

## 第2回宮城県交通計画懇話会

日時 令和2年11月20日(金) 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：10名 (徳永幸之委員=座長，泊尚志委員=副座長，遠藤輝雄委員〔代理〕，岡道夫委員，今野聡委員〔代理〕，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)

欠席委員：1名 (赤間幸人委員)

### 開会

### 意見交換 「宮城県地域交通プラン」の中間案について

- 事務局  
徳永委員 【資料1，2，3により説明】  
資料1に沿って御意見をいただければと思います。最初に背景，本プランの位置付け，現状・課題についてお願いします。
- 泊委員 確認させていただきたいのですが，先ほど御説明いただいた中で，計画期間10年という考え方を5年にしたというように聞こえたのですが，正しいですか。前回どう発想が変わったのかお聞かせください。
- 事務局 先ほども説明したとおり，10年は大分長いスパンであるということで，庁内で検討した結果になります。いろんな技術革新や社会情勢の変化が10年では長すぎるということがございますので，5年に短縮をさせていただき，5年間の変化の中で対応していくというところで考えております。
- 泊委員 前回の議論はそういう設定ではなかったと思うのですが。  
事務局 当初は10年で考えていたのですが，検討の結果，5年に短縮したところです。  
泊委員 元々プランの位置付けとしては，宮城の将来ビジョンに貢献する，下支えするというところで，このビジョンは10年で計画している。ですから，10年後にどういう姿を考えるかというところに，一番重要な視点があるわけです。ところが，施策に落とし込んでまとめている中では，概ね5年後に大部分のものができているという発想になっている。5年後に何ができればよいかというのは結構ですが，5年後にこうなったら十分ということではなくて，姿として10年後に宮城をどうしていくのかという発想を盛り込みつつ，今おっしゃったように技術面等がありますので，10年計画を5年後に更新するという発想で，将来の姿を議論するのが正しい在り方ではないでしょうか。もう一つ，なぜこう申し上げているかというと，これは県内の事業者の方も市町村もそうだと思いますが，色々考えていただくための共通の目標になるわけですから，施策を落とし込んだだけで5年短くするという発想にはしない方が適切ではないでしょうか。
- 徳永委員 表現の仕方だとは思いますが，10年で共通して目指すべきものと，技術的な部分とかでやり方が大きく変わっていくものは当然あるので，大きな目指すべきところは多分10年間あまり変わらないので，きちんとその目標に向けて努力していくべきだという御指摘だと思います。ただ，近年技術革新が進んできていて，法制度も変わっていくというところがあるので，その中では，様子を見ながら，事後修正が必要だということだと思います。その辺りをしっかり書き込んで，5年で見直しをかける，そこまでの計画であるという表現にさせていただければと思います。
- 泊委員 各内容はこの後の議論で結構ですが，今お話しいただいた位置付けにさせていただけると分かりやすくなると思います。
- 村島委員 資料2の3ページの本プランの対象となる交通モードの表記の仕方について少し気になりました。私は多分，NPOとか福祉とか，助け合いボランティア，そういうところに関わる立場として来させていただいていると思います。自家用有償旅客運送が，交通空白地有償運送と福祉有償運送と2つに分けられているのですが，不特定多数の利用するものが対象とい

うことで、交通空白地有償運送が地域公共交通として今回位置付けると書かれてはいるのですが、実際、はっきりと制度として分けられてはいるのですが、福祉有償運送が公共交通ではないかという、そういうわけでもないのです。例えば、一般の乗合タクシーが普通の公共交通であって、介護タクシー、福祉タクシーは公共交通ではないというのと、すごく似たような考え方になってしまうというか、利用者の限定という点では、福祉有償運送はバスやタクシー等の公共交通の利用が困難な方のためと決められてはいるのですが、広く言えば、その枠の中に登録できた人はどなたでも市民も対象にはなると思います。なので、このピンクの点線で、本プランで扱う地域公共交通がうまい具合に入っている所と入っていない所が半分な感じで書かれているのですが、イメージとしては交通空白地有償運送と福祉有償運送は、どちらも同じように並んだ上でそのうちの全部ではなくて一部というように囲まれる位置付けの方が実際に近いかなというように思いました。例えば、31 ページの高齢化の進行に対応した取組や、32 ページの福祉部門との連携からいっても、公共交通の一部として入っているとの方がすんなりと施策にも取り組んでいただけるし、切り離した上で連携するというよりは半分関わっているという立ち位置での連携というようにも関わっていただける方がいいのではないかと思います。

事務局

御意見として承って、悩んだところですが、実際の利用のされ方とか見ていると、福祉有償が例えば病院から病院を移動しなければならぬときに使われたりして、利用頻度が交通モードの中では低いというのがあってこういう図式化をしましたが、おっしゃる意味もよく分かりますので、地域公共交通の枠に入れ込むイメージだと思うのですが、いただいた意見を元にまた考えたいと思います。

村島委員

実際は、お買い物とか友達に会いに行くとか、人によってはライブに行くとか、そういう日常生活として使っている、日常の足という形でもあるし、位置付けとしても道路運送法で枠組みが作られているということから考えても、やはり公共交通に入ることになんか問題はないのではないかと思います。

