

第7回盛岡都市圏地域公共交通会議 議事概要

■開催日時：令和7年2月3日（月） 午後1時30分から午後3時30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 28名出席（うち、代理による出席者2名）

■議事概要

1 開会

2 挨拶

○小原会長（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（実施施策（案）、目標指標（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）

地域公共交通計画に係る3市町の主な公共交通の多くは民間事業者によって支えられているのが現状である。過去の交通会議で、民間だけで公共交通を守ることが不可能な時代になってきたと発言をした。利用者の多い路線については、これまでどおり運行したいと思っているが、利用者の少ない路線については自治体を事業主体としたコミュニティバスやデマンド交通など行政との役割分担で公共交通を維持していきたいという考えに基づき、当社でできることを事務局に提案し、議論を何回も行って作り上げたのが今回の資料である。事務局と事業者が一緒に作成した公共交通であることを委員の皆さんにお伝えしたい。

○事務局

過去の交通会議での御意見を踏まえながら、その後に各事業者様と協議を重ね、素案の前段階ではあるが、今回実施策を示した。改めて、これまでのご協力に感謝する。今後も素案の作成に向けて引き続きご意見をお願いしたい。

○成島委員（IGRいわて銀河鉄道）

参考資料４の１９ページの実施イメージで当社の事業内容が紹介されているが、現在、内容の見直しを行っているので、内容が変わってくるが見込まれる。今後、事務局側と相談しながら差替えになるので、ご了承いただきたい。

○宇佐美委員（岩手県立大学）

資料１の３ページの目標指標「指標１－１ 住民１人当たりの公共交通利用回数」の「Ⅲ地域内交通」目標値０．０７（回／年・人）について、参考資料２を見ると、滝沢市と矢巾町の各市町で実施した内容が違うものを合計して、目標値の達成の判断をすることについて、どう解釈してよいか判断が難しい。厳密に解釈することが難しいのは理解できるが、滝沢市と矢巾町を組み合わせる意図を知りたい。

また、「指標２－１ 公共交通利用者の満足度」について、目標値の設定の考え方は県計画に準じているとのことだが、盛岡都市圏として県内全体で比較的公共交通が整っているエリアの満足度を考えるにあたり、県計画に準じる根拠について記載してほしい。

○事務局

「指標１－１ 住民１人当たりの公共交通利用回数」の「Ⅲ地域内交通」について、滝沢市と矢巾町の合計を目標値として記載しているが、評価は市町ごとの利用回数の結果を基に行いたいと考えている。

「指標２－１ 公共交通利用者の満足度」については、現状よりも向上させていくことが重要と考えている。満足度の変動傾向で判断して、今後の施策に繋げていければと考えている。

○宮澤委員（岩手県タクシー協会）

資料１の８ページの『都市圏施策１－３ タクシーの効果的な活用によるネットワークの形成』に、タクシーは公共交通機関の鉄道もバスも運行できない際の最後の手段として運行を確保していくことについて記載がある。タクシーの維持は負担が大きく、さらに貸切であるため、国の認可は一般乗用旅客自動車運送事業となり、相対的に他の公共交通機関より運賃が高くなる。結果的に利用者負担が非常に大きくなり、タクシーの利用が減ることに繋がってしまう。そのため、利用ニーズに合わせて行政負担がないと、利用者に非常に大きな負担が生じる。効果的に活用して各市町を支えていくためには、利用目的に合わせて行政が利用者負担を軽くする等の取組みを加えながら検討していただきたい。

○事務局

タクシーの利用者負担に対しての行政からの補助については、５年間の本計画の中では、記載していない。しかし、今後の状況に応じて検討していきたいと考えている。

○鈴木委員（交通ジャーナリスト）

当初からお伝えしてきたが、限られた資源を十分に活用して最適化し、バスの輸送力が活かせるもの等にバスの資源を集中させ、配分していくことが重要である。

また、タクシーの有効活用について、施策の中に記載があってよい。

なお、参考資料3に『②交通事業者等との個別協議・ワーキンググループによる検討』と記載があるが、定期的に行うことが非常に大切なことだと考えている。浦部委員からの御意見にも繋がっていくところだと思う。

そして、資料1の5ページの『【方向性1】公共交通ネットワークの維持・確保』について、住民が見たときに過大な期待をしない書き方にしていきたい。例えば、増便や新路線を開発するというボリュームアップさせるようなことは、これからの時代できることではないので、あまり期待させ過ぎないように工夫して記載していきたい。

次に、指標の中に公共交通利用者の満足度があるが、満足度は指標として難しい面もある。満足度は必ずしもボリュームに比例するものではない。様々な仕組みの作り方や、ダイヤの工夫によって満足度は大きく変わっていくものである。限られた資源だということを念頭において、施策として示せるように工夫してほしい。

さらに、バスにできない部分は他の交通モードでカバーしていくように、今後、地域の輸送資源や地域特性に合った交通モードを選択していくことは重要なことである。資料では、地域区分図によって別なモードを選択していくような空間的な分担を主に記載されているが、時間的なものもあると思う。つまり朝、夕、夜間で明らかにニーズが異なっており、ニーズによって行動を選択していくことも今後は考える必要が出てくると考えるので、時間的な分担についても触れておくとういだろう。

