

第1回 多賀城市地域公共交通会議 議事録

1 日 時：平成24年11月6日（火） 14：00～15：30

2 場 所：多賀城市役所3階 第一委員会室

3 議事録

事務局 ただ今より、第1回多賀城市地域公共交通会議を開催いたします。次第に沿って進めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。まず初めに、主宰者である多賀城市の鈴木副市長より、ご挨拶させていただきます。

副市長 本日は、大変お足元の悪い中、また大変ご多用の中、第1回多賀城市地域公共交通会議にご出席賜り、誠にありがとうございます。本日は、初回の会議のため、市長がご挨拶を申し上げるべきところですが、奈良県知事のご要請で、東アジア地方政府会議という国際会議の講師として、奈良の方に出張いたしておりますので、大変恐縮ではありますが、市長に変わりましたご挨拶を申し上げたいと思います。

市民生活や地域経済活動の秩序に合致した効果的な生活の実現に向けて、既存の鉄道駅、七ヶ浜町との共同運行による路線バス、それからコミュニティバスの試験運行について、更なる利便性の向上、経営効率の改善のため、様々な検討を行っているところでございます。ご承知の通り、きめ細やかな運行路線の設定には輸送時間の短縮という相矛盾する問題が存在いたします。また、利用しやすい運行本数の確保についても、事業の採算性や継続性といった問題も存在しますので極めて困難な調整が必要となっております。

本日は、より良い多賀城市の生活交通ネットワークの構築に向けて、ご説明、ご提案を申し上げる予定でございますので、委員の皆さま方にはそれぞれの立場から数多くの建設的なご意見を賜れば幸いです。

なお、誠に恐縮ですが、別の公務がございまして、会議の途中から中座させていただきます、市長公室長に代理をさせたいと思いますので、事前にご了承賜りたいと思います。

多くの多賀城市民、それから多賀城市内の各事業所さまにとって、優れた生活交通ネットワークが実現できますよう、ご理解、ご指導を賜りますようお願い申し上げまして、挨拶とさせていただきます。今日は大変ありがとうございます。

事務局 続きまして、次第3の本会議の開催趣旨等の説明をいたします。資料1の多賀城市地域公共交通会議設置要綱に基づき、ご説明いたします。

設置目的でございますが、震災の影響により、生活環境が変化し、生活の足としてのバスの需要にも変化が生じてきております。そこで、要綱第1条にあたる部分でございますが、市民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保、その他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に設置したものでございます。

協議の内容でございますが、要綱2条にあたる部分でございますが、本市の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、ルート、有償運送の必要性及び旅客からの対価に関することでございます。

構成員でございますが、要綱第3条に基づくものでございますが、要綱の後ろの部分に名簿の方が記載されております。そちらの委員によって構成させていただきました。

ここで、委員の皆さまのご紹介をさせていただきます。（略）

多賀城市婦人会連合会の櫻井委員が欠席でございますので、15名の委員によって会議を進め

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 続きまして、次第5の会長の互選について、要綱第5条にあたる部分でございますが、委員の皆さまの互選により、会長を選出することとなっております。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 宮城大学の徳永教授をご推薦したいと思います。

事務局 ただ今、宮城大学徳永教授を推薦する意見がございましたが、委員の皆さまご異議ございませんでしょうか。

(異議なしの声)

事務局 それでは異議なしの声がございましたので、徳永教授、会長の就任の方、よろしくお願いいたします。

では、ここからは要綱第6条に基づきまして、会長が議長となり議事の進行をお願いしたいと思います。

それから、大変申し訳ございませんが、先ほど鈴木副市長の挨拶にもございましたが、次の公務のため、ここで中断させていただきます。代理といたしまして多賀城市市長公室菅野市長公室長が代理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。

それでは会長、よろしくお願いいたします。

会長 それでは改めまして、宮城大学の徳永でございます。推薦いただきまして、会長ということで進めさせていただきますが、私、宮城県内の地域公共交通会議に関しましては、栗原市、名取市、利府町、山元町、南三陸町といった地域で関わらせていただくこととなっております。その他にも県内各地でアンケート調査を実施させていただいておりまして、それぞれの地域における生活交通の実態把握、どのような形で対応していけば良いのかといったところを調べていただいております。

この多賀城市に関しましては、これまで仙台都市圏という位置づけの中で、主に通勤時における渋滞対策という観点から関わらせていただいていたところですが、この問題は継続して検討していかなければならないところだと思っておりますが、生活交通をどうするのかといった問題が、仙台都市圏の中でも大きな問題になってきているという認識でおります。