岡委員

沿岸部の課題の中で、費用の増大が見込まれる要因に、特定被災地域公共交通調査事業の終了とあり、確かにそのとおりです。ただ、うちの方の課題として、半島部や離島での少子高齢化というよりも、石巻市も南三陸町も同じだと思いますが、この半島部・離島部については域内・域外含めて人口減少が震災の影響によって加速化している部分が大きくなっています。そうすると、地域交通ということで、石巻市としては住民の運営協議会によって住民バスを走らせていますが、費用負担すべき世帯数の減少もそれに伴って起こります。全体的に人口減少によって、行政側の費用負担が増大するという背景ですが、この文章では、この事業が終了したことによって増大するということなので、費用が増大する考え方は修正いただければと思います。

事務局

今野委員代理

いただいた意見をもとに、書きぶりを精査しながら、実態に近づけたいと思います。

資料2で、交通のいろんな現状について、グラフ等でお示しをいただいている中で、7 ページの表 2-1-1 の県内の駅舎等へのエレベーター設置状況で、弊社の駅数、対象駅数ですが、中身確認をさせていただければと思います。設置対象駅数が 40 駅に対して設置済も 40 駅ということですが、バリアフリー法の対象で未設置の駅がまだ幾つかございますので、この数字の考え方を教えていただければと思います。

徳永委員

72 駅となっていますが、対象駅が 71 しかないの、それを超えて整備するというのでしょうか。

事務局

木村委員

数値を入念に確認させていただきます。

バス関係では、第1章で新型コロナウイルスの交通事業への影響を盛り込んでいただき、第2章では乗合事業における広域バス事業の収支面、役割を記載いただきまして、これが公表されることによって、広く県民の皆様にはバス事業の現状を認識いただけるものと思っております。

資料2の記載ですが、15 ページの地域別の状況の県南地域の所で、デマンドの乗合タクシーが市町域外への運行ができないという記述があるのですが、これをそのまま読むと、制度上できないような捉え方になってしまうのかなと思ひまして、非常にクリアするのはハードルが高いのですが、もう少しこの表現を変えていただきたいという要望が1つです。

それから、17 ページの地域公共交通を取り巻く環境という所で、運転士の高齢化及び将来

的な担い手不足というのがありますが、担い手不足はもう現状、顕在化されておりますので、ここは将来的というよりもこの担い手不足の顕在化なりに表現を改めていただければと思います。

同じ箱の一番下に、観光目的の利用が少ないという表現があるのですが、このページの前段に色々統計的なものが出ていまして、この観光目的の利用が少ないというのは、7ページの交流人口の所で観光地の自家用車の利用が多いということを基に、観光目的利用が少ないという表現になっていると思ったのですが、その根拠、理由付けがもし分かれば教えていただきたいと思います。

17 ページの一番下に、課題5の住民ニーズの把握と限りある交通資源の活用とありますが、20 ページでは、住民ニーズの的確な把握となっていますので、どちらかに統一していただければと思います。

事務局 市町村間、市町村区域を越えてというところは、御指摘のとおり、記述を正確に、制度上は可ということなので、内容を工夫しようと思います。17 ページは、運転士の高齢化、担い手不足の顕在化ということで実態に合わせて修正します。課題5は住民ニーズの的確な把握で統一したいと思います。

事務局 県の観光課で、3年に1度、各観光地での主な交通手段について抽出の調査を行っておりまして、鉄道や貸切バスでの観光が徐々に自家用車の方にシフトしてきているというようなデータがございます。こちらには載せてないのですが、そうしたデータがございましたので、このような記述にさせていただいたところです。

脇田委員 2点表現を御検討いただきたい所がございます。12 ページで、高速バスの収入で収支の低い乗合バスを支えることができずというのは、事実としてはこういうことではございますが、内部補填を行っているという誤解を招くところがありますので、事実として記載をいただきたいのが1点です。それから、15 ページの仙台都市圏の所で、運転士不足等を理由に減便されるなど、これも事実としてはこういうことですが、表現としては、例えば、運転士不足等を理由に減便が進み、とかにしていただければと思います。

事務局 ここは御指摘のとおり、表現を修正したいと思います。

岡委員 13 ページに離島航路の現状と課題とあるのですが、確かに現状減少が続いていることと、その後で島の架橋が進められています、で終わっています。減少が続いて課題が何なのか、他の所では取組が必要であるとか、こういった所に問題があるというような課題的なことを書かれているのですが、これは事実として傾向が続いている状況で、しかもこの話をここに持ってきたのは、他の島も県として架橋を進めるべきという意図でここに書いてあるわけではないと思います。この辺の課題の部分をはっきりイメージしていただきたいと思います。

事務局 補足説明をしてもう少し課題を書くとか、工夫したいと思います。

徳永委員 次の基本方針、理念について御意見がありましたらお願いします。

では私から。基本理念で「公共交通のある暮らしの実現」という表現は弱いと思っていて、公共交通があればいいのか、そんな感じがして、もう少しいい表現がないか考えたのですが、例えば、「誰もが安心して住み続けられる地域の暮らしを支える地域公共交通の実現」。ただ入れ替えただけですが、あるということだけではなく、よりよいものにしていくというのが見えるような書きぶりがいいと思います。

