



# 美里町バス事業等再編計画

【平成 19 年 9 月】

美 里 町

# 【目次】

1. 計画策定の趣旨	3
2. 計画策定の基本姿勢	3
3. 背景	3
4. 現状と課題	
4.1 道路・公共交通	4
4.2 生活圏	4
4.3 買い物圏	5
4.4 医療圏	5
4.5 広域路線バス（廃止代替バス）	5
4.6 住民バス・幼稚園・スクールバス	6
4.6.1 運行状況	6
4.6.2 利用状況	7
4.6.3 管理・稼働状況	8
4.7 研修バス	8
4.8 車両保有状況	8
4.9 運行経費	9
4.10 アンケート調査	9
4.11 乗降調査	9
5. 交通体系の位置づけ	
5.1 交通体系	10
5.2 バス交通の体系（第2次交通の範囲）	11
5.3 第1次交通までの運行範囲	12
6. 需要・供給見込み	
6.1 人口の推移	13
6.2 需要見込み	13
6.3 供給見込み	13
7. 事業採算性と運行料金（試算）	
7.1 料金設定	14
7.2 試算方法	14
7.3 事業採算性（試算結果）	15

8.再 編	
8.1 再編の前提	16
8.1.1 交通体系	16
8.1.2 住民バス	16
8.1.3 スクールバス、幼稚園バス	17
8.1.4 使用バス車両	17
8.1.5 運行安全面	17
8.2 バス事業体系の再編（運行目的及び対象者）	18
8.3 運行路線等の再編	19
8.3.1 住民バス事業	19
8.3.2 スクールバス・幼稚園バス事業	20
8.3.3 研修バス事業	20
8.4 運行日の再編（住民バス）	20
8.5 運行形態の再編	21
8.5.1 有償運送及び無償運送	21
8.5.2 運行方法	21
8.5.3 業者の選定方法	21
8.6 運行料金の再編	21
8.7 運営・運行体制の再編	22
8.8 事務所及び車庫の再編	23
8.9 再編スケジュール	23
9. 利用者拡大を図るための取り組み	
9.1 わかりやすいバス情報の提供	23
9.2 親しまれるバス事業の展開	23
9.3 支持されるバス事業の推進	23

## 1. 計画策定の趣旨

美里町の公共交通体系については JR 小牛田駅を中心に県内でも屈指の交通の要衝となっているものの、地域ごとの実情や交通弱者等を考慮するならば、必ずしも基幹交通までのアクセスが充実しているわけではない。現在、町のバス事業については、廃止代替バスとして運行している「小牛田線」「南郷線」の2路線、住民バスとして無償で運行している「美里線」「中塚線」「北浦・下小牛田線」「不動堂・青生線」「北回線」「南回線」の6路線、合計8路線を運行しており、更に、小牛田地域で運行する「中塚線」「北浦・下小牛田線」「不動堂・青生線」の3路線については幼稚園バスとしても運行し、南郷地域で運行している「北回線」「南回線」についてはスクールバス供用・混乗等としても運行している状況にある。

これらの運行の他に、幼稚園バスを2台（小牛田地域1、南郷地域1）、スクールバス4台（小牛田地域3、南郷地域1）を所有・運行し、更に、研修用バスとして4台を所有・運行している状況にある。

このことから、より効果的効率的なバス事業の推進を目的に「美里町バス事業等再編計画」を策定するものである。

## 2. 計画策定の基本姿勢

本計画の策定にあたっては、以下を基本姿勢とする。

- ① 公共交通空白地域及び不便地域の解消を図ると共に、交通弱者（**自動車中心社会で、移動を制約される高齢者や児童・生徒等**）の利便向上を目指す。
- ② 各交通を体系的、段階的に構成し、美里町全体を捉えた交通ネットワークとしての再編を目指す。
- ③ バス事業は住民の生活により身近で密接な事業であり、持続可能な運営が求められることから、財政負担の圧縮及び軽減を目指す。

## 3. 背景

美里町を取り巻くバス交通については、小牛田地域においては、昭和60年頃に宮城交通による4路線6系統が運行されていたが、昭和50年代から廃止が進み、平成6年には上戸線と小牛田線の2路線となった。こうした背景から、旧小牛田町においては平成5年に住民バスの検討委員会を設け、平成7年10月から、住民バス3路線の運行を開始したところである。その後、上戸線も廃止され、平成18年10月からは、廃止代替バス「小牛田線」と住民バス3路線の計4路線が運行されている。住民バスの運行にあたっては、より効果的な運行を図る目的から、幼稚園バスとしても利用している。

一方、南郷地域においては、昭和39年の南郷小学校小島分校の廃止に伴い、小島地区の児童の学校送迎を実施した。その際、スクールバスの空き時間を利用し、町立南郷病院の患者輸送を実施してきたところである。こちらも昭和50年代から宮交バスの廃止が進み、平成10年には町内最後の路線となった「南郷線」の廃止問題を契機に、ス

クールバス・患者輸送バスの拡充を図り、同年 10 月 1 日から、廃止代替バスとなった「南郷線」と住民バス 2 路線が運行されている。更に、砂山小学校の統廃合により平成 12 年 4 月から、下二郷地区専用のスクールバスを運行している。

また、市町村合併における合併協定において「地域バス事業及び地方路線バス事業については、現行のとおり新町に引き継ぐ。2 町の主要施設を結ぶ地域バス事業の運行形態については、住民の利便性を考慮し、合併時まで調整する。」とされ、平成 18 年 1 月より、住民バス「美里線」が新たに運行されることとなった。

これらの背景から、廃止代替バス 2 路線、住民バス 6 路線が運行され、現状のバス事業の体系を構成するに至った。

#### 4. 現状と課題

##### 4.1 道路・公共交通

本地域には、東西に国道 108 号線と南北に国道 346 号線の 2 本の国道が通り、県道とともに各地を結んでいる。東北自動車道古川 IC まで約 20 分、三陸縦貫自動車道矢本 IC まで約 30 分となっており、平成 13 年度には国道 108 号線小牛田バイパスが開通したところである。

鉄道については、JR 東北本線、石巻線、陸羽東線の 3 線が通り、駅については小牛田駅、北浦駅、陸前谷地駅の 3 駅がある。小牛田駅から古川駅までは約 13 分、仙台駅までは約 45 分の所要時間となり、小牛田、南郷のいずれからも、通勤通学が可能な公共交通が存在している現状にある。

JR 各線及び各駅の利用状況では、概ね、小牛田地域については、小牛田駅、北浦駅、陸前谷地駅、田尻駅が、南郷地域については、鹿島台駅、小牛田駅、涌谷駅がその結節点となり、小牛田地域では小牛田駅が、南郷地域では鹿島台駅がとりわけ中心的な駅となっている。

##### 4.2 生活圏

平成 12 年の国勢調査から、本地域住民の生活圏は、通勤・通学圏（15 歳以上）を見ると、地域内就職率は 47.4%で、大崎市古川へ 14.3%、仙台市へ 10.5%が通勤している。地域毎に見ると小牛田地域では、地域内就職率が 47.1%、大崎市古川へ 17.2%、仙台市 10.9%となり、南郷地域では、地域内就職率は 48.4%、仙台市へ 9.4%、大崎市鹿島台へ 7.5%となっている。

