

**意見検討結果一覧表**  
 （案名：岩手県地域公共交通計画（素案））

番 号	意 見	検討結果（県の考え方）	決定への 反映状況
1	<p>一関駅を起点に平泉と合わせて狛鼻溪と回遊する観光ですが、<b>JR</b> 大船渡線(狛鼻溪駅)は <b>Suica</b> が使えない。<b>JR</b> 大船渡線はトンネルがありスマホ圏外で <b>Tver radiko YouTube</b> アプリが使えない。通学する学生が有効に時間が使えるようにしてほしい。</p> <p><b>JR</b> 大船渡線駅沿線にパーク&amp;ライドできる駐車場整備</p> <p>一関駅と高速バス一関仙台を雨や雪に濡れずに行き来できる屋根付きロータリー整備</p> <p>岩手県交通バス千厩盛岡高速バスはコロナ禍から運休が続いているので再開要望。</p>	<p>利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築に向け、本計画では、「シームレスで利便性の高い接続拠点の形成、乗り継ぎ環境の整備」や「通学生に対応した利用促進」「交通DXによる地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上」を掲げ、具体的には、接続拠点の形成や乗り継ぎ環境の整備、利用促進策の実施、交通系 IC カードの導入等を行うこととしています。</p> <p>個別具体的な施設の整備等については、関係する事業者にお伝えします。</p>	D（参考）

番 号	意 見	検討結果（県の考え方）	決定への 反映状況
2	<p>計画目標である「地域公共交通に対する県民の意識醸成・関心の向上」を達成するための主な取り組みとして、「公共交通スマートチャレンジ月間による公共交通利用に向けた県民意識の醸成、利用促進の実施」とありましたが、そもそも公共交通スマートチャレンジ月間という取り組み自体の認知度が低いのではないかと感じました。取り組みに参加する事業所や個人が増えたとしても、取組後のコメントからだど、どのような意識で取り組んでいたのか、また、心がけてただけでこの取り組みが本当に地域公共交通に対する意識・関心の向上につながっているのか不明確だと感じてしまいました。地域公共交通を維持し、利用促進につなげていくためにも、利用することがどのような利点になるのかを周知してもらう必要があると考えます。例えば、環境にやさしいことや駅やバス停まで自らの足で向かうことで健康促進にもなること、金銭面についての利点などを知ってもらう機会を作るのが良いのではないかと思います。そのような機会をつくり、事業所や学校で一気に沢山のの人に理解してもらい、意識や関心の向上を狙うということを意見として挙げたいです。</p>	<p>公共交通スマートチャレンジ月間については、公共交通と自家用車のスマートな使い分けにチャレンジし、公共交通の利用促進と環境負荷の低減を図る取組として、毎年度実施しているところであり、本計画において、参加企業や実施期間の拡大を検討することとしています。</p> <p>地域公共交通に対する県民の意識醸成・関心の向上を図るためには、取組の趣旨や公共交通を利用することの利点を明確に周知することが重要であることから、効果的な周知を実施することを計画に盛り込みました。</p>	B（一部反映）
3	<p>矢巾に医大が新設されたり、不来方高校が盛岡南高校と合併することにより、乙部、手代森地域からの矢巾地域へのアクセス手段が重要となってきました。現状を見ますと、鉄道もバスもなく公共交通手段がない状況です。この状態は、これからの矢巾乙部手代森連携面からも解消されるべきだと思います。乙部手代森地域の高校生は矢幅駅が最寄駅になりますが、自転車が必要な交通手段になっており夏季はよいとしても、冬季は車の交通量も多いことから危険な状況が見受けられます。やむを得ず車での送迎になりますが、仕事をやすんだりなど、親の負担も強いものがあります。乙部手代森地域から矢幅駅方面へのバスが新設されることを強く希望している次第です。よろしくお願いたします。</p>	<p>本計画では、日常生活や通学、通院等の広域移動を円滑に行えるよう、広域的な公共交通の維持・確保に取り組むこととしています。</p> <p>御意見をいただいた移動手段の要望については、関係者と共有していきます。</p>	D（参考）

