

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5年12月19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2項目とした。

- 1 バス・タクシーなどの地域交通に関する諸課題について
- 2 各種地域交通（デマンド型交通等）に関する諸施策について

以上の項目について、県関係部から県施策の概要及び県内の現状を聴取するとともに、公立大学法人宮城大学、国土交通省東北運輸局及び宮城交通株式会社から参考人を招致して意見を聴取した。さらに、県内の実情を把握するため、栗原市、社会福祉法人登米市社会福祉協議会石越支所及び利府町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、三重県桑名市、愛知県タクシー協議会、岐阜県各務原市、岐阜県及び滋賀県彦根市の取組について調査を行った。

その概要は、次のとおりである。

1 現状と課題

(1) 公共交通ネットワークの維持

県内の公共交通は、JR線をはじめとする鉄道や定時定路線のバスのほか、各市町村が運行主体となる住民バス等が運行されている。しかし、モータリゼーションの進展や移動に対するニーズの多様化に加え、

新型コロナウイルス感染症拡大の影響による大幅な利用者減少、バス運転士の不足などにより、公共交通事業者の経営環境は厳しいものとなっている。また、少子高齢化や人口減少の影響により利用者が減少しており、住民バス等運行に係る市町村の財政負担が増加傾向にある。

(2) デマンド型交通の活用

運行効率の向上や、交通空白地及び過疎地での移動手段を確保するための有効な手段として、県内では令和6年4月1日現在24市町村49地区で、利用者の需要に応じた柔軟かつ効率的な運送を行うことができるデマンド型交通が市町村により運行されており、その一部ではAIを活用した取組も始まっている。一方、デマンド型交通は事前予約が必要であることや、運行が不確実であることから、利用者にとって不便に感じられることがあり、特に緊急性の高い移動には対応しにくいという課題がある。

また、利用者が少ない地域では、運営コストと利用者数のバランスを取ることが難しく、市町村の財政負担も大きいことから、持続可能な形での活用が求められている。

(3) 交通弱者への支援

高齢者や障害者等の交通弱者や、離島や山間部等において一定の距離の範囲内に駅やバス停などがない交通空白地に対する移動手段確保が課題となっている。県内では、16市町が国へ交通空白地有償運送の登録を行い、自家用自動車を用いた有償運送を行っているが、全ての地域に十分な対応ができていないことから、地域特性及び住民の需要を踏まえた交通サービスの導入が求められている。

(4) バス運転士の不足

運転士の高齢化に伴う退職者の増加、人口減少による労働力不足、過酷なシフト体制などの厳しい労働環境や給与水準の低さにより、全国的にバス運転士の不足が深刻化している。また、いわゆる物流の2024年問題と呼ばれる時間外労働上限規制の強化により、今後更に運転士が不足することが予想されており、

労働環境の改善と運転士の確保が求められている。

2 参考人からの意見聴取

(1) 公立大学法人宮城大学 事業構想学群教授 徳永 幸之氏

徳永氏は、地域公共交通の現状とその維持に向けた課題について次のとおり述べた。

県内では、バス利用者の減少に起因する民間事業者の撤退等を背景に、ほぼ全ての市町村が市民バス又は町民バス等の公共交通を運営しているが、人口減少の著しい市町村では、住民一人当たりの運行経費が高く、収支率は1割を切る状況となっている。

地域公共交通の衰退要因の一つとして、高齢者層の運転免許保有率上昇が挙げられる。70歳以上の男性の7割、女性の6割が運転可能なため、高齢化が進展しても公共交通利用者は減少するという問題が起こっている。利用者の減少が、バス事業運営維持のための運行便数減少や運賃値上げなどのサービスの低下につながり、更に利用者が減少するという悪循環に陥っている。

また、もう一つの大きな要因として、車利用を前提としたまちづくりが進められてきたことが挙げられる。従来は、鉄道駅の周辺に病院や商業施設等があったが、高速道路、高規格道路等の整備に伴い、その沿線である郊外に施設が立地されるなど生活圏が広域化した。郊外施設に最短経路で行くことができる車と比較し、行き先によっては乗り継ぎや待ち時間が生じる可能性のある路線バスの魅力が低下している。一方、郊外施設のみを意識した路線再編は、運行距離や時間を長大化させ、時間帯や目的地によっては乗客が全くいない走行が生じるなど、非効率な運行を生じさせる要因となる。

