

岩沼市民バス運行計画（素案）

平成 29 年 3 月

岩 沼 市

目 次

| | |
|-------------------------------------|----|
| 1. はじめに | 1 |
| (1) 計画策定の背景..... | 2 |
| (2) 計画策定の目的..... | 2 |
| (3) 本計画の位置づけ | 3 |
| (4) 計画区域..... | 4 |
| (5) 計画期間・目標年次 | 5 |
| 2. 地域概況 | 7 |
| (1) 市の概要..... | 8 |
| (2) 人口特性..... | 9 |
| (3) 生活関連施設の分布 | 12 |
| 3. 公共交通の現状..... | 13 |
| (1) 現状の路線..... | 14 |
| (2) 利用者数の推移..... | 22 |
| (3) 収支状況..... | 22 |
| (4) 利用料金..... | 23 |
| (5) 所有車両..... | 23 |
| 4. 市民バスにおける課題..... | 25 |
| (1) 利用実態調査の概要 | 26 |
| (2) 市民バスの課題の整理..... | 45 |
| 5. 市民バスの見直しに係る改善方針と新たな路線網の考え方 | 47 |
| (1) 改善方針..... | 48 |
| (2) 新たな市民バス路線網の考え方 | 49 |
| 6. 主要施策 | 65 |
| (1) 主要施策..... | 66 |
| 7. 計画の目標値および見直しの評価基準 | 75 |
| (1) 計画の目標値および見直しの評価基準 | 76 |
| 8. 継続的な見直しに向けて | 77 |
| (1) PDCA サイクル | 78 |
| (2) PDCA サイクルのスケジュール (案) | 79 |
| (3) 計画実施の体制..... | 80 |

1.はじめに

(1) 計画策定の背景

市民バスは、平成 11 年から路線バスの廃止を受けた代替交通とスクールバスとしての役割を担いながら、移動手段を持たない高齢者等の日常生活の足を確保するために運行してきました。

現在、市内各地区から岩沼駅および市中心部への移動を主として、年間約 14 万人に利用されていますが、これまでに各地区の要望に応え、路線の見直しを行ってきたことで、路線網は市全域を網羅しているものの、複雑でわかりにくく、一便あたりの運行時間も長い状態になっています。

このことにより、必ずしも日常生活の足として使いやすいバス交通ではないことや、移動手段として自動車依存が高い状況から年々利用者数の減少傾向にあります。さらには、高齢化の進行に伴い、将来運転できない方が増加すると想定されることから、より良い交通網・交通体系の充実を図るための見直しが望まれています。

(2) 計画策定の目的

本計画は、人口減少や高齢化がさらに進展することが予想される今後に向けて、移動手段を持たない高齢者等の日常生活の足を確保しながら便利で利用しやすく、将来にわたって持続できる公共交通網の考え方を示します。さらに、鉄道、タクシー等の交通機関相互の連携を図りながら既存のバス路線の定着性を踏まえつつ、バス路線網の見直しや、利用促進などのバス交通を中心とした施策を設定し、岩沼市にふさわしい公共交通体系の実現を目指すものです。

(3) 本計画の位置づけ

岩沼市では、震災からの復興やコンパクトシティなどの暮らしやすいまちを実現していくため市としてのあるべき姿やそれに向けた取り組みを明確にした各種計画があります。

本計画は、これらの各種計画やその施策との連携・調整を図るとともに、市民バス利用実態調査におけるアンケートやヒアリング調査等により市民・地域から広く意見を求め、市民検討会の意見や関係する交通事業者の意見を踏まえながら策定しています。

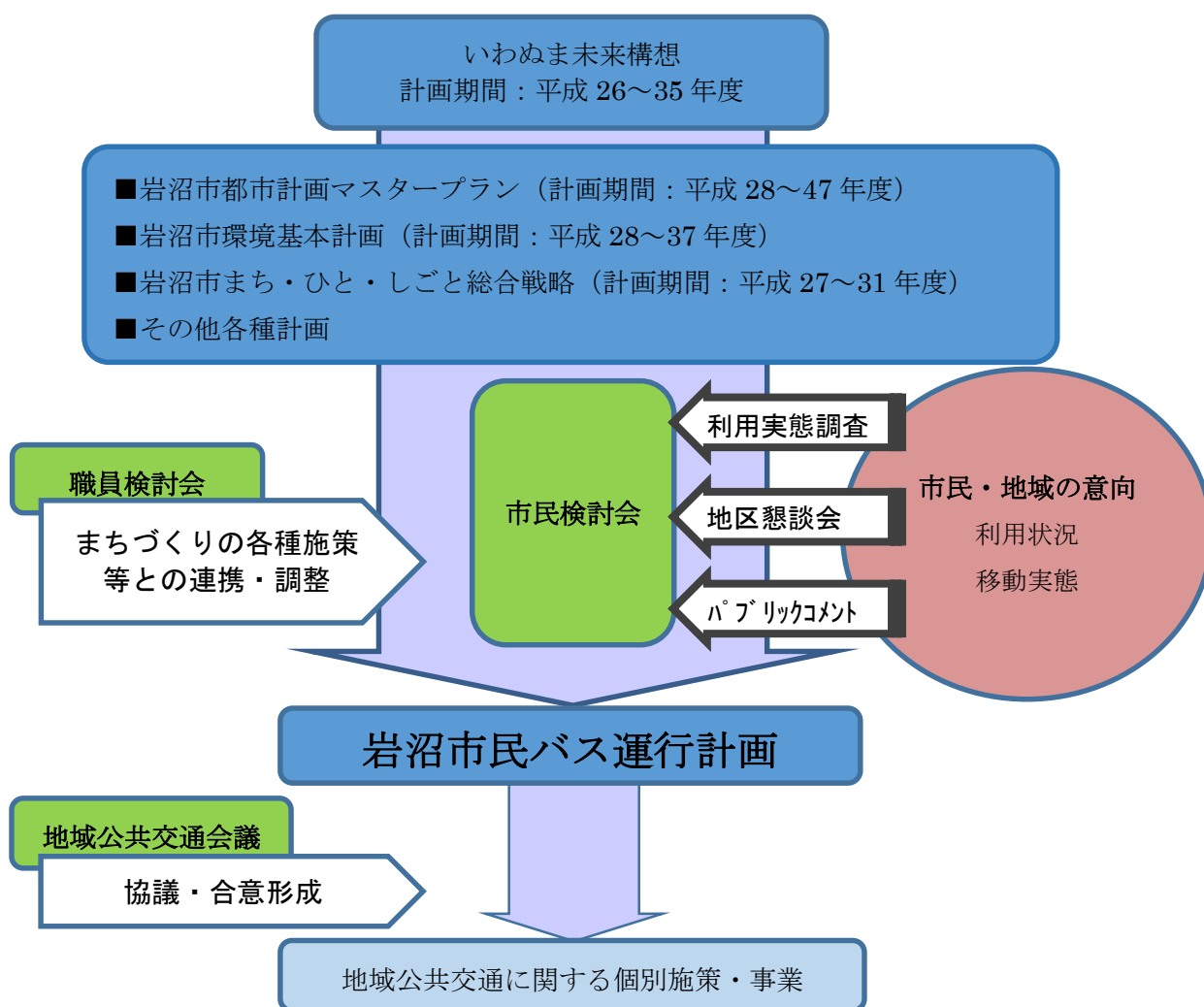


図 1.1 本計画の位置づけ

(4) 計画区域

通院や買い物などの日常生活の移動実態を考慮した交通圏を基本とし、岩沼市全域を計画区域とします。

なお、一般的な市のエリアは中央部・東部・西部の3つですが、運行計画の策定に当たっては、市民バスの路線網や市民の移動実態を加味し、エリア区分は下記のとおりとしています。

表 1.1 各エリアの該当地区

| エリア | 該当地区 |
|---------|--|
| 中央エリア | 中央地区／相の原地区／二木地区／桑原地区／吹上地区／里の杜地区／藤浪地区／阿武隈地区 など |
| 西部エリア | 土ヶ崎地区／朝日地区／三色吉地区／平等地区／松ヶ丘地区／たけくま地区／栄町地区 など |
| 南長谷線エリア | 大昭和地区／原地区／玉崎地区／南長谷地区／北長谷地区／根方地区 など |
| 東部エリア | 玉浦西地区／恵み野地区／押分地区の一部（西土手、南谷地周辺）／下野郷地区の一部（中条、竹の内周辺） など |
| 空港線エリア | 矢野目地区 など |
| 大師線エリア | 志賀地区、小川地区、長岡地区 など |
| 納屋線エリア | 早股地区／寺島地区／蒲崎地区／新浜地区／押分地区の一部 など |

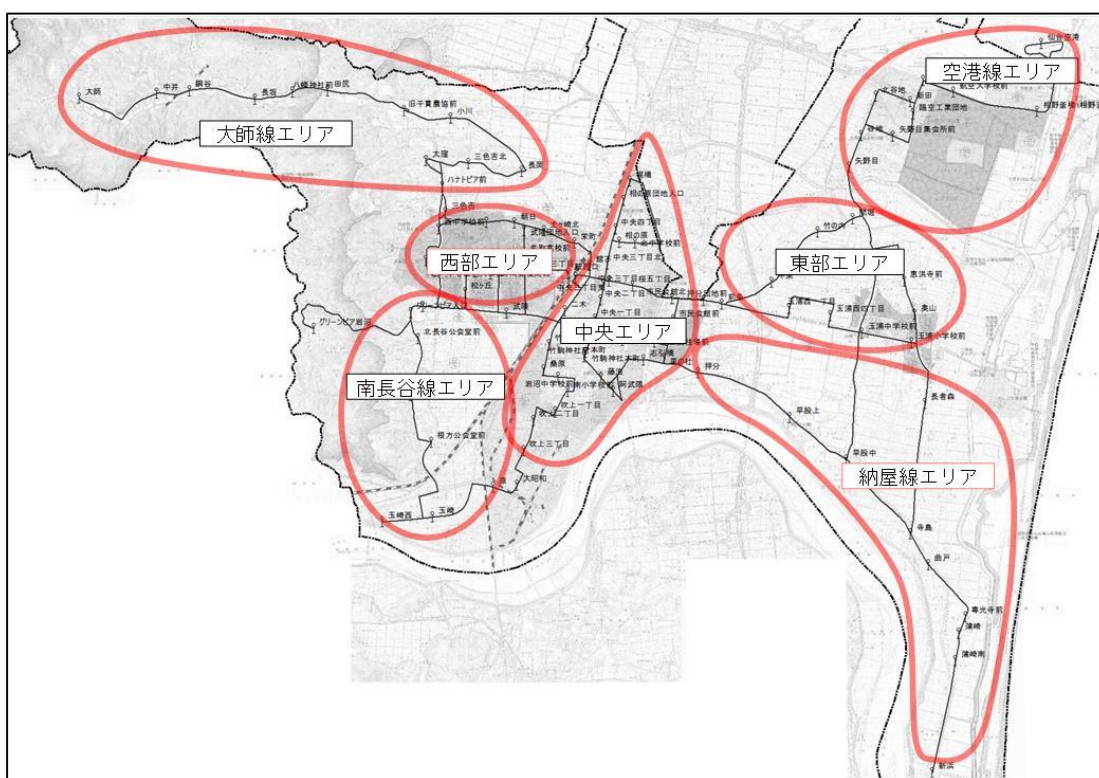


図 1.2 市民バスのエリア区分

(5) 計画期間・目標年次

本計画の計画期間は、平成 29 年度（2017 年度）から 5 年間とし、目標年次は平成 33 年度（2021 年度）とします。

本計画期間期間中においても、利用状況の把握・検証を通して目標値の達成状況等により、必要に応じて計画の見直し等を行います。

2. 地域概況

(1) 市の概要

岩沼市は、宮城県の中央部、仙台市の南約 17.6km に位置しており、市域は、東西で最大約 13km、南北で最大約 10km、総面積 60.45 km² の市域を有する都市です。西部の丘陵地域から東部の太平洋岸に至るまでなだらかに広がった平野が展開し、南部の市境には、阿武隈川が東流し太平洋に流入しています。

また、JR の東北本線と常磐線の分岐点、国道 4 号・6 号の合流点であり、さらに東北地方の空の玄関口となる仙台空港が所在するなど、交通の要衝となっています。

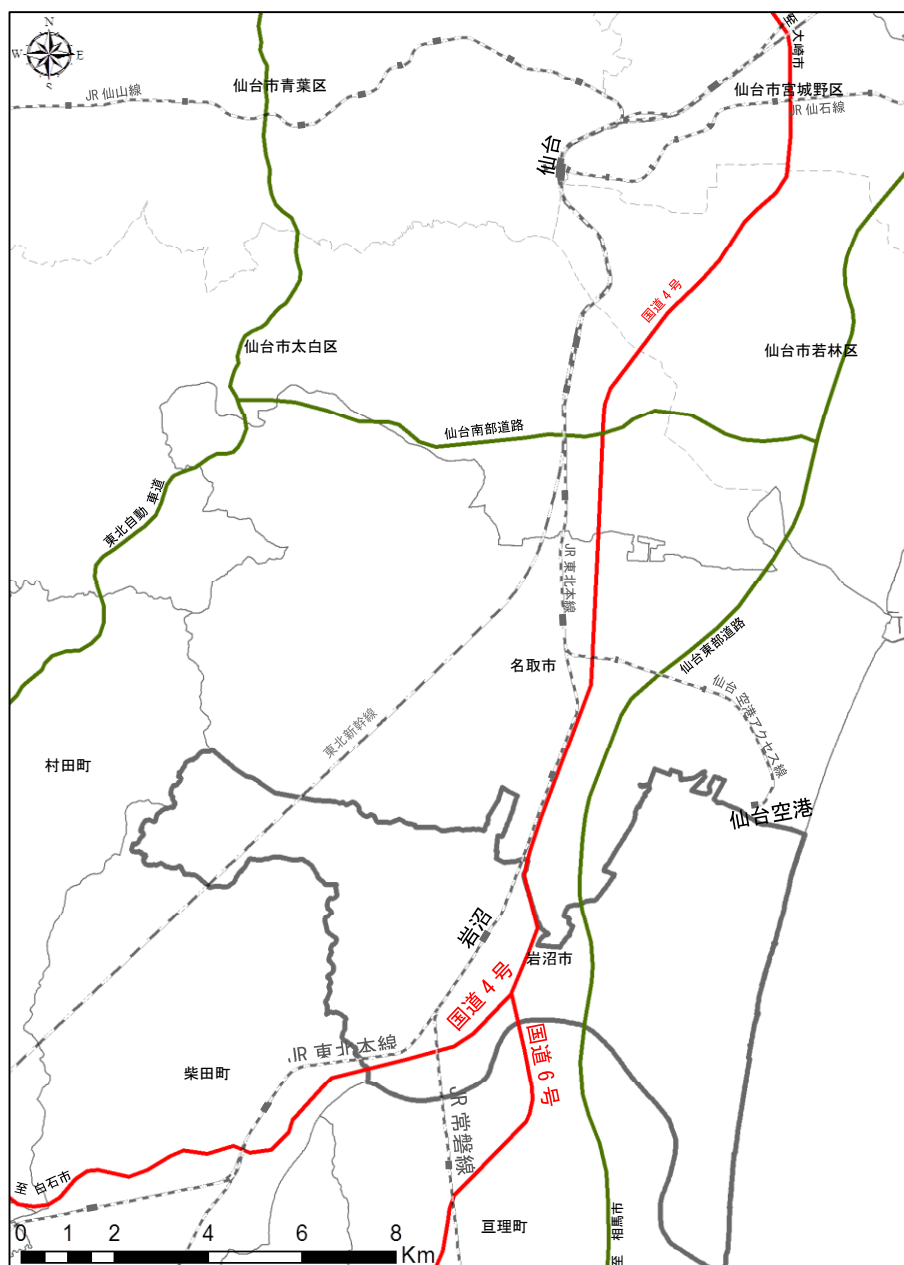


図 2.1 岩沼市の概要

(2) 人口特性

1) 人口推移

国勢調査における本市の人口をみると、総人口は増加傾向にあり、平成7年(1995年)では40,000人を超え、平成22年(2010年)では44,187人となり、平成27年の速報値では44,678人となっています。また、住民基本台帳上では、平成29年2月末現在で44,336人となっています。

しかしながら、国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」といいます。)の人口推計によると、平成27年(2015年)以降の推計値では減少に転じ、平成52年(2040年)では40,000人を割り込むと予測されています。また、岩沼市や宮城県の人口推計においても同様に人口が減少する傾向となっています。

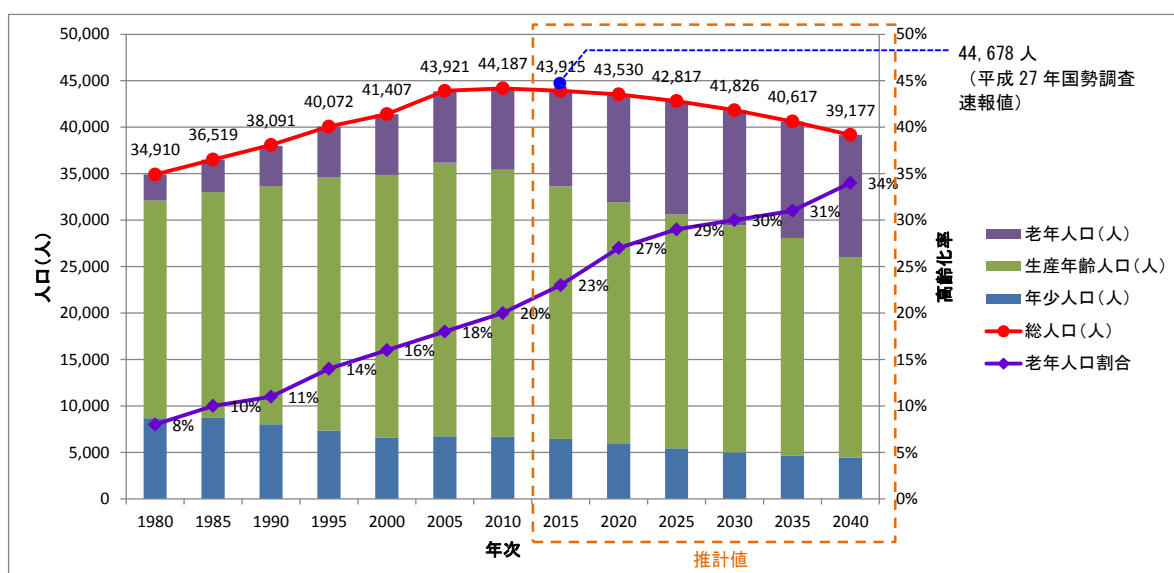


図 2.2 岩沼市の人口推移

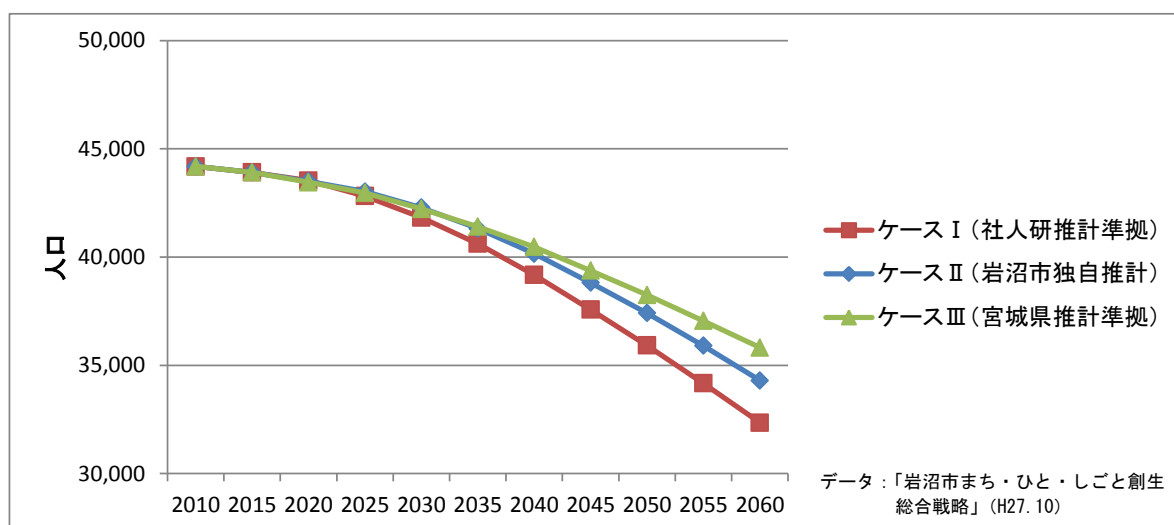
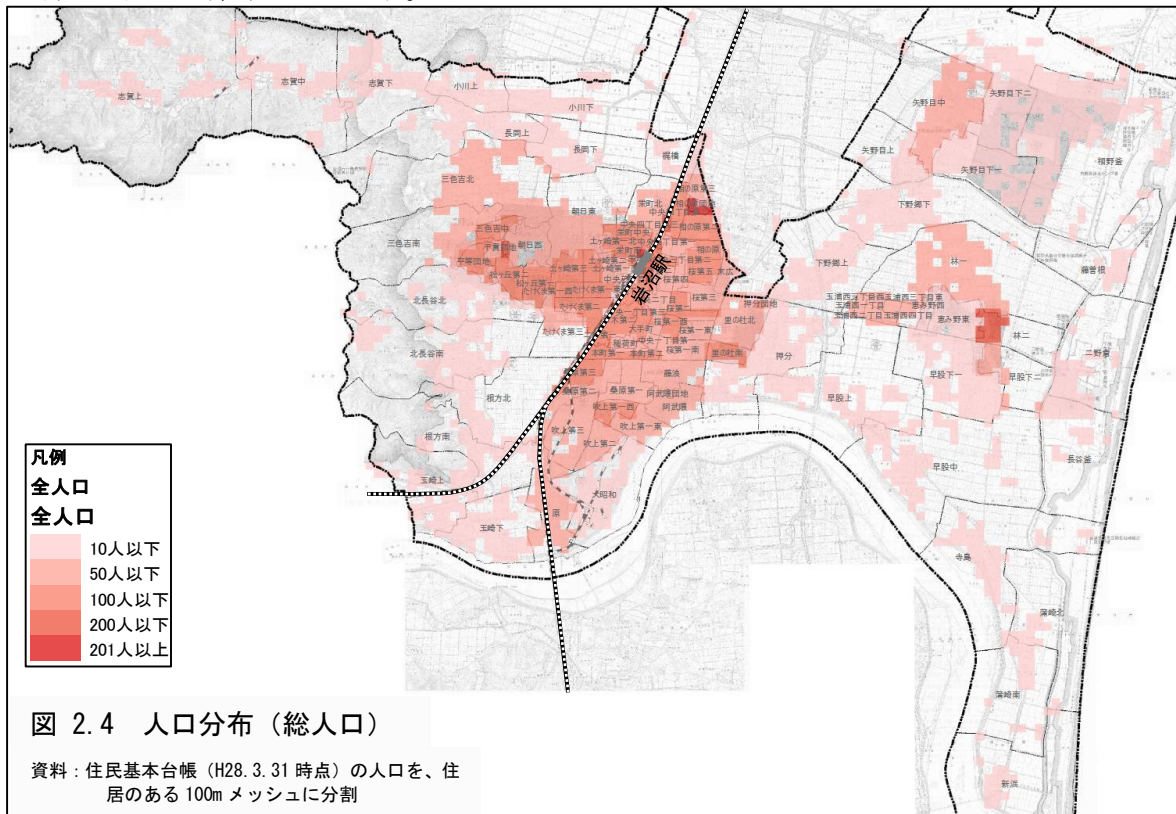


