

令和４年度第３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１２月１日(木) １４：００～１６：０５

2.場 所

名取市役所議会棟 第１～３委員会室

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前段部の確認について 【計画書(案)～P. 37】
- 2) 将来像（キャッチフレーズ・ネットワーク図）について 【資料１・計画書(案)P. 38～42】
- 3) 施策・事業・評価指標について 【計画書(案)P. 43～70】

→事務局より、これまでの協議会で議論を積み重ねてきた計画前段部及び、今回の協議会で検討する計画後段部としての将来像や地域公共交通計画に基づき実施する施策・事業、評価指標について計画書（案）により説明を行った。

6.質疑応対

議事３．（１） 名取市地域公共交通計画前段部の確認について

（田端委員）

計画書(案)P28 名取市第六次長期総合計画におけるリーディングプロジェクトの中で、「仙台市隣接の強みを生かした交通ネットワーク構築に向けた仕掛けづくり」が位置付けられているとおり、仙台都市圏を意識した交通ネットワークの構築が必要である。

本市の公共交通に関する課題として、計画書(案)P37において大きく４つ整理されているが、仙台市と連携した交通ネットワークの構築、仕掛けづくりを意識した文言が整理されていない。

今後、県内で人口増加が見込まれる自治体は富谷市・利府町・名取市であり、人口増加の要因は仙台市に隣接していることも要素の１つであることから、富谷市や利府町では仙台市とどのように連携した交通ネットワークにするかを意識したまちづくりを進めている。人口増加が見込まれる本市においても、このような考え方が課題として出ていないことから、課題を５項目にして、只今の議論を新たに盛り込むことについて検討して頂きたい。

(事務局)

仙台市との広域ネットワークに関し、計画書(案)P37で整理している課題の中では、課題1において、隣接市である仙台市・岩沼市との隣接市との鉄道や路線バスのネットワークが必要不可欠ということで記載しており、委員ご指摘の点については課題として捉えている。

後程説明させて頂く部分ではあるが、仙台市への移動は広域的な移動ということで、市中心部から仙台市中心部への移動は鉄軌道を、市北西部山手団地から仙台市への移動は宮城交通様のバス機能を維持していかなくてはならないということで、ネットワーク図に落とし込んでいる。

隣接市との広域連携については、観光面での取り組み、特に沿岸部での移動を想定しており、今後、広域的に議論が必要であるということで施策に落とし込んでいる。

事務局としては、只今のご指摘の部分については、既に記載のある課題に落とし込んでいると認識している。

(鈴木(俊) 委員)

計画書(案)P. 11「地域公共交通の利用に関する支援サービス」について、高齢者及び障がい者への支援施策のみである。P. 11 はどのような意図で記載しているのか。

(事務局)

利用促進の観点ではなく、高齢者・障がい者への配慮として既に実施してある施策を示したいとの意図で掲載している。

(鈴木(俊) 委員)

只今の回答であれば、計画書(案)の記載内容では、利用促進策として高齢者・障がい者への配慮としての支援策しか実施していないと誤解されかねないため、表現について再考していただきたい。

(事務局)

計画書(案)P. 37見出しの修正を行う。

(田端委員)

計画書(案)P. 22に関することとして、これから地域公共交通計画に基づき様々なアクションを起こしていく場合、将来の人口構成の中で高齢者数の推移のほか、働き手や学生等の公共交通を使って移動する層がどのように変化していくかが重要である。人口がどのようになるのかを示した人口分布図があればアクションを取りやすいのではないかと思う。

(事務局)

0歳～14歳の年少人口、15歳～64歳の生産年齢人口、65歳以上の老年人口に分けた意図としては、年少人口については未成年者のため通学での利用が主な層、生産年齢については通勤・通学での利用が主となる層、老年人口については通勤・通学以外の目的で利用する層として3層に分けている。

計画書(案)P. 22において年齢層ごとの分布・推移を“％”で示しているところであり、高齢者数

が伸びていくことが見込まれ、通勤・通学以外の移動に対する支援が必要になってくることが見て取れる。

さらには、生産年齢人口については2023年時点で49.5%、2038年時点では47.3%ということで、通勤・通学での公共交通の利用が若干減少していく可能性があることが見て取れる。年少人口については、名取市第六次長期総合計画における推計では増加していく見込みとされていることから、若年層への支援についても検討しながら進めていく必要があるということが分かる資料として掲載している。

