

## 第5回福島県地域公共交通活性化協議会

日時：令和7年2月25日(火) 10:30～11:30

場所：杉妻会館4階 牡丹

〈出席者〉

※別紙（出席者名簿）参照

次第：

1. 開会あいさつ

2. 協議内容

- (1) 福島県地域公共交通利便増進実施計画（案）について
- (2) 福島県地域公共交通計画の変更について
- (3) 令和7年度事業計画書（案）について
- (4) 令和7年度収支予算書（案）について
- (5) バス路線に係る事業計画の変更（道路運送法に基づく協議）について
- (6) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画の変更について
- (7) その他

■協議内容：

- (1) 福島県地域公共交通利便増進実施計画（案）について
- (2) 福島県地域公共交通計画の変更について
  - ・資料1、2について事務局より説明

会長：

- ・皆さまからご意見などいかがでしょうか。

須賀川市：

- ・資料1のP. 8について、本市の事業に関する記載がありますが、「人口が集積する牡丹台ニュータウンを経由する岡ノ内線を、竜崎経由石川線に統合し、～」というように記載されています。
- ・現時点において、岡ノ内線はニュータウンの前を通過しますが、見直しによりニュータウンの中を経由するようにするため、文章の表現を整理していただきたいと思えます。
- ・例えば、「岡ノ内線を竜崎経由石川線に統合し、人口が集積する牡丹台ニュータウンを経由して～」の方が見直し内容と合っているかと思いました。

会長：

- ・ご指摘のとおり修正したいと思います。
- ・そのほか、ご意見等ありますでしょうか。

吉田教授：

- ・内容そのものには異論はありませんが、せっかく皆様にお集まりいただいておりますので、いくつか確認をしたいと思います。
- ・資料1のP. 3、4に図面が記載されています。P. 3が現況となっており、赤線の系統については、いわゆる輸送量が15人未満であるが、激変緩和措置などにより国庫補助の対象系統となっているものであります。この系統が、利便増進実施計画が国から認定されれば、P. 4のように赤線の系統数が減少するということになります。
- ・ここで皆様に改めてご認識いただきたいこととしては、これは国庫補助の地域間幹線系統を維持するための延命措置では全くありませんということです。
- ・何のために再編をしたのかというと、P. 5以降の概要資料にあるように、利便性を高めることによって、走っているバスにもっと乗ってもらおう、それを繰り返すことによって利用が増えれば輸送量要件の15人という数値を突破して、今後も地域間幹線系統の補助が受けられるかもしれないということです。
- ・地域間幹線系統補助を受けられるということはあくまで副産物であって、本来、実現すべきことは、それぞれの事業によりどのようなことを行うのかということになります。
- ・そういった意味では、今ほど、須賀川市さんからのご指摘については良いご質問であり、何をやりたいということが明確であるので、今の質問が出てきたと思えます。
- ・是非、どういう点で改善するのかということを目的に再編をするのかということを変更して皆さん、見直していただければと思います。
- ・その上で、計画期間は5年間ありますので、その中でいかに輸送量を高めることができるかが今後の決め手になります。
- ・結局、認定から5年間が経過すると、青線にいったんなったものが赤線に戻る可能性があり、それが最大のリスクであると思えますので、今回、利便性が高まったところが、目論見どおりに利用されているかどうかを皆さんで確認する。それぞれの自治体でも、あるいは、バス会社の皆さんでも確認をしていただきながら、この協議会でも毎年、皆さんと一緒に確認することができればと思っております。

会長：

- ・吉田先生から「これは決して延命措置ではない。」というご指摘をいただきましたので、我々も肝に銘じて、今回の再編により、大型商業施設や住宅団地等を経由するような見直しをさせていただいたので、この協議会で毎年度、進捗管理等させていただきたいと思います。
- ・それでは、その他質問がないようであれば、この議題について、皆さまからお認めいただければと思いますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

