

地域特性を組み入れた モビリティ・サービスの工夫とネットワーク化 ～仙台・山形の取組をもとに～

一般財団法人 計量計画研究所（IBS）
都市地域・環境部門（東北事務所）
廣瀬 健
(thirose@ibs.or.jp)

■公共交通を取り巻く現状

- モータリゼーションの進展により、路線バス利用者が減少し、サービス縮小が進展
- 自動車依存が高まり、自動車を利用できない人の移動確保が課題
- 2000年代以降、自治体・住民・交通事業者が連携して地域公共交通を検討・整備

- 
- 地域公共交通計画に基づき、公共交通ネットワークの再編を推進
 - 一方、人口減少、高齢化、ライフスタイルの変化、ドライバー不足、運行コスト増加により、路線バスの維持は困難

- 
- **地域主体で運用される地域のニーズに特化したモビリティ・サービス**（＝「地域交通」）が路線バスの代替・補完として期待されている

■地域交通の課題

- 地域特性を組み入れたサービスを立案することが重要
- 公共交通ネットワークの一部としての運用

■報告内容

- 地域交通の運行計画立案の事例（仙台市・山形市）の検討経過、導入結果、得られた知見
- 公共交通ネットワークに地域交通を組み込むにあたっての課題

地域交通とは

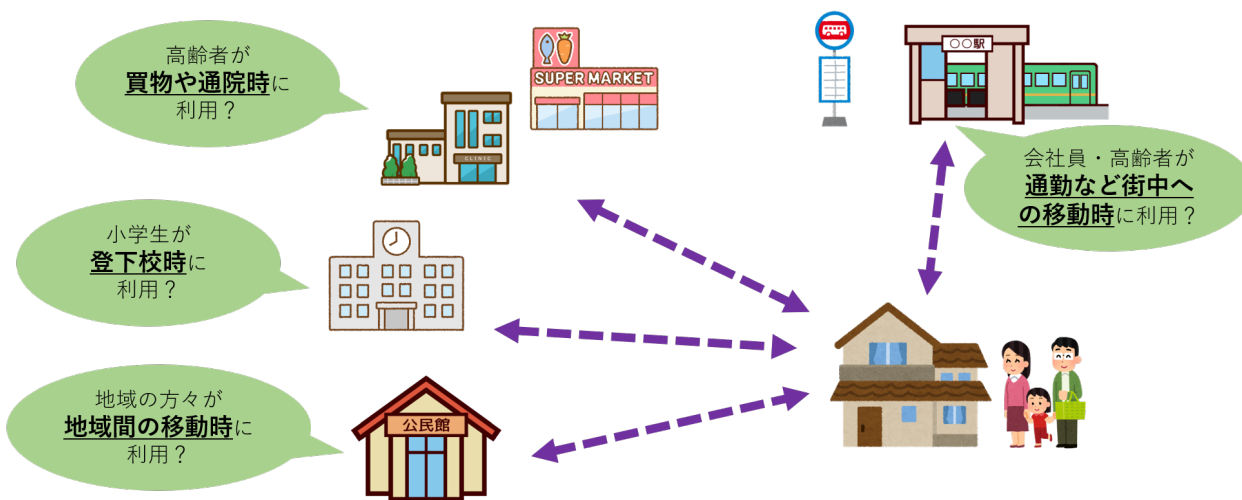
【地域主体で考え、地域のニーズに対応】

- ・導入する目的を地元で話し合って明確にしたうえで目的に合った諸条件を検討し、運行計画を決めていくもの。

地域住民を中心とした検討会で協議

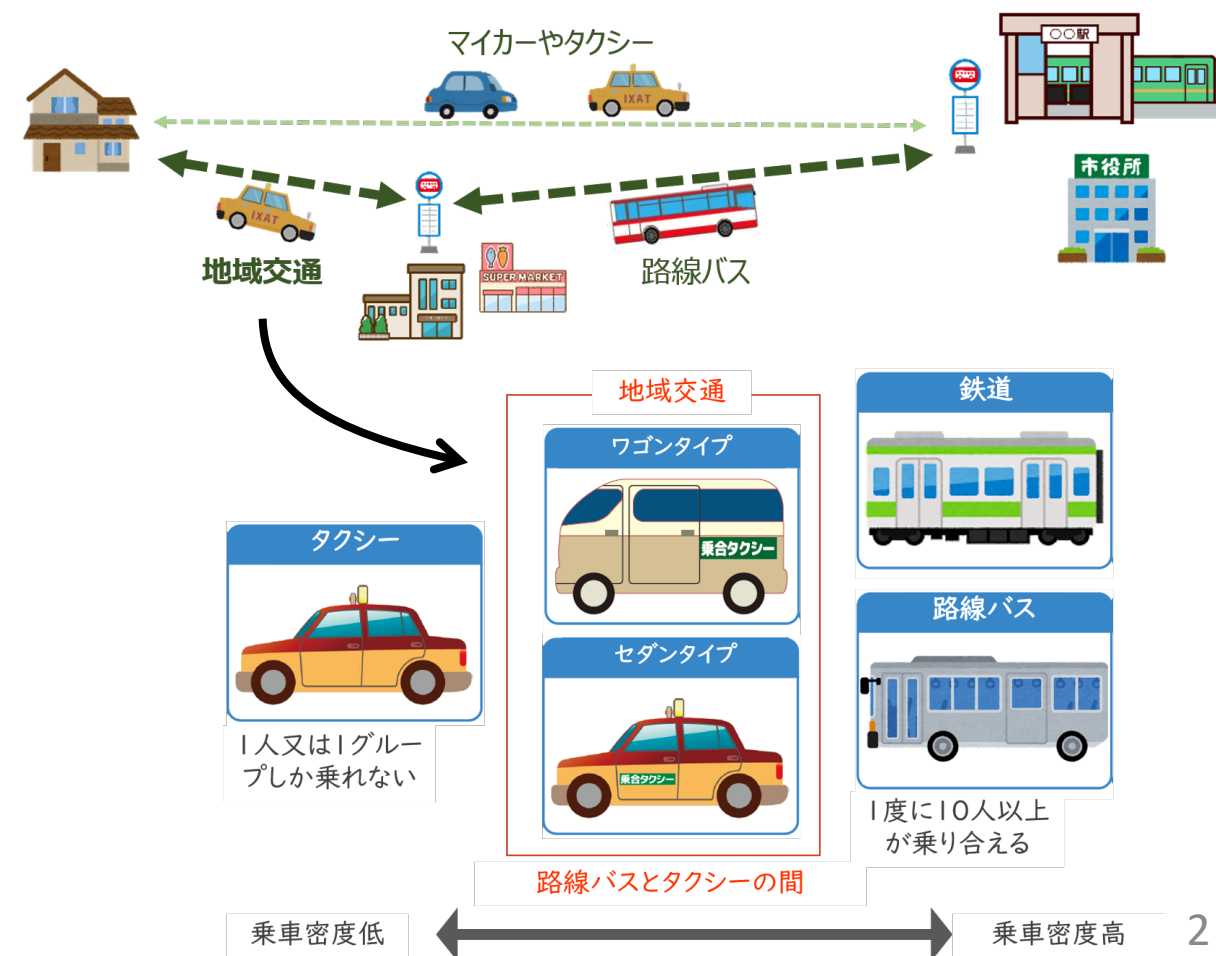
- ・仙台市、山形市では、地域住民を会長・副会長に据えた検討会を地域住民が立ち上げ、運行計画を立案する
- ・構成員は、地域住民、福祉関係者、PTA、交通事業者、市担当者等

地域交通が運行する目的、目的ごとの行先、運行頻度は地域住民が検討する



【既存の公共交通を補完】

- ・地域交通は、鉄道や路線バスなど既存の公共交通を補完する交通手段。
- ・路線バスのように一度にたくさんの人を運ぶほどの需要がない地域や、住宅や施設が分散している地域で運行されることを想定。



