

地域交通対策調査特別委員会報告書

地域交通対策調査特別委員会の調査・検討結果について報告する。

1 調査概要

(1) 調査の実施経緯及び目的

本委員会は、地域交通に関する諸施策について調査・検討するため、令和6年12月11日に設置された。調査事項は、①まちづくりと一体で考える「地域交通戦略」について、②市町村の「地域公共交通政策」について、③鉄道路線の維持・活用についての3点である。執行部事業概要説明、参考人招致及び県内外の現地調査により、現状の把握と課題整理を行った。

(2) 執行部事業概要説明

ア 地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づいて作成される地域公共交通のマスタープランであり、全ての地方公共団体は作成に努めるものとされている。この計画の作成は、国の補助金の補助要件にもなるほか、地域が自ら交通をデザインする契機として重要なものとなっている。

イ 地域公共交通計画のポイントとしては、「地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」、「地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ」、「まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保」、「利用者数、収支など定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化」が挙げられる。また、この計画に基づく取組は、国の財政面・ノウハウ面での支援対象となる。

ウ 地域公共交通計画を協議する「法定協議会」は、行政・交通事業者・地域住民・他分野の関係者が連携

して、地域のお出かけの足の在り方を考え、取り組むための「推進本部」であり、行政と交通事業者等との連携・協働はもとより、庁内における連携体制も重要である。

エ 兵庫県西宮市が設置している交通政策課題検討委員会には、産業・福祉・環境・都市・土木など、庁内の幅広いメンバーが参加しており、令和7年度に本県で次期地域公共交通計画を作成する際は、このような横の連携も重視しながら取り組んでいく予定である。

オ 東北地方の人口は大きく変わっていない一方で、公共交通の輸送人員は減少傾向にあり、令和4年度には約5億人（1日当たり約140万人）と、昭和55年度の約12億人（1日当たり約330万人）に比べ半分以下になっている状況にある。

カ 県内では、長期的な人口減少、令和6年度からの時間外労働の上限規制適用、新型コロナウイルス感染症による需要激減を背景に、運転者数の減少が継続しており、これに伴って、バス路線の減便・廃止やタクシーの供給不足が生じている。このような地域公共交通の課題に対し、コミュニティバス、乗合タクシー及び自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入が進められている状況であり、特に自家用有償旅客運送は、車両数、団体数ともに右肩上がりで増加している。

キ 現行の「宮城県地域公共交通計画」は、令和6年度から令和7年度までの2年間を計画期間としており、地域公共交通の維持確保の困難化、交通体系の再構築、交通弱者への対応などの課題に対して、13の基本的な施策を掲げ、バス・離島航路・地域鉄道への支援、市町村地域公共交通計画作成の支援、観光需要に対応する公共交通の整備、ノンステップバス等の導入促進などの取組を行っている。

ク 県内市町村における地域公共交通計画の作成状況は、令和6年10月末時点で15自治体が策定済み、7自治体が作成予定（作成中を含む）、13自治体が未作成となっている。未作成の主な理由としては、国庫補

助の活用見込みがないこと、関係計画の策定が進んでいないこと、財政的事情などが挙げられる。

ケ 鉄道路線については、ＪＲ陸羽東線では、約40年前と比べると平均通過人員が大幅に減少しており、ＪＲ気仙沼線ＢＲＴも、鉄路であった震災前と比べると運行本数は充実しているものの、平均通過人員は厳しい状況が続いている。阿武隈急行線は、度重なる自然災害や新型コロナウイルス感染症の影響、施設・設備の老朽化に伴う改修等により経営状況が厳しく、令和７年３月を目途に鉄路維持を前提とした経営改善策を取りまとめる予定である。

（３）参考人意見聴取

ア 東北工業大学 工学部 都市工学課程 准教授 泊 尚志氏

（ア）交通は「派生需要」であり、交通の先に達成したい「アクティビティー」（通勤・通学、買物、通院、社会活動、レジャー等）がある。そのため、交通の評価に当たっては、交通のサービスレベル等だけではなく、目的であるアクティビティーが達成されているか判断することが最も重要となる。また、地域交通は人々の活動を支える総合的な仕組みとして捉えることが重要である。

