の合計が100%にならない場合がある。
※令和２年は実績値（不詳補完結果）、令和７年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値である。
資料：日本の地域別将来推計人口（令和５（2023）年推計）

1.2　施設の分布状況

(1) 主要施設

○登米市役所は、本庁舎が迫地域、分庁舎が中田・南方地域、総合支所が各地域に立地しています。

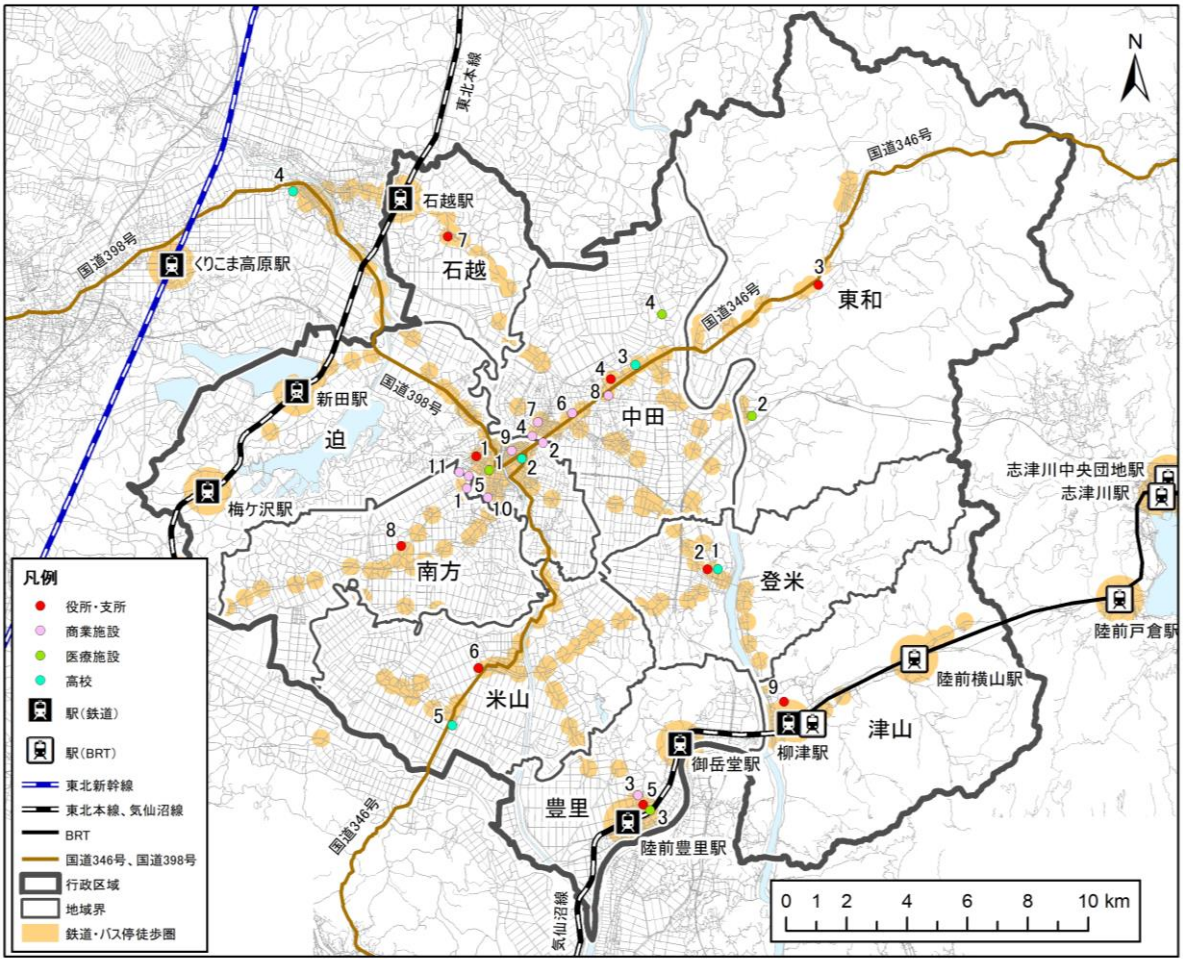
○商業施設は、中心市街地を形成する迫地域や国道 346 号及び国道 398 号沿いに多く立地しています。

○医療施設としては、地域の医療連携の中核を担う登米市民病院が迫地域に立地するほか、回復期医療や在宅医療を担う病院・診断所が東和地域、中田地域及び豊里地域に立地しています。

○高校は、市内に４校立地しており、徒歩圏に市民バスの停留所を設置しています。また、隣接する栗原市の迫桜高等学校に市民バスの停留所を設置しています。

○一部の医療施設を除き、主要施設の多くは鉄道駅やバス停の徒歩圏※に含まれています。

■主要施設分布状況と鉄道駅･バス停徒歩圏の状況



※「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年８月）」（国土交通省）に基づき、鉄道駅の徒歩利用圏を800m、バス停の徒歩利用圏を300mと設定。

■主要施設と鉄道駅・バス停徒歩圏の状況

主要施設※1	No.	施設名称	鉄道駅・バス停徒歩圏※2	備考
役所・支所	1	市役所迫庁舎・迫総合支所	○	令和７年１月に（仮称）地域交流センター整備基本構想が策定
	2	登米総合支所	○	
	3	東和総合支所	○	
	4	市役所中田庁舎・中田総合支所	○	
	5	豊里総合支所	○	
	6	米山総合支所	○	
	7	石越総合支所	○	
	8	市役所南方庁舎・南方総合支所	○	
	9	津山総合支所	○	
商業施設	1	イオンタウン佐沼	○	
	2	みやぎ生協加賀野店	○	
	3	ツルハドラッグ登米豊里店	○	
	4	ツルハドラッグ登米加賀野店	○	
	5	コメリパワー佐沼店、ケーズデンキ佐沼店	○	
	6	ヨークベニマル登米中田店	○	
	7	薬王堂登米加賀野店	○	
	8	ウジエスーパー中田店	○	
	9	ウジエスーパー佐沼本店	○	
	10	デイリーポート新鮮館佐沼店	○	
	11	マルホンカウボーイ佐沼店、セリア・ユニクロ佐沼店	○	
医療施設	1	登米市民病院	○	
	2	米谷病院	○	
	3	豊里病院	○	
	4	上沼診療所	―	
高校	1	登米高等学校	○	
	2	佐沼高等学校	○	
	3	登米総合産業高等学校	○	
	4	迫桜高等学校	○	栗原市に立地
	5	飛鳥未来きずな高等学校登米本校	○	

※1 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編（令和５（2023）年10月）」（国土交通省）を踏まえ「役所・支所」「商業施設」「医療施設」、また、本市のバス利用特性から「高校」を主要施設として設定した。

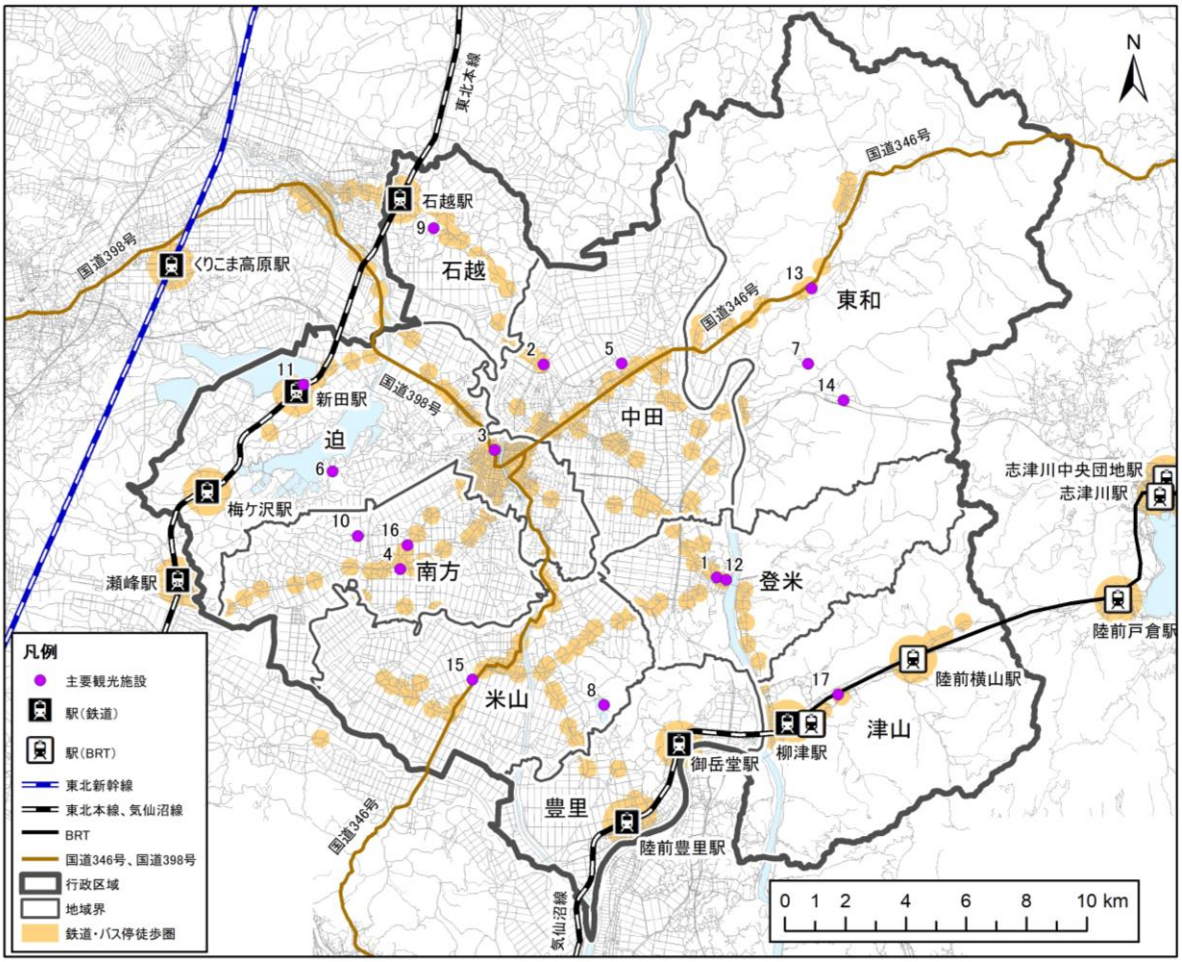
※2 「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年８月）」（国土交通省）に基づき、鉄道駅の徒歩利用圏を800m、バス停の徒歩利用圏を300mと設定。

資料：大規模小売店舗立地法に基づく届出

（2）主要観光施設

○主要観光施設は市内全域に点在しています。文化・歴史分野の施設及び物販施設はほとんどがバス停の徒歩圏内に立地していますが、自然分野の施設では、登米市伊豆沼・内沼サンクチュアリセンターのみとなっています。

■主要観光施設分布図と鉄道駅･バス停徒歩圏の状況



※「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年８月）」（国土交通省）に基づき、鉄道駅の徒歩利用圏を800m、バス停の徒歩利用圏を300mと設定。

■主要観光施設一覧表

分野	No.	施設名称	鉄道駅・バス停 徒歩圏※
文化・歴史	1	みやぎの明治村	○
	2	石ノ森章太郎ふるさと記念館	○
	3	登米市歴史博物館	○
	4	南方歴史民俗資料館	○
	5	サトル・サトウ・アート・ミュージアム	－
自然	6	長沼フートピア公園	－
	7	大関川河川公園（三滝堂ふれあい公園）	－
	8	平筒沼ふれあい公園	－
	9	石越高森公園（チャチャワールドいしこし）	－
	10	南方花菖蒲の郷公園	－
	11	登米市伊豆沼・内沼サンクチュアリセンター	○
物販	12	とよま観光物産センター	○
	13	道の駅 林林館（森の茶屋）	○
	14	道の駅 三滝堂	－
	15	道の駅 米山（ふる里センターY.Y）	○
	16	道の駅 みなみかた（もっこりの里）	○
	17	道の駅 津山（もくもくランド）	○

※「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年８月）」（国土交通省）に基づき、鉄道駅の徒歩利用圏を800m、バス停の徒歩利用圏を300mと設定。

資料：「登米市商工観光振興計画 中間見直し版」（令和３年３月公表） 及び登米市ホームページ抜粋

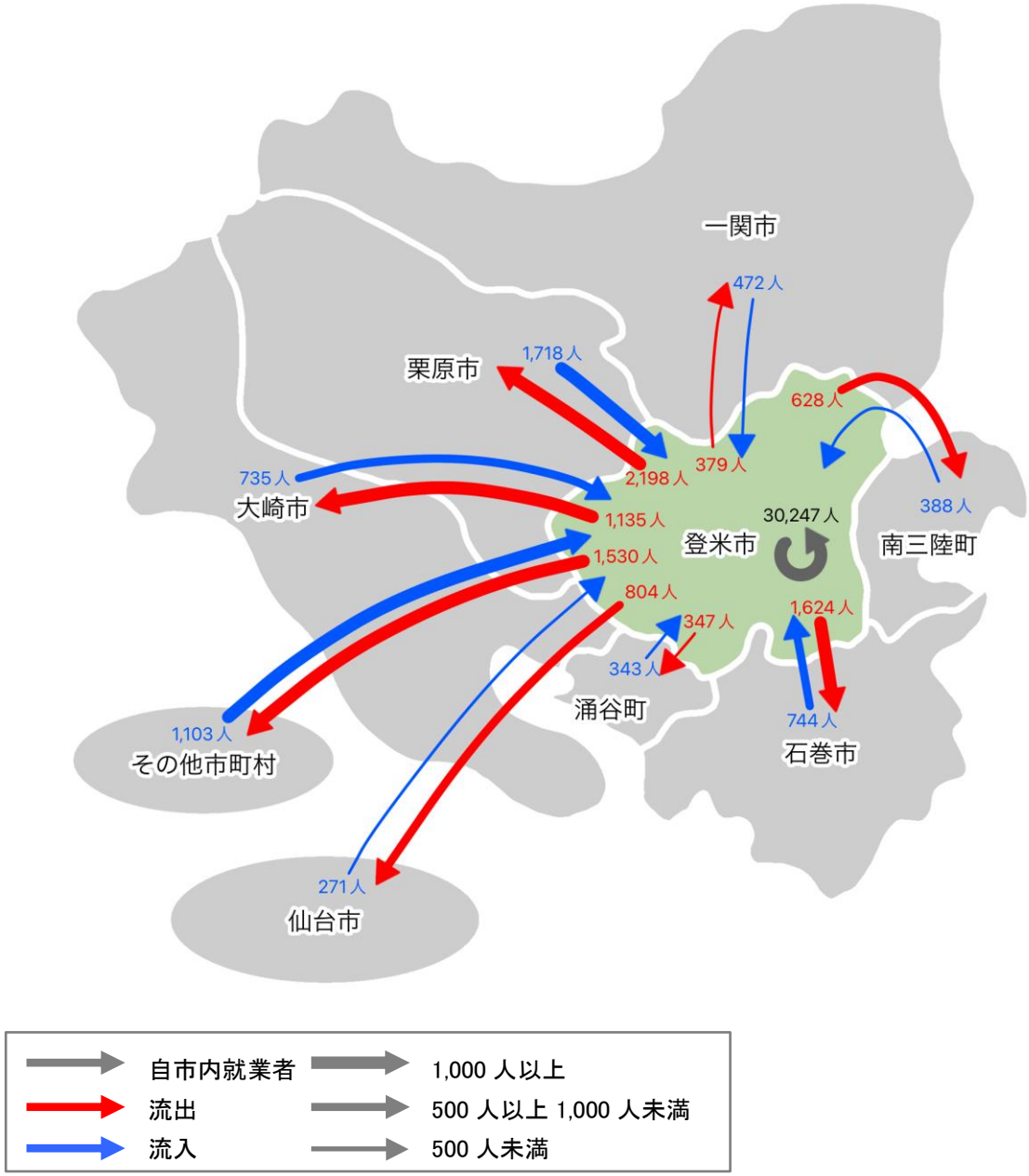
1.3　移動実態

（1）市町村間流動

①　通勤に関する流動

○本市を居住地とする 15 歳以上の就業者 38,892 人のうち、市内で働く就業者は 30,247 人（77.8%）、他自治体で働く就業者（流出）は 8,645 人（22.2%）となっています。また、本市を従業地とする 36,021 人のうち、他自治体の居住者（流入）は 5,774 人（16.0%）となっています。

■登米市の通勤流動

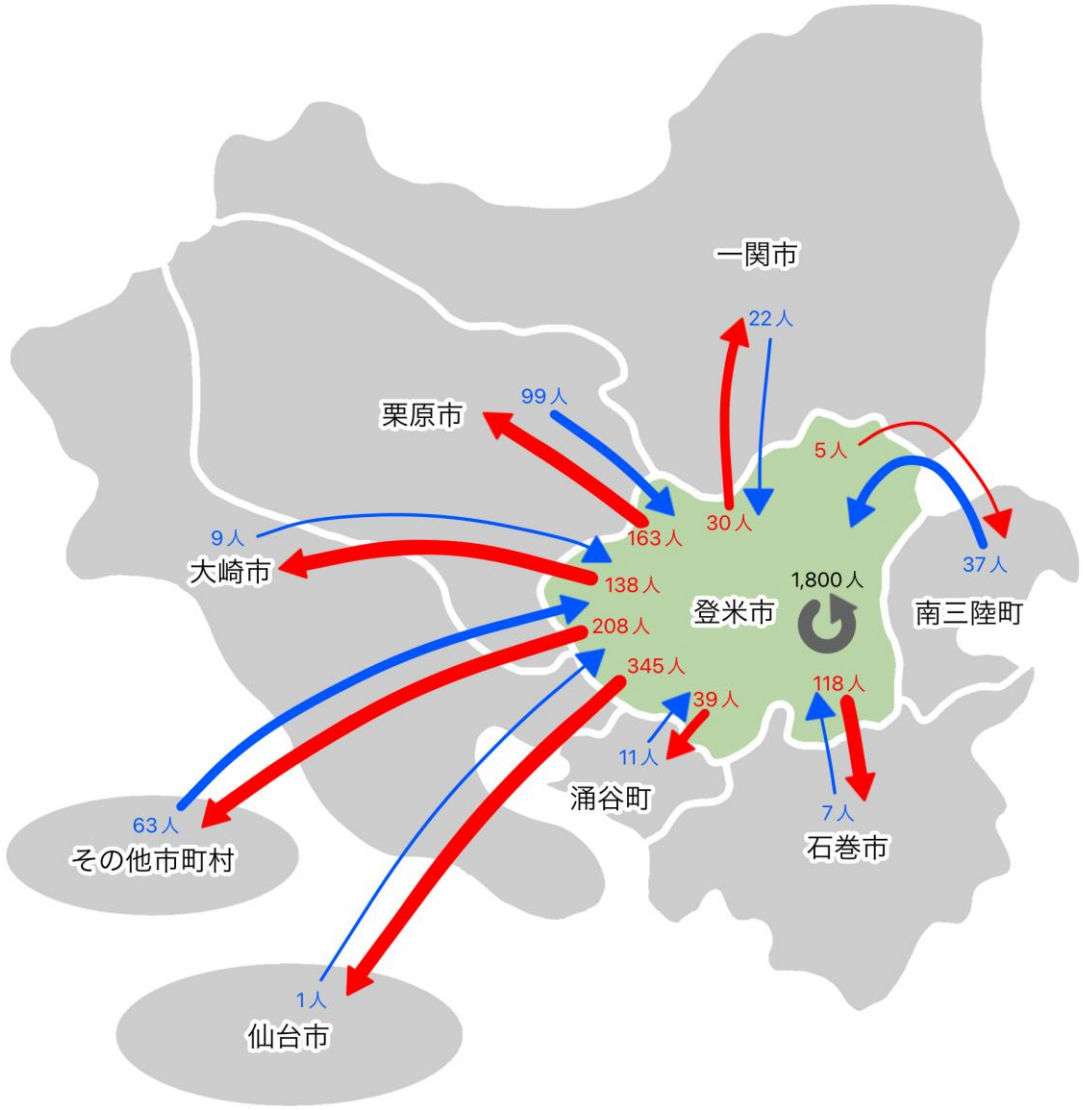


資料：令和２年国勢調査

② 通学に関する流動

○本市を居住地とする 15 歳以上の通学者 2,846 人のうち、市内への通学者は 1,800 人(63.2%)、他自治体への通学者（流出）は 1,046 人（36.8%）となっています。また、本市を通学先とする 2,049 人のうち、他自治体の居住者（流入）は 249 人（12.2%）となっています。

■登米市の通学流動



→	自市内就学者	→	100 人以上
→	流出	→	30 人以上 100 人未満
→	流入	→	30 人未満

資料：令和２年国勢調査

（2）市内間流動

○18 歳以上の市民を対象とした「登米市の公共交通に関する市民アンケート※」調査結果では、通院、買い物及び通勤・通学のいずれの目的においても、他地域から中心市街地を形成し主要施設が多く立地する迫地域への移動が多くなっています。

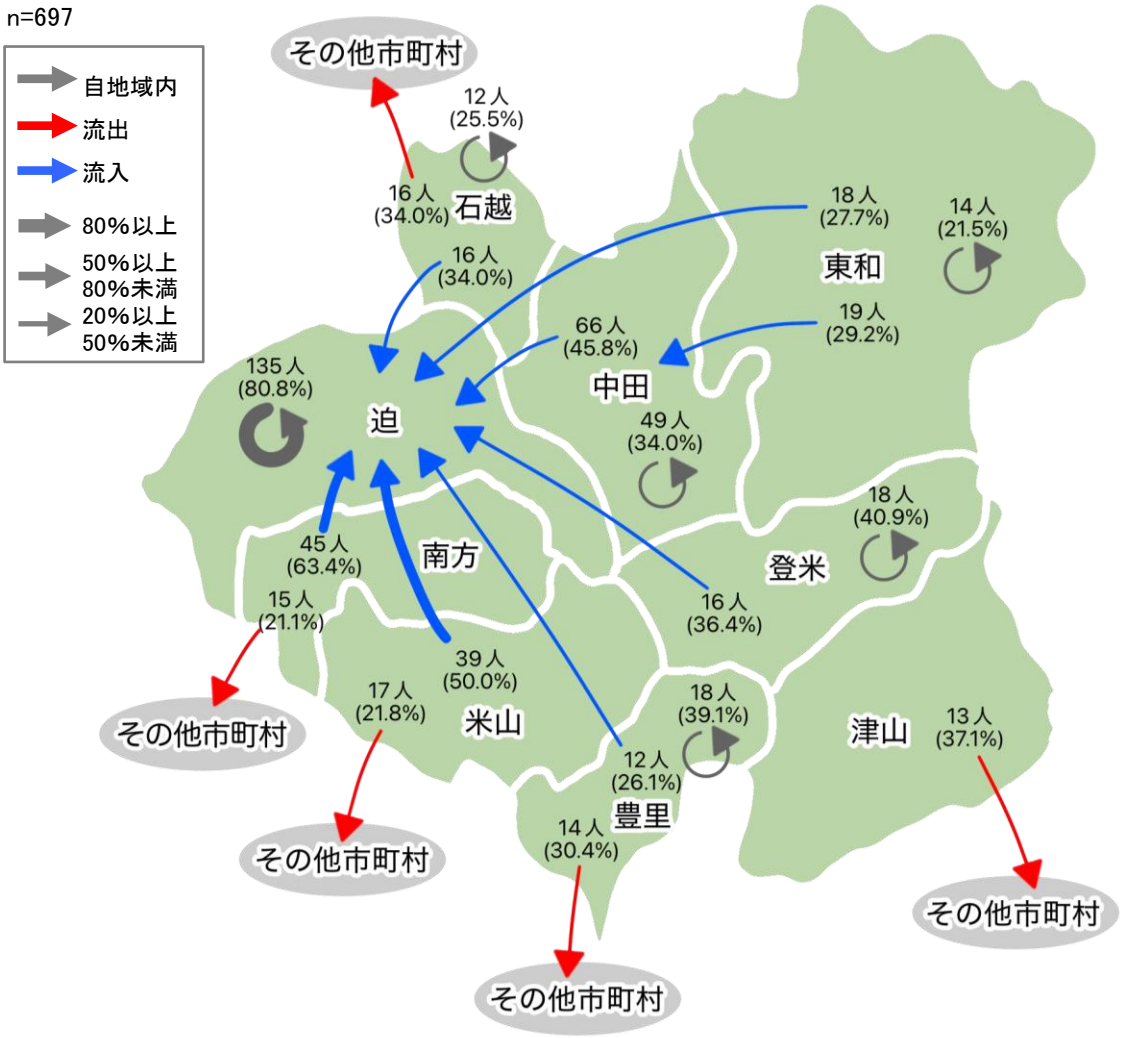
○このほか、通院、買い物においては、東和地域から中田地域への移動割合が多くなっています。

○地域内の移動割合が多いのは、通院では迫地域、登米地域、東和地域、中田地域、豊里地域及び石越地域、買い物では迫地域、登米地域、中田地域、豊里地域及び米山地域、通勤・通学では迫地域、東和地域、中田地域、豊里地域及び米山地域となっています。また、市外への移動割合が多いのは、豊里地域や石越地域、津山地域となっています。

※アンケート調査については、「3. 公共交通の利用実態及びニーズに係る調査」で詳述。

■登米市内各地域の通院流動

n=697



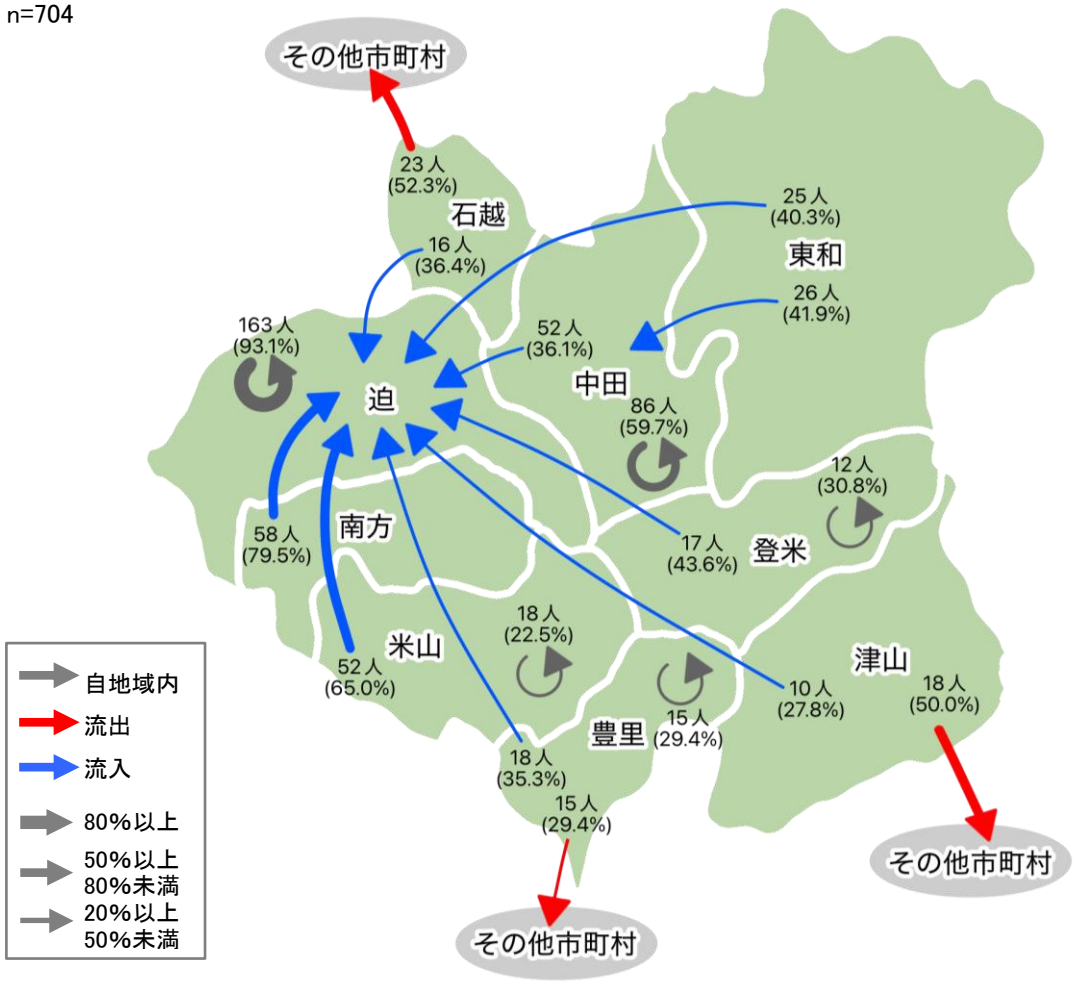
		通院先										
		迫地域	登米地域	東和地域	中田地域	豊里地域	米山地域	石越地域	南方地域	津山地域	市外	計
居住先	迫地域	135人 (80.8%)	0人 (0.0%)	1人 (0.6%)	6人 (3.6%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	25人 (15.0%)	167人 (100.0%)
	登米地域	16人 (36.4%)	18人 (40.9%)	0人 (0.0%)	1人 (2.3%)	0人 (0.0%)	1人 (2.3%)	0人 (0.0%)	2人 (4.5%)	0人 (0.0%)	6人 (13.6%)	44人 (100.0%)
	東和地域	18人 (27.7%)	2人 (3.1%)	14人 (21.5%)	19人 (29.2%)	1人 (1.5%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	1人 (1.5%)	0人 (0.0%)	10人 (15.4%)	65人 (100.0%)
	中田地域	66人 (45.8%)	5人 (3.5%)	3人 (2.1%)	49人 (34.0%)	1人 (0.7%)	0人 (0.0%)	1人 (0.7%)	2人 (1.4%)	0人 (0.0%)	17人 (11.8%)	144人 (100.0%)
	豊里地域	12人 (26.1%)	1人 (2.2%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	18人 (39.1%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	1人 (2.2%)	0人 (0.0%)	14人 (30.4%)	46人 (100.0%)
	米山地域	39人 (50.0%)	4人 (5.1%)	0人 (0.0%)	1人 (1.3%)	5人 (6.4%)	10人 (12.8%)	0人 (0.0%)	2人 (2.6%)	0人 (0.0%)	17人 (21.8%)	78人 (100.0%)
	石越地域	16人 (34.0%)	2人 (4.3%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	12人 (25.5%)	1人 (2.1%)	0人 (0.0%)	16人 (34.0%)	47人 (100.0%)
	南方地域	45人 (63.4%)	1人 (1.4%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	10人 (14.1%)	0人 (0.0%)	15人 (21.1%)	71人 (100.0%)
	津山地域	6人 (17.1%)	3人 (8.6%)	0人 (0.0%)	2人 (5.7%)	4人 (11.4%)	1人 (2.9%)	0人 (0.0%)	1人 (2.9%)	5人 (14.3%)	13人 (37.1%)	35人 (100.0%)

※図中の割合は、各地域における流動割合を示す。
※20%以上の流動を図化。

資料：登米市の公共交通に関する市民アンケート（令和６（2024）年７月）

■登米市内各地域の買い物流動

n=704



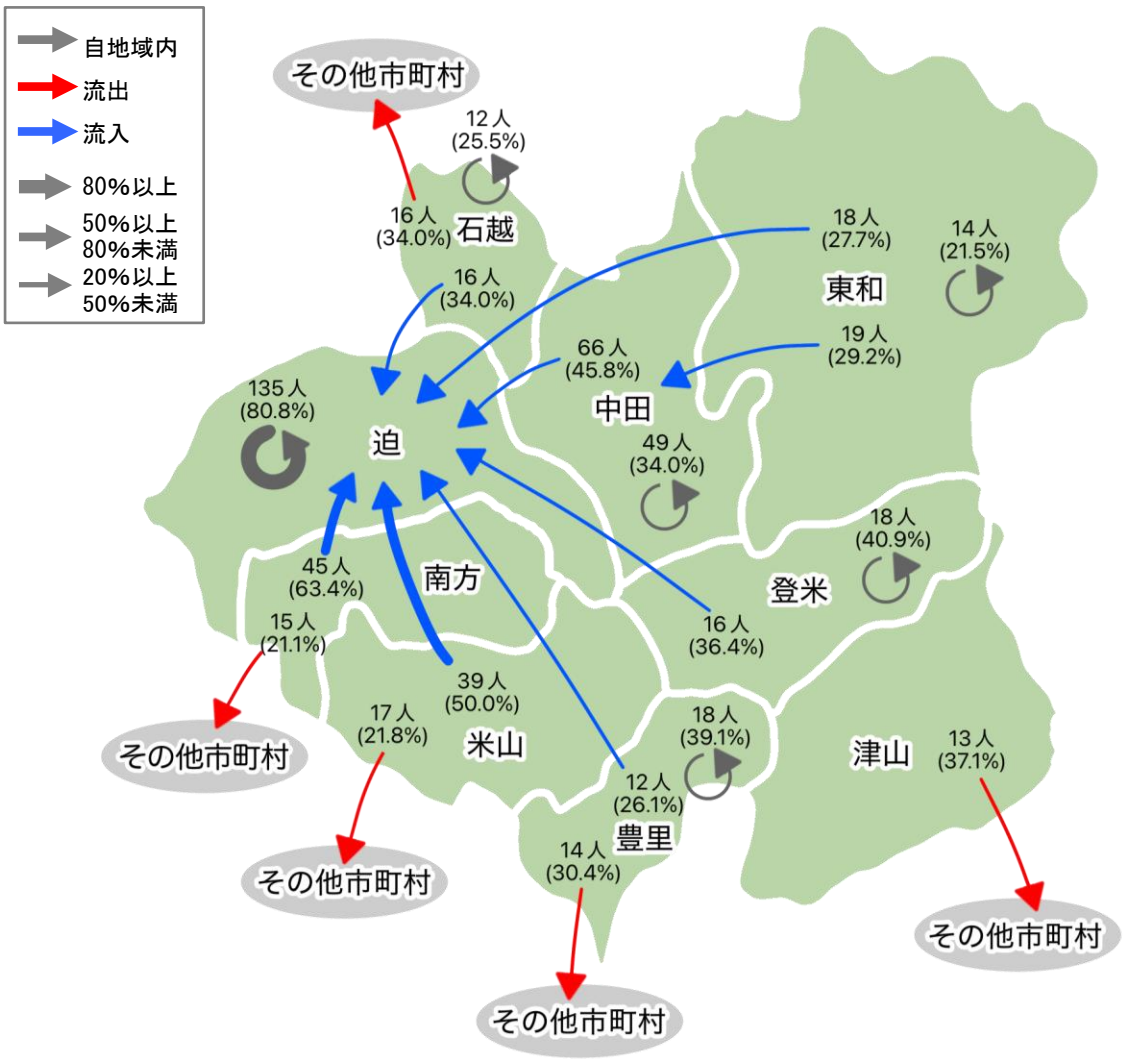
		買い物先										
		迫地域	登米地域	東和地域	中田地域	豊里地域	米山地域	石越地域	南方地域	津山地域	市外	計
居住先	迫地域	163人 (93.1%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	12人 (6.9%)	175人 (100.0%)
	登米地域	17人 (43.6%)	12人 (30.8%)	0人 (0.0%)	4人 (10.3%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	2人 (5.1%)	0人 (0.0%)	4人 (10.3%)	39人 (100.0%)
	東和地域	25人 (40.3%)	2人 (3.2%)	3人 (4.8%)	26人 (41.9%)	1人 (1.6%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	5人 (8.1%)	62人 (100.0%)
	中田地域	52人 (36.1%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	86人 (59.7%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	2人 (1.4%)	0人 (0.0%)	4人 (2.8%)	144人 (100.0%)
	豊里地域	18人 (35.3%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	1人 (2.0%)	15人 (29.4%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	2人 (3.9%)	0人 (0.0%)	15人 (29.4%)	51人 (100.0%)
	米山地域	52人 (65.0%)	0人 (0.0%)	1人 (1.3%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	18人 (22.5%)	0人 (0.0%)	2人 (2.5%)	0人 (0.0%)	7人 (8.8%)	80人 (100.0%)
	石越地域	16人 (36.4%)	1人 (2.3%)	0人 (0.0%)	3人 (6.8%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	1人 (2.3%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	23人 (52.3%)	44人 (100.0%)
	南方地域	58人 (79.5%)	1人 (1.4%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	7人 (9.6%)	0人 (0.0%)	7人 (9.6%)	73人 (100.0%)
	津山地域	10人 (27.8%)	2人 (5.6%)	0人 (0.0%)	3人 (8.3%)	1人 (2.8%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	1人 (2.8%)	1人 (2.8%)	18人 (50.0%)	36人 (100.0%)

