

平成29年度第1回多賀城市公共交通会議

議事録

1. 日時：平成30年2月9日（金）10：00～11：00
2. 場所：多賀城市役所 3階 第1委員会室
3. 議事録

事務局 それでは、ただいまより平成29年度第1回多賀城市公共交通会議を開催いたします。
まず始めに、主催者を代表しまして、菊地健次郎多賀城市長からご挨拶を申し上げます。
菊地市長よろしくお願いたします。

市長 皆さんおはようございます。本日はお忙しい中、平成29年度第1回多賀城市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路線バス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。

さて、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JR駅が3箇所あり、また、本市内を運行している路線バスが8路線、タクシー事業所が4社と、公共交通に大変恵まれている環境となっております。

また、昨年の7月には多賀城駅南口の整備が完了し、新しいバスやタクシー乗り場が供用開始となりましたことから、バスやタクシー利用者の利便性が向上し、今後ますますの利用の促進が期待されるところでございます。

このような中、本市では、効率的で効果的な生活交通ネットワークを実現するため、昨年度の会議の中でも皆さまにご審議していただきました、多賀城市生活交通ネットワーク計画を策定し、市内を運行する多賀城東部線、多賀城西部線の2路線を市内の主要箇所へアクセスする重要路線として位置づけ、その運行を支援してまいりました。

その結果多くの方々にご利用をいただき、昨年度におきましては、多賀城東部線及び多賀城西部線の利用実績が過去最高値となりました。詳細につきましては、後ほど事務局より説明がありますが、2路線合わせておよそ12万2千人以上の方々にご利用していただきました。

しかしながら、昨年11月にニュースにもなりましたが、仙台市交通局が運営する路線バスが全路線赤字になるなど、地方が運営する路線バスの環境はより一層厳しさを増しております。

多賀城東部線、多賀城西部線におきましても、いまだ運行経費を運賃収入で賄うまでにはいたっていない状況が続いており、今後も持続可能な運行を継続するためにもバスの利用促進策の検討及び実施、路線バスの周知等を行っていく必要がございます。

本市のより良い公共交通の構築に向けて、皆さまどうぞ、忌憚のないご意見をお願い申し上げます。本日は忙しい中、本当にありがとうございました。どうぞよろしくお願申し上げます。

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。
徳永会長、会長席にお座りください。

ここで、新年度新たに委員となられた方をご紹介します。

〔5名の委員（目黒委員、清野委員、田口委員、池田委員、佐々木委員）を紹介〕

事務局 それでは、早速次第3の協議に入りますが、ここから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。徳永会長よろしく申し上げます。

会長 はい、それではここから議題につきまして私の方で司会進行をさせていただきます。本日は議題が2点ございますが、乗車実績と利用促進についてということでございます。よろしく願いいたします。

ではまず(1)の多賀城西部線及び多賀城東部線の乗車実績等について、事務局よりご説明をお願いいたします。

〔資料に基づき事務局説明〕

会長 はい、ありがとうございました。それでは委員のみなさまからご質問やご意見があればお願いします。

委員 東部線の運賃収入が減少していますが、例年と今年とで気象状況の影響はありますか。

事務局 利用者数は変わらないのに運賃収入が減少しているのは、東部線の料金体系は距離制をとっていますので、多賀城市と七ヶ浜町の2市町間の利用が減ってしまい、多賀城市内の利用が増えたということです。2市町間の利用の方が料金が高いため、運賃収入が下がってきたというところですね。

また、雨が降ると利用者は増えます。1か月程度で比較すると、おっしゃるとおり天気に左右されることもあると思いますが、資料1-2は、3か月程度の平均で見えていますので、そこまで天候の影響はないと考えています。

委員 先ほどの質問につながるのですが、七ヶ浜方面から多賀城駅までの利用が減っているということは、通勤客が減っていると考えられるべきなんではないでしょうか。

事務局 通勤客が非常に多い路線ではありますが、通勤客が極端に減っているというよりは、ミヤコーバスさんで運行されている汐見台団地線や七ヶ浜町さんで運行されているぐるりんこで一部競合している部分がありますので、使い分けて利用されているということも考えられます。そのため運賃収入が減少しているのではないかと考えます。

