

## 地域交通対策調査特別委員会報告書

地域交通対策調査特別委員会の調査・検討結果について報告する。

本委員会は、地域交通対策に関する諸施策について調査・検討するため、令和四年十二月十四日に設置され、付議事件「地域交通対策に関する諸施策について」を受け、調査項目を以下の三項目とした。

- 一 都市圏と過疎地の交通網形成について
- 二 鉄道路線の維持、活用について
- 三 地域活性に向けた二次交通の在り方について

以上の項目について、県関係部局から県施策の概要及び県内の現状を聴取するとともに、株式会社野村総合研究所より参考人を招致して意見を聴取し、さらに、県内の実情を把握するため、学校法人古川学園古川学園高等学校、大崎市川渡地区公民館、大崎市立鳴子中学校、玉造商工会及び大崎市の取組について調査を実施したほか、他県の事例を参考にするため、松浦鉄道株式会社、長崎県、島原鉄道株式会社及び山形県最上町の取組などについて調査を行った。

その概要は、次のとおりである。

### 一 現状と課題

#### 1 公共交通サービス需要の縮小

公共交通は、住民の通勤、通学、通院、買い物を支える移動手段であるとともに、自家用車と比較しても

環境に優しい移動手段であることなどから、必要不可欠なものである。しかし、人口減少・少子高齢化の進展を背景とし、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより公共交通を取り巻く状況は非常に厳しいものとなっている。各交通モードのいずれも人口減少、新型コロナウイルス感染症、自家用車の利用への転移等の影響により、利用者の減少が見込まれ、その経営状況は今後も悪化が予想される。これを踏まえ、市町村をまたぐ広域バス路線の構築による運行の合理化やICTの活用等、各地域の実情に応じた新たな交通体系の構築に向けた支援の検討が必要である。

## 2 移動手段確保の必要

暮らしやすさの向上となる都市圏における生活の視点に関しては、人口減少・少子高齢化が進展しても生活を維持できる移動手段の確保、地域により異なるニーズに応じた移動手段の確保、若者や、子育て世代の移動における公共交通利用の促進、高齢者が自ら運転しなくても外出できる移動手段の確保が課題となっている。また、東北の活力牽引となる広域的な役割の視点に関しては、人口流出を抑え、住民を引きつける魅力ある都市圏の形成、さらには、環境への配慮となる地球環境の視点に関しては、環境負荷の小さい都市構造の形成が課題となっている。

## 3 鉄道利用者の減少

### (一) 東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR」という。）各線

各地のローカル線が人口減少・少子高齢化に加え、自家用車への転移等による利用者の大幅な減少により、危機的な状況に置かれていることを踏まえ、大量輸送機関としての特性を評価した上で、鉄道事業者と沿線自治体は相互に協力・協働しながら、利用者にとって利便性と持続性の高い地域公共交通を再構築していく必要があるとして、昨年七月二十五日に「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」（国有識者会議）から「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関

する提言」が出された。利用者が少ない危機的な線区については、鉄道事業者と沿線自治体は相互に協働して、地域住民の移動手段の確保等の観点から必要な対策に取り組むことが急務とされ、また、沿線自治体（都道府県含む。）が中心となり設ける、法定協議会若しくは任意の協議会又はより厳しい状況にあり広域的調整が必要な線区については、鉄道事業者若しくは自治体からの要請に基づき国が設ける特定線区再構築協議会により、鉄道の存続又は廃止ありきという前提を置かず、輸送モード転換等を含めて持続可能な交通の在り方について協議する必要があるとされた。JRは、新型コロナウイルス感染症の影響が比較的少ない令和元年度の一キロメートル当たりの利用者を示す平均通過人員（輸送密度）が二千人未満である利用者の少ないローカル線の区間別収支を初めて公表した。開示された三十五路線六十六区間の全てが赤字で、うち本県関係は四路線五区間であった。その後、令和二年度及び令和三年度の経営状況も公表されたが依然として赤字となっている。なお、JRの公表の趣旨は、各路線の利用者の減少により、経営状況が厳しさを増してきていることを踏まえ、持続可能な交通体系について建設的な議論を進めるためとすることである。県内では、昨年到大崎市が「大崎市陸羽東線再構築検討会議」を立ち上げ、利活用促進について議論を始めている。

