

圏域別検討会における宮城県地域公共交通計画素案（たたき台）に対する主な御意見・御質問

| No. | 発言者区分 | 事項 | 御意見・御質問（要旨） | 県の回答（要旨） |
|-----|-------|-------------|---|--|
| 1 | 市町村 | 全体 | 資料中、「地域公共交通」「地域交通」「地域内交通」と使い分けているようだが、それぞれ定義はあるのか。 | 「地域公共交通」はいわゆる鉄道、路線バス、タクシーを指し、これに互助輸送などを加えたものを「地域交通」としている。また、「地域内交通」は市町村内で完結している路線を指している。いずれかで用語の定義をお示したい。 |
| 2 | 事業者 | 第2章 | 1回目の活性化協議会で、運転士不足や利用者の減少も相まって現状の旅客運送事業が非常に厳しい環境にあるという点を補足するよう求めがあったと思うが、この点はどこに盛り込まれているのか。 | 「課題3：深刻な交通事業者的人材不足に対する早急な対応が必要」という所で記載させていただいた。とりわけ、人材確保だけでなく、ICT技術の活用や地域公共交通以外の他分野との連携したインプット量の確保ということも挙げさせていただいている。 |
| 3 | 市町村 | 第2章 | 課題4に観光客がコロナ禍前まで回復したとあるが、大崎・栗原圏域の鳴子温泉郷ではコロナ禍前まで回復していない状況にある。県全体としては回復傾向にあるかもしれないが、圏域ごとに見ていくとそうなってはいない。今後人口が減少していく中で広域路線の活性化を図るために観光との連携がより一層重要になってくると思うので、実際の政策にも、観光の視点を盛り込んでいただきたい。 | お見込みのとおり、人口減少下で路線を維持していくためには、外部からの観光客等にも既存の路線を御利用いただくことが重要だと考えている。観光客を増加させるためには、コンテンツの造成も非常に重要だと思われるが、この点についてはまさに観光セクションで検討している最中であり、観光の視点からも取組が行われると考えている。 |
| 4 | 事業者 | 第3章1. (3) | 「地域公共交通の関係者の役割」の事業者の役割に「積極的な利用促進による・・・」とあるが、こちらに関して行政からの支援はないのか。あるとすればどのようなものか教えていただきたい。 | JR社のローカル線については、例えば駅周辺での賑わいづくりやイベントの開催、二次交通の実証運行などの市町村が実施する取組を県で支援している。 阿武隈急行線についても、運賃・定期券助成やイベントの開催など沿線市町が実施する取組を支援している。 また、地域間幹線系統に指定されている路線バスについては、県・沿線市町・事業者が生産性向上の取組を実施しており、それらの路線ごとにイベント時の利用呼びかけや観光利用の促進を行っている。 |
| 5 | 事業者 | 第3章1. (3) | 計画中の交通事業者の役割に積極的な利用促進とあるが、鉄道事業者についても、地域ニーズを反映した運行ダイヤの改正等に取り組んでいるが、何のために使うのか、その目的に魅力があるのかどうか、そういう点も重要だと思う。交通事業者単体での利用促進には限界があるため、市町村、県、地域住民の方と協力しながら利用促進に取り組むべきだと考えている。 | 御指摘のとおり、事業者だけでなく自治体も一緒に利用促進に取り組んでいくというような表現になるように修正を検討したい。(P12に反映) |
| 6 | 市町村 | 第3章2. (2) | 「公共交通利用者数」について、人口減少局面にある中、今後増加するという想定をしているが、何かしらの根拠があつての考え方。 | 学識経験者から、直近の観光客数の入込数を考慮するとR6年度の数値が大幅に伸びるのでないかという見解が示されており、観光客数の増により全体の利用者数が増加するシナリオもあり得ると考えている。 |
| 7 | 市町村 | 第3章2. (3) | 主要幹線の機能に「地域進学重点校等」へのアクセスとあえて指定があるが、どの学校についてもアクセスは重要ではないか。 | 県内全ての地域から、全ての高校へのアクセスを確保することは物理的に困難であるため、特に広域的なアクセスが発生するであろう地域進学重点校等へのアクセス性を目標にしている。 |
| 8 | 市町村 | 第3章2. (3) | 観光利用のイメージで気仙沼市内の大島を挙げているが、主要幹線に挙げられている交通機関を利用してアクセスしているイメージが湧かない。 | 御指摘の点を踏まえ、より地域の利用イメージに近い機能性表示をしたい。場合によっては、幹線や特定目的線の機能性を空欄とすることも検討したい。(P28、29に反映) |
