

令和5年度第1回涌谷町地域公共交通会議 議事録

1 日時

令和6年2月8日（木）午前10時30分から午前11時45分まで

2 場所

涌谷町役場 西庁舎1階 第一会議室

3 議事録

（事務局）本日はお忙しいところお集まりいただきありがとうございます。会議を始める前に配布資料の確認をお願いいたします。

【配布資料の確認】

不足等ございませんので、ただいまから令和5年度第1回涌谷町地域公共交通会議を開催いたします。

新たな委員になってから初めての開催でございますので、御出席者のご紹介をいたします。

【委員の紹介】

次に本会議の会長である、涌谷町長遠藤稔雄よりご挨拶申し上げます。

（遠藤町長）本日、涌谷町地域公共交通会議開催にあたり、ご挨拶申し上げます。本日は、涌谷町地域公共交通会議に当たりまして、宮城大学の徳永幸之先生をはじめ、多くの御関係者の皆様にお集まりいただいておりますことに感謝申し上げます。

地域公共交通につきましては、本日まで出席いただいております、交通事業者でございます、東日本旅客鉄道株式会社様、仙北富士交通株式会社様、有限会社南郷タクシー様の皆様に支えられまして、それぞれ町民の生活にとってなくてはならない交通事業者の皆様でございます。

人口減少や高齢化、過疎化の進行に伴いまして、地域公共交通の重要性というものは、ますます重要性を増しております。町といたしましても、将来を見据えた政策が必要であるそう考えております。

このようなことから、持続可能でより利便性が高く、多くの町民の皆様に活用される地域公共交通を構築していくために、まず地域公共交通のマスタープランでございます、涌谷町地域公共交通計画を策定して、これに基づきまして、具体の地域公共交通事業を実施していく必要がございます。

本日皆様におかれましては、本計画の策定、実行にあたりましてよりよいものを作り上げていくために、様々な立場からのご意見を賜りまして、ご協力いただければ幸いです。

本日は短い時間となりますけれども、活発な協議をお願い申し上げます。

結びといたしまして、改めまして、皆様方の御知恵とご協力をお願い申し上げ、本日の地域公共交通会議開催に当たりましての御挨拶とさせていただきます。

町民の皆様がこのような高齢化に伴いまして、足の確保というのは本当に厳しい状況あります。そのことをご参考いただきながら、よりよい涌谷町の交通のあり方をともに模索していただければありがたいと思いますのでよろしくお願い申し上げます。

(事務局) ありがとうございます。

委員の皆様におかれましては、今回新たに委嘱させていただいておりますので、委嘱状の交付を行いたいと思います。

代表で宮城大学の徳永先生に委嘱状を交付させていただきます。その他の委員の皆様におかれましては、机上に配布させていただいておりますので、御承知をお願いいたします。

【委嘱状の交付】

(事務局) ありがとうございます。それでは、この後の進行につきましては、本会議の会長であります遠藤町長よろしく願いいたします。

(遠藤町長) それでは、今後の進行につきましては、皆様のご協力をいただきながら、円滑な協議ができますようお願い申し上げます。

それでは次第の第4 協議事項に入らせていただきます。

(1) 「涌谷町地域公共交通会議設置要綱の改正及び涌谷町地域公共交通会議財務要綱の制定について」事務局より説明をお願いいたします。

(事務局) それでは、「涌谷町地域公共交通会議設置要綱の改正及び涌谷町地域公共交通会議財務要綱の制定について」事務局よりご説明いたします。

資料1をご覧ください。

まず、設置要綱の改正について、ご説明いたします。

報告事項(2)においてご説明いたしますが、本会議では、令和6年度において、涌谷町地域公共交通計画の策定を目指しております。

計画の策定に当たっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第6条に規定する法定協議会での協議により策定されることとなります。

現在の涌谷町地域公共交通会議ですが、道路交通法の規定により、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議することを目的として組織されている組織でございます。

そこに地域公共交通活性化再生法の法定協議会としての機能を追加することを目的として設置要綱を改正するものでございます。

改正の内容について、ご説明いたします。まず、第1条に、地域公共交通法の規定に基づき、計画の作成及び実施に関し必要な文言を追加する。第2条に計画の作成、変更、実施および計画上の事業の実施を協議する文言を追加する。第3条に交通会議の委員に鉄道事業者を追加する。第4条に委員の任期に関する規定を追加する。その他、条項の整理等軽微な変更をするものでご

