

仙台市長
郡 和子様

仙台市地域公共交通会議委員の皆さまへ

仙台市新川地区地域交通「八ツ森号」本格運行議案の審議にあたって、地元利

用者の生の声をお聞きくださるよう心からお願いいたします。

私たちは、仙台市営バス「八ツ森線」廃止の代替交通手段としてR2年8月より試験運行が開始された地域交通「八ツ森号」を、開始以来ずっと利用し、「やってみなくては分からない」という手探り状況の中から、これを地域住民のより良い移動手段として定着、発展させるために、微力を尽くしてきました。11月9日開催のR4年度第5回新川地区地域交通運営検討会では、「八ツ森号」本格運行の「令和5年度事業計画書(案)」が決定され、貴会議へ付議依頼がなされることになりましたが、事務局作成による「議案資料」、「議案説明資料」には載せられていない「検討経過」における利用住民の要望や疑問、検討事項などについてご理解下さり、ご審議の一助としていただければまことにありがたく存じます。

第一、現行平日5日、各7本予約可能時刻が設定されている運行体制を、土曜日にも拡大する要望が実証運行で実現されなかった経過。この要望は、試験運行1の段階からだされていたが、R3年試験運行Ⅱの4月-6月3か月に限り臨時便の扱いで実施された。その運行実績は必要とされる基準を満たしており、その後開かれた住民意見交換会において、6月で終了された土曜運行を復活継続させる要望書が利用者住民36名の署名を添えて提出されたが、10月開始の実証運行に取り入れられることはなかった。その後市に問い合わせたところ、1月にR4年度の補助金予算総額がほぼ内示されており、その段階で土曜運行は3か月限りに決まっていたとの説明を受けたが、試験運行Ⅱ②、実証運行と試行の段階をへて本格運行いたる制度的意義にてらしても、実証運行事業計画とその決定過程にてらしても納得しかねる。実際に、実証運行収支決算報告書によれば、補助金の概算払いのうち、56余万円を清算額として返却している。折角の実証運行期間を無駄にってしまったことが悔やまれる。

第二、現行平日5日7本体制を土曜に拡大する要望が、本格運行事業案に取り入れられなかった経過。本格運行案の検討は8月以降11月まで毎月1度開催の「検討会」第2回から5回において討議され、11月9日開催の第5回「検討会」で、議長により討議打ち切りが宣せられ、討議事項資料「資

料2」に提示された運行(案)3案について採決の上、「案2」に決したうえ、これに対応して作成添付されていた交通会議への付議文書一式が、自動的に決せられることになった。これらの一連の経過にかかわる文書資料について、Ⅰ「検討会」資料該当部分のコピー Ⅱ「住民利用者意見書」コピー Ⅲ「検討会会長名による回答」コピーを別添させていただきました。11月9日以降の短期間におこなったボランティア仕事のいたらなさのため、いくつかの誤記や書き込みなどのお見苦しい点はどうかご海容のほどお願いいたします。交通会議委員の皆様におかれましては、これらの資料をご覧いただき、利用者住民の側から見た一連の経緯につきましてもご参照いただければ幸いです。

第三. 「検討会」の結論と住民利用者の要望・認識の食い違いは何か。なぜ生じたか。 ①土曜運行の試行最中の5月開催第1回「検討会」で、実証運行は従前どおりとし土曜運行は行わないとすることがすでに決められており、6月、7月に「検討会」は開催されず、利用者住民は広報紙「八ツ森通信7月号」で初めてこの事実を知らされた。4-6月の土曜運行試行についての「整理・分析」が提示・検討されたのは、8月10日開催第2回「検討会」であるが、この時同時に、本格運行における土曜運行は「見送る方向で考える」とされていた。「八ツ森通信8月号」には、「次年度の運行計画をより良いものにするために住民意見交換会を8月21日に開催する」ことが知らされた。参加できない住民のために9月9日を期限とする「ご意見箱」の設置もはかられ住民はその呼びかけに応えたのであるが、今日、経過資料を精査してみて、すでに5月の段階で、土曜運行を行わないことを基本方針としてかためており、住民の意見は1回限りの「意見交換会」の開催において、単に承るだけであったのかとの感を強くする。住民は通常として「八ツ森通信」の情報に依存するのみで、「検討会」と住民との情報共有や検討の場はなく、要望書という文書の形で機会をとらえて意見を述べても、「検討会会長」名の「回答」として、11月9日付の文書が一括して送られたのみである。「検討会」には住民誰でもオブザーバー参加が可能であるとされていても、90~120分の時間で夜間に開催される会議に利用者住民である高齢者が参加することは極めて困難である。また、「検討会」委員の大部分は自家用車利用の方々であり、「八ツ森号」をほとんど利用しておられない。 ②「検討会」会長や、市の担当者は私たちの意見に対し「見解の相違」であるとして斥けるが、それはどのような相違なのだろうか。「八ツ森号」が、「仙台市地域交通支援事業補助金交付」による「乗り乗り事業」として成り立っている以上「補助金交付要綱」の求める基準を満たすことは必須であり、要望はすべてこれを前提にしている。

そのうえで、市営バス八ツ森線廃線によって公共交通の空白地帯となってしまった新川地区に、地域の特性に適合した質の高い公共交通として住民の移動ニーズにできる限り応えうる移動手段を創出しようと努力している。これは市の目指す行政目的でもあると理解しているが、平日5日7本の予約運行体制を土曜に拡大するという住民の切実でささやかな要望がこれほど頑強に斥けられるのはなぜだろうか。「検討会」に討議事項原案を準備する市担当者・KCS（派遣専門家）は、5月の段階ですでに土曜運行見送りを基本方針とし、8月の「検討会」も同様であったが、8月の住民意見交換会の動向や、4-6月の土曜運行実績分析結果をみて、9月の「検討会」に、突然、土曜運行の見送り案に加えて、土曜日への平日体制の拡大案と、平日体制+土曜4本予約運行案の3案と、それらの比較評価の表を示し、土曜運行が運行体制としてリスクであることが強く示唆された。さらに10月の「検討会」では、会議の4日前に正副会長を加えた三者が、土曜の予約運行回数を2本に半減する案に変更したうえで3案が提示された。加えて、運行時刻として、8時20分ごろ新川地区から乗車し8時50分ごろに愛子駅周辺で降車する1運行（これが1便・2便とカウントされる）と、愛子駅周辺で14時30分ごろに乗車し14時50分ごろに新川地区に帰着するという利用および、同じ車で15時20分ごろに予約した乗客が愛子方面に向かう（これが9・10便とカウントされる1運行）ことができるが、帰宅の便はないという利用可能便の指定が示された。そしてこの会議で初めて述べられた立案理由は、「必要最小限の土曜運行を実施し一定の利便性を確保する」もので、「必要最小限」とは、腎臓透析に通院する方の緊急事態に対応することであるという。こうした理解は、あまりに現実離れしていて納得できない事をひとまず措くとして、「必要最小限の施策で一定の利便性を確保する」という原案立案者の地域交通事業に対する姿勢は、私たちが目指している地域特性に適合した質の高い公共交通の創出の努力とは、たしかに大きな隔たりがあり、そこから「見解の相違」とされるさまざまな食い違いが生じているのかもしれない。

第四. 平日5日7本運行体制の土曜への拡大は本当にリスクなのだろうか。原案立案者は、必要最小限の施策が、「乗り乗り事業」という市の地域交通事業の存続条件であるとするような数値や指標、判断基準など住民の不安を過度に高める資料を提示しているため、問題の所在が分かりにくくなっていると思われるが、平日5日7本運行体制の土曜への拡大が実現可能なことを示す単純な数値を示してご検討を仰ぎたい。①「補助金交付要綱」の年間限度額について。限度額÷運行単価×0.9=年間運行本数限度・1309（本）。 $1309 \div \text{平日+土曜の年間日数} 293 = 4.46$ （本）。1日の

予約可能数は最大7本だから予約率 63.7%未満なら、限度基準をクリア。予約率はたかく見積もっても50%には達しない。②「要綱」の限度基準日額について。運行日数が年間200日を超えるからクリア。③収支率10%について。一人乗りで(乗車比率による2種運賃の平均÷1運行経費)7%は必ず確保されるから、仮に土曜の運行すべてが一人乗りであっても、土曜50日数7%、平日243日数10.62%で年間10%となり、前年の平日運行実績で12.9%以上を達成していたことからこの基準もクリア。④乗り合い率について。1運行経費×0.1÷乗車比率による2種運賃の平均=1.43(人)は、収支率10%と同時に達成されるから、公共性を担保する1台当たり1.2人の乗り合いの条件もクリア。

第五. 「令和5年度 新川地区地域交通本格運行 収支計画書」について、精査検討していただきたい。「検討会」では、採決に付された土曜運行をめぐる3案に対応した収支計画書が添付されており、多数を得た2案の収支計画書のみが事務局によって読み上げられて質疑無しで決定された。しかし、運賃収入、運行経費にかかわる推計値の算定方式、根拠数字は示されておらず、予約運行本数2による土曜運行の付加が年間運行実数や収支計画にどうかかわるとされたかも不明である。

