

## 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

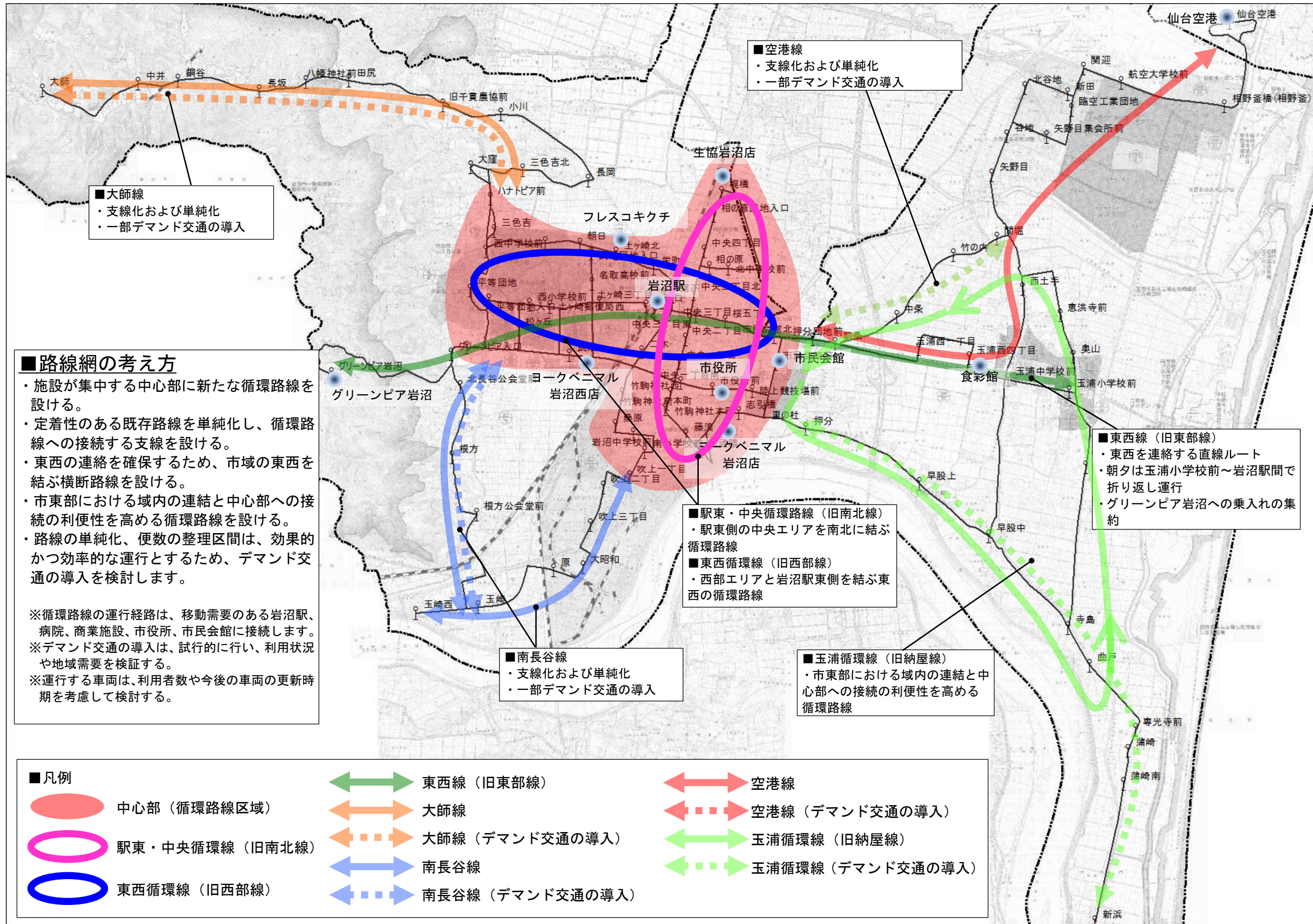
高齢者にやさしいバス交通を目指します。  
～移動手段のない市民が安心して生活できる  
「やさしい」バス体系づくり～