公共交通の衰退を食い止めるためには、従来の定時定路線にこだわるだけでなく、デマンド型交通のような需要に応じた運行を行える柔軟なサービスへの転換や、利用者層や地域特性に応じたサービス改善

及び路線再編が不可欠である。また、交通は派生需要であり、移動すること自体が目的ではなく、移動した先で何をすることが重要であることから、まちづくりと一体で考える新たな戦略が必要である。

(2) 国土交通省東北運輸局 交通政策部長 池田 真氏

池田氏は、地域公共交通に関する最近の動向及び諸施策について次のとおり述べた。

近年、高齢者を中心に運転免許自主返納の動きが高まっているが、特に地方においては近隣の中小店舗の減少や、病院の統廃合又は移転等により、買い物や通院等の日常生活における移動の困難度が増し、運転免許返納後の移動手段に対する不安が広がっている。一方、公共交通事業者も、利用者の減少による経営環境の悪化や、運転業務の賃金水準が低いことによる運転士不足が深刻化しており、安定的な交通サービスの提供が課題となっている。

平成 19 年に制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通計画について、各市町村が策定することを努力義務としている。国は、地域公共交通計画に基づく取組に対し財政的な支援を行っており、例えば、市町村が公共交通事業者と連携して行う交通網の構築や、運賃・ダイヤ改正等による地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組に対する補助、デマンド型交通への転換及びデジタル技術の導入等の省人化・経営改善に資する取組に対する補助等により、政策の実現を後押ししている。計画を策定することで、まちづくり施策や観光施策等への波及や、公共交通政策に関わる行政・事業者・地域団体等の関係者間の連携強化、政策の継続性確保など、市町村にとっても多大なメリットがある。宮城県内では半数程度の市町村が計画未策定となっているが、計画策定経費に対する支援もあり、複数の市町村による計画策定も可能であることから、県には計画策定に係る市町村の調整を図っていただくことを期待している。

(3) 宮城交通株式会社 代表取締役社長 青沼 正喜氏

青沼氏は、路線バスの現状と今後の方向性について次のとおり述べた。

路線バスの運行は、ダイヤどおりの運行が当然とされる一方で、運転士は車内アナウンスや運賃收受、立ち乗り客に配慮した運転操作、郊外営業所までの回送運行による長時間労働等、業務負荷が大きいにもかかわらず、年収は全産業の平均を下回ることから人材確保が困難となっている。さらに、県内ではバスの運転に必要な大型二種運転免許の保有者数自体も減少している。宮城交通グループでは大型二種運転免許を持っていない新卒者等を運転士候補として採用し、免許取得費用の支援や、東北初となるバス運転訓練に特化したコースを併設する研修センターを設置するなど、運転士の確保育成に努めているが、運転士の減少を抑えることができていない。

また、バス利用者も減少の一途をたどっており、宮城交通グループでは全ての路線で赤字が出ている。国の補助制度を活用しているものの、赤字の全額補填には至らず、今年度当初にも一部減便を行っている。会社としては運賃を引き上げて賃金と経営の改善を図りたいが、運賃改定を行えば一定の顧客離れが起きるため、抜本的な解決がなければ、更なる減便又は路線廃止を行わざるを得ない状況となっている。

宮城交通グループでは、市町村と民間事業者双方にとって最適な地域公共交通の在り方を探るため、長年にわたり地域の路線バスを運行してきたノウハウを生かして、利府町で実施されているデマンド型交通の実証運行を受託している。市町村運営のデマンド型交通は、民間路線バス廃止の代替や、交通空白地の補填として導入されることが多いが、利府町では路線バスとデマンド型交通の運行エリアを重複させ実証運行している。地域公共交通を維持していくためには、利府町の実証実験のように市町村と民間の取組を融合させ、通勤・通学時間帯には従来の路線バス、閑散時間帯は小型車両によるデマンド型交通を運行するなど、地域の交通需要に対応した効率的かつ効果的な運送体制を官民共創で検討していくことが必要ではないかと考える。

