

第23回仙台市地域公共交通会議 議事録

日 時：令和5年11月30日（木）10時00分～11時30分

場 所：青葉区役所 7階 第1・2会議室

出席委員：二階堂会長、泊委員、齋藤委員、佐々木委員、脇田委員、木村委員、植松委員、
千葉委員、高橋委員

代理出席：三浦委員（代理 佐々木様）、板垣委員（代理 松木様）、水谷委員（代理 石川様）

欠席委員：真壁委員、吉本委員

事務局出席者：地域交通推進課 田中課長、安附主幹、利根川係長、阿部主査、高橋主査、
中道主任、梅内主任

【開会】

（司会）

本日はお忙しいところお集まりくださりまして誠にありがとうございます。定刻になりましたので「第23回仙台市地域公共交通会議」を開会いたします。

本日、進行を務めさせていただきます、仙台市都市整備局地域交通推進課の中道と申します。どうぞよろしく願いいたします。

初めに配付資料の確認をいたします。

<配布資料の確認>

【あいさつ】

（司会）

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。

まず、会議の開催にあたり、当会議の会長であります仙台市都市整備局総合交通政策部長の二階堂よりご挨拶申し上げます。

（二階堂会長）

皆さま、おはようございます。

本日はお忙しい中、また、お足元の悪い中、お越しいただきましてありがとうございます。

ただいま紹介がありました総合交通政策部の二階堂でございます。

本会議は道路運送法施行規則に基づいて行われる会議でございます。地域の実情に即した、市民の移動手段の実現を目的として、今年度は8月に次いで開催となります。

こういった市内の移動手段につきましては、やはりまだ課題を抱えている地域もありますので、この会議は重要な役割を担っているものと思っております。

本日の議題は秋保地区についてのみでございます。限られた時間でございますけれども、本日

どうぞよろしくお願ひいたします。

(司会)

議事の進行につきましては、当会議設置要綱第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、これより二階堂会長に議事進行をお願いしたいと思います。

それでは会長、よろしくお願ひいたします。

【会議の成立確認・議事録署名人指名・公開の決定】

(二階堂会長)

会議の成立の確認と議事録署名人の指名についてでございます。

本日は委員14名中、代理出席者3名を含む計12名の委員にご出席いただいております、要綱に定める定足数を満たしておりますので、会議が成立していることをご報告させていただきます。

次に、本日の議事録署名人ですが、名簿順の持ち回りとなっております、議事録作成後にご署名をいただくこととなっております。

今回は植松委員に議事録署名人をお願いしたいと思いますですがよろしいでしょうか。

<植松委員了承>

(二階堂会長)

次に、会議の公開非公開について確認させていただきます。

本会議につきましては、原則として公開といたしまして、特定の個人を識別し得る情報等を扱う場合は必要に応じて非公開とする、ということで皆さまよろしいでしょうか。

<一同了承>

(二階堂会長)

なお、本日は傍聴の方がいらしております。

受付でお配りした会議の傍聴に係るルールを遵守いただきまして、円滑な会議の運営にご協力いただきますようお願いいたします。

また、審議事項に関すること以外で委員の皆さまからご意見がございましたら、審議終了後の「次第4 その他」にてご発言をいただければと思います。

【審議事項：第1号議案「秋保地区地域交通本格運行事業の実施について」】

(二階堂会長)

それでは審議事項に移ります。第1号議案「秋保地区地域交通本格運行事業の実施について」でございます。この議案は、秋保地区の交通を考える会の及川会長より付議依頼があったものです。

事務局から説明をお願いいたします。

<事務局より説明>

(二階堂会長)

ありがとうございました。

来年4月からの秋保地区の本格運行についての説明でした。

現在、実証運行を行っている最中でございますけれども、エリアやその他のシステムも大きく変わらずそのまま移行できるのではないかと、という内容でございました。

また、地域住民の方々による利用については、かなり安定的なものになっているという状況でございます。ただし、観光客の利用については季節変動や年変動があるため、その辺りの見込みを正確に予測するのは難しい面があると思うのですが、地域住民の方々の移動の足としては一定の安定した運行内容になっている、といった趣旨の説明でございました。

それでは当案件につきまして、委員の皆さまからのご意見やご質問等をお受けしたいと思いません。

(脇田委員)

宮城交通の脇田でございます。

添付書類の一番最後の「本格運行後の仙台市地域公共交通会議における協議事項等について」という資料の説明がなかったと思いますが、こちらについての説明はないのでしょうか。

(事務局)

秋保地区の案件に限らず、他の地区にも共通する事項でございますので、この案件の後に「その他」の項目の中でご説明しようと思っていたところでございます。

(脇田委員)