地域公共交通計画と地域交通

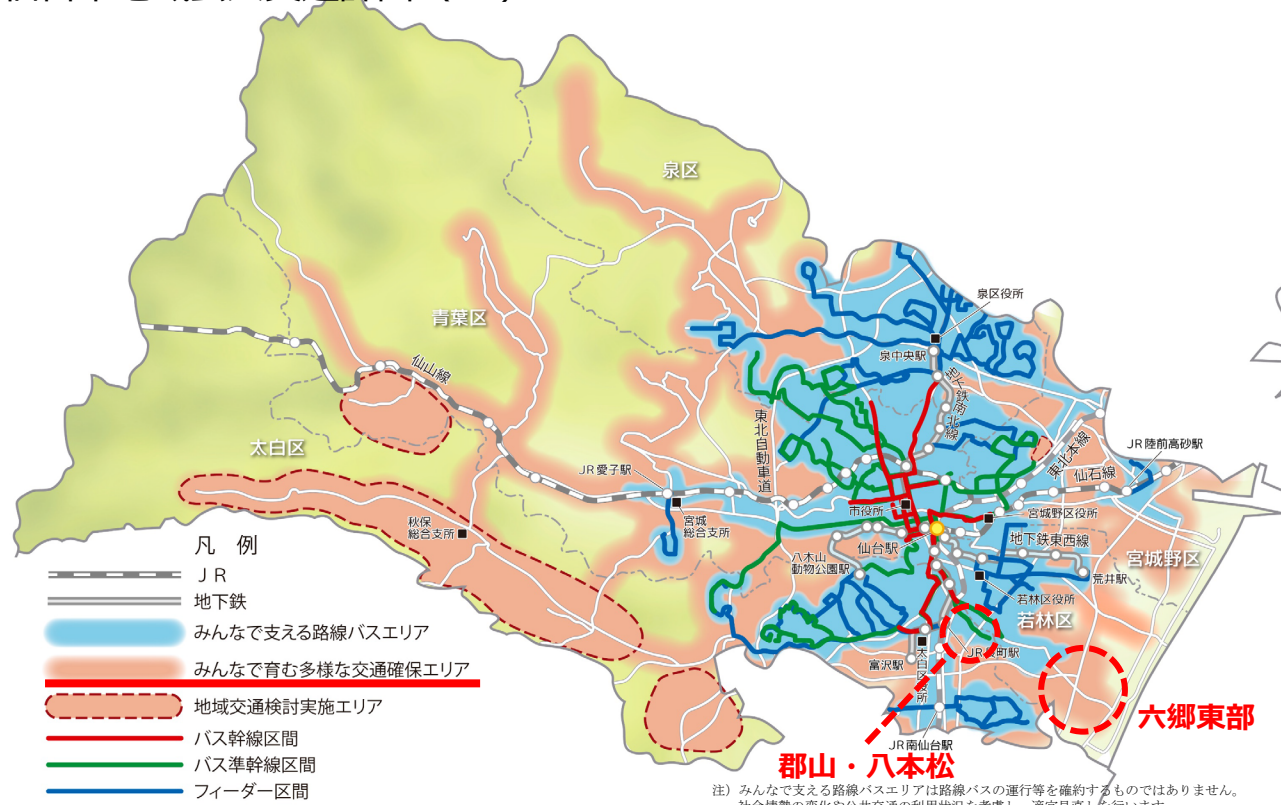
【仙台市】

- ・「みんなで育む多様な交通確保エリア」で、事前相談等があった地域を対象に地域交通導入の適・不適を検討する。

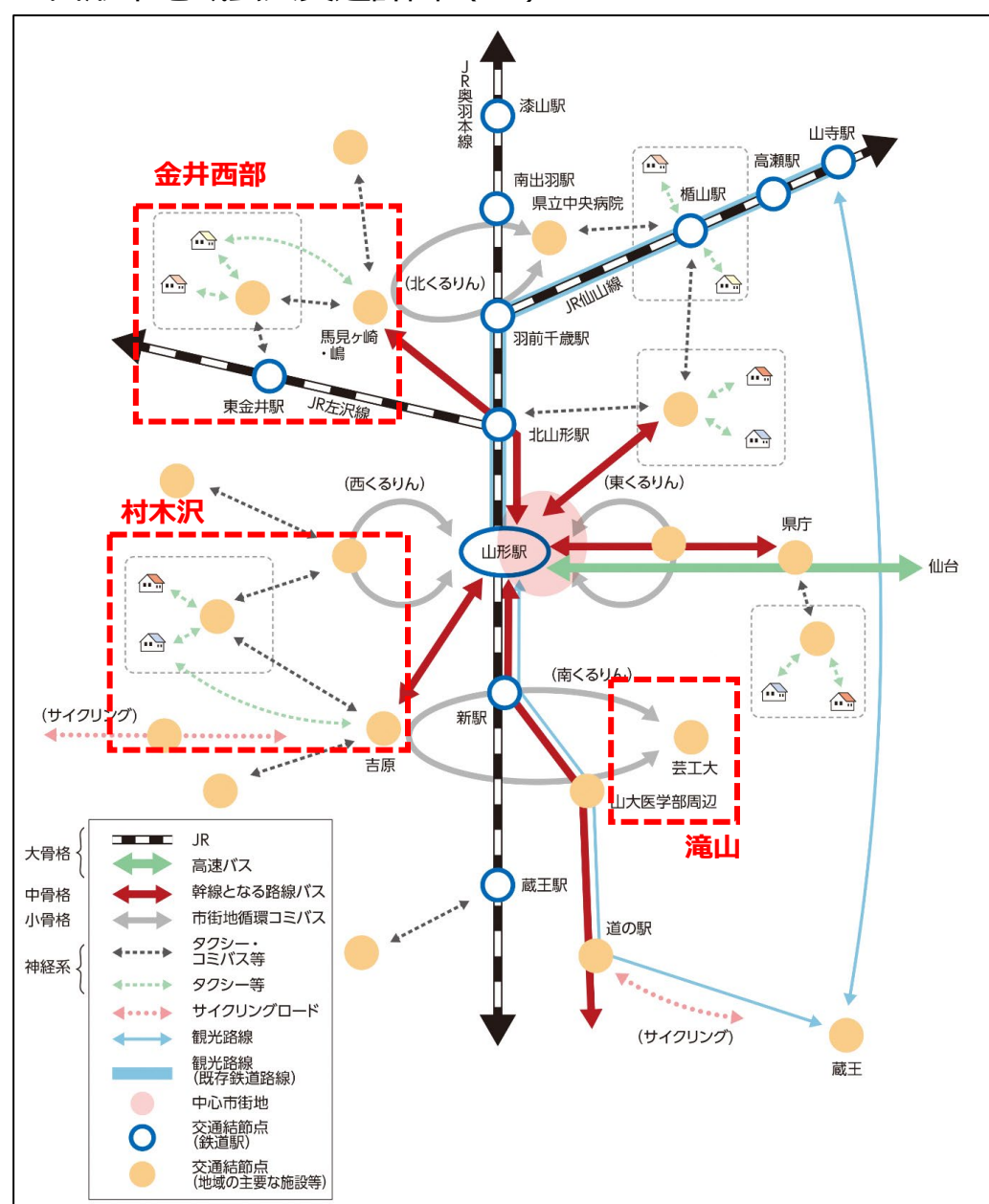
【山形市】

- ・「タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）」を展開し、福祉関係機関と連携のうえ、地域交通の運行内容を検討。

■ 仙台市地域公共交通計画（R4）



■ 山形市地域公共交通計画（R3）



地域交通導入検討における各市の支援

【仙台市】

地域交通の導入を支援する乗り乗り事業による支援
移動実態調査、意見交換会を実施 等

■ 乗り乗り事業における支援の一部

■ 技術的支援

コンサルタントを派遣し、市と協力して技術的支援（地域の検討会への参加、課題把握及びニーズ調査、運行計画検討の支援、関係者調整、広報啓発など）

■ 財政的支援

最大で1地区あたり年間約1,300万円（1日あたりの上限は65,000円。試験運行等の段階や地区によって異なる）の補助を行う

■ 移動実態調査の調査項目

■ 個人属性

年齢、職業、居住地、町内会、免許保有、自家用車保有、最寄りバス停

■ 移動実態

日用品の買物・通院・通勤・通学・通所・趣味・娯楽での外出の行先、頻度、曜日、移動手段、出発・帰宅時刻

■ 公共交通の利用頻度

路線バス・鉄道の利用区間、頻度、利用目的

■ 移動における困りごと

■ 意見交換会の様子



【山形市】

移動実態調査の実施、有識者を招いた勉強会の開催
地域住民を集めた福祉マップの作成 等

■ 移動実態調査の調査項目

■ 個人属性

年齢、職業、町内会、免許保有、同居者、歩行可能距離

■ 移動における困りごと

■ 移動実態

日用品の買物・通院・通勤・趣味・娯楽・金融機関での外出の行先、頻度、曜日、移動手段

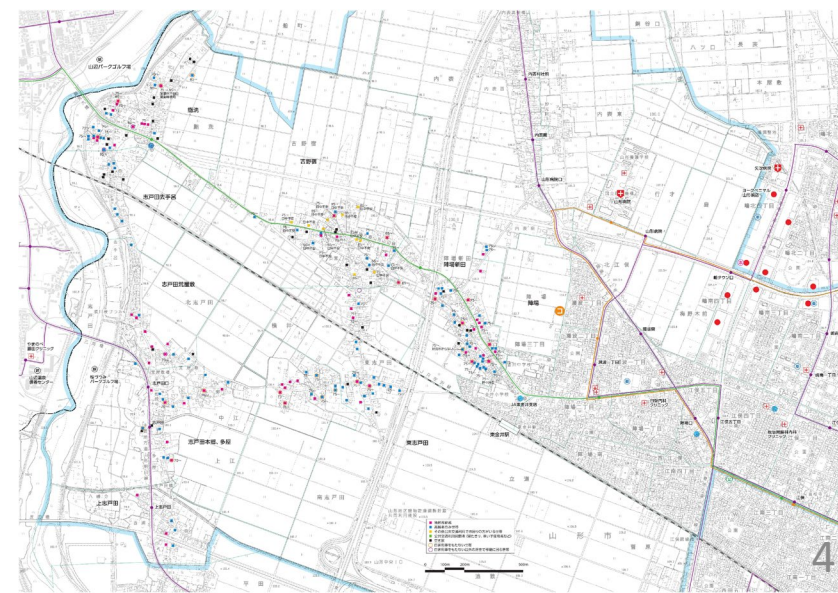
■ モビリティ・サービスに対する希望

サービスの形態、必要度、目的地、乗継

■ 福祉マップの作成

地元の人を集め、情報を地図上にプロット

- ・困っている人の居住地
- ・目的ごとの主な行先
- ・路線バス、施設のシャトルバスの運行路線



紹介する地域交通の事例の概要

・本報告では、以下の5つの地域で取り組まれた試験運行について、検討の経過や結果を紹介する。

市	地区名	運行サービス名	運行形態	人口	主なターゲット（検討当初）
仙台市	郡山・八本松	はちこおバス	定時定路線	約28,000人 (R6.4時点)	高齢者の買物・通院・交流
	六郷東部	ひがろく号 くろしお	区域運行 路線不定期	約1,700人 (R6.4時点)	高齢者の週1回程度の買物・通院 小学生の通学
山形市	村木沢	あじさいバス	定時定路線	約2,000人 (H27国勢調査)	移動に困っている人の買物・通院
	金井西部	かなみちゃん相乗りタクシー	相乗りタクシー※1	約2,300人 (H27国勢調査)	高齢者の買物・通院
	滝山	南くるりん※2	定時定路線	約12,000人 (R2国勢調査)	地域住民の通勤・通学・買物・通院 大学生の通学・私事

※1一般乗合旅客自動車運行事業ではなく、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）での運用。便宜上、市の呼称を使用

※2南くるりんは、「市街地循環バスの試行に当たる公共交通（南部循環バス南くるりん）」で施策の位置づけは村木沢・金井西部（「タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）」）とは異なる

▼ 検討会で協議を進め、運行形態、車両、時間帯本数、目的地（乗降場所）、運行主体などを決める

項目	計画の内容	検討のポイント
乗降場所	乗降場所位置(停留所/利用者自宅前)	- 利用者の自宅から停留所までの距離等を考慮 - 地域内の合意や関係機関との協議が必要
路線系統	起終点、路線、経路(区域)	既存公共交通との競合を避ける
運行形態	路線定期運行/路線不定期運行/区域運行	外出時の移動に困っている人の居住地や行きたい場所を考慮
運行する曜日	平日/休日、週何回、何曜日	利用者の外出する目的や利用人数を反映
運行時間帯・本数	始発/終発時刻、運行本数/頻度	利用者の外出する目的や利用人数を反映
運行車両	小型バス/ワゴン車/セダン車	- 運行経路上の道路の道幅や交通量を考慮 - 利用人数を考慮
運賃	利用運賃(距離制/均一/ゾーン制)、会費/地域負担	既存公共交通に配慮し、地域交通の利便性に合った金額を設定
運行主体	交通事業者(バス、タクシー会社)/地域住民/任意の法人/自治体	交通事業者の財政状況や運転手の確保状況を考慮
目標設定	収支率、乗合数、乗合率 など	条件を満たせなければ見直しも検討

仙台市郡山・八本松地区 地域特性・方針

●人口等

- 人口約28,000人（約12,000世帯）※R4.3時点
- 郡山、八本松、飯田、北目など、33町内会で構成

●立地条件

- 仙台市太白区の南東部
- 地区内に国道4号が縦断している
- 地区内にスーパーや病院はあるが、鉄道路線付近に集まっており国道4号の東側には立地していない
- 地区の中心部に郡山地区コミュニティ・センター、郡山中学校が立地

●路線バス

- 長町駅、太子堂駅を中心にバス路線が充実しているが、国道4号線以東は本数が少ない
- 地区内の北、南でサービスに差があり、行先も異なる（都心行き、長町行き）
- 郡山中学校周辺は路線バスから離れている

■地域交通の検討方針

【飯田団地線・東北工大線沿線】

- 路線バスが便利で利用も多いエリアのため路線バスを維持し、路線バスによる移動環境の構築を検討する

【国道4号西側路線バス沿線外】

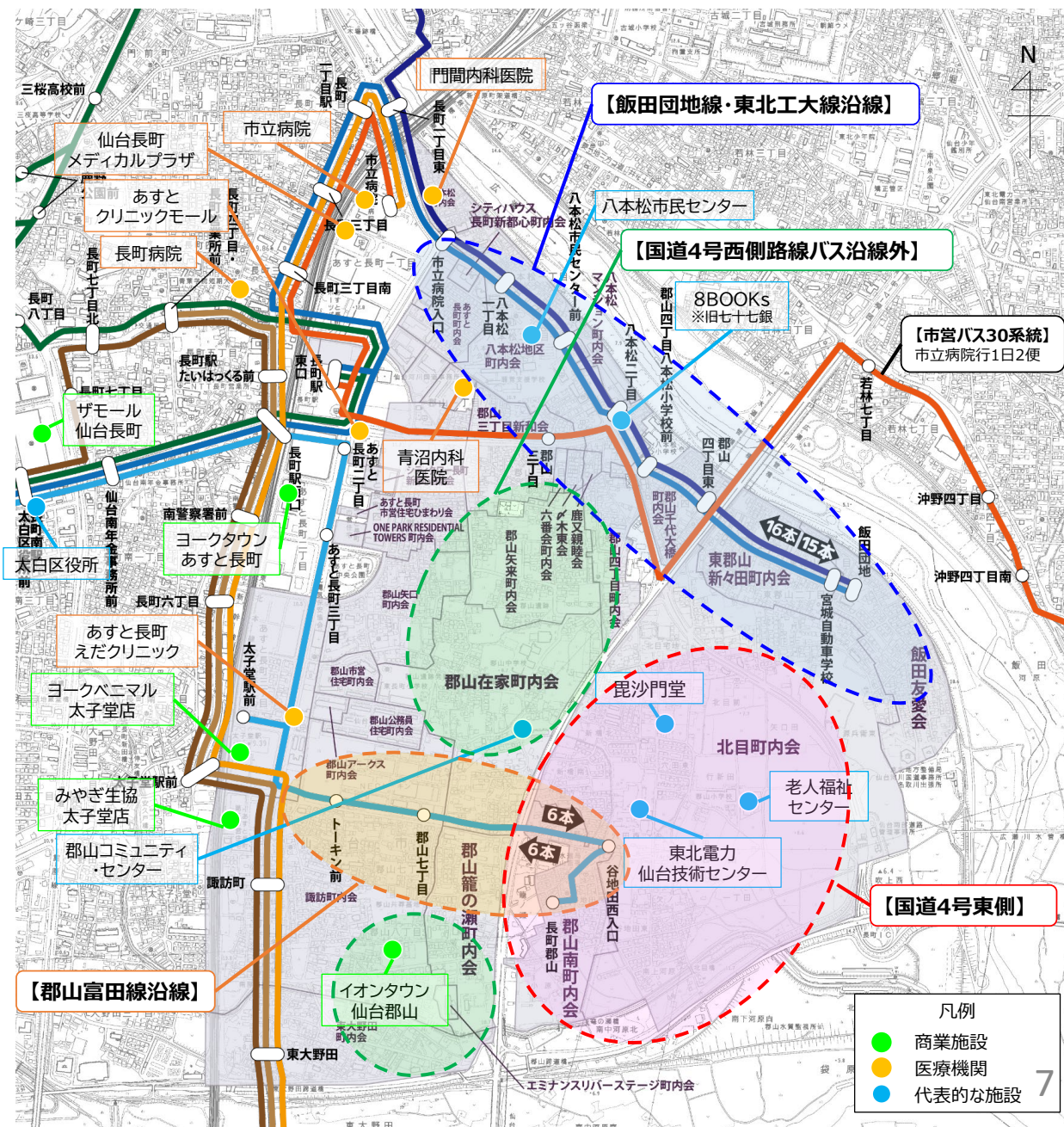
- 移動に課題がある居住者がいるが、徒歩・自転車でのアクセスが可能なため、地域交通による移動環境の補助を検討する

