

事業の基礎情報

実施主体	郡山・八本松地区地域交通検討会
事業実施地域	仙台市（太白区 郡山・八本松地区）
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	福祉 ・ まちづくり ・ 医療 ・ 商業
共創パートナー	地元医療関連施設（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（定時定路線型） ②道路運送法第21条
運行主体	稲荷タクシー有限公司（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）

- 郡山・八本松地区は、仙台市北東部に位置し、32町内会からなる人口約28,000人、約12,000世帯が暮らす地域である。
- 当該地域では、市営バスが運行しているが、一部バス停までの距離が遠い地域や道路が狭隘であることからバスが運行できない地域があるほか、希望する場所へ行きにくいといった課題認識がある。
- 地域では令和5年10月に、実施主体である「郡山・八本松地区地域交通検討会」（以下、「検討会」という。）が立ち上がり、通院・買物等の日常生活に必要不可欠な地域の足を確保し、地域の課題を解決できる様な地域交通の導入を目指し検討を進めている。
- 地域交通の導入にあたっては、路線バスとの機能分担を整理し、地域の実情に合った交通体系を検討することが必要となっている。

地域公共交通計画への位置づけ
（位置づけ予定を含む）

有

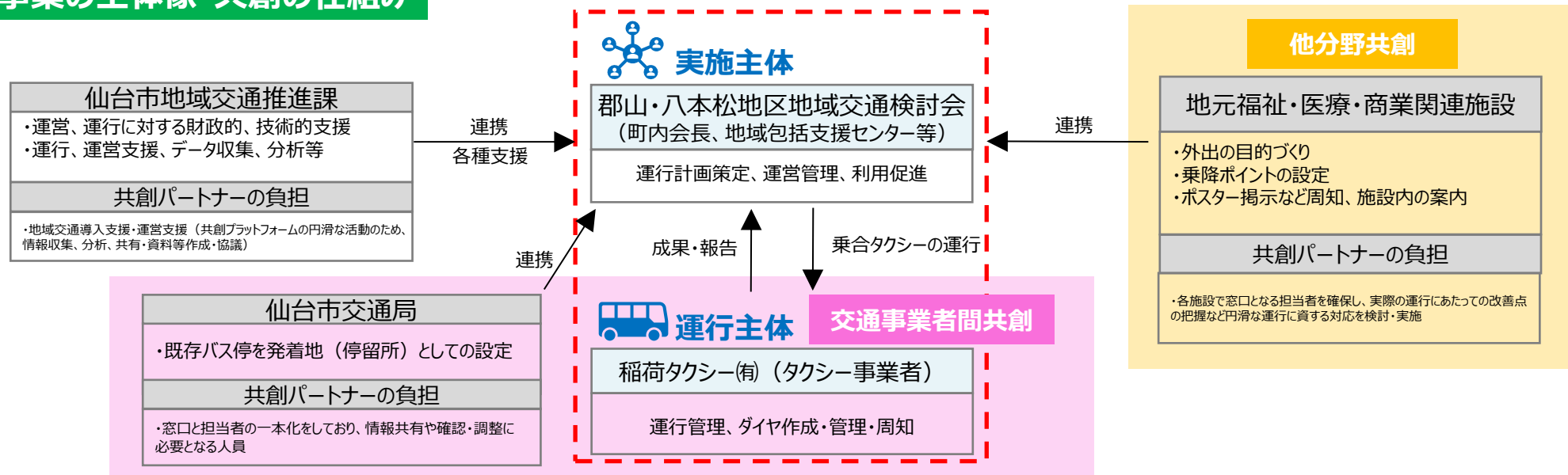
運輸局・運輸支局への事前相談

東北運輸局（R6.6.5）

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）

○既存の路線バスとその他の移動手段を組み合わせ、老人福祉センターを中心とした地域住民の交流や通院・買い物等の日常生活等に必要不可欠な移動のための地域の足を確保するため、既存路線バスや鉄道と接続する運行ルート・ダイヤを設定するとともに、各施設の営業日が多い平日（月・水・金の週3日）の営業時間内に合わせた運行日・ダイヤを設定する、地域交通導入に向けた実証実験を行う。

（地域の関係者との連携・協働）

○地域交通から路線バスやJR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。また、老人福祉センター、地元商業施設、医療関連施設との連携により、外出の目的づくりや地域交通の周知広報に取り組むことにより利用が促進され、持続的な運行に向けた機運醸成が進む。

