

令和5年度第1回多賀城市公共交通会議

議事録

1 日時

令和6年1月9日（火）午前10時分から午前11月30分まで

2 場所

多賀城市役所 3階 第一委員会室

3 議事録

事務局 あけましておめでとうございます。本年もどうぞよろしくお願ひいたします。新年早々、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。定刻となりましたので、只今より「令和5年度第1回多賀城市公共交通会議」を開会します。なお、本日の会議は、記録のために録音させていただいておりますので、ご了承願ひます。最後に、本日の会議の議事録につきましては、要綱第6条第5項の規定に基づき、ホームページ等において公開することになりますので予めご承知おきください。

私は、本日の会議進行を務めさせていただきます、都市産業部都市計画課参事の槻田と申します。どうぞよろしくお願ひします。

市長 本日は、新年早々お忙しい中、令和5年度第1回多賀城市公共交通会議に御出席いただき、誠にありがとうございます。

また、本市公共交通をより良いものとなるよう、関係団体の皆さまには並々ならぬ御尽力をいただいていることに、心より敬意を表しますとともに、重ねて感謝を申し上げます。さて、本市において地域の足として運行されております多賀城東部線及び多賀城西部線につきましては、令和4年10月からICT化促進のための社会実験を実施しており、参加者は令和5年11月末で1,500人余りの方々に登録いただき、のべ3万4,000人近くの方々に利用されている状況であります。

今回の会議では、さらなる利用促進を図るため、多賀城西部線につきまして、バスルート及びバス停の見直しとこれらに伴うバスダイヤの変更などについて検討を進めており、その検討内容についてご意見を頂戴したいと考えております。これにより、これまで運行していなかった市道留ヶ谷線北部沿線への運行ルートの延伸や多賀城創建1300年に関する観光客等の受け入れに配慮した運行が実現できるものであります。今回の会議ではその検討内容についてご意見を頂戴したいと考えております。

また、合わせて、公共交通を取り巻く環境は日々変化しており、オンデマンド交通やライドシェア等、これまでの公共交通のあり方に関する考え方を考える施策が、国や地方自治体の間で盛んに議論されております。本市においても、新たな公共交通について、既存の公共交通の利用促進と合わせて前向きに検討を進めるため、これらに関してもみなさまから様々なご意見を頂戴できればと考えております。

本市のより良い公共交通の構築と維持に向けて、引き続き、関係団体の皆様とも調

整を図っていきたいと考えております。

この会議におきましても、皆様から忌憚ない御意見を頂戴できればと存じます。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局 それでは、議事に入る前に、本日出席の委員の皆様及び事務局の紹介をさせていただきます。

[12名の委員を紹介]

以上により、本日の会議は、委員の半数以上が出席しておりますので、多賀城市公共交通会議設置要綱第6条第2項の規定に基づき、本会議が成立していることを御報告させていただきます。

次に、事務局の職員を紹介いたします。

[事務局職員を紹介]

議事に入る前にもう1つ、本年度、新たに委員となられた方もおられますので、多賀城市公共交通会議について、少し説明させていただきます。

多賀城市公共交通会議は、道路運送法の規定に基づき、地域における住民生活に必要なバスなどの旅客輸送の確保、そのほか旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するための会議でございますので、本市のより一層の公共交通充実のため、忌憚のない議論をお願いいたします。

それでは議事に入りたいと思います。議事の進行につきましては、多賀城市公共交通会議設置要綱第6条第1項の規定に基づき、会長が議長となりまして、議事進行を行っていただきます。

それでは、徳永会長よろしく申し上げます。

会長 それでは、議事に入りたいと思います。皆様、円滑な進行にご協力よろしくお願いいたします。

本日の会議は、協議事項として、「多賀城西部線のバスルートの延伸及びバス停の新設等について」と、「多賀城西部線のキャッシュレスサービスの導入について」の2件でございます。

それから、報告事項として、塩竈市で運行している「しおナビ100円バス・NEWしおナビ100円バスの料金改定について」と、「多賀城東部線・多賀城西部線の社会実験について」、それから「JR東日本におけるダイヤ改正」の3件となっておりますので、よろしく申し上げます。

