

# 岩沼市民バス運行計画（案）

令和4年2月

岩 沼 市

# 目 次

1. はじめに .....	1
(1) 計画策定の背景 .....	2
(2) 計画策定の目的 .....	2
(3) 本計画の位置づけ .....	3
(4) 計画区域 .....	4
(5) 計画期間・目標年次 .....	5
2. 地域概況 .....	7
(1) 市の概要 .....	8
(2) 人口特性 .....	9
(3) 生活関連施設の分布 .....	13
3. 公共交通の現状 .....	15
(1) 現状の路線 .....	16
(2) 利用者数の推移 .....	28
(3) 収支状況 .....	29
(4) 利用料金 .....	31
(5) 所有車両 .....	32
4. 市民バス・デマンドタクシー・震災復興路における課題 .....	33
(1) 市民バス利用者アンケート調査の概要 .....	34
(2) 主要施設利用者ヒアリング調査の概要 .....	38
(3) 市民バスの課題の整理 .....	43
5. 主要施策 .....	45
(1) 主要施策 .....	46
(2) 具体的な取り組み .....	47
6. 市民バスの見直しに係る改善方針と新たな路線網の考え方 .....	59
(1) 改善方針 .....	60
(2) 新たな市民バス路線網の考え方 .....	61
(3) 各路線の運行案（ポイント） .....	62
(4) バス車両のサイズの検討 .....	67

7. 計画の目標値および見直しの評価基準.....	75
(1) 計画の目標値.....	76
(2) 見直しの評価基準.....	76
8. 継続的な見直しに向けて .....	77
(1) PDCA サイクル.....	78
(2) PDCA サイクルのスケジュール (案) .....	79
(3) 計画実施の体制 .....	80

## 1.はじめに

## (1) 計画策定の背景

---

市民バスは、平成 11 年から路線バスの廃止を受けた代替交通とスクールバスとしての役割を担いながら、移動手段を持たない高齢者等の日常生活の足を確保するために運行してきました。

現在、市内各地区から岩沼駅および市中心部への移動を主として、年間約 12 万人（令和 2 年度）に利用されています。

平成 29 年度に策定された「岩沼市民バス運行計画」では、利用状況や市民の要望、路線の利用状況を踏まえ、運行経路やダイヤの見直しを行ってきました。岩沼市民バス運行計画の計画期間は平成 29 年度（2017 年度）から 5 年間としており、本年度は 5 年目の令和 3 年度（2021 年度）にあたるため、利用状況の把握・検証を通して目標値の達成状況を確認し、必要に応じて計画の見直し等を行うこととしております。

また、令和 2 年から蔓延した新型コロナウイルス感染症により、利用者数は減少傾向にあり、さらには、高齢化の進行に伴い、将来運転できない方が増加すると想定されることから、より良い交通網・交通体系の充実を図るための見直しが望まれています。

## (2) 計画策定の目的

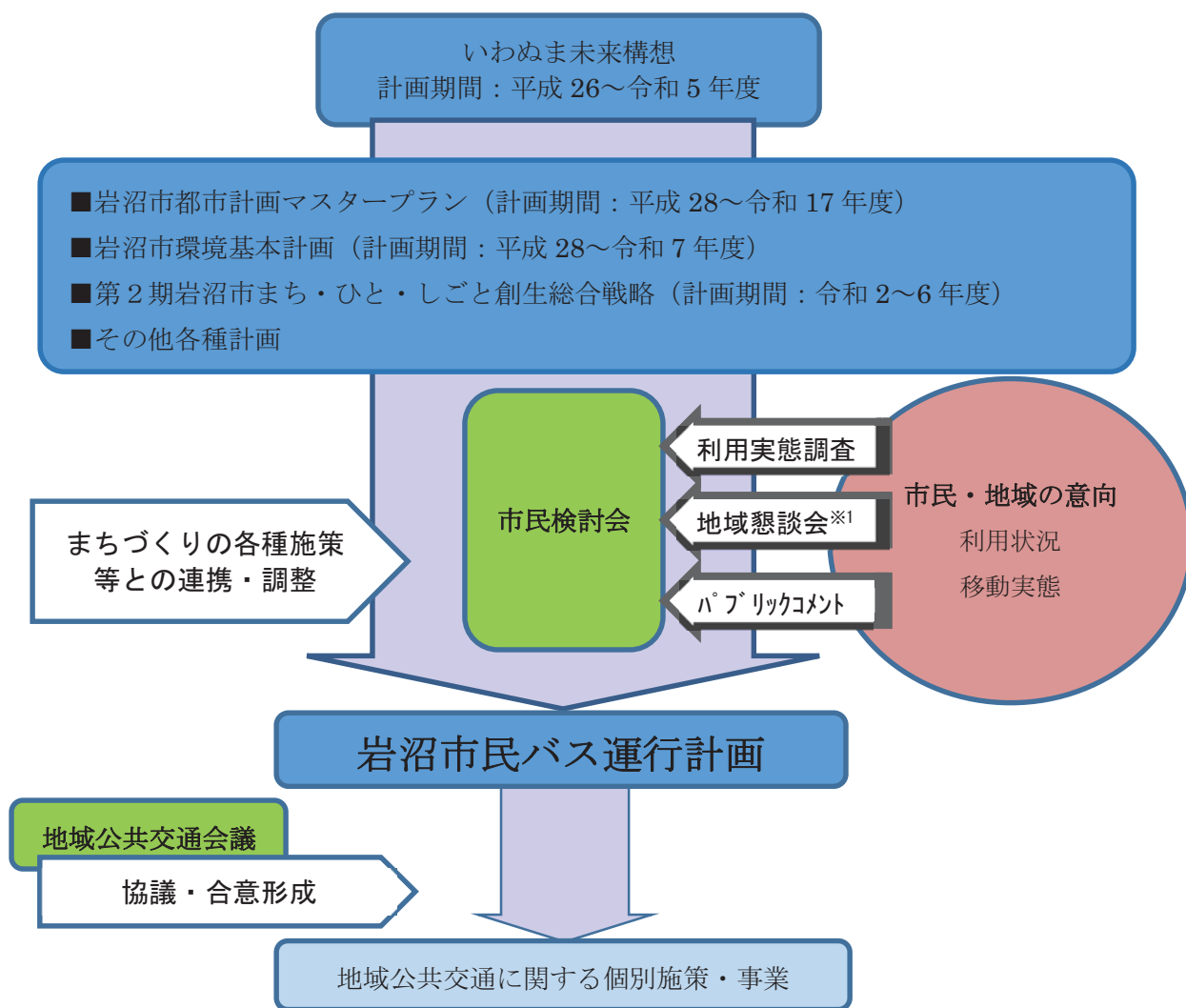
---

本計画は、人口減少や高齢化がさらに進展することが予想される今後に向けて、移動手段を持たない高齢者等の日常生活の足を確保しながら便利で利用しやすく、将来にわたって持続できる公共交通網の考え方を示します。さらに、鉄道、タクシー等の交通機関相互の連携を図りながら既存のバス路線の定着性を踏まえつつ、バス路線網の見直し、岩沼デマンドタクシーの利用圏域拡大及び A I 技術を活用した運行を検討し、岩沼市にふさわしい公共交通体系の実現を目指すものです。

### (3) 本計画の位置づけ

岩沼市では、震災からの復興やコンパクトシティなどの暮らしやすいまちを実現していくため、市としてのあるべき姿やそれに向けた取り組みを明確にした各種計画があります。

本計画は、これらの各種計画やその施策との連携・調整を図るとともに、市民バス利用実態調査におけるアンケートやヒアリング調査等により市民・地域から広く意見を求め、市民検討会の意見や関係する交通事業者の意見を踏まえながら策定しています。



※1 新型コロナウイルス感染症の影響により、地域懇談会の実施を見送り、町内会長を対象としたアンケート調査を実施しました。

図 1.1 本計画の位置づけ

#### (4) 計画区域

通院や買い物などの日常生活の移動実態を考慮した交通圏を基本とし、岩沼市全域を計画区域とします。

なお、一般的な市のエリアは中央部・東部・西部の3つですが、運行計画の策定に当たっては、市民バスの路線網や市民の移動実態を加味し、エリア区分は下記のとおりとしています。

表 1.1 各エリアの該当地区

エリア	該当地区
中央エリア	中央地区／相の原地区／二木地区／桑原地区／吹上地区／里の杜地区／藤浪地区／阿武隈地区 など
西部エリア	土ヶ崎地区／朝日地区／三色吉地区／平等地区／松ヶ丘地区／たけくま地区／栄町地区 など
南長谷エリア	大昭和地区／原地区／玉崎地区／根方地区／北長谷地区 など
東部エリア	玉浦西地区／恵み野地区／押分地区の一部（西土手、南谷地周辺）／下野郷地区の一部（中条、竹の内周辺） など
空港エリア	矢野目地区 など
大師エリア	志賀地区、小川地区、長岡地区 など
早股・寺島エリア	早股地区／寺島地区／蒲崎地区／新浜地区／押分地区の一部 など

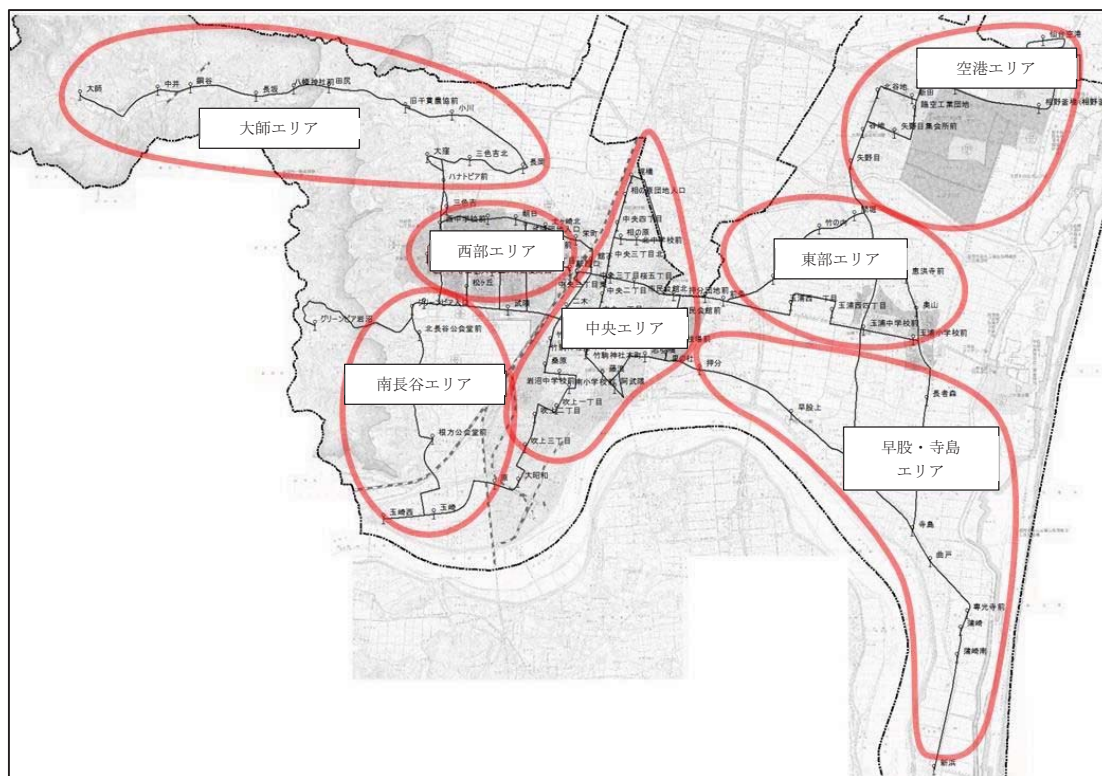


図 1.2 市民バスのエリア区分

## (5) 計画期間・目標年次

---

本計画の計画期間は、令和4年度（2022年度）から5年間とし、目標年次は令和8年度（2026年度）とします。

本計画期間中においても、利用状況の把握・検証を通して目標値の達成状況等により、必要に応じて計画の見直し等を行います。



## 2. 地域概況

## (1) 市の概要

岩沼市は、宮城県の中央部、仙台市の南約 17.6km に位置しており、市域は、東西で最大約 13km、南北で最大約 10km、総面積 60.45 km<sup>2</sup> の市域を有する都市です。西部の丘陵地域から東部の太平洋岸に至るまでなだらかに広がった平野が展開し、南部の市境には、阿武隈川が東流し太平洋に流入しています。

また、JR 東北本線と常磐線の分岐点、国道 4 号・6 号の合流点であり、さらに東北地方の空の玄関口となる仙台空港が所在するなど、交通の要衝となっています。

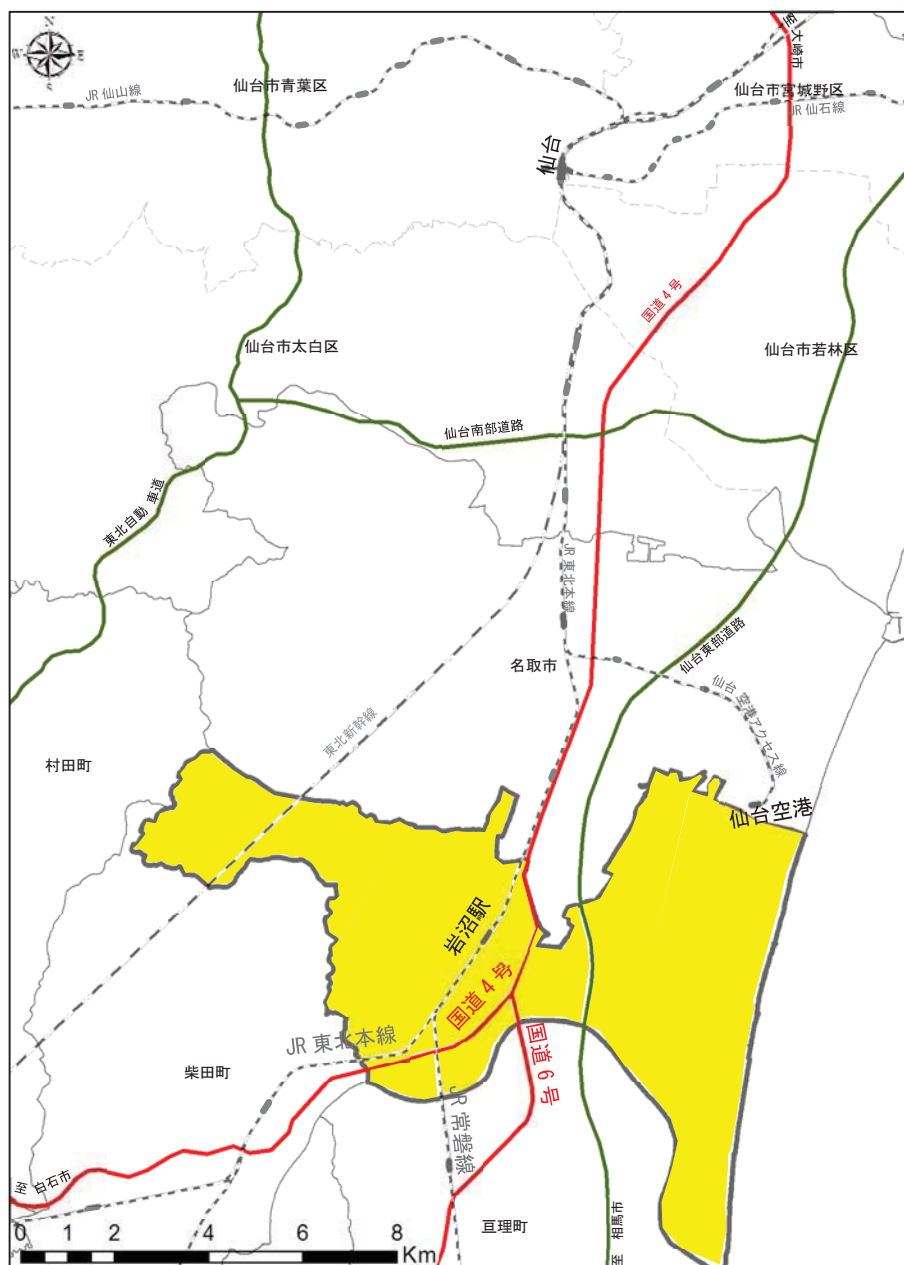


図 2.1 岩沼市の概要

## (2) 人口特性

### 1) 人口推移

国勢調査における本市の人口をみると、総人口は平成7年（1995年）で40,000人を超え、平成27年（2015年）では44,678人と最大の人口となりましたが、令和2年（2020年）は44,068人と減少に転じております。また、住民基本台帳上では、令和3年12月末現在で43,489人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」といいます。）の人口推計においても推計値では減少傾向となっており、令和22年（2040年）では40,000人を割り込むと予測されています。また、岩沼市や宮城県の人口推計においても同様に人口が減少する傾向となっています。

