

# 第二次登米市地域公共交通再編計画

～市民が快適・安全に移動でき環境にも優しい地域公共交通へ～



令和5年1月

登米市

# 目 次

<b>I</b>	計画の概要.....	1
1	計画の背景.....	1
2	計画の目的.....	2
3	計画の区域.....	2
4	計画の期間.....	3
5	計画の位置付け.....	3
<b>II</b>	本市の公共交通の現状.....	4
1	市民バスの現状.....	4
2	住民バスの現状.....	12
3	デマンド型乗合タクシーの現状.....	14
4	公共交通に関するアンケート.....	17
<b>III</b>	本市の公共交通の課題.....	24
<b>IV</b>	地域公共交通再編計画の方針.....	25
<b>V</b>	地域公共交通の再編.....	26
1	市民バス（市内連携バス）の再編.....	26
2	市民バス路線の見直し.....	28
3	住民バス（地域内路線バス）の再編.....	53
4	デマンド型乗合タクシーの拡大.....	63

# I 計画の概要

## 1 計画の背景

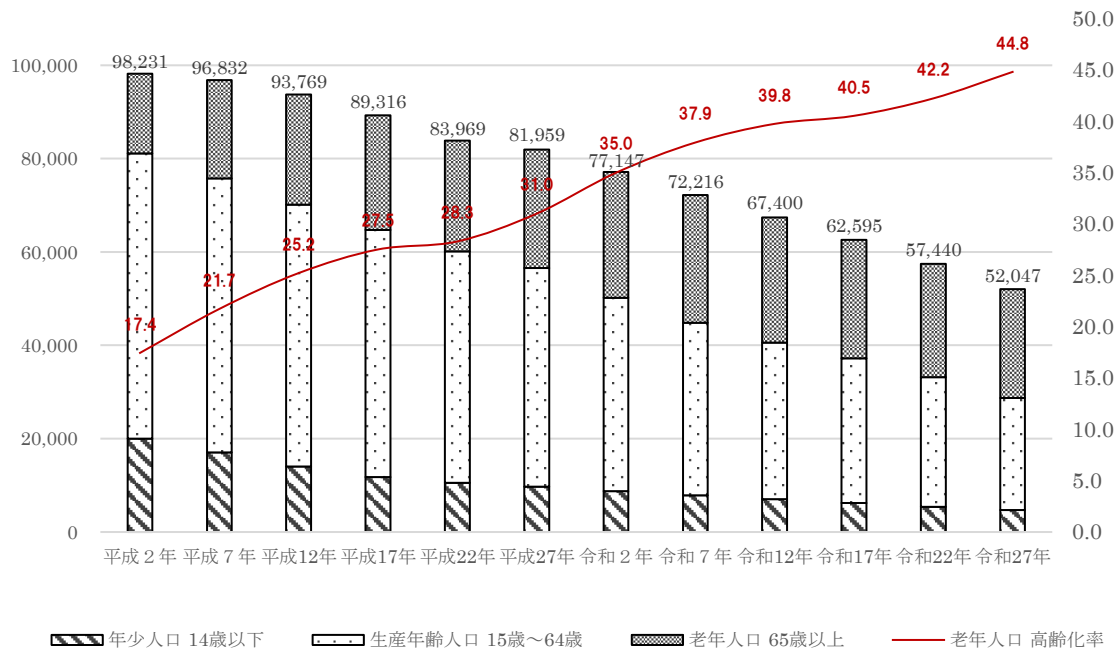
本市では、これまで市民バス、住民バス、デマンド型乗合タクシーを主要な交通施策と位置付け、通院や買い物、通学等の市民生活を支える移動手段の確保に取り組んできました。

令和元年度には、本市における一体的な公共交通ネットワークの構築のため、登米市地域公共交通再編計画を策定し、公共交通の再編を実施しました。

公共交通は、市民生活に欠かすことができない重要な役割を担っていますが、人口減少、高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症など、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。市民生活を支える公共交通施策を継続していくためには、市民、交通事業者、市等が課題を共有し、課題解決に向け、連携・協働の下で取り組むことが重要となります。

### (1) 人口の推移

登米市の人口は、令和3年末時点で約76,000人であり、毎年約1,000人の減少が続いており、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、令和27年度までに約36%の減少、高齢化率は約45%に達すると予測されていることから、人口減少、少子高齢化への対応は喫緊の課題となっています。



出典：平成27年以前は国勢調査に基づく実績値、令和2年度以降は国立社会保障・人口問題研究所推計

## (2) 後期高齢者の運転免許保有状況

本市の令和3年末の後期高齢者人口は13,400人ですが、そのうち運転免許保有者数は5,229人で、後期高齢者の39.0%が運転免許を保有しています。

免許返納者は、令和元年まで増加傾向でしたが、令和2年以降は減少傾向にあります。本市が運転免許証を自主返納した方の支援策として取り組む、市民バスが1年間無料で乗車できる「市民バス無料乗車券あしがる君」の申請者は、令和2年まで増加傾向でしたが令和3年に大きく減少しています。

高齢者が安心して免許を返納できるよう、代替となる日常の移動手段を確保することが第一であり、制度の周知を推進するとともに地域公共交通ネットワークの充実を図る必要があります。

	免許保有者	後期高齢者人口	後期高齢者免許保有者	後期高齢者免許保有率	免許自主返納者	あしがる君申請者
平成29年	57,156	14,414	5,035	34.9%	144	40
平成30年	56,602	14,371	5,164	35.9%	179	50
令和元年	56,026	14,101	5,200	36.9%	230	61
令和2年	55,389	13,746	5,165	37.6%	222	68
令和3年	54,957	13,400	5,229	39.0%	185	24

## 2 計画の目的

### (1) 市民生活の利便性向上

本計画は、令和4年度で現計画期間が終了することから、公共交通の充実により、市民生活の利便性が確保され、安心して生活が送れるよう、市全体が持続的に発展する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの実現のため策定するものです。

### (2) 環境負荷低減

本市では、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにするゼロカーボンシティを宣言しており、自家用自動車の過度な利用を控え、環境負荷の少ない公共交通の利用拡大を推進するとともに、将来に向けクリーンエネルギーや低燃費車両等の活用を検討し、二酸化炭素排出量の削減を図り、環境にやさしい公共交通を目指します。

### (3) 地域活性化とにぎわいの創出

公共交通の充実により交流人口の拡大を図り、地域の活性化とにぎわいの創出を目指します。

## 3 計画の区域

本計画の区域は、登米市全域を対象とします。



#### 4 計画の期間

本計画の期間は、令和5年度から令和7年度とします。

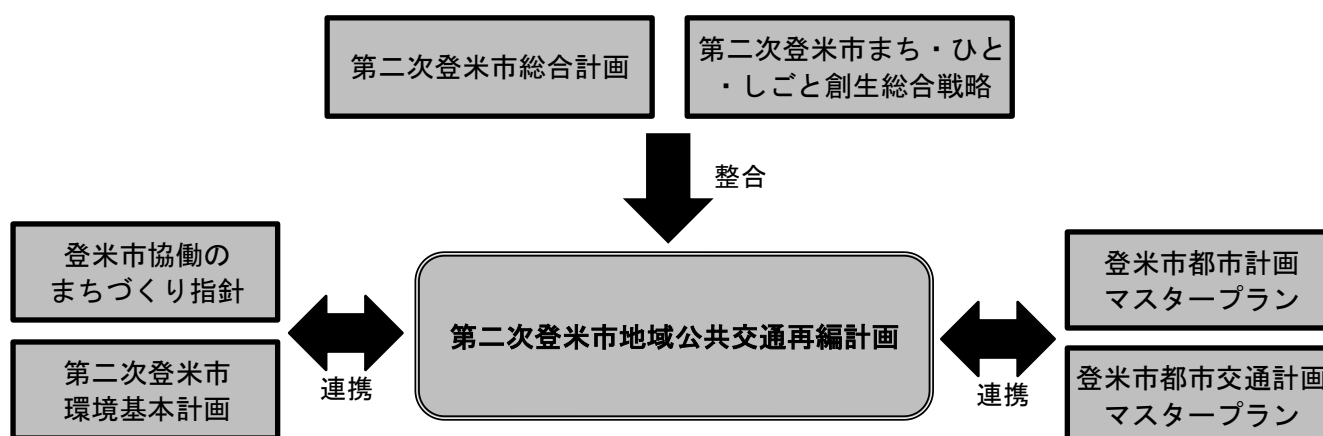
年度	平成28年度	令和5年度	令和7年度
第二次登米市総合計画	策定	目標年度	
第二次登米市地域公共交通再編計画		策定	

#### 5 計画の位置付け

本計画は、平成28年度からスタートしている第二次登米市総合計画を上位計画として、同計画に定める基本施策のひとつである「自然と生活環境が調和し人が快適に「くらす」まちづくり」の実現に向けて、登米市地域公共交通会議での協議を経て、本市の公共交通施策を定めるものです。

#### 【計画の体系】

関連する各種計画との整合・連携を図りながら取組を推進します。



#### 【SDGsとの関係】

国の第2期総合戦略における柱の一つとして位置付けされているSDGsを、本計画においても関連付けて推進します。

本計画は、SDGsに掲げる目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標13「気候変動に具体的な対策を」に関連しており、目標の達成に向けて取り組みます。



**目標11 住み続けられるまちづくりを**  
包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及人間居住を実現する



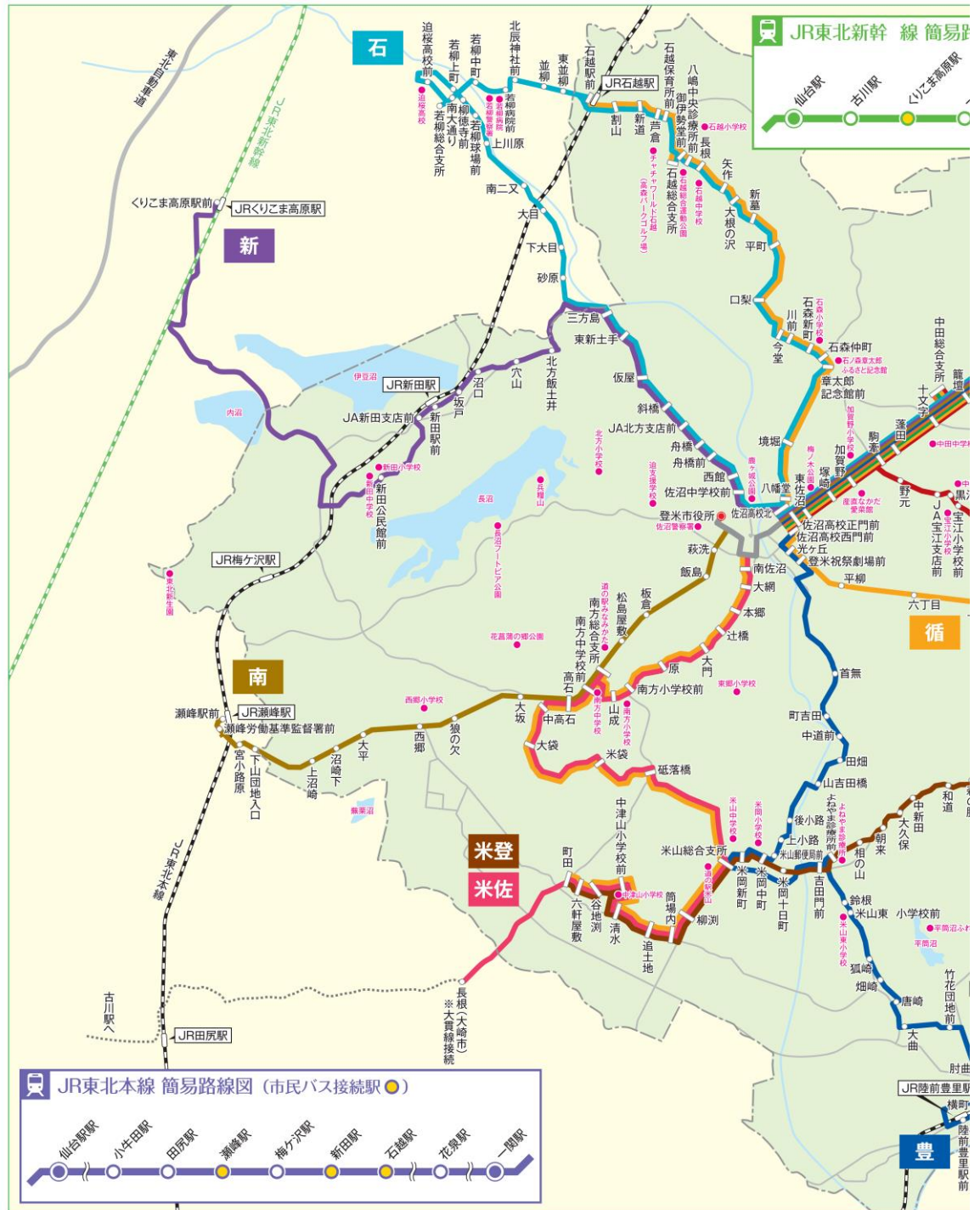
**目標13 気候変動に具体的な対策を**  
気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる

## II 本市の公共交通の現状

### 1 市民バスの現状

市民バスは、主に通院・通学・通勤の利用を目的とし、民間交通事業者に委託して運行している1回の乗車料金が100円の公共交通です。

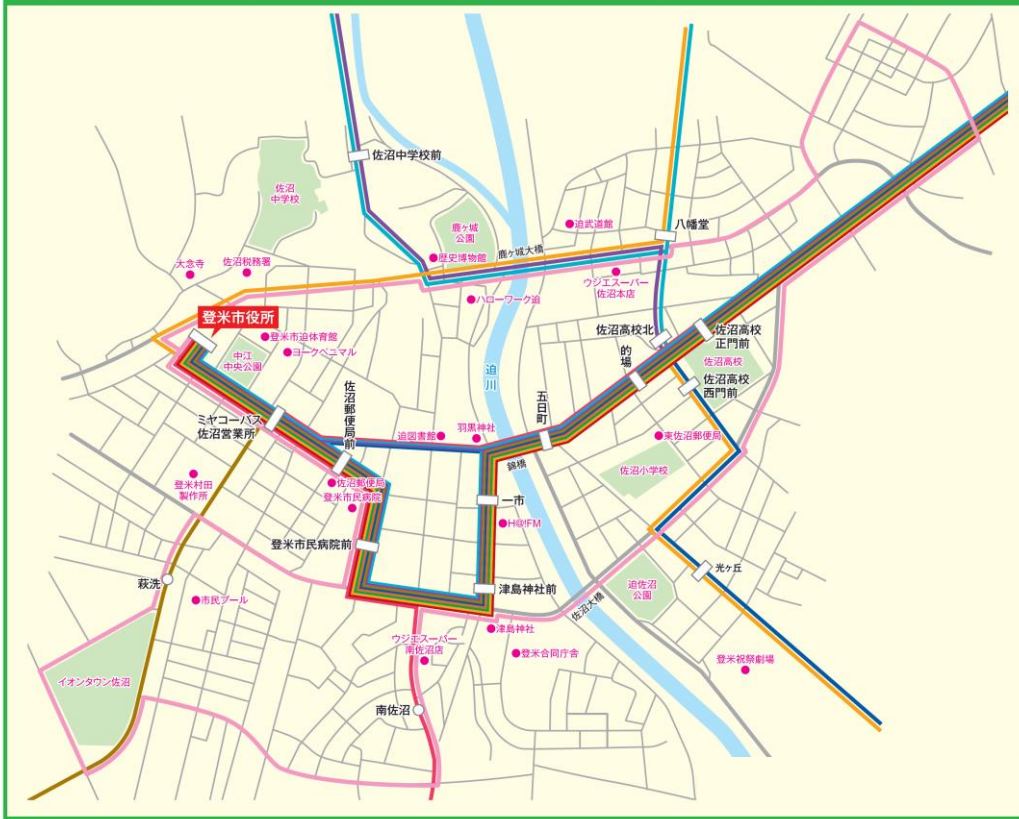
令和元年度までの10路線25系統（平日89便・休日49便）による運行から、利便性の向上を目指し、令和2年度に11路線27系統（平日85便・休日47便）へ改正を行い、乗継を含め医療機関への通院や高等学校への通学に配慮した路線やダイヤ編成を行いました。



路線の基本は、各総合支所や旧町域の中心市街地から、市内高等学校や登米市民病院、登米市役所迫庁舎等を目的地として編成しており、地域間の交通を担っています。市民バスの路線ごとの現状は、7ページのとおりです。



# 市役所周辺部 拡大図



# 中心市街地循環線 路線図





(1) 市民バスの現状

No	路線名	便数	起終点	走行距離 (Km/1便)	走行時間 (時分/1便)
1	米山登米線	平日：4便 休日：2便	起点：町田 終点：登米総合産業高校前	26.5	49分
2	米山佐沼線	平日：6便 休日：4便	起点：町田 (一部大崎市長根) 終点：ミヤコーバス佐沼営業所 (一部佐沼高校正門前)	25.0	50分
3	登米線	平日：7便 休日：5便	起点：登米三日町 終点：ミヤコーバス佐沼営業所	22.4	55分
4	東西循環線	平日：6便 休日：3便	西回り 起点：ミヤコーバス佐沼営業所 (一部石越駅前) 終点：ミヤコーバス佐沼営業所 (一部町田)	西回り 54.7	西回り 1時間44分
			東回り 起点：ミヤコーバス佐沼営業所 (一部町田) 終点：ミヤコーバス佐沼営業所 (一部登米総合支所)	東回り 43.3	東回り 1時間42分
5	東和線	平日：10便 休日：6便	起点：若草園 終点：ミヤコーバス佐沼営業所	20.6	45分
6	津山線	平日：9便 休日：4便	起点：竹の沢 終点：ミヤコーバス佐沼営業所	37.6	1時間27分
7	豊里線	平日：8便 休日：4便	起点：豊里総合支所 終点：ミヤコーバス佐沼営業所 (一部登米総合産業高校前)	33.0	1時間11分
8	南方線	平日：11便 休日：6便	起点：瀬峰駅前 終点：佐沼高校正門前 (一部登米総合産業高校前)	22.3	45分
9	新田線	平日：9便 休日：4便	起点：新田公民館前 (一部くりこま高原駅前) 終点：ミヤコーバス佐沼営業所 (一部登米総合産業高校前)	34.6	1時間9分
10	石越線	平日：11便 休日：5便	北方經由石森方面 起点：迫桜高校前 (一部ミヤコーバス佐沼営業所) 終点：ミヤコーバス佐沼営業所 (一部登米総合産業高校前)	北方經由 石森方面 37.8	北方經由 石森方面 1時間29分
			石森經由北方方面 起点：ミヤコーバス佐沼営業所 (一部登米総合産業高校前) 終点：迫桜高校前 (一部ミヤコーバス佐沼営業所)	石森經由 北方方面 40.5	石森經由 北方方面 1時間32分
11	中心市街地 循環線	平日：4便 休日：4便	起点：登米市役所 終点：登米市役所	23.6	1時間14分
計		平日：85便 休日：47便			

## (2) 市民バスの利用者数等の推移

### ①利用者数

路線名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	平均
米山登米線	13,058人	10,377人	15,178人	12,871人
米山佐沼線	12,843人	9,191人	8,961人	10,332人
登米線	25,279人	12,132人	13,495人	16,969人
東西循環線	38,324人	28,329人	27,613人	31,422人
東和線	38,727人	28,449人	28,061人	31,746人
津山線	38,727人	31,186人	27,207人	32,373人
豊里線	31,424人	25,521人	25,201人	27,382人
南方線	41,893人	30,936人	29,562人	34,130人
新田線	25,249人	20,805人	22,140人	22,731人
石越線	58,712人	47,176人	47,714人	51,201人
中心市街地循環線	—	4,957人	7,083人	6,020人
合計	324,236人	249,059人	252,215人	275,170人
路線平均	32,424人	22,642人	22,929人	25,797人
月平均	27,020人	20,755人	21,018人	22,931人

### ②1便当たりの利用者数

路線名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	平均
米山登米線	5.1人	8.5人	12.5人	8.7人
米山佐沼線	5.0人	4.7人	4.6人	4.8人
登米線	9.5人	5.3人	5.9人	6.9人
東西循環線	19.7人	15.6人	15.2人	16.8人
東和線	14.4人	9.0人	8.9人	10.8人
津山線	14.4人	11.7人	10.2人	12.1人
豊里線	12.9人	10.5人	10.4人	11.3人
南方線	12.3人	9.1人	8.7人	10.0人
新田線	6.9人	7.8人	8.3人	7.7人
石越線	19.3人	14.4人	14.6人	16.1人
中心市街地循環線	—	3.4人	4.9人	4.1人
路線平均	11.7人	9.5人	9.6人	10.3人

令和2年4月の路線等再編後の路線別の利用者数、1便当たりの利用者数は、上記のとおりとなっています。新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2年度以降、利用者数は激減しており、令和元年度と比較すると、令和3年度は約7万人の減となっています。

また、1便当たりの利用者数についても、令和元年度と比較すると、令和3年度は2.1人の減となっており、利用者数が一桁台となっている路線が6路線あります。

令和2年度の路線再編と同時期に新型コロナウイルス感染症が拡大したことにより、再編後の効果を利用者数によって検証することは難しい状況ですが、米山登米線については、令和元年度と比較して利用者数が増加しており、再編の効果が表れていると考えられます。

### (3) 市民バス利用状況

路線毎・バス停毎の乗降者数の上位と下位の状況は、以下のとおりです。

市民バスは、全ての路線において、主に通学に利用されていることが分かります。

#### ①便別利用者数（令和3年11月分集計結果）

上位	路線名	便名	出発地	発車時刻	利用者数 (人)	1便当たりの利用者数 (人/便)
1	石越線	1便	ミヤコーバス佐沼営業所	6:45	988	49.4
2	米山登米線	1便	町田	7:10	874	29.1
3	豊里線	1便	豊里総合支所	6:55	845	28.2
4	新田線	1便	くりこま高原駅	6:50	834	41.7
5	東西循環線	1便	石越駅前	7:02	830	27.7
6	石越線	8便	登米総合産業高校前	16:10	767	25.6
7	南方線	1便	瀬峰駅	7:00	700	23.3
8	津山線	1便	竹の沢	6:50	619	20.6
9	東西循環線	2便	町田	6:30	610	20.3
10	南方線	10便	登米総合産業高校前	16:06	606	20.2

下位	路線名	便名	出発地	発車時刻	利用者数 (人)	1便当たりの利用者数 (人/便)
1	新田線	7便	新田公民館前	19:06	16	0.80
2	豊里線	7便	豊里総合支所	16:12	22	1.10
3	豊里線	2便	ミヤコーバス佐沼営業所	5:50	24	1.20
4	東和線	5便	若草園	13:40	47	2.35
5	豊里線	5便	豊里総合支所	13:55	54	2.70
6	米山佐沼線	4便	ミヤコーバス佐沼営業所	12:48	56	2.80
7	新田線	2便	ミヤコーバス佐沼営業所	5:48	57	2.85
8	登米線	6便	ミヤコーバス佐沼営業所	13:30	64	3.20
9	東和線	12便	ミヤコーバス佐沼営業所	19:05	70	3.50
10	新田線	4便	ミヤコーバス佐沼営業所	8:40	73	3.65

