

第1回 公共交通検討幹事会 議事要旨

1 日時 令和3年2月12日（金）14時00分～16時00分

2 場所 いわき市文化センター 3階 大会議室

3 出席者

No	区分	所属	氏名	出欠
1	一般旅客自動車 運送事業者等	一般社団法人 福島県タクシー協会 いわき支部 支部長	門馬 成美	○
2	一般乗合旅客自動車 運送事業者	新常磐交通株式会社 取締役 乗合部長	門馬 誠	○
3	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 企画室長	小川 郁夫	欠席
4	国	国土交通省東北運輸局福島運輸支局 首席運輸企画専門官	越戸 直	○
5	県	福島県いわき地方振興局 県民生活課長	渡邊 智伊	○
6	市	いわき市総合政策部 創生推進課長	松本 雄二郎	○
7		いわき市文化スポーツ室・観光交流室 観光交流課長	駒木根 通人	○
8		いわき市都市建設部 都市計画課長	市毛 芳幸	○
9		いわき市都市建設部 総合交通対策担当課長	矢吹 隆行	○ 幹事長

- ・事務局：都市建設部都市計画課総合交通対策担当
- ・その他：報道機関者等

4 概要

(1) 開会

司会による開会の宣言

(2) 委員紹介

司会から委員の紹介

(3) 幹事長あいさつ

幹事長の矢吹委員による挨拶

(4) 協議

《確認事項》

① 検討体制（協議会と幹事会）について

都市交通施策の経緯や現在の検討体制について、事務局より説明。

② 策定する計画の概要について

「都市交通マスタープラン」、「都市・地域総合交通戦略」、「地域公共交通計画」の概要と策定までのスケジュールについて、事務局より説明。

③ 現行交通関連計画の概要について

現行交通関連計画や上位計画等における交通に関する記載事項の確認について、事務局より説明。

《検討事項》

④ いわき都市圏の現状・特性と課題について

社会・経済情勢等からみる現状と課題や、本市における道路交通、公共交通の特性と課題について、事務局より説明。

⑤ 公共交通ネットワーク方針（案）について

今後の公共交通ネットワークの基本的な考え方と方針図（案）について、事務局より説明。

⑥ 都市交通の目標（案）について

本市の課題や市民意識調査結果や関連計画等を踏まえて、設定した都市交通の基本目標（案）と基本方針（案）について、事務局より説明。

(5) その他

(6) 閉会

5 配布資料

次第

席次

出席者名簿

資料 1 : [会議資料] 説明資料（第 1 回公共交通検討幹事会）

資料 2 : [参考資料] いわき都市圏の現状・特性と課題（暫定版）

資料 3 : [参考資料] 現況自動車交通量（暫定版）

別紙 1 : 公共交通検討幹事会運営要領

別紙 2 : 意見照会様式

6 委員からの主な意見と事務局の考え（要旨） ○：委員 ➡事務局

④ いわき都市圏の現状・特性と課題について

- 説明資料における路線バスの定義はどう設定しているのか。路線バスは、道路運送法の一般乗合旅客運送でいうと、一般路線バス、高速バス、また定期観光バスも路線バスに該当するがどれにあたるのか。
 - ➡ 説明資料における路線バスは、一般路線バスを指している。
- 一般路線バスのみを指しているのであれば、路線バスは高速バスを除くや、一般路線バスを指すとわかるように記載してほしい。
 - ➡ 了解。
- 地域の路線バス維持についての「補助制度」に関連していわき市の生活補助金対象路線が 27 路線あるが、令和 2 年度はうち 26 路線が対象となった。いわき市の補助制度に感謝している。これら補助路線は欠損額が全て補填されておらずバス事業者は「千万円単位の内部補助」をして路線を維持している実態がある。

⑤ 公共交通ネットワーク方針（案）について

⑥ 都市交通の目標（案）について

- ネットワーク図は素晴らしい。市民が喜ぶような事業を展開していければいい。
- ネットワーク図における地域内交通をコストも含めどう展開していけるかが重要。行政（国、市）からの支援策も併せて考えてもらいたい。
- 「公共交通ネットワーク方針図」において大切なのは、緑の半円で示す地域内交通で、中心市街地に偏在するタクシー事業者が回送して現地まで行き運行するにしても、例えば、回送が往復何十kmもあり且つ、お客様を乗せる実車が数kmの場合、実車部分のみが補助対象であると、誰も受け入れないのではないか。どのような支援策が考えられるのかが大事で、そこが提案の最初だと思われる。検討を進めて最後にこの事が提案されたりすると、話がまとまらない。ちなみに一般路線バス補助では、回送部分の経費は補助対象から外されている。
- 地域の路線バスを維持していくためにも、国のバス補助において、市町村をまたぐ路線だけでなく市町村内で完結する路線についても対象になるように要綱改正を検討してほしい。
- 国の交通事業者への支援としては、新型コロナウイルスの影響を受けた交通事業者には、第 3 次補正より幹線補助やフィーダー補助については増額している。その他の支援については、各自治体で、臨時交付金を活用し対応してもらおうようになる。
- 鉄道について、市の交流人口を増やすためには、いわき～東京間はもとより、いわき～仙台間、いわき～郡山間も重要であると考え。しかし、運行本数が少なく無人駅も増えている。交流人口を増やすことを考えると改善すべき。
 - ➡ 鉄道については、JR 東日本に対し、毎年要望活動を行っており、ダイヤ改善や観光に関する内容について、JR に伝えている。特にいわき～仙台間については、震災前の水準に戻すようにしてほしいと要望している。
- 仙台とのアクセス向上について、今年度中に国が中心となり、浜通り自治体を含めて、広域連携による今後の復興・創生を図る組織を立ち上げると話を聞いている。

