

東松島市地域公共交通網形成計画

平成 29 年 11 月

東松島市地域公共交通活性化協議会
(事務局：東松島市 復興政策部 復興政策課)

東松島市地域公共交通網形成計画

- 目次 -

1. 計画の概要	1
1-1 計画の趣旨.....	1
1-2 計画の目的.....	1
1-3 計画の位置付け.....	2
1-4 計画の対象範囲.....	3
1-5 計画の区域.....	4
1-6 計画の期間と進め方.....	5
2. 公共交通を取り巻く課題	6
2-1 公共交通における現状と課題.....	6
2-2 市全体の課題.....	14
2-3 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性.....	15
3. 計画の基本方針・基本目標	16
3-1 基本方針（目指す公共交通の将来像）.....	16
3-2 基本目標.....	17
3-3 公共交通における役割の明確化.....	21
3-4 公共交通ネットワークの将来イメージ.....	22
3-5 地域公共交通の方向性.....	24
4. 目標達成に向けた施策・事業	25
4-1 施策・事業体系.....	25
4-2 施策・事業内容.....	26
5. 事業・施策の推進体制	41
5-1 関係する主体と基本的な役割.....	41
5-2 推進・管理体制.....	41
5-3 計画の管理方法.....	42
6. 参考資料	43
6-1 上位計画・関連計画.....	43
6-2 地域現況の整理.....	53
6-3 東松島市の移動特性.....	62
6-4 市内の施設分布状況.....	68

A map of Hokkaido, Japan, with a light blue shaded area covering the central and eastern parts of the island. The text '第1章 計画の概要' is overlaid on this shaded area.

第1章 計画の概要

1. 計画の概要

1-1 計画の趣旨

本市は平成17年に2町が合併して10年以上経過し、東松島市の最上位計画である「東松島市第2次総合計画」に掲げるまちづくりの将来像『人育み 人輝く 東松島 ～心ひとつに ともに未来へ』の実現に向けて取り組んでいるところである。

平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、これまでに経験したことのない甚大な被害を受け、復旧・復興に向けた取組は現在においても続いており、まちが大きく変容している状況にある。

公共交通においては、広域公共交通網としてJR仙石線が運行するほか、仮設住宅と市内の主要施設とを循環する「震災無料循環バス」や、デマンド型乗合タクシー「らくらく号」が運行しており、その他一般タクシーやスクールバスが存在し、地域の「足」として住民の移動を支えている。

人口減少や少子・高齢化といった社会情勢の変化により、高齢者による免許返納の増加、免許返納後の移動手段の必要が発生し、公共交通サービスに対する需要が高まることが予測されており、住民の「足」を確保し、お出かけ機会を提供することが求められている。一方で、市民の自家用車依存率が高いことから公共交通の利用者は少なく、公共交通の運行・維持は市の財源や国庫補助金等で賄っていることから、国からの補助がなくなった場合、大きな財政負担となること見込まれる。利用者が少ないままでは、将来的に地域公共交通が成り立たなくなる可能性が高く、公共交通ネットワークの見直し・改善による利用者の獲得が必要となっている。

こうした状況の中で、我が国においては、平成25年12月に交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを内容とする交通政策基本法が制定され、平成26年には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正された。これにより、交通政策基本法の理念に則りつつ、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するための「地域公共交通網形成計画」が策定できるようになった。

これらの背景を踏まえ、本市では地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に対応し、まちづくりと連携した公共交通の基本的な方針と施策体系を示す地域公共交通の「マスタープラン」として、「東松島市地域公共交通網形成計画」を策定するものである。あわせて、「地域公共交通網形成計画」に位置付けた地域公共交通再編事業を実現するため「地域公共交通再編実施計画」を策定する。

1-2 計画の目的

本計画においては、本市における将来的なまちの姿を見据え、市民が安心して快適に暮らすことができる住環境を支えるとともに、本市を訪れる観光客等がわかりやすく移動できる環境を構築し、地域全体のまちづくり及び復興・地域活性化に寄与するため、持続可能な公共交通を構築し、まちづくりや復興、観光等と連携した「地域公共交通網形成計画」を策定する。

なお、本計画の推進に際しては、交通事業者や行政だけではなく、市民・地域や企業、学校、商業・観光など様々な主体が連携・協働し取り組み、市全体で取り組むことを

目標とする。

1-3 計画の位置付け

本計画は、平成 28 年度に策定された本市の最上位計画「東松島市第 2 次総合計画」における基本構想・基本計画等と整合を図り、将来都市像（目指すまちの姿）である『人育み 人輝く 東松島 ～心ひとつに ともに未来へ～』の実現に向けて、交通移動の視点からまちづくりに寄与する。

また、国が定める関連法における基本方針に基づき、本計画の検討を進めるとともに、まちづくりや観光、健康・福祉など各種関連計画と連携し、事業・施策の展開を図る。

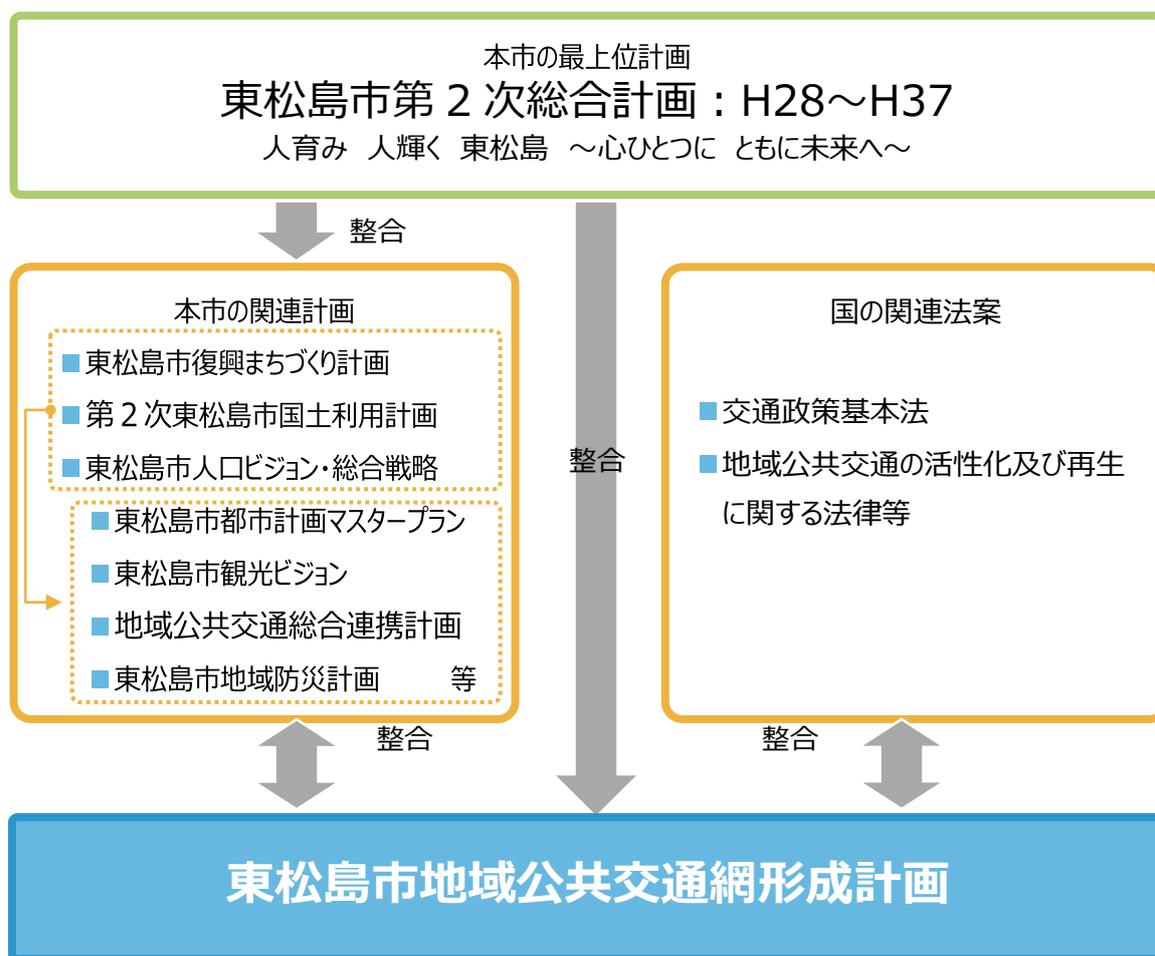
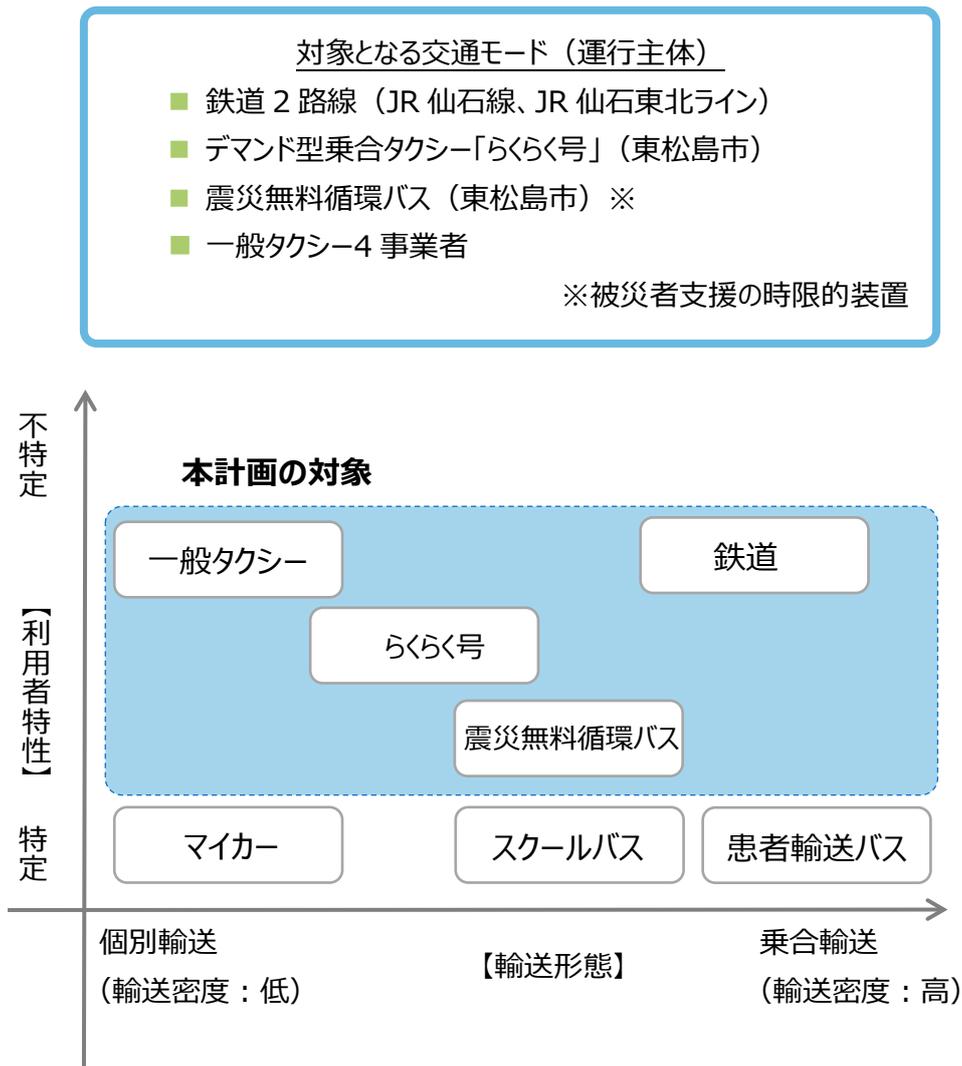


図 1-1 計画の位置付け

1-4 計画の対象範囲

本計画は地域公共交通のマスタープランとして鉄道、デマンド型乗合タクシーをはじめとした各交通モードにおける市全体の方向性を示すものであり、特にJR仙石線を除いた市内の交通モードの再編と交通拠点の整備に重点を置きつつ、利用促進策、交通環境整備などを含めた総合的な施策体系を定める。

なお、利用者が限定的となるスクールバス等の目的バスにおいては、本計画の対象から除くものとする。



1-5 計画の区域

本計画の区域は東松島市全域とする。なお、地域間交通の運行見直し・改善を図る必要がある場合は隣接市町村（石巻市、松島町等）との協議・調整を検討する。

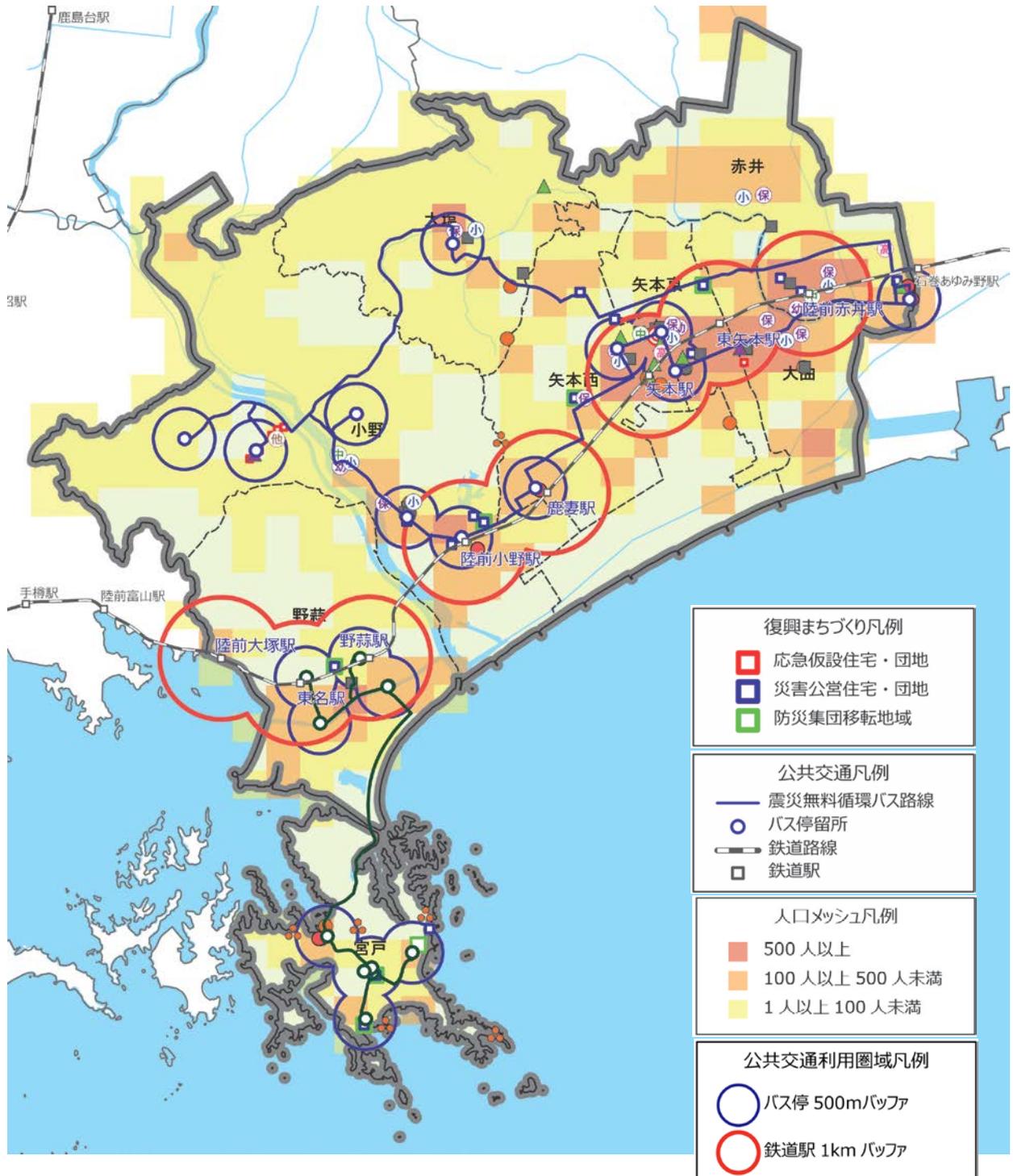


図 1-3 計画の対象区域

1-6 計画の期間と進め方

本計画の期間は平成 29 年度～平成 33 年度までの 5 年間とする。

本市の最上位計画である「東松島市第 2 次総合計画」における基本構想が平成 28 年～平成 37 年の 10 年間で計画期間とし、前期計画が平成 28 年度～平成 32 年度の 5 年間としていることから、後期計画へ移行する平成 32 年度終了後において計画の見直しを図り、次期計画へ更新するものとする。

また、本計画に位置付ける施策・事業においても同様に、平成 32 年度終了後に進捗状況の確認を行い、数値目標等の達成度合いを図るとともに、施策・事業の継続・見直しを図るものとする。（計画期間内において適宜モニタリングにより進捗状況の管理を行う。）

本計画の計画期間は、平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間とする。

年度		H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	
上位・関連計画	東松島市第 2 次総合計画	東松島市第 2 次総合計画 (H28～H37)									
		前期計画 (H28～H32)					後期計画 (H33～H37)				
	東松島市復興まちづくり計画	東松島復興まちづくり計画 (H23～H32)									
	第 2 次東松島市国土利用計画	第 2 次東松島市国土利用計画 (H25～H37)									
	東松島市人口ビジョン・総合戦略	東松島市人口ビジョン・総合戦略 (H27～H31)									
	東松島市都市計画マスタープラン	東松島市都市計画マスタープラン (H22～H42)									
	東松島市観光ビジョン	東松島市観光ビジョン (H27～H36)									
第 3 期東松島市地域福祉計画	第 3 期東松島市地域福祉計画 (H29～H33)										
年度		H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	
東松島市地域公共交通網形成計画	東松島市地域公共交通網形成計画	東松島市地域公共交通網形成計画 (H29～H33)					次期計画				
							計画見直し	計画改定			
		計画に位置付けた事業の実施					事業の継続・見直し				
							効果検証	事業改善	効果検証		



第2章 公共交通を取り巻く課題

2. 公共交通を取り巻く課題

2-1 公共交通における現状と課題

既存データ等による現況の整理や各種調査の実施により、本市の地域特性及び公共交通の実態を把握するとともに、それらの取りまとめ結果を総合的に分析し、本市の公共交通における課題を整理した。

公共交通における7つの課題の概要は下図に示すとおりであり、詳細については次ページ以降に示す。また、現況の整理及び各種調査の結果については、資料後編の「参考資料」に示すこととする。

◆公共交通を取り巻く現況・実態の把握

<現況の整理>

- ・人口動向、人口分布、将来人口、高齢化率
- ・施設の立地状況（行政・病院・商業・学校・観光）
- ・観光入り込み客数（年別、拠点別）
- ・上位・関連計画における公共交通の位置付け
- ・通勤・通学の移動実態
- ・公共交通の利用実績、行財政負担状況

<各種調査の実施>

- ・市民アンケート調査（無作為抽出）
- ・高校生アンケート調査
- ・震災無料循環バスOD調査、利用実態調査
- ・仮設住宅・災害公営住宅入居者アンケート調査
- ・乗り継ぎ実態ヒアリング調査
- ・庁内意見聴取

◆東松島市の公共交通における課題

課題1：「復興まちづくり」の進捗に対応した持続可能な交通体系の構築

課題2：人口減少・高齢化に対応した最低限のお出かけ機会の確保

課題3：地域特性に沿った生活圏形成を踏まえた市民協働の交通システム

課題4：主要な交通モードが有機的に繋がっていないため、利用者ニーズとミスマッチ

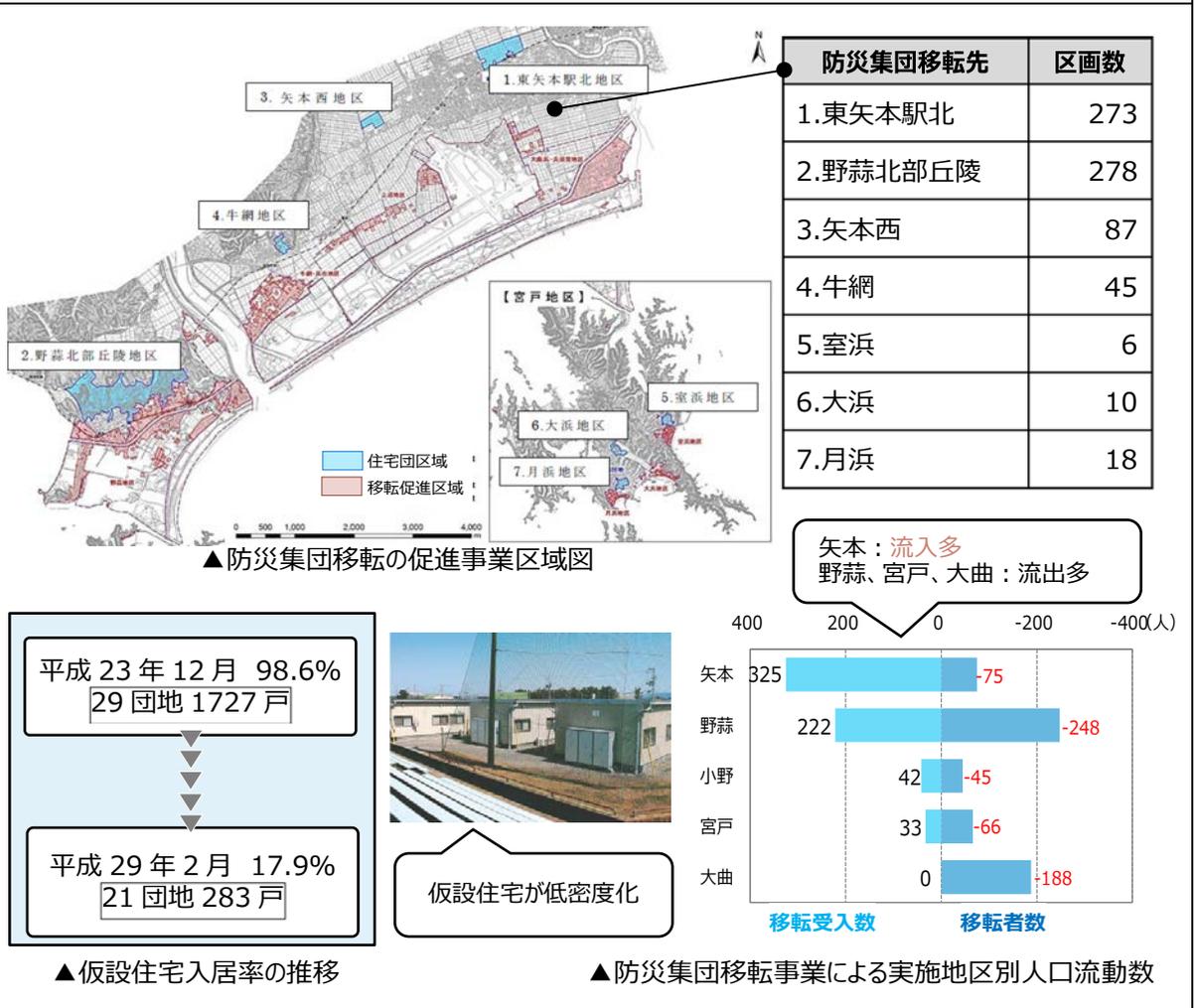
課題5：地域公共交通の利用の情報提供・案内が不十分

課題6：国の支援見直し・利用者の減少に伴い、持続可能な交通運営

課題7：防災・福祉・観光振興等と整合・連携した事業推進体制

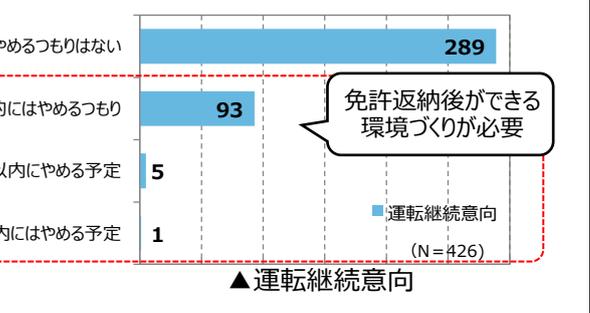
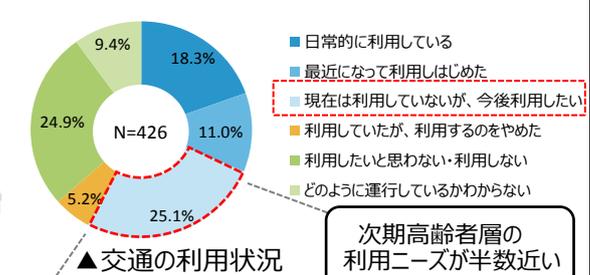
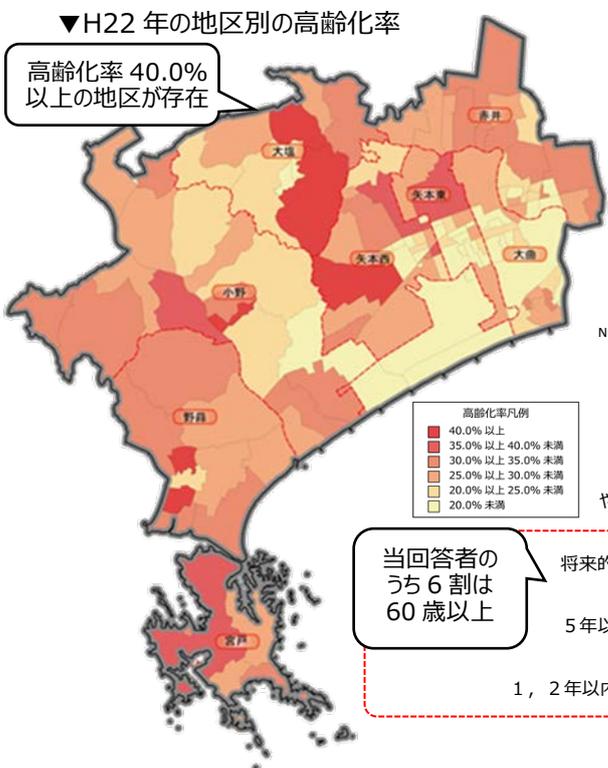
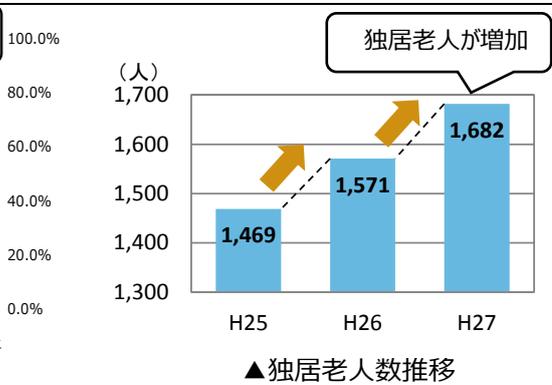
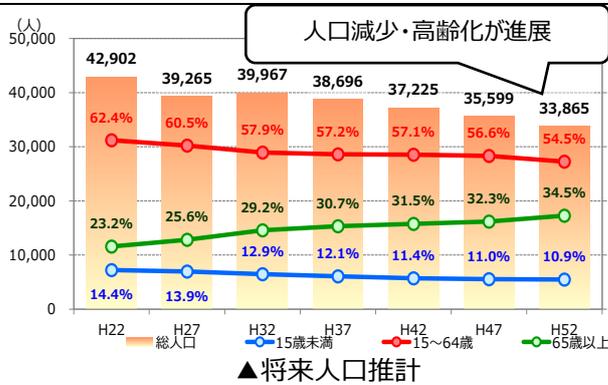
<「復興まちづくり」への対応>

- ・ 現在、復興まちづくり計画に基づき復興事業が進められており、本市の重要な公共交通インフラである JR 仙石線が東日本大震災により一部寸断されていたが、平成 27 年 5 月末に東名駅と野蒜駅を高台移転する形で移設・復旧し、同時に仙石東北ラインが開通した。
- ・ 高台移転した鉄道沿線を中心に、災害公営住宅の整備と防災集団移転事業が進められ、平成 28 年 7 月時点で 17 地区 795 戸の整備が完了した。
- ・ 防災集団移転事業の推進により、仮設住宅においては入居者の退去が進んでおり、平成 29 年 2 月時点での入居率は 17.9% (26 団地 1,585 戸のうち 283 戸) となっている。また、防災集団移転により、矢本地区は人口が増加している一方、大曲、小野、野蒜、宮戸地区では人口が減少している等、地区により人口の流入・流出の状況が異なっている。
- ・ こうした背景から、復興事業の進捗により、交通ネットワークや人口の集積、施設立地等は大きく変化しており、それに伴って本市における住民の移動ニーズも変化していると考えられる。
- ・ 復興による都市機能・人口構造等の変化及び将来のまちの姿・あり方を見据え、「まちづくり」と一体となり、多様な住民ニーズに対応した移動手段を確保するために、「地域公共交通ネットワークの形成・再編」が必要である。