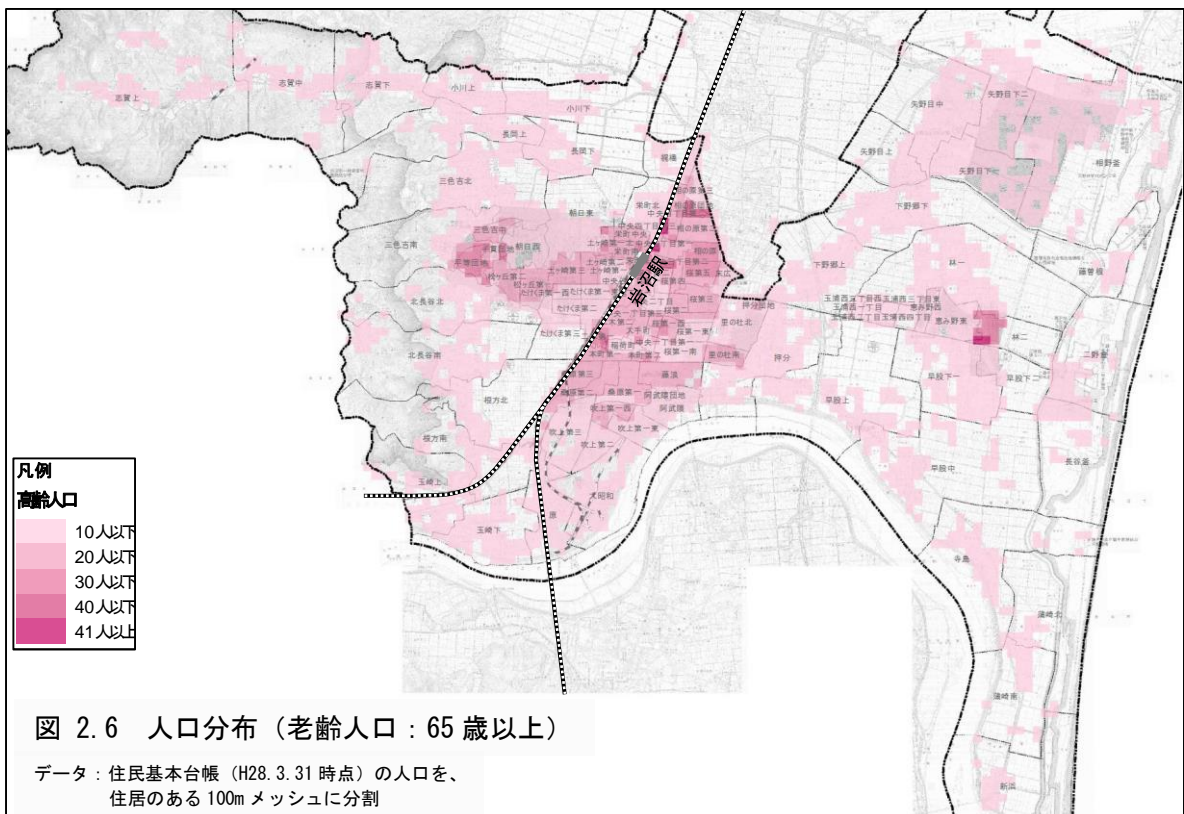
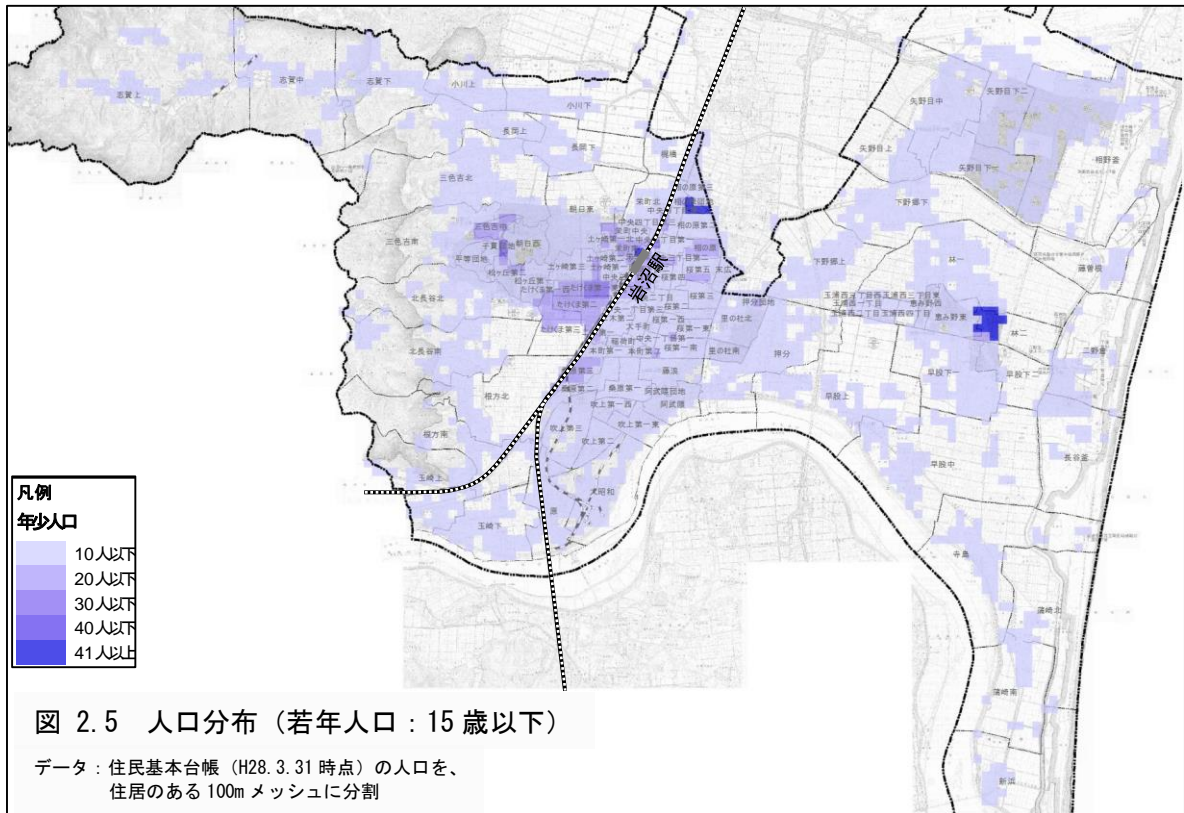
図 2.3 岩沼市の人口推移 (推計値)

2) 人口分布

平成 28 年 3 月 31 日時点の地区別の人口分布（総人口）を見ると、岩沼駅周辺の中心部には人口が集中しています。



また、若年人口（15歳以下）、高齢人口（65歳以上）の人口分布も、総人口と同様の傾向にあります。



(3) 生活関連施設の分布

生活に関連する施設は、主に岩沼駅を中心とした市街化区域内に多く立地しており、これらの区域内での移動手段の充実を図ることで、生活関連施設へのアクセスの向上が期待できます。

玉浦西・恵み野地区では、地区内に一部商業施設、病院等があることから、路線網の整備においては、地区内のアクセスと中央地区へのアクセスを考慮する必要があります。

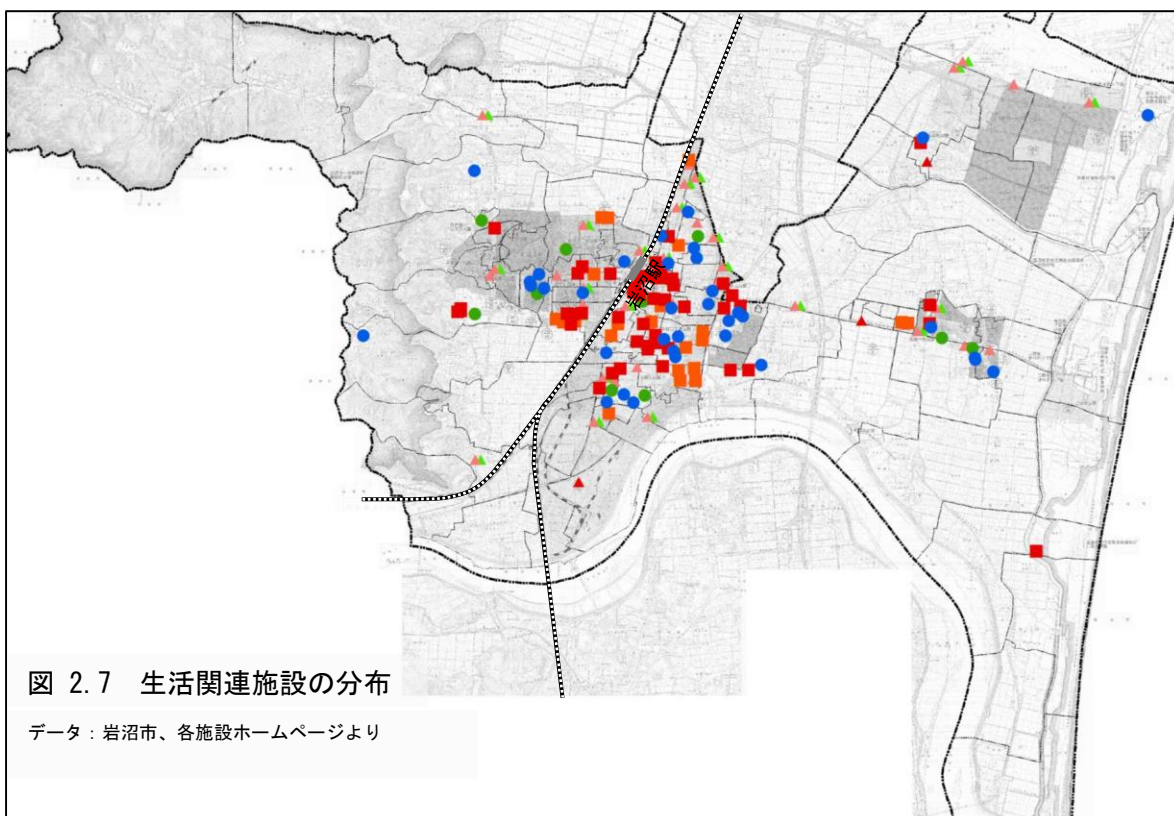


表 2.1 生活関連施設の件数

| 施設の種類 | 件数 |
|--------------|----|
| 公共施設(保育園等含む) | 37 |
| 医療施設 | 48 |
| 学校 | 10 |
| 商業施設 | 21 |
| 金融機関 | 10 |
| 金融機関(ATM) | 42 |
| 郵便局 | 9 |
| コンビニエンスストア | 25 |

3. 公共交通の現状

(1) 現状の路線

1) 鉄道及びバス路線

本市の公共交通は、東北本線と常磐線の2路線、市民バス7路線、民間事業者による路線バス1路線で形成されています。

鉄道は、宮城県の政令指定都市である仙台市へのアクセスと県南地域からのアクセスとなる東北本線と常磐線を結ぶ岩沼駅を有し、1日約7,000人の利用があります。

市民バスは、路線バスが廃止された平成11年度から運行を開始しており、市内全域で7路線が運行され、廃止線の代替運行による交通弱者の足の確保と、小学校の分校廃止によるスクールバスとしての役割を担ってきました。

また、岩沼臨空工業団地内の企業に通勤する従業員及びその他の公共交通サービスとして平成28年8月から仙台バス株式会社による路線バスが運行されています。

運行ルートは、岩沼駅東口を起終点とし、館腰駅東口を経由した後、岩沼臨空工業団地内を循環、仙台空港を経由し、館腰駅、岩沼駅東口までであり、便数は、6時から10時の間に12便、15時から20時の間に12便、合計24便です。

2) 市民バス路線毎の特徴

市民バスの路線毎の特徴は以下のとおりです。

・南北線

| 項目 | 内容 |
|-----------|--|
| 路線の概要 | <ul style="list-style-type: none">・市民会館前を起点に、中央エリア内を南北に結び、駅東側の市街地を運行する路線です。・一部の便ではグリーンピア岩沼へ乗り入れも行っていきます。・岩沼駅や駅東側の市街地の公共施設、病院等への移動に利用される路線です。 |
| 発着点、主な経由地 | <ul style="list-style-type: none">・市民会館前→阿武隈→中央一丁目→岩沼駅前→相の原→岩沼駅前→中央一丁目→阿武隈→市民会館前 <p>※一部路線は、グリーンピア岩沼経由の駅西口行き</p> |
| 運行時間帯 | <ul style="list-style-type: none">・平日：6時～19時台・土日祝日：9時～15時台 |
| 便数 | <ul style="list-style-type: none">・平日：6便・土日祝日：4便 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none">・年間利用者数は、約8,600人。・年間平均乗車人数は、4.4人/便と全路線6.5人/便を下回る状況にあります。・平日の10時～13時、14時～17時に空白時間があります。 |

・ 東部線

| 項目 | 内容 |
|---------------|---|
| 路線の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民会館前を起点に、左回りと右回りで、東部エリアの玉浦西地区、納屋線エリアの寺島・早股地区を運行する路線です。 ・ 寺島・早股地区から玉浦西地区の商業施設への移動に利用されています。 ・ 市東部から岩沼駅や駅東側の市街地の公共施設、病院等への移動に利用される路線です。 ・ 納屋線と多くの区間で路線が重複しています。 |
| 発着点、 主な経由地 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民会館前→押分→早股→寺島→玉浦小学校前→玉浦西一丁目→市民会館北→岩沼駅前→中央一丁目→市役所前→市民会館前 <p>※土日祝日の一部路線は、グリーンピア岩沼に乗り入れ</p> |
| 運行時間帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：6時～19時台 ・ 土日祝日：8時～16時台 |
| 便数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：11便（左回り5便、右回り6便） ・ 土日祝日：8便 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 年間利用者数は、約15,000人。 ・ 年間平均乗車人数は、3.9人/便と全路線6.5人/便を下回る状況にあります。 ・ 玉浦西地区への集団移転完了を受け、平成27年度の利用者数が前年度から約4,000人増加しています。 ・ 平日の14時～17時、休日の12時～14時に空白時間があります。 |

・西部線

| 項目 | 内容 |
|---------------|---|
| 路線の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅西口と市民会館前を起点に、西部エリアを中心に運行し、駅の東西を連絡する路線です。 ・ 市西部の住宅地から駅西口への移動や、駅東側の市街地の公共施設、病院等への移動に利用される路線です。 ・ たけくま地区を経由しないため、商業施設への接続が課題となっています。 ・ 沿線には朝日土地区画整理事業等により、新しい住宅地や商業施設が整備されているため、経路の見直しが求められています。 ・ 南長谷線と大師線との重複区間では、路線により経路が異なり、複雑化しています。 |
| 発着点、 主な経由地 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民会館前→市役所前→中央一丁目→岩沼駅前→土ヶ崎北→朝日→ハナトピア前→西中学校前→松ヶ丘→西小学校前→駅西口 <p>※一部路線は、グリーンピア岩沼を経由</p> |
| 運行時間帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：8時～18時台 ・ 土日祝日：8時～16時台 |
| 便数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：4便（市民会館行き2便、駅西口行き2便） ・ 土日祝日：3便 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 年間利用者数は、約14,000人。 ・ 年間平均乗車人数は、10.7人/便。 ・ 運行便数が少ないものの利用者の多い路線で平日1便あたりの平均乗車人数は12人を超えています。 ・ 大師線や南長谷線との重複区間が多く、便数が少ない路線です。 |

・ 大師線

| 項目 | 内容 |
|-----------|--|
| 路線の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 大師と市民会館前を起点に、大師線エリアの志賀・小川・長岡地区と岩沼駅、市役所、市民会館を結ぶ路線です。 ・ 志賀・小川・長岡地区から岩沼駅西口への移動や、市西部の住宅地から駅東側の市街地の公共施設、病院等への移動に利用される路線です。 ・ 平日の市民会館行き第二便、大師行き第四便および第五便は、西小学校の通学児童の足となる混乗バスとしての役割があります。 ・ 西部線と南長谷線との重複区間では、路線ごとに経路が異なり、複雑化しています。 |
| 発着点、主な経由地 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 大師→小川→長岡→ハナトピア前→西中学校前→西小学校前→駅西口→名取高校前→土ヶ崎北→中央一丁目→市役所前→市民会館前 <p>※平日の一部路線は、武隈を經由</p> |
| 運行時間帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：6時～19時台 ・ 土日祝日：8時～16時台 |
| 便数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：13便（市民会館行き6便、大師行き7便） ・ 土日祝日：8便 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 年間利用者数は、約24,000人。 ・ 年間平均乗車人数は、5.7人/便と全路線6.5人/便を下回るものの、平日では6.6人/便と土日祝日の便に比べ、平日の利用は多い状況にあります。 ・ 平日において、大師行き第一便と市民会館行き第五便、第六便での利用が極端に少ない状況にあります。 ・ 近年、利用者数に大きく減少傾向が見られます。 |

・ 納屋線

| 項目 | 内容 |
|-----------|--|
| 路線の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 新浜と市民会館前を起点に、納屋線エリアの新浜・蒲崎・寺島・早股地区から東部エリアを経由し、岩沼駅、市役所、市民会館を結ぶ路線です。 ・ 岩沼駅や駅東側の市街地の公共施設、病院等への移動に利用される路線です。 ・ 玉浦中学校前や玉浦小学校前の利用が多い路線です。 |
| 発着点、主な経由地 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 新浜→蒲崎→寺島→玉浦小学校前→早股中→押分→里の杜→市民会館前→市民会館北→岩沼駅→中央一丁目→市役所前→市民会館前 |
| 運行時間帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：6時～19時台 ・ 土日祝日：8時～16時台 |
| 便数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：10便（市民会館行き5便、新浜行き5便） ・ 土日祝日：8便 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 年間利用者数は、約10,000人。 ・ 年間平均乗車人数は、2.8人/便と全路線6.5人/便を下回る状況にあります。 ・ 近年、利用者数に大きく減少傾向が見られます。 |

・ 空港線

| 項目 | 内容 |
|-----------|---|
| 路線の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台空港と市民会館前を起点に運行し、岩沼駅と仙台空港を結ぶ路線です。 ・ 空港線エリアの矢野目地区、東部エリアの下野郷・恵み野地区から岩沼駅や駅東側の市街地の公共施設、病院等への移動に利用される路線です。 ・ 岩沼駅から仙台空港への移動に利用される路線です。 |
| 発着点、主な経由地 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台空港→矢野目集会所前→奥山→玉浦小学校前→間堀→竹の内→市民会館北→岩沼駅前→中央一丁目→市役所前→市民会館前 <p>※土日・祝日の一部路線は、グリーンピア岩沼に乗り入れ</p> |
| 運行時間帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：6時～20時台 ・ 土日祝日：8時～19時台 |
| 便数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：7.5便（仙台空港行き6運行、市民会館行き7運行） ・ 土日祝日：6.5便 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 年間利用者数は、約28,000人。 ・ 年間平均乗車人数は、10.2人/便。 ・ 日中の便では、定期的な利用が見られるが、利用者の少ない区間や、空港行き第8便では、極端に利用が少ないなど、偏りが見られます。 ・ 恵み野地区を迂回するため、運行時間が長くなっています。 ・ 平日の14時～17時に空白時間があります。 ・ 地区内への経路変更の要望がありますが、道路幅の関係から運行できない箇所があります。（矢野目地区） |

・南長谷線

| 項目 | 内容 |
|-----------|---|
| 路線の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・市民会館と岩沼駅西口を起点とし、南長谷エリアの根方・玉崎・原地区を経由する路線です。 ・根方・玉崎・原地区から西部エリアの商業施設や駅東側の市街地の公共施設、病院等への移動に利用される路線です。 ・平日の市民会館行き第一便、駅西口行き第五便、第六便は、西小学校へ通学する生徒の足となる混乗バスとしての役割があります。 ・西部線と大師線との重複区間では、路線ごとに経路が異なり、複雑化しています。 |
| 発着点、主な経由地 | <ul style="list-style-type: none"> ・市民会館前→市役所前→中央一丁目→岩沼駅前→二木→桑原→岩沼中学校前→南小学校前→吹上一丁目→原→玉崎→根方→松ヶ丘→西小学校前→駅西口 <p>※一部路線は、グリーンピア岩沼および武隈を経由</p> |
| 運行時間帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・平日：7時～19時台 ・土日祝日：7時～20時台 |
| 便数 | <ul style="list-style-type: none"> ・平日：13便（市民会館行き6便、駅西口行き7便） ・土日祝日：9便 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は、約42,000人と、全路線で一番利用が多い路線です。 ・年間平均乗車人数は、10.2人/便。 ・地区内への経路変更の要望がありますが、道路幅の関係から運行できない箇所があります。（原・吹上地区） |