（イ）自家用車の普及に伴い自家用車依存型の都市構造が形成され、ロードサイド・郊外型大規模商業施設の開発が進み、中心市街地の衰退、公共交通利用の減少などの「負のスパイラル」が生じている。

（ウ）地域交通を考えるに当たっては、単に地域交通を維持するだけではなく、人々の生活の質向上を支える「人のアクセス」を確保することが重要である。単に移動手段を提供するだけではなく、人々が「会いたい人に会える」、「行きたい場所に行ける」などの多様なニーズに応える必要がある。

（エ）都市・地域が目指すビジョン（まちの形、人々の活動、人々の幸福及び生活の質（ＱＯＬ））を明確にし、それを支える地域交通の目標設定とサービス水準の設定を自治体が責任を持って行うべきで

あり、「持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）」の概念を取り入れることが有効である。

（オ）まちづくりと交通を一体で考える視点として効果的なものは、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりや、仙台市の長町地区における「歩いて楽しい街並みづくり」のように、空間を活用し滞在性を高めることで地域の活性化を図ることである。

（カ）地域活性化は、交流人口の増加だけではなく、地域住民が主体的に活性化に関わる「関係人口の増加」を通じて、地域内部から進めることが重要である。

イ 国土交通省 東北運輸局 交通政策部長 池田 真氏

（ア）公共交通は、地域の経済活動を支える社会インフラであり、防災、福祉、商業、観光、教育など様々な分野とつながっている。交通政策は「まちづくり」である。

（イ）国土交通省は「交通空白」の解消に向けた取組を強力に推進するため、令和6年7月に「交通空白」解消本部を設置し、同年11月に「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを発足した。このプラットフォームでは、課題を抱える自治体や交通事業者と、技術やサービス等の解決手法を持つ企業との連携・協働を後押しするほか、交通空白解消に向けた実証事業の展開及び知識やノウハウの共有を行う。

（ウ）令和7年度から9年度までの「交通空白解消・集中対策期間」を設け、公共ライドシェアや日本版ライドシェアの導入等を総合的に後押しするなどの「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトを推進している。

（エ）「交通空白」解消緊急対策事業として、新たな交通サービスの立ち上げや実証運行に対し、500万円までは定額補助、500万円を超える部分は上限を1億円とし3分の2を補助している。補助対象経費に

は、基礎データ収集・分析、車両導入、システム開発・導入、運転者募集、実証運行費用などが含まれる。

- (オ) 官民・交通事業者間・他分野など複数の主体の「共創」（連携・協働）による取組や「共創」を支える仕組みの構築を支援する「共創モデル実証運行事業」のほか、地域交通を軸とした「共創」の取組の促進・普及に向け、モビリティ人材の育成に関する仕組みの構築・運営を支援する「モビリティ人材育成事業」があり、いずれも補助率は、都市規模により異なるものの宮城県においては原則 3 分の 2 以上であり、人材育成事業は本年度から広域での取組も対象となり、上限3000万円で事業を実施することが可能である。
- (カ) 運転士不足対策として、国土交通省は自衛隊との協定により、退職自衛官を運輸事業（バス、タクシー、トラック、自動車整備、鉄道及び船舶）へ勧誘する説明会を実施している。現状ではトラックやタクシーに比べてバスの応募が少ないものの、新たな取組として今後も推進する方針である。
- (キ) 本県における地域間バス交通について、実証運行から本格運行への移行時に、異なる補助事業を活用することに伴って生じる支援額の差により、市町村の負担額が増大する中でも、本格運行を維持している事例があり、財政負担の増大によりサービスの維持が困難となる懸念がある。また、AI オンデマンド交通の導入が進む一方で、本来のターゲットである高齢利用者がスマートフォンを使いこなせないことにより電話予約が多く、若年層がタクシー代わりに利用している実態が見られ、想定ターゲット層と実際の利用者層の乖離が課題としてある。
- (ク) 優良事例の 1 つ目として、山形県鶴岡市では、高齢化でバス停が遠く利用しにくいという課題に対し、市と庄内交通が連携して市内循環バスを再編した。車両を大型から小型バスに切り替え、バス停

