

岩沼市民バス運行計画（案）

令和4年10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) 利用運賃.....	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) A I オンデマンド交通に係る実証運行の概要	43
(4) 市民バスの課題の整理.....	57
5. 主要施策	59
(1) 主要施策.....	60
(2) 具体的な取り組み	61
6. 市民バスの見直しに係る改善方針等.....	69
(1) 改善方針.....	70
(2) 新たな市民バス路線網の考え方	71
(3) 各路線の運行案（ポイント）	75
(4) 市民バスの運行内容（案）	89

(5) 急行便	90
(6) 岩沼デマンドタクシーの運行内容（案）	91
(7) 岩沼A Iバスの運行内容（案）	92
(8) 市民バス等の経費（案）	93
7. 計画の目標値および見直しの評価基準	97
(1) 計画の目標値	98
(2) 路線網の見直しに係る評価基準	98
8. 継続的な見直しに向けて	99
(1) PDCA サイクル	100
(2) PDCA サイクルのスケジュール（案）	101
(3) 計画実施の体制	102

1.はじめに

(1) 計画策定の背景

市民バスは、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ことを目的に、平成11年から運行を開始しました。

以降、高齢者をはじめ、通勤、通学等市民の身近な足として、年間約12万人（令和3年度）の方に利用いただいておりますが、地域における人口減少や高齢化の進展により、公共交通の役割は、ますます重要になっています。

平成29年度に策定しました「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いました。しかし、新型コロナウイルス感染症による影響を受けるなど、市民バスの利用率も目標値に届かず、目指す姿の実現には至っていない状況となっています。

また、市民の皆様や利用者アンケート、岩沼市民バス検討会等から「新設された公共施設、既存の生活利便施設や病院等を考慮した路線検討」、「朝と夕方の運行本数の増便」、「分かりやすい行先の表示」等の意見や要望が寄せられ、さらには「路線バスや岩沼デマンドタクシーに加え、新たな技術を活用した運行計画」等、検討すべき課題が生じてまいりました。

このような状況を受け、本市の将来像や市民バスの課題を踏まえながら、交通網・交通体系のさらなる充実を図るため、この度、新たな「岩沼市民バス運行計画」を策定しました。

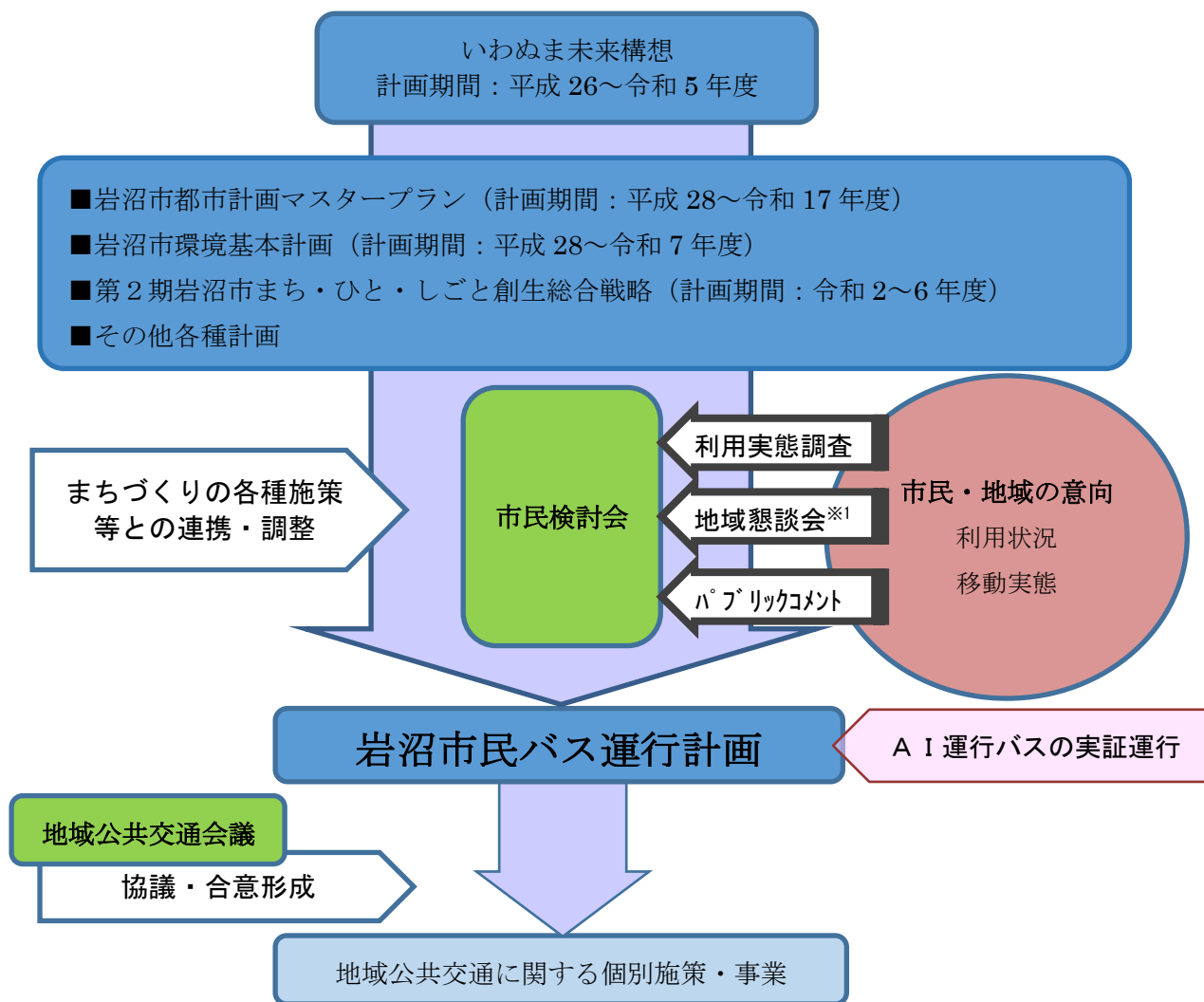
(2) 計画策定の目的

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AI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

計画区域は、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

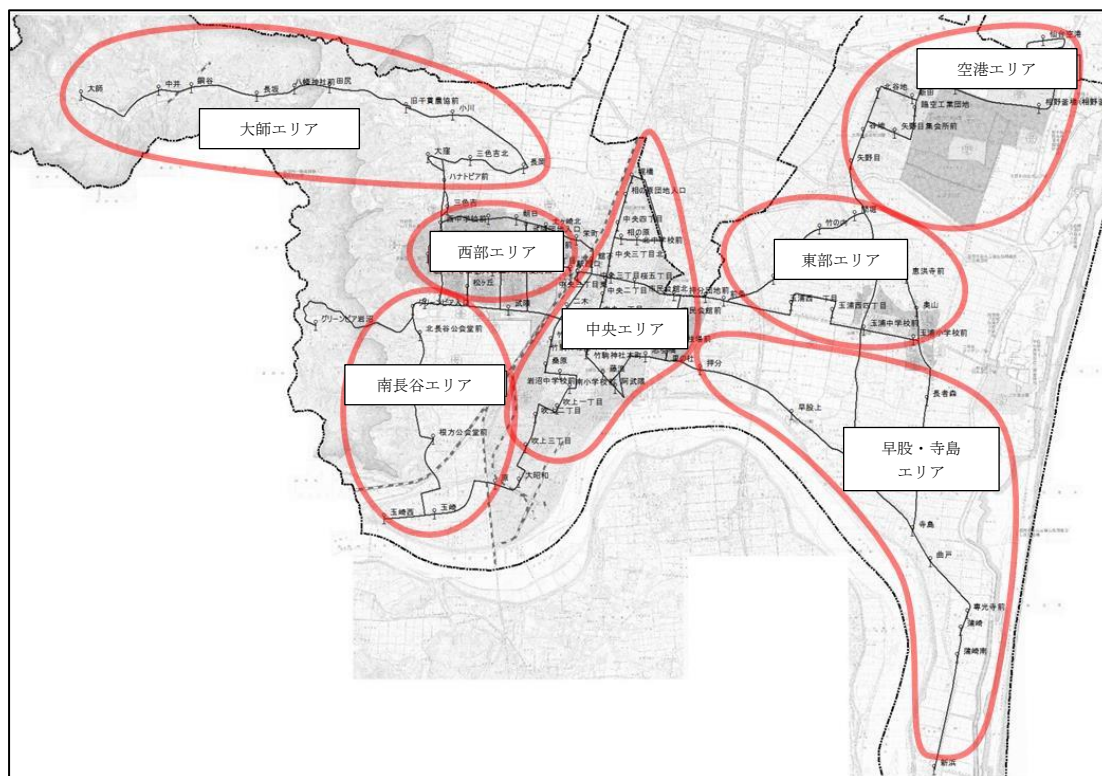


図 1.2 市民バスのエリア区分

(5) 計画期間・目標年次

本計画の計画期間は、令和6年度（2024年度）から7年間とし、目標年次は令和12年度（2030年度）とします。

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 km² 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。

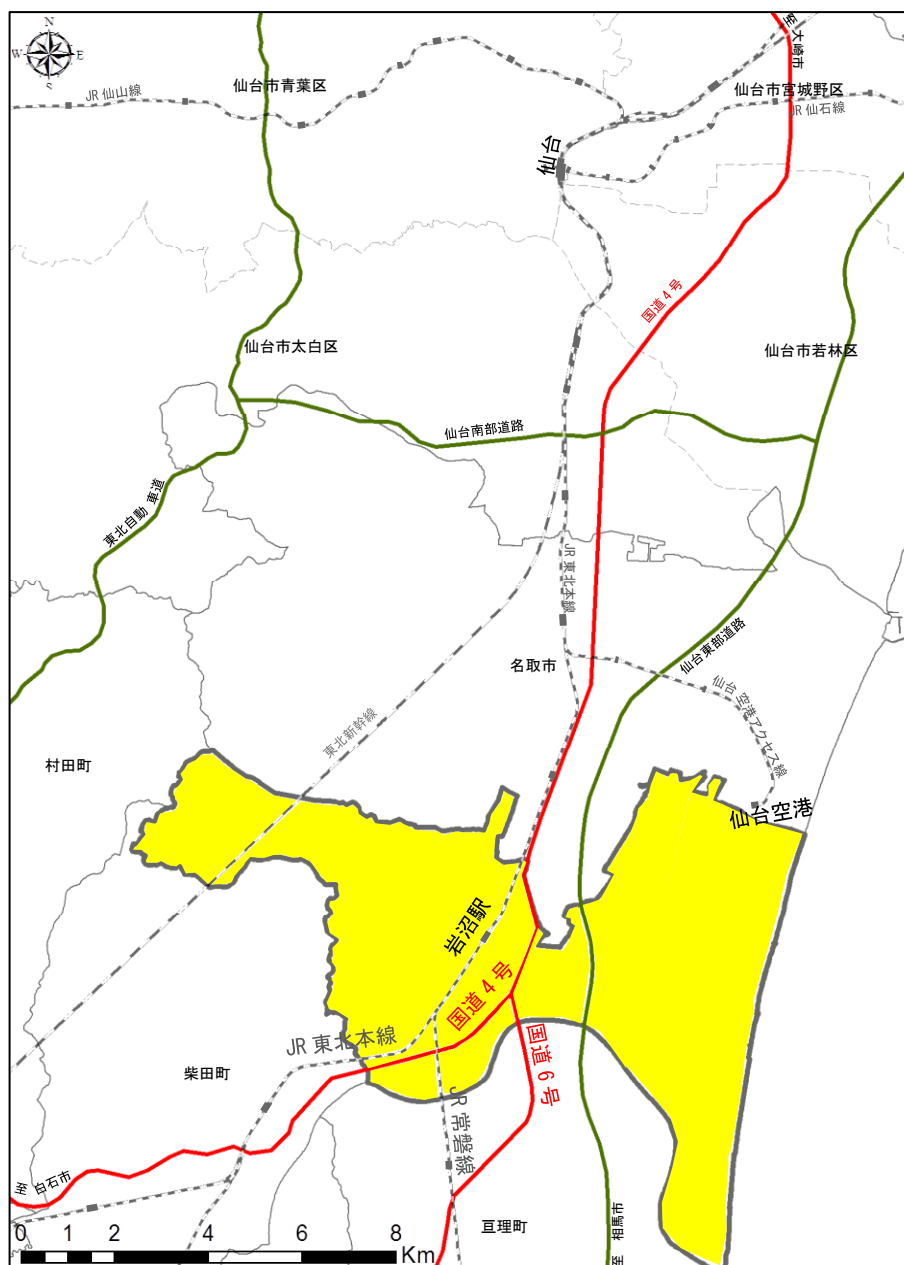


図 2.1 岩沼市の概要

(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4年9月末現在で43,725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」という)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。

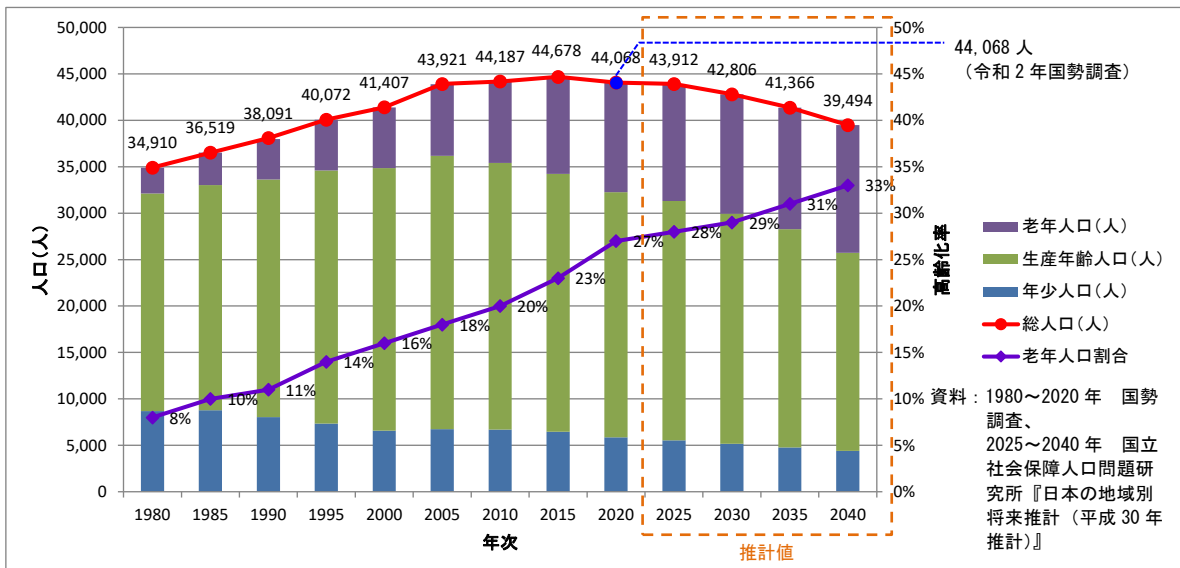


図 2.2 岩沼市の人口推移 (推計値)

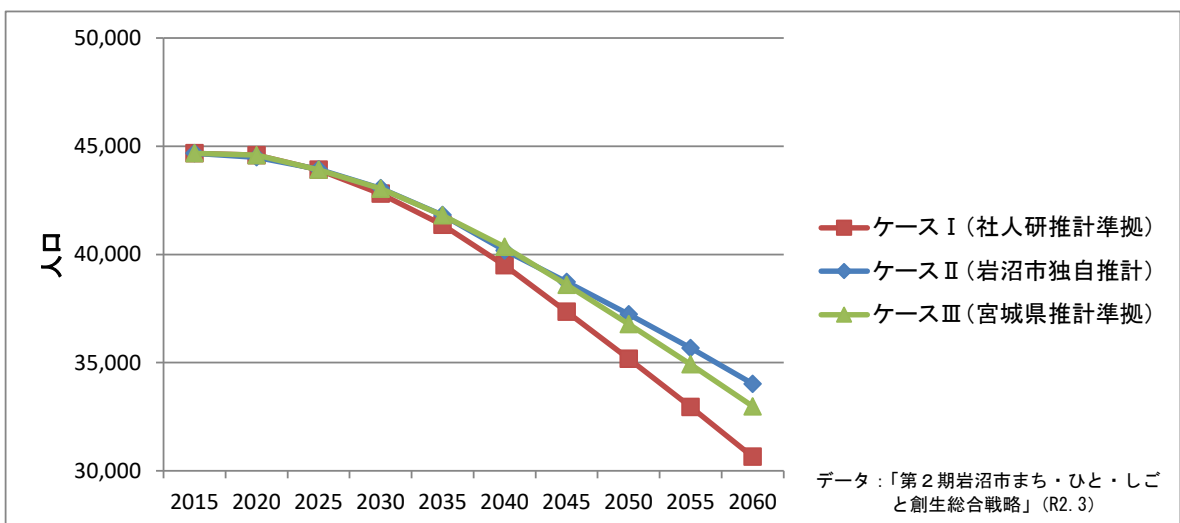
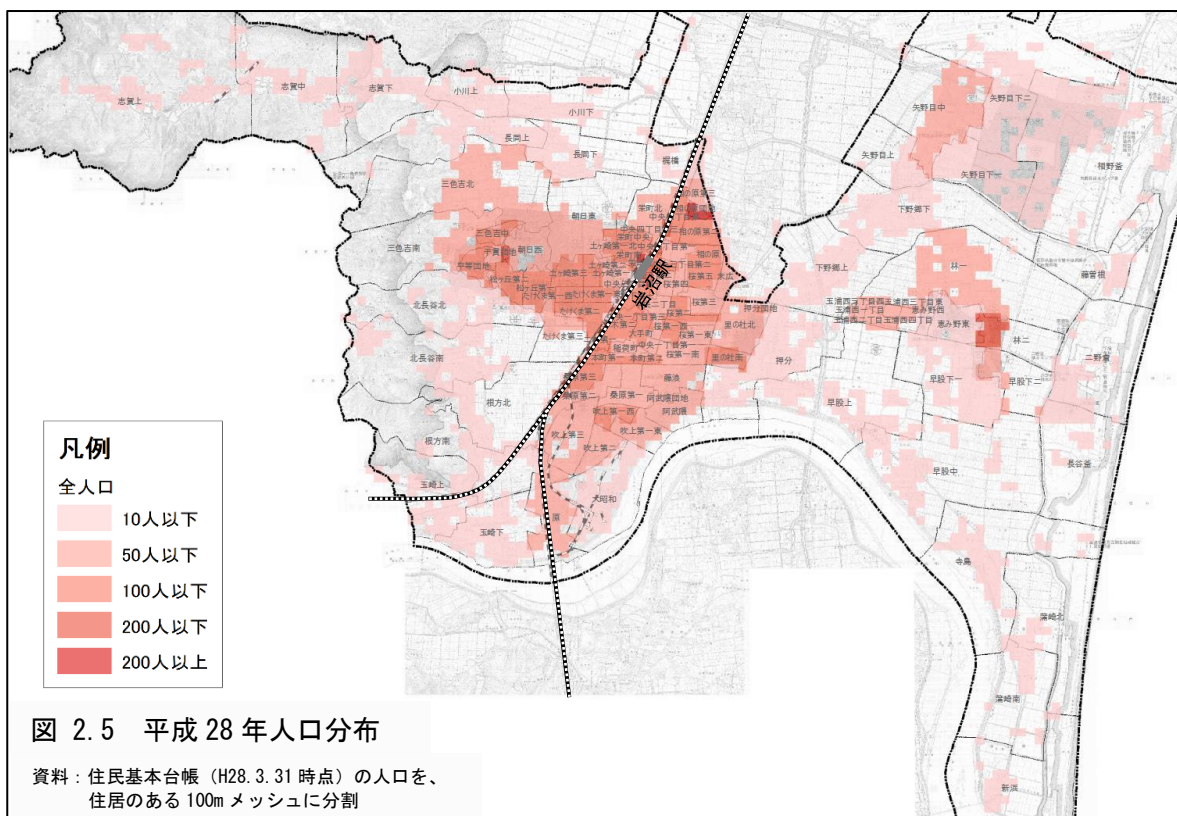
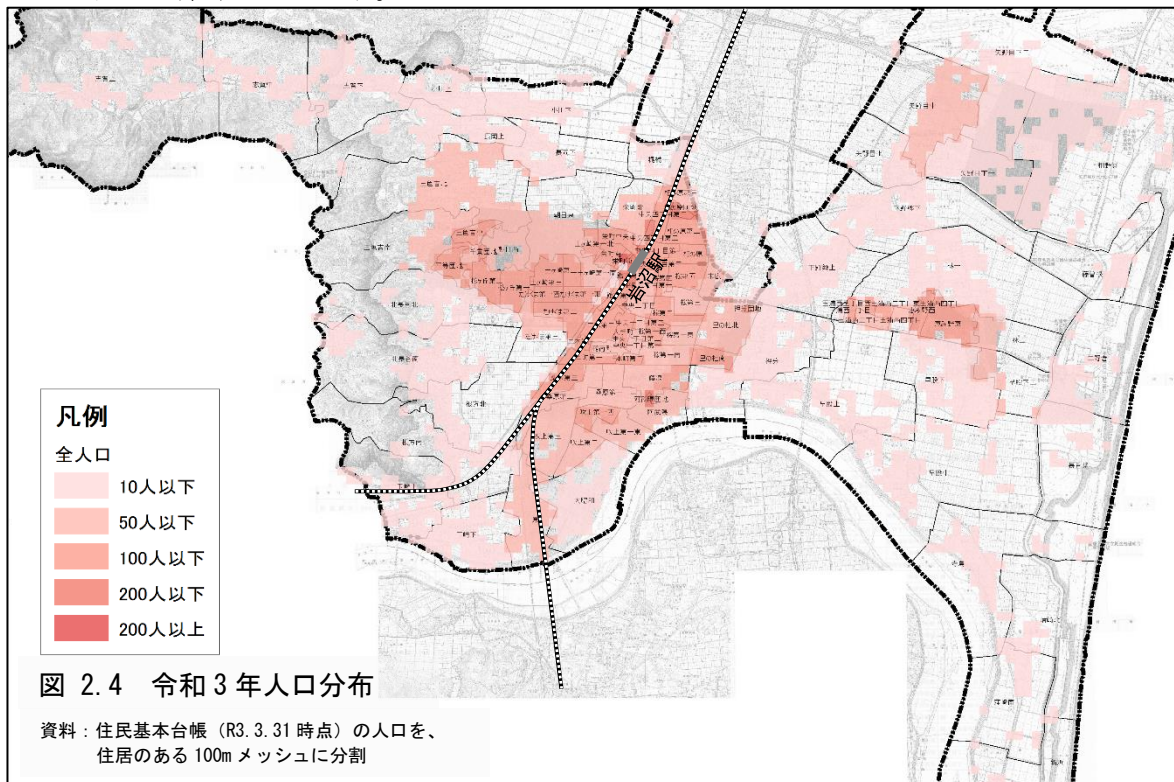


