

第27回仙台市地域公共交通会議 議事録

日時：令和6年8月27日（火）14時00分～16時00分

場所：青葉区役所7階第1・2会議室

出席委員：水谷会長、泊委員、齋藤委員、佐々木委員、真壁委員、脇田委員、三浦委員、
木村委員、板垣委員、山田委員、阿部委員、河西委員

代理出席：関澤委員（代理 今野運輸企画専門官）

欠席委員：千葉委員

事務局出席者：地域交通推進課 井藤課長、利根川主幹兼係長、早坂係長、中道主査、
高橋主査、伊藤主任、及川技師

【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27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伊藤と申します。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。

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水谷よりご挨拶申し上げます。

（水谷会長）

ただいま紹介いただきました総合交通政策部長の水谷でございます。

本日は、お忙しい中当会議にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。当会議も三ヶ月連続での開催になりますが、本日はどうぞよろしく願いいたします。

前回の会議でご承認いただきました新川地区、田子・余目地区及び岡田・鶴巻地区に関しましては、会議後に、運賃設定又は試験運行開始に向けた許可申請を行い、手続きをしっかりと進めているところでございます。

また、前々回の会議でご承認いただきました、六郷東部地区の許可申請につきましては、8月22日に宮城運輸支局様よりご承認いただき、9月2日から試験運行を行う予定となっ

ております。

本日の審議につきましては、新規地区となる「郡山・八本松地区地域交通試験運行 I 事業の実施について」に関する事項になります。

限られた時間でございますけれども、皆さま本日はご審議の方よろしくお願いいたします。

(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、これより水谷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いいたします。

【会議の成立確認・議事録署名人指名・公開の決定】

(水谷会長)

ここからは私の方で議事を進行させていただきます。

本日は委員 14 名中、欠席者が 1 名、代理出席者が 1 名となっており、過半数を超え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を指名させていただきます。議事録の署名人は名簿順の持ち回りとなっておりまして、議事録作成後に署名をいただくこととなっております。本日は齋藤和平委員に議事録の署名人をよろしくお願いいたします。

< 齋藤委員了承 >

(水谷会長)

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。

本会議については、原則公開とし、特定の個人を識別し得る情報等を取り扱う場合に必要に応じて非公開とすることでよろしいでしょうか。

< 一同了承 >

(水谷会長)

ありがとうございます。

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等ございましたら、審議終了後の次第「4. その他」においてご発言いただきたいと思いますと考えております。

【審議事項：第 1 号議案「郡山・八本松地区地域交通試験運行 I 事業の実施について」】

(水谷会長)

それでは審議事項に移りたいと思います。

第1号議案、「郡山・八本松地区地域交通試験運行I事業の実施について」です。この議案は郡山・八本松地区地域交通運営検討会 庄子会長より付議依頼があったものでございます。事務局から説明をお願いします。

<事務局より説明>

(水谷会長)

ありがとうございます。

ただいま説明ありました郡山・八本松地区地域交通試験運行I事業の実施について、ご意見、ご質問等はございますか。

(脇田委員)

宮城交通の脇田でございます。

今回事前協議の際に、弊社より支障なしと回答させていただいたことについて少しお話をさせていただきたいと思っております。

郡山・八本松地区の事前協議に対しては、当社としましては複雑な思いで支障なしと回答させていただきました。弊社では長年にわたり郡山地区で路線バスを運行しておりまして、収支は他路線同様に赤字を計上しているものの、自治体からの補助金支援がない中でも運行を続けて参りました。今回、郡山・八本松地区における地域交通の運行に対し、仙台市から最大9割の補助を出すという判断に舵を切られたことを当社としては重く受けとめているという状況でございます。

話は変わりますが、弊社では今年の10月1日からの一般路線のダイヤ改正に伴う減便について、先週8月19日にプレスリリースさせていただきました。概要といたしましては運転手不足への対応として、路線の減便や最終便の運行時刻の前倒しを行うといったことを発表しております。バス業界は、運転士不足、物価高騰、2024年問題などの厳しい環境の中でも、事業を継続していくため、利用者には大変申し訳ないのですが、路線を残すための苦渋の判断をしたところでございます。郡山地区においても、路線バスの本数は少ないながらも運行しておりますが、今後は廃止も視野に検討していく段階に入ってきたというのが率直な意見です。