## （二）阿武隈急行線

沿線人口の減少、少子化に伴う通学生の減少、自動車利用の増加等により、平成七年度をピークに利用者は減少を続けるとともに、昨今は新型コロナウイルス感染症の影響により利用者は更に減少が続いており、赤字経営が続いている。利用者の減少や施設・設備の改修、車両更新等の経費増等に加え、新型コロナウイルス感染症の影響や昨年三月十六日に発生した地震による被害等により、令和三年度末の累積欠損額は約二十三億七千万円となった。施設整備や車両更新等、阿武隈急行株式会社への支援は、宮城側・福島側Ⅱ一・一、かつ、県・市町Ⅱ一・一の割合で宮城・福島両県及び沿線五市町が協調して支援している。

今後も、自治体負担が増え続けることが予想されるため、今後は一層の経営改善に向け、経費の圧縮や増収策の検討・実施等が必要である。

### (三) 仙台空港アクセス線

鉄道事業経営は、平成二十八年度の空港民営化後、鉄道利用者が増加し、平成三十年度から二年連続で黒字化を達成していた。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により令和二年度から赤字に転じ、経営が極めて厳しい状況である。収入を安定させ、事業を継続していくためには、利用者の半数以上を占める仙台空港からの利用者の回復が課題である。鉄道の運行に必要な設備等は老朽化しており更新が必須となっているが、厳しい経営状況により、計画どおりの実施が難しい状況であり、課題となっている。

### (四) 観光

令和三年度の観光客実態調査では、本県を訪れる前後に立ち寄った都道府県への利用交通機関として、JR新幹線及びJR在来線の利用割合が合わせて四〇%を超えており、本県への観光客の移送に大きな役割を果たしている。新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ観光需要の回復のためには、更なる利用による誘客が必要である。

## 4 情報発信の必要

本県の観光客の動向を見ると、令和三年の観光客入込数は四千四百九十四万六千人で、圏域別では仙台空港や仙台駅が立地する仙台圏域が全体の約半数を占めている一方、仙台圏域から遠隔地になるほど、その割合が低い傾向にある。県内観光地への交通手段については、自動車の利用が全体の約八割を占めているが、外国人観光客や県外からの観光客など、自動車以外の交通手段を使用することが多い観光客に対し、地域の観光地を周遊する際のアクセス手段の確保と円滑な移動を促すため、県内の交通情報など、きめ細かな情報発信が必要である。また、インバウンドの誘客促進に当たっては、空港や駅等の多くの観光客が利用する施

設における観光案内の多言語対応など、観光地への交通手段の利便性向上に向けた取組も重要となる。

## 5 利用しやすい環境づくりの必要

### (一) バリアフリー化

鉄道駅舎等のバリアフリー化の整備やノンステップバスの導入等の推進を図ることで、高齢者や障害者の方々が利用しやすい環境づくりを目指す必要がある。鉄道駅舎等のバリアフリー化（エレベーターの設置）については、国の「移動等の円滑化の方針」に基づき一日当たり三千人以上の旅客施設及び「バリアフリー基本構想」に位置付けられた二千人以上の旅客施設のバリアフリー化が目標とされており、利用人数が二千未満の駅舎等については当該方針に該当しないため、鉄道事業者による積極的な整備が進んでいない状況である。ノンステップバスの導入については、複数の市町村にまたがる広域的幹線路線に対して、国庫補助事業に合わせて車両購入補助スキームがあるものの、導入費用が高額であるため、事業者としては慎重にならざるを得ない状況となっている。