通学では、地域内 26.4%、仙台市へ 24.9%、大崎市古川へ 20.2%、涌谷町へ 10.1%が通学している。地域毎に見ると小牛田地域では、地域内が 26.0%、仙台市へ 24.3%、大崎市古川へ 23.1%、涌谷町へ 9.1%となっている。南郷地域では、地域内が 27.8%、仙台市へ 26.9%、涌谷町へ 13.4%、大崎市古川 11.3%となっている。

特に、両地域とも地域内通学に次いで、仙台市への通学者が最も多い状況となっている。

#### 4.3 買い物圏

買い物圏では、最寄品・買回品等の旧2町内での購買率は小牛田地域が56.2%、南郷地域が6.5%となっている。地域外の流出は、小牛田地域では、大崎市古川へ35.8%、仙台市へ5.0%で、南郷地域では、大崎市鹿島台へ37.9%、涌谷町へ17.9%、大崎市古川へ14.9%、石巻市11.6%となっている。

#### 4.4 医療圏

医療圏では、医療機関の外来利用率は地域内で72.5%、大崎市田尻へ6.1%、涌谷町へ5.4%となっている。地域毎に見ると小牛田地域で地域内が64.7%、大崎市田尻7.4%、涌谷町6.4%となり、南郷地域では地域内が96.1%、石巻市河南へ1.6%、大崎市鹿島台へ1.1%となっている。

入院利用率については、地域内で41.9%、涌谷町へ10.0%、大崎市田尻へ9.5%となっている。地域毎に見ると小牛田地域で地域内が32.0%、大崎市田尻11.8%、涌谷町11.2%となり、南郷地域では地域内が80.5%、涌谷町4.9%、石巻市河南4.9%となっている。

外来利用率、入院利用率共に地域内が最も多く、また、町内の医療機関についても、内科、外科、整形外科、循環器科、耳鼻咽喉科、皮膚科、歯科等、主な診療科目は確保されている状況にある。

なお、当該資料における小牛田地域の大崎市古川への外来及び入院利用率は3.1%及び5.9%となっている。

#### 4.5 広域路線バス（廃止代替バス）

現在、広域路線として町内を運行しているバス路線は、古川免許センター～北浦駅前～美里町役場前を結ぶ14.9kmの「小牛田線」と宮交涌谷出張所～南郷地域～鹿島台駅を結ぶ13.4kmの「南郷線」の2路線が運行しており、いずれも廃止代替バスとして、(株)ミヤコーバス（旧宮交大崎バス）に対し運行費補助を行うことで維持している。

小牛田線については、平均乗車密度が平成16年度2.6人、平成17年度2.5人、平成18年度2.2人と減少傾向にあり、平成18年には廃止方針が宮城交通より出されたところである。このことから、乗降調査及び利用者実態調査を実施し、平日のみの4往復に路線再編を行い、大崎市との協調により運行を継続している状況である。

南郷線については、平成10年に廃止対象路線となり、同年10月から廃止代替バスとして運行しているところである。平均乗車密度については、平成16年度1.8人、平成17年度1.7人、平成18年度1.6人と小牛田線と同様に減少の一途を辿っている。小牛田線の調査と併せ、南郷線についても乗降調査及び利用者実態調査を実施したところであるが、利用者層、利用目的、利用日時等の状況と交通空白・不便地域への配慮

から、路線再編を行わず、従来どおり平日 8 往復、休日 4 往復の運行を継続している状況である。美里町単独での維持路線である。

廃止代替バスは、昭和 47 年から生活路線維持費補助と廃止代替バス補助が国庫補助として実施され、生活路線は平均乗車密度をもとに、第 2 種生活路線（5 人以上 15 人未満）と第 3 種生活路線（5 人未満）を定義し、その路線が補助対象となり、第 3 種路線に指定されると 3 年間は補助を受けられるが、その間に乗客数が増えなければ民間バス路線は廃止される仕組みとなっていた。しかし、平成 14 年 2 月に改正道路運送法が施行され、路線バス事業の需給調整規制が緩和、参入及び撤退が自由になったことにより、事業者の内部補助が否定される一方で、路線バスを維持する責任が自治体に移ったとも言え、市町村が補助し運行継続を図ることとなった。

なお、本町の廃止代替バスについては、宮城県広域バス運行維持対策費補助金の補助と併せ、市町村負担額の 8 割が特別交付税として措置されることとなっている。

#### 4.6 住民バス・幼稚園・スクールバス

住民バスとしては、「美里線」「中塚線」「北浦・下小牛田線」「不動堂・青生線」「北回線」「南回線」の 6 路線を運行しており、小牛田地域で運行する「中塚線」「北浦・下小牛田線」「不動堂・青生線」の 3 路線については幼稚園バスとしても運行し、南郷地域で運行している「北回線」「南回線」についてはスクールバス供用・混乗として運行している状況にある。

また、これらの運行の他に、幼稚園バスを 2 台（小牛田地域 1、南郷地域 1）、スクールバス 4 台（小牛田地域 3、南郷地域 1）を所有・運行している。

##### 4.6.1 運行状況

「美里線」については、小牛田地域と南郷地域間を結び、基幹的路線となっている。利用者については、一般住民を対象とし、121 人／日を輸送している。使用車両 2 台、上下 18 便、2 系統を運行し、路線の所要時間が約 30 分～90 分、停留所数が 55 箇所となっている。

「中塚線」については、中塚地区から役場周辺までを結び、中塚幼稚園及び小牛田幼稚園（彫堂地区）のバスとして上下 8 便を運行している。8 便のうち一般利用が 4 便、幼稚園混乗が 2 便、幼稚園専用が 2 便となり 107 人／日・台を輸送している。路線の所要時間は約 80 分、停留所数が 48 箇所となっている。

「北浦・下小牛田線」については、北浦地区から役場周辺まで、下小牛田地区から役場周辺までを結び、北浦幼稚園及び小牛田幼稚園のバスとして上下 10 便を運行している。10 便のうち一般利用が 4 便、幼稚園混乗が 2 便、幼稚園専用が 4 便となり 76 人／日・台を輸送している。路線の所要時間は約 60 分、停留所数が 47 箇所となっている。

「不動堂・青生線」については、不動堂地区から役場周辺まで、青生地区から役場周辺までを結び、不動堂幼稚園及び青生幼稚園のバスとして上下9便を運行している。9便のうち一般利用が4便、幼稚園混乗が3便、幼稚園専用が2便となり116人／日・台を輸送している。路線の所要時間は約80分、停留所数が52箇所となっている。

「北回線」については、南郷総合支所周辺から木間塚地区以北を巡る循環型の路線である。内回り・外回り計8便を運行し、8便のうち一般利用が3便、スクールバス混乗が5便となり97人／日・台を輸送している。路線の所要時間は約40分、停留所数が31箇所となっている。

「南回線」については、南郷総合支所周辺から木間塚地区以南を巡る循環型の路線である。内回り・外回り計9便を運行し、住民バス運行前にスクールバス2便を運行し、状況により下校時に混乗で利用されている。64人／日・台を輸送し、路線の所要時間は約40分、停留所数が22箇所となっている。

