

## 第3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11月27日（月）13:30～15:30

### 2 場所

盛岡市（岩手県民会館 4階 第2会議室）

### 3 主な議事内容

- (1) 第2回会議の概要と本日の論点について
- (2) 先発事例報告  
「地域公共交通構築の推進体制」
- (3) 公共交通の取組等に係るヒアリング  
「八幡平市地域公共交通網形成計画について」
- (4) 持続的な公共交通ネットワーク構築・推進のあり方
- (5) 持続的な公共交通ネットワーク構築・推進のための支援施策
- (6) その他

### 4 主な質問・ご意見等

- (1) 先発事例報告「地域公共交通構築の推進体制」（資料2）
  - ・ 青森県、奈良県、鳥取県においては、県内をいくつかの圏域に分けて検討しているようだが、この圏域は本県でいう振興局の単位で分けているのか。  
⇒ （事務局）青森県及び鳥取県については、振興局単位での区分けになっている。奈良県については、現在情報を持ち合わせていない。
- (2) 「八幡平市地域公共交通網形成計画について」（資料3）
  - ・ 計画に記載している内容が完成した場合、公共交通ネットワークを維持するための財政負担は、年間どれくらいになり、それを支援する国や県の財政負担はどのくらいになるのか。  
また、それぞれのエリア内の住まい方はまちづくりの計画においてどのように計画しているのか。  
⇒ コミュニティバスについては、現在、西根・松尾地区で5,600万円程度、安代地区では1,700万円程度負担している。地域内幹線については、試験運行を実施した半年で600万円程度である。コミュニティバスは運賃100円となっており、運賃収入で運行を維持することを考慮していないが、計

画のとおり運行本数等を増やしていくと財政負担が増えて来るため、財政負担を抑えつつ、公共交通ネットワークを維持していく方法を検討していかなければならない。運行経費について支援は受けていないが、現在行っている試験運行については、県から支援を受けている。国からの支援になると支線への補助としてフィーダー補助があるが、八幡平市の地域内交通は支線という形になっていないので、補助が受けられない。今後は、大更のまちづくりが完成する頃を目指して、幹線路線と支線路線の役割分担を検討していく必要があると考えている。(八幡平市)

- ・ 現在、地域内(八幡平市内)の運行に係る補助はないとの話であったが、将来、他自治体においても同じような状況になることが推測される。国や県の支援でどのようなものがあると助かるか。  
⇒ コミュニティバスなどの地域内交通の運行経費の継続的な補助があると非常にありがたい。(八幡平市)
  
- ・ 網形成計画の策定は、国の補助金に連動して策定したのか。  
また、市内を3つの区分に分け、田山地区についてはデマンド交通を実施しているとのことだが、網形成計画策定前はどのような運行形態だったのか。  
⇒ 平成27年度から法律の改正に基づき新たに計画策定等の補助事業が始まったと記憶しているが、それに対し平成26年度から当該補助事業に手を挙げていたもの。当時は上限2,000万円の定額補助であり、計画策定経費に対し、100%補助をもらうことも可能な制度であったが、八幡平市では計画策定経費の45%程度の補助率となった。  
田山地区については、従前、定時定路線型のコミュニティバスを運行していたが、1路線ごとの平均乗車人員が1人に満たない便がほとんどであった。そのため、デマンド交通に切り替え、現在試験運行をしている。しかし、電話予約が非常に煩わしいという意見が多く、月の乗車人員が以前の半分くらいに減っていることから、今後は、午前中は定時定路線に戻し、お昼過ぎからはデマンド交通という形態とし、試験運行を行いたいと考えている。(八幡平市)
  
- ・ 従前の定時定路線のコミュニティバスは1日何往復運行していたのか。  
また、デマンド交通に切り替えたが、予約が面倒というのは高齢者が多いためか。  
⇒ 田山地区をさらに4つのエリアに分けており、人口によって1往復の

エリアや2往復運行するエリアがある。午前中のうちに出かけて戻って来ることができるダイヤとしている。

また、予約については、高齢化率も高い地域であることから、高齢であるためということも考えられる。当該コミュニティバスは患者輸送車（診療所までの送迎）を前身としていることから、利用目的が診療所などへの移動となっている。（八幡平市）

### (3) 「持続的な公共交通ネットワーク構築・推進のあり方」（資料4・5）

- ・ 課題としては、各自治体の圏域を越えた生活圏での交通ネットワークがどうあるべきかという検討は、各自治体では難しいため、「生活圏毎に検討していく必要があること」と、「幹線路線について、被災地特例等が終了し国庫補助対象外となると、路線維持が困難となる状況をどう克服していくか」という、この2つであり、これをどうクリアしていくのかということと理解している。

この課題をクリアするために、各自治体の圏域を越えたマスタープランづくりを今後、県が行って行くが、まずは幹線路線と域内交通をつなぐ結節点がどこであり、そこに幹線路線はどう繋がって、生活圏としての交通ネットワークが維持されるのかということを確認にしていくのが、来年度の網形成計画の役割である。