【国道4号東側】

- 移動に課題がある居住者がおり、地域交通による移動環境の構築を検討する

【郡山富田線※沿線】

- 路線バスの本数が少なく、利用も少ないエリアのため、路線バスまたは地域交通で移動環境の維持を検討

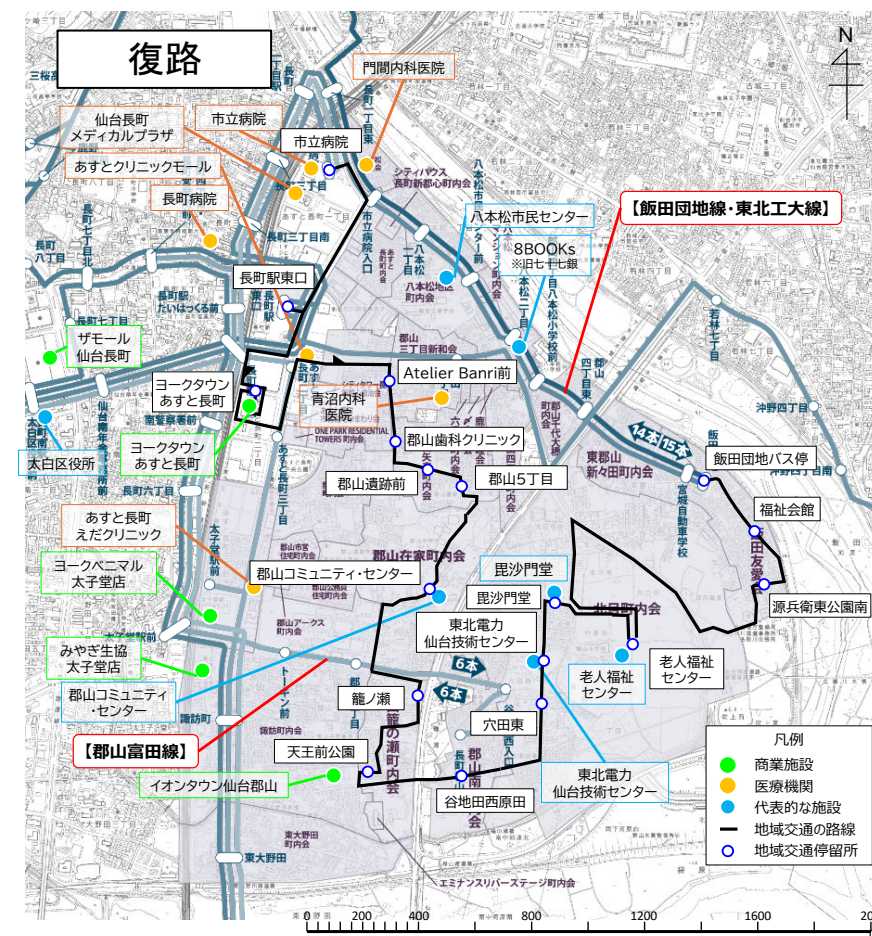
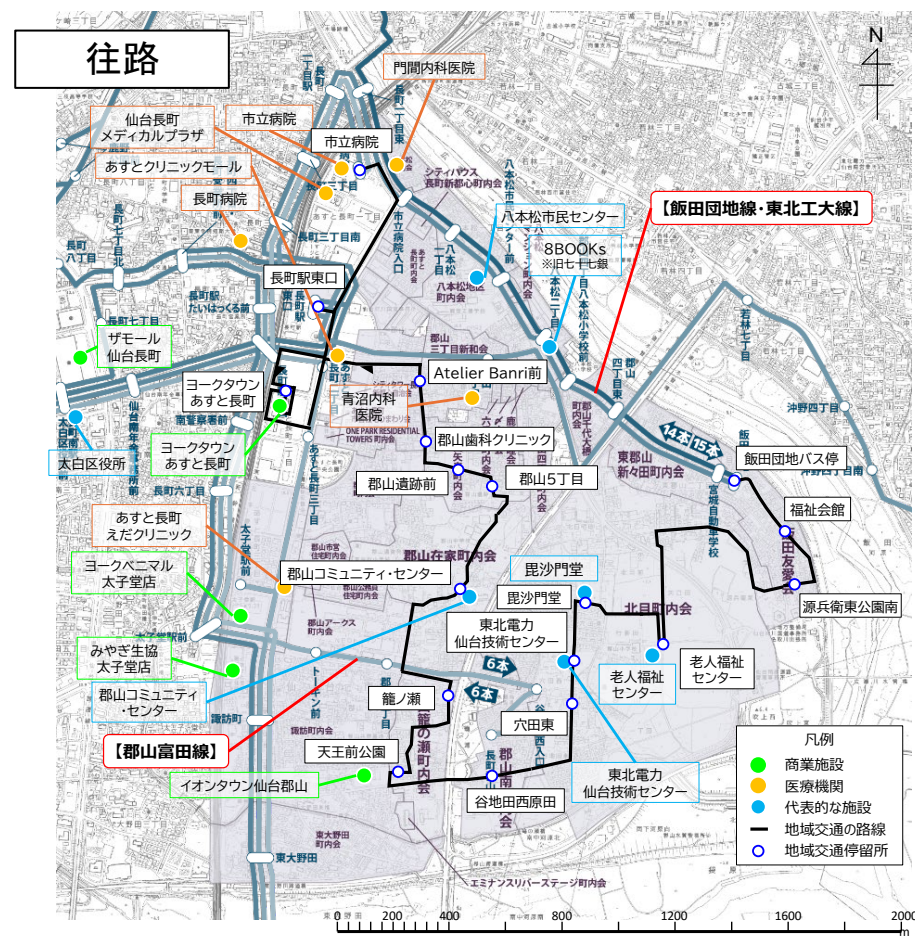


仙台市郡山・八本松地区 運行計画(試験運行1(その1))

運行形態	定時定路線型
運行日	平日3日(月・水・金) 12回／日 ※火曜、木曜、土日、祝日、年末年始(12月29日～1月3日)は運休。
運行車両	特定大型乗用車(ワゴン 定員9名)1台(常用車) 普通乗用車(セダン 定員4名)1台(予備車)

運賃・割引	- 一般運賃(均一運賃制、現金)300円 - 小学生運賃 150円 - 乳幼児運賃 無料 70歳以上または障がい者100円※
-------	---

※市内在住の70歳以上または障害者等の運賃。100円もしくは正規運賃の20%のいずれか高い額を設定し、正規運賃との差額は乗り乗り事業の制度より、運行経費とは別に市が補助する



仙台市郡山・八本松地区 運行計画(試験運行1(その1))

往路

停留所（往路）	区間距離	所要時間	1便	2便	3便	4便	5便	6便
飯田団地			8:30	9:50	11:20	12:40	14:10	15:42
福社会館	0.3	0:00	8:30	9:50	11:20	12:40	14:10	15:42
源兵衛東公園南	0.3	0:01	8:31	9:51	11:21	12:41	14:11	15:43
老人福祉センター	1.0	0:03	8:35	9:55	11:25	12:45	14:15	15:47
毘沙門堂	0.5	0:01	8:36	9:56	11:26	12:46	14:16	15:48
東北電力技術センター	0.2	0:00	8:37	9:57	11:27	12:47	14:17	15:49
穴田東	0.1	0:00	8:37	9:57	11:27	12:47	14:17	15:49
谷地田西原田	0.4	0:01	8:39	9:59	11:29	12:49	14:19	15:51
天王前公園	0.6	0:03	8:42	10:02	11:32	12:52	14:22	15:54
籠ノ瀬	0.4	0:01	8:43	10:03	11:33	12:53	14:23	15:55
郡山コミセン	0.7	0:02	8:46	10:06	11:36	12:56	14:26	15:58
郡山5丁目	0.5	0:01	8:48	10:08	11:38	12:58	14:28	16:00
郡山遺跡前	0.2	0:00	8:48	10:08	11:38	12:58	14:28	16:00
郡山歯科クリニック	0.2	0:00	8:49	10:09	11:39	12:59	14:29	16:01
Atelier Banri前	0.3	0:00	8:49	10:09	11:39	12:59	14:29	16:01
ヨークあすと長町	0.9	0:03	8:53	10:13	11:43	13:03	14:33	16:05
長町駅東口	1.2	0:03	8:57	10:17	11:47	13:07	14:37	16:09
市立病院	0.9	0:04	9:01	10:21	11:51	13:11	14:41	16:13
合計	8.7	0:31						

復路

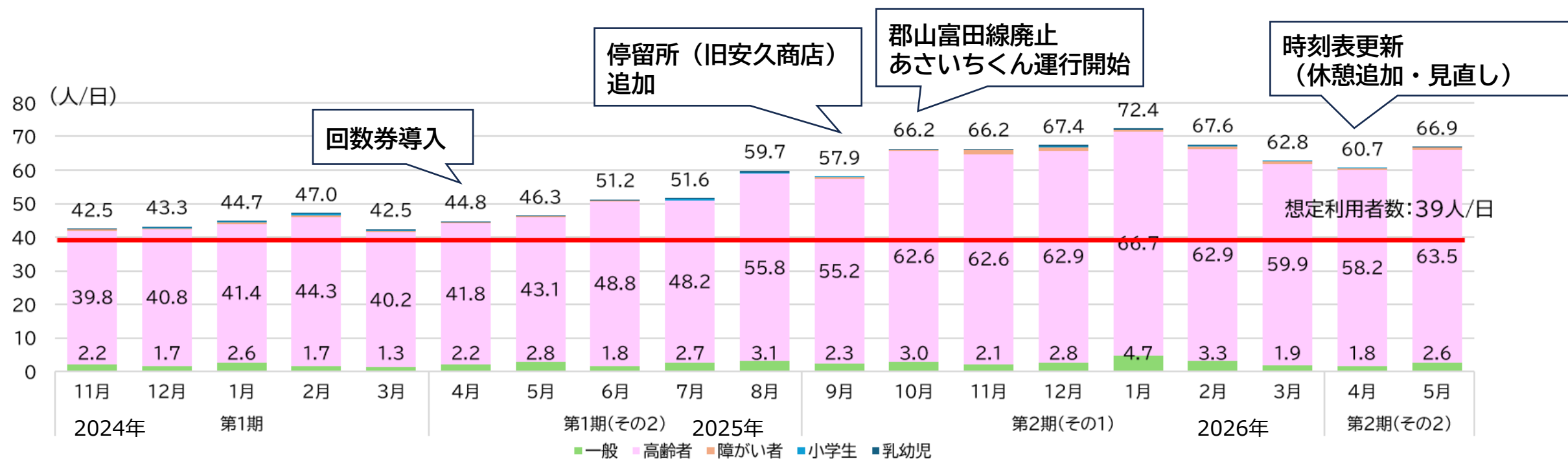
事業者による試走、路線バスの時刻表を
基に時刻表を作成

停留所（復路）	区間距離	所要時間	1便	2便	3便	4便	5便	6便
市立病院			9:10	10:35	12:00	13:15	14:55	16:17
長町駅東口	1.0	0:03	9:13	10:38	12:03	13:18	14:58	16:20
ヨークあすと長町	0.8	0:03	9:16	10:41	12:06	13:21	15:01	16:23
Atelier Banri前	1.2	0:03	9:20	10:45	12:10	13:25	15:05	16:27
郡山歯科クリニック	0.3	0:00	9:20	10:45	12:10	13:25	15:05	16:27
郡山遺跡前	0.2	0:00	9:21	10:46	12:11	13:26	15:06	16:28
郡山5丁目	0.2	0:00	9:21	10:46	12:11	13:26	15:06	16:28
郡山コミセン	0.4	0:01	9:23	10:48	12:13	13:28	15:08	16:30
籠ノ瀬	0.7	0:06	9:29	10:54	12:19	13:34	15:14	16:36
天王前公園	0.6	0:01	9:31	10:56	12:21	13:36	15:16	16:38
谷地田西原田	0.6	0:03	9:34	10:59	12:24	13:39	15:19	16:41
穴田東	0.4	0:00	9:35	11:00	12:25	13:40	15:20	16:42
東北電力技術センター	0.1	0:00	9:35	11:00	12:25	13:40	15:20	16:42
毘沙門堂	0.2	0:00	9:36	11:01	12:26	13:41	15:21	16:43
老人福祉センター	0.5	0:01	9:37	11:02	12:27	13:42	15:22	16:44
源兵衛東公園南	1.7	0:04	9:42	11:07	12:32	13:47	15:27	16:49
福社会館	0.3	0:00	9:43	11:08	12:33	13:48	15:28	16:50
飯田団地	0.3	0:02	9:45	11:10	12:35	13:50	15:30	16:52
合計	9.5	0:35						

※ 赤囲み：路線バスとの乗り継ぎを意識した便

仙台市郡山・八本松地区 利用実績

- ・運行開始以降利用者は堅調に増加し、2025年1月以降は、往路2便（9:50発）に追走便が多発する状況（対策協議中）
- ・曜日で利用状況に偏りがあり、月曜が少なく、金曜が多い（月曜が平均57人/日、金曜が平均74人/日※2026年5月実績）
- ・運行開始以降、検討会の委員が継続的に地元と対話を繰り返していることや、乗車イベントの開催、地域包括支援センターによるダイヤに合わせたイベントの設定など地元による利用促進は非常に積極的
- ・2026年4～5月の収支率は37.6%



