

# 大崎市公共交通再編計画策定の考え方

## 大崎市内の公共交通の現状と課題

**【路線バスの現状】**

1. 市が運行している路線

(1) 廃止代替バス11路線  
 (①田尻線, ②高倉線, ③松山線, ④宮沢線, ⑤清滝線, ⑥三本木線, ⑦古川線, ⑧鳴子線, ⑨大貫線, ⑩東大崎線, ⑪色麻線)

(2) 市営バス等4地域内

2. 民間事業者が運行している路線

(1) 一般乗合バス (①小野田線, ②宮崎線)  
 (2) 高速バス (①古川仙台間仙台宮城インター経由, ②古川仙台間泉インター経由, ③鳴子仙台間)

**【公共交通全体的課題】**

- 公共交通空白地域が存在している。
- 交通弱者の日常生活の足の確保。
- 利用者の減少による収入減, バス路線維持のための財政負担の増加
- 地域間のサービス水準の格差 (運行頻度, 運賃体系, 運行手法等)

**【運営形態の課題】**

次の2つの運行手法となっている。

(1) 道路運送法第4条許可事業者への運行業務委託 (廃止代替バス11路線, 鹿島台地域ミニバス)  
 ※1. 車両管理や運行管理等運行業務に関する全てを事業者が行うため, 市が行う業務は簡素化される。

(2) 道路運送法第78条及び同法第79条の規定による自家用旅客有償運送 (岩出山地域市営バス, 鳴子温泉地域市営バス, 田尻地域思いやりバス)  
 ※1. 自家用旅客有償運送の場合, 運行管理者及び整備管理者を選任する必要があることから, 人事配置を考慮することと併せ整備管理者の資格者を随時養成する必要がある。  
 ※2. 車両は市で用意する必要がある。  
 ※3. 料金管理や事故処理等全て市が行うこととなるため, 事務が煩雑となる。

## 再編を進める上での基本方針

- 大崎市総合計画に即した再編計画とすること (第2章第2節)
- 集中改革プランに即した再編計画とすること (No.33公共交通の運行方法の改善)
- 高齢者をはじめとした交通弱者への対応
  - ①周辺地域から市中心部へのアクセス手段の確保
  - ②地域内路線の充実
- 機能的な交通ネットワークの確立と効率的なサービス提供
  - ①幹線機能を果たす路線の確保など, 各路線の役割分担を明確化した既存路線の再編
  - ②利用者ニーズを踏まえた効率的な運行形態による運行経費・財政負担の抑制
  - ③運行管理の仕組みの一元化
- 地域間におけるサービス水準の格差の是正
  - ①地域性を踏まえ, 公平性, 妥当性を考慮したサービス提供
  - ②運営形態, 料金体系の統一

**【料金体系の課題】**

- ①廃止代替バス (古川線・田尻線以外): 130円~1110円
- ②廃止代替バス (古川線・田尻線): 200円~500円 (上限)
- ③鹿島台ミニバス: 200円 (定額)
- ④岩出山地域市営バス: 200円 (定額)
- ⑤鳴子温泉市営バス: 130円~1160円
- ⑥田尻地域思いやりバス: 200円 (定額)

上記のとおり料金体系は統一されていない。  
 民間バス事業者路線は初乗り130円~の距離制運賃

## 各路線の位置づけ及び整備方針

**(1) 幹線路線の位置づけ**

①総合支所あるいは鉄道主要駅など, 各地域の中心部 (総合計画における「地域生活拠点」と, 観光地の「観光拠点」を起点とし, それらの拠点と医療機関, 教育機関, 商業施設等の都市機能が集積している古川地域中心部 (総合計画における「広域交流拠点」) を結ぶ路線を「幹線路線」と位置づける。

**幹線路線の整備方針**

①幹線路線は, 鉄道とともに市の公共交通ネットワークの軸となる路線であり, 地域間の移動手段として市の一体感を醸成するためにも重要な役割を果たす路線であることから, 市 (行政) が主体的に路線維持を図るものとする。

