

## 第1回宮城県交通計画懇話会

日時 令和2年8月4日(火) 午後1時30分から午後3時30分まで  
場所 県庁6階 震災復興・企画部会議室

出席委員：11名(徳永幸之委員=座長, 泊尚志委員=副座長, 赤間幸人委員, 遠藤輝雄委員〔代理〕, 岡道夫委員, 島兒伸次委員, 脇田淳委員, 木村和博委員, 千葉美記委員, 村島弘子委員, 織笠有加里委員)

### 開会・挨拶・委員紹介

#### 意見交換(1) 「宮城県総合交通プラン」の見直しについて

事務局 木村委員 事務局 徳永委員	【資料2, 3及び参考資料により説明】 計画の対象の中で住民バスは交通事業者でよろしいですか。 市町村, 事業者両方と捉えています。 住民バスは市町村によっては無料でやっているものを指して, 有償と区別している場合もあり, 言葉の定義が異なるので, 誤解のないように整理をお願いします。
岡委員	29年度で前プランが終わったという位置付けでよろしいですか。その上で, 今回が2年間空白空きましたけども, 新たな交通プランとして宮城県が作成するという位置付けでよろしいですか, 改訂ではないですね。
事務局	前プランは29年度で終わって, 今回はもうちょっと絞り込む形です。改訂の意味合いもありますが, 地域公共交通に焦点を当てたプランにしようとして, コンセプトとか立ち位置を変えていこうというものです。
岡委員	先ほど部長さんからお話がありましておおり, 福祉輸送, 従来の公共交通機関の定義が変わってきている状況がある。その辺を県はどのように考えて, 地域公共交通を定義されているのか説明いただかないと, 住民バスの定義にしても変わってきている。それも含めて, 地域公共交通の定義を示していただかないとそれに対して議論と言われても。その説明を一番最初にしていただきたい。
事務局	今回, 資料化してお示しすればよかったと反省しておりますが, 地域の交通資源を幅広くとらえて, 地域公共交通という概念にしたいと考えておまして, 住民バスの定義も含めてわかりやすい形で, また示したいと思えます。
徳永委員	この会として, プランの最終形をまとめるという形ではなくて, あくまでも県がまとめるものに対して, 我々が意見を言う, そういう位置付けということでもいいわけですね。

#### 意見交換(2) 「(仮称) 宮城県地域交通プラン」の構成案について

事務局 脇田委員 事務局	【資料2, 4, 5及び6により説明】 GTF Sデータとはどういうものでしょうか。 国で推進しているバスの標準的な情報フォーマットで, バスの時刻表や運賃をデータ化するもので, 最も代表的なものではGoogleマップでの検索が可能となります。
千葉委員	資料6のタクシーのデータですが, 福祉限定も入っているのか。タクシー事業者302となっていて, 福祉限定も入っていますね。私どもの認識だと県内の法人タクシーは180弱なので, その差は福祉限定も入っていると思います。福祉限定と法人タクシーは業務形態が全然違うので, それで比較されると色々な検討の段階で違うと思います。
徳永委員	29年から30年にかけて, 大きく減っているのですが, 福祉限定で大分減ったということでしたか。
赤間委員	公共交通の利用促進という部分で, 大崎市の市民バスでは, 駅すばあとやジョルダンなどのコンテンツプロバイダに入っていない。ここに行きたいと言っても, 検索できないとい

う欠点があって、そういったコンテンツを宮城県としても、公共交通で使えるようになれば、外から入る人も利便性が向上すると思います。

もう一つは、私もGTF Sデータ分からなかったのですが、フォーマットを利用してということであれば、せっかく協働というものも入っていますので、宮城大学、東北工大でも、研究機関を利用して宮城版のビッグデータを作ってはどうか。温泉バージョンでも何でもいいのですが、そういったものも面白いと思います。