ざいます。

詳細については、資料 1-①、1-②にて、改正案及び新旧対照表を配布しておりますので、そちらをご覧くださいと思います。

次に財務要綱の制定について、ご説明いたします。

涌谷町地域公共交通計画を策定するにあたり、国の補助金である地域公共交通等事業費補助金の活用を予定しているほか、今後、計画で位置付ける地域公共交通計画に関する事業を実施するにあたり、地域公共交通確保維持改善事業等の活用を検討しております。

これらの補助金につきましては、自治体ではなく、本協議会が交付対象となっており、補助を受けるにあたって、協議会からの出納が必要になりますので、その取扱いを規定する涌谷町地域公共交通会議財務要綱を案のとおり、新たに制定するものでございます。詳細については、資料 1-③のとおりでございます。

事務局からの説明は以上になります。ご審議どうぞよろしく願いいたします。

(遠藤町長) ただいま事務局から説明がございました。何か質問、ご意見等ございますでしょうか？

【質疑、意見等なし】

それでは、ご意見ございませんでしたので、ただいまの事項につきまして、決議を取りたいと思います。賛成される方は挙手をもってお願いいたします。

【出席委員全員挙手】

ありがとうございます。それでは、承認いたします。この要綱に従いまして今後は運用をお願いいたします。

(遠藤町長) 次に次第の 5 報告事項に入らせていただきます。(1)「地域公共交通の現状及び町民バスの利用状況について」事務局より、ご説明をお願いいたします。

(事務局) 地域公共交通の現状及び町民バスの利用状況について、事務局よりご説明いたします。資料 2「涌谷町における地域公共交通の現状と町民バスの利用状況について」をご覧ください。

まず、涌谷町の現状について簡単にご説明いたします。資料をめくっていただき 1 ページをご覧ください。

涌谷町の地理的特徴については、宮城県北東部に位置し、大崎市、石巻市、登米市、美里町の 3 市 1 町に隣接し、仙台駅までの所要時間はおおよそ車、電車ともに一時間程度でございます。

また、町のほぼ中央に箕岳山がございまして、土地の利用状況については、農用地 43.3%、山林・原野が 29.6%で自然系土地利用が 7 割を占めている農村地域となっております。

道路状況についてですが、国道 108 号、346 号線の 2 路線を有しており、自家用車での移動が多い地域となっております。

次に人口等について、ご説明いたします。下の 2 ページをご覧ください。令和 5 年 3 月 31 日

現在の人口ですが、14,851人、高齢人口5,823人で高齢化率が39.2%でこちらは、県内21位となっております。また、近隣市町村と同様に、近年、人口減少が進んでおり、20年後の令和27年度には、人口が1万人を切ると推定されております。町の面積についてですが、82.19km²で県内19位の広さとなっております。

次に町内の地域公共交通について、ご説明いたします。3ページをご覧ください、町内には、鉄道、町民バス、タクシーの3つの公共交通機関が存在しておりまして、それぞれ、鉄道を東日本旅客鉄道株式会社様、町民バスを仙北富士交通株式会社様、タクシーを有限会社南郷タクシー様と本日ご出席いただいた皆様に運行いただいている状況でございます。

町が負担しております地域公共交通については、定時定路線の町民バスの運行のみで、デマンドタクシーの運行やタクシーの補助事業については、現在実施しておりません。

また、涌谷町教育委員会におきまして、町内の幼稚園、小学校、中学校において、それぞれスクールバスを運行しております。こちらについても、仙北富士交通に運行いただいております。

次に町内の鉄道の現状について、ご説明いたします。下の4ページをご覧ください。町内には、小牛田駅と女川駅をつなぐ、JR石巻線、前谷地駅と柳津駅をつなぐ、JR気仙沼線の2路線が運行しており、涌谷駅、上涌谷駅、のの岳駅の3駅が存在している状況です。JR石巻線、JR気仙沼線ともに県内のローカル線となっており、涌谷駅が令和3年3月に無人駅化してから町内に存在する3駅とも無人駅となっており、現在、ICカード等の利用はできない状況にあります。

