

仙台市秋保地区における住民主体の地域交通導入について ～ぐるりんあきうの本格運行～

Community-Led Regional Transportation Implementation in the Akiu District of Sendai City :
The Full-Scale Operation of Gururin Akiu

高砂子浩司¹ 磯野昂士² 廣瀬 健³ 堀内勝光² 齊藤雅子⁴ 伊藤 京⁵ 小島 浩⁶

Koji TAKASAGO, Koshi ISONO, Takeshi HIROSE, Masamitsu HORIUCHI, Masako SAITO, Miyako ITO, and Hiroshi KOJIMA

1 はじめに

仙台市では、通勤、通学をはじめ通院や買物など日常生活に必要な移動手段が課題となっている地域において地域主体の取り組みの支援が行われている。本稿では、仙台市秋保地区で行われた地域交通の計画検討から運行実施に至る検討過程を通じて、地域の課題解決、持続可能な地域交通を実現するために必要なプロセス、実施した結果・成果をとりまとめる。当研究所は、住民組織の技術的支援として、運行計画検討や運行実施手続き、関係者合意形成等を担当した。

(1) 仙台市秋保地区の概要

本稿で紹介する秋保地区は、宮城県仙台市の南西部に位置し、市中心部からクルマで40分程度、仙台の奥座敷と呼ばれる宮城県有数の温泉地である。地区人口は約4,300人、年間100万人近くが訪れ、奥羽山脈を源流とする名取川に沿った渓谷、老舗温泉宿や秋保大滝を有する自然豊かな観光地である。

観光・行楽の面では、温泉等の宿泊者数は、2000年頃の国体・W杯をピークに減少傾向である一方、観光入込客数は2011年の震災以降、継続して増加傾向にある¹⁾。1990年代の団体での温泉宿泊を中心とした観光から、近年、カフェやワイナリー、古民家レストラン、グランピング施設や東北最大のクラフトビール醸造所まで、大小様々な業態の新規事業者が進出していることが要因と考えられる。当該地区は歴史・自然だけでなく、美術館や工房等、作家・工芸家が集まる文化的な素養を育む環境があり、新規事業者から魅力的な地域として感じられたことが推察される。また、仙台市民にとっても身近な行楽地として親しまれており、温泉や秋保大滝への観光、秋の紅葉時期にはたくさんの観光客が集中し、春にはお花見、夏にはキャンプ・バーベキュー・川遊び等、様々な形で楽しまれている。

住民の日常生活、交通環境の面では、地区内に鉄道駅がなく、地区の東西方向が約20kmと広大であり、多くの課題を抱えている。公共交通については図-1に示す通り、北側にJR仙山線・愛子駅^{あやし}があり、地区内の路線バスは仙台市交通局、宮城交通、タケヤ交通の3社が運行している。仙台市交通局は秋保地区から愛子駅まで運行しているが、朝夕がメインで、上の原・野尻北までは数本の運行にとどまる。宮城交通は秋保地区から長町駅・仙台駅まで運行しており、平日は一部秋保中学校まで運行しているが、森林スポーツ公園止まりが多く、秋保大滝までは土日祝のみの運行となっている。タケヤ交通は川崎町から里センターを経由して、仙台駅に運行しているが、愛子駅には接続していない。また、ほとんどの路線が二口街道沿いを運行しており、街道から外れた集落からは利用が難しい状況である。そのため、通勤、通学、買物、通院等の移動は自家用車が前提であり、学生や免許を持たない高齢者は家族の送迎に頼らざるを得ない環境であった。



図-1 秋保地区の路線バスの運行状況

(2) 仙台市の地域交通政策について

仙台市では、地域の方が主体となって地域の足の確保に取り組む団体に対して、まちづくり支援専門家派遣制度による交通分野の専門家の派遣や、2018年度に開始された、みんなで育てる地域交通乗り乗り事業²⁾による技術的・財政的支援を行っている。地域の検討会への参加や、課題把握からニーズ調査、運行計画検討の支援、関係者調整、運行経費補助、広報啓発、コンサルタ

¹ 都市地域・環境部門 グループマネジャー ² 都市地域・環境部門 研究員 ³ 都市地域・環境部門 (東北事務所) 研究員
⁴ 都市地域・環境部門 主任情報員 ⁵ データサイエンス室 情報員 ⁶ 総務部 次長