| 9 | 市町村 | 第3章2. (3) | 特定目的路線の機能性に「隣接市町村への通院」とあるが、高速バスを隣接市町村への通院に使用するイメージが湧かないで、棲み分けして記載が出来ると良いと思う。 | 御指摘の点を踏まえ、より地域の利用イメージに近い機能性表示をしたい。(P. 28、29に反映) |
| 10 | 事業者 | 第3章2. (3) | ・「目指すべき地域公共交通のサービス品質」とあるが、ここには現状の運行時間・頻度が記載されているのか。それとも計画期間終了時点の目標が記載されているのか教えていただきたい。 ・また、目標として掲げる場合、今は幹線だが今後主要幹線になるようにレベルを上げていきたいとか、その逆の動きもあり得ると思うが、そういう考えはあるのか。 | 1点目については、今回お示ししているたたき台では、現状値をそのまま目標値として記載している。 2点目については、機能強化がなかなか難しい状況であるため、現状の利便性を今後維持すべき目標として設定している。機能強化については、圏域別検討会での御意見を反映させてまいりたい。 |
| 11 | 市町村 | 第3章2. (3) | 現状のサービスを維持していくという考えになると思うが、さらにここは増やすべきというような考え方方が盛り込まれないのか。 | 圏域別検討会での議論を踏まえて検討したい。 |
| 12 | 事業者 | 第3章2. (3) | 「目指すべき地域公共交通のサービス品質」について、かなり踏み込んだ内容になっていると承知している。事業者の自助努力だけで達成できる目標でもないため、これを達成するための施策についてもセットで計画に位置付けていただきたい。 | こちらのページに位置付けられ、各種補助要件を満たしたものが、地域間幹線系統補助金の対象となる。実際の補助スキームとも連動したページにしてまいりたい。 また、路線が持つ機能が一覧で整理されることによって、他分野との連携も進めやすくなることを期待して本項目は作成している。 |
| 13 | 事業者 | 第3章2. (3) | 各市町村の地域公共交通計画やまちづくりと連動した設定にする必要があると思う。例として大学が移転したら路線の再編が必要になると思うが、そうした将来的なことも考えて幹線は設定すべきではないか。 | 主要幹線については、「コンパクトシティプラネットワーク」の基幹となる幹線をイメージしており、居住の緩やかな誘導などにネットワーク側から働きかけられるようなものをイメージしている。 |
| 14 | 市町村 | 第3章2. (3) | 幹線というと、基本的に市町村をまたぐ路線という考え方になるかと思うが、「鉄道」の欄に地下鉄が含まれているのはなぜか。 | 基本的には市町村域を跨ぐ路線になるが、地下鉄については、仙台圏域の広域ネットワークとして機能している面があると考え、特例的に対象としている。 また、バスにおいても、石巻市内の一部の路線等の平成13年度の合併前の市町村域を跨ぐものについては、市域内で完結していても幹線に指定しており、こちらは地域間幹線系統補助金の対象となっている。 |
| 15 | 市町村 | 第4章 | 4章（目標の達成に向けた施策・事業）に、「鉄道の利用促進」に関する記述が含まれていないが、取組を施策として盛り込むべきではないか。 | 再度精査の上、計画に反映したい。(P. 37に反映) |
| 16 | 市町村 | 第4章2. 事業4-2 | 陸羽東線や仙山線のように県境を跨ぐ広域交通の活性化にあたっては、隣県との広域的な連携も重要であることを盛り込んでいただきたい。 | 陸羽東線については、協議会へ参画し山形県と連携して、運行再開に向けた利用促進に取り組んでいくという方針を確認したところである。仙山線についても、同盟会へ参画し、宮城・山形両県が連携して取組を進めている。阿武隈急行についても、宮城・福島両県の自治体で連携し、鉄道事業再構築事業の活用を目指して取り組んでいるところである。 岩手県側についても、大船渡線に関する組織体に参画し利用促進を進めているところである。 観光需要の取り込みを含めて、記載が十分にできていないところもあるので、その点は今後加筆してまいりたい。(P. 36に反映) |
| 17 | 事業者 | 第4章2. 事業4-3 | 現在は通勤・通学に使われる朝方に移動需要が偏っており、ピークに対応するために車両・人員を配置せざるを得ない。全体で見れば供給過多の状態であり、赤字の構造的要因になっている。時差通学・通勤といった社会全体で利用ピークを日中にずらすような動きができるば、バス運転士不足や営業赤字の解消に繋がると考えている。 | 御指摘の点を踏まえ、利用者に今あるダイヤを活用していただくように働きかける表現を盛り込むことについて、次回の活性化協議会に向けて検討させていただきたい。(P. 7に反映) |
