

# 栗原市地域公共交通計画

安全で快適に移動できる質の高い暮らしのまち

「くらしたい栗原」の実現





## 目 次

1	計画の概要.....	1
1-1	計画の目的.....	2
1-2	計画の位置づけ.....	2
1-3	計画の対象範囲.....	3
1-4	計画の区域.....	3
1-5	計画の期間.....	3
2	栗原市の地域の現状.....	5
2-1	地勢・地理.....	6
2-2	社会状況・経済状況.....	7
2-3	まちづくりの将来像.....	12
3	地域公共交通の現況.....	13
3-1	地域公共交通の現況.....	14
3-2	地域公共交通に対する市民ニーズの整理.....	24
4	地域公共交通の課題.....	25
5	基本方針、目標及び施策.....	27
5-1	計画の基本方針.....	28
5-2	計画の目標及び施策.....	28
5-3	地域公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方.....	28
6	施策の進め方と計画の評価.....	29
6-1	実施主体と運行主体.....	30
6-2	推進・管理体制及び運用.....	30
6-3	評価指標と目標値の設定.....	31
7	実施事業.....	35
7-1	地域の利用実態に合わせた地域公共交通への変更.....	36
7-2	市民バスの路線や便数等の見直し.....	37
7-3	適正な運賃への見直し.....	38
7-4	広域交通結節の改善.....	38
7-5	市民バス情報の周知.....	39

### ■資料編

- 1 市民アンケート調査結果
- 2 高校生アンケート調査結果



# 1

## 計画の概要

1-1 計画の目的

1-2 計画の位置づけ

1-3 計画の対象範囲

1-4 計画の区域

1-5 計画の期間

## 1-1 計画の目的



本市は、平成 29 年 3 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、法という。)に基づく「栗原市地域公共交通網形成計画」を策定し、広域路線、市内連携路線及び地域内路線という運行形態により、地域公共交通ネットワークを構築してきました。また、乗合デマンド交通の導入や運行路線・便の見直しを随時実施し、より使いやすくなるよう取り組んできているところです。

一方で全国的にも、近年の人口減少や運転手不足の深刻化、地域公共交通を維持するための公的負担の増加等により、地域公共交通の維持が容易でなくなってきており、これらの背景を踏まえ、令和 2 年 11 月に法が改正され、将来も地域公共交通を確保・維持し、地域社会全体の価値を高めることが求められています。

このことから、市の地域公共交通をとりまく実態を踏まえ、持続可能で利便性の高い地域公共交通を確保・維持するため、法に基づく「栗原市地域公共交通計画」を策定するものです。

## 1-2 計画の位置づけ

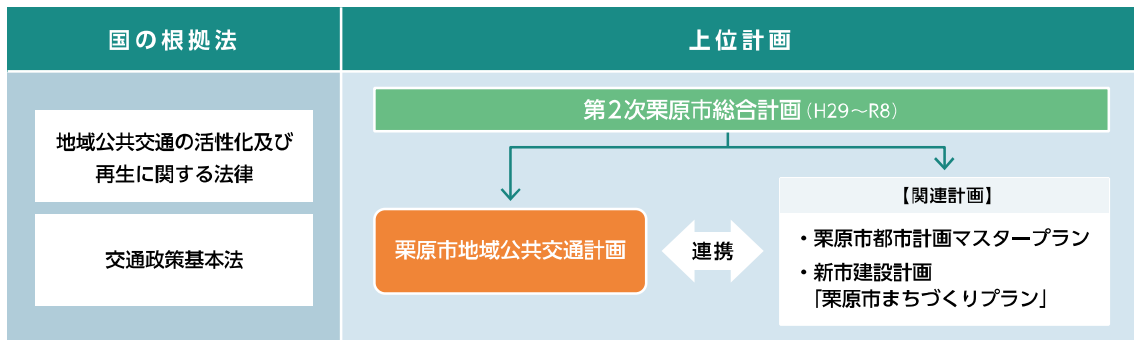


図 1-1 本計画の位置づけ

### 1-3 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、バス、タクシー等を含む多様な公共交通に関する市全体の方向性を示すものであり、特にバス・タクシーの再編に重点を置きつつ、各交通体系との連携(乗り継ぎ)や運賃制度、利用促進策、環境整備等を含めた総合的な施策体系を計画対象としています。

### 1-4 計画の区域

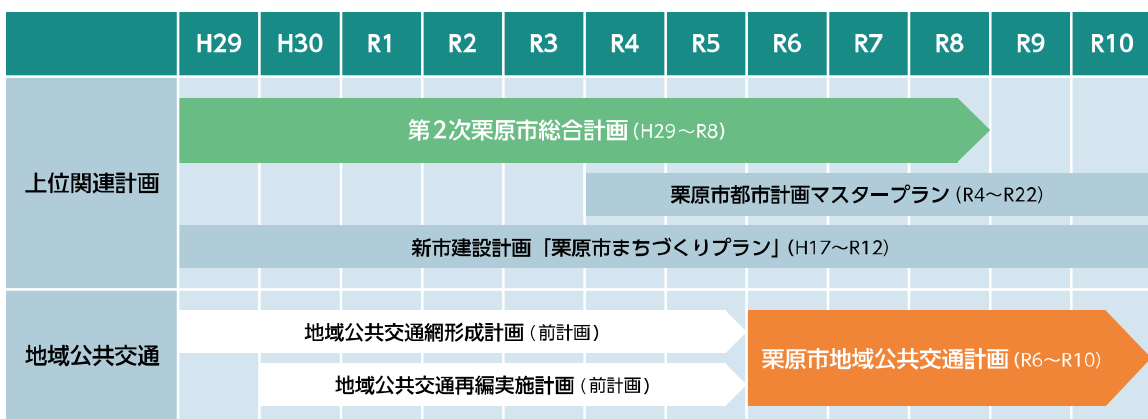


本計画の区域は、栗原市全体及び隣接する地方自治体へ乗り入れする路線とします。

### 1-5 計画の期間



本計画の対象期間は、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間とします。



※令和 2 年 11 月の法改正により、地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画へ変更されました。

図 1-2 計画期間





# 2

## 栗原市の地域の現状

2-1 地勢・地理

2-2 社会状況・経済状況

2-3 まちづくりの将来像



本市は、北部は岩手県、北西部は秋田県と境界を接する宮城県の内陸北部に位置し、栗駒国定公園に含まれる栗駒山を擁し、ラムサール条約湿地に登録されている伊豆沼・内沼の他、栗原市全域が栗駒山麓ジオパークのエリアとなっている自然豊かな田園都市です。

平成17年4月1日に築館町、若柳町、栗駒町、高清水町、一迫町、瀬峰町、鶯沢町、金成町、志波姫町、花山村の栗原郡10町村が合併し、宮城県内最大の市域面積(805km<sup>2</sup>)を有する市となりました。

また、市域東部にはJR東北新幹線やJR東北本線などの鉄道網に加え、東北縦貫自動車道、みやぎ県北高速幹線道路、国道4号などの交通軸が集中しており、鉄道や高速バス等による県内外への移動に利用されています。

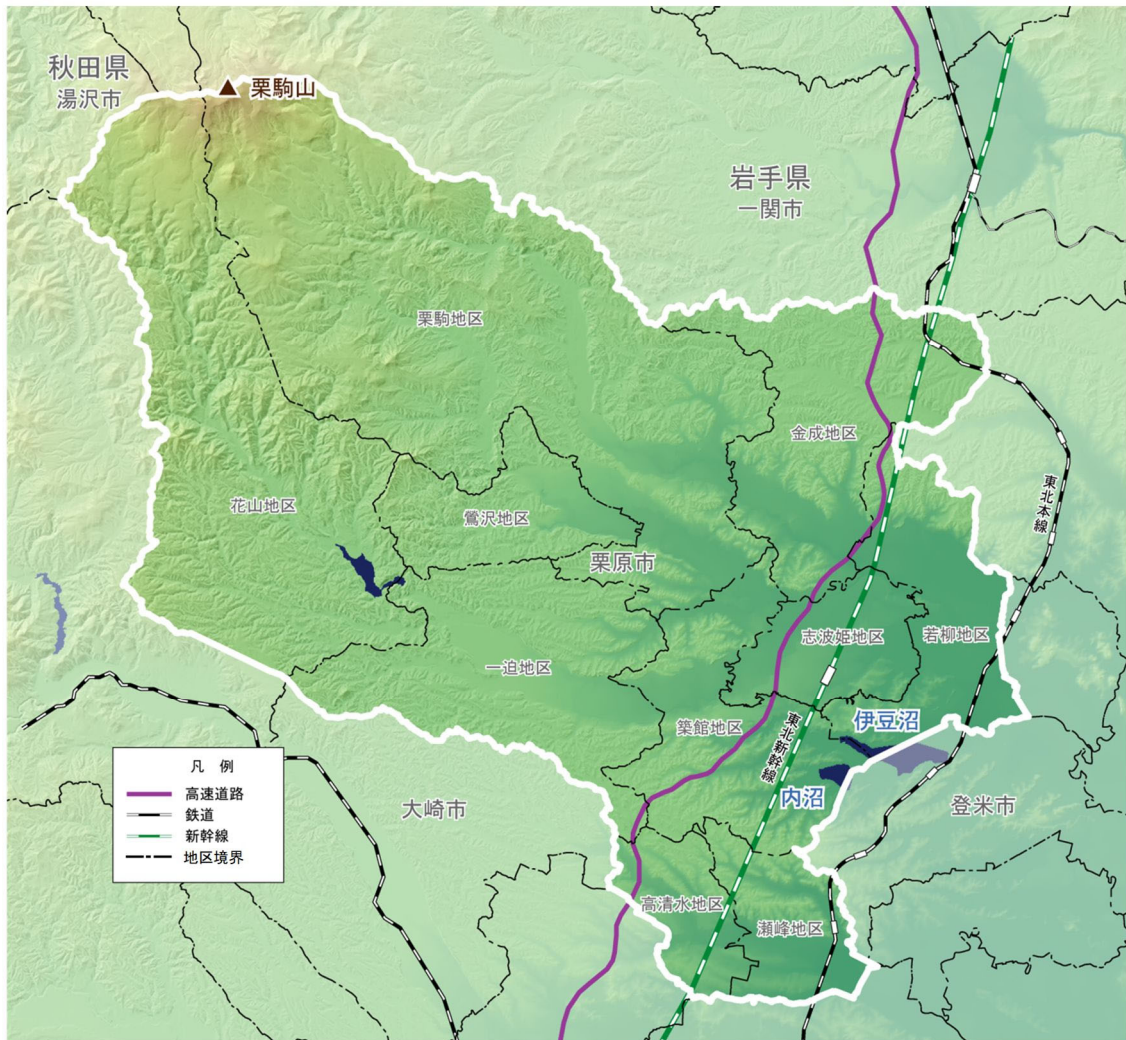


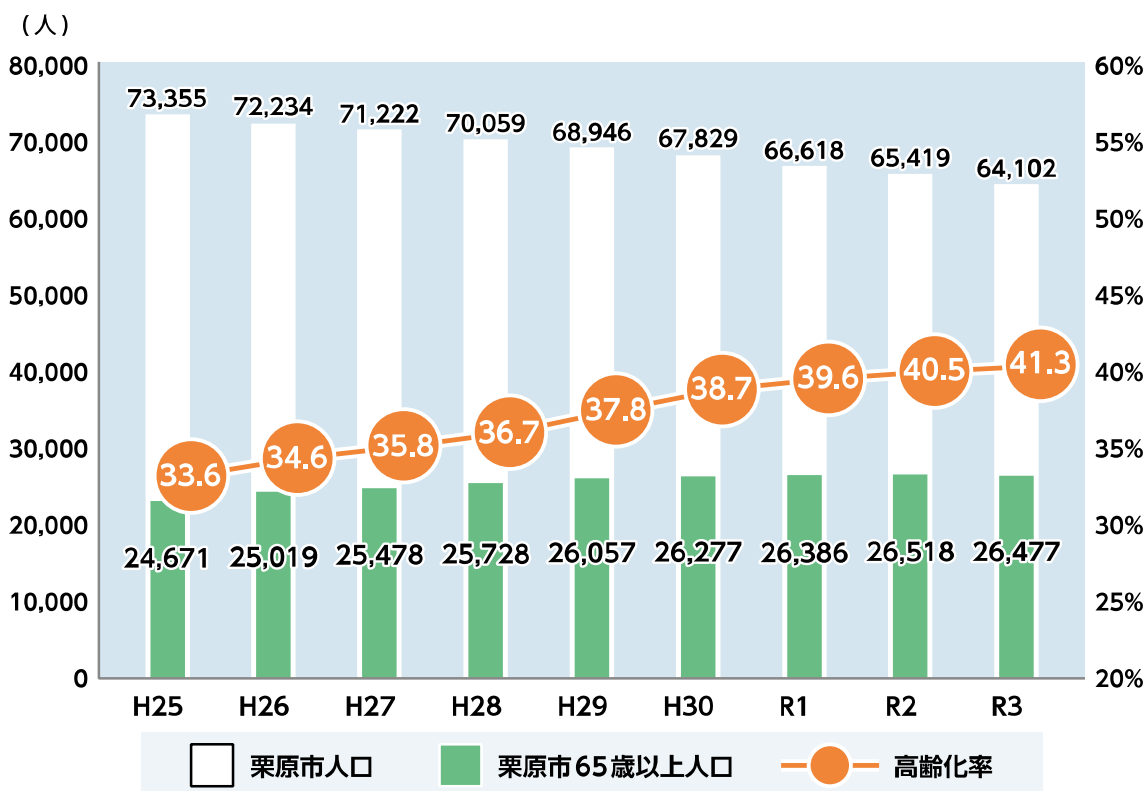
図 2-1 位置図



(1) 人口の推移

栗原市の人口は、令和3年度末時点で約6万4千人であり、毎年1千人程度の減少傾向が続いています。

一方で、65歳以上の高齢者人口はほぼ横ばいですが、人口に対する高齢化率は41.3%に達しており、今後も上昇する見込みです。



資料:住民基本台帳(各年3月末,栗原市)

図 2-2 栗原市の人口と高齢化率の推移

## (2) 高齢者の運転免許保有状況

栗原市における65歳以上の高齢者の運転免許保有者数は増加傾向となっており、令和3年末時点の保有者数は16,489人で、高齢者人口の約62.3%が運転免許を保有しています。

高齢者の運転免許自主返納者数は令和元年までは増加傾向でしたが、令和2年は横ばいとなっており、令和3年は223人となっています。返納率は1.4%と低い水準であることから、今後も自主返納は一定数あるものの、運転免許を保有する高齢者が増えていくことが考えられます。

一方で、令和4年5月から改正道路交通法が施行され、高齢運転者の免許更新時の運転技能検査が義務化されたことから、今後、免許更新ができず運転できなくなる高齢者が増えていくことも見込まれます。

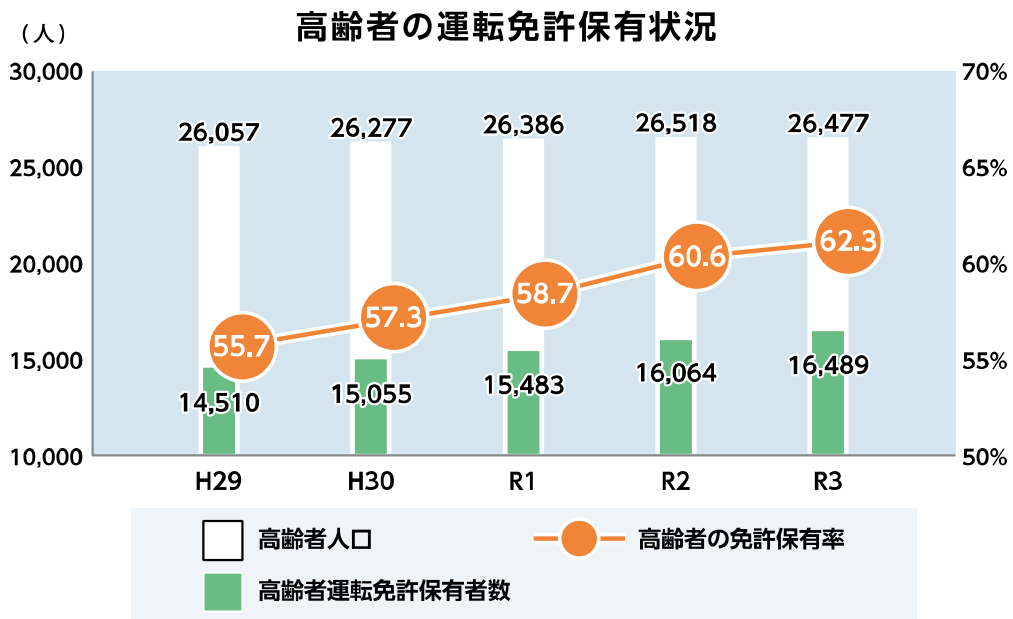


図 2-3 栗原市の高齢者の運転免許保有状況

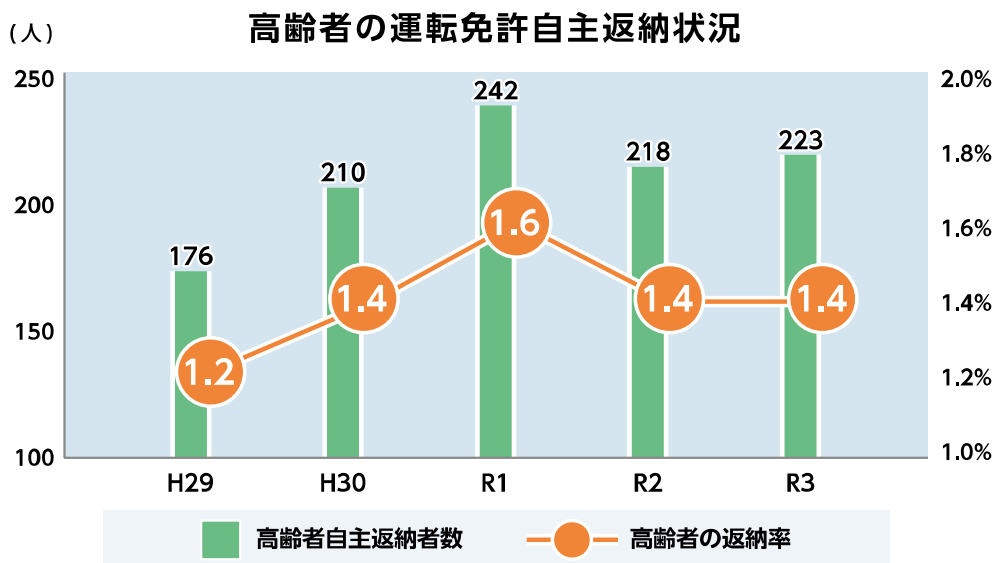


図 2-4 栗原市の高齢者の運転免許自主返納状況

### (3) 市民の移動実態

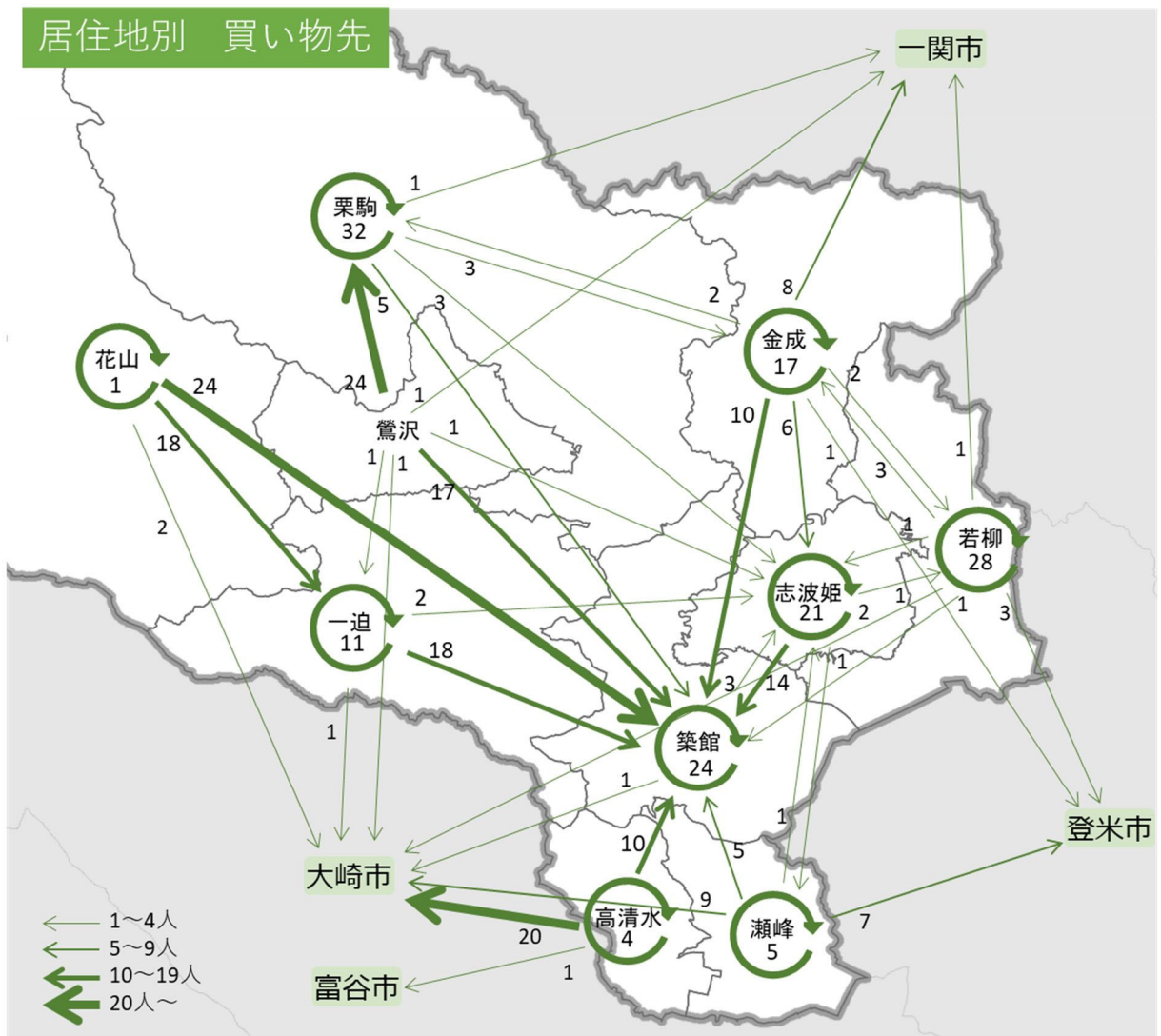
栗原市民の人の動きは、目的によって大きく異なっており、動きの実態に合わせた地域公共交通が必要とされます。