※図中の割合は、各地域における流動割合を示す。
※20%以上の流動を図化。

資料：登米市の公共交通に関する市民アンケート（令和６（2024）年７月）

■登米市内各地域の通勤・通学流動

n=433



		通勤・通学先										
		迫地域	登米地域	東和地域	中田地域	豊里地域	米山地域	石越地域	南方地域	津山地域	市外	計
居住先	迫地域	67人 (58.8%)	3人 (2.6%)	3人 (2.6%)	6人 (5.3%)	2人 (1.8%)	1人 (0.9%)	1人 (0.9%)	3人 (2.6%)	2人 (1.8%)	26人 (22.8%)	114人 (100.0%)
	登米地域	6人 (24.0%)	4人 (16.0%)	0人 (0.0%)	1人 (4.0%)	0人 (0.0%)	1人 (4.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	1人 (4.0%)	12人 (48.0%)	25人 (100.0%)
	東和地域	9人 (25.0%)	0人 (0.0%)	10人 (27.8%)	7人 (19.4%)	0人 (0.0%)	1人 (2.8%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	9人 (25.0%)	36人 (100.0%)
	中田地域	29人 (33.7%)	3人 (3.5%)	2人 (2.3%)	24人 (27.9%)	4人 (4.7%)	0人 (0.0%)	2人 (2.3%)	2人 (2.3%)	0人 (0.0%)	20人 (23.3%)	86人 (100.0%)
	豊里地域	5人 (14.7%)	2人 (5.9%)	0人 (0.0%)	4人 (11.8%)	9人 (26.5%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	1人 (2.9%)	1人 (2.9%)	12人 (35.3%)	34人 (100.0%)
	米山地域	19人 (43.2%)	1人 (2.3%)	1人 (2.3%)	3人 (6.8%)	0人 (0.0%)	10人 (22.7%)	0人 (0.0%)	1人 (2.3%)	0人 (0.0%)	9人 (20.5%)	44人 (100.0%)
	石越地域	4人 (16.0%)	1人 (2.3%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	1人 (2.3%)	6人 (13.6%)	3人 (6.8%)	0人 (0.0%)	10人 (22.7%)	25人 (63.7%)
	南方地域	19人 (41.3%)	2人 (4.3%)	1人 (2.2%)	6人 (13.0%)	2人 (4.3%)	2人 (4.3%)	1人 (2.2%)	6人 (13.0%)	0人 (0.0%)	7人 (15.2%)	46人 (100.0%)
	津山地域	4人 (17.4%)	3人 (13.0%)	0人 (0.0%)	1人 (4.3%)	2人 (8.7%)	1人 (4.3%)	0人 (0.0%)	0人 (0.0%)	3人 (13.0%)	9人 (39.1%)	23人 (100.0%)

※図中の割合は、各地域における流動割合を示す。
※20%以上の流動を図化。
※18 歳未満の就業者及び学生の流動は含まれない。

資料：登米市の公共交通に関する市民アンケート（令和６（2024）年７月）

（3）移動手段

○通院、買い物、通勤・通学といった日常生活における移動手段は、いずれも「自動車（自分で運転）」が最も多くなっています。

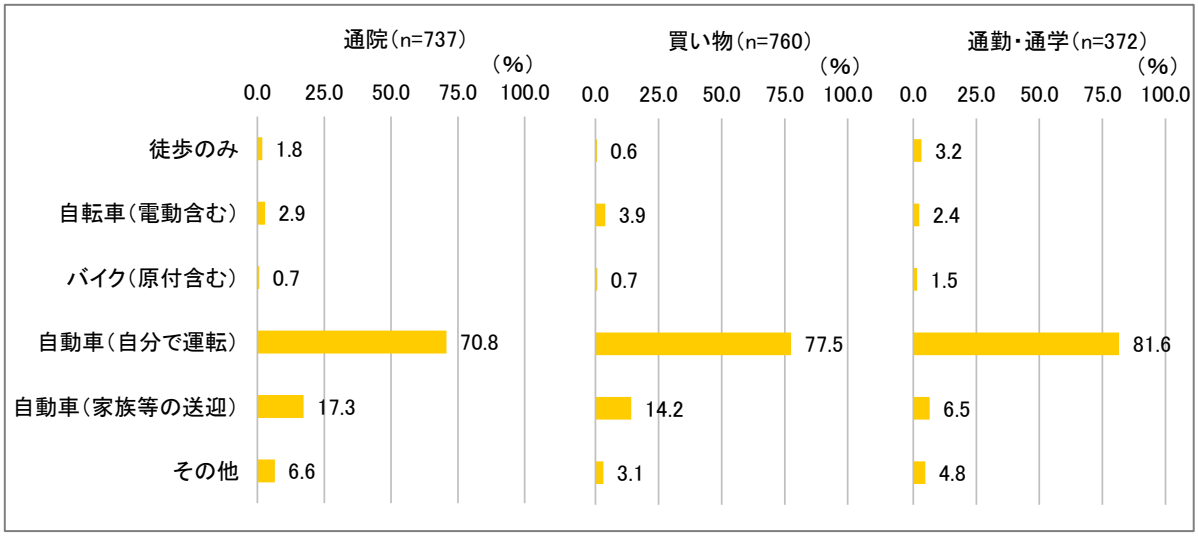
○なお、本市における運転免許証保有者は、令和５（2023）年12月末時点で53,882人となっています。このうち75歳以上の保有者は6,200人であり、75歳以上の人口の45.4%（2.2人に１人）が免許証を保有している状況です。

○本市では加齢による身体機能や判断力の低下などにより運転に不安を抱える人の支援を行うため、運転免許自主返納支援事業※（以下、「支援事業という。」）を実施していますが、運転免許返納者数は令和元（2019）年をピークに減少傾向にあります。

○運転免許返納者による支援事業の申請率は、令和２（2020）年から令和３（2021）年にかけて大きく減少しましたが、その後はゆるやかな増加傾向にあり、令和５（2023）年では16.0%となっています。

※運転免許自主返納支援事業：平成 20（2008）年４月１日以降に運転免許を自主返納した人を対象に、代替交通手段として市民バスの１年間無料乗車券「あしがるくん」を交付するとともに、感謝状贈呈を行っている。

■外出する際の主な移動手段（主なもの2つまで選択）



※18歳未満の就業者及び学生の移動手段は含まれない。

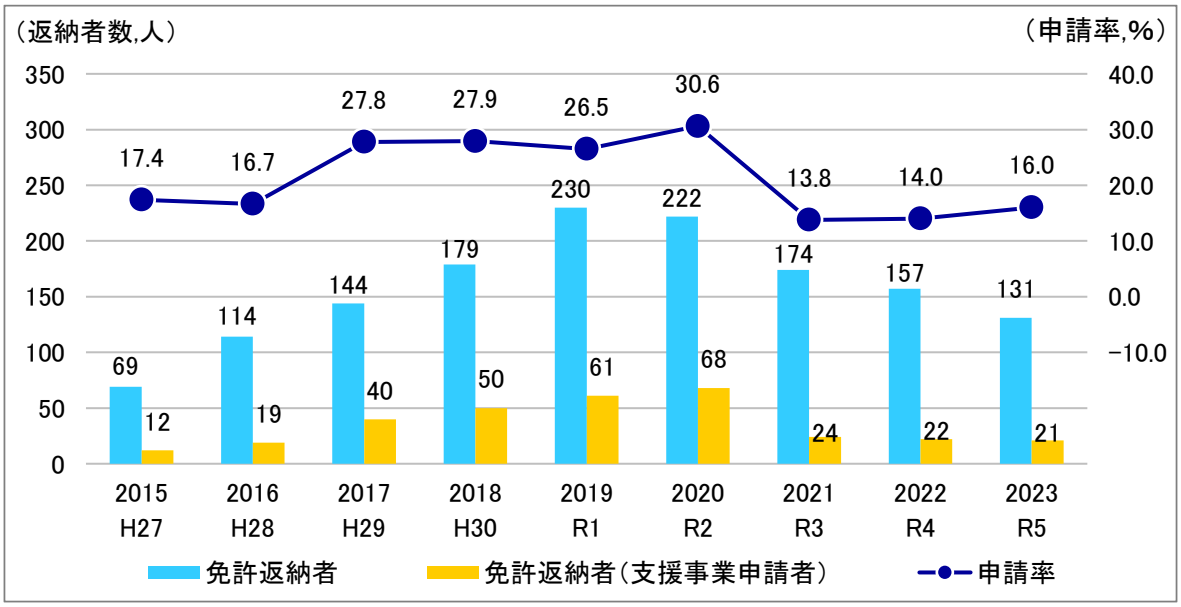
資料：登米市の公共交通に関する市民アンケート（令和６（2024）年７月）

■運転免許証保有者数（令和5(2023)年12月末現在）

	16歳以上	65歳以上75歳未満	75歳以上
人口	65,206人	13,757人	13,666人
運転免許証保有者 （人口に対する運転免許証保有率）	53,882人 （82.6%）	12,692人 （92.3%）	6,200人 （45.4%）

資料：登米市年齢別人口統計表（令和５年12月末）、宮城県警運転免許人口統計（令和５年）

■運転免許証返納者及び支援事業申請者数の推移



単位：人

	H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023
免許返納者	69	114	144	179	230	222	174	157	131
うち支援事業申請者	12	19	40	50	61	68	24	22	21
申請率	17.4%	16.7%	27.8%	27.9%	26.5%	30.6%	13.8%	14.0%	16.0%

資料：登米市市民生活部資料をもとに作成

2. 公共交通の現状に関する整理

2.1 市民バス

(1) 運行内容

○市民バスは、平成 19（2007）年４月１日から本格運行を開始し、令和６（2024）年４月１日現在、11 路線 27 系統（平日 87 便・休日 54 便）で運行しています。

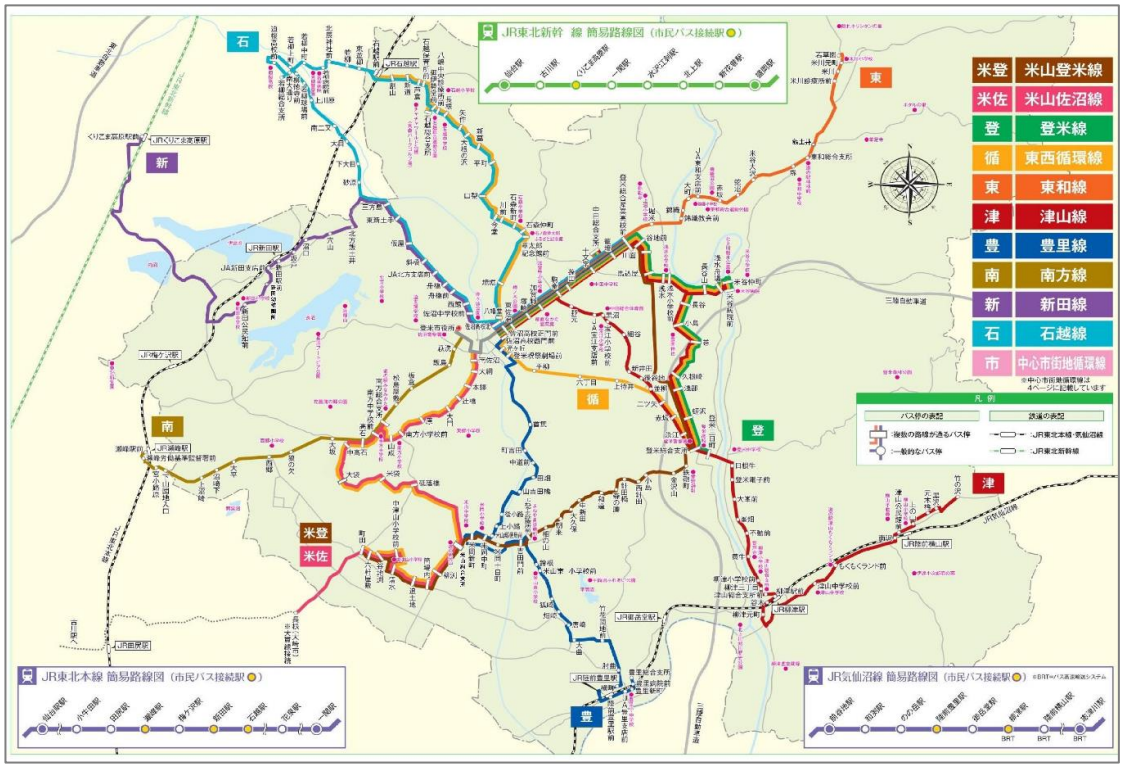
○令和６（2024）年４月１日から運賃を１乗車 100 円から 200 円に見直すなどの改定を行っています。

○運行は（株）ミヤコーバスに委託しています。

■市民バスの運賃表（令和6年4月1日現在）

区分			金額
大人	中学生以上 75 歳未満		200 円
	75 歳以上		100 円
子ども（小学生以下）			無料
障がい者			無料
フリーパス	学生	1ヶ月	6,400 円
		3ヶ月	18,000 円
		6ヶ月	33,600 円
	一般	1ヶ月	7,200 円
		3ヶ月	21,600 円
		6ヶ月	43,200 円

■市民バスの運行ルート（令和6年4月1日現在）(1/2)



■市民バスの運行ルート（令和6年4月1日現在）（2/2）





■市民バスの運行状況（令和6年4月1日現在）

No.	路線名	便数	起終点
1	米山登米線	平日：4便 休日：2便	町田 ～登米総合産業高校前
2	米山佐沼線	平日：8便 休日：4便	町田（一部長根（大崎市）） ～ミヤコーバス佐沼営業所（一部佐沼高校正門前）
3	登米線	平日：8便 休日：7便	登米三日町 ～ミヤコーバス佐沼営業所
4	東西循環線	平日：6便 休日：3便	西回り循環線 ミヤコーバス佐沼営業所（一部石越駅前）～登米総合支所 ～中田総合支所～ミヤコーバス佐沼営業所 東回り循環線 ミヤコーバス佐沼営業所（一部町田） ～中田総合支所～登米総合支所 ～ミヤコーバス佐沼営業所（一部登米総合支所）
5	東和線	平日：10 便 休日：7便	若草園 ～ミヤコーバス佐沼営業所
6	津山線	平日：8便 休日：6便	竹の沢 ～ミヤコーバス佐沼営業所
7	豊里線	平日：8便 休日：5便	豊里総合支所 ～ミヤコーバス佐沼営業所（一部登米総合産業高校前）
8	南方線	平日：11 便 休日：6便	瀬峰駅前 ～佐沼高校正門前（一部登米総合産業高校前）
9	新田線	平日：9便 休日：5便	新田公民館前（一部くりこま高原駅前） ～ミヤコーバス佐沼営業所（一部登米総合産業高校前）
10	石越線	平日：11 便 休日：5便	北方経由石森方面 迫桜高校前（一部ミヤコーバス佐沼営業所）～佐沼高校北 ～ミヤコーバス佐沼営業所（一部登米総合産業高校前） 石森経由北方方面 ミヤコーバス佐沼営業所 （一部登米総合産業高校前） ～佐沼高校北 ～迫桜高校前（一部ミヤコーバス佐沼営業所）
11	中心市街地循環線	平日：4便 休日：4便	登米市役所～登米合庁前 ～佐沼高校前～登米市役所
計		平日：87 便 休日：54 便	

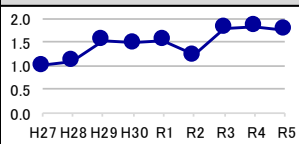
（2）利用者の推移

○米山登米線、米山佐沼線、新田線の令和５（2023）年度の利用者は、大幅な路線の再編を行った平成 27（2015）年度の利用者より増加しています。また、中心市街地循環線の利用者においても、運行が開始した令和２（2020）年度より増加傾向にあります。一方で、登米線、東西循環線、東和線、津山線、南方線、石越線の令和５（2023）年度の利用者は、平成 27（2015）年度の利用者より減少しています。

①　米山登米線

令和５（2023）年度の利用者は 14,877 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し増加しています。

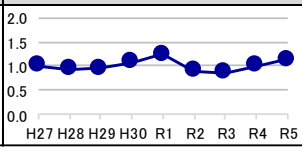
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
8,528	9,250	13,125	12,659	13,058	10,377	15,178	15,524	14,877		増加 （1.7）

②　米山佐沼線

令和５（2023）年度の利用者は 11,666 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し増加しています。

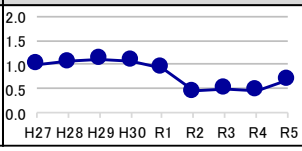
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
10,337	9,711	9,833	11,120	12,843	9,191	8,961	10,434	11,666		増加 （1.1）

③　登米線

令和５（2023）年度の利用者は 18,245 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し減少しています。

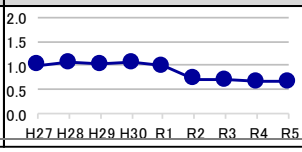
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
26,858	28,445	29,832	28,844	25,279	12,132	13,495	12,641	18,245		減少 （0.7）

④　東西循環線

令和５（2023）年度の利用者は 25,982 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し減少しています。

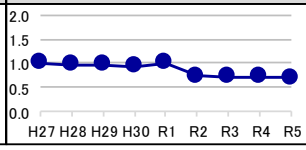
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
38,990	41,472	40,358	41,438	38,324	28,329	27,613	26,244	25,982		減少 （0.7）

⑤ 東和線

令和５（2023）年度の利用者は 26,856 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し減少しています。

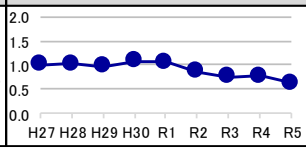
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
38,540	37,165	37,336	35,800	38,727	28,449	28,061	27,926	26,856		減少 （0.7）

⑥ 津山線

令和５（2023）年度の利用者は 22,848 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し減少しています。

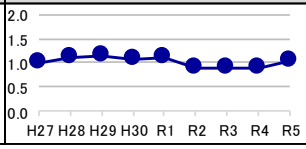
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
36,408	37,153	35,604	39,395	38,727	31,186	27,207	28,469	22,848		減少 （0.6）

⑦ 豊里線

令和５（2023）年度の利用者は 29,282 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し同程度の利用となっています。

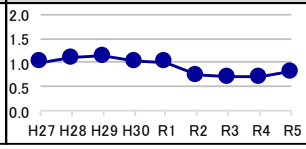
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
28,222	31,269	32,495	30,537	31,424	25,521	25,201	25,478	29,282		ほぼ変化なし （1.0）

⑧ 南方線

令和５（2023）年度の利用者は 34,038 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し減少しています。

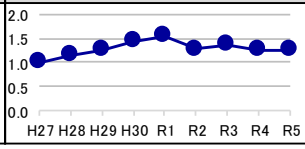
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
41,778	45,814	47,608	42,641	41,893	30,936	29,562	29,153	34,038		減少 （0.8）

⑨　新田線

令和５（2023）年度の利用者は 20,359 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し増加しています。

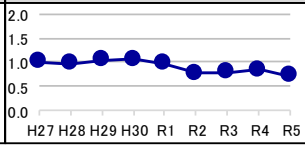
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
16,225	18,779	20,544	23,410	25,249	20,805	22,140	20,575	20,359		増加 （1.3）

⑩　石越線

令和５（2023）年度の利用者は 43,852 人となっており、平成 27（2015）年度と比較し減少しています。

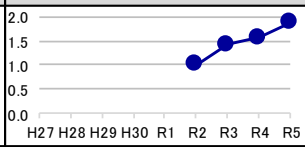
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
60,756	58,797	63,110	64,374	58,712	47,176	47,714	50,963	43,852		減少 （0.7）

⑪　中心市街地循環線

令和５（2023）年度の利用者は 9,324 人となっており、運行を開始した令和２（2020）年度と比較し増加しています。

単位：人

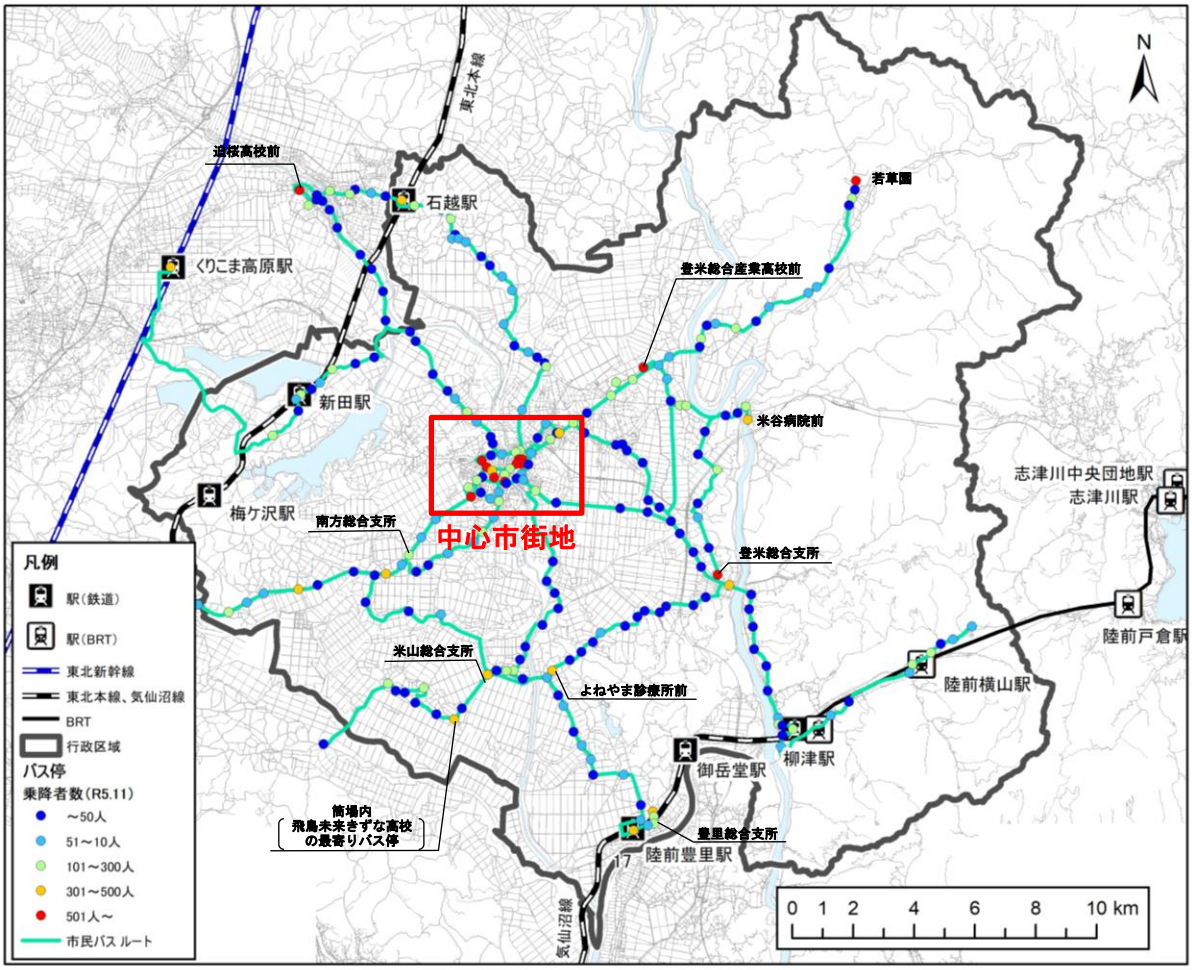
H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（R2=1.0）	利用者数の傾向 （R5/R2）
－	－	－	－	－	4,957	7,083	7,736	9,324		増加 （1.9）

(3) バス停別乗降状況

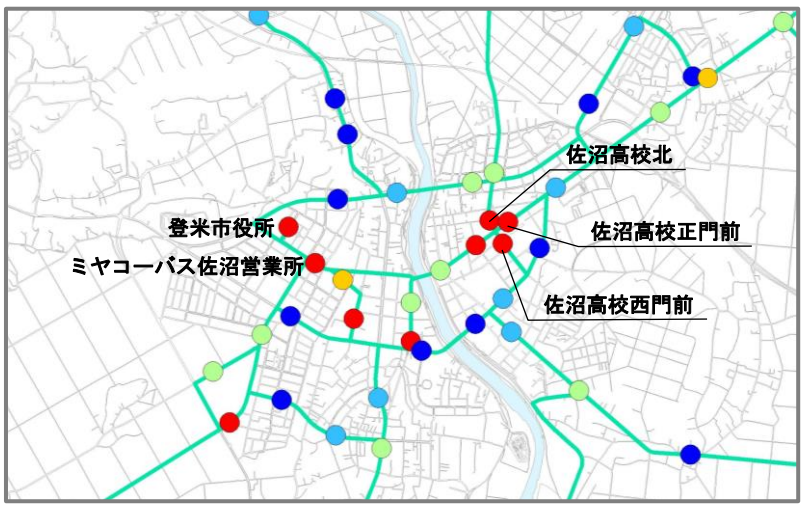
○バス停別乗降者数をみると、中心市街地で乗降者が多く見られます。

○このほか、各地域の支所や高校、病院、鉄道駅（ＪＲ東北本線：石越駅、ＪＲ気仙沼線：陸前豊里駅、東北新幹線：くりこま高原駅）、障がい者活動センターなどに停車するバス停についても乗降者が多くなっています。

■バス停別月間乗降者数(令和5(2023)年11月)



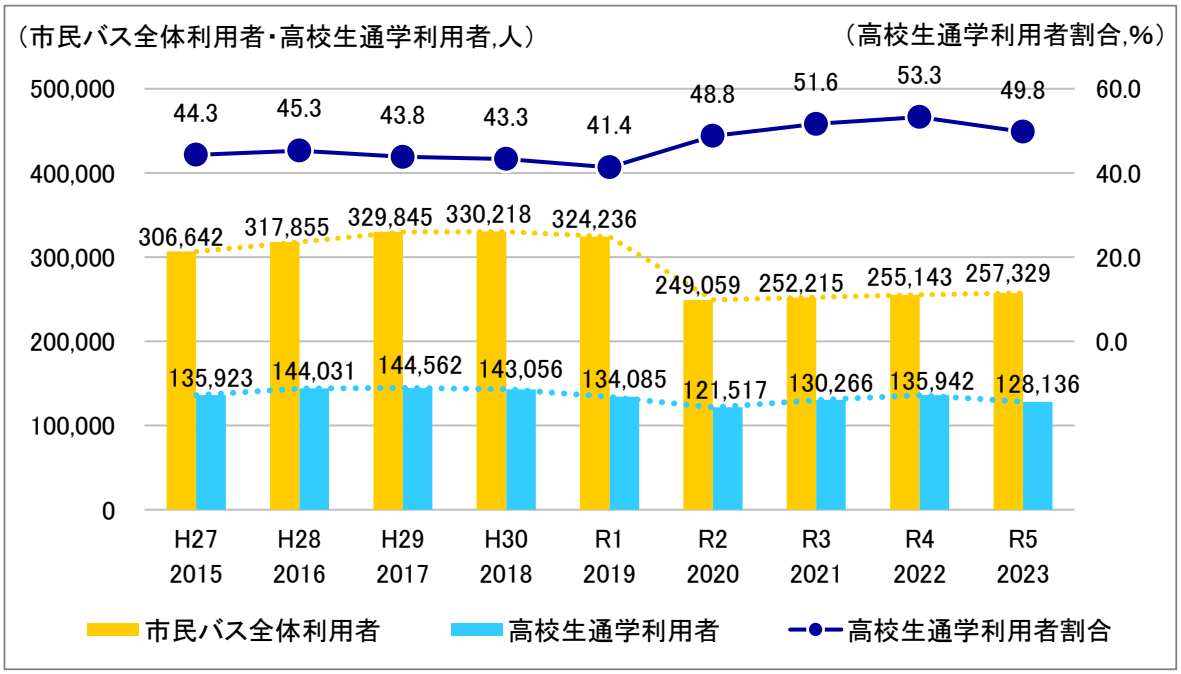
■バス停別月間乗降者数(中心市街地)(令和5(2023)年11月)



（4）高校生通学利用者数の推移

○市民バス全体の利用者は、新型コロナウイルス感染症流行前の令和元（2019）年以降、大きく減少（Ｒ２/Ｒ１≒0.8）していますが、高校生通学利用者数※は市民バス全体と比べ利用者数の減少割合は小さくなっています（Ｒ２/Ｒ１≒0.9）。

■高校生通学利用者割合



単位：人

	H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023
市民バス全体利用者	306,642	317,855	329,845	330,218	324,236	249,059	252,215	255,143	257,329
高校生通学利用者	135,923	144,031	144,562	143,056	134,085	121,517	130,266	135,942	128,136
高校生通学利用者割合	44.3%	45.3%	43.8%	43.3%	41.4%	48.8%	51.6%	53.3%	49.8%

※各高校の最寄りバス停の登下校時間帯の利用者数を高校生通学利用者数とみなす。以下のバス停を各高校の最寄りバス停と設定する。

－佐沼高校：佐沼高校正門前、佐沼高校西門前、佐沼高校北
－登米高校：登米総合支所
－登米総合産業高校：登米総合産業高校前
－迫桜高校：迫桜高校前

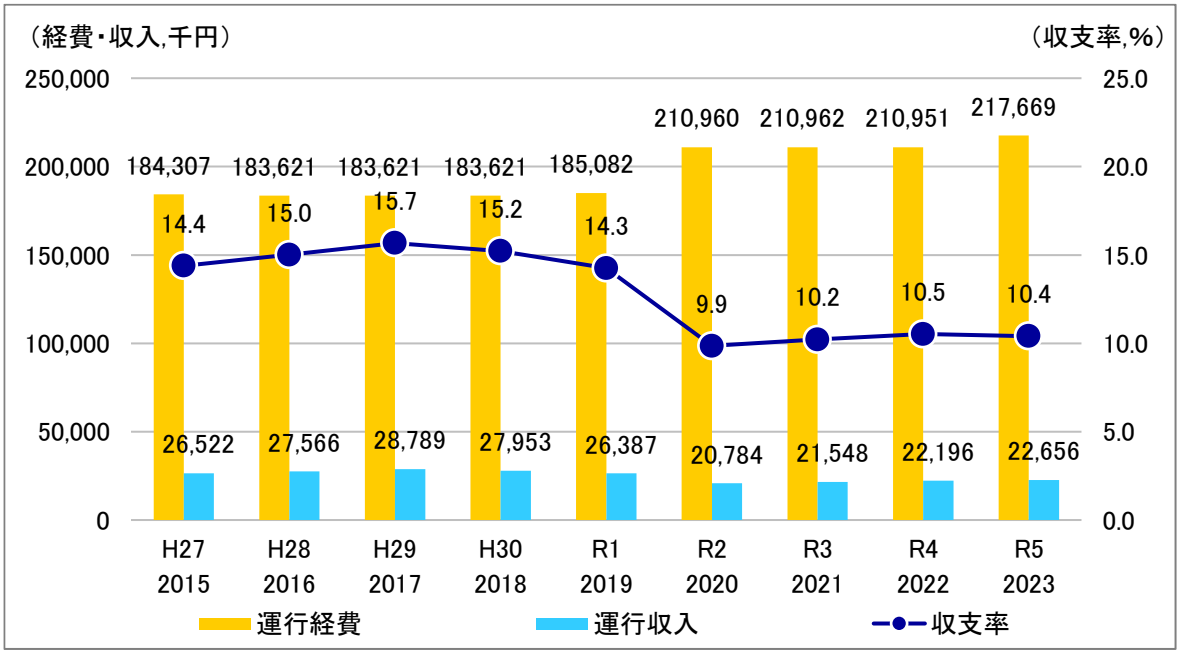
（5）収支状況

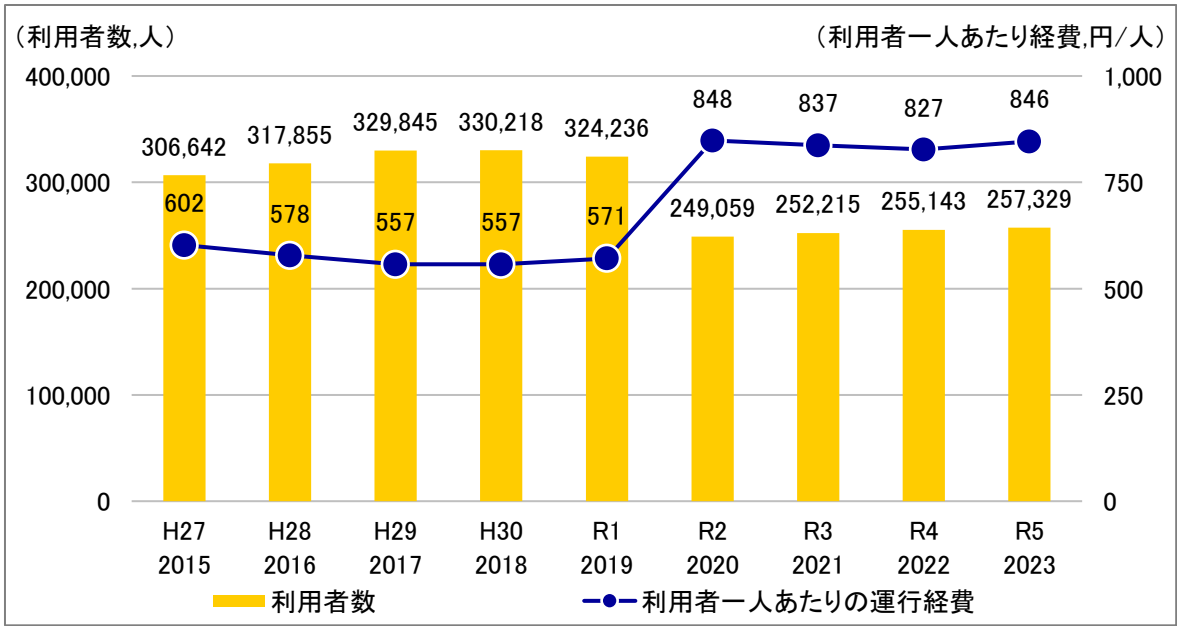
○運行経費は、大幅な路線の再編を行った令和２（2020）年度に大きく増加しており、平成27（2015）年度と比較し、令和５（2023）年度の運行経費は1.1倍に増加しています。