当該審議案件につきまして、当社は一番最後の11月27日に「支障なし」という回答をさせていただきました。

回答が遅れた理由には、資料「本格運行後の仙台市地域公共交通会議における協議事項等について」に記載されているような内容がはっきりしていない、という観点から回答に時間を要した部分がございます。当該資料の内容は本案件の審議に密接に関わってくると思っておりますので、この場での説明をお願いいたします。

(二階堂会長)

「その他」で説明する予定としておりましたが、順番を変更することとして、この段階で事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

別紙「本格運行後の仙台市地域公共交通会議における協議事項等について」についてご説明させていただきます。

こちらは A4 両面の資料となっております。大項目の 1 番及び 2 番につきましては、国の方針等から抜粋したものでございます。

大項目の 3 番につきましては、本市の当会議の設置要綱の抜粋となっております。

初めに大項目 1 番の「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」からの抜粋でございます。「区域運行は、利用者利便の確保のため、路線定期運行と整合がとられているもの」とされており、また、括弧書きにて「地域公共交通会議で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が整っていること」とされており、この処理方針に従いまして、区域運行を行う各地区の運行計画の内容について当会議にてご審議いただいております。

次に、大項目 2 番の「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」における、別紙「地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン」からの抜粋でございます。

(1) の「会議等の設置及び運営」では、協議が整った事項について、案件によっては書面による協議が可能なことや変更が生じない案件は更なる協議は不要であることが示されております。

(2) の「協議を行うにあたっての具体的方針」では「協議が整った事項を変更しようとする場合も同様とする」とされており、(3) 及び (4) におきまして、法に基づく手続き上、協議を整える必要がある事項等として、運行の態様や事業計画、運賃及び料金などがあることが示されております。

続きまして裏面をご覧ください。

当会議の設置要綱の抜粋でございます。第 2 条「協議事項」といたしまして、「地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項」及び「運営方法やその他必要と認める事項」を協議するものとしております。

また、第 6 条「会議」といたしまして、「運行時刻の変更」、「運行回数を増加する変更」及び「停留所の新設又は位置若しくは名称の変更」につきましては、書面開催をすることが出来ることとしております。なお、書面開催の場合でも通常の開催と同様に、関係機関の皆様との事前協議を行うことを前提としております。

以上から、本格運行開始後に変更が生じる場合には、当会議への付議及び書面開催を含む協議の実施を基本として考えております。

また、本格運行後の変更に限らず、これまで同様、地域交通に関連する事項に関しましては、その都度、宮城運輸支局と協議・ご相談のうえ、当会議への付議の要否を判断してまいります。

(二階堂会長)

委員の皆さまの中には、唐突に感じられた方もいらっしゃるかと思いますが、本案件に関する事前協議を行った際、委員から「今後、本格運行開始後に運行内容に変更が生じた場合どのように対応していく想定なのか」というご質問がございましたので、改めて整理したところです。

これまで、試験運行や実証運行に関しては期限付きで実施する運行だったため、次の運行に移行する場合は新たに付議され、ご審議いただいていたわけですが、本格運行に関しましては、運行内容に変更がない場合は、開始日以降、そのまま 2 年、3 年と継続していくということになります。このため、本格運行の内容に変更があった場合、当会議に付議するかどうか、といったことなどを含めたご質問がございました。

ただ今事務局から説明があったように、当会議の中でエリアや運行内容など、本格運行の様態について皆さまから承認をいただいたうえでの運行になりますので、その内容に変更があれば、基本は当会議に改めて付議をしていくという説明をさせていただいたところでございます。

秋保地区も含めてですが、資料「本格運行後の仙台市地域公共交通会議における協議事項等について」について、何かご質問等あればお受けいたします。

(脇田委員)

ご説明ありがとうございました。

「必要に応じて宮城運輸支局と相談しながら進めていく」という点は理解いたしましたし「当会議に付議することが基本である」というお話が会長からもありましたので、安心したところではありますが、「軽微なものである」と判断された際「書面開催」での取り扱いとなることや、最悪の場合、そのまま付議等を経ずに事業が進んでいってしまうこともあり得るのだと思います。当社としてはこの「ぐるりんあきう」については、一部ではありますが、当社の路線バスと運行経路が重複しているという認識であります。

