

令和7年度第2回宮城県地域公共交通活性化協議会

- 1 日時
令和7年10月29日(水) 午後1時30分から午後3時まで
- 2 場所
宮城県行政庁舎 4階 特別会議室
- 3 出席者
徳永会長、泊委員、木幡委員、関澤委員[WEB]、木村委員、千葉美記委員、石川文雄委員[代理]、佐々木隆委員、鈴木委員、市川委員、東野委員、高橋委員、丸井委員、菊池委員、佐々木学委員[WEB]、中村委員[代理・WEB]、佐藤泉寿委員[WEB]、千葉克巳委員[WEB]、吉野委員、宍戸委員、佐藤亮委員[代理]、鳴海委員、梶村委員[代理]、永澤委員[代理]、柴田委員[代理]
計25名
- 4 県出席者
関企画部参事兼地域交通政策課長、阿部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

佐々木副参事

それでは、令和7年度第2回宮城県地域公共交通活性化協議会を開会いたします。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。

委員の紹介につきましては、お手元の名簿をもって代えさせていただきますので御了承ください。今回新たに、国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課長の木幡隆介様が委員として就任されております。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本会議には地域公共交通計画調査策定業務の委託先である株式会社ケー・シー・エス東北支社も参加しておりますので御了承ください。また、本日の協議会には、委員28名のうち25名が出席し、本協議会設置要綱第5条第2項に定める定足数を満たしており、会議は成立いたします。

それでは開会にあたりまして、徳永会長から一言御挨拶をお願いいたします。

2 会長挨拶

徳永会長

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。また日頃より、宮城県の地域公共交通政策の推進に対して、格別の御理解と御協力を賜っておりますことを厚く御礼申し上げます。

第1回の活性化協議会以降、県内を4つの圏域に分けて開催いたしました各圏域別の検討会で、それぞれの地域の実情を踏まえた御意見等をいただいているところでございます。本日はその御意見も紹介いただきながら、次期宮城県地域公共交通計画の骨子案について、皆様よりそれぞれの視点で御意見、御助言を賜りたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。それでは本日も活発に御議論いただきますよう、よろしくお願いいたします。

3 議事

佐々木副参事

これからの議事の進行につきましては徳永会長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

徳永会長

それでは次第に従い進めさせていただきます。まず、議事(1)次期宮城県地域公共交通計画骨子案について、事務局より説明をお願いします。

事務局

【資料 1、2、3 により説明】

徳永会長

それでは質疑に入りますが、御質問のある方は、所属とお名前の後に御発言をお願いします。

石川文雄委員
[代理:木村様]

本日、石川の代理で出席させていただいている木村と申します。よろしくお願ひいたします。

地域の鉄道等の現状とコメント、お願ひということでお話をさせていただきます。まず、資料 3 の方針 1 で「地域鉄道・ローカル線についても人口減少により厳しい局面が続いている」と記載がありますが、今後も減少等が続いていくとなると、鉄道に関しても取り巻く状況は非常に厳しい状況になっていくと考えております。

これはお知らせですが、今週の月曜日に弊社ホームページにて、利用が 2,000 人未満の線区に関しての収支を公表しております。宮城県では気仙沼線、石巻線、陸羽東線、大船渡線が対象となっています。報道等でも出ていますので、是非御覧いただきたいと思ひます。

それを受けて、同じく資料 3 の方針 1 に「鉄道が地域にとってなくてはならない交通手段」の部分において、現状は事務局の説明のとおり、高齢者や年少人口の減少、高齢者の免許保有率の高さから、鉄道やバスの利用者が減少していくことが予想されます。「利用促進を図ります」というまとめ方もその通りかと思ひますが、人口が減少していく中での危機感を出せるような表現も御検討いただきたいと思ひます。

あわせて、今回開催された圏域別検討会に弊社も参加させていただき、様々な議論を行うことができ、非常に大切な会だと感じております。現在、県内では道路整備が進められており、特に三陸沿岸道路の整備などで BRT の利用者が減少している状況があります。このような中で広域的な計画をまとめているので、まちづくりや道路整備、バスなどの分担、二次交通の関係等、他の分野も含めて広域的にみて長期的に連携がとれた計画を具体化していただけるようお願ひいたします。

