

令和2年度多賀城市公共交通会議

議事録

1. 日時 令和3年3月10日（水）10：30～12：15
2. 場所 多賀城市民会館 展示室
3. 議事録

事務局 それでは、ただいまより令和2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、深谷晃祐多賀城市長からご挨拶を申し上げます。深谷市長よろしくお願いたします。

市長 本日は、お忙しい中、令和2年度多賀城市公共交通会議にご出席いただき、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するべく、関係団体の皆さまには並々ならぬご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、多賀城東部線及び西部線の利用状況につきましては、運行開始以来、徐々に利用者が増加し、収支率も順調に上昇してきておりました。

しかしながら、現在は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、利用者が減少し、40%を超えていた収支率が30%を下回るほどに悪化し、7割以上を公費で負担している状況です。

また、公共交通を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症だけではなく、人口減少の進展、高齢者の運転免許返納の増加、運転手不足の深刻化等により刻々と変化しております。

本市においては、復興関連事業が令和3年度に完了するなど、人の動きに変化が見られる要因があり、公共交通のあり方を考え直す時期と感じております。

「公共交通」は、地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりには欠かせない存在であり、将来に渡って継続的に生活の足として確保し、経済活動を後押ししていかなければならないと考えております。

近隣市町とのバスの広域連携の可能性を模索しながら、バスルートや公共交通のあり方について、また、令和4年度からは、高齢者の運賃無料化に取り組んでいきたいと考えておりますので、皆さまからご意見を頂戴したいと存じます。

本日の議題にあります多賀城市生活交通ネットワーク計画につきましては、今年度までの計画期間となっておりますが、先ほど申し上げました公共交通を取り巻く様々な環境変化を踏まえ、1年間延伸させていただきたいと考えておりますので、ご審議のほど、よろしくお願いたします。

バスの利用は、高齢の方々が比率として多いわけですが、政府がMaaSを進めているものの、なかなかICTの活用に至っていない方も多くいらっしゃいますので、そういった方々がしっかりとツールとして使っていただけると、さらに公共交通というのは利便性を増すことができるのだと思っております。

私の公約の中で掲げている65歳以上のバス運賃の無料化に関しましても、ICTと掛け合わせることは必要不可欠だと考えておりますが、公共交通のあり方を通して市民の皆さまのICTに関するリテラシーの向上につながれば、大変ありがたいことです。そう

いった点も踏まえながら様々な議論をしていただければと思います。

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、関係団体の皆さまとも調整を図っていきたいと考えております。

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、深谷市長は他の公務のため、ここで退席させていただきます。

改めまして皆さま、本市の公共交通会議の委員を快くお引き受けいただき、誠にありがとうございます。

委員の任期は、令和3年3月1日から令和5年2月28日までの2年間となっております。どうぞよろしくお願いいたします。

ここで、この度新たに、ご就任いただきました委員の方々をご紹介します。

〔委員紹介〕

本日出席の委員の皆様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。

また、本会議の委員については、16名の方々で構成されていましたが、1名の方がご都合により辞退されましたので、1名欠員の15名となっております。次回開催時までには1名を選任したいと考えております。

本日の議題にもありますが、多賀城市公共交通会議設置要綱の一部改正に伴い、事務局が市長公室から建設部都市計画課に変わることとなります。

建設部長を始め、都市計画課職員が同席させていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局 それでは、次第の4に進みまして、本会議の会長の選任を行いたいと思います。

会長については、多賀城市公共交通会議設置要綱第5条に基づき、委員の互選により決定することとなっております。

会長の推薦の意見等がございましたら、よろしくお願いいたします。

委員 宮城大学の徳永委員をご推薦したいと思います。

事務局 ただいま、徳永委員を推薦する意見がございましたが、委員の皆様ご異議ございませんでしょうか。

〔異議なし〕

事務局 それでは、異議なしの声がございましたので、徳永委員、会長就任よろしくお願いいたします。

中央正面の会長席へお移りください。

それでは徳永委員に会長へ就任いただきましたので、徳永会長から一言ご挨拶をお願いいたします。

会長 宮城大学の徳永と申します。前回に引き続き、会長を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

深谷市長から利用者が順調に増加しているとお話がありましたが、最近は伸び悩んでいる状況があり、運賃の課題もあります。公共交通は課題が多くありますので、すぐには解決できないこともありますが、復興事業の完了やまちの変化に合わせて、より使いやすい公共交通体系にしていかなければならないと思いますので、委員の皆さまから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います。よろしくお願いいたします。