を増設・近接化し、生活利便施設をルートに組み込んだ。運賃は一律300円、ＩＣカード対応とし、乗りやすさや利便性を高めた結果、利用者は再編前の約５倍に増加した。女性・若年ドライバーの採用が進んだことなども評価され、国土交通大臣賞を受賞した。

(ケ) 優良事例の２つ目として、会津若松市の金川町・田園町では、高齢化による外出困難、高齢者の１人世帯の増加という課題に対し、町内会主体でコミュニティーバス「さわやか号」の運行を開始した。住民が路線設計・利用状況の管理を行うほか、スーパーと連携してポイントを付与するなどの工夫をしている。ランチ会や試乗会を通じて交流の場としても機能しており、収支率（運行経費と運賃収入の比率）は約30％となっている。地域主体の取組として評価され、国土交通大臣賞を受賞した。

(4) 県内調査

ア 気仙沼市

(ア) 気仙沼市は、人口55,716人、高齢化率41.3％（令和７年３月末現在）であり、2050年には人口約31,800人、高齢化率50％超と推計され、人口減少と高齢化が深刻化している。

(イ) 令和４年８月に「第２次気仙沼市総合交通計画」を作成し、令和８年度までの期間で事業を進めている。同計画においては、多様な公共交通が連携・補完する交通体系の整備、公共交通空白地域・移動不便者への対応、利用者の利便性向上、持続可能な運行を支える協働の仕組みづくり、都市間交通体系の再編整備及び観光客の二次交通対策を目標としている。

(ウ) 路線バスの利用者数について、令和５年度はコロナ禍前の平成30年度と比較して約３割減少している。自家用車の利用定着、少子化による通学利用の減少及び新型コロナウイルス感染症拡大による乗り合い利用の敬遠が主な要因である。１便当たりの利用者が２人以下の路線が15路線中８路線に上り、

特に乗り合いタクシー化している路線では全てで1人程度の利用という状況である。小中学生が通学で利用する路線が多く、利用が少なくても縮小や廃止の判断が難しいなどの課題を抱えている。

(エ) 市の財政負担は、平成30年度の約1億1000万円から令和5年度には約2億500万円と2倍近くに増加しており、震災復興特例補助金の終了、路線延伸、委託路線への移行及び人件費・物価高騰がその要因である。市が運行を委託する路線の1人当たりの運行経費¹は約1,500円に対し運賃収入が約200円程度と、1人当たり約1,300円の赤字が発生している。

(オ) 東日本大震災で甚大な被害を受けた鉄路の代替としてBRTが導入され、新駅の設置や市立病院への乗り入れ、BRT駅舎へのバスロケーションシステム導入などが行われた。BRTは定時性の確保やルートの柔軟性（一般道運行可能、災害時避難可能）及び輸送力調整の柔軟性（2台並走運行）などのメリットがある一方で、長距離輸送における速達性の不足（仙台までの所要時間が約4時間）、専用道と一般道の交差点での安全対策及び観光面での魅力の弱さが課題として挙げられている。

(カ) 唐桑地域では、多くの住民が東日本大震災により高台移転を余儀なくされた。半島部の旅客船の廃止やタクシーの常駐がなくなるなど、交通空白地域が生じたため、令和4年度からデマンド交通の実証運行に取り組んでいる。第1次実証では1日平均12人だった利用者が、第2次実証後期には20人を超え、乗り合い率も65%と効率的な運行となりつつあるほか、既存の僻地患者輸送バスとの一本化も図られた。デマンド交通に関するアンケート調査結果では、移動手段としての満足度が高いことから、他地域への横展開を検討している。

