

第3回岩手県地域公共交通活性化検討会議 概要

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)先発事例報告「地域公共交通構築の推進体制」
- (2)八幡平市地域公共交通網形成計画について
- (3)持続的な公共交通ネットワーク構築・推進のあり方
- (4)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

(1) 八幡平市地域公共交通網形成計画について

① 高橋委員

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。

⇒（八幡平市）

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。

(2) 持続的な公共交通ネットワーク構築・推進のあり方

① 松本委員代理・鈴木副社長

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実施しないと、スピード感として課題解決につながっていかない部分もあるのではないかと。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。**

同時並行に実施するのは、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と。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と。

② 松本委員代理・鈴木副社長

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。

激変緩和については、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。

⇒（藤田委員）

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。

③ 藤田委員

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**のではないかと。

④ 藤田委員

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と。

⑤ 高橋委員

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。

⑥ 柴谷委員代理・佐藤副議長

広域における議論はするべきである。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る**べき。

⑦ 藤澤委員

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、計画するのもいいのではないかと。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**にしていきたい。

⑧ 松本委員代理・鈴木副社長

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る。**その意味でも**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。

⑨ 松本委員代理・鈴木副社長

市町村の地域内交通について、何らかの新たな補助を作るとする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。**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。**

⑩ 高橋委員

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る。**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。