以上、土曜運行問題に限定して、「新川地区地域交通本格運行」事業計画に関する利用者住民の生の声を述べさせていただきましたが、その他にもいろいろ問題を感じています。時間的能力的制約のために、不備、不十分であることをお詫びいたしますとともに、地域の特性に合った質の高い地域交通の創出を願う地域住民の取り組みとしてご理解賜りますようお願い申し上げます。

2022年11月21日

新川・エバーグリーン地区住民有志(記名代表者)

添付資料

1 「検討会」第2, 3, 4回配布資料該当部分コピー

II 住民利用者意見書コピー

III 「検討会」会長名による回答コピー

土曜日の臨時便に関する今後の対応

- 試験運行II②を実施するにあたり、これまで休日の移動ニーズが住民意見交換会から上がっていた。しかし、全国的な事例をみても平日に比べ休日の利用は少なくなる傾向を考慮し、平日の利便性向上に力点をおいていた。だが、本格運行まで残り期間が少ない状況に加え、土曜日の利用実態は把握していなかったため、本格運行するべきか判断する必要があり臨時便として運行を開始した。
- 令和4年4月～6月の利用実績等から、本格運行の継続の有無について、利用実態、収支状況及び運行体制の3つの観点から検討したところ、ハツ森号による土曜日の運行については見送る方向で考える。

(1) ハツ森号の土曜日運行の整理・分析

1) 利用実態

- 土曜日の総利用者数は、令和4年6月末時点で25人だった。そのうち実利用者数は6人で、すべて70歳以上の高齢者であった。
- 運行に対して50%以上利用した固定客は1人であった。
- また、令和4年6月末時点で24回運行し、全体で25人の利用があったため、1回あたりの利用者数は1.0人/回、乗り合いが発生しない結果となった。

表 土曜日の実利用者の内訳

利用者	利用回数	利用した便							利用日数	運行日数	運行日数に対する利用割合
		1・2便	3・4便	5・6便	7・8便	9・10便	11・12便	13・14便			
Aさん	7回	-	-	-	-	7回	-	-	7日	10日	70.0%
Bさん	7回	1回	2回	-	-	-	1回	1回	4日	10日	40.0%
Cさん	5回	1回	3回	-	-	-	3回	-	3日	10日	30.0%
Dさん	2回	-	-	2回	-	-	-	-	2日	10日	20.0%
Eさん	2回	-	-	1回	-	-	-	1回	1日	10日	10.0%
Fさん	2回	1回	-	-	-	-	1回	-	1日	10日	10.0%
合計	25回	3回	5回	3回	0回	7回	5回	2回	-	-	-

資料I

2) 運行実績と収支状況

- 運行本数をみると、令和4年6月末時点で24本であり、デマンド率は26.4%であった。また、運行予定日数13日に対する運行割合は10日のため76.9%の割合で稼働している。
- 収支率をみると、令和3年度は全体の収支率が最小10.7%～最大14.6%の間で推移し、令和4年3月は14.5%であった。しかし、令和4年4月から6月は13.3%、13.9%、13.4%と微減している。なお、令和4年4月から6月の臨時便を除く収支率は、14.2%、14.3%、13.7%で土曜日単独の収支率は令和4年6月末時点で8.4%であることから、土曜日の運行の影響が懸念される。

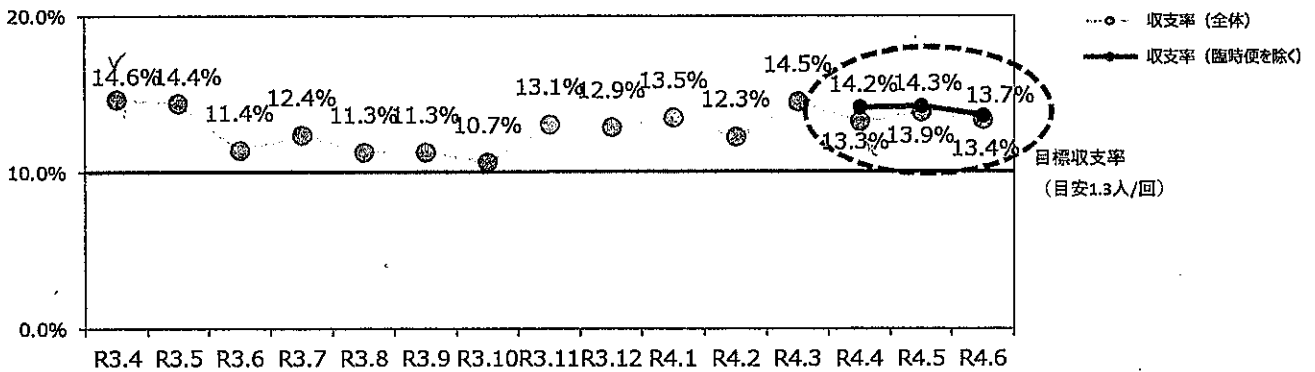


図 令和3年度からの収支率の推移

3) 運行体制

- 事業者へのヒアリングを実施した結果、事業者からは現在の内容と同じ金曜までの予約で土曜日当日予約不可であれば継続に支障はないとの回答あり。

(2) 土曜日運行の方向性

- 以上を踏まえると、運行体制は確保できるものの全国的な事例と同様に新川地区についても、利用者数が少なく公共交通である地域交通の前提となる「乗り合い」が発生していないこと、また、全体の収支に影響が出ていることから、八ツ森号の土曜日の運行については見送る方向で考える。

令和5年度本格運行(案)について

(1) 土曜日の運行実施について

1) 主な意見

- ・第2回検討会にて利用者の声を聞いた上で判断していくこととした。8月21日に開催した住民意見交換会にて利用者の意見を伺ったところ、「イベント開催時の移動手段として活用したい」など、土曜日の運行実施に対する要望が多くあった。
- ・一方で、ご意見箱には「持続的な運行のため、まずは平日5日7便体制の確立・維持を優先すべき」といった土曜日の運行実施に対して慎重な意見もあった。
- ・なお、運行事業者に改めて確認したところ、全国的な燃料費高騰に伴い、本格運行(令和5年4月以降)の運行経費は、今よりも上がる見通しとのことだった。

2) 運行実績と収支状況の関係性

- ・ハツ森号は令和3年度4月からの推移をみると、運行内容を見直したことで運行本数が増え、利用者も増加したが、乗合率及び収支率が低下した傾向が見られた。
- ・また、運行本数が増加するほど、運行経費も比例して増加した。
- ・なお、1)により運行事業者から経費見直しの申し出があった事に伴い、今よりも運行経費が増加する。

3) 仙台市の補助金について

- ・「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」の要綱に基づき、ハツ森号における本格運行時の継続条件は次のように試算できる。
- ・なお、1)により運行事業者から経費見直しの申し出があった事に伴い、今よりも運行経費が増加すると仮定し、以前の1運行あたりの経費を11,400円とする。

- ① : 1便あたりの乗車人数が1.2人/回以上であること
- ② : 要綱上の1日の運行経費の上限は65,000円であり、
八ツ森号の運行本数に換算すると5.7(本/日)以下であること。
- ③ : 要綱上の上限は12,960,000円であり、
八ツ森号の運行本数に換算すると1,136(本/年)以下であること。
【平日】 $1,136(\text{本/年}) \div 243(\text{日}) \div 0.9 \approx 5.1(\text{本/日})$ 以下であること
【平日+土曜】 $1,136(\text{本/年}) \div 293(\text{日}) \div 0.9 \approx 4.3(\text{本/日})$ 以下であること
- ④ : 目標収支率10%以上を確保すること (八ツ森号の場合は1.5人/回以上)

	1日あたりの最大運行本数 【実績値】(A)	要綱上の上限本数 (B)	差 (B)-(A)
平日5日7本	3.2	5.1	1.9
平日5日7本+土曜7本	3.9	4.3	0.4

○「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」の制度上の条件等に基づき試算すると、「平日5日7便+土曜日7便体制」は、制度上の補助上限額を超える可能性がある。

(上限額の設定はあるが、予算の範囲内での実施になることについても留意する必要がある。)

○今後、運行日・運行本数を増加させる場合、予算配分によっては、曜日単位や便数単位での減便といった調整・変更の可能性がある。

4) 土曜日の運行 (案)

