

・第3回ワーキンググループ（令和6年6月27日開催）において挙げた主な意見については、以下のように対応する。

ページ	箇所	発言者（所属等）	主な意見	回答・対応
P.4	目標①（1） 「交通結節点の乗降客数」	岩手県北自動車	IGRいわて銀河鉄道とバス交通の利用者数を合算することに問題はないのか。	分かりやすい指標とするために合算した数値で「現状値」「目標値」を設定する。 ただし、内訳として個別の結節点ごとに数値を算出・分析し、それぞれの特性や状況は確認する。
	目標①（2） 「公共交通の利用者数」 ②バス	岩手県北自動車	対象には都市圏外を走る路線バスを含めるのか、それとも都市圏内を走る路線バスのデータだけを切り出すのか。	「データの取得しやすさ」を踏まえ、「国土交通省東北運輸局岩手運輸支局のデータ」を参照元とし、当データの算出方法と同条件を指標の算出方法とすることを提案する。  【検討内容】 算出方法として「地域内を発着するバス」と「路線指定」のどちらかになると考えられる。「地域内を発着するバス」の場合は都市圏外を運行するバスも対象に含まれ、「路線指定」の場合は都市圏内を運行するバスに限定することができる。都市圏外を運行するバスについても、都市圏計画の施策による効果の影響は受けると想定できるため、対象に含めても良いと考える。
		岩手県バス協会	利用者数として把握できるデータは「都市圏内で乗降する人数」にはなっていないはずである。「自治体区域内を運行する路線」が対象となっているはずなので、自治体単位で乗降者数を算出することは難しい。タクシーも同様のはずである。	
	目標①（2） 「公共交通の利用者数」 ③タクシー・ハイヤー	岩手県タクシー協会	「利用者数（③ハイヤー・タクシー）」について、岩手中央タクシー分を考慮しているとのことだが、需要に対応していく必要があるため、岩手中央タクシー分は抜かない方が良いのでは。	岩手中央タクシー分を含めることを再検討する。
目標①（3） 「広域幹線路線の平均乗車密度」	岩手県北自動車	目標①では本項目のみ「増加」となっているが、「増加」は現実的に難しいと考える。	指摘を受けて、過年度実績や事業者個別協議を踏まえて再検討する。	

## 【報告】第3回ワーキンググループにおける主な意見について

- 第3回ワーキンググループ（令和6年6月27日開催）において挙げた主な意見については、以下のように対応する。

ページ	箇所	発言者（所属等）	主な意見	回答・対応	
P.4	目標③（3） 「公共交通への 公的資金投入額」の 目標値設定方針	岩手県北自動車	今後公共交通を民間事業者だけで支えていくことは厳しくなっていくため、自治体による <b>公的資金投入額が「維持or減少」という方針は見直してほしい</b> と考える。	指摘を受けて、「 <b>過年度の実績</b> 」や「 <b>今後の公的資金投入額の想定</b> 」等を踏まえて再検討する。	
		東北運輸局	当方針の考え方は難しく、増加、維持等の結果に正しい答えはないと考える。 <b>公共交通施策の実施による多面的な効果を含めて検討する必要がある。</b> また、目標としているサービスレベルを達成するために、どの程度の公的資金の投入が適切か検討する必要がある。		
		学識経験者 （岩手県立大学）	維持が正しいわけではない。事業が増えることによって、 <b>公的資金投入額が増えることは十分にある。</b>		
	目標④（1） 「公共交通の 関心度」	岩手県北自動車	<b>関心度を把握するための指標として弱い印象</b> であり、別の目標の方が良いのではないかと考える。		「第4版 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（実践編）」（発行：国土交通省）によると、地域住民の意識醸成の結果を計る指標として「地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数」「利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度」等がある。 <b>手引きや「他地域の事例」等を踏まえて再検討する。</b>
		学識経験者 （岩手県立大学）	算出に使用するアンケートの設問「イベントの認識度合い」では、 <b>指標に対する数値をしっかりと計ることができない。</b>		
		岩手県 交通政策室 （オブザーバー）	代替りの指標として、県で実施している「公共交通スマートチャレンジ月間」の参加事業者数にしてはどうか。		

