

令和6年度第1回宮城県地域公共交通活性化協議会

1	日時 令和6年6月11日(火)午後2時から午後3時30分まで
2	場所 宮城県行政庁舎1001会議室
3	出席委員 徳永会長、泊委員、山城委員、関澤委員、木村委員、石川文雄委員[代理]、佐々木隆委員、鈴木委員、東野委員、石川俊樹委員、田中委員、菊池委員、佐々木学委員、村上委員、佐藤泉寿委員、千葉委員[代理]、菅原委員、佐藤健一委員、佐藤秀委員[代理]、武者委員、佐藤宏委員[代理]、永澤委員[代理] 計22名
4	県出席者 関企画部地域交通政策課長、千葉企画部地域交通政策課地域鉄道担当課長、佐々木企画部地域交通政策課副参事兼総括課長補佐 ほか

1 開会

佐々木総括

それでは、ただいまから令和6年度第1回宮城県地域公共交通活性化協議会を開催いたします。本日、司会を務めます宮城県企画部地域交通政策課の佐々木と申します。よろしくお願いいたします。

開会に当たりまして、本協議会会長であります、徳永委員から御挨拶をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

2 あいさつ

徳永委員

本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。今年度第1回の協議会ということでございますが、昨年は、皆様に御協議いただいて地域公共交通計画を作成したところで、こちらの計画に従って確実に進めていけるよう進行管理をしっかりとしないといけないと思っています。それとともに、昨年作成したものは計画期間が2年間ということで、2年あると言いながら、その2年もあつという間ですよ。しっかりと議論を積み重ねて、新計画に繋げていきたいというふうに思っています。

また、本日のメインの議題は、地域公共交通計画の改定ということになっておりますけれども、その中で地域公共交通確保維持事業について御審議いただくということになりますので、皆様方から忌憚のない御意見いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

3 委員紹介

佐々木総括

徳永会長ありがとうございました。ここで前回の協議会から人事異動等により新たに御就任いただきました。委員を御紹介させていただきます。

国土交通省東北運輸局宮城運輸支局首席運輸企画専門官関澤京子様でございます。

宮城県交通運輸産業労働組合協議会事務局長、山田俊徳様でございます。本日は欠席となっております。

仙台市都市整備局総合交通政策部公共交通推進課長菊池信幸様でございます。

続きまして、石巻市復興企画部地域振興課長佐々木学様でございます。本日はウェブ出席となっております。

佐々木総括

登米市まちづくり推進部市民協働課長千葉克巳様でございます。本日は主査の相澤智美様が代理出席でウェブ出席されております。

続きまして、大崎市市民協働推進部まちづくり推進課長佐藤健一様です。本日はウェブ出席となっております。

次に、宮城県土木部都市計画課長永澤浩司様です。本日は代理出席となっております。なお、本日は、一般社団法人宮城県タクシー協会の千葉委員、宮城県交通運輸産業労働組合協議会の山田委員、宮城県老人クラブ連合会の高橋委員、大河原町の吉野委員、亘理町の宍戸委員、国土交通省東北整備局仙台河川国道事務所の鳴瀬委員が欠席となっております。また、石巻市の佐々木委員、白石の佐藤委員、登米市の千葉委員の代理の相澤主査、大崎市の佐藤委員におかれましてはウェブでの出席となっております。それでは議事に入ります。これ以降の進行は会長であります徳永委員にお願いいたします。徳永会長よろしくお願い致します。

#### 4 議事 徳永委員

##### (1) 宮城県地域公共交通計画の改定について

それでは、3議事(1)ですが、宮城県地域公共交通計画の改定についてということで、事務局お願いします。

#### 事務局

【資料1、2及び3により説明】

#### 徳永委員

昨年度の最後の協議会で、令和5年度の自己評価が出てきて、その自己評価に対して、運輸局の方から二次評価ということで御意見をいただいています。

それを受けて、今回の目標というか、その事業をどういうふう to 実施していくかということが書かれてないといけないと思うのですが、どうもその対応が非常に見えにくいですね。