また、各駅の乗客人員を参考までに資料に記載してございます。涌谷駅の朝夕では、涌谷高校に進学する高校生の利用等が多くみられるような現状でございます。

次に町民バスの現状について、ご説明いたします。5ページをご覧ください。町民バスは、現在7路線32便、運賃は1回100円、小学生以下の子供が1回50円です。運行日についてですが、月曜日から金曜日までの平日運行、土日祝日、年末年始については運休しております。運行車両については、29名定員のマイクロバス。令和5年度の委託金額については、44,995,500円であり、仙北富士交通株式会社様に運行いただいております。また、運行経費については、運賃収入、県からの補助金、国からの特別交付税が交付されておりますので、町の実負担額としては、令和4年度実績で820万円程度となっております。町民バスの路線図及び時刻表については、資料の2-①、2-②にてお配りしております。

一度、路線図、資料2-①をご覧ください。涌谷町の町民バスの特徴としては、マップの中央点線内の黒色の路線については、すべての路線で共通区間にしておりまして、すべての路線が停車いたします。裏面をご覧ください。共通区間内の概略図でございます。共通区間内には、町内に存在する大型スーパーのヨークタウン、イオンスーパーセンター等の買い物施設や、町立病院、J A、七十七銀行、仙台銀行などの金融機関、郵便局等の主要な施設が集中しております。

資料2の5ページにお戻りください。町民バスの取り組みとしまして、スクールバスの区域外に居住する小学生の通学に利用できる無料パスポートを配布する事業及び、65歳以上の免許自主返納者に対しまして、48回分の無料券を配布する事業を実施しております。免許自主返納者に対

する無料券の配布については、平成 31 年度から開始しておりまして、延べ 47 名の方に配布しております。

次に町民バスの利用状況について、ご説明いたします。下の 6 ページをご覧ください。こちらの青色の折れ線グラフが、年度内の乗客者数、赤色の棒グラフが乗客 1 人当たりの運行コストでございます。乗客者数についてですが、人口減少等を要因として、年々減少しており、また、2018 年からは新型コロナウイルスの影響により減少傾向がさらに大きくなっております。また、それに比例しまして、乗客 1 人当たりのコストも上昇している状況でございます。

2015 年から 2022 年までの乗客者数は、61,852 人から 40,794 人と減少しており、21,058 人、約 34%の減となっております。また、乗客 1 人当たりのコストについても 603 円から 1015 円と約 1.67 倍となっている状況でございます。また、今後も現行の運行とすると、人口減少や主な利用者である涌谷高校の生徒数の減少等から利用者の減少は続いていくものと推測されます。

次に各路線における乗客者数の推移について、ご説明いたします。7 ページをご覧ください。各路線の乗客者数の推移をまとめたものでございます。グラフをご覧くださいますと、各路線の乗客者数は、篁岳山線を除き、年々減少しているということが分かります。篁岳山線についてですが、乗客者数が 2018 年から 2020 年にかけて増加している要因についてですが、高校生の通学の時間帯に小里循環線のバス停である岸ヶ森大橋から涌谷高校までの直通便を 2018 年に篁岳山線に増便したということが要因になっております。

資料 2-①の裏面をご覧ください。岸ヶ森大橋は、小里循環線の町の北部、登米市との境にあるバス停でございます。増便した理由については、小里循環線でも同様の時間帯にも、岸ヶ森大橋から涌谷高校に向かう便も運航しておりますが、当時乗客率が 100%を超える状況になっていたため、増便をしたというところでございます。岸ヶ森大橋から涌谷高校までの便は篁岳地区出身者や登米市米山方面の出身の高校生に多く利用されていると推測されています。

また、当該便を除いた利用者については、ほかの便同様に年々減少しております。

次に主要バス停の利用状況についてご説明いたします。下の 8 ページをご覧ください。

主要バス停の乗車時、降車時における利用割合を円グラフで記載しております。その下段に乗車数、降車数もあわせて記載しております。

内訳についてですが、買い物施設のヨークベニマルとイオンスーパーセンターの利用が、乗降車数ともに約 15%程度、町立病院の利用が、乗降車ともに 6%程度、涌谷高校については、登校利用と思われる、降車数が約 28%、下校利用と思われる乗車数が 9%となっており、下校時と登校時に 7,658 人の乖離がございまして、登校時には利用するが、下校時には利用しないという利用者が一定程度いることが推定されます。

また、共通区間外の利用についてですが、乗車時が約 33%、降車時が約 25%となっており、約 8% 2,892 名の乖離があり、町内に行くときには利用するが、帰りについては利用できていない利用者が一定程度いることが推定されます。

