

令和6年度第3回宮城県地域公共交通活性化協議会

- | | |
|---|--|
| 1 | 日時
令和7年3月27日(木) 午前10時から午前11時30分まで |
| 2 | 場所
宮城県行政庁舎4階 特別会議室 |
| 3 | 出席委員
徳永会長、泊委員、山城委員[代理]、関澤委員、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、東野委員、石川俊樹委員、高橋委員、田中委員、菊池委員[代理]、千葉克巳委員、菅原委員、吉野委員、佐藤秀委員[代理]、鳴海委員[代理]、武者委員[代理]、永澤委員[代理]
計21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

本日は御多忙のところ、本協議会に御出席いただきありがとうございます。
開会に先立ちまして、若干の注意事項と、配布資料の確認をさせていただきます。
本日の協議会は、情報公開条例第19条の規定により、公開することとなっております。本日の配布資料及び議事録につきましては、運送事業者の経営情報に当たるページを除き、県のホームページで公表いたしますので、あらかじめ御了承願います。
また、本日お配りしている資料は、上から順に次第、出席者名簿、資料1から資料8となっております。不足している場合は事務局までお申し付けください。
ただ今から、「令和6年度第3回宮城県地域公共交通活性化協議会」を開会します。
本日、司会進行を務めます、宮城県企画部地域交通政策課の佐々木と申します。よろしく願いいたします。
開会に当たりまして、当協議会会長の徳永委員から、御挨拶をお願いいたします。

2 あいさつ

徳永委員

本日は、本当に年度末のお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。
また、日頃より本県の地域公共交通政策に多大なる御理解と御協力をいただき、感謝申し上げます。
本日の協議会、第3回ということになりますけれども、これまで書面を含めて2回開催した中では、地域間幹線系統の計画について協議いただいたところです。
本日は、次年度からいよいよ次期地域公共交通計画の策定ということになって参りますので、それに向けて委員の皆様方から忌憚のない御意見をいただきながら、進めていきたいというふうに思っております。
今年度の幹線系統の議論の中でも、しっかりと分析なんかもやっていただいて、これまで県としては、どちらかといえば調整役というような形でしたけれども、今後の次期計画においては、自ら分析も手掛け、事業推進の方にも乗り出していただけないことを期待しておりますので、よろしくお願いいたします。

佐々木総括

徳永会長、ありがとうございました。

本日の出席者につきましては、大変恐縮ではございますが、時間の都合上、名簿の配布をもって御紹介に代えさせていただきます。それでは、議題に入ってまいります。以降の進行は、会長の徳永委員にお願いいたします。徳永会長、よろしくお願いいたします。

3 報告事項

徳永委員 それでは次第に従いまして進行させていただきます。まず、3の報告事項でありますが、(1) から (3) までまとめて事務局より説明の方よりしく願います。

事務局 【資料1、2及び3により説明】

徳永委員 それでは質疑に入りますが、挙手をいただいて、御所属、お名前をおっしゃっていただいたら御発言いただければと思います。いかがでしょうか。それでは、報告事項につきましては、御了解いただいたということで、議事の方に入らせていただきます。

4 議事

徳永委員 議事の方についても、(1) から (3) までございますが、一括して御説明の方、よりしく願います。

事務局 【資料4、5及び6により説明】

徳永委員 ありがとうございます。それでは質疑に入ります。

石川文雄委員[代理：阿部様]

J Rの阿部です。石川の代理で参加しています。

議事1の2ページ目、次期の公共交通計画に向けたスケジュールの中に、地域部会を3回ほど開催するとありますが、是非弊社も参加させていただいて一緒になって考えていきたいなと思います。

というのも、弊社の運行する鉄道路線ですけども、特に地方交通線と言われているところは非常に利用者数が少なくなっておりまして、非常に苦慮しているという状況です。

そのような中、今後の鉄道のあり方とか、地方交通線を取り巻く環境という面でいきますと、弊社としても非常に重要な経営課題と認識しているところです。

弊社のホームページを見ていただくと、ご利用の少ない線区の収支状況を開示させていただいておりまして、2023 年度の実績において、平均通過人員が 2,000 人未満の線区を対象としています。