このように、住民バスの運行状況は、旧町からの方針を引き継いでおり、統一した運行にはない状況である。小牛田地域の3路線については、5地区に対して3台の車両で対応していることや幼稚園午前保育の対応などの頻度の少ない時間帯へも対応していること、また、便当たりの所要時間が60分を超えている状況等の課題がある。また、南郷地域の2路線については、広域路線の「南郷線」や「美里線」との競合区間や、停留所がやや僅少であること等が課題である。

ダイヤ設定（ヘッドダイヤ（等時間隔ダイヤ）の考慮）や所要時間（一般的に起点終点または一循環に要する時間を30分以内に設定することが望ましいと言われる。）、乗り継ぎへの配慮（物理的な連続と時間的な連続への配慮）や、停留所数（フリー乗降含む）等利用者の乗車意欲を考慮した取り組みが必要である。

#### 4.6.2 利用状況

住民バスの利用者数については、平成15年度137,590人、平成16年度136,292人、平成17年度133,547人となり、減少の傾向にある。

南郷地域で運行しているスクールバスについては、住民バスを利用した利用者数は平成15年度11,777人、平成16年度18,075人、平成17年度15,578人となり、児童数、更には出生率等に左右されるが、少子化の影響からいずれはこちらも減少の傾向にある。現在は遠隔地児童の輸送を目的に実施している状況である。また、単独運行のスクールバスでは、平成15年度8,428人、平成16年度11,919人、平成17年度9,994人となっている。

小牛田地域で運行している幼稚園バスについては、住民バスを利用した利用者数は、平成15年度36,904人、平成16年度30,608人、平成17年度30,870人と横這いの傾向にある。現在はいずれも、遠隔地園児の輸送を目的に実施している状況である。また、単独運行の幼稚園バスでは、平成15年度7,610人、平成16年度

6,738人、平成17年度7,487人と横這いの傾向にある。

なお、平成19年4月から、小牛田地域において、遠隔地児童を主な対象者としてスクールバスを暫定的に運行する状況にある。

#### 4.6.3 管理・稼働状況

各バスの運行管理体制などについては、主務課、運営形態、運転方法、運行日などが相違する状況にあり、統一した管理体制が必要である。

バスの稼働状況については、早朝から夜間まで運行しており、フルタイムでの運行を行っている状況にあることから、車両の点検、整備等への考慮と安定した運行サービスを提供するために、予備車両の確保が急務であると同時に担当部署に大型免許取得者を配置することも必要である。

また、単独で運行するスクールバス、幼稚園バスについては、登園、登校、降園、下校時のみの運行となっている。

#### 4.7 研修バス

研修バスについては、小型バス（マイクロバス）4台を保有し、町及び町の機関が公務のために使用したり、町民研修に関する視察及び見学に使用している。また、町内の公共的団体が主催する視察、交流会及びスポーツ大会等にも使用されている。

年間運行延べ日数は、およそ700日。延べ乗車人員は、およそ15,600人であり、平均乗車人員は約22人となっている。

毎年6月から11月までの半年間は、特に使用頻度が高く、研修バスの使用希望がかけ合う場合が多く見受けられる。

今後の課題としては、保有しているバスが、耐用年数を大きく上回っており、修繕費の負担が年々増加傾向にある。いつ故障するのか不安を抱えながらの運行であり、車両の更新を順次進めていく必要がある。また、待機しているバスが無いときに故障等で運行出来なくなった場合の対応についての具体策を考えなければならないこと、南郷地区の研修バス運転手が専属でないことから配車計画を決定するにあたり苦慮している状況も改善していく必要がある。

#### 4.8 車両保有状況

バス車両の保有状況については、乗車定員26人から29人までの小型バス（マイクロバス）17台を保有している状況であり、うち、住民バス利用7台、スクールバス利用4台、幼稚園バス2台、研修バス4台を保有している状況にある。また、乗合仕様のバスについては10台となっている。

保有バスについては、約半数のバスが既に耐用年数を経過しており、今後、車両更新を順次進めていく必要がある。

なお、広域路線バスについては、宮交大崎バスが運行していることにより、車両の

保有はしていない。

#### 4.9 運行経費

研修バスを除いたバス事業の運行負担及び運行経費については、平成 15 年度の総額が 33,304,864 円、平成 16 年度 34,840,742 円、平成 17 年度 37,737,332 円となり増加の一途を辿っている。

特に、広域路線バスについては、南郷線が平成 18 年度決算では約 1 千 3 百万円に達する状況となっている。

小牛田線については、平成 18 年 10 月から(株)ミヤコーバス（旧宮交大崎バス）廃止代替バスとして運行を開始したことから、欠損分の負担額は未確定であるが、平成 18 年度については約 4 百 5 十万円を見込んでおり、これを美里町（53.69%）と大崎市（46.31%）で負担することになる。小牛田線は JR 陸羽東線と平行して運行する路線であることや、利用者の多くが美里町民であることから、大崎市の費用負担の継続が懸念される状況である。

住民バスについては、平成 15 年度 22,492,862 円、平成 16 年度 22,989,406 円、平成 17 年度 25,636,438 円（小牛田地域で運行する幼稚園バス及び南郷地域で運行するスクールバスの供用及び混乗費用を含む。）となっている。一路線当たりの経費としては約 5 百万円となっている状況である。

一方、補助金等については、広域路線バスの南郷線が、年間約 1 百万円の県補助を受け、残りの町負担分の 8 割が特別交付税により措置されることとなっている。また、南郷地域を運行している北回線、南回線については、スクールバス供用・混乗で対応していることから、スクールバスとして普通交付税の基準財政需要額として 1 台当たり 5,643 千円（総額 16,930 千円・平成 18 年度実績）が措置されている状況である。

#### 4.10 アンケート調査

別紙「第 1 次美里町長期総合計画策定に係る住民意向調査『住民バス』分野別調査」を参照

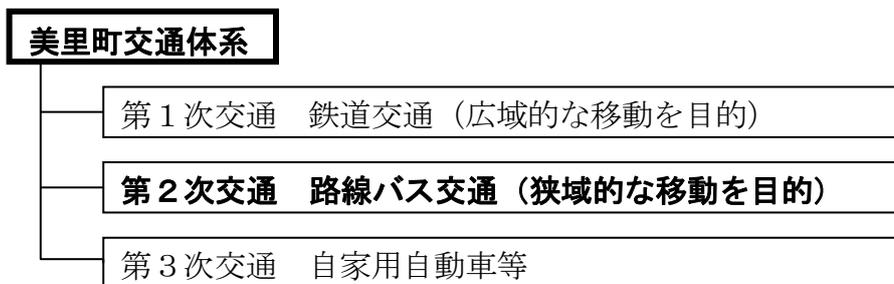
#### 4.11 乗降調査

別紙「美里町住民バス乗降調査結果」を参照

## 5. 交通体系の位置づけ

### 5.1 交通体系

美里町の交通体系については、既に述べてきたとおり、**JR** 小牛田駅を中心に県内でも屈指の交通の要衝となっていることから、以下の交通体系を基本とし、美里町全体を捉えた効率的効果的な交通ネットワークを構築するものとする。