※      は、平日・休日とも運行する便。（令和3年11月の平日20日、休日10日）

②路線毎・バス停毎乗降者数ランキング（令和3年11月分集計結果）

	上位	停留所名	人数	下位	停留所名	人数
米山登米線	1位	登米総合支所	1,031	1位	米岡十日町、大久保、和道、森の腰、針田橋、小島	0
	2位	登米総合産業高校前	879			
	3位	町田	201			
	4位	中津山小学校前	156			
	5位	よねやま診療所前	136			
米山佐沼線	1位	ミヤコーバス佐沼営業所	322	1位	六軒屋敷	3
	2位	辻橋	194		米袋	
	3位	筒場内	183	3位	谷地淵	8
	4位	登米市役所	141	4位	中高石	9
	5位	大網	104		佐沼郵便局前	
登米線	1位	登米総合支所	371	1位	久根崎	2
	2位	ミヤコーバス佐沼営業所	293	2位	長谷山	3
	3位	米谷病院前	237	3位	巻	7
	4位	登米市役所	173		小島	
	5位	登米総合産業高校前	170		川面	
東西循環線	1位	登米総合支所	1,496	1位	新道、芦倉、矢作、新墓、平町、口梨、今堂、石森新町、章太郎記念館前、二ツ矢、洪江、南方総合支所、中高石、柳淵、中津山小学校前	0
	2位	登米市役所	629			
	3位	ミヤコーバス佐沼営業所	414			
	4位	登米総合産業高校前	394			
	5位	米谷病院前	228			
東和線	1位	若草園	969	1位	大町	8
	2位	佐沼高校正門前	559	2位	蓬田	14
	3位	ミヤコーバス佐沼営業所	557	3位	一市	15
	4位	錦織	253	4位	蛇沼	16
	5位	登米総合産業高校前	214	5位	東佐沼	24
津山線	1位	登米総合支所	763	1位	大峯前、蛭沢、浅部、久根崎、小島	0
	2位	佐沼高校正門前	628			
	3位	ミヤコーバス佐沼営業所	476			
	4位	柳津駅前	326			
	5位	津山公民館前	236			
豊里線	1位	豊里総合支所	717	1位	鈴根	1
	2位	唐崎	564	2位	畑崎	
	3位	豊里病院前	465	3位	よねやま診療所前	2
	4位	登米総合産業高校前	384	4位	登米祝祭劇場前	4
	5位	山吉田橋	364	5位	米岡新町	
南方線	1位	瀬峰駅前	1,158	1位	一市	11
	2位	登米総合産業高校前	752	2位	五日町	14
	3位	飯島	607	3位	的場	23
	4位	佐沼高校正門前	451	4位	狼の欠	28
	5位	ミヤコーバス佐沼営業所	389	5位	瀬峰労働基準監督署前	30
新田線	1位	登米総合産業高校前	732	1位	五日町	10
	2位	佐沼高校北	633	2位	東新土手	11
	3位	ミヤコーバス佐沼営業所	412	3位	西館	22
	4位	くりこま高原駅前	374	4位	JA北方支店前	36
	5位	登米市役所	336	5位	穴山、舟橋前	37
石越線	1位	迫桜高校前	2,036	1位	舟橋前、舟橋、JA北方支店前、仮屋、東新土手、砂原、下大目、大目、南二又	0
	2位	佐沼高校北	1,132			
	3位	ミヤコーバス佐沼営業所	894			
	4位	石越駅前	526			
	5位	登米総合産業高校前	467			
中心市街地循環線	1位	登米市役所	316	1位	東佐沼	6
	2位	イオンスーパーセンター前	277	2位	光ヶ丘球場前	13
	3位	登米市民病院前	65		塚崎	
	4位	一関信用金庫前	62	4位	登米合庁前	14
	5位	ウージェスーパー佐沼本店前	59	5位	上杉皮膚科前	18

#### (4) 市民バスの収支状況

年度	運行経費 (A)	運行収入 (B)	登米市 負担額 (C) (委託料)	登米市 負担割合 (D)=C/A	利用者数 (E)	利用者一人 当たりの 運行経費 (F)=A/E	利用者一人 当たりの 市負担額 (G)=C/E	収支率 (H)=B/A
H24	144,547 千円	25,179 千円	119,368 千円	82.6%	344,214 人	420 円	347 円	17.4%
H25	144,614 千円	26,612 千円	118,002 千円	81.6%	341,881 人	423 円	345 円	18.4%
H26	148,042 千円	24,867 千円	123,175 千円	83.2%	320,360 人	463 円	384 円	16.8%
H27	184,307 千円	26,522 千円	157,785 千円	85.6%	306,642 人	602 円	515 円	14.4%
H28	183,621 千円	27,566 千円	156,055 千円	85.0%	317,855 人	578 円	491 円	15.0%
H29	183,621 千円	28,789 千円	154,832 千円	84.3%	329,845 人	557 円	469 円	15.7%
H30	183,621 千円	27,953 千円	155,668 千円	84.8%	330,218 人	556 円	471 円	15.2%
R1	185,082 千円	26,387 千円	158,695 千円	85.7%	324,236 人	551 円	489 円	14.3%
R2	210,960 千円	20,784 千円	190,176 千円	90.1%	249,059 人	847 円	763 円	9.8%
R3	210,962 千円	21,548 千円	189,414 千円	89.8%	252,215 人	836 円	751 円	10.2%

これまで、市民バスの運行に係る市の経費は、大幅な路線の再編を行った平成 27 年度、令和 2 年度に増額しています。平成 27 年度の再編により、利用者の利便性を向上させたことで、利用者数、運賃収入とも増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和 2 年度以降激減し、15%程度で推移していた収支率は 10%程度まで減少しており、持続可能な公共交通に向けて収支率の改善が必要です。

市民バスの委託契約は、全路線を一括して契約しているため、路線ごとの運行経費は算出できませんが、利用者数の低い路線は運賃収入が少ないことから、市負担額も高くなっているものと考えられます。

## 2 住民バスの現状

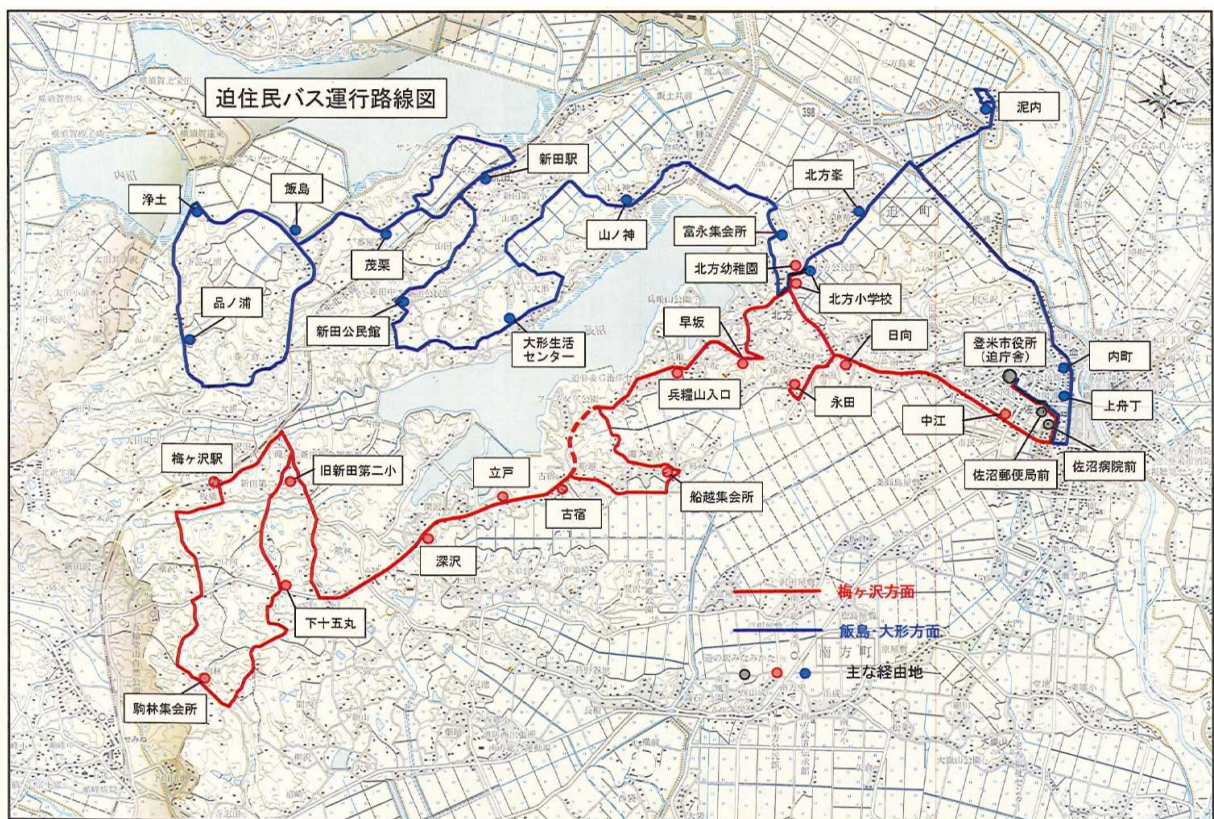
住民バスはスクールバスの空いた時間帯を活用して、主に市民バスが運行していない地域内の輸送サービスを担うもので、路線ごとに1日3便程度運行しており、乗車料金は無料です。

また、一部の町域を除き、バス停留所以外でも路線上であれば、任意の場所で乗降できるフリー区間制としていることから、比較的利便性の高い移動手段です。

住民バスは、主に通院などに利用されており、利用者の多い路線がある一方、減少傾向の路線もあり、運行経路等の見直しが必要な状況です。

現在は、平日のみ9町域23路線で、1日約60便運行しています。

迫地区住民バス運行路線図



※令和元年度時点

住民バスの利用状況等については、以下のとおりです。

No	地域	路線名	便数	車両	経路	R3年間利用者数(人)	R3平均乗車人数(人/便)
1	迫	梅ヶ沢	平日：3便	北方小 スクールバス	市役所～北方小～梅ヶ沢～兵糧山	4,699	6.5
2		飯島・大形	平日：3便	新田小 スクールバス	新田公民館～浄土～新田駅～ 大形～富永～泥内～市役所	4,537	6.2
3	登米	登米地区	平日：3便 月・火	登米小 スクールバス	日根牛線	471	1.6
4		登米地区	平日：4便 水・木・金	登米小 スクールバス	日野渡・小島線	148	0.3
5	東和	支所～米谷病院	平日：8便	米谷小 スクールバス	吉田会館前～東和総合支所～細野～根 廻～米谷病院	255	0.1
6		楼台	平日：2便 火・金	米谷小 スクールバス	新山停留所～米谷病院	197	0.5
7		相川	平日：2便 月・水	米谷小 スクールバス	下相川停留所～平倉～米谷病院	159	0.4
8	中田	宝江	平日：3便	宝江小 スクールバス	東～宝江ふれセン～新井田～中田総合 支所	258	0.4
9		上沼	平日：3便	上沼小 スクールバス	上沼小～八幡山～大泉～弥勒寺～中田 総合支所～市役所	3,704	5.1
10		石森	平日：3便	上沼小 スクールバス	小塚～桑代～石森小～愛菜館～中田総 合支所	921	1.3
11	豊里	豊里	平日：7便	豊里病院 患者輸送バス	月・水・金： 午前 鍋波三区～庚申・竹花 午後 番江・十五貫・大曲～上谷 地・ニツ屋・下町 火・木：上記の午前と午後を入替	3,666	2.2
12	米山	米山地区	平日：3便 火・木	中津山小 スクールバス	1号線：平埜～よねやま診療所～ 中津山公民館	245	0.8
13		米山地区	平日：3便 火・木	米岡小 スクールバス	2号線：末田～永沢～善王寺～ 米山総合支所	138	0.5
14		吉田地区	平日：3便 火・木	米山東小 スクールバス	3号線：町吉田～峯前子～よねや ま診療所～市民病院	172	0.6
15		吉田地区	平日：3便 火・木	米山東小 スクールバス	4号線：楠田～貝待井～平筒沼～ 相ノ山～町吉田	31	0.1
16		米山地区	平日：5便 月・水(隔週)	中津山小 スクールバス	5号線：千貫～斎藤～瀬ヶ崎～ 米山総合支所～市民病院～ よねやま診療所	204	0.6
17		米山地区	平日：5便 水(隔週)・金	米岡小 スクールバス	6号線：三方江～清水～米山総合 支所～後小路～吉田運動 広場～市民病院	132	0.4
18		吉田地区	平日：5便 月・水(隔週)	米山東小 スクールバス	7号線：猪込～筒場内～米山総合 支所～よねやま診療所～ 保健福祉センター～砥落	256	0.7
19		吉田地区	平日：5便 水(隔週)・金	米山東小 スクールバス	8号線：平埜～大貝～中津山公民館 ～よねやま診療所～ 米山中学校～穴山	215	0.6
20		石越	石越地区	平日：3便	石森小 スクールバス	12区集会所～赤谷～駅前～渋川～ 石越総合支所～JA石越支店	780
21	南方	西郷地区	平日：3便	西郷小 スクールバス	南方総合支所～須崎公民館～ノ曲公 民館～西郷小学校～JA南方支店～南 方総合支所～市役所	2,285	3.1
22		東郷地区	平日：3便	東郷小 スクールバス	南方総合支所～梶沼～東郷小学校～ 登米市民病院～南方総合支所	1,337	1.8
23	津山	津山地区	平日：3便	柳津小 スクールバス	横山地区：月・水・金 水沢～北沢橋～横山ドライブイン ～おともクリニック～ 津山総合支所 柳津地区：火・木 津山総合支所～黄牛入沢老人 憩の家～おともクリニック～ 大柳津～津山総合支所	1,494	2.1
計			平均：60.0便			26,304	1.8

### 3 デマンド型乗合タクシーの現状

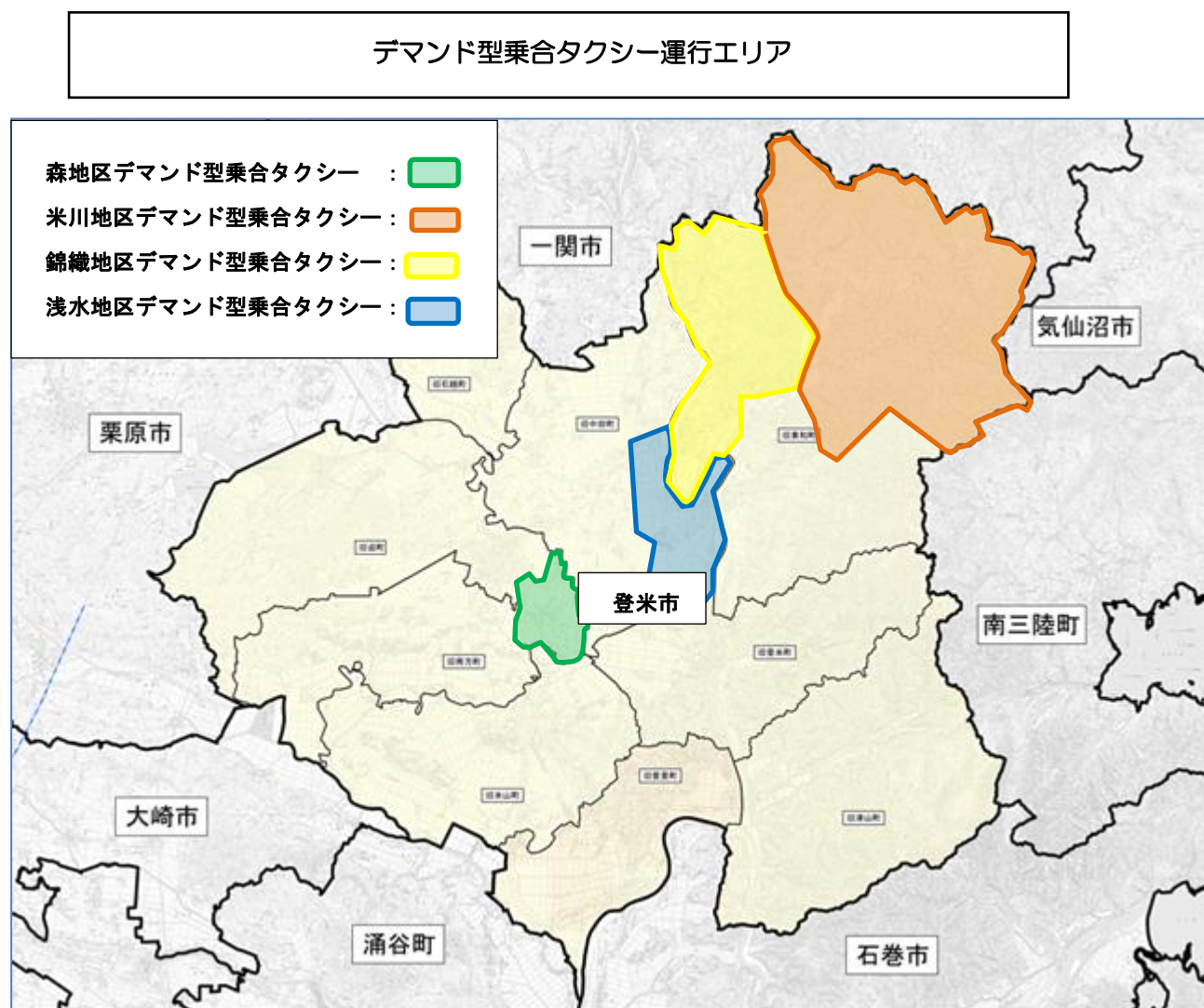
市では、新たな公共交通の在り方の検証を目的として、東和町米川地区で平成 18 年 1 月から市民タクシー試行事業を実施し、平成 19 年 11 月からは、住民有志で組織する米川地区乗合タクシー運行協議会による自主運行を開始しました。

その後、人口減少や高齢化が進む中で、公共交通へのニーズも多様化し、よりきめ細やかな移動手段の確保を図るため、コミュニティ組織を運営主体とするデマンド型乗合タクシーを導入しました。

令和 2 年度から、米川地区のほか、迫町森地区、東和町錦織地区、中田町浅水地区の 4 地区において、デマンド型乗合タクシー実証運行事業に取り組み、1 年間の実証運行を経て、令和 3 年度から同 4 地区で本格運行を開始しました。

#### (1) 運行エリア

迫町森地区、東和町米川地区、錦織地区、中田町浅水地区





(2) 運行内容

項目	1	2	3	4
運営主体	森地区コミュニティ推進協議会	米川地域振興会	錦織地域振興会	浅水コミュニティ運営協議会
運行区域	迫町森地区	東和町米川地区	東和町錦織地区	中田町浅水地区
乗降場所	自宅及び登録施設間			
運賃	○迫町内 一般 300 円 小学生 100 円 小学生未満無料  ○町域外 一般 400 円 小学生 200 円 小学生未満無料  ※未登録者は上記の倍額	○米川地区内 一般 300 円 小学生 100 円 小学生未満無料 ○東和町域内 (米川地区外) 一般 400 円 小学生 200 円 小学生未満無料 ○町域外 一般 500 円 小学生 300 円 小学生未満無料  ※未登録者は上記の倍額	○東和町内 一般 300 円 小学生 100 円 小学生未満無料  ○町域外 一般 400 円 小学生 200 円 小学生未満無料  ※未登録者は上記の倍額	○中田町内 一般 300 円 小学生 100 円 小学生未満無料  ○町域外 一般 400 円 小学生 200 円 小学生未満無料  ※未登録者は上記の倍額
運行日	月・火・木・金曜日	月～金曜日	月・火・木・金曜日	月・火・水・金曜日
	(土・日・祝日及び12月29日～1月3日は運休)			
運行時間	午前8時から午後4時			

導入4地区では、運営主体となるコミュニティ組織が、地域の実情に応じた運行計画を作成し、地域内における交通弱者の移動手段確保の取組を推進しています。

運行に当たっては、持続可能な事業とするため、一定以上の収支率を確保した運行となるよう、基準収支率を定め実施しています。

市では、コミュニティ組織に対し、運行に係る委託料と事務費に要する費用を対象に補助金を交付し、財政的な支援を行うとともに、利用者にとって利便性の高い運行となるよう、運行計画作成に係る支援などを行っています。

次項のデマンド型乗合タクシー運行事業令和3年度実績を見ると、米川地区では、他

地区を大きく上回る利用者数、運賃等収入実績があり、これにより1人当たりの市負担額が少なくなっています。

他の地区においては、令和2年度から1年間の実証運行事業を開始し、令和3年度から本格運行に移行しておりますが、どの地区も令和2年度の利用実績を上回っている状況であり、コロナ禍にあっても本制度が地域住民に認知されてきたものと考えられます。

なお、デマンド型乗合タクシー事業を実施する区域については、住民バスの運行を廃止しています。

### (3) デマンド型乗合タクシー運行事業令和3年度実績

(単位:円)

項目	森地区	米川地区	錦織地区	浅水地区	合計
運行経費①	3,627,800	4,884,000	3,071,800	3,300,000	14,883,600
運賃収入②	370,300	1,027,300	367,600	306,600	2,071,800
利用登録料③	45,000	145,000	82,000	58,000	330,000
協賛金等(自己資金含)④	61,011	0	9	10,000	71,020
補助金額⑤	3,225,000	3,938,000	2,724,000	3,024,000	12,911,000
運行日数⑥	194日	242日	194日	192日	205.5日
利用者数⑦	1,190人	3,295人	1,159人	940人	6,584人
1日当たりの利用者数	6.1人	13.6人	6.0人	4.9人	76.5人
登録者数(概算) ③/1,000	45人	145人	82人	58人	330人
収支率 (②+③+④)/①	13.13%	24.00%	14.64%	11.35%	15.8%
1人当たりの運行経費 ①/⑦	3,049	1,482	2,650	3,511	2,261
1人当たりの市負担額 ⑤/⑦	2,710	1,195	2,350	3,217	1,961

#### 4 公共交通に関するアンケート

市民の交通手段や公共交通の利用状況等を把握するため、令和3年度に「高校生アンケート」、令和4年度に「市民アンケート」を実施しました。

##### (1) 高校生アンケート

【調査対象】 佐沼高校・登米高校・登米総合産業高校・迫桜高校

【回答状況】 配布数：1,853枚・回答数：1,712枚（回答率92.4%）

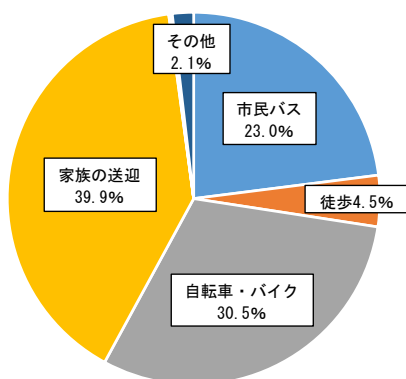
※集計・分析は、登米市民1,305名について実施

アンケート調査結果（登米市民）は、下記のとおりでした。（一部抜粋）

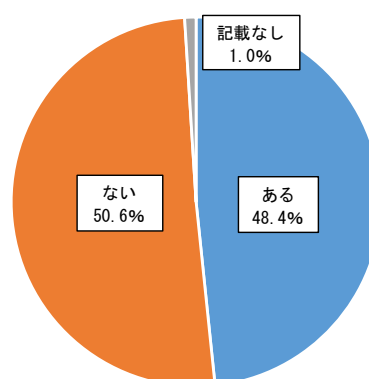
##### ◆通学手段について

主な通学手段は、「家族等の送迎」521人(39.9%)と最も多く、次いで「自転車・バイク」398人(30.5%)、「市民バス」300人(23.0%)などでした。

家族等の送迎が受けられない時や天候が悪い時に、市民バスを利用したことがある生徒は486人で、市民バス利用者の合計が786人となり、60.2%の生徒が通学に市民バスを利用したことがありました。



