

# 岩沼市民バス運行業務評価報告

令和4年6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<br>【計画】    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者ニーズの把握</li> <li>○現状の課題に基づく基本方針・具体的施策の策定</li> <li>○評価指標の設定 等</li> </ul> |
| DO<br>【実施】      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○計画に基づく事業の実施</li> <li>○周知・広報・啓発活動 等</li> </ul>                             |
| CHECK<br>【評価】   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○評価指標の確認</li> <li>○その他の効果の検証 等</li> </ul>                                  |
| ACTION<br>【見直し】 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○評価をふまえた実施施策の見直し</li> <li>○利用者確保のための施策の見直し</li> </ul>                      |

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。
- 令和元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。)  
 ※詳細な利用状況や需要の把握など必要な検証を行うため、1 年間延長して試験運行を行った。

### 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】（令和3年4月～令和4年3月）

- 市民バスの利用者数は、121,111人で、令和2年度の117,922人に比べ、3,189人の増加となった。令和3年度は令和2年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の拡大により、不要不急の外出を自粛したことから、公共交通機関全体の利用が大幅に減少し、新型コロナウイルス感染症が拡大する前の年である令和元年度と比較して、3月を除き、全ての月が減少していることから、令和2年度に引き続き、利用が低調となった。
- このような状況下で、休日（祝日）の利用については4月～7月の上半期で、昨年度を上回る利用が見られた。要因として、昨年度の同時期には新型コロナウイルス感染症に伴う緊急事態宣言発出されたことが大きく影響したものと考えられる。
- 市民バスの1便当たり平均利用者数は、5.3人で、昨年度の5.2人に比べ、0.1人の増加となり、横ばいとなっている。要因としては、まず、新型コロナウイルス感染症の予防対策により一般の利用者が令和2年度に引き続き外出を自粛していたことが要因の一つであると考えられる。

|          | 4月    | 5月    | 6月     | 7月     | 8月    | 9月     | 10月    | 11月    | 12月    | 1月    | 2月    | 3月     | 路線別     | 便平均 |
|----------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|---------|-----|
| 駅東・中央循環線 | 1,826 | 1,662 | 1,926  | 1,957  | 1,890 | 1,869  | 2,002  | 2,010  | 1,922  | 1,645 | 1,544 | 1,873  | 22,126  | 8.3 |
| 東西循環線    | 1,450 | 1,976 | 1,672  | 1,839  | 1,339 | 1,633  | 1,751  | 1,825  | 1,728  | 1,419 | 1,428 | 1,521  | 19,581  | 7.3 |
| 東西線      | 1,664 | 2,055 | 2,361  | 2,671  | 2,185 | 2,093  | 2,301  | 2,320  | 1,969  | 2,017 | 1,822 | 2,471  | 25,929  | 4.5 |
| 大師線      | 1,023 | 1,150 | 1,199  | 1,058  | 491   | 1,138  | 1,214  | 1,272  | 1,086  | 907   | 1,144 | 885    | 12,567  | 5.2 |
| 南長谷線     | 994   | 1,224 | 1,632  | 1,288  | 906   | 1,318  | 1,413  | 1,389  | 1,273  | 1,059 | 1,350 | 1,312  | 15,158  | 5.7 |
| 空港線      | 1,499 | 1,421 | 1,664  | 1,648  | 1,545 | 1,568  | 1,775  | 1,714  | 1,737  | 1,556 | 1,493 | 1,741  | 19,361  | 4.2 |
| 玉浦循環線    | 502   | 429   | 533    | 539    | 536   | 553    | 566    | 591    | 556    | 536   | 511   | 537    | 6,389   | 3.3 |
| 合計       | 8,958 | 9,917 | 10,987 | 11,000 | 8,892 | 10,172 | 11,022 | 11,121 | 10,271 | 9,139 | 9,292 | 10,340 | 121,111 | 5.3 |