(鈴木(秀)委員)

本日多方面の方がお越しになっているので、現在の警察の取組みについてお話を聞きたい。警察の取組みとして、高齢運転手の事故が多いこともあり、高齢者の運転免許証自主返納を推進しているところである。その中で運転免許証を返納されない高齢者からは、公共交通機関が不足しているため、運転免許証を返納してしまうと足がなくなるといった意見が挙げられており、高齢者のみの世帯では顕著である。

今後、高齢運転手が増加する中で、公共交通の充実を図ることで、高齢者の運転免許証の自主返納の推進、高齢運転手による交通事故の減少に寄与すると考えられるため、更なる公共交通の充実を図って頂きたいという点について要望させて頂く。

(徳永委員)

前段部における移動実態の整理に関する点として「計画書(案)P.19」において、通勤・通学の流れを図で表しているが、移動の流れが回答者に占める割合となっていることから見えづらい状態となっている。通勤・通学者に占める割合に絞った表現とすることで動きが明瞭に見えると思われる。さらに言えば、名取市の移動における喫緊のターゲットは通勤・通学者であることから、通勤と通学を分けることができればなお良い。

併せて、公共交通の利用目的として多いのは通院のため、通院目的の分析も追加した方が良い。「計画書(案)P.28～34」において上位・関連計画との整理を記載しており、都市計画マスタープランの整理が後段に出てきているが、「計画書(案)P.2」「計画の位置付け」では、その他計画の中でも都市計画マスタープランが真っ先に挙げられており、順番の不整合が気になる。

「計画書(案)P.35」「現況のとりまとめ」4-1-1 地域公共交通の運行状況の記載内容について、前半部では市域内には交通ネットワークが網羅されており課題が無いと読める書きぶりである。これまでの分析の中で課題が見えてきており、次項の課題整理につながっていく部分であるため、表現を再考すべきではないだろうか。さらには、後半部分について、コロナ禍による利用者数の減少が特筆されており、コロナ禍が終われば問題ないと思われかねない表現となっている。なぜ利用者数の増加を図っていくかの議論につなげるためには唐突の印象を受ける。持続可能な公共交通体系とするためには、収支状況・経営状況の改善が必要と認識できる表現が必要である。

鉄道となとりん号の利用者数を見ていると、コロナ禍前は順調に利用者数が増加しており問題ないと見えるため、表現を修正すべきと思われる。

「計画書(案)P36・37」の構成について、図と説明文の順番は逆にすべきである。さらには、「課題4「限定的な利用に留まる地域公共交通」においては、環境の観点のほか、運転免許証返納に関する

ことも含めて、公共交通が使えるようにといった趣旨となるよう修正すべきである。

先程、人口に関する議論があったが、高齢化率の伸びで捉えるよりも、実数として捉える必要があるため、高齢化率の伸びに捉われ過ぎないようにするべきである。

(事務局)

計画書(案)P. 19 通勤・通学の流動については、データを確認しながら通勤と通学を分類することや、深掘り分析の可否も含め検討を行う。計画書(案)P. 34 における都市計画マスタープランの位置付けや順番について整理していく。また、都市計画マスタープランの中で、なとりん号について具体的に記載しているところであるが、関連計画の中で個別になとりん号に関して記載している部分と、全体としての本計画での記載内容の整合がとれるよう表現を整理する。

計画書(案)P. 35 における現況の取りまとめについては修正を行い、コロナ禍だけでなくアフターコロナも意識した表現となるよう修正する。

計画書(案)P. 37 「課題 4 「限定的な利用に留まる地域公共交通」について、環境負荷に関する文言のほか、高齢者の運転免許返納も含めた表現となるよう修正する。

高齢化率に関することとして、高齢化率に捉われ過ぎないよう計画全体の表現を確認する。

(田端委員)