令和 3 年度に実施した「生活・移動実態等に関する市民・高校生アンケート」で、買い物と通院、通学に関する移動実態と交通手段等を調査した結果、全体の約 8 割が市内の買物施設や病院等を利用し、約 2 割が市外を利用しています。「市民バス」を主な移動手段として利用しているのは、市内施設利用者が 5%、市外は 4%となっています。

#### 1) 買い物

市内での買い物は 85%となっており、前回計画策定時の平成 28 年度に実施したアンケート時点の 91%と比べ 6 ポイント減少しています。築館、若柳、栗駒の 3 地区は居住区内が多く、そのほかの地区においては、居住地区のほか築館、栗駒及び一迫地区へも出かけています。

市外での買い物は 15%となっており、平成 28 年度時点の 9%と比べ 6 ポイント増加しています。大崎市が最も多く、次に登米市、一関市の順となっています。



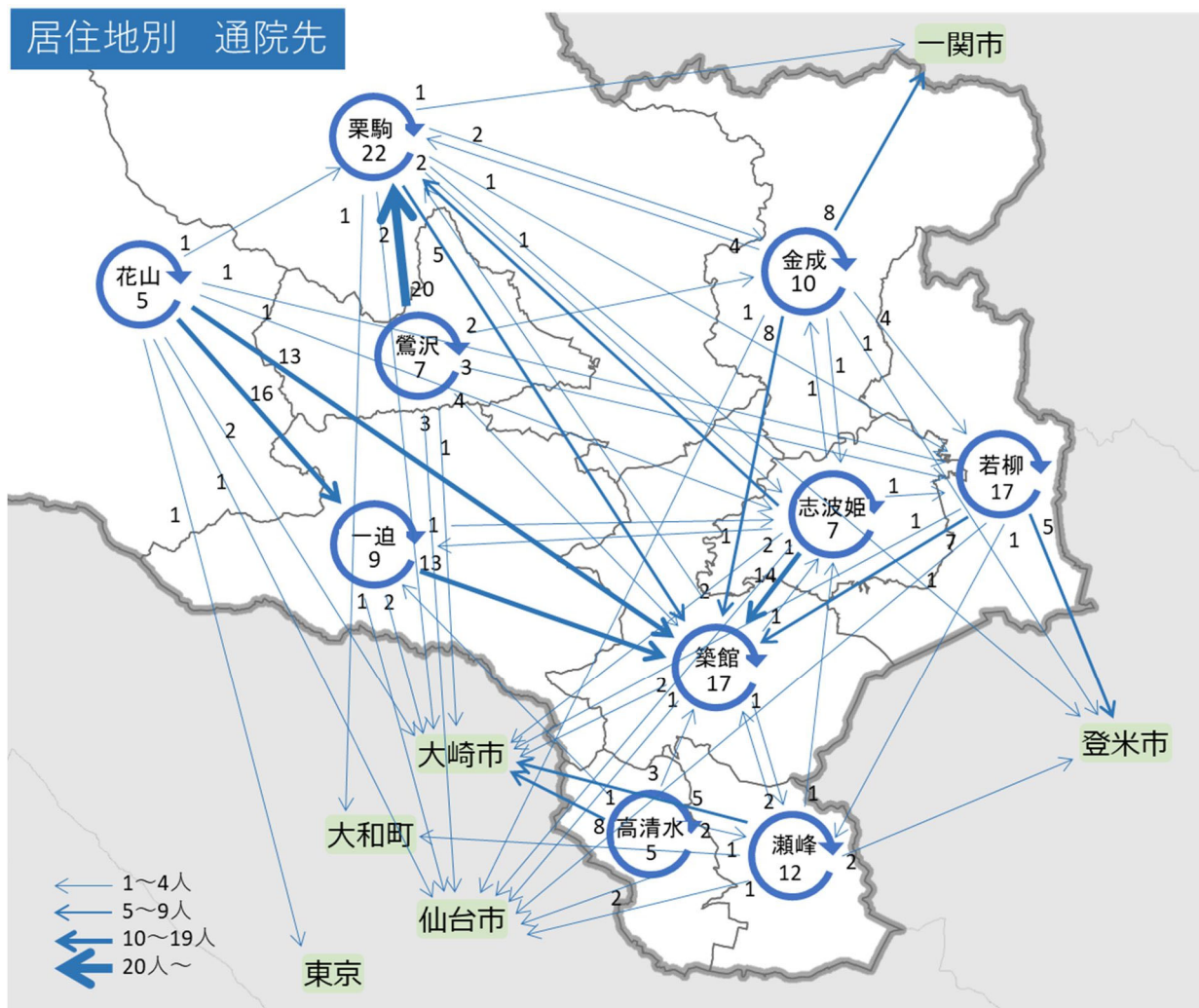
資料:生活・移動実態等に関する住民アンケート(R3,栗原市)

図 2-5 買い物の移動状況

## 2) 通院

市内への通院は 81%となっており、平成 28 年度時点の 85%と比べ 4 ポイント減少しています。居住地区に所在する病院のほか、築館、若柳、栗駒、一迫に各地区から通院しています。

市外への通院は 19%となっており、平成 28 年度時点の 15%と比べ 4 ポイント増加しています。大崎市が最も多く、次に仙台市、一関市、登米市の順となっています。



資料:生活・移動実態等に関する住民アンケート(R3,栗原市)

図 2-6 通院の移動状況

### 3) 通学

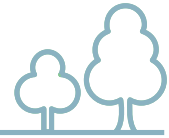
市内高校への通学は 84%となっており、若柳(迫桜高校)への通学が最も多く、次に築館(築館高校)、栗駒(岩ヶ崎高校)、一迫(一迫商業高校)の順となっています。

市外高校への通学は 16%となっており、大崎市が最も多く、次に登米市、一関市の順となっています。

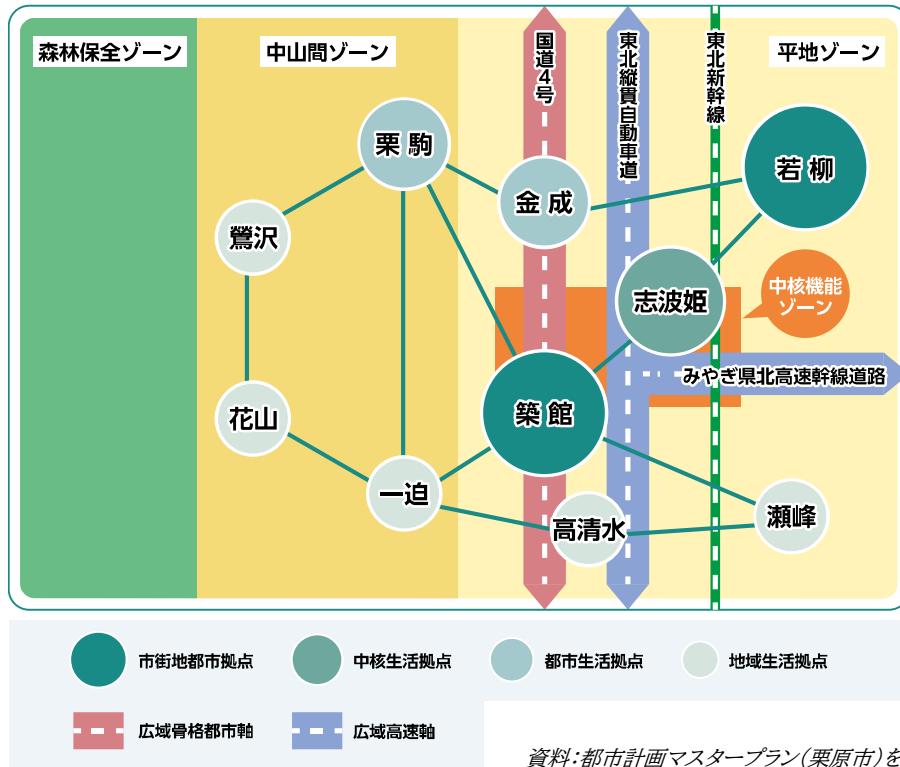


図 2-7 通学の移動状況

## 2-3 まちづくりの将来像



「栗原市都市計画マスタープラン」(令和3年度改訂)では、都市づくりのテーマとして「自然と都市、人と文化が織りなす田園都市 くりはら」を掲げ、拠点間を結ぶ持続可能な公共交通網の形成を図ることとしており、実行過程で公共交通と連携した市街地形成をしていきます。



資料:都市計画マスタープラン(栗原市)を基に作成

- 中核機能ゾーン** :栗原中央病院周辺、みやぎ県北高速幹線道路と国道4号築館バイパス交差部、くりこま高原駅周辺を位置づけ、新たな中心地域として交流や賑わいを創出する都市機能ゾーン。
- 市街地都市拠点** :都市計画法に基づき、建築される建物の規模や用途が指定されている築館及び若柳地域の中心地を位置づけ、各地域の中心市街地を形成し、商店街や業務施設・行政施設等の都市機能が集積する都市拠点。
- 中核生活拠点** :中核機能ゾーンとなっている志波姫地域を位置づけ、子育て支援、産業振興、交通アクセス、宿泊機能等が充実する拠点。
- 都市生活拠点** :都市計画区域を有する栗駒及び金成地域の中心地を位置づけ、生活に密着した商業・業務・総合支所等のほか、地域医療の中心となる市立病院、市民の雇用の場となる工業団地など、豊かな都市生活に必要な機能が確保された生活拠点。
- 地域生活拠点** :高清水、一迫、瀨峰、鶯沢及び花山地域の中心地を位置づけ、それぞれの地域における生活に密着した商業・業務・総合支所等の施設の集積と各地域がこれまで育んできた地域個性を活かした交流、コミュニティの活性化を図る場となる生活拠点。

図 2-8 将来都市構造概念



# 3

## 地域公共交通の現況

### 3-1 地域公共交通の現況

### 3-2 地域公共交通に対する市民ニーズの整理

### 3-1 地域公共交通の現況



#### (1) 栗原市の公共交通網

##### 1) 市民バス

栗原市の市民バスは、栗原市と市外を結ぶ広域路線が4路線、市内の各地を結ぶ市内連携路線が8路線、それぞれの地区内を運行する乗合デマンド交通が16区域で運行されています。また、中心的な停留所である栗原中央病院には8路線が、くりこま高原駅には2路線が運行しています。

表 3-1 広域路線（栗原市と市外を結ぶ路線（4路線））

No.	路線	運行区間	所要時間	運行本数 (本/日)	停留所数	運賃
1	古川線	栗原中央病院～古川駅前 (一部大崎市民病院まで)	1時間6分 (1時間20分)	17	45	一律100円  小学生以下 無料  障がい者 半額
2	一関線	栗駒病院前～一関駅前	50分	5	31	
3	築館一関線	伊豆三丁目～一関駅前	1時間7分	12	42	
4	大崎市民病院線	栗原中央病院～大崎市民病院	58分	6	21	

資料:栗原市資料

表 3-2 市内連携路線（市内の各地を結ぶ路線（8路線））

No.	路線	運行区間	所要時間	運行本数 (本/日)	停留所数	運賃
1	くりはら田園線	細倉荒町～石越駅前	1時間11分	18	64	一律100円  小学生以下 無料  障がい者 半額
2	尾松沢辺線	栗原病院前～金成総合支所前	27分	10	26	
3	若柳線	栗原中央病院～石越駅前	47分	18	36	
4	花山線	自然書の館前～築館総合支所前	57分	12	47	
5	岩ヶ崎線	栗駒病院前～くりこま高原駅	45分	16	38	
6	玉沢線	栗原中央病院～瀬峰駅前	34分	13	26	
7	真坂岩ヶ崎線	栗駒病院前～一迫公民館	44分	7	10	
8	横須賀線	栗原中央病院～新田駅	36分	6	22	

資料:栗原市資料

表 3-3 地域内路線（それぞれの地区内を運行する路線（16 区域））

No.	区域	運行便数 (便/日)	拠点数	運賃
1	築館北部区域	5	45	一律300円 未就学児 無料 小中高生 100円 障がい者 半額
2	築館南部区域	8	45	
3	若柳北部区域	8	36	
4	若柳南部区域	8	36	
5	栗駒文字区域	12	26	
6	栗駒栗駒区域	5	26	
7	栗駒北部区域	8	25	
8	栗駒南部区域	8	28	
9	高清水区域	4	6	
10	一迫北部区域	15	21	
11	一迫南部区域	15	20	
12	瀬峰区域	6	13	
13	鶯沢区域	6	6	
14	金成区域	10	17	
15	志波姫区域	8	15	
16	花山区域	8	8	

※花山区域は、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)を実施しています。

資料:栗原市資料

## 2) 鉄道

表 3-4 鉄道一覧

交通機関	路線名	運行事業者	本数 (上下線計)		駅 停留所数	駅 / バス停
			平日	休日		
新幹線	東北新幹線	東日本 旅客鉄道(株)	38	37	1	くりこま高原駅
鉄道	東北本線	東日本 旅客鉄道(株)	34	34	1	瀬峰駅
			34	34	1	新田駅(登米市)
			30	30	1	石越駅(登米市)
			30	30	1	有壁駅

資料:東日本旅客鉄道(株)ウェブサイト

## 3) 高速バス

表 3-5 高速バス一覧

交通機関	路線名	運行事業者	本数 (上下線計)		駅 停留所数	駅 / バス停
			平日	休日		
高速バス	仙台駅前 - 一迫総合支所前線	東日本急行(株)	10	10	10	栗原市役所前、築館、 柳目、御免角、 一迫総合支所前
	仙台駅前 - 栗原市金成庁舎前線	東日本急行(株)	14	14	10	栗原市役所前、築館、 くりこま高原駅前、 蔵場、梨崎、 栗原市金成庁舎前
	仙台駅前 - 登米市役所前線 (若柳総合支所経由)	東日本急行(株) (株)ミヤコーバス	12	12	3	若柳くりでん資料館前、 若柳総合支所前

資料:各社ウェブサイト

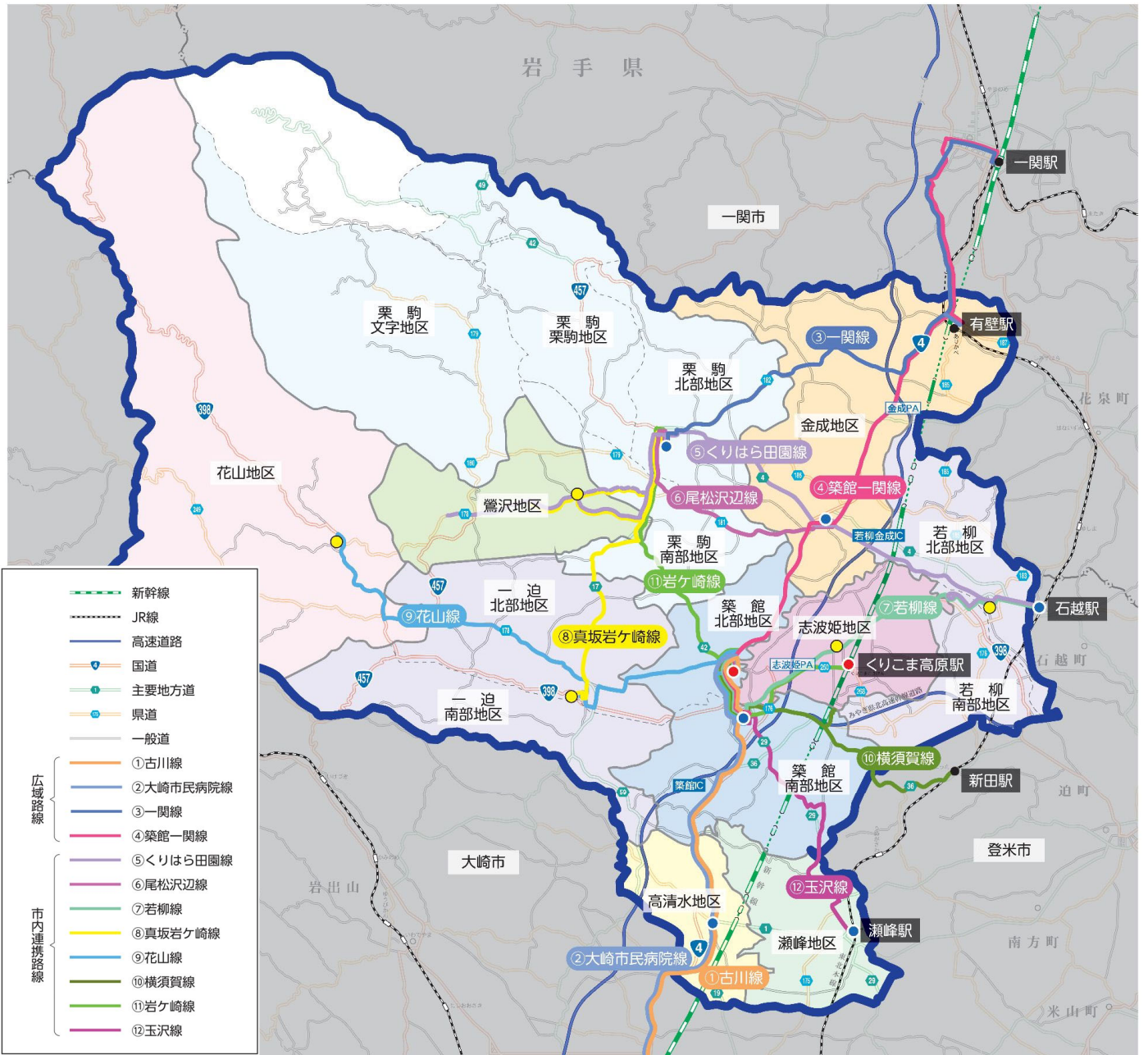


図 3-1 栗原市民バス路線図

## (2) 市民バスの利用状況

市民バス利用者数は、市民バス再編前の平成 30 年度は 377,513 人、再編後の令和元年度は 385,580 人となっています。令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり 349,507 人まで減少しましたが、令和 3 年度は 362,754 人となっています。

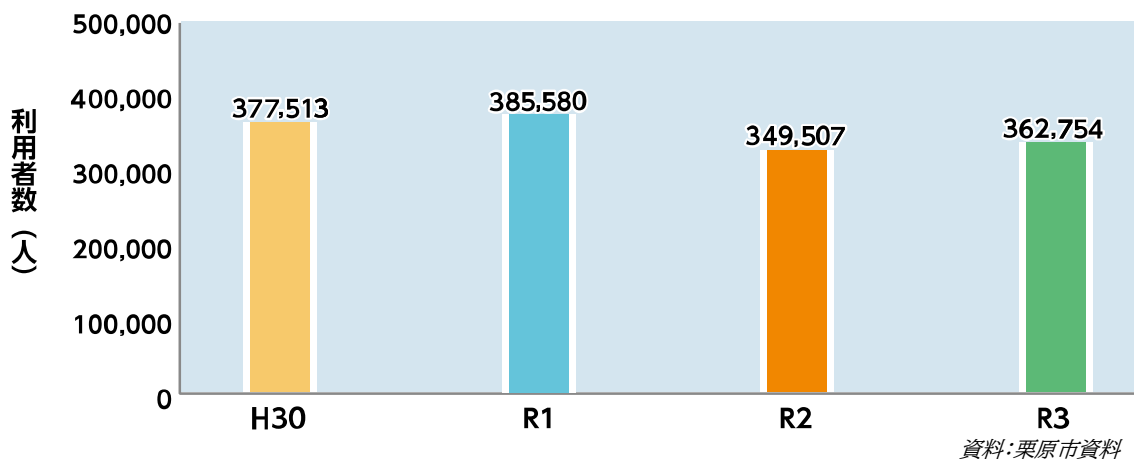


図 3-2 市民バスの年間利用者数推移

### 1) 年間利用者数

平成 30 年以降の年間利用者数は下図のとおりとなっており、広域路線については令和 3 年度実績が約 15 万 5 千人で、平成 30 年度から約 2 割増加していますが、市内連携路線は約 18 万人、地域内路線は約 2 万 8 千人で、いずれも平成 30 年度から減少傾向にあります。特に地域内路線は、平成 30 年度の約 5 万 2 千人に対し、運行形態を路線バスから乗合デマンド交通に転換した令和元年度は約 3 万人となっており、急激に減少しています。

