

市町村との意見交換（結果報告）

平成30年1月18日（木）

第4回岩手県地域公共交通活性化検討会議

実施目的	岩手県地域公共交通活性化検討会議における検討内容等について説明するとともに、意見交換等を行い、今後の検討会議や本県公共交通再編の取組みに繋げる目的で実施したもの。			
実施日	盛岡地区	県南地区	県北地区	沿岸地区
	12月20日（水） 15：00～16：30	12月19日（火） 13：30～15：00	12月20日（水） 10：00～11：30	12月22日（金） 13：30～15：00
参加市町村等	盛岡市	花巻市	久慈市	宮古市
	八幡平市	北上市	二戸市	大船渡市
	滝沢市	遠野市	普代村	陸前高田市
	雫石町	一関市	軽米町	釜石市
	葛巻町	奥州市	野田村	住田町
	岩手町	西和賀町	九戸村	大槌町
	紫波町	金ヶ崎町	洋野町	山田町
	盛岡広域振興局	平泉町	一戸町	岩泉町
		県南広域振興局	県北広域振興局	田野畑村
			二戸地域振興センター	沿岸広域振興局
				大船渡地域振興センター



※ 矢巾町（欠席）

※ 実施地区は広域振興局の管轄地区ごとに実施。

- バス路線以外の交通モード(主に**鉄道**)を含めた公共交通ネットワーク構築の検討が重要である。
- 県と市町村の地域公共交通網形成計画が**同時期に策定**される場合は、特に**細かな調整が必要**である。

1 盛岡地区

- (1) 当市では平成30年度に地域公共交通網形成計画を策定する予定であり、**県の地域公共交通網形成計画の策定と同時期の策定になるため、ワーキングなどを設置し、より細かに整合性等を調整する必要があるのではないか。**
- (2) 検討会議の中で**バスロケーションシステム**などの話が出ているが、現在のような路上器がバス停にあるとそこの自治体の負担になるが、**今後スマートフォンを利用した形になった場合、より広域的な負担のあり方を考えるべきなのではないか。**県の地域公共交通網形成計画の中でそういった部分も位置付けるといいのではないかと。
- (3) 広域振興局の管轄が異なる市町村との横のつながりが薄くなっている。**県の地域公共交通網形成計画の中では広域振興局が異なる地域との移動についても確保されるよう考えてもらいたい。**

2 県南地区

- (1) 県が**今後県土をどのような方向に持って行こうとしているのか**ということを踏まえた上で、**この幹線路線は大事である**というようなことを地域公共交通網形成計画に書き込んでいただきたい。
- (2) **県の役割を明確**にしなが、県民に理解してもらえるような地域公共交通網形成計画にして欲しい。
- (3) 乗合タクシーは幹線バス路線に繋ぐようにしているが、そもそも幹線バス路線が無い場合は、鉄道に繋いでいるので鉄道も含めた検討が必要不可欠である。**鉄道についても、まちづくりの観点から大事な部分**であるので、県の地域公共交通網形成計画の策定においては検討して欲しい。

3 県北地区

- (1) 当市でも平成30年度に網形成計画を策定する予定であり、**県の地域公共交通網形成計画の策定と同時期になる。整合性を取るため調整を**していかなければならないと思う。

4 沿岸地区

- (1) 地域公共交通網形成計画の策定に当たっては、**鉄道やタクシーなどのバス以外の交通モードも合わせて検討**すべき。

- 日常の生活をする上で**市町村の圏域を越える移動が必要**であることから、**広域的生活圏での検討を行うべき**。
- エリア設定においては**実際の生活圏域に合わせるなど、地域の実情に合わせ設定していく必要がある**。

1 盛岡地区

- (1) **多くの市町では、盛岡市への移動が多い**ことや一部は他市町村まで運行している路線もあることから、広域的に考えていった方が良い。
- (2) 盛岡地区については、**バス事業者の運行エリアの市町村で設定**するのが現実的ではないか。
- (3) 都市間交通で考えると、エリア設定も考え方が異なってくるので、**ケースバイケースで考えていった方が良い**。

2 県南地区

- (1) **生活をする上では他市への移動が必要**となるほか、JR東北本線との接続や他市と共に補助しているバス路線もあるため、広域で考えていく必要がある。
- (2) 今後、ILCや東芝など大きな動きがあるので、**市町単体ではなく広域で動いていくべき**ではないか。

3 県北地区

- (1) 階層型交通ネットワークの場合、**公共交通利用者の多くを占める高齢者にとって、乗り継ぎにはかなり抵抗がある**のではないかと。
- (2) **通院・通学で市町村を越えて移動している**ことから、利用しやすい公共交通体系を考えていくには広域的に考えていくことは必要であるが、一方で1つの路線を少し変えるだけでも手間や時間がかかる。これが広域的になった時に上手く調整できるのかという不安がある。
- (3) 市町村単体では、できることが限られてくることもあり、特にも幹線路線については市町村をまたがっているので**広域的な視点が必要**である。
- (4) 広域的な移動の場合、IGRでの移動が主となるので、県で検討する際には、**IGRの活用を含めた議論が必要**である。