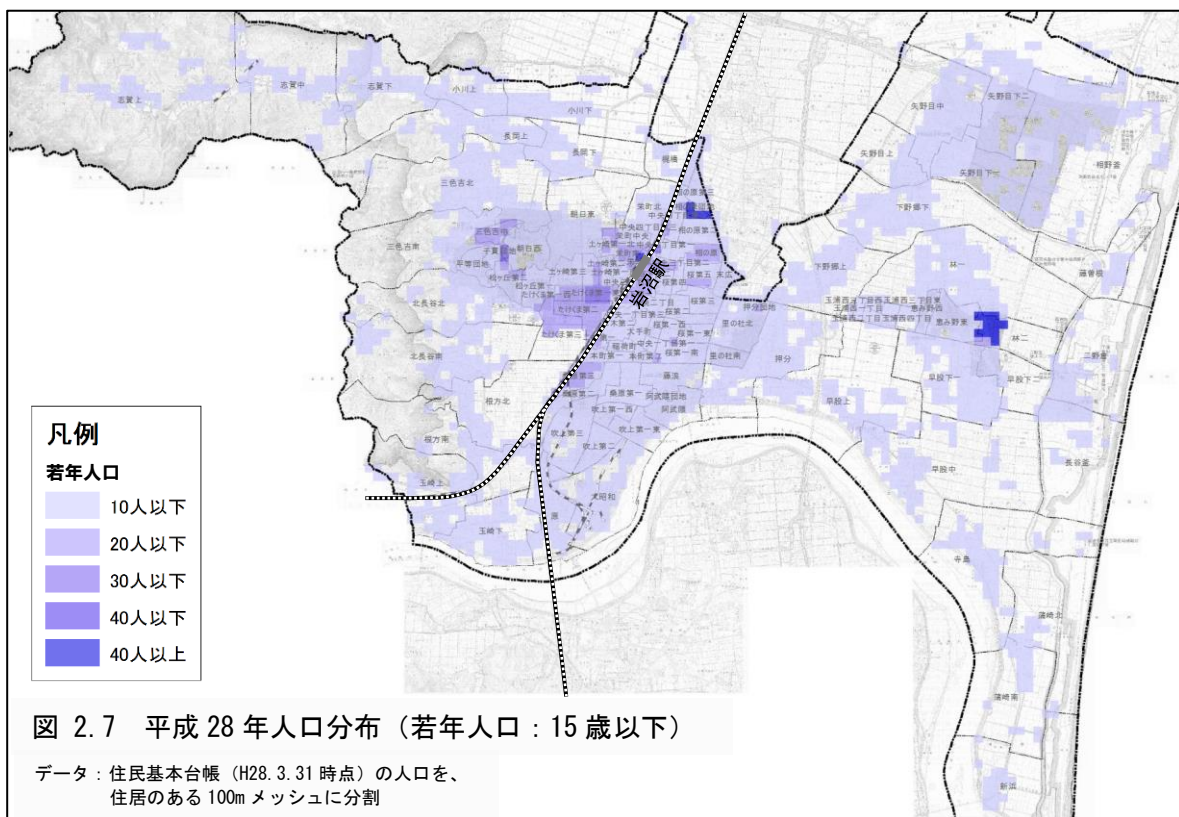
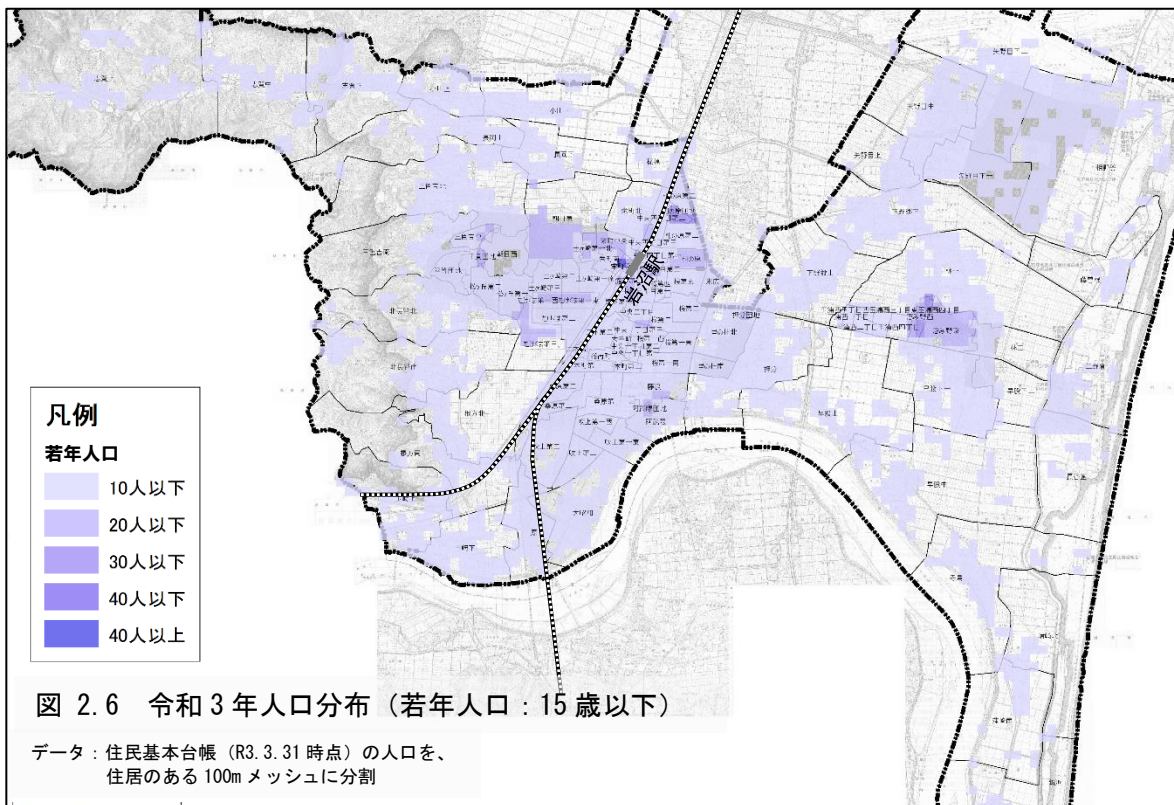
図 2.3 岩沼市の人口推移 (推計値)

2) 人口分布

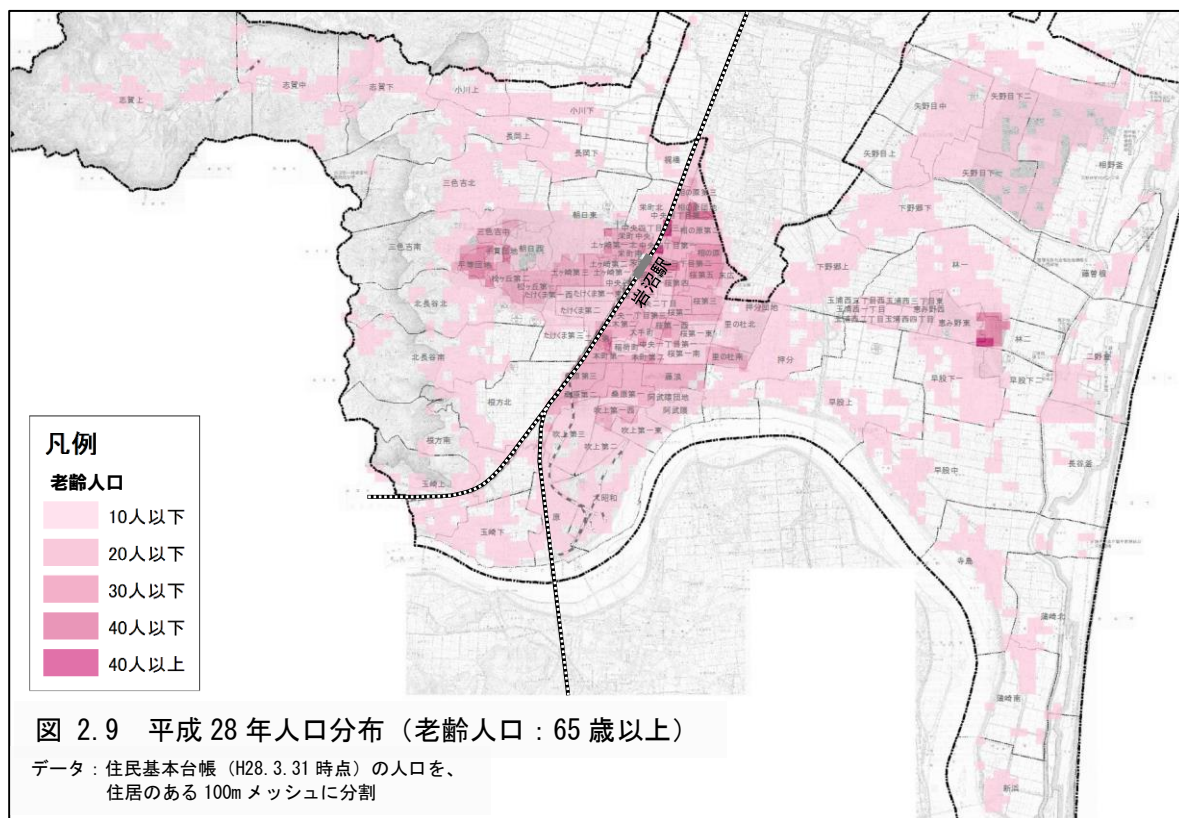
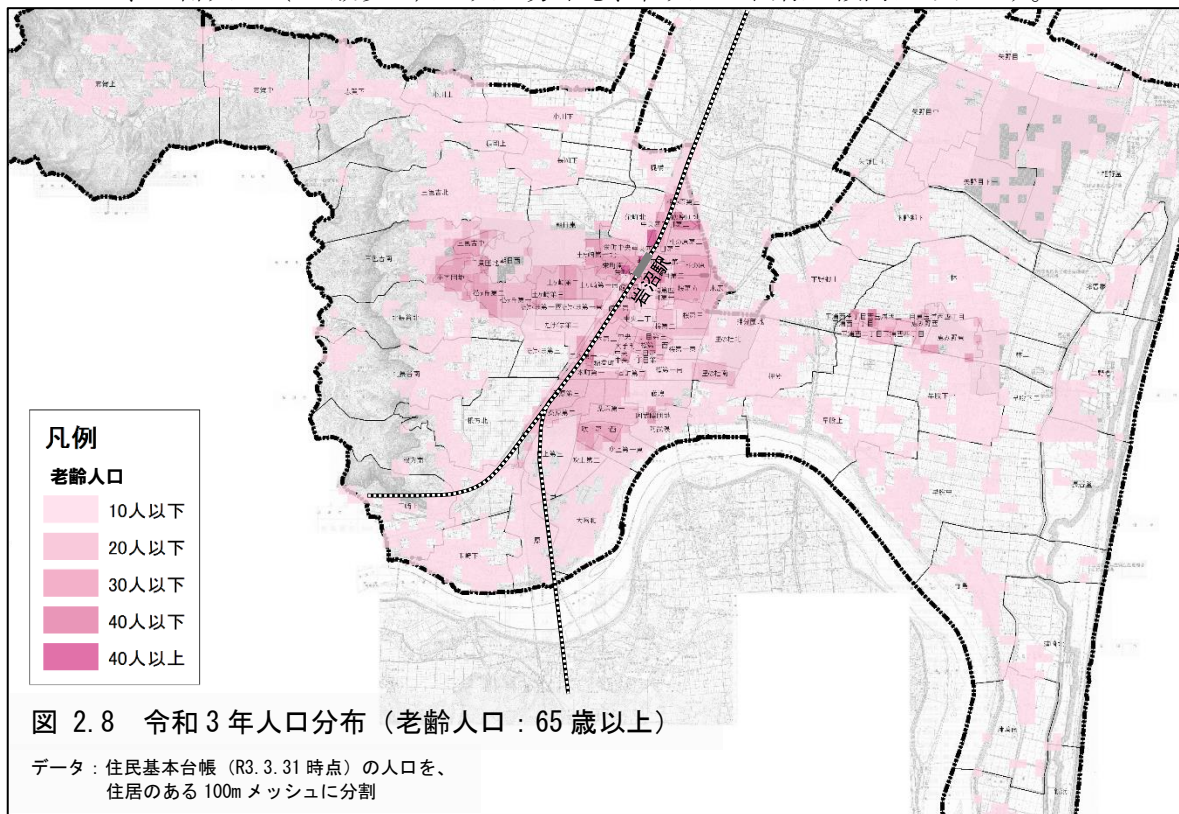
令和3年3月31日時点の地区別の人口分布（総人口）を見ると、岩沼駅周辺の中心部には人口が集中しています。



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。

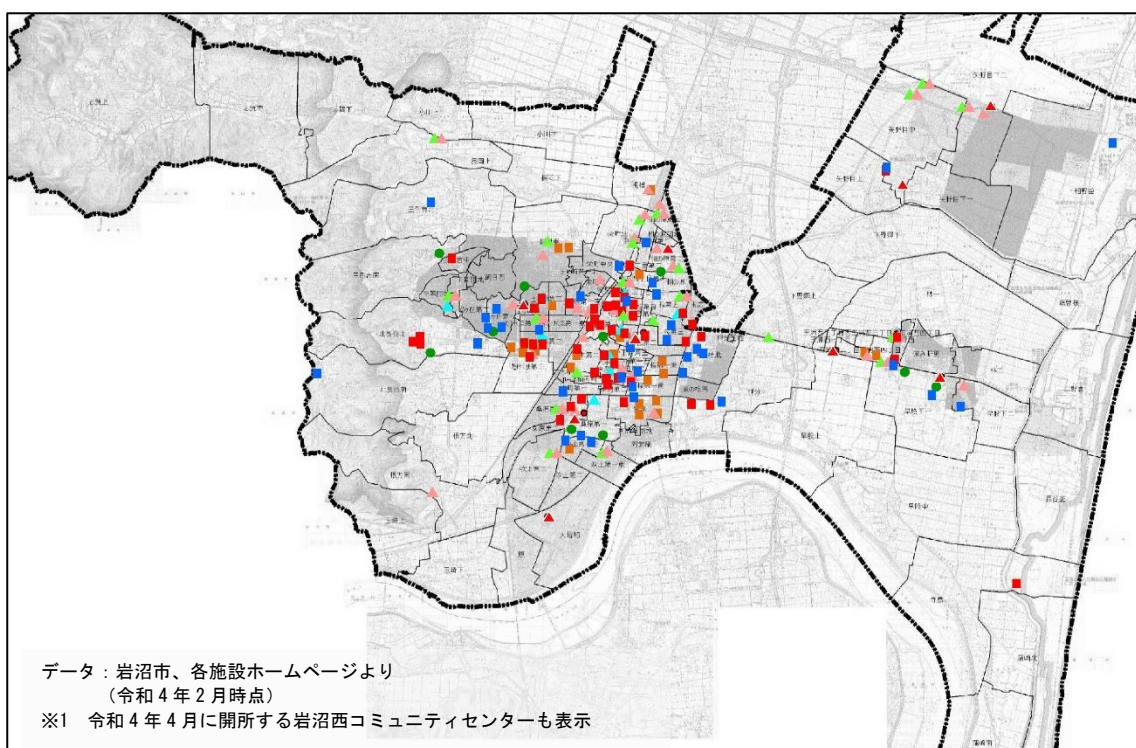


図 2.10 生活関連施設の分布

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）	41
▲ 郵便局	9
▲ コンビニエンスストア	18