| 18 | 市町村 | 第4章2. 事業4-3 | 地域公共交通計画について、バスに比重を置いた計画になるのは理解するが、鉄道に関する取組についても、しっかりと計画に盛り込んでいただきたい。 | 再度精査の上、計画に反映したい。(P. 37に反映) |

圏域別検討会後に実施した意見照会（県庁含む）における主な御意見・御質問

| No. | 回答者区分 | 事項 | ページ | 御意見・御質問 | 県の対応 |
|-----|-------|-----|-----|--|--|
| 1 | 事業者 | 第2章 | 7 | 図「令和12年の推計値には～」について、「令和12年の推計値は、過去の採用及び退職者数から推測」という記載としてはいかがでしょうか。 | 「令和12年度の推計値は、令和元年度から6年度までの各年度の新規採用者数及び退職者数を参考に試算」に修正しました。 |
| 2 | 事業者 | 第3章 | 10 | 方針1に関して、「人口減少による利用者数の減少など厳しい局面が続いている。しかし、地域にとって不可欠な交通手段であることから～」とあるが、人口減少による利用者数の減少がある中で、なぜ地域にとって不可欠な交通手段なのかを明確に記載いただければと存じます。 | 人口減少により利用者数は減少傾向にあるものの、鉄道は通勤・通学等の生活交通や観光・交流を支える基幹的な交通手段であり、その定時性・速達性により、地域にとって不可欠な役割を担っていると認識していることから、その旨を追記しました。 |
| 3 | 事業者 | 第3章 | 10 | P10の方針1では「沿線自治体と連携し適切な維持・確保を目指します。」とある一方で、P13の目標1では「県をはじめ、国や市町村、交通事業者、地域住民などのステークホルダーが知恵を出し合い、地域の実情に即した、地域にとって望ましい地域公共交通の最適化と持続性の向上を図ります。」とあり、視点が異なっているので、P10の方針1も沿線自治体だけでなく、県をはじめ、国や市町村、交通事業者、地域住民などのステークホルダーに視点を揃えた方がよいのではないかでしょうか。 | P10の方針1に国や交通事業者などの文言を追加しました。 |
| 4 | 市町村 | 第3章 | 10 | 方針2及び方針3は、主語が県としての表現となっておりますが、「方針2 地域交通の利便性確保」や「方針3 多様な関係者の連携・協働」の表現の方がよいのではないかでしょうか。 | 方針2については御指摘を踏まえ「地域内交通の利便性確保」に修正しました。 方針3については県の立場を鑑み、現表記のままとさせていただきたい。 |
| 5 | 市町村 | 第3章 | 10 | 方針2における表現は、「地域交通」ではなく、「地域公共交通」に統一すべきだと思われる。 ※「地域交通」と「地域公共交通」を使い分けるのであれば、その定義を明記する必要がある。 | 「地域交通」を「地域内交通」に修正するとともに、資料編に用語集を追加しました。 |
| 6 | 市町村 | 第3章 | 10 | 方針2について、「市町村が担う地域交通」が何を指すのか明確にする必要がある。 | 「地域交通」を「地域内交通」に修正するとともに、資料編に用語集を追加しました。 |
| 7 | 事業者 | 第3章 | 11 | 「主要幹線」「幹線」「特定目的線」の分類は、現状の本数による分類であるのか、今回の計画における目標であるのか、位置付けを整理していただきたい | 現状の本数を維持していくことを目標としています。 |
| 8 | 市町村 | 第3章 | 11 | 「主要幹線」「幹線」「特定目的線」の三つに分類する対象は、広域的な路線（自治体間を結ぶ路線）である旨の説明を入れるべきだと思われる。また、そのうえで、P24に仙台市営地下鉄を含めている理由も記載いただきたい。 | ・P11に広域路線に関する記載を追加しました。 ・地下鉄については仙台圏域における広域交通の基幹となっていることから、広域路線に含めています。（P24にその旨を追記） |
| 9 | 市町村 | 第3章 | 11 | 「幹線」のうち、主な路線のみを表示し、運行本数が一定数に満たない「幹線」は表示しない理由はなぜでしょうか。（本図に示す将来ネットワークが「維持・確保の対象」という理解でよろしかったでしょうか。） | 幹線は全て表示するよう修正しました。 |