これは一般的に鉄道の大量輸送という特性を生かしてきていないというふうに考えておりまして、宮城県で言いますと、陸羽東線、気仙沼線、石巻線、大船渡線が該当しております。

そういったことも含めまして、次期公共交通計画の策定においては、人口減少や労働力不足、社会環境が変化する中で、地域にとってより便利で使いやすいとか、持続可能な交通体系の構築を目指すために、是非弊社も一緒になって考えていきたいということで、是非地域部会に参加したいと思っています。

2つ目に、議事3番目になる資料6です。

地域の公共交通計画とか公共交通を考える上で、県や市町村がどういったまちをつくっていくのか、そのニーズに合わせて、提供するモビリティはどういうものが必要になってくるのかということを考えていく必要があると思いますので、次期計画には、まちづくりとの関連性ということも含めて考えていただけたらありがたいと思います。以上、2点です。ありがとうございます。

関課長

地域部会の件ですけれども、自治体だけでなく、当然、地域の交通を担っていたいている交通事業者様の御意見やその状況であるとか市町村のまちづくりの状況とかを踏まえながら考えていく必要があると考えておりますので、地域部会の開催の際には関係する方々を入れた形で進めていきたいと考えております。

実際に行う段になった際には御相談をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

徳永委員

ありがとうございます。

地域部会に関してなのですが、4圏域に分けて、当面の課題を共有し合うというところまではそれでよろしいのかなと思うのですが、具体的にどうしていくのかということになると、4圏域の中でも遠い近いで課題感も違いますし、向いている方向性がかかなり違う部分が多くあると思うので、実際の計画推進では、より細かく対応していくことが求められるのではないかなと思っております。

今回の計画策定では、課題研究の部会という形で進めていただきますけれども、その後どういうフォローをしていくのかということについて、今お考えがあれば、お聞かせ願いたいと思っております。

関課長

今回、事務局で課題整理をした際には、統計データから人の動きを見たほかに、県の他の計画でどういった区分けをしているか見た上で、今回の4圏域を設定させていただいております。

ただ、その圏域の中でも、いくつかの人の流れがある点については、実は事務局の中でも議論になっているところでございます。

地域ごとの課題について、この4圏域で固めるというよりは、その中で細分化の作業が必要になるということは認識しておりますので、例えば軸となる交通軸が若干違ふとか、そういったところが見えてきた際にはそこを分化して整理して次の政策施策に繋げていくことを想定しております。

鈴木委員

宮城交通の鈴木でございます。いつもお世話になっております。

私も資料6についてお話があります。

路線バスについては大変苦戦しておりまして、頼みの綱がこの公共交通計画でございます。

資料6の現状と課題のところを拝見させていただいて、本当に尤もだなと思っていました。

4月1日に高速バスの仙台・気仙沼線と仙台・古川線が減便いたします。

これは子会社のミヤコーバスが運行する路線なのですが、これは御利用がないという訳でもなく、運転手不足から急遽決定して、先週発表したところでございます。

こうして高速バスの減便で浮いたドライバーを市内線、一般路線に当てることで生活の足を確保していますが、その一方で赤字を増やすという悪循環に陥っております。

公共交通計画を活用してそのあたりの課題を解消していかなければいけないなと思ってしまして、市町村さんの交通計画ですと、利用促進策というのが中心になりがちでしたが、ドライバー不足というところからそれだけでは路線を維持できない時代に入ってきたのかなと思っています。

この課題解消するためには。計画の建付け自体も変化が求められているのかなと思います。

各種課題もありますので、事務局さんと意見交換させていただきながら、計画の策定には弊社も協力させていただければと思います。

例えば、先ほど申し上げた県内の高速バス路線であれば、通勤通学で使われている方もいて生活路線の側面もございます。

関課長

これを交通計画で位置付けすることはできないのかとか、そういったことも含めて考えていければと思っていますので、是非よろしくお願いいたします。

徳永委員

非常に厳しい環境にあるということは、我々も認識しておりまして、単なる利用促進策を打ち出すだけではなくて、安定的、持続的な、公共交通の提供ができるようにはどうすればいいのかというところを考えなければいけないということで、今後求められる対応の一番頭に、事業者の経営改善の話と運転手の担い手不足の解消ということを書かせていただいたところでございます。今後、何を進めていくのかについては、交通事業者の方々のお話もお伺いして、実情なども分析した上で整理していきたいと考えているところでございます。