(水谷会長)

ありがとうございます。

(齋藤委員)

第1号議案については、郡山・八本松地区の試験運行ということで基本的に賛成をさせていただきます。その上で、本日は良い機会ですので少し意見を言わせていただければと思います。

元々私は当会議委員として昨年度より参加してきたため、経緯がよくわからない部分もありますが、バスを利用される方にとって減便、廃止されるということは、日常生活にも支障をきたす恐れがあります。宮城交通様にはバス事業を継続していただかないと困りますので、是非前向きに事業を継続していただくためにも、このような場での発言に留めるのではなく、郡市長や交通局に対しても補助金に関する要望を出していくべきではないでしょうか。毎回同じような発言でしたので、失礼を承知の上であえて発言させていただきました。

また、その他の意見として、移動の足が無く本当に困っている人でも、恐らくこんなに運行本数の多いダイヤがなくとも何とかなるのではと感じており、例えば午前中2回、夕方2回程度の運行ダイヤがあるだけでも十分だと思います。地域交通のように限られた一部の利用者のために、仙台市から最大9割補助されることに対して疑問であり、郡山・八本松地区での地域交通も本当に必要なかと思うところもあります。そのため、本当はもっと町内会側にも費用負担を求めたり、町内会でのカーシェア等の対応ができないのか等、もっと町内会自体に深く関わるような検討をして踏み込んでいくべきだと思います。これからの基準の一つとして、試験運行した結果、地域としての必要性がないと判断するのであれば、思い切って地域交通をやめるぐらいの気持ちがないと、私はこの会議も成り立たないと思います。そうしないと、この程度でいいんだと、どんどん地域交通を導入する地区は増えていくことにもつながりますので冷静に考える必要があると思います。

(水谷会長)

ありがとうございます。

今回、地域交通の実施に関してご承認いただくことで審議をお願いしているところですが、一方で、今後は路線バスやその他様々な交通形態をどうしていくのかという問題がありますので、そこは改めて考えていく必要があると思います。

(脇田委員)

弊社としても、どこかの路線を狙い撃ちして廃止することは極力避けたいと思っています。仙台市からの地域交通への最大9割補助に関する件については、タクシー会社や交通局にはある程度、市からの補助が入っていると聞いておりますので、なぜ民間のバス会社だけがこんなに、冷遇されるのかという思いもあります。制度上難しいところもあるものと思いますが、補助が入らない限りは民間事業者として、利用が低い路線等はどうしても切らざるをえません。運転士が潤沢にいれば、こういったことも何とかやりくりしながらできますが、他の業界も含めて、人手不足となっているのが現状です。このような状況の中、賃金面も含めて、バス事業に若い方があまり入ってこない部分もあり、弊社としては、1年前から若い方を対象に、宿泊施設を備えた研修所をオープンして、コミュニケーションを図り、バス運転士を魅力ある職業にし、労働環境を向上させたいという思いで取り組みを始めたところです。まだ目に見えた大きな成果はありませんが、少しずつではありますが、退職者より、会社に入ってくる人も数名増えておりますので、今後については期待しているところです。

このような場で、いつまでもネガティブな話をしなくていいようにしていきたいと思っておりますので、今後も皆様のご支援、ご理解をよろしく申し上げます。

(水谷会長)

ありがとうございます。その他に何かありますか。

(佐々木委員)

私は、人口集中地区でもある八本松地区付近を頻繁に通ります。宮城交通様の方で支障なしの回答を出されていることもふまえ、当会議のあり方が今後一体どうなっていくのかという思いが強くなりました。宮城交通様の、減便に関するニュースも聞いておりましたので一体これまでの地域交通と今後の地域交通の考え方がどうなっていくのか不安に思いました。

(水谷会長)

