

平成 28 年度第一回多賀城市公共交通会議

議事録

1. 日 時：平成28年12月22日（木）10：00～11：30

2. 場 所：多賀城市役所 3階 第一委員会室

3. 議事録

事務局 平成28年度第1回多賀城市公共交通会議を開催いたします。主催者を代表して、菊地健次郎市長からご挨拶申し上げます。

市 長 本日は、年末のお忙しい中、平成28年度第1回公共交通会議にご出席いただき、まことにありがとうございます。

この公共交通会議は、市民の生活の足としてのバス路線の確保やその他の公共交通機関との調整を図り、地域の実情に即した公共交通サービスの実現を目指し、平成24年度に設置したものでございます。委員の皆さまにおかれましては、何かとご多用のところ、この会議の委員をお引き受けいただきありがとうございます。

本市を取り巻く公共交通の現状でございますが、皆さまご存じのとおり、本市には、4箇所のJR駅があるほか、近隣市にも利用可能な駅が3箇所あり、大変便利な環境となっております。また、バス路線につきましては、駅や市役所、病院など市内主要施設をつなぐ、日常の足としての路線を設定し、多くの皆さまにご利用いただいております。

さて、本市では、東日本大震災からの復興に向け、被災者の生活の基盤となる災害公営住宅の整備を進めてまいりましたが、このたび、宮内地区の災害公営住宅が完成し、4箇所全ての整備が完了いたしました。

さらに、復興のシンボルとして整備を進めてきた市立図書館や子育てサポートセンターが入居する再開発ビルが、本年3月にJR仙石線多賀城駅前に移転オープンしました。多くの皆さまにお越しいただき、本市に、にぎわいと活気が生まれたと好評を得ているところです。後ほど説明いたします、バス利用実態調査におきましても、バスを利用して市立図書館へ来館する方が増えているとの結果もでていただいております。交流人口が増加し、地域経済の発展に結びつくことを願っているところでございます。

このようななか、本市が関わるバス「多賀城東部線」、「多賀城西部線」の2路線につきましては、おかげさまで持ちまして、利用者数、運賃収入とも増加傾向にございます。しかしながら、未だ運行経費を運賃で賄うまでには至っていない状況でありまして、本市などからの補助金によって、路線を維持している状況でございます。

市でも利用促進策に取り組んでいるところでございますが、より良い公共交通の構築に向けて、皆さまどうぞ、忌憚のない意見をお願い申し上げます。

本日は、まことにありがとうございました。

事務局 菊地市長、ありがとうございました。市長は他の公務のためここで退席いたします。

改めまして皆さま、多賀城市公共交通会議にご出席を賜り誠にありがとうございます。委員の任期は本日から2年間となっております。今回、新たに委員になられた方が3名いらっしゃいますので、ご紹介いたします。

〔3名の委員（萩野委員、高橋委員、松田委員）を紹介

事務局 ここで新たに本会議の会長を選任したいと思います。多賀城市公共交通会議設置要綱第5条に基づきまして、どなたか会長推薦の意見がございましたらご推薦お願いいたします。

委員 宮城大学の徳永教授を推薦いたします。

総員 異議なし。

事務局 今回も徳永教授に会長の就任をお願いしたいと思います。徳永会長よりご挨拶をお願いいたします。

会長 前回に引き続き、会長に就任させていただきます。

先ほど、市長からお話がありましたとおり、おかげさまで順調に乗車実績が伸びているということですが、市立図書館の完成など、環境が変化していく過程の中にございますので、見直しというものを常にかけていかなければならないと思っています。

更に、これから高齢化社会の中で、高齢者の事故の問題等もありますように、比較的コンパクトである多賀城市においては、車が無くても生活できる、そういうまちづくりを目指さないといけないのかなと思います。

公共交通がしっかり機能するようにしていければと思っていますので、皆さまから忌憚りの無いご意見をいただきながら、会議を進めていければと思います。よろしく願いいたします。

事務局 それでは協議に入りますが、ここからは会長が議長となり議事進行を行っていきます。徳永会長よりお願いいたします。

会長 それでは、次第に従いまして、(1) 多賀城市生活交通ネットワーク計画の経緯等について、(2) 多賀城東部線及び多賀城西部線の利用実績について、事務局より説明をお願いします。