ありがとうございます。
広域交通の観点から、近隣市町村から仙台圏への運行を考えると、渋滞の影響によって運行効率が非常に悪くなっていて、それが運転手さんたちの労働環境を悪化させることにも繋がっている訳ですので、単に乗降者数とかだけじゃなくて、実際に渋滞でどれぐらいの遅延に至っているのかといったようなことも、もしデータをいただけるようであれば、渋滞解消に向けて、地域公共交通計画側から、都市計画側に向けて発信していくというようなことも重要になるかと思っています。
先ほどＪＲさんの方からもまちづくりとの関係が重要だという話がありました。が、まさにそういう観点で議論していく必要があるのだろうと思っていますのでよろしくお願いします。

武者委員
〔代理：中谷様〕

県庁企画部で副部長しております。中谷でございます。
今日は部長の武者の都合が悪く代理で出席させていただいております。
先ほどは様々な御意見いただきまして本当にありがとうございます。
ＪＲ東日本の阿部課長からは利用の少ない線区の話とか、あるいはまちづくりの話ということをいただきました。
鉄道に関しましては、人口減少社会の中では難しい側面が多いと思っていますけれども、一方でやはり鉄道は地域にとってなくてはならないものだというようなお声もいただいております。今日参加の市町村の皆さんもそのような御意見を住民の方から聞いておられる方もいるかなと思っています。
そういった声にも耳を傾けながら、我々としても、是非ＪＲ東日本さんにはお願いをしたいなと思っています。
まちづくりについての御指摘については、本当に御指摘の通りだと思っています。県もしっかりやりたいと思いますが、まちづくりについては市町村が果たす役割が非常に大きいと思いますので、是非、本日お越しの市町村の皆様方も、市役所の中で、まちづくりと交通を密接に考えていただくといいのかなと思います。よろしくお願いします。
宮城交通の鈴木次長様からは、運転手不足の話をいただきました。
人出不足については、交通業界だけではなくて、本当にもうあらゆる業界から、悲鳴に近いような声が聞こえておりまして、実は県庁も悲鳴を上げつつあるということもありますし、市町村もなかなか厳しい状況だということも聞いています。
なかなか特効薬というのではないのではないかと思います。県では外国人労働者を入れていかなければいけないのではないかとということで、特にインドネシアに力を入れて頑張っていこうというような動きをしております。
外国人の方に働いていただくのはなかなかハードルが高いとお感じになると思うのですが、できる限り県庁の方でもサポートをさせていただきたいと思っていますので、是非チャレンジしていただけますとありがたいなと思っています。
また、日本人の採用という面でも、本当に微力ではございますが、警察官とか消防を定年退職された後に、故郷の市町村に帰られてバス、タクシー、あるいは交通関係のお仕事についていただけないかということで、警察や消防の人事当局に対し

て情報提供をお願いするといった地道な取り組みも地域交通政策課の佐々木を中心にやっております。

是非皆様の御意見いただきながら続けていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

コメントです。以上です。

徳永委員

ありがとうございます。

今回ですが、市町村の取り組みに対する支援や市町村間の連携の部分にも力を入れていくということになる訳ですので、そういう観点から今日対面で参加いただいている市町村の方から少し御意見やこんなことを期待しているというようなお話を伺えればと思っています。

その前に、泊先生から手が挙がっているようですので、よろしくお願いします。

泊委員

泊でございます。オンラインで失礼します。

今委員の皆さんからいただいたことは自分も拝聴していてその通りだなと思ってお聞きしていました。

質問については、資料4に関連してですが、この3番の調査策定業務についてプロポーザル方式と書いてあり、具体的な内容はこれからの提案の中でより良いものを選んでということかとは思うのですが、この下のスケジュールを拝見すると、この業務が地域部会とどちらが先になるのかというところが少し分からなかったもので、プロポーザル方式の中でその時期についても提案をしてもらう予定なのかお聞きしたかったのと、地域部会での議論とデータ分析がどういう順序で進んでいくのかについて教えていただけないでしょうか。よろしくお願いいたします。

