

第1回青森県地域交通戦略会議

日時：2026-07-06 14:00～16:30

場所：ウェディングプラザアラスカ BF1「サファイア」

1. 開会

00:00:17 事務局

本日はお忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。まもなく開会となりますが、この時間を利用して配布資料の確認をさせていただきます。皆様にお配りしている資料は、次第、席図、出席者名簿、青森県地域交通戦略会議設置要綱、第1回会議資料として、資料の1から資料の4まで用意しております。不足するようでしたら、事務局の方までお知らせいただければと思います。

00:01:12 事務局

委嘱状につきましては、事前に机上に配布させていただいておりますので、ご確認をお願いします。

00:01:39 事務局

ただいまから、第1回青森県地域交通戦略会議を開催いたします。本日、司会を務めさせていただきます県交通戦略課の小玉と申します。よろしくお願いいたします。はじめに、交通・地域社会部 奥田理事からご挨拶申し上げます。

2. 主催挨拶

00:02:09 奥田理事

皆様、お疲れ様でございます。県交通・地域社会部の奥田と申します。委員の皆様には、本日ご出席いただきまして、加えて、本会議の委員をお引き受けくださいます。誠にありがとうございます。本県の地域公共交通につきましては、皆さんご承知の通り、利用者が減少していること、加えて、近年は物価高騰や人手不足が重なり、ますます厳しい状況にあります。

とりわけ、運転士や整備士をはじめとする運行に不可欠な専門的な知識、技術を有する人材不足が深刻な状況です。全国的に見ますと、外国人採用や自動運転の実証も活発になっており、県としては、県民の移動手段を将来にわたっていかに確保していくかが大変重要だと考えており、そのため、地域の輸送資源を総動員して、地域公共交通を再構築していく必要があると考えております。そこで今年度新たに、交通分野はもとより、地域づくりや高齢福祉など、さまざまな分野の有識者の皆様から構成されるこの地域交通戦略会

議を設置して、中長期的な視点で、地域公共交通のあり方や、県の取り組みの方向性、さらには関係者の役割などについて、多角的に議論をしていただくこととしています。

本日の会議は1回目ということでございますが、本県の地域公共交通を取り巻く環境などについて説明するほか、交通事業者の方々からも現状と将来見通しについてお話をさせていただくことにしております。

皆様には、それぞれの立場から県民の「足」をいかに守っていくか、様々な視点からご意見をいただければと思っております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

3. 委員紹介

00:04:36 事務局

では、委員およびアドバイザーの皆様をご紹介します。名前を順にお呼びしますので、その場で自己紹介を兼ねてご挨拶の方をお願いいたします。なお、本日、弘前大学の平井様はWEB出席、NPO法人いわて地域づくり支援センターの若菜常務理事は、都合により欠席となっております。

それでは、最初に、蓬田村社会福祉協議会事務局長の田中利明委員です。

00:05:15 田中委員

はじめまして、蓬田村社会福祉協議会の田中と申します。主に高齢者の移動支援に取り組んでいますので、何か参考になればと思い、引き受けさせていただきました。尽力させていただきますのでよろしくお願いいたします。

00:05:36 事務局

株式会社杉澤興業代表取締役社長の杉澤廉晴委員です。

00:05:42 杉澤委員

こんにちは。鰯ヶ沢町から来ました。職業はホテルグランメール山海荘と水軍の宿という旅館を経営しております。これまでも観光面で課題と捉えられていた二次交通の立場から、地域の観光に関しまして、チャレンジや見直しを繰り返してきたところでございます。本県は、一次交通として、新幹線や飛行機であったり、船であったり、様々な交通モードを利用してお客様がいらして、観光的にはチャンスな時期でございます。一方で人口は減少していますので、生活路線、生活者目線の利活用と観光面とどのようにバランスをとっていけばいいのかなど、検討を深めていければと思っております。業界的には公共ライドシェアがトピックになっておりまして、私も本会議を通じて勉強していければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

00:07:01 事務局

八戸市政策推進課副参事の相模将喜委員です。

00:07:06 相模委員

相模と申します。よろしくお願いします。私は、市の交通政策の立場から、圏域の公共交通ですとか、市内路線の維持をやっているのですが、ここ数年、バス路線が縮小しておりまして、その代替交通として自家用有償運送の取組もしておりますので、幅広く行政の立場から、いろんな視点でご意見をさせていただければと思います。よろしくお願いします。

00:07:38 事務局

中泊町総合戦略課課長補佐の木村将師委員です。

00:07:44 木村委員

中泊町総合戦略課の木村と申します。一昨年から総合戦略課に配属になりまして、（公共）交通や町の（総合）計画の策定等をしています。一昨年、長期総合計画策定のための町民アンケートを実施した際に、町民が一番不安に思っていることが交通でした。ですので、将来にわたって安心して住み続けられるためには、交通というのは必須なのかなと思っております。私も会議での検討内容を持ち帰って、様々取り組んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

00:08:32 事務局

福島大学人文社会学部経済経営学類教授の吉田樹委員です。

00:08:40 吉田委員

福島大学兼前橋工科大学の吉田と申します。よろしくお願いいたします。私自身は一貫して地域交通に関わっておりまして、青森県内でも県庁の仕事はもとより、八戸圏域、特に八戸圏域とはもう 20 年来関わっています。今朝は野辺地町の地域公共交通会議にオンラインで出席しておりまして、県内には広く関わりがあります。北は札幌から西は静岡、沼津、あるいは長野まで全国あちこち見てきましたので、そういったところで皆様のご意見をいただきながら、一緒に考えていければというふうに思っています。よろしくお願いします。

00:09:22 事務局

青森大学総合経営学部経営学科の蛭名翔琉委員です。

00:09:34 蛭名委員

青森大学の蛭名と申します。学生目線でバスや鉄道の課題について考えてみたいというのがありまして、青森大学の櫛引教授にご紹介を受け、応募させていただきました。よろしくお願いします。

00:09:52 事務局

弘南バス株式会社取締役乗合部長の加藤尚徳臨時委員です。

00:10:06 加藤臨時委員

弘南バスの加藤でございます。当社では、路線バス、高速バス、貸切バスなどがありますが、私は路線バス、高速バスを担当しております。よろしくお願いいたします。

00:10:23 事務局

一般社団法人青森県タクシー協会常務理事の木村昌子臨時委員です。

00:10:31 木村臨時委員

青森県タクシー協会の木村と申します。日頃よりタクシー事業の運営にご協力をいただき、心より感謝申し上げます。タクシーは地域に密着した公共交通機関として、交通弱者からインバウンドの観光のお客様のご利用など、日々利便性の向上に務めさせていただいております。今後も引き続きよろしく願いいたします。

00:10:59 事務局

最後に、東北運輸局青森運輸支局長の吉田瑤子アドバイザーです。

00:11:05 吉田アドバイザー

青森運輸支局の吉田でございます。この4月に青森に赴任してまいりましたが、出身は八戸市でございまして、高校まで八戸市に住んでおりました。国土交通省には、宮下知事から遅れること6年、平成21年に入省いたしまして、それからずっと行政経験ということでは、住宅であったり、都市政策分野であったり、観光もございまして、あとは警察ですとか自治体にも出向してまいりました。公共交通という意味では、吉田先生をはじめ、有識者の方がたくさんいらっしゃると思うのですけれども、私としてもこれまでの経験をいかせるように頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

00:11:57 事務局

それでは、今日はWEBで参加いただいております弘前大学の平井先生、今お話できる状態でしょうか。

00:12:37 事務局

ちょっとお話は厳しいようですので、またタイミングを見てお話を伺います。よろしくお願いいたします。紹介は以上となります。

4. 委員長選出

では、本会議の委員長の選任に移らせていただきます。県地域交通戦略会議の規定に基づき、委員長は委員の互選により選任されることとなっております。自薦、他薦がございましたらお願いいたします。

（相模委員挙手）相模さん、お願いします。

00:13:14 相模委員

昨年度、当市の市長も一緒に臨時委員をさせていただきましたけれども、国の交通政策審議会地域公共交通部会の一員として長く務められていて、幅広い知見をお持ちの福島大学の吉田先生に委員長をお願いできればと思います。いかがでしょうか。

00:13:48 事務局

ただいま相模委員から吉田委員にお願いしたいとのご発言がございましたが、委員の皆様いかがでしょうか。

（他委員より「意義なし」の声）

それでは、ご賛同の皆様、拍手をお願いいたします。ありがとうございます。委員の皆様のご賛同をいただきましたので、委員長は吉田委員に決定させていただきます。吉田委員長は、この後の議事進行のため、委員長席の方へ移動をお願いいたします。

00:14:40 事務局

吉田委員長から一言お願いいたします。

00:14:48 吉田委員長挨拶

それでは改めまして、委員長を拝命させていただきました、福島大学兼前橋工科大学の吉田でございます。よろしくお願いいたします。

今回、新しい会議ということで、地域交通戦略会議という名称になっておりますけれども、これまでも青森県では、県としての公共交通計画、今は法定用語で地域公共交通計画と呼んでおりますけれども、全県としての法定計画を作ってきたのは、実は青森県と奈良県、この二つが最初でした。これからまたその改定作業を進めていこうという段階にあるわけです。

一方で、いろいろ置かれている状況というものが変化してきていると思います。先ほど来、人口の減少という言葉もたくさん聞かれましたけれども、もちろん高齢化の問題もさることながら、やはり新しくお生まれになる子どもの数が大幅に減っている。後ほど資料でも出てまいりますけれども、昨年一年間に青森県内で生まれたお子さんの数が4,700人余りと。

私が20年前にお手伝いした時には万単位だったはずですから、大きく減っている状況です。私も福島大学という地方（東北）の大学におりますけれども、福島県内では7,000人弱という数字になっておりますけれども、福島大学の定員ということを考えると、本当に国立大学でも18年後にちゃんと学生がいるのかなというところで、今、我々も戦略を練り直さないといけないという状況に直面しております。

そう考えると、やはり地域交通に関わる需要というのも大幅に変化をしてくるでしょうし、一方で、いろいろとサービスを提供いただいている事業者の皆さんも、それぞれ整備される方、ハンドルを握られる方、その方々が足りないというような問題にも直面しております。

一方で、インバウンドの方々をはじめ、観光として青森県を選んでいただけるような方々というのも少なくはありませんし、それが増えてくるということがまた期待されるわけです。

一方で、地域交通、そもそも公共交通って県民の皆さんが毎日全て利用するかというのは全くそんなことはなく、多くの方々が車を利用されているとい

うことから踏まえると、例えば車を利用される割合というものがちょっと減れば、人口が減ったとしても、利用者数として維持できるかもしれないという、実はそういう形でもっと前向きな取り組みを仕掛けなきゃいけないという時期にあるのかもしれませんが。