<高齢化・免許返納等に対応したサービス展開が不十分>

- ・本市の人口は、将来的に緩やかに減少する推計結果となっており、平成 52 年時点に総人口は現在のおよそ 14%が減少し、65 歳以上の老年人口は約 35%となることが予測されている。
- ・人口分布については、防災集団移転事業等の推進により沿岸部から内陸部・高台への移転が進行している。また、高齢化率 40%以上の地区の点在や独居老人世帯の増加など、市内の人口分布・構成が大きく変化している現状にある。
- ・今後公共交通を利用したいと考えている「潜在ニーズ層」のおよそ半数が 60 歳～75 歳の次期高齢者層であり、自家用車が運転できなくなった後の移動手段の確保に対して不安視しているものとみられる。
- ・高齢化の進展に伴い、高齢者の免許返納に対する意識が高まっており、本市においても 60 歳以上の約 60%がいずれ自動車の運転をやめたいと考えている。デマンド型乗合タクシーしか運行しておらず、公共交通の整備が十分とはいえない本市においては、高齢者を含めた市民の自家用車依存率は高く、免許返納後の移動手段の確保が必要である。



課題3

地域特性に沿った生活圏形成を踏まえた市民協働の交通システム

<強い地域ごとの特性>

- ・本市は矢本東、矢本西、大曲、赤井、大塩、小野、野蒜、宮戸の8地域で構成され、それぞれの自治協議会組織が中心となってまちづくりに取り組んでいる。
- ・生活圏域は市内東部では石巻方面、西部では松島方面と分かれており、また、市役所や商業施設、鉄道駅等の都市機能が集積している「矢本東地域」や、豊かな水産資源・観光資源を有する「宮戸地域」等、地域ごとに生活圏域及び住民の移動ニーズは異なっている。
- ・東日本大震災による被災状況や復興過程での防災集団移転事業等により、地域ごとの特性や課題は複雑化しており、地域ごとにおける移動手段の確保を検討する上では、全体的に一律な公共交通体系ではなく、地域の特性・移動ニーズに合った、きめ細やかな交通サービスの検討が必要となる。
- ・これまでどおりの行政・交通事業者だけの取組では、市全体を捉えた「マクロ」的なネットワーク整備が中心となるため、自治協議会及び地域住民と連携・協働し、地域ごとに合った「ミクロ」的な交通ネットワークの整備が必要である。

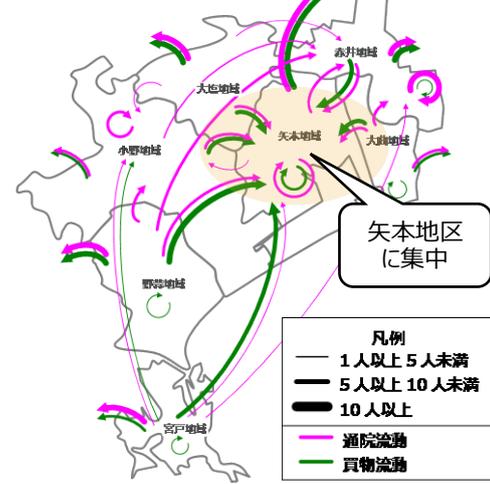
▼上位・関連計画に市民協働によるまちづくりの考え方



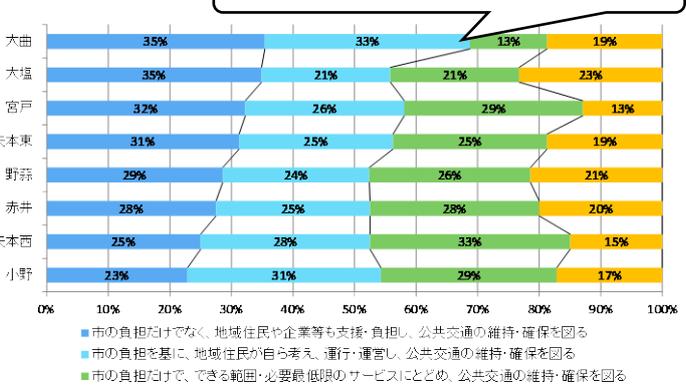
第2次総合計画
「地域別まちづくり構想」
 本市のまちづくりの将来像である「人育み 人輝く 東松島～心ひとつに ともに未来へ～」の実現に向けて、各地域において「目指すまちの姿」と「まちづくりの方針」を示しており、今後の市民協働によるまちづくりに役立てていきます。

都市計画マスタープラン
「地域の個性を活かした市民と行政の協働の都市づくり」
 今後本市では、自然や歴史、文化、伝統コミュニティ等を踏まえ、市域を大きく8つの地域に区分し、それぞれの個性・特性を活かしながら、地域が地域の事を自ら考え、地域で出来ることは地域自らが取り組み、地域で出来ないことは市が支援していくことを基本とする住民自治に基づく協働の都市づくりを進めて行きます。

▼通院・買物流動



市民協働により公共交通を支える意識が高い



▲公共交通に対する地域別の考え方

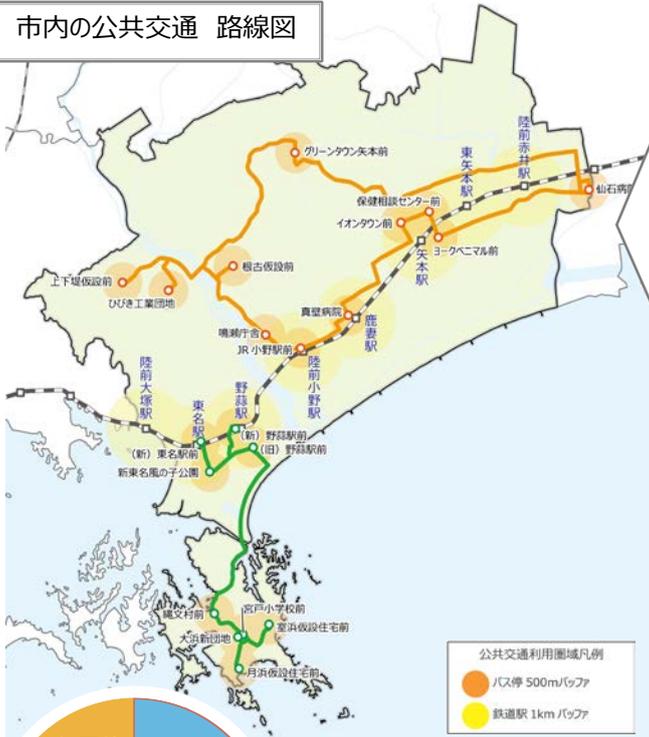
課題 4

主要な交通モードが有機的に繋がっていないため、利用者ニーズとミスマッチ

＜交通モードの接続性改善が必要＞

- 本市には、鉄道、デマンド型乗合タクシー、震災無料循環バス等の交通モードが存在するが、東日本大震災からの早期復旧のため、応急的な対応を求められてきた背景から、全体として統制のとれた交通体系が構築されておらず、各交通モードの棲み分け・役割分担が不明瞭となっている。
- 市民アンケートの結果からは、公共交通に見直して欲しい内容として「交通機関同士の接続」が最上位となっており、主要駅の一つである野蒜駅における鉄道と震災無料循環バスの接続時間は朝の時間帯において 30 分以上間隔がある等、接続性が図れているとは言えない状況にある。
- 本市における住民の移動ニーズに対応し、利便性向上を図るためには、本市と市外を繋ぐ唯一の公共交通である鉄道と他の交通サービスが有機的に結びついた公共交通網の形成が必要である。

市内の公共交通 路線図

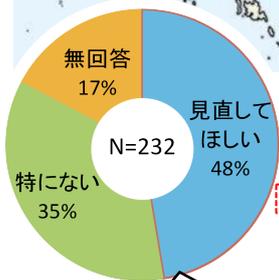


【市内の公共交通 運行概要】

鉄道	
交通機関	JR 仙石線 (JR 仙石東北ライン)
運行主体	東日本旅客鉄道(株)
市内駅	東名駅、野蒜駅、陸前小野駅、鹿妻駅、矢本駅、東矢本駅、陸前赤井駅 (下線のある駅：JR 仙石東北ラインが経由)
運行便数	往復 19 便 (快速 13 便)
備考	・ H27.5 陸前大塚駅 - 陸前小野駅間新ルートで開通。同時に仙石東北ライン運行開始

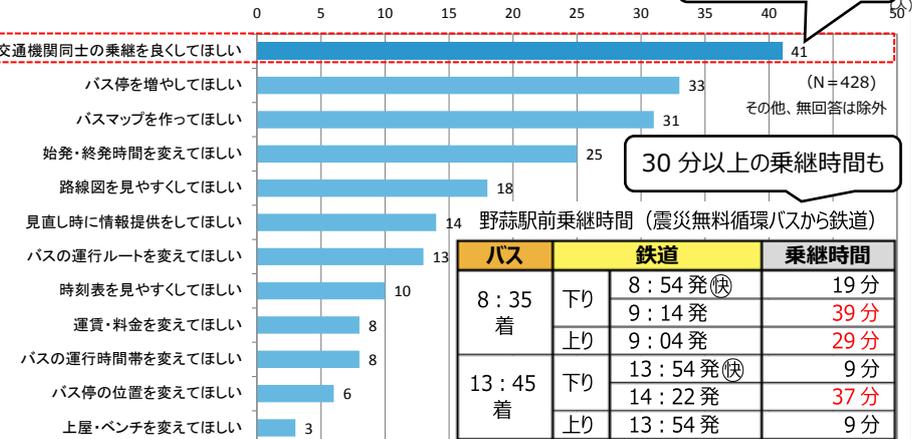
デマンドタクシー	
交通機関	デマンド型乗合タクシー「らくらく号」
運行主体	東松島市地域公共交通活性化協議会
運行経路	東松島市内
運行便数	平日・2 本/時・8 時～16 時 (12 時台除く)
車両	ワゴン型(～7 人):3 台、セダン型(～3 人):3 台
料金	一律 300 円 (こども 100 円) 旧地域を超える場合 600 円
備考	・ 利用登録が必要 ・ 予約は 30 分前(受付 8:00～16:30) ・ チケットは販売店での事前購入制

バス	
交通機関	震災無料循環バス
運行主体	東松島市 (市内タクシー会社 (LLP) に運行管理委託)
運行経路	仮設住宅、市役所、病院、商店を循環
運行便数	東循環・西循環：平日各 2 便 宮戸便：平日 7 便
料金	無料
備考	運行期間は仮設住宅が解消されるまで



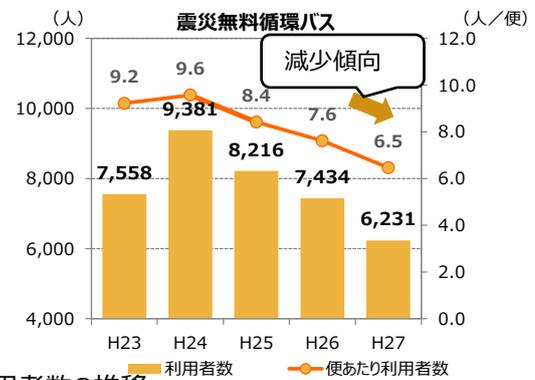
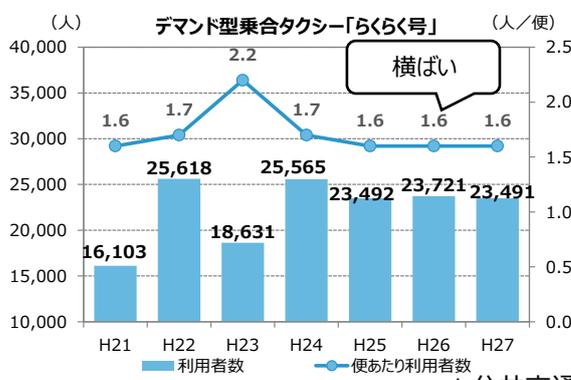
見直しを要望する意見が半数

公共に対する見直しの要望
 公共に対する見直しの要望内容

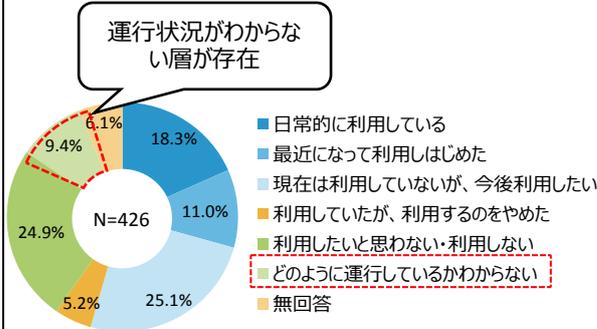


<情報提供・案内が不十分>

- ・本市の主要な公共交通であるデマンド型乗合タクシー「らくらく号」と震災無料循環バスは、年々利用者が横ばい・減少している状況にあり、また、利用者が固定化（特定の利用者からのみの利用）している傾向があるため、利用率の向上に向けた新たな利用者層の取り込みが必要不可欠である。
- ・市民アンケート結果から、「公共交通がどのように運行しているかわからない」という回答が9.4%あり、地域における公共交通に対する意見においても、「らくらく号や震災無料循環バスがどのように運行しているのか知らない・わからない」という意見が複数上げられている状況であり、周知・PRが不足している。
- ・一方、同様に市民アンケート結果からは「公共交通の利用方法がわかりやすければ利用する」という回答も得ていることから、利用を促し、新規利用者を獲得するためには、公共交通に関する案内・情報提供の改善が不可欠であると考えられる。
- ・公共交通マップや時刻表、料金表等の公共交通情報の提供や、バス停や交通結節点における利用案内の改善等の取組により、公共交通を必要とする全ての住民、本市を訪れる観光客等の来訪者に、公共交通の利用方法が正しく伝わり、安心して利用できる環境を整えることが重要である。



▲公共交通の利用者数の推移



▲公共交通の利用状況

【公共交通の情報・案内に関する意見（抜粋）】

◀市民アンケート結果（自由回答）▶

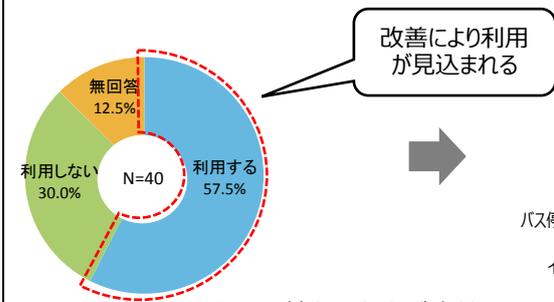
利用したことが無いのでよくわからない。/他市町村から移住した人達に対しての情報をもっとほしい。

◀地区懇談会における意見▶

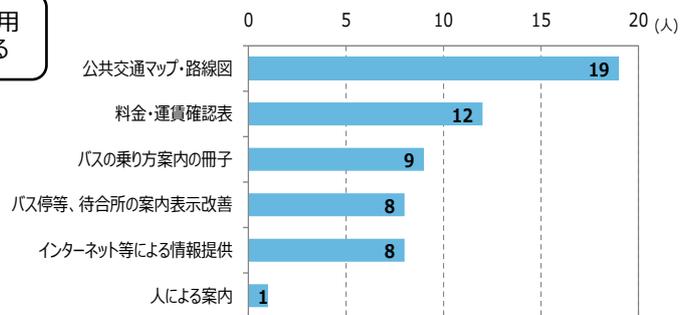
らくらく号などは、導入時以降降告知や宣伝がされなくなったため、使い方がよくわからない。

◀公共交通調査委員会におけるワークショップ▶

本市の公共交通を知らない世帯・世代に向けた市報やチラシ、説明会の開催等が必要。



▲公共交通の情報・案内が改善された場合の利用についての意向



▲必要な情報提供

<国の支援の見直し>

- ・本市で運行している「震災無料循環バス」は仮設住宅における住民の移動手段の確保を目的として、国の「復興交付金」を活用して運行しているが、運行の特性上、仮設住宅の設置期間を運行の期限としており、仮設住宅の解消を見据えて廃止または運行形態の見直し検討を行う必要がある。
- ・本市の公共交通を維持・確保する上で重要な財源となっている、国の「復興交付金」、「地域公共交通確保維持改善事業補助金（特定被災地域公共交通調査事業）」等の補助金は、復興の進捗とともに減少及び終了することが想定され、また、人口減少・高齢化等の進展に伴い、税収の低下及び医療・福祉に係る歳出増加等が想定されることから、公共交通の運行を支える財政状況は一層の厳しさを増すことが予想される。
- ・高齢化の進行に伴い、公共交通に対する需要は高まっていくものと考えられる中、地域の「足」として将来的に持続可能な交通体系を再構築するためには、行政・交通事業者だけでなく、企業や市民等と一体となった運営体制の構築が必要である。

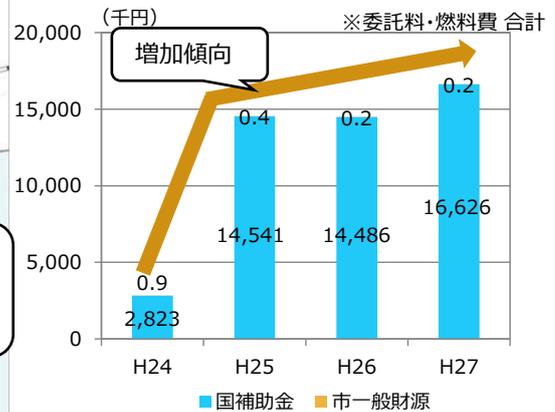


▲震災無料循環バスの運行状況

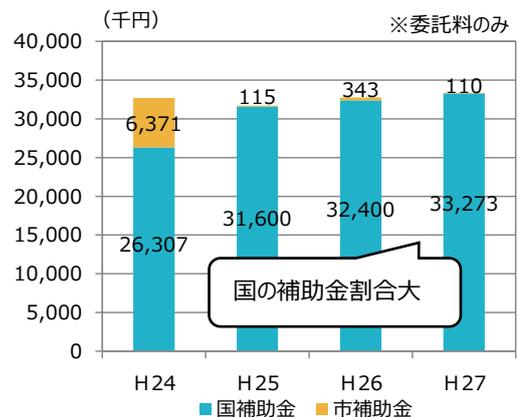
震災無料循環バス 運行概要（平成25年12月2日以降）

◆運行日	月曜から金曜まで（土日祝・12月29日から1月3日まで除く）
◆運賃	無料
◆対象者	市民及び市内に通勤通学する方
◆運行エリア	循環線：矢本・大曲・赤井・大塩・小野地区の各停留所 宮戸便：野蒜・宮戸地区の各停留所

▲震災無料循環バスの運行概要



▲震災無料循環バスの運行経費推移と補助金活用割合



▲らくらく号の運行委託料推移と補助金活用割合

＜防災・観光との連携・整合＞

- ・ 東日本大震災時には、市内における道路や鉄道等の各インフラが甚大な被害を受け、デマンド型乗合タクシー「らくらく号」の復旧に3ヶ月、鉄道の復旧までに4年を要する等、地域における公共交通のサービス提供に「空白」の期間が生じていた。
- ・ 震災の教訓を活かし、発災直後においても公共交通の運行体制を維持・確保し、住民の安心な生活環境を支える運営体制の構築が必要である。
- ・ また、震災以降本市を訪れる観光客数は急激に減少し、現在においても震災前の1/3の水準であり、完全な回復には至っていないが、今後復興まちづくりが進展・完了し、観光客の受け入れ環境が整備されていく中、さらに観光計画・誘客活動等の取組が活発化すると考えられる。
- ・ そうした中で観光と公共交通の連携は必要であり、観光振興の寄与に向けては、連携・整合を強化し、観光客・来訪者にも対応した交通手段及び仕掛け・仕組みづくりの検討が求められる。

震災前・震災後の公共交通の復旧の沿革

年月	内容
～H8年頃	民間バス路線ほぼ完全撤退
H21年7月	デマンド型乗合タクシー「らくらく号」運行開始
H23年3月	東日本大震災発生 甚大な被害を受け、インフラが寸断される
↓	公共交通空白期間
H23年5月	スクールバス 運行開始
H23年6月	デマンド型乗合タクシー「らくらく号」運行再開 震災無料循環バス 運行開始
H23年7月	矢本駅-石巻駅間で鉄道運行再開 松島海岸-矢本駅間でバス代行輸送開始
H24年3月	陸前小野駅-矢本駅間で鉄道運行再開
H27年5月	高城町駅-陸前小野駅間の鉄道新線開業 鉄道全線運行開始 仙石東北ライン 運行改正 のびる思いやり号 運行開始



◀▼被災した野蒜駅・鉄道



◀らくらく号運行再開

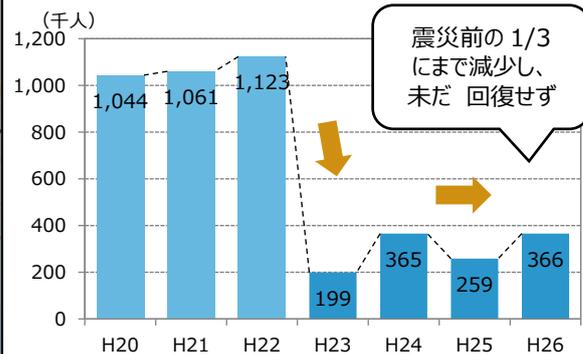


▲震災無料循環バス運行開始



◀高台移転した野蒜駅

市内観光資源 分布図



▲観光客入込客数の推移

観光運行振興を後押しするため

＜公共交通ネットワークの改善＞
＜観光に合わせた交通“パッケージサービス”＞
等の検討が必要

2-2 市全体の課題

本市の地区全体及び地区別の現状と課題について、下図に示すとおり整理した。

東松島市全体に 関わる 地域公共交通の 課題

- ◇【人口】平成 20 年以降人口減少・高齢化が進展。独居老人数も同様であり、高齢者ドライバーの運転免許返納・独居老人の「おでかけ機会」の提供が課題。地区ごとに高齢化率に差があり、地域格差が発生。
- ◇【まち】市内にデマンド型乗合タクシーは運行しているが、三陸自動車道・国道 45 号が走っていることもあり自動車依存型の都市が形成。鉄道が市を横断しており、市外への移動も確認されている。市内移動に向けた効率的な地域内交通と、市外移動に向けた鉄道を軸とした交通が課題。小・中学校の統廃合に伴い、通学環境・行動特性が大きく変化。施設の集約・統合やまちづくりに合わせた交通体系の構築が課題。
- ◇【交通】広域幹線鉄道が公共交通の要所。市全域をデマンド型乗合タクシーが運行しているが、地域特性も大きく異なるため、一律の交通システムだけでは利用者・住民の行動特性に合っていない状況。東日本大震災後、仮設住宅を中心とする震災無料循環バスを運行しているが、財政負担が大きいことや、仮設住宅が平成 31 年度で終了することから今後の運営方法に課題。
- ◇【財政】利用者の減少、収支率の低下及び今後国の支援が終了（被災地特例）することに伴い、更なる財政負担の増加が見込まれる。持続可能な交通体系の維持・確保が課題。

○矢本地区（東・西）

- ・東と西に分かれている地区であり、鉄道駅の周辺に居住が集中している。人口は、平成 22 年から徐々に減少傾向となっていたが、平成 27 年には増加がみられた。主な施設は、矢本駅周辺に「健康増進センターゆづ」と「蔵しゅくパーク」がみられる。また、矢本地区に隣接して「航空自衛隊松島基地」がみられる。
- ・目的別の人口流動では、市外への通勤目的流動が多くみられ、今後必要なサービスをアンケート結果からみると「鉄道と路線バスの乗り継ぎがスムーズにできる駅やバスターミナルの拠点を整備」が多くなっており、市外へ移動する際の乗り継ぎのしやすさや交通拠点の整備が求められている。

○大曲地区

- ・鉄道と国道 45 号の沿線に居住が集中している。人口は、平成 22 年から徐々に減少傾向となっており、平成 27 年には 5,691 人と平成 22 年から約 600 人の減少となっている。主な観光施設は、「大曲市民センター」に隣接して「ふれ愛いちばまちゃんど」がみられる。
- ・目的別の人口流動では、市外への通勤目的と矢本地区への買い物目的での流出が多くみられ、今後必要なサービスをアンケート結果からみると「鉄道と路線バスの乗り継ぎがスムーズにできる駅やバスターミナルの拠点を整備」が多くなっており、地区外へ移動する際の乗り継ぎのしやすさや交通拠点の整備が求められている。

○赤井地区

- ・横に長い地区で、鉄道駅の周辺に居住が集中している。人口は、平成 22 年から徐々に増加傾向となっている。平成 27 年には 7,942 人となり、前年比約 400 人増と大幅な増加がみられた。病院は「ししど内科クリニック」と総合病院である「仙石病院」が立地している。
- ・目的別の人口流動では、矢本地区や石巻市へ通院・買物目的での流出が多くみられ、今後必要だと思うサービスをアンケート結果からみても「鉄道と路線バスの乗り継ぎがスムーズにできる駅やバスターミナルの拠点を整備」が多くなっており、地区外へ移動する際の乗り継ぎのしやすさや、交通拠点の整備が求められている。

○大塩地区

- ・市内の他地区と比べ標高が高く、緑ヶ丘の住宅街に居住が集中。人口は平成 24 年には前年比約 1,000 人増と大幅な増加がみられたが、平成 25 年以降は減少傾向。主な施設は、鷹来の森運動公園の周辺に「アトムサーキット」が、矢本サービスエリア内には「イトハウス」がみられる。
- ・目的別の人口流動では、市外への通勤目的での流出が多くみられる。また、今後必要だと思うサービスをアンケート結果からみると「交通が不便な地域で、地区内のみを運行する交通」が多くなっており、地区内に鉄道が運行していないことから、地区内での移動に不便を感じている。

○小野地区

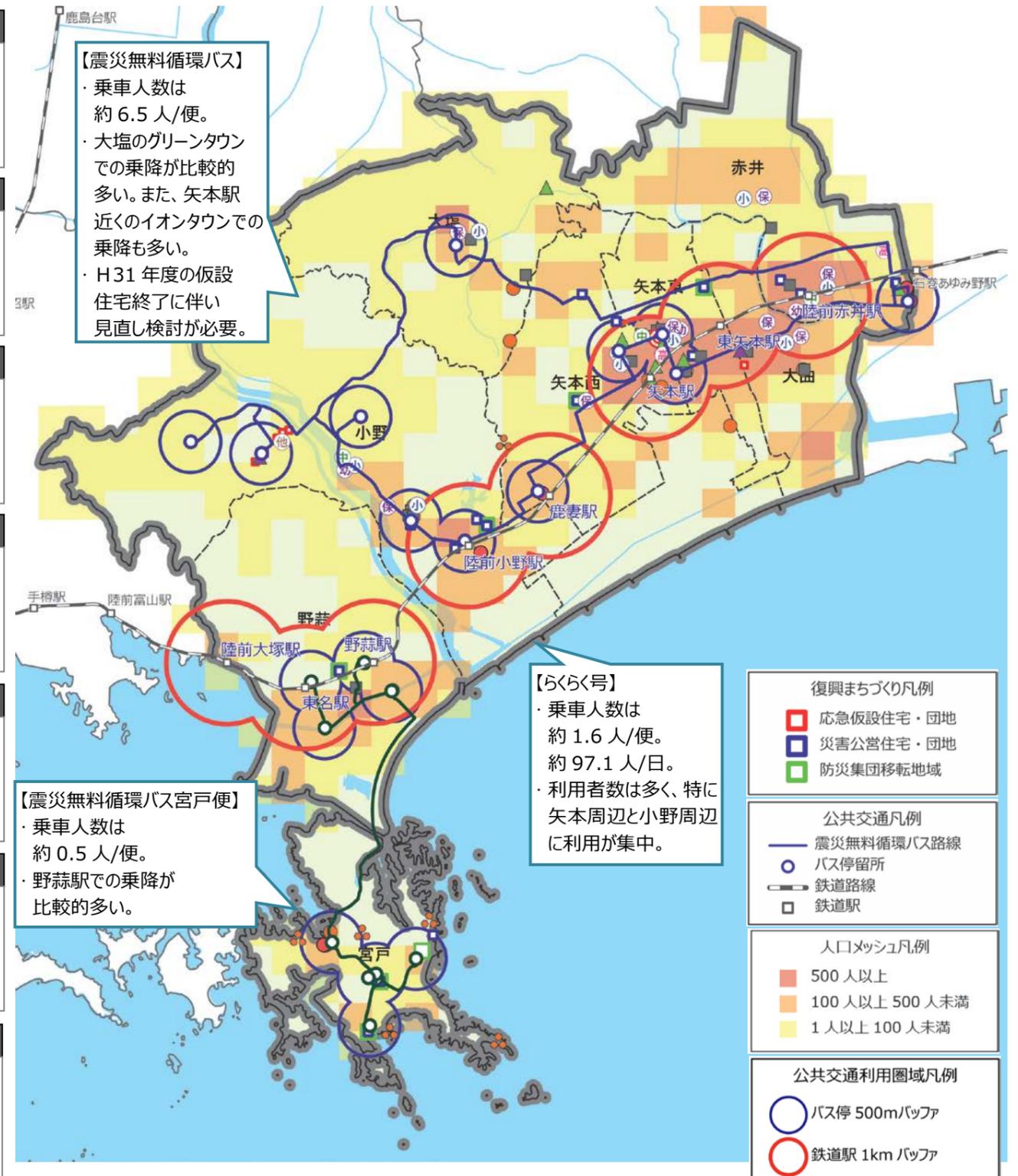
- ・縦に長い地区で、鉄道駅の周辺に居住が集中している。人口は、平成 22 年から徐々に増加傾向、平成 24 年までは生産年齢人口（15～64 歳）の増加がみられた。主な施設は、県道鳴瀬・南郷線沿いに「東松島市役所鳴瀬庁舎」、「小野市民センター」、「ディスカバリーセンター」などがみられる。
- ・目的別の人口流動では、矢本地区と市外への買い物目的での流出が多くみられ、今後必要だと思うサービスをアンケート結果からみても「宅配や買物などを代わりにしてくれるサービス」が多くなっており、地区内での買い物に不便を感じている。