「地域交通は交通空白地帯で実施するもの」という理解をしておりましたが、今回のように、一部ではありますが路線が重複することで、既存の路線バスのお客様が地域交通に流れる、転換するという恐れがあります。後程「その他」のところでお話させていただこうと思っておりますが、現在、バス事業が大変厳しい状況にある中で、更にお客様がいなくなるということになりますと路線の維持に影響がありますので、減便・廃止といった対応も検討していかなければいけないこととなります。もちろん「地域交通を実施すること自体が駄目だ」というつもりはありませんが、それに対する当社の対応について、早めに検討・決断していきたいと考えておりますので、事務局にて運行内容の変更に関する情報を把握した場合には、最低でも関係事業者等との情報共有が必要であると考えますのでよろしく願いいたします。

(二階堂会長)

基本的には変更が生じた場合には当会議へ付議していただく想定ですが「付議する」・「付議しない」に関わらず、関係事業者への情報提供はもちろん、地域公共交通会議自体についても継続して開催していく想定でございます。

委員との意思疎通が図れるよう情報提供等については心配りをしながら適宜進めてまいりますし、審議案件に合わせての開催ではありますが、秋保地区に限らずその都度、各地区の状況等はお知らせしながら進めていきたいと思っております。

まず、この「本格運行後の仙台市地域公共交通会議における協議事項等について」の案件につきまして、他に委員の皆さまからご質問等はございませんか。

(木村委員)

バス協会の木村でございます。

ご説明ありがとうございました。

この内容につきましては、秋保地区の交通を考える会さんの方でまとめられたものであり、関係者との事前協議でも「支障なし」ということでございますので、当協会・私の立場からの意見

はございませんが、この事業計画の内容について、3点確認をさせていただきたいと思います。

まず1点目ですが、事業計画書の運行日数において「車検日を除く」という記載になっているのですが、使用車両として予備車両もあるにも関わらず、車検日については運行しないというのは、利用者の方々にとって不利益・不便になるのではないかと、思ったところでもあります。

次に、運行時刻についてですが、便数を設定・記載しなければいけないということで「6時から18時」とありますが、この12時間の間と18時にも運行するとすれば1日最大で25便程度になるのかな、と思ひまして、例えば、最大25便とかそういう記載にしない理由があれば教えていただければと思います。

最後に、運賃設定の割引に関しまして、本格運行も現在の実証運行と全く変わらない内容で、仙台市民以外は一般運賃という扱いについても変更ないということですが、今回、仙台市民以外は学生や障害者等の方々も「割引なし」としてわざわざ明文化されたと理解しております。その理由として、これまでの実証運行の中で何かトラブル等が発生したのかなと思ったのですが、その辺について教えていただきたいと思ひました。

(二階堂会長)

秋保地区についてのご質問ですので、事務局からお答えします。

車検日、便数、割引の記載を変更するに至ったきっかけがあったのか、という3点についてのご質問です。

(事務局)

まず車検日についてでございます。こちらは少々お客様の方々にはご不便をかける部分があるのですが、地域交通の専用として運用しているジャンボタクシーの車検日は、運行をしないということになっております。ご指摘の通り「予備車両を使えば運休しなくても対応できるのではないかと」という考えもあるのですが、運行事業者に確認したところ、「ジャンボタクシー1台があって、追走便に対応する形での予備車両5台という体制であれば、常用タクシー事業への影響がない」ということですが「予備車両5台だけで、1日の運行に対応しようとするとならば常用タクシー事業への影響が生じる可能性がある」ということですので、運行事業者と協議した結果、車検日は運行を控えるというような形をとらせていただいているところでございます。

なお、利用者の方にはご不便をかける部分がありますので「いつが車検日・運休日になるのか」ということは、日程が決まり次第、しっかりと周知を図るということで対応したいと考えております。

次に運行時刻に対する便数についてです。こちらは、運転者が概ね4時間おきに1時間程度の休憩をとることを加味しまして、6時から18時までの12時間のうち、10時間を運行する時間と想定しております。この10時間について、30分間隔で割ることで20便という設定にしております。

また、実際に現在の実証運行までの運行実績等を踏まえ、設定した20便程度であれば、最大の運行本数として対応できる、という点も踏まえた設定となっております。

最後に、仙台市民以外の方の割引に関する部分の記載についてです。こちらは特段トラブルがあったわけではなく、従前は「仙台市民以外は一般運賃とする」という書き方をしており、複数

運賃を設定している他の地区も含めて議論していく中で、「もう少しはっきり記載しておいた方が分かり易いのではないか」というご意見があったので、こういった記載に修正しております。

(木村委員)

事業用の車両について、車検日以外にも法定点検があると思いますが、その対応においては運行に支障は出てこないのでしょうか。

(事務局)

今のところ支障はないということで確認をしているところでございます。

(木村委員)