事務局 会長ありがとうございました。

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15人中、14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となりますので予めご承知おきください。

事務局 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。コロナ禍ですので、効率よく進めていきたいと思っております。

本日の議題は、協議事項として多賀城市生活交通ネットワーク計画について、報告事項として今年度の利用実績、多賀城市公共交通会議設置要綱の一部改正、最後に意見交換となっております。しっかり議論をしてきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、議題（1）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します。

〔資料に基づき事務局説明〕

会 長 来年度から新しい計画とする予定でしたが、新型コロナウイルス感染症などの社会情勢の変化を踏まえ、基本的な内容を変えずに計画期間を1年延長するということです。

令和4年からの計画に向けて、令和3年度にしっかり議論をしていきたいということから、それに向けての本日の意見交換でもあります。

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 運賃収入は変化が少ないが利用者は減っているという説明がありましたが、利用者が減ると運賃収入は減るものですが、運賃収入が下がらないのはどういった理由でしょうか。

また、運行経費の増加の具体的な内容はどのようなものでしょうか。

事務局 利用者の減少とともに運賃収入も全体的に下がっていますが、フリーパスなどを販売していますので、購入者の利用が減少しても、一定の収入があったのではないかと推測しています。

委員のお話のとおり、全体的には、利用者の減とともに運賃収入も減少している状況です。

運行経費につきましては、運転手の確保が難しいと聞いており、そのような背景で人件費が増加していることが、運行経費の増加に大きく影響していると推測しています。

会 長 運賃収入は利用者数と比例して減っていますが、見え方として、経費の増え方に比べると、それほど大きな変化ではないという内容かと思えます。

いずれにしても、しっかりとした労働環境を守りつつ、運行を継続していかなければならないという状況があります。

そのほか、ご意見等ありますでしょうか。

〔意見なし〕

令和3年度に1年かけてしっかりと議論をした上で、次の計画改善につなげていきたいということだと思います。その期間として1年間現計画を延長するというご了解いただければということです。

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 台風の影響による運休は何日くらいでしょうか。

また、平成31年度については新型コロナウイルス感染症による影響はないと見てよいのでしょうか。

4月5月は影響が大きかったと思いますが、その後、どの程度回復しているのか、ご説明いただけたらと思います。

事務局 平成31年度の台風による運休は3日間であり、そのほか、運休ではありませんが、休日の増加により便数が減少し、利用者減少の要因になっています。

新型コロナウイルス感染症による影響につきましては、平成31年度の3月の運賃収入が減少しており、このあたりから影響が出ていると考えられます。

緊急事態宣言のありました4月5月につきましては、利用者数が前年度の半数近くまで減少していましたが、緊急事態宣言解除後は、年度末にかけて回復傾向が見られます。

回復傾向ではありますが、昨年度と比べますと、収支率は減少している状況です。

事務局 補足ですが、平成31年度は休日ダイヤの運行が多くなる暦となっていたことと台風が重なったことで、利用者が減少したと推測しています。

新型コロナウイルス感染症の影響につきましては、平成31年度の2月から影響が出ておりまして、多賀城東部線では40%を超えていた収支率は、2月にはそれを下回り、緊急事態宣言があった令和2年度の4月5月は半減しています。緊急事態宣言解除後は、30%台まで回復してきていますが、6月以降も影響が続いているというような状況です。

多賀城西部線につきましても同様の傾向が見られます。

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。

〔意見なし〕

会 長 このような状況を踏まえて、この後の議題で、ご意見をいただければと思います。

会 長 では、次に議題（3）の、多賀城市公共交通会議設置要綱の一部改正について、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 交通問題は、まちづくりと一体的に考えなければならぬと思っていますので、そのような視点に立つと、都市計画課で議論ができればよいなと私自身は感じています。