委員 料金からすると、同じ距離で多賀城駅へ行くのに、別のバスを利用した方が安いということですか。

事務局 バス停にもよりますが料金の差はあまりなく、東部線の方が安いところもあるので、ダイヤであったり、利用しやすい時間にバスがあるかということだと思います。昨年の公共交通会議でもご説明したかと思いますが、多賀城駅から汐見台の方に行く経路が同じである、汐見台団地線と東部線の時刻が重ならないように東部線の方でダイヤ調整をしました。その関係で汐見台団地線の方にお客さんが流れてしまったところですが、利用者の立場から見て、乗りやすい方に乘っていただければ良いという認識であります。

会長 乗車数としては横ばいか若干増えているかもしれないくらいで、利用者が減っているわけではなく、長距離客が減って短距離客が増えたということですね。多賀城市内だけで見れば増えているけれども、七ヶ浜町民からの収入が減っているということです。このあた

りは共同路線ということもあってJRの乗り継ぎの関係などでダイヤが変わるところがあって、昨年も調整してきましたが、今後もそのあたりを丁寧にしながらダイヤ改正等をして常に見直しをしていかなければならないと思っています。

あともう1点なのですが、路線によって運賃が違うのではないかということについて、これも非常に悩ましい話で、ミヤコーバスさんの方で値上げの話もありましたし、(東部線が)100円から乗れるということで良いのかという話も議論していく必要があるのではないかと考えております。

委員 西部線について、収支率が3割、運行経費に対して3割の運賃収入しかない。東部線でも平均してみると経費に対して5割くらいしか収入がないということなんですよ。これは、運行経費に対してどのくらいの収支率まで見ていますか。何割までこの収支率ならやれると考えていますか。正直、民間で旅客運送事業をやっているならば運行経費に対して3割の収入では会社として成り立たないです。市でやられているので、利益を上げてくれとは言いませんが、経費に対して3割の収入でやっているということ自体に疑問を感じざるを得ないです。民間であればとっくにつぶれている状態で、正直我々の乗客が食われているということも無きにしも非ずなので、どこまでの収支率で市がやっていけるものなのか教えていただきたい。

事務局 西部線の収支率の表を見ていただければわかるとおり、平成24年度は9%ということで1割しか収入がないという状況でした。何割でやめるのかという判断は非常に難しいところで、やめてしまったらこれまで乗車していた方々の足が奪われる。我々としては、今の水準をいかに高めていくのか、目標としては少なくとも半分くらいは収支率を維持できるように利用促進のPR等を務めていきたいところです。企業からすれば当然破綻している状況で間違いないと思います。一旦公共交通機関をやり始めてしまうと廃止というのも難しくなってきました。他の地方のバスを見ると、収支率5%や10%のところもあります。ただその収支率でやめられるかと言ったら、各地方公共団体は地域の足の確保ということもあり、やめにくいということで、特に多賀城市としてどこまでの収支率だとやめざるを得ないのかという指標は持っていないというのが現状でございます。

会長 この議論も非常に難しいところで、交通圏の中で住民の足を行政が保証しなければならない形になっているので、それをどういった形で保証するのは様々ですので、必ずしもバスでやらなければいけないわけではないのですが、現在の段階でどういう手段で交通弱者の足、移動の権利を保証するか、お金だけの議論ではありませんが、住民合意の中で税金を投入することになるわけですので、どこまで税金で面倒見れるのかというところで折り合いをつけていかないといけない話ですね。

周辺との収支率の比較というところでは、お隣の塩釜市さんはかなり良いですよ。コンパクトであることに加えて、おそらく坂が多いということもあって、なかなか自転車が使えないという中で、バスの利用が多いのかと思います。そこを除けば多賀城市さんはかなり良い方だと思います。普通2割くらいがやっとなら、場合によっては10%を切るような市町村もあります。運賃をいくらにするかということと、それによって利用者が外出を控えてしまうと、健康維持など住民の福祉という観点で、それで良いのかという議論もありますので、非常に難しい議論だと思います。

一応順調にお客さんが増えてきてはいるのですが、そろそろ伸び悩みの時期に入ってくるのかなというところも少し見えてきたところです。

委員 図書館に通う人はバスがあってすごく便利だとおっしゃっていました。ただし、多賀城

の中心地に買物する場所や病院がないので少し不便なところがあるということと、これからのことを考えますと、高齢者が免許を持っていても事故を起こしたりすると大変だから、免許を返納して公共交通機関を利用しなければならないと考える人が段々増えてきております。そのため利用者が増えるのではないかなと、周りの人たちの話を聞くとそういう傾向になっていくと思います。

