

多賀城市生活交通ネットワーク計画

素案

平成29年2月

多賀城市公共交通会議
(事務局：多賀城市市長公室)

多賀城市生活交通ネットワーク計画 素案

－ 目 次 －

1. 計画の概要	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画対象区域	1
1-3 計画の期間	1
2. 地域及び公共交通の現況	2
2-1 地域現況	2
2-2 公共交通の現況	6
3. 公共交通を取り巻く課題	10
3-1 現況・課題の整理	10
3-2 課題解決に向けた計画を策定する上でのポイント	14
4. 施策・事業展開	15
4-1 本市が目指すべき将来像	15
4-2 事業展開	17
4-3 運行計画	21
4-4 実施体制	22
4-5 推進・管理体制	23
4-6 PDCA サイクルによる施策の推進	23
5. 参考資料	24
5-1 バス利用実態調査概要	24
5-2 多賀城東部線 調査結果	25
5-3 多賀城西部線 調査結果	32

第1章

計画の概要

1. 計画の概要

1-1 計画の目的

- ・ 昨今では、自動車社会の進展や人口減少、少子高齢化などにより、公共交通の利用者が減少し、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性も考えられる。市民の生活の足として、多様な交通手段を用いたサービスの向上と公共交通の維持・確保・改善に努め、持続可能な運行を目指すことが必要である。
- ・ 本市は総面積 19.69 k m²のコンパクトなまちであり、半径1 km 利用圏内の JR 駅が7駅存在し、他にも民間路線バス、他市町コミュニティバス、タクシー事業者、医療福祉機関及び大型ショッピングセンターの送迎バス等、多様な交通形態が混在しており、交通の利便性が高い現状にある。
- ・ 生活交通ネットワーク計画は、本市の特性を活かし、多様化する市民の生活スタイルに合った移動手段を選択できる仕組みを構築することを目的とし、生活交通に関する「施策・事業などの事業展開」と「運行ルート・運行ダイヤなどの運行計画」を策定する。

1-2 計画対象区域

- ・ 本計画の区域は、多賀城市全域を対象とし、生活交通ネットワーク計画を実現する上で必要となる隣接市町（七ヶ浜町など）との調整を図る。

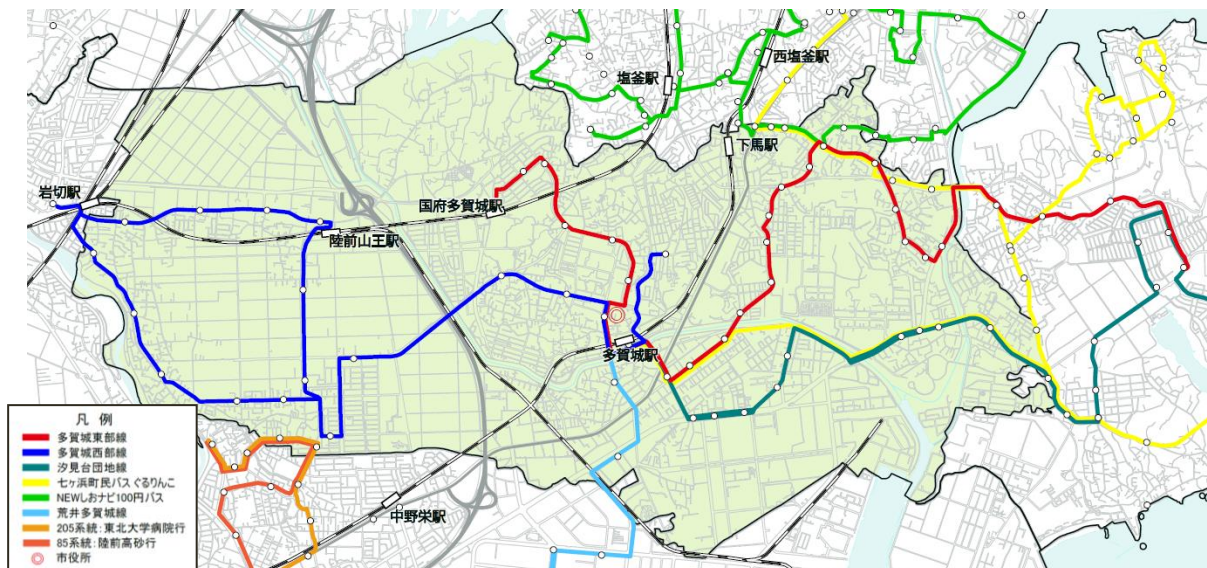


図 1-1 計画の区域

1-3 計画の期間

- ・ 本計画の期間は、平成 29 年度から平成 32 年度までの 4 年間とする。



第2章 地域及び公共交通の現況

2. 地域及び公共交通の現況

2-1 地域現況

(1) 人口

① 人口の推移

- ・ 本市の平成 28 年度の総人口は 62,506 人で近年の人口推移はほぼ横ばいである。
- ・ 老年人口は年々増加傾向で平成 17 年度以降は年少人口を上回っており、平成 52 年度には総人口の約 3 割を占める 18,349 人となることが予想されている。

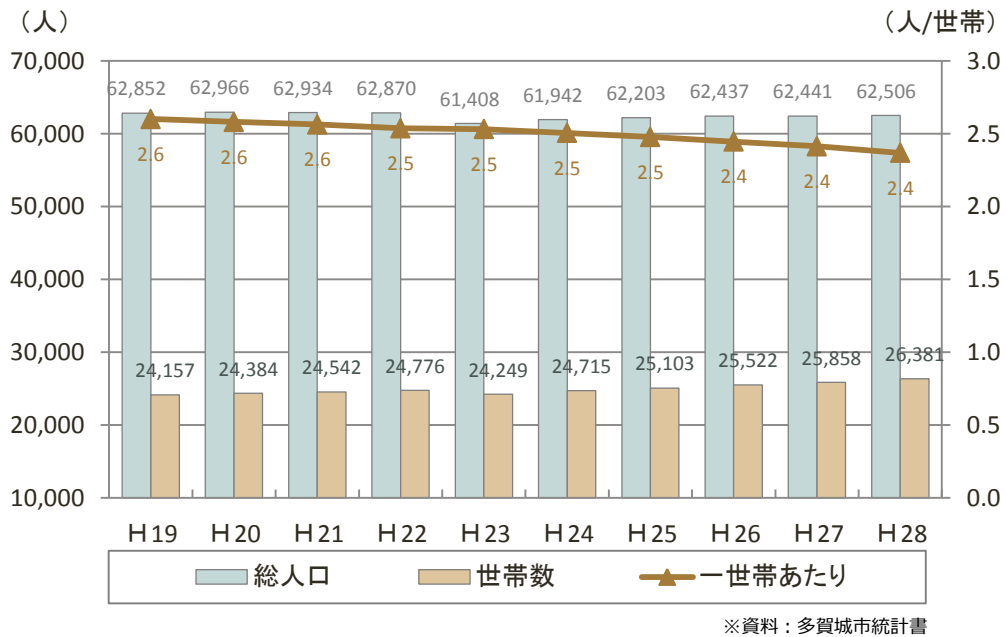


図 2-1 人口と世帯数の推移

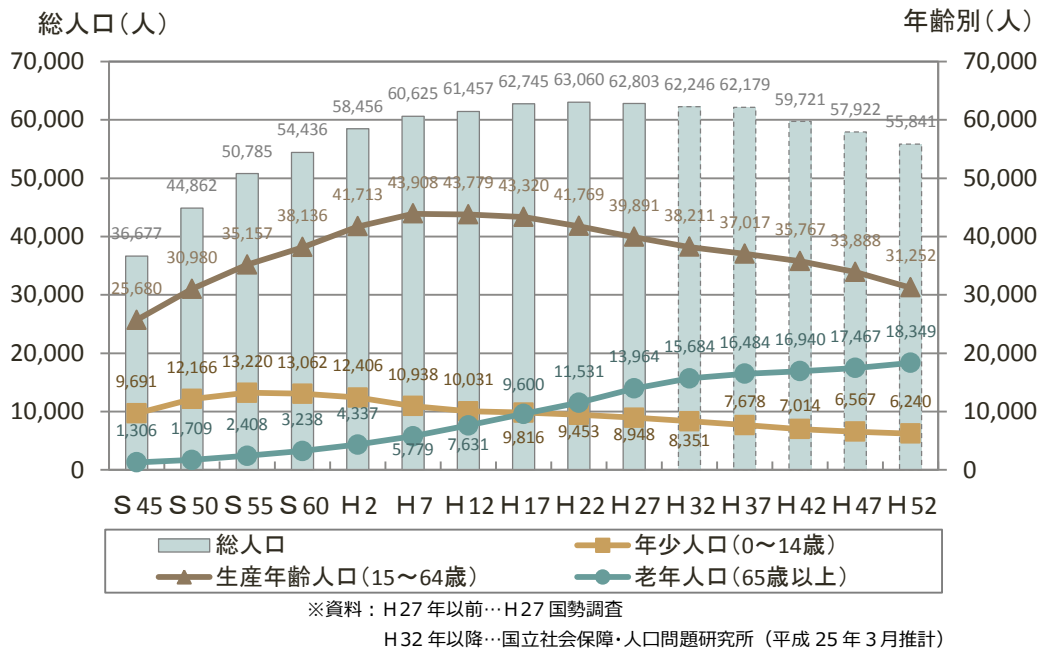


図 2-2 年齢 3 区分別人口推移と将来推計

② 運転免許保有者数

- ・ 運転免許保有者数は年々増加傾向にあり、人口あたり運転免許保有者数は右肩上がりで増加している。

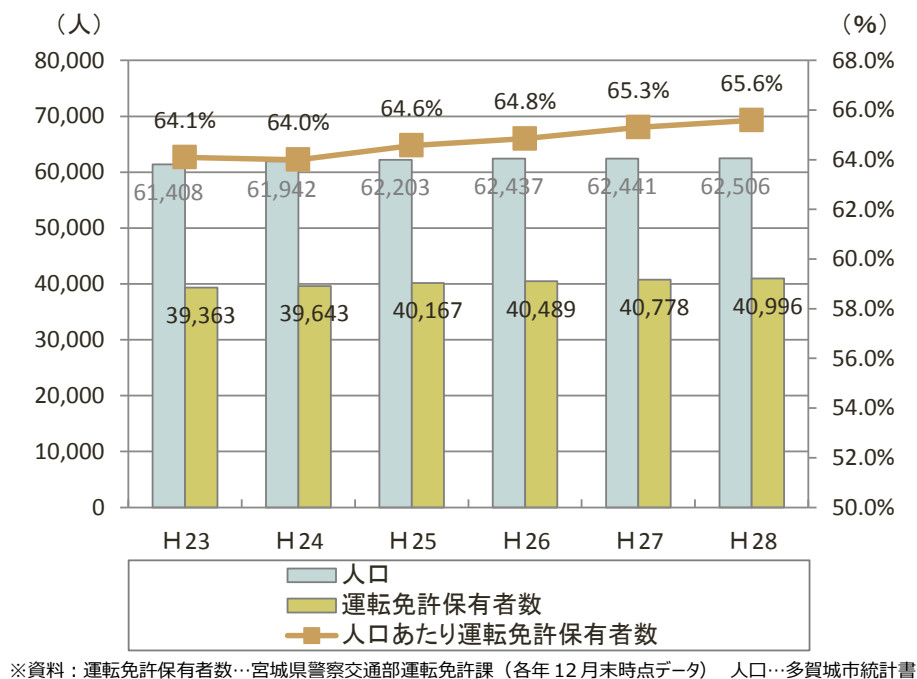


図 2-3 運転免許保有者数の推移

(2) 今後のまちづくりによる需要変化

① 多賀城駅周辺整備事業

- 本市ではJR 仙石線多賀城駅を中心とした市街地の活性化を目指し、多賀城駅周辺土地区画整理事業、多賀城駅北地区第一種市街地再開発事業が進められている。
- 多賀城駅周辺土地区画整理事業により、駅前の道路や公園等の公共施設の整備がされる。
- 多賀城駅北地区第一種市街地再開発事業により、平成 28 年 3 月には再開発ビル 3 棟が整備され、図書館や書店、カフェ、レストラン、子育てサポートセンター等、幅広い年代の人々が集える様々な機能が集積している。
- また、図書館を中核とした「東北随一の文化交流拠点」の形成が進められている。
- 今後は再開発事業にあわせて、多賀城駅前と文化センターをつなぐ都市計画道路「史都中央通線」の整備が進められる予定である。

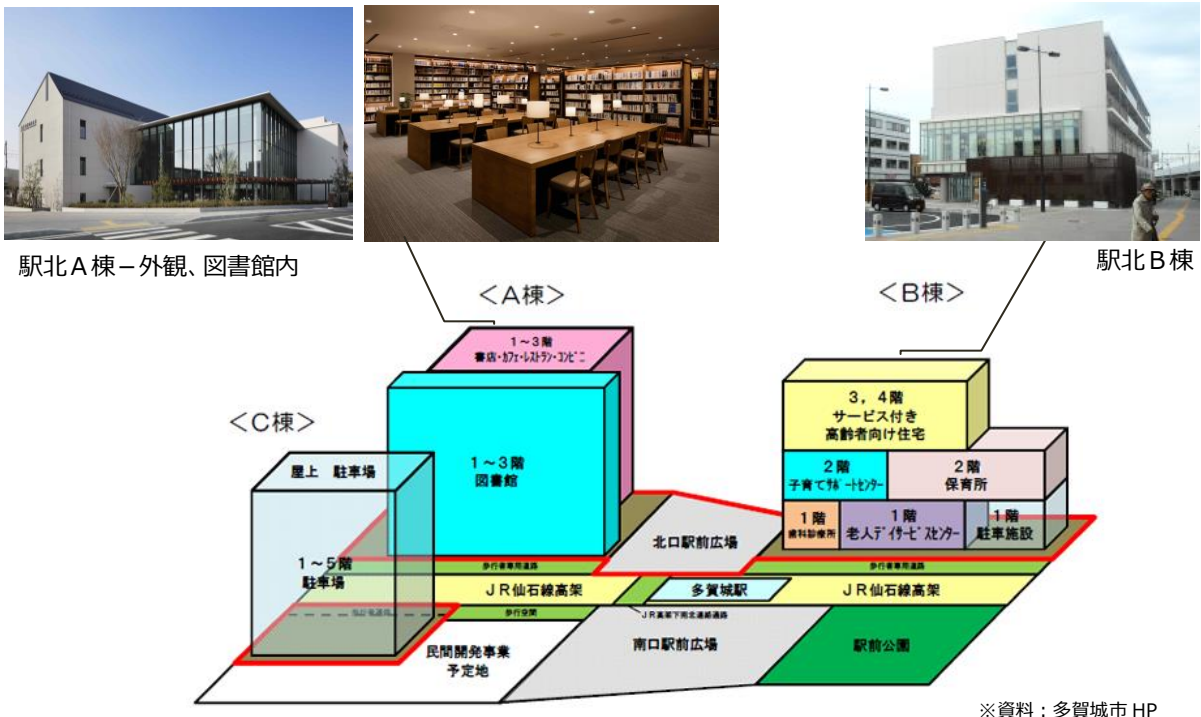


図 2-4 多賀城駅周辺整備事業

② 多賀城市津波復興拠点整備事業「さんみらい多賀城・復興団地」

- 東日本大震災における甚大な被害を踏まえ、「減災都市多賀城」の実現と産業復興を早期に実現するため、防災・減災拠点、産業復興支援拠点及び地域経済・地域雇用牽引拠点として、八幡地区に工業団地の整備を進めている。
- 災害倉庫などの公共施設を配置するとともに、工場、事業所や近隣住民が集える公園を配置する予定となっている。
- 平成 28 年度中には 3 社が操業を開始している。



図 2-5 さんみらい多賀城・復興団地 イメージ図

※資料：多賀城市 HP

③ 仮設住宅解体

- ・ 東日本大震災時の住居対応として、市内 6 カ所に 373 戸の応急仮設住宅が整備された。
- ・ 災害公営住宅の完成等に伴い、平成 28 年度中には市内の仮設住宅は解消される予定である。

