

## 令和4年度第1回 名取市地域公共交通活性化推進協議会 会議録

### 1. 日時

令和4年6月2日(木) 10:00～11:15

### 2. 場所

名取市役所 6階 第2会議室

### 3. 出席者

我妻委員、門脇委員、桜井委員、小平委員、小畑委員、大久保委員、鈴木（俊）委員、佐々木委員、小室委員、木村委員（代理出席）、菅原委員、泉田委員、箸方委員（代理出席）、山内委員、鈴木（裕）委員、荒井委員、村上委員、高橋委員、田端委員、太田委員、鹿又委員、徳永委員、鈴木（秀）委員、木内委員、赤間委員、五十嵐委員、小島委員、佐々木委員

### 4. 傍聴者

0名

### 5. 議事内容

#### 1) 名取市地域公共交通計画の策定について（資料 - 1）・（資料 - 2）・（資料 - 3）

- ・ 事務局より地域公共交通計画の策定趣旨、名取市の交通の現状及び、他自治体の地域公共交通計画の記載例について説明。

#### 2) 質疑応答

（田端委員）

- ・ 資料1に関して、先ほどの説明の中で持続可能な仕組みを作るため、PDCAサイクルにより計画の進捗管理を行い、関連施策をしっかりと推進していく説明はよく理解することができた。
- ・ 計画の趣旨をみると、なとりん号とデマンド交通のうち、特にデマンド交通の部分の説明が薄いと感じたところであり、持続可能な公共交通の仕組みを作る場合、なとりん号とデマンド交通に係るビジネスモデルが重要であると考えられる。ビジネスモデルというと、当然予算のことであり収入・費用について資金の裏付けがないと持続できないことから、そういう意味で応分の負担を求めていくことも検討する必要があると考えられる。
- ・ このような背景の中、持続可能な仕組み作りを行い、PDCAをきっちり回すといったときに、なとりん号とデマンド交通をある程度分けて議論し、どうやったら行政も地域住民も交通事業者も共存可能なビジネスモデルを作ることができるかをある程度意識し、この計画を進めていかなければならない。他市事例の紹介もあったが、自治体それぞれの事情があると思う。

- 只今お話をさせていただいたとおり、名取市はどのようなビジネスモデルを創り上げるのかと感じた。持続可能な交通体系とビジネスモデルの考え方を大きく2つに分けて、そして最後は相互調整を図らなければならないと思われるが、そのような意図が感じ取れない。
- 持続可能な公共交通体系の構築とPDCAサイクルによる計画全体の進行管理。それからもう1つは、どのようなビジネスモデルを作り、行政・住民・交通事業者が共存できる体制を構築するか。これは、なとりん号とデマンド交通を分けて議論し、どう整合とるのかということが重要です。住民のニーズ、個人のプライバシー、高齢者等の問題があることから、このような視点を少し付け加えていただいて、計画目標の中に入れることでしっかりと検討していければ良いのかなと思われる。
- 一言で言えば、ビジネスモデルをどう作るかという部分について計画の中に盛り込んでもらえばいいと思われる。

#### (事務局)

- 貴重なご意見ありがとうございます。なとりん号の見直しについては、幹線路線の見直しとデマンド交通を導入するという方針がありますので、当市での取組みの中で費用（予算）的な部分についてしっかり考えた上で、役割分担を含め、行政・住民・交通事業者が共存できるようやっていくべきだということで、非常に参考になるご意見だと思う。
- 今回、策定いたします地域公共交通計画におきましては、本市ではなとりん号のみではなく、宮城交通の路線バスも運行いただいているほか、民間のバス事業者もありますし、タクシー事業者もいらっしゃる。タクシーも市民の移動を支えているということで、公共交通ということで事務局は捉えている。
- そういったものも含めて、なとりん号だけではなくて、ほかの交通も含めて全体的な中で、どのような公共交通体系、どのように役割分担をするべきなのかということについて、検討していきたい。
- 本日も越している交通事業者の皆様におかれましては、それぞれの分野で役割を担っていただいている部分がある。路線の維持が仮にできなくなってしまう場合には、移動手段確保のため、代替として何ができますかということについても、今後の課題等が出てきた際には検討いただくというような場にもなっている。そういった視点からご指摘等をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

