

第3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31年1月11日（金）14:00～16:00

2 場所

盛岡市（いわて県民情報交流センター アイーナ 8階会議室 804B）

3 主な議事内容

- (1) 第3回地域別部会の協議結果について
- (2) 岩手県地域公共交通網形成計画の素案について
- (3) パブリックコメントについて

4 主なご意見等

- (1) 第3回地域別部会の協議結果について
- (2) 岩手県地域公共交通網形成計画の素案について

- ・ 課題④の非効率路線の拡大について、重複路線の存在、長大で 利用が
少ない区間、地域内移動のみで広域的な移動がない広域路線の存在が現状の
項目に書かれてあるが、具体的にどの路線を指しているのか。該当する全路
線を教えて欲しいという訳ではなく、この路線は重複している、この路線は
都市間を結んではいるが、都市間の人の移動はないという状況を把握してい
るのか伺う。

併せて、現時点でどのようなネットワークを構築するのか見えてこないの
で、教えて欲しい。

また、国庫補助は平成13年時点の合併前の市町村により、補助対象路線
となるかの判断をしているが、その考え方を県の網形成計画の中でも採用し
ていくのか。既存の1市町村内に収まっている路線も広域バス路線として取
り扱う場合、県の役割と市の役割が重複するため、その辺りをどう考えてい
るのかを伺う。

⇒（事務局）ネットワークについての基本的な考え方としては、計画素案
84ページの図のとおり。広域振興圏間を幹線路線で、広域接続
拠点や接続拠点を広域バス路線で結び、地域内公共交通は接続
拠点で結ばれるイメージとなる。

個別の路線の整理については、86ページ以降にまとめている。
広域振興圏間の移動である幹線路線については図6—6、広域

振興圏内の移動については図6—7以降で方向性を整理している。これらについては、前回の法定協議会の時よりも具体的な形でまとめている。

また、広域バス路線の考え方については、2ページで定義付けを行っている。幹線路線が「広域振興圏を跨いで広大な県土の移動を支える鉄道やバス路線」のことを指し、広域バス路線については「広域振興圏内において複数市町村を運行するバス路線」という形で整理している。

どうしても補助路線との関係があるため、県としては平成13年の時点での市町村の状態を判断する方向で考えている。

- ・ 計画素案の中では、県内の地域公共交通の現状について記載されているが、タクシーについて記述をしなくてもいいのか。
⇒（事務局）タクシーについて、事務所の数は取りまとめており、地域内公共交通としては重要だと認識しているが、かなり数が多いことから、整理まではしていなかったところ。
- ・ 資料2の2枚目の目標⑥について、「企画切符等の公共交通利用促進策実施事業者数」という指標ところで、現状値が14、目標値が19とあるが、こちらの事業者は交通事業者以外も全て含んだ数字という理解でよろしいか。
また、実施事業の中の（3）「バス運転士の確保による路線の維持」の中で、県が主体となって運転士確保策に対する支援を行うとしているが、こちらは財政支援がメインになるのかと思うが、現時点で検討されている内容について伺いたい。
⇒（事務局）企画切符等については、交通事業者の他に自治体も含む数ということで考えている。
運転士の確保支援については、現在も実施している運輸事業振興費補助により引き続き支援したいと考えている。
- ・ 計画素案の85ページ以降から具体的な数値目標が示されているが、パブコメに向けて、この計画のどこかに数値目標の計算方法をつけ加えたほうがいいではないか。例えば、「平均乗車密度」は、一般に馴染みのある用語ではない。
その上で、85ページの指標2「幹線路線に接続する広域バス路線割合」の100%という数値について、分母と分子は何を用いているのか。
⇒（事務局）分母について、全体の広域バス路線がどれだけ幹線路線に接続

