

# 岩沼市民バス等運行業務評価報告

令和7年11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
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) 目標値及び見直しの評価基準
  - (2) 評価

## 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月には、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、本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』を策定した。

平成30年3月12日には、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た。この見直しに伴い、バス路線が廃止された区間及び便数が減便となった区間を補完するため、「岩沼デマンドタクシー」の運行を開始し、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（矢野目線及び新浜線）」の運行を開始した。

その後、A Iを活用した新たな公共交通を検討するにあたり、令和4年1月7日から3月17日まで、市内中心部77箇所に乗降ポイントを設置し、岩沼A I乗合バスの試験運行を行った。利用者から通年での運行に関する要望が多かつたため、令和6年3月12日から通年での運行を開始した。

令和6年4月1日から、見直し後の『岩沼市民バス運行計画』の運用を開始した。岩沼市民バスとスクールバスとの機能を分離し、市内中心部を運行する2つの循環線、これに接続する岩沼駅から市内周辺部を運行する急行便4路線及び東西を結ぶ1路線の計7路線に整理した。

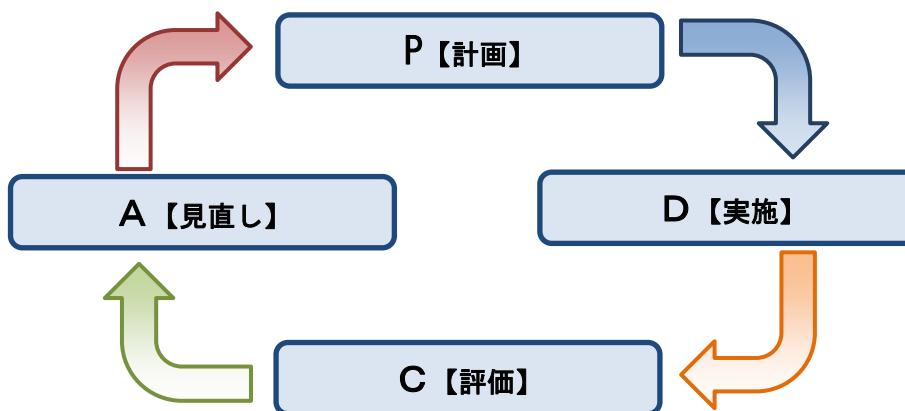
また、利用者が少なかった震災復興路線を廃止し、見直しに伴い、バス路線が廃止された区間及び便数が減便となった区間を補完するため、岩沼デマンドタクシーの対象区域の拡大や便数の増便を行った結果、本市の交通空白地帯はなくなった。

## 2. 評価の実施について

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、本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

### 3. 利用状況等について（市民バス、デマンドタクシー、A I 乗合バス）

#### (1) 利用状況

##### ① 市民バス（令和6年4月～令和7年3月）

利用者数は121,983人で、令和5年度の141,793人と比べ、19,810人減少した。岩沼市民バス運行計画の見直しに伴い、令和6年度から一部路線が減便となり、且つスクールバスの機能を分離したことにより、利用者数が減少したと考えられる。（令和6年度のスクールバス利用者数：14,378人）

