第５回岩手県地域公共交通活性化検討会議　議事要旨

１　日時

平成３０年２月７日（水）１５：００～１６：３０

２　場所

盛岡市（ホテルニューカリーナ　２階　ルピナス）

３　主な議事内容

(1)　岩手県地域公共交通活性化検討会議とりまとめ（案）について
(2)　平成 30 年度の取組等について
(3)　その他

４　主な質問・ご意見等

(1) 岩手県地域公共交通活性化検討会議とりまとめ（案）について（資料１・２）

・　検討を通じて、このような意義のある案をとりまとめていただいた。文中にもいくつか散りばめられているが、私どもは民間の事業者ではあるが、最後のページにあるように、「交通事業者の経営力の強化を通じて、生産性の向上を目指した経営を行い、効率的で質の高い輸送サービスを提供することにより、地域に密着した企業として活躍していく」という、これがまさに長い間この地域の交通システム・社会システムを担ってきた民間事業者としての私どもの社会的な責務であると思うので、今後も緊張感をもって交通事業に邁進していきたい。

・　資料１の３ページの「バス事業者の乗合事業収支状況」の表を見ると、経常収益に対して経常費用が上回っており、経常損益が毎年赤字であると見た人に読み取らせている。経常収益（運賃収入の合計額）とバスを走らせるための費用については、ここに記載されているとおりであるが、このほかに実際には公から補助金をもらって、この穴を埋めて経営をしている。ところが、この表には補助金が出てこないので、いかにも民間４社は毎年乗合事業でこれだけの経常損失を出しながら経営をしているというように見える。そうすると、この文章の中には「ＩＣカードやバスロケーションシステム等の活用の停滞は、岩手県を交通インフラが遅れた地域にする懸念がある。」という記載があるが、これだけの経常損失を出していては、永久に設備的発展は望めないということになってしまう。そこは、ややミスリードなのではないか。もし、この表を出すの

であれば、最低でも「ただし、補助金収支前」と書くか、または経常収益の部分だけを記載し、年々運賃収入が減っているということさえ示されていればいいのではないか。
⇒　（事務局）ご指摘のとおり、誤解のないように記載を修正したい。

・　前回の検討会議の議論の中で、評価をして見直すということが廃止に繋がるというニュアンスにとられ、効率化という言葉に神経質になって案を修正したようであるが、効率化というのは必要なことであると思う。補助金も潤沢にあるわけではなく、国の財政も苦しいため、生産性向上といった意味合いで、今あるものにもっと乗ってもらう工夫や貨客混載などで少しでも収支を上げる工夫を皆さんでやろうということである。岩手県では以前から、あり方検討会を開催し、路線ごとに生産性を高めていくための工夫をしているので、そこまで効率化に神経質になることはないのではないか。むしろ、今回県全体としての計画を作るという意味合いからすると、市町村の計画を縛らないでほしいという意見もあるが、むしろ私は県が市町村を引っ張るくらいの強いメッセージ性のある方向性を打ち出してほしいと思う。方向性は記載してあるが、福祉や教育という分野の垣根を越えて、移動そのものを考えていかないと本当に危機的な状況であるということなど、メッセージ性の強い方向性を打ち出してほしい。あまり、効率化ということに怯えないでもっと出していって、路線再編や生産性向上ということももっと出していった方がいいのではないか。
⇒（事務局）効率化については、主旨的なところをかみ砕いて文章の中に溶け込ませている。また、効率化＝廃止という誤解を招くという懸念があったことから、そういう表現については少し柔らかい表現にしたものである。期待されている中身である客観的なデータの利用やそれに基づく改善などについては、効率化という言葉を使っていないが、効率化を進める上で重要なことであると理解していることから、このとりまとめの中に盛り込んでいきたいと考えている。市町村のしばり云々については、今回のとりまとめの中で全体の方向性を出し、来年度の計画の中で具体的な議論を深めていきたいと考えている。県としてのリーダーシップというのは、正に主体的にこのような場を設けながら、各主体と役割分担やどうやっていけば全体最適化が図られていくかというところを議論していきたい。

・　県としては、交通空白地を作らないことを検討会議の当初から言っており、そこのところはぶれていない。路線バスがいいのか、コミュニティバスがいいのか、または自家用有償運送がいいのかは色々あると思うが、地域の特性に合

ったものを取り入れていくことを打ち出していくのは決して間違っていないと思う。そういう意味で効率化という言葉に尻込みしなくてもいいのではないか。もっと地域にあった手段をどんどん取捨選択して取り入れていくべきということをメッセージとして打ち出していってもいいのではないか。また、資料１の８ページに書いてあった福祉や教育といったものとの連携について、特に観光と書いてあったが、観光もそうであるが、まずは地域の身近にある既存のものを再編して見直すことが非常に重要ではないか。そういった考え方をもっと強く打ち出していってほしい。

⇒（委員）効率化については、前回の検討会議の際に効率化という表現が即廃止というイメージであるという大勢の意見があり、それを踏まえて今回事務局が修正を行っている。その一方で委員の言うような路線ごとに客観的に評価を行い、それに基づいて路線再編やコミュニティバス・デマンド交通への転換といったことについては、実質的にそういった内容がとりまとめに入っている。前回の検討会議での大勢の意見からすると、効率化という言葉を入れるということは議論が行ったり来たりする感じである。内容はきちんと盛り込まれているので、このとおりでいいのではないか。