【主な通学手段】



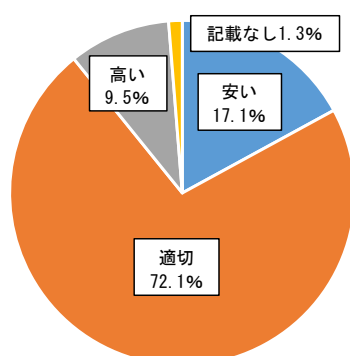
【左記「家族の送迎」以外で市民バスを利用したことがある生徒】

##### ◆市民バスの料金について ※市民バスを利用したことがある生徒786人が回答

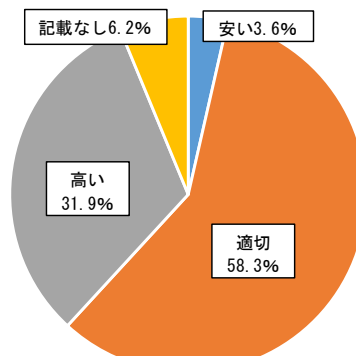
市民バス料金100円が、「適切」567人(72.1%)と最も多く、次いで「安い」134人(17.1%)、「高い」75人(9.5%)でした。

学生定期券については、「利用していない」が711人(90.5%)で、ほとんどの生徒が利用していない状況でした。

学生定期券の料金については、「適切」458人(58.3%)と最も多く、次いで「高い」251人(31.9%)、「安い」28人(3.6%)でした。

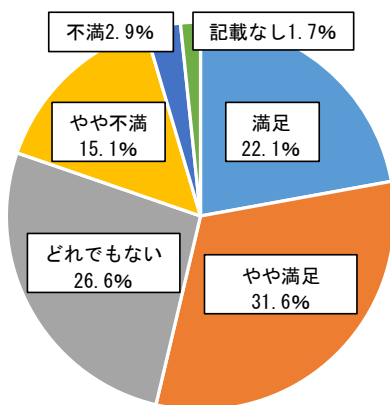


【市民バス料金】



【定期券料金】

◆市民バスの満足度について ※市民バスを利用したことがある生徒 786 人が回答  
満足度は、「満足」174 人(22.1%)、「やや満足」248 人(31.6%)、「どれでもない」  
209 人(26.6%)、「やや不満」119 人(15.1%)、「不満」23 人(2.9%)でした。



【市民バスの満足度】

【理由】

※一部抜粋

満足 やや満足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いつも安全なバスの運転で学校に通学できてありがたい。</li> <li>・ほぼ時間通りに来てくれて料金も安いから。</li> <li>・通学時や帰宅時にいつでも利用することができるから。</li> <li>・手軽に乗車でき、バス内も静かで利用しやすいから。</li> </ul>
やや不満 不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの本数が少ないから。</li> <li>・遅延が多すぎるから。</li> <li>・家の近くにバス停がないから。</li> <li>・運転が雑なときがあるから。</li> </ul>

(2) 市民アンケート

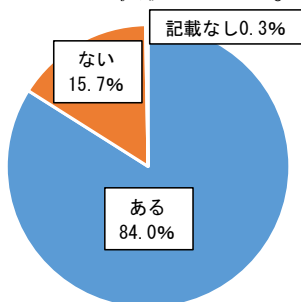
【調査対象】18 歳以上の登米市民(住民基本台帳から無作為抽出)

【回答状況】配布数：1,500 枚・回答数：705 枚(回答率 47.0%)

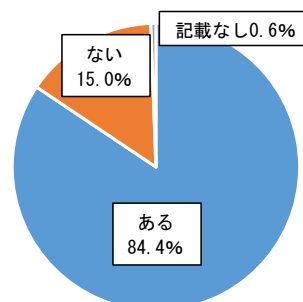
アンケート調査結果は、下記のとおりでした。(一部抜粋)

◆運転免許について

運転免許の取得状況は、「ある」592 人(84.0%)、「ない」111 人(15.7%)でした。  
また、移動手段(自動車・バイク等)の保有状況は、「ある」595 人(84.4%)、「ない」  
106 人(15.0%)で、ほとんどの方が自動車等の運転免許を取得し、自動車・バイク等を  
保有している状況でした。



【運転免許の取得状況】

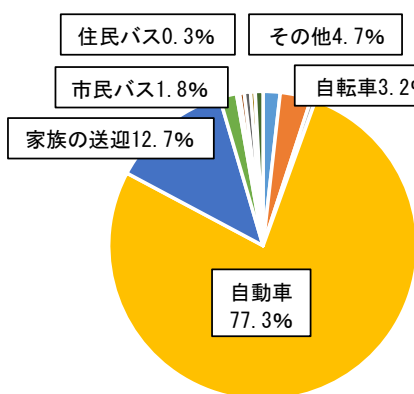


【移動手段の保有状況】

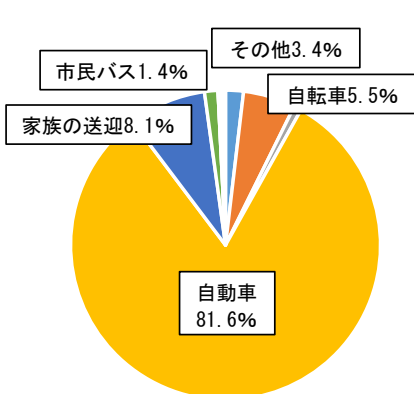
◆外出の移動手段について

通院、買い物、通勤、通学の移動手段についてそれぞれ尋ねたところ、「自動車」が284人～524人(77.3%～86.9%)と多く、次いで「家族の送迎」が6人～78人(1.8%～12.7%)、「市民バス」、「住民バス」の利用は、0～11人(0%～1.8%)でした。

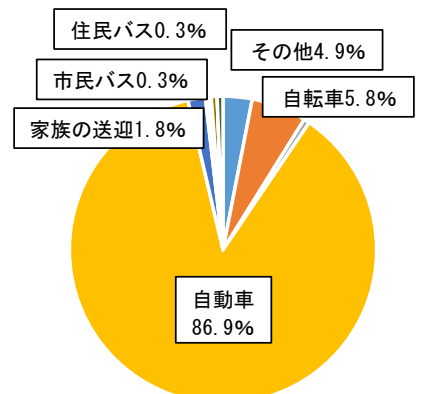
また、同居家族で自動車やバイクを運転できない人が、「いる」315人(44.7%)、「いない」340人(48.2%)で、運転できない人は、「高齢者」172人(44.4%)、「学生」140人(36.2%)でした。運転できない人の移動手段は、「家族の送迎」279人(61.6%)、「市民バス」36人(8.0%)、「タクシー」15人(3.3%)、「電車」15人(3.3%)、「住民バス」11人(2.4%)、「デマンド型乗合タクシー」5人(1.1%)でした。



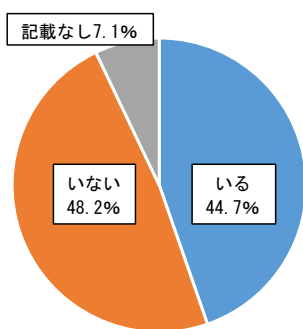
【通院の移動手段】



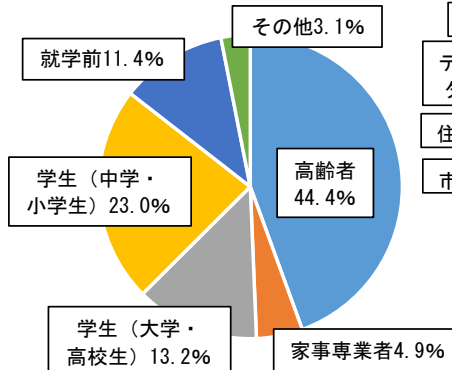
【買い物の移動手段】



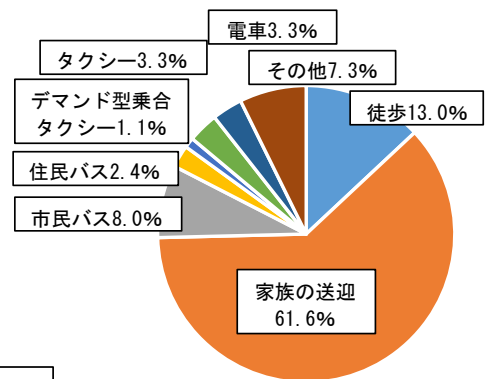
【通勤・通学の移動手段】



【同居家族で運転できない人の有無】



【左記「いる」で運転できない人(複数回答可)】



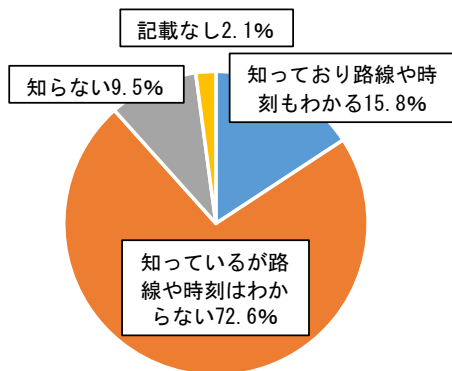
【左記「運転できない人」の移動手段】

## ◆市民バスについて

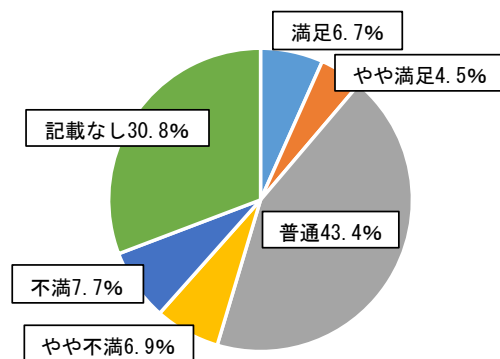
市民バスの認知度は、「市民バスは知っているが、路線や時刻はわからない」512人(72.6%)、「市民バス、路線、時刻ともにわかる」111人(15.8%)、「知らない」67人(9.5%)でした。

市民バスの満足度は、「満足」47人(6.7%)、「やや満足」32人(4.5%)、「普通」306人(43.4%)、「やや不満」49人(6.9%)、「不満」54人(7.7%)でした。

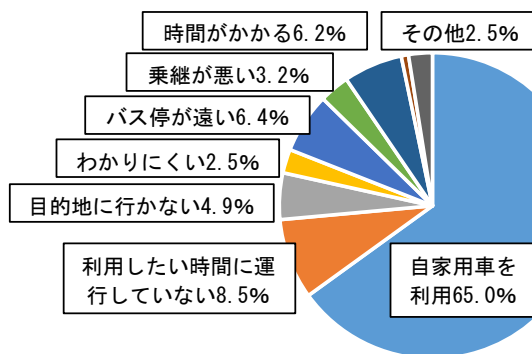
市民バスを利用しない理由は、「自家用車を利用するため」595人(65.0%)と多く、次いで「利用したい時間帯にバスが運行していないため」78人(8.5%)、「自宅からバス停が遠いため」58人(6.4%)、「時間がかかるため」57人(6.2%)などでした。



【市民バスの認知度】



【市民バスの満足度】



【市民バスを利用しない理由】

## 【市民バスに寄せられた意見】

※一部抜粋

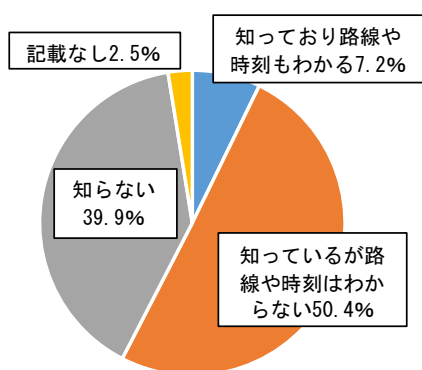
- ・自分も含め若い世代は利用していないが、今後のことも考えバスの維持を求める。
- ・市民バスがあることで、高校生が助かっていると思うので無くさないでほしい。
- ・子どもが通学に3年間利用した。運賃もバスの本数も良く助かった。
- ・乗り継ぎなど簡単に調べられれば利用するので、広く認知されるようお知らせしてほしい。サイトかアプリで乗り換えがわかるとなお良い。
- ・最寄りの停留所が無くなり、自動車の利用が大半であるが、年寄りや学生、若年層が利用するには不便かと思う。
- ・電車とバスの時間帯が合えば利用したいと思う。

### ◆住民バスについて

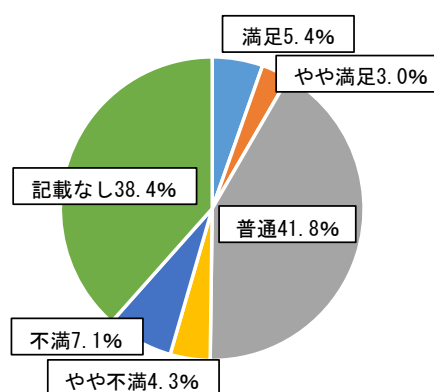
住民バスの認知度は、「住民バスは知っているが、路線や時刻はわからない」355人(50.4%)、「知らない」281人(39.9%)、「バス、路線、時刻ともにわかる」51人(7.2%)でした。市民バスに比べ認知度がかなり低い状況です。

住民バスの満足度は、「満足」38人(5.4%)、「やや満足」21人(3.0%)、「普通」295人(41.8%)、「やや不満」30人(4.3%)、「不満」50人(7.1%)でした。

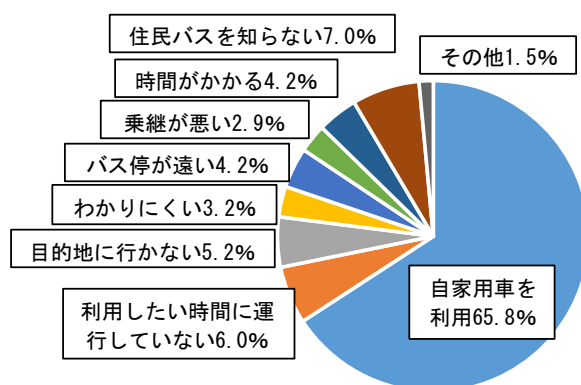
住民バスを利用しない理由は、「自家用車を利用するため」581人(65.8%)、「住民バスを知らなかったため」62人(7.0%)、「利用したい時間帯にバスが運行していないため」53人(6.0%)、「目的地に行く路線がないため」46人(5.2%)などでした。



【住民バスの認知度】



【住民バスの満足度】



【住民バスを利用しない理由】

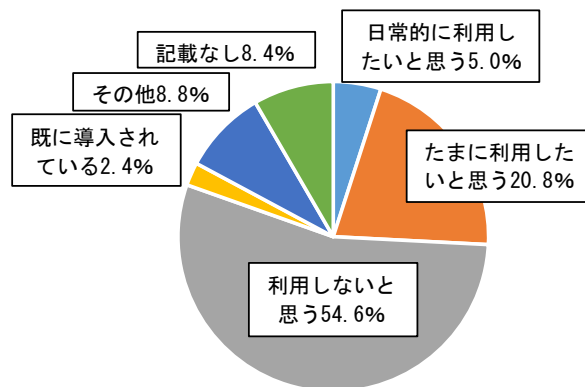
### 【住民バスに寄せられた意見】

※一部抜粋

- ・アンケートで初めて市民バスと住民バスの違いについて理解できた。
- ・住民バスのことをアンケートを通して知ることができた。知らない人がたくさんいると思うので、色々な方法で発信していけば利用する方も増えると思う。
- ・今は自分で運転するので必要性を感じないが、免許証を返した時には利用したい。
- ・無料は大変ありがたいと思う。
- ・祖母が利用しているが、買い物が終わって帰りのバスがないと言っている。
- ・市民バスとの乗り継ぎが合うようにしてほしい。
- ・自宅からバス停が遠いので、なかなか利用しにくいと思う。

#### ◆デマンド型乗合タクシーについて

デマンド型乗合タクシーが運行された場合に利用したいかについては、「利用しないと思う」385人(54.6%)、「たまに利用したいと思う」147人(20.8%)、「日常的に利用したいと思う」35人(5.0%)、「既に導入されている」17人(2.4%)などでした。デマンド型乗合タクシーの導入地区が少ないため、事業内容の認知度が低い状況です。



【デマンド型乗合タクシーを利用したいか】

#### 【デマンド型乗合タクシーに寄せられた意見】

※一部抜粋

- ・バス停まで歩くことも大変なお年寄りにとって大変ありがたいシステムだと思う。
- ・自分や夫が運転しなくなった場合、とても便利だと思う。バス停まで行くのも大変なため、少々お金がかかっても自宅まで来てくれたり、重いものを運んでくれるサービスがあれば良いと思う。
- ・利用者から便利で助かっているという声を耳にする。
- ・利用料金は低料金が望ましいが、最近物価が上がっているので、一定程度の高料金はやむを得ないと思う。
- ・私の地区で導入されていないため認知度は低いですが、安い運賃なら利用も増えると思う。
- ・非常に興味があるので、料金システム等について、具体的に説明してほしい。
- ・高齢者には優しい公共交通だと思うが、利用できる人の基準がわからない。
- ・使い方に柔軟性をもたせてほしい。
- ・行きたい所が町域内にないので、町域外の運行も可能になれば利用者が増えると思う。
- ・乗合だと自宅を知られるのは嫌だし、どんな人と乗るか気を遣うと思う。



## ◆今後の登米市の公共交通について（複数選択）

※一部抜粋

項目	回答数	割合
利用が見込まれる運行ルートや時間帯の便数を増やす。	215	17.5%
車両を小型化することで、集落への乗り入れを行う。	181	14.7%
デマンド型乗合タクシーを普及させる。	129	10.5%
高速バス、鉄道との乗り継ぎを良くする。	117	9.5%
利用状況が良くない路線の廃止や運行距離短縮などの見直しを行う。	108	8.8%
現在のままで良い。	106	8.6%
昇降口の高さが低いバスの導入など、高齢者向けの車両を導入する。	105	8.5%
バス停の改善（場所の変更・増設、ベンチ設置など）を行う。	104	8.5%
回数券や大人用定期券の発行など、お得な運賃支払方法を導入する。	72	5.9%
ICカードやアプリなど、効率的で便利な運賃支払方法を導入する。	36	2.9%
市民バスの運賃の値上げや、住民バスの有料化を行う。	22	1.8%
市民バス、住民バスなどは不要だと思う。	10	0.8%

## ◆持続可能な公共交通を実現するための取組について（複数選択）

※一部抜粋

項目	回答数	割合
現状と同程度の財政負担範囲で運行の効率化に取組み、公共交通の維持に努める。	235	33.4%
人口の推移や利用状況により、路線の廃止や減便を行い、市の財政負担を減らす。	115	16.3%
利便性を向上させるため、市の財政負担が増えたとしても路線の新設や増便を行う。	71	10.1%
運賃（利用者負担）の増額を行い、公共交通サービスを拡充させる。	56	7.9%
運賃（利用者負担）の増額を行い、市の財政負担を減らす。	27	3.8%
大半の人が自家用車で移動できるため、公共交通は必要ない。	24	3.4%

## ◆登米市の公共交通に寄せられた意見

※一部抜粋

<ul style="list-style-type: none"> <li>・車がなくても安心して生活していけるサービスをたくさん提案してほしい。</li> <li>・高齢の方でも移動しやすい環境を整えば、高齢者ドライバーも減ってくると思う。</li> <li>・今は自動車が主な移動手段だが、免許証の返納などを考えるとバスがとても重要な移動手段になると思う。利用状況などの問題はあと思うが維持を望む。</li> <li>・学生や高齢者の方々が利用しやすい公共交通の維持に努めてもらいたい。</li> <li>・過疎、高齢化という未来においては、デマンド型乗合タクシーを普及させ、充実させる道しかないのではと思う。</li> <li>・100円バスが登米市の良い点であり、財政負担が増えている悪い点でもあると思う。</li> <li>・市の負担が増大しても、デマンド型乗合タクシーを各地区に普及させてはどうか。</li> <li>・市の財政負担は大変だと思うが、公共交通廃止の方向には向かわないでほしい。</li> </ul>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### Ⅲ 本市の公共交通の課題

令和2年度にスタートした地域公共交通再編計画に基づいた取組は、計画初年度から新型コロナウイルス感染症の影響を受け、検証が難しい状況となっていますが、「市民アンケート」や「高校生アンケート」の調査、市民から寄せられた意見、議会による事務事業評価、運行事業者からの助言等を踏まえ、本市の公共交通の課題について、次のとおり整理しました。

#### 課題 ① 利用促進に向けた取組

- ・令和2年度の公共交通再編により、市民バスの運行計画を見直しましたが、利用者数が大幅に落ち込んでおり、利用促進に向けた取組が必要です。
- ・鉄道、高速バス、市民バス、住民バスなど、他の公共交通機関との乗継を円滑化するため、運行路線やダイヤの見直しが必要です。
- ・高齢者等の交通弱者や高校生の通学等に配慮した移動手段の確保が必要です。
- ・公共交通、特に住民バスの認知度が低いことから、市民への周知の取組が必要です。

#### 課題 ② 利便性の高い地域内交通の推進

交通が不便な地域においては、地域内交通の柱として、コミュニティ組織と課題を共有しながら利便性の高いデマンド型乗合タクシーの導入を推進する必要があります。

#### 課題 ③ 持続可能な公共交通を目指した収支改善の取組

持続可能な公共交通を推進するため、収支改善に向けた取組が必要です。

#### 課題 ④ 環境負荷低減の取組

二酸化炭素排出量削減のため、自家用自動車の過度な利用を控え、環境負荷の少ない公共交通の利用拡大を図る必要があります。

#### 課題 ⑤ 交流・にぎわいの創出

公共交通は、交流・にぎわいを創出する役割も担っており、観光地への誘導による交流人口の拡大など、公共交通の充実による地域の活性化が期待されています。

## IV 地域公共交通再編計画の方針

登米市の公共交通の課題を踏まえ、以下を第二次登米市地域公共交通再編計画の基本方針とします。

### 方針 ① 利便性向上と利用促進の取組 ⇒ 課題 ① に対応

- ・運行内容の効率化等を図り、移動ニーズに対応した路線やダイヤへ見直しを行います。
- ・他の路線や鉄道などへの乗継を拠点ごとに調整し、利便性の向上を目指します。
- ・市広報、ホームページ、SNS等を活用して、公共交通を知る機会の提供や情報発信に努めます。

### 方針 ② デマンド型乗合タクシー導入地区拡大の推進 ⇒ 課題 ② に対応

交通が不便な地域においては、利便性の高いドアツードアの地域内交通として、デマンド型乗合タクシーの導入を推進していきます。

### 方針 ③ 収支改善の取組 ⇒ 課題 ③ に対応

- ・適正な利用者負担となるよう運賃の見直しに取り組みます。
- ・令和3年度から「市民バス停留所広告掲載事業」に取り組んできましたが、今後においても新たな財源確保の取組を推進します。

### 方針 ④ 環境負荷低減の取組 ⇒ 課題 ④ に対応

2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指すゼロカーボンシティの取組として、自家用自動車の過度な利用を控えるよう、環境負荷の少ない公共交通への理解と意識啓発を図るとともに、将来に向け低燃費車両等の活用を検討するなど、二酸化炭素の排出量を削減するための取組を推進します。

### 方針 ⑤ 交流・にぎわいの創出 ⇒ 課題 ⑤ に対応

- ・公共交通の充実を図り、地域コミュニティの活性化と連携強化につなげます。
- ・公共交通を活用し、本市の主要な観光施設であるみやぎの明治村への観光客を誘導するなど、交流・にぎわいの創出を図る取組を推進します。

