

令和4年度第1回富谷市総合交通検討委員会 会議録

開催月日	令和5年2月24日(金)							
開会時刻	15時55分			閉会時刻	17時05分			
開催場所	富谷市役所3階 305会議室							
議 題	(1) 富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)進捗状況について (2) 令和4年度富谷市新たな都市交通システムの事業化検討調査の概要について							
出席の状況(○出席者・×欠席者)								
1	徳永 幸之	○	2	鈴木 俊介	○	3	中村 信男	○
4	多田 康則	○	5	平岡 政子	○	6	木内 俊典	○
7	宮野 大樹	×	8	大石 雅邦	×	9	中嶋 吉則	×
10	江本 篤夫	×	11	草野 昭徳	○	12	稲村 伸	○
13	渡邊 正弘	○	14	菅原 順子	○	15	二階堂 聡	×
【代理出席の状況】								
宮城県大和警察署交通課長 宮野 大樹 ⇒ 交通指導係長 小野寺 貴彦								
宮城県土木部都市計画課長 中嶋 吉則 ⇒ 技術副参事兼総括課長補佐 遊佐 久昭								
大和町まちづくり政策課長 江本 篤夫 ⇒ 係長 菅野 諭志								
仙台市都市整備局総合交通政策部 部長 二階堂 聡 ⇒交通政策課主幹兼係長 齋藤 貴之※オブザーバー								

議 事 内 容	
1	開会 (15:55)
2	市長挨拶 (15:56~15:59)
3	議事 (16:00~16:04) (1) 委員長及び副委員長の選任について
4	報告 (16:05~17:04) 議長 徳永委員長 (1) 富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)進捗状況について (2) 令和4年度富谷市新たな都市交通システムの事業化検討調査の概要について 〔(1)、(2)について、関連があるため、事務局より一括説明〕 ○質疑応答 別紙のとおり
5	その他 (17:04~17:05) ・令和5年度の総合交通検討委員会の開催について 〔事務局より説明〕 ○質疑応答なし
6	閉会(17:05)