それでは、協議事項アの「多賀城西部線のバスルートの延伸及びバス停の新設等について」と、イの「多賀城西部線のキャッシュレスサービスの導入について」は、関連した協議事項となっているようですので、事務局からは一括での説明をお願いしたいのですが、よろしく申し上げます。

[資料に基づき事務局説明]

会長 ただいまの説明につきまして、委員の皆様から何かご意見等はございますか。

委員 P a y P a yの導入は理解できるが、多賀城東部線の利用状況はどうなっているのか。

事務局 多賀城東部線では、i c s c a、S u i c aが利用可能でP a y P a yは導入していない状況です。利用状況は高い割合と聞いていますが、細かい数字までは把握していません。

- 委員 多賀城西部線において、i c s c a、S u i c aの導入は検討していないのでしょうか。
- 事務局 i c s c a、S u i c aの導入は、多賀城西部線においても視野に入れて考えていたが、現時点で導入に対する投資的経費が大きく難しい状況です。
- 会長 多賀城市民からすれば、J Rを利用している方が多いと思うので、i c s c a、S u i c aが使えるといいと思いますが、導入コストが高く小規模で行うにはハードルが高いのが現状であるということです。将来的には、キャッシュレスがどのように統合されるかで変化はあると思いますが、情報収集をしてより使いやすいものにしていただければと思います。J Rさんの方では、簡易型のS u i c aが使えるようになるといった話があったと思うのですが。
- 委員 いままでのシステムを簡素化したもので、クラウド化をするという計画があるが、鉄道とバスではシステムが若干異なることもあり、システム間での経費が変わってくると思います。
- 会長 多賀城西部線のバスルートの延伸及びバス停の新設等についてのご意見はあるでしょうか。
- 委員 新しいバスルートやバス停の設置は理解できるが、歴史のことで触れると、このルートでは東北歴史博物館は入っているものの、本来の歴史のゾーンまでバスが行っていない。できれば、政庁跡や総社宮に行くバスルートも検討してほしいと思うが、その点についてお伺いします。
- 事務局 市の考えとしては、多賀城東部線・多賀城西部線につきましては、J Rの駅を核とした繋がりのための重要路線としてこの2つの路線を位置付けているものです。ご提案のあった観光エリアや公共施設は市としてもP Rしていきたいのですが、今の規模の大きさでのバスの乗り入れは簡単にはできないのが現状です。このため、今後の課題として新たな公共交通の仕組み、例でいうとデマンド交通などを検討し繋げていきたいと考えているところです。
- 委員 マイクロバスを利用したルートも考えられてもよいかと思いました。観光の面で考えるのであれば、観光客の足の確保という意味で申し上げましたので、ひとつの案として考慮していただければと思います。
- 会長 この会議で全てが改善できるものではないと思っております。それから、今回のルート案を見させていただいたのですが、使い勝手としてどうなのかと思うところがあります。10ページをご覧くださいと現在1便46分の運航時間が25分増加して1便当たり1時間11分かかってしまうことで、比較的コンパクトな多賀城市内において、あまり効率の良いものではないのかと思うところがあります。また、循環便であるが北回り南回りがあり、複雑な運行になっていることもあり、本当の意味で地域の人に使いやすいものとなっているのか、しっかりと検証していただければと思います。それから、時刻表を見させていただくと、留ヶ谷地区の人がヨークベニマル塩釜店を利用すると考えると、日頃の買い物ではバスの時間がかかり過ぎてしまうことが気になることです。このルートを1台でカバーするのは少し難しいと考えると、理想は2台で運行できればいいと思いますが、コストが増加することを考慮すると、地域のニーズをしっかりと把握し進めてほしいと思います。このような様々な課題を抱えた上での提案に対し、各委員の皆様から忌憚のない意見をいただければと思いま