本計画は、令和7年度までとしていますが、公共交通会議の協議を経て、修正を行う場合があります。

次ページより、個別の再編案を示します。

## V 地域公共交通の再編

### 1 市民バス（市内連携バス）の再編

#### （1）高校生の通学や通院者の利便性の確保【方針①】

高校生の通学や、通院、買い物時間に関する要望などに対応するため、運行ダイヤの見直しを行います。

#### （2）重複路線の効率化【方針①】

各路線が集中する市の中心部などで、同じ時間帯に重複している路線が複数存在していることから、運行の効率化を図ります。

#### （3）回送便の活用【方針①】

回送便となっているもののうち、有効に活用できるものについて増便を行い、運行の効率化とサービスの向上を図ります。

#### （4）市民バスと高速バス等の連携とニーズに合った運行【方針①】

市民バスと高速バス、JR等の他の交通機関への乗継がしやすい運行ダイヤに見直します。

#### （5）隣接自治体への接続系統の見直し【方針①】

近隣自治体の市内連携バス等へ連携できる運行ダイヤに見直します。

#### （6）利用の少ない路線の見直し【方針①】

利用の少ない路線については、実績に応じてダイヤの調整やバス停等の見直しに取り組みます。

#### （7）市民バスの情報発信と意識醸成【方針①】

市広報や公式ホームページ、運行車両内の掲示などで、運行経費や利用状況を広く周知するほか、わかりやすいバスマップの作成や児童等のバスマナー教室などにより、市民バスの情報発信と意識の醸成に努めます。



【令和7年度目標年間利用者数】37.6万人

**(8) 財源確保の取組【方針③】**

持続可能な公共交通に向け、運賃の値上げや料金体系の見直し、バス停のネーミングライツ、バス車内広告など財源確保の取組を推進し、収支率の改善を図ります。

**(9) 環境負荷低減【方針④】**

市内企業や学校等と連携して、環境負荷の少ない公共交通の利用拡大により、自家用自動車の過度な利用を控えるとともに、将来に向け低燃費車両等の活用を検討するなど、二酸化炭素排出量削減に取り組めます。

## 2 市民バス路線の見直し

### ①米山登米線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・米山町町田を起点に、登米総合産業高校まで運行する。</li> <li>・中津山小学校前、米山総合支所、よねやま診療所前、森の腰、登米総合支所を通り、小島を経由する。</li> <li>・米山、登米、中田町域を運行。</li> </ul>
便数及び所要時間	米山→登米総合産業高校前 午前1便 49分 登米総合産業高校前→米山 午後3便 49分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：13,058人（5.1人/便） R2年度：10,377人（8.5人/便） R3年度：15,178人（12.5人/便）
利用状況と再編のポイント	令和2年度の再編により、1便あたりの平均利用者数が令和元年度の5.1人から、令和3年度の12.5人に増加した路線。 さらなる利用者の増加のため、ダイヤの見直しを行う。

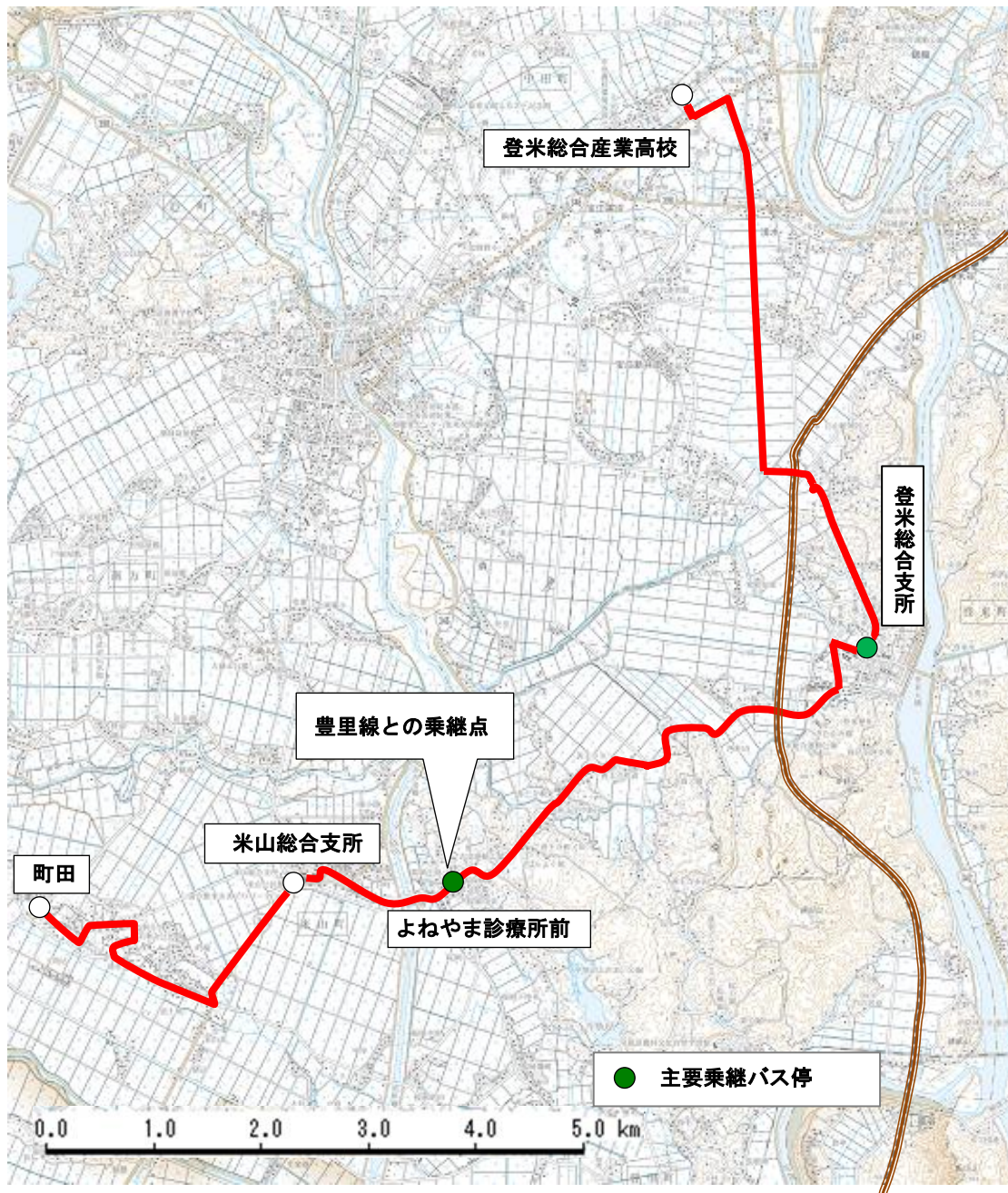
再 編 前				再 編 後			
<b>【上り】</b>				<b>【上り】</b>			
	1便				1便		
町田	7:10			町田	7:13		
米山総合支所	7:21			米山総合支所	7:24		
よねやま診療所前	7:29			よねやま診療所前	7:32		
登米総合支所	7:44			登米総合支所	7:47		
登米産業総合高校前	7:59			登米産業総合高校前	8:02		
<b>【下り】</b>				<b>【下り】</b>			
	2便	4便	6便		2便	4便	6便
登米産業総合高校前	12:20	16:20	18:57	登米産業総合高校前	12:20	16:20	18:52
登米総合支所	12:35	16:35	19:12	登米総合支所	12:35	16:35	19:07
よねやま診療所前	12:50	16:50	19:27	よねやま診療所前	12:50	16:50	19:22
米山総合支所	12:58	16:58	19:35	米山総合支所	12:58	16:58	19:30
町田	13:09	17:09	19:46	町田	13:09	17:09	19:41
<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="width: 20px; height: 15px; background-color: #4a86e8; border: 1px solid black;"></div> 毎日運行                 </div>				<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="width: 20px; height: 15px; border: 1px solid black;"></div> 平日のみ運行                 </div>			

#### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・ 1・6便の時刻調整。

路線図



## ②米山佐沼線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大崎市長根を起点（一部米山町町田）に、ミヤコーバス佐沼営業所まで運行する路線。</li> <li>・中津山小学校前、米山総合支所から、砥落橋、大袋、南方総合支所を經由し、本郷、南佐沼から登米市民病院を通り、ミヤコーバス佐沼営業所まで運行する。（一部佐沼高校を始発とする。）</li> <li>・長根バス停で乗り換えることで、大崎市民バスへの接続が可能。</li> <li>・米山、南方、追町域内を運行。</li> </ul>
便数及び所要時間	長根→佐沼 午前1便、午後2便 50分 佐沼→長根 午前1便、午後2便（うち1便は佐沼高校発） 50分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：12,843人（5.0人/便） R2年度：9,191人（4.7人/便） R3年度：8,961人（4.6人/便）
利用状況と再編のポイント	利用者数が全路線の中で下位から2番目で、日中の便の利用者数が少ないことから、通学の利便性向上のため、ダイヤの見直しを行う。

再 編 前				再 編 後				
【上り】				【上り】				
	1便	3便	5便		1便	3便	5便	7便
長根	9:20	14:05	15:53	長根	9:20		14:05	16:15
町田	9:25	14:10	15:58	町田	9:25	13:20	14:10	16:20
米山総合支所	9:36	14:21	16:09	米山総合支所	9:36	13:31	14:21	16:31
登米市民病院前	10:05	14:50	16:38	登米市民病院前	10:05	14:00	14:50	17:00
登米市役所	10:08	14:53	16:41	登米市役所	10:08	14:03	14:53	17:03
【下り】				【下り】				
	2便	4便	6便		2便	4便	6便	8便
佐沼高校正門前			16:52	佐沼高校正門前				16:57
登米市役所	8:12	12:40	16:59	登米市役所	8:12	12:40	15:02	17:04
登米市民病院前	8:15	12:43	17:02	登米市民病院前	8:15	12:43	15:05	17:07
米山総合支所	8:44	13:12	17:31	米山総合支所	8:44	13:12	15:34	17:36
町田	8:55	13:23	17:42	町田	8:55	13:23	15:45	17:47
長根	9:00	13:28		長根	9:00	13:28	15:50	
<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #4a86e8; border: 1px solid black;"></div> 毎日運行                 </div>				<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid black;"></div> 平日のみ運行                 </div>				

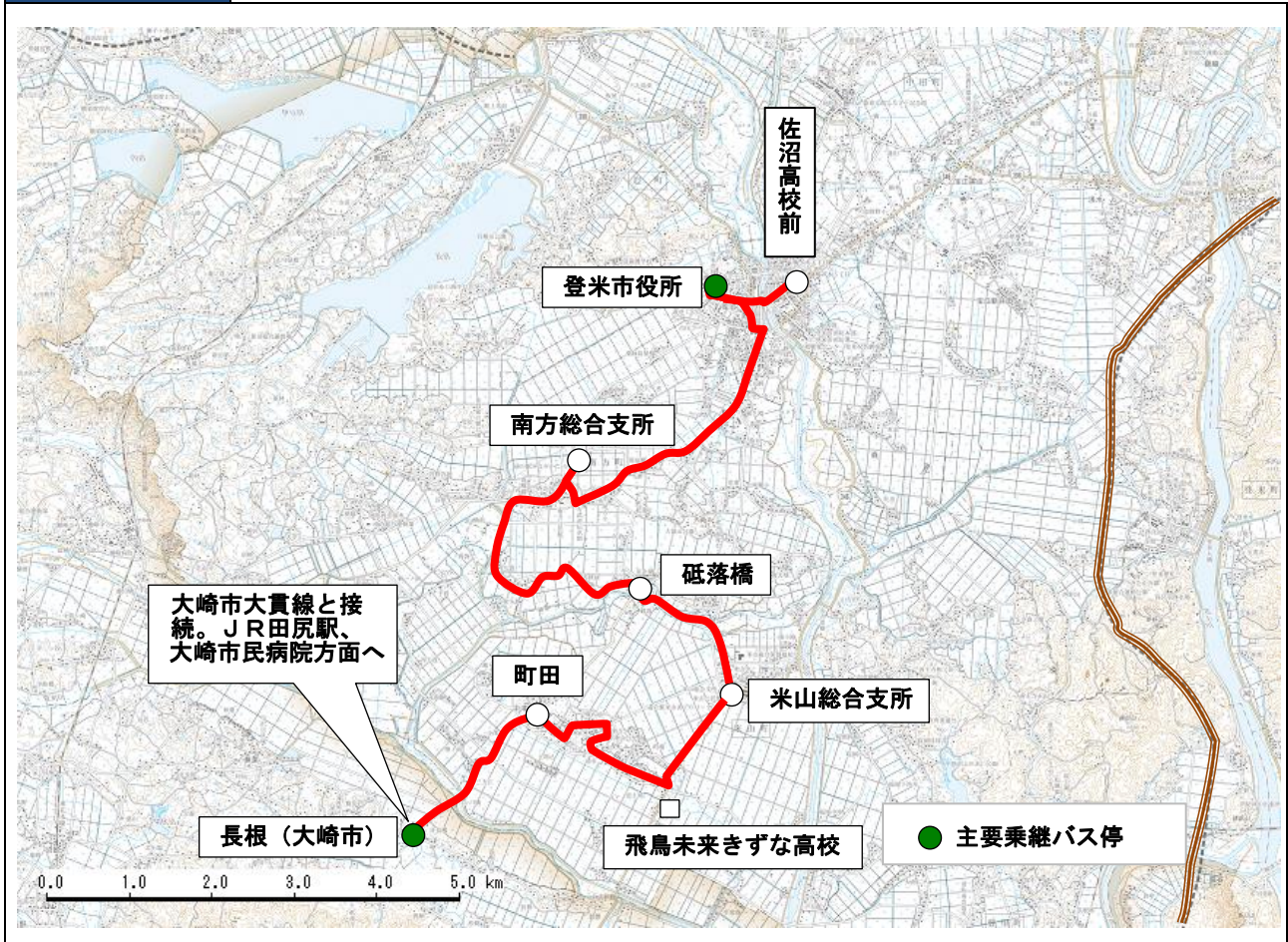
### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・回送便を活用し、飛鳥未来きずな高校の下校便になる3便、市中心部からの買物などの帰宅便になる6便を増便。
- ・大崎市民バスや他路線との接続を見直すため、5便・6便を時刻変更。
- ・大崎市民バスは平日のみの運行のため、2便の土日運行は町田を終点とする。



# 路線図



### ③登米線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・登米三日町を起点に、ミヤコーバス佐沼営業所まで運行する路線。</li> <li>・登米総合支所、小島を通り、米谷病院を經由し、浅水小学校、登米総合産業高校、中田総合支所、佐沼高校、登米市民病院を經由する。</li> <li>・登米、中田、迫町域内を運行。</li> </ul>
便数及び所要時間	登米→佐沼 午前1便、午後2便 55分 佐沼→登米 午前2便、午後2便 56分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：25,279人(9.5人/便) R2年度：12,132人(5.3人/便) R3年度：13,495人(5.9人/便)
利用状況と再編のポイント	コロナ禍以前と比較し、利用者数が落ち込んだ路線であり、日中の便の利用者数が少ないことから、利便性向上のためダイヤの見直しを行う。

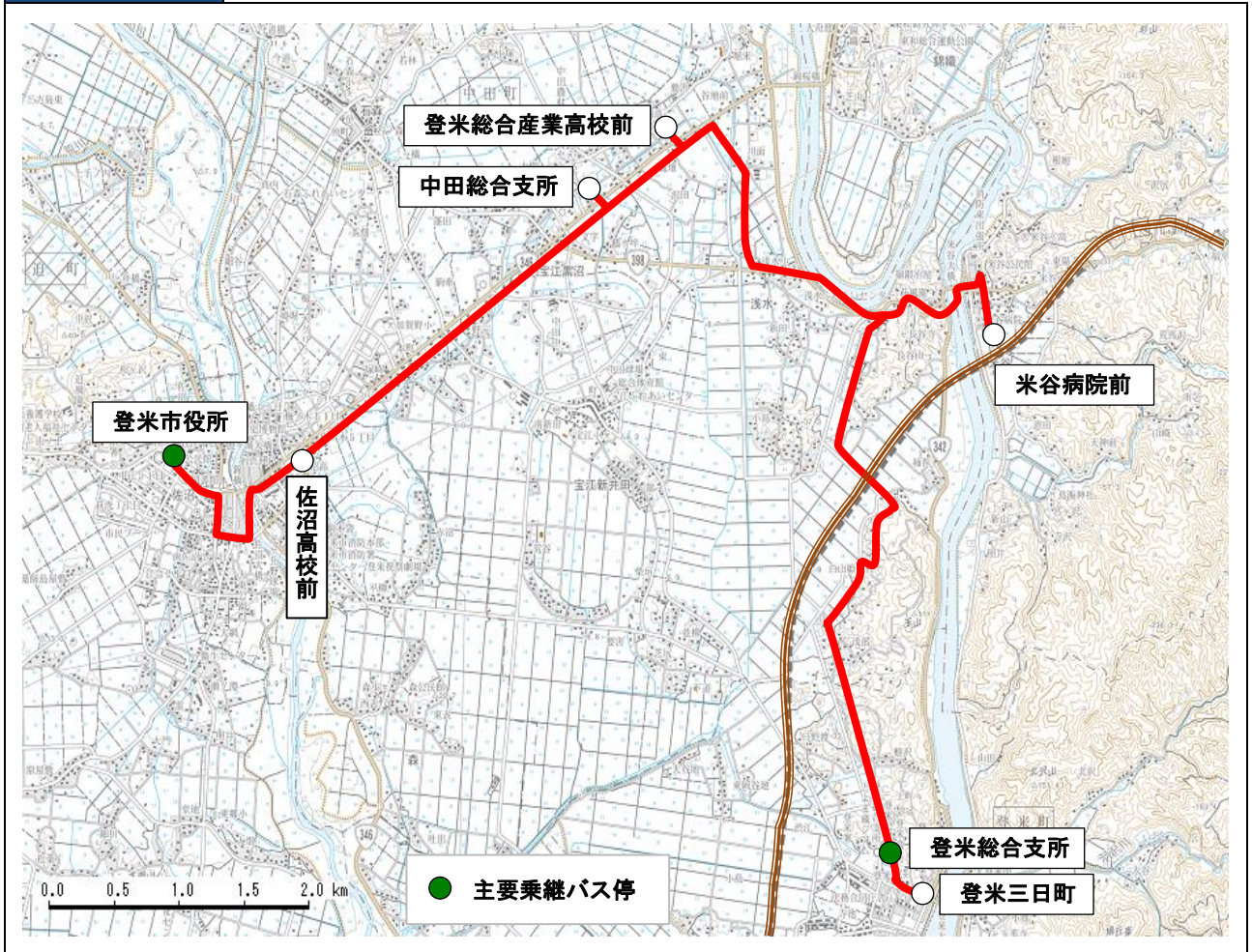
再 編 前					再 編 後				
【上り】					【上り】				
	1便	3便	5便		1便	3便	5便	7便	
登米総合支所	9:32	12:37	17:17		7:20	9:35	12:37	17:37	
米谷病院前	9:48	12:53	17:33		7:36	9:51	12:53	17:53	
登米総合産業高校	10:01	13:06	17:46		7:49	10:04	13:06	18:06	
佐沼高校正門前	10:15	13:20	18:00		8:03	10:18	13:20	18:20	
登米市民病院前	10:20	13:25	18:05		8:08	10:23	13:25	18:25	
登米市役所	10:23	13:28	18:08		8:11	10:26	13:28	18:28	
【下り】					【下り】				
	2便	4便	6便	8便		2便	4便	6便	8便
登米市役所	9:56	11:17	13:32	16:02		8:25	11:17	13:32	16:32
登米市民病院前	9:59	11:20	13:35	16:05		8:28	11:20	13:35	16:35
佐沼高校正門前	10:04	11:25	13:40	16:10		8:33	11:25	13:40	16:40
登米総合産業高校	10:18	11:39	13:54	16:24		8:47	11:39	13:54	16:54
米谷病院前	10:31	11:52	14:07	16:37		9:00	11:52	14:07	17:07
登米総合支所	10:48	12:09	14:24	16:56		9:17	12:09	14:24	17:24
<input checked="" type="checkbox"/> 毎日運行 <input type="checkbox"/> 平日のみ運行									

### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・津山線3便をルート変更したことから、登米線1便へ移行。
- ・回送便を活用し、5便を平日運行から毎日運行へと変更。
- ・市民からの要望により、2便を時刻変更。
- ・高校の下校時間に合わせるため、8便を時刻変更。
- ・折り返し便対応のため、1便・5便を時刻変更。

# 路線図



#### ④-1 東西循環線（西回り）

運行区域	<b>【西回り循環線（登米經由浅水方面行き）】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3便が基本路線で、ミヤコーバス佐沼営業所を起点に、登米市民病院、佐沼高校、登米総合支所、米谷病院、登米総合産業高校、中田総合支所を經由し、再度、佐沼高校、登米市民病院、ミヤコーバス佐沼営業所を巡回する路線。</li> <li>・ 1便は、石越駅前を起点とし、石越総合支所、石森章太郎記念館前を經由し、ミヤコーバス佐沼営業所までの経路を運行した後、登米市役所に戻らずに3便の路線を運行。</li> <li>・ 5便は、ミヤコーバス佐沼営業所まで巡回後に、登米市民病院から南方町本郷を經由し、南方総合支所、米山総合支所、中津山小学校を通り、米山町町田を終点とする路線。</li> <li>・ 石越、中田、迫、登米、東和、南方、米山町域を運行。</li> </ul>
便数及び所要時間	西回り循環線 午前1便、午後2便 1時間44分・1時間17分・1時間59分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：20,983人（21.6人／便） R2年度：14,161人（16.6人／便） R3年度：14,238人（16.8人／便）
利用状況と再編のポイント	朝夕の通学には多く利用されているが、夜の便の利用者が少なく、利用されていないバス停もあることから、運行ルートの見直しを行う。

再 編 前				再 編 後			
	1便	3便	5便		1便	3便	5便
石越駅前	7:02			石越駅前	7:02		
登米市役所		15:50	18:29	登米市役所		15:50	18:29
佐沼高校西門前	7:39	15:58	18:37	佐沼高校西門前	7:39	15:58	18:37
登米総合支所	7:54	16:13	18:52	登米総合支所	7:54	16:13	18:52
登米総合産業高校前	8:22	16:41	19:20	登米総合産業高校前	8:22	16:41	19:20
登米市役所	8:44	17:03	19:42	登米市役所	8:44	17:03	19:42
町田			20:26	<del>町田</del>			

毎日運行
 平日のみ運行

#### 変更点

- ・ 5便のミヤコーバス佐沼営業所まで巡回時点での利用者数が少ないことや、巡回後の運行地域が他の路線でカバーできることから、佐沼郵便局前以下のルート廃止。



#### ④-2 東西循環線（東回り）

運行区域	<b>【東回り循環線（浅水経由登米方面行き）】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4便・6便が基本となる路線で、ミヤコーバス佐沼営業所を起点に、登米市民病院、佐沼高校、中田総合支所、登米総合産業高校、米谷病院、登米総合支所を経由し、登米町上待井、佐沼高校、登米市民病院を経て、ミヤコーバス佐沼営業所を巡回する路線。</li> <li>・ 2便は、米山町町田を起点とし、米山総合支所、山成、大網、登米市民病院を経由し、ミヤコーバス佐沼営業所から登米総合支所までは、4便・6便と同様の経路となる路線。</li> <li>・ 米山、南方、迫、中田、登米町域を運行。</li> </ul>
便数及び所要時間	東回り循環線 午前1便、午後2便 1時間42分・1時間18分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：17,341人（17.9人／便） R2年度：14,168人（14.6人／便） R3年度：13,375人（13.8人／便）
利用状況と再編のポイント	2便は米山、南方方面からの通学、4・6便は中田、東和方面への下校の便として高校生に多く利用されている。 さらなる利用者の増加のため、運行ルートの見直しを行う。