名取市の公共交通の拠点はどこになるのか。名取市の公共交通の拠点がどこなのかが資料から読み取りづらい。拠点の位置付けをはっきりとした交通体系とする必要がある。名取駅を第一の拠点、市役所や文化会館などを第二の拠点とすることや仙台方面への移動を意識した拠点の設定等が考えられる。拠点を設けてアクションを起こしていくことが必要である。また、市北西部から見たときに、名取駅・市役所のどちらが拠点となっているのかが明確になっているほうがよいと思われる。拠点を明確にすることで仙台市へのアクセス等にも対応していることにつながるのではないかな。

(事務局)

委員よりご指摘頂いた本市における交通拠点については、計画書(案)P. 42 に将来像として交通ネットワークをまとめた図を示している。市域をまたぐ移動を支える広域幹線と市内の主要な地区を結ぶ市内幹線、市内全域をカバーするフィーダー路線（枝線）を位置付けている。この中で赤い点が交通結節点であり、各交通モードの乗り換えに利用される場所を示している。その中で、名取駅が大きな中心地として、なとりん号や鉄道への乗継など、移動を支える拠点としての役割を担うと捉えている。また、市北西部においては、拠点となる中心的な位置付けではないが、宮城交通路線バスにカバーして頂いており、交通ネットワークの役割分担がなされている。これらのネットワーク機能を維持していこう、未来に残していこうという趣旨で計画を策定するものであり、ご理解をお願いしたい。

議事 3. (2) 将来像（キャッチフレーズ・ネットワーク図）について

(3) 施策・事業・評価指標について

(吉本委員)

資料1 キャッチフレーズの趣旨に関して、市民が自由に移動することが出来て豊かな生活と記載しているが、市民が豊かになるためには、既存の公共交通の従事者の方も豊かにならないと全体として良くならないと思われる。多様な公共交通の事業者と連携しながら記載されているが、どこの自治体も交通事業者との連携の面で苦慮している。既存の交通事業者との連携について、誰が牽引していくのかについて記載されていない。今後展開していく施策について説明を受けたが、名取市が取り組んでいる施策の拡充等が多く、既存の交通事業者と連携すると言うわりには、誰が牽引するかの記載がないことから、交通事業者を置き去りにしている印象を受ける。

公共交通の溝を埋めるため、名取市が全体を牽引することについて具体的に計画へ明記し、市民の皆様に伝えていかないと良い計画にはならない。施策の説明の中にも、既存の交通事業者の名称が出てきておらず、これでは地域の交通事業者のステップアップにつながらない。事前に公共交通事業者と連携・協議を行い、落としどころとして施策を取りまとめて頂きたい。このままでは、市が展開する施策に既存の交通事業者が追従するだけのものになってしまう。

(事務局)

施策全体のラインナップ、個別施策の詳細について、交通事業者へ事前に意見照会を行い、調整を行った上で取りまとめた結果となっているので、ご理解をお願いしたい。

(議長-門脇委員)

地域公共交通計画は名取市が策定主体であり、名取市がイニシアティブを取りながら進めていくことを前提としたものとして認識している。

(吉本委員)

名取市が既存の交通事業者を牽引していくことについて、計画書の中にメッセージとして記載を加えることについて要望させて頂く。

(鈴木(俊)委員)

計画書(案)P44～46 計画全体の評価指標として、宮城交通の名取市内の乗降者数を設定して頂いており、市北西部の地域住民にとって弊社路線が生活の足として重要な役割を担っていることを再認識しているところである。乗降者数を提供させていただくので公表して構わないが、目標値の設定が悩ましいところである。コロナ禍前から赤字収支で運行していたところに、コロナ禍により利用者数がさらに3割程減少した。当然、現状維持では目標にできるものではなく、採算が取れる人数設定とすると、非現実的な数字となる。引き続き、名取市と連携して、ステップを踏みながら実効性のある施策となるよう事務局と協議を行い、目標値を設定していきたい。

また、国が作成している地域公共交通計画策定の手引きにおいて、評価指標の設定例を掲載している。その中で標準項目となっている【公共交通に対する公的資金の投入額】が計画書(案)には入っていないため、入れるべきではないだろうか。