|       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |       |        |        |         |     |
|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|-----|
| (前年度) | 6,065 | 6,235 | 10,006 | 10,802 | 10,176 | 11,448 | 11,867 | 10,448 | 10,696 | 9,166 | 10,066 | 10,947 | 117,922 | 5.2 |
| (同月比) | 2,893 | 3,682 | 981    | 198    | -1,284 | -1,276 | -845   | 673    | -425   | -27   | -774   | -607   | 3,189   | 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、令和3年度 87,175,176 円で、令和元年度と同額となった。令和元年度は10月の東西線の運行見直しに伴い、委託金額が増額した。なお、人件費や燃料費が高騰状況にあることから、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、令和3年度は 12,204,043 円の収入があり、昨年度の収入 11,535,275 円に比べ、668,768 円の増額となった。増額の要因については、全体的に利用者数が増加したことが挙げられる。
- そのほか経常経費に対する収益に応じて交付金額が変動する「宮城県バス運行維持対策費補助金」については、毎年9月～10月の期間を基準として交付されるが、令和元年9月～令和2年10月と比較して、令和2年10月～令和3年9月は、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少していた時期であることから減額となった。

## 【デマンドタクシー】（令和3年4月～令和4年3月）

- デマンドタクシーは、東部地区の運行が1,282人、西部地区の運行が1,080人、2地区合わせて2,362人の利用があった。令和2年度は東部地区の運行が1,431人、西部地区の運行が810人、2地区合わせて2,241人の利用であり、2地区合わせて121人の増加となった。
- 登録者数は、東部地区で413人、西部地区で312人、2地区で725人となった。令和2年度は東部地区で401人、西部地区で262人、2地区で663人の利用であり、2地区合わせて62人の増加となった。
- 増加の要因として、新型コロナウイルス感染症が拡大する中、複数の方で乗合となる場合もあるが、自宅から目的地まで利用できるという点では、不特定多数の人と接する機会が少なく済む場合も多いため、利用が増えたものと考えられる。また、利用が定着してきたことも要因の一つと考えられる。

## 【東部区域】

|       | 4月      | 5月      | 6月      | 7月      | 8月      | 9月      | 10月     | 11月     | 12月     | 1月      | 2月      | 3月      | (合計)      |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 利用者数  | 136     | 115     | 132     | 101     | 73      | 62      | 96      | 128     | 116     | 114     | 79      | 130     | 1282      |
| 運行日数  | 21      | 18      | 22      | 20      | 21      | 20      | 21      | 20      | 22      | 20      | 18      | 22      | 245       |
| 1日の便数 | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 84        |
| 総運行便数 | 147     | 126     | 154     | 140     | 147     | 140     | 147     | 140     | 154     | 140     | 126     | 154     | 1715      |
| 1便平均  | 0.93    | 0.91    | 0.86    | 0.72    | 0.50    | 0.44    | 0.65    | 0.91    | 0.75    | 0.81    | 0.63    | 0.84    | 0.75      |
| 運行経費  | 490,875 | 420,750 | 514,250 | 467,500 | 490,875 | 467,500 | 548,016 | 521,920 | 574,112 | 521,920 | 469,728 | 574,112 | 6,061,558 |
| 運賃収入  | 15,450  | 13,800  | 15,300  | 16,500  | 12,150  | 9,900   | 12,450  | 16,950  | 16,200  | 17,100  | 10,950  | 18,150  | 174,900   |
| 実運行経費 | 475,425 | 406,950 | 498,950 | 451,000 | 478,725 | 457,600 | 535,566 | 504,970 | 557,912 | 504,820 | 458,778 | 555,962 | 5,886,658 |