すがいかがでしょうか。また、多賀城東部線もあるので、それと併せて全体的にどのように再編するのも含めて考える必要があると思います。

委員 今、会長から課題の提起をしていただきましたが、多賀城市内の公共交通のあり方ですが、これまで多賀城東部線と多賀城西部線の乗り継ぎや便数の問題など様々な課題を有しながら運行してきたのですが、これからは買い物客の足の確保、創建1300年またそれ以降どのようにするのかを含めて少しずつ拡大をして行こうということで今回の措置となりました。ただ、拡大と言ってもバスの台数は変わらないので、どこかにしわ寄せが来てしまうのが現状であるところです。いずれかの場面でデマンド交通も検討しながら公共交通を見据えていく必要がありますが、バスやデマンド交通両方を負担しながら考えるとハードルが高いと思っています。とりあえず、今回はルートを変更してみて、どのように人の流れが変わるのか利用動向を見極めながら今後進めて行かなければならないと思っています。

会長 今回延伸する留ヶ谷地区は、以前から要望のあったところですので、このような案になったことと思います。併せてデマンド交通も含めて2路線をどうするのか、継続的に議論いただく必要があるかと思いますが、この方向で進めていくことでよろしいでしょうか。

[異議なしの声]

会長 なお、資料にありましたが正式には3月に決定いただいて、6月くらいから新ルートでの運行開始のスケジュールでお願いいたします。

それでは、報告事項に移らせていただきます。

まず、アの「しおナビ100円バス・NEWしおナビ100円バスの料金改定について」を事務局より説明をお願いいたします。

[資料に基づき事務局説明]

会長 塩釜の100円バスですが、新聞報道でもありましたように150円に値上げさせるといってございますが、委員の皆様から何かご意見等はあるでしょうか。

[意見等なし]

会長 特に意見はなしということでよろしいでしょうか。

それでは、次に議題(2)報告事項のイ、「多賀城東部線・多賀城西部線の社会実験について」を事務局より説明をお願いいたします。

[資料に基づき事務局説明]

会長 ただいまの説明につきまして、委員の皆様から何かご意見等はございますか。

委員 今回のアンケート調査の中でも多賀城市民プールをご利用の方が若干名おられるようですが、今回資料1の方でバス停の再編で市民プール前が廃止となると思うのですが、そのバス停利用者等への周知はどのようになっているのかお伺いします。

事務局 真摯に今回の計画をご理解いただけるように、広報誌やホームページ等で周知をして行きたいと思っております。ご説明のとおり市民プールルートが廃止になるのですが、今回延長したルートの途中で近くにバス停は設置していますが、200mから300m余計に歩くことになってしまい、ご足労をかけることになるのですが、市道留ヶ谷線を軸とした公共交通の展望を考えた時にやむを得ないことであることをご理解いただけるよう努めていきたいと思っております。さきほど、委員からもお話しがございましたが、そういったところの繋ぎを新たな公共交通施策で考えていかなければなら

いと思っています。

会 長 実際、市民プール前バス停を利用されている方が、多賀城市市民プールを利用されている方なのか留ヶ谷地区の最寄りのバス停として使われているのか、現状では把握しきれていないのかとは思いますが、その辺りの説明等は丁寧に行っていただければと思います。

事務局 ご回答に漏れていたことがあったのですが、アンケートの調査の結果ですと、主たる行動の目的で、65歳以上の方は28人、障害者の方は1名が多賀城市市民プールを利用する目的でバスを利用している状況です。また、現在のバス降車状況からは一日当たり3名から4名程度の利用となるので、可能な限りご理解をいただきたいと思っています。

会 長 社会実験を開始してから、新たに65歳以上になった方が700人近くいるかと思いますが、高齢者でも比較的若い人たちはスマホなど既に使われている方も多いと思うので、もっと増えてもいいという印象はあります。日頃、車を使われている方がこの社会実験を機会に免許返納を行うことも含めて、この実験が果たす役割も見えていかなければならないと思います。また、高齢者の中でも比較的若い世代により周知をしてもうらえるようにお願いします。

委 員 65歳以上の登録者の割合はどの程度でしょうか。

事務局 1割弱となっております。最近の新聞記事でも触れられていた、デジタル社会に乗ることのできないデジタル弱者が生きにくい社会となっているという点からも、この社会実験の結果を見ながら考えていかなければならないと思っています。