また、1便あたりの平均利用者数は6.8人で、令和5年度6.2人と比べ、0.6人増加し、1便あたりの効率的な運行は改善傾向にある。

運行業務に係る委託料については、株式会社ミヤコーバスと令和6年度から令和12年度までの7年間契約しており、令和6年度は103,564,000円であった。

運賃収入は14,751,127円となり、令和5年度の15,474,811円と比べ、723,684円の減額となった。

#### 市民バス利用者数（令和6年度）

路線	大師線 (平日のみ)	東西線	空港線 (平日のみ)	玉浦線 (平日のみ)	南長谷線 (平日のみ)	駅東/相の原方面循環線 駅東/里の杜・藤浪方面循環線 駅東/吹上方面循環線 駅東/里の杜・市役所方面循環線	駅西/平等・三色吉方面循環線 駅西/平等・里の杜方面循環線	合計
4月乗車人数	419	2,530	786	375	492	1,837	2,624	9,063
5月乗車人数	519	2,599	803	439	432	1,943	3,075	9,810
6月乗車人数	583	2,894	797	492	626	1,908	3,118	10,418
7月乗車人数	511	2,924	864	464	578	2,037	3,031	10,409
8月乗車人数	395	3,038	770	308	358	2,046	2,636	9,551
9月乗車人数	492	2,520	766	404	650	1,976	3,365	10,173
10月乗車人数	634	3,047	886	390	652	2,207	3,067	10,883
11月乗車人数	476	2,796	861	345	591	2,025	3,151	10,245
12月乗車人数	387	2,831	806	353	596	1,893	3,407	10,273
1月乗車人数	460	2,454	943	411	470	1,666	3,850	10,254
2月乗車人数	503	2,304	812	436	600	1,682	3,840	10,177
3月乗車人数	406	3,034	972	426	413	1,868	3,608	10,727
合計の乗車人数	5,785	32,971	10,066	4,843	6,458	23,088	38,772	121,983
乗車人数/1日	16.0	91.1	27.8	13.4	17.8	63.8	107.1	337.0
乗車人数/1便	2.0	7.6	5.1	2.5	3.3	11.2	14.6	6.8

#### 市民バス利用者数の推移

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
合計の乗車人数	149,781	117,922	121,111	132,627	141,793	121,983
乗車人数/1日	411.5	326.7	332.7	364.4	389.5	337.0
乗車人数/1便	6.6	5.2	5.3	5.8	6.2	6.8

## ② デマンドタクシー（令和6年4月～令和7年3月）

登録者数は、令和7年3月31日時点ですべて1,122人となり、令和6年3月31日時点の873人と比べ、249人増加した。

利用者数は6,962人で、令和5年度の2,689人と比べ、4,273人増加した。①運行区域の一部拡大に伴い、今まで利用できなかった区域の登録者数が増えたこと、②デマンドタクシーに関する説明会を行ったこと、③通勤、通学時間帯に併せて、自宅から市内中心部に向かう便を1便増やしたこと等により、利用者数が大幅に増加したと考えられる。

また、利用者1人あたりの費用は2,955円で、令和5年度の4,645円と比べ、1,690円の減額となった。

### デマンドタクシーの利用者数等について（令和6年度）

	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(人)	446	488	547	620	576	570	668	590	666	572	601	618	6,962
運行日数(日)	30	31	30	31	31	30	31	30	30	29	28	31	362
運行経費(円)	1,763,010	1,824,990	1,767,600	1,820,400	1,824,990	1,772,190	1,820,400	1,767,600	1,763,010	1,705,620	1,652,820	1,829,580	21,312,210
運賃収入(円)	53,700	52,200	54,900	68,550	67,800	59,400	67,050	57,300	75,300	62,100	58,800	64,500	741,600
実運行経費(円)	1,709,310	1,772,790	1,712,700	1,751,850	1,757,190	1,712,790	1,753,350	1,710,300	1,687,710	1,643,520	1,594,020	1,765,080	20,570,610
													(利用者一人あたりの単価): 2,955

## ③ A I 乗合バス（令和6年4月～令和7年3月）

登録者数は、令和7年3月31日時点ですべて1,276人となり、令和6年3月31日時点の367人と比べ、909人増加した。

利用者数は10,422人で、令和5年度の153人と比べ、10,269人増加した。①A I 乗合バスに関する説明会を6回行ったこと、②LINE予約で気軽に利用できること等により、登録者数及び利用者数が大幅に増加したと考えている。

また、利用者1人あたりの費用は1,811円で、令和5年度の5,348円と比べ、3,537円の減額となった。

### A I 乗合バスの利用者数等について（令和6年度）

	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(人)	466	635	727	898	892	871	1,114	946	1,068	857	929	1,019	10,422
運行日数(日)	21	21	20	22	21	19	22	20	21	20	18	20	245
運行経費(円)	1,712,400	1,712,400	1,712,400	1,712,400	1,712,400	1,712,400	1,712,400	1,712,400	1,712,400	1,712,400	1,712,400	1,712,400	20,548,800
運賃収入(円)	84,200	114,850	117,950	143,450	149,250	127,850	172,850	138,350	170,550	139,200	151,100	161,000	1,670,200
実運行経費(円)	1,628,200	1,597,750	1,594,450	1,568,950	1,563,150	1,584,550	1,539,750	1,574,050	1,541,850	1,573,200	1,561,300	1,551,400	18,878,800
													(利用者一人あたりの単価): 1,811

