

# 岩沼市民バス運行業務 評価報告書

令和3年4月

岩沼市市民経済部生活環境課

目次

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

## 1. 岩沼市民バス等の概要

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

## 2. 評価の実施について

### (1) PDCA サイクルによる評価

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

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

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



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

図1. PDCA サイクルの概念

(2) PDCA サイクルのスケジュール

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

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

表 1. PDCA サイクルのスケジュール

【市民バス】

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

【デマンド交通】 ※デマンドタクシー及び震災復興路線

- 計画では導入開始から 2 年間で試行期間として予定をしていたが、詳細な利用状況や需要の把握など必要な検証を行うため、1 年間延長して試験運行を行った。令和 3 年 2 月からは本格運行となったが、細かな見直しは随時行っていく

## 3. 利用状況等について（市民バス・デマンドタクシー・震災復興路線）

## (1) 利用状況

## 【市民バス】（令和2年4月～令和3年2月）

- 市民バスの利用者数は、117,922人で、令和元年度の149,781人に比べ、31,859人の減少となった。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大により全国に緊急事態宣言が発令され、不要不急の外出を自粛するように要請があった。この影響により、公共交通機関全体の利用が大幅に減少し、昨年度同時期と比較して、3月を除き、全ての月が減少していることから非常に厳しい一年となった。
- このような状況下で、休日（祝日）の利用については8月、11月、3月のみではあるが、昨年度を上回る利用が見られた。これらの要因としてはそれぞれ市民会館等での催し物やイベントが多かったことから、それらに参加するためにバスを利用したものと考えられる。昨年度目的地として利用が多かったグリーンピア岩沼については、休館日が多かったこともあり、利用が減少した。
- 市民バスの1便当たり平均利用者数は、5.2人で、昨年度の6.6人に比べ、1.4人の減少となっている。減少の要因としては、まず、新型コロナウイルス感染症の影響により一般の利用者が減少したことも要因の一つであると考えられる。また、南小学校、西小学校へ通学する子どもたちに利用されている大師線や南長谷線の利用が学校の休校に伴い大幅に減少したことも要因として考えられる。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	路線別	便平均
駅東・中央循環線	1,505	1,514	1,966	1,972	1,990	2,160	2,355	1,961	2,111	1,827	1,801	2,167	23,329	8.7
東西循環線	1,071	1,024	1,446	1,453	1,512	1,812	1,864	1,655	1,726	1,289	1,457	1,507	17,816	6.7
東西線	1,204	1,217	1,991	2,552	2,760	2,512	2,538	2,324	2,381	2,058	2,253	2,794	26,584	4.7
大師線	323	401	1,167	1,218	906	1,200	1,248	1,138	1,079	1,010	1,243	1,107	12,040	5.0
南長谷線	504	627	1,509	1,614	1,262	1,774	1,662	1,421	1,378	1,250	1,547	1,255	15,803	5.9
空港線	1,135	1,131	1,435	1,478	1,282	1,489	1,643	1,476	1,612	1,343	1,380	1,647	17,051	3.7
玉浦循環線	323	321	492	515	464	501	557	473	409	389	385	470	5,299	2.7
合計	6,065	6,235	10,006	10,802	10,176	11,448	11,867	10,448	10,696	9,166	10,066	10,947	117,922	5.2

(前年度)	12,710	13,048	13,771	14,707	11,851	13,546	12,634	12,837	12,307	11,566	12,349	8,455	149,781	6.8
(同月比)	-6,645	-6,813	-3,765	-3,905	-1,675	-2,098	-767	-2,389	-1,611	-2,400	-2,283	2,492	-31,859	-1.6

表 2. 路線別・月別利用者数、1便当たりの平均利用者数（前年度比較あり）

- 市民バスの運行業務に係る委託費は、令和2年度87,175,176円で、令和元年度85,791,828円に比べると、1,383,348円の増額となった。増額の要因については、令和元年度10月の東西線の運行見直しに伴い、委託金額が増額したが考えられる。なお、人件費や燃料費が高騰状況にあることから、委託費が増額傾向にある状況に変わりはない。
- 運賃収入については、令和2年度は11,038,775円の収入があり、作年度同時期の収入13,937,729円に比べ、2,898,954円の減額となった。減額の要因については、全体的に利用者数が減少したことが原因と考えられる。
- そのほか委託費に対してどれだけの利用者数があるかに応じて交付金額が変動する「宮城県バス運行維持対策費補助金」については、利用者数が減少したことで大きな減額となった。

