

令和5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5年6月12日（月）午後4時から午後5時20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、小林委員、植松委員、木村委員、千葉委員、石川委員[代理]、佐々木隆委員、鈴木委員、吉本委員、東野委員、高橋賢委員[代理]、高橋壽一委員、田中委員、五十嵐委員、平井委員、村上委員[代理]、佐藤泉寿委員、佐々木美和委員、菅原委員、中鉢委員、吉野委員[代理]、宍戸委員、後藤委員[代理]、松原委員、武者委員、佐藤宏委員、中嶋委員
計28名 |
| 4 | 県出席者
山田企画部参事兼地域交通政策課長、長谷部企画部副参事兼地域交通政策課総括課長補佐 ほか |

1 開会

長谷部総括

ただ今から、「第1回宮城県地域公共交通活性化協議会」を開会します。
開会に当たりまして、宮城県企画部長の武者から御挨拶を申し上げます。

2 あいさつ

武者部長

本日は、お忙しいところお集まりいただき、誠に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くとともに、協議会の委員就任につきまして、御快諾をいただき感謝申し上げます。

さて、人口減少や高齢化により、地域公共交通に求められる役割が大きくなるなか、新型コロナウイルス感染症拡大による影響が、交通事業者の経営にも大きな打撃を与え、公共交通を取り巻く環境はより一層厳しさを増しております。

このような状況の中、本県では、令和2年度に策定しました「宮城県地域交通プラン」に基づき、皆様方の御協力のもと、持続可能な地域公共交通の維持、確保に向け、様々な施策を推進してまいりました。

このたび、地方バス路線に対する国の補助制度であります「地域公共交通確保維持改善事業」の見直しに伴い、これまでどおり国の補助を受けるためには、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に位置付けられた「地域公共交通計画」との連動が必要となりましたことから、「宮城県地域交通プラン」の内容を基本し、「宮城県地域公共交通計画」を策定しようとするものです。

つきましては、委員の皆様の御助言を賜りますとともに、忌憚のない御意見を賜りますようお願い申し上げまして、開会に当たっての挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

3 委員紹介

長谷部総括

【出席者名簿により委員紹介】

4 会長選任

長谷部総括

続きまして、次第の「4 会長の選任」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となっております。まず会長の選任について、武者企画部長を仮議長といたしまして互選を行いたいと存じます。

会長が選任されましたら、その後の議事については、設置要綱第5条の規定により、会長

	に議長をお願いしたいと存じます。それでは武者部長、よろしくお願いいたします。
武者部長	それでは、暫時、仮議長を務めます。よろしくお願いいたします。 本協議会の会長につきまして、皆様の中で御推薦はありますでしょうか。
木村委員	宮城県バス協会木村でございます。事務局案ございましたら、お願いしたいと思います。
武者部長	それでは、事務局から案があればお願いします。
山田課長	事務局としましては、宮城大学の徳永委員にお願いしたいと考えております。
武者部長	事務局から、宮城大学の徳永委員の会長選任について案が出されました。皆様いかがでしょうか。 ありがとうございます。それでは、徳永委員に本協議会の会長をお願いしたいと思えます。 なお本協議会の副会長につきましては、設置要綱第3条に基づき、企画部長の私が務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。 以上をもちまして、私の仮議長役を終わらせていただきます。以降の進行は、会長の徳永委員にお願いいたします。徳永会長から、ごあいさつをお願いします。
徳永委員	改めまして、宮城大学の徳永でございます。私も、県の地域交通プランですとか、市町村の地域公共交通会議などで委員をやらせていただいておりますが、近年ではコロナ禍の影響もありますし、人口減少、高齢化社会ということで、公共交通を取り巻く環境はより厳しい状況となっていると感じています。その一方で、ICTやAI技術の活用、また、新しい技術をどう活用するのかというのも、新たな課題となっているかと思います。 県民の皆様の足を確保する、持続可能な形にするというだけでなく、それが、地域の活性化に繋がるような地域交通を目指していければと思っておりますので、委員の皆様の忌憚のない御意見をいただきながら、会議を進めていきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