### (二) 公共交通空白地

いわゆる公共交通空白地とは、一定の距離に駅やバス停などがなく、地域公共交通が利用しづらい地域を指すとされている。人口減少の進展、それに伴う不採算路線の廃止や縮小により定時定路線バスが減少している。自治体は運行を効率化し、利用者ニーズに柔軟に対応するため、デマンド交通に切り替え、当該公共交通空白地域の解消に取り組んでいるが、利用者が少なく費用対効果を十分に得られないことが問題となっている。

### (三) 運転免許証返納

県内の運転免許保有者数は緩やかに減少傾向にあるが、六十五歳以上の高齢者の免許保有者数は増加傾向にある。運転免許自主返納者件数は、平成十年四月に運転免許自主返納制度が導入され、令和二年には、

制度開始以来最多の取扱いとなったが、令和三年からは減少傾向にある。減少した理由としては、新型コロナウイルス感染症の影響による外出の自粛や、公共交通機関の利用を控え、自家用車で移動する方が増えたことが一因として推察される。運転経歴証明書交付件数は、令和二年に制度開始以来最多となったが、令和三年から二年連続で減少している。運転免許証の返納により、生活のための移動手段及び身分証明書がなくなること懸念し、自主返納を躊躇（ちゅうちよ）する高齢者に対する返納に係る促進方策を継続実施することが必要である。

## 二 参考人からの意見聴取

株式会社野村総合研究所 若菜 高博氏、川手 魁氏

若菜氏、川手氏は、地域公共交通について次のとおり述べた。

鉄道は、原風景として存在している地域があり、住民にとって長い間日常に根差した存在であって、特別な想いを抱く対象になっていることも厳然たる一つの事実である。公共交通は、地域の中でのまちづくり、地域の在り方と一体的に考えていくべきものであり、人口減少が進む中でもコミュニティのにぎわいを守りつつ、未来につないでいかななくてはいけない。

地域にとって公共交通、特に鉄道に対しては大きく三つの期待がある。一つ目は、本数や運賃、移動の速度が住民あるいは観光客の方にとって使いやすいものであるという利便的価値。二つ目は、事業性を持って運営されている、また、民営企業が運賃によって維持できるであろうという地域からの期待である事業的価値。三つ目は、単なる移動手段ではなく、地域の宝としての役割があるという鉄道の大きな特徴であるシンボリック価値。この三つの価値が重なり合うところが成り立つためには、一定の人口密度や利用が必要だが、実際には利用が少ないため、重なり合う部分がないということがローカル線の議論の難しさの根本にある。まずシンボル

的価値という鉄道ならではの特徴について、地域住民の声も踏まえ可視化をした上で、絶対に守りたい部分と利便的価値や事業的価値を維持するために、場合によっては在り方を変えていかなければいけない部分を切り分けていくところがこのローカル線問題の一つの出口と考えている。

他の公共交通と比べて鉄道が優れている点が、基本的には渋滞の影響を受けずに大量輸送できるところである。朝夕の通学利用が非常に多く、鉄道で大量輸送しないと難しい地域のほか、道路の整備が進んでいない地域では今も鉄道の役割を果たしているが、このような地域が減ってきたことが今回の問題の根底にある。

路線の特性によって、今後の議論の方向性は四つに分けて考えられる。まず一つ目に、今も全国ネットワークの一翼を担う特急列車や貨物列車が走っている路線は、たとえ地域の利用が少なくなったとしても、都市と都市を高速で結ぶという都市間輸送の話があるため、これは国単位で考えていくべき路線である。二つ目に、条件次第では持続性が期待できる路線で、まだ一定の利用の残っているところについては、駅を中心としたまちづくりを行っていくことにより、場合によっては鉄道として今後も維持できる。三つ目に、かつて広域輸送路線として特急や急行が走っていた路線は、住民も大都市に移動したいというニーズがあるため、利用者のニーズに合わせて何かしらの自動車交通に変わっていくというのが一つの姿だと考えている。四つ目に、地域内輸送路線で利用が非常に少ない場合は、ドアツードアで移動するようなニーズに合ったモビリティサービスもあると考えている。