会 長 はい、まさにおっしゃるとおりで、ここ5年、10年でまた状況が変わっていくと思います。そういう意味で状況をしっかり見ながら、その時々最善を尽くすということで、この会議でもいろいろ議論いただければと思います。

次の議題ですが、それに多少関連して利用促進についてということですので、そのお話を聞いてから合わせて結構ですので、ご意見いただきたいと思います。

それでは、(2)の公共交通利用促進について、事務局より説明お願いいたします。

〔資料に基づき事務局説明〕

会 長 はい、それではご質問、ご意見があればお願いします。

委 員 バス停なのですが、日本語表記だけでなくインバウンドの関係から英語表記なども考えていますか。多賀城市さんには夢メッセに行くバスがあるので、英語表記を入れることも必要なかなと考えています。

事務局 多賀城駅前のバス乗車上サインには既に英語表記はあるのですが、他のバス停についても利用状況に応じて英語表記も検討していきたいと思います。

会 長 ちなみにバス路線図の英語版はありますか。

事務局 今のところはありません。

委 員 バスマップや案内板はいつ実施する予定ですか。

事務局 資料2-1のバスマップは完成しておりますが、資料2-2の案内板については今年度中に実施したいと考えております。

委 員 バスマップを日本語版、英語版と分けるのではなくて、1枚にまとめてしまえば経費が浮くのではないのでしょうか。

事務局 利用の実態に合わせて今後も検討していきたいと思います。

会 長 資料2-2の下の写真を見て気になったのですが、2番乗り場の方にはベンチがあるのですが、どこが設置しているのでしょうか。1番乗り場にはないのでしょうか。

事務局 写真には写っておりませんが、1番乗り場の手前側にベンチが設置してあります。

委 員 バスマップは、インターネットで見れるなど、デジタルコンテンツとしては作っていないのでしょうか。

事務局 市のホームページ上で公開しております。

委 員 できればその中で英語表記や漢字表記がされていると、外国人観光客にとっては利便性が高いものになると思います。

事務局 市のホームページを担当している部署とも相談して検討していきたいと思います。

会 長 せっかくですので、バスマップや駅前のバス停だけでなく、利用促進に関しても何かあればお願いいたします。

委 員 バスマップにスーパー等の大型店の場所を載せることはできないのですか。そういうのがあると利用者からするとどの停留所を使えば良いか分かりやすいと思います。

事務局 基本的には公共施設を載せておりました。特定のお店を宣伝してしまうことにも抵抗が

ありますので、とりあえずこちらのバスマップで始めていきたいと思います。

会 長 ネーミングライツと言いますか、スポンサーになっていただいて、そちらから収入を得るという手もなくはないですけどね。ミヤコーバスさんはバス停名の後に、〇〇へ行く場合はここで降りると便利ですとか案内放送はされてますよね。あれは広告料をとっているのですか。

委 員 そうですね、本社の担当部署の方で募集してやっているようです。

委 員 東部線ではこのバス停はどこに近いか放送していたような気がします。

委 員 多賀城市さんで作っているバスマップには入っていないですけど、東部線・西部線の時刻表の地図には商業施設の名前が載っていますね。

会 長 そのあたりも含めてご検討いただきたいと思います。

委 員 時刻表は全戸配布するのでしょうか。

事務局 昨年全戸配布した際の時刻表を参考までにお配りしております。こういったチラシもダイヤ改正となると刷り直しにもなるので、今後の広報の仕方としては難しいところです。

委 員 路線バスというのは、地方でいうと経費に対して大体10%の収入程しかありません。多賀城市さんはものすごく高いところに位置しています。一般企業はそれで賄えないので、広告収入等をとれば、月単位なので運賃収入よりもものすごく高くなるので、結果的に自治体でそれが可能であれば、協賛を集めてマップに店名を入れますという契約をすれば広告経費は全くかかってこないですよ。ただ、今のこの環境の中では一歩間違えると企業間のトラブルとかに巻き込まれる可能性があるんで、そういったことをしていくのであれば専門部署を設置して本格的に実施しますと、そして、路線維持のために収支率100%までもっていくという考え方がないと、ただ安易に自治体の方が今回この課になったからと、他の業務と兼務でやることではないと思います。その辺は検討していただかないと、やはり企業間トラブルというのはものすごくリスクが高いですから、ぜひその辺も含めて検討していただきたいと思います。

