

持続可能な交通体系を目指して



第2回 市内の公共交通の現状

問い合わせ先／
交通政策課 ☎ 22-6600 内線 382

「第2次気仙沼市総合交通計画」の内容について、今回は路線ごとの状況についてお知らせします。

■路線ごとの利用者数と収支状況

市内を運行する全 15 路線の路線別の利用状況と収支状況は下表のとおりです。

種類	No.	路線	利用者数			R3 年度運行 経費 (万円)	R3 年度運賃 収入 (万円)	R3 年度欠損 (万円)	収支率 (収入/経費)	利用者1人当 経費 (円)
			H29 年度 (人)	R3 年度 (人)	R3/H29 割合					
ミヤコー 自主	1	御崎線	62,357	33,794	54.2%	4,673	1,769	2,903	37.9%	1,383
	2	大沢線	21,230	5,269	24.8%	1,148	214	935	18.6%	2,179
市委託	3	市内中央循環線	13,719	24,281	177.0%	1,708	431	1,277	25.2%	703
	4	鹿折金山線	40,308	23,518	58.3%	1,252	461	791	36.8%	532
	5	新月線	11,661	6,319	54.2%	2,108	124	1,984	5.9%	3,337
	6	松岩線	52,575	29,073	55.3%	3,535	570	2,966	16.1%	1,216
	7	九条線	7,842	2,741	35.0%	560	54	507	9.6%	2,044
	8	三陸線	14,512	8,679	59.8%	1,657	170	1,487	10.3%	1,909
	9	大島線	25,625	39,028	152.3%	5,435	765	4,670	14.1%	1,393
	10	本吉内陸線	8,398	5,108	60.8%	1,150	100	1,050	8.7%	2,252
	11	本吉川内線	4,431	1,743	39.3%	464	34	430	7.3%	2,665
	12	上廿一線	5,263	1,936	36.8%	723	107	617	14.8%	3,735
	13	金成沢線	2,467	1,057	42.8%	268	19	248	7.1%	2,534
	14	羽田線	7,431	2,383	32.1%	639	51	588	8.0%	2,683
	15	本吉三陸線	4,515	2,597	57.5%	613	50	563	8.2%	2,360
計			282,334	187,526	66.4%	25,937	4,919	21,017	19.0%	1,383

■ H29 年度比 50%未滿 ■ 収支率 10%未滿

※端数処理の関係で、合計値等が合致しない場合があります。

※注意

(1) 「種類」における区分は以下のとおりです。

ミヤコー自主：(株)ミヤコーバスが、自社の費用負担で運行している路線で、国・県・市が、補助金によって欠損額の一部を負担しています。
市委託：市がバス・タクシー事業者に委託して運行している路線で、市が欠損額の全額を委託料として支出しています。

(2) 鹿折金山線の運行経費は、BRT として運行している区間（気仙沼駅前～上鹿折駅前間）のものを除いた額としています。

(3) 利用者数は会計年度（4月～翌3月）、運行経費は事業年度（10月～翌9月）の数値を使用しているほか、(株)ミヤコーバスに運行を委託している路線（No. 4～11）の運行経費および運賃収入については、路線ごとのデータがないため、運行経費を走行距離による按分で、運賃収入を利用者数による按分で算出しており、必ずしも実態と合致するものではありません。

①路線別利用状況(令和3年度と平成29年度の比較)

利用者数は、市内中央循環線と大島線で増加を示しているものの、他の13路線は大きく減少しています。

市内中央循環線は平成29年度の利用者数が運行を開始した11月以降のものであること、また、大島線は大島架橋開通に伴う市中心部への路線延伸前のデータとの比較であるため、増加を示す結果となりました。

その他の路線は全て3割以上減少しており、特に大沢線では利用者が4分の1に減少したほか、九条線・本吉川内線・上廿一線・金成沢線・羽田線も半数以下になっています。

減少の要因は様々ですが、平成30年の気仙沼西高校の統合をはじめ、通院・通学環境の変化や、新型コロナウイルス感染症拡大による影響が大きいものと推定されます。

②路線別収支状況(令和3年度)

運行経費は、大島線や御崎線など、運行距離や本数が多い路線で金額が大きくなる一方、利用者1人当たりの経費で見ると、路線の規模に関わらず沿線人口が少なく、市街地部への乗り入れが限定的な路線で金額が大きくなる傾向にあります。

また、収支率は、御崎線・市内中央循環線・鹿折金山線を除いて20パーセントを下回っているほか、10パーセントに満たない路線も約半数の7路線に上ります。

このような状況から、現状のまま路線を維持することは困難になることも想定され、公共交通としての持続可能性を高めるためには、何らかの改善策が必要な状況にあります。

※各路線とも、地域の皆様の日常生活に必要な移動手段として運行しており、「利用者が少ない」「費用が多い」ことのみを理由に路線廃止を検討するものではありません。あくまでも「移動手段の確保」を前提とした路線再編の検討を行います。

次回は、公共交通の課題についてお知らせします。