

## 第2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29年9月25日（月）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) 先発事例報告  
「青森県地域公共交通網形成計画」について
- (2) 公共交通の取組等に係るヒアリング  
「一関市におけるデマンド交通の取組」について
- (3) 幹線路線のあり方について
- (4) 地域内公共交通のあり方について
- (5) 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

### 4 主な質問・ご意見等

- (1) 「一関市におけるデマンド交通の取組」について（資料3）
  - ・ 予約の人数によって車両は変えているのか。  
⇒ 利用者が4人以下の場合はセダン型の通常のタクシー車両、5人を越える場合はジャンボタクシー、さらに多くなると車両2台により運行している。（一関市）
  - ・ 車両の確保の関係から前日予約で対応しているのか。  
⇒ 他の市町村の事例を見ると、当日予約を実施しているケースもあることから、先進事例を参考にしながら、より良い方法を検討していきたい。（一関市）
  - ・ デマンド運行している時間帯以外は通常のタクシー営業をしているのか。  
⇒ デマンド交通の運行時間以外の空いている時間は通常のタクシー営業は可能であると思われる。（一関市）
  - ・ デマンド交通の運行1便につき、どれくらい時間を拘束されるのか。  
⇒ 舞川地区の場合、タクシーが出発してから、利用者に乗せて市街地に戻

ってくるまで約1時間程度かかる。(一関市)

- ・ 高齢者が利用するには、当日予約ができる方がありがたいと感じた。このデマンドタクシーを利用する場合は登録が必要とのことだが、何を登録するのか。また、利用者の条件等はあるのか。  
⇒ 条件は舞川地区に在住している方であり、それ以外に条件はない。  
また、住所や電話番号を登録することによって、電話予約を受けた際、スムーズに配車手続きができる。(一関市)
- ・ 他の地域で路線バスをデマンド交通に切り替える場合に、全体の経済性が上手く成立しているかどうか非常に重要になってくると思う。具体的に一関市のケースをモデルに考えると、年間の利用者数と補助金額から、1人あたりのコストが2千数百円程度になるが、これが果たして全体の経済性として成り立っているかどうか非常に大切なポイント。これは、それぞれの地域の考えによると思うが、路線バスで維持するところとデマンド交通に切り替えるところの境目はどこになるのか、それは1人あたりのコストがどれくらいになるかが重要になると思うが、一関市ではどのように考えているのか。  
⇒ コストについては、公費で負担しているため1個人に対するコストが上がれば上がるほど、市の財政負担にもなり、デマンド交通を利用していない方にとっては税金の使い方が不公平になるのではというご意見もある。ただし、舞川地区のデマンド型乗合タクシーは、これまで走っていた「なの花バス」を廃止し、新たに導入したものであり、デマンド交通導入前に比べほぼ運行経費は変わらないが、利用者は476人から1,314人に増加しているため、財政的にもメリットがあったと考えている。(一関市)
- ・ 料金は一律300円とあるが、利用者が増えれば増えるほど市が負担する金額が減るのかあるいは増えていくのか。  
⇒ 料金については、同じルート上に利用者があるのであれば、利用者が増えれば増えるほど市の負担は減るが、利用者が点在していると運行に時間がかかることから、市の負担が増える。(一関市)
- ・ 資料9ページに記載の課題で、「自助努力が働かない」とあるが、運行事業者からこういった要望があるのか。  
⇒ 他市の事例(補助金額を一定額とし、運行事業者の努力で出た利益は運行事業者が収受できる仕組み)を参考とした上で、当市でもこのような仕組みが取り入れられないかと考えているもの。(一関市)

## (2) 幹線路線のあり方について（資料4）

- ・ 基本的な考え方はいいと思うが、資料1ページに記載のある広域生活圏で捉える場合に、広大な県土があり、それぞれの自治体が広域生活圏を形成している中で、おそらく示されたパターンのみではなく、様々なパターンが考えられる。そのような中でこの広域生活圏のモデルだけが示されるのには若干違和感がある。

