

令和4年度第2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8月30日(火) 10:00～11:30

2.場所

名取市役所 6階 第2会議室

3.出席者

別添名簿のとおり

4.傍聴者

0名

5.議事内容

1)名取市地域公共交通計画の検討内容について【資料1】

2)名取市における移動実態や公共交通を取り巻く現状について【資料2・資料2-1】

→事務局より、今回の協議会で検討する計画前段階として取りまとめた本市における現状分析や問題点・課題の整理について説明。

(徳永委員)

まちづくりと人口の関係をもう少し整理する必要があると感じる。まちづくりや人口に関する分析が資料後段に出てきているが、これまでの利用状況の変化に関して、名取市は震災被害や仮設住宅から本設の住宅への移行等の影響が出ている部分が大きく、その部分の影響を把握しておく必要がある。その際に地域ごとの人口や年齢推移等の整理、沿線人口の割合に対するの整理ができればよいが、2020年のメッシュデータが公開されていないため難しいと思われることから、住基人口ベースで整理を行うことで、地区ごとの課題が見えてくると思われる。

交通の利便性が将来のまちづくりに影響を与え兼ねないという問題意識を持ち、今後の施設立地など、交通側からまちづくりに対し意見出すことも必要である。施設側から見た分析として、例えば、病院からの60分アクセス圏の人口を見ると、自家用車では100万人規模のアクセス人口があるが、公共交通では10万人規模しかアクセス圏域にいない状況となっており、自家用車と公共交通では大きな差があるという認識を持つ必要がある。

(資料2-P.16)において、買い物移動の目的先として太白区がひとくくりとなっているが、長町方面なのか鉤取方面なのかを分けて分析できればなお良い。

(事務局)

過年度に実施したアンケートの中では、回答が太白区という大きなくくりであるため、長町方面を向いているのか、鉤取方面を向いているのか、詳細な分析が難しい状況である。

まちづくりと人口の関係ということで、公共交通の計画とは別に地区毎の人口の推移は調査しており、名取市全体で人口は伸びている一方、地区においては人口減少や高齢化の進行もあると捉えているが、地区ごとの人口増加と交通の利用者の関係性は見えていないところである。分析が可能であれば今後検討していきたい。

まちづくりと公共交通の関係について、立地適正化計画は現時点ではまだ策定していないが、担当部署より必要が生じた際には策定を検討すると話を伺っているため、建設部門と連携をとりながら、立地適正化計画を策定することになった際には、連携して検討を進める。

(木内委員)

(資料2 - P.7) において、公共交通カバー圏域外に居住する市民が全体の約1割(10,000人弱)との説明であったが、交通空白地域となっているのか。交通空白地域であるとするれば、対応が必要になると思われる。(資料2 - P.29) に本市の課題を取りまとめているが、交通空白地域の解消を位置付けることは検討しないのか。無理に課題に挙げる必要はないが、実態が分からないため考えを教えてほしい。

(事務局)

交通空白地域と捉えている。令和2年度から実施してきた「なとりん号運行体系見直し業務」の中で、問題意識を持ち検討を行ってきた。現行のなとりん号は、大量輸送の役目を担う幹線路線と日常生活の移動を支えるための生活路線で構成されている。その中の生活路線について、デマンド交通に切替ることで交通空白地域をなくすような取組方針としている。デマンド交通の実装方法に関しては現在検討中であるが、来年度以降実証実験を行うこととしている。

(鈴木(俊)委員)

(資料2 - P.29) において課題を取りまとめており、その中の課題4「将来の地域公共交通の維持・確保」とあるが、“将来の”という文言は必要か。

資料を拝見したところ、コロナ禍により鉄道の方も影響を受けており、弊社の路線バスについても前回の協議会でお話させていただき、コロナ禍で危機的な状況は現在進行形であるため“将来の”という文言は不要であると感じる。

その関連で、(資料2 - P.6) において、なとりん号の年度別乗車人員の推移をよく拝見するが、順調に運行できている、維持について課題があるなど、市としてなとりん号の状況をどのように捉えているのかが見えづらい。

事業規模が年々変わってきており最近では閑上地区の運行を拡大するなど、単純な乗車人員だけでは分かりにくいように思う。例えば1便あたりの乗車人員や1km当たりの収支、市の財政状況等が見えないと、課題整理としての市民の納得感が得られないと考えられる。

(事務局)