## 【報告】第3回ワーキンググループにおける主な意見について

- 第3回ワーキンググループ（令和6年6月27日開催）において挙げた主な意見については、以下のように対応する。

ページ	箇所	発言者（所属等）	主な意見	回答・対応
P.4	目標値設定方針が「維持or減少」と記載されている指標	IGRいわて銀河鉄道	人口減少を踏まえると現実的な方針ではあるが、当指標によって <b>希望が見出せるのか</b> 心配である。	指摘の通り「減少」はイメージや期待の観点からなるべく選択したくなく、最低でも「維持」と考えている。利用者数等を人口で除して算出する「一人当たり」の数値にすれば、「維持」を目標にすることができるので、 <b>算出方法の変更も合わせて検討</b> する。
	指標と施策の関係性	東北運輸局	指標と施策が具体的に紐づけられている状態が望ましい。例えば現状では、「 <b>タクシー利用者数</b> 」を維持するためにどの施策で対応するのかが分からない。 後々、指標の評価をする際に具体的な改善策を講じにくくなってしまう。	今後、 <b>各指標についての詳細解説ページを作成</b> する。その中で、目標値設定の考え方や関連する施策等について記載する。
		学識経験者 （岩手県立大学）	指標の設定においては、 <b>目標値設定の理由や具体策などのストーリーが整理されていることが大事</b> である。	
	目標値設定方針	東北運輸局	実施する施策を踏まえ、 <b>数値の積み上げによって方針を設定する必要</b> がある。現時点では <b>増加や減少を決定できるタイミングではない</b> と感じた。	指摘を受けて、「 <b>施策による結果の想定</b> 」や「 <b>他地域の事例</b> 」等を踏まえて再検討する。

## 【報告】第3回ワーキンググループにおける主な意見について

- 第3回ワーキンググループ（令和6年6月27日開催）において挙げた主な意見については、以下のように対応する。

ページ	箇所	発言者（所属等）	主な意見	回答・対応
P.5	目標と施策の方向性の分類	岩手県北自動車	目標と施策の方向性の分類は他地域ではあまり見ない構造である。施策の方向性が11ある上で、参考資料でさらに細分化されており多すぎる。	方向性の分類については、再検討する。施策については、想定されるものを全て挙げているため、 <b>交通事業者との協議や関係者との調整を踏まえ、絞り込みを実施</b> する。
P.6	都市圏実施施策と市町実施施策の分類	岩手県北自動車	都市圏実施施策では概要が表現されており、市町計画で具体的な内容が記載されている印象である。2つに分ける必要があるか、分けるのであれば <b>都市圏実施施策に具体性を持たせる必要がある</b> と考える。	施策の絞り込みと併せて、 <b>都市圏実施施策と市町実施施策の統合も含め再検討</b> する。
		東北運輸局	「3市町にまたがる施策のみを都市圏計画にするのか」「フィーダー系交通も含めて計画を進めていくのか」については明確にしておきたい。	<b>3市町の現計画を統合することを想定</b> している。都市圏計画では、「3市町にまたがる施策」「フィーダー系交通」のどちらも位置付ける。
P.7・8	施策全般	学識経験者（岩手県立大学）	<b>5年間でやるべきこと、将来を見越して考えなければいけないことは分けて考えるべき</b> である。同列に記載してしまうと位置付けが難しい。	実施施策の絞り込みの中で、 <b>5年間で実施する施策と将来に向けて検討しておく施策を分けて考えること</b> とする。
参考資料	「JR田沢湖線における運行間隔の適正化」、「JR東北本線・IGRいわて銀河鉄道におけるパターンダイヤ化」	IGRいわて銀河鉄道	「JR東北本線・IGRいわて銀河鉄道におけるパターンダイヤ化」についてのイメージはどのようなものか。	JR東北本線・IGRいわて銀河鉄道については、 <b>毎時の発時刻・着時刻を揃えるイメージ</b> である。貨物列車の時間や車両運用に配慮しながら、協議していきたい。 JR田沢湖線については、 <b>日中時間帯の運行についてばらつきを少なくし、前潟駅周辺でのパークアンドライドを促進</b> する。秋田新幹線の間合いのダイヤとなるため、可能な範囲で協議していきたい。
		東日本旅客鉄道	「JR田沢湖路線における運行間隔の適正化」、「JR東北本線・IGRいわて銀河鉄道におけるパターンダイヤ化」に関する要望のイメージはあるか。	

