

令和8年度第1回多賀城市地域公共交通協議会

議事録

- 1 日時
令和8年6月8日（月）午前9時30分から
- 2 場所
多賀城市役所 6階 大会議室
- 3 出席者

所属・役職	氏名	役員
多賀城市副市長	鈴木 学	副会長
多賀城市都市産業部 部長	阿部 克敏	監事
株式会社仙塩交通 代表取締役	鳴原 啓文	
東日本旅客鉄道株式会社 仙台統括センター 多賀城駅長	桂田 雄巨	
宮城県タクシー協会 塩釜支部 (有)振興タクシー 多賀城営業所長	小野寺 和博	
国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所 交通対策課長	坂本 智子	
宮城県仙台土木事務所 道路部 技術副参事兼総括次長	佐藤 雅之	
多賀城市都市産業部都市整備課 課長	佐藤 光彦	
東北運輸局宮城運輸支局輸送・監査部門 首席運輸企画専門官	小山 和恵	
宮城県塩釜警察署交通課 課長	村田 文洋	
宮城大学 事業構想学群 特任教授	徳永 幸之	会長
宮城県企画部地域交通政策課 主査	山口 賢治郎	
仙台市都市整備局総合交通政策部 公共交通推進課 課長	菊池 信幸	
七ヶ浜町まちづくり振興課 課長	鈴木 昭史	
多賀城市社会福祉協議会 会長	柴田 十一夫	監事
多賀城市町内会長連絡協議会 桜木東区町内会 会長	木村 英廣	
多賀城市民	櫻井 やえ子	
多賀城市民	森本 照雄	

4 次第

(1) 開会

(2) 会長の挨拶

(3) 委員及び事務局員紹介

(4) 議題

協議事項1 令和7年度多賀城市地域公共交通協議会 事業報告及び決算（案）について

報告事項1 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトを活用した事業について

(5) その他

(6) 閉会

(1) 開会

○事務局

本日はお忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまより、令和8年度第1回多賀城市地域公共交通協議会を開会いたします。

まず、はじめに資料の確認をさせていただければと存じます。

本日の会議でございますが、議事録作成のために録音させていただいておりますので、ご了承願います。

また、議事録につきましては、ホームページで公表をさせていただきますので、併せてよろしくお願いいたします。

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。

(2) 会長の挨拶

○事務局

続きまして、会長よりご挨拶申し上げます。

○会長

皆様、今日は少し早い時間にお集まりいただきましてありがとうございます。

今年度第1回ということで、昨年度ですね、地域公共交通計画を策定したところでございますけれども、策定して終わりではなくて、それからが本番といいますか、その実現に向けて、しっかりとやっていかないといけないということでございますし、それから、情勢は常に変化してまいりますので、それに伴って、必要であれば修正等も加えていかないといけないということでございますので、皆様方もそれぞれの立場からですね、忌憚のないご意見をいただきながら進めていければと思ってございますので、よろしくお願いいたします。

(3) 委員及び事務局員紹介

○事務局

続きまして、委員の皆様及び事務局の紹介につきましては、お配りをさせていただきました名簿をもって紹介とさせていただきます。

なお、名簿の項番2, 7, 11, 12, 14, 16番の委員の皆様につきましては、この度人事異動等により新たに就任されました。

本来であれば会長より手交で委嘱状を交付させていただくのですが、時間の都合上机上での交付とさせていただきますのでご了承ください。

また、名簿の項番3, 10, 16, 20番の委員の皆様から欠席の旨ご連絡を頂戴しておりますのでご報告いたします。

最後に、本日の会議は委員の半数以上にご出席いただいておりますので、多賀城市地域公共交通協議会規約第9条第2項の規定に基づき、本会議が成立していることをご報告させていただきます。

(4) 議題

○事務局

それでは議事に移ります。

議事の進行につきましては、多賀城市地域公共交通協議会規約第9条第1項の規定に基づき、会長が議長となります。

会長よろしくお願いします。

○会長

それでは次第に従いまして進めさせていただきます。

本日、協議事項が1件、報告事項が1件ということで、まず、最初に協議事項1「令和7年度多賀城市地域公共交通協議会事業報告及び決算（案）について」、事務局よりご説明をお願いします。