3) 市内バス交通の人口カバー率

バス停から 500m 以内の公共交通圏域内に居住する人口割合は 96.7%であり、フリー乗降区間を含めた場合には、97.8%となります。

ほとんどの市民が利用可能なバス交通網となっています。

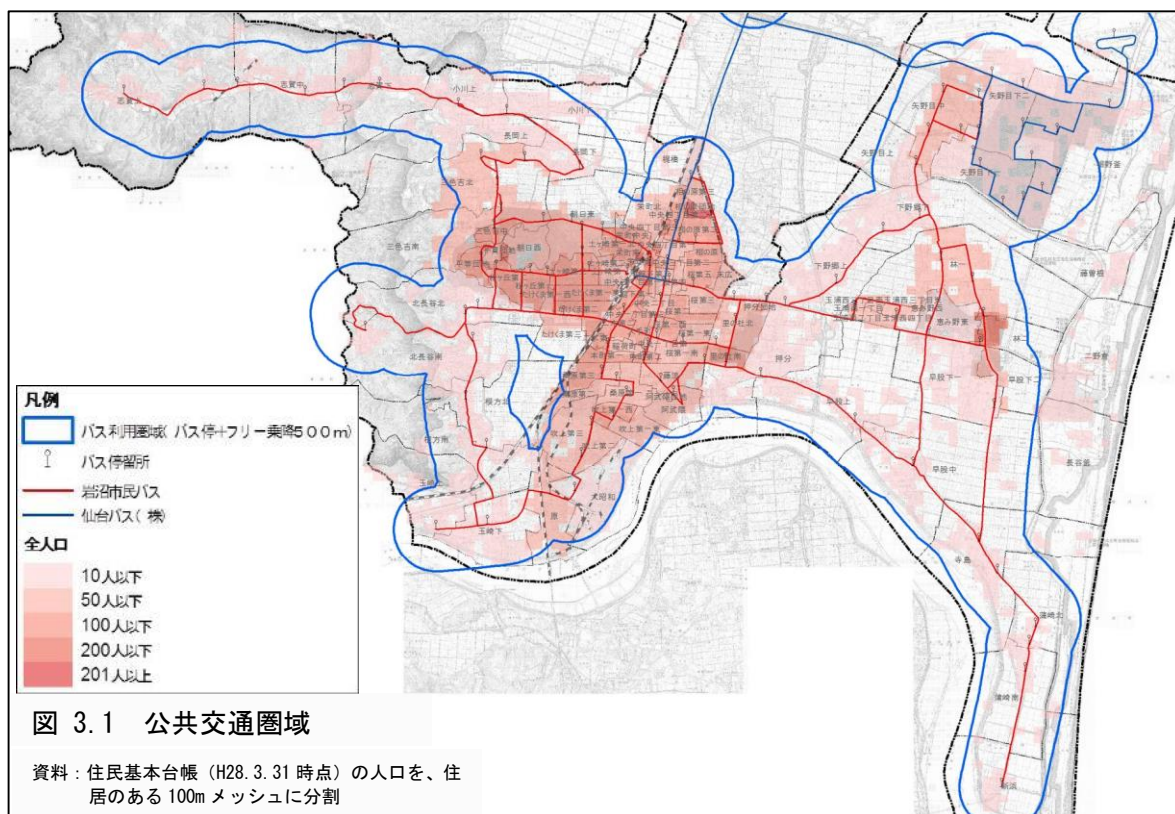


図 3.1 公共交通圏域

資料：住民基本台帳（H28.3.31時点）の人口を、住居のある100mメッシュに分割

※バス停からの距離は、後述するアンケート調査結果から、約半数の高齢者が不便を感じない距離である500m（徒歩約6分）を採用した。

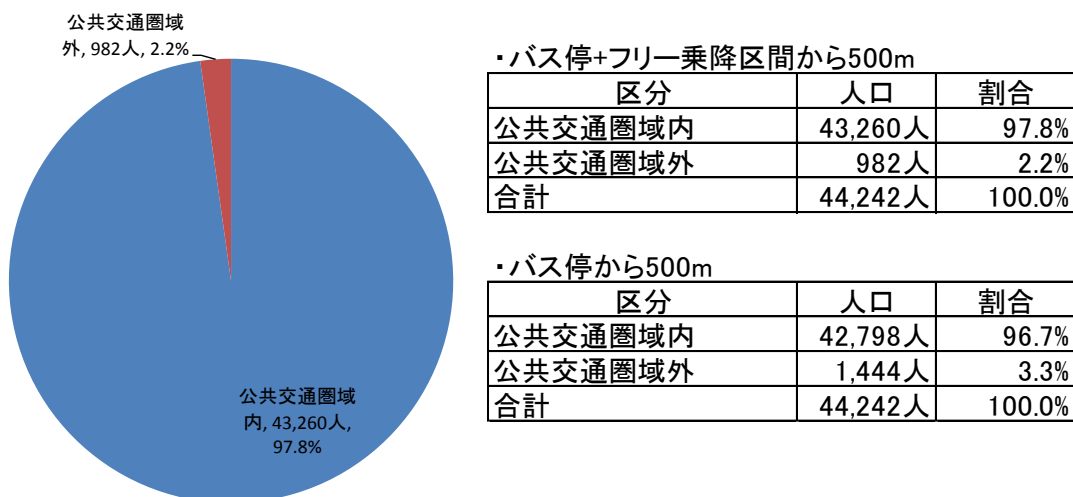
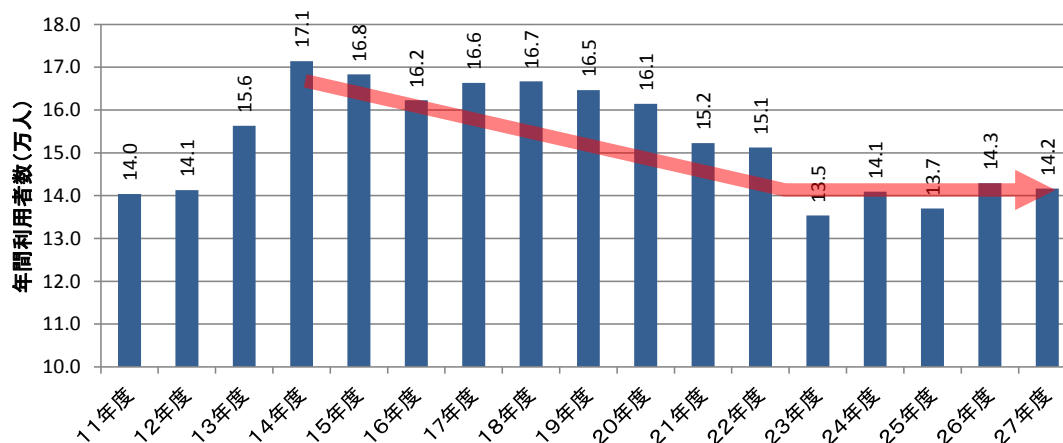


図 3.2 公共交通人口カバー率

(2) 利用者数の推移

市民バスの利用者数は、平成14年度の約17万人をピークに減少してきており、近年は約14万人で横ばいとなっています。



資料：岩沼市

図 3.3 市民バスの利用者数推移

(3) 収支状況

市民バスの運行が開始された平成11年度からの運賃収入および運行経費を含む事業費の推移は以下のとおりであり、平成27年度では、事業費年間約7,400万円、運賃収入約1,500万円、利用者14.2万人、1便あたりの平均利用者数6.5人となっています。

表 3.1 市民バスの利用者数

| 年度 | 路線数 | 利用者数 | 運賃収入 | 運行経費を含む事業費 | 1便あたりの平均利用者数 |
|------|-----|--------|---------|------------|--------------|
| 11年度 | 5 | 14.0万人 | 2,060万円 | 5,254万円 | 7.3人 |
| 12年度 | 5 | 14.1万人 | 2,039万円 | 6,739万円 | 8.1人 |
| 13年度 | 7 | 15.6万人 | 2,190万円 | 6,919万円 | 6.6人 |
| 14年度 | 7 | 17.1万人 | 2,199万円 | 6,711万円 | 7.3人 |
| 15年度 | 7 | 16.8万人 | 2,037万円 | 6,617万円 | 7.2人 |
| 16年度 | 8 | 16.2万人 | 1,954万円 | 6,161万円 | 6.4人 |
| 17年度 | 8 | 16.6万人 | 1,889万円 | 6,120万円 | 6.6人 |
| 18年度 | 8 | 16.7万人 | 1,814万円 | 5,851万円 | 6.6人 |
| 19年度 | 7 | 16.5万人 | 1,832万円 | 5,883万円 | 7.2人 |
| 20年度 | 7 | 16.1万人 | 1,838万円 | 5,706万円 | 7.1人 |
| 21年度 | 7 | 15.2万人 | 1,748万円 | 5,963万円 | 6.7人 |
| 22年度 | 7 | 15.1万人 | 1,698万円 | 6,244万円 | 7.0人 |
| 23年度 | 7 | 13.5万人 | 1,439万円 | 6,042万円 | 5.9人 |
| 24年度 | 7 | 14.1万人 | 1,611万円 | 6,612万円 | 6.2人 |
| 25年度 | 7 | 13.7万人 | 1,583万円 | 6,245万円 | 6.3人 |
| 26年度 | 7 | 14.3万人 | 1,524万円 | 6,589万円 | 6.6人 |
| 27年度 | 7 | 14.2万人 | 1,549万円 | 7,564万円 | 6.5人 |

(4) 利用料金

平成 28 年度時点における市民バスの料金は次のとおりです。

表 3.2 生活関連施設の件数

| 料金区分 | 料金 |
|-----------|---|
| ①乗車料金（大人） | 1 路線 1 乗車につき 200 円 ※1 |
| ②回数券 | 100 円の回数券 11 枚綴り 1,000 円 |
| ③定期券 | 1 ヶ月 7,000 円 3 ヶ月 19,900 円 6 ヶ月 37,800 円 ※1 |
| ④一日乗車券 | 路線にかかわらず 1 日の乗車につき 500 円 |
| ⑤フリー定期券 | 1 ヶ月 10,500 円 3 ヶ月 29,800 円 6 ヶ月 56,700 円 ※1 |

※1 小・中学生、70 歳以上の者は、上記料金の半額

※療育手帳、身体障害者手帳、精神障害者福祉手帳の交付を受けている者及びその介護人は免除
(無料乗車証発行数 平成 28 年 3 月時点 2,024 件)

(5) 所有車両

岩沼市が保有している市民バスの車両は以下のとおりです。

【現在のバス車両について】

乗務員除く

- ・ 1 号車（宮城 200 さ 1729） 日野 29 人乗り（18 席）平成 21 年 7 月登録
- ・ 2 号車（宮城 200 さ 1730） 日野 29 人乗り（18 席）平成 21 年 7 月登録
- ・ 3 号車（宮城 200 さ 1731） 日野 29 人乗り（18 席）平成 21 年 7 月登録
- ・ 4 号車（宮城 200 さ 1732） 日野 29 人乗り（18 席）平成 21 年 7 月登録
- ・ 5 号車（宮城 200 は 898） 日野 54 人乗り（28 席）平成 17 年 1 月登録
- ・ 6 号車（宮城 200 は 614） 日野 60 人乗り（30 席）平成 21 年 7 月登録
- ・ 7 号車（宮城 230 さ 6） 日産 50 人乗り（25 席）平成 13 年 3 月登録
- ・ スクール（宮城 200 さ 1741） 日野 29 人乗り（18 席）平成 21 年 8 月登録

なお、市民バスの運行形態は、自家用有償運行（市町村運営有償運送：交通空白輸送（道路運送法第 7 8 条））です。

4. 市民バスにおける課題

(1) 利用実態調査の概要

1) 市民アンケート調査

調査概要

① 対象者

市民を対象に 18 歳～64 歳までの一般の方 500 名と 65 歳以上の高齢者の方 500 名を無作為抽出し、普段の移動状況や市民バスに関する意識に関するアンケート調査を実施しました。

表 4.1 アンケートの概要

| 項目 | 内容 | 備考 |
|---------|---|------------------------------------|
| 対象者 | ①一般：18 歳から 64 歳までの市民 ②高齢者：65 歳から 85 歳までの市民 | 住民基本台帳（平成 28 年 9 月 15 日現在）より無作為抽出。 |
| 配布数 | 各 500 人（合計 1,000 人） | |
| 配布・回収方法 | 郵送配布・回収 | |
| 実施時期 | 平成 28 年 10 月中旬～ | |

② 回答率

アンケートの回収率は以下のとおりであり、特に高齢者では回収率が 50%を超えており、一般に比べて市民バスへの高い関心が伺える結果となりました。

表 4.2 アンケートの回収率

| 区分 | 配布 | 回収 | 回収率 |
|-----|---------|-------|-------|
| 一般 | 500 票 | 157 票 | 31.4% |
| 高齢者 | 500 票 | 283 票 | 56.6% |
| 合計 | 1,000 票 | 440 票 | 44.0% |

市民バスの利用割合と利用しない理由

市民バスの利用頻度に関する設問では、一般の約 9 割、高齢者の約 7 割の方が「利用したことがないまたはほとんど利用しない」と回答しており、市民の多くの方が利用していない状況にあります。

また、市民バスを利用しない理由として、一般、高齢者を合わせて「他に交通手段があるから」が約 4 割を占めており、次いで「乗りたい時間帯に運行していないから」「運行本数が少ない」「バスの行き先や乗り方が分からない」などのバスの利用しづらさが上位となっています。

このことから、現在の市民バスは、利用実態に合わず利用しづらいものとなっていることが伺え、日常生活の足としての利便性を向上し利用者増加に向けた対応が必要です。

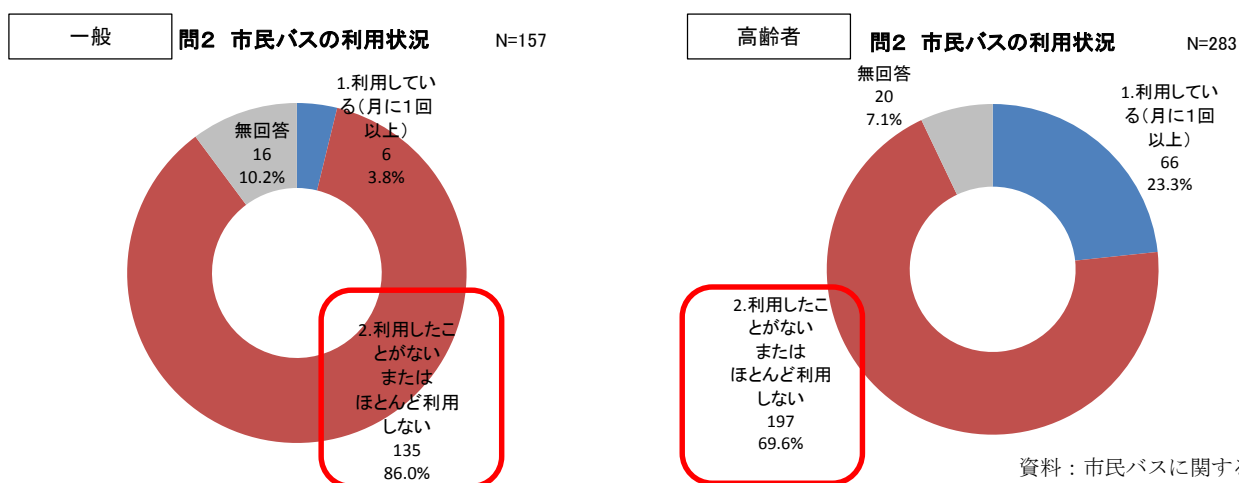


図 4.1 市民バスの利用割合

資料：市民バスに関するアンケート調査（H28. 10）

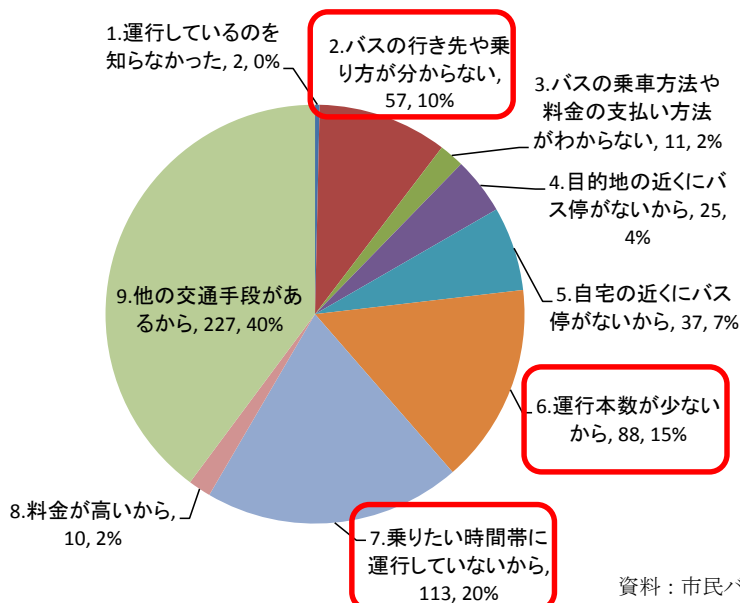


図 4.2 市民バスを利用しない理由

資料：市民バスに関するアンケート調査（岩沼市 H28. 10）

市民バスの改善点

市民バスを利用している方が回答した“市民バスに関して改善した方がよいと思う点”は、一般・高齢者ともに同様の結果が出ており、「便数を増やしてほしい」「電車との乗換えが便利な時間にしてほしい」「どこへ向かうバスなのかわかりやすくしてほしい」「市内中心部の主要施設を循環する路線がほしい」が上位となっています。さらに、市民バスを利用している人としていない人で同様の結果となっています。

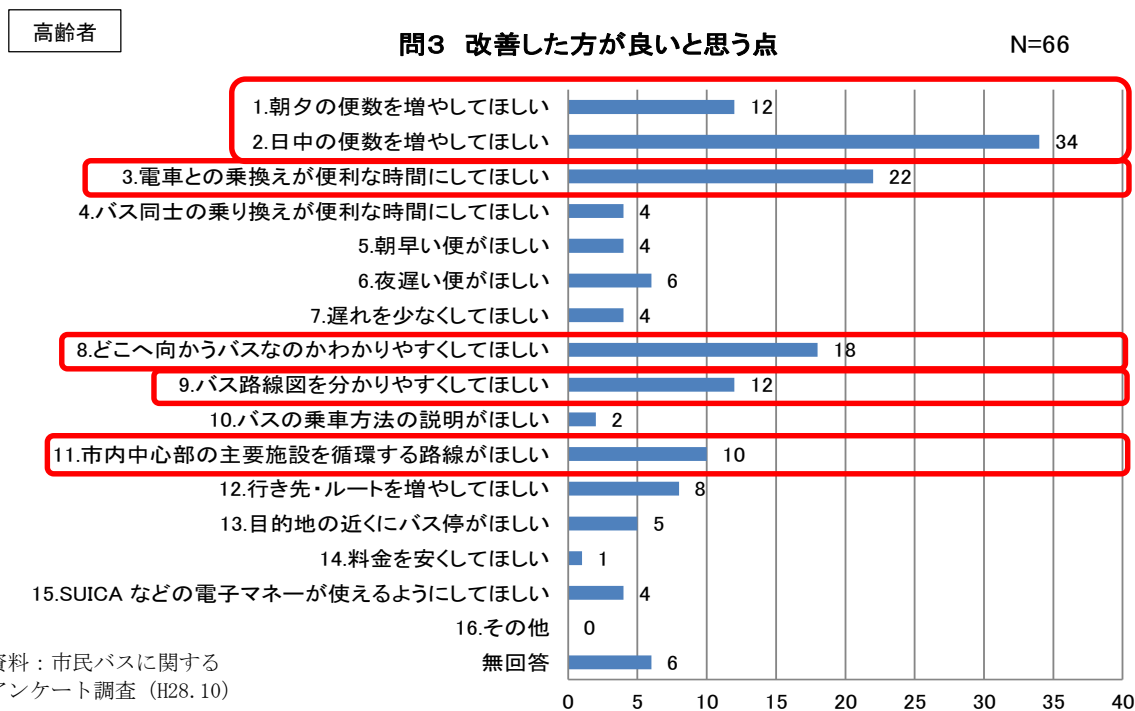


図 4.3 市民バスの改善したほうが良いと思う点

2) 市民バス乗降調査

乗降調査により、市民バスを利用した域内の移動状況を整理しています。

岩沼駅を中心とした市街化区域となる中央エリアでは、岩沼駅をはじめ、市民会館やその周辺の病院が主な移動となっています。ほかにも市役所等の公共施設や中央通り沿いの病院や商業施設への移動が見られます。また、西部エリア区や東部エリアからの移動や、中央エリアと仙台空港間での移動にも利用されています。

西部エリアでは、「駅西口」から「グリーンピア岩沼」や「グリーンピア入口」への移動が主なもので、「三色吉」や「朝日」から「駅西口」への移動や、「岩沼駅前」などの中央エリアを越えた東西の移動も見られます。

東部エリアでは、玉浦西・恵み野・矢野目地区での乗降が主なもので、中心部への移動にも利用されています。

このことから、利用状況についてはどのエリアからも、岩沼駅や市中心部の公共施設、病院、商業施設への移動が主なものとなっている。

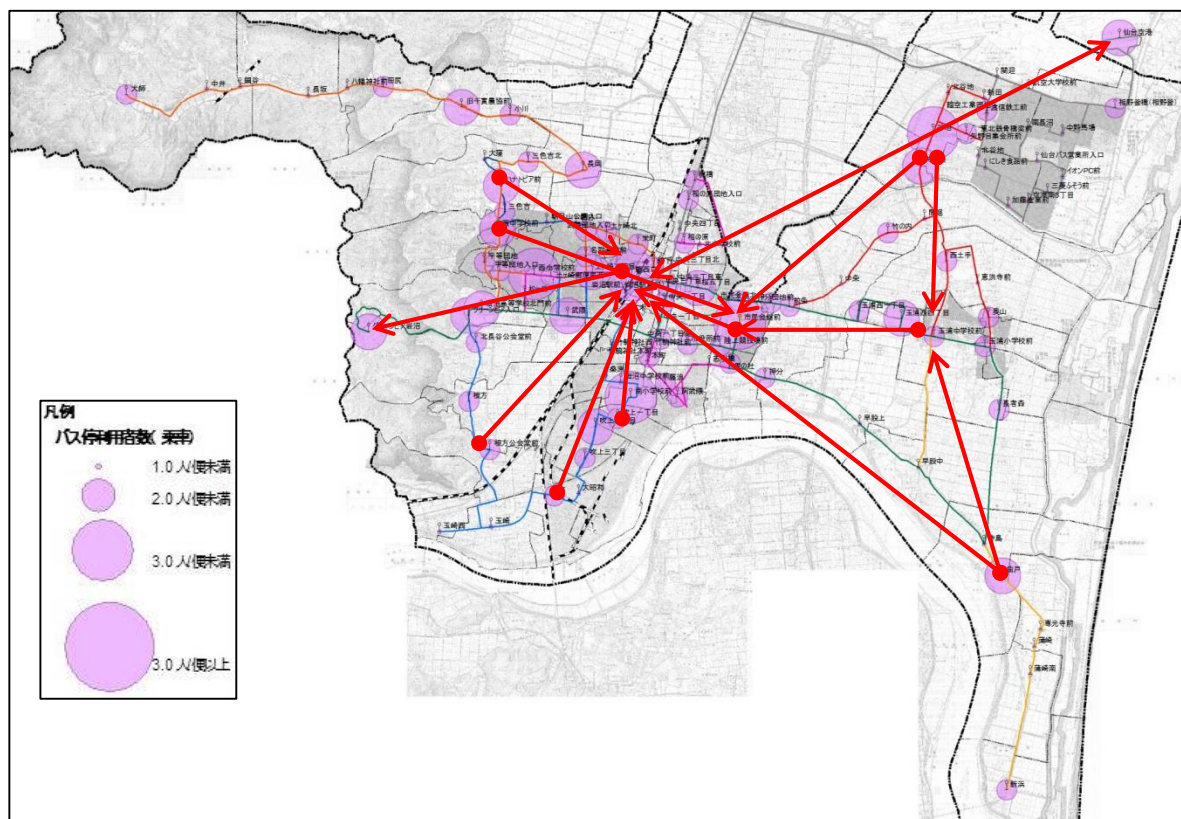


図 4.4 バス停別平均乗車人数

路線別の主な利用状況は以下のとおりです。

表 4.3 路線別の利用状況 (1)

| 路線 | 主な利用状況 |
|-----|---|
| 西部線 | <p>【平日】</p> <p>■市民会館行き</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一便の利用者数が多い。 ・ 第一便では、「駅西口」、「土ヶ崎三丁目」から「グリーンピア入口」への利用が多く見られる。 ・ 「三色吉」、「朝日山公園入口」から「駅西口」への利用が見られる。 ・ 「岩沼駅前」から「市民会館前」への利用が見られる。 <p>■駅西口行き</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一便の利用者数が多い。 ・ 「市民会館前」から「岩沼駅前」への利用と、「岩沼駅前」から「朝日山公園入口」、「三色吉」への利用が見られる。 ・ 「グリーンピア岩沼」から「松ヶ丘」、「駅西口」への利用が見られる。 <p>【土日祝日】</p> <p>■市民会館行き</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日に比べて、利用者が少ない。 ・ 第一便では、「駅西口」から「グリーンピア岩沼」への利用が見られる。 ・ 「朝日山公園入口」から「市民会館前」への利用が見られる。 <p>■駅西口行き</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「市民会館前」から「グリーンピア岩沼」への利用が見られる。 ・ 「グリーンピア岩沼」から「駅西口」への利用が見られる。 |

