

奥州市議会総務常任委員会 会議録

【日 時】令和2年10月28日（水） 13:30～16:14

【場 所】7階 第1委員会室

【出席委員】（5名）

中西秀俊委員長、今野裕文副委員長、高橋晋委員、菅原由和委員、佐藤郁夫委員

【欠席委員】菅原圭子委員

【傍 聴】なし

【出席者】千葉学総務企画部政策企画課公共交通対策室長、及川政典公共交通対策室副主幹

【事務局】千葉議事調査係主任

【次 第】

1 開 会

2 委員長挨拶

3 調 査

奥州市公共交通施策について

4 協 議

(1) 行政視察について

(2) 市民と議員の懇談会について

5 そ の 他

6 閉 会

【会議概要】

1 開会 (略)

2 委員長挨拶

(中西委員長) 皆さんご苦勞様でございます。本日は調査を依頼しましたところ、担当部には調査対応を整えていただき、感謝申し上げます。

さて、人口減少や少子高齢化の急速な進展に起因する課題を抱えておりまして、実際にバス利用者は年々減少し、現状路線を維持することも困難なほど、交通を取り巻く環境は大きく変化していると理解してございます。また、自ら交通手段を持たない交通弱者にとって、路線バスなどの公共交通は日常生活に必要な交通手段であることから、長期的に市全体を見据えた公共交通体系を確立していくことが喫緊の課題と捉えております。

前委員長のもとに、公共交通施策についての政策提言を行いました。来月には、市民と議員の懇談会も開催され、ワールドカフェ方式で、公共交通に関わって開催をいたします。

本日は、その提言を捉えた中で、その取組状況と、ネットワークの再編の方向性と、取組状況について調査をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。挨拶に代えます。

3 調査

(中西委員長) 欠席通告者は菅原圭子委員であります。

3の調査について、所管事務調査を行います。本日の調査事項「奥州市公共交通施策について」説明のため、当局から千葉学総務企画部政策企画課主幹兼公共交通対策室長、そして、

及川政典公共交通対策室副主幹にお越しをいただいております。どうもありがとうございます。よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、当局からの説明の後に、質疑等を行いながら調査を進めていきたいと思ひます。なお、発言の際はマイクを使用していただきまして発言いただきますようよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、奥州市公共交通施策について、当局より説明をお願いいたします。千葉公共交通対策室長、お願いいたします。

(千葉公共交通対策室長) 今ご紹介いただきました、公共交通対策室長の千葉と申します。本日いただいたテーマに基づきましてご説明を申し上げたいと思ひますが、説明については着座にて失礼いたします。

それでは2点、調査内容ということであらかじめ提示をいただいております。1つ目の政策提言書の取組状況についてからご説明を申し上げたいと思ひます。資料につきましては、先に配付しました資料のうち、資料1というものをお開きいただきたいと思います。こちらの提言、昨年の6月にいただいた中身でございまして、大きく3点の提言。そして、それらに対して、具体の施策がいくつか、そこにぶら下がっているというような構成になっております。この提言による具体的な施策の中身に基づきまして、現状の取組状況等の説明を、この資料でもって説明させていただきたいと思ひます。

資料の説明の前段といたしまして、前提条件として、取組状況という表組みの中ほどにございます、こちらの説明をまず若干させていただきたいと思ひますが、資料をめくっていただきまして2ページをご覧ください。2ページの下方に、取組状況の見方ということで、未実施から実施済みまで5段階の区分けをしております。未実施というものは、現時点で提言の趣旨に沿った対応が困難と考えられるものということにしておりますが、こちらについては現状ないものと思っております。以降、実施済みの部分、一番上の部分は、対応が完了したもの、或いは趣旨の大半に効果が生じているものということで、そこまでの間、至るまでの経緯として、3つに分けております。内部での検討に入っているもの、着手しているが検討調整段階であるもの、そして外部も含めて調整をしているが計画全体が完了するまで時間を要するものということで、この5区分に分けて現状の進行状況についてはお示しをしているところでございます。

1ページ目にお戻りいただきまして、順に追って説明をさせていただきます。提言1の、都市計画等と一体となった総合的な公共交通ネットワークを構築すること。この提言に関しましては、5点ほど具体的施策を提示いただいております。

1つ目、「都市計画マスタープラン」、新たに策定する「立地適正化計画」等の都市計画及び「公共施設等総合管理計画」との整合性を図るなど、将来的な地域ビジョンの明確化を図ることというご提言でございまして、取組状況未着手とさせていただいておりますが、こちらにつきましては、説明の方です。都市計画マスタープラン等との整合につきましては、この交通の部分に関しては、あくまで移動手段であること、そして、まちづくりそのものに優先するものではないと考えておまして、第3次奥州市バス交通計画を策定しております。こちら、各計画の見直しがそれぞれ担当部局の方で進められているものではあります。この計画と整合性を図る以前に、事業者の路線撤退と、交通を取り巻く環境というのが待ったなしの状況にあるということで、そこを先んじまして、この計画の方を策定しているところでございます。現状では、都市計画マスタープランに掲げる都市拠点、或いは、そういったところを移動する手段として都市拠点へ、市内のどこに住んでいても片道500円で行けるようにということ、ネットワーク構築の中心に据えて計画を策定しているところでございます。先ほどお話した通り、都市計画課においては都市計画マスタープランの見直しですとか、立地適正化計画の策定に着手しているところでございます。こちらの計画に関しましては、当室の職員