ント派遣等、様々な支援を行っている。事業の仕組みとして、住民主体であること、住民・事業者・行政の三者が協働することを掲げており、補助条件である収支率（運行経費に占める運賃収入の割合）の目標値として、本格運行時に人口集中地区で20%以上、それ以外の地区で10%以上としている。また、市内各所からのニーズに対応するため、2021年度には地域交通推進課を設置し、担当職員の増強を図ってきた。

2024年7月時点で、秋保地区以外に、燕沢地区、坪沼地区、新川地区、生出地区で、それぞれの地域にあった乗合輸送サービスが展開されている。

2 ぐるりんあきうの誕生から本格運行まで

(1) 秋保地区の交通を考える会の発足

秋保地区では、前述したように利用し難い路線バスサービスに起因する問題が複数生じていた。例えば、高齢者等の通院における移動の負担が大きく、暑さや寒さの厳しい時期に病院まで歩かなければならない、バスの時間まで長時間待たなければならない。また、子供の送迎の負担も大きく、特に秋保地区には高校が存在しないため、高校に通うには最寄り駅である愛子駅までバスで行く必要があるが、バスの時間帯が合わないため、親の送迎に頼ることも珍しくない。そのため、高校進学とあわせて秋保町外に人口が流出してしまうことも指摘されていた。他にも、観光客が秋保町内を回遊する足がないことも挙げられる。秋保町内に複数点在する店舗や施設に行きたくても行けない、あるいは往路はバスに乗れたが復路は仕方なく長距離を歩く観光客もいたという。観光地でもある秋保にとって、観光客の回遊性向上は重要な課題でもある。

こうした各種問題を解消するべく、町内会長、医療関係者、園児の送迎事業を担っていた秋保交通、PTA役員等、有志の住民が集まり、2018年から勉強会が始まった。これが秋保地区の交通を考える会（以下、「考える会」という）の発足である。そして、2020年度から、仙台市のみんなで育てる地域交通乗り乗り事業に基づき、具体的に地域交通の検討が開始された。

検討の流れ及び検討体制は図-2に示す通りである。考える会は月2回定例で開催され、役員のみが参加する役員会と各町内会代表者が加わる代表者会があり、主に役員会で議論し、代表者会で議論の内容や進捗状況の共有、

地区内の合意形成が行われた。役員会では、計画検討、利用状況の確認等、積極的な議論が行われ、オブザーバーで参加している運行事業者から利用者の声や運行に支障がないか、地域包括支援センターから高齢者の声、役員である秋保温泉旅館組合から観光動向や観光客への広報状況等、現場の声が届けられた。

仙台市・当研究所は、月2回の考える会への参画・技術的支援を行い、計画立案、利用状況の分析、課題の洗い出し等を次の運行内容に反映し、より利用しやすいサービス、持続可能な計画検討につなげていった。

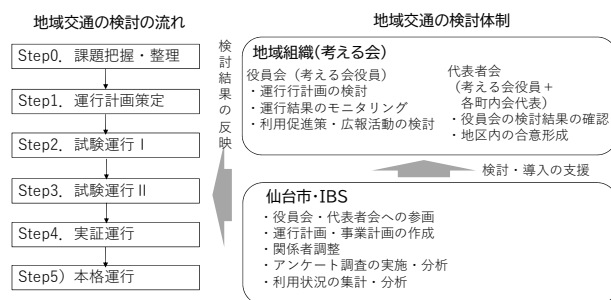


図-2 秋保地区の検討の流れ・検討体制

(2) ぐるりんあきうの試験運行 I (2021.1 ~ 2021.3)

a) 事業の内容

住民の当初の希望は、乗降地も乗降時刻も自由に設定できる区域運行で、秋保町内の全域にわたって乗降自由とするほか、愛子駅にも行けるようにしたい、というものであった。しかし既存公共交通との競合にも配慮する必要がある。秋保町内には、前述のように宮城交通や仙台市交通局のバスが運行しているが、地域交通の導入をきっかけとしてこれらのバス路線が廃止になる事態は避ける必要がある。また、秋保町内には地域交通の運行事業者である秋保交通を除いてタクシー事業者が存在しない一方、愛子駅周辺にはほかにもタクシー事業者が存在するため、調整が必要であった。協議を重ねた結果、まずは路線バスが運行していない、あるいは本数が非常に少ない二つのエリア（後述する「発着エリア」が該当）の住民をメインターゲットに設定し、秋保町内の移動を支えるように、スモールスタートを切ることに着目した。