地方の鉄道は、全体的な傾向として通学専用路線になっている中で、利用が減ってきていることがこのローカル線問題の背景にある。利用が減ると鉄道の維持が困難になるところは、非常に巨額な金額の資産を最初に買っておかなければいけないため、利用者が多いうちは黒字が出るが、利用者が下回ってくると加速度的に利益率が悪化するという特徴がある。将来的な人口減少やテレワークの普及による出張需要の減少などを加味し鉄道会社の利益率を推計したところ、二〇三〇年度、二〇四〇年度になると、二〇一九年度よりも大幅

に利益率の水準が下回ると試算している。赤字路線の見直しは、これまであまり議論が進んでいなかったところで、赤字路線を縮小する、あるいは運賃を値上げするという試算をしてもかなり厳しいというのが現状である。

昨年、ローカル線沿線住民にアンケート調査を行ったところ、鉄道は使っておらず、自家用車を使って移動しているというのが実情としてあった。その一方で、将来高齢になったときに自家用車を運転し続けることには不安を感じており、約七割が今の公共交通は維持していくべきと回答している。運賃の値上げについては意見が割れているが、税金や補助金を加えて維持すべきという回答がどちらかというときが多い。鉄道路線については、ローカル線が地域住民の移動の足として欠かせない、産業や観光の発展に貢献している、心の支えになっているといった回答が半数前後を占めているため、住民にとって鉄道に対する愛着、地域の象徴という思いは一定程度ある。しかし、さらに具体的なインタビュー等を行ったところ、このままだとローカル線は残せないのではないか、本当に税金を投入して維持し続けていくべきなのか、といった声も出ている。

こうした住民の思いを未来につなげていくため、新しい交通の在り方を一般論として四パターン提言する。まず一つ目に、利用が極めて少ない路線は、一日数往復の列車を学生や高齢者が使っている状況であり、こうした地域では何とかして学生や高齢者の最後の足を守っていききたいという話がよく聞かれる。その最後の足を未来につないでいくためには、デマンドバスが一つの答えになる。二つ目に、利用が少ない中での地域内輸送路線では、にぎわいの場としての駅を大切にしたいという声もよく聞かれる。その思いを未来につないでいくためには、もともとの駅舎を活用したバス停をつくり、鉄道からバスに変えることにより受け継ぐことができる。三つ目に、かつての広域輸送路線は、大都市と地域が鉄道でつながっている状態を守っていききたいという地域の声をよく聞く。これを未来につないでいくためには、BRT（バス輸送交通システム）が一つの答えになる。BRTであれば路線図上も残り、定時制を持って運行することができる。最後に、一定の利用がある路

線は、単なる移動手段というだけではなく、まちのシンボルとしてまだ鉄道が役割を果たしている地域になるが、駅中心のまちづくりといった工夫を行うことで、鉄道としても未来に残すことが可能である。

この先、人口減少が更に加速していくと、鉄道だけではなくほかの生活サービスの維持も困難になることが想定される。公共交通だけの話ではなく未来にこの生活をつないでいくために、まちづくりというより大きなテーマの中で考える話になる。ある程度人口が残っている地方都市の場合は、例えば通学は鉄道を使い、高齢者はまちなかを走る自動運転バスで病院やスーパーに行くことができる、商圏自体は広がり、一定程度まちの生活水準が維持できる。さらに過疎地域の場合は、例えば鉄道はBRTでコストを抑えつつ維持をする。地域内は自動運転バスがデマンド形式で一定の移動を担保し、医療や教育といった機能はオンライン化を図っていく世界が考えられる。デジタル技術をフル活用し、地域ではなく日本全体でサービスを支えていくという仕組みに転換する必要がある。

現状検討が進まない理由としては、鉄道会社と行政の負担の偏り、鉄道会社の焦りと限定的な代替案提示、新たな交通サービスに対する住民の意向把握といった三つの壁がある。この壁を乗り越えていくために行政ができることは、まず地域交通の持続可能性を高める観点から、補助制度や新しい投資などを検討することである。次に、今の地域の利用ニーズをアンケート調査やインタビューで把握をした上で、地域として目指していくべき姿を整理し、そこに対して鉄道会社が提案していくことも必要である。市町村で難しい場合には、都道府県が果たす役割もある。最後に、デマンドバスの実証実験や地域住民を巻き込んだワークショップ等の取組を行うことにより、住民が自分事としてこの公共交通やまちづくりの問題を考える仕掛けをつくっていく必要がある。