- ・ 効率化による再編について、利用者が多い部分については路線バスとし、利用者が少ないところは切り捨てるという印象をどうしても持つてしまう。効率化以外にも考えなければならない部分もあるのではないかと。また、広域生活圏や拠点はどう結ぶかにもよるが、広域生活圏間で交通ネットワークが切れてしまうことにならないか。路線の端をデマンド交通等にモード転換し、拠点までの交通を確保しても、各地から盛岡までの移動等、交通ネットワークを広く見た場合、交通ネットワークが上手く繋がらないことになりかねないので、まちづくりと合わせて、もう少し丁寧に整理した方がいいのではないかと。今後、この方針をもとに具体的に検討していくかと思うが、この点についてどう考えているのか。

⇒ 先発事例として青森県や奈良県の全県的な交通再編の例を紹介したが、資料13ページに記載しているとおりに、いずれも基本にあるのは、交通ネットワークの空白をできるだけつくらないというものである。本県の路線再編等を進めるに当たっては、この視点が非常に重要であると考えている。具体的な手法については資料13ページの①～③にあるが、地域ごとに適した再編手法をとりながら、交通ネットワークの空白をできるだけつくらないという部分が一つのヒントになると考えている。

まちづくりとの一体性については、今あるまちとこれからできていくまちの2つの軸があるが、青森県や山梨県の事例で紹介したとおりに、今ある都市構造をどのように限られた交通資源で繋いでいくのかということ計画の柱に盛り込んでいる。このようなまちの在り様や都市構造と一体になりながら進めていくのが先発事例から読み取れる。（事務局）

- ・ 地域によって状況や事情も様々であり、地域の区割りや採算性など、課題は複雑となっているが、一つの共通解を求めていくのも会議のミッションでもある。

## (3) 地域内公共交通のあり方について（資料5）

- ・ コストを低くするという観点よりも、利便性向上により利用を増やすこ

とにできるだけ重きを置いた考え方で話がまとまっていけばと思う。八戸市における市内路線の案内を行う女性の公共交通アテンダントに関するモビリティマネジメントの紹介があったが、モビリティマネジメントはもっと広い概念である。例えば、地域内公共交通の有力な利用者層は高齢者の他は中学生や高校生であり、特に高校生は多くがバスを利用しているが、傾向としては自転車利用や親の送迎が増えてきている。通常は自転車で通学し、雨の日だけバスに乗るとのことだと、バス会社の社員は雨の日だけ雇われているわけではないので、社会全体で考えてみると成立し得ない。教育的な観点でのモビリティマネジメントということでは、雨の降っていない日も公共交通で通学するような取組も考えられる。そういったことも合わせて、県民総参加のモビリティマネジメントを盛大に実施していければ、将来の姿もかなり変わっていくのではないか。

- ・ バス路線の近くに住んでいないとバス利用が難しいため、今は公共交通が利用できないが、実は公共交通を利用したい方が過疎地だけでなく、都市部でもいる。上手く持っていければ、潜在化している需要を掘り起こして、利用者を増やしていけることも考えられるので、こうした取組みも検討していければよい。

#### (4) 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（資料6）

- ・ 「全県的な公共交通ネットワークの設計図（マスタープラン）」等は、法定計画である「地域公共交通網形成計画」としての策定を考えているのか。既に地域公共交通網形成計画を策定している市町村もあることから、どのように整合性を図っていくのか。  
⇒ 法定計画である地域公共交通網形成計画がいいのか、法に基づかないマスタープラン的なものを早急に策定した方がいいのか、次回の検討会議において、どういう計画スタイルが適切なのかを諮りたい。（事務局）
- ・ 地域の中には路線バスの他にスクールバスや患者輸送バスなどといった様々な交通モードが競合し運行しているところもある。そういったものを一本化して運行していくような再編はあまり触れられていないが、どのように考えているのか。  
⇒ スクールバスなどの競合路線の整理については、路線再編の検討の中では捉えていく事項であると考えている。（事務局）
- ・ 拠点を設定し、それをつないでいくと、乗り継ぎが発生する。乗継拠点の