イ 石巻市

¹ 運行経費：令和5年10月から令和6年9月の市委託路線の運行経費（223,095,320円）を年間利用者数147,411人で除したもの。

- (ア) 石巻市は、人口約13万人、高齢化率35%で、県平均より高齢化が進んでいる。
- (イ) 令和4年度から5年間を計画期間とする「石巻市総合交通計画」を作成し、「日常の移動手段として選ばれる公共交通」、「まちの営みと賑わいを支える公共交通」、「さまざまな連携により戦略的に活用される公共交通」を基本目標に掲げている。
- (ウ) 市内の路線バス12路線のうち、国庫補助対象路線6路線中4路線が、1日当たりの輸送量15人以上という補助要件を満たしておらず、国庫補助が受けられなくなる可能性がある。国庫補助が受けられなくなっても、県としての補助を継続してもらいたい。ただし、市内の公共交通は、路線バスが基幹となっているため、市としては国庫補助及び県の補助が終了しても運行は継続する方針である。
- (エ) 地域における移動手段の確保のため、グリーン・スロー・モビリティとコミュニティ・カーシェアリングは、公共交通を補完するサービスと位置づけている。
- グリーン・スロー・モビリティは、トヨタの電動ハイブリッド車（5人乗り、時速20キロメートル）を復興住宅団地2地区に各1台配備し、買物支援に活用されている。令和6年度の実績で、「のぞみ野地区」で133人、「あゆみ野地区」で189人の利用があった。
- コミュニティ・カーシェアリングは、地域住民同士が乗用車を使い、買物支援や通院、小旅行など助け合い活動を行うもので、現在8地区11団体で取り組まれており、地域のつながりや外出機会の増加に貢献している。
- (オ) 河北、雄勝及び桃生地区において、区域運行型のデマンド交通を導入した。さらに、令和7年4月から、河北及び桃生地区では予約制のドア・ツー・ドアサービスを導入することで、運行ルートと曜日の柔軟性を高めた。これにより、乗客の増加と満足度の向上が見られるが、具体的な効果測定は継

続中である。

(カ) 公共交通の利用促進策として、市職員を対象とした公共交通利用促進デー（毎月第4金曜日）の実施や、大学の学生にSNSを活用したPR動画の配信を委託する計画を進めている。

(5) 県外調査

ア 愛媛県松山市

(ア) 松山市は、四国最大の人口約49万4千人の都市で、松山城を中心とした城下町として発展してきたが、人口増加とモータリゼーションの進展に伴い、市街地が郊外に拡大し、中心市街地の衰退と公共交通利用減という課題に直面している。市は、これらの課題に対応するため「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造を目指し、生活の質の向上を支える地域公共交通の整備に取り組んでいる。

(イ) 都市機能を集約した「コンパクトなまち」と公共交通ネットワークを組み合わせることで、歩行空間の魅力向上、交通結節点の充実及び交通サービスの充実化を図っている。松山市駅は1日約3万人が行き交う市内最大の交通結節点として整備が進められており、自動車中心の空間から歩行者中心の空間へと転換を図っている。

(ウ) 路面電車が中心市街地を環状に運行し、高い利便性を提供しており、停留所や横断歩道の段差解消、スロープ設置などバリアフリー化を進めている。

路面電車を活用したまちづくりにより、自動車交通から公共交通への転換、混雑緩和、環境負荷低減、バリアフリー化、居住地形成への貢献、中心市街地の活性化などの効果が期待されている。

(エ) 郊外地域において、赤字バス路線の廃止に伴い予約制乗り合いタクシーを導入したところ、市の補助負担額が大幅に減額となったほか、バス事業者も人員を他の路線に振り分けることが可能になった。