再 編 前				再 編 後			
	2便	4便	6便		2便	4便	6便
町田	6:30			町田	6:30		
登米市民病院前	7:10			<del>登米市民病院前</del>	<del>7:10</del>		
登米市役所	7:13	15:05	17:52	登米市役所	7:13	15:05	17:52
佐沼高校正門前	7:27	15:13	18:00	佐沼高校正門前	7:27	15:13	18:00
登米総合産業高校前	7:43	15:27	18:14	登米総合産業高校前	7:43	15:27	18:14
登米総合支所	8:12	15:56	18:43	登米総合支所	8:12	15:56	18:43
登米市役所		16:19	19:06	登米市役所		16:19	19:06

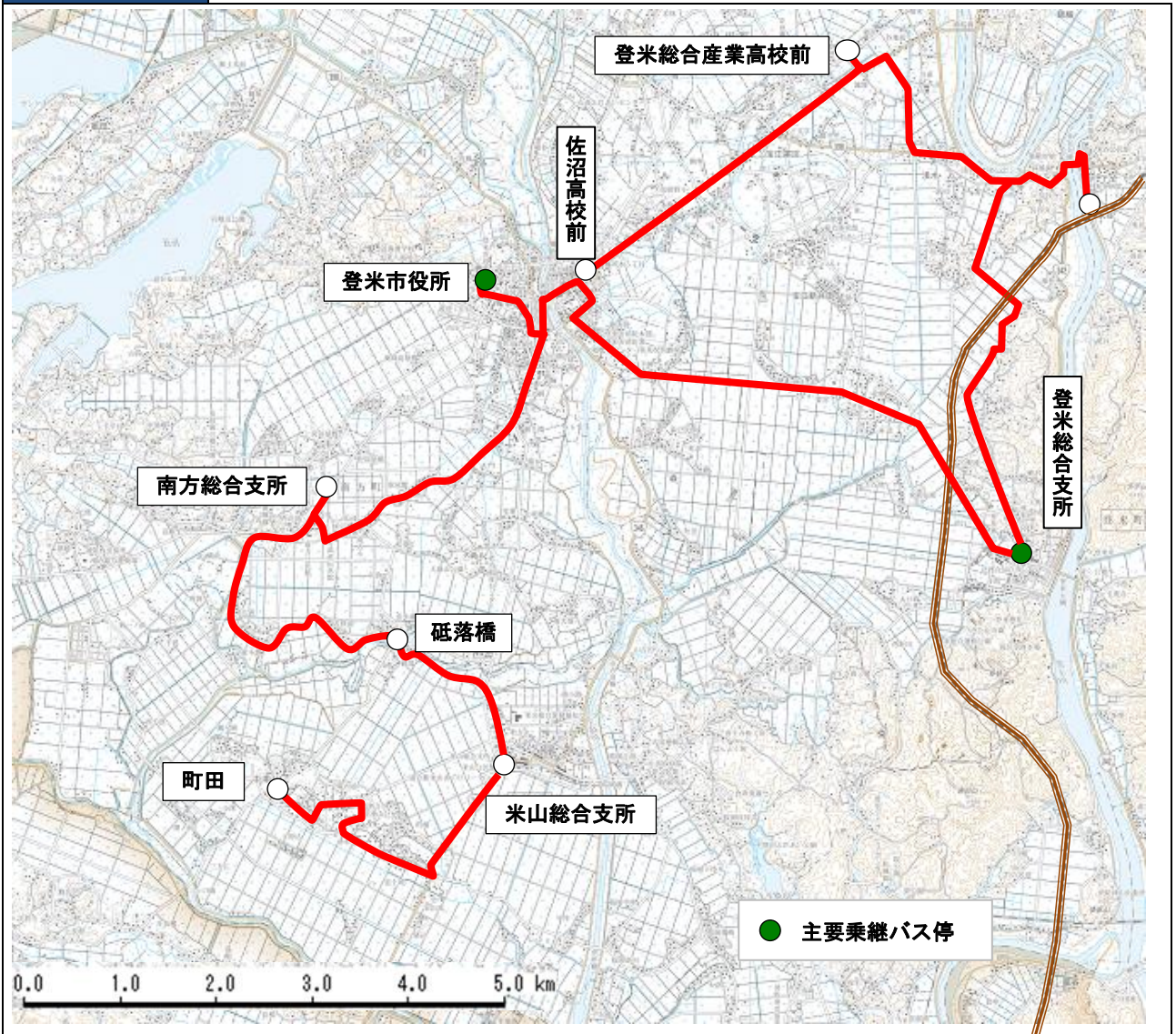
毎日運行
  平日のみ運行

#### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・ 短時間で登米市民病院前と佐沼郵便局前に2度停車することから、効率性向上のため、2便について、登米市役所前の登米市民病院前と佐沼郵便局前を削除。

# 路線図



## ⑤東和線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東和町若草園を起点にミヤコーバス佐沼営業所まで運行する路線。</li> <li>・東和総合支所、錦織、登米総合産業高校、中田総合支所、佐沼高校、登米市民病院を經由する。</li> <li>・東和、中田、迫町域内を運行。</li> </ul>
便数及び所要時間	米川→佐沼 午前2便、午後2便 45分 佐沼→米川 午前2便、午後4便 45分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：38,727人（14.4人／便） R2年度：28,449人（9.0人／便） R3年度：28,613人（8.9人／便）
利用状況と再編のポイント	東和方面からの通学や買い物、東和地区の施設への通いの便として多く利用されている。 利便性向上のため、回送便を活用した増便を行う。

再 編 前							再 編 後						
<b>【上り】</b>							<b>【上り】</b>						
	1便	3便	5便	7便			1便	3便	5便	7便			
若草園	7:00	9:20	13:40	17:15			6:57	9:20	13:40	17:15			
登米総合産業高校前	7:21	9:41	14:01	17:36			7:18	9:41	14:01	17:36			
佐沼高校正門前	7:35	9:55	14:15	17:50			7:32	9:55	14:15	17:50			
登米市役所	7:43	10:03	14:23	17:58			7:40	10:03	14:23	17:58			
<b>【下り】</b>							<b>【下り】</b>						
	2便	4便	6便	8便	10便	12便		2便	4便	6便	8便	10便	12便
登米市役所	8:17	10:47	12:47	14:17	16:22	19:07		8:17	10:47	12:47	14:17	16:22	19:07
佐沼高校正門前	8:25	10:55	12:55	14:25	16:30	19:15		8:25	10:55	12:55	14:25	16:30	19:15
登米総合産業高校前	8:39	11:09	13:09	14:39	16:44	19:29		8:39	11:09	13:09	14:39	16:44	19:29
若草園	9:00	11:30	13:30	15:00	17:05	19:50		9:00	11:30	13:30	15:00	17:05	19:50
 毎日運行  平日のみ運行													

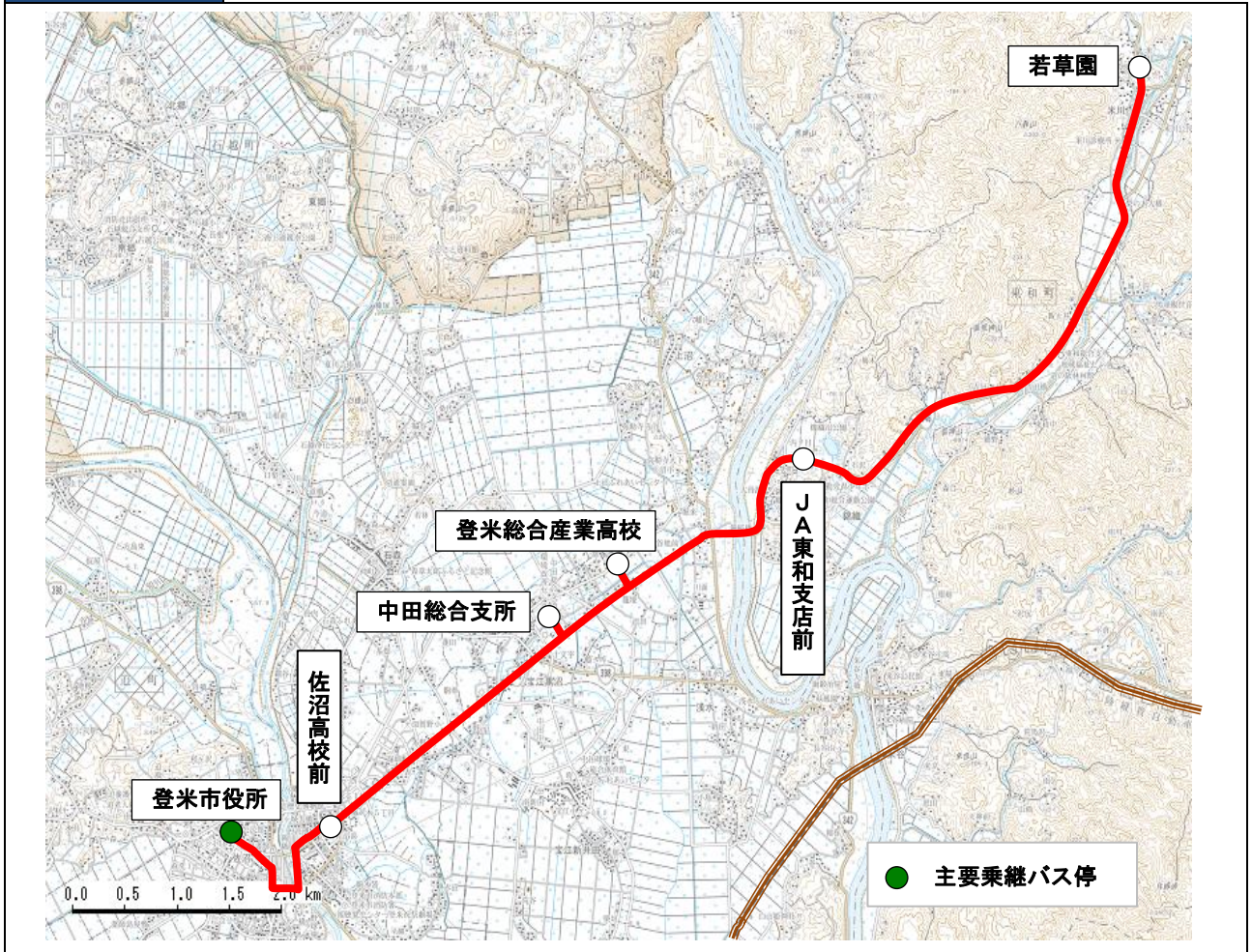
### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・ 1便の時刻調整。
- ・ 回送便の活用のため、7便を平日運行から毎日運行へ変更。



# 路線図



## ⑥津山線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・津山町竹の沢を起点に、ミヤコーバス佐沼営業所まで運行する路線。</li> <li>・津山地区から登米町を経由後、東和町米谷から登米総合産業高校を経由して佐沼方面へ移動する系統と、中田町新井田、宝江を経由して佐沼方面へ移動する系統がある。</li> <li>・津山、登米、東和、中田、迫町域内を運行。</li> </ul>
便数及び所要時間	津山（登米）→佐沼 午前3便、午後2便 1時間27分・30分・1時間4分 佐沼→津山 午後4便 1時間27分・1時間4分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：38,727人（14.4人／便） R2年度：31,186人（11.7人／便） R3年度：27,207人（10.2人／便）
利用状況と再編のポイント	乗車時間が非常に長い路線のため、ルートの変更やダイヤの見直しを行うほか、利便性向上のため回送便を活用した増便を行う。

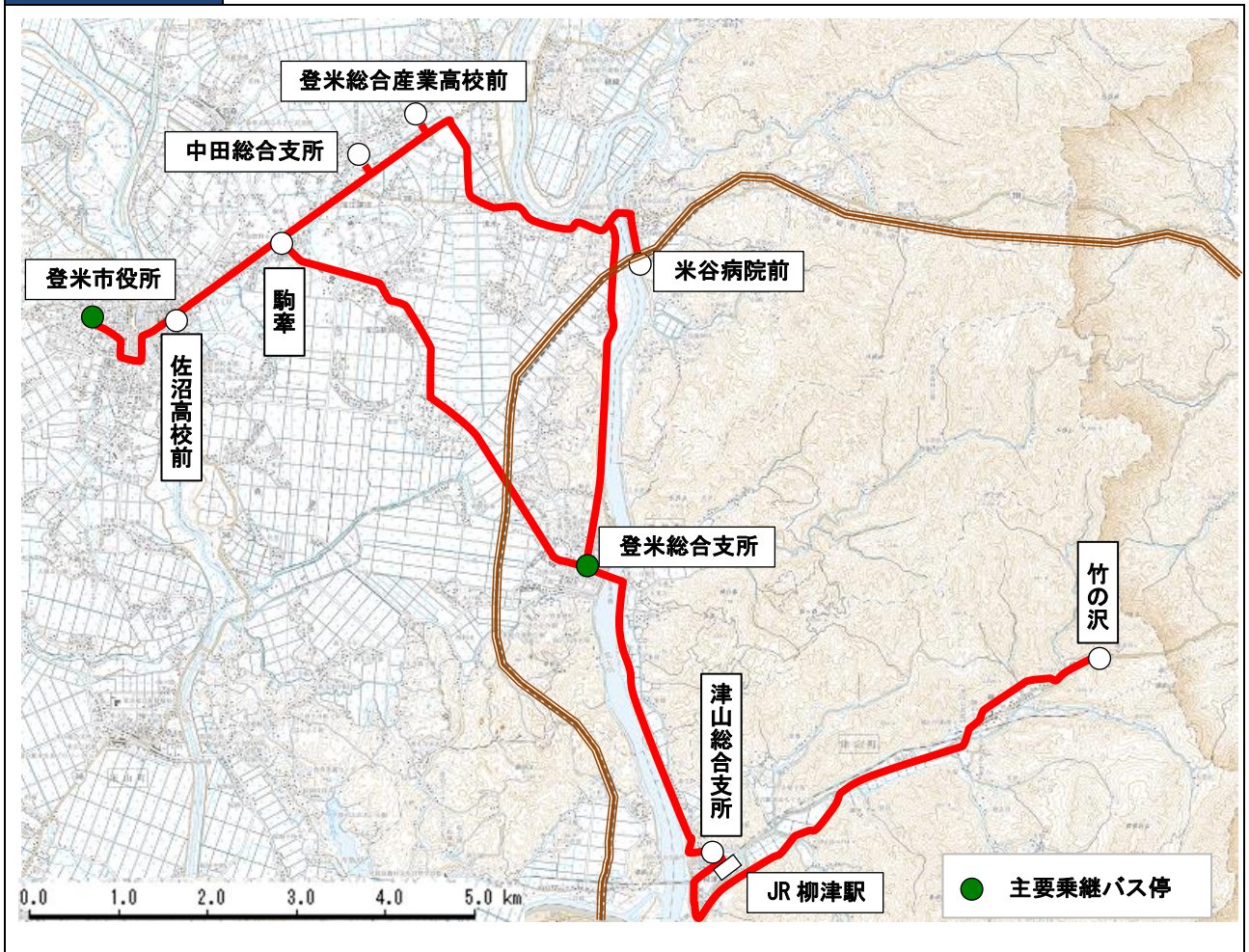
再 編 前						再 編 後					
【上り】						【上り】					
	1便	3便	5便	7便	9便		1便	<del>3便</del>	3便	5便	7便
竹の沢	6:50		9:22	13:49	17:50	竹の沢	6:40		9:12	13:49	17:50
登米総合支所	7:25	7:40	9:56	14:23	18:24	登米総合支所	7:15	ルート 変更により 登米線 へ移行	9:46	14:23	18:24
登米総合産業高校前	7:53					登米総合産業高校前					
佐沼高校正門前	8:07	8:00	10:16	14:43	18:44	佐沼高校正門前	7:35		10:06	14:43	18:44
登米市役所	8:15	8:08	10:24	14:51	18:52	登米市役所	7:43		10:14	14:51	18:52
【下り】						【下り】					
		2便	4便	6便	8便			2便	4便	6便	8便
登米市役所		12:23	14:23	16:20	19:02	登米市役所		12:23	14:23	16:20	19:02
佐沼高校正門前		12:31	14:31	16:28	19:10	佐沼高校正門前		12:31	14:31	16:28	19:10
登米総合産業高校前					19:24	登米総合産業高校前					19:24
登米総合支所		12:51	14:51	16:48	19:53	登米総合支所		12:51	14:51	16:48	19:53
竹の沢		13:25	15:25	17:22	20:27	竹の沢		13:25	15:25	17:22	20:27
<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #4a86e8; border: 1px solid black;"></div> 毎日運行           <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid black;"></div> 平日のみ運行         </div>											

### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・1便を米谷経由から宝江経由に、3便を宝江経由から米谷経由にルート変更し、これにより3便が登米線と同じルートになることから、登米線へ移行。
- ・車両の運用のため、1便を時刻変更。
- ・BRT接続のため、5便を時刻変更。
- ・回送便を活用し、7便・9便を平日運行から毎日運行へ変更。

# 路線図



## ⑦豊里線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊里総合支所を起点に、ミヤコーバス佐沼営業所（一部登米総合産業高校）まで運行する路線。</li> <li>・陸前豊里駅、よねやま診療所前、米山総合支所を経由し、登米祝祭劇場、佐沼高校、登米市民病院、ミヤコーバス佐沼営業所、登米総合産業高校（一部）まで運行する。</li> <li>・豊里、米山、迫、中田（登米産業総合高校）町域を運行。</li> </ul>
運行時間帯及び便数	豊里→佐沼（登米総合産業高校） 午前2便、午後2便 1時間11分・54分 佐沼（登米総合産業高校）→豊里 午前1便、午後3便 52分・1時間11分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：31,424人（12.9人／便） R2年度：25,521人（10.5人／便） R3年度：25,201人（10.4人／便）
利用状況と再編のポイント	利便性向上のため、高速バスやJRの接続に合わせ、ダイヤの見直しを行うほか、回送便を活用した増便を行う。

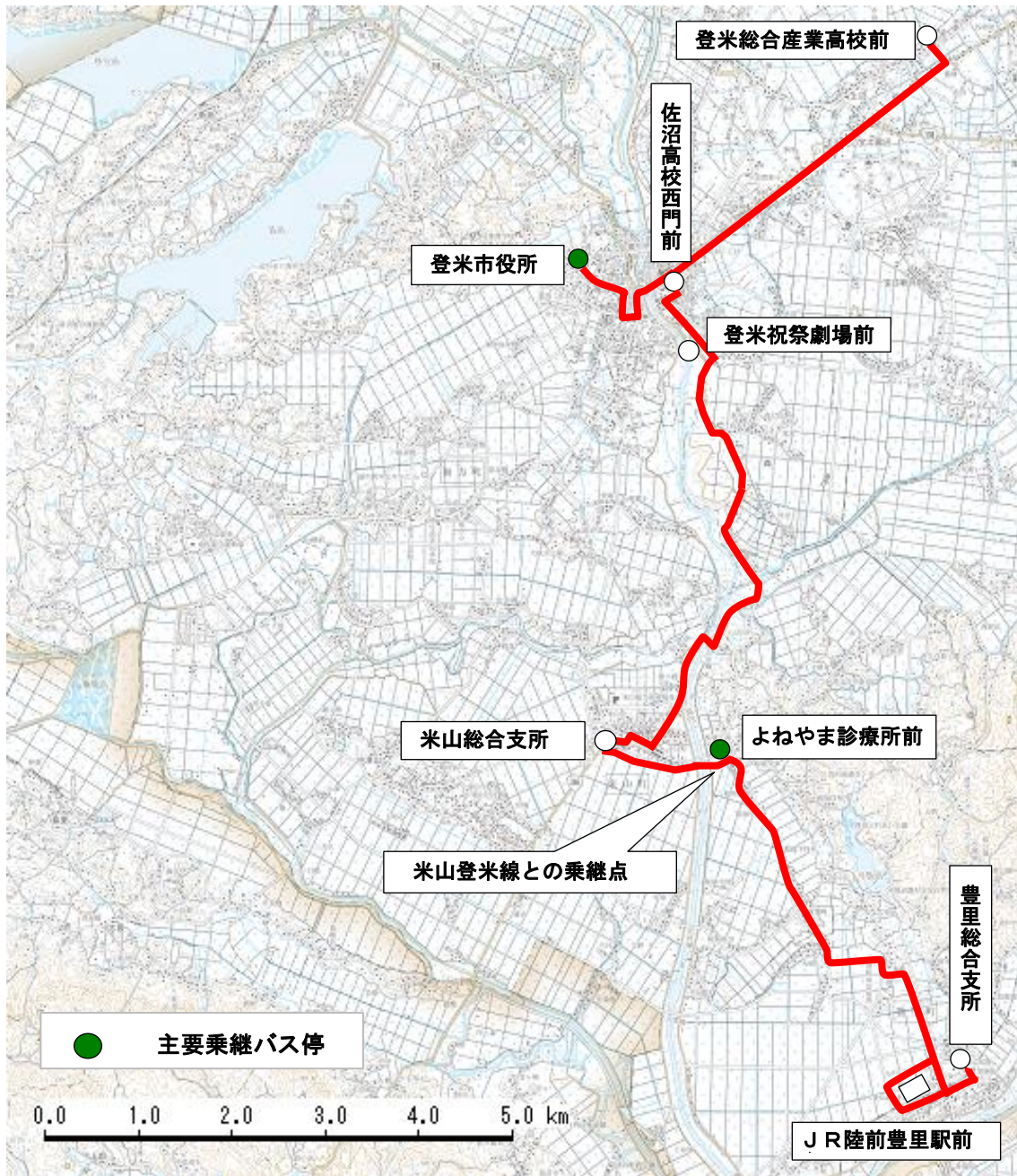
再 編 前					再 編 後				
【上り】					【上り】				
	1便	3便	5便	7便		1便	3便	5便	7便
豊里総合支所	6:55	9:25	13:55	16:12	豊里総合支所	6:55	9:25	14:15	17:46
陸前豊里駅前	6:59	9:29	13:59	16:16	陸前豊里駅前	6:59	9:29	14:19	17:50
よねやま診療所前	7:17	9:47	14:17	16:34	よねやま診療所前	7:17	9:47	14:37	18:08
佐沼高校西門前	7:39	10:09	14:39	16:56	佐沼高校西門前	7:39	10:09	14:59	18:30
登米市役所	7:47	10:17	14:47	17:04	登米市役所	7:47	10:17	15:07	18:38
登米総合産業高校前	8:06				登米総合産業高校前	8:06			
【下り】					【下り】				
	2便	4便	6便	8便		2便	4便	6便	8便
登米総合産業高校前		12:25	16:16	18:48	登米総合産業高校前		12:45	16:16	18:50
登米市役所	5:51	12:44	16:35	19:07	登米市役所	5:50	13:04	16:35	19:09
佐沼高校西門前	5:58	12:52	16:43	19:15	佐沼高校西門前	5:58	13:12	16:43	19:17
よねやま診療所前	6:20	13:14	17:05	19:37	よねやま診療所前	6:20	13:34	17:05	19:39
陸前豊里駅前	6:38	13:32	17:23	19:55	陸前豊里駅前	6:38	13:52	17:23	19:57
豊里総合支所	6:42	13:36	17:27	19:59	豊里総合支所	6:42	13:56	17:27	20:01
<input checked="" type="checkbox"/> 毎日運行 <input type="checkbox"/> 平日のみ運行									

### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・高速バス接続のため、5便を時刻変更。折り返し便である5便の変更に合わせて、4便を時刻変更。
- ・JRを利用した通勤や通学の帰宅便として利便性が高まるよう、7便を時刻変更。
- ・回送便を活用し、7便を平日運行から毎日運行へ変更。
- ・2・8便の時刻調整。

# 路線図



## ⑧南方線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬峰駅を起点に佐沼高校（一部登米総合産業高校）まで運行する路線。</li> <li>・西郷、南方総合支所、萩洗を經由し、登米市民病院、佐沼高校、登米総合産業高校（一部）まで運行する。</li> <li>・佐沼方面からJR瀬峰駅でJRへの乗換えのために利用される路線。</li> <li>・栗原市瀬峰町まで乗り入れている。</li> <li>・南方、迫、中田（登米産業総合高校）町域を運行。</li> </ul>
便数及び所要時間	瀬峰→佐沼（登米総合産業高校） 午前2便、午後3便 45分・35分 佐沼（登米総合産業高校）→瀬峰 午前3便、午後3便 35分・45分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：41,893人（12.3人／便） R2年度：30,936人（9.1人／便） R3年度：29,562人（8.7人／便）
利用状況と再編のポイント	南方地区や市外から市内への通学・通勤、また、市内から市外への通学・通勤に利用されている。 同じ時間帯の重複路線が存在することから、効率化による見直しを行う。

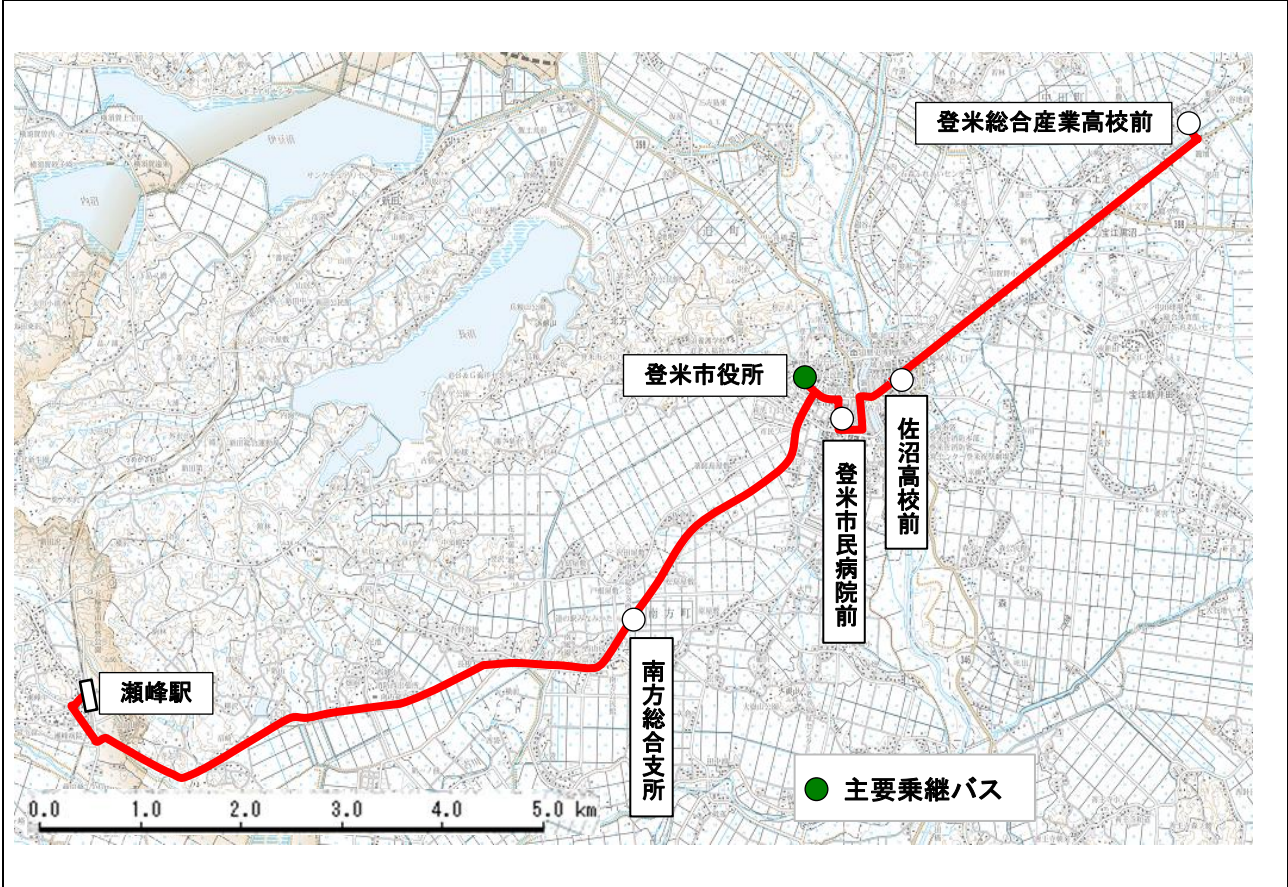
再 編 前							再 編 後							
【上り】							【上り】							
	1便	3便	5便	7便	9便			1便	3便	5便	7便	9便		
瀬峰駅前	7:00	9:22	12:22	15:10	17:57			7:00	9:22	12:22	15:00	17:57		
南方総合支所	7:16	9:38	12:38	15:26	18:13			7:16	9:38	12:38	15:16	18:13		
登米市役所	7:26	9:48	12:48	15:36	18:23			7:26	9:48	12:48	15:26	18:23		
佐沼高校正門前	7:35	9:57	12:57	15:45	18:32			7:35	9:57	12:57	15:35	18:32		
登米総合産業高校前	7:45				18:42			7:45				18:42		
【下り】							【下り】							
	2便	4便	6便	8便	10便	12便		2便	4便	6便	8便	10便	12便	
登米総合産業高校前				13:13	16:06	19:28					13:35	16:21	18:53	
佐沼高校正門前	5:50	7:40	11:35	13:23	16:16	19:38		5:50		11:35	13:45	16:31	19:03	
登米市役所	5:59	7:54	11:44	13:32	16:25	19:47		5:59	7:54	11:44	13:54	16:40	19:12	
南方総合支所	6:09	8:04	11:54	13:42	16:35	19:57		6:09	8:04	11:54	14:04	16:50	19:22	
瀬峰駅前	6:25	8:20	12:10	13:58	16:51	20:13		6:25	8:20	12:10	14:20	17:06	19:38	
<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #4a86e8; border: 1px solid black;"></div> 毎日運行                 </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid black;"></div> 平日のみ運行                 </div>														

### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・1便について、他の路線でカバーできることから土日は佐沼高校正門前を終点とする。
- ・折り返し便となるよう、JRとの接続を考慮しながら、7便・8便を時刻変更。
- ・利用者が少ないことや、他の路線でカバーできることから、4便の始発をミヤコーバス佐沼営業所とする。
- ・高校の下校時間に合わせるため、10便・12便を時刻変更。

# 路線図



## ⑨新田線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新田公民館（一部くりこま高原駅前）を起点に、ミヤコーバス佐沼営業所（一部登米総合産業高校）まで運行する路線。</li> <li>・新田駅、三方島を經由し、舟橋、佐沼中学校、佐沼高校、登米市民病院からミヤコーバス佐沼営業所（一部登米総合産業高校）まで運行。</li> <li>・佐沼方面からJR新田駅やくりこま高原駅での乗り換えのために利用される路線。</li> <li>・迫、中田（登米総合産業高校）町域を運行。</li> </ul>
便数及び所要時間	新田（くりこま高原駅前）→佐沼（登米総合産業高校） 午前2便、午後2便 34分・52分・1時間9分 佐沼（登米総合産業高校）→新田（くりこま高原駅前） 午前2便、午後3便 34分・51分・52分・1時間9分
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R1年度：25,249人（6.9人/便） R2年度：20,805人（7.8人/便） R3年度：22,140人（8.3人/便）
利用状況と再編のポイント	重複路線が存在していることから運行ルートの見直しを行う。

再 編 前					再 編 後						
【上り】					【上り】						
	1便	3便	5便	7便		1便	3便	5便	7便		
くりこま高原駅前	6:50		14:18		くりこま高原駅前	6:50		14:18			
新田駅前	7:08	9:32	14:39	19:09	新田駅前	7:11	9:32	14:39	19:09		
佐沼高校北	7:32	9:53	15:00	19:30	佐沼高校北	7:32	9:53	15:00	19:30		
登米市役所	7:40	10:01	15:08	19:38	登米市役所	7:40	10:01	15:08	19:38		
登米総合産業高校前	7:59				登米総合産業高校前	7:59					
【下り】					【下り】						
	2便	4便	6便	8便	10便		2便	4便	6便	8便	10便
登米総合産業高校前			12:15	16:11	18:58	登米総合産業高校前					
登米市役所	5:50	8:42	12:34	16:30	19:17	登米市役所	5:50	8:42	12:34	16:30	19:17
佐沼高校北	5:58	8:50	12:42	16:38	19:25	佐沼高校北	5:58	8:50	12:42	16:38	19:25
新田駅前	6:19	9:11	13:03	16:59	19:46	新田駅前	6:19	9:11	13:03	16:59	19:46
くりこま高原駅前	6:40		13:24		20:07	くりこま高原駅前	6:40		13:24		20:07
 毎日運行  平日のみ運行											

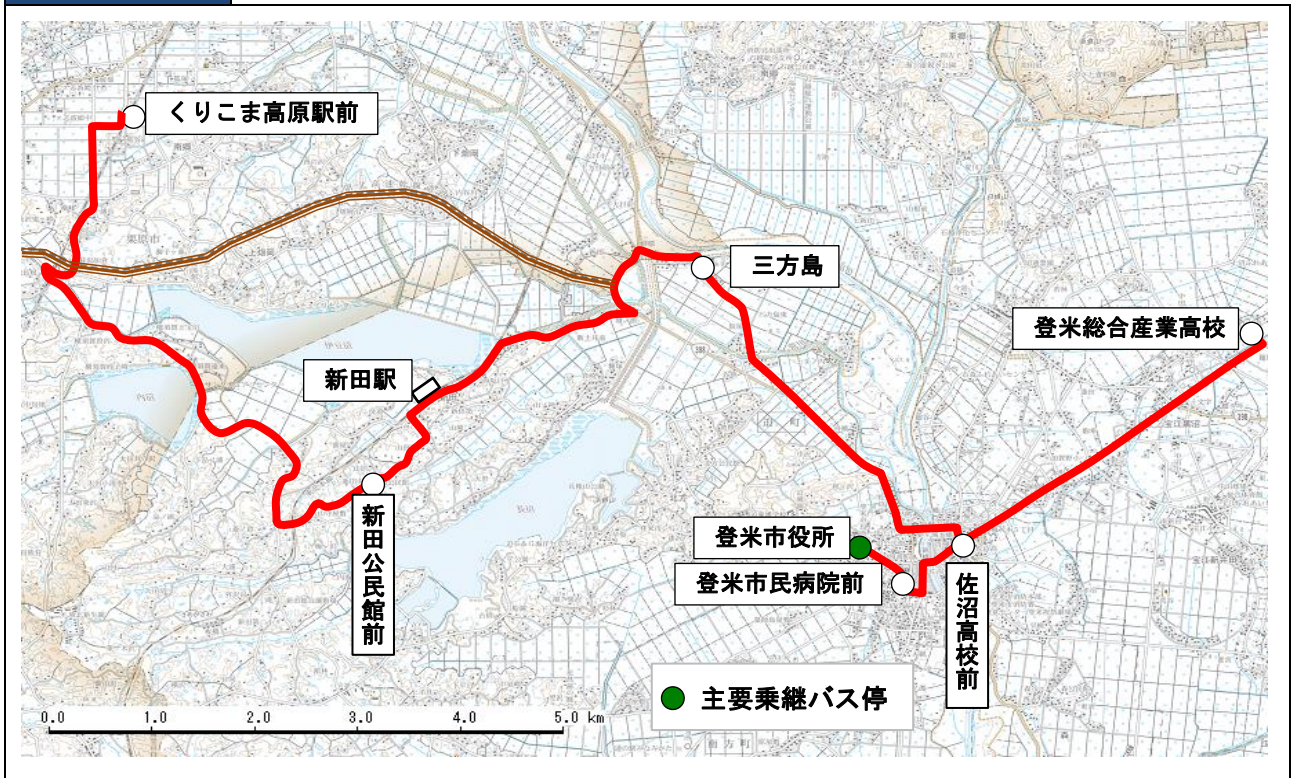
### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・休日の新田地区から各高校への路線を確保するため、1便を平日運行から毎日運行へ変更。
- ・登米総合産業高校—佐沼間で重複路線が存在することから、効率化を図るため6便・8便・10便をミヤコーバス佐沼営業所発に変更。





# 路線図



## ⑩石越線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ミヤコーバス佐沼営業所を起点に、迫桜高校（栗原市）まで運行する。</li> <li>・北方三方島を経由し若柳、石越、石森、佐沼高校、登米産業総合高校まで（北方経由石森方面行き）と、石森、石越、若柳経由で北方三方島、佐沼高校、ミヤコーバス佐沼営業所まで（石森経由北方方面行き）運行するルートがある。</li> <li>・石越、中田、迫町域を運行。</li> </ul>																		
運行時間帯及び便数	<table border="0"> <tr> <td>佐沼→迫桜高校→登米産業総合高校</td> <td>午前1便</td> <td>1時間29分</td> </tr> <tr> <td>迫桜高校→佐沼</td> <td>午前1便、午後3便</td> <td>46分</td> </tr> <tr> <td>佐沼→迫桜高校</td> <td>午前1便、午後2便</td> <td>44分</td> </tr> <tr> <td>登米総合産業高校→迫桜高校→佐沼</td> <td>午後1便</td> <td>1時間32分</td> </tr> <tr> <td>迫桜高校→佐沼</td> <td>午後1便</td> <td>36分</td> </tr> <tr> <td>登米総合産業高校→迫桜高校</td> <td>午後1便</td> <td>56分</td> </tr> </table>	佐沼→迫桜高校→登米産業総合高校	午前1便	1時間29分	迫桜高校→佐沼	午前1便、午後3便	46分	佐沼→迫桜高校	午前1便、午後2便	44分	登米総合産業高校→迫桜高校→佐沼	午後1便	1時間32分	迫桜高校→佐沼	午後1便	36分	登米総合産業高校→迫桜高校	午後1便	56分
佐沼→迫桜高校→登米産業総合高校	午前1便	1時間29分																	
迫桜高校→佐沼	午前1便、午後3便	46分																	
佐沼→迫桜高校	午前1便、午後2便	44分																	
登米総合産業高校→迫桜高校→佐沼	午後1便	1時間32分																	
迫桜高校→佐沼	午後1便	36分																	
登米総合産業高校→迫桜高校	午後1便	56分																	
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	<p>R1年度：58,712人（19.3人/便）</p> <p>R2年度：47,176人（14.4人/便）</p> <p>R3年度：47,714人（14.6人/便）</p>																		
再編のポイント	<p>迫桜高校へ通学する市内の高校生及び市内へ通学する栗原市の高校生に多く利用され、全路線の中で最も利用者数が多い路線。</p> <p>更に利便性を高めるため、ダイヤや便数の見直しを行う。</p>																		

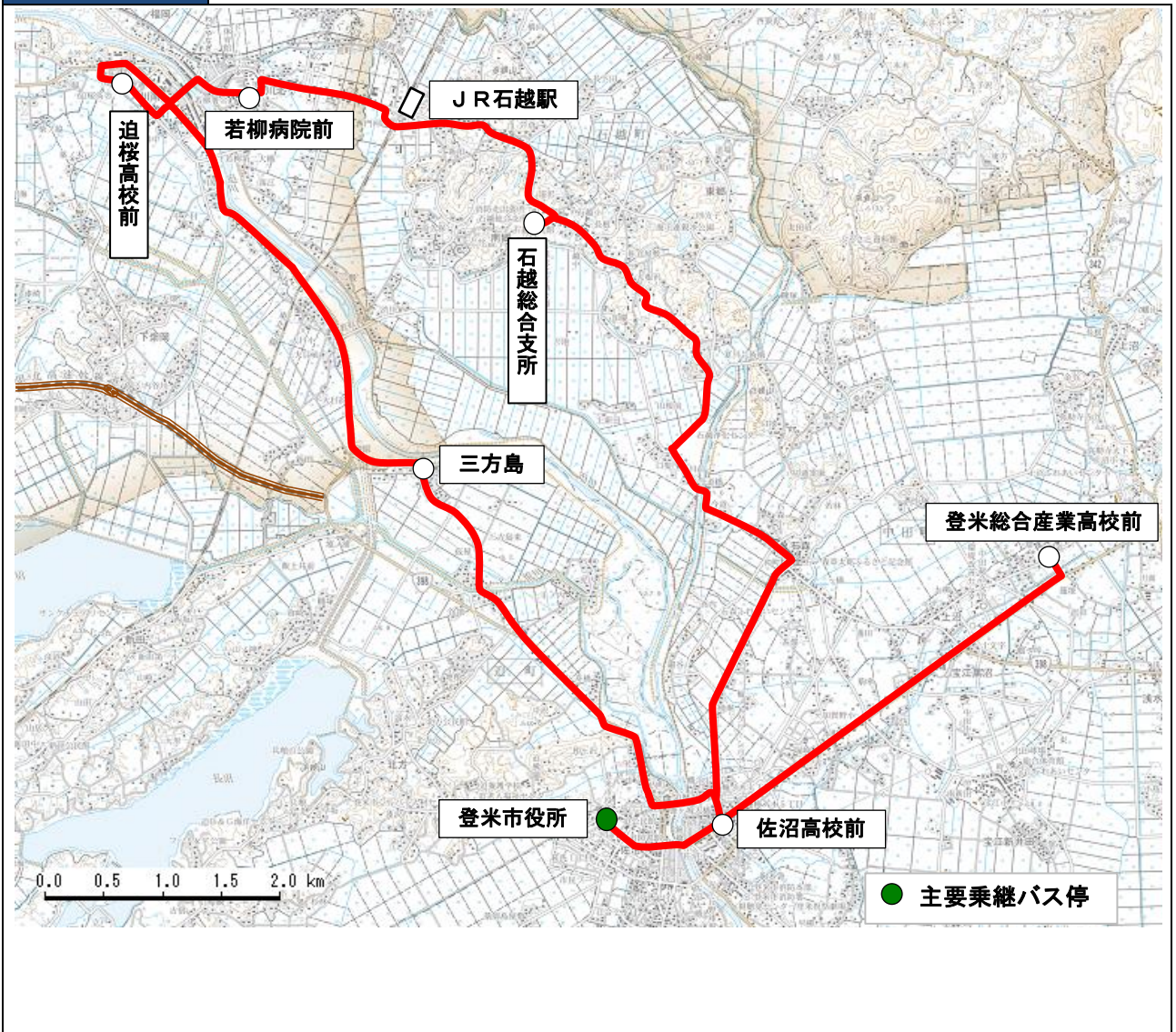
再 編 前						再 編 後							
【上り（北方経由石森方面行き）】						【上り（北方経由石森方面行き）】							
	1便	3便	5便	7便	9便		1便	3便	5便	7便	9便		
登米市役所	6:47					登米市役所	6:47						
迫桜高校前	7:20	9:20	13:30	16:10	18:00	迫桜高校前	7:20	8:35	13:30	16:15	18:00		
石越総合支所	7:46	9:38	13:48	16:28	18:18	石越総合支所	7:46	8:53	13:48	16:33	18:18		
佐沼高校北	8:04	9:56	14:06	16:46	18:36	佐沼高校北	8:04	9:11	14:06	16:51	18:36		
ミヤコー佐沼営業所		10:06	14:16	16:56	18:46	ミヤコー佐沼営業所		9:21	14:16	17:01	18:46		
登米総合産業高校前	8:14					登米総合産業高校前	8:14						
【下り（石森経由北方方面行き）】						【下り（石森経由北方方面行き）】							
	2便	4便	6便	8便	10便	12便		2便	4便	6便	8便	10便	12便
登米総合産業高校前				16:06		18:50	登米総合産業高校前				16:06		18:58
ミヤコー佐沼営業所	7:31	12:35	15:20	16:23		19:07	ミヤコー佐沼営業所	7:31	12:20	15:20	16:23		19:15
佐沼高校北	7:41	12:45	15:30	16:28		19:12	佐沼高校北	7:41	12:30	15:30	16:28		19:20
石越総合支所	7:59	13:03	15:48	16:46		19:30	石越総合支所	7:59	12:48	15:48	16:46		19:38
迫桜高校前	8:15	13:19	16:04	17:02	19:13	19:46	迫桜高校前	8:15	13:04	16:04	17:02	19:13	19:54
登米市役所				17:36	19:47		登米市役所				17:36	19:47	
 毎日運行						 平日のみ運行							

### 変更点

※運行ルートは変更なし

- ・2便の折り返し便とするため、3便を時刻変更。
- ・栗原市民バス接続のため、7便を時刻変更。
- ・栗原市若柳地区での買い物等滞在時間確保のため、4便を時刻変更。
- ・12便の時刻調整。

# 路線図



## ⑪ 中心市街地循環線

運行区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 登米市役所を起点に、市の中心市街地を循環する。</li> <li>・ 車を利用できない市民の移動手段として、医療機関、商業施設、金融機関などが集積している中心市街地を効率的に結ぶ。</li> <li>・ 市民病院、イオンスーパーセンター、登米合庁、佐沼高校前を通り、加賀野地区を経由し、登米市役所を巡回する。</li> <li>・ 迫、中田、南方町域を運行</li> </ul>
起終点	起点：登米市役所 終点：登米市役所
便数及び所要時間	登米市役所→登米市役所 午前2便、午後2便 1時間14分
車両	中型バス・小型バス
年間利用者数及び1便当たり平均乗車人数	R2年度：4,957 (3.4人/便) R3年度：7,083人 (4.9人/便) 2年平均：6,020人 (4.1人/便)
利用状況と再編のポイント	令和2年度から新設した路線。 令和4年度に、佐沼郵便局前、萩洗、飯島を追加。

### 時刻表

#### 【市街地循環線】

	1便	2便	3便	4便
登米市役所	9:00	10:40	13:00	14:40
イオンスーパーセンター前	9:07	10:47	13:07	14:47
登米合庁前	9:15	10:55	13:15	14:55
佐沼高校前	9:20	11:00	13:20	15:00
おおたおおたにクリニック前	9:24	11:04	13:24	15:04
ウヰエスパー佐沼本店前	9:29	11:09	13:29	15:09
登米市役所	9:37	11:17	13:37	15:17
イオンスーパーセンター前	9:44	11:24	13:44	15:24
登米合庁前	9:52	11:32	13:52	15:32
佐沼高校前	9:57	11:37	13:57	15:37
おおたおおたにクリニック前	10:01	11:41	14:01	15:41
ウヰエスパー佐沼本店前	10:06	11:46	14:06	15:46
登米市役所	10:14	11:54	14:14	15:54