関参事

方針 1 における表現については、今回は骨子となるため短い表現で記載しており、今後はこれに肉付けしていく形となります。まずは、この内容で要点を確認いただきたいと考えており、先ほどの御意見については、詳細な背景の付記含めて次回の素案を出す際の検討事項として受け止めさせていただきます。

また、有機的な連携に関する施策につきましては、関係部門との連携を深めていく中で、各部門が持っている課題の解決に向けて交通の担う役割を明確にしながら、庁内で連携しながら新たな取組を掘り起こす形をとっていくことを想定しております。

徳永会長

ありがとうございます。

鉄道に関しては、線区ごとまたはその沿線自治体としてどう捉えるかという形で、これまで議論が進められてきたのではないかと考えています。しかし、鉄道は生活交通としても非常に重要で、観光や物流も含めた全国ネットワークとしての位置付けも持っているのです、県を越えて一緒に考えていく部分も必要だと思っています。

そういう意味で、本計画の中にどこまで盛り込むかということもありますが、国全体を巻き込んだ議論の中で赤字ローカル線の問題をどうしていくのかを考えていかなければならないと思ひます。問題をすべて切り分けて沿線自治体側だけで考えて欲しいというのはなかなか難しいかと思っています。

そのほか、いかがでしょうか。

鈴木委員

路線バスも大変危機感を持っております。今月も仙台市内でダイヤ改正による減便や路線廃止が行われ御迷惑をおかけしているところであります。今後も運転士の減少が続けば、さらなる減便や路線廃止を検討せざるを得ない事業計画になると予想されます。この様な状況に少しでも歯止めをかけるためには、本計画に基づき自治体関係者と連携し様々な取組を行っていくことが頼みの綱だと思っています。

資料 3 の骨子案は概略のため短い言葉での表現ということですが、記載された取組や目標指標等を進めていった時に、路線バスがどのように改善・維持されていくのかがイメージし難いと感じています。今後、施策や本文を含めて、ブラッシュアップしていただければと思います。現状で見直せる箇所があれば、イメージしやすいように精査していただけると幸いです。

具体例として、取組にある「観光・福祉・教育政策との連携」の目標指標が「Google マップ掲載市町村数の増」と「公共交通利用者減少幅の抑制」へ紐づけて良いのか、すっきりしないところがあります。先ほど部署の横断的な取組という話もありましたが、例えばよくあるのが、路線バス・コミュニティバスには予算がないけれど、観光需要促進の予算が取れた場合等に、コミュニティバスと観光客向けのバスルートの一部を重複させるなどの具体的な取組により、予算を有効に活用するといったことがあります。また、スクールバスに沿線住民が相乗りすること等で、運転士が効率的に稼働できる側面もあるかと思っています。

もう一つ、取組の一番下の「先進技術の情報収集」の目標指標が「地域公共交通計画策定市町村数の増」へ紐づく理由が分かりにくいと感じています。先進技術の情報収集だけではなく、例えば、今月から宮城交通でも始めたキャッシュレスのように既に実装されている技術の活用などもあわせて御検討いただきたいと思います。また、DX の例として遠隔点呼が認められており、駅前にバスの拠点を設け、運転士が営業所に出勤せずに直行し、現地で遠隔点呼を受けて出勤開始することで回送も少なく効率的な稼働ができるかと思っています。あわせて、キャッシュレス化が進展した場合、将来的には運賃箱が不要となり、現金回収の負担が軽減されるほか、お客様の降車スピードが上がることで定時性の確保にも繋がる側面もあると考えています。

是非、既存のものの活用、それに基づいたソフト面ハード面での補助金だけでなく、運行の効率化や負担軽減を促す間接的な支援についても公共交通政策の中で非常に重要であるため、合わせて御検討いただければと思います。