表 4.4 路線別の利用状況 (2)

| 路線 | 主な利用状況 |
|------------|---|
| <p>大師線</p> | <p>【平日】</p> <p>■市民会館行き</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第二便の利用者数が多い。 ・ 第二便では、西小学校へ通学する児童の利用により、大師線エリアの志賀・小川・長岡地区から「西小学校前」への利用が多い。 ・ 第一便、第五便、第六便の利用が少ない。 ・ 第三便、第四便、第五便では、他の便で通過する「武隈」での利用が見られる。 ・ 第六便では、「平等団地入口」から「駅西口」への利用が多く見られる。 ・ 一日を通して、「ハナトピア前」から「土ヶ崎郵便局西」の区間からの、「駅西口」や中央エリアの中央地区、「市役所前」、「市民会館前」への利用が見られる。 ・ 一日を通して、「駅西口」への利用が見られる。 <p>■大師行き</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一日を通して、「駅西口」での利用が見られる。 ・ 第四便、第五便では、西小学校へ通学する児童の利用により、「西小学校前」から大師線エリアの長岡・小川・志賀地区への利用が多い。 ・ 第二便、第三便、第四便でのみ「武隈」を通過しており、「武隈」での利用が見られる。 ・ 第一便、第七便での利用が少ない。 ・ フリー乗降区間では、第四便、第五便を除き、利用が少ない。 <p>【土日祝日】</p> <p>■市民会館行き</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日に比べて、利用が少ない。 ・ 一日を通して、駅西口への利用が見られる。 <p>■大師行き</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日に比べて、利用が少ない。 |

表 4.5 路線別の利用状況 (3)

| 路線 | 主な利用状況 |
|------|--|
| 南長谷線 | <p>【平日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■市民会館行き <ul style="list-style-type: none"> ・第二便では、「グリーンピア入口」への利用が多く見られる。 ・第三便、第四便では、グリーンピア岩沼への利用が見られる。 ・一日を通して、南長谷線エリアの根方・玉崎・原・吹上地区から「岩沼駅」、中央エリアの中央地区、「市役所前」、「市民会館前」への利用が見られる。 ■駅西口行き <ul style="list-style-type: none"> ・第五便、第六便では、南小学校へ通学する児童の利用により、「南小学校前」から南長谷線エリアの原・玉崎・根方地区への利用が多く見られる。 ・第五便、第六便では、「市民会館前」から「岩沼駅」への利用と、「岩沼駅前」から桑原・吹上・原・玉崎・根方地区への利用と、「グリーンピア入口」から「駅西口」への利用が見られる。 ・一日を通して、「岩沼駅前」、「駅西口」への利用が見られる。 <p>【土日祝日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■市民会館行き <ul style="list-style-type: none"> ・平日に比べて、利用が少ない。 ・一日を通して、「駅西口」から南長谷線エリアの原・吹上・桑原地区への利用と、南長谷線エリアの玉崎・原・吹上・桑原地区から「岩沼駅前」、中央エリアの中央地区、「市役所前」、「市民会館前」への利用が見られる。 ■駅西口行き <ul style="list-style-type: none"> ・平日に比べて、利用が少ない。 ・全体的に利用が少ないものの、「市民会館前」、「市役所前」、中央エリアの中央地区、「岩沼駅前」での利用が見られる。 ・第五便での利用が少ない。 |
| 空港線 | <p>【平日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一日を通して、「仙台空港」、空港線エリアの矢野目地区、「玉浦小学校前」、「玉浦中学校前」から「岩沼駅前」、中央エリアの中央地区、「市役所前」、「市民会館前」への利用が見られる。 ・「押分団地前」から「恵洪寺前」の区間での利用が見られない。 <p>【土日祝日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「グリーンピア岩沼」、「市民会館前」から「岩沼駅前」への利用と、「岩沼駅前」から「玉浦小学校前」、「玉浦中学校前」、「仙台空港」への利用が見られる。 ・「仙台空港」から「岩沼駅前」、中央エリアの中央地区、「市役所前」、「市民会館前」への利用が見られる。 ・「押分団地前」から「間堀」の区間での利用が極端に少ない。 |

表 4.6 路線別の利用状況 (3)

| 路線 | 主な利用状況 |
|-----|--|
| 納屋線 | <p>【平日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■市民会館行き <ul style="list-style-type: none"> ・「新浜」、「曲戸」、「玉浦小学校前」、「玉浦中学校前」から「市民会館前」への利用が見られる。 ・「里の杜」、「市民会館前」から「岩沼駅前」への利用が見られる。 ・「岩沼駅前」から中央エリアの中央地区、「市民会館前」への利用が見られる。 ・第五便では、「新浜」から「里の杜」の区間での利用が極端に少ない。 ■新浜行き <ul style="list-style-type: none"> ・第一便、第二便、第三便では、「市民会館前」、「市役所前」、中央エリアの中央地区から「岩沼駅前」への利用と、「岩沼駅前」から「押分」、「早股上」、「曲戸」への利用が見られる ・第四便、第五便では、「里の杜」、「押分」、「玉浦中学校前」、「玉浦小学校前」への利用が見られる。 <p>【土日祝日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■市民会館行き <ul style="list-style-type: none"> ・平日に比べて、利用が少ない。 ・「新浜」、「玉浦小学校前」、「玉浦中学校前」から「押分」、「里の杜」、「市民会館前」への利用が見られる。 ・「里の杜」から「岩沼駅前」への利用が見られる。 ■新浜行き <ul style="list-style-type: none"> ・平日に比べて、利用が少ない。 |
| 東部線 | <p>【平日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■左回り <ul style="list-style-type: none"> ・東部地区の玉浦西地区、「玉浦中学校前」、「玉浦小学校前」から「岩沼駅前」への利用が見られる。 ・「岩沼駅前」から「中央一丁目南」、「市役所前」、「市民会館前」への利用が見られる。 ■右回り <ul style="list-style-type: none"> ・「市民会館前」、「市役所前」、中央エリアの中央地区から「岩沼駅前」への利用が見られる。 ・「岩沼駅前」から東部エリアの玉浦西地区、「玉浦中学校前」、「玉浦小学校前」への利用が見られる。 ・東部エリアの玉浦西地区から「市民会館前」への利用が見られる。 ・第五便、第六便での利用が少ない。 <p>【土日祝日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■左回り <ul style="list-style-type: none"> ・平日に比べて、利用が少ない。 ・東部エリアの玉浦西地区、「玉浦中学校前」、「玉浦小学校前」から「岩沼駅前」、中央エリアの中央地区、「市民会館前」への利用が見られる。 ■右回り <ul style="list-style-type: none"> ・「市民会館前」、中央エリアの中央地区、「岩沼駅前」から東部地区の玉浦西地区、「玉浦中学校前」、「玉浦小学校前」、「寺島」への利用が見られる。 |

表 4.7 路線別の利用状況 (4)

| 路線 | 主な利用状況 |
|-----|--|
| 南北線 | <p>【平日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一日を通して、「市民会館前」、「岩沼駅前」での利用が見られる。 ・第四便では、「グリーンピア岩沼」への利用が多く見られる。 <p>【土日祝日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 駅西口行き <ul style="list-style-type: none"> ・平日に比べて、利用が少ない。 ・第二便では、「岩沼駅前」から「グリーンピア岩沼」への利用が見られる。 ・第三便では、「阿武隈」、「藤浪」から「岩沼駅前」への利用が見られる。 ■ 市民会館行き <ul style="list-style-type: none"> ・「岩沼駅前」から「市民会館前」への利用が見られる。 |

3) 主要目的施設ヒアリング調査

調査の概要

市民の主要な目的施設となる以下の 6 施設において、来訪者の動向に関するヒアリング調査を実施しました。

表 4.8 ヒアリング施設一覧

| 施設名 | 実施日 | 票数 |
|--------------|-----------|-----|
| みやぎ生協岩沼店 | 平成 28 年 | 106 |
| ヨークベニマル岩沼店 | 11 月～12 月 | 104 |
| フーズガーデン玉浦食彩館 | | 102 |
| ヨークベニマル岩沼西店 | | 102 |
| フレスコキクチ岩沼西店 | | 104 |
| 総合南東北病院 | | 100 |
| 合計 | | |

施設への利用交通手段

対象者の各施設までの利用交通手段は、「自動車（運転）」が過半数を占めており、市民バスの利用割合は 2%と低く、市民アンケート調査と同様の結果となっています。

このため、運行時間や経路、便数などが利用実態と合っておらず、市民バスが使いにくくなっていることが低い利用率の一つの理由として挙げられます。

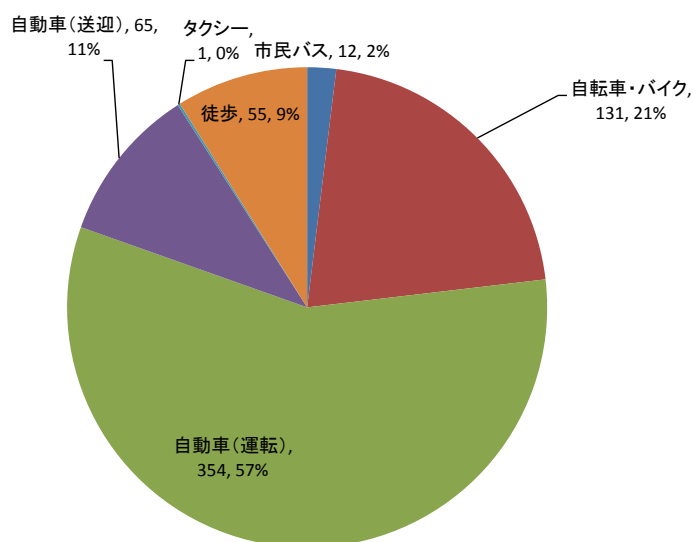


図 4.5 ヒアリング施設までの交通手段

市民バスの利用意向

市民バスを利用交通手段の一つとして考えることが出来るかを質問した結果、約7割の方が「移動手段として考えられる」と回答しており、運行経路や時間帯、便数などが改善された場合は、市民バスを利用する方が増える見込まれます。

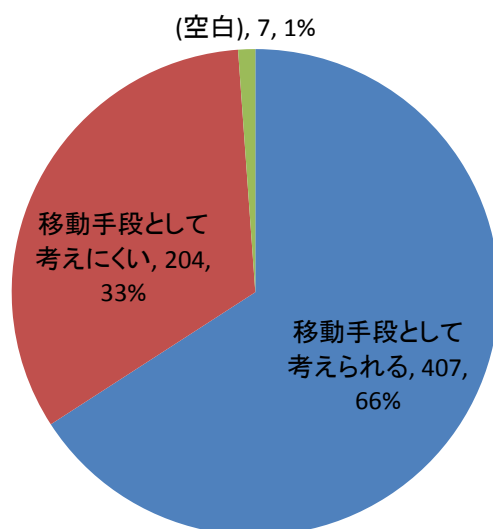


図 4.6 市民バスの利用意向

市民バスの改善点

また、調査対象者が感じている市民バスの改善点は、“便数の増加”“バスの行き先を分かりやすくする”“電車との乗換え改善”などが上位を占めており、市民アンケートの結果と同様の傾向にあることが分かります。

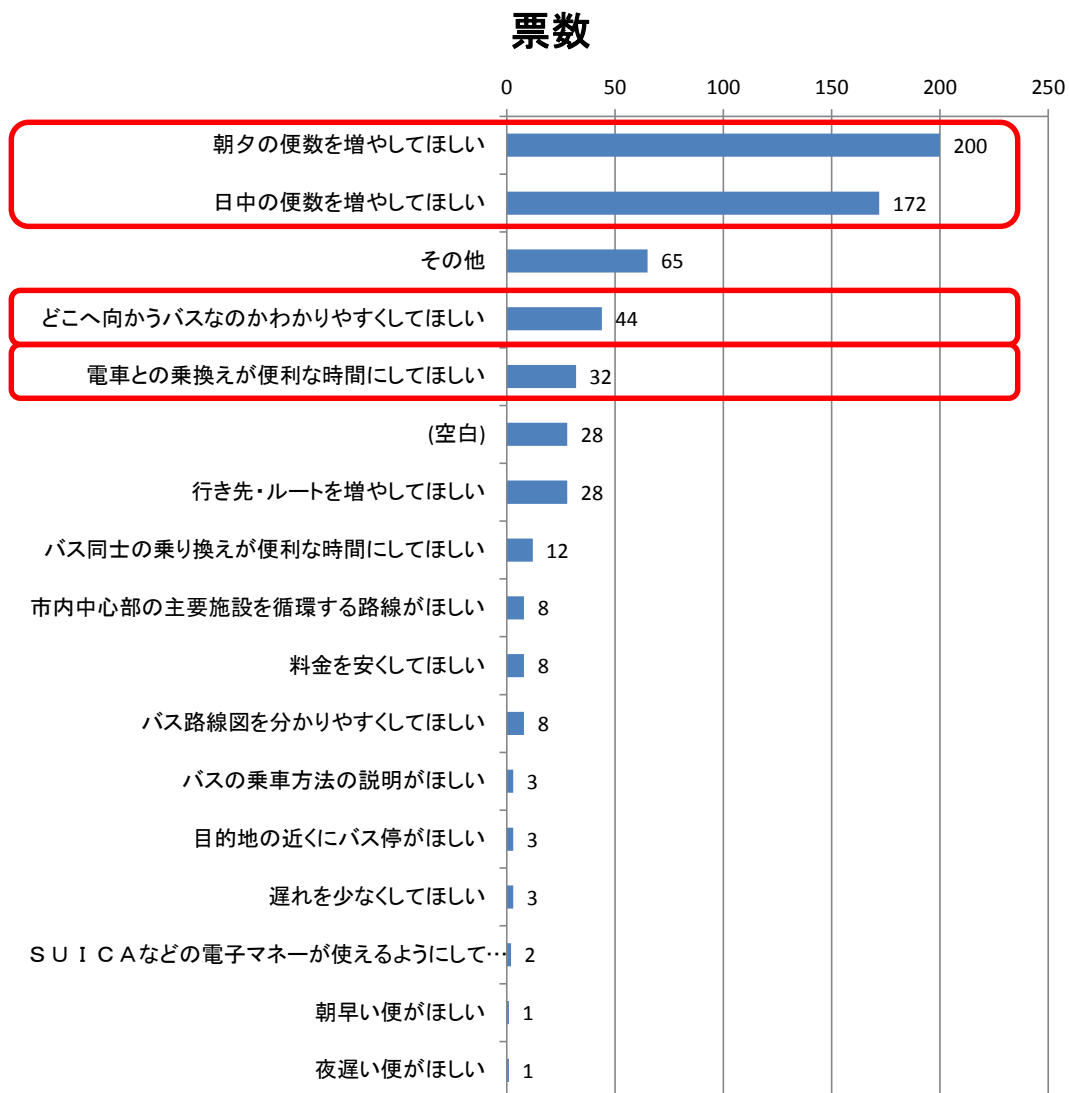


図 4.7 市民バスの改善点

利用交通手段

普段よく行く施設への交通手段は、自動車が半数を占めていますが、病院、公共施設、駅へ行く場合は、他の施設に比べて市民バスの利用割合が高くなっています。これらの施設への接続を考慮した見直しが必要です。

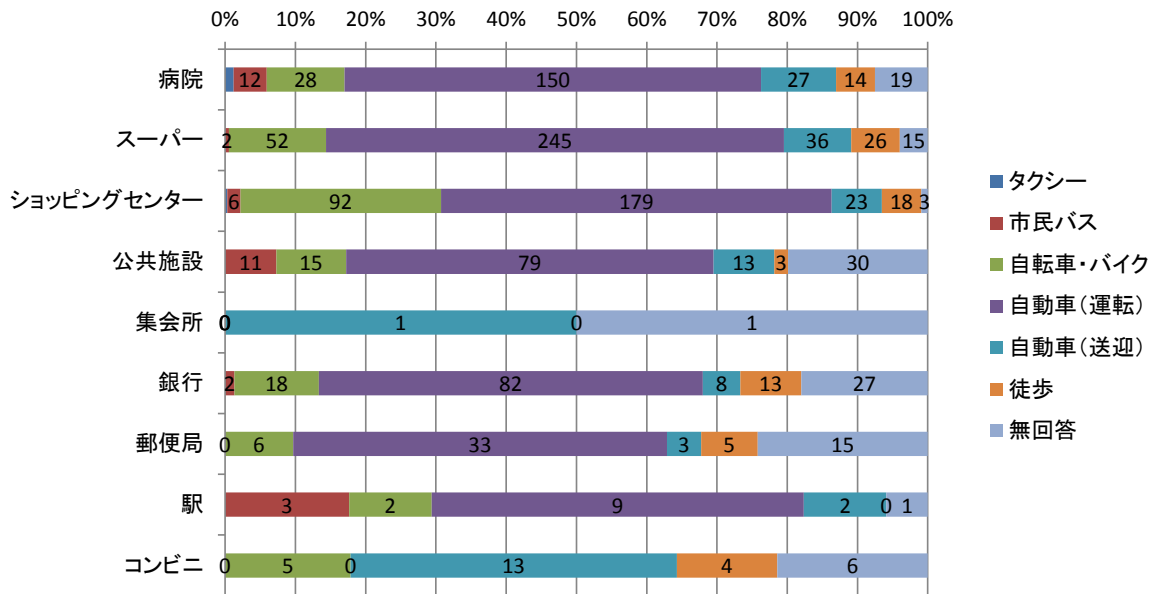


図 4.8 普段よく行く施設への交通手段

施設への来訪時間帯

各施設への来訪時間は、病院では 9～10 時がピークであり、13 時にも来訪しています。また、スーパーおよびショッピングセンターでは、10 時をピークに 17 時まで来訪が見られます。同様に、公共施設および銀行は 9～10 時および 13 時ごろの来訪が多い傾向にあります。見直しを行う際には、これらの移動実態に配慮が必要です。

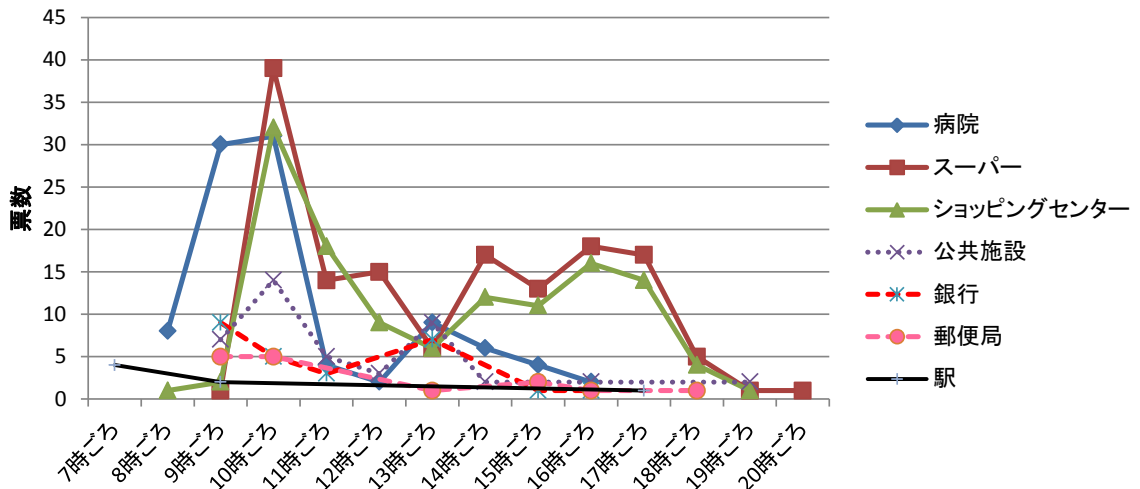


図 4.9 ヒアリング施設への来訪時間

運転免許返納の意向

調査対象者の約半数が 65 歳以上であったこともあり、運転免許の返納意思がある方は約 6 割に上っています。返納しようと思わない理由として、“車が無いと不便”という意見が多いことから、運転が出来ない方でも移動が可能となるよう、生活の足を確保していく必要があります。