関課長

調査業務委託自体は、手続き上、どうしても5月頃の契約になると想定しております。ですので、実際に動き出すのはそれ以降となってくるところでございます。

交通計画については一年間の中で最終案まで作成する必要がございましたので、協議会の時期については6月、9月、1月、3月に設定させていただいております。

この会議のスケジュール感は提示させていただいた上で、それに向けて他のスケジュールの提案をしていただくことを想定しております。

ただ、どうしても完全にデータ分析が終わった後に地域部会を始めるというスケジュールでやりますと、地域部会の開催自体が非常に後ろ倒しになってしまう可能性がございますので。ある程度の分析資料が出てきた段階で開催した方がよいのではないかと考えているところです。

委託事業者が5月に定まった時点で、データの収集や場合によってはアンケートなどを進めていきますが、第1回部会の際にすべてのデータを取りまとめた状態では難しいかと思しますので、第2回、第3回に向けて整理をしながら進めていくというのが現実的ではないかと考えているところでございました。

泊委員

現状を理解するという点では、データ分析は非常に重要だと思います。

一方で、交通計画の作成という観点で申し上げますと、もう少し長期的な発想やターゲットの設定が必要になってきて、現状分析とはまた別の次元の議論が必要になってくると思います。

予算をかけてこのデータ分析をしっかり行っていただくわけですが、それと県や各地域で持とうとしているこれからの方針づくりというのが、どういう関係になるかというのを、あらかじめ議論しておいた方が良いのではないかと考えています。

つまり、今回の地域部会の件も含めて、進め方の重要な枠組みを設定していただいている一方で、どこで今後の方針や政策をコントロールするのかというのが、今

日の資料ではやや分かりづらいと思います。

例えば、地域部会に一人で決めてもらうようなスケジュールにも見えますが、そこでの議論をリードするような県の方針というのが示されるべきだとも思うのですが、そのあたり精査を検討していただいた方がいいかなと思いました。

私からは以上です。よろしくお願いします。

関課長

大変重要な御指摘を受けたと感じております。

現状分析だけでは将来像が見えないというのはその通りだと思っております。

今の人の流れや居住状況が何代も続くというわけではないということも認識しながら、人口減少や市町村ごとのまちづくり方針などを踏まえた議論を進めていかなければならないと考えております。

地域部会については、そこで決めたものを単純に県計画に載せるということではなくて、地域部会からのフィードバックをうまく使いながら県全体の計画を整理していくということを想定しております。

また、データ分析については非常に重要な部分かと思いますが、なかなか交通に関するデータは取りづらいのが現状でございます。

こちらについては、交通事業者の方々には御協力をお願いしながら、出していただけるデータは是非活用していきたいと考えておりますので、よろしくお願いします。

徳永委員

ありがとうございました。

赤矢印ですので、地域部会が目立ちますが、実はその上にある青矢印、県の方で進めていく検討が非常に重要になると思いますので、よろしくお願いします。

データ分析に関して言えば、単にデータを集めて集計すれば課題が見つかるというものでもないで、どういう課題があるのか考えながら分析をしないと良い分析にならないと思います。

コンサル任せということではなく、しっかりと一緒に分析をしていくという姿勢で臨んでいただきたいと思います。

千葉美記
委員

宮城県タクシー協会の千葉でございます。いつもお世話になっております。

資料6の課題の5行目に「地域特性及び住民の需要を踏まえた交通サービス」の導入と書いてありますけれども、今、国交省の方で、交通空白解消本部というのを設置されていて、大臣を筆頭に各地方の運輸局長さんも含めて議論されているところだと思います。

道路運送法の78条の2号と3号を活用した公共ライドシェアと日本版ライドシェアというのがあって、前回この計画を作成した際には、当時ライドシェアという表現は国としてもちょっと好ましくないということで、この文言については削っていただいたことがあるのですが、今はこのライドシェアについても、ある程度しっかり棲み分けが出来てきたところです。

