

廃止バス路線の復活から地域住民への定着につなげたバス利用促進の継続的取り組み ～宮城県多賀城市におけるサービス向上と財政負担軽減を実現する生活交通の構築を目指して～

はじめに

＜多賀城市の概要＞

- 宮城県のほぼ中央、太平洋岸に位置し、周辺には県庁所在地の仙台市や漁港で有名な塩竈市、日本三景の松島が位置。
- 人口は、平成27年6月30日現在で62,873人。
- 東日本大震災により、市域の約33.7%が浸水。
- 公共交通機関は、鉄道が2路線、路線バスが5路線が運行。
- 路線バス5路線のうち、「多賀城西部線」と「多賀城東部線」の2路線を多賀城市役所が自主運行。

＜多賀城西部線と多賀城東部線の運行状況＞

- 西部線は、利用者低迷により運行廃止となり、東日本大震災後に復活、現在は1日12便運行、運賃は200円の一律運賃、月約2千人が利用。
- 東部線は、1日14往復運行、月約6千人が利用。運営が安定した路線。

▼多賀城市における公共交通の運行状況の変化

年月	内容
H18.5	西部線、利用者低迷により、運行廃止
H23.12	東日本大震災の被災者支援などを目的に西部線を復活運賃無料で、1日8便運行
H24.4	西部線の運賃を有料化、100円の一律運賃
H25.2	多賀城市生活交通ネットワーク計画の策定(4ヶ年計画)
H25.7	西部線の運賃を200円の一律運賃に値上げ 西部線の運行ルート変更、ダイヤ改正、バス停の新設 1日12便に増便
H26.3	西部線の運行ルートの一部変更 JRとの乗継等を考慮して西部線及び東部線のダイヤ改正 バス停の新設



▲多賀城市の公共交通網

取り組みの目的

再び廃止とならないため、地域住民への定着がカギ

- 平成18年5月に西部線の運行が廃止された後、地域住民からは路線復活を求める声。そのような中、東日本大震災が発生し、仮設住宅の居住者を含む地域住民の移動手段を確保するため、国土交通省の補助事業を活用して、試験的に西部線の運行を復活。
- 補助事業に過度に頼らず、試験運行から本格運行につなげるため継続的に利用促進策を展開し、地域住民への定着を図ることが重要。

取り組みの特徴

中長期的な視点からPDCAサイクルに基づき事業展開

- 生活交通ネットワーク計画(4ヶ年計画)を策定し、STEP1からSTEP4までの方針と具体的な事業内容を定めて、PDCAサイクルに基づき、バスの利用状況や利用者の声を踏まえて毎年、見直しを実施。

継続的にバス利用促進策を展開し、徹底した周知・PR

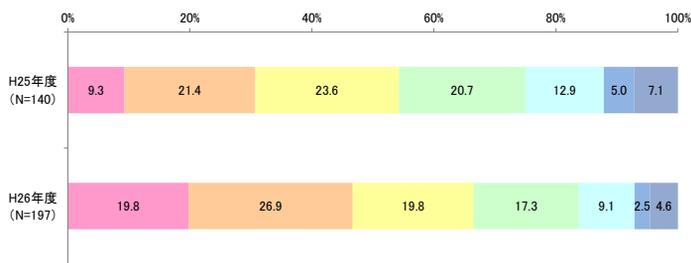
- ＜平成24年＞
- 住民とのワークショップ(計5地区)を開催し、日常の外出状況、公共交通で重視するポイントをもとに、運行ルートや運行ダイヤの見直しについて議論。
- ＜平成25年＞
- 運賃改定、路線再編に合わせて、バスの便利さをPRLしたバスマップを作成し、全世帯に配布。
- ＜平成26年＞
- 路線再編に合わせて、バスマップを再度、作成し、全世帯に配布。
- 企画乗車券として、お得な回数券とフリーパスを発行し、販売開始。
- バスの上手な使い方を示したバスチラシを発行し、沿線住宅に直接配布。

取り組みの効果

利用者数は増加傾向で、収支率も改善

高頻度の利用割合が増加し、住民に定着しつつある

- 西部線の利用者数は増加傾向にあり、H18年運行廃止直前の約2倍、復活直後の運行時(運賃100円)の1.5倍(現在の運賃は200円)
→月平均利用者:H24年:1,390人、H25年:1,510人、H26年:2,020人
→収支率:H24年:9.2%、H25年:14.7%、H26年:21.5%
- 通勤、通学等の週3日以上の高頻度利用者の割合が増加。
- 東部線もバスマップ、バスチラシ、ダイヤ改正の効果で若干増加。



▲西部線利用割合の経年変化(バス利用実態調査結果)

今後の展開

- 多賀城駅前再開発など、まちづくりとの連携を図り、新たな利用促進策の展開を検討し、好循環の流れを加速させていくこと。



▲住民とのワークショップ



▲バスの便利さをPRLしたバスマップ



▲お得な企画乗車券



▲バスの上手な使い方を示したバスチラシ