会 長 収入状況の資料を見させていただくと、無料となるので利用者が増えて収入が増えないのは当然で、乗車率を高めることも重要ですがその一方で収支率をどう考えるかという話しもあるかと思いますが。真に無料でいいのか、例えば登録料だけでも負担いただく方法もあるでしょうし、仙台市では高齢者の制度見直しで自己負担を上げる議論がありますので、その辺りも含めて継続的にご検討いただければと思います。

委 員 今、多賀城西部線に関して言えば、運行経費に対して市が4分の3負担をしている状況は、民間経営からすれば難しい状況ですが、生活の足としての支援からすれば、行政の支援があっても良いかと思います。ただし、原則民間事業としてどう収支を考えていくかは、会長からあったように固定費として登録料をいただくことも収支の面では良いものと思っております。

会 長 仙台市の場合は、公営事業のため独立採算で行うことが原則となっております。バスの割引制度はどうしているかという点、福祉部門からの予算で行っており、福祉の審議会で議論し行っている点、高齢者に対してどうするのかという視点からすれば福祉部門で検討するのもひとつの案なのかなと思います。

そのほか、ご意見はよろしいでしょうか。

[意見等なし]

会 長 続いて、議題(2)報告事項のウ、「JR東日本におけるダイヤ改正について」を事務局より説明をお願いいたします。

[資料に基づき事務局説明]

事務局 補足説明について、委員からございますか。

委員 今回のダイヤ改正については、3月16日に行うことが決定しています。多賀城市内を走ります、東北本線並びに仙石線については大きな時刻の変更はございません。特に仙石線については、2022年に全面リニューアルを行ったところであり、今回変更点はないということです。東北本線についても2021年に全面リニューアルしているのがこれまでの経緯となります。今回の大きな点としては、山形県になりますが、山形新幹線の新型車両の導入により、速達性の向上が図られ所要時間が4分の短縮となります。常磐線特急のひたちについては、仙台発着の時刻を見直すことで、福島沿岸地域、特にいわき市周辺の利便向上を図って行くところです。また、山形県内のSuicaエリアの利用拡大により、仙台圏での相互利用が可能となることから、仙台エリアのSuicaも拡大されることとなります。このことから、宮城県内の産業、特に観光部門やビジネスニーズに答えていくことで、交流人口の増加にもつながることが期待されることも含めて本日紹介させていただきました。

会長 ただいまの説明につきまして、委員の皆様から何か意見はございますか。

〔意見等なし〕

会長 それでは、これで報告は以上になります。

その他になりますが、オンデマンド交通やライドシェアなどの新たな公共交通についてご意見をいただきたいと思いますが、ご説明をお願いします。

〔資料に基づき事務局説明〕

会長 ただいまの説明につきまして、委員の皆様から何かご意見等はございますか。

委員 ライドシェアについては、メリット・デメリットも多々あるかと思えます。タクシーであれば二種免許の所持、ライドシェアであれば素人が普通免許で行うことが可能となります。タクシーが人出不足で夜間なかなか捕まらない状況がありますが、ライドシェアの危険性を考えた時に、事故を起こした時のリスク、運賃が明確なのかどうか、ドライバーの技量の問題があるかと思えます。また、我々バス会社、タクシー会社は運行管理者という国家資格を有している者が点呼をとって管理しているので、管理面のリスクもあるかと思えます。あとは、ライドシェアに拍車がかかり、タクシー会社が潰れてしまうことも考えられる。先ほど利府町のmobiの説明がありましたが、全ての自治体がそれにマッチングしているかどうかは調べなければいけないのかと思えます。特に多賀城市はインフラが一定程度整っているのですが、多賀城東部線、多賀城西部線が走っていない空白地帯を走らせるのは採算が合うのかマーケットも調べる必要があります。ライドシェアについては、悪いことばかり言ってしまったのですが、良い面もあると思うので、一つの意見として申し上げました。