| 10 | 事業者 | 第3章 | 12 | 図「地域公共交通の関係者の役割」について、交通事業者の役割が、行政の支援を前提とした国庫補助を受けているバス路線の記載となっている。持続可能な公共交通の維持には、交通事業者の経営の観点も必要であり、全交通事業者（補助を受けているバス路線以外）に対して県の期待する役割を記載してはどうでしょうか。 | バス事業者のみを対象とした記載ではないことから現表記のままとさせていただきたい。（「行政の支援等」は必ずしも「補助金の交付」のみを指しているものではありません。） |
| 11 | 事業者 | 第3章 | 12 | 地域公共交通の関係者の役割として、「・県民や来訪者等の移動手段の確保に向け、行政の支援等を受けながら、一定の利便性を確保した安全で「持続可能な」地域公共交通サービスを安定的に供給する。」→「持続可能な」を追記してはいかがでしょうか。 | 二段落目に「持続可能な地域公共サービスの構築に向け～」との記載があるため現表記のままとさせていただきたい。 |
| 12 | 事業者 | 第3章 | 12 | 市町村の役割について、現状の記載（立場が2つある）でよいのですが ※行政として削除 ※交通事業者として提供する。までを行政枠に収める。 としてはどうでしょうか。 | 区分を「行政」「交通事業者」「地域等」に区分しており、市町村は「行政」「交通事業者」どちらの性質も併せ持つことから現表記のままとさせていただきたい。 |
| 13 | 市町村 | 第3章 | 13 | 指標②：Googleマップ掲載事業者・市町村数は指標として適切なのか。 | Googleマップは外国人観光客を含め多くの人が利用すること、掲載にはGTFSデータの提出・審査が必要であり、一定の品質水準を維持していく必要があるなどの理由から、指標として設定しています。 |
| 14 | 市町村 | 第3章 | 16 | 下部の図について、線の色が分かりにくく、破線などを活用して分かりやすく表示していただけないでしょうか。 | 御指摘のとおり修正しました。 |
| 15 | 市町村 | 第3章 | 17 | 指標③：公共交通利用者数について、「旅客地域流動調査」の旅客人員には何の利用者（鉄道、バスなど）が含まれているのか記載した方がよい。 | 御指摘の点について、資料編に追記しました。 |
| 16 | 市町村 | 第3章 | 18 | 目標の設定欄に、「令和7年度時点の必要運転士とのギャップについては、生産性向上を図ることにより解決することを目指します。」とありますが、運転士は減少する中で、生産性を上げることで、令和7年度のバス事業のサービスレベルを維持することを目標としているということでしょうか。また、どういったことにより生産性向上を図るのかを示した方がよいのではないか。 | ・御質問についてはお見込みのとおりです。 ・P31の事業1-1、P32の事業1-3等により生産性向上を支援することを想定しておりますが、その他、国の経済対策なども活用し、生産性向上を支援していきます。 |
| 17 | 市町村 | 第3章 | 20 | 主要幹線・幹線・特定目的線は、それぞれで目指すサービス品質として運行本数が定められているが、該当路線が現状の運行本数に基づき分類されているため、現状のサービスレベルを維持することを目指す計画となっている。（1日当たり3往復以上ある路線が「幹線」に位置づけられ、1日当たり3往復以上のサービス品質を目指すこととなる。） バスの運転士不足が深刻化する中、目標1に掲げる「地域公共交通の最適化」を進めるためには、複数の自治体にまたがるすべての路線を現状のサービス品質（運行本数）のみで分類するのではなく、利用状況や沿線需要、代替手段等も踏まえ、主要幹線や幹線等としての位置づけ・重みづけが必要な路線を抽出し、全体として望ましいネットワークへの再編・見直しを可能とする必要があるのではないか。 (P23で「205交通局東北大大学病院前行、85陸前高砂駅～陸前高砂市営住宅西」が広域的なネットワークの中での幹線となることに違和感がある。) | 幹線として位置づけしている路線については、地域間幹線系統補助金の対象となっているため、一概に再編・見直しすることは難しい部分もあるが、御意見として受け止めたい |
| 18 | 事業者 | 第3章 | 21 | ①仙南圏域の表最下段「該当路線」 ・阿武隈急行線についての括弧書きで「富野～榎木」となっているが、なぜ「富野」なのか ・主要幹線の位置付けとされているので「福島」とした方がよいのではないか | 運行頻度が変わった駅を記載することとしており、県境を跨ぐ場合は宮城県に最も近い運航頻度が変わった駅を記載しているため、富野駅を記載しております。 |
| 19 | 事業者 | 第3章 | 21 | 表中「該当路線」の区間の区切り方の定義を教えていただきたい。 | 運行頻度が変わった駅を記載しておりますが、主要幹線、幹線といった区分が変わらない路線については、まとめて記載しております。 |
