

第4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30年1月18日（木） 13:30～15:10

2 場所

盛岡市（ホテルニューカーリーナ 2階 アイリス）

3 主な議事内容

- (1) 第3回検討会議の概要と本日の論点について
- (2) 市町村との意見交換の結果報告について
- (3) 岩手県地域公共交通活性化検討会議とりまとめ（素案）について
- (4) その他

4 主な質問・ご意見等

(1) 市町村との意見交換の結果報告について（資料2）

- ・ どのような方が出席し、市町村ごとの参加人数はどうであったのか。また、振興局からの出席状況はいかがか。
 - ⇒ （事務局）市町村は、基本的に交通担当課の課長1名の出席が多かったが、担当者が出席した市町村や2名で参加した市町村もあった。また、振興局は、交通を担当している企画の課長が出席した。
- ・ 資料2の3ページ「広域生活圏の設定について」については、全県的なマスタープランを策定するに当たって、どういう作り方をするかという議論の流れで市町村に意見を聞いたのか。それとも、これは市町村が県に対する要望として出た意見なのか。どういう流れで質問してこういう意見が出たのか。広域生活圏での検討を行うべきというのは各市町村で網形成計画を策定する上でも検討すべきことである。
 - ⇒ （事務局）第3回目までの検討会議の議論の中で、委員の方から広域生活圏の設定について様々な意見が出ていたことから、市町村の考え方を聞いたところ、市町村から「検討を行う際の生活圏域は、実際の生活圏域に合わせた広域生活圏で設定した方がいい」との意見をいただいたもの。
 - ⇒ （委員）「検討を行う際」というのは、県全体のマスタープランの検討を行う際という意味か。

- ⇒ (事務局) 検討会議の中で検討を行う際にそういうこと踏まえて欲しいということである。
 - ⇒ (委員) 県全体のマスタープランをつくる場合に広域的な生活圏での検討をして、それを繋ぎ合わせていく形で県はマスタープランとして仕上げてもらいたいということか。
 - ⇒ (事務局) そうということかと思う。
- ・ 盛岡地区だけ見ても範囲が広く、市町村がそれぞれ抱えている課題も大きく異なり、資料の数字に出てこないような課題も多くある。もう少し県で時間をかけながら、それぞれの市町村に踏み込んで課題や問題を拾い上げて欲しい。
 - ⇒ (事務局) 第5回検討会議では、平成30年度の計画策定についても説明するが、その中でいただいた意見について対応を検討させていただきたい。

(2) 岩手県地域公共交通活性化検討会議とりまとめ(素案)について(資料3・4)

- ・ 検討会議のとりまとめを県のマスタープランに繋げていくことになると思うが、市町村が頑張っただけで公共交通について取り組んでいる中で、市町村単位では持てない視点やできないことがあるため、基本的にはそれを県のマスタープランでフォローするという視点でつくる必要があるのではないかと。市町村の圏域を越えた全県のマスタープランと市町村の計画との整合性を図るとするのは難しく、市町村を縛ってしまうことになるのではないかと。このことを前提に6つほど指摘したい点がある。

1つ目は、「2 本県の地域公共交通の課題」と「3 持続可能な公共交通ネットワーク構築のための方向性」の間に、他県の取組事例を入れた方がいいのではないかと。他県ではこのような取組を行っており、やはり圏域で取り組む必要性があるということが、1の現状と2の課題では描かれていない。そのため、他県での取組事例を入れつつ、やはり圏域で取り組む必要性があるということを示すべきである。

2つ目は、「3(1) 持続可能な公共交通ネットワークの再構築について」で何を言いたいのがよくわからない。抜本的に公共交通を見直すということかと言いたいのかと思うが、公共交通ネットワークを抜本的に見直されると、今利用している利用者が困ることになる。基本的には県内のどこの地域の人も盛岡に来るが、そのときの生活圏域は全県になっている。そういう視点を踏まえて、ここで明記することは、鉄道と高速バス、路線バスの整合を図っていくということである。素案では、鉄道と路線バスに偏った方針になっているが、生活交通には高速バスが影響を与えている。また、観光について、一市町村で取り組むのは難しいが、

