

令和7年度第1回宮城県地域公共交通活性化協議会

1	日時 令和7年6月25日(水) 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、馬場委員[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、市川委員、東野委員、石川俊樹委員、高橋委員、丸井委員、菊池委員、佐々木学委員、佐藤泉寿委員、千葉克巳委員、佐々木文恵委員、佐藤健一委員、吉野委員[代理]、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27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

ただ今から、「令和7年度第1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。よろしくお願ひいたします。委員の紹介については、お手元の出席者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。また、後ほど御説明いたしますが、宮城県地域公共交通計画調査策定業務の請負先である株式会社ケー・シー・エス東北支社もWEBで聴講しておりますので、あらかじめ御了承願ひます。

2 会長等の改選

佐々木副参事

続きまして、次第の2、会長等の改選に移ります。設置要綱第3条により、会長は委員の互選により定めることとなっております。会長の選任につきまして、どなたか御意見等はございますでしょうか。

泊委員

東北工業大学の泊と申します。前身の「宮城県地域路線バス等対策連絡協議会」からこの議論をリードしていただいている徳永委員に務めていただくのがよろしいのではないかと思いますので提案させていただきます。

佐々木副参事

ありがとうございます。ただ今宮城大学の徳永委員との御意見がありました、皆様いかがでしょうか。

(異議なしの声)

佐々木副参事

ありがとうございます。それでは徳永会長に本協議会の会長を務めていただきます。続いて、監事の選任についてでございますが、財務に関する要領第5条により会長が指名することとなっておりますので、徳永会長から御指名をお願いいたします。

徳永会長

それでは、監事につきまして、私の方から指名させていただきます。仙台市の都市整備局総合交通政策部公共交通推進課の菊池委員と、宮城県土木部道路課の永澤委員をお願いしたいと思います。

佐々木副参事

ただ今、会長から御指名がありましたので、菊池委員と、本日不在ではございますが、永澤委員の2名に務めていただきます。また、副会長につきましては、設置要綱第3条に基づき、宮城県の梶村企画部長が務めますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これからの進行は、会長の徳永会長にお願いいたします。徳永会長、一言御挨拶をお願いいたします。

3 会長挨拶

徳永会長

改めまして、宮城大学の徳永でございます。私は昨年で定年になりまして、特任という形で、業務を継続させていただいているところでございます。引き続き会長ということで、大任ではございますが、各委員の皆様方の力をお借りして、進めていければと思いますので、よろしくお願いいたします。

本日は忙しい中、そして暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。この近頃の暑さからして、ゼロカーボン社会に向けて、地域公共交通をより皆様に利用していただき、ゼロカーボン社会を目指していかないといけないと改めて感じているところでございます。

今年度は宮城県の地域公共交通計画の次期計画の策定が主な議題となりますので、皆様方から忌憚のない御意見をいただければと思っております。

また、本日の議事につきましては、現計画の中で、幹線系統の国庫補助事業に関して御審議いただくこととなりますので、よろしくお願いいたします。

4 議事

徳永会長

それでは議事に入らせていただきます。まず「(1) 宮城県地域公共交通計画の改定について」事務局より説明をお願いします。

事務局

【資料1、2及び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、御意見等ある方は挙手いただき、所属とお名前をおっしゃっていただきながら御発言をお願いします。いかがでしょうか。

(一同了承)

徳永会長

本件については、例年通りといえば例年通りなのですが、特に今年の計画では、よりデータ分析をしっかりとやりながら、利用者増に向けて頑張っていただくということかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

つづきまして「(2) 宮城県地域公共交通活性化協議会設置要綱の改正について」事務局より説明をお願いします。

事務局

【資料4により説明】

徳永会長

こちらについて、御質問、御意見はありますか。特に御意見等なければこのとおり進めさせていただきます。

5 報告

徳永会長

続いて報告「(1) 宮城県地域公共交通計画の策定について」事務局より説明をお願いします。

事務局

【資料5及び6により説明】

徳永会長

ありがとうございました。こちらについて、御質問、御意見等はありませんでしょうか。

石川文雄委員
[代理：木村様]

J R 東日本本部の木村と申します。本日、部長の石川の代理で出席をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