運行内容の概要を表-1に示す。いわゆるフルデマンド型の区域運行であるが、設定した発着エリア（図-3を参照）を片足にもつ移動であれば利用することができる、という条件を追加した。運賃は、3つの小学校区を単位とするエリア運賃を採用し、同一小学校区は200円、隣接小

1 ルート、時刻を定めない、ドアツードア型の乗合輸送

学校区は400円、2つの小学校区をまたぐ場合は600円とした。さらに高齢者、障がい者、学生、小学生以下については割引を実施した。高齢者と障がい者は、仙台市の元気乗り乗り割引制度に基づく運賃設定とした一方、学生と小学生以下は仙台市の事業ではなく、子供の教育を支援したいという考える会の意思が込められたものである。なお、住民やドライバーの間でも小学校区の境界について必ずしも認識が一致していないことがあり、慣れるまでは運賃収受の現場ではやや混乱が見られた。川を越えたら小学校区が変わる等、分かりやすい目印について事前に協議し確認しておくことの重要性を補足しておきたい。

予約は運行を担う秋保交通の電話で受け付けた。電話予約を行う乗合サービスでは、前日までに予約が必要なケースが多い中、秋保交通では当日でも予約を受け付けた。このようにできたのは、ひとえに、電話窓口を担当するオペレーターを含め、秋保交通のスタッフ各位のご尽力によるものである。



図-3 試験運行 I の運行範囲³⁾

b) ぐるりんあきうの試験運行 I の結果

日々の利用状況については、Excelの日報形式で秋保交通から当研究所に提出いただいた。試験運行Iを含め、ぐるりんあきうの利用者数の推移を図-4に示す。運行開始から3か月の間に、考える会の広報活動に加えて、口コミ等により徐々に存在が周知され、利用が増加していった。利用者のうち多くは学生であり、主に小学生が毎日の通学で利用したことが全体の利用者数を押し上げている。児童・学生については、従来は親が送迎するか、あるいはバスの時間に合わせて登下校をする必要があったが、ぐるりんあきうの運行開始以降は利用者の時間選択の自由度が高まり、結果として多様な活動を実施できるようになった。

(3) ぐるりんあきうの試験運行II (2021.10～2023.3)

a) 事業の内容

2021年3月に試験運行Iとしてのぐるりんあきうの運行は一旦終了し、同年10月に運行を再開するまで、試験運行Iの結果の振り返りやアンケート調査の実施、運行内容の協議が進められた。

まず、発着エリアの拡大が決定され、秋保町内であれば乗降自由とした。さらに、秋保町内だけでなく、愛子駅までの直通についても住民からの要望が多く寄せられた。しかし、愛子のタクシー事業者との調整、需要推計、確保する台数の検討、乗降ポイントの検討等、課題が多く、調整時間を要することから、2021年10月からの愛子駅延伸は見送られた。

b) ぐるりんあきうの試験運行IIの結果

秋保は、10月11月の紅葉の季節は観光のハイシーズンにあたる。ぐるりんあきうは、この季節の運行を2022年にはじめて実施したことになるが、図-4から分かるように、来訪者を中心に非常に多く利用された。利用が多いことは、収支の安定に寄与する反面、運行事業者は非常に慌ただしい状況となった。

予約が重なり1台の車両では対応できない場合は、追走便を出す仕組みとしていた。紅葉の季節には一定程度追走便が出たものの、利用の規模に対して少ない便数に抑えられた。これは、複数の予約が時間的あるいは空間的に重複した場合に、予約者に対して電話で乗降時刻を交渉することで、できるだけ追走便が出ないように秋保交通が調整した結果である。