観光客は広域で移動しているので、観光を含めた地域産業振興という視点もここで謳って欲しい。

3つ目は、「3 (2) ①広域生活圏における公共交通ネットワークの構築」では、「広域生活圏における」と記載してあるが、「県域及び広域生活圏における」とした方がいいのではないか。岩手県全体の移動もあるため、広域生活圏だけだと、その部分が落ちてしまう。中央病院に来る人など、盛岡に来る人達の移動について誰がフォローするのかという点、県のマスタープランでフォローせざるを得ないと思う。

4つ目は、スポーク型から階層型に移行するという方向性は、国も言っていることであり、仕方ないことかと思うが、交通だけ、階層型にすることはできない。結局、拠点となるまちが形成されなければ、階層型交通ネットワークは実現できないため、まちづくりとの整合・連携については是非記載してもらいたい。これは要望であるが、県立病院の移転や県立高校の統廃合は公共交通に与える影響が大きい。できるかどうか分からないが、県立病院をどこに置くのか、どこを残すのか、県立高校はどこを残すのかということと公共交通を合わせて考えていくべき。公共交通の要は県立高校だと思っている。

5つ目は、効率化については奈良県の例が記載されているが、路線評価していくと、効率性がないところはやめなさいという結論になる。効率的な視点を持つことは必要であるが、市町村に専任の担当者がいないなどの課題もあることから、ここに書くべきことは、ノウハウを共有することや体制づくりに繋げるなど、効率性だけでなく、みんなで共通に動けるようなモニタリング市場を1つ持って、その数字をみんなで見て、やはりこういう交通ネットワークは必要であると話し合える場づくりのための情報共有などではないか。また、ICカードやバスロケーションシステムのハード整備の部分は市町村レベルでなく、県レベルでないと難しい。効率化するには、ある程度のハード整備も必要になるので、効率性を協議事項とするよりは、効率性でないところも含めたノウハウ共有としていくのがいいのではないか。

6つ目は、「4 (1) 公共交通ネットワークの設計」の部分で、全県のマスタープランを法定計画として策定するというよりは、市町村単位の法定計画では落ちてしまう視点を全県のプランでフォローするという点を明記すべき。全てに整合を図るとするのは無理であり、市町村を縛ってしまうことになるため、そうではなく、整合性を探るといような表現にして欲しい。県と市町村との役割分担を書き込むべきであり、マスタープランだけでなく、県レベルでやるべきことがあるので、アクションプランも策定してもらいたい。「4 (2) 公共交通ネットワーク構築の推進体制」においても、各広域生活圏域だけでなく県全域での検討体制・推進体制も必要であるので、その点も明記いただきたい。

- ・ 委員からマスタープランに係る市町村との役割分担という話があったが、盛岡市も平成 30 年度に地域公共交通網形成計画を策定するという話を聞いている。国の計画策定の補助に岩手県も盛岡市も手を挙げているが、両方が採択されることはないと言っている。青森県が網形成計画を策定し、八戸市も網形成計画を策定したが、両方で再編実施計画を策定することはできないので、八戸市の網形成計画をベースとした八戸圏域の市町村で網形成計画を作り、青森県の網形成計画の中に組み込み、八戸圏域で再編実施計画をつくっている。県と盛岡市が同時期に網形成計画を策定し、県が広域生活圏で検討することで進んでいるのであれば、県と盛岡市がどのように整合性を図っていくかと考えた場合、盛岡市とその周辺の自治体とが 1 つの網形成計画を策定し、それを県で進める網形成計画の盛岡地域部分として入れ込むこともできるのではないかと。策定に当たっては、分科会みたいな形で盛岡市が中心となりつつ、県が入って広域的に進めていけば、国の補助の問題も今目指している方向にも合致するのではないかと思うので検討してもらいたい。また、三陸鉄道を中心として網形成計画の準備も進んでいるが、その網形成計画とどのように整合性をとるのかということもある。これから生活圏だけでなく、具体的にどういうエリア分けをし、全県のマスタープランにはめ込んで一緒にやっていくのかを考えていかないといけない。盛岡市の話だと、岩手県とあまり話をしていないようであったが、別々に進んでいくというのは本質的にはあり得ない。

⇒ (事務局) 盛岡市も含め平成 30 年度に網形成計画を策定する市町村があるということで、その点については相当綿密に連携を取りながら策定していくことが必要と考えている。来年度、網形成計画を策定する市町村とはワーキングみたいなものをつくりながら、整合性を図っていく必要がある。三鉄の網形成計画については、県の方でしっかりとした整理が必要だとの課題認識をもっており、同じ県が策定する網形成計画であるので、これについても整合性を図りながらしっかりやっていく必要があると考えている。