承知しました。

(二階堂会長)

「本格運行後の仙台市地域公共交通会議における協議事項等について」はよろしいですか。

(泊委員)

内容について異議があるわけではありませんし、先ほど会長がおっしゃった通り、趣旨としては「本格運行が始まった後も、地域公共交通会議の協議対象に当然なります」という理解なのですが、このことに加えて「その後の本格運行がどのように推移しているのか」ということを定期的に報告していただくことは仙台市にとっても重要なことではないかと考えています。本格運行後の推移というような事項がまとめの報告資料などの中にしっかり明記されているということが重要であると思いますので、何をどのタイミングでご報告いただくのか、それはもちろん地域によって変わるとは思いますけれども「どの地域でも対応できるような共通の報告内容等をどこかに明記する形で整理していただくと良い」という意見でございます。

(二階堂会長)

この会議は付議依頼に合わせて不定期で開催しておりますので「どのタイミングでのご報告が適切か」という点は検討させていただきますが、今年度の第1回目の8月の開催の際にも、付議の有無に関わらず市内の運行地区について、運行条件等を含めてご報告させていただいたのと同様、今後、市内で運行している全地区について可能な範囲でまとめるなどして、機会を捉えて、皆さまに周知・報告をして参りたいと思います。

それでは議題に戻りまして、「秋保地区の本格運行事業の実施について」の部分に関してご質問等あればお願いいたします。

(佐々木委員)

第1号議案資料の4ページ、運行概要についてお尋ねいたします。

色分けしてあり非常にわかりやすい資料だと思いますが、このグラフの中で「仙台市民以外の利用者」というのはどこを見れば分かりますか。

それから、仙台市民以外の運賃についてですが、私はこの部分はとても残念に思いました。政令市である仙台市が学生・小児・70歳以上・障害者の方々を一般運賃にするという点には非常に疑問を持ちました。

と申しますのも、私には身近に障害者手帳をお持ちの方いらっしゃいます。他都市や県外の色々な所へ行きますと、障害者手帳を見せると、様々な割引特典があります。実証運行の概要結果からは市民以外のそういった方々の利用について示されていないように思いますが、実態としてはそれ程多くないと思っております。

これは感想と出来ればの期待を込めてお話させていただきますが、実態を踏まえてこの仙台市民以外の運賃についてはもう一度検討していただけないかなと思うところです。

(二階堂委員)

ご質問の趣旨は、4ページのグラフで一般や学生といった色分けをしているが来訪者分の内訳もないのか、というご質問でございました。

次に、仙台市民以外の運賃についてのご質問でございました。

ご質問について事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

4ページの中で仙台市民以外の利用の内訳はないのかということですが「一般」という青い部分に市民の方も市民以外の方も全部入ってしまっているため、内訳はこのグラフでは分からないことになっております。

それから2点目の割引制度についてですが、仙台市では「仙台市の交通局」と「宮城交通」の路線バスの利用に対するサービスとして、仙台市民に対して「敬老乗車証」と「ふれあい乗車証」という割引サービスを行っております。

これは、ICカードを利用した場合のサービスとなっており、地域交通ではこの「ICカードを読み込む機械がない」という理由から、「敬老乗車証」や「ふれあい乗車証」を持っていても使えない、ということがございます。このため、地域交通の支援制度においても、これらに代わるものという趣旨で高齢者等の運賃割引制度を設けているということが前提としてございます。

令和4年度の試験運行までは「高齢者70歳以上ということを示すもの」若しくは「障害者」ということを示すものを持っていればそれをもって割引を受けられるようにしていたのですが、元々の趣旨が「仙台市民に対するサービスに代わるもの」ということのため、その点を見直したことになってございます。また、秋保地区が他の地区と事情の異なるところとして、来訪者といった市外の方がかなりご利用されるということがありまして、元々の「仙台市民に対する割引サービス」という趣旨との乖離が目立つようになっておりました。そのため令和5年度の試験運行から仙台市民以外の方は一般料金でお願いします、というように元々の趣旨と整合を図る形に変更してきたというところになっております。

(佐々木委員)

私は若林区在住ですが、やはり秋保というと観光地という印象がございまして。秋に来訪者が多い一因として、秋をテーマにした観光企画が多いからだと思っております。だからこそ「障害者の

方々などに対してのサービスが行き届いております」というプラスの面で考えたかどうかと思いました。

(二階堂会長)