④ 災害公営住宅

- ・ 市内 4 ヶ所・532 戸の全災害公営住宅の整備が平成 28 年度に完了した。
- ・ 平成 28 年度最後に完成した宮内地区災害公営住宅においては、バス停からの距離が約 700m と、やや遠い。

表 2-1 災害公営住宅

地区名	最寄バス停	路線名	バス停までの距離
桜木地区	笠神新橋	多賀城東部線	約 300m
	仙塩総合病院前	七ヶ浜町民バス ぐるりんこ	
新田地区	市営新田住宅前	多賀城西部線	目の前
鶴ヶ谷地区	警察学校前	多賀城東部線	目の前
宮内地区	北谷地	汐見台団地線	約 700m



図 2-6 復興関連事業 位置図

2-2 公共交通の現況

(1) 生活交通の現況

- ・本市には JR 東北本線、JR 仙石線の 2 本の鉄道路線が通っており、国府多賀城駅、陸前山王駅、多賀城駅、下馬駅の計 4 箇所の駅が設置されている。
- ・路線バスは、本市で運行の補助を行っている多賀城東部線、多賀城西部線のほか、汐見台団地線、荒井多賀城線、七ヶ浜町民バスぐるりんこ等が運行している。
- ・その他にも、買物、通院等の公共・民間送迎バスが運行しており、一部では路線バス等と重複している。
- ・また、市内には 4 社のタクシー業者が営業している。

表 2-2 生活交通の運行状況

鉄道	事業者	市内駅	運行頻度		
			平日	休日	
JR 仙石線	東日本旅客鉄道(株)	多賀城駅、下馬駅	12～13 分に 1 便		
JR 東北本線	東日本旅客鉄道(株)	国府多賀城駅、陸前山王駅	23～25 分に 1 便		
路線バス	事業者	経路	便数		●運賃 ○支払い方法
			平日	休日	
多賀城東部線	(株)ミヤコーバス	国府多賀城駅～汐見台中央	28	10	●距離制 ○現金、IC カード
多賀城西部線	(株)仙塩交通	多賀城駅 又は市民プール発着	12	7	●定額 (200 円) ○現金、フリーパス、回数券
汐見台団地線	(株)ミヤコーバス	多賀城駅前～菖蒲田	23	16	●距離制 ○現金、IC カード、定期券
荒井多賀城線	(株)ミヤコーバス	多賀城駅 ～地下鉄東西線荒井駅	12	8	●距離制 ○現金、IC カード、定期券
NEWしおナビ 100 円バス	(株)ジャパン交通	東南部コース(笠神～下馬)	4	0	●定額 (100 円) ○現金
七ヶ浜町民バス ぐるりんこ	(株)ジャパン交通	朝夕便:花洲～多賀城駅 日中便:七ヶ浜国際村～多賀城駅	81	66	●距離制(町内 100 円) ○現金、フリーパス
85 系統陸前高砂行	仙台市交通局	(沼田～高橋)	28	22	●距離制 ○現金、IC カード、定期券
205 系統東北大学病院行	仙台市交通局	(沼田～高橋)	10	4	●距離制 ○現金、IC カード、定期券

タクシー
(株) 塩釜東光タクシー、(有) 振興タクシー、多賀城交通 (株)、(有) 臨海タクシー

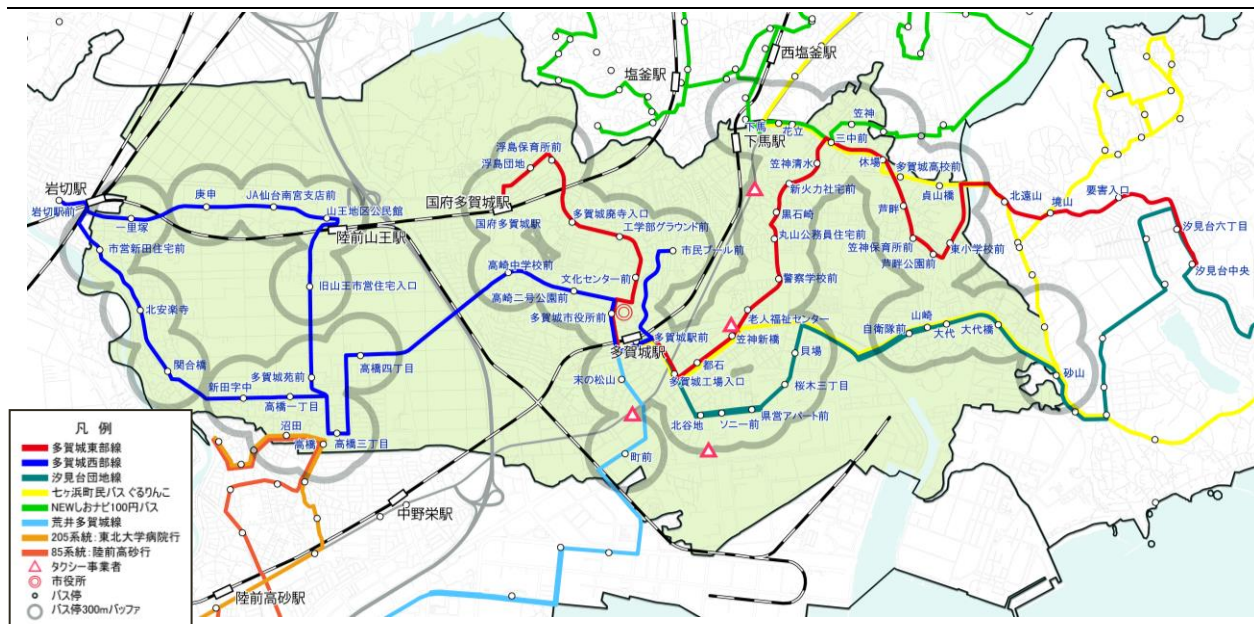


図 2-7 市内生活交通

(2) バス運行の実績

① 利用者数の推移

- 多賀城東部線、多賀城西部線の乗車人数はいずれも増加傾向にあり、特に多賀城西部線では平成24年度と平成28年度を比較すると2倍以上の伸びが見込まれる。

表 2-3 利用者数の推移(人)

	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度 (12月時点見込み)
東部線	67,761	66,273	72,595	79,271	86,436
西部線	16,685	18,125	25,157	28,466	37,330

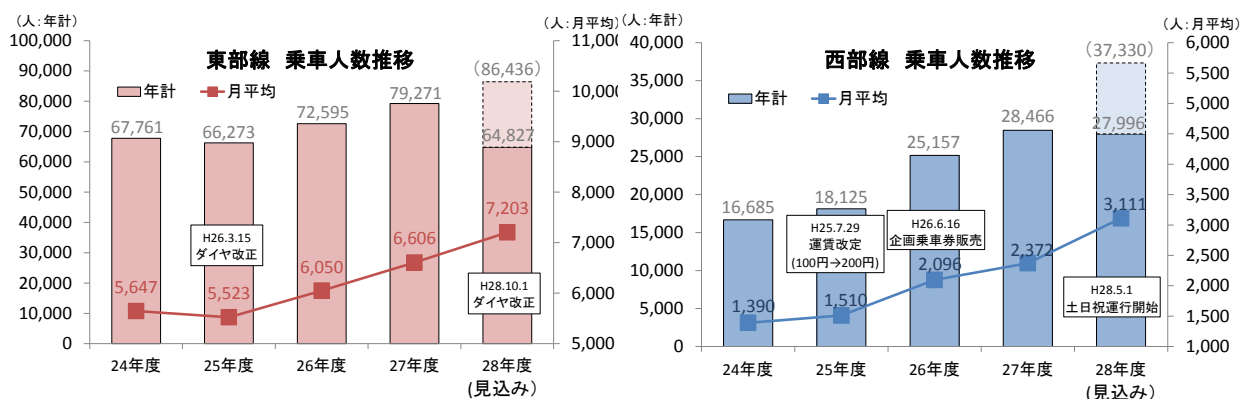


図 2-8 乗車人数の推移

② 収支率の推移

- 多賀城東部線、多賀城西部線の収支率(運行経費に対する運賃収入の割合)はいずれも増加傾向にあり、特に多賀城東部線では50%以上の収支率が見込まれる。一方、多賀城西部線は多賀城東部線と比較すると収支率は低いものの、高い伸び率であり、今後は更に伸ばしていく必要がある。

表 2-4 収支状況・収支率の推移

	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度 (12月時点見込み)	
東部線	運行経費(千円)	28,964	29,327	30,850	31,494	32,729
	運賃収入(千円)	13,125	13,002	14,251	16,029	17,503
	収支率(%)	45.3	44.3	46.2	50.9	53.5
西部線	運行経費(千円)	17,170	19,224	20,029	20,029	20,300
	運賃収入(千円)	1,577	2,825	4,438	4,967	6,207
	収支率(%)	9.2	14.7	22.2	24.8	30.6

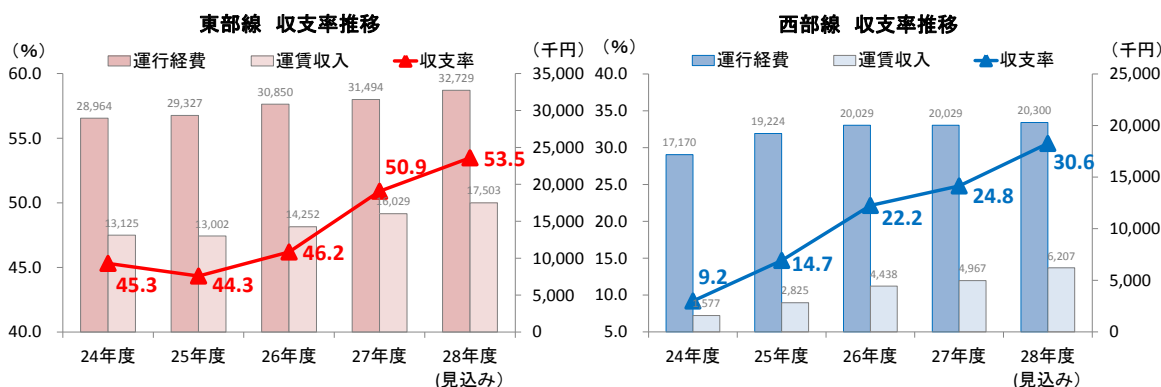


図 2-9 収支状況・収支率の推移

(3) バス利用実態調査結果

① 調査概要

- 調査結果の概要は以下のとおり。

調査目的	バスがどのように利用されているのか、現況の変化に伴うバス利用の変化を把握する		
調査対象	多賀城東部線、多賀城西部線		
調査方法	調査員がバスに乗車してきた利用者にアンケート調査票を配布・回収 回答拒否の場合は、調査員の口頭又は目視による利用者属性、乗降バス停の確認を行う		
調査日	平日 3 日、休日 1 日 [10/24(月)、10/27(木)、10/28(金)、10/30(日)]		
調査項目	(1)利用者属性 (4)最終目的地 (7)自由回答	(2)乗降バス停 (5)利用頻度 (8)バスルートの変更に関する意向	(3)利用目的 (6)バス利用の変化 (9)往復利用の確認

② 回収票数

- 回収票数は多賀城東部線で 1082 票(平日計 990 票、休日 92 票)、多賀城西部線で 391 票(平日計 356 票、休日 35 票)となっている。

回収票数	平日			休日	合計
	10月24日 (月)	10月27日 (木)	10月28日 (金)	10月30日 (日)	
東部線	298	351	341	92	1,082
西部線	128	106	122	35	391

↳ 無回答が多かったため集計から除外
24日、27日の合算を分析に反映

③ 調査結果概要

- 多賀城東部線、多賀城西部線の調査結果のとりまとめは以下のとおり。

	性別	年代	居住地	支払方法
利用者属性	7割が女性	60代以上が4割 幅広い年代が利用	東部線： 市内4割・七ヶ浜町2割 西部線：市内8割	現金のほか、ICカードや回数券、フリーパスの利用が見られる
乗車バス停 ・ 降車バス停	多賀城駅での乗降利用が多い→鉄道利用のための駅までの利用手段 東部線：多賀城駅に集中 西部線：多賀城駅のほか、岩切駅の利用も多く、路線全体での偏りが小さい			
利用目的	平日は通勤・通院・買物、休日は買物・通勤が多い			
利用頻度	平日は「週に3～4日」が最も多く、週1日以上が全体の4割で、「週に5日以上」も多い 休日は東部線：「月2～3日」が最も多く、週1以上の利用も多い 西部線：「週に1～2日」が最も多い			
利用の変化	図書館の開館による利用の増加が確認できる 東部線：17時台の「ダイヤ改正」により利用しづらくなったとの意見があり、利用減少が見られる 西部線：「日祝運行の開始」、「ダイヤ改正」による利用増加も見られる			
往復利用	往復利用、片道利用の割合は半々で、若干往復利用の方が多い			
自由回答	東部線：17時台のダイヤ改正に関する意見や最終便の時間に関する意見が多く見られる 西部線：運賃や運行本数に関する意見の他、バスサービスを評価する意見が多く見られる			

④ 過年度比較

- ・ 本調査結果と過年度(平成 24 年度～平成 26 年度)に実施した調査結果とで経年比較を行った。
- ・ 比較対象は平日 3 日間の集計結果、比較項目は「利用者年代」と「利用目的(通院・通学・通院・買物・スポーツ・レジャー)」の 2 点とする。なお、無回答の結果は除く。

【多賀城東部線】

- ・ 利用者年代の割合は、60 代、70 代以上で増加が見られ、60 代以上では平成 24 年度で 35.3%から平成 28 年度には 42.8%にまで増加している。
- ・ 利用目的の割合は、「買物」が平成 28 年度で過去最大となっているが、全体としては大きな変化は見受けられない。
- ・ 利用者年代、利用目的に大きな変化は見られず、路線として成熟していることが確認できる。そのため高齢化という社会情勢の変化が反映された結果となっている。

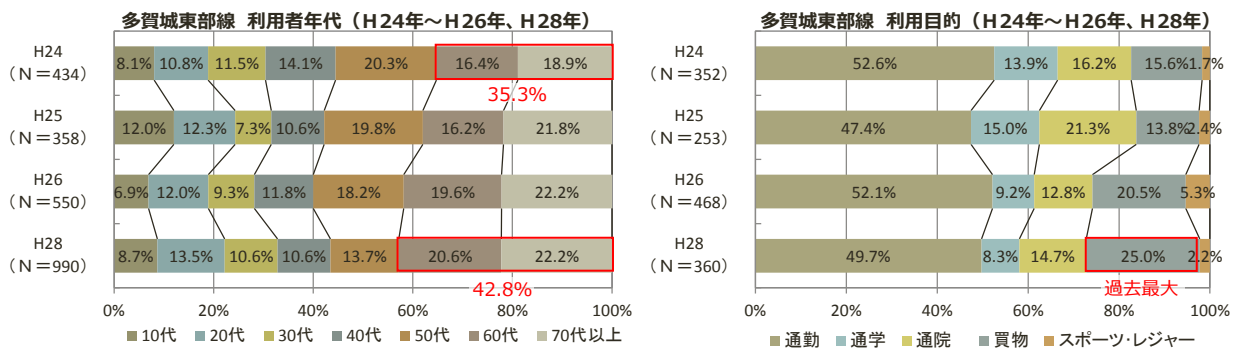


図 2-10 東部線 経年比較

【多賀城西部線】

- ・ 利用者年代の割合は 30 代～50 代で増加し、60 代、70 代で減少している。
- ・ 利用目的の割合は平成 26 年度以降「通勤」が増加している。
- ・ 多賀城西部線は平成 23 年 12 月に被災者支援を目的に運行を開始している。経年比較により、路線としての役割が徐々に変化していることが確認できる。

