

「宮城県地域公共交通計画」中間案に対する御意見等とその対応方針(意見照会に対する主な御意見等とその対応)

資料2-1

No.	①中間案 ページ	②該当部分の記述・図等	③御意見等	④御意見に対する見解等	⑤提出者
1	一	全体	全国的に、バス乗務員不足等による事業の廃業、減便が全国的に相次いでいます。 乗務員不足は今に始まった話ではありませんが、何とか現員でやりくりして維持してきたものの、いわゆる2024年問題を控え、一気に噴出したものです。 このことによって、通勤・通学に不便を来し、例えば、高校進学希望先の変更を余儀なくされかねない事態も見られるなど、交通弱者にシワ寄せが来る事態が出てきています。 公共交通の大半を民間事業者が担っている以上、経営とも大きく関わるバスの乗務員不足問題に県行政として介入できることは限られると思いますが、今後も確実に深刻化していくことを念頭に地域交通問題に当たっていく必要があると思います。 利用者としても、郡部に限らず、都心部であっても、「あって当たり前」という意識を改め、「乗って残す」という意識付けが、これまで以上に必要となり、県行政には、県民に対するそうした啓発や有効な情報提供を期待しています。	バスの乗務員不足が全国的な課題となっておりますが、県として、引き続き、運転士を確保していくため、どのような方策が有効かバス事業者と話し合いを重ねながら、国と連携して運転士の安定的な確保と育成に向けた取組を進めてまいります。	県内・個人

No.	①中間案 ページ	②該当部分の記述・図等	③御意見等	④御意見に対する見解等	⑤提出者
2	P66	図4-2-2 コミュニティ・カーシェアリング(共助による運送の一例)	地域交通の新たな枠組み検討として、コミュニティ・カーシェアリングが挙げられていますが、直近で話題となっている一般の運転者が運賃をもらい、乗客を乗せるというライドシェアリングについて、県としてどのように考え、今回の計画に反映させていくのかについてお聞きします。 今回のライドシェアリングについて国は都市部や観光地などで導入するとしていて、これから具体的な制度設計をしていくとしています。また、仙台市長は前向きな姿勢をしているというニュースを閲覧したほか、神奈川県は夜間の交通空白地となる三浦市において独自のライドシェアリングを検討しているという声もある中で、宮城県でも仙台都市圏や夜間にバスや鉄道の運行本数が少なくなる地域などで導入することが可能ではないかと考えていますが、県としてはどのような考えなのかを知りたいです。	ライドシェアについては、現在も国の「規制改革推進会議」などにおいて議論が進められておりますが、その導入は、それぞれの地域の実情に応じた形で進められるべきだと考えております。 県としては、国の検討状況等について引き続き情報収集するとともに、市町村や交通事業者らから地域の実情をよく伺い、把握し、制度の検討を進めている他県の事例を参考にしながら、本県としてDXを最大限に活用するなど、県内での導入に当たってあるべき制度を検討してまいりたいと考えております。	県外・個人
3	P56	1-5 交通拠点機能の充実化 ■交通拠点に併設して、必要に応じて駐車場や駐輪場を整備し、パークアンドライドやキスアンドライド、サイクルアンドライド18によってマイカー・自転車と公共交通機関を上手に使い分け、共生できるよう推進します。	マイカーへの過度な依存の抑制の部分で必要に応じてパークアンドライドやキスアンドライドが可能な施設を整備するとありますが、多賀城駅前のみやぎ生協のような店舗併設型のパークアンドライド専用駐車場を設置していくのか、また、既存の店舗併設型駐車場をパークアンドライド専用(併用)指定にするのか、それとも駐車場だけのタイプを新規設置or指定するのかが気になりました。 また、パークアンドを宮城県内でもやっているということを調べてみて初めて分かったので、県民に周知していくためにどのようなことを検討しているのかということが気になりました。	本県では、交通体系の整備の方針として「多核連携集約型都市構造」を支える交通軸の形成を図るための施策の一つとして、パークアンドライドやキスアンドライドなどを推進していくこととしております。 県内においては、各市町村が市役所や町役場、鉄道駅周辺の敷地の開放などを実施しています。 県としては、市町村から実情を伺いながら、普及に向けた検討を進めてまいります。	県外・個人