## 【報告】第3回ワーキンググループにおける主な意見について

- 第3回ワーキンググループ（令和6年6月27日開催）において挙げた主な意見については、以下のように対応する。

ページ	箇所	発言者（所属等）	主な意見	回答・対応
P.9	幹線と支線の系統分離	岩手県交通	20年以上前にオムニバスタウン事業として盛岡市と一緒に松園で実施したが、2カ月後に直通系統を復活させた経緯がある。 <b>再編のイメージは具体的にどこを想定しているか。</b> 乗り継ぎを進める場合には、ターミナルも同時に設置する必要がある。	再編の具体的なイメージは、 <b>今後の事業者個別協議で調整していく。</b> バス事業者、鉄道事業者、もしくはタクシー事業者を取り込んだ公共交通ネットワークを形成したいと考えている。
		岩手県北自動車	幹線と支線の系統分離をすることで、国庫補助の要件から外れてしまう。 <b>利便増進事業として認定をとれば、要件が緩和される。</b> 補助が得られない場合は、 <b>事業者単独では維持が困難</b> となるため、 <b>欠損額は全額3市町に負担していただくことが必要である。</b>	<b>利便増進事業とセットでの見直しを基本</b> と考えている。 欠損額が出ないように検討していきたい。 <b>今後の個別協議にて、調整していきたい。</b>
	支線部分のタクシーの役割	岩手県タクシー協会	タクシーは区域運行となるため、 <b>区域をどのように検討していくか。</b>	<b>重要なネットワークとして総合的に検討を進めていく。</b> 必要であれば、区域の見直しについても検討する。
			公共交通での乗り降りが困難な高齢者がタクシーを利用している一面もあり、 <b>一時的な利用者の増加については、タクシーだけでは対応できない。</b> 将来的な視点も考えて計画が必要である。	<b>乗り換えが困難な方については、福祉部門との連携も進める。</b>
重複路線の統合	岩手県交通	朝晩は難しそうだが日中は検討の余地がある。県立大方面については、学校の時間割に合わせた運行が求められる。	対応可能な時間帯や路線について、 <b>事業者個別協議で調整していく。</b>	

## 【報告】第3回ワーキンググループにおける主な意見について

- 第3回ワーキンググループ（令和6年6月27日開催）において挙げた主な意見については、以下のように対応する。

ページ	箇所	発言者（所属等）	主な意見	回答・対応
P.9	運行形態の調整	岩手県交通	盛岡駅とバスセンターの便数を縮小するイメージが読み取れる。 <b>都市機能を維持するために必要だと考えているが、盛岡市としてはどのように考えているか。</b>	表現の仕方は難しいが、盛岡都市圏の問題点として盛岡駅と盛岡バスセンター間の系統の重複や運行本数の多さを挙げていた。必要となる運行本数については、協議が必要であるが、 <b>盛岡駅と盛岡バスセンター間の利便性を担保しつつ、郊外路線とうまく連携できるように調整していく。</b> 国庫補助要件外となる部分や路線の効率化に関する視点については、利用状況のデータを見ながら検討をしていく必要があるため、 <b>引き続きデータの提供について協議していく。</b> <b>今後の事業者個別協議にて、調整していく。</b>
		岩手県北自動車	お客さんには負担を強いることになるが、幹線系統のつながりを切ってしまうと、 <b>「幹線」の条件から外れてしまう。</b> 幹線系統だと独占禁止法に抵触する。仕方ないと思うが、盛岡駅で系統を終わらせたとしても、 <b>盛岡バスセンターが営業所まで行く必要がある。</b> そうすると効率的ではなくなってしまう。 <b>基本的な考え方が現場に合うとは限らない。</b>	
		岩手県バス協会	盛岡駅と盛岡 B C 間は確かに過密ではあるが、地域間幹線を維持するための区間である。 <b>過密エリアだけを運行しているバスはなく、ほとんどが長距離路線の乗り入れであるため、このままのイメージで進めるのは適さないと考える。</b>	