(利用者一人あたりの単価) : 4,592

## 【西部区域】

|       | 4月      | 5月      | 6月      | 7月      | 8月      | 9月      | 10月     | 11月     | 12月     | 1月      | 2月      | 3月      | (合計)      |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 利用者数  | 69      | 67      | 94      | 90      | 89      | 67      | 94      | 105     | 108     | 107     | 105     | 85      | 1080      |
| 運行日数  | 21      | 18      | 22      | 20      | 21      | 20      | 21      | 20      | 22      | 20      | 18      | 22      | 245       |
| 1日の便数 | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 84        |
| 総運行便数 | 147     | 126     | 154     | 140     | 147     | 140     | 147     | 140     | 154     | 140     | 126     | 154     | 1715      |
| 1便平均  | 0.47    | 0.53    | 0.61    | 0.64    | 0.61    | 0.48    | 0.64    | 0.75    | 0.70    | 0.76    | 0.83    | 0.55    | 0.63      |
| 運行経費  | 490,875 | 420,750 | 514,250 | 467,500 | 490,875 | 467,500 | 548,016 | 521,920 | 574,112 | 521,920 | 469,728 | 574,112 | 6,061,558 |
| 運賃収入  | 10,350  | 9,150   | 13,350  | 11,700  | 10,500  | 6,750   | 10,800  | 10,800  | 12,300  | 10,500  | 12,300  | 10,650  | 129,150   |
| 実運行経費 | 480,525 | 411,600 | 500,900 | 455,800 | 480,375 | 460,750 | 537,216 | 511,120 | 561,812 | 511,420 | 457,428 | 563,462 | 5,932,408 |

(利用者一人あたりの単価) : 5,493

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】（令和2年4月～令和3年3月）

- 震災復興路線は、新浜線の運行が283人、矢野目線の運行が65人、2路線合わせて348人の利用があった。令和2年度は新浜線の運行が443人、矢野目線の運行が20人、2路線合わせて463人の利用であり、2地区合わせて115人の減少となった。
- 新浜線については昨年度に比べ大きな減少が見られた。普段は学生の通学に利用されているため、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う休校やオンライン授業の実施が影響し、令和3年度は減少したと考えられる。
- 矢野目線については昨年度に比べ大きな増加が見られた。令和2年度は固定の利用者がいないことから乗車人数が0人のまま運行することも多々見られたが、その点において解消できたと考えられる。しかしながら、利用率は極めて低いことから、市民バス路線とも絡めて、地区全体で運行体系を見直していく必要がある。

## 【新浜線】

|       | 4月      | 5月      | 6月      | 7月      | 8月      | 9月      | 10月     | 11月     | 12月     | 1月      | 2月      | 3月      | (合計)      |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 利用者数  | 30      | 31      | 32      | 24      | 13      | 19      | 38      | 41      | 31      | 22      | 1       | 1       | 283       |
| 運行日数  | 21      | 18      | 22      | 20      | 21      | 20      | 21      | 20      | 22      | 20      | 18      | 22      | 245       |
| 1日の便数 | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 24        |
| 総運行便数 | 42      | 36      | 44      | 40      | 42      | 40      | 42      | 40      | 44      | 40      | 36      | 44      | 490       |
| 1便平均  | 0.71    | 0.86    | 0.73    | 0.60    | 0.31    | 0.48    | 0.90    | 1.03    | 0.70    | 0.55    | 0.03    | 0.02    | 0.58      |
| 運行経費  | 194,040 | 166,320 | 203,280 | 184,800 | 194,040 | 184,800 | 216,636 | 206,320 | 226,952 | 206,320 | 185,688 | 226,952 | 2,396,148 |
| 運賃収入  | 6,000   | 6,200   | 6,400   | 4,800   | 2,600   | 3,800   | 7,400   | 8,200   | 6,200   | 4,400   | 200     | 200     | 56,400    |
| 実運行経費 | 188,040 | 160,120 | 196,880 | 180,000 | 191,440 | 181,000 | 209,236 | 198,120 | 220,752 | 201,920 | 185,488 | 226,752 | 2,339,748 |

