

平成25年度第1回 多賀城市公共交通会議 議事録

1. 日時：平成26年1月21日（火） 14:00～15:30

2. 場所：多賀城市役所6階 601会議室

3. 議事録

事務局 平成25年度第1回多賀城市公共交通会議を開催させていただきます。初めに主催者を代表して副市長から一言ご挨拶を申し上げます。

副市長 本日は平成25年度の第1回多賀城市公共交通会議をご案内申し上げましたところ、1月の大変ご多忙な中、また大変外が寒い中、ご参加いただきましたこと感謝申し上げたいと思います。

この会議は、平成24年の9月に設置して、会議としては平成24年度に2回開催し、平成25年度はこの第1回となるので、3回目の会議ということでお願いしたいというところです。

本日協議いただく内容については、お手元の資料のとおりですが、多賀城市内のバスの利用状況は震災直後から落ち込みが目立っていましたが、最近ではだいぶ持ち直してきている状況です。しかし、課題として収支率がまだまだ改善されていないというところがあります。いかに市民の使いやすい、利便性の高い公共交通を実現するか、そういった部分を含めて、収支率の改善など、色々と協議いただき、様々なご提案をいただければと思っています。

本日は非常に盛り沢山の内容ですが、よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

事務局 続きまして、当会議の会長よりご挨拶をお願いいたします。

会長 副市長の方からお話もあり、後の協議事項でもあるように、多賀城西部線の方は運賃を上げたにも関わらず、利用者が増えているということで、非常に良い方向になっていると思います。ただ、鈴木副市長がおっしゃったとおり、もっと市民に浸透して、利用しやすくなり、利用者が増えていく、そういった形にできたらと思っていますので、本日もそのことに関しての議論、審議をいただくことになると思います。よろしくお願いいたします。

事務局 それでは、協議事項に入りますが、ここからは、多賀城市地域公共交通会議設置要綱第6条に基づいて、会長が議長になり議事進行を行っていきます。会長、よろしくお願いいたします。

会長 それでは協議事項について順番に行っていきませんが、最初に多賀城東部線及び多賀城西部線の利用実績等について説明をお願いします。

事務局 多賀城東部線及び多賀城西部線の利用実績等について、資料説明。

会長 何か質問等があればお願いします。特に無いようなのでご了承いただいたということで、次の資料について説明をお願いします。

事務局 バス利用実態調査の結果、多賀城市生活交通ネットワーク計画の見直しについて、資料説明。

会長 質問や意見等あればお願いします。

事務局 捕捉説明ということで、今回の会議の一番の主旨としては、昨年度に決めた平成26年度からの東部線、西部線の一体的な運行について実施時期を延期し、東部線については現状の路線で継続し、西部線については一部、ダイヤ等を変更して運行したいということです。

会長 その方針についてはよろしいでしょうか。

委員 説明の中で、東部線について七ヶ浜町との共同運行を継続ということで、それは理解しましたが、下馬経由の路線変更はいつ頃から開始するのか、どの段階まで現状の路線で行くのかを教えてくださいたいと思います。

事務局 東部線の下馬経由について、現状路線では、平成 26 年度からの開始は見込めない状況です。平成 27 年度以降の開始が可能かどうか検討します。下馬経由については車両の問題があります。現在、運行しているバスは中型バスですが、下馬経由の運行ルートの中でかなり狭い部分があるので、中型バスでは通れないという問題があります。もう一つの問題として、下馬経由の運行ルート上に交通渋滞が見込まれる場所があります。そのため 1 便あたりの運行時間が今の路線よりかなり長くなってしまうと想定されます。現在、東部線は 1 日 14 便運行しており往復で 28 便ですが、1 便あたりで例えば 5 分程度の遅れが出た場合、14 便トータルでかなりの時間ロスになるので、バスの便数を間引く必要が出てくる可能性が高いというところで、その辺の調整までは至らなかったというのが現状です。