○野蒜地区

- ・地区の南部が松島湾と石巻湾に面している地区で、既存市街地である新東名地区と防災集団移転促進事業で整備された野蒜ヶ丘地区に居住が集中している。人口は、平成 24 年には前年比約 1,300 人減と大幅な減少がみられ、平成 25 年以降も減少傾向となっている。主な施設は、新しく移転整備された「野蒜市民センター」や「奥松島観光物産交流センター」がみられる。
- ・目的別の人口流動では、矢本地区への買い物目的での流出が多くみられる。また、今後必要だと思うサービスをアンケート結果からみると「交通が不便な地域で、地区内のみを運行する交通」が多くなっており、地区の北部に公共交通が運行していないことから、地区内での移動に不便を感じている。

○宮戸地区

- ・野蒜地区と繋がる陸繋島で各浜に居住が集中。人口は平成 24 年には前年比約 150 人減と大幅な減少、平成 25 年以降も減少傾向。主な観光地・観光施設は、海沿いに「嵯峨溪」や「大高森」等の景勝地、「奥松島縄文村歴史資料館」等の施設がみられる。
- ・目的別の人口流動では、塩竈市や多賀城市などの仙塩地域及び矢本地区への買い物目的での流出が多くみられ、今後必要だと思うサービスをアンケート結果からみても「宅配や買物などを代わりにしてくれるサービス」が多くなっており、地区内での買い物に不便を感じている。



2-3 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性

本市の公共交通を取り巻く課題を解決するための方向性について整理し、それらを踏まえ本計画における基本方針・目標設定する上でのポイントについて整理した。

上位計画・関連計画に見る交通とまちづくりの方向性	本計画の方向性と本市のまちづくり関連の動向	法制度・上位計画見直し予定
<p>【東松島市第2次総合計画】</p> <p>■まちづくりの将来像</p> <p>「人育み 人輝く 東松島 ～心ひとつに ともに未来へ～」</p> <p><目指すまちの姿></p> <ul style="list-style-type: none"> 郷土の自然を保全し、資源を大切にすまち 「命」を守る備えに地域で取り組む、安全で安心なまち 健康意識が高く、誰もが、いつまでも元気に暮らせるまち 子どもたちが伸びやかに育つまち 生涯を通じて学び、修得し、実践できるまち 快適で便利な誰もが住み続けたいまち 働きがいのある魅力的な産業があるまち 市民と行政が信頼で結ばれているまち 	<p>計画に必要な視点</p> <ol style="list-style-type: none"> 市民の外出機会を提供し、安心・安全にいつまでも暮らせる「地域公共交通ネットワーク」の形成 役所・商業施設・病院等地域の主要な拠点を公共交通で結び、地域が自立したまちづくりを実践 公共施設や仮設住宅の集約・統合等、復興まちづくりの変化に対応した公共交通を再編 市民・来訪者の移動特性及び交通不便地域に考慮した新たな交通サービスの導入 既存交通モードを地域特性に合わせ、ニーズにフィットした拠点づくり・交通システムの検討 国や町の変化に対応した、利用しやすくわかりやすい交通の持続可能な運営体系の確立 防災・福祉・観光の視点を取り入れた、環境にも配慮する交通サービスの導入 <p>まちづくりの変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 国の施策変化：地方創生事業の推進、消費増税、地域公共交通関連の法令見直し まちづくり施策：第2次総合計画・復興まちづくり計画の推進、東松島市観光ビジョンとの連携 観光需要の変化：周辺市町村と観光振興の連携（市内イベントの各種開催、松島湾の3市3町・石巻観光連携の展開等） ひと・まちの変化：復興まちづくりに伴った野蒜駅等の主要施設の立地変化 石巻あゆみ野駅の設置 （※小・中学校の統廃合、駅の移転等、施設立地・まちづくりが変化） 	<p>【国の法制度等の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通政策基本法（H25 施行） 地域公共交通活性化及び再生に関する法律の改正（H26 施行） 都市計画関連法制度の改正 復興関連予算の変化 等 <p>【その他関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東松島市復興まちづくり計画 第2次東松島市国土利用計画 東松島市人口ビジョン・総合戦略 東松島市都市計画マスタープラン 東松島市観光ビジョン 地域公共交通総合連携計画 東松島市地域防災計画 等

7つの課題	東松島市を取り巻く移動・交通の課題	課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性	基本方針・目標設定をする上でのポイント
課題① 「復興まちづくり」の進捗に対応した持続可能な交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> 復興事業の進捗に伴い、「まちづくり」と一体となった「地域公共交通ネットワーク」の形成・再編が課題。 防災集団移転事業や災害公営住宅の整備により、市街地形成に変化が生じており、現状・将来を見据えたサービス水準の見直しが課題。 	<p>1.「復興まちづくり」と一体となった交通網の形成・再編</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興事業の完了を見据え、「新たなまち」の発展に寄与する。 各交通の役割を明確にし、復興を支援する交通網の形成・再編を実施。 	<p>Point①「復興」を支え、「まちづくり」と連動・整合を図る</p> <ul style="list-style-type: none"> 「復興」「防災」「福祉」「観光振興」等、各施策・事業と連動を図り、「まちづくり」と「交通」が一体となった取組を推進。 主要な施設、駅・乗降箇所を交通拠点・生活拠点を位置付け、乗り継ぎに配慮し、各地区を交通がネットワークすることで、国が示す「コンパクト＋ネットワーク」の実現を目指す。
課題② 人口減少・高齢化に対応した最低限のお出かけ機会の確保	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・高齢化が進展しており、また、防災集団移転事業等による内陸部への転居が増加したため市内の人口分布・構成が大きく変化。 高齢者を含めた市民の自家用車依存率は高く、免許返納後、バス停まで歩けないなどの問題が想定される。 買物・通院等、最低限のお出かけ機会の提供が課題。 	<p>2.防災・観光振興等、各施策と連動した交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> 「復興」だけでなく、「防災」「観光振興」「福祉」などの「まちづくり」の各施策と「交通」が連動した新しい交通体系の構築。 	<p>Point②誰もが利用しやすく・わかりやすい交通環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 各交通モードの役割分担を明確にし、交通ネットワークの階層化を行い、需要に見合った交通サービスを検討。 市民・利用者のニーズに合わせたルート・運賃体系・車両に更新し、利用しやすい交通サービスの提供を行う。 わかりにくい・知らないをなくすためのPR周知を実施。
課題③ 地域特性に沿った生活圏形成を踏まえた市民協働の交通システム	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市町を含めた生活圏形成が地域によって発生しており、地域公共交通網形成には、各地域との各種調整等、協議・調整が必要。 行政の財政負担、交通事業者の営業努力だけでは、地域公共交通の維持・確保は困難。住民等、多様な主体との連携・協働が必要。 	<p>3.誰もが安心して移動できる交通環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢化の進展、免許返納者の増加への対応が必要。 誰でも自由に移動できる最低限の交通サービスの維持・確保。 	<p>Point③地域特性に応じた交通手段・サービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民がいきいきと暮らし続けられるよう、最低限の外出機会が提供できる交通サービスの構築を目指す。 各地区の特性・ニーズに対応しつつ、市全体として公平な交通体系を構築する。また、移動サービスの提供にとどまらず、地域特性に対応できる多様なサービスの提供を検討する。
課題④ 主要な交通モードが有機的に繋がっていないため、利用者ニーズとミスマッチ	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシー・鉄道等の交通モードが存在するが、時間の応用が効く交通モードもあり乗継（ダイヤ・ルート等）が一部図れていない。 高齢者・学生の利用目的・ニーズに対応した交通モード間の連携が十分図れていない。 	<p>4.地域公共交通サービスの自立した市民協働運営</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の地域間において交通事情に差が生じている。 各地区の地域特性に応じた交通体系・サービスを検討。 	<p>Point④市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政・交通事業者だけでなく、交通に関連する「教育」「観光」「商業」「住民」等と協働し、地域のコミュニティ・絆を活かして公共交通を考え・育てる仕組みづくりを行う。 多様な組織との連携を図ることで、公共交通利用によるインセンティブ（企画乗車券・割引、特典付与等）の検討を行い、地域活性化・観光振興に繋げる。
課題⑤ 地域公共交通の利用の情報提供・案内が不十分	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通がどのように運行しているかわからない市民が存在。 公共交通の経路・運行時刻・ダイヤ等の情報提供が不十分。市民アンケートでも「わかりやすければ利用する」との回答があり、利用してもらうためには情報提供の見直し・改善が必要。 	<p>5.各交通モード間が連携し、利用者目線のサービス提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道・タクシー等の連携による一体となった交通体系の構築。 市民・利用者ニーズ・改善要望を踏まえた、交通サービスの提供。 	
課題⑥ 国の支援見直し・利用者の減少に伴い、持続可能な交通運営	<ul style="list-style-type: none"> 復興重点期間の終了に伴い、国の復興関連支援等の見直しが想定され、地域で自立した持続可能な交通体系の構築が急務。 人口減少・分布の変化、全国的な問題でもある運転手の担い手不足から、利用者が減少している交通機関が発生。 行政・交通事業者だけで地域公共交通の維持・確保は困難。 	<p>6.使いやすく・わかりやすい情報提供・利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行時間・ルート等の情報提供を行い、「認知度」の向上を図る。 運賃・車両・待合所の改善等を行い、利用しやすい環境を整備する。 	
課題⑦ 防災・福祉・観光振興等と整合・連携した事業推進体制	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災の教訓、環境未来都市構想との整合という視点から「災害に強く・環境にやさしい交通手段の確保」を目指す。 観光客の周遊も考えられることから、奥松島周辺をはじめとした観光需要に対応した交通サービスの提供が必要。 	<p>7.国の支援に過度に頼らない自立した持続可能な交通体系</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興から発展に向け、過度に国の支援に頼らない交通体系を構築。 多様な主体と連携し、市民協働で地域の足を「ともに創る」を実践。 	

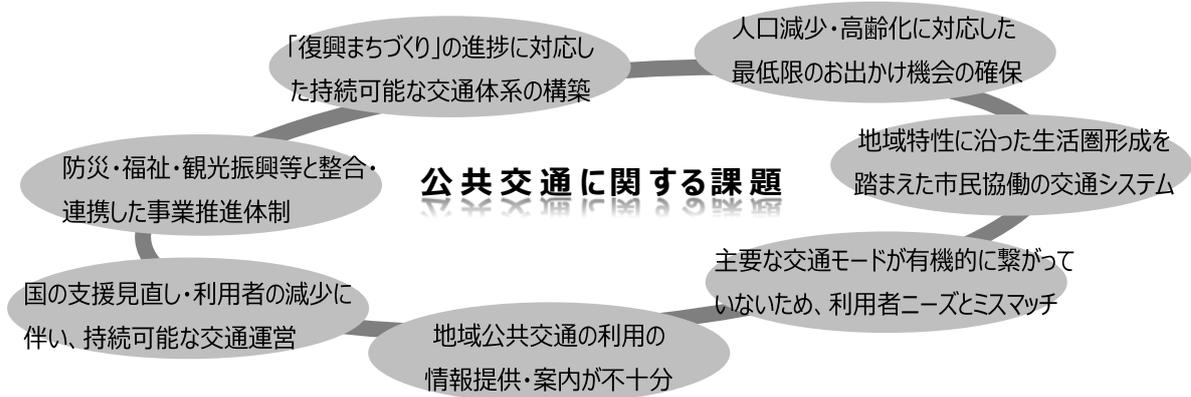


第3章 計画の基本方針・基本目標

3. 計画の基本方針・基本目標

3-1 基本方針（目指す公共交通の将来像）

本市の公共交通における現状と課題を踏まえ、将来的に持続可能な公共交通の維持・確保に向け、本計画における基本方針（目指す公共交通の将来像）を定める。



上位計画及び関連計画・まちづくり方針等による考え方を踏まえた解決策の検討

本計画の基本理念（目指すべき将来像）

地域と人を交通で繋ぎ、「まち」を一つにする交通体系の構築

～鉄道を幹線とし、地域に合わせた交通を接続することで「コンパクト+ネットワーク」を実現します～

- ・東松島市第2次総合計画において、快適で豊かな環境の整備を進める上で、まちの発展や交流活性化等の将来のまちの姿を見据え、公共交通ネットワークがまちづくりの基礎を支え、誰でも、いつでも、安心して外出することができる公共交通を目指す。
- ・将来的に持続可能な公共交通にするためには、これまでどおりの交通事業者・行政だけの関わりではなく、市民・地域や企業、学校、関係機関等の様々な主体が連携・協働し、東松島市全体で考え、生み出し、育む公共交通を目指す。

基本方針の実現のための4つの基本目標

- 基本目標 1 「復興」を支え、「まちづくり」と連動・整合を図る
- 基本目標 2 誰もが利用しやすく・わかりやすい交通環境づくり
- 基本目標 3 地域特性に応じた交通手段・サービスの提供
- 基本目標 4 市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

基本目標 1 : 「復興」を支え、「まちづくり」と連動・整合を図る

目標の概要

- ・本市では東日本大震災からの復旧・復興に向け、「総合計画」「復興まちづくり計画」等の上位・関連計画等に示す施策・事業を中心に、復興まちづくりが進められている。
- ・防災集団移転地の整備の完了、仮設住宅の終了、新規施設等の立地等、復興事業の進捗により、地域の都市機能の分布状況や人口構造等が大きく変化している状況にあり、変化に対応した公共交通ネットワークの再編が必要である。
- ・復興まちづくり計画に示す「復旧・復興期」を終え、平成 28 年度から「発展期」をスタートさせた本市において、将来を見据え、復興事業の進捗に伴う「まちの変化」に対応しながら、「交通」がまちを変える「交通まちづくり」の視点から「中心市街地の活性化」、「都市計画」、「観光政策」等、市の各施策との連携を強化し、新しい東松島市の将来像を目指す。

目標達成に向けた施策・事業の方向性

<復興事業と連動した公共交通ネットワークの再編>

- ・本市の復興を支え、まちづくりや防災・福祉・観光事業と公共交通が密接に連携・協働した施策・事業の展開により、各方面への相乗的な効果発現を促し、住民が安心して暮らしていける地域環境の形成を図るものとする。

<観光事業を後押しする公共交通>

- ・本市の観光客入込客数は、震災により大きく落ち込み、復興まちづくりが進んだ現在でも以前の 3 割程度の水準にとどまっていることから、観光復興を視野に入れた政策による回復を図るものとする。

<接続性向上のための乗継拠点の強化>

- ・国が示す「コンパクト＋ネットワーク」の実現を目指し、主要な施設、駅・乗降箇所を交通拠点・生活拠点として位置付け、交通モード間の接続性を強化させることにより、各公共交通が有機的に結びついたネットワークの形成を図るものとする。

数値目標の設定

【指標 1 : 災害公営住宅の公共交通利用率】

- 概要 要 : 復興まちづくり等による将来のまちの姿を見据えた公共交通ネットワークを形成し、災害公営住宅における公共交通利用率の向上を図るものとする。
- 数値目標 : 75.0% (平成 33 年度) ※現況値 67.3% (平成 27 年度)
- 数値の出典 : H28 仮設・災害公営住宅入居者アンケート結果

【指標 2 : 公共交通の乗継利用率(矢本駅)の向上】

- 概要 要 : 公共交通ネットワークの見直しによる、公共交通機関同士の接続性の向上により、乗継利用率の向上を図るものとする。
- 数値目標 : 5.0% (平成 33 年度) ※現況値 3.7% (平成 27 年度)
- 数値の出典 : 東松島市 らくらく号各種データ

基本目標 2：誰もが利用しやすく・わかりやすい交通環境づくり

目標の概要

- ・本市においては、「公共交通があることを知らない・乗り方がわからない」という住民が多く、公共交通サービスを利用することに対して不安があり、公共交通に関するわかりやすい情報提供が求められている。
- ・公共交通を知ってもらうために、公共交通マップ等の情報提供ツールを作成し、市民に配布すると同時に、公共交通マップを主要乗降場所に掲示したり、インターネット上からも簡単に閲覧できるようにしたりする等の取組により、すべての利用者の元に情報が行き届くようにするものとする。
- ・さらに、市内の高齢者や児童、移住者等を中心に、各地域で公共交通に関する講座や乗り方の説明会を実施し、公共交通の利用についての PR をすると同時に、利用する上での不安・疑問点を解消し、誰もが安心して公共交通を利用できるようにするものとする。
- ・震災以降、震災無料循環バス等は時刻表・ルートを見直し・改善を図りながら運行しているため、その変化・情報がわからない方がいることが想定される。
- ・そこで、本計画では「まずは知ってもらう」ことを大切にし、市民・利用者の方が「迷わず乗れる」ようになってもらうための情報提供を行うものとする。

目標達成に向けた施策・事業の方向性

<公共交通情報提供ツールの作成>

- ・「公共交通があることを知らない」「乗り方がわからない」等の不安を解消するため、公共交通マップ等の情報提供ツールを作成し、それらの活用により公共交通の周知を図るものとする。

<案内標識の充実化>

- ・バス停等の案内標識等において、標識の見やすさの改善や、作成した公共交通マップを掲示することにより、公共交通の利便性向上を図るものとする。

<公共交通の認知度向上に向けた取組の実施>

- ・説明会、懇談会等を実施し、公共交通について直接説明できる場、参加者が意見交換できる場を設けることにより、効果的な公共交通の周知と市民意識の醸成を図るものとする。

数値目標の設定

【指標 1：公共交通認知度の向上】

- 概要 要：公共交通の運行状況・利用方法に関する周知を図り、利用の有無とは別に「公共交通の運行状況・利用方法は知っている」と言える回答を増やす。
- 数値目標：92.0%（平成 33 年度） ※現況値 90.4%（平成 27 年度）
- 数値の出典：H 2 7 公共交通に関する市民アンケート調査結果

【指標 2：公共交通満足度の改善】

- 概要 要：公共交通サービスの見直し・改善により、快適な利用環境を整え、公共交通の満足度として「満足」「やや満足」という回答の割合を増やす。
- 数値目標：15.0%（平成 33 年度） ※現況値 9.0%（平成 27 年度）
- 数値の出典：H 2 7 公共交通に関する市民アンケート調査結果

基本目標 3： 地域特性に応じた交通手段・サービスの提供

目標の概要

- ・本市は8つの地域で構成されており、それぞれの地域で異なる特性を有していると同時に、復興事業の進展による地域間での人口流動や、高齢化の進展に伴う免許返納者の増加等の変化が生じており、本市における人口構造、住民ニーズは大きく変容している。
- ・既存の公共交通ではこれらの変化に対応することは難しく、現行の運行状況に見直し、各地域のニーズに対応できるように改善を行う必要がある。
- ・利用状況の見直しによっては、運賃体系や乗降箇所の改善検討を行い、より現状や市民のニーズに即した交通サービスを提供できるようにする。
- ・デマンド型乗合タクシー「らくらく号」については、現状では市内一律の運行体系で運行しているが、地域の事情や状況に合わせて路線運行型、デマンド型の2種類のサービス体系等の拡充を検討し、持続可能な運行が出来るようにする。

目標達成に向けた施策・事業の方向性

<既存の交通サービスの見直し・改善>

- ・震災無料循環バスは、仮設住宅の終了を見据えて有料化等の運行体系の再編の検討を行う。
- ・デマンド型乗合タクシー「らくらく号」においては、地域ごとの特徴や利用ニーズによりエリア分けを検討し、エリアごとに適した交通サービスを提供できるようにし、更には利用特性を踏まえて運行ダイヤや運行日等の見直しを行うものとする。

<観光利用への対応>

- ・本市の主要観光エリアである野蒜・宮戸地区における公共交通は、観光客の移動を支える二次交通としての役割を担い、交通結節点である東名駅・野蒜駅から観光地までのアクセスを確保できる機能を付加するものとする。

数値目標の設定

【指標 1：公共交通利用による市内施設(市役所)利用率の向上】

- 概 要：地域特性に合わせた公共交通サービスの改善より、利便性が向上し、市内施設への移動手段の一つとして公共交通が選ばれる件数を増やす。
- 数 値 目 標：4.0%（平成 33 年度） ※現況値 2.2%（平成 27 年度）
- 数値の出典：東松島市 らくらく号各種データ

【指標 2：公共交通に対する市民の満足度】

- 概 要：本市のまちづくりと連携した施策の展開により、生活環境の変化に合わせた公共交通を確保し、他の施策展開と連動・整合により満足度向上を図る。
- 数 値 目 標：43.0%（平成 33 年度） ※現況値 42.2%（平成 27 年度）
- 数値の出典：東松島市第 2 次総合計画に示す目標値（分野 6 P.105）

基本目標 4： 市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

目標の概要

- ・将来的に公共交通を維持し、持続可能な運行を行うには、これまでの行政・交通事業者だけでの取り組みでは、地域公共交通を維持することは厳しい状況となっている。そうした現状を打開するためには、市民が公共交通を「自分たちの地域の足」と捉え、積極的に公共交通を利用し、更には主体的に公共交通の維持・確保に向けた検討・取組を行っていくことが必要である。
- ・市民の公共交通に対する意識を醸成するために、公共交通に触れ・目を向ける機会を創出し、公共交通に対する市民の関心を高める取組を行い、多様な主体が参画する、協働・連携体制を構築し、「問題点・課題の共有化」「課題解決に向けた検討」等の意見交換が行える環境を整備する。
- ・また、地域や住民、企業、商業、観光等の主体と連携・協議する体制を整え、それぞれの地域にあった、運営可能な公共交通サービスの展開を図るとともに、公共交通のあり方検討、施策の展開を行い、市全体で公共交通を支える仕組みづくりを行うものとする。

目標達成に向けた施策・事業の方向性

<公共交通に対する住民意識の醸成>

- ・各地域の「足」をどのように維持していくのかを住民が考える「場」として、懇談会や意見交換会等を開催し、地域における移動の実態・ニーズを把握するとともに、公共交通に対する意識の醸成を図る。

<地域主体の公共交通維持に向けた活動支援>

- ・地域主体で公共交通を支える仕組みづくりに向け、市民が主体的に公共交通に係る取組の実施に向けた検討会等の開催や、協議会・委員会等の立ち上げによる実行体制の構築を支援するものとする。

<多様な主体と連携した取組の展開>

- ・観光や商業と連携した公共交通のパッケージサービスの展開や、学校と連携した利用促進策の企画・検討・実行等による施策展開を図るものとする。

数値目標の設定

【指標 1：公共交通利用促進取組件数】

- 概要 要：公共交通の利用を促す取組を着実に実施する。
- 数値目標：3件（平成33年度） ※現況値：0件（平成27年度）
- 数値の出典：過去4年間の年間平均取組件数

【指標 2：地域別交通計画の検討件数】

- 概要 要：本計画に沿って、各地域別に公共交通の方針・施策・事業等を定めた地域別の交通計画の検討を実施する。
- 数値目標：8件（平成33年度） ※現況値：0件（平成27年度）
- 数値の出典：過去4年間の年間平均検討地域数

3-3 公共交通における役割の明確化

本市における公共交通の役割分担を行い、各交通サービスが共通の認識のもとで維持・確保に向けた取組による公共交通体制の再構築を図るものとする。

構成として、大きな移動需要を支えるため、一定のサービス水準（定時性・速達性・快適性）を確保する「広域幹線交通」、地域間を繋ぐ交通として幹線交通に次ぐサービス水準を確保する「地域間幹線交通」、小さな需要が点在する地域をカバーする「地域内交通」をそれぞれ設定し、役割の明確な分担を図るものとする。

また、幹線交通と地域内交通を有機的に結びつける駅・バス停については、賑わい・地域コミュニティの重要な拠点（交通結節点）として位置付け、まちづくり・観光と連動した拠点づくりを図るものとする。

表 3-1 東松島市における公共交通の役割分担

階層	役割・サービス水準	主な交通・場所	範囲
広域幹線交通・ 地域間幹線	運行頻度・便数等において一定のサービス水準を維持・確保し、大きな需要に対応する交通	JR 仙石線 (JR 仙石東北ライン)	広域
地域内交通	地域内と広域幹線交通を繋ぎ、暮らし続ける上で最低限必要となるサービス水準を維持・確保する交通	【予約運行型】 らくらく号の拡充	地域内
		【路線運行型】 震災無料循環バスからの転換	地域内
		一般タクシー	地域間
交通結節点	市内の交通拠点やまちづくりの中心拠点であり、交流が活発に行われる場所	矢本駅、陸前赤井駅、 陸前小野駅、野蒜駅	—

3-4 公共交通ネットワークの将来像

基本理念に沿った将来像の実現及び基本目標の達成に向けた施策・事業の実施により、本市における公共交通の将来像を示す。

基本理念

地域と人を交通で繋ぎ、「まち」を一つにする交通体系の構築
 ～鉄道を幹線とし、地域に合わせた交通を接続することで「コンパクト+ネットワーク」を実現します～

基本目標 1：「復興」を支え、「まちづくり」と連動・整合を図る

復興事業の進捗とともに変化していくまちづくりに合わせ、「復興」「防災」「観光」「福祉」等の事業との連動を図りながら、公共交通が各地域を結ぶ交通ネットワークとしての役割を果たし、まちの発展に寄与する。

○目標達成を測る指標・数値目標（現況値H27、目標地H33）

区分	指標	現況値	目標値
指標 1	災害公営住宅の公共交通利用率	67.3%	75.0%
指標 2	公共交通の乗り継ぎ利用率の向上	3.7%	5.0%

○目標達成に向けた施策の方向性

- 公共交通ネットワークの再編
- 復興事業・復興事業に伴う運行改善
- 乗継拠点の強化

基本目標 2：誰もが利用しやすく・わかりやすい交通環境づくり

わかりやすく・利用しやすい案内・情報の発信等により、市内外の誰もが快適に公共交通を待つことが出来るようにし、公共交通を利用したい・利用しても良いと思える環境整備を目指すものとする。

○目標達成を測る指標・数値目標

区分	指標	現況値	目標値
指標 1	公共交通認知度の向上	90.6%	92.0%
指標 2	公共交通満足度の改善	9.0%	15.0%

○目標達成に向けた施策の方向性

- 公共交通マップ等情報提供ツールの作成
- 公共交通の利用案内の実施

基本目標 3：地域特性に応じた交通手段・サービスの提供

地域の特性や状況に合わせ、市全域に亘る公共交通でもサービス内容や条件を使い分け、より市民ニーズに適した交通サービスの導入を目指すものとする。

○目標達成を測る指標・数値目標

区分	指標	現況値	目標値
指標 1	公共交通利用による市内施設利用率の向上	2.2%	4.0%
指標 2	公共交通に対する市民の満足度	42.2%	43.0%

○目標達成に向けた施策の方向性

- 需要・地域特性に適したサービスの展開
- 既存の交通サービスの見直し

基本目標 4：市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

交通事業者・行政だけでなく、住民や地域、企業、学校等、様々な主体が連携し、地域の「足」として、地域全体で公共交通を考え・育むことにより、持続可能な公共交通を維持・確保を目指すものとする。