〔資料に基づき事務局説明〕

会長 ご質問などあれば、お願いします。

おかげさまで、順調に利用者が増え、収支率も改善しているところですが、若干、西部線の収支率が厳しいです。これを何パーセントにしなければならぬという訳ではございませんが、もう少し頑張りたいところでありまして、そのあたりを踏まえながら、次の利用実態の結果を見ながら、考えていければと思います。

続きまして、(3) 多賀城東部線及び多賀城西部線の利用実態調査の結果について、事務局より説明をお願いします。

〔資料に基づき事務局説明〕

会長 ご質問などあれば、お願いします。

質問2の乗降バス停・降車バス停のグラフを見ますと、若干行きと帰りでバランスが取れておらず、片道利用が多いように見受けられます。アンケートで「帰りにも利用される予定ですか」といった設問があったかと思いますが、その点はどうでしょうか。

事務局 補足させていただきますと、本設問は追加項目となっており、1日目では確認していませんので、調査2日目の27日以降から調査をかけております。27日の結果として、5割の方が帰りにも利用され、4割の方が片道利用されていたということが結果としてございます。

会長 乗降実績は実数としても確認しているのですか。

事務局 アンケート結果は全数を取り扱っております。また、バス会社さんからの提供資料を踏まえながら整理をしていかなければならないところでもあります。

会長 いずれにしても、行き来のバランスが取れていないということが今後の課題として見受けられます。行きの便はあっても帰りの便が無い、という課題に対応していかなばなりません。

- 事務局 確かに夕方の便を見ると利用が減っているというのは、行きみの利用のためかと想定されます。
- 会長 ミヤコーさんをはじめ、イオンバスなど他にも使える手段があるので、それらの兼ね合いも視野に入れて考えていかないといけないかと思えます。
- 事務局 特に、多賀城東部線につきましては、ミヤコーさんが運営している汐見台団地線がございます。利用者の方に話を伺いますと、多賀城東部線と汐見台団地線とで、時間が合った方の路線を利用しているという状況でありました。17時から18時代のバスでは、2路線を30分間隔で交互に運行するようにダイヤを調整しておりますので、汐見台団地線を利用して帰宅している方が多く見受けられると考えられます。
- 多賀城西部線につきましては、1時間に1本で便数が少なく、時間が合わないことから、送迎ということもあると考えられます。実際、多賀城駅前には夕方となると送迎の車が多いため、帰りは迎えにきてもらっていると想定しております。
- 委員 多賀城西部線については、多賀城駅と岩切駅の乗降が多いということですが、多賀城東部線については国府多賀城駅の利用が少ないという理由は何故なのでしょう。
- 事務局 ダイヤを変更する際、仙石線(多賀城駅)は1時間に4便、朝夕ですと6便近くあり、10分ほど待てば乗り換えられる状況にありますので、本数の少ない東北本線(国府多賀城駅)の乗り継ぎをメインでダイヤを組んでおります。
- 利用形態からすると、多賀城東部線は七ヶ浜方面や、市内では笠神方面の方による多賀城駅に来るという上りの利用が大部分であります。
- 国府多賀城駅は、多賀城駅から北側の方が利用していると想定しております。
- 会長 それと、西部線の方で国府多賀城駅の方へという話もあるようですし、駅が多いと、駅が多いなりの悩みもあるようではありますが。
- 事務局 以前は、多賀城西部線も国府多賀城駅を経由していましたが、利用者が少なく、また経由することにより1便あたりの時間も長くなっていたことからルート変更をしております。
- 多賀城駅の方から国府多賀城駅に行くには、多賀城東部線でカバーしておりますので、その分、多賀城西部線は短い時間で運行させている状況です。
- 委員 多賀城東部線の休日運行について、運行希望時間などの意見はアンケート等で拾っているのでしょうか。
- 事務局 そういったご意見は自由回答で拾っております。資料3-1のp12で自由回答の主な意見をまとめております。平日の夜間は良いのですが、土日は確かに最終バスが早いと認識しております。
- 委員 駅前に図書館や保育所があり、やはりこれらの施設に共稼ぎの方や利用者の方が多いと考えられます。その中で、帰りの足がないということがあると考えられます。図書館利用を踏まえて増便するなどの検討が必要なのではないでしょうか。
- 事務局 実情をお話ししますと、休日は運転手1人で運行しているところでもあります。収支の関係や運転手不足ということもあり、増便は難しいというところがございます。
- 会長 運転手の人材不足は深刻ですので、担い手確保をどうしていくかということも重要な問題であると考えられます。その中でも、より利用しやすくしていかなければならないと思っておりますので、ちょっとした変更で利用者を拾えるということがあるのであれば、限界はあるでしょうが、取り組んでいければと思います。
- 委員 収支率が現状で50%であり、もっと上がればよいということですが、他の市町村に比