### 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。





・ 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。

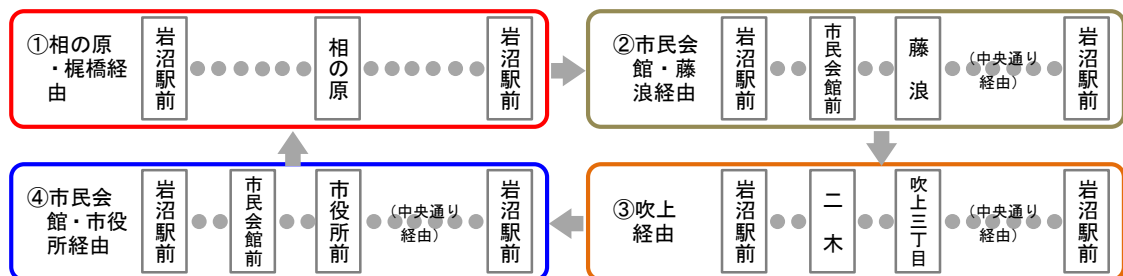
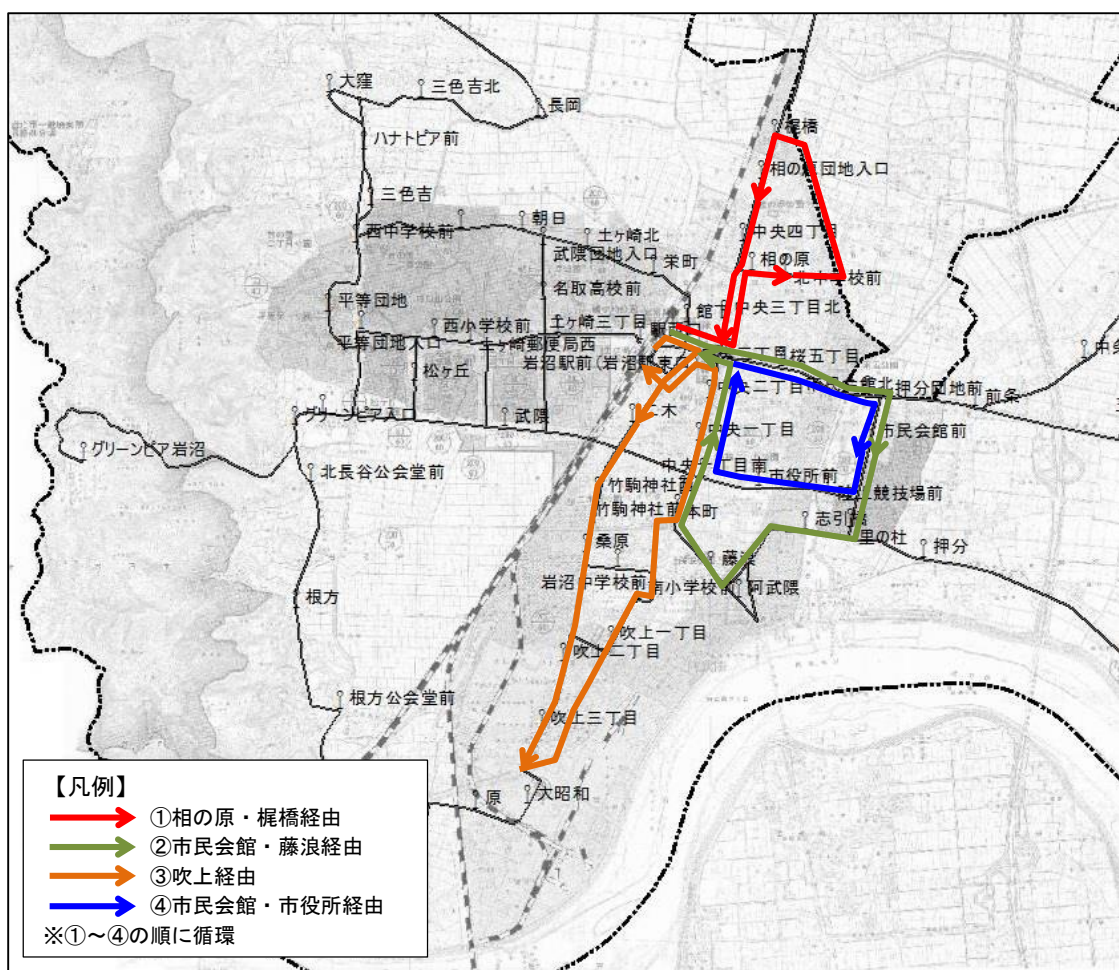