副大臣、県知事、副知事、浜通りの首長で組織し、具体的な話をする分科会が設置される。その中に交通に関する分科会も設置され、民間事業者にも声がかかると思うので、その分科会でいわき市へのアクセス向上を呼び掛けることもできる。

- 浜通りの観光部門の組織「浜街道」で仙台から相馬付近への観光客を呼び込む取り組みを行っている。市としても、仙台からいわき市に観光客を呼び込む取り組みを今年度末から始めるところである。
- いわき市にくる観光客は自動車で来られる方が多い。現在は、コロナの影響で利用が減っている鉄道や高速バスに乗ってきやすいように、二次交通の充実は交流人口を増やすためには重要である。
- 持続可能なまちづくりは、既存の施設やサービスをそのまま使えるようにしているというのではなく、コロナ等により社会が変化している中で、社会情勢に合うものに変化させるまちづくりをしていくことで持続可能なまちにするという考え方である。
- 人口推計によると 2030 年には 27 万人、2040 年には 24 万人まで減少すると推計している。今後の人口減少が避けられない中で、人口を維持する取り組みも重要だが、人口減少を前提としたインフラ整備やサービスの構築も考えていかなければならない。
- 自治体としても、人口減少による税収低下が免れない中で、現在と同じ補助金のあり方というのも難しくなる。そのため、今後は、サービスの水準を落とさずにコストダウンする方法を考えていかなければならない。
- 市の人口が減少する中で、人口が増加している地区もある。泉地区は人口が増加している地区であり、ネットワークも十分に確保され、住みやすいまちとなっている。
- 立地適正化計画における拠点への集約するための方策は、バス等の交通事業者も含めて市と一緒に考えていきたい。
- コンパクトシティが進んでいく中で、中山間地域などの地域内交通の維持が難しくなるなど、施策を進めていくことでの状況の変化にも対応していかななくてはいけない。中山間地域の方が困らない交通を検討していく必要がある。
- カーボンニュートラルの取り組みについては、国で推進しているところであり、交通サービスにおいても対応するのは必須になってくる。
- 公共交通検討幹事会と並行して、道路交通について検討する道路交通検討幹事会を設置しており、2月9日に第1回幹事会を開催している。道路交通検討幹事会で検討する交差点の改良等の渋滞緩和策と併せて公共交通の利便性向上を進めていきたいと考えている。

⑦その他

- バス利用者が減少している中で、会社独自で経営を改善するための計画を作っているのか。
 - ⇒ 系統の見直しを行い、重複している路線で乗継拠点を設けて最適化し、運行した。乗り継ぎ拠点として設けたラパークいわきではお客からの反発が多く、利用客が減少してしまった。逆に、いわき駅～上三坂線と、差塩～永井入口線の合流地点を乗継拠点として運行したものは、成功している。

- バス路線の再編は、利用者からのデータをもとに行えばよいが、会社としての経営改革や事業のスリム化は行っていないのか。
 - ⇒ 営業所の縮小や車両を購入する際には、新車の購入ではなく中古車で経費の削減を行っている。

- バス事業者は市からの補助をもらっているが、タクシー事業者は市からの補助はなく、自分たちでお客を確保し運行している。市から補助をもらっている自覚をもって施策に取り組んでもらいたい。

- 人の移動が多い平～小名浜間の鹿島街道では、市街化調整区域が多くまちの発展を妨げている。東日本大震災以降に多くの人に移住するようになり土地が足りなくなっている中で主要な幹線道路沿いのまちづくりを発展させるため、線引きの見直しが必要。
 - ➡ 都市計画の線引きの見直しについては、法に基づき、県において5年に1度基礎調査を行い、土地利用の状況を把握した上で、線引きの検討を行っている。今後は、コンパクトシティを進める方針であります。まちづくりの意見として頂戴する。

- 路線バス、貸切バス、タクシーが公共交通といわれる中で、市街化調整区域では、路線バスの事業者は、営業所を設けることが出来るが、貸切バスやタクシー事業者は、営業所を設けることが出来ない。同じ公共交通として格差をなくしてほしい。市街化区域と市街化調整区域で営業するのは、地価や税金等を見ても大きく差が出る。そういった部分での支援も考えてもらいたい。
 - ➡ 調査・研究を進める。

7 会議の様子

