

第5回盛岡都市圏地域公共交通会議 議事概要

■開催日時：令和6年7月9日（火） 午前10時00分から午前12時00分まで

■場所：盛岡市勤労福祉会館 5階 大ホール

■出席状況：委員31名中 25名出席（うち、代理による出席者3名）

■議事概要

1 開会

2 挨拶

○小原会長（盛岡市副市長）

3 新任委員の紹介

4 議題

(1) 盛岡都市圏地域公共交通計画（実施施策（案）等）について

〔事務局説明〕

資料1について説明。

〔質疑応答〕

○浦部委員（岩手県交通）

資料1の9ページ、主に実施施策の部分について、幹線と支線の分離についてサービスを提供する立場の目線が欠けているように感じる。今後人口が減るということは利用者も減ると同時に働き手の確保も難しくなる。収益性の観点がないと働き手の確保が出来ず、持続的なサービスができないと考えている。今後事業者との個別協議についてはワーキンググループや交通会議の事前に行ってもらいたい。

○事務局

今後個別にバス事業者はじめ交通事業者と協議を進めながら計画を作っていきたいと考えているので、引き続きご協力をお願いしたい。

○大下委員（岩手県北自動車）

資料1の4ページに目標指標(案)として記載のある目標③の「(3)公共交通への公的資金投入額」という設定方針に関連して、各バス事業者同様であると思うが、路線維持にあたっては、既存の自治体の支援制度のみでは賅えないほど大きな金額をバス事業者は負担して

いる。路線維持のための施策には可能なことは協力したいと考えているので、自治体側には追加のご支援をご検討していただき、施策の中に位置付けてもらいたいということを強く要望する。

○事務局

行政側も財政的には厳しい状況にある一方で、バス事業者はじめ、各交通事業者には人口減少、利用者減少の中で路線維持にご尽力いただいている。財政的な支援のあり方については、関係者の皆様と調整をしながら、公共交通の維持という大きな目標に向かって取り組んでいきたい。

○宇佐美委員（岩手県立大学）

交通事業者との個別協議については、前提として、路線の集約・分配等に伴い、運賃収入や運転士の労働時間等がどうなるかの概算が必要となるだろう。そして、交通事業者に相談するのみならず、事務局側として何をやるのか、また、費用負担をどうするのか等も含めて協議をしなければならない。

また、資料1の4ページの目標設定方針の部分で、維持、減少、増加とのみ記載されていると、なぜそうなのかが分かりにくい。その根拠を併せて記載してほしい。

○小原会長

どのようなあるべき姿にしたいのかを考える必要がある。そして、あるべき姿の理想的な形に対してどこまで近づけることができるのかしつかり提示したうえで、把握しているデータ等も踏まえてどこまでできるのか、整理する必要がある。

また、目標設定方針と公共資金の投入額どちらについても、自治体側としてはなるべく少ない資源や予算でまわしていきたい方向性の一方で、それでは交通事業者としてはやっていけないとなる場合もあるので、どのようなあるべき姿に対しての目標設定方針であることなのか説明が必要である。

○宇佐美委員

同じような規模の自治体でどれだけ公共交通の維持にお金を出しているのかというデータは持っていただきたい。他の自治体と比較して、どれだけ高いのか低いのかの感覚は持っていることが望ましい。

また、今後のスケジュールに繋がってくるが、別紙の8ページにある計画策定スケジュールにある路線集約や乗り継ぎ設定を利便増進事業として行おうとしたとき、施策の実現可能性についての議論を交通事業者としなければ計画に示したとしても実行できないだろう。今後の過程の中で、収集できたデータ等も参考にし、考えられる選択肢について十分に検討してほしい。スケジュールを見るとかなりタイトなので頑張ってください。

○事務局

スケジュールについては、令和5・6年度の2年間をかけて計画を作り上げるというところで現在進めている。逆算すると、令和6年10月には素案をお示しして委員の皆様にご了承いただかないと令和6年度末までの策定が難しい。今後具体的な実施施策を個別に協議させていただくことになるが、実施施策の調整に時間を要すれば、令和6年度末までに計画策定ができない可能性がある。まずは令和6年10月までに素案を作るところを目指し、今後の進捗状況を踏まえてスケジュールを皆様にお示ししたい。

○伊藤代理（国土交通省東北運輸局）

計画の内容について、補助制度ありきで検討や議論が不十分なまま強引に進めることは避けてほしい。鉄道やバス事業者にある程度賛同を得るなり、少なくとも前向きな意見や同じ方向性のものでない内容は記載できない。何が問題で何を解決するためにどう進めていくかを記載するものが交通計画であるので、建設的な意見と双方の合意を得ることが必要である。実施施策についても、羅列されているものどれを行いたいのかメリハリがない。

また、資料1の9ページの「幹線と視線の分離」について、「幹線」が指すものが国庫補助路線なのか単に交通ネットワーク系統なのか何を示しているのかわからない。国庫補助路線のことなのであれば、盛岡都市圏外を跨ぐ路線もあり、県計画との兼合いも意識した書き方とする必要も生じてくるだろう。

そして、資料の中で交通結節点の名称を具体的に示している部分があるが、今の段階で記載してしまうと身動きが取れなくなるだろう。例えば、この地域にはこういう問題が生じているからこういう解決策があるとし、他の部分は検討を進めてできるところから実現していく方法もある。