このあたり、このフォーマットに従うと、こういうふう to 淡々と書くということになってしまうと思うのですが、前回どういう問題点、課題を抽出し、それから国からの助言を受けて、こういう部分をこう to していけないといけないね to いうようなことを受けて、この計画ですよ to いうのが分かるように本来しておくべきなのか to 思っております。

今回につきましては、書式自体がこれだから、これでもいいのかな to 思ったのですが、前回の自己評価並びに二次評価と比べてみると、若干対応してないところがある to いうところがわかりまして、そのあたりを少し御検討いただければありがたい to 思うのですが。

例えば、二次評価の中で5つについては、自己評価の通り継続的にやってね to いうことで書かれていて、沿線高校の新生への時刻表配布、それから観光利用の促進、時刻表・便数の見直し、市町村の政策との連携、路線の在り方の検討 to いうことなのですけれども。

それと3の2の項目ですね、対応しているようでありながら、観光利用については文言が抜けているとか、路線の在り方 to までは語られてない to いう齟齬が見られる to のではないかと。

さらに、二次評価の中でICカードデータが利用可能な路線については、詳細な分析を実施するなど to いうようなことが書かれている to ことについて、3の2では触れられない to いうところが後ろの to ですね、11ページ以降ですかね、こちらを見ると、観光、イベント対応、利用状況を分析 to いうことも入っているので、そのあたり、せっかくなのできちんと対応が取れるように記述 to しておいていただいた方がいい to のではないかと to いうふうに思っております。

11ページ以降の話で言います to ともう一つ、①、②、③、④ to いう形で項目出し to されていて、それぞれ定量的な効果目標の to ところで上記取組により1%増加 to いう話が出てくる to のですが、この書き方だと①で1%、②1%、③1%、④1%、合計4% to いうふうに見える to のですけれども、記載 to している内容は①から④合わせて1% to いうことだ to と思いますので、そういう to ところの書き方、誤解のないように修正 to していただいた方がいい to のかな。

<p>関課長</p>	<p>「目的を達成するために行う事業」と「生産性向上の取り組み」の記載内容。また、昨年度の二次評価との連動性についてですが、資料にあつて表の方に連携がないというところにつきましては、表の方に記載させていただきたいと考えております。</p> <p>また、御指摘いただいた定量的な効果目標の書き方でございますが。例えば、①から②、もしくは③の取り組みにより、年間輸送量を1%増加させるというような記述にしまして、誤解のないように整理した表現にしたいと考えております。</p>
<p>徳永委員</p>	<p>ありがとうございます。</p> <p>後半の方の話について、もう一つ。例えば、免許返納者に対する割引の検討ということなのですが、これ、割引を実施するとは限らないわけで、検討はしたけど、導入はできなかったという場合もあるわけで、それに対して個別に1%増加という目標まで記載してしまうと、確実にそれは実施しなきゃいけないみたいに見えるってしまうと。そういう意味で最後のまとめとして、上記取組によりということだけでいいのではないかと私は思っていました。</p>
<p>関課長</p>	<p>様式の記載ルールに基づきまして、その部分は誤解のないよう修正させていただければと考えております。</p>
<p>山城委員</p>	<p>先ほど徳永委員から、二次評価の様式について御指摘がありました。国土交通省としても、補助事業を活用し、実際に必要な公共交通、特に幹線交通の裏支えとしていただくにあたっては、評価結果に基づき、必要に応じてその改善を反映させて取組んでいただくことが重要だと考えております。</p> <p>この点について、国の申請の様式が必ずしもその部分を明示的に御記載いただくような形になっていなかったもので、その点は今後の我々の課題と考えております。</p> <p>他方で、徳永委員からも指摘いただいたように、例えば、観光利用の促進などを国の方からも御指摘をさせて頂いております。</p> <p>ICカードによるデータも、バス事業者さんの方で、機器を導入していただいて、データの取得が可能になってきている環境にあらうかと思っております。なるべくデータに基づいて、利用の状況をしっかりと分析し、必要に応じてダイヤの見直しや、路線の在り方の見直しなど、必要な見直しを行っていただくことが重要と思っております。</p> <p>こういった点について、改めて、評価結果への対応がわかるような記載をお願いできると当方としてもありがたいと思っております。</p>
<p>木村委員</p>	<p>徳永委員の方からも出たところなのですが、11ページからの生産性向上の取り組みに関しまして、定量的な効果目標として、輸送人員、それから年間の収入、これを1%増加するという目標があり、それをまとめて実績収支率を前年度より1ポイント改善させるとあるのですが、昨今の乗務員さんの人件費であったり、燃料価格をはじめとする物価高騰であったり、そういうところを考えますと収支率を1ポイント改善させるっていうのは大変厳しい目標ではないのかなと思うところがございます。この辺の表現はどうかということ、質問をさせていただきます。</p>
<p>関課長</p>	<p>この実績収支で最低1%改善というのは、原則として、補助を受ける上で設定が必要となる指標でございますので、この記載を省略するということは補助を受ける観点では難しい部分になります。</p> <p>ただ、事務局としても、分母と分子の関係で、厳しい目標であると認識している次第でございます。</p>