べれば良い方だと考えられます。中には収支率が一桁台であるということも数多くある中、50%を超えているのは稀なケースだと思います。

委員 ここにきて収支率が上がってきており、特に西部線については非常に良くなってきています。やっとバスが市民に認知されてきたところであり、多賀城市としては50%まで行けば良いのではと思いますし、我々としてももう少し周知を図りながら、この数値がどこまで伸びるのか見ていきたいと思っております。

会長 利用者アンケートからすると、「満足している」と見受けられるが、これまで利用したことのない人にとっての利用しやすさを検討する必要があると思います。これまで利用したことのない人は、バスを利用するということが選択肢にもない状況であり、使いにくいから使っていないということもあると考えられます。

やはり半年、1年あたりでは利用は定着しないため、3年、5年と時間をかけて徐々に利用が増加していくものと考えます。例えば仙台の都心で100円パックという取り組み（運賃170円から100円に移行）があった際、利用者が1.8倍近く増え、収支率が安定するようになる結果を得られるまでに5、6年かかっております。それくらい時間はかかると思いますので、これから更に頑張っていければと考えております。

会長 続きまして審議事項（1）多賀城市生活交通ネットワーク計画骨子案について、事務局より説明をお願いします。

〔資料に基づき事務局説明〕

会長 ご質問などあれば、お願いします。

委員 [現況・課題⑤高齢者、免許返納者の増加など需要変化への対応]について、皆さんご存知のとおり、最近テレビや新聞でも高齢者の事故が騒がれているところであり、先日も仙北で死亡事故があったところでもあります。運転に不安な方の自動車免許の自主返納の件数も年々右肩上がり増加しており、塩釜警察署管内だけでも今年140人あまりが見られ、免許センターにおいても返納者が多い状況であります。

一方、生活する上でどうしても自動車が必要であるため、自主返納しない方がいるということも現実でありますので、返納しやすい環境づくりが必要なのではと考えます。県下の自治体によっては、免許返納証明書を提示すれば割引や1年無料などの補助があるということも踏まえ、路線だけでなく料金の面での検討をお願いしたいと思います。

委員 議会でも、返納者というよりも高齢者に対してどのように対応していくかということが話題となっております。また、免許証の有無で対象者を区別して良いものかということについても検討しているため、もう少しお時間をいただければと考えております。

会長 私も何とかして免許返納を促し、公共交通の利用に繋げたいと思っております。

様々な調査をさせていただいていますが、何故バスを利用しないかについては、料金よりも、行きたい場所へ行きたい時に行けるかどうか、ということであることがわかってきております。実は、公共交通利用者よりも自動車利用者の方が支払い指示額は高いのです。車を保有していると維持費がかかるので、もし本当に公共交通が便利に使えるなら払うものと考えられます。そのため、料金を安くして最低限のサービスを提供するより、少しくらい高くても、より利便性の高い公共交通を提供しなければならないと考えます。

特に、車を運転されている方はバス停で待つということが苦痛に感じるということがあるため、デマンド交通のような家の目の前まで来てくれるサービスでなければ、なかなか車から転換しないと考えられます。

しかし、そのようなサービスは相当な労働力、費用がかかるため、適正な料金を設定し

ながら運営することを検討していかなければなりません。そうすると路線バス形式とデマンド交通の2本立てということになりますので、ますます市の負担が増やすことになるため、そのあたりも含めて検討しなければならないと思います。

また、先ほどお話がありましたように、免許返納者だけでいいのかということについて、私としては長年公共交通を支えていただいた方々を差し置いて、免許返納者を優遇するのはいかがなものかと思っているため、可能であれば年齢で区切った方が良く考えております。とはいえ、これまで公共交通に目を向けていなかった人をどう取り込むかを考えると、お試し期間を設けた割引制度などが考えられます。そのあたりも、今後の体制を見てご検討いただければと思います。

