

平成 28 年度第 2 回多賀城市公共交通会議

議事録

1. 日時：平成29年2月9日（木）10：00～12：00
2. 場所：多賀城市庁舎 3階 第一委員会室
3. 議事録

事務局 平成28年度第2回多賀城市公共交通会議を開催いたします。まず始めに徳永会長から一言御挨拶を頂戴いたします。徳永会長お願いいたします。

会 長 皆様おはようございます。年度末に向けてお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。前回、現状の報告やネットワーク計画の計画案について御意見をいただいたところでございます。本日はそれらについての対応などを事務局より御説明いただき、皆様から生活交通ネットワーク計画について審議していただくということになります。

多賀城市は、今まさにまちづくりが行われているという状況にあり、その中で持続可能な地域を目指していくためには、しっかりとした公共交通軸を示し、それを認識していただいた上でまちづくりを進めていくことが重要ではないかと思っております。

皆様からの忌憚のない御意見いただいで進めさせていただければと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

事務局 徳永会長ありがとうございました。

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交通公共会議設置要綱第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 それでは早速次第に従いまして、まず報告事項の(1)でございますが、前回の意見・要望などに対する対応について、事務局より進行をお願いいたします。

〔資料に基づき事務局説明〕

会 長 ありがとうございます。御質問などございませんか。

この件はこの後の審議事項の中でまたあればということになるかと思っておりますので、先に進ませていただきます。

審議事項の(2)多賀城市生活交通ネットワーク計画の策定について、事務局から御説明をお願いいたします。

〔資料に基づき事務局説明〕

ここままで御意見、御質問などありましたらよろしくをお願いいたします。

片道利用が4割しかないという話が先ほどありましたが、こちらについては25ページあるいは32ページです。こちらに年齢別、時間帯別の利用状況が記載されていますが、これを見ると60代、70代は朝の便に乗っていますが、帰りはどのようにしているのかわからない状況で、かなりアンバランスな感じが目立ちます。特に西部線では顕著です。こういうところが、今後検討していく必要があるのかなと思っております。

事務局 グラフの見方を御説明します。まず25ページのグラフをご覧ください。上段が上り便、下段が下り便の平日利用のグラフです。例えば、上り便で見ますと、8：23のバスは70代の方の利用が多いです。おそらく笠神方面から多賀城駅方面に向かっていて、利用形態からすると目的は通院か買い物ということになると思います。その方々が帰る際にどの便に乗っているのかとなった時、下り便のグラフを見ますと、15：36のバスが一番70代の利用が多いです。こんなに長い時間買い物をしているのかということ、おそらくそうではないと思います。来るときはバスで、帰りはタクシーか、送迎をしてもらっている状況だと考えられます。32ページを見ていただくと、こちらは西部線ですが、7：30に70代の方

が多く乗っております。もしかすると、循環バスなので上り、下りか分かりませんが、7：30に乗車した人が10：27に乗って帰ってきているのかもしれない。ただし10：27に乗った人は、何時に帰ったのか分かりません。西部線については往復利用が多いという結果も出ていますので、午前中のダイヤは合っているものの、午後は乗車数が相当減っているため、午後のダイヤが合っていないことも考えられます。

会 長 細かいことですが9ページの西部線の解説1文目の書き方について、「利用年代の割合は60代、70代で減少している」と書かれていますが、確かに割合は減少していますが、おそらく全体の量としては増えていると考えられます。若干誤解を招くかもしれないので、表現を量として考えていただければと思います。

その他はいかがでしょうか

委 員 10ページになりますけれども、図の右上の駅北B棟に「福祉・医療施設など」とありますが、何か病院など入る予定なのでしょうか。

事務局 歯医者が入っていて、あとは介護施設が入っています。

委 員 文化センターでの催しものは大体土日が多いです。普段の日もありますが、土日に限って多いので、やはり5時台のバスが1本くらいあればと思います。何回も言うのは失礼ですが、私はそこに引っかかっています。帰りはタクシーや乗り合いなどで帰れますが、来る時は個々ですので、そういうところを少し見直していただければなと思います。