ありがとうございます。今のご意見について、事務局より意見等はありますか。

(事務局)

本市での地域交通の現状から説明いたします。本日の説明資料の2ページ目をご覧ください。この下図は地域公共交通計画より抜粋しており、バスの本数や一定の基準等に基づき、公共交通に関するエリア分けをしています。この図のオレンジのエリアは、路線バスの本数が少ない地域というエリア設定をしており、そういう地域を対象に地域交通を導入してきたところです。

今後につきましては、本市の地域交通の方針をどうしていくのか、ちょうど見直す時期に差しかかってきており、当会議での様々な意見や現行基準の見直し等を含めて、今後進めていきたいと思っております。当会議でも様々ご議論いただいているように、課題は非常に多いと認識しており、今後、総合交通政策部だけではなく、様々な関係機関の皆さまのご協力をいただきながら、少しでも解決できればと考えています。

(山田委員)

私からも意見を述べさせていただきます。毎月1回程度、労働組合組織の会議を設けており、それぞれの議題に対し協議をしています。その場では、仙台市の公共交通に関する話題も出ております。特に、先ほど斎藤委員が言われた内容と同じようなことが活発に協議されています。私自身、共感したところでもあり、脇田委員からも説明のあった運転手が不足している現状からも現場の運転手にしわ寄せがきているのも事実です。公共交通の使命を果たすために、宮城交通様も、仙台市交通局様もバス運転手が不足する中で事業をやられていることと思います。その中で、地域交通の導入に関する基準がどうなっているのかという点について疑問に感じていました。

今回の郡山・八本松地区で仙台市における地域交通実施地区が10地区目になると思いま

すが、この先も増えていく方向になるのでしょうか。そして、最大9割補助という部分もありましたが、この取り組みは今後地区数が増えていっても持続可能なのでしょうか。既存の路線バスに対して補助をするということも選択肢の1つとして考えていく必要はあると思っています。

(水谷会長)

ありがとうございます。事務局より回答をお願いします。

(事務局)

先ほどもご説明しておりました、地域公共交通計画のエリア分類における水色のエリアを示しているのが、みんなで支える路線バスエリア、オレンジ色のエリアがみんなで育む多様な交通確保エリアとして令和4年3月に設定をしたというのが現状です。この中で、前回、前々回と、この地区で本当に地域交通を導入していいのかという議論や補助金をこんなに投入していいのかという議論等様々ありましたので、今後、補助金をどの程度まで出すべきなのか、その前段のエリア設定がこのままでいいのか等、少し議論をしていきたいと考えています。後程、説明はさせていただきますが、当会議及び交通政策推進協議会とは別の会議体（地域交通ワーキング）を新たに創設し、意見交換、情報共有しながら検討を進めていきたいと考えています。

今後、地区数を増やしていくのかという点については、補助金のあり方、地区数のあり方を含めた今後の公共交通全体のあり方を議論していきたいと思っております。今すぐに明確な答えが出るわけではありませんが、引き続き議論して参りたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

(水谷会長)

地域交通に関しては、他の地区からも要望はあります。我々としましても、地区によっては路線バスに頑張っていただくエリアだという意見を伝えているところです。さらに、様々な事情や、実際の移動実態調査の結果をふまえながら進めてきた部分もあります。そのため、全ての地区に対して、地域交通を導入するわけではなく、収支率の問題も含め、改めて見直すという考え方も検討している段階です。

その他にも何かご意見ありますでしょうか。

(三浦委員)

今回の地区は、宮城交通様の運行エリアにおける地域交通の試験運行ということですが、前回この会議でご議論いただいた、田子・余目地区や岡田・鶴巻地区は、市営バスの運行エリアでの地域交通の試験運行ですので、まさに宮城交通様と同じ状況でございました。実際、路線バスが運行しているエリアで地域交通が少し重複して運行するといった状況ではございますが、地域の検討会でもこのことについては色々議論があったと思います。