しているか、という考え方となる。

⇒広域バス路線の数は全部で何路線あるのか。

⇒（事務局）資料の 55 ページに記載しているとおりの。

ただし、今後どのような形で公共交通ネットワークを構築していくのか市町村やバス事業者と検討することとなるため、この 64 路線がそのまま分母になるわけではない。

- ・ 観光面やインバウンドを考えると、タクシーの利用は重要な要素だと思う。

また、ユニバーサルデザインは外国人も利用できるようにしよう、というスタンスでもあるため、外国人目線の何かを入れるべきだと思う。

ユニバーサルデザインのタクシーが増えてきており、国の支援も活用されてきていることから、やはりタクシーについても計画に記載した方が良いのではないかと思う。

⇒（事務局）タクシーはどちらかというと地域内公共交通という意味合いが強かったため、記載を遠慮したところもあったが、接続についてはタクシーでも当然考えていかなければならないところもあると思うため、計画に記載するか検討していきたい。

- ・ 鉄道とバスの利用者の一人当たり年間利用回数について、17.5 回をキープするという指標となっているが、なぜ三セク鉄道に限定されているのか。

また、1人当たり 17.5 回を維持するという事は、人口が減少する中で、鉄道・バスの利用者が減っていくのはやむを得ないという認識なのか。

⇒（事務局）三セク鉄道に限定した理由について、県が出資法人であり、実際に補助等も実施していることから、指標に特出しをする形となったもの。

指標を利用者数にしなかった理由については、1つは県民1人当たりどのぐらい利用すれば良いかというところを分かりやすい形にし、自分自身のこととして考えやすくしたもの。

また、補助路線の関係で公共交通ネットワークの再構築が今後進んでいくという部分で、仮にデマンド交通に転換した場合、バスの利用者数としてカウントできない場合が生じてしまい、指標を利用者数とするとその影響で数字が下がってしまう可能性があることから、1人当たりの利用回数としたもの。

- ・ 資料3の 95 ページ以降を見たときに、ここに書かれている各種事業は、

現在行われている事業を拾い出して載せているという認識でよいか。
⇒（事務局）現在行われている事業と、今後取り組んでいかなければいけない事業という意味合いを持たせ、記載している。
⇒具体的に市町村を並べて実施事業を書いてしまうと、その市町村だけが実施すれば、先ほどの目標を達成するのかといった見方になってしまう可能性がある。
また、書かれている市町村の責任として実施すればいいのかと思われるしまう可能性もあるため、表現を工夫した方が良いと思う。
実際に行われている事業という意味でこの表を作成しているのであれば、当町でもどのような取り組みをしているか確認のうえ、報告したい。
⇒（事務局）表現の仕方については、もう一度内部で検討したい。

- ・ 計画の中の事業主体のところに、国、県、市町村、バス事業者などが書かれているが、計画の前提として、役割分担についてこれから記載をする予定はあるのか。
⇒（事務局）それぞれの責務については、昨年度の検討会議の中でも同じような話があったことから、検討会議の報告書を参照しながら、109ページに少し整理をしている。
⇒その部分について、表記としてはそれぞれの自治体、事業者についての役割をまとめたものという理解でよろしいか。
⇒（事務局）そのとおり。
- ・ 宮古と釜石が三鉄で繋がることとなるが、沿岸部で運営されているバス路線会社と連携を密にする必要があると考えている。
また、住宅の再建が進む中で、駅から遠くなっているところも非常に多くあるため、連携をしながら、きちんとした交通体系を構築していきたい。
- ・ 計画については、地域別部会等で意見を述べたところであり、その辺がまとまっているかと思うので、持ち帰ってもう少し見たい。
今後各自治体が施策を進めていく中で、様々な補助制度等の支援が重要となってくることから、県の方でも対応願う。
- ・ 先ほど他の市町村からも話があったが、95 ページ以降で市町村名が入って記載されているところがあるため、持ち帰って、こういった事業であれば当町も記載の対象になるのではないかと、という整理をしていきたい。

