

平成31年度多賀城市公共交通会議

議事録

1. 日時 令和2年1月28日（火）10:00～11:00
2. 場所 多賀城市役所 6階 602会議室
3. 議事録

事務局 それでは、ただいまより平成31年度多賀城市公共交通会議を開催いたします。

まず始めに、菊地健次郎多賀城市長からご挨拶を申し上げます。菊地市長よろしく願います。

市長 本日は、お忙しい中、平成31年度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。市民の皆さんが安全かつ快適に公共交通を利用できておりますのも、本日出席の関係団体の皆さまの並々ならぬご尽力の賜物であり、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、多賀城東部線及び多賀城西部線の利用実績につきまして、昨年度は、2路線合わせて、12万7千人以上の方々にご利用いただきました。詳細は、後ほど事務局より説明がありますが、利用者数は増加傾向にあり、順調に推移しております。

また、今年度は、より利用しやすい環境づくりのひとつとして、4月から多賀城西部線において、11月から多賀城東部線において、バスロケーションシステムを導入し、携帯電話等でバスの位置情報や遅延情報を確認できるようになり、利用者の方からも大変好評を得ております。

引き続き、関係団体の皆さまとともに、利用者の増加、利用しやすい環境づくりに努めてまいりたいと存じます。

高齢化社会が到来し、公共交通が果たす役割は、益々重要になっております。加えて、昨今においては、高齢者の交通事故が相次ぎ報じられており、対策が必要となっております。

本日の議題の中でも、高齢者の運転免許証返納者に対するバス運賃の無料化について取り上げさせていただきます。この施策は、本市の交通事故の防止策として、また、公共交通を利用するライフスタイルへ、スムーズに移行できるような方策のインセンティブとして実施するものでございます。

一方で、重要な役割を担う公共交通を維持するためには、今後も運行経費に対する運賃収入の割合、いわゆる収支率を高めるための施策を展開していくことが重要であると認識しております。

本市のより良い公共交通の構築と維持に向けて、関係団体の皆さまとも調整を図っていきたくて考えております。

この会議におきましても、皆さまから忌憚のないご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 恐れ入りますが、菊地市長は他の公務のため、ここで退席させていただきます。

ここで、今年度新たに委員となられた方をご紹介します。

東北運輸局宮城運輸支局 輸送・監査部門 佐々木首席運輸企画専門官です。

〔委員挨拶〕

事務局 本日出席の委員の皆さま及び事務局の紹介につきましては、お配りいたしました名簿及び席次表をもって紹介とさせていただきます。

それでは次第に沿って進めさせていただきます。

始めに、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とは、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等の旅客輸送の確保、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す。

なお、本日の会議は、委員16人中、15人の委員に出席いただいておりますので、要綱に定める定足数を満たしておりますので、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。

また、本日の会議の議事録につきましては、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。

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条の規定により、会長が議長になることとされておりますので、ここからは徳永会長に議長をお願いいたします。

それではよろしくをお願いいたします。

会 長 それでは、ここからは私が議長となって議事の進行をさせていただきます。

本日の会議は、高齢者運転免許証返納者に対するバス運賃無料化についての協議、また、今年度の利用実績や乗降調査の結果についての報告等となっておりますので、よろしくお願い申し上げます。

議題（1）高齢者（65歳以上）運転免許証返納者に対するバス運賃無料化について、事務局から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、委員の皆さまからご質問やご意見があればお願いします。

委 員 高齢者を65歳以上としているが、65歳以上で働いている方も多数いる。対象年齢の引き上げも検討されてはどうでしょうか。

事務局 65歳以上で健康な方もいらっしゃる一方で、いろいろな事情で早めに返納する方もいらっしゃるのでは、目安として65歳を設定しています。

健康な方であれば、もう少し上の年齢で返納ということもありますが、運転免許の返納により、公共交通を利用するというライフスタイルに変わる方が、円滑に移行できるように、年齢設定を広くしているところです。

委 員 65歳以上の方を対象としていることについては、わかりました。1年間とした理由は何かありますか。

事務局 公共交通を利用するライフスタイルへ1年間かけて変えていく期間という意味で設定しているものです。

委 員 無期限とはならないのでしょうか。

事務局 公共交通の維持も大事であり、収支率を踏まえ、持続的に維持していきたいと考えておりますので、期限を設けているものです。

委 員 例えば、仙台市では5,000円で1年間有効の優遇措置が受けられる制度があったと記憶しているが、同様の手法は検討されたのでしょうか。

事務局 今回は福祉施策として考えているものではなく、地域交通を維持しながら利用を促すと

いう観点から考えたものですので、仙台市の施策とは異なるものとして捉えていただけたらと思います。

会 長 今後考えていただきたいことなのですが、仙台市では以前、5,000円で1年間乗り放題としていましたが、現在は1割負担に変更されました。1割負担ということは、地下鉄も割安で乗車できるので、行動変容を促すことにつながると思っています。