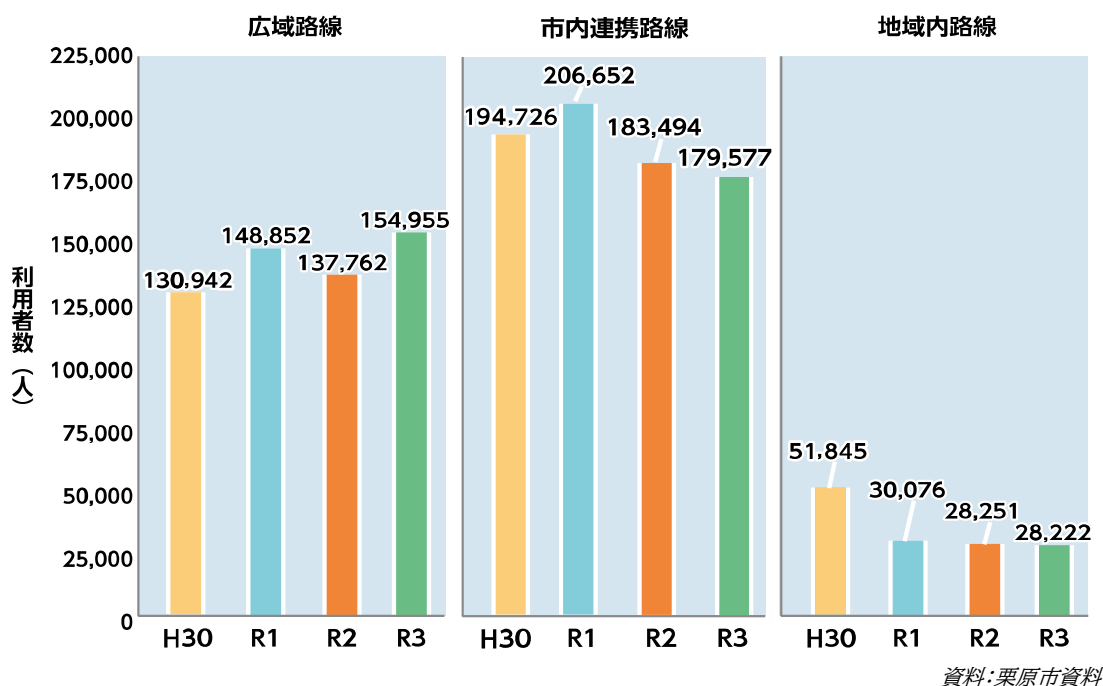
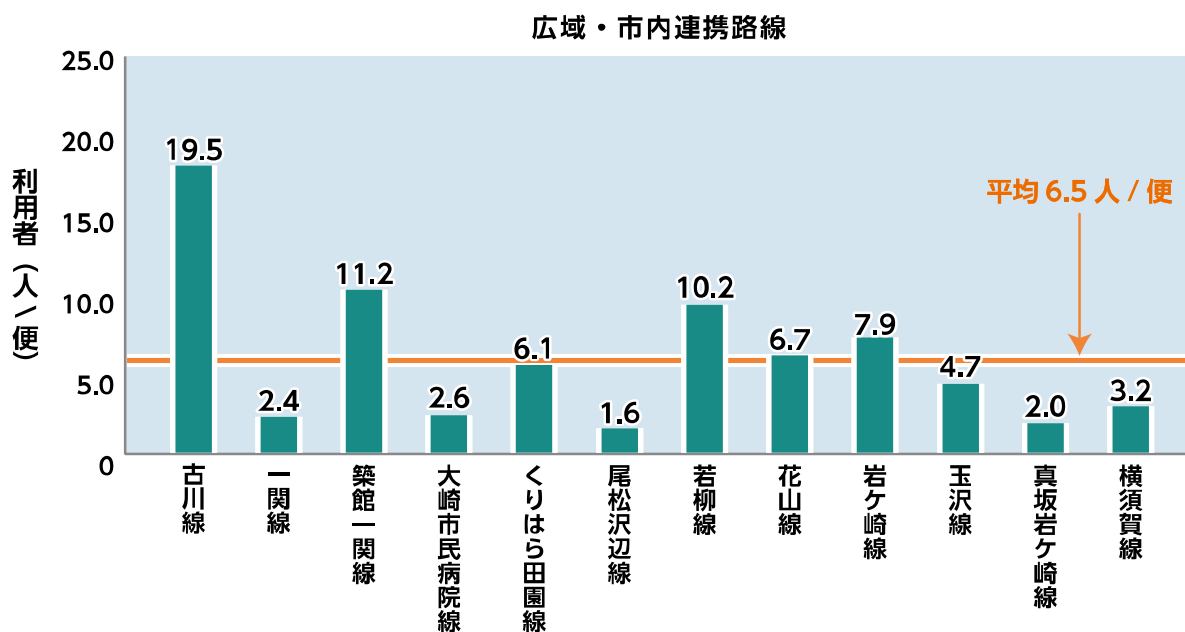


図 3-3 市民バスの年間利用者数

2) 1 便当たりの利用者数（広域路線・市内連携路線）

令和3年度における広域路線及び市内連携路線の1便当たりの利用者数は、平均約6.5人/便となっており、路線により大きなバラつきがあります。

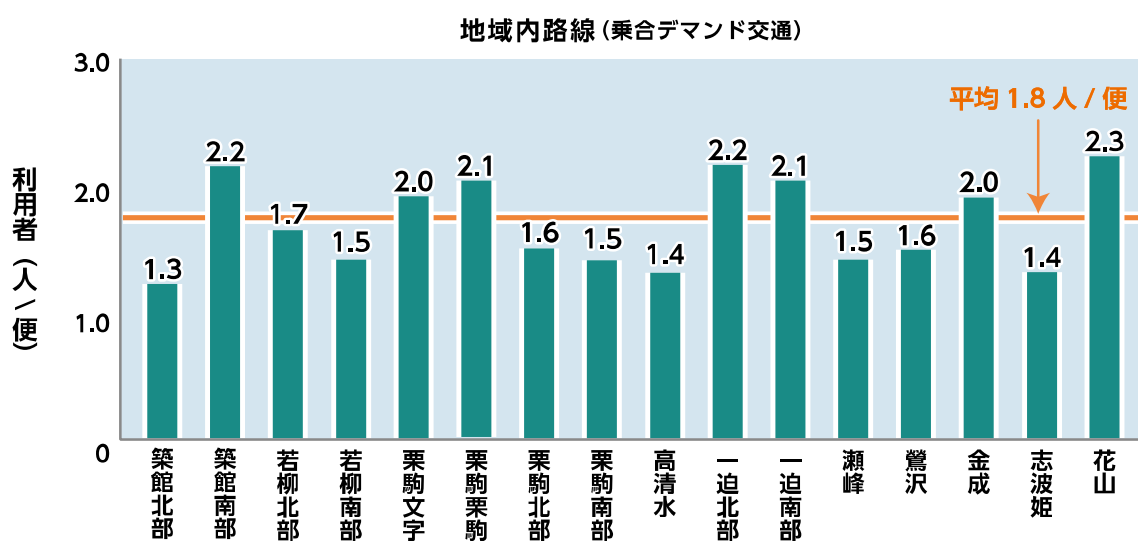


資料: 栗原市資料(R3 市民バス利用者データ)

図 3-4 1 便当たりの平均利用者数（広域路線・市内連携路線）

3) 1 便当たりの利用者数（地域内路線（乗合デマンド交通））

令和3年度における地域内路線の1便当たりの利用者数は平均約1.8人/便であり、広域・市内連携路線(6.5人/便)の約1/4となっています。



資料: 栗原市資料(R3 市民バス利用者データ)

図 3-5 1 便当たりの平均利用者数（地域内路線）

#### 4) 便別の平均利用者数

便別でみると、広域・市内連携路線は朝夕の利用が多く、9時から15時までの便が極端に少なくなっています。また、平均利用者数の特に少ない3路線においても、朝の便は一定数の利用があります。

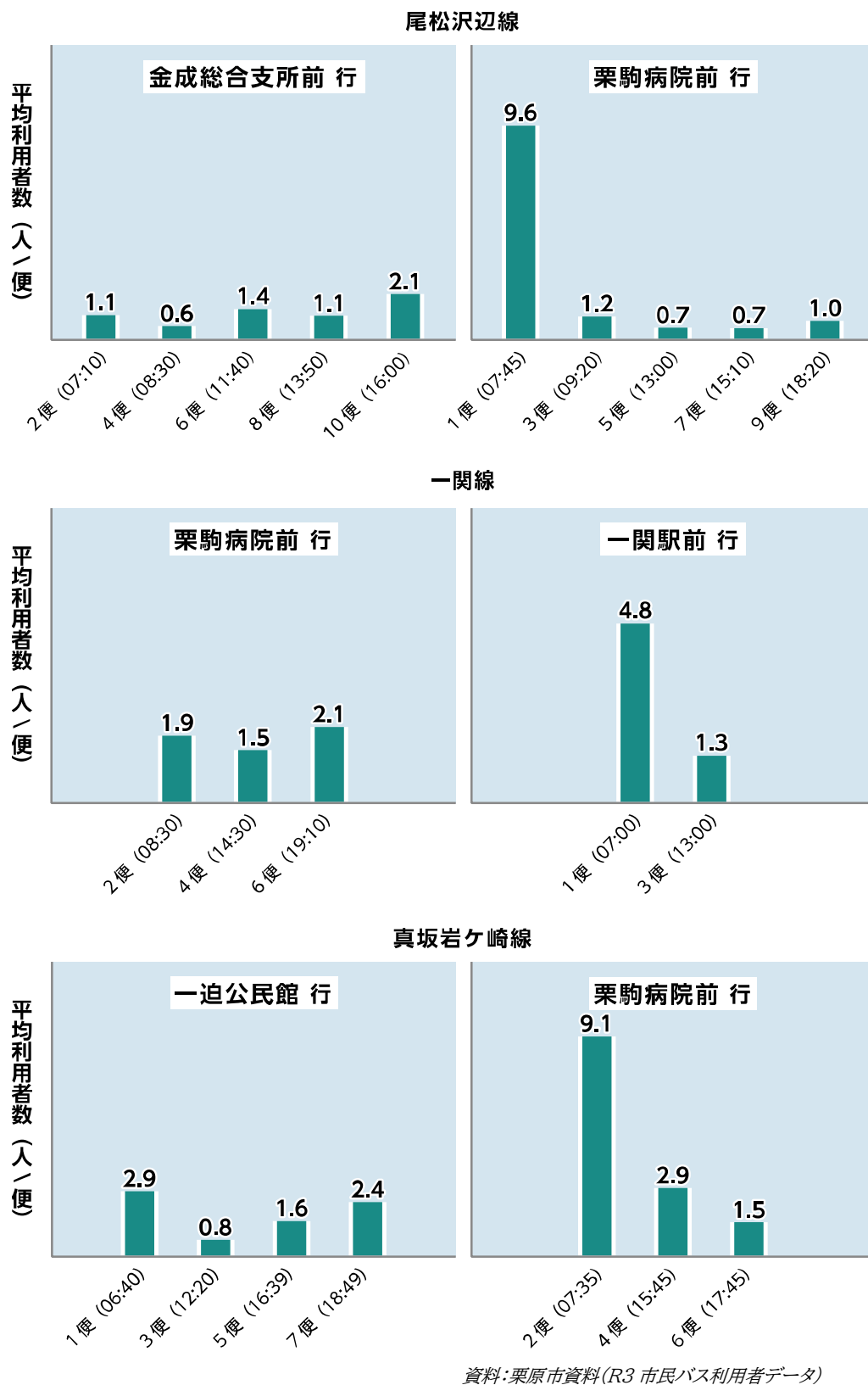


図 3-6 便別の平均利用者数 (代表路線)



### (3) 収支状況

#### 1) 市民バス運行実績

令和3年度の年間運行経費は約3億6,800万円であり、このうち運賃収入は約1割で市が残り約9割を負担しています。利用者負担を軽減する令和元年の運賃改定に伴い、運賃収入割合が改定前と比較し半減しています。

市民バス再編前後の平成30年度と令和3年度の運行形態別の経費を比較すると、路線バスから乗合デマンド交通へと切り替えた地域内路線は、経費が約3,300万円増加し、再編前の概ね1.4倍となる約1億2,600万円を要しています。また、広域路線についても、隣接市と共同運行していた路線が運賃改定に伴い単独運行となったこと等により約3,500万円増加し、概ね1.6倍となる約9,400万円の経費を要しています。

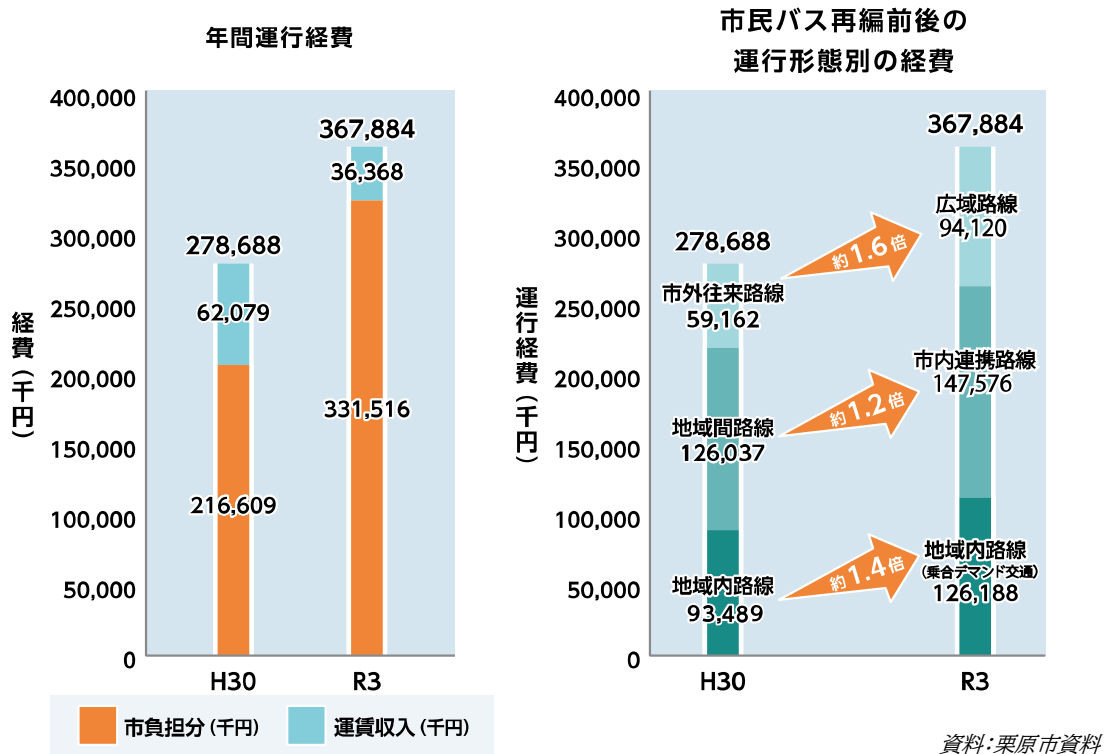


図 3-7 市民バスの年間運行経費

## 2) 1回利用当たりの市負担額

令和3年度に利用者が1回利用するのに要した市負担額は、広域路線が約500円、市内連携路線が約700円となっていますが、地域内路線(乗合デマンド交通)は約4,200円で、広域・市内連携路線の約6倍から8倍の負担となっています。

また、地域内路線の利用者が1回利用するのに要した市負担額は、運行経費の増加と利用者数の減少が大きく影響し、市民バス再編前の平成30年度の約1,600円に対し、令和元年度は約4,400円となっており、約3倍に増加しています。

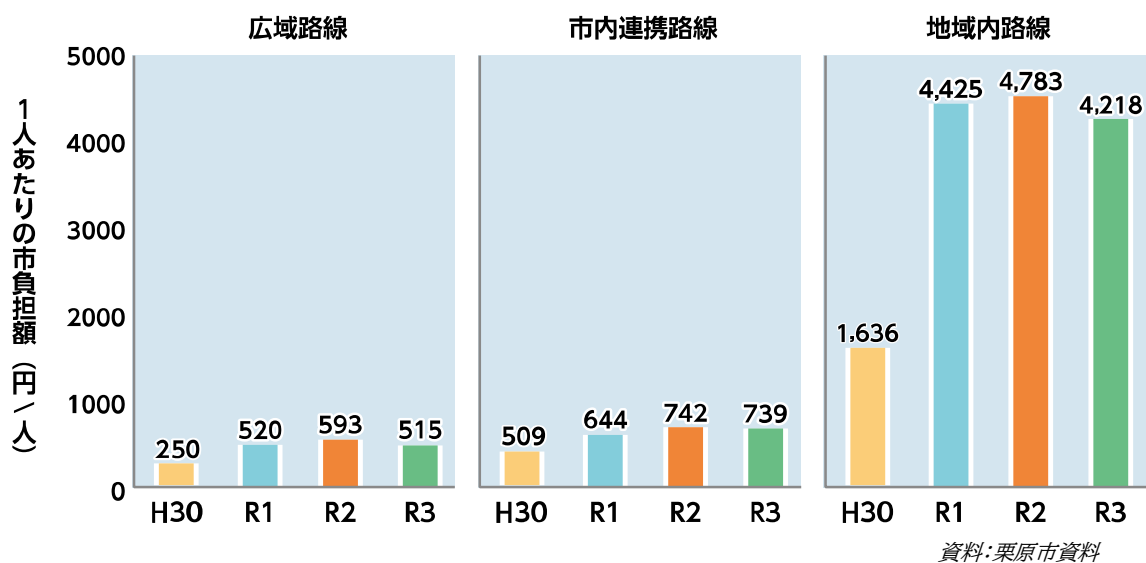


図 3-8 1回利用当たりの市負担額

### 3) 市民バス路線別運行実績

令和3年度の市民バスにかかる路線別の詳細については次のとおりです。

表 3-6 路線別運行実績

区分	No.	路線・区域名	利用者(人) A	運行経費(千円) B	運賃収入(千円) C	市負担額(千円) D=B-C	1回利用当たり(円)	
							運行経費 E=B/A	市負担額 F=D/A
広域路線	1	古川線	104,493	55,999	9,782	46,217	536	442
	2	一関線	2,958	7,224	267	6,957	2,442	2,352
	3	築館一関線	43,716	21,731	3,937	17,794	497	407
	4	大崎市民病院線	3,788	9,166	372	8,794	2,420	2,322
		計	154,955	94,120	14,358	79,762	607	515
市内連携路線	5	くりはら田園線	34,373	36,551	3,093	33,458	1,063	973
	6	尾松沢辺線	4,982	10,450	463	9,987	2,098	2,005
	7	若柳線	51,872	22,155	3,915	18,240	427	352
	8	花山線	24,403	19,580	2,033	17,547	802	719
	9	岩ヶ崎線	36,172	18,470	2,882	15,588	511	431
	10	玉沢線	18,178	20,203	1,749	18,454	1,111	1,015
	11	真坂岩ヶ崎線	4,935	11,000	472	10,528	2,229	2,133
	12	横須賀線	4,662	9,167	262	8,905	1,966	1,910
	計	179,577	147,576	14,869	132,707	822	739	
地域内路線(乗合デマンド交通)	13	築館北部	493	4,180	128	4,052	8,479	8,219
	14	築館南部	2,693	7,590	672	6,918	2,818	2,569
	15	若柳北部	1,557	8,635	396	8,239	5,546	5,292
	16	若柳南部	1,475	8,118	271	7,847	5,504	5,320
	17	栗駒文字	2,753	12,785	713	12,072	4,644	4,385
	18	栗駒栗駒	1,501	5,353	403	4,950	3,566	3,298
	19	栗駒北部	1,098	7,700	295	7,405	7,013	6,744
	20	栗駒南部	1,171	7,370	307	7,063	6,294	6,032
	21	高清水	472	3,777	138	3,639	8,002	7,710
	22	一迫北部	4,767	12,265	1,230	11,035	2,573	2,315
	23	一迫南部	4,844	12,650	1,234	11,416	2,611	2,357
	24	瀬峰	635	6,930	171	6,759	10,913	10,644
	25	鶯沢	670	6,460	187	6,273	9,642	9,363
	26	金成	2,200	10,340	509	9,831	4,700	4,469
	27	志波姫	627	6,865	152	6,713	10,949	10,707
28	花山	1,266	5,170	335	4,835	4,084	3,819	
	計	28,222	126,188	7,141	119,047	4,471	4,218	
合計			362,754	367,884	36,368	331,516	1,014	914