## 【報告】第3回ワーキンググループにおける主な意見について

- 第3回ワーキンググループ（令和6年6月27日開催）において挙げた主な意見については、以下のように対応する。

ページ	箇所	発言者（所属等）	主な意見	回答・対応
P.11	交通結節点に必要な設備	岩手県北自動車	乗り継ぎ区間については、ハード上の整備が必須である。 乗り継ぎ環境の整備をしたうえで、待ち時間と運賃の問題が発生すると予想される。待ち時間は運行コースの調整が必要であり、運賃については、各事業者間の支払方法の検討が必要である。	ネットワークの再編は、ハード整備とセットである。 ハード整備を進めたうえで、乗り継ぎダイヤ調整や運賃等について、どこまで位置付けられるかを今後の事業者個別協議にて、調整していく。
	交通結節点・主要拠点の整備	岩手県交通	盛岡駅のバスターミナルについて、動線の設計が古く、歩車分離がなされていないため、施策に組み込むことを希望する。	予算の関係上、早急な整備は難しいものの、今後の施策に組み込むことを検討する。 また、関係者も多いため、本交通会議や分科会を通して、協議を進めていく。
	交通結節点・主要拠点の整備 「主要バス停の整備」	岩手県バス協会	「主要バス停の整備」は交通結節点の機能・設備の検討に含まれているか。 オムニバスタウンの設備の老朽化が進行しており、負担が大きくなっている。	具体的な実施の判断はできないが、施策における対応の範囲は、バス事業者との協議によって検討を進めていく。
P.9・11	施策全般	東北運輸局	利便増進事業の実施は、利用者にとっての利便性を向上していくことが前提である。 利用者の利便性と事業者のメリットを合わせて検討する必要がある。 ぜひ協力し合ってほしい。	指摘の内容を踏まえ、位置付ける実施施策の内容を事業者個別協議にて調整していく。
		学識経験者 （岩手県立大学）	大事なことは将来イメージ像とそれぞれの役割分担の具体化である。 労働時間の減少により運用しやすくすること、利用者の利便性が確保されること、事業者の減収にならないこと。 それを元に役割分担を考えていくことが必要である。	

## 【報告】第3回ワーキンググループにおける主な意見について

- 第3回ワーキンググループ（令和6年6月27日開催）において挙げた主な意見については、以下のように対応する。

ページ	箇所	発言者（所属等）	主な意見	回答・対応
P.16	記載イメージ	東北運輸局	実施期間が継続的におおまかなスケジュールが記載されているが、より <b>具体的な実施事項を記載すると良い</b> 。そうすることでスケジュールの遅延のリスクを抑えることができると考えられる。	<b>実施事項を記載できるように調整を進める。</b>
P.18	<b>利便増進実施計画スケジュール</b>	岩手県北自動車	利便増進実施計画の策定は、どのようなスケジュール感で進めていくか。利便増進実施計画を策定した上で、国の認定を満たすという認識で良いか。	<b>来年度、利便増進実施計画を策定するスケジュール</b> である。交通事業者の同意が必要なため、今年度は、計画策定に向けた方向性を見極めたい。また、 <b>国の認定も目指していく</b> 。
	<b>計画策定スケジュール</b>	東北運輸局	<b>必ずしも計画策定の時点で、利便増進事業の対象エリアを明確にする必要はない</b> 。利便増進事業の中身が確定した時点で、地域公共交通計画の改訂を行うことも選択肢としてあるため、来年度具体的に提示する方法もある。年度内の計画策定スケジュールはフィーダー補助の活用を意識しているのか。フィーダー補助の申請締め切りは6月末である。	来年度6月末の補助連動化への申請を目指すため、 <b>今年度内に計画策定を目指す</b> 。
		東北運輸局	<b>地域公共交通計画を策定し、路線と必要性を3月末までに固めること</b> 。新規策定の場合は、補助要件の申請書の提出についても、公共交通会議での審議が必要である。年度をまたぐと、委員の異動もあり合意形成が難しくなる。	