また、運転士の長時間労働の要因となっている回送時間の抑制を図るためには、郊外にあるバス営業所を都心に近づける必要がある。運転士不足解消の手法として期待されている自動運転技術を普及するためにも、運行拠点等のインフラ整備は不可欠であることから、交通政策と一体となったまちづくりが重要である。

3 県内調査

(1) 栗原市

栗原市では、デマンド型交通からタクシー利用助成事業への転換について次のとおり説明を受けた。

本市では、事前予約により地区内拠点まで運行する「乗合デマンド交通」を先行して一部地域のみで実施していたが、市内公共交通の利便性と効率性向上を目的に、令和元年度から市全体での実施を開始した。

しかし、当初見込んでいた利用者数や運賃収入、運行経費に大きな乖離があり、市の財政負担が増大したことや、利用者から運行時間や行き先に制限があることについて不満の声があった。このことから、乗合デマンド交通に代わる新たな地域公共交通として、令和6年度から市内のタクシー事業者と協定を締結し、市民が市内でタクシーを利用した際の運賃の一部を市が助成する「タクシー利用助成事業」を開始した。

本事業は開始して間もないが、乗合デマンド交通のように事前予約の必要がないため、利用者からは好評を頂いており、年間利用者数は乗合デマンド交通と比較し1.5倍程度の増加を見込んでいる。また、運転免許を自主返納してから1年以内の者を対象に利用回数上限を引き上げていることから、高齢者の運転免許返納を促す効果も期待している。

一方、乗合デマンド交通事業には県の補助金交付や国の特別交付税措置がなされていたのに対し、タク

シー利用助成事業に活用できる補助金や財政措置はないため、利用者が多くなるほど市の財政負担が増加することとなる。財源が限られていることから、今後、県や国からの支援について要望していきたい。

(2) 社会福祉法人登米市社会福祉協議会石越支所（登米市）

登米市社会福祉協議会石越支所では、住民同士による高齢者の移動支援について次のとおり説明を受けた。

登米市社会福祉協議会では、助け合い・支え合いにより全ての人々が安心して暮らせる地域づくりを目指し、平成28年度から登米市の委託を受け、市内各圏域で生活支援体制整備事業を実施している。アンケート調査によると、登米市石越地区では、高齢者の通院、買い物、外出送迎などの生活支援に対する需要が高いことが判明したことから、運転ができず支援を必要とする60歳以上の住民を利用会員とする「いしこし助け合いサービス」事業を石越支所において実施している。この事業は、事業趣旨に賛同する協力会員が病院や買い物への付添いのほか、日常の困り事をお手伝いする会員制の助け合い活動である。

当初は、移動支援の手法としてデマンド型乗合タクシーの導入も検討されたが、制度上、石越地区内での運行が基本であり、住民の移動需要として多くを占める近隣地区までの移動が難しいという制約があったことから導入を断念し、住民同士による有償での送迎サービスの検討を始めた。しかし、自家用車運送に対する料金を利用者から徴収する場合、道路運送法に基づく運輸局への許可又は登録の必要があるなど、多くの手続や法律的制約があることが判明したため、最終的には送迎等の移動支援に特化したサービスではなく、介護保険制度の生活支援サービスの一部として車両による移動支援を行う現在の事業内容となった。

石越地区はタクシー会社が1社も存在せず、路線バスも多くない交通空白地である。いしこし助け合いサービスは地域公共交通事業ではないが、令和元年度にサービスを開始して以降、年々利用会員数や利用

件数は増加している。今後更なる少子高齢化により、日常の移動支援への需要は高まっていくと予想されるが、利用会員に限らず、協力会員も高齢化しており、後継となる協力者も増えない状況にある。支援依頼に対して安定的にサービスを提供できる体制づくりが今後の課題である。

(3) 利府町

利府町では、A I 技術を用いたオンデマンド型交通サービスの実証実験について次のとおり説明を受けた。

本町の公共交通は、J R 鉄道路線、民間事業者運行による路線バス及び町運行の町民バスで形成されており、これまで、J R に対する増便要望、民間事業者への運営費補助事業、J R 時刻表改正に合わせた町民バス時刻の調整等、限られた予算の中で公共交通の充実を図ってきた。