○一方、運行収入は、新型コロナウイルス感染症の流行が拡大した令和２（2020）年度に前年度から約21%減少し、その後は増加傾向にありますが、令和２（2020）年度以前の収入より低い水準で推移しています。平成27（2015）年度と比較し、令和５（2023）年度の運行収入は15%減少しています。

○収支率については、令和元（2019）年度までは15%程度で推移していましたが、令和２（2020）年度以降は、路線再編による運行経費の増加及び利用者数の減少による運行収入の減少に伴い、10%程度まで減少しています。

■市民バスの収支状況の推移





年度		利用者数（人）	運行経費（千円）	運行収入（千円）	収支率（%）	利用者一人あたりの運行経費（円/人）
H27	2015	306,642	184,307	26,522	14.4	602
H28	2016	317,855	183,621	27,566	15.0	578
H29	2017	329,845	183,621	28,789	15.7	557
H30	2018	330,218	183,621	27,953	15.2	557
R1	2019	324,236	185,082	26,387	14.3	571
R2	2020	249,059	210,960	20,784	9.9	848
R3	2021	252,215	210,962	21,548	10.2	837
R4	2022	255,143	210,951	22,196	10.5	827
R5	2023	257,329	217,669	22,656	10.4	846

2.2　住民バス

（1）運行内容

○住民バスは、市民バスが運行していないエリアの輸送サービスとして、主にスクールバスの空き時間帯を活用し運行されています。

○運賃は無料で、一部エリアを除きフリー乗降制（バス停留所以外でも路線上の任意の場所で乗降できる制度）を導入しています。

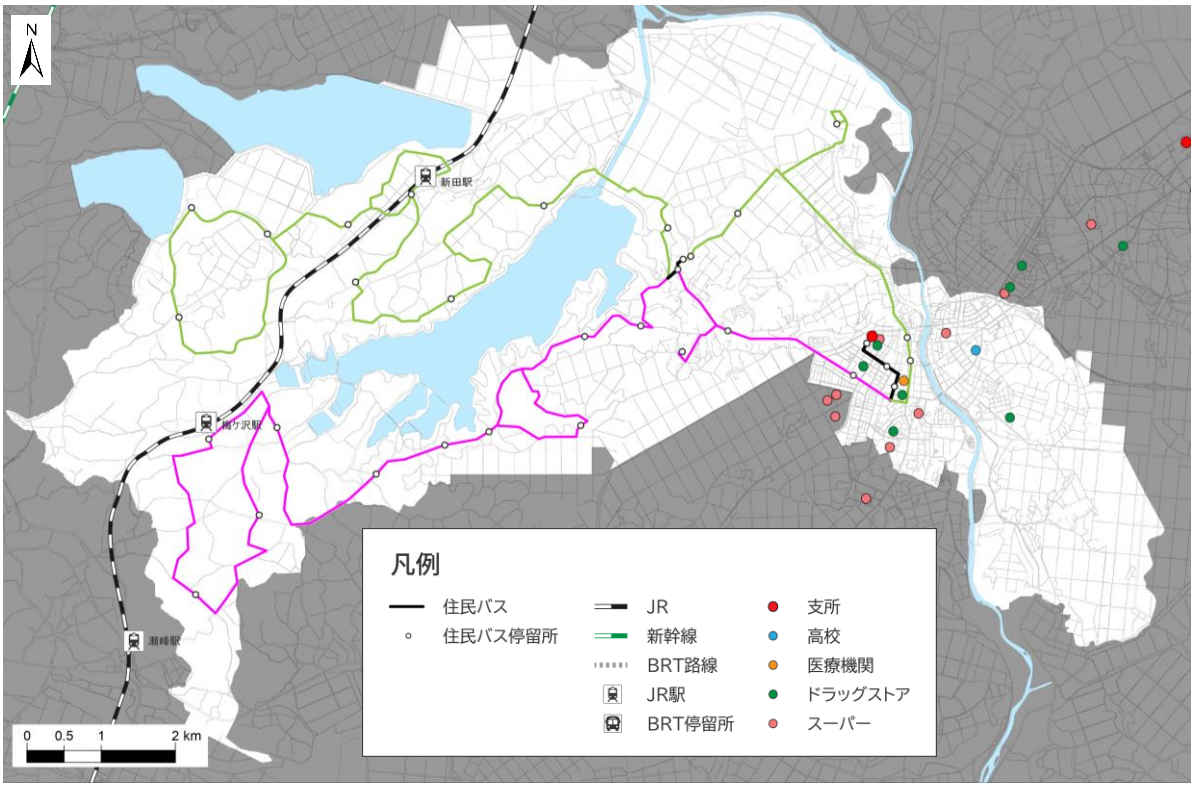
○運行は市内貸切バス事業者に委託しています。

①　迫地域

○デマンド型乗合タクシー（詳細は「2.3 デマンド型乗合タクシー」にて後述。）が運行している森地区を除いたエリアにおいて、「梅ヶ沢方面」「飯島・大形方面」の２路線で運行しています。

○各路線ともに、平日３便の運行となっています。

■令和6年度運行路線図・運行内容（迫地域）



路線名等	便数	車両	主な経路
― 梅ヶ沢方面	平日：3便	北方小 スクールバス	・北方小学校～梅ヶ沢駅前～北方小学校～登米市役所 ・登米市役所～北方小学校～梅ヶ沢駅前～北方小学校
― 飯島・大形方面	平日：3便	新田小 スクールバス	・新田公民館～新田駅前～北方小学校～登米市役所 ・登米市役所～北方小学校～新田駅前～新田公民館

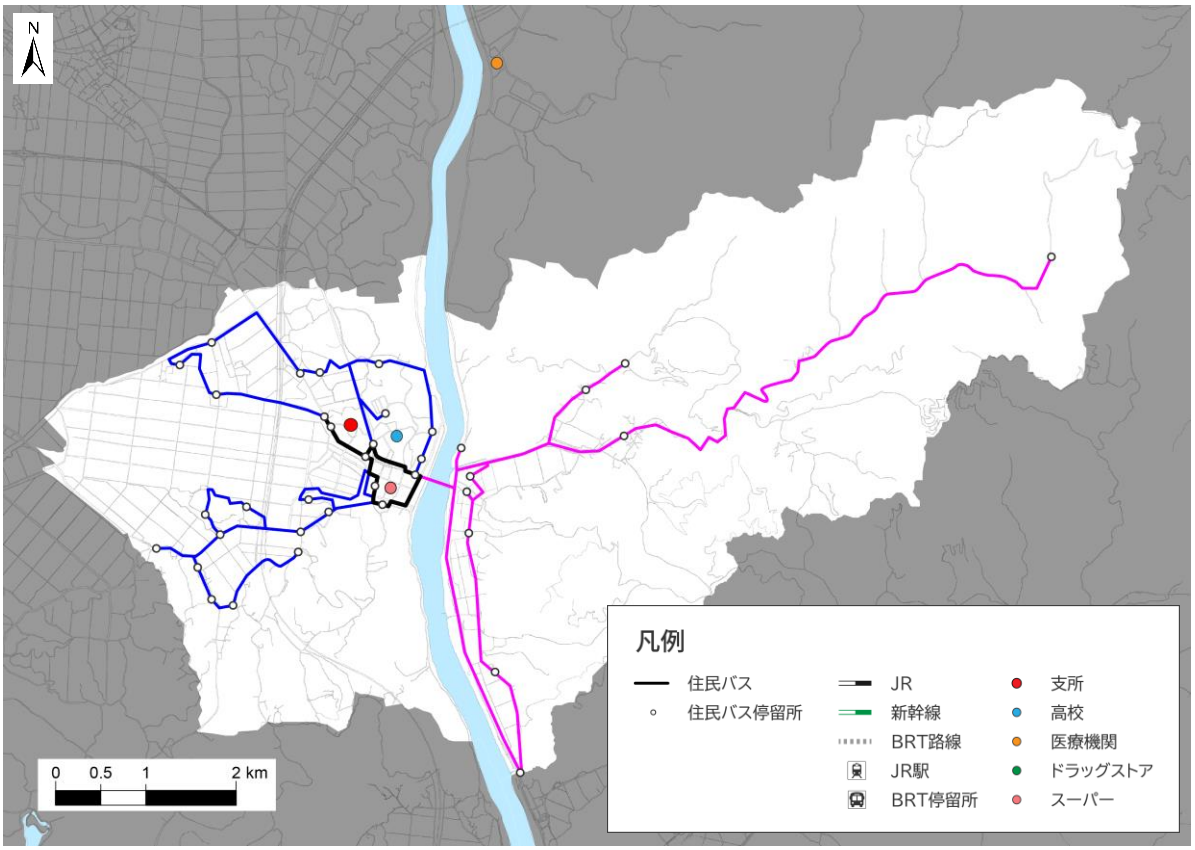
※黒色のライン（━）は、すべての住民バスが重複している区間。

②　登米地域

○「日根牛線」「日野渡線・小島線」の２路線で運行しています。

○各路線ともに平日のみの運行となっており、日根牛線が１日３便、月曜日・火曜日の運行で、日野渡線・小島線が１日４便、水曜日から金曜日の運行となっています。

■令和6年度運行路線図・運行内容（登米地域）



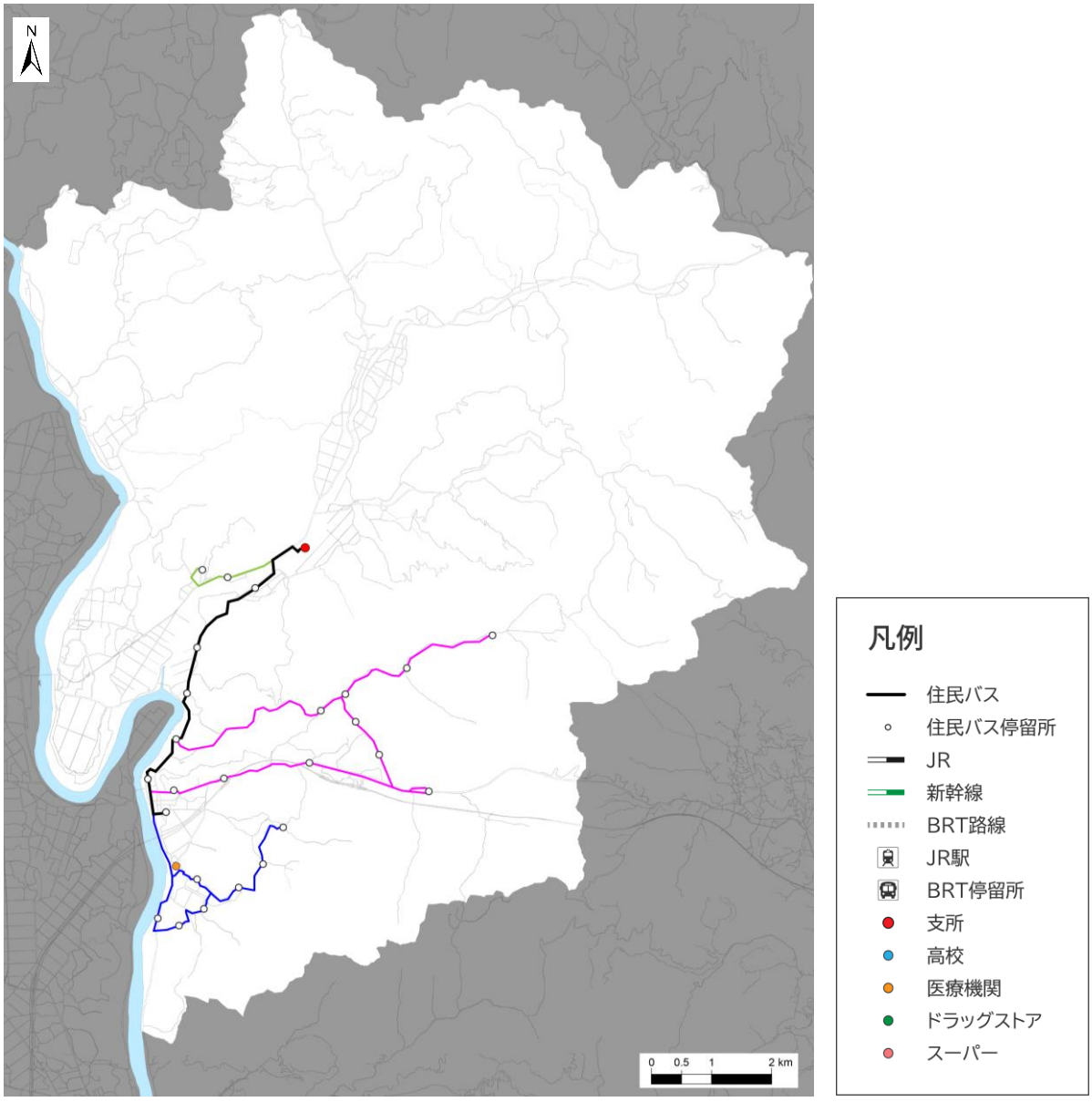
路線名等	便数	車両	主な経路
日根牛線	平日：3便 月・火	登米小 スクールバス	・羽沢（馬鞍沢橋）～日根牛コミュニティセンター～小出医院前～登米総合支所 ・小出医院前～旧登米診療所前～登米総合支所
日野渡線・小島線	平日：4便 水・木・金	登米小 スクールバス	・総合運動公園前～旧登米診療所前～小出医院前～登米総合支所

※黒色のライン（━━）は、すべての住民バスが重複している区間。

③　東和地域

〇米谷地区において、「米谷病院～東和総合支所」「楼台地区」「相川地区」の３路線で平日のみ運行していますが、デマンド型乗合タクシーの運行開始に伴い、令和７（2025）年３月末に全線廃止予定となっています。

■令和6年度運行路線図・運行内容（東和地域）



路線名等	便数	車両	主な経路
米谷病院～東和総合支所	平日：8便	米谷小 スクールバス	・東和総合支所前～細野～米谷高校前～米谷病院
楼台地区	平日：2便 火・金	東和 患者輸送バス	・新山停留所～楼台コミュニティセンター前～米谷病院
相川地区	平日：2便 月・水	東和 患者輸送バス	・下相川停留所～平倉集会所前～米谷病院

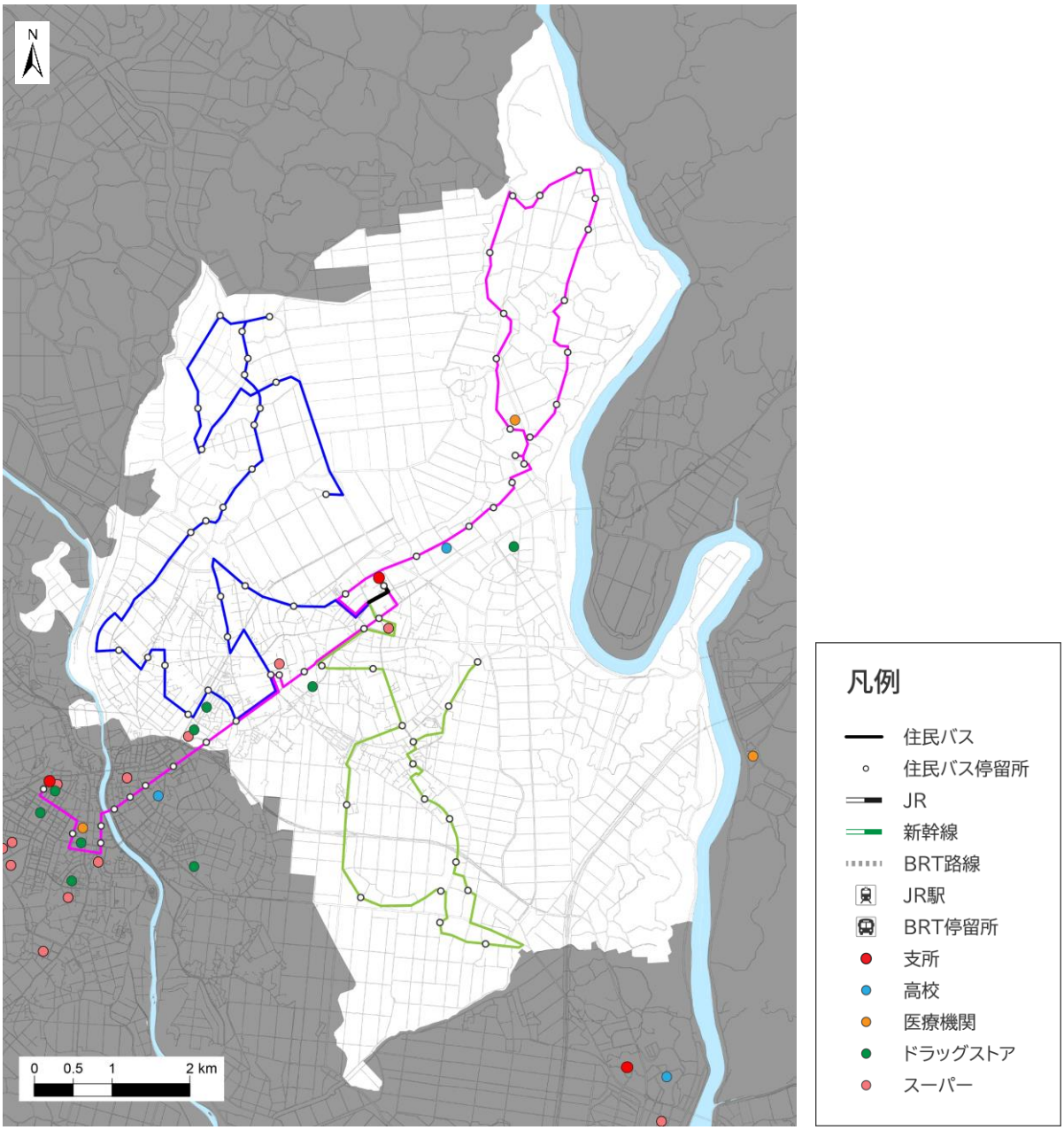
※黒色のライン（━）は、すべての住民バスが重複している区間。

④　中田地域

○「石森線」「上沼線」「宝江線」の３路線で運行しています（デマンド型乗合タクシーが運行している浅水地区を除く）。

○各路線ともに平日３便の運行となっています。

■令和6年度運行路線図・運行内容（中田地域）



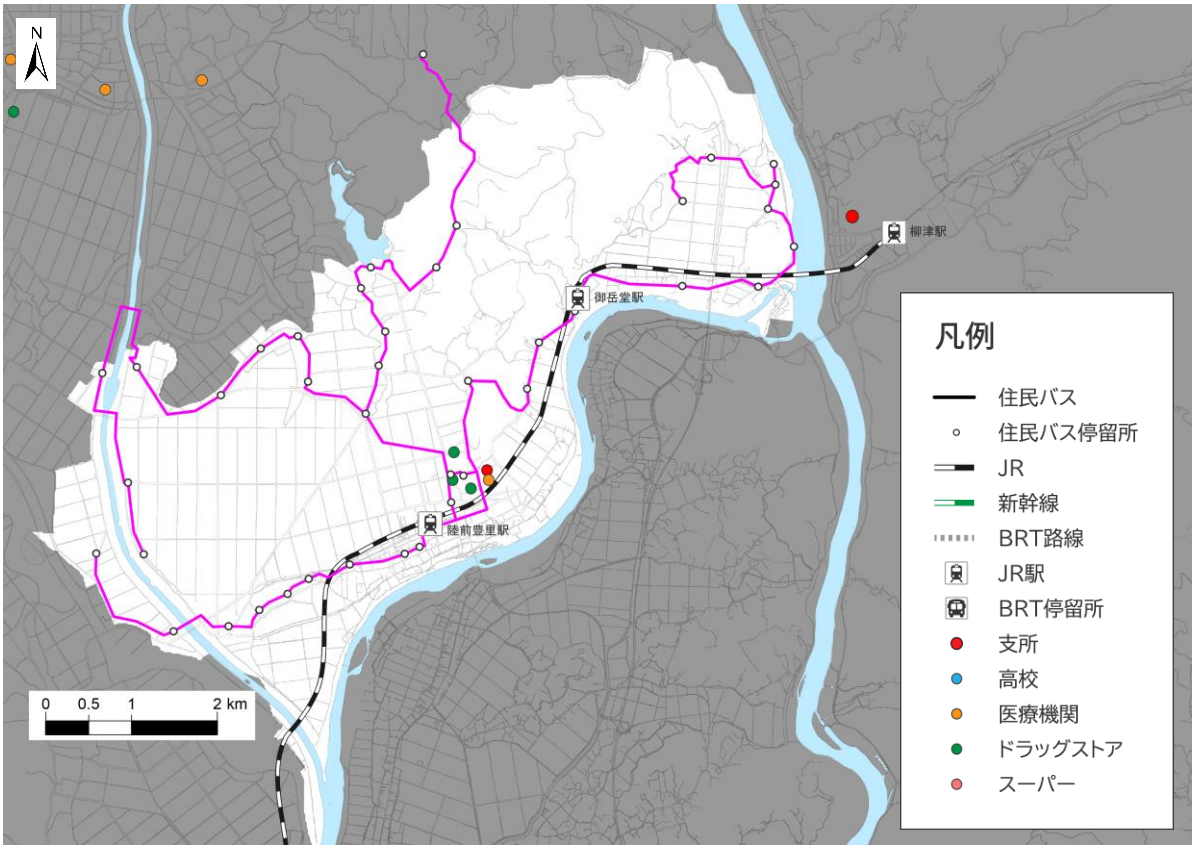
路線名等	便数	車両	主な経路
石森線	平日：3便	上沼小 スクールバス	・小塚集会所～桑代～石森小学校～愛菜館前～中田総合支所
上沼線	平日：3便	上沼小 スクールバス	・上沼小学校～八幡山～大泉～弥勒寺前～中田総合支所～登米市役所迫庁舎
宝江線	平日：3便	宝江小 スクールバス	・東～宝江ふれあいセンター～新井田（停留所）～中田中学校前～中田総合支所

※黒色のライン（━）は、すべての住民バスが重複している区間。

⑤　豊里地域

○１路線で平日２便運行されています。また、曜日や午前と午後によって異なる経路での運行となっています。

■令和6年度運行路線図・運行内容（豊里地域）

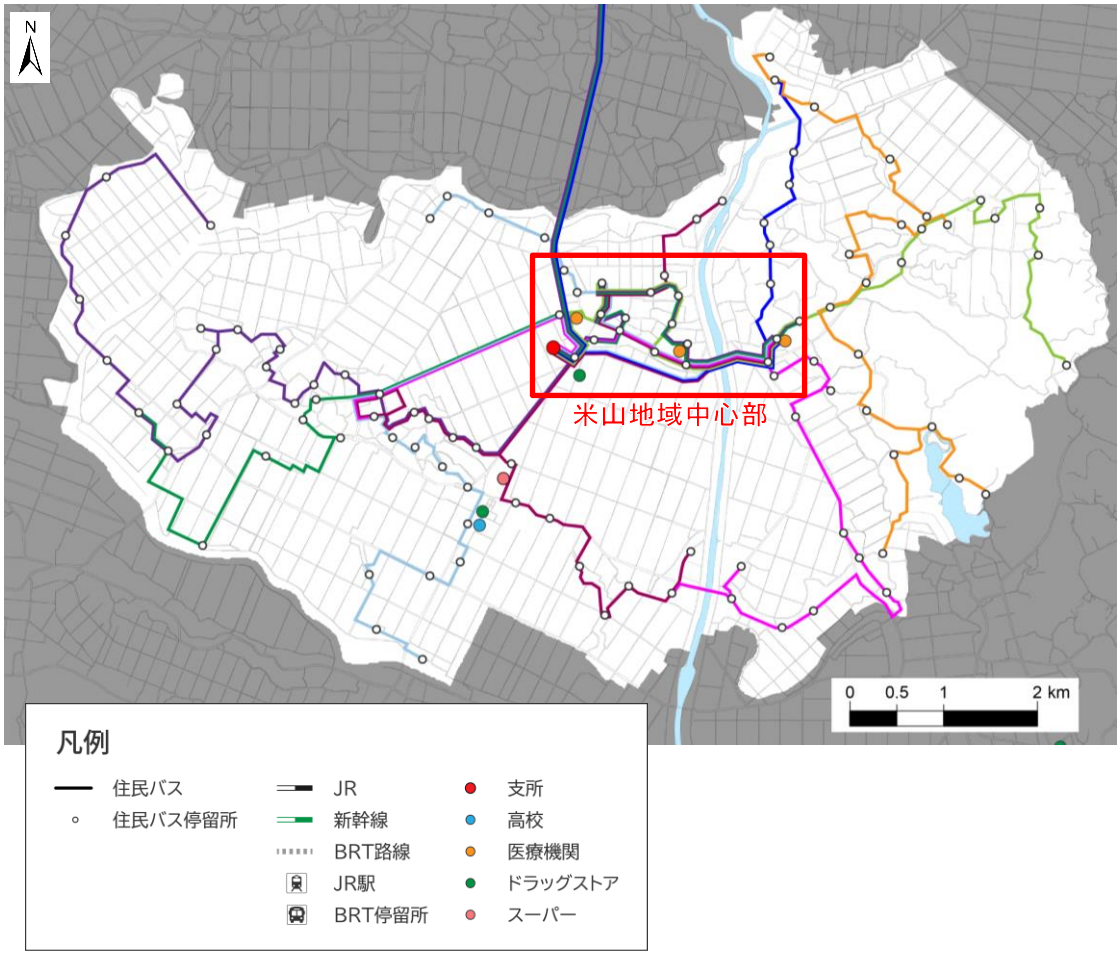


路線名等	便数	車両	主な経路
豊里地域	平日：2便	豊里病院 患者送迎バス	月・水・金： （午前）鴇波三区方面 ～庚申・竹花方面 （午後）番江・十五貫・大曲方面 ～上谷地・二ッ屋・下町方面 火・木： （午前）番江・十五貫・大曲方面 ～上谷地・二ッ屋・下町方面 （午後）鴇波三区方面 ～庚申・竹花方面

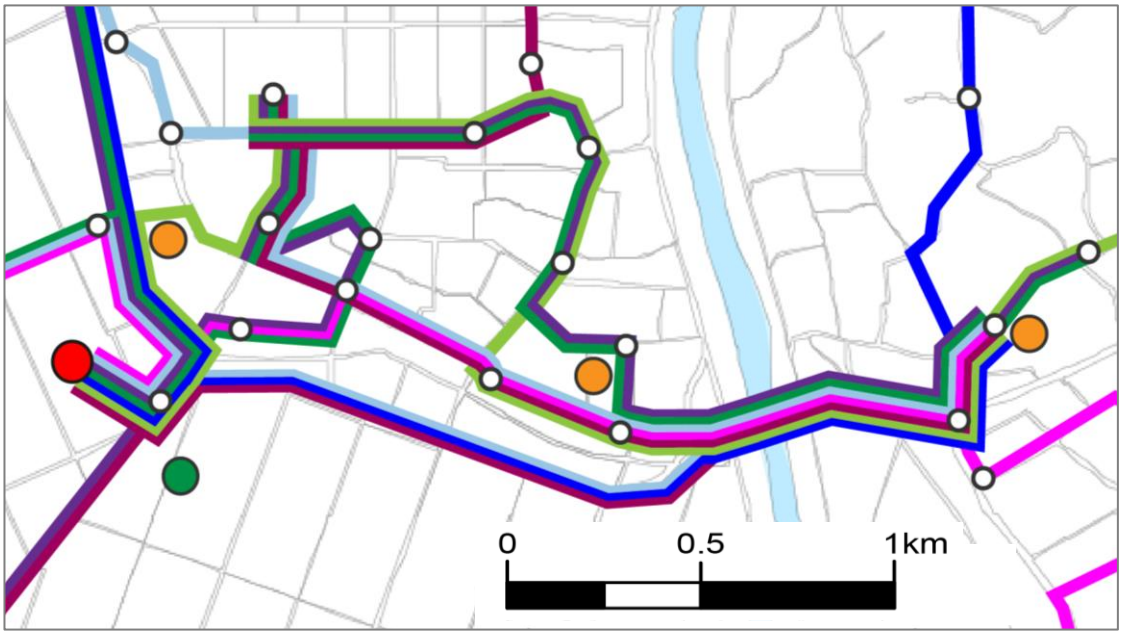
⑥　米山地域

○８路線で平日のみの運行がされており、路線によって運行の曜日、本数が異なる運行となっています。

■令和6年度運行路線図（米山地域）



■令和6年度運行路線図（米山地域中心部）



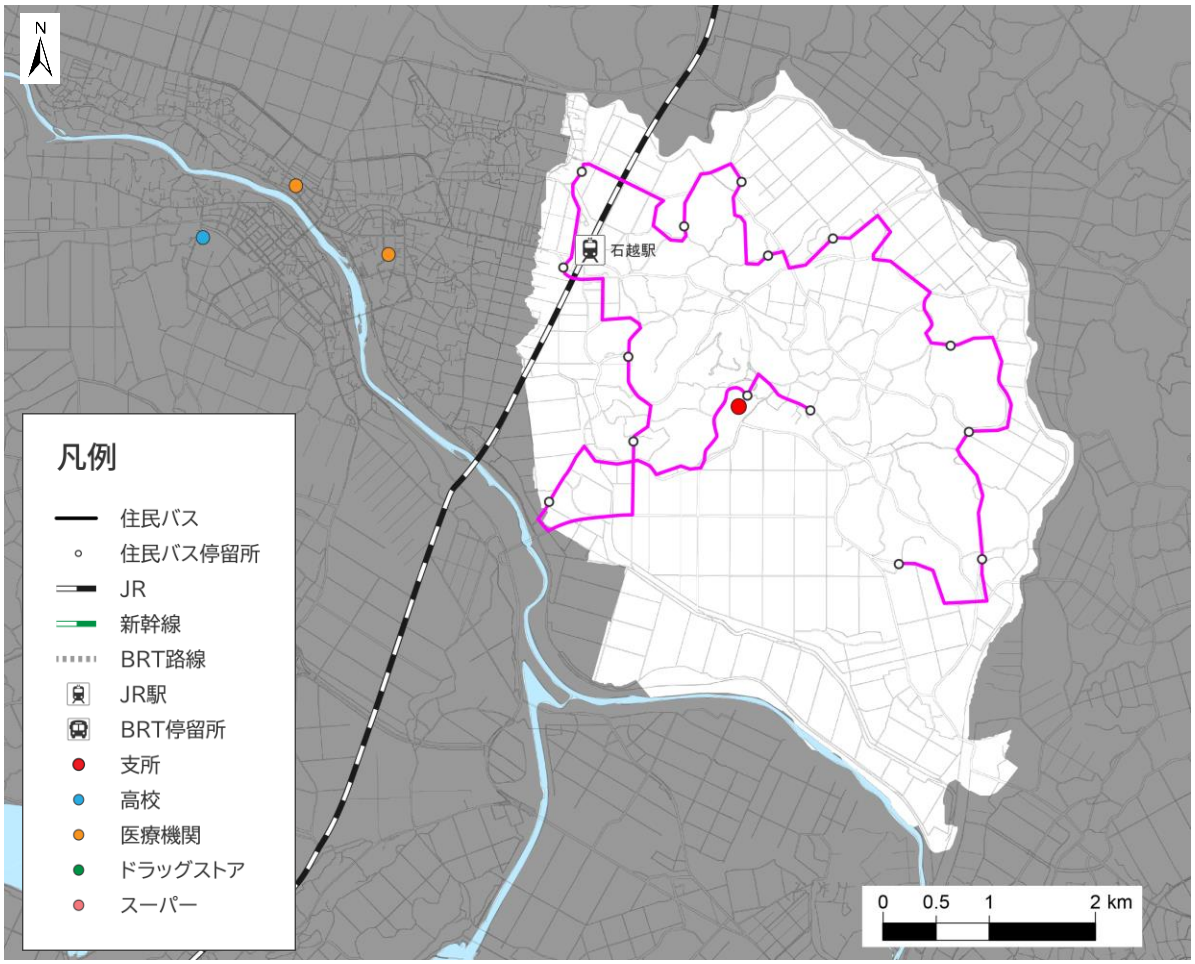
■令和6年度運行内容(米山地域)