- ・ ICカードとバスロケーションシステムについて 1 つ質問であるが、今回の予算の中でそういったものを検討されているのか。それとも来年度の検討の中で予算も含めて検討ということになるのか。1 つの市町村での導入はなかなかハードルが高く、事業者だけでも金額が大きく導入が難しい。岩手県が早めに ICカードやバスロケーションシステムに対しての補助についてのメッセージを出してもらえると自治体の検討も進みやすくなるのではないかと。そこはできれば、今回とりまとめの中でどこまで出せるか分からないが、明記してもらえると自治体での検討が進みやすくなるのではないかと。また、幹線路線で、どの

ような指標を用いて管理していくのかということや、それに合わせた補助要件の緩和措置ということについては、来年度具体的に検討していくことでよろしいか。

⇒（事務局）予算の関係についてはまだお話しできる段階ではないが、この検討会の流れとして、検討会議で議論した結果を踏まえて、予算や支援を考えていくところ。また、幹線路線の評価指標については、委員の話のとおり、この場では方向性を示し、具体的なものについては、来年度以降、網形成計画をつくる中で検討していく。

- ・ 青森県は、広域の幹線ネットワークの拠点とそこを結ぶネットワークが網形成計画の中身であり、市町村の域内交通のところまでは、基本、落とし込んではいない。しかし、域内交通は市町村がメインであるが、そこだけでネットワークをつくっていると、結局は生活圈や圏域全体の整合性が取れないので、県が入っていき、生活圈域単位で他の自治体も巻き込んでいくことを岩手県の網形成計画の中でやっていく。そして、域内は市町村が主体となりつつ、県がサポートするという形で市町村と話を進めていくのがいいと思う。
- ・ 道路の整備が進められており、それに伴って沿岸地区から盛岡地区の病院まで通院する方もいるので、先ほど委員が言ったような全県の視点も必要である。
- ・ バス会社的に言わせてもらおうと、網形成計画をつくるに当たって、バス事業者や市町村、国や県が協調して取り組んでいくことになるが、利用者はどうなのかという視点も必要なのではないか。路線バス等については当然与えられるべきものであるという意識があるのではないかと思う。利用してもらわないと維持できないことから、利用者確保の部分をもう少し記載した方がいいのではないか。また、路線バス以外の様々な交通モードが競合し、非効率的な運行になっていることは路線バスを運行していて感じるころである。しかし、それらを集約することは進んでいないのが実態であるので、国や県の方で積極的に各市町村と一緒に進んで取り組んでいただきたい。
- ・ 県のマスタープランの策定に当たっては、福祉の視点をもっと入れ込んでいかなければならないのではないか。先ほど、市町村との意見交換でどのような方が参加したのか聞いたのは、企画部門は入っているのでトータルの観点での話は入っていると思うが、課題の中にもあるとおり、これからの少子高齢化社会の進展の中で、特に福祉の視点で交通をどう描いていくのかというのが重要な観点だと思う。その点について、どのように県の計画の中に入れていくのか考

