

道路運送法第9条第5項に基づく運賃協議に係る意見聴取結果について

- 募集期間:令和7年12月3日(水)から12月9日(火)まで
- 周知方法:多賀城市ホームページ、多賀城市公式LINE
- 意見提出件数:3件
- 提出方法:メール

別紙2

No	提出意見(原文掲載)	提出意見に対する考え方
●運賃設定に関する意見	<p>意見</p> <p>1. ご承知のように、一般的に自治体が行うバス運賃等の支援を行う意義は「交通空白地域の解消による移動権の保障」と「高齢者等の交通弱者の社会参加の促進」にあり、こうした意義や目的が近隣市町はじめ多くの自治体で共有され実施されており、多賀城市も同様のことだと思います。</p> <p>2. これは、市民にとっては① 移動権の保障 ② 高齢者・障害者の社会参加促進 ③ 生活利便性の向上などが確保され、地域社会にとっても① 商業施設や地域イベント等への来訪者の増加等による地域の活性化をもたらし、マイカー利用の抑制によるCO2削減や交通渋滞の緩和等の環境負荷の低減をもたらすことが考えられます。</p> <p>3. 多賀城市にとっても ① 交通空白地域の解消 ② 高齢者・障害者の福祉政策 ③ 交通ネットワークの形成によるまちづくり等の政策との関連するものとしての意義があると思います。</p> <p>4. 以上のように、自治体が行うバス運賃等の支援は、「高齢者等の交通弱者」「地域社会」「自治体」の三者にとって利益となることから、積極的に推進すべき事業であり、今回、多賀城市が実施する計画であるバス運賃の無料化については基本的には賛同するものの、「高齢者・障害者等の交通弱者」はじめ多くの市民が等しく、気軽に、何度も利用するために、以下のような改善を求めるものです。</p> <p>① 利用者の負担増をもたらすマイナンバーカード作成の「義務化」、カード発行費用負担を止めること(高齢者等は「紙」でも大事に保管、保持し、活用します)</p> <p>② 地域公共交通協議会の議事録でも指摘されていますが、スマホからの画面確認は運転手さんの負担となっており、スマホによる無料証明書の提示を中止すべきです(近隣自治体では行っていないものであり、市民の負担の軽減にもなります。また、社会実験の検証結果の分析でも「デジタルデバイドの解消へ前進しているものと推測する」とか、「仮説」にとどまっていることからも、スマホからの画面確認に拘る根拠は見受けられません)。</p> <p>③ 利用者、市民の要望にもとづく運行の増便、ルートの変更、空白地域の解消は急務です。市民が等しく移動権や交通弱者の社会参加の促進、保障されることは市政の大事な課題であると思います。同時に、バス運行の収支の改善にも貢献するものと考えます。</p> <p>5. 本件が議論された地域公共交通協議会(以下、協議会という。市ホームページより)には、以下のような問題点がありとれます。</p> <p>① 協議会の委員21名中「市民又は利用者」委員は、2名となっています(第4回協議会名簿)。また、運賃料金部会委員(6名)中、市民は1名のみであり、市民、利用者の意見の反映が非常に不十分であること。</p> <p>② 協議会は4回開催されたものの、2回は「書面」開催であり、議事録を見ると、運賃等の議論は実質的には「第4回協議会」だけで議論されたに過ぎないものであり、うち運賃料金部会は「30分のみ」の開催であり、余りにも乱暴な運営であると思うものです。</p> <p>③ 議事録(第4回協議会)によれば、発言回数は事務局15回、会長(議長)12回、副会長(副市長)2回に対し、委員の発言は5回のみとなっており、ここにも市民・利用者の声が反映されたものとなってないと強く感じるものです。</p> <p>⑥ 市ホームページでは、第3回協議会の表題と内容が違っており、市民の意見を公募する前提に欠落があり、問題があると思われるものです。以上</p>	<p>1～3につきましては、4及び5の意見に対する前提のお考えを頂戴したものと捉えています。</p> <p>4①につきましては、デジタルタイプ乗車証のほか、カードタイプ乗車証も導入し2種類の乗車証で運用することから、マイナンバーカード作成を義務とした取組とは捉えておりません。また、カードタイプ乗車証につきましては、偽造防止及び長くお使いいただくことを前提とした耐久性のあるカードを作成しますので、カード代としての実費相当分をご負担いただくものです。</p> <p>4②につきましては、社会実験及び暫定運用期間中は、バス降車時にスマホに表示される無料証明書を運転手の方にご提示いただく手法でしたので、運転手の方には提示される証明書を目視での確認及び利用者数のカウントをお願いしており、その点が負担となっているとのご指摘と理解しています。その点を改善すべく、デジタルタイプ乗車証を新たに導入し、QRコードを読み取り機器にかざすことで対象者であることを確認ができるほか、利用者数も自動集計できますので、運転手の負担軽減が図れ、改善につながるものと考えています。</p> <p>【4③、5につきましては、その他意見参照】</p> <p>※5④及び⑤は、ご意見に表記されておりませんでした。</p>
2	<p>65歳以上バス運賃無料を継続して欲しい。</p> <p>お祝い金の減額、敬老会補助金の廃止と高齢者にとって行政のサービス低下が続いている。</p> <p>図書館、文化センター、歴史博物館の利用は高齢者の自己啓発、認知症予防に役立っている。</p> <p>運転免許証を持っていない者、免許証返納を検討している者にとってバス利用は不可欠である。</p> <p>下馬在住者にとって体育馆移設も徒歩では行けなくなる。</p> <p>是非継続の検討をお願いする。</p>	<p>今回意見聴取している内容に係る取組に合致しているご意見となっています。</p> <p>本件においては、65歳以上または障害者である多賀城市民については、バス運賃全額免除となる運賃設定となりますので、65歳以上の多賀城市民については令和4年10月から開始した社会実験から継続となります。</p>