「ぐるりんこ」は普段歩いていて結構バス停で待っているのを見かけるので、かなりの方が利用しているようで、すごくありがたいと思います。これは坂病院や市立病院で結構乗っているという感じがあります。

先ほど言っていたバス停の表示板をもう少し見直してもらえれば、もっと良い環境がつかれるのではと思っています。

会 長 やはりピンポイントでどうすれば使い勝手が良くなるかは重要なポイントだと思います。そういう要望を吸い上げる仕組みづくりは大事だと思います。

行事の時間を逆にバスダイヤに合わせてもらうとか、そういうはたらきかけも重要なのかなと思っています。

そういうアイデアについての話は、次の今後どうするかということをお願いしていた上でまた御意見いただければと思いますので、後半よろしく願いいたします。

〔資料に基づき事務局説明〕

会 長 それでは御意見いただければと思いますが、どうでしょうか。

委 員 21ページの運賃表の中に、フリーパス、月乗り放題5,000円などとなっていますが、これらの需要はどのようになっているのでしょうか。

事務局 フリーパスは月に15枚か16枚くらい売れているというような状況です。フリーパス1ヶ月分5,000円なので、往復利用で1日400円とすると20日間だと8,000円くらいです。毎日乗る方だと5,000円でフリーに乗れるということですので相当お得なパックになっているため、通勤通学利用の方に購入していただいているという状況です。多い時ですと18枚くらいです。回数券については、1,000円で6枚綴りと200円お得になっているのですが、利用者の約3割の方が回数券利用で乗っていただいているというような状況になっています。

委 員 東部線について検討はしていないのでしょうか。

事務局 検討は必要だと思います。

委 員 先程から言われている免許返納者というのがありますが、今朝の新聞で仙台市では相当

な赤字が膨らんできたということがありましたものの、高齢者割引制度というものも多賀城市としても考えてもいいのかなと思います。今大体収支率は5割ということなので、財政も大変だと思いますけれども、そういうところも考えていくと、乗りやすくなるのかなという感じもありました。

事務局 高齢者向けについては考えないといけないというのは念頭にはありますが、いかんせん東部線と西部線の料金体系が違うため、1回になかなか手がつけられにくいというのはあります。しかし、その辺も踏まえながらちょっと考えていきたいと思っております。

技術的に難しく、ミヤコーですとICカードが利用できて、西部線だと現金という事もあり、またミヤコーでは通常走っているバスの路線もあるので、導入するとかえって分かりづらくなるのが懸念されます。なかなか技術的に難しい問題です。

事務局としても必要性を認識していますが、技術的な解決という方が大きいのかもかもしれません。

会長 仙台市ではもう一つ、学生向けのフリーパス制度があり、例えばバスだけだったら5,000円、地下鉄も南北線だけならプラスいくらなどという形で料金設定がなされています。

東部線、西部線について、そのように各路線ではなく一括で使えるフリーパス制度があってもいいのかなと私は思っています。というのは、2つの路線を乗り継いでいく機会がそうそう無いと思うので、その特典として、定期券を購入した人はそれだけ行動範囲が広がるということを発信することも、ひとつの戦略になるのかなとは個人的には思っております。

いずれこの問題、重要な検討課題と思っておりますので、どういう形にしていくかこの場で議論していただければと思っております。その他はいかがでしょうか。

委員 西部線の運行計画が21ページに載っていますが、山王の仮設住宅は無くなっていますので、ヤマザワのところを通っていくようにすれば、ヨークベニマルで結構乗り降りが多いので、ヤマザワに行くという人も出てきて、もっと利用が増えると思います。早急にその計画は実現に移された方がいいかと思っておりますがいかがでしょうか。

事務局 かつてルート変更の計画をし、取りやめたという経緯があります。現在高橋4丁目と高橋3丁目の利用は相当多いのですが、高橋4丁目と高橋3丁目は1便で2回経由しています。ヤマザワを経由する路線にしますと、それらのバス停では実質減便してしまうことになるため、そこの方々の利便性が下がってしまいます。