毎日運行

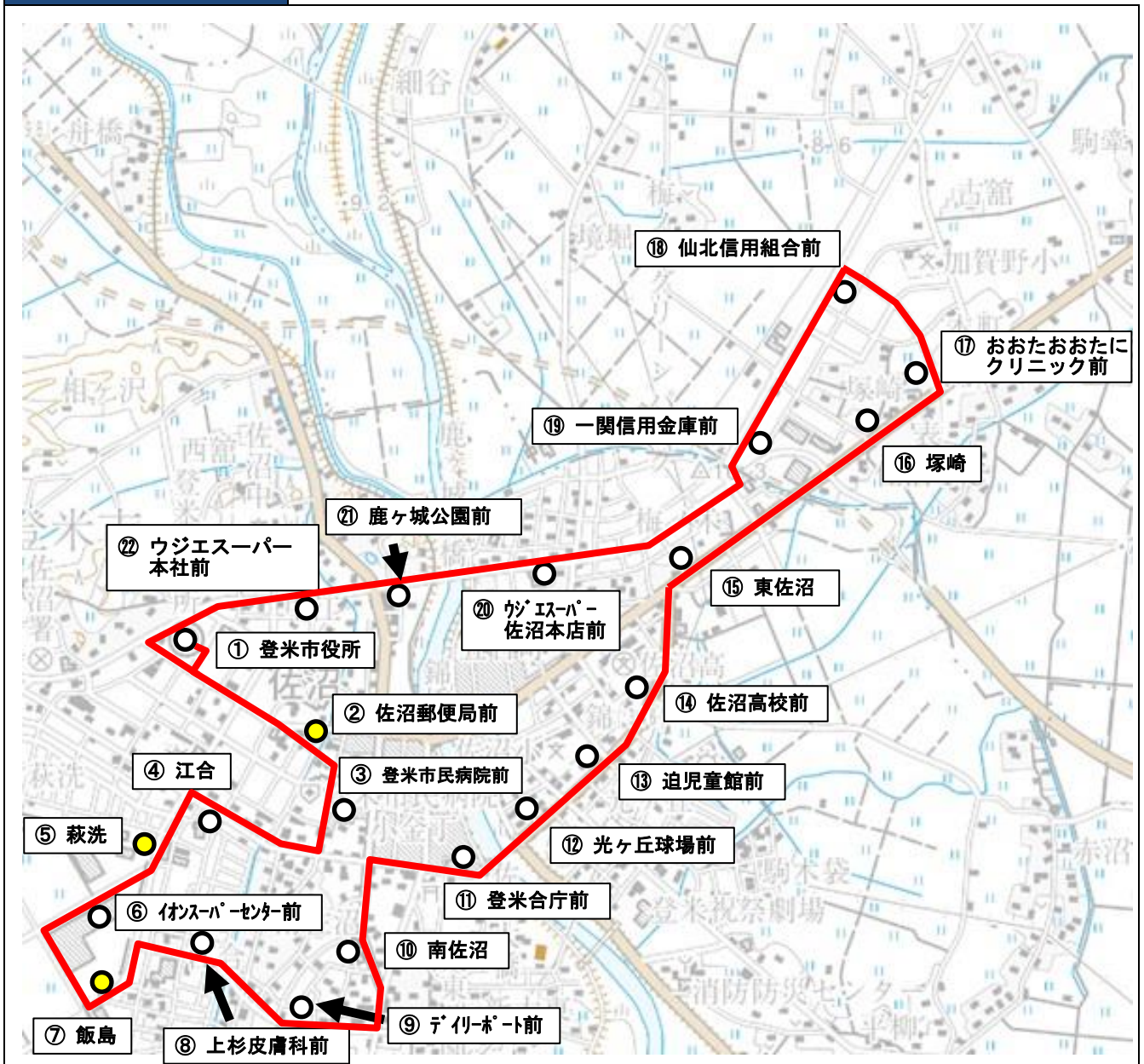


平日のみ運行

#### 変更点

・なし

# 路線図



●: 令和4年度追加バス停

市民バス系統数・便数等比較一覧表（令和5年4月改正予定）

No.	路線名	現行			案			便数差
		系統数	上下	便数	系統数	上下	便数	
1	米山登米線	1	上り	1	1	上り	1	0
			下り	3		下り	3	0
2	米山佐沼線	3	上り	3	3	上り	4	1
			下り	3		下り	4	1
3	登米線	1	上り	3	1	上り	4	1
			下り	4		下り	4	0
4	東西循環線	4	西回り	3	4	西回り	3	0
			東回り	3		東回り	3	0
5	東和線	1	上り	4	1	上り	4	0
			下り	6		下り	6	0
6	津山線	3	上り	5	2	上り	4	△1
			下り	4		下り	4	0
7	豊里線	2	上り	4	2	上り	4	0
			下り	4		下り	4	0
8	南方線	2	上り	5	3	上り	5	0
			下り	6		下り	6	0
9	新田線	3	上り	4	3	上り	4	0
			下り	5		下り	5	0
10	石越線	6	北方経由	5	6	北方経由	5	0
			石森経由	6		石森経由	6	0
11	中心市街地循環線	1	—	4	1	—	4	0
合 計		27	—	85	27	—	87	2

### 3 住民バス（地域内路線バス）の再編

#### (1) 乗継の見直し【方針①】

地域内から地域外への移動手段を確保するため、市民バスとの乗継の見直しを継続していきます。

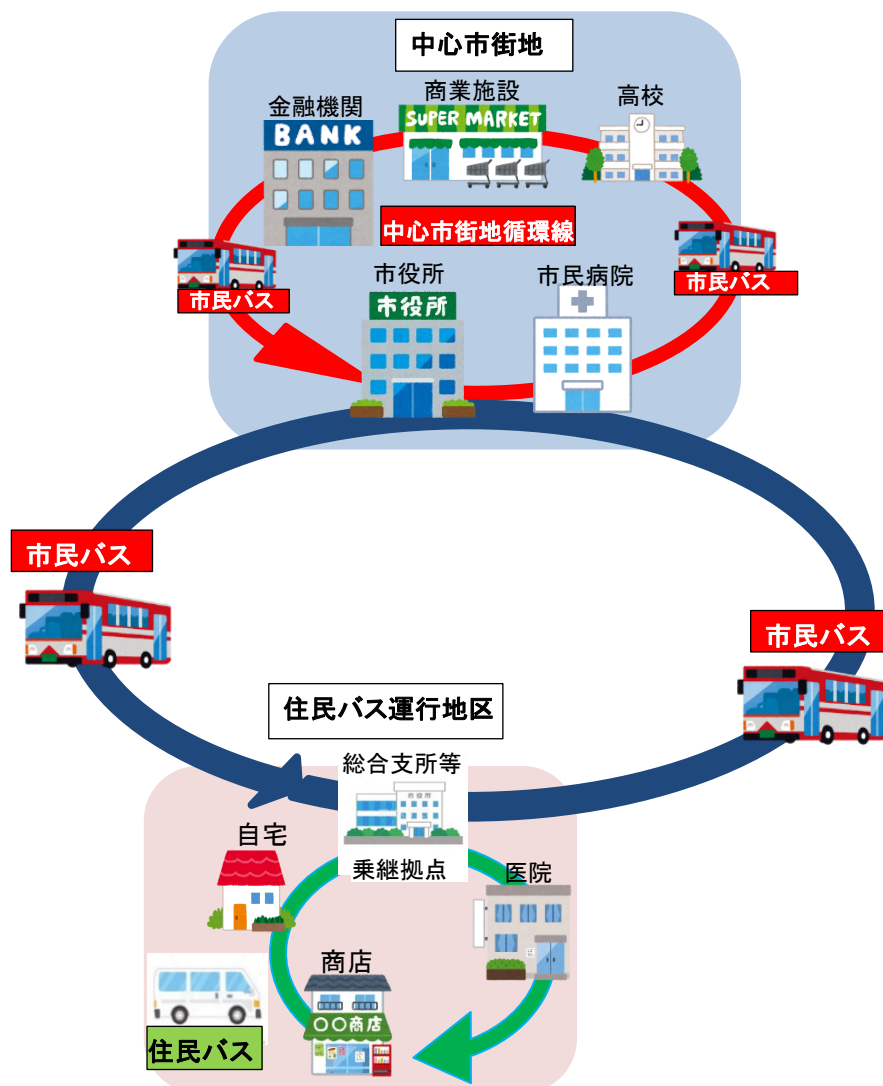
#### (2) 利用者数の少ない路線の見直し【方針①・②】

利用者数の少ない路線については、運行便数の見直しや、より利便性の高いデマンド型乗合タクシーへの転換も含め、検討を進めていきます。

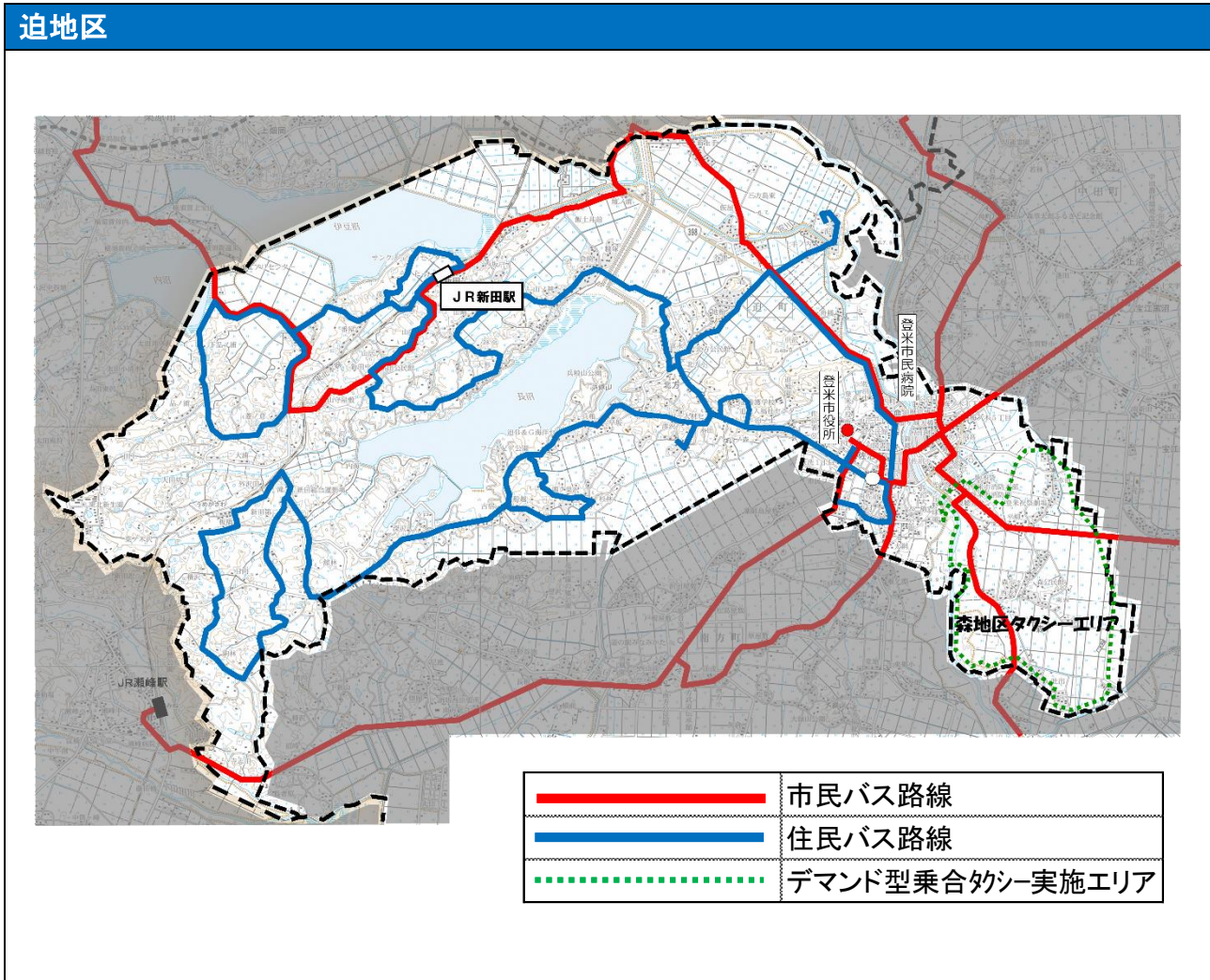
ただし、デマンド型乗合タクシーを導入する地区は、運行目的が住民バスと重複するため、住民バスの運行を廃止することとしており、地域のニーズを踏まえて検討していきます。

#### (3) 市民への周知【方針①】

住民バスは、市民バスに比べて市民の認知度が低く、効果的に利用されていない状況であるため、乗車位置や行き先、市民バスとの乗継等について、市民への周知の取組を強化し、利用促進に努めます。