質問の前に一点、新幹線関係のお詫びをさせていただきます。山形新幹線関連で車両故障により、山形方面の運転見合わせ、また福島での乗り換えが必要となることで、御利用のお客様、地域の皆様に非常に御迷惑をおかけしております。大変申し訳ございません。原因究明中ということで、福島駅での対応に関して、状況が続くところもありますが、早期の原因究明と再発防止に取り組んでいきたいと思っておりますので、引き続き御迷惑をおかけいたしますが、よろしくお願いいたします。

それでは、資料5について質問させていただきます。

まず、次期の公共交通計画の策定ということで、スケジュール等御説明いただきまして、ありがとうございました。コンパクトシティ+ネットワークであるとか、鉄道が拠点都市を結ぶ役割である点を御説明いただきました。当社としてもその拠点都市を結ぶ交通を担っているところでございます。ここでは地域の皆様の御意見、委員会の皆様の御意見を伺いながら、利便性の向上を図っていきたく思っております。

一方で、特に先ほど本数が少ないと御説明があった地方部においては、利用者が減少しており、鉄道の大量輸送機関としての特性が活かせないというところで、我々としても、今後の運営について非常に苦慮している状況でございます。

しかし、そういったところをこれから考えていく上でも、地域公共交通計画、特に県が広域で策定するという点は非常に重要だと当社も考えております。「幹と枝葉」という御説明をいただきましたが、特に地方部においては、そういった区分けではなく、鉄道もバスもタクシーも、皆が幹も枝葉も一緒に考えて、どうやって便利にしていくかを考えることが非常に大切になってくると考えますので、そこは県や皆様と一緒に、まちづくりなども含めて取り組んでいきたいと考えております。

ここから質問ですが、途中、交通事業者へのアンケートというところがありましたが、これは、J R 東日本も対象になるのかという点と、高校へのアンケートはどの程度の範囲で実施する予定なのかという点、そして、各社アンケートが終わった後、いわゆるデータを開示していただけるのかという点について質問をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

事務局

事務局から回答させていただきます。アンケートに関しては、まだケー・シー・エスと案を練っている最中ではございますが、鉄道事業者にもアンケートをお願いしたいと思っております。

ただし、企業秘密に触れるようなこともお伺いさせていただきたいと考えており、公表範囲については、アンケートした方々にも御確認いただきながら進めたいと考えております。当然、交通計画の参考にするための基礎資料として収集するものですので、特定されないような形で、資料としてお示しすることが考えられます。

事務局

今、交通事業者関係について特出しして回答させていただきましたが、アンケート調査の規模感については、現在整理しているところでございます。

できる限り県内の状況が把握できる資料が得られるよう、ケー・シー・エスと調整して進めていきたいと考えております。

石川文雄委員
[代理：木村様]

ありがとうございます。我々だけでなく、そういったデータについては皆様役立つところがあると思いますので、公表の際に御提供いただければと思います。

もう一つ質問ですが、資料中に地域部会という話がありましたが、これもどの範囲でやるのかは議論の重要な点だと思います。関係市町村が入るものと思いますが、鉄道やバス、タクシーなどの交通事業者も入っての議論になるのかなど、参加者についてお考えがあれば教えていただければと思います。

事務局

資料5の9ページを御覧ください。こちらに地図がついておりますが、赤線で区切りをさせていただいております。これが現在考えている地域部会で、4地域を想定しております。

宮城県の基本的な7圏域の中で、いわゆる「仙南地域」で一つ、「仙台地域」で一つ、そして県北の「大崎地域」と「栗原地域」で一つ、あとは沿岸部の「石巻地域」「登米地域」「気仙沼地域」で一つという形で、現在4つの部会を開催することを検討しております。

続いて構成委員ですが、地元自治体が入るのは当然ですが、その地域内に関係する交通事業者の方にもお越しいただき、その地域が抱える課題や現状を整理することを考えております。

事務局

一点補足でございますが、ブロック分けの際に、例えば登米市ですと、先ほど冒頭で御説明した通り、栗原市や大崎市への流動がございます。

また、本日御出席いただいております涌谷町でも、大崎エリアに入りますが、鉄道でつながっている石巻市への流動がかなりございますし、仙南エリアでは仙台市への流動がかなりございます。そういったところは、個別にオブザーバーという形で、他の圏域にも入っていただくことを想定しております、区分けとしてはこの4エリアですが、実態に即したメンバーにしたいと考えております。