## 【デマンドタクシー】（令和2年4月～令和3年3月）

- デマンドタクシーは、東部地区の運行が1,431人、西部地区の運行が810人、2地区合わせて2,241人の利用があった。令和元年度の東部地区の運行が1,211人、西部地区の運行が760人、2地区合わせて1,971人の利用に比べ、2地区合わせて270人の増加となった。
- 登録者数は、東部地区で401人、西部地区で262人、2地区で663人となった。令和元年度の東部地区で389人、西部地区で220人、2地区で609人の利用に比べ、2地区合わせて54人の増加となった。
- 増加の要因として、新型コロナウイルス感染症が拡大する中、複数の方で乗合となる場合もあるが、人に会わずに自宅から利用できるという点で、利用が増えたものと考えられる。また、区域が拡大したことも影響のしたものと考えられる。

## 【東部区域】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	(合計)
利用者数	102	91	122	125	118	102	133	134	150	116	114	124	1431
運行日数	21	18	22	21	20	20	22	19	22	19	18	23	245
1日の便数	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	84
総運行便数	147	126	154	147	140	140	154	133	154	133	126	161	1715
1便平均	0.69	0.72	0.79	0.85	0.84	0.73	0.86	1.01	0.97	0.87	0.90	0.77	0.83
運行経費	490,875	420,750	514,250	490,875	467,500	467,500	514,250	444,125	514,250	444,125	420,750	537,625	5,726,875
運賃収入	11,700	10,650	13,950	14,400	15,300	14,250	14,250	15,150	19,800	15,000	14,250	14,550	173,250
実運行経費	479,175	410,100	500,300	476,475	452,200	453,250	500,000	428,975	494,450	429,125	406,500	523,075	5,553,625

(利用者一人あたりの単価) : 3,881

## 【西部区域】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	(合計)
利用者数	48	58	62	76	54	62	84	73	85	61	68	79	810
運行日数	21	18	22	21	20	20	22	19	22	19	18	23	245
1日の便数	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	84
総運行便数	147	126	154	147	140	140	154	133	154	133	126	161	1715
1便平均	0.33	0.46	0.40	0.52	0.39	0.44	0.55	0.55	0.55	0.46	0.54	0.49	0.47
運行経費	490,875	420,750	514,250	490,875	467,500	467,500	514,250	444,125	514,250	444,125	420,750	537,625	5,726,875
運賃収入	7,350	9,000	9,300	12,300	8,550	10,950	14,250	11,100	12,900	9,150	9,900	12,300	127,050
実運行経費	483,525	411,750	504,950	478,575	458,950	456,550	500,000	433,025	501,350	434,975	410,850	525,325	5,599,825

(利用者一人あたりの単価) : 6,913

表 3. 地区別・月別利用者数、1便平均、実運行経費



【震災復興路線】（令和2年4月～令和3年3月）

- 震災復興路線は、新浜線の運行が443人、矢野目線の運行が20人、2路線合わせて463人の利用があった。令和元年度同時期の新浜線の運行が536人、矢野目線の運行が36人、2路線合わせて572人の利用に比べ、2地区合わせて36人の減少となった。
- 新浜線については昨年度に比べ大きな減少が見られた。普段は学生の通学に利用されているが、新型コロナウイルス感染症の影響により学校休暇の延長や休校になることもあったため、利用が減少したと考えられる。
- 矢野目線については昨年度に引き続き利用者の減少が見られた。また、固定の利用者がいないことから乗車人数が0人のまま運行することも多々見られたため、市民バス路線とも絡めて、地区全体で運行体系を見直していく必要がある。