地域における、総合的な推進という視点から、鉄道、バス、タクシー、それぞれの役割分担、得意分野があるので、そのプラスアルファで何ができるかを拾い上げて、その部分を積み重ねていくと、結構大きな力になるのかなと。高齢者がバスを待つための椅子や屋根であれば、地域住民が作ってもいいわけです。必ず事業者が作らないといけないというものではなくて、大崎市だと地域組織に交付金を交付しているの、だったら我が地域で作ろうと、そういうのも行政が情報発信していく。そういう視点で見れば、そういうことも言えると思います。

あとはお願いが入りますが、高等学校の統廃合を進めていて、大崎市が該当しますが、統廃合されると、一番困るのは高校生の足の確保。市町村ですと、小学校、中学校が統合すればスクールバスを走らせるけど、県立学校でスクールバス走らせないので、どうしても公共交通を使って、高校に行かないといけません。あまり公共交通のことを考えずにやっているのではないかと思います。これは高等技術専門学校、これも仙台市と気仙沼市に一校ということになっていて、今大崎市にもあって、定員50人で大崎市民が30人入っています。仙台に統合されると、その30人はバスか自家用車で通うことになる。そういったところも頭の片隅に入れていただければと思います。

泊委員

今後の方針をお聞きして、考えたことですが、私が所属している土木学会で、学者だけでなく、事業者や行政が集まって全国的に議論しているときに現実問題としての通院や買い物のケアという意味での外出、足の確保という意味でなく、これは当然必要です。その先に、地域としてどのようにお出かけ環境を整理していくのか。交通だけではない部分、まちづくりの視点も当然一緒に議論していくのが一般的。今回の施策の中で、そのような視点が明示的に含まれていないように思うのですが、交通とまちづくり、まちづくりだけじゃないのですが、地域づくり。この辺りの考え方を御説明いただきたいと思います。

「(仮称)地域交通プラン」では、プログラムとしては、よく理解できるように思うんですが、これを実際に進めていくとなった時の、関係者の連携強化、こういう組織の話というのも、プランの中に書いておかないと、前期プランの資料もありましたが、そういう評価でしかなくなってしまうと思いました。この辺りを明確にどのような形になるか教えてください。

事務局

御指摘の点、特にまちづくりの視点、我々も念頭に置いているのですが、確かに今日の資料の中には明確に現れていませんので、これは今日いただいたことをヒントにして、もうちょっと練り上げたいと思います。一番大切な視点でもあって、各市町村も結構軸足を置いていて、公共交通会議でも、まちづくりも関連して、地域代表も参加して色々議論されている実態もありますので、大事にしていきたいということでございます。

進めていく際の組織も重要だということで、事務局としても色々考え中ですが、なお引き続きちょっと考えていきたいところでございます。

徳永委員

通院、買い物のその先のお出かけ、その辺りは村島委員が色々関わっていると思いますし、それから、まちづくりの関連では織笠委員から実情の紹介ですとか、こう考えているというような御意見をいただければと思います。

村島委員

先ほどお伺いして気になったのが、資料2の裏側。高齢化の対応の取組の中で、福祉輸送を交通手段の一つとしてどう位置付けるのかという、そのときの話の流れを聞きながら、公共交通の対象者として、障害のある住民というのは基本的に対象と考えるのか、そうでないのかというところが、ちょっとあやふやなのかなと感じました。公共交通はなるべくたくさんの方を送迎しなくてはならない、運ばなくてはならないので、個別の大変なニーズ一つ一つを全て拾っていくというのは、難しいだろうと思いますが、その一方で、そういう障害のあるような体の不自由な住民も公共交通の対象であると考えるのであれば、その人々に対応した移動手段ということも計画として考える必要がある。例えば、歩いているおばあちゃ

んが杖で歩くようになりました。杖でバスのステップに乗れるくらいでした。そういう人は対象。次は杖が歩行器になってきました。車いすになってきました。寝たきりになってきましたというときに、ここから先は公共交通がありませんというふうにするのか。そういう人たちも交通手段の提供を公共交通として考えますが、ところが、イメージがあまり共有されていないから、こういう、どう位置付けるのかみたいな感じになっているのかなと思いました。