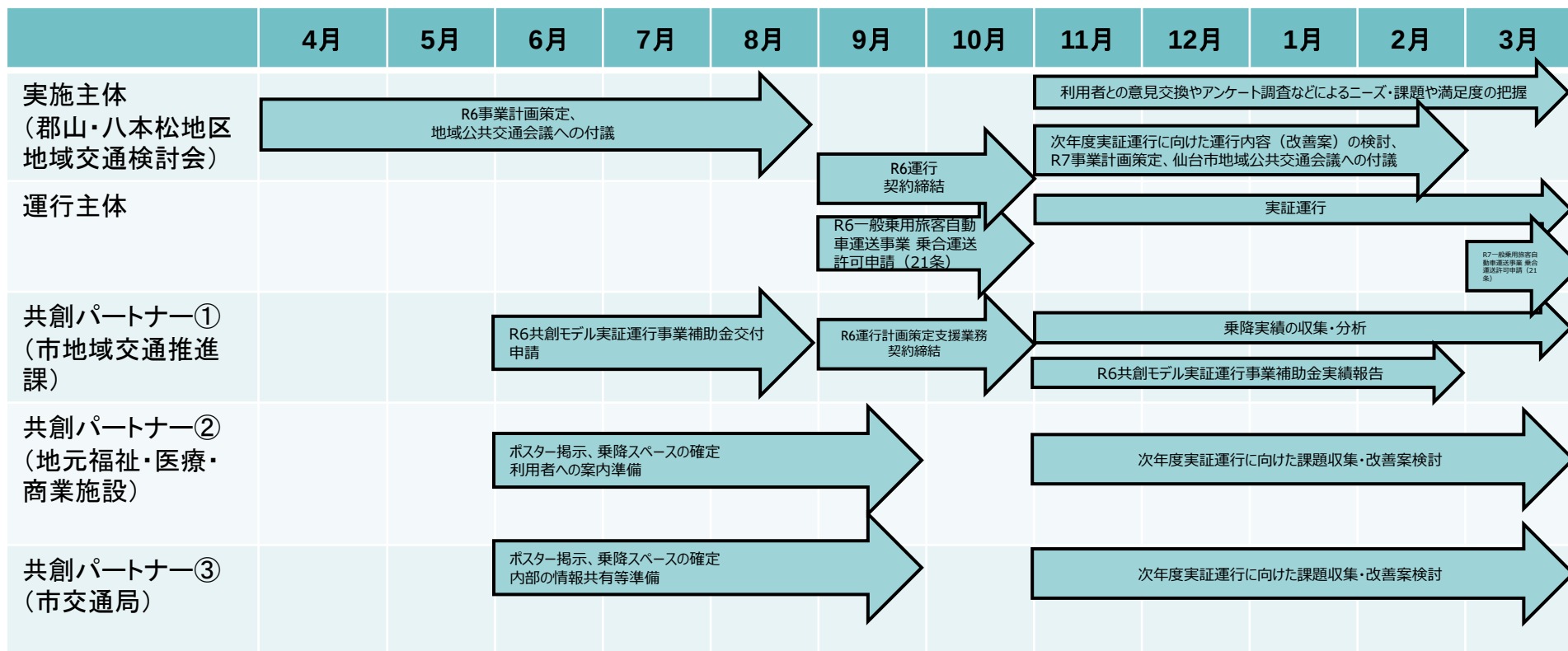
○地域交通検討会は、町内会長、地域包括支援センター等で構成されている。コミュニティセンターや老人福祉センター等を地域交通の乗降ポイントに設定しており、そこで実施される地域の交流イベントや地域包括センターが主催する健康増進イベント等への参加を通して、地域コミュニティの形成・維持を支援していく。

（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、運行本数40本/日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再構築を図っている。(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路線バスとの接続を勘案し経路及びダイヤを設定する。

事業実施手順・スケジュール

○詳細な事業内容について、「いつ」「どの主体が」「どのような内容」を実施するのか、図・表・グラフ等を活用しながら、事業内容を具体的に記載してください。



※R7年度も運行内容(乗降ポイントや運行時刻の変更など)の改善を図ったうえで、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）。実証実験の初年度は、利用者人数1,820人以上を目標とし、また、アンケートによる利用者満足度調査を実施し、利用者満足度90%以上を目標とする。

（地域全体に及ぶと想定される効果）

○路線バス及びJRとの乗り継ぎについては、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や乗り継ぎ利便性向上に努め、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。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。また、地域の交流イベント・健康増進イベント等への参加を通して、高齢者による地域コミュニティの強化に繋げる。

○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、住民説明会やリーフレットの配布、乗車体験会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、将来的な地域の活性化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）15%＋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 20%＋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 20%

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8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2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、地区ごとに目標を達成し、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附金・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地域交通に活用する想定。