加えて、資料1の11ページの『【方向性3】都市圏施策3-1 利用しやすい運行ダイヤの設定』にある等間隔運行の提案は非常に大切なことである。しかし、重要なことは時刻表どおりに運行できるかどうかであり、時刻表どおりに運行できるダイヤの組み方や環境づくりが求められるので、それについても記載があるとよい。

最後に、関係者との協議等であるが、学校や病院という比較的多くの人が集まり移動する場所の協議や意見交換の場が必要であると考えている。他都市の議論の中では、学生の部活動帰りのバスや電車がいない等の話題が出ている。この問題は交通だけで考えるものではなく、部活の終了時間の変更等の学校側での取り組み等も考慮に入れ、関係者と調整する場が今後必要になってくると思うので、そういったところにも触れてもらうことが望ましいと考える。

○事務局

御意見について参考にさせていただく。

○山城委員（東北運輸局）

浦部委員からも発言があったが、交通計画として3市町の自治体と、複数の交通事業者が中心になり、協議会の構成員も一緒に施策をやっていくためのビジョン、アクションプランができたということは非常に大きなことである。

この計画の枠組みの中で協議を進め、今後、さらなる課題の発見や新しい施策を行う必要が出てくるとも考えられる。本計画に基づく協議会の枠組みが、盛岡都市圏の公共交通をマネジメントしていく枠組みとして将来に渡って機能することを願っている。

関連して、計画の推進体制についての協議会の開催やPDCAの部分について、他都市で、複数自治体が圏域で取り組み、法定協議会の下部組織として圏域内の自治体担当者や交通事業者が集まるワーキンググループ等を月1回と定期的に開催して計画に基づく事業のマネジメントを行っている事例がある。このように具体的に計画を推進していくための意見交換の場を検討しているのであれば、ぜひお聞きしたい。

また、国でも様々な支援制度の拡充をしている。事務局から、地域公共交通利便増進実施計画といった仕組みの説明があったが、路線再編を行うときに、計画を立て国の認定を受ければ追加的な支援が受けられるものである。加えて、新しい実証運行の支援など、来年度の予算において拡充を行った上で様々な支援を実施する予定であり、引き続き、様々な形で支援を継続していきたい。

○事務局

今後の体制の現時点のイメージとしては、この交通会議の下部組織としての分科会や幹事会というようなものは考えている。今の交通計画の策定についてもワーキンググループ等で様々な意見交換をしている。山城委員からも御意見があったが、計画を作った後も継続したきめ細かい意見の調整が必要になってくる。

また、交通会議の枠組みにとらわれないスムーズで円滑な意見交換が出来るような体制を検討している。2月以降に示す素案で、体制案を示し御意見をいただければと考えている。

○谷本委員（岩手大学）

資料1の13ページ『⑤計画構成について』と、資料1の3ページ『②目標指標について』について、計画構成で地域に合った望ましい交通構造をどのように考えているかお聞きしたい。

また、資料1の3ページ『目標③地域に合った望ましい交通行動の普及・定着』は公共交通利用率で測っていて、公共交通利用率の目標を現状維持か向上させたいものと考えていると見ていた。普段から公共交通に関わっている方や公共交通事業者は、地域にとって公共交通は、限られた都市の中で沢山の交通需要に応えるための必要不可欠なものであり、高齢者の移動にとってもなくてはならないものだとして理解している。しかし、住民が目標や指標を見たときに、なぜ公共交通を使うことが地域に望ましい交通行動となるか疑問を持つこと

が考えられる。そういうところを説明してもらえると市民の方も納得していただけると思う。

○事務局

『目標③地域に合った望ましい交通行動の普及・定着』の関連指標として公共交通利用率を記載しているが、将来ネットワークで地域毎の役割などを記載している。

なお、ネットワーク内部の地域交通をどうしていくかという具体的なものはまだ記載できていない。将来ネットワークで示している図を『第2章 基本理念と基本方針』のところで示し、記載できる部分は記載したいと考える。

(2) 令和6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（協議）

〔事務局説明〕

資料2について説明。

〔質疑応答〕

なし

(3) 令和7年度盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画策定業務委託について（協議）

〔事務局説明〕

資料3について説明。

〔質疑応答〕

○大下委員（岩手県北自動車）

利便増進実施計画について、岩手県北自動車では宮古市の計画策定の際に携わった。

利便増進実施計画の策定は、国土交通省の認定を受けられる前提の計画と聞いているが、認識が合っているか。また、利便増進実施計画が5年間で、計画策定期間及び業務委託期間は令和7年度の1年間で、間違いないか。

○事務局

そのとおりである。

○大下委員（岩手県北自動車）

利便増進実施計画の認定には、国土交通省の審査が必要になり特に収支を見られる。必ずバス事業の経費収入補助に関する知見が必要になってくるので、選定の基準に反映していただきたい。

4 その他

5 閉会