多賀城市は、比較的、他の市町村と比べると条件は良いということではありますが、それでも大変な状態の中で、実際に交通をどう守っていくのか、地域の人々をどう守っていくのかというところはご苦労されていると思っております。

こういう機会を与えていただきましたので、皆さまからのご意見をいただきながら、この多賀城市内の交通がより良い、利用しやすく持続可能性があり、継続的にサービスを提供できるような形で運行できれば良いのかなと思っております。皆さまからも忌憚のないご意見をいただければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは次第に従って、進めさせていただきますが、次第6の取組及びスケジュール等の説明を事務局よりお願いいたします。

事務局 これまでの取組及び今後のスケジュールについて説明。

会長 今の説明は口頭のみで、わかりにくかった部分があるかと思いますが、何かご質問なりご意見があればお願いいたします。

全体の協議が終わってから、今後のスケジュール等について、またご質問等をお受けしたいと思います。

それでは、本日の協議事項ですが、多賀城市生活交通の現状と課題について、事務局より説明をお願いいたします。

事務局 資料2に基づき、多賀城市生活交通の現状と課題を説明。

会 長 P27まで、現状と課題を整理していただいたわけですが、皆さまからご質問、ご意見等がありましたらお願いいたします。

私の方からいくつか確認させていただきたいのですが、P7のグラフの値について、0となっていますが、棒グラフが0を超えているものがあります。これは小数点の四捨五入の関係で0ということでしょうか。

事務局 そのとおりです。小数点の四捨五入の関係で0になっております。

会 長 それからP11で、要望が改善されてもバスは利用しないという回答が50%ということではありますが、これは自動車を利用されている方と、送迎してもらっている方では、回答が違うのかなという気がするのですが、どのような傾向となっているのでしょうか。

事務局 そのような視点からは分析しておりません。

会 長 おそらく既に自動車を使われている方は、転換の可能性は少ないのかなと思います。高齢者の方で、運転はやめておいた方が良いというところに関しては、公共交通に転換していただきたいところもありますが、まず、ターゲットとしては、送迎に頼っている方を取り込めるかどうかだと思いますので、その部分も分析していただきたいと思います。

事務局 分析して、今後の計画の方に反映させていただきます。

会 長 全体で見ると公共交通の重要度は低いということですが、これもやはり自動車を使われている方にとっては、ほとんど関係ないということだと思います。ただ、こちらの調査はそこまでの分類は難しいのでしょうか。

事務局 これは、総合計画のために実施した市民アンケートをベースとしておりますので、その元データがうまく入手出来れば分析してみたいと思います。

会 長 地域的に見た東部地区と西部地区で意識の違いとかも、もし可能であれば分析をお願いいたします。その他、いかがでしょうか。

では、先に改善の方向性についてご説明いただいて、それで全体を通じてご議論いただければと思いますので、引き続きご説明の方をよろしくをお願いいたします。

事務局 資料2に基づき、多賀城市生活交通の改善の方向性について説明。

会 長 長期的な課題はありますが、短期的な課題ということで、東部線、西部線の見直しが今年度の課題ということだと思いますが、いかがでしょうか。

委 員 P32の西部循環線（仮称）のパターン2について、国府多賀城駅と岩切駅を発着地とするようなイメージになっています。JR東北本線同士の駅なので、西部循環線（仮称）は多賀城市役所と多賀城駅を直接経由した方が良いのではないかと思います。国府多賀城駅に寄っても、JRが岩切駅に行くわけですから、あまり意味がないのかなという気がします。

事務局 市民の意見交換会の中で、どこに行きたいのかということをお伺いしました。その中で鉄道駅というお話もあるのですが、やはり市役所や文化センターという声もありましたので、具体的なルートを検討する中で、また詳細に検討していきたいと考えています。

会 長 多賀城駅から市役所、文化センター、そして国府多賀城駅を結ぶ線、このあたりが多賀城の核というか、ひとつのポイントになると思います。そこをどのようにつなげるかは、長期的にまちづくりと合わせて、課題になってくると認識しています。

現在、東部線は多賀城駅を通過して国府多賀城駅まで行っていますが、果たして東部地区の方が国府多賀城駅まで行く用事があるのかは検討が必要だと思います。ここで乗客が大きく変わっているということであれば、このつなぎ方は切り分けたり、別の路線で担当したり、そういうことも検討課題になってくると思います。

しかし、乗降調査結果は厳密な OD まではわからないのでしょうか。どこのバス停で乗った方がどこのバス停で降りているのかという内容までは把握できないのでしょうか。

事務局 多賀城東部線は年に2日間ですが、OD 調査を実施しているので、どこで乗ってどこで降りているのか、調べることは可能です。ただ、西部線に関しては、そのような調査を実施していないので、わからないのが現状です。