(利用者一人あたりの単価) : 8,268

## 【矢野目線】

|       | 4月      | 5月      | 6月      | 7月      | 8月      | 9月      | 10月     | 11月     | 12月     | 1月      | 2月      | 3月      | (合計)      |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 利用者数  | 10      | 14      | 8       | 7       | 5       | 3       | 8       | 2       | 3       | 2       | 3       | 0       | 65        |
| 運行日数  | 21      | 18      | 22      | 20      | 21      | 20      | 21      | 20      | 22      | 20      | 18      | 22      | 245       |
| 1日の便数 | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       | 24        |
| 総運行便数 | 42      | 36      | 44      | 40      | 42      | 40      | 42      | 40      | 44      | 40      | 36      | 44      | 490       |
| 1便平均  | 0.24    | 0.39    | 0.18    | 0.18    | 0.12    | 0.08    | 0.19    | 0.05    | 0.07    | 0.05    | 0.08    | 0.00    | 0.13      |
| 運行経費  | 194,040 | 166,320 | 203,280 | 184,800 | 194,040 | 184,800 | 216,636 | 206,320 | 226,952 | 206,320 | 185,688 | 226,952 | 2,396,148 |
| 運賃収入  | 400     | 200     | 200     | 0       | 0       | 200     | 0       | 0       | 200     | 200     | 200     | 0       | 1,600     |
| 実運行経費 | 193,640 | 166,120 | 203,080 | 184,800 | 194,040 | 184,600 | 216,636 | 206,320 | 226,752 | 206,120 | 185,488 | 226,952 | 2,394,548 |

(利用者一人あたりの単価) : 36,839

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について、令和2年度は74,529,133円となっている。
- デマンドタクシー及び震災復興路線の運行に伴う運行経費と収入額の差額について、令和2年度は91,082,495円となっている。
- 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。

## 市民一人あたりの負担額等について

|                              | 令和2年度      | 令和3年度      | 備考  |
|------------------------------|------------|------------|-----|
| 市民バス年間委託費                    | 87,175,176 | 87,175,176 | 円   |
| 市民バス年間収入額<br>(バス車内有料広告含む)    | 11,535,275 | 12,204,043 | 円   |
| 宮城県補助金                       | 477,000    | 442,000    | 円   |
| 合計（運行経費－収入額等）<br>※バス運行のみ     | 75,162,901 | 74,529,133 | 円   |
| 市民一人あたりの負担額<br>(デマンド・復興路線除く) | 1,712      | 1,702      | 円/人 |

|                                  |            |            |     |
|----------------------------------|------------|------------|-----|
| デマンド年間委託費<br>(復興路線を含む)           | 15,590,550 | 16,553,362 | 円   |
| 合計（運行経費－収入額等）<br>※バス・デマンド・復興路線全体 | 90,753,451 | 91,082,495 | 円   |
| 市民一人あたりの負担額<br>(デマンド・復興路線含む)     | 2,067      | 2,081      | 円/人 |

|        |                      |                      |   |
|--------|----------------------|----------------------|---|
| 【参考】人口 | 43,906<br>(R3.3月末時点) | 43,779<br>(R4.3月末時点) | 人 |
|--------|----------------------|----------------------|---|

表 5. 運行経費等

## (2) 利用者の意見要望等

## 【市民バス】

- 令和3年度の意見・要望等は以下のとおり。

| No | 日時       | 対象   | 内 容   |
|----|----------|------|---|
| 1  | R3.4.1   | バス停  | 玉浦西四丁目停留所に屋根がほしい。   |
| 2  | R3.4.12  | 時刻   | ホームページより、18時台に岩沼駅東口から玉浦方面への時刻がほしい。  |
| 3  | R3.5.11  | 路線   | 玉浦循環線を南浜中央病院へ行けるようにしてほしい。   |
| 4  | R3.6.16  | 時刻   | 現在バスを利用しているが、岩沼駅から玉浦方面(東西線、空港線)行の16時台のバスが一本もないため増便してほしい。  |
| 5  | R3.7.29  | その他  | 福祉バスを交付されたが、デマンドタクシーにも利用できると思わなかった。「市民バス」無料乗車証ではなく、デマンドタクシーも記載してほしい。                              |
| 6  | R3.8.27  | デマンド | デマンド対象外の方より、免許返納により買い物に行くのが不便になった。自転車で近場にあるビッグに行っているが8月末に閉店した。デマンド利用対象地域拡大をお願いしたい。                |
| 7  | R3.9.21  | 時刻   | 時々仙台空港に行くとき市民バスを利用している。しかし、南長谷線・桑原一丁目11:56発→ 駅東口12:02着で空港線が12:00発となり乗車できない。乗換えを考慮したバスダイヤを検討してほしい。 |
| 8  | R3.10.19 | バス停  | 吹上3丁目バス停の表記が解りにくい。行先が駅東口が記載されていないし、駅に行くのに、駅とは反対方向に行くバスに乗らなくてはいけない。間違いやすい。                         |
| 9  | R3.10.29 | デマンド | デマンドタクシーについて、乗り降りできる施設に亀塚温泉も加えてほしい。   |
| 10 | R3.10.30 | 路線   | この阿武隈市営団地も経由する路線にしてほしい。   |
| 11 | R4.2.9   | バス停  | バス停の表記「市民図書館前(二木の松前)」は位置関係と一致しないため、紛らわしい。   |
| 12 | R4.3.15  | 時刻   | 終バスの時間早すぎる。22時くらいまで運行してほしい。   |