石川文雄委員 [代理：阿部様]	<p>J R社の阿部と申します。</p> <p>資料の4ページや11ページ以降にJ R東日本と書いてあるところ、具体的に言いますと11ページの2つ目に、バスのダイヤ調整と記載していただいているのですが、具体的に当社として何を調整していく必要があるのかと考えています。</p> <p>それと、19ページに女川線、20ページに御崎線とあるのですが、この沿線イベントのバスの御利用呼びかけとか、自治体との路線の在り方協議のところ、J Rが具体的にこういった形で貢献できるのかなと思ひまして、確認させていただきたいと思ひます。</p>
関課長	<p>J R様の名前が入ってくるにつまましては、いわゆる鉄道駅との結節が非常に大きなポイントになるバス路線と認識しております。</p> <p>乗り継ぎを考慮してダイヤを見直すというのは難しいかと思うのですが、そういったところとの連動によって、お客様の数が増やせる可能性があるところについて、関係する事業者さんとして名前が入っているというところがございます。</p> <p>例えば、女川線の話もございましたが、鉄道とバスをそれぞれ利用される方々に対して、鉄道運行されている方々も含めてお話し合い等々が必要になるかと考える路線でして、輸送機関として並存して相乗効果が出せるような事業者様として御社の名前を入れさせていただいたということがございます。</p>
石川文雄委員 [代理：阿部様]	<p>ありがとうございます。</p> <p>なかなか列車のダイヤを変えるということはですね。</p> <p>また、19ページ、20ページはB R Tの関係をイメージされているのか。</p>
関課長	<p>例えばそのバスのダイヤを見直すにあたって、別のダイヤがどうかっていうものを考えながら、バスのダイヤを見直す必要が出てくると思うのですが、バスのダイヤを見直すにあたって、鉄道のダイヤがどういう形になるかということが早めに分かっていたら、バスのダイヤも組みやすくなると思ひます。また、接続する鉄道ダイヤが変わってしまうことによって、接続しなくなったということが起きないようにするためには、あらかじめ、鉄道ダイヤがどういう形に変わるかお知らせいただひ調整するのは重要な部分かと思ひます。いわゆるこれは通常のバス路線ですね、ここですと。</p> <p>あと接続しているのが、基本的には鉄道、気仙沼の関係についてはB R Tになっているところとかぶっているのですが、そういったところの兼ね合いという形で想定しています。</p> <p>また、例えばJ Rに乗ってこられた方に、こういった形でその場所に行けますよと、例えばこの電車に来て、このバスに乗り換えれば到着できますとですね、そういった形で広報していただくことで、公共交通の利用を上げていただくというようなところなどを御協力いただくということも想定しているものでございます。</p> <p>また、こういった形のバスの運行をしていますので、J Rさんのダイヤ編成のところ御配慮いただくということも想定しているものでございます。</p>
石川文雄委員 [代理：阿部様]	<p>わかりました。ありがとうございます。</p> <p>引き続き御協力させていただきたいと思ひます。</p> <p>一つだけ、イベント時のところで、J Rの名前が書いてあったりなかったりすると思ひますので、それだけ調整させていただけたらいいかなと思ひます。以上です。</p>
徳永委員	<p>多分にこれまでとそこまで大きく変わるというようなイメージは持っておりませんが、</p> <p>そういう中で私も若干気になることを言いますと、例えば前半の方で何時の便で何人ぐらいが利用されているのですか、そういう情報がなかなかでてこないのでは</p>