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。

〔意見なし〕

会 長 報告事項となりますので、来年度からよろしくお願いいたします。

会 長 では、次に議題（4）の、意見交換に移ります。

多賀城市の公共交通に係る意見交換テーマということで、5項目ほどありますが、事務局から説明いただければと思います。

〔資料に基づき事務局説明〕

会 長 本日の話題は盛沢山となっていますので、それぞれについて細部にわたって議論しようということではなく、来年度しっかり議論していく際の情報収集という意味で、気になる点など、それぞれの視点で意見をいただけたらよいのかなと思っています。

まずは、利用者負担と公的負担のあり方についてですが、現在、65歳以上の免許返納者に対して減免措置があるということですが、それを免許返納者という条件を外し、65歳以上の方に広げてはどうかという内容です。

免許返納者だけではなく、年齢で区切った方がよいと思っていますが、年齢が65歳でよいのかどうかということもありますし、周辺市町への影響もあります。無料化するということは公費負担が増えるということになりますので、負担してでもやるべきものなのかもしっかり議論していかなくてはならないということで、皆さまからご意見をお願いいたします。

委 員 65歳以上の免許返納者となっていますが、65歳で免許返納する方が何パーセントくらいいるのでしょうか。元気な方ですと、80歳でも運転している時代ですが、どこで線引きするべきなのか。65歳以上の方へのサービスとしてはよいですが、赤字にさらに赤字を重ねるようなことは、どうなのでしょう。課題として考えなくてはならないのかなと思っています。

事務局 65歳以上の免許返納者の割合につきましては、今手元に資料はございませんが、年齢につきましては、WHOで65歳以上を高齢者と定義していますので、それが区切りとなっています。その次の区切りを何歳にするかというのは、いろいろな場面で議論となっており、課題だと思っています。

また、市では免許返納の推進だけではなく、運転寿命を延ばす取組みをあわせて実施しているところです。

委 員 退職年齢も60歳から65歳になっている時代ですので、検討していかなければならないと思います。

会 長 是非、県警さんでそういった統計を出していただけたらと思います。多賀城市だけではなく、他の市町村でも気になっているところではあると思います。

県警さんのホームページのデータを見て試算したところでは、確か、1%くらいだったように記憶しています。1年間で1%という数値が5年後、10年後にどれだけ変化しているかということになってきますと、また見方が違ってきますが、いずれ1%くらいという割合です。

実際に免許返納者として制度を利用している方が、どのくらいの年齢なのかということも分析しながら、また、65歳以上としたとき、70歳以上としたときに、それぞれのくらいの公費負担が発生するのかをシミュレーションしておく、議論がしやすくなるのかなと思います。

委 員 乗車する人がいてもいなくても経費はもともとかかっているもので、65歳以上を無料にしても、大丈夫だという話を聞きましたが、乗車する人がいないのと、10人くらい乗っているときの経費に違いはあるのかをお聞きしたいと思います。

委 員 市と協定している金額がありまして、そこから運賃収入を差し引いた額を市からいただいて運営している状況ですので、市長のお話にある65歳以上の方を無料にしても、請負金額が変わらなければ、運営していける状況ですし、非常に良い政策であると感じており

ます。

会 長 便数を増やすとか、路線を増やすといったことがなければ、それほど大きな違いはないということになりますが、無料化するとバスが通らない地域の方々から「なんでバスが通っていないのか」という意見が出てくるのではないかと考えているところです。

多賀城市には交通空白地帯はあまりないという状況ですが、高齢者になりますと300mでも遠くなってきますし、特に坂がある地域は大変になってきます。

それから、免許を返納しようという年齢になった人の運動能力を考えますと、よりきめ細かいサービスが必要になってくる可能性が出てきます。そういったことを踏まえますと、定時定路線型のバスですべてをカバーするのか、もう少しきめ細かいサービスを導入するのかということもあわせて議論していかなければならないと思っています。

また、市民バスは無料なのに、ミヤコーバスが運営する路線は無料にならないのかという課題もあります。利府町では利用券を渡して民間バス路線も同じ条件で乗車できるようにしていますので、そういった状況を見ますと、単に市民バスだけの問題ではなく、民間バス路線に関しても公費負担をしていかなければならないという可能性があるのかなと思いますし、検討課題でもあると思っています。