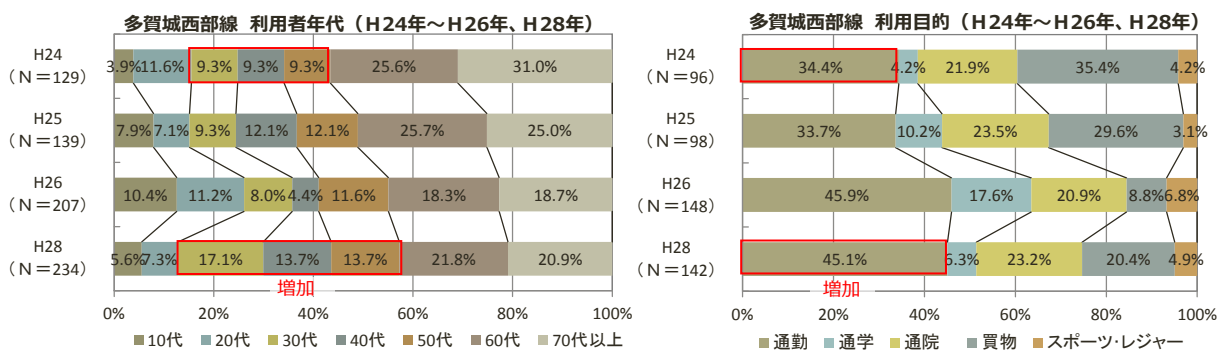


図 2-11 西部線 経年比較



第3章 公共交通を取り巻く課題

3. 公共交通を取り巻く課題

3-1 現況・課題の整理

- 利用実態調査から検討すべき現況・課題を整理した。整理内容は以下のとおり。

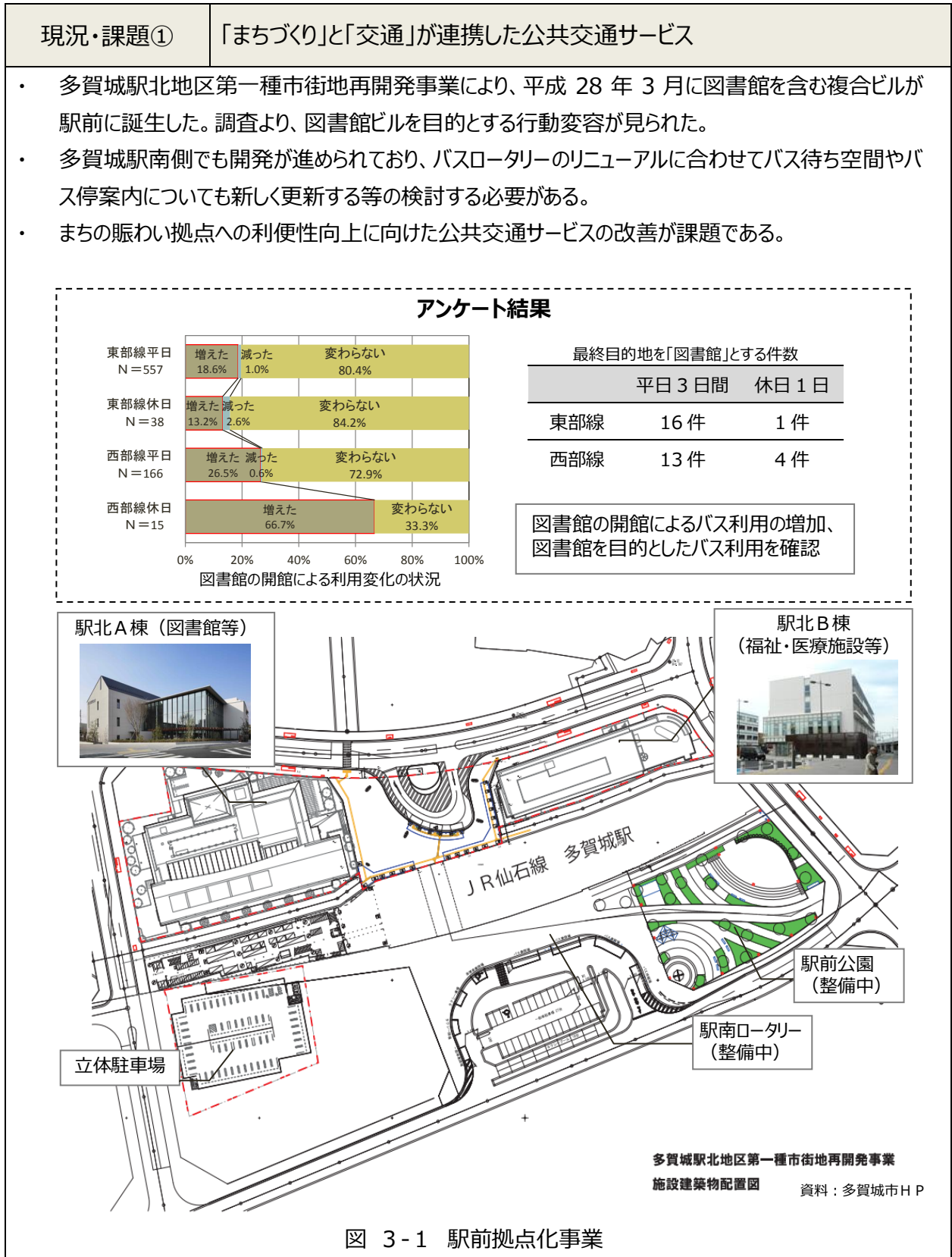


図 3-1 駅前拠点化事業

現況・課題②

復興関連事業の進捗に合わせたネットワークの再編

- ・ 災害公営住宅 4 棟の整備が完了し、仮設住宅の解消や防災・減災・産業復興支援の新たな拠点「さんみらい多賀城・復興団地」の整備が進んでおり、これら復興関連事業の進捗・完了を踏まえ、公共交通の見直し・検討が必要である。
- ・ 平成 28 年末に完成した「宮内地区災害公営住宅」は、バス停からの距離が 700m 以上とやや遠いことから、居住者のニーズを踏まえてバスルートの検討が必要である。
- ・ 仮設住宅の解消により、仮設住宅前（「旧山王市営住宅前」、「多賀城苑前」）を經由するルートで運行している多賀城西部線については、地区の交通需要を精査し、バスルート再編の検討が必要である。
- ・ 「さんみらい多賀城・復興団地」については、バス需要の観測を行い対応の検討する必要がある。



現況・課題③

安定的なバス事業経営が課題

- ・ 乗車人数は過去 5 年間で増加傾向にあり、収支状況も改善しているが、多賀城西部線における収支率は約 30% であり、より一層の改善が必要である。
- ・ そのためには、路線の定着化と新規利用者の開拓、それに伴いバスサービスの向上が必要である。
- ・ 消費増税等、社会情勢の変化を見据えた継続的な運賃体系の見直しや、改善の検討を行う必要がある。

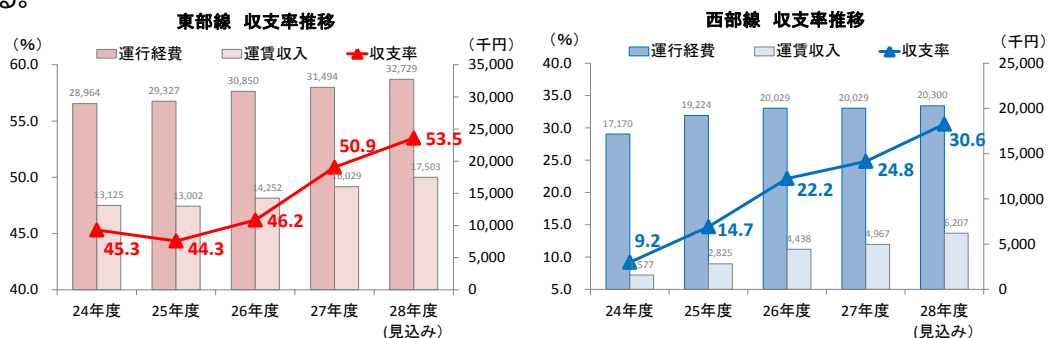
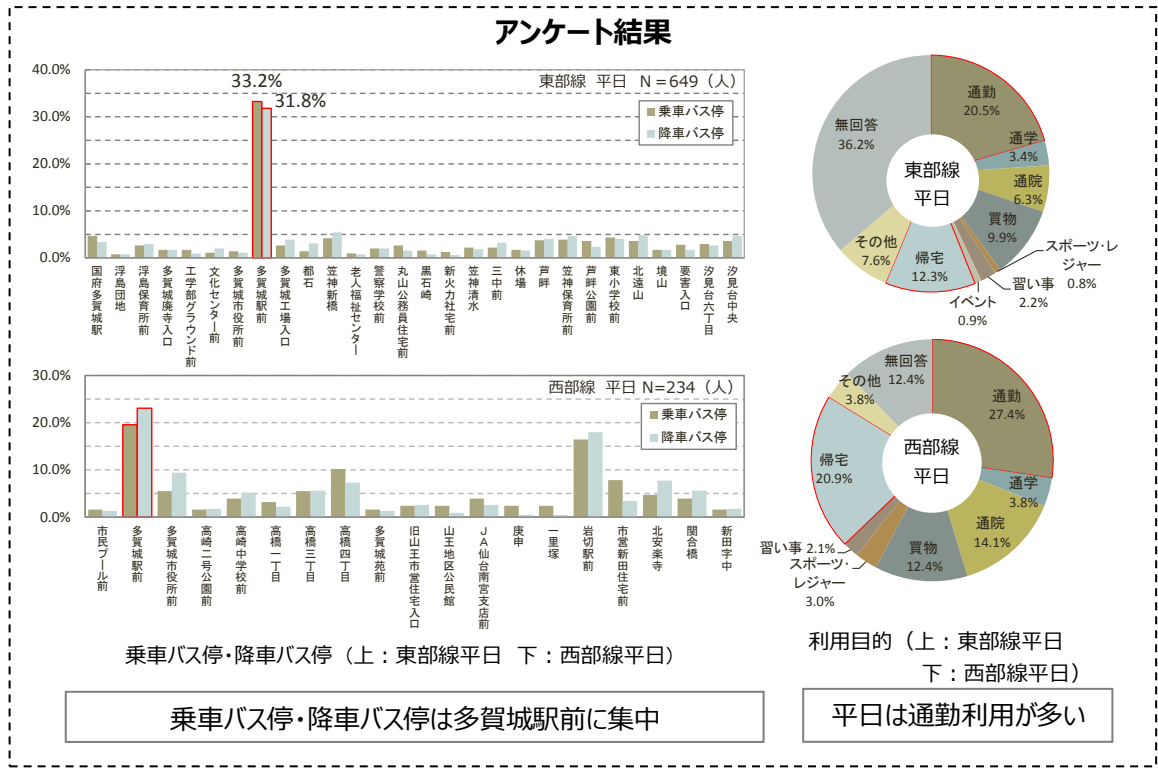


図 3-2 収支率推移 (左：東部線 右：西部線)

現況・課題④ 鉄道・バス乗り継ぎ需要に対応した交通拠点づくり

- 調査結果から「通勤」利用が多く、多賀城駅での乗り継ぎ需要が多く見られた。
- 一方、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎを考慮したダイヤを求める意見もあり、鉄道ダイヤに対応し、また道路の混雑状況によりバスの遅れが発生することを見越したダイヤを設定する必要がある。
- ダイヤ調整だけでなく、バス停及び情報提供の集約等の改善が求められる。



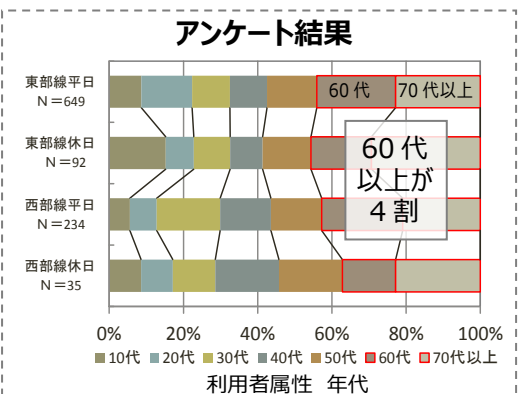
現況・課題⑤ 高齢者・免許返納者の増加など需要変化への対応

- 市内における高齢化率は 22.7% (平成 29 年 1 月時時点) と比較的低い状況ではあるが、年々高齢化率は高まっており、免許返納者数が増加することが見込まれる。
- 調査結果から利用者の 4 割が 60 代以上で、通院・買物を目的とした利用が多いことを把握している。
- 高齢化社会の進展を見据え、高齢者の利用特性に合わせた対応、運転手の声掛けや安全な運行などの実行によるサービス水準の向上等の取組を行い、移動手段を確保することが重要である。
- また、自動車から公共交通への転換を促すため、免許返納者への対応等について検討することが必要である。

参考 免許自主返納者に対する県内支援施策

- 市民バス無料乗車券の交付
富谷市(H21)、川崎町(H24)
- 市民バス無料乗車証の交付
登米市(H20)、利府町(H22)
- 市民バスの半額助成
栗原市(H20)、七ヶ浜(H21)、大郷町(H23)、大和町(H27)
- デマンドタクシー利用権
角田市(H26) () : 実施年

※資料：宮城県警察署



現況・課題⑥ わかりにくい利用環境

- 多賀城駅前、七ヶ浜町などから乗り入れているバスの 停車場として複数のバス停が設置されており、慣れない利用者にはわかりにくい。
- また、バス停の時刻表等の利用案内が煩雑であり、路線間での統一がなされておらず、わかりにくい。
- 多賀城西部線は循環路線のため、「どこにいるのか？どこへ行くのか？」など運行状況がわかりにくいという意見もあった。
- バスの情報が利用者に届いていないケースがあり、戦略的に情報伝達をする必要がある。



図 3-3 バス停 (左：東部線、右：西部線)

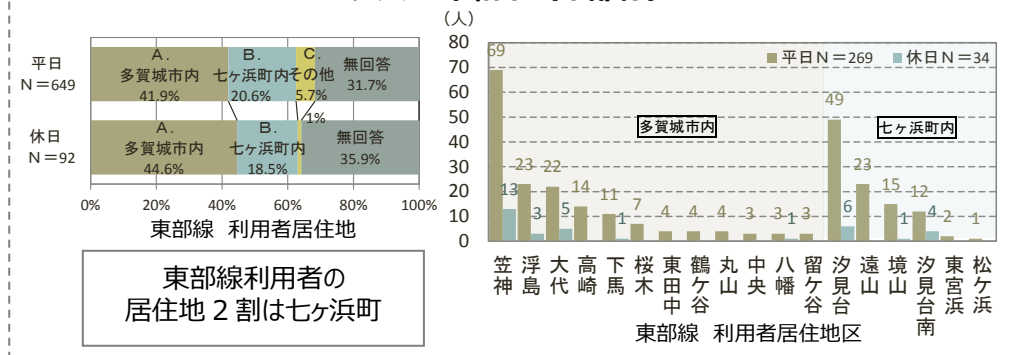
現況・課題⑦ 隣接市町の利用需要への対応

- 市内を走るバス路線は 8 路線あり、七ヶ浜町など隣接市町に跨っており、隣接市町を含めた調整が必要と考えられる。
- 調査結果から本市が支援している多賀城東部線は市境周辺及び七ヶ浜町の利用需要が多く、また仙台市、塩竈市からも乗車していることを把握している。
- バス事業者によってバス停の利用案内やバスマップ、HP 等でのバス情報の公開形式、料金支払い方法が異なっているため、慣れない利用者にはわかりにくい状況である。

表 3-1 市内を運行するバス路線

事業者	路線バス	経由市町	支払い方法
(株)ミヤコーバス	多賀城東部線	多賀城市、七ヶ浜町	現金、IC カード
	汐見台団地線	多賀城市、七ヶ浜町	現金、IC カード、定期券
	荒井多賀城線	仙台市、多賀城市	
(株)仙塩交通	多賀城西部線	多賀城市、仙台市	現金、フリーパス、回数券
(株)ジャパン交通	NEWしおナビ 100 円バス	塩釜市、多賀城市	現金
	七ヶ浜町民バスぐるりんこ	七ヶ浜町、多賀城市	現金、フリーパス
仙台市交通	85 系統・205 系統	仙台市、多賀城市	現金、IC カード、定期券

アンケート結果 (東部線)