路線名等	便数	車両	主な経路
1号線 (平垈～中津山公民館)	平日:3便 火・木	中津山小スクールバス	・平垈～新田～狐崎～今泉西～登米市米山総合支所(仮庁舎前)～中津山公民館
2号線 (末田～登米市米山総合支所(仮庁舎))	平日:3便 火・木	米岡小スクールバス	・末田～永沢会館前～和道集落センター前～善王寺コミュニティセンター～登米市米山総合支所(仮庁舎前)
3号線 (町吉田集会所前～よねやま診療所(火曜日:町吉田集会所前～市民病院1往復))	火曜:2便 木曜:3便	米山東小スクールバス	・町吉田集会所前～櫓場～峯前子～よねやま診療所
4号線 (楠田(狐崎集落センター)～内)	平日:3便 火・木	米山東小スクールバス	・楠田～貝待井～平筒沼ふれあい公園～相の山～町吉田集会所前～内
5号線 (東千貫～吉田運動広場前(水曜日:総合支所～市民病院1往復))	平日:5便 月・水(隔週)	中津山小スクールバス	・東千貫～斉藤集会所前～瀬ヶ崎生活センター前～中津山小学校前～登米市米山総合支所(仮庁舎前)～吉田運動広場前
6号線 (斉藤集会所前～吉田運動広場前 (水曜日:総合支所～市民病院1往復))	平日:5便 水(隔週)・金	米岡小スクールバス	・斉藤集会所前～三方江(生活センター)～清水西～登米市米山総合支所(仮庁舎前)～後小路南～吉田運動広場前
7号線 (猪込1～砥落1)	平日:5便 月・水(隔週)	米山東小スクールバス	・猪込1～筒場内～中津山公民館～米市米山総合支所(仮庁舎前)～よねやま診療所～総合保健福祉センター～砥落1
8号線 (平垈北～穴山)	平日:5便 水(隔週)・金	米山東小スクールバス	・平垈北～大貝構造改善センター前～柳渕～中津山公民館～登米市米山総合支所(仮庁舎前)～よねやま診療所～米山中学校東～藤渡戸～穴山

⑦　石越地域

○１路線で平日３便の運行となっています。

■令和6年度運行路線図・運行内容（石越地域）

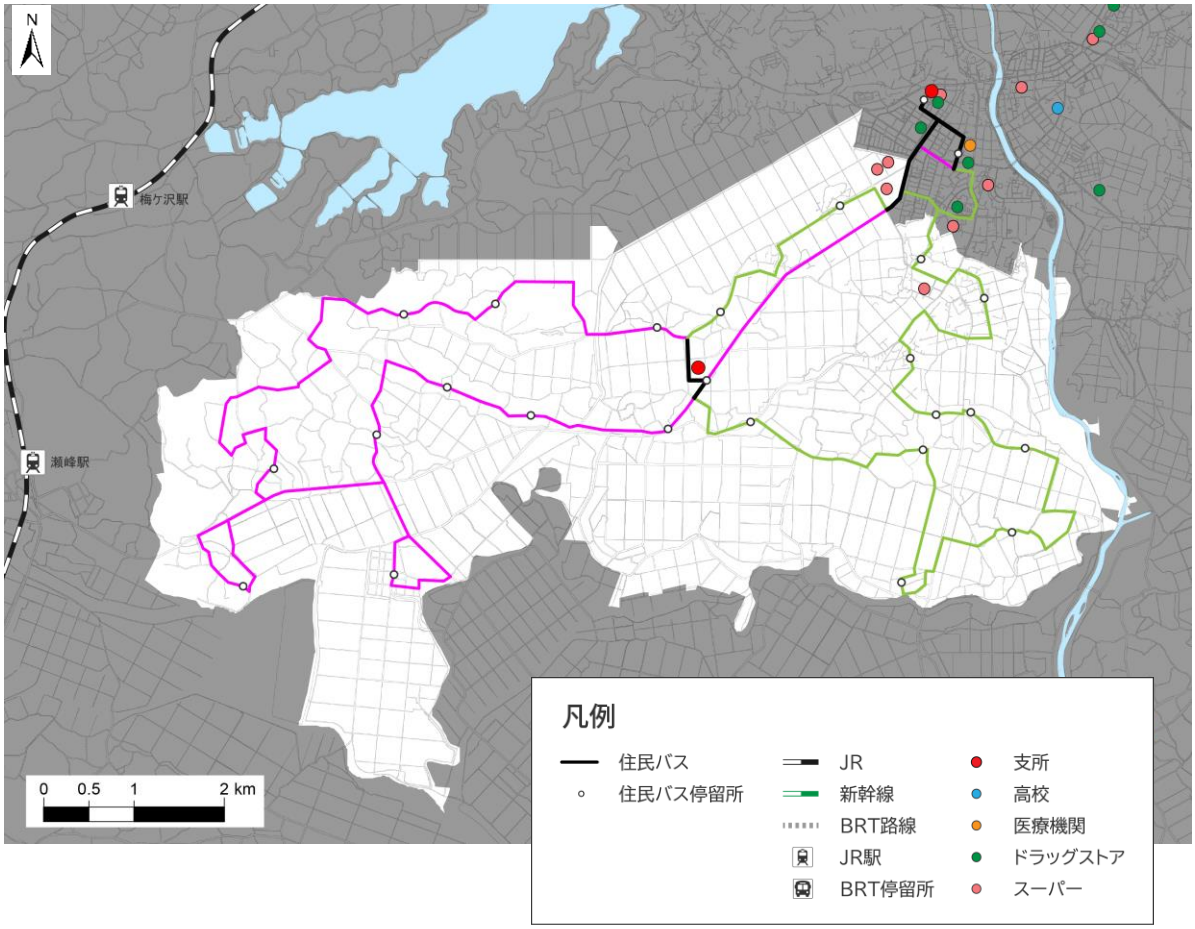


路線名等	便数	車両	主な経路
石越地域	平日：3便	石森小 スクールバス	・第12区集会所～赤谷区集会所～駅前区集会所～渋川区集会所～石越総合支所～JA石越支店

⑧　南方地域

〇南方総合支所を起点に、「西郷地区」「東郷地区」の２路線で平日３便での運行となっています。

■令和6年度運行路線図・運行内容（南方地域）



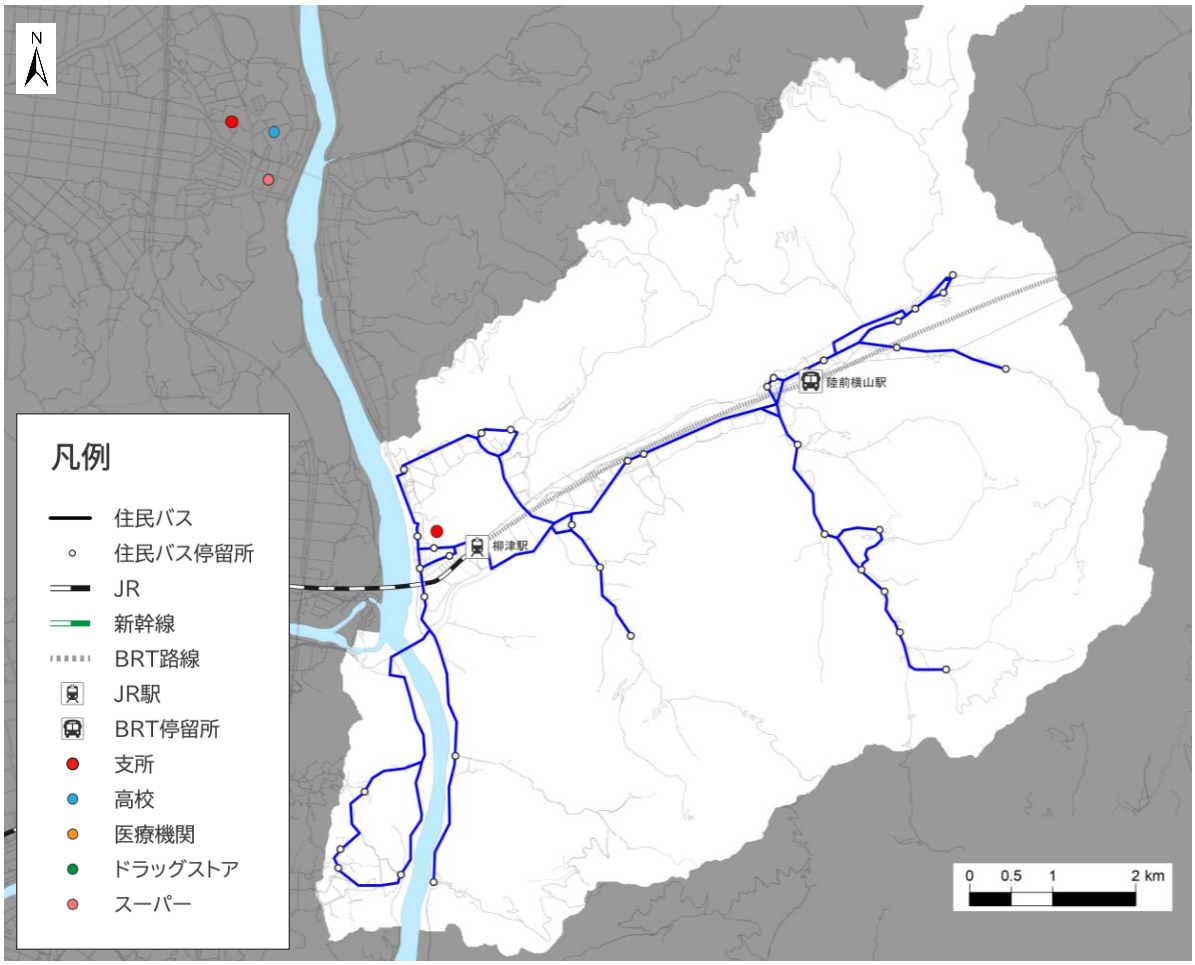
路線名等	便数	車両	主な経路
西郷地区	平日：3便	西郷小 スクールバス	・南方総合支所～須崎公民館～一ノ曲公民館～西郷小学校～JAみやぎ登米南方あぐりセンター～南方総合支所
東郷地区	平日：3便	東郷小 スクールバス	・南方総合支所～梶沼公民館～東郷小学校～登米市民病院前～南方総合支所

※黒色のライン（━）は、すべての住民バスが重複している区間。

⑨　津山地域

○１路線で平日３便の運行がされていますが、このうち、横山地区で月・水・金曜日の３日間、柳津地区で火・木曜日の２日間での運行となっています。

■令和6年度運行路線図・運行内容（津山地域）



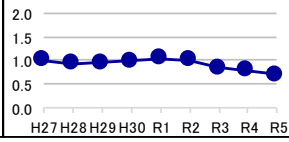
路線名等	便数	車両	主な経路
横山地区・柳津地区	平日3便	柳津小 スクールバス	横山地区（月・水・金） 水沢入口付近～北沢橋付近～旧横山ドライブイン様前～おおともクリニック様～津山総合支所 柳津地区（火・木） 津山総合支所～旧黄牛入沢老人憩の家前～おおともクリニック様～大柳津入口付近～津山総合支所

（2）利用者の推移

①　迫地域

令和５（2023）年度の利用者は全地域で最も多く 7,767 人となっており、令和２（2020）年度以前の推移は横ばいの傾向にありましたが、令和３（2021）年度以降、減少傾向にあります。

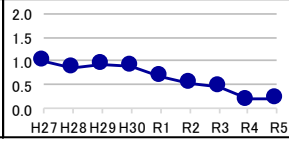
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
11,037	10,355	10,569	10,950	11,490	11,184	9,236	8,696	7,767		減少 （0.7）

②　登米地域

令和５（2023）年度の利用者は全地域で最も少なく 282 人となっており、平成 27 年（2015）度以降、減少傾向にあります。

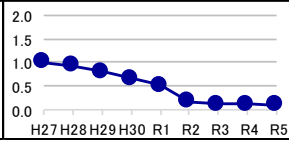
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
1,334	1,160	1,240	1,202	901	731	619	254	282		減少 （0.2）

③　東和地域

令和５（2023）年度の利用者は 532 人となっており、平成 27（2015）年度以降、著しい減少傾向にあります。

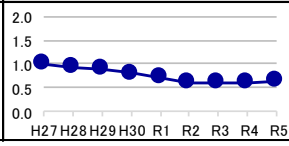
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
4,762	4,441	3,884	3,162	2,495	817	611	585	532		減少 （0.1）

④　中田地域

令和５（2023）年度の利用者は 5,142 人となっており、平成 27（2015）年度以降、減少傾向にあります。

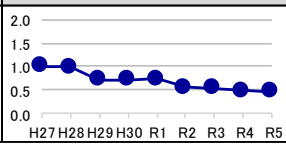
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
7,895	7,460	7,140	6,331	5,659	4,863	4,883	4,815	5,142		減少 （0.7）

⑤　豊里地域

令和５（2023）年度の利用者は 3,215 人となっており、平成 27（2015）年度以降、減少傾向にあります。

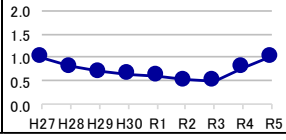
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
6,830	6,799	4,930	4,963	5,009	3,794	3,666	3,316	3,215		減少 （0.5）

⑥　米山地域

令和５（2023）年度の利用者は 2,815 人となっており、令和３（2021）年度まで減少傾向にありましたが、令和４（2022）年度以降は増加傾向にあります。

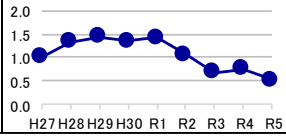
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
2,742	2,243	1,916	1,766	1,661	1,428	1,393	2,175	2,815		ほぼ変化なし （1.0）

⑦　石越地域

令和５（2023）年度の利用者は 597 人となっており、平成 29（2017）年度まで増加傾向にありましたが、以降は横ばいとなり、令和２（2020）年度以降は減少傾向にあります。

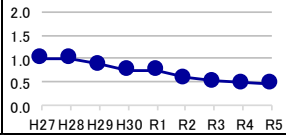
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
1,142	1,531	1,656	1,547	1,630	1,207	780	862	597		減少 （0.5）

⑧　南方地域

令和５（2023）年度の利用者は 3,241 人となっており、平成 27 年（2015）度以降、減少傾向にあります。

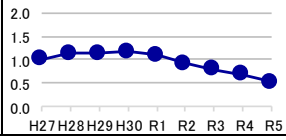
単位：人

H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.00）	利用者数の傾向 （R5/H27）
6,969	7,030	6,206	5,326	5,205	4,126	3,622	3,432	3,241		減少 （0.5）

⑨　津山地域

令和５（2023）年度の利用者は 991 人となっており、平成 30（2018）年度まで増加傾向にありましたが、それ以降は減少傾向にあります。

単位：人

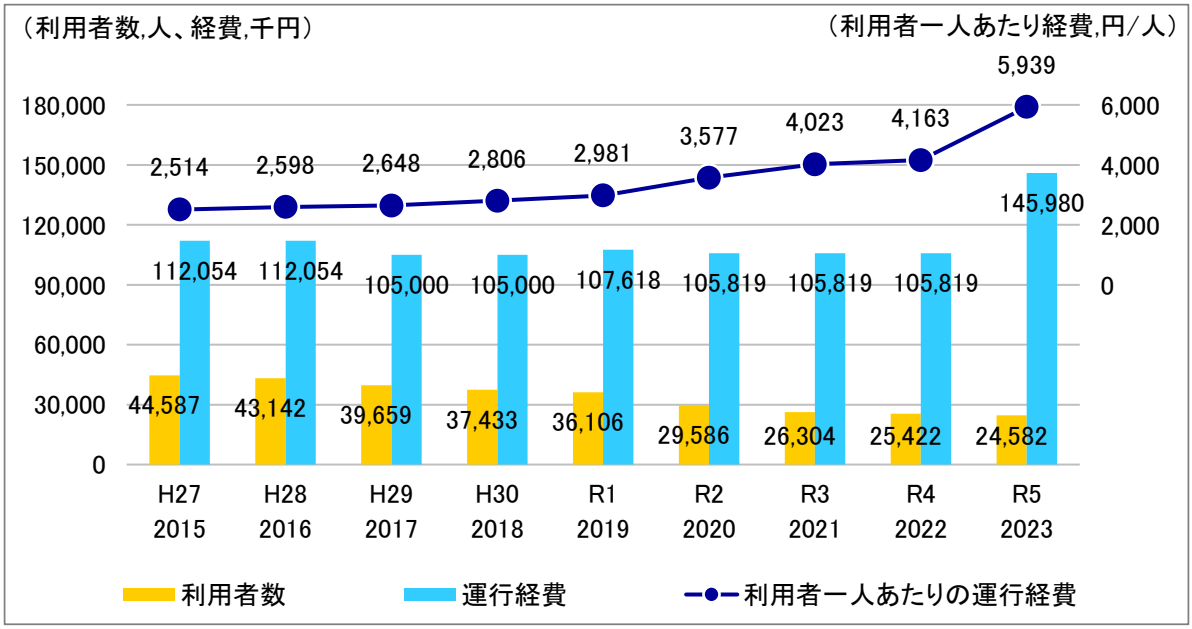
H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（H27=1.0）	利用者数の傾向 （R5/H27）
1,876	2,123	2,126	2,186	2,056	1,725	1,494	1,287	991		減少 （0.5）

（3）運行経費状況

○住民バスの運行経費※について、平成 27（2015）年度以降の推移をみると、令和４（2022）年度まではほぼ横ばいの傾向にありましたが、令和５（2023）年度に 145,980 千円と大きく増加しています。

※スクールバスと併せた総経費を運行距離などにより案分した概算額。

■住民バスの運行経費・利用者の推移



年度		利用者数（人）	運行経費（千円）	利用者一人あたりの運行経費（円/人）
H27	2015	44,587	112,054	2,514
H28	2016	43,142	112,054	2,598
H29	2017	39,659	105,000	2,648
H30	2018	37,433	105,000	2,806
R1	2019	36,106	107,618	2,981
R2	2020	29,586	105,819	3,577
R3	2021	26,304	105,819	4,023
R4	2022	25,422	105,819	4,163
R5	2023	24,582	145,980	5,939

2.3　デマンド型乗合タクシー

（1）運行エリア・運行内容

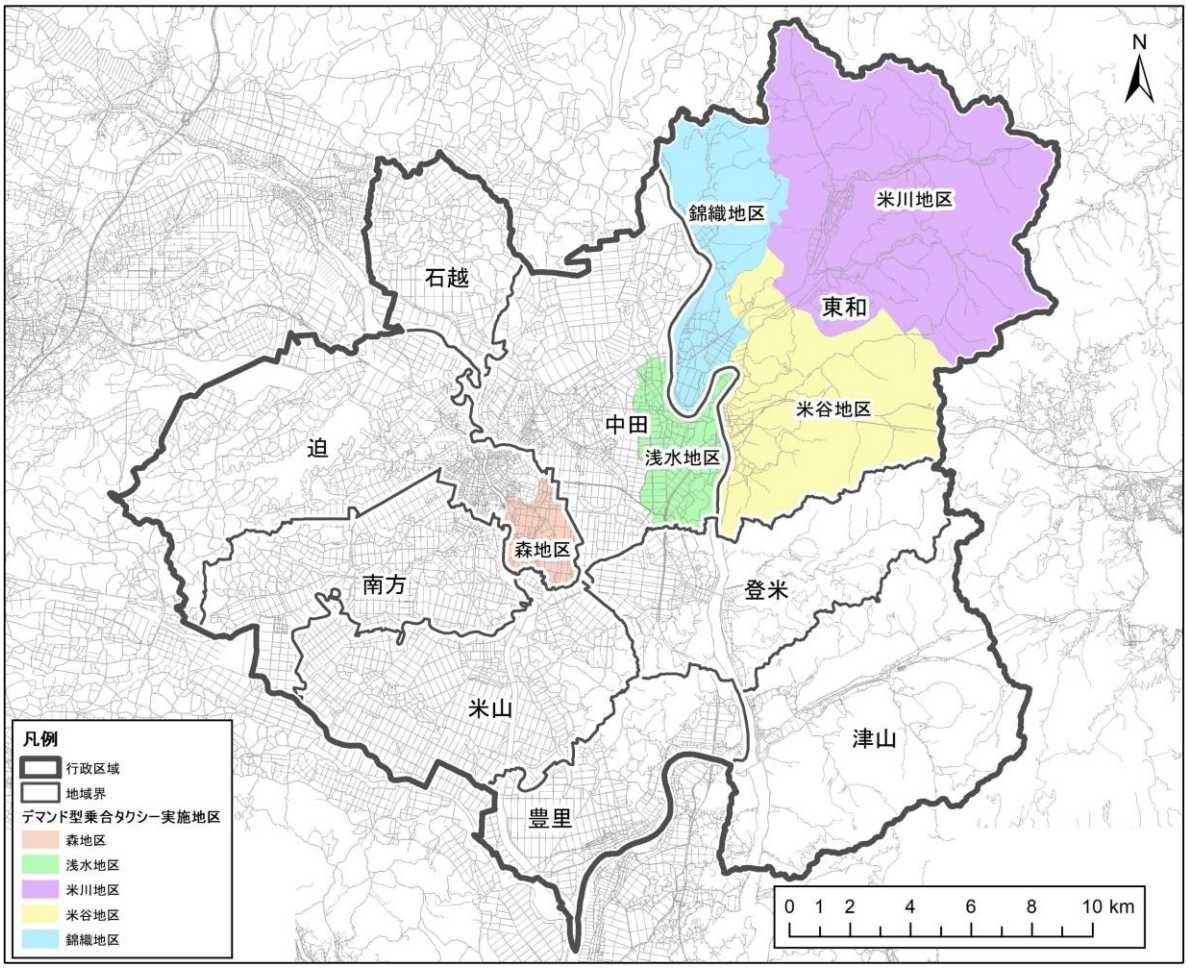
○地域内におけるよりきめ細やかな移動手段の確保を図るため、コミュニティ組織が運営主体となって、デマンド型乗合タクシーが運行されています。

○迫地域内の森地区、東和地域内の米川地区・錦織地区・米谷地区、中田地域内の浅水地区の５地区で運行されており、地域内での移動の場合の運賃は 300 円から 400 円となっています。

○このうち米谷地区については令和６（2024）年度に実証運行※を開始し、令和７年度から本格運行へ移行しています。

※運行事業の実施を希望する地区について、運行が効果的かつ円滑に実施されるかを検証するため、本格運行に先立ち実施されるもの。

■デマンド型乗合タクシー実施地区



■運行内容(令和6(2024)年4月1日現在)

地域		迫地域	東和地域			中田地域
運行地区		森地区	米川地区	錦織地区	米谷地区	浅水地区
運営主体		森地区コミュニティ推進協議会	米川地域振興会	錦織地域振興会	米谷地域づくり推進協議会	浅水コミュニティ運営協議会
乗降場所		自宅及び登録施設間				
運賃	地区内	一般：300 円、小学生：100 円、小学生未満：無料 ※未登録者は通常運賃の倍額				
	地域内	一般：300 円（米川地区のみ 400 円)、小学生：100 円（米川地区のみ 200 円)、小学生未満：無料 ※未登録者は通常運賃の倍額				
運行日		月・火・木・金	月～金	月～金	月～金	月・火・水・金
便数		14 便	14 便	14 便	8 便	14 便
運行開始時期	実証運行事業	令和２（2020）年度	令和２（2020）年度	令和２（2020）年度	令和６（2024）年度	令和２（2020）年度
	本格運行事業	令和３（2021）年度	令和３（2021）年度	令和３（2021）年度	令和７(2025)年度	令和３（2021）年度
備考			平成 19（2007）年度から米川地区乗合タクシーとして運行開始			

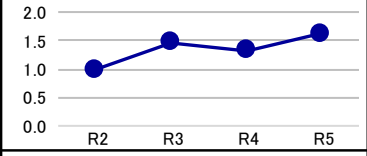
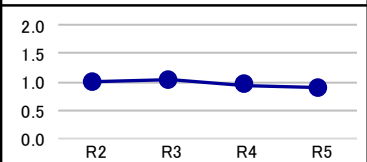
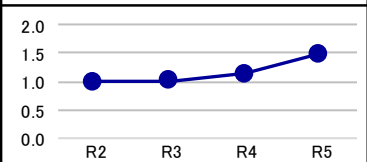
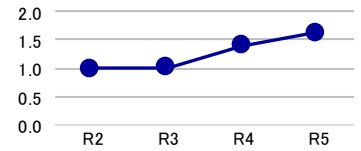
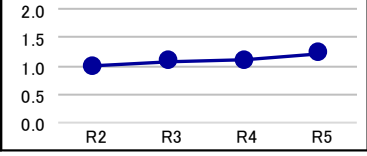
（2）利用者の推移

○デマンド型乗合タクシーの利用者は、米川地区を除き増加傾向にあります。

○令和５（2023）年度のデマンド型乗合タクシーの利用者は、米川地区で最も多く 2,848 人、森地区で最も少なく 1,320 人となっています。

■デマンド型乗合タクシー利用者の推移

単位：人

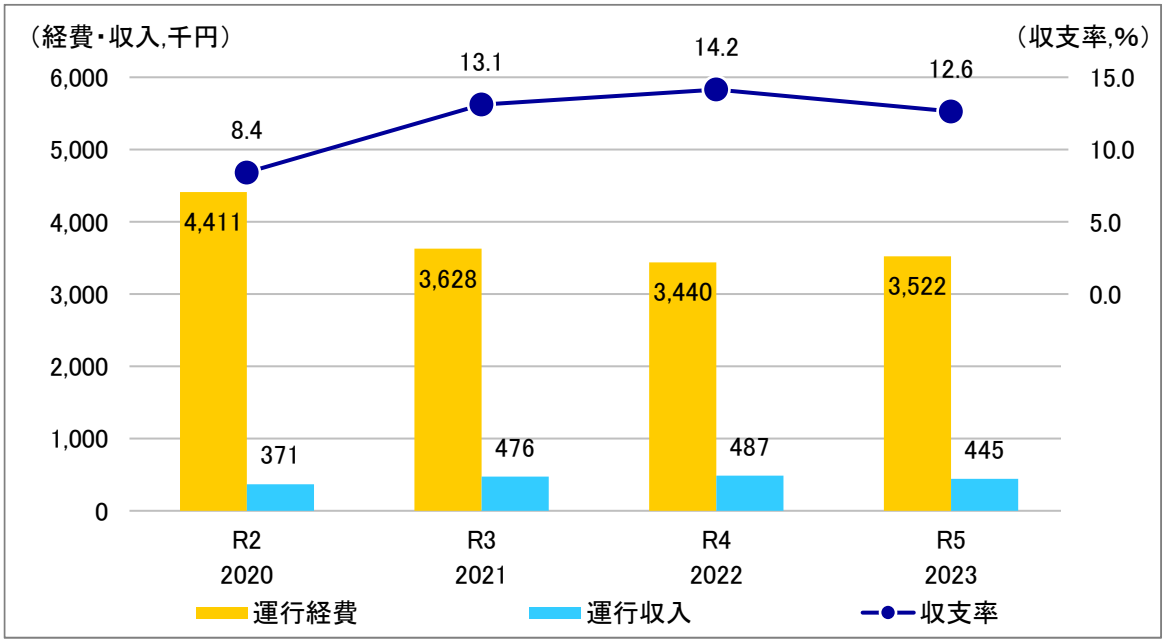
路線	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	推移（R2=1.0）	利用者数の傾向 （R5/R2）
森地区	813	1,190	1,081	1,320		増加 （1.6）
米川地区	3,183	3,295	3,014	2,848		減少 （0.9）
錦織地区	1,138	1,159	1,301	1,703		増加 （1.5）
浅水地区	926	940	1,296	1,508		増加 （1.6）
計	6,060	6,584	6,692	7,379		増加 （1.2）