- 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、/通勤通学時間の増便(午前7時~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(商業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)
  - ・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)

【デマンドタクシー、震災復興路線】

- デマンドタクシーについては、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等、様々な意見要望が寄せられた。
- デマンドタクシーは令和元年10月の運行見直しにより、当日予約を可能にすることや、公共施設、病院等への乗り入れについて見直しを行い、利用者からは好評であった。
- 令和2年10月にはデマンドタクシーの運行区域を拡大し、三色吉中、平等団地、千貫団地の3地区をデマンドタクシーの対象区域とした。
- その他、下記の事項が意見要望としてあげられた。
  - ・デマンドタクシーの対象区域の拡大（市内中心部に住む市民の利用）
  - ・デマンドタクシーの運行方法の見直し（東部と西部の行き来を柔軟に）
  - ・デマンドタクシー、震災復興路線の運行時刻の見直し（運行時刻、増便）
  - ・デマンドタクシーの予約方法の見直し（電話、FAX以外のメール等での予約）

## 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 (R3 年度)         | 目標値 (R3 年度)        |
|----------------------------|---|--------------------|--------------------|
| 高齢者にやさしく<br>利用しやすい<br>バス交通 | 市民バスおよびデマ<br>ンド交通の年間利用者数<br>【年間の1便あたりの<br>平均利用者数】 | 12.1 万人<br>【5.3 人】 | 16.0 万人<br>【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、以下のとおりとする。
  - 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）

## 【市民バス】

## ■課題・分析

- 利用状況については、新型コロナウイルス感染症が拡大する前の年である令和元年度と比較して、3月を除き、全ての月が減少していることから、令和2年度に引き続き利用が低調となった。
- バス車両には手指消毒液の設置を行った他、運転手の横に飛沫防止用のアクリル板設置を行った。
- 運行経費については、上昇傾向にあるが、その要因としては令和元年度に行った「東西線」の平等団地経由に伴う総運行距離数の増加に伴う人件費や燃料費の増加により、運行経費は年度当初の契約金額より増加しているためである。なお、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、微増となっている。要因としては、全体的に利用者数が増加したことや利用者に大きく左右されない広告収入があったためと考えられる。
- 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、令和元年度から3年間の事業者を選定し、今年度で3年目を終える。今後は、経費や効率性の面から、路線ごとに業者を別々に選定する等、様々な手法を検討する必要があると考える。
- 郊外を運行する「玉浦循環線」、「大師線」、「南長谷線」、「空港線」については、朝夕を除く時間帯の利用が少ないことから、路線付近の地区全体での見直し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あたっては、市で保有せず事業者が保有する車両を使用することも検討する必要があると考えられる。その他、通学の利用者を支えている路線についてはスクールバスと路線バスの検討や利用に合わせた運行車両等の見直しと考えられる。
- 利用促進については、利用者の利便性向上のために「ICカード等の導入」や、定期券を休日にも販売できるようにする等、バス利用者の増加のための新たな取組の検討が必要であると考えられる。