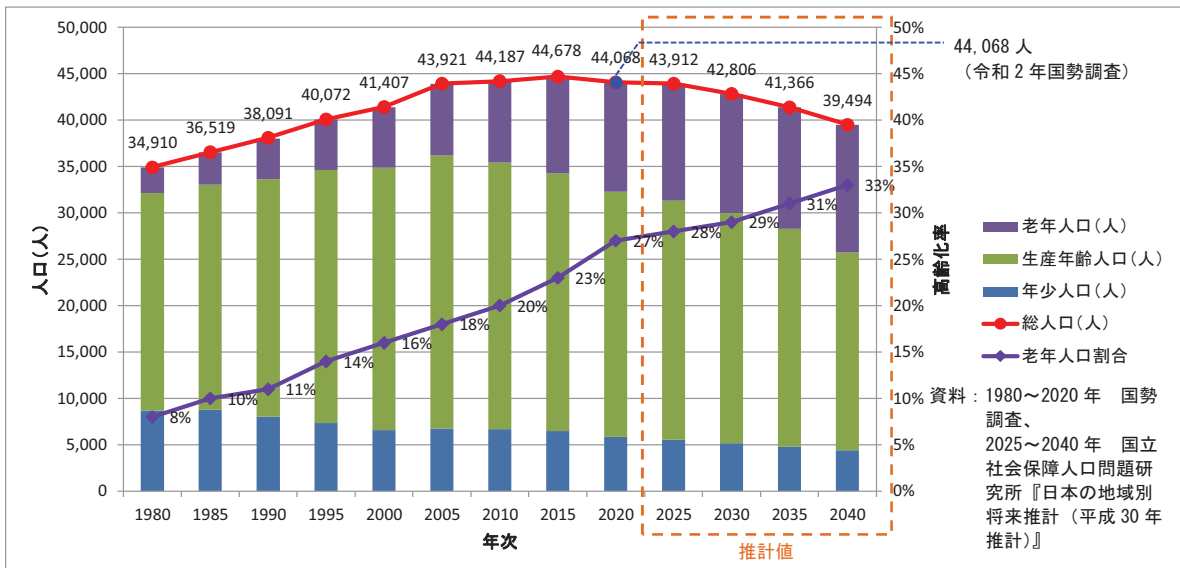


図 2.2 岩沼市の人口推移（推計値）

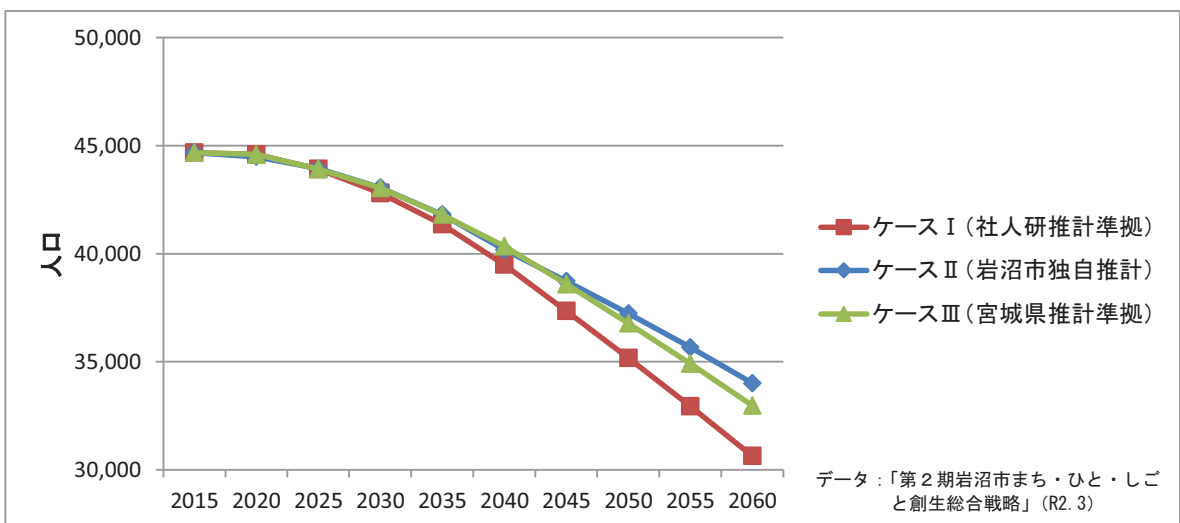
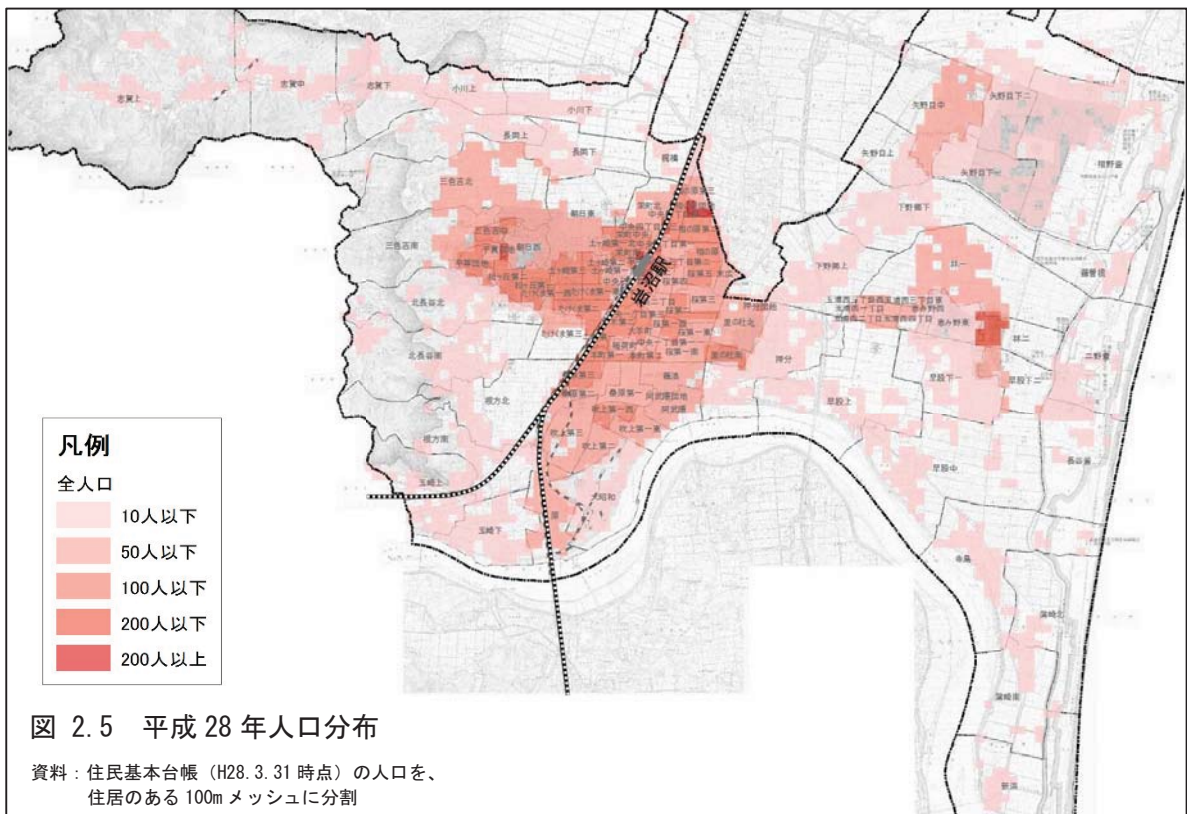
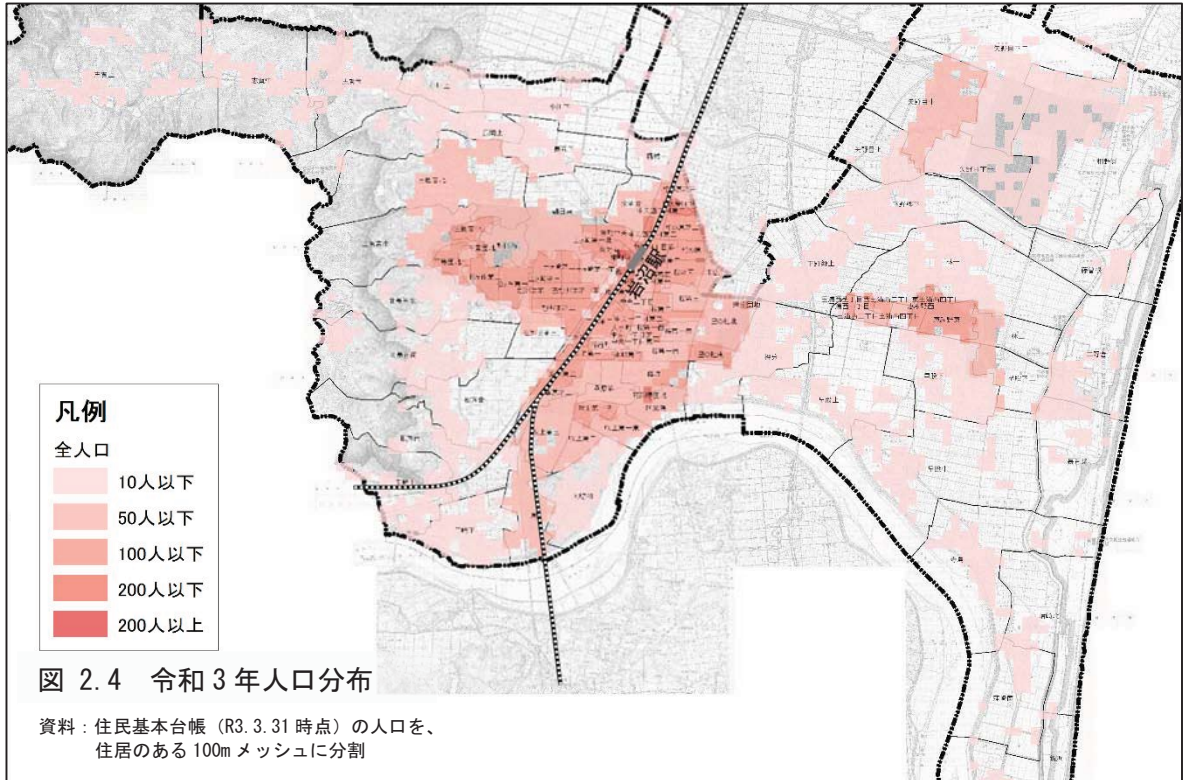


図 2.3 岩沼市の人口推移（推計値）

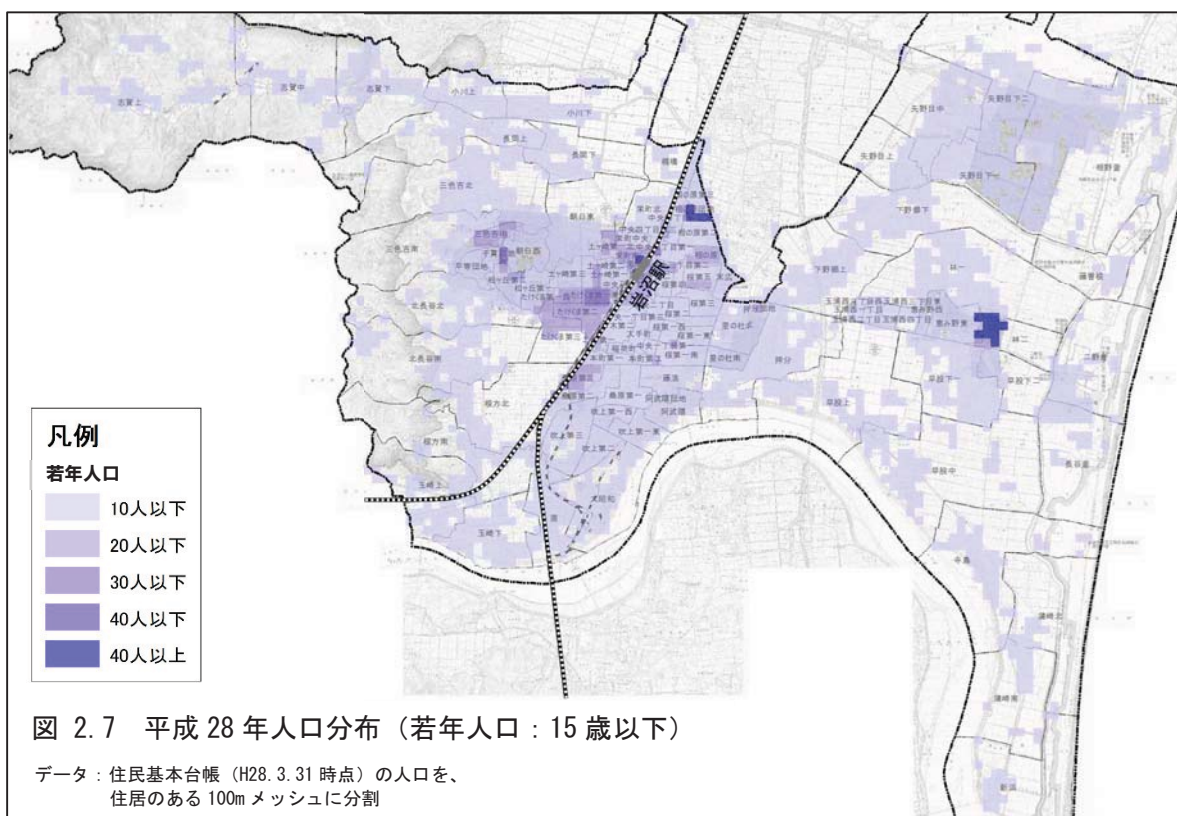
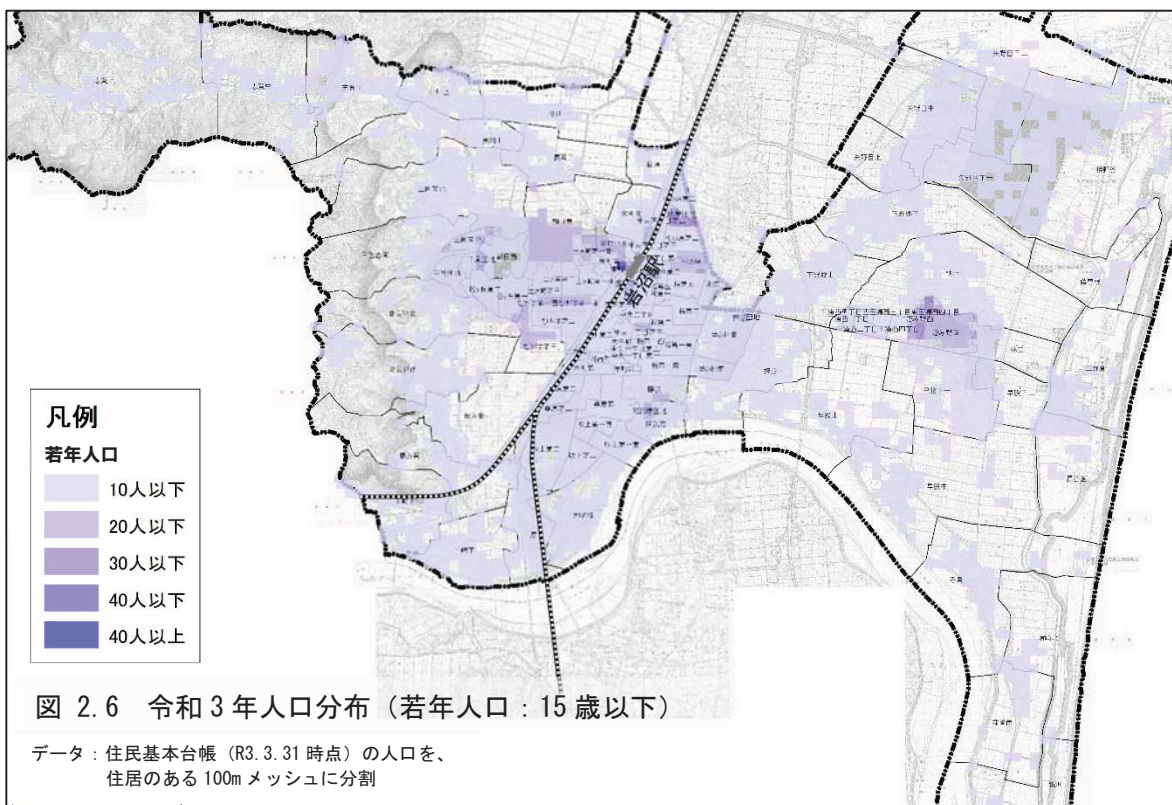
## 2) 人口分布

令和3年3月31日時点の地区別の人口分布（総人口）を見ると、岩沼駅周辺の中心部には人口が集中しています。

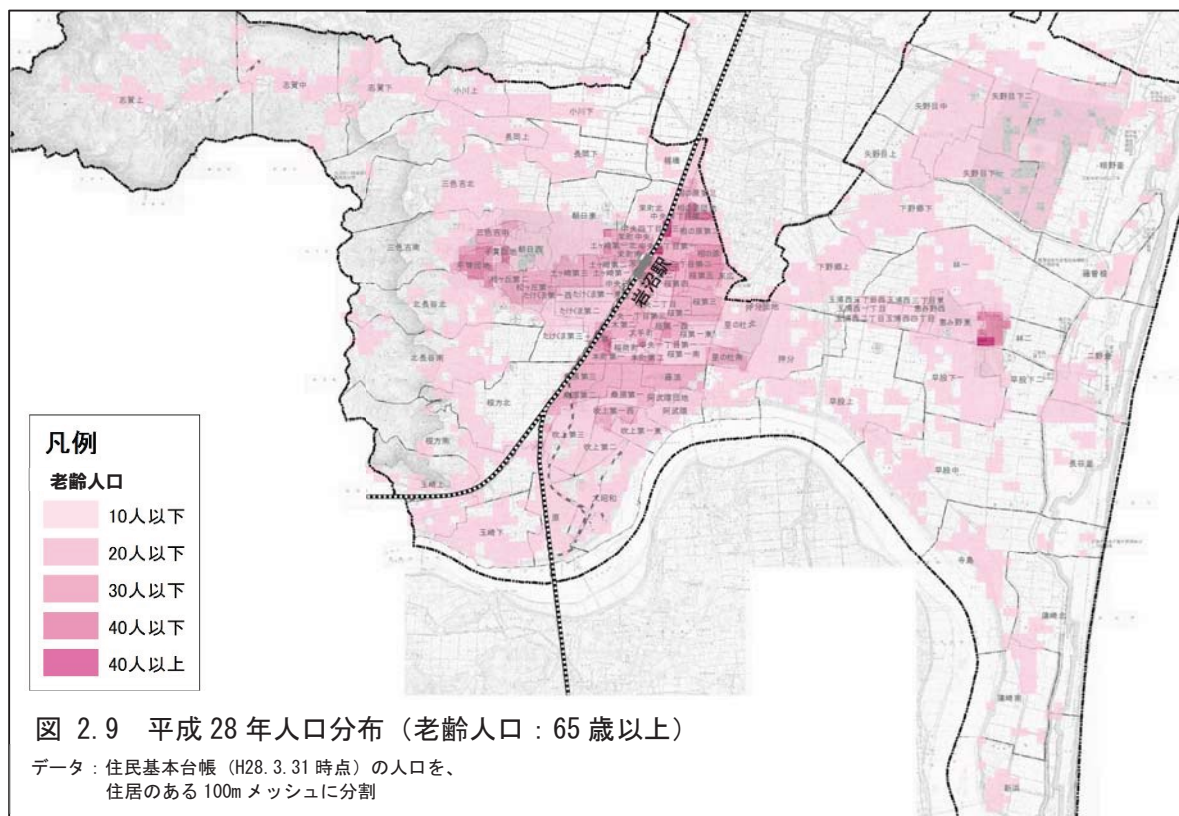
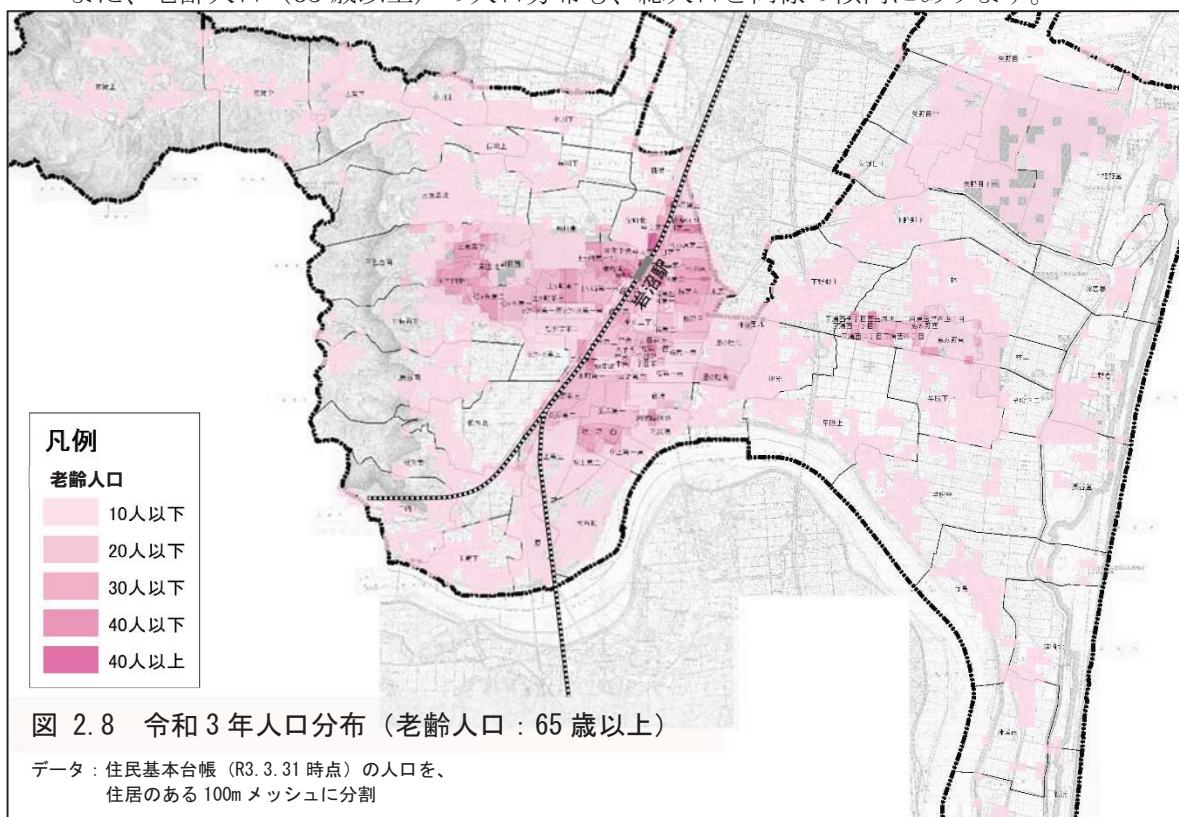




若年人口（15歳以下）の人口分布も、総人口と同様の傾向にあります。



また、高齢人口（65歳以上）の人口分布も、総人口と同様の傾向にあります。





### (3) 生活関連施設の分布

生活に関連する施設は、主に岩沼駅を中心とした市街化区域内に多く立地しており、これらの区域内での移動手段の充実を図ることで、生活関連施設へのアクセスの向上が期待できます。