佐々木委員の方から、市外・県外の高齢者や障害者の方が来やすいように、プラスの視点で捉えたら良いのではないかと、というご意見でございました。

事務局からは「割引の趣旨を踏まえて現在の運用に至っている」という説明がございました。その部分については「やはり残念だ」というご感想を抱かれる方も多くおられると思いますけれども、そこはご理解いただきたいと考えております。他地区でも現在、同様の統一的な運賃割引の体系を取っておりますが、我々も必ずしも現在の運用が将来にわたって変わらずに継続していくものではないと思っておりますし、今後抜本的に何かを見直していく、或いは補助制度の見直しをしていくなどの機会に合わせて、この取り扱いについても改めて検討して参りたいと思えます。

秋保地区をはじめ、市内5地区で試験運行や本格運行を実施しておりますが、まずはこの5地区については、この統一的な運賃割引の考え方で実施させていただければと思っております。

もう1点の仙台市民以外の利用者については「一般」の中に全て含まれているという説明でした。こちらにつきましては、グラフには出てきていませんが何かバックデータのようなものはあるのでしょうか。

(事務局)

データとしてはございます。このグラフではそういう見せ方ができなかった、ということでございます。

(二階堂会長)

「市民」と「市民以外の来訪者」という内訳があるわけですね。

(事務局)

はい。

(二階堂会長)

ちなみに感覚的なもので構わないのですが、来訪者の中でも高齢者が多いものですか。

(事務局)

感覚的には、来訪者の方の中の割合としては高齢者が多いということでもないと感じております。一方で地元の方の利用においては、高齢者の方々が多く利用しておりますので、その比率と比べますと、来訪者の利用では、若い方もいらっしゃると思っております。

(二階堂会長)

佐々木委員、仙台市民以外の利用者については、そのような傾向だということによろしいでし

ようか。

(佐々木委員)

承知しました。仙台市民以外の運賃の見直しについては希望としてお願いしたいと思います。

(二階堂会長)

ご意見として承ります。

それではその他ご意見はありますでしょうか。

(泊委員)

この事業につきましては、ずっと一緒に議論させていただいた経緯もありまして、立ち上げられた時からようやくここまで辿り着いた、ということで、付議された地域の皆さまと支えられた市役所の皆さまに敬意を表したいと思います。この後の本格運行もよろしくお祈りします。

何点かございますが、先ほど別の観点で「他地域の参照になる」というポイントもあるのではないかというお話をさせていただきましたので、まずはその観点から資料について質問をさせていただきます。

別紙2の収支計画書の「収支率」のところで21.1%というご説明をいただいた際に、口頭の説明ではもし仮に観光客が昨年度ほど、要は4割ほど落ち込むことになった場合でも17.1%程度の収支率になる見込みがあるとお話いただいたと思います。

4割下がって収支率17.1%程度だとすると、仮にすごく極端な例ですけれども、観光客が全く利用されなかったとしても10%を超える収支率になると、おそらくそのような水準になると思っております。

この秋保地区の事例は、皆さんおっしゃっているように、地域の方の利用だけではなく、観光客の方が利用されるという市内でもかなり特殊な事例になると思います。このため「地域の方の利用だけでもこのような収支率になる」というような見せ方が資料のどこかにあることが、今後、他地区が参照するにあたっては非常に望ましいのではないかと思います。他地域で「観光客や来訪者が全く利用しない」ということを決めつける必要は全くないと思いますし、資料の見え方として、分かり易く、他の地域が参照する際に役に立つような工夫をしていただけるとありがたいと思います。

また、運行内容につきましては先ほどご説明いただきましたので全く問題ないかと思います。

次に別の観点で質問いたします。広報といいましょうか、この本格運行事業の内容につきまして、どのように情報が市民に提供されるか、という点について教えていただきたいと思います。

運行主体は地域ということになりますが、例えば、現在の運行事業者の地域交通とは別の、既存の交通事業等において、ホームページなど何かしらの情報にそのまま地域交通の内容も含まれるのかなどです。

また、これまで広報にも取り組まれてきたと思いますが、それを何か別の形で強化したり、市役所で何か新たに対応できるものがあるとか、何かそのような見込みがあるのかということについて教えていただければと思います。

(二階堂会長)

1点目は収支率につきまして、観光客などの来訪者が結構な割合を占めるという特殊な事情もある地区なので、資料上での見え方・見せ方についての今後の工夫に関するご質問でございました。

もう1点が、本格運行にあたっての広報に関して、何らかの強化をしていくのかどうか、というご質問でございました。

(事務局)

はじめに収支率につきましては、ご発言いただいたとおり、仮に来訪者がいない場合、つまり地域住民だけの利用となった場合でも10%を超えるという状況となっております。また、資料の表し方につきましては、今後、付議等する場合には、そういった数値を示すなど工夫したいと思えます。