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 5,850 人（令和 3 年度）の利用^{※1}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 JR 東日本 HP 「各駅の乗車人員 2021 年度」 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 22,126 人 ^{※1} 。 ・年間平均乗車人数は、8.3 人／便 ^{※2} と全路線 60.8 人／日 ^{※3} 。 ・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"> ・岩沼駅東口を起点に中央エリアを運行する路線です。 ・市民会館、竹駒神社への移動に利用されます。 ・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。
発着点、 主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> ・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
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・平日：6時～18時台　・土日祝日：7時～17時台
便数	<ul style="list-style-type: none"> ・平日：8便　・土日祝日：6便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は、約 22,126 人^{※1}。 ・年間平均乗車人数は、8.3 人／便^{※2} と全路線 60.8 人／日^{※3}。 ・8時、10時、12時、15時、16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 3.3 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"> ・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。
発着点、 主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> ・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
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・平日：6時～19時台　・土日祝日：8時～17時台
便数	<ul style="list-style-type: none"> ・平日：8便　・土日祝日：6便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は、約 22,126 人^{※1}。 ・年間平均乗車人数は、8.3 人／便^{※2} と全路線 60.8 人／日^{※3}。 ・7時、9時、14時、16時台に空白があります。

※1、※2、※3 駅東・中央循環線①、②、③、④全体の値。

表 3.4 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"> ・岩沼駅東口を起点に中央エリアを運行する路線です。 ・公共施設(市民会館、市役所など)への移動に利用されます。 ・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。
発着点、 主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> ・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→中央一丁目→中央二丁目→中央三丁目→駅前館下→岩沼駅東口
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・平日：6時～19時台 ・土日祝日：8時～18時台
便数	<ul style="list-style-type: none"> ・平日：8便 ・土日祝日：6便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は、約 22,126 人^{※1}。 ・年間平均乗車人数は、8.3 人／便^{※2} と全路線 60.8 人／日^{※3}。 ・9時台に空白があります。

※1、※2、※3 駅東・中央循環線①、②、③、④全体の値。

表 3.5 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"> ・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。
発着点、 主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> ・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
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・平日：6～19時台 ・土日祝日：7～17時台
便数	<ul style="list-style-type: none"> ・平日：8便 ・土日祝日：6便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は、約 19,581 人^{※1}。 ・年間平均乗車人数は、7.3 人／便^{※2} と全路線 53.8 人／日^{※3}。 ・8時、11～12時台に空白があります。

※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"> ・ 駅西口を起点に東西を循環する路線です。 ・ 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。
発着点、 主な経由地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：6～20時台 ・ 土日祝日：7時～18時台
便数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：8便 ・ 土日祝日：6便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年間利用者数は、約 19,581 人^{※1}。 ・ 年間平均乗車人数は、7.3 人／便^{※2} と全路線 53.8 人／日^{※3}。 ・ 8時、12～13時、16時、18時(平日)台に空白の時間があります。

※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"> ・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。 ・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。
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"> ・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 <p>(玉浦小学校行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
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"> ・平日：6時～19時台 ・土日祝日：7時～11時台、12時～16時台 <p>(玉浦小学校行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：10時～20時台 ・土日祝日：10時～12時台、13時～17時台
便数	<p>(駅東口・グリーンピア岩沼行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：10便 ・土日祝日：6便 <p>(玉浦小学校行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：8便 ・土日祝日：5便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は、25,929人。 ・年間平均乗車人数は、4.5人/便と全路線71.2人/日。 ・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)

表 3.8 大師線

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
発着点、 主な経由地	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>(大師行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
運行時間帯	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：7時～9時台、16時～17時台 ・ 土日祝日：7時～9時台、16時～17時台 <p>(大師行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：8時台、14時～19時台 ・ 土日祝日：8時台、14時～16時台
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"> ・ 年間利用者数は、12,567人。 ・ 年間平均乗車人数は、5.2人／便と全路線34.5人／日。 ・ 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)

表 3.9 南長谷線

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
発着点、 主な経由地	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
運行時間帯	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：6時～10時台、14時～16時台 ・ 土日祝日：10時台、14時～16時台 <p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：7時～12時台、18時～19時台 ・ 土日祝日：7時～12時台
便数	<p>(駅西口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：4便 ・ 土日祝日：3便 <p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：4便 ・ 土日祝日：3便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年間利用者数は、15,158人。 ・ 年間平均乗車人数は、5.7人／便人と全路線41.6人／日。 ・ 各方面で空白の時間があります。 <p>駅西口行き：7時～9時台(平日)、11時～13時台 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"> ・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。 ・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。
発着点、 主な経由地	<p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仙台空港→相野釜橋→航空大学校前→関迎→臨空工業団地→矢野目集会所前→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 <p>(仙台空港行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
運行時間帯	<p>(駅東口)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：6時～20時台 ・土日祝日：7時～14時台 <p>(仙台空港行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：9時～19時台 ・土日祝日：9時～17時台
便数	<p>(駅東口行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：8便 ・土日祝日：5便 <p>(仙台空港行き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：6便 ・土日祝日：5便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は、19,361人。 ・年間平均乗車人数は、4.2人/便と全路線53.2人/日。 ・各方面で空白の時間があります。 <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"> ・ 市民会館を起点に駅東と玉浦方面を運行する路線です。
発着点、 主な経由地	<p>(左回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>(右回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
運行時間帯	<p>(左回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：6時～9時台 ・ 土日祝日：7時～9時台 <p>(右回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：14時～19時台 ・ 土日祝日：14時～16時台
便数	<p>(左回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：3便 ・ 土日祝日：2便 <p>(右回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：3便 ・ 土日祝日：2便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年間利用者数は、6,389人。 ・ 年間平均乗車人数は、3.3人／便と全路線17.6人／日。 ・ 右回りの17時台(平日)において、空白の時間があります。

表 3.12 岩沼デマンドタクシー

項目	内容																																																			
路線の概要	<p>・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。</p>																																																			
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、2,362人。</p> <p>・登録者数は、725人。</p> <p>・年間平均乗車人数は、0.3人／便。</p>																																																			

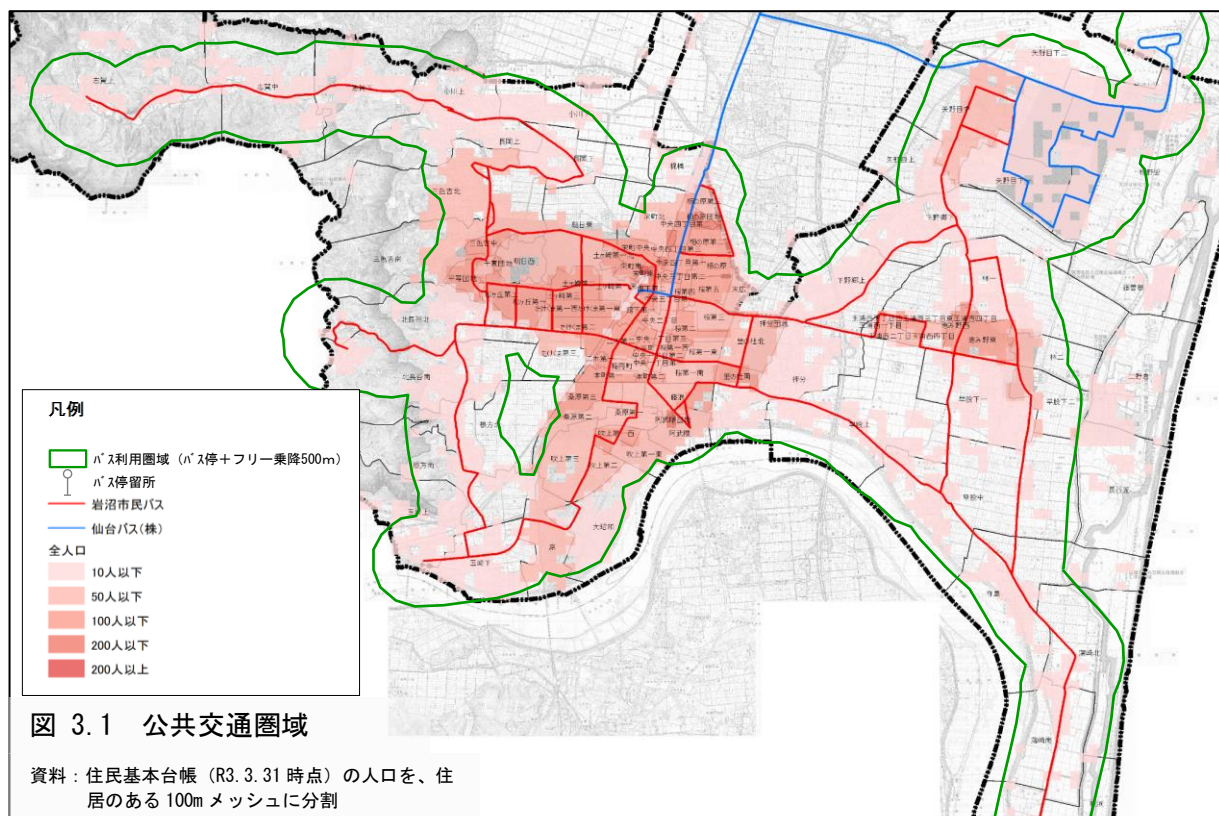
表 3.13 震災復興路線

項目	内容
路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
発着点、 主な経由地	<p>(矢野目線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>(新浜線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
運行時間帯	<p>(矢野目線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：7時20分、18時10分 (帰りのルートについて、駅前館下は経由しない) <p>(新浜線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：6時20分、18時00分
便数	<p>(矢野目線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：2便 <p>(新浜線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：2便
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は、348人。 ・年間平均乗車人数は、0.3人/便。

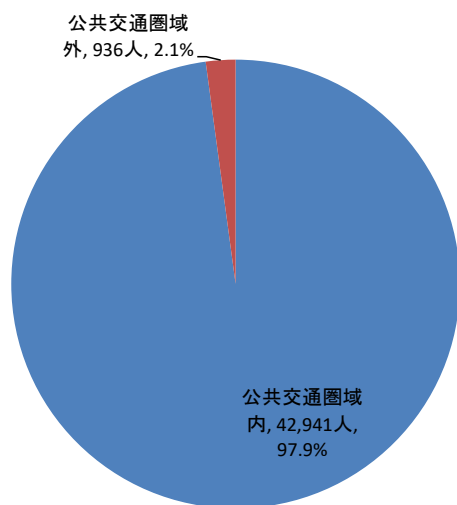
3) 市内バス交通の人口カバー率

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。



・バス停+フリー乗降区間から500m

区分	人口	割合
公共交通圏域内	42,941人	97.9%
公共交通圏域外	936人	2.1%
合計	43,877人	100.0%

・バス停から500m

区分	人口	割合
公共交通圏域内	42,564人	97.0%
公共交通圏域外	1,313人	3.0%
合計	43,877人	100.0%

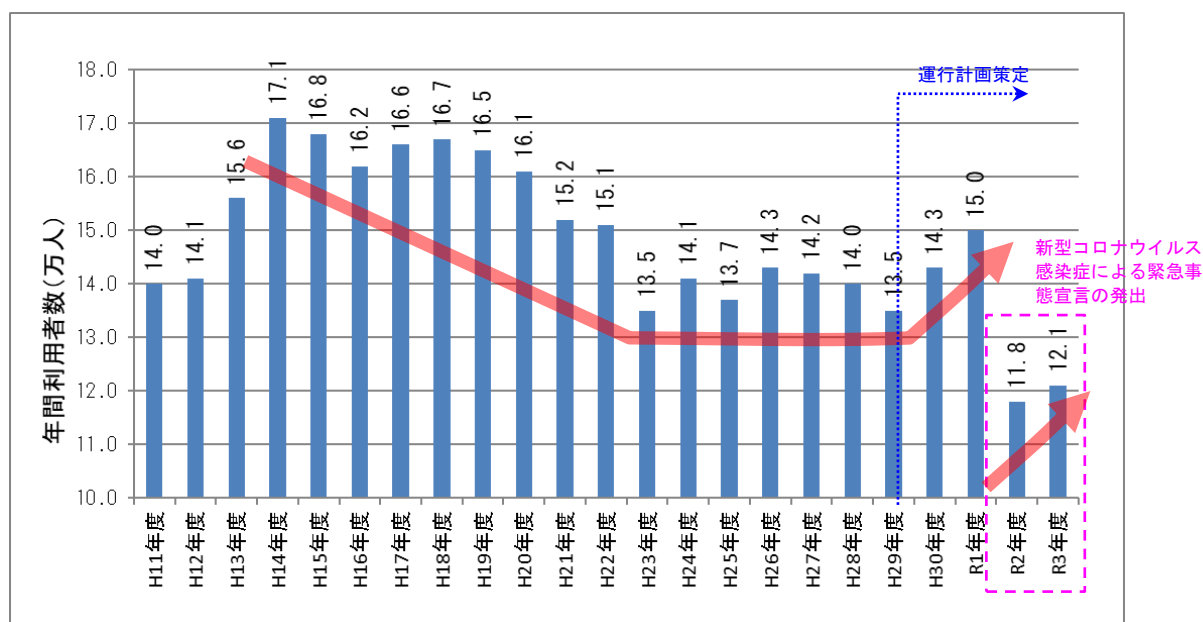
図 3.2 公共交通人口カバー率

(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。

その後、令和3年度においても緊急事態宣言は発出されておりますが、利用者は増加傾向に転じました。



資料：岩沼市

図 3.3 市民バスの利用者数推移

(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3年度では、事業費年間約9,395万円、運賃収入約1,161万円、利用者12.1万人、1便あたりの平均利用者数5.3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	8,508万円	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
R3年度	7	12.1万人	1,161万円	9,395万円	5.3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3年度では、事業費年間約1,182万円、利用者2,362人、登録者数725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	1,106万円	518人
R1年度	2	2,543人	1,096万円	609人
R2年度	2	2,254人	1,115万円	663人
R3年度	2	2,362人	1,182万円	725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3年度では、事業費年間約473万円、利用者348人、1便あたりの平均利用者数0.3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
R3年度	2	348人	473万円	0.3人

(4) 利用運賃

1) 市内バスの利用運賃

令和3年度時点における市民バスの運賃は次のとおりです。

表 3.17 市民バスの利用運賃

運賃区分	運賃
①乗車運賃 (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、上記運賃の半額

※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運賃

令和3年度時点における岩沼デマンドタクシーの運賃は次のとおりです。

表 3.18 岩沼デマンドタクシーの利用運賃

運賃区分	運賃
①乗車運賃 (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、上記運賃の半額

※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運賃

令和3年度時点における震災復興路線の運賃は次のとおりです。

表 3.19 震災復興路線の利用運賃

運賃区分	運賃
①乗車運賃 (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、上記運賃の半額

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運賃が免除となります(無料乗車証発行数 令和4年3月時点 2,794件)。

(5) 所有車両

令和4年10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。

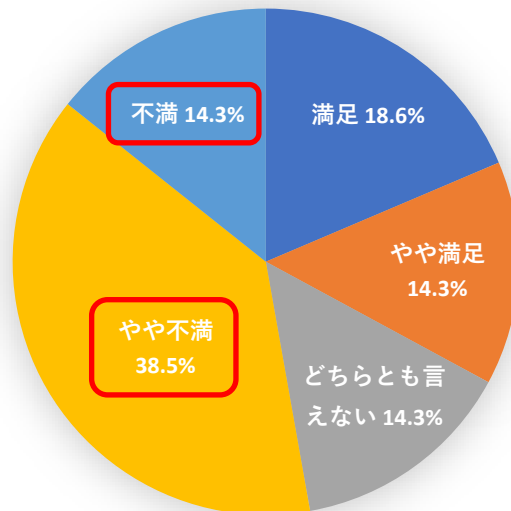
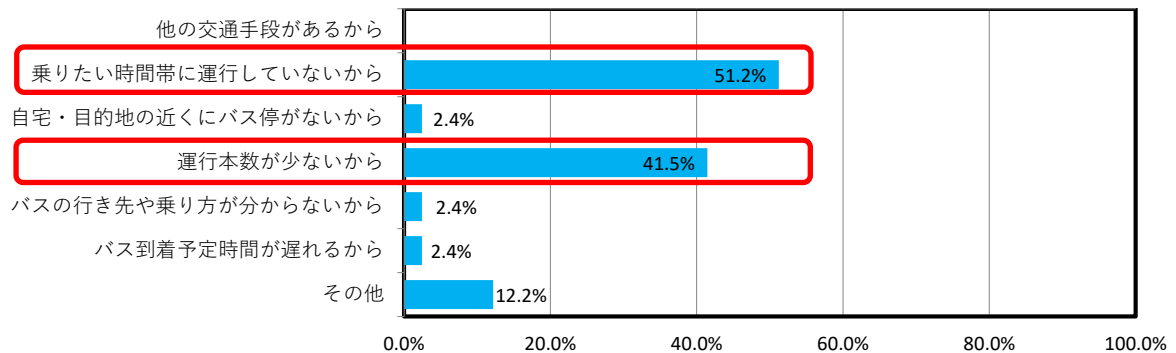


図 4.1 市民バスに対する満足度



※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」と回答する方が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。