次に各路線の利用状況について、ご説明いたします。資料2-③をご覧ください。各便別の乗客者数、共通区間外での利用者数、主要バス停での乗降車数をまとめた表になっております。1便当たりの平均乗客者数が3人以下の便を黄色着色、共通区間外での平均利用者数が1人以下の便を緑色に着色しております。

9ページは、資料2-③から読み取れる各路線の利用状況についてまとめたものです。一部抜粋して、ご説明いたします。

町民バスの特徴として、一番大きいのが、花勝山線と箕岳山線の利用状況が他の便に比べて著しく少ないということでございます。花勝山線につきましては、上り7時20分発の便以外で、共通区間外での利用が1名以下となっており、1便に1人も乗らないような状況になっております。また、上り7時20分発の便は、先ほどご説明いたしました、小学生の無料通学パスポート区間でございますので、小学生の利用があり、ほかの便に比べると利用が多くなっているという状況になっております。

また、箕岳山線につきましても、下り7時25分発の便以外での共通区間外での利用が同様に1人以下となっている状況でございます。下り7時25分発の便についてですが、先ほどご説明いたしました、岸ヶ森大橋と涌谷高校を結ぶ直通便となっておりまして、箕岳山線沿線の住民の利用については、ほぼないというような状況になっております。

以上が「涌谷町の地域公共交通の現状と町民バスの利用状況について」でございました。駆け足になり、分かりにくい部分もあったかと思いますが、説明を終わります。

(遠藤町長) ありがとうございます。ただいまの涌谷町地域公共交通について、運行業者である、仙北富士交通さん、JRさん補足等ございましたらお願いいたします。

【補足説明なし】

よろしいでしょうか、それではただいま事務局から説明のあった、町の現状、それから町民バスの利用等について、皆様からお気づきの点ございましたらお願いいたします。

(徳永委員) 若干感想とですね、質問ですが、まず6ページのスライド、町民バスの利用状況についてということで、乗客1人当たりのコストということですが、人口1人当たりのコストと、人口1人当たりの乗車数という、指標も見せていただくといいかなと思っております。

2018年のところなんですけれども、県平均を出したことがありまして、乗客1人当たりのコストが、平均702円となっております、涌谷町は650円ですので、県平均より乗客1人当たりのコストは安くすんでいたということになります。ただし、人口1人のコストでみると、2,308円で、県平均の2,111円よりちょっと高いということで、コストがかかっているという形になっています。また、人口1人当たりの乗客数でみると3.55人で、県平均の3.01人よりは高く、比較的使用されているという評価になるかなと思っております。ただし、2022年になると乗客1人当たりのコストが1,000円を超しており、人口1人当たりのコストは、2,788円ということで、昔の県平均よりだいぶ上回っております。

また、人口1人当たりの乗客者数も2.75人で以前の県平均よりも下がってきている。これ

は、コロナの影響もあるんですが、ほかの自治体ではだいぶ落ち着いてきて、少し戻ってきていますが、涌谷町では回復していないと、そのあたりの理由についても少し考えていく必要があると思っております。

それから、7ページの箕岳山線の高校生便の追加とありましたが、これは、利用者増というよりは、混雑緩和ということで、トータルで見るときにどうなのかというのが、はっきりしないので高校生需要として、どういう変化になっているのか、そのあたりも気になるところで

す。
また、8ページで高校生が下りている人は多いんだけど乗っている人がずいぶん少ない。これは当然、部活の時間帯には対応していないので、授業が終わってすぐ帰る人は使えるけれども、部活をやっていると多分使えないとこのように思います。このあたりが一つ肝になると思っています。

最後に資料2-③で、バス停ごとの乗客者数がありますが、このバス停だけのデータなのか、すべてのバス停のデータがあるのか、そのあたり教えていただきましたらと思います。

(事務局) バス停のデータにつきましては、主要バス停のみを記載しているだけで、すべてのバス停でのデータを取っております。

(遠藤町長) ご発言いただきました、人口1人当たりのコスト等について、こういった考え方でというのがあるのでしょうか？

(徳永委員) それをいくらにしなければいけないというのは、ないんですが、人口が減っていく中で、あるいは、財政規模が縮小していく中で、どうなんだという判断です。

あと収支率について、多分1割を切っているかと思うんですが、県平均だと2018年の段階で18%ぐらいでした。国、県から補助金はもらえるということで、町の負担は少ないかもしれないけど、収支率がこれでいいのかということもすこし考えないといけない。