## 別紙

## 令和4年度 第1回 富谷市総合交通検討委員会

日時：令和5年2月24日（金）15:55～17:05

## ■ 質疑応答

会員等名	内容（要約）
報告（1）富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）進捗状況について	
報告（2）令和4年度富谷市新たな都市交通システムの事業化検討調査の概要について	
平岡委員 (明石台第二町内会長)	十分に調査・検討しての結果だとは思いますが、富谷市の規模で数百億円という事業費は、国から補助金を頂いたとしても、この財政でやっていけるものなのか。
事務局	資料2の5頁に他都市での事業費の負担が出ている。例えば、横浜市交通局が延伸する場合、横浜市の負担割合は、地方補助金28.6%と地方出資金が横浜市と川崎市で10.0%ずつ負担するので、このケースの場合は横浜市の負担は38.6%となる。簡単にいうと全体事業費の1/3を横浜市が負担し、事業者が1/3、国等が1/3負担するという実績になっており、308億～451億円の全額を富谷市が負担するわけではない。ただし、地方負担分の全額を富谷市が負担するのか、例えば宮城県と富谷市で負担するのか、或いは仙台市からも負担していただけるものなのかどうかなど、地方の負担割合については全く未定の状態である。  ちなみに、なにわ筋線の事例では地方出資金10.0%と地方補助金28.6%とあるが、なにわ筋線の場合、この地方の部分を大阪府と大阪市で半分ずつ負担する予定になっている。これについては、大阪府と大阪市で協議して、その受益の割合というか、整備効果がどこにどれだけ波及するかによって半分ずつという協議結果になったと聞いている。
平岡委員 (明石台第二町内会長)	富谷市が単独でするわけではないので、今わかっている範囲で、仙台市の考えと、富谷市の考えを市長にお伺いしたい。
若生市長	まだ仙台市には正式に申し入れをしていない。仙台市には、その都度、これまでもご報告はしていて、仙台市も今はその調査を見ている状態。正式にご相談できるデータや資料が整った段階で、仙台市や県・国にご相談する予定。
徳永委員長 (宮城大学)	6頁で、変電所の建設の総係費のところ、これは変電所建設費×20%ということだが、軌道工事費や電気設備費はかからないのか。また、最後のほうで、PFIにしたときに運営費が7%削減される、とあるが、ここでいう運営費は、建設・施設整備期間の7年間の話なのか、その後の運営30年も含めた話なのか。先ほど、PFIの場合でも、建設側から移転するというご説明だったので、そのあたりの関係がよくわからない。
事務局	今回の概算建設費の出し方は、令和3年度に調査された方法に基づいており、鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポートに示された概算建設費の出し方により算出している。具体的には6頁左側の表に記載のとおり、建設費のうち、駅間・駅部・変電所・車両基地を合わせて土木費としており、この土木費に対して、軌道工事費はその5%、電気設備費は10%、総係費については20%という方法で算出しているため、軌道工事費と電気設備費が増えたとしても、総係費には影響しない。  運営費については、PFIの場合は削減率7%という設定のもとに検討しているが、これは維持管理・運営費ということで開業後もかかる費用として、従来方式では年間4億3千万円と想定している。  また、PFIのBTO方式の場合は、施設完成直後に資産の所有権を公共に移転するという形になるが、運営費はかかるという想定のもとに検討している。
徳永委員長 (宮城大学)	5頁の事業主体の想定をみると、運行主体は既存交通事業者となっているが、ここでいっている運営費はどこのことなのか。
事務局	PFI事業者が既存交通事業者から委託を受けるなどして運行する、という想定のもとに検討しているが、具体的に既存交通事業者とどういう契約になるか等、今回の調査では想定しきれていない部分はある。
稲村副委員長	現在、富谷市では病院誘致を進めているが、仮に富谷市明石台地区に病院が立地したとした