実際に陸羽東線に乗車し、沿線乗車状況等を調査するとともに、利用者の問題意識や自治体の取組状況について調査した。

### 1 学校法人古川学園古川学園高等学校（大崎市）

学校法人古川学園古川学園高等学校新聞部は、昨年十二月、陸羽東線の利活用促進について生徒会と意見交換会を開催し、今年三月には陸羽東線を利用して鳴子方面へ出かけ、鳴子周辺の取材を敢行した。意見交換会では、陸羽東線のメリットとして早くて便利、簡易的に移動しやすいといった意見のほか、デメリットとして電子マネーが使いにくい、ダイヤの本数が少ない、車両が少ない、魅力がない、といった意見が多く出され、マイナスイメージの払拭のためには、沿線の名所やイベントとの連携が考えられるとのことであった。また、利活用促進に向けたアイデアとしては、電子マネーポイントや特典の付与、ここでしか手に入れない特別なグッズの制作、温泉や切符の割引券の発行、SNSでの発信等が意見として出されたが、一番は陸羽東線全駅において交通系ICカードの使用を可能にしてほしいとのことであった。

### 2 大崎市川渡地区公民館（大崎市）

大崎市川渡地区公民館では、地域の利活用促進の意識を醸成するため、川渡温泉駅開業百九年記念事業としてマルシェの開催や駅待合室での写真展、ウォーキング企画を実施しているほか、今後もトークイベントや地域住民のボランティアによる駅清掃を予定しているとのことであった。陸羽東線に対しては、日本海を通過して青森まで行く電車の運行、電車内における自転車置場のスペースの確保、併せて地元におけるサイクリングロードの整備、そして新幹線からの乗継時刻の利便性向上を期待しているとのことであった。

### 3 大崎市立鳴子中学校（大崎市）

大崎市立鳴子中学校では、総合的な学習の時間に陸羽東線について調べ、廃線を食い止めるべく意見を出し合ったとのことである。卒業後、高校に通うためには陸羽東線が必要であり、廃線になると教育を受ける

機会が失われるおそれもある。陸羽東線の行く末は、鳴子地域の人たちの人生を大きく左右するものであり、廃線は決して他人事ではない。陸羽東線の利用活性化について、ラッピング車両、観光プランでの温泉利用、温泉割引券付き乗車券の販売、スタンプラリー、温泉チケットの配布、動物駅長、足湯列車、謎解き列車、雑誌・アニメーションとのコラボ車両、地場産品の車内販売、蒸気機関車の撮影会等の意見が出た。少しでも陸羽東線を利用し続けることが大切ということが分かったとのことであった。

#### 4 玉造商工会（大崎市）

玉造商工会においては、陸羽東線は、小中学生、高校生における通学、また通勤の手段として必要と考えている。現在、免許返納した方もおり、今後も列車の存続を求める声が多いため、若い方の考えを取り入れ、陸羽東線の存続を求めていきたい。今後は、限定販売の料理やジビエを活用した取組ができるのではないかと説明を受けた。

#### 5 大崎市

大崎市においては、昨年十月に大崎市陸羽東線再構築検討会議を設置した。また、沿線の各地域住民で組織する地域懇談会を設置し、協議を重ねるとともに、広く市民の提言を求める中で、今年三月に報告書をまとめたところである。

大崎市は、鉄道を徹底的に活用して、回復を目指すという方向性で取り組むこととしている。まず、古川鳴子温泉間の平均通過人員を令和七年度に千人、最終的には二千人を目標としている。陸羽東線は、市において公共交通の基軸である。通勤通学及び通院等に欠かせない生活路線であり、鳴子温泉郷を訪れる交流人口の観光路線として欠かすことができない。陸羽東線の存続に向けては、一人一人の危機感と支援が大事であると考えており、生活路線、観光路線及び寄り添い路線の三つの視点で取組を推進することとしている。市職員の通勤手段として鉄道の積極的利用を推進するため、今年五月から毎月第二第四水曜日を公共交通デー