すから。じゃあ、どの便に合わせたらいいというのが、バスの方ですね。なかなかバス側として十分捉えきれないというのがあって、そういうあたりの情報交換をより厳密にさせていただけるといいのかなと。

県というよりも、各自治体での公共交通計画についてなのですから、JRさんについてはもう触れない形ですと議論してきたところが多くて、その中でJRのダイヤがあってバスの方はそれに合わせるしかないという感覚でやっていたのですが、赤字ローカル線の問題もありますし、協力できる場所は、より連携を密にして、お互いの利用者を増やしていく。そういう努力をしていかないといけないかと思っておりますので、本当によろしくお願ひしたいと思っております。

また、バリアフリー車両に関してなのですが、ここの記述で見ますと、令和7年度で全てバリアフリー車両になるという理解でよろしいですか。

あともう1点、一方で地方部においては、低床バスの方が使い勝手がいいかという点と限られるところがあって、この点、事業者さんからももう少しこうしてもらえたらいいなという点の説明があればありがたいなと思っているのですが。

関課長 今回の事業で全ての車両が低床・バリアフリーバスになるというわけではない状況でございます。

徳永委員 そうすると、2ページの12のところでも全車をバリアフリー車両とするというふうに書かれているのですが。

関課長 今回の3カ年で完全に完了する訳ではなく、徐々に増やして行って、最終的にはバリアフリー化するという想定で書いております。記載を誤解が生じないような形に修正させていただきたいと思っております。失礼しました。

鈴木委員 徳永委員のおっしゃる通り、まだまだ低床以外の車が活躍する場所っていうのもあるのかなと。どこの坂道というのもあるんですけど。印象的なのは、震災の時ですね。震災の翌日から路線バスはかなり走っていたんですけど、仙台市内だと長町の駅前商店街のあたりとか、結構マンホールが飛び出してですね。でこぼこになっているような道。もしここで路線バスが全部ノンステップバスだったらちょっと走れなかったと思うのですよね。

気仙沼とか、震災後の整備も進んできてノンステップで走る環境というのも中々整ってきたのですが、まだまだ必要とされる場面は一部あるのかなと。

徳永委員 フィーダーとか、そういうところになりますと、まだまだマイクロバスとか、その程度の大きさの車両が使い勝手が良いというのが現実ですので、今回の議論とは別になると思うのですが、そういう需要が比較的少ないところでも使いやすいバリアフリー車両の開発を国に働きかけていくとか。そういうことを御検討いただくとありがたいなと思っております。

徳永委員 そうですと若干大きな修正が大分入るという形になりますが、基本的な方向性は変わるわけではないので、その修正については私の方で確認させてもらって、申請させていただければと思っておりますが、よろしいでしょうか。

<一同了承>

## 5 その他 (1) 宮城県地域公共交通計画の改定について

徳永委員 それでは、その他の(1)次期「宮城県地域公共交通計画」策定に向けた課題抽出ということで事務局から説明ください。

事務局 【資料4により説明】

## 山城委員

地域公共交通計画の改定に向けてということで、今御説明がありました。今年度第1回の協議会ということで、制度を所管する立場から、簡単ではありますが、制度そのものの御紹介だけさせていただければと思っています。

この地域公共交通計画については、宮城県では昨年度末に作成しております。

地域交通法という法律に基づきまして、すべての地方公共団体において、努力義務として御作成いただくものとなっております。

地域のあるべき公共交通の姿を定めるマスタープランとして作っていただくということで、こういった協議会の場を通じて、関係者皆さんで協議をして、その地域にあるべき公共交通の姿を描いていく。これが重要だと私どもも思っております。

