

## 第3章 地域公共交通総合連携計画における方向性や事業の体系

### 1 計画の方向性や事業に係る基本的考え方

本町の公共交通については、高速バス1路線、路線バス2路線、町民バス9路線で構成されており、路線の維持と利用者へのサービス提供を基本として、路線バスの運行本数の調整や町民バスダイヤ等の見直しを実施しておりますが、利用者数は総じて横ばいないし緩やかな減少傾向にあります。

また、厳しい経営環境におかれていることは、本町でも例外ではなく、町民の日常の移動手段として、いかに環境を維持していくかが課題となっています。

こうした事情を背景として、本計画に係る基本的な方針や目標に示したように、本町の公共交通においては、長期総合計画での基本方針や町民意向を踏まえ、「地域社会基盤としての公共交通の存続」、「持続性を追及した効率的な公共交通サービスの提供」、「行政、公共交通機関、地域住民の連携・協働」を柱として進めることとしています。

既存のバス環境を維持していくためには、一般的に、採算性の悪い路線の減便や廃止、路線の見直し（再編）、代替手段の提供などが考えられますが、本町では、

○広域移動に係る路線バス（仙台方面・大河原方面）

○町内移動に係る町民バス（概ね町内を網羅）

の役割分担の中で、必要最小限の公共輸送サービスを提供しており、これ以上の路線の縮減は、公共輸送サービスの偏在を生むことにつながる考えられます。

このため、本計画の方向性や事業については、現在のバス路線環境の見直しなどではなく、「今あるバス利用の環境を基本とし、より利用しやすい環境を提供することで、路線の維持とさらなる利用者の確保を図っていく」ことを基本に進めていくこととします。

#### ●計画の方向性や事業に係る基本的考え方

- ・既存路線を基本として、より利用しやすい環境を提供し、町民の利便性や利用者  
を確保していく

以上の考え方を踏まえ、計画の方向性や事業に係る施策の体系を次のように方向づけます。

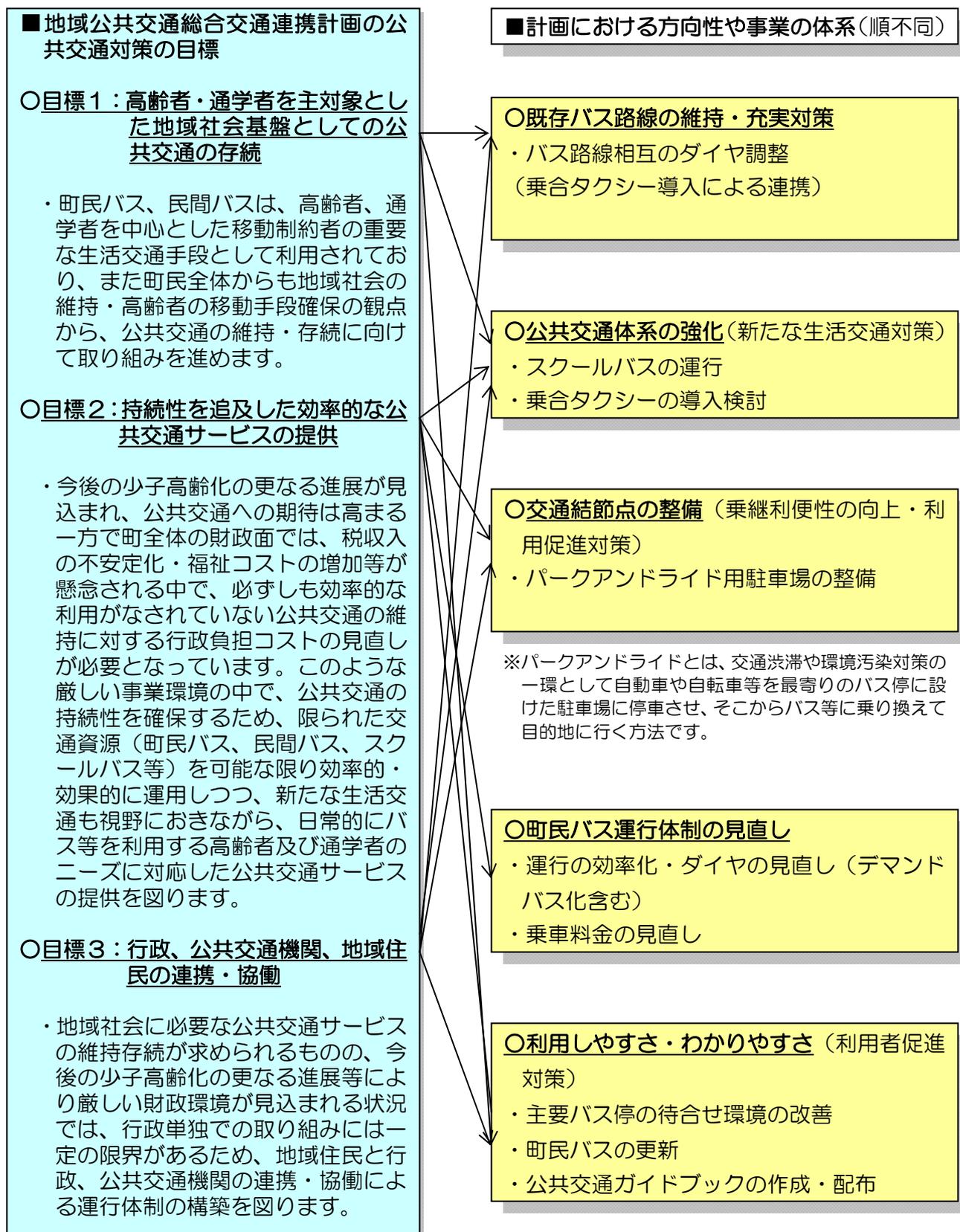


図 計画の方向性や事業に係る施策の体系

## 2 既存バス路線の維持・充実対策

### (1) バス路線相互のダイヤ調整

高速バス・路線バスと町民バスのダイヤの接続状況は、次のとおりです。

高速バス・路線バスは、仙台・大河原方面との接続に寄与していますが、町民バスとの接続（例えば早朝や夜間の接続）は、路線の性格に応じ、朝方や夕方の便では図られていない現状にあります。

○高速バス・路線バス：広域移動支援

○町民バス：町内移動支援

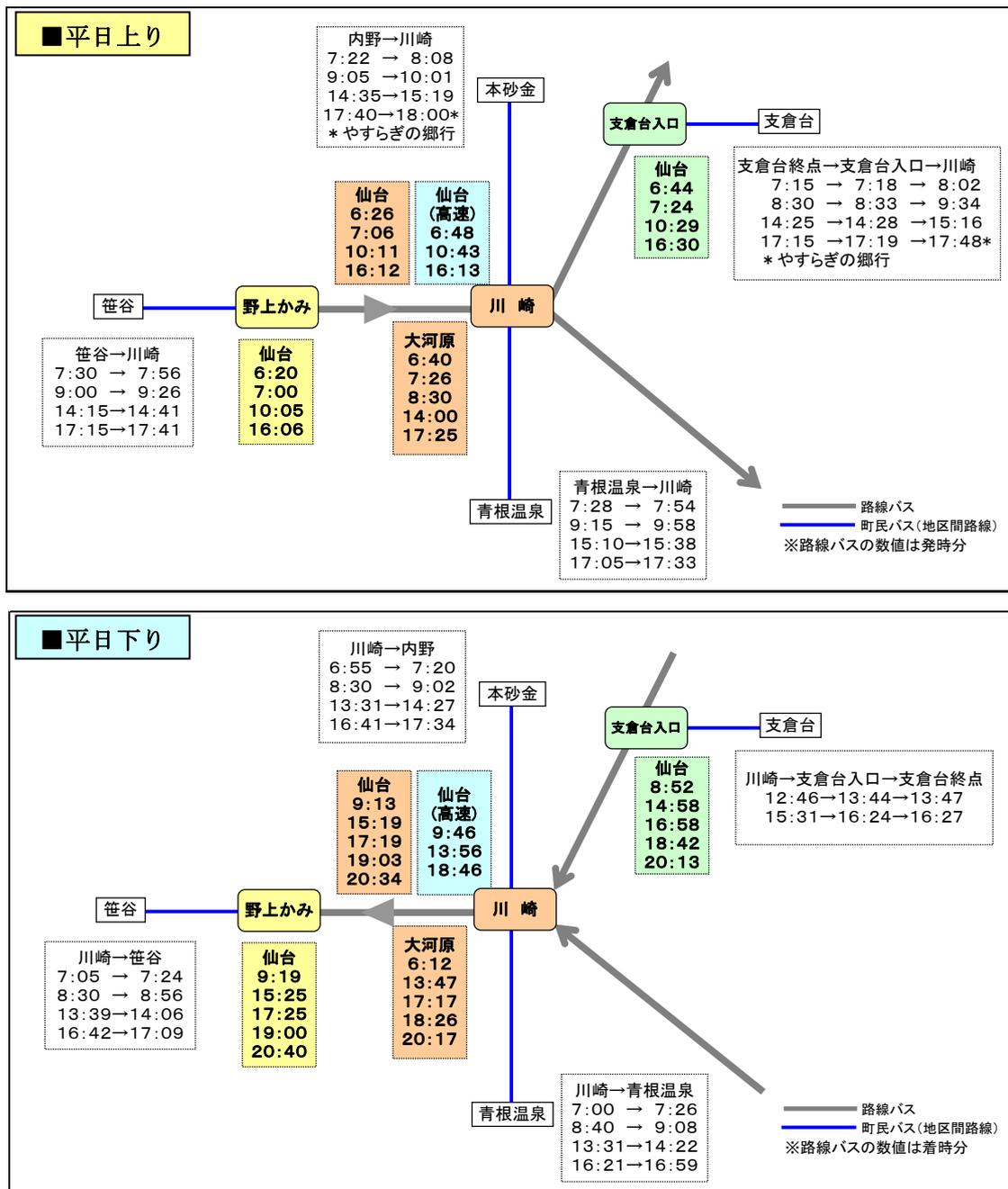


図 高速・路線バスと町民バスのダイヤの接続状況

川崎⇒仙台方面の路線バスでは、高速バスを含め、朝方3便・夕方3便、大河原（村田経由）方面の路線バスでは、朝方3便・夕方3便となっています。

■川崎⇒仙台（朝便）

6:26 6:48（高速） 7:06	▶	7:22 7:53（高速） 8:21
--------------------------	---	--------------------------

■仙台⇒川崎（夕便）

17:50 18:08（高速） 19:24	▶	19:03 18:46（高速） 20:34
-----------------------------	---	-----------------------------

●川崎⇒大河原（村田経由）（朝便）

6:40 7:26 8:30	▶	7:27 8:17 9:21
----------------------	---	----------------------

●大河原（村田経由）⇒川崎（夕便）

16:30 17:35 19:30	▶	17:17 18:26 20:17
-------------------------	---	-------------------------

各路線とも、各都市への通勤・通学状況に応じた運行ダイヤが組まれていますが、需要から見た場合では、仙台方面への高速バス以外の増便の可能性が考えられます。

表 川崎町の通勤・通学人口の状況（単位：人）

	通勤	通学	計
仙台市	1,052	211	1,263
白石市	51	16	67
名取市	70	14	84
蔵王町	113	0	113
村田町	219	40	259
大河原町	106	15	121

（資料：H17国勢調査）

また、各都市への所要時間及び料金では、高速バスのメリットが活かされていない状況が見受けられ、利用者獲得に向けた特典づけの可能性の検討が考えられます。

表 高速・路線バスの料金と所要時間

【路線バス】			
発	着	料金	所要時間
野上かみ	仙台駅前	1,100	62～81分
川崎	仙台駅前	1,090	56～75分
川崎	大河原駅前	950	47～51分
【高速バス】			
発	着	料金	所要時間
川崎町	県庁市役所前	1,000	46～65分

（資料：宮城交通・ミヤコーバス）

参考：高速バス・路線バスの利用実態（再掲）

●高速バス(仙台方面)

【乗降人員(人/月)】

	H22.10月	H22.11月	H22.12月	H23.1月	H23.2月
上り(仙台方面)	226	119	160	167	129
下り(川崎方面)	180	128	168	150	134
計	406	247	328	317	263

【1本当り利用人員(人/本)】

2/22までの値

	H22.10月	H22.11月	H22.12月	H23.1月	H23.2月
運行日数	31	30	31	31	22
1本当り乗降人員	2.2	1.4	1.8	1.7	2.0

2/22までの値

●路線バス(川崎線)

【利用人員(人/年)】

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
利用人員	74,100	75,244	69,900	62,384	58,554
指数	1.00	1.02	0.94	0.84	0.79

【1本当り利用人員(人/本)】

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
年間運行本数	3,412	3,412	3,412	3,293	3,293
1本当り利用人員	21.7	22.1	20.5	18.9	17.8

注：運行本数は平成23年実績(平日246日・土曜52日・日祝日67日)より概算

●路線バス(秋保線)

【利用人員(人/年)】

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
利用人員	68,409	64,800	69,900	62,700	76,200
指数	1.00	0.87	0.94	0.85	1.03

【1本当り利用人員(人/本)】

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
年間運行本数	3,040	3,040	2,794	2,794	2,496
1本当り利用人員	22.5	21.3	25.0	22.4	30.5

注：運行本数は平成23年実績(平日246日・土曜52日・日祝日67日)より概算

(資料：宮城交通 ミヤコーバス)

なお、これらの方向性は、交通事業者との調整が前提であり、現在の事業環境の維持や運行の安全性などに留意しつつ、改善に向けた要請や調整を図っていくこととします。

以上のように、町民意向である運行時間の延長や増便の要望に responding していくためには、交通事業者の協力が必要となり、利用実態としての見込みや裏づけが必要となります。

この対応として、高速・路線バスと町民バスとの接続を促す手段の導入が考えられます。

この場合、

●既存の路線バス事業者の協力による対応

●乗合タクシーなどの新たな手段による対応

が考えられますが、需要に応じた路線の柔軟性の面では、乗合タクシーなどの新たな手段による実証運行による検証が考えられます。

## ■乗合タクシーによる実証運行イメージ

導入目的	朝夕における路線バスと町民バスとの接続性と交通空白地域の改善を図り、公共交通利便性の改善と利用の増進を目的とする。
路線	本砂金（内野）⇒川崎間（路線延長：15.8km）
車両	ワゴンタクシー（定員10人）
乗車形式	基終点間フリー乗降
所要時間	約30分（表定速度35km/h）〔町民バス46分〕
発時間	内野6：30→川崎7：00（路線バス7：06→仙台駅前8：21） （仙台駅前17：50→19：03）川崎19：10→内野19：40
料金	300円 運行経費：平日20日×2万/日・台=40万円/月 運行収入：平日20日×5人/往復×300円≒6万円/月 （収支率：15%）〔町民バス（路線平均）5.5%〕

実証実験後の具体の導入にあたっては、運行経費や導入検討に対する「補助金交付要綱」など、地域住民との協働による仕組みづくりをあわせて検討していきます。

なお、高速バスの利用向上に向けて、高速バスアンド町民バスライドとして導入する方向も考えられます。

### 3 公共交通体系の強化

#### (1) スクールバスの運行

平成24年度には、統廃合により町内の小学校4校が閉校することになっています。通学時の児童の安全や父兄の負担軽減のため、児童の移動手段となるスクールバスの運行を図ります。

表 スクールバス運行規則

(目的)

第1条 この規則は、川崎町立小学校の統合により、通学環境が変わる児童並びに川崎町教育委員会（以下「委員会」という。）がそれに準じるものとして認めた児童等の通学手段を確保するため、川崎町スクールバス（以下「バス」という。）を運行し、児童の教育環境の向上に資することを目的とする。

(運行の委託)

第2条 バス運行は、委員会の所管とする。ただし、これを業者等に委託して行うことができる。

(運行の計画)

第3条 バスの運行計画は、毎年度、川崎小学校長、富岡小学校長及び対象児童の保護者等の意見を徴し、委員会が作成するものとする。

(利用対象者)

第4条 バスを利用することができる者は、以下に定める指定通学区内に居住する児童とする。

- 1) 旧本砂金小学校区（ただし、川崎町立川崎小学校に通学する児童に限る。）
- 2) 旧川内小学校区
- 3) 旧支倉小学校区
- 4) 旧前川小学校青根分校学区
- 5) その他委員会が認める者

(利用の登録等)

第5条 バスを利用することができる者は、毎年4月1日までに教育委員会に対して川崎町スクールバス利用許可申請書（様式第1号）（以下「申請書」という。）を提出しなければならない。

(許可等)

第6条 教育委員会は、前条に規定する申請書を受理したときは、バス利用の可否を決定し、川崎町スクールバス利用許可書（様式第2号）を利用申請者に対して交付するものとする。

(経費の負担)

第7条 バスを運行することにより、必要とする経費は、町が全額を負担する。

(学校長の責務)

第8条 学校長等は、バスによる通学時における事故等を防止するため、児童に対して交通安全教育をしなければならない。

(保護者の協力)

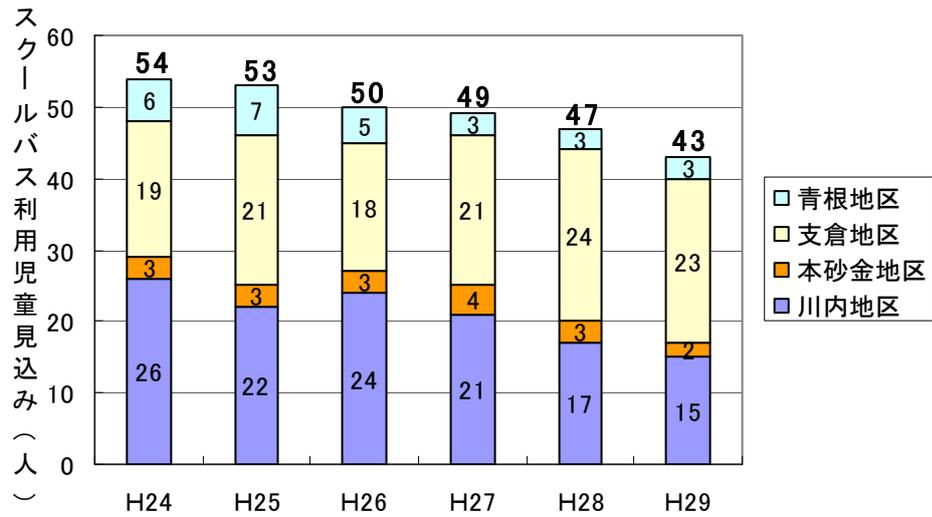
第9条 バスを利用する児童の保護者は、児童が欠席する場合、学校並びに運転手にその旨を連絡しなければならない。また、児童に対してバスの乗車及び乗降中のマナーや交通安全等の指導をしなければならない。