ーに設定しているほか、ファンクラブの設置運営にも今年度から取り組むこととしているなどの説明を受けた。

#### 四 県外調査

##### 1 松浦鉄道株式会社（長崎県佐世保市）

松浦鉄道株式会社においては、「知ってもらおう、来てもらおう、見てもらおう、乗ってもらおう」をキャッチフレーズに、認知度を高めることを続けてきている。まず、サブ駅名標を作っており、例えば、たびら平戸駅は「日本最西端の駅」、佐々駅は「河津桜とシロウオの里」、相浦駅は黒島教会が世界遺産に指定されたことから「黒島天主堂とあたごさんの駅」というように、サブ駅名をつけている。また、列車命名権の募集もしている。そして、大学駅では、大学に合格することと、大学駅に行くことを掛け、大学合格祈願切符を販売しているほか、絵馬の形をした駅名標を設置している。また、一日乗車券は、スクラッチ式を採用しており、無人駅からも乗れ、列車の運転士も販売できるようにしているとのことであった。このほか、貸切のレンタル列車では、イベント列車であるレトロン号を昨年リニューアルし、各種イベントに活用されている。また、協力会・名誉駅長制度があり、発足時から地元の方が中心となって無人駅の管理を行っており、駅の清掃や花植えをボランティアで取り組んでいる。

通常は、利用者が少ない、採算が合わないといった理由から減便を行うこともあるが、最近では、運行する運転士がいなかったために減便せざるを得ないという事情があるとの説明を受けた。

##### 2 長崎県

長崎県においては、昨年九月に長崎駅と佐賀県の武雄温泉駅を結ぶ西九州新幹線が開業した。新幹線の開業により、観光客やビジネス客などの交流人口が拡大し、西九州地域全体の活性化が図られるものと期待さ

れている。各交通事業者は、西九州新幹線の開業に合わせ、観光ルートバスや定額タクシーの運行、企画乗車券の販売など二次交通対策に取り組んでいる。長崎県の空の玄関口である長崎空港からは、バスをはじめ乗り合いタクシーや船などの二次交通が整備されている。

また、長崎県地域公共交通活性化協議会の部会として、島原鉄道活性化検討部会が昨年十一月に設置され、島原鉄道沿線地域の持続可能な公共交通の確保、維持に係る今後の方向性などを検討し始めたところである。国、県、沿線市、鉄道利用者などで構成されており、今年度は調査を実施し、その後定期的に検討部会を開催することとしているとの説明を受けた。

### 3 島原鉄道株式会社（長崎県島原市）

島原鉄道株式会社においては、「つなぐ島鉄つながる島原」をキャッチフレーズに、島原半島を中心とした広域観光周遊ルートの造成を目的とし、様々な取組を行っている。まず、西九州新幹線開業に向けては、これまで無人駅だった諫早駅に駅員を配置しサービス向上を図っている。そこから情報発信に努め、SNSの更新を続けているほか、ホームページもリニューアルし、主要駅や営業所にはデジタルサイネージを設置している。また、交流人口拡大に向け、地域のお弁当やスイーツを提供する観光列車であるカフェトレインを定期運行しているほか、年に数回イベント列車も運行している。インバウンド対応としては、全車両にWi-Fiを設置しているほか、有人駅等に多言語音声翻訳機を配置している。また、新型コロナウイルス感染症の影響で県内の小学校が県外に修学旅行に行けなくなったことから、「しまつ体験プログラム」という修学旅行向けのプログラムを造成した。さらに、グッズ販売においては話題づくりに徹しており、いかに注目を集め、島原鉄道、島原半島に関心を持ってもらうかということを考えている。地元向けとしては、母子健康手帳の提示で、列車に半額で乗れる子育て応援割引を行っている。また、長崎県のサイクルリズムを盛り上げるため、電車内にそのまま自転車を持ち込めるサイクルトレインを運行している。今後、廃線した

