

## 令和5年度第3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2月1日（木） 午後1時30分から午後3時35分まで

■場所：盛岡市勤労福祉会館 4階 401・402 会議室

■出席状況：委員30名中 24名出席（うち、代理による出席者6名）

### ■議事概要

#### 1 開会

#### 2 挨拶

○中村会長（盛岡市副市長）

#### 3 議題

(1) 盛岡都市圏地域公共交通計画について（課題の整理及びネットワーク（案）等の方向性）

〔事務局説明〕

資料1について説明。

〔質疑応答〕

○山城委員

3点、コメントがある。

1点目、資料11 ページ「都市圏の公共交通の現状」について、左側の図面で、公共交通利用圏の状況が可視化され、交通空白地帯が点在していることが分かる。交通空白地帯と言えるようなエリアについて、どんな課題があるのか、深く見ていくことが重要であると認識している。

住民が主体となって地域内の公共交通を運営する取り組みが各地で行われている。具体例としては、今年度国土交通大臣表彰を受賞した会津若松市湊地区の住民が、NPO を設立して活動を展開している。このような住民主体の活動のためには、住民の理解と熱意が大事である。地域に入って、住民主体の議論が進むように後押ししていくことも来年度を見据えて行ってもよいのではないかと。

2点目、20 ページ「公共交通の課題」に関連して、例えば、路線バスで重複して運行している路線や区間について、公共交通事業者同士での話し合いが重要となるが、自治体が間に入り調整する方法もある。

独占禁止法特例法（令和2年）の施行により、事業者同士で共同経営計画を作成し国の認可を受ければ、独占禁止法の適用除外として、事業者間での経営に関する議論、路線の再編

やパターンダイヤ化などを行うことができるような仕組みも用意している。このような取組を経て、一定区間の路線の効率化を図り、余剰が生まれたリソースを別のエリアのサービス向上に割り振ることができるので活用を検討してもらいたい。必要に応じて制度の説明を行うことができるので声をかけてほしい。

3点目、最後のページ「ネットワーク再編のイメージ」について、具体的な施策についても記載があれば議論が進むと思う。

#### ○事務局

交通空白地については、今後の検討や方向性を示しながらにはなるが、例えばデマンド系のもの、住民主体のものなど、モデル的な地域の検討や取組を進め、その結果を踏まえながら地域を拡大していく方法もあると考えている。すでに盛岡市内でも自主的な取組をしている地域があるので、会津若松等の先進事例も参考にしながら、今後の方向性として具体施策につながるような議論をしていきたいと考えている。

ネットワークのイメージ図に示していない具体的な施策は、エリアごとの課題を整理しながら今後検討を進める。

リソースの有効活用について、乗務員不足が深刻化しており、事業者にとっても運行の効率化は課題の一つだと感じている。輸送資源の組み合わせや連携等、様々な方法を打ち出し、ネットワーク構築の方向性を整理し実現につなげていきたい。

#### ○大野委員

現在、道路運送法第78条2号及び3号に関連する「交通空白地」をどのように埋めるかということについて、タクシー業界では大きな議論になっている。

今回の資料に、交通空白地の定義づけがされているのかの確認と、交通空白地に対する施策が計画にあるのか確認したい。

#### ○事務局

公共交通空白地の定義については、この資料では明確にしていない。資料の図では、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mの範囲外を公共交通空白地として色分けしてお示している。運行頻度等の関係で、実際には空白地に近いような地域もあるかと思うので、整理の仕方について御意見をいただきながら、今後具体的に考えていきたい。

#### ○宇佐美委員

会津若松の住民主体の取組は、芽が出るのに時間がかかったが、素晴らしい活動となっている。そういった先進地が、なぜそのような活動を実現できたのかを勉強してほしい。

ネットワークについて、資料1の21ページで示されている課題で「多様な交通モードの連携強化」と示されている。同一区間で鉄道とバスによる顧客の奪い合いが起きてしまっており、また現状では、高齢者がバスを100円で利用できるような仕組みに税金が入ってい