(委任)

第10条 この規則に定めるほか、必要な事項は委員会が別に定める。

付 則

この規則は、平成24年4月1日から施行する。



注：H24本砂金地区については希望調査後の数値。ただし、H25年度以降入学児童については、すべて川崎小学校に入学するものと仮定する。（資料：川崎町）

図 平成24年度以降スクールバス利用児童見込み（再掲）

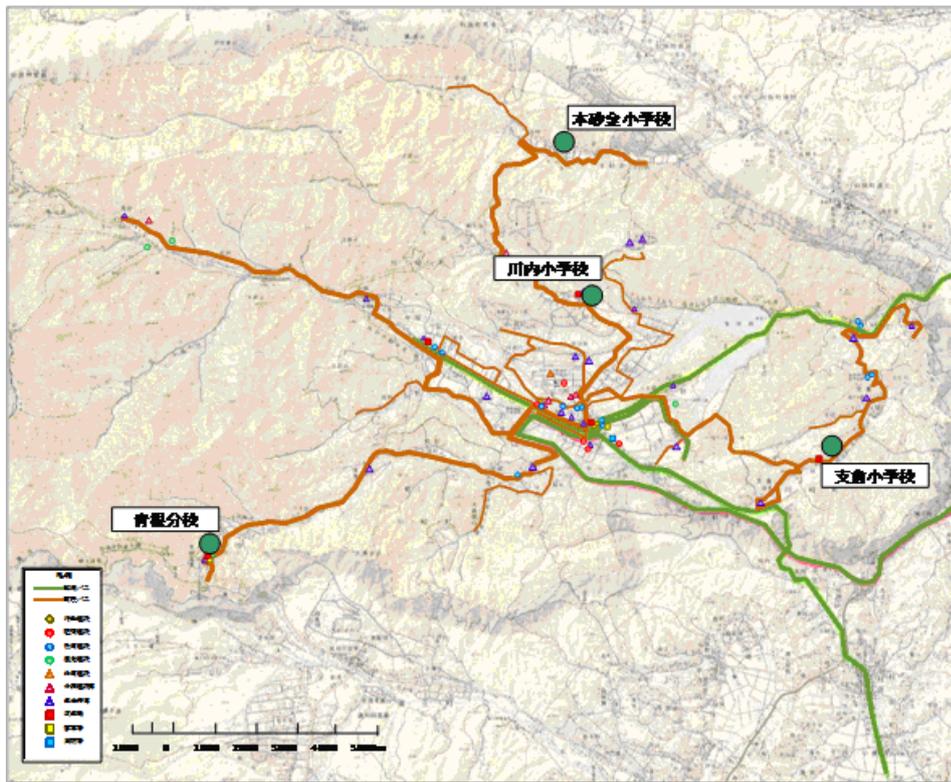


図 統廃合小学校の位置

〔川崎町スクールバス運行概要〕

1.目的

川崎町立小学校の統合により、通学環境が変わる児童の通学手段を確保するため、スクールバスを運行し、児童の教育環境の向上に資することを目的とする。

2.利用対象児童

- (1) 旧本砂金小学校区（ただし、川崎町立川崎小学校に通学する児童に限る。）
- (2) 旧川内小学校区
- (3) 旧支倉小学校区
- (4) 旧前川小学校青根分校学区

3.運行路線

- |                  |               |              |
|------------------|---------------|--------------|
| (1) 本砂金・川内～川崎小学校 | (小型バス・マイクロバス) | H24年度対象児童29人 |
| (2) 支倉～富岡小学校     | (小型バス・マイクロバス) | H24年度対象児童20人 |
| (3) 青根～前川小学校     | (ワゴン車)        | H24年度対象児童 6人 |

4. 運行本数及び時刻

- |            |    |             |              |
|------------|----|-------------|--------------|
| (1) 本砂金・川内 | 朝  | 7:20～ 7:57  |              |
|            | 帰① | 15:00～15:37 | ②16:10～16:47 |
| (2) 支倉     | 朝  | 7:30～ 7:50  |              |
|            | 帰① | 14:40～15:00 | ②15:40～16:00 |
| (3) 青根     | 朝  | 7:40～ 7:58  |              |
|            | 帰  | 16:10～16:28 |              |

5.停留所について

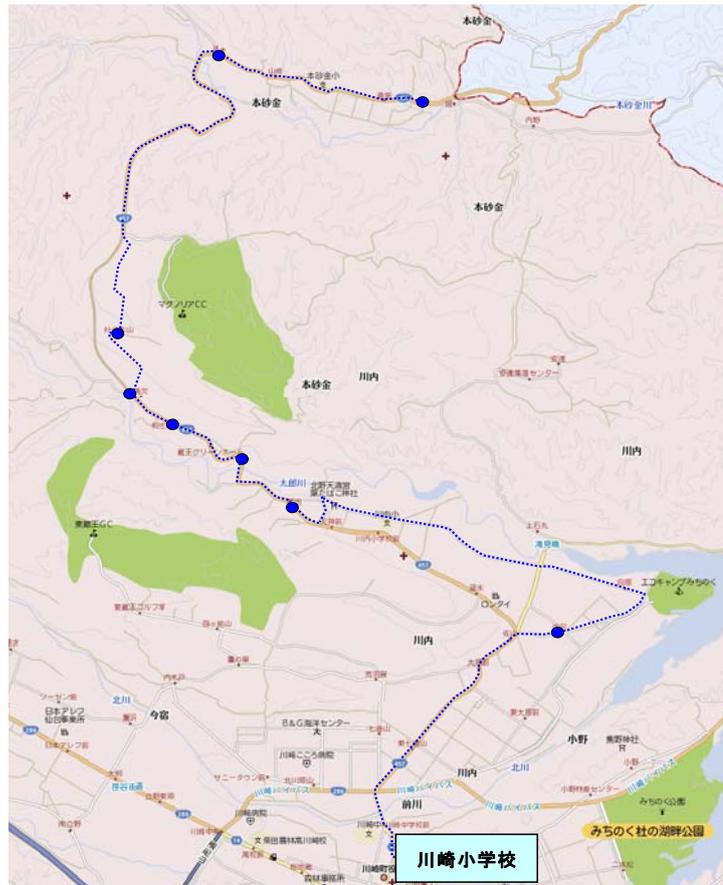
毎年、利用児童の保護者と協議し決定する。

(平成24年度の停留所については、昨年9月の懇談会により決定しています。)

- (1) 本砂金・川内 12箇所
- (2) 支倉 9箇所
- (3) 青根 4箇所 ※学校を含んだ数字です。

(資料：町教育委員会)

■本砂金・川内～川崎小学校



■支倉～富岡小学校



図 スクールバス運行路線（その1）

■青根～前川小学校



図 スクールバス運行路線（その2）

(2) 乗合タクシーの導入検討

前記したように、乗合タクシーの導入にあたっては、路線バスと町民バスの接続性や交通空白地域の利便性の向上を図るため、地域住民と協議を重ね検討していきます。

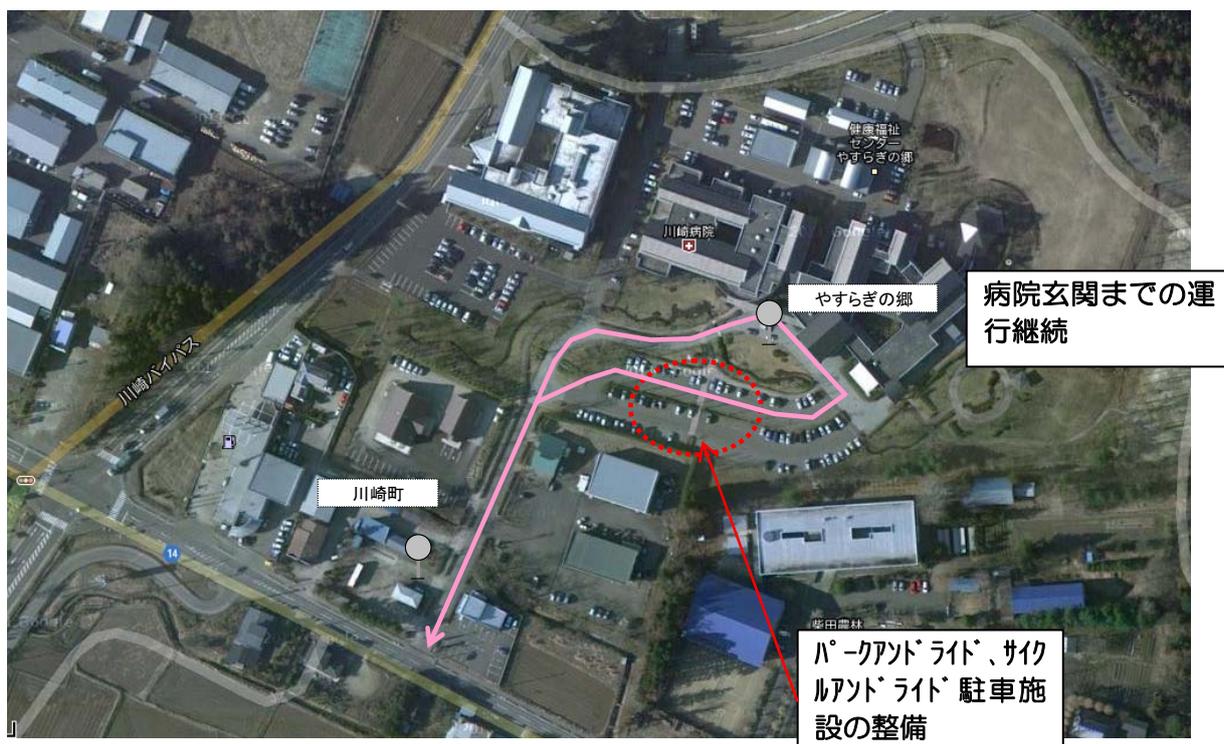
## 4 交通結節点の整備（乗り継ぎ利便性の向上と利用促進対策）

### （1）パークアンドライド用駐車場の整備

#### ①やすらぎの郷（国民健康保険川崎病院・健康福祉センター）の駐車場

路線バス・町民バスの「川崎バス停」周辺の空間をパークアンドライド用駐車場、サイクルアンドライド用駐輪場として活用し、バスの利用促進を図ります。

写真 川崎バス停・川崎病院位置

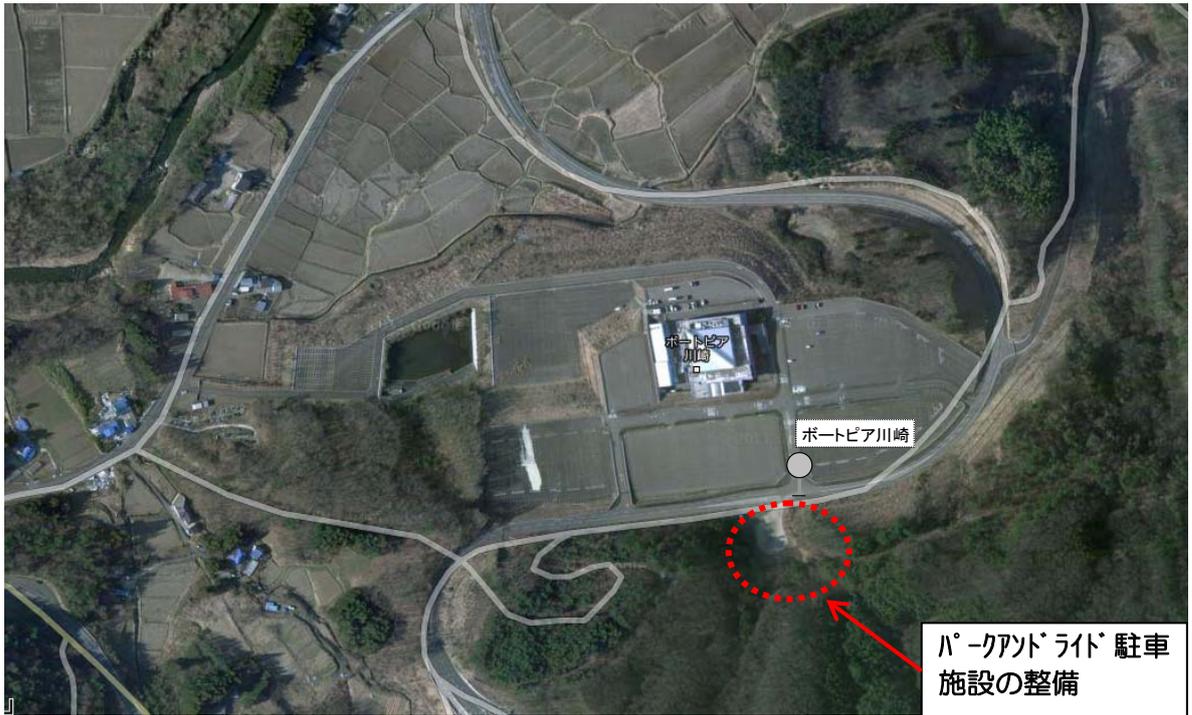


（資料：Google）

#### ②高速バス転回所（ポートピア川崎向かい）の駐車場

ポートピア川崎向かいにある高速バス転回所をパークアンドライド用駐車場として活用し、高速バスの利用促進を図ります。

写真 ポートピア川崎



(資料：Google)

## 5 町民バス運行体制の見直し

町民バスの運行や利用実績の概要は、次頁表に示すとおりです。

町民バス路線の路線特性として、大きく「地区間路線（4路線）」と「中心部・近隣路線（5路線）」に区分されます。

表 町民バスの路線特性

地区間路線	中心部・近隣路線
青根・前川線	湯坪線
笹谷・野上線	下原線
碁石・支倉線	四ヶ銘山線
本砂金・川内線	安達線
	町内循環

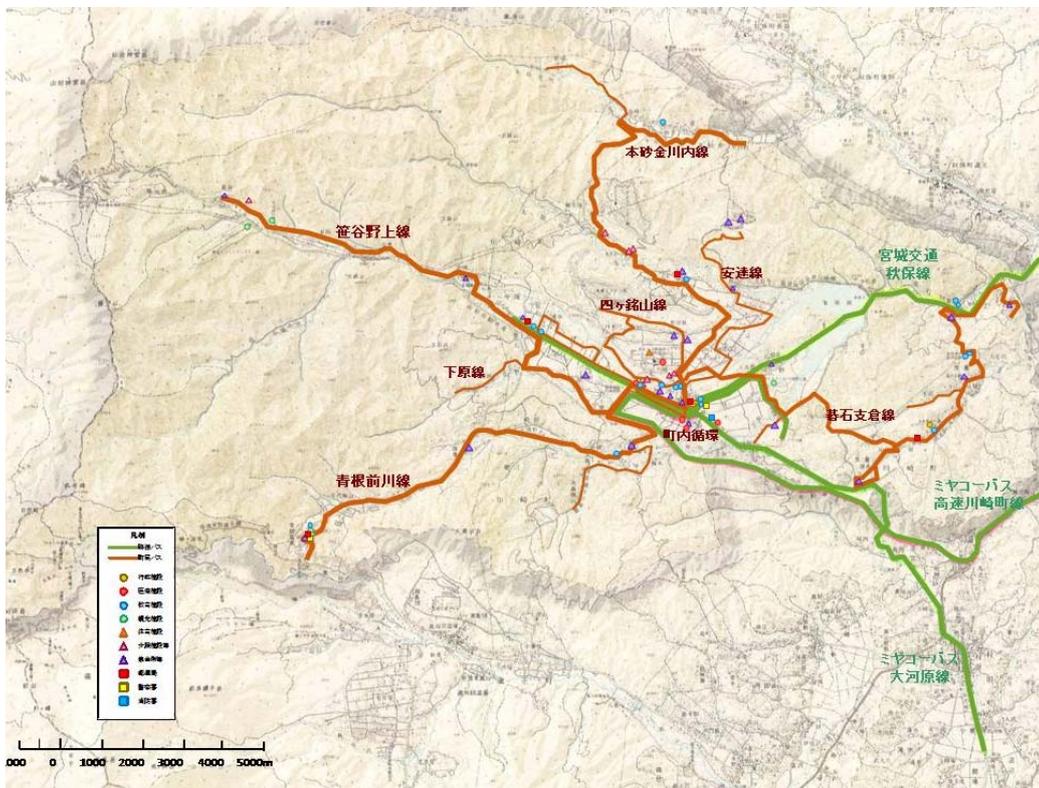


図 バス路線網図

地区間路線（4路線）の利用実態は、各地区から中心部への午前便、中心部から各地区へ向かう午後便の利用が多く、中心部への移動支援手段として機能していますが、各地区へ向かう始発便や中心部へ向かう終発便の利用は総じて少ない状況にあります。

中心部・近隣路線（5路線）は、運行日が限定されていますが、利用の傾向は地区間路線と同様な傾向がみられます。

これら路線は、「町内循環」との連携した運行がなされており、より使い勝手のよいダイヤが組まれており、平成23年10月の路線と時刻表の一部変更により、さらなる利便性の向上が図られています。

このように、町民バスは、通学者や免許を有しない高齢者等の利用を中心に、町民の日常交通手段として機能しており、また、町民アンケートにおいても路線の維持が求められています。

