

第10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10月2日（木） 午後1時30分から午後2時30分まで

■場所：都南文化会館（キャラホール）1階 小ホール

■出席状況：委員31名中 29名出席（うち、代理による出席3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策定について（報告事項）

〔事務局説明〕

資料1について説明。

〔質疑応答〕

なし

(2) 盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画の内容変更について（協議事項）

〔事務局説明〕

資料2について説明。

〔質疑応答〕

なし

●議題2は承認された。

(3) 盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画について（検討事項）

〔事務局説明〕

資料3、参考資料について説明。

〔質疑応答〕

○宮澤委員（岩手県タクシー協会）

資料3の1ページ「計画策定における留意点」の「③関係者の同意が必要」について、同意の取り方はどのような形となるのか、交通会議で取るのか、個別に同意を取るのか、教えていただきたい。

また、個別に同意を取るのであれば、対象は、盛岡都市圏内の全ての交通事業者になるのか。

○事務局

個別に交通事業者から書面で同意を取る。

法令上、自治体が事業実施に伴う影響があると判断する関係者から同意を取るよう規定されている。同意を取る対象の交通事業者については今後検討する。

○浦部委員（岩手県交通）

当社のバス路線再編計画は令和7年5月に行った乗降調査と地区の人口からルート案を作成したものである。実際の運行ルートとバス停の位置については、基本的にはお示ししているルート案どおりとしたいと考えているが、今後、警察との協議があるため、交通安全上、若干の変更の可能性もあることを御理解いただきたい。

○大野委員（盛岡地区タクシー協会）

資料3の1ページ「計画策定における留意点」の「②独占禁止法への対応」について、協議する場合は「事業者とは個別協議が基本、会議では協議・承認を求めない」と記載があるが、「会議」とは、地域公共交通会議のことを指すのか。

○事務局

資料3の1ページの「会議」とは地域公共交通会議のことである。地域公共交通会議では交通事業者を含めた各委員から利便増進事業について、御意見をいただく。地域公共交通会議の場で協議となると、独占禁止法に抵触するので、個別で交通事業者と自治体とのやりとりとして決定する。

○大野委員（盛岡地区タクシー協会）

地域交通活性化再生法では、あらゆることを地域公共交通会議で決定できるという条文があると思うが、独占禁止法によってそれは阻害されているということか。

○事務局

法令同士の関係性については、運輸局等に確認してから、後程連絡させていただく。

○木幡委員（東北運輸局）

資料3の4ページ【事業②】について、路線再編後の路線図である「新：再編後」と路線再編前の路線図の「旧：再編前」と比較すると、再編後に盛岡駅前から飯岡十字までの路線が減る印象を受けた。利便性に問題が生じないか気になるが、現状かなりの

便数が通っているようなので、利便性は担保されると考えている。また、同様に「旧：再編前」「路線③」の路線はなくなるが、資料3の3ページ【事業①】の新設される路線でカバーされており、再編前の路線図と再編後の路線図（【事業①】及び【事業②】）をそれぞれ全体同士で比較すると、利便が担保されていることがわかる。しかし、【事業①】と【事業②】の再編後の路線図がそれぞれ単独の見え方をしているので、いずれかのみを見たときに利便性が担保されているかどうかの疑問が生じてくる。再編前と再編後をそれぞれ全体で見て、利便性が担保されているという見え方の工夫をしていただきたい。

また、資料3の5ページ【事業③】について、デマンド交通の運行範囲の拡大に関して、論点として、乗降場所を新たに設けることが利便の増進に繋がるのかどうかがある。運行範囲の拡大で乗降場所を新しく設け、盛岡市内を走るバス路線と接続することを検討していると思うが、接続するだけではなく利用しやすいダイヤ調整も併せて実施しなければ利便の増進にはならないと考える。また、デマンド交通運行に係るフィーダー補助の要件緩和特例の活用を想定しているのであれば、利便の増進については通常の計画策定よりも詳細に考えていくべきである。

そして、資料3の6ページ「利便増進実施計画の目標」の「定性的な効果」に記載されている「収益性が高い地域への路線の新設」について、効果ではなく手段のように見受けられ、事業内容そのものを書いているような印象を受ける。また、「定性的な効果」の「地域住民の利便性の向上」については、具体性に欠けるように感じる。例えば、盛岡都市圏でどういうことが課題になっていて、今回の路線バスの新設によって、どう解決されるかの効果を記載すべきである。