「(6) 住民と協働による地域交通の活性化と」という所で、地域公共交通立ち上げというのが、何のことなのか、住民による、ボランティアなどの送迎とか、住民がドライバーになってというお話だったのですが、そういう住民がドライバーになって始めるような送迎のことを地域交通と定義しているというふうと考えて続けると、協働による地域交通と書かれているのですが、その割に、どこまで関与すべきかどうか。協働なのに関与というのは、勝手にさせるっていうイメージなのか、一緒にするっていうイメージなのか、どっちなのかというところがよく分からないと思いました。

それと、県内で自家用有償旅客運送を行っている所はないというお話だったんですが、自家用有償旅客運送は3種類で、福祉有償運送とか、そういうのをやっている所はたくさんあると思うのですが、これは市町村による有償運送がないということですか。

泊先生の話でもありました、まちづくりの視点っていうところとも関係してくると思うのですが、先ほどの背景という所で、資料6の2枚目以降で、市町村の財政負担が大きくなっているということとか、あと収支率が悪くなっているとか、そういうデータが出ていると思うんですが、持続可能な地域公共交通の維持という所で、具体的には、事業者への財政の支援が必要になってくると思うんですね。持続可能というのは自分たちでうまく回していくというイメージというよりは、この財政負担が増えたことによって、セクターを越えたところで、例えば、買い物などに行ける人が増えたとか、経済が潤ったとか、病院に行ける人が増えて、健康度がよくなったとか、そういう他のジャンルのプラスの効果に繋がっているから、財政負担が増えても、公共交通に財政支援をするっていうことは、必要なのであるというところが見えた方がいいと思いました。

ただ財政負担が増えていると言うだけだと、財政支援しても赤字じゃないかみたいになるのだけれども、セクターを越えたプラスの部分として、まちづくりとして、移動手段の確保というものが必要であるというようところが、先ほど、宮城県の総合計画と合わせてというお話があったので、合わせた形で必要であるということがわかるような計画だといいなというふうに思いました。

織笠委員

私自身、利用者の立場で、気仙沼市の唐桑半島に住んでいるんですが、公共交通がミヤコーバスしかないので、選択肢がないということで、住民の方も地域交通がよくなったらいいいよねという話をするのですが、運転できるから自分で行くとか、今まさにその課題に向かっている方と、これから先になる方で、自分事ではしかお話しできていないというのは、住民の方とお話しするまでは感じています。去年、患者輸送バスを実証実験で2か月間一般利用もできますというのを市でやっていたのですが、通常1日10人くらい乗るのに、そこまで成果が出なくて、そういうときに地域交通をどうにかしたいという方にプラスでお話しを聞く場があるといいかなと思いました。

あと、まちづくりの話をしたときに、資料6の中でもあるような学生数が減っているとか、そういう色々な課題がある中で、交通事業者が専門的な知識を持って話し合う場も必要ですが、それに対して利用者のカテゴリーが幾つか、例えば子育て支援をしている方とか、これから地域交通がないと困っていく世代の方とかの、カテゴリーを分けて交通をキーワードにして、ちゃんとそこで住民ニーズのようなものを拾いながら、こちらの計画の中に落とし込めればいいのかと思いました。

泊委員

今のお話はその通りだと思うところではありますが、実態としては、交通事業者としても非常に苦しい状況が続いている中で、市民も足の確保の点で困っている。市町村も話を聞く限りは、どこでも大変な思いをしている。こういう中でまちづくりの話合いの場の設定ということを考えていけないといけない。どこも余裕がない中で、それを利用できると言う、今だとせつかく県を中心に議論しているところですので、そのような体制づくりが構想できないかという視点で先ほどお話ししました。せつかくのこういう場での議論としては、その