【新浜線】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	(合計)
利用者数	0	2	67	70	32	63	66	49	28	25	17	24	443
運行日数	21	18	22	21	20	20	22	19	22	19	18	23	245
1日の便数	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	24
総運行便数	42	36	44	42	40	40	44	38	44	38	36	46	490
1便平均	0.00	0.06	1.52	1.67	0.80	1.58	1.50	1.29	0.64	0.66	0.47	0.52	0.90
運行経費	194,040	166,320	203,280	194,040	184,800	184,800	203,280	175,560	203,280	175,560	166,320	212,520	2,263,800
運賃収入	0	400	13,400	14,000	6,400	12,600	13,200	9,800	5,600	5,000	3,400	4,800	88,600
実運行経費	194,040	165,920	189,880	180,040	178,400	172,200	190,080	165,760	197,680	170,560	162,920	207,720	2,175,200

(利用者一人あたりの単価)：4,910

【矢野目線】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	(合計)
利用者数	0	0	1	5	4	1	2	2	1	1	3	0	20
運行日数	21	18	22	21	20	20	22	19	22	19	18	23	245
1日の便数	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	24
総運行便数	42	36	44	42	40	40	44	38	44	38	36	46	490
1便平均	0.00	0.00	0.02	0.12	0.10	0.03	0.05	0.05	0.02	0.03	0.08	0.00	0.04
運行経費	194,040	166,320	203,280	194,040	184,800	184,800	203,280	175,560	203,280	175,560	166,320	212,520	2,263,800
運賃収入	0	0	200	100	700	100	100	200	200	0	300	0	1,900
実運行経費	194,040	166,320	203,080	193,940	184,100	184,700	203,180	175,360	203,080	175,560	166,020	212,520	2,261,900

(利用者一人あたりの単価)：113,095

表 4. 路線別・月別利用者数、1便平均、実運行経費

## 【参考】運行経費等

- 市民バス運行に伴う運行経費と収入額の差額について、令和2年度は75,162,901円となっている。  
※デマンドタクシー及び震災復興路線は、平成30年2月13日から令和3年2月13日までを試行期間として運行していたことから、令和2年度分までは上記経費には計上しないものとする。
- 市民バス、デマンドタクシー・震災復興路線の市民一人当たりの負担額等（運行単価）については、下記のとおり。

## 市民一人あたりの負担額等について

	令和元年度	令和2年度	備考
市民バス年間委託費	85,791,828	87,175,176	円
市民バス年間収入額	13,937,729	11,535,275	円
宮城県補助金	791,000	477,000	円
合計（運行経費－収入額等） ※バス運行のみ	71,063,099	75,162,901	円
市民一人あたりの負担額 （デマンド・復興路線除く）	1,620	1,712	円/人

デマンド年間委託費 （復興路線を含む）	13,919,784	15,590,550	円
合計（運行経費－収入額等） ※バス・デマンド・復興路線全体	84,982,883	90,753,451	円
市民一人あたりの負担額 （デマンド・復興路線含む）	1,937	2,067	円/人

【参考】人口	43,877 (R2.3月末時点)	43,906 (R3.3月末時点)	人
--------	----------------------	----------------------	---