事務局 改めて見ますと、おっしゃるように、その意味合いをちょっと加えて、工夫を凝らした方がいいと思われそうです。さらに検討していきたいと思います。

徳永委員 将来像でいくつかあるのですが、将来像1で地域の実情に即したとあるのですが、まちづくりが先にあって、それを受けて公共交通をやっていくという感じに見えるのですが、やはり根本的にまちづくり自体を考え直していただかないと、利便性の高い、持続可能な公共交通が維持できないと思っていますので、そういう意味で、そこを共同してやっていくという方向性をしっかり打ち出していただけたいと思っています。

それから将来像2で、担い手を育てと書かれているのですが、これが、運転手不足等の担い手というか、公共交通を運営する側の担い手を育てるというように捉えられてしまうかなというところがあって、そちらの方は、方針1で、検討される話なので、これはやはり、地域公共交通の活性化ということなんですけど、先ほどあったようにそのまちづくりとの連携とかで、そういう役割を担ってもらえる人をどう育成していくか、下の方では地域リーダーと

事務局 か中間調整役という表現になっていますけれども、そういうニュアンスがうまく伝わる形で書いていただくとありがたいと思います。

事務局 今いただきました御意見に留意しながら、特に、将来像2の担い手を育てるというところでは、もうちょっと意味がわかるように、例えばまちづくりの担い手を育てるとか、書きぶりを再度確認したいと思います。

木村委員 19 ページの方針3で、安全で安心な交通環境の整備の中で、輸送の安全を図るという記載があるわけですが、個別の施策としては39ページの安全運転の啓発に掛かってくると思ったのですが、輸送の安全という表現ですと、旅客を輸送する安全というように理解しますが。前回私がお願いしたその安全の確保というところにも、実は繋がるのではないかと考えています。輸送の安全をここにもし謳われるのであれば、運送事業者を使っていたきたいと思えますし、自家用有償にしても、ボランティア輸送にしても、その利用者の安全確保を図りますというような、そういう取組を個別のところにも、もし入れて盛り込んでいただければというように思いました。それと、21 ページにバス、離島航路、地域鉄道の支援というのがありますが、ぜひバスの利用促進を盛り込んでいただければ非常にありがたいと思えます。

事務局 19 ページの方針3の輸送の安全を図るという記述が誤解を招くかもしれませんし、ここは表現の付け足しや修正をしたいと思えます。21 ページでも、バスの利用促進については御要望ということですが、検討したいと思えます。

岡委員 方針1で、表記の仕方だと思うのですが、自家用車に依存しすぎたライフスタイルという書きぶりをしていますが、自家用車依存というのは、高度経済成長期から含めて自家用車を普及しましょうというのをこれまでやってきて、当然まちづくりでも、特に商業施設、郊外型という部分が自家用車を中心に想定して展開していく中で、現状、依存しすぎたと言い切る根拠というか、これを誰が評価してそう言っているのか、この表現でいいのか疑問を感じましたので、考え方を教えていただければと思います。

事務局 これは客観的に社会情勢、地域情勢で、県内、全国同じような現象が起きていますが、大規模店舗側、宅地開発側は、行政はそれを許認可という形で農地転用をやってきましたが、改めて今、まちづくりを見ると、郊外が放射状に広がり、様々な主体の行動の結果こういうまちになってしまっていますが、客観的に見ると、自家用車に依存しているライフスタイルと言えなくもないので、客観情勢分析でこのような表現にしていますが、国内でもうまく公共交通を組み合わせている都市もあれば、大方は、宮城県内と同じような風景が全国津々浦々に広がっている現状がありますので、これは、客観的に言えるのではないかとということで記述したところです。

岡委員 誰が評価してしすぎだと言っているのか、こだわりませんけれども。

徳永委員 地域というか、状況によっても大分違うと思います。依存したということはそんなに問題ないと思うのですが、しすぎたと言える所と、やっぱりしすぎたと言えない所もあると私も思っていて、例えば仙台市で、地下鉄を使った生活もできるのに、それでもあえて車を使っている所はしすぎたという言い方をしてもいいのかもしれないですけど。地方都市の多くの所では、現状車がないと生活できないという意味でしすぎたと言えるかということちょっと厳しいかなと、指摘されると確かにそのとおりだと思います。

岡委員 依存しすぎたというのは、我々の所ですと、漁業者、農業者が非常に多くて、やはり一次産業を支えて出荷するには、車は軽トラを含めて必要不可欠なものです。それを依存しすぎたと言われると、我々のこの部分をどうするのという話になるというのが一つ引っ掛かったところです。

事務局 改めて、その話はよく理解できますので、いろんな方が見るプランですので、事務局としても考え直したいと思えます。

徳永委員 公共交通をやっている立場からすれば、あるいは都市問題をやっている立場からすれば、しすぎたと言い切っちゃいたい気持ちもあるのですが、表現については御検討いただければと思います。

泊委員 宮城県でということではなくて、一般としてですが、立地適正化の議論に集約されていて、そこでは車依存からの転換などの表現が用いられていると思えますので、関連する資料を参考にされてはいかがでしょうか。

徳永委員

今、立地適正化の話も出たので、本文の中で、立地適正化とか都市計画マスタープランが出てきますが、現状として、それと公共交通部門が事前にちゃんと調整をしてやっているところに至っていないことが問題だと思っていて、そういう意味で、立地適正化や都市計画マスタープランを考えると、公共交通はどうするのかということと一緒に考えてもらえるように、それを受けて公共交通をどうしようということにならないように、ぜひ取り組んでいただきたいので、そんな感じが伝わるような本文の書き方をしていただければありがたいと思います。25 ページに一体的な議論を促すとなっているのですが、そこが分かるように書いていただければありがたいと思います。さらに言えば、積極的に都市計画部門を巻き込んで、そちらが認識してやってくださいということを、県庁の中で連携してもらえばありがたいと思います。

