

岩沼市民バス運行業務 評価報告書

平成31年4月

岩沼市市民経済部生活環境課

目次

1. 岩沼市民バス等の概要
2. 評価の実施について
 - (1) PDCA サイクルによる評価
 - (2) PDCA サイクルのスケジュール
3. 利用状況等について
 - (1) 利用状況
 - (2) 利用者の意見要望等
4. 評価について
 - (1) 目標値および見直しの評価基準
 - (2) 評価
 - (3) 『岩沼市民バス運行計画』の主要施策に係る取組状況

1. 岩沼市民バス等の概要

- 岩沼市民バスは、平成 11 年から運行を開始し、民間路線バスの廃止を受けた代替交通と、市内分校の廃止に伴うスクールバスとしての役割を担ってきた。
- 平成 29 年 7 月、これまでの見直しにより路線が複雑化したことや、利用者数が減少傾向にある状況等を踏まえ、岩沼市にふさわしい公共交通体系の実現を目指し『岩沼市民バス運行計画』を策定。
- 平成 30 年 3 月 12 日、新たな運行体系として、岩沼駅を中心とした“2つの循環線”と、この循環線に接続する“5つの支線”に路線を整理し、運行体系の充実を図る。
- この見直しに伴って、バス路線が廃止される区間と便数が減便される区間には、バス路線を補う交通として「岩沼デマンドタクシー」の運行を開始。（西部と東部の 2 地区）
- さらに、東日本大震災により被災した東部地区から要望を受け、震災後の移動需要を把握することを目的に「震災復興路線」の運行を開始。（矢野目線と新浜線の 2 路線）

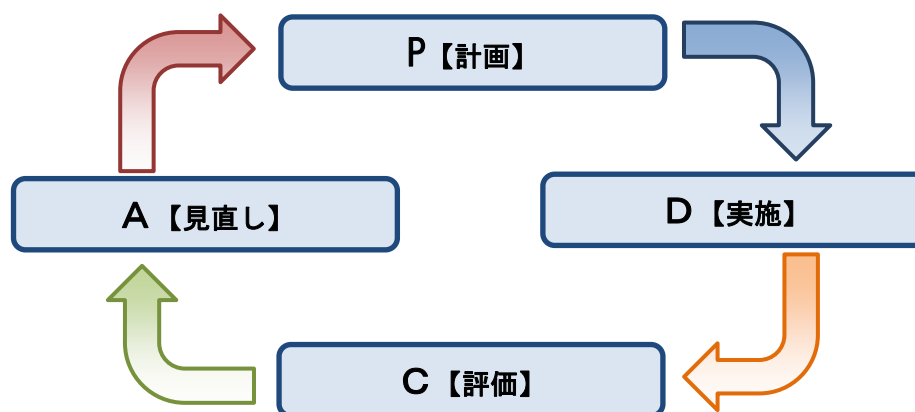
2. 評価の実施について

(1) PDCA サイクルによる評価

市民バス等の運行については、利用者のニーズや交通事業者の状況、財政状況、社会状況など時間の経過とともに変化していくことが予想され、状況に応じた対応が求められる。

これらの変化に対応し、岩沼市にふさわしい公共交通体系を構築していくため、定期的に運行業務を評価する。

評価にあたっては、PDCA サイクルによるマネジメントにより、計画（P）、実施（D）を行い、評価（C）、見直し（A）を行うことで、課題を整理し、利用促進に向けた取組を実施するとともに、運行経路や時刻の見直しを検討する。



PLAN 【計画】	○利用者ニーズの把握 ○現状の課題に基づく基本方針・具体的施策の策定 ○評価指標の設定 等
DO 【実施】	○計画に基づく事業の実施 ○周知・広報・啓発活動 等
CHECK 【評価】	○評価指標の確認 ○その他の効果の検証 等
ACTION 【見直し】	○評価をふまえた実施施策の見直し ○利用者確保のための施策の見直し