## 5.2 バス交通の体系（第2次交通の範囲）

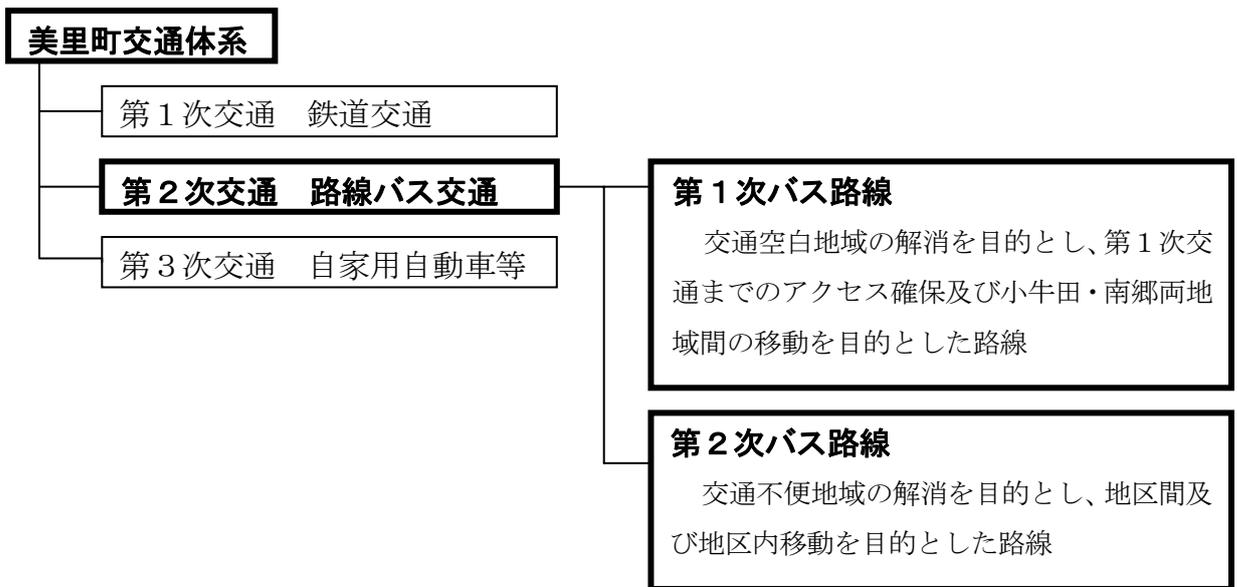
バス交通の体系化にあたっては、交通空白地域及び不便地域の解消を図ると共に、交通弱者の利便向上と併せ、生活行動の促進を図ることを目的に体系化することとし、今後の財政負担等にも配慮した持続可能な体系化が求められる。

既に見てきたとおり、学生・生徒の通学については地域内通学が26.4%、仙台市が24.9%、次いで大崎市古川が20.2%となっており、第1次交通（鉄道）までのアクセスが必要である。

買い物圏については、小牛田地域が地域内で56.2%、南郷地域については地域内が5.0%となっているものの、町内で最寄品・買回品については充分に対応できる環境にある。

医療圏については、外来利用率が72.5%、入院利用率が41.9%となり、入院が半数を下回っているものの、外来については7割を超える利用率となり、また、町内病院・医院の診療科目からも、一定の医療サービスは地域内で充足できる環境にある。

以上のことから、バス交通の体系化を次のとおりとする。

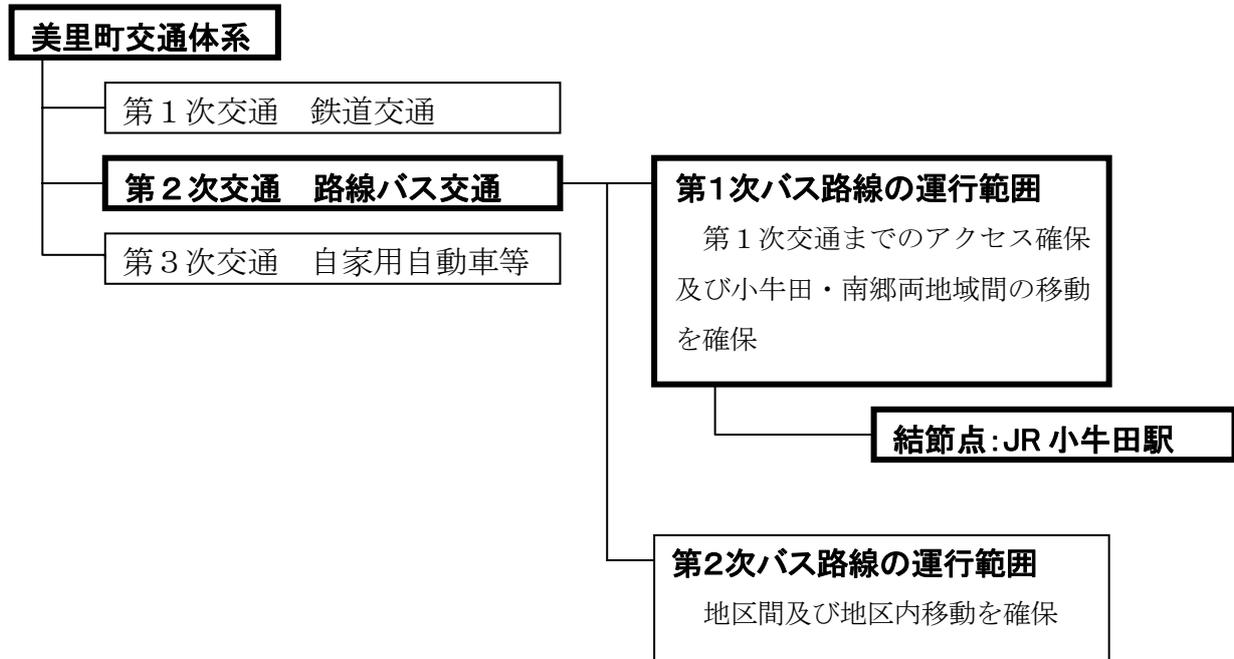


※交通空白地域 第1次交通（JR各駅）を中心に概ね半径3Kmを超える地域を交通空白地域と定義した。

※交通不便地域 第1次交通（JR各駅）を中心に概ね半径2Kmを超える地域を交通不便地域と定義した。

### 5.3 第1次交通までの運行範囲

第1次バス路線の第1次交通までの運行範囲については、再編後の住民ニーズや地域バランス、ダイヤ設定、経費削減効果などを考慮し、JR 小牛田駅を結節点とする。



## 6. 需要・供給見込み

### 6.1 人口の推移

平成12年4月から平成18年4月における人口変動については、6年間に1,164人が減少し、4.2%の減少となっている。また、各地区においても1.2%~7.8%の範囲でいずれも減少している状況にある。

人口推計については、10年後の平成28年度には24,205人（駅東増加分を除く）と想定され、また、年齢層別の変化では、幼稚園児の4~6歳が13.2%の減少、小学校児童の7~12歳が8.5%の減少となり、一方で、65歳以上が10.0%の増加が想定される。

住民バスの主な利用者層である高齢者層については、今後も増加することが予想されるものの、同時に免許取得者層の増加も進むと予想され、全体的に大きな変動はないと想定される。一方で、高齢者層の人数から潜在的利用者層も相当数存在するものと想定される。

### 6.2 需要見込み

用途別の需要見込みについては、平成17年度運行実績と平成18年12月時点の運行実績を参考に、住民バス及びスクールバス、幼稚園バスの日平均利用者数を算出した。更に、それぞれの大きい平均値と小さい平均値をグルーピングし、最大平均値と最小平均値として整理した。