#### ④ 実運行経費

市民バスの令和6年度の実運行経費は88,187,873円となった。

デマンドタクシーの令和6年度の実運行経費は20,567,610円となつた。

A I 乗合バスの令和6年度の実運行経費は18,863,600円となつた。

#### 各公共交通機関の実運行経費等について

##### ① 市民バス

	令和5年度	令和6年度
年間委託料（円）	116,625,300	103,564,000
年間収入額（円）	15,474,811	14,751,127
宮城県バス運行維持対策費補助金の交付額（円）	542,000	625,000
実運行経費（年間委託料－年間収入額－補助金の交付額）（円）	100,608,489	88,187,873
市民一人あたりの負担額（円）	2,312	2,053

##### ② デマンドタクシー

	令和5年度	令和6年度
年間委託料（円）	17,840,900	21,312,210
年間収入額（円）	342,650	741,600
宮城県バス運行維持対策費補助金の交付額（円）	1,000	3,000
実運行経費（年間委託料－年間収入額－補助金の交付額）（円）	17,497,250	20,567,610
市民一人あたりの負担額（円）	402	479

##### ③ AI乗合バス

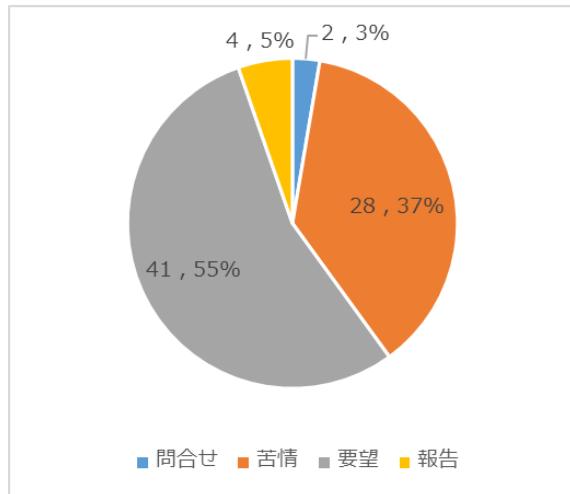
	令和5年度	令和6年度
年間委託料（円）	848,399	20,548,800
年間収入額（円）	30,100	1,670,200
宮城県バス運行維持対策費補助金の交付額（円）	0	15,000
実運行経費（年間委託料－年間収入額－補助金の交付額）（円）	818,299	18,863,600
市民一人あたりの負担額（円）	19	439

【参考】人口	43,511 (令和6年3月31日時点)	42,960 (令和7年3月31日時点)
--------	-------------------------	-------------------------

## (2) 利用者の意見、要望等

### ① 市民バス

- ・問合せ等の割合（総数 75 件）及び性質



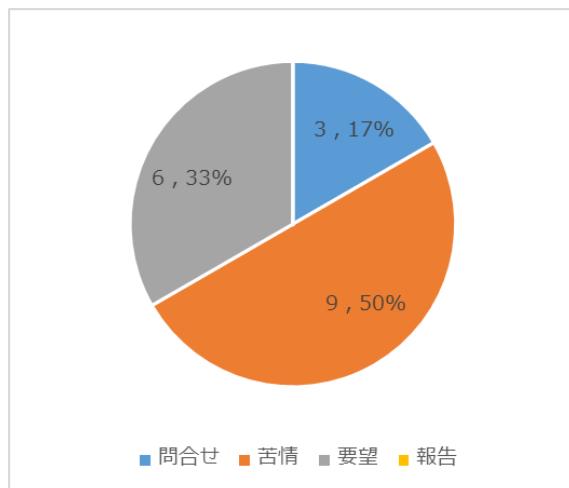
	バス停・乗降スポット		路線					その他		計
	移設・新設	改修等	増便	減便	ルート	時刻	元に	運転	その他	
問合せ	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
苦情	2	1	0	3	5	6	3	2	6	28
要望	7	2	11	0	4	4	5	0	8	41
報告	0	2	0	0	0	0	0	0	2	4
計	9	5	11	3	9	10	8	2	18	75

- ・問合せ等の内容（主なもの）

No	日時	対象	内容
1	R6.4.5	ルート	大師線について、ダイヤ改正に伴い、西小学校前から駅西口までの路線となり、土ヶ崎やイトーチェーンを通らなくなつたためとても不便である。
2	R6.4.9	増便	空港線について、土日祝日も運行してほしい。 (空港線の本数が減便となり、不便になったため。)
3	R6.6.6	時刻	京都から岩沼に約7年ぶりに戻ってきた。バスを利用して午後から相の原団地と岩沼駅の行き来をしたいと思っていたが帰りの便がほとんどない。以前の運行のほうが便利だった。運行時間をもう少し延長してほしい。
4	R6.7.5	増便	娘は早朝に岩沼駅へ行き電車通学ですが、その時間にバスは走っていません。学生等の通学時間向けの時刻に走ってくれると大荷物の時に助かると言っています。
5	R7.2.26	元に戻す	桜五丁目バス停に空港行きバスが止まらない。以前の様に人が待っている時は停車してほしい。