資料:栗原市資料

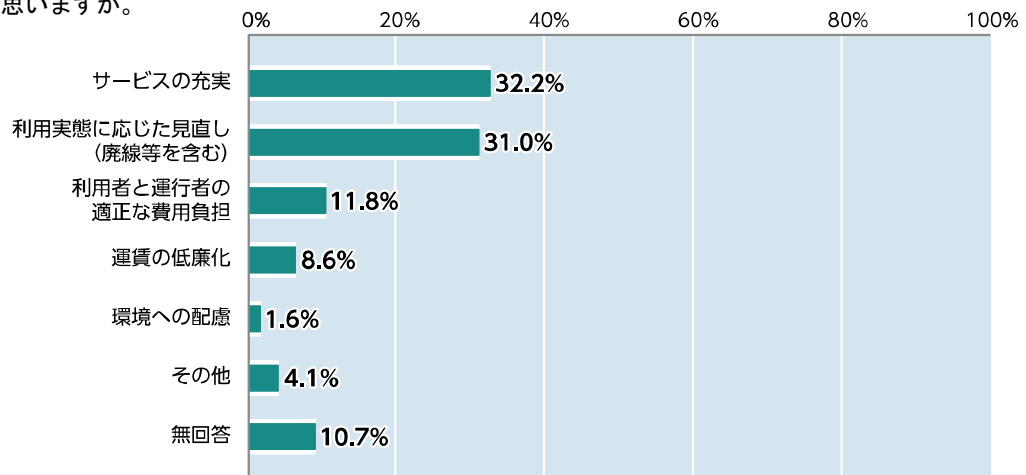
### 3-2 地域公共交通に対する市民ニーズの整理



今後の望ましい市民バスのあり方について、住民アンケートでは「サービスの充実」と「利用実態に応じた見直し」を望む意見が多く、利便性の向上と効率化の両立が求められています。

また、バスの改善点について、市民バスの利用割合が高い高校生を対象としたアンケートでは、「運行本数の増加」や「運行時間の調整」などの意見が多く出ています。

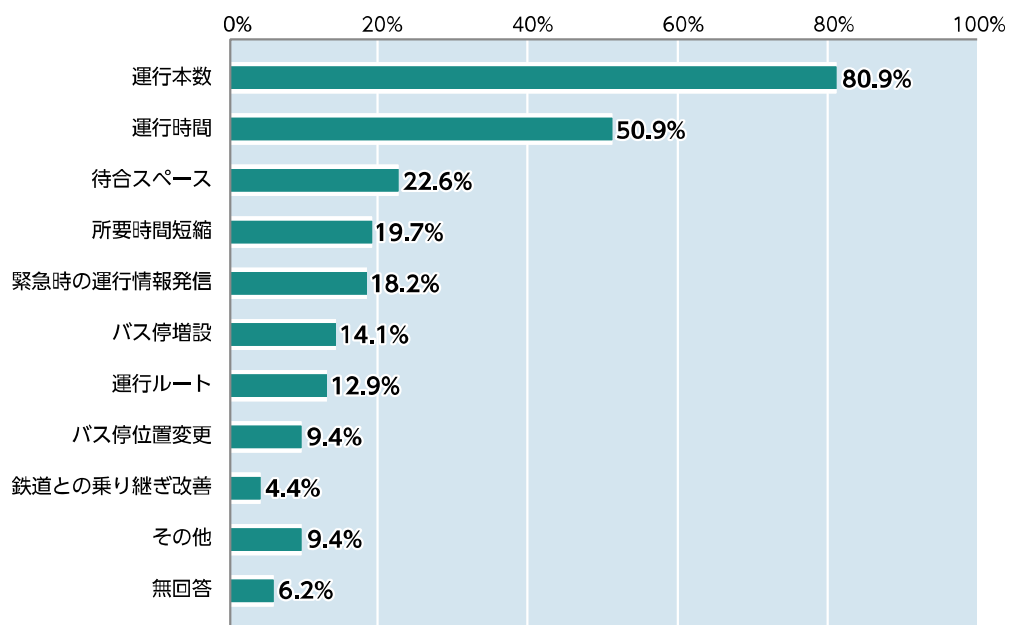
【問3】今後の地域公共交通（市民バスや乗合デマンド交通）のあり方はどのようなものが望ましいと思いますか。



資料:市民バスに関する住民アンケート(R3, 栗原市)

図 3-9 地域公共交通に関する住民の意見

【問2-6】あなたが利用する市民バスで改善してほしい内容をお答えください(複数回答)



資料:市民バスに関する高校生アンケート(R3, 栗原市)

図 3-10 地域公共交通に関する高校生の意見

# 4

## 地域公共交通の課題

現在の栗原市における地域公共交通の課題は、以下の4つです。

### 課題 1 高齢者が自家用車に頼らず生活できる地域公共交通の整備

高齢化の進行や、高齢者の運転免許保有者数の増加及び免許更新ができなくなる高齢者の増加も見込まれることから、高齢者が安心して運転免許を自主返納できるように公共交通を整備していく必要があります。

### 課題 2 利便性の向上と効率化が求められる地域公共交通

市民や高校生を対象としたアンケートでは、「公共交通サービスの充実」及び「利用実態に応じた見直し」の意見が多く、利便性の向上と効率化の両立が求められています。また、地域内に買物施設がないなど公共交通の利便性が低い地区の解消も必要です。

### 課題 3 地域公共交通にかかる財政負担

市民バスの利用者数減少に伴い、市民バスの運行にかかる財政負担が増大しています。また、今後も人口減少による収入減が見込まれることから、市民バスの事業費抑制が求められます。

令和 3 年度は年間運行経費約 3 億 6,800 万円のうち概ね 9 割にあたる約 3 億 3,100 万円を市が負担しており、特に、地域内路線は平成 30 年度に比べて概ね 1.4 倍となる約 1 億 2,600 万円、広域路線は概ね 1.6 倍となる約 9,400 万円の経費がかかっており、運行経費の抑制が必要です。

### 課題 4 交通結節点へのアクセス性向上

市民バスは、広域・市内連携・地域内の運行形態が連携することで広い市域をカバーしており、仙台市や首都圏等へ移動する際の交通結節点として高速バスは、築館、一迫、金成及び志波姫地区に停留所があり 10 路線が、東北本線は有壁駅、石越駅、新田駅及び瀬峰駅に 6 路線が接続しています。

また、くりこま高原駅へのアクセスも、市域南部及び東部からは既に直結する路線がありますが、北部及び西部からは乗り換えが必要となっていることから、アクセス性の向上が求められています。

# 5

## 基本方針、目標及び施策

5-1 計画の基本方針

5-2 計画の目標及び施策

5-3 地域公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方

## 5-1 計画の基本方針



「くらしたい栗原」の実現に向け 持続可能で、  
くらしに便利な地域公共交通を維持・確保する

## 5-2 計画の目標 及び 施策



### 目標 1 高齢者が安心して移動できる地域公共交通を維持します (課題 1 及び 2 に対応)

#### 施策 1 地域の利用実態に合わせた地域公共交通への変更

乗合デマンド交通は拠点となる買物施設や医療機関がない区域もあり、区域外への移動など多様なニーズに対応し、かつ地域の輸送資源を活用した持続可能な運行形態への切り替えを行います。

### 目標 2 持続可能な地域公共交通を形成します (課題 2 及び 3 に対応)

#### 施策 2 市民バスの路線や便数等の見直し

路線の統合や廃止、便数の調整、運行時刻の改正など、利用状況を考慮した見直しを行い、運行の効率化を図ります。

#### 施策 3 適正な運賃への見直し

持続可能な地域公共交通に向け、運賃の見直しを行います。

### 目標 3 広域移動を支える地域公共交通を形成します (課題 4 に対応)

#### 施策 4 広域交通結節の改善

市域北部及び西部から市外へ移動する際の重要な交通結節点である「くりこま高原駅」へのアクセス改善に向けて、路線を延伸します。

また、地域住民や運行事業者などの意見を聞きながら、高速道路パーキングエリア等での高速バスとの乗り継ぎの可能性について調査します。

## 5-3 地域公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方



広域・市内連携・地域内の運行形態を維持し、路線の見直しによる効率化の推進や、交通結節点へのアクセスを改善し、地域内路線を乗合デマンド交通からタクシー利用助成へ切り替えることで利便性の維持・向上を図りつつ運行経費を削減し、持続可能なネットワークを構築します。



# 6

## 施策の進め方と計画の評価

6-1 実施主体と運行主体

6-2 推進・管理体制及び運用

6-3 評価指標と目標値の設定

## 6-1 実施主体と運行主体



各施策の実施主体及び運行主体は次のとおりです。

表 6-1 実施主体及び運行主体

	施策	実施主体	運行主体
施策 1	地域の利用実態に合わせた地域公共交通への変更	栗原市	運行事業者
施策 2	市民バスの路線や便数等の見直し	栗原市	運行事業者
施策 3	適正な運賃への見直し	栗原市	運行事業者
施策 4	広域交通結節の改善	栗原市	運行事業者
	市民バス情報の周知	栗原市	

## 6-2 推進・管理体制及び運用



本計画に基づく事業の推進及び管理体制は次のとおりです。

表 6-2 事業の推進・管理体制

組織	構成員	役割
栗原市地域公共交通 活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民代表者</li> <li>・学識経験者</li> <li>・交通事業者</li> <li>・道路管理者</li> <li>・交通管理者</li> <li>・国、県、栗原市</li> <li>・その他</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し、改善（短期）策の検討を行います。</li> <li>・持続可能な交通体系の構築に向けた事業の検討（中・長期）等を継続的に協議します。</li> </ul>

## 6-3 評価指標と目標値の設定



計画の進行管理のための指標は、目標との整合性や指標の算出方法を加味し、以下を設定します。

評価指標の達成状況については、栗原市地域公共交通活性化協議会が毎年度定期的に評価していきます。

### (1) 評価指標及び各指標の目標値

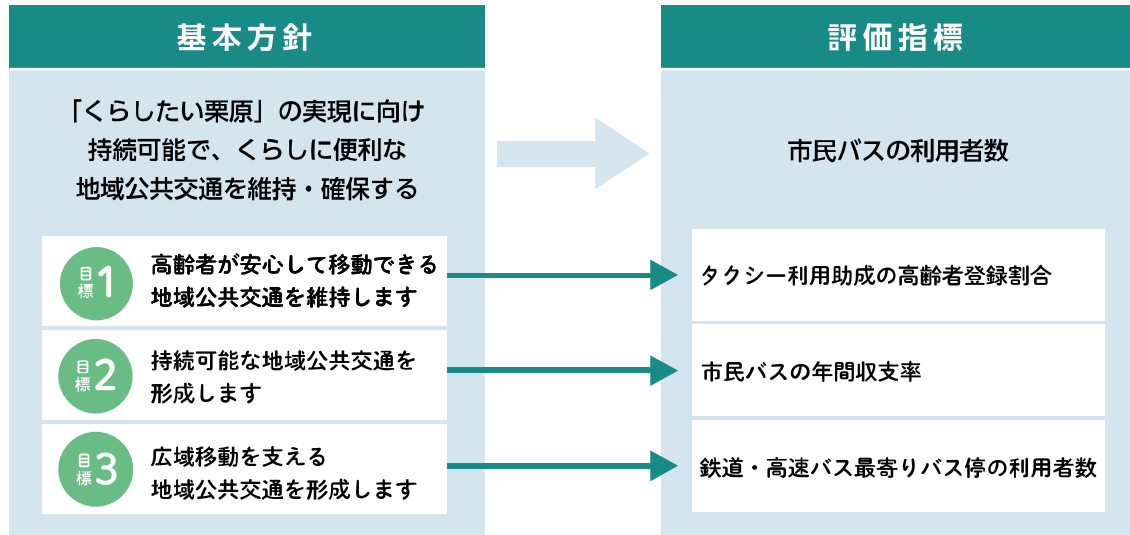


図 6-1 基本方針・目標と評価指標の関係

### 計画全体に対する評価指標

#### 【評価指標】市民バス利用者数

- ・計画全体に対する総合的な指標として、「市民バス全体の年間利用者数」を設定します。

#### 【指標の目標値設定】

- ・人口減少が進行する状況の中で現状の利用者数を維持することを目標とします。

#### ■算定方法

- ・市民バス全路線の年間利用者数を合計します。

表 6-3 目標値（計画全体）

指標	現況値 (令和3年度)	中間目標値 (令和8年度)	目標地値 (令和10年度)
市民バス利用者数	36万人	36万人(現状維持)	36万人(現状維持)

## 目標1「高齢者が安心して移動できる地域公共交通を維持します」に対する評価指標

### 【評価指標】タクシー利用助成の高齢者登録割合

・路線の再編や利用促進などの取組により、高齢者が安心して移動できる地域公共交通の実現状況を評価する指標として、「タクシー利用助成の高齢者登録割合」を設定します。

### 【指標の目標値設定】

・現況の利用者割合を維持することを目標とします。

### ■算定方法

・市全体の高齢者人口に対する年間タクシー利用助成の高齢者登録割合を算出します。

表 6-4 目標値（目標1）

指標	現況値 (令和3年度)	中間目標値 (令和8年度)	目標値 (令和10年度)
タクシー利用助成の高齢者登録割合	4.0%	4.1%	4.2%

## 目標2「持続可能な地域公共交通を形成します」に対する評価指標

### 【評価指標】市民バスの年間収支率

・路線再編、利用促進などの取組や運賃の見直しにより、収支率を向上して持続的に市の公共交通を維持できることを評価する指標として、「市民バスの年間収支率」を設定します。

### 【指標の目標値設定】

・現況の収支率を向上させることを目標とします。

### ■算定方法

・市民バス全路線の年間運行経費と年間収益額を集計し、年間運行経費に対する収益額の割合を算出します。

表 6-5 目標値（目標2）

指標	現況値 (令和3年度)	中間目標値 (令和8年度)	目標値 (令和10年度)
市民バスの年間収支率	10%	20%	20%

### 目標3「広域移動を支える地域公共交通を形成します」に対する評価指標

#### 【評価指標】鉄道・高速バス最寄りバス停の利用者数

・路線の再編や利用促進などの取組により、広域移動を支える地域公共交通の形成が実現できることを評価する指標として、「鉄道・高速バス最寄りバス停の利用者数」を設定します。

#### 【指標の目標値設定】

・市外や県外への広域移動の交通結節点となる鉄道や高速バスへのアクセス向上により、広域移動における市民バスの利用者が増加することを目標とします。

#### ■算定方法

・鉄道駅、高速バス停周辺の停留所における市民バスの年間利用者数を合計します。

表 6-6 目標値（目標3）

指標	現況値 (令和3年度)	中間目標値 (令和8年度)	目標値 (令和10年度)
鉄道・高速バス最寄り バス停の利用者数	9.6万人	10.3万人	10.3万人

## (2) 評価のために収集するデータと収集方法

各指標の評価に必要な資料・データを以下に示します。これらデータについては、毎年の施策進捗や傾向を把握するため、定期的に収集することとします。

表 6-7 収集データ及び収集方法

評価目標	指標	収集データ	収集方法	実施主体	実施時期
計画全体	市民バス 年間利用者数	・市民バス全路線の 年間利用者数	・日ごとの乗降者数・運賃 収入等の集計資料による 利用人数	栗原市 交通事業者	年1回
目標1	タクシー利用助成の 高齢者登録割合	・市全体の高齢者人口 ・タクシー利用助成の 高齢者の登録者数	・住民基本台帳による 市全体の高齢者人口 ・タクシー利用助成の 登録者の集計資料による 65歳以上の利用者数		
目標2	市民バスの 年間収支率	・年間運行経費額 ・年間運賃収入額	・乗降者数・運賃収入等の 集計資料による年間運行 経費、運賃収入		
目標3	鉄道・高速バス最寄り バス停の利用者数	・鉄道駅、高速バス停 周辺の市民バス 停留所の年間 乗降者数	・路線別停留所別乗降者数の 資料による鉄道駅、高速 バス停周辺の市民バス 停留所の年間乗降者数		

# 7

## 実施事業

7-1 地域の利用実態に合わせた地域公共交通への変更

7-2 市民バスの路線や便数等の見直し

7-3 適正な運賃への見直し

7-4 広域交通結節の改善

7-5 市民バス情報の周知

本計画では、各目標の達成に向けて次の事業を実施します。

## 7-1 地域の利用実態に合わせた地域公共交通への変更



### (1) 実施内容

- ・地区内外を問わず、タクシーを利用して自宅から目的地までの移動をサポートします。
- ・利用者が支払う料金は、居住地区内での利用は定額とし、居住地区外への利用はタクシー運賃の概ね半額とします。  
※花山地区は自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)を実施しており、今後も乗合デマンド交通を継続します。

### (2) 実施理由

- ・運行時刻や目的地等の制限をなくし、利便性の向上を図ります。

### (3) 実施効果

- ・利用者は時間と場所に縛られずに利用でき、通院や買い物が便利になると考えられます。

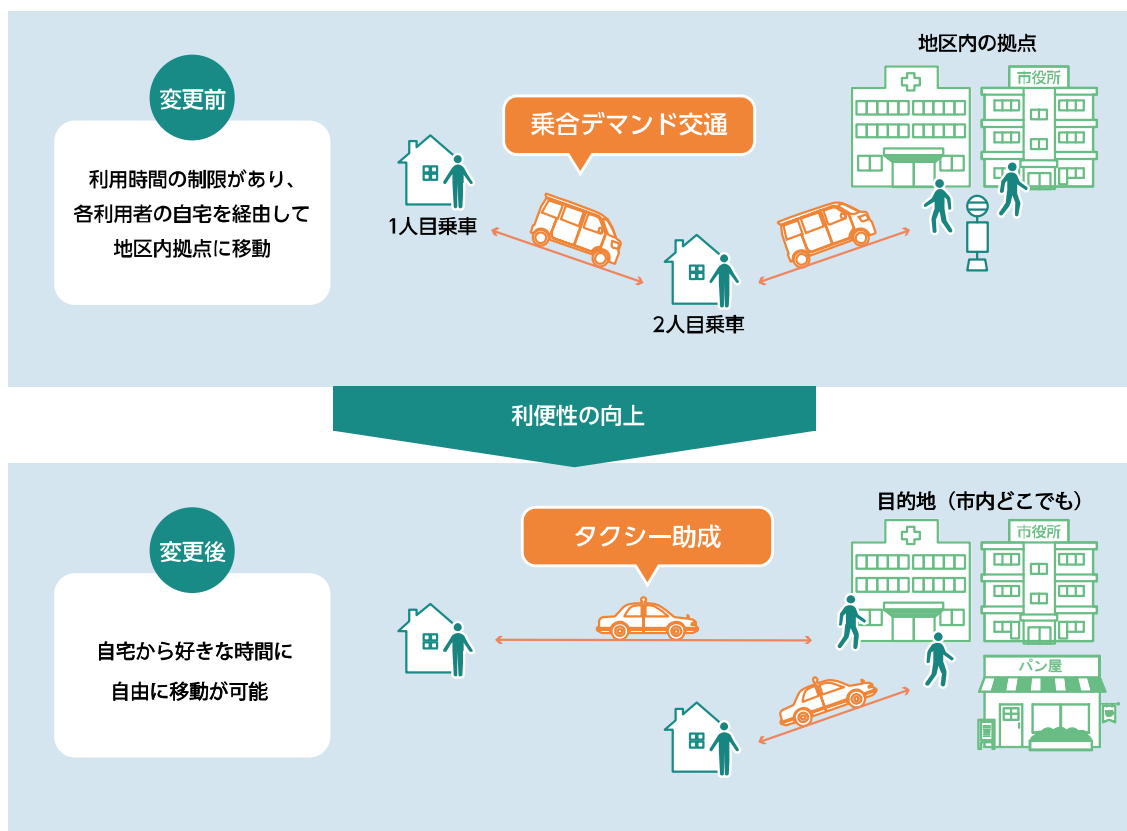


図 7-1 タクシーを活用した公共交通イメージ



## 7-2 市民バスの路線や便数等の見直し



### (1) 実施内容

- ・大崎市民病院線と古川線を統合し、利用者数に応じた便や車両を確保します。
- ・利用状況に応じた便数や車両サイズなどを検討します。

### (2) 実施理由

- ・通学生徒の増加と病院利用者が時間限定であることから適切な配車を図ります。

### (3) 実施効果

- ・路線の統合や便数等の見直しにより、運行経費の削減が想定されます。

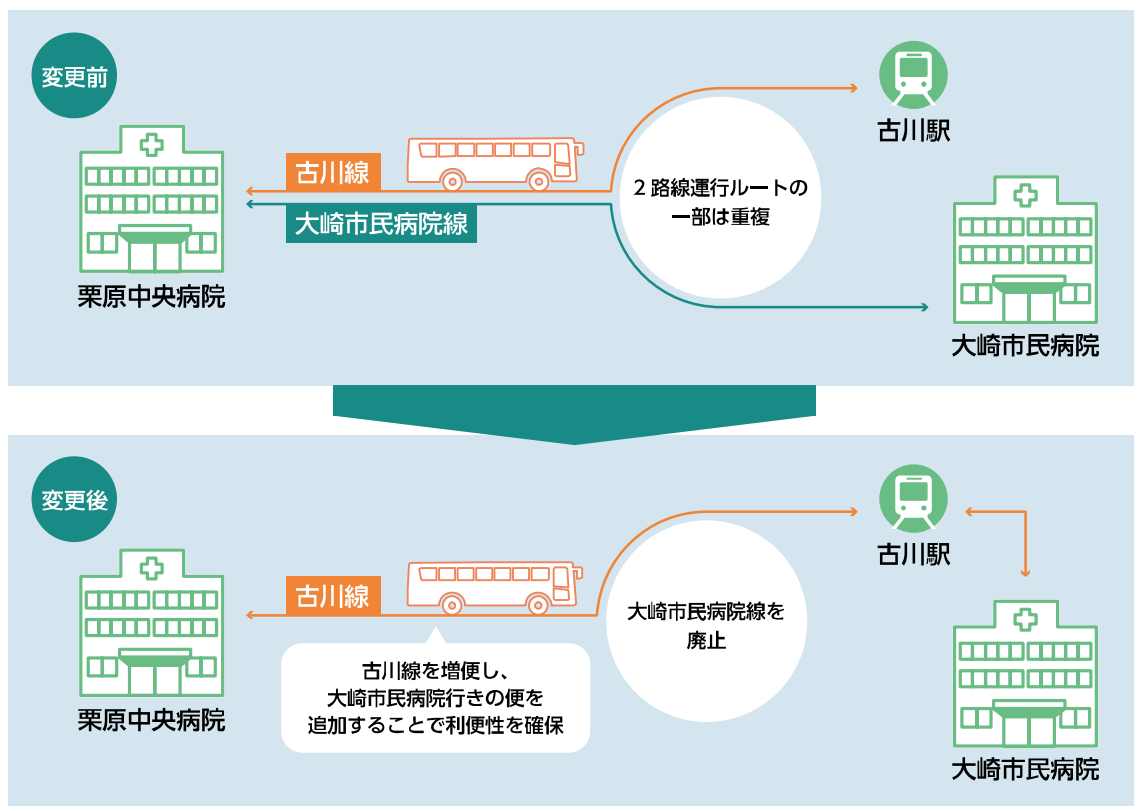


図 7-2 路線の統合イメージ

### 7-3 適正な運賃への見直し



- (1) 実施内容
  - ・持続可能な地域公共交通に向け、運賃の見直しを行います。
- (2) 実施理由
  - ・持続可能な地域公共交通を形成するため、運賃を見直し、収支率の改善を図ります。
- (3) 実施効果
  - ・適正な受益者負担により、収支の改善が見込まれます。