・八ツ森号の土曜日について、利便性と持続性から3案を提示する。

案1 : 利便性を最大限高めるため、平日5日14便+土曜日14便

案2 : 1ほど利便性は高くないが、要綱上の範囲内で運行する平日5日14便+土曜日8便

※前述の要綱上の上限「【平日+土曜】4.3(本/日)以下」より、4本と設定した。

案3 : 1、2よりも持続性を重視した平日5日14便

表 土曜日の運行（案）の特徴

	案1：平日5日14便 +土曜日14便	案2：平日5日14便 +土曜日8便	案3：平日5日14便
利便性 (利用者目線)	◎	○	△
	・本数が多く選択肢が広がり、自由な移動が出来る ・運行日が全日14便のため分かり易い	・平日+土曜の体制を構築し、利便性向上に寄与する ・案1ほど自由な移動は出来ない	・案1・案2と比較すると利便性は高くない ・平日の通院・買い物利用が中心
効率性 (収支率、乗合率)	△	○	◎
	・本数が多いほど、利用者が分散し乗合率が低下する ・乗合率の低下に伴い収支率が低下する	・土曜日の本数制限により、案1と比較すると若干不便だが、できるだけ乗り合う環境を構築 ・案1と比較すると効率性の向上が図られる	・案1・案2と比較すると効率性が高い
持続性 (運行体制、財源)	△	○	◎
	・運行は可能であるが、運行事業者への負担増 ・要綱上の上限と比較すると、上限回数を超過する可能性が懸念される	・運行は可能であるが、運行事業者への負担増 ・要綱上の上限と比較すると、上限回数を超過する可能性が懸念される	・令和3年度臨時便運行期間及び令和4年現在で収支率10%をクリア ・要綱上の上限と比較しても1日1本程度の増加は問題なし

⇒以上のことから、7月までの利用実績等では制度上の条件は満たしているものの、予算上の制限や収支率の低下といった懸念はあることから、土曜日の運行を実施する場合は、本格運行の実施に合わせて、『乗合率1.5(人/回)以下』又は「予算範囲を超過する運行が見込まれる」場合は、利用の少ない便を減便する』などの基準の設定が必要だと考えられる。

(2) グループ割引について

○グループ割引は1件ではあるが利用実績があることに加え、今後新型コロナウイルスによる行動制限が段階的に解除される風潮であることを踏まえ、利用促進策の1つとして引き続き継続し、利用が低迷する場合は見直しを検討する。



令和5年度本格運行(案)について

(1) 乗降ポイントについて

○乗降ポイントに関し、事業者から増加は厳しいとの回答があった。このため、これまでの運営検討会で候補に挙がっている「都の湯」の対応については、試験運行1からこれまで利用が少ない「どうだんの里（鳳鳴四十八滝入口）」と入れ替えることとして、総数は変更しない。なお、「どうだんの里（鳳鳴四十八滝入口）」へは、本格運行からは乗降ポイントではなくなることを、検討会からお伝えする。

(2) 予約受付について

○予約受付に関し、これまで利便性拡大を図るために予約受付時間を拡大した経緯がある一方で、事業者からは、「拡充した平日16:00~16:30や土日祝の12:00~14:00の時間帯での予約は少ないのが実情である」や「予約受付人員確保が厳しい状況にあり、労務管理に支障が生じている」とのご意見があった。安定して事業を継続するために、予約受付時間を従前の「平日:7:00~16:00」及び「土日祝:7:00~12:00」にする。

(3) グループ割引について

○グループ割引は1件ではあるが利用実績があることに加え、今後新型コロナウイルスによる行動制限が段階的に解除される風潮であることを踏まえ、利用促進策の1つとして引き続き継続し、利用が低迷する場合は見直しを検討する。

(4) 運行日について

1) 主な意見

○第2回検討会にて利用者の声を聞いた上で判断していくこととした。8月21日に開催した住民意見交換会にて利用者の意見を伺ったところ、「イベント開催時の移動手段として活用したい」など、土曜日の運行実施に対する要望が多くあった。

○一方で、ご意見箱には「持続的な運行のため、まずは平日5日7便体制の確立・維持を優先すべき」といった土曜日の運行実施に対して慎重な意見もあった。

2) これまでの運行実績と収支状況の関係性

○ハツ森号は令和3年度4月からの推移をみると、運行内容を見直したことで利便性が向上した一方で運行本数が増え、利用者も増加したが、乗合率及び収支率が低下した時期があった。

○なお、10月3日に相互タクシーより収受した、本格運行の運行経費の見積額は1運行あたり11,000円であった。

3) 運行 (案) について

○主な意見、利用実績、後述の留意点を踏まえ、実証運行と同様の「平日5日7本体制」と「平日5日7本体制に土曜日を加えた体制」に関して3案を設定する。

- 案1：土曜日についても平日と同様の利便性を確保する、平日5日7本+土曜日7本
- 案2：必要最小限の土曜運行を実施し一定の利便性を確保する、平日5日7本+土曜日2本
- 案3：案1よりも持続性を重視した平日5日7本

視点①：運行本数の見込み（仙台市の補助金の上限額）

○留意点にある「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」の要綱に基づき、八ツ森号における本格運行時の継続条件に照らし合わせ、運行案1・2を整理した。

○なお、1運行（1本）あたりの運行経費は11,000円とする。

表 運行本数の令和4年度実績と要綱から算定した上限本数との関係

	1ヶ月あたりの1日平均運行本数の最大値(実績)(A)	要綱から算定した1日あたりの上限本数(B)	差 (B)-(A)
平日5日7本 (=平日5日14便)	4.0	5.3	1.3
平日5日7本+土曜2本 (=平日5日14便 +土曜日4便)	3.9	4.9*	1.0
平日5日7本+土曜7本 (=平日5日14便 +土曜日14便)	3.9	4.4	0.5

※土曜は2本運行する場合の平日の上限本数

【留意点】仙台市の補助金に基づく本格運行の条件

仙台市の補助要綱には以下の内容が条件として記載されており、本格運行の内容を検討する上で留意する必要がある。

- ①：1便あたりの乗車人数が1.2人/回以上であること
- ②：要綱上の1日の運行経費の上限は65,000円であり、
八ツ森号の運行本数に換算すると5.9(本/日)以下であること。
- ③：要綱上の上限は12,960,000円であり、
八ツ森号の運行本数に換算すると1,178(本/年)以下であること。
【平日】 $1,178(\text{本/年}) \div 243(\text{日}) \div 0.9 \div 5.3$ (本/日)以下であること
【平日+土曜】 $1,178(\text{本/年}) \div 293(\text{日}) \div 0.9 \div 4.4$ (本/日)以下であること
- ④：目標収支率10%以上を確保すること（八ツ森号の場合は1.5人/回以上）

○「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」の制度上の条件等に基づき試算すると、「平日5日7本+土曜日7本体制」は、制度上の補助上限額を超える可能性があり、「平日5日7本+土曜日2本体制」や「平日5日7本体制」は若干の余裕がある状況である。

※上限額の設定はあるが、予算の範囲内での実施になることについても留意する必要がある。

※運行日・運行本数を増加させる場合、予算配分によっては、曜日単位や便数単位での減便といった調整・変更の可能性がある。

視点②：収支率について

○運行経費を 11,000 円で試算した場合、案 1、案 2 及び案 3 のそれぞれについて、目標収支率 10%は達成できる見込みである。

■令和 4 度からの収支率の推移（運行経費が増加した場合）

○運行経費が 9,970 円から 11,000 円に増加した場合、令和 4 年 4 月からの運行経費は増加し収支率は約 11%～14%になる。

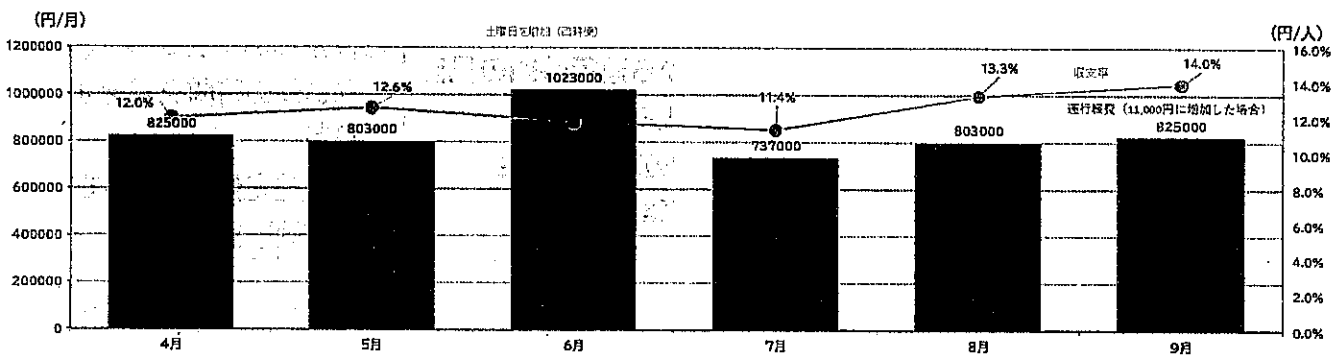


図 収支率の推移（令和 3 年 4 月～令和 4 年 9 月） ※運行経費が増加した場合

4) 運行（案）の検証結果

収支率については、全ての案において、目標となる 10%を達成できる見込みであるが、市の補助金の上限額を超える可能性は、運行本数の多い順に高くなる。（案 1 > 案 2 > 案 3）