図1. PDCA サイクルの概念

(2) PDCA サイクルのスケジュール

PDCA サイクルによる評価は、平成 29 年 7 月に策定した『岩沼市民バス運行計画』に基づき、以下のスケジュールで実施する。

実施項目	H28	H29年度		H30年度		H31	H32	H33	備考	
	年度	上半期	下半期	上半期	下半期	年度	年度	年度		
策定に向けた準備	計画策定	P →								
	事業者との調整		D →				D →		随時調整を実施	
	運行ダイヤの決定		→							
	バス停掲載情報の修正		→							
	行き先表示方法の修正		→							
	周知、利用啓発		→							
	市民バスPR資料の作成、配布		→				→			
	時刻表・路線図の改定、配布		→				→			
	デマンド交通利用説明会		→				→			
	改定案の運行			→				→		
運行の検証と更なる改善の検討				C →	A P →	C →		A P →		

表 1. PDCA サイクルのスケジュール

【市民バス】

- 平成 29 年度下半期に改定案による運行を開始。平成 30 年度までを試行期間とする。
- 平成 31 年度以降については、3 年毎に評価を踏まえた定期的な運行の見直しを行う。

【デマンド交通】 ※デマンドタクシー及び震災復興路線

- 導入開始から 2 年間で試行期間として運行する。利用状況や需要の把握など必要な検証を行い、細かな見直しを随時行う。(市民バスと異なる評価スケジュールで検証する。)

3. 利用状況等について（市民バス・デマンドタクシー・震災復興路線）

(1) 利用状況

【市民バス】（平成30年4月～平成31年1月）

- 市民バスの利用者数は、119,298人で、平成29年度同期の114,421人に比べ、4,877人の増加となった。平成30年4月は前年同期より若干の減少が見られたが、翌月から増加していることから、見直し直後は路線等になれるまで抵抗があったが、利用促進に向けた取組により、路線の定着性が図られたと考えられる。また、平成30年度は、約14万人の利用者が見込まれる。
- 市民バスの1便当たり平均利用者数は、6.3人で、平成29年度同期の6.4人に比べ、0.1人の減少となった。減少の要因については、路線の見直しにより総便数が増加したことによるものと考えられる。（総便数約1,300便増加）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	路線別 合計	便平均
駅東・ 中央循環線	1,882	2,012	2,183	2,250	2,201	2,067	2,281	2,291	2,128	1,742	19,295	9.4
東西循環線	1,596	1,864	1,881	1,838	1,797	1,908	1,871	1,943	1,796	1,622	16,494	8.1
東西線	2,410	2,505	2,637	3,069	2,814	2,556	2,834	2,747	2,478	2,338	24,050	5.5
大師線	1,070	1,235	1,395	1,294	854	1,537	1,486	1,629	1,255	1,349	11,755	6.5
南長谷線	1,386	1,555	1,633	1,422	1,196	1,672	1,698	1,633	1,631	1,412	13,826	6.8
空港線	1,969	2,278	2,022	2,026	2,031	1,858	2,120	1,872	1,890	1,615	18,066	5.1
玉浦循環線	520	599	649	618	624	559	617	550	518	480	5,254	3.5
合計	10,833	12,048	12,400	12,517	11,517	12,157	12,907	12,665	11,696	10,558	119,298	6.3
(前年度)	11,191	11,796	12,351	12,044	10,902	12,460	11,634	11,291	10,960	9,792	114,421	6.4
(同月比)	-358	252	49	473	615	-303	1,273	1,374	736	766	4,877	-0.1

表2. 路線別・月別利用者数、1便当たりの平均利用者数（前年度比較あり）

- 市民バスの運行業務に係る委託費は、平成30年度86,595,480円で、平成29年度87,958,440円に比べると、1,362,960円の減額となった。減額の要因については、運行体系の見直しにより総運行距離数が減少したことが考えられる。しかし、近年、人件費や燃料費の高騰により、委託費が増額傾向にある状況に変わりはない。
- 運賃収入については、平成31年1月末時点で10,727,297円の収入があり、前年度同期の11,181,117円の収入に比べ、453,820円の減額となっ