1年間無料の後、通常料金になることを考えると、なかなか移行に踏み切れないように思います。

これまで車で自由に移動していたものが、1時間に1本のバスを利用するとなると相当行動が制約されることとなります。これまで車を利用していただいていた方は、運賃はさることながら、より利便性の高いものを求めているとされており、逆に言えば、利便性が高ければ、運賃が多少高くてもかまわないとも言えます。

ガソリン代等で月3万円くらいの負担があるとする、バス等の定期が月1~2万円負担しても利便性が高ければ利用するということでもあると思います。しかし、残念ながら現在の公共交通のサービスは、そういう方たちが希望しているものよりかなり低いものになってしまっています。

今の自由度を維持しようとするれば、おそらく70歳か75歳まで運転し続けるということになりかねないと思っています。

これまで車で自由に動いていた人が免許返納した場合には優遇措置があり、もともと運転していない人にはそのような措置がないのは、若干不公平感があるという気もしています。高齢者に対してどのようなまちづくりをしていくかということが検討課題になっていくでしょう。

事故防止という観点から考えると、なるべく早めに免許を返納して公共交通で快適に暮せるまちにしていくことで、利用者が増え、収支が改善すればよい結果となりますし、そこに向けて策を考えていかなければならないと思います。

料金を安くするというだけでなく、利便性を高める議論が必要で、場合によっては、定期などのお得な料金設定により、利用促進しながら、利便性を高めていく必要があると思います。

多くの自治体は1年間という制度設計をされていますが、どれだけ免許返納を促す効果があるかは、検証の必要があり、さらに次の手を考えなければならないかもしれません。

事務局 免許を返納された方にはこのような取組みをしますが、パーソントリップ調査の結果では、元気に車を運転している高齢者もいらっしゃいますので、市としましては、運転寿命を延ばす取組みと併せて両輪で行っていく予定でございます。

会 長 そのほか意見等ありますでしょうか。

〔意見なし〕

会 長 それでは、議題1については承認ということによろしいでしょうか。

〔異議なし〕

会 長 では、次に議題(2)の、多賀城東部線及び多賀城西部線の乗車実績等について、事務局から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、委員の皆さまからご質問やご意見があればお願いします。

会 長 東部線、西部線ともに利用者が伸び悩んでいるように見られるが、台風等、自然災害以外で、どの様なものが影響しているか把握していますか。

事務局 休日が増えますと、休日ダイヤになりますので、運行日数が変わらなくても、便数が減り、利用者数が減ってきます。

委員 先日、東部線に乗車しましたが、座席が埋まって立って乗車している方もいました。需要が伸びているように感じています。この数値はいつ頃のものですか。

事務局 12月までは実績で、1月からは見込みとなっています。東部線・西部線ともに、市民の方にも浸透してきており、利用者が安定してきていると考えております。また、利用者の方からは、このままのルートを維持してほしいとの声があります。今年から両路線に導入したバスロケーションシステムにより、待ち時間が減った等、利用者からも好評をいただいています。現在、ナビタイムへの掲載もお願いしており、バス停の位置も確認できるようになりますので、今後も利便性の向上に努め、少しずつでも乗客数の増加につなげたいと考えています。

会長 東部線の場合、他の路線との競合も考えられますので、時間帯によって、乗客が多かったり少なかったりしてしまう。便ごとの集計やバス停ごと集計する必要があるかもしれません。他自治体の例ですが、病院で降りているが、帰りは乗っていないケースがあり、分析すると、帰りのダイヤがあっておらず、別の手段で帰っていることが見えたりします。ピンポイントで分析していく必要があるとも思います。

高齢者の免許保有率は年々上がってきているので、最近は高齢者数が増えてもバス利用者数は伸びないというわかりにくい状況になっているので、需要が取りこめているのかどうかを検討していけたらよいと思っています。

そのほか意見等ありますでしょうか。

〔意見なし〕

会長 では、次に議題(3)の、多賀城東部線及び多賀城西部線の利用実態調査概要について、事務局から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、委員の皆さまからご質問やご意見があればお願いします。

委員 利用調査については職員がバスに乗ってアンケートを行う等したものでですか。

事務局 調査は職員ではなく、民間に委託し実施しました。

委員 日常の利用頻度は聞き取りしているのでしょうか。

事務局 日常の利用頻度につきましては、アンケートでは取っていますが、集計しておりません。

委員 行きのみまたは帰りのみ利用する方について、その理由について、分かればお聞きしたい。聞いていなければ次回調査で確認いただきたい。

事務局 明確な調査は行っていないため、次回調査時に確認できればと思います。何時に終わるかわからないような用事での利用については、家の方が送迎をするといったようなこともあると聞いています。