⇒（委員）言葉として効率化というものを入れてほしいというものではなく、考え方としてあまり慎重にならなくてもいいのではないかということである。また、データで評価すべきと言っているのではない。

・　あり方検討会というのは、平成 32 年度の被災地特例の終了を見込んで路線をこれからどうしていくかについて、国の生産性向上の取組の前から県で路線ごとに検討しているが、そこで議論した内容と今回生活圏ごとに議論するところの話とどうリンクさせていくのか。交通関係の職員も多くいるわけではなく、自治体も忙しいので、会議ばかり増えて、そちらに忙殺される時間が増えていくのも懸念される。

⇒（事務局）あり方検討会との関係性については、各路線の議論をする場と県全体の方向性を議論する場は全く違うものだとは言えないが、違う場面の議論になるのではないかと思う。出席しているメンバーが重複する部分もあるので、効率よく会議等を開催したい。

・　資料１の 18 ページの「地域公共交通に関わる各主体の役割」について、順番で行くと、交通事業者の方が最初に記載されているが、私が考えるには地方公共団体がイニシアチブをとることになるため、「(1) 交通事業者の経営力の強化」と「(2) 地方公共団体の実行力の向上」の順番を入れ替えるべきではないか。

⇒（事務局）事務局で案を作る際に国の提言を引用したものであり、国ではこのような順番で記載している。

⇒（委員）考え方としては、活性化ということであれば交通事業者が主になるので、記載順はこのままでいいのではないか。

⇒（委員）色々な意見があるかと思うが、引用してきたものを変えると特別な意図があるのではないかと思われるので原案どおりとするのでいかがか。（特に異議なし。）

・　資料１の 18 ページの下から３行目の「公共交通関係者」という記載について、交通事業者と地方公共団体、利用者、国のことを指しているかと思うが、公共交通関係者と記載すると交通事業者のみを指しているようであることから、交通事業者が全て責任をもってやるべきだとなってしまうのではないか。

⇒（事務局）誤解を招くようであれば修正するが、主旨としては交通事業者や地方公共団体、住民、国を指しているものである。

⇒（委員）17 ページに「交通事業者や地方公共団体、住民、国などの公共交通関係者が…。」という記載がされ、定義づけられているので問題ないのではないか。

・　資料１の 17 ページの「④モビリティ・マネジメント等による利用促進」について、記載に違和感がある。モビリティ・マネジメントというのは利用促進ではないのではないか。利用促進策（利便性の向上）をした上でモビリティ・マネジメントに移行していくというイメージでモビリティ・マネジメントを捉えているので、この言葉遣いについてもう少し考えた方がいいのではないか。

⇒（事務局）事務局としても案を示すに当たって、表現方法を内部で検討したところである。モビリティ・マネジメントというものを交通政策全般と捉えるか、またはもう少し狭義の意味で捉えるのかということによって表現が異なると認識している。今回は広い意味でのモビリティ・マネジメントと捉え、このような記載としている。しっくりこないとの意見をいただいたことから、再度事務局で検討したい。

・　資料１の 10 ページに階層型交通ネットワークを目指すとあるが、施策として 16 ページには、乗継拠点の整備やＩＣカード・バスロケーションシステムの設備整備など詳細に記載してある。ＩＣカード等についてはかなり細かく記載してあるのに対し、階層型交通ネットワークを目指すという点については、ふわっとした表現になっている。階層型交通ネットワークを目指すという点について具体的にはどのようなことを考えているのか。

⇒（事務局）10 ページについては、「公共交通ネットワーク構築に係る基本的な考え方（方向性）」を示したものであり、16 ページについては、「公共交通ネットワーク構築に向けた方策」ということで、詳しく記載しているものである。

⇒（委員）階層型交通ネットワークにするということは、これまで多く走っていた路線を整理するということである。具体的にどういった形に整理するのか。ＩＣカード等についてはかなり細かく記載してあるが、ここについては具体的なイメージが分からない。

⇒（委員）10 ページの階層型交通ネットワークというのは、来年度以降県が網形成計画を作っていくときのスタンスとして、どうしたらいいのかということをここで示している。それとＩＣカード等については次元が違う話であり、これまでの検討会議の中でＩＣカードについては明確に出てきたことでもあるので、特に問題意識は感じない。

⇒（委員）ＩＣカードは委員から出たので記載し、階層型交通ネットワークについては方向性的にはそうであるが、具体的には委員から出ていないので、これから皆で具体的に考えていくということか。

⇒（事務局）基本的な考え方も含めて、いただいた意見については、出来るだけとりまとめに反映したものであり、10 ページについて、具体的にどのようなものがいいのかについては今後議論していきたい。

・　効率化に代表されるような、いわゆる皆さんの立場の相違というものをこの会議で議論、調整し、一つのとりまとめ案を作ってきた。今後、網形成計画などにより取組を進めていく。決して引いていない内容がこの中に盛り込まれたと思う。これは来年度以降の１つの指針になることかと思う。

(2) 平成 30 年度の取組等について（資料３）

・　来年度、網形成計画を策定するということだが、全県で１つの網形成計画を策定するのか、それとも広域振興局ごとに網形成計画を策定していくのか。

⇒（事務局）地域別部会での検討はするが、計画策定については、全県で１つの網形成計画を策定することを考えている。

・　協議会が５回開催されるようであるが、ワーキンググループがたたき台を作って、地域別部会にあげて、そこで揉んだものが協議会に出されるという流れでよいか。

⇒（事務局）現在考えているのはそのような流れである。