5 報告事項 (1) 宮城県地域公共交通活性化協議会の設置等について

徳永委員	それでは、次第の5報告事項に入ります。報告事項(1)宮城県地域公共交通活性化協議会の設置等について、事務局より説明願います。
事務局	【資料1、資料2及び参考資料により説明】
徳永委員	報告事項(1)について、質疑等に入ります。挙手いただき、御所属とお名前をおっしゃっていただき、御発言をお願いします。
鈴木委員	宮城交通の鈴木でございます。要綱の中にある路線の休廃止について伺います。路線の休廃止については、協議会に諮る場合や地域公共交通会議に諮る場合がありますが、県の要綱に基づき、「旅客の利便を阻害しない」という了解を満たすことができるのかということ、その場合において、各市町村との地域公共交通会議とのすみ分けの考え方について、教えてください。
山田課長	基本的に要綱改正前と取扱いに変更ありません。市町村の地域公共交通会議には、県としても出席していますが、その内容と相反しないというのが大前提で、その取扱いに変更はありません。
鈴木委員	市町村の地域公共交通会議と県の協議会とで二重に諮る必要があるということでしょう

	か。
事務局	従前から両方に諮られていたものと認識していましたが、事業者側ではどのように区別されていたのでしょうか。
鈴木委員	前は活性化協議会ではなくて連絡協議会でしたよね。連絡協議会の場合は、路線廃止で有れば国への申請に先立ってまず報告する。そして県からその関係市町村宛てに通知が出されるという流れでした。それとは別に、各市町村の地域公共交通会議での議論が行われることで、今回、宮城県の活性化協議会ができることによって、同じ目的にものが二つできると思うので、その整理をしておきたいということです。
事務局	今回の要綱改正で、活性化法に基づく協議会を設けましたが、取扱いについて変更する予定はございませんでしたので、従前どおり、市町村と県に協議を行ってほしいと考えています。
植松委員	昨年度の経緯をよく把握をしていないですが、幹線の補助の場合は県の協議会に諮り、それ以外は市町村毎で手続きを行うというイメージではありました。
鈴木委員	「旅客の利便を阻害しない」という判断が、県の協議会だけでも該当するのか、市町村だけで該当するのか、それはどういう場合かを伺いたいです。県と市町村に二重に申請をする必要があるのでしょうか。
植松委員	市町村の、単独市町村の状態です十分可能だと考えておりますけれども、改めてまた協議にかけるとするのは二重になってしまうというのがあるのではないかとと思うので、あえて県に協議する必要はないかと思っています。ただし幹線については、県計画でも補助の対象となるところなので、県協議会での議論が必要になると思います。
山田課長	明確な回答が現段階でお示しできないのは申し訳ありませんが、幹線系統の補助については県協議会での協議が必要になりますので、一旦整理をさせていただきまして、次回の協議会では、見解をお示しさせていただきたいと思います。
徳永委員	事務局、よろしくお願いいたします。その他無ければ、次第の「6 議事」に移ります。
6 議事	(1) 宮城県地域公共交通計画の策定について
徳永委員	議事(1) 宮城県地域公共交通計画の策定について、事務局より説明願います。
事務局	【資料3及び資料4により説明】
徳永委員	議事(1)について、質疑等に入ります。挙手いただき、御所属とお名前をおっしゃっていただき、御発言をお願いします。
泊委員	資料4でお示しいただいた「パブリックコメント他」について、県民の意見を伺う機会というのが、中間案と、最終案作成前の1回のみであるように資料上は見えますが、中間案を作成する際にも、県民の意見などを伺う機会が必要かと思いますが、そのような御予定があれば教えてください。
山田課長	今回は計画の「素案」として出ささせていただいておりまして、委員の皆様から御意見を頂戴し、中間案とさせていただいた後に、市町村、県民、県議会の皆様にも御意見を頂戴し、反映させていきたいと考えておりました。