なお、最近の国交省の交通計画の策定方針は、計画の本体を短くし、残りの部分は別紙として位置付けるという形となっているので、その方針に沿った形で再検討をしてほしい。

○事務局

ご意見を踏まえて、今回お示しした構成案についても、国交省の方針等を確認しながら検討を進めていく。引き続きご指導いただきたい。

○鈴木委員（交通ジャーナリスト）

この計画は5年間の期間で限られた資源の中でやらざるをえないものである。特に乗務員不足をはじめとする人材不足は非常に厳しく、限られた資源を有効に活用しながら、計画の進め方を考えざるを得ない状況である。その前提が薄いように感じる。

また、資料1の7ページの③の「乗務員不足や労働環境の改善に向けた支援の検討」について、できることすべてやっていかないとこの問題は解決しないと考える。いずれにしろ限られた資源を有効活用して最適なものを作っていくという視点を計画の中でしっかりと示

していく必要がある。

さらに、資料1の7ページの①に「路線バスネットワークの再構築」とあるが、3つ挙げられている項目は、変えていく視点でのものであるが、前提として、現段階においてバスが機能を十分に果たしているルートやバスでなければ機能を果たせないルートというのが盛岡都市圏の場合はそれなりにあるはずと思う。そのような状況においては、確実に継続すべき機能を選定して、それを育てていくという視点も必要であり、その記載や項目立てが必要であると考えます。

○事務局

資料では、基本理念・基本方針からの施策の分類の考え方、盛岡都市圏としてやるべき施策及び各市町でやるべき施策の分類立てをお示ししたところであるが、ご指摘いただいたとおり、現段階では具体的な中身については落とし込みができていない状況である。今後、ご意見いただいた内容を踏まえながら検討し、各施策の整理をするとともに、お示した施策以外でも盛岡都市圏の交通のあり方に繋がるような施策があれば、追加等して参りたい。

○成島委員（IGRいわて銀河鉄道）

前提の話になるが、盛岡都市圏内では公共交通を学生やお年寄りの方には使っていて、交通弱者以外の方が利用していない状況であることが一番問題である。交通弱者以外の方々に利用していただけるような施策等があれば、それが中心市街地の活性化や滝沢と矢巾の拠点の活性化にも繋がるのではないかと考えている。車で動くのが大前提になっている街づくりなので、郊外は便利であるができるだけ拠点や中心市街地に人を流すツールとして公共交通を活用すべきだということを、どこかに入れられたら望ましい。

○事務局

ご意見いただいたとおり今まで自家用車を使っていた方を公共交通に転換していく観点がないと公共交通の利用者全体は増加していかないと考えている。その観点も踏まえ、実施施策を検討して参りたい。

○谷本委員（岩手大学）

資料1の11ページが中心になるが、「交通結節点の利便性・機能性向上」とは乗り継ぎを促進して交通結節点の機能を向上させること、乗り継ぎに対して抵抗になるようなものはなるべく排除していきたいことはよく分かる。また、交通結節点の機能性の検証のために資料1の4ページにある目標指標の目標①『(1)交通結節点の乗降客数』というところで図ろうとしているのだと理解した。

資料1の11ページ『乗り継ぎを促進する交通結節点の機能向上』の概要「「乗り継ぎ」を主体とした公共交通ネットワークの構築」について、現在、直通の部分も路線網の効率化で

乗り継ぎをしてもらうようにも読めるが、その意図について教えてほしい。

○事務局

ご指摘のとおり、実施済のアンケートや住民ヒアリング等を通じて、乗り継ぎに対する抵抗感が盛岡都市圏の住民にあることは我々も把握している。

資料1の11ページにある「乗り継ぎを主体」という表現については、ご指摘のとおり今まで直通で来ていたバス路線も乗り継ぎありきというように捉えられかねず、誤解を招く恐れがある。我々としては、バスという限られた資源を活用して路線を維持しながらより利便性の高い交通のあり方を構築していきたいと考えている。乗り継ぎありきではなく、既存の路線を生かして組み合わせながらバス路線のあり方も構築していきたい。資料ではイメージとしてお示ししているが、今後具体的なあり方を検討していく中で、表現についても誤解を招かないように工夫して参りたい。

○伊藤代理

利便増進事業を記載する場合には、乗り継ぐことによって利用者や事業者等、誰の利便が増進されるのかはっきりさせる必要がある。資料のイメージを見ると新たに大掛かりなものに取り組むよう見えるが、PRの仕方や効率性を意識したダイヤの設定等、あまり大がかりではないものも検討してみてもどうか。

○大野委員（盛岡地区タクシー協会）

資料1の7ページ『①公共交通ネットワークの再構築』という中で3つ項目立てがあるが、「まちづくりと連携した移動手段の拡充」の具体の説明がない。

また、資料1の7ページの「まちづくりと連携した移動手段の拡充」の3つ目に「鉄道・路線バス・タクシーと連携したラストワンマイル交通の充実」とあるが、ラストワンマイル交通というのはラストワンマイル・モビリティのことなのか。

○事務局

資料1でお示ししたのは、イメージしやすいように、例としていくつか挙げており、全てのものについては挙げていない。参考資料1にも、具体的内容を記載しているのでご覧いただきたい。

ラストワンマイル交通とは、最後の最寄りの公共交通から自宅までの交通手段（ラストワンマイル・モビリティを含む。）ということである。

(2) 令和6年度盛岡都市圏地域公共交通計画策定業務委託について

〔事務局説明〕

資料2について説明。

〔質疑応答〕

なし

(3) 令和5年度盛岡都市圏地域公共交通会議収入支出決算について（報告）

〔事務局説明〕

資料3について説明。

〔質疑応答〕

なし

5 その他

6 閉会