

六郷東部地区における就学支援・買い物・通院の乗合タクシー実証実験

応募様式A

六郷東部地区共創プラットフォーム

事業の基礎情報

実施主体	六郷東部地区地域交通検討会
事業実施地域	仙台市（若林区六郷東部地区）
共創の類型	交通事業者間共創 ・ 他分野共創
他分野共創の類型	教育 ・ 医療 ・ 商業
共創パートナー	仙台市教育委員会（教育）・ 地元医療施設（医療）・ 地元商業施設（商業） 仙台市交通局（交通） 仙台市地域交通推進課（支援機関）
運行形態	①乗合タクシー（デマンド型・路線不定期型） ②道路運送法第21条
運行主体	株式会社キュットライフ（タクシー事業者）

現状・課題

（地域交通の現状・課題に関する分析）

- 当該地域は本市南東部に位置する市街化調整区域であり、東側は太平洋に面しており、2011年の東日本大震災では津波による被害を受けている。
- 実施主体である六郷東部地区地域交通検討会（以下、「検討会」という。）は7町内会（約700世帯、1,700人）を中心に構成している。
- 地域交通の現状・課題として①震災により東六郷小学校が被災し、平成29年に廃校・六郷小学校に統合されたことから、六郷小学校までの小学生の登下校に関して家族の送迎等に頼らざるを得ない児童がいること(R5.12保護者向けアンケート調査にて、登下校用の地域交通が導入された場合、16名が利用希望)、②バスのサービスレベルが低く、バス停やバス停間の距離が遠く利用しづらい(R2年度アンケート調査にて、約1割が最寄バス停まで徒歩10分超と回答)等により通院や買物など希望する場所に行くことができないこと、等が挙げられる。

地域公共交通計画への位置づけ
（位置づけ予定を含む）

有

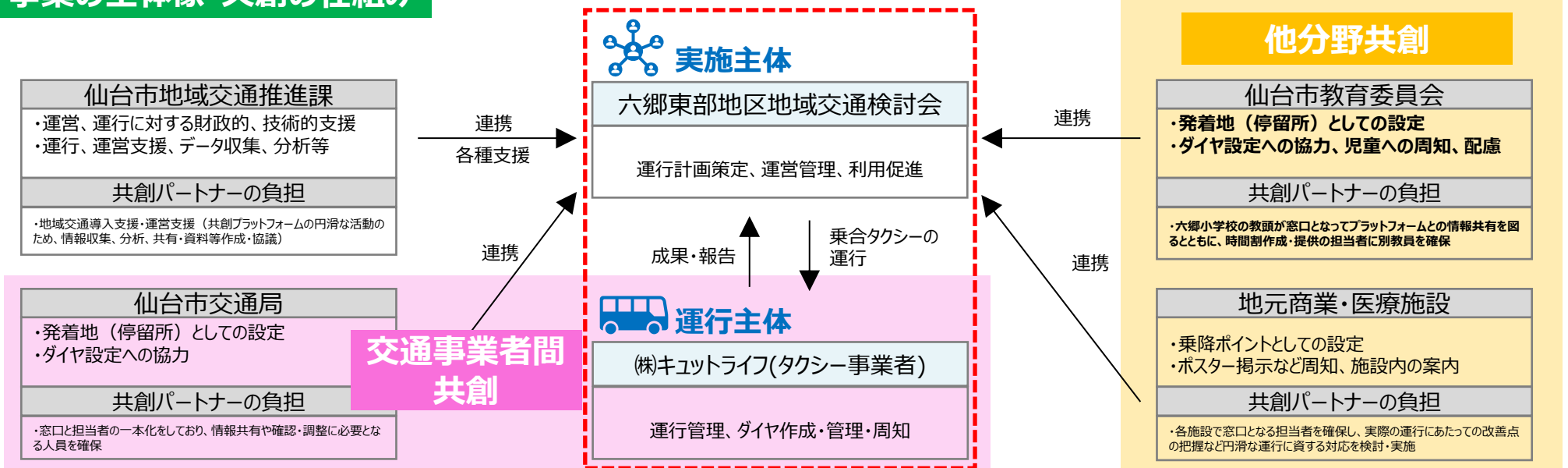
運輸局・運輸支局への事前相談

東北運輸局（R6.4.19、6.5）

令和5年度共創モデル実証プロジェクトの補助有無

無

事業の全体像・共創の仕組み



取組の概要

（事業の概要）

○2点の課題への対応として、①通学のための路線不定期型（下校便について、小学校の時間割に合わせてダイヤが変動）の地域交通【連携：市教育委員会、市交通局】、②買い物・通院のためのデマンド型の地域交通【連携：地元商業・医療施設、市交通局】、の2種類の地域交通を実証実験として導入することで、地域の実情に見合った交通体系を見極め、地域住民の日常生活に不可欠な移動の足の確保・交通便利の向上に繋げるもの。