会 長 東部線については、七ヶ浜町内の路線を廃止し、路線を短くして、その分サービスを向上させるということがあり、その中で下馬経由の路線変更ということですが、七ヶ浜町の委員、いかがでしょうか。

委 員 七ヶ浜町としても、現在、公共交通の一部を担っていただいております、延長していただけるとありがたいです。資料の中であったとおり、高台移転の関係で交通体系を見直さなければならぬ部分があります。七ヶ浜町の高台移転は、地区単位でコミュニティを壊さない形で分散するので、公共交通の役割が大きくなってきます。その辺も含めて、いくらでも延長するのはありがたいのですが、今後検討していかなければならないと考えていますので、多賀城市と調整して、今後詰めていきたいと考えています。

東部線の路線短縮による大代集会所での往復については、七ヶ浜町の遠山地区の住民も利用させていただく部分があり、汐見台中央周辺の乗降者のフォローをしていかなければならないと考えています。

会 長 東部線の変更については、平成 27 年度の夏以降ということでご了承いただければよろしいでしょうか。（賛同の声）ありがとうございます。

それでは、次に西部線の運行路線とダイヤ等の変更について意見等あればお願いします。文化センターの 1 日あたり 2 人程度という乗降者数をどう見るのかということではありますが、文化センターを経由すると 5 分くらい時間がかかるという状況です。

事務局 文化センター前のバス停については、日中便の 5 便が停車していますが、多賀城市役所の目の前が文化センターなので、市役所前の停留所で降りていただいたとしても徒歩 3 分程度の状況です。その中でマンモス坂と言われている急な坂を運行しないようにするルートをとったために、文化センターを一周回るような形で運行しています。その関係もあり、文化センターを経由することによって 1 便あたり約 5 分程度ロスしてしまっている状況です。それに対して、利用者が少ない状況なので、文化センター前のバス停を廃止し、多賀城市役所前のバス停で代替するという事で、もっと効率的に運行できると考えています。

会 長 この件についてはよろしいでしょうか。あとは運行ダイヤの朝 1 便と最終便の問題について、資料の中で 2 案提示いただいておりますが、意見等をいただければと思います。

委 員 1 案と 2 案について、2 案は理解できる内容ですが、1 案の考え方について少し理解できないので、説明をお願いします。

事務局 北回りの 1 便が朝の一番初めの便となります。北回り、南回り、北回り、南回りと交互に運行しています。南回りの 6 便が最終便となります。この始発と最終 2 便の利用が少ない状況となっています。一方で、南回りの 1 便は利用が多い状況です。

1案については、6時台の便を廃止し、南回り1便を10分程度早くスタートして、運行の間隔を短くして1日12便は維持したまま、7:20から19:10まで運行するという形です。

委員 日中の時間帯の運行を少し増やすというイメージでしょうか？

事務局 そのとおりです。ただし、1案については北回り4便の14:20発について、この時間を覚えて利用されている方は北回りから南回りに運行が反転してしまう問題があります。14:20の便だけでなく、午後の便はこれまでの運行方向が反転してしまう可能性があります。そのため、2案も並行して検討しているところです。

会長 運行後、初めて導入するのであれば1案の方が、どの時間帯も同じ時間に運行するという点で覚えやすく良いかなと思います。現在、既に運行している中では2案の方は変更点が少なく済むという利点があります。1案の場合、JRとの接続という点ではいかがでしょうか。

事務局 まだJRとの接続については調整していません。JRやバス事業者からも教えていただきながら調整していきたいと思います。ただ、仙石線の多賀城駅は朝夕の時間帯だと1時間あたり6便以上運行しています。そのため、バスと鉄道の接続が悪く、待ち時間が多くなってしまうということはほとんど発生しないと思います。最大でも待ち時間10分程度で済むので、鉄道との接続はそれほど気にするところではないかなと思います。東北本線の岩切駅についても1時間あたり4便程度は運行しているので、最大でも待ち時間15分程度で済むような状況だと思います。

