

圏域別検討会における骨子案（たたき台）に対する主な御意見・御質問

No.	区分	圏域	発言者	御意見・御質問（要旨）	県の回答（要旨）
1	基本的方針	石巻・登米・気仙沼	行政機関	骨子案1 ページ目の方針に「〇〇する必要がある」と記載されているが、課題のような表現になっているため、「〇〇にする、〇〇にしていく」という表現に修正されてはいかかか。	圏域別検討会での御意見を踏まえ、10月29日開催予定の活性化協議会ではブラッシュアップした骨子案を御提案したいと考えている。
2		石巻・登米・気仙沼	交通事業者	基本的な方針1にあるとおり、地域鉄道については人口減により厳しい状況が続いており、コロナ禍の影響で大幅に利用者が減少した後、直近では大体9割程度利用者が戻ってきている一方で、地方部のローカル線については、減り続けている。こうした中で、路線の維持や利便性向上に向けては事業者や各市町村、県も含めて、人の移動に合わせて取組をどうするのか、引き続き議論したいと考えている。	今後は観光利用の取込が重要になってくると考えており、一次交通の鉄道を使ってもらうためには、鉄道に接続する二次交通があることが重要だと考えている。二次交通については、生活利用者の減少を抑える取組だけでなく、外から来ていただく方に積極的に利用していただけるような環境構築も重要と考えている。
3		石巻・登米・気仙沼	交通事業者	基本方針1に「広域交通の維持・活性化」と書かれているが、この計画の中でどのように具体化されていくのか、また具体的な取組として現時点でのお考えがあれば伺いたい。	広域路線の維持・活性化について、確定的なことは言えないが、広域的な課題を抱えているところについては、来年度以降も継続して、県と複数の市町村、交通事業者様が意見交換する場を提供することも県の役割であると考えている。
4		仙台	交通事業者	基本方針1に記載されている「持続可能な公共交通ネットワークの構築」というのが今後でも中心の課題となると考えている。県に対して持続可能な公共交通ネットワークというのはどのようなネットワークを想定しているのか参考までにお伺いしたい。	今後、財政的にも、人的にもアウトプットできる量が減っていくという想定をする中で、自治体も分析等を行いながら同じ目線に立って交通再編をしていくことが持続可能な公共交通ネットワークの構築につながっていくのではないかと考えている。
5		仙台	交通事業者	骨子案について、事業者目線では少し危機感が足りていないと感じる。減便や路線の廃止が続いている中で、利用者が方針を見ると現在のバスが維持されていくように受け止められるのではないか。縮小を前提として利便性を維持、向上するメッセージを打ち出していく必要がある。	計画に縮小という言葉を盛り込むことが出来るのかというのは協議会の場で徳永会長や委員の意見を伺った上で検討したい。
6		仙台	交通事業者	運賃収入の考え方、ビジネスモデルを民間だけではなく行政と一緒に考える時期になった。事業の継続が困難になった際に他の事業者と連携して運行することができるようなデザインを作ることができるかどうか今後の公共交通の1番難しい問題だと考えている。	内部補助をしながら路線を維持しているバス事業者がいることは県としても認識している。広域自治体として各自自治体の皆様と意見を交わしながら路線の最適化に努めてまいりたい。
7		仙台	交通事業者	行政区域をまたぐというのが難しいが、近隣市町村のハブを作るという発想が必要だと思う。仙台市の郊外部にはどのようなアクセス網が最適なのかという点も考えなければならない。	接続拠点について各市町村で重要視しているものなどの調査をしており、その結果や圏域別検討会での皆様の意見も参考にしながら、広域的な接続にも活用できないか検討してまいりたい。
8		大崎・栗原	交通事業者	基本方針1に「鉄道がなくてはならない交通手段として定着している」との表現があるが、人口減少率より、鉄道利用者の減少率が大きく、乖離しているのではないか。都市計画とのリンクがない限り、利用者を増やすことは難しいと考えるが、公共交通計画にはどの程度リンクさせるのか教えていただきたい。	何も行わなければ自治体やJRの負担する社会的コストが大きく増大していくと考えられるため、可能な限り交通計画と都市計画の連携を進めるために、今後は庁内連携会議などで意見交換を積極的に行いたい。
9	課題	石巻・登米・気仙沼	交通事業者	現状、大変な運転手不足が続いており、今後さらに運転手不足による減便、業務削減というのが必要になってくると考えている。	運転手不足について、微力ながら県も人材確保の取組を御支援させていただいているところではあるが、今後は将来必要な運転手数の分析や検討についても協力しながら取り組んでいけたらと考えている。