（地域の関係者との連携・協働）

①は、市教育委員会との連携では、学校敷地内での発着地設定や小学生(保護者)が利用しやすい柔軟なダイヤ設定のための毎月の時間割の提供により、自宅から徒歩圏内で設定する最寄り停留所(8ヶ所)から小学校までの移動が可能となり、家族の送迎等の負担軽減に寄与するもの。②は、地元商業施設(7ヶ所)及び医療機関(5ヶ所)との連携により、各施設等を乗降ポイントに設定することで地域の希望する買物・通院先への移動が可能となるほか、市交通局の路線バスのダイヤに合わせた運行時刻とすることで、地域交通から路線バスへの乗り継ぎが可能となり、自宅から街なかなど遠方までの移動手段も確保される。

（地域公共交通ネットワークや既存交通との関係性）

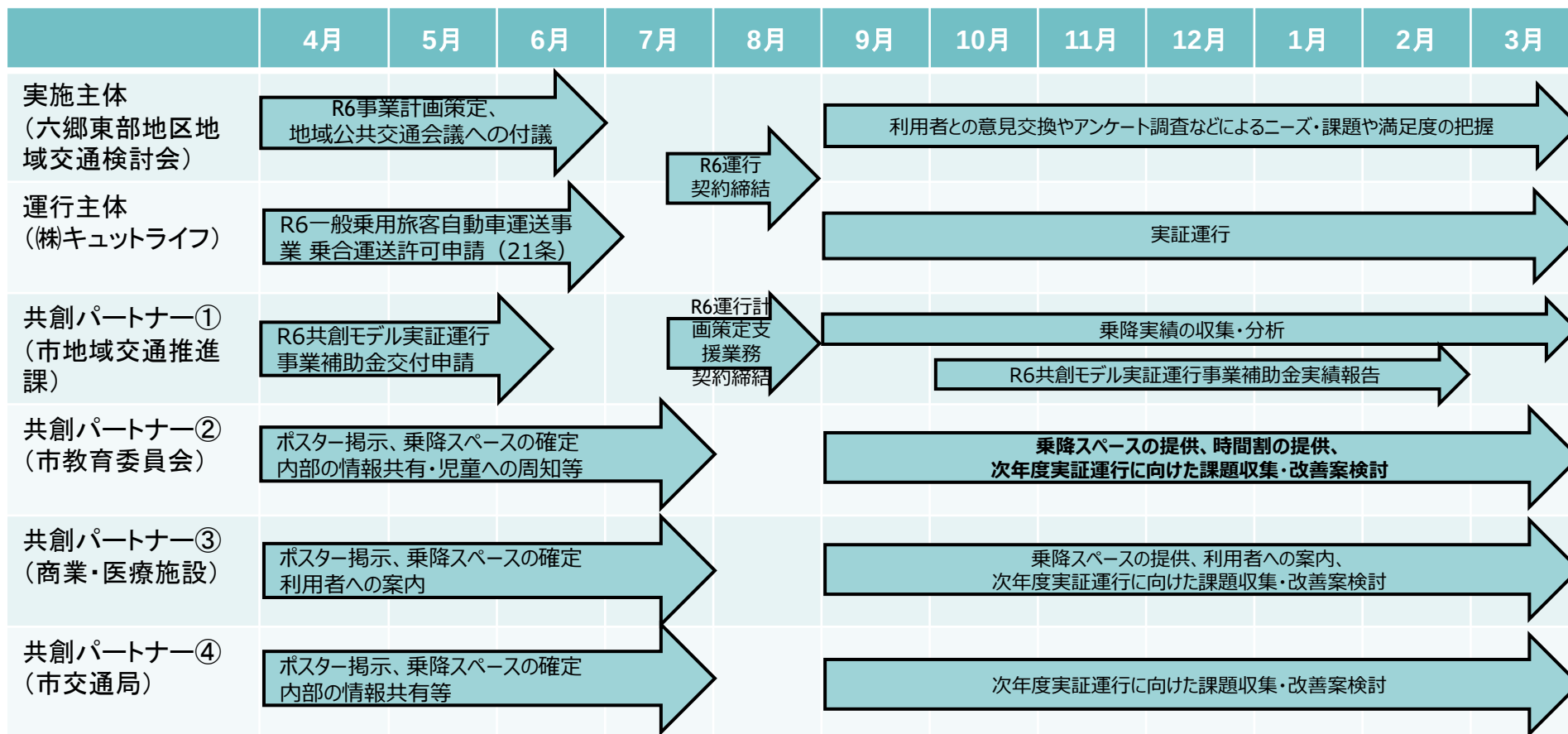
○本市地域公共交通計画では、人口密度20人/ha以上等の基準を満たす「みんなで支える路線バスエリア(A)」と基準を下回る「みんなで育む多様な交通確保エリア(B)」に分けて持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ることとしている。(B)に含まれる当該地域は、地域の実情に応じた多様な移動手段の確保を目指しており、公共交通を補完する役割として既存路線バスとの接続を勘案してダイヤを設定している。