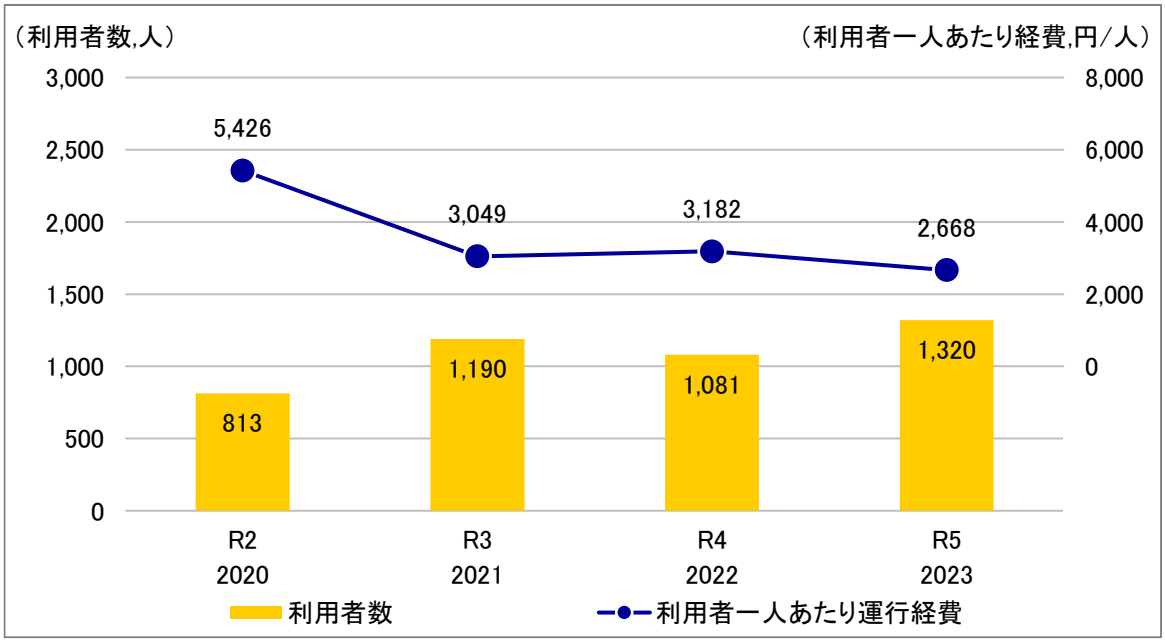
（3）収支状況

①　森地区

〇収支率は、令和２（2020）年度の運行開始から令和４（2022）年度まで上昇傾向にありましたが、令和５（2023）年度で下降に転じています。

■デマンド型乗合タクシーの利用者あたり経費・収支状況の推移（森地区）



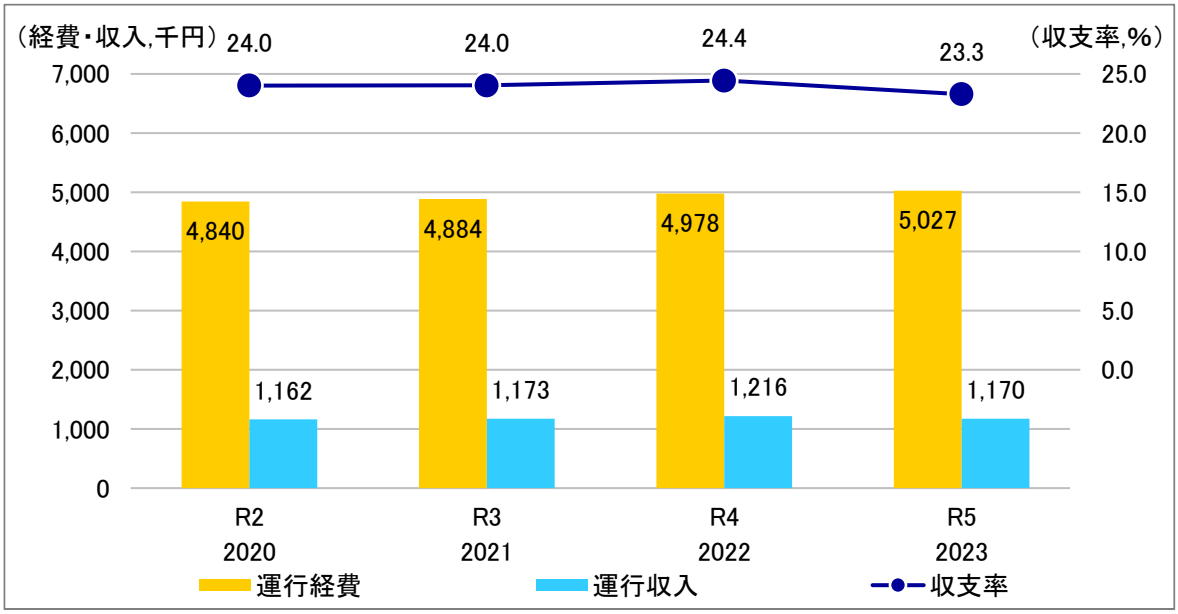


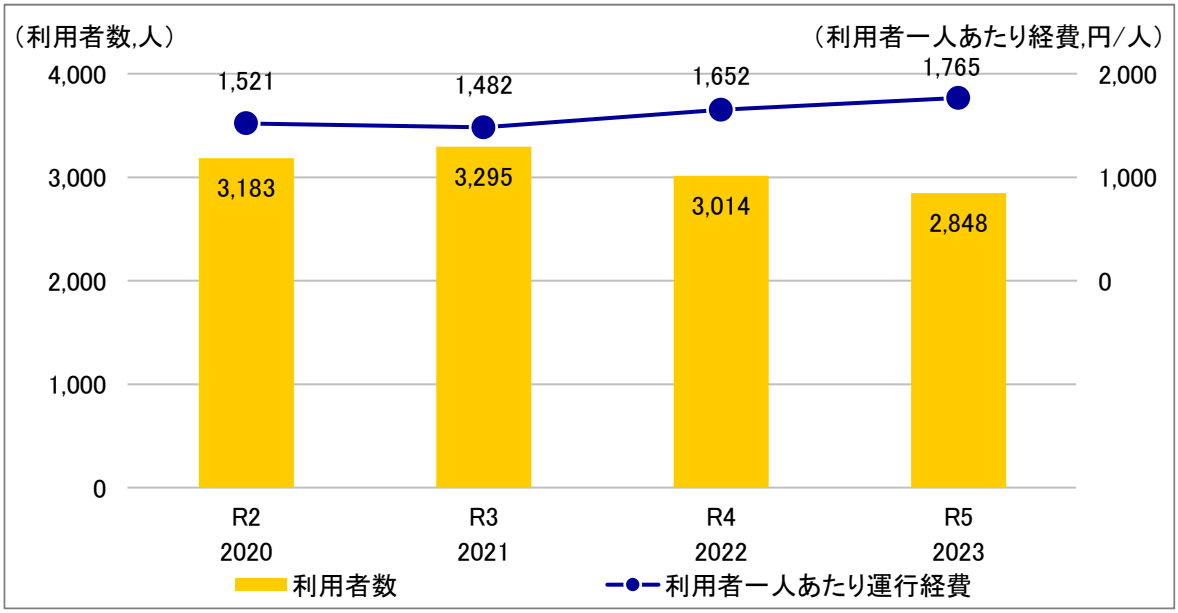
※経費は運行委託料、収入は登録料や運賃、協賛金などの合計。

②　米川地区

○収支率は、令和４（2022）年度まで横ばいとなっていましたが、令和５（2023）年度に下降しています。

■デマンド型乗合タクシーの利用者あたり経費・収支状況の推移（米川地区）



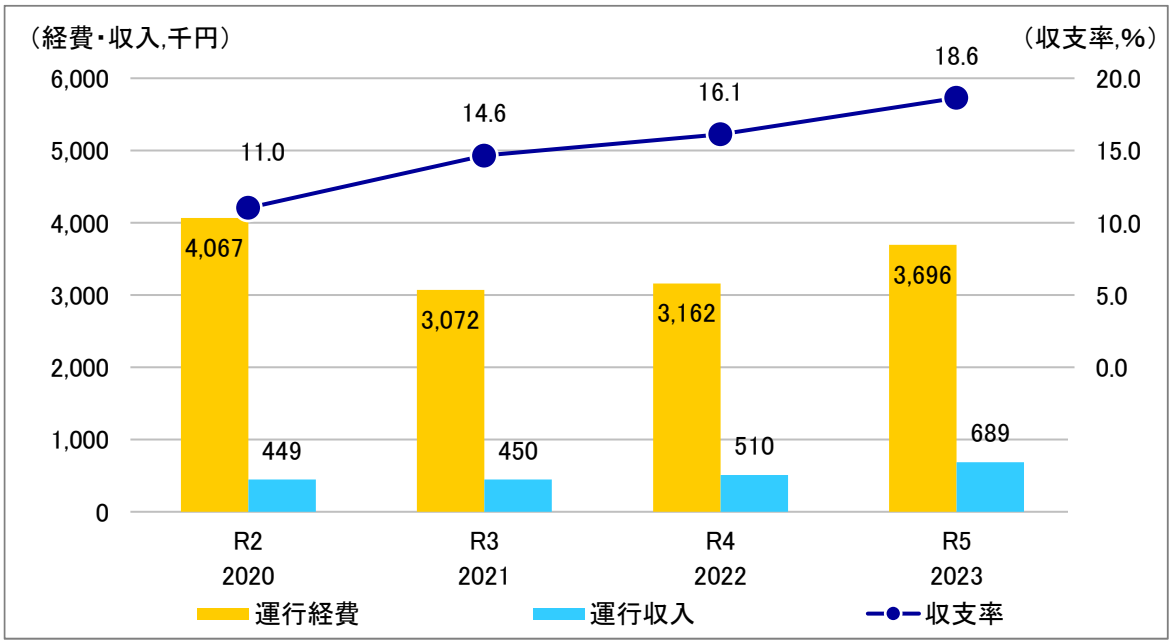


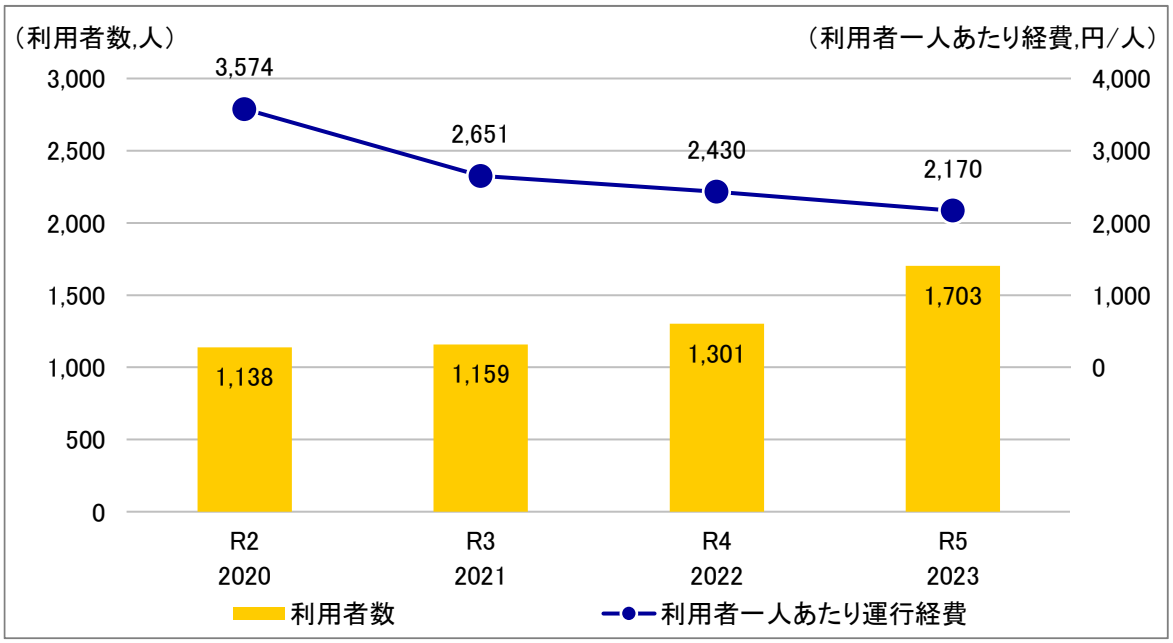
※経費は運行委託料、収入は登録料や運賃、協賛金などの合計。

③　錦織地区

〇収支率は、運行が始まった令和２（2020）年度以降、上昇傾向にあります。

■デマンド型乗合タクシーの利用者あたり経費・収支状況の推移（錦織地区）



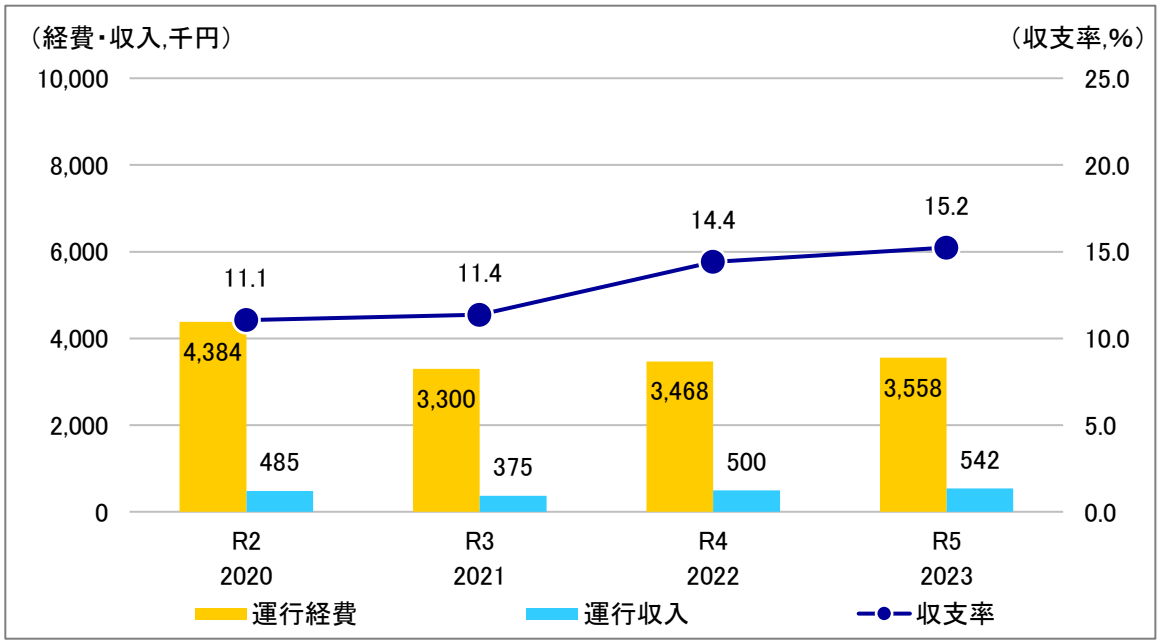


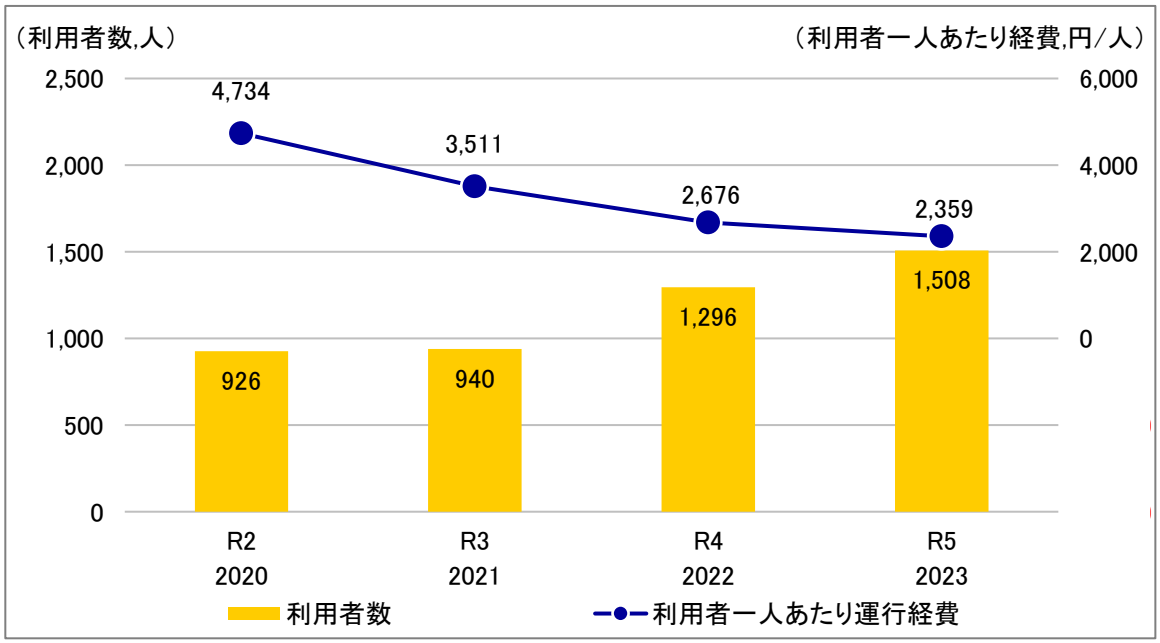
※経費は運行委託料、収入は登録料や運賃、協賛金などの合計。

④　浅水地区

〇収支率は、運行が始まった令和２（2020）年度以降、上昇傾向にあります。

■デマンド型乗合タクシーの利用者あたり経費・収支状況の推移（浅水地区）



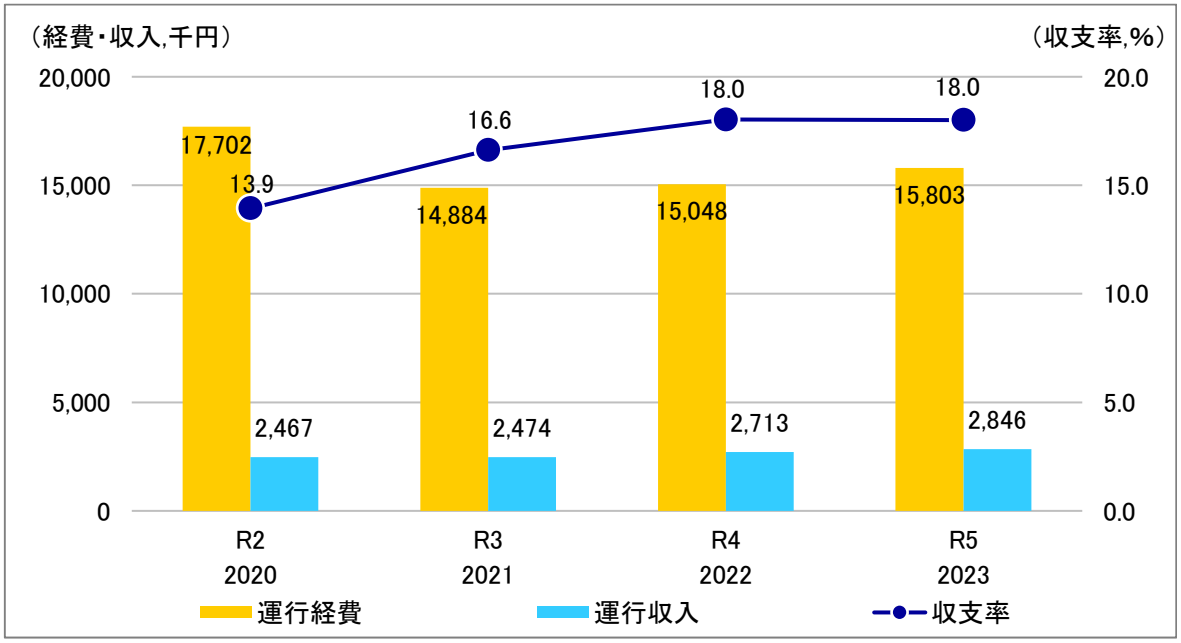


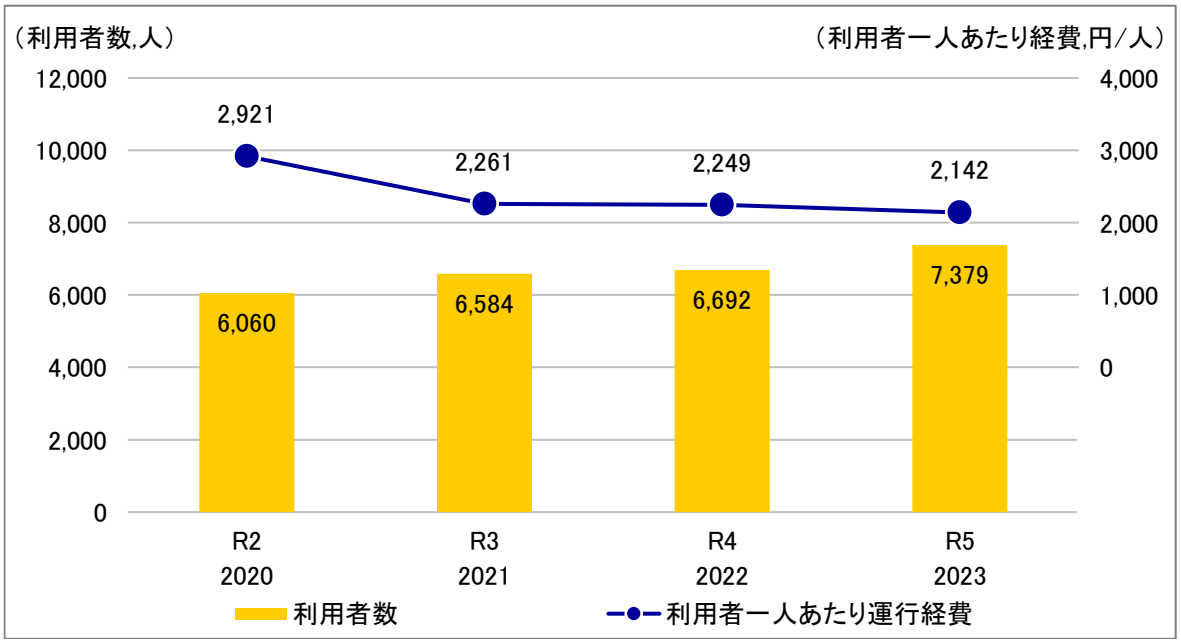
※経費は運行委託料、収入は登録料や運賃、協賛金などの合計。

⑤　４地区合計（森地区、米川地区、錦織地区、浅水地区）

〇収支率は、令和２（2020）年度以降、上昇傾向にあります。

■デマンド型乗合タクシーの利用者あたり経費・収支状況の推移（４地区合計（森地区、米川地区、錦織地区、浅水地区））





※経費は運行委託料、収入は登録料や運賃、協賛金などの合計。

2.4　鉄道・ＢＲＴ

（1）運行内容

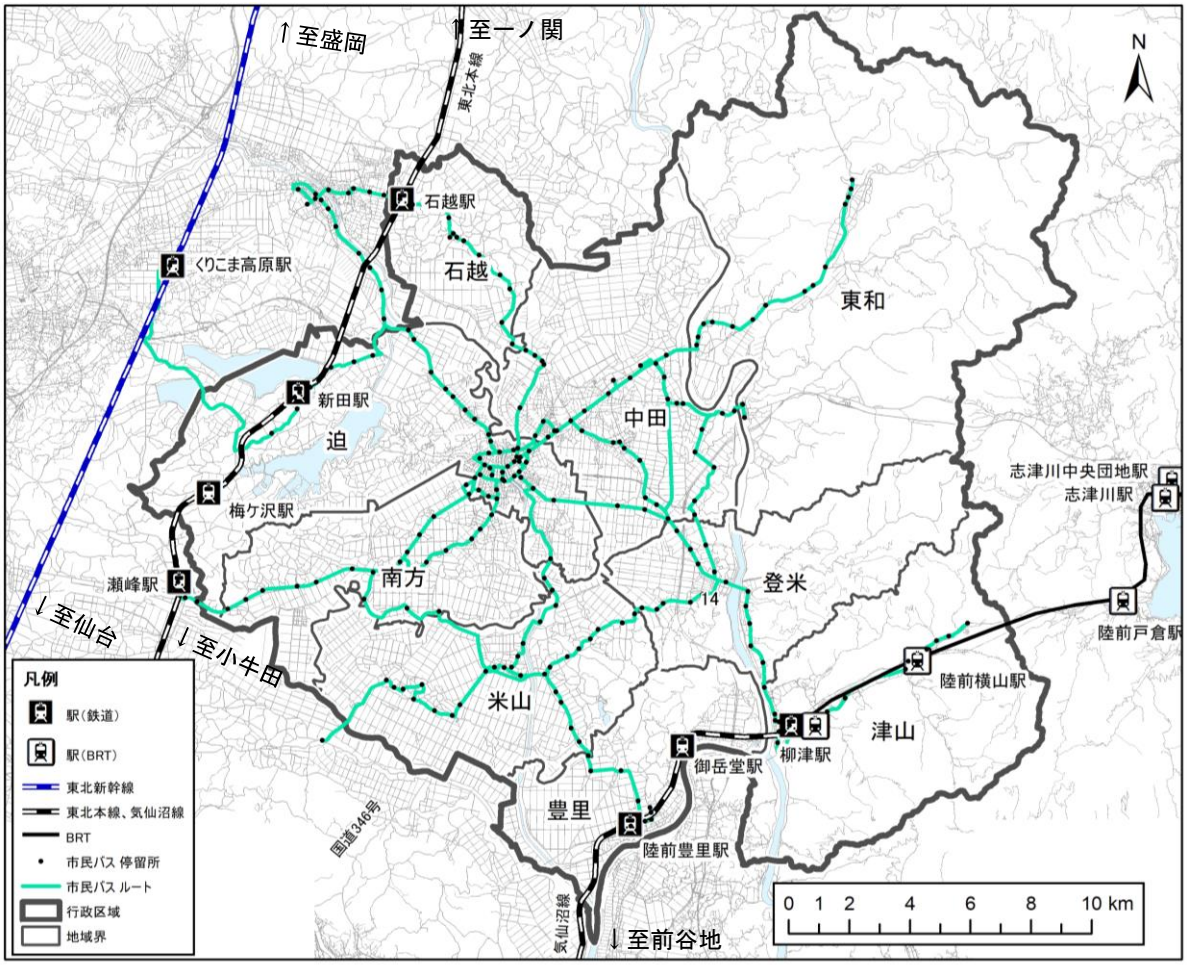
○本市は、ＪＲ東北本線及びＪＲ気仙沼線（ＢＲＴ含む）が運行しています。

○鉄道駅についてはすべて市域の外縁部に位置しており、ＪＲ東北本線では梅ケ沢駅、新田駅、石越駅、ＪＲ気仙沼線では陸前豊里駅、御岳堂駅、柳津駅（ＢＲＴ含む）、陸前横山駅（ＢＲＴのみ）が整備されているほか、隣接する栗原市にＪＲ東北本線の瀬峰駅、東北新幹線のくりこま高原駅が整備されています。

○この中で、ＪＲ東北本線の瀬峰駅（栗原市）、新田駅、石越駅、ＪＲ気仙沼線の陸前豊里駅、柳津駅、東北新幹線のくりこま高原駅（栗原市）には市民バスが接続しています。

○運行本数はＪＲ東北本線では多い鉄道駅で 18 便、少ない鉄道駅で 14 便、ＪＲ気仙沼線では多い鉄道駅で 15 便、少ない鉄道駅で５便、東北新幹線のくりこま高原駅では約 20 便が停車しています。

■鉄道・BRTの状況



資料：国土数値情報（国土交通省）

■鉄道・BRTの運行状況（市内）

路線	鉄道駅	市民バス接続有無	便数	起終点
東北本線	梅ケ沢駅	－	上り 平日:16 便 休日:16 便	一ノ関駅（一部石越駅始発） ～小牛田駅（一部仙台駅・岩沼駅終点）
			下り 平日:18 便 休日:18 便	小牛田駅（一部仙台駅） ～一ノ関駅（一部石越駅終点）
	新田駅	○	上り 平日:16 便 休日:16 便	一ノ関駅（一部石越駅始発） ～小牛田駅（一部仙台駅・岩沼駅終点）
			下り 平日:18 便 休日:18 便	小牛田駅（一部仙台駅） 一ノ関駅（一部石越駅終点）
	石越駅	○	上り 平日:16 便 休日:16 便	一ノ関駅（一部石越駅始発） 小牛田駅（一部仙台駅・岩沼駅終点）
			下り 平日:14 便 休日:14 便	小牛田駅（一部仙台駅） 一ノ関駅
気仙沼線	陸前豊里駅	○	上り 平日:9便 休日:9便	柳津駅 ～前谷地駅（一部小牛田駅）
			下り 平日:9便 休日:9便	前谷地駅 ～柳津駅
	御岳堂駅	－	上り 平日:9便 休日:9便	柳津駅 ～前谷地駅（一部小牛田駅）
			下り 平日:9便 休日:9便	前谷地駅 ～柳津駅
	柳津駅	○	上り 平日:9便 休日:9便	柳津駅 ～前谷地駅（一部小牛田駅）
			下り ー	ー
	柳津駅（BRT）	－	上り 平日:5便 休日:5便	気仙沼駅 ～前谷地駅
			下り 平日:15 便 休日:15 便	前谷地駅 ～気仙沼駅
	陸前横山駅（BRT）	－	上り 平日:15 便 休日:15 便	気仙沼駅 ～前谷地駅
			下り 平日:15 便 休日:15 便	前谷地駅 ～気仙沼駅

資料：ＪＲ東日本（令和６年12月時点）

■鉄道の運行状況（市外（市民バス接続駅のみ掲載））

路線	鉄道駅	市民バス接続有無	便数	起終点
東北本線	瀬峰駅	○	上り 平日:16 便 休日:16 便	一ノ関駅（一部石越駅始発） ～小牛田駅（一部仙台駅・岩沼駅終点）
			下り 平日:18 便 休日:18 便	小牛田駅（一部仙台駅） ～一ノ関駅（一部石越駅終点）
東北新幹線	くりこま高原駅	○	上り 平日:20 便 休日:20 便	盛岡駅（一部秋田駅・新函館北駅） ～東京駅（一部仙台駅）
			下り 平日:20 便 休日:土曜 21 便 日曜 19 便	東京駅（一部仙台駅） ～盛岡駅（一部　秋田駅・新函館北駅）

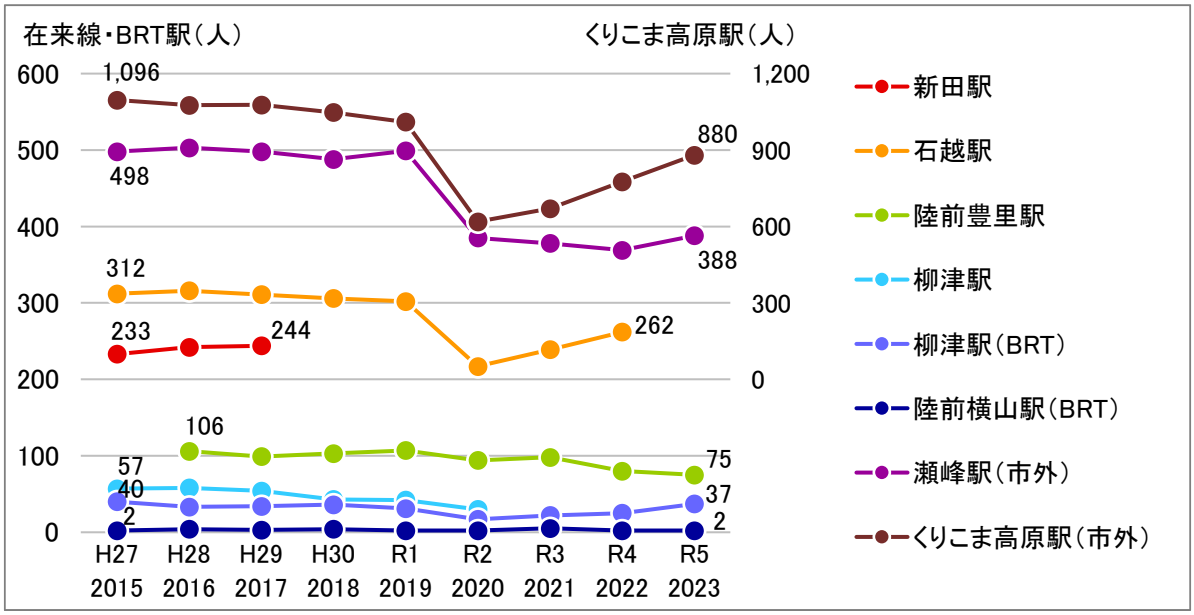
資料：ＪＲ東日本（令和６年12月時点）

（2）利用者の推移

○主要な鉄道駅における１日の平均乗車人員は石越駅、瀬峰駅、くりこま高原駅を除き、ほぼ横ばいで推移しています。

○石越駅、瀬峰駅、くりこま高原駅の１日の平均乗車人員は、令和元（2019）年度までほぼ横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルスが流行した令和２（2020）年度に大きく減少しました。その後は瀬峰駅を除き回復傾向にありますが、令和元（2019）年度以前の平均乗車人員までは回復していない状況にあります。

■1日平均乗車人員の推移



内外	路線	鉄道駅	1日の平均乗車人員（人）								
			H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023
市内	東北本線	新田駅	233	242	244	—	—	—	—	—	—
		石越駅	312	316	311	306	302	217	239	262	—
	気仙沼線	陸前豊里駅	—	106	99	103	107	94	98	80	75
		柳津駅	57	58	54	43	42	30	—	—	—
		柳津駅（BRT）	40	33	34	36	31	17	22	25	37
		陸前横山駅（BRT）	2	4	3	4	2	2	5	2	2
市外	東北本線	瀬峰駅	498	503	498	488	499	385	378	369	388
	東北新幹線	くりこま高原駅	1,096	1,076	1,077	1,048	1,010	619	670	776	880

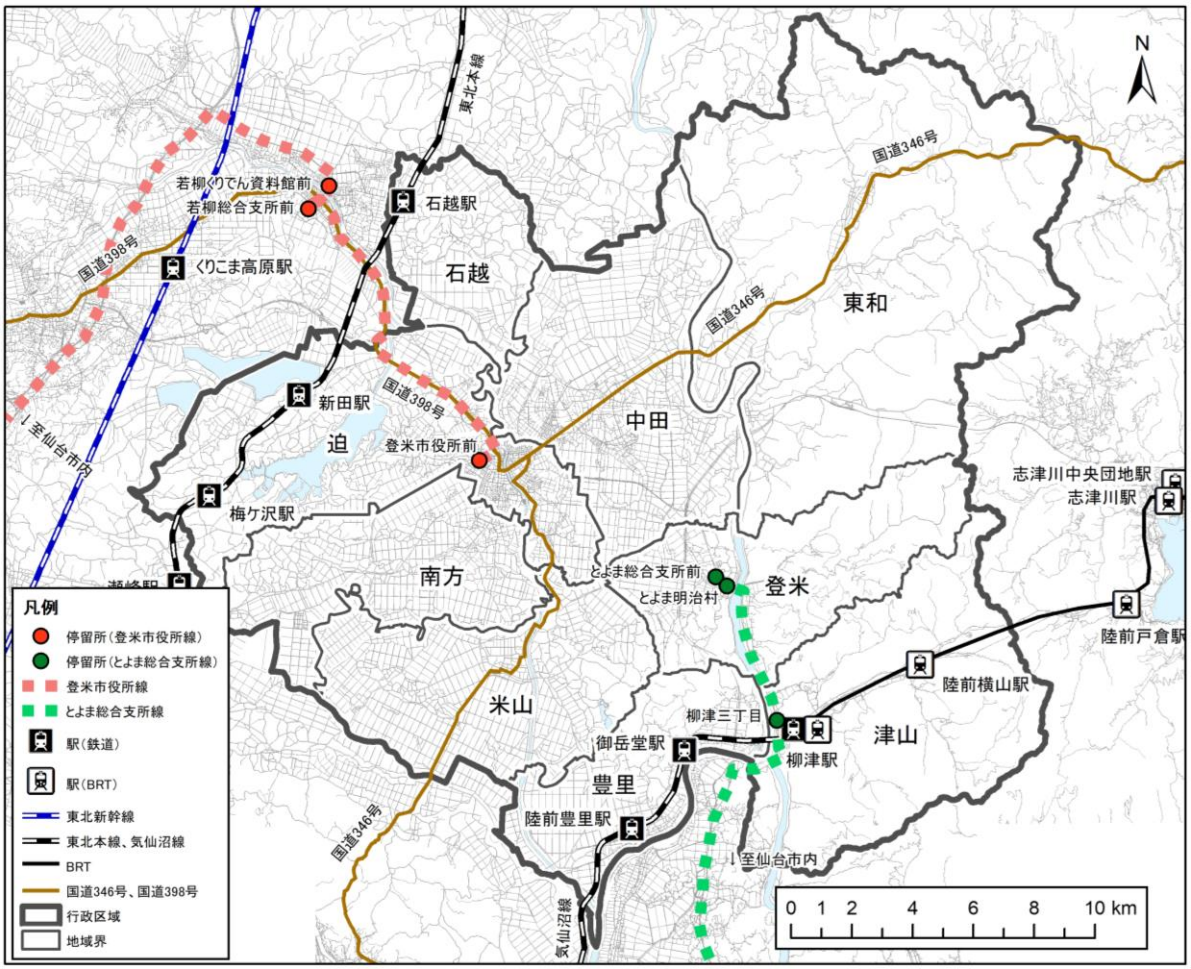
※新田駅の平成 30（2018）年度以降、石越駅の令和５（2023）年度、陸前豊里駅の平成 27（2015）年度、柳津駅の令和３（2021）年度以降の１日平均乗車人員は非公開。梅ケ沢駅、御岳堂駅は無人駅のためデータなし。

資料：ＪＲ東日本 各駅の乗車人員

2.5　高速バス

○本市には、迫地域と仙台市間、登米地域及び津山地域と仙台市間で高速バスが２路線運行されています。

■高速バスの状況



■高速バスの運行状況

路線	便数	停留所
登米市役所前線	上り　8便 下り　9便	仙台駅前、広瀬通一番町、若柳くりでん資料館前、若柳総合支所前、登米市役所前（登米市迫地域）
とよま総合支所線	上り　7便 下り　6便	東北大学病院前、県庁市役所前、仙台駅前、上品の郷、追波川運動公園、柳津三丁目（登米市津山地域）、とよま明治村（登米市登米地域）、とよま総合支所（登米市登米地域）

資料：東日本急行株式会社ホームページ（令和７年１月３日時点）

3. 公共交通の利用実態及びニーズに係る調査

市民の交通手段や公共交通の利用状況などを把握するため、令和６（2024）年度に「市民アンケート調査」及び「高校生アンケート調査」「市民バス利用実態調査」「ＪＲ駅利用実態調査」「交通事業者ヒアリング」「コミュニティ組織ヒアリング」を実施しました。

3.1 市民アンケート調査

市民の公共交通の利用状況やサービスに対する満足度、公共交通の維持・確保のあり方などを把握するため、以下の要領でアンケート調査を実施しました。

■実施要領

調査名	登米市の公共交通に関する市民アンケート
調査対象	18 歳以上の市民を対象に 2,000 人無作為抽出（住民基本台帳）
調査期間	令和6（2024）年7月 12 日（金）～令和6（2024）年8月9日（金）
調査手法	郵送にてアンケート調査票を配布、同封の返信用封筒にて回収
回答状況	回答数 859 通 / 調査対象数 2,000 通 回答数 42.9%

（1）市民バスについて

○認知度について、「知っている」が 745 件（86.7%）、「知らない」が 90 件（10.5%）となっています。

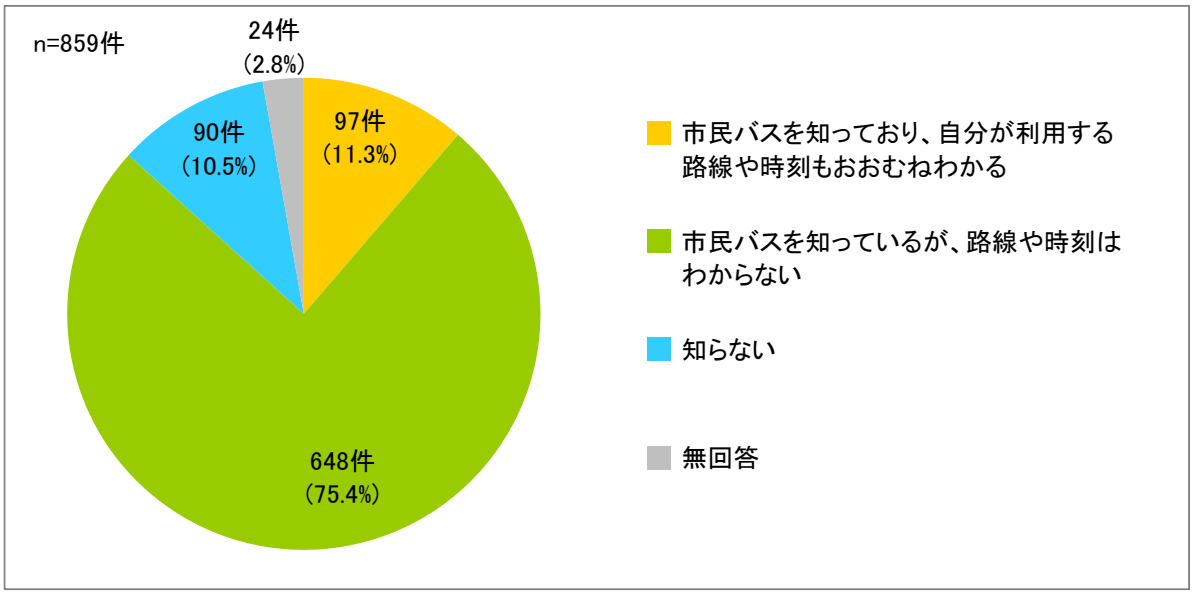
○利用頻度について、「年に数回以上利用している」が 45 件（6.0%）、「利用していない」が 634 件（85.1%）となっています。