つまり、何が正解なのかっていうものが、確たるものが理論化できる時代ではないという、そういう複雑かつ曖昧な時代の中に、今私たちは置かれているのではないかと思います。そういうことで、新たな計画を立案する前に、いろいろと、県内、各界それぞれ活動している皆さんから、2040年、今から15年後の青森県って一体どうなっているのだろう、逆にどうしたいというようなことを少し共通して描きながら、その中で公共交通をはじめとした地域交通というものがどのような役割を果たしていけばいいのかということを皆さんと一緒に考えると、その場がまさにこの戦略会議ということになりますので、活発に皆様ご発言いただければと思います。何卒よろしくお願いいたします。

00:18:24 事務局

ありがとうございます。それでは議事に入りたいと思います。会議の進行は吉田委員長にお願いいたします。

5. 議事

00:18:31 吉田委員長

それではしばらく私の方で進行を務めてまいります。大きく5つある議事の一点目、まず今後の進め方等についてということがございますが、事務局からご説明をお願いします

00:18:46 事務局

事務局の青森県交通戦略課の笹森と申します。資料1につきまして、私の方から説明させていただきます。資料はお手元とスライドでもご紹介していますので、どちらでもご覧ください。会議の進め方等についてです。県の地域公共交通のマスタープランである地域公共交通計画、令和5年の3月に策定した現行計画が動いております。こちらの計画が来年度末までとなっておりますので、現在、次期計画の策定期限にあります。

そこで、本会議の役割ですけれども、次期青森県地域公共交通計画の策定に向けて、2040年の地域交通のあるべき姿、実現に向けた県の取り組みの方向性、関係者の役割等について、中長期的かつ皆様からの多角的な視点により検討し、報告書として取りまとめていきたいと思っております。取りまとめた結果や検討内容等につきましては、次の計画に反映させてまいります。

続いて、スケジュールです。

本日第1回目の会議となりますが、まず本県の将来推計人口と地域公共交通の現状を皆様と共有して議論をしていきたいと思っております。

第2回目は8月26日を予定しております。第3回目を9月下旬、第4回目を10月下旬、第5回目を11月下旬と、少々タイトなスケジュールではありますが、全5回予定しております。議事につきましては、今のところ、記載してある通りとなっております。

本会議での検討内容につきましては、次期計画の骨子案に反映させていく予定となっております。次の計画については、年度内に骨子案と素案を策定した上で、来年度に計画策定する予定としております。説明は以上となります。

00:20:59 吉田委員長

ありがとうございました。資料1に沿って、この会議の進め方について、どういう背景でこの会議を設置したか、先ほど私の挨拶の中で少し触れさせていただいたところですけども、事務局からお話いただきました。ではこの資料1に関わって皆様からご確認されたいことなどありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

ここまでは、皆さん、大丈夫でしょうか。ありがとうございます。

毎回の会議において、今日は後ほど話題提供をいただきますけれども、弘南バスの加藤さんと、それからタクシー協会の木村さんにそれぞれ臨時委員としてご参加いただいております。次回は鉄道を予定しておりますけれども、毎回、このテーマについて少し掘り下げたいというところについて、関係がある方々に臨時委員という形で参加いただきながら進めていきたいと思っております。それでは、資料1についてはよろしいでしょうか。

では、先に進めさせていただきます。こちらから今日の本題になりますけれども、資料2について、早速グラフが出ている資料が綴られておりますけれども、こちらが案件の2番目でございます、ベンチマークとする年次として2040年ということが挙げてあります。これは、県の長期計画の目標年次が2040年ということもありますし、ちょうど昨年あたり生まれたお子様たちが高校に入学するのが2040年ということにもなります。

高校生の足というのが青森県内の中でも一つ、公共交通を多く利用いただいている層ということになりますので、その子たちにどう応えているのかという年次についても、ベンチマークとする2040年ということで共通しておりますので、差し当たり2040年という形にしております。

じゃあそれを見越した時に、取り巻く環境というものがどう変化していくのか、あるいは鉄道や、バスを中心とした公共交通というものが、現状どのような状況に置かれているのかということについて、データを事務局に整理いただいておりますので、こちらをまず説明いただきたいと思います。

進め方ですけれど、これから資料2の内容を事務局からご説明いただいて、その後に資料に関わって、ここってどういう意味だったのかという資料内容の確認について、皆様からご質問を賜りたいと思います。

その上で、今日は初回ですので、それぞれの皆様から、今回2040年というものが一つの目標に置かれてはいますけれども、皆様それぞれ、地域交通に関わって、思われていること、こういうことが課題になってくるのではないかとか、もうちょっとこういう面について検討する必要、分析する必要があるのではないかとか、こんなことをやってみたいのだけれどもどうなのだろうかというアイデアでも結構ですので、それぞれ委員の皆様からご発言をいただく時間を取りたいと思っていますので、心の中に準備いただきながら、お話を聞いていただければと思います。

それでは、資料2について事務局から説明をお願いします。

00:24:20 事務局

それでは、資料2、県人口の将来予測と右の方に書いている資料の方をご覧ください。2つグラフがありますが、左の方のグラフは、本県の人口と高齢化率について、国立社会保障人口問題研究所が公表されている最新の推計から出したものです。右の方は本県の出生者数で、先月公表されましたが、最新の数値ということで、先ほど吉田先生からも話ありましたが、2025年の数字は、初めて5,000人を割り込んだということがご覧いただければわかるというものです。

県の人口全体の話でいきますと、左のグラフを見ていただければ、この棒グラフを見てわかる通り、全体として、だんだん右肩下がりで減っていくということがわかるかと思います。

高齢者数、出生者数についてそれぞれ分けて見てみますと、高齢者の方は、点線のグラフを見て分かる通り、高齢化率自体は今後も上昇していきますが、高齢者の数ですね、こちらの方は、例えば2025年の推計値でいきますと、420,529人と書かれている数字があるかと思います。これが65歳以上の数値になるのですが、この数自体は、2025年がピークで、以降、減っていくという見込みになっています。2025年と2040年を比べると、パーセンテージでいうと、だいたい5%ぐらいの減が見込まれるという推計になっているということです。右の方、出生者数を見ていただきますと、これはずっと右肩下がりで、減少傾向ということですが、こちらの高校生の数というところで見てみますと、2025年の数字、下の方には横の青で書いている部分がありますけど、ここに2025年は27,041人という数字が出ています。これは教育庁の方で出している学校基本調査の令和7年5月1日現在の数字なのですが、これから2040年どうなるのということになりますと、16,782人で、約4割減るという見込みであることがわかります。参考までに、左の真ん中のちょっと下のあたりに、15歳から19歳、あと65歳以上の、2040年の各圏域別の推計値を参考としてお出ししております。

次のページをご覧ください。通学環境と書かれている資料になります。左のグラフは、教育委員会主催の魅力づくり推進会議の資料になります。

右は、現在の高校の配置状況ということになります。左のグラフにおいて、中学校の卒業者数の見込みが出ていますが、一番右の令和 23 年、2041 年かと思いますが、約 5,000 人という見込みが出ています。一方で、先ほど説明した出生者数の数ということですので 5,000 人を切っている状況があります。

右は、現在の高校の配置状況ということになりますが、2040 年ではどうなるかということはお出しできるものがないのですが、2040 年の教育がどういう学びの姿になるのかにもよるかと思います。今後の検討に応じた通学の足というのを考えていく必要があるということをもとにご理解いただければと思います。

次のページについて、地域公共交通の現状ということで、全体がわかるように整理しております。モードとして整理したのが、鉄道、バス、タクシーで、鉄道は 4 社 9 路線、乗合バスは、乗合許可を受けている業者が 17 社います。タクシーは、法人と個人がありますが合わせて 166 社あります。

次はモードごとにもう少し詳しく、鉄道の資料をご覧ください。こちらには、JR 以外の鉄道事業者の概要を右の方にまとめています。営業キロなり本数等々はここに書いてあるとおりです。左下をご覧ください。JR 津軽線蟹田以北は令和 9 年 4 月 1 日をもって運行を廃止するという届出が JR から出されていること、また、弘南鉄道大鰐線についても令和 10 年 4 月 1 日から運行休止という状況になっております。

続いて、鉄道を使っている人の話をしていきたいと思います。

次のページをご覧ください。こちらは平均通過人員をまとめたものになります。これは輸送密度とも言うのですが、右上の方をご覧くださいますと、当該区間の 1 日 1 キロあたりの利用者数を見比べたりするものということです。

鉄道の特性ということで言いますと、大量に人や物を運ぶということですが、高速性、あとは定時性とか、そういう性格があるのですが、これをどうしていくのかということを考える一つの目安として、資料の右に書いている 8,000 人とか 4,000 人とかそれをどうしていくか考えていく一つの目安としてこういったものがあります。

これはすべて JR さんや国の統計指標として公表されている数値ですが、この図表の中の昭和 62 年、1987 年と記載しておりますが、こちらは、国鉄が民営化されて JR になった時の数字ということです。あとは令和に入ってから推移も出ていますが、ここで申し上げておきたいのは、パーセンテージで 100 を超えているものは新幹線だけで、他の路線は全て軒並み利用者数が減っているということがお分かりになるかと思います。

次の資料は、少し違った目線で見たいのですが、こちらもすべて公表されている資料で、輸送人員の数字です。オレンジの棒グラフを見ると、どの路線も通学定期を使っている方が多いということがわかります。もう少しつぶさに見ますと、例えば、津軽鉄道さんの令和4年、5年を見ますと、定期外の方が割合としては多く、ものによってはそういう傾向も見られることがお分かりいただけるかと思います。

続いて、次の資料になりますが、収支状況もご覧ください。こちらもJRさんと国の統計資料からまとめたものです。

JRさんの方は、全部の路線ではなく、輸送密度が2,000人以下のものが対象です。県内だと5路線1区間あります。こちらの資料は運輸収入と営業費用を並べております。これを見たときに、運輸収入というのは切符の売上ということだと思いますが、この売上で営業費用をまかなえているかを見ていきますと、すべて「△」がついています。では、どうやって回しているのということと言いますと、JRさんで言えば、他に稼いでいる路線があるでしょうし、他の事業をやっているものがありますので、そういうものを、ひっくり返して会社全体として運営しているということですか、JRさん以外であれば行政の支援などそういうものを受けながら維持をしているということがわかります。

00:34:41 事務局

資料をめくっていただきまして、続いては乗合バスについてご説明したいと思います。左側にありますのが、県内の主なバス路線となっております。県では昨年度、モビリティデータを整備しまして、そちらを図示したものとなっております。全てのバス路線をこちらで示しているわけではないことはご了承ください。

県内の乗合バス事業者さんについて右側に記載しております。弘南バスさんの主な運行エリアは中南エリア、西北エリア、東青エリアとなっております。岩手県北自動車（旧・南部バス）さんは八戸市を中心とした三八エリアを運行しております。