次に広報についてでございます。従前から行っておりますが、今年で申しますと、説明資料の8ページ目でございます。代表者会議という会議を開催した際には広報誌を作成し「どんな議論がされた」ですとか「どういう内容を決めました」といったことを掲載し、地区内全戸に配布しているところでございます。

また、広報誌をはじめ、運行内容をまとめたリーフレットも作成しております。それぞれが秋保交通のホームページにも掲載されておりますし、合わせて、仙台市のホームページにも掲載しております。また、市ホームページでは、他の地区と一緒に、各地区の地域交通の取り組みをまとめたページがございます。

運行内容につきましては、これらの取り組みの中で周知を図らせていただいているところでございます。また、秋保地区につきましては来訪者の方々の利用もありますので、現在、そういった方向けに地区内の観光案内所等の窓口や旅館にリーフレットを配布させていただき、問い合わせがあればそこでご対応いただくというような体制をとらせていただいております。本格運行後も、例えば本格運行開始のタイミングに合わせた周知の際など、同じような対応をとっていきたいと考えております。

(泊委員)

最後にご説明いただいた点ですけれども、現在、行われている取り組み体制はそのまま継続していただくのがよろしいかと思えます。

一方で、公共交通ネットワークとして、例えば路線図や地図において、既存の公共交通に地域交通もしっかりと接続しているなどこれから本格運行される地域交通が既存公共交通と接続したネットワークの一部になっているということが分かり易く示されていることが非常に重要だと考えております。

このため、秋保まで運行している既存の路線バスの先に、地域交通との接続があるということが、個別にバスや地域交通を利用する場合だけではなく、例えば仙台駅でバスを利用する場合でも路線図など別の形でそのことが分かるなど、何らかの展開がもし可能であれば是非進めていただきたいということを意見として述べさせていただきます。

(事務局)

まず、ご意見としてお受けしたいと思いますし、現在、せんだいスマートという取り組みの中で、仙台市で発行している、地域交通の運行範囲だけでなく、仙台駅などの鉄道駅や宮城交通・市営バスといった鉄道とバスなどを全てまとめて掲載した路線図を作成しております、こちらをご覧くださいと、他の公共交通の路線の近くを地域交通が運行しているなど、ネットワークの一部を担っていることが分かるような形になっているかなと思います。

(泊委員)

もうすでに掲載されているという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

秋保地区は掲載されています。

(泊委員)

分かりました。ありがとうございます。

(二階堂会長)

見せ方につきまして、やはり観光客の方々は、バスマップ開くというよりはスマホで調べたりされるでしょうから、デジタル化の視点も合わせて、より見やすいような見せ方というものも、今後考えていけたら良いのかなと思います。

それでは、その他ご意見・ご質問がありましたらお願いします。

(脇田委員)

宮城交通の脇田でございます。

観光客の方云々という話はあるかと思いますが、私の立場では、そういったものを積極的に進めるということはどうなのかな、という気がしております。

例えば、秋保温泉に泊まって、大滝などその先に行きたいという方を地域交通が積極的に運ぶということは、やはり趣旨が違ってくるのではないかな、という気がしております。

仙台市民の税金を使って、観光客の方を安く運ぶということは、路線バスの衰退にも繋がりますし、地元のタクシー会社さんは同じかもしれませんが、そういったところで、しっかり運賃を払って乗ってくださる方を安く運んでいるということにもなるかと思っておりますので、それは観光課さんなどの観光関連の関係者の方でそういった議論をしていけばよろしいのかな、と思います。やはり、地域交通の趣旨は地域の足ということですので、現在、市内にお住まいの方で移動の足の確保が課題な方、不便な地域にお住まいの方を助ける、という目的で当会議で議論が行われておりますので、その辺の趣旨を見失わないようにしていかなければならないなと思ったところであります。

(二階堂会長)

交通事業者様ならではの視点ということになるのかと思います。ご意見として承りたいと思

ます。

その他、ご質問・ご意見等あればお願いいたします。

よろしいでしょうか。それでは、ご質問も出尽くしたようでございますので、議決の方に移らせていただきたいと思います。

ただいまの第1号議案について承認とすることよろしいでしょうか。

<一同了承>

(二階堂会長)

それでは第1号議案は事務局案のとおり承認ということに決定いたしました。

以上で、本日本日予定しておりました議案は終了いたします。

次に、次第の「その他」でございます。事務局から何かございますか。

<特になし>

(二階堂会長)

その他ご意見がありましたらお願いします。

(脇田委員)

