

【質疑応答】

福島大学吉田准教授

2点ほど質問させていただく。1点目は、計画書のP.46の14行目「令和4年事業年度の輸送密度も0.2人と低調である」と書いてあるが、輸送密度はあまり使う言葉ではないのではないかと。乗り合いバス事業の補助の場合は平均乗車密度もしくは、それに運行回数に乗じた輸送量という数字を用いる事が一般的ではないかと思うが、ここでは輸送密度と書いてあるため、どのような意図、定義で使われているのかが分からなかったため、教えて頂きたい。

2点目は、P.71の福島交通さんの医大経由南相馬線の経路見直しの話だが、令和8年補助年度以降は福島12市町村特例がどのようになるかは示されていない。そのため、通常の幹線系統補助を使って維持する可能性があり得るのがこの医大経由南相馬線であると理解している。その際に、医大を回らない時間帯を作って福島市内と南相馬市内の速達性を上げるという事に異論はないが、一方で、通常のバスの補助系統に落とし込んだ際に、2割以上の経路が違っている場合、異なる系統とみなされ国庫補助が受けられなくなるというリスクがある。その点が評価されているのか。以上の2点について教えて頂きたい。

事務局

1点目については、輸送密度の定義を書いていなかった。路線の平均的な輸送人員という事で、始点から終点までを平均的に割った場合の数字である。表現の適正性や定義については追記する。

2点目の医大経由南相馬線は、経路の一部変更について、被災地特例の対象路線であり、10%以内かつ10km以内、または協議会認められれば20%かつ20km以内であれば同一の系統として被災地特例の対象となることを国に確認している。

福島大学吉田准教授

1点目の輸送密度については、個人的には輸送量、つまりバスの補助系統を地域間幹線系統補助で一般的に用いる輸送量という指標にした方が良いと思う。または1便あたりの乗車人員、この両方を併記しておいた方が本来は望ましいと思う。令和8年補助年度以降、通常の国交省が用意している補助メニューに従って、12市町村特例とは関係なくこの路線の位置を図っていくとなった場合、2つ方法がある。1つは通常の地域間幹線系統補助にする事だが、その要件は輸送量という指標が15人を超えていなければ認められないという事になる。15人という総量が現在の輸送密度として算出されているものと少し違うため、輸送量とした方が良い。

また、1便あたりの乗車人員については、例えば地域内フィーダー系統補助を活用する場合、1便2人以上という要件がある。そのため、1日当たりの利用人員が少ない路線は1便2人を狙っていけば、国の補助制度を有効に活用できる可能性がある。輸送量、一便あたりの平均の乗車人員の2つで評価するのが妥当であると思う。ご検討頂きたい。

2点目は、福島交通さんと実務的な調整を行って頂きたい。

## 県教育庁教育総務課

P. 66 の 1 行目「小野高等学校が船引高等学校との統合再編により廃校」となっているが、教育委員会の扱いとしては廃校ではなく、学校を閉じる、閉校としている。訂正をお願いしたい。また、感想としてはふたば未来高校の部活動、教育活動の指標内容など、教育分野の方への配慮頂いていると思った。

## 福島市

1 点確認だが、事前の意見照会については、後程回答頂けるとのことか。

## 事務局

まとめて回答させて頂きたい。

## 福島大学吉田准教授

1 点目は計画書 P. 30、ふたば未来学園の部活の時間帯に合っていないなかったり、就業時刻に間に合っていないなかったり、という課題がある。どの路線、どの鉄道の時間を改善すれば部活に通えるか、終業時刻に間に合うかということは大事な論点である。行きも帰りも使えることがバス事業の拡大につながり、目標が達成できる。これだけの多くの構成団体が検討しているため、4 月以降の人事異動等も考えると来年度以降にうまく引き継がれなければ、結局改善ができないまま放置される。そのため、具体的にどこが間に合っていないのか等を追記し、路線の改善の記載にうまく繋がるようにして頂きたい。

2 点目、P. 43、目標について。利用者数と収支が P. 44 以降に出てくる各路線の目標に繋がる。P. 47 の川内・富岡系統だが、2.3 人、1.8 人という現状から 5 人や 10 人というかたちで増やしていきたいという目標は理解できるが、通常の国の補助金に仮に移行させることを踏まえた場合、少なくとも 1 便当たり 2 人は確保しなければならない。

3 点目、P. 80 キャッシュレス決済について。データ分析ができないで停まっている自治体が見受けられる。データを分析するのが難しく悩まれている地域が多くある。そのため、データを可視化するツールを作って頂けると避難地域だけでなく全体の公共交通の改善にも繋がると思うため、県の方も積極的に携わって頂きたい。

4 点目、P. 81 キャッシュレス決済の目標値について。現状ではまだ現金を許容しなければならないというルールがあるため、100%は現実的ではない。仙台は 94%という例があるため、90%台を目指すなら良いと思う。

## 事務局

4 点頂いたコメントについては、御意見として個別に対応を検討してまいりたい。キャッシュレス決済についても、データの利活用等、立ち上げの段階から積極的に携わって、分析及び可視化できるツールを作ってまいりたい。

福島工業高等専門学校 芥川副校長

P.80 についてコメントする。1 点目は公共交通を使って地域の活性化という視点も必要だと思う。キャッシュレス決済は若い世代、特に中高生が利用できるようなシステムの導入を進めること。また、県外や首都圏から来られる方が多いため、県外からの利便性に配慮したシステムの導入が必要だと思う。

2 点目は、バスロケーションシステムを使用されるシステムが重要だと考えている。入れたのに全然使えないということでは意味がない。そのために若い世代の意見を聞くような場の設定を検討いただくとともに、利用してもらうための広報活動も同時に行っていく必要がある。

事務局

御意見を踏まえ、若い世代や県外からの来訪者にとって利便性の良いキャッシュレス決済システムが構築できるよう、いわき市やバス事業者等と連携して取り組んでまいりたい。

復興庁福島復興局

現行の地域公共交通の計画の立ち上げについて、吉田先生、芥川先生を含め県の皆さんともご相談させて頂いた。この計画がこのようなかたちで継続することに改めてお礼を申し上げる。

避難指示解除については今年度到大熊町、双葉町、来年度には浪江町、富岡町、飯館村の解除を目指している。計画素案では、現行の広域バス路線の維持に焦点を合わせているが、今後の特定復興再生拠点区域の解除を見据えた公共交通網の広がりにつながっていく記載もほしい。

また、JR や路線バス、地域のコミュニティバスとの接続等、帰還解除エリアが拡大していく中で連携が非常に重要である。

事務局

御意見を踏まえ、今後に繋げていくため検討してまいりたい。

事務局

今後、改めて皆様に意見照会してまいりたいので御協力よろしく願います。

事務局

今後だが、本日の会議終了後、皆さんに改めて意見照会をさせて頂く。本日頂いた意見を含め、事務局において素案の修正を行い、皆さんに修正案を示した上でパブリックコメント等を行いたい。以上で議事を終了する。