## ② デマンドタクシー

### ・問合せ等の割合（総数18件）及び性質



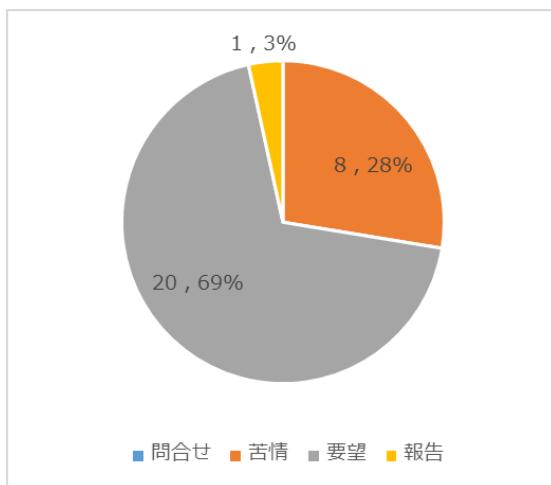
	バス停・乗降スポット		路線					その他		計
	移設・新設	改修等	増便	減便	ルート	時刻	元に	運転	その他	
問合せ	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
苦情	0	0	0	0	0	0	0	1	8	9
要望	2	0	1	0	2	0	0	0	1	6
報告	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	2	0	1	0	2	0	0	1	12	18

### ・問合せ等の内容（主なもの）

No	日時	対象	内容
1	R6.4.19	移設、新設	デマンドタクシーについて、東保育所やJOCA東北に停まるようにしてほしい。
2	R6.4.24	ルート	岩沼市民バスの南長谷線を利用していたが、令和6年4月1日のダイヤ改正に伴い減便となり不便である。デマンドタクシーの運行区域を拡大してほしい。
3	R6.10.24	その他	10/21にハナトピアに行くために、8時に予約をした。いつも、5分程度、早くなったり、遅くなったりするが、この日は、20分も遅く来た。事業所に連絡したところ、「渋滞」のために遅れているとのことだったが、到着した運転手に聞くと、東の人を乗せてしまったので、遅れたとのことだった。オペレーターが嘘を言っていたものもあるが、自分らの予約を無視して東側に行つたことは問題である。西部と東部で役割分担されているのではないか。
4	R6.11.5	その他	本日（2024.11.05）、市内の信号機で停止していたところ、デマンドバス（社番971?）が私の車の右側に停車し、なにげに左後輪を見たところ、左後輪のタイヤの溝が全くない状況を確認できました。 タイヤその他車の整備、安全点検は日常どうしているのでしょうか? 市民の足として貴重な移動手段ですが、一方市民の命を守る為には、車の整備等を徹底すべきと思います。
5	R6.12.18	その他	デマンドタクシーの乗降の際、10分から15分程時間を要しており、他の予約客の予約時間に到着することができなかった。 運転手の報告では、ふらつきが見られ、転倒する可能性もあったとのこと。 それも踏まえ、市から利用者に対し、乗降の際には介助者に手伝っていただいたうえで乗降するよう連絡してほしい。

### ③ A I 乗合バス

#### ・問合せ等の割合（総数29件）及び性質



	バス停・乗降スポット		路線					その他		計
	移設・新設	改修等	増便	減便	ルート	時刻	元に	運転	その他	
問合せ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
苦情	0	0	0	0	2	1	0	0	5	8
要望	15	0	2	0	0	0	0	0	3	20
報告	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
計	15	0	2	0	2	1	0	0	9	29