需要の日最大平均値については、住民バス411名、スクールバス499名、幼稚園バス315名と想定され、最小平均値については、住民バス369名、スクールバス434名、幼稚園バス286名と想定される。

なお、少子化の影響により若年層の利用者については減少する傾向にあるものの、スクールバス及び幼稚園バスについては、利用目的・対象範囲をどう設定するかによって大きく左右されることとなる。

### 6.3 供給見込み

需要想定については、実績による想定を行っているため、基本的に現行体制の範囲内で供給可能ということになる。しかし、住民バス運行に対する「住民意向調査」の結果や遠隔地輸送から防犯面といったスクールバスニーズに対応することも考慮し、供給量の適正化を図ることとする。

## 7 事業採算性と運行料金（試算）

### 7.1 料金設定

本町における有償運送を想定した場合の事業採算性については、民間事業者の参入撤退の状況からも明らかであるとおおり、バス事業として採算ベースにのせることは非常に困難な状況にあることは言うまでもなく、交通弱者対策等として最大の効果をいかに最小の経費で実施するかということになる。

運行料金の設定については、一般的に運賃収入による採算確保を原則とする通常の路線バスは、「原価方式」と呼ばれる運行経費に適性利潤を加えた額を運賃として設定する方式を採用している。一方で、市町村が独自に運行するバス路線については100円や200円といった定額料金の設定を行う事例が多く見られる。

料金設定については、利用者の支払意思と利用者及び地域住民が納得して支払える金額であることが望まれるところである。先に実施した住民アンケート調査では、有料か無料かの設問（問2参照）に対して、「有料」の回答が38.5%、「無料」の回答が55.3%、となっている。更に有料回答者のうち「利用したことがある」と回答した方が7.9%、「利用したことがない」と回答した方が30.1%、また、無料回答者のうち「利用したことがある」と回答した方が14.6%、「利用したことがない」と回答した方が40.2%となっている。更に、満足度（問4）における利用者・未利用者の状況についてもはっきりとした相関関係は見られず、住民間の不公平感はそれほど存在していないことが見てとれる。

有料にする場合の料金設定の設問（問3）では、1回の乗車につき100円が62.1%、200円が12.5%となり全体の74.6%を占める結果となっている。この傾向は、有料回答者・無料回答者及び利用者・未利用者のいずれにおいても同様の傾向を示している。

これらの内容を考慮し、本町における料金設定については、無料もしくは、100円、200円といった定額での設定が望まれるところであることから、試算についてはワンコイン（100円）を想定し試算を行うことにする。

### 7.2 試算方法

試算については、道路運送法第4条に基づく運送、同法第78条に基づく市町村営有償運送、道路運送法には基づかない無償運送の3つに区分し、更に直営方式、委託方式を加えた5つのケースで試算を行った。

なお、試算条件を以下のとおりに設定し、運行実績と併せ乗合事業者及び貸切事業者の見積金額を参考に試算を行った。

#### 【試算条件】

- ① 運行路線を10路線に設定
- ② 運行車両台数を10台に設定
- ③ 使用する車両については29人乗り小型バスで設定

- ④ 車内放送設備（停留所案内放送等）無しで設定
- ⑤ 車内料金表示板設備（距離制運賃表示板）無しで設定
- ⑥ 1路線当たりの走行距離を150Kmで設定
- ⑦ 運転手人員を10人に設定
- ⑧ 運転手の勤務時間を拘束時間13時間以内、運転時間9時間以内、1週間当たりの拘束時間を65時間以内に設定（労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」参考）
- ⑨ 上記⑧により、運行日については月曜日から金曜日（祝日等除く）までの週5日間とし、年間運行日数を244日で設定
- ⑩ 料金設定及び徴収方法については、定額（ワンコイン等）及び回数券のみで設定

### 7.3 事業採算性（試算結果）

事業採算性については、別紙のとおりであるが、いずれのケースにおいても赤字となり、採算ベースにのせることは困難であることがうかがえる。

試算内容を見るとバス事業は一般的に労働集約産業であると言われるとおり、人件費がその中心となり、他の費用項目では大きな差異は見られない状況である。試算結果では①▲5,476万円で法第4条運送、②▲7,472万円で無償による委託運送、③▲7,928万円で無償による直営運送、④▲8,041万円で法第78条による委託運送、⑤▲9,094万円で法第78条による直営運送の順位となっており、また、仮に無償の場合であっても①の乗合事業者による運送が▲6,452万円で第2順位となる。

なお、スクールバス運行による普通交付税の措置や有償運送による特別交付税の措置があることから、これらも考慮（ただし、交付税措置、特に特別交付税については、不確定要素があることも考慮）のうえ、再編を行うものとする。

## 8. 再 編

### 8.1 再編の前提

バス事業の課題等については、これまで整理してきたとおりであるが、以下の点についても配慮し、再編を行うものとする。

#### 8.1.1 交通体系

再編するにあたって「5. 交通体系の位置づけ」で整理してきたとおり、美里町の交通体系については、路線バス交通を第2次交通と位置づけ、更に、第1次バス路線、第2次バス路線として位置づけると同時に、第1次バス路線の運行範囲（結節点）をJR小牛田駅としたところである。

美里町の新たな交通体系上の整理課題としては、廃止代替バス「小牛田線」「南郷線」の廃止が大きな課題となるが、この2つの路線は、「小牛田線」は再編後間もない状況ではあるが、平成17年度実績では「小牛田線」が22,425人、「南郷線」が20,443人となり、住民バスの利用者数と比較した場合でも、再編にあたって配慮する必要がある。

このことから、JR小牛田駅を将来的にその結節点として整理統合しつつも、当分の間は、現行路線の拡充等で対処していくことが必要であると考えられる。

#### 8.1.2 住民バス

住民バスの整理課題としては、小牛田地域では、一見多くの便数が確保されているように見えるが、幼稚園バスとして午前保育時など利用頻度の少ない便や春・夏・冬休みにも対応していることから、実態としては各地域に午前1往復、午後1往復程度の運行となっている。「住民意向調査」の結果でも、「運行便数が少ない」が25.3%、「運行路線がわかりにくい」が16.3%と意見が寄せられており、今後、廃止代替バス「小牛田線」廃止の影響も考慮し検討する必要がある。これらの要因としては、起終点、または一循環に要する時間が、一般的に30分以内が望ましいとされているが、現行路線の多くが60分を超える時間を要していること。幼稚園バスとの供用により、便間時間についても平均1時間弱となり、生活行動にそぐわない内容となっていることが考えられる。

南郷地域においては、小牛田地域よりも多い便数を確保している状況にあるが、今後、小牛田地域と同様に廃止代替バス「南郷線」の廃止に伴い、通勤・通学、特に消費・購買行動に配慮した、路線の整備が必要と考えられる。

一方、小牛田地域及び南郷地域において運行形態の相違はあるものの、概ね午前8時までに登校時のスクールバスが、午前9時までに登園時の幼稚園バス、午後1時から降園時の幼稚園バス（午前保育の場合もあり）、午後2時から下校時のスクールバスが各学年の下校時間にあわせて順次運行され、同時に住民バスも順次運行される状況となっている。