デマンドタクシーの話もでしたが、空便で走らせるよりは、デマンドで対応した方がいいだろうということで、ほかの市町村でもここ数年でデマンドタクシー化が進んだんですが、その結果何が起こっているかという、国からの補助、特交で措置されるのが、実際に走った分に対してなので、契約上、走らない部分にもコストが発生しているので、もらえる部分が少なくなってしまう、町の負担が増えてしまうという問題も起きていたりするので、そのあたりも含めて今後どうするか、しっかり議論していく必要があります。

(遠藤町長) ありがとうございます。

(事務局) 収支率のデータございまして、2018年時点では13%、2022年では8%という数字になっております。

(徳永委員) 収支率についても、はっきりとした水準はないんですが、例えば大崎市では、地域内交通

を考えるとときに約 15%、仙台市では約 20%を目指すという話をしています。

税金投入ということに対して、一定程度の利用者負担があつて、設定することになりますので、そのあたりどう考えるかということになります。

ちなみに沿岸部では、5%もない自治体もあることにはありますので、8%が今すぐ相当悪いという話ではないです。

(遠藤町長) ありがとうございます。ほかに何かございますでしょうか。

(千坂委員) 今朝、大崎タイムスを見ていたら、栗原市と登米市が、運賃 100 円から、今年の 4 月から 200 円に値上げするという記事が出てまして、運賃 100 円ということですけども、これは導入当時から変わらないということなんでしょうか？

(事務局) 200 円から 100 円に値下げした経緯がございます。すみません、詳細な年度と経緯までは、資料を持ち合わせていないので分かりません。

(千坂委員) 人口が減っていくのと燃料高騰、運転手さんの時間外規制もあつて値上げしたという記事だったので、いま当時の経緯はわかりませんが、運賃も検討に入ってくるかと思いました。

(遠藤町長) ありがとうございます。免許証の返納で説明がありましたけれど、先ほど徳永先生とお話ししたんですが、なかなか足の確保がままならないと、高齢者になっても免許は返納できないという中で悲惨な高齢者の交通事故の発生につながっていると。

(高橋委員) 先ほど説明を聞かせていただいて、単純に感じたことですが、資料 5 ページにありました、免許自主返納者に対して、バスの無料券配布を平成 31 年度からやられていて、延べ 47 名に交付したとのことですが、意外に少ないなと感じました。毎年数十名の方が涌谷町でも返納されているはずなので、それに対して、ちょっと少ないなと感じましたので、警察でも免許返納を受ける際はお知らせしておりますが、町でも広報なりでもっと多くの方に知っていただければよいのかなと感じました。

(遠藤町長) これは、足の確保が、免許証を返納するレベルではないかなと、そのあたりも含めて計画のテーマにする必要があるかなと思っています。ほかにありませんか？

(植松委員) 公共交通計画については、次の話になるんですけど、交通計画のところ、宮城県内では、35 市町村のだいたい半分ぐらいが策定しております。今、お話しいただいた、免許返納率、デマンドタクシー、収支率等の点については、今後、公共交通計画の策定の方針の中で、マーケティングとかデータを踏まえて、涌谷町としてどうしていくかを十分検討していただければと思います。

(遠藤良治委員) 障がい者の利用というのは、どれくらいあるものなんでしょうか？

(事務局) 障がい者については、障害者手帳を提示いただければ、無料で乗車いただけます。データについては、今、手元にございません。申し訳ございません。

(遠藤良治委員) それと、スクールバスの路線区域外にパスポートを配っているとのことですが、だいたい何パーセントの利用があるものなんでしょうか？

(事務局) パーセンテージでのデータは出していなかったのですが、延べ人数で言いますと 2022 年度については、2,969 名の小学生の無料パスポートでの利用がございます。

(遠藤良治委員) 例えば、無料パスポートの対象外の方の利用はどうなっているのか。

(事務局) そちらについては、教育委員会において、スクールバスを運行しておりまして、利用人数につきましては、延べ 33,256 人の利用がある状況でございます。また、延べ 14 台運行しているということで伺っております。

(小野秀一委員) 涌谷高校の生徒数が、かなり激減しておりまして、新年度から、1 クラス減ります。今までの 4 クラスから 3 クラスになります。うちの会社 (おのりん) のところから岸ヶ森大橋のバスの乗り降りを見ますと、町民バスの 7 時半前後の便には、ほとんど乗ってなくて、涌谷高校の生徒もだいぶ少なくなっていますから、今後は、その状況を見て 2 本を 1 本にするとか、そういうことも検討してもらいたいと。