以上を踏まえると、持続性の観点からは、案 3（平日 5 日 7 本体制）が最も望ましいが、利便性向上の観点から土曜日運行を実施する場合は、最小限の運行本数とする「案 2（平日 5 日 7 本 + 土曜日 2 本）」とし、運行実績等をふまえ必要に応じて運行内容の見直しを検討するのが良いと考える。

※案 2 の場合、利用実績等を勘案して、下表の午前 1 本・午後 1 本の設定を想定する。

	下り（新川地区方面）	上り（愛子駅方面）
午前	1 便 愛子駅 7:10 → 新川地区 7:50	2 便 新川地区 8:20 → 愛子駅 8:50
午後	9 便 愛子駅 14:10 → 新川地区 14:50	10 便 新川地区 15:20 → 愛子駅 15:50

今後のハツ森号の検討について

(1) ハツ森号の数値目標

○利用実績を把握しながら、必要に応じて運行内容を見直し持続可能なハツ森号として運行を継続するため、「利便性」「持続性」に分類し、数値目標を設定する。なお評価項目に抵触する場合は、運行内容の見直しを検討し必要に応じて運行計画を変更し宮城運輸支局に提出する。

■利便性：使いやすいかどうか、安全に移動できるか

項目	内容	備考
1回あたりの利用者	○全体の収支率が、目標収支率 10%を達成する 1.5 人/回以上の利用が継続してあるかを把握	○1.60 人/以下の場合、収支率を下回る可能性もあるため、詳細な利用実態を把握
追走便発生状況	○追走便発生状況から運行時間の見直し又は車両の見直しを検討 例)1か月通して特定の時間に発生 例)1か月通して毎便発生	○便別の利用者を見て、利用が少ない便の時間を変更することを検討 ○毎便追走便が発生している場合は車両選択を見直し

■持続性：継続して運行が可能であるか

項目	内容	備考
収支率	○目標収支率 10%を上回っているか把握	○単月でみた場合、1回でも 10%を下回った場合は、要因を把握するとともに、対策を講じる。
1日あたりの運行経費	○1日の運行経費上限額 65,000 円未満であるか(ハツ森号の運行本数に換算すると 5.9 本/日未満)	○本数が要綱上の上限額を上回る場合は地域での財源確保が必要。
運行経費の総額	○運行経費の総額が要綱の上限額又は仙台市の予算額を下回っているかを把握	○増加傾向にある場合、利用実態をみながら、運行内容の見直しを検討 ○総額を上回るが、運行内容を維持・拡大する場合、地域での財源確保(協賛金等)が必要
運行事業者からの要望	○運行事業者へ、適宜、ヒアリングを行い、運行上の問題点を把握	○内容によっては早急な見直しを検討

令和5年度本格運行(案)について

(1) 乗降ポイントについて

○乗降ポイントに関し、事業者から増加は厳しいとの回答があった。このため、これまでの運営検討会で候補に挙がっている「都の湯」の対応については、試験運行時からこれまで利用が少ない「どうだんの里(鳳鳴四十八滝入口)」と入れ替えることとして、総数は変更しない。なお、「どうだんの里(鳳鳴四十八滝入口)」へは、本格運行からは乗降ポイントではなくなることを、検討会からお伝えする。

(2) 予約受付について

○予約受付に関し、これまで利便性拡大を図るために予約受付時間を拡大した経緯がある一方で、事業者からは、「拡充した平日16:00~16:30や土日祝の12:00~14:00の時間帯での予約は少ないのが実情である」や「予約受付人員確保が厳しい状況にあり、労務管理に支障が生じている」とのご意見があった。安定して事業を継続するために、予約受付時間を従前の「平日:7:00~16:00」及び「土日祝:7:00~12:00」にする。

(3) グループ割引について

○グループ割引は1件ではあるが利用実績があることに加え、今後新型コロナウイルスによる行動制限が段階的に解除される風潮であることを踏まえ、利用促進策の1つとして引き続き継続し、利用が低迷する場合は見直しを検討する。

(4) 運行日について

1) 主な意見

- 第2回検討会にて利用者の声を聞いた上で判断していくこととした。8月21日に開催した住民意見交換会にて利用者の意見を伺ったところ、「イベント開催時の移動手段として活用したい」など、土曜日の運行実施に対する要望が多くあった。
- 一方で、ご意見箱には「持続的な運行のため、まずは平日5日7便体制の確立・維持を優先すべき」といった土曜日の運行実施に対して慎重な意見もあった。

2) これまでの運行実績と収支状況の関係性

- ハツ森号は令和3年度4月からの推移をみると、運行内容を見直したことで利便性が向上した一方で運行本数が増え、利用者も増加したが、乗合率及び収支率が低下した時期があった。
- なお、10月3日に相互タクシーより収受した、本格運行の運行経費の見積額は1運行あたり11,000円であった。

3) 運行（案）について

○主な意見、利用実績、後述の留意点を踏まえ、実証運行と同様の「平日5日7本体制」と「平日5日7本体制に土曜日を加えた体制」に関して3案を設定する。

- 案1：土曜日についても平日と同様の利便性を確保する、平日5日7本+土曜日7本
- 案2：必要最小限の土曜運行を実施し一定の利便性を確保する、平日5日7本+土曜日2本
- 案3：持続性を重視した平日5日7本

視点①：運行本数の見込み（仙台市の補助金の上限額）

- 留意点にある「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」の要綱に基づき、八ツ森号における本格運行時の継続条件に照らし合わせ、運行案を整理した。
- なお、1運行（1本）あたりの運行経費は11,000円とする。

表 運行本数の令和4年度実績と要綱から算定した上限本数との関係

	1ヶ月あたりの1日平均運行本数の最大値(実績)(A)	要綱から算定した1日あたりの上限本数(B)	差(B)-(A)
平日5日7本 (=平日5日14便)	4.0	5.3	1.3
平日5日7本+土曜2本 (=平日5日14便 +土曜日4便)	3.9	4.9*	1.0
平日5日7本+土曜7本 (=平日5日14便 +土曜日14便)	3.9	4.4	0.5

※土曜は2本運行する場合の平日の上限本数

【留意点】仙台市の補助金に基づく本格運行の条件

仙台市の補助要綱には以下の内容が条件として記載されており、本格運行の内容を検討する上で留意する必要がある。

- ①：1便あたりの乗車人数が1.2人/回以上であること
- ②：要綱上の1日の運行経費の上限は65,000円であり、
八ツ森号の運行本数に換算すると5.9(本/日)以下であること。
- ③：要綱上の上限は12,960,000円であり、
八ツ森号の運行本数に換算すると1,178(本/年)以下であること。
【平日】 $1,178(\text{本/年}) \div 243(\text{日}) \div 0.9 \div 5.3$ (本/日)以下であること
【平日+土曜】 $1,178(\text{本/年}) \div 293(\text{日}) \div 0.9 \div 4.4$ (本/日)以下であること
- ④：目標収支率10%以上を確保すること（八ツ森号の場合は1.5人/回以上）

○「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」の制度上の条件等に基づき試算すると、「平日5日7本+土曜日7本体制」は、制度上の補助上限額を超える可能性があり、「平日5日7本+土曜日2本体制」や「平日5日7本体制」は若干の余裕がある状況である。

「にっかわ通信 8月号 NO.32」要請の「八ツ森号へのご意見」について

はじめに

利用者に広く意見を求めることは大変いいことですが、寄せられた意見をどのように検討・実現過程に乗せるのが大切だと思います。前回1月アンケートの「自由意見」にも、指定の期日内に応じましたが、何の反応も対応もいただいていません。今回も「車内設置のご意見箱」は、8月4日まで4回の便を利用しましたが設置されていませんでした。「次年度の運行計画をより良いものにするために」意見を求めるのであれば、利用者の意見聴取とその検討は「運営検討会」が「本格運行の運行計画(案)」を検討する前になされるべきだと思いますが、「意見交換会」は、8月21日、「ご意見箱」の締め切りは8月26日であるのに、「運営検討会」はそれよりずっと以前の8月10日に設定されているのはどういうことなのでしょう。支援機関である「仙台市都市整備局地域交通推進課」の作成した原案を「運営検討会」案として承認したうえで、実際に利用している人々の要望は、その大枠の中で聞き置くという進め方ではなく、原案作りの段階で関係者が知恵を出し合えるようにしてほしいと思います。以前の提言と重なる部分もありますが、箇条書きでしめます。