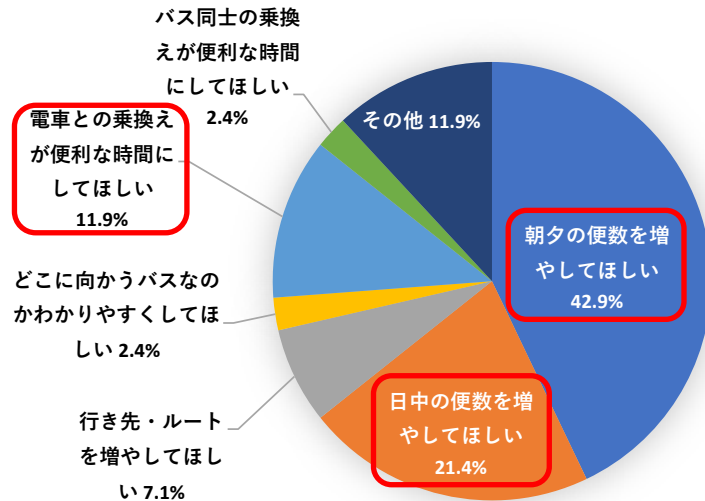


図 4.3 市民バスの改善してほしい点

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。

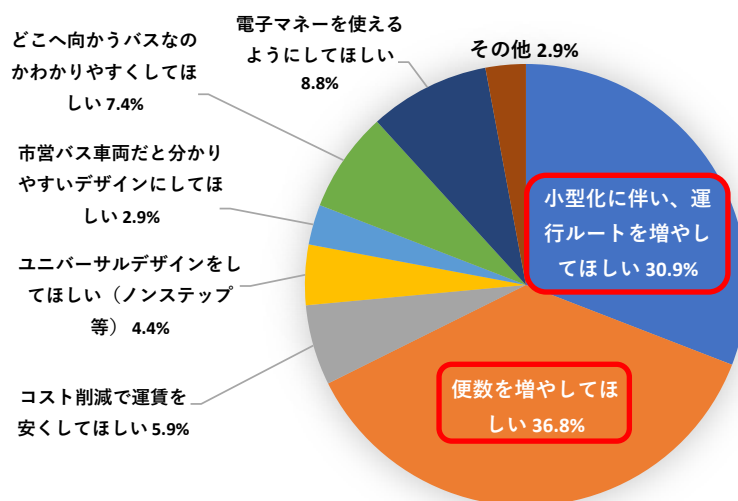


図 4.4 新たなバス車両について必要だと思われるサービス・機能

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。

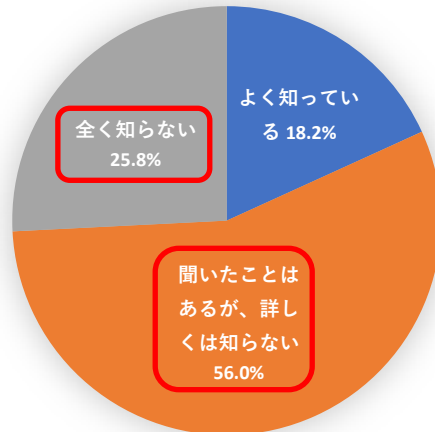
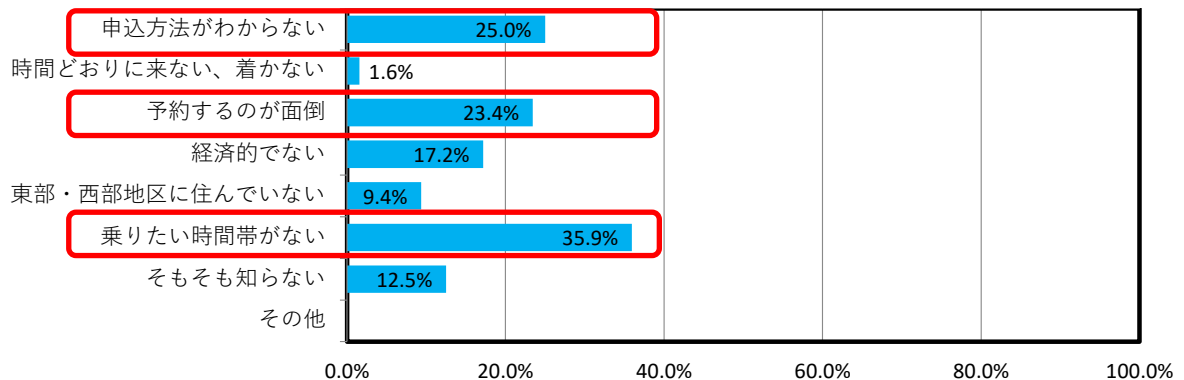


図 4.5 岩沼デマンドタクシーの認知度

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。

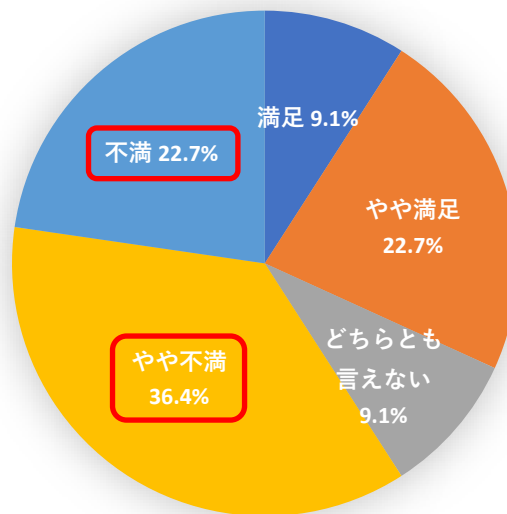
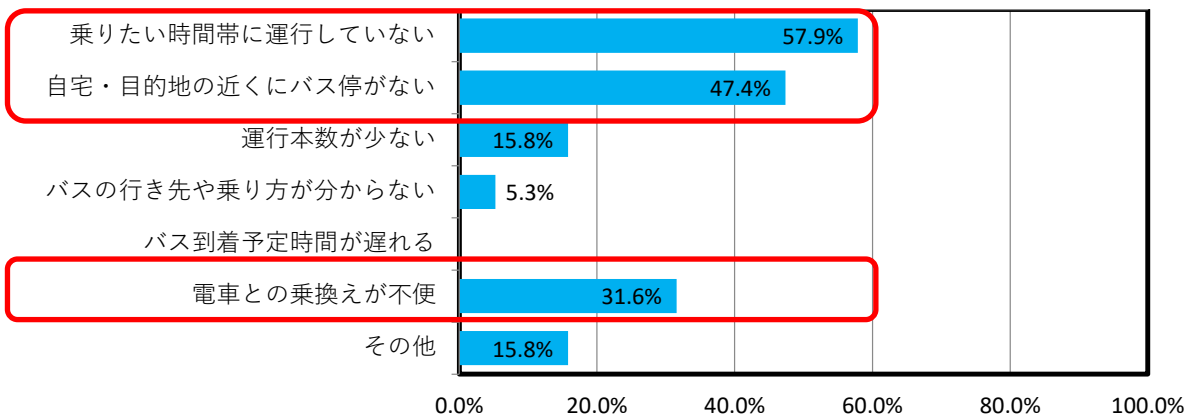


図 4.7 市民バス、岩沼デマンドタクシーに対する満足度



※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に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。

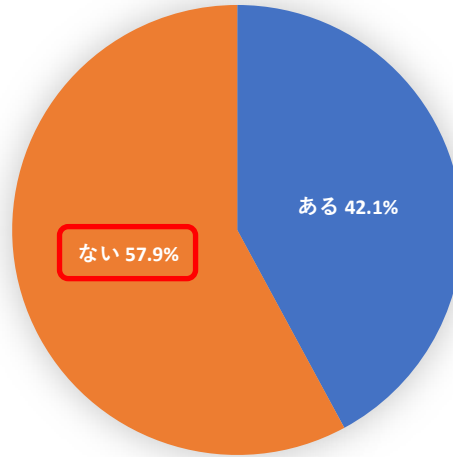
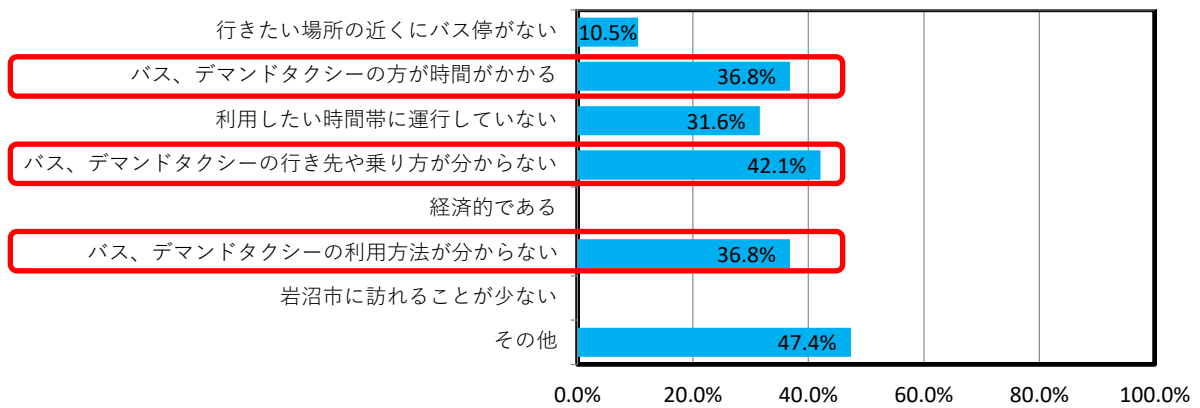


図 4.9 市民バスか岩沼デマンドタクシーを利用する機会

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(亙理まで行き、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。
- 市民バスの運賃は片道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) AIオンデマンド交通に係る実証運行の概要

1) 実証運行の概要

① 実施までの経緯と背景

AIオンデマンド交通^{※1}を導入した経緯と背景は以下のとおりです。

- 地域が持つ課題解決を図り、市内交通の利便性と地域経済を向上させるため

市民バスの需要が2極化しており、朝と夕方に比べ日中の利用者が少ない状況です。利用者の声を聞くと「乗りたい時間帯にバスが走っていない」、「利便性があまりよくない」などの意見をいただく中で、便数を増やすよりも利用者の希望に応じた時間に運行するAIオンデマンド交通の導入により、市民が求める需要に対応した交通体系であるかを確認し、更に地域課題の解決につながることを確認するため、今回の実証運行では「岩沼AI運行バス」を導入し、その検証を行いました。

※1 AIオンデマンド交通とは、AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムです

② 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。

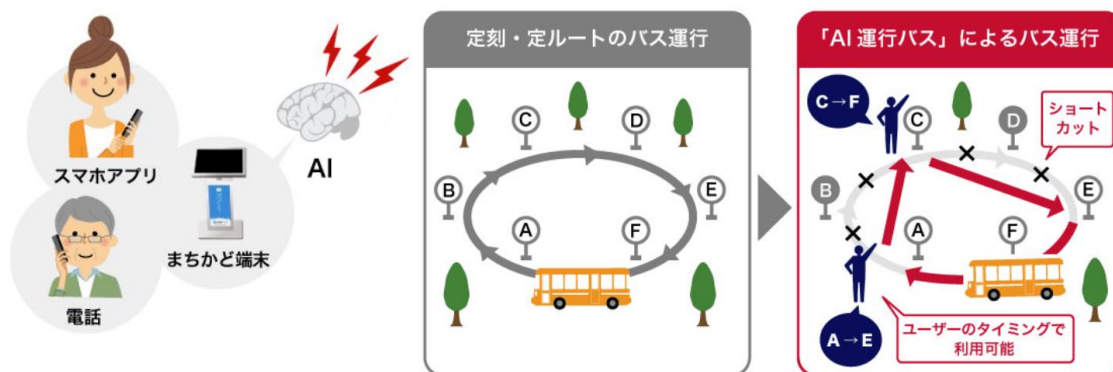


図 4.11 AI運行バスの概念図

③ 利用の流れ

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。

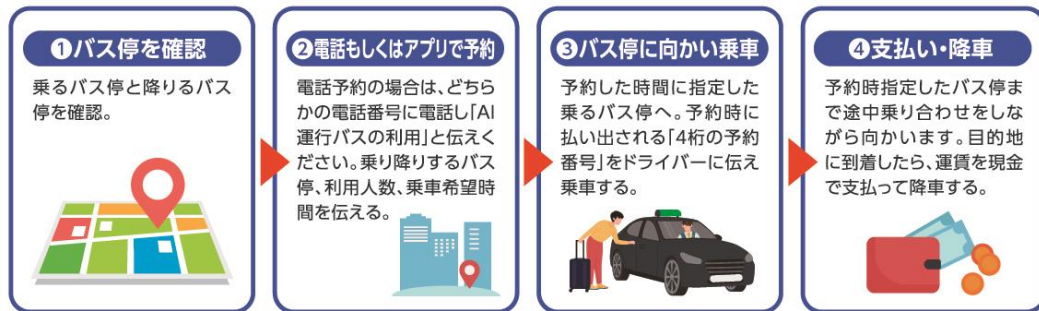


図 4.12 基本的な利用の流れ

④ 運行の概要

表 4.5 岩沼 AI 運行バスの概要

項目	内容	備考
実施主体	岩沼市総務部デジタル化推進室 市民経済部生活環境課	
運行期間	令和 4 年 1 月 7 日（金） ～令和 4 年 3 月 17 日（木）	60 日間。但し、日曜日を除く
運行時間	午前 8 時 30 分～午後 5 時 30 分	12 時 30 分～13 時 30 分は休憩時間
予約方法	電話またはスマートフォンアプリより予約	電話の場合はタクシー事業者 2 社へ
予約受付時間	午前 8 時 30 分～午後 5 時 ・利用日 3 日前、運行 30 分前から予約可能 ・午前 8 時 30 分からの利用は前日までに予約が必要	目的地までの到着時刻は指定不可
運賃設定	大人（高校生以上）200 円 小・中学生 100 円 未就学児は無料	福祉バスや高齢者免許返納者へ交付する 6 ヶ月無料乗車券の使用不可
支払方法	現金のみ	
アンケート調査	実証運行においては、利用者を対象としたアンケート調査を実施	

⑤ バス停の表示について

岩沼AI運行バスのバス停（乗降スポット）には以下の看板を設置しました。

岩沼AI運行バス実証実験中

実証期間 令和4年1月7日(金)～ 令和4年3月17日(木)

運行時間 8:30～17:30 (日曜日を除く)

乗降場所

64

しやくしよまえばすてい
市役所前バス停

運賃
大人 200円 (高校生以上)
小・中学生 100円 (未就学児無料)

電話予約
■稲荷タクシー 0223-24-1122
■きくやタクシー 0223-23-0655
予約受付時間 8:30～17:00

アプリ予約

お問合せ 岩沼市役所 デジタル推進室・生活環境課 0223-22-1111

図 4.13 実証実験中における設置看板（No. 64 市役所前バス停）

⑥ バス停の位置について

実証運行においては全 77 箇所のバス停（乗降スポット）を設置しました。



図 4.14 実証実験中における設置看板

2) 実証運行の結果

① 利用者数

対象期間の総利用人数は 627 人の利用が確認されました。なお、運行開始の令和 4 年 1 月の利用者は 184 人、2 月は 261 人、3 月は 182 人となっており、平均利用人数としては増加傾向が確認できました。

表 4.6 利用人数について

総利用人数	1日あたりの平均利用人数
627 人	10.4 人/日 (60 日)

表 4.7 各月の総利用者および平均利用者数

実施月	月の総利用人数	1日あたりの平均利用人数
1 月	184 人	8.7 人/日 (21 日)
2 月	261 人	10.8 人/日 (24 日)
3 月	182 人	12.1 人/日 (15 日)

② 利用時刻

利用が最も多い時間帯は 9 時台や 11 時台であり、高齢者等が買い物や通院、公共施設への移動を目的とした利用と想定されます。

利用が少ない時間帯は 12 時台や 16 時台であり、12 時台については 12 時 30 分～13 時 30 分まで昼休憩があることが要因と考えられます。また、夕方の時刻における高齢者があまり移動しない時刻と想定されることが要因として考えられます。

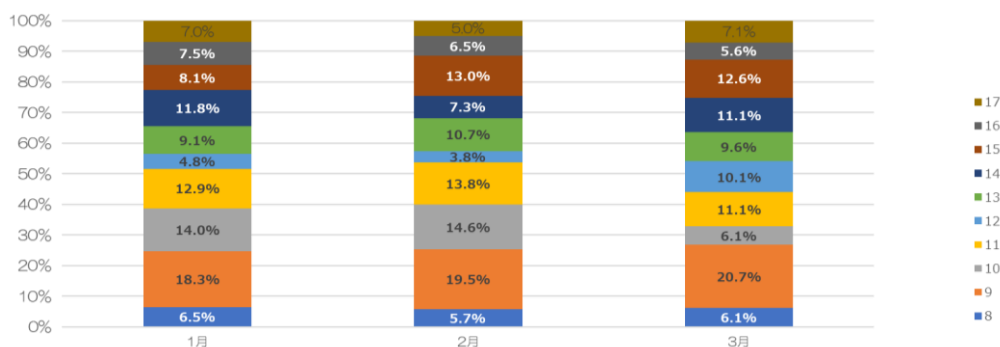


図 4.14 時間帯別の利用回数

③ 予約方法

予約方法の割合はスマートフォンアプリによる予約が6割、電話による予約が4割でした。また、電話予約の多くが高齢者と考えられ、アプリ予約に関しては事前に情報を入力する必要があり、その点において高齢者が敬遠した可能性が考えられます。

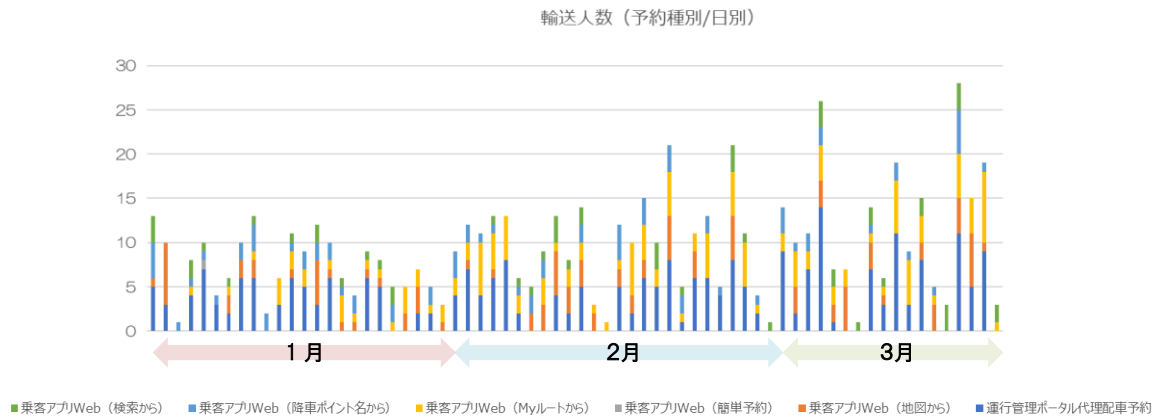


図 4.16 時間帯別の利用回数

④ 利用場所（降車場所）の傾向

対象期間で最も利用された乗車ポイント上位5つは以下のとおりです。

- 1位 : 38_岩沼駅東口バス停 90回
- 2位 : 64_市役所前バス停 47回
- 3位 : 67_市民会館北バス停 38回
- 4位 : 28_たけくま南バス停 22回
- 5位 : 30_みやぎ生協岩沼店 20回
- 6位 : 24_駅西口 18回
- 7位 : 15_亀塚公園南、77_ヨークベニマル岩沼店 16回
- 8位 : 42_中央二丁目 15回
- 9位 : 63_桜二丁目2番東 14回
- 10位 : 65_藤浪 13回

3) アンケート調査

① アンケート調査の概要

岩沼A I 運行バスの実証運行に関して、市民の意見を収集するため、アンケート調査を実施しました。

表 4.8 市民バスアンケート調査の概要

項目	内容	備考
対象者	岩沼A I 運行バスの利用者	
回収率	乗客：627 人、回収：216 票、回収率 34.4%	
配布・回収方法	車内にて直接配布し、車内にて回収	
実施時期	令和4年1月7日（金）～3月17日（木）	

岩沼A I 運行バス実証実験 アンケート
(アンケートは1人1回ですので、一度回答された方は不要です。)

本市では、市内交通の利便性向上を図るため、1月7日～3月17日（日曜日除く）までの間、岩沼A I 運行バスの実証実験を行っております。
 今後の参考とさせていただきますので、アンケートにご協力願います。