### 7-4 広域交通結節の改善



- (1) 実施内容
  - ・市域北部及び西部からくりこま高原駅まで直接接続できるように、築館一関線と花山線を「くりこま高原駅」まで延伸します。
- (2) 実施理由
  - ・これまで市域北部及び西部から広域移動につながる路線がなかったことから、くりこま高原駅まで延伸し、都市計画マスタープランにもとづく公共交通網の形成を図ります。
- (3) 実施効果
  - ・2路線の延伸により、市域北部及び西部からくりこま高原駅までのアクセスが改善され、地域住民の市外移動等がより便利になると考えられます。

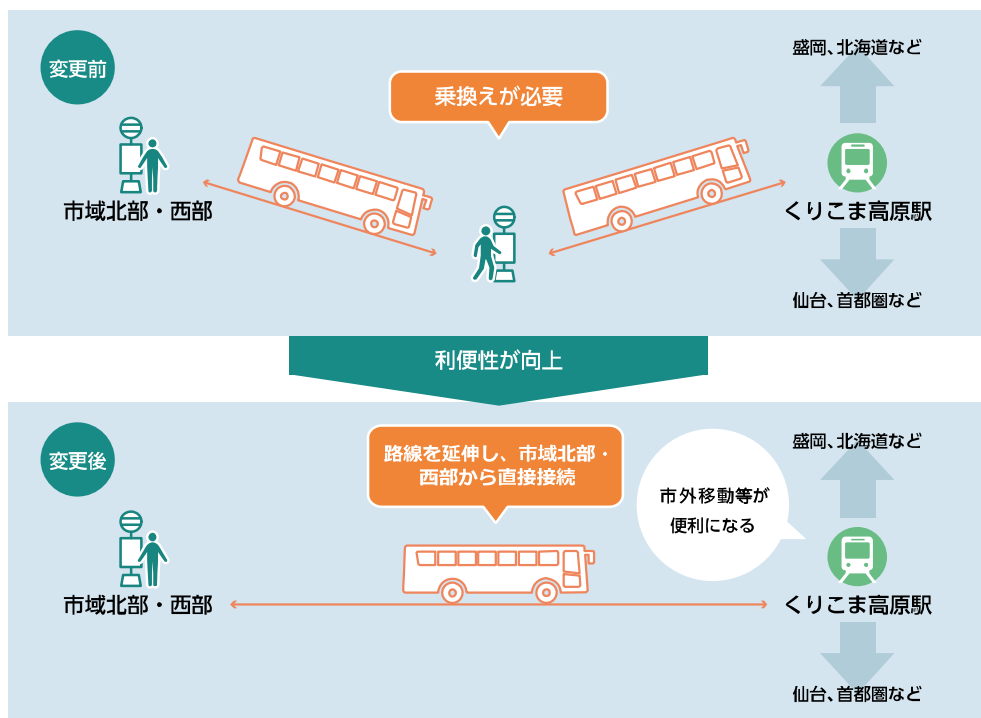


図 7-3 くりこま高原駅への接続イメージ

## 7-5 市民バス情報の周知



各目標の達成に向けた事業と併せて、以下の事業も実施します。

### (1) 実施内容

- ・これまでと同様に「栗原市民バス利用ガイド」を配布します。

### (2) 実施理由

- ・情報を周知し、公共交通の利用促進を図ります。

### (3) 実施効果

- ・今回の見直しでは運賃や路線の統合・延伸など多くの変更があったことから、これらの情報も含めた利用ガイドを作成・配布することで、公共交通の利用促進につながると思われます。

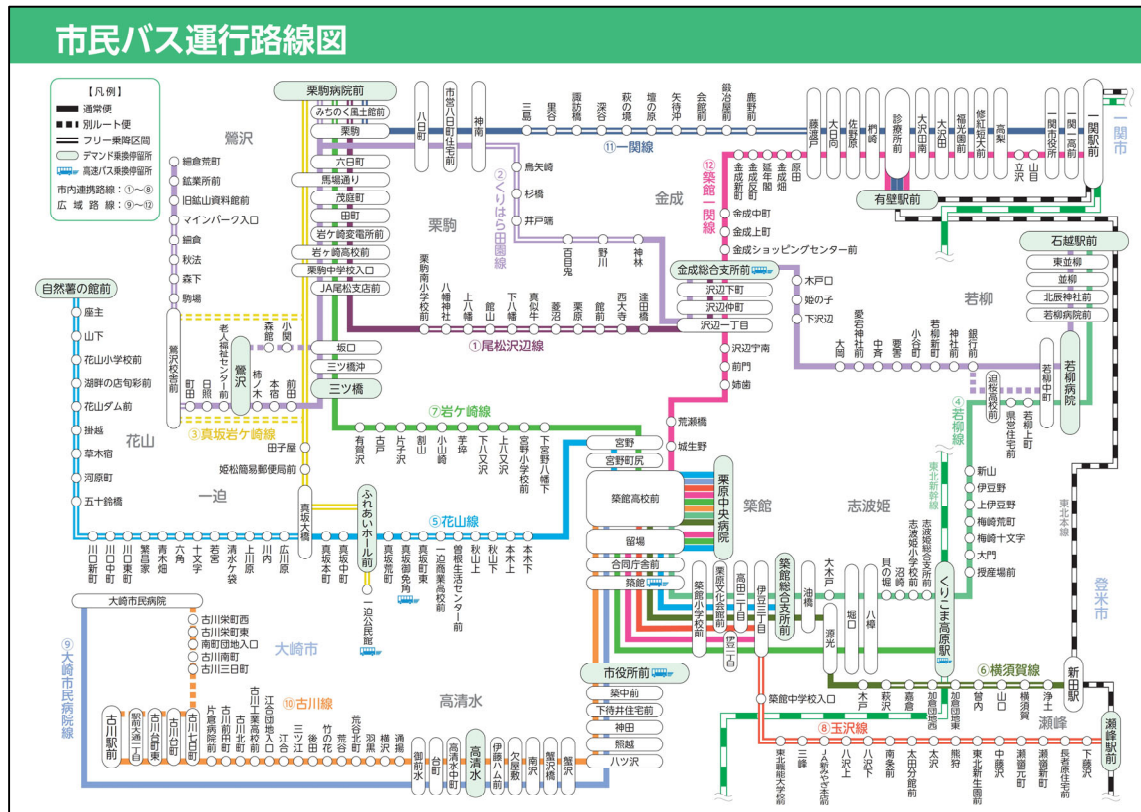
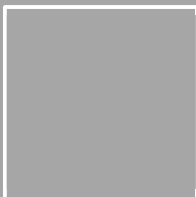


図 7-4 栗原市民バス利用ガイドの例





資料編

## 資料編 目次

1	市民アンケート調査結果.....	1
2	高校生アンケート調査結果.....	17

## 1 市民アンケート調査結果

## 1-1 アンケート概要

### (1) アンケートの目的

本アンケートは、18 歳以上の市民を対象に、移動実態やバスに関する意識を把握する目的で令和 4 年 2 月に実施しました。

### (2) 対象者

アンケートの配付数は次のとおりであり、回収率 30%を想定し、信頼度 85%となる 420 枚の回収を想定して各地区 140 人(住民基本台帳無作為抽出)を配布しました。

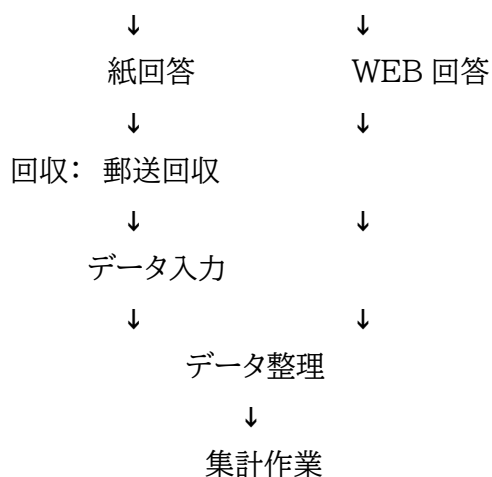
地区別配付数 (単位：枚)

地区	配付数	地区	配付数
築館	140	瀬峰	140
若柳	140	鶯沢	140
栗駒	140	金成	140
高清水	140	志波姫	140
一迫	140	花山	140
		合計	1,400

### (3) 配付回収方法

本アンケートは、紙および WEB の併用方式で実施し、次の方法で配布、回収しました。

配付： 受託業者から対象者に郵送配付



### (4) 回答状況

配付数 1,400 枚、回答数 709 枚で、回答率 50.6%となりました。



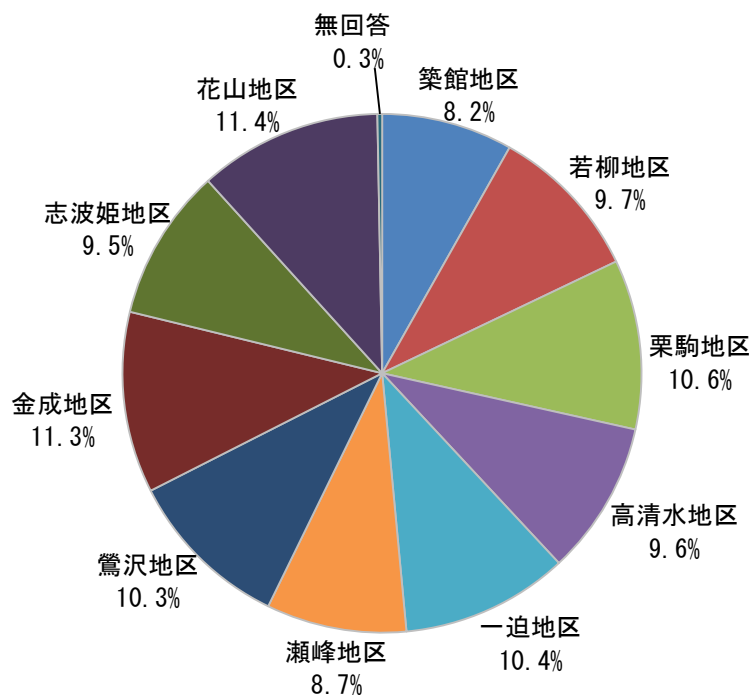
## 1-2 アンケート結果

### 1 あなた自身について

#### 【問1-1】あなたのお住まいを教えてください。

概ね全地区から平均的に回答が得られました。

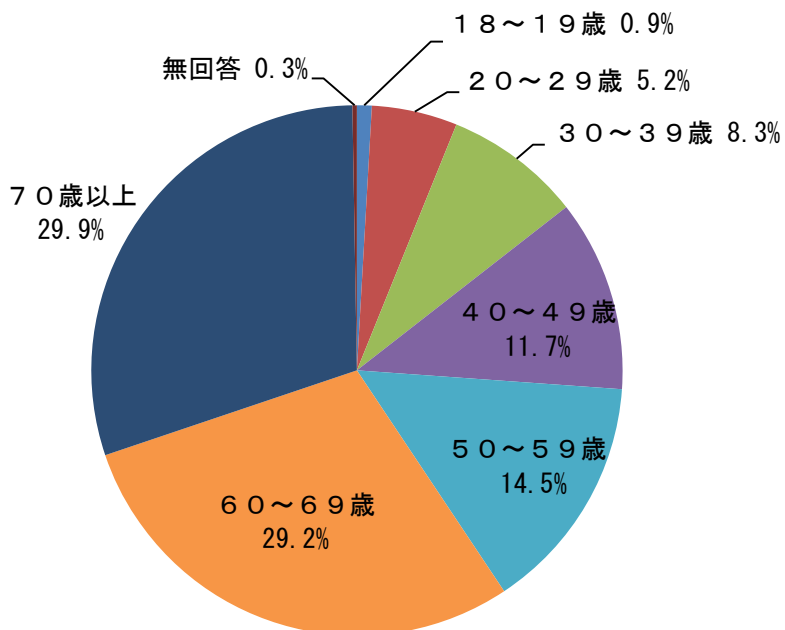
(回答者 N=709 人)



#### 【問1-2】あなたの年齢を教えてください。

高齢者回答数が多くっており、特に70歳以上の回答が約3割を占めています。

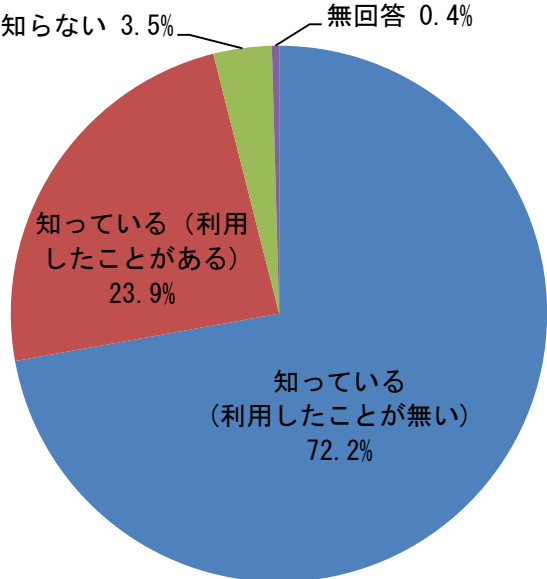
(回答者 N=709 人)



**【問 1-3】 市民バスをご存知ですか。**

市民バスの認知度は、全体の約 96.1%が「知っている」と答えるが、うち「利用したことが無い」が全体の約 72.2%を占めています。

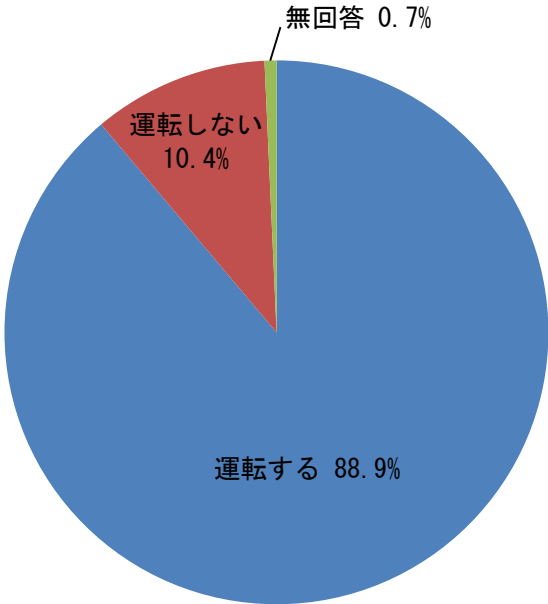
(回答者 N=709 人)



**【問 1-4】 普段、自動車を運転されますか。**

運転する人が約 9 割となっており、多くが普段自動車を運転しています。

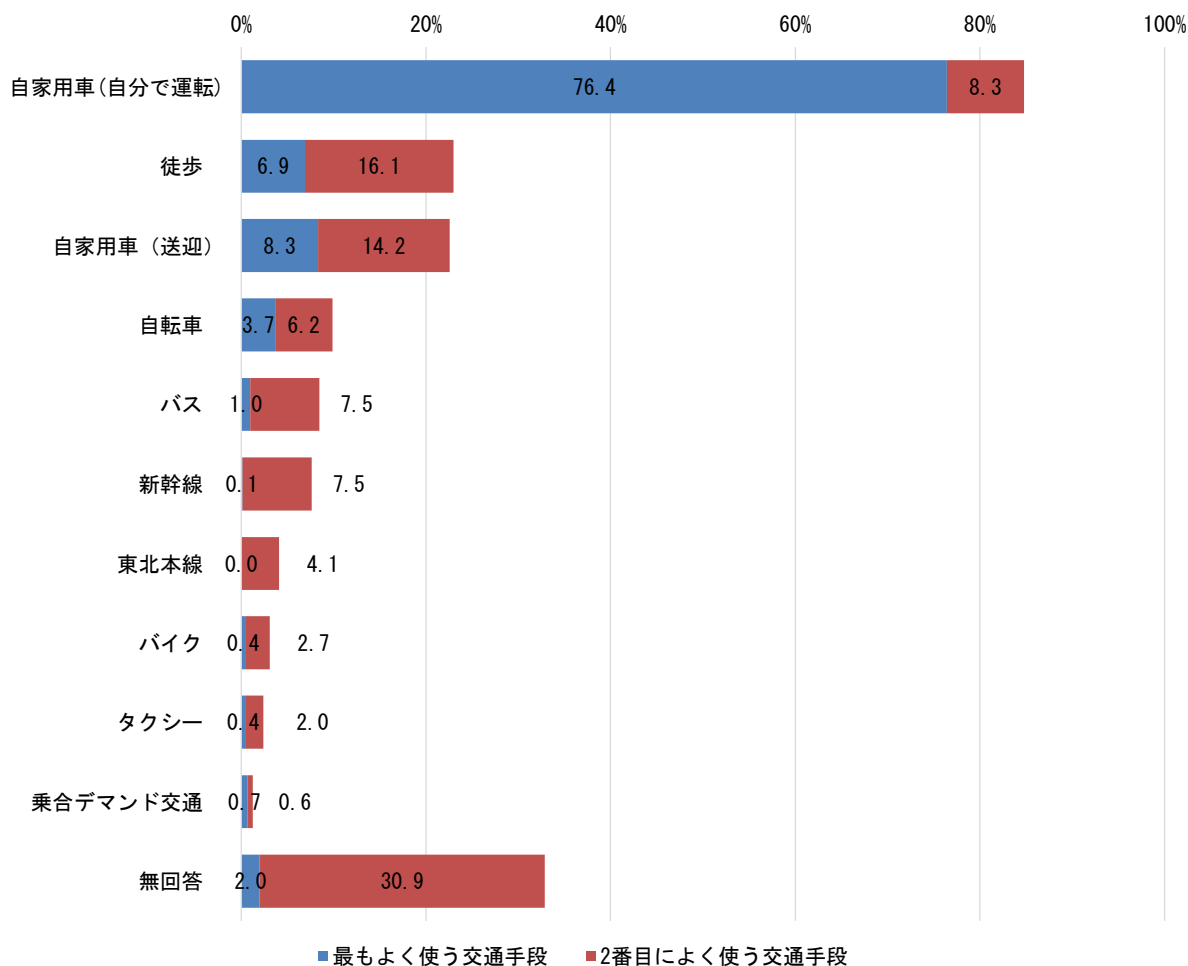
(回答者 N=709 人)