(オ) 松山観光港周辺において、レベル4自動運転バスを通年運行しており、事業者との連携により安全なサービスを提供している。

(カ) 松山市は赤字バス路線を全て補助している状況。補助をしなければ路線廃止の恐れがあるため、県には、赤字バス路線に対する補助金の要件緩和を期待している。

イ 愛媛県

(ア) 愛媛県は、JR予土線沿線において、JRの定期券や乗車券で宇和島自動車バスを無料で利用できるようにし、JRの運行しない時間帯にバスを利用可能とする「モーダルミックス実証実験」を実施した。これは、沿線高校生の通学環境の改善、地域公共交通利用機会の創出、来訪者のJR沿線周遊促進を目的とするものである。

(イ) 令和6年度の実証実験では、延べ1,443人が利用し、通学を中心に利用され、これまで交通アクセスが困難であった観光施設への訪問や沿線周遊が見られるなど、観光需要の喚起にもつながった。

(ウ) アンケート結果からは、実証実験の継続を希望する声が多く、JRにも乗車できるデュアルモードの運行（JR・バス双方利用）への強い要望があった。この結果を受け、愛媛県では令和7年度も約8か月間に実証実験を拡大して実施する予定であり、関係自治体との協議も進めている。

(エ) モーダルミックスの実証実験は令和7年度を最終年度としており、本格運用については関係基礎自治体間で判断してもらうことになる。今後は、県が必要に応じて情報共有やノウハウ支援を行っていく方針としている。

ウ 徳島県つるぎ町

(ア) つるぎ町は、人口約7千人、高齢化率49.2%（山間地では67.2%）と少子高齢化と過疎が進む町で、

平成25年からコミュニティーバス事業を開始している。

(イ) 地域の地形やニーズに合わせて運行形態を柔軟に変化させており、小型車両（10人乗りワゴン車）を活用した「幹線」と「フィーダー」の2系統で効率的かつきめ細やかな輸送を提供している。町内全線でフリー乗降が可能で、利用者が手を挙げればルート上で乗降できる。

(ウ) 運行形態は、毎日運行する幹線と、17地区を月3～4回運行するフィーダーに分けられている。運賃は、町内を4エリアに分け、エリア内は200円、エリアを超えるごとに200円を加算するゾーン制運賃を採用した。これにより、以前1,000円かかっていた遠方でも600円で運行できるようになった。

JR貞光駅とコミュニティーバスを連結させ、JRのダイヤ改正に合わせてバスの時刻改正も行い、JRとコミュニティーバスの連携を図っている。

(エ) 運行は町内のタクシー会社に運転業務を委託しているが、車両の維持費や燃料費は町が直接負担している。車両は幹線2台、フィーダー3台、予備2台の合計7台を保有している。

(オ) コミュニティーバスの利用満足度は約95%と高く、住民からは「続けてほしい」「運転手さんが優しい」などの好意的な意見が多く、地域になくてはならない存在となっている。

(カ) 町では、運行実態調査や利用者ヒアリングを定期的に行った上で、路線の変更などサービス改善に継続的に取り組んでいる。また、町職員が自家用有償旅客運送の講習を受けて運転手として対応できる体制を構築しており、2種免許は不要となっている。

エ 岡山県久米南町

(ア) 久米南町は、人口減少と高齢化が著しく（令和2年国勢調査：人口4,530人、高齢化率45%で県内自治体1位）、民間路線バスやタクシー事業者が存在しない交通空白地域であった。町は、住民の移

動手段確保と生活の質の向上を目指し、A I 配車システムを活用したデマンド交通「カッピーのりあい号」を導入・運行している。

(イ) 従来のコミュニティーバスは、ルート固定で運行時間が長く、利用が一部の時間帯に集中するという課題があった。この課題を解決するため、トヨタモビリティ基金を活用したA I 予約配車システムを導入した。これにより、運行時間内であればいつでもどこでも予約して移動できるようになった。また、予約も電話に加え、スマートフォンやP Cからのインターネット予約が可能となり、利便性が大幅に向上した。

(ウ) A I 導入後、利用効率が大幅に向上し、利用者数は約2倍に増加（月間約2,000人）。1人当たりの運行経費も大幅に改善され、運行効率化により利用者1人当たりの経費が半分以下に削減された。利用者の約66%が「行きたい買物先まで1人で行けるようになった」と回答し、外出頻度も増加するなど、生活の質の向上に寄与している。