さらに言えば、利用者数であれば1%増加すれば良いのか、収支率で言えば15%改善すれば良いのか、既に設定している数値の妥当性が分からない部分がある。公的資金の投入額のほかに、クロ

スセクター効果も加味することで、単純に赤字か黒字かで判断するのではなく、公的資金を投入する項目として相応しいかどうかが見えてくると思われる。

また、施策の実施主体に関する表現について、“誰が”実施主体となるのか読み手によって解釈が異なる表現となっている。概要が漠然としている施策もあり、賛成・反対と言いつらい部分がある。施策の具体イメージを書き込み、補足等していただければと思う。

(事務局)

標準指標に関して、事業費の投下額を評価指標に盛り込むようにというご意見を頂いたところであるが、現時点でどの程度の事業規模・予算規模になるか、具体的などころまで詰め切れていない所もある。その中で、計画書に将来的な予算額も担保するところまで落とし込むのは難しいのが正直なところである。必要があればより具体的な詳細計画を作成することになるが、詳細が見えてきた中で詰めていく部分であり、現時点では本計画に金額まで落とし込むのが難しいというのが事務局としての感想である。

実施主体に関しては、先の説明の補足であるが、例えば、モビリティポートなどはバス路線の末端である愛島台等を想定している。なとりん号のバス停だけで実施するのか、宮城交通様のバス停も該当するかは詰め切れていない部分であるが、まずは調査・研究を進め、実施可能性を探るところであり、実施可能性がある実施主体として名取市も交通事業者も含めたところである。

(鈴木(俊)委員)

実施主体の部分については、只今事務局から説明のあったようなニュアンスを一言添えていただければと思う。また、事業費に関することについては、計画策定後にPDCAサイクルを回していく中で具体的に盛り込んでいくこともあると思う。そのような作業を今後の計画期間中で進めていく中で、公的資金の投入額、宮城交通路線の乗降者数を精査していければと思う。

(小島委員)

計画書(案)P. 42 将来像としてのネットワーク図があり、交通結節点として複数示されたところであるが、名取駅が中心となった場合、例えばコミュニティプラザは現在 20 時で閉館しているため、なとりん号の待合場所がない状態である。なとりん号のバス停がスーパーやコンビニの前であればよいが、そうでない場合には待合場所がないと困るという声が実際に市民から聞こえている。停留所で周囲に待ち合える環境がない場合はどのように考えているのか。

(事務局)

なとりん号の再編について、今現在、防災安全課でバス停の位置も含めて検討を行っており、主な公共施設や商業施設などもバス停として含めるようになると思われるが、もうしばらくお待ち頂きたい。

計画書(案)P. 52 をご覧いただきたいが、交通結節機能の強化におけるバス待ち環境の整備として、バス停への屋根やベンチの設置も考えていきたいと考えているため、ご理解願う。

(太田委員)

計画書(案)P. 42 将来像としてのネットワーク図において、交通結節点は市内に4ヶ所あるが、今後事業を実施していく中で鉄道駅とある場合は4ヶ所すべてが入っているのか。それとも、当面は名取駅だけなのか。

また、フィーダー路線の位置付けについて、市域図における川の色と近いため、どこを指しているのか見えづらく、具体的に説明願う。

(事務局)

鉄軌道の駅について、事業ごとによって見ていく必要があると捉えており名取駅が主の想定であるが、名取駅以外の交通結節点でも実施できる可能性があれば検討していきたい。

フィーダー路線（枝線）については、これまでなとりん号の生活路線が担っていた部分が、今後デマンド交通に切り替わり、名取市域全域での運行を行う予定であるため、名取市全域がフィーダーになるとの捉えである。

(太田委員)

交通結節点に整備について、当面は名取駅のみという認識で良いか。

(議長-門脇委員)

中心は当然名取駅となる。それ以外の鉄軌道の駅は大きな目で見ると交通結節点となるものであるが、駅の性格や需要によって実施できる施策をそれぞれの駅で施策を展開していく整理である。

(田端委員)