事務局  
徳永委員  
岡委員

今の御意見を踏まえて、連携をもちろんしていくわけですが、書きぶりを考えます。

基本的な施策、関連する目標も合わせて、いかがでしょうか。

これはお願いですが、表記の仕方で、住民バスの表現が全て、市町村が運営するというようになっていますが、石巻市では運行協議会による住民主体の住民バスですので、市町村等と位置付けていただきたいと思います。

あと25 ページ。複数の市町村から広域的な公共交通計画の策定を求められたときという部分で、県は積極的に関わる、取組を支援するとなっているのですが、今回の法改正では、複数市町村から要請があって必要と認めれば、県はそれを策定するということになっていると思うのですが、なぜこういう表現になっているのか御説明いただければと思います。

事務局

法改正によって、委員がおっしゃったように、県が主体的に策定することは認識しております。確かにこの表現ですと積極的に関わるというところまでしか言及しておらず、策定するというニュアンスが伝わってこないで、そこは直したいと思います。当然そういった背景もありますので、目標指標の⑤で広域的な地域公共交通計画策定をすることで、こちらも県が関わりながら策定していくというイメージですので、表現を修正したいと思います。

千葉委員

我々の取組をまとめていただいているというのが率直な感想です。それでこの基本的な施策の表現でお伺いしたいことが2点あります。23 ページの地域ニーズを踏まえた交通モードの導入のコラムの所で、デマンド交通のメリット、デメリットとあるのですが、この利用者側のメリットの②にタクシーに比べ安価で利用できるとあります。現実的に、利用者には本当にメリットだと思いますが、安くなった理由があるわけです。運送事業者はそれなりの安全コスト、運行管理や車両管理、運転者の登録制度、車の車検も毎年あります。それ以外でも点検のタイミングも短い。あと運転者も色々と研修、講習、登録免許とか、それなりにコストや時間がかかって、その費用の部分が掛かっているから料金に反映せざるを得ません。もちろんデマンドをやっているのは私どもの事業者ですが、安価なところが強調されてしまって、安いのはもちろん結構なのですが、理由があって、県の補助金を運用しているから安いということも汲んでいただければと思います。運営側のデメリットでタクシーから乗客を奪うと、御心配いただいていると思うのですが、デマンドは日中運行で、タクシーのお客もほとんど日中です。そこでバランスを取って共存共栄という形で、タクシーは社会貢献や地域の公共の足を守らなくてはならないということで、自治体とタッグを組んでやっているの、うちが被害者みたいな書かれ方をしなくてもいいかなと思います。

続いて1-3の運転士の確保策ですが、今年、タクシーに限らずバス、普通の大型も緩和になりました。これ見ると、単に年齢制限と保有年数しか書いてないのですが、実はもっと細かくて、それだけで取得できるかということ、そうではありません。自動車学校の教習時間で言えば、今の倍以上の単位です。今、全国のバス協会とか、私どもタクシー協会でも実証実験をやっています。これで本当にドライバー不足が解消できればいいと思います。一層の魅力について情報提供していただけるということですが、何か具体的な何かイメージとか、計画があるのか、もしあればお教えいただければと思います。

あと、25 ページの地域公共交通を担当する市町村職員の研修ということで、地域公共交通会議で感じていることはまさにこの通りです。これも具体的に計画とかイメージがあれば、ぜひ教えていただければと思います。

木村委員

今、運転士確保の話が出たので、千葉委員がおっしゃったように、待遇改善、これが一番の策ですが、なかなかそれが難しい状況ということで、免許の取得関係が変わりますけれども、非常に大型についてはお金がかかる話でして、この1-3の運転士確保策について、魅力の発信や情報提供ということがあるのですが、希望的なお願いですが、人材確保の財政的な支援の取組みみたいなものであればお願いしたいということでございます。

事務局

23 ページのデマンド交通のコラムの所はいただいた御意見を参考にまた精査したいと思います。24 ページの運転士確保のより一層の情報提供については、まだ検討中で、もうちょっと検討して、具体的なイメージを出していきたいと思います。ここへの支援についても今後、検討課題ということで考えていきたいと思います。

泊委員

市町村職員向け研修会は、今年度はコロナの影響で開催できていませんが、昨年度、一昨年度も、有識者を招いて、地域公共交通の研修会をやっていますので、毎回テーマを変えて、来年度以降も色々参考になる知識などをフォーラム等も含めて、学んでもらえる場になりたいと考えております。

デマンドのコラムですが、デマンド交通と言っても、いろんな形のデマンドの情報が混在したものになっていてややこしいので、整理をお願いしたいと思います。というのも、定時定路線型のデマンドもありますし、フルデマンドもありますし、交通空白地域かどうかでも意味合いが変わってくるということもあると思います。それから、例えばメリットにおいて、自宅前から乗車でき、これはそうではない場合もあって、タクシーよりよく見えたり、悪く見えたりで、比較できるか分かりませんが、色々あるということが皆さんに分かって、工夫のしがいがあるというような情報にすると思います。

