

第2回岩手県地域公共交通活性化協議会 議事要旨

1 日時

平成30年10月29日（月）14：00～16：00

2 場所

盛岡市（盛岡市勤労福祉会館 5階大ホール）

3 主な議事内容

- (1) 岩手県地域公共交通網形成計画の骨子（案）について
- (2) 岩手県地域公共交通網形成計画の策定に向けて
- (3) 第2回地域別部会の協議結果について

4 主なご意見等

(1) 岩手県地域公共交通網形成計画の骨子（案）について

- ・ 県内では7市3町で既に網形成計画を策定済みであり、更に今年度策定予定になっている市町村もあるため、各自治体の網形成計画と調整を十分にを行い、県の網形成計画との整合性を図っていただきたい。

また、岩手県次期総合計画等の上位関連計画もあるため、同じく整合性を図っていただきたい。

⇒（事務局）市町村の網形成計画や、次期総合計画等の上位計画との整合性は当然図っていかねばならないと思っている。

- ・ 上位計画である次期総合計画第1期アクションプランの政策プランでは、「地域の暮らしを支える公共交通を守ります」ということで、県が取り組む具体的な推進方策を掲げている。その中で「支援」という言葉が出てくるが、網形成計画の基本的な方針では、「支援」という文言が記されていない。「支援」という文言を網形成計画に盛り込むことで、具体的な施策・事業というものに結びつけていただきたい。

⇒（事務局）支援のあり方ということだと思う。広域路線については、今までどおりの補助事業は継続し、また地域内公共交通に対する支援についても、実証運行に対する補助や、地域内公共交通の再編について、有識者の方々を市町村へ派遣するといった事業を行っている。

その他の地域内公共交通に対する支援策については、現在検討

を進めているところ。

⇒「支援」は明文化していただきたい。

⇒（事務局）支援の内容ということか。それとも支援をという形を明文化することか。

⇒支援という言葉が入っている方がいいと思うが。

⇒（事務局）政策プランには明文化されており、網形成計画についても当然政策の検討段階で盛り込むことになるかと思うため、そのような形で考えていきたい。

- ・ 現在県内に再編実施計画を策定、若しくは申請している市町村はあるのか。もしそのような市町村があれば、県の網形成計画との整合性が更に求められるのではないかと思う。

⇒（事務局）再編実施計画を策定している市町村は県内にはないと認識している。今後策定する予定がある市町村が出てくるようであれば、整合性を図りながらやっていかなければならない。

（２）岩手県地域公共交通網形成計画の策定に向けて

（３）第２回地域別部会の協議結果について

- ・ 広域的な部分での路線確保を掲げているが、広域的な公共交通の定義は何なのか。名前を統一し、その整理を明確にしていきたい。広域路線はどこを指して、その路線がどのような役割で県民生活に関わっていて、どのような課題があるからこうやって維持していく、といった形で、明確に分析段階から書かれた方がいい。県として将来的なネットワークを具体的に描くことで県民にわかりやすく伝えることが必要だと思うので、分析の方法はわかりやすく整理いただきたい。

観光に関しては、広域的な公共交通は大きな役割を果たしており、特に観光客は複数市町村もしくは県をまたいで移動している。その部分については、市町村では対応が難しいと思われるため、ぜひ県の網形成計画に書き込んでいただきたい。

また、県内の観光資源への移動手段の整理や、広域的なインバウンドについての現状を把握し、観光交通について丁寧に資料を作成していただきたい。

岩手県は広いため、高校に進学するために地元を離れる人もおり、問題だと思っているが、そのような高校生の通学に係るデータも整理できるのではないかと思う。高校再編による影響等も、検討から丁寧にデータを整理いただきたい。

高速道路がどのようにできるかによって、県民の生活も変わってしまうため、整備状況を押さえなければいけないのではないかと思う。

岩手県の地域の現状と課題の部分で、広域交通の課題には何があるのかを整理いただきたい。市町村内の生活道路の課題と、広域的な移動の課題が混ざっているように見えている。

基本的な方針について、公共交通に係る岩手県の特徴を踏まえ、再検討してもいいのではないかと思う。その特徴から、そもそも広域的に利用しなければならない、といった視点で整理した方がいいと思う。

また、公共交通の負のスパイラルとあるが、これは課題ではなくて単なる現象ではないかと思う。岩手県はこういう状況にあるため、だからこそもそも効率性には限界がある、といった整理があってもいいのではないか。同様に、被災地特例が終了することが課題ではなく、2年後に終了することによって、どのような状況になるかが課題であり、そのことを書けばいいと思うが、これは本質的な課題であるため、もう少し掘り下げて、岩手県の広域公共交通の課題はこれ、といった整理をしていただきたい。

