

岩沼市民バス運行計画（案）（概要版）

1. 運行計画について

（1）計画策定の背景と目的

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、運行してきました。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、現在、年間約12万人に利用されています。しかし、高齢化の進展により将来運転できない方が増加すると考えられ、運行体系の見直しが必要と考えられます。本計画では、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、将来に持続可能な公共交通網の考え方を示し、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。

（2）本計画の位置づけ

本計画は、「いわぬま未来構想」をはじめとした市の各種計画における施策との連携・調整を図り策定しています。

（3）計画区域と計画期間目標年次

本計画の計画区域は岩沼市全域とし、計画期間は令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

2. 市民バスの課題

課題① 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です。

- ・新規公共施設や利便性の高い施設（病院やスーパー）への新設バス停設置要望が多いため、新規バス停の設置やルートの変更を検討します。
- ・乗車している人数が少ない路線、利用者の少ないバス停位置の見直しを検討します。
- ・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ことから、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する必要があります。
- ・金蛇水神社や千年希望の丘等、利用が期待できる場所へ立ち寄るルートを検討します。

課題② 朝と夕方に便数増加の要望が多く、さらにJRの時刻表とバスの時刻表が合致していないことから、朝夕の運行と時刻表の見直しが必要です。

- ・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に追加することで増便を図ります。
- ・運行開始年度のJR時刻表を意識し、バス時刻表を再検討します。

課題③ 路線にあったバス車両の大きさ、分かりやすい行き先の表示、岩沼市らしいデザインの検討が必要です。また、支払い方法の多様化に対応したシステムの導入が必要です。

- ・現在の車両は大きく、狭い道の通行が困難なため、利用実態を考慮しながら車両の大きさを検討します。
- ・現金以外の支払いを希望する声が多いため、ICカードや回数券、キャッシュレス決済の導入を検討します。
- ・バス車両が分かりにくい（認識し難い）、行先が分かりにくいといった状況をふまえ、バス車両のデザインと行先の明示方法を検討します。
- ・また、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します。

課題④ 「デマンドタクシー」の認知度が非常に低いことや、オンラインによる登録の要望が多いため、周知活動の拡大、申請方法の検討が必要です。

- ・「デマンドタクシー」の認知度が非常に低く、有効に使われていない状況です。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します。
- ・デマンドタクシーの登録方法を、現在のFAX、郵送または窓口で直接お申し込みいただく以外に、オンライン申請、手続きの簡素化を検討します。
- ・バス路線図が複雑で分かりにくいいため、路線図の簡略化を検討します。

3. 改善方針

市民バスの課題を踏まえ、改善方針を以下の通りとします。

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 → 高頻度運行、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。

4. 主要施策、目標値、継続的な見直しに向けて

主要施策

- 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
 - イ 保有車両の検討
 - ウ 効率的運営に向けた取り組み
- 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
- 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
- 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
 - イ 利用啓発

目標値

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。

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。

5. 新たな市民バス路線網の考え方

岩沼市民バス路線図案



■路線網の考え方

- ・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。
- ・デマンドエリアを拡大し、シャトルバスの運行路線を支援します。
- ・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。
- ・利用者数の少ない停留所については見直します。

■大師線

- ・朝夕のシャトルバスに変更
- ・日中はデマンドタクシーで対応

■東西循環線①

- ・市民意向により一部ルートの変更と「金蛇水神社」の他4箇所に新設バス停設置

■駅東・中央循環線①

- ・市民意向により一部ルートの変更と「生協岩沼店」に新設バス停設置

■駅東・中央循環線②

- ・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

■空港線

- ・朝夕のシャトルバスに変更
- ・日中はデマンドタクシーで対応
- ・臨空循環バス路線とのすり合わせ

■東西循環線②

- ・市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」に新設バス停設置

■駅東・中央循環線③

- ・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・中央循環線④

- ・市民意向により「スズキ記念病院」に新設バス停設置

■東西線

- ・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」に新設バス停設置
- ・「千年希望の丘」に路線延伸

■南長谷線

- ・朝夕のシャトルバスに変更
- ・日中はデマンドタクシーで対応

■玉浦循環線

- ・朝夕のシャトルバスに変更
- ・日中はデマンドタクシーで対応
- ・「南浜中央病院」へ乗り入れ

- 東西線**
- 駅東・中央循環線① (相の原・榎橋経由)
 - 駅東・中央循環線② (市民会館・藤浪経由)
 - 駅東・中央循環線③ (吹上経由)
 - 駅東・中央循環線④ (市民会館・市役所経由)
 - 東西循環線① (小回りコース/平等団地入口経由)
 - 東西循環線② (大回りコース/岩沼高等学校・駅東口・市民会館経由)

- 路線記号凡例**
- バス停留所
 - バス停乗降区間
 - ⋯ フリー乗降区間
 - バス停乗降区間(シャトルバス)
 - ⋯ フリー乗降区間(シャトルバス)
 - デマンド対象エリア

- 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)

6. 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。～

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。
- 路線を単純化し、デマンドエリアを拡大することで、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



●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

●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

●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

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。

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。