(4) 愛子・秋保セミデマンド試験運行 (2023.1～2023.3)

a) 事業の内容

試験運行IIの実施と並行して、地域交通で愛子駅と秋保地区とをつなぐことについて、愛子駅の構内権を所有するタクシー事業者と協議を重ねた。タクシー事業者からは、愛子駅と秋保町とが地域交通で接続されることによって、既存のタクシー利用者が地域交通に流れてしまうのではないかと懸念があった。また、秋保地区と愛子駅の間には仙台市交通局のバスも運行しているため、バスとの共存も課題であった。結果的に、ぐるりんあきうとは別のサービスとし、利用を秋保町内の住民に限定すること、愛子駅から里センターまでの片道みの運行とすること、1日最大3便で前日までの予約に基づいて当日の運行を決定する、路線不特定の運行とした。路線バスが走っていない

い時間を補完するダイヤを設定し、愛子駅方面での買物や通院の活動が実施しやすくなることを狙った。

b) 愛子・秋保セミデマンド試験運行の結果

約3か月の試験運行の間、利用実績はわずか4名と非常に少ない結果となった。要因としては、既存交通との競合、予算上限等、制約が多くある中、利用しづらいサービスになっていたことが考えられる。例えば、愛子・秋保セミデマンド試験運行と一緒に、ぐるりんあきうを利用するには、それぞれの運行事業者に電話で予約する必要がある。

利用しやすくするための改善点は多くあるものの、早期に解決することは容易ではない。たとえば受付窓口を一本化した方が予約はしやすいが、予約受付事務の流れや問題があった場合の責任の所在等の観点から、統一の受付窓口を設置することは合意に至らなかった。また、そもそも乗り継ぎではなく、時間の制約なく秋保町内全域と愛子駅を一度に移動できることが理想ではあるが、既存事業との競合や予算制約の観点で早期実現は容易ではなく、今後、これらの状況に変化があった際に再検討することとした。

(5) ぐるりんあきうの実証運行 (2023.4 ~ 2024.3)

基本的な運行内容は、試験運行Ⅱと共通である。利用状況については、図-4の通りである。来訪者の利用は、2022年に比して2023年は低調であった。要因としては、秋保に訪れる観光客の客層が変化し、自家用車で来訪する人が増加したことが一因と考えられる。一方、住民の利用は安定して推移しており、仮に来訪者の利用が全くなかったとしても住民の利用だけで事業を安定して継続できるほどの利用水準となった。

(6) ぐるりんあきうのアンケート調査や利用者の声

a) アンケート調査

秋保地区では、試験運行・実証運行中、住民を対象としたアンケート調査を複数回実施してきている。ここでは、試験運行中の2022年6月に実施したアンケート調査結果を紹介する(回答者数179名)。まず、回答者の9割以上がぐるりんあきうのことを認知していた。一方でぐるりんあきうを利用した回答者は全回答者の約3割であり、その利用した回答者の半数は一度だけの利用にとどまっていた。また、買物や通院、散歩・行楽での利用が多く、地

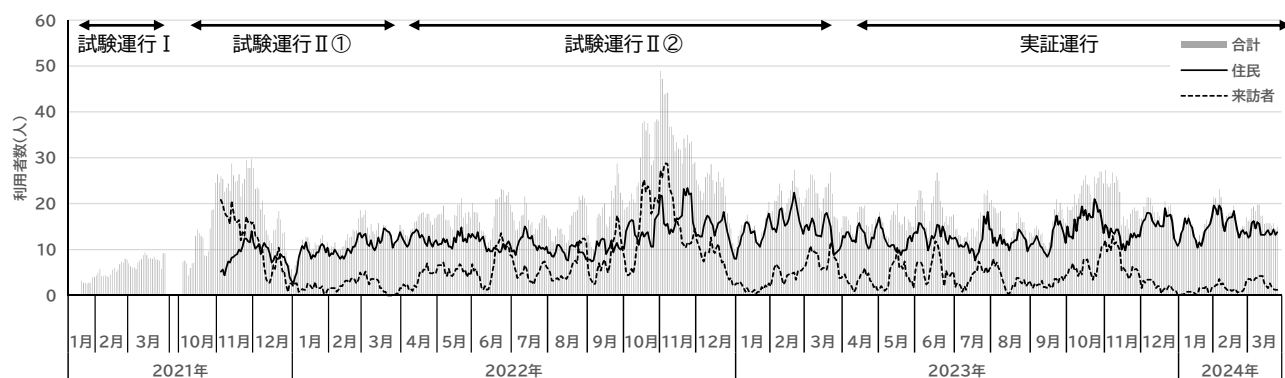


図-4 ぐるりんあきうの利用者数の推移 (5日間移動平均)