いかに使い勝手の良い路線にしていくのかということについて、[POINT①『まちづくり』と一体となった生活交通の再編]と書いていただいているが、『まちづくり』の変化に合わせた公共交通サービスを提供する」と読めなくもありません。資料4のp2の地図を見ると分かるように、復興団地や災害公営住宅に合わせてさらに路線を引くとなると、ますます1路線では対応できなくなってしまうということがあります。そういう意味で、まちづくり自体をどういう形にしていくのか、公共交通でカバーしやすいようなまちづくりをしていただくことも重要なのかなと思っています。都市計画マスタープランでの立地誘導区域といいますか、活用できる土地があれば商業施設を建て、車で来てもらえればいいという姿勢では駄目なのではないでしょうか。この会議の場ではまちづくりが先にあり、それに合わせて公共交通をどうしていくのか議論する場にならざるを得ないとは思いますが、こちらから逆に開発の提案、方向性のお願い、発信をしていくということも、意識の中に置いていただければありがたいと思います。

[POINT④ 取組② 市内運行路線が一体となった時刻表・路線図を作成する]について、何か支援制度、仕組み等はあるのでしょうか。

委員 考えられるとすれば、国の交通網形成計画における利用促進という項目があります。

会長 もしそのような制度が使えるのなら、使っていければと思います。

委員 資料3-2について、年代別の多賀城東部線平日を見ますと60代以上の方が44%を超えるかなりの割合であります。一方利用目的を見るとそういった方々は買い物、通院での利用をされていると考えられるのですが、調査全体での解説では通勤が多いとされていました。無回答が36%以上ある中で、無回答者に高齢者もかなり多く含まれていると想像しているのですが、いかがなものでしょうか。

事務局 ご指摘の通りだと思います。冒頭でも申しましたが、調査日をずらして実施していなかったため、無回答が多くなっております。無回答の調査票については、年齢だけ回答していただいております。調査の設計の仕方も課題としてはありますので、それも踏まえて効果検証していきたいと思います。

委員 セヶ浜町内の中心部にスーパーがあり、スーパーの行き来でコミュニティバス利用が随分見られます。多賀城市でも、ヤマザワやCOOPへの利用が多いと推測しているのですが、そのようなところはどのようなのでしょうか。

会長 まだ単純集計というところであるので、クロス集計で年代別の利用目的、最終目的地がわかってくると思います。

どの便を利用したかということの確認はできるのでしょうか。

事務局 可能です。

会長 通勤・通学の時間帯と日中の時間帯とで、多少ルートを変えるということも選択肢とし

て考えられるかもしれません。せっかく採った貴重なデータですので、活用していければと思いますので、よろしくお願いいたします。

委員 [現況課題⑥わかりにくい利用環境]について、過疎地域の自治体ではバスとバス停を含めて色分けすることで、色によるバスのイメージづけを行ない、バス利用をわかりやすくしているところがあります。本市においてもそのような検討をしていただきたいと思います。国の予算使えるのなら、そのような投資へ検討していただければと思います。

会長 骨子案ということですので、実際のネットワーク計画策定に当たっては、ご意見をいただきながら更に充実させていくものになろうかと思います。本日は計画の方向性については承認いただけたということですのでよろしいでしょうか。

総員 はい

会長 それでは本骨子案は承認いただけたということで、よろしくお願いいたします。
その他について何かご意見等ありますでしょうか。

委員 仙石線は2017年3月4日（土）にダイヤ改正するというので決定いたしました。最大で5分時間が変更になります。主な内容につきましてはお渡しした資料を参考にいただければと思います。

会長 仙石線ダイヤ改正に合わせ、バスも微調整する可能性があるということでしょうか。

事務局 はい、その可能性はございます。

委員 多賀城西部線ルートである南宮周辺の道路は狭く、バス停が歩道にはみ出して子供が歩行する上で危険なときがあります。多賀城 IC が出来てから交通量が増えたこともあるので、バス停の管理を、巡回した際にバス停の位置の確認や必要であれば位置を修正し、またはバス停の位置を工夫するなどの検討をしていただければと思います。

会長 はい、その他にはありませんでしょうか。

それでは、以上で協議事項については終了いたします。進行を事務局へ戻します。

事務局 委員の皆さま、長時間に渡り議論お疲れ様でございました。本日の協議の内容を踏まえまして、今後のバス運行や計画の策定を進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。なお、本日の会議結果は HP に委員の名前等は伏せて掲載させていただきます。

また、次回の会議につきましては1月下旬か2月上旬に日程調整し、別途ご案内させていただきます。

以上で、平成28年度第1回多賀城市公共交通会議の全てを終了いたします。皆さまどうもありがとうございました。