このため、町民バスについては、既存路線の維持を基本として、次のような対応を図っていきます。

### (1) 運行の効率化・ダイヤの見直し

利用者の少ない便のダイヤの見直し・デマンド運行の可能性、交通空白地域への延伸などの可能性を検討していきます。

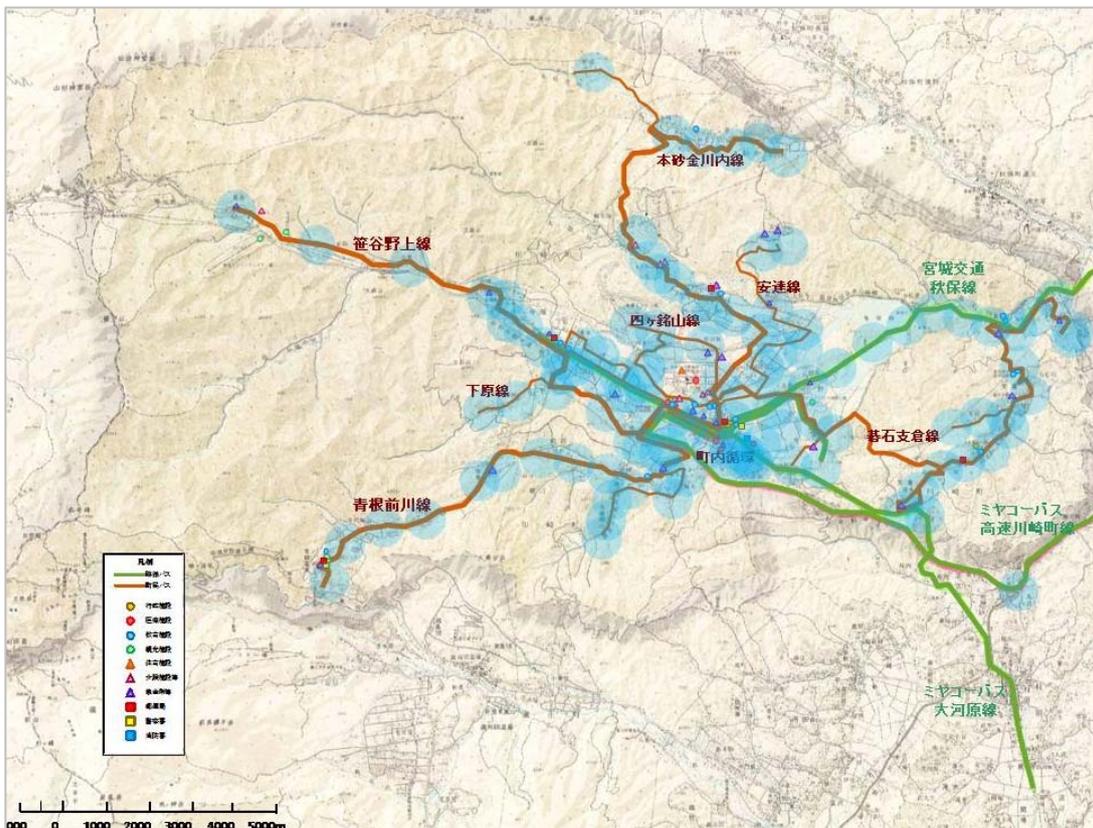


図 バス路線とバス停圏域（徒歩約10分圏500m）

一方、各路線の平均乗車人員は、平均で 6.2 人/便であり、利用者の向上と収支率の改善に向けて、輸送の安全性に配慮しつつ、運行ダイヤのさらなる見直しや路線バスとの乗り継ぎ利便性の改善などを検討していきます。

○平成 22 年度 運行費 : 32,585 千円  
乗車人員計 : 55,605 人  
乗車人員 1 人当り運行費 : 586 円/人

表 各路線の便当たり乗車人員の推定（平成 22 年度）

	年間運行本数	年間乗車人員	便当り人員	運行日
笹谷・野上線	1,976	9,353	4.7	月～金
基石・支倉線	2,223	16,647	7.5	月～金
青根・前川線	1,976	12,755	6.5	月～金
本砂金・川内線	1,976	11,536	5.8	月～金
下原線	200	630	3.2	金
湯坪線	200	650	3.3	火
安達線	200	601	3.0	木
四ヶ銘山線	100	819	8.2	水
町内循環	100	2,276	22.8	水
計	8,951	55,267	6.2	

注：便当り人員＝年間乗車人員÷年間運行本数（年間運行日と便数より推定）

## （2）乗車料金の見直し

平成 24 年度から 4 小学校が統廃合することにより、町ではスクールバスを無料運行するため、町民バスの乗車料金についても、長期的に継続運行ができる料金体制を見直しすることとします。

表 各路線の無料乗車人員の状況（平成 22 年度）

	乗車人数						計
	笹谷・野上線	基石・支倉線	青根・前川線	本砂金・川内線	湯坪線 他		
乗車人員(人)	9,353	16,647	12,755	11,536	5,336		55,627
うち無料(人)	7,360	9,908	10,835	9,734	5,128		42,965
無料構成比	78.7%	59.5%	84.9%	84.4%	96.1%		77.2%

〔参考：長期総合計画における目標指標（町民バスの乗車数年間 7 万人）への対応〕

○平成 22 年度乗車人員 : 55,267 人/年  
○目標とする乗車人員 : 70,000 人/年  
○1 日当たりの利用者増 : 59 人/日（増加乗車人員 14,733 ÷ 平日 248 日）  
○町民バス 1 路線当たり : 6.6 人/日

表 かわさき町民バス乗車料金見直し内容

**1 現行の料金体制**

**【普通乗車料金：1路線1回につき】**

70歳以上	一般	小・中学生	小学生未満	精神・知的・身体障害者
無料	200円	100円	無料	無料

**【回数乗車券】**

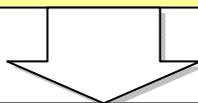
11回の乗車につき、普通乗車券10回分の額

**【定期乗車券】**

定期乗車券	1ヶ月	一般	5,600円	乗車料金×40回×0.7
		小・中学生	2,800円	乗車料金×40回×0.7/2
	2ヶ月	一般	10,080円	1ヶ月定期乗車券×2ヶ月×0.9
		小・中学生	5,040円	1ヶ月定期乗車券×2ヶ月×0.9/2
	3ヶ月	一般	13,440円	1ヶ月定期乗車券×3ヶ月×0.8
		小・中学生	6,720円	1ヶ月定期乗車券×3ヶ月×0.8/2

**【減免対象者】**

① 障がい者（身体障がい者手帳及び療育手帳等を交付されている者）	免除
② 満70歳以上の町民	免除
③ 未就学児	免除
④ 特に町長が必要と認めるもの	



**2 改正後の料金体制**

**【普通乗車料金：1路線1回につき】**

70歳以上	一般	小・中学生	小学生未満	精神・知的・身体障害者
100円	100円	無料	無料	無料

**【回数乗車券】**

11回の乗車につき、普通乗車券10回分の額

**【定期乗車券】**

定期乗車券 (普通分)	1ヶ月	2,800円	乗車料金×40回×0.7
	2ヶ月	5,040円	1ヶ月定期乗車券×2ヶ月×0.9
	3ヶ月	6,720円	1ヶ月定期乗車券×3ヶ月×0.8
定期乗車券 (高齢者分)	3ヶ月	3,200円	乗車料金×40回×3ヶ月×0.8/3
	6ヶ月	4,480円	3ヶ月定期乗車券×2×0.7
	12ヶ月	7,680円	3ヶ月定期乗車券×4×0.6

**【減免対象】**

① 障がい者（身体障がい者手帳及び療育手帳等を交付されている者）	免除
② 中学生以下	免除
③ 70歳以上運転免許自主返納者（1年間限定）	免除
④ 特に町長が必要と認めるもの	

表 町民バス路線の現状と利用実態（地区間幹線）

路線	バス路線の現状と利用実態	便別利用状況																						
1 青根・前川線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「やすらぎの郷」と「青根温泉」を結ぶ町の南部に対する路線。月曜～金曜運行、1日4往復、全8便運行。4便・5便は中西・大森経由。2・4・6便は「町内循環」に接続。</li> <li>・平成22年度12,733人/年（利用最大16,007人/年（H19））</li> <li>・青根・前川地区からの中心地利用が中心。（午前に青根温泉発、午後中心地発の3・4・5便の利用が多い）</li> <li>・無料乗車率85%。</li> </ul>	<table border="1"> <caption>便別利用状況 (青根・前川線)</caption> <tr><th>便</th><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td></tr> <tr><th>利用人数</th><td>269</td><td>2736</td><td>718</td><td>3306</td><td>2864</td><td>1349</td><td>1474</td><td>39</td></tr> </table>	便	1	2	3	4	5	6	7	8	利用人数	269	2736	718	3306	2864	1349	1474	39				
便	1	2	3	4	5	6	7	8																
利用人数	269	2736	718	3306	2864	1349	1474	39																
2 笹谷・野上線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「やすらぎの郷」と「笹谷地区」を結ぶ町の西部に対する路線。月曜～金曜運行、1日4往復、全8便運行。8便を除き「町内循環」に接続。</li> <li>・平成22年度9,353人/年（利用最大16,722人/年（H15））</li> <li>・笹谷地区からの中心地利用が中心。（午前に笹谷発、午後中心地発の2・4・5便の利用が多い）</li> <li>・無料乗車率79%。</li> </ul>	<table border="1"> <caption>便別利用状況 (笹谷・野上線)</caption> <tr><th>便</th><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td></tr> <tr><th>利用人数</th><td>84</td><td>2293</td><td>61</td><td>3026</td><td>2209</td><td>278</td><td>1352</td><td>50</td></tr> </table>	便	1	2	3	4	5	6	7	8	利用人数	84	2293	61	3026	2209	278	1352	50				
便	1	2	3	4	5	6	7	8																
利用人数	84	2293	61	3026	2209	278	1352	50																
3 碁石・支倉線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「やすらぎの郷」と「支倉地区」を結ぶ町の東部に対する路線。月曜～金曜運行、1日4.5往復、全10便運行（1便回送）。</li> <li>・平成22年度16,647人/年（利用最大25,014人/年（H17））</li> <li>・支倉地区からの中心地利用が中心。（午前に支倉発、午後中心地発の2・4・5・7便の利用が多い）</li> <li>・無料乗車率60%。</li> </ul>	<table border="1"> <caption>便別利用状況 (碁石・支倉線)</caption> <tr><th>便</th><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td></tr> <tr><th>利用人数</th><td>588</td><td>5628</td><td>0</td><td>2248</td><td>2564</td><td>477</td><td>4130</td><td>340</td><td>542</td><td>130</td></tr> </table>	便	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	利用人数	588	5628	0	2248	2564	477	4130	340	542	130
便	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10														
利用人数	588	5628	0	2248	2564	477	4130	340	542	130														
4 本砂金・川内線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「やすらぎの郷」と「本砂金地区」を結ぶ町の北部に対する路線。月曜～金曜運行、1日4往復、全8便運行。4便・5便は栢原経由。</li> <li>・平成22年度11,536人/年（利用最大16,199人/年（H14））</li> <li>・本砂金地区からの中心地利用が中心。（午前に本砂金発、午後中心地発の2・4・5便の利用が多い）</li> <li>・無料乗車率84%。</li> </ul>	<table border="1"> <caption>便別利用状況 (本砂金・川内線)</caption> <tr><th>便</th><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td></tr> <tr><th>利用人数</th><td>75</td><td>3200</td><td>27</td><td>3194</td><td>2720</td><td>481</td><td>1835</td><td>21</td></tr> </table>	便	1	2	3	4	5	6	7	8	利用人数	75	3200	27	3194	2720	481	1835	21				
便	1	2	3	4	5	6	7	8																
利用人数	75	3200	27	3194	2720	481	1835	21																

表 町民バス路線の現状と利用実態（中心部・近隣路線）

路線	バス路線の現状と利用実態	便別利用状況										
5 湯坪線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「やすらぎの郷」と「湯坪地区」を結ぶ町の西部、笹谷街道沿いの集落等に対する路線。火曜運行、1日2往復、全4便運行、全便「町内循環」に接続。</li> <li>・平成22年度650人/年。</li> <li>・午前に湯坪発、午後中心地発の2・3便の利用が多い)</li> <li>・無料乗車率99%。</li> </ul>	<table border="1"> <tr><th>便数</th><td>1便</td><td>2便</td><td>3便</td><td>4便</td></tr> <tr><th>利用人数</th><td>0</td><td>276</td><td>374</td><td>0</td></tr> </table>	便数	1便	2便	3便	4便	利用人数	0	276	374	0
便数	1便	2便	3便	4便								
利用人数	0	276	374	0								
6 下原線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「やすらぎの郷」と「下原地区」を結ぶ町の西部、笹谷街道沿いの集落等に対する路線。金曜運行、1日2往復、全4便運行、全便「町内循環」に接続。</li> <li>・平成22年度630人/年。</li> <li>・午前に川崎町発で川崎町へ戻る1・2便の利用が多い)</li> <li>・無料乗車率99%。</li> </ul>	<table border="1"> <tr><th>便数</th><td>1便</td><td>2便</td><td>3便</td><td>4便</td></tr> <tr><th>利用人数</th><td>269</td><td>361</td><td>0</td><td>0</td></tr> </table>	便数	1便	2便	3便	4便	利用人数	269	361	0	0
便数	1便	2便	3便	4便								
利用人数	269	361	0	0								
7 四ヶ銘山線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「やすらぎの郷」と「川内（四ヶ銘山）地区」を結ぶ町の中心部の北側、川内地区の集落等に対する路線。水曜運行、1日1往復、全2便運行、1便「町内循環」に接続。</li> <li>・平成22年度819人/年。</li> <li>・午前に川崎町発で川崎町へ戻る1便の利用が多い)</li> <li>・無料乗車率79%。</li> </ul>	<table border="1"> <tr><th>便数</th><td>1便</td><td>2便</td></tr> <tr><th>利用人数</th><td>426</td><td>393</td></tr> </table>	便数	1便	2便	利用人数	426	393				
便数	1便	2便										
利用人数	426	393										
8 安達線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「やすらぎの郷」と「安達地区」を結ぶ釜房湖北側の集落等に対する路線。木曜運行、1日2往復、全4便運行、2便「町内循環」に接続。</li> <li>・平成22年度601人/年。</li> <li>・午前に安達発で午後中心地発の2・3便の利用が多い)</li> <li>・無料乗車率99%。</li> </ul>	<table border="1"> <tr><th>便数</th><td>1便</td><td>2便</td><td>3便</td><td>4便</td></tr> <tr><th>利用人数</th><td>0</td><td>301</td><td>300</td><td>0</td></tr> </table>	便数	1便	2便	3便	4便	利用人数	0	301	300	0
便数	1便	2便	3便	4便								
利用人数	0	301	300	0								
9 町内循環	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町中心部を循環する路線。町内の移動支援とともに、他路線との接続による利便性を提供。水曜運行。1日2循環。全2便運行。他の路線との接続あり。</li> <li>・平成22年度2,636人/年。</li> <li>・他路線との接続との関係で、各便とも利用が多い)</li> <li>・無料乗車率95%。</li> </ul>	<table border="1"> <tr><th>便数</th><td>1便</td><td>2便</td></tr> <tr><th>利用人数</th><td>1511</td><td>1125</td></tr> </table>	便数	1便	2便	利用人数	1511	1125				
便数	1便	2便										
利用人数	1511	1125										