#### ・問合せ等の内容（主なもの）

No	日時	対象	内容
1	R6.5.7	移設、新設	A I 乗合バスの乗降ポイントを勤労者活動センターにも設置してほしい。 A I 乗合バスがとても便利なので要望しておきます。
2	R6.6.11	その他	電話予約をしたが、電話がつながらない。
3	R6.8.27	ルート	A I 乗合バスを利用させていただいており、大変助かっているが、改善してほしい部分があるので電話をした。 ①西地区から市役所までの利用だったが、途中、亀塚で乗合になり、そこから、西地区へ行き、その後に市役所へ行くことになり、30分以上乗車することになった。以前にも同様なことが複数回あった。乗合だから仕方ないところは理解しているが、システム上で、もう少し効率的な運行にできないか。 ②また、乗降スポットが道路の片側にしかないために、ぐるぐる回るようなルートになる。道路の両サイドに乗降スポットがあれば解決するのではないか。
4	R6.11.28	移設、新設	岩沼A I 乗合バスをとても便利に利用させて頂いております。 乗降ポイントの追加はして頂けないでしょうか？ 是非とも、岩沼市勤労者活動センターを追加して頂きたくご意見申し上げます。
5	R6.12.19	移設、新設	乗降ポイント「ヨークベニマル岩沼西店」について、乗降ポイントからヨークベニマル岩沼西店まで歩かなければならず、不便である。 特に、買い物後は、荷物が重いため乗降ポイントまで歩くのも大変だ。 A I 乗合バスを利用した友人も北側に乗降ポイントがあるのは不便であると言っている。 そのため、乗降ポイント「ヨークベニマル岩沼西店」については、ヨークベニマル岩沼西店側に設置してもらいたい。

## 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。

指数の背景	評価指標	路線	実績値(R3年度)	想定値(R6年度)	実績値(R6年度)	目標値(R12年度)
高齢者にやさしく利用しやすいバス交通	市民バス、岩沼デマンドタクシー、岩沼A Iバスの年間利用者数	市民バス※1	121,111人	126,511人	121,983人	118,100人
	デマンドタクシー※2	2,362人	9,450人	6,962人	14,600人	
	A I 乗合バス※3	—	4,320人	10,422人	7,900人	
合 計			123,473人	140,281人	139,367人	140,600人

※1 市民バス

- ・路線バスについては、スクールバス年間利用者（15,000人）が減少するが、急行便の運行により、廃止される震災復興路線の利用者（約400人）が増えることや、通勤通学者の利用が大幅に増えるため、令和6年度は5,400人増を想定
- ・毎年の増加人数については、年約1%ずつ上昇を想定

※2 デマンドタクシー

- ・デマンドタクシーについては、区域拡大や利用啓発などにより令和6年度から利用が4倍増（9,450人）を想定
- ・毎年の増加人数については、土日祝日運行（路線バスの減便）や区域拡大に伴う利用対象人数の増加により年約7.5%ずつ上昇を想定

※3 岩沼A Iバス

- ・A Iバスについては、実証運行の実績値（約300人／月）の1.2倍を想定して、令和6年度は360人／月を想定
- ・毎年の増加人数については、令和6年度から、（50人／月）ずつ上昇を想定

### 【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りますが、見直しの検討を始める評価基準は、以下のとおりとしています。
  - ・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) 評価

### ① 市民バス

#### ■ 分析及び課題について

- ・ 利用者数について、令和6年度は121,983人で令和5年度と比べ、19,810人減少した。

しかし、令和6年度から市民バスとスクールバスの機能を分離しており、スクールバスの平均利用者数が15,000人であることから、令和6年4月1日から運行体系を変更したものの、大幅に利用者数が減少しているわけではない。

- ・ 年間委託料について、令和6年度は103,564,000円であり、令和5年度と比べ、13,061,300円減額となった。

しかし、バス業界では運転士不足の状態が続いていることから、人件費も年々上昇していることから、年間委託料の上昇も予想される。

- ・ 急行線（大師線、南長谷線、空港線及び玉浦線）について、令和6年度の1便あたりの利用者数は、4路線の中で大師線が2.0人と最も少なかった。

同路線は、岩沼市民バス運行計画の見直しに際し、利用者からの要望で便数を増やしているが（岩沼駅西口行：3便→6便、大師行：4便→6便）、利用が低調であることから利用者数をどのように増やすかが課題となっている。

一方、空港線について、令和5年度の1便あたりの利用者数が4.9人と4路線の中で2番目に低かったことから、岩沼市民バス運行計画の見直しに際し減便を行ったが、令和6年度の1便あたりの利用者数は5.1人と令和5年度から増加したことから、減便後も一定の需要があると考えられる。

- ・ 市内中心部と岩沼駅とを接続する循環線について、令和6年度の駅西方面循環線の利用者数は、令和5年度と比べ、15,585人増加した。同路線は、観光地である金蛇水神社を通ることもあり、同神社を訪れるために同路線を使う利用者が一定数いると考えられる。