十和田観光電鉄さんが十和田市、三沢市を中心とした上北エリア、そして下北交通さんがむつ市を中心とした下北エリア、JRバス東北さんは青森市内の一部とそれから下北エリアの一部に路線を持っております。

そのほかに、脇野沢交通さんとむつ車体工業さんはむつ市内で自主路線を運行しております。また、公営企業として青森市営バスさんと八戸市営バスさんがございます。

他8事業者とございますのが、市町村等からの受託路線を運行している事業者さんが8事業者ございます。

続きまして、乗合バスの輸送人員の推移をご説明いたします。

県全体の一般乗合バスの推移を表した図になります。棒グラフで輸送人員、それから折れ線グラフで走行キロを表しておりますが、輸送人員のピークは昭和 44 年、走行キロのピークは昭和 58 年です。現状としては、路線バスの利用者はピーク時の約 7 分の 1、走行キロは約 2 分の 1 にまで減少しているという実態がございます。

続いて、次のページをご覧ください。こちらは、バス事業者さんごとに経常収益等を表したものになります。こちらは、複数市町村をまたがるバスを運行している事業者さんのみ掲載となっております。また、こちらの数字は、県と国と市町村で事業者に交付しております補助金計画に記載された数字を基に作成しております。

まず弘南バスさんですけれども、右側の表をご覧ください。1 キロ運行した際の収益と 1 キロの運行にかかる費用について、平成 28 補助年度から令和 7 補助年度までの分をまとめています。1 キロ当たりの経常収益につきましては、この 10 年間で 20 円から 30 円ほど上がっておりますが、一方で 1 キロ当たりの経常費用は 100 円近く上がっている状況です。また、経常収支率については、平成 28 補助年度では 63%ほどありましたが、直近ですと 52%まで下がっている状況になります。

続いて、岩手県北自動車さんです。同様に見ますと、キロ当たり経常収益が平成 28 年度は 223.4 円、直近ですと 248 円と 20 円ほど上がっている一方で、費用の方は 100 円以上上がっています。経常収支率も 87%あったものが 66%まで下がっている状況です。

めくっていただきまして、次のページは十和田観光電鉄さんと下北交通さんの表になります。同じように見ますと、十和田観光電鉄さんが、キロ当たり経常費用が平成 28 年補助年度は 142.8 円だったところ、直近 280 円ほど、費用の方が 150 円ほどアップしている状況になります。収支率も合わせてかなり下がっている状況です。

下北交通さんにつきましては、経常収益が 100 円前後で推移しておりまして、経常費用は 50 円ほどアップしている状況です。収支率は 54.4%あったところ、37%ほどまで下がっている状況です。

続いて JR バス東北さんになります。経常収支率が 80%だったところ、現在は 60%を切っている状況です。

どの事業者さんもキロ当たり経常費用がかなり上がっていて、経常収支率が悪化しているという状況がわかります。

ページめくっていただきまして、補助金の推移についてご説明したいと思います。

市町村をまたぐ広域的、幹線的なバス路線については、一定要件のもとで、運行欠損に対する補助制度がありまして、国と県と市町村が財政支援をしています。その補助路線数と補助金額の推移を表した表になります。平成 25 補

助年度の路線数を見ますと 48 路線あったところ、直近の令和 7 補助年度ですと 33 路線まで対象路線数が減っています。

補助金額につきましては、平成 25 補助年度で 4 億 2,000 万ほどだったところ、路線数が減っているにもかかわらず、直近の令和 7 補助年度では 7 億 8,000 万まで増加している状況です。

その負担割合を見ますと、国、県、市町村がありますけれども、最も負担が多いのは市町村で、令和 7 補助年度ですと 4 億 5,200 万となっております。こちら補助路線数が減っている理由は、輸送量要件を満たせず、つまり利用者数が減って、そもそも補助の対象にもなくなっているということです。一方で、補助額は増大し、自治体の負担が増加している状況です。

めくっていただきまして、運転士の状況です。こちらは鉄道と路線バスとタクシーについて掲載しております。昨年度、県の方で調査を行っておりまして、鉄道は青い森鉄道さん、弘南鉄道さん、津軽鉄道さんを対象に、路線バスについては、弘南バスさん、岩手県北自動車さん、十和田観光電鉄さん、下北交通さん、JR バス東北さんに加えて、公営事業者 2 社、トータル 7 社を対象に調査を行った結果をまとめたものになります。タクシーにつきましては、全国ハイヤータクシー連合会が調査をした令和 6 年 3 月時点のものを引用しております。

運転士の年齢構成をご覧ください。鉄道については、20 代、30 代も 20%ほどおりまして、全年代、比較的バランスよくいるのかなと思いますが、一方で、路線バスとタクシーにつきましては、20 代、30 代の割合が非常に低く、特に路線バス運転士については、30 代以下は 3.7%、50 代以上が 85.3%、タクシー運転士については、30 代以下が 1.8%、50 代以上は 93.9%と非常に高齢化が進んでいるのが分かります。

女性運転士の割合をご覧ください。鉄道、路線バス、タクシーいずれも低いのですが、特にやはり路線バスとタクシーは、女性の割合が、路線バスで 1.5%、タクシーは 3.9%という状況になっております。

続いて、これまでの説明を踏まえて、地域公共交通の課題として、県として認識しておりますのが 3 つございます。

1 つ目として、交通事業者の収支の悪化です。輸送人員の減少に伴い運賃収入が減少しておりまして、加えて、物価高騰や燃料高騰等による経費の増加があり、収支状況が年々悪化している状況です。

2 つ目として、公的負担の増加です。社会経済活動の基盤となる移動を確保するために、国、県、市町村では運行欠損補助等を行っているものの、年々欠損額が増加しており、特に市町村の負担額が増加しているという状況です。

3 つ目として、人の問題です。運転士等の従事者不足です。特に自動車交通において運転士が不足しており、特に高齢化が非常に深刻です。運転士不足

により、バスでは路線の廃止や減便、タクシーでは廃業、あるいは夜間が運行できないなど増加しており、公共交通では移動できない地域や時間帯が生じていると認識しております。

資料2の説明は以上です。

00:44:32 吉田委員長

ありがとうございました。先ほどお約束しましたとおり、最初にこの資料2の内容に関わってご質問、確認されたいことをお伺いしたいと思います。その後、各委員の皆様からそれぞれご発言いただきたいと思います。では、資料2に関わってご質問、確認されたいことがありましたらお伺いしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

00:44:57 吉田委員長

はい、相模さん、お願いします。

00:45:10 相模委員

タクシーについて、先日、県のタクシー協会さんの声がけで、青森市や弘前市さんと集まって話しした際に、夜の時間帯のタクシー配車が少なく乗れない状況が生じていると話になったのですが、青森市さんや弘前市さんと八戸市では状況が違うのかなと感じました。当市では、あんまり困っていないイメージがあって、青森市さんや弘前市さんでは困っているというお話があったりとかして。一律に地域によって同じではないのではないかなというところがちょっと気になったところでございます。移動できない時間帯とかも地域によって違うのかなと思いますので、そこが分かるものがあればいいのかなと思いました。

00:46:11 吉田委員長

タクシーの個別な話がされましたけれども、恐らくですね、15ページの課題認識っていうのも一律ではないのではないかな、全県のマクロ的な話とエリアで少し違うのではないかなというところは分けなければいけないところがあるのかなと、そういうご指摘かなっていうふうに思っています。15ページの課題をもう少しそういった形で掘り下げたらというご提案かなと思いますが、その辺いかがでしょうか。

00:46:47 事務局

ありがとうございます。この後、議事4でご説明しようと思っていたのですが、地域交通の実態について調査を行おうと思っておりまして、その中にはタクシーも入っておりまして、もう少しそれぞれの事業者さんの実情といたしますか、そういったところを掘り下げていきたいと思っておりまして。

00:47:11 吉田委員長

よろしいですか。その他いかがでしょうか。はい、お願いします。

00:47:23 木村委員

課題の中で、鉄道の従事者不足について、青い森鉄道を除く、民間の鉄道という視点で見た時に、本当に確保できているのかなと疑問があります。

津軽鉄道で言いますと、機関士が今現在、3名の体制になっており、機関士不足により減便しております。そういった実情がありましたので、そちらもよろしければ考慮いただきたいと思います。

00:48:20 吉田委員長

この点についていかがでしょうか。

00:48:23 事務局

昨年度の調査の際、それぞれの事業者さんの状況は把握しておりまして、津軽鉄道さんの状況は把握しておりました。今後の会議で対応したいと思います。

00:48:34 吉田委員長

その点は大切なところですね。私も群馬と栃木に跨るわたらせ渓谷鉄道の再構築に関わる協議会の会長ですけど、あそこもやはり突然、運転士さんが一気に3名辞められて、緊急減便になった。そういうことが起こったりするのですよね。JRさんであったとしても採用できないという話は聞くのですよね。転勤が伴ったりすると離職があるという話は時折伺うこともあったりするので、次回鉄道のヒアリングがあるので、そこで深く掘り下げられればいいかなというふうに思っています。大事な論点だと思っています。

その他いかがでしょうか。ちょっと私から少し気になった点として、今日メディアの方も入られているので、資料の読み方で気になっているのが、7ページ目の鉄道の収支状況についてです。これは、JR線については通過人員、輸送密度が2,000人を下回っているところについて、最近こういう形でデータを提示されていると。

一方で、県内のローカル鉄道に関しては別途、県の方で集計をされているということかなと思っているのですが、単純な比較は難しいかなというふうに思っています。

JRさんの収入っていうのは、例えば一番上に大館から弘前と出ておりますが、ここに書いてある人員の中に、秋田駅から乗って、例えば新青森駅で降りた人はこちらの収入になっているのか、なっていないのかというところがちゃんとした公式の説明がまだなかったりします。ということを見ると、ここに書いてある収支率は、全部ほぼほぼ一桁パーセントですけど、県内のローカル鉄道は押しなべて50%から70%の間になっていて、通過人員が少なかったとしても、県内のローカル鉄道の方が収支率としては高くなっている。

これやはり、そもそもJRさんの整備水準の高さ、つまりその分、経費がかかるということもあったり、一方で今言ったような、ここに出ていない都市間鉄道の収入がどこに入っているのかっていうところが分からないということがあったりするので、ここは端的に比較ができないのかなと思っている点は留意が必要ということはお伝えしておきます。

もう一つ確認したかったのが、県のバスの補助金のところで、13 ページですね。本県のバスの現状で、平成 25 年度から令和 7 年度、いつも県の法定協議会に出てくる資料なのですけど、令和 3 年度と令和 4 年度の間に補助系統数は 37 から 36 でほぼ変わっていないのに、市町村の負担額が倍増しているじゃないですか。これは何があったのでしょうかという確認です。