徳永会長

今のやり取りの中でいくつか出てきましたが、幹や枝葉ということで、それぞれが担当する交通手段としては、鉄道だったりバスだったり、そこで切れる場合もありますが、利用者目線で考えれば、対抗手段である車の場合は全て一気通貫で移動できるので、そこがきちんと繋がってこそその公共交通ということになります。その点をしっかり意識した中で、計画策定につなげていくということかと思えます。

それから、地域部会の区分についても、生活者からすれば、別に行政の区分で地域が切れているわけではないので、その地域における生活がどうなっているかに基づいて、移動についても考えていかないといけないことになります。その点について、整理上はこのような形とはしますが、そこをしっかりと繋げて見えるような形をお願いしたいと思えます。

泊委員

東北工業大学の泊でございます。コメントと質問をさせていただきます。

まず、資料6で分析をしていただきまして、これは以前の協議会でこのようなお願いをしたところでした。丁寧にまとめていただきありがとうございます。地域や回答者の属性によって様々な違いが出てきたのが分かっており、これからの議論において非常に有益なのではないかと思えます。満足度の調査がありますので、経験や期待との比較での主観的な答えであり、実態をそのまま表しているかという点では確かに色々あるかもしれませんが、地域比較などをしていくと、どの辺が効いてきているのか、という要素が分かってくるので、有益ではないかと考えながら聞いておりました。

次にこれもコメントですが、資料5の3ページで他の計画との関係を整理していただきました。もちろん、それぞれが個別の計画ですので、このような整

理になることは理解しています。

この中で、総合計画について少し中身を確認してみたところ、地域公共交通の位置付けはあくまでも「暮らしを支える」という領域に限られています。それはそれで正しいのですが、一方で、移動を支えるというだけでなく、この県の魅力を作る上で、例えば住みやすいと思えば、そのエリアを選ぶ人も増えるでしょうし、産業についても当然関わってくる話だと思いますので、この総合政策のビジョンにおける位置付けの中でも、もう少し地域公共交通を上位に位置付けるべきだと考えながら拝見していたところです。

この点について、協議会から今後の総合計画の方にもコメントできるような体制や仕組み、チャンネルを作れると良いのではないかと思います。一方で、実施計画の方には必要なプログラムとしてはしっかり載っていますので、そちらは問題ないかと思います。

しかし、この地域公共交通を、まず県のビジョンとしてしっかり位置付けるというのは、もう少し伝えていくべきだという点をコメントとして残させていただきます。

次に、質問になりますが、資料1に戻りまして、これは国庫補助事業でありますので、国に出すために必要な基準というものがあります。それが「3 事業の流れ」に記載されている「原則として収支率が前年度比1%以上となるよう生産性向上の取組を実施する」という部分だと思います。

しかし、例えば途中で御説明のあった高校生の移動のように、高校生の数が少し減るだけで、この1%というのは単純な計算ではありませんが、達成するのが難しい状況になってくるわけです。それにも関わらず、全国的にこれを一律に守らなければならないということが、今求められているのだと思います。

それに対して、その下には「燃油価格高騰などの外的要因により収支率では事業成果を図ることが困難な場合は、年間輸送人員により評価することも想定している」と書かれています。

つまり、収支ではない考え方で評価というのも併せて考えていきたい、ということが記載されているのですが、まず県として、もう少し具体的にこれからどのような評価を項目や観点だけでも構いませんので考えていこうとしているのか、あるいは現時点で考えていないのであれば、どのタイミングでその点について議論をしていくか、今後の見通しについてお聞きしたいというのが、事務局、又は長谷川委員への質問となります。

併せて、東北運輸局の代理の大波さん、あるいは関澤委員にお聞きしたいのは、国の基準がある一方で、県の実情に合わせてどのような評価の可能性があるのかという点について補足していただければと思います。

事務局

事務局でございます。「収支率1%」という部分につきましては、これは要件となってくる部分でございますので、当然我々としては目指さなければいけないところでございます。

ただ、先ほど泊委員からもありましたように、生徒数が減る場合などもございます。事業期間については10月から9月となりますので、生徒数の変動が生じる4月以降については、我々としても読みきれないこともあります。