(エ) 特徴的な取組として、「荷客混載（貨客混載）」事業を展開し、町内の飲食店からの宅配サービスや農産品の出張販売、保育園の給食食材配送などを実施している。ただし、貨物輸送の利用は保育園向けが大部分で、全体としては伸び悩んでいる。

(オ) 利用者は1乗車300円が基本だが、運転免許返納者向けの「おかやま愛カード」保持者は半額（150円）となり、半額利用者が55～60%を占める。車両4台は町が所有し、事業者に無償貸与している。

現状、電話予約が主流となっており、スマートフォン利用率は極めて低い。A I 導入当初は、町の負担額が減少したが、近年の物価高や人件費高騰により補助金額が増加し、再び町の負担が増えている状況にある。

オ 兵庫県西宮市

- (ア) 西宮市は、人口約49万人で、大阪と神戸のほぼ中間に位置する文教住宅都市である。鉄道駅やバス路線が整備され、公共交通を中心としたコンパクトな都市構造を形成している。しかし、高齢化に伴う移動ニーズの変化や、郊外部の交通不便地域の存在が課題となっている。市は、市民が暮らしやすく、お出かけしたくなるまちを目指し、「西宮市都市交通計画」を作成し、多様な関係者と連携しながら地域交通の維持及び向上に取り組んでいる。
- (イ) 庁内横断的な連携体制として、平成17年から「西宮市交通政策課題検討委員会」を年に1～2回開催している。交通部局だけでなく、都市、観光、医療、商工、福祉、教育、道路など多分野の関係部局が参加し、課題・施策・データの共有を通じて分野横断的な取組を推進している。
- (ウ) 交通不便地域や山間部において、地域住民が主体的に運営するコミュニティ交通を導入している。導入に際しては、地域の困りごとに関するアンケート調査や試験運行後の効果検証を徹底し、住民ニーズに応じた運行を行っている。
- (エ) 阪神バスと西宮回生病院が連携した「運賃返金システム」は、病院シャトルバスを代替し、病院利用者が阪神バスを実質無料で利用可能となることで、交通資源の効率化、交通不便地域の解消、病院アクセス向上及び市民の行動変容など「四方よし」の効果を実現している。
- (オ) 運転手不足対策として、ハローワークと共催でバス・タクシー運転手の就職フェアを定期的を開催しており、採用実績も上がっている。今後は対象エリアを広げるため、近隣市との共催も検討している。
- (カ) J R 西日本と令和7年3月25日に包括連携協定を締結し、J R 西宮駅周辺のまちづくりに関するこ

と、駅周辺地域の活性化及びにぎわい創出に関すること、ＪＲ新駅設置や歩行者・自転車横断通路設置の可能性検討に関すること、鉄道の利用及び沿線の安全・安心の向上に関することに取り組んでいる。企業版ふるさと納税での協力が直近の事例として挙げられる。

(キ) 兵庫県の担当課は交通政策課であり、都市交通会議や新駅関連の事業連絡会に参加してもらい連携している。県による支援としては、市町や事業者が参加する公共交通勉強会の開催、バス運転士募集ポスターの提供がある。そのほか、県が事務局となる協議会が阪神間自治体や事業者と協力して「えきバスまっぷ」の作成及び更新を行っており、市はこのマップを購入の上、配布して公共交通利用促進に役立てている。

(ク) 県へ期待する役割・要望としては、①国への財政支援要望（特に運転士不足対策）、②国庫補助制度に関する情報共有や補助金獲得支援、③補助活用事例を示した具体的な情報提供の３点である。