もワーキンググループ委員として関わっております。

それから、公共施設の管理計画につきましても本年度策定予定ということでございますので、これら計画が策定された後に、バス計画の方も必要な見直しを行いまして、正式な地域公共交通網形成計画へ移行をする考えとしております。

施策2つ目です。庁内関係部局と連携した推進体制の確立ということですが、こちらは実施済みという段階にしております。従来から、課題ごとに関係部署との協議ですとか、関係先との協議への同席などを行って参ったところでありますが、本年9月から地域単位に関係部署を集めましての地域公共交通連絡会議というものを、庁内組織ですが編成をいたしまして、当面優先する胆沢地域において、この会議を設置したところでございます。今後、地区内交通導入へ向けて、江刺、衣川、前沢と地域ごとに順次設置していく予定としております。構成員についてはその地域の状況等に応じまして、都度判断をして参ります。

3つ目でございます。「幹線」、「支線」、「地区内交通」の各交通体系のあり方及び方針の明確化でございます。こちらについても、進行中というふうに区分をしております。交通体系のあり方や方針については、3次計画の実施計画に示す通りでございます。こちらについては、2つ目の項目の方で詳細を説明させていただきたいと思っております。他市町村への移動ですとか、都市拠点間を結ぶ幹線、そして都市拠点と地域拠点、或いは各地区を結ぶ支線につきましては、通勤通学或いは災害時の対応など、最低限確保しなければならない基幹となる交通手段でございまして、三次計画に沿って維持をして参りたいと思っております。地区内交通は、地区を路線ではなくて面として対応するため、路線バスよりも利便性が高まること、そしてデマンド方式で利用者が乗らない車両には行政は補助しない、することもなくなるということで持続性が非常に高まる制度だと考えております。ただし、いずれにしても、地域住民、関係団体、交通事業者の理解、協力が最も重要な要素でありまして、これら、いずれかの一つが欠けても実現が困難となると考えているところでございます。

資料をめくっていただきまして2ページ目に入ります。4つめの項目ですが、各地域においてきめ細やかに住民意見を把握し、地域の実態や住民ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築と地域によるサービス格差の解消を図られたいということです。こちらも進行中の区分としております。説明といたしましては、公平かつコンパクトで効率的な交通ネットワークの構築について、計画全体の考え方には大きな異論なく進めてきているところでございますが、実際、実施の段階に至って以下に述べるような意見が生じているところです。1つ目としては、地区内交通に関しては、地元運営や乗継ぎへの大きな抵抗感があること。2つ目として、今あるサービスを低下させる、或いは廃止するのは困るという意見。3つ目としては高齢者にバスは使えない、タクシーと同様のサービス対応をすべきじゃないかというようなご意見が出ているところでございます。

しかしながら、厳しいような言い方にはなりますけれども、この地元地域との協議では、意見の根底にあるこういった意識を改革していかないと、公共交通の存続そのものが難しくなるということを説明しているところです。例えば、住民ニーズや実態の把握とは、今現状でバスを使っている方に対して、この路線が万一廃止されたという場合にどのような対応が最低限必要になるか。そこをまず把握して、そこを手当していくことがまず重要というふうに考えているところです。利便性の向上につきましては、最低限の交通の維持、確保ができてから考えることといたしまして、持続性、公平性のある仕組みとなるよう留意し、取り組んでいるところでございます。市としては財政負担を一定程度に抑えていかなきゃないという必要性もありますことから、このような方向性を持って今進めているところでございます。

5つ目の項目です。新たな交通体系の導入を踏まえ、市内各交通体系における料金の不均衡の是正を図られたいということです。こちら、一部進行中なものもありますし、一部は

未着手ということに整理をしております。進行中の部分といたしましては、県交通が運営する幹線につきましては、営利事業としての運賃とせざるをえない状況がございますが、支線それから地区内交通の乗り継ぎにつきましては、前段（1）で示した考え方を、施策の柱として考えております。部分的にはなりますけれども、この10月から実施を開始いたしました江刺の稲瀬地区の方で、すでにこの方針に沿って対応をいただいているところでございます。地区内交通が1回500円ですとか、或いは路線バスのみ利用者からすると、整合性が取れないといった意見も一方であるところでございますが、あくまで支線と地区内交通乗り継ぎをするその負担感の軽減でありますとか、市内どこの地域であっても都市拠点までは公平に移動できる手段として、政策的な配慮をもって、1回500円という設定を提案しているものでございます。

なお、市が無料で運行する患者輸送バスにつきましては、この不均衡是正の観点から、地区内交通が導入された後には、一定程度、経過措置を考慮した上で廃止。或いは、住民の意向によりましてはその患者を移送バスそのものを有料化して維持するということも検討して参りたいと思っております。廃止となる場合には、原則として地区内交通への切り換えを基本に、周知を徹底して参りたいと思っております。

それから未着手の部分でございますが、切り換えによるネットワーク構築後という全体の体制が整った後にはということになりますけれども、高齢者の利用負担の軽減ですとか、運転免許の返納促進の観点からですね、75歳以上、或いは小学生ですとか免許返納者に対しましては、恒久的な運賃軽減策を実施したいというふうに計画の中では謳っているものでございます。500円を250円にするという、その部分を計画の中では持っているというところでございます。