そういった変動要因がなぜ起きるかというところの分析というものが、今まで十分できていたのかということもございます。これは今後の利用者増や路線の充実を考えると当然必要な部分ではあるのですが、なぜそういった事象が起きたかを明らかにし、新しい指標を作るというのは難しい部分がございます。

現状の指標で見た際に、こういった変動要因があったから、こういった影響が出ているという部分、例えば生徒数が減るとか、人口が減るといった要因に対して、どのくらい持ちこたえたか、利用が支えられたか、そういった部分で判断していくしかないのではないかと考えておりまして、現状でこの指標を使

うというところまで確定した状況ではございませんが、要因分析をしっかりと行う中で、達成できなかった部分についての解析をしっかりと行って、その上で、やるだけのことはやって効果が出ているということを示すしかないのではないかとというのが、現状の県の考え方でございます。

馬場委員
[代理：大波様]

東北運輸局交通企画課の大波と申します。本日は代理で出席しております。原則として収支率前年度比1%以上になるように記載いただいておりますけれども、別の指標で評価可能かというところは、他の運輸局の状況について確認させていただければと考えております。

関澤委員

宮城運輸支局の関澤と申します。今、大波からも説明がありましたが、国の方で設定している1%という目標はございますけれども、その目標を達成しなかったからといってすぐにその路線を廃止するのかといった議論になるわけではなく、県からもお示しいただいたような要因分析をしていただいた上で、さらに継続するための検討をしていく、ということになるかと思えます。

それに合わせて、県で幹線系統の維持事業をやっているところでございますが、公共交通計画でも検討されているように「幹と枝葉」ということで、この幹線系統に付随するフィーダー系統が県内にもございますし、あるいは、各自治体で運行していただいているコミュニティバスの分析も合わせて実施いただきながら、その目標達成を今後も検討していただくということかと思えます。

泊委員

それぞれ御回答いただきましてありがとうございます。

県の考え方としてお示しいただいたことについては、私もその通りだと思います。それが文章になるとどうしても資料のような書き方になると思いますが、大事なことは、評価する軸がしっかり掲げられている一方で、それだけで評価できないところをこの協議会でどのように議論していくかというところが、いわば質的に問われていると思いますので、そこを協議会で共有できたという点で、私は今日のところは十分かと思えます。そのような議論をこれから深められればと思います。

これについては当然、自治体の皆様や事業者の方々、利用者の皆様など、様々な観点から意見が出てくると思いますが、それをしっかり拾っていきけるという、そういう取組について、御確認いただければと思つての質問とコメントでした。どうもありがとうございました。

徳永会長

どうもありがとうございました。コメントの中で、総合計画の話がありましたが、その話は実は総合計画だけでなく、他の都市計画や、医療、教育といったところにも言える話かと思つています。残念ながら、今の都市計画や教育をどうしようかという時に、公共交通のことはあまり考慮せずに決められているのではないかと感じております。そこで決まったものを受けて「公共交通で何とかしてくれ」と言われても、実際には難しいことがほとんどです。

そういう意味で、その辺りの連携をしっかりと強めていただきたいというのが、公共交通に携わっている者としての要望です。この計画の中にどこまで書けるかというところはありますが、計画とそこに関わる庁内の連携についてはしっかりやっていただけたらと思います。

それから、高校生が減るといふ話題の中で、私が最近気になったのは、この5年間で、コロナの影響かどうかは分かりませんが、出生数が半減している自治体があるという現実です。それが今すぐ高校生の減少、ということにつながるわけではないのですが、その影響は確実に15年後には現れてきます。そうい

った問題のほか、残念ながら公共交通があっても、高校に進学する、就職する、というタイミングでかなりの人が転出してしまうという現実があります。

ですので、その地域の将来、持続可能なまちづくりに対して、公共交通としてもその影響を受けますが、特に若者については、公共交通がないと移動もできないという状況を嫌って街を出ていくことになっているのかもしれないということをしかりと分析した上で、今後そこに対してどういう対応をしていくのかを検討していかなければいけないと思っております。

それから、計画策定にあたって最初にアンケート、ヒアリングをやっていたわけですが、そこで色々課題も出てくると思いますので、それに応じて調査内容や分析手法、何を分析するかも当然変わってくる可能性がありますので、そのあたりはしっかりと進捗を見ながら、修正しながら進めていくということが大事かと思っております。