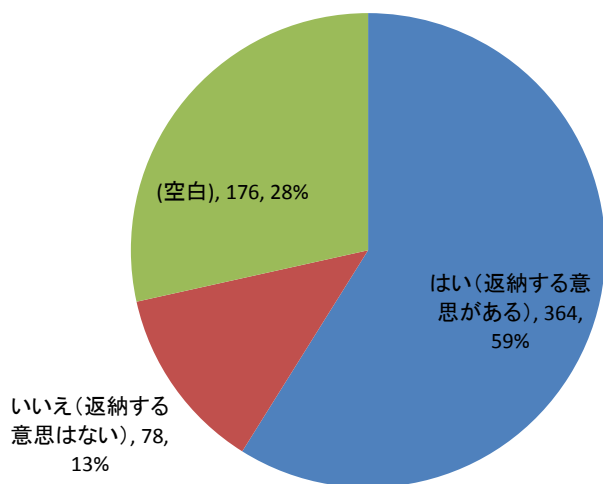


図 4.10 運転免許の返納意思

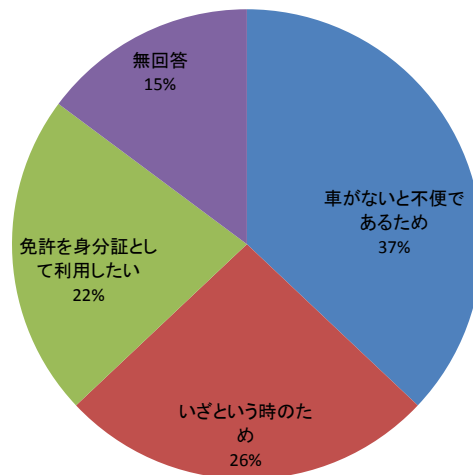


図 4.11 運転免許を返納しようと思わない理由

4) 試乗会での意見ヒアリング

ヒアリングの概要

各地区会の役員を対象に、市民バスの試乗会を開催し、市民バスに関する意見を整理しました。実施時期と参加人数、試乗ルートは以下のとおりです。

表 4.9 試乗会の概要

| 実施時期 | 参加人数 | 試乗ルート |
|-------------------|------|---------|
| 平成 28 年 12 月上旬 | 15 名 | 東部線、空港線 |
| | 15 名 | 南長谷線 |
| | 8 名 | 南北線 |

ヒアリングでの主な意見

ヒアリングでの主な意見は以下のとおりであり、運行費用や実現性を踏まえた上で、より市民の移動実態に合った運行としていく必要があります。

表 4.10 ヒアリングでの主な意見（東部線・空港線）

| 区分 | 内容 |
|-------------|--|
| 運行ルート | <p>■直線のバスルートが欲しい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルートが複雑なため、単純な路線として欲しい。 ・目的地まで時間がかかる。 ・空港線の空港行きで恵み野地区を経由する必要はない。 |
| 運行便数 ・時間 | <p>■午後の便数を増やして欲しい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高校生が、学校が早く終わった時にちょうど良いバスがない。 ・帰りのバス（午後便）がないため、病院に行きづらい。 <p>■早朝など通学に便利な便があると良い</p> <p>■スクールより市民バスの役割を重視したほうが良いのではないかと</p> |
| バス停 | ■バス停に椅子や屋根が欲しい |
| 利用促進 | ■市バスの時刻表を各世帯に配布して欲しい |
| 料金 | ■高校生もバスの定期が半額で良いのではないかと |
| 車両 | ■バスのサイズを小さくした方が良いのではないかと |
| その他 | <p>■バス全車両に AED の設置が必要ではないかと</p> <p>■高齢者の運転免許の返納が増えるため、バスを充実して欲しい</p> |

表 4.11 ヒアリングでの主な意見（南長谷線）

| 区分 | 内容 |
|-------------|---|
| 運行ルート | <ul style="list-style-type: none"> ■旧農協前を通過する路線に変更して欲しい ■原地区は現在のバス路線より南側も通過して欲しい <ul style="list-style-type: none"> ・原地区の住宅は、現在のバス路線より南側に位置しているため、原公会堂の方までバスを通して欲しい。 ■グリーンピア岩沼に行くバスがあると良い ■空港線は千年希望の丘を経由するようにして欲しい <ul style="list-style-type: none"> ・現在、千年希望の丘へ直接行けるバス路線がない。 ・車がないと千年希望の丘へは行きづらい。 ■大昭和ユニボードの前を通るルートにして欲しい ■路線が複雑でわかりにくいいため、単純化して欲しい <ul style="list-style-type: none"> ・吹上周辺は学校の前を通過せず、西大手町線を真っ直ぐ通過して欲しい。 ・吹上は西大手町線を真っ直ぐ通過することで単純な路線として良いのではないか。 ・吹上では歩ける人も多く乗る人数も少ないため、旧4号線から原方面へ通過しても良いのではないか。 |
| 運行便数 ・時間 | <ul style="list-style-type: none"> ■バスの便数を増やして欲しい <ul style="list-style-type: none"> ・通学のためのバスの便数が1便のため、2便にすると学生が通学しやすくなる。 ・高校生は早朝の電車を利用するため、バスの始発では電車に間に合わない。 ・病院に行くのにちょうど良い時間帯に走っていない。（緑の里クリニック、総合南東北病院） |
| バス停 | (なし) |
| 利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> ■地区ごとのイベントでバスが利用できるように告知して欲しい <ul style="list-style-type: none"> ・地区でのイベントで希望の丘などを見学するイベント案などがあるが、今まではタクシーを使ったりする必要があった。バスで行ける場所が分かると便利のため、春などイベントが近くなったときに告知して欲しい。 |
| 料金 | (なし) |
| 車両 | (なし) |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ■現在のバスの乗車率はどうなっているのか ■なぜ市バスは白ナンバーなのか |

表 4.12 ヒアリングでの主な意見（南北線）

| 区分 | 内容 |
|----------|---|
| 運行ルート | <p>■<u>バス停を飛ばして運行できないか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 普段は自転車だが雨が降るとバスを利用していた。しかし、混雑のため遅れが生じ、電車に間に合わない場合もあり、結局車での送迎になってしまう。 <p>■<u>循環+直行の組み合わせが良い</u></p> <p>■<u>グリーンピア行きの時間を調整できないか。千年希望の丘にも運行してもらいたい</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 千年希望の丘にもバスを出してもらいたい。 <p>■<u>バス停が近いまたは離れている箇所があるため、調整できないか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 竹駒神社本町と竹駒神社前、阿武隈と藤浪などが近い。 ・ また、竹駒神社前～中央1丁目が離れている。 ・ 駅前広場の手前にバス停があるとよい。（朝夕や天候によっては混雑するため、駅に着くのに時間がかかる。手前にバス停があると歩いて行ける。） <p>■<u>路線を単純化し、わかりやすくしたほうが利用しやすい</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 阿武隈のバス停は駅方向に行く便が駅とは逆に運行しているため、乗ってよいのか分かりにくい。志引橋からそのまま藤浪に行ってもよい。 |
| 運行便数・時間帯 | <p>■<u>イベントに併せた運行時間にできないか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ グリーンピア 10:02 着であるが、10:00 開始のイベントも多い。結局車での移動になってしまう。 |
| バス停 | <p>■<u>駅前広場の手前にバス停があるとよい</u></p> <p>（朝夕や天候によっては混雑するため、駅に着くのに時間がかかる。手前にバス停があると歩いて行ける。）</p> |
| 利用促進 | <p>■<u>バスの行き先が分かりにくい</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ どのバスがどこに行くのかが分かりにくい。 <p>■<u>バスロケーションシステムを導入できないか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一例として、バスがあと何分で来るかが分かるように、青、橙、赤などのランプが付くと分かりやすい。 |
| 料金 | <p>■<u>乗継割り引きは無いのか</u></p> <p>■<u>料金の見直しが必要ではないか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 往復で 400 円、乗り換えがあると 800 円であるため、もう少し安いほうが利用者が増えると考えられる。名取市は 100 円で乗れる。 <p>■<u>収益確保のため、岩沼係長のバッチを販売してはどうか</u></p> |
| 車両 | <p>■<u>バスの構造を直せないか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス内にステップがあり使いにくい。 ・ 荷物を置くための網棚がほしい。 <p>■<u>車両を小型化したほうが良いのではないか。</u></p> |
| その他 | <p>■<u>駅前のバスレーンに駐車している車が多い</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 障がい者は目の前に停めることができるが、障害者マークを提示しないで駐車している人もいる。何らかの対策が必要。 ・ 30 分無料の駐車場は空いているものの、駅の目の前に停める人が多い。駐車場から出にくいことが原因と思われるので、出口付近に駐車マスを工夫するなどの対策を検討してほしい。 <p>■<u>スクール重視ではなく、目的を明確にして欲しい</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤用なのか、高齢者用なのかを明確にしてほしい。 <p>■<u>環境負荷低減に向け、アイドリングを徹底してほしい</u></p> |

5) グループインタビュー

インタビューの概要

以下の団体を対象に、市民バスに関するグループインタビューを実施しました。
実施時期と参加人数、試乗ルートは以下のとおりです。

表 4.13 グループインタビューの概要

| 実施日 | 対象者 | 参加人数 |
|----------------------|-----------------------|--------|
| 平成 28 年 12 月上旬～中旬 | 岩沼市中心身障害児(者)親の会 役員 | 10 名程度 |
| | 岩沼市身体障害者福祉協会 役員 | 5 名 |

インタビューでの主な意見

インタビューでの主な意見は以下のとおりであり、運行費用や実現性を踏まえた上で、より使いやすいバス交通としていく必要があります。

表 4.14 ヒアリングでの主な意見（岩沼市中心身障害児(者)親の会）

| 区分 | 内容 |
|--------------|--|
| 運行ルート | ・路線が複雑では利用できない。 |
| 運行便数 ・時間帯 | ・ひまわりホームの就業時間は、9 時開始、16 時終業。市民会館に 20 分前には到着したい。（現在、バスの時間にあわせるため、終業時間まで働けない状況） |
| バス停 | ・お盆年始期間の運行について、休日運行と記載されているバス停がある。 |
| 利用促進 | ・夏など天候の良いときに、バス利用者にスタンプラリーを実施。3 つ集めると景品が当たるようなイベントを企画してはどうか。 |
| 料金 | ・助成を受けて利用している（無料乗車証）。市民と直接ふれあう場であるため、理解をどう得るかが課題となる。 |
| 車両 | ・現在、バスの運行表示が、電光掲示板になりわかりにくくなった。（以前は、色で分けていた） |
| バリアフリー | <ul style="list-style-type: none"> ・路線毎にキャラクターを表示すると教えやすい。パンダ、ウサギなどの単純な動物。前後と側面に。（施設から“パンダ”に乗って、岩沼駅で“ウサギ”に乗るなど） ・ラッピングバスについて、毎回来るバスが違うものだと、子どもたちは自分が乗るバスと認識できなくなる。 ・障害の程度にもよるが、乗換え自体は問題ない。路線の複雑さが問題である。 ・動物の表示などがあれば、教えるハードルも下がる。 ・ただ便数が増えても、どのバスに乗って良いかわからなくなり混乱する場合もある。 |

表 4.15 ヒアリングでの主な意見（岩沼市身体障害者福祉協会）

| 区分 | 内容 |
|--------------|---|
| 運行ルート | <ul style="list-style-type: none"> ・六角地区へも乗り入れるバスがあると良い。 ・朝日山公園～西中学校まで間隔が長い。住宅も張りつき人口も増えたので、間に1つバス停を設けても良いのではないか。（クリーニング店駐車場付近） ・バスが来ても、どこに向かうバスなのかわかりづらい。 |
| 運行便数 ・時間帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・東部地区の路線について、仙台に行くのに、午前中は岩沼駅まで行くバスがあっても、午後帰ってくる便がない。 ・路線図を見ると、市全域を網羅していることがわかる。これは利用者にとってありがたいこと。 |
| バス停 | (なし) |
| 利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> ・市内の遊覧で利用したい。バスを利用し、空港まで行き、ご飯や買い物をするなど。ただし、良い時間帯での運行がない。 ・免許返納した後、不自由なく利用できる、市内の移動ができる運行体系にしてほしい。 ・病院の足が必要。車の運転が困難になった時が心配。 |
| 料金 | <ul style="list-style-type: none"> ・無料バスの制度を知らない方がいる。 |
| 車両 | <ul style="list-style-type: none"> ・手足の不自由な方の場合、乗り降りの際、段差があると不便である。 ・歩道が道路より1段高くなっていると乗り降りが助かる。 ・現在の乗車人数にあわせて、小型化にすれば経費も抑えられるのではないか。 |
| バリアフリー | <ul style="list-style-type: none"> ・車内アナウンスで「停車してからお立ちください」という案内があると、焦らなくて良いのだという安心感がある。（乗降の際、急がなくては思ってしまう） ・行き先がわかりづらいので、車両に番号を表示してはどうか。 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・仙台市のように車両に広告を入れて、広告収入を経費に充てるのはどうか。 |

(2) 市民バスの課題の整理

これまでの調査結果から整理される市民バスの課題は以下のとおりです。

課題①

高齢者の日常生活への不便や不安を解消するため、自動車が運転できない高齢者の日常生活の足を確保し、交通手段として選択される運行体系の構築が必要です。

- 高齢化に伴い運転が困難になる方が増えていくと想定され、市民バスの重要度が上昇します。
- 安心して免許返納できるよう、高齢者の生活の足をしっかりと確保する必要があります。
- 利用実態調査等では、約6割の方が「免許返納する意思がある」と回答している一方で、「車がないと不便であるため返納しない」という回答も多くあることから、交通手段として選択されるよう、利用しやすい運行体系の構築が求められています。

課題②

地域ニーズがあるものの利用の実態が伴わないことから、利用しやすいバス交通にするため、域内における市民の移動実態に合わせた路線網、運行が必要です。

- 利用実態調査等では、約7割の方が「移動手段として考えられる」と回答しているものの、実際の利用につながっていません。
- さらに、便数の増加、運行時間帯、行き先がわかりづらいなどの改善に関する意見が多く寄せられていることから、移動実態と市民バスの運行体系が合致しておらず、利用づらい状況にあるといえます。
- このため、域内の移動実態に合わせた路線網や運行が求められています。

課題③

日常生活や交流を支える、利用しやすい運行体系にするためには、路線の単純化が必要です。

- 現状の路線網は、これまで各地区の要望に応え、繰り返し変更を加えてきたことで、複雑でわかりにくく、一便あたりの運行時間も長い状態となっています。
- 利用実態調査等からも、行き先や路線がわかりづらい等の意見が多く寄せられています。
- このことから、移動実態をふまえ、分かりやすく利用しやすい路線網とするため、工夫を施した運行表示等を含めた路線の単純化が求められています。

課題④

効果的かつ効率的な運行を行うためには、地域の生活実態に応じた主体別、時間別の利用ニーズに即した運行が必要です。

- 乗降調査の結果では、利用が多い区間と少ない区間がありますが、同程度の車両で運行されている場合もあります。
- 限られた財源でより多くの方に満足いただけるよう、効果的かつ効率的な運行としていく必要があります。
- このため、地域毎の移動実態や利用者数等に応じ、主体別・時間別の利用ニーズに即した運行としていく必要があります。

課題⑤

市民バスの利便性低下につながっている運行時間の空白帯の解消には、スクールバス優先の運行体系を再検討する必要があります。

- 現在の市民バスは、スクールバス優先の運行体系としているため、バス運行に空白の時間が生じています。
- この空白の時間を解消し、多くの方に利用していただける市民バスとするために、“スクールバス優先”の考え方を根本から変えていく必要があります。
- なお、市民バスのみで対応できないスクールバス需要については、別途対応する必要があります。

5. 市民バスの見直しに係る改善方針と 新たな路線網の考え方

(1) 改善方針

市民バスの課題を踏まえ、改善方針を以下のとおりとします。

改善方針

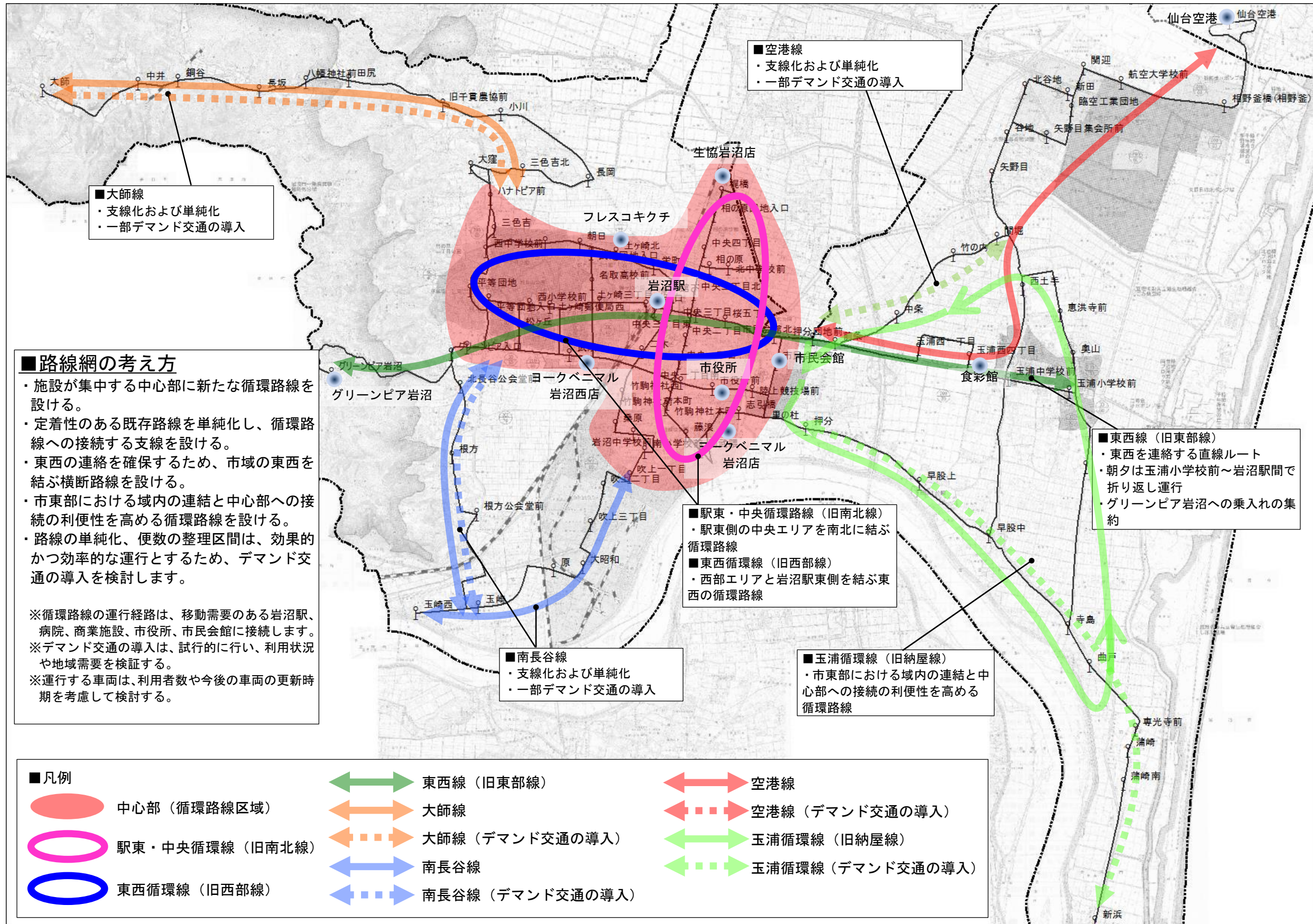
高齢者にやさしいバス交通を目指します。
～移動手段のない市民が安心して生活できる
「やさしい」バス体系づくり～

路線網を検討する上でのポイント

- 路線の定着性を踏まえて、高齢者の足を確保する路線網に整理します。
- 日常生活の足の確保を基本とし、利便性の高い交通網とします。
 - ・路線の単純化 → 運行頻度確保、わかりやすさの向上
 - ・利用状況に応じた運行時間 → 病院、商業施設、駅への接続の確保
 - ・中心部循環運行、東西運行 → 高頻度運行、利用定着
- 運行経路は、現状で保有している小型・中型バスで走行が可能な道路を対象として検討します。
- スクール優先のダイヤ編成は行わず、市民バスのダイヤで対応できない場合は、通学児童の足の確保は別途検討します。
- 路線の単純化、便数の整理区域は、バス交通を補うためにデマンド交通の導入を検討します。
- 利用状況、移動実態を検証し、必要に応じて路線網を見直します。
- 多様な地域への利用が想定されますが、路線網については、日常生活の移動を基本に考えます。

(2) 新たな市民バス路線網の考え方

新たな路線網の考え方は以下のとおりです。



■各路線の運行案（ポイント）

これまでの調査で明らかとなった課題、改善方針、路線網の考え方を踏まえ、各路線の運行案を以下に示します。なお、運行案の路線数は、現状と同じ7路線であり、路線数に変更はありません。

1) 【循環路線】＝新規

ア. 駅東・中央循環線

- これまでの南北線を基本に、岩沼駅を起点に岩沼駅東側の中央エリアを南北に結ぶ循環路線を運行します。
- 病院、商業施設、岩沼駅、市民会館への接続の利便性を高めるとともに、運行頻度を高めることでバスの定時化を図ります。

イ. 東西循環線

- これまでの西部線を基本に西部エリアと岩沼駅東側を結ぶ東西の循環路線を運行し、東西の移動ニーズにも応えます。
- 岩沼駅西側の病院、商業施設等への接続の利便性を高めるとともに、運行頻度を高めることでバスの定時化を図ります。