ただし、東部線と西部線の両方について、JRに合わせるダイヤの変更は別途考えていきたいと思っています。バスが到着した直後に電車が発車するという点は、利用者の方からすれば不便なので、そういったことがないように調整したいと思っています。

会長 スケジュールとしては、この会議で方向性が決まり、詰めの作業を行うと思いますが、その後、また会議を開催するのでしょうか。それとも今年度の会議は今回で終了でしょうか。

事務局 今年度の地域公共交通会議は今回で終了と考えています。今日の会議で方向性について承認をいただき、細部については事務局に任せていただいて、最終的な運行内容については別途委員の皆さまにお知らせしたいと思います。

市民への周知については、運行内容を示したチラシを広報誌に同封して市民に配布したいと思っています。

委員 西部線、東部線ともに多賀城駅を起点にして運行するのでしょうか。

事務局 東部線については、汐見台中央から国府多賀城駅が既存の運行ルートなので、起点は汐見台中央と国府多賀城駅になります。

西部線について現在検討している案としては、朝夕便は今と同じように多賀城駅を起点とする運行ルートで、日中便については市民プールを起点とする運行ルートを考えています。現在は、多賀城駅を起点とし市民プールに1度行き、戻ってきて、西部地区に行き、再び市民プールを経由し、多賀城駅に戻るようなルートになっているため、市民プールを2回経由するような運行になっています。文化センター前のバス停を廃止し、市民プールを起点として運行することで、運行時間も短縮できると考えています。

会長 あと東部線の下馬経由について、資料の運行ルート案を見ると、下馬駅でなくて隣の交差点を回るルートになるのでしょうか。

事務局 そのとおりです。

委員 現在の運行ルート上の下馬周辺のバス停について利用者が少ないため見直しを検討すると

いうことで、先ほどの下馬経由の話に戻りますが、もう少し検討してほしいと思います。朝のピーク時に経由しなくても9時とか10時などに経由するなど、そういった検討はした方がよいと思います。

事務局 平成26年度については少し難しいと考えています。平成27年度以降の実施について検討したいところですが、実情としては平成27年度の夏以降に西部線と東部線の一体路線に切り替えることを想定しています。何度もルートが変わるということは利用者にとっても混乱を招くので、平成27年度の夏以降のタイミングに合わせて下馬経由に変更したいと思います。

下馬駅方面は大きな病院もあるので、色々と検討しましたが、東部線は成熟した路線であり、長年運行していて年間6万人以上の方に利用いただいていますので、頻繁にルート・ダイヤを変更することは難しく、道路事情も難しい状況があり、今の路線に落ち着いているのが現状です。

下馬経由にした場合のルートとしては、赤石病院から多賀城駅方面に行くときは国道45号線を左折し停車できるので、問題ないのですが、多賀城駅方面から下馬駅方面に行く場合に狭い道路を運行する必要があります。

委員 説明は理解できますが、昨年度にお願いをして検討するという説明をいただいていたのに、今年度も状況が変わっていないため、もう少し検討の余地があるのではないかと思います。

事務局 昨年度の計画では、東部線のバス車両は、現在、多賀城西部線で運行しているような小型タイプのバス車両を想定していました。その理由として、七ヶ浜町内の路線を廃止し、多賀城市内の路線だけになれば、小型タイプのバス車両で対応できるためです。ただ、現在のような七ヶ浜町から運行する路線では小型バスでは対応しきれず、バスに乗り切れない方が出てきます。そのため、中型タイプ以上のバス車両での運行が必要となりますので、運行できないルートが出てくるということです。