最初にお話しいただいた“将来の”という文言でございますが、今を差し置いて将来だけ維持できれば良いと捉えられかねない表現であったが、意図としては「現在進行形のものを含め将来にわたって末永く、公共交通を維持できることを目指していきたい」という趣旨で記載した。

そのため、分かりやすいように文言を削除するか別な表現をするか再検討する。

また、なとりん号に関しては人数しかお示ししていなかったが、本来であれば運行収支等の分析も進めており資料として提示すべきであったが、今回の資料提示に間に合わなかったものである。次回（第3回）になりますが、今回の協議会において、計画前段部の内容について委員の皆様よりお認め頂けましたら、最終的に計画書として冊子にしていく。その際にどのような体裁で掲載するかについても委員の皆様に見ていただける形で、次回提示したいと考えている。その際に運行経費に関する資料について差し込んだものを提示することで、ご了承いただきたい。

(鈴木(俊)委員)

なとりん号は赤字額だけで判断できるものではなく、それに対する名取市の行政サービスとしての考え方の整理が重要であると思う。

いくら赤字であろうと、行政サービスとして市民のために必要な支出（サービス）であるとの考え方が示されるのか、それはどれくらいの予算規模なのかといった視点の考え方が必要である。

(田端委員)

6月に開催した第1回協議会で提案いただいた内容と今回の協議会で提示頂いた内容の順序が逆ではないかと思う。今回示された内容が先にあり、その後の具体的な取組みとしてデマンド交通の運用を検討すべきではないか。

民間の交通事業者のほか、市が運行するデマンド交通等も含めた持続可能な仕組みを検討するためには、収支バランスといったビジネスモデルを考慮した検討が必要であり、そこには予算の問題やニーズの問題があり、それにどのように対応するかについて、収支を踏まえ議論を進めていく必要がある。

地域住民への説明に入る際、料金設定に関しては受益者負担と公共負担の収支バランスも重要となり、その際に受益者負担をしてもらうことについて納得して使ってもらう必要がある。その議論をどのタイミングで実施するのか。説明や考え方は理解できるが、直近では閑上線の延伸に伴う収支の話などもあり個別具体的な議論に入っていく際、なとりん号再編に伴う幹線路線・生活路線・デマンド交通に関して、交通事業者・市民・名取市を含めた費用負担の議論を進めていくべきではないか。

(事務局)

只今お話頂いた点については、地域公共交通会議の場で議論させて頂くものである。昨年度、私どもの方から地域公共交通会議の場において「なとりん号の見直し」に絞った議論を行わせて頂いた。その中で個別具体的に幹線路線をどうするか、生活路線をどうするかといった議論と、生活路線の代替としてデマンド交通を導入することについてお話させて頂いた。その中で一定の方

向性は出たところであるが、本協議会はなとりん号のみではなく、名取市の地域公共交通全体の持続可能なあり方を議論する場ということで、設定したものである。

なとりん号の運行体系に関する詳細検討の担当課は、防災安全課に所管が移り、並行して実施している。来年度の実証実験を踏まえ、再来年度本格実装することとしており、検討した内容を地域の方々にもお示しするようになる。そのため、本協議会の中では個別具体の議論はしない予定であることについて、ご了解いただきたい。

3) 次回検討内容の方向性について【資料3】

→事務局より、次回第3回で詳細な検討を行うこととしている基本的な方針や取組の方向性について説明。

(田端委員)

(資料3 - P.2) 取組みの方向性6) 有償運送等への支援に関し、事務局からの説明の中で自家用車の保有率の高さ、買い物の移動先が太白区を向いているというニーズを踏まえると、多様なニーズに対応するため、マイカーを活用した有料で送迎するサービスが有益であると思われる。国としても令和2年度に法改正を行い、「事業者協力型自家用有償旅客運送」といった形で制度を整えている。

今後の取組みの方向性や、公共交通と他の交通モードとの役割分担の考え方の中に、事業者の協力を得て、旅客運送する制度の活用や事業者の運行管理のノウハウ活用を含めてはどうか。今後の選択肢が増えることにつながり、バス・タクシー事業者の協力のもと、市民の自動車を活用することで、大きな選択肢のひとつになるのではないかと。

(事務局)

自家用有償運送に関し、先行している自治体では、共助の取組として地域住民が地域単位で、公共交通が整備されていない地域で実施しており、地区内外の交通結節点となる拠点まで輸送する取組を、料金を徴収しながら運営しているものと認識している。