それでは次の議題に進めさせていただきます。

- (3) 令和7年度事業計画書(案)について
- (4) 令和7年度収支予算書(案)について
  - ・資料3、4について事務局より説明

会長：

- ・皆さまからご意見などいかがでしょうか。

吉田教授：

- ・3点ほどお話したいと思います。
- ・資料3の1(3)モビリティ・マネジメントについては、環境負荷の小さい移動手段へ自発的に転換してもらおうという取組(アプローチ)です。それが、平たく、公共交通の利用促進と言われてしまうことが多いわけです。
- ・そこで重要となってくるのが、今回の見直し(〇〇団地に入り込む、福島大学に入り込む等)により、どういったターゲットに利用してもらいたいということが明確になっている路線が多くあると思いますので、そこへ訴求するような形で、取組をちゃんと知ってもらい、関心を持ってもらうことが、非常に重要だと思っています。
- ・私がここで様々なことを申し上げたとしても、この協議会には全ての市町村が参加されているわけではないですし(特に町村)、それぞれの地域公共交通会議でも路線の再編内容や再編に伴う利用状況について共有できるような仕組みにさせていただきたいと思います。
- ・そこに関連して2点目ですが、2事業スケジュールについて、6月頃と1月頃は、法定協議会を開催するのが基本です。6月末までに国に対して補助金に係る申請書類を提出しなければならず、1月末までに「自己評価」を行い、各運輸局において開催される第三者評価委員会に向けて、提案書類を提出しなければならないためです。
- ・特に、1月頃の協議会については、9月末までの運行について振り返りをする場となります。来年の1月頃に開催される協議会では、まだ再編前となりますので、再編後の成果に関しては、再来年の1月頃に開催される協議会に初めて出てくることとなります。約1年のタイムラグがあることとなります。
- ・そう考えてみると、短期的に「どのような点が良かったのか・課題があったのか」といったことを議論するのに、1年の開きがあると遅い感じがしますので、逐次、協議会の開催の度に振り返りをするのがこの協議会でも必要であると思いますし、そのような内容をそれぞれの市町村の公共交通会議・協議会でも議論をいただきたいと思います。
- ・3点目は、1(3)マイレール意識等の記載について、目的に関して、県民の皆さんや沿線住民の皆さんを対象としたマイレール意識・マイステーション意識の醸成というところがありますが、それだけではないと思っており、知事や首長に乗ってもらうことで、行政的にも政治的にも公共交通に関心を持ってもらうという意味

- で、非常に重要な目的であると思います。
- ・私も全国各地の鉄道の再構築に関わる協議会に入っていますが、やはり、議員や首長の方々が鉄道を使ったことがなく、そうした中で安易に判断がなされることについて非常に危惧しているところです。
  - ・そういう方々にも是非、使ってもらい、実際はどうかを知ってもらおう場にするということは非常に有効であると思います。
  - ・そうした意味で、福島県では先んじて始めてもらっており、私としても福島県に倣って他の県で取組をやってもらうように、実際に他県に仕掛けたこともあります。
  - ・そうした視点・目的もあるということをつけ加えておきたいと思います。

会長：

- ・それではその他質問がないようであれば、この議題について、皆さまからお認めいただければと思いますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

- ・それでは次の議題に進めさせていただきます。

(5) バス路線に係る事業計画の変更（道路運送法に基づく協議）について

- ・資料5について事務局より説明

会長：

- ・皆さまからご意見などいかがでしょうか。
- ・それではその他質問がないようであれば、この議題について、皆さまからお認めいただければと思いますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

- ・それでは次の議題に進めさせていただきます。

(6) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画の変更について

- ・資料6について事務局より説明

会長：

- ・皆さまからご意見などいかがでしょうか。

吉田教授：

- ・1点、確認でございます。白棚線について、計画平均乗車密度が現況4.9から変更後4.6に下がっていると思いますが、これは運賃改定によるものと考えてよいでしょうか。