図 5.2 駅東・中央循環線の運行経路 詳細 (案)

・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。

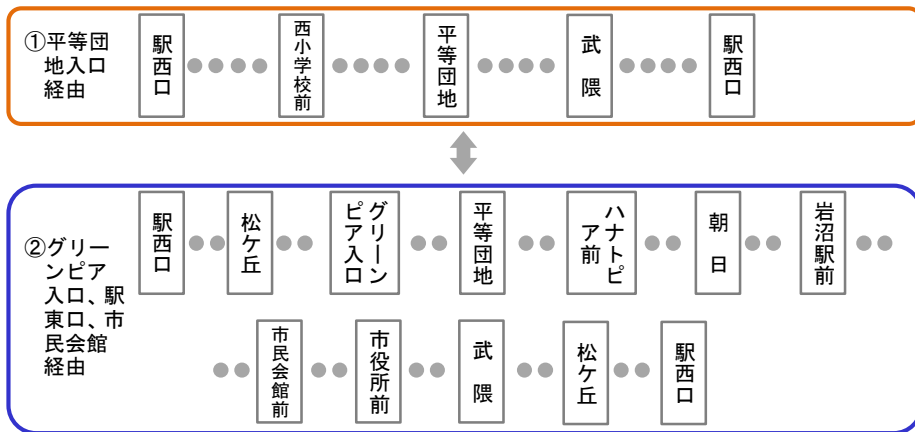
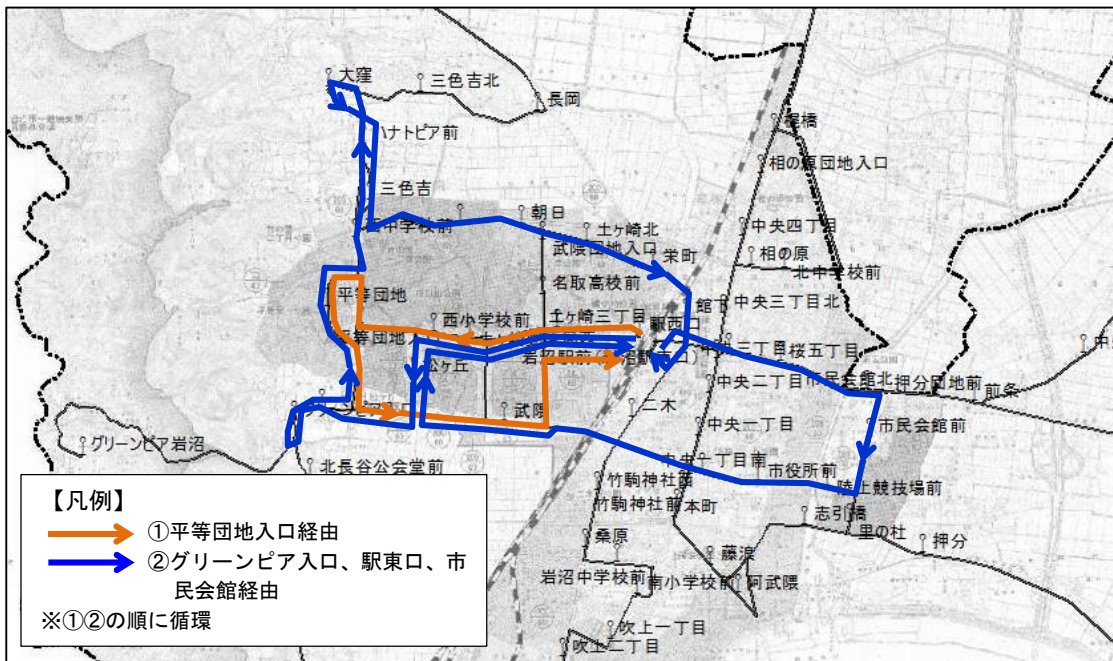