## 6 利用しやすさ・わかりやすさ（利用者促進対策）

### （1）主要バス停の待合環境の改善

町民バス路線の起終点バス停では、バス利用者の利便性や快適性の向上に向けて、待合環境の改善を図ります。

### （2）町民バスの更新

町民バスで、更新車両を導入する場合は、高齢者の着席による利用や安全な乗り降りを可能とするよう、引き続き車両の改造を含めた対応を図っていきます。

### （3）公共交通ガイドブックの作成・配布

町内の公共交通の路線図、時刻表、運賃、乗り継ぎ案内、周辺施設案内等をまとめた「川崎町公共交通ガイドブック」を作成し、公共交通の利用促進を図ります。

## 第4章 事業の展開と推進体制

### 1 川崎町地域公共交通総合連携事業の構成

計画における方向性や事業の体系を踏まえ、本地域における公共交通総合連携事業の構成を次のように方向づけます。

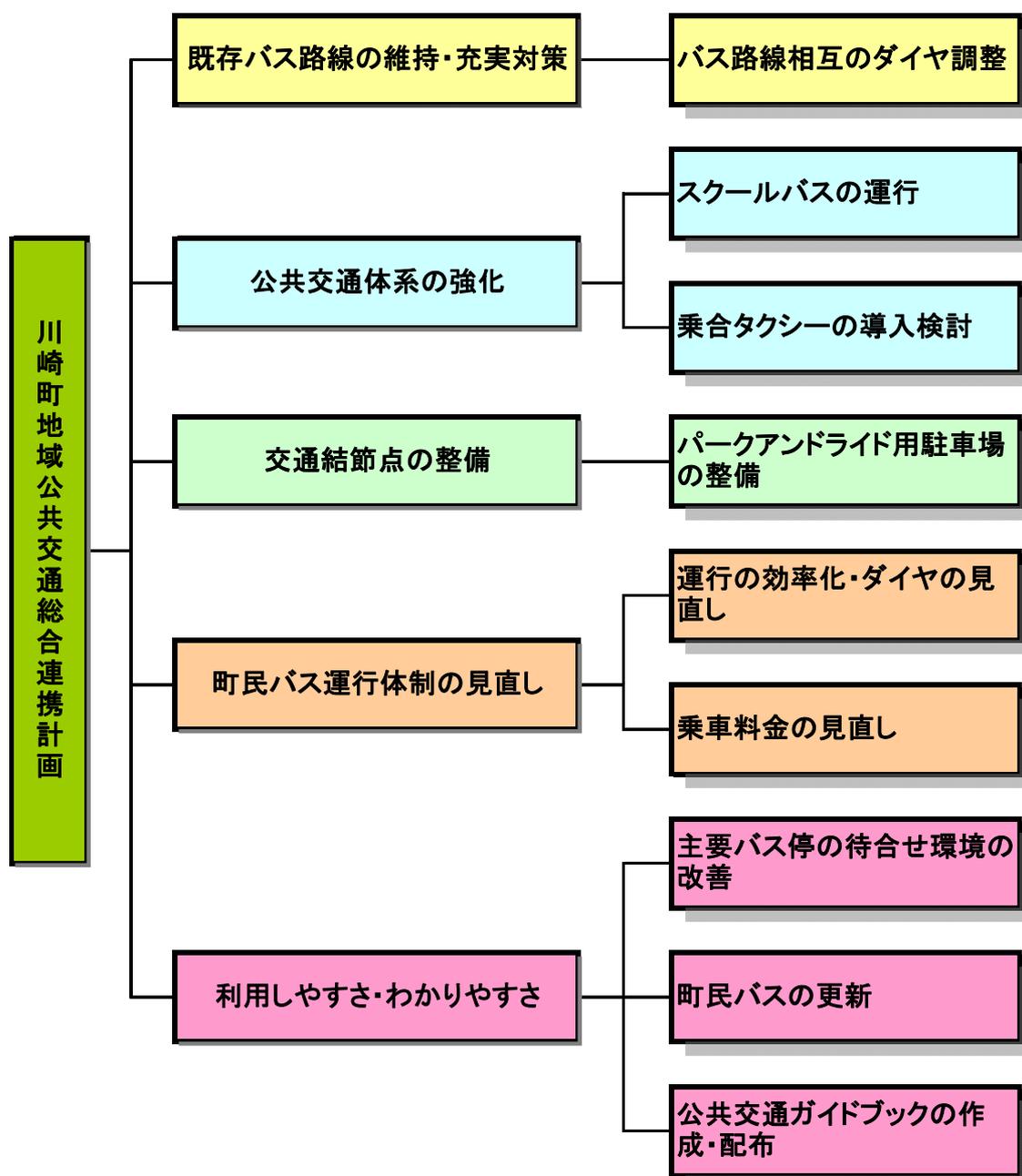


図 川崎町地域公共交通総合連携事業の構成

以上の事業をつうじて、次のような地域公共交通体系の確立を図っていきます。

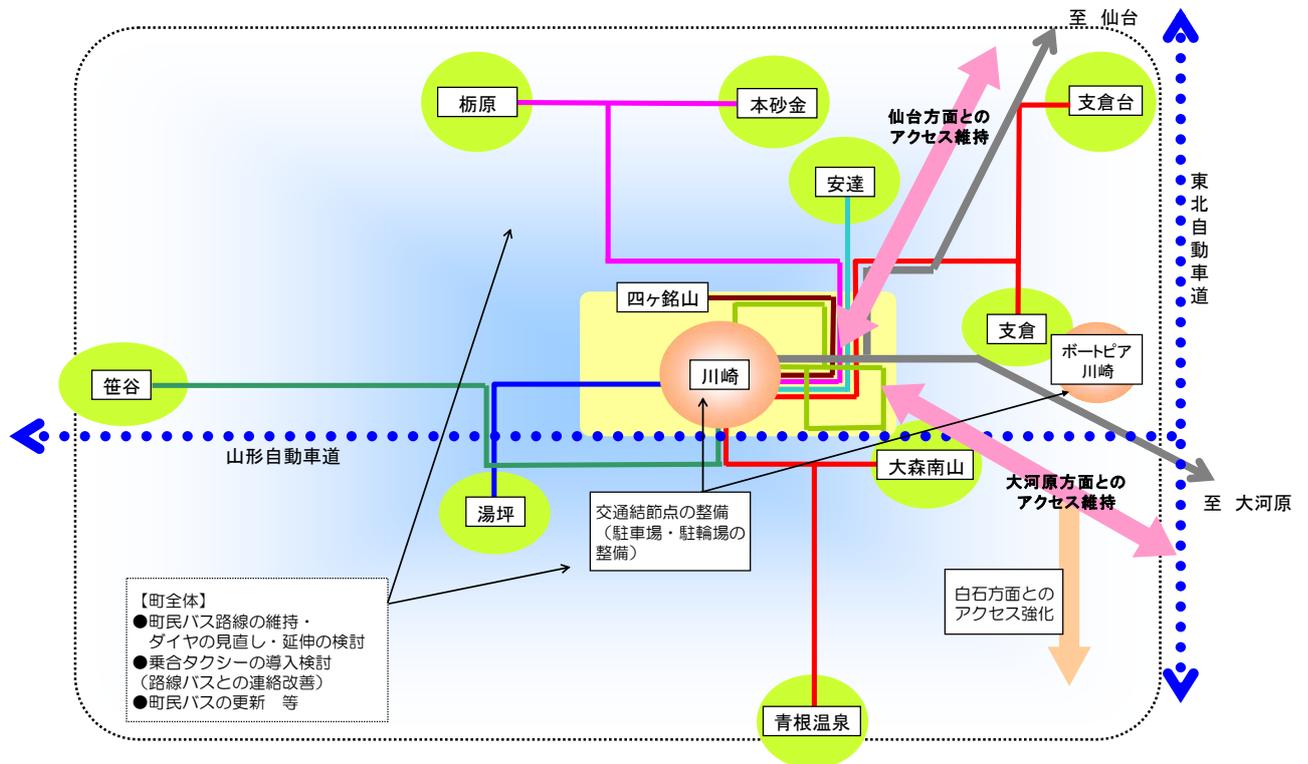


図 川崎地域公共交通体系像

## 2 推進体制

持続可能な地域公共交通を維持・確立していくためには、交通事業者や行政だけでなく、町民や企業と協働していく必要があります。

各事業や施策を着実に実施し、方針や目標を達成するためには、PDCA サイクルを活用し、関係者の協働による推進体制を整えることも必要となります。

なお、次年度以降の事業計画や事業の実施、その評価などについては、「川崎町地域公共交通会議」を中心に行っていきます。

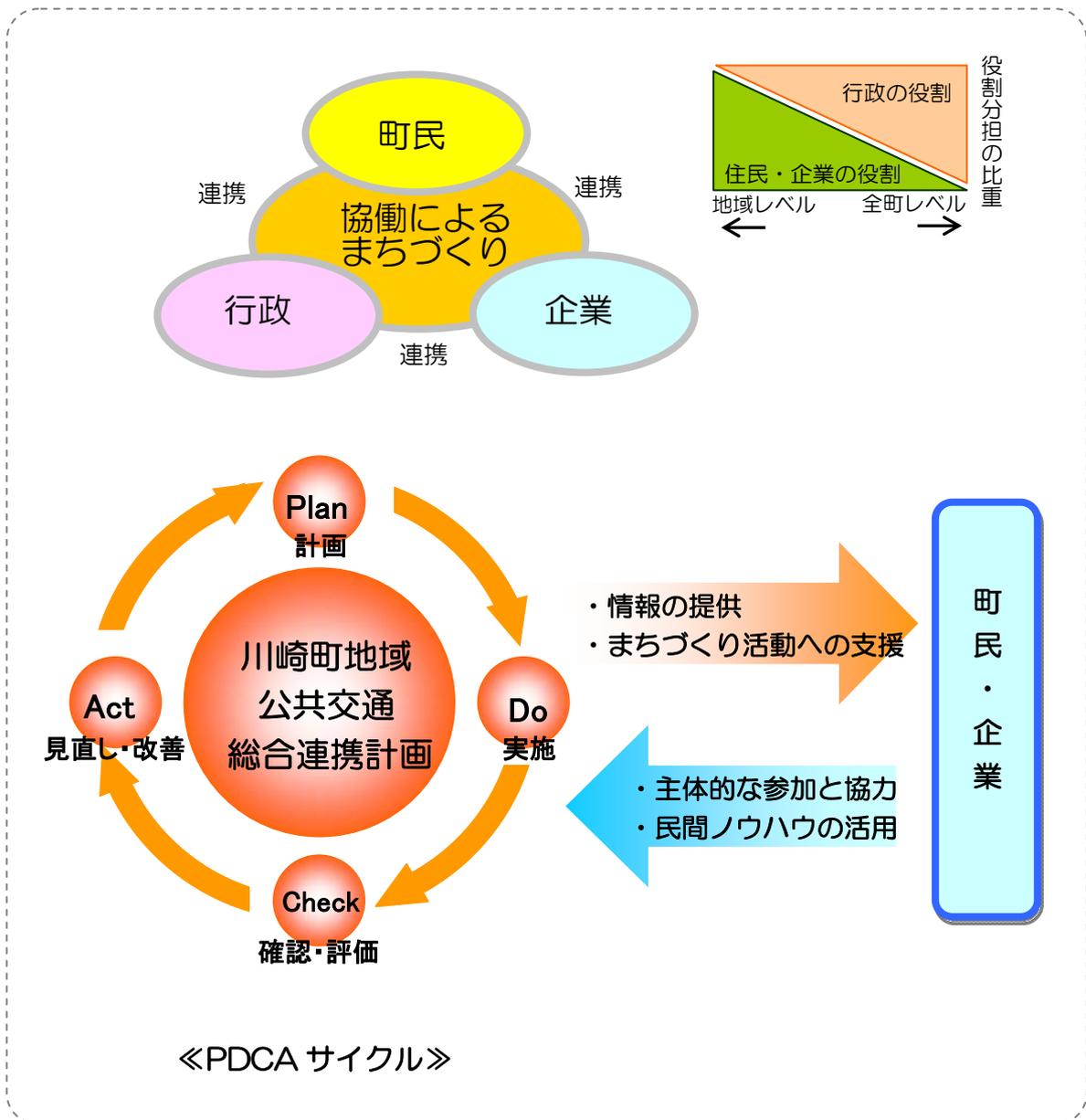


図 協働による連携と役割分担、事業推進イメージ

## 3 事業スケジュール

本計画に係る事業については、以下のスケジュールに基づき進めていきます。

表 川崎地域公共交通総合連携計画の事業スケジュール

事業	施策	事業主体	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成27 年度以降
既存バス路線の維持・充実対策	バス路線相互のダイヤ調整	交通事業者	ダイヤ改正時調整	ダイヤ改正時調整	ダイヤ改正時調整	ダイヤ改正時調整
公共交通体系の強化	スクールバスの運行	川崎町	4月1日より運行			
	乗合タクシーの導入検討	川崎町 タクシー事業者			導入検討	
交通結節点の整備	パークアンドライド用駐車場の整備	川崎町 交通事業者	整備検討			
町民バス運行体制の見直し	運行の効率化・ダイヤの見直し	川崎町 交通事業者			4～9月運行ルート等見直し	
	乗車料金の見直し	川崎町	4月1日より改定			
利用しやすさ・わかりやすさ	主要バス停の待合せ環境の改善	川崎町	整備検討			
	町民バスの更新	川崎町	9月1台更新			随時、更新予定
	公共交通ガイドブックの作成・更新	川崎町	作成検討			

## 第5章 公共交通に関する町民意識

### 1 町民アンケート調査の実施概要

#### ① 目的

「川崎町地域公共交通総合連携計画」の策定にあたり、町民の移動の実態やこれからの交通施策に対する意向などを把握することを目的としました。

#### ② 調査対象

平成23年3月の住民基本台帳をもとに16歳（高校生）以上の町民から、無作為に抽出した1,000人の方を対象に実施しました。

#### ③ 調査内容

○回答者の属性：性別・年齢・職業・居住地・勤務地（通学地）・居住年数・免許の有無・自動車（バイク）所有の有無

○日常よく利用される交通機関の利用状況などについて

- ・通勤・通学目的：利用交通手段・出発時間・所要時間・乗車鉄道駅
- ・買物目的：買物先・利用交通手段・利用回数・出発時間・所要時間
- ・私事・通院目的：外出先・利用交通手段・利用回数・出発時間・所要時間
- ・役場周辺の利用：利用目的・利用交通手段・利用回数・出発時間・所要時間

○町内の公共交通機関（路線バス・町民バス）について

- ・路線バスについて：利用にあたって不便と感じる事項・路線バスに求める事項・路線バス停までの移動時間として許容できる範囲
- ・町民バスについて：利用にあたって不便と感じる事項・路線バスに求める事項・町民バス停までの移動時間として許容できる範囲・町民バスを中心とする公共交通維持のための負担について

○町内の今後の公共交通政策について

- ・公共交通機関の充実や民間の交通事業ではカバーできない地域（「交通空白地域」）の生活交通対策について、大切と思われる事項について

○自由意見

#### ④ 調査票回収状況

○配布数：1,000票

○回収数：482票（回収率：48.2%）

## 2 町民アンケートの結果概要

### ① 回答者の属性

#### 【性別】

・全体：n=369 男女約半数

・バス利用回答者：n=65 女性が7割

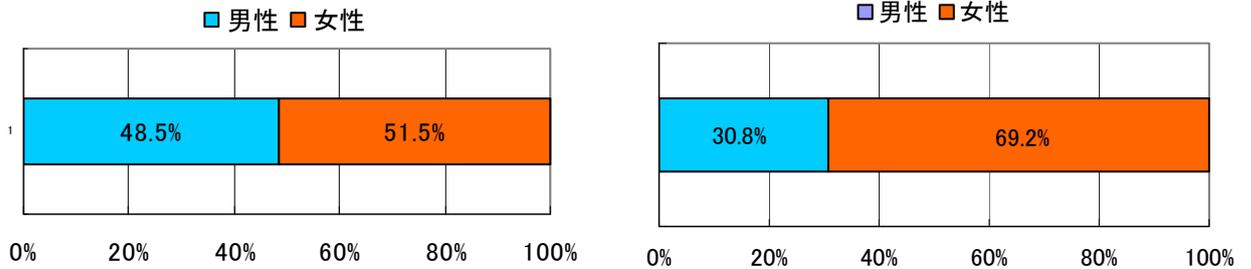
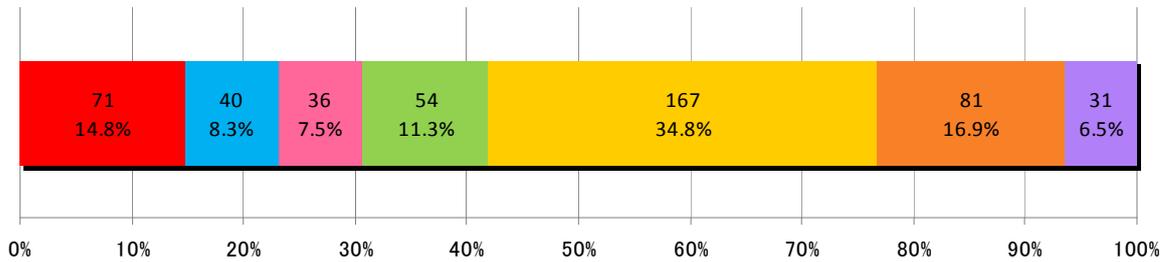


図 回答者の性別

#### 【年齢】

・全体：n=480 最も回答率が高いのは50～64歳代

■ 16～19歳 ■ 20～29歳 ■ 30～39歳 ■ 40～49歳 ■ 50～64歳 ■ 65～74歳 ■ 75歳以上



・バス利用回答者：n=77 19歳未満の学生が約半数

■ 16～19歳 ■ 20～29歳 ■ 30～39歳 ■ 40～49歳 ■ 50～64歳 ■ 65～74歳 ■ 75歳以上

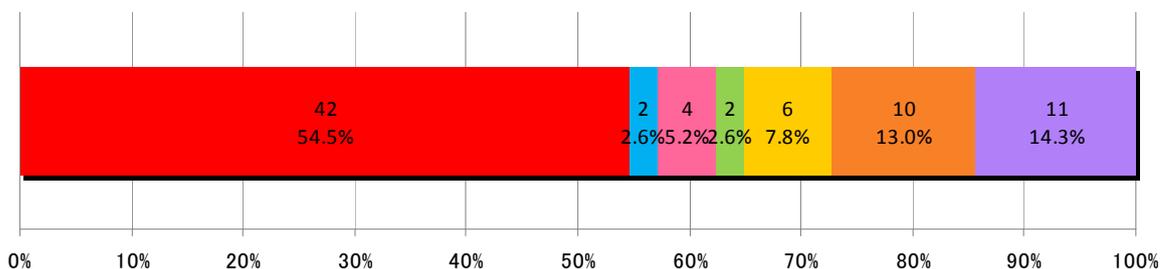
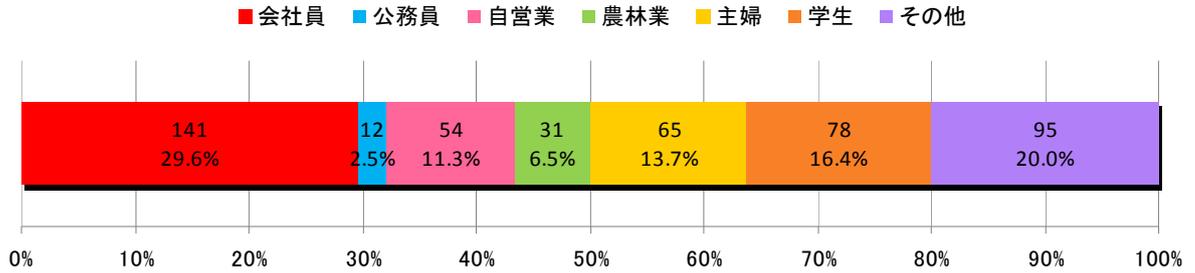