将来的な公共交通ネットワークについて、この図の黒い線が守るべき広域交通ということでもいいのか。鉄道については整理されていないため、これから詰めていくのかと思うが、この黒い線で表した路線を全て残すのか。これらを全部残すこととして、県単補助対象から落ちたら市町村で維持するかどうかを話し合ってください、という状況にはならないか。計画で示した公共交通ネットワークを岩手県として維持する、だからこのようにする、といった将来的なビジョンを示すべき。

また、広域でも利用促進策を書いていただくことを期待している。

- ・ 岩手県の自家用車保有台数は非常に多く、平均すると1世帯当たり2台車両があるということになり、これが急激に減少するということはあまり考えられないのかなと思う。今後は事業を計画することになるかと思うが、自治体によっては自動車、マイカーと公共交通事業者が共存するような施策を行っている。ぜひ岩手県においても、一歩踏み込んで、マイカーと公共交通機関が共存できるような施策を立てていただきたい。

地域別部会の協議結果が出ているが、非常に貴重な意見であり、ぜひ検討のうえ網形成計画に盛り込んでいただきたいと思う。

また、事業者と事業のスケジュール合わせは今後確実に行っていただきたい。

- ・ 県央広域振興圏の将来的な公共交通ネットワークの方向性について、盛岡

市の東西南北から都市間バスが集まってきた際に、交通結節点と位置付けた駅、バスセンター、バスターミナル等で乗り換えることとなる内容と認識しているが、補助要件割れしている路線は見直し前提で考えていく方向なのか。
⇒（事務局）補助要件割れしている路線については、必ずしも全て切り替えるという訳ではない。補助路線については、補助路線のあり方検討会を当方で開催しており、路線毎にあり方の検討を行っている。そこでいただいた意見を網形成計画にも反映させていきたい。

- ・ 盛岡市では、市網形成計画と立地適正化計画の策定作業を同時に進めている。接続拠点について、基本的に資料で掲げられている駅やバスターミナルは拠点の候補地にはなっているが、まだ広域接続拠点といった議論まで及んでおらず、今後岩手県と表現の仕方等について御相談させていただきたい。

- ・ 基本理念の方針案において、「外国人観光客の増加を見据え、誰もがわかりやすく利用しやすい環境整備を行う」と掲げていることから、ＩＣカードの導入やバスロケーションシステムの導入をぜひお願いしたい。

先ほどお話しした県次期総合計画のアクションプランにおいても、具体的に「ＩＣカードやスマートフォンアプリを始めとした情報通信技術（ＩＣＴ）の導入」等、交通事業者が行う利便性向上の取組に対する支援を行うと具体的に記載があるため、遵守した形で事業化をお願いしたい。

また、接続拠点について、県外からの移動の拠点、圏域の市町村の中で、その中間の広域振興圏間の拠点に大まかに分類できるかと思うので、それぞれの役割毎に整理すべきではないかと思った。

- ・ 県南広域振興圏の将来的な公共交通ネットワークについて、この図の中で花巻空港と北上工業団地を結ぶ路線バスの検討と記載してあるが、吹き出しは金ヶ崎町を指している。これは北上市の岩手中部工業団地を指した記述なのか。

また、花巻空港ということであればインバウンドについての記述があってもいいと思うが、将来的なネットワーク図には載せられないのか。

⇒（事務局）工業団地については、包括的な内容で記載していたと認識しているが、再度確認する。この図は、検討を進めてみたらいいのではないか、というものを書かせていただいているもの。

インバウンドについては、確かにそのとおりで、どこに繋げることが効果的か、という話になると思う。しかし、バス事業者との調整等もあり、思うようにできない場合もあるため、見

込まれる利用者数等を踏まえながら検討を進めていきたい。

- ・ 「地域公共交通の現状」のところに鉄道の項目があり、右側のほうに三陸鉄道と I G R の利用者数の推移が出ている。このグラフでは、平成 18 年から 28 年までで 30 万人減少としているが、よく中身を見ると、I G R は 18 年よりも増えていて、三陸鉄道がかなり減っている状況であることが分かる。やはり旧東北本線の状況の変化と、沿岸や地方交通線と呼ばれるところの変化は異なっている。

この部分で 30 万人減少というのは 5% 程度の減少となるが、他のところでは大幅に鉄道網が減少している状況があり、また地方交通線の方が多くの課題を抱えていると思うため、その辺の現状を正しく捉えた上で、今後の広域的な公共交通のあり方を検討していく必要がある。

- ・ 資料の中で、運転士の高齢化というものがあつたが、運転士を抱えているバスやタクシーの事業者からすると、運転士不足、高齢化の要素が非常に大きい。ここが本当に維持していく上でのポイントだと当事者として感じており、皆様に認識していただきたいと思う。