

第1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7月25日(火)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) 岩手県の地域公共交通の現状と課題について
- (2) バス事業の現状と課題・提案等について
- (3) 会議における論点と今後の進め方について

(1) 岩手県の地域公共交通の現状と課題について

① (松本委員)

「負のスパイラル」は一方的な状況にはない面もある。特に都会では「若者の車離れ」という現象が起きており、これは地方にも及びつつある。盛岡市のような一定規模以上の都市においては公共交通を利用する若者が増えてきている。また、健康寿命も延びてきており、運転は諦めたが公共交通を利用して社会参加を図ろうとする高齢者は増えており、この傾向は続いていくと思われる。

「持続スパイラル」に乗せられるかは、事業者やここにいる関係者がどれだけ公共交通の利用を喚起するマーケティングや設備的發展を実践できるかにかかっている。

② (若菜委員)

「負のスパイラル」については、「利用者の減少」が「事業者の収支悪化」に繋がるというよりも、「行政の負担増加」に繋がっている。また、「サービス水準の低下」が「更なる利用者の減少」に繋がるというよりも、親の送迎により高校生がバスに乗らないためかと思う。負のスパイラルの因果関係はもう少し整理した方がいい。

また効率化にも限界がある。どこまで利用が向上すれば維持するというラインをどう引くのかが難しいところであり、それに関して統一的な考え方を示せるかというのが肝ではないか。

(2) バス事業の現状と課題・提案等について

① (伊壺委員)

路線バスの利用が少ない地域については、**自家用有償運送などをもっと柔軟に活用**していくのがいいのではないか。そういった制度を活用しないと、自治体の負担も大きくなるばかりである。

② (松本委員)

面的に広域で幹線路線も含む公共交通ネットワークの整備を行う必要があり、それには**適切な指標により、鉄道やバス路線の必要性を客観的に評価する必要**がある。また、患者輸送バスやスクールバスなどの**各種バスと路線バスが重複して運行**しているケースも多く、公的負担の増加を招いており、**路線バスへの混乗化を推進**すべき。

そして、**市町村の計画と県の計画の整合性**をとりながら、市町村境にこだわらず、**実際の生活圏域で交通の再編に取り組むべき**。

その際、**路線バスが効率的でない地域**については、**デマンド交通や自家用有償運送等を導入**すべき。また、鉄道駅、バスターミナル、サービスエリアにおける**バス乗換え拠点としての整備**を促進することにより、**利便性の高い乗継環境を創出**すべき。

③ (松本委員)

補助制度のあり方については、**効率・持続性の観点から、どういう基準で、幹線路線の要・不要、または補助金の要・不要が判断されるべきか、その基準を明確化する必要**がある。

また、**事業者の生産性向上や設備投資を積極的に促す補助制度となっておらず、事業者の創意工夫により収益を得られるインセンティブ付の長期委託契約を導入**すべき。

④ (松本委員)

ICカードやバスロケーションシステムの整備を怠っていくと、交通インフラが全国でも遅れた地域になりかねない。あくまでも、民間が主体となって、十分に相応な資金負担を覚悟し、国・自治体の一定の支援も得ながら**共通・統合型のICカードや最新のバスロケーションシステムを導入する必要**がある。バスロケは、携帯端末上の案内に加えて案内板表示機による一般利用者向け運行情報案内や運行管理面での機能を十分に兼ね備えたものを導入すべき。ICカードについては、盛岡市域ではMORIO-Jカード事業と連携し、**MORIO-J電子マネー・交通系ICカード一体型の実現を提案**したい。

その他にも、公共交通の設備的発展として、民間事業者は、利便性向上に向けたICTやIoTの活用や自動運転の**社会実装**への協力を通して、**生産性向上と経営改善**を目指すべき。**環境対応**も重要なテーマである。

また、より利便性が高く、乗降データの活用を念頭においたICカード活用型の**高齢者フリーパス**（比較的安価で一定期間自由に乗降可能）が必要である。

⑤ (若菜委員)

若い時にバスに乗らない人が、免許を返納した後、公共交通を利用するというのは難しい。長い目で見た免許返納促進という意味で、**学生に対するフリーパスの導入**など思い切った施策が必要ではないか。

(3) 会議における論点と今後の進め方について

① (若菜委員)

今後の対応について、「広域幹線路線」と「地域内公共交通」の間に**市町村をまたぐ路線ではあるが幹線性を備えていない路線があるので、その点についても検討した方がよい。**

② (若菜委員)

「地域内公共交通」については、県内各市町村がそれぞれの立場で考えている。そのため、この場で取り扱うのであれば、「**広域幹線路線**」と「**地域内公共交通**」の**接続**において、**配慮すべき事項は何なのかという程度で収める方がいい**のではないかと。県においては、あくまでも市町村をまたぐ路線にターゲットを絞るなどした方が、議論が拡散しないのではないかと。

③ (若菜委員)

議論についてはあまり急がない方がいいのではないかと。岩手県の公共交通は〇〇であるというようなものを、この場において共通認識を持てるようにした方がいいのではないかと。

④ (南座長)

公共交通ネットワークを地域内と広域生活圏域に整理して、検討会議または県の役割を明示していった方がいいのではないかと。それぞれの市町村が頑張っている力を引き出していけるような方向にもっていけるといい。

⑤ (南座長)

被災地特例終了が迫っていることもあり、スピード感が求められる面もあるが、拙速な議論にならないため、慎重に議論を進める必要がある。

⑥ (鈴木委員)