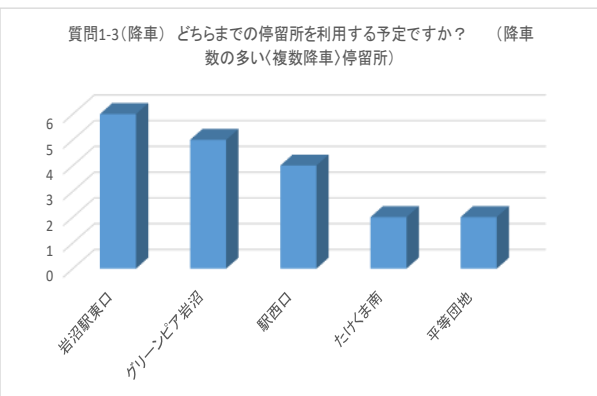
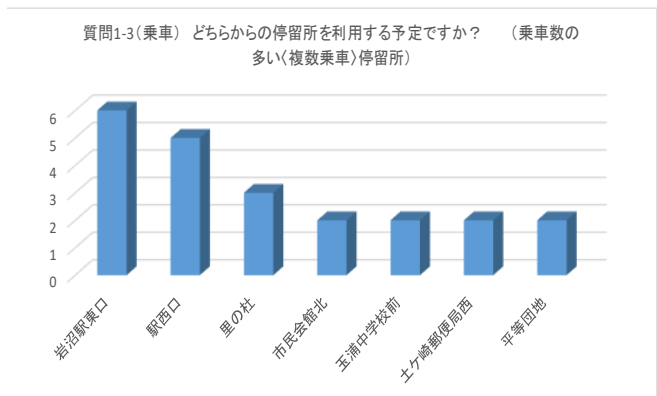
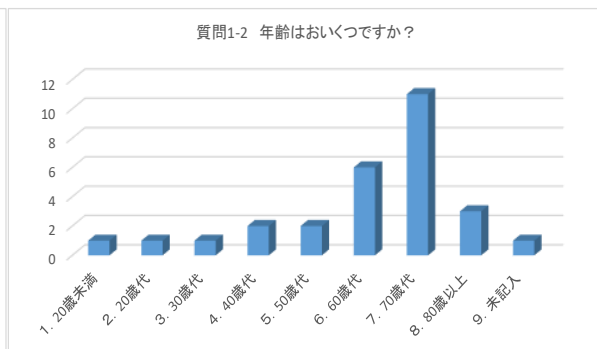
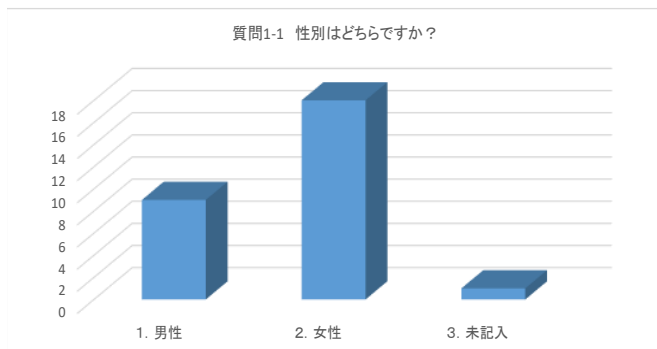
表 5. 運行経費等

(2) 利用者の意見要望等

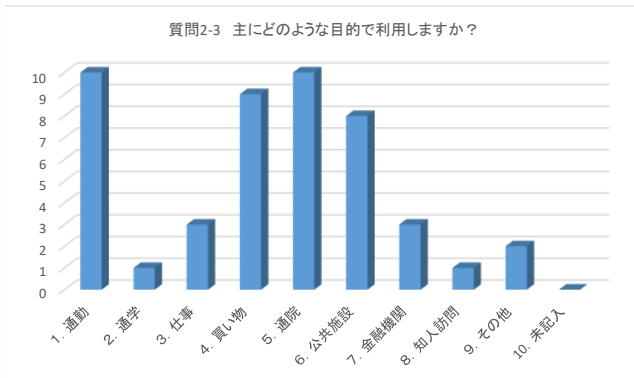
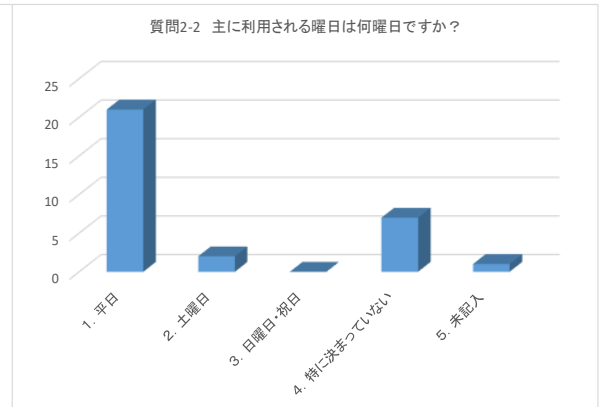
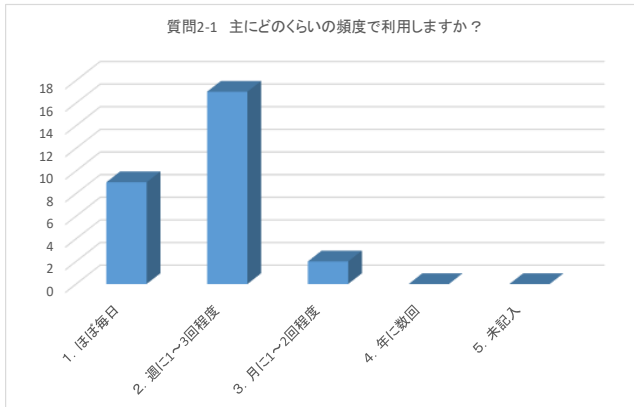
【市民バス】