泊委員	計画の審議内容にもよると思いますけれども、パブリックコメントが、最終案を作成するのに必要な手続きかもしれませんが、中身によっては、もっと早い段階で必要になる可能性もあると考えまして、コメントとして発言させていただきました。
徳永委員	地域公共交通計画の策定について、後ろの資料を見ていただくと、令和6年度から7年度となっております。現行の「地域交通プラン」を「宮城県地域公共交通計画」に置き換えるものと理解しました。次回、地域公共交通計画の策定となれば、泊委員がおっしゃったとおり、住民アンケートですとか、各方面からのヒアリングが必要かと思います。今回は2か年度経ってすぐに次期地域公共交通計画ということにしないといけないということになりますので、そこでしっかりと議論をする必要があると考えておりますが、事務局もその理解でよろしいでしょうか。
山田課長	今回は委員の皆様の御意見を反映させていただいた上で中間案を策定し、パブリックコメントなどで県民の御意見等を反映させていながら策定したいと考えておりますので、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。それでは次に移らせていただきます。

6 議事 (2) 令和6年度宮城県生活交通確保維持改善計画(案)について

徳永委員	それでは、続きまして、議事(2) 令和6年度宮城県生活交通確保維持改善計画(案)について、事務局より説明願います。
事務局	【資料5及び資料6により説明】
徳永委員	議事(2)について、質疑等に入ります。御意見等あれば、挙手をお願いします。
石川委員[代理 湯浅様]	別紙1-1と別紙2の実施主体にJR東日本がありますが、バスに応じてJRのダイヤを調整することは難しいと思いますが、関わり方について教えてほしいと思います。
事務局	記載につきましては、バス路線に合わせてJRのダイヤを改正ということではなく、その逆でありまして、JRのダイヤ改正を踏まえ、住民の方が使いやすくなることを目指して、路線バスなどがダイヤを調整することを想定しております。
山田課長	JRの方から、ダイヤ改正について市町村等に御周知いただいていると思いますが、それを踏まえ、地域公共交通会議の中で協議・調整をさせていただきますという意味で、昨年度同様に実施主体として入れさせていただいております。
石川委員[代理 湯浅様]	これまでもダイヤ改正について、自治体様などに内容をお知らせさせていただくという、そういったイメージでよろしいでしょうか。
山田課長	JR、事業者、市町村と相互に連携しながら、利活用の促進に進めていければと考えています。
石川委員[代理 湯浅様]	分かりました。ありがとうございます。
徳永委員	私から二点ほどよろしいでしょうか。まず資料6の7について、「協議会が認めた系統」となっておりますので、こちらの説明をお願いします。またバリアフリーについてですが、現実的にはなかなか適応する車両が無いという状況もあるのかもしれないと思ひまして、「全車両の導入を目指す」ということにしておいて良いのかということを確認しておきたい

	と思います。
事務局	資料について、説明が足りず申し訳ございませんでした。「7」の「川崎線」につきまして説明をさせていただきます。記載のとおりではございますが、本路線は、平日と休日を合わせて運行回数が3回に満たない路線となっております。しかし、沿線に病院や学校があり、県民の生活に必要不可欠な路線であります。また、県南中核病院を通る場所もあり、平日3回以上の運行で足りるとしてお認めをいただきたい路線となっております。こちらは、昨年度から継続の路線となっております。 併せまして、バリアフリーの車両につきまして御質問いただきましたけれども、地域間幹線系統を運行する車両について、全車両をバリアフリー化することを目標としておりますけれども、会長おっしゃる通り、導入ができる、できないという事情もあるかと存じます。しかし現段階で、90%超の車両がバリアフリー車両になっていると認識しております。全車両を目指して、今後も本事業を活用しながら導入を目指していきたいと考えております。ミヤコーバス様、宮城交通様から補足無ければ、以上でございます。
徳永委員	承知しました。よろしければ、このとおり進めさせていただきます。
6 議事	(3) 宮城県地域公共交通計画の素案について
徳永委員	続きまして、議事(3)宮城県地域公共交通計画の素案について、事務局より説明願います。
事務局	【資料7及び資料8により説明】
徳永委員	議事(3)に関しましては、今案内のあったように、本日の協議会終了後、1か月ほど意見照会の期間を設けるということですが、本日も、この場で本議事に対して御発言のある方は、挙手いただければと思いますが、いかがでしょうか。
小林委員	計画の策定にあたって3点ほど申しあげたいと思います。 1点目は冒頭でも御説明いただきましたけれども、今回、地域公共交通活性化再生法ですけれども、今回の計画の策定自体が努力義務化となった、また、地域間幹線系統を含むバスの維持に係る補助金の必須要件となった、この計画書自体が申請書になると、法改正に伴い今回のように対応いただくということになるかと思えます。そのために、計画の中に、幹線系統として広域的な移動を支える系統の役割や位置づけ、その位置づけを踏まえて国庫補助が必要だという記述が申請に必要となりますので、その部分について御対応をお願いできればと思います。 また、直近も法改正の動きも進んでおりまして、今年の4月28日に公布となっておりますけれども、法律名が長いので、「地活化法」ですとか、「活性化法」と略していただいているのですけれども、そうした略し方だと、何の法律か分かりにくいというお声を頂戴しておりまして、「地域交通法」と略称を統一するようにしております。恐縮ですが、ぜひ略称は「地域交通法」にさせていただけますと幸いです。 それから、協議会にあたって、「地域交通プラン」を踏襲するということで、プラン策定時に個別の施策を定めて、素案の後ろの方に工程やスケジュールを示しておられますけれども、せっかくこうした見直しのタイミングを設けたわけですので、スケジュールが今どの地点に到達しているのかという、代表的なものだけでも構いませんのでお示しいただけると議論の材料となるかと思えますので、よろしくお願いいたします。
山田課長	ありがとうございます。3点いただきました。法改正に対応した記述につきましては、運輸局の皆様にも御助言、御指導をいただきながら、内容を反映していきたいと思えます。 名称を「地域交通法」に統一することに関しましては、中間案の際に対応させていただきます。 取組の現在地につきましては、中間案を策定させていただく際に御意見とその時点の状況