3-2 課題解決に向けた計画を策定する上でのポイント

- 「3-1 現況・課題の整理」から、課題に対し計画を策定する上でのポイントを以下のようにまとめる。

現況・課題	内容	計画を策定する上でのポイント
① 「まちづくり」と「交通」が連携した公共交通サービスが課題	<ul style="list-style-type: none"> ■多賀城駅前に立地した市立図書館を目的とする行動変容が見られた。 ■まちの賑わい拠点への利便性向上に向けた公共交通サービスの改善が課題。 	<p>POINT① 「まちづくり」と一体となった生活交通の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前再開発事業・駅リニューアルにマッチングした公共交通サービスの提供 ・復興事業の進捗状況を見据え、まちの変化に対応した公共交通に改善 <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市立図書館・多賀城駅を拠点とし、行動特性に対応した生活交通の再編の検討 ・多賀城東部線の市内完結路線化の再検討 ・災害公営住宅の完成、仮設住宅の解消に合わせた生活交通の再編の検討
② 復興関連事業の進捗に合わせたネットワークの再編	<ul style="list-style-type: none"> ■仮設住宅の解消、災害公営住宅の完成に伴い、ルート再編が課題。 ■「宮内災害公営住宅」はバス停がやや遠い。 ■「さんみらい多賀城・復興団地」のバスの利用に関するニーズの把握が必要。 ■復興関連事業の完成・終了に合わせた公共交通の見直し検討が必要。 	<p>POINT② 自立した持続可能な生活交通サービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前計画の事業継続による既存利用者の維持と新規需要の掘り起こし ・過度に国等の支援に頼らず、黒字化に向けた事業経営に改善 <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃体系の継続的な検討／更にわかりやすい運賃支払い環境づくり ・運賃外収入の事業スキームの検討（市立図書館・商業施設とのタイアップなど）
③ 利用定着・増加傾向だが安定的なバス事業経営が課題	<ul style="list-style-type: none"> ■乗車人数は過去5年間で増加傾向にあり、収支状況は改善している。 ■しかし、現状では赤字運行であり、より一層の改善が重要である。 ■消費増税等、社会情勢の変化を見据えた継続的な運賃体系の見直し・改善の検討を行う必要がある。 	<p>POINT③ 鉄道駅を中心とした生活交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRの乗り継ぎ利用需要に対応するため、運行ダイヤの品質向上 ・駅にバス停が集中。バス停を集約しわかりやすい拠点づくり <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と路線バスの乗り継ぎ・接続に配慮したルート・ダイヤの微調整 ・多賀城駅のバス停を集約・統合/駅とバス停間の案内誘導を整備
④ 鉄道・バス乗り継ぎ需要に対応した交通拠点づくり	<ul style="list-style-type: none"> ■調査結果から「通勤」利用が多く、多賀城駅での乗り継ぎ需要が多く見られた。また、「鉄道とバスのダイヤがギリギリで乗り継ぎできない」といった意見もあった。 ■鉄道とバスのダイヤ調整だけでなく、上記課題解決に向けた、バス停及び情報提供の集約等の改善が求められる。 	<p>POINT④ 誰でもわかりやすく・使いやすい利用環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者・妊婦・外国人など誰でもわかりやすく、使いやすい利用環境づくり ・どこを走っているのか？いつくるのか？が誰でもわかる情報提供の実施 <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表・ルート等のデザインの統一化/運転手の接客対応の改善 ・車内の運行情報提供・案内の実施
⑤ 高齢者・免許返納者の増加など需要変化への対応	<ul style="list-style-type: none"> ■調査結果では、高齢者の利用が4割を占めている。（主に通院・買い物） ■今後、高齢者の増加に伴い、免許返納者も増加することが想定される。最低限のおでかけ機会をいかに提供するかが課題。 	<p>POINT⑤ 多様な主体と連携した生活交通ネットワークの維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記①～④を実現するため、隣接市町村の担当者間調整 ・または、交通事業者との連携や地域住民への継続的なニーズ把握 <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実務担当者レベルによる協議・調整 ・情報共有を図るため地域公共交通会議等の開催
⑥ わかりにくい利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ■多賀城駅前は七ヶ浜町などから乗り入れているバスの駐車場となっており、複数のバス停が設置されている。慣れない利用者にはわかりにくいことが課題。 ■多賀城西部線は循環路線のため、「どこにいるのか？どこへ行くのか？」など運行状況がわかりにくいという意見もあった。 	
⑦ 隣接市町の利用需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ■本市が運行している「多賀城東部線」の利用を見ると市境周辺及び七ヶ浜町の利用需要が多い。また、仙台市、塩竈市からも乗車している。 ■地域特性から隣接市町からのバス需要があるため、地域間調整が課題。 	



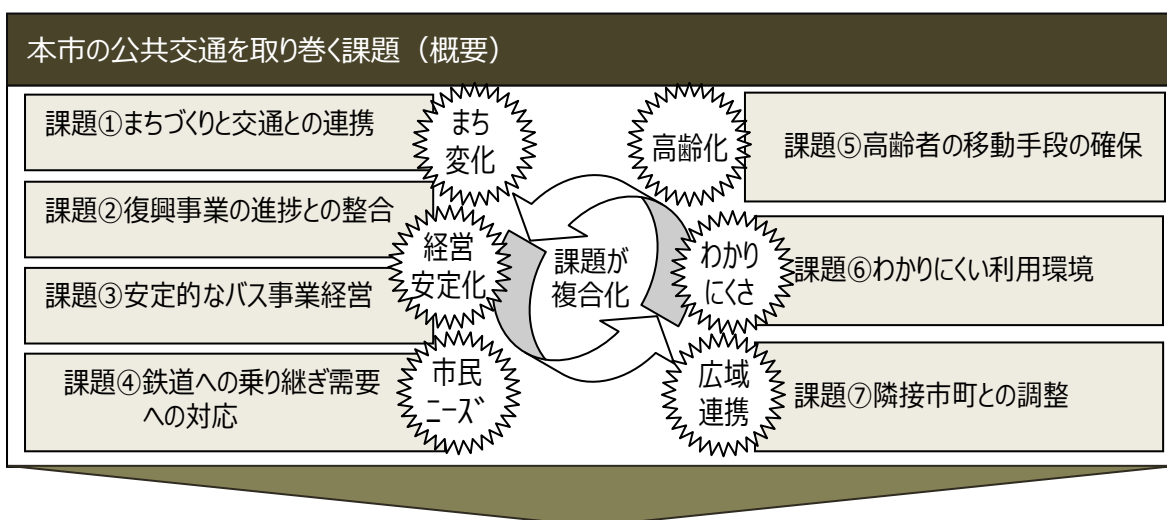
第4章 施策・事業展開

4. 施策・事業展開

4-1 本市が目指すべき将来像

(1) 基本方針・基本目標

- ・ 前章において、市の現況や社会背景、公共交通を取り巻く課題、課題解決に向けたポイントの整理を行った。
- ・ 前計画に基づく取組みにより、多賀城東部線及び多賀城西部線の利用者数は増加し収支率も改善傾向にあり、両路線が認知され市民の足として定着していることが確認できている。
- ・ このことから、両路線の運行を維持しながら、下記基本方針に基づき計画を推進する。



－多賀城市生活交通ネットワーク計画の基本方針－

多様な交通手段を用いた市民のサービス向上と持続可能な生活交通体系を構築する

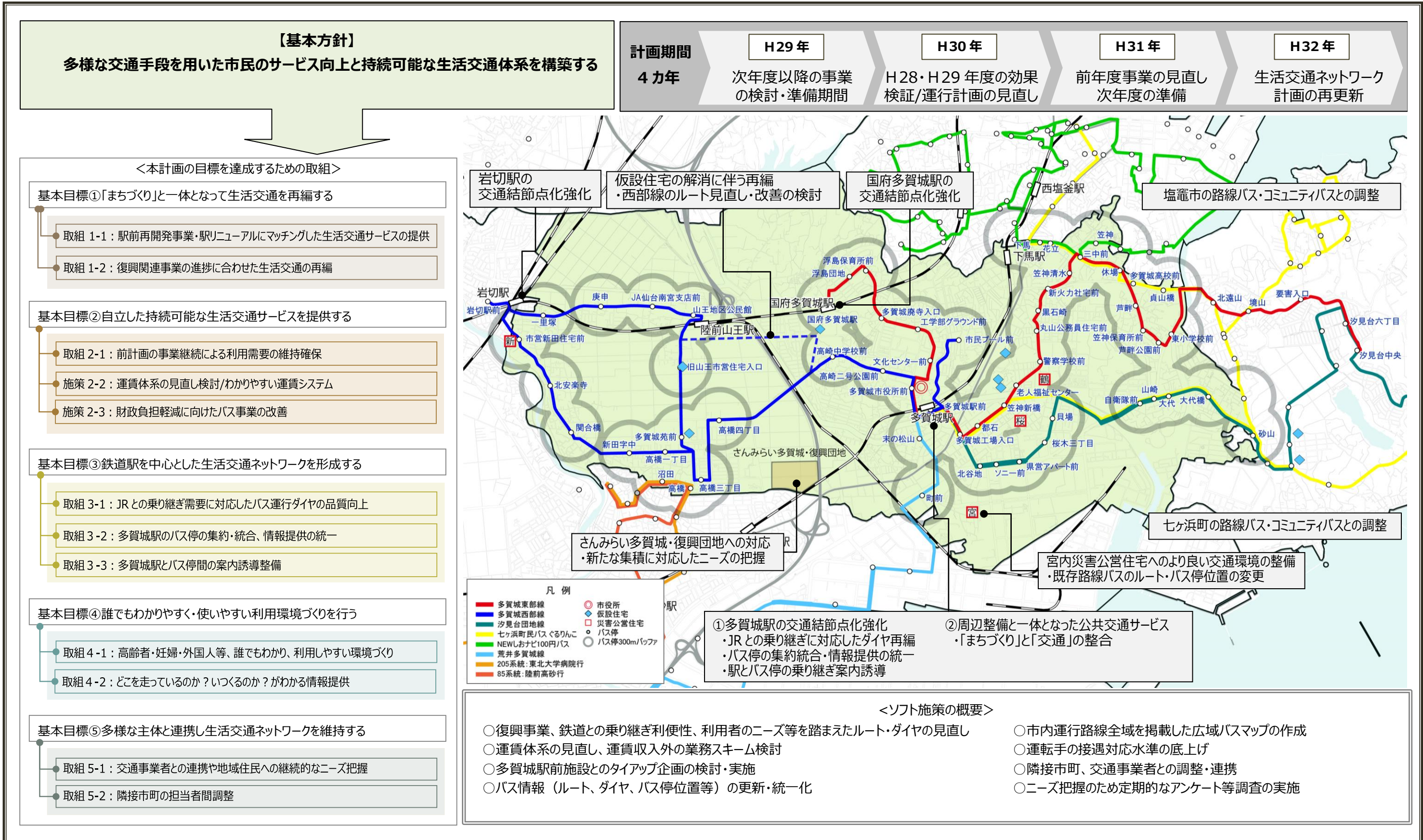
- ・ 本計画では前計画の基本方針を踏襲しつつ、駅前開発、復興事業等まちづくり事業との連携を図り、まちの将来像の実現に向けたまちづくりに寄与する。
- ・ さまざまな交通形態を活用し、更に上質な交通サービスの提供を図り、多様化する市民ニーズの変化に対応し、自動車が無くとも暮らしていける地域の「足」としての公共交通の実現を目指す。
- ・ 多賀城東部線及び多賀城西部線を市内の主要箇所（市役所、病院等）へのアクセス及び市外へアクセスする幹線軸（JR駅）に接続するサービスを提供する重要路線と位置付け、現路線を継続する。
- ・ 計画は社会情勢の変化や利用者ニーズの変化等を踏まえ、毎年見直しを行うこととする。

本計画の基本目標

- 基本目標1 「まちづくり」と一体となって生活交通を再編する
- 基本目標2 自立した持続可能な生活交通サービスを提供する
- 基本目標3 鉄道駅を中心とした生活交通ネットワークを形成する
- 基本目標4 誰でもわかりやすく・使いやすい利用環境づくりを実行する
- 基本目標5 多様な主体と連携し生活交通ネットワークを維持する

(2) 基本方針に基づく取組内容と生活交通ネットワークの将来像

・本計画で設定した基本目標の達成に向けて、平成29年から平成32年の4カ年で取組む事項を体系づけて整理した。生活交通ネットワーク計画の取組内容と将来像は以下のとおり。



4-2 事業展開

(1) 取組内容

- 基本目標を達成するための取組内容は以下のとおり。

基本目標①：「まちづくり」と一体となって生活交通を再編する					
<ul style="list-style-type: none"> 駅前再開発事業や復興関連事業等、地域の変化に対応して路線バスのルート・ダイヤの見直し・再編を行う。 社会情勢の変化に合わせて戦略的にモニタリングを行い、市民ニーズを把握する。 					
取組 1-1：駅前再開発事業・駅リニューアルにマッチングした生活交通サービスの提供					
<ul style="list-style-type: none"> 市立図書館・多賀城駅を拠点とし、行動特性に対応した生活交通を再編する。 					
取組 1-2：復興関連事業の進捗状況にマッチングした生活交通サービスの再編					
<ul style="list-style-type: none"> 仮設住宅の解消や災害公営住宅の完成、新たな産業拠点整備事業等、復興事業の進捗に合わせて、交通需要の変化を把握し、ルート見直しやダイヤ調整等を行う。 					
スケジュール					
取組	実施主体	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	平成 32 年
【取組 1-1】 駅前拠点化事業と連携した 生活交通サービス提供	多賀城市 隣接市町 バス事業者	実施	見直し 改善	H30 検討	見直し 改善
【取組 1-2】 復興関連事業の進捗に合わせ た生活交通の再編	多賀城市 交通事業者		検討	実施	見直し

基本目標②：自立した持続可能な生活交通サービスを提供する					
<ul style="list-style-type: none"> 過度に補助財源に頼らない運行体制を構築するため、事業改善を行う。 バス路線の定着化、新規顧客の開拓のため、継続的な運賃体系の見直し・改善や、バス情報の発信、商業施設とのタイアップ企画の検討等を行う。 					
取組 2-1：前計画の事業継続による利用需要の維持・確保					
<ul style="list-style-type: none"> 既存利用者の維持・定着化を図る。 新規需要の掘り起こしを行うため、市民のニーズに合わせた運行形態の改善・見直しを行う。 					
取組 2-2：運賃体系の見直し検討/わかりやすい運賃システム					
<ul style="list-style-type: none"> 新規顧客、持続可能な運行に向けて運賃体系の継続的な見直し・検討を行う。 多賀城東部線については、定期券サービスの実施について検討する。 					
取組 2-3：財政負担軽減に向けたバス事業の改善					
<ul style="list-style-type: none"> 運賃収入外の事業スキームや、市立図書館、駅前商業施設とのタイアップ企画を検討する。 					
スケジュール					
事業・プロジェクト	実施主体	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	平成 32 年
【取組 2-1】 前計画の事業継続による 利用需要の維持・確保	多賀城市 バス事業者	H29 検討	H30 検討	H31 検討	H32 検討
【取組 2-2】 運賃体系の見直し検討 /わかりやすい運賃システム	多賀城市 バス事業者	検討・実施			
【取組 2-3】 財政負担軽減に向けた バス事業の改善	多賀城市 駅前商業施設 バス事業者	検討	実施	効果 検証	

基本目標③：鉄道駅を中心とした生活交通ネットワークを形成する

- ・ バスを鉄道駅まで移動するための手段・都市機能として、鉄道利用に即した運行を行う。

取組 3-1：JR との乗り継ぎ需要に対応したバス運行ダイヤの品質向上

- ・ JR のダイヤに合わせてバスダイヤを組み、鉄道との接続性を向上させる。

取組 3-2：多賀城駅のバス停の集約・統合、情報提供の統一

- ・ 多賀城駅前のバス停案内の統一を図り、利用者がバスに乗車する際に困惑することを防ぐ。

取組 3-3：多賀城駅とバス停間の案内誘導整備

- ・ 多賀城駅からバス停までのアクセスが感覚的にわかるような案内整備を実施する。

スケジュール

事業・プロジェクト	実施主体	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	平成 32 年
【取組 3-1】 JR との乗り継ぎ需要に対応した バス運行ダイヤの品質向上	多賀城市 バス事業者		協議 → 実施	協議 → 実施	協議 → 実施
【取組 3-2】 多賀城駅のバス停の集約・統合、 情報提供の統一	多賀城市 バス事業者	検討	実施		
【取組 3-3】 多賀城駅とバス停間の 案内誘導整備	多賀城市 駅前商業施設 バス事業者	検討	実施		