図 5.3 東西循環線の運行経路 詳細（案）

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。

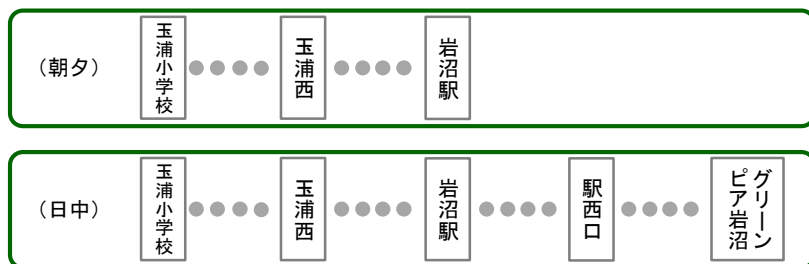
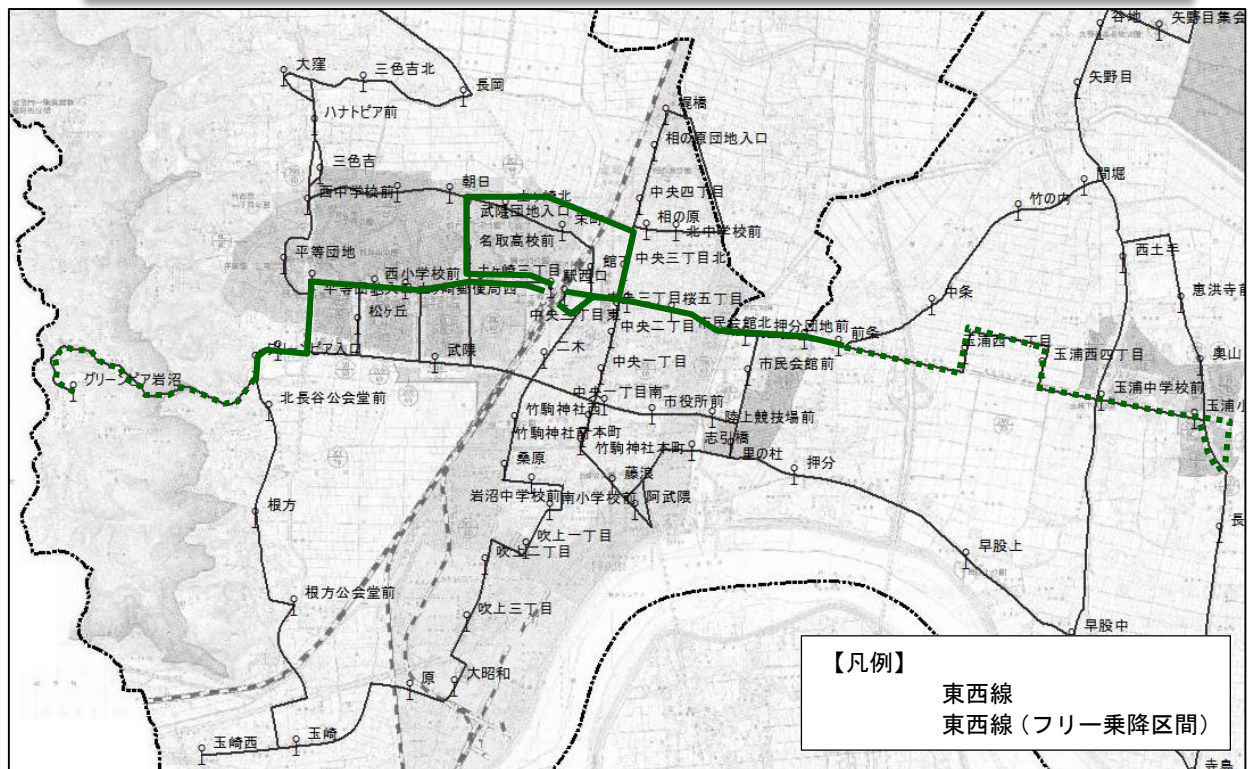