少なくとも6時台の便を復活し、午後に1便の増便をしてほしい

なぜ一日の予約可能回数を7に限定しなければならないのか。これまでにKCS作成文書の中で述べられている根拠について批判を提示したが反論はない。では1日7回の予約回数を増やすとどのような問題が生じるか。1月14日付文書によれば、「全国のデマンド交通の事例を見ると増便による利用者の分散、運行本数の増加、収支率の悪化を招いているという現実が起こっているようである」という。これを裏付けるデータも典拠も示されていない。ここから読み取れるのは、予約の選択肢が小さければ1回あたりの予約者が増えるという単純な割り算で収支率が高まるという、現実の利便性や移動需要を全く考慮に入れない空論ではないか。こういう発想から生じるのは、本来存在している利用希望者を諦めさせ、あるいは乗り合わせた同士が、早く着きすぎたり、乗り継ぎに間に合わなかったりという不都合を我慢するというしばしば訴えられてきた現実である。実際、9時台を設けたために6時台を無くした結果、9時までに仙台駅周辺に出ることが出来ずとても困っているという事例を生んでいる。

さらなる論点として「増便の結果、ご提案の通りに利用者が増えず、かえって分散したり、市の補助金の上限を超過するなど、赤字が発生して元に戻すということにつながらないようにしたい」という。こうした事態が漠然とした懸念でなくそれなりの根拠を持

った推測であるならそれを示してほしい。

土曜日の運行を再開し、日曜祝日の運行を再検討してほしい

土曜日運行は、「臨時便」ということで6月で終了してしまいましたが、むしろ「試験運行Ⅱの2」の期間に行われたテストとして分析し、もし大きな問題点があるのならそれを明らかにしていただきたい。私の知る範囲では、利便性が上がってありがたかったと評価されている。日曜祝日運行については、「運行管理者の配置」が「現状では難しい」との会社の体制上の問題とされていたがその事情はどうなっているのか。土日祝日運休がどれほど利用者の利便性を損なうか、運行されればどれほどありがたいことかについてももう少し親身になって配慮していただきたい。10月から来年3月までは「実証運行」期間になるのだからぜひ検討してほしい。

「八ッ森号」運行の制度基準を満たすために必要なことは何か

収支率の制度基準を満たすためには、運行1回あたりの委託経費の10%に利用者の支払総額が達すればよい。これを決める要素は、運行1回あたりの委託経費、乗車運賃、乗車人数であり、予約可能回数にはかかわらない。予約可能回数の増加が利用者の利便性を増すことにはだれも異論がないのだから、どうしたら制度基準を満たすためにこの3要素を勘案できるかがポイントとなる。それぞれについて検討したい。

- ① 委託経費。「八ッ森号」は「仙台市地域交通支援事業費補助金」によって成り立っており、「交付要綱」に定める所定の基準により「運行経費」が交付されている。ただし要綱に定める「運行経費」とは異なり、「八ッ森号」は、運行事業者のタクシー貸し切り料金を準用し、「八ッ森号」運行時間（営業所発着の折り返し運行時間で、当初は120分、次年度からは105分）に適用している。1月14日付け文書では「八ッ森号」のサービスに必要な経費を相互タクシーに見積もっていただいた結果9975円に見直すことが可能との回答をいただいたもので、会社としてはこれ以上の値下げは難しいと明確に言われている中、契約自体が成立しないという最悪の事態を避けるためにも、これ以上の値下げ交渉をするつもりはございません」としてされている。運行時間の見直しと始業点検時間の設定による時間短縮によるものとの説明を受けてはいたが、「必要経費の見積もり」が提出されているというのであれば開示をお願いしたい。

上記の経緯の認識に誤りがあれば指摘していただきたいが、「運行経費」算定は、制度の基幹をなすものであるからここにみられる問題を問うておきたい。

* 交付要綱に定める運行経費の算定は現実の委託事業としての「八ッ森号」に適合的でないとするれば、タクシー貸し切り料金の準用への読み替え等の補足が「交付要綱」に必要ではないか。

* 今回の「運行経費見直し」は、「運営検討会」が発議したものでも事業会社が言い出し

たものでもなく、市の指導によるものと思うが、上記に引用したように「会社が明確に言う以上契約自体が成立しないという最悪の事態を避けるためにも」さらに話し合いを深めることはしないというより出来ないというような状況の中で、「運行経費」にかかわるような専門的な事項について素人の住民組織がどうやって対等な話し合いを行えるのか。「補助金交付」主体である市が、公共的行政的立場で、住民組織とともに主体的に関与する制度的設計が必要ではないか。

*「委託経費」の引き下げの可能性について先に提案した「改革案」では、委託経費の算定時間を80%に引き下げても通常のタクシー貸し切り営業の収益性と比べて劣ることではないのではないかと体験的感覚に基づいたものだが、通常のタクシー事業収益性をハツ森号運行が下回ったり、圧迫したりするのはデマンド交通制度自体が成り立たないのだから事業者と利用者双方にとって有益である工夫を話し合う必要があると思う。

② 乗車運賃と乗車人数。制度基準を満たすためには、両者の積が委託経費の10%になればよい。これを念頭に置いて現行の2本建て運賃をさらに工夫する余地はいろいろあるだろう。たとえば、乗車距離による運賃格差をさらに増やして、例えば折立周辺、落合周辺、愛子周辺、熊ヶ根・作並周辺の4段階とするのはどうだろうか。さらに1人乗り、2人乗り、3人乗りで運賃を逡減的に設定するという事も考えられる。所与の条件を変えないとして大雑把に想定すれば、愛子周辺まで1人乗りが800円、2人乗り600円、3人乗り400円を中央値として、落合、折立を100円アップで設定すれば制度基準を余裕をもって満たしうるように思われる。逡減運賃を導入すれば、乗り合いを促す刺激になるかもしれない。

③ 仙台市の補助制限。交付要綱の定める上限は1300万円で、ほぼ1140回の運行数に相当する。本年度の予測回数は579であるから2倍の増加はほぼあり得ないであろう。因みに令和3年度の補助金は6,330,900円であった。

令和5年度本格運行（案）について

9月14日「新川地区交通検討会」に提示された「本格運行案」は、極めて不十分であると思います。以下に「案」の記述に沿って問題点を検討し改善を強く要望します。

(1) 土曜運行の実施について

1) 主な意見

① 3か月間の臨時運行の結果を踏まえてこれを本格運行に取り入れるべきだとの強い要望があったことをなぜ無視するのですか。

② 慎重意見として引用されているものは、正しく要約されていません。「土曜運行をやることで本体の収支を崩してしまう可能性があるなら、まずは基本部分の収支の安定を図ることを優先して、安定した後で、土曜運行などの利便性を高めていっても良いと思います。」と続いているのです。

「案」の作成者は「本体の収支を崩してしまう可能性」についての自己の見解を前提にし、それに対しこれまでさまざまに提起されている批判にきちんと答えることもなく固執していると言わざるを得ません。

2) 運行実績と収支状況の関連性

① 第1点目。「乗り合い率および収支率が低下した傾向がみられた」という判断は4ページ掲出「参考」グラフに従えば正しくない。分析目的

(12) 適合した正確なデータ解析をしてほしい。

② 第2点目。当たり前ではないか。運行本数を増やしたくないことを示すためなのか。

③ 3点目「経費見直し申し出」は、別の問題である。

3) 仙台市の補助金について

① 乗り合い率1運行1.2人という基準は特別に問題視する必要はない。5回の運行中4回が1人乗りで満たされる基準なのだから、あたかも複数乗車が通常的に求められるような誤解を醸成すべきではない。

② 問題とならない。土曜運行の制約条件と考えるなら意味がない。

③ 問題とならない。「平日7本土曜7本体制は、制度上の補助上限額を超える可能性がある」との判断を引き出そうとしているのなら、恣意的な数字操作によるもので正しくない。数値(A)は、「最大運行本数」ではなく年間平均運行本数でなくてはならない。

④ 1.5人という数字は、500円区間と800円区間の利用率の誤った想定に基づいているから正しくない。

「平日5日7便+土曜日7便体制」は、制度上の補助上限額を超える可能性があるという「案」の作成者の認識は自ら提示した数字からは、導き出されない。

「予算配分」の問題は全く異質の次元の議論である。

4) 土曜日の運行 (案)

立案の発想に根本的な問題がある。「持続性」「利便性」を三択の評価基準として並列するのは不合理であり、「効率性」と称される基準は、評価基準としての意味すら不明である。さらに評価内容を示す一覧表の記述は具体性や裏付けが不十分であったり、立案者の一方的な判断や理解に基づいており、○◎△という曖昧で不正確な記号をつけることで選択を誘導する危険すらある。あまりに問題点が多すぎるが、以下に主要な点を列挙する。

① 「案1」は、「利便性を最大限高め」たものではない。制度基準の限度内で制度的持続性を確保した上で利用者の利便性を高める案をすでに様々な機会に提示してきたことについて曖昧な懸念や、可能性を述べる以上の突っ込んだ検討も見解もないままである。最大限ではなく、せめて「土曜運行だけでも」というミニマムな要望である。

② 「案2」で、4.3という上限数は運行実数であって、運行予約可能数ではないからこれを4とするのは誤りである。また1日当たりの上限数は、事業年度全体をとおして論ぜられるものである。