基本目標④：誰でもわかりやすく・使いやすい利用環境づくりを行う

- ・ 高齢者のお出かけ機会を提供し、免許返納者を生活交通の利用者と繋げるようにする。
- ・ 市内を運行するバスの時刻表・ルート等のデザインを統一し、誰もがわかりやすくバスを利用できるようにする。
- ・ 車内での運転手による案内、バスマップの配布やバス情報の公開等により、バス情報を簡単に入手できるようにし、バスのサービス水準を向上させる。

取組 4-1：高齢者・妊婦・外国人等、誰でもわかり、利用しやすい環境づくり

- ・ 高齢者や免許返納者向けの料金体系を検討する。
- ・ バスの時刻表・ルート等のデザインを統一し、バスのわかりやすさの向上を図る。
- ・ 運転手の接客対応の水準を底上げし、バスのサービス水準を向上させる。

取組 4-2：どこを走っているのか？いつくるのか？がわかる情報提供

- ・ バス停や車内、インターネット上でバス情報をスムーズに入手できるような対応を行う。

スケジュール

事業・プロジェクト	実施主体	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	平成 32 年
【取組 4-1】 誰でもわかり、 利用しやすい環境づくり	多賀城市 バス事業者	検討・実施			
【取組 4-2】 どこを走っているのか？いつくるのか？ がわかる情報提供	多賀城市 バス事業者	協議	実施		

基本目標⑤：多様な主体と連携し生活交通ネットワークを維持する

- 基本目標①～④を実現するため、広域的には隣接市町やバス事業者、狭域的には市役所の都市計画や福祉部門、バス利用者や地域住民等、様々な主体との協議・連携を行い、バスサービスの向上を図る。

取組 5-1：隣接市町の担当者間調整

- 七ヶ浜町等隣接市町の実務担当者レベルによる協議・連携を図り、わかりやすいバスサービスの提供を目指し広域バスマップの作成やバスの時刻表・ルート等のデザインの統一化等を実施する。

取組 5-2：交通事業者との連携や地域住民への継続的なニーズ把握

- 本計画を遂行し、地域公共交通の問題・課題を解消しバスサービスの向上を図るため、交通事業者との連携を図る。
- 地域公共交通会議等を開催し、交通事業者やバス利用者、市民の意見・要望や情報を共有する機会を設ける。

スケジュール

事業・プロジェクト	実施主体	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	平成 32 年
【取組 5-1】 隣接市町の担当者間調整	多賀城市 隣接市町 バス事業者	協議			
【取組 5-2】 交通事業者との連携や 地域住民への継続的なニーズ把握	多賀城市 市民 交通事業者	実施			

(2) 実施工程

- ・ 計画期間（平成 29 年度～平成 32 年度 4 カ年想定）の実施工程は下記のとおり。

表 4-1 生活交通ネットワーク計画の実施工程

POINT	時期	方針	STEP1	STEP2	STEP3	STEP4
			平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	実施内容		次年度以降の事業の 検討・準備期間	H28.29 年度の効果検証 運行改善・見直しの重点実施	前年度事業の見直し 次年度の準備期間	計画期間における生活 交通ネットワークの形成
POINT① 「まちづくり」の変化に合わせた 生活交通の再編	【取組①】 駅前再開発事業・駅リニューアルにマッチングした 生活交通サービスの提供（市立図書館等への利便性向上）			検討	実施	見直し
	【取組②】 災害公営住宅の完成、仮設住宅の廃止に合わせた 生活交通の再編（ルート見直し・ダイヤ調整）		実施	見直し改善	H30 検証	見直し改善
POINT② 自立した持続可能な生活 交通サービスへの提供	【取組①】 前計画の事業継続による利用需要の維持確保 （利用者ニーズに合わせた運行形態の改善・見直し）		H29 検証	H30 検証	H31 検証	H32 検証
	【取組②】 運賃体系の見直し検討/わかりやすい運賃システム （定期券サービスの検討）		検討・実施			
	【取組③】 財政負担軽減に向けたバス事業の改善 （運賃収入外の事業スキーム検討・商業施設とのタイアップ企画）		検討	実施	効果検証	
POINT③ 鉄道駅を中心とした生活交通 ネットワークの形成	【取組①】 JR との乗り継ぎ需要に対応したバス運行ダイヤの品質向上		検討	実施	検討	実施
	【取組②】 多賀城駅のバス停の集約・統合、情報提供の統一		検討	実施		
	【取組③】 多賀城駅とバス停間の案内誘導の整備		検討	実施		
POINT④ 誰でもわかりやすく・使いやすい 利用環境づくり	【取組①】 高齢者・妊婦・外国人等、誰でもわかり、利用しやすい環境づくり （時刻表等のデザインの統一化、運転手の接客対応の改善）		検討・実施			
	【取組②】 どこを走っているのか？いつくるのか？がわかる情報提供 （バスマップ作成、車内の運行情報提供）		検討	実施		
POINT⑤ 多様な主体と連携した生活 交通ネットワークの維持	【取組①】 上記①～④を実現するため、隣接市町の担当者間調整 （実務担当者レベルによる協議・調整）		協議			
	【取組②】 交通事業者との連携や地域住民への継続的なニーズ把握 （PDCA サイクルに基づく改善）		実施			

4-3 運行計画

・多賀城東部線及び多賀城西部線を市内の主要箇所（市役所、病院等）へのアクセス及び市外へアクセスする幹線軸（JR駅）に接続するサービスを提供する重要路線と位置付け、現路線を継続する。

多賀城東部線 運行計画

運行ルート	国府多賀城駅～汐見台中央
運行時間	始点から終点 31分
運行本数	平日 14往復 28便、休日 5往復 10便
運行料金	距離制（100円～350円） 大人：運賃表のとおり 小学生以下：半額（10円未満の端数は切り上げ） 6才未満：条件により無賃
支払方法	現金、ICカード（suica、icsca）

時	平日		休日	
	上り	下り	上り	下り
7	0	45		
8	0	45	40	0
9	50	35	50	
10	40	45		45
11	50	20	50	
12		35		35
13	30			
14	50	25	50	
15	50	45		45
16	50	30	50	
17	40			
18		0	25	0
19	0	30	50	
20	55	15		
21		35		

路線	国府多賀城	浮島団地	浮島保育所前	多賀城廃寺入口	工学部グラウンド前	文化センター前	多賀城市役所前	多賀城駅前	都石	多賀城工場入口	笠神新橋	老人福祉センター	警察学校前	笠神保育所前	東小学校前	芦畔公園前	芦畔	黒石崎	新火力社宅前	笠神清水	三中前	休場	北遠山	境山	要害入口	汐見台六丁目	汐見台中央		
国府多賀城	100																												
浮島団地		100																											
浮島保育所前			100																										
多賀城廃寺入口				100																									
工学部グラウンド前					100																								
文化センター前						100																							
多賀城市役所前							100																						
多賀城駅前								100																					
都石									100																				
多賀城工場入口										100																			
笠神新橋											100																		
老人福祉センター												100																	
警察学校前													100																
笠神保育所前														100															
東小学校前															100														
芦畔公園前																100													
芦畔																	100												
黒石崎																		100											
新火力社宅前																			100										
笠神清水																				100									
三中前																					100								
休場																						100							
北遠山																							100						
境山																								100					
要害入口																									100				
汐見台六丁目																										100			
汐見台中央																											100		

多賀城西部線 運行計画

運行ルート	多賀城駅から市内西部を循環（北周り、南回り）
運行時間	始点から終点 43～46分
運行本数	平日 12便、休日 7便
運行料金	大人（中学生以上）：200円 小学生、障害者手帳保有者：100円 未就学児：大人1人につき3人まで無料
支払方法	現金、フリーパス、回数券

時	平日		休日	
	北回り	南回り	北回り	南回り
6		40		
7		30		
8	30			
9		30		20
10	10		20	
11				40
12		0		
13			50	
14	10			50
15		20		
16	30		0	
17		45		5
18	40			
19	30			
20				

	フリーパス	回数券
内容	多賀城西部線 1ヶ月間乗り放題 フリーパス 乗車用	多賀城西部線 No. 利用回数券 200円 × 6枚綴り
値段	5,000円	1,000円
販売場所	多賀城西部線バス車内	

4-4 実施体制

- 本計画を進めるにあたり、本市が目指す生活交通ネットワークの実現に向けて、「行政」、「市民」、「交通事業者」、「関係機関」が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割やそれらの進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指す。

表 4-2 主体と基本的な役割

主体	基本的な役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> 計画全体の管理及び事業等の調整を行う バス路線の維持・改善の取り組みやバス情報の提供を行う 隣接市町や市内部署間での連携を図る
市民	<ul style="list-style-type: none"> 交通サービスを利用することで、生活交通を支える 交通サービスを受けるだけでなく、ともに公共交通のあり方を考察する
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 市内輸送機能を担い、市民の日常の足や来訪者の移動を確保する ダイヤ調整など路線の利便性向上と交通情報や交通サービスの提供を行う
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> 行政及び公共交通機関と連携した交通サービスの検討 ※関係機関：病院、企業、商業施設、商店街、観光施設等

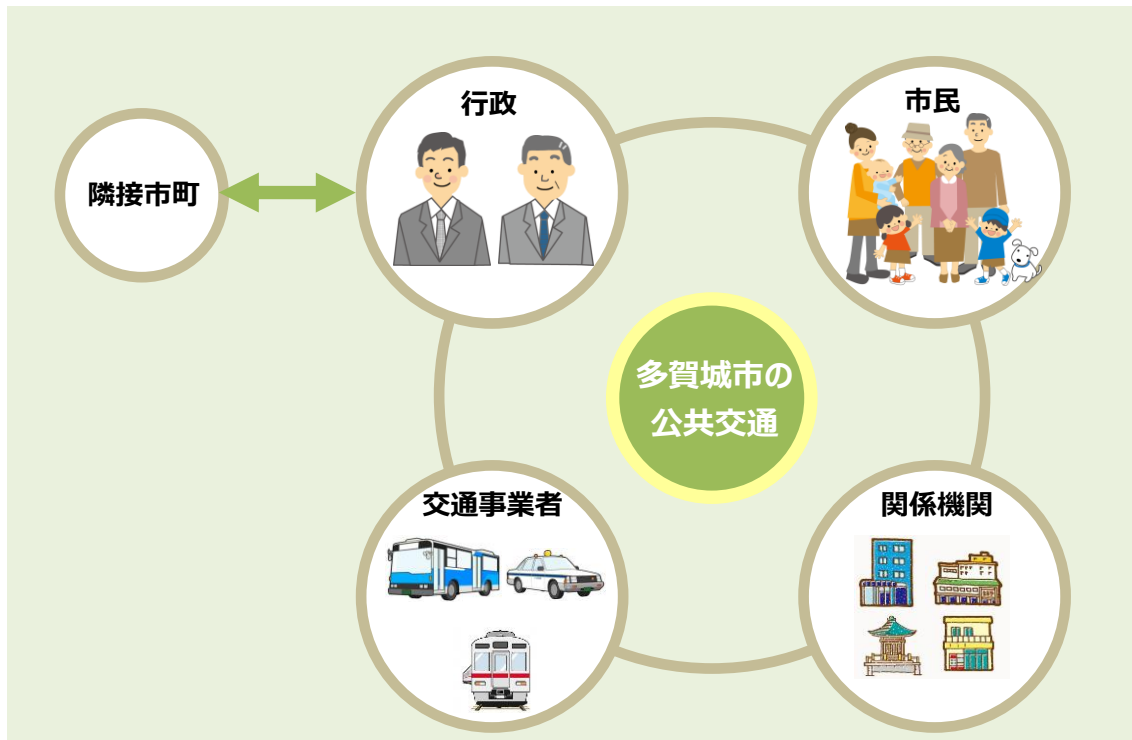


図 4-1 多賀城市の生活交通における連携体制

4-5 推進・管理体制

- 本計画の円滑な進行及び進捗管理、客観的評価を行うにあたり、下表に示す推進・管理体制を整え、計画を遂行する。

表 4-3 推進・管理体制

推進・管理体制	構成員	役割
多賀城市公共交通会議	・多賀城市 ・市民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 等	・市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善や、持続可能交通体系の構築に向けた施策等を、継続的に協議できる「場」として位置づける。
関係市町関係課会議	・多賀城市 ・近隣市町 ・交通事業者	・関係市町に跨る広域的な路線について、関係市町と連携しながら、広域的なバスネットワークや交通結節点のあり方を検討する。 ・関係市町村関係課及び交通事業者の担当者レベルを中心とした情報共有・意見交換を行う。
交通事業者調整会議	・多賀城市 ・交通事業者	・路線の再編計画や見直し計画を検討する。 ・利用促進メニューを検討する。
庁内検討会議	・多賀城市各課	・地域公共交通に関する関係課の密接な連携と情報の共有化を図りながら必要な事項を検討する。 ・特に、公共交通の各種まちづくり施策への寄与という視点を重視し、連携を図る。

4-6 PDCA サイクルによる施策の推進

- 各業務の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCAサイクル（計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を行う。

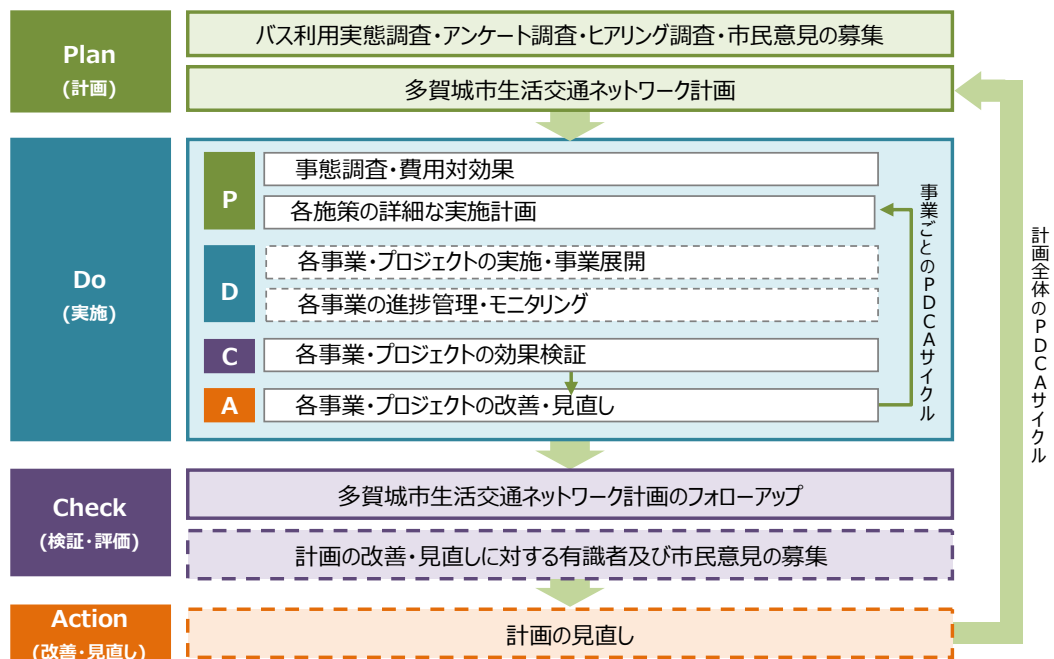


図 4-2 PDCA サイクルイメージ



第 5 章 參考資料

5. 参考資料

5-1 バス利用実態調査概要

(1) 調査目的

- ・ 本調査は、現状の路線バスがどのように利用されているのか（出発地、目的地、利用者属性、利用目的など）を把握するとともに、駅北再開発ビルの開館や、仮設住宅の解体、災害公営住宅への入居開始などの現況変化に伴う路線バス利用の変化を把握することを目的としている。
- ・ また、過去3カ年の実態調査結果との利用者傾向の変化を把握することを目的としている。