今後、地域公共交通、特にタクシーですね、年々事業者減っております、大衡村さん、大郷町さんはタクシー事業者が1軒もありません。この3月末には、川崎町さんからもタクシー事業者がいなくなります。私ども、右肩下がりのところではあるのですが、こういった状況でもタクシーは地方部の公共交通の最後の砦だと思っています。

地方部での交通サービスの新たな導入という部分については、私どもの業界でもこれを普及しようと言っていますので、是非計画で触れていただければと思います。

ただ、今話したように事業者も減っていてですね、タクシー事業者も請け負えるのかとなった時に難しいのですが、国交省のお考えではタクシー事業者オンリーということではなくて、バスも鉄道の事業者さんもこの日本版ライドシェアができることになっています。

ですので、タクシーだけじゃなくて、今日 J R さんもバス事業者さんもいらっしやいますので、いろいろ方と手を取りながら、地域公共交通の確保もできるのではないかと思いますので、よろしくお願いいたします。

関課長

この書き方にはなっておりますが、実際に県内の公共交通をどのような方に担っていただいているのかといいますと、大所であれば鉄道会社さんやバス会社さんですけれども、地域によってはタクシー事業者さんに担っていただいていたりと、もっと小さいところだと、地域の交通事業者さんの御理解をいただいた上で、住民共助で行っているところなど非常に多岐にわたると認識しております。

また、ライドシェアにつきましても、御指摘の通りここ 1、2 年です、言葉自体もかなり定着して参りましたし、定義もかなりはっきりとしてきたと認識しております。

ただ、事業者さんの乗客を奪い合いになるようなやり方は良くないと思いますので、うまく担い手の方々を含めて、持続可能なサービスが提供できるような方法を考えなければいけないと考えてございます。

県内でも色々な事例が出てきておりますので、そういったものも共有しながら、県としてどういった策が取れるのかということについても、次期計画の中で整理していきたいと考えております。

徳永委員

ありがとうございます。それでは栗原市の菅原さん、いかがでしょう。

菅原委員

栗原市の菅原と申します。

栗原市でも、令和 6 年度から新たな公共交通計画を策定しまして、皆さん御存知のとおり、タクシー利用助成事業をスタートしました。

大変好評でして、これまでのデマンド交通の利用者より倍以上の利用があるという状況でございまして、経費負担についてもこれまでのデマンドのように、1 人 1 回あたり 4,000 円を超えるというような効率が悪い状況から、タクシー利用ですと市の負担が 1 人 1 回あたり 2,000 円を切っていて、費用対効果も出ているのかなと思っております。

栗原市も以前は民間の路線バスが走っておりましたが、撤退しまして、旧町時代から町が路線バスを走らせておりました。それも効率が悪いし、利用もなかなか伸びないというところでデマンド交通に切り替えたのですが、やはりこれも利用しづらいためか利用者数が伸びないというような状況で、最後の砦でタクシーを利用させていただきたいという流れになってございます。

栗原市内では民間のタクシー事業者の数がまだございますので、重要な公共交通資源という位置付けをしています。

利用者に対する助成という形になっていきますので、県の補助金とか、国の交付金の対象にはなりませんので、すべて市の持ち出しというような状況になっておりますが、それでも効果が出ているのかなと思ってございます。

国や県の方にも何か支援はないのかということで要望はしているところでございますので、財政的支援も含めてやっていただければなと思っております。

あわせて、ドライバー不足という課題もありまして、栗原市でも二種免許取得に対して事業者が半分、あと市が半分負担して、なんとかドライバーを確保しようということで、令和 6 年度から支援を始めました。今年度 1 件申請がございまして、そういったところにも力を入れているところでございます。

どうしてもタクシーが、朝の時間帯、通院の時間になかなか捕まらないというような状況でして、私からもタクシーの台数を増やしたらと話をしたところ、ドライバーがいらないとのことでした。

事業者さんでも二種免許取得に対して補助をしていた時代があったようなのですが、二種免許を取ってすぐ転職してしまうというような悪循環で、なかなかドライバー確保ができないというお話も受けてございます。