従って「案2」は、「案1」に吸収される。

③ 「平日限定運行」が利便性を低めることは明らかだが、制度的持続性を保

証する直接的関連性はない。また「土曜運行」は、明らかに利便性を高めるが、直ちに制度的持続性を危うくするものでもない。実際に「案」作成者も認めるとおり「7月までの利用実績等では制度上の条件は満たしている」という結果を曖昧な「懸念」の名のもとに軽視すべきではないと思う。

④ 「効率性」という評価基準を唐突に設定したのはなぜか。収支率と乗り合い率は「要綱」に定められた制度基準であるから「八ツ森号」の制度的持続性の評価基準であり、「補助金の年間限度額」もこれに含まれる。これを「持続性」の評価基準ではなく「効率性」として何を評価するのか。八ツ森号運営の住民組織は、バス事業のような収益企業体ではない。

⑤ 予約可能本数、乗り合い率、収支率の相互間係^係について、「案」作成者の認識については、ずっと以前から何度も批判してきたが、反論もないままに再び繰り返されている。意見を求めながら、ただ言わせておけばいいということなのか。現実には、今年の4月以降平日7本運行をとりいれ、3か月間の土曜7本運行も試した結果、予約可能本数が増大し利用者も大きく増え、なおかつ制度基準を確保していることは、「案」作成者のデータから明らかなことである。そういう現実を軽視し、あいまいで漠然とした「懸念」や「可能性」に固執することは地域交通としての八ツ森号を育てる立場ではないのではないのか。

⑥ 「案1」の「要綱上の上限超過」についての認識は、先述のとおり依拠す

る根拠が正しくない。

⑦ 「運行体制」は事業者の問題領域であり「財源」は仙台市の問題領域であって住民組織がかかわる八ツ森号の持続性の問題ではない。

⑧ 「案」の作成者は結論として「土曜日の運行を実施する場合は、・・・・・・(別途の)基準の設定が必要だと考えられる」と述べるが、以上の検討をふまえればこの結論は正しくない。

2022.10.14. エバタツーン在位者存志

私たちは「八ツ森号」本格運行において、土曜日の運行が実施されることを強く要望します

住民の強い要望に応じて今年の4月から6月まで3か月限定で「八ツ森号」の土曜日運行が試行されました。そこで得られたデータから以下の諸点が明らかになりました。

- ① 予約可能日の日数は13、予約が実際に行われたのは10。予約可能日の76%が実際に利用されており、土曜日の高い移動需要が認められる。移動の便宜が向上したことを喜ぶ生の声も聞かれている。
- ② 運行回数は24。乗車人数は25。1回あたりの平均乗車人数は1.04となるが、平均乗車率の算定は土曜日単独ではなく運行6曜日を含む全運行日の平均値であるからこれは1.7であり、「八ツ森号」の制度基準1.2を優に満たしている。土曜日のみを単独に取り上げて「乗り合いが生じていない」という評価は適切ではない
- ③ 平均収支率についても同様に、土曜単独では8.4%であるが全運行日の平均収支率は13.2%であるから、制度基準10%の達成に全く問題はない。土曜日運行がこの基準達成を妨げるという妥当な根拠は示されていない。

④ 運行事業者（相互タクシー）は、土曜日運行に運行体制上の問題はないと回答している。

以上検討してきたように、土曜日の運行求める住民の強い要望は、わずか3か月という限られた試験運行によっても十分に実現可能であることが実証されています。

私たちは、本格運行に向けて取り組まれるべき様々な改善点の中でも、土曜日運行は最重要課題として実現されるよう、賛同者の署名を添えて要望します。

⑤

現行の平日運行体制を土曜日にも拡大することを再び強く
要望します

私たちは、8月21日開催の住民意見交換会で、この要望が十分な妥当性を持っていることを丁寧に説明し、くわえて要望書として文書化し、賛同者の署名を添えて提示しました。しかし、これは、「にっかわ通信9月号」で、「土曜日運行をしてほしい」という半行のみの記述で片付けられ、その妥当性の根拠がなんであるかについて広く地域の方に知らされることもなく、さらに9月14日の運営検討会では、添付資料の中にコピーで挟まれただけで、報告の対象にもされず、従って議論・検討にも付されませんでした。

そして「にっかわ通信10月号」では、本格運行の内容が話し合われたという9月14日の運営検討委員会の「主な報告事項」(別表1, 2付き)、「主なご意見」が全紙面に掲載され、さらに10月19日に予告されている次の運営検討会で最終決定をするという段取りが組まれていることを知らされました。KCSのしめした3案からどれかを選択するというこのようです。この案が極めて重大な誤りや、問題点を含んでいるかについては別に詳細に検討した結果を文書化しすでに仙台市都市整備局地域交通課あて郵送しましたが、この間の経緯において、あまりに住民の意見、切実な要望、真剣な取り組みを無視した一方的な進

め方を心底憂慮し、もう一度立ち止まって住民目線に立ち返った再検討を行ってくださるよう強く要望します。

本格運行の開始にあたって、押さえておくべき重要なポイントとは何なのか。

第一、「質の高い移動手段」を市民に等しく提供することは、市の公共サービスの重要な柱であるという行政の基本姿勢にたって、市バス八ツ森線廃止によって公共交通の空白地帯となった新川地区に、住民の移動ニーズに合った交通体制を構築すること。多様で、少人数単位のニーズに対応するためには、予約制タクシーの予約可能性を時間帯においても、曜日においてもなるべく大きくすることがのぞましい。「せめて土曜日も」と住民が望むのは、制度的な在り方としてみるのであれば正しい方向性を持っている。全市的にもバス路線の廃止傾向が強まり、地域交通による代替がすすめられている中で、住民の移動ニーズを犠牲にするのではなく「質の高い移動手段」として育てていくことの意義は大きい。

第二、「八ツ森号」は、運行経費の9割を市が補助し、援助総額の上限は定められている。この要件は「八ツ森号」の持続的維持の絶対条件ではないが、住民負担が過重になれば制度の維持に困難を生じるから、経費を生じる運行本数は住民負担を1割にとどめる努力は必要だろう。しかし、それ

は、住民の移動ニーズを犠牲にして、運行予約回数を減らし、そうすれば
1 運行当たりの乗り合い率が高まり収支率が上昇するなどという単純な
単なる算術計算では解決しない。このことは、これまで何度も指摘し、
様々な方策の提案も行ってきたが、今回また同じことを「不変の真理」の
ように繰り返している。今回はさらに、「要綱上の上限回数」なる基準を
突然持ち出してきて、土曜運行がそれを超える「可能性の懸念」を主張し、
「土曜運行 3 案の特徴」一覧表なるものを提示し、そこから一つを選択
するよう提案している。一見するともっともらしい算式と、土曜の予約運
行可能回数 4 などという数字を示しているが、これは全く誤った理解に
基づくものであることは、別紙で指摘した。これまでの経緯や取り組みを
無視し突然このような 3 案比較表を提示されれば、土曜運行が極めてリ
スキーであり、「八ツ森号」の存続を危うくすると思わせるような懸念を
検討会メンバーに呼び起こすことは当然である。まして、直接八ツ森号を
利用している一般住民は、「にっかわ通信 10 月号」に詳しく紹介された
検討会メンバーの懸念や不安を「主なご意見」として知らされたのみで、
まじかに迫った10月の検討会で最終決定が行われるというスケジュール
に従うほかない。土曜運行原案作成者たる専門家の責任は非常に大きい。

第三、「八ツ森号」の利用者や地域住民は、これをより良いものに育てるために、

考え、行動し、一生懸命努力してきている。土曜運行の要望は「最大限の
利便性」を求めるものなどではない。わずか3か月で打ち切られてしま
ったが、試験的な運行も実際に行って、「3案作成者」も認めるとおり、
住民負担1割の範囲内で実現可能なことも確かめられたうえで、せめて
土曜運行だけでもささやかな前進の1歩として踏み出したいと願ってい
る。それすら実現できないというなら、「三者協働の乗り乗り事業」の制
度は、ただのきれいごとを絵にかいた飾り物に過ぎなくなってしまうで
はないか。

「八ツ森号」本格運行に向けて、利用者・住民の切実な要望を真摯に検討して下さるよう心からお願いします

R5年4月に開始が予定されている「八ツ森号」の本格運行にむけて、新川地区では事業計画案の策定が最終段階に入っていますが、残念ながら住民の切実な要望は実現されそうにない状況にあります。