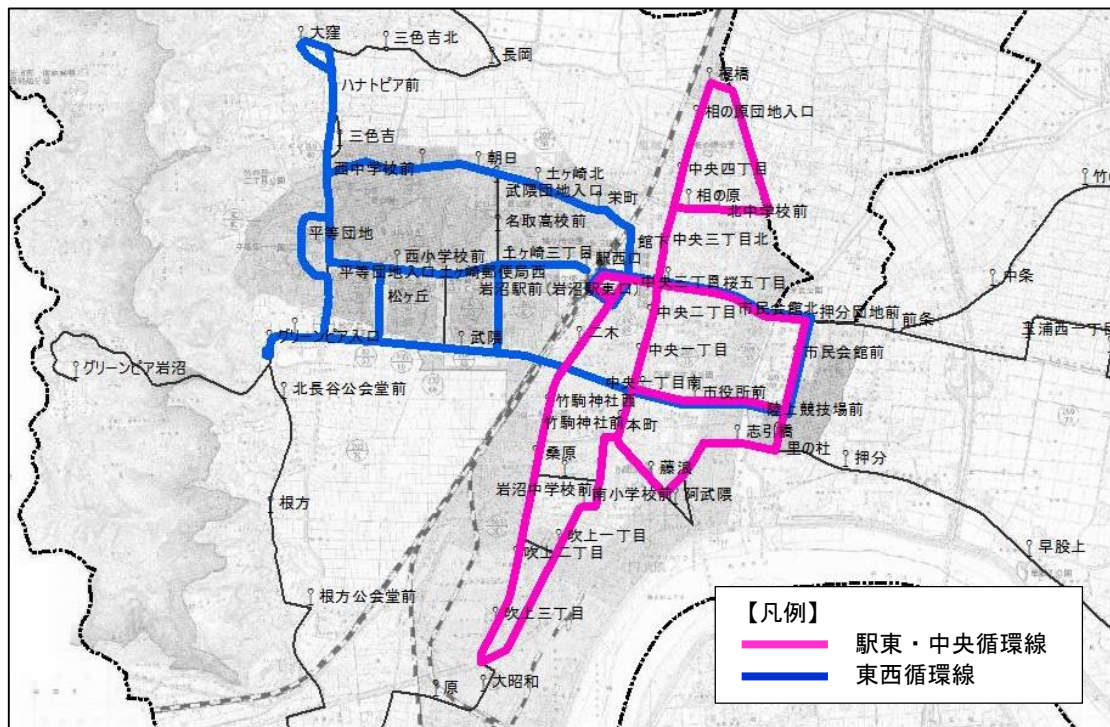


図 5.1 駅東・中央循環線および東西循環線の運行経路（案）

・ 駅東・中央循環線 (①～④の経路を合わせて約 80 分)

- 経由地が異なる①～④の経路を一つの循環路線として運行し、岩沼駅東側の病院、商業施設、市役所や市民会館などの公共施設へのアクセスを向上させます。
- 循環路線とすることで、どこから乗車しても目的地に到着できます。
- 地域の移動ニーズに応え、阿武隈地区への乗り入れを行わず、吹上地区への路線運行を行います。

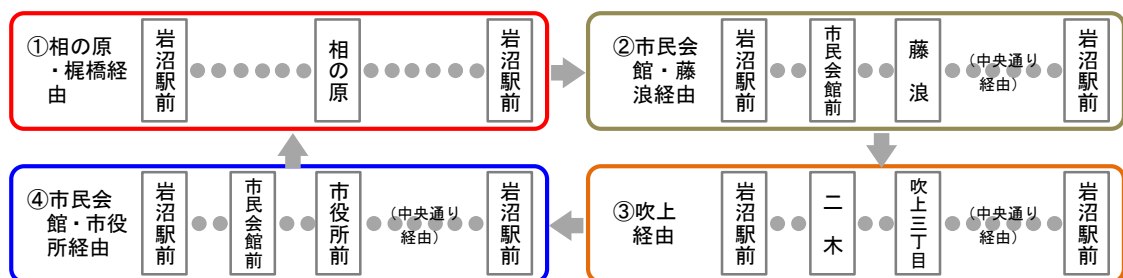
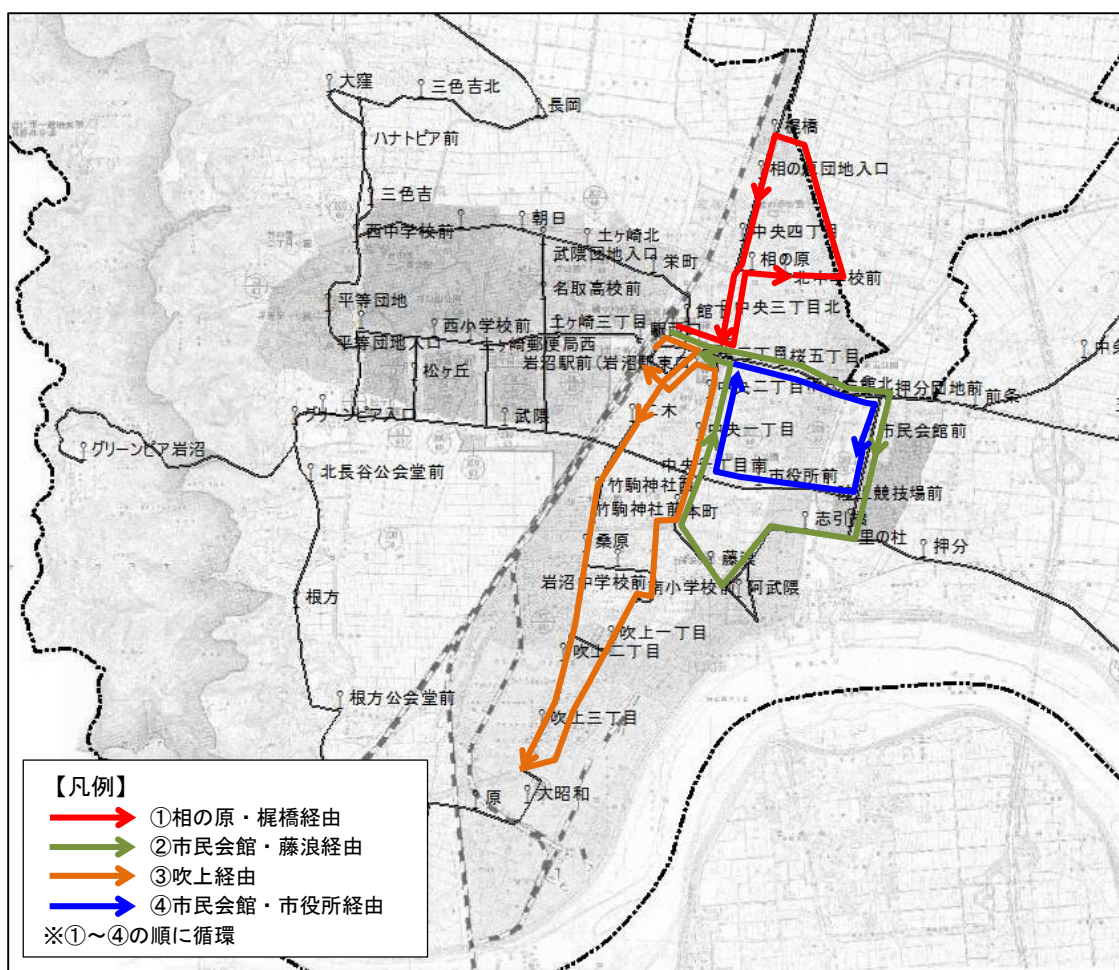


図 5.2 駅東・中央循環線の運行経路 詳細 (案)

・東西循環線（①②の経路を合わせて約70分）

- 経路地が異なる①②の経路を一つの循環路線として運行し、岩沼駅西側の病院、商業施設へのアクセスを向上させるとともに、岩沼駅東口と市民会館、市役所などへのアクセスを確保します。
- 循環路線とすることで、どこから乗車しても目的地に到着できます。

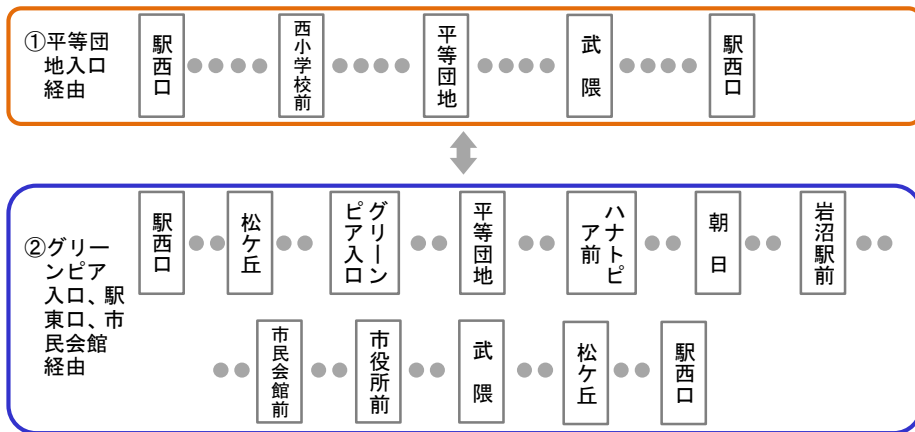
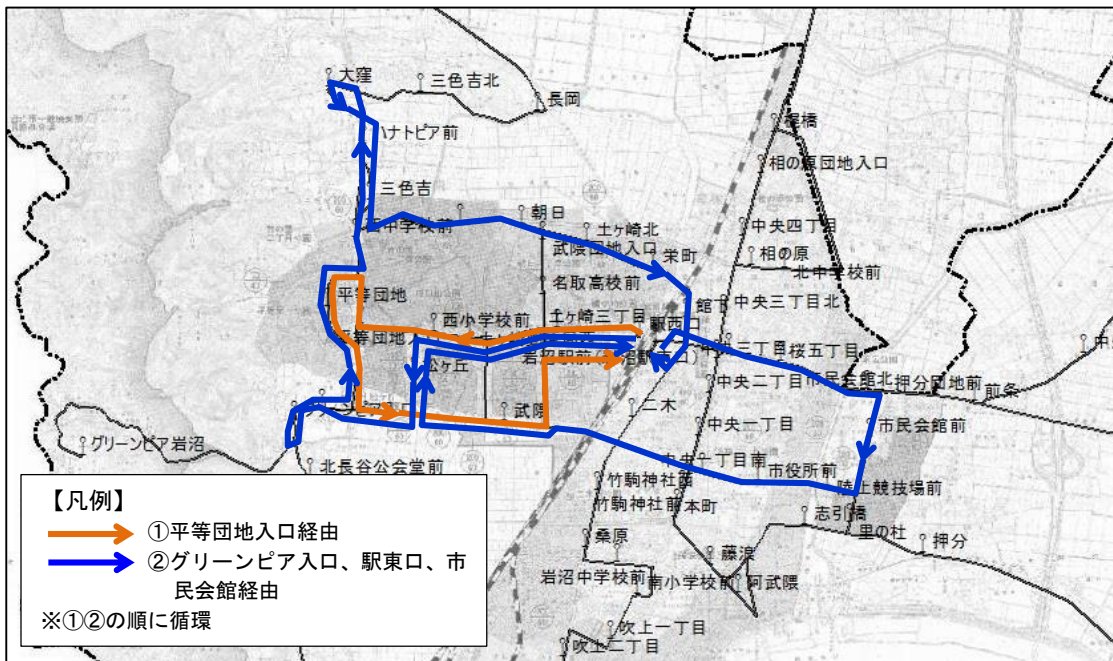


図 5.3 東西循環線の運行経路 詳細（案）

2) 【東西線】 = 新規 (往復約 80 分)

- 市域を東西に結ぶ横断路線を新たに設け、東部エリアの玉浦西・恵み野地区、中央エリアの「市民会館」や「岩沼駅前」、西部エリア、「グリーンピア岩沼」を直線で結びます。
- 東部エリアの玉浦西・恵み野地区からの市内中心部への移動ニーズに合わせ、病院や施設、岩沼駅への接続を改善します。
- グリーンピア岩沼への運行は、各路線で乗り入れを行わず、東西線に集約し、単純化による利便性の向上と効率化を図ります。
- 東西線では利用状況に応じたダイヤ運行を行い、東部エリアの玉浦西・恵み野地区から市内中心部への移動頻度を確保するため、朝夕の時間帯では岩沼駅と玉浦小学校間の約 30 分間隔で折り返し運行を行います。
- 「岩沼駅前」から「駅西口」への運行は、運行時間の短縮、定時運行を図るため亀塚跨線路橋を經由します。

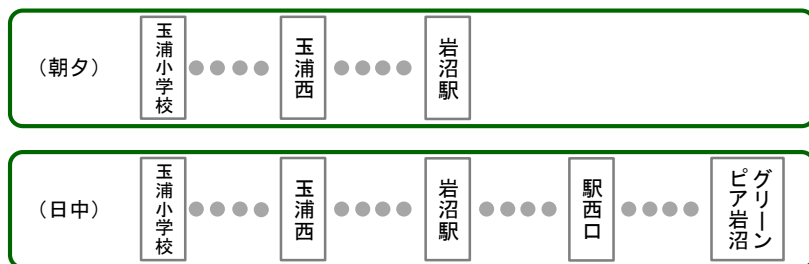
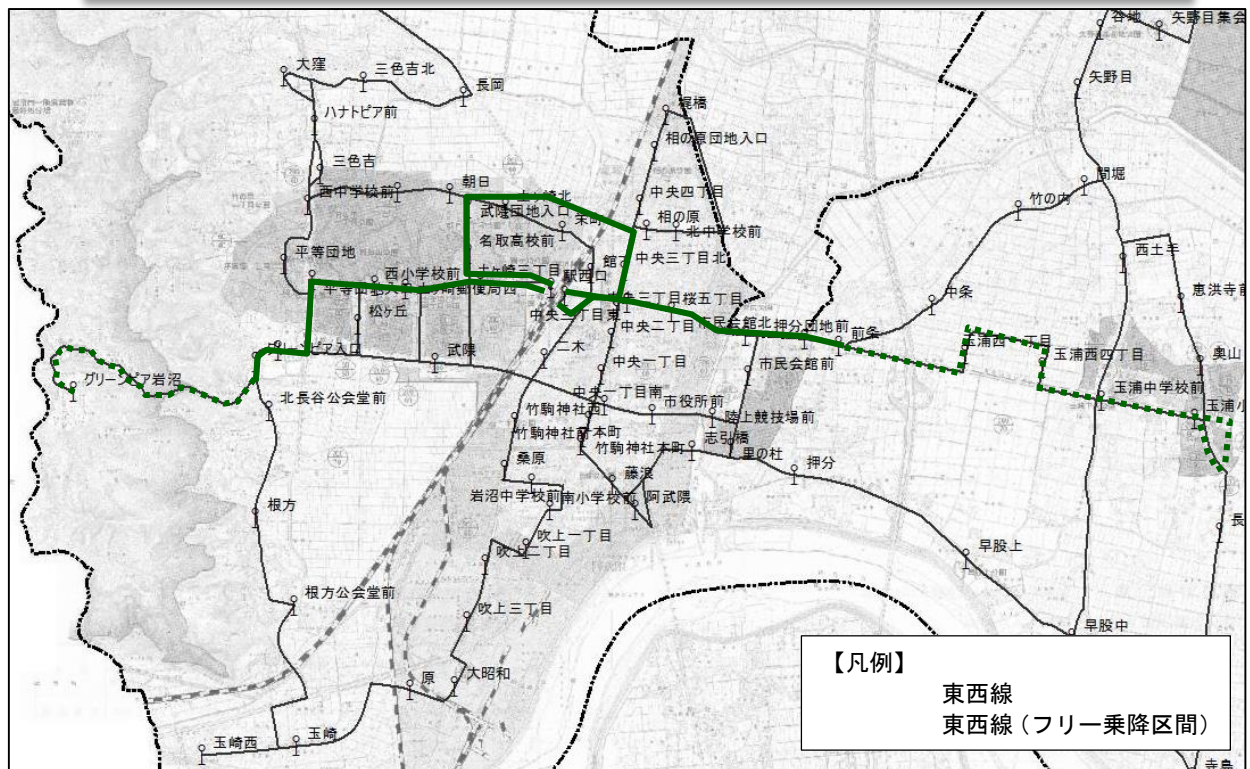


図 5.4 東西線の運行経路 (案)

3) 【大師線】（片道約 30 分）

- 循環路線に接続する支線としての役割を担います。
- 循環運行に重なる駅西口から市民会館間の運行を取り止め、わかりやすい路線の単純化を図ります。
- 利用ニーズに合せたダイヤ運行を行い、利用者の少ない時間帯の運行を整理することで減便を図ります。
- これまでのフリー乗降区間では減便になることから、**デマンド交通**により高齢者の足を確保します。
- 全ての便が「武隈」を経由することで、商業施設へのアクセスが向上します。
- 志賀地区の児童の西小学校への通学に利用できます。

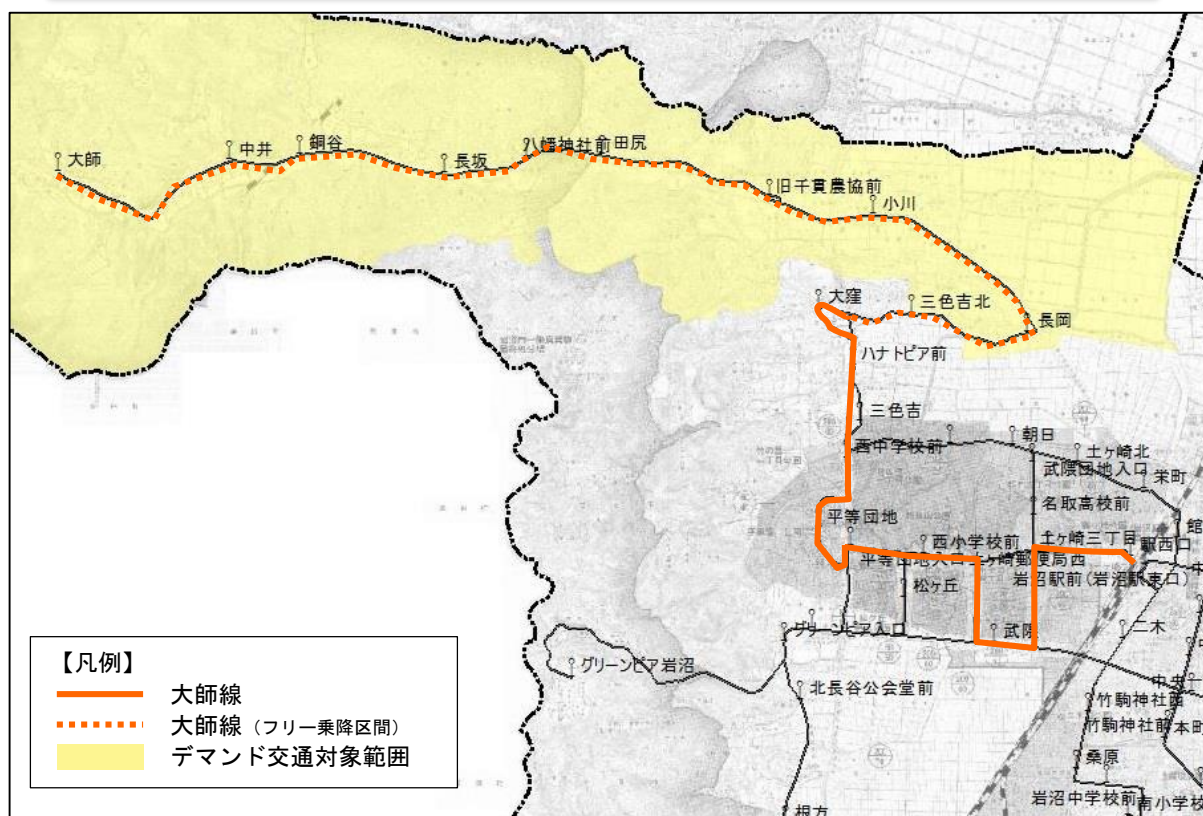


図 5.5 大師線の運行経路（案）

4) 【南長谷線】(片道約40分)

- 循環路線に接続する支線としての役割を担います。
- 中央エリアの市民会館から岩沼駅間の運行を取り止め、わかりやすい路線の単純化を図ります。
- 利用ニーズに合せたダイヤ運行を行い、利用者の少ない時間帯の運行を整理することで減便を図ります。
- これにより減便になることから、フリー乗降区間の一部では**デマンド交通**により高齢者の足を確保します。
- 地域の移動ニーズに応え、「玉崎西」から「根方公会堂前」の路線運行を取り止め、「玉崎西」から折り返し運行を行い、「(旧) JA 名取岩沼み南長谷倉庫」を経由して「根方公会堂前」を結ぶ路線に一部変更します。
- 全ての便が「武隈」を経由することで、商業施設へのアクセスが向上します。
- 玉崎地区、原地区の児童の南小学校への通学に利用できます。

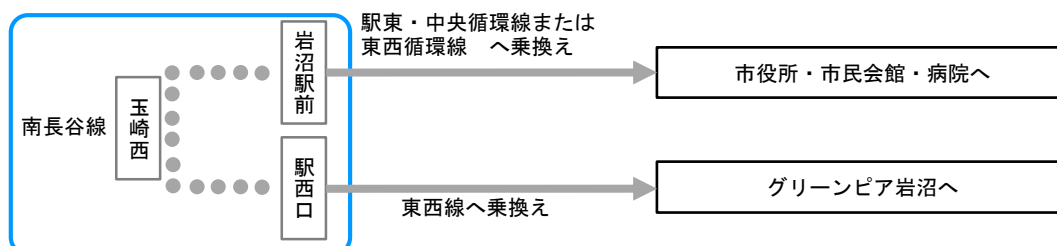
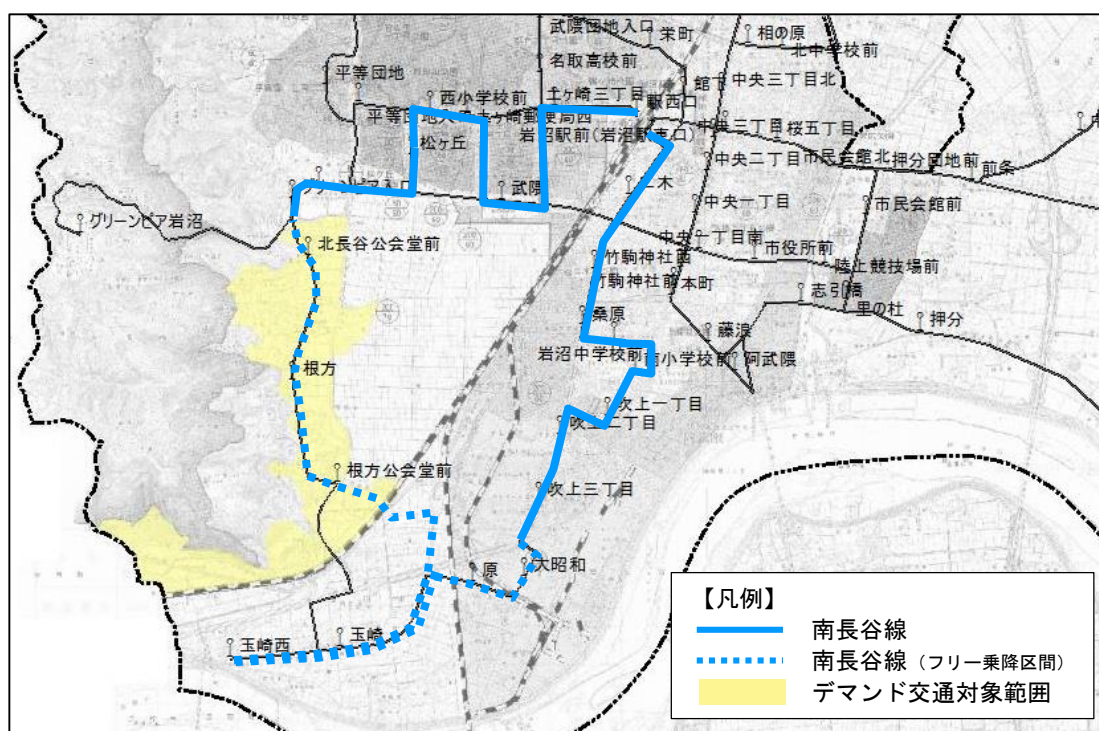