事務局

デマンド交通のコラムの内容をもうちょっと表現を努力したいと思います。

徳永委員

ついでですが、24 ページのスケジュールが書いてあるのですが、1-2に対しては具体的にモデル地区の選定、モデル事業の実施と書いていますが、県の関連事業としては、これまでも補助金が入っているだけなので、具体的に、県として何かモデル実証事業をやっていくことでしょうか。

事務局

モデル事業は検討中なので、まず本格的には来年度からしっかり考えます。

徳永委員

気仙沼市の23 ページのこれを指しているのでしょうか。

事務局

これは気仙沼市単独の実証事業でございます、これをイメージしながら、県としてのモデル事業を検討していこうというものです。

徳永委員

この全体の作りですが、県としての事業を並べているのか、市町村や事業者での取り組み、連携の取組も含めて、記載されているか、文章を読んでよく分からない感じがします。先ほどの例では、県としてやることだけを書かれているという感じがしたのですが、その辺りの整理はどうなっているのでしょうか。先ほどの地域公共交通計画の所も、広域の所は県がやると書いているけれども、市町村がやることに対して支援していくのかどうか、それを、積極的に促していくとか、相談に乗るとか、どういうことをやるのかということ、そこまで書いてないので、県として、こういう広域の場合はやりますということだけというふうに読めてしまうので、その辺りどうかと思います。

事務局

県としても各市町村の地域公共交通会議に参画しているので、常に関わってはいるのですが、表現としてそこは省いている所がありますので、そこも含めて全体を見ていきたいと思えます。

脇田委員

私からも2点ございます。1つは21ページで、バス、離島航路、地域鉄道への支援の2番目の■で、交通事業者が運行する広域的な幹線バスというのがあります。こちらについて、現在も補助をいただきながら、運行しているところではありますが、補助をいただいても依然として赤字があるということで、市町村との話の中でなかなかお金を出していただけないというケースもございます。そうしたことから県としての補助率の引き上げなども今後検討いただければ非常にありがたいと思うところが1点要望です。

それから23ページで、唐桑地域の患者輸送パスの取組が書いてありますが、グループ会社のミヤコーバスの御崎線という、県の補助路線になっていますが、そちらと一部路線が競合している状況でございます。こちらに書いてあるとおり無料となっておりますので、当社グループとしては結果的に当社路線のお客さんがなくなったということでありまして、推進するのはいいとは思いますが、その辺の路線については色々考えながら、情報をいただきな

がら進めていただければと思いますので、よろしくお願ひします。

事務局

地域間幹線系統の補助率アップの御要望と、地域におけるモデル事業を考える際には、細心の注意を払って考えますので、色々実情とか教えてもらう場面もあると思いますので、よろしくお願ひします。

今野委員代理

28 ページのスケジュールで、交通拠点機能の強化からMa a S活用の検討まで4つの項目を載せていただけていますが、こちらの表の上に、観光型Ma a Sの実証実験ということで、今私どもやらせていただいているところはステップ2ということで、来年度からの東北デスティネーションキャンペーンに向けた取組を宮城県、各自治体、関係する交通事業者とやらせていただいているところですが、この文章を見ますと、地域公共交通にも観光型Ma a Sの仕組みを拡大するとなると、やはり生活型ということを目指していくというようなイメージかなと思うのですが、それに、Ma a Sを活用する上での素材というか、そういうものが1-5、1-6、1-7のところ、連携強化、あとはGTF Sデータの活用、こちらとの連携と思うのですが。そのスケジュール感がMa a Sだけずっと5年間、実証実験という書かれ方になっているのが、色々とその技術面や内容ではいろんな課題があるということは、私も専門ではないものですから、詳しいことを言う立場ではないのですが、ただ他の取組が令和5年度から実施というものもあって、そこからMa a Sだけは実証実験という、実験と他の取り組みの実施との繋がりとか、Ma a Sはどのようにここと結びつけて入れていくみたいな到達点とか目標がこのスケジュールだと分かりにくく、折角の取組なので、書けるようであれば、そういうところも積極的に取り組んで行かれるようなことをお考えであれば、表現なども御検討いただくと非常にありがたいのかなと、我々も交通事業者としてMa a Sに取り組んでおりますので、そういうものを含めて当然皆様の御協力いただいて取り組むべき内容だと思っておりますので、その点を踏まえて、こちらの表現の工夫、検討ができれば非常にありがたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

事務局

実証実験が続くような書きぶりですが、現時点ではこういう書きぶりですが、色々高い目標を掲げるかどうか含めて検討していきたいと思ひます。Ma a Sがかなり交通のキーワードになっていて、重要な取組だと常に認識していますので、また検討したいと思ひます。

徳永委員

このスケジュールの書き方ですが、例えば今1-8で1段の矢印で表現しようとしているので、少し無理があるのかなと思ひます。色々実証実験を継続していく中で、実現できることはもう実施に結びつけるというような、そういう2段書きということも、あり得ると思ひます。他の所でも1つのモデル事業だけをやるということではなくて、複数並行して走らせるということもあるかもしれません。この点を踏まえて、少し書き方を整理していただくといひと思ひます。

泊委員

今の所は私も質問したかったのですが、関係者として、県、市、事業者とあるのですが、例えば県や市というのはこのMa a S事業ではどういう役割を期待されているのでしょうか。