名取市においても、選択肢のひとつとしてはどうかというご提言かと思う。自家用有償運送を行う団体への補助制度も考えられるとは思いますが、まずはデマンド交通を導入することで公共交通空白地域をカバーできると考えており、それでもなお不足するのであれば自家用有償運送という話が出てくるものと思われる。今すぐ実施すべきなのか、もしくはデマンド交通導入の成果を見定めた後に検討するかについては、議論の余地があるものと捉えている。

(田端委員)

事務局からの回答のとおりであると思うが、市民の移動先が太白区を向いている特徴があり、公共交通では移動ニーズに対応できないエリアが出てきた場合を見越した取組みが必要ではないか。可能であれば検討の1つとしていただきたい。

(会長)

今後、具体案の検討を進める過程の中で、結論は分からないが検討進めていく。

(桃野委員)

地域の自家用有償輸送の取組に関する議論については時期尚早ではないかと思う。タクシーで拾い切れていない部分があることについては反省すべきと考えているが、乗合タクシー等で進歩している部分等もある中で、本会議会ではもう少し議論を重ねる必要があると思われる。

只今、委員からご提案のあったような制度は、安くていい制度であるとの認識は併せ持っているが弊害もあり、タクシー事業の将来性の維持の面で懸念がある。

(田端委員)

白タクの概念ではなく、タクシー事業者の配下のもと実施できるものであるため、趣旨に反するものではないと思われるが、そこに様々な配慮が伴うということは理解している。

(桃野委員)

現行制度の中で改善できるところは改善し、行政の協力を得ながら現行の枠組みの中で努力し、タクシー事業を実施していきたい。

(事務局)

地域公共交通計画を策定する目的の1つに、各公共交通機関が持続可能な体制を組むためにどうすべきかを考えることが必要である。各事業者の収益が下がるような取組みは難しい。収益面も含め、皆様が合意できる部分で調整していきたいと考えているため、ご了承いただきたい。

(小島委員)

(資料3 - P.2) 取組みの方向性7) 貨客混載の検討とあるが、具体的にどのようなことを検討するのか。

(事務局)

貨客混載事業は先行事例を見ると、例えば乗客が少ないバス等について、運送事業者と協定を締結等が必要になると思われるが、乗客が乗っていないスペースに貨物を積んで目的地で降ろすようなサービスである。路線の維持・確保のため、収益面でプラスになることも考えられる。そのような検討を進めてはどうかということで掲載しているものである。

(小島委員)

各家庭での荷物を物流事業者までもって行ってもらえるようなものか。

(事務局)

具体的内容は今後の検討であり、方向性の1つとして挙げている。

(徳永委員)

上位計画との整理ということで、国土利用計画の中では居住機能・都市機能の集約が掲げられており、都市計画マスタープランでも都市機能を拠点誘導するということで比較的コンパクトなまちづくりを目指すことにしているが、現実問題として難しい部分もある。特に民間の開発計画となれば、土地を確保しやすい場所ということで、郊外開発が進行している状況にある。

(資料3 - P.1) 方針(案)として、都市機能の配置に対応し各交通モードが連携した利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成としているが、実際に施設が点在してしまうと効率的な交通ネットワークを組むことができない。交通の立場から見た時に、交通とセットで施設配置を考えてほしいという意見もある。

基本的な方針に記載すると、現実問題、実現することが困難なものを、基本的な方針として掲げることにもなりかねない。そのため、“都市機能と連携して”という表現が適切ではないかと思う。施設の配置計画の際に公共交通のことも考慮してほしいとのスタンスが良いのではないか。

また、(資料3 - P.3)において、公共交通の役割分担イメージを示しているが、輸送資源の総動員をどのように扱うのかが見えづらい。(資料3 - P.2) 取組みの方向性6) “有償運送等への支援”の中で、総動員の検討も含めて入るものと考えている。

(事務局)

只今ご指摘頂いたご意見をもとに再検討し、次回(第3回)にご提示する。

(会長)

今回提示したものをベースとして、今後取組みの具体案の検討を進めて問題ないか。

一同：異議なし

(会長)

引き続き事務局では今後の検討をお願いしたい。

それでは事務局にお返しします。

6.その他

次回(第3回)は11月上旬に実施予定

令和 4年 9月 12日

会 長 我妻 諭