| 20 | 事業者 | 第3章 | 21 | 該当路線に新幹線は含まれないのでしょうか。 白石藏王や古川やくりこま高原駅など、仙台駅への通学通勤の主要な路線となっており、そこからの交通結節や2次交通を検討する内容も盛り込んでいただきたい。 | 御指摘のとおり新幹線については、通学等にも利用され、重要なものであると認識しております。 一方で、交通手段としては都道府県を跨ぐ超広域交通であることから、県の交通計画の定義からは除外しております。 しかし、重要な交通手段であることから、P.11、23、25、27、29の図に新幹線について追記しました。 駅からの交通結節や2次交通については地域内交通であるため、P.33の事業2-1等により支援することとしております。 |
| 21 | 市町村 | 第3章 | 23 | 主要幹線A・Bの説明が必要ではないか。 | 御指摘のとおり、P20に説明文を追加しました。 |
| 22 | 市町村 | 第3章 | 24 | 「幹線」の該当路線の中に、秋保川崎線に加えて秋保線も位置づけられているが、秋保線は仙台市内路線ではないか。 | 秋保線は地域幹線系統であり、図面上に表示する必要があるため「幹線」に位置付けています。 |
| 23 | 事業者 | 第3章 | 26 | 陸羽東線（鳴子温泉～新庄）については、2024年7月25日の大雨に伴い、運転を見合せている区間である事や、宮城県側から新庄まで通勤通学で利用されている実態がない中で、分類分けの幹線の該当路線として位置付けてよいのでしょうか。 | 陸羽東線については、2年後の復旧を目指し工事に着手いただいており、本計画が7年間であることを踏まえ記載しています。 |

| No. | 回答者区分 | 事項 | ページ | 御意見・御質問 | 県の対応 |
|-----|-------|-----|-----|--|---------------------------------------|
| 24 | 事業者 | 第3章 | 28 | BRTは鉄道ではなく、路線バスや高速バスのようにBRTとして別表記にした方が良いのではないでしょうか。 | 東北運輸局の運輸要覧（P59～60）に準拠し、鉄道という整理しております。 |
| 25 | 事業者 | 第3章 | 28 | BRT気仙沼線（前谷地～柳津）は2015年に延伸した区間であり、位置付けとして、幹線の基本的な考え方と合致しているのでしょうか。 三陸道の整備が進み、無料の高速道路がある中で、都市間輸送は高速バスや自動車利用にシフトしており、地域利用や都市間輸送としての役割は低下していると考えております。 | 他の幹線と同様に運行本数等の基準により、幹線として位置付けております。 |
| 26 | 市町村 | 第4章 | 31 | 事業1-1及び1-2について、実施主体を「県、市町村、交通事業者」としてはどうか。 (本文では、「交通事業者」との記載あり) | 御指摘のとおり修正（文中も併せて修正）しました。 |
| 27 | 事業者 | 第4章 | 32 | 事業1-3以降の事業内容 ・団が行う事業内容については主語の表記がないが、ぱっと見不明。 ・明確にするため、「県は・・・」と記載すべき。 | 御指摘のとおり修正しました。 |
| 28 | 事業者 | 第4章 | 36 | 事業4-2：隣県・市町村等との連携強化 ・団の2つ目に「阿武隈急行線の経営安定化に向けて・・・経営改善を促すとともに・・」とあり、当社にとり大切な施策の一つである。 ・□かし「経営安定化」の目的は「鉄路維持」にある。「鉄路（路線）維持」と変更された方がふさわしいのではないか。 | 御指摘のとおり修正しました。 |
| 29 | 宮城県 | 第4章 | 36 | 施策4>事業4-1：府内での他分野連携等 想定される連携例の「教育（スクールバスの活用）」について、特別支援学校で運行しているスクールバスは、運行ルート・時間を個別最適化して運行していることに加え、支援学校の児童生徒の障害特性に応じた添乗員・運転手の乗車対応・支援が必要となるため、当課所管のバス運行事業と地域交通との連携には大きな課題があるものと考えます。 | 御意見として受け止めさせていただきます。 |
| 30 | 事業者 | 第4章 | 37 | 事業4-3：地域公共交通の利用促進 ・団の2つめに「JRローカル線」とあるが、JR以外のローカル線はあるか? ・限定する理由がなければ「ローカル線」でよいのではないか?10pの方針1の中では「ローカル線」となっている。 | 御指摘のとおり修正（ローカル線については用語集に記載）しました。 |