会長 本来であればどこで乗った方がどこで降りているのかというデータに基づいて、どういう路線が良いのか、あるいは拾いきれていないニーズがどこにあるのかということをうまく拾い集めて、検討していく必要があると思います。現状だと、限られたデータと、あとは地域の声で検討していくしかないのかなと思います。次回は、そのあたりを考慮した案が出てくると思います。

委員 東小学校前以東の廃止について、これは良いと思います。あと、地元の方からの意見を考慮すると、坂総合病院、赤石病院など、通院の方たちのこと考えて、大代地区からも直接行けるようにすることも考えられると思います。東小学校前止まりではなくて、大代公民館あたりを終点にして、坂総合病院も運行ルートに入れることが考えられると思います。

あと、七ヶ浜町の運行バスを一部、大代地区の団地の方に回してくれないかという意見も出ておりましたので、検討課題だと思います。

事務局 路線図に基づき、委員の意見を説明。

会長 七ヶ浜町の運行バスを多賀城市内に回してもらおうというアイデアですが、七ヶ浜町まで運行していた路線を廃止にして、代わりに多賀城市内に来てもらうことは難しいと思います。

委員 ただ、路線を変えて下馬駅まで行って、また戻ってくるとなると問題があると思います。

事務局 国道 45 号線まで行って、戻ってくるというパターンも考えられると思います。

会長 坂総合病院までの路線とセットで検討する必要があります。その他、いかがでしょうか。

委員 あと時間帯ですが、東部線の土日は、夕方の便が運行していないわけですが、文化センターで何か企画した場合にバスが運行していないということで、自分たちで自動車に乗ってくるものが多々あります。毎週運行することは大変ですので、企画等のイベントがあるときだけ臨時バスを運行させることは可能なのかという意見が地元から出ております。

会長 イベント対応に加えて、時間帯による利用動向の違いがあり、時間帯によって行きたい場所が変わると思います。例えば午前中は病院、午後はスーパーなどが考えられます。

ただ、山元町でそのあたりを反映させたら、全体で 40 便の運行のうち、30 系統となり、ほとんど 1 便ごとに行き方が違うという運行形態になりました。わかりやすさとニーズに応じた臨機応変な対応は課題になってくると思います。

事務局 現在西部線は、南回り、北回りと運行しております。道路の反対側にバス停が 2 つ設置されている状態になりますが、やはり迷う方がいらっしゃいます。多賀城駅に行きたいのに反対側のバス停で待っていて、バスが来ないとか、目の前をバスが通って行き、時間通りに来ないとか問い合わせがあります。

会長がおっしゃったとおりルートが沢山あると、わかりやすさと利便性というバランスで非

常に難しい部分があります。2系統でもそのような状況が見受けられているという現状がございます。

会 長 今年度の課題としては、東部線と西部線の路線をどうするのが重要な課題になってくると思いますが、これからの高齢化社会の中ではバスの低床化など、そのあたりも大きな課題だと認識しております。現在、多賀城市のバスの現状はどのような状態なのでしょう。

事務局 西部線につきましては、バリアフリー対応型の低床バスで、立ち席合わせて 30 人まで乗ることが可能なバスとなっております。

東部線につきましては、ミヤコーバスにお願いして、中型バスを運行しております。立ち席合わせて 55 人まで乗ることが可能なバスとなっております。

会 長 低床バスを運行しようとするとき、道路事情の関係で、路面で腹をこするという話も聞いたりしますが、いかがでしょうか。

事務局 多賀城市内は、狭い道路も多いので、その辺も考慮してバス停の設置、運行ルートの方を設定しております。ただ、バスの特性として、狭い路地までは入っていくことができませんので、その辺を考慮しながら運行ルートの検討をしていきたいと考えております。

会 長 その他、いかがでしょうか。せつかくの機会ですので、路線再編について、短期的な課題だけでなく、改善要望を含めて、ご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

委 員 東部線は、ミヤコーバスさんをお願いして運行していただいているわけですが、マイクロバスで運行した場合、経費が安くなるのではないかと思います。いかがでしょうか。

委 員 車両費、燃料費等は若干安くなると思いますが、人件費はあまり変わりませんので、大きく経費が安くなることはないと思います。

委 員 バスを止めて、必要な方にだけタクシー券を配布するような案はいかがでしょうか。

事務局 利用実態が掴みきれていない状態で、現段階では何とも言えない状況です。

会 長 資料 2 の P22 にユーアイバスの維持にかかる利用者一人あたりの負担金が示されていますが、918 円かかった年度がありました。例えば、一人当たり 1,000 円以上の負担金が発生しているのであれば、1,000 円まで補助するということも可能性としては考えられると思います。