た。減額の要因については、見直しに合わせて配布した「お試し乗車券」による利用（期間：H30.3.12～H30.5.11 までの2ヶ月間／利用枚数：3,148枚／利用者数：4,157人）と、高等学園の利用者数が増加したことが考えられる。

【デマンドタクシー】（平成30年4月～平成31年1月）

- デマンドタクシーは、東部地区の運行が482人、西部地区の運行が480人、2地区合わせて962人の利用があった。（新規路線のため、昨年度との比較なし）
- 登録者数は、東部地区で328名、西部地区で160人、2地区で488人となった。（平成31年1月末時点）

【東部区域】	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	(合計)
利用者数(人)	32	37	54	40	36	56	79	46	55	47	482
運行日数	20	21	21	21	23	18	22	21	19	20	206
1日あたり便数	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	60
総運行便数	120	126	126	126	138	108	132	126	114	120	1236
1便平均(人)	0.27	0.29	0.43	0.32	0.26	0.52	0.60	0.37	0.48	0.39	0.39
運行経費	459,000	481,950	481,950	481,950	527,850	413,100	504,900	481,950	436,050	459,000	4,727,700
運賃収入	4,200	6,900	7,950	6,600	5,100	8,700	10,200	7,500	7,650	7,350	72,150
実運行経費(円)	454,800	475,050	474,000	475,350	522,750	404,400	494,700	474,450	428,400	451,650	4,655,550
											(利用者一人あたりの単価): 9.659

【西部区域】	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	(合計)
利用者数(人)	47	42	59	57	49	51	63	58	40	14	480
運行日数	20	21	21	21	23	18	22	21	19	20	206
1日あたり便数	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	60
総運行便数	120	126	126	126	138	108	132	126	114	120	1236
1便平均(人)	0.39	0.33	0.47	0.45	0.36	0.47	0.48	0.46	0.35	0.12	0.39
運行経費	459,000	481,950	481,950	481,950	527,850	413,100	504,900	481,950	436,050	459,000	4,727,700
運賃収入	7,950	6,900	9,750	9,750	8,100	9,000	9,900	9,150	6,000	3,150	79,650
実運行経費(円)	451,050	475,050	472,200	472,200	519,750	404,100	495,000	472,800	430,050	455,850	4,648,050
											(利用者一人あたりの単価): 9.683

表3. 地区別・月別利用者数、1便平均、実運行経費

【震災復興路線】（平成 30 年 4 月～平成 31 年 1 月）

- 震災復興路線は、新浜線の運行が 242 人、矢野目線の運行が 27 人、2 路線合わせて 269 人の利用があった。（新規路線のため、昨年度との比較なし）

【新浜線】	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	(合計)
利用者数(人)	30	20	23	19	20	29	26	39	36	242
運行日数	20	21	21	21	23	18	22	21	19	186
1日あたり便数	2	2	2	2	2	2	2	2	2	18
総運行便数	40	42	42	42	46	36	44	42	38	372
1便平均(人)	0.75	0.48	0.55	0.45	0.43	0.81	0.59	0.93	0.95	0.65
運行経費	181,440	190,512	190,512	190,512	208,656	163,296	199,584	190,512	172,368	1,687,392
運賃収入	4,000	5,000	4,600	3,800	4,000	5,800	5,200	7,800	7,200	47,400
実運行経費(円)	177,440	185,512	185,912	186,712	204,656	157,496	194,384	182,712	165,168	1,639,992
										(利用者一人あたりの単価): 6,777

【矢野目線】	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	(合計)
利用者数(人)	0	2	4	2	4	2	4	5	4	27
運行日数	20	21	21	21	23	18	22	21	19	186
1日あたり便数	2	2	2	2	2	2	2	2	2	18
総運行便数	40	42	42	42	46	36	44	42	38	372
1便平均(人)	0.00	0.05	0.10	0.05	0.09	0.06	0.09	0.12	0.11	0.07
運行経費	181,440	190,512	190,512	190,512	208,656	163,296	199,584	190,512	172,368	1,687,392
運賃収入	0	0	700	600	800	400	800	1,000	800	5,100
実運行経費(円)	181,440	190,512	189,812	189,912	207,856	162,896	198,784	189,512	171,568	1,682,292
										(利用者一人あたりの単価): 62,307