玉浦西・恵み野地区では、地区内に一部商業施設、病院等があることから、路線網の整備においては、地区内のアクセスと中央地区へのアクセスを考慮することが必要です。

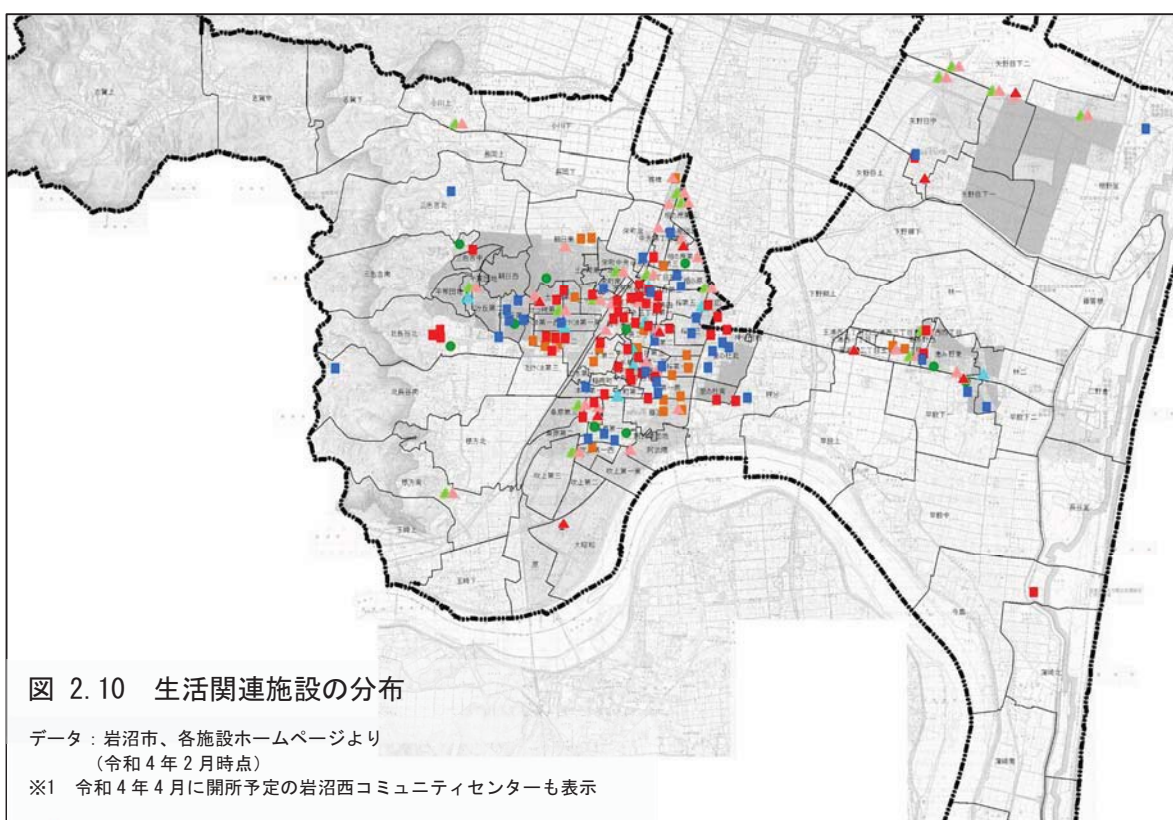


表 2.1 生活関連施設の件数

施設の種類	件数
● 公共施設（保育園等含む）	38
■ 医療施設	48
● 学校	10
■ 商業施設	23
▲ 金融機関	10
▲ 金融機関（ATM）	42
▲ 郵便局	9
▲ コンビニエンスストア	19

### 3. 公共交通の現状



## (1) 現状の路線

### 1) 鉄道及びバス路線

本市の公共交通は、JR 東北本線と JR 常磐線の 2 路線、市民バス 7 路線、デマンドタクシー、震災復興路線で形成されています。

鉄道は、政令指定都市である仙台市へのアクセスと県南地域からのアクセスとなる東北本線と常磐線を結ぶ岩沼駅を有し、1 日 5,540 人（令和 2 年度）の利用<sup>※1</sup>があります。

市民バスは、路線バスが廃止された平成 11 年度から運行を開始しており、市内全域で 7 路線が運行され、廃止線の代替運行による交通弱者の足の確保と、小学校の分校廃止によるスクールバスとしての役割を担ってきました。

市民バスを補完する役割で、移動手段を持たない高齢者やこれまでの利用者の足として、岩沼デマンドタクシーを平成 30 年 2 月から運行を開始しています。さらには、被災地域の移動需要を把握し、必要な交通手段を確保するため、東部地区において岩沼デマンドタクシーの車両による震災復興路線の運行を行っています。

また、岩沼臨空工業団地内の企業に通勤する従業員及びその他の公共交通サービスとして平成 28 年 8 月から仙台バス株式会社による路線バスが運行されています。

運行ルートは、岩沼駅東口を起終点とし、館腰駅東口を經由した後、岩沼臨空工業団地内を循環、仙台空港を經由し、館腰駅、岩沼駅東口までであり、便数は、6 時～8 時台の間に 6 便、15 時～18 時台の間に 6 便、合計 12 便です。

※1 令和 2 年度岩沼市統計書より

### 2) 市民バス・岩沼デマンドタクシー・復興震災路線の特徴

市民バス、岩沼デマンドタクシー、復興震災路線の路線毎の特徴は以下のとおりです。

◆表 3.1 駅東・中央循環線①（相の原・梶橋経由）

項目	内容
路線の概要	・岩沼駅東口を起点に北上し、梶橋方面を運行する路線です。
発着点、 主な経由地	・岩沼駅東口→中央三丁目北→相の原→北中学校前→梶橋→相の原 団地入口→中央四丁目→中央三丁目北→駅前館下→岩沼駅東口
運行時間帯	・平日：5 時～18 時台　・土日祝日：7 時～16 時台
便数	・平日：8 便　・土日祝日：6 便
その他	・年間利用者数は、約 23,329 人 <sup>※1</sup> 。 ・年間平均乗車人数は、8.8 人／便 <sup>※2</sup> と全路線 64.6 人／日 <sup>※3</sup> 。 ・8 時、10 時、13 時、15 時、17 時台に空白の時間があります。

※1、※2、※3 駅東・中央循環線①、②、③、④全体の値。

◆表 3.2 駅東・中央循環線②（市民会館・藤浪経由）

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩沼駅東口を起点に中央エリアを運行する路線です。</li> <li>・市民会館、竹駒神社への移動に利用されます。</li> <li>・駅東・中央循環線④と多くの区間で路線が重複しています。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩沼駅東口→中央三丁目東→桜五丁目→市民会館北→市民会館→市民会館東→里の杜→志引橋→阿武隈→藤浪→竹駒神社本町→竹駒神社前→中央一丁目→中央二丁目→中央三丁目→駅前館下→岩沼駅東口</li> </ul>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：6時～18時台　・土日祝日：7時～17時台</li> </ul>
便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：8便　・土日祝日：6便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は、約 23,329 人<sup>※1</sup>。</li> <li>・年間平均乗車人数は、8.8 人／便<sup>※2</sup> と全路線 64.6 人／日<sup>※3</sup>。</li> <li>・8時、10時、12時、15時、16時台に空白の時間があります。</li> </ul>

※1、※2、※3 駅東・中央循環線①、②、③、④全体の値。

◆表 3.3 駅東・中央循環線③（吹上経由）

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩沼駅東口を起点に南下し、竹駒神社や吹上方面を運行する路線です。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩沼駅東口→二木→竹駒神社西→桑原一丁目→桑原四丁目→吹上二丁目→吹上三丁目→吹上二丁目中・南→吹上二丁目中・北→吹上一丁目→南小学校前→竹駒神社本町→竹駒神社前→中央一丁目→中央二丁目→中央三丁目→駅前館下→岩沼駅東口</li> </ul>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：6時～19時台　・土日祝日：8時～17時台</li> </ul>
便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：8便　・土日祝日：6便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は、約 23,329 人<sup>※1</sup>。</li> <li>・年間平均乗車人数は、8.8 人／便<sup>※2</sup> と全路線 64.6 人／日<sup>※3</sup>。</li> <li>・7時、9時、14時、16時台に空白があります。</li> </ul>

※1、※2、※3 駅東・中央循環線①、②、③、④全体の値。

◆表 3.4 駅東・中央循環線④（市民会館・市役所経由）

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩沼駅東口を起点に中央エリアを運行する路線です。</li> <li>・公共施設(市民会館、市役所など)への移動に利用されます。</li> <li>・駅東・中央循環線②と多くの区間で路線が重複しています。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩沼駅東口→中央三丁目東→桜五丁目→市民会館北→市民会館→市民会館東→陸上競技場→市役所前→中央一丁目南→中央一丁目→中央二丁目→中央三丁目→駅前館下→岩沼駅東口</li> </ul>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：6時～19時台</li> <li>・土日祝日：8時～18時台</li> </ul>
便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：8便</li> <li>・土日祝日：6便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は、約 23,329 人<sup>※1</sup>。</li> <li>・年間平均乗車人数は、8.8 人／便<sup>※2</sup> と全路線 64.6 人／日<sup>※3</sup>。</li> <li>・9時台に空白があります。</li> </ul>

※1、※2、※3 駅東・中央循環線①、②、③、④全体の値。

◆表 3.5 東西循環線①（小回りコース／平等団地入口経由）

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅西口を起点に西側のエリア（平等団地、たけくま方面）を運行する路線です。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅西口→土ヶ崎三丁目→土ヶ崎郵便局西→西小学校前→平等団地入口→平等団地→たけくま南→たけくま東→土ヶ崎三丁目→駅西口</li> </ul>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：6～19時台</li> <li>・土日祝日：7～17時台</li> </ul>
便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：8便</li> <li>・土日祝日：6便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は、約 17,816 人<sup>※1</sup>。</li> <li>・年間平均乗車人数は、6.7 人／便<sup>※2</sup> と全路線 49.4 人／日<sup>※3</sup>。</li> <li>・8時、11～12時台に空白があります。</li> </ul>

※1、※2、※3 東西循環線①、②全体の値。

◆表 3.6 東西循環線②（大回りコース／岩沼高等学園・駅東口・市民会館経由）

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅西口を起点に東西を循環する路線です。</li> <li>・ 岩沼駅を中心に時計回りに循環（平等団地、ハナトピア、市民会館、たけくまなど）します。</li> </ul>
発着点、主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅西口→土ヶ崎三丁目→土ヶ崎郵便局西→西小学校前→松ヶ丘→岩沼高等学園北門前→北長谷畑向山南→岩沼高等学園北門前→平等団地→西中学校前→ハナトピア前→大窪→ハナトピア前→三色吉→竹の里→朝日山公園入口→朝日→あさひ野→土ヶ崎北→栄町→館下→駅前館下→岩沼駅東口→中央三丁目東→桜五丁目→市民会館北→市民会館→市民会館東→陸上競技場前→市役所前→中央一丁目南→市民図書館入口(二木の松前)→たけくま南→松ヶ丘→西小学校前→土ヶ崎郵便局西→土ヶ崎三丁目→駅西口</li> </ul>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：6～20時台 ・ 土日祝日：7時～18時台</li> </ul>
便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：8便 ・ 土日祝日：6便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間利用者数は、約 17,816 人<sup>※1</sup>。</li> <li>・ 年間平均乗車人数は、6.7 人／便<sup>※2</sup> と全路線 49.4 人／日<sup>※3</sup>。</li> <li>・ 8時、12～13時、16時、18時(平日)台に空白の時間があります。</li> </ul>

※1、※2、※3 東西循環線①、②全体の値。

◆表 3.7 東西線

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・玉浦小学校またはグリーンピア岩沼を起点に、岩沼市の東西を結ぶ路線です。</li> <li>・東西循環線②、空港線と多くの区間で路線が重複しています。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<p>(駅東口・グリーンピア岩沼行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・玉浦小学校前→玉浦中学校前→玉浦西四丁目→玉浦西一丁目→前条→押分団地前→市民会館北→桜五丁目→中央三丁目東→駅前館下→岩沼駅東口→中央三丁目北→亀塚跨線橋東→あさひ野→武隈団地入口→名取高校前→土ヶ崎三丁目→駅西口→土ヶ崎三丁目→土ヶ崎郵便局西→西小学校前→平等団地入口→平等団地→岩沼高等学園北門前→岩沼高等学園正門前→グリーンピア岩沼</li> </ul> <p>(玉浦小学校行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーンピア岩沼→岩沼高等学園正門前→岩沼高等学園北門前→平等団地→平等団地入口→西小学校前→土ヶ崎郵便局西→土ヶ崎三丁目→駅西口→土ヶ崎三丁目→名取高校前→武隈団地入口→あさひ野→亀塚跨線橋東→中央三丁目北→駅前館下→岩沼駅東口→中央三丁目東→桜五丁目→市民会館北→押分団地前→前条→玉浦西一丁目→玉浦西四丁目→玉浦中学校前→玉浦小学校前</li> </ul>
運行時間帯	<p>(駅東口・グリーンピア岩沼行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：6時～19時台</li> <li>・土日祝日：7時～11時台、12時～16時台</li> </ul> <p>(玉浦小学校行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：10時～20時台</li> <li>・土日祝日：10時～12時台、13時～17時台</li> </ul>
便数	<p>(駅東口・グリーンピア岩沼行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：10便　・土日祝日：6便</li> </ul> <p>(玉浦小学校行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日：8便　・土日祝日：5便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は、26,584人。</li> <li>・年間平均乗車人数は、4.7人／便と全路線73.6人／日。</li> <li>・8時、10時台に空白の時間があります。(駅東口・グリーンピア岩沼)</li> </ul>

◆表 3.8 大師線

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅西口または大師を起点に、ハナトピア岩沼やたけくま方面を結ぶ路線です。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大師→中井→銅谷→長坂→八幡神社前→田尻→旧千貫農協前→小川→長岡→三色吉北→ハナトピア前→三色吉→西中学校前→平等団地→平等団地入口→西小学校前→土ヶ崎郵便局西→たけくま西→たけくま南→たけくま東→土ヶ崎三丁目→駅西口</li> </ul> <p>(大師行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅西口→土ヶ崎三丁目→たけくま東→たけくま南→たけくま西→土ヶ崎郵便局西→西小学校前→平等団地入口→平等団地→西中学校前→ハナトピア前→三色吉北→長岡→小川→旧千貫農協前→田尻→八幡神社前→長坂→銅谷→中井→大師</li> </ul>
運行時間帯	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：7時～9時台、16時～17時台</li> <li>・ 土日祝日：7時～9時台、16時～17時台</li> </ul> <p>(大師行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：8時台、14時～19時台</li> <li>・ 土日祝日：8時台、14時～16時台</li> </ul>
便数	<p>(駅西口行き) 平日：3便 ・ 土日祝日：3便</p> <p>(大師行き) 平日：4便 ・ 土日祝日：3便</p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間利用者数は、12,040人。</li> <li>・ 年間平均乗車人数は、5.0人／便と全路線33.4人／日。</li> <li>・ 各方面で空白の時間があります。              駅西口行き：8時、10～15時台              大師行き：9時～13時台、17時台(平日)</li> </ul>

◆表 3.9 南長谷線

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅西口または東口を起点とし、玉崎方面を運行する路線です。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岩沼駅東口→二木→竹駒神社西→桑原一丁目→岩沼中学校前→南小学校前→吹上一丁目→吹上二丁目→吹上三丁目→大昭和→原→玉崎→玉崎西→玉崎→根方公会堂前→根方→北長谷公会堂前→岩沼高等学園正門前→岩沼高等学園北門前→松ヶ丘→西小学校→土ヶ崎郵便局西→たけくま西→たけくま南→たけくま東→土ヶ崎三丁目→駅西口</li> </ul> <p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅西口→土ヶ崎三丁目→たけくま東→たけくま南→たけくま西→土ヶ崎郵便局西→西小学校前→松ヶ丘→岩沼高等学園北門前→岩沼高等学園正門前→北長谷公会堂前→根方→根方公会堂前→玉崎→玉崎西→玉崎→原→大昭和→吹上三丁目→吹上二丁目→吹上一丁目→南小学校前→岩沼中学校前→桑原一丁目→竹駒神社西→二木→岩沼駅東口</li> </ul>
運行時間帯	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：6時～10時台、14時～16時台</li> <li>・ 土日祝日：10時台、14時～16時台</li> </ul> <p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：7時～12時台、18時～19時台</li> <li>・ 土日祝日：7時～12時台</li> </ul>
便数	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：4便 ・ 土日祝日：3便</li> </ul> <p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：4便 ・ 土日祝日：3便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間利用者数は、15,803人。</li> <li>・ 年間平均乗車人数は、5.9人／便人と全路線43.8人／日。</li> <li>・ 各方面で空白の時間があります。</li> </ul> <p>駅西口行き：7時～9時台(平日)、11時～13時台</p> <p>駅東口行き：10時台、13時～17時台(平日)</p>

◆表 3.10 空港線

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仙台空港または岩沼駅東口を起点にし、矢野目方面を運行する路線です。</li> <li>・ 公共施設(市民会館、陸上競技場、市役所)への移動に利用されています。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仙台空港→相野釜橋→航空大学校前→関迎→臨空工業団地→矢野目集会所→谷地→矢野目→恵洪寺前→奥山→玉浦小学校前→玉浦中学校前→玉浦西四丁目→玉浦西一丁目→前条→押分団地前→市民会館→市民会館東→陸上競技場前→市役所前→中央一丁目南→中央一丁目→中央二丁目→中央三丁目→駅前館下→岩沼駅東口</li> </ul> <p>(仙台空港行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岩沼駅東口→中央三丁目東→桜五丁目→市民会館北→押分団地前→前条→玉浦西一丁目→玉浦西四丁目→西土手→矢野目→谷地→北谷地→新田→関迎→航空大学校前→相野釜橋→仙台空港</li> </ul>
運行時間帯	<p>(駅東口)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：6時～20時台</li> <li>・ 土日祝日：7時～14時台</li> </ul> <p>(仙台空港行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：9時～19時台</li> <li>・ 土日祝日：9時～17時台</li> </ul>
便数	<p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：8便</li> <li>・ 土日祝日：5便</li> </ul> <p>(仙台空港行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：6便</li> <li>・ 土日祝日：5便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間利用者数は、17,051人。</li> <li>・ 年間平均乗車人数は、3.7人／便と全路線47.2人／日。</li> <li>・ 各方面で空白の時間があります。</li> </ul> <p>駅東口行き：15時～16時台(平日)</p> <p>仙台空港行き：11時台、14時～16時台、18時台(平日)</p>



◆表 3.11 玉浦循環線

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民会館を起点に駅東と玉浦方面を運行する路線です。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<p>(左回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民会館→市民会館東→里の杜→押分→早股上→早股中→曲戸→寺島→長者森→玉浦小学校前→玉浦中学校前→西土手→間堀→竹の内→中条→前条→押分団地前→市民会館→市民会館東→陸上競技場前→市役所前→中央一丁目南→中央一丁目→中央二丁目→中央三丁目→駅前館下→岩沼駅東口→中央三丁目東→桜五丁目→市民会館北→市民会館</li> </ul> <p>(右回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民会館→押分団地前→前条→中条→竹の内→間堀→西土手→玉浦中学校前→玉浦小学校→長者森→寺島→曲戸→早股中→早股上→押分→里の杜→市民会館東→市民会館→市民会館東→陸上競技場前→市役所前→中央一丁目南→中央一丁目→中央二丁目→中央三丁目→駅前館下→岩沼駅東口→中央三丁目東→桜五丁目→市民会館北→市民会館</li> </ul>
運行時間帯	<p>(左回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：6時～9時 ・ 土日祝日：7時～9時</li> </ul> <p>(右回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：14時～19時台 ・ 土日祝日：14時～19時</li> </ul>
便数	<p>(左回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：3便 ・ 土日祝日：2便</li> </ul> <p>(右回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：3便 ・ 土日祝日：2便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間利用者数は、5,299人。</li> <li>・ 年間平均乗車人数は、2.7人／便と全路線14.7人／日。</li> <li>・ 右回りの17時台(平日)において、空白の時間があります。</li> </ul>