しかし、令和4年度の住民アンケートの結果では、行きたい時間に行きたい場所に行くことができず、運転免許返納をためらう声や、バス停までも歩くことができないなどの、公共交通の利便性向上を求める声が数多く寄せられ、高齢者の運転免許返納対策と併せた、更なる公共交通の充実が課題となっていた。

そのため、令和5年11月から、国土交通省の補助事業である「共創・M a a S 実証プロジェクト」の採択を受け、時刻表や決まった運行経路がない予約型の乗合バスである「A I オンデマンド交通」の実証運行を開始した。定時定路線バスとは異なり、役場や公共施設、商業施設、病院、高等学校、鉄道駅前、住宅地内など、あらかじめ設定されている約200か所の停留所の中から利用者が乗降場所を選択し、A I (人工知能) が最適なルートを判断して運行することから、相乗り率が高いほど効率的な運行となるのが特徴である。実証運行開始後、町民の移動範囲の拡大や外出機会の増加等の好影響が見られており、利用者の満足度も高いことから、既存公共交通への影響を含め、引き続きその効果を検証していきたい。

また、上記説明のほか、利府町からは、宮城県の交通体制の更なる向上のため、町民バスやデマンド型

交通のランニングコストに対する補助の充実や、市町村間を横断した交通網の創設並びにタクシーの営業区域規制及び個人タクシー開業規制の緩和を国に求めることについて要望された。

4 県外調査

(1) 三重県桑名市

桑名市では、自動運転バスの実証実験について次のとおり説明を受けた。

本市では、地域公共交通の改善や持続可能な交通体系の構築を目指し、自動運転の実用化に向けた実証実験を行っている。令和元年度に市役所から駅までの約2キロメートルを走行区間として開始し、令和2年度は坂道や高齢者の多い住宅地内での走行、令和3年度は駅から緑地公園までの約2キロメートルを運行した。令和4年度からは、車両に搭載したカメラにより車両の位置や運行状況、乗客の予約や利用状況、設備の故障状況等を遠隔で監視することができるオンデマンド運行管制システムとも連携し、市内のレジャー施設駐車場の全長約600メートルを走行させた。そして令和5年度は、前年度の駐車場の走行に加え、全国的にも比較的長い距離となるレジャー施設とテーマパーク間の公道約7.5キロメートルを走行させるとともに、オンデマンド運行管制システムにより異なるルートを走る2台の車両を一人で監視し、省人化の有用性についても検証を行った。

このような実証実験の積み重ねにより、運転士がいない状態での運行が可能な「自動運転レベル4」の実現のためには、走行ルートごとの条件設定が必要であるという技術的な課題や、現在の技術レベルでは周辺の交通状況と調和しながら走行できるルートは限定されるというインフラ面での課題、事故時の責任の所在等法的責任が整理されていないなどの課題が見えてきている。

国は自動運転レベル4による移動サービスを、令和7年度を目途に全国50か所へ拡大することを目指し

ており、本市でも運行許可取得を目指して、現在はレンタルとなっている車両の購入や、道路条件、地理的条件、環境的条件等の運行条件の検討を行っていくこととしている。また、自動運転走行には多大なコストがかかるため、今後は運行に必要な人員の省人化、事業性の確保に向けたビジネスモデルの構築、他の地域への横展開等についても検討していきたい。