会長 約半分が片道のみ利用となっており、この状態を多いと見るかどうかということになりますが、特に西部線では循環バスのため、どちら周りのバスかによって利便性が変わってくると思いますので、遠回りになる場合は別の手段を取っていると考えられます。アンケートで聞くこともできますが、乗降調査の結果で類推することも可能だと思います。周り順や時間帯が今のままでよいかという点について、チェックしていく必要があるかもしれません。とは言いましても、限られた台数で運行していますので、自由に変更できるわけではないので難しいところではあります。

委員 バスの接触事故等について、運転手は安全運転に努めていることと思いますが、忘れた

頃に発生することもありますので、バス停で待つ方に注意喚起をしなければならないとも思います。

事務局 幸い今年度は大きな事故がありませんでしたが、住宅地の狭い中を通りますので、バス事業者の方には安全運転の徹底をお願いしております。市民の方などから、安全性についての要望やご意見をいただくことがあります。その都度、関係者と密に連絡をとり、より安全な運行に努めているところです。

委員 歩道が狭いところにバス停があると、足腰が不安な高齢者にとっては危険だと感じています。運転手の方は、とても注意してくださっていますが、そのような状態ですと、タクシーを利用するということにもなりますので、バスの利用促進のためには、改革も必要だと思っています。

事務局 狭い場所にバス停を設置しているところがあり、地区の方や警察の方、バス事業者の方などと現地を確認し、より安全なところへの設置を検討しましたが、ハード面での対応が難しい箇所ですので、現状としてより安全なところに設置しています。安全に運行いただくというソフト面での対応となっている状況です。利用者もあり、バス停自体が設置できないという状況を避け、地域の方や利用者の方とも相談しながら、安全運行に努めていきたいと思っています。

会長 免許を返納すると、バス停まで歩くのも大変な状況なのではないかと推測されます。免許返納は、公共交通というより福祉交通になる可能性も高いですので、そのような意味では、福祉交通は福祉部門での対応となるのかもしれませんが、連携して検討していくことも必要になっていくのではないのかと思っています。福祉部門ではどのような状態でしょうか。

事務局 体の不自由な方には福祉タクシーを利用いただいています。また、タクシー事業者による運賃割引等もしていただいているといった状況です。

会長 そういう意味では、今回の免許返納者のバス運賃無料化だけではなく、福祉系のサービスを同時にお知らせしていくことで、免許返納の促進につながっていくのではないかなと思いますので、ご検討いただければと思います。

会長 では、次に議題（４）の、多賀城市生活交通ネットワーク計画について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 本市が策定する「多賀城市生活交通ネットワーク計画」については、平成２９年度から令和２年度までの４か年計画としており、更新時期を迎えます。来年度は、この計画を議題に公共交通会議を開催する予定です。

先ほど、乗車実績等をご説明しましたとおり、運行実績は順調に推移していると認識しており、昨年度、今年度と実施した利用実態調査では、バスロケーションシステムの導入により、利便性が向上していることや、現状の路線の維持を希望する声が多くを占めているという結果が出ております。これは、多賀城東部線・西部線が市民に浸透してきていることの表れだと感じております。

今年度中には、西部線の時刻表等の情報がナビタイムへ掲載され、東部線とそろって掲載となりますので、さらに利便性が向上すると考えております。

また、半径１km利用圏内にＪＲ駅が７駅存在し、他にも民間路線バス、他市町のコミュニティバス、タクシー事業者等の多様な交通形態が混在しており、交通空白地帯が発生していないことや、公共交通に関して大きな環境変化がないことなどから、現状を踏まえた計画の時点修正を行い、計画期間を延伸する予定です。

内容を整理しまして、次回以降に協議したいと考えております。

会 長 ただいまの説明につきまして、委員の皆さまからご質問やご意見があればお願いします。

アンケートによる満足度が高いとあったが、利用者へのアンケートであるため、満足している方が利用しているともいえます。評価をいただいていることは良いことですが、利用していない方に利用してもらうためにはどうしたらよいかを併せて考えていかなければいけないので、利用していない方からの意見の吸い上げについても検討いただければと思います。

ほかにご意見等ありますでしょうか。

〔意見なし〕

会 長 それでは、本格的な議論は来年度ということでもよろしく願いいたします。

次に議題（５）のその他について、委員の皆さまから何かございませんでしょうか。

委 員 西部線のバス停について、山王駅裏に薬局ができたため、旧山王市営住宅入口バス停を薬局の近くに移動した方が利用客が増えると思いますので、検討されてはいかがでしょうか。

事務局 生活交通ネットワーク計画見直しの際に、施設の状況や道路の変化を踏まえて時点修正と合わせて検討したいと考えております。

会 長 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。

4. 閉会

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。本日は長時間にわたりまことにありがとうございました。

以上をもちまして、平成31年度多賀城市公共交通会議を閉会させていただきます。

本日はありがとうございました。