(副市長)	場合の採算性については、今回の資料には入っていないと思われる。もし病院が立地した場合の試算をしているのであれば、今回の事業採算性、最短だと今の資料では21年となっているが、それが最短では何年になるのか、口頭でよいので教えてほしい。
事務局	あくまで富谷市が仮定を置いて試算した結果であるが、仮に新たな病院が立地した場合、黒字化は、だいたい4~5年くらい前倒しになるのでは、という試算をしている。
稲村副委員長 (副市長)	そうすると、今回の資料では最短で21年と出ているが、そこから4年、最短で17年ということでもいいか。
事務局	そのとおり。
平岡委員 (明石台第二町内会長)	私個人としては明石台に住んでいるので、病院にしろ地下鉄にしろ、ありがたい話ではある。ただ、市民にはいろんな方がいるので。この計画は、公約に掲げた市長にしかできない事業だと思う。十分に検討されてきたことだとは思いますが、これは市長以外にはできない事業だと思う。ただ、病院も来る、地下鉄も通るといのは贅沢な話であるが、なかには地下鉄には反対な方もいるので、反対の方の声にも耳を傾けてもらいたい。無理があるなら、途中で何度も何度も考え直していかないとダメではないかと思う。進むほかないことと、この辺でもうダメかなと思ったときには中断するというのも。明石台には新しく家も建っていて、また、新しく病院も地下鉄もとなると、引っ越してくる方も多く出てくると思うので、そういうところも慎重に考えながら進めてほしい。
草野委員 (社会福祉協議会)	先頃の新聞で、仙台市の地下鉄が赤字、バスも赤字と出ていた。その最たる原因とは何なのか、当初の見込み違いか。やはり利用する人の数だと思う。そう考えると、ここに出ている利用者数というのは相当厳しく見ていかないと、「こんなはずではなかった」という問題が必ず起きてくる。 富谷市となっているが、黒川全域から集める方法、資金協力を含めた協力体制を作っていないか。富谷市だけということではないのではないかと。その辺の連携。当然、ここがハブになるような基地になれば、ここから運ぶ方法も考えていかないといけないが、この場合にどのような協力を得られるのか協議していかないと。重要な幹線になるので、このあたりの考えを聞かせてほしい。
事務局	仙台市の赤字の原因を詳しく把握しているわけではないが、ご指摘のとおり、需要予測の結果を期待しすぎると、当初はこんな予定ではなかったという例が他都市でもあるので、今後も需要予測の信頼度を再度検証していく必要はあると考えている。 また、事業に対する協力ということについては、黒川圏域での広域行政協議会もあり、広域連携バスなども一緒に検討しているところでもある。仙台市との関係は、富谷市だけではなく、黒川圏域全体の課題でもあるため、今後も黒川圏の町村と協力体制を図っていきたいと考えている。
若生市長	需要予測は、いまの話にあるように、ある程度の確実性をもって予測していかないと後々責任を取れなくなる。ただ、富谷市はまだまだ伸びしろがあると認識している。宅地造成も進めているし、病院の誘致もある。高屋敷西の30ha以上の所にも全て企業の立地が決定している。また、県と進めている成田二期北については、東日本最大規模の200haの工業用地も抱えており、そこにトヨタ自動車並みの企業が立地したら、間違いなく需要予測はまだまだ伸びしろがあると思っている。そういったところも進めながら、最終的には仙台市のご理解・ご協力、国・県にもご協力を頂いて、地下鉄と併せて、ガイドウェイ・トランジットのような別の方式も含めて調査・研究する。少なくとも、公共交通がこのままでいいとは誰も思っていない。泉中央駅の慢性的な渋滞も含めて、多くの人を感じている課題の解決に向けて、努力していく必要があると考えている。
徳永委員長 (宮城大学)	そういう意味では、この1万4千、1万5千という数字は、これは是が非でも実現させないといけない。そうすると、明石台のターミナルはどうするのか、という検討も並行して進めていくべきである。逆にそのことを考えると、単線でいいのかという問題も出てくる気がしている。現状の15分に1本くらいの運行頻度では、せっかくの地下鉄の魅力も低下しかねないということもあり、1万5千をどうやって実現するのか、という逆の視点で考えていく必要も出てくるのではと思う。併せて病院の話もあるが、現状でも、東北労災病院は公共交通でのアクセス30分圏で15万人くらいしかアクセスできない人がいない状況で、現状のままの富谷市に来てしまうと3万人くらいしかアクセスできない。病院のこともそうだし、地域の人のことを考えれば、やはりそれをなんとかしないといけないなかで、公共交通をどうするのか。県