事務局：

- ・算定式上、運賃が上がることにより平均乗車密度が下がりますので、ご認識のとおりとなります。

吉田教授：

- ・自治体の皆さんには、分かりづらいところがあると思いますが、簡単に言いますと、経常収入から賃率を割り返すことによって、年間〇人乗車しているということが算出され、そこから平均乗車密度が算定されますので、運賃が上がることにより1キロあたりの賃率も上がりますので、仮に収入を変わらないものとして見込む場合には、平均乗車密度が下がるということとなります。

- ・自治体の取組として、利用促進のために、運賃に関して上限運賃をつけるなどの運賃政策を行われるケースがありますが、平均乗車密度が変わる可能性があり、そうすると輸送量も変わり、国庫補助を受けられる・受けられないなども出てきて、どちらが有利・不利となってきますので、そうした点も認識いただけると良いかと思いい、質問をさせていただきました。

福島交通：

- ・運賃改定をすれば、運送収入も当然、上がってこないといけないと考えておりますが、そうしたときに申請上は平均乗車密度が下がるというロジックが少しおかしいと思っておりますが、その点どのようにお考えでしょうか。

吉田教授：

- ・算定上、見込めていないということです。過去3カ年の経常収入に基づいて補助の算定を行っています。つまり、初年度の令和7年度の国庫補助については、収入が変わらないので、賃率が上がった分だけ、平均乗車密度が下がることとなります。来年度・再来年度の算定時によりやうく運賃改定分が数値上、加わってくることとなり、そこで初めて算定されることとなります。最大3年のタイムラグが発生するというのが、この補助制度を考えるときの課題であります。
- ・逆に、経費が上がった際にも、3年間、あまり反映がされないというケースもあります。そのあたりがこの国庫補助制度の課題であるということが言えると思ひます。

福島交通：

- ・ありがとうございます。
- ・そのあたりに関しては認識をしているところではありますが、過去の実績を使うのか、未来の予測を使うのかというところで、アンマッチができてしまっていると思ひますので、このあたりはぜひ見直しをお願いできればと考えております。

会長：

- ・それではこの議題についてお諮りいたします。皆さまからお認めいただければと思ひますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

- ・ありがとうございます。それでは次の議題に進めさせていただきます。

#### (7) その他について

会長：

- ・皆さまからご意見などいかがでしょうか。
- ・せっかくですので、福島運輸支局の黒田首席からコメントをいただけると幸いです。

福島運輸支局：

- ・ワーキングから議論に入らせていただきました。実際に細かい部分を中心に見直しをさせていただいたと思ひておりますが、見直ししきれない部分も多々あると思ひます。
- ・特に、県北については、イオンモール伊達などの問題もあるかと思ひますし、県中・県南については、小野町での庁舎の問題などもあるかと思ひます。引き続き、見直しに向けて協議を進めていただきたいと思います。
- ・さらに、浜通りについても、そろそろ見直しをしないと大変なことになると思ひます。現状では復興財源により運行ができておりますが、これについてもいつ

終了になるかが不透明な状態です。

- そうしたことに対処するためにも、浜通りでもしっかり見直しをする必要があるかと思えます。
- 特に、浜通りは、地域間幹線系統を作るのが大変な地域かと思えます。乗車人数が少なく、また住民も少ないので、どのようにニーズを捉えるかがネックとなります。地域間幹線系統をどのように維持するのか、あるいは、地域間幹線系統をやめて、地域内交通として維持していくのかなどの検討が大変かと思えます。
- また、会津地方も来年度、見直しになると思えますが、見直しの余地があるのかなど、難しい部分もあるかと思えます。
- 私もワーキングから参加していきたいと思えますので、よろしくお願いいたします。

会長：

- 黒田首席にはこの1年、ワーキングからご参加いただきましてありがとうございました。
- 本日議題にあがりました県北、県中・県南圏域については、来年度も継続検討としている路線がありますので、引き続き取り組んでまいりたいと思えますし、会津圏域に関しても次年度見直しを予定しております。
- それから、復興財源については、第2期復興・創生期間後の話と絡めて、特に避難地域の広域バス路線をどうするかという議論も出てまいります。
- そうすると来年度は、全県域で見直しを考えていく必要がありますが、皆様どうぞよろしくお願いいたします。

以 上