

令和6年度第3回富谷市地域公共交通活性化協議会 会議録

開催月日	令和6年11月27日(水)							
開催時刻	10時00分			閉会時刻	11時44分			
開催場所	富谷市役所3階 305会議室							
議 事	(1) 富谷市地域公共交通計画(素案)について (2) パブリックコメントの実施方針について							
出席の状況(○出席者・×欠席者)								
1	若生 裕俊	○	2	徳永 幸之	○	3	関澤 京子	○
4	吉田 敬	○	5	関 剛史	○	6	佐藤 雅之	○
7	佐藤 桂	○	8	西川 和宏	○	9	遠藤 秀一	○
10	鈴木 俊介	○	11	多田 康則	○	12	中村 信男	○
13	菅原 順子	○	14	門間 とも子	○	15	郷古 直子	○
16	増田 恵美子	○	17	大泉 加津江	○	18	岡崎 ミチ子	○
19	戸根 美津子	○	20	武藤 裕子	○	21	星 貴美子	○
22	高橋 幸恵	○	オブザーバー	齊藤 良太	○	オブザーバー	会津 聡人	×
【代理出席の状況】								
富谷市長 若生 裕俊 ⇒ 副市長 武内 浩行								
大和町 まちづくり政策課長 遠藤 秀一 ⇒ 係長 菅野 諭志								
【傍聴者】4名								

議 事 内 容	
1. 開会	(10:00)
2. 市長あいさつ	(10:01~10:03) [武内浩行副市長が代理]
3. 議事	(10:04~11:41) 議長:徳永副会長
(1) 富谷市地域公共交通計画(素案)について	[事務局から説明] ○質疑応答(別紙のとおり)
(2) パブリックコメントの実施方針について	[事務局から説明] ○質疑応答(別紙のとおり)
4. その他	(11:42~11:43) ○次回協議会の開催予定 [事務局から説明]
5. 閉会	(11:44)

記録:企画政策課交通政策推進室

## ■ 質疑応答

委員等名	内容（要約）
（1）富谷市地域交公共交通計画（素案）について	
郷古委員	<p>質問ではないが、昨日までに3回のワークショップ、1回の視察、4回のオンライン勉強会が実施された。そこに参加された市民の皆様からご提案を頂戴したため、本日皆様と会を進めるにあたり、紹介させていただきたい。</p> <p>初めに市民バスの現状の課題として3つ挙げられた。1つ目は運行本数に関して、土日の運行がないことと、東部循環線の本数が日に2本と非常に少ないという意見。2つ目は、全体として利用者が少なく収益が見込めないという意見。3つ目は、ドライバー不足のため細やかなダイヤ運行の対応が難しいという意見。</p> <p>これらを踏まえ収益を見込んだ市民バスの活用方法として次のような提案がされた。</p> <p>1つ目は、一部の車両に関して市民バスをキッチンカーまたは移動販売車にしてはどうかという提案。これに伴う不安や課題として、1つは食品衛生に注意する必要がある。それに対し地場産野菜や加熱済みのもの、保存食のほか、日用品などに限定して販売してはどうかという対策が考えられた。子育て中で外に買い物に行けない方、近くにスーパーがない方、またネット注文が苦手な年代の方などに需要があるのではないかという意見があった。</p> <p>2つ目は、ライドシェアの導入という提案。研修を終え身分などが保証されたドライバーを採用する。利用者の少ない地域は市民バスから完全にライドシェアに切り替えるという意見があった。ライドシェアに対する不安や課題として、一部地域では市民バスがスクールバスの役割を担っているため、保護者の同意、了承が必要であるということ。これに対して希望する生徒の登録制にするという対策が挙げられた。2つ目の不安として、個人の車両で限られた空間であり、ドライバーや利用者ともに事件や犯罪への可能性も含め、不安材料がある。3つ目としてドア・トゥ・ドアの場合、自宅を知られることが不安である。4つ目として、可能であれば女性専用車両を希望する意見があった。また、ライドシェアについては、富谷市の収益だけではなく、既存の路線バスなどに対し不利益が生じないよう法律や規制に注意し、慎重に整備する必要があるという意見をいただいた。</p> <p>3つ目は、福祉車両として通院やその他の外出などに活用してはどうかという提案。不安や課題として、車椅子の対応など福祉車両として果たせる機能の充実が必要。また体調に変化があった場合の対応の検討が必要といった意見があった。</p> <p>その他市民バス以外の提案として、市民バスを廃止しタクシー会社と連携して初乗り料金を低減し利用率を向上させ収益を確保するという意見があった。また、ロープウェイを採用すると渋滞解消に加え、観光として市外からの収益も見込めるのではないかという意見があった。</p>