2 提言・総括

(1) 調査事項① まちづくりと一体で考える「地域交通戦略」について

ア 本県では、運転者不足の深刻化のほか、自家用車依存型構造の定着や、地方部における交通需要の縮小、移動手段の喪失、ＡＩオンデマンド交通の利用促進の遅れ、鉄道の基幹軸としての機能低下などの課題が顕在化している。また、東日本大震災から14年余りが経過し、令和７年度は国の第２期復興・創生期間の最終年度に当たることに伴い、県内では国庫補助における被災地特例制度の終了が予定されており、これまでの公共交通を単に維持するだけでなく、まちづくり・地域活性化と一体化した価値創造型の地域交通戦略への転換が一層求められている。

イ 公共交通は、地域住民の移動手段にとどまらず、都市構造の再編を促し、生活拠点の形成及び地域経済

の活性化を支える重要な社会インフラであることから、公共交通をまちづくりの基盤と位置づけた施策に取り組むとともに、兵庫県西宮市が分野横断的な取組による交通政策課題の解決を目指し、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等に基づく西宮市都市交通会議とは別に、市の行政組織8局20人の構成員からなる「交通政策課題検討委員会」を設置していることを参考に、本県においても県が目指す将来像の実現に向けて、庁内の都市計画、福祉、医療、商工、道路、観光、教育、警察など庁内横断的な関係分野の構成員からなる交通政策課題を検討するワーキンググループ等の設置について検討の上、計画作成や実行体制の更なる推進を図ること。

ウ 参考人の意見及び愛媛県松山市の取組を参考に、交通結節点の機能強化や、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの再編を進め、都市機能の集約と連携を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造構築を推進すること。

エ 徳島県つるぎ町の事例を参考に、交通空白地域への対応として、地域の特性に応じた幹線・支線（フィーダー）による交通を組み合わせた多層的な交通ネットワーク構築を支援すること。また、兵庫県西宮市の地域住民が主体的に運営するコミュニティー交通を参考に、住民共助組織の育成の推進を図ること。

オ バス・タクシー運転士の深刻な担い手不足に対し、労働環境改善と人材確保・育成に向けた具体的な支援策を強化すること。国土交通省の自衛隊退職者に対する運輸事業への勧誘活動や兵庫県西宮市のハローワークと連携した就職フェア開催などを参考に、国、市町村（隣県自治体含む）及び交通事業者と連携し、広域的な就職相談会や体験会等の企画・実施を検討すること。

（２）調査事項② 市町村の「地域公共交通政策」について

ア 本県では作成が努力義務とされている地域公共交通計画の未作成の市町村が存在しており、財政負担や

関係計画の策定の遅れにより、地域公共交通計画作成が進んでいないことが課題となっていることから、計画の作成を促進するため、地域の目指すべき姿やまちづくりと一体的に考える地域交通を推進し、愛媛県松山市や兵庫県西宮市の事例を参考に、具体的な計画作成手法など技術的な支援を検討すること。

イ 人口減少や少子高齢化の進行に伴い、公共交通の維持が困難となっていることから、自治体、交通事業者及び住民などの関係者が連携・協働しながら、地域の特性やニーズに応じた持続可能な地域公共交通ネットワークが構築できるよう支援すること。特に県においては、隣接市町村間の交通網の接続性を確保するため、共通の交通課題解決に向けた協議の場を継続的に設けるなど、広域的な視点での地域公共交通計画の作成を推進すること。

ウ 徳島県つるぎ町や岡山県久米南町の事例を参考に、利用者に応じた交通モード（路線バス、デマンド交通、タクシー等）のダウンサイジングや運行効率化、貨客混載などによる新たな財源確保の構築を支援すること。また、地域公共交通の利用促進に当たっては、山形県鶴岡市や石巻市の事例を参考に、住民ニーズを的確に把握し、関係部局や地域団体が連携した利用促進キャンペーンや情報発信の強化を推進すること。

エ 地域公共交通計画に基づいて運行する地域間バス交通等について、実証運行後の本格運行の実施に当たり、財政負担増大によってサービスの維持が困難となることが懸念されることから、継続的な本格運行が可能となるよう、国に対する財政支援拡充の要望や、県による支援について検討すること。