そういったところで、多方面から政策を考えていかないといけないのかなと考えてございます。

徳永委員

ありがとうございます。それでは大河原町の吉野さん、いかがでしょう。

吉野委員

大河原町の吉野でございます。日頃から大変お世話になってございます。

本町におきましては、鉄道、バス、タクシーがある状況でして、比較的公共交通の環境が整っているところでございますが、私たちが所属する仙南地域で言いますと、やはりその鉄道とかバスまで距離があってなかなか活用できないということで、県内多くの自治体でもそうなのでしょうけども、デマンドタクシーなどで地域の足を確保するという取り組みがされているようでございます。

次期計画ではそういった状況を踏まえて考えていただけたらと思っておりますが、ビッグデータを活用するにあたっては、先だって令和5年の総務省の情報通信白書の結果を見ますと、70代、80代のスマートフォンなどの所有率が、5年前と比べると倍以上に増えているというところではございますが、やはり全体としては3割、4割程度の所有率になっているということでございますので、データだけでは計り知れない部分もあると思います。こういった部分を補足しながら、次期計画の検討をしていただきたいと思いますと考えております。以上でございます。

関課長

2市町の方からの実情や実例などを踏まえたお話をいただきました。

栗原市さんのタクシーに関する取り組みというのは、非常に県内でも関心が高い事業でございます。

現行制度上で、財政支援の対象になってないというところの御指摘もございましたが、利用者側としては非常に使いやすいというお話も伺っているところでございまして、一つの解決方法として、十分にあり得る事業なのだろうと認識してございます。

こういった形でのサポートができるかについては、今後検討して参りたいと考えております。

また、大河原町さんからありましたデータ活用だけでは不足する部分の補足についてですが、人流についても時間帯によつての偏在ですとか一つのデータだけでは測れない部分もございます。

その点については、交通事業者さんから提供いただく別のデータなどと組み合わせ、見ていきたいと考えているところでございます。

ただいまありました御意見、御指摘なども踏まえながら進めていきたいと思っております。

徳永委員

ありがとうございます。

各市町村さんで色々な工夫をされて色々な取り組みをやっているところなわけですが、それが同じような取り組みであっても、その地域特性やまちづくりとかによつて、あるいは地域住民の方々の意識であるとかによつて、うまくいく場合、うまくいってない場合、それから表面的にはうまくいってそうでありながら、内部的にはやっぱり課題を一杯抱えているということもあると思うので、表面的な紹介ということではなくて、もう少し深いところまでの分析をして、他の市町村さんが参考にできるようなものを提示していただければと思っておりますので、よろしく願います。

泊委員

オンラインの調子が悪く、報告事項を議論できなかったのも、資料2について教えていただきたいです。

以前も同様に御報告いただいたと思いますが、列の⑤番で、目標効果達成状況とされておりまして、その評価がA、Bとされているのですけれども、これは輸送人員前年度比と、輸送運送収入の前年度比で評価しているという理解でよろしいでし