そして、本日、報告という形にはなっているのですが、スケジュールを見ていただくと、次回の協議会ではもう骨子案という形であがってくることになります。本来はそこに到るまでの検討が非常に重要ですので、気になる点についてこの場で御発言いただければ、計画を考える上でそういった点を意識しながら整理していくことができ、効率が良いかと思っておりますので、是非委員の皆様から御意見をいただければと思っておりますが、いかがでしょうか。

石川俊樹委員

宮城県高校長協会副会長を務めております石川と申します。仙台第三高等学校に現在勤めております。

今、様々な議論の中で、高校生の通学利用の影響が話題になっているのですが、次期交通計画策定に向けて、資料5の4ページの教育分野として「第3期県立高校将来構想」というものが関係計画として掲げられています。

宮城県教育委員会では、将来の中学校卒業人口の大幅な減少というものが見込まれていて、現在も毎年減っているわけですが、特に令和13年度あたりからこれまで以上に急激に中学校卒業、高校入学段階の人口が減ることが見込まれています。それを見越して、現在まさに次期の県立高校将来構想の審議が進められています。

校長協会の方でもこういった生徒数の減少というものは、例えば学校の統廃合や、仙台圏であったとしても既存の学校の入学定員の削減にも関わってきますので、次期構想の計画がどのような方向性で話し合われているのかについて、ある程度示していただける段階になったならば、早めに示してほしいということをお話ししているのですが、そのことがまさに次期交通計画に大きく関わってくることになろうかと思っております。

特に県立高校の配置状況については、もはや各郡部ではこれ以上学校数を減らせないところまで減らしているというのが実態です。その地域に県立高校を置かないというわけにはいきませんので、最終的には小規模校となったとしても何とか置こうという方向は示しているようですが、もうこれ以上減らせない、しかし地域に一つしかない学校は志望しない、とするならば、県立高校は現在全県一区になっており、学区という制度はとっておりませんので、この公共交通機関の状況というものが実際の高校選択に大きく影響する可能性があるわけです。

減少する中学校卒業生徒数に伴って、極端なことを言うと、入学定員削減だけでなく、仙台市内の学校でも統廃合という話になるかもしれません。

一方で、私立学校の生徒数確保という問題もありますので、そういった議論の中で、今後その将来構想と、その県立高校の将来構想に伴って、より短いスパンで出される実施計画の影響というものが、恐らくこの後出てくることになるので、次期交通計画を示す際に、県立高校の将来構想やその将来構想に関わる実施計画がどういったスパンで、どういった方向で進もうとしているのかということ踏まえて議論していく必要があると思っております。そこで、教育委員会

の事務局側と、その辺の情報共有というのをできる範囲というところはあるかとは思いますが、進めていただき、この議論に必要な部分は御提示いただけるとうれしいと考えるところです。

事務局

高校生は公共交通を利用する非常に大きなユーザーであると認識しておりますので、資料にも特出しで記載させていただいておりますが、今回のこの計画においてもその主要なユーザーである高校生が将来的に減少することが見込まれる中で、当然考えていかなければならない問題であると認識しております。

先ほど説明の中でも申し上げました通り、庁内連携ということで、各計画の策定時、どこまで我々が中に入っていけるかという部分はありますが、動きをしっかりと見た上で、その動きに対応できるよう進め方を考えたいと思います。

丸井委員

涌谷町地域おこし協力隊の丸井と申します。町民や移住者の皆様、そして地域の方々とお話する中で、気になった点をお話しさせていただきます。

地域公共交通、特にタクシーの部分に大きく関わっていますが、ゲストハウスの運営もしており、外国人の方ともお話しすることが多く、Uberのようなものはないかとよく聞かれます。ここで話しても国の制度が変わらなければどうしようもないところではあると思いますが、その意見を上げていただきたいと思います。外国人が駅に来てタクシーを呼ぼうと思っても、電話番号がないから連絡がつかないということがあり、移動手段がなくて困っているということもゲストハウスでよく耳にします。また、飲み会の終わりなどに、代行タクシーなどが地域や町にはほとんどないので、2時間ぐらい待つということもあり、それも海外のUberのような形であれば、少しはマシになるのかなと思うので、そちらの方の意見をどこかに上げていただければと思います。