月別の日平均利用者数の推移

仙台市六郷東部地区 地域特性・方針

●人口等

- 人口約1,300人（約540世帯）※R5.4時点
- 二木、三本塚、種次、井土、久保田東、下飯田、今泉の7町内会

●立地条件

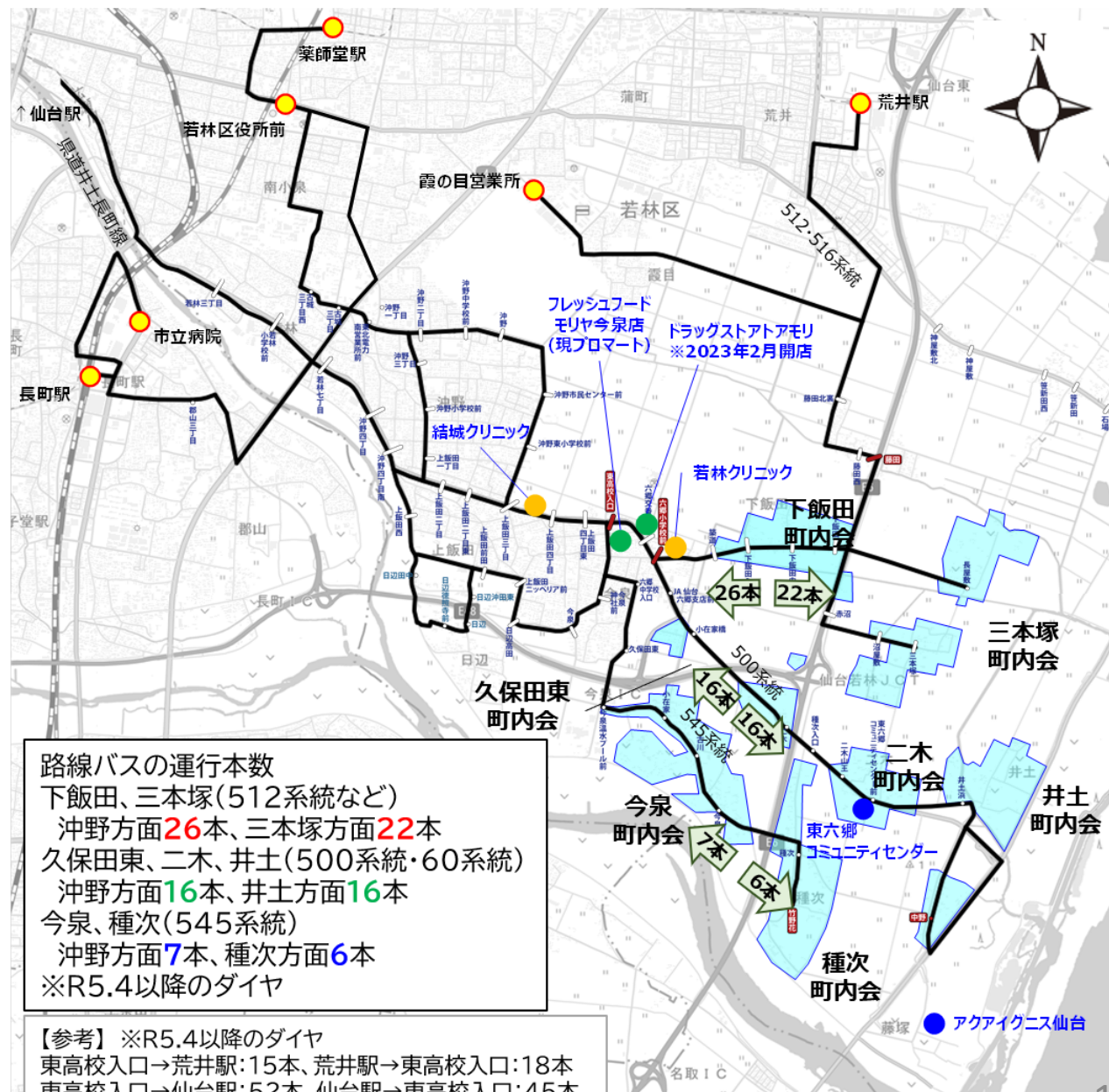
- 仙台市若林区の南東部
- 北側に地下鉄東西線の荒井駅がある
- 東側に東部復興道路がある
- 地区内にスーパーや病院はない
- 二木に東六郷コミュニティ・センターが立地

●路線バス

- 地域を大きく3つに分けるようにバス路線が設定されている
➡路線バスの運行本数や路線バスで行ける場所が地域内で異なる

■地域交通の検討方針

ターゲット	運行形態	理由
高齢者	予約型 (デマンド 交通)	- 需要が少ないと推測されるため 集落が分散しており、定時定路線型で対応しようとすると非効率な運行となり経費がかかるため ドアツードアサービスの導入により、バス停までの移動負担を軽減できるため（高齢化や免許返納への対応）
小学生	路線不定 定期型	- 利用頻度が平日毎日で、一定の需要を束ねることができるため - デマンド型の場合、予約が煩わしく感じるため - 時間に確実性が求められるため

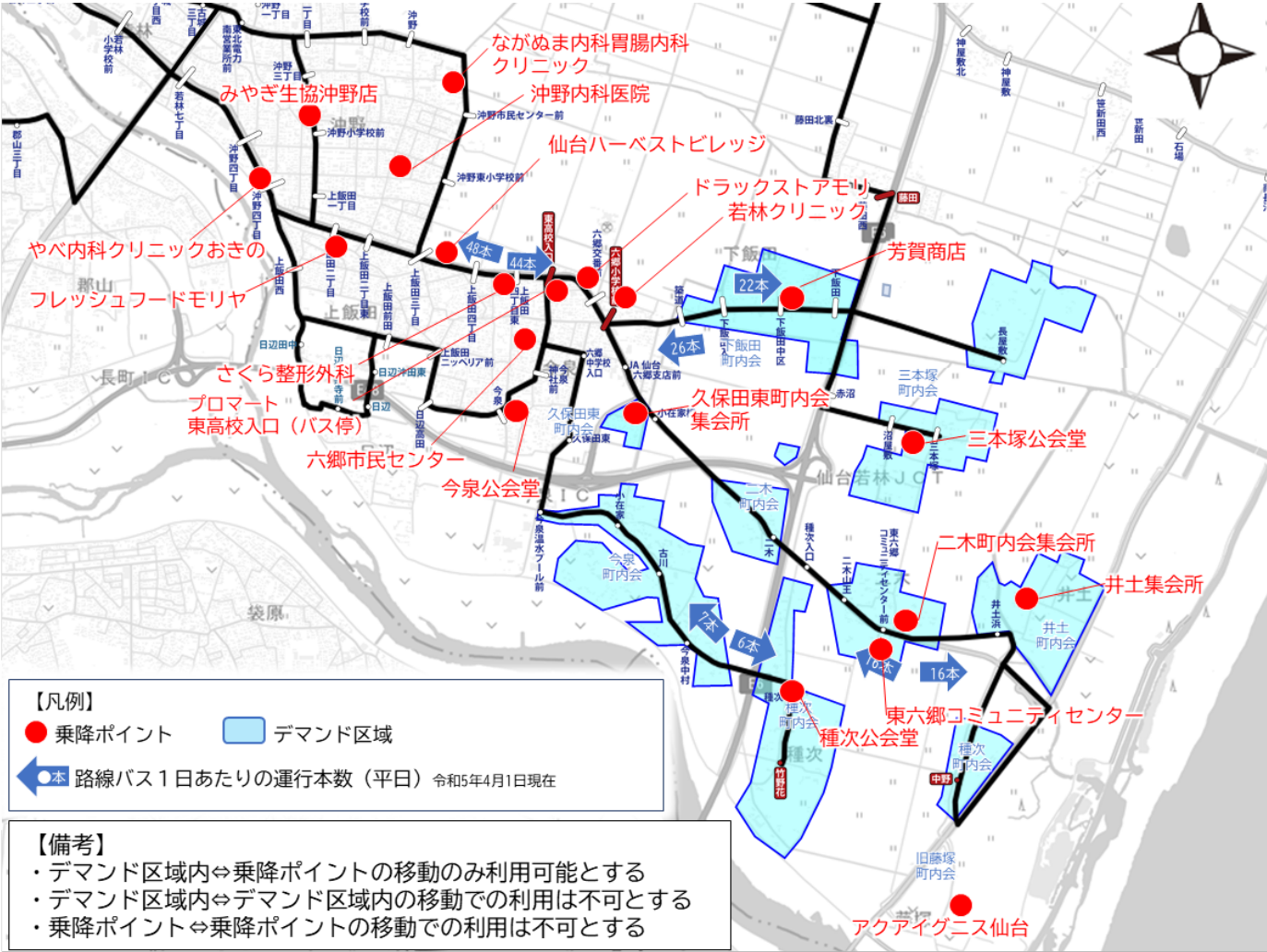


仙台市六郷東部地区 運行計画(試験運行1 高齢者向け「ひがろく」)

運行形態	区域運行型(電話予約)
運行日	平日3日(月・水・金) 6回/日 ※土日、祝日、年末年始(12月29日～1月3日)は、運休。 また、予約がない場合は運休。
運行車両	乗用車(セダン 定員5名) 1台(常用車) 乗用車(セダン 定員5名) 2台(予備車)
運賃・割引	・一般運賃(現金もしくは回数券) デマンド区域⇄乗降ポイント 500円 ・70歳以上または障がい者100円 (回数券:500円券10枚綴り5,000円) (回数券:100円券10枚綴り1,000円)
その他	予約があるときのみ運行する実績払いにより経費抑制が図られている 令和7年度以降は、七郷方面の運行を追加

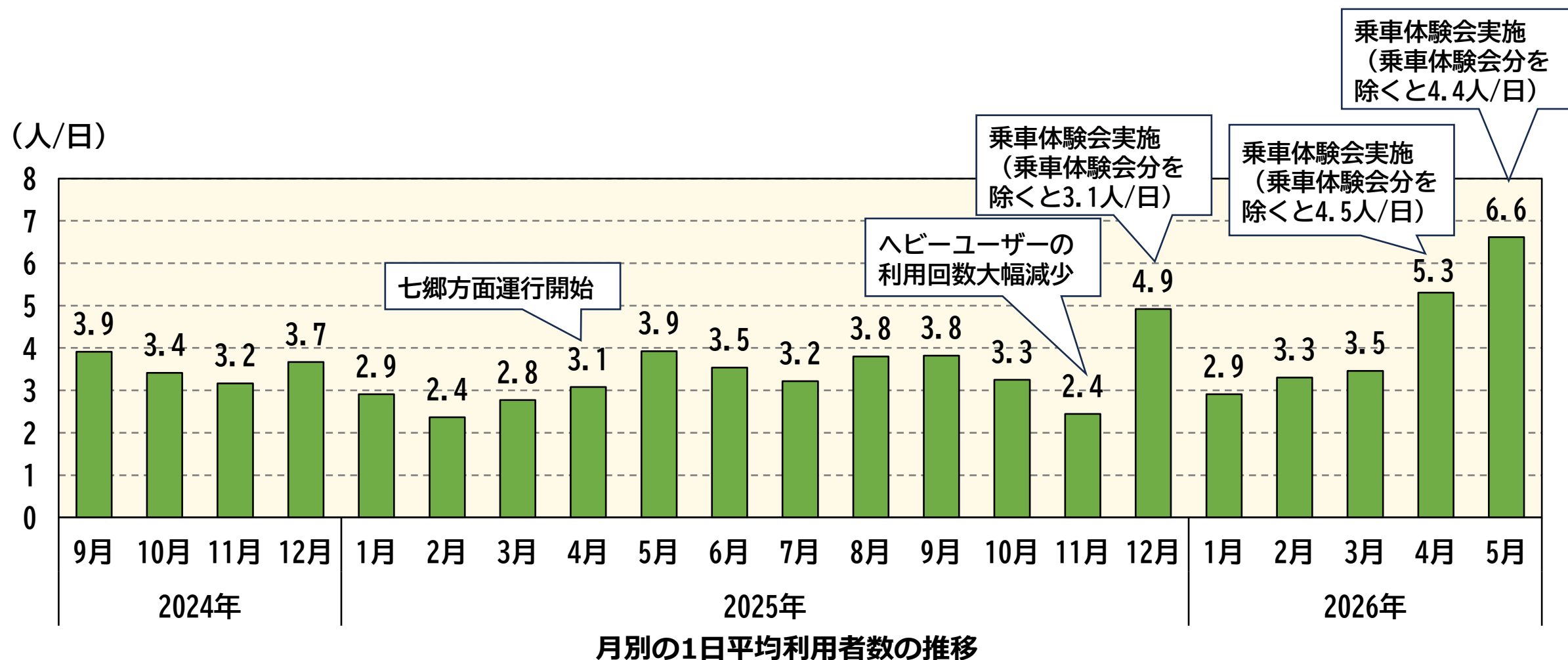
時刻表

00 00	0 01 0	0 02 0	0 03 0
0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0	0 0 0 0	0 0 0 0 0
0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0
00 00	0 01 0	0 02 0	0 03 0
0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0
0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0



仙台市六郷東部地区 利用実績(高齢者向け「ひがろく号」)