る。路線廃止がかなり増えている中、持っているリソースをどのように組み合わせて、最大限の効果を発揮できるネットワークを構築していけるかが重要となってくる。

国土交通省も解決しなければならない課題だと認識しているからこそ、対策が可能な支援策を用意しているので、実効性のある計画を策定することが重要である。

松本地域（長野県松本市、山形村、朝日村）の公共交通計画や利便増進計画は、自治体主導でつくられた優れた先進事例であり参考になる。

危機感を持たないと厳しくなっていく一方である。本気の議論に期待している。

#### ○鈴木委員

調査・分析は非常に丁寧である。曜日、時間帯の分析などは他にやっているところはない。

盛岡都市圏の公共交通の依存度とサービスレベルは、同等の都市圏と比較しても非常に高いということ認識しておく必要がある。資料1の11ページで示されている「朝のピーク時に15分に1本以上」や「20時以降の運行」は、高松市や長野市ではもっと間隔が広い。比較すると、現状ではサービスレベルが高いと言える。

これからは、資源が限られた中で考えざるを得ないということを前提条件として捉える必要がある。

乗務員不足は大きな課題である一方、整備士、事務員も不足しており、お金を出せば解決できるものではないと理解する必要がある。

「輸送量が多いルート」や「小規模なモードではできない」など、バスが求められるポイントや特性に資源を集中させる必要がある。薄く広い減便が続けば、ネットワークの根幹が崩れてしまう。

バスの補助路線については、全国の例を見ると補助が出ているために何も手を付けない状態が生じてしまっているので、補助路線を含めて、本当に必要なバス路線はどこなのか、全ての路線を見直す必要がある。

既にバスの限界を超えたような地域では、地域とも連携を取りながら新たなモードや対応策を取り、既存のネットワークに接続させる必要がある。

資料1の22ページのネットワーク図は、現状ではこの通りで良いと思うが、今後はメリハリをつけていく議論が必要だと思う。

交通モードで、地域内の交通手段として「マイカーでの移動」もネットワークに組み込めると思う。高齢者は運転範囲が狭くなっていくと思うので、限られた地域内では運転してもらい、結節点からは公共交通を使ってもらう方法もある。自家用車を完全に排除しないネットワークづくりも有効であると考ええる。

#### ○事務局

資料22ページのオレンジ破線で示す区域内において、滝沢市では自家用車の利用が第一前提となっている。タクシーもあるが、乗務員不足や予約制による壁等があり、十分にサー

バスが行き届かないエリアが生じている。様々な交通モードで役割分担をしないと、公共交通は持続できないと認識している。

すぐに共同運行の導入は難しいかもしれないが、自治体が間に入って事業者間の協議を進めていきたい。公共交通を広域で考えるきっかけになると考えている。

交通空白地については地域によって事情が異なり、滝沢市内では無償運送ボランティア輸送の活動もある。地域にあった施策を模索しながら、基幹路線につながるような役割分担を考えていきたい。

#### ○浦部委員

減便については、みなさんに迷惑をかけている。当社でも運転手が不足しており、当社だけで公共交通を支えていくのは無理だと感じている。例えば、当社が基幹バスを運行し、支線は自治体のコミュニティバス等と接続するなど、連携をしていく必要があると感じている。

運転手不足対策として様々なメディアでPRを進めているが、昨年度よりは採用が進んでいるものの十分な人数は確保できていない。人口減少と共に乗務員不足も進むと思う。限られた資源を有効にということで、自治体と協議しながら進めていきたい。

#### ○大下委員（代理）

次の3点について確認したい。

1点目は、岩手県の地域公共交通計画と本計画との関係性を確認したい。

2点目は、整理されている課題と調査内容が繋がっていないと思う。例えば、「交通不便地域」の問題が挙げられているが、そもそもの言葉の定義の説明が不足している。

路線の分析については幹線系統のみが対象となっているが、広域ではない路線も含めて分析した上で役割分担を議論する必要があると思う。

アンケート結果によって住民の方のニーズ・移動などについては十分分析されていると思うが、ネットワークの分析についても十分に行わないと、問題点や課題、方針につなげられないのではないかなと思う。

3点目は、都市圏として掲げる将来像がどのようなものか確認したい。

また、共同経営であれば、独占禁止法特例法に基づいて共同経営計画を策定して大臣の承認が必要となりかなりハードルが高い。路線が重複していると指摘されているが、広域路線を運行しており、重複している部分のその先の路線があるので簡単には解消はできるものではない。

サービスレベルが高いという御意見をいただいたが、一方で事業者負担が大きいことも事実である。路線バス事業に対する行政の支援が足りない状況の中では、原資や運転手の人材確保のこともあり、ここに描かれたものが必ずしも実現できるわけではない。