事務局

前提として、GTF Sデータの整備が前段にあると思ひますので、当然Ma a Sのデータの中には住民バスの検索なども中に入ってくると思ひますので、そういったデータの整理とか、そういったものを含めて県や市町村も、事業者だけでなく、運営主体としての市町村も関わってくるという意味で入れております。

泊委員

その側面だとすると、実証実験というよりは、内容を充実させることの支援という位置付けとか、直前にもお話がありましたが、観光型Ma a Sをされているのを事業者の方としては、おそらく観光型Ma a Sから展開を考えられていると思ひますが、そういう考え方を支援しながら、地域公共交通も色々活用して展開してほしいというような発想だと思ひますので、活用の検討、支援という言い方が正しいかどうかは分かりませんが、民間を中心に色々活用展開しますということ、どんどん加速させてあげる。そういう位置付けで書かれた方が適切かなと思ひます。そうすると、先ほどから議論になっている実証実験、こういう表現が大きく変わると思ひます。

事務局

御指摘も含めて考えていきたいと思ひます。

徳永委員

1-7のGTF Sについて、実際に市町村バスでオープンデータ化すると、なかなかハードルが高いというか、人員の余裕もないし、技術的にもなかなか大変という中で、他の県で県が主体になってとあるように、ぜひ宮城でも県が主体になってまとめて、少なくともバス停

情報ぐらいは、県の方で一括して発注してあげるとかそんな支援があってもいいと思っています。これの普段の使い方ですが、例えば、新たな予算組みをするときに、こういうのがあるから、それに基づいてこの予算を取りたいということで積極的に使えるのであれば、ぜひそういうことで書き込んでいただけるといいと思ったので、御検討いただければと思います。

事務局

事務局としても、他県でかなりの予算を投入して、県がデータ整備した事例も把握していますので、そういうところを目指してはおります。プランを作って来年度からしっかり検討できればと考えております。

徳永委員

目標指標の⑦はこれの取組になるのでしょうか、これが35市町村実現するとすると、やはり相当の支援がないと難しいかなと思っていますので、併せて御検討いただければと思います。

併せて言いますと、低床バスの導入割合も現実的に市町村バスまで対象にしているとすれば難しいし、それに適する車両がない、あるいは改造するとなれば相当のお金がかかるようなところで、その辺りどこまでを想定されているのかということと併せて、どのようにお考えなのかお聞かせいただければと思います。

事務局

目標指標の低床バス導入割合ですが、対象は、事業者の乗合バスの数字となっておりますので、この中には市町村の住民バスの車両は含めない形で考えております。

徳永委員

そうしますと、低床バスは、実は地方がより欲していると思うのですが、そこに対して、県としてというのはなかなか荷が重いと思いますけど、そういう地方の声を国に上げて、国、自治体で車両開発だとか、補助制度創設だとか、そういうものを働きかけていくというのにも必要になってくるのかなと思いますので、ぜひその辺りも御検討いただけるとありがたいと思います。

事務局

いただいた視点はこれまで持ってなかったもので、国への働きかけを含めて、今後検討材料にしたいと思います。

村島委員

22 ページにクロスセクター効果の図を入れていただいたのがすごくよかったと思いました。こういうセンターを超えた効果を考えながら、連携を進めていくということが明記されたのはとてもいいなと思いつつも、具体的にそれを書いたら連携できるかとか、書いたら効果が上がるかということ、そこをどのように具体化していくかを考えていくとなると難しいという部分がある後であって、例えば、他分野との連携が大事だと思うことを交通の方で考えているということが、他分野に伝わっていなかったら、結局は連携できていないということになるので、具体的にどのように実現していくか、イメージが固まっていけるといいなというように思っていました。

今 28 ページのMa a Sについて、皆さんでのご御議論されていて、1-5, 6, 7 を併せてMa a Sであって、何か特別なアプリとか、特別な仕組ではなくても、それ自体がMa a Sだということと、観光型から生活型Ma a Sというお話がありましたけど、本当に一番必要なのはやはり住民であり、そのために観光型で始まった取組を生活型に発展させるみたいなイメージがここに読めるようになると、何か夢が持てるなと思ったりしました。

あと 29 ページの 1-9 のモビリティマネジメントですが、書けるかどうか分かりませんが、通勤、通学、通院、あと学生、高齢者と書いているのですが、例えば、知的障害、精神障害とかで車を自分で運転することができない大人又は子供はすごく公共交通が必要だけどその使い方がよく分からないということが結構あります。そういうところで、学校にそういう説明に行くときに支援学校や施設が入るような計画になると、そういうまさに隙間にあるような、何とか就労できるけど足が問題で家から出られない人たちが公共交通を使えるようになるので、計画でそれを考えていただければ、助かる人たちがいるのかなと思いました。

32 ページとか 33 ページとか、福祉部門とかNPOとの連携に関わってくる所ではあるのですが、関係者として県市町村や交通事業者があるのですが、NPOや住民が入っている項目が1つもなくて、入れた方がいいのではないかと思います。

方針1の目標指標に、本当は今お話した福祉部門との連携について何らかの目標指標があるとすごくいいなと思います。32 ページに、介護保険の訪問型Dを活用すると入れてくださったのは、本当にうれしかったのですが、実際に実施主体の人たちもたくさんいると思います。その次の2-1のNPO、住民との協働に関係してきますが、介護部門との連携で実際に