図 回答者の年齢

【職業】

・全体：n=476 会社員（29.6%）が最も多く、次いでその他（20.0%）



・バス利用回答者：n=76 学生（57.9%）が最も多く、次いでその他（14.5%）

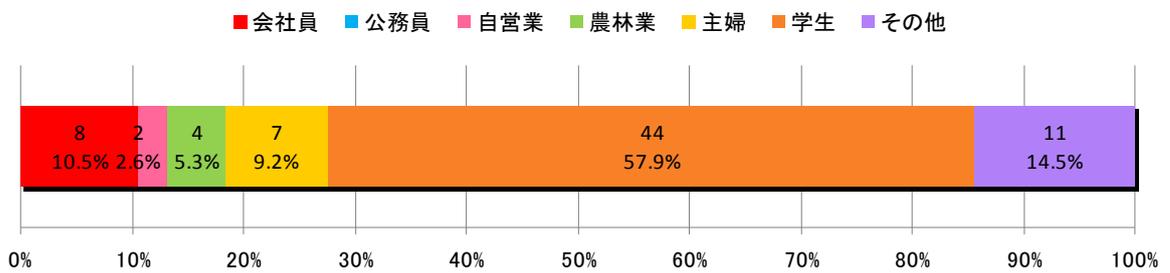
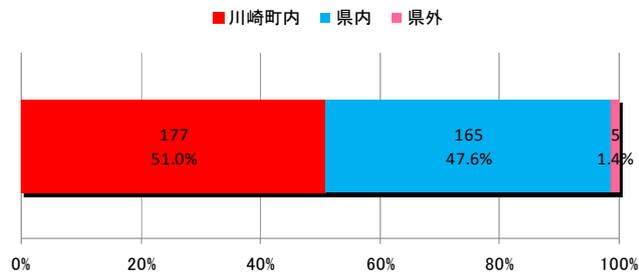


図 回答者の職業

【勤務地・通学地】

・全体：n=347 川崎町内、県内それぞれ半数



・バス利用回答者：n=57 川崎町内約3割、県内約7割

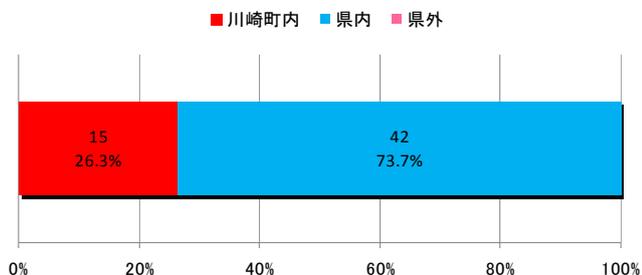
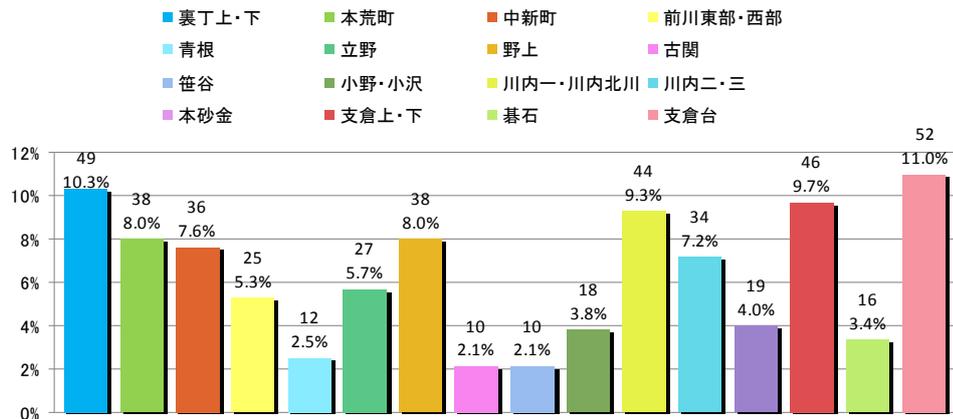


図 回答者の勤務地・通学地

【居住地】

・全体：n=474 支倉台（11.0%）、次いで、裏丁上下（10.3%）、支倉上下（9.7%）



・バス利用回答者：n=76 本荒町（13.2%）、次いで、川内一・川内北川（10.5%）、支倉上下（10.5%）

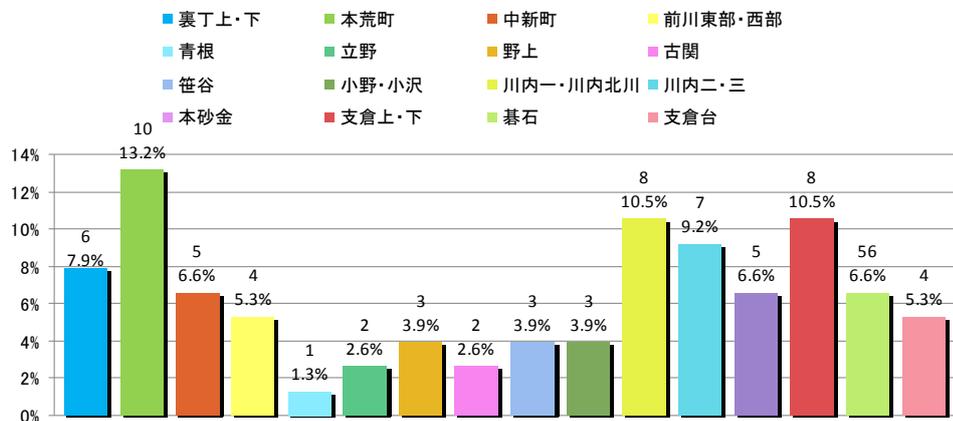
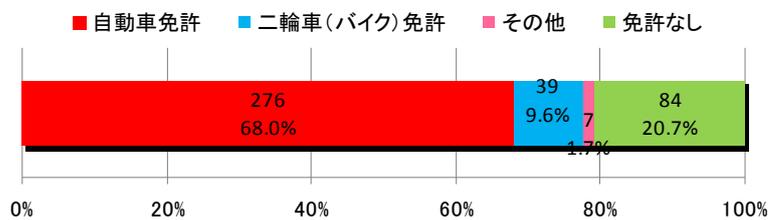


図 回答者の居住地

【免許保有】

・全体：n=406 二輪車（バイク）を含め77.6%



・バス利用回答者：n=58 免許なし77.6%

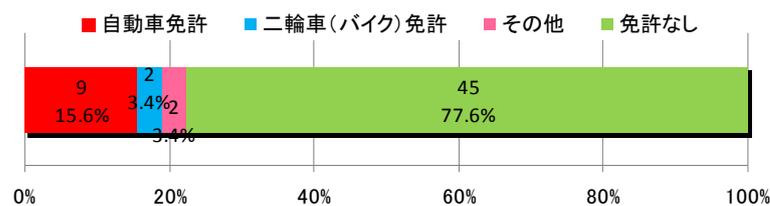
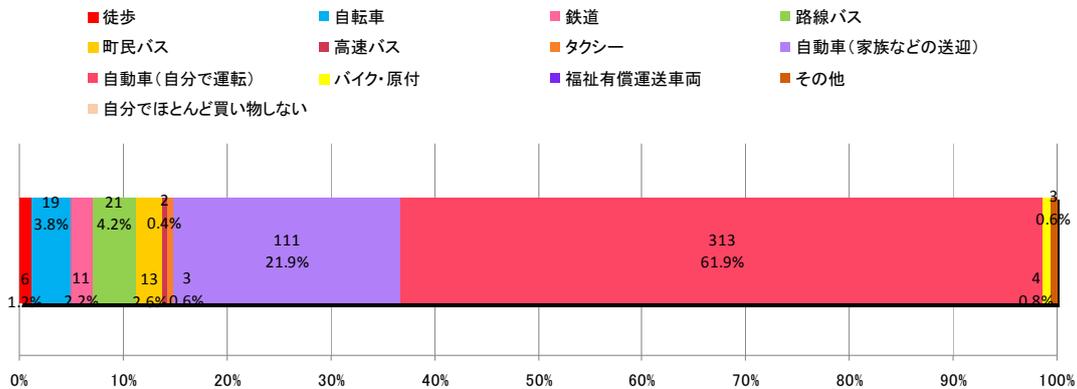


図 回答者の免許保有状況

② 町民の日常行動の状況と利用される交通機関の状況など

【通勤通学の手段構成】

・全体：n=506 家族などの送迎を含め、自動車利用が殆ど（83.8%）



・バス利用回答者：n=166 徒歩及び路線・町民バスが自動車利用を代替

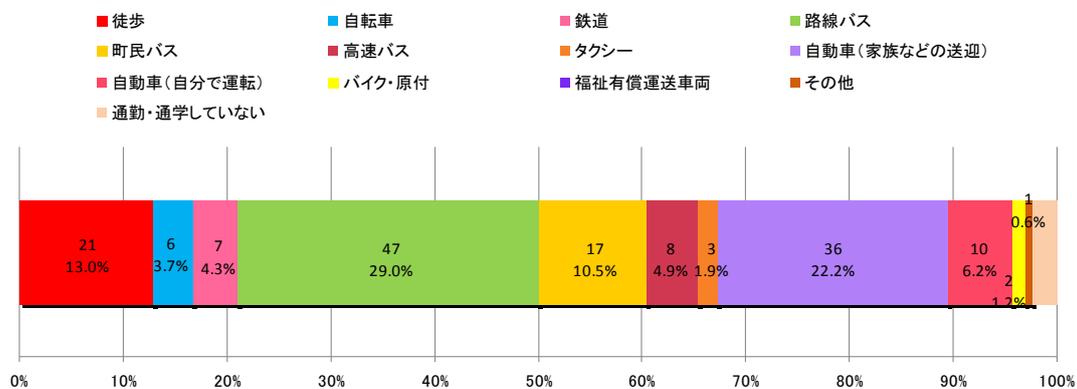
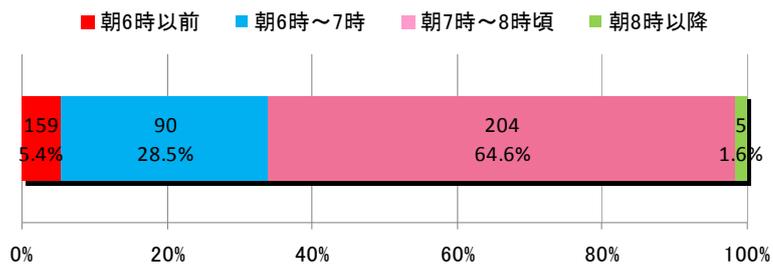


図 通勤・通学先までの利用交通手段

【通勤通学の出発時間】

・全体：n=483 7時～8時（64.6%）



・バス利用回答者：n=56 6時～7時（50.0%）、全体に比べ出発時間は早めの傾向

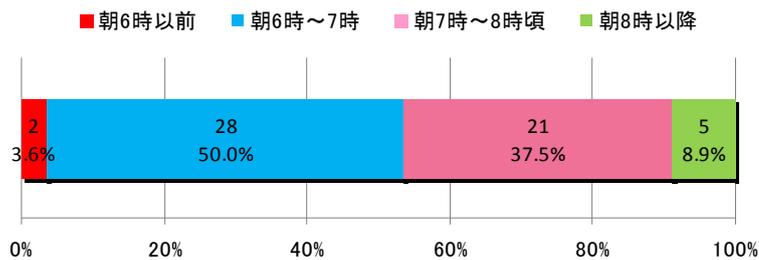
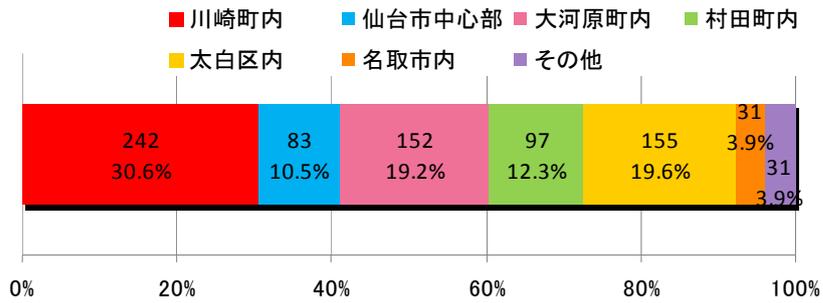


図 通勤・通学先への出発時間

【買物先】

・全体：n=791 川崎町内（30.6%）、次いで太白区内（19.6%）



・バス利用回答者：n=119 川崎町内（32.8%）、次いで仙台市中心部（22.7%）

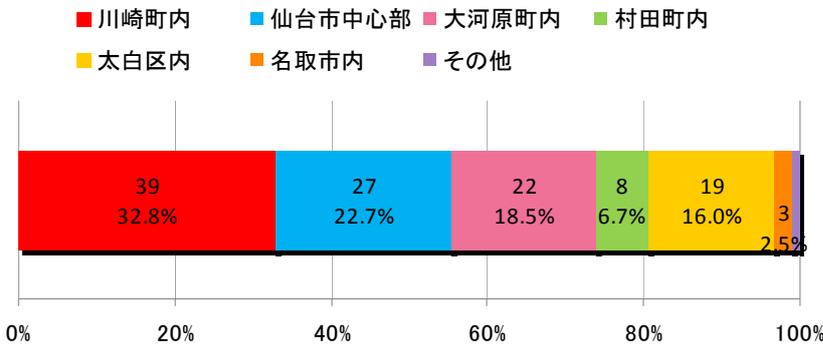
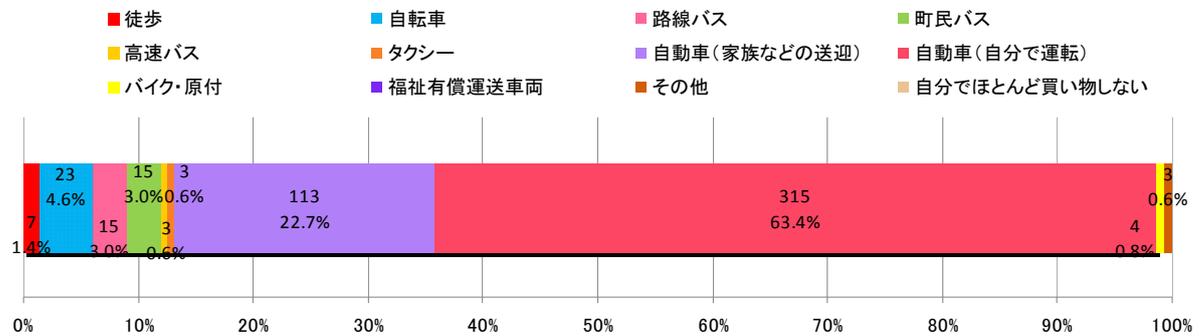


図 買物先

【買物先への代表交通手段】

・全体：n=497 自動車利用が殆ど（86.1%）



・バス利用回答者：n=96 路線・町民バスに加え、福祉有償車両が自動車を代替

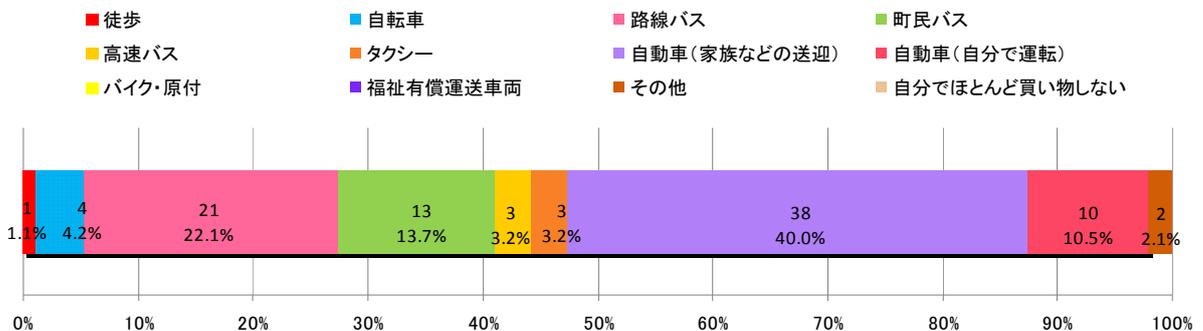
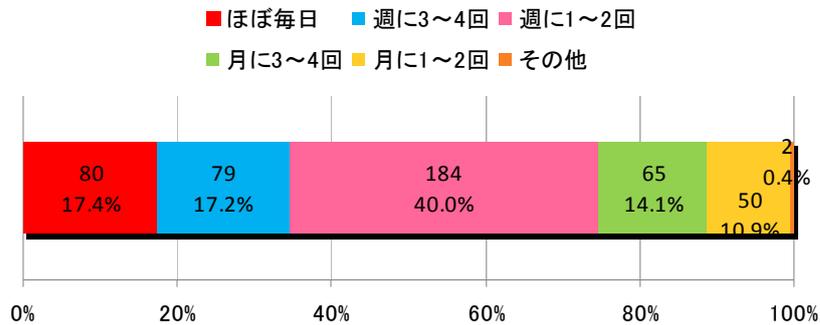


図 買物先への代表交通手段

【買物回数】

・全体：n=460 週に1～2回が多く（40.0%）、次いでほぼ毎日（17.4%）



・バス利用回答者：n=72 週に1～2回が多く、次いで月に1～2回（23.6%）

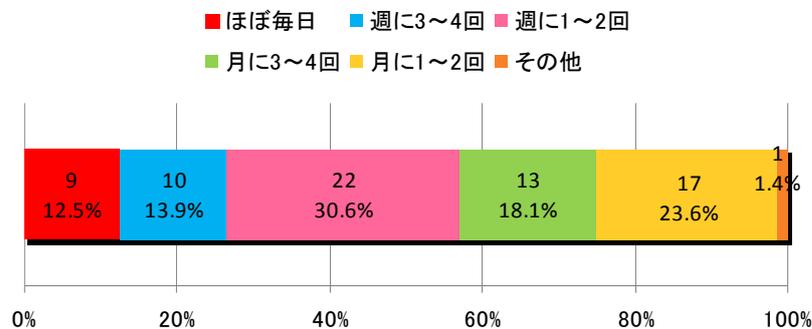
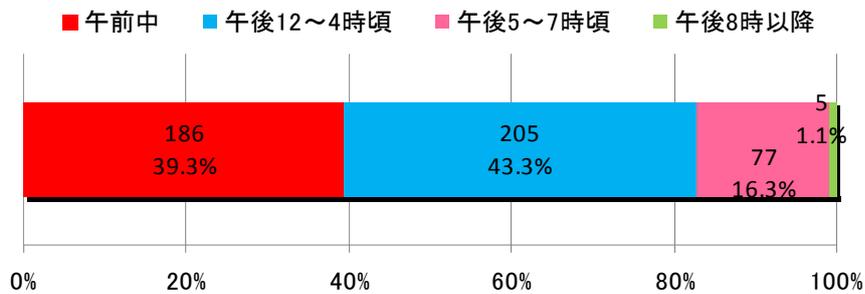