とはいいまして、健康寿命を延ばすバスという意味でも、積極的に、活動的に過ごしてもらおうということは、非常に重要な視点だと思いますので、それが、公共交通と一体でできればと思いますが。いかがでしょうか。

委 員 今回、先行して65歳以上の免許返納者ということで、対応させていただきました。先ほど、櫻井委員のお話にありましたように、65歳以上で免許返納する方がどのくらいいるのかということですが、政策決定する際にも十分議論したところです。返納してしまうと、交通の足がなくなって困るだろうということで、少し幅広に考えております。実際は、もっと高い年齢での返納となっているでしょうけれども、場合によっては、65歳で返納せざるを得ない方もいらっしゃるの、そのような方も救いたいということで65歳でスタートしています。

そのような中、深谷市長が就任し、選挙公約の中で65歳以上の方の運賃無料化を掲げており、高齢者が閉じこもらずに出歩くことによって、健康の増進に役立ててほしいという思いがあります。65歳が適切なのか75歳が適切なのかは、考えていかなければならないと思っています。実際、利用者の30%以上は65歳以上ということから、自ずと30%の収入がなくなるということになります。昨年度と比べますと新型コロナウイルス感染症の影響で30%くらい減っているという状況ですから、そのような状況が続いていく中で、公費負担をすることが必要かどうかを考えていかなければなりません。そういった意味でも、本日の議論の中で適切な年齢の区切りについても貴重なご意見をいただければなと思っています。

また、議会の中でも多賀城東部線、多賀城西部線の2路線だけではなく、もし運行するとすれば、ミヤコーバスさんにもお声がけをしてというような話も出ておりますし、多賀城市の回答としましては、ミヤコーバスさんの問題であると同時に、市の問題でもあるとしております。それから、近隣市町のバスの運営の仕方にも非常に影響を及ぼすということで、これから解決していかなければならない問題点として捉えているところです。

会 長 高齢者の方々の健康という視点も非常に大きいと思います。

委 員 65歳はまだまだ若いと思います。敬老会は77歳以上ですので、そういったことも含

めて検討していただきたいなと思います。

会 長 そのほかにご意見ありますでしょうか。

委 員 仙台市では、70歳以上無料化ということで敬老乗車証を実施したわけですが、結果的には行政の負担が大きすぎて、この事業はなくなっています。今は、70歳以上は定額の乗車証を利用する制度となっています。社会保障の側面がありますので、例えばミヤコーバスさんの自主路線だけやらないというわけにはいかなくなってくると思います。

やはり、多賀城市の財政がどこまで耐えられるかということが争点になってくるかと思っています。すばらしいことであり、確実に高齢の利用者は増えますので、是非実施していただきたいと思いますが、抱える財政負担は非常に大きいものがあるとも思っています。

また、燕沢の事例ですが、委員としてかかわりましたが、まずは、多賀城市の公共交通の利用実態というのは非常に高く、すばらしい公共交通の輸送形態が生まれていると思っています。ですので、交通空白地帯があるのかどうかを調べていただくとよいのではないのでしょうか。これだけ利用頻度が高く、しっかり輸送できているということを踏まえ、そこまで交通空白地帯があるのかなとも思います。

便利度でいいますと、例えば、利府町の住民の方が大学に通うこととなると、多賀城市に引っ越すそうです。そうして、学生さんは多賀城市から通学するとの話を利府町の会議でよく聞きます。それだけ利用頻度が高いということです。そのような利点を踏まえた上で、燕沢の事例を考えていただけたらよいのではないかと思います。

グリーンスローモビリティにつきましては、まずは、安全対策がどれだけ担保できるのかなど、車両を含めてしっかり検討していかなければならないと思います。車両の安全性が高くなれば、その管理費がかなり高くなりますし、どこまで輸送能力を上げていくのかを踏まえて議論していければ、より良い交通体系につながっていくと思います。是非、よろしくをお願いします。

会 長 次の話題の公共交通のあり方に、路線バスとしての運行指針とありますが、燕沢のような小型車両での運行システムが各地で導入されてきていますので、そういったものを多賀城市でも導入するというのも検討課題になってくるかと思っています。