委員等名	内 容 (要約)
	<p>総括としては、様々な提案があったが実現に向けては、課題や不安の解消が第一の作業ではないかということ、また少数市民の満足ではなく、より多くの市民が以前より利用しやすくなったという実感を得る方が将来的に公共交通の活性化につながるのではないかと結論に至った。また地域住民の声をもう少し集め精査し、その後計画をしっかりと立ててはどうかという意見があった。</p>
徳永副会長	<p>様々な建設的なご意見をいただきました。最後にあったように実現に向けては様々な課題があると思うが、この計画での取り扱いについて、事務局としてどのように考えているのか。</p>
事務局	<p>昨日のワークショップでは、参加者の皆様から非常に貴重で建設的な意見が出される一方で、実現化については様々な課題があるという点もご理解いただけていると感じた。何を優先的に取り組んでいかなくてはいけないかということについて様々なヒントを頂き非常に参考になったと考えている。昨日までのワークショップで頂いたご意見で施策の中に反映しているものもあるが、十分に反映しきれてないご意見もあった。素案については、来年1月からパブリックコメントを実施するため、引き続き市民や事業者の皆様など様々な方からのご意見を踏まえて、公共交通計画の案をまとめていきたい。</p>
徳永副会長	<p>今回、市民の方が真剣に公共交通について考える機会になったと思う。そのような意味で施策13のモビリティマネジメントについて、公共交通のことを地域と一緒に考えていくことが重要であるが、一方で市民の方には何が課題であるかというところが分かりにくい部分もあるため、情報提供をしながら地域と一緒に考えていくための取り組みを進めていくということをこの計画に盛り込められるといいと思う。</p>
菅原委員	<p>評価指標について、目標値の設定根拠を教えてください。</p>
事務局	<p>利用者数に関する目標値は、総合計画に記載の市民バス利用者数の目標値と現況値の差である7%を参考として設定している。基本方針1の分担率は、パーソントリップ調査による数値になるが、目標年度の2029年度でも新たな基幹公共交通の整備は完了しないため、若干の増加を見込んで少数点以下を切り上げた数値を設定した。基本方針3の便利施設のあるバス停留所の数は、地域からの要望などを踏まえて設定した。バス運行情報については、バスロケーションシステムがない状況であるため導入を目指すということを目指して設定した。市民バスを利用しやすくする取組については、現在の取組に加えて新たに2つ取組を実施することを目標とした。基本方針4のFC・EVバスは、2台目の導入を目指すものとして設定した。</p>
徳永副会長	<p>バスの分担率は、現状1.2%で目標が2%となると約2倍になるが可能なのかわかった。路線バスの乗継利用者については、評価指標だけを見ると何を指しているのか分かりにくいいため説明が必要だと思う。バス停の整備については上屋等があるがベンチのみの整備も含むのかなどの定義が分かりにくいと感じた。</p>

委員等名	内 容 (要約)
菅原委員	<p>バス停の利便施設の整備の目標値は、割合で示した方が全体としての整備状況が分かりやすいのではないかと。施策の進捗管理について、目標値の評価以外にも施策の検討状況をこのような会議の場でも構わないが共有しながら進めてほしい。</p>
事務局	<p>市民バス停留所の目標値は、全体に対してどの程度の割合のバス停留所の待合環境を向上させるのかが分かるような表現を検討する。評価指標については、頂いたご意見をもとに、評価指標自体の見直しや、現況値の定義及び目標値の設定を精査したい。またそれらについて、分かりやすいように説明を追加したい。施策の検討や調査の状況についても、この会議は継続されるため、皆様にご報告しながら進めていきたい。</p>
佐藤（桂）委員	<p>資料 1 の 14 ページの表の中の施策のスケジュールで、基幹公共交通の整備は 2030 年度以降に整備、導入となっているが、その前段の関係機関との調整等についても、この 2025 年から 2029 年度までの 5 年間に関わらず、必要な期間は持つという考え方でよろしいか。</p>
事務局	<p>そのとおりである。</p>
佐藤（桂）委員	<p>そのうえで仙台市からのお願いがある。資料 1 の 16 ページに新たな軸となる基幹公共交通の整備について、これまで富谷市として地下鉄の整備あるいは BRT などについて検討されてきたと思うが、様々な課題があると認識している。地下鉄は、例えば単線での運行を前提とされている点、あるいは現況と異なる料金体系である点、また採算性確保の面での実現性の点、またあまり事例のない PFI 方式である点など様々な課題があると考えている。</p> <p>BRT についても、トンネルを設置する必要があると思うが、泉中央地区の現道の中で新たなトンネルの空間を本当に確保できるかという課題もあると考えている。具体的な検討を深めていく場合には、このような課題への対応もお願いしたい。</p> <p>都市型ロープウェイについても今回初めて出てきた話だと思うが、検討の内容について情報提供をいただければと思う。</p> <p>資料 1 の 12 ページの新病院候補地へのアクセスについて、泉中央地区のどこかでバスを乗るということになると思う。ご存知の通り泉中央地区は、様々な交差点で非常に混雑しているため、検討を進めていく場合には、新たな混雑が生じないように事前に調整いただければと思う。</p>
事務局	<p>1 つ目の地下鉄および BRT に課題があるという点については、様々な関係機関と調整しながら検討したいと思う。</p> <p>2 つ目の都市型ロープウェイについては、近年実用化が期待される新たな交通システムであるため、最新の情報を収集し、仙台市をはじめ、関係機関の皆様と情報共有を図りたいと考えている。</p> <p>3 つ目の新病院候補地へのシャトルバスについては、泉中央地区のバスターミナルや道路の混雑状況は富谷市でも把握している。乗降場所の検討にあたっては仙台市に事前の相談や協力をお願いしたい。</p>