(2) 愛知県タクシー協議会（愛知県名古屋市）

愛知県タクシー協議会では、日本版ライドシェアの実施状況等について次のとおり説明を受けた。

令和6年3月に、「自家用車活用事業（日本版ライドシェア）」を国が創設し、タクシー事業者管理の下、一般運転手による自家用車運送が可能となったことから、名古屋市等では4月から運行を開始している。タクシーの供給量が不足していると国が認定したエリア及び時間帯で運行が可能であり、名古屋市等での運行時間は金曜の午後4時から午後8時まで及び土曜の午前0時から午前4時までとなっている。開始当初は、既存のタクシー運転士がライドシェア運転手へ転職することも危惧していたが、運行時間が極めて限定的で、多くの収入が望めないため、副業や空き時間を使った社会貢献という意識で応募される方が多い印象である。タクシー事業の長い歴史の中で、第一種運転免許のみ保有の運転手による運送を行った事例はないため、利用者の安全安心を第一に考え、運転手採用の際は、運転試験を含む面接を3回行うとともに、使用する自家用車両には衝突被害軽減ブレーキが装備されていることを必須条件としている。そのため、応募者は100人を超えたが、実際の採用は7人に留まっている。また、ほかにも運行システム等の導入初期費用に対する補助がないなど、実施に当たっては様々な苦労が生じている。こうした課題が山積しているが、現在のところ運行数がタクシー全体の1%にも満たないため、事業による効果は分かっていない。

運行エリアや時間帯の規制撤廃も議論されているが、名古屋市周辺の都市部では、天候の急変や、鉄道

の停止・遅延等による一時的な供給不足を除けば、全体的にタクシー供給量は足りており、地方のほうが恒常的に供給不足の時間帯やエリアがある。一方、需要の少ない地域や、配車距離のある過疎地でタクシー事業を継続していくことが困難であることも事実である。愛知県内には、非営利団体が事業主体となり、一般運転手が自家用車を使って定額運送を行う「公共ライドシェア（自治体ライドシェア）」を実施している中山間地域がある。タクシー事業者としては、こうした低額な運送が普及することに危機感もあるが、地域住民の移動手段を安定的に供給していきたい思いは同じであり、本事業には運行管理業務を受託する形でタクシー事業者も関わっている。国や自治体には、輸送に関するコストを正しく評価していただき、地域公共交通の一つでもあるタクシーへの補助や、地域需要に応じた様々な交通政策にタクシー事業者を活用することを検討していただきたい。

（3）岐阜県各務原市

各務原市では、市運営の地域公共交通及び高齢者等移動支援事業について次のとおり説明を受けた。

本市の公共交通網は、市内中央を走る2本の鉄道と、民間2社が運行する路線バス、それらの補完として市が運行しているコミュニティバス及びAIオンデマンド交通により形成されている。生活圏となる地区ごとにコミュニティバス路線やAIオンデマンド交通利用エリアを設定しているのが特徴となっており、コミュニティバスは路線ごとに商業施設や医療機関のほか鉄道駅にも接続し、鉄道を軸とした交通のネットワーク化を図っている。

コミュニティバスは、平成12年に運行を開始したが、市民の要望を次々に反映させていった結果、出発点から終点まで2時間以上かかるなど、路線が長大化していた。このため、運行本数が限られ、交通事故や渋滞による遅延が路線全体に影響し、他の公共交通との接続がうまくいかないなどの問題が生じていたことから、平成27年に大幅な改正を行い、現在の地区ごとのコンパクトな路線へと再編した。その後も、

乗降データに基づいたダイヤ改正や、市の立地適正化計画と連動して居住を誘導すべき区域に車両を追加するなど、運行の効率化と利便性の向上を図っている。

また、平成27年のコミュニティバス路線改正の際、バス車両では走ることができない狭あい道路が多いエリアで予約型乗合タクシーの運行を開始したが、路線バスと同様に決められた路線を運行するものの、乗車には予約が必要である点が分かりづらいとの声が多く、利用が伸び悩んでいた。そのため、導入自治体に合わせた運行システムが提供されるだけでなく、スポンサー企業と連携した外出促進イベントを企画することができ、高齢者の健康増進も図ることができるA I オンデマンド交通サービスへと切り替えた。A I オンデマンド交通は、令和2年から2年間の実証実験を経て、令和4年にタクシー事業者3社と協定を結び、既存のタクシー車両を活用する手法で本格運行を開始した。実証実験開始当初は、既存のタクシー事業への影響や、事業に参画した一部事業者だけが利益を得ることに対するタクシー事業者からの不安の声があったが、実証実験の間、事業者とともに既導入自治体を視察したり、参画事業者による輪番制度を取り入れるなど何度も協議を行い、最終的には事業者の理解と協力を得ることができた。A I オンデマンド交通も事前の予約を必要とするが、運行ダイヤにとらわれることなく、予約に応じた効率的な経路をA I が判断し運行するなど、利便性が向上したため利用者は増えている。