続きましてページをめくっていただきまして、3ページになります。2つ目の提言ですが、地域拠点と都市拠点を結ぶ拠点間交通を構築することということで、ここには、3点ほど具体的施策を挙げていただいております。

1点目、地域拠点と都市拠点を結ぶ公共交通の整備についてでございます。3次計画に示しました地域ごとの概要をここに地域別に書いているところです。読み上げて説明いたします。水沢地域におきましては、原則として、都市拠点である水沢市街地域へ移動する県交通路線、或いはZバスを維持することとしております。黒石地区におきましては、県交通の生母線を支線とした地区内交通へ移行することを予定しております。

江刺地域におきましては、都市拠点となります岩谷堂市街地内への移動、それから、各地区センターと岩谷堂を結ぶ支線として市営バスを維持して参ります。ただし、各地区内で枝分かれしている路線については整理をいたしまして、短縮する地区は地区内交通への移行を予定しております。バス路線が変わらない地区、藤里ですが、玉里地域におきましても、バス停の移動に距離がある地域が存在しますので、そういったところには地区内交通の導入も併せて検討して参りたいと思っております。

前沢地域におきましては、すでにデマンド方式のハートバスが運行しておりまして、支線と地区内交通、両方の役割を果たしている状況です。ただし、こちらにおきましては、ほぼタクシーと同じ運行形態で、料金がしかも低廉だということなので、運行しているタクシー事業者さんが本業に影響を受けているという状況もございます。運行内容につきましては、他地域の地区内交通に統一する必要があると考えております。この部分だけを切り取りますと、前沢地域におきましてはサービスが低下するということになりますが、市内均衡がとれたサービス、或いは料金負担に反する状況にもなりますので、この部分については見直しをかけさせていただきたいというふうに考えております。

胆沢地域におきましては、令和3年3月に、県交通の馬留線、広岡線、小山線が再編短縮されることになっております。現在の利用者の足を守るため、支線の位置付けとなる県交通

路線を継続するためにも、路線が短縮される地域におきまして、最優先で地区内交通の導入を進めて参ります。

衣川地域におきましては、都市拠点であります前沢市街地、前沢駅周辺地域へ接続するために、支線である衣川バス衣里線を維持して参ります。衣川地域の中心地である古戸へ北股、南股の地域から地区内交通で人を集め、衣川バスを使っていただくような想定としております。これらの項目につきましては、地域拠点から都市拠点への移動についての記載となっておりますが、例えば、衣川の北股から胆沢まごころ病院への直通の移動といったニーズがあるということも一方で把握をしているところです。ただ、こちらについては現状路線、バスが走っているわけではないですし、新設の路線で路線数をふやすことにも繋がりますので、今後の課題としてとらえているところでございます。

資料めくっていただきまして4ページになります。2つ目の提言で、企業や商業施設等との協力連携による公共施設、病院、企業、商業施設等の目的を含んだ経路を検討いただきたいということでございます。こちらについては、進行中の整理としております。今年10月から実施しております江刺岩谷堂地内を走ります街中循環線の見直しにつきましては、市で実施いたしましたアンケートの結果、それから岩谷堂地区の振興会の方で、地区内の実施組織等に意見を取りまとめた協力を得ながら実現できたものでございます。今後、胆沢3路線の再編ですとか、他のコミュニティバスの路線見直しなどの際にも同様に配慮して参りたいと思います。なお当市の場合の状況ですが、市域が広く、長距離の路線、時間が長くなる路線が多いので、施設乗入れをやみくもに進めるとすると長時間の乗車になったり、或いは施設内駐車場での事故の増加なども懸念されるため、利用者の利便が大きく向上するというような状況が見て取れる場合に限って検討することにしたいと思っております。

3つ目です。拠点間交通の結節点等における待合スペースの設置でございますが、こちらも進行中の整理としております。前述2つ目とも関連いたしますけども、施設乗入れ、或いは交通結節点における待合スペースの設置につきましては、乗入れ先の施設の利用、それから、結節点の周辺の店舗の活用といった形で、既存の建物等を活用させていただくことで効率的に実現を図りたいというふうに考えております。街中循環線の商業施設乗入れの事例におきましては、各店舗には、店内へのバス案内の表示ですとか、待合スペース、ベンチの設置などをお願いしているところでございます。それで、既存の施設、或いは周辺店舗等を最大限活用した形で実現を図って参りたいというふうに思っております。

資料めくっていただきまして、提言の3つ目ですが、地域の特性や実態、利用者ニーズに応じた地区内交通を構築することということで、こちらについては4点、具体的施策を挙げさせていただいております。