○利用している方の満足度について、「満足」「やや満足」が 13 件（28.9%）、「やや不満」「不満」が 12 件（26.7%）となっています。

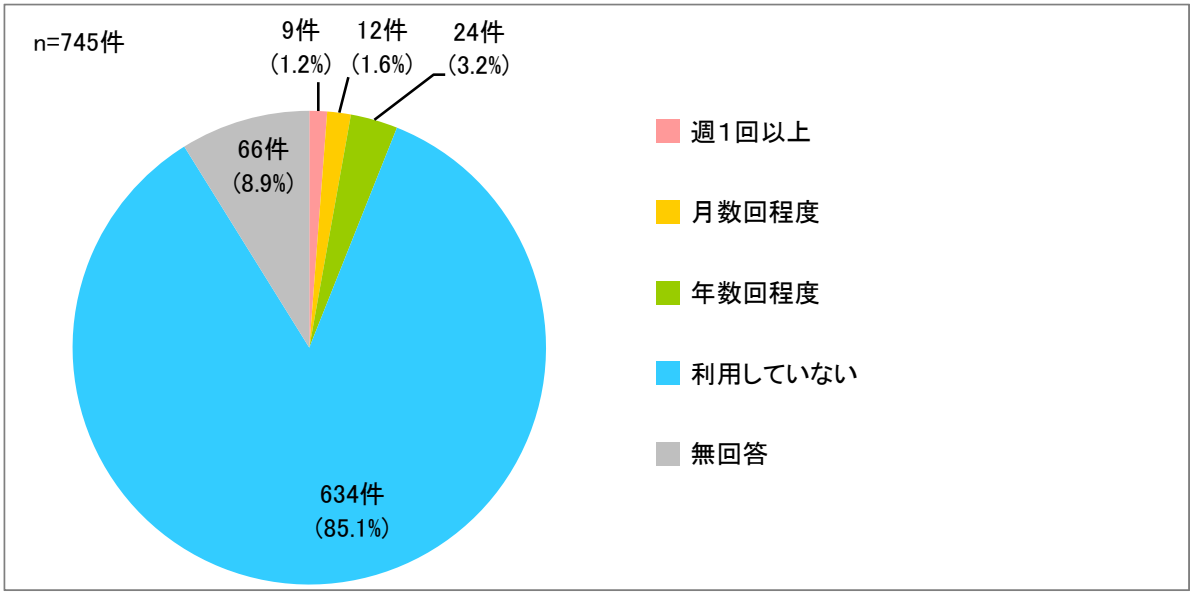
○利用しない理由について、「自家用車を利用するため」が 596 件（95.2%）と最も多く、次いで「利用したい時間帯にバスが運行していないため」が 68 件（10.9%）となっています。

○改善策について、「今後も市民バスを利用するつもりはない」が 279 件（39.0%）と最も多く、次いで「乗り方や運行ダイヤなどの情報発信の充実」が 171 件（23.9%）、「バス停の改善（場所の変更・増設など）」が 137 件（19.2%）、「平日の増便」が 126 件（17.6%）、「休日の増便」が 79 件（11.0%）となっています。

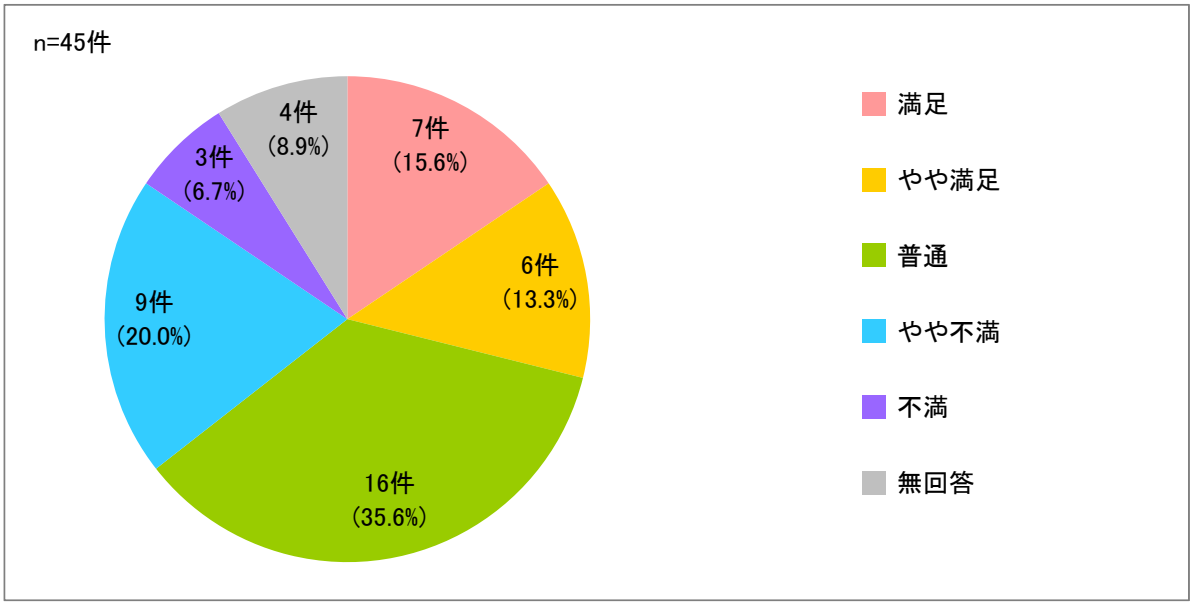
■市民バスの認知度



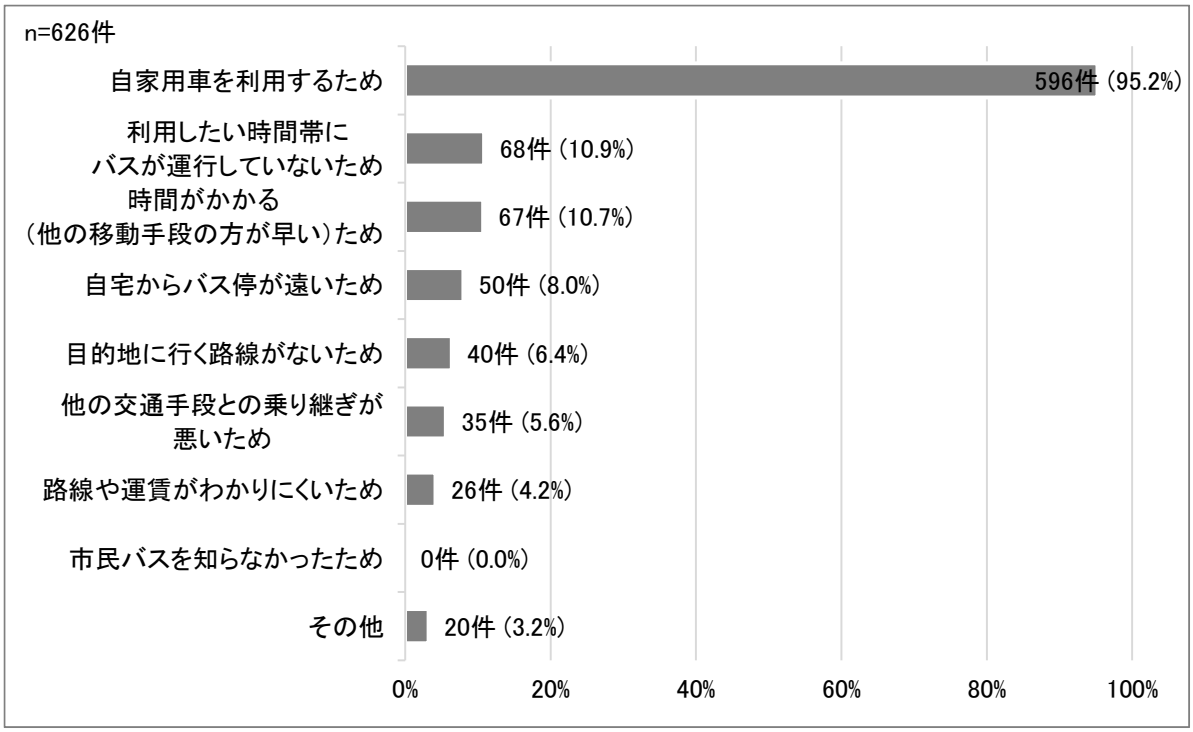
■市民バスの利用頻度



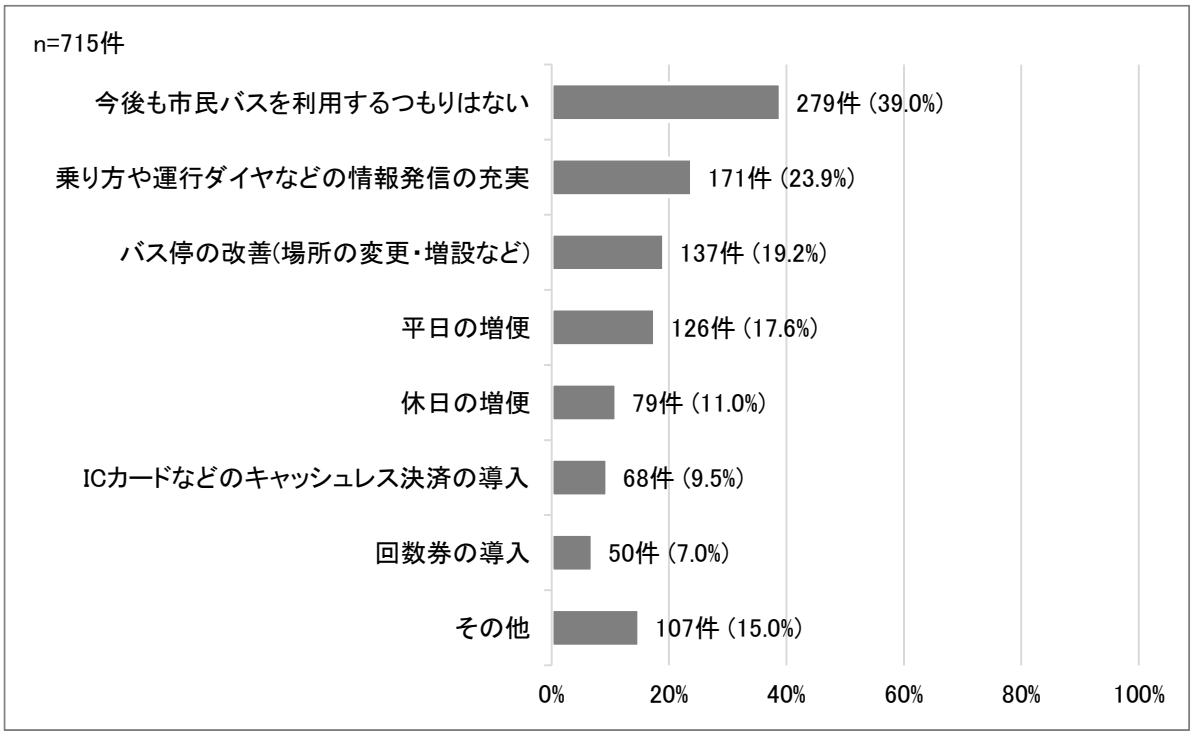
■市民バスの満足度



■市民バスを利用しない理由（主な理由を2つ選択）



■市民バスの改善策（複数選択可）



(2) 住民バスについて

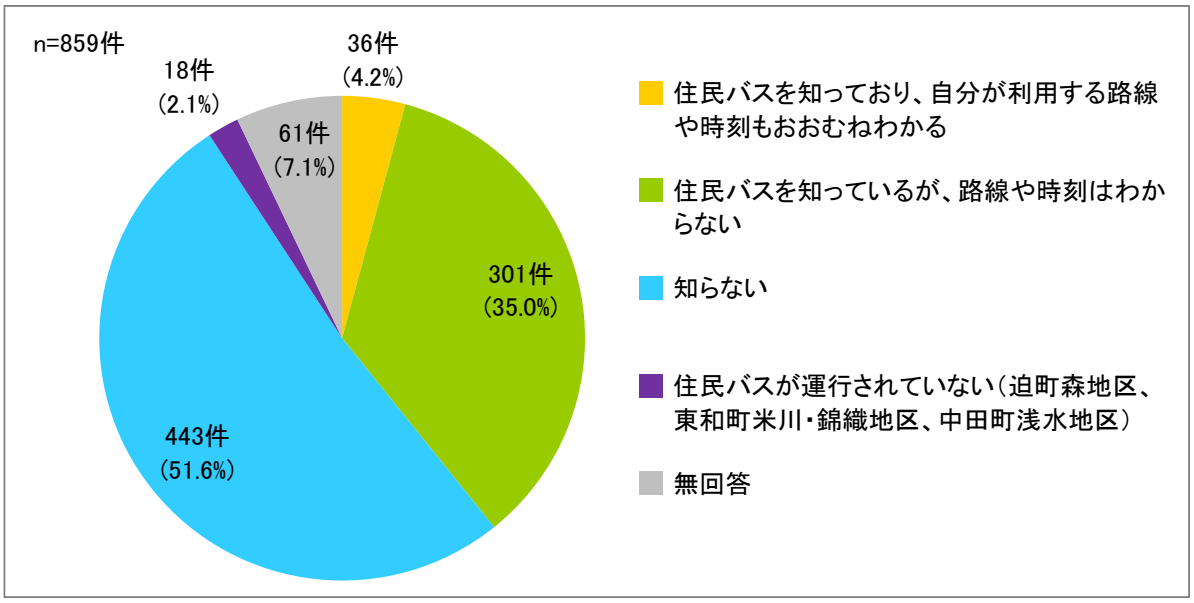
○認知度について、「知らない」が 443 件（51.6%）と最も多く、「知っている」が 337 件（39.2%）となっています。

○利用頻度について、「年に数回以上利用している」が 21 件（6.2%）、「利用していない」が 255 件（75.7%）となっています。

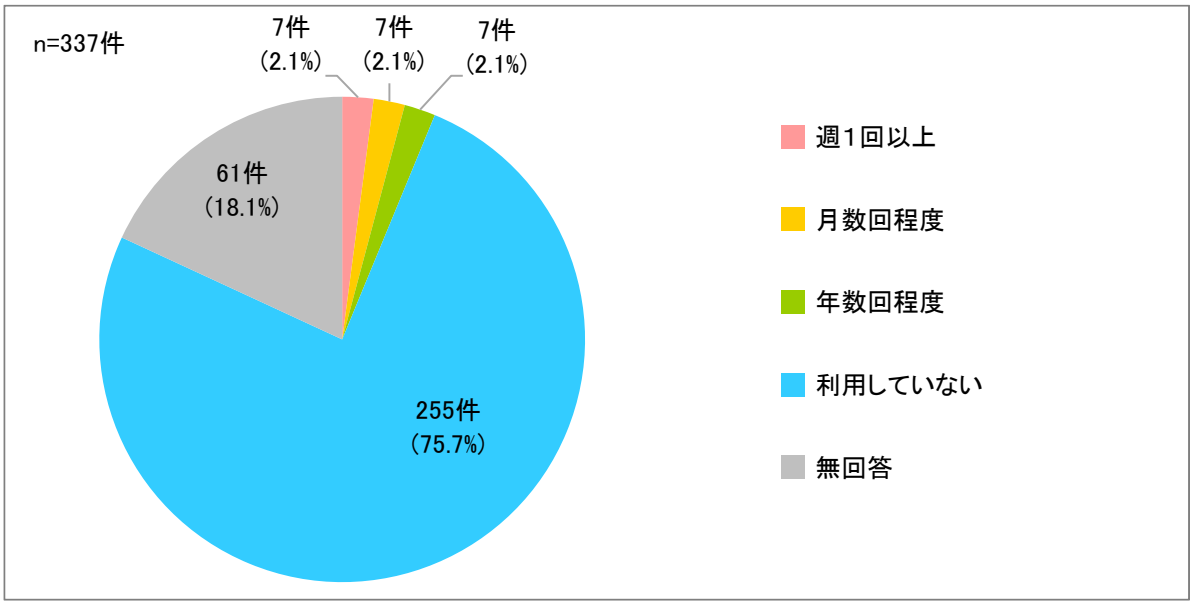
○利用している方の満足度について、「満足」「やや満足」が９件（42.9%）、「やや不満」「不満」が１件（4.8%）となっています。

○利用しない理由について、「自家用車を利用するため」が 234 件（93.6%）と最も多くなっています。

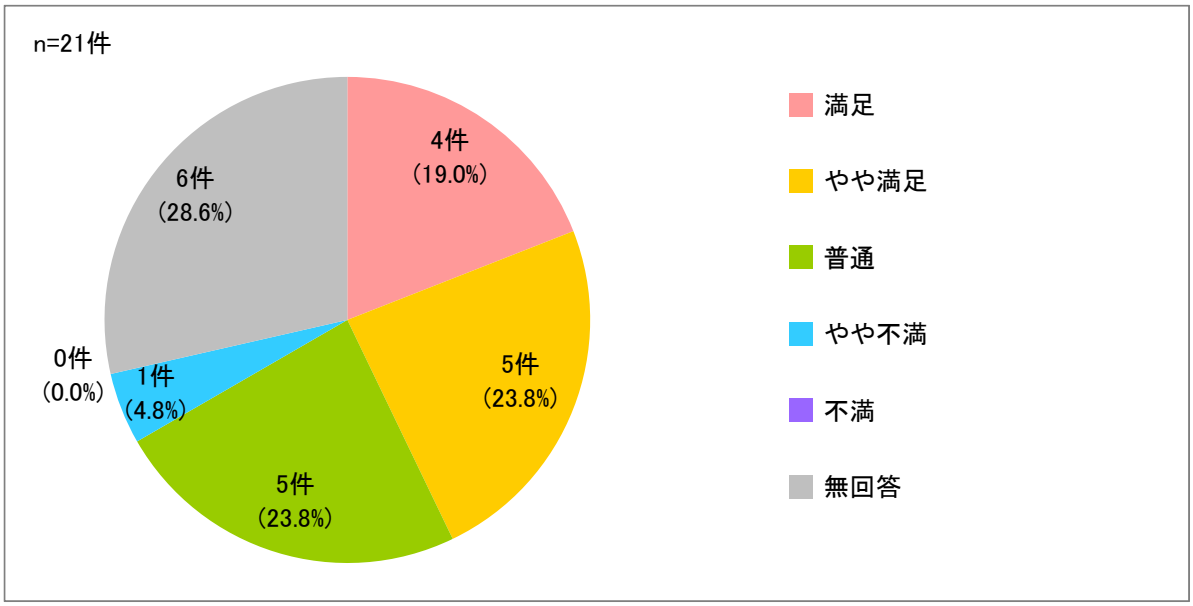
■住民バスの認知度



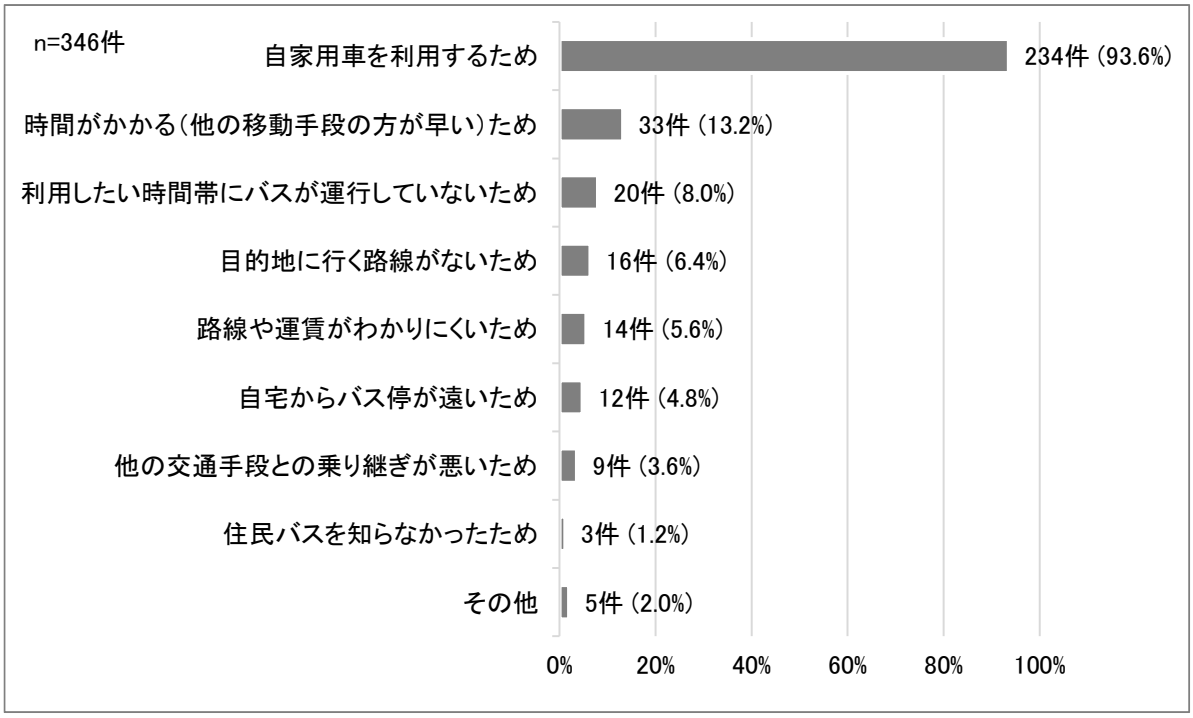
■住民バスの利用頻度



■住民バスの満足度



■住民バスを利用しない理由(主な理由を2つ選択)



(3) デマンド型乗合タクシーについて

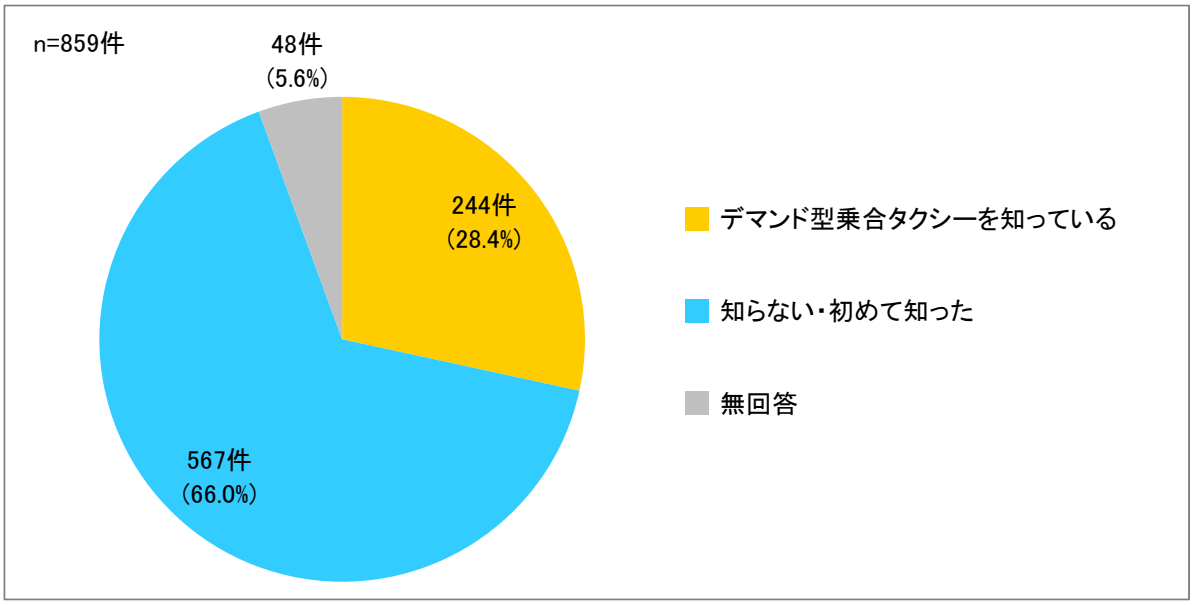
○認知度について、「知っている」が 244 件（28.4%）、「知らない・初めて知った」が 567 件（66.0%）となっています。

○利用頻度について、「年に数回以上利用している」が５件（3.9%）、「利用していない」が 117 件（92.1%）となっています。

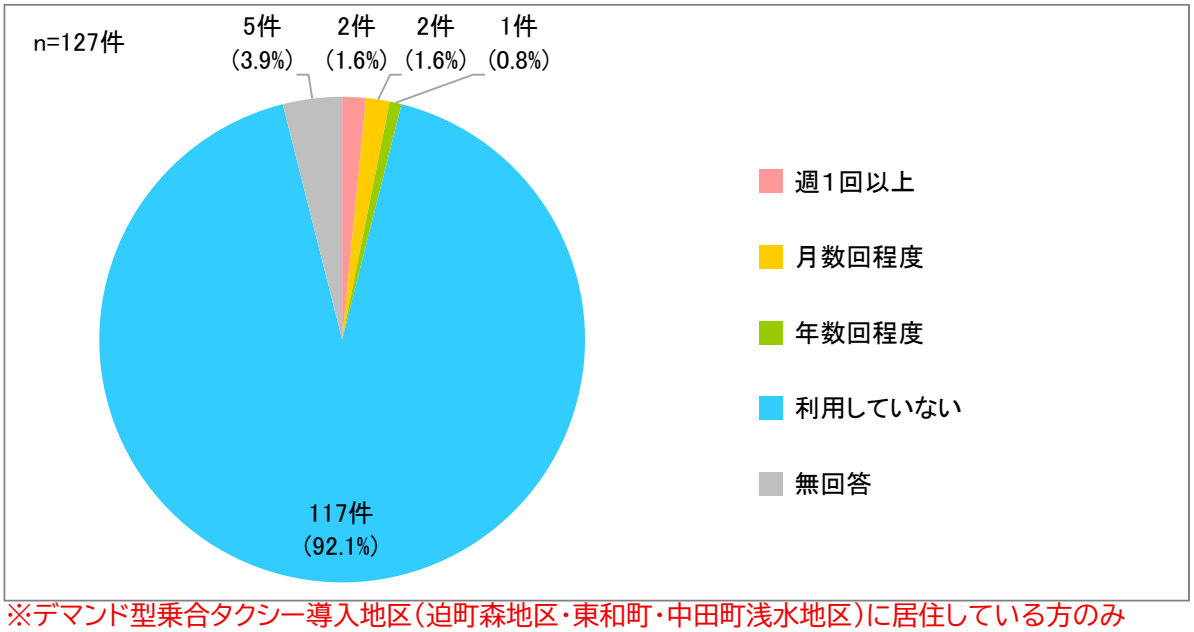
○利用している方の満足度について、「満足」「やや満足」が３件（60.0%）、「やや不満」「不満」が１件（20.0%）となっています。

○利用しない理由について「自家用車を利用するため」が 119 件（94.4%）と最も多くなっています。

■デマンド型乗合タクシーの認知度

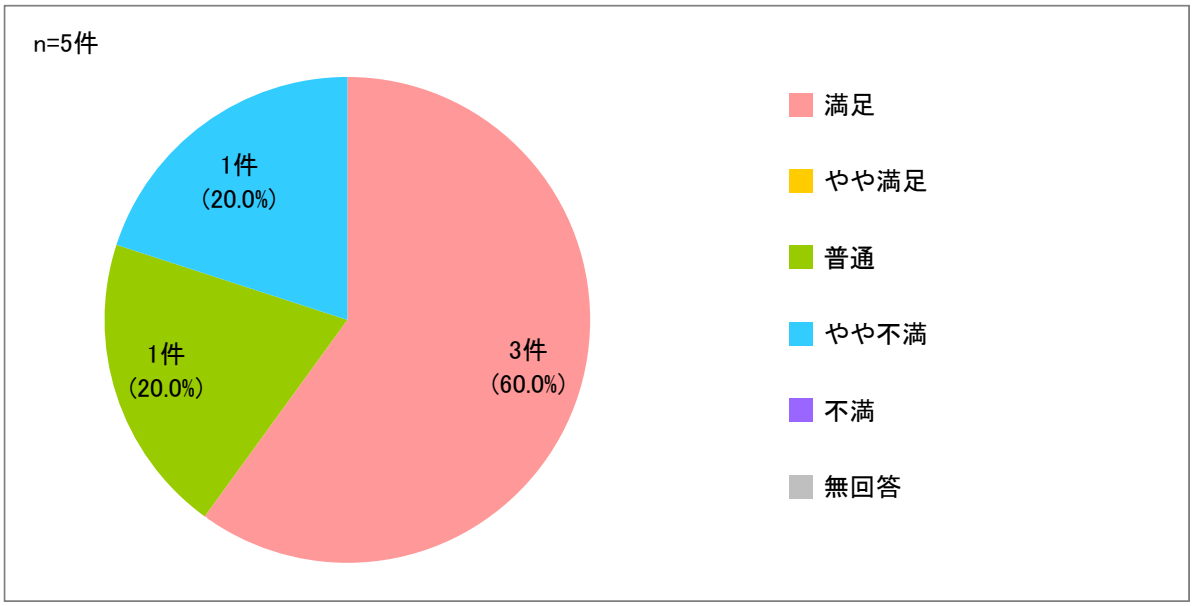


■デマンド型乗合タクシーの利用頻度



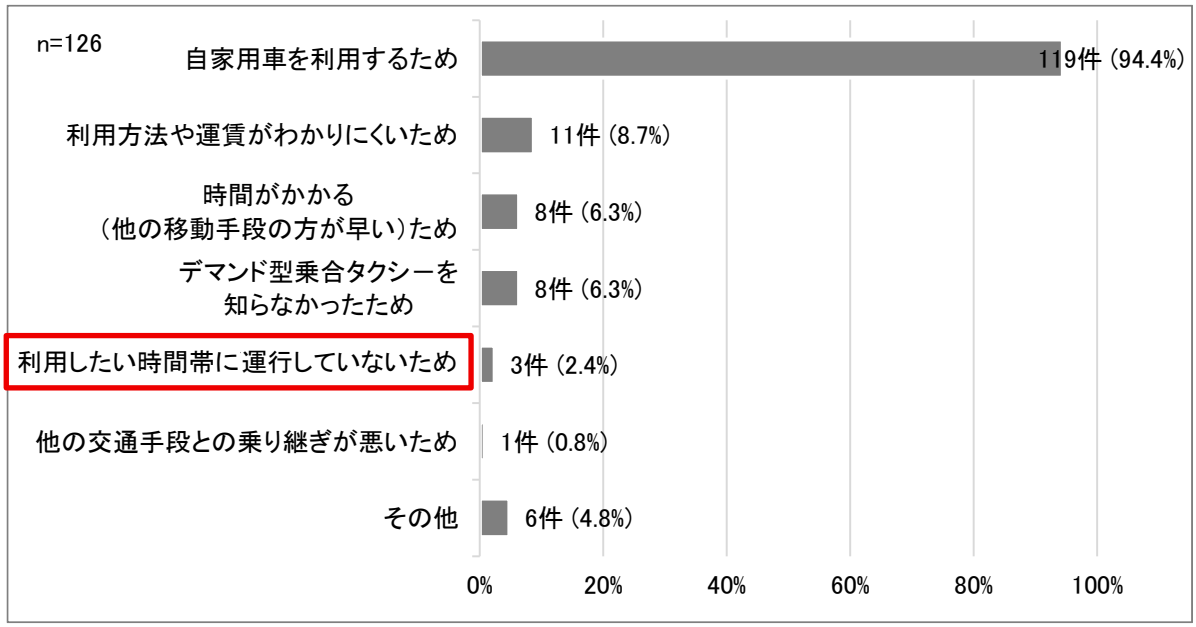
※デマンド型乗合タクシー導入地区（迫町森地区・東和町・中田町浅水地区）に居住している方のみ

■デマンド型乗合タクシーの満足度



※デマンド型乗合タクシー導入地区(迫町森地区・東和町・中田町浅水地区)に居住している方のみ

■デマンド型乗合タクシーを利用しない理由(主な理由を2つ選択)



※デマンド型乗合タクシー導入地区(迫町森地区・東和町・中田町浅水地区)に居住している方のみ

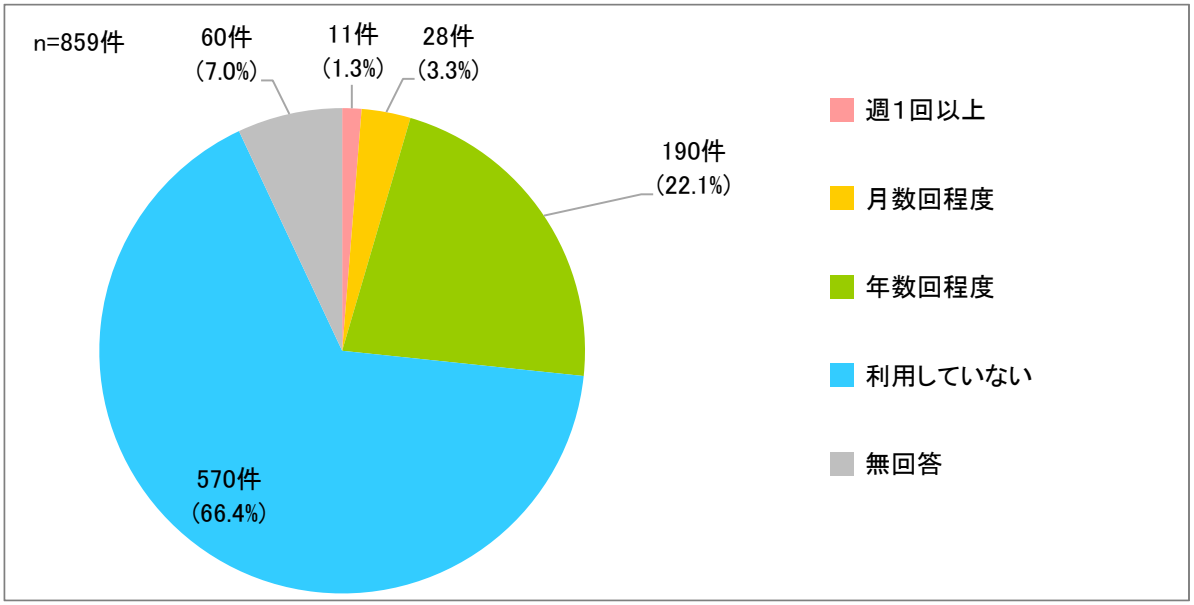
（4）鉄道について

○利用頻度について、「年数回以上利用している」が 229 件（26.7%）、「利用していない」が 570 件（66.4%）となっています。

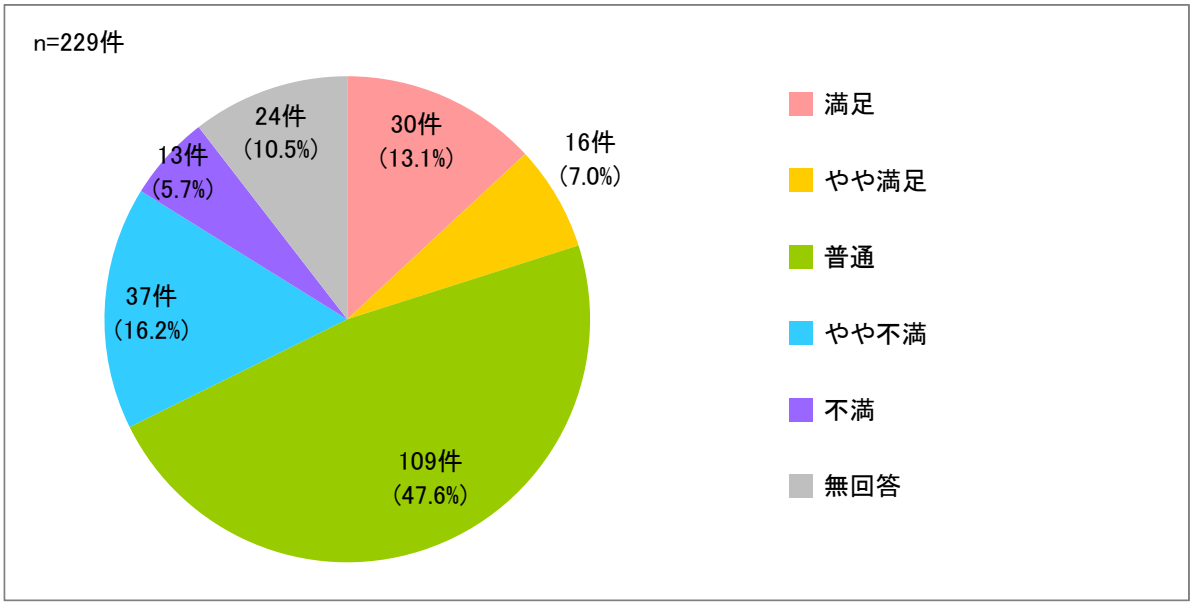
○利用している方の満足度について、「満足」「やや満足」が 46 件（20.1%）、「やや不満」「不満」が 50 件（21.8%）となっています。