鉄道跡地がサイクリングロードになる予定であることから、需要が伸びてくると期待されている。これから新たな観光客、特にインバウンドの方が、自転車で観光を楽しみながら歴史に触れることになると考えられる。企画乗車券は、これまで土日祝日のみの利用だったが、今後の観光客の増加を見込み、利便性向上のため三百六十五日、平日も使えるようにリニューアルをした。また、ローカル鉄道は色々な取組を行っているものの、地域の支えがないと継続していけないことから、地域に協力した取組で地域を盛り上げるため、もともと地域の事業者が販売している商品を島原鉄道バージョンのパッケージに換えて、インパクトのある商品名にし、PRを強化した商品として販売している。地域の商店街では、企画乗車券を提示するとサービスを受けられる取組を行い、商店街へ誘客する仕組みをつくっている。また、沿線には複数の学校があり、大事な通学の足としての使命を担っている。このため、地元の学校と連携し、美術部による観光PRの看板製作や放送部による車内放送など、地域を盛り上げる取組を行っており、将来的な交流人口の拡大を考えている。ローカル鉄道の第一義は、地域の足を守ることにある。そのために工夫をし、発信力を高め、地域の生活、暮らしそのものを守りたいとの説明を受けた。

#### 4 山形県最上町

山形県最上町においては、最上駅を拠点にしたまちづくりとして、百万人交流シンボルエリア整備事業を展開している。最上駅を人が集まる拠点とするため、まず環境整備として壁面の改修、テレビの設置及び空調設備の工事を行ったほか、Wi-Fiを整備した。また、閉校になった小学校のピアノを駅ピアノとして活用し、定期的にコンサートを開催しているといったこれまでの取組について説明を受けた。

### 五 総括・提言

これらの調査結果を踏まえ、本委員会は、「地域交通対策に関する諸施策」について検討し、次のとおり取り

まとめた。

## 1 県が取り組むべき事項

(一) 持続可能な地域公共交通網（鉄道・バス・タクシー・定期船）づくりには、特にローカル線の存続が必要不可欠であり、利用促進の観点からも沿線自治体のまちづくりとの連動性が大切である。県は、主導的な役割を果たし、市町村の取組を支援すること。

(二) 県内の公共交通体系は、大量輸送都市型と生活維持目的型の二極化が進んでおり、交通格差がもたらす地域経済への影響は多大である。県においては、この状況を踏まえ、地域の特性に応じた公共交通の政策立案を行うこと。

(三) 広域経済圏域と連動する地方公共交通網の形成に向け、つながる（地域）・つなげる（広域）アクセス交通の充実のため、ICT導入等により、デジタル基盤と公共交通基盤の融合策を図り、インバウンド等の推進に資する政策立案を行うこと。

## 2 国等への要請とともに、沿線自治体に支援を図るべき事項

(一) 安全・安心・安定が交通輸送の基盤であり、その必然性を踏まえると、地域公共交通の政策形成には、自治体の各部局の専門性を活かした連携が必要であるとともに、地域交通は、事業者・利用者・住民含めたの共有財産であり、それぞれが担うべき役割の明確化を図ること。

(二) 自動車を自由に使えない子どもや障がい・高齢者などが、通学・医療診療等に制約される生活は、地方からの人口流出を招いている。各分野の連携を図る協働のモビリティサービスを確立するため、デマンド交通や市民バスの拡充など、利便性向上の支援を図ること。

(三) 地域公共交通の最適な持続可能性を確保するためには、運転手・整備要員等の不足問題に対応しなければならず、労働条件や待遇改善に向けた働く環境整備の支援を検討すること。

以上、これらの提言が今後の県の関係施策に十分反映されることを期待して、報告とする。

令和五年十月三日

宮城県議会地域交通対策調査特別委員長 佐藤 仁 一

宮城県議会議長 菊地 恵 一 殿