それから行きは乗って行って、帰りはどうしても時間に間に合わなくて、結局自家用車を利用している方もいらっしゃいます。そういう方も使えるようにうまくデマンドとかに変える方法も検討してほしいと思います。

(事務局) バスの再編の方針等も計画の中で検討したいと思います。

(小野秀一委員) それから、高齢者もですね、ここ 2,3 年でお亡くなりになったり、入院とかでだいぶ変わってきています。地域の状況についてですが、例えば、うちの岸ヶ森行政区では、バス停がなくて、生栄巻にはあるので、そこまで歩かないといけない状況です、本当に 30~40 分かかりますので、そういうバス路線の変更も必要だと思いますが、高齢者が変わってくると、いらなくなると非常に難しい問題なんですけれども、そういう方面もアンケート等を活用していただいて、検討していただければと思います。

(遠藤町長) 他にありませんでしょうか？

【質疑なし】

では、次の事項に移ります。(2)「公共交通計画の作成について」説明をお願いします。

(事務局) 涌谷町地域公共交通計画の策定について、事務局よりご説明いたします。資料3「涌谷町地域公共交通計画の策定について」をご覧ください。

初めに、1地域公共交通計画とは についてご説明いたします。

地域公共交通計画については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条で規定されている自治体において、策定が努力義務としている法定計画でございます。地域における移動手段の維持確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場の地方自治体を中心となって、地域事業者、住民などの地域の関係者と協議しながら、地域のとって望ましい地域旅客運送サービスの形を明らかにするマスタープランとなっております。

次に、2本計画を策定する目的について、ご説明いたします。本町の地域公共交通の現状については、先ほどご説明差し上げた通りでございますが、地域公共交通空白地域、不便地域が多く存在しておりまして、運行便数も十分とは言えないことから、車を運転しなければ生活できない住民がいる状況でございます。また、町民バス等の利用者についても年々減少しており、令和4年度に過疎地域の持続的発展を支援に関する特別措置法において、町内全域が過疎地域に指定されている状況でございます。

今後も人口減少が進行し、現在の地域公共交通の形態を維持していくということが困難になってくると想定されている状況です。

そのためにより利便性が高く、町民に使われる持続可能な地域公共交通の形態を構築していくために、基本的な方針を示し、そのための事業を実施していくことを目的として、涌谷町地域公共交通計画を策定したいと考えております。

次に、3本計画の位置づけ及び関連する計画についてです。本計画については、涌谷町総合計画を上位計画として、策定しまして、関連の計画との整合を図りながら策定していくように考えております。

次に、4本計画の内容についてご説明いたします。裏面をご覧ください。策定期間については、令和6年度中での策定を目標としております。計画期間については、令和7年度から令和12年度までの6年間とする予定でございます。

これにつきましては、現在の第5期涌谷町総合計画が令和7年度までの計画であり、次期計画である、第6次涌谷町総合計画の前期計画が令和8年度から令和12年度までの期間を予定しているため、令和13年度以降の計画内容のすり合わせを行いやすいように終期を合わせて設定するものとしているためです。

計画の方向性については、記載のとおりでございます。

5計画策定業務についてご説明いたします。

地域公共交通計画の策定にあたりましては、住民アンケートや地域のヒアリング調査、その

他分析結果を検討して、計画の策定を進めていくことが必要であり、地域公共交通に関する専門的な知識が不可欠になっていることから、調査業務及び計画策定支援業務を業務委託により実施予定でございます。

業務期間としましては、令和6年6月頃から令和7年3月までを予定しております。業務開始を6月からとしている理由としましては、業者選定につきまして、公募型プロポーサル方式での実施予定でございまして、2か月程度、契約準備期間を設けているためでございます。

主な業務内容としましては、住民の移動実態、ニーズ等を把握するための住民アンケートまた、バスの利用者の方へのアンケート、地域へのヒアリング、関係機関へのアンケート、ヒアリング調査等。また、これらの結果を踏まえた地域公共交通計画案の作成業務を見込んでおりますが、現段階での想定でございますので、内容に変更が生じる可能性もございます。

公募型プロポーザルでの実施を想定しておりますので、委員の皆様におかれましては、業者選定について、ご協力をお願いする場合もございますので、その時はどうぞよろしくお願いいたします。