整備など、乗り継ぎの負担をできるだけ軽減するような対策が必要になってくるが、その点はどう考えているのか。

⇒ 「階層型」交通ネットワークを組むことをネットワーク設計の視点としており、その場合、当然乗り継ぎが発生するため、乗継拠点の整備をどう進めていくべきかについては今後議論いただきたい。(事務局)

- ・ 第1回会議では、輸送量等が低い路線については廃止の方向であるのかとの懸念があったが、今日の説明ではコストだけで今後判断するのではないのかと感じたが、どう考えているのか。

効率化ということには賛成であるが、岩手県内どこに住んでいても暮らしに必要最低限のことはできるような環境にあるべき。高齢化が進み、これまで以上にきめ細やかな対応が必要となる中で、今までよりも不便になることはないよう考えていかなければならない。

また、奈良県の事例を参考としているが、岩手県と奈良県は環境が全く異なる。岩手県は面積が広大であり、奈良県とは人口密度も大きく異なる。もともと人口が少ないことから、人口に対して利用者数がどの程度であるのかという点も加味して、検討していくべき。

⇒ 基本的な考え方は公共交通のネットワークの空白をつくらないということと考えている。その中で今よりも利便性が大きく劣るということにならないよう、適切な需要に応じた交通モードを組み入れていくという工夫が必要であると考えている。

なお、奈良県の路線評価の指標を示したが、これは客観的な指標の一事例として紹介したものであり、これを即ち適用することではない。(事務局)

- ・ たたき台の考え方の方向性については賛成であるが、各地域によって状況が大きく異なるため、具体的に再編を進めていく場合は、地域ごとに状況を加味し、協議等しながら進めていくべき。また、それと合わせて活性化・利用促進の方策をも進めていくことが大事。

- ・ 既に地域公共交通網形成計画を策定している市町村もあるが、県において、何かしらの計画を策定する場合、市町村とのすり合わせはきちんと実施していくべき。県と市町村の考えが異なると、最終的に市町村にとって大きな痛手となる。また、鉄道関係では新駅の話もあり、新駅が設置されると公共交通の流れも大きく変わってくる。それを将来的にどのように補完し、どのように進めていくのかも踏まえて検討を進めるべき。

- ・ 資料 2 ページ目に「広域生活圏（市町村内）」とあるが、これはどういう考え方になるのか。
  - ⇒ 八戸の例を下地に作成したものであり、ある程度の広域生活圏を一体の交通ネットワークの範囲と捉えているもの。ただし、広域生活圏の中には、各市町村内における地域内交通のプランニング、各市町村における公共交通ネットワークの計画があり、それを含め広域生活圏でどうデザインしていくかというものをポンチ図で表しているもの。（事務局）
- ・ 八戸のように、実際に広域生活圏があり、そこで意思決定していく仕組みがあるところはいいと思うが、そうでないところは、広域生活圏で設計図を描いていくことは到底無理だと思う。それぞれの市町村で設計図を描くことですら大変である。これは、岩手の場合は該当する地域がないのであれば、広域生活圏ではなく、市町村に限定した方がいいのではないか。その方が早く再編が進むのではないか。
- ・ 岩手県は広大であるということの他にも都市が小さく拠点が少ないという事情がある。青森県は八戸や青森があり、広域生活圏が描けるが、岩手県で日常的な生活圏を描いてみると、盛岡市周辺は 4～5 市町村で生活圏が描けるが、それ以外はせいぜい 2 市町村でしか生活圏が描けない。また、各生活圏の中心都市でも人口は 10 万人に満たない。その中で広域生活圏での利用促進ができるかということ、1 市町村における課題と何ら変わらない。次回の検討会議までには、仮でいいので具体的に広域生活圏をどう考えるのかという案を提示して欲しい。
- ・ 資料 1 ページ目の 2（3）に記載されている「公共交通資源の有効活用等」について、具体的に検討する際には、IC カードやバスロケーションシステムの導入の設備的發展については、民間の事業者としても相応の負担に積極的に応じる覚悟はあるので、公的な支援を含めて考えをまとめてもらいたい。
- ・ 岩手県は広大であり、すべての地域が同じ土台にたつのは難しいのではないか。盛岡市周辺の都市部とそれ以外の地域に分けて考えていくべき。