1つ目が、市、交通事業者、地域の役割と責任の明確化ということでございます。こちら進行中の区分としております。地区内交通の実施にあたりまして、市として運行主体となるタクシー事業者とは定期的に情報交換するなど、持続する地区内交通構築のため、関係者の協働と一定の負担が伴うことについて共有を図っているところでございます。しかしその一方で、計画では全く想定していなかった新型コロナウイルス感染症の拡大による外出抑制につきましては、タクシー事業者にとって相当な打撃を与え続けておりまして、今後も予断を許さない状況となっております。またその一方で、市民との協議の状況ですが、現状は地区振興会役員それから行政区長などとの意見交換が主となっておりますが、その反応としては、交通の課題を地域課題ととらえきれていない面も、多々見受けられる状況がございます。公共交通は、事業者或いは行政が運営するものという考えから抜け切れない。その状況というのは、地区内交通に類似する先進地の視察におきましても、事業初期の最大の課題と指摘をされているところでございます。3者が協働、参画し、役割を果たすことからこそ持続する事業であるということを、市としては揺らぐことなく今後進めて参りたいというふうに思っ

ております。

なお、9月議会でもご指摘をいただいた部分、こちらの分については自戒の念をもって取り組むことにしておるところですが、市としては、短期間で多数の地区に導入する計画となっている状況ですので、説明が拙速であったり、或いは協議会が不足することがないよう、特に留意して今後進めて参りたいというふうに考えております。

2つ目でございます。地域の実態や利用者ニーズに応じた新たな公共交通体系の構築に向けた、地域住民との協議の場の創出ということです。こちらも進行中の部分としております。地区内交通の導入対象19地区振興会を対象に、定期的に訪問をしております。説明や意見交換などを行っております。本年度につきましては、取組みの優先順位によりまして、胆沢地区におきましては、各地区とも3回程度。それから、胆沢以外の地区におきましても1回から2回程度、振興会の方を訪問している状況でございます。また、開催の単位にこだわらず、住民対象の研修会等の開催を提案しているところですが、コロナ禍の影響から、こちらは全市で数回に留まっている状況があります。

地区内交通の導入に向けまして、利用が見込まれる住民の需要調査をまず行い、これを第1弾の住民ニーズ把握ととらえております。調査が終わり次第、具体の制度設計と地区振興会と協議しまして、その後、行政区長或いは自治会長、民生委員それから一般市民へと、順次説明対象者を広げていく考えで進めております。実際の運行のルートですとか運行の便数、そういった制度設計の内容が、具体の話をして受けとめられやすいということから、この段階におきまして、この調整の段階で地域住民との協議の場を確保して、事業の浸透を図っていくのが望ましいというふうに考えているところです。

資料6ページに移ります。3つ目の項目、市、交通事業者、地域が連携して協議を行うための組織等、推進体制を構築することということです。こちら、未着手の整理としております。現時点では、計画推進の中心となる市が、交通事業者、或いは対象の地域と協議している段階でございまして、3者が一堂に会した協議は、地区ごとに、それぞれの熟度が異なるため、一堂に会してのやっぱり協議するのはちょっと現時点では難しいというふうにとらえております。地区での進捗に合わせまして、個別に3者協議をしながら詰めていくイメージでございます。実際スタートした江刺の稲瀬地区におきましては、具体の協議を進める中で、推進体制、或いは市の方としてもどういった部分にサポートすべきかという、そういった体制面の磨き上げができてきたというふうに感じているところです。事業開始後も、3者で定期的に協議を行いまして、適時修正をしながら取り組んで参りたいと思います。ただし、複数地区で地区内交通がスタートした暁には、それぞれの協議というのはやはり、今度煩雑になってくるという懸念もありますので、そういった段階になりましたら、合同での協議体制の構築も必要になってくると考えているところです。

4つ目の項目ですが、地域の特性や実態、利用者ニーズに応じた利便性の高い地区内交通の導入、そして、モデル事業を参考とした他地域への展開ということですが、こちらは検討中の整理としております。江刺稲瀬地区への地区内交通の導入の経過につきましては、項目2番の方で詳細を説明させていただきますが、平成30年度以降、廃止路線代替バスの運行検討を契機とした積み重ねの経験がありまして、モデル事業として他に展開しにくい要素としてとらえております。しかしながら、実際に地区内交通のイメージをとらえるという意味では、身近にある貴重な実例でありまして、市内外問わず視察の希望も出てきているところがございます。今後、研修会や合同視察を検討して参りたいと思っております。なお、本年度に地区振興会を対象とした先進事例の視察研修を行うことで予算を確保していたところですが、コロナ禍の状況もあり頓挫している状況があります。1ヶ所で成功したその事例をコピーしても、他地域では成功するとは限らないといった性質の事業でございますので、地理的な環境ですとか地域性、それから条件、関係者の意識などを実際に見ていただいて感

じていただくのが重要ととらえておりまして、事業の理解を深めるため、来年度以降につきましても、開催を追求して参りたいというふうに思っております。以上、政策提言書の各項目についての取組状況ということでご説明を申し上げました。

関連がございますので、2番目のネットワーク再編の方向性、それから、取組状況についても、引き続き説明を通してさせていただいて、後程、一括してご質問をお受けしたいと思います。

では続きまして、資料の2をご覧くださいと思います。こちらネットワーク再編の方向性と取組状況についてということで、こちらの内容につきましては、3次の計画の中で、ネットワーク再編の方向性ということで、今回お示しいただいた柱立てに沿って計画を立てておりますので、資料の前段につきましては、3次計画からの抜粋として資料を作成しております。