◆表 3.12 岩沼デマンドタクシー

項目	内容																																																			
路線の概要	・利用エリア（登録者の自宅）から指定乗降所（市民バス停留所と共通）、病院、商業施設、公共施設まで運行する路線です。																																																			
指定停留所	<table border="0"> <tr> <td>■中央（駅東口周辺）</td> <td>■中央（北側）</td> <td>30.西中学校前</td> </tr> <tr> <td>1.岩沼駅東口</td> <td>16.中央三丁目北</td> <td>31.西小学校前</td> </tr> <tr> <td>2.駅前館下</td> <td>17.相の原</td> <td>32.平等団地入口</td> </tr> <tr> <td>3.中央三丁目東</td> <td>18.北中学校前</td> <td>33.たけくま東</td> </tr> <tr> <td>4.中央三丁目</td> <td>19.梶橋</td> <td>34.たけくま西</td> </tr> <tr> <td>5.中央二丁目</td> <td>■中央（市民会館周辺）</td> <td>35.たけくま南</td> </tr> <tr> <td>6.中央一丁目</td> <td>20.市民会館北</td> <td>36.岩沼高等学園 正門前</td> </tr> <tr> <td>7.中央一丁目南</td> <td>21.市民会館</td> <td>37.グリーンピア岩沼</td> </tr> <tr> <td>8.市役所前</td> <td>22.陸上競技場前</td> <td>■東部</td> </tr> <tr> <td>9.竹駒神社前</td> <td>23.里の杜</td> <td>38.玉浦小学校前</td> </tr> <tr> <td>■中央（南側）</td> <td>24.志引橋</td> <td>39.玉浦中学校前</td> </tr> <tr> <td>10.二木</td> <td>■西部</td> <td>40.玉浦西四丁目</td> </tr> <tr> <td>11.市民図書館前</td> <td>25.駅西口</td> <td>41.押分</td> </tr> <tr> <td>12.竹駒神社西</td> <td>26.土ヶ崎三丁目</td> <td>42.恵み野</td> </tr> <tr> <td>13.桑原一丁目</td> <td>27.土ヶ崎郵便局西</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14.岩沼中学校前</td> <td>28.あさひ野</td> <td></td> </tr> <tr> <td>15.南小学校前</td> <td>29.ハナトピア前</td> <td></td> </tr> </table>	■中央（駅東口周辺）	■中央（北側）	30.西中学校前	1.岩沼駅東口	16.中央三丁目北	31.西小学校前	2.駅前館下	17.相の原	32.平等団地入口	3.中央三丁目東	18.北中学校前	33.たけくま東	4.中央三丁目	19.梶橋	34.たけくま西	5.中央二丁目	■中央（市民会館周辺）	35.たけくま南	6.中央一丁目	20.市民会館北	36.岩沼高等学園 正門前	7.中央一丁目南	21.市民会館	37.グリーンピア岩沼	8.市役所前	22.陸上競技場前	■東部	9.竹駒神社前	23.里の杜	38.玉浦小学校前	■中央（南側）	24.志引橋	39.玉浦中学校前	10.二木	■西部	40.玉浦西四丁目	11.市民図書館前	25.駅西口	41.押分	12.竹駒神社西	26.土ヶ崎三丁目	42.恵み野	13.桑原一丁目	27.土ヶ崎郵便局西		14.岩沼中学校前	28.あさひ野		15.南小学校前	29.ハナトピア前	
■中央（駅東口周辺）	■中央（北側）	30.西中学校前																																																		
1.岩沼駅東口	16.中央三丁目北	31.西小学校前																																																		
2.駅前館下	17.相の原	32.平等団地入口																																																		
3.中央三丁目東	18.北中学校前	33.たけくま東																																																		
4.中央三丁目	19.梶橋	34.たけくま西																																																		
5.中央二丁目	■中央（市民会館周辺）	35.たけくま南																																																		
6.中央一丁目	20.市民会館北	36.岩沼高等学園 正門前																																																		
7.中央一丁目南	21.市民会館	37.グリーンピア岩沼																																																		
8.市役所前	22.陸上競技場前	■東部																																																		
9.竹駒神社前	23.里の杜	38.玉浦小学校前																																																		
■中央（南側）	24.志引橋	39.玉浦中学校前																																																		
10.二木	■西部	40.玉浦西四丁目																																																		
11.市民図書館前	25.駅西口	41.押分																																																		
12.竹駒神社西	26.土ヶ崎三丁目	42.恵み野																																																		
13.桑原一丁目	27.土ヶ崎郵便局西																																																			
14.岩沼中学校前	28.あさひ野																																																			
15.南小学校前	29.ハナトピア前																																																			
運行時間帯	<p>(出かけるとき)</p> <p>・平日：8時30分、9時30分、13時00分</p> <p>(帰るとき)</p> <p>・平日：11時00分、12時00分、14時30分、16時00分</p>																																																			
便数	<p>(出かけるとき)</p> <p>・平日：3便</p> <p>(帰るとき)</p> <p>・平日：4便</p>																																																			
その他	<p>・年間利用者数は、2,254人。</p> <p>・登録者数は、663人。</p> <p>・年間平均乗車人数は、0.7人／便。</p>																																																			

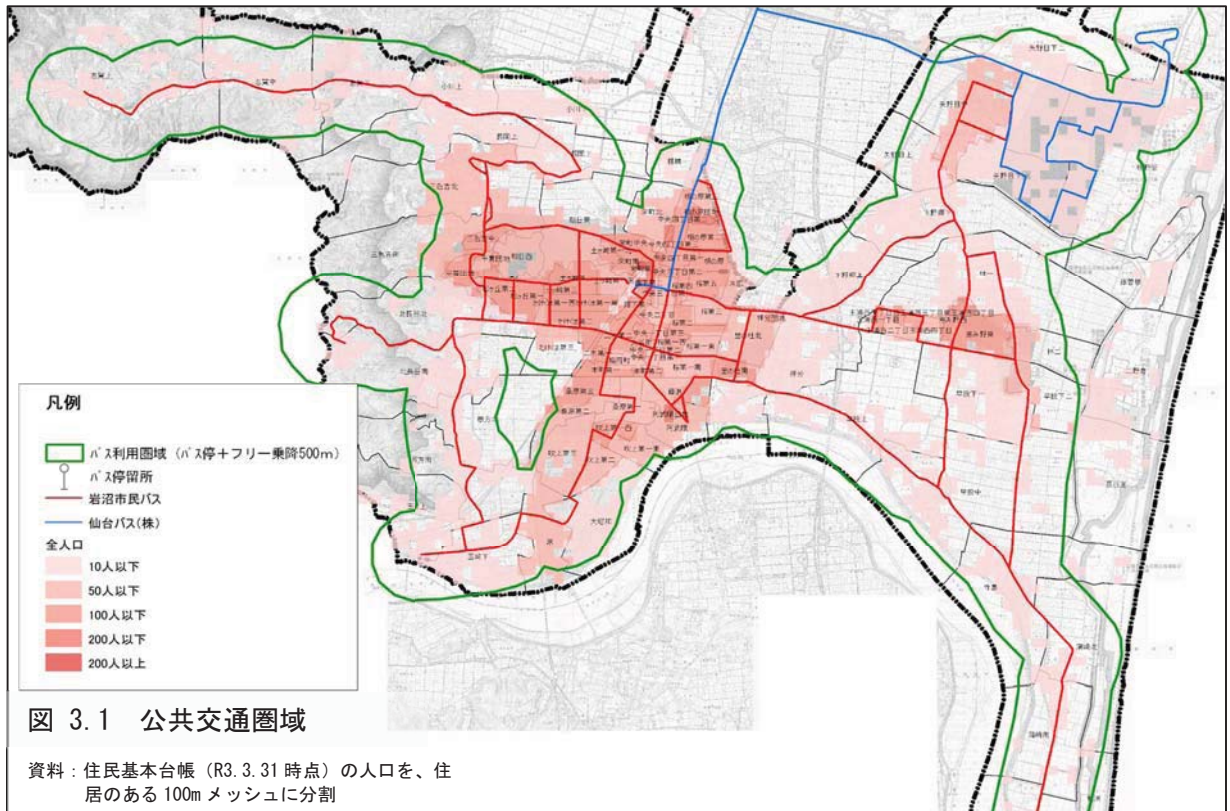
◆表 3.13 震災復興路線

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 矢野目線は北谷地を起点に岩沼駅東口を運行、新浜線は新浜を起点に岩沼駅東口を運行する路線です。</li> </ul>
発着点、 主な経由地	<p>(矢野目線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北谷地→谷地→矢野目→間堀→竹の内→中条→前条→押分団地前→市民会館北→桜五丁目→中央三丁目東→駅前館下→岩沼駅東口</li> </ul> <p>(新浜線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新浜→蒲崎南→蒲崎→専光寺前→曲戸→寺島→早股中→早股上→押分→里の杜→市民会館東→市民会館北→桜五丁目→中央三丁目東→駅前館下→岩沼駅東口</li> </ul>
運行時間帯	<p>(矢野目線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：7時20分、18時10分（帰りのルートは駅前館下は経由しない）</li> </ul> <p>(新浜線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：6時20分、18時00分</li> </ul>
便数	<p>(矢野目線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：2便</li> </ul> <p>(新浜線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：2便</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間利用者数は、463人。</li> <li>・ 年間平均乗車人数は、0.5人／便。</li> </ul>

### 3) 市内バス交通の人口カバー率

バス停から 500m 以内の公共交通圏域内に居住する人口割合は 97.0%であり、フリー乗降区間を含めた場合には、97.9%となります。

ほとんどの市民が利用可能なバス交通網となっています。



※ バス停からの距離は、今年度実施したアンケート調査結果から、約半数の高齢者が不便を感じない距離である 500m (徒歩約 6 分) を採用した。

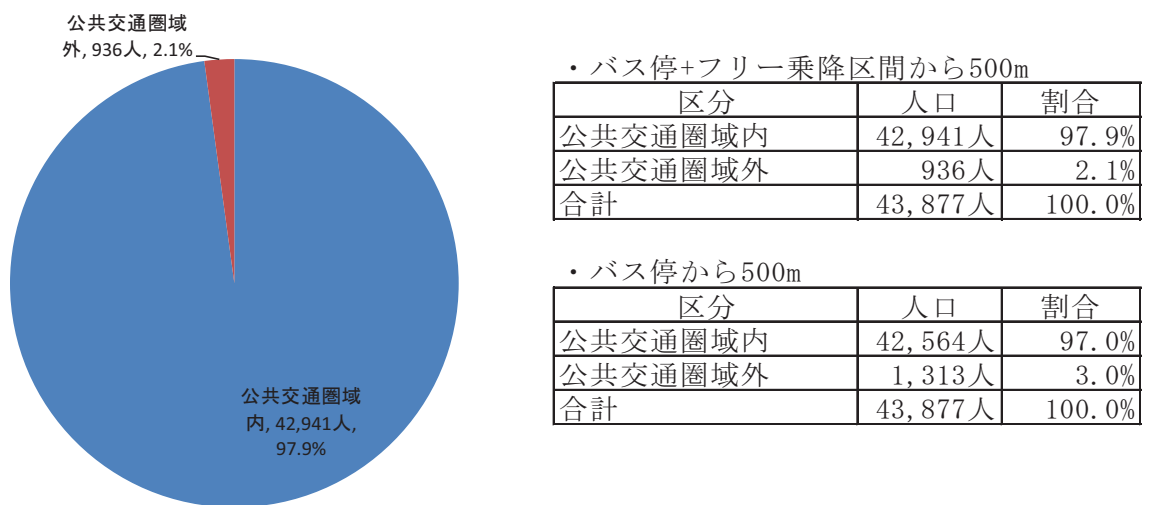


図 3.2 公共交通人口カバー率

## (2) 利用者数の推移

市民バスの利用者数は、平成 14 年度の約 17 万人をピークに減少し、平成 23 年度から平成 27 年度は約 14 万人で横ばい傾向となります。

平成 29 年度に運行計画を策定し、運行経路及びダイヤ等の見直しを行った年度から徐々に増加しましたが、令和 2 年度では、新型コロナウイルス感染症による影響により、市民バスの利用者数は大きく減少します。

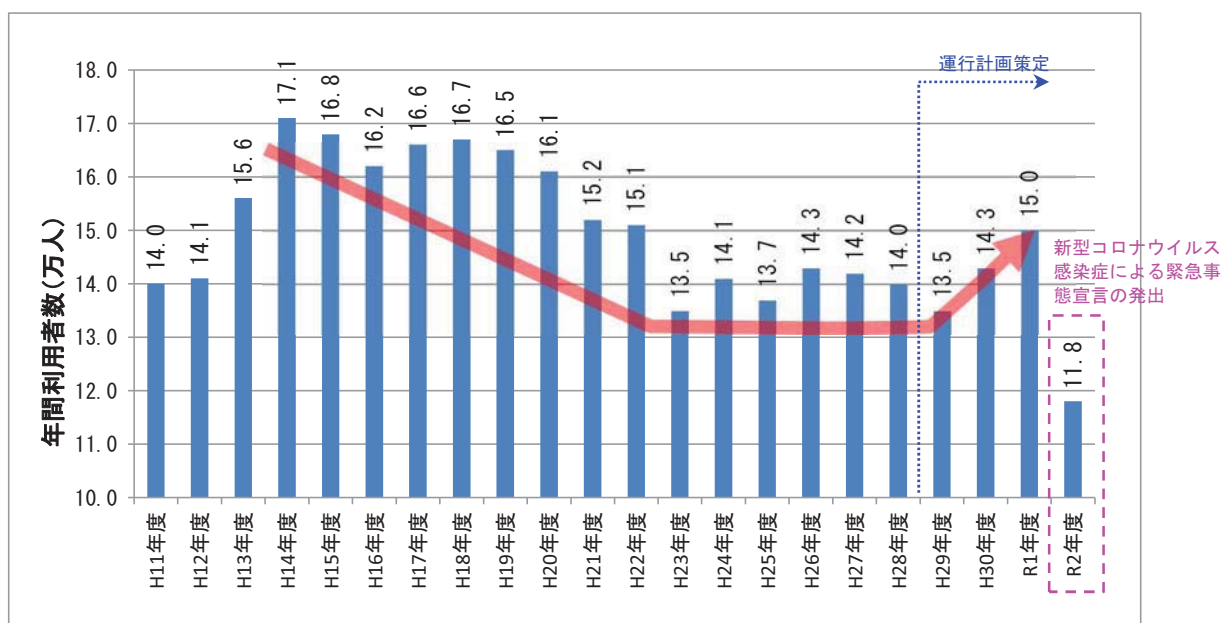


図 3.3 市民バスの利用者数推移

資料：岩沼市

### (3) 収支状況

#### 1) 市内バスの収支状況

市民バスの運行が開始された平成11年度からの運賃収入および運行経費を含む事業費の推移は以下のとおりであり、令和2年度では、事業費年間約9,260万円、運賃収入約1,100万円、利用者11.8万人、1便あたりの平均利用者数5.2人となっています。

表 3.14 市民バスの利用者数

年度	路線数	利用者数	運賃収入	運行経費を含む事業費	1便あたりの平均利用者数
H11年度	5	14.0万人	2,060万円	5,254万円	7.3人
H12年度	5	14.1万人	2,039万円	6,739万円	8.1人
H13年度	7	15.6万人	2,190万円	6,919万円	6.6人
H14年度	7	17.1万人	2,199万円	6,711万円	7.3人
H15年度	7	16.8万人	2,037万円	6,617万円	7.2人
H16年度	8	16.2万人	1,954万円	6,161万円	6.4人
H17年度	8	16.6万人	1,889万円	6,120万円	6.6人
H18年度	8	16.7万人	1,814万円	5,851万円	6.6人
H19年度	7	16.5万人	1,832万円	5,883万円	7.2人
H20年度	7	16.1万人	1,838万円	5,706万円	7.1人
H21年度	7	15.2万人	1,748万円	5,963万円	6.7人
H22年度	7	15.1万人	1,698万円	6,244万円	7.0人
H23年度	7	13.5万人	1,439万円	6,042万円	5.9人
H24年度	7	14.1万人	1,611万円	6,612万円	6.2人
H25年度	7	13.7万人	1,583万円	6,245万円	6.3人
H26年度	7	14.3万人	1,524万円	6,589万円	6.6人
H27年度	7	14.2万人	1,549万円	7,564万円	6.5人
H28年度	7	14.0万人	1,548万円	9,794万円	6.5人
H29年度 見直し前	7	12.8万人	-	-	6.4人
H29年度 見直し後	7	0.7万人	-	-	5.5人
H29年度 合計	-	13.5万人	1,506万円	10,996万円	-
H30年度	7	14.3万人	1,446万円	9,318万円	6.3人
R1年度	7	15.0万人	1,513万円	9,190万円	6.6人
R2年度	7	11.8万人	1,103万円	9,264万円	5.2人

## 2) 岩沼デマンドタクシーの収支状況

岩沼デマンドタクシーの運行が開始された平成 29 年度からの運賃収入および運行経費を含む事業費の推移は以下のとおりであり、令和 2 年度では、事業費年間約 1,560 万円、利用者 2,254 人、登録者数 663 人となっています。

表 3.15 岩沼デマンドタクシーの利用者数

年度	路線数	利用者数	運行経費を含む事業費	登録者数
H29 年度	2	82 人	159 万円	349 人
H30 年度	2	1,247 人	1,543 万円	518 人
R1 年度	2	2,543 人	1,527 万円	609 人
R2 年度	2	2,254 人	1,559 万円	663 人

## 3) 震災復興路線の収支状況

震災復興路線の運行が開始された平成 29 年度からの運賃収入および運行経費を含む事業費の推移は以下のとおりであり、令和 2 年度では、事業費年間約 444 万円、利用者 463 人、1 便あたりの平均利用者数 0.5 人となっています。

表 3.16 震災復興路線の利用者数

年度	路線数	利用者数	運行経費を含む事業費	1 便あたりの平均利用者数
H29 年度	2	6 人	25 万円	0.2 人
H30 年度	2	356 人	438 万円	0.4 人
R1 年度	2	572 人	431 万円	0.6 人
R2 年度	2	463 人	444 万円	0.5 人

## (4) 利用料金

### 1) 市内バスの利用料金

令和3年度時点における市民バスの料金は次のとおりです。

表 3.17 市民バスの利用料金

料金区分	料金
①乗車料金 (大人)	1 路線 1 乗車につき 200 円 ※1
②フリー乗車券 (大人)	400 円 ※1、※2
③定期券 (全路線共通)	1 ヶ月 7,000 円 3 ヶ月 19,900 円
	6 ヶ月 37,800 円 ※1

※1 小・中学生、70歳以上の者は、上記料金の半額

※2 使用日に限り路線に関わらず何回でも乗車可

### 2) 岩沼デマンドタクシーの利用料金

令和3年度時点における岩沼デマンドタクシーの料金は次のとおりです。

表 3.18 岩沼デマンドタクシーの利用料金

料金区分	料金
①乗車料金 (大人)	1 路線 1 乗車につき 300 円 ※1
②フリー乗車券 (大人)	600 円 ※1、※2

※1 小・中学生、70歳以上の者は、上記料金の半額

※2 1日フリー乗車券は、市民バスでも使用可

### 3) 震災復興路線の利用料金

令和3年度時点における震災復興路線の料金は次のとおりです。

表 3.19 震災復興路線の利用料金

料金区分	料金
①乗車料金 (大人)	1 路線 1 乗車につき 200 円 ※1

※1 小・中学生、70歳以上の者は、上記料金の半額

### 4) 無料乗車証

岩沼市では、各種障害者手帳をお持ちの方に、岩沼市民バスおよび岩沼デマンドタクシーを無料で利用できる「岩沼市民バス無料乗車証」を発行しています。

療育手帳、身体障害者手帳、精神障害者福祉手帳の交付を受けている方及びその介護人の方は乗車料金が免除となります(無料乗車証発行数 令和2年3月時点 2,530件)。



## (5) 所有車両

---

令和4年2月時点において、岩沼市が保有している市民バスの車両は、以下のとおりです。

【現在のバス車両について】	乗務員除く
・1号車（宮城200さ1729）	日野29人乗り（18席）平成21年7月登録
・2号車（宮城200さ1730）	日野29人乗り（18席）平成21年7月登録
・3号車（宮城200さ1731）	日野29人乗り（18席）平成21年7月登録
・4号車（宮城200さ1732）	日野29人乗り（18席）平成21年7月登録
・5号車（宮城200は 898）	日野54人乗り（28席）平成17年1月登録
・6号車（宮城200は 614）	日野60人乗り（30席）平成21年7月登録
・7号車（宮城230さ 6）	日産50人乗り（25席）平成13年3月登録
・スクール（宮城200さ1741）	日野29人乗り（18席）平成21年8月登録

なお、市民バスの運行形態は、自家用有償運行（市町村運営有償運送：交通空白輸送（道路運送法第78条））です。

## 4. 市民バス・デマンドタクシー・震災復興路 における課題

## (1) 市民バス利用者アンケート調査の概要

### 1) 調査概要

#### ① 対象者

市民バス利用者を対象に、バスの利用状況やバスに対する満足度、必要なサービス、岩沼デマンドタクシーの認知度に関するアンケート調査を実施しました。アンケートは173票配布し、72票回収で回収率は41.6%と比較的高い回収率となりました。