資料1 キャッチフレーズについて、資料で示されている内容についてはよく理解できるが、具体的に何を行うのかがよく分からない。「市内外へ移動しやすいようにする」、「子ども高齢者も外に出やすい環境にする」、「市民が利用しやすい交通環境にする」など、公共交通機関を市民のものにしていくためのキーワードを整理し、分かりやすい表現にできないか。市民が市内外に移動しやすいものにする。引きこもりがちな高齢者も外に出やすいような交通環境づくりを推進する。今の公共交通の設備等を利用しやすいようにするなど、もう少し実感が伴ったキーワードに整理すると、キャッチフレーズをただで何をやめるのかイメージが掴めるようになる。

また計画書(案)で用いられている用語、例えば“フィーダ（枝線）”について、これまで利用していた“生活路線”など、これからパブリックコメントも控えていることからできる限り市民が馴染んだ言葉を用いることで具体的に何をするのかが分かるようになる。

名取を日本一住みやすい交通環境が整った住みやすいまちとしたいという大きなキーワードに紐づくようにしてほしい。

(事務局)

計画書(案)で用いている用語について、分かりづらいものが混じっている部分については委員ご指摘のとおりであると思われるため、今後修正を行っていく。

目指す将来像（キャッチフレーズに）について個別具体的な要素を全て取り入れるとなると、キャッチフレーズが長いものになってしまう。只今委員ご指摘の内容を包含する形でまとめたものが今回お示しさせて頂いた案であるため、ご理解をお願いしたい。

（田端委員）

富谷市の計画を見るとキーワードで整理されており、見るほうはキーワードがはっきりしていて分かりやすい。根幹は「市内でも市外でも移動しやすいようにする」、「誰でも外に出られるような交通体系にする」など分かりやすい言葉とするような整理もあるのではないかな。

（事務局）

今回の将来像（キャッチフレーズ）については、大きなイメージを掴むものとして位置付けている。より具体的な内容については、方針や施策・事業に落とし込んだ構成としているため、こちらでご理解頂きたい。

（議長-門脇委員）

計画を策定した後に市民の皆様へ周知していく際には、分かりやすく見やすい表現に修正したもので広報していくことも可能と思われるがいかがかな。

（事務局）

将来像から方針、方針から事業の導かれ方について、つながりがより分かりやすい形でお示しできるよう、検討を行う。

（徳永委員）

計画書(案)P. 39 方針 1 「都市機能と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」の説明文 3 行目について、“都市機能の立地状況に合わせた運行に向けて～”と記載しているが、都市機能と交通の関係性について都市施設の立地が点在した場合、公共交通で十分なサービスを提供することは難しいと言わざるを得ない。だからこそ、まちづくりと連携して公共交通の利便性を高めることが重要であり、表現を修正する必要がある。民間事業者の開発も関連しており実際は厳しい側面もあるが、開発を牽引する公共交通体系を構築するという意気込みは示したい。

計画書(案)P. 42 施策 2 の交通結節機能の強化について、鉄道駅とバス、鉄道駅とデマンド交通との乗り継ぎだけなのか、さらにバスとデマンド交通との結節まで考えていくのか、その際に地域拠点の位置付けをどのようにするのかについて検討が必要である。地域拠点について、単にバス停としての機能だけではなく、休憩や交流ができるよう連携する必要がある。計画書に詳細までは掲載できないかもしれないが、裏では考えておく必要があることを意識していただきたい。

その際に、駅以外に市役所や商業施設も書かれており、将来像（ネットワーク図）の交通結節点の表現を工夫する必要がある。また、将来像（ネットワーク図）におけるフィーダー路線について、鉄道に対してのバス路線の意味もあるし、バスから先のフィーダーの概念もあるので、何をイメージするのか解釈の仕方が様々あるので、ネットワーク図の書き方を工夫する必要がある。

計画書(案)P. 46において、市北西部における宮城交道路線バスが重要な位置づけを占めている旨の説明があったが、それに加えて広域幹線としての鉄道を意識しなくても良いのか。