00:52:18 事務局

補助金の推移についてですが、従来、国の補助対象経費の算定過程でカット（減額）されている額を県の補助要綱において市町村負担としておりました。令和 2 から 3 年度までは、コロナ特例として、国が従来カットしていた全額を負担してくれましたが、令和 4 年度以降は特例が解除されたため、市町村負担に戻り、結果として倍増しているものです。

00:52:57 吉田委員長

そういう時に、結局経年で見ているのですが、背景が違うじゃないですか。コロナ禍の状況があって、国が支援していた部分が令和 2、令和 3 でかさ増しになった。けれども、需要が戻るわけではないから、市町村がその分肩代わりしていて、しかも運行経費も上がっているという背景もあるので、現状、市町村の負担額が大きくなっているっていうことですよね。

やっぱりコロナ禍のあと需要が戻っていない。一方で、経費が大幅に上がっている。これは、その前段の 13 ページで見てもえれば分かるかと思うのですが、やっぱりそういう経費が増えていく。けれども、利用者が緩やかに減っているっていう状況が続いている中で、どういう形で持続可能なものにしていくのかってところが課題だと思っています。

15 ページの書き方を見ると、収支の悪化って書いてあるのですが、これは現状そうなのですよ。現状そうなのだけど、これを果たして課題と位置付けるか。

収支を改善することが目的だったら、一番簡単な方法は一つです。やめればいいです。全部やめれば収支は改善する。当たり前ですよ。利用が多い路線だけやれば収支が改善する。当たり前なのです。でも、それじゃあとても県民の生活をカバーできない。なので、私たちは結構悩ましいですよ。だとすると、収支の悪化とか公的な負担の増加っていうところを解決するためにそもそもやっているのかっていうとそれだけじゃないような気がするんです。

そうなった時に、前段の 2040 年っていうところの議論と、後段の地域公共交通の議論っていうものを、どういう形でお互い両方見て考えることができるのかというところが、このページにはある方がいいのかなと思っています。

これから皆さんから、それぞれコメントをいただきたいと思いますけれども、そういった内容も踏まえて、改めて地域交通の課題っていうところを設定する必要があるのかなと思っています。

では、フェーズを変えて、先ほどお約束した第二ラウンドを始めたいと思います。今日が初回ですので、皆さんから地域交通に関して、こういう問題意識を持っているとか、こういうことを困っているとか、こういうことに期待したいとか、ちょっとよくわからないのだけどこういうところに関心があるということでも結構ですので、ご発言いただければと思っています。

会議の時間の都合がありますので、お一方、大体3分以内でお願いいたしまして、皆さんから一通りいただいた後に、もしも事務局からコメントがあればフィードバックいただきたいと思います。先ほどの自己紹介の順番でよろしいですか。ではまず田中委員からお願いします。

00:52:57 田中委員

蓬田村社会福祉協議会の田中です。こういった資料を見させてもらってですね、地域公共交通の現状の厳しさっていうのを知ることにはできたんですけど、蓬田村では公共交通機関の中で活用できる資源といたら JR 鉄道のみなのです。なので、その JR 鉄道がなくなってしまうと、村が運営するコミュニティバスがメインの移動資源ということになりますので、県全体で見た時に地域公共交通っていうのが厳しいっていうのはもちろんそうなんですけど、それを活用することのできない地域で、唯一活用できる JR が運行され続けるということは非常に重要と思います。

その唯一活用できる JR なんですけども、豪雪で計画運休になると、何を使ったらいいのか、タクシー会社もないですし、何を使ったらいいのか、そういった困りごとというのも実際ありましたので、それを補完するのが社会福祉的な実践であると思って、我々はやっております。

JR しか活用できない地域で、活用できる資源が少ない地域で、移動を充実させていくために何を検討したらいいのかというのを改めて考えさせられました。

00:58:02 吉田委員長

ありがとうございます。蓬田村の場合は、JR 津軽線があって、村民全体が使える交通手段が大事だということと、一方で最初に自己紹介された時に、福祉の視点で活動されているっていうところの話もされたと思うのですよ。その点で、特にやはり高齢者や障がい者の方々の需要を考えていらっしゃると思うのですけど、その中で今、どんな問題、課題っていうものがあるのでしょうか。

00:58:58 田中委員

はい。高齢者の方々が抱える課題っていうのは、JR しか使えない蓬田村の地域特性に応じて、例えば、駅まで歩いて行くことすら困難ということなのです。JR はあるのですけど、駅まで歩いていくことができない。また、JR を活用して買い物するとなった時でも、大きい荷物を持って帰ることができないという状況ですね。資源はあるのですけど、それを活用する手前に困難があるのが蓬田村の高齢者分野における課題かなと思っているところです。

お配りしたチラシの「たすけあい交通」っていうのは、令和２年度から運行しておりまして、交通空白地有償運送事業の認可を得ながらやっているところです。有償ボランティアで運行しているものですので、住民の方が 100% 運転者になって運行するといった仕組みで、社会福祉協議会が認可を得て、それを運営しています。

利用者は高齢者が中心ですけれども、最近、教育委員会とすり合わせしながら対応しているのは、知的障害を抱えるお子さんが、青森市の学校に通学したいのですが、学校の送迎バスは蓬田村に来ていないのです。そうなってくると、その子は行き場所がなくて。保護者の方が時間を割きながら送迎するのですが、そこにも負担がかかってくるという状況がありましたので。高齢者中心の利用が大きいのですが、福祉ニーズも拾いながら運行しているということです。

01:01:32 吉田委員長

ありがとうございます。これは結構大事なことをおっしゃっていたように思えます。たすけあい交通自体は道路運送法 78 条に基づく、交通空白地有償運送ですから、いわゆる公共ライドシェアの枠組みかなと思ったのですが。実際確かに、冒頭でおっしゃっていた駅とか鉄道などの資源はあるのに、そこを使うまでも問題が大きい。そこをたすけあい交通でフォローしている。

もう一つ大事なこととしては、知的障害のある子どもたちって、支援学校に通われているとかですよ？小学校ですか？

01:02:11 田中委員

中学校です。

01:02:33 吉田委員長

中等部、そのところが通う手段がなくて、保護者の方が送迎されているということですね。ありがとうございます。実はこれ、遠距離通学、通常の小中学校だと、遠距離通学に対する交付税措置については地方財政措置があるのですが、支援学校にはないのです。なので、支援学校の場合には、別建てで考えなければいけないっていうところがどうしても出てくるので。そこもやはり移動に対する困り感っていうことにもつながっていくということで、非常に大事な目的だったなというふうに思います。ありがとうございます。

では続いて、杉澤委員お願いします。

01:02:57 杉澤委員

今の田中さんの発言はすごく勉強になりました。私からは観光の面からお話しさせていただきますと、地方であるがゆえにマーケットが縮小してきて悔しいなと思いつつも、地域としてやれることもやっていかなければいけないという立場から、例えば鰯ヶ沢では、生活路線としては、弘南バスさんにお世話になっている状況です。

観光面では、町内に駅がある JR 様、そして津軽鉄道様が鍵となる交通事業者だと思いますけれども、行政では沿線協議会みたいな形での検討会は進めていらっしゃると思いますけれども、なかなか、民間としては、観光協会ですら実態らしい数字を把握できなかったりしています。実情がどうなのだろうかと、我々としてできることは何なのだろうかっていうのもあって、今年の5月からそういう検討会を JR 様ともやり始めたという状況でありました。

津軽鉄道様は離れてはいますけれども、観光的なパートナーですので、実態を把握して、我々ができることが何なのかというのをもうちょっと議論する場をうまく仕組み作りしていければなと思いました。

また、我々の地域としても、いろいろ乗合バスや貸切バスをうまく活用しながら、白バスもいろんな議論の中でなかなかうまくいかなかったという中で、宿泊ベースですと、観光客っていうのは、そこにアクセス方法がなかったとしても、本当にうれしいことにレンタカーとかを利用して来てくださるのですよね。

皆さんがレンタカーを使って来てくださっている部分とか、まあ貸切バスもあるので、事務局が出してくれた数字とともに、いわゆるレンタカーの動きとか、貸切バスの動きも、もうちょっと知りたいなという気がしております。

青森県では、昨年 513 万人宿泊と過去最高の記録で、今後も伸びそうな勢いがありますので、そういった観光に関わる全体の数字ももう一度把握しながらと思っています。

ただ、冬場はやっぱなかなか難しいということですので、例えばスキー場に来た方でも地域のスーパーとか飲食店にもなかなか来られる機会がないので、それを今、町としてモデル事業として取り組んでいる状況ですけども、まだまだ課題が多い状況です。

あと本題とは違うのですが、高校生の選択肢の幅を広げるということで、通学費補助の観点を、各地方にある高校は自治体が通学費の半額補助に取り組んでいるところもありますけれども、今後その補助を誰が行うのかということも踏まえて、確認もしくは疑問を提起していければと思っております。観光者の目線と地元住民とで交通の満足度みたいなですね、何かかしら、実際のデータとかがあるのであれば、それも活用させていただければなというふうに思っております。

鱒ヶ沢でも観光協会が主体となって、今まで観光客のアンケートをいろいろ行ってきたのですが、地元住民が観光地としてお薦めする視点について、観光客と地元住民のギャップが明確になってきたりしましたので、こういうアンケートなんかも参考にさせていければなと思っています。以上でございます。

01:07:34 吉田委員長

はい、ありがとうございました。確かに、レンタカーの動きって、公共交通

を中心とした計画ってなると、レンタカーの発想ってあんまりないんですけど、一方で観光の二次交通っていうものを考えたら、やっぱり一次交通、例えば新幹線や空港まで来て、そこから先の手段としてレンタカーっていうことももちろんあるかもしれません。そのレンタカーがちゃんと利用が増えているのかとか、逆にそこどうなのかっていうレンタカーの動きを把握することは、結構観光の交通において大事なのかな。積雪時期とそうじゃない時ってどう違うのだらうなっていう。そこもそうですね。やっぱり青森ならではの問題かなというふうに思っていました。はい、ありがとうございました。続いて、相模さん、お願いします。

01:08:19 相模委員

これまでは、八戸市内は路線バスが結構潤沢に走っていたところもありましたが、やはり今この利用者不足と運転士不足になってきています。八戸市で決めている幹線軸からその先ですとか、ちょっと交通が少なく、もともと利用者が少なかったところを違うものに切り替えたりとかするのをここ数年やってきているのですが、そうすると利用者の方から乗り換えが発生すると不便だという声がだんだん大きく聞こえてくるなと思っておりまして、その辺りを、これまでのフェーズと違うというところを利用者の方に理解していただくというところがすごい課題だなというところがございます。

あともう一つ危惧しているのが、2024年問題の関係で、夜の移動が、夜の終わりのバスがどんどん早くなっているというところが結構危機感を感じております。この辺もタクシーと、乗合タクシーよりももうちょっと需要が多いところもあるので、その辺を今後どうしていけばいいのかなというところが悩ましいところです。以上です。