事務局

外国人の方や旅行者の方の対応では、需要がすごく多い場合ですと、切り分けをしながら分担して対応していたのだと思いますが、段々とその流動が厳しい中になってきますと、観光利用と日常利用などをうまく融合させていかないと事業者も大変な状況だということも、認識しているところでございます。

流石に今の日本の法規制上、海外のUberのような形では難しいところではございますが、郡部に行くと、タクシー事業者もなかなか運行が厳しいという話も伺いますし、市町の公共交通会議などに出ていますと、時間帯によっては運行が難しいという話も出ていますのでございます。

そういった中で、タクシーや代行なども含め、公共交通として担える分野をどういうものを使っていくかということも考えた上で、きちんと事業として成り立つような仕組みを検討していく必要があります。例えば通常のタクシーの他に、デマンド交通のような形を担っている事業者もおりますので、まさに地域の交通資源をどう使っていくかということも、見ながら進めていくことになるかと思えます。地域ごとにより実情が違うということもありますので、地域部会などで御意見をいただきながら課題の方を整理していければと考えております。

徳永会長

地方部においては、事業者の規模が小さいところもありますし、それからコミュニティバス含めて、個別の自治体で対応するのが難しい状況にある、特にICTやキャッシュレス決済といったものに取り残されている状況にあるのが現状ですので、その辺をどうするのかについては、県として、直接的ではないのかもしれませんが、そういった地域の困り事に対してどう対処していくのかということも非常に大きな課題なのだろうと思います。どこまで書けるか、実行できるかということはあると思いますが、検討の方はお願いしたいと思います。

鈴木委員

宮城交通でございます。2点意見です。

まず、次期計画の策定にあたっては、地域部会を開催して、それぞれの地域の実情に合った姿を検討する必要があるということで、ごもっともだと思って聞いておりました。

今のままでは路線バスが維持できないというのは明白です。人口は減っていきますし、物価は高騰して、担い手も不足しています。時代が変わってしまったので、それに合わせて公共交通ネットワークの形というの、変えていく必要があるのだろうなと思います。

地域の求める姿を検討するにあたっては、路線廃止やモード転換というようなことをあまりタブー視しないようにしていただきたいと思います。

当然、路線廃止となると、住民の方々には十分配慮した上で、しっかり検討した上で実施しなければなりません。各自治体それぞれ事情があって、いざ廃止となると、ちょっと慎重になりすぎることもままあります。

それこそ、複数市町村にまたがっていると、それぞれで御意見が異なることもあって、課題が先送りされ、結局、国も県も市町村も事業者も負担が増えて、みんな不幸になっていくと思います。

是非今回の公共交通計画の中で、できれば何かしらの基準で路線のあり方というものを示して、関係者合意の上、計画的に交通ネットワークのあり方というのを決めていくべきなのだろうなと思います。

続いて2点目ですが、資料5の21ページです。事務局には御理解いただいております、他意は無いかと思いますが、地域間幹線系統の路線図を示していただいておりますが、これは国庫補助の対象になっている系統だけです。このほかにも、国庫補助の対象にならない、複数自治体に跨っている系統はあります。ここに載っているのは、国庫補助対象になっているだけであって、補助対象にならないで赤字を事業者や自治体に負担させている路線が多くあります。国庫補助の要件見直しも入りましたので、補助対象から転落していくような路線もあるかと思います。それも含めて全てテーブルの上に上げて、地域の目指すべき姿が検討されると良いかと思います。

事務局

御意見ありがとうございます。現状としてなかなか厳しい状況にあると、我々としても理解しているところでございます。現在あるサービスをどう使っていくか、ユーザーも当然いるわけですので、一概にこの条件に当てはまるから自動的に見直す、といった話ではないと認識しております。

まずはその地域の実情、使われ方であるとか今後の将来予想というものをきちんと踏まえた上で、方向性を整理するというのが今回の計画策定において重要になりますので、使っていただいている方々の考えも我々行政機関としては無視できないものと認識しております。

そういったものを踏まえながら、交通全般について考えていく、ということで、答えになってないかもしれませんが、御意見としては承りたいと思います。

また今回、系統としては補助路線だけを特出しで書かせていただきましたが、当然それ以外の路線もございまして、先ほど御指摘いただきました通り、補助要件について、今は1日あたりの計画輸送量が15人以上から5人以上に緩和されていますが、緩和要件が変わることによって、補助対象から外れる路線も出てくるかと思っております。