ような連携と言いますか、連帯していくということを考えられないかなと思います。

徳永委員

私もそれに関連して、セクターを超えた部分ということですが、福祉だったり、教育だったり、先ほどの学校統合なんかも、その統合することによって、学校経営としては、メリットがあるのだけれども、それによる、その移動の負担も増えた部分は、そこに通学する人、学生自身が負担するだけなのかというような議論になってしまうわけですね。だからその辺りを、県のこの交通プランの中でどういう位置付けで議論するのだろうかというのは確かに思うところがあって、教育部門だったり、福祉部門だったり、病院もそうですが、そういう所も巻き込んだプランまでいくのはこの期間では無理だろうなど。ただ、そこを抜きにしては、交通問題を語れないということがあるので、そのきっかけづくりくらいまでは何か述べておくのかなというのが、私のイメージになります。そのあたりも内部的に県の中でも御議論いただいて、立ち位置をはっきりしていただければと思います。

遠藤委員

資料2の「(2) 持続可能な地域交通の運営方法の検討の中に住民ニーズがあっても限りある交通資源をどこに集中させるか」という検討をするということは、今回の交通プランの中にも、確かに市町村でも住民ニーズがあっても全部を答えられないというのはもちろんなのですが、どこに集中させるかという検討をするということは、ある程度集中する部分と切り捨てる部分と謳っていくのか。その辺をプランに具体的なものとして謳っていくのかどうかということを考えさせられるというか、そこまで踏み込んだプランになるのかは今後見ていきたいというか、教えていただきたいと思うところです。

あとは、具体的な事務作業と言いますか、GTF Sデータを全県で導入するときの問題点ということで、共通した様式を宮城県で作って、活用できればすごく有効利用できると思うのですが、実際全県で作っていく時に市町村に任せて、プランに書いてあるから作りなさいと言うのか、県として全域を見据えて、支援を行いながら作っていくのか、基本構想というよりは、事業の方に入ってくるのだと思うのですが、実際に作るとなると、停留所の緯度、経度等必要になってくるはずですので、市町村が少ない人数で公共交通を対応している中で、そのデータを作るというのはかなり困難な状況にあります。自前で作ってもらって、それをまた今度、財政的な出動して作るとなると、それがいいのかどうかという判断も出てくるので、そうすると全県で虫食い状態になるというのも考えられるので、そこを全県的に共通して作れるような、支援方策を考えていただければありがたいと思うところです。

それと、「(6) 住民と協働による地域交通の活性化」。どこでも多分そうだと思いますが、白石でも市民バスを走らせていますが、段々路線の所まで来られない方が増えてきています。今、進められるかどうかはちょっと考えていて、具体的に進んでいるわけではないですが、やはり地域の拠点まで来れば、そこに公共交通があって、その地域の拠点まで集めてくるのが地域の人たち、地域内の住民協働で、そういった組織を立ち上げて、白石でも各拠点地区のまちづくり協議会があるので、そういったところで、一つの事業としてやれるものなのか。ここに有償旅客運送の縛りとかかかってくるので、その辺の支援と、市町村はもちろんやらなければいけないのですが、それに対して県でどういった方向性を持って、どういった支援をするのか、プランの中で謳っていただければ、5年、10年すれば、もっと郡部では人の密も少なくなって、路線の所まで出てくることも、何らかの交通手段が必要という所がかなり多くなってきます。なので、10年の計画であれば、その辺の方向性も含めて、住民の協働というのは、どういった協働作業によって、この公共交通を維持していくのかということを見えるような形にいただければいいかなと、お話を聞かせていただきました。

事務局

交通資源の集中をどうするかというのは、今回のプランで何か考えているわけではなくて、こういうことは結構県内各地の市町村が悩んでいるので、一つとして出していますが、プランに明確に書くということは、今は考えていないところです。

GTF Sデータ関係は、群馬県で取り組んだ事例がありますが、結構巨額の予算がかかっているのも分かっています、この更新も、巨額の費用がかかっているのが分かっていますので、そういうことも踏まえながら、今の時代求められている論点というふうに感じていましたので、今回も念頭に置いているところです。

特に広域市では御苦労されていて、例えば石巻市だと、上品の郷という道の駅が一つの中継地点になっていて、そこから長距離の枝分かれ路線が走っているということで、待ち合い環境としては非常にいいのですが、便数が課題になっているのかなと。それから、枝分かれ