県の網形成計画は、各自治体の網形成計画でカバーしきれていない部分を描くものであり、策定済の各自治体と連携又は整合性を図りつつ、策定予定の自治体については、県の網形成計画を指針として、網形成計画を策定していくと上手くいくのではないか。生活圏域の網形成計画といったグランドデザインを作るときに、どの幹線路線が必要になるのかということなどの評価基準を来年度具体的に作り上げていくという認識であるが、それでよろしいか。

また、計画策定に合わせて、国庫補助対象外となる路線やその他課題のある路線について、具体的なアクションを並行して行っていないと、スピード感として課題解決につながっていない部分もあるのではないか。国庫補助対象外となる具体的な路線は既に分かっていることから、当該路線のPDCAについては、バス事業者と自治体に県がサポートとして加わり、系統ごとにチームを設置し、ダイヤの見直しや利便性の確保等について具体的な協議を行い、それを報告（見える化）していくべき。

幹線路線が国庫補助対象外となったときに、必要な幹線を維持するために、県単補助の要件見直しや一定期間の激変緩和を行うことでその期間内にPDCAを回して路線の判断をしていくということなども考えられる。

⇒ （事務局）この会議における課題及び論点については委員の認識のとおり。幹線路線が国庫補助対象外となったときの県単補助の一定期間等の基準の見直し等については、今後どうしていくべきか、委員の皆様のご意見と今後市町村との意見交換会も予定していることから、そちらでの意見も参考に検討していきたい。

- ・ 自治体の地域内交通について、何らかの新たな補助を作るというのは財政負担的に難しいと考える。県が新たな補助を考えるのであれば、そこは役割分担的にも幹線路線の激変緩和措置的な形で補助を行う中で、幹線をどう維持していくかということを検討していくのがよいのではないかと。利用促進については、ICカードやバスロケーションシステムの導入については圏域でつながっていく話になる。そのようなところに対して補助する方が役割分担も含めてよいのではないかと。
- ・ 認識については、そのとおりであると思う。被災地特例が平成 32 年度までとなっており、明らかに被災地特例が終了した場合に補助対象外となる路線については、計画策定と並行して PDCA を回していくというご指摘については、確かにそのとおりであるが、実際にそれを実行して行く場合、PDCA のチェック (C) をかけ、アクション (A) に繋げていく際に、全県的なマスタープランがないと具体的なアクションに移しづらいと思われる。計画策定と並行して PDCA を回していくことは現実的に難しいのではないかと。被災地特例は平成 32 年度までで、計画策定後あと 2 年間あることから、計画を着実に実行する意味からすると、計画策定を行ったあと、それをベースにしたアクションを実施していくことが現実的なのではないかと。

県単補助の激変緩和については、チェック (C) をしたあとのアクション (A) を考える際に、状況を見ながら考えていくことになる。国及び県が行っている運行欠損額に対する補助については、いい言葉ではないが麻薬的な財政支援であり、これを激変緩和的な形であっても続けるのかについては慎重に検討しなければならないと思う。
- ・ 激変緩和のところについては、激変緩和ありきということではなく、来年度のマスタープランの中ではどういう路線を残していかなければならないかが明確になり、それを維持していくために、必要に応じて激変緩和的な形での一定期間の延長期間を設けるかどうかの検討を行うという順番ではないかと思っている。

同時並行に実施する件については、利用促進の部分であり、事業者が自

治体と協力して実施していく中で、モビリティマネジメントを含めた幹線路線の利用促進については、県も参加し、これまで以上にもっと深掘して、同時並行して実施していくことがいいのではないか。これは網形成計画にもリンクすることであるので、網形成計画自体もいいものになっていくのではないか。

- ・ 資料5の4ページについて、法定計画の場合は財源を確保しやすい。一方で任意計画ではメリットに「速やかな再編実施が可能」と記載しているが、裏を返すといいかげんな計画でもいいということになる。しっかりとした計画を策定し、そして財源も確保していくということからすると、法定計画以外の選択肢はないのではないか。

また、推進体制については、まず全県的に広域的なネットワークを見渡すような体制を組まなければならない、全県をカバーする法定協議会を設置する必要がある。その上で、岩手県は県土が広いということもあり、交通ネットワークは広域的な幹線路線と市町村がメインとなる地域内公共交通との連結というのが非常に重要になってくるため、市町村と県との意思疎通を図りやすいような体制を考えると、現実的には4つの広域振興局の管内で考え、さらに4つの広域振興局の管内で必要に応じてエリアを設定していくという推進体制が現実的ではないか。イメージ的には奈良県の体制に近い。