R4年10月19日開催の「新川地区地域交通運営検討会」には、土曜運行をめぐって異なる3案が提示され、「持続性の観点からは、案3（平日5日7本体制）が最も望ましいが、利便性向上の観点から土曜日運行を実施する場合は、最小限の運行本数とする案2（平日5日＋土曜日2本）とし、運行実績等を踏まえ必要に応じて運行内容の見直しを検討するのがよいと考える」との提案がなされました。当日の会議は、この運行案以外にも多くの審議事項があって、時間切れとなり、市担当者として検討会会長副会長が当初期待していた決定には至りませんでした。市担当者は11月9日開催予定の次回「運営検討会」が、デッドラインであることを断言しました。私たちは、市営路線バス八ツ森線の廃止によって公共交通空白地帯となってしまった新川地区の住民として、公共的な地域交通による移動手段の確保は、日常生活の必須条件と考え、「八ツ森号」運行にかかわる諸活動に積極的に取り組んできました。本格運行実現の最終段階に至った今日、とりわけ、試験運行における4月～6月に行われた平日運行体制の土曜日への拡大の試みから、10月19日の「本格運行案」提案に至るまでの事態の展開において、私たちの意見や要望がほとんど考慮されないことに深い憂慮を抱かざるを得ません。「元気乗り乗り事業」がより良い制度として定着していくためにも、「八ツ森号」の経験は、先行事例として検証する意味があるのではないのでしょうか。

第一、実際に利用している住民や、遠からず利用したいと思っている住民の意見や要望が取り入れられていません。平日7本運行を土曜にも拡大してほしいという要望は、それが可能な根拠も含めて試験運行Ⅰ当初から出されていましたが、ようやく4～6月に臨時便として試行され、その結果、制度維持基準のすべてを満たすという結果が得られたにもかかわらず打ち切られ、8月21日開催の「住民意見交換会」においては、住民34名の署名を添えてその再開継続を求めました。建前上は、住民はだれでも「運営検討会」にオブザーバーとして参加できることになっていますが、夜7時から9時という会議開催時刻に高齢者が参加することは極めて難しく、住

民の意見を直接的に議論する場は数か月に1度不定期に呼びかけられる「住民意見交換会」しかありません。しかし、そこで出された要望は、実質的には全く考慮されることなく、10月開始の「実証運行」の運行案は「意見交換会」より10日前に開催された「運営検討会」で、平日のみ7本、土曜運行無しという内容ですでに決定されており、8月30日開催の「地域公共交通会議」に付議の上、承認されました。ついで、9月14日開催「運営検討会」に、KCS（派遣専門家）作成による本格運行3案が、報告事項として提示され、10月19日開催「運営検討会」では、土曜運行を、変更の根拠も示さずに前案4本から2本に半減した新たな提案が行われました。この間私たちは、KCS案に対する詳細な批判と、現行運行体制を土曜に拡大することの要望を文書で提示しましたが、今回初めてこれが報告事項として「検討会」で読み上げられ、その点で1歩前進とはいえ、原案の検討論点として議論に付されることはなく、本格運行原案作成にも全く考慮されることはありませんでした。私たちの問題提起や要望は「見解の相違」として考慮の対象外とされたとししか理解できません。

第二. 「地域交通」としての「八ツ森号」の特性がよく理解されていないのではないのでしょうか。①「八ツ森号」の事業計画は、区域運行型乗り合いタクシーであること、②運行経路と乗降ポイントが指定されていること、③利用者の乗降は、自宅と指定された乗降ポイント一か所を直結する2地点に限られること（タクシーはその2地点を直行運行する）、④1回の運行は営業所（折立）を作並方向に出発し、予約者の乗降ポイントを経由して、営業所に帰着する貸し切り運行であること、⑤運行経費は、実際の運行態様にかかわらず、営業所を起点・終点とし、運行経路として設定された全運行経路を運行した所要時間に始業点検時間を加えた時間決め料金が準用されていること、これらの特性は、交通会議に提示されている事業計画書からは直ちに読み取ることはできません。通常の読み方をすれば、不定期定路線型（予約のない便は運休する）の外形をとっており、予約のある便は、運行経路を運行時刻表の表示に従って運行しているような誤解を生じるでしょう。「八ツ森号」の利便性や、持続性の問題は、この特性に即して行われていないのではないのでしょうか。

第三. 「八ツ森号」が安定して定着し、住民の移動ニーズに応えるための条件を誤解しているのではないのでしょうか。決定が差し迫っている「土曜運行」に絞って検討したいと思います。①制度的持続性は、一義的に重要です。「八ツ森号」が、「元気乗り乗り」事業として行われている以上、「補助金交付要綱」の定める運行経費9割補助の限度で運営することと、「本格運行において、1年間を通した1運行当たりの平均輸送人員が3年続けて1.2人未満にならない」という条件をクリアすることは必須です。算式で表せば、乗車運賃単価×1.2=1運行経費×0.1です。これまで、土曜日を含む週6日7本体制の時期を含む（→：ノール）

「ハツ森号」運行の全期間を通じて、この条件は実際にしばしば基準を上回って達成されてきています。また、左辺の数値はもともとハードルが高いわけではなく、この必須条件を持続的に維持するためには住民が利用者目線に立っていくらでも工夫する余地があるのです。②「収支率」という落とし穴。上記の算式は運賃等収入÷運行経費に変形して「収支率」10%の制度基準とされ、これに数パーセントの余裕を見込むことが、制度の安定的存続を示す指標であるかのように KCS・原案作成者は用いています。立案過程では利用者数や、1 台当たりの乗車人数はすべて推定数になりますから、そこから計算される数値は根拠が曖昧であるにもかかわらず、しばしば安定的存続が脅かされるのではないかという懸念を醸成する結果となっています。さらに 10%に上乘せすると安全度が増すというのは「補助金交付要綱」の誤読であって、仮に運賃等収入が10%を超えたら超過分の補助金が減少するだけで、地域交通運営主体としての住民組織が「ハツ森号」に資する施策に活用できるわけではありません。③「補助金交付要綱」には年間及び1日当たりの補助金額の上限規定があります。運行単価で割り算すれば運行本数の上限規定となりますが、KCSの数字によれば、これまでで最高本数を記録した6月の1日当たりの運行本数をとって（この取り方は誤りだが）3.9（3.6?）であり、土曜を含む週6日7本運行における「要綱」の上限規定（年間の平均値）4.4には達しません。年間の平均値であればさらに下回り、この条件もクリアします。③にも拘らず、9月14日「運営検討会」には、制度的持続性の観点から平日限定運行の現行維持が最も望ましく、これを土曜にも拡大することはリスクであり、土曜運行は制約条件を付けたうえで4本運行とするのが限度であるとの内容の提案がなされ、続く10月19日「運営検討会」には、土曜運行について何の理由・根拠も示すことなく「最小限の運行本数である2本」に半減するとの変更案が提示されました。この変更案は、KCSと市の担当者が立案し、会議の4日前に検討会正副会長との三者により作成されたとのこと。

第四. 利用の便宜性を高めることは制度の持続性を損なうという誤解があるのではないのでしょうか。①土曜運行がないことで住民が困っている事情をいくつか摘記します。
*大型連休や、金曜ないし月曜が祝日の場合、3日以上連続で移動手段がなくなります。この期間のイベント参加や、遠来の客や親族の送迎、別荘として利用している住民の往来を断念しなければなりません。
*図書館など休日開館で月曜及び休日の翌日休館の公共施設の利用が大きく制約されます。
*土曜開催の行事や会合への出席、土曜出勤といった移動ニーズに対応できません。②本格運行原案によれば、8時20分の便で自宅を出て午後2時30分の便で愛子近辺から自宅に戻るという1回のみ利用機会が得られるのみで、愛子近辺の用足しには早く着きすぎ、バスに乗り継いで仙台駅周辺で過ごすには帰りの時間が早すぎて「利便性向上の観点」での「最小限の運行回数」とは到底言えません。もう一本自宅を午後3時20分に出

る便では、出たきりで帰ってくる便がないのです。このような運行で土曜日に「八ツ森号」を利用する住民が果たしてどれだけいるのか、結局利用が極めて低調のため運行取りやめという成り行きすら懸念されます。③現行平日運行を土曜に拡大すると、「八ツ森号」の持続性が現行体制に比して大きく損なわれるということはありません。平日5日7本運行（「運行」の用語は、「運行予約可能」のみを意味し、実際の運行本数とは区別されなければならない）と、土曜を加えた週6日7本運行で変化する数値は、年間の利用可能日数が前者の243から後者の293に増加する事のみです。この増加は、利用者の予約チャンスが増え、「八ツ森号」がより使いやすく、有用な移動手段になることを意味し、制度の存続にとって重要な利点です。年間の運行本数上限値は同じですから、予約が入って運行本数としてカウントされる総数がこの限度内であることが必要条件になりますが、その数は予約需要によって決まるのであり、平日5日間と、土曜を加えた6日間の1日平均予約率が後者で大きく増加するということは考えられません。これを最大限同等であるとして、平日5日間と、土曜を加えた6日間の年間日数はほぼ20%の増加ですから、おおよその算定で運行本数も多めに見積もって20%の増加になります。この数値はこれまでの運行実績に照らして年間運行上限本数の規定を十分にクリアするものであり、土曜を加えた6日間7本体制の制度的妥当性を示していると考えます。