○事務局

それでは、協議事項1「令和7年度多賀城市地域公共交通協議会事業報告及び決算（案）について」事務局から説明させていただきます。

[令和8年度第1回多賀城市地域公共交通協議会案件資料に基づき事務局説明]

○会長

事業報告並びに決算（案）について説明ありましたけども、これにつきまして、委員の皆さんからのご意見ありますでしょうか。

[意見なし]

それでは協議事項1につきましては、協議が調ったということで承認いたします。

それでは次に移らせていただきまして、報告事項1ですね、「「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトを活用した事業について」、まずご説明の方よりよろしくお願いいたします。

○事務局

それでは、報告事項1につきまして、事務局から説明させていただきます。

[令和8年度第1回多賀城市地域公共交通協議会案件資料に基づき事務局説明]

○会長

それではこちらにつきまして、質問、ご意見がございましたらよろしくお願いします。

○委員

今回これから実証実験をするんですけども、その目的の中、例えば3ページの事業の方針の3番目には既存交通網の再編を含め、将来的な適材適所を見据えた再編路線として位置づけるということもあって、最終的には、既存路線をどのようにしていくか議論になるかと思われるが、今回の実証実験はどこまで実証させるのかももう少し明確に教えていただければ。

○事務局

まず、第一の目標としましては、交通不便地域の解消というものが第一目標となりますので、

そちらを実施するような内容となるのですが、そこを踏まえた上で、現在市内を運行しております既存路線との競合であったり、そういった部分の再編を踏まえながら実証実験をしていきたいなと考えております。

○委員

それは年度内までにそういう方針というか、そういう結論づけた報告書が出てくるという理解でよろしいですか。

○事務局

実証運行につきましては、1月まで実証運行するようなことを検討しておりますので、それらの結果を踏まえて、2月の実績取りまとめにまとめるといような形で、今のところ考えております。

○委員

基本的には、事業主体は協議会が主体になっていると。

それで運行の部分だけは交通事業者に委託をするという形になると。

予算書を見ると、現状では車両の購入だとかってということも見てたんですけど、実証実験にしては費用的な見方が大きいのかなと思うんですけども、これは車両を購入ということを前提に考えているということでしょうか。

○事務局

まず先に、事業主体でございますが、本協議会での実施でございます。

運行自体につきましては、我々どうしても車両は持っていないので、その部分に関しては交通事業者さんの方をお願いするといような形で、今のところ計画しております。

予算についてなんですが、今、車両の購入といような形で予算計上させていただいておりますが、やはりですね、購入をするとなると、今後所有をして維持をしていくといような部分もございますので、そこに関しては、リースといような部分も可能性として含めながら、一番効率の良いコストの考え方で検討できたらなと考えております。

○委員

協議会自体が法人格を持たないので、車両登録ができないだろうし、少し違うのかなと思ってリースを含めてということで了解しました。

○会長

その他いかがでしょうか。

○委員

事業内容5ページのところ、ちょっとお聞きしたいんですけど、実証運行期間が今年の10月から来年1月までということになってますけど、あの季節的な春とか夏とか、そういうふうな季節をどのように織り込んでいくのかな。

季節によって人の出足というか、違うような感じがちょっと受けるもんですから、そのように移動の足確保といここからですね。で、そのそういう季節性を見ていращやるのかどうかという

ことと、これ運行日月曜日から金曜日までで土日の除いたっていうのはどんなことなんでしょうか。
その2点、ちょっとお聞きします。

○事務局

季節的な部分、人の流動的な部分のところでございますが、今回の交通空白を活用するにあたってですね、どうしても春先であったり、夏場っていうようなところのばらつきの部分に関しては、補助の対象期間で考えますと、交付決定してから、それから運行申請をするとなると、やはり最短で秋口ぐらいになってしまうので、ちょっとそういった部分での制約の中での実証運行というような形を考えております。

ただ、実績を取りまとめする中で、その中で出てきた数字に関して、例えば季節的なその流動的な部分を既存公共交通の人の出入りから確認をして、補正係数を乗じたり、そういった部分での、取りまとめをしようかと、検討はしてみたいと思います。