ヤマザワのところだけを寄り道するように運行するなど検討しているところです。

会長 2台体制で常に両側に回っていればいいですが、使い勝手のいい交互運行というものを検討しなければなかなか難しいです。

いずれこの問題は検討課題という事ですので、21ページの路線図はこちらで確定ということではないという認識でよろしいかと思っております。また今後協議の中で御検討いただければと思います。

私からですが、19ページの基本目標5ですが、「福祉部門など、市役所内でも調整・協議する」とご説明いただきましたが、取組5-1、5-2にはあまり反映されていないようですので、取組の方にもぜひ加えていただければと思います。特に福祉関係との協力といえますか、理解も得ていただきたいのは、高齢者は足が無いと外に出なくなってしまう、それが生活習慣病や、あるいは生きがいというものが持てないというようなことになってしまいますので、そういうことも一緒に支援していくというようなスタンスで取り組んでいただければありがたいと思います。

免許返納を促すだけではなく、「免許返納しても、こんなに楽しく暮らせる」というところをいかに見せるか、ということだと思いますので、御検討よろしく申し上げます。

委員 バスを乗り降りする段差が、もう少し低くなればもっと乗りやすくなるという感じがあります。今すぐ下げるとするのは無理だと思いますが、今後購入する場合にはそういうことも少し考えていただければ、もっと乗りやすくなるのではないかと感じました。その点もちよっと検討していただくと、高齢者が乗りやすくなると思いますのでお願いしたいと思います。

会長 西部線はポンチョですので、問題は東部線ですね。西部線で言っているポンチョとは、ちょっと小ぶりのバスのことで、東部線だとちょっと小さいかもしれません。大型バスと小型バスには低層のものはありますが、中型で手頃な低床バスはないのです。

事務局 車両自体が高額ですから、なかなか難しい課題です。

委員 高齢者が乗る時、苦勞して乗っている状況を見て少し気に掛かっていたことなので、できればよろしく申し上げます。

会長 事業者の問題もありますが、それも確かに重要な課題だと思っております。

本日いただいた意見を取り込めるところはもう少し取り込んでいただき、基本的には今回御提示いただいたネットワーク計画に従って来年度以降取り組んでいくという事になるかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局 文言の調整など、今回いただいた御意見は事務局の方で対応させていただきますので、よろしくお願いいたします。

事務局 審議事項(3)につきまして、JR との乗り継ぎの関係で、JR のダイヤ改正に伴いまして、バスのダイヤを改正する場合に、また3月にJRで改正する予定ということでしたので、それに合わせてバスのダイヤを改正するかどうか、今後検討しなければいけないというところ です。

委員 今回はJR仙石線の時間を変更していませんので、そのままで大丈夫です。

事務局 毎年通常ですとJRダイヤは3月に変わるというところですが、この公共交通会議が丁度良いタイミングで開催できないこともあります。そのためバスのダイヤの微調整につきましては、事務局の方で対応させていただきたいと思っております。

路線の変更、便を減らすなどについては、皆様に御意見をいただくこととなりますが、ダイヤ微調整につきましては事務局の方で対応させていただきたいと思っておりますので、御了承いただければと思います。

会長 JRのダイヤも極端にずれる事はないと思います。5分程度の範囲内での変更でしたら、事務局より事後報告などさせていただくことになると思いますので、御了解いただければと思います。その他何か、委員の皆様からもしあればお願いします。

よろしいですか。それでは以上で協議事項は終了ということで、司会を事務局にお渡しますのでよろしくお願いいたします。

事務局 徳永会長ありがとうございました。それでは委員の皆様、長時間にわたる議論お疲れ様でございました。本日の会議の結果をもちまして、多賀城市生活交通ネットワーク計画の内容の承認をいただけたという事で、今後策定の手続きを進めさせていただきたいと思っております。

策定する際の文言など軽微な点の修正につきましては、先ほど申し上げましたとおり、事務局の方で対応させていただきたいと思っております。今回の会議の結果につきましては、要綱第6条第5項の規定に基づきまして、ホームページ上で公開させていただきますので、

御了承願います。

また次回の公共交通会議ですが、来年度に開催させていただく予定でございます。その際は別途御案内を差し上げるようにいたしますのでどうぞよろしくお願いいたします。

以上で平成 28 年度第 2 回多賀城市公共交通会議を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。