### 8.1.3 スクールバス、幼稚園バス

スクールバス、幼稚園バスの整理課題としては、住民バスとの供用により、運行日数の相違や利用対象及び対象者数とその年々で変化することが想定される。また、学校運営や施設利用、防犯対策の面からも事業の柔軟性や拡張性にも配慮する必要がある。

### 8.1.4 使用バス車両

車両に係る整理課題については、平成 19 年 4 月時点でマイクロバスの所有台数が 17 台となっているが、10 年以上（法定耐用年数 5 年）経過した車両が 6 台となっており、今後、廃車もしくは早急に更新する必要があると同時に、予備車両の確保も急務となっている。

使用車両の選択においては、一般的に 1 便当たりの平均利用が 3 人以下であればジャンボタクシーが望ましいとされ、平均利用が 1 桁後半では乗車できない可能性があるとされていること等も考慮する必要がある。

### 8.1.5 運行安全面

安全面における整理課題については、バス事業関係の諸法令、制度上の相違等を考慮した場合、無償による運行がより柔軟性は高いといえるが、バス事業の運営に当たっては住民サービスの向上はもとより、乗車する住民の安全確保が求められるところであり、無償、有償を問わず「人命を預かる輸送を行う」という性格上、高い運転技術の確保、安全教育、接遇教育等と併せ、運転手の適正な労務管理が求められるところである。

また、特に小牛田地域における運行ダイヤについては、道路状況や天候等により過密化する傾向があること。幼稚園バスについては、園児が単独で乗車している状況等は改善する必要があると同時に、運行ルートについても、狭隘な道路での運行、迂回、回送等の状況についても再度検討することが必要である。

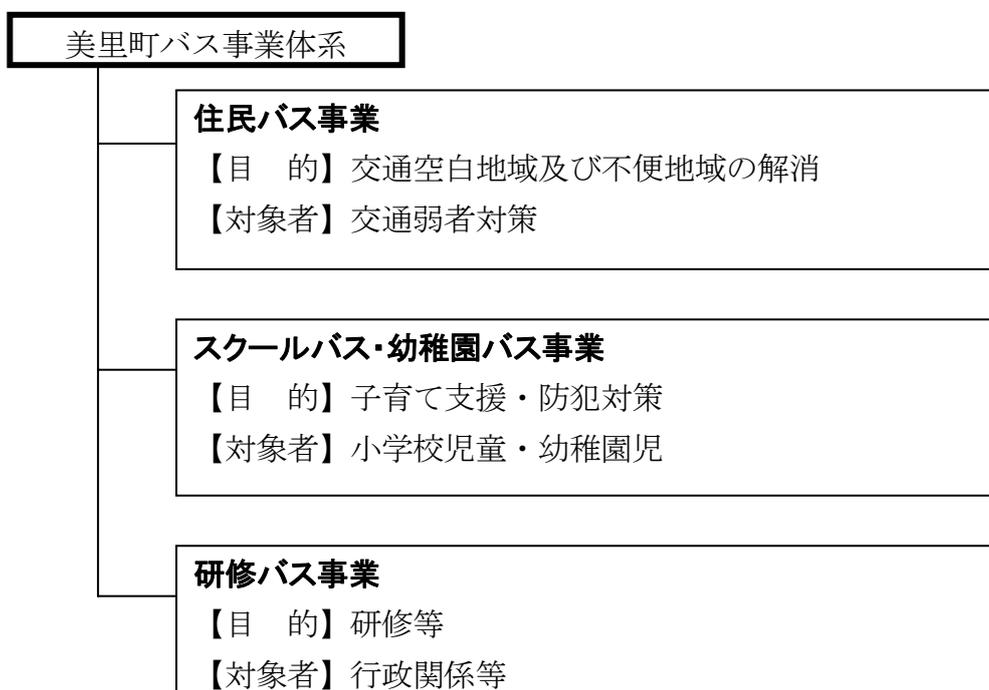
## 8.2 バス事業体系の再編（運行目的及び対象者）

運行目的及び対象者については、住民バスの中心利用者は高齢者層であり、その利用目的は通院や購買活動等の地域内移動が中心である。また、スクールバスや幼稚園バスは当然のことながら通学・通園であり、出発地・発着地、いつ、どこへ移動したいのかといった利用目的は異なる状況にある。

有償運送を想定した場合については、事業報告や補助金算出等の面からも変則的な運行ルートやダイヤ編成が管理上も困難となること、また、住民バス事業のデマンド化やスクールバス・幼稚園バス事業の防犯対策面から、今後の環境変化や事業の柔軟性や拡張性にも配慮する必要がある。

一方、車両数別のバス事業者（乗合バス）規模を見ると、10両までが25%、30両までが22%で全体の47%を占めている。このことから本町のバス事業は既にバス事業者並みの規模を有していることがわかり、運行目的や対象者を明確にした運営が求められる。

このことから、利便性、事業の柔軟性・拡張性、運行管理面等を考慮した場合、総花的な運行設定は効率的なダイヤ設定、運行管理を困難にすることが予想されるため、以下を美里町のバス事業体系とし、再編を行うものとする。



### 8.3 運行路線等の再編

#### 8.3.1 住民バス事業

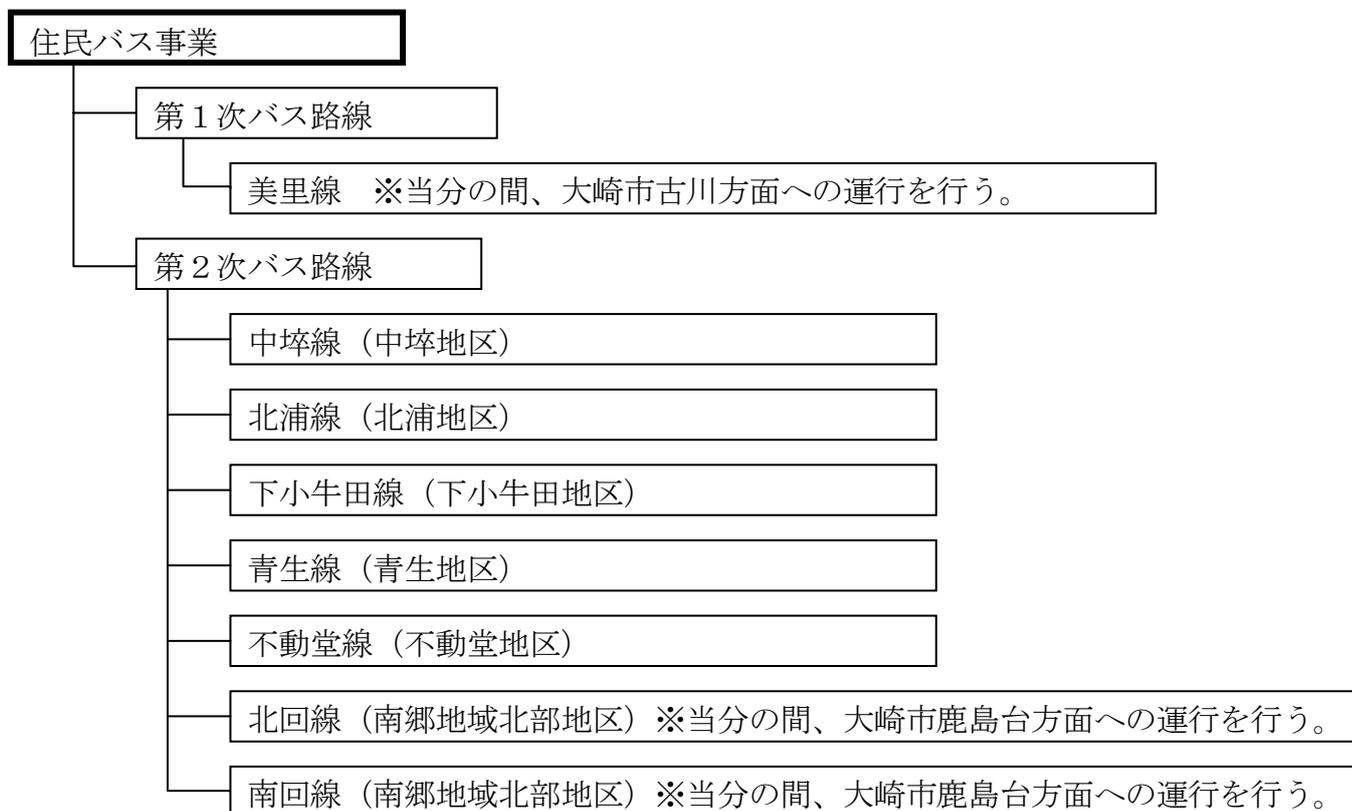
住民バスの運行網については、再編の激変による混乱を避けるため、基本的には現行の運行網を踏襲しつつ、廃止代替バスの廃止等も考慮し再編する。