番 号	意 見	検討結果（県の考え方）	決定への 反映状況
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スノーポールを設置 冬場の降雪によりホワイトアウトが発生し、学校周辺の道路と田んぼの境界が不明瞭となり車を運転する際危険な箇所があります。例年職員が田んぼに車を落としています。</li> <li>・ 自転車専用レーンの設定 自転車通学生が多いことから、学校周辺に専用レーンがあると生徒も車も意識して走行し、安全性が高まると思われます。</li> </ul>	御意見をいただいた交通安全等に関する要望については、関係機関にお伝えします。	F（その他）
5	<p>岩手県交通バスの運休していた千厩盛岡高速バスが 2024 年 3 月 31 日をもって廃止になるようで旧東磐井地域と県都盛岡を結ぶ公共交通もなくなり今後は観光や買い物や病院に行くことも少なくなると思う。一関地方は仙台の高速バス運行本数も多く、安く乗り換えなしで仙台駅前に集積している大型商業や映画館やプロスポーツなどあり週末に出かける人が特に多い。消費は県外仙台で流れている。県が掲げているオール岩手あまり感じない。とても難しい問題だと思う。</p>	本計画では、広大な県土を有する本県での移動の実現に向け、広域的なバス路線の維持・確保のための支援や、日常利用の増加に向けた利用促進などを進めることとしていることから、関係者と連携して、県民にとって必要な広域移動手段の維持・確保に取り組んでいきます。	D（参考）

番 号	意 見	検討結果（県の考え方）	決定への 反映状況
6	<p>客貨混載バスを増やし人手不足を解消。</p> <p>AI オンデマンド交通も道路整備の遅れている一関市大東町内でも県と一関でモデル地域として進めてほしい。もっと限界集落や過疎地域のことを考えてほしい。今年秋開業する道の駅だいたいを起点に過疎地域(猿沢・興田)を結ぶ路線開設で買い物難民対策など各種スマホ決済導入も。</p>	<p>本計画では、貨客混載の導入などの多様な分野との連携については、「多様な主体・サービスと連携した地域公共交通の利用促進」として、AI デマンド、キャッシュレス決済等の導入等の取組は、「交通 DX による地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上」として事業を位置づけ、事業者や市町村等の関係者と連携しながら、地域公共交通の生産性向上等を進めることとしています。</p> <p>御意見については、関係する事業者や市町村と共有していきます。</p>	D（参考）
7	<p>1. P127～128：目標 1 の達成状況を確認する指標・数値目標の中の「広域的なバス路線 1 路線当たりの平均乗車密度」「広域的なバス路線の収支率」「広域的なバス路線への公的資金投入額」の 3 つについて、その数値設定の算定根拠の明示（3 つの指標の整合性を含む）をお願いします。加えて、目標数値の見直しを検討願います。</p> <p>[理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 他の地方公共団体の同計画では、目標数値の算定根拠・方法を示すとともに、そのために必要な資料・データの収集方法と合わせて、計画推進（PDCA）におけるモニタリング手法として記載しております。また、それによって関連性がある複数の目標数値の関係性・整合性も明らかとなります。参考資料として算定根拠・方法を提示されることを要望します。</li> <li>● 上記 3 つの数値について、1 路線当たり平均乗車密度は、いわて県民</li> </ul>	<p>「広域的なバス路線 1 路線当たりの平均乗車密度」は、令和 4 バス事業年度の国庫・県単補助路線の平均乗車密度の平均値を現況値とし、人口減少やコロナ禍からの一定程度の回復を踏まえて目標設定しています。</p> <p>「広域的なバス路線の収支率」は、令和 4 バス事業年度の国庫・県単補助路線の収支率の平均値を現況値とし、国庫補助（地域間幹線系統補助）において、原則、毎年収支率 1 % 以上の改善を目標とするとされていることを踏まえて目標設定しています。</p> <p>「広域的なバス路線への公的資金投入額」は、国、県、市町村を合わせた公的資金投入額を、過去 5 年間の平均額と同水準を維持することを目標としたもので、投入額の減額を目標としたものではありません。</p>	D（参考）

番 号	意 見	検討結果（県の考え方）	決定への 反映状況
	<p>計画（2019～2028）第2期アクションプランの設定指標とありますが、同計画では現状値として令和3年（3.0）、目標として令和5年（3.2）、令和6年（3.4）、令和7年（3.4）、令和8年（3.4）のみ記載されています。本計画の現況値の令和4年度（2.9）と目標値の令和10年度（3.2）はアクションプランには明示されていないので、アクションプランの設定指標を使用したという説明は成り立たないと考えます（細かい点としてアクションプランは「年」、本計画は「年度」記載ですが、4～3月の会計年度と10～9月の補助年度の混同をされていないかご教示願います）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均乗車密度は運送収入と実車走行キロ等から算出されますので、収支率が向上すれば上昇します。国庫補助・県単補助は、平均乗車密度及びそれを使用して算定される輸送量が補助対象要件と補助額算定の根拠となります。そのため、平均乗車密度と収支率、公的資金投入額は連動する部分がありますが、現案の3つの目標値は、その整合性が取れているのかご教示願います。</li> <li>● 収支率については毎年度1%の改善を目指すとされていますが、コロナ前から厳しい収支状況にある上に、現在でもコロナ前の利用状況まで回復していません。P73の旅客運送収入の推移では、R4年度はR3年度から約13%の増収となっておりますが、これはコロナからの反転回復によるものであり、コロナによるライフスタイルの変化によって今後もコロナ前の水準まで回復することは予想できません。さらに、運行経費は燃料費の高騰に加えて待遇・労働環境改善等によって増加することから、収支率の改善は容易ではないと考えます。</li> <li>● 公的資金投入額については、上述の2指標の上昇目標設定が現実的ではない上に、過去5年間の国の補助は、コロナ禍による補助要件の特</li> </ul>	<p>ん。</p> <p>これらの設定の考え方については、本計画の第4章「2 基本目標等」に掲載しています。</p> <p>また、深刻化する運転士不足に対応するため、県においては、令和6年度当初予算にバス事業者が行う運転士確保や運転士の育成、職場環境改善に対する支援を計上したほか、一部の市町村でもバス運転士確保に対する支援が計上されているところであり、これらは本計画に掲載しています。</p> <p>これら3つの指標は、市町村や交通事業者などの関係者と協議の上、広域的な公共交通を適切に維持・確保していくための目標として設定したものであり、路線バスについては、国庫・県単補助による支援や市町村が行う代替交通の運行に対する支援に加え、新たに実施するバス運転士確保への支援などを計画に盛り込んでいるところであり、需要に応じた交通手段で広域移動の維持確保を図り、指標の達成に向け、事業を行っていきたいと考えています。</p>	