表-1 秋保地区の試験運行・実証運行の実施内容

	ぐるりんあきう				愛子・秋保 セミデマンド 試験運行
	試験運行Ⅰ	試験運行Ⅱ	実証運行	本格運行	
期間	2021.1.18 ~2021.3.31	2021.10.1 ~2023.3.31	2023.4.1 ~2024.3.31	2024.4.1~	2023.1~2023.3
主な使用車両	5人乗りセダン			9人乗りワゴン	
運行形態	区域運行				路線不定期運行
運行事業者	有限会社秋保交通				相互タクシー 株式会社
旅客	秋保地区の住民および来訪者				秋保地区の住民
営業区域	秋保町内全域(ただし乗 降が発着エリア内に限 る)	秋保町内全域			秋保・里センター ~愛子駅
運行時間	平日6時~19時	平日7時~18時	平日6時~18時		1日3便
予約受付方法	電話のみ			電話・Web	電話のみ

域の交通手段として多様な住民の活動に貢献していることがわかった。こうした交通手段を持続させるためにも、ニーズに合わせて運行内容を改善していくとともに、広報誌や説明会等による地道な周知活動を通じて、安定的な事業継続を図っていくことが引き続き必要である。

b) 利用者の声

利用者からの声については、表-2の通り多岐にわたっており、日常生活で利用するだけでなく、観光や地元団体の交流などにも使われ、様々な形で秋保地区の活動を支えていることが伺える。詳細については、仙台市HPにおいて、運行主体の広報誌「考える会通信」³⁾にインタビュー記事が掲載されているため、ぜひ参照されたい。

3 本格運行に向けて

(1) 本格運行の出発式の状況

多くの議論、実証・検証を経て、ぐるりんあきうの本格運行開始を記念し、2024年4月3日に秋保・里センターにて出発式が執り行われた。午前8時30分という早い時間帯の開催にも関わらず、出発式には仙台市の郡市長をはじめ、太白区長、仙台市議会の多くの関係者が出席された。また、関係者だけではなく実際に地域交通の利用者となり得る秋保地区に住まわれている方も多数参加され、当日はあいにくの曇り空であったが、総勢約60人が、ぐるりんあきうの晴れやかな門出を祝った。

出発式では秋保地域交通協議会（旧秋保地区の交通を考える会）の方々の本格運行までにかけての想いや感謝が溢れる挨拶が述べられ、本格運行までの道のりは決して簡単ではなかったことが伺えた。

秋保地域交通協議会の及川会長は「多くの利用を通じて収支の安定が重要だ」と述べており、この本格運行はあくまでも出発点であり、これからも、ぐるりんあきうを通じて秋保地区の交通を支えていくという気概が感じられた。運行事業者である秋保交通の青野代表取締役に対しては地元の方から感謝の言葉と共に花束が贈呈された。今回の本格運行の実現に向けては地元の交通事業者の積極的な協力があつたことは大きな原動力の1つであり、まさにそのことを象徴する場面であったと言える。

式典の最後に、地元住民4名がぐるりん号の車内に乗り込み、太白区の檜森区長の出発進行の合図がされると、秋保中学校の太鼓の演奏が披露されるなか、参加された住民たちの大きな拍手に見送られてバスが出発し

表-2 ぐるりんあきうの利用者インタビュー

利用者	利用者の声
 <p>石神在住、小中学生</p>	<p>自宅から秋保小学校、秋保中学校にぐるりん号で登校しています。お母さんがゆっくり通勤できるようになった。運転手さんが優しいです。</p>
 <p>社会福祉協議会のサロンメンバー</p>	<p>社会福祉協議会のお食事・買物ツアーで活用。みんなで一緒に出掛けて楽しかった。運転が丁寧で、ステップなどもあり乗りやすかった。</p>
 <p>野中町在住、子供5人のお母さん</p>	<p>朝7時にぐるりん号に乗り込み、湯本保育所で下車し、子供たちを見送ってから、路線バスに乗り換えて茂庭の職場に出勤しています。ぐるりん号のファンです。</p>
 <p>馬場在住、80年来のお茶飲み友達</p>	<p>自宅から秋保共同浴場へ行くのに利用しています。以前はバスで行っていたが、バス停から坂を上るのが大変で諦めかけていた。自宅から直接行けるので、とても便利です。</p>
 <p>秋保小学校5年生</p>	<p>秋保小学校の課外学習、溜池の生き物調査学習に活用。車内が広くて乗り心地がよかった。普段、走っているのを何回も見たことがある。</p>