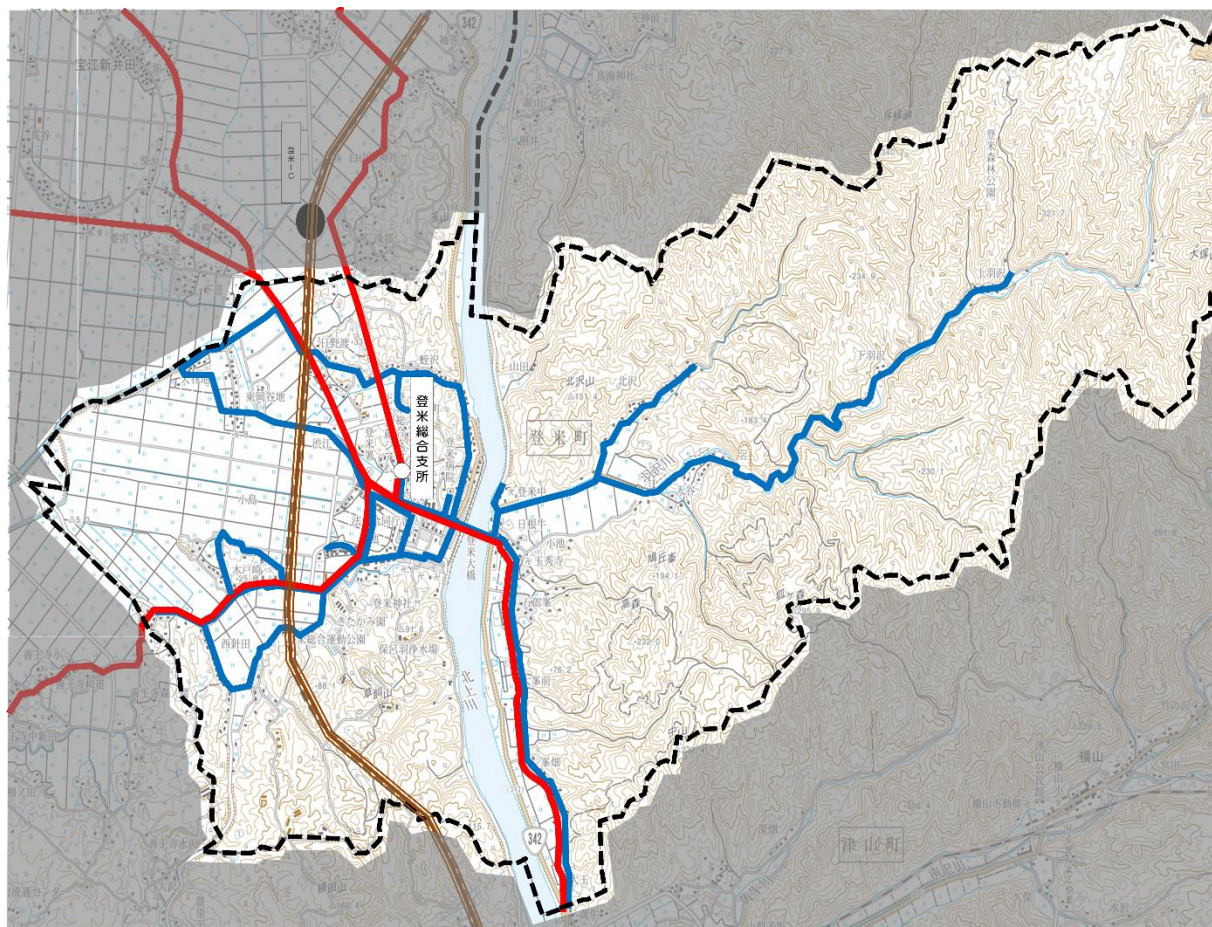




(4) 各地区の路線図



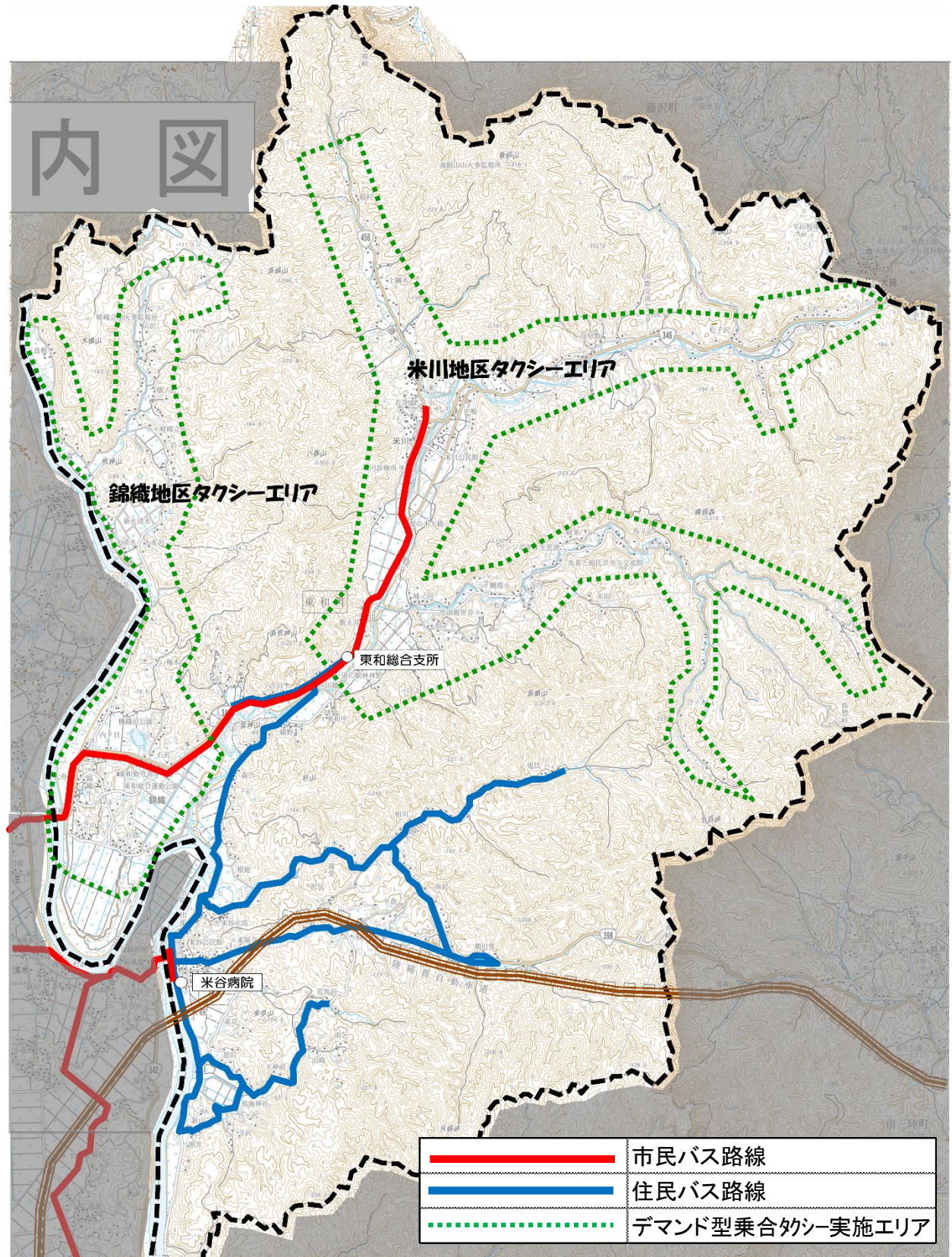


# 登米地区

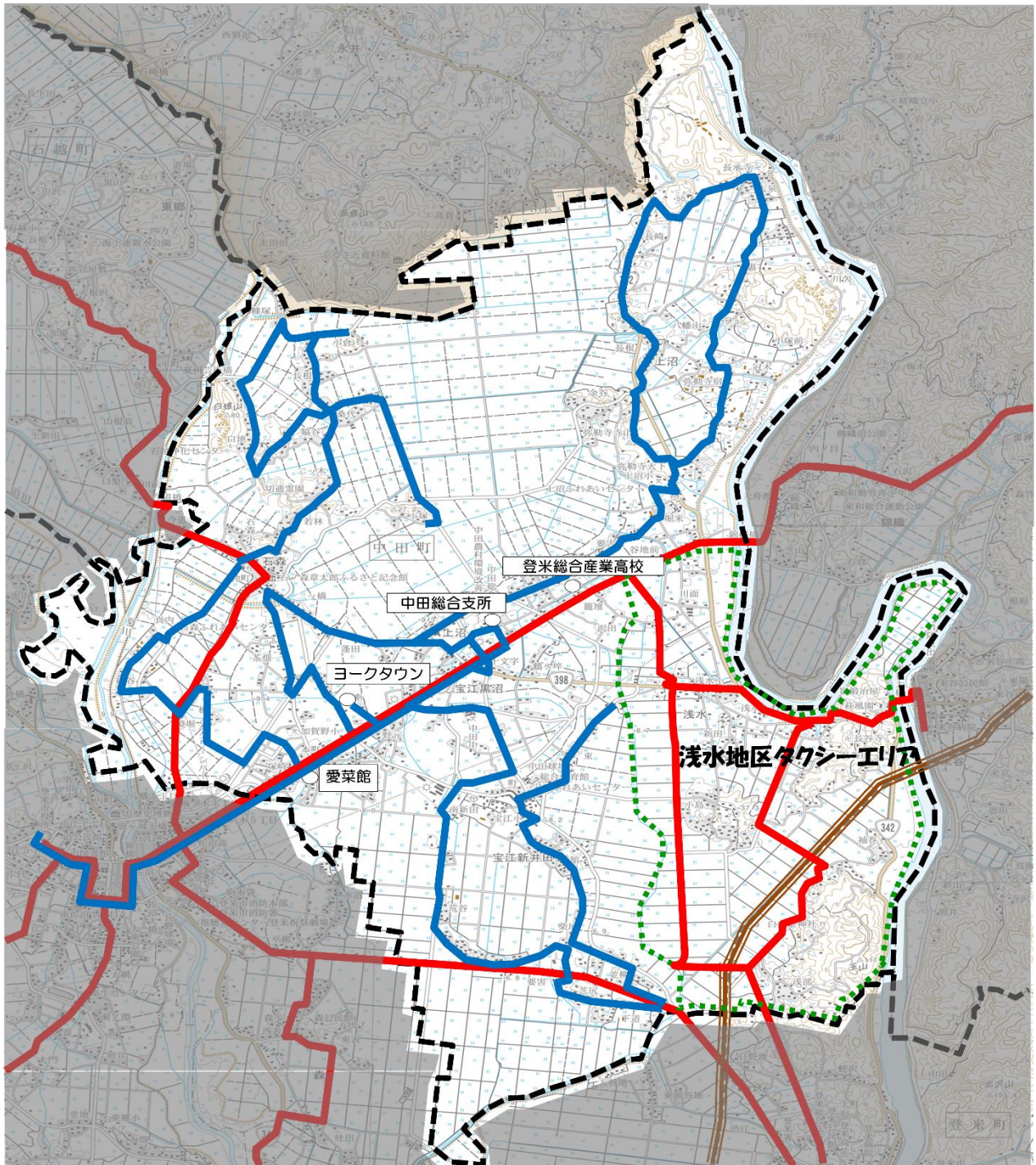





	市民バス路線
	住民バス路線

内図

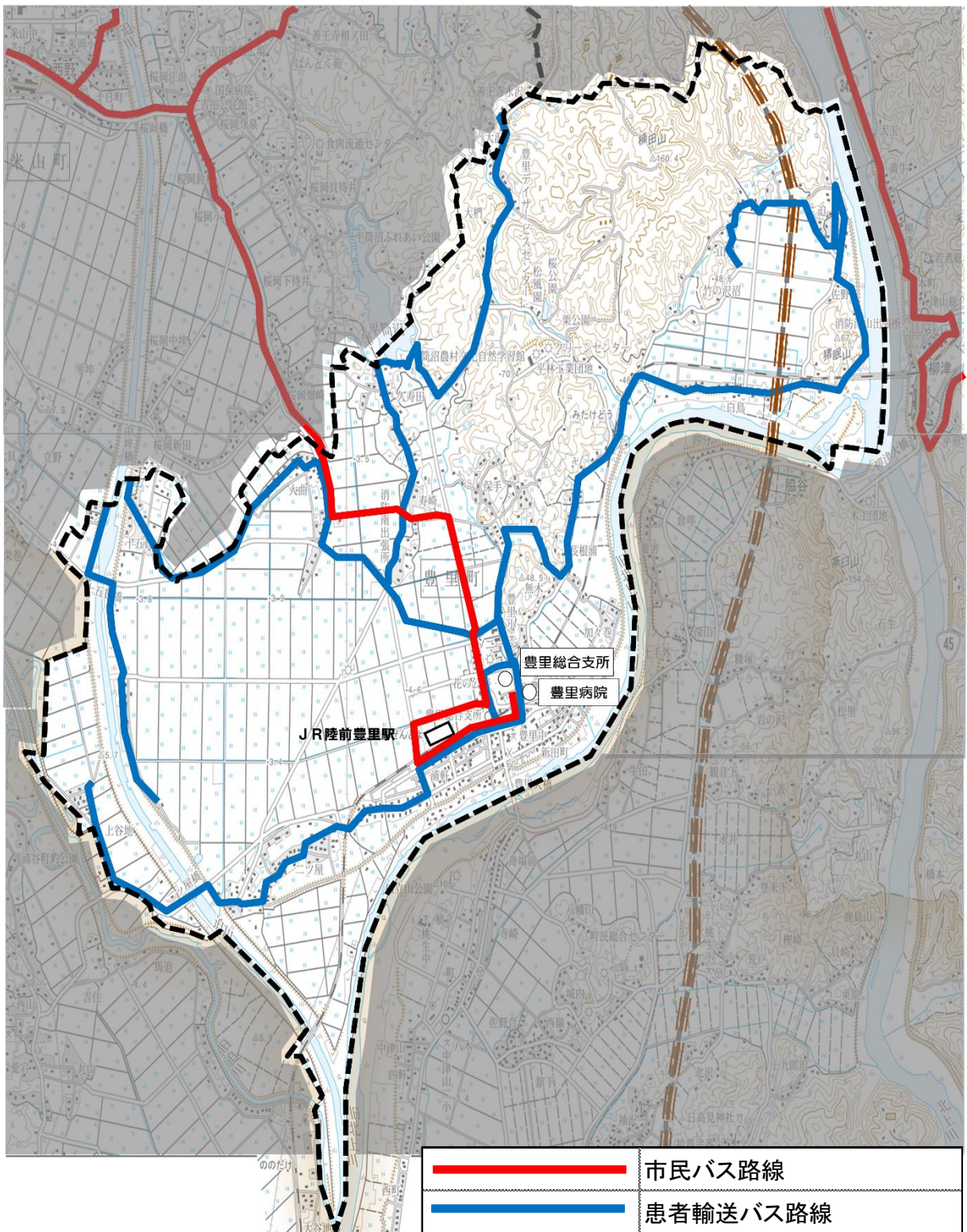


# 中田地区

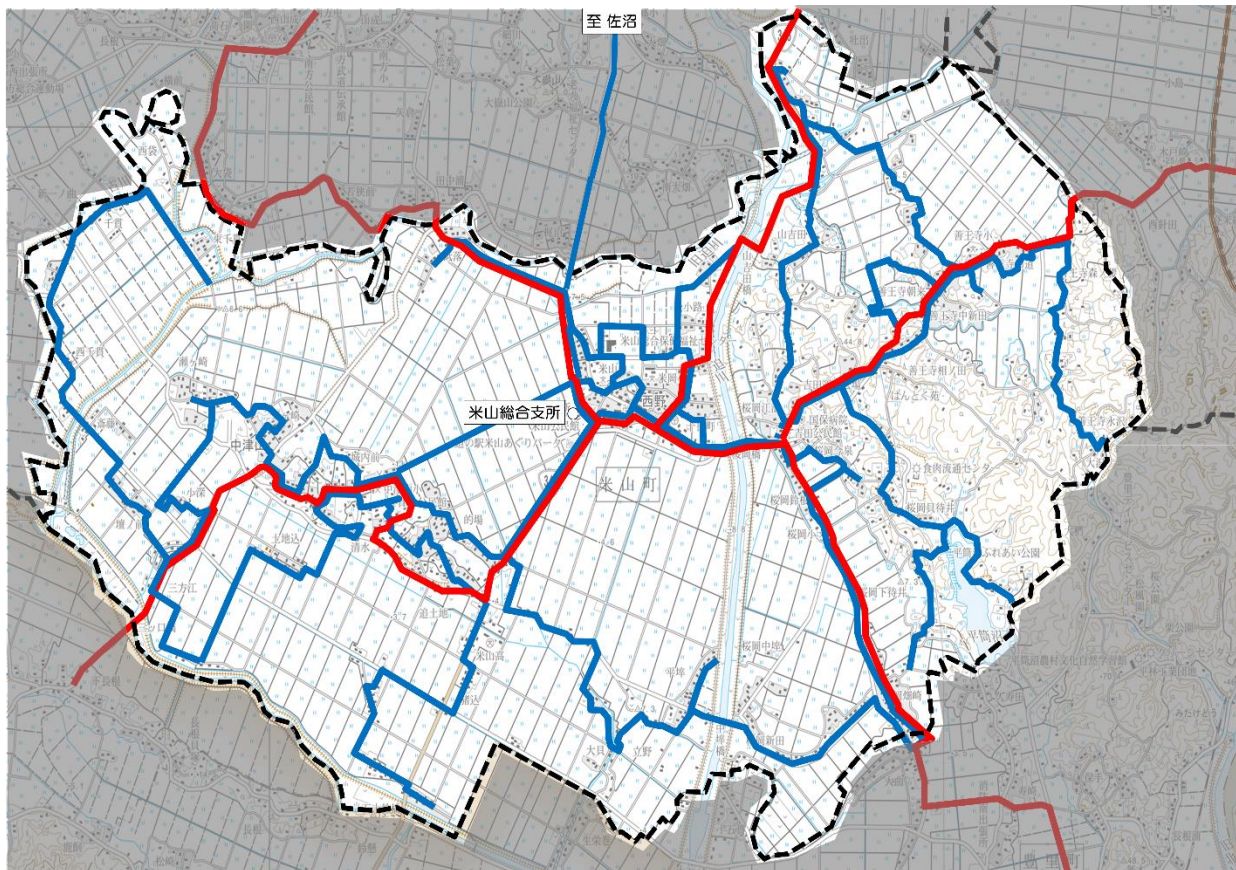




	市民バス路線
	住民バス路線
	デマンド型乗合タクシー実施エリア

# 豊里地区

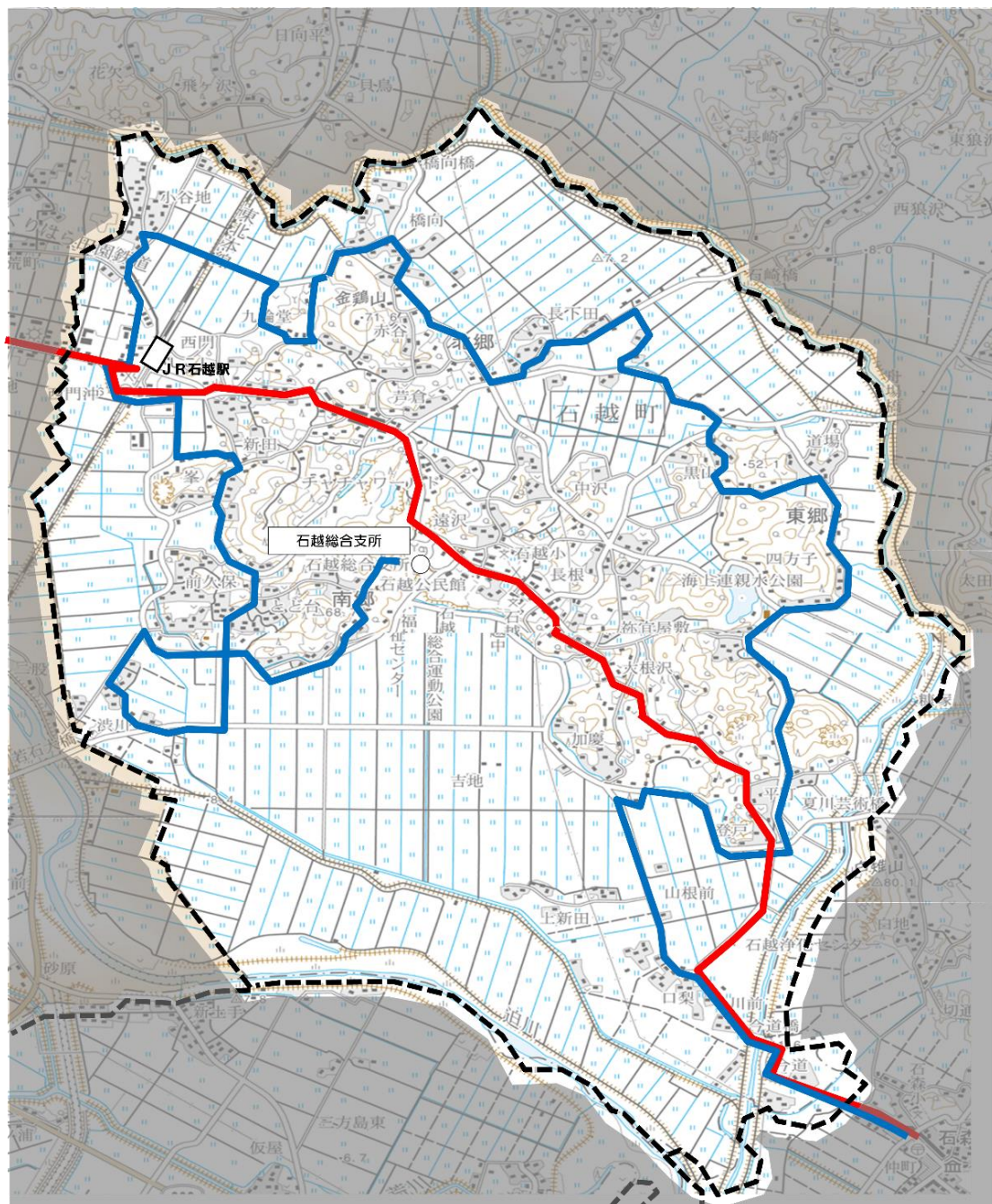




# 米山地区



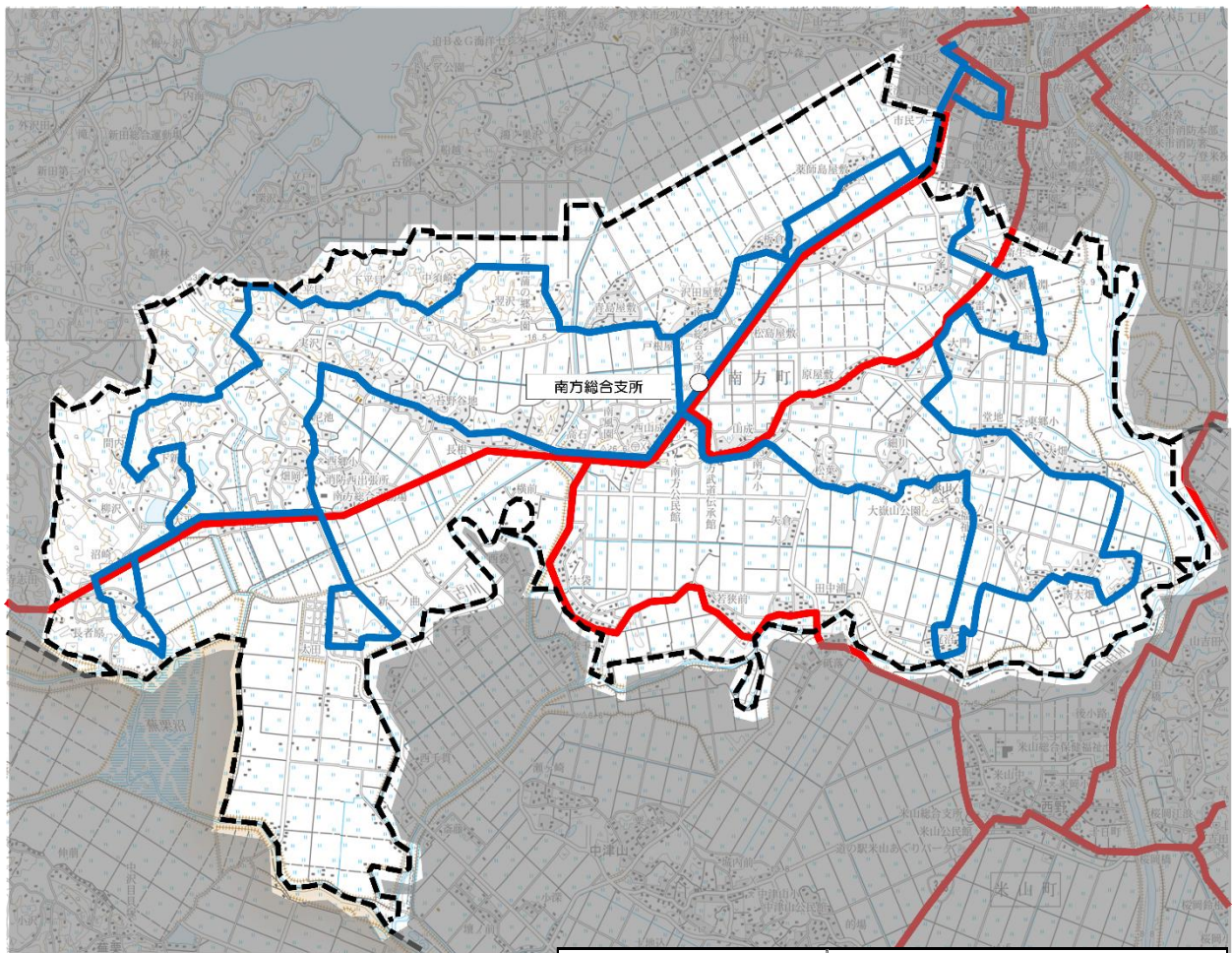
	市民バス路線
	住民バス路線



# 石越地区



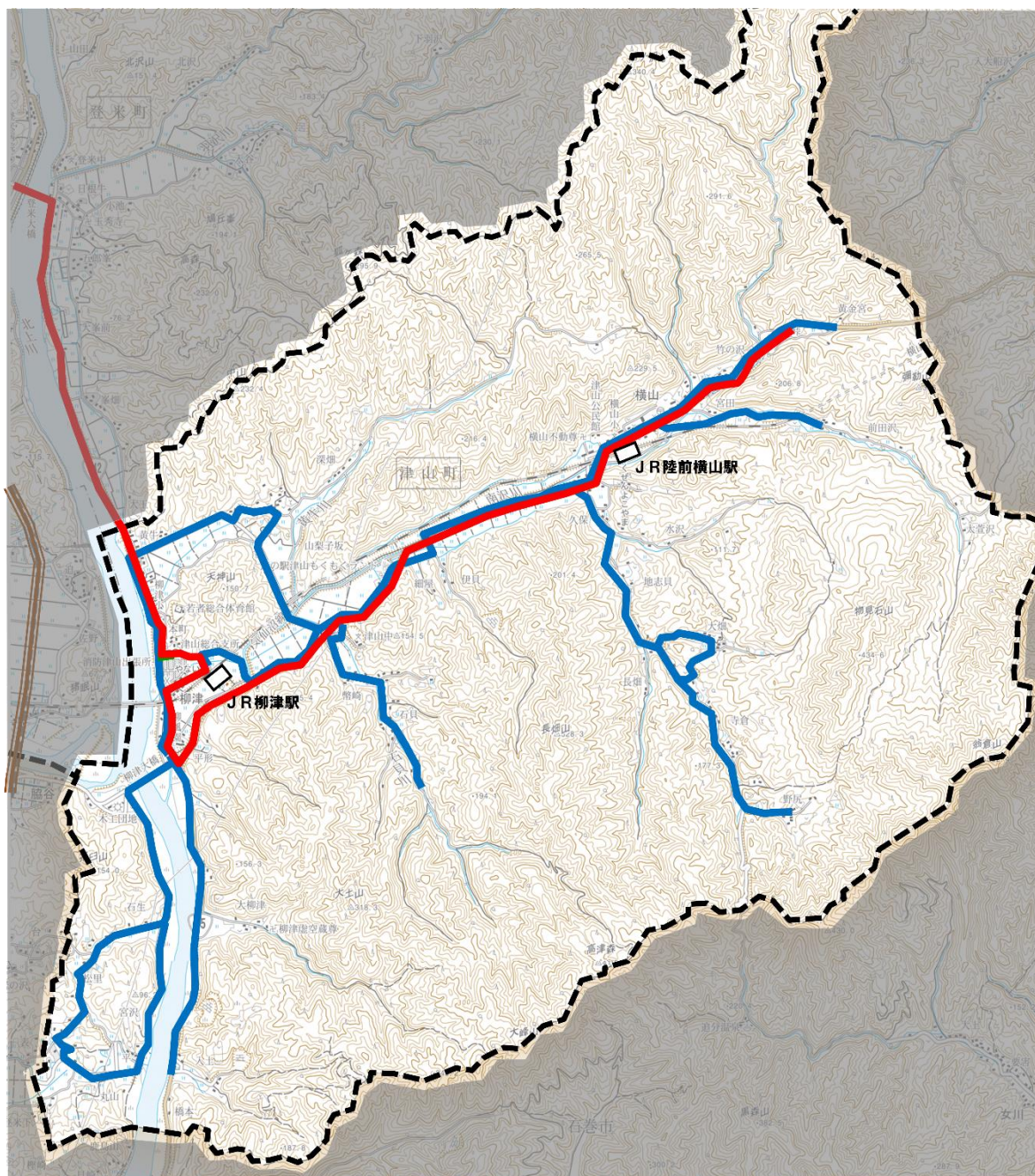
	市民バス路線
	住民バス路線



# 南方地区



	市民バス路線
	住民バス路線

津山地区



	市民バス路線
	住民バス路線



## 4 デマンド型乗合タクシーの拡大【方針②】

### (1) 導入の考え方

#### ① 運行事業の運営主体

各地域において地域の実情や利用者の要望を踏まえた運行を行うため、運行事業の運営主体は、コミュニティ組織が担います。

また、利便性の向上や、運営の効率化を図るため、旧町域単位による複数コミュニティ組織での協同運営や、市としての事業に対する関りについても検討していきます。

#### ② 実証運行事業

ア 運行事業の実施を希望する地区については、その運行が効果的かつ円滑に実施されるかを検証するため、本格運行に先立ち、デマンド型乗合タクシー実証運行事業（以下「実証運行事業」という。）に取り組むものとします。

イ 実証運行事業については、市と運営主体が協議の上実施するものとし、運行形態については、市の提案を基本とします。

#### ③ 運行の委託

運行事業及び実証運行事業は、市内のタクシー事業者や貸切バス事業者等の交通事業者に委託するものとします。

ただし、市内のタクシー事業者や貸切バス事業者の多くが一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けていないことから、運行事業に参入を希望する事業者が許可を受けられるよう、早期に情報提供を行う必要があります。

#### ④ 運行区域

運行する区域は、旧町域内を基本とします。

#### ⑤ 運行経費

運行経費は、運行日数、時間、距離、車両の投入台数での設定を基本とします。

#### ⑥ 収支率の確保

運行事業の実施に当たっては、持続可能なものとするため、一定以上の収支率を確保した運行となるよう、実施地区の人口等に応じてその基準を示し実施するものとします。

また、本格運行移行後については、基準の収支率を一定の期間内に達成することを補助事業実施の条件とします。

#### ⑦ 住民バスの取扱い

デマンド型乗合タクシー事業を実施する区域については、住民バスの運行を廃止します。

### (2) 実証運行事業の運行形態等

デマンド型交通は、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関で、事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の組合せにより、多様な運行方式が存在しています。

実証運行事業では、市が提案する運行形態を基本とし、主な利用者は移動手段

を持たない高齢者等と想定していることから、原則、自宅へは送迎し、目的地は旧町域内の医療機関、公共施設、金融機関、商店等とする比較的自由度の高い運行方式とします。

#### ①利用登録

利用は、登録制とし、利用登録料を徴収します。(登録者1人当たり年1,000円程度)

また、利用登録料は、運営主体の事務費及び運行委託料に充てるものとします。

#### ②運賃

運賃は、1人300円から500円程度とします。

#### ③運行日・運行時間

運行日は、月曜日から金曜日までとし、国民の祝日に関する法律に規定する休日及び12月29日から翌年の1月3日までの日については運行しないことを基本とします。

また、運行時間は、午前8時から午後4時まで(正午から午後1時までには運行しない)を基本とします。

#### ④運行ダイヤ

1日の運行回数は、地区の人口、面積等を考慮し決定するものとし、予約の期限については、最初の1便については前日までの予約を基本とします。

#### ⑤運行車両

運行車両数及び運行する車両の規格は、地区の人口、面積等を考慮し決定するものとします。

#### ⑥発着地

発着地は、利用者の自宅及び旧町域内の医療機関、公共施設、金融機関、商店等を想定します。

なお、各総合支所等を市民バスとの乗継拠点に設定することとします。

#### ⑦運営主体の啓発活動等

運営主体は、運行事業を持続可能なものとするため、地域住民に利用促進の啓発を行うものとします。

また、運営主体が協賛金などを募り運行事業の経費に充当できるものとします。

### (3) 推進体制

#### ①運営主体(コミュニティ組織)

運営主体は、運行計画の策定、利用登録者の管理、市補助金関係事務、利用促進啓発等を行うものとします。

#### ②交通事業者(タクシー会社、貸切バス事業者等)

交通事業者は、運行計画に沿った運行、予約受付、利用者等を含む運行記録、月別・年間業務報告、運行計画に対する提案・助言、サービス改善等を行うものとします。

#### ③市

市は、運営主体への財政的支援や、運行計画策定、各種手続きに係る支援を行

うなど、協働による事業推進に努めます。

また、交通事業者への各種手続きに係る支援や、公共交通会議での調整等を行います。

さらに、未実施地区については、地域住民等への事業説明会の実施や積極的な情報発信を行い、交通が不便な地域における事業の普及、啓発に努めます。

### 【デマンド型乗合タクシー運行事業の仕組み(イメージ)】