01:09:30 吉田委員長

はい、ありがとうございました。幹線軸から外れるところで、先ほど冒頭に田中さんもおっしゃった、資源はあるけど、そこを使う場合にどうすればいいのかっていうところと、かなり重なるようなことかな。同じことが、規模が違う八戸でも起きているというところだと思います。ありがとうございました。では、中泊町の木村さん、お願いします。

01:09:55 木村委員

資料で言いますと、2ページ目にですね、高等学校の配置状況に書いているのですが、中泊町も以前は高校がありましたが無校になり、五所川原市の金木地区にも県立金木高校がありましたが無校になり、今一番近いところでも五所川原市内の高校になります。親御さんも結局、遠い学校に通わせなければならないという現実がありまして。当町でも高等学校通学費助成事業に取り組んでおります。月額1万円を上限としてかかる経費の1/2を補助し、親御さんの負担を少しでも軽減して、地元に残っていただきたいという取り組みをしてはおりますが、高等学校への進学に合わせて転出される方も実際にいらっしゃる状況です。そういった中でも公共交通はやっぱり守っていかなければならないので、自治体としては路線バスの補助ですとか、津軽鉄道へ

の補助とか、本当に、2040年代になった時に中泊町の人口推計を見ると、2040年代で4,000人台になります。今で8,000人台なので半分になります。

実際に公共交通を利用される方もどんどん減ってはいるのですが、やっぱり地域に足がないと、その地域に住める人、住みづらくなって、人口減少に拍車をかけるような状況になりますので、車両を小型化するとか、タクシーに切り替えてしまうとか、様々な考え方があると思うのですが、身体で言えば、毛細血管が切れれば、そこが使えなくなるみたいな。なので県内一様に、しっかりと将来にわたって、もっと公共交通が維持できるようにしていただければなと思いました。以上です。

01:12:28 吉田委員長

はい、ありがとうございます。確かに2ページを見ると高校がかなり統廃合されていて、例えば大間高校とか、六ヶ所とか、三戸みたいな、地域校みたいなものがあるのですよね。でもそれ以外のところは、基本的に、青森、弘前、八戸、プラス五所川原、三沢、十和田あたりにあるかな、という感じになっていて、通学する距離っていうものがどうしても長くなってしまふ。

で、そこに幹線的なバスというものが走っているけども、子供たちが減っていく中で、でも足を確保していかなきゃいけないっていうところに対する不安っていうところを吐露されたのかなっていうふうに思っています。

それこそ、地域交通の現状って、本当にバス型で市町村にまたがって一定の需要がないと、そもそも国、県が補助しないというスキームになっていますから、そこに対する不安ということも含め、吐露されたのかなというふうに思いました。はい、ありがとうございます。

続いて、青森大学の蛭名さんからお願いします。

01:13:35 蛭名委員

課題だと感じているのは、学生、高校生とか、大学生に利用しやすい交通にはなっていないと感じています。今、自分は大学生なのですが、高校生の時に友人が、授業が少し伸びてしまったときに、あと一時間待たないと帰れない、電車がもう行っちゃって帰れないとか、そういうのが結構ありました。授業が伸びたのが悪いと思うのですが、もう少し時間の調整をお願いしたいというのがあります。今、弟もいまして、親に送迎をお願いすることがよくあるのですが、雨や雪だと自転車が使えないので、いい時間にバスがないと、家に帰ってくることができず、帰ってくるのが遅い時間になってしまつて、親が送迎のために仕事を午後休まないといけないとか、そういうのもよくあったりするので、親の負担を考えると、やはり数分でも、バスや鉄道のダイヤの調整があったりすると助かると思います。以上です。

01:15:17 吉田委員長

はい、ありがとうございます。最後の方にちらっとおっしゃっていた、送迎をするために、ご両親が早く帰ってこなきゃいけないってことなのですよね。生産年齢人口が減っているのにそこで送迎のために時間を割かなきゃいけないというのは、より一層マイナスになる。地方圏は、車移動を前提としている都市だからこそその課題っていうところが垣間見えたのかなとも思いま

した。とは言え、やっぱりギリギリの時間で鉄道やバスっていうものがダイヤを組まれるとそういうふうによく対応することができないから工夫をしてもらいたいというところの話は確かに一つ。子どもたちに使ってもらうための一つ大きなヒントかなというふうに思いました。ありがとうございました。

01:16:40 吉田委員長

では、吉田支局長、いいでしょうか。アドバイスの立場なのですが、八戸がご出身でもあります。もし今お話伺っている中で感じられたこととかご発言されたいことがあればと思います。

01:16:55 吉田アドバイザー

青森運輸支局の吉田でございます。それぞれ皆さんの立場で、課題に思っていることを多角的にお話しいただいたというのが正直な感想でして、高齢者支援をされている方、外国人旅行客、学生さんの視点など、本当にいろんな視点があるというのが身にしみたところでございます。

せっかくの発言の機会をいただきましたので、少し国の取組状況についてご説明させていただきますと、地域公共交通が大変だという話を言われて久しいのですけれども、実は国としてしっかりと体系的に取り組み始めたのは、そんなに最近の話ではなくて、平成 25 年に交通政策基本法という政策を進める上での基幹となる法律ができてから、いろいろと取り組んできたところでございまして、それに基づきまして、地方公共団体の方が中心となって交通計画を作られたり、これは昔からあったのですけれども、バスに対する支援をさせていただいたり、そういった支援を行っているところでございます。

直近では、皆さんも新聞等で耳にされたところかと思うのですけれども、公共交通にアクセスしづらいエリアを「交通空白」と言葉を使わせていただきまして、そちらの「交通空白」を解消するために、地域の関係者の方、本当にいろんな分野の方が連携して、バスやタクシーだけではなくて、例えばスクールバスを活用したりですとか、まさに地域の輸送資源を最大限に活用するということでの法改正ですとか、あとは先進的なプロジェクトに対して、いつもより多めに補助をさせていただいたりですとか、そういったところでの取組を支援しているというのが実情でございます。

このあたりはですね、AI に聞けばすぐ出てくる話ではあるのですけれども、せっかく機会をいただきましたので、私が今までの行政経験の中で交通に関して感じたことを述べさせていただきますと、交通は生活と密接に結びついてございまして、個人が通学であったり、通院であったり、住んでいるところ、特性によってそれぞれその課題が違う。今かなり課題が細分化されていて、個人の問題として捉えられがちなのかなと思うのですけれども、一方でその交通というのは、まちづくりの実現手段として非常に重要な役割を担っていると思っております。自己紹介の際にお話させていただいたのですけれども、私の前任は地方公共団体、埼玉県川越市というところに出向してございまして、都市計画というと、あまり思い浮かばない方がいらっしゃるかもしれないのですけれども、例えばスーパーですとか、商業施設、病院な

んかをこのエリアに作ろうですとか、あるいは住んでいるエリアはこのエリアにしようですとか、そういったまちづくりの絵を描いているような仕事だったのですけれども、そうしたエリアに例えば商業施設とかいろんな機能を充実しようとさせても、結局住んでいるところからそこへ移動するための手段がなければ、人というのはその施設を使わない。結局、絵に描いた餅になってしまったり、ただの箱物があるというふうになってしまって、それでも交通がまちづくりの中で重要な側面を持っているということが、なかなか市役所の中でも認識されていなかったりという実情が正直あるのかなというふうに感じてございます。

今も委員の皆様、そして事務局の方が作っていただいた資料の中で非常に交通が厳しい状況にあるというふうにお話があり、なかなかそのマイナスをいかにゼロにしようかという議論になりがちなのかなと思うのですけれども、本来いくつか持っている役割、まちづくりの中でもその役割は、マイナスをゼロにすることももちろんそうなのですけれども、街をよりプラスにもっていくための手段なのかなという意識がとても大事になってくるのかなと思います。これから例えば高校生の方がどこに住んでいても教育の機会を得られるような地域にしていけますとか、あるいは知り合いの方といつも同じバスに乗って病院に心強く通っていただけるような、そんなまちになるのですとか、どのようなまちを目指して、どのような地域でありたいのかというところもビジョンに基づいて作られていく、そんな戦略であってほしいなというふうに思っておりますので、なかなか国の補助金が増えない中で恐縮ではあるのですけれど、そういった理想的な地域、まちという姿があれば、財政負担についても、じゃあそのためだったら負担する意味があるので、財政負担というのは地域の方々の税金であるので納得感を持つことができる。地域が合意形成をしていくためには、どういう地域になりたいのかというところをしっかりと定めていくというのが、大事なところなのかなと思っております。そういった視点で私も引き続きいろいろとお話できればというふうに考えております。

01:22:35 吉田委員長

ありがとうございました。すごく大事な点をおっしゃっていただいたと思っていて、交通って生活と密接に関わるので、課題が細分化されていて、個々の問題に捉えられがちでも、そこに応えていくっていうことも一つの柱としてありつつも、まちづくりの側面っていうのはもう一つあるのだよと。例えばってことで、その高校の選択肢があるみたいな話もおっしゃいましたけども。

昨日の朝、日曜日ですけど、私は岐阜県の白川町というところで目覚めました。この白川町（と、お隣の東白川村）が何をやっているかっていうと、「おでかけしらかわ」っていう公共交通サービスを全部公共ライドシェアでやっていて、スクールバスとそれから病院の送迎バスと一部のバス路線の代替運行っていうものを全部、一本化して有償運送にしちゃったのですよ。

何ができたかという、その中で高校生の通学をするために朝7時までに駅に来るバスを作って送迎者が大幅に減っていった。親が送迎しなくてよくなったのですね。部活動ができる便もできたので、小学校、中学校のスクールバスも統合されていて、便も増えたので、部活動の地域移行も一括になったということで、人口減少の高齢化率も5割に達するエリアなので、非常に厳しいのですが、かなり子どもたちが生き生きとしているっていう話の報告を受けてなかなか面白かったのですが、そういうマイナスなのだけれども、交通をちゃんと考えることによって、プラスの方向に変えることができるというところは、先ほど、事務局の皆さんに冒頭お願いをした前段の2040年に向けた青森県の形と後段の公共交通が抱える課題というところをどうやって橋渡ししてつなぐのですかっていうところの、大きなヒントをいただけたような感じがいたしました。

ということで、それぞれ皆様からご意見いただきましたけれども、その他少し事務局の方から何かコメントがあればお願いします。

01:25:12 事務局

皆様から様々ご意見いただきましてありがとうございます。特にまちづくりにおいて交通はよりよい街にプラスに変えていくものという視点を持ちながら、次の計画の柱となるようなものを検討していけたらと感じたところです。

01:25:41 吉田委員長

それではありがとうございます。先にちょっと進めてまいりたいと思います。後半ですが、今日はバス、タクシーの現状についてお聞きをしようということで、臨時委員の方々からのヒアリングということに時間を当てたいと思っております。今日は、先ほども自己紹介いただきましたけれども、弘南バスの加藤さんと青森県タクシー協会の木村さんにそれぞれ来ていただきました。