○目標達成を測る指標・数値目標

区分	指標	現況値	目標値
指標 1	公共交通促進取組件数（懇談会等の開催回数）	0件	3件
指標 2	地域別交通計画検討数（懇談会等の開催回数）	0件	8件

○目標達成に向けた施策の方向性

- 市民協働を促す場づくり
- 地域ごとの公共交通に関する検討・取組の促進

■ 東松島市における交通ネットワークの将来像

【交通網形成に向けた検討ポイント】

◆デマンド型乗合タクシーらくらく号のエリア別運行形態見直し

- 1.重点エリア：デマンド運行形態の強化
- 2.通常エリア：自宅⇄設定乗降箇所の検討

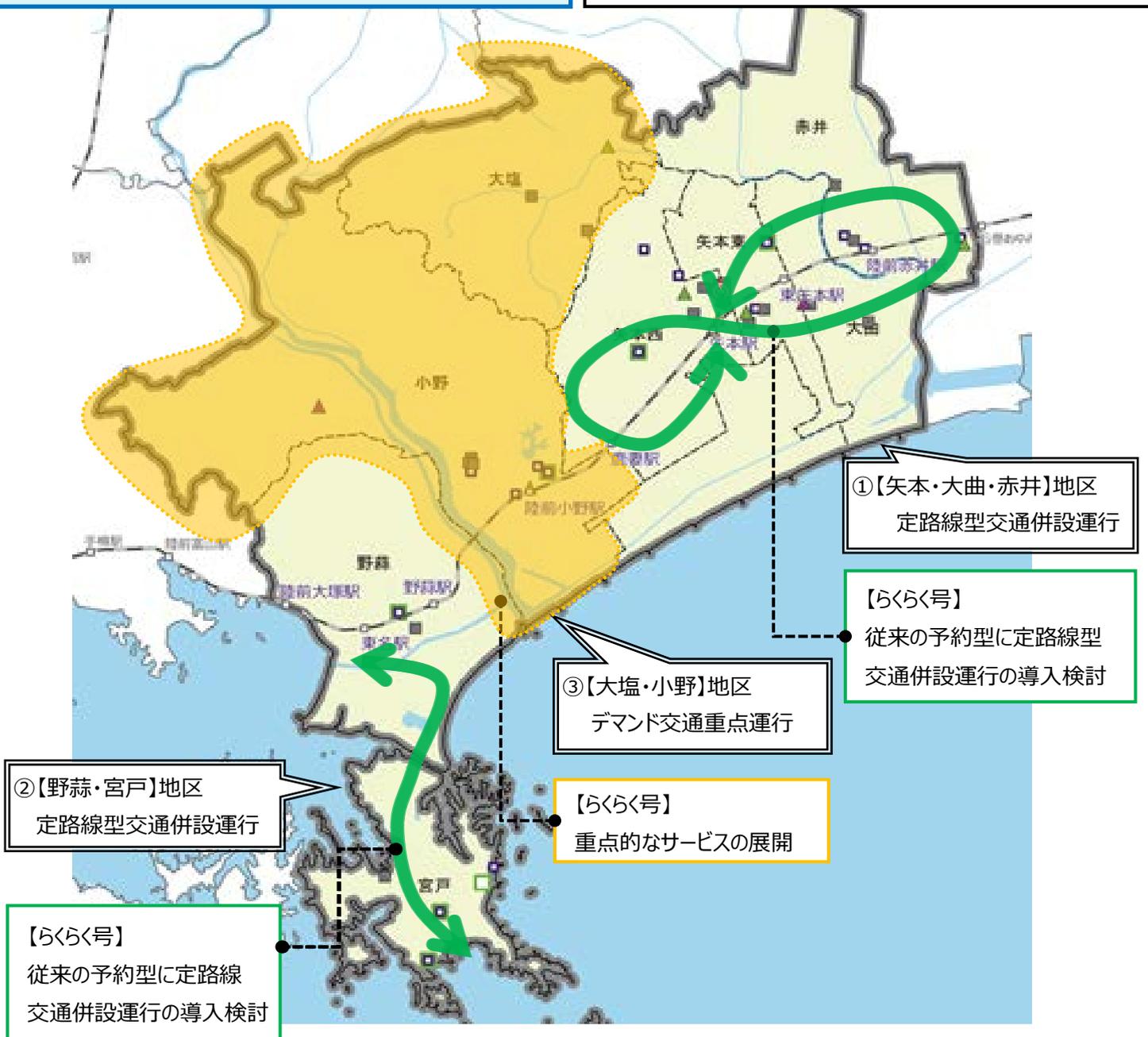
◆まちの発展に合わせた地域別交通

(野蒜周辺のまちびらきに合わせた観光交通等)

- 1.震災無料循環バスの中心市街地運行への見直し
- 2.震災無料循環バスの地域によるコミュニティバス化 等
⇒らくらく号の定時定路線型等への切り替え検討（有償化）

【市全体に係る共通施策】

- ・災害公営住宅等に配慮したデマンド型乗合タクシー、定路線型交通の運行導入検討・改善
- ・公共交通マップ(市全体・地区版)の作成、バス案内所の設置
- ・鉄道・タクシー等が連携したサービスの提供
- ・地域割引サービスの導入等、新たな運賃体系の構築
- ・鉄道に合わせたらくらく号の時間帯・ダイヤ調整
- ・企画乗車券・乗継割引等による、乗継に対する抵抗の解消



3-5 地域公共交通の方向性

将来イメージの実現による、地域公共交通における各交通モードの見直し・再編の方向性について整理した。

表 3-2 地域公共交通の見直し・再編の方向性

交通モード	見直し・再編の方向性
らくらく号	<p>●2種類の運行形態を導入し、市内エリア別のサービス体系を構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・らくらく号は平成28年度現在、住宅の玄関から目的地の戸口への「ドアtoドア」型のデマンドタクシーとして本市全域を運行している。 ・地域別に需要の特性が異なり、また、循環バスとの役割分担を踏まえて、地域の特性・需要に合った交通体系に見直し・再編を検討する。 <p><u>①矢本・大曲・赤井地区</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口が集中し、公共交通の利用率が高い当地区は、定路線型運行の導入検討を行う。 ・定路線型運行に際しては、現在同様の運行体系である震災無料循環バスからの転換等を検討し、交通資源の確保を図るものとする。 <p><u>②野蒜・宮戸地区</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の主要な観光拠点である嵯峨溪等を有する当地区においては、観光需要が高く、観光二次交通の確保が重要である。 ・生活交通を基本としつつ、観光交通も兼ねた定路線型の交通体系を構築し、様々な需要に対応するものとする。 <p><u>③大塩・小野地区</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から離れており、市内において特に移動が不便である当地区においては、現行のらくらく号の利用率が高く、小需要対応の現行サービスがマッチしているものとみられる。 ・現行のサービス水準を見直し、重点的に厚い交通サービスを展開し、利便性の向上を図るものとする。
震災無料循環バス	<p>●らくらく号と統合し、サービス体系の転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮設住宅の終了や防災集団移転事業の推進、災害公営住宅の入居率等、復興まちづくりの進展に伴い、生活形態とともに運行体系の見直しを行う。 ・有償サービスで運行するらくらく号と統合し、らくらく号の定路線型運行の交通サービスとして転換を検討する。 ・転換前に実証実験として有償化を行い、らくらく号へのサービス統合に向けた運賃価格の基礎データを収集する。
鉄道	<p>●本市における広域幹線交通として維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市における重要な幹線軸として JR 仙石線(仙石東北ライン)を活用し、生活・交通の拠点強化による他の交通サービスとの連携強化を図るものとする。 ・パーク&ライド拠点の整備や防犯の視点を含めた待合室の環境整備等による拠点性の向上を図るものとする。
一般タクシー	<p>●観光活用等を含めた幅広い場面での活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活交通としての活用だけではなく、観光や福祉等の幅広い活用を想定し、らくらく号と異なるサービス展開を図るものとする。 ・タクシー事業者独自で展開する観光サービスと、他の観光事業者及び交通サービスと連携し、観光客の市内回遊性の向上を図るものとする。

A map of Japan with the main island highlighted in light blue. The text "第4章 目標達成に向けた施策・事業" is overlaid on the map.

第4章 目標達成に向けた施策・事業

4. 目標達成に向けた施策・事業

4-1 施策・事業体系

基本方針及び基本目標の達成に向けて、4つのプロジェクトに基づく施策展開を行い、本市における公共交通ネットワークの形成を図る。

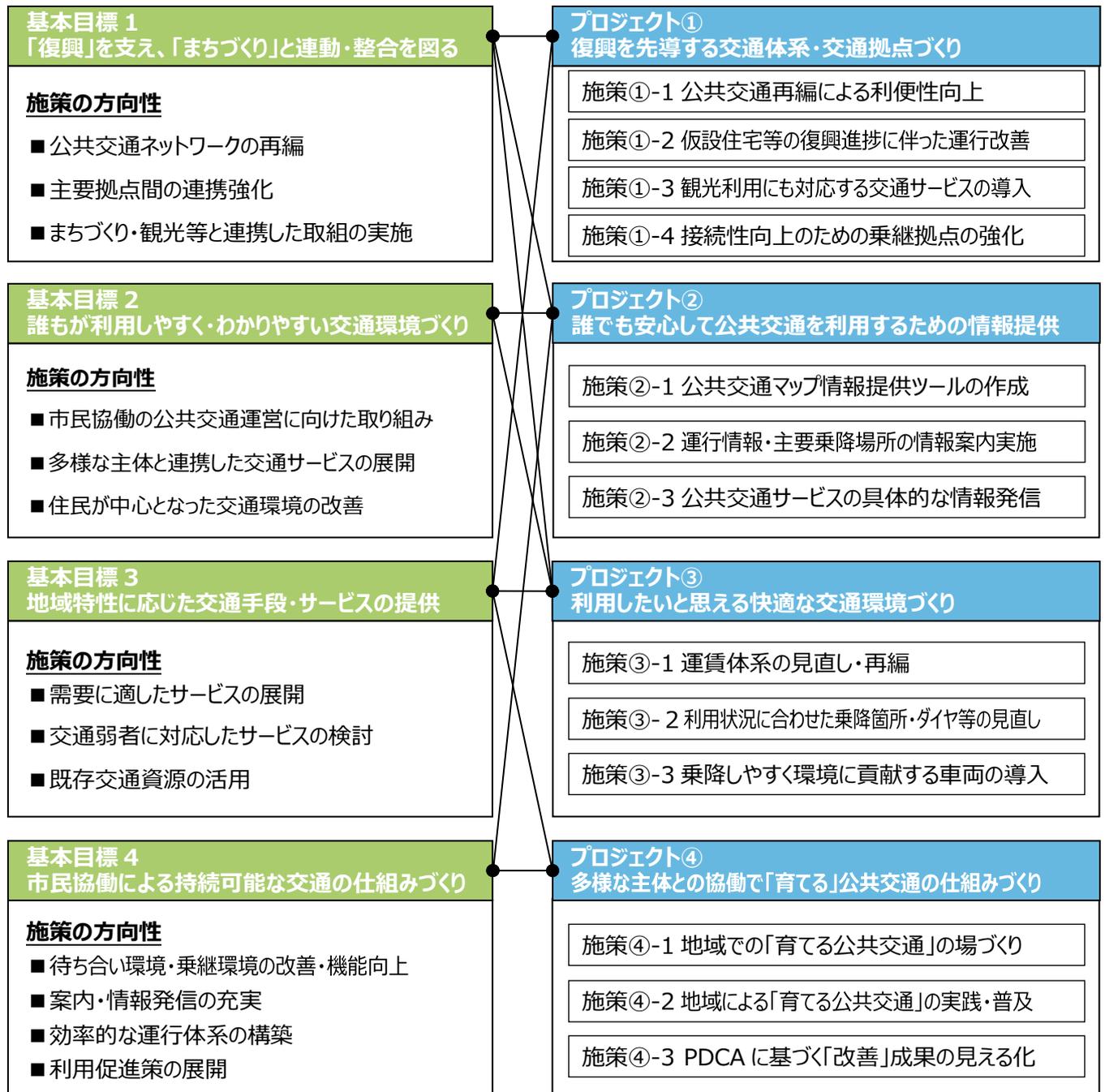


図 4-1 プロジェクト体系図

4-2 施策・事業内容

【プロジェクト①】 復興を先導する交通体系・交通拠点づくり						
本市の復興事業の進展を見据え、地域の暮らしやすさ、魅力の向上に寄与するような交通体系の実現を目指し、公共交通ネットワーク及び交通拠点の構築を図るものとする。						
施策①-1：公共交通再編による利便性向上						
<ul style="list-style-type: none"> 本市の復興まちづくりが「発展期」を迎える中、復興のための応急措置として導入された震災無料循環バスにおいて、現状のニーズや利用実態に合わせた見直し・再編を検討する。 <p style="text-align: center;">震災無料循環バス（東循環・西循環）の見直し・再編</p>						
施策①-2：仮設住宅等の復興進捗に伴った運行改善						
<ul style="list-style-type: none"> 仮設住宅からの防災集団移転、災害公営住宅への転居や、新たな施設立地等による、市民の移動ニーズの変化等に対応するため、震災無料循環バスの見直し・再編と合わせて、らくらく号においても見直し・再編を図り、市全体で包括的な公共交通サービスの「再構築」を図るものとする。 <p style="text-align: center;">デマンド型乗合タクシー「らくらく号」の見直し・再編</p>						
施策①-3：観光利用にも対応する交通サービスの導入						
<ul style="list-style-type: none"> 「大高森」「嵯峨溪」等の観光地、自然体験など、本市の重要な観光資源への市内外の来訪者が増加することを見据え、震災無料循環バス「宮戸便」においては生活交通を基本としつつ、被災者支援対応から観光二次交通の活用を含めた運行体系の転換、見直し・再編を検討する。 <p style="text-align: center;">震災無料循環バス（宮戸便）の見直し・再編</p>						
施策①-4：接続性向上のための乗継拠点の強化						
<ul style="list-style-type: none"> 市内外の交流活性化に向けて、本市と市外を繋ぐ唯一の広域幹線軸である JR 仙石線における市内の主要な鉄道駅において、乗り入れ等により鉄道と地域内交通サービス（震災無料循環バス・デマンド型乗合タクシー「らくらく号」）の接続性の向上を図る。 <p style="text-align: center;">主要な鉄道駅へ乗り入れ・交通結節機能の向上</p>						
スケジュール						
事業	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
【事業①-1】 公共交通再編による 利便性向上	東松島市	検討	実験	本格運行	見直し	
【事業①-2】 仮設住宅等の復興進捗 に伴う運行改善	東松島市 交通事業者	検討・協議		実験	本格運行	
【事業①-3】 観光利用にも対応する 交通サービスの導入	東松島市	検討	実験	本格運行	見直し	
【事業①-4】 接続性向上のための 乗継拠点の強化	東松島市 交通事業者	検討		実施	適宜見直し	

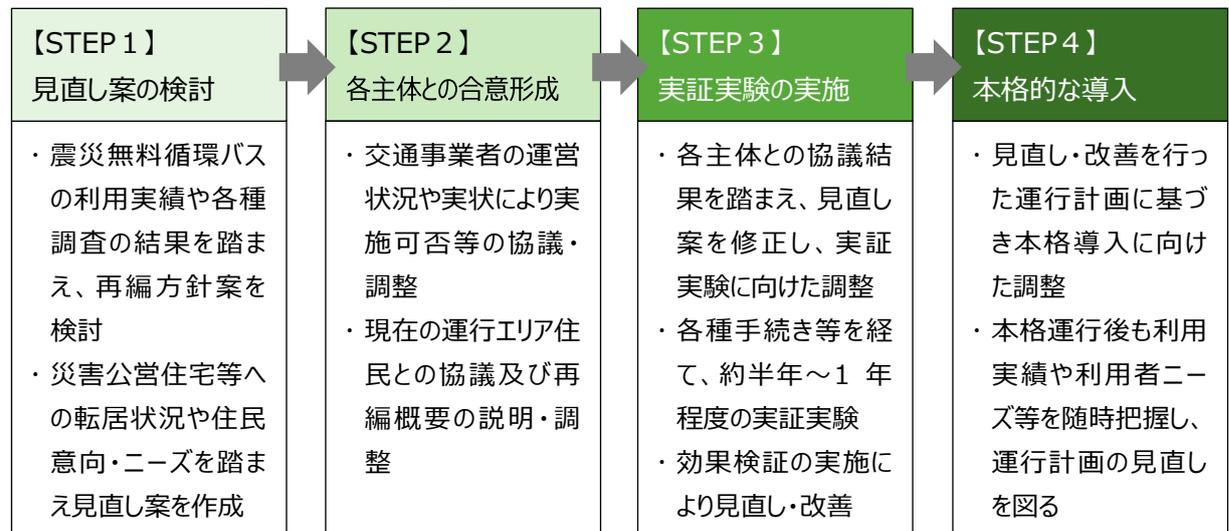
施策①- 1 : 公共交通再編による利便性向上

震災無料循環バス（東循環・西循環）の見直し・再編

- ・ 仮設住宅の住民における、日常生活の移動手段の確保を目的として導入された震災無料循環バスについては、仮設住宅から防災集団移転事業による災害公営住宅等への転居が進み、被災者支援という本来の目的を達成しつつあるとともに、居住環境の変化に伴い、住民ニーズとのミスマッチが発生している状況にある。
- ・ 復興まちづくりによる将来のまちの姿を見据え、現状からの転換・運行体系の見直しを図るとともに、デマンド型乗合タクシー「らくらく号」で実施する交通サービスとの役割分担を明確にし、市全体で効率的な交通体系を構築することを検討する。
- ・ 復興交付金等の終了を見据え、持続可能な公共交通を維持・確保する上で、デマンド型乗合タクシー「らくらく号」との統合により定路線型運行サービスへの転換を行い、現在の無償運行から有償運行への切り替えを検討する。それとともに、運行経路・区域等に見直しを図り、公共交通全体を見渡し「再構築」を図るものとする。



▲循環バス(東循環・西循環)の見直しイメージ



▲再編の流れ（イメージ）

施策①- 2 : 仮設住宅等の復興進捗に伴った運行改善

デマンド型乗合タクシー「らくらく号」の見直し・再編

- ・ 震災無料循環バスがらくらく号へ転換され、定路線型の交通サービスとして運行を検討し、現行の予約型デマンド交通サービスにおいても見直し・再編を行い、予約型運行と定路線型運行との役割分担を明確にするものとする。
- ・ 見直し・再編の検討に際しては、地区ごとに異なる特性・移動需要・需要総量を踏まえ、地区別に再編方針を設定し、実態に合った効率的な運行体系の構築を図るものとする。
- ・ 矢本・大曲・赤井地区及び野蒜・宮戸地区においては、らくらく号の定路線型サービスが運行し、また一般タクシー事業との役割分担を図るため、自宅から指定停留所までの運行を基本案とし、運行時間帯について定路線型サービスとの重複・競合化を考慮した設定とする。
- ・ 大塩・小野地区においては、定路線型の交通サービスが運行しない地域であるため、特に予約型の交通サービスを重点的に展開し、現行サービス同様、自宅から希望目的地への運行を検討する。



▲地区別再編（イメージ）

▼地区別再編の概要（イメージ）

地区	①矢本・大曲・赤井	②野蒜・宮戸	③大塩・小野
概要	予約型・定路線型交通併設運行	予約型・定路線型交通併設運行	予約型交通重点運行
役割	中心市街地ゾーン	観光まちびらきゾーン	広域小需要対応ゾーン
運行形態	自宅⇔指定停留所	自宅⇔指定停留所	自宅⇔希望目的地

施策①- 3 : 観光利用にも対応する交通サービスの導入

無料循環バス（宮戸便）の見直し・再編

- ・ 震災無料循環バス（東循環・西循環）におけるらくらく号への転換（有償化）を踏まえた場合、地域間のサービス平準化のため、震災無料循環バス（宮戸便）も同様にらくらく号への転換を検討するものとする。
- ・ 野蒜・宮戸地区は、本市の主要な観光拠点である嵯峨溪等を有し、観光振興等の視点を追加した検討が必要であるため、生活交通を基本としつつ、東名駅・野蒜駅からの観光客における二次交通としての役割を付加し、機能性向上を図るものとする。



▲循環バス（宮戸便）の見直しイメージ



大高森からの展望



嵯峨溪等を巡る遊覧船

▼運行概要（イメージ）

概要	項目
運行形態	定時定路線型
運賃体系	有償※定額制を想定
経由	東名駅・野蒜駅～ 奥松島各拠点
特性	生活交通を基本としつつ、観光交通として観光客の移動手段を確保

施策①- 4 : 接続性向上のための乗継拠点の強化

主要な鉄道駅へ乗り入れ・交通結節機能の向上

- ・ 本市における唯一の広域幹線軸・地域間幹線軸である JR 仙石線は、市民の日常生活において重要な路線であり、らくらく号等の地域内交通は、主要な鉄道駅において JR 仙石線との接続性向上による市民の移動の利便性向上を図るものとする。
- ・ 現状の震災無料循環バスは野蒜駅や東名駅等への乗り入れは実施しているものの、矢本駅や東矢本駅等には乗り入れ・接続していないため、震災無料循環バスのらくらく号への転換・再編に伴い主要駅への乗り入れ・接続の検討を行うものとする。



矢本駅

乗り入れが可能なロータリー

矢本駅の上空写真



上屋がついたバス停が既に整備

矢本駅のロータリー



鹿妻駅



東矢本駅

- ・ 本市の中心的な鉄道駅である矢本駅には、ロータリーが整備されている。
- ・ 既存の環境整備等を活用し、定路線型交通等の乗り入れ・接続環境の整備を図る。 ※ただし、交通事業者と要協議・調整

▲乗り入れ環境の整備イメージ

鹿妻駅や東矢本駅等に接続する際は、駅前道路の幅員が狭いため、安全を考慮したバス停の設置検討が必要

【プロジェクト②】 誰でも安心して公共交通を利用するための情報提供

本プロジェクトでは、既存の情報発信方法に見直しを掛けて改善を行い、公共交通の情報が住民・来訪者にしっかりと周知され、安心してわかりやすく利用できるような環境構築をするものとする。

施策②-1：公共交通マップ情報提供ツールの作成

- ・公共交通の利用促進及び新規利用者の取り込みに向けて、公共交通がどのように運行しているのか、現在の運行状況はどうなっているのか等の情報発信を実施することを検討する。
- ・市全体の公共交通の運行経路等を示した公共交通マップやインターネット・SNS・QRコード等を活用したリアルタイムの情報提供など、各種メディアを活用した情報発信を検討する。

① 市全体の公共交通マップの作成

② インターネット・SNS・QRコード等を活用した情報発信

施策②-2：運行情報・主要乗降場所の情報案内実施

- ・主要な鉄道駅等の、特に利用が多い交通結節点において、どの公共交通を利用すれば・どこに行くことができ・どのくらい費用が掛かるのか等がわかりやすい交通環境の整備を図るものとする。
- ・市内住民の低頻度利用者や市外及び外国からの観光客等の来訪者が迷わず安心して公共交通を利用できるよう、インバウンド対応を含めたわかりやすい案内・標識等の充実を図るものとする。

主要な交通結節点におけるわかりやすい案内・標識等の整備

施策②-3：公共交通サービスの具体的な情報発信

- ・公共交通を利用したいと考えている潜在的な需要者層の取り込みに向けて、市の広報誌や回覧等の住民が頻繁に目を通す機会があるツールを活用し、公共交通の運行情報や利用方法、関連コラム等の情報発信を行い、周知・PRを図るものとする。
- ・移住者や高齢者等に向けた公共交通情報が記載されたマップや、冊子等のツール提供及び説明会実施により、公共交通に対する不安を解消し、安心して利用できる環境を構築するものとする。

① 広報誌・回覧等を活用した情報発信

② 移住者・高齢者を対象としたツール提供

スケジュール

事業	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
【事業②-1】 公共交通マップ情報提供ツールの作成	東松島市 交通事業者	企画 ツール作成		配布 適宜見直し・修正		
【事業②-2】 運行情報・主要乗降場所の情報案内実施	東松島市 交通事業者	検討・協議		実施	検証	
【事業②-3】 公共交通サービスの具体的な情報発信	東松島市 交通事業者			広報誌・回覧板による情報発信 ツール作成	適宜配布 適宜見直し	

施策②-1：公共交通マップ情報提供ツールの作成

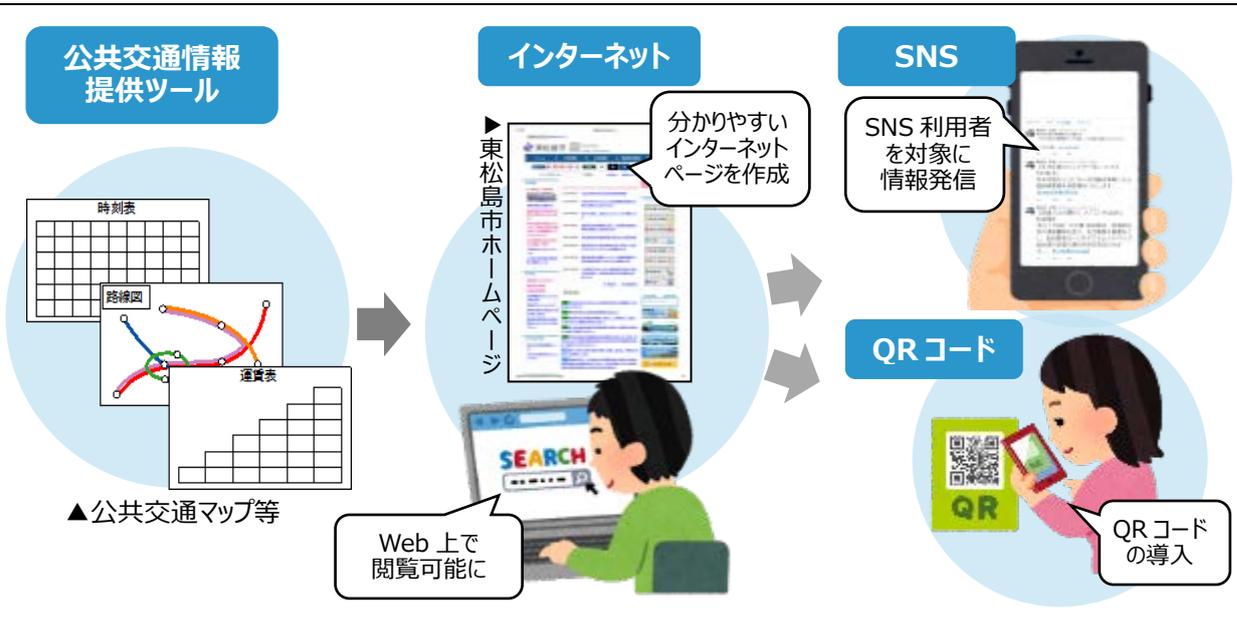
①市全体の公共交通マップの作成

- ・公共交通がどこを・どのように運行しているのかを市民に対して周知・PRを行い、公共交通の利用促進及び新規利用者を取り込むための「ツール」として、鉄道・デマンド型乗合タクシー等市内の公共交通が一体となった市全体の公共交通マップを作成する。
- ・公共交通マップは、市内運行路線の路線図や時刻表、料金表等の運行情報だけでなく、バスの乗り方・降り方等の利用案内や、観光拠点への案内等、利用を促すような情報も掲載する。



②インターネット・SNS・QRコード等を活用した情報発信

- ・インターネットの普及により、情報提供手段はチラシ等の紙媒体から、携帯電話、スマートフォン等のデジタル媒体にまで広範化しており、それぞれの長所を生かした活用を検討する。
- ・デジタル媒体においては、情報量に制限がなく、リアルタイムで、利用者の居住地にかかわらず情報発信できるという特徴を生かし、利用者が多いと考えられるインターネットを中心として情報案内の改善を図る。
- ・更に、近年若年層に普及しつつある SNS による情報発信や、QR コードの活用等も段階的に検討するものとする。



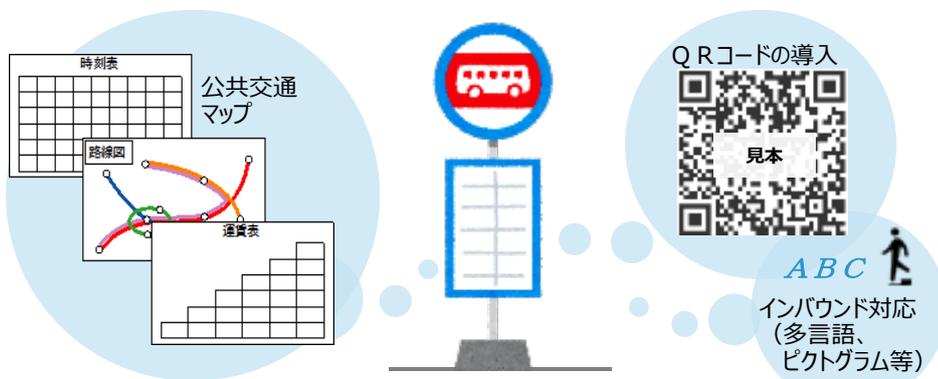
施策②-2：運行情報・主要乗降場所の情報案内実施

主要な交通結節点におけるわかりやすい案内・標識等の整備

- ・ 効率的かつ効果的な公共交通のわかりやすさ向上を図り、駅や主要施設前等の利用者の多い主要な交通結節点においては、施設内でのバスマップの掲示、バスマップチラシの設置、バス停でのわかりやすい案内標記、QRコードの記載等、集中的にバス案内機能強化を図るものとする。
- ・ 外国人観光客等の増加を見据え、多言語化を含めた案内・標識等の改善・充実を図るものとする。

■バス停の案内情報充実化

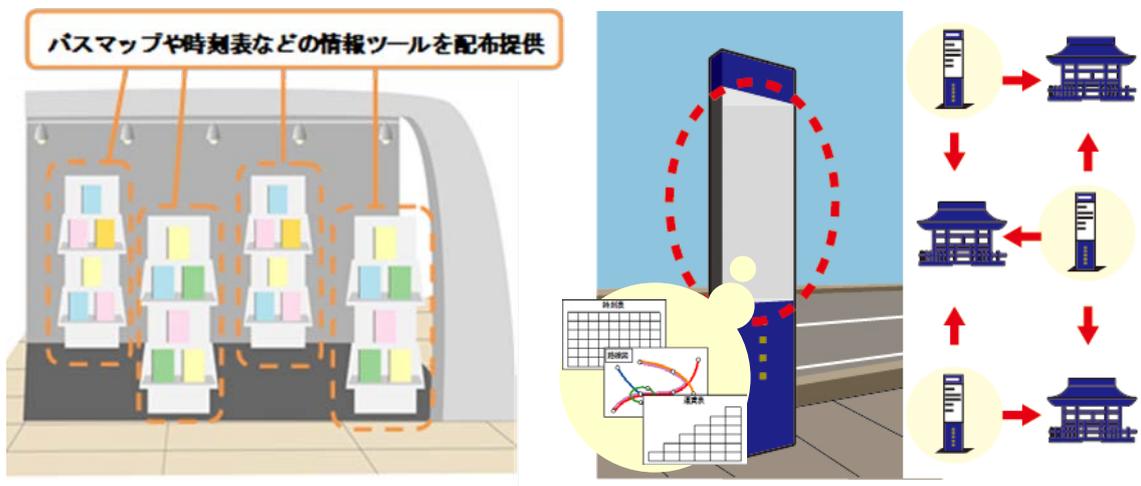
バス停においては、案内標記(路線図、時刻表、運賃表等)を見やすくし、詳細の情報はQRコードから携帯電話やスマートフォンで簡単に入手できるようにする。