関参事

御意見ありがとうございます。

まず、短い言葉の中での表現への御指摘については、この場で大きく修正というのはなかなか難しいため、御意見を生かして素案作成の際に分かりやすい形でまとめていきたいと思います。また、「取組」と「目標指標」を結ぶ矢印（関連性）がイメージしにくい、あるいは他にもっと繋がる指標があるのではないかという御指摘がありました。こちらは、目標指標を大量に設定するのは難しいため、乗合バスのような特定の分野にあまり偏りすぎない幅広い数値で、かつ分かりやすいものを選んで設定させていただきました。

例えば、モビリティデータの整備は観光・福祉・教育政策に関わるものですが、結果として公共交通利用者の減少を抑えるという目標に繋がっています。御指摘にあった個々の手法の部分も、公共交通利用者減少幅の抑制の中に含めさせていただきました。また観光分野では、Googleマップへの掲載について、外から来る方の利便性促進のための政策という観点からも矢印を設定しています。

また、先進技術については、整理の際にかなり悩んだ部分ではありますが、新しい技術を導入して地域の交通課題を解決する検討がなされることで、市町

村の計画がアップデートされたり、新規策定等に繋がったりするのではないかと
という考えで、矢印を入れさせていただきました。

今後、この目標指標のより精緻な数値を積み上げる作業をする際に、取組と
の関連性を精査させていただき、この取組が具体的にどういった目標指標に繋
がるのかという点も含めて素案を出す際に、改めて御説明をさせていただけれ
ばと考えています。

徳永会長

ありがとうございます。

まず、今後の骨子案の整理についてですが、繰り返しになりますが、今回の
線の繋ぎ方がこれで本当に良いのかどうか、最後の部分だけでなく全体を通じ
て、整理する際にはもう一度しっかり考えていただきたいと思います。

また、総合計画などでもそうですが、目標指標の数字だけが独り歩きするこ
とがあると思いますので、そもそも何をを目指しているのかという本質を見失わ
ないようにすることが重要かと思います。数値で表現しにくい目標をあえて数
値化する際は、その数字自体ではなく「それが何を意味し、それによって何を
実現しようとしているのか」という点を、しっかりと分かるようにしていただ
きたいと思います。

また、先進技術の情報収集については、既の実現している技術を積極的に取
り入れるという動きはあるものの、特に市町村ではイニシャルコストが高く、
費用対効果の点で導入に踏みとどまってしまうのが実情なのではないかと思
います。

そうした状況に対し、例えば GTFS の導入については県の予算を使ってお手伝
いするなど、システム導入も単独の市町村で行うのではなく、複数で協力して
進められればコストを安くできる可能性もあるので、そういった点も含めて
色々と情報収集や研究をしていただければと思います。

その他いかがでしょうか。

丸井委員

資料 3 骨子（案）の課題の上から 3 つ目にある「高齢者の通院・買い物手段
の確保」で、運転に不安を抱える高齢者が“無理をして運転する”ことを防ぐ
とありますが、このドアトゥドア型サービスのニーズ拡大への可能性につ
いて、他県や先進国の事例があるのでしょうか。また、運行事業者が利益を出
している等のデータに基づいた検討なのか、あくまで想像でこの可能性を考
えての記載になったのか教えていただけますでしょうか。

関参事

まず、このドアトゥドア型サービスは、既に県内の地域でも導入されてい
ると認識しています。これは、今まで自家用車を使われてきた方々が、例えば 500
m 先のバス停まで歩くのが難しいといった問題を解決するために出てきた仕組
みになります。具体的なサービスとしては、家の前や非常に近い場所で乗降で
きるデマンド交通があり、町によっては乗降場所を 100 箇所以上設けて実施し
ている事例もあります。県内ではさらに進んだ形として、タクシーを使う形態
があり、その利用に対する助成を行っている地域もあります。

ただ、運用していくためのコスト的な問題として、都市部であれば採算が取
れる可能性はありますが、その他の地域では事業者が利益を出すのはかなり難
しい状況かと思われます。そのため、行政や地域がどういった対策を取れるか
ということを経験として書かせていただきました。

また、高齢者に関しては目指すべき将来像のところに「免許人口 1 万人当
たりの死亡事故件数」というグラフを入れていますが、75 歳以上の方は高い水
準にある状況です。交通安全も当課の所管ですので、状況は認識しております
が、高齢者が当事者となる事故件数自体は減少しているものの、その減り幅は
非常に少ないのが現状です。高齢者による事故が非常に多いことも大きな課
題ですので、事故を未然に防ぐためにも、車を運転しなくても生活を送れる環
境