No.	①中間案 ページ	②該当部分の記述・図等	③御意見等	④御意見に対する見解等	⑤提出者
4	P51	基本方針1 1-1地域鉄道 への支援	基本方針1 1-1地域鉄道への支援 仙台空港発の臨時観光列車の運行 新型コロナウイルスの影響で大幅に利用者が落ち込んだ仙台国際空港ですが、利用動向は改善しており、今後定期路線の新規就航や増便でさらなる利用者増が見込めます。(2022年度速報値の旅客数は前年比69.1%増の2,793,912人。令和5年4月5日 仙台国際空港株式会社資料をもとに作成) 仙台空港駅と県内鉄道路線を直通する臨時観光列車を運行し、先ずは新規の観光需要を創出し、インバウンドにおける県内移動にも対応することを目指し、陸羽東線・石巻線および阿武隈急行線の利用者増、活性化を図ります。	本県では、仙台空港を玄関口として、鉄道やバスなどの二次交通により東北各地へのアクセスを確保しています。 県としては、引き続き利用者のニーズを捉え、県内を周遊しやすい環境づくりを推進してまいります。	県内・個人
5	P56	基本方針1 1-5交通拠点 機能の充実化	基本方針1 1-5交通拠点機能の充実化 JR仙台駅周辺に『バスタ仙台』の整備と交流人口拡大のための情報発信 令和4年1月4日の河北新報でJR仙台駅周辺に「バスタ仙台」の検討がされていることが報道されました。仮に実現されれば高速バスの発着拠点が実現し、さらなる利便性の向上が見込めます。 現有の「バスタ新宿」ではデジタルサイネージ等で情報発信がされているものと思われませんが、恐らくバスの出発時刻や各路線の観光案内に限られているように思います。「バスタ仙台」ではそれら情報発信に加え、関係人口構築のための内容を充実することを提言します。 例を挙げると、女川町では冬の催しである「海ぼたる」が地元有志の高齢化のため今回をもって終了の予定です(令和5年12月3日 河北新報より)。しかし、続けられるのであれば支援したい、という地元の声もあり、運営ボランティアを募るにあたり、公共交通で来訪してもらえれば公共交通利用促進にもつながります。 県内各地には過疎化・高齢化により終了を余儀なくされた祭りや催事も他に複数あるものと思われ(栗原市花山地区『湖秋まつりなど』)。これら祭りや催事は長年地域住民に親しまれてきた行事であり、コミュニティ維持のためにも欠かせないものと考えております。 運営に協力するボランティアが公共交通で来訪できる情報発信の仕組みを提案します。	バスタプロジェクトは、鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを官民連携で整備する国土交通省のプロジェクトであり、仙台駅周辺がその検討箇所の1つとなっていると伺っており、県としては、引き続き情報の収集に努めてまいります。 また、公共交通を利用する方への情報発信については、交通事業者等においてデジタルサイネージの設置等が進められておりますが、来訪される方にとって有益な情報の発信について、関係者と話をしながら、県として何ができるのかを考えてまいります。	県内・個人