- ・ひがろく号のこれまでの利用者数をみると、2026年1月以降は全体的な利用者数として増加傾向にある
- ・直近ではユーザー数が増加傾向にあるが、1人のヘビーユーザーの利用が減少すると全体の利用者数に影響する構造となっており、多くのユーザーが繰り返し利用するよう利用促進が必要（実際、2025年11月にこの事象が発生）
- ・2026年4～5月の収支率は19.3%



山形市村木沢地区 地域特性・方針

●人口等

- 人口約2,000人 ※平成27年国勢調査
- 悪戸、下宿、若木など16地区で構成

●立地条件

- 山形市西部に立地
- 地区内はコミュニティセンターがある程度で、生活に必要な各施設が遠い

●路線バス

- 地域の北側と南側に山形駅方面の路線バスが運行

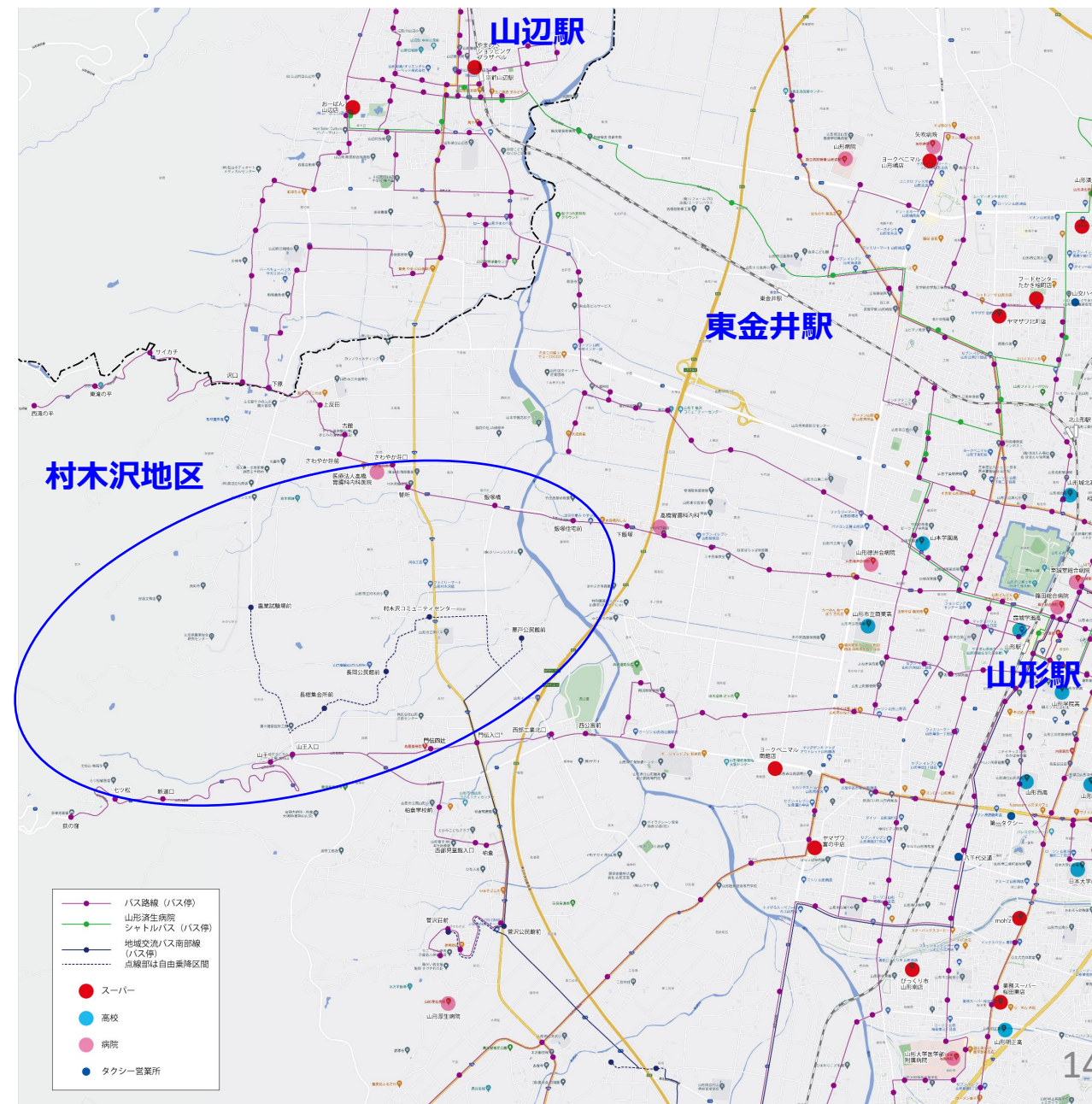
●想定されたモデル事業

- 「交通空白」が存在する郊外からの移動ニーズに着目した交通サービス

■地域交通の検討方針

- 少ない移動ニーズで持続可能な交通サービスをデザインすること
- 19歳以下や75歳以上といった自動車で移動できない人々に合わせたルートやサービス体系の構築
- 乗換環境や待合環境を整備しながら既存のバス路線との連携による効率化や、地域交流バス南部線との役割分担により、効率的なサービス展開を図ること

- 高橋胃腸内科やヨークベニマル南館店などニーズの高い行き先や、元気市場たかはし（べにちゃんバス西くるりん接続）を巡回する路線
- 安価な運賃で、予約不要



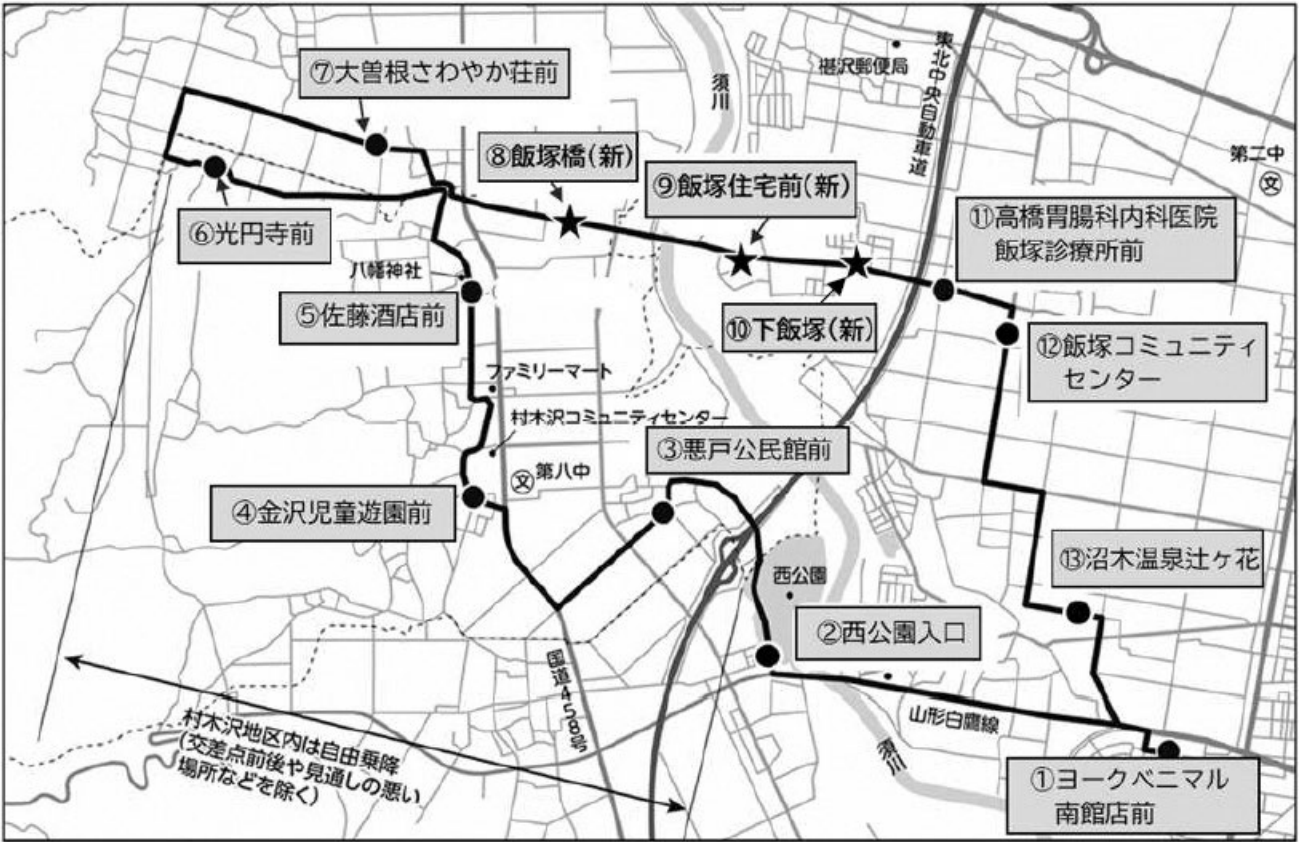
山形市村木沢地区 運行計画

※運行内容は、R7.1以降のもの

運行形態	定時定路線型
運行日	平日1日(水) 6回／日 ※祝日、年末年始(12月29日～1月3日)は、運休。
運行車両	乗用車(ワゴン 定員9名) 1台(常用車)
運賃・割引	・大人 200円 ・小学生・障がい者 100円
その他	商業施設と連携したスタンプカードを導入 (地域交通の利用して商業施設で買い物するとスタンプがもらえ、10スタンプで500円割引券となる)

停車場所	自由乗降 区間	便 名					
		1 便	2 便	3 便	4 便	5 便	6 便
① ヨークベニマル南館店前			10:45	11:45	13:31	13:45	14:45
② 西公園入口		9:50	10:50	11:50	13:26	13:50	14:50
③ 悪戸公民館前	悪戸地区	9:53	10:53	11:53	13:23	13:53	14:53
④ 金沢児童遊園前	←	9:58	10:58	11:58	13:18	13:58	14:58
⑤ 佐藤酒店前	←	10:02	11:02	12:02	13:14	14:02	15:02
⑥ 光円寺前	若木地区	10:09	11:09	12:09	13:07	14:09	15:09
⑦ 大曽根さわやか荘前		10:12	11:12	12:12	13:04	14:12	
⑧ 飯塚橋(新)		10:14	11:14	12:14	13:02	14:14	
⑨ 飯塚住宅前(新)		10:16	11:16	12:16	13:00	14:16	
⑩ 下飯塚(新)		10:18	11:18	12:18	12:58	14:18	
⑪ 高橋胃腸科内科医院飯塚診療所前		10:20	11:20	12:20	12:56	14:20	
⑫ 飯塚コミュニティセンター		10:22	11:22	12:22	12:54	14:22	
⑬ 沼木温泉辻ヶ花		10:26	11:26	12:26	12:50	14:26	
⑭ ヨークベニマル南館店前		10:31	11:31	12:31	12:45	14:31	

逆回り



第4便以外悪戸先回り

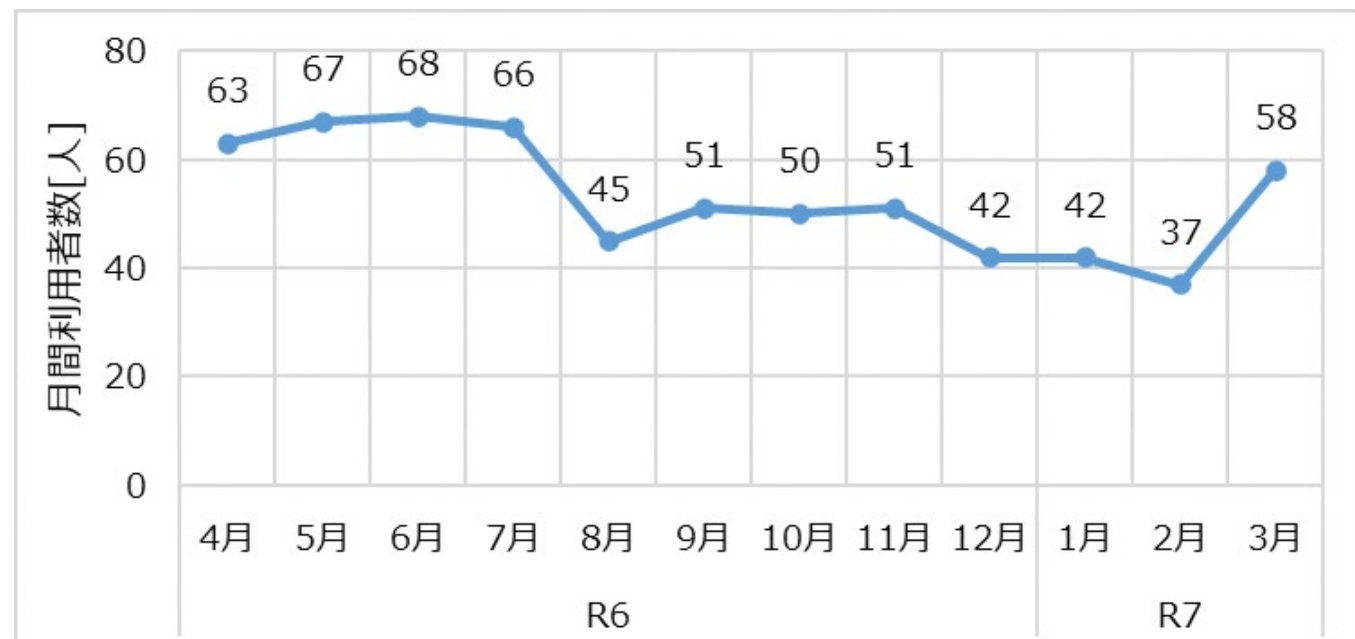
第4便は飯塚先回り

山形市村木沢地区 利用実績

- ・ヨークベニマル南館店前（商業施設）の利用が最も多く、主に買い物で利用されている
- ・平均で月50人強（多い月では70人弱）の利用があり、路線バスでは乗換が必要となるスーパーに行けることを踏まえると、定時定路線として主に買物利用で一定のニーズはある ➡ **本格運行へ移行**
- ・令和6年度の収支率は8.7%
- ・運行内容の改善と新規利用者の掘り起こし（買い物や温泉施設の利用など具体的な利用場面を提案する）が課題
- ・特定の移動ニーズに特化した事例として、地区に定着が見られたものの、他地域への横展開の実現可能性は限定的