も踏まえさせていただき、対応させていただきたいと思います。

徳永委員

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。今予定した時間よりは早く進んでいるので、御発言があればよろしく願いいたします。

まず私からですが、地域公共交通計画になるということで、輸送資源の総動員ということで、スクールバスであったり、輸送バスであったり、そういうものも一緒に考えていこうというような形をとりつつあるわけですが、この計画の中でどこまで扱うかというのが気になったのが1点と、もう1点は、まちづくりとの関連ということで、計画が作られているところもありますが、本計画の中では、幹線、地域間交通というのが出てきて、高速道路であったり、高規格道路であったり、そうした部分との連携ということも重要になってくると思います。今回は、先ほども言いましたようにこれまでの展開を継続するような形でということであれば、その次の計画の際には、取り込む形での検討をしていく必要があると思います。

山田課長

ありがとうございます。福祉サービス等との関係でございますけれども、お手元の資料8の3ページを御覧いただければと思います。青の部分で公共交通の全体と、計画で扱う地域公共交通ということで点線が入っておりますが、重なっている部分があります。例えば病院の患者輸送やスクールバスなどもですが、結果的に御質問に答えさせていただきますと、一般の方も利用できるものになっているのが地域公共交通で、利用者が限定されているものは対象としていないという整理をしています。

幹線の位置付けに関しましては、幹線に位置付けて補助金も含めて財政支出をさせていただくことに結びつきますので、こういうところを幹線と考えてもいいのではないかとということの御意見も計画策定の中で頂戴しながら、今後も検討していければありがたいなという風に考えております。

徳永委員

ありがとうございます。ピンクで囲まれているところが、福祉とかスクールバスが半分囲まれています。そういう観点では、スクールバスに混乗させるとか、そういう理解でよろしいでしょうか。そういったあたりは現計画では少し弱いところかなと思いましたので、よろしく願いいたします。

徳永委員

その他いかがでしょうか。

吉本委員

私からは、資料7の「4課題」についてでございます。①の費用増大でございますけれども、地域交通の事業者においても赤字路線を抱えておりますので、維持確保が困難なことは十分理解してございます。この部分について、より具体的な改善策について、県あるいは自治体の皆さんと協議していただいて、各事業者さんの悩ましいところを改善できるように、もう少し踏み込んだ記載をお願いしたいと思います。