資料2-1の2ページでございますが、ネットワーク再編の方向性として、(1)として新ネットワーク体系確立のための基本的な考え方ということで説明をしております。かいつまんでご説明申し上げますと、利用者のニーズに合ったネットワークの再編につきましては、それを行うことはもちろんですが、あわせて当市の財政状況を一定程度、現状以上に負担をふやさないというような努力も必要になっております。そこでこの3次計画におきましては、幹線のバスについては維持確保することを基本とし、支線につきましては大幅に見直すことによって減少を得、そこで財源的負担の減少額相当額を地区内交通で振り替えていくというような大きな流れを持っているところです。

2段落目になりますが、幹線につきましては、隣接する市町を結ぶ広域を運営する路線、それから、本市における都市拠点間を結ぶ路線については、第3次の計画におきましても引き続き幹線と位置付けまして維持確保に努めて参ります。

それから、以降は支線の説明になりますけれども、民間路線バスのうち、都市拠点間を結ばない路線につきましては支線の位置付けといたしまして、支線としての整理を図っていく。そして、廃止路線代替のバスそれからコミュニティバスにつきましては、運行の状況によりまして、その内容を抜本的に見直しをして、ここで経費の節減を図っていききたいというふうに考えております。

その2ページの(2)幹線についてということで表でお示しをしてる内容ですが、具体の路線でいきますと、この上4つ種別で幹線としている部分、胆沢病院線、それから一関前沢線、水沢前沢線、水沢金ヶ崎線、こちらが広域隣接市町との接続の路線、それから市域内における都市拠点間を結ぶ路線ということで、この4路線については幹線として維持をしていく想定としております。

その下、二重線で区切った下の部分については、2次計画においては幹線の位置付けとしておったところですが、こちらについては支線の位置付けといたしまして、ただ一方、生母線につきましては黒石の地区内交通と、それから胆沢3路線については、胆沢地区の地区内交通との結節に使われる重要な支線という位置付けになりますので、こちらについては引き続き維持をしていくというような考えでおります。

資料めくっていただきまして3ページですね。支線についてのご説明を書いております。支線については抜本的に見直しをするということで先ほど話した通りですが、その見直しの基準については、丸数字でつけております4点を想定しております。利用者数につきましては、平成30年度の利用実績が5年前と比較して25%以上減少している路線については廃止路線として他路線との統廃合を検討して参ります。それから、30年度の乗降調査において、土日祝日のダイヤのうち1便当たり平均乗車密度の1.5人に満たない路線については、土日祝日の運行を廃止する。それから、平日におきましても、1便当たり乗車密度1.5人に満たないダイヤについては当該ダイヤを廃止、或いは路線の廃止、他の路線との整理統合を検討して参

りたいと思っております。

それから2番目、利用者1人当たりの経費については、1人当たりの経費1,500円を超える路線については見直しの対象とする。

3つ目の利用者1人当たりの市の負担額でございますが、市負担額が1,000円を超える路線については、利用状況に応じて減便もしくは他路線との整理統合の検討。それから、この金額2,000円を超える路線については、廃止短縮を検討するというような線引きとしております。

それから4つ目の項目として、路線の競合ですが、市内で移動する際に他の代替交通手段を選択可能な場合については、一方に巻き取る、一方を廃止するというような形で、残す公共交通機関の方を維持するというような計画にしております。

これらの方向性に基づきまして、支線に位置付けている、現状走ってる路線バスの見直しを端的に示した内容が、以下3ページから4ページにかけて掲載しています表の通りとなっております。

で、資料5ページに移っていただきまして、4つ目、地区内交通についてのご説明になります。方向性としては、上段中ほどにありますとおり、公共交通事業者が営業可能な地区については、その事業者による営業を優先した地区内交通、そして、それが見込めない場所については自家用有償運転につきましても地元地域住民の方に担っていただく形を想定しているところです。この地区内交通の導入、或いは運営にあたりましては、地域住民、市民の方、それから公共交通事業者、そして我々、市の協働により導入することといたしまして、導入後の運営面におきましても、我々の方が必要に応じて協議調整に関与して、なおかつ財源につきましても一定程度の支援をしていきたいというふうに想定をしております。

5つ目の項目、患者輸送バス及びスクールバスの状況ですけれども、胆沢、衣川地域におきましては、患者輸送バスが、診療所、まごころ病院の間と各地域を結んでいるところでございますが、こちらは現状、既存の路線バスですとかコミュニティバスと路線が重複していることで相互に利用状況が悪化している状況がございます。当然ながら、二重投資という問題もございます。患者輸送バスという性質上、買い物等の目的としては利用ができなかったり、或いは現状の患者輸送バスについては無料で運行されているものですが、このバスが走っていない他の地域におきましては、コミュニティバス等を使って有料で病院受診等をなさっているという状況もございますので、市内全体を見ると不均衡が生じているということです。で、こちらについては、市全域におけるサービスの均衡を図るといった観点から、3次計画中に廃止することを基本として据えておりますが、これによって公共交通の空白地が生じるということもありますので、地区内交通の導入をあわせて検討して参りたいというふうに思っております。

それからスクールバスの利活用につきましては、乗車にあたっては無償としなければならないこと、或いは、定期路線バスがない区間に限って認められるといったような、各種の条件がございます。それから、運行時間、それから運行経路等が実際の買い物或いは通院のニーズに合致していない部分がある。それから、他に公共交通機関がある場合との整合性と負担の公平性といった課題もありますことから、この3次計画の中では、課題として認識をしているところでございますが、今後における調整の項目として考えているところでございます。今後、実際、バスの運転手が不足している状況というのは今後も続くと思われますので、スクールバスも路線バスも維持ということになると、その部分で問題が出てくるということも多分に予想されることです。その部分、今後の方向性については、今期の計画の中でも引き続き検討して参りたいというふうに思っているところでございます。