## ■評価

- 現在の運行体系（2つの循環線と5つの支線への整理）については、例年の利用状況から一定の定着が図られていることが確認できますが、令和2年度からは、新型コロナウイルス感染症による影響が大きく、利用が減少したことを鑑みると、見直し等を行う場合には同じ利用実績値でも例年のような考え方と同じ参考数値として安易に使用することは難しいと考えます。
- 例年の実績を踏まえて、各路線の大きな課題の抽出や分析を行い、市民の需要に合った路線網を検討する必要があると考えます。
- 各路線の見直しについては、「玉浦循環線」が評価基準を下回る結果となりましたが、今後はデマンドタクシーの区域や利用方法、震災復興路線「矢野目線」、「新浜線」をはじめ、路線付近の地区全体での見直しが必要であると考えます。
- また、通学の利用者を支えている「大師線」および「南長谷線」については、利用状況に応じた運行経路の見直しや、スクールバスとの住み分け、車両の大きさについて検討の余地があると考えます。
- その他、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ことや、キャッシュレス決済化等、利便性の向上についても引き続き検討する必要があると考えます。
- 運行経費と運賃収入等の差額については、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りますが、一方で路線網の整理に伴う運行経費の削減や運賃の見直し等を検討することで、縮減を図れる余地があると考えます。

## 【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、昨年度に比べ、利用者が増加した。この要因の一つとして、令和2年10月の運行見直しにより、区域の拡大を図ったことによるものと考えられる。また、このコロナ禍の中であっても利用が増えたのは、利用が定着し、少しずつ住民に馴染んできたものとも考えられる。今後、周知が行き届いていない市民への利用啓発活動等により、更なる利用が見込まれる。
- 運行方法等については、事前登録・予約が必要であることの煩わしさについて意見・要望が寄せられていることから、今後も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課題がある。
- 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、今後は大規模な説明会よりも、より地域に密着した説明会等がデマンドタクシーの理解と利用に繋がると考えられる。
- 利用者懇談会については、コロナ禍でも行えるように小規模で行うことや、アンケート調査方式等を検討し、より多くの意見を受け、地域にあった公共交通の実現を図る必要があると考えられる。
- 対象区域外の住民から利用したいとの声が多数寄せられている。また、当初は市民バスを補うものとして運行していたが、市民バス利用者とデマンドタクシー利用者、タクシー利用者で各々利用者（利用目的）が異なる可能性があることから、タクシー事業者との調整を行いながら、区域拡大等、更なる分析の余地がある。
- 現在も当初想定した利用に達していない状況であることから、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。
- 震災復興路線「矢野目線」については利用が極端に少なく、地域での懇談会等による意見聴取や必要性の確認を行うこと、近くを運行している市民バス路線の「空港線」等との住み分けやそれらを踏まえた地域の交通全体での改善や検討の余地があると考えられる。
- 震災復興路線「新浜線」については主に学生の通学に利用されているが、乗降位置や乗車時刻が市民バス路線の「玉浦循環線」路線上に近いため、バス路線とあわせて見直していくこと等が考えられる。



## ■評価

- デマンドタクシーは令和2年10月の見直しで、区域の拡大を行ったことにより、昨年度より利用者数を増やすことができた。対して利用対象区域であっても事前登録・予約の利用の仕方を難しく感じる住民もいたことから、周知活動を積極的に行い、運行を継続するための検討を行う必要があると考えます。
- また、運行当初に想定した利用に達していない状況であることから、今後も継続した利用状況・需要の把握など検証を行い、大きな見直しに向けて課題の抽出を行う必要があると考えます。
- 震災復興路線については「矢野目線」の利用が極端に少なく、「新浜線」も乗降位置や乗車時刻が市民バス路線の「玉浦循環線」路線上に近いため、地域との交流を図り、今後バス路線とともに改善や検討が必要と考えます。
- 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ると考えます。

(3) その他

- 令和3年度はAIを活用した「岩沼AI運行バス」の実証実験を行った。岩沼「AI運行バス」は路線や運行ダイヤなどは存在せず、人工知能が利用者の予約状況に応じてリアルタイムで最適な運行ルートを作成し、目的地の降車ポイントまで走行するというものであり、利用者からは好評であったことから、今後のバス運行体系を考える上で、検証や検討を進める必要がある。なお、運行事業者がタクシー事業者等になるため、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の余地がある。また、運行委託費が高額であるため、市民バスに係る委託費全体で考えていく必要がある。
- 今回の様々な評価及び評価に基づく改善等については、現在、行っている岩沼市民バス運行計画の見直しの中で考えていく必要がある。