

第 1 回岩手県公共交通活性化協議会地域別部会の協議結果（報告）

地域別部会で出された主な意見等は次のとおり。

1 盛岡地域部会

- (1) 客観的なデータに基づく路線評価を行うことが必要となるが、客観的なデータをどう取得するかが課題だと思う。
- (2) 被災地特例の終了も視野に入れて網形成計画を策定しなければならない。

2 県南地域部会

- (1) 取りまとめの概要版を見たが、現状から課題、方向性、方策までの関連が分かりづらいので、網形成計画の策定の際に関連性が分かるようにまとめていく必要がある。
- (2) 県は広域をカバーする幹線路線を維持・確保していくため、計画をつくるだけでなく、市町村との関係においても具体的な方法として何らかの役割を担っていただきたい。
- (3) 市町村の計画との整合性を取ることはそのとおりだが、県と市町村の分担を明確にしないと、課題解決までたどり着く計画にならないのではないかと思う。
- (4) 県と市町村の住み分け、整合性をとれるよう、情報交換を密にしながらやっていきたい。

3 沿岸地域部会

- (1) ハード面やソフト面の整備も必要であるが、モビリティマネジメントをしっかりとしないと、利用者は増えない。八戸市のようにバスの乗り方教室から観光モデルコースの提示まで、丁寧に細部まで入り込む必要がある。
- (2) 被災地特例等を活用してコミュニティバスを運行しているが、今後補助がなくなることで、どこで繋ぐかが公共交通の再編を行う上での課題である。中心市街地から離れた地域は乗り継ぎが必要となるため、待合室の整備も必要となる。
- (3) 復興の途上であり、まちづくりが流動的な中で、どうやって交通網を作っていくかが課題となる。また、実際に人が動いてみないと分からないところがある。

- (4) 高台移転が進んだことにより、そこに住む**高齢者が増加している状況**であり、**バス停まで歩くことが困難という課題**がある。高齢者向けの施策としてタクシー補助やデマンドタクシーが考えられるが、**より効率的な手法を検討する必要がある**。
- (5) 山間部の地域は被災前から交通空白区域となっている。ドライバー不足でタクシーさえも不足しているといった状況を踏まえながら検討する必要がある。
- (6) 特に**山間部の地域では、既に効率化を進めており、さらなる効率化は難しい状況**となっている。住民の交通を確保するためには、**自助共助の考え方を取り入れていく必要がある**と考える。
- (7) 被災地特例が終了することを想定して、鉄道とバスが競合しないような住み分けを検討していく必要がある。

4 県北地域部会

- (1) 学生や生徒の公共交通離れについては、地元の高校等における、保護者の送迎が目に見えて増えている状況であり、その理由については、親の職場が近い、楽だからというだけではなく、**学校の始業とバスや鉄道の時刻が合わないために、親に頼るしかないという現状もある**。
- (2) 検討会議の取りまとめの中では、市町村が策定した計画との整合性を図ることとされており、先行して**策定済みの市町村の計画と齟齬が生じないよう、市町村と調整しながら進めるべき**。
- (3) 市町村における網形成計画では、地域内交通（フィーダー）が中心となっているが、広域幹線に関わる「**拠点の設定**」については、**県と市町村ですり合わせが必要**となる。
- (4) 県と市町村との整合性の調整だけでなく、**市町村同士の計画の整合性も図る必要がある**。複数市町村を経由する路線についても調整が必要となる。
- (5) 広域生活圏ごとに公共交通ネットワークを構築するとあるが、岩手県にあっては隣県との広域生活圏に密接な関りがあるため、**隣県との調整、特に青森県は計画を策定済みであることから、調整については意を配すべき**。