特に、地元の方々においても、地域交通の停留所の位置や、運行ルート等を様々議論してきた中で、試験運行をスタートするものと聞いており、試験運行を実施した結果、路線バスでいいという方向性で落ち着くのか、やっぱり地域交通の方がドアツードアで、移動手段としてはより利便性が高いということで地元が結論づけていくこととなれば、今後の方向性として地域交通は適するものと思います。

バス事業者としても、この試験運行の中で、地域としてどちらがいいのかというのをしっかり議論していただき、今後、地域交通をやめるのか、試験運行から本格運行を目指すのか議論していただければと思います。

(水谷会長)

実際、バス事業者とタクシー事業者の性質の違いについても、非常に重く感じているところですよ。つまり、朝の時間帯に10人以上乗る地域で、タクシーを何十台も運行させるとなると大変な部分もありますし、逆に昼間の時間帯に利用者がほぼいない状況でも路線バスを運行している路線もあると聞いておりますので、そういったことをふまえてどのような運行形態が適しているのか考えていく必要がある局面になってきています。これまで本市でもいくつかの運行形態での地域交通の支援実績があり、その中で色々気がついた部分もありますので、見直しが必要な部分は見直していくことも必要だと認識しています。

(泊委員)

先ほどから各委員から発言があたった問題意識については、私も同じ考えを持っています。そういった話を、以前から仙台市へ相談させていただいており、地域公共交通会議の役割や、仙台市ではどのように地域の足の確保をしていくのかっていうことを考えた際に、数年のためだけに本当に地域交通を走らせるのかとか、そのような観点だけでの議論ではなく、異なる観点からの議論も必要だと考えています。

地域交通は、地域が主体となり、自分たちの移動の足の確保をどのようにしていくのかを考え、公共交通機関が様々な課題を抱えている中で、どのように移動の足を確保し、地域の交通環境を整えていくべきなのかを考えることも必要であるといった全国的な議論もあり、その一つの方向性が、この地域公共交通会議の役割であるとも思います。

ただし、補助制度の問題もありますので、その部分の検討は必要であると思います。地域のニーズにも応じながら、収支のバランスを考え、困っている人だけがカバーされればいいのかという側面も考慮する必要があります。つまり、補助制度のバランスを無視して補助金をどんどん出してでも支援するべきということでもなく、その答えを出すのがこの地域公共交通会議であるべきと考えております。

今回の審議事項について質問があります。説明資料の10ページの時刻表について、今回の使用車両は1台とのことですが、1便から6便の両方向を行き来する認識で正しいかということと、その場合、12便分を1台で運行することになり、乗務員の休憩時間が5分～10分程度で回していることになりませんが、乗務員の方の休憩時間や交代について確認させてく

ださい。

(事務局)

当地区では、1台で行き来する運行計画になっています。また、乗務員については2名体制となり、飯田団地バス停の待機場所にて、交代の方が別車両できており、交代で適宜休憩をとっていただくこととしております。

(泊委員)

わかりました。ありがとうございます。

(水谷会長)

その他何かご意見、ご質問等ございますか。そろそろ議決の方に移らせていただきます。ただいまの第1号議案について、承認ということによろしいでしょうか。

<一同了承>

(水谷会長)

ありがとうございます。第1号議案は、事務局案の通り承認することと決定いたしました。

(水谷会長)

本日の議題は以上となりますが、その他といたしまして、委員の皆様から何か意見等ありますでしょうか。

特段のご意見等ないようですので、最後に事務局より、道路運送法改正に伴う仙台市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について、説明をお願いいたします。

【その他】

(事務局)

事務局より2点ご連絡があります。

1点目について、地域公共交通会議設置要綱の一部改正に関する今後の予定についてのお知らせになります。配布資料は「資料①」と書かれている資料になります。

こちらについて、令和5年10月1日付けの道路運送法等の改正に伴い、これまで地域公共交通会議の中で協議することとなっておりました一般乗合旅客運送事業に関わる運賃の改定、いわゆる協議運賃について、独占禁止法上のカルテルに当たらないようにする観点から、会議構成員を限定した別の会議や協議会を設置して協議するよう法改正されております。この法改正の趣旨に則り、仙台市地域公共交通会議設置要綱についても、今後一部改正