表 4.1 アンケートの概要

項目	内容	備考
対象者	市民バス利用者	J R岩沼駅東西口において、市民バス利用者にアンケート調査票を配布
配布・回収	配布：173票 回収：72票（回収率41.6%）	
配布・回収方法	直接配布・郵送回収	
実施時期	令和3年7月16日（金）	

#### ② 年代別回収数

年代別の回収数は以下のとおりであり、20歳未満が5.6%、20歳代～40歳代が20.8%、50歳代以上が69.4%となりました。

表 4.2 アンケートの年代別回収数

区分	回収数	回収率
20歳未満	4票	5.6%
20歳代	6票	8.3%
30歳代	3票	4.2%
40歳代	6票	8.3%
50歳代	15票	20.8%
60歳代	10票	13.9%
70歳代	12票	16.7%
80歳代以上	13票	18.0%
無回答	3票	4.2%
合計	72票	100.0%

## 2) 調査結果

### ① 現在の市民バスに対する満足度

市民バスに対する満足度は、「満足、やや満足」と感じている方は 32.9%、「不満、やや不満」と感じている方は 52.8%と不満に感じている方が半数を超えています。

不満と感じる理由は、「乗りたい時間帯に運行していない」が 51.2%、「運行本数が少ないから」が 41.5%と運行に対する不満が多くなっています。

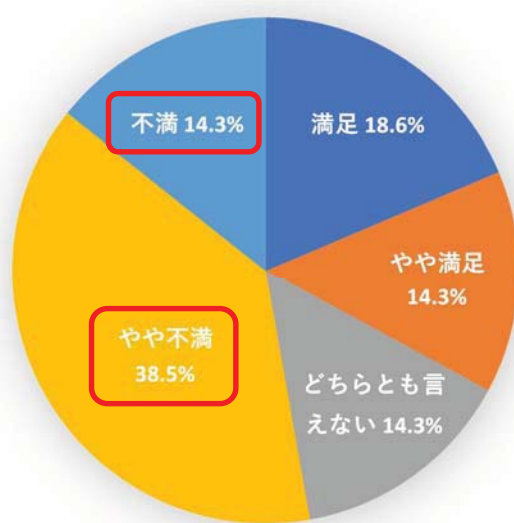
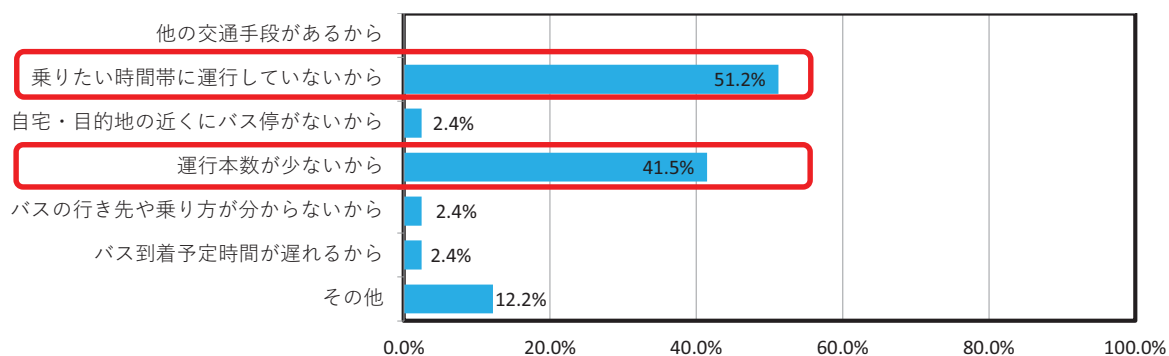


図 4.1 市民バスに対する満足度



※1 複数回答のため合計が100%を超える場合がある

図 4.2 市民バスに対し不満と思う理由

## ② 市民バスの改善してほしい点

市民バスの改善してほしい点は、「朝夕の便数を増やしてほしい」と回答する方が42.9%、「日中の便数を増やしてほしい」と回答する方が21.4%、「電車との乗換えが便利な時間にしてほしい」回答する方が11.9%と、運行の増便についての要望が上位となっています。

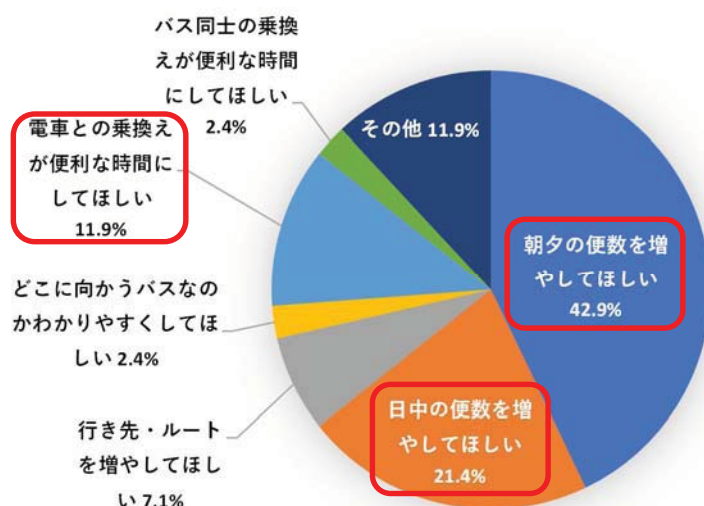


図 4.3 市民バスの改善してほしい点

## ③ 新たなバス車両について必要だと思われるサービス・機能

新たなバス車両について必要だと思われるサービス・機能については、「便数を増やしてほしい」と回答する方が36.8%、「小型化に伴い、運行ルートを増やしてほしい」と回答する方が30.9%とここでも運行の増便についての要望が上位となっています。

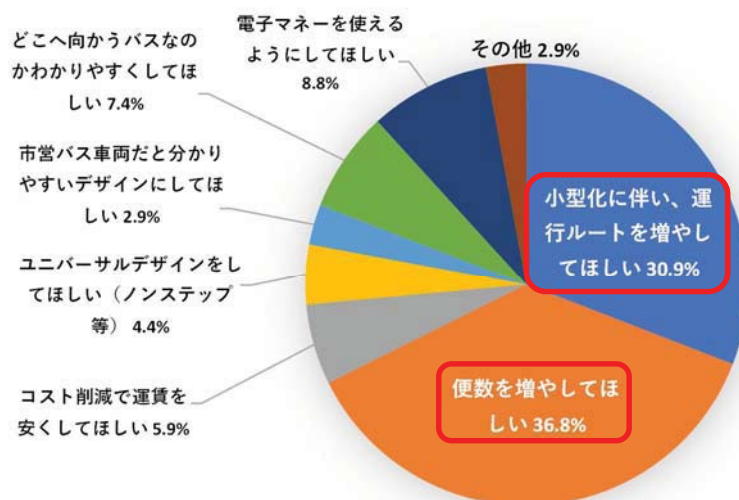


図 4.4 新たなバス車両について必要だと思われるサービス・機能

#### ④ 岩沼デマンドタクシーの認知度

「岩沼デマンドタクシーを認知している」方は 18.2%、「認知していない」方は 81.8%と認知度が非常に低くなっています。

平成 28 年度にはデマンドエリアの全世帯にパンフレットの配布を行っていますが、市民の認知度は非常に低いため、更なる周知活動が必要です。

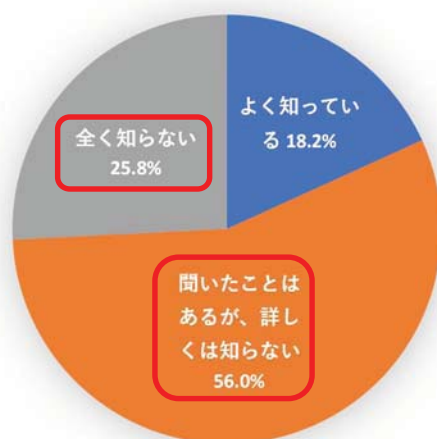
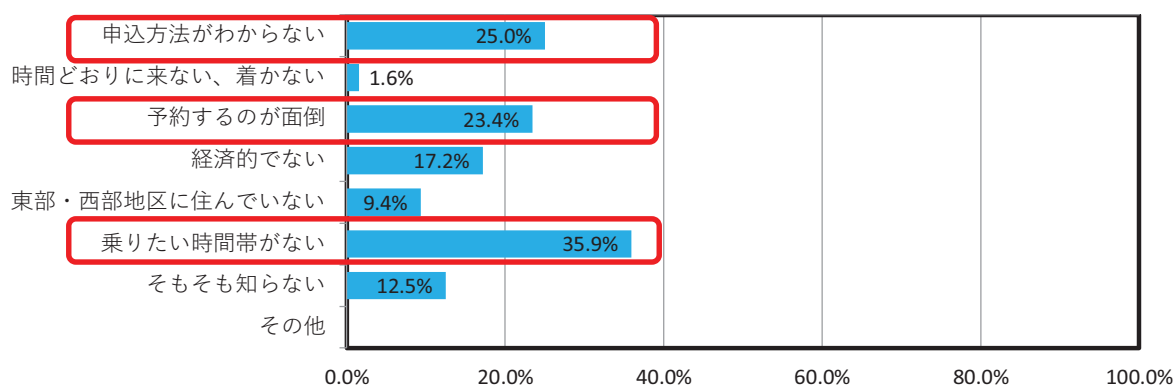


図 4.5 岩沼デマンドタクシーの認知度

#### ⑤ 岩沼デマンドタクシーを利用したことがない理由

岩沼デマンドタクシーを利用したことがない理由は、「乗りたい時間帯がない」方が 35.9%、「申込方法がわからない」方が 25.0%「予約するのが面倒」方が 23.4%となっています。

このことから、「岩沼デマンドタクシー」は、利用実態に合わず利用しづらいものとなっていることが伺え、日常生活の足としての利便性を向上し利用者増加に向けた対応が必要です。



※1 複数回答のため合計が 100%を超える場合がある

図 4.6 岩沼デマンドタクシーを利用したことがない理由

## (2) 主要施設利用者ヒアリング調査の概要

### 1) 調査概要

#### ① 対象者

岩沼市内の主要施設において、施設利用者を対象に、市民バス及び岩沼デマンドタクシーに対する満足度、市民バス及び岩沼デマンドタクシーを利用しない理由に関するアンケート調査を実施しました。アンケートは 266 票配布し、54 票回収で 20.3%の回収率となりました。

表 4.3 ヒアリングの概要

項目	内容	備考
対象者	主要施設利用者	総合南東北病院、J R 岩沼駅東西口、岩沼市役所前において、施設利用者にアンケート調査票を配布
配布・回収	配布：266 票 回収：54 票（回収率 20.3%）	
配布・回収方法	直接配布・郵送回収	
実施時期	令和 3 年 7 月 16 日（金） 令和 3 年 7 月 19 日（日）	

#### ② 年代別回収数

年代別の回収数は以下のとおりであり、20 歳未満が 0.0%、20 歳代～40 歳代が 22.2%、50 歳代以上が 66.7%となりました。

表 4.4 ヒアリングの年代別回収数

区分	回収数	回収率
20 歳未満	0 票	0.0%
20 歳代	0 票	0.0%
30 歳代	4 票	7.4%
40 歳代	8 票	14.8%
50 歳代	13 票	24.1%
60 歳代	7 票	13.0%
70 歳代	10 票	18.5%
80 歳代以上	6 票	11.1%
無回答	6 票	11.1%
合計	54 票	100.0%

## 2) 調査結果

### ① 現在の市民バス、岩沼デマンドタクシーに対する満足度

市民バス及び岩沼デマンドタクシーに対する満足度は、「満足、やや満足」と感じている方は31.8%、「不満、やや不満」と感じている方は59.1%と不満に感じている方が半数を超えています。

不満と感じる理由は「乗りたい時間帯に運行していない」が57.9%、「自宅・目的地の近くにバス停がない」が47.4%、「電車との乗換えが不便」が31.6%と利便性に関する理由が上位となっています。

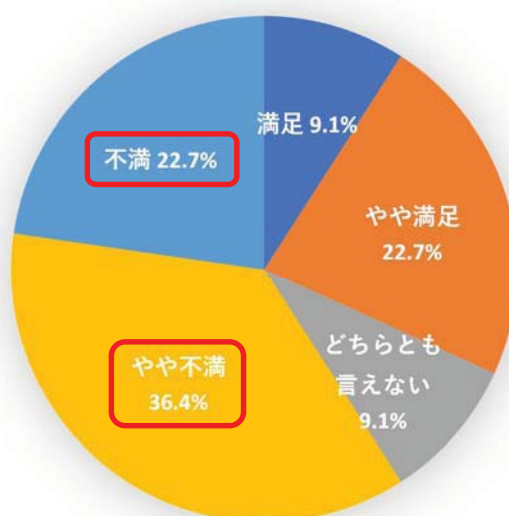
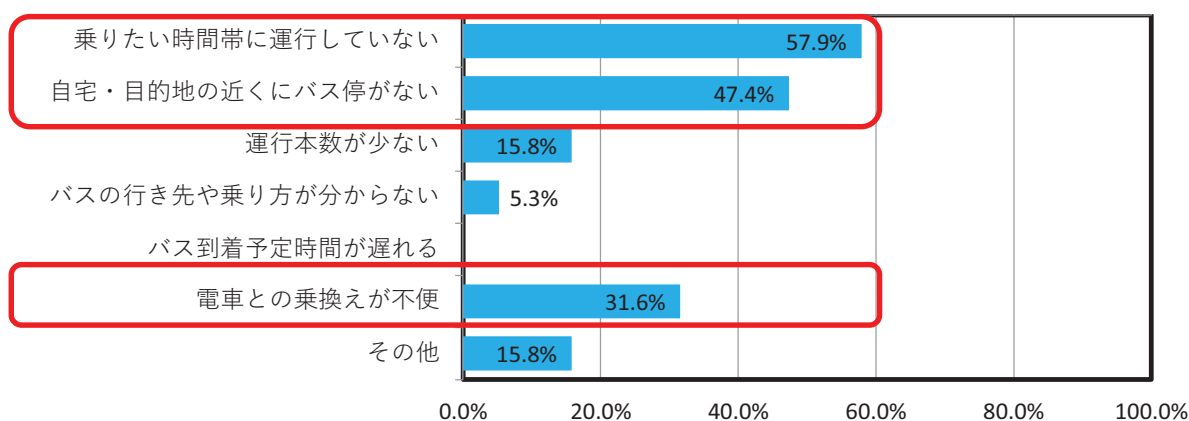


図 4.7 市民バス、岩沼デマンドタクシーに対する満足度



※1 複数回答のため合計が100%を超える場合がある

図 4.8 市民バス、岩沼デマンドタクシー対し不満と思う理由



## ② 市民バスか岩沼デマンドタクシーを利用する機会

市民バス、岩沼デマンドタクシーを利用する機会は、「利用する機会がある」方が42.1%、「利用する機会がない」方が57.9%となっています。

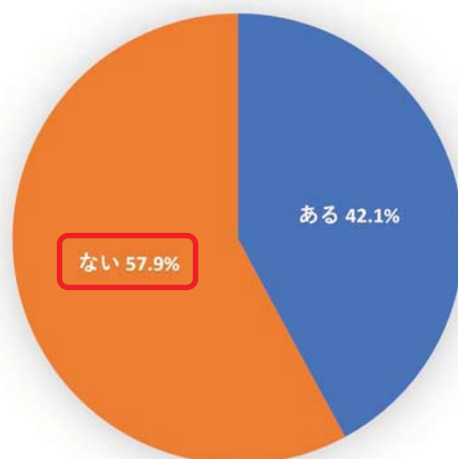
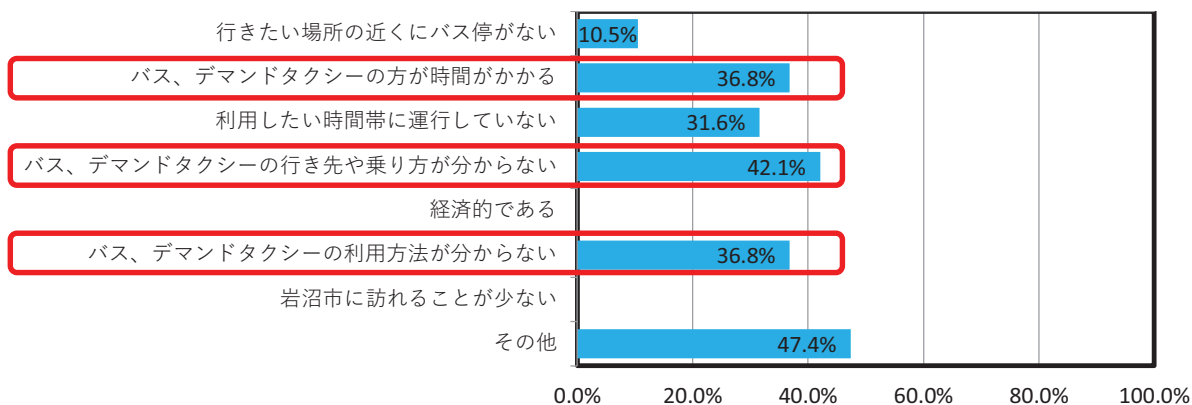


図 4.9 市民バスか岩沼デマンドタクシーを利用する機会

## ③ 市民バス、岩沼デマンドタクシーを利用しない理由

市民バス、岩沼デマンドタクシーを利用しない理由は（その他以外）、「バス、デマンドタクシーの行き先や乗り方が分からない」が42.1%、「バス、デマンドタクシーの方が時間がかかる」が36.8%、「バス、デマンドタクシーの利用方法が分からない」が36.8%となっています。



※1 複数回答のため合計が100%を超える場合がある

図 4.10 市民バス、岩沼デマンドタクシーを利用しない理由

### 3) 自由意見

---

各種アンケート調査、岩沼市へ直接頂いた、主な意見・要望を整理しました。

#### 【市民バスの路線(経路や時刻等)について】

- JRの電車の時刻に合わせてほしい。
- バスの本数を増やしてほしい。
- バスを小さくして1時間に1本の運行にしてほしい。
- ICカードを導入してほしい。
- 朝、夕のバスがもう少し数があれば仙台に通う高校生や勤務者が利用しやすくなる。
- 東西循環線小回りコース西口平等団地、たけくま南ここに老人ホームの前に停留所がほしい。
- バスの行きと帰りのルートが違うので(例:東北線大回り、西地区の小回りコース等)、買い物や病院等行きはバスを使っても帰りはタクシーという事になる。その点を検討してほしい。
- もっと行き先をわかりやすくしてほしい。
- イトーチェーンの駐車場内に入って止まってもらいたい。
- バスの循環線の逆ルートが欲しい。
- 日中の便は減らされればと思う。そのカバーは、デマンドタクシーで出来ないか。
- 地区の小学生がいるので朝と夕は必ず残してほしい。
- 停留所によっては循環線の片方向しか止まらない所が多い。
- 観光名所を巡るバスがあれば、観光振興策になるのではないか(竹駒神社、二木の松、グリーンピア、金蛇水神社を巡るマイクロツーリズム)。
- 乗客数を増やす為に、市民バスとしてイベントを企画(亘理まで行き、はらこ飯や温泉を楽しむ企画をやる等)、すれば市民バスの認知度も上がるのではないか。
- 市民バスの料金は片道100円を希望する。
- 路線バスの距離が長すぎる(玉浦からグリーンピアまで走行)。
- 震災復興線は利用者数が少ないと思うので違う形に出来ないか。
- 市の端ばしの小学生の通学や老人の買い物、病院の通院のための足としてバスやタクシーを上手に利用することで市民の満足度につながっていくと思う。
- 学生証を見せたら、学生はみんな100円にしてほしい。

**【市民バスの車両(大きさ、デザイン等)について】**

- 乗車人数からみてマイクロバスで十分対応できるのではないかと思うことが多々ある。  
デザインについては「岩沼係長」、「市の花」等、ひと工夫欲しい。
- バスを小さくして細い路地も走れるようにしてほしい。
- 小型化して住居の近くまで行けるようにしたほうが良い。その場合、スクールバスを走らせることが必要である。
- もっと小型化し、少し狭い道路まで入る路線を要検討。

**【デマンドタクシーの認知度について】**

- デマンドタクシーの存在を知らなかった。高齢者の町民にこの情報がもれなく伝わることを切望する。
- 認知度が低いので広報がもっと必要だと思う。登録制度は高齢者には難しいので簡単に出来ないか。