2つ目についてでございますが、まず運行日の制約の部分でございますが、既存公共交通の利用者数を見るとですね、今回計画策定のアンケートを取らせていただいた中で、高齢者の行動変容を見るとですね、やはり土日よりかは、平日に病院であったり、買い物、あとサークルといった、そういった行動活動が多く見られたというような形だったので、まずはそういった多く需要が見られる部分での平日というような形で考えておりました。

○委員

はい、わかりました。

○会長

その他いかがでしょうか。

○委員

バス停の設置の関係なんですけども、どのようなバス停を設置するのかというところと、あと、場所の選び方ですね。

ぜひ安全な場所を設定していただきたい。

交差点の中に入って停車するようなことはダメでしょうし、横断歩道の関係も出てくると思いますので、その辺お願いしたいなというところでございます。

○事務局

ご意見ありがとうございます。

今のところですね、我々の方も現地の方確認させていただいて、横断歩道付近であったり、それから既存のバス停の停留所の近くに置かないというような、やはり制約もございますので、そういった部分を踏まえながら、今後ですね、今回、ルートに市道、県道、国道とございますので、それぞれの道路管理者さんの方に改めて協議をさせていただけたらと考えております。

バス停のイメージでございますが、やはり既存のバス停をドンと置いてしまうと、なかなかこの実証運行の後に撤去とか発生したりすると、なかなか手間になったりするので、比較的ちょっと移動が簡易的なスポット的なものであったり、そういったものが場所、場所によっては使えたらと考えております。

○委員

ありがとうございます。

○会長

バス停については、なかなか難しいところがあって、実証運行ということなので、簡易なもので済ませたいということはあるんですが、とはいえなかなか周知といいますか、そこにバス停があるということをわかってもらうということも大切なことなので、そのあたり当然運行するとなれば、周知活動もいろいろやっていただくことになると思うんですが、合わせてわかりやすいバス停ということを考えないといけないですし、それから交通安全といいますか、そのあたり、周りの交通に影響を与えないようなというような配慮も必要になってくると思いますので、今後、しっかりと協議を進めながら、選定と表示等考えていただければと思っております。

その他いかがでしょうか。

○委員

5ページの法的許可登録区分というところで、4条乗合、もしくは21条許可、これについて、私、事業者でわかるんですけど、委員の皆様にもちょっとあの、簡単にご説明いただければと思います。

○事務局

まず4条乗合と21条許可の違いでございますが、まず4条乗合でございますが、一般的に市内の方で走られております、乗り合いの路線バス、こういった路線バスにつきましては、道路運送法上の4条内位置づけております乗り合いの許可区分に応じて、運行する許可区分となります。

一方21条許可につきましては、例えば一年未満の実証運行であったり、あとは自治体等の要請に応じて実証運行することであったり、もしくは市内に乗り合い事業者さんがいらっしゃらないというような場合に応じて、一時的に運行ができるというような許可区分となります。

○委員

はい、ありがとうございます。

○会長

その他いかがでしょうか。

○委員

まず5ページの運行ルートでありますけれども、一応高齢者を対象という場合は買い物とか病院というようなお話をお聞きしたんですけれども、これの中の6ページで、一応反時計回りという形でこれは実証実験から、まあ例えば、買い物っていうところの近くであれば、ビッグ、生協。

まあ、これ以外に大きいものあまりを見られない、途中で近くにちっちゃい病院なかった場合、あの、下ろしてもらえるような、将来的にね、あるかどうか、あるいは、ザビッグで買い物して帰る場合、当然あの反時計回りですと全くだすけれども、そういうような部分も含めて、ええ、どういふふうなお考えをお持ちなのかが、とりあえず、ええとまあ、基本的にこう停留所はあ

りますけれども、まあ、こういう近くの停留所以外で下ろしてもらおうとか、そういうのも考えではあるかどうかお聞きします。

○事務局

停留場以外の自由乗降というようなお考えでございますが、今のところ実証実験の段階では、まだ検討の視野には入っていないんですが、ただ、利用状況を踏まえた上で、なかなか停留所が置けないエリアとか、そういった部分の制約だけでも、やっぱり利用者数が多く見られるというようなエリアが見当たれば、ちょっとそういった部分もあの検討の一つかなとは思っております。