	<p>として病院移転問題を考えているのであれば、県としても病院アクセス問題を考えて頂かないといけないのではないかと思います。</p> <p>先ほどの1万5千については、当然、駅周辺の人だけでは、とてもそれだけの需要は見込めないで、明石台以遠のアクセスをどうするのが最重要課題だろうと思っている。そういう意味では、話が資料1に戻るが、地域総合交通戦略の中では、結節点の問題であるとか、短距離移動をどうするかという課題も挙げているところである。いま現在は、こちらの幹線交通の検討に集中して取り組んでおられるので、なかなか手が回らないと思うが、その辺も並行して議論していかないといけない。今回の資料では、そうした施策の進行関係が報告から抜けてしまっている。こちら5年計画で、24年度でいったん決着をつけないといけないので、そろそろ何かしらの検討を進めていかないといけないというところで、よろしくお願ひしたい。</p>
事務局	<p>12の施策の中でも、動きがあるものと、あまりないものがある。基幹公共交通の整備だけではなく、これまでも市民バスの再編などを行ってきたが、交通結節点の整備、公共交通への利用促進のための助成や補助など、まずは短期ですべきことについて検討していきたい。</p>
鈴木委員 (宮城交通)	<p>資料2について、今後、BRT整備に関しても検討ということで、ガイドウェイ・トランジットを含む、と書いてあるので、おそらく高架とか専用道とか、そういうイメージもあるのではと見受けられた。弊社はJR気仙沼線BRTを受託して運行している。気仙沼線の軌道をバスの専用道にしたものなので、12月から自動運転も始めているが、一般車が入ってこないのが非常に安心感がある。新聞でも、便数が増えて便利になったという沿線の声が掲載されていたが、事業者としても利便性が感じられるものだと思っている。</p> <p>資料1について、総合交通戦略も3年目であるが、市民バスの再編やデマンド導入はあったが、宮城交通の路線バスに対する取り組みは、ほとんどない。いくつか施策は書いているが、これは戦略が決まる前から取り組んでいるものがほとんどで、新しいものがない。3年間何も進捗がないことを非常に不安に思っているため、今後の進め方について、何か事務局としての考えがあれば聞かせていただきたい。</p>
事務局	<p>現段階では具体的には申し上げられないが、交通戦略を進めていくうえでは、宮城交通のご協力も頂きながら、一緒に公共交通の利用促進につながるような施策を考えていきたい。</p>
鈴木委員 (宮城交通)	<p>路線バスの窮状というのは事務局とも共有していて、日々赤字が増えているという大変な状況である。実際2年前には仙台市の一部で路線の統廃合も行い、仙台市民の皆様にはご負担をかけているところ。もう少し、公共交通の持続可能性に危機感を持って取り組んでいただくと助かる。質問となるが、今月の市議会だよりも、路線バスのフリーパスのような話があった。どういう文脈で、どういった角度でお話されているのかご教示いただきたい。</p>
事務局	<p>従来から高校生の交通費補助という要望があるが、一律に補助するのは難しい状況のなかで、例えば学都仙台フリーパスのように、フリーパスが導入できれば有効な方策となるのではないかと考えている、という答弁をした結果が議会だよりもに掲載された。一律に直接の補助を出すのがいいのか、高校生向けのフリーパスのようなものを宮城交通のご協力のもとに実現化したほうがいいのかなど、他都市の事例を調査しているところである。その方向性のある程度整理した段階で、宮城交通と協議、ご相談させていただきたいと考えている。</p>
鈴木委員 (宮城交通)	<p>公になってからだと、いろんな所からいろんな声が飛んでくるということもあるので、議会でも庁舎内でも路線バスに関して話題になっていることがあれば、ぜひ呼んで、協議させてほしい。協議の結果、一緒に何か取り組めることがあって、それがコロナ禍を乗り越える一つの施策になるかもしれないので、ぜひよろしくお願ひしたい。</p>
徳永委員長 (宮城大学)	<p>既存のバス路線については富谷市単独でできるものではないので、宮城交通にご協力いただいて、一緒に検討しながら進めていってほしい。これらは地域公共交通会議の方で主導的に検討・推進していくのか。</p>
事務局	<p>まだ構想段階であり、地域公共交通会議にかけられる段階ではないため、具体的に協議が進んだ場合には地域公共交通会議に諮って決めていくことになるかと考えている。</p>
若生市長	<p>宮城交通様から大変ありがたい言葉を頂いた。今いろんな自治体の事例等を調べているところで、ある段階で宮城交通に内々でご相談させていただきたいと思っていたところであったので、ぜひよろしくお願ひしたい。それを踏まえて、会議にて皆さんのご意見を頂くことになると思う。</p>

<p>徳永委員長 (宮城大学)</p>	<p>この検討委員会の位置づけというところで、別途に動いているであろう地域公共交通会議とか、その他の委員会との関係がはっきりしない部分があるかと感じたので、そのあたりも整理していただいたうえで、お示し頂ければありがたい。</p>
<p>徳永委員長 (宮城大学)</p>	<p>報告のあった2点についての議論は以上とする。 引き続き、富谷市都市・地域総合交通戦略については、あと2年程度となってきたので、進行管理をしながら進めて頂きたい。</p>