一方、コミュニティバスやA I オンデマンド交通では、細かな運行要望に応えることが難しいため、本市では福祉部門において高齢者等移動支援事業も行っている。本事業は、自治会や社会福祉協議会等の団体が、支援を必要とする地域高齢者の通院や買い物等と、介護予防教室やサロン等への移動を組み合わせた運送をタクシー事業者と契約した場合、運送料の一部を補助する制度となっている。高齢者の介護予防を目的とした福祉事業だが、事業立ち上げの際は地域公共交通担当部署も一緒に取り組んだ。このように、本市では地域住民、公共交通事業者、行政の三位一体で公共交通ネットワーク再構築に取り組んできた。

今後も利用者や事業者等の声を反映させながら、利便性が高く持続可能な公共交通体制の整備を図っていききたい。

(4) 岐阜県

岐阜県では、地域公共交通に係る支援事業について次のとおり説明を受けた。

本県は、一世帯当たりの自動車の保有台数が多く、自動車依存度が高い傾向にあるが、近年は高齢者の運転免許返納が増加するなど、公共交通の維持・活性化が課題となっている。そのため、本県では地域公共交通活性化施策の一つとして、令和2年度から「岐阜県地域公共交通DX推進事業費補助金」制度を実施し、交通サービスの利便性向上やデジタル技術を活用した新モビリティサービス（MaaS（Mobility as a Service。地域住民や旅行者一人一人の出発地から目的地までの移動需要に対応し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスをいう。）やAIオンデマンド交通）の導入促進を図っている。デジタル技術を活用した交通サービスの導入時は、システム開発等に多大なコストがかかるが、国の補助金は本格導入でなければ補助対象とならない。本県の制度は、市町村が地域に合った新モビリティサービスの調査や、導入前の実証実験を行う際に要する事業費の一部を補助対象としている。これまでにAIオンデマンド交通の導入実証や、バス位置情報提供サービス、電子チケット導入実証等、7つの実証に対し支援を行った。いずれの取組も本格導入され、地域の交通サービスの改善や利用促進につながっており、また、そのような先駆的な取組を他市町村へ共有し、県全体の地域公共交通体制の底上げを図っている。

また、本県ではMaaS推進のため、GTFSデータ（General Transit Feed Specification。標準的な公共交通機関情報フォーマットにより、経路検索サービスでの運行情報提供を行うことができるデータをいう。）整備にも取り組んでいる。平成30年度から、市町村担当

者向けにコミュニティバス運行情報のデータ化のための勉強会を開催しており、県内で定時定路線バスを運行している 34 市町村のうち 32 市町村でデータ整備が完了している。また、G T F S データ整備及び新モビリティサービス等の導入を支援するため、希望する市町村に対し地域公共交通 D X アドバイザーを派遣する事業も行っており、いくつかの市町村が G T F S データ整備において本事業を活用している。

住民の移動の足として欠かすことができない地域公共交通の維持・活性化のため、引き続き県として各種支援を行うとともに、国に対しても支援強化を要望していきたい。

(5) 滋賀県彦根市

彦根市では、複数市町にまたがる地域公共交通について次のとおり説明を受けた。

滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町及び多賀町の 1 市 4 町で構成されている湖東圏域では、平成 20 年頃、路線バス利用者の減少や、厳しい財政状況を要因とする路線減便がそれぞれの市町で行われていた。

しかし、運行本数の減少が利便性の低下を招き、結果として更に利用者が減り、赤字額が増加するという悪循環に陥るとともに、公共交通機関が存在しない公共交通空白地も拡大した。こうした問題の解決に各市町が単独で取り組むには限界があったことから、圏域全体の公共交通の活性化とネットワーク化を図るため、平成 20 年度に発足した「彦根市公共交通活性化協議会」を拡大発展させる形で、平成 21 年度に 1 市 4 町のほか運輸局や公共交通事業者、住民代表等を構成員とする「湖東圏域公共交通活性化協議会」を設立した。協議会では、路線バスの実証運行や、予約型乗合タクシーの運行をはじめ、公共交通の利用促進に向けた利用者への情報提供やアンケート調査等、湖東圏域全体の公共交通をより便利にするための事業の実施や協議を行っている。