する長距離の先の方は一部デマンド化したりとか、色々試行錯誤をされて組み立てられているという実態がありますので、非常に工夫されている所も我々見聞きしておりますが、そういったことも考えながら邁進したいと考えています。住民、NPO法人も含め、あと地域組織との連携というのは大事な視点でして、県内のある町と自家用有償旅客運送の制度化、県が補助金を出すということ考えた時期もあるのですが、どうしても町にはタクシー会社があって、その存在も大きくて話がまとまらなかったという経験もありまして、そういう実態がありながら、色々な協働の仕方。それと、今考えているのはボランティア輸送とかありますけど、自家用有償旅客運送化ができないとか、あるいはそのボランティア輸送に多機能化して県が補助金で支援するということはできないか。例えば、輸送サービスもする。高齢者が多いエリアだったら、弁当の配食サービスを組み合わせるとかいうふうになると思うんですね。輸送の部分はガソリン代しかもらわないんだけど、お弁当の部分で、配食サービスするというので、多機能化してできないものか、あとは移動販売と組み合わせられないか。私も配食サービスの体験をしたことがあって、それだけで大変なんですね。昼と夜の配食サービスだけで大変な仕事だと思うのですが、村島さんの活動も移動支援だけで大変だと、それに配食サービスとか移動販売のサービス組み合わせられないかという気はするのですが、そういう多機能化も視野に入れたいと色々考えてきている、そういう状況でございます。

徳永委員 多機能化、貨客混載とか資料6の見出しの中では読み取れなかった感じがするんですが、この中に含めて議論の俎上には乗ってくるということですね。

村島委員 今の話に関して、自家用有償旅客運送だけでなく、多分、国としての方向性は今、登録不要の輸送にかなり注目しているのではないかと考えています。なので、自家用有償旅客運送を住民がやるにはすごくハードルが高いんですね。協議会開いたり、行政機関とか調整したりとか、そういうかなりハードルが高いところで、登録不要の輸送を活用することで、もうちょっと目の前の近所のおばあちゃんをバス停まで連れていきたいとか、そういう人達に対応できるようにしていきましょうという方向性があると思うので、そこも計画の中に盛り込んでもいいのかなと思いました。

事務局 私どもも自家用有償旅客運送はハードルが高いという経験をしましたので、自家用無償のそういう運送形態の支援ができないか、その場合に多機能化できないかというのを考えたいと思います。

岡委員 全体的にビジョンを作り上げる中で一つ視点として、高齢化がもたらす問題、少子化がもたらす問題がこの中に位置付けられてない。当然、受益者としての高齢者の問題もありますけども、交通事業者も、持続可能なものにするということではタクシー協会も、バス協会も、今問題は、ドライバーの方の高齢化と、それから人数確保ということで非常に困っているという状況も伺っていますし、これを受けてどういうふうにしていくのか、その部分を解決しないと、本当に持続可能な交通の確保というのはできないのではないのでしょうか。

もう一つは、交通安全という意味で、先ほどの別資料の中では、高齢者の免許返納率がありました。都市部ではいいと思うんですが、我々のように、沿岸部、それから農業地域でいうと、高齢者の方々が第一次産業の担い手になっていて、若い人が入ってきません。その中でも一次産業は維持しないといけないという部分では、極端な話、70、80歳になっても海の仕事をしますし、農業をしますし、そういった方が、やはり運転がちょっと難しくなってくると一次産業自体の維持もできなくなる。その辺の解決策はないのですが、そういったことで、高齢化がもたらす問題点という部分がちょっと浮かび上がっていないという気がします。ですから、この課題という部分では、ちょっと、そのもとにあるもっと色々な課題があってそれを整理した中で、この課題に辿り着いたという、できれば問題がこういうふうにあるとあって、それをグルーピングなり、分析した結果としてこの課題に行きましたというような説明とかも欲しかったなというのは思います。

事務局 今日の資料には記載しておりませんが、東京等での高齢ドライバーの死亡事故が出て以来、運転免許の返納率がかなり上がっています。それは都市部、地方問わずです。返納者が増えると、バスの利用が増えるかというところがなっていない。その要因の一つは家族の送迎に頼っている場合がかなり多いということで。それから、免許保有高齢者の実数が増えています。80歳以上の方でも運転しますので、バスやタクシーの利用が伸び悩むという現