- ・ 被災地特例が終了することから、平成32年度までに全県において対応しなければならず、とても労力がかかることであるため、物理的に言って県が網形成計画を策定できるのか非常に大きな疑問である。国が示しているガイドラインの中にやってはいけない事例やこういうものには補助を出せませんよという具体的な事例が載っているが、広い県土を網羅するような法定計画が策定できるのか。

法定計画であれ、任意のマスタープランであれ、広域における議論はすべきである。全県的なマスタープランが、そのままストレートに市町村に降りてしまうと、2～3市町村をまたがる路線については、自治体単位の議論になってしまい、ともすると自分の自治体のエゴで進められ、上手くいかないことになる。広域的に議論し、相互理解しながら交通ネットワークを形成すべき。

また、バスが来るのが当たり前だが、自分は利用しない又は利用する気がないという考え方の方が地域には大勢いる。デマンド交通で電話をかけるのがハードルになっているということについては、全国的な事例をみる

と自分のところにわざわざ来てもらうのにためらいがあるということもあることから、そういうことも考慮に入れるべき。

- ・ 岩手県は非常に広い県であるので、全県でマスタープランを策定するのもいいが、振興局単位で議論し、計画するのでもいいのではないか。それを繋ぐことが生活交通としてどうしても必要なのかとの疑問も感じるが、県はどう考えているのか。

⇒ (事務局) 元々岩手県は各地域から盛岡市に 90 分以内で行けるようにするという構想を持っており、そのため、道路整備も進んでいる状況である。盛岡市を中心に集まることが多いかもしれないが、岩手県全体で行き来するという事も考えられる。

また、4 広域振興局あるが、振興局が異なっても、市町村が接しているところについては、当然行き来があることから、そういったところを繋いでいくと、全県で1つの統一的な考え方が必要となってくるのではないかと考えている。

- ・ 全県的なマスタープランは必要であると思う。確かに県土が広いということはあるが、盛岡から宮古までや盛岡から久慈までのバスが出ており、現に4つの広域振興局の管轄を越えて運行しているバスがある。そういった現実を踏まえて、まず全県的に大きな目を見て、大きな結節点はどこになるかなどを関係者間のコンセンサスを得ながら決めていく。そこからさらに少し小さい結節点はどこかということを決めていくなど、マスタープランの内容も全県的な部分と各広域生活圏では内容的な密度が変わってくるのではないかと思う。大きい目で見るともう少し突っ込んでみる計画という役割分担は必要なのだと思う。現にそういう体系は制度として想定されているのではないか。それは資料5の5ページの左側のとおり、幹線路線としての網形成計画と地域内公共交通としての網形成計画が策定できるということからも、階層ごとの計画の整合性は取らなければならないが、森から見ていくというアプローチは必要なのではないか。特に法定計画の場合、観光振興との連携も必要となっているので、尚更大きい目で見るとは必要なのではないか。

- ・ 網形成計画の範囲としては、岩手県は現実的には盛岡市一極集中の県であるので、全県で策定する必要があると思う。それぞれの自治体間の交通の接続性を考える上では4つの振興局単位で分科会のようなものを作りながら全体とそれぞれの自治体との中継ぎ又は調整をしていくのがベストか

と思う。

先般、東北地方整備局との意見交換会があったが、国が進めようとしているコンパクト・プラス・ネットワーク、住まい方と公共交通との連携で地方創生を進めていくという考え方については、今のところ、都市局と交通局がそれぞれで支援策を行っているように感じているところであり、都市局の方はそれぞれの自治体に対する支援策がきめ細かくあるが、運輸局の方は各自治体内の運行に係る支援がまだない。これは財務省の方を動かさないといけないので、都市局と運輸局が連携して、是非財務省を動かしてほしい。そのためには、今この網形成計画を作る中で様々な課題を出しながら、どこを国、県、あるいは自治体が負担をした方がいいのかモデル的に提案をしていけると良いと思う。是非そのような網形成計画になってほしい。

- ・ 先ほどは、そういう論点もあるということを示したものであり、全県での網形成計画の策定が駄目であるということではない。やはり岩手県は広いので、現状は市町村単位で網形成計画を策定しており、本当はもっと広域で網形成計画を策定するのが理想だと思うが、なかなかそうもいかない。そのため、市町村単位で策定している網形成計画にプラスし、生活圏に近い広域での網形成計画をきっちり作った上で、その後全体として上手くつなぎ合わせていくような網形成計画にしていきたい。ただ広域圏で議論したということだけでなく、その広域圏での議論をかなり深めていき、それを上手くつなぎ合わせて全体を成していく形にしてもらいたい。
- ・ 網形成計画の策定の中身は生活交通の維持ということが大きなテーマであるが、観光振興が路線の生産性向上にも繋がっていくので、岩手県の観光振興策と連動した形とする必要があり、その意味でも振興局は一つの観光も含めた単位であるかと思う。広域振興局をベースにしつつ県全体の計画策定において観光振興の要素を入れることは、網形成計画でやる場合の重要なポイントの一つではないか。