図 買物回数

【買物への出発時間】

・全体：n=473 午前中から午後4時頃が大半



・バス利用回答者：n=72 午前中が中心で、出発時間は全体に比べやや早めの傾向

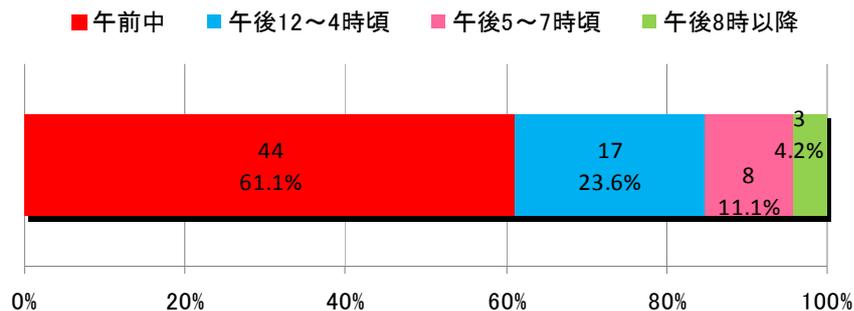
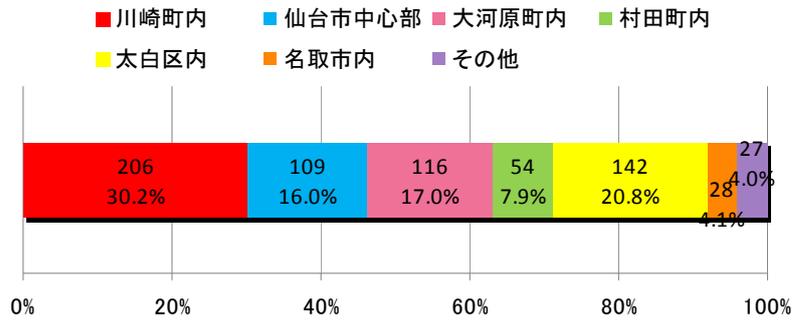


図 買物への出発時間

【外出先】

・全体：n=682 川崎町内（30.2%）に次いで、太白区内（20.8%）



・バス利用回答者：n=100 全体に比べ町内・仙台市中心部の割合が増加する傾向

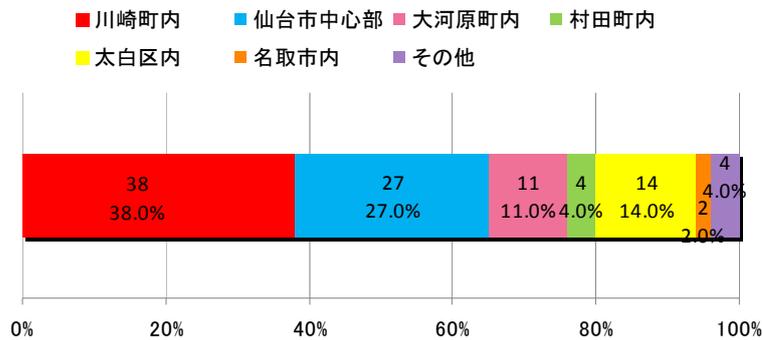
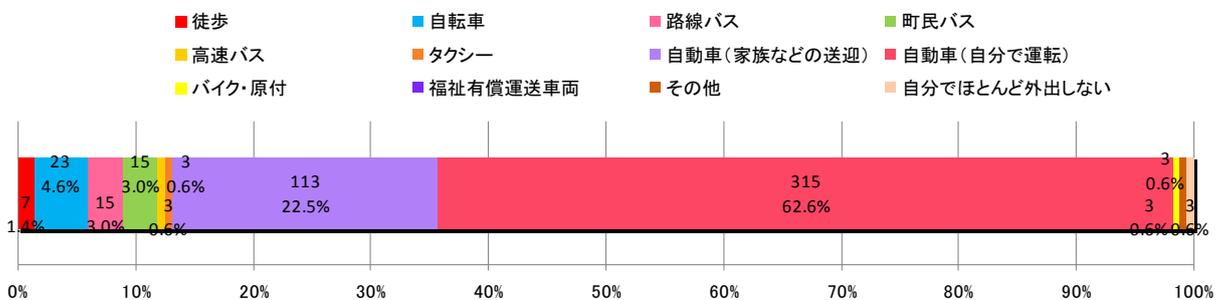


図 外出先

【外出先への代表交通手段】

・全体：n=503 通勤・通学等と同様に自動車利用が殆ど（85.1%）



・バス利用回答者：n=93 路線・町民バスに加え、福祉有償車両が自動車を代替

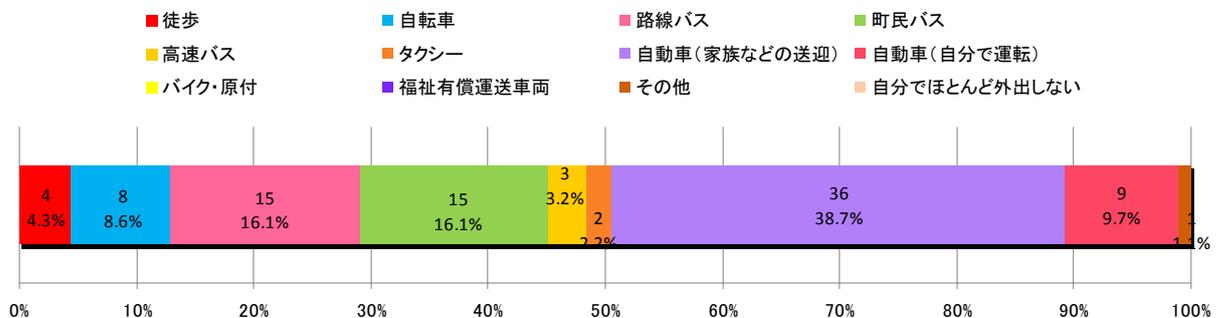
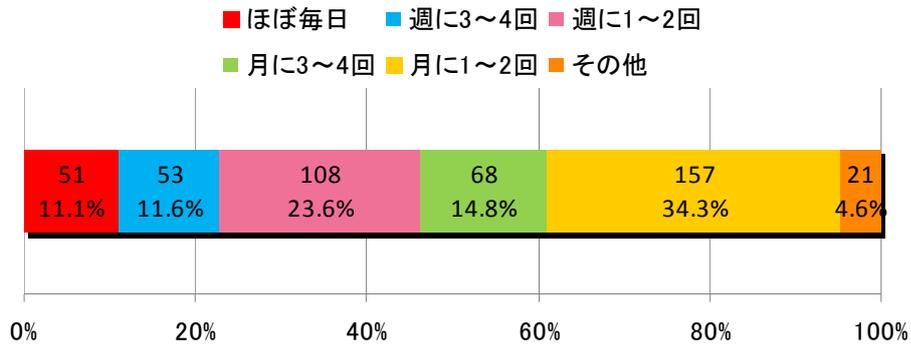


図 外出先への代表交通手段

【外出回数】

・全体：n=458 月に1～2回（34.3%）が最も多く、買物に比べ頻度は少ない



・バス利用回答者：n=70 月に1～2回が多く頻度は全体に比べやや低くなる傾向

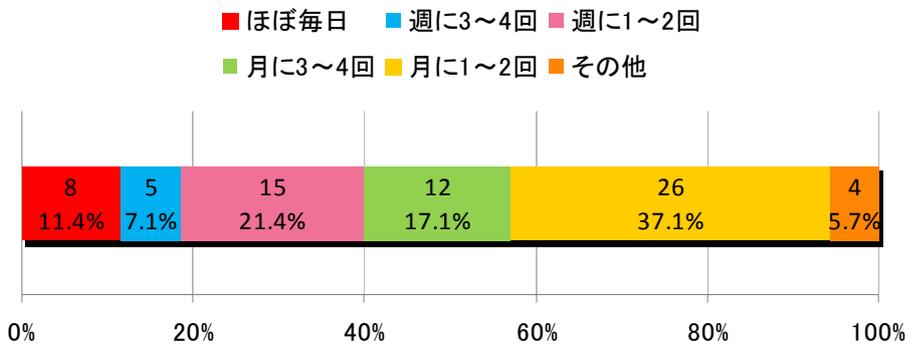
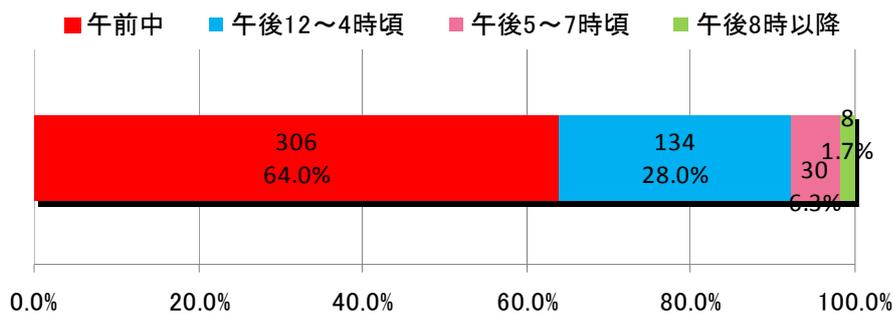


図 外出回数

【外出の出発時間】

・全体：n=478 多くの方が午前中に出発する傾向



・バス利用回答者：n=69 午前中が多く、全体に比べ出発時間は早めの傾向

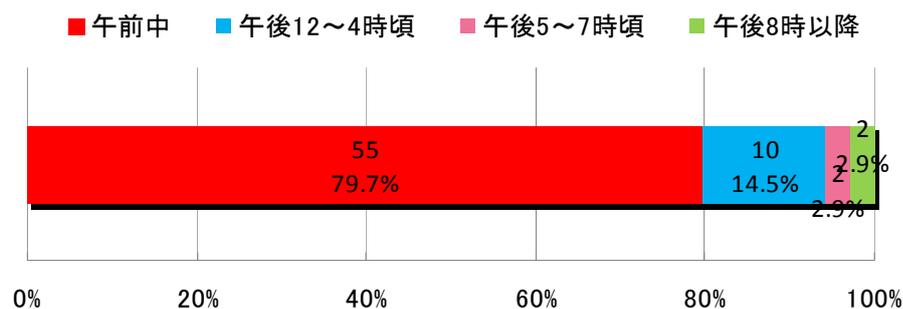
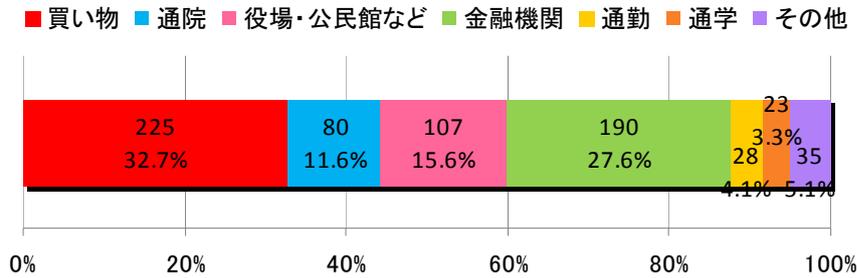


図 外出の出発時間

【役場周辺（中心市街地）の利用目的】

・全体：n=688 買物（32.7%）、金融機関（27.6%）、役場・公民館（15.6%）



・バス利用回答者：n=72 全体に比べ買物や通院、通学が増加する傾向

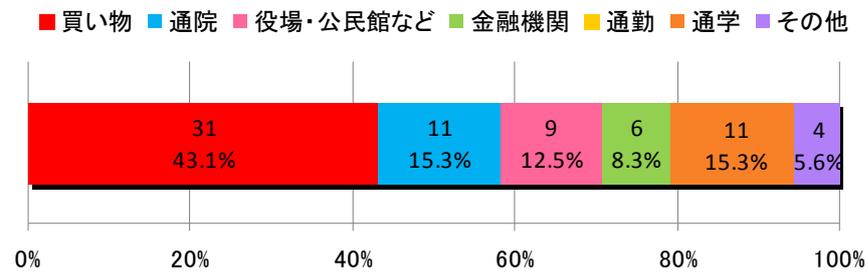
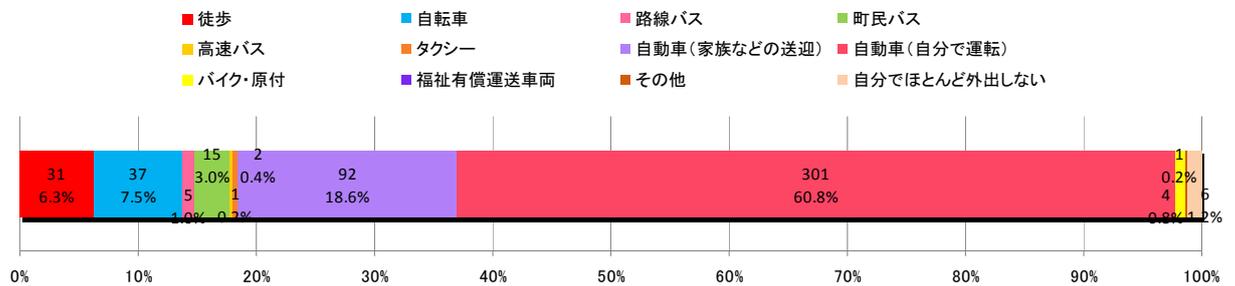


図 役場周辺（中心市街地）の利用目的

【役場周辺（中心市街地）への代表交通手段】

・全体：n=491 殆どが自動車利用（79.4%）



・バス利用回答者：n=83 全体に比べ徒歩・自転車・バス等の自動車以外の手段が増加

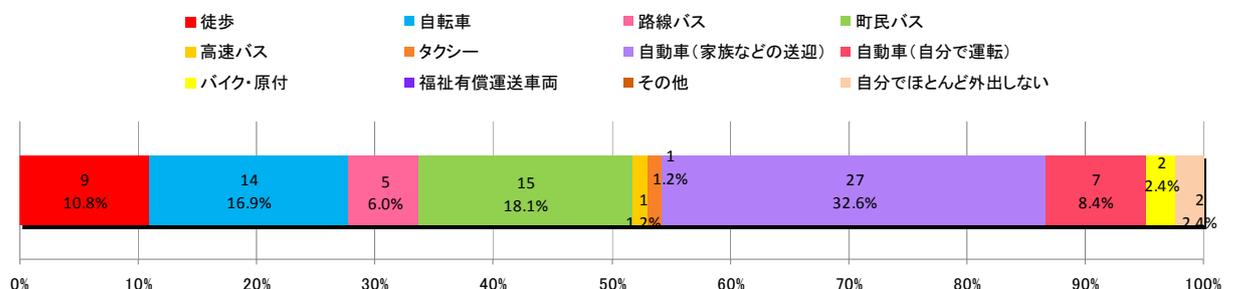
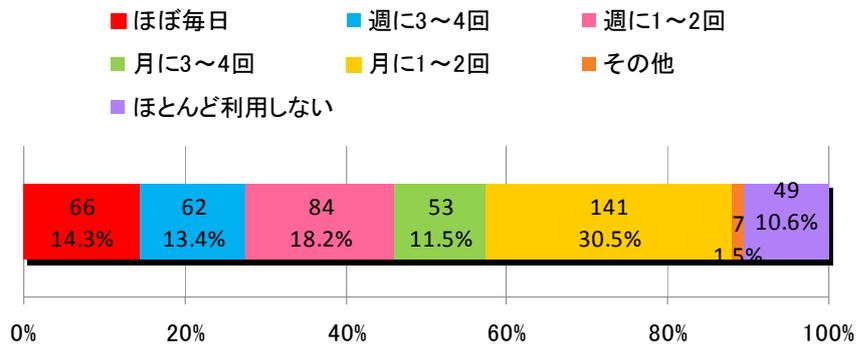


図 役場周辺（中心市街地）への代表交通手段

【役場周辺（中心市街地）の利用回数】

・全体：n=462 月に1～2回（30.5%）が最も多く、私事・通院と同様な頻度



・バス利用回答者：n=71 全体に比べ週に1～2回及び月1～2回の頻度が増加

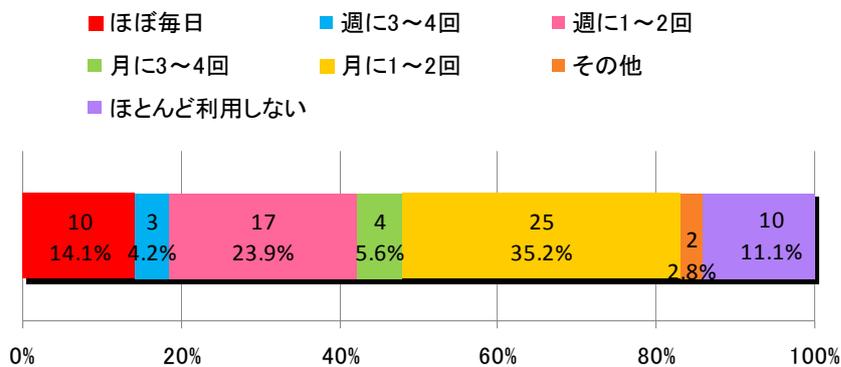
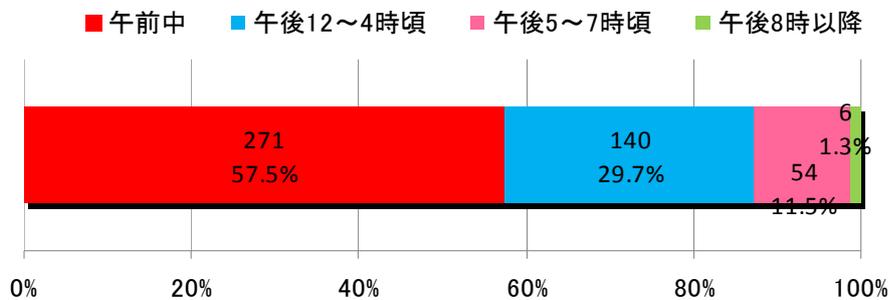