我々としては、ハイエースを使ったA I オンデマンド交通の運行も行っているので、役割

分担、輸送資源の効率化に協力していきたい。

○事務局

本計画は市町中心の計画であり、岩手県の計画とはネットワークとしてつながるように具体の施策も含めて連携している部分もある。

○山田オブザーバー

県計画は最終的な取りまとめの段階となっており、各自治体と連携を取りながら策定を進めている。

鈴木委員の話にも絡むが、東日本大震災以降の被災地における激変緩和措置の特例がいつまで続くのか明確にされていない。補助路線の約半分が特例の対象となっている。必ずバスでなければならないか、しっかり見定めながら今後の交通体系を考えていかなければならない。県では令和5年度から代替交通に対する補助を創設しており、今後、公共交通を維持するために、どのようなかたちがいいのかしっかり議論する必要がある。

○事務局

県計画との連携については、ワーキンググループに県の方に参加してもらい、貴重な意見をいただいている。県との連携は当然だと考えている。

「交通不便地域」については、今後、定義を明らかにしていく。

区域内交通については、事業者から情報をいただきながら計画に盛り込んでいきたい。

共同運行や運行の重複について、難しいことではあるが見直しが必要な路線はあると考えている。交通事業者同士では話し合いが難しいところも、自治体が入ることによって進められることもあるはずである。課題を教えていただきながら、このような場や分科会などを通して検討を進めていきたい。

○谷本委員

資料1の2ページのまちづくりについて、右側の図面で立地適正化計画を指定しているが、誘導区域を決めるときに、バス路線も一つの条件になっていたと思う。まちづくりとも連携を図りながら進めるとのことであるが、誘導地域に指定されていないところを交通不便地域に指定した場合、齟齬がでてくるのではないかと感じた。

資料1の22ページの路線の位置付けについて、例えば、広域幹線路線で指定されている県北バスの106急行については、盛岡市内で乗降できるポイントがあり都市内交通にも寄与している便だと思う。結ぶところだけで路線を分類するのではなく、利用実態についても調査してみても良いのではないかと感じた。

○事務局

立地適正化計画の誘導区域外に住んでいる方もいるし、誘導区域内でも公共交通へのアクセスが不便な方もいる。交通不便地域も一種類ではなくエリア特性があるため、地域の事情に応じた対策が必要である。

補助路線以外の課題や在り方については、ワーキンググループなどで御意見をいただきながら整理し、方針や施策につなげていきたい。

○中村会長

以上で本件についての質疑は終了する。資料を御覧になり、お気づきの点は後日事務局に伝えていただきたい。

(2) 令和5年度盛岡都市圏地域公共交通会議予算の編成について

〔事務局説明〕

資料2について説明。

●議題2は案のとおり承認された。

(3) 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業（計画策定事業）の自己評価について

〔事務局説明〕

資料3について説明。

●議題3は案のとおり承認された。

(4) 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4について説明。

●議題4は案のとおり承認された。

(5) 盛岡都市圏地域公共交通会議分科会構成員について

〔事務局説明〕

資料5について報告。

4 その他

○藤田委員

意見：バス・タクシー会社は、営利目的で事業運営をしているものであることをよく理解しながら、事業者間の話し合いに自治体が入ることも必要であり、分科会などで深掘した課題

を埋めていって、満足度が高い計画づくりにつなげてほしい。

お互いのできることを協力しながら運営できる公共交通施策が重要である。

情報提供：長期的なものとはなるが、「自動運転」について自治体の取組として興味があれば、国土交通省や内閣府において補助も出るので一考していただきたい。レベル4まで上がると、遠隔装置で運転手なしでバスを走らせることができるようになる。

#### ○山城委員

情報提供：資料「地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧（令和5年度補正予算・令和6年度予算）」及び「共創・MaaS実証プロジェクト（令和6年度）」について説明。

活用などについて気軽に相談いただきたい。

#### ○菅原委員

情報提供：資料「WE LOVE BUS」について説明。

バスにはドライバーが必須であるという視点で、若者女性をターゲットに関心を持ってもらうため、スマートフォンから見るように1月中旬からYoutube、LINE、TikTokでCMを流し、プレゼントがもらえる企画でエピソードを募集しており、現在数多くの応募が来ている。

## 5 閉会