○利用しない理由について、「自家用車を利用するため」が 460 件（83.3%）と最も多くなっています。

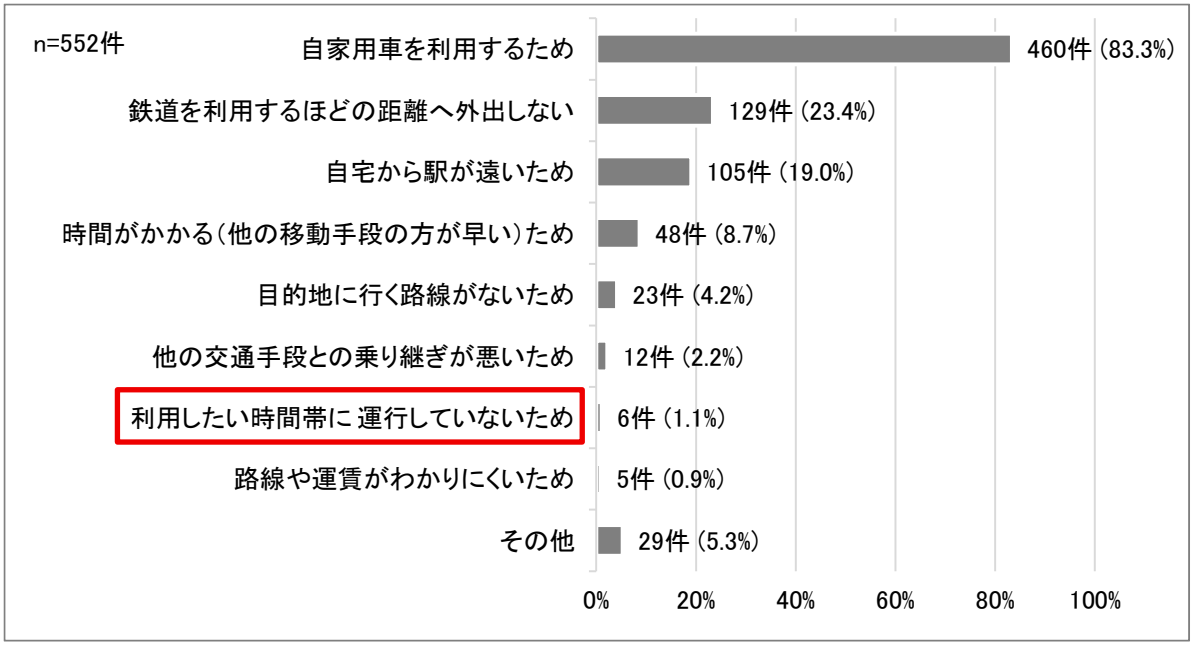
■鉄道の利用頻度



■鉄道の満足度



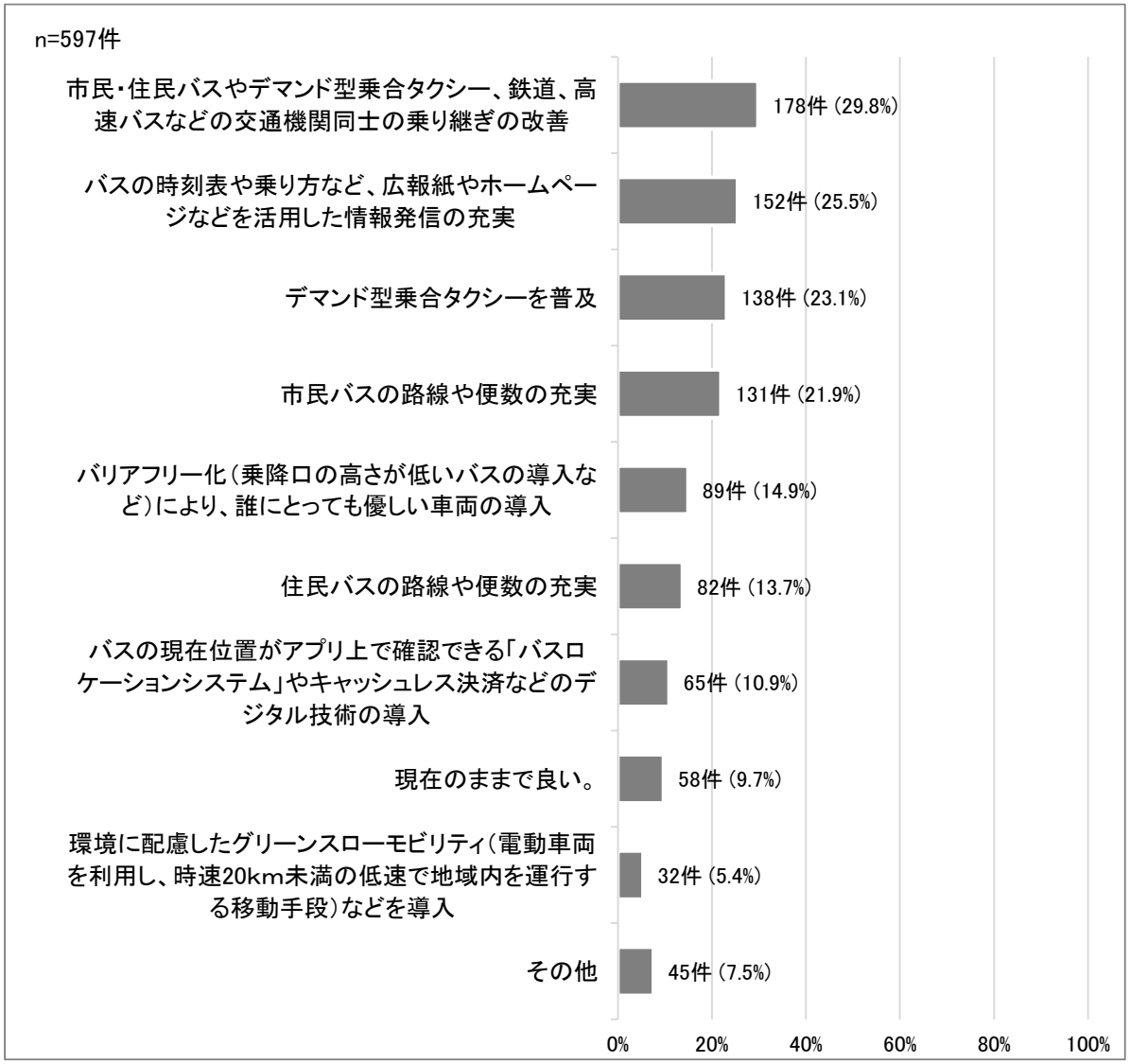
■鉄道を利用しない理由(主な理由を2つ選択)



(5) 今後の登米市の公共交通について

○本市の公共交通をより良いものとするための取組について、「市民・住民バスやデマンド型乗合タクシー、鉄道、高速バスなどの交通機関同士の乗換の改善」が 178 件（29.8%）と最も多く、次いで、「バスの時刻表や乗り方など、広報紙やホームページなどを活用した情報発信の充実」が 152 件（25.5%）、「デマンド型乗合タクシーを普及」が 138 件（23.1%）、「市民バスの路線や便数の充実」が 131 件（21.9%）となっています。

■登米市の公共交通をより良いものとするための取組（2つまで選択可）



3.2　高校生アンケート調査

市民バスの主たる利用者である高校生を対象に、通学実態や公共交通を利用しない理由などを把握するため、以下の要領でアンケート調査を実施しました。

■実施要領

調査名	登米市の公共交通に関するアンケート
調査対象	以下の高校の1年生及び2年生全員（計 1,279 名） ・佐沼高校（447 名） ・登米高校（94 名） ・登米総合産業高校（345 名） ・飛鳥未来きずな高校登米本校（110 名） ・迫桜高校（283 名）
調査期間	令和6（2024）年7月8日（月）～令和6（2024）年7月 19 日（金）
調査手法	・ウェブアンケート（Google フォーム） アンケートフォームのQRコード及びURLを掲載した案内文を、各校を通じて対象者に配布
回答状況	回答 559 名 / 調査対象 1,279 名　回答数 43.7%

(1) 通学時の利用について

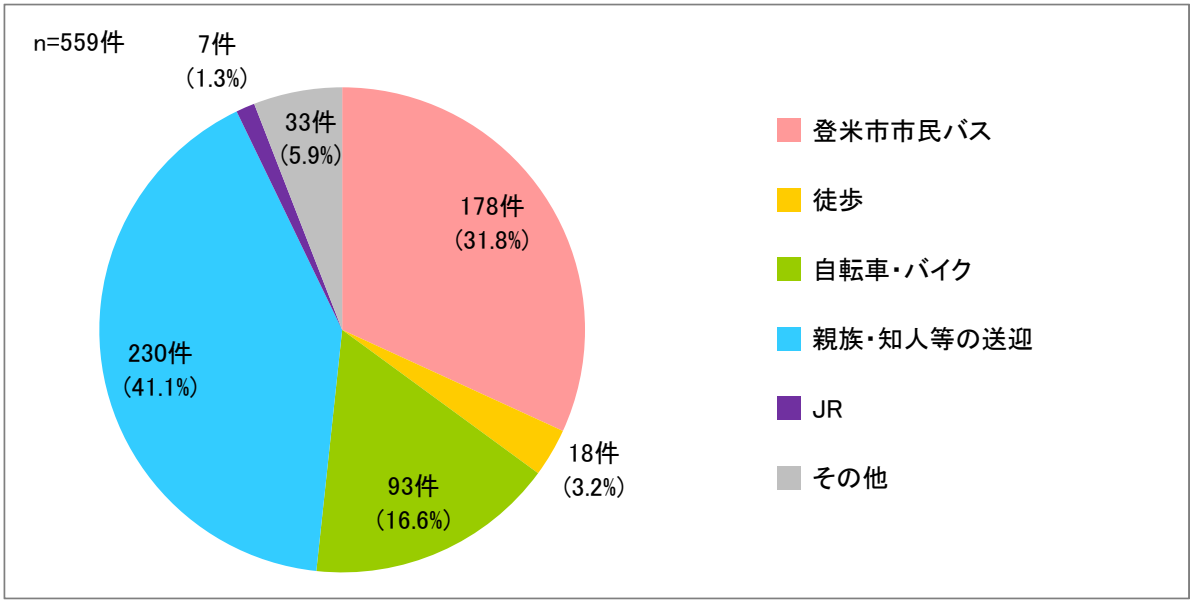
○通学手段について、「親族・知人等の送迎」が 230 件（41.1%）と最も多く、次いで、「登米市市民バス」が 178 件（31.8%）となっています。

○市民バスの利用状況について、「利用している」が 305 件（54.6%）、「利用していない」が 238 件（42.6%）となっています。

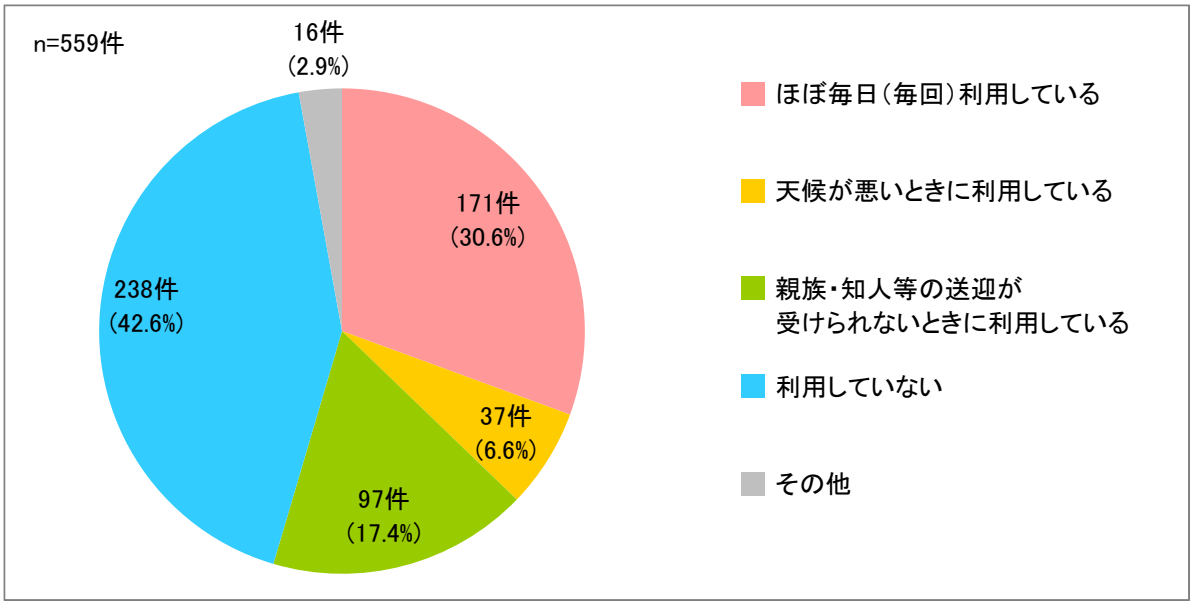
○市民バスを利用している方の満足度について、「満足」「やや満足」が 141 件（43.9%）、「やや不満」「不満」が 60 件（18.7%）となっています。

○市民バスを利用しない理由について、「親族・知人等に送迎してもらえるため」が 134 件（56.3%）と最も多く、次いで、「徒歩や自転車・バイクで通学できるため」が 79 件（33.2%）、「自宅からバス停が遠いため」が 31 件（13.0%）となっています。

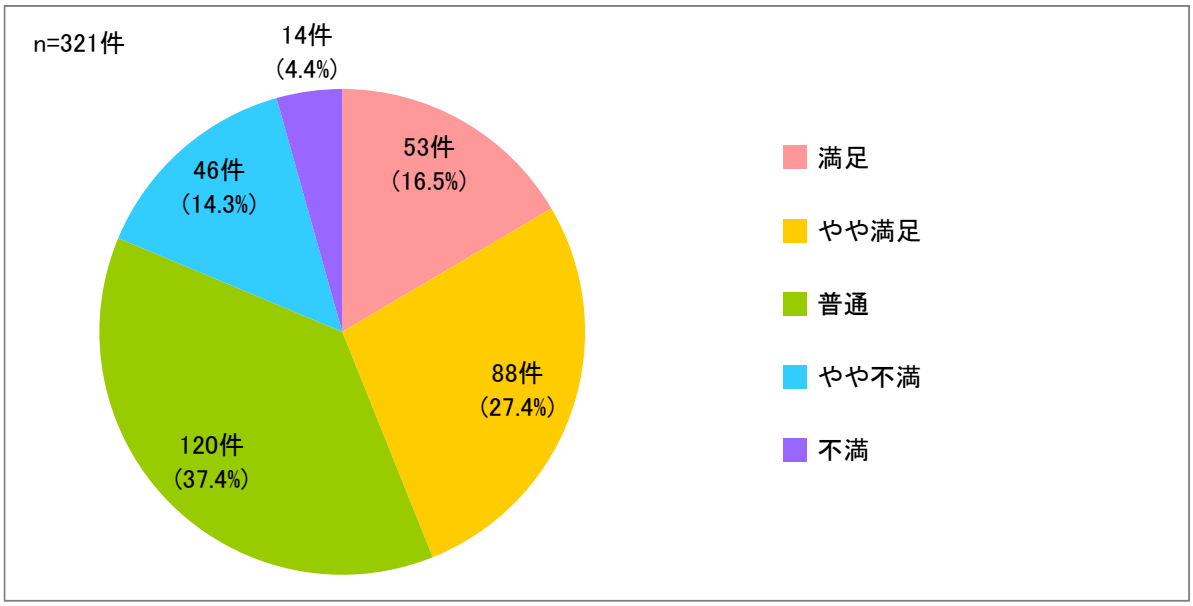
■通学手段



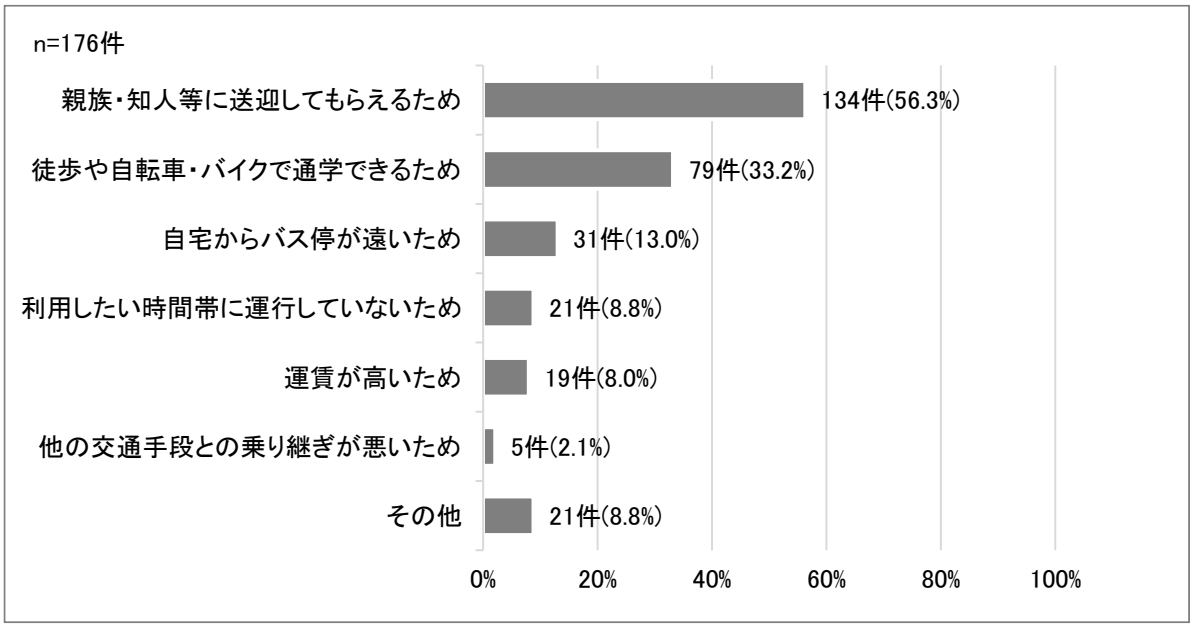
■通学時の市民バスの利用状況



■通学時の市民バスの満足度



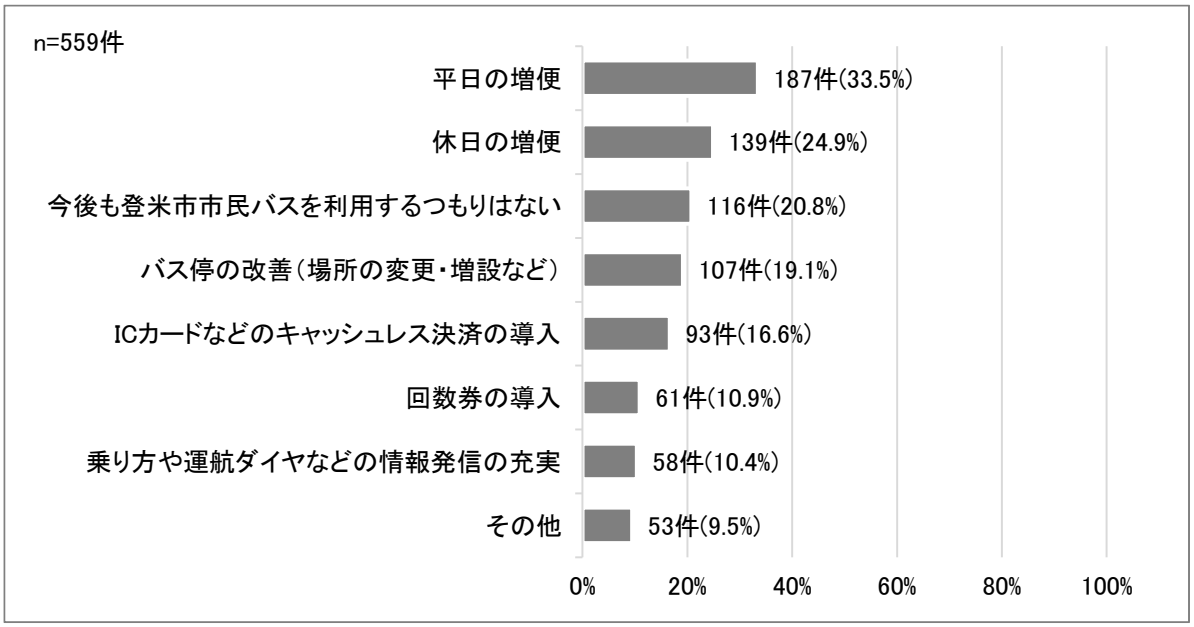
■通学時に市民バスを利用しない理由(複数回答)



(2) 市民バスの改善策について

○市民バスの改善策について、「平日の増便」が187件（33.5%）と最も多く、次いで、「休日の増便」が139件(24.9%)、「今後も登米市市民バスを利用するつもりはない」が116件(20.8%)、「バス停の改善（場所の変更・増設など)」が107件（19.1%）となっています。

■市民バスの改善策由



3.3　市民バス利用実態調査

市民バスの利用者を対象に、乗降バス停、属性（性別、年齢等）、利用特性（利用目的、利用頻度等）、運行サービスに対する満足度、改善点などを把握するため、以下の要領でヒアリング調査を実施しました。

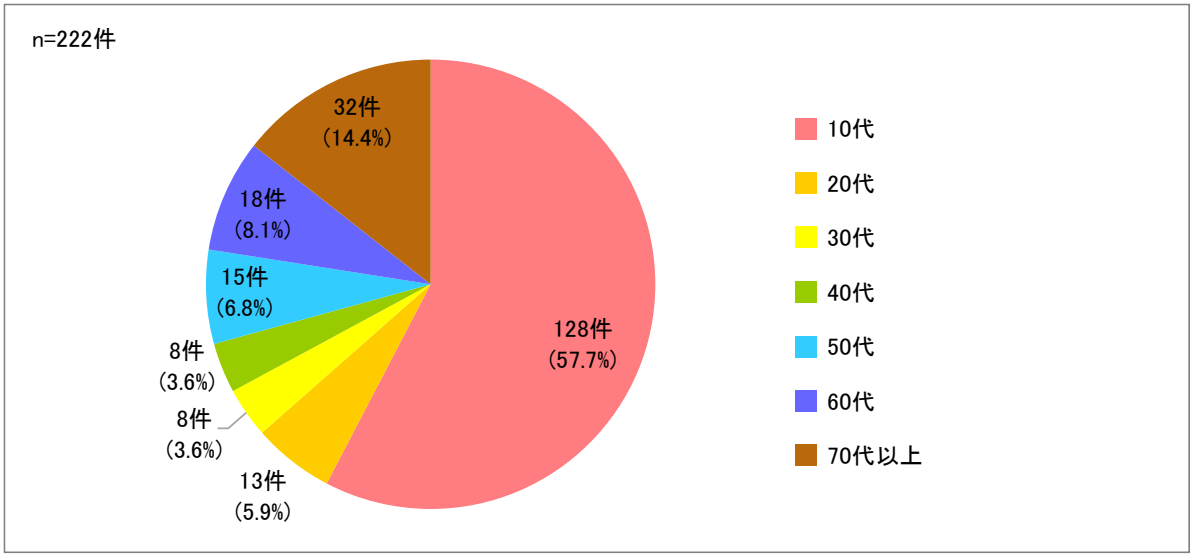
■実施要領

調査名	市民バス利用実態アンケート調査
調査対象	以下のバス停における市民バス利用者 （登米市役所、登米総合支所、東和総合支所、中田総合支所、米山総合支所、南方総合支所、石越総合支所、豊里総合支所、津山総合支所、ミヤコーバス佐沼営業所）
調査期間	令和6（2024）年7月 12 日（金）、16 日（火）、18 日（木）の始発から終発まで
調査手法	調査員によりヒアリング
回答状況	回答 222 名

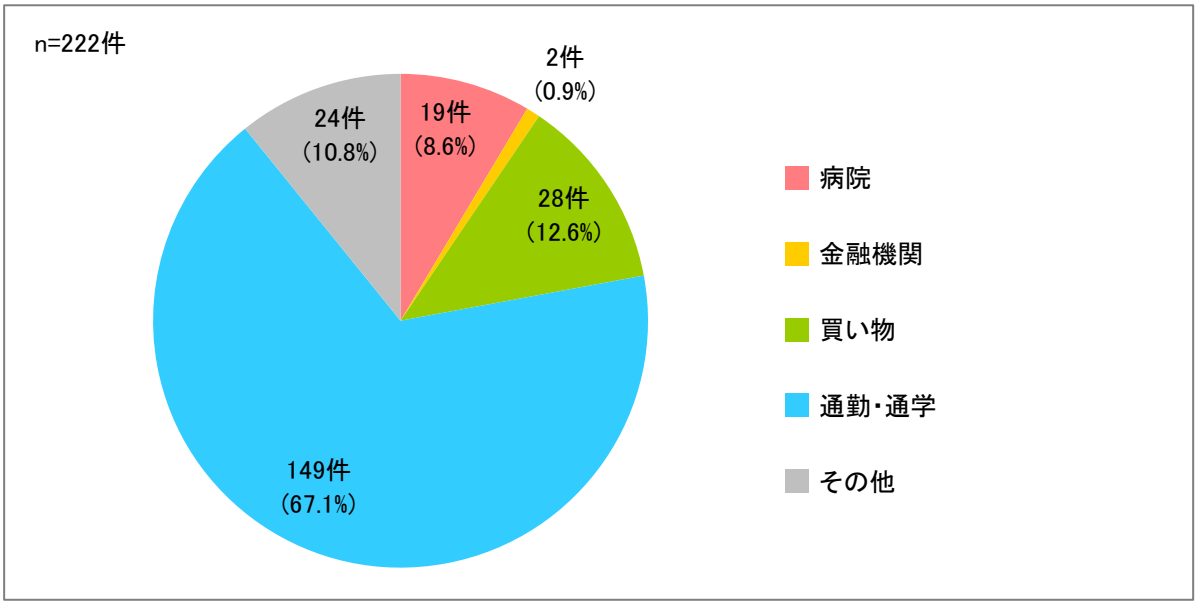
（1）回答者について

○回答者について、年齢は「10 代」、乗車目的は「通勤・通学」がそれぞれ最も多くなっています。

■回答者の年齢



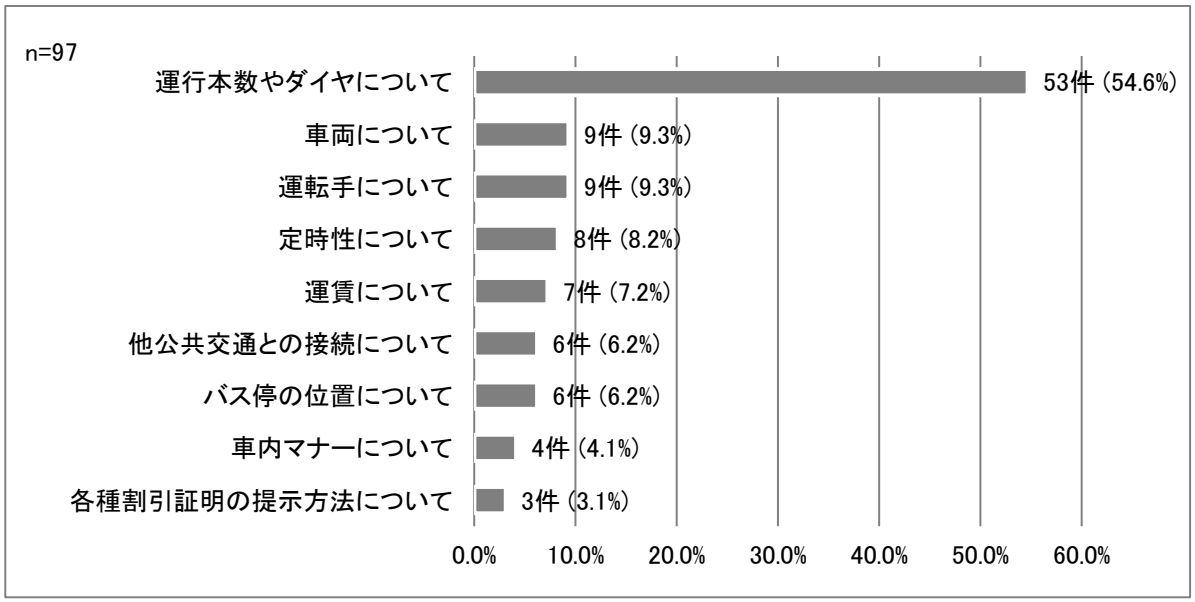
■回答者の乗車目的



(2) 改善・要望事項について

○改善・要望事項について、「運行本数やダイヤについて」が 53 件（54.6%）と最も多くなっています。

■改善・要望事項



3.4　ＪＲ駅利用実態調査

市民バスが乗り入れている各鉄道駅の利用者を対象に、利用者属性、利用特性（利用目的、利用頻度、運行サービスに対する満足度）、利用をより一層高めるために必要なサービスなどを把握するため、以下の要領でヒアリング調査を実施しました。

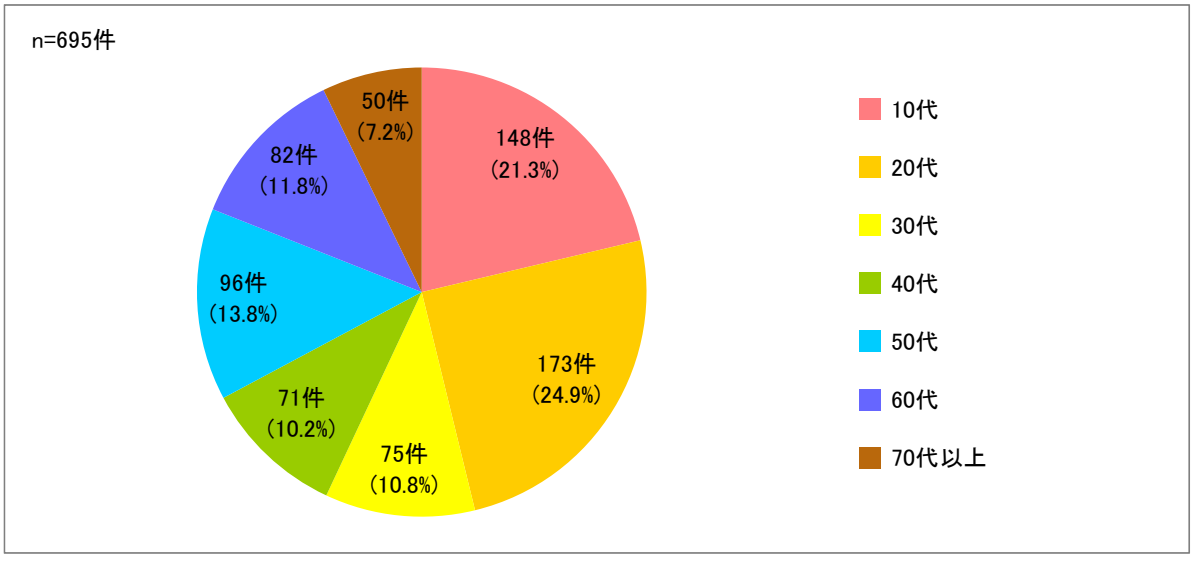
■実施要領

調査名	JR駅利用実態アンケート調査
調査対象	市民バスが乗り入れている以下の鉄道駅の利用者 （くりこま高原駅、石越駅、・新田駅、瀬峰駅、陸前豊里駅、・柳津駅）
調査期間	令和6（2024）年7月9日（火）、18 日（木）の始発から終発まで
調査手法	調査員によりヒアリング
回答状況	回答 695 名

