

# 岩沼市民バス運行計画（概要版）

## 1. 運行計画について

### （1）計画策定の背景と目的

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、運行してきました。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、現在、年間約 14 万人に利用されています。しかし、高齢化の進展により将来運転できない方が増加すると考えられ、路線が複雑であることや市民の移動実態に合わない交通網であるなど、必ずしも使いやすいバス交通ではない状況です。

本計画では、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、将来に持続可能な公共交通網の考え方を示し、バス交通を中心とした施策により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。

### （2）本計画の位置づけ

本計画は、「いわぬま未来構想」をはじめとした市の各種計画における施策との連携・調整を図り策定しています。

### （3）計画区域と計画期間目標年次

本計画の計画区域は岩沼市全域とし、計画期間は平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間とします。

## 2. 市民バスの課題

**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、利用し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、別途対応を取る必要があります。

## 3. 改善方針

市民バスの課題を踏まえ、改善方針を以下の通りとします。

### 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

○路線の定着性と高齢者の移動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、便数の整理区域はデマンド交通などを検討します。

○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。

## 4. 主要施策、目標値、継続的な見直しに向けて

### 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

### 目標値

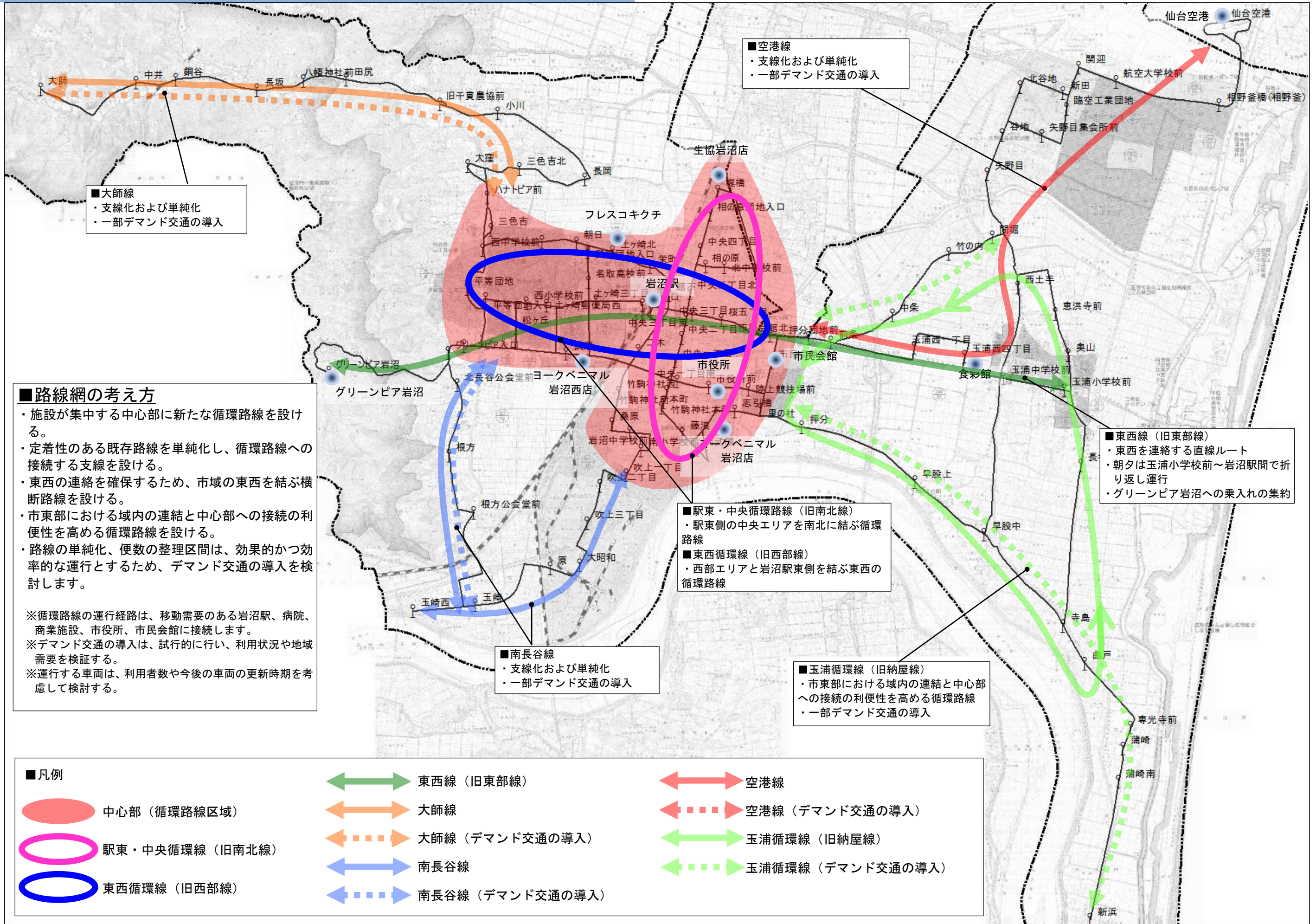
評価指標は「市民バスおよびデマンド交通の年間利用者数」とし、目標値は 16 万人/年（H33）とします。

### 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。

# 5. 新たな市民バス路線網の考え方



■大師線  
 ・支線化および単純化  
 ・一部デマンド交通の導入

■空港線  
 ・支線化および単純化  
 ・一部デマンド交通の導入

■路線網の考え方

- ・施設が集中する中心部に新たな循環路線を設ける。
- ・定着性のある既存路線を単純化し、循環路線への接続する支線を設ける。
- ・東西の連絡を確保するため、市域の東西を結ぶ横断路線を設ける。
- ・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る。
- ・路線の単純化、便数の整理区間は、効果的かつ効率的な運行とするため、デマンド交通の導入を検討します。