それから、項目の6つ目として料金体系をあげているところでございますが、前段でも若干ご説明したとおり、居住地域から最寄りの都市拠点までを片道最大で500円で移動できるようにするというような計画の設定にしております。それから、先ほどふれました、小学生以

下、或いは免許返納者、或いは75歳以上の高齢者については利用料金を半額とする設定としております。こちらは、お話したとおり、この計画における路線の見直しがすべて完了した暁には、こういった料金体系を導入したいというふうと考えているところでございます。

この方向性に関しまして、現状どこまで取組みが進んでいるかというところの資料が、7ページからの説明になります。資料の2-2としておりますが、今お話した項目に沿って、現状取り組み状況ここまで来ているというあたりをご説明申し上げます。

1つ目、新ネットワーク体系確立のための基本的な考え方でございますが、路線ごとの経費負担の見込みを作成して管理をしているところでございますが、運転手の不足、それから、このコロナ禍における外出抑制が赤字の抑制に繋がっている状況がありまして、しかもこれが、ここ1年で終わるとも限らない。今後ここ数年続くことも想定されますので、バス会社或いは運行事業者への想定外の補助金の増ということが懸念される状況がございます。路線の見直しについては、いずれ3次交通計画に基づいて推進しているところですが、ただし本年度におきましては、コロナ禍における交通事業者の経営苦境に配慮する必要があるということで、一部、今年度実施するとしていた便数の削減等見直し、特に前沢、衣川地域における部分ですが、これを先送りにしている状況もございます。

それから、幹線の部分の取組状況ですが、重要路線として一定の利用はありますけれども、胆沢病院線を除きまして、国からの補助の要件はあれ、具体的には、輸送の1便当たり平均乗車密度5人、それから1日3便以上で1人以上というのをクリアしなきゃならない。この状況が要件割れを起こすことが危惧されております。通勤、通学等で利用を訴える取組み、利用拡大に向けた取組みをすることを計画でも謳っているところですが、この部分については現状まだ手をまわしかねている状況がございます。

支線に関する取組状況ですが、計画に定める方向性を原則に、その後の利用状況を確認しながら進めている状況です。路線を統廃合する場合においては、事前に地元地区振興会の説明を行いまして、地区住民への説明方法を協議した上で対応しております。周知につきましては、広報誌のほかホームページ、それから別途専用チラシを対象地域全戸に配布するなど基本としているところです。その廃止見直しの流れの中で住民ニーズとして代替案等の提示があった場合には、計画の見直しの中身と同等の効果が得られると認められる場合には、柔軟性を持ちながら判断して参りたいというふうに思っております。その一方で、現時点におきましては、計画策定時の方向性、一定程度整理、統合、削減するという方針を示しているところですが、これに追加して、減便、廃止を検討する路線は今のところない状況です。

それから、4つ目、地区内交通の現状、取組状況でございます。①として導入計画と各地区の検討状況をお示ししております。3次計画で地区内交通の対象地区としていた19地区の状況は、以下のとおりでございます。

アとして対象地区ですが、水沢1地区、黒石地区です。江刺は6地区、田原、伊手、米里と梁川、広瀬、稲瀬、前沢は4地区、全域になります。胆沢、衣川についても4地区、それぞれの地区全域ということになります。

イとして、地区ごとの課題、進め方につきましての特記事項ということになりますが、水沢地域におきましては、特に課題等はない状況です。

江刺地域におきましては、市営バスの運転手不足によりまして、胆沢地域の次に優先する位置付けとしております。8ページの方で、自家用有償旅客運送型、車両運行も地元でやっていただく形になりますので、事業体制の構築、それから運転手の確保などに時間を要して、正式協議以外にも担当職員が顔を出して随時相談体制を構築しております。先行する稲瀬地区の協力を得ながら推進をして参りたいと思っております。

前沢地域ですが、現状デマンド方式の交通が整備されておりますので、市内5地域の中では優先順位としては1番最後と位置付けております。ただし、毎年度情報交換を各地区振興

会と行いまして、他地域の状況を共有いたしまして、公共交通の課題について意識醸成を図って参ります。

胆沢地域におきましては、令和3年4月に、計画では支線となります県交通3路線の再編・短縮が実施される予定となっております。今後、最優先で、地域協議会との協議を進めているところでございます。4月以降協議の中では地域一体で進めたいという意向が強かったところがありますけれども、運営主体となる団体が当面見込めないということになりましたので、地区振興会を運営主体として事業を開始し、必要に応じて将来見直す方向、4地区一帯でというような方向へも、或いは見直す方向を考えるというような形で、今、軌道修正をして説明に当たっているところです。

衣川地域におきましては、公共交通の現状から、胆沢、江刺の次の優先順位と位置付けております。地元の感触としましては、地区内交通に一定の理解を示しつつもありますが、患者輸送バスの有料化も検討すべきじゃないかというような意見がありまして、それぞれ比較検討を求められている状況があります。胆沢地域での手法と同様に、患者輸送バスの実際の利用者へのアンケートなどを実施した上で協議を進めて参りたいと思います。