六郷東部地区における就学支援・買い物・通院の乗合タクシー実証実験

応募様式A

六郷東部地区共創プラットフォーム

事業実施手順・スケジュール



※今年度の実証実験における利用者数・乗降ポイント別の利用状況・収支などのデータ分析をふまえて運行計画の見直しを行い、
R7年度以降も改善を図りながら実証実験を継続していく想定

取組の詳細

(地域交通にもたらされると想定される効果)

○実証実験の開始にあたっては、仙台市や外部委託するコンサルタントが運行計画策定・運営支援、財政的支援を前提に、検討会を中心に共創パートナーと連携しながら、地元のタクシー事業者が安心・安全を前提に地域密着で運行を担う体制を構築を目指す。概ね3年を目安に仙台市やコンサルタントからの技術的支援を要しない、自立した運営組織としていく（市の財政的支援については、期限を設けず継続していく想定）。また、実証実験の初年度として、利用者人数2,700人（デマンド型2,100人、路線不定期型600人）とアンケートによる利用者満足度調査を実施し、満足度90%以上を目標とする。

(地域全体に及ぶと想定される効果)

○①市教育委員会との連携では、小学生の移動の選択肢を広げ、保護者等の移動に係る負担軽減を図る。②地元商業・医療機関との連携では、地域住民の日常生活を支え、新たなコミュニティや外出目的の創出を含め新たな需要の掘り起こしに繋げる。③市交通局との連携では、乗降データ等を用いた今後の路線バスのダイヤ改正等への活用の検討や路線バスとの接続により街なかへの移動需要をカバーし相互の交通手段の利用に係る相乗効果を産み出していく。○このように検討会を中心にそれぞれの共創パートナーがそれぞれの役割を果たしながら協力・連携することで、地域交通に対する関心を高め、実証実験を通して見えてくる具体的な課題に対しての検証・分析・検討を踏まえた改善策を講じるとともに、リーフレットの配布などの利用促進に取り組みながら、地域に合った持続可能な地域交通として守り・育てることで移動の足としての定着を図り、将来的な地域の賑わいや健康増進に繋げていく。

※特に以下の効果が想定される場合は、その項目に○をつけ（複数選択可）、当該内容について上記に具体的に記載してください。

○	新たな移動手段の創出や各種送迎への地域住民の混乗などによる、地域住民の利便性向上		貨客混載や各種送迎の公共交通への集約など、交通事業者や地域の関係者の生産性向上
○	乗降データを取得する等、データを活用して、事業検証ができる環境整備	○	通院者や商業施設の利用者に関する情報など、他分野の移動需要に関するデータの利活用

(補助事業実施後の予定)

○R7 実証実験Ⅱ(R7.4～R8.3)：①目標収支率(収入/支出)7.5%+②コンサルタント派遣（外部委託による）

○R8 実証実験Ⅲ(R8.4～R9.3)：①目標収支率 10%+②コンサルタント派遣（外部委託による）

○R9 実装(本格運行)(R9.4～)：①目標収支率 10%

資金面	地域交通の導入にあたって、概ね3年間のコンサルタントへの委託料と、本格運行後の運行経費に係る赤字額（運行経費－運賃収入）の最大9割までを市から補助する想定であり、概ね3年以内に運行経費に対して1割以上の収入を確保する運行体系を構築することを最低限の目標とする。なお、既に地域交通を導入している市内5地区の事例では、当該目標を達成し、実証運行開始以降、継続して運行している実績を有する。また、持続可能な運行計画・資金計画に資するため、今後、商業施設・医療施設などからの寄付金・協賛金の獲得についても検討していく。
人材面（運転手の確保）	土日祝日に観光等のために運行している車両（ジャンボタクシー）と運転手（人材）を、今回の実証実験にて路線不定期型の地域交通に活用する想定。