度々すみません。宮城交通の脇田でございます。

私の方から、昨今のバス業界の状況と当社の状況につきまして、少々お時間を頂戴してお話をさせていただきたいと思っております。

最近では新聞・テレビ等でも、バス事業の話を耳にする機会が増えておると思いますが、まず全国的な傾向からお話させていただきます。来年春から実施が予定されている、2024年問題、労働時間に関わる規制ということになると認識しておりますが、トラックを中心に物流が滞るといった話が話題になっておりますが、もれなくバス事業においても同様に、労働時間の規制が少し厳しくなるというところがございます。

具体的に申しますと、運転士が働くことができる時間が若干短くなる、といった影響が出てくるかと思っており、このことに伴って夜遅い便が走れなくなる、などの懸念があります。

また、運転手不足につきましては、バスの運転手をはじめ、トラックの運転手さんやタクシーの運転手さんなど、どこの業界も不足しているというのが世の中の流れであります。特にバス事業では、首都圏東京界隈の大手バス事業者だけでなく、路線の大動脈を担っているような会社と認識しております大阪の金郷バスという会社では「運転手がいなくて事業をやめます」というような大胆な大鉈を振ったなどがあり、現在、廃止されたエリアについて「12月以降はどうしていくのか」ということが議論されている状況です。

また、日本最大のバス事業者であります、九州福岡の西鉄バスも同様の状況でありますし、お隣の福島県の新常磐交通も運転手不足のため「減便する」・「廃止する」という話が挙がっております。

仙台市内につきましても、私の知る限りでは、錦ヶ丘の愛子観光も運転士がいなくて減便を

したとお聞きしております。

当社宮城交通の場合は、運転手不足もちろんございますが、現在、社内的にはそれより大きな問題がございます。

その内容は、当社の一般乗合部門につきまして、令和4年度の売り上げベースですが、30億円に対して、現在5億円以上の赤字額が計上されており、「この大きな赤字をどうしていくのか」という社内的な問題でございまして「大赤字に対する収支改善のために減便又は路線廃止も考えていかなければならない」という議論になっております。

縮小もしてきましたが、当社は50年以上、路線を維持してきましたが、そういった中で、今後やっていきたい思いは大きくあるのですが、「この大きな赤字をそのままにしておくわけにはいかない」という議論であります。

また、昨日「敬老パスに係る説明会を泉区役所で実施した」とお聞きしておりますが、制度変更が検討されているということで、高齢者が今後も増えていく中で、制度が維持できなくなるという議論が始まったと聞いています。

高齢者のお客様は、主に日中のご移動が多いということで、当社の方でも大変貴重なお客様と認識しております。朝晩の利用に関しては、学生や社会人の方の通勤通学のための利用がございましたが、日中帯はだいぶご利用されるお客様が減るという中で、お年寄りの方々の日中帯のご利用は非常にありがたいと思っていたところに対しまして、こういった制度改正がございまして、お客様がだいぶ減ってしまうのではないかと懸念しており、お客様の減少も見込んでいるところであります。

他社では、値上げに舵を切っているところもございますが、当社では、全国のバス会社に先駆けて平成29年に運賃値上げをした経過もございますので、再度、2回目の運賃値上げをするということも、やろうと思えばできるとは思いますが、それに伴ってお客様が離れていくということも考慮しなければなりませんので、現状、そう簡単な経営判断はできないと考えております。

将来的には収支を合わせるための大幅な運賃改定も必要とは考えておりますが、現時点では具体的にはなっていない状況ですので、現在の全国的のバス事業の状況と当社の状況について、委員の皆さまにはご承知おきいただきたい、ということで私からご説明させていただきました。

(二階堂会長)

全国的な傾向を含めた路線バスの現状について、脇田委員からのお話でございました。

その他、ご意見など何かあればお願いいたします。

(齋藤委員)

齋藤です。

今回、初めての出席のため、皆さまが既にご存知の内容でしたら申し訳ないのですが、お聞きしたいこととお願いで2点ございます。

1点目ですが、この地域公共交通会議や仙台市の考え方の方向性をお聞きしたいと思います。

私は町内会を代表して出席しておりまして、青葉区を担当しておりますので、青葉区宮城地区で実際に新川の八ツ森号も見ておりますので分かるのですが、この地域交通という交通手段は、まちのど真ん中でもあり得ることで、今後も色々な地区で導入の要望が挙がってくる可能性が非