図 5.4 東西線の運行経路 (案)

### 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。

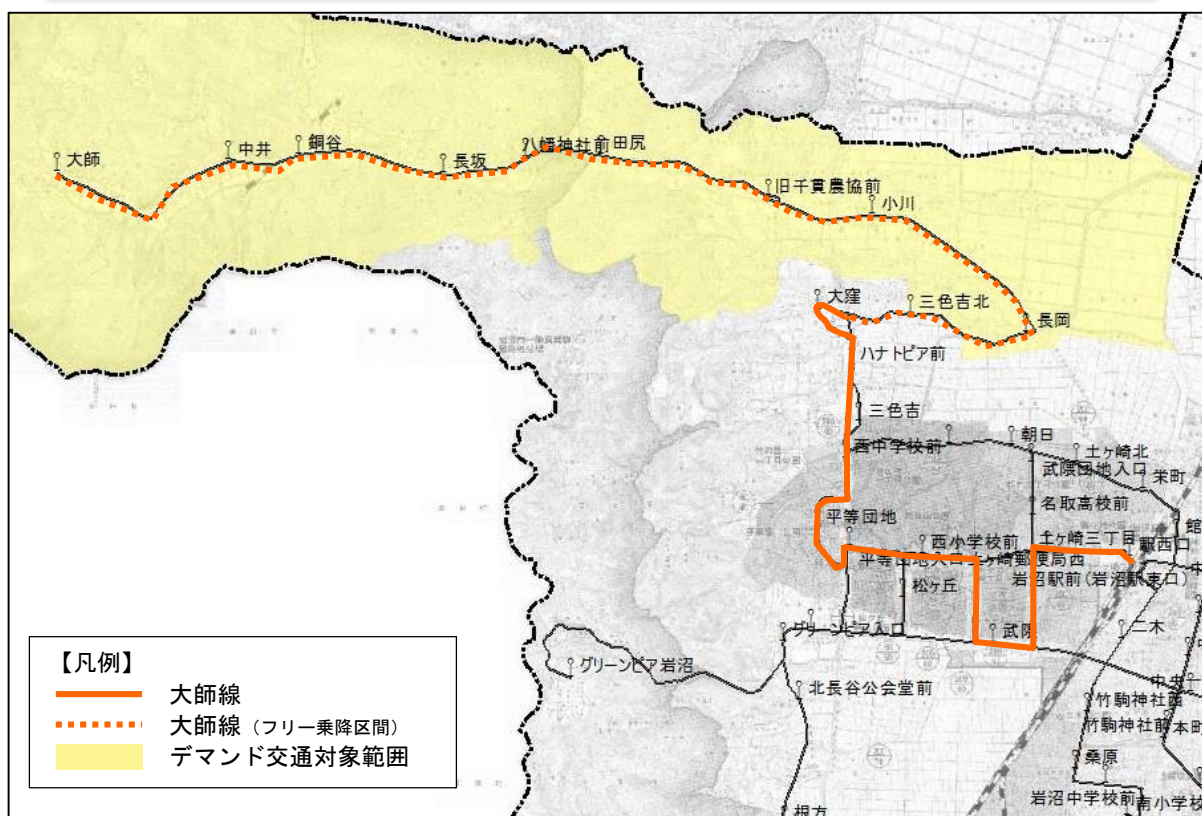


図 5.5 大師線の運行経路（案）