反時計回りの部分での、そういった終着駅に近い方々につきましては、一旦ちょっと待っていただいて、もう1回乗っていただくというような部分でございますが、やはりそこについては、例えば、二重の負担にならないように一旦ちょっと多賀城駅で乗り継ぎ証明書みたいなものをお渡しして、次の便でまた再度乗っていただくとか、ちょっとそういった工夫ができればなというようなところでは、今のところ検討しております。

○会長

ただいまの質問ですが、まあ、いわゆるフリー乗降ということだと思うんですが、まあなかなかあの県道とか国道において、フリー乗降は難しいのかなと。

まあ、市道においても交通量の多い場所ですね。

そこについては、やはり固定式の停留場ということになろうかと思いますが、その際も、乗降状況ですとか、アンケートといいますか、そういうものに応じて停留場の場所を増やすとか、そういう工夫はできるのかなというふうには思っております。

それからルートといいますか、反時計周りだけっていうところですね。

これ、結局帰るためには、駅で一旦切れますので、3回乗車しないと行って戻ってこれないという形になろうかと思しますので、まあそのあたりについては、あの一日券であるとか、なんかそういう料金の方で少し工夫をするとか、まあそういったこともちょっと検討していかないといけないのかなというふうには、あの私も感じているところです。

そのあたり、特に運賃の方は運賃部会でということではあるんですが、今後ですね、詰めていく中で少しご検討いただいたり、それから実証運行中にまたどうしたらいいかということを考えていく必要があるかなというふうに思っております。

その他いかがでしょうか。

○委員

今回ワゴンや通勤車ということなんで、おそらく十人程度になるんだろうなというふうに思ってるんですが、ちょっとニーズが読めないからこそ実証実験するんだということなんだけれども大事なのが、どれだけ必要とする人がいるのかだったり、実際に乗せることが大事なんだろうけれども、この事業のPRというか、周知の方法、具体的にはどのように考えているか。

○事務局

今回、おっしゃられたように、ちょっと利用需要がまだわからない状況でございますので、ただ、やはりあの既存の公共交通だと、需要に対して供給量が過多の状況には今なっておりますので、そういった部分を踏まえてのダウンサイジング化を考えております。

周知方法につきましては、やはり我々としても、多賀城市としても、デジタルを推奨しておりますので、そういったデジタル媒体、各種ございますが、今回ターゲットする高齢者の方がいらっしゃいますので、市内の公共施設であったり、もしくはそういった高齢者の方々が集まるようなイベント、あとは、今回停留所を置かせていただく商業施設等の部分を活用させていただいて、周知をさせていただけたらと今のところ検討しております。

○委員

今回、実証実験を実際するという形になって、ちょっと配慮していかなくちゃいけないのかなと思う点として、今回は4条乗合運行ということで、バス事業運行という形になると思うんですが、そのバス事業運行の中で、その今回反時計回りで1便あたり約10キロ、運行時間約40分という形で回る形になると思います。

その中で、実証実験で若干きめ細かになるということによる、タクシー事業の方への影響というのも、やはりちょっと考えていかないといけないと思うので、今回実証実験やるにあたっては、バス事業としての動きでの実証も必要なんですけど、合わせてそのタクシー事業がどういう風な影響を与えたか、タクシー事業に何らかの影響があるのかなのかということも並行してやっぱりええ。皆さんとお話しして進めていただければなと思います。

特に人材不足ということで、大型の運転手の不足というのがやっぱり大きくピックアップされているので、先ほどのワゴン車もしくはコンミューターというような形になると、タクシー事業運行とバス事業運行というのが出てくるはずなので、その点もちゃんとしっかり踏まえてですね、実証に努めていただければなと思います。

○会長

はい、ありがとうございます。

最初の質問とも関係してくるかなと思ってるんですが、9ページの方で、定量効果というところがございますけれども、ここで言ってるのは、この実証運行での利用者数ということなんだろうと思いますけれども、既存の交通も別途走っているわけですので、そこへの影響といいますか、そのトータルで増えるということが重要なんだろうというふうに思っていますので、そのあたり、影響なり、相乗効果ということもあるかもしれませんので、そういうところをしっかりと決めていく必要があるのかなというふうに思っています。