特に予約型乗合タクシーの運行は協議会の中心的取組であるが、湖東圏域では、バス路線を廃止した区間に予約型乗合タクシーを延伸することで公共交通空白地を減らし、誰もが公共交通を利用できる環境整

備を目指している。予約型乗合タクシーは、通常のタクシー車両を利用した予約制の公共交通機関で、路線バスと同様に決められた路線ダイヤを運行するが、予約のある便及び停留所のみを運行することで路線バスよりも効率的な運送を行うことができる。路線は市町をまたいでおり、停留所は利用者の要望や意見も取り入れながら、日常生活に必要な総合病院、商業施設、行政施設、鉄道駅等を一つの路線で網羅できるように設定している。利用者数はコロナ禍で一時減少したものの、現在は回復傾向にあり、令和5年度は過去最高の利用者数を記録した。一方、利用者数の増加に伴い行政負担も増加しており、令和5年度は1市4町合わせて1億円強の負担となっている。財源に国の補助金を活用してはいるものの、利用者の利便性を損なうことなく、行政負担を抑えることが、今後の持続可能な運行に向けての課題である。また、停留所まで行くことが難しいという利用者の声もあることから、福祉分野等との連携をいかに図っていくかも課題である。

5 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、次のとおり取りまとめた。

(1) 市町村への支援体制の強化

イ 地域が主体となって地域公共交通に関する施策を推進していくためには、課題及び取組を明確にし、関係者及び住民の理解と連携を深めることのできる地域公共交通計画の策定が重要である。このことから、全市町村で計画が策定されるよう、未策定の市町村に対し必要な助言及び支援を行うこと。また、隣接市町村との接続性等の利便性確保の観点から、広域的な見地に立ち市町村間の調整を図ること。

ロ 地域公共交通に関する課題解決に向けた様々な支援を国が打ち出していることから、その動向を注視し施策に反映させるとともに、国に対して支援の充実や制度改善に向けた働きかけを行うこと。また、県内

外の先進的な取組を横展開すべく市町村へと情報共有し、県全体の地域公共交通基盤の底上げを図ること。

ハ 市町村が運営する地域公共交通は地域住民の重要な移動手段であることから、運営の維持及び財政負担の軽減を図るため、市町村に対する支援の充実を図ること。

(2) 多様な主体による公共交通の提供

イ 公共交通事業者は、公共交通を支える重要な存在であることから、事業者が経営改善や運転士の賃金改善を図ることができるよう必要な支援を検討すること。

ロ 市町村運営の公共交通と民間事業者運営の公共交通双方の利点を取り入れた運送体制の構築など、官民共創の取組が推進されるよう支援すること。

ハ 高齢者や障害者の移動支援においては、福祉行政との連携が重要であることから、公共交通施策にとられない新たな移動サービスを含めた検討が各地域で行われるよう、市町村及び関係団体等を指導・助言・支援すること。

(3) スマートモビリティの推進

イ 運転士不足解消や運行コスト削減への効果が期待される自動運転技術について、県内公共交通への導入検討及び検証が進むよう、市町村と事業者等とのマッチングを図るなど、必要な支援を行うこと。

ロ モータリゼーションの進展に伴う車中心のまちづくりが、公共交通の利便性低下と利用者減少につながっていることから、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりや、自動運転やMaaSの普及などの将来を見据えたインフラ整備等が推進されるよう都市計画や観光施策との連携を図ること。

ハ 交通課題や住民の移動需要は地域によって様々であることから、デマンド型交通や公共ライドシェア等の新しいモビリティサービスを取り入れるなど、地域にとって最適な公共交通への転換を支援すること。

ニ 地域公共交通運行情報等のデータ化は、MaaS等の推進による公共交通の利便性向上に有益であるこ

とから、県内のG T F Sデータ整備推進を図ること。

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6年11月20日

宮城県議会地域交通対策調査特別委員長 三 浦 な な み

宮城県議会議長 高 橋 伸 二 殿