4 沿岸地区

- (1) エリア設定を考える際は、**バス事業者の営業所単位**で考えるのがいいのではないかと。
- (2) **広域振興局単位だと広すぎる**ので、バス事業者の営業所単位のようなもう少し狭い範囲でエリア設定して欲しい。日常生活では、同じ振興局であるが、人の交流などが考えられない市町村もある。
- (3) 沿岸広域振興局ではあるが生活圏域は久慈(県北地域)である。学校も病院も買い物も久慈に行くことになるため、**振興局単位でなく、実際の生活圏域に合わせたエリア設定**にして欲しい。
- (4) **実際の住民の移動に即したエリア設定**にしないと階層型交通ネットワークに結びつかないネットワークになるのではないかと。

- **ICカードの導入や自動運転の実証運行などの全県的な課題**については、県が積極的に取り組むべき。
- **沿岸地区においては、災害公営住宅や高台移転先の住居に対する公共交通の確保が課題**となっている。

1 盛岡地区

- (1) 岩手県ではICカードが導入されていないので、利用実態を把握するためには、乗り込み調査をする必要がある。何を検討するにしても数値が必要になってくることから、**今後ICカードの導入というのは重要**になってくる。交通事業者の足並みをそろえてやっていくのが難しい部分でもあるので、県も導入のてこ入れした方がいい。
- (2) **市町村の状況によって支援して欲しい部分は異なる**と思う。そのため、社会資本整備総合交付金のように**ある程度の枠を提示して、その金額の中で公共交通の整備に充当するような支援**の仕方がいいのではないかと。

2 県南地区

- (1) 限られた予算の中で効果的に補助金を投入するには、**鉄道と路線バスの役割分担**をきちんとしていけないといけない。どちらも苦勞するというのでは意味がない。
- (2) 県においては、**一義的にはやはり幹線交通の維持というのが今まで通り必要**であり、この路線については**県の責任において維持していく幹線であると示すことは県民の暮らしの安心にも繋がる**と思う。
- (3) **公共交通を使えば便利に暮らせるはずなのに利用したことが無い人をいかに取り込むか**というような利用促進が非常に大事。
- (4) バス事業者との話し合いでは、運転士不足が必ず話題となる。県においては**運転士の確保という部分の支援も必要**ではないかと。
- (5) 利用促進ということでは、**ICカードについては観光の面からも県が主体的に進めて行ってもいい**のではないかと。
- (6) 岩手県の公共交通を考える時に一番の問題は過疎地の交通問題だと思う。**過疎地に自動運転の実証運行していくことや自家用有償運送の制度を推進**するための支援方法について考えてほしい。

3 県北地区

- (1) 国庫補助のセーフティネットとして県単補助路線があるが、その補助要件の緩和など被災地特例が終了する段階で何か考えないといけないのではないかと。

4 沿岸地区

- (1) **被災地における国の事業(特定被災地域公共交通調査事業)は平成32年度で終了する。被災地についてはその影響が大きい**。その対策も考えるべきではないかと。
- (2) **災害公営住宅や高台移転先の地域交通空白と**ならないよう公共交通を確保する旨の復興庁通知があったが、今の制度は応急仮設住宅を運行しないと補助対象にならない。**その公共交通の確保も必要**になってきていることから、その点についても検討すべき。
- (3) 自動運転は近い未来の話であり、過疎地には必要になると思う。秋田県のように**国家戦略特区などにより自動運転について積極的に取り組んで欲しい**。

1 盛岡地区

- (1) **鉄道とバスが競合するのではなく、共存・共栄できるような公共交通のあり方をJRやIGRを巻き込んで一緒に考えていかなければならない**し、そうしないと住民の利便性にも繋がらない。
- (2) 交通ネットワークを検討する際は、**生活交通だけでなく、観光地への移動についても確保できるように考えるべき**ではないか。
- (3) モビリティマネジメントについて検討会議でも触れられているが、現在、全県では「かしこい交通ライフ」チャレンジウィークをやっているが、それにプラスして何か意識啓発できるようにした方がいいのではないか。できたら、市と県と協力してやっていければと思う。

2 県北地区

- (1) IGRについては、盛岡近辺の定期利用者は伸びてきているが、そこから離れた市町村になると定期利用者が伸びていない。委員の意見の中には観光という部分も絡めていくことが重要とあったが、**鉄道と観光という部分が今後公共交通をどう維持していくかを検討していく際の論点**になるのではないか。

3 沿岸地区

- (1) 最近問題視しているのは、**三陸鉄道から観光地までの足が無い**こと。そのため、各市町村が予約制の観光乗合タクシーや無料のバスを運行しているが、目的地が同じでも利用駅が異なるとアクセスに差ができてしまい、苦情が発生している。その点についてバランスが取れるようなアイデアや支援が欲しい。