を整備することが解決策の一つになると考えております。

この人口ピラミッドや死亡事故件数のグラフから見て、高齢者に対する課題解決が必要になってくるのではないかという仮説もありますので、今回、このような課題を入れさせていただきました。

徳永会長

その他いかがでしょうか。

石川文雄委員
[代理:木村様]

本計画の計画期間が 7 年となっていますが、状況の変化に合わせた途中での見直しや再検討等について考えがあればお聞かせください。

関参事

基本的にこの計画期間を 7 年間としている理由は先ほど申し上げたとおり、国勢調査という精緻なデータが取れる調査を基にしているからとなります。今回、計画を作成しているのは国勢調査を実施している年ではありますが、実際には国勢調査の数値を利用するのが難しい状態で計画を立てざるを得ない状況です。このため、次々期の計画を策定する時期は、次回実施する国勢調査の結果を踏まえて検討していきたいと考えています。基本的な方針としては、この計画期間内は現在の計画で進めていく考えですが、社会情勢に大きな変動があった場合には、確認しなければならない点が出てくると認識しています。

徳永会長

国勢調査のデータだけを見ていると、出生数の急激な減少という危機を把握するのが手遅れになってしまうのではないかという危機感を持っています。この 5 年間で出生数が急激に減っていて、全国的に見ても深刻ですが、宮城県全体で見ても、特に深刻な状況にある市町村がいくつも見られます。国勢調査では 0 歳から 14 歳の区分を 5 年ごとでしか把握できないので、出生数の減少による影響が後になってから分かる状況になっています。

しかし、高校生（15 歳）になるのはあっという間ですし、小・中学生の通学にも影響しますから、今の出生数の減少が地域に及ぼす影響は相当大きいと考えているので、この危機感をしっかりと共有していただきたいと思います。

現状、「少子高齢化で働き手（15～64 歳）が減るから通勤通学も減る」という議論では、もうすでに手遅れになるかと思います。

今後、高校生が激減してくる中で、高校の統廃合も予想されます。これは単に需要が減るという問題だけではなく、その地域に住む人たちが広域通学できるようにしていかなければならないし、それができないとなると、若い世代の人たちが町を離れざるを得なくなるということにも繋がります。これは単に交通の問題だけではなく、地域全体の問題としてしっかりと考えていく必要があると思います。この危機感や深刻度合をしっかりと踏まえた上で、具体的な行動を検討することが必要になってくると思います。

また、今回、地域別で色々検討いただいていると思いますが、今後の対策・政策推進においても 1 つの自治体だけで閉じたやり方ではなく、近隣の市町村が一緒になって対策を検討していく必要はより強まっていくと思っていますし、この連携は、単なる情報交換にとどまらず、実質的に取組を実行していくという意気込みが必要になってくると感じています。

これは交通分野だけでなく、観光・福祉・商工・教育といった関連するすべての分野で言えることかと思います。資料 3 の 1 ページ一番下の文章で交通のことだけを取り上げているように見えたのが気になりました。交通の問題というのは、「交通をどうするか」という視点ではなく、「地域づくりの中で交通をどう活用してもらうか」あるいは「連携してどう地域を盛り上げていくのか」という姿勢が必要になるため、そういった視点が読み取れるような表現にしたいと思います。

関参事

ありがとうございます。

まず、出生数が減っていることや、今後さらに若い人たちが少なくなることは、資料の人口ピラミッドから、15 年後に高校生がどれくらいになるかという形で見えており、私たちも認識しております。

人口全体の動向としては少子高齢化としてまとめて記載していますが、図表から見ると、将来的に通学者数が減ることの影響は、おそらく通勤者数の減少よりも大きいということがわかります。このような認識に基づき全人口が 7 万人減るという点に加え、その構成が変わっていくという部分もしっかりと見据えた上での考え方を、次の素案作成の段階で整理したいと考えています。