No.	①中間案 ページ	②該当部分の記述・図等	③御意見等	④御意見に対する見解等	⑤提出者
6	P58	基本方針1 1－7情報提供の改善・充実	基本方針1 1－7情報提供の改善・充実 みやぎ版公共交通総合ナビゲーションシステムの構築 私が住む栗原市花山地区から公共交通(市民バスと高速バスの乗り継ぎ1回)でJR仙台駅に移動することが可能です。 JR仙台駅は宮城県内の公共交通機関の中心でもあるので、そこから県内外のあらゆる場所に移動することが可能となっております。 しかしながら、現状では乗り継ぎの時刻表や料金案内が各自治体、事業者ごとにばらばらで、調べるのに時間と手間がかかります。 一例を挙げると栗原市花山地区から蔵王町遠刈田温泉まで、朝7時20分に乗車すると実際は4時間2分後の11時22分に到着するのに対し、その経路を大手総合ナビゲーションシステムで検索したところ、5時間13分から6時間23分と大幅に異なる内容が提示され、また、料金も実際の内容のものと乖離した金額になっております。 こうした不便を解消するために、みやぎ版の公共交通総合ナビゲーションシステムの構築を提案します。 シニアのスマホ所有率は60代が2018年に52%だったのに対し、2021年は80%に、70代は同じく2018年は26%が2021年になると62%と著しい伸びを見せていることから、今後高齢化の進展に伴い、全世代がスマホを一人1台を所有する可能性が極めて高い、と言えます。(モバイル社会研究所『2021年一般向けモバイル動向調査』より抜粋) スマートフォンを通して交通総合ナビゲーションシステムがアプリケーションから入手できることにより、より利便性の高い情報提供が見込め、公共交通の利用促進につながるものと思います。	現在、民間のナビゲーションサイト等、公共交通の利用者にとって便利なサービスが普及しています。 県としては、利用者がさらに利便性の高い情報を入手できるよう、民間事業者や市町村からナビゲーションシステムの管理者に対し、精度の高い情報提供が行われるよう、促してまいります。	県内・個人
7	P68	基本方針2－3 観光需要にも対応する公共交通の整備	基本方針2－3 観光需要にも対応する公共交通の整備 地域交通キャッシュレス決済の拡充 県内の各交通事業者のキャッシュレス決済はまだ進んでいないのが現状です。MaaSの導入に合わせ、今後我が国でもキャッシュレス決済が進むものと思われますが、宮城県内の各交通事業者でもキャッシュレス決済が拡充できる仕組みを整えることで公共交通の利用者増に結び付くものと考えています。	公共交通機関において、キャッシュレス決済の導入が進むことは、利便性の向上に寄与するものと考えております。 県としては、引き続き国の補助制度をはじめとした情報提供に努めてまいります。	県内・個人

No.	①中間案 ページ	②該当部分の記述・図等	③御意見等	④御意見に対する見解等	⑤提出者
8	P69	基本方針2-5乗って楽しい公共交通の取組	基本方針2-5乗って楽しい公共交通の取組 防災拠点と青葉山を結ぶ空中散歩 長期的な取組になるかと思いますが、次世代の公共交通として「Zippar」の導入を提案します。 (参考URL Zip Infrastructure株式会社 - 都市型索道(ロープウェイ) Zippar (zip-infra.co.jp)) 自動運転であること、建設費が安価であること、道路上に敷設できるので既存の自動車交通の妨げにならないことなど、各利点があるようです。 国内の自治体ではまだ導入事例がないようですが、いくつかの自治体で導入に向けた動きがあるようです。 例えば新たに整備が予定されている県民会館や防災拠点の仙台駅東口と、今後建設される青葉山の音楽ホールや青葉城址を繋ぐ路線が出来れば、通勤だけではなく、様々な利用者が見込めるのではないのでしょうか。	県としては、県民の足の確保に向け、持続可能な地域公共交通に資する様々な取組について、引き続き情報収集に努めてまいります。	県内・個人
9	P69	2-5乗って楽しい公共交通の取組み	グリスロの記載がありますが、これに関連する事業支援があるか教えてください。あれば、記載をしてはいかかでしょうか。	国においては、グリーンスローモビリティ導入促進事業により、車両導入の支援が行われており、県内でも、石巻市内の2地区で、グリーンスローモビリティの運用がなされています。 県としては、このような先進事例を含め、地域や事業者の実情を伺いながら、必要な支援のあり方を検討してまいります。	県内・自治体

No.	①中間案 ページ	②該当部分の記述・図等	③御意見等	④御意見に対する見解等	⑤提出者
10	P71	(2)交通渋滞の緩和、(3)脱炭素社会の実現に向けた低公害車等の普及促進	(2)、(3)どちらも具体的な施策をお示してください。 修正とは別ですが、(3)については、導入に向けて検討しているので、実施に向けて相談したい。	「交通渋滞の緩和」に関して、本県では、交通体系の整備の方針として「多核連携集約型都市構造」を支える交通軸の形成を図るための施策の一つとして、パークアンドライドやキスアンドライドなどを推進していくこととしております。 県内においては、各市町村が市役所や町役場、鉄道駅周辺の敷地の開放などを実施しています。 また、「脱炭素社会の実現に向けた低公害車等の普及促進」に関して、県では「FCバス導入推進事業」や「FCVタクシー導入促進事業」により、走行時に二酸化炭素を排出しないFCVの地域交通への導入促進に取り組んでいます。	県内・自治体