▲バス停等案内情報の充実化（イメージ）

■交通結節点における案内情報充実化（案）

観光施設や市内主要施設、主要駅等の交通結節点には、公共交通の情報提供ツール（チラシ等）を配備し、市民だけでなく観光客でも情報を得られるようにする。また施設間には、移動案内を設置すると同時に、バス停同様に公共交通案内を掲示するようにする。



▲公共交通情報提供ツールの設置（イメージ）

▲施設間の移動案内イメージ（主要観光ルートに設置）

施策②-3：公共交通サービスの具体的な情報発信

① 広報誌・回覧等を活用した情報発信

- ・ 日常的にインターネットを利用していないような高齢者や、外出の少ない高齢者においても、公共交通サービスについて知ってもらい、利用してもらえようとするため、広報誌や回覧板等の紙媒体を利用した、市全域を対象とする情報発信を行っていく。
- ・ 広報誌や回覧板を利用することにより、公共交通情報を周知・PR を図ると同時に、住民意識の醸成を図るためにも、情報発信は定期的に行っていく。



▲「市報ひがしまつしま」

▼実施概要（イメージ）

項目	内容
媒体	広報誌「市報ひがしまつしま」、各地区まちづくり通信、回覧板等
発信内容	公共交通情報（路線図、時刻表、運賃表等）、運行状況、運行実績、コラム、利用者・事業者のエピソード・意見、活用提案等
配布頻度	年4回
備考	定期的な情報発信により、市民への着実な情報提供と住民意識の醸成を図る。

② 移住者・高齢者を対象としたツール提供

- ・ 本市への移住者には、公共交通の新規利用者となる可能性があるため、公共交通の存在を知ってもらい、利用してもらえよう、バスマップ等を含む本市の公共交通を紹介するような冊子を作成し、提供していくものとする。
- ・ 今後利用が増える高齢者においても同様に、公共交通を利用した経験がなく、利用方法がわからない状態であると考えられるため、同様の公共交通紹介ツールを配布し、利用に繋げる。

公共交通情報をまとめた冊子を配布

日常生活における公共交通の利用方法を案内

▲二次交通紹介冊子（青森県八戸市）

【プロジェクト③】 利用したいと思える快適な交通環境づくり

本プロジェクトでは公共交通の利用環境（接続性、待ち合い環境、料金等）を見直し、誰でも安心して快適に公共交通を利用できるようにすることを目的とする。

施策③-1：運賃体系の見直し・再編

・復興の進捗に合わせた公共交通の再編と併せて、震災無料循環バスにおいて、有償で運行するデマンド型乗合タクシー「らくらく号」への転換に伴うサービス水準の向上により、一定の受益者負担を含めた運賃体系の見直しを図るものとする。

震災無料循環バス・デマンド型乗合タクシー「らくらく号」の運賃体系の見直し

施策③-2：利用状況に合わせた乗降箇所・ダイヤ等の見直し

・震災無料循環バス・らくらく号における運行体系の再編に伴い、更なる利便性の向上に向けて利用実態や住民ニーズ、まちづくり施策の展開等を踏まえ、停車箇所の見直しを図るものとする。
 ・通院や買い物の時間帯や出発から帰宅までの時間の移動特性等を踏まえ、より生活実態に合わせた運行日・運行ダイヤに見直しをかけ、利便性の向上を図る。

- ① 震災無料循環バス・デマンド型乗合タクシー「らくらく号」の運行日・運行ダイヤの見直し
- ② 震災無料循環バス・デマンド型乗合タクシー「らくらく号」の停車箇所の見直し

施策③-3：乗降しやすく環境に貢献する車両の導入

・デマンド型乗合タクシー「らくらく号」等には一般のタクシー車両を活用し運行を行っており、震災無料循環バスには大型ワゴンタイプのタクシー車両を活用しているが、高齢者等が利用する際、段差の乗り降りが困難な場合がある。
 ・高齢者においても利用しやすい交通環境の確保に向け、タクシー等においてバリアフリー・ユニバーサルデザイン等に対応した車両の導入を推進していくものとする。

タクシー車両におけるユニバーサルデザインタクシーの導入推進

スケジュール

事業	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
【事業③-1】 運賃体系の見直し・改善	東松島市 交通事業者	検討・協議			実施	見直し
【事業③-2】 利用状況に合わせた 乗降箇所・ダイヤ等の見直し	東松島市 交通事業者	見直し・協議	実験	本格運行	見直し	
【事業③-3】 乗降しやすく環境に 貢献する車両の導入	東松島市 交通事業者	検討・協議			導入	

施策③-1：運賃体系の見直し・再編

震災無料循環バス・デマンド型乗合タクシー「らくらく号」の料金体系の見直し

- ・震災無料循環バス及びらくらく号の再編に伴い、運賃体系においても見直しをかけ、一定の受益者負担のもと、持続可能な公共交通の運営体制を構築するものとする。
- ・震災無料循環バスについては、らくらく号への転換した場合に伴い有償化し、利用者のわかりやすさ確保のため定額制の導入を検討し、らくらく号においても、再編に伴い運賃体系及び支払い方法の見直しを図るものとする。

▼料金体系の見直し概要（イメージ）

項目	震災無料循環バス		デマンド型乗合タクシー「らくらく号」	
	旧	新	旧	新
再編方針	－	らくらく号の定路線型サービスへ転換	－	予約制サービスを一部地域で重点化
運賃	無料	有料	地域内:300円 地域外:600円	サービス見直しに伴う再設定
支払方法	－	現金・定期券・チケット等	チケット	現金・チケット等

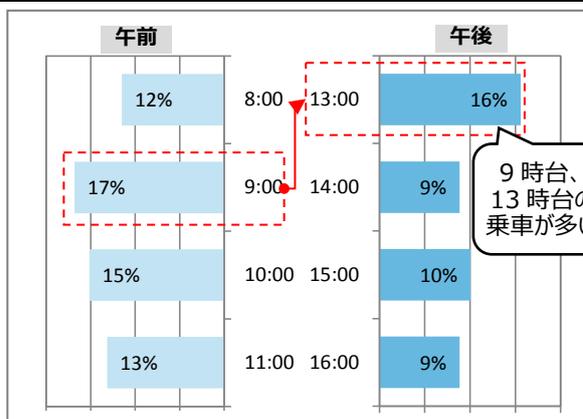
※平成 29 年 3 月現在のらくらく号のチケット販売について

- ・らくらく号を利用する場合は市内の商店・商業施設等でチケットの事前購入が必須であり、車内で購入することが出来ない。
- ・利用者からは事前購入の手間に対し改善を求める意見が上がっており、現金払や車内販売を含めた運賃の支払方法について交通事業者と協議・調整を進める必要がある。

施策③-2：利用状況に合わせた乗降箇所・ダイヤ等の見直し

①震災無料循環バス・らくらく号の運行ダイヤ等の見直し

- ・震災無料循環バス及びデマンド型乗合タクシー「らくらく号」の再編に伴い、現状の運行時間帯及び運行ダイヤを見直し、日常生活の移動実態に合った運行体系を構築するとともに、利用が低い時間帯の便を利用が多い時間帯・曜日等へ振り分ける等、効率的な時間設定を行うものとする。
- ・運行ダイヤの設定に際しては、鉄道との乗り継ぎを考慮し、JR 仙石線及び JR 仙石東北ラインの発着時間に合わせたダイヤ設定を検討する。



▲らくらく号の時間帯別平均利用者数 (平成 26 年 11 月～平成 27 年 8 月)

▼矢本駅における鉄道時刻表（上り）

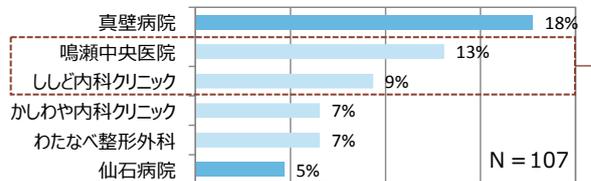
時間帯	仙石線	仙石東北ライン
6 時台	6 : 23	6 : 48
7 時台	7 : 06、7 : 49	
8 時台	8 : 54	8 : 28
	⋮	
15 時台	15 : 42	15 : 12
16 時台	16 : 45	16 : 05
17 時台	17 : 43	17 : 06

※平成 29 年 3 月現在の時刻表

施策③- 2 : 利用状況に合わせた乗降箇所・ダイヤ等の見直し（続き）

② 震災無料循環バス・らくらく号の停車箇所の見直し

- ・ 震災無料循環バス・らくらく号の再編に伴い、乗降箇所・ダイヤにおいても見直しを図る。
- ・ 震災無料循環バスは現在 JR 陸前小野駅のみ接続しているが、利用実態に合わせた矢本駅等の主要な鉄道駅への接続を検討するとともに、市役所・市民センター等の主要施設等への接続も併せて検討する。
- ・ デマンド型乗合タクシー「らくらく号」においては、一般タクシー事業との競合化を避けるため、目的地となる指定停留所を設定し、一般タクシー事業及びその他公共交通との役割分担を図る。
- ・ ただし、デマンド重点地区においては交通が不便なエリアであるため、自宅から希望目的地まで運行する乗合サービスも展開する。（サービス水準の向上に伴い料金体系を見直し）



＜現在の停車箇所（主要施設）＞

【商業施設】ヨークベニマル、イオンタウン

【医療機関】仙石病院、真壁病院

【公共施設】保健相談センター、鳴瀬庁舎



＜需要が高い主要施設・拠点＞

【商業施設】上記と同じ

【医療機関】鳴瀬中央医院、ししど内科クリニック

【公共施設】東松島市図書館

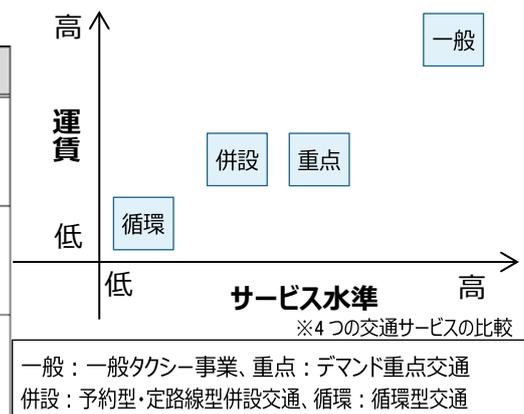
▲ 停車箇所の追加イメージ

▼ デマンド型交通の乗降箇所の再編イメージ

区分	旧	新
予約型・定路線型併設運行エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 指定の乗車場所から希望の目的地までを運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複数の停留所を設定し、「自宅」から「指定停留所」まで運行 ・ 指定停留所に含まれていれば、乗り継ぎ等は必要なし
デマンド重点運行エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 矢本地区及び鳴瀬地区で運行し、地区間を跨ぐ移動には乗り継ぎが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行のサービスと同様、「指定の停留所」から「希望目的地」まで運行 ・ 地区間の乗り継ぎは廃止を検討

▼ 交通サービスの役割分担

区分	サービス内容
一般タクシー事業	利用したい時間に、行きたい場所に、個人が自由に利用でき、サービス水準が最も高いサービス
デマンド重点エリアの交通	指定された時間に、指定の場所から行きたい場所に乗り合いで利用でき、一般タクシー事業に次ぐサービス水準
予約型・定路線型併設エリアの交通	指定された時間に、自宅から指定の場所に乗り合いで利用でき、循環バスよりサービス水準が高い



施策③- 3 : 乗降しやすく環境に貢献する車両の導入

タクシー車両におけるユニバーサルデザインタクシーの導入推進

- ・ 今後、高齢化が進む中で、公共交通の必要性は高まることが想定されるが、高齢者が利用を敬遠する事無く、利用することが出来る環境を構築するため、交通事業者が新たに車両を導入する際には、福祉面にも配慮した UD タクシー等のバリアフリー・ユニバーサルデザインに対応した車両の導入を推進する。

■ UD タクシーの概要

ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）とは、足腰の弱い高齢者、車椅子使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」のこと。



▲UD タクシーの概要（イメージ）



広く確保された車内スペース



乗降箇所に手すり



開閉に連動するステップ



車椅子乗降口とスロープ

【プロジェクト④】 多様な主体との協働で「育てる」公共交通の仕組みづくり

本プロジェクトでは、市民が主役となり、様々な主体と連携・協働しながら、自分たちの地域の「足」について各地域で検討し、施策・事業を展開することで、自らの「足」を支える体制を構築する。

施策④-1：地域での「育てる公共交通」の場づくり

- ・将来的に持続可能な公共交通を維持・確保するためには、行政・交通事業者だけでなく、地域や住民等を巻き込んで、市全体で取り組み、支える体制づくりが重要となる。
- ・第一段階として、公共交通に対する「市民意識の醸成」、「地域の担い手の育成」に向け、公共交通について考える「場」を設け、住民の公共交通に対する意識の醸成を図る。

公共交通について考える懇談会・検討会・シンポジウム等の開催

施策④-2：地域による「育てる公共交通」の実践・普及

- ・本市は自治会等が中心となりまちづくりを展開する地域主体・協働の活動が進められており、公共交通においても同様に取り組み、地域とともに育てる公共交通を構築する。
- ・市民意識の醸成が図られた後の第二段階として、地域と協働し公共交通を支え・維持する仕組みづくりや、地域が主体となって行政・交通事業者とともに交通サービスを展開する体制づくりを検討する。

地域と協働した公共交通を支える仕組みづくり

施策④-3：PDCAに基づく「改善」成果の見える化

- ・様々な主体が連携・協働し、施策・事業を進める上で、進捗度合いや目標に対する達成度合いが明確化されることで、それぞれが自発的に効果検証の実施や適宜見直し・改善を行う体制を構築することができる。
- ・施策・事業を実施する上では PDCA サイクルの考えのもと推進するとともに、WEB 上でオープンに進捗・達成度合いを把握し、効果検証できる環境を整備し、成果の「見える」化を図るものとする。

WEB 等を活用した成果の「見える」化

スケジュール

事業	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
【事業④-1】 地域での「育てる公共交通」の場づくり	東松島市 交通事業者	懇談会の実施		検討会・シンポジウムの実施		
【事業④-2】 地域による「育てる公共交通」の実践・普及	東松島市 交通事業者	サポーター制度等の検討		住民との協議・実施		
		各地域 主体の活動展開				
【事業④-3】 PDCAに基づく「改善」 成果の見える化	東松島市 交通事業者	サイト等立ち上げ		継続的情報公開の実施		

施策④-1：地域での「育てる公共交通」の場づくり

公共交通について考える懇談会・検討会・シンポジウム等の開催

- それぞれの地域が「地域の足」を確保するための体制を構築することを目指し、日常の中で移動する上での困りごとや問題等について意見交換や課題解決に向けた検討会等、公共交通について考える「場」を設け、公共交通に対する市民意識の醸成及び向上を図る。

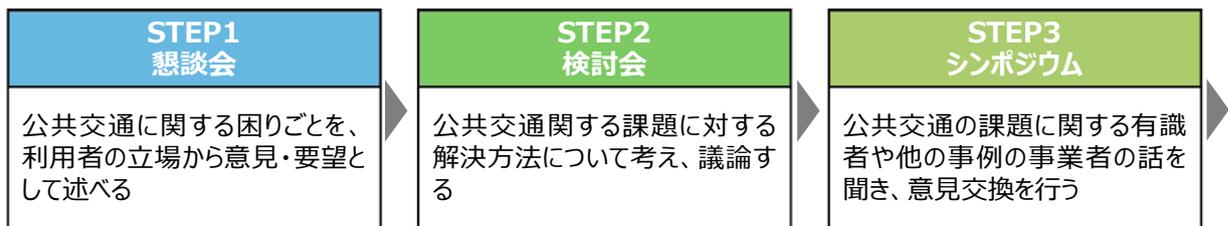


▲実施イメージ

参加者のメンバー構成（イメージ）

- ・ 各地区まちづくり協議会
- ・ 鉄道・タクシー事業の実務担当者
- ・ 観光案内所スタッフ
- ・ NPO法人職員
- ・ 地域公共交通会議公募委員
- ・ 学識経験者
- ・ 市役所職員
(復興、都市、福祉、観光等の担当者) 等

地域が求める交通サービスの把握＋地域住民の意識醸成



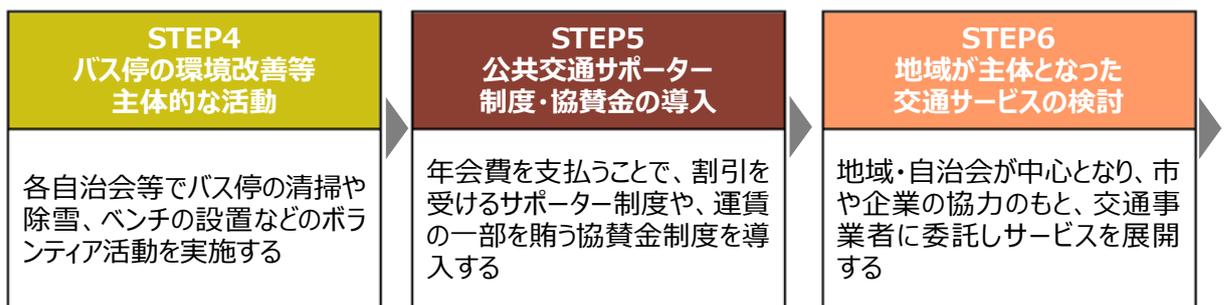
▲地域での「育てる公共交通」の場づくりステップ（イメージ）

施策④-2：地域による「育てる公共交通」の実践・普及

地域と協働した公共交通を支える仕組みや交通サービス展開の体制づくり

- 公共交通に対する意識醸成は地域により異なるため、市内一律ではなく、意識醸成が図られた地域から順次、次の段階へ移行する。
- 地域の足の維持のため、地域や企業、学校、福祉、商業機関等、さまざまな主体と協議・連携しながら、協賛金制度やサポーター制度等、公共交通を地域で支える仕組みの導入を検討する。
- 持続可能な公共交通の維持・確保に向け、将来的には地域が主体的に公共交通に関わることを目標に、特に意識醸成がなされているモデル地区を設定し、先行的な取組を支援する。

主体的な活動展開

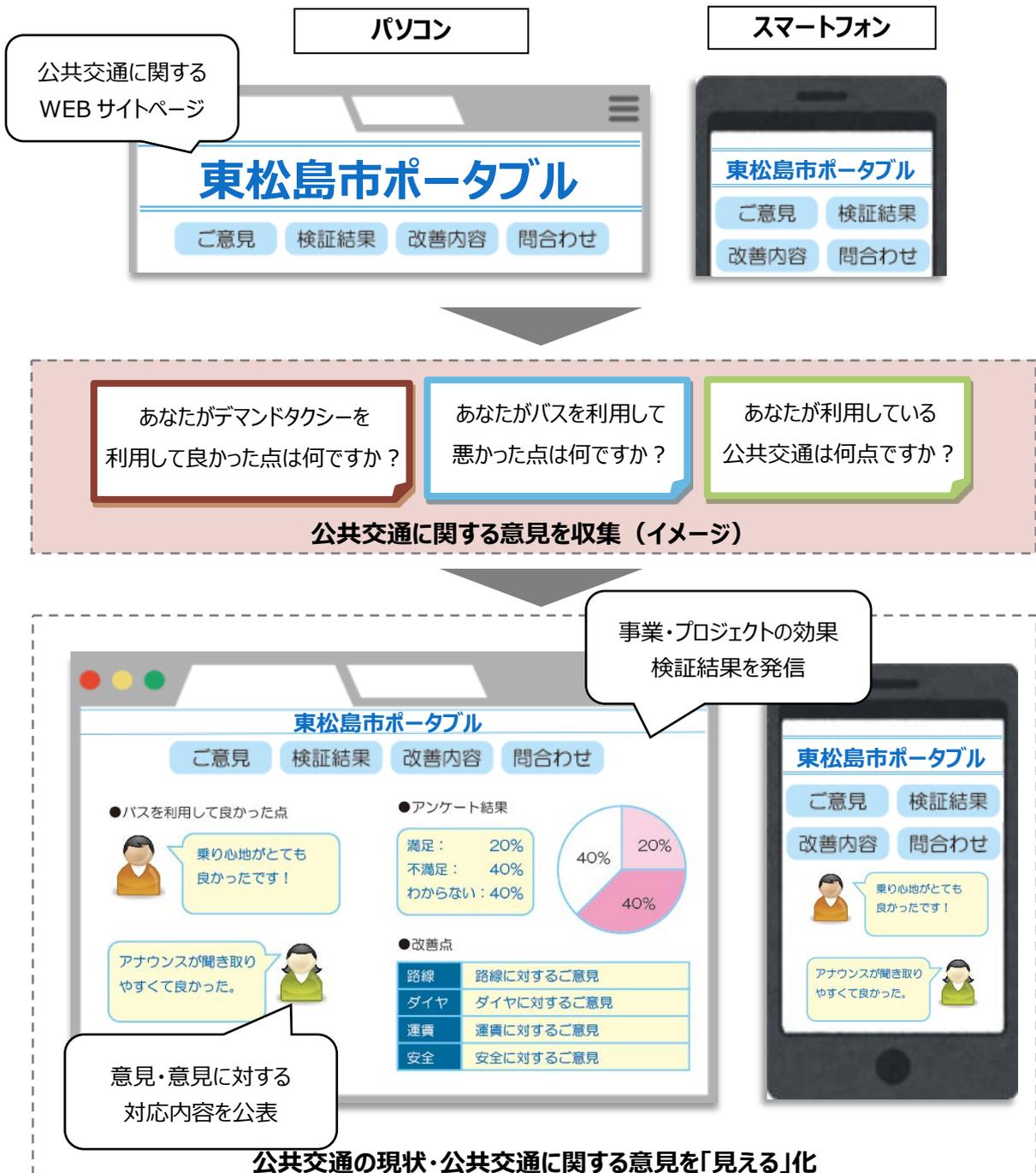


▲地域での「育てる公共交通」の実践・普及ステップ（イメージ）

施策④- 3 : PDCA に基づく「改善」成果の見える化

WEB 等を活用した成果の「見える」化

- ・ 本計画で実施した事業・プロジェクトに対する意見・要望を把握し、効果検証を行いながら見直し・改善を行う予定とする。
- ・ 地域住民・利用者からの意見・要望に対する改善内容・検証結果は、行政・交通事業者だけでなく、地域住民・利用者が改善を実感できるよう「見える化」を検討する。



▲WEB を活用した成果の「見える」化（イメージ）



第5章 事業・施策の推進体制

5. 事業・施策の推進体制

5-1 関係する主体と基本的な役割

本計画の推進に当たっては、これまでの行政・交通事業者だけではなく、各主体が役割を明確に認識した上で担うとともに、施策・事業等を実施することで、市全体でより公共交通を支える体制を構築する。

東松島市は、事務局として全体を的確にコントロール及びコーディネートし、効率的かつ効果的に本計画を推進する。

表 5-1 関係する主体と基本的な役割

主体	役割
行政（東松島市）	計画全体をコントロール・コーディネートし、施策・事業の適切・確実な実施を推進する
交通事業者	公共交通の役割分担を踏まえ、それぞれに与えられた役割を確実に実施するとともに、サービスの維持・確保を図る
市民	利用者としてサービスを受けるだけでなく、公共交通のあり方についてともに考え、積極的に関与する

5-2 推進・管理体制

本計画の円滑な進行及び施策・事業の進捗管理、客観的な評価の実施に際しては、下表に示す推進・管理体制のもと、工程管理・品質管理を図る。

表 5-2 推進・管理体制

体制	構成員	役割
東松島市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民代表・利用者 ・ 交通事業者 ・ 道路管理者（国） ・ 交通管理者（警察等） ・ 宮城県 ・ 東松島市 関係各課 	地域特性・市民ニーズに合わせた公共交通の見直し・改善や、持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討等を継続的に協議する。
東松島市地域公共交通活性化協議会・専門部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者 ・ 道路管理者（国） ・ 宮城県 ・ 東松島市 関係各課 	地域公共交通活性化協議会を円滑に行うため、幹事メンバーにより技術的な内容について協議・調整する。
交通事業者調整会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者 ・ 東松島市 	施策・事業等の実施方法及び内容等について検討・協議する。
庁内検討会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東松島市 関係各課 	上位・関連計画と公共交通の連携・整合について検討・協議する。

5-3 計画の管理方法

本計画はPDCAサイクルに基づき管理を行い、設定した指標・目標値を基に施策の効果測定及び検証や、各業務の達成状況について継続的にモニタリングを行い、適切かつ確実な実施を図る。

また、社会情勢の変化や上位・関連計画の改定、各施策・事業の進捗及び効果状況等を踏まえ、必要に応じて見直し・改定を行うものとする。

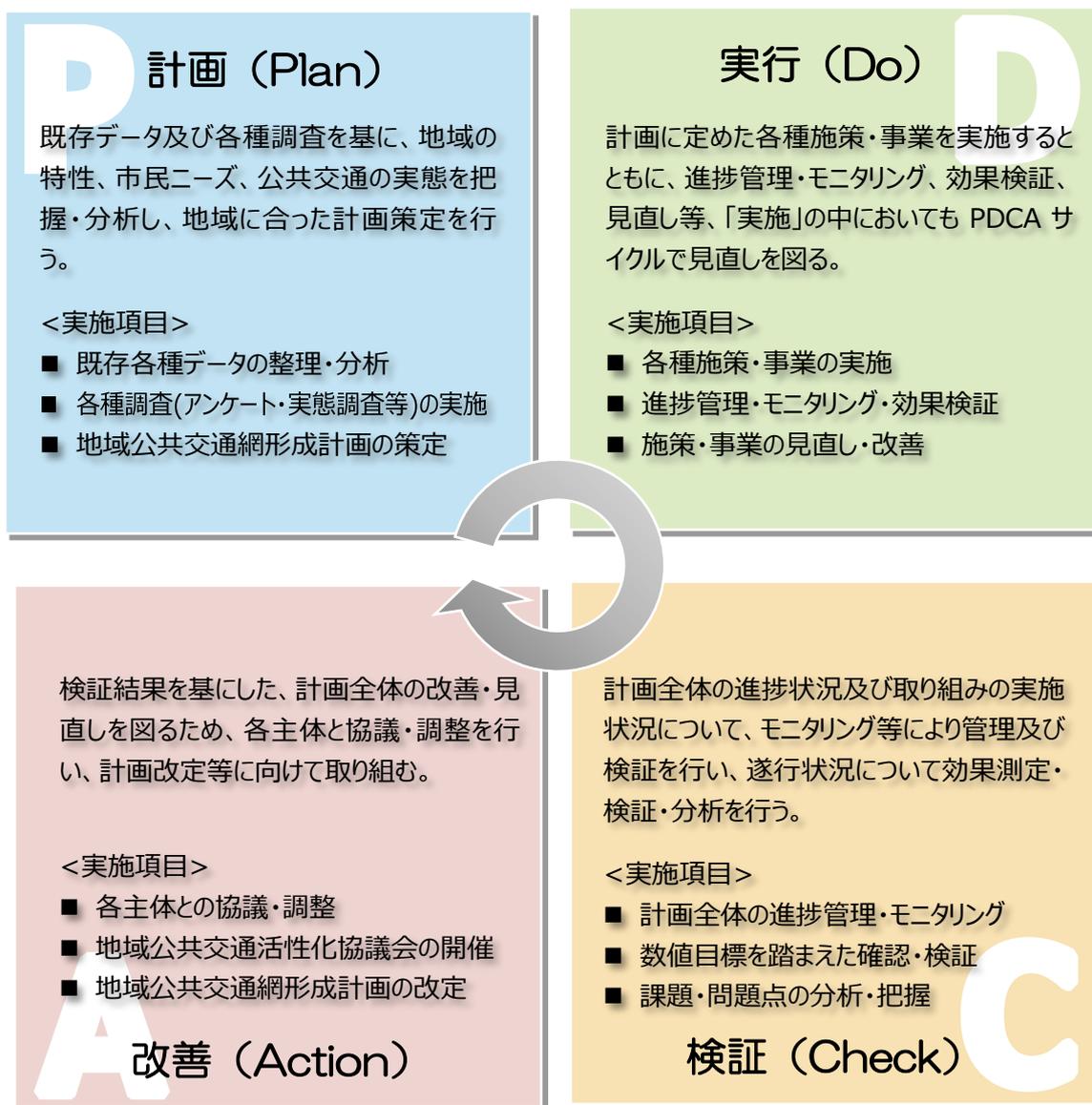


図 5-1 PDCAサイクルによる管理イメージ



第6章 参考資料

6. 参考資料

6-1 上位計画・関連計画

(1) 東松島市第2次総合計画 (策定：平成28年1月)