た。地元のこれまでの感謝とこれからの期待が込められているように見受けられた。今回の出発式を通じて、新しい交通手段の導入によって、様々な地域の課題を解決したいという強い思いを持って活動してきた運営メンバーの道のりと、地域住民たちが生活に困っている中、どれだけ新しい移動手段を待望していたかが垣間見えた出来事であった。



写真-1 地元住民より花束を贈呈される青野代表取締役



写真-2 ぐるりん号に乗り込む利用者と報道陣



写真-3 考える会役員と当研究所・岸井代表理事
(左から大場副会長、及川会長、岸井代表理事、
青野代表取締役)

(2) 関係者インタビュー

a) インタビューの概要

本格運行開始後、考える会（現秋保地域交通協議会）の役員およびオブザーバーに検討を通じて考えたこと、感じたことについてインタビューを行った。

表-3 関係者インタビューの実施概要

日時	2024年6月19日(水) 11:45~12:30
場所	仙台市 秋保市民センター
インタビュー対象者のプロフィール	及川会長：秋保町内で農家を営む、検討組織の2代目会長 大場副会長：秋保町内に工房を構える陶芸家 佐藤祐二事務局長：子育て中のビジネスパーソン 佐々木会計：秋保町内で美術館&人形館を運営 佐藤司監査：秋保温泉旅館組合の事務局長、秋保・里センター館長 丹野幹事：子供会育成連合会所属 青野オブザーバー：地域交通を運行する秋保交通の代表取締役

b) インタビューの実施結果

（佐藤司監査）良かった点として、ぐるりんあきうが観光客にも利用されたことを挙げ、観光利用が経営安定化に寄与したと述べた。大変だったこととして、運行サービスの拡大のハードルの高さを挙げた。愛子駅への延伸、土日運行などに挑戦したが、いずれも経営の安定化が見通せず、継続は実現しなかった。

（佐々木会計）考える会に参加する前から、県内有数の観光地にも関わらず交通手段が不十分であることに危機感を抱いていたと語る。本格運行までの取り組みを振り返り、目標となる収支率を達成できて良かったと述べた。一方で、現在の利用がヘビーユーザーに支えられていると冷静に捉え、様々な人が気軽に利用できるように利用促進に取り組んでいきたいという。

（丹野幹事）現行の利用者は、本当に移動の足が必要な人であると分析した上で、ぐるりんあきうが運行したことで、免許返納後の選択肢が増えたことに意義があったとした。加えて、通学時、親の送迎、時間が合わない路線バス以外の選択肢が加わったことに意義があるとも述べた。秋保で生活を継続する手段が増えたことで、人口流出を食い止める一助になると感じた。

（青野オブザーバー）地域交通の役割は単に生活の足を守るだけでなく、学問、芸術、観光など様々な課題解決に役立つことであり、だからこそ大切だと自身の考えを述べる。秋保では、同じ問題意識を持つ者が集まり、

考える会発足から現在まで意識が変わらず、つながりを持っていくことが力や宝だと語った。また、小学校の課外学習に活用され、地域の方々の交流のきっかけになったことがとても嬉しいという。苦勞に感じたことはなく、多くの方に「ありがとう」と言ってもらえることが幸せだと嬉しそうに話した。

(大場副会長) 検討の始まりは、18年前の路線バス廃止だった。当時も様々手を尽くしたが、路線バスは廃止され悔しい思いをした。その後、仙台市と何度も交渉し、他事例の視察にも赴いた。本格運行実現の背景に、地域との関わり方と交通の力の2点を挙げた。地域との関わりとして、検討を考える会に留めず、町内会を取り込んだことがポイントと述べた。交通の力では、ぐるりんあきうが交通の課題だけでなく他分野の課題を解決できたことが重要であると述べた。