えてもらいたい。

- ・ 心配なのは県としての推進体制についてであり、今後、県の計画策定を受けて、市町村で網形成計画を策定していくことになった場合、担当者を指導できる者が市町村の中にはいないことが多い。そういった市町村の体制をどうしていくのかということも検討してもらいたい。特に町村で計画策定をするということもあるが、その中で県の計画と齟齬が生じないように配慮してもらいたい。
- ・ 評価指標や効率化については大事なことであるのは分かるが、評価が低いところや効率が悪いところについては切り捨てられてしまうのではというイメージが強いため、やわらかいニュアンスの言葉にした方がいいのではないか。また、このような観点だけではなく、事業者そのものも地域の中で活動しているので、事業者が生きるようなものが計画の中に描かれるとよい。
- ・ 検討会議に当たり、日本以外の国も含め、様々な成功事例を勉強したところであるが、そこには共通して必要条件があったと思う。それは、これまでも委員の皆様から出ているモビリティ・マネジメントがしっかりと前提として成功していなければ、交通が活性化しないということである。しかし、この素案の中でモビリティ・マネジメントが出てきているのは、方向性の中の利用促進のところに少しだけ出ている程度である。公共交通の使い勝手を良くする一方で、もう一つの取組みとしてマイカーをどうマネジメントしていくのかというものとの両輪でなければ成功しないことから、方向性の中にその旨記載すべきではないか。マイカーだけではなくて、交通には自転車もあり、あるいは都市のあり方など、公共交通を取り巻く環境にどう取り組むかということもしていかなないと、公共交通をいくら便利にしようが利用されないのではないか。この概要版にある現状については、最初に自家用自動車の普及というものが挙げられている。また、課題についても利用者の減少が最初に挙げられているが、これは公共交通だけに手を入れても変わらないと思う。公共交通を利用する環境（モビリティ・マネジメント）を両輪としなければいけないのではないか。また、効率化という項目については、いらぬのではないか。全部カットしてしまってもいいのではないか。
- ・ 特にも利用状況が厳しい幹線路線については、来年度、利用促進やモビリティ・マネジメントについてPDCAを回していく必要があると思う。場合によってはそれを公開し、どういうことが行われており、どのような状況であるのかをきちんと示すというような具体的な取組を方向性に入れていくのがいいの

ではないか。

- ・ 交通モードの役割分担をしっかりと考えていった方がいいと思う。路線バスはどこまでやればいいのか。路線バス以外のところはどのようにしていくのかということを実際に考えていかない。そうでないと財政的にも人的にもバス会社の経営的にも立ち行かなくなってしまう。そのため、役割分担という部分をもう少し掘り下げ、具体的に記載した方がいいのではないか。
- ・ 効率化という言葉の印象が良くない。県の考え方として、皆さんが共有できる指標・数値で見直しをしていくものであり、効率化というのはこれまでバスが担ってきた部分を別の交通モードに変更することであるが、詳しく知らない人は、効率化によって切り捨てられるという印象をもち、誤解されるのではないか。
- ・ 交通ネットワークの見直しを行う中で、一番のポイントは交通結節点（乗換場所）の整備である。今あるバス停で乗り換えるだけでは、利便性の向上は図れない。例えば交通結節点をコミュニティセンターや集会所、公民館などでの乗換場所をつくるのがポイントである。そういう点も補足的に記載した方がいいのではないか。
- ・ 各広域生活圏で議論する前にワーキングを設置し、ある程度の意見交換をしながらやっていく必要がある。
- ・ 市町村との意見交換の結果報告が一番大事だと思う。やはり市町村や地域によって温度差があるものに対し、県が一方向的にこうすべきだと押しつけるのではなく、地域に沿った問題点を踏まえた網形成計画にして欲しい。意見交換の結果報告を見ても、内陸と沿岸の意見は全く違う。
- ・ 実際に市町村からの意見をこまかく聞きながら、網形成計画を策定していく必要があるが、エリアを区切って議論するのか。するならばどういうエリアで区切るのかなど市町村と議論をする体制づくりについて、現在、県はどう考えているのか。また、先ほど行動計画の話が出たが、網形成計画策定後については考えているのか。
⇒ （事務局）確定的に示せるものはまだないが、今日いただいた意見も参考にしながら、どういうやり方がいいのか見極めていきたいと考えている。また網形成計画策定後の具体的なアクションについては

今後の議論になる。

- ・（事務局） 1つ1つにはこの場で回答できないが、基本的な考え方は、今までなかった県全体のマスタープランを策定し、その中では各地域や市町村のあるいはエリアでの考え方を反映する、いわゆる整合性を図るという趣旨である。

効率化という点については、色々な物事を進めていく上でのPDCAサイクルの一つであると捉えているところであり、必ずしも路線を切るというイメージではなく、適切な交通モードに転換していくという発想の下で進めているということをご理解いただくと非常にありがたい。

今回の委員の意見を踏まえて、素案を修正していくというスケジュールになるが、今日いただいた意見の確認等が出てきた場合は、助言・協力等いただければと考えている。

また、三陸鉄道の網形成計画の策定も進めているが、検討会議で議論いただいているものはどちらかというとバスを中心としているのでご理解をいただければと思う。

市町村との関係についても、様々な視点があるということは認識しているので、市町村それぞれの課題等についても、意見を聞きながら県のマスタープランについてはまとめていきたいと考えている。