第1次バス路線の「美里線」については、「小牛田線」「南郷線」の廃止に考慮し、大崎市との協議が必要とはなるものの、朝夕の時間帯については、南郷地域の通学者等に配慮し、小牛田地域方面へのアクセスを中心に再編。日中の時間帯については小牛田地域の通院者等に配慮し、大崎市古川方面へのアクセスを中心とした路線に再編する。

第2次バス路線については、小牛田地域の3路線を「中塚線」「北浦線」「下小牛田線」「青生線」「不動堂線」に分割し、路線の分かりやすさに配慮すると共に、スクールバス・幼稚園バスの事業統合により、可能な範囲で便数や便間時間の確保にも配慮するものとする。また、特に利用者の多い不動堂地区への対応としては、「美里線」の運行径路を考慮することとする。

南郷地域の「北回線」「南回線」については、スクールバス混乗を解消する中で運行便数を減少させると同時に大崎市鹿島台方面への乗り入れを行うこととする。

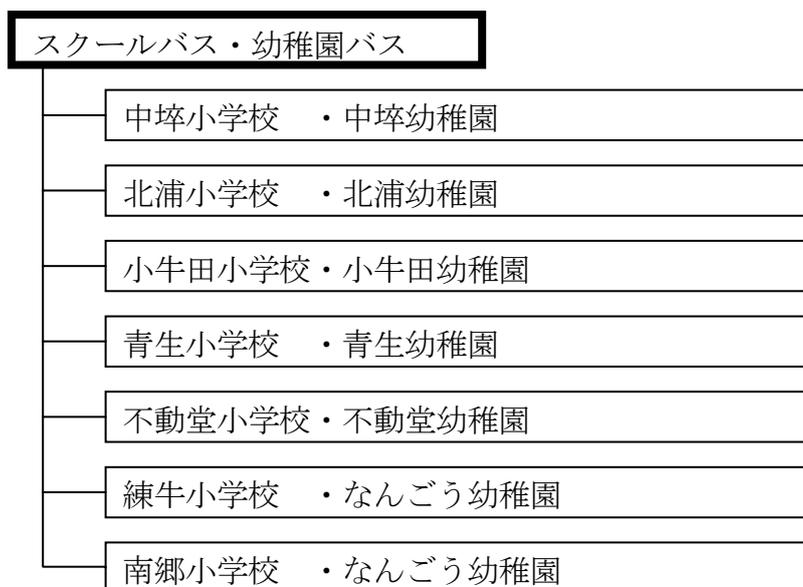
なお、詳細については、今後、関係者間で協議のうえ決定するものとするが、一般的に高齢者が自宅から停留所までの移動距離を100m前後とすることで、抵抗を感じず利用できるとも言われていることから、フリー乗車区間等の積極的活用も併せて検討する。



### 8.3.2 スクールバス・幼稚園バス事業

スクールバス・幼稚園バスについては、小学校単位を基本として運行網及び路線を設定する。また、混乗利用や緊急時等も想定し住民バスと同様のルートで運行することを基本に設定する。

なお、詳細については、今後、関係者間で協議のうえ決定するものとする。



### 8.3.3 研修バス事業

研修バス事業については、現行のとおり継続するものとするが、スクール・幼稚園バスが専用バスとして運行することにより、昼間の時間帯を学校活動等に活用することが可能と考えられることから、研修バスの運行台数については縮小するものとする。

## 8.4 運行日の再編（住民バス）

平成17年度の曜日別利用実績を見ると、平日87.9%、土曜日の利用が12.1%となっている。平日平均については17.6%となり、土曜日の利用が5.5ポイント減少しているところである。

一方、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（労働大臣告示）によれば、原則として運転手の勤務時間を拘束時間13時間以内、運転時間9時間以内、1週間当たりの拘束時間を65時間以内とすることが定められており、仮に再編後の1路線当たりの拘束時間を13時間以内で設定することとした場合、週5日勤務が限度となる。このことは、運行経費に大きく影響することから、運行日については、月曜日から金曜日までとする。

## 8.5 運行形態の再編

### 8.5.1 有償運送及び無償運送

住民バス事業の運行形態については、事業採算性を考慮し有償運送を基本とする。また、先の試算結果により赤字額の最も少なかった法第4条による運送を行うものとする。

スクール・幼稚園バス事業については、当分の間、無償により運行するものとするが、今後の対象範囲や運行範囲、更には財政状況等も考慮する中で有償による運行も検討していくこととする。

研修バス事業については、運行目的が各行政活動の一環としての運行であること。また、仮に有償化した場合については、貸切事業許可を取得し更に地方公営企業としての運行形態をとることとなり、逆に負担増を招くこととなることから、現行のとおり無償による運行とする。

### 8.5.2 運行方法

住民バスの運行方法については、上記のとおり法第4条による運送とする。

スクール・幼稚園バス事業及び研修バス事業については、車両の保有状況から当分の間、町所有の車両で対応することとし、併せて地域内雇用の観点から、運転業務等を委託する方式により実施するものとする。

### 8.5.3 業者の選定方法

業者選定については、一般的な選定方法としては一般競争入札、指名競争入札、企画提案型方式が考えられるが、バス事業については「人命を預かる輸送を行う」という性格上、高い運転技術の確保、安全教育、接遇教育等と併せ、運転手の適正な労務管理が求められるところであることから、安全・安心・安定して運行できるよう、「業務仕様書」に基づいた「企画提案型」により業者選定を行うこととする。

## 8.6 運行料金の再編

運行料金については、利用者の支払意思と利用者及び地域住民が納得して支払える金額であることが望まれるところである。県内市町村が独自に運行するバス路線では平成18年10月現在、全265路線のうち、距離制が88路線、定額200円（大人）が99路線で採用され全体の70%を占める状況にある。