ただし、そのようなシステムを導入するという事は、交通空白地帯があるのではないかとということでもあると考えられます。

面的にカバーするというのが、定時定路線型のバス路線では難しいものですから、市域全体をどのようにカバーしていくのかということについては、すべてが定時定路線型ではなく、小型車両や自動運転などが今後に期待されていることを踏まえながら、検討していかなければならないということだと思います。

事務局 燕沢の状況を見ますと、住民の方々が主体となって自分たちの足を確保しようという動きがありますので、本市の場合、その主体となる住民の方々の意識の高まりというのも課題だと考えています。また、導入できる可能性がどのくらいあるのかを研究していきたいと思っています。

交通体系につきましては、路線バスとそれ以外の交通網をどのように切り分けたらよいかも課題と捉えておきまして、路線バスを住民のリクエストに合わせて変えていこうとしますと、路線バスとしての役割から乖離していくのではないかと考えています。

高齢化に伴う福祉的な部分につきましては、何か違う方法で解決できないか担当レベルで頭を悩ませて検討しているという状況です。

グリーンスローモビリティにつきましては、まだまだ調査研究が必要な段階ですが、いただいたご意見に留意しながら、検討していかなければならない状況かと思っております。

会 長 多賀城市内は道路整備も進んでいますが、高齢化が進んでいる住宅地は、道路が狭かったり、坂が多く、条件的に厳しいところもあるかなと思っております。

例えば、新しい交通形態を導入する場合は、身近に感じるような他自治体の参考事例などがありましたら、イメージが膨らみ、議論が進みやすいですし、深まっていくのではないのかなと思います。

路線バスのあり方、ほかのシステム、さらにMaaSですが、スマホで情報を得たり、キャッシュレスにするといったようなイメージかなと思います。多賀城市はJR利用者が多く、Suicaの便利さや鉄道情報がスマホで調べられる便利さを知っており、それに対して、バスはどうなのかということがあるかと思いますが、そのあたりを含めてご意見等お願いします。

先ほど市長がお話されたように、バスに乗ってほしい高齢者層に優しくないシステムかもしれないということもあるかと思っておりますので、忌憚のないご意見をお願いいたします。

市としての広報ツールはこの時刻表のチラシということになるかと思いますが、市のバスの状況が市民にきちんと伝わっていない可能性があり、そのあたりのことも含めてアドバイス等お願いします。

〔意見なし〕

会 長 高齢者の方だけではなく、若い人も時刻表の見方が分かっていないのではないかという気もしてまして、私は子供のころは分厚い時刻表を見ながらでしたが、今はスマホで検索し、出てこなければ運行はないと認識しています。そういったことも含めて、工夫していかなければならないところはたくさんあるかと思っております。

委 員 これからICTの時代が来て、デジタルを利用しながら便利な社会に対応していただきたいと思っておりますが、使える方は便利になるけれども、使いこなせない方はおいていかれるということは良くないことですので、うまく両立させることが必要だと思っております。

新型コロナウイルス感染症の影響で、若年層も含めてバスを利用する方が少なくなっていますが、利用していた方たちは、自家用車に転換しているということが起きているのではないかと思います。その方々にもう一度バス利用者になってもらうというのは、至難の業ではないかと思っております。巷では、新型コロナウイルスが過ぎれば元通りになると言われていますが、バスについてはハードルが高いのではないかと思っております。

会 長 車、バイク、電動自転車に一旦転換してしまうと、なかなか戻ってこられないという状況が起こります。さらに、バイクや電動自転車は天候に左右され、雨の日、雪の日だけ混むという、公共交通にとっては良くない状況が起こります。

いずれにしても、若い方や、バスに慣れていない方、乗ったことがない方に、バスの使い方や待ち時間を含めた楽しい時間の過ごし方などのプロモーションも必要になってくるのではないかと思いますので、いろいろなアイデアを出していただければと思います。

〔意見なし〕

会 長 それでは、最後の話題ですが、危険バス停への対応ということですが、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 危険バス停につきましては、事故等の背景があり、全国的な調査が進められている状況

であり、多賀城市においても対象箇所があったということです。

バス停問題は、ごみ集積所と並んでコミュニティとして必要ではあるものの、自分の家の前は嫌だということで悩ましい問題ですが、地域で協力していただかないと解決策が見つからないというところです。