表 4. 路線別・月別利用者数、1 便平均、実運行経費

【参考】 運行経費等

- 市民バス運行に伴う運行経費と収入額の差額は、平成30年度（見込額）で69,864,480円となっている。
※デマンドタクシー及び震災復興路線は、平成30年2月13日から2年間で試行期間として運行していることから、上記経費には計上しないものとする。
- 市民バス、デマンドタクシー、震災復興路線の市民一人当たりの負担額等（運行単価）については、下記のとおり。

	平成29年度(実績額)	平成30年度(見込額)	備考
市民バス年間委託費	87,958,440	86,595,480	円
市民バス年間収入額	15,064,593	16,000,000	円
宮城県補助金	865,000	731,000	円
合計(運行経費－収入額等) ※バス運行のみ	72,028,847	69,864,480	円
市民一人あたりの負担額 (デマンド・復興路線除く)	1,630	1,580	円/人
デマンド年間委託費 (復興路線を含む)	1,847,466	15,690,780	円
合計(運行経費－収入額等) ※バス・デマンド・復興路線全体	73,876,313	85,555,260	円
市民一人あたりの負担額 (デマンド・復興路線含む)	1,672	1,935	円/人
【参考】人口	44,196	44,226	人
	(H30.3月末時点)	(H31.1月末時点)	

表 5. 運行経費等

(2) 利用者の意見要望等

【市民バス】

- 平成 30 年 3 月 12 日の市民バス運行体系の見直しに伴い、運行時間や経路が大きく変更されたことで、これまでと同じように利用ができなくなったという意見が多く寄せられた。
- また、岩沼駅や市民会館などでの乗り換えが基本になったため、乗り換えに不便を感じるといった意見が寄せられた。
- 路線毎の意見は、下記表のとおり。

No.	路線名	内容
1	駅東・中央循環線	<ul style="list-style-type: none"> ○本数をさらに充実させてほしい。 ○相の原・梶橋方面へ帰るのに乗り換えないと行けない。 ○一方向ではなく、逆回りがあると良い。 ○現在の1便、相の原・梶橋方面への運行が早すぎる。
2	東西循環線	<ul style="list-style-type: none"> ○土ヶ崎三丁目付近から市役所に行くのに、時間がかかり不便になった。 ○たけくま南から平等団地に帰れるようにしてほしい。
3	東西線	<ul style="list-style-type: none"> ○平等団地経由にしてほしい。
4	大師線	<ul style="list-style-type: none"> ○運行本数を増やしてほしい。 ○乗り換えが不便。(駅の東側への延伸)
5	南長谷線	<ul style="list-style-type: none"> ○運行本数を増やしてほしい。 ○乗り換えが不便。(駅の東側への延伸) ○原地区内を運行してほしい。
6	空港線	<ul style="list-style-type: none"> ○上りと下りの経路が異なり、分かりづらい。
7	玉浦循環線	<ul style="list-style-type: none"> ○駅を始発点にした運行にしてほしい。 ○午前が左回り、午後が右回り、分かりづらい。 ○帰りの利用で、乗り換えが発生するのは不便。 ○日中の運行がない。

- その他、下記の事項が意見要望としてあげられた。
 - ・運行時刻の見直し（市施設へのアクセス時間、午前 10 時／チアフル⇒岩沼駅、午前 8 時／JR との乗り継ぎに合わせた運行時間）
 - ・バス停留所等の設備に関する意見（施設内への乗り入れ／分かりやすい時刻表の表示／椅子、屋根、風除け、照明灯の設置）
 - ・料金の支払方法の見直し（IC カードの導入）
 - ・運転手の対応や安全運転に対する意見
 - ・バス車両のサイズ（小型車両の導入）
 - ・高齢者の免許返納への支援策
 - ・バリアフリー化、シームレス化等の整備
 - ・市民バスの広域化（名取駅まで）