（３）調査事項③ 鉄道路線の維持・活用について

ア 本県では鉄道路線の利用者の減少や維持確保が困難な状況が続いていることから、愛媛県のモーダルミックス実証実験のように、ＪＲ・バス事業者・沿線自治体の連携によりサービスの空白を埋める取組の実

施を本県においても検討・支援すること。特に、通勤・通学などの日常利用の維持・促進に加えて、観光需要の取り込みに向けた施策を強化すること。

イ 住民の外出需要や移動の利便性向上に向け、主要駅（ＢＲＴ駅含む）を交通結節点として多種多様な交通モードとの乗り継ぎ改善、運賃体系の明瞭化及び待合環境の整備の推進を支援すること。

ウ 兵庫県西宮市は鉄道事業者と包括連携協定を締結の上、まちづくり推進と沿線価値の向上等の取組を進めており、鉄道事業者の専門的知見や設備等を活用することで、まちづくりや観光振興にも波及効果をもたらし、地域全体の活性化が期待されることから、鉄道路線の維持・活用に課題を抱える本県においても、鉄道事業者と連携した取組を推進すること。

以上、これらの提言が今後の関係施策に十分反映されることを期待して、報告とする。

令和 7 年11月26日

宮城県議会地域交通対策調査特別委員長 高橋 啓

宮城県議会議長 高橋 伸二 殿

（参考）活動概要

1 執行部事業概要説明

日 時 令和 7 年 2 月 4 日（火） 午前10時から午前11時25分まで

対応者 企画部理事兼副部長 中谷 明博
土木部都市計画課長 永澤 浩司
警察本部交通企画課長 佐藤 秀ほか

2 参考人意見聴取

(1) 東北工業大学工学部都市工学課程 准教授 泊 尚志氏

日 時 令和7年4月24日(木) 午前10時から午前11時30分まで

内 容 地域交通－まちの観点から－

(2) 国土交通省 東北運輸局 交通政策部長 池田 真氏

日 時 令和7年4月24日(木) 午後1時から午後2時42分まで

内 容 地域公共交通に関する最近の動向・諸施策について

3 県内調査

(1) 気仙沼市

日 時 令和7年5月15日(木) 午前11時から正午まで

対応者 気仙沼市議会議長 千葉 慶人氏

気仙沼市震災復興・企画部長 藤村 克郎氏ほか

内 容 気仙沼市総合交通計画及びBRTについて

(2) 石巻市

日 時 令和7年5月15日(木) 午後2時30分から午後3時30分まで

対応者 石巻市議会議長 遠藤 宏昭氏
石巻市復興企画部長 岡 浩氏ほか

内 容 石巻市総合交通計画について

4 県外調査

(1) 愛媛県松山市

日 時 令和7年6月2日(月) 午後2時から午後2時30分まで

対応者 松山市都市・交通計画課 副主幹 依光 慶典氏ほか

内 容 松山市地域公共交通網形成計画について

(2) 愛媛県

日 時 令和7年6月2日(月) 午後3時30分から午後4時30分まで

対応者 企画振興部交通政策室 室長 中川 茂久氏ほか

内 容 モーダルミックス実証実験について

(3) 徳島県つるぎ町

日 時 令和7年6月3日(火) 午前9時30分から午前11時まで

対応者 つるぎ町議会議長 谷川 真二氏

つるぎ町まちづくり戦略課 課長 上徳 貴史氏ほか

内 容 ニーズに応え続ける地域公共交通

(4) 岡山県久米南町

日 時 令和7年6月3日(火) 午後3時30分から午後4時30分まで

対応者 久米南町議会議長 杉本 泰治氏

久米南町総務企画課 上席主幹 大家 健吾氏ほか

内 容 交通空白地域の解消について

(5) 兵庫県西宮市

日 時 令和7年6月4日(水) 午前10時20分から午前11時20分まで

対応者 西宮市議会議長 川村 よしと氏

西宮市政策局都市計画部交通政策課 課長 細見 隆宏氏ほか

内 容 西宮市都市交通計画について