進め方としては、まず弘南バスさんからご説明いただいて、その後すぐ、タクシー協会の木村さんからも続けてお話をいただいて、委員の皆様からまとめて質問やコメントなどいただきたいというふうに思っております。ではまず、加藤さん、お願いいたします。

01:26:42 加藤臨時委員

弘南バスの加藤でございます。資料に沿って、説明させていただきます。事務局資料や委員の皆様からも発言があったとおり、利用者が減少傾向にあり、将来の見通しについても、運転士は路線を維持するために必要な人数の確保が難しくなっている状況です。ご利用いただくお客様も人口減少や少子高齢化等により減っていますので、将来的には生活路線の中でも色分けをしながら、重要度の高い路線の維持に注力していくことになるのではないかと考えております。

また、路線バスだけでなく、乗合タクシーなどとの連携を図りながら、地域の皆様にご不便なく移動できる環境を維持していきたいと考えているところ

でございます。次に従事者の状況ですが、当社の運転士も高齢化が進んでおり、入社してくる乗務員の数も少なくなってきています。また、2024年の改善基準告知により、乗務員が運転できる時間も短くなっていますのでそれらに対応できるように、路線の再編を進めているところでございます。

将来については、エリアの地域の足を守りたいという思いで事業も継続しておりますが、乗務員を確保できなければ、乗務員の数に合わせた路線数や便数、早朝、深夜、そういったところを削らざるを得ない状況です。今後もそういったところを注視しながら、再編に取り組んでいく必要があるという形でございます。

続いて、車両の現状ですが、主として中型車両で運行してございますが、車両の購入価格も年々上がっておりまして、特段、新型車やマイナーチェンジ、新装備が付いたなどではなくても値段が上がっているという状況でございます。購入費用が高額化しておりますので、予定通りの購入ができないというのが現状でございます。バスの平均年齢も、乗務員同様に高齢化している傾向です。中古車両についても、補充していますが、こちらもコロナ禍以前と比べて価格が上昇しており、今後も車両の老朽化は進む可能性が高いと考えております。

続いて、設備投資について、現状では、路線の車両が、だいたい年2台から3台程度新車で購入しております。貸切車両の方も、毎年2台程度更新しております。足りない分については中古車両を探しながら補充しております。将来の見通しについては、車両の高齢化が進んでいることから、更新車両を増やしていかなければならないが、車両価格が高くなっていることや路線の縮小等で売り上げが減少しており厳しい状況ではあります。車両の補助制度について、先進車両なども含め、いろんな事業者が申請しやすい、使いやすい先進バスの制度ができてくれば、国庫補助系統ではない路線でも導入したいと考えております。

収支状況ですが、現状、コロナ禍の時には赤字になりましたが、それ以降につきましては黒字で推移してございます。将来の見通しについては、乗務員不足から、収益部門である貸切バスや高速バスについて、生活路線維持のために縮小せざるを得ない状況です。

収益部門が減っている中であって、赤字路線を内部補助で補填していますが、今後はそれも難しくなっております。

その他ですが、事業者の感じる課題等について、他のバス会社にもヒアリングをした上で記載しておりますが、人材確保について、セミナーとかやっていますがなかなか厳しい状況です。外国人労働者の確保も含め検討しているものの先が見えていない状況です。これまでも行政サイドからのご助力をいただいているところですが、この先、ますます厳しくなっていくことを考えるともう少し何らかの新しい施策を検討していただきたいところです。

2つ目として、マスコミ等でも取り上げられていましたが、東京都では、交通インフラ専門職不足への対応として、都立高校での育成など先を見据えた対策に取り組んでいますので、何かできないものか考えているところです。

また、補助制度ですが、平成 23 年度に従前の事後精算から事前算定方式に変わりましたが、運行前に補助金額を算出できるメリットがある一方で、実際に運行した後に燃料価格や人件費なども高くなり、各社とも経費が増えており、よって申請時期になると赤字額を賄い切れていない状況で、内部補助で補填している状況です。国の補助制度ですので変更は厳しいかもしれませんが、県や市町村でも何か考えていただきたい。補助金というのは、運行開始してから補助申請まで、事業者が 1 年以上赤字額を立て替えている状況であり、体力がなくなっている中で、安全投資や先行した設備投資なども厳しい状況であります。

また、車両の減価償却費補助については、5 年分割で補助を受けているところです。さらに幹線系統を 50%以上運行しなければならないとされていることから、事業者としてはより多くのお客様が乗る路線や市中心部の路線や観光路線に綺麗なバスを導入したいと思っていますので、そのあたりに対する対策も検討していただきたいと考えております。

また、モビリティマネジメントを実施していますが、利用者を確保するために取り組んでいます。各社が単独で実施するのには限界がございます。高校、中学校、小学校の全校に対して、モビリティマネジメントを実施したいと考えても、実際には無理だよねとなるので、例えばですけれども、各自治体において、高校、中学、小学校のカリキュラムの一環として、公共交通に対する意識付けをしていただけないのかなど。事業者としても、バスの乗車体験をさせることは協力しますが、事業者単独というより行政も一緒にやっていけませんかということで考えてございます。

昔は子供たちのなりたい職業ランキングにバスの運転手もありましたが最近ではあがっておりません。そういった取組が将来的に担い手不足の解消にもつながっていくのではと考えております。

5 番として、昨年に GTFS データをようやく構築できましたが、次の段階として、GTFS データリアルタイムに今後は持っていく必要があると考えております。ただ、そこに至るための技術的に何が必要だとか、費用がどれくらいかかるのか、その辺の状況が分からないので勉強会等を開催いただいて、県内すべての事業者がお客様目線で利用しやすい環境になっていくようにしていただきたいと思っています。

こちらに書いていないことについて、2 点ほどお話ししたいと思います。東奥日報にも載っていましたが、滋賀県で交通維持のために交通税の導入が検討されていると書かれていました。補助金額が増加しているという中で対策を打つためにそういったものも検討されているというのもありましたので、本県においてもこの地域交通戦略会議や今後の何かの機会に検討いただけたらと考えております。

もう一点、他の事業者とも話しておりまして、補助制度について、国や県の補助制度は県内一律であります。市町村の補助制度については市町村ごとにばらつきがあり、いろいろな縛りがあるため赤字額が解消できないものもあります。特別交付税措置の枠組みについて各市町村にもご理解いただきたいという声が上がっております。

01:42:15 吉田委員長

はい、ありがとうございます。ご質問とか、コメントなどはまとめてお受けしたいと思います。では続いて、県タクシー協会の木村さんお願いします。

01:42:28 木村臨時委員

資料3を基に説明をさせていただきます。

県全体と圏域別ということで記載させていただきました。まず、県全体ですけれども、横長のA3の過去10年間の輸送人員の推移を見ながら説明します。直近は令和6年度のものになります。まず全体として、過去10年間の推移を見ますと、令和元年12月に発生した新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前ですと、毎年約35万人利用者数が減少をしておりました。その後、影響を受けた令和2年度は一気に424万人減少しております。その後も影響が続く、令和4年度、5年度から徐々に回復してきたかと思われたのですが、また6年度から、約40万人の減少傾向であるということになっております。

市町村別で見ますと、やはり郡部の方がこの10年間に利用者数が半分近く減少している地域が多く見られております。この資料のうち、中津軽郡の令和4年から令和6年に斜線が引かれておりますが、これは営業区域が弘前市と同じになりますので、当協会の集計の都合上、令和4年度以降は弘前市の方へ一緒になっております。

将来の見通しなのですが、県全体として、もちろんタクシーは地域に密着した事業であり、少子高齢化で増加する交通弱者の移動手段として、また、今、インバウンドの方が増えており、タクシーの利用が増加すると思われたのですが、青森県全体の人口が減少しているほか、ドライバー不足の影響もあり、対応が難しい時間帯もあるということで、厳しい状況が続くと思われま

す。

市町村別だと、高齢化が進行する地域として、やはり市よりも郡部のほうが利用者の減少とドライバー不足が懸念されております。

実際、県タクシー協会では青森県タクシー運転者登録センターというものを立ち上げておりまして、タクシー協会とは別組織にはなりますが、月に2回、新規ドライバーさんの講習を登録センターの方で受付しております。今年に入って、月に20人前後が新規のドライバーさんとして講習を受けに来ていただいております。ただそれと同じくらい退職者も増えているということで、なかなかドライバー全体の数が増えないという状況ではあります。

県全体の新規のドライバーさんの申し込みを見ましても、やはり、市のほうが、青森、弘前、八戸のほうが多いです。なかなか新規のドライバーさんが増えてこないのは郡部の方になります。

ただ、ドライバーさんも年々年を取っていくのですが、辞めないで、結構、一生懸命頑張ってくれている方もいます。

若いドライバーさんが全体的にちょっと厳しいかなと思っていますが、去年に比べたら、今年はそれなりに若い方もちらほら増えていますので、この先も増えていくことを願っております。

次に、2番目の状況についてですが、当協会の方で調査をしたことがありませんので省略させていただきます。

続いて、車両の状況について、令和4年12月に、運賃改定の関係で調査することがありまして、その時の結果になるのですが、当時96社、2,092両がありました。平均車両が約16年でした。地域別で見ると、青森、八戸、弘前はだいたい約10年から13年、それ以外の郡部ですと15年から18年ぐらいとなっております。

また、令和8年4月時点での青森県内の会員数は82社、車両数は1,932両となっております。

車種の内訳は特大車が169両、大型車が55両、普通車が1,708両となっております。個人タクシー61社は含まれておりません。個人タクシーは大体普通車がほとんどだと思っていただいて結構です。

将来の見通しですが、業界としても、燃料がよく耐久性も良い事業用車両を求めているのですが、バスと同じく車両の本体価格もかなり上昇しております。

また、利用者数の減少などを受けておりますので、営業収入もかなり厳しくなっております。そのため、車両更新も難しい状況が今後も続くと思われます。

また、今、この業界で一番頭を悩ませているのは、全国的にガスタン드의廃業が進んでいます。青森市でも一つしかなく、五所川原のほうはなくなっており、青森県においてもガスタン드의廃業に伴い、LPガス車からガソリン車へ変更せざるを得ない状況であります。

この業界でも人気の車両であるジャパントクシーに切り替えていく事業所も多かったのですが、ジャパントクシーはガス車なのです。ガスタン드가なくなっているため、事業者の車両の選択肢が今後、狭まってくると思っております。

事業者の中には以前、補助金を使って自社（ガス）スタンドを導入した会社もいるのですが、補助を受けたとしてもかなりの経費がかかるものですから、なかなか、現実的にはちょっと難しいのかなというふうに思っております。