図 5.6 南長谷線の運行経路(案)

5) 【空港線】(往復約 70 分)

- 循環路線に接続する支線としての役割を担います。
- 地域の移動ニーズに応え、「岩沼駅前」から「仙台空港」を結ぶ路線へ単純化し、移動時間の短縮を図ります。
- 駅東の中央エリア内では。「市民会館前」～「市役所前」～「岩沼駅前」を結び、東部地区からの通院や買い物などの移動需要にあった運行を行います。
- 利用ニーズに合わせたダイヤ運行を行い、利用者の少ない時間帯の運行を整理することで減便を図ります。
- 恵み野地区では、行き帰り別の路線運行を行い、運行の効率化を図ります。(空港行きは「西土手」経由、岩沼駅行きは「奥山」経由)
- 地域の移動ニーズに応え、フリー乗降区間であるこれまでの「前条」から「間堀」間の路線運行を取り止め、この区間は玉浦循環線により補います。

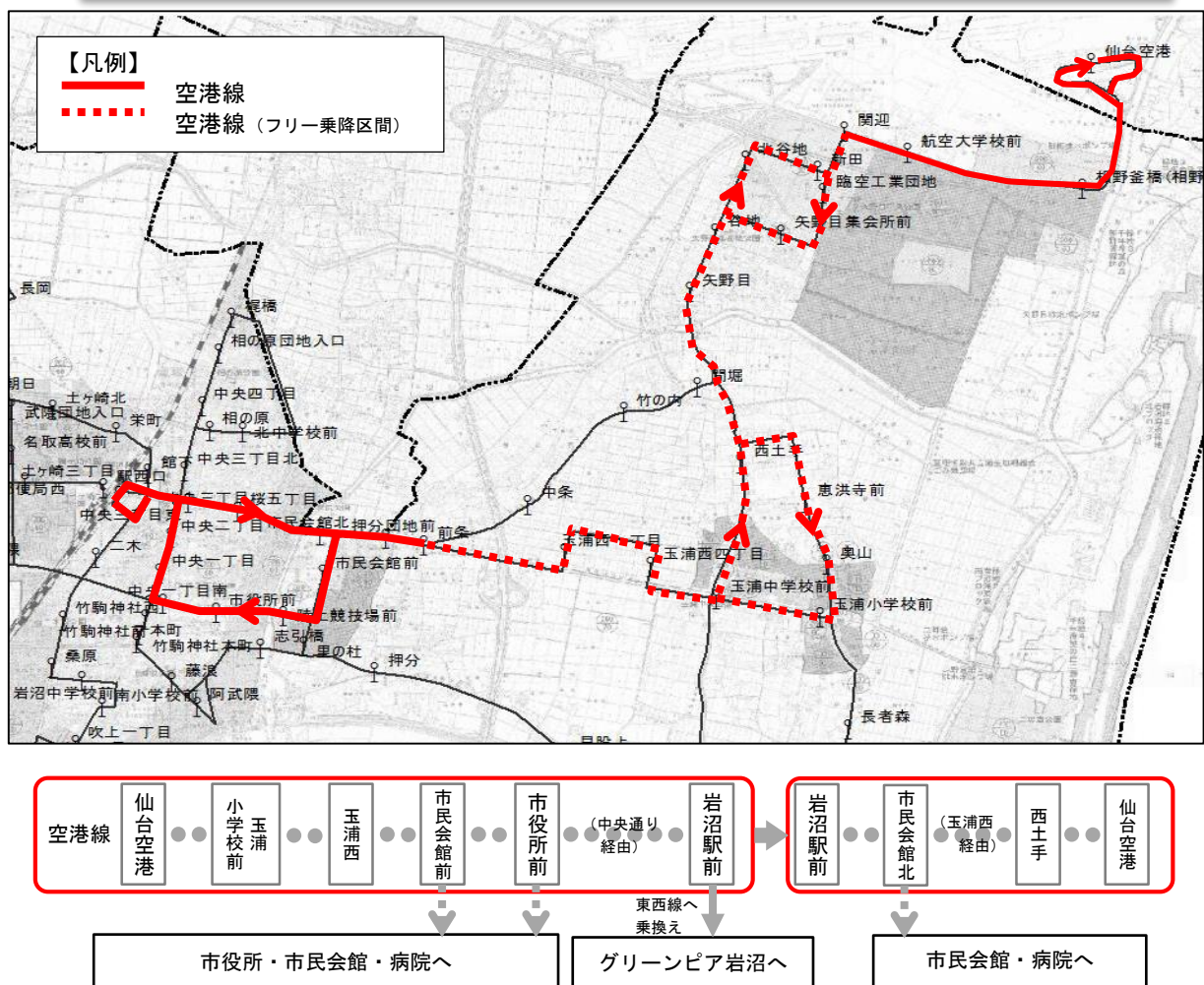


図 5.7 空港線の運行経路 (案)

6) 【玉浦循環線】＝新規（1循環あたり約45分）

- 市東部における域内の連結と中心部への接続の利便性を高める循環路線を設けます。
- これまでの納屋線、東部線、空港線のフリー乗降区間の減便を補い、東西線や循環路線への接続と、病院、商業施設、市役所、駅へのアクセスを向上させるとともに、利便性を高めます。
- 早股・寺島地区から玉浦西地区への移動と、市内中心部や岩沼駅へのアクセスを確保するとともに、利用者が少ない「曲戸」～「新浜」間を廃止します。
- これまでのフリー乗降区間の多くは減便になることから、**デマンド交通**により高齢者の足を確保します。

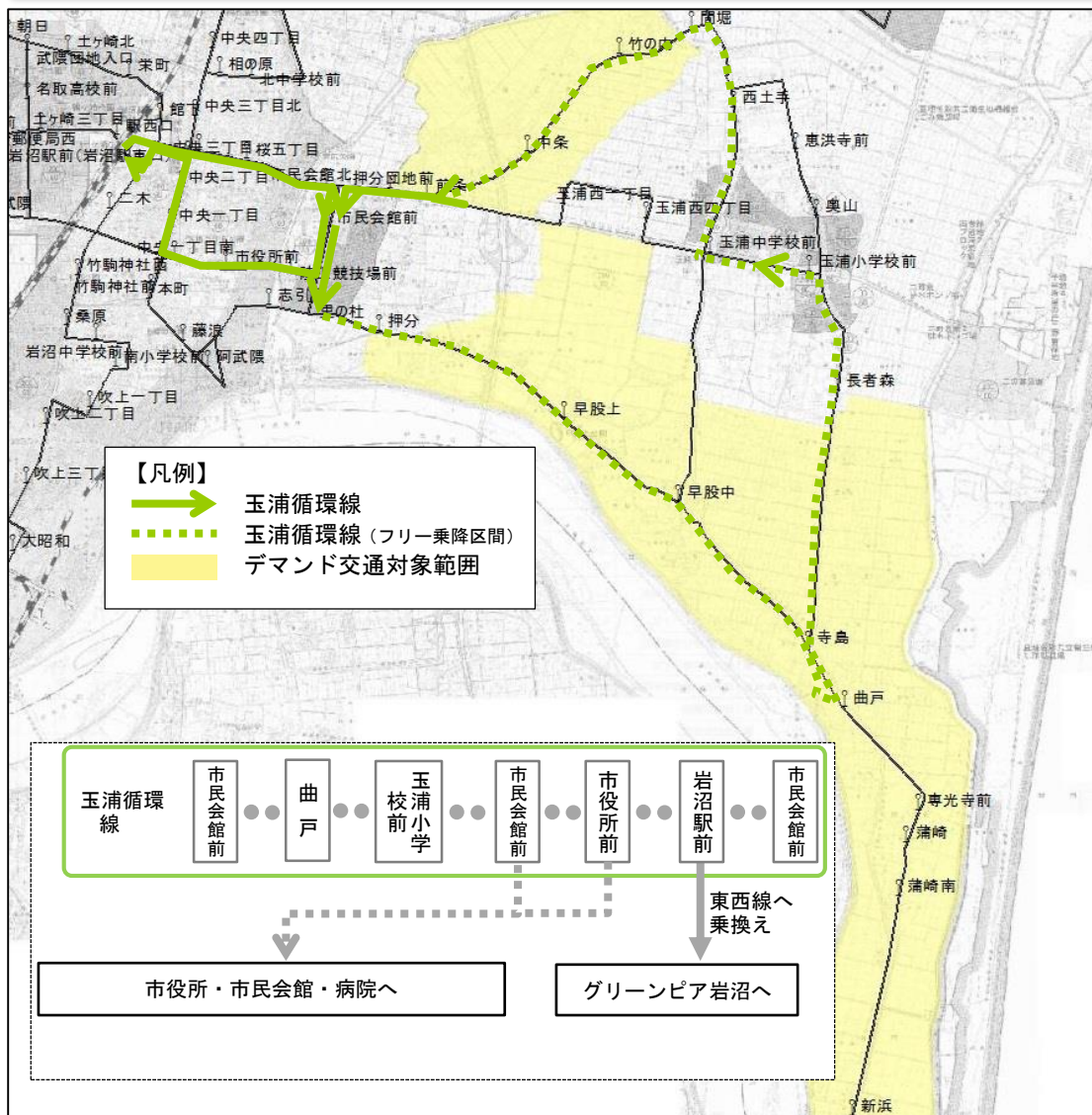


図 5.8 玉浦循環線の運行経路（案）

■乗合バスとデマンド交通

●デマンド交通とは


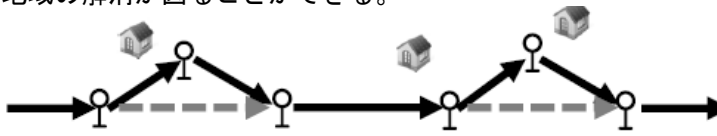
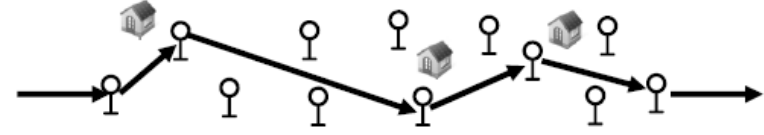
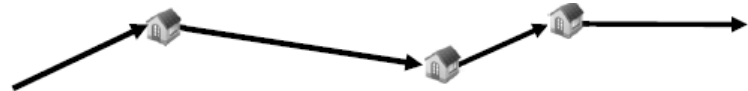
デマンド交通とは、利用者の需要に応じて運行する交通であり、主に需要が少ない地域で利点が大きく、小さい車両で運行されることが多い交通です。

デマンド交通はいろいろな種類がありますが、基本的には利用者の予約がある場合のみ運行される交通形態です。

●デマンド交通の種類

デマンド交通は、その運行方法によって多数の種類があり、地域の需要や路線の位置づけに合わせて適切に組み合わせる必要があります。

・運行方式から見た分類パターン

| 種類 | 概要 |
|--------------------|---|
| A. 定路線型 | <p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約が合った場合のみ運行し、予約が無ければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p>  |
| B. 迂回ルート・エリアデマンド型 | <p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p>  |
| C. 自由経路ミーティングポイント型 | <p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般のタクシーとの差別化を諮るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p>  |
| D. 自由経路ドア to ドア型 | <p>運行ルートやバス停は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般のタクシーとの差別化を諮るため、目的施設または発施設を限定する場合も見られる。</p>  |

※「デマンド型交通の手引き」(H25.3 国土交通省中部運輸局)を引用。

※一般タクシーとの差別化を測るため、目的施設は限定する場合が多い。

※太枠は、岩沼市の市民バス利用状況、施設配置状況を加味した推奨案である。

・運行ダイヤから見た分類パターン

| 種類 | 概要 |
|------------|---|
| A. 固定ダイヤ型 | 予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行 |
| B. 基本ダイヤ型 | 運行の頻度と主要施設やバス停等における概ねの発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行 |
| C. 非固定ダイヤ型 | 運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行 |

※「デマンド型交通の手引き」(H25.3 国土交通省中部運輸局)を引用

※太枠は、岩沼市の市民バス利用状況、施設配置状況を加味した推奨案である。

・発着地(OD)の自由度からみた分類パターン

| 種類 | 概要 |
|--|---|
| BB: バス停等 (BusStop) ⇔バス停等 (BusStop) | 予め設置されている全バス停等での発着が可能なタイプ |
| BF: バス停等 (BusStop) ⇔着地固定 (Fix) | 発地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は病院などの特定の施設またはエリアに限定されているタイプ |
| BT: バス停等 (BusStop) ⇔乗継施設 (Transfer) | 発地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ |
| DT: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔乗継施設 (Transfer) | 発地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ |
| DF: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔着地固定 (Fix) | 発地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は病院などの特定の施設またはエリアに限定されているタイプ |
| DD: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔ドア(自宅・施設)直 行型 (Door) | 発着地とも制限が無く、自宅(玄関口)や特定の施設から目的施設(玄関口)まで移動できるタイプ |

※「デマンド型交通の手引き」(H25.3 国土交通省中部運輸局)を引用

※太枠は、岩沼市の市民バス利用状況、施設配置状況を加味した推奨案である。

●デマンド交通の導入案

市民の足を確保するとともに需要に応じた交通とするため、まとまった需要が見込めず、路線の廃止や単純化、現状ダイヤと比較して減便になるこれまでの大師線、納屋線、空港線(一部)、南長谷線(一部)については、現在のフリー乗降区間を基本として、バス運行を補うためのデマンド交通の導入を検討します。

デマンド交通の試験導入区間では、2年間を試行期間として運行し、利用状況や需要を把握し、検証していきます。

●デマンド交通への切り替えの課題

デマンド交通への切り替えに向けた課題は以下のとおりです。

市民バスとの比較した利用料金

デマンド交通の利用料金は、市民バスおよび既存タクシー料金とのバランスを考慮するとともに、バス利用者との不公平感を少なくなるよう決定する必要があります。

運行主体

運行事業者は、車両の保有状況や予約業務が必須であること等を加味するとタクシー事業者が考えられますが、他の自治体ではNPO法人や地域ボランティアなどが運行している事例もあるため、導入後も地域ニーズに合わせた継続した調整や検討の必要があります。

乗換え利便性の確保

デマンド交通は、岩沼駅や市民会館などの市内主要施設にアクセスを限定した場合、その他の施設に移動しやすいよう、商業施設や公共施設などの既存施設を活用し、市民バスとの接続を考慮して利便性を高めていく必要があります。

利用者への周知

デマンド交通に関する市民の認知度は低いと想定されるため、利用案内パンフレットの作成・配布や試乗会の開催などを通して、デマンド交通を利用しやすくするための周知を行う必要があります。

利用状況の確認と定期的な見直し

利用しやすく効率的なバス交通とするため、市民バスやデマンド交通の利用状況を確認した上で、定期的な見直しを行っていく必要があります。

市民バス等との連携

デマンド交通は、市民バスを補完する役割を担うことから、市民バスとの連携を図る必要があります。また、福祉輸送やタクシーとの役割分担を明確にしつつも、交通相互の連携と調整を図る必要があります。

■市民バスの運行内容（案）

これまでに示した各路線の運行案（ポイント）を踏まえて変更した場合の便数、料金、経費等の運行内容（案）を以下に示します。

なお、実際の運行にあたっては、運行事業者や地域住民の意見をふまえ、調整を行います。

●運行便数

路線毎の運行便数の案を以下に示します。

| 路線名 | 便数 (市民バス (H29.3 時点)) | 便数 (見直し案) |
|----------|--------------------------|---------------------------------------|
| 駅東・中央循環線 | 平日： 6 便 休日： 4 便 ※南北線 | 平日休日： 10 循環 |
| 東西循環線 | 平日： 4 便 休日： 3 便 ※西部線 | 平日休日： 10 循環 |
| 東西線 | 平日： 11 便 休日： 8 便 ※東部線 | 平日休日： 13 往復 ※一部玉浦小学校から岩沼駅までの折り返し運行 |
| 大師線 | 平日： 13 便 休日： 8 便 | 平日休日： 6 便 ※一部デマンド |
| 南長谷線 | 平日： 13 便 休日： 9 便 | 平日休日： 9 便 ※一部デマンド |
| 空港線 | 平日： 7.5 便 休日： 6.5 便 | 平日休日： 7 便 |
| 玉浦循環線 | 平日： 10 便 休日： 8 便 ※納屋線 | 平日休日： 5 便 ※一部デマンド |

※便数は、実際の渋滞状況や利用者数、回送の調整により変更となる可能性があります。

●料金

市民バスの利用料金は、これまでと同様に 200 円を基本とします。また、乗り継ぎへの抵抗感の解消するため、負担の少ない簡素な料金体系（往復・乗継 400 円の利用料金で 1 日乗車券として使用できる等）を検討します。

■デマンド交通の運行内容（案）

●目的

見直し後のバス体系では対応できない、移動手段を持たない高齢者やこれまでの利用者の足をデマンド交通で確保します。まとまった利用需要が見込めない区域やバス運行の空白帯を補うものとして、通院、買い物のためのデマンド交通を導入します。

●対象者

対象者は、デマンド交通対象エリアの方に限定し、利用は登録制とします。登録者の予約で登録者出ない方の乗車も可能となります。

（利用者の対象区域）

- ・西部 = 大師線、南長谷線のフリー乗降区間の一部
- ・東部 = 納屋線、空港線のフリー乗降区間の一部

●乗降箇所

乗降箇所は、登録利用者の自宅前と指定のバス停とします。

（運行経路）

- ・南長谷エリア → 大師エリア → 指定のバス停）

（バス停／西部の例）

- ・グリーンピア入口（病院） ・ハナトピア（乗継） ・武隈（買い物、病院）
- ・岩沼駅（乗継） ・中央通り（病院、買い物） ・市役所
- ・市民会館（病院）

※自宅から乗継なしで病院へ行き、帰りは指定のバス停から乗車することが可能。

●運行車両

運行車両は、10人乗りワゴン車とします。（タクシー事業者への委託を想定）

●料金

利用料金は、自宅近くまでデマンドバスが来るなどサービスが向上することから、市民バスより高い値段設定（往復で600円程度）が適当と考えられますが、今後、検証運行を行い、利用実態、地域の意見を踏まえて検討していきます。また、地区内の方が誘い合いまとめて乗車する場合の割引等も検討します。

■市民バス等の経費および見直しの検討（案）

●経費の試算

見直し案における運行経費（＝運行委託費）は以下のとおりです。

なお、市民バスの運行は、市が保有するバス車両を運行事業者に委託し運行していますが、運行委託費の大半は人件費が占める経費構成となっています。近年は人件費が高騰していることから、委託経費は年々増加の傾向にあります。

今回の見直しにおいても運行便数が増加することより、全体の運行委託費は増加するものと想定されます。しかし、運賃等の収入やデマンド交通の委託方法の工夫等により、運行経費と運賃収入等の差額については現状を維持した約7,500万円を目安とします。

- ・運行経費等 : 9,500 万円
(うちバス運行委託費 8,800 万円、デマンド交通運行委託費 700 万円)
- ・運賃収入等 : 2,000 万円
- ・差し引き : 7,500 万円

●見直し開始時期の検討

見直しの開始時期は、H29 年度後半を想定しています。

特にデマンド交通については、住民意見や事業者との調整が必要であることから、準備が整った箇所から順次見直しを進めます。

■岩沼市民バス運行体系（案） ～高齢者にやさしいバス交通を目指します。～

これまでの路線別の運行案を整理した運行体系案は以下のとおりです。

ポイント

- ・施設が集中する中心部に循環路線を新設することで、高頻度の運行と利用定着を確保します。
- ・東西を連絡する直線ルートの新設することで、東西の移動ニーズに対応します。
- ・循環路線へ接続する支線により、路線の単純化や便数の整理を行うことで、運行の効率化やわかりやすさの向上を図ります。
- ・市東部に循環路線を新設することで、地域内の連結と中心部への接続の利便性を向上させます。
- ・路線の単純化、便数の整理区間は、デマンド交通により効果的かつ効率的な運行とします。

主要施策

- 1) 効率的で利便性の高い路線網の形成
 - ア バス交通網の見直し
 - イ 保有車両の検討
 - ウ 効率的運営に向けた取り組み
- 2) 地域の特性に応じた持続できる交通体系づくり
 - ア 地域の特性に応じた持続できる交通体系への見直し
- 3) 域内の公共交通機関相互の連携
 - ア 他交通機関等との連携
- 4) 新たな利用促進と公共交通利用への意識啓発
 - ア 利用促進およびサービス向上策の検討、実施
 - イ 利用啓発

●大師線（支線）

- 循環路線に接続する支線としての役割を担い、路線の単純化により移動時間の短縮を図ります。
- 利用ニーズに合せ、利用者の少ない時間帯の運行を整理することで減便を図ります。
- ※運行の目安：片道約 30 分、1 日 6 便

●東西循環線（中心部の循環）=新規

- これまでの西部線を基本に西部エリアと岩沼駅東側を結ぶ東西の循環路線を運行し、東西の移動ニーズにも応えます。
- 岩沼駅西側の病院、商業施設等への接続の利便性を高めるとともに、運行頻度を高めることでバスの定時化を図ります。
- ※運行の目安：1 循環約 70 分、1 日 10 循環

●東西線（東西を結ぶ直線ルート）=新規

- 市域を東西に結ぶ横断路線を新たに設け、東部エリアの玉浦西・恵み野地区、中央エリアの「市民会館」や「岩沼駅前」、西部エリア、「グリーンピア岩沼」を直線で結びます。
- 東部エリアの玉浦西・恵み野地区からの市内中心部への移動ニーズに合わせ、病院や施設、岩沼駅への接続を改善します。
- グリーンピア岩沼への運行は、各路線で乗り入れを行わず、東西線に集約し、単純化による利便性の向上と効率化を図ります。
- ※運行の目安：往復約 80 分、1 日 13 往復

●南長谷線（支線）

- 循環路線に接続する支線としての役割を担い、路線の単純化により移動時間の短縮を図ります。
- 利用ニーズに合せ、利用者の少ない時間帯の運行を整理することで減便を図ります。
- ※運行の目安：片道約 40 分、1 日 9 便