(2) 調査対象

- ・ 多賀城市内の以下のバス路線のうち、多賀城東部線の全便（6時～21時）及び多賀城西部線の全便（6時～20時）を調査対象路線とした。

(3) 調査方法

- ・ バスに乗車してきた利用者に対して、アンケート調査票等（画板、ボールペン、アンケート票をセットした状態）を配布し車中で記入してもらい、降車時に回収した。また、回答拒否の場合、調査員が口頭又は目視で利用者の乗車バス停、降車バス停を確認し、記録するようにした。調査員は各便平日2人、休日1人を配備した。

(4) 調査日

- ・ 調査は平日3回、休日1回とし、以下の日程で実施した。

調査日
第1回：平成28年10月24日（月）
第2回：平成28年10月27日（木）
第3回：平成28年10月28日（金）
第4回：平成28年10月30日（日）

(5) 調査項目

- ・ バス利用者に対して以下の項目について調査を行った。

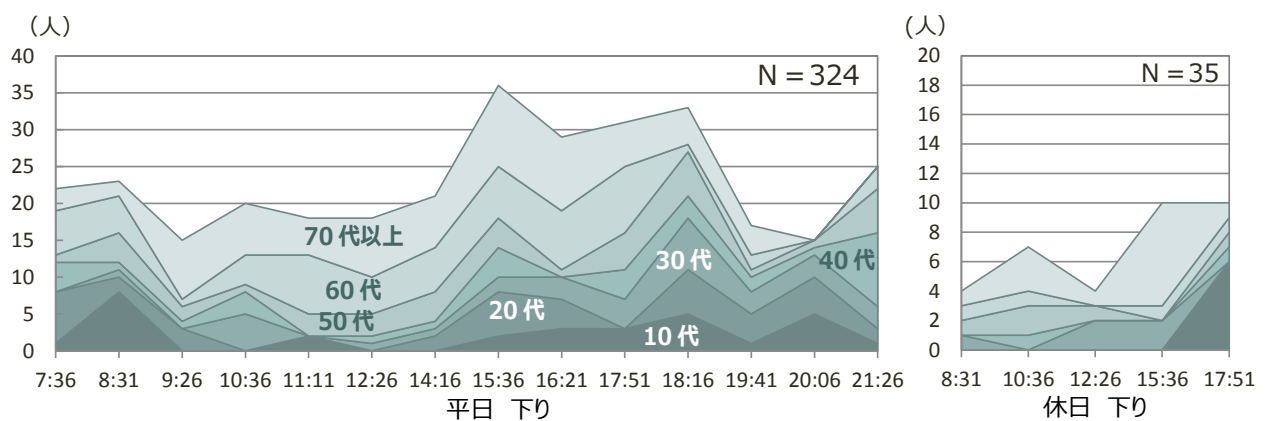
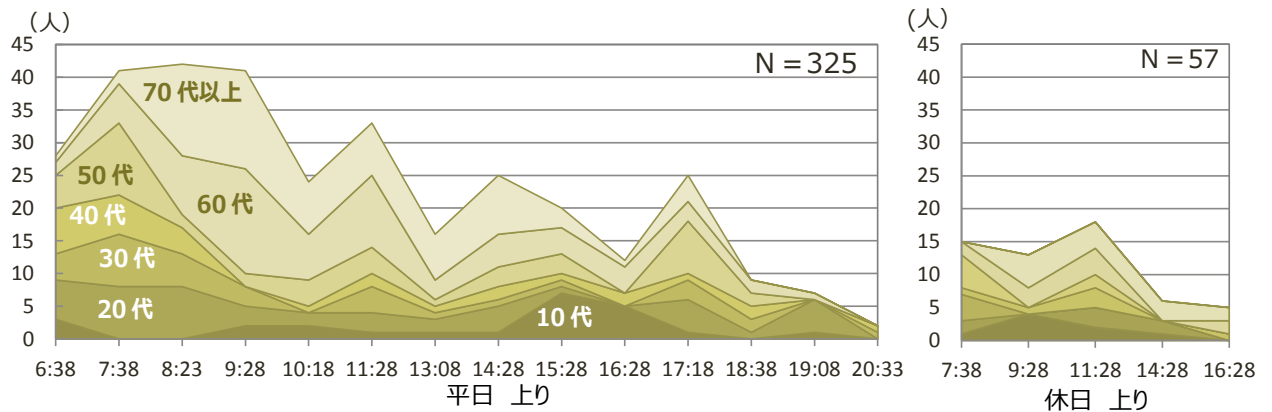
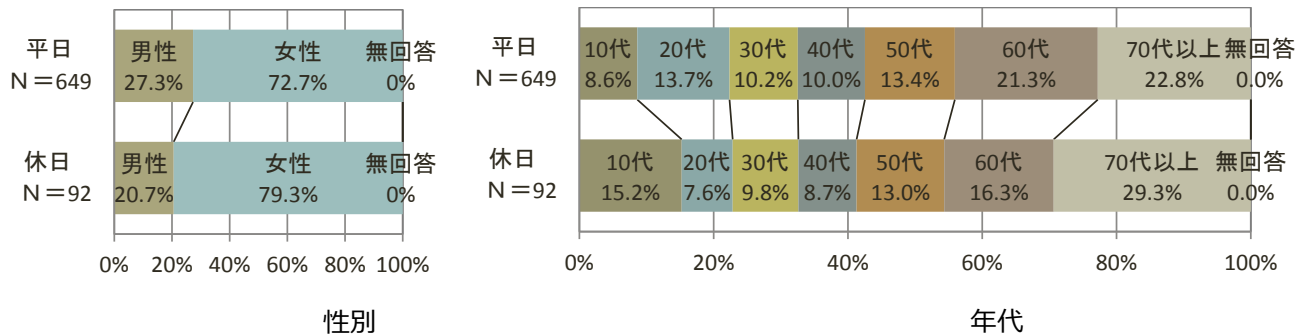
共通項目	(1)利用者属性	(2)乗降バス停	(3)利用目的
	(4)最終目的地	(5)利用頻度	(6)バス利用の変化
	(7)自由回答		
西部線のみ	(8)バスルートの変更に関する意向		
追加項目（2日目以降）	(9)往復利用の確認		

5-2 多賀城東部線 調査結果

(1) 問 1. 回答者属性

【性別】【年代】

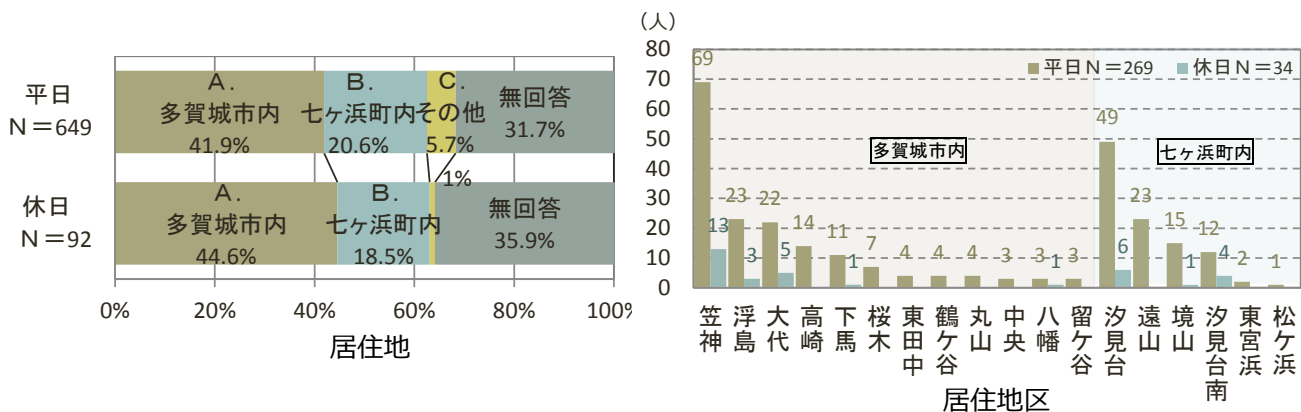
- ・性別は女性が7割以上で女性の利用が多い。
- ・年代は60代以上が全体の4割以上を占めている。60代以下を見ると、幅広い年代に利用されている。



年代別 - 便別乗車人数

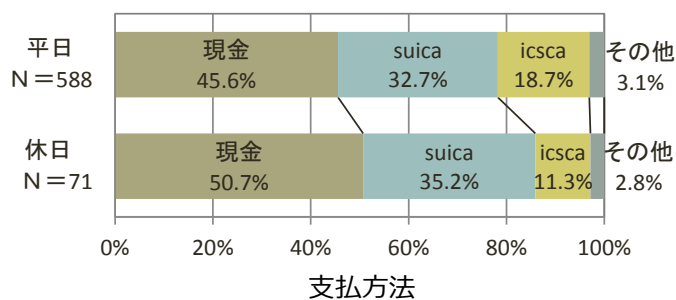
【居住地】

- 居住地は多賀城市内が4割以上であり、七ヶ浜町内が2割ほど見られる。その他としては仙台市、塩釜市、松島町等である。
- 居住地区は市内では笠神、浮島、大代等、七ヶ浜町内では汐見台、遠山、境山、汐見台南等である。



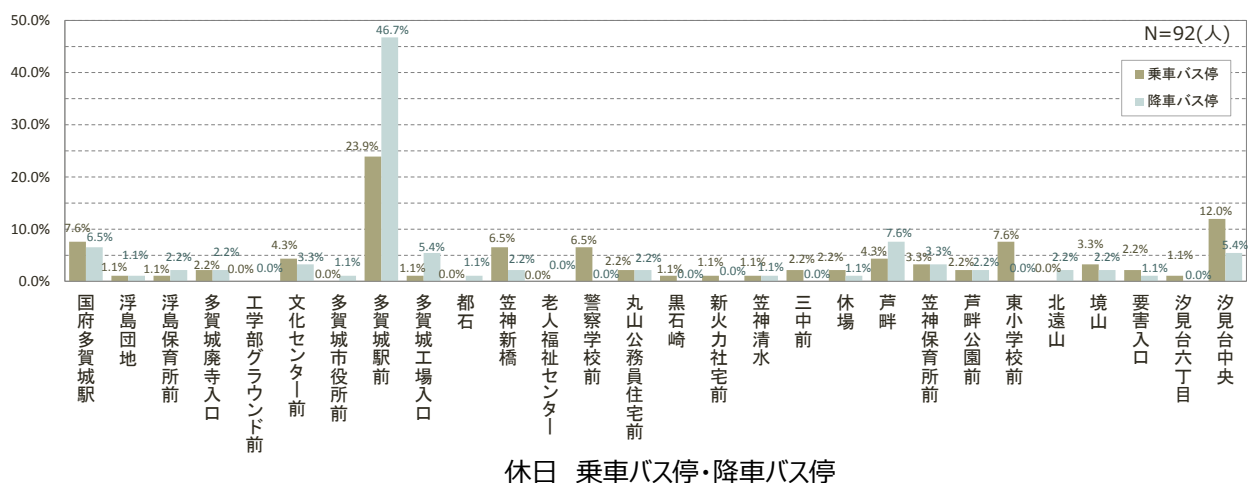
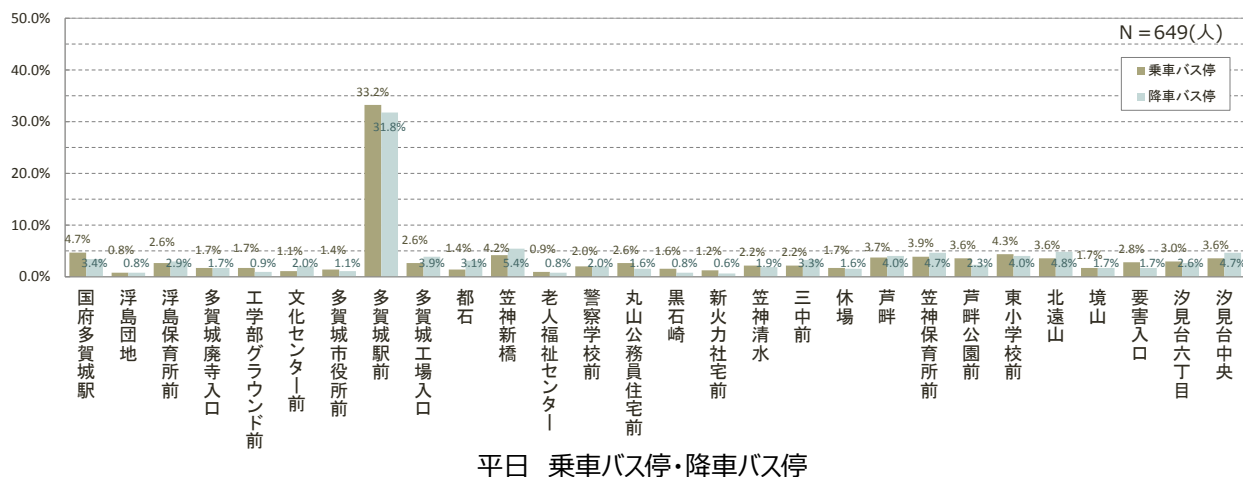
【支払方法】

- 支払い方法はおよそ半数が「現金」である。
- 電子カードの利用としては、「suica」で3割以上、「icsca」が平日で2割近く見られる。
- 「その他」の内容はバスカード（スキップカード、メルシーカード）である。



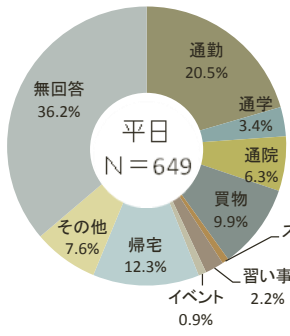
(2) 問 2. 乗車バス停・降車バス停

- ・乗車バス停、降車バス停ともに多賀城駅前が最も多い。特に、休日では降車バス停での多賀城駅前の利用が50%を占めている。
- ・多賀城駅を除くと、乗車バス停は国府多賀城駅、東小学校前、汐見台中央、笠神新橋等が多く、一方降車バス停では笠神新橋、汐見台中央、北遠山、笠神保育所前等が多い。
- ・休日の多賀城駅の乗降利用を見ると、「乗車」は23.9%、「降車」は46.7%と差が大きい。

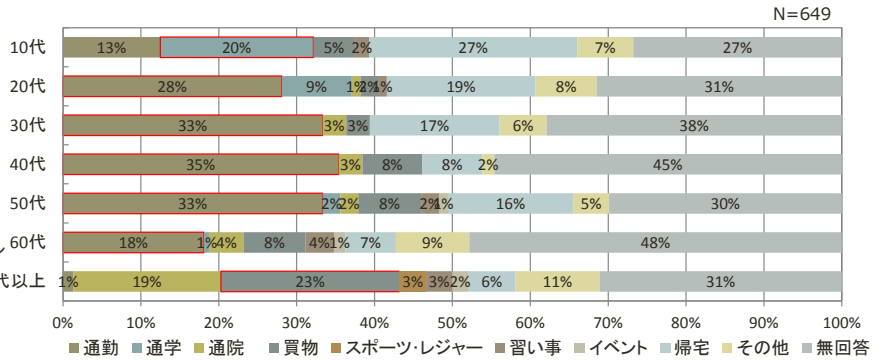


問 3. 利用目的

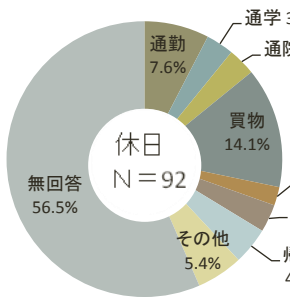
- ・ 利用目的は平日では「通勤」、「買物」、「通院」の順で多く、休日では「買物」、「通勤」「通学・通院・習い事」の順が多い。
- ・ 「その他」の内容としては「図書館」、「実家」、「見舞い」等である。