	ようか。
関課長	1%増というものが目標になっておりまして、輸送人員が前年度比 101%以上である場合は、Aという評価をさせていただいているところでございます。 輸送人員が 80%以上から 101%未満であるものについては、Bがついているところでございます。
泊委員	それを前提にお聞きしたいと思います。 この事業評価自体は、補助金に関連する報告ですので、様々な都合でこのように書かれているのだと思いますが、この1%伸びたりした要因をどのように理解しているのかが非常に重要になると思います。 そのあたりは、データなどで把握されているのでしょうか。 あるいは先ほど議論にありました来年度のデータ分析の中で何か触れられる予定なののでしょうか。
関課長	輸送人員の伸びについては、我々も仮説の部分はある程度持っていますが、実際の要因を分析するには、どういった区間を乗っているか、乗っている年代の偏りなどを見ていかないとなかなか難しいというのは我々の方でも認識しております。 詳細なデータ分析については、現状で全路線を行うのはなかなか難しいと思っていますので、乗降者数の動きがあるような路線に関して、事業者さんの御協力を得ながら乗降データなどを活用して、分析しているところです。来年度の調査委託業務をうまく活用したいと考えております。
泊委員	高校生の入学者数が前年度からどう変わったのかとかそういった周辺情報も必要な情報になると思っています。 輸送人員が増えたか、あるいは元々の目標値に対してどのような結果だったのかはという視点は重要ですけども、例えば、学生数が増えているにも関わらず、その増加よりも少なかったのか、あるいはすごく少なくなっているにも関わらず、学生数の減少幅に比べればそうではなかったのか、この資料の評価とは別の評価基準を議論した方がいいと思います。
関課長	その通りだと我々も考えております。 単純にその人の乗った降りたではなくて、周辺の環境や高校の入学定員であるとか、学校統合であるとか、実際の通学状況を含めて把握することが非常に重要と認識しておりますので、今後はそういったことも含めて考えていきたいと思っています。
泊委員	私の発言趣旨としては、そのあたりの議論がこのような国庫関係の資料では出てこないと思いますので、別途何かで共有していただくとか、次回の計画の中で議論していただくのがよろしいかと思います。
徳永委員	多くの市町村計画の中でも、利用者数の現状維持というようなのを目標に掲げているところが多かったりするのですが、地方部において人口減少がかなり厳しい状況にありますし、それから特に心配しているのが、将来の高校生の減少ですね。実は5年前ぐらいまでは比較的毎年の出生数が維持できていたのですが、ここ5年ぐらいで急激に減ってきている状況です。ということは、その影響が10から15年後ぐらいから出てくるということなので、ある意味、この次期計画のその次が相当大変なことになるのではないかとというようなことが懸念される状況な訳であります。 それから高齢者についても、実は年々免許保有率が上がっていて、これからの高齢者は、車で生活してきた人たちに置き換わっていく中で、従来型の発想を変えていかないと、高齢者のニーズを掴めなくなってくる可能性もあるということも意識

していただいて、次期計画に反映できればと思っています。よろしくお願いいたします。

今日、色々と御意見いただきましたが、実際には来年度から本格的な議論をさせていただくということになりますので、委員の皆様には引き続き、御協力、御指導御鞭撻のほどよろしくお願いいたします。

それでは、議事の方は以上とさせていただきたいと思います。本日いただいた御意見も参考にしながら次期計画に向けて進めていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

<一同了承>

5 その他

徳永委員

それでは、その他でございますが、県民意識調査結果について事務局から説明をよろしくお願いいたします。

事務局

【資料7、8により説明】

泊委員

資料8のクロス集計を拝見したのですけれども、例えば最後に御紹介いただいた公共交通の満足については、利用している人の満足と利用していない人の満足はおそらく変わりますよね。

そうすると県内の公共交通の状況に対して、回答者全体としては、これぐらいの満足という結果だと思うのですけれども、実利用している人にとってはもっと満足のレベルが高いかもしれない、そのあたりクロス集計をしっかりとの方がいいかなと思います。

いただいた資料は、交通に限らず県として全ての分野についてまとめられたものだと思うのですけれども、この公共交通の部分だけ詳しく分析することは可能なのでしょうか。もし可能でしたらそういったところも会議でお示しいただけるとすごく参考になりますし、公共交通のサービス提供側で色々な取り組みをしていることが正しく評価されているのか、それともそうじゃないのかということも見えるのではないかと思います。

そのあたりのデータ分析の可能性について教えていただけませんか。

関課長

今回は集計したものを提出させていただきましたけれども、実際の回答データについても先日入手いたしまして、今後そちらの分析を進めていこうと考えていたところでございます。

泊委員

わかりました。ありがとうございます。

公共交通を議論している我々としても、何かこう勇気づく情報が欲しいなと思っておりましたので、是非お願いいたします。

徳永委員

これは県の将来ビジョンに関連して行ったアンケートということでしたよね。

関課長

はい、今年度を実施した最新の調査となります。

徳永委員

必ずしも公共交通計画に向けてのアンケートということではないので、次年度に我々の目的に即した形のアンケートをやっていただけるのかなと思いますので、こういう意図である状況を知りたいと目的意識をしっかり持った中でアンケートを実施していただければありがたいなと思っております。

最近、市町村の議論の中で気になっているのが、送迎されている方の負担感ですね。残念ながら、免許を持たない人でも、公共交通より車による送迎の方が圧倒的に多いという現実があるわけですが、それが送迎する人の負担にもなってい