#### (徳永委員)

- 地域公共交通計画については、冒頭のご説明の中では都市計画を含めて今後連携してやっていくという話を伺っておりますが、法制度として強制力があるわけではないので、連携すると言いつつも、意外と都市計画におけるまちづくりと公共交通施策が別々に行われてしまうことが他団体の事例では見受けられる。
- そうなると、例えば現状の施設立地をもとに幹線路線なり、公共交通ネットワークを整えますと言っていたところが、立地が大きく変わってしまえば全く意味をなさないものになることもあり得る。その辺りをどう担保していくか、どうしっかりと連携をとっていく

というのが、どの都市においても非常に難しい問題になっている。それをどこまで名取市の計画の中で言い続けて、有効性のあるものにできるのか、なかなか難しい問題であるが、いずれそこが重要となる。

- バスは臨機応変に路線が変更できるから後付けで考えれば良いというふうに思われがちだが、そうすると非常に無駄というか、遠回りをすることになり無駄足を踏むことになってしまう。そうなれば、結果的に便数も減らさざるを得なくなってしまうため、後付けで公共交通だけを良くしていくというのはなかなか難しい問題があるということで、その辺りをしっかりと議論したいと思っている。
- そういう意味で、名取市の場合は、震災復興によってまちづくりがだいぶ変わってきている。過去のデータ分析においてもまちづくりの変化を要因に置いておかないと、なぜ増えたのか、なぜ減ったのかというのがよく分からないまま、増えているからこれでいいという分析のみで終わってしまい、問題を見逃してしまう恐れがある。あるいは、間違ってしまうことにもなりかねないため、この辺りの分析をもう少し加えていただけるとありがたい。

(赤間委員)

- 1つ確認だが、利用状況について、例えばこの計画の中で約1万人の利用者がいるとして、今後モニタリングをするということで、どのような利用者、それからどのような人に状況を聞いて、意見を聞いて、評価するのかについて教えてほしい。

(事務局)

- どのような指標にするのかという部分も含めて、これから検討するところであるが、広く公共交通の利用者の方や、地域公共交通計画の策定に当たり、幅広く施策を取り組む際に影響することが想定される方、例えば観光についても本計画の中に組み込む必要性が出てきた場合には、観光で来ていただいている方のご意見や観光で利用された方がどれぐらいいるのかといった点も対象となります。そういったものはどれぐらい把握できるのかという部分もありますが、関連する取組みについて評価指標にする形で進められればと考えている。

(鈴木(俊)委員)

- 直近の利用状況をお話しさせていただく。弊社は市域内を走行する路線バスとして、主に尚綱学院大線とライフタウン線を運行しているが、現在の利用状況は、コロナ前に比べて約7割といった状況である。特に学校の影響を受けやすいので、オンライン授業が進むことによって4割~5割ぐらいまで落ち込んだこともございます。昨年度の決算が出ましたが、大変な赤字を計上している。
- これは、名取市内に限らず、社会全体も同様である。資料2の中で公共交通の利用が増加傾向との説明であったが、コロナ禍前ということなので、これは誤解のないよう現状について述べさせていただく。

- ともかく待ったなしの状況になっており、政府でも地方の公共交通についての議論が盛り上がっている。今度、骨太の方針で何が含まれるかというところに非常に注目しているが、そこで言われているのは、利用促進というレベルではなくて、どうやって維持するか。要は、路線廃止を避けるか、地域の移動手段を守るか、そういうレベルの議論である。例えば交通モード転換や公助のあり方、制度改革みたいなことも言われている。
- 申し上げたいのは、地域公共交通計画を作成しても先ほど徳永委員からご意見がありましたが、やはりそれを担う事業者が現状を維持できないというか、サービス水準を保てなければ、本当に計画は絵に描いたもちになってしまう。持続可能性というところをどうやって確保していくかということが必要である。利用促進を否定するものではなく、利用促進についても、もちろんやっていただかなければならないことであるが、それだけで立ち直れるほど甘い状況ではない。
- コロナ禍だからということではなく、コロナ禍前から将来直面するであろう少子高齢化による利用者の減少という問題が、コロナが拍車をかけ、来る時期が早まっただけだと考えている。ワーキングなど必要であれば積極的に参加したいと考えているため、ぜひ事業者の意見も今後よく聞いていただき、実効性のある持続可能な計画となっていければと思うので、よろしくお願いします。