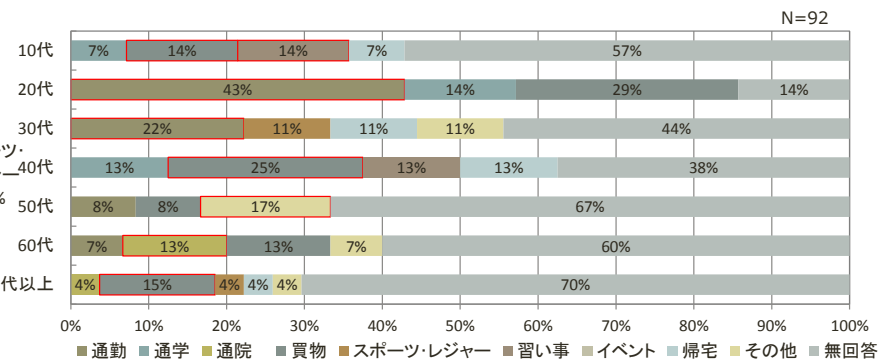
利用目的 平日



年代別利用目的 平日



利用目的 休日



年代別利用目的 休日

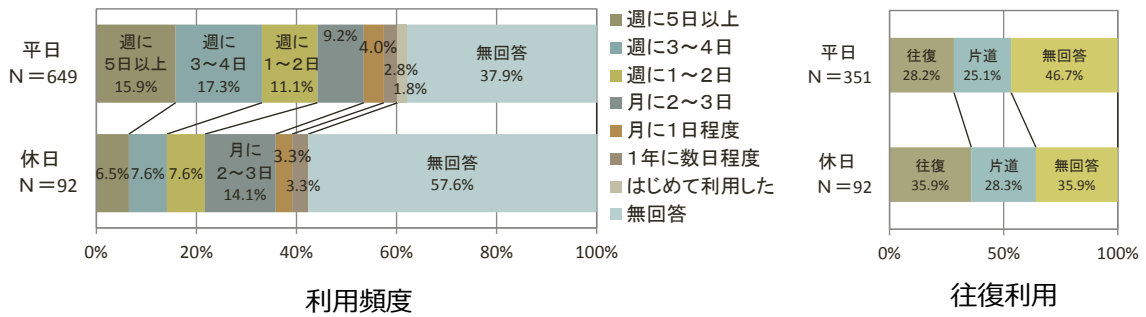
● 通勤	仙台駅、多賀城駅、本塩釜駅、下馬駅、市役所、七ヶ浜町役場、図書館ビル、イオン多賀城店、七十七銀行七ヶ浜支店、西友汐見台店、東豊中学校、新仙台湾鈴木診療所、赤石病院
● 通学	東北大学、東北福祉大学、貞山高校、ポリテクセンター宮城、介護労働安定センター
● 通院	仙台駅、多賀城駅、坂総合病院、仙塩病院、今井医院、かいばら整骨院、おだかクリニック、新仙台湾鈴木診療所、浅井整形外科、泌尿器科クリニック、メンタルクリニック
● 買物	仙台駅、多賀城駅、図書館ビル、COOP 多賀城店、イオン多賀城店、ホームック、ミラックマツヤ多賀城駅前店、ヤマザワ(多賀城店・七ヶ浜町店)、西友汐見台店、
● スポーツ・レジャー	市民プール、ゆ処悠々、博物館
● 習い事	仙台駅、文化センター、カーブス、総合体育館
● イベント	文化センター、ホテルキャッスル多賀城
● その他	多賀城駅、図書館ビル、市役所、警察学校、笠神保育所、八幡保育園、多賀城ヘルスプラザ、すくっぴーひろば、友人宅笠神ハートクリニック、いけの医院、宮城野区老人施設、友人宅

最終目的地

(3) 問 4. 利用頻度

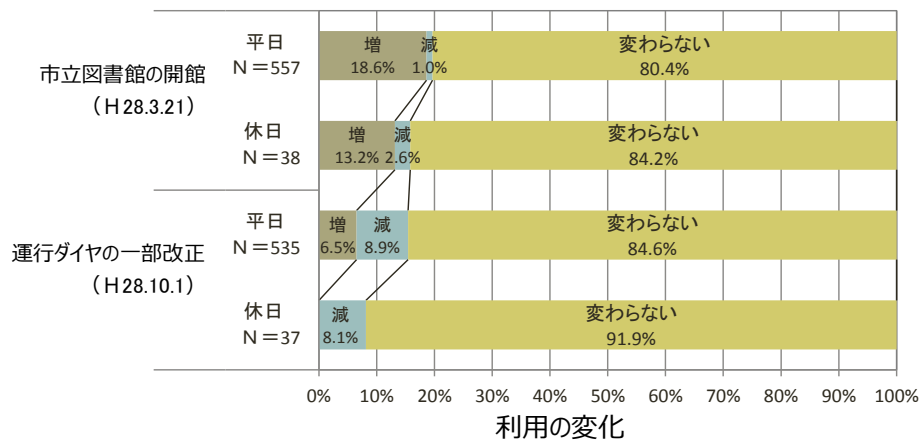
【利用頻度】 【往復利用】

- ・ 利用頻度は平日では「週に 3～4 日」、「週に 5 日以上」、「週に 1～2 日」の順で多く、全体の 4 割以上が週に 1 日以上の頻度でバスを利用している。休日では「月に 2～3 日」、「週に 3～4 日」、「週に 1～2 日」、「週に 5 日以上」の順が多い。
- ・ 往復利用、片道利用の割合はそれぞれ 3 割前後である。



(4) 問 5. 利用の変化

- ・ 利用の変化について、「市立図書館の開館」による増加が見られる平日では 18.6% (72 件)、休日では 13.2% (5 件) 見られる。一方「運行ダイヤの一部改正」では利用の減少が見られる。



(5) 問 6. 路線バスに関する意見・要望

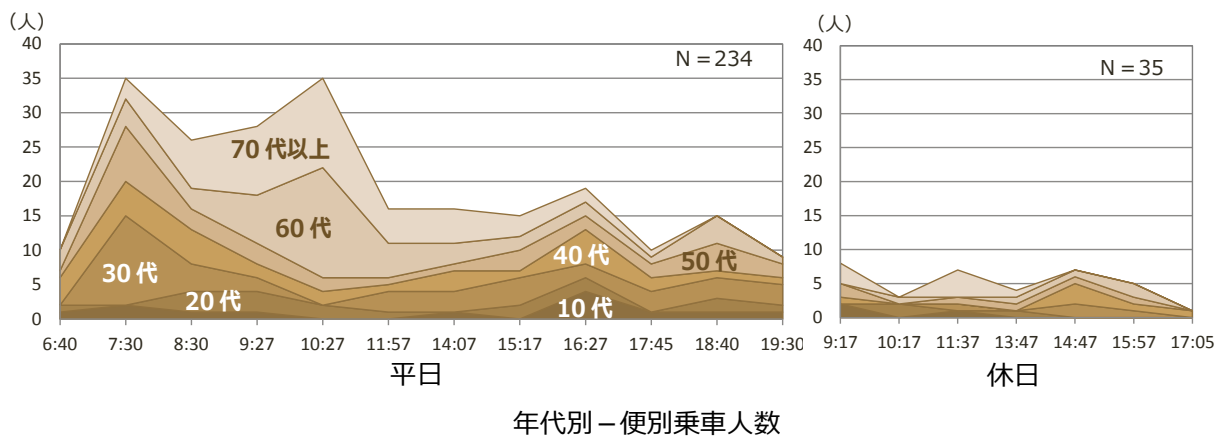
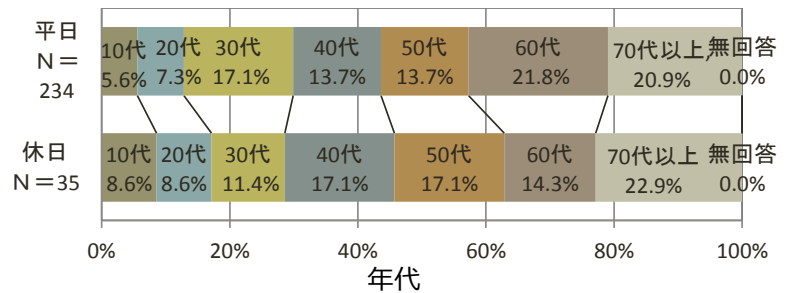
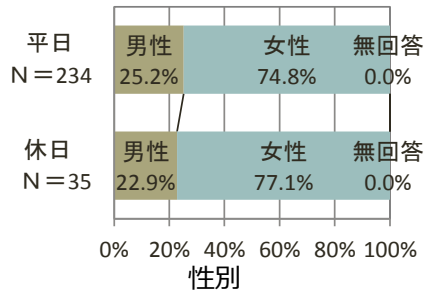
意見・要望（一部抜粋）	
運行ダイヤに関して	18時台のバスの時間が早まり乗れないことが多くなった。元に戻してほしい。
運行本数に関して	小さいバスでもいから本数を増やしてほしい。
夜のバス運行本数に関して	最終バスの時間を遅くしてほしい（金曜だけとか）。/18時～21時の間の増便を強くのぞみます。/図書館がより利用しやすくなります。図書館がなければこのバスは利用していません。
休日のバス運行本数に関して	土日のバスの本数を増やしてほしい（特に夕方とか夜とか）。
昼のバス運行本数に関して	よく言えば13時がないのが残念です。
乗り換えに関して	電車とバスの接続時間を考えてほしい。駅に到着時間にバス出発時間の時があり困る
バスルートに関して	要害入口から産業道路を通る便を新たに作ってほしい。/二又公園付近にもバス停ほしい。/東豊中前などにもお願いします。/下馬駅近くを通ると便利。 /多賀城駅前から「三井アウトレット」「夢メッセ」までの直通バスを通してほしい。
運転手に関して	ドライバーの対応の差がありすぎ。/スピード出し過ぎ。
定時制に関して	定刻通り来ないのでちゃんと来てほしい。
情報周知に関して	時刻表が変わったら周知できるようにしてほしい。/時刻表検索がスマホでできるとうれしい。/もう少しネットでの検索がし易ければ、と思います。（時刻表とか料金表）
乗車券に関して	回数券や定期券等があるといい。
高齢者の利用	敬老乗車証が利用出来れば、年配の方に優しい、そのため年配の方の利用も増えるのではないかと思う。
肯定的な意見	車で行けない場所に行く手段として必要だと思います。/1時間に1本ですが大だすかりです。/親切で助かってます。これからも宜しく。/親切な運転手さんが多い。
その他	時刻表の字を大きく見やすくしてほしい。/バスの遅れの確認が出来ないのが困る・バス停に順番に並んでない人が多くていららする！！/時々、運転手が時間ギリギリまで停留所に来なくて自分も含めて何人も人が待つことがあります。（特に国府多賀城駅前から乗る時）せめて5分前にはドアを開けていてほしいです。

5-3 多賀城西部線 調査結果

(1) 問 1. 回答者属性

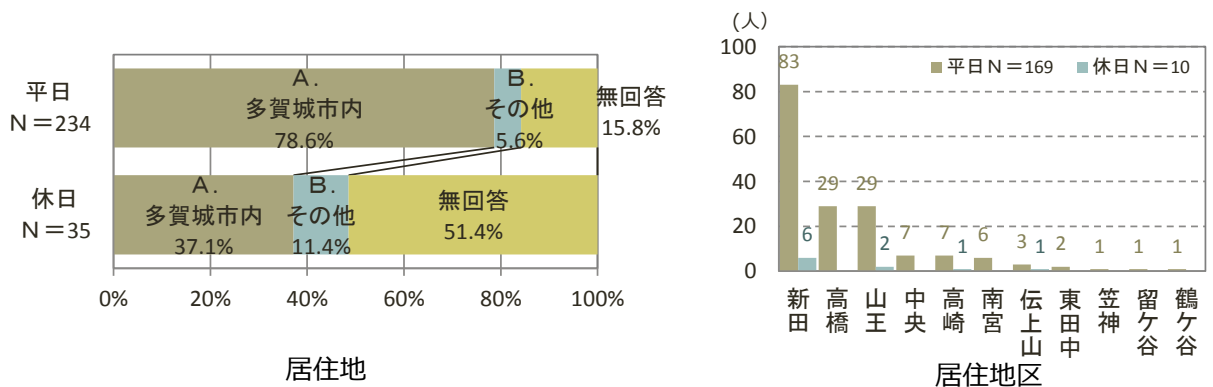
【性別】【年代】

- ・ 性別は女性が7割以上で女性の利用が多い。
- ・ 年代は60代以上が全体の4割程を占めている。60代以下を見ると、幅広い年代に利用されており、特に休日ではそのような傾向が強い。



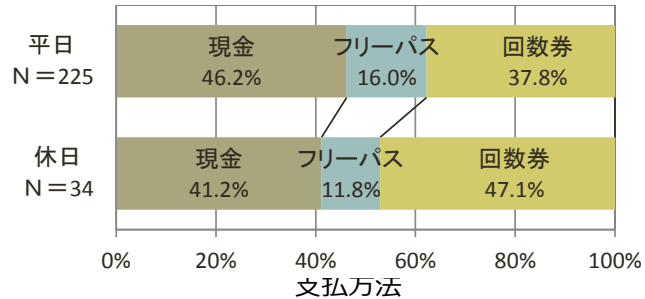
【居住地】

- ・ 居住地は多賀城市内がおよそ8割（平日）である。その他としては仙台市、塩釜市、松島町等である。
- ・ 居住地区は新田が最も多く、次いで高橋、山王等である。



【支払方法】

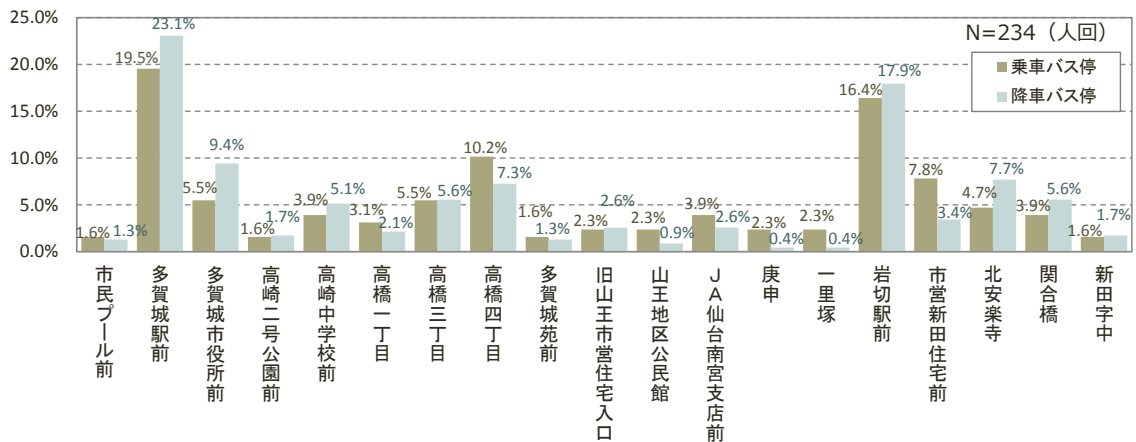
・ 支払い方法は「現金」が半数である一方、「フリーパス」、「回数券」などの乗車券の利用も合わせると半数以上見られる。



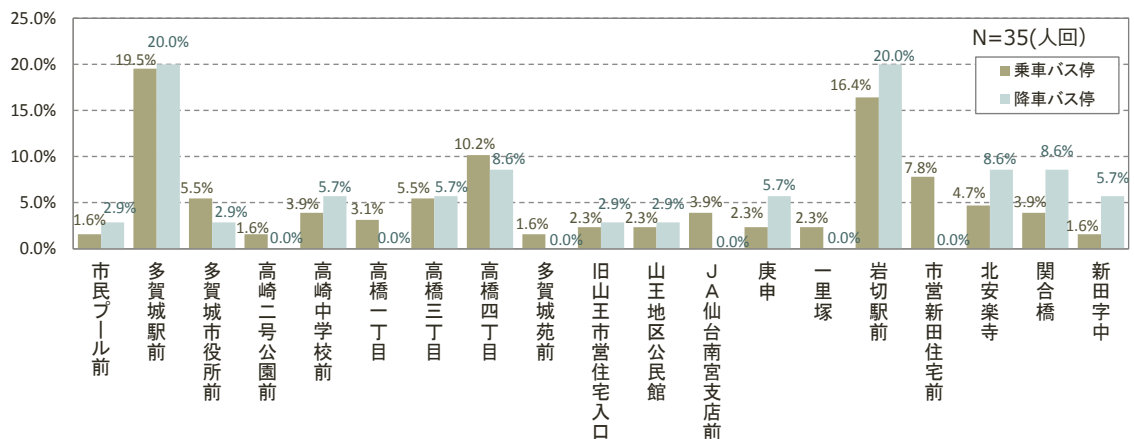
(2) 問 2. 乗車バス停・降車バス停

【乗車バス停】 【降車バス停】

・ 乗車バス停、降車バス停ともに多賀城駅前、岩切駅前、高橋四丁目が多い。
 ・ 上記を除くと、乗車バス停では市営新田住宅前等、降車バス停では多賀城市役所前、北安楽寺が多い。
 ・ 比較的利用バス停の偏りが小さく、路線内で広く利用されている。