**【デマンドタクシーの利用範囲、方法について】**

- 前もっての予約が面倒だ。
- 高齢者の医院、買い物中心にしたら。
- 利用者の対象地域が東部と西部になっているが中央地区も加えて頂ければ有難い。
- 現行制度では利用対象者を一定の居住区域住民(健常者を含む)に限定しているが、利用対象区域外に居住する移動困難者・要支援者(高齢者、歩行に難のある方、通院者等)の方々の一部が自腹でタクシーを利用していること等を考慮し、利便性、経済性等の観点から、現在利用対象区域外の移動困難者・要支援者も利用対象者に加えることも考えてほしい。
- 利用促進を図るためには、申請書は電話受付も可能にした方が良い。

### (3) 市民バスの課題の整理

これまでの調査結果、各種意見、岩沼市民バス検討会から整理される市民バスの課題は、以下のとおりです。

#### ① 路線

問 題 点	課 題	具体的な対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>新規公共施設や利便性の高い施設（病院やスーパー）への路線強化要望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新設される公共施設、既存の生活利便施設や病院を考慮した路線検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>病院や商業施設前にバス停の<u>移設または新設</u>、更に<u>敷地内にバス停を設置検討</u> ⇒<u>南浜中央病院、西コミュニティセンター、各スーパーなど</u></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>利用頻度が低い路線およびバス停の再検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各路線の利用状況やバス停の利用状況を確認し、頻度が低い場合は路線廃止やバス停設置場所の見直しまたは撤去を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>大師線、南長谷線、空港線、玉浦循環線</u>は、「自宅～目的地」の運行ができるデマンドタクシーや運行を代替する朝夕に特化したバスを検討</li> <li><u>震災復興路線</u>は、「自宅～目的地」の運行ができるデマンドタクシーや運行を代替する朝夕に特化したバスを検討</li> <li>利用頻度の低いバス停（<u>早股上、押分、長者森、土ヶ崎北、竹の内、中井、寺島、中条、銅谷</u>）の<u>移動または見直し</u>を検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>路線形式が循環型のため、行きと帰りで移動時間が異なり遠回りとなる場合がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドタクシーへの移行や循環型から放射型に変更することを検討し、路線を見直しし、デマンドタクシーとする区域は、残す路線のフォローアップも検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドエリアの拡大を検討 ⇒<u>梶橋、吹上、早股下一、阿武隈方面を追加</u></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の地域資源への接続が不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行の路線を活用しつつ、路線の見直しを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の地域資源周辺に新設バス停を検討 ⇒<u>千年希望の丘、金蛇水神社、グリーンピア</u> など</li> </ul>

## ② 時刻表

問題点	課題	具体的な対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>朝と夕方のバス本数を増やしてほしい</li> <li>最終バスを遅くしてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用頻度の少ない路線を見直し、その余力を朝と夕方の便数を増加できないか検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>残す路線と並行して通勤通学に対応した朝夕のバス運行を強化</li> <li>但し、早朝において、各スーパーの敷地内乗り入れは行わない</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>市民バスの時刻表とJRの時刻表が合致していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行開始年度のJR時刻表を意識し、市民バスの時刻表との連携を意識する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後のバス時刻表の再検討</li> </ul>

## ③ 車両仕様

問題点	課題	具体的な対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>車両が大きい、狭隘な道路を路線に追加できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両サイズの縮小を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況に合わせた小型車両の導入と小型化に伴う要望路線の追加</li> <li>⇒<u>金蛇水神社、館下二丁目、相の原、たけくま周辺</u>などを見直し</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>キャッシュレス決済や回数券の検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICカードや回数券の可能性を再検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICカードや回数券、キャッシュレス決済などの導入を検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>バス車両が分かりにくい（認識し難い）</li> <li>行先が分かりにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス車両のデザインと行先の明示方法について再検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス車両のデザインと行先の明示方法を検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>岩沼係長や市の花（ツツジ）をデザインに取り入れてはどうか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両としての認識のしやすさを視野にデザインの変更については、具体的な案を今後検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行開始に向け、デザインの変更を検討</li> </ul>

## ④ その他

問題点	課題	具体的な対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>「デマンドタクシー」の認知度が非常に低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドタクシーの認知度を上げるために周知活動が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の説明会や会合の場を活用し改めて周知活動を実施</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドタクシーの登録についてオンライン申請システムの導入要望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オンライン申請の対応について、可能性を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岩沼市担当課でオンライン申請、手続きの簡素化を検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>路線図が複雑で分かりにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線図の簡素化を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線見直しを実施するとともに、特に路線が集中する中心部の拡大図を簡略化</li> </ul>

## 5. 主要施策

## (1) 主要施策

現状の問題・課題を踏まえ、岩沼市にふさわしいバス交通網の実現に向け、地域内の交通機関相互の連携を図りながら、バス路線網の見直しや、利用促進などのバス交通を中心とした各種施策に取り組みます。

本計画に位置づける主要施策と具体的取り組みは以下のとおりです。

主要施策	具体的取り組み
<p>1) 効率的で利便性の高い路線網の形成</p>	<p><b>ア バス交通網の再編</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①バス停位置の見直し・新設バス停の設置</li> <li>②バス路線網の見直し</li> <li>③ダイヤの見直し</li> </ul> <p><b>イ 保有車両の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①小型車両導入の検討</li> <li>②車両のユニバーサルデザインへの配慮</li> <li>③水素バス・EV 車両の導入検討</li> </ul> <p><b>ウ 効率的運営に向けた取り組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①料金以外の多様な収入の確保</li> <li>②委託方法の見直し</li> </ul>
<p>2) 地域の特性に応じた持続できる交通体系づくり</p>	<p><b>ア 地域の特性に応じた持続できる交通体系への見直し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①朝夕に特化したバスの検討・導入</li> <li>②通勤・通学者が円滑に利用できる環境構築</li> <li>③デマンドエリアの拡大</li> </ul>
<p>3) 地域内の公共交通機関相互の連携</p>	<p><b>ア 他交通機関等との連携</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①他交通機関との相互連携</li> <li>②地域との連携強化</li> <li>③AI 技術を活用した効率的な運行</li> </ul>
<p>4) 新たな利用促進と公共交通利用への意識啓発</p>	<p><b>ア 利用促進およびサービス向上策の検討、実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①わかりやすい時刻表・路線図の作成、配布</li> <li>②無料おためし期間の検討</li> <li>③運行案内表示、ロケーションシステムの検討</li> <li>④バス交通利用の提案</li> </ul> <p><b>イ 利用啓発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①公共交通教育の実施</li> <li>②イベントの開催（乗り方教室、試乗会）</li> <li>③環境や健康を意識したバスの利用啓発</li> <li>④高齢者ドライバーへのバス利用を切り替える環境づくり（運転免許自主返納者への支援）</li> </ul>

## (2) 具体的な取り組み

### 1) 効率的で利便性の高い路線網の形成

#### ア バス交通網の再編

##### ●施策の背景とねらい

現在の市民バスの路線網は、これまで各地区からの要望等に応え、繰り返し変更を加えてきたことから、複雑で分かりにくく、1便あたりの運行時間も長い状態となっています。利用実態調査等からは、便数の増加、運行時間帯、行き先がわかりづらいなどの改善に関する意見が多く寄せられ、利用者の移動実態と市民バスの運行体系が合っていないため、利用したくても利用しづらい状況にあります。さらに、社会情勢により高齢化が進み、運転が困難になる方が増えることが見込まれることから、市民バスの重要度が高まることも想定されます。このため、高齢者にやさしく、使いやすいバス交通をめざして、市民バス交通網の再編を行います。

##### ●具体的な取り組み

#### ①バス停位置の見直し・新設バス停の設置

アンケート調査結果などから、新たな公共施設、生活利便性施設、病院へのバス停設置要望が多く寄せられていることから、これら施設前について、バス停の新設を行います。バス停の新設に伴い、従来のバス停が近接する場合はバス停の移動、また、利用頻度の低いバス停は削除し、定時性の確保を図ります。更に利便性を高めるために、地区名となっているバス停名を近くの建物や施設の名称に変更します。

#### ②バス路線網の見直し

新設バス停の設置により、これら施設を通過するルートの見直しを行います。また、日中の利用客が少ない路線については、朝夕に特化したバスを運行します。

#### ③ダイヤの見直し

利用実態調査等による市民の移動実態や意向を踏まえ、駅、公共施設、病院等への接続や、日常生活における移動時間帯等を考慮し、運行経費との調整も図りながら運行事業者と十分協議を行い、効率的で利便性の高いダイヤの見直しを行います。また、ダイヤ編成はスクール優先ではなく、日常生活の足の確保を基本としたものとします。

##### ●期待される効果

効率的でわかりやすいバス路線へ見直しを行うことで、高齢者にやさしく、使いやすいバス交通の実現が期待されます。

##### ●課題・留意点等

路線、ダイヤの見直しは、利用実態に応じた定期的な見直しが必要であり、年間を通して利用状況の把握に努める必要があります。利用状況の適切な把握には、乗降センサーの活用など需要状況を見極めるための手法の検討が必要です。また、見直し時は、利用者に大きな混乱が生じないよう周知の徹底に努める必要があります。



## イ 保有車両の検討

### ●施策の背景とねらい

現在の市民バスは、市が保有する小型と中型のバス車両で運行していますが、バスの定員と比べて実際の利用者数が少ないという状況と、現在の車両では道路幅の制限から運行可能な道路が限られるなどの課題があります。

また、今後も高齢化の進展が予想されていることから、低床バスやノンステップバス車両の導入等により、高齢者や障がい者等の利便性を高めることや安全性を確保するための検討も必要です。

### ●具体的な取り組み

#### ①小型車両導入の検討

路線や運行時間によって利用者数に幅があることや、道路幅の制限、環境面への配慮等を踏まえ、最適な車両サイズを検討します。

#### ②車両のユニバーサルデザインへの配慮

高齢者や障がい者等の利用に配慮し利便性を高めるため、低床バスやノンステップバス車両の導入等を検討します。

#### ③水素バス・EV 車両の導入検討

環境面に配慮するため、水素バス・EV 車両の導入を検討します。

### ●期待される効果

車両の小型化を図ることで、需要に応じたきめ細かな対応ができます。また、ユニバーサルデザインに配慮することで、年齢等を問わず、利用しやすいバスとなり、移動の利便性が向上するほか、乗降時の転倒事故防止などの安全性が確保されます。

水素バス・EV 車両は環境面（排ガスの排出量が小さい）だけではなく、モビリティ面（騒音が小さい）、エネルギーインフラ面（災害時にも非常用の電源として利用可能）の価値が増します。

### ●課題・留意点等

車両の購入にあたっては、管理上の問題から車検時期や更新時期が重ならないように段階的に導入する等の検討が必要です。さらに、利用状況や地域の移動実態を的確に把握し、利用実態に合わせた車両の選定が求められています。また、ユニバーサルデザインに配慮した車両は、通常のバスに比べ座席数が少ない場合があることなど、車両の特徴を踏まえなければなりません。

水素バス・EV 車両は、現段階では小型車両は製造されていないことや、車両価格や導入コストが多額である事が課題となっています。

## ウ 効率的運営に向けた取り組み

### ●施策の背景とねらい

市民バスの運行経費は人件費の高騰などから上昇傾向にあるものの、利用者数の推移に同じく収入は横ばいとなっています。運行経費の軽減を図りながら持続可能な運営を行うためには、料金以外の多様な収入を確保することが求められています。また、効率的で柔軟な運営や適切なサービス提供ができる委託方法の見直しについて検討する必要があります。

### ●具体的な取り組み

#### ①料金以外の多様な収入の確保

料金以外の収入として、現在の市民バスでも有料広告を掲載していますが、運行経費の軽減を図るため多様な収入の確保を検討します。車内広告の掲示方法の工夫、時刻表やバス停表示板への新たな広告掲載など、他の導入事例を参考に多様な広告手法の活用を検討します。

#### ②委託方法の見直し

利用者の利便性を高めながら効率的な運営を行うためには、利用需要にあったサービスの提供や課題の解消を図れる柔軟な運営が求められます。委託方法について、事業者の優れた提案を活用できるプロポーザル方式の導入など、選定手法や委託方式の検討を進めます。また、近年のバス運営では、運転士の確保、安全対策等が事業者の課題となっていることから、長期契約の導入など、事業者が安定的に運営するための体制を整えられる委託方式を検討します。

### ●期待される効果

料金以外の収入を確保することで、運行経費の軽減を図り、効率的な運営が期待できます。また、委託方法を見直すことで効率的な運営に加え、利用需要を捉えた柔軟な運営が見込まれます。

### ●課題・留意点等

有料広告については、バスの車両に掲載していただく企業の発掘が必要となります。委託方法については、効率性のみを優先させることなく、運行の安全性や安定性の確保を十分に踏まえた総合的な検討が必要です。

## 2) 地域の特性に応じた持続できる交通体系づくり

### ア 地域の特性に応じた持続できる交通体系への見直し

#### ●施策の背景とねらい

利用実態調査等から、利用が少ない区間と時間帯があり、地域の特性に応じた交通体系となるよう、効果的かつ効率的な運行としていくことが求められます。

#### ●具体的な取り組み

##### ①シャトルバス<sup>※1</sup>交通の検討・導入

利用者が少ない路線については、朝夕に特化したバスを運行します。

※1 シャトルバスについては、P.58を参照

##### ②通勤・通学者が円滑に利用できる環境構築

上記①に合わせて、大師線、南長谷線については、通勤・通学者が円滑に利用できる環境を構築します。

##### ③デマンドエリアの拡大

各地域の利用状況や要望を考慮し、デマンドエリアを拡大します。

#### ●期待される効果

地域住民にとって利用しやすい移動手段を選択することが期待できます。

#### ●課題・留意点

シャトルバスの導入は、試験運行による利用実態の把握を行うことで、利用実態と地域要望を確認しながらシャトルバスを導入していきます。また、シャトルバスの利用状況を確認するため、運行事業者と協力しながら、地域住民との意見交換、利用者数の調査を継続的に実施し、定期的な見直しが必要となります。

シャトルバスの導入にあたっては、運行ルートや運行時間帯、さらには、日中の対応としてのデマンド交通との併用等の周知を図るため、対象地区において説明会等が必要になります。

### 3) 地域内の公共交通機関相互の連携

#### ア 他交通機関等との連携

##### ●施策の背景とねらい

市内で運行している鉄道やタクシー、路線バスなどの各交通機関と連携し、市民が使いやすい交通網を構築していく必要があります。

##### ●具体的な取り組み

##### ①他交通機関との相互連携

鉄道やタクシー、路線バスなどの役割を明確にし、各交通機関の接続や相互利用の検討を行います。さらに、各他の交通機関等と定期的な情報交換を行い、相互利用の案内や提案などを検討し、公共交通の充実に向けて連携、調整を行います。

##### ②地域との連携強化

現在、市がタクシー事業者やバス事業者と締結している高齢者や児童・生徒等の緊急時の通報や車内への保護を行う“見守り協定”と同様に、地域との連携を強化し、地域の安全性を高める活動について検討・調整を行います。その中で、車両への AED の設置等も含めて検討していきます。

##### ③A I 技術を活用した効率的な運行

A I 技術を活用し、利用者が円滑に目的地まで移動できるような体系を構築します。

##### ●期待される効果

交通機関相互の連携強化により、利用者の利便性が向上するとともに、公共交通への安心感の向上が期待できます。

##### ●課題・留意点等

他の交通機関等との連携を図る必要があります。

また、高齢化に伴って移動の支援が必要な方が増えていくため、福祉輸送等の形態が増加すると予想されますので、市民バスの役割を明確にした上で、福祉輸送の事業者との連携を図ることも必要になります。

## 4) 新たな利用促進と公共交通利用への意識啓発

### ア 利用促進およびサービス向上策の検討、実施

#### ●施策の背景とねらい

バスの利用実態等を踏まえた路線網の見直しに合わせて、バス路線や運行時間の周知を図るとともに、利用促進に向けた継続的な取り組みが必要となります。また、道路状況や天候によって運行に遅れが生じるなど、バスの待ち時間がわからないことも利用しづらい原因であることから、バスの運行状況の利用状況を即時に把握し、適切な情報の提供と案内が求められています。

#### ●具体的な取り組み

##### ①わかりやすい時刻表・路線図の作成、配布

路線網の見直しに合わせて、わかりやすい時刻表、路線図を作成し、配布を行います。さらには、新たな路線網の利用に慣れていただくための広報活動やイベント開催も合わせて検討します。

##### ②無料おためし期間の検討

毎年9月20日の「バスの日」に合わせて行っている、バス料金100円の期間(9月15日～9月30日)を今後も実施します。また、無料おためし期間を検討し、バスの利用促進を図ります。

##### ③運行案内表示、ロケーションシステム<sup>※1</sup>の検討

路線網の見直しに合わせて、バス停の案内表示やバス車両の行き先表示等について、市民の誰もが使いやすいバスの運行となるよう、色分けにより視覚的に認識できる等の工夫を施します。また、利用者にバスの運行状況を把握する手段として、バスのロケーションシステムの導入を検討します。

※1 バスに車載器を搭載し、GPSなどを利用して車両の位置情報を運行管理者が把握するとともに、バス利用客にスマートフォンやパソコンを通してバス運行状況の情報を提供するシステム

##### ④バス交通利用の提案

通院や買い物等日常生活の移動手段のほかに、交流活動や学習活動等にも利用できるバスのルートを提案します。

#### ●期待できる効果

バスの利用に対する分かりづらい利用しづらいといった抵抗感や不安感を軽減させることができます。

#### ●課題・留意点等

時刻表、路線網の作成については、利用者が必要としている情報をわかりやすく提供することが重要になります。また、路線網の見直しに合わせて定期的に情報を更新する必要があります。

## イ 利用啓発

### ●施策の背景とねらい

移動手段を持たない高齢者等の生活の足を確保し、公共交通を維持していくためには、安定的な利用が必要であり、日常生活の移動手段としてバスの利用を促すために、一人ひとりの意識啓発を行う必要があります。また、利用実態調査から市内の主要施設への移動手段として車での移動が半数以上を占めており、自動車への依存が高いことが見られます。自動車での移動を控えることで、環境面や健康面等の様々な効果が期待できること等の周知が必要となります

### ●具体的な取り組み

#### ①公共交通教育の実施

将来の利用者となる子どもたちに、バスの移動を身近に感じてもらうため、小中学生を対象に、土日や夏休み等の期間に市民バスを無料で利用できる、土日祝日及び長期休暇の無料制度を検討します。このことで、バスの利用促進が図られるほか、市内の教育施設や文化施設への利用を促し、子どもたちの活動の場を広げた学習機会を増やします。

#### ②イベントの開催（乗り方教室、試乗会）

バスを気軽に利用いただくため、町内会、教育機関、介護福祉施設など各種団体を対象に、市民バスの乗り方教室や試乗会を実施します。市内を運行する実際の市民バスやデマンドタクシーを用いて、市民バスの乗り方、デマンドタクシーの利用方法などを実際に乗車しながらわかりやすく説明します。

#### ③環境や健康を意識したバスの利用啓発

自動車での移動を控えることで、環境面や健康面等の様々な効果が期待できることでの利用啓発を行います。

#### ④高齢者ドライバーへのバス利用を切り替える環境づくり（運転免許自主返納者

への支援）

運転免許返納者に対して、一定の期間バスを無料で利用できる「無料パス」を発行していますが、現状よりも無料期間を長くする等、運転に不安を感じる高齢者が自家用車からバスに切り替える環境づくりを強化します。

### ●期待できる効果

公共交通を選択し、自動車への過度な依存を回避することで、環境負荷の軽減、市民の健康増進効果等が期待されます。

### ●課題・留意点等

継続的な実施と、その方法について、検討が必要です。

## ■乗合バスとデマンド交通

### ●デマンド交通とは


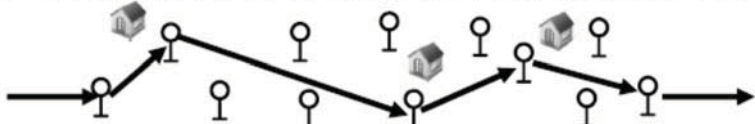
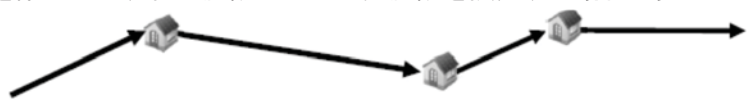
デマンド交通とは、利用者の需要に応じて運行する交通であり、主に需要が少ない地域で利点が大きく、小型の車両で運行されることが多い交通です。