○事務局

【事業①】と【事業②】の御指摘について、運輸局と相談させていただき、表現方法は工夫することとしたい。

【事業③】については、定期ダイヤで動いているデマンド交通になっており、ダイヤを変えることは今回の計画では想定していない。新規乗降場所についても、接続の方法や、既存の路線バスと接続させてフィーダー補助を受けることにするかどうかについても、運輸局とご相談させていただきたい。

「定性的な効果」の内容については、他都市の事例等も参考にしながら、運輸局と相談させていただきたい。

○長岡委員（盛岡市町内会連合会）

資料3の3ページの路線再編について、「旧：再編前」と「新：再編後」を比較すると、利便性が高くなっているように思う。私は本宮地区の町内会連合会の会長であるが、日中時間帯は盛岡友愛病院と道明駐車場で折り返すこと、道明駐車場の場所等及びそれらの

盛岡市中心部へのアクセス等について、具体的な内容が決まったならば、説明をお願いしたい。

○事務局

資料でお示ししているのは想定ルート案である。今後、交通事業者及び運輸局と相談し、ある程度内容が固まったのち、地元に対しては、何らかの形で周知する。

○菅原委員（岩手県バス協会）

資料3の1ページ「計画策定のメリット」の「⑤国庫補助事業への特例の適用」について、2ページ以降事業の内容が記載されているが、全ての事業に国庫補助の活用を考えているのか。

○事務局

お示している全ての事業についてではなく、一部のバス路線や地域内交通に対するライダー補助について、国庫補助を活用することを考えている。

○大野委員（盛岡地区タクシー協会）

資料3の4ページ【検討②】「利便増進事業の内容について」の「旧：再編前」「路線①：羽場線（岩手県交通）【廃止】」について、バス路線を廃止する地域内に地域内交通の予約型乗合タクシーを運行することに関して、「新：再編後」では「イオンモール盛岡南に乗り入れ」、「盛岡市立病院に乗り入れ」とある。また、参考資料15ページの運行計画では平日のみの運行で土日祝日は運行しない計画とあるが、イオンモール盛岡南は土日祝日が混み合う商業施設であり、周辺のスポーツ施設である盛岡タカヤアリーナ、盛岡市立総合プール、みちのくコカ・コーラボトリングリンクでは、ほとんどの土日祝日にイベントが開催されているように認識している。岩手県交通の乗降情報データに基づいて、バス利用が少ないため、土日祝日を除外としたのかお聞きしたい。

また、予約型乗合タクシーの乗車地は資料3の4ページのピンクのエリア内からで、降車地は制限していないということか。

○事務局

地域内交通の予約型乗合タクシーの運行の平日のみの運行という設定については岩手県交通の羽場線の運行データに基づいたものではなく、路線廃止予定の羽場線が平日のみ運行している路線で、その代替交通としてのものであるためである。また、資料3の4ページについて、「盛岡市立病院に乗り入れ」と「イオンモール盛岡南に乗り入れ」という記載は、双方に本宮線が乗り入れるという趣旨の記載である。予約型乗合タクシーが接続するのは、イオンモール盛岡南のみであり、表記が適切ではなかったことをお詫びする。

また、予約型乗合タクシーの降車地はイオンモール盛岡南のみであり、路線バスの本宮線に乗り換えていただく想定である。

○鈴木委員（交通ジャーナリスト）

事業内容について、バス路線を集約して再編する立地適正化計画との整合、居住が多い地域へのバス路線の新設、それぞれの時間帯に応じた運行、地域内交通との役割分担という点で非常に優れていると感じる。

意見であるが、資料3の4ページの地域内交通の予約型タクシーについて、結節点の場所を明確に記載していただきたい。資料3の2ページの全体図の中で主要結節点として盛南と記載があるが、基幹交通として結節する場所や、ネットワークはどう構成されるのかがわかる書き方をしてほしい。同様に資料3の5ページ、矢巾町のデマンド交通の運行範囲の拡大についても、他の交通手段との結節方法、結節点の場所との記載は必要と考える。