年間運行実績

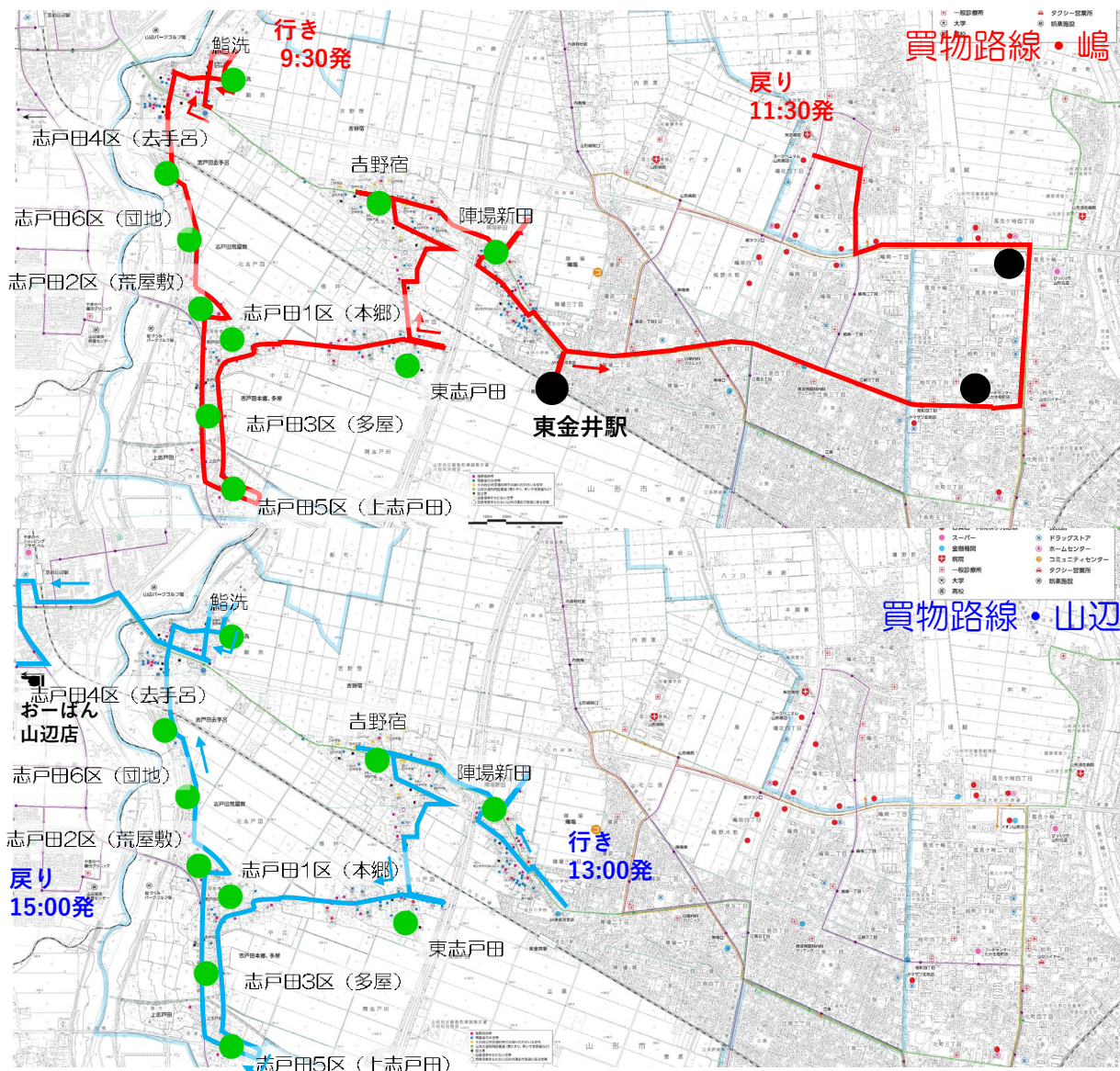
	利用者数		
	日数	利用者	1日あたり
令和4年度	29日	454人	15.7人
令和5年度	49日	690人	14.1人
令和6年度	51日	640人	12.5人



月別の利用者数

山形市金井地区西部の場合 運行計画①

当初は、嶋地区と山辺地区両方を運行する定時定路線型を検討したが、車両1台という制約で検討したことから、乗車時間、運行頻度の面において利便性が低くなり、不採用となった



	買物路線・嶋
ルート延長 所要時間	15km程度(片道60分程度) (鯨洗→フードセンターたかき)
運行時間	行き 9:30発 戻り11:30発 ※週で午前便と午後便を入れ替え
運行頻度	週1
運賃	200~300円
車両	ジャンボタクシー

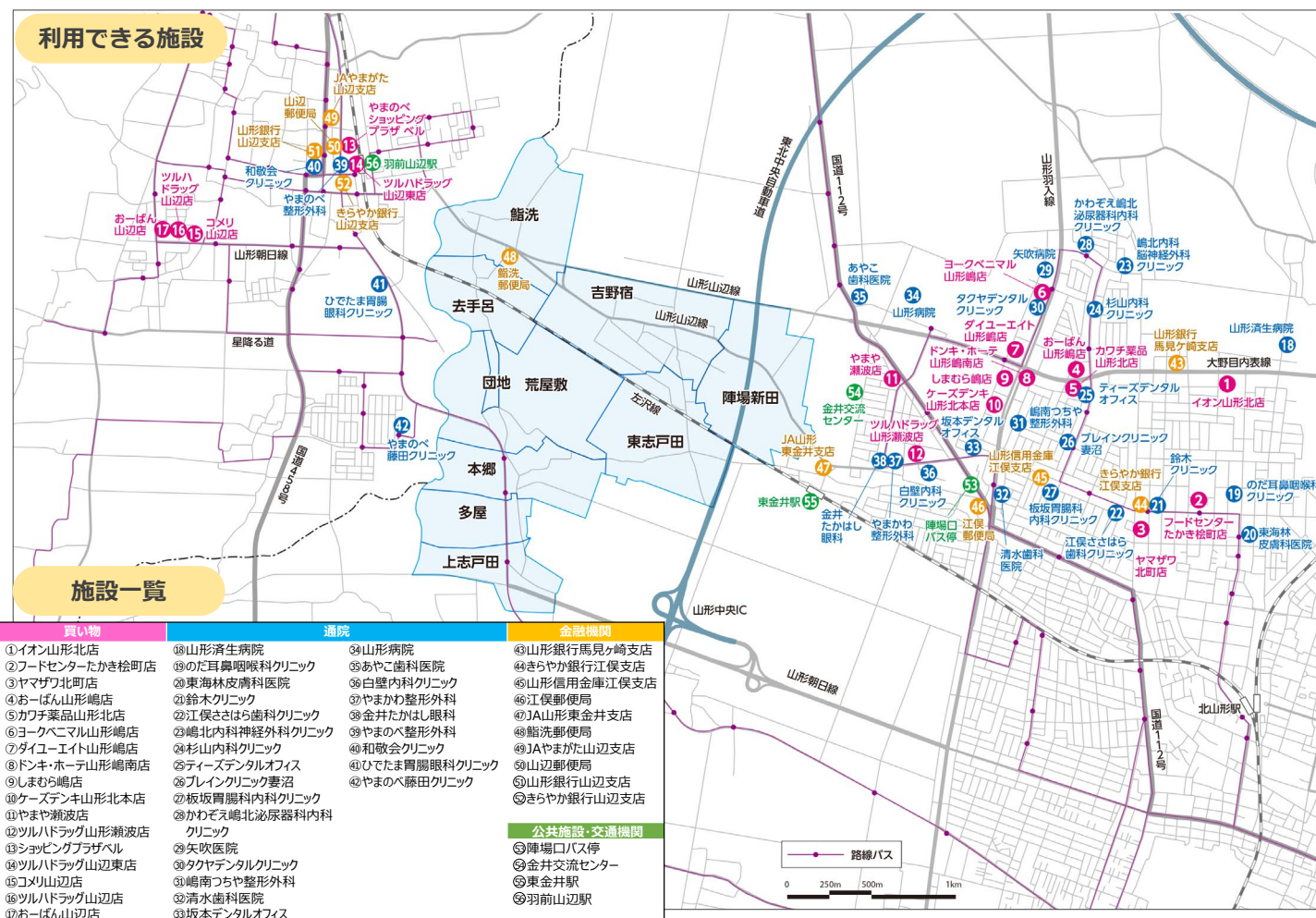
	買物路線・山辺
ルート延長	12km程度(片道45分程度) (陣場新田→おーばん山辺店)
運行時間	行き 13:00発 戻り15:00発
運行頻度	週1(嶋ルートと同日)
運賃	200~300円
車両	ジャンボタクシー

定時定路線型運行ルート (案) 一例

山形市金井地区西部の場合 運行計画②

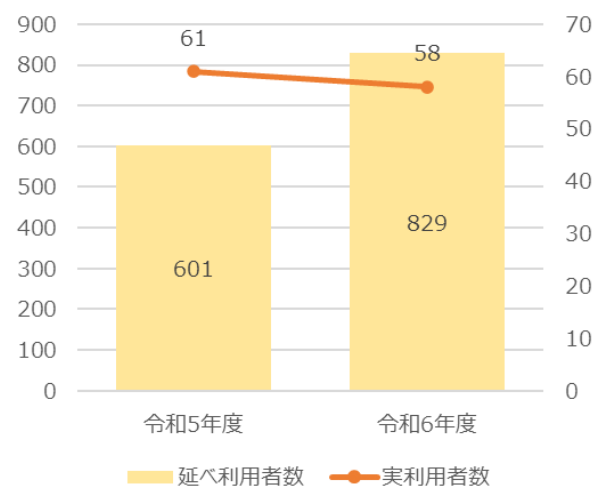
南陽市で運行している「おきタク」を参考に、相乗りタクシー型の運行計画を立案
タクシーのメーター運賃が1500円程度となる概ね3kmの範囲で、利用者負担500円で運用することとした

運行形態	相乗りタクシー型
運行日	平日5日 ※祝日は、運休。
運行車両	乗用車(セダン 定員4名)
運賃・割引	1人 500円
運行時刻	8:00～16:00(予約時のみ運行)
その他	金井西部地区に居住する65歳以上で利用登録した者のみ利用可能 AIマッチングシステムを導入

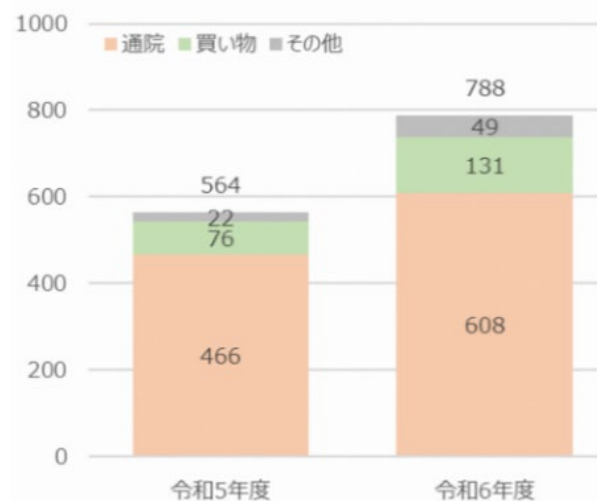


山形市金井地区西部の場合 利用実績

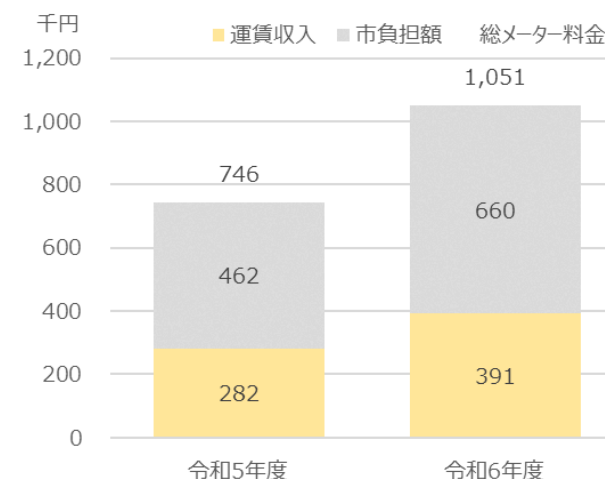
- ・令和6年度の月平均利用者数は69人/月であり、年々堅調に増加している。利用目的は通院が多い
- ・令和6年度の収支率は37% ➡ **本格運行へ移行**
- ・運行範囲の設定によって利用者の負担割合をコントロールしやすい反面、利用の増加に伴い支出が増大するデメリットもある
- ・居住地や目的地となる施設が分散立地し、それらの間を既存の公共交通では移動しづらい地域において、移動ニーズと合っている場合、**横展開が可能**である（楯山地区にも試行的に導入した）