委員等名	内 容 (要約)
徳永副会長	<p>今話題に上がった案件については、富谷市独自の施策のように見えるかもしれないが、実は将監トンネルの混雑など仙台市民にも関わるものだと思う。将監トンネルより北側にも仙台市民は居住しており、また南から北に通勤されている方もいるため、仙台市民そのものの問題でもあると思う。シャトルバスについても仙台市民が利用するときの利便性についても考えているということであるため、お互い様な問題であると思う。そういう意味では仙台市や、さらに言えばもう少し広域な市町村がより親密な関係で意見交換しながら、この問題にどう対処していくのかというところは、より建設的な議論を交わしていただかないと事態は何も進まないと思う。その連携をお願いしたいと思う。</p>
門間委員	<p>資料 1 の 22 ページの使いたくなる交通環境というのが富谷市として、この会議で一番必要な部分だと思う。鷹乃杜地区には 3000 人住んでいるが、後期高齢者が 650 人となっている。その中で免許を返納する人が多く、市民バス、宮城交通のバスを使う人が多い。使いたくなる公共交通の環境が今整いつつあり、地域でも話題に上がることが多い。仙台市にバスを利用して行く人も多く、仙台市も含め同じような環境で乗ればいいと思う。市バスに乗ってイオンで乗り継ぎ泉中央まで行く、そこに行く人が大半だと思う。病院があり買い物ができる、さらに地下鉄があり交通としても便利な場所である。</p> <p>イオンの乗り継ぎがあるが、市バスに乗らないと乗り継ぎにならない。宮城交通バスで直接行くと運賃が高い。市バスに乗って乗り継ぎするという人が多いことから使いたくなる交通環境というのは重要だと思った。</p>
事務局	<p>使いたくなる交通環境の実現は、大きな目標として捉えている。乗り継ぎに対する抵抗があるというのも認識しているが、その抵抗を少しでも和らげるための割引運賃や、逆に市民バスに乗らないと割引されないという状況についても検討し、改善したいと考えている。施策に関する詳細な検討が今後も引き続き継続してより利便性の高い交通環境の実現を目指していきたい。</p>
武藤委員	<p>富谷中学校の学区は、概ね多様な交通確保エリアとなっている。通学についても意識の中に組み込んでいただければと思う。例えば資料 1 の 4 ページの多様な交通確保エリアの記載の中に買い物や通院に加え、通学も追加していただければと思う。高校の進学先を検討する際に通学方法により進学先が限られる場合がある。そのような課題もあるため、通学についても多様な交通確保エリアにおける視点として取り入れていただければと思う。</p>
事務局	<p>ご指摘のとおり資料 1 の 4 ページの多様な交通確保エリアの記載に通学も追加したいと思う。小学生には無料乗車証を交付しているが、中学生は通学距離が 6km 以上の生徒に限定して通学補助を出している状況である。中学生の通学についても多様な交通確保エリアの課題として捉えてまとめたいと思う。</p>
徳永副会長	<p>中学生のみではなく、高校進学に関する課題の方が大きいのかもしれない。他の市町村では、実は最近もう高齢者が少なくなり、逆にバスの主たる利用者が高校生に変わってきている町も出てきている。現在の計画は若者の目線が若干弱いように感じるため、そのあたりも含めた計画としていただければと思う。</p>