活動を始めることができた団体があるかどうかとか、市町村があるかどうかというような基準があると、すごく気持ちの救いになると思います。こういう課題は今、全国、県内各地にもものすごい数があって、住民の中から沸き上がってきているものなので、どこか1か所にモデル地区を決めて、そこに補助して支援することで何かをするというよりは、そのように各地で散発的に起こったいろんな住民グループの相談をどのくらい聞くかとか、その立ち上げの経済的な支援をどのくらいしてもらえるかとか、そういうところが実際はすごく役に立つ支援になるのかなと思いました。

方針3のバリアフリーについて、バリアフリー法のところでも結構議論がされていましたが、実際に設備が整うだけでは安心安全な環境整備にはならないので、やはり大事なのは心のバリアフリーの啓発であるというお話がかなり出てきていたかと思っています。なので、実際に心のバリアフリーについて、みんなが色々不自由している人のことを分かってあげたり、目を向けたりすることによって、多少例えば、バリアフリーされていない部分があってもそこが乗り越えられたり、引きこもっていた人が出られるようになったりするという啓発みたいな計画もあるといいのかなと思いました。

事務局

事務局としては、特に保健福祉部と連携について、これまでもある程度勉強していますが、今後も具体的な事業、事例とか、岩沼市の介護保険を使った移動サービスとか事例もありますので、より連携して、市町村職員対象の研修会でもこういう事例は共有したりして、連携の視点をずっと持ち続けることによって連携が広がると思います。具体的な目標を掲げるのは非常に難しいので、指標はないのですが、実践と行動を通じて連携していけば、うまくいく事例があるのではないかと思います。あと、関係者については、国、市町村等で済ませています。ここも確かにNPO法人とか関係者がたくさんありますので、ここはもう一遍全体精査したいと思います。心のバリアフリーというの、かなり前から言われていますので、保健福祉部でもしっかり考えていただいているところではありますが、交通プランという範疇だとよく分からなくて、個別プランである交通プランでは絞って書いているということで御理解いただければと思います。それから、NPO法人や住民組織と連携した多機能化の取組については、来年度モデル事業を検討するのに、まずは我々も情報少ないので、モデル事業でやる方がいいものができるような気がしていますので、そういうことで、補助事業とか考えていきたいと思っています。現段階でも中山間地域にいわゆる小さな拠点ということで、拠点化して日常生活をやっている所があるのですが、交通プランで焦点を当てたのは移動支援を軸にした多機能化ということで、どうしても拠点化の方が取り組みやすいのか、それがどんどんできてきていますが、こちらでは移動支援を軸として多機能化をやってみたいというふうに掲げたところ。いただいた意見を参考にして考えていきたいと思っています。

徳永委員

具体的目標を書くのは大変かと思うのですが、前に方針2のところ、担い手が運営側の話に見えてしまうと行ったのは、目標が地域交通を運営する住民組織数という指標で出しているの、運営側の担い手ということなのかなというふうに見えてしまったところもあります。そういう意味でも、ぜひ他の分野連携を深めていって、そういう指標ができるといいのかなと思います。それから、心のバリアフリーも、その前のモビリティマネジメントと同じような形で、小・中学校とかそういう所に積極的に働きかけていくということも必要なのかなと思っていて、実は高校の探求型学習が始まったときに、県で出前講座のメニュー作りをしていました。その資料を見ると、それぞれの担当部局でこんなことをやっていますというのを紹介するだけのものなのですが、ただそれを全部並べてみると、意外とそこから連携のヒントも出てくるのではないかなというふうに思ったところもあります。そういう意味で、モビリティマネジメントはモビリティマネジメント、心のバリアフリーは心のバリアフリーで別々の担当で考えるということではなく、何かその辺も含めて、連携しながらやれるような取組を考えていただけたらいいのかなと、今のお話を伺って思ったところ。す。

千葉委員

1点確認をお願いします。29ページの最先端技術の活用のICTサービスの所にタクシーの事例を挙げていただいたのですが、相乗りタクシーは、私の認識ではまだ制度として成り立っていなかったと思います。国で年内ぐらいに制度設計して、来年辺りから運用するような話があります。なので、相乗りタクシーが制度化されて、運用できるように捉えられますとまだ早いのかなと思います。ですから、相乗りタクシーだけが独り歩きするのではなく

て、ここの表現を変えていただいた方が、タクシーは基本的には1個の契約でやるので、相乗りというライドシェアのようなイメージになるのですが、いわゆるタクシーシェアみたいなことです。現行でスタートしていませんが、今後、間違いなく業界でもやろうということなので、これからダイナミックプライシングであるとか、事前確定運賃はもう進んでいますが、東北では青森でしかやっていません。仙台ではどこも導入していません。全て配車アプリを前提にやって、この確かICTのサービスだと思うのですが、相乗りタクシーは表現変えていただければと思います。

徳永委員

具体的な事例が私もないのですが、泊先生で何かこういうところに盛り込めそうなICTのサービスは御存知ですか。

泊委員

タクシーはありそうですけど、東北地方だと事例として書きにくいところがあって、ただ、相乗りタクシーという名前が出てしまったのですが、タクシーのサービスを支えていきますというような表現であれば、もう少し具体的に書いてもいいかなと思います。

資料1で、4の基本的な施策、モビリティマネジメントとか公共交通利用促進策がありますけれども、これは、方針1ではなくて方針2ではないかと思えるのですが、あるいは方針1に掲げるにしても、方針2に関係者の連携とか協働の中でお互い啓発し合うという側面も大事だと思いますので、そこは少し書き方を工夫していただきたいと思います。