延べ利用者数と実利用者数



利用目的別利用状況
※降車施設より推測



運行経費と負担の内訳

山形市滝山地区の場合 地域特性・方針

●人口等

- 人口12,000人 ※令和2年国勢調査（国道13号より東側のみ）
- 上桜田、東青田など10地区で構成

●立地条件

- 山形市南東部に立地
- 商業施設は地区外に立地
- 地区内に東北芸術工科大学が立地

●路線バス

- 山形市中心部をつなぐ路線が2系統運行
- 大学へは送迎バスが運行

●想定されたモデル事業

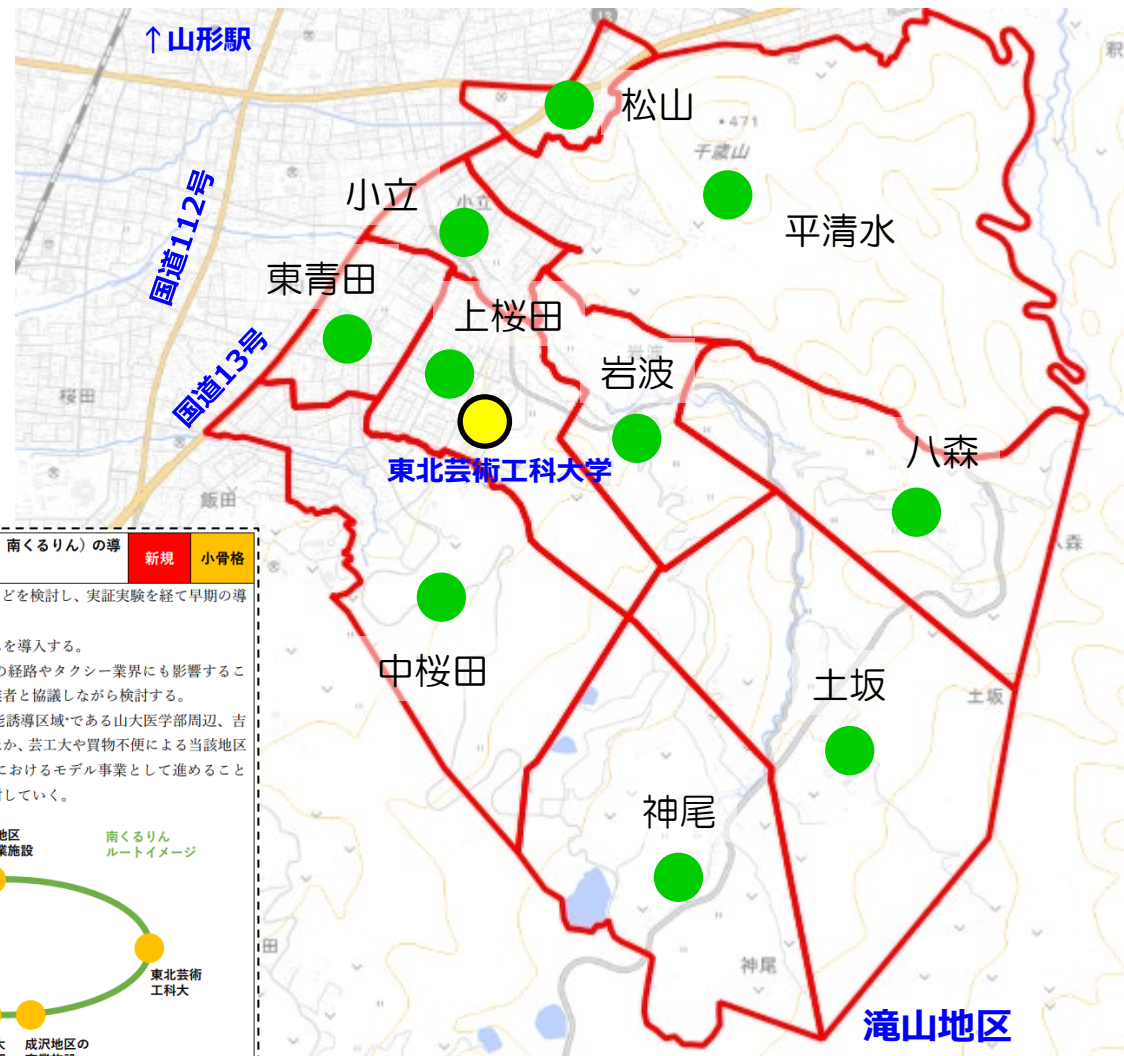
- 山大医学部周辺、吉原地区を運行経路として想定する循環バス

■地域交通の検討方針

- 滝山地区内の運行想定区域は小立、平清水、東青田、上桜田、中桜田周辺とする
- 「普段の行先（ヤマザワ松見町店、山形大学医学部）」と「希望する行先（イオン山形南）」を通過するルートとする
※滝山地区住民及び芸工大生へのアンケート結果、地区検討会での意見交換、福祉関係者との意見交換、芸工大生との意見交換を踏まえ

【交通軸であることを踏まえ】

- バス車両での運行を想定し、車両が通れる道幅を経路に考慮
- 運行日は、月曜～日曜（祝日含む）の毎日運行

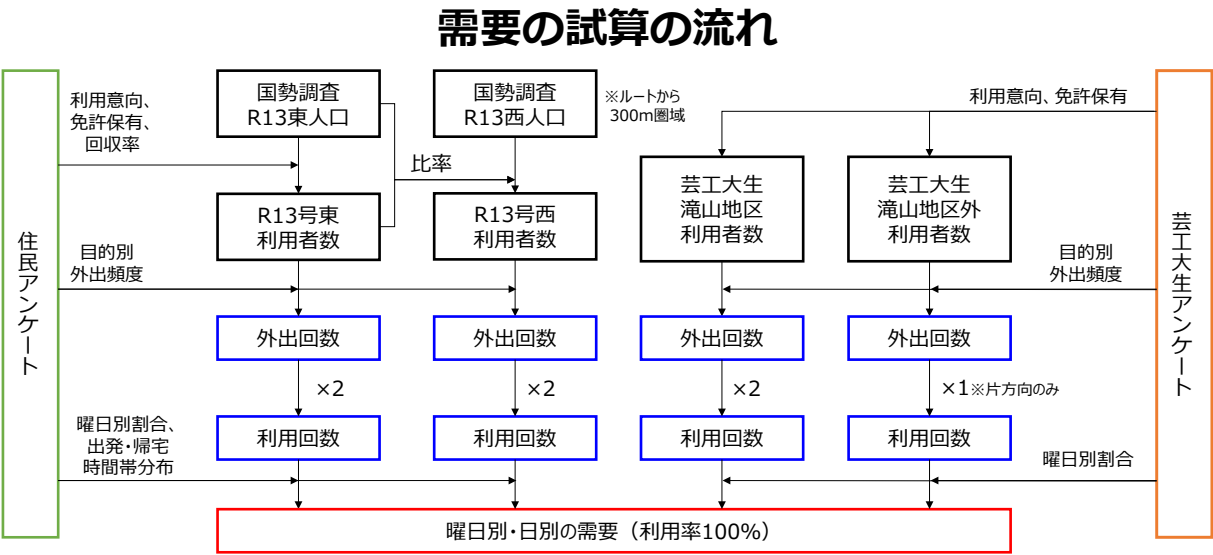
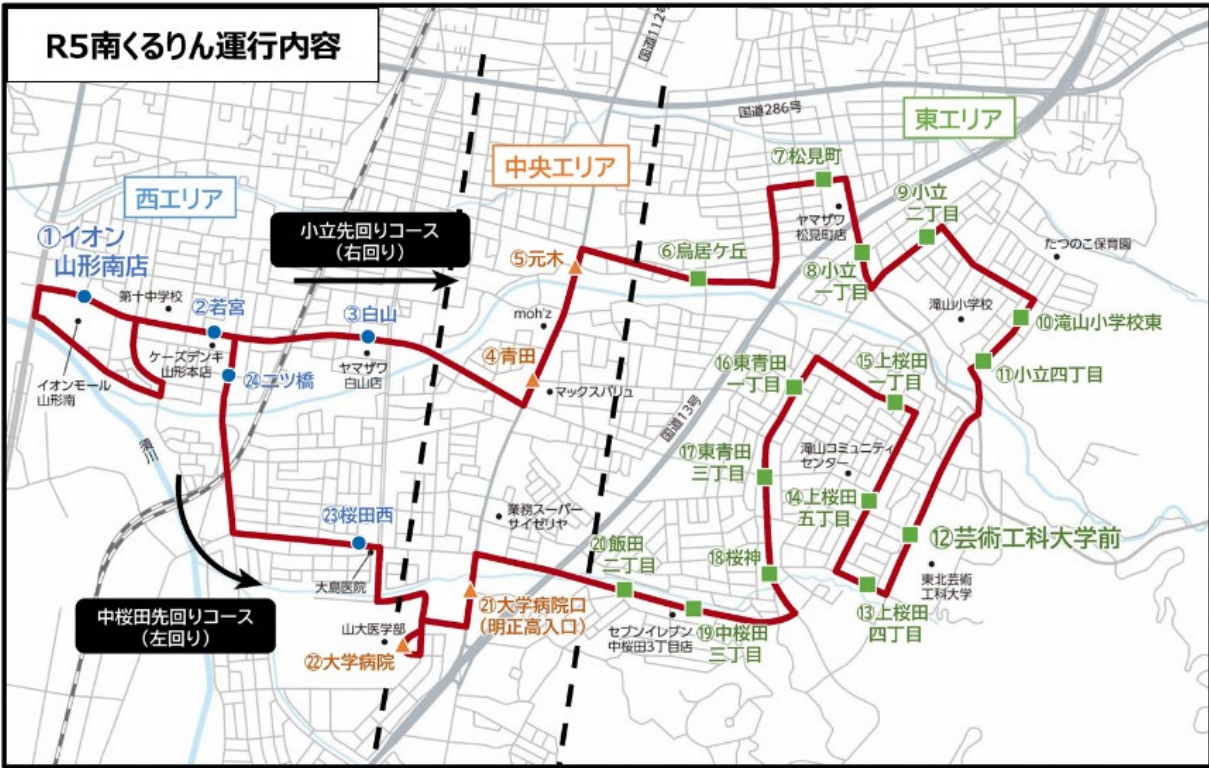


取組番号	(1)	取組名	南部循環バス（(仮称)南くるりん）の導入	新規	小骨格
計画期間 内事業	①	具体的な運行ルートダイヤ、運賃などを検討し、実証実験を経て早期の導入を目指す。			
	②	市南部の拠点・大学を結ぶ循環バスを導入する。 ・導入にあたっては既存の路線バスの経路やタクシー業界にも影響することから、バス事業者やタクシー事業者と協議しながら検討する。 ・立地適正化計画における準都市機能誘導区域である山大医学部周辺、吉原地区を運行経路として想定するほか、芸工大や買物不便による当該地区等への移動ニーズが高い滝山地区におけるモデル事業として進めることとし、他地区とも協議しながら検討していく。			
		※上記に記載した施設は、運行が想定される主な施設 図 6-7 (仮称)南くるりんのルートイメージ			
実施主体 連携する主体		山形市、バス事業者、タクシー事業者			

山形市地域公共交通計画における
(仮称)南くるりんの記載

山形市滝山地区の場合 運行計画・利用実績(令和5年度)

運行形態	定時定路線型
運行日・本数	毎日 右回り・左回り 各10便 計20便/日 8時台～20時台 1時間に1便程度 ※滝山地区とイオン山形南店を概ね30分程度で移動
運行車両	中型バス(定員49名)
運賃・割引	ゾーン制 同一エリア 200円/回 隣接エリア 200円/回 東⇄西エリア300円/回
その他	運行期間は、令和5年8月、10月、令和6年1月15日～31日