一方、同神社を訪れる外国人観光客が利用していることもあり、同神社へのバスを利用した行き方の案内をどのようにするかが課題となっている。

## ■ 評価について

- ・ バス業界全体で運転士不足の状態が続いていることから、今後も年間委託料が上昇することが予想される。路線の見直し等を検討することにより、運行経費の見直しが必要になると考える。
- ・ 観光施設への来訪に伴い、今後も外国人観光客を始め市外から多くの方が市民バスを利用することが想定されることから、市民バスの利用に関して英語や中国語等を用いた分かりやすい案内が必要と考える。
- ・ 各路線の見直しについては、利用者からの意見、要望を整理したうえで、需要に合った路線網を検討する必要があると考える。しかし、すべての要望をかなえることは不可能であり、より丁寧な説明で市民の理解を得ていくことが重要と考える。

## ② デマンドタクシー

### ■ 分析及び課題について

- 利用者数について、令和6年度は6,962人で令和5年度と比べ、4,273人増加した。岩沼市民バス運行計画の見直しに伴い、令和6年4月から運行区域を拡大した結果、今まで利用できなかつた人がデマンドタクシーを利用できるようになったため、大幅に利用者数が増加したと考えている。

一方、岩沼市民バス運行計画で定めた目標値（令和6年度は9,450人）には達していないため、利用者数を増やすための効果的な周知方法について検討が必要である。

- 年間委託料について、令和6年度は21,312,210円であり、令和5年度と比べ、3,471,310円増額となった。運行区域の一部拡大により、総運行距離が伸びたことや燃料費や人件費の上昇に伴い、年間委託料も大幅に増額となったと考えられる。

また、タクシー業界でも運転士不足の状態が続いていることから、年間委託料の上昇も予想される。

- 便数について、現在の運行体系では、居住地から中心部へ向かう最終便は第4便（居住地13時発）で、中心部から居住地へ帰る最終便は第4便（中心部16時発）となっているが、複数の利用者から便数を増やしてほしい旨要望がある。要望の内容を精査し、運行委託事業者の意向も伺いながら、増便するか検討する。

### ■ 評価について

- 運行区域の拡大に伴い、令和6年度の利用者数は令和5年度と比較し大幅に増加したものので、岩沼市民バス運行計画に定められている目標値に達していないことから、利用者数を増やすための効果的な施策を検討する必要があると考える。
- 便数の増加を含めた運行の見直しに際しては、運行委託事業者との協議、調整を行いながら、市民バスを含めた公共交通体系全体で検討する必要があると考える。

### ③ A I 乗合バス

#### ■ 分析及び課題について

- ・ 利用者数について、令和6年度は10,422人で、岩沼市民バス運行計画で定めた目標値(4,320人)を大幅に上回った。予約方法として、LINEからの予約を導入したことにより、利用者がいつでもどこでも気軽に予約できることが、利用者数の増加に寄与したと考えている。  
一方、利用者が容易にキャンセルすることができるため、それに伴い運行に支障が生じることがあることから、いたずらなキャンセルへの対応が課題となっている。
- ・ 年間委託料について、令和5年度は3月分のみ委託料が発生していたこともあり、令和6年度では19,700,401円増の20,548,800円となった。
- ・ 現在の運行体系では、市内中心部に限って乗降ポイントを設置しているが、郊外（グリーンピア岩沼や緑の里クリニック等の公共施設や病院）に乗降ポイントを設置してほしい旨の要望が複数の利用者から挙がっている。乗降ポイントの新設にあたっては、デマンドタクシーの利用対象者区域との住み分けに留意しながら、慎重に検討する必要がある。  
また、運行区域を拡大してほしい旨や運行時間を伸ばしてほしい旨の要望も挙がっているが、要望の内容を精査し、運行委託事業者の意向も踏まえながら慎重に検討する必要がある。

#### ■ 評価について

- ・ A I を活用した新たな公共交通機関ということもあり、令和6年度の利用者数は岩沼市民バス運行計画の目標値を大幅に上回ったが、利用したいけれども利用できない人が一定数いるものと思われる。特に、スマートフォンの操作が不得手な人たちにどのようにA I 乗合バスを利用してもらうか、効果的な施策を考える必要がある。
- ・ 乗降ポイントの新設を含めた運行体系の見直しに際しては、運行委託事業者との協議、調整を行いながら、市民バスを含めた公共交通体系全体で検討する必要があると考える。