目標指標ですが2つあります。1つは、方針2の観光客の入込数で、方針2のある意味で成果として理解できますが、おそらく直接は関連していません。何かやって観光客増えたということではないと思います。ところが、課題の方では、例えば、観光客の公共交通の利用は伸びないということも書いていたので、それに照らした指標にいただいた方が適切かなと思います。本来それどこまで課題かというのがありますが、これは内部で調整されたことだと理解しています。もう1つは、方針1の目標指標で、⑤以降は4の施策に対して、どういことができたか、そういう実績に関することかなと理解できるのですが、②、③、④は利用者数がどう変化したかということで、方針1をどう評価できるかというのは、悩ましいところだと思います。増えたからいいということでもないでしょうし、減ったとしても、色々実現できることはあると思います。数字で説明する必要があるのはよく分かりますが、そういう指摘にならないようにしていただければと思います。①の満足度というのは、資料の途中にあった交通に一番不満が多いという話に対するものと理解します。

事務局

②、③、④は現状維持ということで、これは前プランにもあって、事務局としては、こういう考え方もあるということで踏襲したところもありますが、確かに疑問をお持ちになられるところもあると思いますので、再検討したいと思います。

徳永委員

現状維持については、前回のプランのときも問題視していたような気がしますが、人口減少や高齢化して利用者が増えるのではないかという、当時の見方もあったのですが、現実問題として、その後、高齢者のほとんどが免許を持って車で動いているということからすれば、高齢化が進んだとしても、利用者増えるわけではないという厳しい現実を捉えると、この総数だけで議論するのはどうかと思います。これが出ると、他の市町村もこういう形で、目標を立ててしまって、総合計画とか、みんな達成できなくて困っているというところがありますので、それはまず、県のプランから示すというか、より適切な目標指標を御検討いただけるとありがたいと思います。

脇田委員

表紙の写真ですが、真ん中のバスが当社のバスだと思うのですが、震災のときに、兵庫県のバス会社からいただいたものをそのままの柄で使っているというもので、若干宮城県のプランとしては違和感を覚えるのですが、事務局で思いがあれば教えていただければと思います。

事務局

震災からの復興の象徴というところと、女川駅前撮影したのですが、町で実証運行した循環バスと、地域間幹線系統とその枝線との連携のような、並んだところをスナップしたものですけれども。表紙の裏などに注意書きを一言明記したいと思います。

徳永委員

見直していただくとまた気になるところも出てくるかもしれませんので、それは事務局へ直接申し出いただければと思います。

木村委員

そもそも論ですが、目標指標を決めた根拠を全体で構いませんので教えてください。

事務局

15点ほど出しましたけれども、これくらいのボリューム感がないと、今後の進捗管理とかブラッシュアップすることを考えて、これらの目標指標になったわけですが、最終案までま

だ時間があるので、考えたいと思います。

木村委員  
事務局 最終的にその5年後の目標としての数値の出した根拠はいかがですか。  
オープンデータ化市町村数とかは非常に高い目標ですが、現実的な目標にチャレンジ目標にして考えたのがこの15項目になります。自然体というよりはちょっと目標らしい目標にしようということで、一応案として出しております。

徳永委員 先ほどの利用者数もそうですが、本当にこの数字が実現できるのかというようなのもあると思いますので、最終的なものに向けては、まだ内部的にも御検討いただけるのかなと思っていますけども、実現可能な数字でもなく、あまりにも突拍子のない数字でもないところで目標指標を設定していただければと思います。

事務局 今日、大分たくさん御意見いただきまして、かなり根本に関わるお話も幾つかあったと思いますが、懇話会としては今日が最後と聞いています。今日いただいた意見を基にもう一度、事務局で御検討いただいて、最後大変かと思いますが、一つよろしくお願ひします。

事務局 閉会に当たりまして、御挨拶申し上げます。

県・志賀理事 懇話会を2回開催させていただきましたが、徳永座長をはじめ委員の皆様には、お忙しいところ御参画いただきまして、また貴重な意見をたくさんいただきまして本当にありがとうございました。本日もたくさん御指摘いただきまして、一部我々の単純ミスのようなところもあって申し訳ないのですが、ほとんどの御指摘は我々の実態に対する認識のずれが報告書の表現に出てきた所を御指摘いただいたのかなと思っておりまして、文章表現を直すことはもちろんですが、認識自体をしっかりと軌道修正いたしまして、今後の施策展開が繋がっていきたいと思っています。今後プランが外に出ていくわけですけれども、まだまだいろんな所から御意見をいただくことがあろうかと思いますが、中間案としては現在の課題にしっかりと向き合ったような体系のプランになっているのかなと本当にありがたく思っております。ただ、同時に思いますのが、今日掲げておりますが、実際にいい状態になるのは難しいこともたくさん書いてあるというふうに思っております。そういった点については、プランが策定された後も含めまして、特に具体的に皆様、各分野で御見識をお持ちだと思いますので、施策の実現までぜひプランの策定に大きく関与された立場から、引き続き御指導いただきたいというふうに思っております。本当にどうもありがとうございました。

事務局 以上をもちまして第2回宮城県交通計画交換会を終了いたします。お疲れ様でございました。