- 令和2年度は、令和元年度に引き続きバス利用者アンケートを行った。(令和2年9月)
- 実施期間は昨年度と同様に、1週間であったが、回収件数は昨年度の173件に対して、29件であった。
- 昨年度と同様にバス車内にアンケート用紙を設置し、利用者に自由に取ってもらう形式としていたが、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少していたことに加え、アンケート用紙や記載用のペンに直接触れることを敬遠したことも要因の一つでないかと考えられる。
- 特に多く見られた意見・要望として、「ICカード(キャッシュレス)での支払いを対応できるようにしてほしい」、「市民バス車両を新しくしてほしい」等の声があがった。
- なお、アンケート質問内容と回答結果は、下記のとおり。

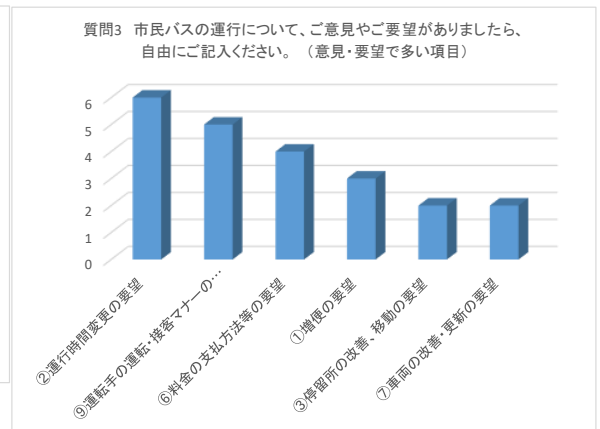
■性別・年齢・本日の予定について



■利用状況について



■ご意見・ご要望



- その他、下記の事項が意見要望としてあげられた。
  - ・運行時刻の見直し（市施設へのアクセス時間、／通勤通学時間の増便（午前7時～8時）／JRとの乗り継ぎに合わせた運行時間）
  - ・バス停留所等の設備に関する意見（商業施設内への乗り入れ／分かりやすい時刻表の表示／椅子、屋根、風除け）
  - ・運転手の対応や安全運転に対する意見
  - ・バス車両のサイズ（小型車両の導入）

【デマンドタクシー、震災復興路線】

- 運行開始後、岩沼市初の取組みであったことから、分かりづらい、他の自治体で行っている利用方法はできないのかなど、様々な意見要望が寄せられた。
- 令和元年10月の運行見直しにより、多くの意見要望があった当日予約を可能にすることや、公共施設、病院等への乗り入れについては利用者からは好評であった。
- 令和2年度は運行区域を拡大し、三色吉中、平等団地、千貫団地の3地区をデマンドタクシーの対象区域へとし、区域の拡大を行った。
- その他、下記の事項が意見要望としてあげられた。
  - ・対象区域の拡大（市内中心部に住む市民の利用）
  - ・運行方法の見直し（東部と西部の行き来を柔軟に）
  - ・運行時刻の見直し（増便）
  - ・予約方法の見直し（電話、FAX以外のメール等での予約）

## 4. 評価について

### (1) 目標値および見直しの評価基準

#### 【目標値】

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

指標の背景	評価指標	現状（H27年度）	目標値（R3年度）
高齢者にやさしく 利用しやすい バス交通	市民バスおよびデマ ンド交通の年間利用者数 【年間の1便あたりの 平均利用者数】	14.2万人 【6.5人】	16.0万人 【7.3人】