をしたうえで対応させる必要があります。主な内容としては、運賃に関わる協議を行う協議会等の設置に向けて、現在要綱改正作業を進めているところです。なお、本要綱の改正につきましては、次回、1月末から2月初め頃に開催予定の当会議にて、委員の皆様にご説明した上でご審議いただくこととしております。続いて、本日は道路運送法の改正概要について、宮城運輸支局様よりご説明いただけることとなっておりますので、今野委員より、資料①についてご説明をよろしくお願いいたします。

(宮城運輸支局)

宮城運輸支局の今野です。私の方から、今回の法改正の概要についてご説明させていただきます。資料①も一緒にご覧いただきながら、お聞きいただければと思います。これまで、新たに地域交通などを導入される地区がある場合には、その都度、地域公共交通会議の場で議論いただき、運行内容及び運賃について、承認いただいていたところでございます。運賃や運行内容を変更される場合も同様でございました。これについて、先般、公正取引委員会より、他の運行事業者や業界団体が同席する中で、運賃の協議をするということが、独占禁止法上のカルテルに当たる可能性があるといった指摘を受け、今後の運賃に関する協議については、別途限られた構成員の中で協議するということによって、昨年10月に法改正が実施されたところです。今回、改正によって新たに運賃協議に特化した協議会を設けることとなりますが、こちらの概要について簡単にご説明しますと、大きな点として構成員がかなり限られた形となります。資料の右下に改正後とありますが、道路運送法第9条の改正後の条項を載せております。こちらの中段に、漢数字の1から4番までありますが、今回運賃協議会に参加する構成員としては、当該路線を区域に含む市町村、当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者、地方運輸局、関係住民の意見を代表する者として指名する者（住民代表の方）、こちらの4者で協議するということになっております。理由としては、先ほど申し上げた通り、独禁法上のカルテルを避けるという観点から、委員を限定した形で協議するということになっております。地域公共交通会議に比べ、参加できる構成員が限定されるといったことから、あらかじめ地域住民の方への説明や、競合する運送事業者へ聞き取りを行う等、利害関係者の意見を反映させるための措置を講じた上で協議に臨むということも併せて予定されております。

また、資料の方には記載しておりませんが、今回の運賃協議会の対象となるものは、いわゆる法第4条許可を取得した本格運行が対象となりますので、本日協議された郡山・八本松地区のような、法第21条運行で行う実証実験といったものは、運賃協議会の対象外となっております。以上、簡単ではございますが、臨時協議会の概要となっております。なお、運行ルートですとか、運行時刻といった運行内容の部分については、これまで通り、地域公共交通会議の場で議論いただくこととなっております。これまでの取り扱いから、大きく変わりました、皆さんにご迷惑をお掛けいたしますけれども、改正趣旨を踏まえまして、ご理解いただきますようよろしくお願いいたします。私の方からは以上となります。

(事務局)

ありがとうございます。先ほども申しあげました通り、当会議設置要綱の一部改正に関する具体的な改正内容につきましては、現在取りまとめ中でございまして、次回の地域公共交通会議にて、改めてご説明させていただいた上で会議に諮らせていただきますので、引き続きよろしくお願いたします。以上が、1点目に関する事項になります。

2点目について、資料②をご覧くださいければと思います。

本日の会議の中で、委員の皆様にご議論いただいた内容や今後の課題等について、今回この地域交通における今後の展開に係る検討を深めていくため、地域交通ワーキングというものを立ち上げ、その中で課題解決に向けた様々な議論をして、今後のあり方について検討していきたいと考えています。

資料②の背景について、本市では、仙台市地域公共交通計画における、みんなで育む多様な交通確保エリアをターゲットに、地域交通の導入について、10地区の検討を進めてきているところであり、本日ご説明した郡山・八本松地区が9地区目の試験運行実施地区となっており、残りは泉西部地区が検討を進めている地区になります。