【問1-5】主な移動手段は何ですか。（利用頻度の高いものを2つまでお選びください）

主な移動手段は「自家用車(自分で運転)」が突出して多くなっています。

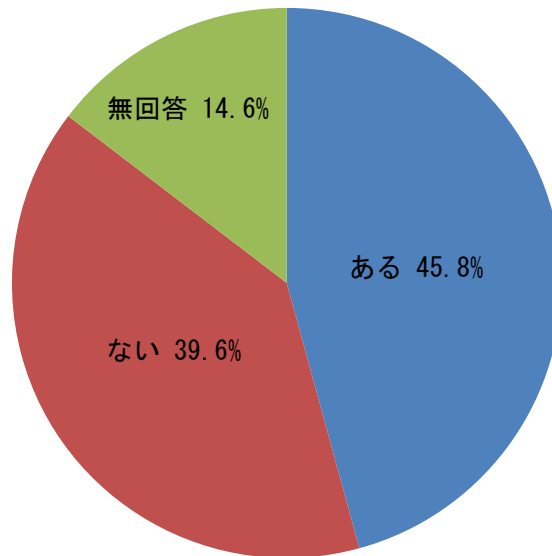
(回答者 N=709 人)



**【問1-6】70歳以上の人で運転免許証をお持ちの方にお聞きします。**  
**○運転免許証を返納する意思はありますか。**

45.8%が返納の意思があると回答しています。

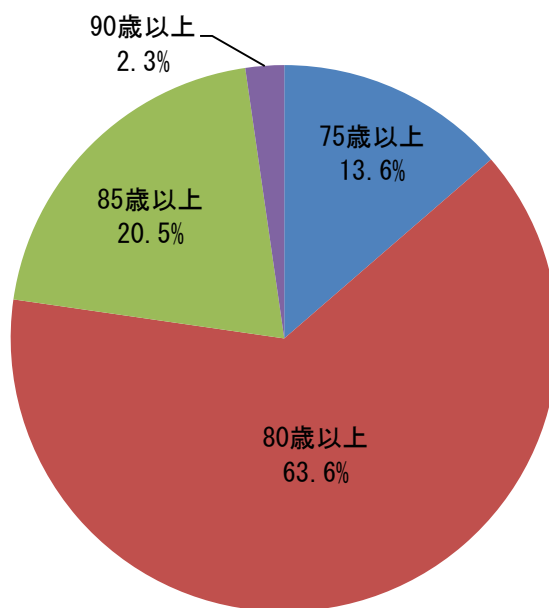
(回答者 N=212 人)



**○返納予定を教えてください。(概ね何歳を予定)**

「80歳以上」が63.6%を占めています。

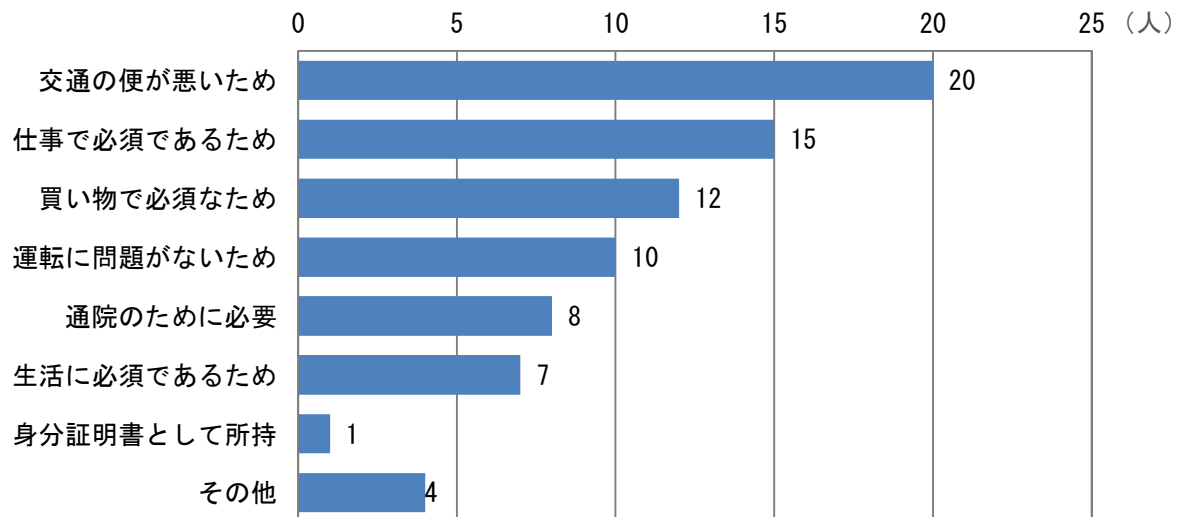
(回答者 N=88 人)



○返納しない理由を教えてください。

返納しない理由は、「交通の便が悪いため」が20人と最も多く、回答者の3割近くを占めます。次いで「仕事で必須であるため」、「買い物で必須なため」となっています。

(回答者 N=77 人)



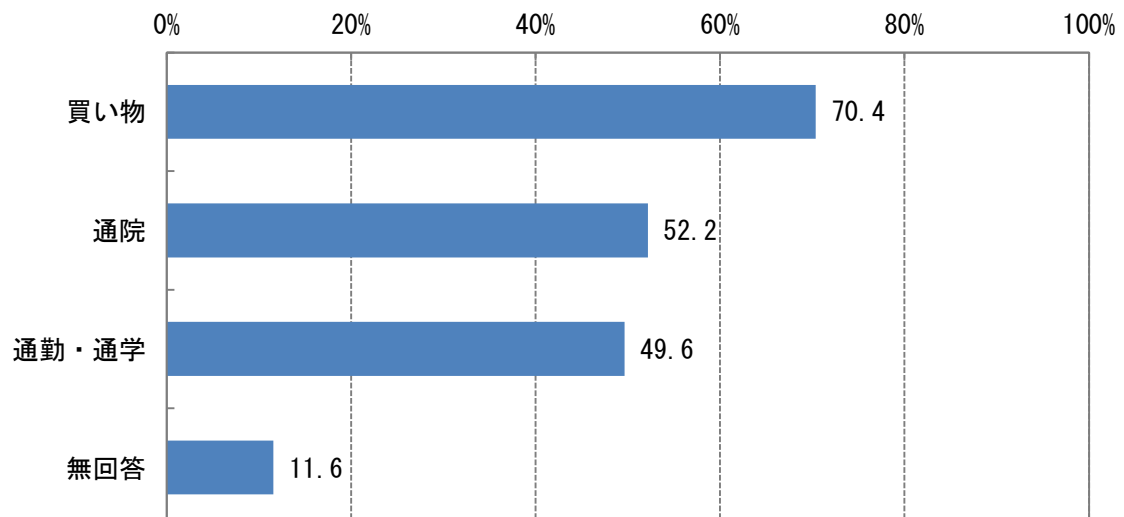
2 主な移動について

【問2】 普段の主な移動（外出）についてお尋ねします。

移動の目的を教えてください。（複数回答）

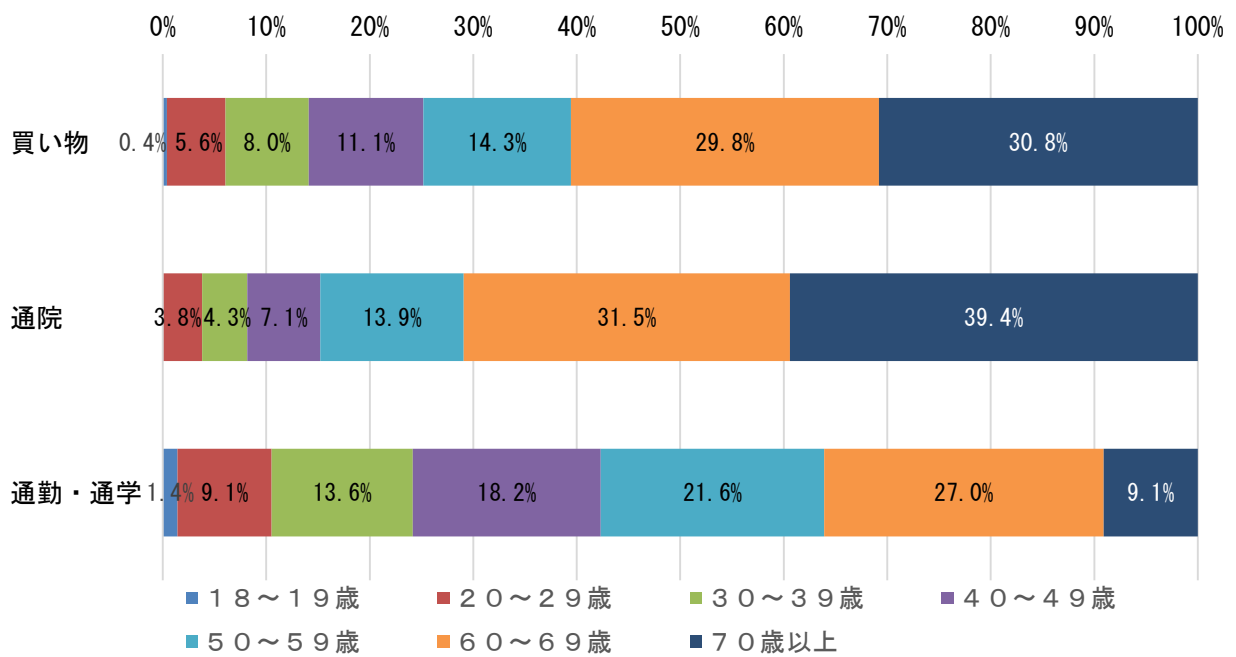
「買い物」と回答している人が70.4%を占めており、次いで「通院」が52.2%、「通勤・通学」が49.6%となっています。

(回答者 N=709 人)



年齢別では、買い物および通院目的と回答した人は 60 歳以上の割合が高くなっています。  
また、通勤・通学については、59 歳以下の割合が高くなっています。

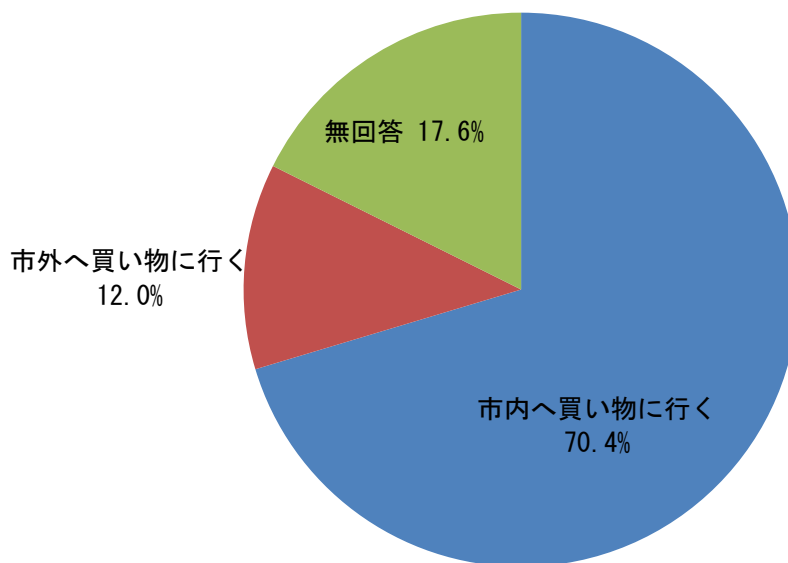
(回答者：買い物 N=497 人、通院 N=368 人、通勤・通学 N=352 人)



**【問2-1】日頃の買い物（食材や日用品など）についてお尋ねします。**  
○よく行くお店はどこですか。

70.4%が市内で買い物しています。

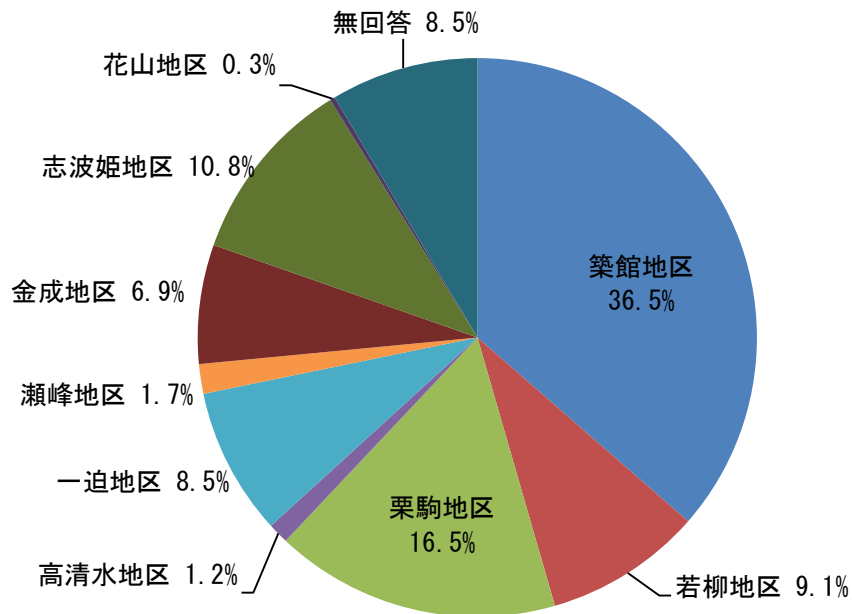
(回答者 N=499 人)



○よく行く地区はどこですか。(市内)

買い物目的でよく行く地域は築館地区が最も多く、次いで栗駒地区、志波姫地区となっています。

(回答者 N=351 人)



居住地別では、概ね自地区で買い物しているものの、高清水地区、一迫地区、瀬峰地区、鷹沢地区、金成地区、花山地区は、他地区での買い物が多くなっています。

(居住地区-よく行く地区)

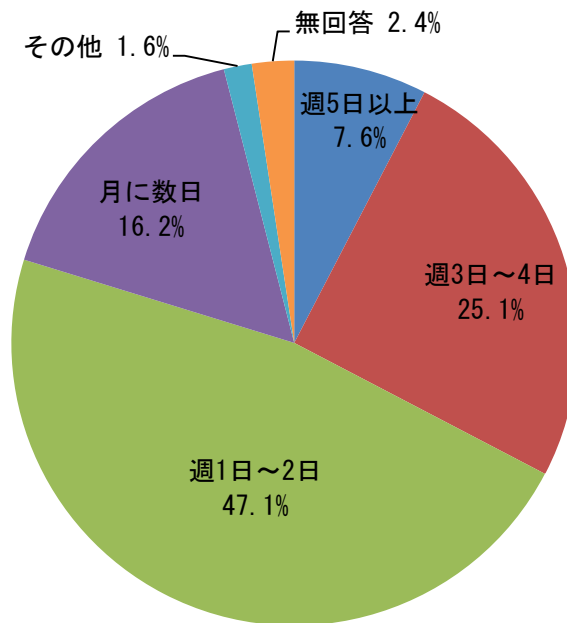
(単位:人)

居住地区 \ よく行く地区	よく行く地区										計
	築館	若柳	栗駒	高清水	一迫	瀬峰	鷹沢	金成	志波姫	花山	
築館	24									3	27
若柳	1	28						3	1		33
栗駒	5		32					3	3		43
高清水	10			4							14
一迫	18				11					2	31
瀬峰	5					5			1		11
鷹沢	17		24		1				1		43
金成	10	2	2					17	6		37
志波姫	14	2				1			21		38
花山	24				18					1	43
計	128	32	58	4	30	6		23	38	1	320

**【問2-2】 どのくらいの頻度で行きますか。**

買い物の頻度は週1~2回が最も多く、次いで週3~4日となっています。

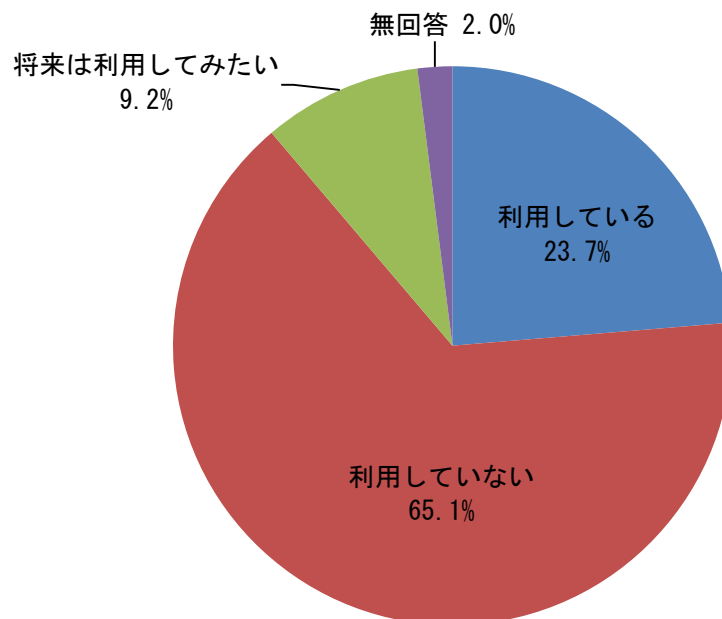
(回答者 N=499 人)



**【問2-3】 普段、食材や日用品等の移動販売や宅配サービスを利用されていますか。**

移動販売や宅配サービスを利用している人は約23.7%であり、利用してみたいと答える人は9.2%となっています。これらを合わせると約3割の人が移動販売や宅配サービスを利用している、または利用意向があります。

(回答者 N=499 人)



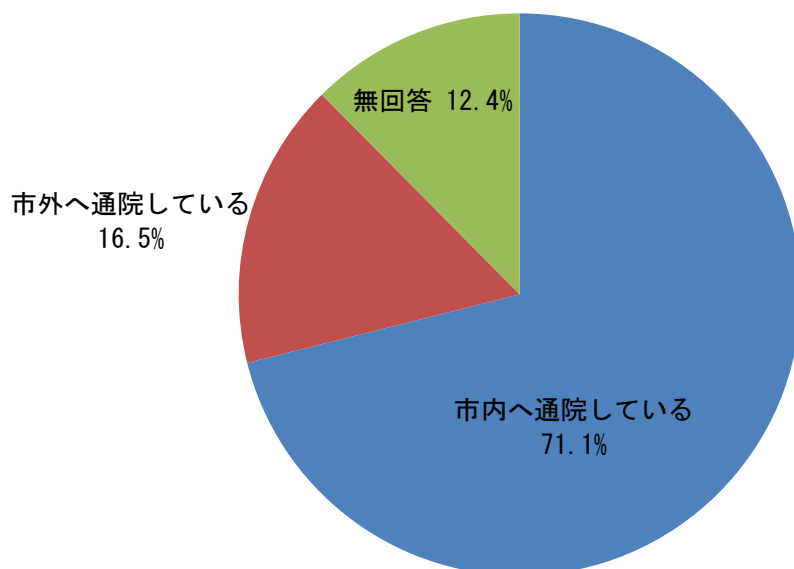


【問2-4】定期的な通院についてお尋ねします。

○よく行く病院はどこですか。

通院については、市内に通院している人が71.1%、市外が16.5%という結果です。

(回答者 N=370 人)



居住地区別では、築館地区、若柳地区、栗駒地区、一迫地区に各地域から通院している人が多くなっています。

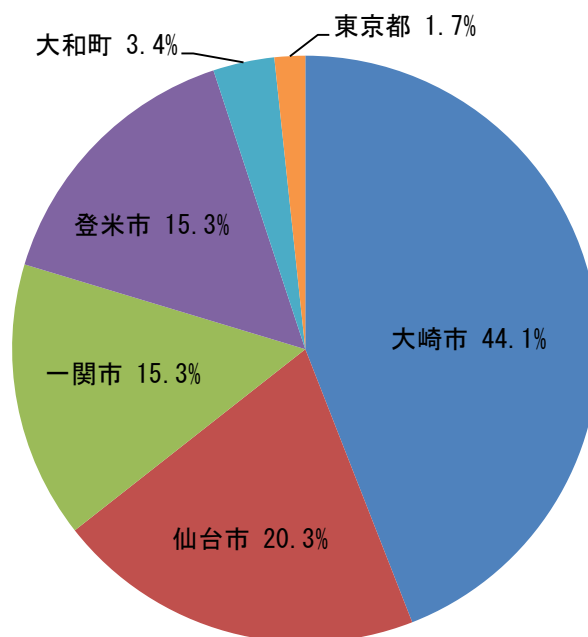
(居住地区-よく行く病院①の地区)

(単位:人)

居住地区	病院①の所在地										計
	築館	若柳	栗駒	高清水	一迫	瀬峰	鶯沢	金成	志波姫	花山	
築館	17		2			1			1		21
若柳	7	17				1					25
栗駒	5	1	22					2	2		32
高清水	3			5	1	2					11
一迫	13				9				1		23
瀬峰	2					12			1		15
鶯沢	4	3	20				7	2			36
金成	8	4	4					10	1		27
志波姫	14	1	1		2			1	7		26
花山	13	1	1		16				1	5	37
計	86	27	50	5	28	16	7	15	14	5	253