以上、「涌谷町地域公共交通計画の策定について」のご説明を終わります。

(遠藤町長) ありがとうございます。委員の皆様何かございますでしょうか？

(徳永委員) まず、スケジュールのところ、令和7年度からということですがけれども、その一方で総合計画が令和8年度から変わるわけですね。上位計画が総合計画であるという位置づけの中で、第6期総合計画の議論があらかじめ分かった状態で交通計画を作れるのか？というのが若干気になった点です。

併せて、6月に業者を決定して、4月までに策定するところで、その間で調査もやっていくということになると、かなり厳しいスケジュールだな、というところがありまして、地域公共交通計画自体で具体的な再編計画というところまでは、おそらくいかないと思うので、そういう意味では、方向性を示すことだけの議論であれば、令和6年度いっぱい策定ということも構わないと思うんですが、ほかの町でもよく見るのが、そこで予算がなくなって自前で再編をするという考えで行ったときに、それまでせっかくとったデータ等を十分使いこなせずに、詳細な計画を作り切れないと、そこで力及ばすになってしまうケースを見てきているので、できればせっかく調査したデータをしっかりと分析して、再編計画につなげていけるように予算的にも、次年度以降もしっかりと計画を練っていけるような体制を考えていただけるとありがたいと思います。

もう1点が、関連計画で、過疎地域持続的発展計画、まち・ひと・仕事創生総合戦略というところを挙げていただいているんですが、その他にも都市計画であったり、スクールバスの教育関係、医療福祉関係などもかなり連携が必要になると思いますので、しっかり連携をしていただければありがたいと思います。

(遠藤町長) 高齢者の計画や介護事業計画等とのすり合わせをしていくために時間的な余裕も必要にな

ってくるかと。

(事務局) 先生おっしゃられたように、ちょっと時間的にも短いということもありまして、マスタープラン的なものになるかと思えますけれども、都市計画であったり、保健医療福祉介護計画とのすり合わせも十分内部で図ってきたいと思えます。

(遠藤町長) 他になにかございませんか？

【意見等なし】

それでは本会議の協議報告事項は終了いたします。

委員の皆様から他にございませんか？

(事務局) 3点ほどよろしいでしょうか？

徳永先生に伺いたいのですが、現在、町民の方からデマンドタクシーを導入してほしいとの声が高まっているのですが、運用する上でのメリットデメリットを教えてほしいのが一点です。

南郷タクシーさんで、美里町の南郷地区でデマンドタクシーを実施していると思えますが、実際やってみてのお話をお伺いできればと思えます。

JRさんにお伺いしますが、現在、ローカル線の廃線等の議論が全国で始まっていると思えますが、石巻線、気仙沼線に関しての現状について、ご説明いただければと思えます。

(徳永委員) デマンド交通のメリット・デメリットと申しますと、先ほど申し上げたように、デマンドを運行するための車両、ドライバーを確保してもらうということでコストが発生しますので、それなりの利用率があればいいのですが、利用率が低いということになると、収支率が悪くなり、国からもらえるお金も少なくなり、町の持ち出しが増えてしまう面があるということがデメリットの一点です。

やり方次第ではあるのですが、利用者にとっては、自宅の前まで迎えに来てもらえることが非常に大きなメリットになる。一方で、運転効率が悪くなってしまふ可能性がある。また、複数の人を迎えに行くとなると運営側としては、効率がいいのだが、利用者にとっては、遠回りになり不便になる、このあたりのバランスが非常に難しいと思えます。

あとは、今までバスを使っていた人からすると、電話予約やスマホのシステムのやり方が分からないとかそういった問題がある。そのあたりをどう考えていくかも必要があります。

AI デマンドとなると、システムの導入コストが非常に高いので、システムが涌谷町にとって適切なのかそういったことも考えていく必要があります。

(事務局) デマンドで、ドアツードアでやった場合にはかなり、時間を要するというので、利用者の待ち時間も長くなるとお聞きしています。そのようにすると車の台数を増やして経費も増えてくると。また、ほかの自治体では、営業時間がかなり短くなっていると伺っているが、そのあたりいかがか？

(徳永委員) 結局営業時間を長くすると、1人で対応しきれなくなって二人分の人件費がかかってくる。そのあたりのコストとの兼ね合いをどうしていくか考える必要がある。時間当たり、いくらという契約をしている自治体が多いと思うが、何時間にするかでコストが変わってくる。