象につながっているという状況もあるようです。エビデンスが出せない、この資料にも出せないわけですが、非常に複雑な難しい時代に入っているなというところがあり、紹介しました。

泊委員

高齢者が送迎を利用することによって、公共交通をなかなか利用しないという議論から、80代の方が特にそうだとお聞きしたんですが、今そういう議論で合っていますか。

ところが、従来言われているのは、後期高齢者の方が外出して、公共交通を利用するというモードがそもそも難しいというのが割と議論されているところで、そういった方に対して、送迎対公共交通利用という構図にするのはそもそも適切じゃないと考えるのですが、そうすると、今ここで議論して高齢化と言うときの公共交通利用のターゲットをもう少し明確にする必要があると思いますし、公共交通利用以外をどちらかという、公共交通利用を阻害するような要因と位置付けるのではなくて、共存とか、役割分担というの、プランの中で明確にしていく必要があるのではないかと思います。

徳永委員

私も免許返納が進まないとか、それによっても公共交通の利用が増えないという問題ですが、免許返納するぐらいになったら、もう公共交通を利用できるような状況ではなくて、もういきなり福祉交通になるというパターンも多いと思いますし、それからもう一つ見えてくるのは、やはり公共交通のサービス水準があまりにも低いので、返納ができないということで、ぎりぎりまで運転し続けるということになるので、2つの意味で免許返納したら、公共交通ではない別の手段に、送迎かもしれないし、福祉交通かもしれないし、いずれにしても、別の手段が変わってしまうという現実があると思います。その辺りも含めて、今現実がどうなっていて、それに対してどういう取組と方法があるのか、そういうことをいくつか挙げていただくことになると思うのですが、いずれにしても地域によって、その状況がまるっきり違うので、全ての地域でこうすればいいですよという解はないと思います。

だからその辺りを誤解されないようなプランの書き方が必要だなと思っていて、そういう意味で、例えば、県全体ではとても語れない部分があるので、それを地域別に語るといったときに、仙台都市圏と県北という分け方では、多分それだけでは表現しきれないので、広域合併市町村であるとか、場合によってはその市町村の中でも、かなり違いがあるので、その辺りどこを見て、これは語ってるのかはっきりしないと、多分受け取り手が混乱すると思います。なので、その辺りもしっかり整理していただければいいなと思っています。

赤間委員

資料6の基本理念「誰もが地域で安心して住み続けられる地域公共交通のある暮らしの実現」、好きなフレーズなんですけど、市町村計画のような気がして、県で作る計画とは違うのかなということ、市町村の職員だからそう思ったのかもしれないのですが。これらの課題から持っていくと、私が思い浮かんだキーワードは、「効率的で」とか「利用しやすい」、「多様な主体による連携」とか、そういったワードが思い浮かんだんですね。それを見ますと、基本理念、基本方向、基本施策の1、2で言うと、市町村計画で出てきておかしくないような。もっと宮城県の役割とか立ち位置があるのかな、市町村間の調整連携を進めて、そういう視点からいくと、前期計画の「交通ネットワークの再構築」といったものが、本来県が作る計画の役割だと思いました。

今さら基本理念を変えられないのであれば、基本方向なり、基本施策で、県らしさを出していただければというのが、感想でございます。

徳永委員

今のお話、実は私も最後に触れようと思ったんですが、若干ここで言っている地域というのが、市町村内で閉じているような印象を受けたんです。ですが、その地域内で閉じている自治体もあるのですが、最近、病院でも商業施設でも、隣の市町村まで行かないと駄目だという所もあるわけで。さらには、仙台にも出ていきたいというニーズもあるとなると、もう少し広域の交通もセットで考えないと、なかなか地域の暮らしやすさ、ということが担保できないということがあるので、ここで地域っていうのが、市町村ということではないと思いますので、そういう意味での広域的な、JRと宮交はまさにそういう所を担っていたと思っていますし、そういう所も少し触れていただいてもいいと思った次第です。