す。最終的には車両の切り替えを、ガスからガソリン車へ切り替えていくしかないのかなと思っております。

そして4番目、乗合タクシーの自治体からの受託状況なのですが、今現在、令和8年4月1日時点で乗合を実施しているタクシー会社は、82社のうち39社であります。乗合の免許を持っている事業者数が39社です。

運行形態については、区域運行が34件、路線定期が6件、路線不定期が4件であります。路線バスの縮小、廃止などによる代替交通として取り組んでいるものがほとんどでございます。将来の見通しですが、県全体の人口減に伴い、各市町村で公共交通の見直しが進む中、利用者の需要に応じて柔軟な移動が可能な運行としてデマンド交通が増えると思われます。

特に過疎地域や高齢者向けの移動手段の確保として、効率的な運行が可能であるため、重要な役割を今後、担っていくと考えております。

そして5番目、収支状況の推移でございます。こちらは、A3の過去10年間の運送収入の推移をご覧いただきながら説明したいと思います。

県全体で言いますと、10年前の平成27年度と令和6年度と比較しますと、19%減少しております。

コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2年度は、かなりの減収、半分ぐらいになるかと思われたのですが、この年は、運賃の値上げも実施しましたので、36%の減収に留まりました。運賃の値上げは令和2年度、令和5年度、令和7年度とあったのですが、利用者数が減少傾向にも関わらず、数字だけ見ると回復しているように見えます。実際には、人件費、燃料、設備等の高騰、またドライバー不足により繁忙期の需要に応えられておらず、一番の稼ぎ時に収益を最大化できていないため、経営自体は厳しい状況が続いております。実際、県内事業者全体の7割以上が赤字経営でございます。

市町村別でみますと、10年前と比較すると、西津軽郡、南津軽郡、北津軽郡、下北郡、三戸郡のような郡部の落ち込みが激しいと思われます。

将来の見通しですが、タクシーは悪天候、台風、大雨、あと大雪など、ねぶたや桜の繁忙期、悪天候の需要に備えて、稼働台数を増やすためにはやはりドライバー不足の解消が不可欠でございます。また効率的に配車するにはアプリ導入などDX化の推進が不可欠ですが、設備投資、人件費の労働環境改善などを背景にこれまで運賃の値上げをお願いしてきました。ただ、その運賃値上げにも限界があると思います。

最大の懸念は利用者離れでありますので、今後の値上げには慎重に取り組む必要があるのかと。タクシーはどうしても高齢者の方が利用する頻度が多いと思います。障がい者の方とか、そういった方も多いと思うので、できればそういった方々へ負担をかけたくないというのが業界の心情です。

ただ、タクシーを必要としている方々にサービスを行き届かせるためには、事業者も原資になるのが運賃しかなく、他に補助というものが一切ございま

せんので、運賃を上げざるを得ない状況です。利用者の方には何とか理解いただき、令和7年度も値上げを行い、冬季割り増しもつけさせていただきました。

本当に心苦しいのですが事業を継続していくために皆様のご理解をということで実施させていただいております。

先ほども申し上げた通り、値上げにも限界があると思いますので、とにかくドライバーを増やして効率的に経営が回るようにしていかなければいけないなと思っております。

そして、圏域別で見ますと、インバウンドの経済効果もない、高齢化率の高い地域ではタクシー事業の経営はこれからも厳しくなると思います。

そういった地域では、乗合タクシーとして地域と連携を図ることが必要であり、地域密着型のタクシー業界にとって乗合タクシーというのは新たな事業展開にもつながる重要な施策であるとタクシー業界も思っておりますので、交通空白地とかにおいて、どんどんタクシーの乗合を進めていければと思っています。

県全体のバスの赤字路線のところを、できれば同じ公共交通機関として、バス会社とタクシー会社が協力し合いながら、利用者が多い時間帯はバス、そうでない日中とかはタクシーなどうまく使い分けて、いろいろ取り組めたらいいのかなとも思いますし、バス事業者の方で厳しいというところは、すぐに公共ライドシェアとかに進めるのではなく、事業用自動車であるバスもそうですし、タクシーもそうですし、まずは地域の活性化のことを考えたら、やはり民間の事業者も残していかなければならないと思っています。

バス、タクシー、それでもダメであれば、公共ライドシェアに持っていくのは仕方がないのかと思いますが、ここ数年気になっているのは、バスがダメな時に、タクシーを通り越して公共ライドシェアという話をしている自治体も聞こえてきていますので、バスでダメならタクシーでやってもダメだろうっていう考えの方もいらっしゃるかもしれませんが、まずは緑ナンバーのタクシーでいろんな運行形態ができますので、ご相談していただければなと思っています。

タクシーは地域に根付いた高齢化社会ならではのドア to ドアという、利用者にとってはサービスが行き届いているものだと思うので、公共交通機関の中でも24時間365日、郡部の方は厳しい地域もございますけども、冬場の電車やバスが運休している時でも、タクシーだけは運行を頑張っている経緯もありますので、タクシーができることは協会としても後押しもしますし、業界一丸となって取り組んでいきたいと思っていますので、引き続きよろしく願いいたします。

02:01:34 吉田委員長

ありがとうございます。若干、時間延長になるかと思いますが、今、バスとタクシーそれぞれの状況についてお話しいただきましたので、お

聞きになりたいことや補足してほしいという要望でも結構ですので、はい、挙げていただければと思っております。

委員の皆様いかがでしょうか。はい、お願いします。

02:02:00 木村委員

今、タクシー協会の木村臨時委員の方から、公共ライドシェアじゃなくて、その前にタクシーをと発言いただいたのですが、当町で同じようなことがありまして、結果的に地元のタクシー事業者さんで運行いただくことになりました。小泊地域生活応援タクシーを4月から運行開始させていただいております。地域住民の足の確保ということで、地域住民の団体の長が集まった「集落支援ネットワーク協議会」というところで、公共ライドシェアについて検討した経緯があり、交通空白のリデザインの補助金を活用いただいたのですが、結果的には、タクシー事業者さんができるよとお話をいただきましたので乗合タクシーを始めさせていただきました。

(弘南バスの) 加藤臨時委員の方にも迷惑をかけた部分もあるのですが、どうしても、バス路線が小泊地区内で競合している部分がありましたので、そこは運賃のほうで差をつけて、バスよりもタクシーのほうがちょっと高いかなというところで設定させていただいております。

タクシーでもバスでもですね、地域の皆さんにとって重要な話となりますので、これからも引き続き、ご協力いただければ助かるなと思っております。以上です。

02:03:48 吉田委員長

はい、ありがとうございます。他いかがでしょうか。

タクシー協会の木村さんのお話で思ったのが、公共ライドシェアに自治体の方が行くっていうのは、そりゃそうだろうと。タクシーに相談しても断られるでしょうと。私もたくさん断られてきました。青森県内でも。いろいろ相談したのだけでも、結果としては受けてくれなかったとか、この金額ではやれないと後出しで言われるという、今そこ本当に問題ないのじゃないかと。国の検討会でも全く同じことを第一交通の田中社長に聞いて、タクシーが助けてくれなかったと。だから公共ライドシェアになっているという。それでは、タクシー業界で働く皆さんもうかばれないし、そこは本当に業界として変えていただきたいなというふうに思うのですが、木村さんいかがでしょうか。

02:04:39 木村臨時委員

タクシー協会の者ですので事業者側の意見になってしまいますが、どうしても、ボランティアでは請け負うことはできませんし、相談を受けて断る理由というのは、多分採算が取れないというのがほとんどの理由だと思います。

タクシー会社にしてみれば、赤字部分を自社で負担しなければいけないという部分に抵抗があって断っていると事業者からは聞いています。

ですから、その負担の部分の落としどころを見つけて、自治体も財政が厳しいのはわかるのですが、そこはそれこそ自治体、利用者にも負担してもらわなければいけないところはあると思うのです。

ですから、そういうところをもう少し腹を割っていろいろ話ができるというのが、今はできていないのではないのかなというふうに私としては感じる場面がいろいろあります。事業者も自治体さんへやはり気を使ってなかなか本音を言えないという部分もありますし、逆に自治体さんは自治体さんで、利用者の方への説明に運賃の問題とかいろいろあると思いますので、そういった部分がなかなか厳しいところなのかなと。かといって、じゃあ、運行事業者にその不足分を負担させてもいいのかなと言ったら、そこは別なのではないのかなという風に思っています。

やりたくないから断っているというわけではないと思うのですね。私もすみません、はっきりとは言えないのですが、皆さんそれぞれの立場がありますので。

なかなか厳しいところはあるのですが、ただ、乗合も、今の中泊町さんの話もそうでしたけども、実際タクシー会社にドライバーも増えて、お受けできているというところもありますし、例えば浪岡地区の方でもタクシーが乗合で運行しているのですが、利用者も増えて、結果良くなっているというお話も聞こえており、その地域によってはバスがいいのか、デマンドタクシーがいいのか、それとも公共ライドシェアがいいのか、目の前の公共交通機関をきちんと整理していかなければいけないのではないのかと、そういうふうには思っております。

バス会社には申し訳ないのですが、ただ赤字を補填していただくが果たして全ての解決になるのかと言ったらそうではないと思いますので、バス、タクシー、そして公共ライドシェア、それぞれの使い方をきちんと皆さんで、こういう会議の場になるのでしょうか、本音で話し合える場所があればいいのかなとそう思っております。

02:09:12 吉田委員長

それを業界でやってもらえないかなと思います。つまり自治体の皆さんとタクシー会社の皆さんの話でも、タクシー会社の皆さんは、いや、自治体になるべくお金出してよとそれだけ。行政の方としては、当然ながら限られた財源の中でやらなきゃいけないところがあって、折り合いがつかなかったりする。その時に第三者じゃないけれども、まあそういう方々が本来は必要かなというふうにも思ったりしますので、そういうところで協会が動いていただけると、私自身はすごくありがたいと思っています。

02:10:04 木村臨時委員

協会として申し上げますと、同じ交通事業者として、バス会社と、例えば、弘南バスさん、下北交通さん、南部バスさんなど、青森県内のバス会社さんとも話し合いの場があればというふうに思っているのですが、タクシー事業者は、会員数が多いものですから、協会が代表になって、青森県内の路線

を担っているバス事業者さんと一度いろんなお話ができればなと考えております。

02:10:55 吉田委員長

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。相模さん、お願いします。

02:11:14 相模委員

弘南バスの加藤さんにお聞きしたいのですが、説明いただかなかったこちらの資料の方をちょっと見ていたのですが、2030年度までの予測というか、予想をつけていただいているように思っていて、8ページ目で貸切バスや路線バスの走行キロは緩やかに下がっていくとなっているのですが、一方で10ページ目の輸送人員や収入の方はあまり下がらない形になっていると思うのですが、これはどのような見立てになっているのか教えていただければと思います。