**(2) 広域路線の位置づけ**

①本市と隣接他市町を結び, 市域を越えた通学や通勤, 通院など, 広域的な交通需要に対応する路線を「広域路線」と位置づける。

**広域路線の整備方針**

①現在, 廃止代替バスとして関係市町と協調して維持している路線であり, 運行内容については関係市町と協議し, 利用実態に合わせ見直しを図りながら引き続き市 (行政) が維持する路線とする。

**(3) 地域内路線の位置づけ**

①各地域内 (旧市町区域) で完結する生活路線を「地域内路線」と位置づける。  
 ②運行方式については, 定時定路線型だけでなく, デマンド型バスや乗合タクシーなど, 新たな交通システムを柔軟に選択できる仕組みづくりを検討する。  
 ③地域内路線の維持確保については, 行政主体によるものではなく, 基本的にはそれぞれの地域が運営主体になって運行計画をまとめ, その計画に基づき運行する路線とする。

**地域内路線の整備方針**

①行政による費用負担, バス利用者の運賃負担による運行維持には限界があることから, 地域住民と行政の協働によって, 地域に適した地域内交通を確保, 整備する。  
 ②地域内交通のあり方についての具体的検討は, 各地域内に「(仮称) 各地域内交通検討会議」(任意でまちづくり協議会等を中心に) を設置し地域内交通の必要性や運行手法等, 検討を進めることとする。  
 ③運営は, 地域住民によるものとし, 行政は, 地域住民が地域内での移動を地域の課題として捉え, 主体的な取り組みが行われるよう支援する。

## 想定している個別路線の設定 (案)

**1) 幹線路線**

(①(仮称) 松山鹿島台線, ②(仮称) 宮沢真山線, ③三本木線, ④鳴子線, ⑤大貫線, ⑥鬼首線) の6路線とする。

**【料金 (運賃) 制度について】**

わかりやすく利用しやすい料金設定とするため, 初乗り200円, 5kmごとに100円を加算する簡易距離制運賃とする。この場合, 料金の上限を設定することについても検討。

**【運行日・回数・ルート・運行形態】**

運行日は基本的には平日運行とするが, 利用実態を考慮し設定する。回数は運行距離の違いを考慮し設定。ルートは現行ルートを考慮して設定する。運行形態は道路運送法第4条による運行とする。

**2) 広域路線**

(①古川線, ②高倉線, ③色麻線) の3路線とする。

**【料金 (運賃) 制度について】**

すでに料金制度を再編し, 初乗り200円, 5kmごとに100円を加算, 上限500円となっている栗原市とを結ぶ路線 (古川線, 田尻線) と, 従来の距離制運賃の加美町経由色麻町とを結ぶ路線 (高倉線, 色麻線) が存在するが, 栗原方式に統一する方向で関係市町と協議する。

**【運行日・回数・ルート・運行形態】**

関係市町と協議の上設定する。

**3) 地域内路線**

1. 現行路線 (①岩出山地域市営バス, ②田尻地域思いやりバス, ③鹿島台地域ミニバス)  
 ※上記地域内路線は当分の間は市が運行主体となるが, 経過措置期間を設定し, 地域主体の運行に切り替える。鳴子温泉地域市営バス鬼首線は「幹線路線」に位置づけ再編を進める。

2. 交通空白地域  
 各地域での検討結果を踏まえて, 市が運行に係る一定の支援を行う。

①人的支援  
 各地域で計画づくりを行う際に地域の検討組織の求めに応じ職員又は講師, 交通専門家等を紹介・派遣等の支援を行うとともに, 学習会の開催や地域で運行計画を立てる際のノウハウを提供する。

②財政的支援  
 地域の運行計画に基づく運行業務を実施する際に地域の運営主体に対して運行経費に係る一定の財政支援を行うこととする。