図 役場周辺（中心市街地）の利用回数

【役場周辺（中心市街地）への出発時間】

・全体：n=471 多くの方が午前中に出発



・バス利用回答者：n=68 全体に比べ午前中出発の割合がやや増加

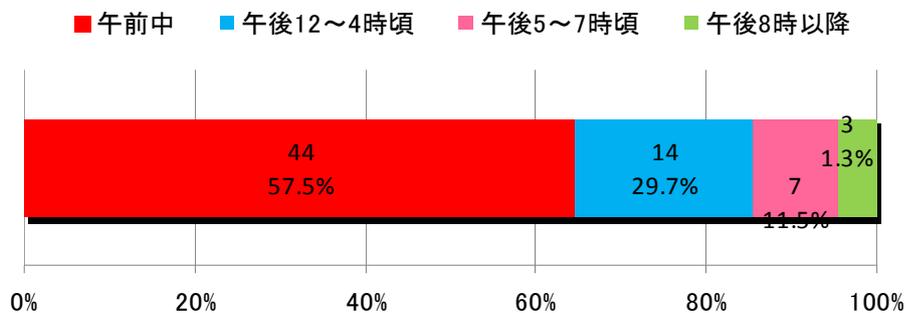


図 役場周辺（中心市街地）への出発時間

③ 町内の公共交通機関（路線バス・町民バス）について

【路線バス・町民バスの利用回答状況】

・全体：n=163 通勤・通学利用が多く、次いで買物、私事・通院目的の順。路線バスは、いずれの目的においても平均的な利用がなされています

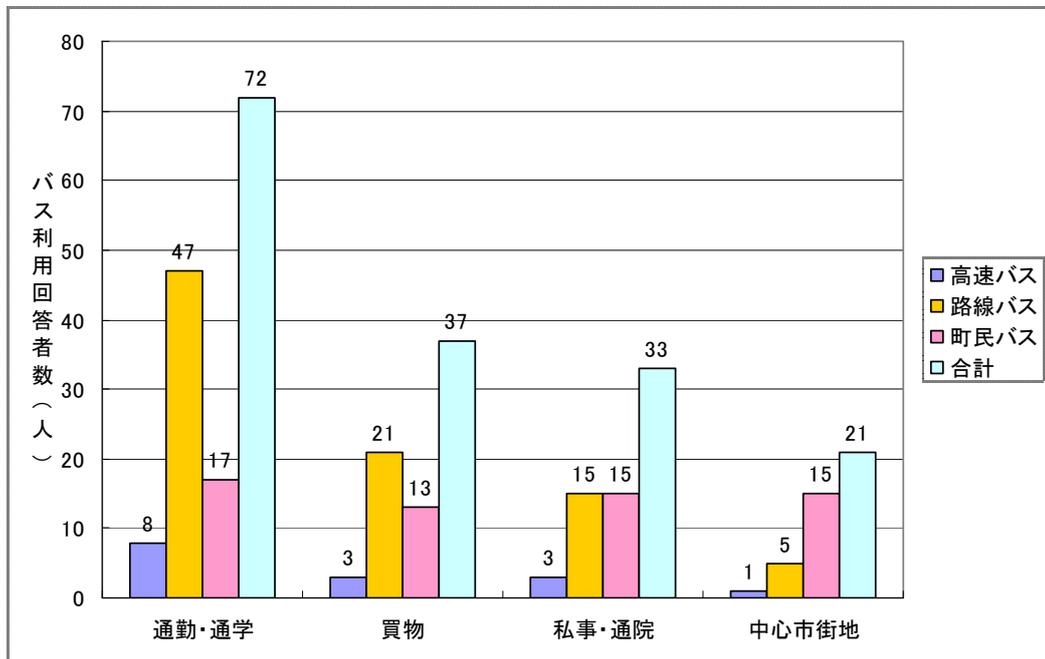


図 路線バス・町民バスの利用回答状況

【路線バス・町民バスの行政区別利用回答状況】

・全体：n=153 路線バスでは、本荒町・裏丁上下、町民バスでは支倉上下・碓石での利用回答が多くなっています

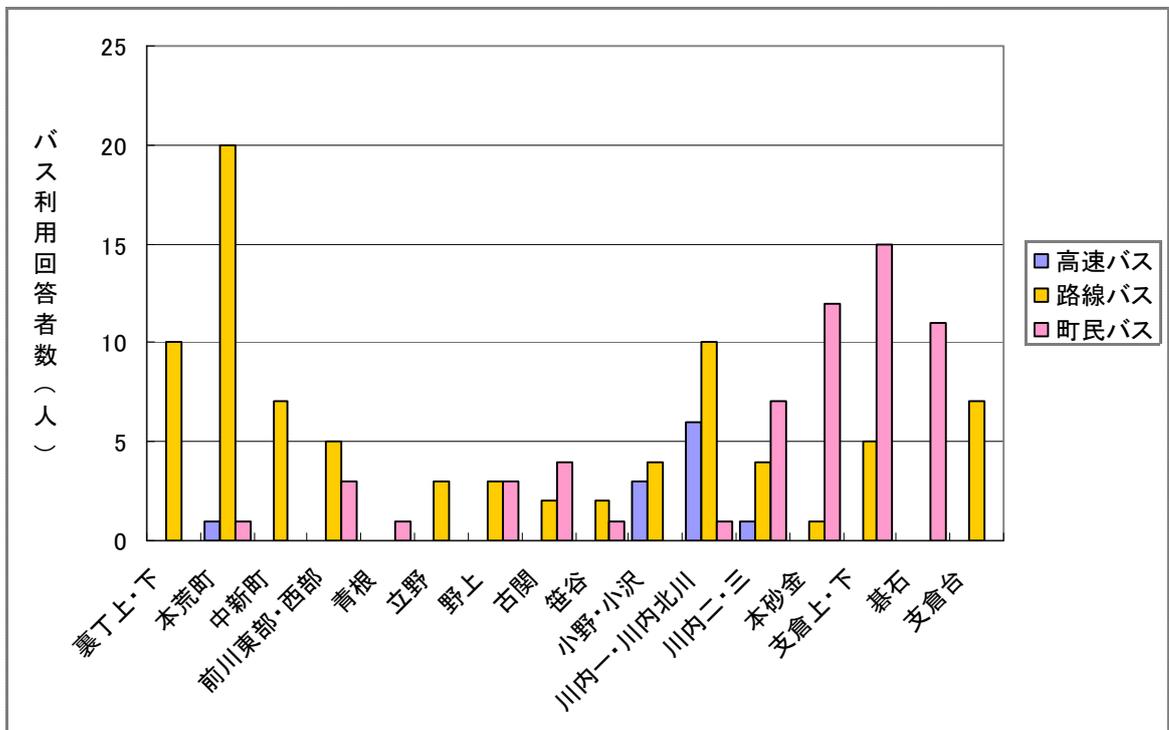


図 路線バス・町民バスの行政区別利用回答状況

【路線バス・町民バスの目的別行政区別利用回答状況】

・全体：n=153 通勤・通学では、本荒町、川内一・川内北山、買物及び私事・通院では本荒町、支倉上下、役場周辺（中心市街地）では支倉上下、碁石での利用回答が多くなっています

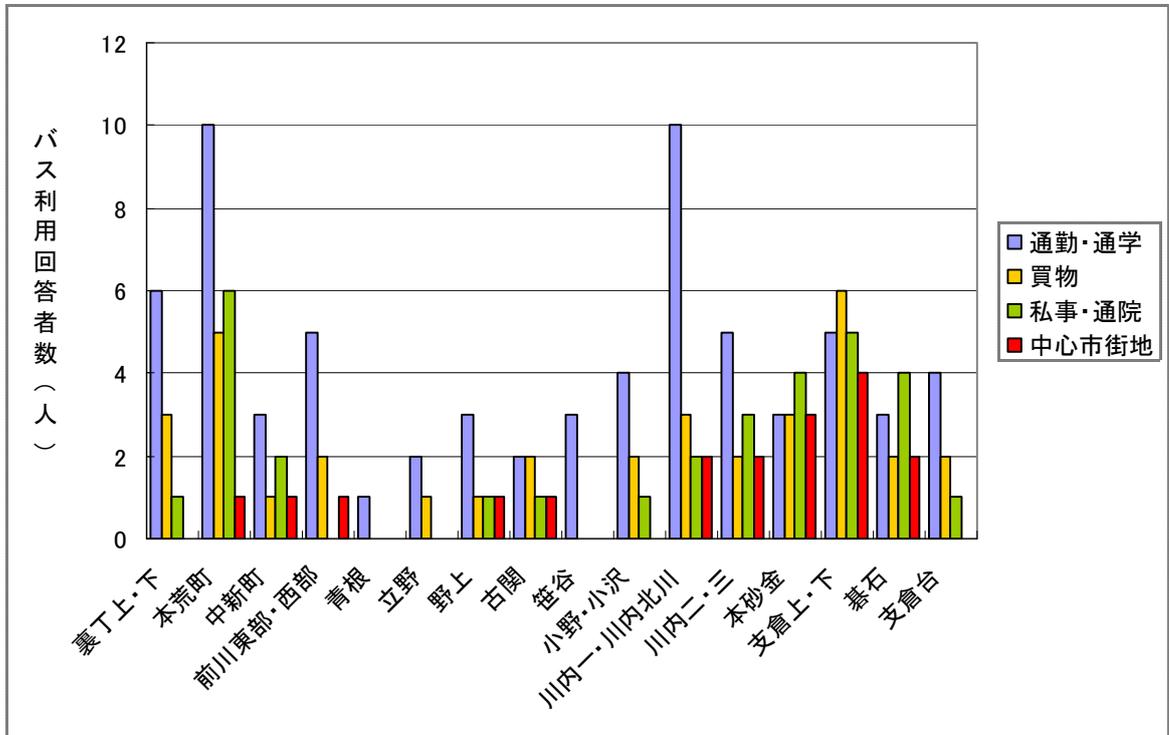
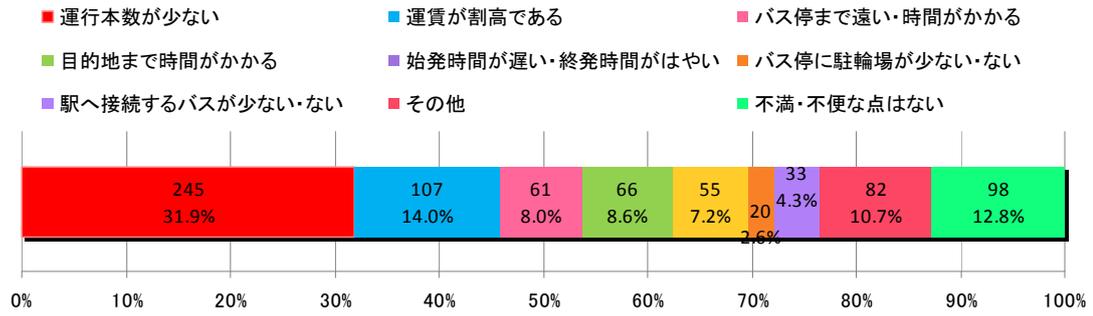


図 路線バス・町民バスの目的別行政区別利用回答状況

【路線バスの不便と感ずる事項】

・全体：n=767 運行本数（31.9%）、運賃（14.0%）、不満な点はない（12.8%）



・バス利用回答者：n=143 全体に比べ、運行本数・運賃に対する意向が増加傾向

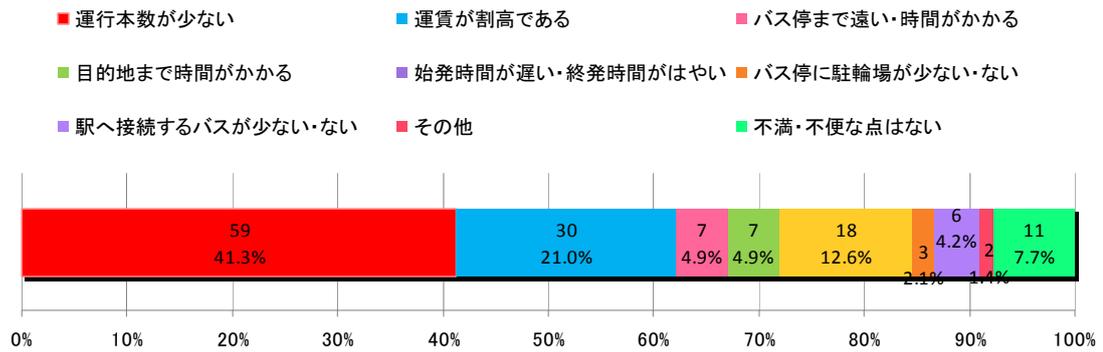
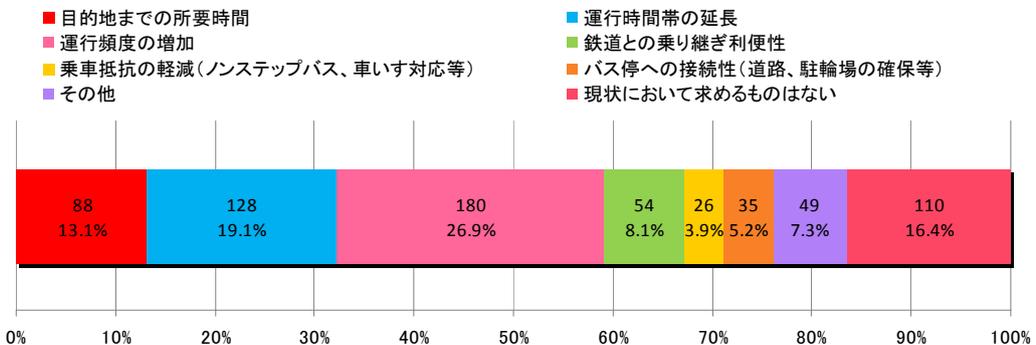


図 路線バスの不便と感ずる事項

【路線バスに求める事項】

・全体：n=670 運行頻度（26.9%）、運行時間帯（19.1%）、求めるものはない（16.4%）、目的地までの所要時間（13.1%）



・バス利用回答者：n=125 全体に比べ、運行頻度・運行時間帯の改善要望が増加

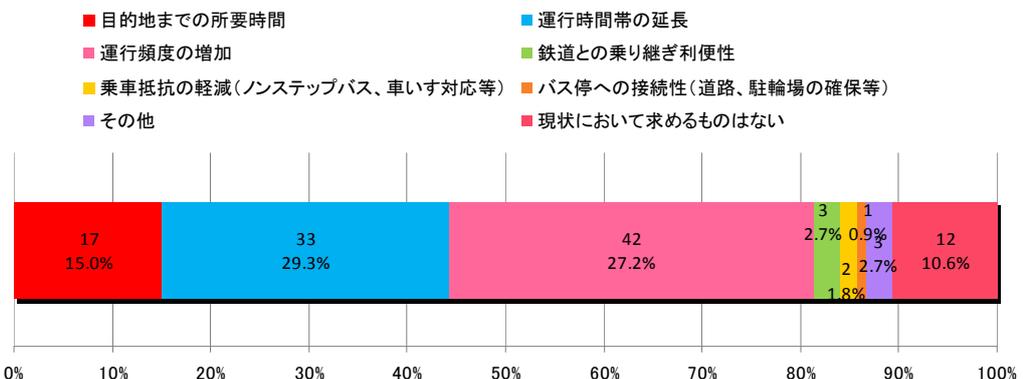


図 路線バスに求める事項

- ・行政区別（n=650）では、路線の有無や近接性などによって、やや構成比が異なるが、総じて、運行頻度、運行時間帯、目的地までの所要時間に対する要望が高い傾向

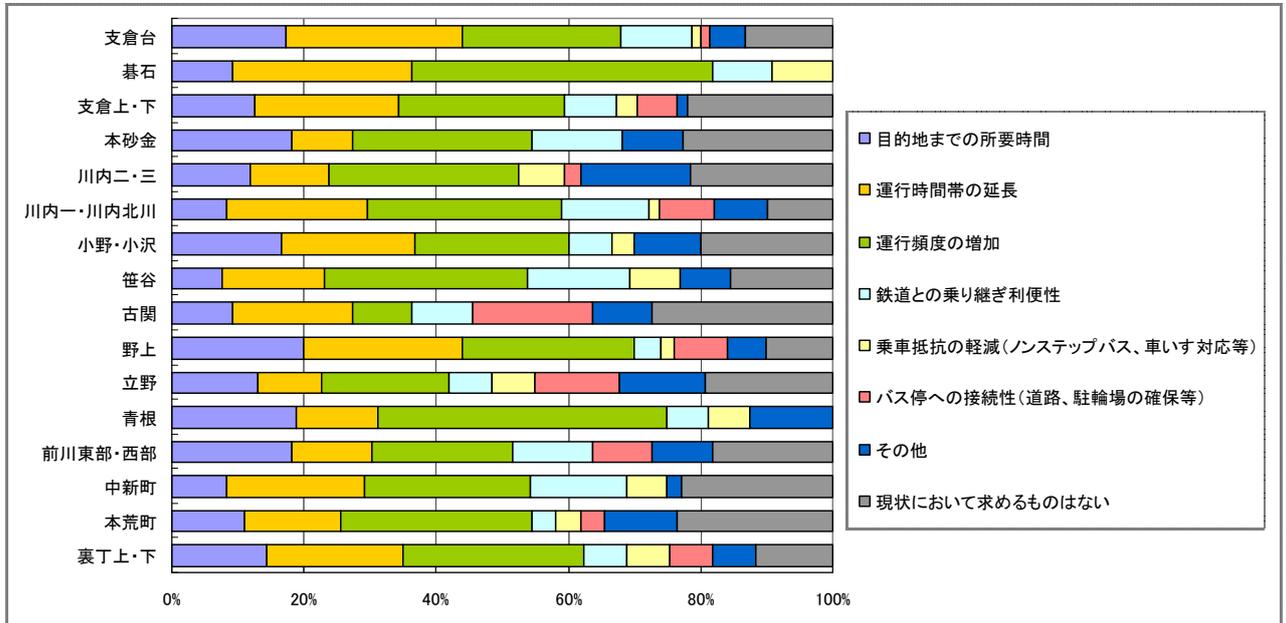
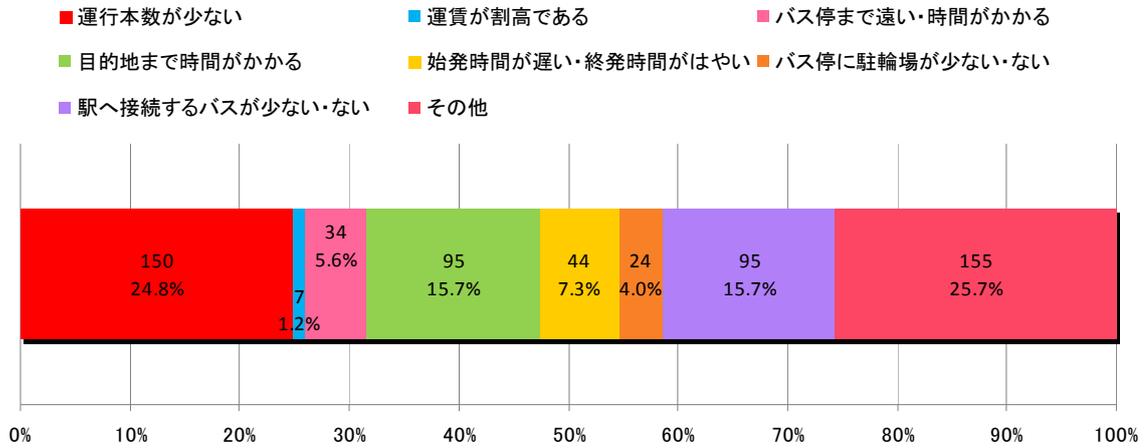