#### 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。

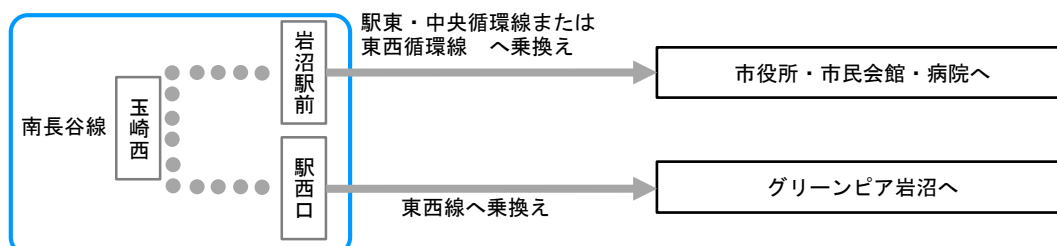
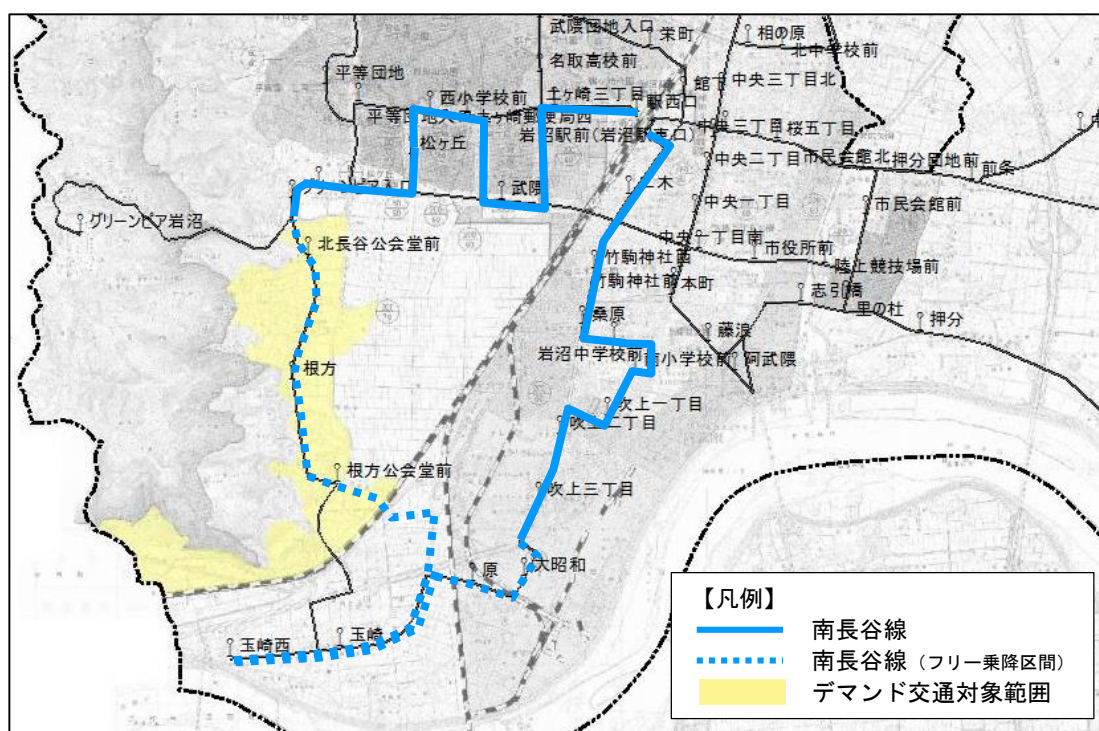


図 5.6 南長谷線の運行経路 (案)