それから昨年度には、この地域交通法の改正が行われまして、地域の関係者との連携と協働、我々、共に創ると書いて共創と呼んでおりますけれども、従来のように、交通事業者が単独で取り組むのではなく、官・民だったり、事業者間であったり、あるいは他分野との分野を超えた連携と協働、こういった取組をしっかりとみんなで作っていく。こういった取組によって、地域交通の利便性や持続可能性を関係者が自分事として考えていくのが重要だというコンセプトに沿って、様々な法改正や、予算制度の拡充も行われているところであります。

やはり、一番重要になってくるのは、ニーズの把握や、現状の分析になってくると思いますので、こういった場でしっかりと進めていただければと思っています。

先ほど予算制度と申しましたけれども、公共交通計画に基づく具体のアクションプランとして、昨年度に御紹介させていただきました地域公共交通利便増進実施計画や、サービス継続実施計画といった個別の事業制度によって、さらに深掘りして、財政的にも支援させていただく枠組みもございます。

あるいは最近ですと実証運行に対する支援ですとか、バスの停留所とか鉄道に関する施設のハード整備といったものについて支援できるメニューも揃ってきております。

今後、様々な議論が行われていくものと思っておりますけれども、その過程で活用できる支援制度等についても、我々としてもしっかりと情報提供してまいりたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

もう一点だけ、先ほどまさに観光利用ですとか、鉄道との連携の在り方といった観点での議論もありましたけれども、まさにこういった様々な立場の関係者の方々としっかりと御協議を行っていくということが重要なのだろうと思っております。その上で、例えばの話ではありますが、こういった協議会の枠組みやその内外において、観光関係者の意見をしっかりと聞いていくということも有効なのではないかと考えます。

それから鉄道との連携もそうですし、バスの運行についてもどういった課題があるのか、どういう改善ができるのか、こういったことを実務的に協議する場を個別に設定して、協議を進めていく。こういった取り組みもほかの地域においてみられるところでもありますので、ぜひ参考にしていただいて、今後の議論を進めていただけると良いのかなと思っております。

## 徳永委員

他の分野も巻き込んでというお話があったかと思うのですが、市町村の地域公共交通計画を作る場面では、より積極的にまちづくりとの連携であるとか、医療、福祉分野との連携、こういうものをしっかりとやっていかないといけないということになっているのですが、現在の県の計画の中では、そちらについてほとんど書き込めてないのかなという気がしております。

委員構成からしてもそういうところが参画していないという状況にありますので、市町村間の連携というところについても、市町村と情報交換して、そういった分野の書きぶり、あるいは今後の課題抽出のイメージになっていくように思われるのですが、以前より交通がどんどん広域化していますので、やはり県としてはより

広域の市町村をまたぐ交通。そういうところを積極的に管理していくという姿勢も必要なのだろうなと思っております。

これまで公共交通というのがどちらかという受け身の立場というところで、商業立地、企業立地、病院立地、そういうものが先に決まって、その後、公共交通をどうするのかということをやってきて、なかなかそれだと公共交通として苦しいということ、ずっと経験してきたわけで、そこからやはり長い将来を見据えて、少しでも改善していくという努力も必要になってくるのだと思っています。そのあたりしっかり他部局との連携ということ意識して、あるいは県が主体的に広域の交流、移動、そういうものをどうするのかというところをしっかりと考えていく必要があるのではないかなと思っています。

泊委員

今、お二方からあった御意見とかなり重複してしまいますので恐縮なのですが、まず山城委員から御指摘あったような、共創、リ・デザインの話がまだ見えてこないところがたくさんあるのと、他分野との連携という話は徳永先生からもありましたが、そのあたりをもっと具体的に書くということについて、今の二人の御意見のとおり、私もお願いしたいと思います。

そのベースとなる部分で、例えば事業者の方の状況、それからドライバーの方の話などが定性的には会議の中でも出てくるのですが、それは具体的にどういうデータを持って、どのように分析できるかというところの議論ができていない状況もあるかと思っておりますので、ぜひこの課題抽出作業のイメージの中で、皆さんが抱えている状況、自治体の皆さんだけではなくて、事業者の方、ドライバーの状況がもっと具体的に分析できるレベルで抽出していただきたいと思っております。私から以上でございます。