デマンド交通はいろいろな種類がありますが、基本的には利用者の予約がある場合のみ運行される交通形態です。

### ●デマンド交通の種類

デマンド交通は、その運行方法によって多数の種類があり、地域の需要や路線の位置づけに合わせて適切に組み合わせる必要があります。

#### ・運行方式から見た分類パターン

種類	概要
A. 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約が合った場合のみ運行し、予約が無ければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。 
B. 自由経路 ミーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般のタクシーとの差別化を測るため、目的施設または出発施設を限定する場合が多い。 
C. 自由経路 ドア to ドア型	運行ルートやバス停は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般のタクシーとの差別化を測るため、目的施設または出発施設を限定する場合も見られる。 

引用元：「デマンド型交通の手引き」（H25.3 国土交通省中部運輸局）を引用。

※1 一般タクシーとの差別化を測るため、目的施設は限定する場合が多い。また、Cは、令和3年度時点で採用しているデマンドタクシーのパターンである。



・運行ダイヤから見た分類パターン

種類	概要
A. 固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
B. 非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行

引用元：「デマンド型交通の手引き」（H25.3 国土交通省中部運輸局）を引用

※1 太枠は、岩沼市の市民バス利用状況、施設配置状況を加味した推奨案である。

・発着地（OD）の自由度からみた分類パターン

種類	概要
BB：バス停等（BusStop） ⇔バス停等（BusStop）	予め設置されている全バス停等での発着が可能なタイプ
BF：バス停等（BusStop） ⇔着地固定（Fix）	発地（自宅）は全バス停等の利用が可能であるが、着地は病院などの特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
BT：バス停等（BusStop） ⇔乗継施設（Transfer）	発地（自宅）は全バス停等の利用が可能であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
DT：ドア（自宅・施設）（Door） ⇔乗継施設（Transfer）	発地は利用者の自宅（玄関口）や特定の施設であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
DF：ドア（自宅・施設）（Door） ⇔着地固定（Fix）	発地は利用者の自宅（玄関口）や特定の施設であるが、着地は病院などの特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
DD：ドア（自宅・施設）（Door） ⇔ドア（自宅・施設）直行型（Door）	発着地とも制限が無く、自宅（玄関口）や特定の施設から目的施設（玄関口）まで移動できるタイプ

引用元：「デマンド型交通の手引き」（H25.3 国土交通省中部運輸局）を引用

※1 太枠は、岩沼市の市民バス利用状況、施設配置状況を加味した推奨案である。



## ●デマンド交通への切り替えの課題

デマンド交通への切り替えに向けた課題は以下のとおりです。

### 市民バスと比較した利用料金

デマンド交通の利用料金は、市民バスおよび既存タクシー料金とのバランスを考慮するとともに、バス利用者との不公平感を少なくなるよう決定する必要があります。

### 運行主体

運行事業者は、車両の保有状況や予約業務が必須であること等を加味するとタクシー事業者が考えられますが、他の自治体ではNPO法人や地域ボランティアなどが運行している事例もあるため、導入後も地域ニーズに合わせた継続した調整や検討の必要があります。

### 乗換え利便性の確保

デマンド交通は、岩沼駅や市民会館などの市内主要施設にアクセスを限定した場合、その他の施設に移動しやすいよう、商業施設や公共施設などの既存施設を活用し、市民バスとの接続を考慮して利便性を高めていく必要があります。

### 利用者への周知

デマンド交通に関する市民の認知度は低いと想定されるため、利用案内パンフレットの作成・配布や試乗会の開催などを通して、デマンド交通を利用しやすくするための周知を行う必要があります。

### 利用状況の確認と定期的な見直し

利用しやすく効率的なバス交通とするため、市民バスやデマンド交通の利用状況を確認した上で、定期的な見直しを行っていく必要があります。

### 市民バス等との連携

デマンド交通は、市民バスを補完する役割を担うことから、市民バスとの連携を図る必要があります。また、福祉輸送やタクシーとの役割分担を明確にしつつも、交通相互の連携と調整を図る必要があります。

## ■ AI 運行バス

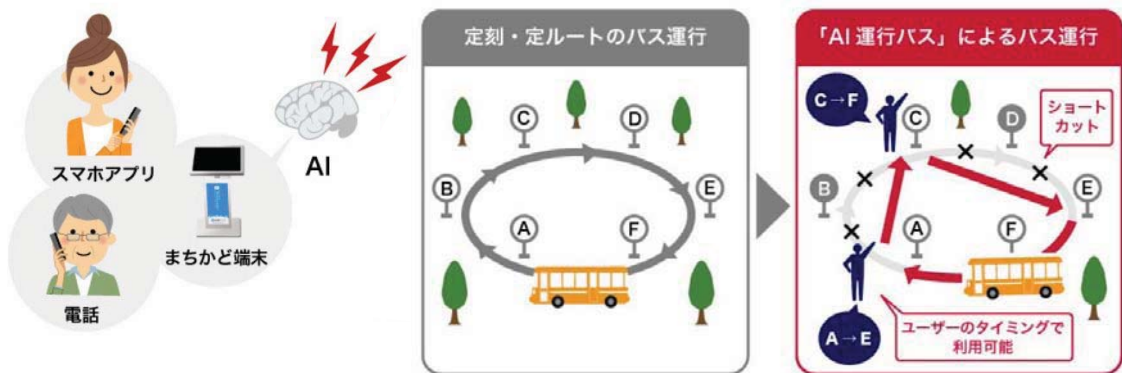
### ● AI 運行バスとは

AI 運行バスは、ルートや時刻表は存在せず、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新しい乗り物です。

### ● 利用方法

利用者は、スマートフォンアプリや電話で乗・降ポイントと日時を指定し、予約を入れることで利用ができるようになります。

乗合交通なので、個別輸送（一般のタクシー等）と比べ、移動あたりのコストを下げやすく、安価でのサービス提供も可能です。環境への負担軽減も期待されます。



### ① 観光客にとっての価値

**(Point.1) 交通手段を調べる必要なし！ 簡単移動・お得な旅行。**

- ① 観光情報を見る→「バスを呼ぶ」で目的地まで連れて行ってくれる。ルートやダイヤを探す必要なし！
- ② オンデマンドかつ最適ルート運行のため、自分のペースで、観光スポット間を移動できる！
- ③ リアルタイムな観光情報や、お得なクーポンを獲得でき、お得に旅行を楽しめる！



### ② 商業施設にとっての価値

**(Point.2) 来街者の情報が分かる。来街者に合わせた発信ができる。**

- ① 来街者の人数・属性、自施設情報の閲覧状況等を把握可能。
- ② 来街者の状況にあわせ、施設情報をリアルタイムに発信可能。

## ■シャトルバス

### ●シャトルバスとは

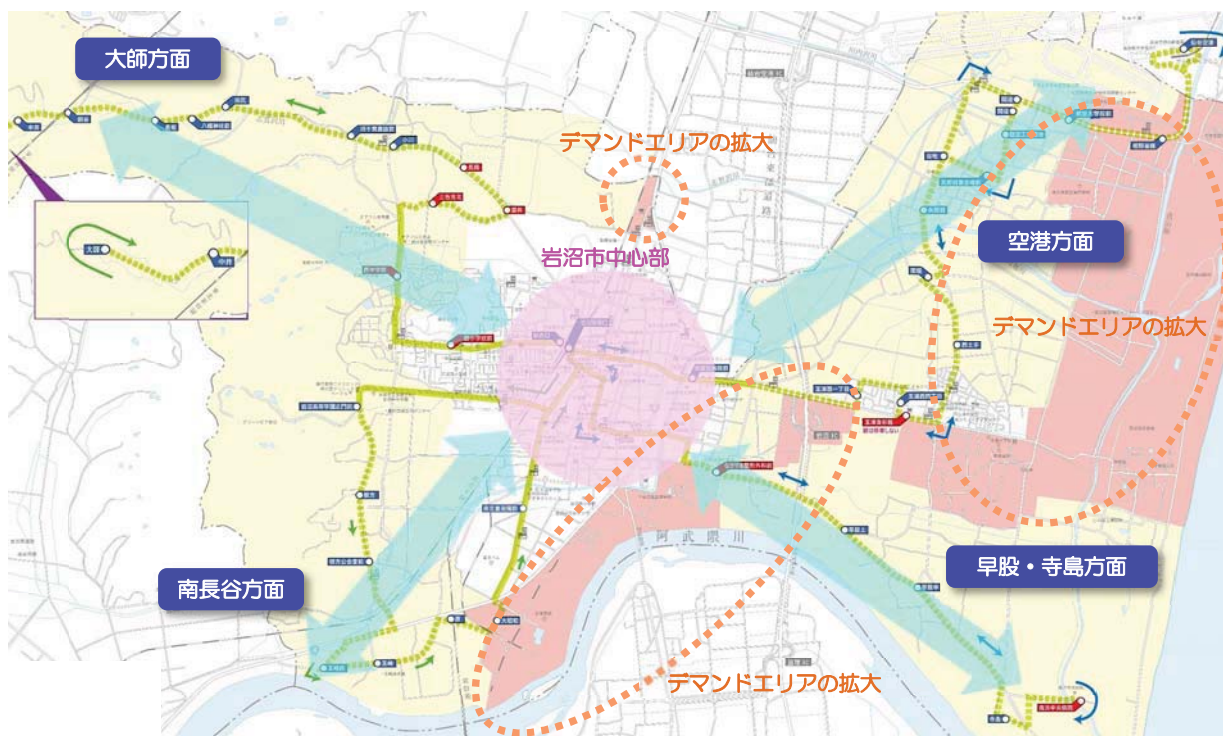
現在運行している大師線、南長谷線、空港線、玉浦循環線に代わり、朝と夕方の通勤・通学時間帯においてシャトルバスを運行します。

シャトルバスは各方面から岩沼駅間を往復し、定時性、運行頻度を確保するため、岩沼市中心部のバス停には主要なバス停のみ停車する運行とします。

なお、日中の時間帯はデマンドタクシーにより補完し、利用者の利便性を確保します。

### ●シャトルバスの運行数

各方面から岩沼駅を結び、平日は朝 2~4 便、夕 3~5 便運行します。



## 6. 市民バスの見直しに係る改善方針と新たな路線網の考え方

## (1) 改善方針

市民バスの課題を踏まえ、改善方針を以下のとおりとします。

### 改善方針

高齢者にやさしいバス交通を目指します。  
～移動手段のない市民が安心して生活できる  
「やさしい」バス体系づくり～

### 路線網を検討する上でのポイント

- 路線の定着性を踏まえて、高齢者の足を確保する路線網に整理します。
- 日常生活の足の確保を基本とし、利便性の高い交通網とします。
  - ・路線の単純化 → 運行頻度確保、わかりやすさの向上
  - ・利用状況に応じた運行時間 → 病院、商業施設、駅への接続の確保
  - ・中心部循環運行、東西運行 → 頻度の高い運行、利用定着
- 運行経路は、現状で保有している小型・中型バスで走行が可能な道路を対象として検討します。
- 大師線、南長谷線の運行方針を見直し、児童用にスクールバスを運行します。
- 利用状況、移動実態を検証し、必要に応じて路線網を見直します。
- 路線の単純化、便数の整理区域は、バス交通を補うために朝夕のシャトルバスの導入を検討し、さらにデマンド対象エリアを拡大します。
- 環境に配慮し、水素バス・EV車両の導入を検討します。



## (2) 新たな市民バス路線網の考え方

新たな路線網の考え方は以下のとおりです。

### 岩沼市民バス路線図案







・ 駅東・中央循環線③④

● 駅東・中央循環線③

■ 「いなり眼科前」新設バス停を設置し、バス停「二木」の位置を南側に移動します。

● 駅東・中央循環線④

■ 新設バス停「スズキ記念病院」を設置します。



図 6.2 駅東・中央循環線③④の運行経路 詳細 (案)



・東西循環線①②

●東西循環線①

- 金蛇水神社方面を通行するルートを追加します。
- 新設バス停「熊野」、「金蛇水神社」、「イトーチェーン」、「たけくま西」、「西コミュニティーセンター」を設置し、現行のルートを時計回りに変更します。

●東西循環線②

- 熊野方面のルートを外します。
- バス停「岩沼高等学園北門前」を削除します。
- 新設バス停「イトーチェーン」、「スズキ記念病院」を設置します。

現行

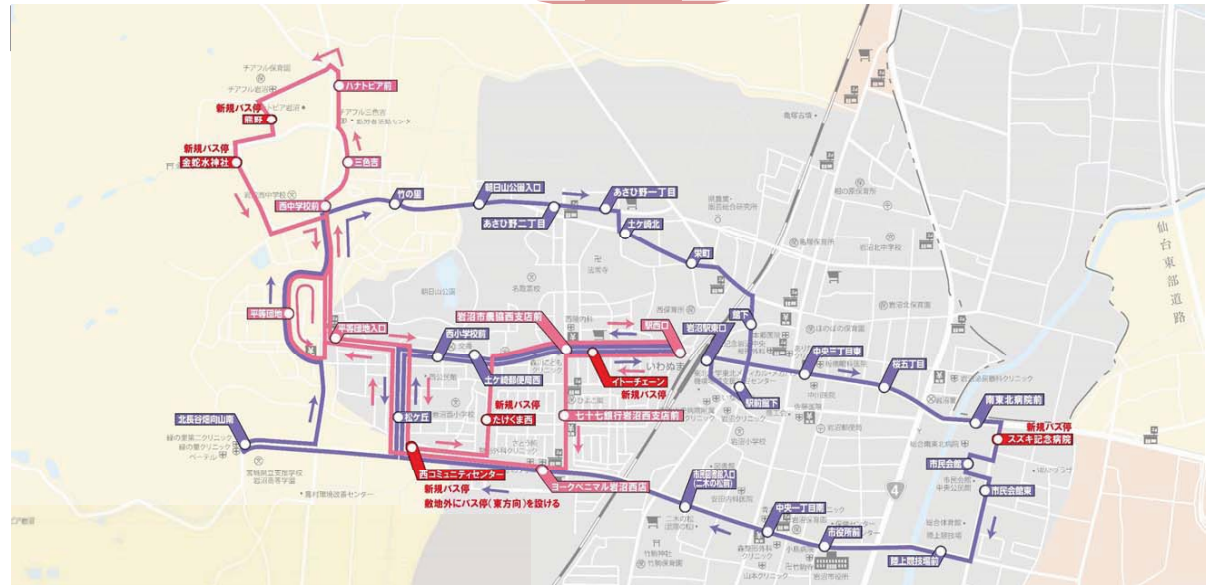
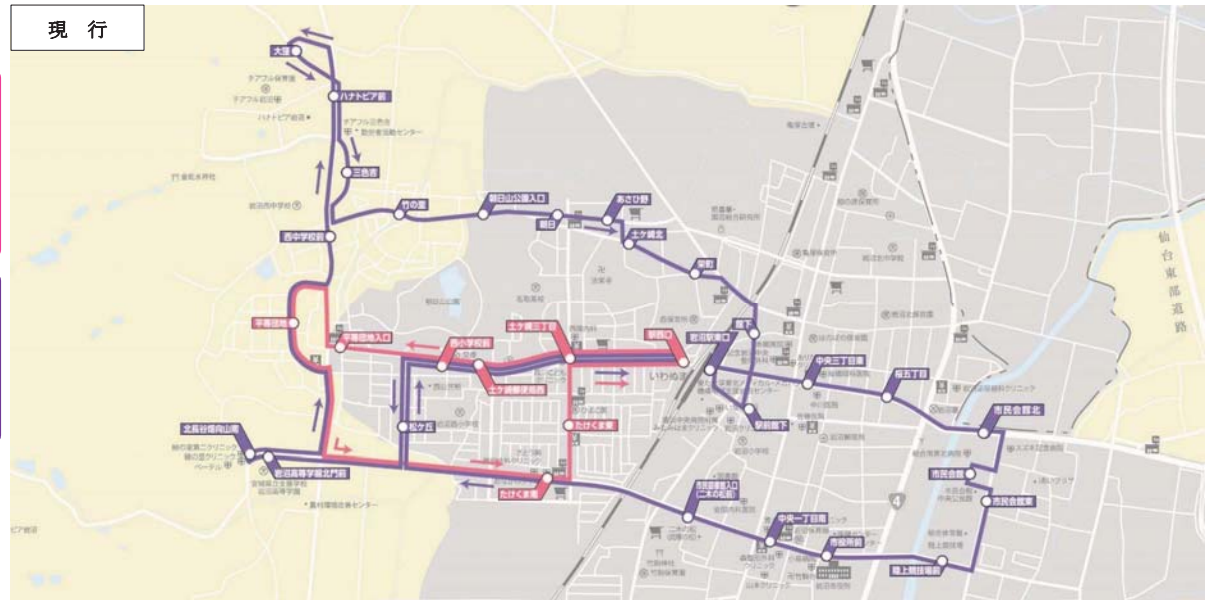


図 6.3 東西循環線①②の運行経路 詳細 (案)

・東西線

●東西線

- バス停「岩沼高等学園北門前」、「平等団地」、「玉浦西四丁目」を削除します。
- バス停「中央三丁目北」の名称を「仙南信用金庫前」に変更します。
- 新設バス停「フレスコキクチ」、「玉浦食彩館」、「千年希望の丘」を設置します。

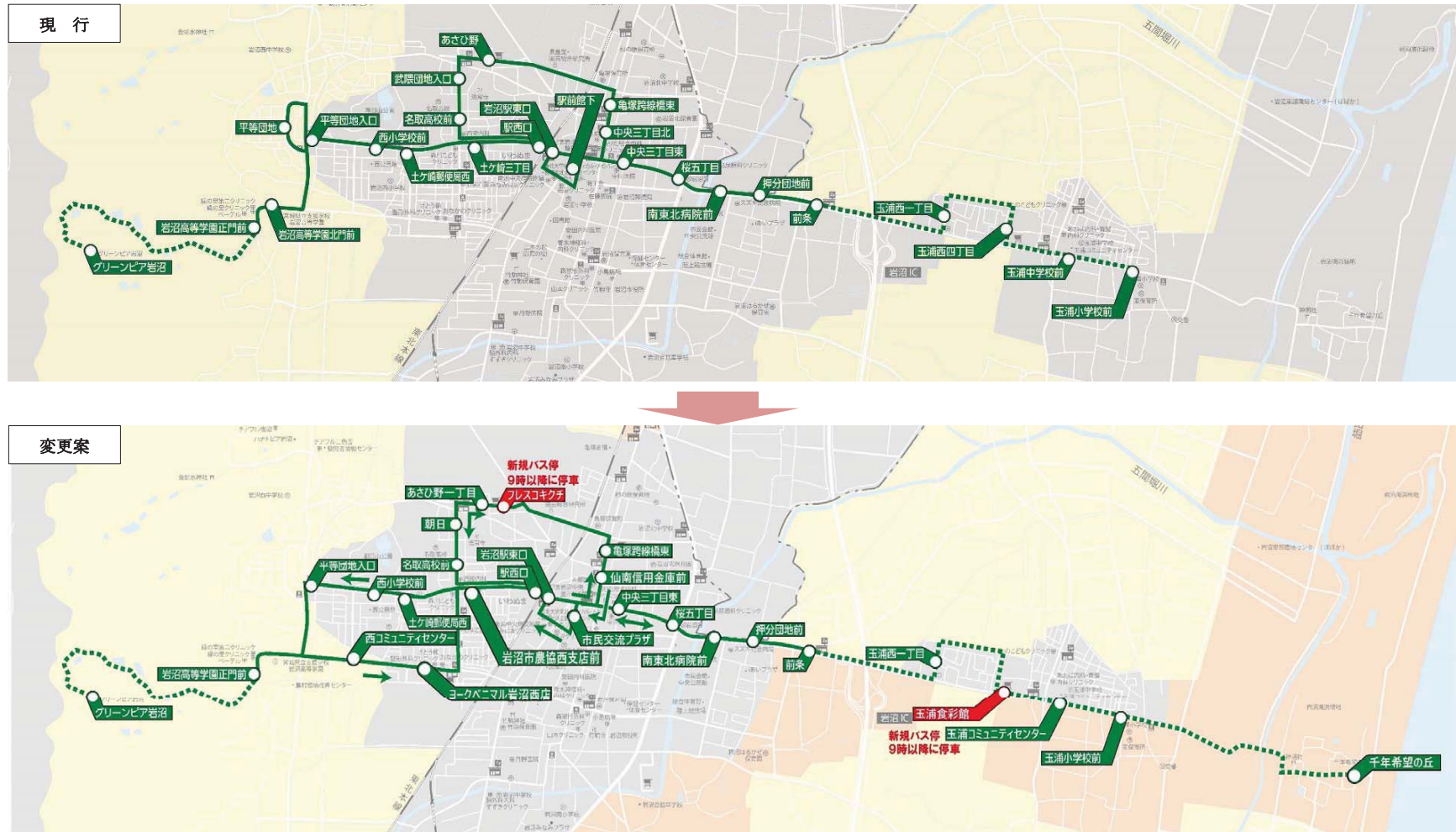


図 6.4 東西線①②の運行経路 詳細 (案)