島児委員

意見等申し上げるよりも懇話会に参加させていただく上での覚悟めいた話をしたいと思うのですが、先ほどから連携とか連帯とかをもう少ししっかり計画に位置付けた方がいいのではないかと議論が進んでいると思いますが、私どもの会社としては、今回の法律改正は非常に大きいと思っていて、こういった会議を含めて、個別の自治体だとか、あるいは

広域的な連携だとかは、そういうこともあると思いますので、広域的な連携の話は資料6の新規事業でしっかり書いているように思いますが、各地域公共交通計画に積極的に参画してみたいと思っています。弊社は色んな所で事業をしているのですが、仙台支社の管内は地方部なんですよ。地方交通線は非常に利用の少ない線区で、地域の公共交通を線として担っている会社だと思います。なので、そういった使命をしっかり全うしていくためには、それぞれ地域の皆様の真のニーズというもの私どもも一生懸命把握していく必要があると思っています。県が交通プランを策定するタイミングになっていますので、私どもとしては、今回の法改正を契機にそういったものをしっかり改めてやっていくということを考えていますので、その部分はぜひやっていきたいので、プランに反映していただけるとありがたいと思います。

各論になりますが、Ma a Sの話が取組事項にありまして、7月30日に「TOHOKU Ma a S 仙台 t r i a l」ということで、実証実験を今年度やることになっています。来年以降、できれば大盛況で終わりたいところですが、色々ございますが、東北デスティネーションキャンペーンがございますので、そこに向けてかねてより検討していたものですが、公共交通を利用していただくために便利なサービスだと思っていますので、これもしっかり続けていきたいと思っていますし、観光だけではないと思います。資料6の中でも観光型Ma a Sの地域交通の展開に対する支援と書いてありますが、具体的にどういった形で、一回皆さんと一緒に共同で作ったMa a Sがどのように発展的に展開していくのかを、このプランの中で一つの方向性が出るのであれば、取組みとしてしっかり記載できるというなと思います。

脇田委員

公共交通の利用促進ということで少しお話をさせていただきたいと思うのですが、利用促進と言っているだけでは利用者数は増えないという現状でございます。先ほど、委員の方からもお話ありました学校統合の機会に路線バスの利用する通学体制などを考えていただけると非常にありがたいと思っています。併せて、病院も再編なり移転が進んでいる中では、路線バスが乗り入れしやすい立地などしていただいて、社会活動全体の中で公共交通が利用しやすいように考えていくべきではないかと考えております。

それから、JRからお話のありましたMa a Sについて、今回の企画に当社も、グループ会社のミヤコーバスも含めて、混ぜていただくということで進めております。そういった意味では、初めての取り組みですので、非常に期待しているというのが現状であります。その他、こちらの資料にもあるのですが、地方部でどれぐらいの需要があるのかというところですが、仙台圏では一定数の利用があることが見込まれておりますが、Ma a Sをいわゆる郡部に降ろした場合に、ちょっと儲かるというところの視点ではちょっと厳しいのかなと感じているところです。9月から11月にMa a Sの実験がありますので、どんなふうになるのか非常に楽しみにしているというのが現状であります。

千葉委員

タクシー業界の立場で言わせていただくと、今回の計画の対象としてタクシーを入れていただいたこと、さらに、意見聴取の論点の中でも、地方部におけるタクシーの事業継続に必要なことはないかというように、タクシーを入れていただいたのは大変ありがたいと思っております。

あと、もう一つ、実は私ども業界でちょっと懸念しているのは、先ほどからよく出ている自家用有償旅客運送の導入の件です。事務局からの説明にもありましたが、今年6月に地域公共交通活性化再生法が改正されて、今度はインバウンドにも自家用有償旅客運送を拡大しましょうということがありまして、さらに、自家用有償旅客運送の運営にタクシー事業者も積極的に参画させたいという国交省の思惑もあり、今現在具体的に話は進んでないのですが、そうしたことがどんどん進んでいます。