関課長

まちづくりや他分野との連携であるとか、また、分析ができるデータでの抽出ということでありましたので、こういったところを考えながら情報収集作業を進めていきたいと考えています。

石川文雄委員  
[代理：阿部様]

先ほど徳永先生の方から列車の御利用状況を列車毎に知れるとますますバスのダイヤが効率的になるような話もあったと思うのですが、今後はそういう形でいろいろ情報を提供させていただきながら、バスと列車と、他の交通も含めて連携していく必要があるのだろうなと思っています。

一方、JRとして今公表しているのですと、だいたい7月ぐらいに御利用状況ということで駅毎とか、列車線毎、御利用状況を公表しています。あと11月頃に、御利用の少ない線路ということで、平均通過人数が2,000人以下の線路については、線路毎の収支データを開示させていただいております。そういった情報の意図は、列車としてもなかなか厳しい状況が続いているということで、皆様と共に連携しながら、公共交通利用者を増やす取組をやっていかなきゃいけないのかなと思いますので、今後、社内でもどのぐらいのデータを開始できるのか検討しながら進めていきたいと思っております。

徳永委員

議論の中身についてはこれからということですので、本格的に始まりましたら、また忌憚のない御意見をいただければと思います。

## 5 その他 (2) 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金における「被災地特例」の終了について

徳永委員

それでは、その他の(1)地域間幹線系統確保維持費国庫補助金における「被災地特例」の終了について、事務局から説明をお願いします。

事務局

【資料5により説明】

徳永委員

石巻市の佐々木委員いかがでしょうか。

佐々木学委員

先日、コンサルさんともお話ししたところなのですが、この15人以上をクリアするという事は、どうしても路線の変更が必要で、計画を策定するにしても、路線の変更が必要だということで、難しいなというふうに、県の担当の方とコンサルの方とも、やっぱり路線の変更が絡むと難しいというので、とても悩ましいと。15人に対して10人弱なので、なんとかなるのではないかという話がありつつも、正直なところ、対策までは今のところ立てられていないところです。

徳永委員

10人を15人にすると言いますと、1.5倍にしなきゃいけないということなので、これは相当大変なことだと思います。

一方で10人が少ないのかということ、私の考え方からすればかなり多い路線だと思うところでもあるわけで、それだけの利用者がある中で、国の補助がなくなった場合、市町村が単独でやっていかないといけないのかとか、しかも市町村合併とかいろんな事情もある路線ということでもあるので、そのあたりしっかりと協議をしていい解決策を編み出していかなければいけないと思います。

これは国の方針ということで、やむを得ないということではあるのですが、県として何ができるかということ、また色々と皆さんと御協議させていただければと思ってございますので、よろしくお願ひいたします。

石川俊樹委員

仙台第三高等学校の石川と申します。令和8年度事業で補助対象外となる可能性があるというところで、高校生の利用などがある場合、すでに今年度入学している生徒は在学中に変更があり得るというか。

補助対象外になっていった場合に、徳永委員からもお話ありましたように、実質的に国からの補助と県からの補助で、必要経費の大部分が補助されているというのに対して、それが例えば県単独で、今まで通り半分の程度の補助というふうになった時に、これがどの程度維持できるのか。そういったところを実際に利用する高校生がある程度早い段階で見通しを持てるが必要になってくると思います。

さらに言えば、その前の段階として中学生ですとか、今後の通学を考えるという意味でも、こういった計画の影響といったものは早め早めにある程度周知していただくことが必要になってくるかと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

関課長

早め早めの情報提供に努めたいと考えます。

## 6 閉会

佐々木総括

以上で本日の議事を終了いたします。本日は長時間にわたりまして御審議賜りましてありがとうございました。皆様からいただきました御意見等を踏まえまして、関係事業等を進めてまいります。なお、次回の協議会につきましては、令和6年度地域公共交通確保維持事業の一次評価等につきまして講評をいただくため開催を予定しております。時期につきましては、改めて御案内させていただきますので、御協力をお願いいたします。それでは以上をもちまして、令和6年度第1回宮城県公共地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。