今回地域交通の様々なエリア、地域等で導入を行っていく中で、先ほどまでご意見のあった補助の上限額、収支率等の他、地域ごとのサービスレベル、路線バスとの役割分担等の課題について、本日の会議の中でも様々なご議論をいただいていたところがございます。また、他の会議体となる仙台市交通政策推進協議会の中でも、地域交通導入が進んでいく中で、基準等の見直しが必要になってきた段階なのではというご議論をいただいているところもございます。そういった部分を含め、様々な課題について検討を行っていききたいというところが背景になります。目的については、令和8年度末に仙台市の地域公共交通計画が見直し予定となっており、そこに向けて、持続可能な移動手段の確保のため、地域交通を含めた、本市の取り組み、進め方等について検討していくものでございます。

検討体制と合意形成のプロセスについて、下の図をご覧くださいければと思います。

本市の持続可能な移動手段の確保に向け、現在会議体が2つございます。1つが左側に書いている仙台市交通政策推進協議会、もう1つが、仙台市地域公共交通会議になります。仙台市交通政策推進協議会では、せんだい都市交通プランや地域公共交通計画等の本市の交通政策の基本的な考え方、個別施策・計画策定等について協議、意見聴取する場として位置付けられています。構成員は学識経験者、交通管理者、道路管理者、公共交通事業者、その他となっています。一方、仙台市地域公共交通会議については、地域交通の運賃、運行エリア、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審議する場というところで、本会議の委員の皆さまに審議いただいております。この2つの会議体がある中で、両方をつなぐ場として、地域交通ワーキングというものを創設するものになります。期間については、時限的となり、今年度から令和8年度の地域公共交通計画の見直しまでの期間、様々な検討をしていきたいと考えています。地域交通ワーキングの構成員は、学識経験者として吉田教授、泊准教授に参加していただき、当課、公共交通推進課、交通政策課を含めて様々な議論を重ねていきたいと考えています。当ワーキングで、本日の議論の中でいただいた意

見、内容等については、両会議体への情報共有をしていきたいと考えています。必要に応じて、バス事業者、その他公共交通事業者や関係団体等へのヒアリング、ワーキングへの出席についても、随時依頼したいと思っておりますので、ご協力いただければと思います。

今後のスケジュールについて、最終的な目標は令和8年度の地域公共交通計画の見直しに向けて作業することになります。今年度は直営にて、基礎調査（本格運行地区等の現状分析、課題整理）をしていく予定で考えています。来年度は、業務委託等を行い、詳細な分析、課題整理を行い、その取りまとめ結果を用いて、令和8年度に全体の交通体系、地域交通のあり方について、業務委託で取りまとめていきたいと考えています。

今後このような会議体での議論を重ね、委員の皆様のご意見もいただきながら、本市のあるべき姿を整理していきたいと考えておりますので、引き続きお力添えいただければと思います。

（齋藤委員）

考え方として、今回の地域交通ワーキングのように会議体を増やして検討を深めるやり方もあるものの、組織を集約するやり方もあると思います。一つの会議体として、コンパクトにした場で、議論していく考え方があってもいいのではと思います。

また、最後にお伝えしたいのが、勇気ある判断という観点を大事にしていきたい。例えば、試験運行をやってみた結果、今後の継続が難しい場合の取りやめとなる基準も設ける必要があると感じています。裾野を広げすぎたからでは、後になって狭めることが難しいと思われるので、是非ご検討いただければと思います。

（水谷会長）

貴重なご意見ありがとうございました。

私も今年度異動してきて、この会議体の整理に関しては、何とかしたいと考えていたところではございました。現在2つの会議体があって、それぞれの会議体の役割がそもそも違っている部分があり、その議論を何とかまとめた方向性を見いだしたいといったワーキングを今回立ち上げることが目的でもあります。その先に、もしかしたら会議体の統合にも繋がっていくものと思います。様々なご意見を参考に、是非将来的な統合に向けて進めていきたいと思っています。中々関係法令の面もあり、すぐに解決する話ではありませんが、会議体としては、何とか省力化の方向でいきたいとは考えていますのでご理解のほどよろしくお願いたします。