●駅東・中央循環線（中心部の循環）=新規

- これまでの南北線を基本に、岩沼駅を起点に岩沼駅東側の中央エリアを南北に結ぶ循環路線を運行します。
- 病院、商業施設、岩沼駅、市民会館への接続の利便性を高めるとともに、運行頻度を高めることでバスの定時化を図ります。
- ※運行の目安：1 循環約 80 分、1 日 10 循環

●空港線（支線）

- 地域の移動ニーズに応え、路線の単純化により移動時間の短縮を図ります。
- 利用ニーズに合せ、利用者の少ない時間帯の運行を整理することで減便を図ります。
- ※運行の目安：往復約 70 分、1 日 7 便

●玉浦循環線（東西の連絡）=新規

- 市東部における域内の連結と中心部への接続の利便性を高める循環路線を設けます。
- 東西線や循環路線への接続と、病院、商業施設、駅へのアクセスを向上させるとともに、利便性を高めます。
- ※運行の目安：1 循環約 45 分、1 日 5 便

目標

評価指標は「市民バスおよびデマンド交通の年間利用者数」とし、目標値は 16 万人/年（H33）とします。

継続的な見直しに向けて

利用者ニーズ、交通事業者の状況、財政状況、社会状況などの変化に対応するため、PDCA サイクルによるマネジメントにより実施施策を定期的に見直します。
また、地域公共交通会議、市の各種施策との調整、市民懇談会等を通して、市民の意見を踏まえ、地域の公共交通機関等と連携を図りながら計画を推進します。

デマンド交通について

路線の廃止や単純化、現状ダイヤと比較して減便になる現在のフリー乗降区間を基本としてデマンド交通を試行的に導入します。今後、利用状況や需要を把握し、検証していきます。

料金、運行経費等

○料金はこれまでの市民バスと同様に、200 円を基本とします。また、乗り継ぎの負担が少ない簡素な料金体系（400 円）を検討します。（デマンド交通の利用料金は 600 円で検討中）

○路線数は現状と同じ 7 路線となります。
○経費については、目安の基準を設けて、効率的な運行に努めます。
○見直し開始時期は、平成 29 年度後半を予定。

6. 主要施策

(1) 主要施策

岩沼市にふさわしいバス交通網の実現に向け、域内の交通機関相互の連携を図りながら、これまでの市民バスの既存路線の定着性を踏まえつつ、バス路線網の見直しや、利用促進などのバス交通を中心とした各種施策に取り組みます

本計画に位置づける主要施策と具体的取組みは以下のとおりです。

| 主要施策 | 具体的取組み |
|--------------------------|--|
| 1) 効率的で利便性の高い路線網の形成 | <p>ア バス交通網の再編</p> <ul style="list-style-type: none">①バス路線網の見直し②ダイヤの見直し③利用料金の見直し <p>イ 保有車両の検討</p> <ul style="list-style-type: none">①小型車両導入の検討②車両のユニバーサルデザインへの配慮 <p>ウ 効率的運営に向けた取組み</p> <ul style="list-style-type: none">①料金以外の多様な収入の確保②委託方法の見直し |
| 2) 地域の特性に応じた持続できる交通体系づくり | <p>ア 地域の特性に応じた持続できる交通体系への見直し</p> <ul style="list-style-type: none">①デマンド交通の検討・導入 |
| 3) 域内の公共交通機関相互の連携 | <p>ア 他交通機関等との連携</p> <ul style="list-style-type: none">①他交通機関との相互連携②地域との連携強化 |
| 4) 新たな利用促進と公共交通利用への意識啓発 | <p>ア 利用促進およびサービス向上策の検討、実施</p> <ul style="list-style-type: none">①わかりやすい時刻表・路線図の作成、配布②無料おためし期間の検討③運行案内表示、ロケーションシステムの検討④バス交通利用の提案 <p>イ 利用啓発</p> <ul style="list-style-type: none">①公共交通教育の実施②イベントの開催（乗り方教室、試乗会）③環境や健康を意識したバスの利用啓発 |

市民バスの見直しに向けた主要施策の内容は以下のとおりです。

1) 効率的で利便性の高い路線網の形成

ア バス交通網の再編

●施策の背景とねらい

現在の市民バスの路線網は、これまで各地区からの要望等に応え、繰り返し変更を加えてきたことから、複雑で分かりにくく、1便あたりの運行時間も長い状態となっています。利用実態調査等からは、便数の増加、運行時間帯、行き先がわかりづらいなどの改善に関する意見が多く寄せられ、利用者の移動実態と市民バスの運行体系が合っていないため、利用したくても利用しづらい状況にあります。さらに、社会情勢により高齢化が進み、運転が困難になる方が増えることが見込まれることから、市民バスの重要度が高まることも想定されます。このため、高齢者にやさしく、使いやすいバス交通をめざして、市民バス交通網の再編を行います。

●具体的な取り組み

①バス路線の見直し

岩沼駅を起点とした中心部の循環路線と、郊外から中心部へ接続する支線を合わせた運行に見直すことで、便数の充実と路線の単純化を図ります。さらに市域を東西に結ぶ横断路線を新たに設け、東西の移動ニーズにも応えます。また、利用状況や地域の移動実態を踏まえて、利用の少ない区間については、効率的に柔軟に対応できるデマンド交通を検討します。

②ダイヤの見直し

利用実態調査等による市民の移動実態や意向を踏まえ、駅、公共施設、病院等への接続や、日常生活における移動時間帯等を考慮し、運行経費との調整も図りながら運行事業者と十分協議を行い、効率的で利便性の高いダイヤの見直しを行います。また、ダイヤ編成はスクール優先ではなく、日常生活の足の確保を基本としたものとします。

③利用料金の見直し

市内のバス交通網は、循環路線、支線、デマンド交通で構成するため、これまでよりも乗り継ぎが多く発生することが想定されます。現状では乗継料金がないことから、乗り継ぎへの抵抗感を解消するため、負担の少ない簡素な料金体系を検討します。

●期待される効果

効率的でわかりやすいバス路線へ見直しを行うことで、高齢者にやさしく、使いやすいバス交通の実現が期待されます。

●課題・留意点等

路線、ダイヤの見直しは、利用実態に応じた定期的な見直しが必要であり、年間を通して利用状況の把握に努める必要があります。利用状況の適切な把握には、乗降センサーの活用など需要状況を見極めるための手法の検討が必要です。また、見直し時は、利用者に大きな混乱が生じないよう周知の徹底に努める必要があります。

イ 保有車両の検討

●施策の背景とねらい

現在の市民バスは、市が保有する小型と中型のバス車両で運行していますが、バスの定員と比べて実際の利用者数が少ないという状況と、現在の車両では道路幅の制限から運行可能な道路が限られるなどの課題があります。

また、今後も高齢化の進展が予想されていることから、低床バスやノンステップバス車両の導入等により、高齢者や障がい者等の利便性を高めることや安全性を確保するための検討も必要です。

●具体的な取り組み

①小型車両導入の検討

路線や運行時間によって利用者数に幅があることや、道路幅の制限、環境面への配慮等を踏まえ、最適な車両サイズを検討します。

②車両のユニバーサルデザインへの配慮

高齢者や障がい者等の利用に配慮し利便性を高めるため、低床バスやノンステップバス車両の導入等を検討します。

●期待される効果

車両の小型化を図ることで、需要に応じたきめ細かな対応ができます。また、ユニバーサルデザインに配慮することで、年齢等を問わず、利用しやすいバスとなり、移動の利便性が向上するほか、乗降時の転倒事故防止などの安全性が確保されます。

●課題・留意点等

車両の購入にあたっては、管理上の問題から車検時期や更新時期が重ならないように段階的な導入する等の検討が必要です。さらに、利用状況や地域の移動実態を的確に把握し、利用実態に合わせた車両の選定が求められています。また、ユニバーサルデザインに配慮した車両は、通常のバスに比べ座席数が少ない場合があることなど、車両の特徴を踏まえなければなりません。

ウ 効率的運営に向けた取組み

●施策の背景とねらい

市民バスの運行経費は人件費の高騰などから上昇傾向にあるものの、利用者数の推移に同じく収入は横ばいとなっています。運行経費の軽減を図りながら持続可能な運営を行うためには、料金以外の多様な収入を確保することが求められています。また、効率的で柔軟な運営や適切なサービス提供ができる委託方法の見直しについて検討する必要があります。

●具体的な取組み

①料金以外の多様な収入の確保

料金以外の収入として、現在の市民バスでも有料広告を掲載していますが、運行経費の軽減を図るため多様な収入の確保を検討します。車内広告の掲示方法の工夫、時刻表やバス停表示板への新たな広告掲載など、他の導入事例を参考に多様な広告手法の活用を検討します。

②委託方法の見直し

利用者の利便性を高めながら効率的な運営を行うためには、利用需要にあったサービスの提供や課題の解消を図れる柔軟な運営が求められます。委託方法について、事業者の優れた提案を活用できるプロポーザル方式の導入など、選定手法や委託方式の検討を進めます。また、近年のバス運営では、運転士の確保、安全対策等が事業者の課題となっていることから、長期契約の導入など、事業者が安定的に運営するための体制を整えられる委託方式を検討します。

●期待される効果

料金以外の収入を確保することで、運行経費の軽減を図り、効率的な運営が期待できます。また、委託方法を見直すことで効率的な運営に加え、利用需要を捉えた柔軟な運営が見込まれます。

●課題・留意点等

有料広告については、バスの車両に掲載していただく企業の発掘が必要となります。委託方法については、効率性のみを優先させることなく、運行の安全性や安定性の確保を十分に踏まえた総合的な検討が必要です。

2) 地域の特性に応じた持続できる交通体系づくり

ア 地域の特性に応じた持続できる交通体系への見直し

●施策の背景とねらい

利用実態調査等から、利用が少ない区間と時間帯があり、地域の特性に応じた交通体系となるよう、効果的かつ効率的な運行としていくことが求められます。

●具体的な取り組み

①デマンド交通の検討・導入

利用者が少ない地区においては、効率的な運行となるようバス運行を補うためにデマンド交通の導入を検討します。

また、他市の先進的な事例では、路線バスが運行していない地域において、移動手段の確保のため自主運行バスを運行し、路線が長い、バス停が遠いなど様々な課題を解決するため、市と地域との協働事業として地域協働運行バスの運行が行われています。

●期待される効果

地域住民にとって利用しやすい移動需要に合った移動手段を継続的に行うことが期待できます。

●課題・留意点

デマンド交通の導入は、試験運行による利用実態の把握を行うことで、利用実態と地域要望を確認しながらデマンド交通を導入していきます。また、デマンド交通の利用状況を確認するため、運行事業者と協力しながら、地域住民との意見交換、利用者数の調査を継続的に実施し、定期的な見直しが必要となります。

デマンド交通の導入にあたっては、利用方法等の周知を図るため、対象地区において説明会等が必要になります。

3) 域内の公共交通機関相互の連携

ア 他交通機関等との連携

●施策の背景とねらい

市内で運行している鉄道やタクシー、路線バスなどの各交通機関と連携し、市民が使いやすい交通網を構築していく必要があります。

●具体的な取り組み

①他交通機関等との相互連携

鉄道やタクシー、路線バスなどの役割を明確にし、各交通機関の接続や相互利用の検討を行います。さらに、各他の交通機関等と定期的な情報交換を行い、相互利用の案内や提案などを検討し、公共交通の充実に向けて連携、調整を行います。

②地域との連携強化

現在、市がタクシー事業者やバス事業者と締結している高齢者や児童・生徒等の緊急時の通報や車内への保護を行う“見守り協定”と同様に、地域との連携を強化し、地域の安全性を高める活動について検討・調整を行います。その中で、車両へのAEDの設置等も含めて検討していきます。

●期待される効果

交通機関相互の連携強化により、利用者の利便性が向上するとともに、公共交通への安心感の向上が期待できます。

●課題・留意点等

他の交通機関等との連携を図る必要があります。

また、高齢化に伴って移動の支援が必要な方が増えていくため、福祉輸送等の形態が増加すると予想されますので、市民バスの役割を明確にした上で、福祉輸送の事業者との連携を図ることも必要になります。

4) 新たな利用促進と公共交通利用への意識啓発

ア 利用促進およびサービス向上策の検討、実施

●施策の背景とねらい

バスの利用実態等を踏まえた路線網の見直しに合わせて、バス路線や運行時間の周知を図るとともに、利用促進に向けた継続的な取り組みが必要となります。また、道路状況や天候によって運行に遅れが生じるなど、バスの待ち時間がわからないことも利用しづらい原因であることから、バスの運行状況の利用状況を即時に把握し、適切な情報の提供と案内が求められています。

●具体的な取り組み

①わかりやすい時刻表・路線図の作成、配布

路線網の見直しに合わせて、わかりやすい時刻表、路線図を作成し、配布を行います。さらには、新たな路線網の利用に慣れていただくための広報活動やイベント開催も合わせて検討します。

②運行案内表示、ロケーションシステムの検討

路線網の見直しに合わせて、バス停の案内表示やバス車両の行き先表示等について、市民の誰もが使いやすいバスの運行となるよう、色分けにより視覚的に認識できる等の工夫を施します。また、利用者にバスの運行状況を把握する手段として、バスのロケーションシステムの導入を検討します。

③バス交通利用の提案

通院や買い物等日常生活の移動手段のほかに、交流活動や学習活動等にも利用できるバスのルートを提案します。

●期待できる効果

バスの利用に対する分かりづらい利用しづらいといった抵抗感や不安感を軽減させることができます。

●課題・留意点等

時刻表、路線網の作成については、利用者が必要としている情報をわかりやすく提供することが重要になります。また、路線網の見直しに合わせて定期的に情報を更新する必要があります。

イ 利用啓発

●施策の背景とねらい

移動手段を持たない高齢者等の生活の足を確保するための公共交通を維持していくためには、安定的な利用が必要であり、日常生活の移動手段としてバスの利用を促すために、一人ひとりの意識啓発を行う必要があります。また、利用実態調査から市内の主要施設への移動手段として車での移動が半数以上を占めており、自動車への依存が高いことが見られます。自動車での移動を控えることで、環境面や健康面等の様々な効果が期待できること等の周知が必要となります。

●具体的な取り組み

①公共交通教育の実施

将来の利用者となる子どもたちに、バスの移動を身近に感じてもらうため、小中学生を対象に、土日や夏休み等の期間に市民バスを無料で利用できる、土日祝日及び長期休暇の無料制度を検討します。このことで、バスの利用促進が図られるほか、市内の教育施設や文化施設への利用を促し、子どもたちの活動の場を広げた学習機会を増やします。

②イベントの開催（乗り方教室、試乗会）

バスを気軽に利用いただくため、町内会、教育機関、介護福祉施設など各種団体を対象に、市民バスの乗り方教室や試乗会を実施します。市内を運行する実際の市民バスを用いて、市民バスの乗り方などを実際に乗車しながらわかりやすく説明します。

③環境や健康を意識したバスの利用啓発

自動車での移動を控えることで、環境面や健康面等の様々な効果が期待できることでの利用啓発を行います。

●期待できる効果

公共交通を選択し、自動車への過度な依存を回避することで、環境負荷の軽減、市民の健康増進効果等が期待されます。

●課題・留意点等

継続的な実施と、その方法について、検討が必要です。

7. 計画の目標値および見直しの評価基準

(1) 計画の目標値および見直しの評価基準

1) 計画の目標値

将来も社会動向や市民バスの利用実態の変化が予想されることから、利用状況の把握・検証をとおして計画の達成状況を把握し、柔軟に路線網等を見直していく必要があります。

本計画では、達成状況を把握するための評価指標および目標値は、以下のとおりとします。

表 7.1 計画の評価指標と目標値

| 指標の背景 | 評価指標 | 現状 (H27 年度) | 目標値 (H33 年度) |
|----------------------------|---|--------------------|--------------------|
| 高齢者にやさしく 利用しやすい バス交通 | 市民バスおよびデマ ンド交通の年間利用者数 【年間の1便あたりの 平均利用者数】 | 14.2 万人 【6.5 人】 | 16.0 万人 【7.3 人】 |

2) 見直しの評価基準

市民バス等の利用状況に応じ、効率的な運行が行われているか、運行経費の過度な増加がないかを定期的に確認した上で、柔軟に路線網を見直していく必要がありますが、見直しの検討を始める評価基準は以下のとおりとします。

各路線の見直しについては、年間の1便あたりの平均利用者数が4人/便を下回ると想定される場合は、利用実態を踏まえて検討を行います。

また、運行経費と運賃収入等の差額については、効率的な運行を行い、現状維持するものとします。(年間約7,500万円＝運行経費－運賃収入等)

バス全体の運行の見直しについては、運行経費と運賃収入等の差額が過度に増加すると見込まれる場合、検討を行います。

8. 継続的な見直しに向けて

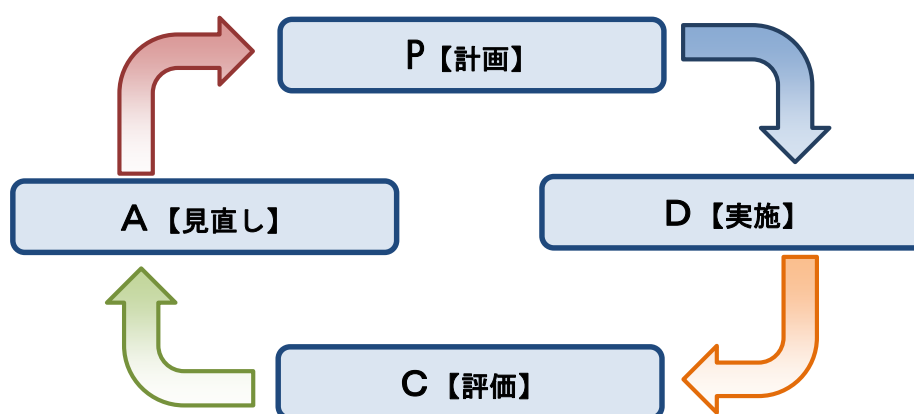
(1) PDCA サイクル

1) PDCA サイクルの手順

見直し後にも利用者ニーズ、交通事業者の状況、財政状況、社会状況など時間の経過とともに変化していくことが予想されます。

これらの変化に対応し岩沼市にふさわしい公共交通体系を構築していくため、定期的な実施施策の見直しを行います。

市民バス等の運行については、PDCA サイクルによるマネジメントにより、計画 (P)、実施 (D) を行い、評価 (C)、見直し (A) により柔軟に計画を行い、よりよい計画にしていくものとします。



| | |
|-----------------|---|
| PLAN 【計画】 | <ul style="list-style-type: none"> ○利用者ニーズの把握 ○現状の課題に基づく基本方針・具体的施策の策定 ○評価指標の設定 等 |
| DO 【実施】 | <ul style="list-style-type: none"> ○計画に基づく事業の実施 ○周知・広報・啓発活動 等 |
| CHECK 【評価】 | <ul style="list-style-type: none"> ○評価指標の確認 ○その他の効果の検証 等 |
| ACTION 【見直し】 | <ul style="list-style-type: none"> ○評価をふまえた実施施策の見直し ○利用者確保のための施策の見直し |

図 8.1 PDCA サイクルの概念

(2) PDCA サイクルのスケジュール (案)

市民バス等の改善に向け、本計画における実施施策については、以下のスケジュールでPDCA サイクルを実施していきます。

表 8.1 PDCA サイクルのスケジュール (案)

| 実施項目 | | H28 | H29年度 | | H30年度 | | H31 | H32 | H33 | 備考 | |
|----------------|----------------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-----|---------|--|
| | | 年度 | 上半期 | 下半期 | 上半期 | 下半期 | 年度 | 年度 | 年度 | | |
| 改定に向けた準備 | 計画策定 | P → | | | | | | | | | |
| | 事業者との調整 | | D → | | | | D → | | D → | 随時調整を実施 | |
| | 運行ダイヤの決定 | | → | | | | | | | | |
| | バス停掲載情報の修正 | | → | | | | | | | | |
| | 行き先表示方法の修正 | | → | | | | | | | | |
| | 周知、利用啓発 | | → | | | | | | | | |
| | 市民バスPR資料の作成、配布 | | → | | | | → | | | | |
| | 時刻表・路線図の改定、配布 | | → | | | | → | | | | |
| | デマンド交通利用説明会 | | → | | | | → | | | | |
| | 改定案の運行 | | | → | | | | | | | |
| 運行の検証と更なる改善の検討 | | | | C → | A/P → | C → | A/P → | | | | |

(3) 計画実施の体制

本計画は、多くの関係者が連携して実施していく必要があります。

市内の公共交通関連事業者が参画する地域公共交通会議や市の各種施策との調整、市民との意見交換を行う市民懇談会の3つの場を活用し、市民の意見を踏まえながら、地域の公共交通機関等と連携を図りながら計画を推進し、岩沼市にふさわしい公共交通体系を構築していきます。

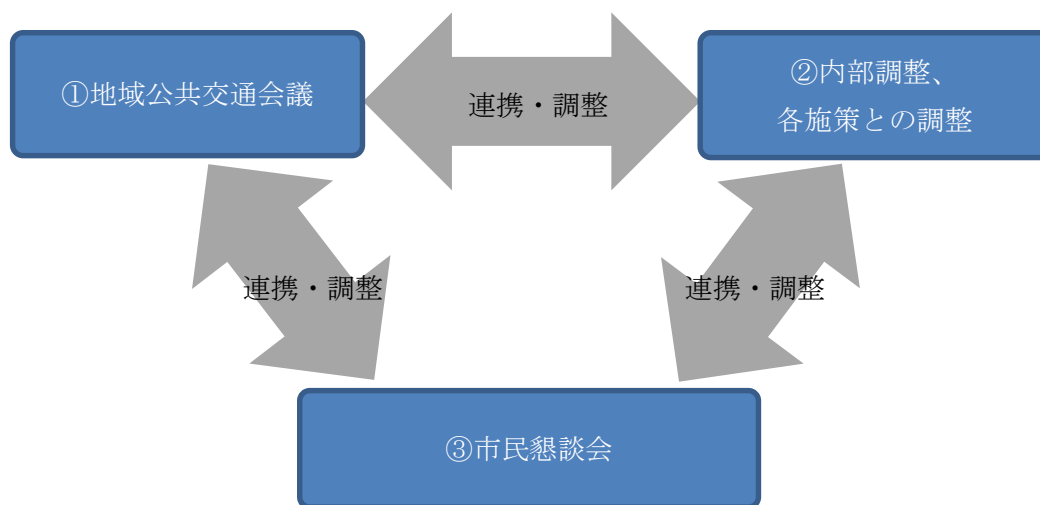


図 8.2 計画の実施体制