番 号	意 見	検討結果（県の考え方）	決定への 反映状況
	<p>例緩和が適用されています。特例の終了によって国庫補助対象から外れる路線が増えれば、当該路線への国・県補助自体がなくなり、その代替として県・市町村が投入する補助との差額で、目標は達成できたとしても運行事業者の負担が増える可能性があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● さらに現行補助制度では、広域バス路線の実欠損全額を賄っておらず、その分は運行事業者が負担しており、事業者の経営努力だけでは路線の維持は不可能となっています。この状態下で公的資金投入額を減額するような目標を設定されるのでは、事業者としては減便や路線廃止の経営判断を下さざるを得なくなり、それでは「広域な県土の移動を実現する広域移動の維持・確保」という基本方針の実現とは反対の結果を招くと思料します。</li> <li>● 目標2の「バス運転士の新規確保人数」の目標値は、過去4年間の平均離職率をもとにした退職者数と同数を新規採用することで現状を維持するとあります。運転士確保のためには、給与を中心とした待遇改善が必須ですが、その原資の一部である補助を減額するという目標とは相容れないものです。以上の点から、上記3つの目標値の再考をお願い致します。</li> </ul>		

番 号	意 見	検討結果（県の考え方）	決定への 反映状況
8	<p>2. P138～139：「事業1：広域的なバス路線の維持・確保のための支援」と「事業2：人口減少や（中略）新たな支援策の検討・実施」において、欠損額の事業者負担がなくなるよう、新規の支援・補助制度の導入（検討）を入れていただきたく要望します。</p> <p>[理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「1.」に記載したとおり現状の制度では路線の維持・確保は困難な状況ですが、事業1・2の内容はほとんどが現行支援の継続となっております。燃料費高騰等に応じた支援策は事業経営の一助となっておりますが、恒久的な政策ではないため、持続可能な維持・確保方策として、市町村を交えた現行補助制度の見直しの検討を行っていただけるよう要望します。</li> </ul>	<p>岩手県地域公共交通計画では、「事業2：人口減少やバス補助の特例措置終了等を見据えた地域公共交通ネットワークの見直しや新たな支援策の検討・実施」において、地域の特性や需要等に合わせた持続性の高い地域公共交通ネットワークへの見直しを図りながら、県と市町村で構成する地域内公共交通構築検討会により、地域公共交通を取り巻く情勢を踏まえた支援のあり方の検討等を行うことや、利便増進実施計画の策定を通じ、路線の利便性の向上を図るとともに、国庫補助の特例措置を活用した持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図っていきます。</p>	D（参考）

備考1 「類似意見件数」欄については、類似の意見をまとめて公表するときに当該類似の意見の件数の記入に用いるものとし、それ以外のときは削除するものとします。

2 「決定への反映状況」欄には、次に掲げる区分を記載するものとします。

区 分	内 容
A（全部反映）	意見の内容の全部を反映し、計画等の案を修正したもの
B（一部反映）	意見の内容の一部を反映し、計画等の案を修正したもの
C（趣旨同一）	意見と計画等の案の趣旨が同一であると考えられるもの
D（参考）	計画等の案を修正しないが、施策等の実施段階で参考とするもの
E（対応困難）	A・B・Dの対応のいずれも困難であると考えられるもの
F（その他）	その他のもの（計画等の案の内容に関する質問等）

3 意見（類似の意見をまとめたものを含む。）数に応じて、適宜欄を追加して差し支えありません。

4 計画等の案の項目区分に応じて、適宜表を分割して差し支えありません。