また、市外に通院している人のうち、大崎市が最も多く 44.1%、次いで仙台市 20.3%、一関市と登米市 15.3%となっています。

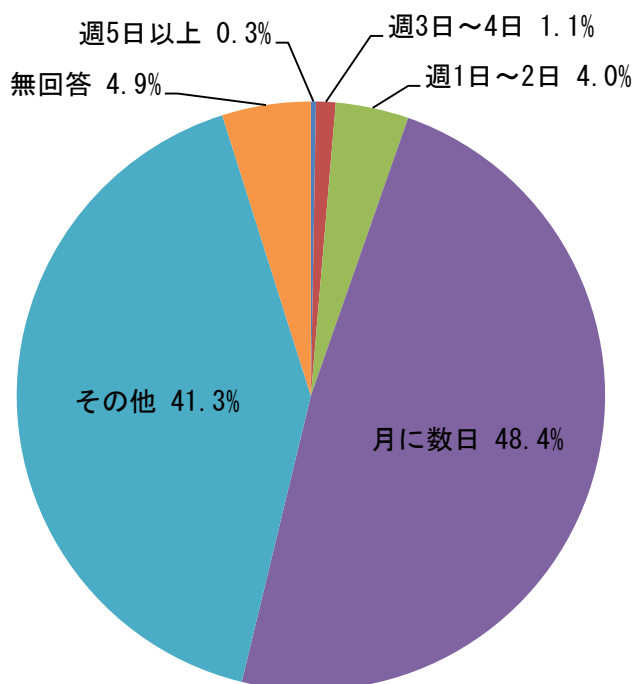
(回答者 N=59 人)



**【問2-5】どのくらいの頻度で通院しますか。**

通院は、約半数が「月に数日」と回答しています。

(回答者 N=370 人)

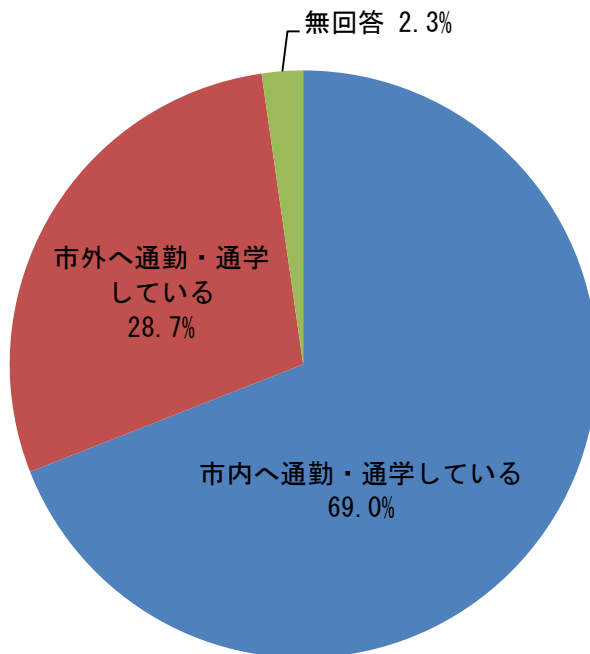


【問2-6】通勤・通学（大学・専門学校等）についてお尋ねします。

○会社や学校の所在地はどこですか。

通勤・通学は、約7割が市内、約3割が市外という結果です。

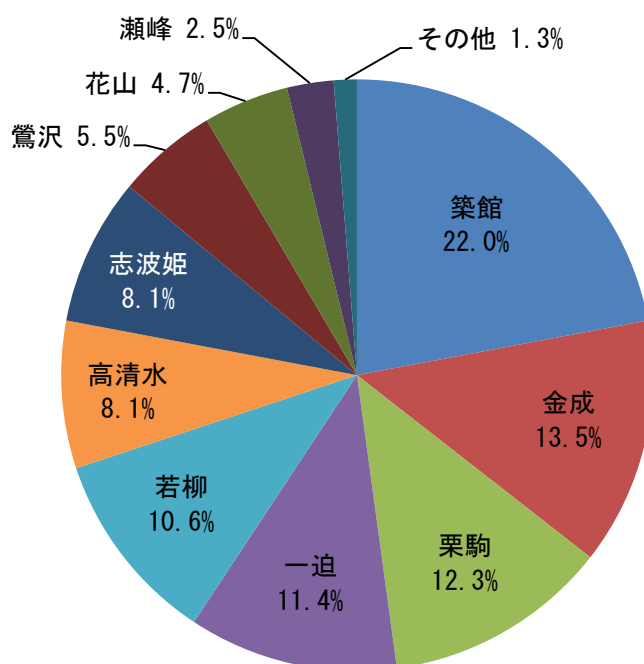
(回答者 N=352 人)



○通勤・通学先をご記載ください。（市内）

市内の通勤・通学先は、築館が最も多く22.0%、次いで金成13.5%、栗駒12.3%となっています。

(回答者 N=235 人)



居住地別では、築館への通勤・通学が最も多く、次いで金成、栗駒、若柳となっています。

(居住地-通勤・通学先(市内))

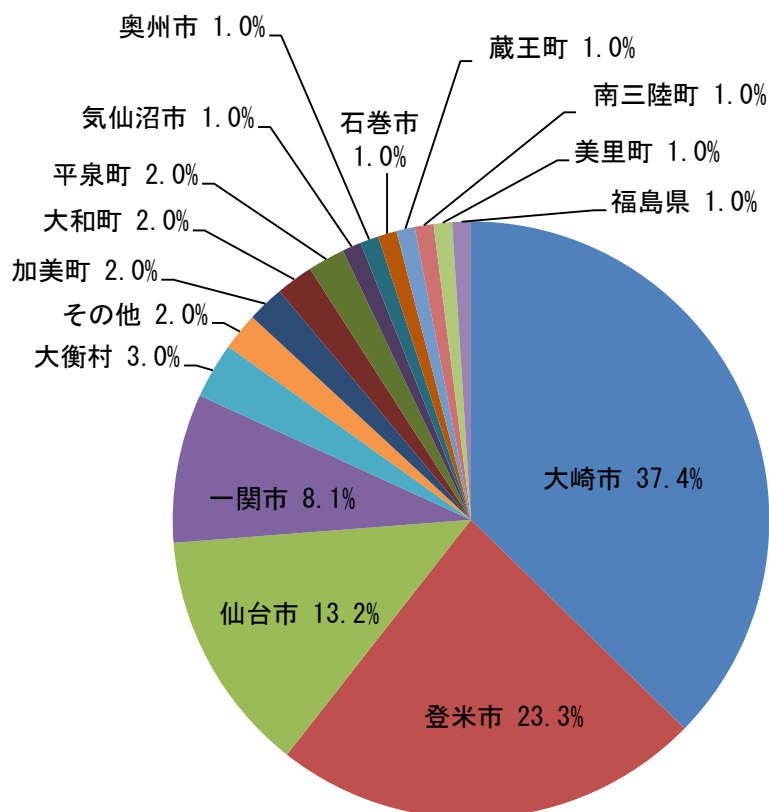
(単位:人)

通勤・通学先	築館	若柳	栗駒	高清水	一迫	瀬峰	鶯沢	金成	志波姫	花山	その他	計
居住地												
築館	14	2	4	1	2		2		1			26
若柳	3	12	1	2	1	1		3	2			25
栗駒	4	1	11		6			5	1			28
高清水	3	1		7		1			1		1	14
一迫	6	1	1	4	10		1	2	2			27
瀬峰	1			5		2			1			9
鶯沢	6	2	6		2		9	2		1	1	29
金成	2	3	4				1	16	2			28
志波姫	7	2				2		4	8		1	24
花山	5	1	2		6				1	10		25
計	51	25	29	19	27	6	13	32	19	11	3	235

○通勤・通学先をご記載ください。(市外)

市外の通勤・通学先は大崎市が37.4%と最も多く、次いで登米市23.3%、仙台市13.2%となっています。県外では一関市が8.1%と多くなっています。

(回答者 N=99 人)



居住地別では、大崎市への通勤・通学が最も多く、次いで登米市、仙台市となっています。

(居住地-通勤・通学先(市外))

(単位:人)

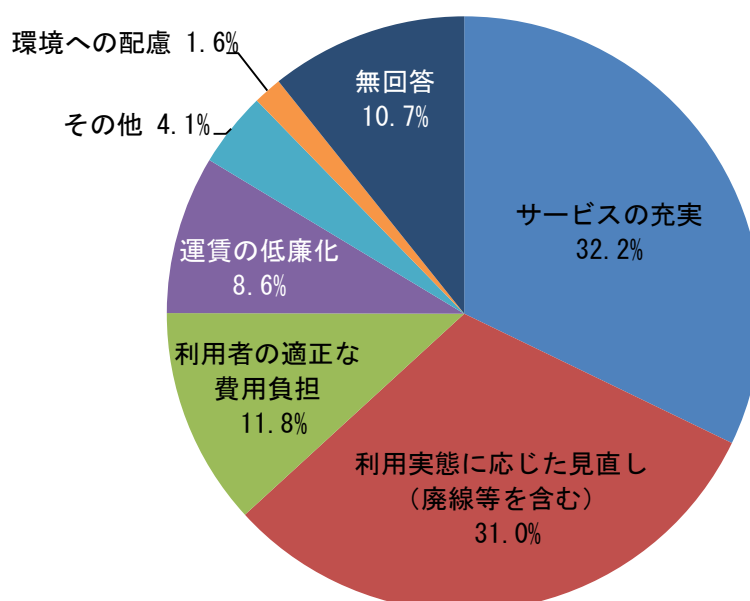
居住地	通勤・通学先	大崎市	登米市	仙台市	一関市	大衡村	加美町	大和町	平泉町	気仙沼市	石巻市	蔵王町	南三陸町	美里町	奥州市	福島県	その他	計
築館		2	1					1										4
若柳		4	4	2	3	1												14
栗駒		2	1	1						1								5
高清水		9	3	3		1	1				1							18
一迫		5		2			1						1				1	10
瀬峰		8	8	3	1	1						1						22
鶯沢		2	1		1			1										5
金成			2		2				2					1				7
志波姫		2	3	2	1										1		1	10
花山		3														1		4
計		37	23	13	8	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	99

### 3 地域公共交通のあり方について

【問3】今後の地域公共交通（市民バスや乗合デマンド交通）のあり方はどのようなものが望ましいと思いますか。（単一回答）

「サービスの充実」と「利用実態に応じた見直し(廃線等を含む)」が概ね3割となっており、また「利用者の適正な費用負担」と回答している人が11.8%となっています。

(回答者 N=709 人)

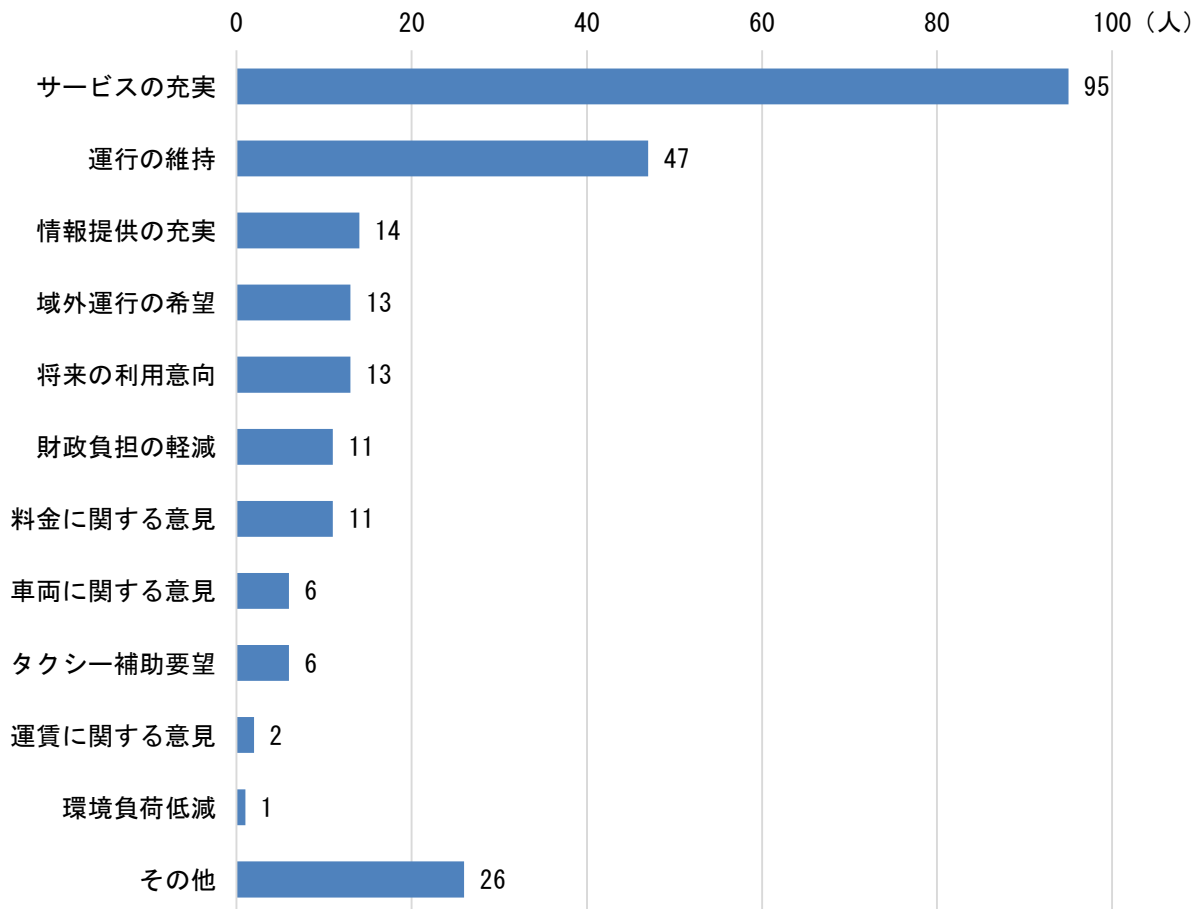


#### 4 その他

【問4】市民バスや乗合デマンド交通の改善点など、栗原市の公共交通についてご意見がございましたらご自由にご記入ください。

自由意見を分類した結果は、「サービスの充実」に関する意見が多く、次いで「運行の維持」、「情報提供の充実」となっています。また、見直しについては財政負担を考慮すべき意見も見られます。

(回答者 N=245 人)



## 2 高校生アンケート調査結果

## 2-1 アンケート概要

---

### (1) アンケートの目的

本アンケートは、バスの利用が多い高校生を対象に、移動実態やバスに関する意識を把握する目的で令和4年2月に実施しました。

### (2) 対象生徒数

対象生徒は次のとおりです。

学校名	1年生	2年生	合計
築館高等学校	162	144	306
迫桜高等学校	133	157	290
岩ヶ崎高等学校	42	65	107
一迫商業高等学校	33	34	67
古川高等学校	29	32	61
古川工業高等学校	5	17	22
古川黎明中学校・高等学校	14	2	16
古川学園高等学校	7	14	21
佐沼高等学校	19	25	44
一関第一高等学校	2	3	5
一関学院高等学校	3	2	5
計	449	495	944

### (3) 回答状況

配付数 944 枚、回答数 817 枚で、回答率 86.5%となりました。



## 2-2 アンケート結果

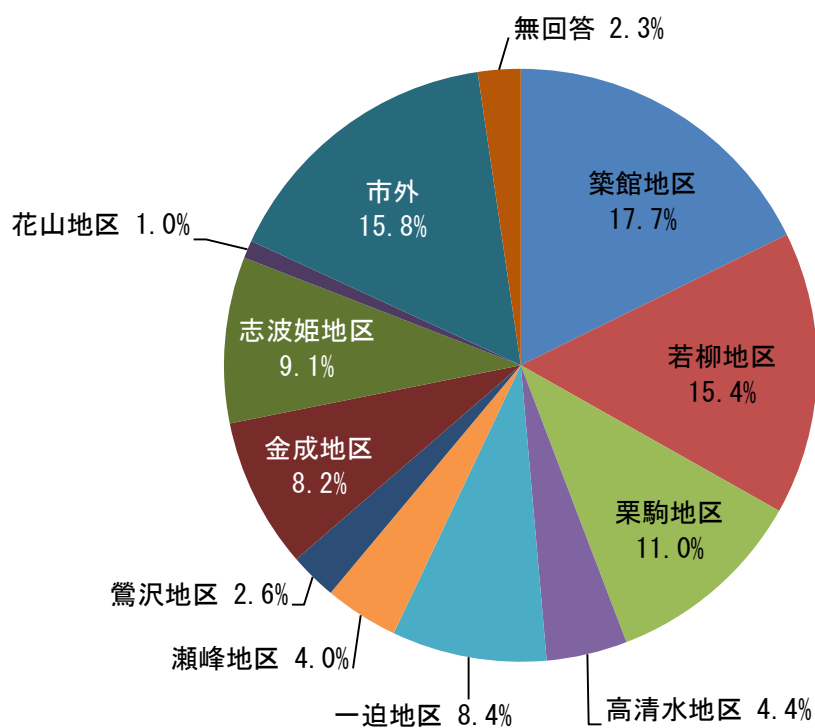
問1 あなた自身について、お尋ねします。

【問1-2】あなたお住まいをお答えください。

回答者の居住地区は、市内が約8割、市外が約2割です。

市内において、最も多いのは築館地区(17.8%)、次いで若柳地区(15.4%)、栗駒地区(10.9%)となっています。

(回答者 N=817 人)



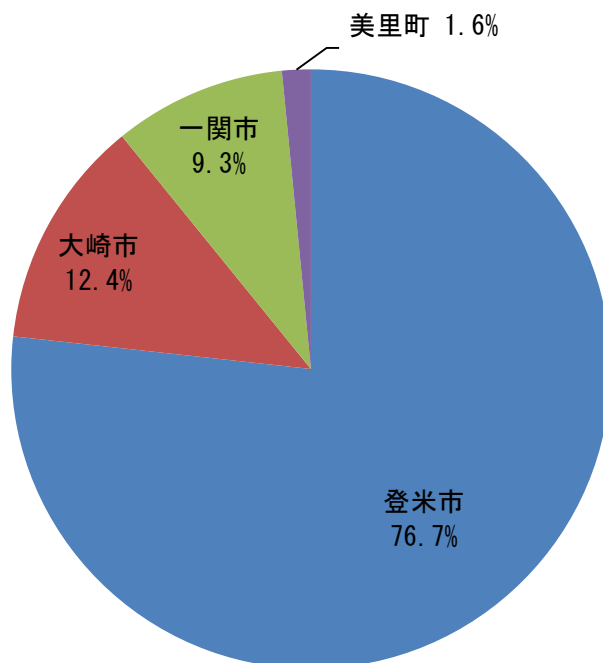
学校別の回答者居住地区 集計結果

(単位：人)

居住地区 学校	築館地区	若柳地区	栗駒地区	高清水地区	一迫地区	瀬峰地区	鶯沢地区	金成地区	志波姫地区	花山地区	登米市	大崎市	美里町	一関市	総計
築館高等学校	66	31	23	7	31	11	8	31	27	3	12	12			262
迫桜高等学校	25	66	18	7	7	10	4	23	35		87	1	1	12	296
岩ヶ崎高等学校	4	10	35		6		6	6	2						69
一迫商業高等学校	23	1	4	5	18	1		2	3	4		2			63
古川高等学校	12	3	4	3	2	4		1	2						31
古川工業高等学校	6	1	1	7	2	4		1	1						23
古川黎明高等学校	1					1	1					1	1		5
古川黎明中学校	4	1	1	3	1		1								11
古川学園高等学校	4	2		3	2	1			1	1					14
佐沼高等学校		9	1	1		1		2	3						17
一関第一高等学校		1	1				1	1							4
一関学院高等学校		1	2												3
総計	145	126	90	36	69	33	21	67	74	8	99	16	2	12	798

市外に居住していると回答している人のうち、最も多いのが登米市 76.7%、次いで大崎市 12.4%、一関市 9.3%となっています。

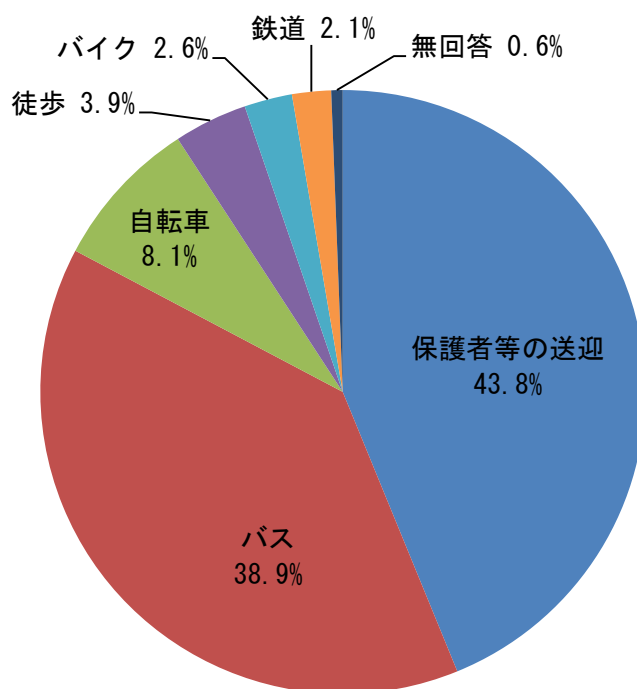
(回答者 N=129 人)



**【問 1-3】 普段の登下校時に利用する主な移動手段をお答え下さい。**

登下校の移動手段は保護者の送迎が最も多く 43.8%であり、次いでバス(38.9%)となっています。

(回答者 N=817 人)