効率化を検討する場合、収支面のみではなく、広く考えるべき。代替交通がない地域もあるので、今あるバス路線や患者輸送バスなどを、民間と行政が一体となり、連携して、効率的な運行をしていく必要がある。

⑦ (小笠原委員)

盛岡市周辺はバスの運行回数等も多く非常に便利であるが、そこから離れると運行回数も少なく、とても不便である。**行政感覚だけでなく、都市部以外のバスの状況もよく把握した上で検討すべき**である。また、効率化を検討する場合、**収支面のみではなく、高齢者の移動の足を確保することなども考えるべき。**

⑧ (伊藤委員)

市町村等との意見交換の他にコミュニティバスを運行するようなバス事業者やタクシー事業者などとの意見交換等を行う場も設定すべき。

⑨ (藤澤委員)

市町村においては「地域公共交通網形成計画」を策定する動きの広がりが見られるなど、高齢化などを背景に、以前は少なかった地域公共交通の問題への関心の高まりが感じられる。自治体を中心となって、地域の面的公共交通ネットワークが広がることを期待している。

また、今後、県において、地域公共交通の再構築を検討していくに当たっては、**地域公共交通網形成計画を策定済の市町村との整合性を図っていく必要がある。**

⑩ (藤田委員)

どこから乗ればいいのか、あとどれくらい待てば来るのかという情報を得る手段が少なく苦勞する。このような**情報を得るといふシステムの整備が今後必要**になってくる。

⑪ (高橋委員)

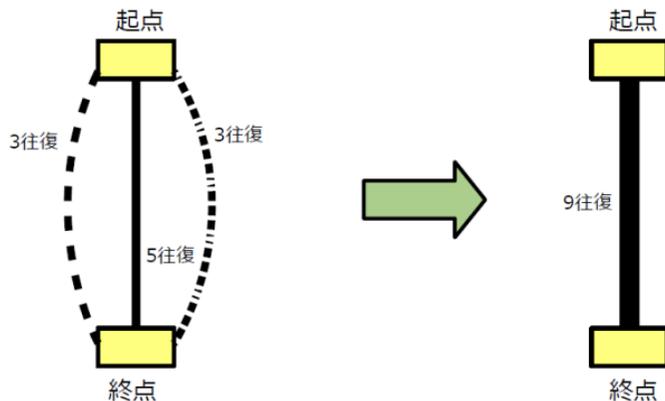
10数年前から国土交通省と連携し、「あじさい都市」に取り組んできている。16の地域コミュニティがあり、それぞれの**地域の方に「地域拠点（歩いて暮らせる地域）」と「都市拠点」を決めてもらった。**地域拠点間または、地域拠点と都市拠点を公共交通で結んでいくというのが基本的な考え方。「あじさい都市」には3つのキーワードがあり、①「拠点」②「交通・情報のネットワーク」③「まち育て」である。それぞれの**地域住民が真剣に自分達のまちのことや交通のことなどを考えてもらい、それを利用する約束**をしている。

県に置き換えても同じことであり、**それぞれの基礎自治体が足並みを揃え、自分達の都市のあり方やその中の公共交通を考え、県はそれをどう結びつけるのかということ**を考えなければならない。

そして、**県や市町村、バス事業者など、それぞれの役割を決めるべきであり、都市間交通は県が責任を持って、財源的な覚悟も含め、関わっていくべき。**

1 伊壺 時雄 委員 (岩手県交通株式会社 代表取締役社長)

- (1) 起点終点が同一で、経路が異なる路線(系統)を集約し、運行本数に厚みを持たせる。



- (2) 利用実態としてそこまで必要とされていない便について、適正な運行間隔・便数を見直し、運行間隔の調整を図る。(過剰サービスの是正)

- (3) 運賃形態や運行目的が異なる交通手段(鉄道・路線バス・コミュニティバス・デマンド交通)との役割分担を明確にし、乗継・接続ポイントを整備した上で、互いのエリアに干渉しないよう路線構築を図る。

2 松本 順 委員 (岩手県北自動車株式会社 代表取締役社長)

- (1) 適切な指標で評価し、鉄道と広域幹線路線、域内交通の役割分担を明確化する。市町村の計画との整合性を図り、生活圈域で再編実施計画に取り組む。

- (2) バスサービスが困難な地域は、路線バスに接続するデマンド交通、自家用有償運送を導入する。

- (3) ネットワーク拠点の整備を促進する(鉄道駅、BT、SAにおけるモーダルコネク)。

- (4) ネットワーク単位で事業者の創意工夫により収益を得られるインセンティブ付の長期委託契約を導入する。

- (5) 民間主体で共通・統合型のICカード、バスロケーションシステムを導入する。

- (6) 運転免許返納者を含む高齢者の社会参加を支えるため、高齢者フリーパスを導入する。

1 幹線路線のあり方について

- (1) 幹線路線とはどのようなものか。
 - ① 幹線路線が果たすべき役割 ② 幹線路線の評価手法
- (2) 幹線路線の持続性をどのように確保するか

2 地域内公共交通のあり方について

- (1) 地域内公共交通が担う範囲
- (2) どのように設計すべきか
 - ① 広域幹線(鉄道やバス)との接続・連携 ② 交通モードの組み合わせ
- (3) 利用者の利便性確保



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
(幹線路線と地域内公共交通の再構築の方向性)
【たたき台】