ウとして、進捗それから検討の状況をお示ししております。5段階でこちらも区分しておりますが、事業説明と、振興会等との意見交換の段階にあるのが5地区ですね。それから事業説明は一定の理解が進みまして、需要調査を協議している団体が9地区でございます。需要調査を実施した段階の地区が2地区、重要調査を完了し制度設計の段階に入っているのが2地区。で、地区内交通が導入済み、こちらは稲瀬の1地区ということになっております。それから、これらの地区の地区内交通への移行を導入時期、こちらは当方としての目標でございますが、導入済みの稲瀬の1地区を始めとして、来年4月には7地区で、来年の10月、令和3年10月に加えて4地区。それから、令和4年4月に6地区、令和5年4月に4地区を想定しております。数的に1地区がここに入っていない部分があるんですが、支線に残るバス路線の沿線上に、大半の地区が含まれる地域がありまして、導入の是非を含めて振興会と協議を進めて参りたい地区が1ヶ所ございます。

それから、江刺稲瀬地区における自家用有償旅客運送の導入経過と概要でございますが、こちら別紙の資料の4ということになります。裏表1枚ものの資料になりますけれども、こちら、この10月から自家用有償旅客運送に移行した稲瀬地区の状況をお示した資料になります。概要の部分ですが、稲瀬ふれあいタクシーにつきましては、令和2年4月1日から9月30日まで半年間、前年度の運行実績に基づきまして曜日、時刻、乗降場所を見直しまして、1日3往復、週3日で試験運行を行ってきたところでありまして、運行事業者の方からは10月1日以降、事業継続は困難という申し出がありまして、市と地元関係団体と交通事業者も含めて協議をいたしました但し合意には至らなかった状況がございます。これを受けて、地区振興会、稲瀬の足を守る会、それから市と協議を重ねた結果、住民自らが事業主体となって運営及び運行する自家用有償旅客運送を導入することで協議が整ったものということになります。

4番の新旧対照表、変更点でご説明をしていきますと、9月までは、道路運送法第21条、試験運行という位置付けで乗り合いでタクシー事業者さんが運行をしておりまして。こちらが見直し後につきましては、道路運送法第78条で公共交通空白地有償運送の形態というふうになっております。運営主体、運行主体は、稲瀬の足を守る会。そして、国交省への登録を許可された期間ですが、登録簿に登録された日より2年間ということで、9月末から、再来年9月まで、現状、許可を終えた状況でございます。

裏面に行ってください、週3日で3便の中身ですが、稲瀬地区センターを出発するのが、朝の7時、8時40分、10時20分。それから、岩谷堂から帰ってくる方を乗せる想定で、12時20分、14時20分、16時20分。この6便を週3日、月曜、火曜、金曜に運行している状況でござい

ざいます。運転手につきましては、認定講習を受けていただいた、一種免許を保有している方5名プラス、2種免許を保有している方1名で、交代で乗務にあたっているという状況です。稲瀬の地区内交通の説明については、簡単でございますが以上にさせていただきます。

それから、資料の2-2に戻っていただきまして、8ページ、患者輸送バスとスクールバスの状況です。患者輸送バスにつきましては、胆沢地域につきましては、令和3年4月の地区内交通導入を想定し、利用者への周知、現在の運行事業者への事前説明などに留意して、なおかつ、経過期間、運行においては並行稼働期間、経過措置期間を設定した上で、地区内交通への一本化を進めたいと思っております。

衣川地域におきましても同様にとらえておりますが、同地域には、患者輸送バスの有料化での対応を求める声が根強い状況がございます。持続性或いはバス停との距離では地区内交通が有利であると考えておりますので、市としては地区内交通導入を進めて説明をして参りたいと思っております。

それからスクールバスの状況、現状でございますが、本年度、教育委員会の事務担当者との協議を1回実施いたしました。江刺地域の学校統廃合、学校統合推進によりまして、さらにスクールバスの増台が見込まれる状況があります。スクールバスの混乗をするよりも、路線バスでの児童生徒利用へ結びつけたいというふうに思っているところでございます。ただしスクールバスにつきましては、学校統合の条件とされているところもありますし、路線バスよりも細かい路線設定で対応しておりますから、地区、或いは保護者の理解を得るにはハードルが高いものとも思っております。学校統合検討のペースよりも、こちら交通計画の推進のペースの方が早いので、教育委員会や、路線バスの整理統合した上で、その活用へ向けて教育委員会で提案等を進めて参りたいというふうに思っております。

それから、料金体系につきましては、これまで説明したとおり、片道500円の上限を超えないことに留意をして参りたい。それから、恒久的な負担軽減については、市の財政負担を抑制する意味も含めまして、ネットワークの再編完了後に適用して参りたいというふうに考えているところでございます。用意した資料の説明は以上ということになります。

あとですね、地区内交通の導入の部分で、後程、詳細な説明資料をこの会議終了後にとご提示を申し上げて、そちらでもってプラス補足の説明を改めてさせていただきたいと思しますので、ご配慮をお願いしたいと思います。