図 路線バスに求める事項（行政区別）

【町民バスの不便と感じる事項】

・全体：n=584 その他（25.7%）、運行本数（24.8%）、目的地までの時間・駅への接続（15.7%）



・バス利用回答者：n=102 全体に比べ、不満なし・始発終発時間に対する意向が増加

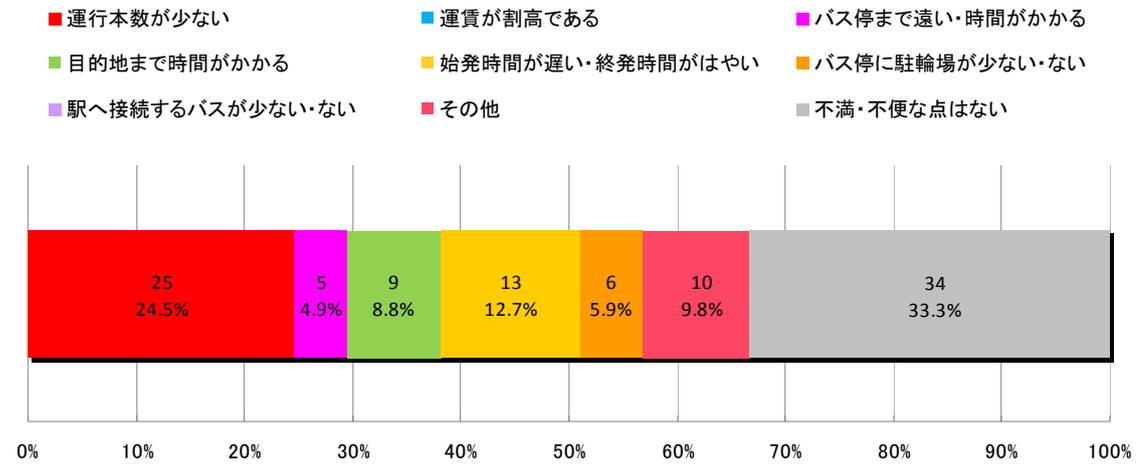
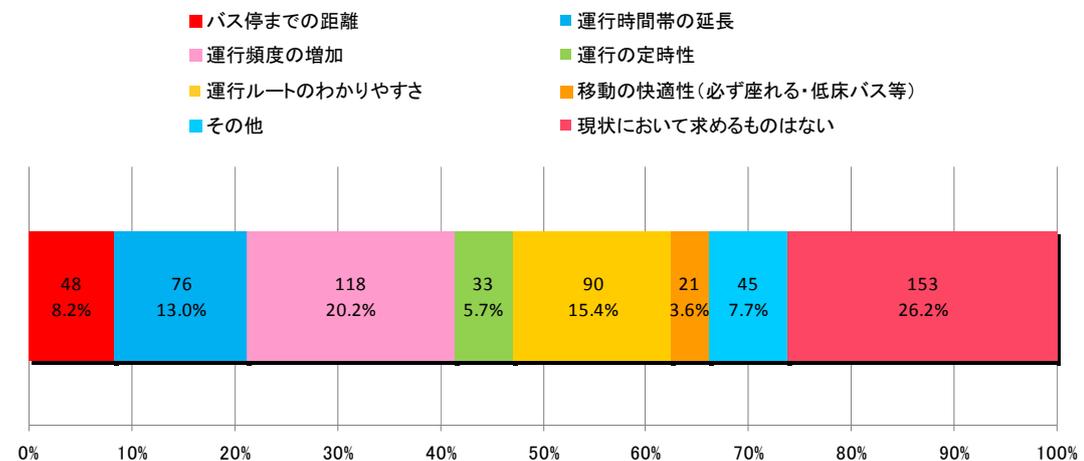


図 町民バスの不便と感じる事項

【町民バスに求める事項】

・全体：n=584 求めるものは何もない（26.2%）、運行頻度（20.2%）、運行ルートのわかりやすさ（15.4%）、運行時間帯の延長（13.0%）



・バス利用回答者：n=99 全体に比べ、求めるものなし・運行頻度・快適性改善要望が増加

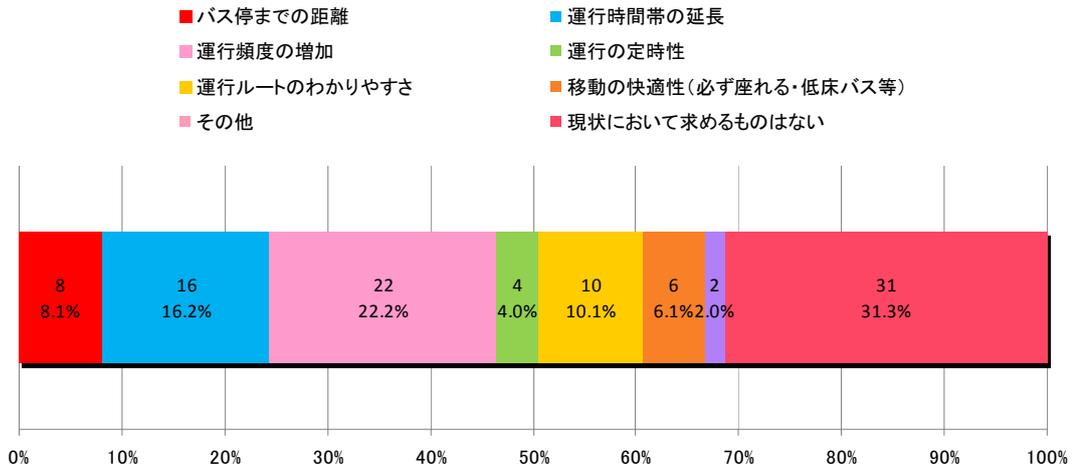


図 町民バスに求める事項

・行政区別 (n=577) では、路線の有無や近接性などによって、やや構成比が異なるが、総じて、運行頻度、運行時間帯、運行ルートのお知らせに対する要望が高い傾向

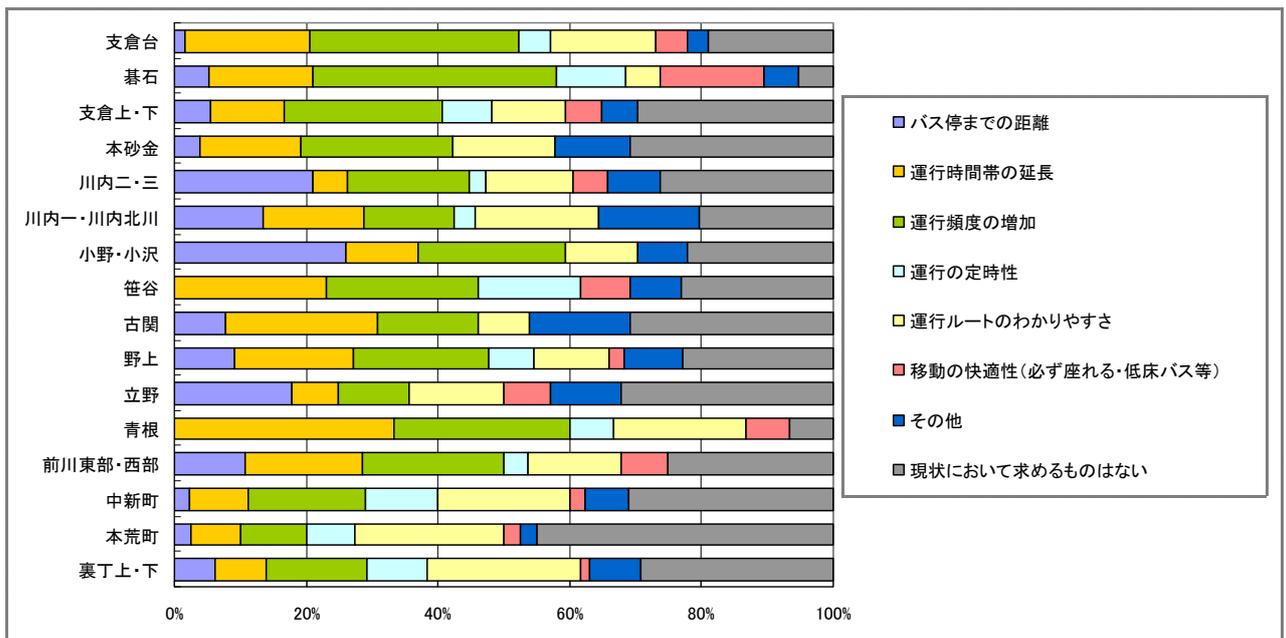
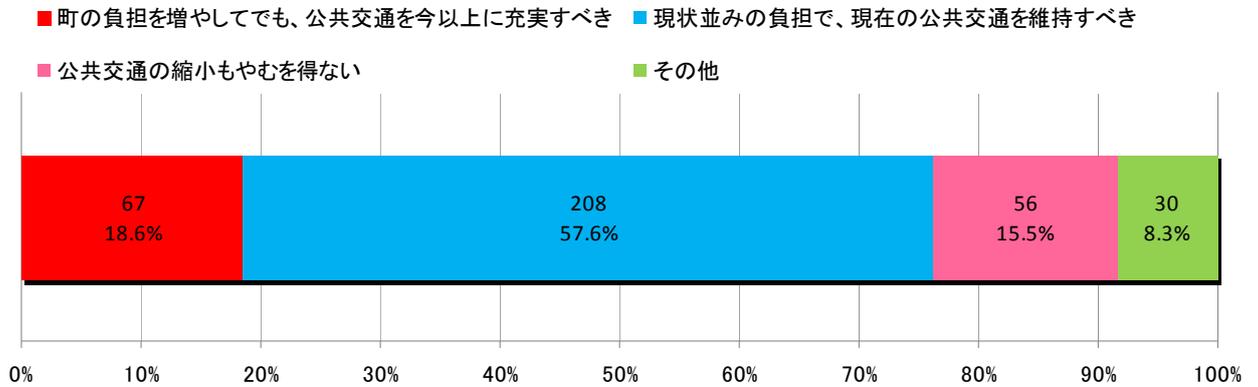


図 町民バスに求める事項 (行政区別)

【町民バスを中心とする公共交通維持のための負担について】

・全体：n=361 現状並みの負担と現状の維持を求める声が多い



・バス利用回答者：n=60 全体傾向と同様

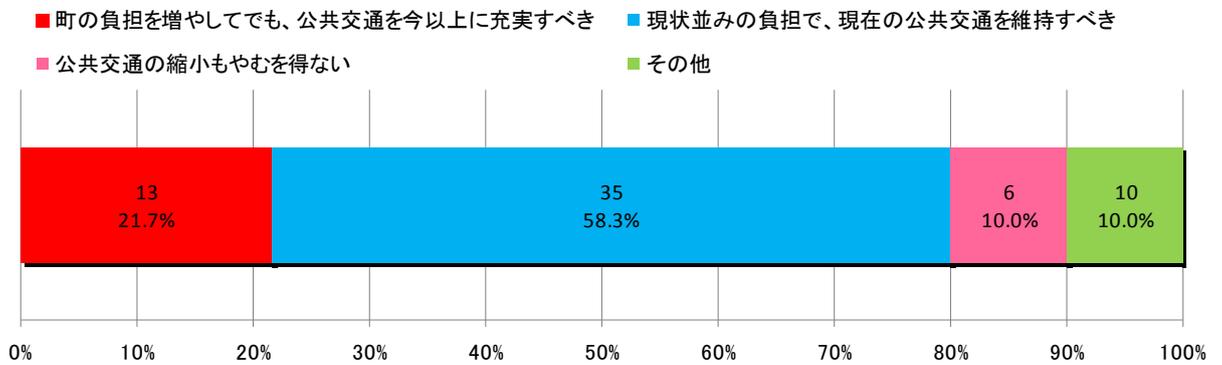
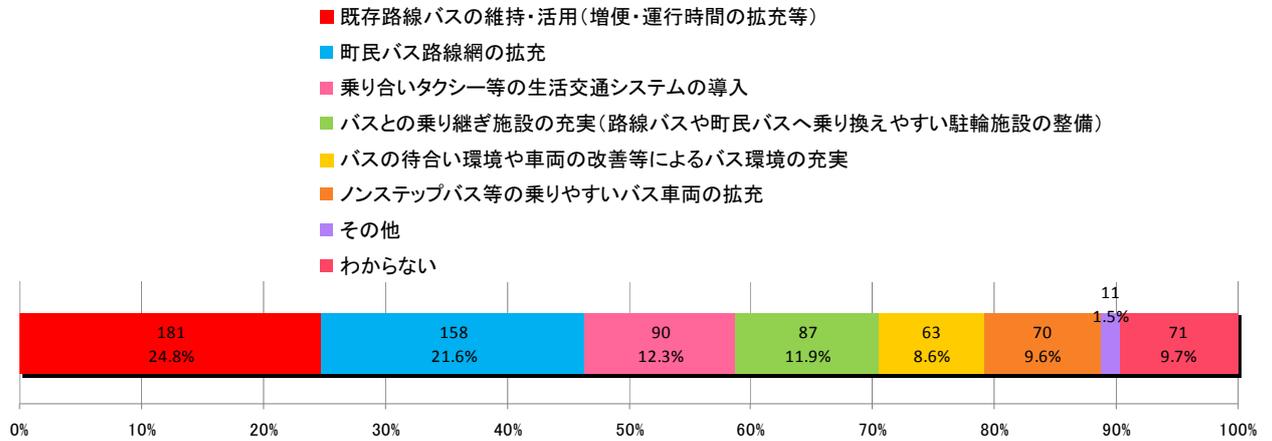


図 町民バスを中心とする公共交通維持のための負担

④ 町内の今後の公共交通政策について

- ・全体：n=731 既存バス路線の維持・活用（24.8%）とともに、町民バス路線網の拡充（21.6%）への要望が多い



- ・バス利用回答者：n=124 全体傾向と同様

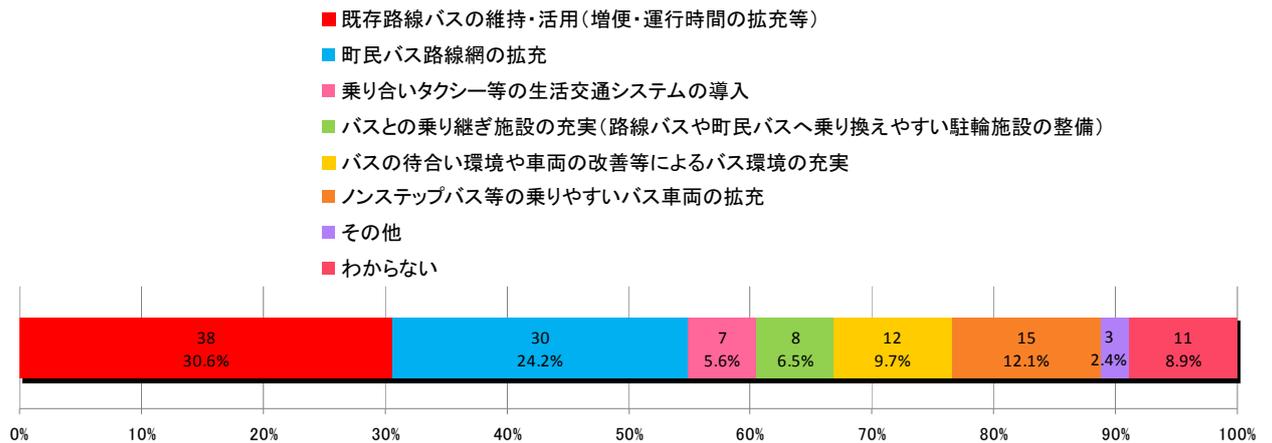


図 町内の今後の公共交通政策