会 長 ではよろしいでしょうか。議題(3)その他ですが、事務局から何かありますか。

事務局 事務局から2点ございます。1点目はバスのダイヤ改正についてです。毎年3月頃に行われるJR東日本さんのダイヤ改正に伴いまして、多賀城西部線及び多賀城東部線のダイヤ改正もその都度検討しておりますが、昨年度に引き続き、今年度も事務局に一任いただきたいと思います。

2点目についてですが、情報提供というより要望も含みますが、昨年6月に行われた市議会定例会の一般質問の中で、市議会から2点ほどバス関係の要望がございました。

まず1点目がバス停の時刻表の文字の大きさについてなのですが、文字が小さくて見えにくいので、フォントを大きくしてほしいとの要望がございましたので、次回の時刻表の改定に合わせて、できれば文字を大きくしてほしいと思います。特にミヤコーバスさんの方が文字が小さいとご指摘がありました。東部線については改善していただいているので、その他の路線について継続してご検討していただければと思います。

もう1点がバス停へのベンチの設置についてです。多賀城駅については結束点ということで多賀城市の方でベンチを設置させていただいておりますが、各停留所におかれましては、道路法との絡みがあって簡単には置けないとは思いますが、可能な場所についてはぜひ検討していただきたいと思います。こちらはミヤコーバスさんに限らず仙塩交通さんの方にも持ち帰って継続してご検討いただきたいと思いますのでよろしく申し上げます。

会 長 まず1点目のダイヤ改正につきましては、数分の調整になってくるのですか。

委員 今年度は3月17日土曜日にダイヤ改正となります。ダイヤ改正の目玉は新幹線等々で、仙石線については1分、2分程度の微調整が入ります。なぜ微調整が入るかということ、仙石東北ラインの関係で1分、2分の煽りがあるので、全部ではないのですが改正が必要となる列車があるということです。

多賀城駅の利用状況をお知らせしますと、震災後、駅舎も変わりましたし、図書館の効果もあるのか、6千名だったのが7千名の乗車、乗降となりますとその倍になりますから、1万3千から4千人となって若干増えております。仙石線の列車本数につきましては190本以上ということで、ダイヤ改正ごとに仙石線は本数を減らさないでほしいということで話しておりますし、それだけご利用人数がいるということで190本以上の列車が運行しているということでもあります。やはり2次交通のバスを案内するときに多賀城駅は多くのバスがありますので、お客様の意識と言いますか、タクシーも含めて大変利便性も高いということで好評をいただいております。

会長 おそらくバスの方も1、2分の調整ということになりますので、事務局一任ということではよろしいでしょうか。ではよろしくお願いします。

2点目につきましては何かございますか。ベンチの設置も難しいところではあるのですが、道路も狭いですし、ただ置けば良いというわけでもございませんし難しいとは思いますが。

委員 東部線についてですが、道路が狭くて、バス停に立っている人も車に乗っている人も怖い思いをしている。傘をさしているときは道路に出ている状態なので、ベンチどころではなく、バス停を少し中に入れる等の工夫をしてほしい。お金がかかることなので難しいとは思いますが、せつかくそういった話が出たので、危険も伴いますし検討の余地はあるのかなと思います。

会長 おそらく道路内だけではどうしようもない状況だと思いますので、地域で空いている場所とか民地を活用させていただくとか、そんなことも考えていかなければと思いますので、地元の方たちとよく相談し、協力いただきながらということになると思いますので、継続的にご協力をお願いします。

その他いかがでしょうか。なければ以上で議題の方は終了となりますがよろしいでしょうか。では、司会を事務局に戻します。

事務局 はい、徳永会長ありがとうございました。

委員の皆さま、お疲れ様でございました。今会議の結果につきましては、要綱第6条第5項の規定に基づき、ホームページ上で公開いたしますので、ご了承願います。

また、次回の公共交通会議については、来年度に開催予定です。その際は別途ご案内を差し上げますので、よろしくお願いいたします。

以上で、平成29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。本日はありがとうございました。