他の市町村で、地域が広大な場所に対しては、隈なくバスを運行させるということは不可能ですので、そのようなところについては、デマンド方式であったり、週に 2 日だけバスを運行させるとか、個別にタクシー補助をするというようなことも考えられます。

多賀城市の場合は比較的コンパクトな地域なので、バス路線で対応できるように工夫できればと思っております。

委 員 路線バスではなくて、乗り合いタクシーなどの運行形態に変更すると、経費はどのくらい変わってくるのか、試算等の検討はしているのでしょうか。

事務局 試算というほどではありませんが、予約システムなど初期経費がかかります。それと利用者の負担も 1 回 500 円程度必要になります。通常のタクシーとあまり変わらない料金形態になってしまうというのが事務局での試算結果でございます。

会 長 乗り合いタクシーということで、車両を小さくしても、マイクロバスと同様に、運転手の人件費という面ではあまり変わらない問題があります。

ただ、100 円バスより 500 円でも自宅の前まで来てもらった方が良いということであれば、そのような選択もありだと思います。

委 員 バスの利用目的がそれぞれ違うと思います。例えば、通学とか通勤の方たちのルート、高齢

者の方の病院までのルート、買い物ルートなどがあげられると思います。資料では駅が発着地の一つのポイントとなっておりますが、目的に合わせた運行ルートをそれぞれ設定するという考え方もあるのではないかと思います。

事務局 事務局も同様の認識でおります。例えば、東部線は年間6万人の利用がございます。ほとんどの方が通勤通学でございますね。そのため、朝夕の増便という要望に対して、運行距離を短くして、運行本数を増加させるような改善策を考えております。

西部線につきましては、今のところ通勤通学という利用は少なくなっておりますので、資料2のP32ページの都心循環線と西部循環線のような路線で、運行の時間帯も日中を中心に、東部線については朝夕を中心にといったような、運行路線、運行時間、運行本数など、メリハリをつけたものを検討していきたいと考えております。

会 長 確かにこの東部線は、朝と昼で運行形態を変えるということも選択肢の一つかと思えます。

事務局 現在は1時間に1本で、決まった時間しか運行しておりません。例えば、運行距離を短くすればピストン輸送のような運行も可能だと思いますので、朝夕に比重をおくような検討もしていきたいと考えております。

会 長 朝夕であれば、多賀城駅から国府多賀城駅までの運行が必要なのかなと感じます。

事務局 東小学校前から多賀城駅で折り返せば30分もかからないので、1時間に2本運行することが可能となります。この辺も十分に検討していきたいと思っています。

会 長 日中は坂総合病院の方まで運行することも考えられます。

委 員 買物の場合も時間帯があると思います。利用される方が望むような時間帯を調査、検討していくことが必要だと思います。

会 長 資料2のP7で整理していただいたデータについて、便別、時間帯別はわかるのでしょうか。

事務局 東部線は、便別の利用状況、ODがわかります。

会 長 その辺も参考にしながらご検討いただければ良いと思います。その他、いかがでしょうか。

委 員 一点お願いしたいことがあります。確かに路線変更やバス停を減らすなどの改善は良いと思いますが、それよりも地域の皆さまに対して、自動車から公共交通に転換していただくための政策を打ち出していく必要があると思います。年々、全国でも輸送人員が減少しており、事業者は増加している現象があります。

そのような中で、路線を再編しても利用者が大きく増加することはないと思います。そのため、多賀城市、あるいは宮城県で地域の皆さまをバスに誘導するような政策を打ち出していかなければ、絶対的に輸送人員は上がらないと思いますので、路線再編等に付随しながら路線に誘導するような政策を検討していただきたいと思えます。

会 長 まちづくり、土地利用、施設配置などとの連携も長期的な課題としては非常に重要だと思います。特に震災の影響で見直している部分もあるかと思えますので、それと一緒にバス路線も検討していくとか、あるいはバス路線を前提に施設配置を検討していくとか、議論していただけると良いと思っています。

また、現在、多賀城駅付近の開発を検討している最中なので、どのような施設等を整備するのか、どのようにして人を集めるのか、市民の方の楽しみをどのようにして作っていくのか、その辺りとも連携して検討できれば良いと思いますので、よろしく申し上げます。