10		石巻・登米・気仙沼	交通事業者	これから、小中学校の統合が一層進む見込みであり、スクールバスの運行の相談もあるが、運転手不足の状況にあるため、新しい業務を請け負っていくことが難しい状況にある。基本方針3にあるとおり、教育との連携をより一層深めていただき、効率的に交通を維持できるように行政の方からも取り組んでいただければと考える。	教育部門を含めて、他分野との連携に取り組む際に、GTFSを活用した路線の分析が有用であると考えている。路線の可視化ができないことによって小中学校側とのすり合わせも難しくなっている側面もあるかと考えている。
11	長期的取組	石巻・登米・気仙沼	行政機関	長期的な取組に「自動運転技術の社会実装」ということがあるが、都市部以外においては自家用車における技術進歩によって移動に変化が生じてくる可能性もあると考えているため、この部分を踏まえた計画にしていいただければと考えている。	自家用車領域の安全機能の向上などの技術的進歩については目まぐるしいものがあり、御指摘の点により移動実態の変化に応じて柔軟に考えていきたい。
12	取組	仙台	交通事業者	GTFSについて、他県では県が中心になって県内全域を整備したところもあると伺っているため、今後検討いただければと考えている。県外の人がバスのダイヤ等を調べる場合はほとんどがGoogleであり、GTFSやGTFS-RTを各自自治体で作るのか、それとも県が中心となって作るのかを考える必要がある。また、併せて簡素化して利用できる方法も考えてみてはどうか。	GTFSの整備について、県が何らかの支援をする形で整備ができないか検討している最中であり、より様々な方々が目線を合わせながら事業に取り組めるような環境作りを進めてまいりたいと考えている。
13		仙台	交通事業者	仙台市、仙台圏域を特別扱いしたほうがよいという意見である。仙台圏域において密度カットよりも重要であるのがキロ単価であり、キロ当たりの費用を計算すると他の地域よりも高くなってしまいう現状にある。しかし、東北ブロックの平均としか比較されず国庫を活用できないため、県の計画の中でも仙台市、仙台圏域は特性の違いから何か違った取組が出来ないかといったところも検討いただきたい。	仙台市内とその他の圏域で運送単価の差が非常に大きいという現状にあり、この点は特に仙台市内の問題が大きいため、国に対し引き続き働きかけをしていきたい。
14		仙台	交通事業者	社会で公共交通を支える取組が必要だと感じている。従業員の働き方改革という視点も含めて企業はもちろんのこと、社会も変わる必要があるというメッセージを打ち出してほしい。	長期的な検討や取組が必要になるものであると考えている。教育部門や都市計画部門、福祉部門といった他部局と情報を共有し、相談してまいりたい。
15		大崎・栗原	交通事業者	人口減少に伴い通学者も減少する中で、通勤者にも公共交通を利用してもらわなければ維持できないのではないかと。通勤者が定期を買えば、3年間の通学になる高校生に比べて長い間利用されるため、通勤者を1人でも増やした方がいいのではと考える。	通勤の場合、徒歩を含めた乗換地点からの移動手段の確保が重要になるため、その充実に向けて皆様と考えていきたい。
16	目標・指標	石巻・登米・気仙沼	交通事業者	乗合バス運転士の確保について、どのような指標を考えているのか御説明いただきたい。	業界団体から情報を収集しつつ、生産年齢人口の減少により、ほぼ全ての業界で人材不足が課題であることを加味しながら、今後検討してまいりたい。
17		石巻・登米・気仙沼	行政機関	当市で策定した公共交通計画では、人口減少、特に市民バスの利用者の半分以上を占める高校生の減少することを考慮し、人数の増加ではなく、人口1人当たりの利用回数という形で設定した。「減少幅の抑制」という指標を設定することのだが、そういった視点があっても良いのではないかと。	職を持たない高齢者の方の外出頻度は低いという調査結果もあるため、人口減だけでなく、人口構成の変化も考慮して想定を行っている。そういった中で、お出かけ機会の増加などによって減少幅をどのくらい抑えられるか今後試算した上で、具体的なKPIについてお示しして参りたい。
18		石巻・登米・気仙沼	行政機関	「公共交通利用者減少幅の抑制」という目標指標について、当市のドア・トゥ・ドア型の交通の利用者の8割が70代以上であり、高齢化の進行があっても利用者は一定程度維持される想定でいた。この点、県の想定について伺いたい。	県内全域での減少見込みをお示しした上で、減少抑制幅を設定していく形になるかと考えている。
19		石巻・登米・気仙沼	行政機関	最近ではデマンド交通などの新たな取組を行う自治体も増えている。こうした市町村の新たな取組に対する支援と併せて、全国の取組事例の研究、情報交換など勉強会の開催回数や、県庁内での交通・福祉・教育・まちづくりなど組織横断的な取組の実施、デマンド交通等の新たな交通形態を導入する市町村数などの目標指標があると良いと思う。	目標指標の追加については再度検討し、素案の段階で提示させていただく。
20		仙台	行政機関	「先進技術の情報収集」の項目について、紐づく目標が「地域公共交通計画策定市町村の増」となっているが、取組と目標の関連がややわかりにくく感じる。	取組と目標の関連について整理し、素案の段階で提示させていただく。