No	提出意見(原文掲載)	提出意見に対する考え方
●その他意見		
1	<p>私は、『笠神保育所前』バス停を利用しています。 1時間に1本しか無い運行状況だととても不便だし、利用したくても本数が少な過ぎて利用を断念することが多々あります。 本数を増やすなら料金改定もいいと思いますが、『本数は増やさない料金は上げる』では益々利用者が少なくなるのではないですか？駅から遠いのでもっとバスを利用したいですが、はっきり言うと『利便性が著しく低いため使えないバス』です。 あんな大きなバスは必要無いので、普通自動車第2種くらいの免許でも運転できる小型のバスにしてとにかく本数を増やして欲しいです。</p> <p>あと、行きはバスに乗れても帰りのバス終了時間が早いため利用を躊躇う場面もあります。 夜間も時間を延ばす等帰宅困難状態にならないような時間設計をして欲しいです。 これから高齢者の免許返納等で益々バスが必要になると思いますので、本数やルートを増やして、利便性を高めて欲しいです。 笠神地区は特に忘れ去られてる印象を受けています。歴史的建造物の再建よりも先に市民の生活に関わるバスを充実させてください。無人バスの取り入れなどで全国を先駆けた施策をお願いいたします。</p>	<p>本意見聴取については、道路運送法第9条第5項に基づき、多賀城東部線・多賀城西部線における運賃設定に関する部分に限定して、ご意見を伺ったものです。 今回いただいたご意見は、多賀城東部線の運行内容に関する意見と推察されます。 よって、今後、運行に関する検討を進めていく際の参考とさせていただきます。</p>
2	<p>意見</p> <p>1. ご承知のように、一般的に自治体が行うバス運賃等の支援を行う意義は「交通空白地域の解消による移動権の保障」と「高齢者等の交通弱者の社会参加の促進」にあり、こうした意義や目的が近隣市町はじめ多くの自治体で共有され実施されており、多賀城市も同様のことだと思います。</p> <p>2. これは、市民にとっては① 移動権の保障 ② 高齢者・障害者の社会参加促進 ③ 生活利便性の向上などが確保され、地域社会にとっても① 商業施設や地域イベント等への来訪者の増加等による地域の活性化をもたらし、マイカー利用の抑制によるCO2削減や交通渋滞の緩和等の環境負荷の低減をもたらすことが考えられます。</p> <p>3. 多賀城市にとっても ① 交通空白地域の解消 ② 高齢者・障害者の福祉政策 ③ 交通ネットワークの形成によるまちづくり等の政策との関連するものとしての意義があると思います。</p> <p>4. 以上のように、自治体が行うバス運賃等の支援は、「高齢者等の交通弱者」「地域社会」「自治体」の三者にとって利益となることから、積極的に推進すべき事業であり、今回、多賀城市が実施する計画であるバス運賃の無料化については基本的には賛同するものの、「高齢者・障害者等の交通弱者」はじめ多くの市民が等しく、気軽に、何度も利用するために、以下のような改善を求めるものです。</p> <p>① 利用者の負担増をもたらすマイナンバーカード作成の「義務化」、カード発行費用負担を止めること（高齢者等は「紙」でも大事に保管、保持し、活用します） ② 地域公共交通協議会の議事録でも指摘されていますが、スマホからの画面確認は運転手さんの負担となっており、スマホによる無料証明書の提示を中止すべきです（近隣自治体では行っていないものであり、市民の負担の軽減にもなります。