### 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。

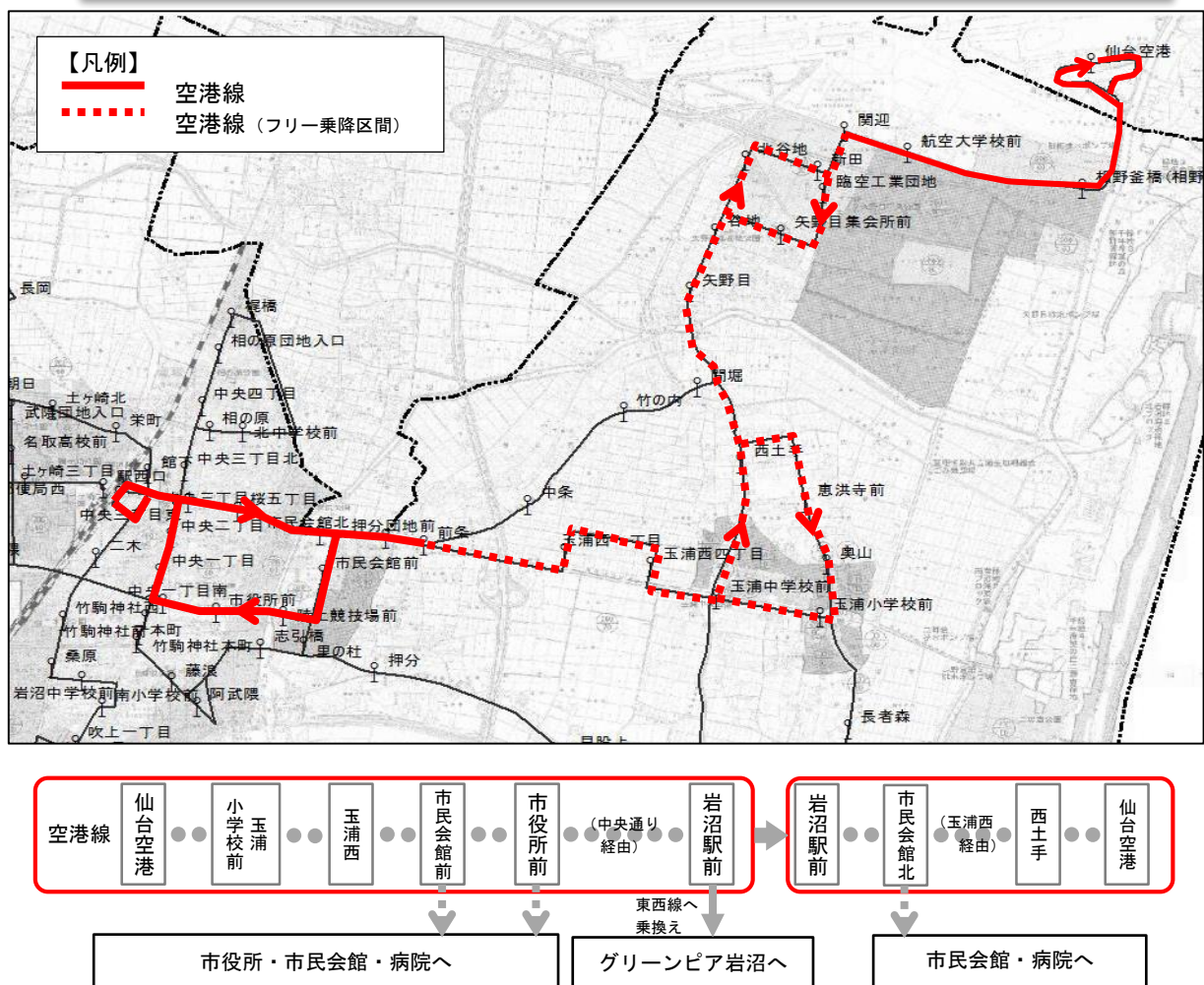


図 5.7 空港線の運行経路（案）

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。

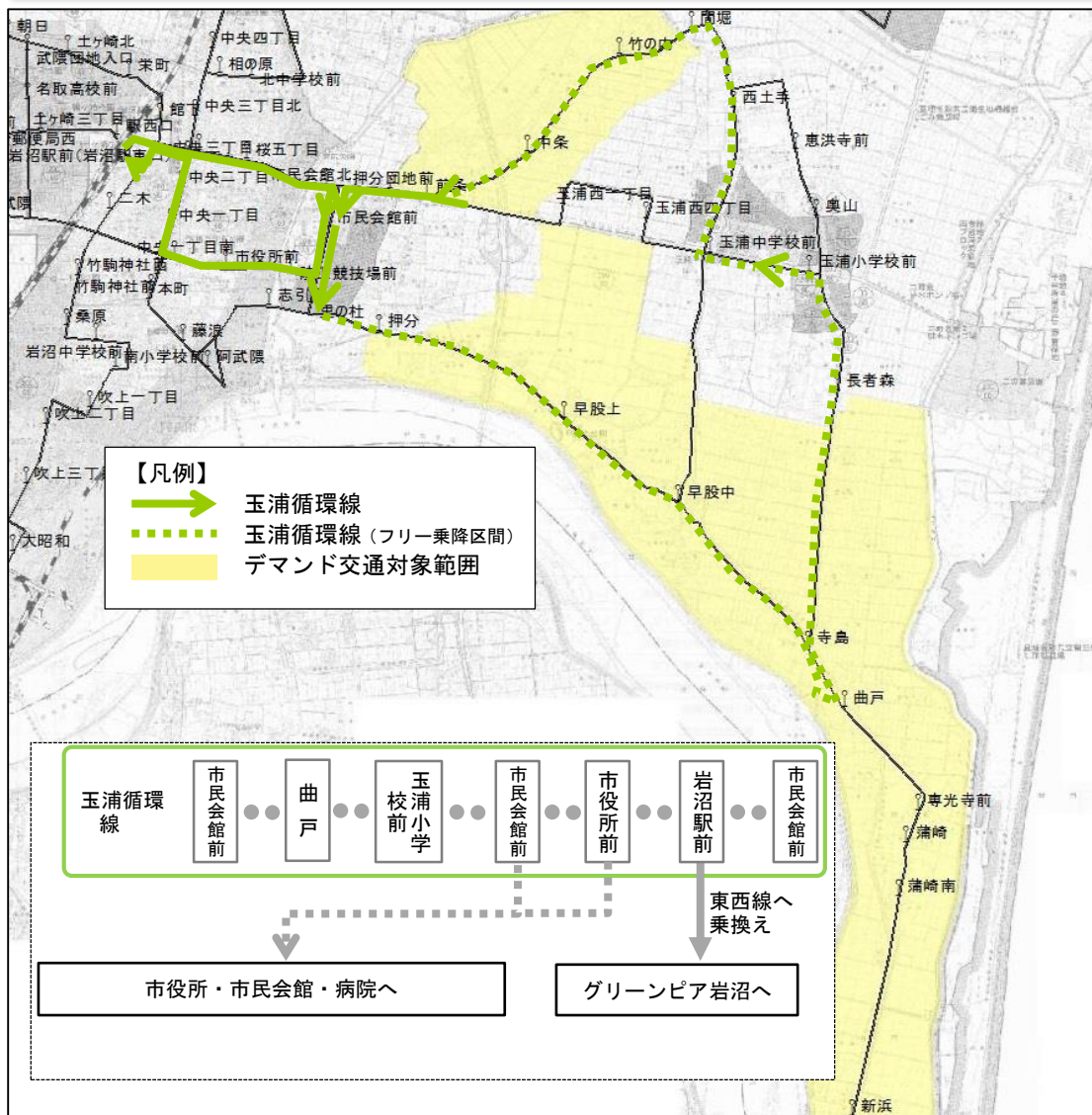


図 5.8 玉浦循環線の運行経路（案）

## ■乗合バスとデマンド交通

### ●デマンド交通とは



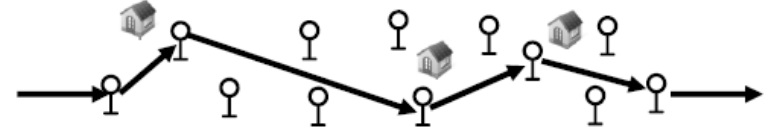
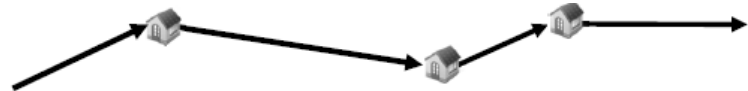
デマンド交通とは、利用者の需要に応じて運行する交通であり、主に需要が少ない地域で利点が大きく、小さい車両で運行されることが多い交通です。

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

- 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

### ●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。