ご意見等ありますでしょうか。

委員 ABCとありますが、危険度が高いのはCでしょうか。

事務局 Aが高くなっております。

会長 歩道がなかったりすると、バス停を設置するのは難しいと思いますが、高齢者の方が長時間立って待っているのも大変なので、本当は待合所があるとよいのですが。

委員 イスがあるとよいですが。バス停が歩道にありますので、雨が降ると傘をさしていられないという状況もあります。

委員 道が狭いですし。

委員 市道ではありますが、どうにもならないのではないかと思います。

会長 待っている人もそうですし、バス停をよけて車道に出ないと通れないという状況ですと、小学生も大変かと思えます。何かしら対応したいところではありますが、道路拡幅というわけにもいかないとなると、なかなか難しい状況です。

委員 このバス停の利用人数は、1日何人くらいでしょうか。

事務局 3人いるかというところです。

委員 利用者はあまりいないということですね。

事務局 はい。また、バス停を移動することにより、現在の状況に慣れて通行している方にとっては、いつもと違う風景になり、事故を誘発しないかということも心配しています。

会長 これは、改善報告を求められているのでしょうか。

事務局 はい。求められています。

委員 そもそも、交差点のところにバス停を設置すること自体、許可が出るのでしょうか。自家用車は違反となりますが、法律上、バスは許可されるのでしょうか。

委員 おそらく、設置された時期が古く、そういった問題点が考慮されないまま設置されたのだと思います。法律上、停車禁止場所です。いずれ、移設するなどの対応が必要かと思えます。

委員 路線バスの許認可等担当しております。バス停設置の審査もしておりますが、審査の際には道路管理者もしくは警察の許可があるかを必ず確認しています。

また、危険バス停の取組ですが、徳永会長のお話にありましてとおり、2年ほど前に交通事故がありました。横断歩道の傍にバス停があり、横断歩道に跨ってバスが停車したことで死角ができ、小学生が対向車とぶつかって亡くなったという痛ましい事故が契機となり、全国的に取り組んでいます。

現在の状況としましては、関係機関に協力いただき、県内の危険なバス停の洗い出しをし、運輸支局のホームページで公表しております。県内では122か所の該当箇所があります。来週末に、2回目の危険バス停の検討会を予定しており、関係機関の皆さまからいただいた安全対策の計画案を提示し共通認識を持つ機会としております。

バス停自体につきましては、横断歩道の傍に埋め込み式で設置されていたりしますと、容易には移設ができない箇所もあります。

また、移設に際して利害関係者の承諾が得られないなどがあり、単純に交差点から離せ

ば良いというわけにもいかないと思いますので、まずは、公共交通会議の場で情報共有していただき大変ありがたいと思います。この場で結果を出すことは難しいと思いますので、今後も改善策など検討していければよいと思っております。

会 長 昔からの経緯を含めて難しい問題ですが、多くのバス停が設置当時とは条件が変わってきて、新たに道路ができるなどの要因で不適合となってしまうという部分もあるので、難しいところです。法律の基準を満たしていないということになりますと、そこにバス停は置けないということになってしまいますので、そうすると、その地域からバス停が消えるということにもなりかねませんので、なんとか知恵を出し合って解決策を見出していく必要があると思います。

本日は、現在の状況を情報共有できればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

会 長 全体を通して意見などありますでしょうか。

〔意見なし〕

今日の議論は最後ではなく、これが始まりですので、来年度議論を進めていければということで、よろしくお願いいたします。

会 長 次に議題（５）のその他について、皆さまから何かございますでしょうか。

〔意見なし〕

事務局 本日の議題にありました、多賀城市公共交通設置要綱の一部改正の関係で、事務局が建設部都市計画課に変わりますので、建設部長から挨拶をさせていただきたいと思っております。

〔建設部長挨拶〕

会 長 それでは、来年度からよろしくお願いいたします。

以上で議題は終了となりますので、司会を事務局に戻します。

事務局 はい、会長ありがとうございました。

会長がお話されたように、ここが始まりと考えておりますので、今後、皆さんと一緒に考えていきたいと思っております。

来年度も公共交通会議がありますので、その中で継続的に議論を重ねていければと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

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、令和２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。