

第2回岩手県地域公共交通活性化検討会議 概要等

1 日時

平成29年9月25日(月)13:30~15:30

2 場所

盛岡市(ホテルニューカーリーナ 2階 ルピナス)

3 主な議事内容

- (1) 「一関市におけるデマンド交通の取組」について
- (2) 幹線路線のあり方について
- (3) 地域内公共交通のあり方について
- (4) 岩手県の持続的な公共交通ネットワークの構築に向けて【たたき台】

(1) 「一関市におけるデマンド交通の取組」について

① 松本委員

他の地域で路線バスをデマンド交通に切り替える場合に、全体の経済性が上手く成立しているかどうか**非常に重要**になってくると思う。具体的に一関市のケースをモデルに考えると、年間の利用者数と補助金額から、1人あたりのコストが2千数百円程度になるが、これが果たして全体の経済性として成り立っているかどうか**非常に大切なポイント**。これは、それぞれの地域の考えによると思うが、**路線バスで維持するところとデマンド交通に切り替えるところの境目はどこになるのか、それは1人あたりのコストがどれくらいになるかが重要**になると思う。

(2) 幹線路線のあり方について

① 若菜委員

効率化による再編について、利用者が多い部分については路線バスとし、利用者が少ないところは切り捨てるという印象をどうしても持ってしまう。効率化以外にも考えなければならない部分もあるのではないか。また、広域生活圏や拠点はどう結ぶかにもよるが、広域生活圏間で交通ネットワークが切れてしまうことにならないか。路線の端をデマンド交通等にモード転換し、拠点までの交通を確保しても、各地から盛岡までの移動等、交通ネットワークを広く見た場合、交通ネットワークが上手く繋がらないことになりかねない。

⇒ (事務局)

いずれも基本にあるのは、交通ネットワークの空白をできるだけつukらないというものである。本県の路線再編等を進めるに当たっては、この視点が**非常に重要**であると考えている。

② 南座長

地域によって状況や事情も様々であり、地域の区割りや採算性など、課題は複雑となっているが、**一つの共通解**を求めていくのも**会議のミッション**でもある。

(3) 地域内公共交通のあり方について

① 松本委員

コストを低くするという観点よりも、**利便性向上により利用を増やすことにできるだけ重きを置いた考え方**で話がまとまっていけばと思う。八戸市における市内路線の案内を行う女性の公共交通アテンダントに関するモビリティマネジメント紹介があったが、モビリティマネジメントはもっと広い概念である。例えば、地域内公共交通の有力な利用者層は高齢者の他は中学生や高校生であり、特に高校生は多くがバスを利用しているが、傾向としては自転車利用や親の送迎が増えてきている。通常は自転車で通学し、雨の日だけバスに乗るということだと、バス会社の社員は雨の日だけ雇われているわけではないので、社会全体で考えてみると成立し得ない。教育的な観点でのモビリティマネジメントということでは、雨の降っていない日も公共交通で通学するような取組も考えられる。そういったことも合わせて、**県民総参加のモビリティマネジメントを盛大に実施していければ、将来の姿もかなり変わっていくのではないか。**

② 南座長

バス路線の近くに住んでいないとバス利用が難しいため、今は公共交通が利用できないが、実は公共交通を利用したい方が過疎地だけでなく、都市部でもいる。上手く持っていければ、**潜在化している需要を掘り起こして、利用者を増やしていけることも考えられる**ので、こうした取組みも検討していければよい。

(4) 岩手県の持続的な公共交通ネットワークの構築に向けて【たたき台】

① 藤澤委員

拠点を設定し、それをつないでいくと、乗り継ぎが発生する。**乗継拠点の整備など、乗り継ぎの負担をできるだけ軽減するような対策が必要**になってくるが、その点はどう考えているのか。

⇒ (事務局)

「階層型」交通ネットワークを組むことをネットワーク設計の基本としており、その場合、当然乗り継ぎが発生するため、乗継拠点の整備をどう進めていくべきかについては今後議論いただきたい。

② 鈴木委員

効率化ということには賛成であるが、**岩手県内どこに住んでいても暮らしに必要な最低限のことはできるような環境にあるべき**。高齢化が進み、これまで以上にきめ細やかな対応が必要となる中で、今までよりも不便になることはないよう考えていかなければならない。

③ 伊壺委員

たたき台の考え方の方向性については賛成であるが、**各地域によって状況が大きく異なるため、具体的に再編を進めていく場合は、地域ごとに状況を加味し、協議等しながら進めていくべき**。また、それと合わせて活性化・利用促進の方策をも進めていくことが大事。

④ 伊藤委員

既に地域公共交通網形成計画を策定している市町村もあるが、県において、何かしらかの計画を策定する場合、**市町村とのすり合わせはきちんと実施していくべき**。県と市町村の考えが異なると、最終的に市町村にとって大きな痛手となる。また、鉄道関係では新駅の話もあり、**新駅が設置されると公共交通の流れも大きく変わってくる**。それを将来的にどのように補完し、どのように進めていくのかも踏まえて検討を進めるべき。

⑤ 高橋委員

八戸のように、**実際に広域生活圏があり、そこで意思決定していく仕組みがあるところはいいと思うが、そうでないところは、広域生活圏で設計図を描いていくことは到底無理**だと思う。それぞれの市町村で設計図を描くことですら大変である。これは、岩手の場合は該当する地域がないのであれば、**広域生活圏ではなく、市町村に限定した方がいいのではないか**。その方が早く再編が進むのではないか。

⑥ 若菜委員

岩手県は広大であるということの他にも都市が小さく拠点が少ないという事情がある。青森県は八戸や青森があり、広域生活圏が描けるが、**岩手県で日常的な生活圏を描いてみると、盛岡市周辺は4～5市町村で生活圏が描けるが、それ以外はせいぜい2市町村でしか生活圏が描けない**。また、各生活圏の中心都市でも人口は10万人に満たない。その中で広域生活圏での利用促進ができるかという、1市町村における課題と何ら変わらない。

⑦ 松本委員

資料1 ページ目の2 (3)に記載されている「公共交通資源の有効活用等」について、具体的に検討する際には、**ICカードやバスロケーションシステムの導入の設備的发展については、民間の事業者としても相応の負担に積極的に応じる覚悟はあるので、公的な支援を含めて考えをまとめてもらいたい。**

⑧ 小笠原委員

岩手県は広大であり、すべての地域が同じ土台にたつのは難しいのではないかと。盛岡市周辺の都市部とそれ以外の地域に分けて考えていくべき。

1 持続的な公共交通ネットワーク構築・推進のあり方について

(1) 全県的なマスタープランのあり方

- ① 法定計画(地域公共交通網形成計画)によるべきか。
- ② 市町村地域公共交通網形成計画との関係

(2) 計画の推進体制

- ① 全県的なマスタープランの推進体制
- ② 広域的な公共交通マネジメントの推進体制

(3) 計画の評価手法

- ① 広域生活圏の交通体系の再編等に係る路線評価

2 持続的な公共交通ネットワーク構築・推進のための支援施策について

- (1) 全県的なマスタープランを推進するために必要な支援施策は何か。