・朝夕に運行するシャトルバス

岩沼市民バス シャトルバス・デマンドエリア変更案



**●大師線**

- 利用頻度が低い路線のため、乗降位置に限定がある路線運航から「自宅～目的地」の運行ができるデマンドタクシー運行のみへ完全移行することを検討します。
- 通勤通学者のフォローアップとして、朝夕のシャトルバスを運行します。
- シャトルバスのルートは長岡バス停から西中学校前及び西小学校前を経由するルートに変更します。

**●南長谷線**

- 利用頻度が低い路線のため、乗降位置に限定がある路線運航から「自宅～目的地」の運行ができるデマンドタクシー運行のみへ完全移行することを検討します。
- 通勤通学者のフォローアップとして、朝夕のシャトルバスを運行します。
- シャトルバスのルートは玉崎バス停から直接根方公会堂前バス停を結ぶルートに変更します。また、二木～吹上三丁目、コミュニティセンターは、他の路線と重複するため停車しないことも視野に検討します。

**●空港線**

- 利用頻度が低い路線のため、乗降位置に限定がある路線運航から「自宅～目的地」の運行ができるデマンドタクシー運行のみへ完全移行することを検討します。
- 通勤通学者のフォローアップとして、朝夕のシャトルバスを運行します。
- シャトルバスのルートは玉浦地区を回らないルートに変更します。

**●玉浦循環線**

- 利用頻度が低い路線のため、乗降位置に限定がある路線運航から「自宅～目的地」の運行ができるデマンドタクシー運行のみへ完全移行することを検討します。
- 通勤・通学者のフォローアップとして、朝夕のシャトルバスを運行します。
- シャトルバスのルートは玉浦地区を回らないルートに変更します。
- 南浜中央病院に接続するルートに変更し、南浜中央病院に新設バス停の設置を検討します。

図 6.5 シャトルバスの運行経路 詳細 (案)

#### (4) バス車両のサイズの検討

現在の利用状況から、路線毎に適した車両のサイズを選定します。

〈参考車両〉

**最大利用者数の考え方** … 令和元年～令和3年において、以下の条件を考慮した数値を最大利用者数として設定します。

条件1：市内小学生の乗車を考慮しない  
 条件2：シャトルバスにおいては、非デマンドエリアの乗車を除外する  
 条件3：行事等によって突発的に高まる利用者数を除外する

東西循環線

- 令和元年及び3年の利用者数より、**最大利用者数は12人**となっています。
- 市民バスに必要な乗車人数は**コミュニーターサイズ**です。

駅東・中央循環線

- 令和元年及び3年の利用者数より、**最大利用者数は15人**となっています。
- 市民バスに必要な乗車人数は**ROSAサイズ**です。

東西線

- 令和元年及び3年の利用者数より、**最大利用者数は19人**となっています。
- 市民バスに必要な乗車人数は**ROSAサイズ**です。

朝夕シャトルバス（大師方面）

- 令和元年及び3年の利用者数より、**最大利用者数は6人**となっています。
- なお、バス停「長岡」～「大師」間に限定した区間になります。
- シャトルバスに必要な乗車人数は**ハイエースサイズ**です。

朝夕シャトルバス（南長谷方面）

- 令和元年及び3年の利用者数より、**最大利用者数は10人**となっています。
- シャトルバスに必要な乗車人数は**コミュニーターサイズ**です。

朝夕シャトルバス（仙台空港方面）

- 令和元年及び3年の利用者数より、**最大利用者数は11人**となっています。
- シャトルバスに必要な乗車人数は**コミュニーターサイズ**です。

朝夕シャトルバス（玉浦・早股方面）

- 令和元年及び3年の利用者数より、**最大利用者数は8人**となっています。
- シャトルバスに必要な乗車人数は**ハイエースサイズ**です。

バス車両①

- 車両名：ハイエース
- メーカー：トヨタ
- サイズ：4.7m×1.9m
- 乗車人数：9人乗り



バス車両②

- 車両名：コミュニーター
- メーカー：トヨタ
- サイズ：5.4m×1.9m
- 乗車人数：13人



バス車両③

- 車両名：ROSA
- メーカー：三菱 FUSO
- サイズ：6.2m×2.0m
- 乗車人数：24人乗り



バス車両④

- 車両名：ポンチョ
- メーカー：日野
- サイズ：7.0m×2.1m
- 乗車人数：35人乗り
- 備考：座席数 11、立席 24



## ■市民バスの運行内容（案）

これまでに示した各路線の運行案（ポイント）を踏まえて変更した場合の便数、料金、経費等の運行内容（案）を以下に示します。

なお、実際の運行にあたっては、運行事業者や地域住民の意見をふまえ、調整を行います。

### ●運行便数

路線毎の運行便数の案を以下に示します。

路線名	便数 (市民バス (R3.3 時点))	便数*1 (見直し案)
駅東・中央循環線①	平日： 8 便 土日祝日： 6 便	平日： 8 便 土日祝日： 6 便
駅東・中央循環線②	平日： 8 便 土日祝日： 6 便	平日： 8 便 土日祝日： 6 便
駅東・中央循環線③	平日： 8 便 土日祝日： 6 便	平日： 8 便 土日祝日： 6 便
駅東・中央循環線④	平日： 8 便 土日祝日： 6 便	平日： 8 便 土日祝日： 6 便
東西循環線①	平日： 8 便 土日祝日： 6 便	平日： 8 便 土日祝日： 6 便
東西循環線②	平日： 8 便 土日祝日： 6 便	平日： 8 便 土日祝日： 6 便
東西線	(グリーンピア岩沼行き) 平日： 10 便 土日祝日： 6 便 (玉浦小学校行き) 平日： 8 便 土日祝日： 5 便	(グリーンピア岩沼行き) 平日： 10 便 土日祝日： 6 便 (玉浦小学校行き) 平日： 8 便 土日祝日： 5 便
シャトルバス*2	<b>■大師線</b> 平日： 7 便 土日祝日： 6 便 <b>■南長谷線</b> 平日： 8 便 土日祝日： 6 便 <b>■空港線</b> 平日： 14 便 土日祝日： 10 便 <b>■玉浦循環線</b> 平日： 6 便 土日祝日： 4 便	平日： 朝 2～4 便、 夕 3～5 便 休日： 朝 1～2 便、 夕 1～2 便

※1 見直し後の便数は、実際の渋滞状況や利用者数、回送の調整により変更となる可能性があります。見直し後の便数については、委託した事業者と改めて見直しを行います。

※2 現在運行している大師線、南長谷線、空港線、玉浦循環線に代わり、朝と夕方の通勤・通学時間帯においてシャトルバスを運行します。

### ●料金

市民バスの利用料金は、これまでと同様に 200 円を基本とします。また、前回の運行計画策定以後に導入したフリー乗車券もこれまでと同様に 400 円を基本とします。

## ■ デマンドタクシーの運行内容（案）

### ●対象者

利用対象者は、西部地区と東部地区の2つのエリアで、市民バス運行の見直しに伴い、路線の単純化のために経路を変更した区域や運行本数を整理した区域にお住まいの方となります。また、年齢制限はなく、登録者と同乗すれば未登録の方、市外の方でも同乗可能です。

(利用者の対象区域)

- ・西部＝原、玉崎上・下、根方北・南、北長谷北・南、三色吉北・中・南、平等団地、千貫団地、長岡上・下、小川上・下、志賀上・中・下、梶橋（一部）
- ・東部＝寺島、早股上・中・下（一部）、林一、下野郷上・下、矢野目上・中・下、下二、蒲崎、新浜

### ●乗降箇所

乗降箇所は、登録利用者の自宅前と指定のバス停とします。

(運行経路)

- ・西部 ＝ 南長谷エリア → 大師エリア → 指定のバス停)
- ・東部 ＝ 早股・寺島エリア → 空港エリア → 指定のバス停)

(バス停／西部の例)

- ・グリーンピア入口（病院） ・ハナトピア（乗継） ・たけくま（買い物、病院）
- ・岩沼駅（乗継） ・中央通り（病院、買い物） ・市役所
- ・市民会館（病院）

※自宅から乗継なしで病院へ行き、帰りは指定のバス停から乗車することが可能。

### ●運行車両

運行車両はこれまでと同様、10人乗りまたは4人乗りワゴン車とします。また、シャトルバスとして使用した車両について、運行時間外の時間帯はデマンドタクシーとして運行します。

### ●料金

デマンドタクシーの利用料金は、これまでと同様に300円を基本とします。また、前回の運行計画策定以後に導入したフリー乗車券もこれまでと同様600円を基本とします。



## ■市民バス等の経費（案）

### ●経費の試算

見直し案における運行経費（＝運行委託費）は以下のとおりです。

なお、市民バスの運行は、市が保有するバス車両を運行事業者に委託し運行していますが、運行委託費の大半は人件費が占める経費構成となっています。近年は人件費が高騰していることから、委託経費は年々増加の傾向にあります。

今回の見直しにおいても全体の運行委託費は増加するものと想定されます。しかし、運賃等の収入やデマンド交通の委託方法の工夫等により、運行経費と運賃収入等の差額については現状を維持した約9,200万円を目安とします。

- ・ 運行経費等：10,900万円  
(うちバス運行委託費 9,300万円、デマンド交通運行委託費 1,600万円)
- ・ 運賃収入等：1,700万円
- ・ 差し引き：9,200万円



## ■岩沼市民バス運行体系（案） ～高齢者にやさしいバス交通を目指します。～

これまでの路線別の運行案を整理した運行体系案は以下のとおりです。

### ポイント

- 市民のニーズに対応し、新たな公共施設、商業施設、病院に新規バス停を設置します。
- これまでの路線を基本とし、新たなバス停や主要な施設に接続するためにルートの変更を行います。
- 利用者数の少ない路線を朝夕のシャトルバスに変更します。
- 路線の単純化、便数の整理区間は、デマンドエリアを拡大しより効果的かつ効率的な運行とします。
- 利用者数に対応したバス車両に変更します。

### 主要施策

- 効率的で利便性の高い路線網の形成
  - バス交通網の再編
  - 保有車両の検討
  - 効率的運営に向けた取り組み
- 地域の特性に応じた持続できる交通体系づくり
  - 地域の特性に応じた持続できる交通体系への見直し
- 地域内の公共交通機関相互の連携
  - 他交通機関等との連携
- 新たな利用促進と公共交通利用への意識啓発
  - 利用促進およびサービス向上策の検討、実施
  - 利用啓発

### 目標

評価指標は「市民バスおよびデマンド交通の年間利用者数」とし、目標値は13万人/年（R8）とします。

#### ●東西循環線①（小回りコース）

- これまでの東西循環線①を基本に岩沼駅と西部エリアを結ぶ循環路線を運行します。
- 岩沼駅西側公共施設、商業施設、観光地等への接続の利便性を高めるとともに、運行頻度を高めることでバスの定時化を図ります。

※運行の目安：1循環約15分、1日8循環

#### ●東西循環線②（大回りコース）

- これまでの東西循環線②を基本に西部エリアと岩沼駅東側を結ぶ東西の循環路線を運行し、東西の移動ニーズにも応えます。
- 岩沼駅を中心に時計回りに循環し、「市民会館」、「たけくま」、「平等団地」、「あさひ野二丁目」を経由します。

※運行の目安：1循環約35分、1日8循環

#### ●駅東・中央循環線③（吹上経由）

- これまでの駅東・中央循環線③を基本に、岩沼駅東口を起点に南下し、竹駒神社や吹上方面を南北に結ぶ循環路線を運行します。
- 岩沼駅、病院、学校への接続の利便性を高めるとともに、運行頻度を高めることでバスの定時化を図ります。

※運行の目安：1循環約20分、1日8循環

#### ●駅東・中央循環線④（市民会館・市役所経由）

- これまでの駅東・中央循環線④を基本に、岩沼駅を起点に岩沼駅東側の中央エリアを循環する路線を運行します。
- 岩沼駅、学校、商業施設や市民会館への接続の利便性を高めるとともに、運行頻度を高めることでバスの定時化を図ります。

※運行の目安：1循環約25分、1日8循環

### 岩沼市民バス路線図案



#### ●駅東・中央循環線①（相の原・梶橋経由）

- これまでの駅東・中央循環線①を基本に、岩沼駅を起点に北上し、梶橋方面を運行する循環路線です。
- 岩沼駅、学校、商業施設への接続の利便性を高めるとともに、運行頻度を高めることでバスの定時化を図ります。

※運行の目安：1循環約15分、1日8循環

#### ●駅東・中央循環線②（市民会館・藤浪経由）

- これまでの駅東・中央循環線②を基本に、岩沼駅を起点に岩沼駅東側の中央エリアを運行する循環路線です。
- 岩沼駅、病院、学校、商業施設や市民会館への接続の利便性を高めるとともに、運行頻度を高めることでバスの定時化を図ります。

※運行の目安：1循環約30分、1日8循環

#### ●東西線（東西を結ぶ直線ルート）

- これまでの東西線を基本に、東部エリアの「千年希望の丘」や玉浦西・恵み野地区、中央エリアの「市民会館」や「岩沼駅前」、西部エリア、「グリーンピア岩沼」を直線で結びます。
- グリーンピア岩沼への運行は、各路線で乗り入れを行わず、東西線に集約し、単純化による利便性の向上と効率化を図ります。

※運行の目安：往復約80分、1日10往復

#### ●シャトルバス（岩沼駅西口⇄大師方面、岩沼駅東口⇄南長谷方面、岩沼駅東口⇄空港方面、岩沼駅東口⇄早股・寺島方面）

- 現在運行している大師線、南長谷線、空港線、玉浦循環線に代わり、朝と夕方の通勤・通学時間帯においてシャトルバスを運行します。
- 各方面から岩沼駅間を往復し、定時性、運行頻度を確保するため、岩沼市中心部のバス停には主要なバス停のみ停車する運行を行います。

※運行の目安：平日は朝2～4便、夕3～5便

### デマンド交通について

路線の廃止や単純化、現状ダイヤと比較して減便になる現在のフリー乗降区間を基本としてデマンドエリアを拡大します。また、利用案内パンフレットの作成・配布や試乗会の開催などを通して、デマンド交通を利用しやすくするための周知を図ります。

### 料金、運行経費等

- 料金はこれまでの市民バスと同様に、200円を基本とします。
- デマンドタクシーの料金もこれまでと同様に、300円を基本とします。

- 路線数は4路線となります。
- 経費については、目安の基準を設けて、効率的な運行に努めます。
- 見直し開始時期は、令和5年度前半を予定。

### 継続的な見直しに向けて

利用者ニーズ、交通事業者の状況、財政状況、社会状況などの変化に対応するため、PDCAサイクルによるマネジメントにより実施施策を定期的に見直します。また、地域公共交通会議、市の各種施策との調整、市民懇談会等を通して、市民の意見を踏まえ、地域の公共交通機関等と連携を図りながら計画を推進します。

## 7. 計画の目標値および見直しの評価基準

## (1) 計画の目標値

将来も社会動向や市民バスの利用実態の変化が予想されることから、利用状況の把握・検証をとおして計画の達成状況を把握し、柔軟に路線網等を見直していく必要があります。

本計画では、達成状況を把握するための評価指標および目標値は、以下のとおりとします。

表 7.1 計画の評価指標と目標値

指標の背景	評価指標	路線	実績値 (R2 年度)	目標値 (R8 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 デマンドタクシーの年間 利用者数	市民バス※1	117,922 人	122,900 人
		デマンドタクシー※2	2,254 人	10,000 人
		計	120,176 人	132,900 人

※1 市民バスの目標値

◆目標値：市民バス実績値×0.987（人口伸び率）×1.01（高齢化率）×1.111（利用者の上昇率（H29～R1））  
更に上記数値から、デマンドタクシーへ移行する人数7,746人（10,000人－2,254人）を差し引き

◆人口伸び率：0.987 = 43,934人（2025年）÷44,491人（2020年） = 0.987（人口推計値は岩沼市独自推計値）

◆高齢化率：1.01 = 28%（2025年老齢人口割合）－27%（2020年老齢人口割合）

岩沼市の人口推計値（第2期岩沼市まち・ひと・しごと創生総合戦略）、高齢化率より設定した伸び率を適用

◆利用者の上昇率：1.111 = 149,781人（R1）÷135,399人（H29）

平成29年から令和元年までの上昇率を目標とする

※2 デマンドタクシーの目標値

◆デマンドエリアの拡大、営業車両の増車、更なるデマンドタクシーの周知活動を考慮し、現在の利用者数の約4倍に相当する10,000人の利用を想定。こちらの値を「市民バスの目標値」より差し引く

## (2) 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。

また、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。（年間約9,200万円＝運行経費－運賃収入等）

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。

## 8. 継続的な見直しに向けて

## (1) PDCA サイクル

見直し後にも利用者ニーズ、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ます。

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、定期的の実施策の見直しを行います。

市民バス等の運行については、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) により柔軟に計画を行い、よりよい計画にしていくものとします。



PLAN 【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 【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 【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 【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 8.1 PDCA サイクルの概念

## (2) PDCA サイクルのスケジュール (案)

市民バス等の改善に向け、本計画における実施施策については、以下のスケジュールでPDCA サイクルを実施していきます。

表 8.1 PDCA サイクルのスケジュール (案)

実施項目	R3年度	R4年度		R5年度		R6年度	R7年度	R8年度	備考
		上半期	下半期	上半期	下半期				
改定に向けた準備	計画策定	P							
	事業者との調整		D			D		D	随時調整を実施
	バス車両の選定								
	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、デマンドタクシーPR資料の作成、配布								
	時刻表、路線図の改定、配布								
	バス車両の購入								
	改定案の運行								
運行の検証と更なる改善の検討									

### (3) 計画実施の体制

本計画は、多くの関係者が連携して実施していく必要があります。

市内の公共交通関連事業者が参画する地域公共交通会議や市の各種施策との調整、市民との意見交換を行う市民懇談会の3つの場を活用し、市民の意見を踏まえながら、地域の公共交通機関等と連携を図りながら計画を推進し、岩沼市にふさわしいバス交通体系を構築していきます。

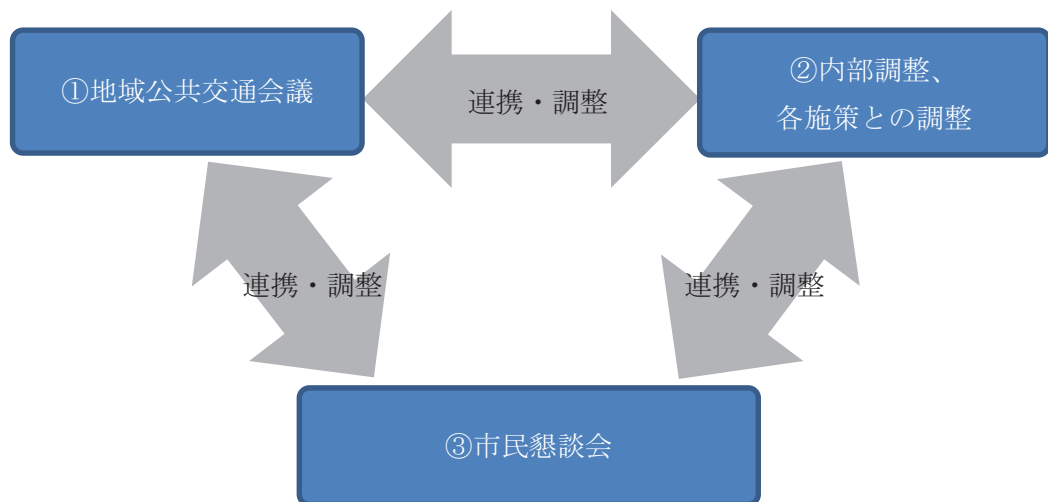


図 8.2 計画の実施体制