委員等名	内 容 (要約)
鈴木委員	基本方針1の施策は、計画期間において調整や検討となっているが、目標値の分担率の向上はどのように達成するのか。
事務局	特に資料1の14ページでは、2030年度以降に行うものをメインとして整理しているが、2029年度までの間にも基本方針1に関わらずバスの利用促進にかかる施策など、分担率の向上を図る施策を交通事業者の皆様と協力しながら検討したいと考えている。
鈴木委員	<p>見せ方もあると思うが、基本方針1に関わらず分担率の向上に関係する施策はあると思う。基本方針、施策、評価指標がもう少しまぐらみ合うような体系にできればと思う。</p> <p>例えば、その次にあるイオンの乗継利用者の増加があるが、これは施策でいうと10になると思う。イオンの乗継利用者の増加は手段だと思う。この手段によって実現したいのは幹線交通の強化や、使いたくなる交通環境だと思う。評価指標は、断片的な利用者数や、泉中央やイオンのバス停の利用者数を見てもいいなど、限定的な路線で利用者を見るなど、国で提示している評価指標も様々あるため、ここを見直していただけないかと思う。</p> <p>基本方針3の評価指標はバスロケを導入すること自体が評価指標でいいのかなと思う。ロープウェイみたいに難しい施策であれば、検討しなきゃいけないことがあるためいいかと思う。やっぱり実現したいのは使いたくなる交通環境であるため、それであれば例えばアクセスの件数やアプリのダウンロードの数、市民の満足度など、評価指標と施策が連動していくことが重要ではないか。</p> <p>最後のゼロカーボンシティであれば、免許返納の件数やCO2を計測してみるなどがあるのではないか。</p> <p>ユートミアを盛り上げようというのであれば、観光振興に関する指標を設定するなど、もう少し改善できると思う。</p> <p>市民バス停留所の待合い環境の向上については、市民バスに限らず宮城交通とも読み取れるようにしていただければと思う。国の補助も手厚い部分であるため、その活用の可能性は残しておきたいと思う。</p> <p>施策7のライドシェアについて、少し唐突に感じたが導入の背景をご説明いただければと思う。</p>
事務局	評価指標と施策の関係や評価指標自体について、再度内容を検討したい。ライドシェアの導入については、今回新しく掲載したものになるが、自家用有償旅客運送としては、すでにデマンド型交通として社会福祉協議会で運行している事業があるが、それとは別に、富谷市からNPOや事業者等へ委託する形で導入することが必要ではないかということで追加した施策である。具体的な内容については決まっているものではないが、日本版ライドシェアや公共ライドシェアも含めて、現在運行している市バス及びデマンド型交通の再編を検討していきたいと考えている。
鈴木委員	ライドシェアについては、誤解が生じないような表現としていただければと思う。

委員等名	内 容 (要約)
徳永副会長	<p>目的と手段を意識して施策や評価指標の記載の仕方を検討していただければと思う。多様な交通手段の確保の一部としてライドシェアも含めて検討するというのであれば、多様な交通手段の確保の施策の中でライドシェアの導入を検討するというような記載にする方がいいのではないかな。</p> <p>ゼロカーボンについても、車両を導入して終わりということではなく、自動車利用を抑制して、公共交通を利用してもらうことの方がより、ゼロカーボンへのより大きな貢献になると思う。それを狙った施策としてパークアンドライドなども関連してくると思うため、基本方針と施策の関係性をもう一度見直していただければと思う。</p>
中村委員	<p>日本版ライドシェアは、タクシー会社が主体となっているが、富谷市で導入するとすれば、富谷の中心部ではなく成田や明石台の需要が高い場所に待機することになると思う。隙間時間を活用したものになるため、睡眠状態や健康状態などすべてを把握することが難しく労務管理に課題がある。また時間帯の制限などの問題もあり、タクシー会社でも対応がなかなか難しいと思う。</p>
事務局	<p>ライドシェアは様々な課題があるため、慎重に検討しなければならない施策であると考えている。</p>
徳永副会長	<p>将来の公共交通ネットワークについて資料1の9ページでは、主軸、副軸が設定されているが都市内の軸の設定も必要ではないか。立地適正化計画の都市機能誘導区域と連動して市民が集まる場所には、公共交通軸がしっかりと整備されているというまちの姿を将来に渡っても作っていく必要があると思う。公共交通側から都市計画などまちづくりに関わるところに対して、積極的に情報を出していくということが必要であり、その役割をこの地域公共交通計画が担うためそのような視点も加えていただければと思う。</p>
(2) パブリックコメントの実施方針について	
質疑なし	