02:11:53 加藤臨時委員

弘南バスの加藤でございます。当社も今苦しい状況ですが、先を見据えた対策をやらなければいけないので、5年先を見据えて資料を作っています。ご質問いただいた8ページ目の走行キロについては、乗務員が少なくなっていく可能性が非常に高いので、それに伴って走れる距離も少なくなっていくだろうということでの表でございます。

2019年から2020年が大きく減っているのはコロナが原因でして、右肩下がりであります。路線も縮小傾向にありますし、運行便数も、朝早く夜遅い乗務ができなくなっておりますので、便数や休日出勤を減らすなどして職場環境を整えていくほうに取り組んでいるところです。

一方で、10ページの輸送人員ですが、この先もある程度減っていくと予測はしていますが、路線縮小や減便・再編する中で、なくなる路線もあれば残る路線もあり、残る路線というのはいわゆる乗車密度が高いものという位置づけになっていきますので、ある程度集約された後は、当社が行っている利用促進であるとか、そういったものもある程度効果が出てくると思っています。

ただ、その先はまた、2029年のあたりに乗務員の数が減っていきますので、再編していくと、第2波が来ると予想しています。ある程度予測も含めて書いていますが、現在、自衛隊との連携協定や外国人労働者も含めて、またそれ以外の転職も含めて、若干、芽が出てきているというのもあるので、そういったところでプラスになれば、この右肩下がりの下り坂はいくらか解消できるのではないかと考えております。

収入のほうなのですが、2年前に運賃改定をした結果、運送収入が増えたというものでございます。輸送人員が減ったとしてもある程度収入を確保していきたいと考えております。タクシー協会さんがおっしゃったとおり、経費に見合った運賃をいただいて改善していこうと考えております。

お客様の立場からすると、値上げだけだと頭が痛いので、それ以外のところで、例えば、弘前市内を発着する路線はすべて 500 円を上限にさせていただいて、これの効果が出てきておりまして、長距離通勤のお客様というのが非常に増えてきていますので、そういったところを、プラスマイナスを掛け合わせて利用者確保に努めております。

02:16:40 吉田委員長

ありがとうございました。もしかしたら皆さんからまだ何かあるかと思いますが、時間も過ぎておりますので、一旦ここで終わりにしたいと思います。臨時委員の皆様、ありがとうございます。

では最後の案件ですが、調査の内容です。先ほど事務局からお話がありましたけれども、実態調査の項目について確認したいと思います。

02:17:10 事務局

資料 4 について、私からご説明させていただきます。地域交通実態調査になります。地域公共交通の再構築に向けて、まず、鉄道、バス、タクシーといった交通事業者さんの現状を詳細に調査するとともに、他の輸送資源について、例えばスクールバスですとか、お買い物バスですとか、それを利用して移動されている方もいらっしゃいますので、その輸送資源と交通事業者さんとの連携ですとか、そういった活用の可能性を検討していきたいと思っております。そのために、地域公共交通以外の輸送資源の運行実態も調査したいと思っておりました。

項目としましては、まずは地域公共交通実態調査として、鉄道、それから広域路線バス、乗用タクシー、市町村が運営する域内バス、公共ライドシェア等を調査対象としまして、路線数、車両数等を調査いたします。加えて、地域の輸送資源、交通事業者さん以外が運行しているスーパー、薬局、病院等が運営する患者送迎バス、スクールバスを対象に、実際の運行状況や今後の運行の見通し等を調査していきたいと考えております。

その他アンケート調査として、交通事業者と市町村を対象に調査を進めていきたいと思っております。調査結果については、本会議で共有させていただき、2040 年の地域公共交通のあるべき姿、県の取組の方向性等にどのように反映させていくかご協議いただきたいと思いますと思っておりました。以上になります。

02:18:58 吉田委員長

ありがとうございました。

先ほど杉澤委員からレンタカーのお話があったと思いましたよね。どういう調査をするのかは応相談ですが、観光交通に関しては非常に大事な点だと思いますのでご検討いただけたらと思います。

この件について皆さんからいかがでしょうか。もうちょっとこういうところを押さえてもらいたいとか。大丈夫でしょうか。相模委員どうぞ。

02:19:29 相模委員

これは自分ごとの課題というか、八戸市においても中学校の部活動の地域移行というのがあって、その時に、基本的には路線バスを活用していくと思いますが、それ以外の手段（の必要性）というのが4、5年先に出てくるかなと思っていて、そうなったときに実態をどう調べるのだというのを、今の実態ではないので難しいかもしれませんが、そういう、学校の統廃合の動きですとか、吉田アドバイザーからお話があったまちづくりの視点とか、実態と違うところもあるので、どう調査するのだというのはあるのですが、そのあたりの要素で欠けている要素はないかももう少し考えてもいいかなと思いました。

02:20:27 吉田委員長

今のまちづくりの視点について、先ほど吉田アドバイザーからお話があった、例えば高校に行けるかどうかという話もありましたけど、実際、例えば、高校に通える到達圏域がどうなっているかっていうようなものですよね。それは多分、時刻表データ、それこそ GTFS データをかなり整理してきましたから、そういうのを使いながら図示ができるとか、いや、そこまではなくとも、それこそ行ける行けない、例えば、蓬田村の中学校から〇〇高校に行けるとか行けないとか、そういう〇×表を作るだけでも全然違うと思うのですけれど、そういう行ける行けないってところのチェックっていうものは、同時に必要になってくるんじゃないかなっていうのは思っていて、そのあたりが公共交通を使っていくってところで、×が多ければ、結局その路線を守っていても高校生は使えない話になっちゃうので。〇をどれだけ増やしていけるかっていう、その増やす方法として、じゃあバスでやるのか、デマンドも含めタクシーを活用するのか、公共ライドシェアを活用するのか、手段手法っていうのは多分いっぱいあると思いますので、行ける行けないってところの現状を押さえておくということは非常に大事なかなと思いますので、事務局ではその点の対応は可能ですか。

02:22:00 事務局

先ほどお話しいただいた到達点分析ですとか、あとは、吉田先生からのご助言もいただきまして、本県では、高校の通学について、行けるか行けないかといった評価も行っておりますので、そちらも含めて、利用者目線で視覚的に見せられるように工夫したいと思います。

02:22:25 吉田委員長

はい。よろしくお願いします。この件も含めて、さらに全体を通してご発言になりたいことがあればお受けしたいと思います。

平井先生、いかがでしょうか。よろしければお話しいただければと思います。

02:23:10 平井委員

今日は大変申し訳ございませんでした。今あるものを守るというふうなところだけではなくて、新しい形を作り出していくということが求められていると思いますので、皆様とご議論しながら検討していければと思っております。これからどうぞよろしくお願いいたします。本日は大変ありがとうございました。

02:24:18 吉田委員長

最後にコメントいただきましてありがとうございました。

それでは今日は1回目ですけれども、初回ということで、この会議の進め方、それから事務局から差し当たり2040年という15年後どうなっていくのかというところを予見しながら、地域交通の課題というものが何なのかということを整理しましょうと、ということで、バス、タクシーのヒアリングも含めて行ったというのが今日だったかというふうに思っています。

その中で、やはりいろいろと論点になってくるなというヒントを委員の皆様からの色々いただけたというふうに思っていて、例えば田中さんからは、蓬田村では、JRがあるけれども、そういう交通資源に行くまでに問題が大きいということがあり、支援学校の話も出てきたかと思います。

それから観光に関しても、やはり公共交通もあるのだけでも、レンタカーだとか冬季の移動っていうものは、ちょっと違うでしょうというところの話もありまして、レンタカーについては先ほどこの実態調査の延長の中で押さえていこうという話になったかというふうに思います。

それから高校については、通学の選択肢を広げるという論点というものはいくつか出てきた一方で、その高校生が2040年にかけて大きく減っていくという中で、どうやってその子たちの足を確保していけばいいのか、あるいは相模さんからの部活の地域移行というところもあるよねっていうのは、小中学校も含めて共通した話になってくるかと思いますが、そういうところを地域交通として手当をしていかなきゃいけないっていうふうに、どういった方法論があるのだろうかというところのお悩みっていうところを吐露されたのかなというふうに思っています。

確かに鉄道、それからバス、タクシーということで、いろんなモードというものがあるわけですが、やっぱり私たちが目的変数としたいのは、そうした資源を活かしつつ、ちゃんと安心して移動ができて暮らせる青森にしたいと。それから観光の話で言ったら、安心して県内を楽しめると。そういうところが重要になってくるのかなと思っています。

そうすると、今までだったら、例えば弘南バスさん単独で何ができるか、あるいはバス業界の中で単独で何ができるのか、あるいはタクシー業界の中で単独で何ができるのかっていう、個々の会社、あるいは個々の業界の中でできることっていうのはいろいろ整理されてきて、これまで懸命に頑張っ

られたことは多いと思うのですけれども、多分そこを横ぐしにしていくことが必要になってくるのかなというのは思いました。

スクールバスの活用ですとか、医療送迎車の活用っていうのは、先ほどお話ししましたけれども、岐阜の白川町で私も見てきたわけですが、やはり人口減少の中で、どういうふうの一つの車両と一つの方法っていうものを掛け合わせていくか、重ね合わせていくか、掛け持ちをさせていくのかということは結構大事な論点だと思っていて、別にそれで公共ライドシェアっていう仕組みを使わなきゃいけないって話でもないし、従来の緑ナンバーでもできることっていうのはたくさんあるはずなのですよ。そういったところも整理しつつ、やっぱり県内の業界でこういうことやっていきたいっていうところも書かなければいけない、論点整理しなきゃいけない事項なのかなっていうことを思いました。

あとは、やはり移動の問題というのは、個々具体的な目的とかこのシーンになってくるということもありつつ、まちづくりとしての側面っていうものがあるのだよと。今後の県土をどうしていくのか、その中でどのような暮らしを送っていただくのか、どのように来訪された皆さんに過ごしていただくのかということを見極めながら、そこで交通として何か手当ができるのかというそういう話になるだろうという時に、その観点で整理すると、先ほどの2040年との話と、それから今の交通が抱えている諸問題っていうところがつなぎ合わせる可能性っていうものがあるのじゃないのかなというヒントも、吉田支局長のお話の中からもいただいたところであります。

ここで、次回以降、鉄道の話とか、それからあるべき姿っていうところの話も、2040年に向けてという話が8月の回に出てきますけれども、今日たっぷり皆さんからヒントの宿題を事務局の方に預けていただいたというふうに思っていますので、引き続き、ご協力をお願いしたいと思っています。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

6.閉会

02:29:10 事務局

皆様、ありがとうございました。次回は、来月8月26日午前10時からの開催を予定しております。次回は、鉄道事業者さんを臨時委員にお迎えして、現状と将来の見通しをご説明いただき、2040年のあるべき姿等について意見交換をする予定でございます。

これをもちまして、第1回青森県地域交通戦略会議を終了いたします。ありがとうございました。