【デマンドタクシー、震災復興路線】

- 運行開始後、岩沼市初の取組みであったことから、分かりづらい、他の自治体で行っている利用方法はできないのかなど、様々な意見要望が寄せられた。
- その他、利用登録者へのアンケート調査及び地区懇談会を実施し、下記の事項が意見要望としてあげられた。
 - ・ 対象区域の拡大
 - ・ 運行方法の見直し（グリーンピア岩沼へ乗り入れ／指定乗降所の追加／東部と西部の行き来を柔軟に／お店や病院の玄関までの送迎）
 - ・ 運行時刻の見直し（増便／土日祝日の運行／小学生の通学時間への対応）
 - ・ 予約方法の見直し（当日予約）
 - ・ 料金体系の見直し（高校生も半額）

4. 評価について

(1) 目標値および見直しの評価基準

【目標値】

- 市民バス運行業務における評価指標及び目標値は、『岩沼市民バス運行計画』において、以下のとおりとしている。

指標の背景	評価指標	現状（H27年度）	目標値（H33年度）
高齢者にやさしく 利用しやすい バス交通	市民バスおよびデマ ンド交通の年間利用者数 【年間の1便あたりの 平均利用者数】	14.2万人 【6.5人】	16.0万人 【7.3人】

表.6 計画の評価指標と目標値

【見直しの評価基準】

- 市民バス等の利用状況に応じ、効率的な運行が行われているか、運行経費の過度な増加がないかを定期的に確認した上で、柔軟に路線網を見直していく必要があることから、見直しの検討を始める評価基準は、以下のとおりとします。
 - ① 各路線の見直しについては、年間の1便あたりの平均利用者数が4人/便を下回ると想定される場合は、利用実態を踏まえて検討を行います。
 - ② 運行経費と運賃収入等の差額については、効率的な運行を行い、現状維持するものとします。（目安：年間約7,500万円＝運行経費－運賃収入等）
 - ③ バス全体の運行の見直しについては、運行経費と運賃収入等の差額が過度に増加すると見込まれる場合、検討を行います。

(2) 評価（課題・分析／評価／今後の改善）

【市民バス】

■課題・分析

- 利用状況については、見直し直後の4月は前年度と比べて減少したものの、5月以降は9月を除き増加していることから、見直し直後は路線等に慣れるまで抵抗があったが、利用促進に向けた取組等により、一定の定着性が図られたと考えられる。
- 運行経費については、平成29年度に比べて減少したが、バス業界全体が慢性的な運転士不足に陥っていることから、安全面の確保から今後も運行経費の上昇は避けられない状況にある。
- 運賃収入については、昨年度同期に比べて減少が見られるものの、利用者は増加傾向にあり一定の確保ができています。広告収入等の運賃収入以外の検討も必要であると考えられる。
- 委託方法については、平成30年度に運行事業者選定のための公募型プロポーザルを実施し、平成31年度から3年間の事業者を選定。今後は、事業者の持つ専門性や知識を活用した運行業務の強化と、利用促進に向けた取組の検討が必要であると考えられる。
- 運行車両については、現在、市で保有する車両による自家用有償運送により運行しているが、小型車両の導入を求める意見がある。今後の車両の更新に合わせては、市で保有せず事業者が保有する車両を使用することも合わせて検討する必要があると考えられる。
- 利用促進については、現在の取組により見直し後の定着性が図られたと考えられるものの、更なる利用者の増加を図る必要があると考えられる。このことから、これまで実施してきた「無料おためし乗車券の配布」や「高齢者への配慮」、「運転免許自主返戻者への支援」等の取組を、提案事業者との連携により継続するとともに、プロポーザルで提案のあった「ICカードの導入」等、バス利用者の増加のための新たな取組の検討実施が必要であると考えられる。

