

令和 4 年度第 1 回地域別部会における主な意見

地域別部会	主な意見
県南地域別部会 (R5. 2. 8) 出席者： <ul style="list-style-type: none"> ・ 岩手運輸支局 ・ 市町村 ・ 岩手県交通 ・ 県南広域振興局 ・ 交通政策室 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 補助上限額を超えた運行欠損額は事業者負担となる。県内に公共交通を担う事業者が少なくなっていく中で、事業者を維持することを目標として次期計画に反映できないか。 ・ マイカーより便利な乗り物はない。CO2 による環境負荷など、マイカーへの偏重は利便性とは異なる面でマイナス面もあることから、モビリティマネジメント強化の観点を取り入れる必要があるのではないか。 ・ 新型コロナウイルス感染症の収束が見通せない状況で、指標の設定が難しい。社会情勢にあわせて、計画期間の途中に指標を見直すなど柔軟に対応できないか。 ・ 運転士の確保が大きな課題。 ・ 生産性向上のため、1 便当たりの乗車人数を増やす取組が必要。
沿岸地域別部会 (R5. 2. 9) 出席者： <ul style="list-style-type: none"> ・ 岩手運輸支局 ・ 市町村 ・ 岩手県交通 ・ 岩手県北自動車 ・ ジェイアールバス東北 ・ 沿岸広域振興局 ・ 交通政策室 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通学利用の子供が減少傾向にあるなど、人口減少の影響を感じている。免許返納者の増加がコミュニティバスの利用者増に結び付いていない。 ・ 三陸沿岸道路の整備により、保護者が自家用車で学校まで送迎するケースが増えているため、高校生のバス・鉄道利用が減少している。 ・ 運転士の確保が大きな課題。 ・ 運転士確保のための処遇改善の原資として生産性の向上が必要。 ・ 路線の再編や需要に見合った運行回数への調整が必要。
盛岡地域別部会 (R5. 2. 14) 出席者： <ul style="list-style-type: none"> ・ 岩手運輸支局 ・ 市町村 ・ 岩手県交通 ・ 岩手県北自動車 ・ ジェイアールバス東北 ・ 盛岡広域振興局 ・ 交通政策室 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次期計画に特出ししてでも、運転士確保に県・市町村で連携して取り組んでいく必要がある。待遇改善を含め、国も巻き込んで検討していかねばならないのではないか。 ・ 運転士不足が深刻化する中で、R6. 4 にバス運転士の改善基準が改正され、勤務時間インターバルが 11 時間必要となる。特に盛岡地区のような夜遅くまで運行している都市型のダイヤへの影響が大きい見通し。 ・ 運転士不足の状況については、他社と同様。 ・ 他社と同様に、運転士の改善基準の改正に伴う人手の確保が課題。トラック業界も同様であり、運転士の取り合いが予想される。
県北地域別部会 (R5. 2. 15) 出席者： <ul style="list-style-type: none"> ・ 岩手運輸支局 ・ 市町村 ・ 岩手県北自動車 ・ ジェイアールバス東北 ・ 県北広域振興局 ・ 交通政策室 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業者の自主路線のほか、コミュニティバスの利用者減少も深刻な課題。 ・ 潜在的な住民ニーズの把握が課題。 ・ 運転士の数が少ないことが課題。 ・ 運転士の確保が厳しい状況。東北管内では南東北では募集に対し応募があるが、岩手県内ではほとんど応募がなく、人材の確保が課題。 ・ 競合する路線（スクールバスと路線バス等）をどう統合していくかが今後の課題。