事業採算性や県単独補助制度活用の面からは、可能な限り利用者負担を求めることが望まれるところではある。しかし、これまで無償で運行してきた経緯や高い料金を設定することによる高齢者や障害者への割引制度の導入、また、定期券の発行等の業務を新たに抱えることは、むしろ運行経費の拡大につながる懸念される。

このことから、本町の料金設定については、これらも考慮した中で1回の乗車につき定額100円とし、小学生以下については無料に設定することとする。

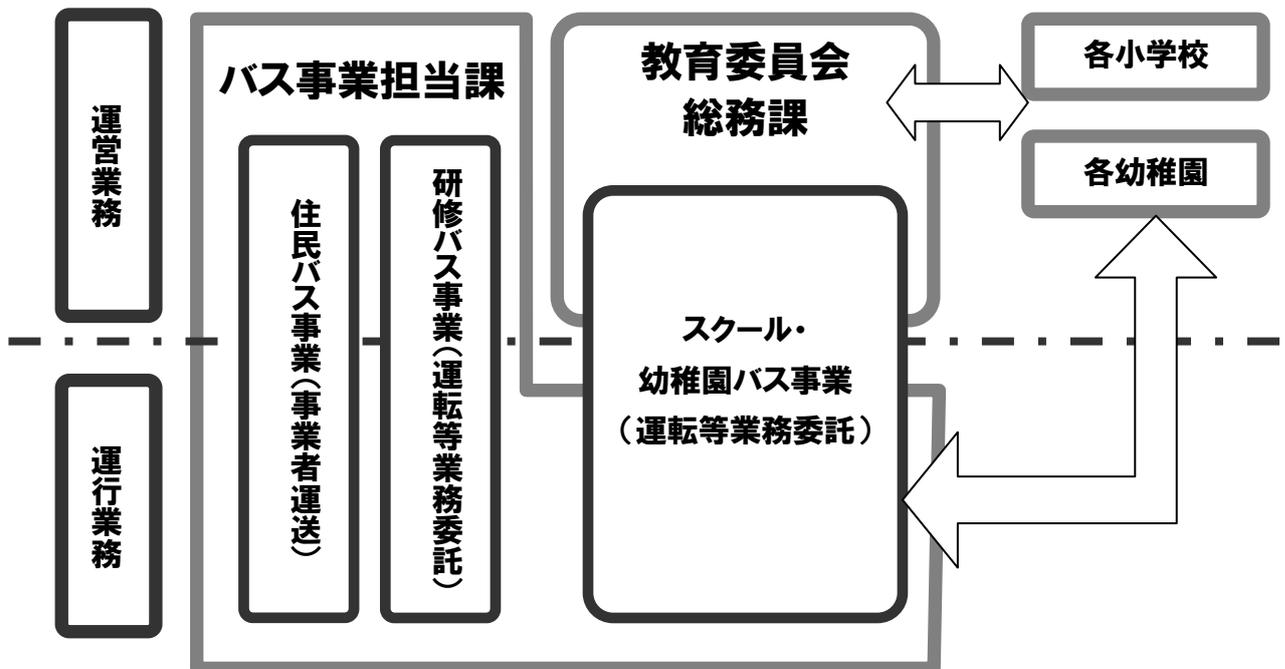
## 8.7 運営・運行体制の再編

バス事業についてはこれまで、総務課、支所総務課、企画財政課、教育委員会総務課、教育振興課が、それぞれ業務を実施してきたところである。本町のバス事業については、既に事業者並みの規模に達している状況から係レベルでの専属体制が必要であり、運営と運行業務を区分し実施していくことが望まれるところである。また、業務の性質上、大型免許取得者の配置が必要である。

更に、バス事業の他に、JR に関係する4つの沿線協議会（うち、事務局1）や、鹿島台駅駐車場及び小牛田駅駐輪場等の交通関係業務も含めた場合については課レベルでの専属体制が必要である。

このことから、以下のとおり運営・運行体制を再編することとする。

### 【バス事業の運営・運行体制】



## 8.8 事務所及び車庫の再編

運行管理上、事務所及び車庫については同一場所で管理することが必要であり、運営・運行体制の再編に併せて、事務所及び車両の保管体制についても再編する必要がある。各路線への回送時間等を考慮すると本庁舎内での管理が理想であるが、再編後の車両数が11台となり、現実的に本庁舎での対応は困難である。

このことから、事務所及び車庫については、南郷総合支所内に一括して設けることとする。

## 8.9 再編スケジュール

美里町バス事業の再編スケジュールについては、別紙「美里町バス事業等再編スケジュール」のとおりである。廃止代替バスの廃止手続き期間や平成19年度から暫定運行を開始しているスクールバス等の状況から平成19年度を再編期間と位置づけ、平成20年度を目途に再編を行うことを基本としている。

特に今回の再編に当たっては、道路運送法上の手続きや同規則に定められる「地域公共交通会議」の設立・運営及び同法との整合による「美里町住民バス条例」の整理。大崎市・涌谷町との協議をはじめ、地域住民、事業者、警察、国、県等の関係機関との調整がスムーズに行われた場合での最短スケジュールであり、各関係機関との協議・調整によっては更に時間を要することも想定されることから、再編に向けて適切な人員配置が必要である。

## 9. 利用者拡大を図るための取り組み

バス事業及びバス路線の再編と併せ、バスの利用促進を図る目的から、利用者拡大を図るための取り組みとして、以下についても順次推進していくものとする。

### 9.1 わかりやすいバス情報の提供

路線バスは、通路施設を必要とする鉄道等と比較し、一般的にわかりにくい交通機関であると言われていることから、車両や路線図の色による区分や表示方法、統一デザイン等により、視覚的にもわかりやすいバス運営に配慮する。また、新規利用者の開拓も推進するため、インターネットによる時刻表や路線図の情報提供及び、携帯サイトによる情報提供についても併せて推進する。

### 9.2 親しまれるバス事業の展開

バス事業が、地域住民から親しまれる存在となるため、ネーミングやキャラクター、車両デザイン等を公募することにより、より身近なバスとしての意識高揚を推進すると共に、生涯学習事業等との共同事業などについても併せて推進する。

### 9.3 支持されるバス事業の推進

障害者や高齢者の利用に配慮した、ノンステップやワンステップ車両の導入、更には環境に配慮したバイオ燃料の導入やアイドリングストップ車、ハイブリッド車等の低公害型車両の導入も併せて推進する。

## 【資料一覧】

- 資料 1 美里町バス事業等再編計画（資料編）
- 資料 2 第 1 次美里町長期総合計画策定に係る  
「住民意向調査（分野別調査：住民バス）」の集計結果
- 資料 3 美里町住民バス乗降調査結果
- 資料 4 路線バス交通（第 2 次交通）第 1 次バス路線の運行範囲のケース別比較
- 資料 5 宮交大崎バス「小牛田線」時刻表
- 資料 6 宮交大崎バス「南郷線」時刻表
- 資料 7 美里町住民バス時刻表
- 資料 8 バス事業に係る運送方式別事業採算性比較
- 資料 9 関係諸法令の概要
- 資料 1 0 バス事業に係る制度上の主な相違点
- 資料 1 1 美里町バス事業等再編スケジュール
- 資料 1 2 美里町バス事業の再編概要