また、社会実験の検証結果の分析でも「デジタルdehydeの解消へ前進しているものと推測する」とか、「仮説」にとどまっていることからも、スマホからの画面確認に拘る根拠は見受けられません）。</p> <p>③ 利用者、市民の要望にもとづく運行の増便、ルートの変更、空白地域の解消は急務です。市民が等しく移動権や交通弱者の社会参加の促進、保障されることは市政の大事な課題であると思います。同時に、バス運行の収支の改善にも貢献するものと考えます。</p> <p>5. 本件が議論された地域公共交通協議会（以下、協議会という。市ホームページ掲載より）には、以下のような問題点がありと思います。</p> <p>① 協議会の委員21名中「市民又は利用者」委員は、2名となっています（第4回協議会名簿）。また、運賃料金部会委員（6名）中、市民は1名のみであり、市民、利用者の意見の反映が非常に不十分であること。 ② 協議会は4回開催されたものの、2回は「書面」開催であり、議事録を見ると、運賃等の議論は実質的には「第4回協議会」だけで議論されたに過ぎないものであり、うち運賃料金部会は「30分のみ」の開催であり、余りにも乱暴な運営であると思うものです。 ③ 議事録（第4回協議会）によれば、発言回数は事務局15回、会長（議長）12回、副会長（副市長）2回に対し、委員の発言は5回のみとなっており、ここにも市民・利用者の声が反映されたものとなっていないと強く感じるものです。 ⑥ 市ホームページでは、第3回協議会の表題と内容が違っており、市民の意見を公募する前提に欠落があり、問題があると思われるものです。以上</p>	<p>1～3につきましては、4及び5の意見に対する前提のお考えを頂戴したものと捉えており、本意見聴取については、道路運送法第9条第5項に基づき、多賀城東部線・多賀城西部線における運賃設定に関する部分に限定して、ご意見を伺ったものです。</p> <p>【4①、②につきましては、運賃設定に関する意見参照】 4③につきましては、公共交通全般に関する意見と推察されます。よって、今後、公共交通全般に係る検討を進めていく際の参考とさせていただきます。</p> <p>5につきましては、多賀城市地域公共交通協議会の運営に関する意見と推察されます。 5①につきましては、市民、利用者の意見を反映させるために道路運送法第9条第5項に基づき、意見聴取することとなっておりますので、現在の体制で充足しております。 5②につきましては、協議会の開催は協議内容等に応じて開催するものであり、必ずしも「対面」で開催しなければならないものではありませんので、協議内容等に応じて適正に運営しています。また、令和5年10月施行の改正道路運送法により、運賃の協議については、別の協議組織である運賃協議会で協議しなければならないため、別の協議組織である多賀城市地域公共交通協議会運賃料金部会において協議し、適正に運営しておりますので、開催回数や会議時間で判断するものではないと考えております。 5③につきましては、委員の発言回数については、各委員のご判断に基づくものであり、発言回数で市民・利用者の声の反映度を判断するものではないと考えております。 5⑥につきましては、令和7年度第3回多賀城市地域公共交通協議会資料等のリンクファイルに誤りがありましたので、修正いたします。</p> <p>※5④及び⑤は、ご意見に表記されておりませんでした。</p>