- ・東松島市第2次総合計画は、「東松島市復興まちづくり計画」で実施した取組を活かしながら、市民と行政がそれぞれの役割と責任を担う「市民協働」による、新しいまちづくりの指針として策定されたものである。
- ・東松島市第2次総合計画は、基本構想・基本計画・実施計画の3つで構成されており、基本構想は、本市の進むべき方向と将来像を明確にした上で、その実現に向けたまちづくりの方針を定めたものである。
- ・基本計画は、基本構想に掲げた将来像や方針を受け、それを実現するために必要な施策を定めるとともに、施策を実行していくための取組を体系的に示すものであり、前期計画5年、後期計画5年の計10年計画としている。
- ・実施計画は、基本計画に掲げた施策を実現するための具体的な事業を明確に示したもので、市の予算編成の根拠となる計画である。

■まちづくりの将来像

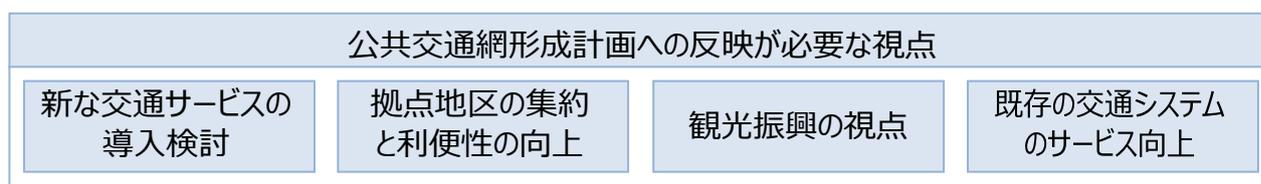
人育み 人輝く 東松島～心ひとつに とともに未来へ～

■まちづくり分野別の将来像

分野	将来像	目指す姿
保	郷土の自然を保全し、 資源を大切にすまち	環境にやさしい資源が循環するまち
		自然と環境を保全するまち
備	「命」を守る備えに地域で 取り組む、安全で安心なまち	人々が互いに支え合う、安全で安心なまち
		地域ぐるみで防犯・交通安全に取り組む、安全で安心なまち
健	健康意識が高く、誰もが、 いつまでも元気に暮らせるまち	地域全体の支え合いの中で、誰もが住み続けられるまち
		いきいきと健康に暮らせるまち
伸	子どもたちが 伸びやかに育つまち	子育てしやすいまち
		次世代を担う人材を育成するまち
修	生涯を通じて学び、修得し、 実践できるまち	誰もがいきいきと学習し、活動できるまち
		多様な交流と社会参加の機会が充実したまち
住	快適で便利な誰もが 住み続けたいまち	自然と調和した良好な住環境があるまち
		便利な交通環境があるまち
働	働きがいのある魅力的な 産業があるまち	活力ある農林水産業があるまち
		絆を育む環境が盛んなまち
		多様な産業・働く場のあるまち
信	市民と行政が信頼で 結ばれているまち	市民の力が発揮されるまち
		市民目線で行政サービスを提供するまち
		効率的で効果的な行財政運営が行われるまち

■公共交通網形成計画を策定する上で特に関係する施策（一部抜粋）

第1章 分野別基本計画
第2節 分野別基本計画
<p>■分野2 備</p> <p>(2) 地域ぐるみで防犯・交通安全に取り組む、安全で安心なまち</p> <p>○施策の内容</p> <p>②交通事故のないまちづくり</p> <p>交通安全の意識啓発に取り組むとともに、カーブミラーやガードレールなどの交通安全施設の整備や維持・更新、交通安全関連組織との連携を強めるなど、交通安全対策に取り組みます。</p>
<p>■分野6 住</p> <p>(2) 便利な交通環境があるまち</p> <p>○施策の内容</p> <p>①公共交通機関の利便性の向上</p> <p>通勤・通学の重要な交通手段として、パーク・アンド・ライドといった駅へのアクセス環境改善などにより、JR仙石線の利便性を高めるとともに、<u>デマンドタクシー</u>など、より身近な交通の整備を進め、市内の公共交通網の充実を推進します。</p> <p>市内の主要駅については、JR東日本との連携のもと、まちの「顔」となる施設として、<u>快適で利便性の高い駅周辺の整備のあり方</u>について検討します。</p>
<p>■分野7 働</p> <p>(2) 絆を育む観光が盛んなまち</p> <p>○施策の内容</p> <p>②“絆交流”を活かした観光交流の促進</p> <p>観光客とのふれあいや復興支援により生まれた絆を育み、双方向型の観光交流を促進するとともに、<u>市内に点在する地域資源や周辺観光地との連携を強化し、周遊観光の促進</u>や、市内滞在時間の延長につながる取組を進めます。</p>
第2章 重点施策
第2節 重点施策
<p>2. 若い世代の定住促進</p> <p>産業用地の有効活用を通じて市内での働く場の確保に努めるとともに、<u>JR仙石線の利便性向上やデマンドタクシーなどの身近な交通の強化</u>など、通勤・通学・通院等、市民生活に必要な公共交通網の充実を推進します。</p>



(2) 東松島市復興まちづくり計画

(策定：平成 23 年 12 月)

- ・東松島市復興まちづくり計画は、今後の東松島市の復興に向けた取組を効果的、効率的に実現するために策定したものである。
- ・平成 23 年度において、東松島市総合計画後期計画が未策定であったことから、当面は総合計画後期基本計画を兼ねる計画として策定された。
- ・計画期間は、平成 23 年度から平成 32 年度までの 10 年間とし、平成 27 年度までの 5 年間は前期「復旧・復興期」、その後の 5 年間は後期「発展期」として設定している。
- ・まちの将来像『あの日を忘れず ともに未来へ 「東松島一心」』に基づき、その実現に向けた 4 つの基本方針を掲げている。この基本方針に沿った分野別の取組を挙げている。また、被害状況に応じた地区別土地利用計画を示しており復興まちづくりの整備方向について明らかにしている。
- ・東松島市の復興まちづくりを先導する 4 つの事業を「リーディングプロジェクト」として挙げており、将来の礎をつくるために市民、企業、行政等が共に力を合わせて復興を牽引するプロジェクトとして位置付けられている。

■将来の都市像

あの日を忘れず ともに未来へ「東松島一心」

【目指すべき姿】

1.災害に強く 安全なまち 2.安心して 笑顔で暮らせるまち 3.産業を育て 働く場をつくるまち

■基本方針及び分野別取組

基本方針	分野別取組
【1】防災・減災による災害に強いまちづくり	(1)防災・減災型都市構造の構築 (2)防災自立都市の形成
【2】支え合って安心して暮らせるまちづくり	(1)暮らしやすい居住環境の整備 (2)安心して心豊かに暮らせる生活環境の向上 (3)地域コミュニティの自治力の醸成
【3】生業の再生と多様な仕事を創るまちづくり	(1)生業の基盤整備と再生 (2)企業誘致の促進と企業雇用の確保 (3)観光資源の再構築と魅力づくり (4)新たな仕事の創出と起業の推進
【4】持続可能な地域経済・社会を創るまちづくり	(1)持続可能な地域経済・社会の構築 (2)民間資源の導入

■リーディングプロジェクト

	リーディングプロジェクトの方向性	内容
重点プロジェクト	安全で魅力ある暮らしプロジェクト	歩いて暮らせるまちづくり 住みやすいまちなか住宅づくり
	地域産業の持続・再生プロジェクト	地域産業の持続・再生
いっしん (一歩一歩一進) プロジェクト	地域コミュニティの再興プロジェクト	地域コミュニティの再興 復興まちづくりへの市民参画
	分散型地域エネルギー自立都市プロジェクト	分散型地域エネルギー自立都市

■公共交通網形成計画を策定する上で特に関係する施策（一部抜粋）

第2章 分野別取組み
1. 防災・減災による災害に強いまちづくり ～防災自立都市の形成～
<p>(1) 防災・減災型都市構造の構築</p> <p>③安全で住みやすい住宅地・市街地の整備 通勤・通学の足であるJR仙石線について、石巻市、仙台市等の沿線地域と連携しながら早期復旧を実現します。また、安全な高台で教育施設、福祉施設、商業施設、住宅地の一体整備を行い、徒歩圏で生活機能が充足した機能的なまちづくりを進めます。</p> <p>【取組項目】</p> <p>○交通インフラと連携した機能的なまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 仙石線の早期復旧と適正配置 ・JR 線、三陸道等の東西軸沿線の安全で便利な住宅地・市街地整備
2. 支え合って安心して暮らせるまちづくり
<p>(1) 暮らしやすい居住環境の整備</p> <p>③商業施設の整備と医療、福祉の公共交通等との連携 仮設住宅（あるいは災害公営住宅）は、不便な所に立地しているケースもあるため、仮設店舗を整備していきます。あわせて、高齢者の健康や暮らしを支えるデマンド交通らくらく号の運行や、震災対応巡回バスを運行するシステムを拡充し、買物、通院などの生活の利便性を確保します。</p> <p>【取組項目】</p> <p>○デマンド交通、巡回バスの運行</p>
第4章 リーディングプロジェクト
1. 重点プロジェクト
<p>(1) 安全で魅力ある暮らしプロジェクト</p> <p>①歩いて暮らせるまちづくり 都市機能をコンパクトに整備し、基本的には歩いて暮らせる範囲（徒歩 20 分圏域）で生活のための機能が充足できる新たな復興のまちづくりを目指します。 そのため、公共施設だけでなく、商業、サービス業、福祉、医療等の機能を誘導し、移転地域の生活の質を持続的に高めます。</p> <p>○歩行空間を安全に整備するとともに、公共交通機関（鉄道・コミュニティバス・デマンドタクシー・カーシェアリング等）を利用した移動システムをつくります。</p>
2. いっしん（一新、一心、一進）プロジェクト
<p>(2) 分散型地域エネルギー自立都市プロジェクト</p> <p>②分散型地域エネルギー自立都市 分散型再生可能エネルギー（太陽光、風力、地熱、バイオマス）システムを構築し、エネルギー自給による「防災自立都市」を実現するとともに、ICT（情報通信技術）等を活用して、低炭素・省エネルギー型の持続可能なまちづくりのモデルを構築します。</p> <p>○集団移転後の新市街地整備にあたっては、省エネ型住宅モデルの普及を図るとともに、電気バス等の低炭素型交通システムを導入します。</p>

公共交通網形成計画への反映が必要な視点

拠点地区の集約
と利便性の向上

既存の交通システム
のサービス向上

新たな交通サービスの
導入検討

環境に配慮した
車両の導入

(3) 東松島市都市計画マスタープラン

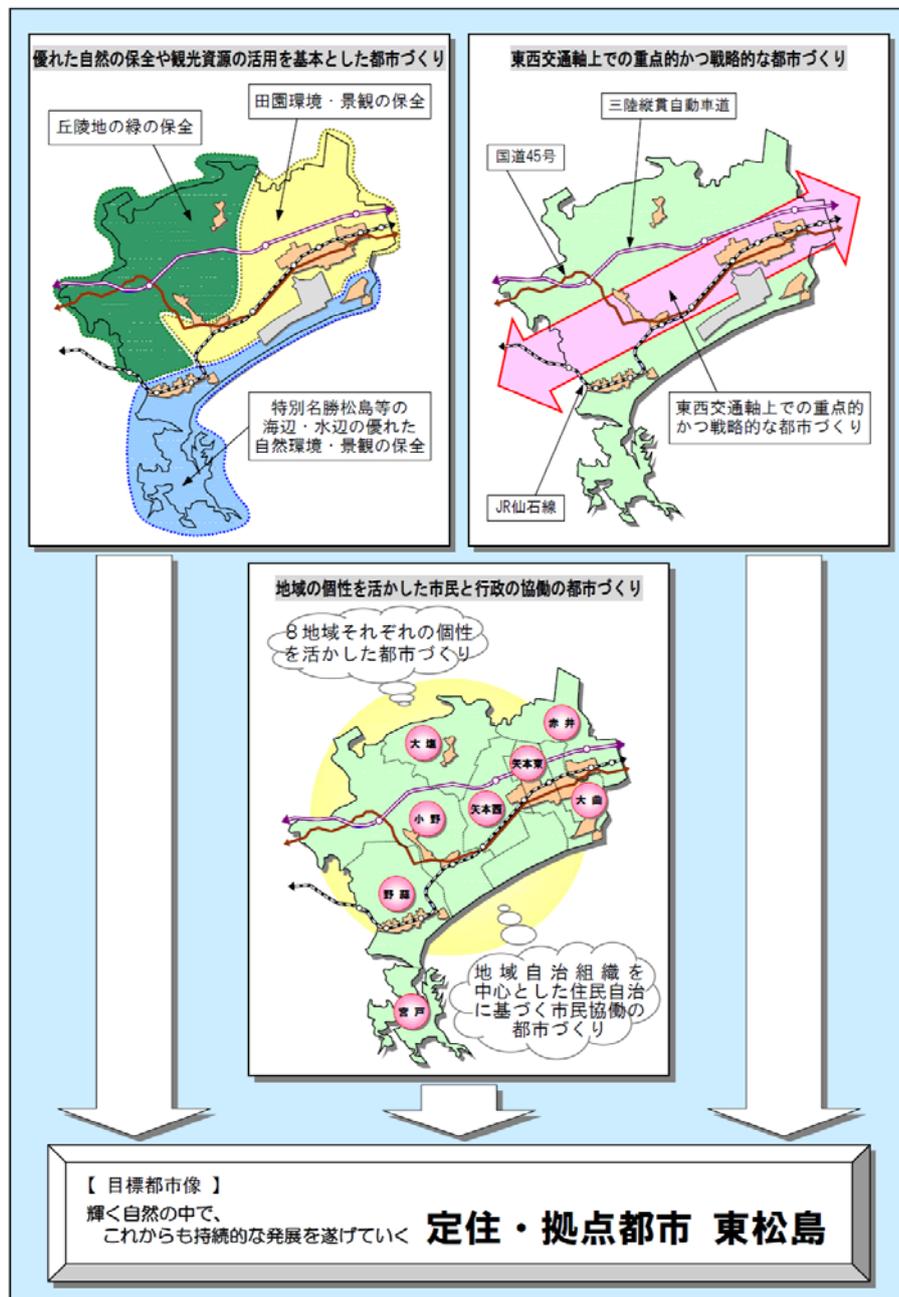
(策定：平成 22 年 5 月)

- ・東松島市都市計画マスタープランは、「東松島市総合計画」（平成 19 年 3 月）を上位計画とした、「都市計画に関する基本的な方針」を印したものである。
- ・市街地（市街化区域）に重点をおきながら、東松島市全域を対象区域としている。
- ・計画の期間は、平成 22 年から平成 42 年までの 20 年計画となっており、平成 32 年を中間目標年次、平成 42 年を最終目標年次としている。
- ・「全体構想」と「分野別の都市づくりの方針」及び「今後の都市づくりの推進方策」からなり、全体構想は、「基本理念」「目標都市像」を示すとともに、「将来予測」「都市づくりの基本方向」を示している。

■ 目指すまちづくりの将来像

心輝き 自然輝く 東松島

■ 基本理念と目標都市像のイメージ



■土地利用基本方向図（ゾーニング図）

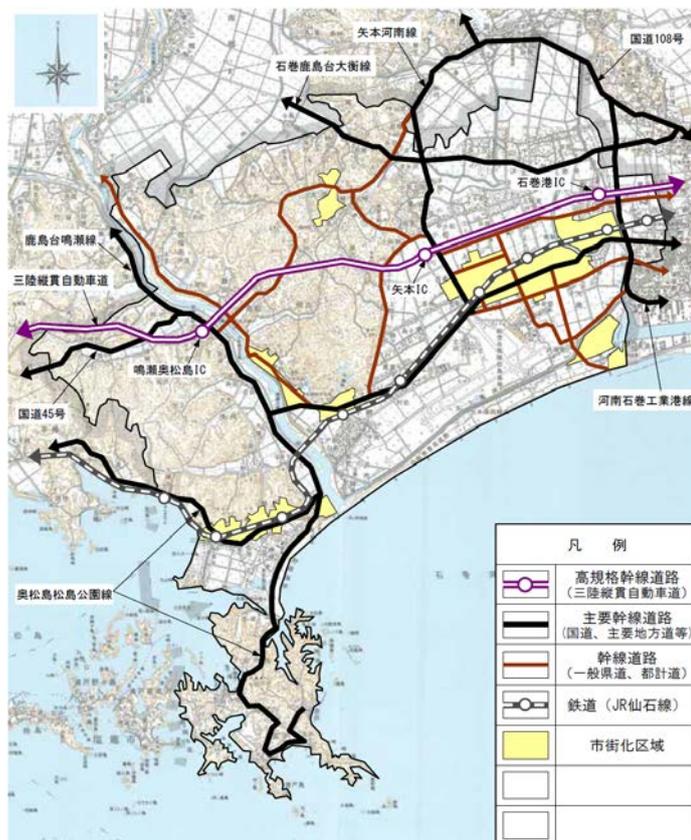


■分野別の都市づくりの方針及び都市づくりの推進方針

分野別の都市づくりの方針	
(1)土地利用の方針	①主要用途の配置の方針 ②特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針 ③市街化調整区域の土地利用の方針
(2)交通施設の整備の方針	①交通施設の整備方針 ②都市計画道路の見直しの方針
(3)公園緑地の保全・整備の方針	①環境保全系統 ②レクリエーション系統 ③都市防災系統 ④景観構成系統
(4)安全・安心の都市づくりの方針	①建物耐震化の推進 ②防災拠点や避難路の整備 ③地域コミュニティの強化 ④治水対策の推進 ⑤防犯まちづくりの推進

今後の都市づくりの推進方策
市民と行政との協働を基本とした都市づくり
みんなの創意・工夫に支えられた独自性の高い都市づくり

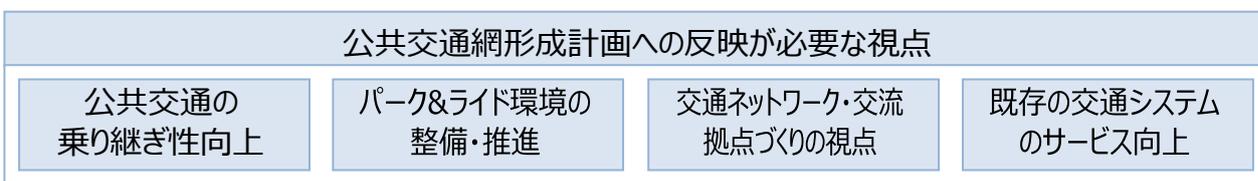
■ 土地利用基本方向図（ゾーニング図）



■ 公共交通網形成計画を策定する上で特に関係する施策（一部抜粋）

3. 分野別の都市づくりの方針
(2) 交通施策の整備の方針
<p>① 交通施設の整備方針</p> <p>「定住・拠点都市 東松島」の実現に向けて、将来土地利用や安全・便利な定住環境の形成を支援・誘導するとともに、活発な地域経済活動や交流活動、市民の多様な日常生活活動等への適正な対応が図れるよう、東西方向の国道 45 号、JR仙石線及び三陸縦貫自動車道を主軸とする東松島市全体での体系的かつ効率的な交通ネットワークの形成を目標に、主要な交通施設の整備の方針を次のように定めます。</p> <p>2) 鉄道、駅広場等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用の利便性向上を図るため、JR仙石線の運行本数増便や所要時間短縮等に関係機関にはたらきかけるとともに、鉄道と他の交通機関を結節・連結する駅前広場の維持・整備や通勤通学需要等に対応した駅周辺での駐車場及び駐輪場の確保・整備を図ります。 ・柳の目北地区において、新たな市街地の整備とあわせた新駅設置の検討を進めます。 ・高齢者や障害者等交通弱者の移動手段として運行しているデマンド型乗合タクシー「らくらく号」の維持・充実を図ります。

公共交通網形成計画への反映が必要な視点



(4) 東松島市人口ビジョン・総合戦略 (策定：平成 27 年 12 月)

- ・東松島市人口ビジョン・総合戦略は、本市の将来人口を見通した上で、将来にわたって活力ある東松島市を維持することを目的に策定された。
- ・東松島市の人口ビジョン・総合戦略は既存の「東松島市総合計画」「復興まちづくり計画」に包含されるものと位置付けつつ、その枠内に収まらない新しい政策や施策も必要に応じて盛り込まれている。
- ・人口ビジョンでは将来人口推計を行っており、2010 年に 42,899 人いた人口が、2040 年には 33,344 人まで減少（30 年間で約 9,500 人減少）する見通しとなっている。
- ・人口水準の目標は、宮城県目標にならい、2040 年に 36,300 人としている。

■ 総合戦略の観点及び基本目標

観点	基本目標
①東松島市への新しい人の流れをつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・本市への転入者数 ：5年間で400人増加 ・特に、小学生以下の子どもがいる世帯の転入者数 ：5年間で100世帯増加（20世帯/年）
②地域にしごとをつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・観光やコミュニティビジネスの振興、農業振興による雇用創出数 ：5年間で200人
③若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる	<ul style="list-style-type: none"> ・婚姻数 ：5年間で1,250件（250件/年） ・出生数 ：5年間で2,000人（400人/年） ・合計特殊出生率 ：2030年に1.8
④時代に合った地域をつくり、安全・安心な暮らしを守る	<ul style="list-style-type: none"> ・市民センター・地区センターの充足率 : 100% ・自主防災組織加入率 : 100% ・他市町村・海外からの視察受入れ ：5年間で5,000人

■ 公共交通網形成計画を策定する上で特に関係する施策（一部抜粋）

3. 分野別の都市づくりの方針
6.1 東松島市への新しいひとの流れをつくる
<p>県内周辺市町村と比較した場合の本市の強みとしては、「<u>仙台・石巻にアクセス可能な交通の利便性</u>」や「<u>海も山も楽しめる自然豊かな住環境</u>」などが挙げられる。特に利便性については、2015年5月30日にJR仙石線が運転を再開したことで、その強みがさらに高まったと言える。</p> <p>本市への転入を増やす方策としては、本市の「<u>既存の強み</u>」を磨くとともに、「<u>新たな強み</u>」を付加し、これらをPRしていくことが考えられる。</p> <p>＜基本的方向＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「<u>仙台・石巻にアクセス可能な交通の利便性</u>」と「<u>海も山も楽しめる自然豊かな住環境</u>」が両立している<u>東松島市の良さを体験してもらう</u>ことで、本市への定住人口増加を図る。

公共交通網形成計画への反映が必要な視点

安心・安全に暮らせる
住環境づくり

M・M等実施による
利用促進

既存の交通システムの
サービス向上

(5) 東松島市観光ビジョン

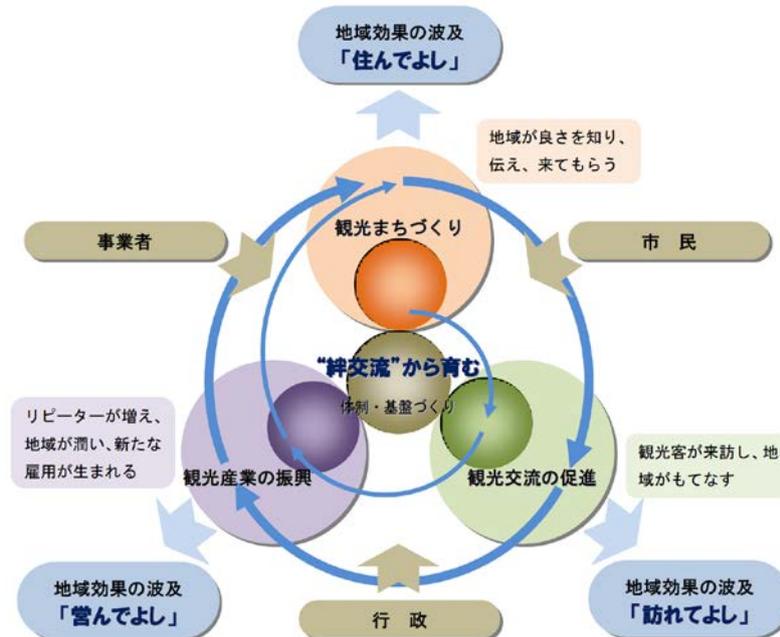
(策定：平成 27 年 3 月)

- ・震災の影響もあり観光を取り巻く社会情勢の変化に対応しきれておらず、観光資源の活用も十分といい難い状況にある。そこで、観光振興を東松島市のまちづくりを支える重要分野として位置付け、魅力ある東松島市となることを目指し、観光振興の取組の指針として、東松島市観光ビジョンが策定された。
- ・東松島市観光ビジョンは、「東松島市総合計画」「東松島市復興まちづくり計画」を上位計画とし、国や県、広域圏で策定した観光振興に関する計画及び東松島市における他の個別計画とも整合を図りながら、観光振興に係る取組の指針とする。
- ・計画の期間は、平成 27 年度から平成 36 年度までの 10 ヶ年計画としており、5 年後を目途に、施策・取組の進捗状況を検証し、観光を取り巻く環境の変化に応じて見直しを行うこととしている。

■ 基本理念

“絆交流”から育む

「住んでよし、訪れてよし、そして、営んでよし」の観光地域づくり



■ 将来像

【将来像】

観光をキーワードに、市民、地域、事業者、団体、観光客、行政等、さまざまな主体がつながり、現在ある多くの活動の芽が花開き、「オール東松島スタイル」で東松島が輝いています。

市内の多様な観光資源がつながり、東松島全体の魅力が向上するとともに、周辺地域との連携も強化され、より多くの観光客が訪れています。

被災地支援で生まれたつながりがより強固なものになり、全国的にも観光地・東松島が認知されています。

<取組のキャッチフレーズ>

観光の芽 みんなで咲かそう 東松島

■基本方針及び施策

基本方針	施策
震災からの復興とともにみんなで進める 観光まちづくり	①地域資源の再発見・磨き上げによる魅力向上 ②復興まちづくりとともに進める観光客受入れ環境の整備 ③観光振興を支える体制づくりと人材の強化
絆を育み、「縁」を結ぶ 観光交流の促進	④絆を大切にしたい観光交流の促進 ⑤市内観光資源及び周辺観光地との連携強化 ⑥ターゲットを見据えた情報発信、PR 活動の強化
多様な連携により地域を潤す 観光産業の振興	⑦“東松島ブランド”の確立 ⑧民間活力を活かす官民連携の推進

■リーディングプロジェクト

リーディングプロジェクト	内容
LP1. 東松島の顔づくりプロジェクト	東松島ならではの観光資源を「東松島の顔」として磨き上げ、観光客が訪れやすい環境を整備
LP2. 地域の宝さがしプロジェクト	市民が郷土愛を深め、観光客の誘客及び、地産地消や震災復興まちづくりへの主体的な取組を促す
LP3. 東松島魅力発信プロジェクト	上記 2 つのプロジェクトと連動し、東松島ならではの魅力を市内外に発信できるような仕組みをつくる
LP4. 東松島「絆」交流プロジェクト	「被災者」「支援者」という枠を超え、「人と人」「地域と地域」の交流として双方向型の観光交流活動につなげていく

■公共交通網形成計画を策定する上で特に関係する施策（一部抜粋）

第2章 観光を取り巻く全国的な動向
2. 観光を取り巻く環境の変化
②広域交通ネットワークの形成による誘致圏の拡大と競争の激化 観光地への誘致圏域が広がる一方、観光地間の競争が厳しくなっています。このことから広域観光ルート形成など、周辺地域との連携も含めた観光戦略の強化や東松島市の観光の強みを活かした他地域との差別化が求められています。 また、今後の三陸自動車道の四車線化や延伸、仙石線の復旧により、仙台都市圏や三陸沿岸の観光地との連絡が強化されることから、 <u>市内の観光移動を円滑化し観光客の回遊性を高めることも必要です。</u>
第3章 東松島市の現状と課題
7. 東松島市の観光の「強み」・「弱み」と観光振興の展開方向
(1) 東松島市の「強み」と「弱み」 ＜弱み＞ ・ <u>市内を観光目的で移動できる公共交通や情報提供など観光地としての基盤が弱い</u>

公共交通網形成計画への反映が必要な視点

既存の交通システムのサービス向上

新たな交通サービスの導入検討

情報発信等による利用促進

観光振興の視点

6-2 地域現況の整理

(6) 東松島市の概況

- ・東松島市は、宮城県の東部にあり、広域石巻圏の西端に位置している。広域仙台都市圏とも隣接しており、東は石巻市、西は松島町、北は美里町、南は太平洋に面している。
- ・市の中心部には桜の名所である滝山公園があり、南部には特別名勝「松島」が一角を占めており風光明媚な景観が楽しめる。また、西部では鳴瀬川と吉田川が、東部では定川が市を縦断するように流れている。
- ・広域幹線軸として、東西に国道45号が走っており、それと並行するように高速道路の三陸自動車道も走っている。三陸自動車道は鳴瀬川付近に料金所があり、そこから東にかけては無料区間、西にかけては有料区間となっている。
- ・鉄道は、JR仙石線が市内を横断している。JR仙石線の一部区間は、震災の影響で不通となっていたが、平成27年5月には全線運行再開しており、市民の重要な足となっている。
- ・昭和30年に町制が施行され、矢本町・赤井村・大塩村の1町2村が合併して矢本町に、小野村・野蒜村・宮戸村の3村が合併して鳴瀬町が誕生した。さらに、平成17年に市制が施行され、矢本町・鳴瀬町の2町が合併して現在の東松島市となった。