委 員 バス会社はボランティアで運行しているわけではないので、自治体からの補てんがなければ減便、路線短縮、撤退をせざるを得ず、その結果から現在の状況が生まれています。

そういった面では地域の皆さまを集客するような政策を打ち出さない限り、利用者のニーズに合った路線が運行できなくなりますので、地域にも汗を流していただかないとニーズに合った路線は運行できないと思います。

委員 公共交通を利用していただくための多賀城市の政策的な部分についてお話がありました。資料2のP14に今後のまちづくりによる需要の変化がありまして、多賀城駅周辺の再開発が行われています。

ご承知の通り、JR仙石線は今年上下線高架化されました。来年の秋には駅のホームが整備される予定です。多賀城駅前には休める場所がないということで、市民の方々から要望をいただいております。これについては現在、旧長崎屋跡地について、多賀城市が主導的に2～3年以内に皆さまが望むような施設を入れるために動いております。多賀城駅の北側についても、買物などの施設を入れたいということで交渉中でありまして、多賀城駅に顔を向けていただけるように、このような施設等の整備を検討しております。

会長 多賀城駅前にそのような施設、機能を集約していただけると、公共交通にとっては非常にやりやすくなると思いますので、是非、実現していただければと思います。その他、いかがでしょうか。

委員 現在、多賀城廃寺跡の南門復元などの文化施設はどういう方向に進んでいるのでしょうか。これによってバス路線も変わってくるかと思えます。文化施設等を整備し、交通の便を良くすれば、観光客も行きやすくなると思います。現在は、国府多賀城駅からバスがない状態です。交通の便が良ければもっと足が向くと思えます。

委員 南門復元の問題については、将来的には作りたいと考えておりますが、現在、3.11の復旧・復興に向かって全力投球しております。優先度からすると当然、復旧復興をとらえざるを得ないと思えます。一定の目途が立った段階で、着手できることだと思えます。

それから中央公園の方は現在、整備しております。史跡を巡るためのガイドランス施設を整備しようという計画がありまして、こちらの方が早く整備されるかもしれません。

事務局 バス路線についてですが、仮に次回の会議で路線が決定されたとしても、それが半永久的に運行されるわけではございません。施設設置等の変化など状況に応じて、皆さんに集まっただいて、バス路線も随時変更していく予定でございますので、ご了承いただきたいと思えます。

委員 地域公共交通会議ということでコミュニティバスと路線バスが主に取り上げられると思えますが、近隣の市町村の塩竈市や七ヶ浜町で運行されておりますコミュニティバスの運行が始まってから、正直言いましてタクシー業界には少なからず影響が出ております。

運賃収入の減少など、バスが運行されたことのみ影響ではないのですが、その可能性も否定できない部分があります。路線バス、コミュニティバスにはそれぞれ長所もあり短所もあると思えます。タクシーに関しても長所があり短所があると思えます。

タクシーの長所としましてはドア to ドアで、ご自宅から目的地まで最短の移動距離で提供できることがあります。ただ、バスに関しては、バス停までの移動が必要となるような不便性がある一方で、料金的にはリーズナブルに移動できることがあります。

バスとタクシーのお互いの長所を消さないところで運営していただければと思います。

会長 この会議の中でも、タクシーの方をお願いすることもあると思えます。タクシーも公共交通の一つという位置づけになっていますので、うまく調整しながら全体としていい体系が構築で

きればと思っておりますので、よろしく願いいたします。その他、いかがでしょうか。

まだ具体的な案が出ていないので、今日の議論はこのあたりかと思っております。後ほど資料に目を通して気づいた点等があれば、事務局に直接言っていただければと思います。

最後に今後のスケジュール等について、ご説明いただいて終了にしたいと思っております。

事務局 スケジュールについて、事務局からもう一度、ご説明させていただきたいと思っております。今後のスケジュールでございますが、今回の協議内容を踏まえ、2回目の住民意見交換会を1月の中旬または下旬ごろに実施することを検討しております。各地区の方々からご意見等を賜りたいというふうに考えております。

それから2月上旬ごろに第2回目の地域公共交通会議を開催したいと考えております。日程等の方、調整つき次第、郵送の方で通知させていただきたいと思っておりますので、是非そちらの方もよろしく願いいたします。

会 長 他になければ、以上で協議を終了という事で事務局の方にお返ししたいと思います。

事務局 委員の皆さま、長時間にわたる議論、大変お疲れさまでございました。ここでの協議内容及びご意見等を踏まえて、計画策定を進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

また、今会議の結果につきましては、要綱第6条に基づき、ホームページ上で公開する場合がございますので、ご了承お願いいたします。本日はありがとうございました。