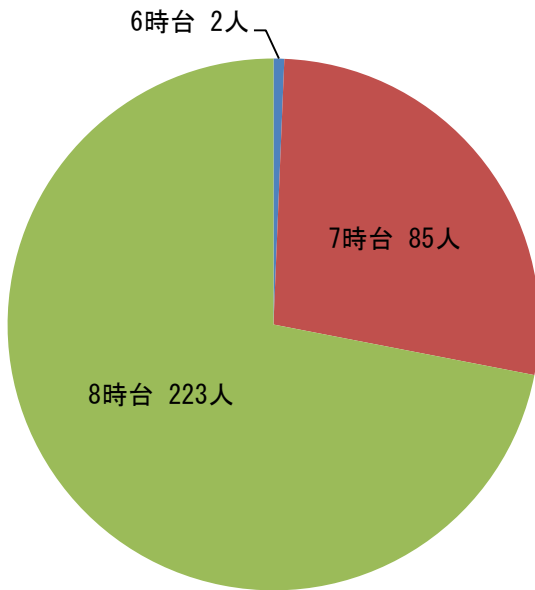
**問2 市民バス等についてお聞かせください。**

**【問2-2】 普段の登下校時に利用したいバスの時間帯をお答えください。**

登校時は、学校の始業時間に合わせて7～8時台の利用が多くなっています。一方、下校時は、16～19時に分散しています。

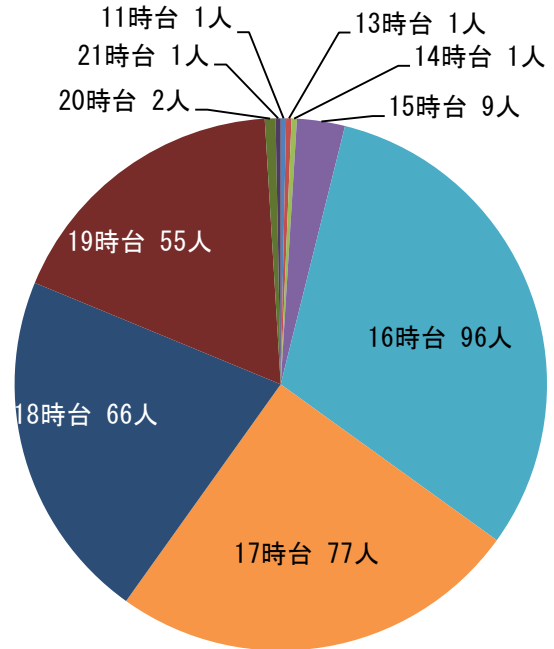
**【登校時】 学校到着時刻**

(回答者 N=310 人)



**【下校時】 学校出発時刻**

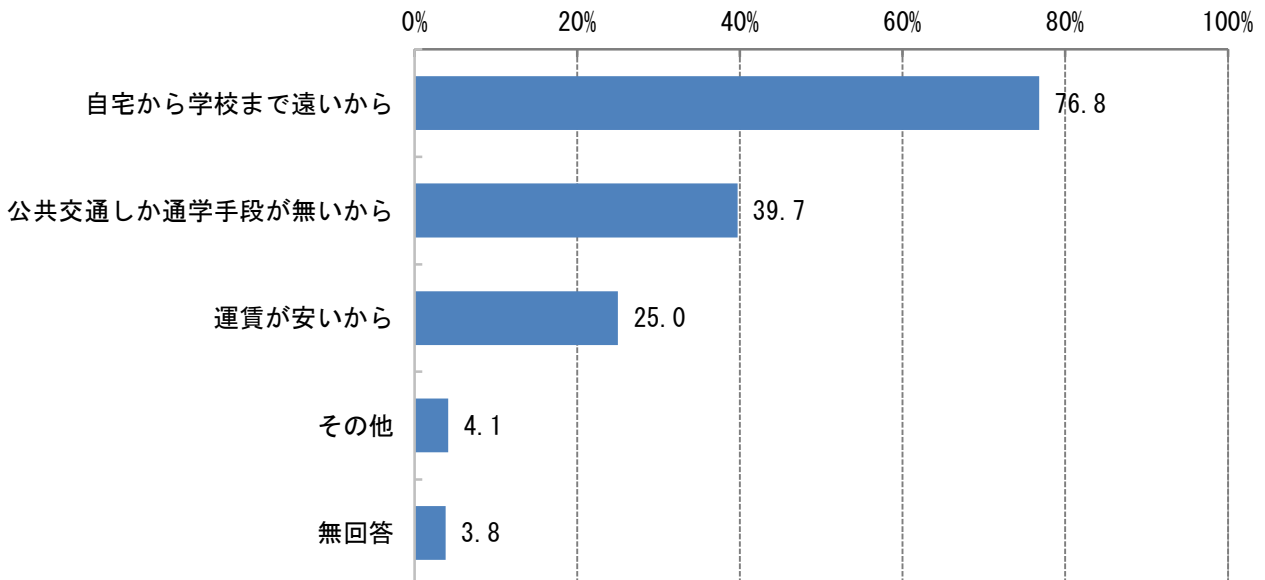
(回答者 N=309 人)



**【問2-3】 市民バスを利用する理由をお答えください。(複数回答)**

市民バスを利用する理由について、76.8%が「自宅から学校まで遠いから」を選択しています。また、39.7%が「公共交通しか通学手段が無いから」を理由の一つとして挙げています。

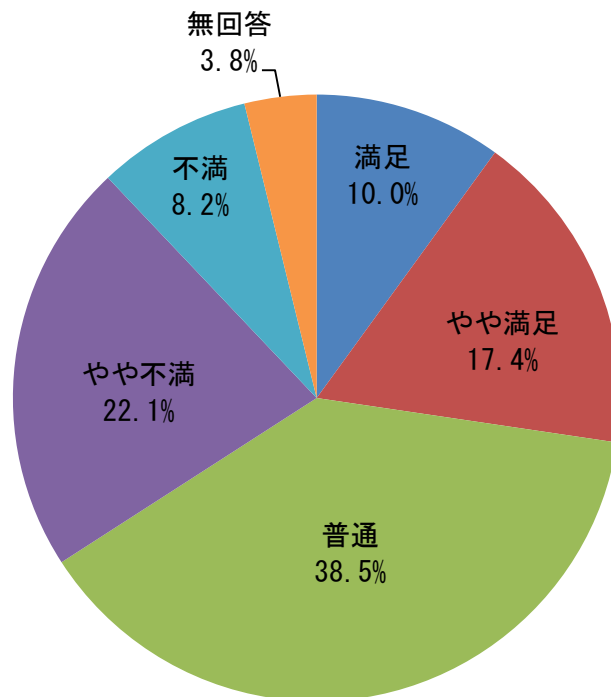
(回答者 N=340 人)



**【問2-4】日頃利用している市民バスの満足度を教えてください。**

「満足」と「やや満足」を合わせると、27.4%が満足している結果となっています。一方で「やや不満」と「不満」を合わせて30.3%が不満と感じています。

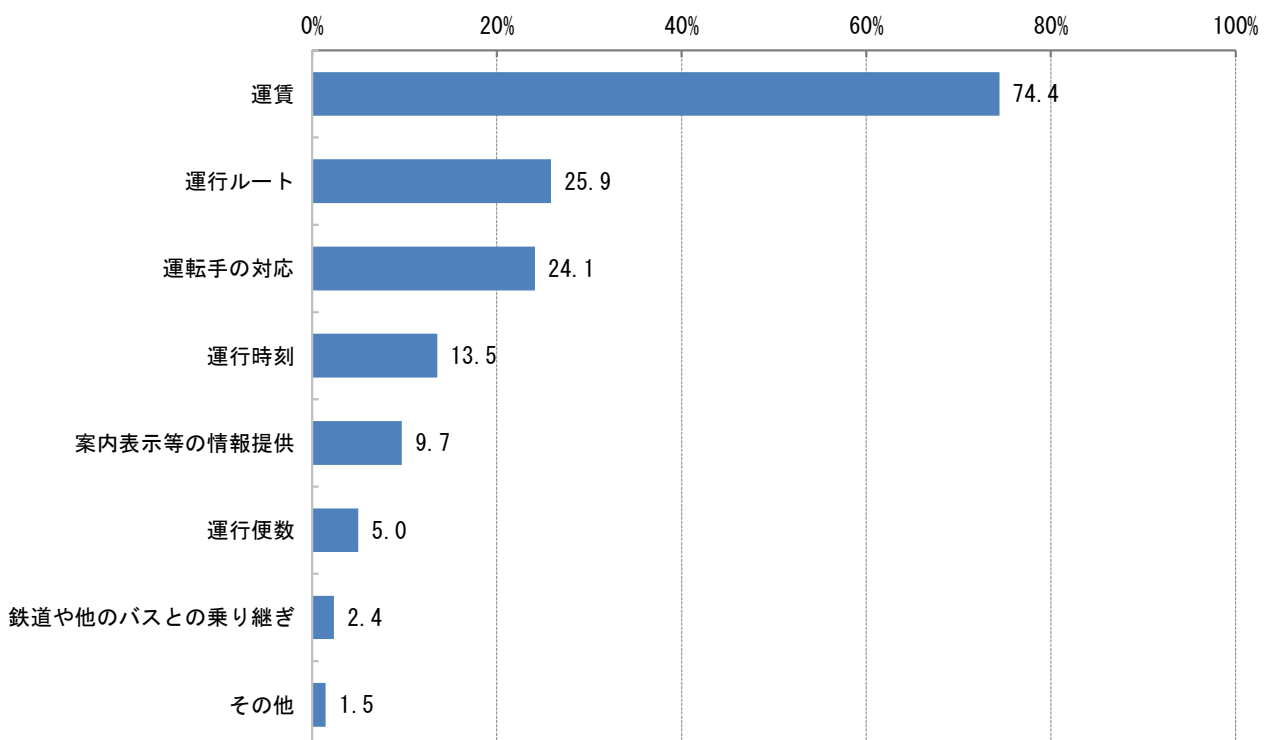
(回答者 N=340 人)



**【問2-5】あなたが利用する市民バスで満足していることをお答えください。(複数回答)**

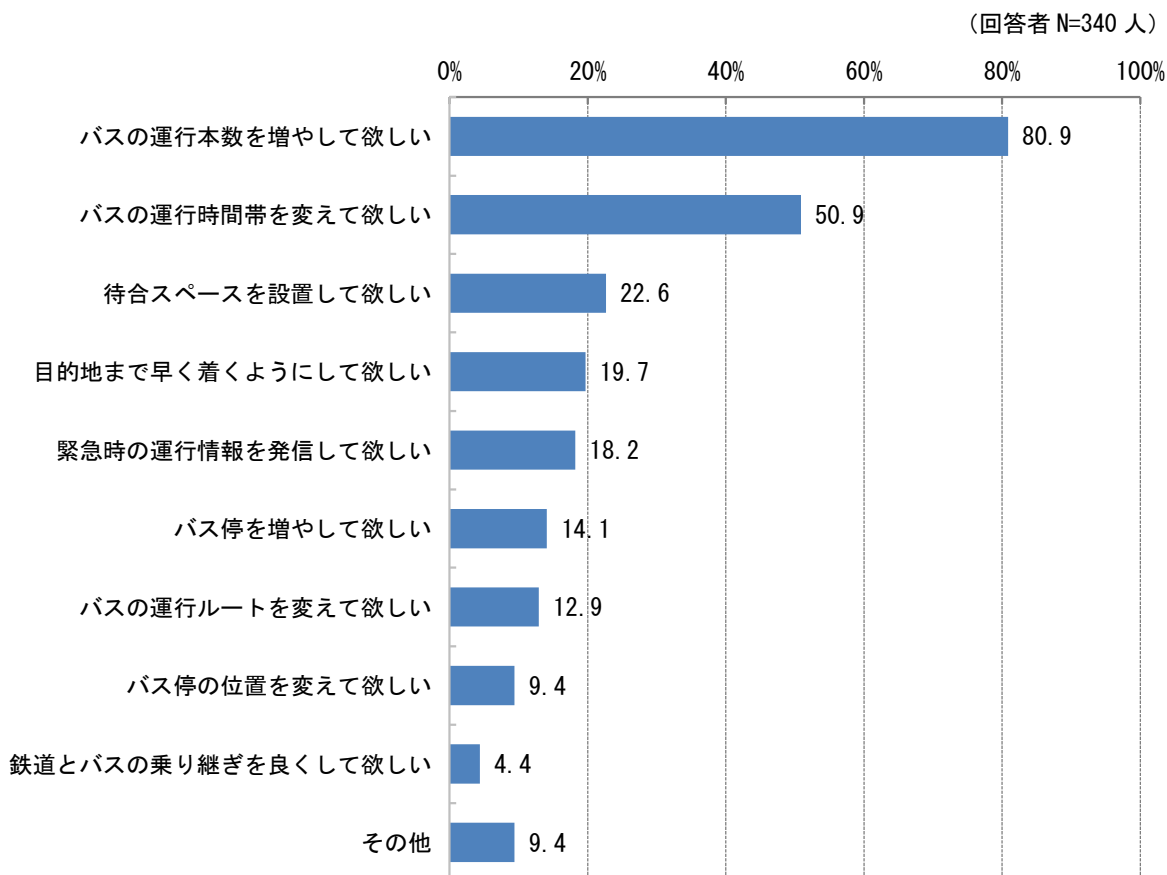
満足と感じる理由として運賃を挙げている方が多くなっています。一方、運行便数や乗り継ぎについては、満足度が低い結果となっています。

(回答者 N=340 人)



**【問2-6】あなたが利用する市民バスで改善して欲しい内容をお答え下さい。（複数回答）**

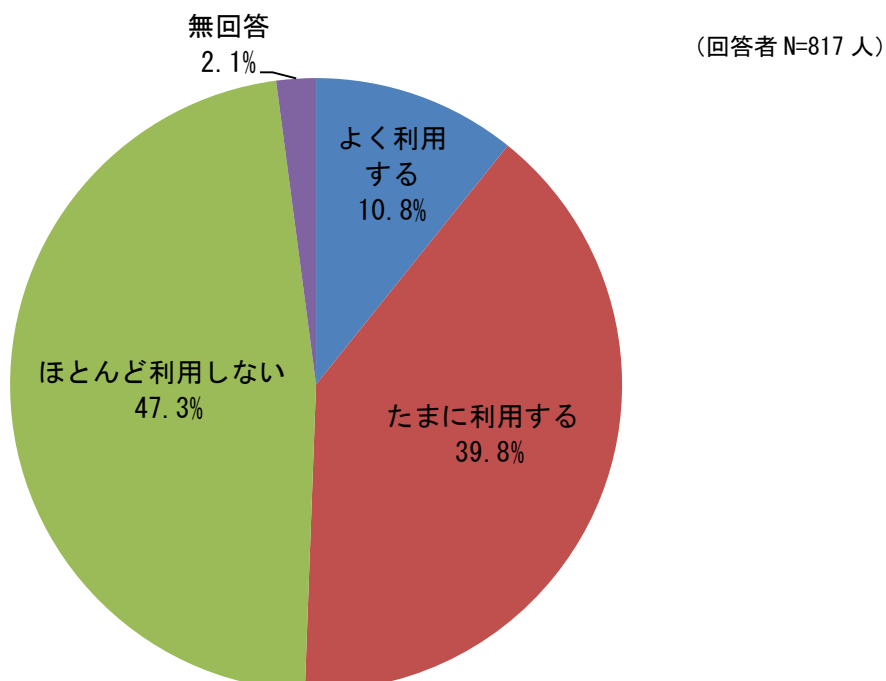
改善点として最も多く挙げられたのが「バスの運行本数を増やして欲しい」です。次いで「バスの運行時間帯を変えて欲しい」となっています。



**問3 通学时以外の市民バスの利用についてお聞かせください。**

**【問3-1】休日など、通学时以外で市民バスを利用しますか。**

休日に市民バスを利用する人は、「よく利用する」「たまに利用する」を合わせて約5割となっています。

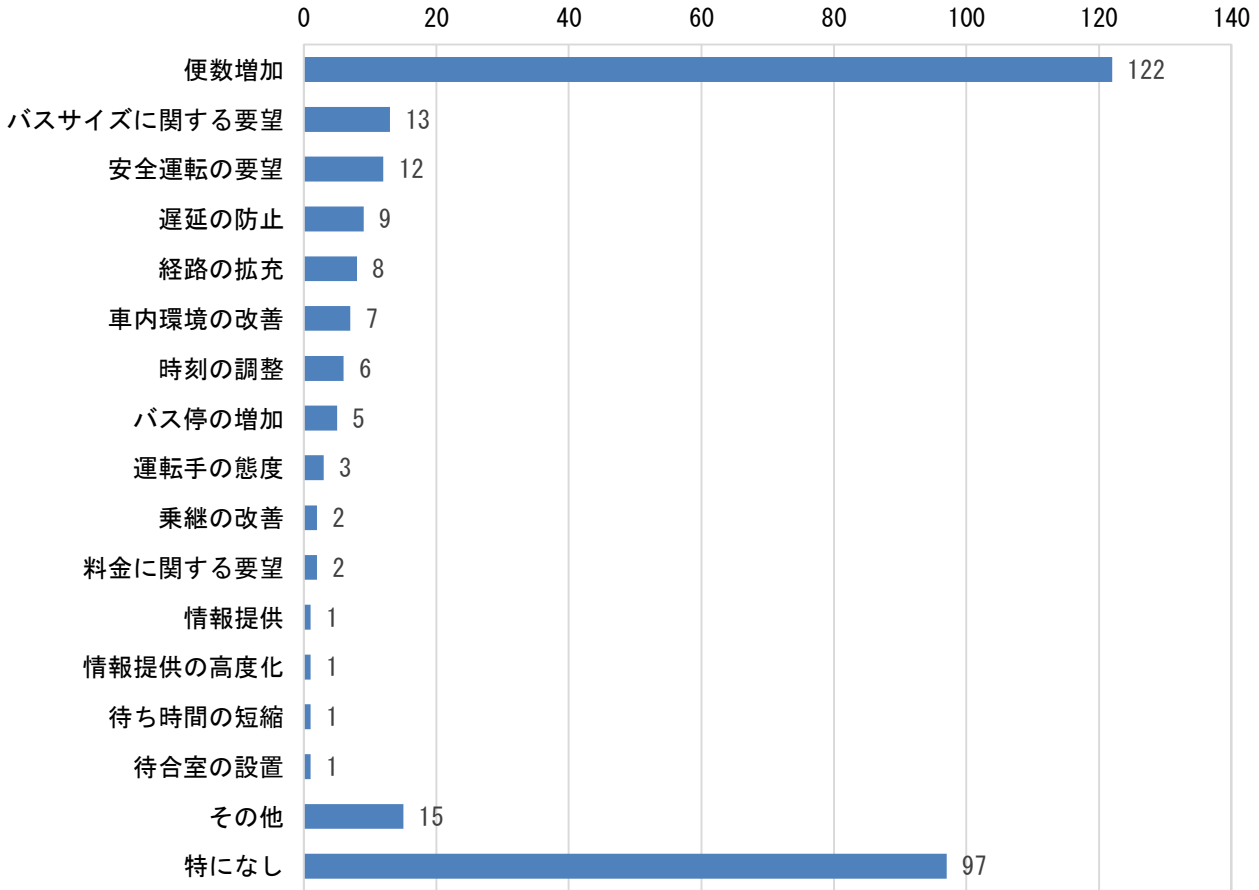


**問4 市の公共交通について意見等がありましたら、自由にお書きください。**

自由意見を分類した結果、便数増加に対する意見が多くを占めており、次いでバスサイズに関する要望、安全運転の要望となっています。

(回答者 N=305 人)

(単位:人)



高校別に上記意見を整理した結果、多くの高校から便数増加についての意見が出ています。

(単位:%)

主な意見	築館高等学校	迫桜高等学校	岩ヶ崎高等学校	一迫商業高等学校	古川高等学校	古川黎明中学校・高等学校	古川工業高等学校	古川学園高等学校	佐沼高等学校	一関第一高等学校	一関学院高等学校
便数増加	51%	22%	22%	33%	74%	64%	67%	25%	33%	0%	0%
バスサイズに関する要望	4%	3%	0%	0%	11%	18%	0%	0%	67%	0%	0%
安全運転の要望	7%	1%	5%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	0%
遅延の防止	2%	6%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
経路の拡充	2%	3%	8%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
車内環境の改善	4%	1%	0%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	0%
時刻の調整	2%	1%	0%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
バス停の増加	2%	0%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
運転手の態度	1%	0%	0%	0%	0%	0%	22%	0%	0%	0%	0%
乗継の改善	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%
料金に関する要望	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
情報提供	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
情報提供の高度化	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%
待ち時間の短縮	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
待合室の設置	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
その他	3%	6%	5%	6%	5%	0%	11%	0%	0%	33%	0%
特になし	17%	57%	51%	50%	0%	0%	0%	75%	0%	0%	0%
総計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%







## 栗原市地域公共交通計画

印刷・発行 令和5年9月

宮城県栗原市

〒987-2293 宮城県栗原市築館薬師一丁目7番1号

TEL : 0228-22-1164 FAX : 0228-22-0313

編集 : 栗原市企画部市民協働課



## 栗原市地域公共交通計画

宮城県栗原市

〒987-2293 宮城県栗原市築館薬師一丁目7番1号

TEL : 0228-22-1164 FAX : 0228-22-0313

編集 : 栗原市企画部市民協働課