第五. 「八ツ森号」は、通学、通勤のような一定の時刻、曜日、経路による恒常的な集団需要に対応したのではなく、自家用車利用が出来なくなったり、運転免許の返納を決断した高齢者などの買い物、通院、その他日常的便宜を満たすことに重点がおかれた地域交通です。住民の居住地域は広く分散し、多様な日時、多様な時間帯、多様な利用目的に分散した個人ないし数人単位の移動需要が存在することを特徴としています。現行のドアツードアによる予約制乗り合いタクシーがこれに適した運行形態であることは、これまでの試験・実証期間で定着してきたように思いますが、これを便利で魅力的なものに発展させることは、住民・利用者の切なる願いです。私たちは、路線バス八ツ森線の廃止から地域交通「八ツ森号」運行の今日に至るまで、様々な形で活動し、実際に利用する者の体験に基づいて、改善の要望や提言を行ってきています。しかし、本格運行の日程が具体化される中で、なぜこれほど「本格運行案」立案者との間で、実りある議論や協働が成立しないのかと困惑するばかりです。ここでは、平日運行体制の土曜への拡大に絞って述べてきましたが、9月、10月の「運営検討会」に提示された2度にわたる「本格運行案」は、「八ツ森号」の制度的持続のためには、現行の平日5日7本の運行体制が最も望ましいとの結論ありきで、あえて評するなら、そのための数字の操作やデータの解析、制度規定の解釈を確定的なものとしてかかげて結論を誘導し、批判や異論については「見解の相違」として斥ける立場に立っていると云わざるを得ません。住民への広報紙である「につかわ通信 10月号」にはまさにその姿勢が映し出されています。

住民の方々の中には、今の運行体制を大事にして少しずつ改善していったらいいという善意の見方をなさる方もおられますが、「原案」を作成し、実現しようとしている責任ある立場の方々には、本当にそれにこたえられるような認識と見通し、現実的な体制をお持ちなのではないでしょうか。

令和4年11月9日

様

新川地区地域交通運営検討会
会長 石垣 喜美雄

「令和5年度本格運行（案）について」に対する回答

○土曜日運行の実施について

(1) 主な意見について

土曜運行につきましては、これまでいただいたご要望も踏まえ、検討会で検討を行っております。

財政的支援を行う立場として市は、「補助金の上限または予算の範囲内で収支を成り立たせること」や「乗り合うことで効率的な運行となっていること」の2点が重要と考えており、これらの視点で検討を進めるために、補助上限額や目標収支率（乗合率）という考え方を設けているとのことです。

事業を将来に渡って継続していくためには、これらの制度上の基準等をクリアできない場合のリスクを考慮した検討が必要であると考えております。

利便性向上に関するご要望については理解しておりますが、制度上の基準をクリアできない場合、地域の負担が生じることについて、再度ご認識いただきたいと思います。

(2) 運行実績と収支状況の関連性

4ページ上段の図において、令和4年4月から6月と前年同月の令和3年4月～6月を比較すると、1回あたりの利用者数が減少しており、収支率では、5ページ上段の図において、令和4年4月及び5月と前年同月の令和3年4月及び5月を比較すると、1運行あたりの運行経費が下がったにも関わらず低下していることが確認できます。なお、運行本数の増加に伴う運行経費の増加や経費見直しの申し出については、事実を記載したところでございます。

(3) 仙台市の補助金

①制度基準について説明したものです。なお、「八ツ森号改革案への回答」でも記載したとおり、収支率10%を達成するためには1運行あたり平均1.5人の利用が必要となります。

②制度基準について説明したものです。八ツ森号の運行本数に換算すると

令和4年11月9日

様

新川地区地域交通運営検討会
会長 石垣 喜美雄

『「にっかわ通信 8月号 NO. 32」要請の
「八ツ森号へのご意見」について』に対する回答

○ご意見箱の設置について

ご意見箱は仙台市から相互タクシーへの連絡が不十分であったため、8/19まで設置されておりました。対応に不備があったことについてはお詫び申し上げます。

ご意見箱につきましては、8/22から9/9まで八ツ森号の車内に設置することで、相互タクシーと調整し、9月号の「にっかわ通信」でも周知いたしました。

ご意見箱のご意見については、別紙1（令和4年度第3回検討会資料2 抜粋）をご参照ください。

○進め方について

原案作りの段階で関係者が知恵を出し合えるようにしてほしいのご意見ですが、8/21の意見交換会やご意見箱に寄せられた意見等も踏まえ、検討会で運行内容について議論し、事業計画案をまとめる予定です。

なお、事業計画案については11月末に開催予定の地域公共交通会議に付議し、関係者との協議が整い次第、運行事業者が道路運送法上の手続きを進めることとなります。

○増便のご要望について

6時台の便につきましては、ご利用がほとんど見られなかったことから、昨年度の検討会での議論を踏まえ廃止に至ったものです。

午後の便の増便につきましては、引き続き利用状況やニーズの把握に努めながら必要に応じて検討してまいりたいと考えております。

「なぜ1日の運行回数を7に限定しなければならないのか」とのご質問に対する回答は、別紙2「八ツ森号改革案への回答（令和4年1月14日付け）※」のとおりです。

令和4年11月9日

様

新川地区地域交通運営検討会
会長 石垣 喜美雄

『私たちは「ハツ森号」本格運行において、土曜日の運行が実施されることを強く要望します』に対する回答

①土曜日運行の実績について

予約可能日数 13 日のうち 76%にあたる 10 日でご利用があったことは、事実でございますが、1 回あたりの利用者数は 1.0 人/回と、乗り合いが発生しなかったということもふまえ、本格運行での土曜日運行について判断してまいりたいと考えています。

②平均乗車人数の評価について

平日と土曜日を合わせた全体の平均乗車人数が、補助金交付要綱の基準「1 運行当たりの平均輸送人員 1.2 以上」を満たしていることは、ご意見の通りですが、「ハツ森号改革案への回答」でも記載したとおり、収支率 10%を達成するための平均乗車人数は 1.2 人では足りず、1 運行あたりの経費を 11,000 円とした場合、1.5 人の利用が必要となります。

土曜日の乗合率につきましては、4 月から 6 月の土曜臨時便の利用実態としてお示したものです。

③収支率について

土曜日の運行が全体の収支に与える影響は懸念されますが、目標収支率 10%の基準を妨げるとまでは申しておりません。

④土曜日運行に対する運行事業者（相互タクシー）の見解について

9 月 27 日に相互タクシーと意見交換を行ったところ、土曜日運行の対応は可能であるものの、運行管理側の負担は増える旨のご意見をいただいております。

土曜日運行に対する利用者目線でのご意見とご要望につきましては、大変重要なものと受け止めております。検討会といたしましては、引き続き相互タクシーや仙台市と連携しながら、本格運行での土曜日運行について検討を行い、判断してまいりたいと考えています。

令和4年11月9日

様

新川地区地域交通運営検討会
会長 石垣 喜美雄

「現行の平日運行体制を土曜日にも拡大することを再び強く要望します」
に対する回答

はじめに、地域の方々への周知方法や進め方に関するご意見につきまして回答いたします。

いただいたご意見やご要望につきましては、可能な範囲でにつかわ通信を通じて地域の皆さまに周知しているところですが、紙面の都合上、その全てを掲載することが出来ない状況でございますので、ご不明な点や質問等があった場合は、運営主体である新川地区地域交通運営検討会か支援機関である仙台市都市整備局地域交通推進課までお問合せいただくようお願いしているところです。なお、いただいたご意見・ご要望につきましては、検討会で共有し、それをふまえて、議論・検討をしているところですが、今後、同様のご意見やご要望等がございましたら、可能な範囲でご説明できるよう検討してまいります。

次に進め方についてでございますが、第1回検討会にて説明した年間スケジュールに基づき検討を進めており、地域の皆さまのご意見につきましては、意見箱の設置、につかわ通信及び住民意見交換会の開催を通じて伺い、適宜、検討会の中で情報共有しております。ご意見のように、検討会での検討内容が地域の皆さんに十分に周知できていない部分もあろうかと思っておりますので、今後は、検討会の中での情報共有だけでなく、可能な範囲で、地域の方々にも周知できるよう検討してまいります。

最後に第一から第三までのご意見につきまして、見解の相違がある部分については、「令和5年度本格運行（案）についてに対する回答」をご参照いただければと思いますが、第三の冒頭にて「八ツ森号の利用者や地域住民は、これをより良いものに育てるために、考え、行動し、一生懸命努力してきている」と記載いただいたように、我々検討会と同じ気持ち・考えの部分もございます。引き続きお互いの意見を尊重しながら、持続可能で地域に親しまれる八ツ森号の実現に向けて、一緒に検討を進めて良ければと思っておりますので、ご理解ご協力を賜りますようお願いいたします。