表.6 計画の評価指標と目標値

#### 【見直しの評価基準】

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

## (3) 評価（課題・分析／評価／今後の改善）

## 【市民バス】

## ■課題・分析

- 利用状況については、令和元年度に比べ、大幅に減少した。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通機関全体の利用が大幅に減少し、昨年度同時期と比較して、全ての月が減少した。
- 現在はバスに手指消毒液の設置を行っているが、運転手の横に飛沫防止用のアクリル板を設置する等、今後は更に感染症対策を強化する必要がある。
- 運行経費については、令和元年度に比べて上昇しているが、これは令和元年度に行った「東西線」の平等団地経由に伴う総運行距離数の増加に伴う人件費や燃料費の増加により、運行経費は年度当初の契約金額より増加しているためである。なお、バス業界全体が慢性的な運転士不足に陥っていることから、安全面の確保から今後も運行経費の上昇は避けられない状況にある。
- 運賃収入については、昨年度に比べて減少している。要因としては利用者が減少したためと考えられる。今後は利用者に大きく左右されない広告収入等の運賃収入以外の検討も必要であると考えられることから、停留所にある風除けパネルに広告掲示の募集をかけ、広告収入を得る等の検討が必要である。
- 委託方法については、平成30年度に運行事業者選定のための公募型プロポーザルを実施し、令和元年度から3年間の事業者を選定し、今年度で2年目を終える。今後は、バス運行を1本の契約としてではなく、路線ごとに業者を別々に選定する等、様々な視点から委託方法を検討し、より経費や効率性を考慮した工夫が必要である。
- 運行車両については、現在、市で保有する車両による自家用有償運送により運行しているが、小型車両の導入を求める意見がある。今後の車両の更新に合わせては、市で保有せず事業者が保有する車両を使用することも合わせて検討する必要があると考えられる。その他、通学の利用者に支えられている路線についてはスクールバスと路線バスの分離の検討や利用に合わせた運行車両等の見直し検討が考えられる。
- 利用促進については、利用者の利便性向上のために「ICカード等の導入」や、定期券を休日にも販売できるようにする等、バス利用者の増加のための新たな取組の検討実施が必要であると考えられる。

## ■評価

- 現在の運行体系（2つの循環線と5つの支線への整理）については、例年の利用状況から一定の定着が図られていることが確認できるが、今年度に限れば、新型コロナウイルス感染症による影響が大きく、利用が減少したことを鑑みると、見直し等を行う場合には同じ利用実績値でも例年のような考え方と同じ参考数値として安易に使用することは難しいと考えます。
- 例年の実績を踏まえて、令和3年度から残り1年間の本格運行の期間においては、大規模な見直しは行わず、各路線の軽微な見直しや利用促進に向けた取組を行うものとしつつ、各路線の大きな課題の抽出や分析をしていきます。
- また、各路線の見直しについては、「玉浦循環線」、「大師線」が評価基準を下回る結果となったことから、今後は震災復興路線の「新浜線」をはじめ、路線付近の地区全体での見直しやスクールバスとの住み分けを検討していきます。
- また、通学の利用者に支えられている「大師線」および「南長谷線」については、利用状況に応じた運行経路の見直しや、車両の大きさについて検討します。
- その他、乗り継ぎに抵抗がある等の意見要望を踏まえた軽微な見直しを行うことや、キャッシュレス決済化等、利便性の向上について検討します。
- 運行経費と運賃収入等の差額については、目安の金額を維持する見込みであることから、引き続き効率的な運行に努め、利益性の向上を図ることとします。

## ■今後の改善

⇒今後1年間の本格運行において、利用状況や需要の把握等を実施し、下記の3点を中心に、岩沼市にふさわしい公共交通体系に向けた運行経路・時刻等の見直しを検討します。

- ① 現在の運行体系を基本に、軽微な見直しを図りながら、効率的で利便性の高い路線の確保に努める。
- ② アンケート調査にて要望が多かった「ICカード等の導入」や「定期券の休日販売」をはじめ、「利用啓発活動」「運賃以外の収入」等利用促進に向けた取組に努めます。
- ③ 今後の車両更新に合わせては、市所有車両のみではなく、事業者が保有する車両を使用することであったり、利用状況に合わせて小型車両の導入も視野に入れ、効率的な運行を検討します。