また、路線再編を行った結果、盛岡市南部及び矢巾町北部の地域全体のネットワークがどうなるかを示すことが必要である。例えば資料3の3ページ、「国道4号方面は北高田線・日詰線系統でカバー」について、「旧：再編前」、「新：再編後」の図だけを見ると東北運輸局の発言にもあったように、国道4号を経由していた路線が他の経路を運行することになるので、結果的に国道4号を経由する路線の状況が見えていない印象がある。

○宇佐美委員（岩手県立大学）

鈴木委員にお聞きしたいが、デマンド交通の運行範囲の拡大について結節点を示すべきという御意見は、矢幅駅をデマンド交通の結節点として示しているところであるが、それが盛岡市南部及び矢巾町北部における結節点として分かるように記載した方がいいということか。

○鈴木委員（交通ジャーナリスト）

お見込みのとおりである。また、盛岡市南部における結節点についても、例えば岩手飯岡駅等、決めておく必要があるのではないかと思います。

○宇佐美委員（岩手県立大学）

岩手飯岡駅は、矢巾町北部からも近いので結節点としてはいいと思う。その他の場所は結節点にはならない。結節点として、示すべき所と、示さない所をはっきりさせるべきである。

また、利便増進事業の実施による効果について、資料では公共交通計画にある評価指標を選択して記載されているが、事業が影響する地域以外も含んだ盛岡都市圏内全体での評価となるため、事業を実施した効果がわかりにくくなってしまうのではないかと思います。

矢巾町のデマンド交通の収支率についてはわかりやすいと思うが、今回、利便増進事業で行うことが影響する範囲内で、どう影響するのかを無理のない範囲で見た方がいいと思う。併せて、盛岡都市圏全体に対してどれぐらい影響したのかも見られたらよいと思うので検討をお願いしたい。

○事務局

鈴木委員及び宇佐美委員からいただいた御助言を参考に、表現の仕方等を今後工夫する。中でも評価指標に関連して、部分的な指標を設けるかどうか等の可能性も含め、利便増進事業の効果の評価方法を継続して検討する。

4 その他

○大野委員（盛岡地区タクシー協会）

以前の交通会議で質問させていただいた件であるが、岩手医科大学内丸メディカルセンター（以下「内丸メディカルセンター」という。）の診療機能が令和8年4月に矢巾町の岩手医科大学附属病院（以下「附属病院」という。）に移転するということが決まっていることについて、盛岡市内と附属病院とのアクセスに関して、事務局に対し、どのような考えをお持ちかとお聞きしたところ、岩手医科大学から正式にどの診療科が移転するか報告がないので、まだ検討はできないという回答だったと記憶している。歯科診療と総合診療が内丸メディカルセンターに残るということは聞いているが、それ以外の診療科はすべて附属病院に移転するとのことである。移転時期は半年後なので、今後、盛岡市と矢巾町がどのような計画を考えているのか、判明している範囲内で教えていただきたい。

○中村会長

総合診療科と歯科が一部内丸メディカルセンターに残ると聞いている。現在、内丸メディカルセンターは1日約900名の患者が受診しているが、移転する診療科に通院している全ての患者が内丸メディカルセンター移転後、附属病院で受診することは想定していないとのことであり、盛岡市内の病院等を受診する選択になると思われる。現在は、初期診療の患者が内丸メディカルセンターを受診しているが、附属病院での受診は高度医療が必要な方を想定している。基本的に、市内の岩手県立中央病院、盛岡市立病院、盛岡赤十字病院、その他市内の開業医等を含め一定数を引き受けいただく予定である。今後、厳密にどの医療機関に何人受診していくことになるか岩手医科大学側で把握しにくいところはあるという話は聞いている。

○事務局

交通網に関して具体的な取り組みや計画は未整備であり、移転に係るデータ等も持ち

合わせていないが、今後都市圏として、こういった取り組みができるか相談させていただきたい。

○小野寺委員（岩手運輸支局）

令和7年8月からタクシー運賃、令和7年10月からは岩手県交通の運賃がそれぞれ値上げされている。さらに、貸切バスの運賃改定も行われる。地域の皆様に大変御負担をかけることになるが、御理解いただきながら交通事業者を支えていただければと思う。

○八島委員（紫波警察署）

議題のバス路線の再編について、バス路線が変わる際には警察への協議等が必要になるが、路線ごとの事故発生件数等を考慮し、調査した上での回答を行うので、時間的余裕を持った依頼をお願いしたい。

5 閉 会