※該当する番号の記入又は記述をお願いします。

No. _____

問	設 問	番 号 記 入 欄	回 答
1	性別		1. 男 2. 女
2	年齢		1. 19歳以下 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80歳以上
3	職業		1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. 主婦 4. パート・アルバイト 5. 学生 6. 無職 7. その他
4	自動車免許の有無		1. 持っている 2. 取得したことがない 3. 返納した
5	自分が利用したい時に使える車の有無		1. 持っている 2. 持っていない
6	普段の移動手段		1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動車 4. バス 5. タクシー 6. 家族の送迎 7. その他
7	A I デマンドバスを利用した目的		1. 通勤・通学 2. 買い物 3. 通院 4. 公共施設利用 5. その他
8	予約方法について		1. 簡単 2. 普通 3. 難しい
9	料金について		1. 高い 2. 普通 3. 安い
10	お住まいの住所を記入願います。(例:桜一丁目)		
11	ご意見ご要望があれば自由に記入願います。		

ご協力ありがとうございました。

図 4.17 岩沼A I 運行バス・アンケート調査票

② 性別

利用者の男女比の割合は、男性が12%、女性が88%となっており、女性の利用者が大半を占めました。

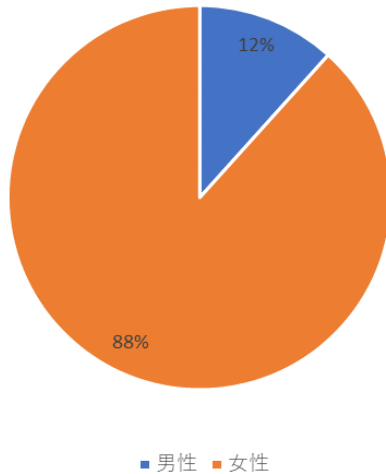


図 4.18 性別

④ 職業

回答者自身の職業に係る設問について、回答が多い職業は「主婦」が25%、「無職」が24%と上位となりました。

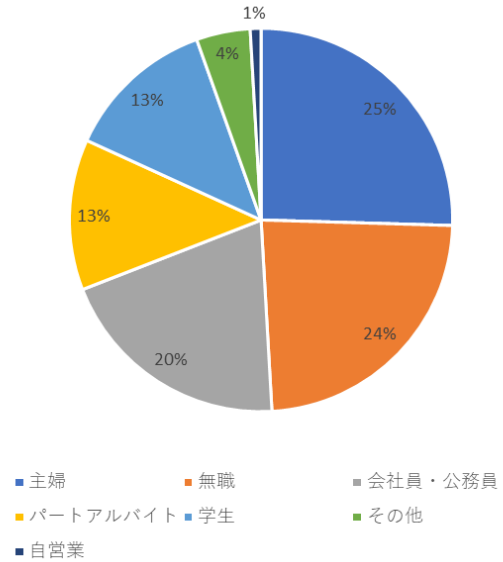


図 4.19 職業

③ 年齢

最も利用が多かった年代は「80歳代以上」であり、最も利用が少ない年代は「20歳未満」でした。

表 4.9 アンケート調査の年代別回収数

区分	回収数	回収率
20歳未満	14票	6.5%
20歳代	27票	12.5%
30歳代	32票	14.8%
40歳代	28票	13.0%
50歳代	16票	7.4%
60歳代	20票	9.3%
70歳代	30票	13.9%
80歳代以上	40票	18.5%
無回答	9票	4.1%
合計	207票	100.0%

⑤ 自動車免許の有無

自動車免許の有無については、半数以上の利用者が取得しており、「取得したことが無い」および「返納した」は48%でした。

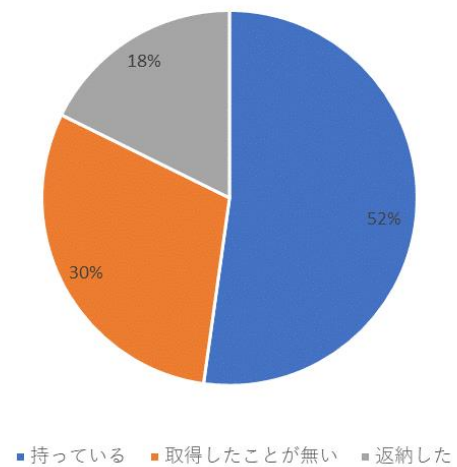


図 4.20 自動車免許の有無

⑥ 自分が利用したい時に使える車の有無

利用者の 66%が自由に使用可能な車両を所有しておらず、「車両を持っている」は 34%でした。

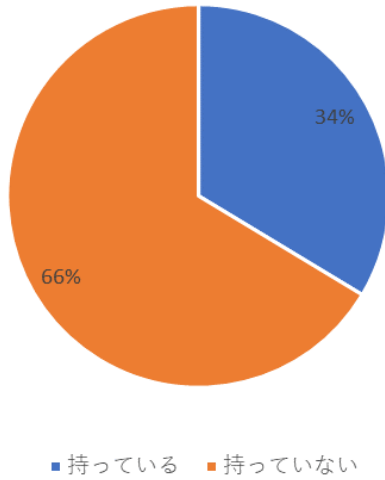


図 4.21 自由に使える車両の有無

⑧ AI デマンドバスを利用した目的
利用の目的で最も多い回答は「通院」であり、最も少ない回答は「公共施設」でした。

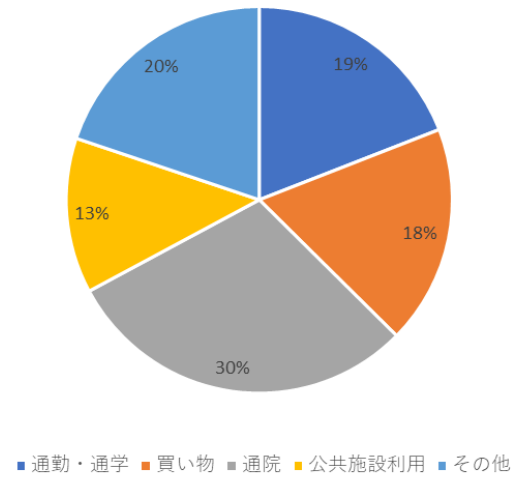


図 4.23 利用の目的

⑦ 普段の移動手段

普段の移動手段は、「徒歩」が最も多く、最も少ない移動手段は「家族の送迎」でした。

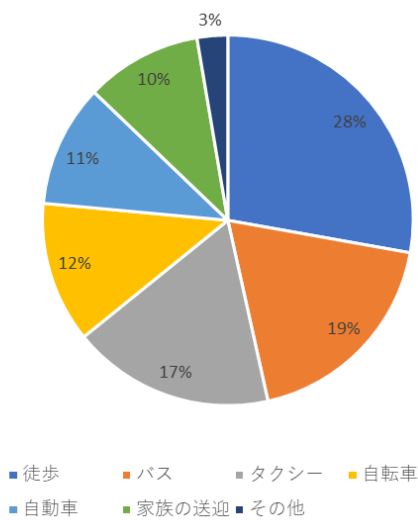


図 4.22 普段の移動手段

⑨ 予約方法について

予約の方法について、利用者の約 40%以上が 60代歳以上を占める中で、「簡単」と回答したのは 67%でした。

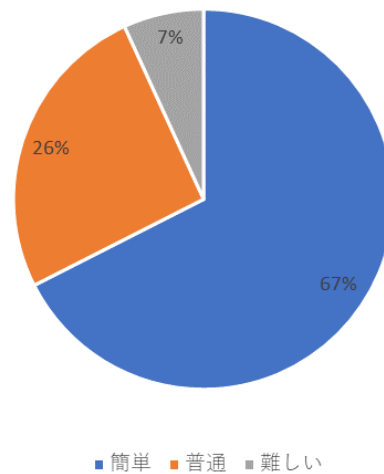


図 4.24 予約方法

⑩ 料金について

岩沼A I 運行バスの運賃については、67%の方が「安い」と回答し、「高い」と回答したのは2%でした。

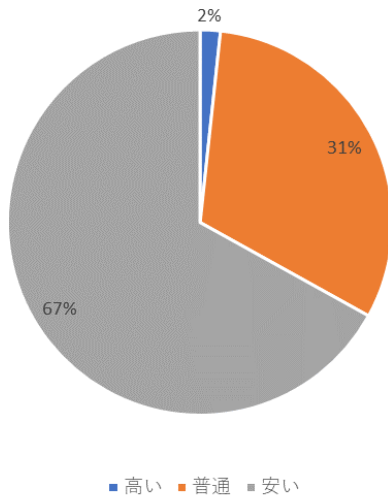


図 4.25 料金

⑪ 自由意見

アンケート調査で確認されたA I 運行バスに対する主な意見・要望を整理しました。

※重複意見は省略

【将来の実装について】

- ずっと続けてほしい。通院に便利。
- 今後もぜひ利用したいです。
- 継続をお願いします。とても助かります。
- 冬は特に雪で職場まで歩かないといけない日が多いので、今後も実装してもらえると嬉しいです。
- 腰が悪いので大変助かります。
- ありがたいです。これからも利用できればしたいです。
- 便利で助かっています。これからも利用したいと思います。
- この制度は非常にありがたいです。
- 長く続いて欲しい。

【エリア設定について】

- ひつじ村まで行きたいです。
- 玉浦の方にも行けるとより便利。
- 東ヨークの乗り降りの場所を考えた方がよいかも。
- 停留所の数を増やしてほしい。
- もう少し範囲が広がると嬉しい。ハナトピアやグリーンピアなど。
- 続けてもらいたい。玉浦まで行けたらありがたいです。
- これからも続けていただきたい。亀塚公園南⑮は無くさないでほしい。
- 市民バスのバス停にない所にも行けるのでありがたいです。

【運賃・支払い方法について】

- 運賃を少し下げてほしい。混んでいる時の状況をリアルタイムで知りたい。
- 開始時間が8時からだと通勤に使用できて使いやすい。玉浦、志賀などにも行ってほしい。
- 割増があってもいいので、夜間や朝などバスがない時間に運行があったらありがたいと思います。
- スイカなどのキャッシュレスに対応しているとよい。

【予約システムについて】

- 高齢者が使いやすい予約方法があるとなお良い。
- スマホの使い方が分からない。
- アプリでの予約がしにくい。

【運行時間について】

- 岩沼駅発着時間に間に合うバスがなく不便でした。今回初めて利用しましたがとても利用しやすかったです。
- とても助かります。細かい時間に対応していただけて使いやすい。
- 希望の時間に乗れるので、また利用したい。

【車両設備について】

- 踏み台、手摺が欲しいです。
- QRコードの読み取りが出来なかった。
- 上りのステップが高いので乗るのが大変です。

【バスロケーションについて】

- ネットだと今どこにバスがいるかが見えるのでとても良いです。

【その他の自由意見】

- 高齢の方が利用しやすい方法があるので、免許返納につながると思う。
- 子どもの手続き等で市役所に行く際、バスも路線がなく、車も主人が通勤で使用しているためベビーカーを押しながら徒歩で向っていたのでとても助かります。
- 道路が込んでいる時は無理かな。
- 反対側から待てるのか。
- バス、その他色々ありますが、このA Iバスが一番利用しがいがあります。

(4) 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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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>敷地内にバス停の設置を検討</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>
<ul style="list-style-type: none"> 利用頻度が低い路線およびバス停の再検討 	<ul style="list-style-type: none"> 各路線の利用状況やバス停の利用状況を確認し、利用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 	<ul style="list-style-type: none"> <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 <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 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
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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、または路線を見直し AIオンデマンド交通の導入により、路線にとらわれない運行を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 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> AIバスを導入し、決まったルートに左右されない需要に応じた運行経路を展開
<ul style="list-style-type: none"> 既存の地域資源への接続が不足 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の路線を活用しつつ、路線の見直しを実施 	<ul style="list-style-type: none"> 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

② 時刻表

問題点	課題	具体的な対応
<ul style="list-style-type: none"> 朝と夕方のバス本数を増やしてほしい 最終バスを遅くしてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 ただし、早朝において、各スーパーの敷地内乗り入れは行わない
<ul style="list-style-type: none"> 市民バスの時刻表とJRの時刻表が合致していない 	<ul style="list-style-type: none"> 運行開始年度のJR時刻表と市民バスの時刻表との連携を意識する 	<ul style="list-style-type: none"> 今後のバス時刻表の再検討 AIバスの導入による利用者の希望時間に応じた運行

③ 車両仕様

問題点	課題	具体的な対応
<ul style="list-style-type: none"> 車両が大きいと、狭隘な道路を路線に追加できない 	<ul style="list-style-type: none"> 一部路線において車両サイズの縮小を検討 	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーやAIバスにおける小型車両の導入 ⇒小型車両導入により、狭隘な道路の交通を可能とする
<ul style="list-style-type: none"> キャッシュレス決済や回数券の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ICカードや回数券の可能性を再検討 	<ul style="list-style-type: none"> 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
<ul style="list-style-type: none"> バス車両がわかりにくい（認識し難い） 行先がわかりにくい 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> バス車両のデザインと行先の明示方法を検討 わかりやすさを意識した路線名称、バス停名称の変更
<ul style="list-style-type: none"> 岩沼係長や市の花（つつじ）をデザインに取り入れてはどうか 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 運行開始に向け、デザインの変更を検討

④ その他

問題点	課題	具体的な対応
<ul style="list-style-type: none"> 「デマンドタクシー」の認知度が非常に低い 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> オンライン申請の対応について、可能性を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 岩沼市担当課でオンライン申請、手続きの簡素化を検討
<ul style="list-style-type: none"> 路線図が複雑でわかりにくい 	<ul style="list-style-type: none"> 路線図の簡素化を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 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

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、バス交通網の見直しや、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>ア バス交通網の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ① バス停位置の見直し・新設バス停の設置 ② バス路線網の見直し ③ ダイヤの見直し ④ 朝夕に特化したバスの検討・導入 <p>イ 車両の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 保有車両の検討 ② 小型車両導入の検討 ③ 車両のユニバーサルデザインへの配慮 ④ 水素バス・EV 車両の導入検討 ⑤ キャッシュレス決済等導入の検討 <p>ウ 効率的運営に向けた取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 運賃以外の収入の確保 ② 委託方法の見直し ③ 需要に応じた効率的な運行体系の確立
<p>2) 地域の特性に応じた交通体系づくり</p>	<p>ア 地域の特性に応じた交通体系への見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 通勤・通学者が円滑に利用できる環境構築 ② デマンドエリアの拡大 ③ AI 技術を活用した効率的な運行
<p>3) 地域内の公共交通機関相互の連携</p>	<p>ア 他交通機関等との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 他交通機関との相互連携
<p>4) 新たな利用促進と公共交通利用への意識啓発</p>	<p>ア 利用促進およびサービス向上策の検討、実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ① わかりやすい時刻表・路線図の作成、配布 ② バス利用促進方法等の検討 ③ 運行案内表示、ロケーションシステムの検討 <p>イ 公共交通利用の啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通教育の実施 ② 説明会の開催 ③ 環境や健康を意識したバスの利用啓発 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）

(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

現在の市民バスは平成 30 年 2 月に見直しをした運行体系で運行しています。しかし、市民バス利用者アンケート調査等では、朝夕の便を増やしてほしい、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必ずしも合っていない場合があります。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網を目指して再編を行います。

●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

利用者アンケート調査結果などから、新たな公共施設、生活利便施設、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を見直し、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。

③ダイヤの見直し

利用者アンケート調査結果などを踏まえ、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、通勤通学での利用等を考慮し、運行経費との調整も図りながら効率的で利便性の高いダイヤの見直しを行います。

④急行便^{※1}の導入

時間帯により利用者の少ない一部路線において、通勤通学者の利用を意識した朝夕に特化したバスを運行します。

※1 急行便については、P.90 を参照

●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、通勤や通学に利用しやすく、高齢者にやさしい、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、ダイヤについては、利用実態に応じた定期的な見直しが必要であることから、年間を通して利用状況の把握に努めます。

イ 車両の検討

●施策の背景とねらい

現在の市民バスは、市が保有する車両で運行していますが、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ことや車両の老朽化に伴う更新が課題となっています。

また、利用者アンケート調査などからキャッシュレス決済等の導入の要望が非常に高くなっています。

●具体的な取り組み

①保有車両の検討

市民バスについては、市がバス車両を保有せず、事業者が保有するバス車両で運行する「一般旅客自動車運送事業」への切り替えを検討します。

②小型車両導入の検討

道路幅の制限、環境面（排ガスの排出量が小さい）への配慮等を踏まえて、車両サイズの小型化を検討します。

③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、補助スロープなどによる車いすでの乗降もスムーズで、全ての人に使いやすい低床バス等の導入を検討します。

④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。

⑤キャッシュレス決済等導入の検討

キャッシュレス決済等の導入を検討します。

●期待される効果

「一般旅客自動車運送事業」への切り替えにより、バス故障時の代替車両の確保が容易となる等、市民バスの安定的な運行が期待できます。また、車両の小型化を図ることやユニバーサルデザインに配慮すること等は、需要に応じたきめ細やかな対応や利便性の向上につながります。

水素バス・EV 車両は環境面だけではなく、モビリティ面（騒音が小さい）の価値が増します。

●課題・留意点等

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

キャッシュレス決済等については、利用者の需要と導入コストのバランスを慎重に検討する必要があります。

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、利用者数の推移と同じく収入は横ばいとなっています。運賃収入の増加を図りながら、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運賃以外の収入の確保

運賃以外の収入として、現在のバス停など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、運賃以外の収入の確保に継続して取り組みます。

②委託方法の見直し

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を行うことや、長期契約の導入など、選定手法や委託方式について検討します。

③需要に応じた効率的な運行体系の確立

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。路線運行（路線バス）と区域運行（デマンド交通）を行うなど、利用者の需要に合わせた運行を検討します。

●期待される効果

委託方法の見直しや、運賃収入の増加を図ることで、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、バス停など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交通体系づくり

ア 地域の特性に応じた交通体系への見直し

●施策の背景とねらい

利用者アンケート調査結果などから、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通勤・通学者が円滑に利用できる環境構築

急行便の運行に合わせて、大師線、南長谷線については、路線バスとスクールバス機能の分離を行い、通勤・通学者が円滑に利用できる環境を構築します。

②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。

③A I 技術を活用した効率的な運行の検討

A I 技術を活用し、利用者の要望に応じて円滑に目的地まで移動できるような運行体系を構築します。

●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可能となります。

また、A I 技術を活用した運行を導入することにより、利用者の要望に応じた運行が可能となることから、利用者の有無に関わらず規定の路線を運行する路線バスと比べ、過剰に運行することが減少し、環境にも配慮した運行が可能となります。

●課題・留意点

路線、ダイヤについては、利用実態に応じた定期的な見直しが必要であることから、年間を通して利用状況の把握に努めます。

デマンドエリアの拡大やA I 技術を活用した運行の導入にあたっては、運行エリアや運行時間帯、利用方法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。

また、A I 技術を活用した運行の導入にあたっては、スマートフォンを持たない利用者や操作ができない高齢者等も利用することができるよう配慮する必要があります。

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等

●施策の背景とねらい

地域の公共交通を持続可能なものとしていくためには、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の連携が必要です。