(佐藤祐二事務局長) 考える会発足当初は、仙台市や町内会が積極的でなく、理解を得るまでの期間はよく耐えたと振り返る。実現の現実的なターニングポイントとして地域交通の収支目標が人口集中地区以外で10%に引き下げられたことを挙げた。また、考える会での議論が前向きで忌憚がなかったと振り返る。秋保の発展という目的意識が一致しているため、議論が生産的に進められたと分析した。こうあるべきという哲学・理想論を持つこと、それに向けて、皆が前向きな感情を持って議論することが重要だと語った。

(及川会長) 自身は考える会と地域や行政など関係者とのつなぎ役に徹していたという。ぐるりんあきうの成功のポイントは、人材と地域の深い文化にあると述べた。秋保の歴史や自然に魅力を感じて人材が集まってくるという。まちおこしに参加する人材が多く、特に、地域の外から秋保に魅力を感じて転入してきた住民は、地域の問題を客観的に捉え、地域を良くしたいという熱意もある、素晴らしい人材だと評した。これまでの活動を振り返り、悩んだ点は、個性的で素晴らしい人たちの意見をまとめることと、会議で挨拶する際に話す時事ネタの準備だったと楽しそうに語った。

c) インタビューの総評

インタビューを通して、役員各々が明確な目的意識をもって参加していたことが計画の実現に大きく寄与したと感じる。また、興味深い点として、転入者とも積極的に議論を重ねた点がある。振り返ると、筆者らが会議に参加した際も、決して参加者の意見は1つということはなく、

各々の立場からの見解を述べた上で、現在の運行計画を練り上げたこと記憶している。

地域の交通を考える上では、そこに住む人の生活を想像し、どのように利用してもらうかを考えるかが非常に重要である。その視点では、役員のそれぞれが、高齢者の利用、子供の利用、観光客の利用など、それぞれの利用場面を想像しながらサービス設計を行ったことがインタビューからも伺える。これ以外にも本格運行につながった要因は多様にあることは想像に難くないが、地域住民が主体となって検討を進める上で非常に重要な要素であったと考えられる。

4 秋保地区の今後について

a) 本格運行後に必要な取り組み

今後、秋保地区の日常生活・経済活動を支える移動の足として、長期にわたってぐるりんあきうが運行しつづけることが望ましいが、将来的な様々な変化によって継続できないことが懸念される。例えば、現在の利用の多くは、ぐるりんあきうの利用が生活に定着しているリピーターに支えられているが、これらリピーターの先細りが全体の利用者減少につながる恐れがある。また、燃料費や人件費増加による運行経費の増加、運行事業者の予約受付や定常便・追走便の運行体制が維持できなくなることや、自家用車利用が拡大して観光需要が減少することも考えられる。そのため、利用状況等、継続的にモニタリングしていく必要があり、リピーターや新規利用者の拡大に向けた更なる利用促進が求められる。また、観光施設等の地域事業者との連携強化や、若者の観光周遊等、潜在需要の掘り起こしも必要である。これら検討体制を維持するために、秋保地域交通協議会と運行事業者、仙台市担当者が相互に連携・協力することや、協議会役員の若返りを図ること等、BCP的な考え方が重要となってくる。

b) 秋保地区の交通環境の将来像

最後に、秋保地区の長期的な将来について、筆者らが重要と考える視点、ぐるりんあきう以外の交通手段、新たなモビリティ・サービスも含めた将来像に関して述べる。地域の声として、ぐるりんあきうはただの移動手段ではない、移動の足の確保によって、秋保地区全体の地域活性化、経済発展につなげたいという思いがあった。高校生の通学環境があれば子育て層の転入につながり、買物・通院ができれば高齢者も安心して住み続けられる。観光の

周遊環境の充実や、紅葉時期の混雑緩和等、ぐるりんあきう導入によって、一定程度の課題解決につながったが、今後、地区内の小学校の統廃合が予定されており、2024年4月から始まった運転士の労働規制強化もあり、路線バス廃止の可能性も残る。これら厳しい環境変化の中、路線バス、フルデマンド交通、タクシー、マイカー等、地域にある交通資源を最大限活用していく必要がある。