常に高いと思っております。先日、地元の地域懇談会という場でもお話をさせていただいたのですが、一部は泉ですが、国見、南吉成といった観音さまのあるエリアは、宮城総合支所のエリアとなっております。例えば、免許のない方が宮城総合支所に行くとなると、バスで福祉大学まで行き、そこから仙山線に乗り換えて行くことになります。行きだけでなく、帰りも同じようなこととなりますから、一度、宮城総合支所に行くとなると、丸々1日がかかりになってしまいます。そういう現状がございまして、国見または南吉成のエリアから宮城総合支所を直接つなぐコミュニティバスのようなものを運行してもらえないか、と陳情しているところでございます。

現状として、どのくらいの方々が利用するのかということもありますが、町内会含めて地域の高齢化は間違いなく凄まじい勢いで進みますので、特に町内会の役員に関しましても、多くの方々が免許返納をしていく状況になりますと免許のない人は役員ができないなどという話も出てきてしまうと思っております。

これから地域交通などの導入に関する話がどんどん出てきた際に、この地域公共交通会議を含めて、仙台市が「ウェルカムですよ、相談としてはウェルカムですよ」という考え方なのか、逆に「いや、やはり財政の問題もあるから、できるだけ避けたいんだ」という考え方なのか、どちらの方向性なのか、ここで即答が難しければ後日でも構いませんが、お考えをお聞かせいただければと思います。

続いて2点目です。地域交通というものは、我々地域住民としては、とても良いもの、助かっている部分があるはずなんです。形態や料金は違うと思いますが、たぶん5か所くらいで地域交通が運行していると思います。1,400くらいの町内会が我々の市連町に入っていますけど、そういうところに、仙台市ではこういったことを行っている、ということが分かるような、5か所の運行内容をA4版などで1つにまとめた比較表のような資料をご提供頂きたいと考えております。

私達町内会の中で、「努力してやれるところがないのか、検討できないのか」というのはこれからの大事なところですので、現在運行中の5か所と現在検討中の地区も含めて、資料を作成いただけるとありがたいと思っております。

運賃の高い安いという情報だけでなくこういうやり方でこういう負担をしているということが分かりやすい資料をいただければ、各区には協議会がありますから、我々はその資料のコピーをとって配布しながら、良い意味でのPRと検討に繋げていきたいと思っておりますので、是非お願いしたいと思っております。

(二階堂会長)

1点目は今後の地域交通のエリア拡大についての考え方についてのご質問であり、2点目としては、市内の地域交通の状況が一目で見れる、何か比較できるような資料があればご提供いただきたいというご要望でございます。

事務局から説明をお願いします。

(事務局)

地域交通乗り乗り事業で支援する地域交通の展開についてですが、地域交通は地域主体でやっていただくものですので、まずは地域の方で何らかの課題を感じてらっしゃる地区で、何とかし

たいという地域の総意があるということがまず大前提となります。それからもうひとつ、地域交通は、路線バスなどの既存の公共交通を補完するものでもございますので、その地域における公共交通の運行状況なども勘案しながら、地域交通の導入を進めていくのかどうかを判断していくところがあります。

また、地域の移動の課題はそれぞれの地区の皆さんは色々と感じられると思いますが、やはり客観的に見て、地域によって、深刻度や緊急性といった部分では結構な違いがあると思っています。

仙台市では、地域公共交通計画というものを策定しております。その中では「路線バスがある程度充実しており、人口を踏まえても一定の需要があるだろうと見込んでいるエリアについては路線バスの維持や利便性向上を中心に考えていこう」としているところと、「路線バスだけではちょっと移動が難しいところもあるかもしれない、他の移動手段も考えなくてはいけない」としているエリアもあると考えています。

現在はどちらかといいますと、後者のエリアを中心に地域の声を聞きながら展開しているところがございます。

齋藤委員がおっしゃったように、仙台市の財政も無限にあるものではございませんので、そういうところも勘案しながら、まずはご相談があればお伺いして、そして実際にどうしていくのかところは、ご相談しながら検討していくことになるのかなと思っています。

2点目の資料につきましては、何か比較できるような資料を作成したいと思います。

(二階堂会長)

当然、永遠のものではございませんが、基本的にはバスがある程度運行しているところはバスエリアと決めておまして「バスエリアではまずはバスを使っていただくというのが一番のセオリーになります」というような説明でございました。

それでは以上で全ての議事が終了しましたので、進行を事務局にお返しします。

【閉会】

(司会)

本日は限られた時間でご審議いただき誠にありがとうございました。

会議後に議事録を作成いたしまして、議事録署名人からの署名をいただき、正式な議事録として公開いたします。

次回の会議開催は、2月頃を予定しておりますので、開催案内は別途お送りさせていただきます。

以上をもちまして、第23回仙台市地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。