会長 東部線と合わせた変更が平成27年度の夏以降ということであれば、西部線のダイヤ変更は2案の方が変更点が少なくて良いと思います。ただ、懸念されるのは利用者が少ないとはいえ現在のダイヤで運行しているので、北回りと南回りが入れ替えて大丈夫かなという気もします。一方で、運行は朝の早い時間帯と夜の遅い時間帯なので、北回りと南回りのどちらの方向で運行するのかはそれほど気にする問題でもないかもしれません。難しい判断だと思います。

バスのダイヤ変更は永遠の課題ですが、使い勝手が良くなる人と悪くなる人がいることは、必ずついてくるものだと思います。

事務局 朝の初めの便と最後の便ですが、平均すると1日あたりの利用者は1~2人という状況で、このまま継続して定着を待つという判断もあるとは思いますが、ただ、一番利用者が多い便が南回りの1便なので、その利用者が帰るために最後が南回りでは問題があるのではないかと考えています。例えば、南回りの1便に通勤通学で利用した方が、最後の19:40の便が南回りでは、反対の方向に運行することになるので、行きは乗れるけど、帰りは乗れないということが起こる可能性があり、2案の方を考えたという状況です。

現在のチラシに記載しているダイヤは多少、調整する必要があると思いますが、2案の方が確かに影響は少ないと思います。スタートが南回り、南回りで始まって、北回り、北回りで終わるということで、利用者への影響も少ないのかもしれませんが、ただ、6:40のスタートは少し早すぎるかなとも思います。多賀城市は交通事情が良いので、駅で鉄道に乗り仙台市まで20分程度で行けるので、8:00くらいには仙台市に到着します。その時間帯の必要性があるのか

どうかも検討する必要があると思います。

会 長 現在のダイヤに変更したことで、利用者が若干増えたという実績もあるので、変更が最小限になるという意味でも2案のほうが良いでしょうか。

委 員 あまり変更点がないということで、2案の方が良いと思います。

事務局 鉄道の接続の関係などで、若干の時間調整は行いますが、2案のダイヤで調整したいと思います。

会 長 朝の便と夕方の便は、全て市民プールを経由するのでしょうか。

事務局 朝と夕方は経由しません。市民プールを経由するのは、現時刻表の南回りの2便、3便、4便と北回りの3便、4便、5便で調整します。

会 長 では西部線の運行ダイヤについては、案2をベースに調整していただくということでよろしくをお願いします。

東部線は意見をいただいておりますが、来年度も引き続き、検討するということが良いでしょうか。

事務局 来年度、地域公共交通会議は、上半期に1度開催を予定しているので、また皆さまにお集まりいただき、検討させていただきたいと思います。

会 長 企画乗車券の社会実験について、資料の説明をお願いします。

事務局 企画乗車券の社会実験について、資料説明。

会 長 意見等あればお願いします。現在は日曜日だけが運休なのでしょうか。

事務局 日曜日と祝日、年末年始が運休日です。最大で週6日の運行ということになります。

フリーパスは往復だけではなく、1日のうち2~3か所を回るために、何度か利用するなど、そういった使い方ができれば、お得になるので、より活発に動いていただければ良いという意味を込めての企画乗車券ということになります。

会 長 例えば、病院を往復するだけとか、定期的にとこかに外出するというのであれば、回数券で対応できるかなと思います。回数券については、通常回数券より割引率が高いと思うので、利用促進につながれば良いと思います。

バス利用実態調査結果の中で100円での運行に戻してほしいという意見もありました。回数券はそこまではいきませんが、多少の割安感が出てくるのかもしれないと思います。

特に意見がなければ、この社会実験を実施していくということでもよろしいでしょうか。(賛同の声) ありがとうございます。

以上で協議事項は終わりですので、議事進行を事務局の方にお返ししたいと思います。

事務局 皆さま長時間にわたる議論お疲れさまでした。ここでの協議内容と意見を踏まえて、今後の運行内容を精査していきたいと思います。

会議の内容についてはホームページ上で公開いたしますのでご了承ください。

以上で平成25年度第1回の地域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。