### 3) 今後のスケジュールについて（資料 - 4）

- 事務局より今年度策定に向けた、地域公共交通計画の策定スケジュールについて説明。

（田端委員）

- 今年度、この協議の場で、デマンド交通についてもある程度計画を作るということですか。それとも、デマンド交通についてはまた別に協議の場を設けるということですか。先ほどの話だと本計画の策定の中でデマンド交通に関する協議も行うイメージを受けた。

（我妻会長）

- 本計画については、先ほど事務局から説明がありましたが、市内全体の総合的な公共交通計画ということで、路線バス以外の交通モードも含まれており、デマンド交通の検討との関連性については、大変混乱しやすいところである。

デマンド交通の検討については、なとりん号の運行体制見直しの中で並行しながらデマンド交通の検討を行っている。デマンド交通はやらないということではなくて、こちらは別の協議の場で行っているなとりん号の運行体制見直しの中で、具体のデマンド交通の仕組みや計画を議論していく。

（田端委員）

- パブリックコメントを実施する際、結局ホームページで実施するのか、この場でやるのか現時点では分かりかねるが、やはり公共交通に関して、「全体最適化のための地域公共交通計画」と、「なとりん号見直しを含めたデマンド交通の計画」の2つの計画を挙げた場合

には、要望も出てくると思う。その際にはやはり今の最大の課題はデマンド交通をうまく機能させたい、うまく運用してほしいというのが、地域住民のニーズであると捉えている。そのため、なとりん号をうまく運行するというのと、もう1つそれを補完する意味で地域ごとにデマンド交通をうまく活用していけば、住みよいまちづくりができるということにつながるかと捉えている。今の説明だと、この協議会の場では本市の公共交通全体を対象とした検討であるとのこと説明であったことから、デマンド交通の詳細もこの計画で議論するのかということを確認したい。

- デマンド交通の導入は、かなり難しい部分があると考えている。結局、ニーズの問題、個人のプライバシーの問題、どこに指定乗降場所を設けるなど、議論しなければならない新しい課題が入ってくると思われる。そういったときに、従来の交通体系のものと、新しいものが2つ同時に走るようになるため、それが上手く調和するようになさなければならず、その難しさが当然ある。
- 我々、地域住民も市民の皆さんのご意見を聞いたりして、うまくいけばいいなと思ってこちらの協議会に参加しているところである。ぜひ、その点についても、従来のものと新しいものを意識しながら、パブリックコメントも含め、広く意見を聴取しながら進めていただきたい。

#### (事務局)

- 昨年度まで地域公共交通会議の中で、なとりん号の見直しの内容について私のほうから説明をしておりましたので、その部分と今回の計画の部分とを混同させてしまったかもしれない。昨年度まで検討したなとりん号の見直しにつきましては、今回新しい委員の方もいらっしゃいますので、「名取市公総合交通に係る地域公共交通体系の見直しについて」ということで、クリップ止めしている資料をお渡ししておりましたが、昨年度までについてはこちらの資料にて大方の皆様には説明させていただいた。
- その中で、デマンド交通をやる、幹線の見直しもやるというお話をさせていただき、大方の方向性が固まりましたので、そこは令和6年度の本格実施に向けてさらに検討を深めていくということで、事務局が政策企画課から防災安全課のほうに移ってしまっていて、そちらのほうで鋭意検討しているところである。
- 今回開催しております協議会につきましては、昨年度までに実施したなとりん号の見直しについて検討していく中で、やはり名取市全体を考えていく際には、公共交通全体について考えていく場が必要だろうということで、新たな場、さらに広いところまで検討していく場ということで、新たに計画を作りましょうということで今回開かせていただいている。なとりん号の検討は防災安全課で取り組んでいます、そちらの内容も踏まえながら、今回の計画に盛り込んで、それ以外の部分についても含めた形で検討していきましようということで進めようとしているものである。
- 先ほどおっしゃっていただいたデマンド交通の部分についての検討については、鋭意防災安全課のほうで引き続き取り組んでおりますので、そちらはそちらのほうでご協力を引き続きお願いしたいなと思いますので、どうぞよろしく申し上げます。

(田端委員)

- では、デマンド交通に部分については出来上がった形で、ここに俎上に載せて、話をするという承知した。

(我妻会長)

- 今年度策定に向けて進めていければと考えておりますので、よろしくお願いします。それでは事務局にお返しします。

令和 4年 6月 28日

会 長 我 妻 諭