（泊委員）

昨年度から、地域公共交通会議の一員として私からも相談していたところから、こういった動きに繋がっていただいた面もあります。

今日のような議論されていることと全く同じことがもう既に発生してきているということで、この制度のまま今後もいくのかということ、この法定協議会の委員とも連携しながら

進めていかなければということ、地域交通推進課の皆さんに相談しましたし、あと学識経験者の吉田先生、青木先生、菊地先生とも少し、どのような建付けが正しいのかという議論をするなど複合的に進めていただいたことが現在の形になります。地域交通ワーキングは時間的に実施されるもので、必ずしも拡大していくものでもなく、必要なことをまずは議論するという会議体だと私は理解しており、しっかり貢献していきたいと思っています。

(水谷会長)

ありがとうございます。他に何かご意見等ありますでしょうか。

(佐々木委員)

仙台市として、送迎支援等に関する民間事業の活用や、今後そういった団体を集約する考えはないのでしょうか。

(水谷会長)

ご質問の内容として、福祉有償運送に関する内容にも関連する部分もあり、実際に色々な運行形態があると思います。ただし、そこで利益を生み出すという話になると、既存のバス事業者やタクシー事業者がいる中で、関係法令に基づく認可が必要であり、車両整備等をしっかりとやっている運行事業者が認可され、タクシー事業やバス事業を実施している部分もあり、中々全ての事業者を承認することは難しい状況です。

既存のバス事業者、タクシー事業者も尊重しながら、地域の皆様にどの程度のサービスを提供していくのか、色々な法律の状況等を見ながら検討していく必要があると思います。恐らく市民の皆さまがパッと考えて、これいいと思っても、すぐに採用でき実施できるものではないという状況をご理解いただければと思います。また、今後も色々な観点から考えていく必要はありますし、これからも議論を重ねていきたいと考えています。

その他何かご意見等ありますでしょうか。

(真壁委員)

地域交通ワーキングを新たに創設するということですが、私の会社では日頃からその地域づくりや地域福祉の推進に関して、住民主体で考えていく場づくりのサポートをしています。移動というものは、セーフティーネットだなどと考えています。移動手段があることで、交流が生まれ、交流が生まれれば、人との繋がりができ、健康寿命にも繋がっていきます。だからこそ、移動というものを、いろんな視点で考えていくというのが大事だということ、を本日改めてすごく感じました。そのため、地域交通ワーキングにおける意思決定、合意形成のプロセスに、地域主体ということを考えるのであれば、その地域の人達、市民の方も考えていける場を、あまり堅苦しくなく楽しい場として作っていくべきなのではと思いました。この地域交通ワーキングに関する資料を見ても、その場には市民が気軽に楽しく、地域交通のことを考えられるような場ではないのかと感じながら、もし今後そういう場づくりを

するのであれば、色々とお手伝いできることはあるのかなとも思っています。本日は皆さまのご意見が大変参考になりました。

(水谷会長)

市民の皆様との議論というものも今後必要になってくるものと思います。今回は地域交通ワーキングということで、まずは我々の方でもできる限り見える化しながら、定量的な形で議論をしていきたいと思っています。そのためにも、こういったデータがあるのか、そのデータの使い方の部分も整理しながら、基礎調査や現状分析もありますので、事務局や学識経験者の皆様を中心に整理させていただきたいと思っています。

その上で、地域公共交通会議では、真壁委員のような市民の皆様代表となる方に参加してもらおう一方で、今後市民の皆様をどのように巻き込んでいく必要があるのかといった面も考えていく必要があると思います。

その他何かご意見ありますでしょうか。

それでは、本日予定していた議事はすべて終了しましたので、進行を事務局にお返ししたいと思います。

【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。最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。次回の第28回会議の開催は、来年1月末頃を予定しています。開催場所は今後調整予定のため、次回の開催案内と併せてご連絡させていただきますので、ご確認のほどよろしく願いいたします。

なお開催案内につきましても、別途お送りさせていただきますので、ご対応のほどどうぞよろしく願いいたします。

以上をもちまして、第27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。