その他いかがでしょうか。

あと、今年度の事業ということで1月までやって、取りまとめをするという形になりますけれども、その次いきなり本格運行になるのか、改めて、実証運行という形で、また来年度以降やっていくのかというあたりの判断と言いますか、そのあたりの議論というのはどのような予定になっているか、少しお知らせいただければと思うんですが。

○事務局

資料2の1ページをご覧ください。

交通計画の抜粋ということで、目標を達成するための施策ということで、今回の施策の根拠となるものでございますが、実施主体と実施スケジュールの方にも記載してございますが、交通不便地域の解消に向けての実証運行については、8年度、それから9年度ということで、2か年度ぐらいで検討であったり、実施を今のところは予定しておりますので、すぐに今年度実証して、本格運行

というのは、ちょっと今の現時点では考えにくいかなと考えております。

令和9年度という言いますのも、国の方でもですね、我々交通不便地域と呼んでおりますが、世の中的には交通空白の解消というようなお話をしております。

集中して実施する期間としては、令和9年度までというような形で公表されておりますので、我々もそれに即して、令和9年度まで、そういった交通不便地域の解消に向けて実施をし、10年、11年度、計画最終年度の12年度にはそれが実現できているというような、今のところでは視野でございます。

○会長

はい、ありがとうございます。

この東部地域、今回の実証エリアだけでなく、市内全域をどうするかという議論をしなければいけないというのが、1ページの話かと思っておりますので、そこに向けて参考になる情報収集という意味合いもあろうかと思っておりますので、そちらも合わせてよろしくお願ひしたいと思ひます。

はい、その他いかがでしょうか。

〔意見なし〕

そうしましたら、次回、正式に決定していくということになりますけれども、本日いただいた意見を参考にさせていただいてですね、次回までに詰めていただければと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

それでは議事の方は、以上でございます。

○事務局

会長、ありがとうございました。

次に、次第の4その他のところでございますが、その他委員の皆様から何かございましたらお願ひいたします。

○委員

今、バス会社を取り巻く環境について、委員の皆様にもあの情報共有ということで、テレビとかで多分お耳になさっていると思ひますが、中東情勢の悪化で軽油はとりあえず補助金が出て普通に入れられる状態であります。

ただしエンジンオイルは手に入りません。

ディーラー、車屋さんのところとかでもだいぶ希薄になって、特にディーゼルオイルが今足りない状況であります。

あとはですね、新しいディーゼルの車はアドブルーと言って、尿素というのが必要になります。こちらは今手に入らない状況になっています。

あとは車の新車。注文してもすぐ入りません。

今、交通空白地帯で使用する予定のハイエースも納車できないと、そのような状況になっていますし、ナフサ不足によってシンナーっていうのが手に入りませんので、車の塗装もできないと。

つまり私、何言いたいかというと、今、通常の状態にはないということです。

今まで当たり前だったものが手に入らない、今後もこれって多分、中東とかウクライナが落ち着いた限りは続くのかなと思ひますし、まあ、ゴミ袋なんかも将来的にどうなんでしょう。

市が発行しているものが使えなくなったりとか、当たり前なのが当たり前できない時代になってますし、特に車業界は今そういう状態にあります。

あと事務局先生がおっしゃってた人手不足。

これも今解消されてない状況です。

ただ、弊社に限っては今余剰というか、予備ドライバーまでなんとか確保できている状況ですが、運転手の年齢が高齢化しておりますので、いつまでも運転させるっていうわけにもいかななくなってきます。

で、バス会社若い人入りません。

入ってこない状態です。

なので、業界を変えていかないと多分入っていかないんで、あのバス会社入って食べられるんだっていうのを示していかないと、今後のバス会社の未来っていうのはないのかなと思ひまして、ちょうどこのインフラを担う委員の皆様、情報共有としてお伝えしたいなと思った次第です。

以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。

その他委員の皆様から何かございますでしょうか。

特にないようでございますので、以上をもちまして、令和8年度第1回多賀城市地域公共交通協議会を閉会させていただきます。