市と他交通機関等との適切かつ効率的な役割分担による公共交通の運行・運営を図り、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、各交通機関との円滑な接続に向けた検討を行います。さらに、他の交通機関等と定期的な情報交換を行い、公共交通の充実に向けて連携、調整を行います。

●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・留意点など

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や配慮が必要な方が増えていくため、市民バスの役割を明確にした上で、福祉サービス部門、他の交通機関等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、バスの運行状況を把握し、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、新たな路線網に慣れていただくための広報活動も合わせて検討します。

②バス利用促進方法等の検討

9月20日の「バスの日」に合わせて、バス利用促進期間を検討します。また、バス利用者への割引サービス(買い物割引券、施設利用割引券)の導入可能性を探ります。

③運行案内表示、ロケーションシステム^{※1}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、色分けや表示物により視覚的に認識できる等の工夫を検討します。また、利用者にバスの運行状況を把握する手段として、市ホームページ等にて、事故・天候等による迂回情報等を発信するほか、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

●期待できる効果

バス利用に対するわ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。利用促進期間等の導入により、新たな利用者が期待できます。

●課題・留意点等

時刻表、路線網、運行案内表示は、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、迂回情報等を随時発信する必要があります。

イ 公共交通利用の啓発

●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す。また、自動車での移動を控えることで、環境面への効果が期待できることから、一人ひとりの意識啓発を行う必要があります。

●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、小学1年生にバスの乗り方やマナー等が記載されている冊子を配布します。また、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継続します。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ます。

②説明会の開催

市民バス等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・A Iバスの利用方法やデマンドタクシーの登録・利用方法に関する説明会を実施します。

③環境を意識したバスの利用啓発

自動車利用からバス利用への切り替えについて、二酸化炭素排出削減など、環境面からの利用を行います。

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」の発行を継続します。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検討します。

●期待できる効果

公共交通を選択することで、環境負荷の軽減、環境へ対する意識向上等が期待されます。また、高齢者による自動車事故が社会問題となっている中、返納しても安心して市内を移動できる環境をつくることで、事故防止・軽減が期待できます。

●課題・留意点等

市民の利用啓発に向けた周知活動においては、継続的な実施が特に重要であり、実施する場合の具体的な方法（時期、場所、発信方法）について、今後も検討が必要です。

6. 市民バスの見直しに係る改善方針等

(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～

バス交通網を検討する上でのポイント

○高齢者等の日常生活の足を確保することを目的に、路線運行（路線バス）と区域運行（岩沼デマンドタクシー、岩沼AⅠバス）を行います。路線運行は、普通便と急行便に分けて定時定期路線の運行を行い、区域運行では路線運行を補完する形でオンデマンド運行を行うことで、効率的かつ利便性の高いバス交通を目指します。

■路線運行（路線バス）

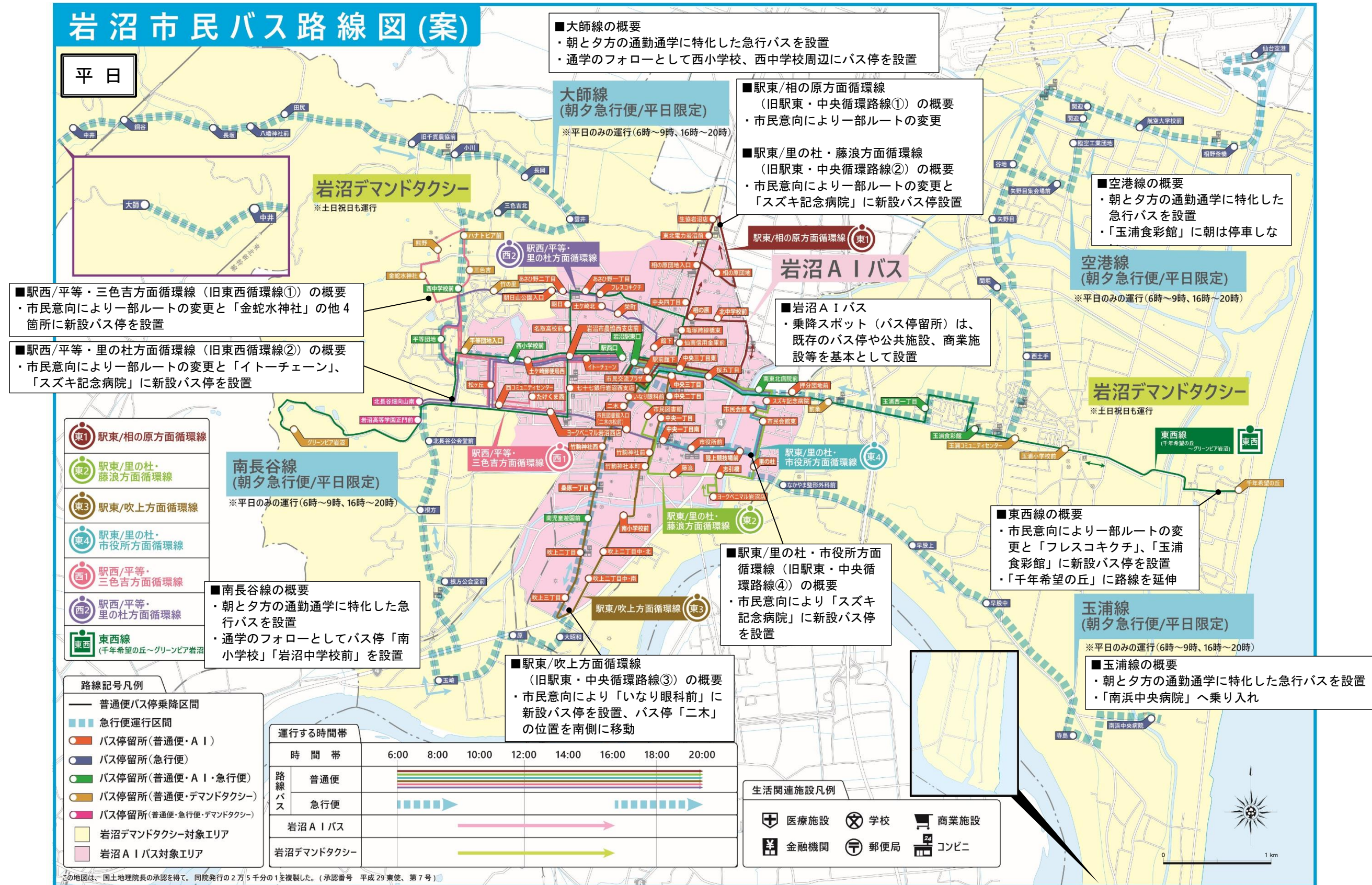
- 中心部循環運行、東西運行の継続
→ 利便性の維持
- 朝夕に特化した急行便の運行
→ 効率性の向上
- 路線バス（大師線、南長谷線）とスクールバス機能の分離
→ 効率性の向上
- わかりやすさを意識した路線名称・バス停名称の変更
→ 利便性の向上
- 利用者ニーズに応じた運行時間の見直しやバス停の新設
または位置の見直し
→ 利便性の向上

■区域運行（岩沼デマンドタクシー、岩沼AⅠバス）

- DX社会に対応したAⅠ技術を活用したオンデマンド運行
→ 利便性・効率性の向上
 - 車両の小型化による幹線道路以外の運行
→ 利便性の向上
 - 休日のデマンド運行により路線バスの交通空白時間を埋める
→ 利便性の向上
 - デマンドエリアの拡大
→ 利便性の向上
- ※オンデマンドとは、利用者から要求があった際に、その要求に応じてサービスを提供することを言います。

(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)

土日祝日

岩沼デマンドタクシー

- 駅西/平等・三色吉方面循環線 (旧東西循環線①) の概要
 - ・市民意向により一部ルートの変更と「金蛇水神社」の他4箇所に新設バス停を設置
- 駅西/平等・里の杜方面循環線 (旧東西循環線②) の概要
 - ・市民意向により一部ルートの変更と「イトーチェーン」、「スズキ記念病院」に新設バス停を設置

- 駅東/相の原方面循環線 (旧駅東・中央循環路線①) の概要
 - ・市民意向により一部ルートの変更
- 駅東/里の杜・藤浪方面循環線 (旧駅東・中央循環路線②) の概要
 - ・市民意向により一部ルートの変更と「スズキ記念病院」に新設バス停設置

- 東1 駅東/相の原方面循環線
- 東2 駅東/里の杜・藤浪方面循環線
- 東3 駅東/吹上方面循環線
- 東4 駅東/里の杜・市役所方面循環線
- 西1 駅西/平等・三色吉方面循環線
- 西2 駅西/平等・里の杜方面循環線
- 東西線 (千年希望の丘～グリーンピア岩沼)

- 駅東/吹上方面循環線 (旧駅東・中央循環路線③) の概要
 - ・市民意向により「いなり眼科前」に新設バス停を設置、バス停「二木」の位置を南側に移動
- 駅東/里の杜・市役所方面循環線 (旧駅東・中央循環路線④) の概要
 - ・市民意向により「スズキ記念病院」に新設バス停を設置

- 東西線の概要
 - ・市民意向により一部ルートの変更と「フレスコキクチ」、「玉浦食彩館」に新設バス停を設置
 - ・「千年希望の丘」に路線を延伸

路線記号凡例

- 普通便バス乗降区間
- バス停留所(普通便)
- ※デマンドエリア内はデマンドタクシーも利用可能
- 岩沼デマンドタクシー対象エリア

運行する時間帯	
時間帯	6:00 8:00 10:00 12:00 14:00 16:00 18:00 20:00
路線バス	
岩沼デマンドタクシー	

生活関連施設凡例

- 医療施設
- 学校
- 商業施設
- 金融機関
- 郵便局
- コンビニ

この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の2万5千分の1を複製した。(承認番号 平成29東使、第7号)

(3) 各路線の運行案 (ポイント)

これまでに明らかとなった課題、改善方針、路線網の考え方を踏まえ、各路線の運行案を以下に示します。なお、運行案の路線数は3路線と朝夕のみの運行とする急行便です。

・ 駅東/相の原方面循環線、駅東/里の杜藤浪方面循環線 (旧 駅東・中央循環線①②)

● 駅東/相の原方面循環線

- 一部ルートを変更し、「生協岩沼店前」を通行するルートとします。
- バス停「梶橋」の名称を「東北電力岩沼前」に変更します。
- 新設バス停「生協岩沼店」、「相の原団地」を設置します。

● 駅東/里の杜藤浪方面循環線

- 「市民図書館」前を通行するルートに変更しますが、今後の調整の中で現行と同様のルート (中央方面) に戻す可能性があります。
- 新設バス停「ヨークベニマル岩沼店」、「スズキ記念病院」を設置します。

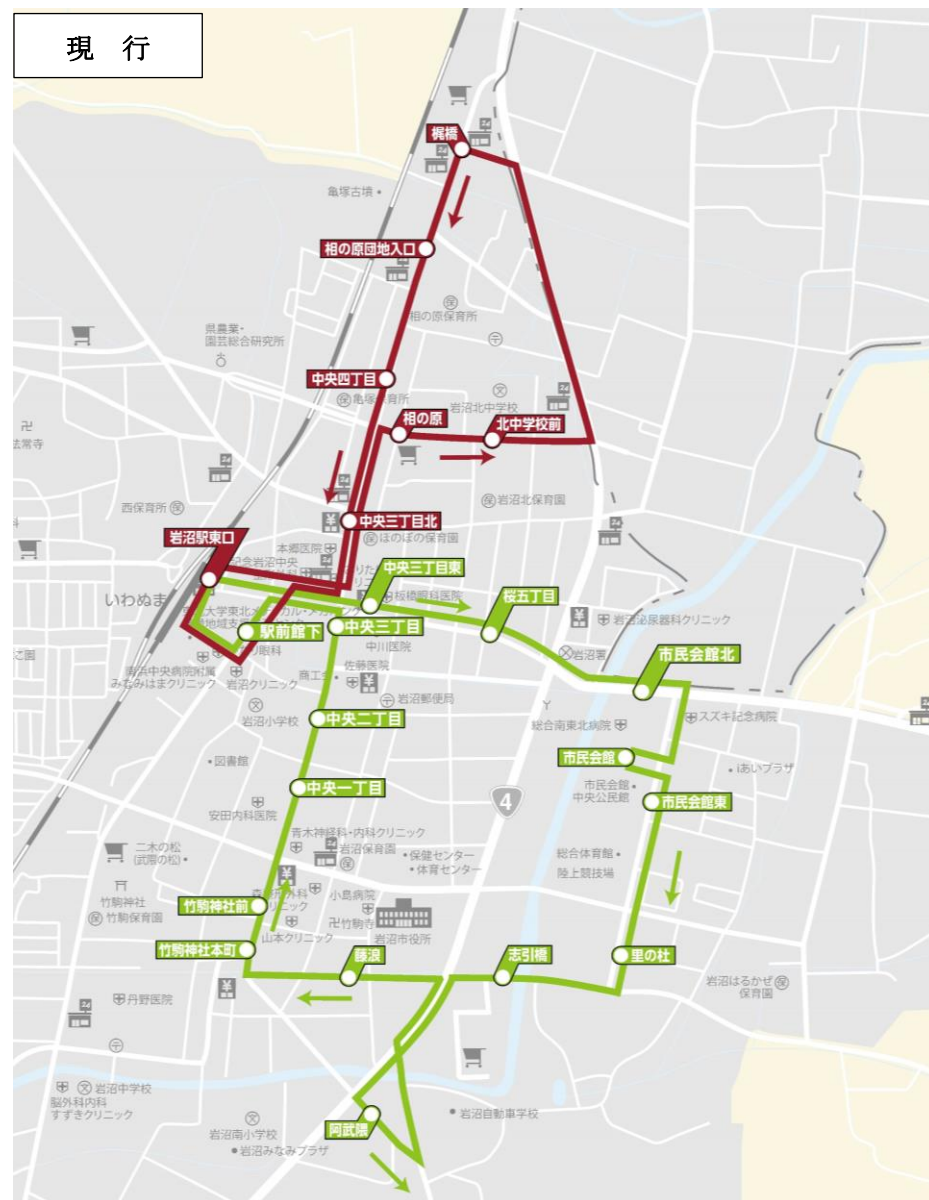


図 6.1 駅東/相の原方面循環線、駅東/里の杜藤浪方面循環線の運行経路 詳細 (案)

・ 駅東/吹上方面循環線、駅東/里の杜・市役所方面循環線（旧 駅東・中央循環線③④）

● 駅東/吹上方面循環線

■ 「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/里の杜・市役所方面循環線

■ 新設バス停「スズキ記念病院」を設置します。



図 6.2 駅東/吹上方面循環線、駅東/里の杜・市役所方面循環線の運行経路 詳細（案）

・ 駅西/平等・里の杜方面循環線、駅西/平等・三色吉方面循環線

現行

● 駅西/平等・里の杜方面循環線

- 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。

● 駅西/平等・三色吉方面循環線

- 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。

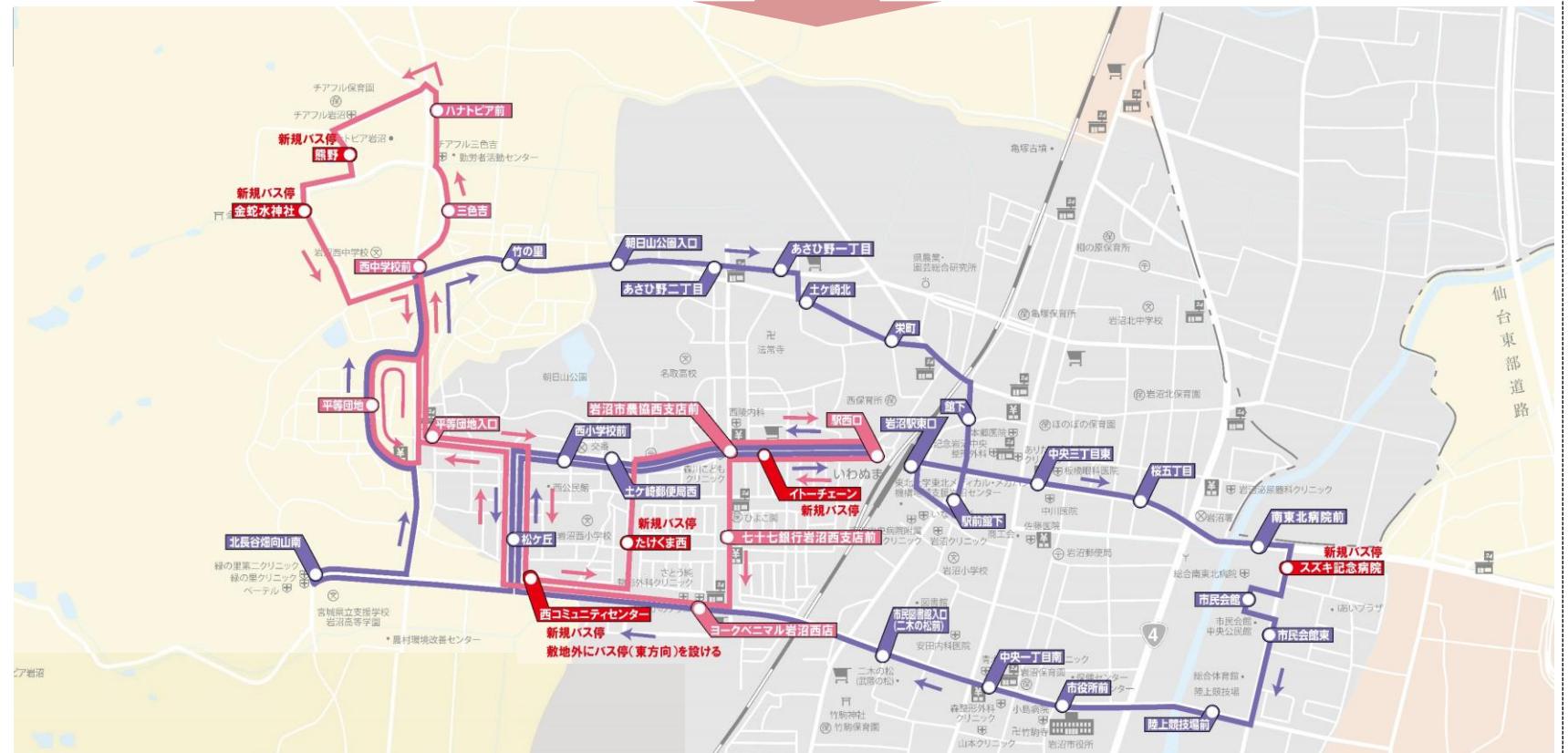
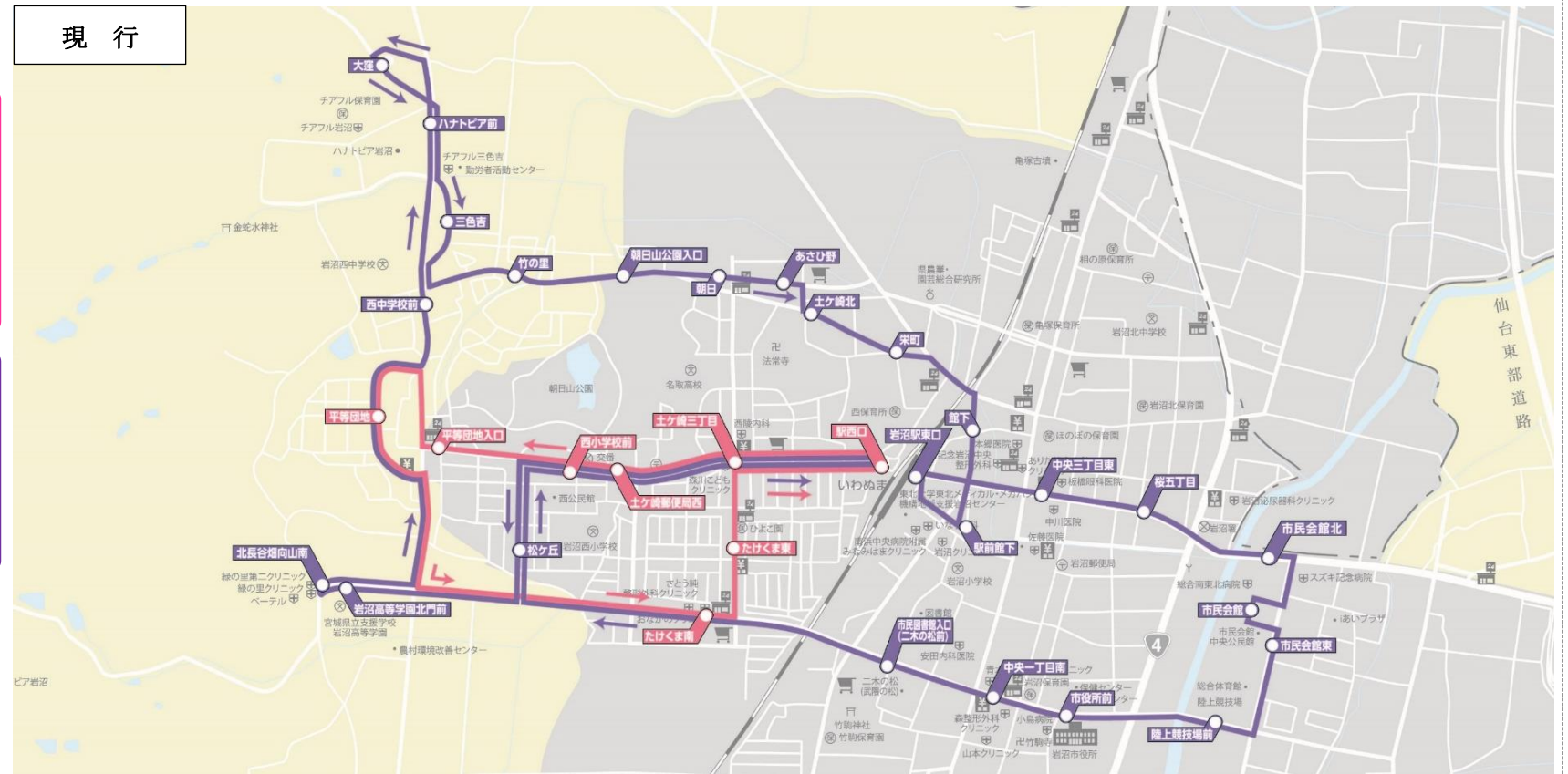