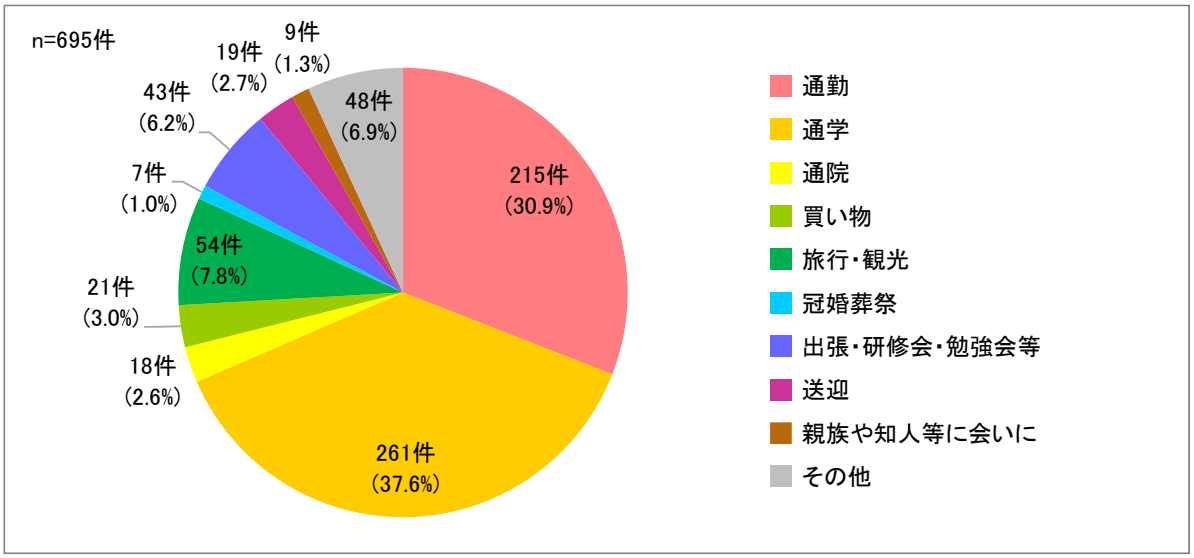
（1）回答者について

○回答者の年齢は「20 代」「10 代」が、回答者の利用目的は「通学」「通勤」が多くなっています。

■回答者の年齢



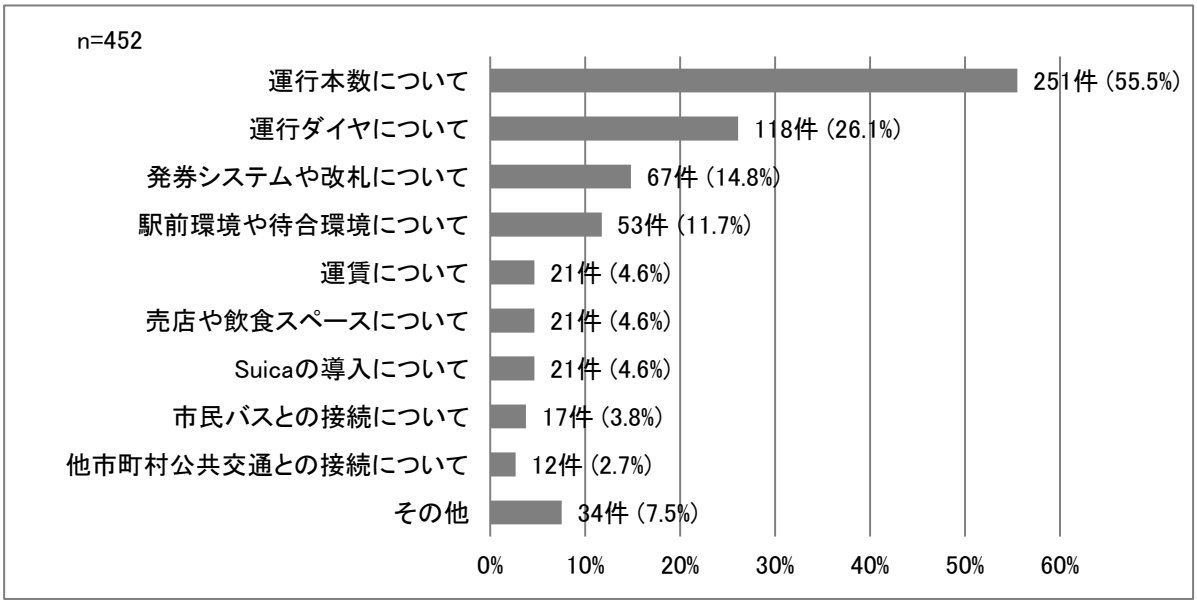
■回答者の利用目的



(2) 改善・要望事項について

○改善・要望事項について、「運行本数について」が 251 件（55.5%）と最も多く、次いで、「運行ダイヤについて」が 118 件（26.1%）、「発券システムや改札について」が 67 件（14.8%）、「駅前環境や待合環境について」が 53 件（11.7%）となっています。

■改善・要望事項



3.5　交通事業者ヒアリング

市内で運行する市民バス事業者、住民バス事業者、タクシー事業者を対象に、公共交通の利用特性や運行上の問題点や課題、公共交通の見直しにあたって留意すべき点などを把握するため、以下のとおりヒアリング調査を実施しました。

■ヒアリング概要・結果

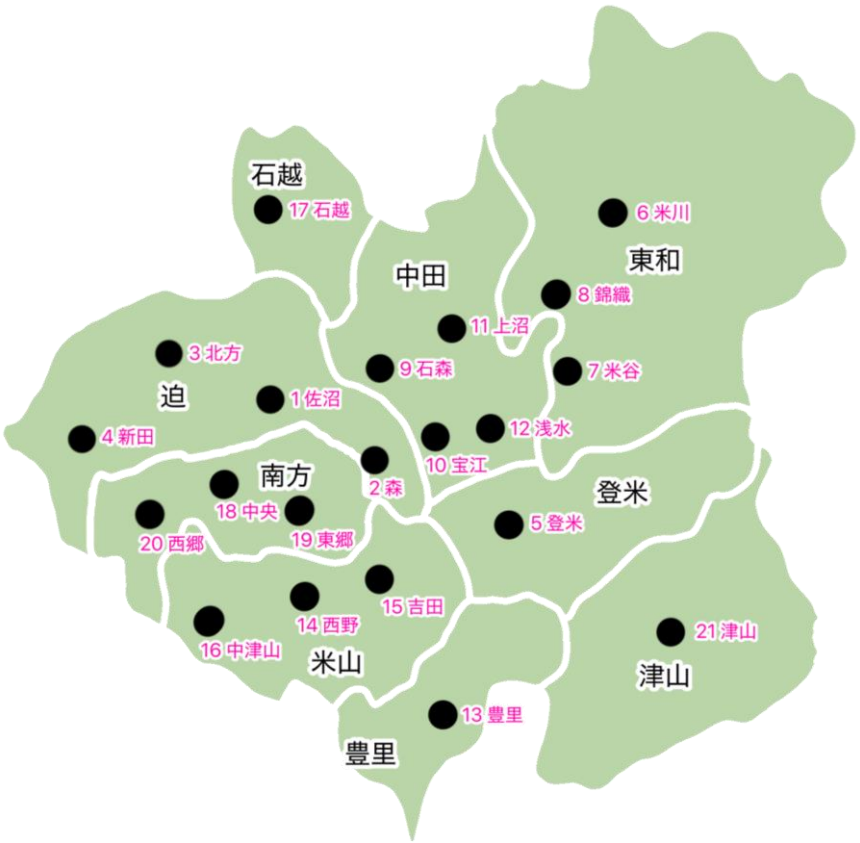
	【市民バス事業者】 市内1社	【住民バス事業者】 市内7社 （ペーパーヒアリング含む）	【タクシー事業者】 市内代表1社
実施日	令和6（2024）年 8月 28 日（水） 10:30～11:30	令和6（2024）年 9月 13 日（金） 14:30～15:00	令和6（2024）年 9月 13 日（金） 15:00～15:30
現在の運行上の懸念事項	・一部の時間帯における過密なバスダイヤ。（16 時台前半の登米総合産業高校、16 時台の登米市役所。）	・スクールバスによる通学時間帯と通院時間帯が重なっていることによる、住民バス利用の停滞。 ・台風や大雪の際の民家の樹木などによる運行阻害の懸念。	・夜間（20 時以降）及び休日のドライバー不足。 ・市内タクシー業者の廃業に伴う、遠方地域における輸送需要への対応。
今後改善・強化を図る必要があると考える事項	・現状の運行を継続するための人材の確保・養成。 ・利用促進を目的とした周知活動やイベントの継続的な開催。 ・快適な待合環境の整備。（屋根の設置等。） ・停留所の位置の評価・検討。 ・デジタル技術を活用した新たなサービスの導入。（交通IC、ロケーションシステム等。）	・市民バスとの乗継ぎをスムーズにするダイヤの調整。 ・利用促進のための周知活動の実施。 ・住民バスの利用者が少ないエリアにおけるデマンド型乗合タクシーへの移行。 ・スクールバスの共用化の検討。 ・利用が見込める路線の増便。 ・グリーンスローモビリティの導入。 ・高齢者などの乗降時の介助の必要性などのルール化。	・ドライバー不足に対応するための規制緩和。 ・デマンド型乗合タクシーの普及。
モニタリングの実施に向けた方策	・アンケートやヒアリングなどの実施。 ・市民バスは高校生が主な利用者であるため、その年の通学状況によって利用者数や収支状況が大きく左右される。よって、利用者数によるモニタリングには留意が必要と考える。	―	―
その他	・市中心部での乗継ぎを前提としたバス路線網の構築が効果的であると考える。（現在もこの考えに則り、バス路線網を構築している。）	・住民票はあるが施設入居や入院などによる無居住エリアがあると考える。住民バスの再構築にあたっては、居住実態を踏まえ、検討していく必要がある。	・タクシーの利用実態として、一般客による通院や、企業やイベントなどの送迎が主である。

3.6　コミュニティ組織ヒアリング

市内にある 21 のコミュニティ組織に対して、日常生活の移動実態や公共交通に対する要望などの意見を把握するため、以下のとおりヒアリング調査を実施しました。

■ヒアリング概要

実施日・場所	ヒアリング対象		
	地域	No.	コミュニティ
令和6（2024）年9月6日（金）13：00～14:00 登米公民館（談話室）	登米地域	5	登米地区
	豊里地域	13	豊里地区
	津山地域	21	津山地区
令和6（2024）年9月6日（金）14：30～15:30 錦織公民館（研修室）	東和地域	8	錦織地区
	東和地域	6	米川地区
令和6（2024）年9月6日（金）16：00～17:00 浅水ふれあいセンター（研修室）	中田地域	10	宝江地区
	中田地域	11	上沼地区
	中田地域	12	浅水地区
令和6（2024）年9月 11 日（水）9：30～10:30 迫庁舎（3 階第 4 委員会室）	迫地域	2	森地区
	迫地域	4	新田地区
令和6（2024）年9月 11 日（水）11：00～12:00 米山公民館（多目的ホール）	米山地域	14	西野地区
	米山地域	15	吉田地区
	米山地域	16	中津山地区
令和6（2024）年9月 11 日（水）14：30～15:30 南方公民館（会議室）	南方地域	18	中央地区
	南方地域	19	東郷地区
	南方地域	20	西郷地区
令和6（2024）年9月 13 日（金）9：30～10:30 石森ふれあいセンター（研修室）	東和地域	7	米谷地区
	石越地域	17	石越地区
令和6（2024）年9月 13 日（金）11：00～12:00 石森ふれあいセンター（研修室）	迫地域	1	佐沼地区
	迫地域	3	北方地区
	中田地域	9	石森地区



■ヒアリング結果

地域	地区	主な意見
登米市全域	ー	・市民バスは主に高校生の登下校に利用されており、朝夕は車内が混雑していることから、増便を望む声があがっている。 ・住民バスは主に高齢者などの通院・買い物に利用されているが、認知度が低いこともあり、利用者数は総じて多くはない。 ・利用実態に合わせた車両の変更やダイヤ編成などが求められている。 ・時刻表や経路、利用方法を知らない人がいる。より効果的な情報発信が必要と考える地区もある。 ・デマンド型乗合タクシーは、主に通院に利用されており、地域外運行も含めた利用範囲の拡大や事務負担の軽減が求められている。また、行政が管理・運営すべきと考える地区もある。
迫地域	1 佐沼地区 2 森地区 3 北方地区 4 新田地区	・地区によって市民バスの運行路線や便数に差がある。 ・バス停の位置の再検討やバス待ち空間の整備、車両のバリアフリー化が求められている。 ・地域コミュニティの活性化や暮らしの豊かさといった観点から、公共交通は必要不可欠なものである。 ・バスのフリー乗車やロケーションシステムの導入、ゼロカーボンシティに向けた取組、免許返納や公共交通の関する説明会の開催が必要と考える。
登米地域	5 登米地区	・乗継ぎを負担に感じる高齢者が多いことから、登米市民病院への直通バスを望む声があがっている。 ・買い物困難エリアが存在する。免許返納後、親族などからの送迎が望めない場合は、本地区を出ざるを得ない状況にあると感じている。 ・行政によるタクシー会社への補助など、使いやすいタクシー利用システムを望む。
東和地域	6 米川地区 7 米谷地区 8 錦織地区	・デマンド型乗合タクシーは、学生の登下校にも利用されている。行政による管理・運営を望む声があるほか、東和地域3地区の窓口業務を1本化し、事務作業の効率化を図ることも可能であると考える。 ・交通と福祉はセットで考えていく必要があると感じている。
中田地域	9 石森地区 10 宝江地区 11 上沼地区 12 浅水地区	・デマンド型乗合タクシーは、親族などの送迎負担の軽減につながっている。また、目的地の個人宅設定を望む声があがっている。 ・県や事業者などの関係機関と協力し、本市独自の地域公共交通システムを検討・構築してみてもよいと考える。 ・地域のスーパーなどで利用できるポイントの付与や、バス乗車時に病院の受付ができるシステムの構築など、バスに乗車するメリットをつくることでバスの利用増進を図ることも有効であると考える。
豊里地域	13 豊里地区	・市民バスを小型化し、増便を望む声があがっている。 ・豊里病院の患者送迎バス（住民バス）は使い勝手がよいと感じている。 ・隣接する石巻市を生活圏としている人が多く、石巻市への移動需要が高い。
米山地域	14 西野地区 15 吉田地区 16中津山地区	・地区内においても、生活圏の相違が見られる。 ・デマンド型乗合タクシーの導入可能性検討のための情報発信が必要である。 ・増便だけでなく、高齢者のトイレ問題への対応など、利用者に対するきめ細やかな配慮が必要である。 ・ライドシェアの導入可能性について調査するべきと考える。
石越地域	17 石越地区	・隣接する栗原市を生活圏としている人が多く、栗原市への移動需要が高い。 ・デマンド型乗合タクシーの市外利用など、利用範囲の拡大について検討してほしい。
南方地域	18 中央地区 19 東郷地区 20 西郷地区	・生活に必要な施設が不足しているエリアがある。公共交通の充実よりも生活に必要な施設の誘致が必要と考える。 ・行政によるタクシー会社への補助など、使いやすいタクシー利用システムを望む。
津山地域	21 津山地区	・生活に必要な施設が不足しているエリアがある。 ・デマンド型乗合タクシーは便利だと思う一方、地元タクシー会社のマンパワーが不足していることから、導入は厳しいと感じている。 ・公共交通の運営事務や運行の効率化を図るため、ITの導入が必要であると考える。 ・公共交通の運賃の割引など、行政主導による公共交通の利用促進を目的とした施策の実施を望む声があがっている。

4. 現況等のまとめ

「1.登米市の地域概況の整理」「2.公共交通の現況に関する整理」「3.公共交通の利用実態及びニーズに係る調査」より、本市の現況や公共交通の利用実態などを整理します。

4.1 登米市の地域概況

人口	○人口減少、少子高齢化が進行している。 ○今後も更なる人口減少、高齢化の進行が予測されている。
施設の分布状況	○主要施設（市役所・支所、商業施設、医療施設、高校）はバス停の徒歩圏内に多く立地（中心市街地を形成する迫地域や国道沿い）している。 ○観光施設については、文化・歴史分野及び物販施設はバス停の徒歩圏内にあるものの、自然分野の施設は鉄道やバスでアクセスしにくい状況となっている。
人口流動	○市内流動は迫地域への移動が多く、通勤では約2割、通学では約4割が隣接自治体へ移動している。 ○市内間では、通院、買い物及び通勤・通学のいずれの目的においても迫地域への他地域からの移動割合が高い。また、迫地域、登米地域、東和地域、中田地域、豊里地域、米山地域は地区内移動需要が高い。
移動手段	○主な移動手段は自動車であり、送迎を含め約9割を占めている。 ○高齢者（65歳以上）の運転免許保有率が高い。 ○高齢化が進行する中、運転免許証返納数は令和元（2019）年をピークに減少傾向にある。

4.2 公共交通の現況

市民バス	○市民バスは令和6年度現在、11路線27系統（平日87便、休日54便）で運行し、乗継ぎなど通院や通学に配慮した路線やダイヤ編成を実施している。 ○乗降者数は中心市街地や各地域の支所や高校、病院、鉄道駅などで多くなっている。 ○市民バス全体の利用者及び収支率は、新型コロナウイルス感染症流行以降大きく減少している。（各高校最寄りバス停利用者は堅持。） ○高校生の利用が全体の約半数を占める。
住民バス	○住民バスはスクールバスの空き時間などを活用し、令和6年度時点で平日のみ9地域23路線で運行している。 ○利用者数は総じて減少傾向にある。 ○利用者一人あたりの運行経費は市民バス、デマンド型乗合タクシーに比べて高い傾向にある。
デマンド型乗合タクシー	○デマンド型乗合タクシーは5地区で運行しており、利用者・収支率は全体で増加傾向にある。
鉄道・BRT	○鉄道駅は市内に7駅（BRT含む）あり、すべて市域の外縁部に位置している。そのうち4駅（新田駅、石越駅、陸前豊里駅、柳津駅）と市外の2駅（くりこま高原駅、瀬峰駅）に市民バスが接続している。
高速バス	○高速バスは迫地域と仙台市間、登米地域及び津山地域と仙台市間を結ぶ2路線が運行している。

4.3　公共交通の利用実態及びニーズ

市民 アンケート	○市民バス：利用しない割合は85.1%、認知していない割合は10.5%、不満と回答した割合は26.7%。 ○住民バス：利用しない割合は75.7%、認知していない割合は51.6%、不満と回答した割合は4.8%。 ○デマンド型乗合タクシー：利用しない割合は92.1%、認知していない割合は66.0%、不満と回答した割合は20.0%。 ○鉄道：利用しない割合は66.4%、不満と回答した割合は21.8%。 ○今後の本市の公共交通をよりよいものとするための取り組みとして、「市民バスの路線や便数の充実」「交通機関同士の乗換改善」「情報発信の充実」があげられている。
高校生 アンケート	○通学手段は、親族・知人などの送迎が最も多く44.1%、次いで、市民バス31.8%、鉄道1.3%となっている。 ○通学時の市民バスについて不満と回答した割合は18.7%。 ○市民バスの改善策として、「増便」「バス停の改善（場所の変更・増設等）」「ICカードなどのキャッシュレス決済の導入」が多くあげられている。
公共交通 利用実態調査	○市民バスは、10代の通勤・通学利用が最も多く、運行本数の増加が望まれている。 ○JR駅利用者は、若者の通勤・通学利用が最も多く、主な要望事項として、運行本数の増加、運行ダイヤの改善、発券システムの改善、駅前環境や待合環境などの整備があげられている。
交通事業者 ヒアリング	【市民バス事業者】 ■現在の運行上の懸念事項 ○一部の時間帯における過密なバスダイヤ。 ■今後改善・強化を図る必要があると考える事項 ○現状の運行を継続するための人材の確保・養成。 ○利用促進を目的とした周知活動やイベントの継続的な開催。 ○快適な待合環境の整備。 ○停留所の位置の評価・検討。 ○デジタル技術を活用した新たなサービスの導入。
	【住民バス事業者】 ■現在の運行上の懸念事項 ○スクールバスによる通学時間帯と通院時間帯が重なっていることによる、住民バス利用の停滞。 ○台風や大雪の際の民家の樹木などによる運行阻害の懸念。 ■今後改善・強化を図る必要があると考える事項 ○市民バスとの乗継ぎをスムーズにするダイヤの調整。 ○利用促進のための周知活動の実施。 ○利用者を踏まえた、住民バスからデマンド型乗合タクシーへの移行。 ○スクールバスの共用化の検討。 ○利用が見込める路線の増便。 ○グリーンスローモビリティの導入。 ○高齢者などの乗降時の介助の必要性などのルール化。
	【タクシー事業者】 ■現在の運行上の懸念事項 ○夜間（20時以降）及び休日のドライバー不足。 ○市内タクシー業者の廃業に伴う、遠方地域における輸送需要への対応。 ■今後改善・強化を図る必要があると考える事項 ○ドライバー不足に対応するための規制緩和。 ○デマンド型乗合タクシーの普及。
コミュニティ 組織 ヒアリング	○市民バスの増便やデマンド型乗合タクシーの利用可能条件の拡大（生活圏に応じた利用範囲の拡大、目的地の個人宅設定等）、タクシー利用助成の検討、バス待ち空間の快適性の向上、情報発信の充実、利用実態に合わせた車両の変更などが望まれている。

5. 参考

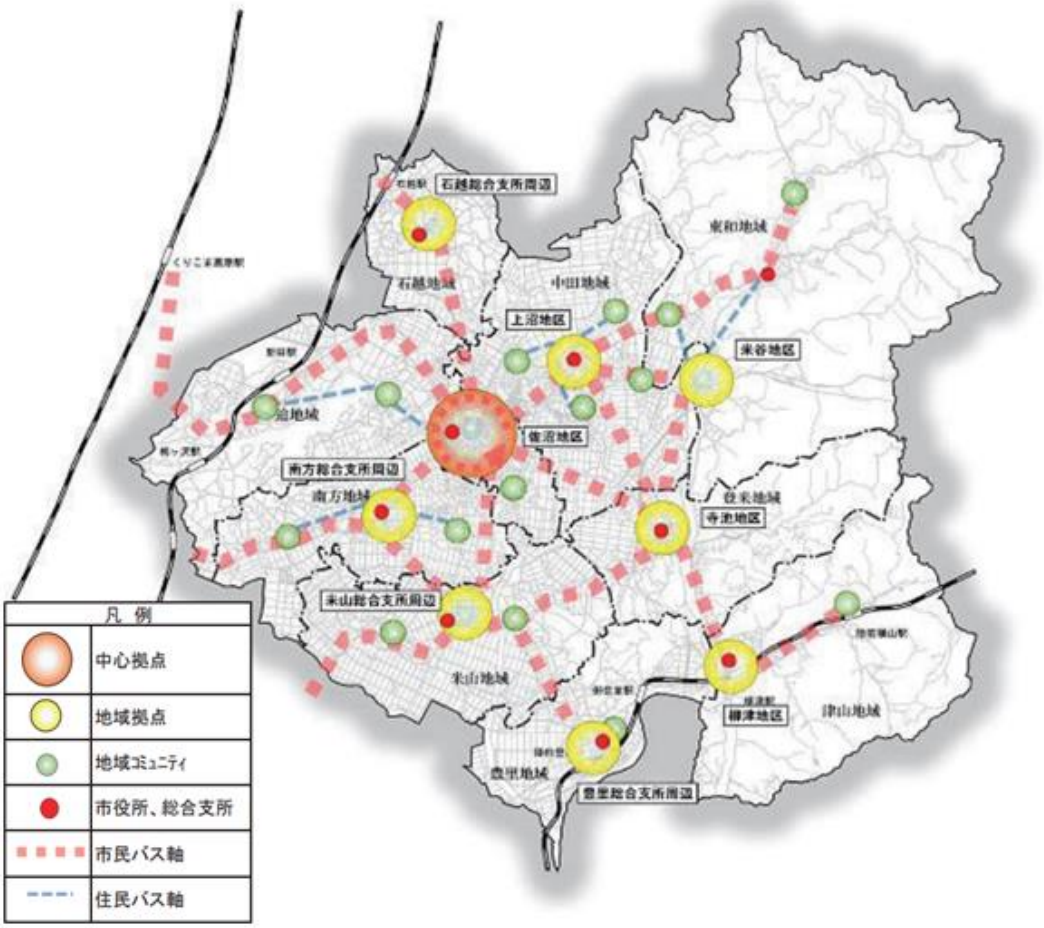
5.1 立地適正化計画について

都市機能を中心拠点や生活拠点に集約し、高齢者などの住民が必要なサービスを身近に受けられるようにするためには、公共交通の維持・充実が重要です。また、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するためには、都市機能や居住の誘導を一体的に検討する必要があります。そのため、本市においても、立地適正化計画と地域公共交通計画において、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定と持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に関する取組が整合するよう連携を図ります。

■登米市立地適正化計画の概要

策定主体	登米市
策定年次	令和5（2023）年度
目標年度	令和20（2038）年度
まちづくりの方向性	市内それぞれの拠点を利便性の高い公共交通ネットワークで結び、拠点相互の連携と地域規模に見合った都市機能を誘導・維持することで「歩いて暮らせる集約型都市構造の形成」を図り、環境負荷にも配慮した「誰もが歩いて暮らせる市街地、集落地の形成」「誰もが住みたい、住み続けたいと思えるまちづくり」を目指す。

■登米市立地適正化計画における拠点間の公共交通ネットワークのイメージ



5.2 数値指標の考え方

本編「6.1 数値指標」の考え方を以下に示します。

(1) 人口１人あたり公共交通利用回数

① 現況値及び目標値

評価指標	現況値 （令和5年度）	目標値 （令和 11 年度）
人口1人あたり公共交通利用回数※ （回/人）	3.98 回/人	4.33 回/人

※市民バス、住民バス、デマンド型乗合タクシーの利用回数。

② 目標値の考え方

第三次登米市総合計画における目標年度（令和 17（2035）年度)の 1 人あたりの利用回数を新型コロナウイルス感染症流行前である平成 30（2018）年度と同水準まで回復させることを目標とします。

年度		人口※1 （人） Ⓐ	公共交通 利用者数※2 （回） Ⓑ	人口1人あたり 公共交通 利用回数 （回/人） Ⓒ=Ⓑ/Ⓐ	備考
H30	2018	79,417	371,458	4.68	
R1	2019	77,959	364,378	4.67	
R2	2020	76,912	284,705	3.70	
R3	2021	75,628	285,103	3.77	
R4	2022	74,228	287,257	3.87	
R5	2023	74,754	289,290	**3.98**	現況値
R6	2024	71,661	292,000	4.04	
R7	2025	68,708	286,000	4.10	
R8	2026	67,645	289,000	4.15	
R9	2027	66,582	291,000	4.21	
R10	2028	65,519	293,000	4.27	
R11	2029	64,456	294,000	**4.33**	目標値
R12	2030	63,390	296,000	4.39	
R13	2031	62,386	277,200	4.44	
R14	2032	61,382	276,300	4.50	
R15	2033	60,378	275,300	4.56	
R16	2034	59,374	274,200	4.62	
R17	2035	58,371	272,900	4.68	

※1 人口について、令和５（2023）年度までは各年度３月末、令和６（2024）年度は２月末の統計値、令和７（2025）年度以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計値を参考に算出。

※2 公共交通利用回数について、令和５（2023）年度までは実態値、令和６（2024）年度以降は登米市による推計値。

（2）市民バス収支率

①　現況値及び目標値

評価指標	現況値 （令和5年度）	目標値 （令和 11 年度）
市民バス収支率※ （%）	10.7%	18.3%

※運賃、広告料、その他市民バスにかかる収入を運行経費で除した値。

②　目標値の考え方

運行経費及び運行収入をもとに算出した収支率を目標値とします。

年度		運行経費※1 （円） Ⓐ	運行収入※2 （円） Ⓑ	収支率 （%） Ⓒ=Ⓑ/Ⓐ	備考
R5	2023	217,467,200	22,790,400	**10.5**	**現況値**
R6	2024	217,436,400	39,011,700	17.9	運賃改定
R7	2025	217,436,400	39,171,300	18.0	
R8	2026	224,153,569	40,556,300	18.0	
R9	2027	224,153,569	40,731,100	18.1	
R10	2028	224,153,569	40,905,900	18.2	
R11	2029	231,078,249	42,349,900	**18.3**	**目標値**
R12	2030	231,078,249	42,530,100	18.4	
R13	2031	231,078,249	42,710,400	18.4	
R14	2032	238,216,850	44,215,600	18.5	
R15	2033	238,216,850	44,401,400	18.6	
R16	2034	238,216,850	44,587,200	18.7	
R17	2035	245,575,981	46,156,200	18.7	
R18	2036	245,575,981	46,347,700	18.8	
R19	2037	245,575,981	46,539,300	18.9	
R20	2038	253,162,454	48,174,500	19.0	

※1 運行経費について、令和５（2023）年度は実態値、令和６（2024）年度以降は登米市による推計値。（令和５（2023）年度の契約更新時の増加率約 103.1%を３年毎に乗じて積算。）

※2 運行収入について、令和５（2023）年度は実態値、令和６（2024）年度以降は登米市による推計値。

資料６－３

○パブリックコメント後の変更点一覧

【本編】

ページ	修正前	修正後	理由等
P12 施策①-1	市の拠点となる（仮称）地域交流センターの進捗状況を踏まえ、各地域から誰もがアクセスしやすい路線の構築を検討する。	「市の中心拠点と各地域拠点を結ぶ誰もがアクセスしやすい路線の構築を検討する。」に修正	（仮称）地域交流センター整備事業が休止中であるため、施設名称を削除し、文言を整理
P13 施策②-1	・各地域、路線における輸送効率のデータ化及び見直し基準について検討する。	「・各地域、路線における輸送実績のデータ分析を行うとともに見直し基準について検討する。」に修正	わかりやすい表現に修正
P13 施策②-2	・輸送効率のデータ化等により効率的で利便性のよい運行となるよう、地域主体と連携して取り組む。	「・輸送実績のデータ分析及び移動需要の把握により効率的で利便性のよい運行となるよう、地域主体と連携して取り組む。」に修正	わかりやすい表現に修正
P16 施策④-3	図下部注釈 【現行の取組　左：各高校への路線・時刻案内、右：高校新入学生無料お試し乗車　】	「【現行の取組　左：各高校への路線・時刻案内、右：高校新入学生無料お試し乗車の案内】	
P18 施策⑤-2	・地域の実情に合った交通手段を地域で考え、　支えていく仕組みづくりを支援する。」	「・地域の実情に合った交通手段を地域で考え、実践し、支えていく仕組みづくりを支援する。」に修正	取組イメージと合わせる。

ページ	修正前	修正後	理由等
P22 6.1	市民バス収支率（%） 目標値（令和 11 年度）17.5%	市民バス収支率（%） 目標値（令和 11 年度）18.3%	令和 6 年度の運賃改定による収入増に合わせ修正

【資料編】

ページ	修正前	修正後	理由等
P57	■デマンド型乗合タクシーの利用頻度	円グラフの下部に 「※デマンド型乗合タクシー導入地区（迫町森地区・東和町・中田町浅水地区）に居住している方のみ」を追加	デマンド型乗合タクシー導入地区に居住している方を対象にした設問であるため。
P58	■デマンド型乗合タクシーの満足度	円グラフの下部に 「※デマンド型乗合タクシー導入地区（迫町森地区・東和町・中田町浅水地区）に居住している方のみ」を追加	デマンド型乗合タクシー導入地区に居住している方を対象にした設問であるため。
〃	■デマンド型乗合タクシーを利用しない理由（主な理由を２つ選択） 「利用したい時間帯にバスが運行していないため」	①「利用したい時間帯に運行していないため」に修正 ②円グラフの下部に 「※デマンド型乗合タクシー導入地区（迫町森地区・東和町・中田町浅水地区）に居住している方のみ」を追加	①誤りのため、実際のアンケートでの表記に修正。 ②デマンド型乗合タクシー導入地区に居住している方を対象にした設問であるため。
P60	■鉄道を利用しない理由（主な理由を２つ選択） 「利用したい時間帯にバスが運行していないため」	「利用したい時間帯に運行していないため」に修正	・誤りのため、実際のアンケートでの表記に修正。

<table>
<tr><th>ページ</th><th>修正前</th><th>修正後</th><th>理由等</th></tr>
<tr>
<td>P77</td>
<td>②目標値の考え方
<table>
<tr><th>年度</th><th>運行経費※1
（円）
Ⓐ</th><th>運行収入※2
（円）
Ⓑ</th><th>収支率
（%）
Ⓒ=Ⓑ/Ⓐ</th><th>備考</th></tr>
<tr><td>R5 2023</td><td>217,467,200</td><td>22,790,400</td><td>10.7</td><td>現況値</td></tr>
<tr><td>R6 2024</td><td>217,436,400</td><td>36,401,200</td><td>16.7</td><td></td></tr>
<tr><td>R7 2025</td><td>217,436,400</td><td>37,135,700</td><td>17.1</td><td></td></tr>
<tr><td>R8 2026</td><td>224,153,569</td><td>38,032,000</td><td>17.0</td><td></td></tr>
<tr><td>R9 2027</td><td>224,153,569</td><td>38,823,800</td><td>17.3</td><td></td></tr>
<tr><td>R10 2028</td><td>224,153,569</td><td>39,641,900</td><td>17.7</td><td></td></tr>
<tr><td>R11 2029</td><td>231,078,249</td><td>40,503,400</td><td>17.5</td><td>目標値</td></tr>
</table>
</td>
<td>②目標値の考え方
<table>
<tr><th>年度</th><th>運行経費※1
（円）
Ⓐ</th><th>運行収入※2
（円）
Ⓑ</th><th>収支率
（%）
Ⓒ=Ⓑ/Ⓐ</th><th>備考</th></tr>
<tr><td>R5 2023</td><td>217,467,200</td><td>22,790,400</td><td>10.5</td><td>現況値</td></tr>
<tr><td>R6 2024</td><td>217,436,400</td><td>39,011,700</td><td>17.9</td><td>運賃改定</td></tr>
<tr><td>R7 2025</td><td>217,436,400</td><td>39,171,300</td><td>18.0</td><td></td></tr>
<tr><td>R8 2026</td><td>224,153,569</td><td>40,556,300</td><td>18.0</td><td></td></tr>
<tr><td>R9 2027</td><td>224,153,569</td><td>40,731,100</td><td>18.1</td><td></td></tr>
<tr><td>R10 2028</td><td>224,153,569</td><td>40,905,900</td><td>18.2</td><td></td></tr>
<tr><td>R11 2029</td><td>231,078,249</td><td>42,349,900</td><td>18.3</td><td>目標値</td></tr>
<tr><td>R12 2030</td><td>231,078,249</td><td>42,530,100</td><td>18.4</td><td></td></tr>
<tr><td>R13 2031</td><td>231,078,249</td><td>42,710,400</td><td>18.4</td><td></td></tr>
<tr><td>R14 2032</td><td>238,216,850</td><td>44,215,600</td><td>18.5</td><td></td></tr>
<tr><td>R15 2033</td><td>238,216,850</td><td>44,401,400</td><td>18.6</td><td></td></tr>
<tr><td>R16 2034</td><td>238,216,850</td><td>44,587,200</td><td>18.7</td><td></td></tr>
<tr><td>R17 2035</td><td>245,575,981</td><td>46,156,200</td><td>18.7</td><td></td></tr>
<tr><td>R18 2036</td><td>245,575,981</td><td>46,347,700</td><td>18.8</td><td></td></tr>
<tr><td>R19 2037</td><td>245,575,981</td><td>46,539,300</td><td>18.9</td><td></td></tr>
<tr><td>R20 2038</td><td>253,162,454</td><td>48,174,500</td><td>19.0</td><td></td></tr>
</table>
</td>
<td>令和 6 年度の運賃改定による収入増に合わせ修正</td>
</tr>
</table>