事務局 ライドシェアについては、12月に示されたばかりであるので、委員のおっしゃるとおり、悪い印象の部分が大きく出ているのかと思えますが、素人が運転をする点、既存のタクシー会社にどのような影響が出るのか、調査してまいりたいと思えます。原則、タクシー会社を通じてというのが基本となるようですが、本来のタクシー事業がどのようなになるのか情報をいただきながら慎重に進めていきたいと思います。その中でデマンド交通については、三社のタクシー会社から様々なご意見をいただいております。タクシー会社としての公共交通の位置づけを持っておられていたので、今後も地域の状況や国の動きも注視しながらタクシー会社の方と話し合いをしながら、公共交通会議に情報提供していきたいと考えておりました。

会 長 ライドシェアについては、国土交通省としては慎重で、導入できる地域を限定する、いわゆる過疎地域として限定するという話しも出ている一方で、積極的に広めて行きたいという動きもあるので、まだ不透明なこともあるかと思いますが、いずれライドシェア導入の流れが入ってくるだろうと思っております。導入により便利になる部分があるかとは思いますが、それにより採算がとれずタクシー会社が撤退し、ライドシェアに参入した個人があまり稼げないとなり撤退した場合、誰も担い手がいなくなってしまう、そういうリスクもあることを踏まえた上で検討しなければならないと思います。

デマンド交通については、いろんな問題も見えてきています。例えば、朝夕の繁忙期はバスの運行、昼間の閑散期にはデマンド交通を併用し運行していたところ、昼間利用していた人が朝夕に流れてしまったという事例があります。これは、バスなどの公共交通に慣れていた人が予約を取ってデマンド交通を利用することが面倒であったためと考えられます。そのため、利用者があまり増えず、コストが膨らみ負担が増えた例もあります。利府町の場合では、初期導入は国からの補助があるが、継続となるとそのような負担となると思われ、収支率が1割程度なのではないかと思えます。

委 員 デマンド交通については、研究するように担当には言っていたところなのですが、現在利府町のデマンド交通の実証実験がどういった効果をもたらすのか、利府町から情報を提供いただけるのであれば、多賀城市に合致する部分があるのかを含め今後検討していかなければならないと思っているところであります。

委 員 ライドシェアについてお伺いします。普通免許を持っている人が手をあげれば、できる制度なのでしょうか。安全面が大変心配に感じるのですが、この制度について警察の方はどのように思っているのでしょうか。

委 員 やはり、安全面が重要であると考えています。制度が確立され、ライドシェアを行う方の研修や教養を得た後に、運転管理者の管理のもと、できれば良いのかと思えます。

会 長 もともとライドシェアはアメリカなどで始まったもので、運転手を利用者に評価してもらうことによって、悪い人が淘汰されるという考えで、重大事故を起こしてから撤退するとなると、安全面の担保が後付けとなっているのが心配な面があります。

事務局 12月に示された国からの方針は、全面解禁ではなく道路運送法第78条の中で、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に限りタクシー会社が運行管理することでライドシェアを認めていきたいという話しをしているので、決して全面解禁ではないことをご理解いただければと思います。ライドシェアを実行してくると、公共交通会議で協議される内容となることが国の方針で示されることになると思われれます。

会 長 今日のところは、ライドシェアについては情報提供程度になるかと思えます。いずれデマンド交通については、今後真剣に議論していかなければいけないのかなと思えます。いざ、導入するとなると考えれば、相当大きな変更となりますので、しっかりと時間をかけて議論させていただければと思います。

そのほか、委員の皆様から何かありますでしょうか。

[意見等なし]

会 長 無いようですので、会議の進行を事務局へ戻します。

事務局 会長ありがとうございました。ここで事務局からお知らせがあります。お手元に緑色の資料があるかと思いますが、この資料について委員より説明をお願いします。

委員 宮城県の公共交通計画につきまして、現在中間報告のパブリックコメントを実施しているところでして、その周知をさせていただきたいと思います。今月の22日までご意見がございましたら、宮城県庁までご意見を寄せていただければと思います。以上です。

事務局 本日は、長時間にわたりご協議いただきまして誠にありがとうございました。

以上をもちまして、令和5年度第1回多賀城市公共交通会議を閉会させていただきます。

次回、第2回の公共交通会議は、3月を予定しております。詳細な日程は調整終了後早めにお知らせいたしますので、よろしくお願いいたします。

本日はありがとうございました。