今の県のタクシー業界の現状を申しますと、事業者数も一昨年189あったのですが、5事業者が廃業しまして、昨年は7事業者、今年に入って3事業者が廃業等に至っております。そのうちの1社がコロナ倒産と言っており、今回のコロナでとどめを刺されたと。

毎年事業者も減っておりまして、この度の地域交通プランにタクシーがどのように関わって、この地域交通の中でどう活躍できるか、またどうしたら生き残れるのかを議論していただけるのは大変ありがたいのですが、宮城県の人口はどこの市町村も減少しており、仙台がほぼ現状維持で、他は東北6県と同じくくらいの速度で減っている。要するに、旅客のパイが

減っている中で事業者の採算が合わなくてやめている事業者が多いというのが現状です。

自家用有償旅客運送は、地域公共交通機関が廃止される中で、まず鉄道がなくなって、次にバスがなくなって、最終的にタクシーも対応できなくなって、自家用有償旅客運送や住民バスの出番になりますが、あまりにも国が公共交通機関をないがしろにしてインバウンドなどと拡大されてくると、本来とは違うのかなと業界は危機感を持っています。地域の公共交通を守るためにタクシーができることはやっていくというのは、是非ともやっていきたいと思っています。

これまで地域公共交通会議の場でも事業者委員として何かと色んなことを発言していますが、我々の事業経営を守るため、存続するために意見を述べており、この点は理解をしていただきたいと思います。官が民業を圧迫しては駄目だという基本スタンスをよく頭の中に収めていただいて、その上で、建設的な議論をさせていただければ、私ども業界もできることが必ずあると思っています。現在、乗合タクシー、デマンドタクシーはタクシー事業者が基本やっていますが、ただ、課題は採算性が合わないということが一番です。ある首長は、住民サービスと称して土日にまで市民バス等をやられている所があります。そうすると、地元のタクシー事業を圧迫してしまって、なかなか生業として成り立たなくなりますので、そういう状況にあるということと、地域の中では乗合タクシー等の事例を各自治体に紹介しながら、自治体と共同して何かできないかということを経界としても個別にやらせていただいているので、その点も含めて、このプランの中で皆さんの御意見を聞きながら私どももできることをさせていただきます。

木村委員

バスの関係で申し上げますと、まず、乗合バス事業も事業としてももう成り立たないようになってきているということは皆さんも認識されているかと思います。そこをしっかりと守っていただくためにどうしたらいいのかも、このプランには入ってくるのか、どうかというところはあります。

まず、市町村の拠り所になるような計画を作られるということですが、各地域様々な事情や違いがあります。これをすべて網羅するようなプランを作るのは本当に難しいことだろうと思っています。国では輸送資源を総動員してというような表現になってきていますが、それだけ地域交通を維持することが厳しいということなんだろうと思っています。

人を輸送するためには、やはり安全が第一であるということで、運送事業者をできれば使っていただきたい。ただ、運送事業者も先ほども出ましたが、ドライバーが足りないとか、色んな事情があるなかで、使命感を持ってやっていますが、それでもできないところもあります。そこで、自家用有償旅客運送であったり、共助の輸送というところに最終的に行き着くわけですが、その中でも安全性を第一に考えていただくようなプランということでお願いしたいと思います。

徳永委員

今日のお話を聞いて、それぞれ委員の皆様が日々現場で苦労され、色々な現場を見てる中で、感じられているものがあると思いますが、それと、若干まだ県の交通プランの表現と少しズレがあるみたいな印象を受けました。御意見をもう少し組んでいただいて、スケジュールですと、次の中間案で終わりという感じなんですけど、おそらく今日のお話を聞いていてもまだイメージが掴めていないので、もう少しイメージがはっきりした中間案という形で、事前に見せていただいて、少し擦り合わせをしていただいて、ちょっと揉む作業を、懇談会ではなくやっていただいた上で、第2回を開いた方がいいのかなという印象を受けたところで、ちょっとその辺りのスケジュール感を含めて、内部で御議論をいただいて、次回につなげていただければと思っています。

長時間にわたりまして、御意見を頂戴しましてありがとうございました。