図 6.3 駅西/平等・里の杜方面循環線、駅西/平等・三色吉方面循環線の運行経路 詳細(案)

・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。

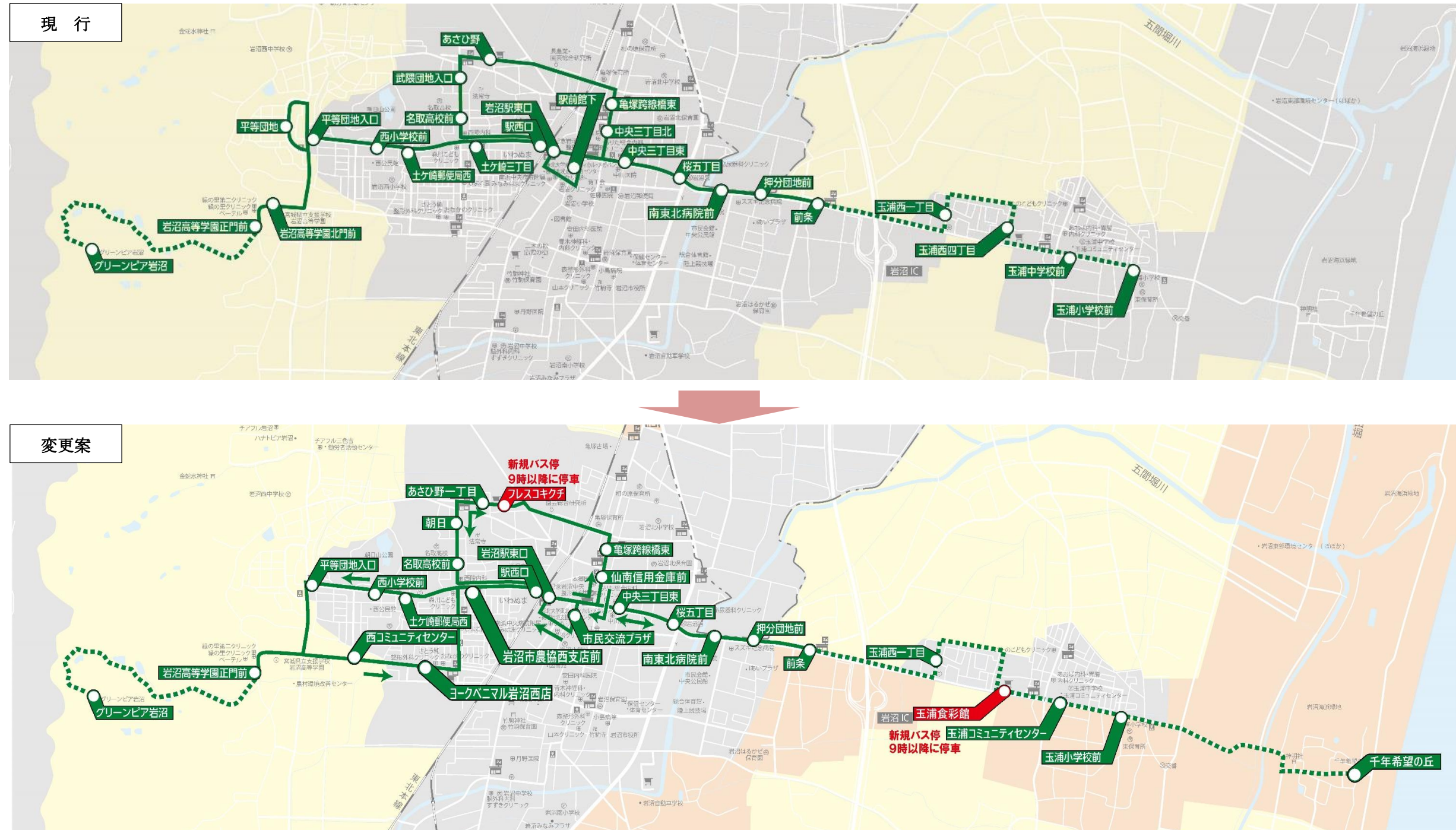


図 6.4 東西線①②の運行経路 詳細 (案)

・急行便

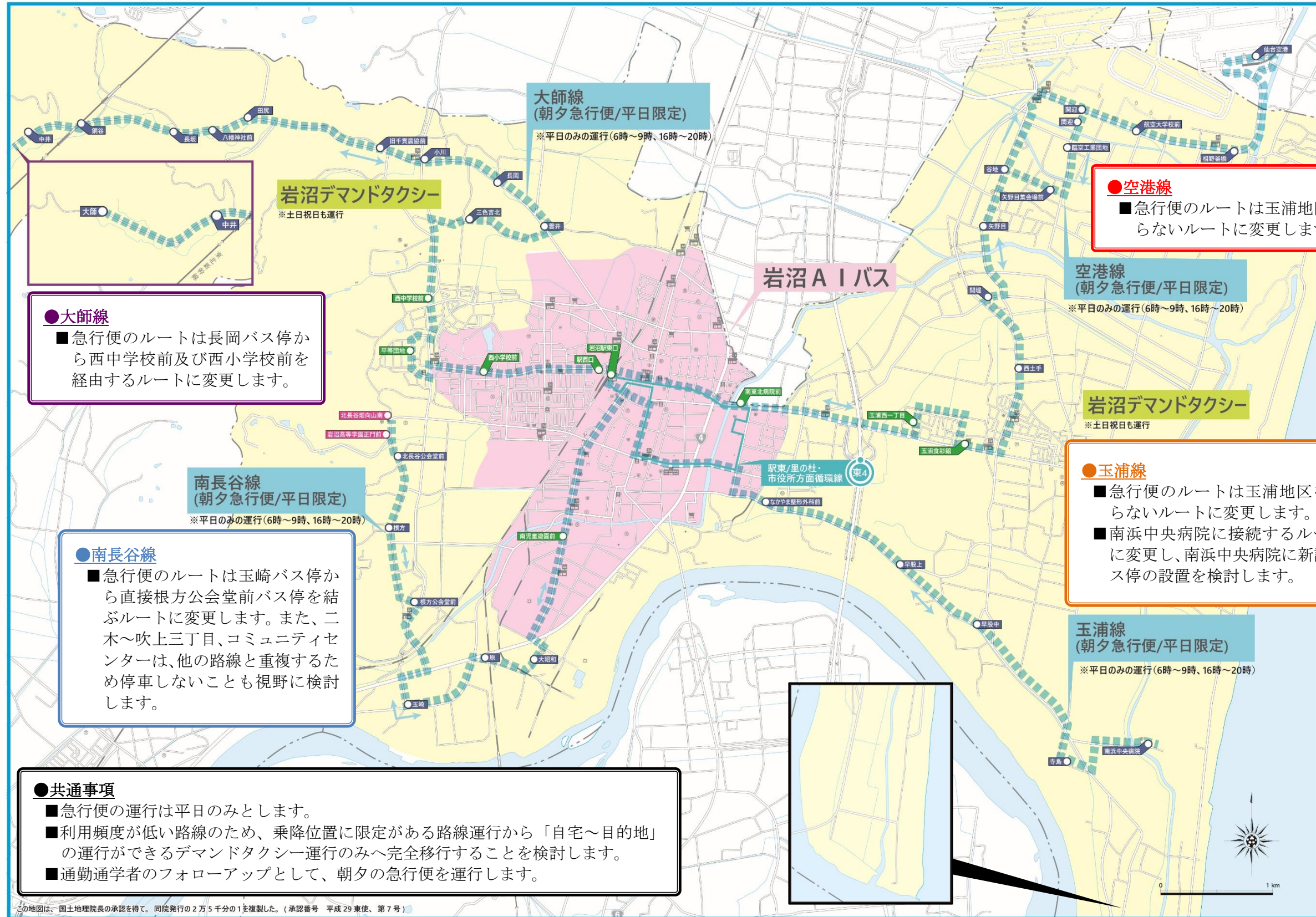


図 6.5 急行便の運行経路 詳細 (案)

・岩沼デマンドタクシー

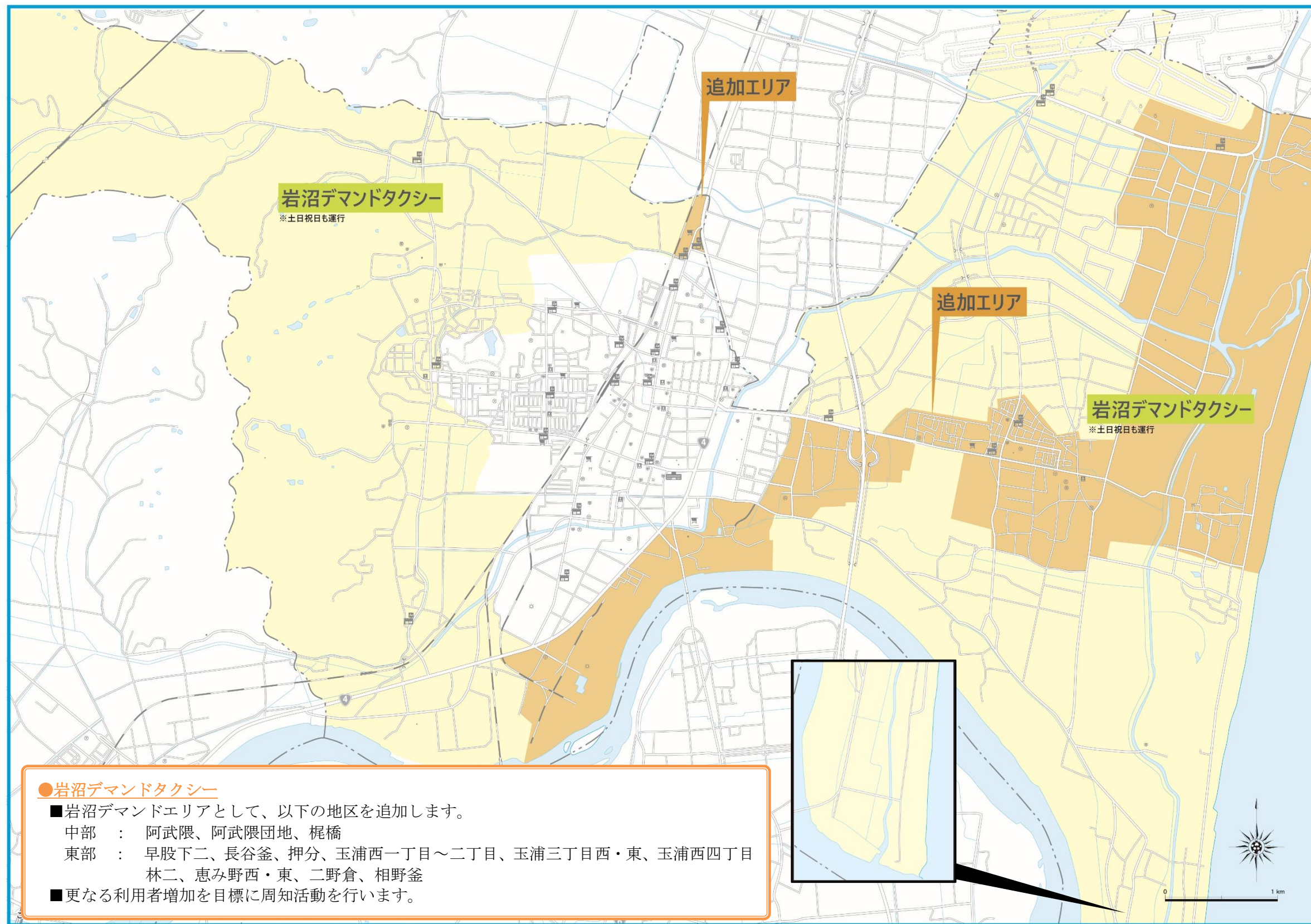


図 6.6 岩沼デマンドタクシーの対象エリア (案)

・岩沼A Iバス

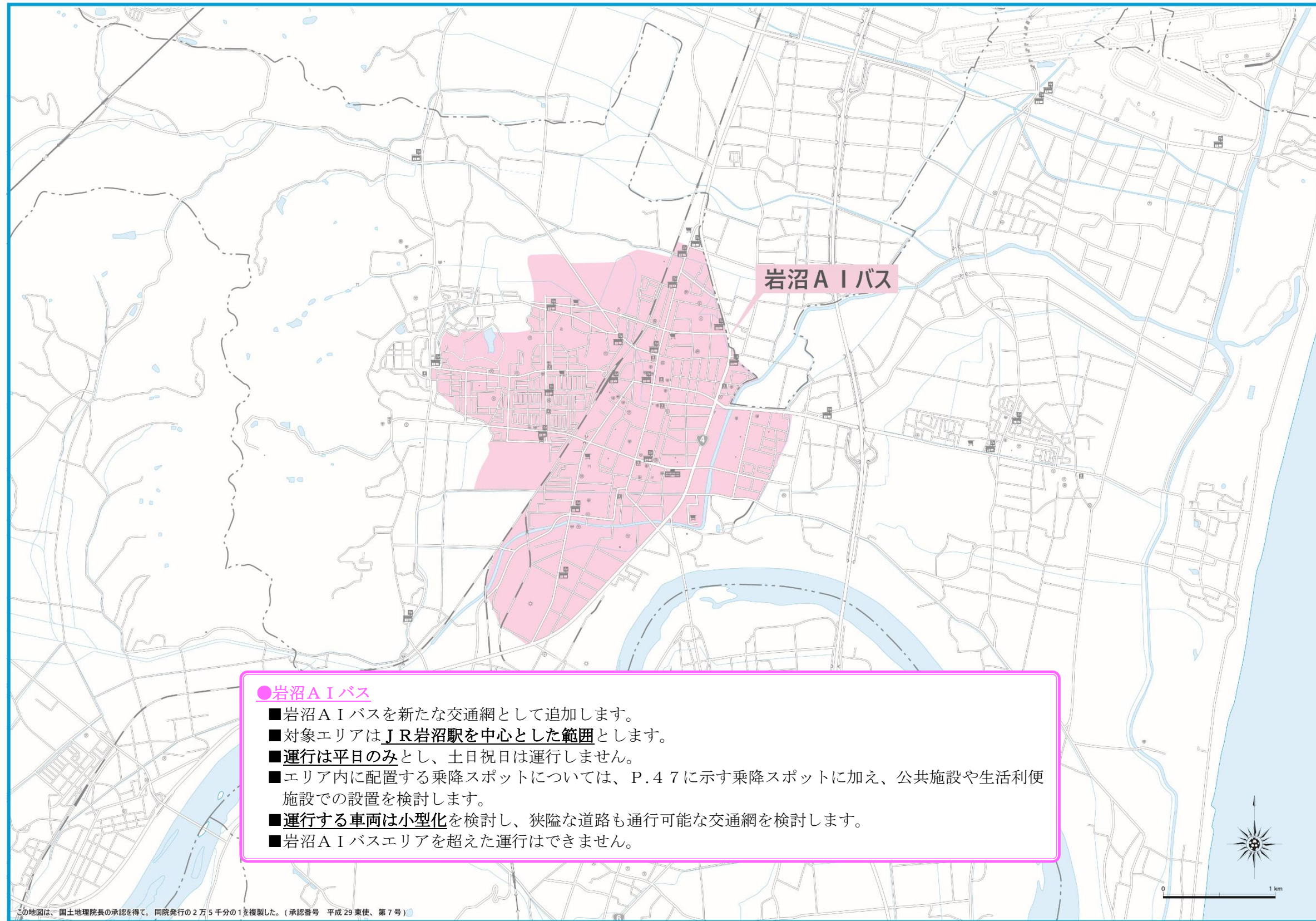


図 6.7 岩沼A I 運行バスの対象エリア (案)

(4) 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、変更した場合の便数、運賃、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。

