

## 資料 3-2

### 事前にいただいた意見

岩手県地域公共交通網形成計画の令和5年度評価及び最終評価の実施にあたり、事前に全市町村及び交通事業者に対し意見照会を実施。提出いただいた意見は下記のとおり。

番号	項目	意見
1	1 令和5年度の 主な取組実績と 令和5年度評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「予約応答型乗合交通」を「予約乗合交通」へ修正。 ⇒花巻市における名称。</li> <li>・文章に「試乗説明会」を追加。 ⇒花巻市においては、「試乗体験」ではなく「試乗説明会」を実施したため。</li> </ul>
2	1 令和5年度の 主な取組実績と 令和5年度評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・文中の「バス」を「路線バス（土沢線）」へ修正。 ⇒路線バス（土沢線）利用者に限定をした支援だったため。</li> </ul>
3	2 岩手県地域公 共交通網形成計 画最終評価	<p>県の基本方針に対する達成状況について、昨年度の水沢金ヶ崎線、北上金ヶ崎線の広域バス路線の廃止時において、県の役割として正当な関与を果たすことができたかという点で疑義が残るところです。</p> <p>広域バス路線の維持確保という観点から、県の積極的なリーダーシップにより、関係自治体及び交通事業者との調整を行う必要があったのではないかと考えております。</p>

4	2 岩手県地域公共交通網形成計画最終評価	<p>バスに関する指標の未達成の要因及び、国庫・県単補助路線の廃止理由として、新型コロナウイルス感染症の影響、運転士不足の深刻化、燃料費の高騰が挙げられています。この3つの要因が大きいことは事実ですが、これらの要因が路線廃止を招く事業構造上の問題は、補助制度の仕組みから補助額に上限があることで欠損全額を賄えず、事業者負担が生じていることです。この事業者負担は、他県においては沿線市町村が追加補助を行っているのに対して、岩手県ではその仕組みがないために負担額が桁違いに大きくなっています。</p> <p>コロナ前は、被災地特例による補助増に加えて、高速・貸切バスの利潤を充当する事業者の内部補助で運行を維持していましたが、コロナ禍による運送収入の減収と、社員の待遇改善による人件費の増額、燃料・部品資材コストの高騰による経常費用の増額から、年々収支差額が大きくなり、内部補助では賄えない欠損額になっています。</p> <p>上記の課題を認識して対応いただかなければ、いくら運転士を確保しても、事業経営としては、恒常的に欠損が生じる路線バスではなく、収益性が高い高速・貸切バスに充当することになります。そのため、最終評価の中に、市町村も含めた路線維持の仕組みづくりの必要性を記載いただきたく存じます。</p>
5	2 岩手県地域公共交通網形成計画最終評価	<p>地域公共交通利便増進実施計画の策定の必要性は、同計画が国交大臣認定を得ることで受けられる国庫補助の要件緩和を想定してのことと推察します。</p> <p>しかし、この要件緩和は国・県補助の範囲内のことであり、前項に記載した国・県補助で賄えない事業者負担額の軽減には一部しか寄与しません。</p> <p>加えて、事業者負担が大きい地域間幹線系統は、複数の市町村を跨いで運行しているため、沿線市町村が共同で計画を策定する。又はそれぞれの市町村が同一の内容で同時に計画を策定して認定を得なければ、当該路線の全区間にわたって要件緩和を受けることはできません。</p> <p>以上のことから、利便増進実施計画の策定と認定申請は市町村に委ねるのではなく、基本的には、県が主導して沿線市町村と共同で行うべきと考えますので、再考をお願いします。</p>