計画書(案)P. 54モビリティポートについて、名取市内での実施について、あまりイメージができない。目新しいから事業として計画に掲載したというイメージを受けてしまう。同様に計画書(案)P. 64貨客混載事業についても、イメージ図が新幹線で荷物を輸送することを表すイラストであるが、まずは名取市内で貨客混載の取組みを実施するのが現実的である。5年間の計画期間の中で何ができるのかを見定め、計画への掲載を検討する必要がある。

計画書(案)P. 67モビリティ・マネジメントについて、環境負荷の低減に向けた取組みであれば、事業者に向けてのモビリティ・マネジメントがあっても良いと思われる。

(事務局)

将来像（ネットワーク図）における拠点について、鉄道駅のみではなく市役所などの施設もネットワーク図に落とし込むことも考えられなくはないが、まずは現時点における確実に交通結節点となっている部分で鉄軌道の駅を表示している。今後、名取市役所や商業施設での交通結節点としての位置付けが取れるようになった際には、今後 PDCA サイクルで計画を推進する中で、ネットワーク図への反映を検討する。また、フィーダーの考え方について鉄道駅に対するフィーダーなのか、市内幹線からのフィーダーなのか、委員ご指摘のとおりで表現が難しいところではあるが、名取市におけるフィーダーはなとりん号（生活路線）の代替として運行するデマンド交通と捉えており、市内全域をカバーするような形で運行するようになるが、エリアを区切ったの運行となるため見せ方について工夫していきたい。

計画書(案)P. 39方針1「都市機能と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」について、公共交通が開発を事前にイニシアティブを取るような表現にするべきではというご意見に対しては、計画書(案)でも“開発をリードするように地域公共交通ネットワークを形成する”と記載したところではあるが、庁内でも擦り合わせを行い、表現を検討する。

計画書(案)P. 54モビリティポートについては、末端となるバス停等での実施可能性について調査・検討を行うことから始めていくものであり、計画書へ掲載していきたいと考えている。貨客混載については委員ご指摘のとおりであるため、取組み例を身の丈にあった表現に修正する。

また、計画書(案)P. 46鉄道に関する評価指標について、事務局としても計画全体の評価指標に入れるべきだろうと考えたが、事業者との擦り合わせを行う中で、JR様においては各駅における乗降者数の目標値を持っていない旨の説明があり、将来的な目標値を設定することは難しいこともあったため、なとりん号の利用者数をもって、鉄道の利用について捉える整理としたものである。

(徳永委員)

鉄道に関する指標について、JR様の目標値を掲載してほしいとの意味ではなく、パークアンドライド、サイクル&ライドを実施するのであれば、それに対する成果指標があれば、鉄道利用に結びつくものと捉えることができると思われる。

計画書(案)P. 47全体像としての一覧表から、計画書(案)P. 48以降細かい施策となるため、それぞれの方針の中で、どのような施策を実施するのかももう少し記述があってもよいと思う。

(事務局)

パークアンド・ライドに関して言えば、計画書(案)P.55において、利用件数を評価指標として設定しているため提示することは可能なところであるが、計画書(案)P.47全体像としての一覧表から、計画書(案)P.48以降の構成については、なぜこの事業を実施するのかについては委員ご指摘のとおりであるため、検討する。

(佐々木委員)

計画全体を通して高齢者・障がい者への配慮は見受けられるが、子育て先進都市を目指す名取市が策定する計画であるため、妊産婦やベビーカー使用者への配慮を示す内容があっても良いのではないかと。また、徳永委員から話があったが、移動目的として通勤・通学、買い物に関する分析は入っているが、移動需要として通院も大きな割合を占めることから、通院に関する分析も入れた方が良いと思われる。

計画書(案)P61において、概要欄 下から2行目「高齢者・障“害”者割引～」となっているが、“害”→“がい”に改めるべきではないか。

(事務局)

妊産婦に関する視点及び、移動目的としての通院に関する分析・事業について計画への反映を検討するとともに、「障害者」の表現について、“害”の漢字を改める。

7.その他

名取市地域公共交通計画策定に向けた今後のスケジュール及び、協議会で出た意見等を踏まえた修正を行い、改めて書面により意見照会することを説明。

※次回（第4回目）はR5.2月に開催予定

令和 4年 12月 9日

副会長 門脇 雅之