※循環路線の運行経路は、移動需要のある岩沼駅、病院、商業施設、市役所、市民会館に接続します。  
 ※デマンド交通の導入は、試行的に行い、利用状況や地域需要を検証する。  
 ※運行する車両は、利用者数や今後の車両の更新時期を考慮して検討する。

■南長谷線  
 ・支線化および単純化  
 ・一部デマンド交通の導入

■駅東・中央循環路線（旧南北線）  
 ・駅東側の中央エリアを南北に結ぶ循環路線  
 ■東西循環線（旧西部線）  
 ・西部エリアと岩沼駅東側を結ぶ東西の循環路線

■東西線（旧東部線）  
 ・東西を連絡する直線ルート  
 ・朝夕は玉浦小学校前～岩沼駅間で折り返し運行  
 ・グリーンピア岩沼への乗入れの集約

■玉浦循環線（旧納屋線）  
 ・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  
 ・一部デマンド交通の導入

■凡例					
	中心部（循環路線区域）		東西線（旧東部線）		空港線
	駅東・中央循環線（旧南北線）		大師線		空港線（デマンド交通の導入）
	東西循環線（旧西部線）		大師線（デマンド交通の導入）		玉浦循環線（旧納屋線）
			南長谷線		玉浦循環線（デマンド交通の導入）
			南長谷線（デマンド交通の導入）		

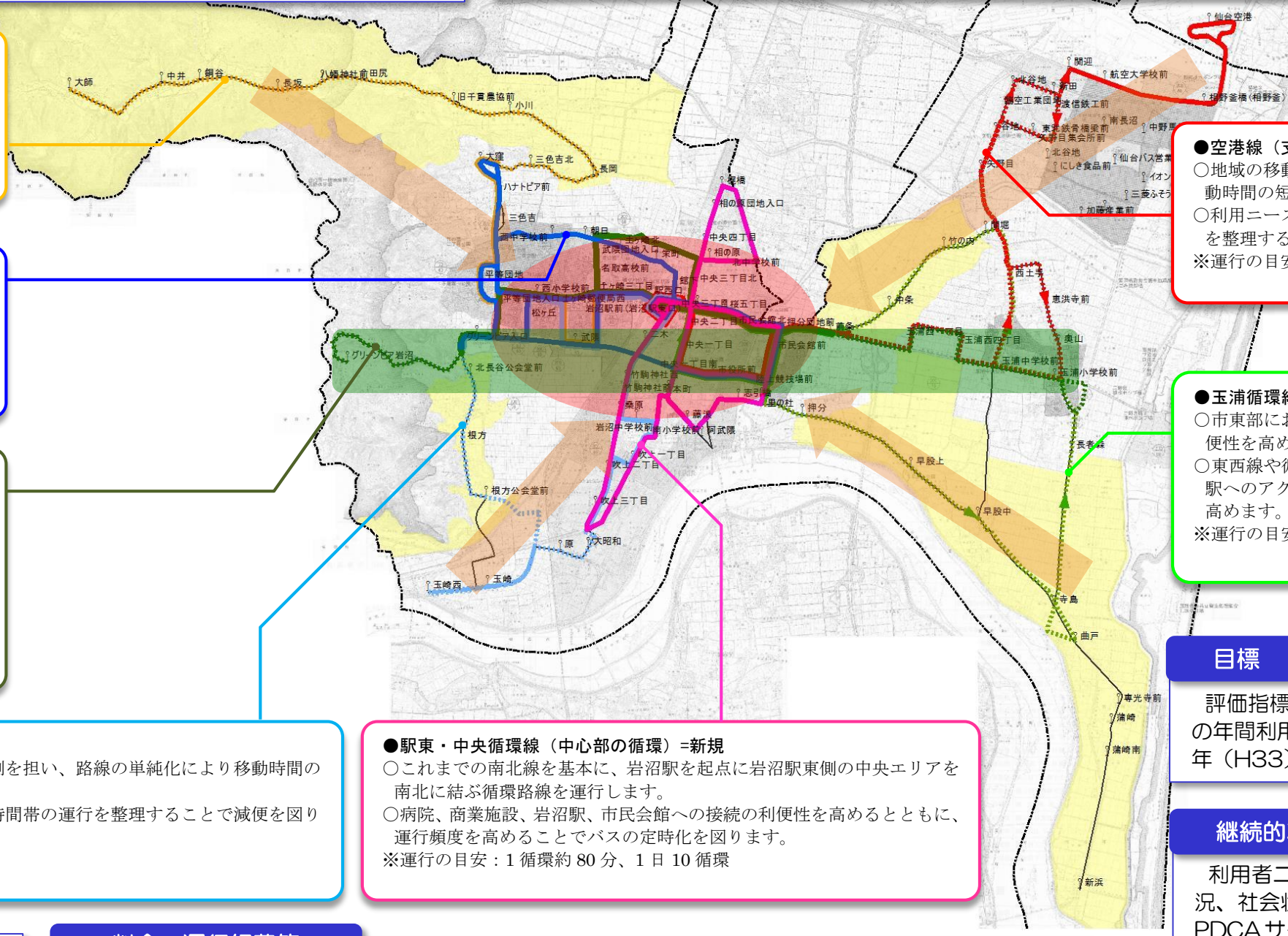
# 6. 岩沼市民バス運行体系（案） ～高齢者にやさしいバス交通を目指します。～

## 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

- 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
- 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
- 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
- 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

**●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

**●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

**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。