1) 路線バス (普通便・急行便) の運行便数

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
急行便 ^{※2}	■大師線 平日： 7 便 土日祝日： 6 便 ■南長谷線 平日： 8 便 土日祝日： 6 便 ■空港線 平日： 14 便 土日祝日： 10 便 ■玉浦循環線 平日： 6 便 土日祝日： 4 便	平日： 朝 2～4 便 夕 3～5 便 ※休日は運行しないため、代替として デマンドタクシーを運行

※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急行便を運行します。

2) 運賃

市民バスの利用運賃は、これまでと同様に 200 円を基本とし、小中学生及び 70 歳以上は 100 円、小学生未満及び障がい者は無料とします。1 日フリー乗車券 (市民バス・デマンドタクシー・A I バス共通) は、600 円を基本とします。

(5) 急行便 (案)

1) 急行便とは

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急行便を運行します。

急行便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基本的に停車しません。

なお、日中の時間帯はデマンドタクシーや岩沼A Iバスにより交通網を補完し、利用者の利便性を確保します。

2) 急行便の運行便数

各方面から岩沼駅を結び、朝 2~4 便、夕 3~5 便運行します

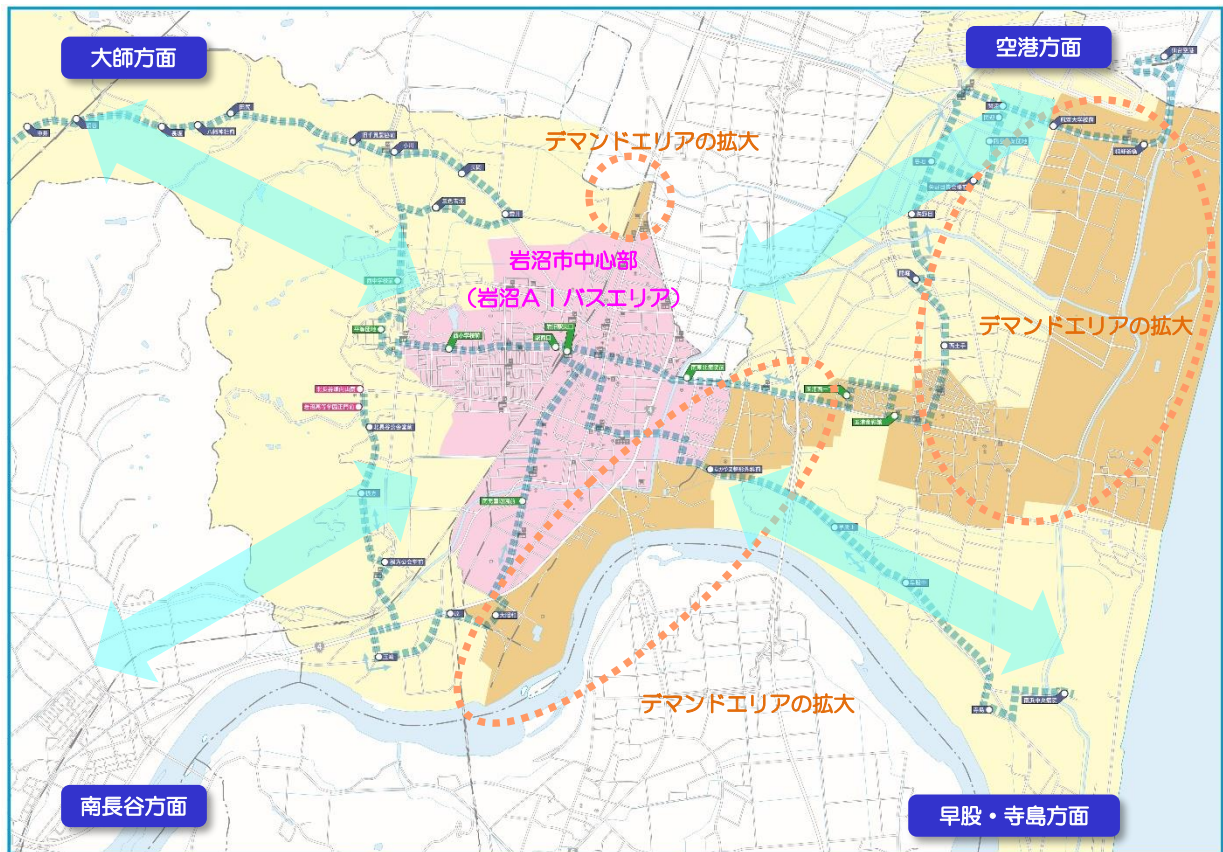


図 5.2 急行便と岩沼A Iバスおよびデマンドエリアの位置関係

(6) 岩沼デマンドタクシーの運行内容 (案)

1) 対象者

利用対象者は、主に西部地区と東部地区の2つのエリアにお住まいの方となります。

対象エリア※下線部は新規追加

西部地区：原、玉崎上、玉崎下、根方南、根方北、北長谷南、北長谷北、三色吉南、千貫団地、三色吉中、平等団地、三色吉北、長岡上、長岡下、小川上、小川下、志賀上、志賀中、志賀下

中央地区：阿武隈、阿武隈団地、梶橋

東部地区：二野倉、恵み野西・東、玉浦西一丁目～二丁目、玉浦三丁目西・東、玉浦西四丁目、押分、寺島、蒲崎北、蒲崎南、新浜、早股上、早股中、早股下_一、早股下_二、林_一、林_二、下野郷上、下野郷下、長谷釜、矢野目上、矢野目中、矢野目下_一、矢野目下_二、相野釜

2) 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

3) 土日祝日の運行

新たな運行計画において岩沼デマンドタクシーは、平日だけではなく土日祝日も運行します。なお、便数については、需要に応じた計画とします。

4) 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。

5) 運賃

岩沼デマンドタクシーの利用運賃は、これまでと同様に300円を基本とし、小中学生及び70歳以上150円、小学生未満及び障がい者は無料とします。1日フリー乗車券 (市民バス・デマンドタクシー・A Iバス共通) は、600円を基本とします。

(7) 岩沼A Iバスの運行内容(案)

1) 対象者

特に利用者の制限はありません。

2) 運行エリア

運行エリアはJR岩沼駅を中心とした以下の区域とします。なお、運行エリアについては、今後の利用状況を鑑みて拡大縮小を視野に検討します。

対象エリア

西部地区：松ヶ丘第一、松ヶ丘第二、栄町北、栄町中央、栄町南、栄町東、土ヶ崎第一北、土ヶ崎第一南、土ヶ崎第二、土ヶ崎第三北、土ヶ崎第三南、たけくま第三、たけくま第一西、たけくま第一東、朝日西、朝日東第一、朝日東第二、たけくま第二西、たけくま第二東

中央地区：吹上第一西、吹上第一東、吹上第二、吹上第三、桑原第二、桑原第三、桑原西、桑原第一、藤浪西、藤浪東、本町第二、稲荷町、本町第一、二木第一、二木第二、大手町、中央一第一、中央一第二、中央一第三、桜第一南、桜第一西、桜第一東、桜第二、中央二丁目、館下第一、館下第二、中央三第一、中央三第二、桜第三、相の原団地、桜第四、桜第五、末広、相の原、相の原第二、中央四第一、中央四第二、中央四第三、相の原第三

東部地区：里の杜北、里の杜南、押分団地

3) 乗降スポット

乗降スポット(バス停留所)は、既存のバス停や公共施設、商業施設等を基本として設置します。

4) 土日祝日の運行

運行は平日のみとします。

5) 運行車両

運行車両は、市内の狭隘な道路も通行できるように10人乗りまたは4人乗りワゴン車とします。

6) 運賃

岩沼A Iバスの利用運賃は、300円を基本とし、小中学生及び70歳以上150円、小学生未満及び障がい者は無料とします。1日フリー乗車券(市民バス・デマンドタクシー・A Iバス共通)は、600円を基本とします。

(8) 市民バス等の経費（案）

1) 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、車両の手配も含めて運行事業者に委託し運行することになります。これに伴い、これまで市が行っていた車両購入や車両の維持管理が事業者になること、及びAIバスを導入することから、委託費が大幅に増加することとなりますが、AIバス分を除けば市が車両を購入する場合とほぼ同額になるものと見込んでいます。また、近年は人件費や燃料費が高騰しており、委託費全体の削減は難しいことから、利用者を増やすことで収入増を図り、全体で歳出削減に努めます。

今回の見直しにおいては、高齢化社会に合った交通手段であるデマンドタクシーやAIバスの導入で利用者の増加に伴う収入増を見込んでいます。なお、運行経費と運賃収入の差額については年間約141,600千円を目安とします。

【運行経費（見込み）】

（単位：千円）

委託内容	運行経費	備考
市民バス（普通便、急行便）	120,000	124,500
岩沼デマンドタクシー	18,900	—
岩沼AIバス	26,900	—
合計	165,800	—

【収入（見込み）】

（単位：千円）

種別	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
市民バス （普通便・急行便）	16,233	16,393	16,553	16,713	16,713	16,873	17,033
岩沼デマンドタクシー	2,494	2,608	2,721	2,834	2,948	3,061	3,175
岩沼AIバス	1,296	1,368	1,440	1,512	1,584	1,656	1,728
計							21,936
						増減率※1	1.10752
						運賃収入（見込）	24,295
						運賃収入（見込/端数処理）	24,200

※1 増減率 1.10752 = 0.987（人口伸び率）× 1.01（高齢化率）× 1.111（利用者の上昇率）

◆人口伸び率：0.987 = 43,934人（2025年）÷44,491人（2020年）、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

$$\begin{aligned} \cdot \text{運行経費} - \text{運賃収入（見込）} &= 165,800 - 24,200 \\ &= \underline{141,600 \text{（千円）}} \end{aligned}$$

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見直し、朝夕の通勤通学に特化した路線バス（急行便）を計画し、路線バスとスクールバス機能を分離します。
- 岩沼デマンドタクシーに加え、岩沼AⅠバスを展開することで、より効果的かつ効率的な運行とします。
- 主要道路以外の狭隘道路等への乗り入れや、利用者数に対応した車両の小型化を進めます。

主要施策

- 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
 - イ 車両の検討
 - ウ 効率的な運営に向けた取り組み
- 地域の特性に応じた交通体系づくり
 - ア 地域の特性に応じた交通体系への見直し
- 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
- 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
 - イ 公共交通利用の啓発

目標

評価指標は「路線バス、岩沼デマンドタクシー及び岩沼AⅠバスの年間利用者数」とし、目標値は14万人/年（R12）とします。

運賃、運行経費等

- 路線バスの運賃はこれまでと同様に、200円を基本とします。
- 岩沼デマンドタクシーと岩沼AⅠバスの運賃は、300円を基本とします。
- 路線数は7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6年度4月を予定します。

● 駅西/平等・三色吉方面循環線

- 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30分、1日8循環

● 駅西/平等・里の杜方面循環線

- 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」を經由します。
- ※運行の目安：1循環約45分、1日8循環

● 駅東/吹上方面循環線

- 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25分、1日7循環

● 駅東/里の杜・市役所方面循環線

- 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20分、1日7循環

● 急行便（大師線、南長谷線、空港線、玉浦線）

- （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、急行便を運行します。
- 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、停車するバス停を選定し運行します。（フリー乗降区間は既存のとおり）
- ※原則停車しないバス停：岩沼AⅠバス運行エリア内のバス停、路線バス沿いのバス停
- ※スクールバスのフォローとして、西中学校、西小学校、南小学校周辺にバス停を設置し停車する
- 急行便は、土日祝日を運休とするため、代替として岩沼デマンドタクシーを運行します。
- ※運行の目安：平日は朝2〜4便、夕3〜4便

岩沼市民バス路線図(案)



● 駅東/相の原方面循環線

- 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25分、1日7循環

● 駅東/里の杜・藤浪方面循環線

- 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、バスの定時化を図ります。
- ※運行の目安：1循環約30分、1日7循環

● 東西線

- 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95分、1日8往復

● 岩沼デマンドタクシー

- これまでのデマンドエリアに、仙台国際空港・梶橋・玉浦・阿武隈方面を追加します。
- 土日祝日においてもデマンドタクシーを運行し、平日に運行する急行便の代替として対応します。
- ※運行の目安：平日8時〜16時、土日祝日：8時〜18時

● 岩沼AⅠバス

- 平日昼間の需要に対応した運行とするため、AI技術を活用したオンデマンドのバス運行計画を展開します。
- スマートフォンアプリや電話による予約を行い、他の乗客と乗り合わせをしながら目的地へ運行します。
- 実施に向け、事前に情報弱者へのフォローアップ活動を継続的にを行います。
- ※運行する時間帯： 平日9時〜16時

岩沼AⅠバスとは？

- ルートや時刻表は存在せず、利用者の予約状況を基にAIが最適な道順を割り出し、他の利用者と乗り合いしつつ目的地に向かう小型のバスです。
- 利用流れは以下のとおりです。
 - スマートフォンアプリもしくは電話にて予約
 - 予約時に「乗り降りするバス停」「利用人数」「乗車希望時間」を伝え、予約した時間に指定したバス停へ移動
 - 乗車時、予約時に払い出される「予約番号」をドライバーに伝え、途中他の乗客と乗り合わせをしながら目的地へ運行
 - 降車の際に運賃を支払い終了
- 運賃は、一般300円、小中学生及び70歳以上150円、小学生未満及び障がい者は無料とし、支払い方法は現金のみ。

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サイクルのマネジメントにより実施施策を定期的に見直します。

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 (R3 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	市民バスおよび デマンドタクシーの年間 利用者数	市民バス※ ¹	121,111 人	106,500 人
		デマンドタクシー※ ²	2,362 人	13,300 人
		岩沼 A I バス	627 人※ ³	7,200 人
		小計	120,803 人	127,000 人
合 計				140,600 人

※1 市民バスの目標値

- ◆令和3年度市民バス実績値 - 15,000 人 + 348 人
- ◆スクールバス利用者：15,000 人（大師線・南長谷線の実績値 75 人×200 日）とし、市民バス利用者より差し引く
- ◆震災復興路線の廃止に伴い、利用者（348 人）が市民バスに移行すると想定

※2 デマンドタクシーの目標値

- ◆デマンドエリアの拡大により 2 倍、土日運行に伴い 1.4 倍、営業車両の増車や更なるデマンドタクシーの周知活動などにより 2 倍と想定

※3 岩沼 A I バスの目標値

- ◆令和4年1月～3月に行われた実証運行において、月 314 人程度の増加がみられたことから、利用啓発等により約 2 倍を想定（月 600 人）

※4 令和12年度における目標値

- ◆令和4年度目標値：市民バス目標地（127,000 人） × 0.987（人口伸び率） × 1.01（高齢化率） × 1.111（利用者の上昇率）
- ◆人口伸び率：0.987 = 43,934 人（2025 年）÷44,491 人（2020 年）、人口推計値は岩沼市独自推計値
- ◆高齢化率：1.01 = 28%（2025 年高齢人口割合）-27%（2020 年高齢人口割合）
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

(2) 路線網の見直しに係る評価基準

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。

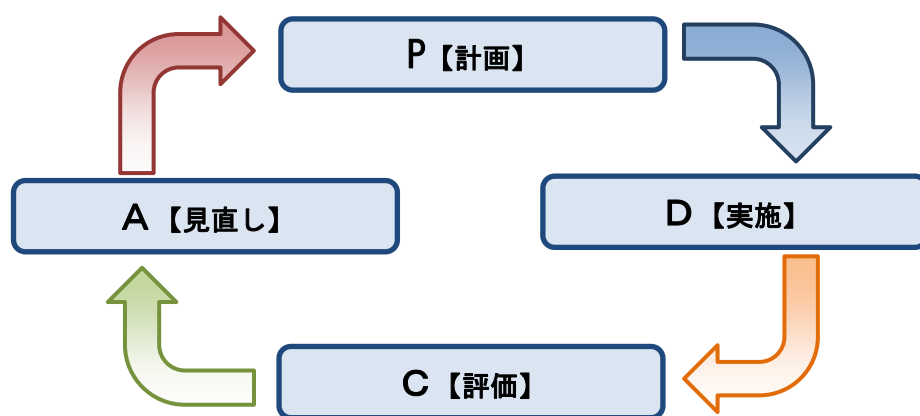
8. 継続的な見直しに向けて

(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、定期的な実施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"> ○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】	<ul style="list-style-type: none"> ○計画に基づく事業の実施 ○周知・広報・啓発活動 等
CHECK 【評価】	<ul style="list-style-type: none"> ○評価指標の確認 ○その他の効果の検証 等
ACTION 【見直し】	<ul style="list-style-type: none"> ○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 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	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	備考
計画策定	P										
事業者との調整				D		D	D	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、岩沼AI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											
改定案の運行											
計画期間中における継続的な見直し					C→A→P	C→A→P	C→A→P	C→A→P	C→A→P	C→A→P	
次期計画への見直し及び次期計画に基づく運行に向けた準備								C→A→P	C→A→P	C→A→P	

※令和5年度までは、全計画の運行体系（路線・時刻表等）を継承して運行します。

(3) 計画実施の体制

本市では、道路運送法第9条第4項の規定に基づき、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議することを目的に、国、県や地域の公共交通関連事業者等が参画する「岩沼市地域公共交通会議」を設置しています。

市民バス等の利用実績、市民の意見、利用者ニーズ、関係団体の意見、社会状況の変化や市の各種施策との調整等から、計画や施策を見直す場合には、適宜、本会議における協議、検討を経て行うものとしします。

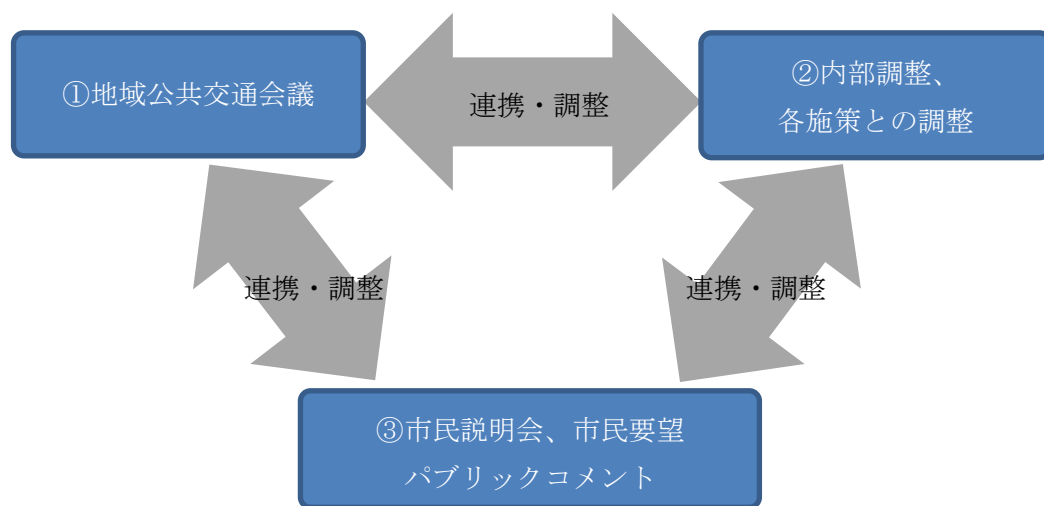


図 8.2 計画の実施体制