我々としても状況については理解しておりますが、そういった中で、詳細な分析等も必要になるかと思っております。その辺は、事業者とデータも上手く共有させていただき、使われ方も見ていく中でどういう解決策が良いか、例えばある程度の改変をすることによって維持し、地域として生かしていく方法もございまして、より使われて、補助対象外とならないような形にするか、そういったところはしっかりと事業者の状況なども踏まえながら、整理していくことにな

ります。

単純に条件が変わったから補助対象から外れるという形ではなくて、今の状況をきちんと見た上で整理していきたいと思いますので、この点については、情報の共有、整理なども含めて、事業者と一緒にやっていければと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

事務局

先ほど県内の路線を表示させた図について御指摘いただいたところですが、こういったことを簡単に表示するためのGTF S-J Pや、I Cデータの連携については、これまであまり連携できていなかったところもございまして、県、市町村もそうですが、交通事業者との目線合わせをするためにも、鉄道も含めた関係データの連携については是非御協力の程よろしくお願いいたします。

千葉委員

宮城県タクシー協会の千葉です。先ほどU b e rの話が出たので、皆様にタクシー業界との関係について御参考になればと思いお話しさせていただきます。

様々な自治体さんや利用者の方からタクシーが「夜捕まらない」とか「配車されない」とか「日中でも流しが捕まらない」といった御意見は頂戴しているところで、このU b e rが宮城県では使えないのか、という話もありますが、宮城県でもU b e rのアプリは利用できます。

現在、日本で配車アプリというのは、主なものでアメリカ系のU b e r T a x i、中国系のD i D i、日本の配車アプリのG OとS . R I D Eの4社になります。仙台のタクシー事業者は約40事業者ほどありまして、半数以上がこの配車アプリを導入しています。配車アプリを導入しているのは、ほぼ仙台市、あとは塩釜、岩沼あたりの、仙台に本社がある事業者になります。

配車アプリを利用している会社のアプリによる稼働率は大体6割近くとなっていますが、それでも導入しないところがあるのは、会社の経営判断でございまして、涌谷町のタクシー事業者はその配車アプリを使っていないのは、アプリを入れてもアプリ会社の営業圏外扱いで使えないという状況からです。

インバウンドの方というのは、アメリカなどの自国で使っているU b e rのイメージで使えない、というお話かと思いますが、基本配車アプリは同じものなので使用できます。しかし、先ほど申し上げましたとおり、宮城県の場合、仙台以外のところは会社がアプリを導入していません。理由は色々ありますが主に採算が取れないからです。仙台でも今年4月からアプリの配車料が100円取られるようになってしまったので、事業者が苦慮している、という状況です。今後も郡部のように利用者が少ないところでは採算が合わないため配車アプリの導入は進まないと思っています。

また、仙台市内でも流しのタクシーが手を上げても停まってくれないという苦情等が多く来ております。しかし、配車アプリだとほぼ5分以内に配車される、そういったことも聞いているので事業者に導入のお話はするのですが、先述のような状況もありまして、特に郡部は配車アプリ、U b e r含めてちょっと導入は難しいかなと感じています。

最後に、そのインバウンドの方が言っているU b e r、いわゆる欧米型のライドシェアというのは日本では法令上、いわゆる「白タク」にあたるため認められていませんが、タクシー配車アプリのU b e rは利用できますので、その点を御理解いただき御活用いただければと思います。

丸井委員

ありがとうございます。自分も同じような感覚でした。地方だと白タクが制限されている部分を少し導入すると、一般事業者では賄えない部分を個人事業者で賄うという方法が良いのではないかと考えていましたので、タクシー会社では追いつかない部分を、国のほうに意見として県の方から上げていただけると嬉しいです。自分の理想としては、例えば免許とかも登録して地域でのみテ

ストできるようにするなど、白タクに規制緩和をお願いしたいという意見です。

事務局

ちょっとお話は異なりますが、いわゆる住民互助の中で、タクシー事業者の理解を得た上で、実費相当の利用料金で地域の中で助け合いでやっているという事例が白石にございます。そういったものがまず一つかと思っております、これを事業でやろうとすると大きな話になってきますし、既存で運営している事業者との関係も出てきますので、タクシーを呼んでも遠いので難しいというところでは、そういった手法で解決している事例なども考えながらやっていくことになるかと思えます。