平日 乗車バス停・降車バス停



休日 乗車バス停・降車バス停

OD表		降車バス停																				合計							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20								
		ブ ー ル 市 民 前	多 賀 城 駅 前	多 賀 城 市 役 所 前	多 賀 城 公 園 前	高 崎 二 号 公 園 前	中 学 校 前	高 崎 一 丁 目	高 橋 三 丁 目	高 橋 四 丁 目	高 橋	多 賀 城 死 前	多 賀 城 宅 入 口	旧 山 王 市 営 住 宅 入 口	山 王 地 区 公 民 館	山 王 地 区 公 民 館	南 宮 支 店 前	J A 仙 台 南 宮 支 店 前	庚 申	一 里 塚	岩 切 駅 前	住 宅 前	市 営 新 田 住 宅 前	北 安 楽 寺	関 合 橋	新 田 字 中	無 回 答		
1	市民プール前	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
2	多賀城駅前	1	0	0	2	4	3	2	2	0	2	1	4	1	1	1	9	3	6	4	1	0	0	0	0	0	0	0	46
3	多賀城市役所前	0	1	0	0	0	0	3	0	0	4	0	0	0	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	16	
4	高崎二号公園前	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	
5	高崎中学校前	1	3	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	9	
6	高橋一丁目	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	7	
7	高橋三丁目	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	10	
8	高橋四丁目	0	4	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	19	
9	多賀城苑前	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	
10	旧山王市営住宅入口	0	3	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
11	山王地区公民館	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	5	
12	J A 仙台南宮支店前	1	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	7	
13	庚申	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	6	
14	一里塚	0	2	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	9	
15	岩切駅前	0	10	3	0	0	1	2	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8	7	0	0	33	
16	市営新田住宅前	0	7	2	1	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	
17	北安楽寺	0	7	1	0	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	19	
18	関合橋	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	8	
19	新田字中	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	
20	無回答	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計		3	54	22	4	12	5	13	17	3	6	2	6	1	1	42	8	18	13	4	0	0	0	0	0	0	0	234	

OD表 平日

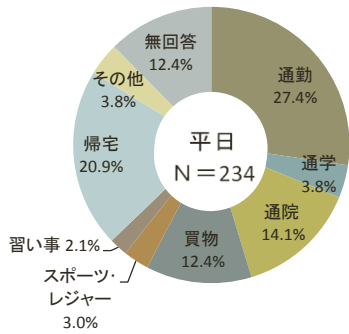
OD表		降車バス停																				合計						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20							
		ブ ー ル 市 民 前	多 賀 城 駅 前	多 賀 城 市 役 所 前	多 賀 城 公 園 前	高 崎 二 号 公 園 前	中 学 校 前	高 崎 一 丁 目	高 橋 三 丁 目	高 橋 四 丁 目	高 橋	多 賀 城 死 前	多 賀 城 宅 入 口	旧 山 王 市 営 住 宅 入 口	山 王 地 区 公 民 館	山 王 地 区 公 民 館	南 宮 支 店 前	J A 仙 台 南 宮 支 店 前	庚 申	一 里 塚	岩 切 駅 前	住 宅 前	市 営 新 田 住 宅 前	北 安 楽 寺	関 合 橋	新 田 字 中	無 回 答	
1	市民プール前	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2	多賀城駅前	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	6
3	多賀城市役所前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	高崎二号公園前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	高崎中学校前	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
6	高橋一丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	高橋三丁目	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
8	高橋四丁目	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3
9	多賀城苑前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	旧山王市営住宅入口	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
11	山王地区公民館	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	J A 仙台南宮支店前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	庚申	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
14	一里塚	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
15	岩切駅前	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	7
16	市営新田住宅前	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
17	北安楽寺	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
18	関合橋	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
19	新田字中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	無回答	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計		1	7	1	0	2	0	2	3	0	1	1	0	2	0	7	0	3	3	2	0	7	0	3	3	2	0	35

OD表 休日

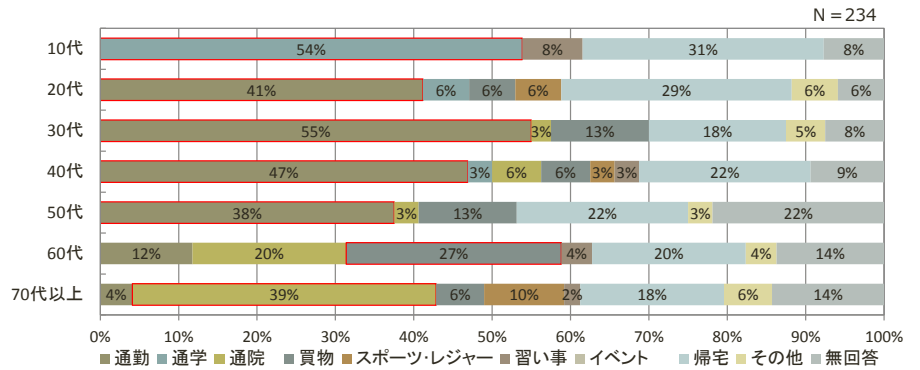
※OD表とは、どのバス停からどのバス停へのくらの人が移動しているのかを示した表で、縦列が乗車バス停、横列が降車バス停を示している。

(3) 問3. 利用目的

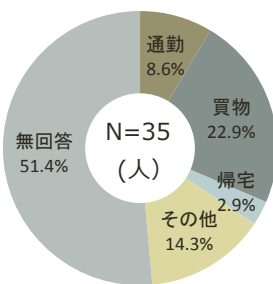
- ・ 利用目的は平日では「通勤」、「通院」、「買物」の順で多く、休日では「買物」、「通勤」を目的とした利用が見られる。
- ・ 「その他」の内容としては「図書館」、「見舞い」等である。



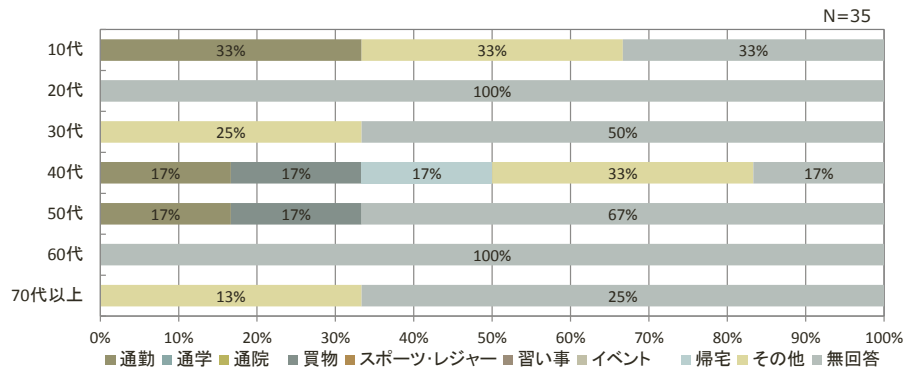
利用目的 平日



年代別利用目的 平日



利用目的 休日



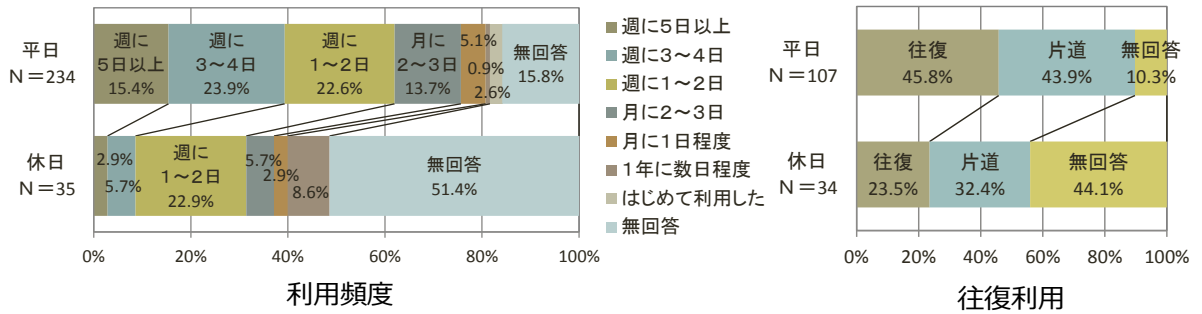
年代別利用目的 休日

● 通勤	仙台駅、多賀城駅、岩切駅、小鶴新田駅、市役所、図書館ビル、明月郵便局、福祉センター、桜木周辺、岩切病院、就労移行支援所、かいぶち調剤薬局、カルビ大将
● 通学	仙台育英高校、宮城学院、貞山高校、利府高校
● 通院	坂総合病院、佐藤病院、東北薬科大病院、大槻眼科、コソコソクリニック、山田憲一内科医院、おだかクリニック、いつつ循環器内科、ありま歯科、泌尿器科クリニック、岩切中央クリニック
● 買物	仙台駅、岩切駅、図書館ビル、ヨークベニマル、ヤマザワ、ボックスなにわ
● スポーツ・レジャー	図書館ビル、市民プール、河川敷テニスコート、シルバーヘルスプラザ
● 習い事	岩切駅、文化センター、高崎中学校、山王地区公民館
● その他	図書館ビル、市役所、母子健康センター、銀行、老人施設

最終目的地

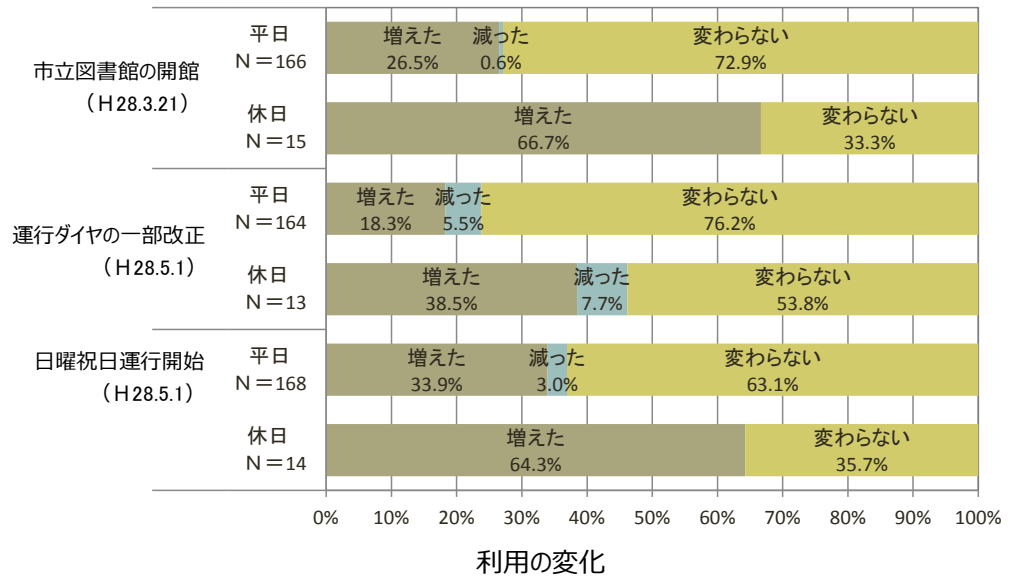
(4) 問 4. 利用頻度

- ・ 利用頻度は平日では「週に 3～4 日」、「週に 1～2 日」、「週に 5 日以上」の順で多く、全体の 4 割近くが週に 3 日以上、6 割以上が週に 1 日以上の頻度でバスを利用している。休日では、「週に 1～2 日」が最も多く、次いで「1 年に数日程度」、「週に 3～4 日」、「月に 2～3 日」等となっている。
- ・ 往復利用は無回答を除くと半数が往復利用、もう半数が片道利用をしている。



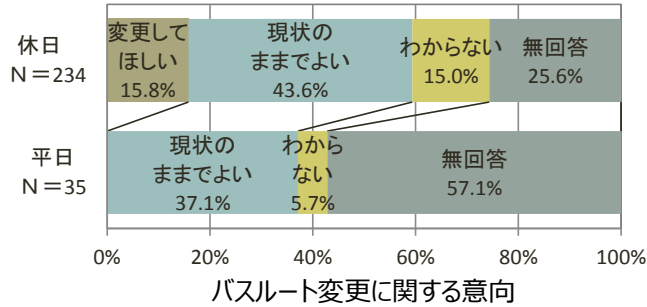
(5) 問 5. 利用の変化

- ・ 利用の変化について、平日では「市立図書館の開館」で 26.5% (44 件)、「運行ダイヤの一部改正」で 18.3% (30 件)、「日曜祝日運行の開始」で 33.9% (57 件) 見られ、休日はさらにその傾向が強く見られた。



(6) 問 6. バスルート変更に関する意向

- ・ 路線変更に対する意向としては、変更希望する意見より現状のままでよいとする意見が上回った。
- ・ 「変更してほしい」の内容としては、城南（ヤマザワ）や浮島(国府多賀城駅)を經由するルート等となっている。



(7) 問 7. 路線バスに関する意見・要望

意見・要望（一部抜粋）	
運行ダイヤに関して	岩切駅、18：05 が反対周りだと良い。
運賃に関して	バスの運賃を安くしてほしい（被災地からこちらへ移動してきた）。むこうは無料だった。/ 他市に比べて（塩釜・利府）料金が安い気がします。
運行本数に関して	平日の通勤時間帯の本数を増やしてください。土日の本数も（特に午前の早い時間）必要です。
夜のバス運行本数に関して	もう少し遅い時間帯があると嬉しいです。
休日のバス運行本数に関して	土曜も朝、夕方の便をつくってほしい。
昼のバス運行本数に関して	お昼の時間帯のバスがもう一本増えると嬉しいです。
乗り換えに関して	J Rとの接続を良くしてほしい（12 時台がいまいち利用しづらい）/たまに岩切駅から利府線に乗りますが少しの差で間に合わない)
バス停に関して	高崎中学校前といっても、ちょっと場所が離れていてわかりにくいのでは？と思います。/庚申のバス乗り場（岩切方面）が、道路に近く怖いので、もう少し広くするか、足場を定させて下さい。/もう少し先に行った所で停めてほしいです（高崎二号公園前バス停より少し進んでセブンイレブン前ぐらいまで）。
運転手に関して	終着駅では一声かけをしてほしいと思った。/時々感じの悪い運転手の人がいる。その人に会うと運転やドアの扱いがかなり荒くて不快です。
定時制に関して	朝は時刻表通りに多賀城駅に着いてほしい（実際、遅れることが多いので利用回数が減った）。
情報周知に関して	バスにも（北回り・南回り）の時刻表を置いてほしい。/バス停の位置が詳しくわかるようにしてほしい。
乗車券に関して	回数券や定期券等があるといい。
高齢者の利用に関して	敬老乗車証が利用出来れば、年配の方に優しい、そのため年配の方の利用も増えるのではないかとと思う。
肯定的な意見	バスがわかりやすく大変良い。/今のままで良いと思う。/バス賃が上がっても利用したい。助かっています。/いつ乗っても運転手さんは親切です。はっきりと大きい声で言ってくれるので助かります。
その他	バスが今どきの辺を走っているのかわかったら便利（ケータイなどで）。/岩切駅等の時刻表が見えづらい。/電子マネーでの清算（イコカ等）/忘れ物をした際の受け取り口をはっきり決めてほしい。