⇒今後も継続して、利用促進に向けた取組及び、利用状況に合わせた分析を実施する。



## 【デマンドタクシー、震災復興路線】

## ■課題・分析

- 利用状況については、昨年度に比べ、利用者が増加した。この要因の一つとして、令和2年10月の運行見直しにより、区域の拡大を行ったことによるものと考えられる。また、このコロナ禍で利用が増えたのは、利用が定着し、少しずつ住民に馴染んでいるものと考えられる。今後、周知が行き届いていない市民への利用啓発活動等により、更なる利用が見込まれる。
- 運行方法等については、事前登録・予約が必要であることの煩わしさについて意見・要望が寄せられていることから、今後も運行体制を踏まえた上で必要な検証を行い、細かな見直しを検討する必要があると考えられる。
- 運行体制の見直しについては、運行事業者がタクシー事業者になるため、市独自の判断で行うことは難しく、事業者で保有する車両や人員の確保等の協議調整が必要である。
- 周知活動については、これまでも様々な手法により周知してきたが、今後は大規模な説明会よりも各地域へデマンドタクシーの利用方法等の説明を行い、より地域に密着した説明がデマンドタクシーの理解と利用に繋がると考えられる。
- 利用者懇談会については、コロナ禍でも行えるように小規模で行うことや、アンケート調査方式にする等を検討し、多くの意見を受け取り、地域にあった公共交通の実現を図る必要があると考えられる。
- 対象区域を10月に拡大したものの、対象区域外の住民から利用したいとの声がかけている。また、当初は市民バスを補うものとして考慮していたが、市民バス利用者とデマンドタクシー利用者、タクシー利用者で各々利用者（利用目的）が異なる可能性があると考えられる。これらを鑑み、タクシー会社との調整を行いながら、区域拡大の検討や更なる分析をしていく必要がある。
- 令和2年度から本格運行となったが、現在も当初想定した利用に達していない状況であることから、今後も継続した利用状況・需要の把握など検証が必要であると考えられる。特に震災復興路線「矢野目線」については利用率が極端に低く、地域での懇談会等による意見聴取や必要性の確認を行うことや、近くを運行している市民バス路線の「空港線」等との住み分けやそれらを踏まえた地域の交通全体での改善や検討が必要と考える。
- 震災復興路線「新浜線」については主に学生の通学に利用されているが、乗降位置や乗車時刻が市民バス路線の「玉浦循環線」路線上に近いため、バス路線とあわせて見直していくことが考えられる。

## ■評価

- 令和2年10月の見直しにより、新しく区域の拡大を行ったことにより、昨年度より利用者数の増加ができた。対して利用対象区域であっても事前登録・予約の利用の仕方を難しく感じる住民もいることから、周知活動を積極的に行い、運行を継続するための検討を行う必要があります。
- 令和3年2月より本格運行を開始したものの、運行当初に想定した利用に達していない状況であることから、今後も継続した利用状況・需要の把握など検証を行い、大きな見直しに向けて課題の抽出を行っていきます。
- 震災復興路線については矢野目線の利用が低いことから、地域との交流を図り、今後バス路線とともに改善や検討が必要と考えます。
- デマンドタクシーおよび震災復興路線の運行見直しについては、運行事業者との協議調整を行いながら、市民バスを含めた交通体系全体で検討していく必要があります。

## ■今後の改善

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

⇒また、導入開始から3年間を試行期間としていましたが、令和2年2月から本格運行を開始いたしました。しかしながら、運行当初に想定した利用者の想定数に達していないことから、今後についても引き続き、利用状況や需要の把握など必要な検証を行い、運行事業者との協議調整を行いながら、下記内容を中心に細かな見直しを検討し、本格運行に向けた準備を行います。

- ① お住まいから市内全体への行き来の柔軟性について検討します。
- ② 対象区域の拡大について検討します。
- ③ 運行時刻・ダイヤの変更について検討します。
- ④ 登録、利用するまでの抵抗（分かりづらさ）について検討します。

⇒対象区域にお住まいの市民に対して、周知活動を行う。

⇒市民バス同様、今後も継続して、利用促進に向けた取組を実施する。