課題として一つ承った上で、こういった地域にはこういった解決方法があるといった例示などもできればと考えております。

徳永会長

需要が少ない地域、そして担い手の問題も抱えている地域でどういうやり方があるのかというところは、まだ各地でも試行錯誤しながら進めているところですので、本計画ですぐにこの問題に取り組む、ということは難しいと思いますが、非常に大きな検討課題であるという認識は共有した上で、そのあたりの情報収集も行いながら検討を進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

泊委員

何度もすみません。先ほど御発言いただいていた丸井委員が最初に仰っていた点になりますが、観光分野ということになりますよね。今日、徳永会長からもまとめていただいたように、他分野との関係からすると、例えば観光ですと、県では宿泊税の話もありますが、交通も支えてもらうべき対象だと思いません。

私はここが気になっていて、例えば他県の宿泊税がどこに使われているかを少し研究しているのですが、宿泊とか観光に限定した閉じたものになっていました。同じく、今日は教育の話ですとか、他の分野との関係というのもありましたが、その計画の中でどう位置付けるかという話は少し違うかもしれませんが、財政的な資源となる部分を、どのように一緒に議論していくべきなのかというところも、この計画を考えていく中で位置付けていくというか、しっかり連携していかなければいけないところで、それがこのような上位の計画を考える際には、通常含まれて来ない部分かもしれませんが、そこまで踏み込んで、宮城県の場合にはしっかり位置付けられるような議論ができればいいなと考えておりました。

今把握しているのはそこまでですが、他の分野でもう少しその財政的な関係で、どう繋がっているのかという情報が共有できていないわけではありませんが、これから議論を進めていく中でそのような情報も含めていただけると議論はしやすくなるかと思えます。コメントですので御回答は不要です。

徳永会長

この調査の中で、先ほどアンケートという表現もありましたが、アンケートであったり、ヒアリングであったり、それから各地域部会を進めていく中で、特に自治体の方々や、また色々と御意見、お話を伺いながら進めていくことになると思っておりますので、その節はまたよろしくお願いしたいと思います。

それでは、ここで議事の方を終えさせていただきます。事務局の方に進行を戻しますのでよろしくお願いいたします。

6 その他

佐々木副参事

徳永会長、ありがとうございました。

続きまして、その他といたしまして、東日本旅客鉄道株式会社東北本部の木村様から、配布いただいております資料について御説明をお願いいたします。

石川文雄委員
[代理：木村様]

J R 東日本の木村でございます。資料につきましては、別添という形で参考資料の後ろに長野電鉄長野線の人身傷害事故というものを添付させていただいております。

この会議の趣旨とは異なる点もあるのですが、重要なお話ですので、情報共有と注意喚起という形でお話をさせていただければと思います。お時間ありがとうございます。

資料の説明は割愛させていただきますが、長野電鉄長野線での人身傷害事故で、今年の5月21日に事故が発生しました。内容としては、線路脇にある農業用倉庫が、突風と推定されるのですが、飛んできて列車にぶつかり、中に乗っていたお客様がお亡くなりになるという事故が発生しております。この事故を受けまして、国から鉄道事業者、自治体の皆様と連携をして、支障物になりそうな物件について、保有者への保全措置を依頼してほしいという連絡があり、今日はお話をさせていただいております。

鉄道沿線において、色々なものが風で飛び、列車にぶつかることになると、このような大きな被害に直結いたします。我々鉄道事業者としても、こういう建物がある時は注意を促すのですが、各市町の皆様におかれましても、特に注意をさせていただいて、こういう事象があると、非常に大きな事故になるということを、線路脇の建物等々の管理というところで注意喚起をしていただけたらということで、情報提供させていただきます。

7 閉会 佐々木副参事

本日は長時間にわたり御議論いただきましてありがとうございました。皆様からいただきました御意見等を踏まえながら、現計画の改定と次期計画の策定に向けまして、関係の調整を引き続き進めてまいりたいと思います。

なお、次回の協議会でございますが、10月頃の開催を予定しております。詳しい日程につきましては改めて御連絡させていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、以上を持ちまして、令和7年度第1回宮城県地域公共交通会議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。