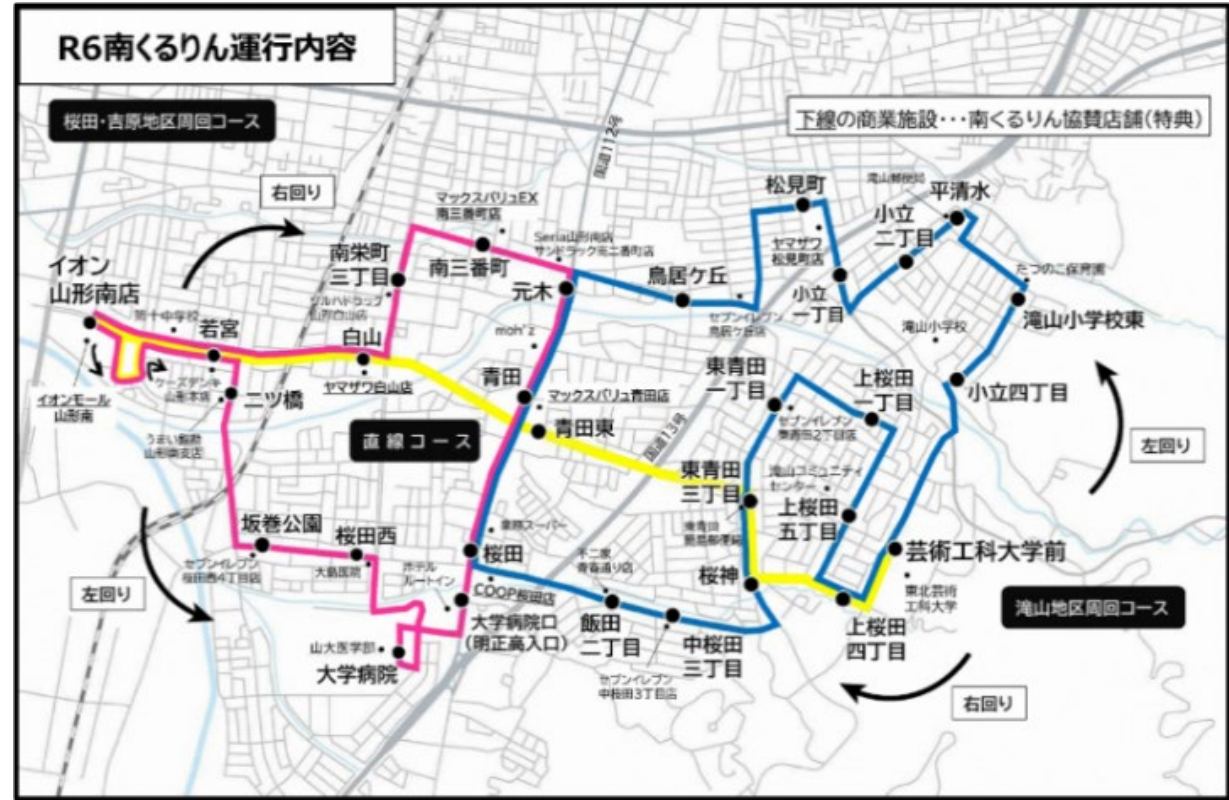
運行実績 (収支率8.9%)

乗車実績	運行日数	利用者			平均乗車人数	
		小立先回りコース	中桜田先回りコース	合計	1日あたり	1便あたり
8月	31日	1,043人	916人	1,959人	63.2人	3.16人
10月	31日	1,065人	927人	1,992人	64.3人	3.21人
1月	17日	548人	511人	1,059人	62.3人	3.11人
合計	79日	2,656人	2,354人	5,010人	63.4人	3.17人

山形市滝山地区の場合 運行計画・利用実績(令和6年度)

運行形態	定時定路線型
運行日・本数	毎日 【桜田・吉岡地区周回コース】 右回り 9便／日、左回り 9便／日 【滝山地区周回コース】 右回り 9便／日、左回り 9便／日 【直線コース】 東向き 9便／日、西向き 9便／日 【合計】 計54便／日
運行車両	ワゴン車(定員9名)
運賃・割引	均一 200円／回 ルート間乗継ぎ 100円
その他	運行期間は、令和6年9月～令和7年1月

- 【変更点】
- ・交通軸的役割と地域交通的役割の路線への分離
 - ・まとまった期間での実施
- 【利用促進策】
- ・各家庭や学校、商業施設へのチラシ配布
 - ・SNSでの宣伝、ラジオの広告
 - ・サロン等での説明会の開催
 - ・商業施設の割引券配布 等



運行実績 (収支率5.4%)

乗車実績	運行日数	利用者				平均乗車人数	
		桜田・吉岡地区周回コース	滝山地区周回コース	直線コース	合計	1日あたり	1便あたり
9月	30日	502人	608人	645人	1,755人	58.5人	1.08人
10月	31日	513人	488人	583人	1,584人	51.1人	0.95人
11月	30日	582人	508人	548人	1,638人	54.6人	1.01人
12月	31日	565人	541人	615人	1,721人	55.5人	1.03人
1月	29日	514人	618人	545人	1,677人	57.8人	1.07人
合計	151日	2,676人	2,763人	2,936人	8,375人	55.5人	1.03人

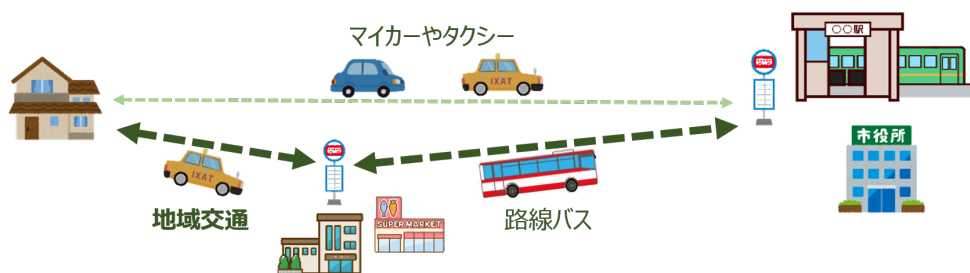
南くるりんとはちこおバスの比較

南くるりんとはちこおバスの利用者数を比較すると大きく差が開いている
一方で、サービス水準は南くるりんのほうが高い

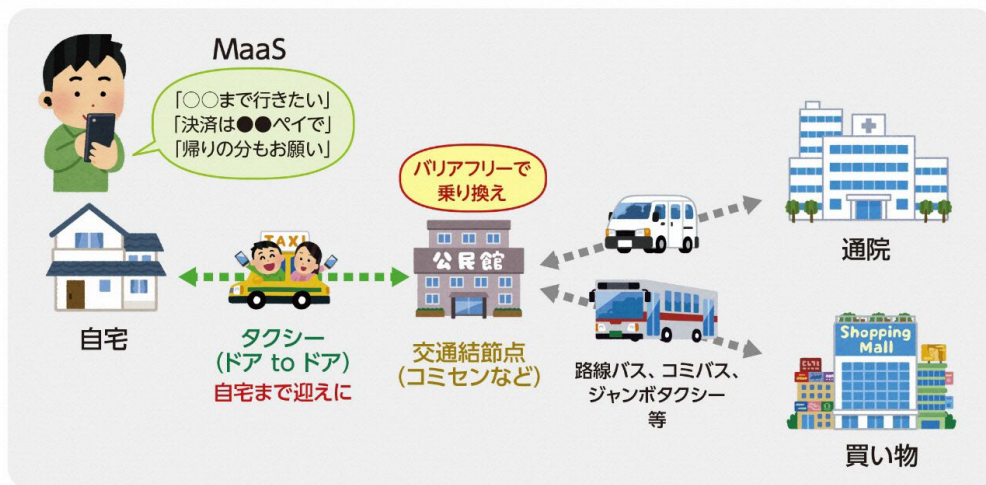
➡サービス水準を良いものにするだけでは利用者獲得にはつながらず、地域住民の利用する意識が重要

	南くるりん（滝山地区周回コースのみ）	はちこおバス
日あたり利用者数	18.3人/日（令和6年9月～令和7年1月）	43.9人/日（令和6年11月～令和7年3月） 50.3人/日（令和7年4月～8月） 65.7人/日（令和7年9月～令和8年3月）
沿線人口（60歳以上）	約2,800人 ※R2国勢調査 （国道13号東側）	約3,800人 ※R2国勢調査 （国道4号東側と4号西側のバス停から距離のある地域）
運行する曜日	毎日	月・水・金（祝日運休）
運行本数	右回り9便、東回り9便 計18便	往路6便、復路6便 計12便
運行時間帯・乗車時間	7時台～18時台 1周約30分（元木⇄芸工大は約15分）	8時台～16時台 起点→終点で約30分
運賃	200円	300円 ※ただし70歳以上・障がい者は100円
主なルート上の施設	ヤマザワ、マックスバリュ、業務スーパー、東北芸術工科大学、コミュニティセンター、その他クリニック等複数	ヨークタウン、ビック（商業施設）、市立病院、コミュニティセンター、その他クリニック等複数
公共交通の乗継ぎ先	山交バス（元木：山形駅・市役所方面1日30往復程度）	仙台市営地下鉄南北線（長町駅） JR（長町駅） 仙台市営バス（長町駅西口） 宮城交通路線バス（飯田団地：仙台駅方面1日14往復程度）
運行車両	ワゴン車（定員9名）	ワゴン車（定員9名）

- ## 仙台市 地域交通による公共交通の補完のイメージ



山形市 新しい公共交通の利用イメージ



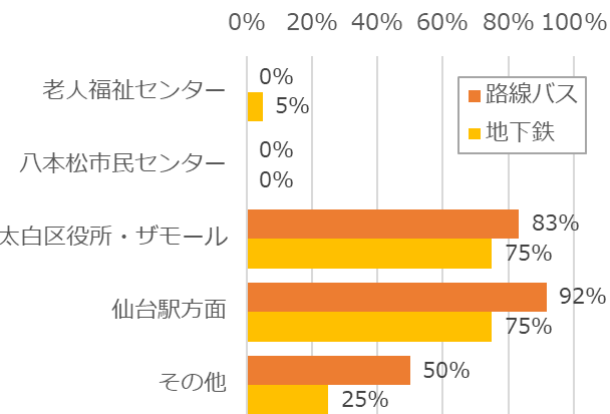
利用方法	割合
路線バス	39%
地下鉄	65%
乗り継ぎなし	13%

※当てはまるもの1つで尋ねているが、複数回答されている

具体的な利用例
を説明会で紹介
(はちこおバス)

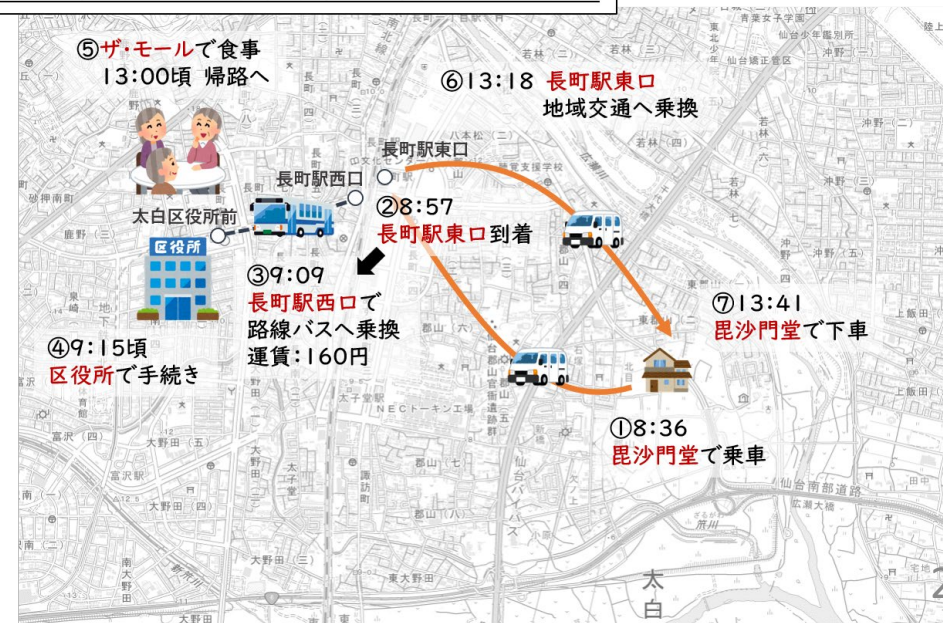
➡環境を用意する
だけではハードル
が高い

公共交通を乗り継いで行った行先



※各交通機関に乗り継いでいると回答した回答を集計
路線バスと地下鉄の回答が混在している

路線バスと乗り継ぎ、区役所・飲食など交流活動で利用



おわりに

■ 地域特性を組み入れたモビリティ・サービスの工夫

- ・居住人口や地域の広さ、運行目的、目的地に合わせてモビリティ・サービスを設計することが重要
 - ➡路線バスより限定的なサービス水準でもニーズに対応できる可能性はある
(はちこおバスは利用されているが、同地区で運行していた路線バス(郡山富田線)は利用者数が少なく廃止された)
 - ➡地域住民が利用する意識を持つことも重要
(はちこおバスの利用者数> 南くるりんの利用者数)

■ 地域交通と公共交通ネットワーク化

- ・地域交通と既存公共交通を組み合わせた移動はハードルが高いが不可能ではない
(地域交通と路線バスを組み合わせた利用が定着しているのは1地区だけ)
 - ➡交通機関を組み合わせて利用することが現実的と思える環境であること、地域交通の利用者が公共交通を組み合わせて移動ができることを認識していることが必要
 - ➡今回の事例において、地域住民が利用するかは、検討会の働きによるところが非常に大きい。当事者となって働きかけてもらえるかが重要。
具体の利用例の紹介(サロン・説明会など)や利用者に近い人物と一緒に利用してみることが効果的と考えられる

■ 将来的な継続運行に向けて

- ・利用者の多くが、高齢者や免許非保有者である
 - ➡少し若い高齢者や運転免許を保有している層(将来の利用者)にも早いうちから利用してもらえるように働きかけていくことが重要

利用者アンケート結果(はちこおバス)