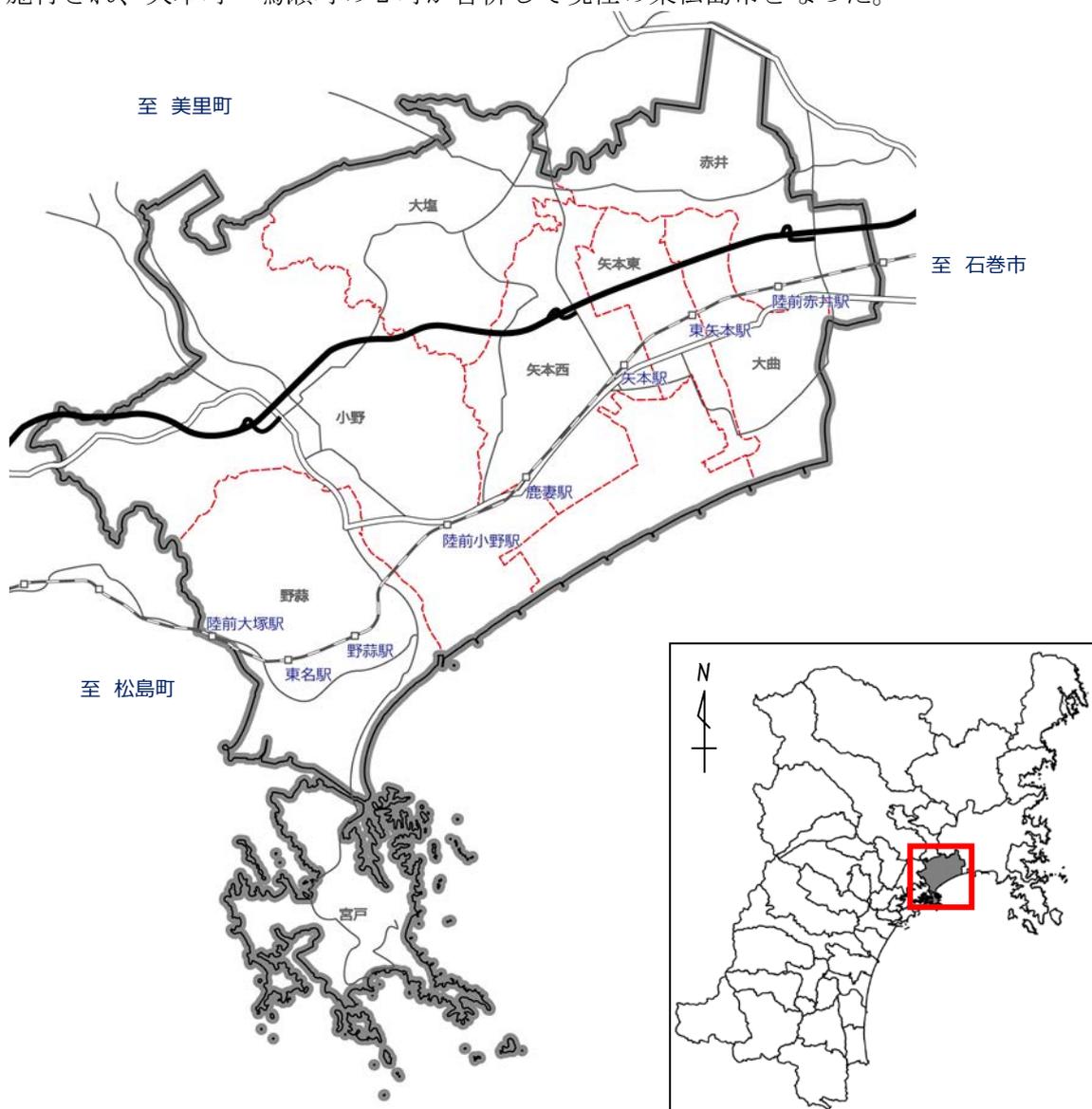


図6-1 東松島市の位置図

(7) 歴史・文化財

- ・特別名勝「松島」や残存した貝塚の中でも日本最大級の規模である「里浜貝塚」、重要無形民俗文化財に指定された「えんずのわり」などの国指定文化財をはじめ、史跡や天然記念物が数多く県・市の指定文化財とされている。



資料：宮城県 HP より

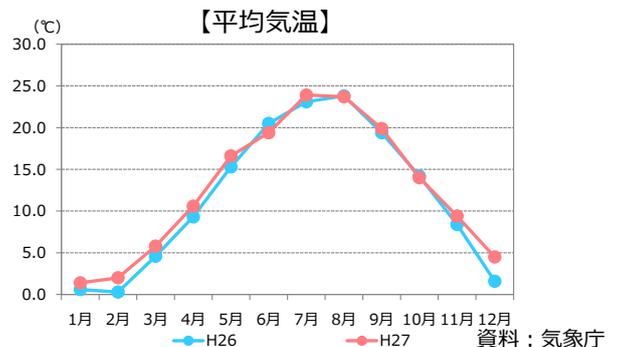
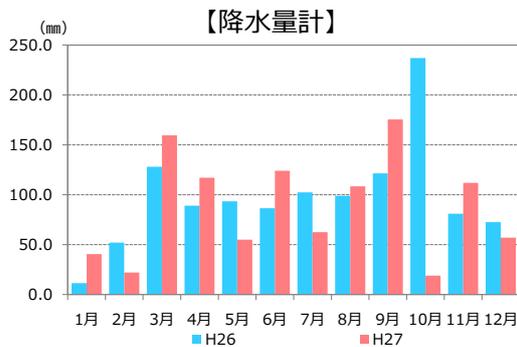
図 6-2 歴史・文化財

(8) 地形・気候

- ・中心部から西北部にかけて丘陵地が連なっており、東部には田園が広がる平坦な地形を有している。南部には東松島市との陸繋島である宮戸島があり、奥松島の主要部となっている。
- ・気候は、年間平均気温や降水量からみても、東北地方としては比較的暖かく風雨の少ない地域となっている。



資料：国土地理院「基盤地図情報数値標高モデル」



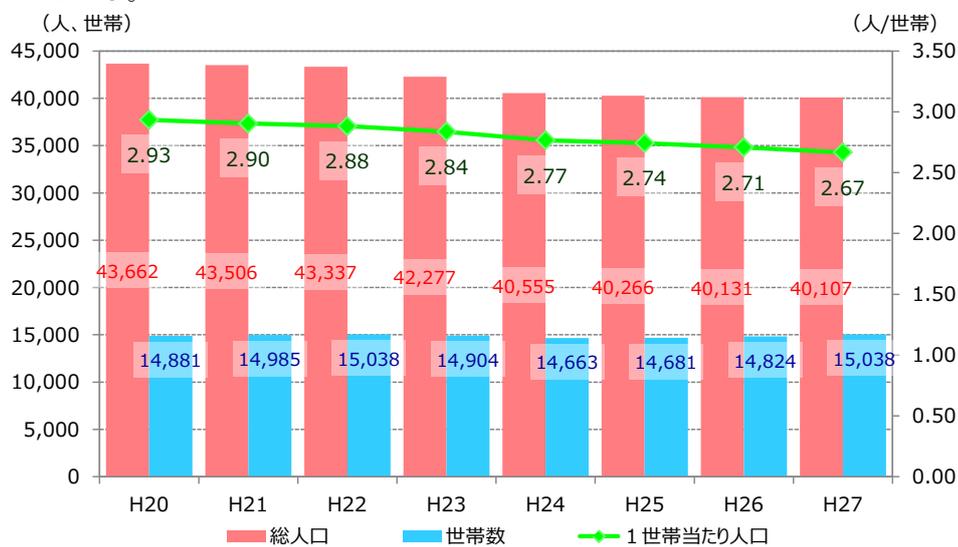
資料：気象庁

図 6-3 地形図及び気候

(9) 人口・世帯

① 人口・世帯数の推移

- ・東松島市の人口は、平成20年以降減少傾向にあり、平成27年には40,107人となっている。
- ・世帯数の推移は、横ばいとなっているが、平成24年以降徐々に増加傾向にある。
- ・1世帯当たり人口の推移は、一貫して減少傾向にあり、平成27年には、2.67人/世帯となっている。

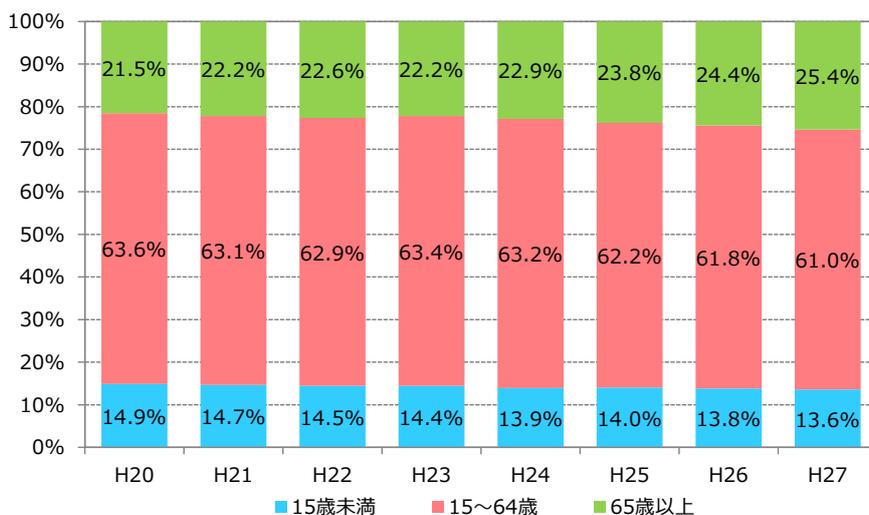


資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
※外国人を除く

図6-4 人口の推移

② 世代別人口の推移

- ・平成27年の世代別人口の割合は、年少人口（15歳未満）が13.6%、生産年齢人口（15～64歳）が61.0%、老年人口（65歳以上）が25.4%となっている。
- ・世代別人口の推移をみると、老年人口が徐々に増加しており、平成27年には総人口の約3割を占めている。

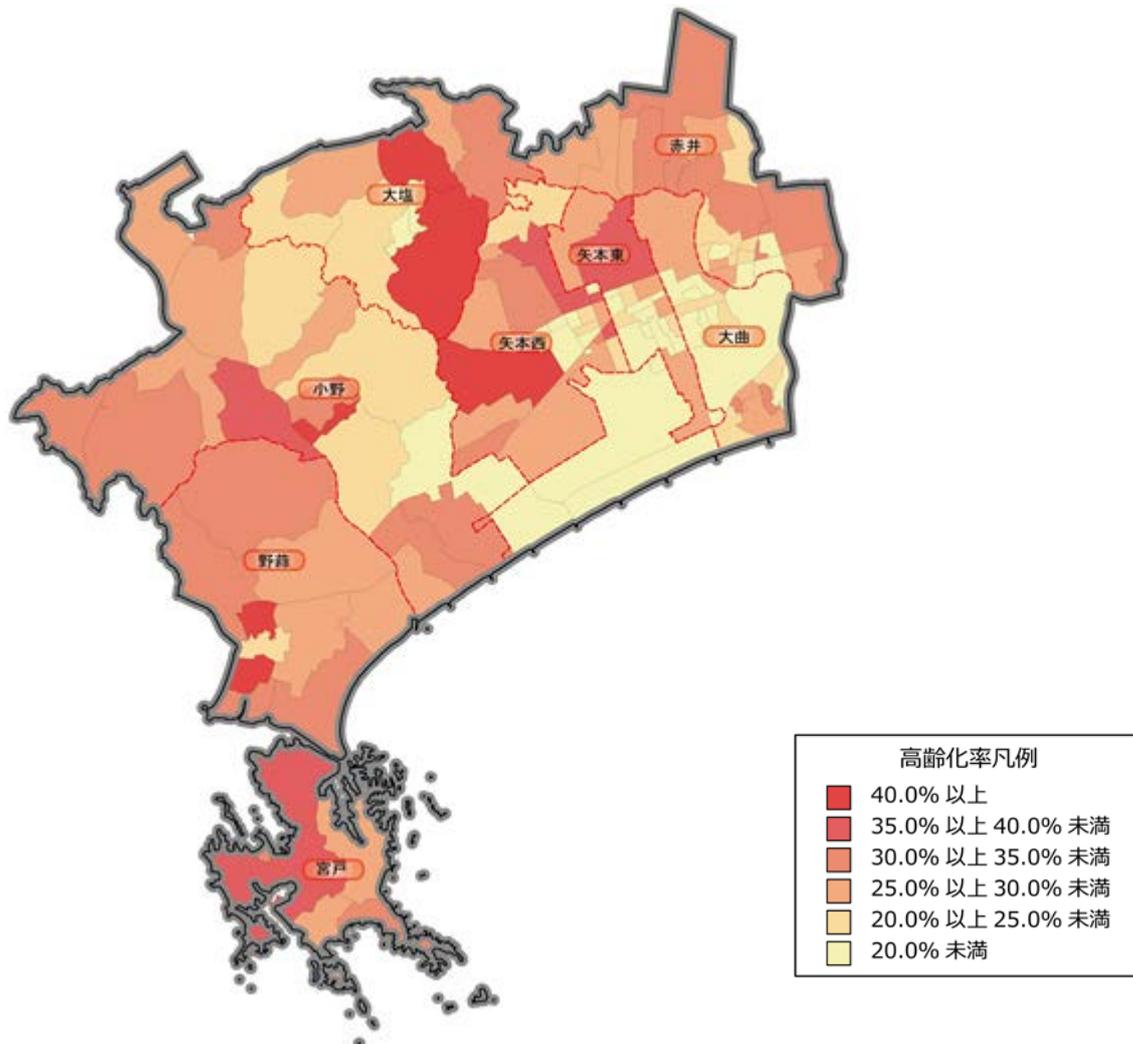


資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
※外国人を除く

図6-5 年齢3区分別人口割合の推移

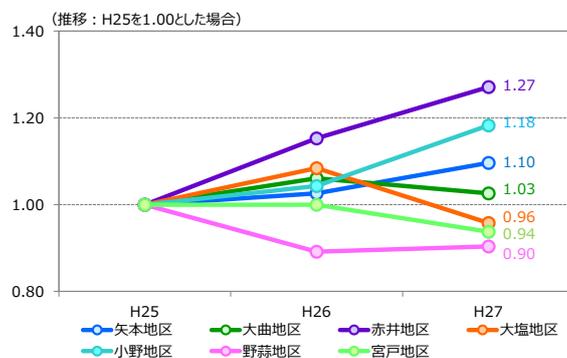
③ 高齢化率

- ・東松島市内の高齢化の状況について、平成 22 年の高齢化率からみると、市平均 (25.4%) を大きく超える 30.0%以上の地域が多くみられる。
- ・矢本地区の中心部及び大曲地区などでは、高齢化率 30.0%未満の地域がみられた。
- ・地区別の独居老人世帯の推移をみると平成 25 年と比べて小松地区で約 2 倍となっている。



資料：H22 国勢調査
 ※高齢化率：区域内総人口に対して 65 歳以上の人口が占める割合

図 6-6 平成 22 年の高齢化率



資料：東松島市提供資料

図 6-7 独居老人世帯の推移

④ 地区別人口の推移

- ・地区別人口の推移は、平成24年に矢本地区・赤井地区・大塩地区・小野地区では増加傾向がみられた。矢本地区・大塩地区では平成24年以降減少傾向となっていたが、赤井地区・小野地区では増加傾向となっており、内陸部に人口が集中している。
- ・野蒜地区・宮戸地区では大幅に減少しており、平成27年には平成22年の約半数まで減少している。
- ・平成27年の年齢3区分別人口割合の65歳以上の割合をみると、市全体の26.1%を上回っている地区が矢本地区・小野地区・野蒜地区・宮戸地区の4地区ある。

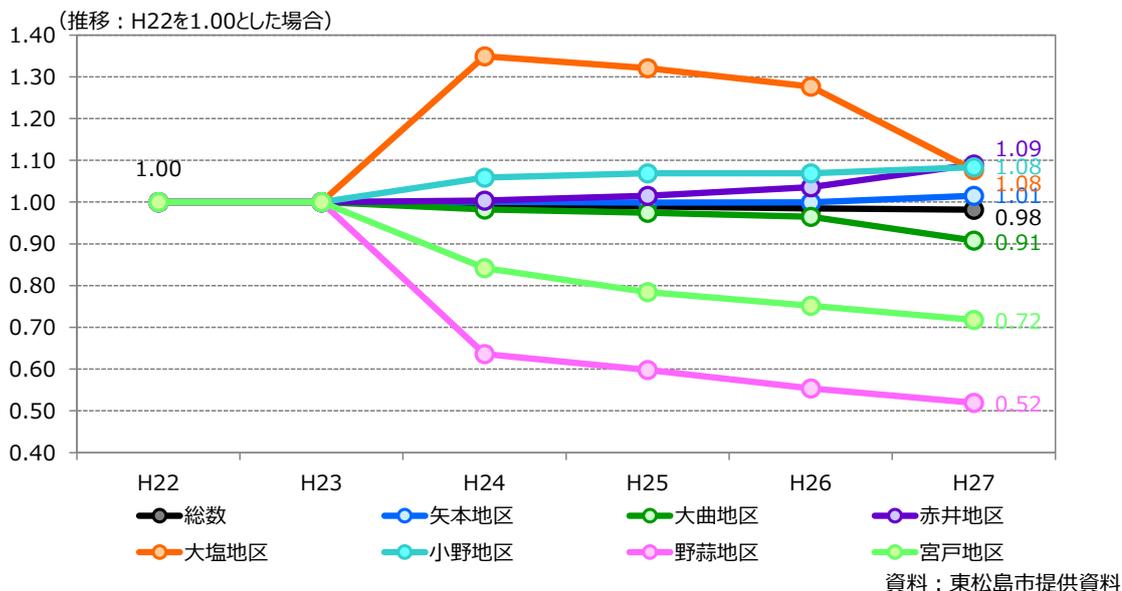


図6-8 地区別人口の推移

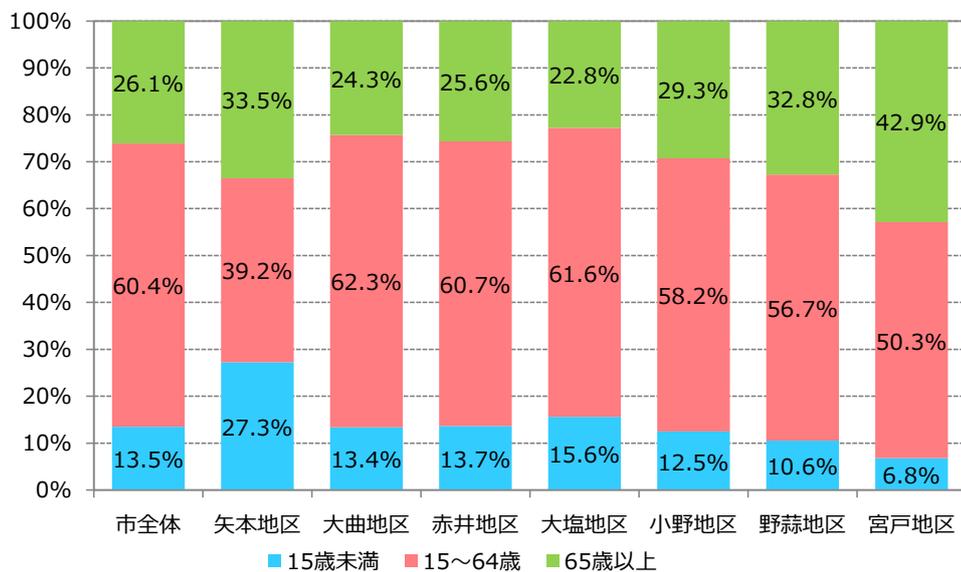


図6-9 地区別年齢3区分別人口割合

⑤ 将来人口

- ・ 国立社会保障・人口問題研究所が推計した、平成 52 年の年齢 5 歳区分の人口ピラミッドをみると、男性は 50～69 歳、女性は 55 歳以上が人口の中心となっており、より一層高齢者が急増し、高齢化問題が顕在化する可能性がある。
- ・ また、東松島市人口ビジョンで市が独自で行った将来展望では、平成 52 年に総人口 33,344 人になると予測している。
- ・ 人口構成比をみると平成 52 年では、15 歳未満が 3,773 人、15～64 歳が 18,403 人、65 歳以上が 11,167 人となっている。

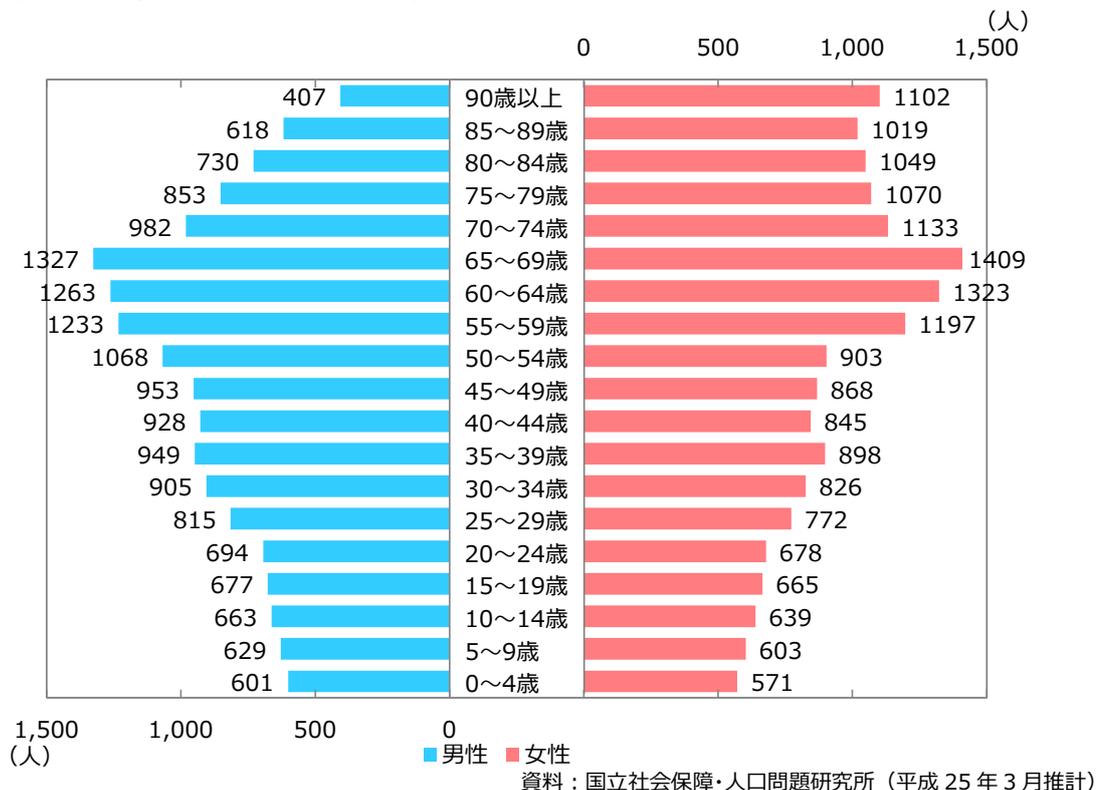


図 6 - 1 0 将来人口ピラミッド（平成 52 年）

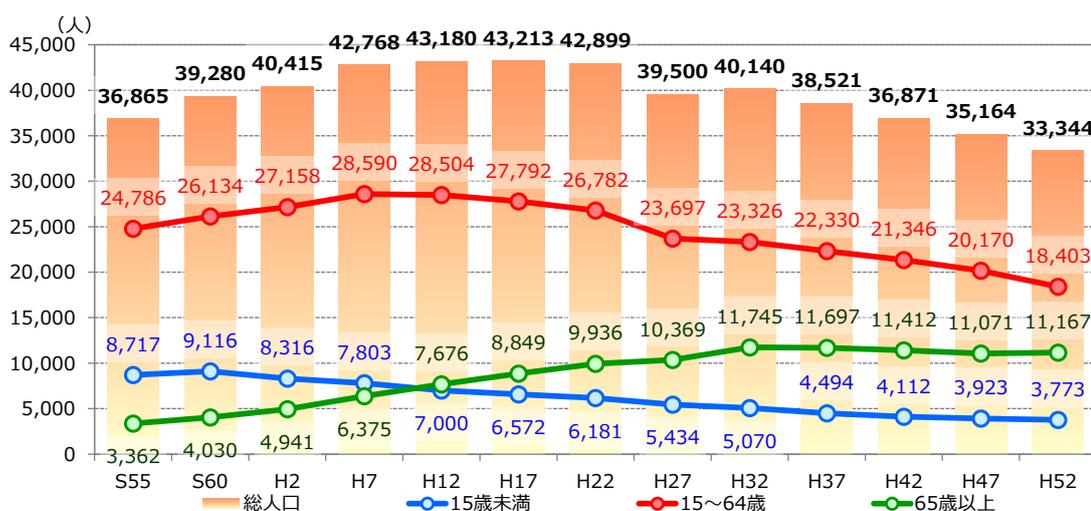
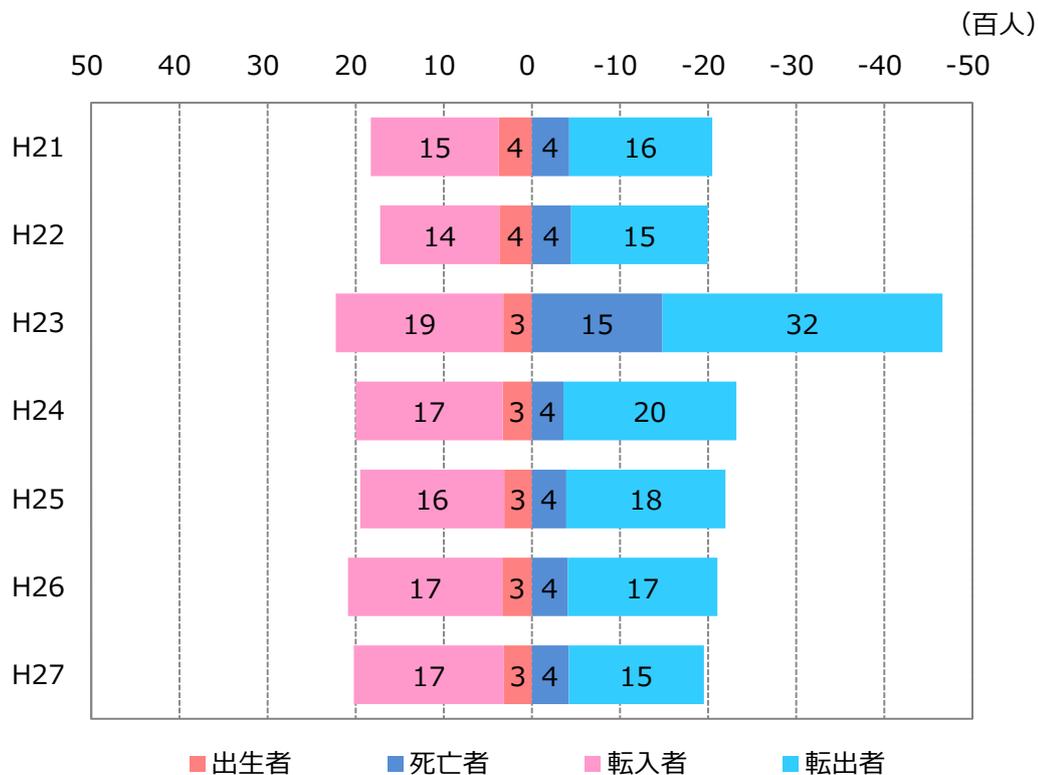


図 6 - 1 1 将来人口推計

⑥ 人口動態の推移

- ・人口動態の推移は、平成 25 年までは減少傾向にあり、毎年約 200 人減少している。
- ・震災の影響で、平成 23 年の減少人口が最も多く、2,434 人となっている。そのうち、自然減が 1,157 人、社会減が 1,277 人である。
- ・平成 26 年に社会増がみられ、翌年の平成 27 年には約 70 人の人口増となった。



(単位：人)