また、交通分野に特定したような表現になっているのではないかと御指摘については、方針 3 の「多様な関係者との連携推進」がベースになっています。課題をきちんと把握した上で、交通分野として「何をすべきか」というのを整理して並べている形ですが、この点を御理解いただけるよう、見せ方などを考慮しながら次の整理を進めていきたいと思ひます。

泊委員

先ほど、目標指標についての議論もありましたが、これは今の計画の見直しをいつ行うかのタイミングの認識と、計画目標・目標指標の話がもっと連動する必要があると感じながら聞いていました。

例えば、事務局からは 7 年計画なので、最後にやれば 7 年後の議論になるかもしれないという説明がありましたが、そもそもこの計画目標に対する目標指標が何年後に確認すべきものを、計画としっかり紐づけておく必要があると思ひます。

何年後というスパンでは遅すぎる指標もあるので、月ごとや数か月に一度確認するものなのかといった考え方が、国土交通省の取りまとめの中でも示されているかと思ひます。そのため、次回、目標指標を設定される際には、いつのタイミングで測るのか、あるいはどういうスパンでモニターしていくのかということをしかりと紐付けをしていただきたいと思ひます。特に重要な項目については中間取りまとめの前後に見直しても構わないので、そういった指標とチェック時期との紐付けを明確にしていだきたいと思ひます。

関参事

ありがとうございます。

御指摘のとおり、指標の確認のタイミングについては国の方でも目安が示されており、それによって目標の数字の立て方も変わってくるため、確認した上で整理していきたいと思ひます。

また、本協議会は毎年開催するため、その中でどのような形で状況の説明をしていくのかについても、素案を整理する段階で検討したいと考えています。

徳永会長

WEB 参加の方は、御意見ございますか。

ないようですので、いただいた貴重な御意見を参考にして素案への反映をよろしくお願いいたします。

続いて議事（2）宮城県地域公共交通活性化協議会設置要綱の改正等について、事務局からよろしくお願いいたします。

事務局

【資料 4 により説明】

徳永会長

御質問御意見等ございますか。

それでは、この改正について、御承認いただいたということでよろしいでしょうか。

御承認いただけましたので、この要綱を基に検討を進めていただければと思ひます。

議事は以上となります。活発な御意見ありがとうございました。司会を事務局にお返しします。

佐々木副参事

徳永会長、ありがとうございました。

続いて、その他として、事務局から今後のスケジュール等について説明をお願いいたします。

4 その他

事務局

【資料 6 により説明】

佐々木副参事

ただ今の説明に御質問等はございますか。よろしいでしょうか。

泊委員

資料内の一連の流れの中で県民に向けての情報提供や、情報シェアというのが文字には出てきておりませんが、どのように情報を提供していくのか教えてください。

地域公共交通計画は、本来は非常に重要な計画ですが、多くの方に関心を持っていたけている状況ではないかと思います。ですので、このような協議会を開催していることや、計画が立てられていることについて、常に発信し、パブリックコメントに繋がるような情報提供の機会をしっかりと設定していただきたいです。可能であればそのことがもう少し分かるように整理していただき、もし 3 月までの対応が難しいのであれば、その次の流れには必ず含んでいただきたいと思うので、是非御検討ください。

関参事

ありがとうございます。

パブリックコメントの実施において、これまではこのような計画を検討しているという情報をホームページ等に掲載していたため、自ら情報を探していただく形になっていたかと思います。今後も基本的にホームページ等への掲載は行いますが、例えば県のマイナンバーカードで連携したアプリである「ポケットサイン」などを利用すると、プッシュ型で情報を出すことも可能ですので、そういうものを活用しながら多くの方に触れていただく機会を設定できるように考えていきたいと思っています。

佐々木副参事

その他皆様からございますか。よろしいでしょうか。

5 閉会

佐々木副参事

それでは、本日は長時間にわたりありがとうございました。いただいた御意見等を踏まえて、次期計画の策定に向け、関係作業等を進めていきたいと考えております。

なお、次回の協議会については、先ほど事務局から 12 月予定と説明しましたが詳細日程等は、改めて御案内いたしますのでよろしくお願いいたします。

それでは、以上を持ちまして、令和 7 年度第 2 回宮城県地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。