(事務局) 今多いのは、9時-4時くらいでしょうか？

(徳永委員) そうですね。実際、高齢者の方の利用を見ていると、午前中の利用が多いんですが、午後の利用が少ないというのがあって、午後の便は、ほとんど稼働していないというケースがあったりするので、そのあたりをどう考えるかが必要になるかと思います。

(佐々木委員) だいたいいまお話しされたようなことが起こっています。美里町のデマンドタクシーは、旧南郷町内のみの運行で東西2便、小型タクシー2台で運行しています。

南郷地区には、住民バスも走っておりまして、その両サイドに住宅が張り付いています。ドアツードアで運行しており、今まで、バス停まで出てきていた人も自宅まで利用ができます。

タクシーとは違く、予約制なので、そこが一番難しいところです。住民の方も高齢なので、予約したことを忘れていることもあります。自分で指定した日付や場所も忘れていたりですね、そうなるに乗らないということもあります。

やっぱり予約制というのが理解できない人がいるようです。また、帰りも予約制ですので、歯医者とかの場合だと帰りがどれくらいになるかわからないこともありますので、早く終わったから来てくれと呼ばれることもあります。その場合は、デマンドタクシーではなくタクシーの利用になりますよと説明しますが、理解されず呼んで、デマンドタクシーの料金しか払わないということもあります。デマンドタクシーを運行して、9年目になりますが、いまだに理解されていないような方もいらっしゃいますね。

また、デマンドタクシーを開始してからは、タクシーの利用がガクッと下がってしまって、丸1日利用がゼロということもあります。美里町の場合1回200円で行きかえりで、400円で利用ができますので。

(渡邊委員) 石巻線と気仙沼線の現状について、簡単にご説明いたします事務局の皆さんから詳細な説明がありましたけれども、例えば資料2 6ページのところでコストの話が出て、1人当たりのコストが、1,015円とのことですが、私どもが公表している営業係数という考え方がございます。石巻線に関しては、100円を稼ぐのに951円、気仙沼線に関しては、2,995円で約3,000円の経費が掛かっている状況です。

税金は頂いておらず、お支払いしている立場ですので、株式会社として、この経費が赤字のところをどうするかと、コロナ禍前であれば、あまり行動していなかったところですが、今後どういう風にするかと、きちんと数字で投げかけて議論していきたいということを地域の皆様にお話しさせていただいている段階でございます。

今のところ、優先して議論しているのは、山形県と新潟県を結ぶ米坂線、青森県の津軽線ですとか、災害からの復旧をどうしていくか、というところをやっているところであります。

私は、10年前に石巻駅にいましたが、その時の石巻線というのは、4両が基本で少なくとも2両で運行しておりましたが、今は、多くて3両、少なくても1両で運行しているというような状況で、我々としてもコストダウンに向けていろいろと取り組んでいるところであります。また、各自治体の皆様にお集まりいただいて、利用促進協議会として、いろいろな議論をいただいているところであります。

また、鉄道のメリットとしては、大量に安全にお客様をお運びするということかと思えます。ちなみにいま石巻線を運行している、キハ110系の車両定員は120名程度で、詰め込むと200名程度乗れる車両になります。200名というと大型の観光バスで4台か5台くらいお運びすることができます。お客様が減っていけば減っていくほど、その特性が発揮できなくなりますが、コストはなかなか下げにくいところですので、今後、本当に鉄道で維持していくことが可能なのかというような議論を、始めさせていただいたところであります。

石巻線、気仙沼線に関しても、今後どうしていくかというのは、皆様と議論していくこととなると思います。

今日、参加させていただいての感想ですが、おそらく30、40年前は、このような議論もあまりなく、通常の事業者さんのサービスでやっていたところを、自治体が担ってきている時代になってきているんだなと感じました。こういった税金、補助金のかけ方をこのように取り組んでいるというところをしっかりと開示しながら進めていく必要があるかと感じました。

(事務局) ありがとうございます。

他に何かありませんでしょうか？

【意見なし】

委員の皆様におかれましては、令和6年3月31日までの任期とさせていただいており、本日も承認いただいた設置要綱改正の施行日である令和6年4月1日から新しい委員委嘱をさせていただきたく思っております。つきましては、3月事をめどに事務局よりご連絡いたしますので、ご対応の程よろしく願いいたします。

また、次回の会議については、収支予算案等について決議が必要になりますので、4月頃をめどに書面での改正を予定しております。どうぞよろしく願いいたします。

以上を持ちまして、令和5年度第1回涌谷町地域公共交通会議を閉会いたします。皆様おつかれさまでした。