■評価

- 今回の運行体系見直し（2つの循環線と5つの支線への整理）については、利用状況から一定の定着が図られており、基本的な体系整備は理解されていることから、今後もこの運行体系を基本として、岩沼市にふさわしい公共交通体系の実現を目指します。
- このことから、平成31年度から3年間の本格運行の期間においては、大規模な見直しは行わず、各路線の軽微な見直しや利用促進に向けた取組を行うものとします。
- しかしながら、各路線の見直しについては、「玉浦循環線」のみ評価基準を下回る結果となったことから、今後の利用状況を踏まえた改善等の検討が必要となります。また、その他の路線についても、乗り継ぎに抵抗がある等の意見要望を踏まえた軽微な見直しを行うものとします。
- 運行経費と運賃収入等の差額については、目安の金額を維持する見込みであることから、引き続き効率的な運行に努め、利益性の向上を図ることとします。

■今後の改善

⇒今後3年間の本格運行において、利用状況や需要の把握等を実施し、下記の3点を中心に、岩沼市にふさわしい公共交通体系に向けた運行経路・時刻等の見直しを検討します。

- ① 現在の運行体系を基本に、軽微な見直しを図りながら、効率的で利便性の高い路線の確保に努める。
- ② プロポーザルで提案のあった「ICカードの導入」や「利用啓発活動」「運賃以外の収入」等、提案事業者との連携により、利用促進に向けた取組に努めます。
- ③ 今後の車両更新に合わせては、事業者が保有する車両を使用する等の効率的な運行を検討します。

⇒公募型プロポーザルにより選定された事業者とともに、事業者の持つ専門性や知識を活用した運行業務と提案内容の実現に向けた取組を実施する。

⇒今後も継続して、利用促進に向けた取組を実施する。

【デマンドタクシー、震災復興路線】

■課題・分析

- 利用状況については、現在利用者が少なく厳しい状況である。この要因については、事前登録や当日予約等の煩わしさや、初めての取組であることから周知が行き届いていないといった事が考えられる。
- 運行方法等については、事前登録・前日予約の煩わしさや運行時間の変更等の意見要望が寄せられていることから、現在の運行体制を踏まえた上で必要な検証を行い、細かな見直しを検討する必要があると考えられる。
- 運行体制の見直しについては、運行事業者がタクシー事業者になるため、市独自の判断で行うことは難しく、事業者で保有する車両や人員の確保等の協議調整が必要である。
- 周知活動については、これまでも様々な手法により周知してきたが、周知が行き届いていない部分もあることから、今後も更なる周知が必要であると考えられる。
- 現在開催する地区や利用者懇談会については、今後も広く開催し、多くの意見を求める場をつくることで、参加者との公共交通の維持に対する認識を共有するとともに、地域で考える公共交通意識の高揚を図る必要があると考えられる。
- 当初想定した利用に達していない状況や運行を開始してから約1年という期間等から、今後も継続した利用状況・需要の把握など検証が必要であると考えられる。

■評価

- 利用者が少なく厳しい状況であるが、定期的な利用や利用者からの継続を求める要望があることから、これまでの意見要望にある事前登録や前日予約の煩わしさや、周知が行き届いていない等の改善を図り、運行を継続するための検討を行う必要があります。
- デマンドタクシーおよび震災復興路線の運行見直しについては、運行事業者との協議調整を行いながら、市民バスを含めた交通体系全体で検討していく必要があります。

■今後の改善

⇒デマンドタクシー等の運行については、バス運行体系見直しによりバス路線を補うものとして導入したことから、市民バスを含めた公共交通全体で検討することを基本とします。

⇒また、導入開始から2年間を試行期間としていることから、平成31年度についても引き続き、利用状況や需要の把握など必要な検証を行い、運行事業者との協議調整を行いながら、下記内容を中心に細かな見直しを検討し、本格運行に向けた準備を行います。

- ① 事前登録や前日予約の煩わしさの改善について検討します。
- ② 対象区域の拡大について検討します。
- ③ 運行時刻・ダイヤの変更について検討します。
- ④ 目的地に利用者の利便性を考慮した指定乗降所の設定について検討します。

⇒対象区域にお住まいの方に対して、周知活動を行います。

⇒市民バス同様、今後も継続して、利用促進に向けた取組を実施する。