るということも事実で、そういうところは比較的公共交通利用への転換を促しやすい部分であるのだろーと思います。

実際に移動している人だけではなくて、その送迎をやっている人たちの意向も重要になってくるかもしれないと思っていますので、そのあたりも含めてより良い調査になるよう御検討いただけるとありがたいと思います。

田中委員

皆さんお疲れ様です。地域おこし協力隊で、川崎町で活動している田中と申します。

徳永先生がおっしゃったように送迎をする方の負担というのが田舎に住んでいると結構大きいなというのを日々実感しております。

例えば、高校生の親御さん結構周りにいらっしゃるのですが、川崎町は鉄道がないのでバスより親御さんが送迎されるということが結構多いようで、私自身も子供がおりますので、数年後にはその壁にぶち当たる予定なのですが、バスの運行がどう変わったら利用したいのかとか、利用しない人のその状況を汲み取っていただくと、そのネックなところが解消されればバスの利用に繋がるかもしれないと思っています。

例えば、最初の資料を見せていただいた、入学する方に向けてバスを使ってくださいとPRするというのがあったのですが、在学生の親御さん向けにどういう方法で通学をさせているのかとか、どうなったらバスの通学に切り替えてもいいとか、そういうような意見を汲み取るようなアンケートが実施できたら状況が変わるのではないかなとお話を聞いていて思いました。以上です。

関課長

送迎負担の部分というのは、公共交通と言われているところでなかなか見えてこない部分と認識しておりますし、広げていくと、企業送迎であるとか、学校のスクールバスとかですね、様々な移動需要がある中でどういう形で担うかが課題であると認識しております。

進学の問題については、市町村の公共交通会議等に出た際にも話題になる部分でございますが、なかなかデータが取りにくい部分ではあるので、そうするとやはり直接お伺いするとかという方法を取らざるを得ないのかなと思います。

今回の県民調査では、決まったフォーマットの中でしか聞けなかったものですから、どうしても項目が限られたという事情がございますので、より実情を聞けるような形の調査を行う必要があるというのは認識しております。

ただいいただいた御意見、御指摘なども踏まえながら進めていきたいと考えております

徳永委員

ありがとうございました。

その他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

資料読み込んでいただいて、何か疑問点や来年度に向けてこんなことも考えて欲しいということがあれば、個別に事務局へ御連絡いただければと思います。

それでは、議事、その他について以上となります。活発に議論いただきありがとうございました。司会を事務局へお返ししますのでよろしくお願い致します。

佐々木総括

徳永会長ありがとうございました。それでは、委員の皆様から何かございますでしょうか。

菅原委員

栗原市の菅原です。

本日は県警本部からも出席されているかと思うのですがけれども、ちょっとお伺いしたいことがありました。

運転免許証の更新の際に、高齢者について技能講習が義務化になったという情報がありまして、栗原市でタクシー助成をしていて、運転免許を自主返納した人には、通常月8枚のタクシー券を倍にするとか、1年間路線バス無料乗車券を発行す

るということで、高齢者の危険な運転行為防止の取り組みをしております。

運転免許の更新の際に、更新できなかったというような状況がどうなっているのか教えていただきたいと思います。

佐藤秀委員
[代理：狩
野様]

お話のとおり、高齢者の免許返納について、オペレーティブな見間違いですとかそういったものが多く発生していることが問題視されておりまして、色々な検査ですとか、そういった制度の充実が図られてきているというところであります。

御指摘の現状についてですが、ただいま資料を持ち合わせておりませんでしたので、今皆さんに御説明することがかなわないところでありますので、また、折をみてお示しできればなと思っていますところでは。

佐々木総括

それでは、県警さんの方からいただきましたら、また皆様に展開させていただきたいと思います。

6 閉会

佐々木総括

本日の議事はこれで終了させていただきます。

最後に事務局の方から連絡事項がございます。

委員の皆様の任期でございますけれども、2年の任期となっております。令和7年3月31日を以って満了となりますので、新年度以降に改めて就任依頼、あるいは後任者の確認をさせていただきたいと思いますので、御確認の程よろしく願いいたします。

次回の協議会は令和7年度地域公共交通確保維持事業の評価等の協議にあたり開催を予定しております。日程は改めて御案内させていただきますので、ご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3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。ありがとうございました。