③の交通弱者の対応というのは、十分しておられるのだらうなという風に思いますので、ぜひこの辺を明快な改善策をよろしく願います。

もう一つは「将来像3」でございます。低床バスでございますけれども、実際道路状況によっては通れない箇所というのもございます。こちらについてどのように把握されているのか伺いたいのと、経費増につながっていますから、改善というのをどのように具体的に考えてらっしゃるのか御回答いただければと思います。以上でございます。

山田課長

ありがとうございます。具体的な改善策につきましては、今回のような、社会環境も変わったりする中で、県としたしましても、国とも協力し新型コロナウイルス感染症対応の臨時交付金などを活用させていただいたり、原油価格高騰対策などの支援をさせていただいております。今後どのような支援策が必要なのかということに関しましては、なかなか県全体の計画の中で定めるのは難しいかと思いますが、県の計画が市町村の計画の参考となっているということもありますので、どのような記載が必要なのかというのを、計画策定の中で、御意見をいただければと考えております。

2番目の低床バスの関係ですけれども、道路事情によって低床バスが導入できないところ

	はあるように想像はできるのですが、宮城交通さんの方で、具体的にこういうところで低床バスの導入が難しいという例があれば、御紹介いただけるとありがたいのですが。
鈴木委員	今分かる範囲では坂道ですね。例えば八木山の一部の地区などはノンステップではなくワンステップを使うですとか、そういった事例はございます。
山田課長	ありがとうございます。そうすると、乗り降りが大変だというのが利用者の視点かと思うますので、そういった特殊事情につきまして、どのような対応ができるのかを皆様の御意見を伺いながら、例えば県としての方針を打ち出した方がいいのかどうかということも含めて、策定作業を進めたいと思います。 道路事情ですが、すぐに変えられるところではないと思いますので、具体的などころもお伺いしながら、ということになるかと思うのですけれども、土木部ですかね、市町村道もあるかと思いますがいかがでしょうか。
佐藤宏委員	道路構造上の勾配の基準とバスの形状については違う話になってくるかと思ひまして、道路整備と併せて、その道路にワンステップバスを通すのか、ノンステップバスを通すのかという面までは、加味していないかと思ひます。
徳永委員	実際に、道路と敷地のところでひっかかったとか、ケースバイケースで、そういう改善要望があれば出していただいてという形にはならざるを得ないのではないかと思いますのですが、あともう一点、道路だけではなくて、低床バスにしたがゆえに改悪になってしまったという事例がありまして。これは病院の玄関先につけていたバスなのですが、マイクロバスだと入るのですが、低床にしたら屋根が引っかかって入れなくなってしまうという事例があったりするんですね。それで屋根を高くしてもらうとかも併せて整備できればできるのですが、なかなか予算の中でその病院の屋根を作り直すというわけにもいかないもので、そういう難しさというのは問題として出てくるということも、御承知おきいただければありがたいなと思っております。
山田課長	バス停に関しましては、事業者の皆さんの方でもいろいろ取り組んでおられるところがございますが、今のお話でもありましたように病院側との課題などというところもありますので、例えば交通機関を含めて、そういった形の交通の利便性、あるいは交通弱者の方にとって利用しやすい環境について、アピールできるものがあれば、情報発信していきたいと思ひます。
徳永委員	その他いかがでしょうか。なかなかこの場でというのは難しいところだと思いますので、1か月ほど期間を設けるということですので、その間に御意見をいただければという風に思ひますが、よろしいでしょうか。
徳永委員	ありがとうございます。それでは、こちらで全ての議事を終了しましたので、進行を事務局にお返しします。円滑な進行に御協力いただき、ありがとうございました。
7 その他	
長谷部総括	徳永先生、ありがとうございました。 それでは次第の7その他に移ります。事務局からは特にございませんが、委員の皆様からは何かございますか。
泊委員	【東北工業大学に関する講演会について御案内】
長谷部総括	泊委員、情報提供ありがとうございました。

8 閉会
長谷部総括

それでは、本日は、長時間にわたりありがとうございました。いただいた御意見等と、この後期間を設けて行わせていただく意見照会の内容を踏まえ、計画の策定を進めてまいります。

なお次回の協議会は10月頃の開催を予定しております。その際には、計画の中間案をお示しする予定です。日程は改めて御案内させていただきます。

それでは、以上をもちまして「第1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。