- ・ バスセンター、盛岡駅ともに接続拠点ということだが、バスセンターは新しいものを検討している段階にある。再編に繋がる形で使いやすいバスセンターを目指して、賑わい機能を含めたターミナル機能の検討を進めていきたい。
- ・ 当市としても、市の網形成計画を策定中であり、そちらの方でも色々と御相談、調整させていただければと思っている。
- ・ 一つ心配なのが、実施事業の関係で、優先順位をつけて提起をするのかどうかが見えてこないこと。例えば県が計画を策定したところで、最初にこれだけは絶対外さない、ということを各市町村に示していくのか。
⇒（事務局）事業の中で、優先順位という形にはなっていないかと思う。
特に重点的にやっていかなければいけない部分は、先ほど申し上げた事業（１）の部分、公共交通ネットワークの構築の部分や、市町村支援についての検討、このあたりを重点的にやっていかなければいけないと考えている。
- ・ バス事業者だけではなく、タクシー事業者も運転手が全然集まらないことが心配の種になっている。もしバス路線が撤退した後は、例えば乗り合いタクシーなど、結局タクシーにその仕事が回ってくるというような状況にある。この計画でも、路線バスの撤退により交通空白地帯が増えるが、その代替をどうするのか、タクシーが担うのか等が全然書かれていない。
要望になるが、バスの運転士の採用に対して補助金で支援しているのであれば、タクシーの運転士の採用についても同じような補助金等を県には考えて欲しい。
- ・ 先ほども話が出ていた、事業者の役割について、当社としては利用促進策の積極的な実施や、効率化を引き続き求めていく。
乗り継ぎ拠点の環境整備について、ノンステップの導入やバスカード・ＩＣカード関係、バスロケーションシステム関係、これらには相当な金額が必要となるが、事業者の役割として積極的に投資を行っていくことを述べておきたい。
乗務員の確保について、できる限り取り組んではいるが、実際は足りない部分もあるため、その辺も含めて一生懸命やっていきたいと思っている。
- ・ 事業者としては、運転士不足が喫緊の課題であることから、これを念頭に、

いろいろ進めていかなければならないと思う。

- ・ 実施事業に「高齢者や通学生などの利用の増加」とあり、事業内容が3項目あるが、この中で「高齢者に対応した利用促進」だけ県が実施主体に入っていないことから、可能であれば県も何か検討してみても良いのではないか。
- ・ 計画素案の現状や課題、方向性についてはよろしいかと思う。
特にこれから高齢化の進展によって高齢者は増えていくため、運転免許証の返納も当然増えてくる。高齢者の場合、通院・買い物のために公共交通機関を利用することが非常に多いため、そのことに留意しながらこれから施策を考えて欲しい。
- ・ 先行して網形成計画を策定されている市町村もあるが、会議等で何うと、住民の方々の利便を損なわないように非常に手厚くされている部分もある。それらと整合性がとれて、住民の方々に公共交通を使っただけのような計画になれば良いと思っている。
- ・ 今年度に網形成計画を策定するという事で、方向性は今回で定まると認識している。具体的には路線毎の活性化検討会や支援策の内容が市町村の気になっている部分だと思うため、この計画が策定された後、どう擦り合わせを行っていくかが重要になっていくと思う。
- ・ 具体的な取組については、管内市町村、それから事業者と一緒にあって、利用促進に取り組んでいきたいと思う。
- ・ 計画の各目標の考え方をきちんと出すべきではないかという意見があったが、全くもってそのとおりだと思う。どの自治体の網形成計画でも、大体最後にはPDCAを回して検討していく、と書いてはいるものの、計画期間中に毎年事業を振り返ることができていない自治体も実際のところあるのではないかと思っている。そのような状態でいざ見直そうとなったときに、なぜこの数字だったのか、という点が分からないことがあり得る。特に担当の職員が5年後の計画期間終了後もいるか分からないため、なぜこの数字だったのか、ということをおぼろげにしておくことが、後々見直しをするに当たって大変重要な観点になってくるかと思う。ぜひ目標値はどういう考え方で設定されたのか明確に、何かしらの形で残していただくのが良いのではないかなと思う。

また、県民の方に、これからパブリックコメントをかける際にも、なぜこの数字、どういう意味なのかということが伝わらないと、あくまで県がやっている仕事なのだな、というふうに距離を置かれてしまう。交通の取り組みはやはり自治体、事業者だけではなくて、住民の方の協力があつて形になっていく施策も多いため、ぜひ住民の方、県民の方にこの計画を身近に感じてもらえるような書きぶりにして欲しい。