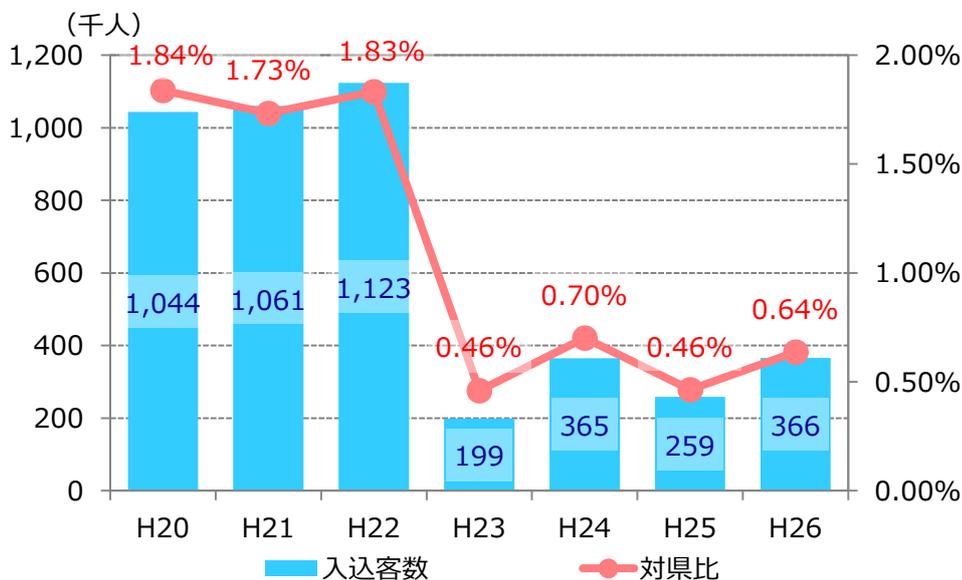
	自然動態	社会動態	合計
	(出生者-死亡者)	(転入者-転出者)	
H21	-49	-171	-220
H22	-78	-195	-273
H23	-1,157	-1,277	-2,434
H24	-26	-293	-319
H25	-78	-171	-249
H26	-70	50	-20
H27	-102	171	69

資料：東松島市統計「人口動態」

図 6-1 2 人口動態の推移

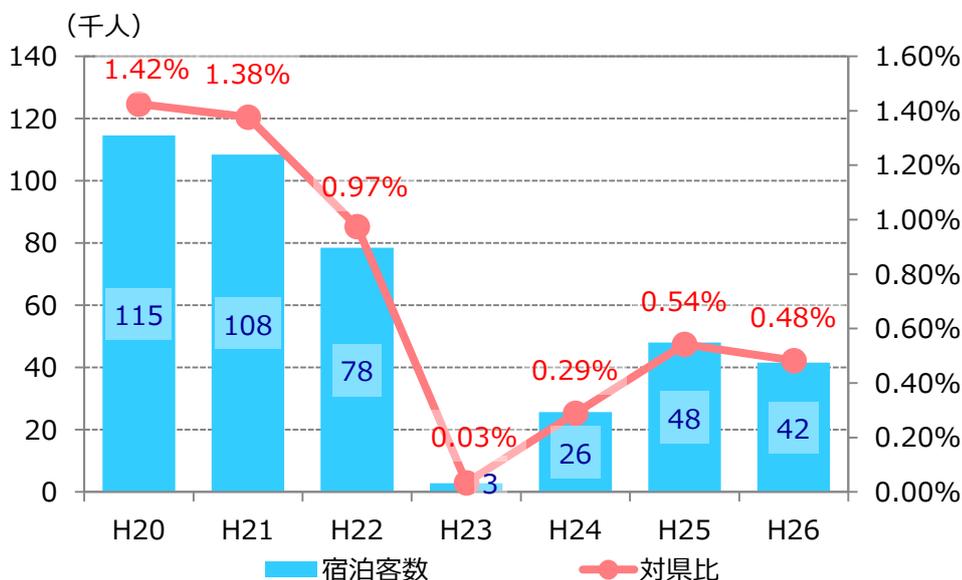
(10) 観光客入れ込み状況

- 観光入込客数の推移は、平成22年以前増加傾向にあったが、平成23年には震災の影響で大幅に減少した。しかし、翌年の平成24年には、震災前の3分の1まで回復している。平成25年に一度減少したが、平成26年には増加傾向がみられた。
- 宿泊観光客数の推移は、平成20年以降減少傾向にあり、平成23年には震災の影響で大幅に減少している。平成25年には震災前の半分の水準まで回復しているが、平成26年には減少傾向がみられた。



資料：宮城県「観光統計概要」

図6-13 観光入込客数の推移

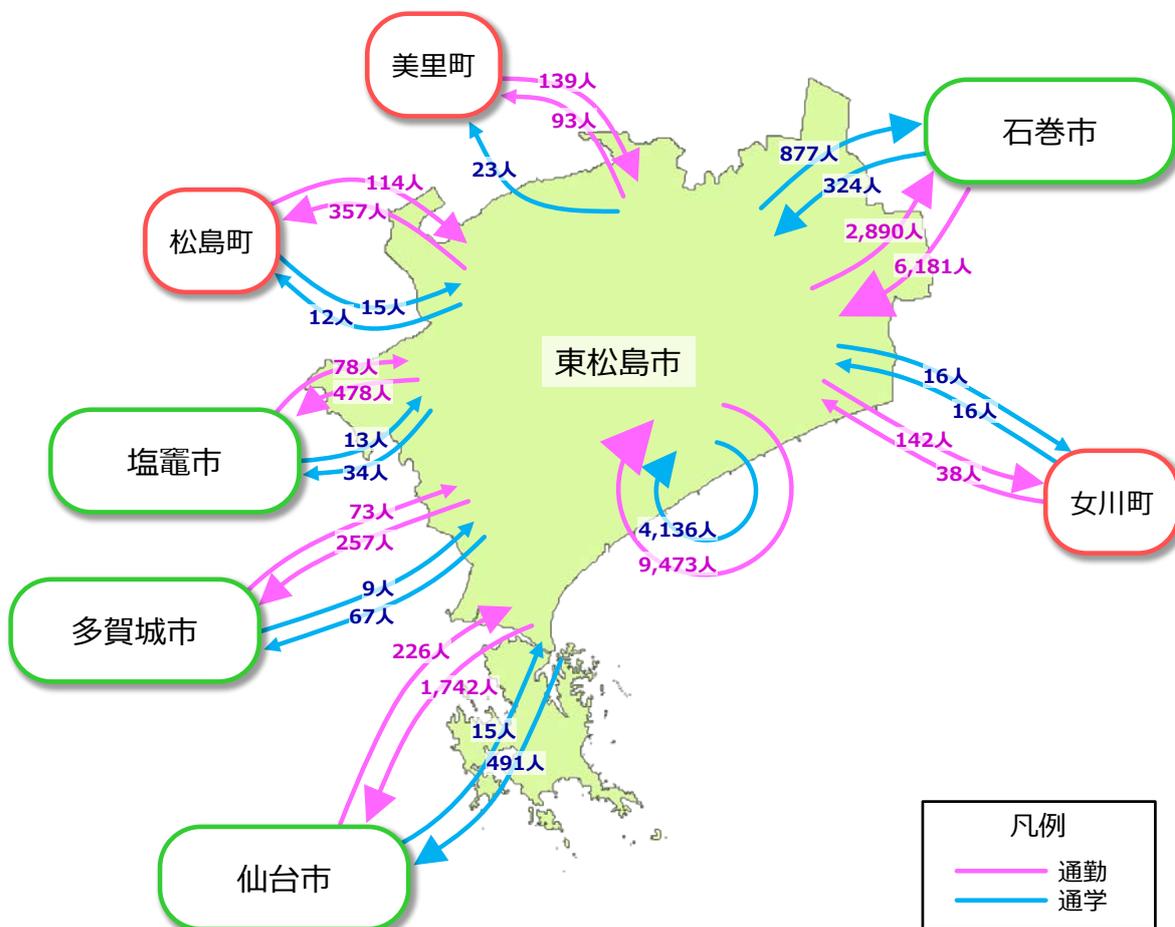


資料：宮城県「観光統計概要」

図6-14 宿泊観光客数の推移

(11) 近隣市町村との移動実態（通勤・通学流動）

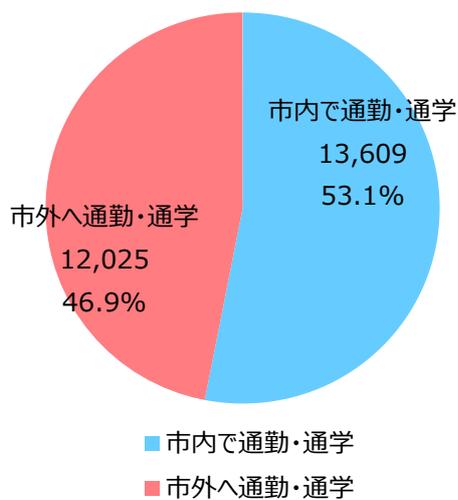
- ・ 主な通勤・通学流動は、通勤、通学ともに石巻市との流入出が多くみられた。
- ・ 市内での移動は、通勤者が9,473人、通学者が4,136人となった。
- ・ 移動の割合をみると、半数以上が市内での通勤・通学を行っていることがわかる。



凡例
— 通勤
— 通学

資料：H22 国勢調査

図 6 - 1 5 主な通勤・通学流動状況



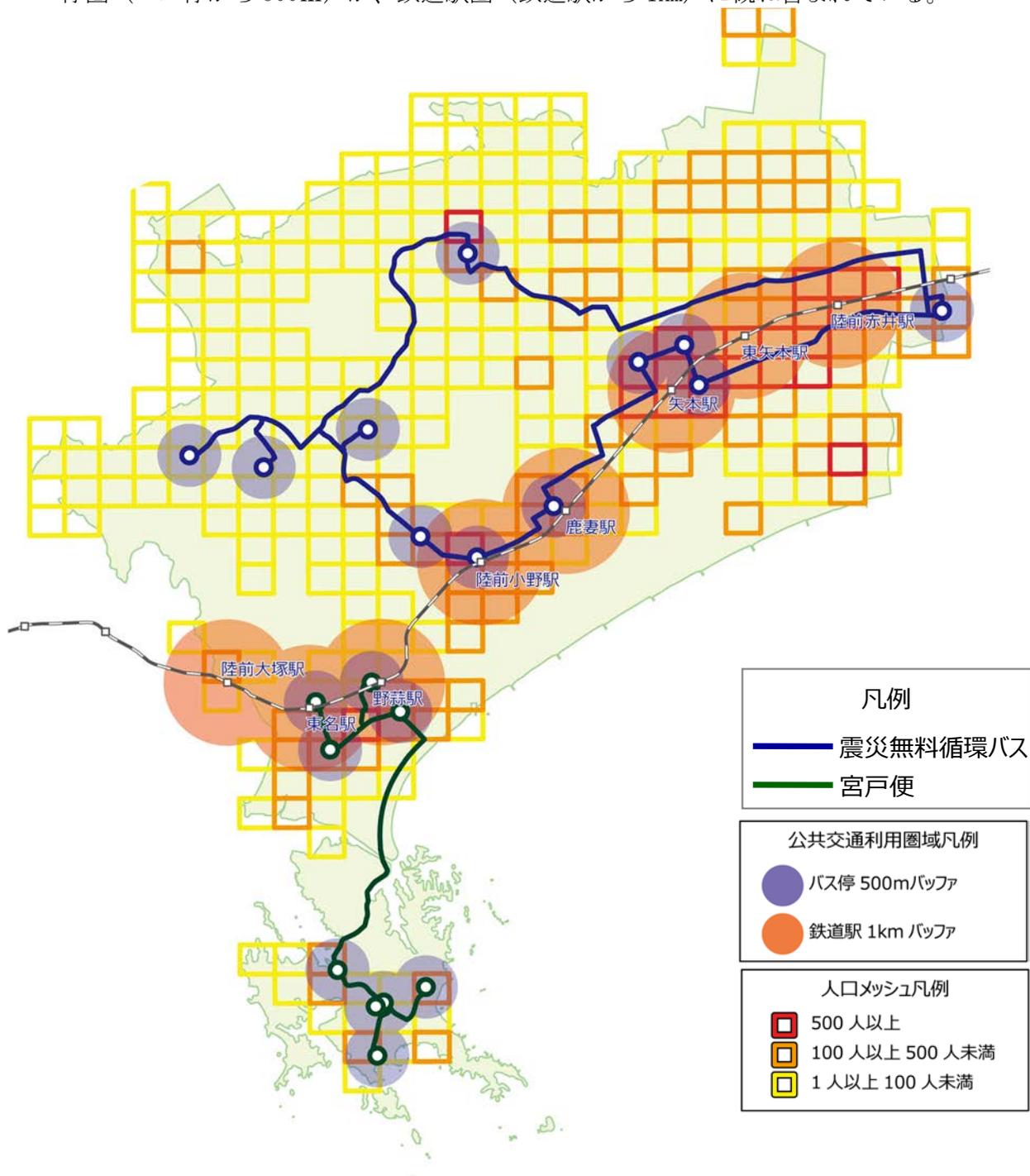
資料：H22 国勢調査

図 6 - 1 6 通勤・通学流動割合

6-3 東松島市の移動特性

(12) 市内の道路・交通環境

- ・高規格幹線道路は、三陸自動車道（高速道路）、国道 45 号が市内を横断しており、地域間移動の重要な幹線軸となっている。
- ・高規格幹線道路に並行するように JR 仙石線が通っており、市内にある 8 つの駅のうち矢本駅と野蒜駅を交通結節点として、震災無料循環バスとらくらく号が走っており、これらのバスは鉄道を補完する形で住宅地と主要施設等を結んでいる。
- ・人口の分布状況を見ると、人口が多く分布している幹線道路沿線は、バス路線のバス停圏（バス停から 500m）か、鉄道駅圏（鉄道駅から 1km）に概ね含まれている。



人口メッシュ：H22 国勢調査

図 6-17 道路・交通環境

② 震災無料循環バス・宮戸便

- ・東松島市で運行している路線バスは、市で主体となって運行している「震災無料循環バス」（平成23年6月～）及び「震災無料循環バス（宮戸便）」（平成24年10月～）のみとなっている。
- ・震災無料循環バスは、被災した交通手段がない市民のために運行している市民バスで、仮設住宅や市役所、病院等市内各所の間を循環している。
- ・両路線とも平日のみ運行しており、震災無料循環バスは西循環・東循環各2便、宮戸便は（新）東名駅前行が4便、室浜仮設住宅前行が3便となっている。
- ・利用者数は、震災無料循環バスでは平成24年以降減少傾向となっている。宮戸便では平成26年と比べると平成27年には、約1.6倍増加している。



図6-20 震災無料循環バス路線図

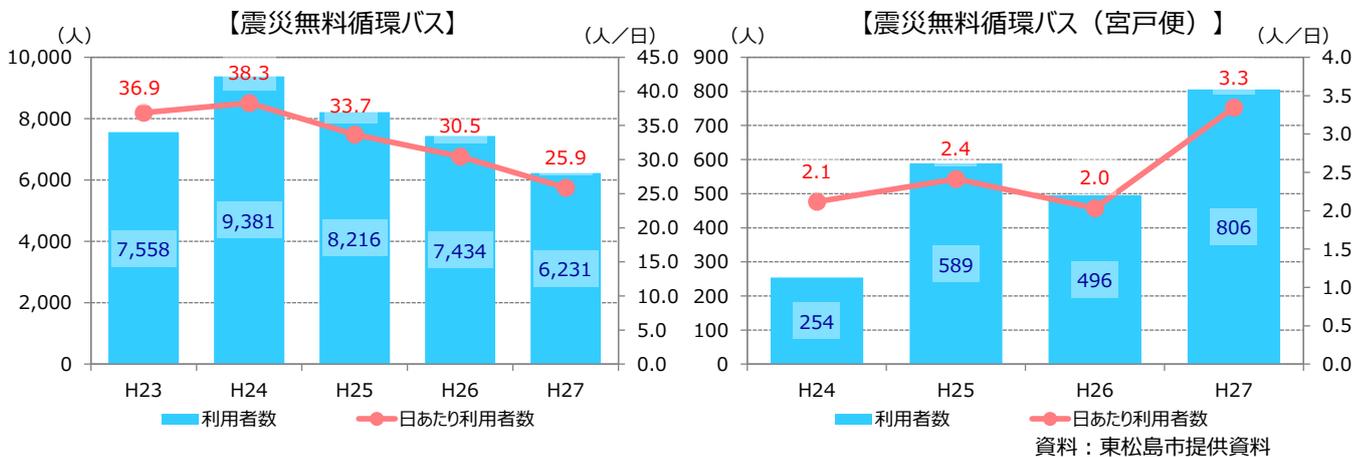


図6-21 年度別利用状況

③ タクシー事業者

- ・東松島市には、矢本地区・小野地区・野蒜地区にタクシー事業者4社が営業している。
- ・矢本西地区・小野地区・野蒜地区以外にはタクシー事業者がおらず、矢本地区・小野地区・野蒜地区又は近隣市町村から送迎を行う形で対応しており、事業効率が悪い状況となっている。

表6-1 市内のタクシー事業者一覧

	事業所名	住所	地区
ア.	有限会社奥松島観光タクシー	野蒜字北余景 56 番地 27	野蒜地区
イ.	有限会社丸菱商事あんしんタクシー	牛網字駅前 1 丁目 7 番地 6	小野地区
ウ.	株式会社東松島まるせんタクシー	矢本字栄町 9	矢本地区
エ.	矢本タクシー株式会社	矢本字河戸 10 番地 1	矢本地区

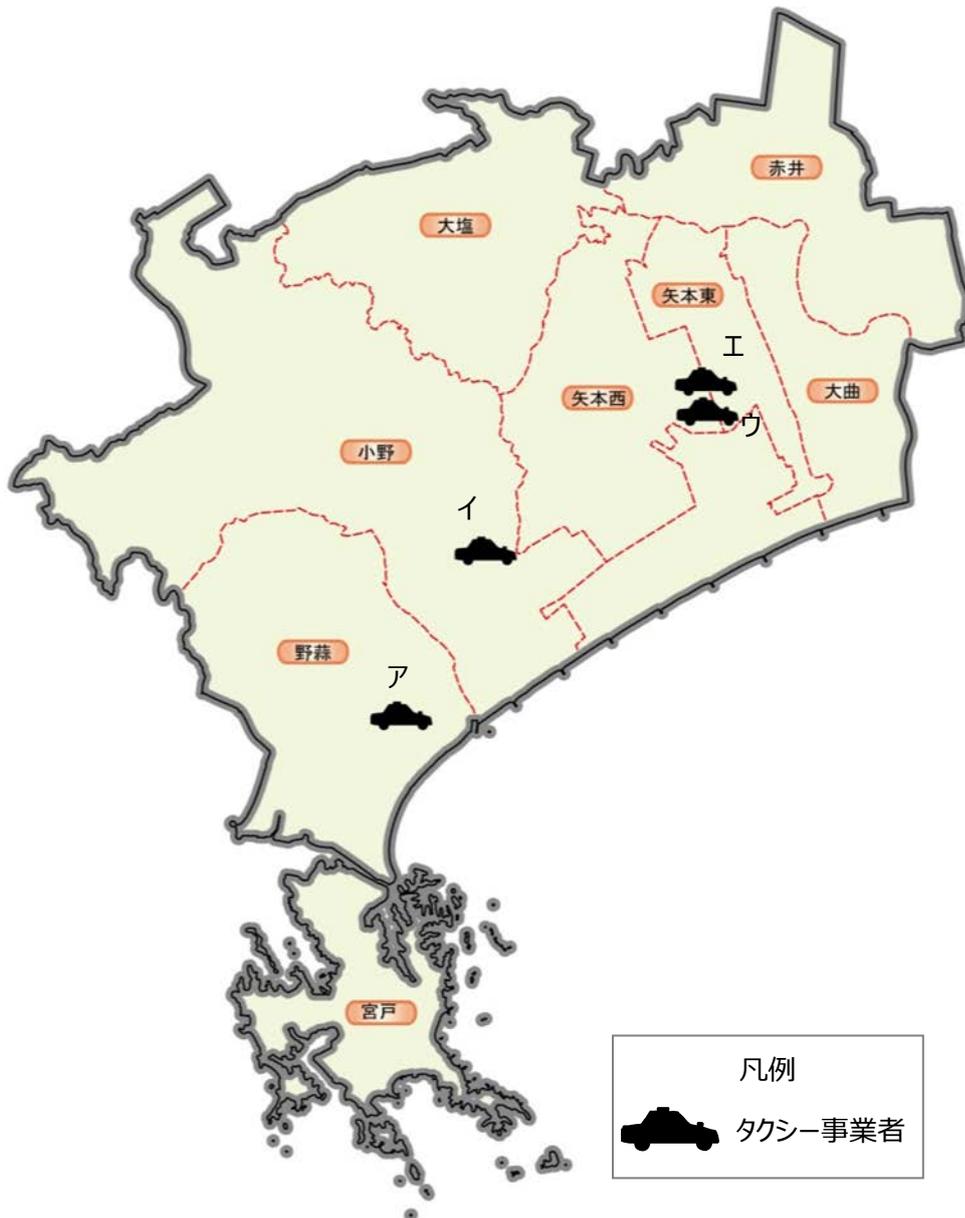


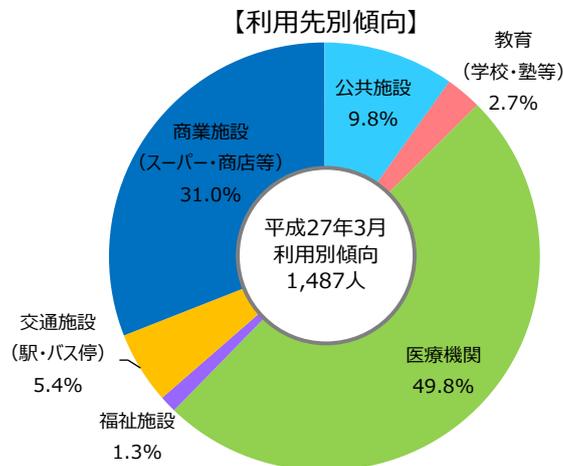
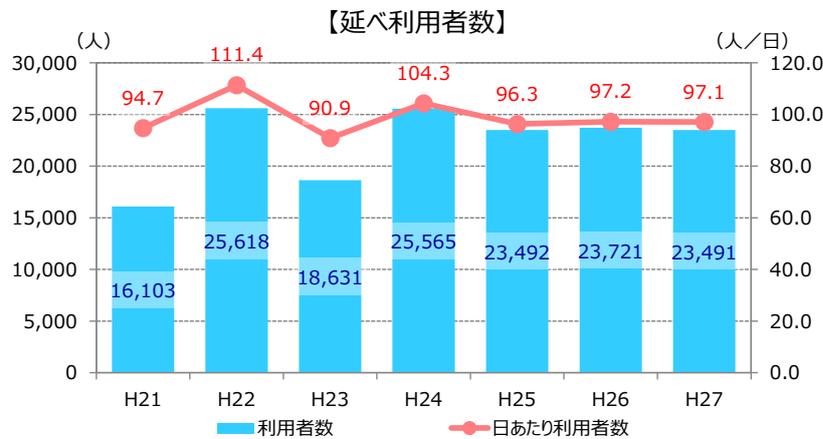
図6-22 タクシー事業所

④ デマンド型乗合タクシー「らくらく号」

- ・デマンド型乗合タクシー「らくらく号」は、市内全域を運行する乗合タクシーで、交通不便地域の方の移動や、移動手段がない方の問題解消を目指し、平成21年7月に運行を開始している。
- ・震災後、平成23年3・4・5月の3か月間は運休していたが、同年6月に便数を減らし運行を再開している。現在は、震災前と同様に平日の8時から12時までと13時から16時までの1時間に各2便で計16便の運行となっている。
- ・利用者数は、平成25年以降横ばいとなっている。運行開始時である平成23年から平成27年までの累計利用者数は、156,621人となっており、利用需要が非常に高いことがうかがえる。
- ・利用先別の傾向は、医療機関が最も多く約5割、次いで商業施設が約3割となっている。

表6-2 運行概要

運行主体	東松島市
料金	1乗車 一般：300円、小学生：100円（乗車チケットで支払い）
運行範囲	東松島市内（震災の影響で運行禁止区域あり）
運行日	平日のみ（12/29～1/3を除く）
対象者	市民及び市内に通勤・通学する方で、自身で乗降可能な方
利用方法	利用したい便の30分前までに予約が必要



資料：東松島市提供資料

図6-23 「らくらく号」利用状況

⑤ スクールバス

- ・教育委員会では、遠方の生徒の通学支援のため小・中学生向けにスクールバスを運行している。
- ・震災以前は、鳴瀬桜華小学校のみがスクールバスの対象となっていたが、震災後は、県からの補助を受け災害用スクールバスとして範囲を拡大して運行しており、宮野森小学校・矢本西小学校・矢本東小学校・大曲小学校・鳴瀬未来中学校への通学も可能となっている。

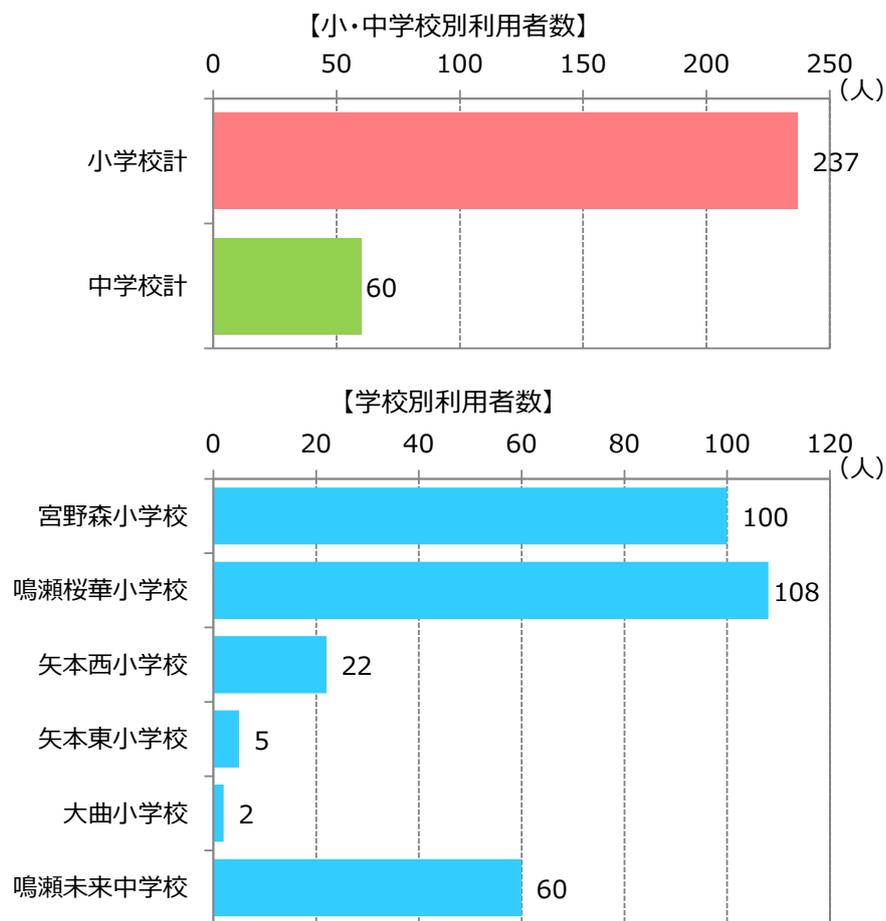


図6-24 スクールバス利用状況

6-4 市内の施設分布状況

- ・病院・診療所：総合病院は石巻市との市境に近い赤井地区に立地している。
- ・商業施設：大規模商業施設であるイオンタウン矢本は矢本西地区に、その他の商業施設は各地区に点在しているが、野蒜・宮戸地区ではあまりみられない。
- ・学校：高校は赤井地区と矢本西地区に立地しており、郊外部からの通学には移動手段が必要となる。

主要施設一覧

【病院・診療所施設】

病院・診療所施設名	所在地
① ししど内科クリニック	赤井字南一 223
② 仙石病院	赤井字台 53 番地 7
③ 鳴瀬中央医院	牛網字新上江戸原 81 番地 1
④ 真壁病院	矢本字鹿石前 109 番地 4
⑤ 宮戸クリニック	宮戸字里 81 番地 18

【商業施設】

商業施設名	所在地
⑥ Aコープ矢本店	矢本字上河戸 10 番地
⑦ イオンタウン矢本	小松字上浮足 43
⑧ (株)ヨークベニマル矢本店	矢本字町浦 135
⑨ 復興仮設店舗堺堀	大曲字堺堀 13 番地 5
⑩ 復興仮設店舗ひびき	川下字内響 132 番地 32

【高等学校】

高等学校名	所在地
⑪ 宮城県石巻西高等学校	赤井字七反谷地 27
⑫ 宮城県東松島高等学校	矢本字上河戸 16

【公共・福祉施設等】

施設名	所在地
⑬ 東松島市役所	矢本字上河戸 36 番地 1
⑭ 東松島市役所鳴瀬庁舎鳴瀬総合支所	小野字新宮前 5
⑮ 東松島市役所野蒜交付所	野蒜ケ丘 1 丁目 15 番地 1
⑯ 東松島市役所宮戸交付所	宮戸字里 81 番地 18
⑰ 東松島市コミュニティセンター	矢本字大溜 1 番地 1
⑱ ひと・まち交流館	矢本字北浦 25
⑲ 奥松島縄文村歴史資料館	宮戸字里 81 番地 18
⑳ 東松島市健康増進センターゆぷと	矢本字河戸 342 番地 2

【観光・その他施設】

施設名	所在地
㉑ ディスカバリーセンター	小野字鍛冶沢 1 番地 1
㉒ 航空自衛隊松島基地	矢本字板取 85