これら交通資源の活用や、現在、社会実装が進んでいる様々な新技術の導入を想定すると、例えば、朝晩の通勤・通学は、自動運転によるバスで秋保地区内から里センター・愛子駅までシャトル運行を行う。昼間は愛子駅と里センター間を一定間隔で運行し、里センターからフルデマンド交通やパーソナルモビリティ²等に乘継ぎできるモビリティハブを設置する。モビリティハブには商業・医療・宅配等の施設集積を図り、乗継ぎなしでも一定程度の所用が足せる環境を構築する。観光周遊では、秋保大滝まで自動運転バス、パーソナルモビリティやフルデマンド交通で周辺散策し、ハイシーズンは、モビリティハブに隣接した駐車場を整備し、地区内の自動車流入規制を行う。これらの輸送サービスをMaaSで統合し、サブスクリプションで利用できるシームレスな利用環境を構築する。

表-4 秋保地区の現状・課題・将来の展開

	通勤・通学	買物・通院	観光
ぐるりん導入後の現状	・愛子駅までは路線バス ・地区内はフルデマンド交通 ・里センターでフルデマンド交通から路線バスに乗継ぎ	・地区内はフルデマンド交通	・平日はフルデマンド交通 ・休日は秋保大滝まで路線バス
今後の課題	・車両が小さいフルデマンド交通では愛子駅への需要に対応できない ・路線バスの運転士不足による減便・廃止の可能性	・地区内の買物・通院のみ ・愛子駅方面へのニーズ対応	・休日の地区内の周遊手段がない ・ハイシーズンの平日の秋保大滝へのニーズ対応 ・ハイシーズンの道路混雑
将来の展開	・朝夕時間帯に愛子駅へ接続する自動運転バス ・自動運転バスに接続するフルデマンド交通	・昼時間帯に愛子駅へ接続する自動運転バス ・自動運転バスに接続するフルデマンド交通、e-BIKE	・愛子駅へ接続する自動運転バス ・自動運転バスに接続するフルデマンド交通、e-BIKE ・ハイシーズンの自動車流入規制

なお、自動運転等、新技術については、利便性、経済性、安全性、持続性の検証が必要であり、それぞれの技術的優位性を見極めて、適切な組み合わせを考える必要がある。また、実際の導入にはオペレーション等の運行体制の構築や、既存交通との一体的な運用等、多くの検討課題があることに留意が必要である。

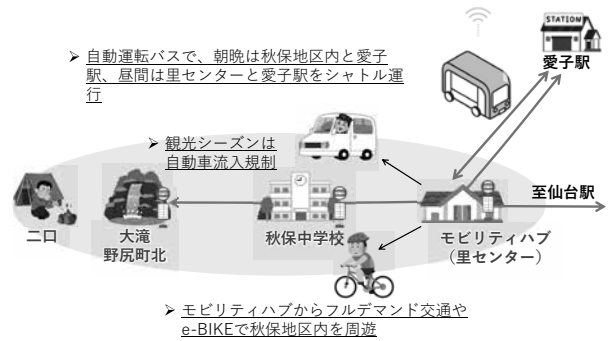


図-5 秋保地区の将来モビリティ・サービスの提案

5 おわりに

本稿は、秋保地区におけるぐるりんあきうの本格運行実現までの軌跡をとりまとめたものである。当研究所による導入支援を通して、地域ニーズ・利用のターゲットに適した運行計画を立案することや、地域と対話を重ねることで信頼関係を築き、地域の主体的な取り組みや、定量的な検証に基づく現実的な判断を促すことができた。今後、様々な地区で展開していく中、各地域のプレイヤーや交通資源を活かし、地域にとって本当に必要なサービスを提案していくことが必要である。

秋保地区における本格運行実現は、多くの関係者の熱意・努力が実った結果である。考える会役員の方々、有限会社秋保交通・青野代表取締役、相互タクシー株式会社・嶺岸取締役、仙台市地域交通推進課・地域交通第二係のご担当者、その他関係各位に感謝の意を表する。

参考文献

- 1) 日本観光研究学会：仙台・秋保地区の発展過程と変化に関する研究，日本観光研究学全国大会学術論文集，柳津，2022.
- 2) 仙台市：みんなで育てる地域交通乗り乗り事業 <https://www.city.sendai.jp/kokyo/norinori.html>
- 3) 仙台市：ぐるりんあきう運行マップ，考える会通信 <https://www.city.sendai.jp/kokyo/akiu.html>

² 小型EV、e-BIKE、e-SCOOTER等の1～2人乗りの車両