(中西委員長) それでは、ここで35分まで休憩といたします。

(中西委員長) 再開いたします。

以上で説明が終わりましたので、質疑を行います。それでは、質疑のある方は挙手をしていただいて質問をお願いしたいと思います。

はい、佐藤委員。

(佐藤郁夫委員) はい。ページ数どうのこうのということではなくて、まず1つは8ページの導入時期、市としての目標。令和2年から令和5年4月まで何地区とありますが、この地区というのは、どこどこを指すのかということをもっと1つお聞きします。

それから2つ目はデマンド交通。デマンド交通は時期は別として、やめますというふうには私は理解したんですが、それでいいのですかと。

それから3つ目は、この後に説明あるのかな。各地区のいわゆる進行状況。

それから4つ目。スクールバス。8ページに書いてあるけれども、スクールバスの混乗はしないということなんでしょう、学校統合を見据えてどうのこうのってあるけれども、教育委員会とここを詰めた方が私はいいと思うので。学校統合ね、私も3地区歩きましたが、学校統合は、すたっとあのとおりにはいかないのかなと思っておりますが、そのスクールバスの

混乗をするのがハードルが高いとか何とかってあるけれども、そこは検討した方が私はいいのではないかなと、むしろ。前もずっとその話、話題が出ただけでも、私は混乗できるころはした方がいいのではないかと、私は思っていましたから、その4点についてお伺いをいたします。

(千葉公共交通対策室長) 委員長。

(中西委員長) はい、千葉室長。

(千葉公共交通対策室長) 4点いただいた中身で、地区内交通のどの地域がどの程度進んでいるかっていう辺りのお話、1点目と3点目にかかる部分になりますけれども、そこについては本日は別に資料を後でご用意しておりましたので。地区内の個別の状況まで落とし込んだ資料が実はあるんですけども、そちらについては、会議の場でちょっとつまびらかにするのも、内部の資料でこちらの主観でまとめる部分が結構あるものですから、そこは資料として提供させていただいて、なおかつ会議終了後にご説明を申し上げたいと思いますのでそれでご容赦いただけないでしょうか。別に資料用意してございましたので、はい。具体の地区の状況を示した資料を後でお示ししたいと思いますので、そちらちょっとご容赦いただきたいと思います。

それから、デマンド交通、前沢のハートバスの分ということでしょうか。デマンド交通をやめるというようなお話であったかというふうにお聞き取りしました。こちらについては、形としてはやめるものではなくて、今見直しを図りたいと思ってるのは、その便数で利用が振るわない部分を若干落としたいということが1つと、それから利用料金が、今、片道300円という設定になっております。で、その300円というのは、市内の均一化を図る上では、やはり片道500円にしたいという部分が、もう1点ございます。そこを見直したいということ。それから、現状前沢のハートバスは、利用者のお宅まで迎えに行って、なおかつ指定した降りるポイント、例えば前沢診療所ですとか、イオン前沢ですとか、そういったところまでダイレクトに行ける交通形態になってるんですが、地区内交通に移行するとすれば、ある程度、停留所を限定をした上で、そこまでは一定距離、歩くか何か移動していただいて、乗り合いで移動していただくというような、いずれこちらで想定した地区内交通の形態に統一をしていきたいという、そういった形での見直しということでございます。

それからスクールバスの混乗の部分につきましてですが、ここは確かに3次計画の中では、具体的な方向性っていうのは示しておらない状況ではありますが、今年度1回目ちょっと教育委員会の担当とも、こちらの担当の話をする機会を持たせていただきました。いずれ、課題としてはそのとおり、両者をうまく活用できれば、それに越したことはないという状況は十分理解しているところでございますので、そこについては、今計画で明記をしていないものの、そこは引き続き調整を図って参りたいというふうに思っております。

(佐藤郁夫委員) 委員長。

(中西委員長) 佐藤委員。

(佐藤郁夫委員) デマンド交通やめるっていうのは、今の形態が、家から目的地までということで、それが前沢だけなんだよね。ですから、それを、要するに均衡を図るという考え方で、デマンド交通の見直しですね、そうすると。

(千葉公共交通対策室長) はい。そうなります。

(佐藤郁夫委員) はい。それは理解を得なければならないということで、私は、やっぱり均一を図るのであれば、料金もあるし。そうすると、今度、なんで前沢だけやという話になると思うので、私は見直しをかけてね。デマンド交通って、もうしっかり頭入っているから、そこは見直しをかけた方が私はいいと思います。

それから、地区内の進め方、進捗状況というのはこれから説明があるのですね。

(千葉公共交通対策室長) はい、休憩を挟んで資料のご提供をさせていただきたいと思います。

(佐藤郁夫委員) はい。それでスクールバスね。ここにこういうふうに明記しておく、ハードルが高いと。従って、やらない、というふうに受けとめるんですよ。ですから、そうじゃなくて、私は、検討するというふうにすべきではないかというふうには思ったので、それで聞いたのでした。それで、ハードルが高いこともわかるんだけど、学校統合の場合、非常にスクールバスはどうなるんですかというのがいっぱい出てるのよ。私が歩いた地区からね。例えば木細工から、1回は玉里だということなんだけど、あそこ16キロぐらいあるんだよな。範囲を8キロだと。国の制度。小学校4キロ。ただ、小学校と中学校は分けて考えなければならないのではないかと私は思ってるのね。そしてましてや、第2次として、岩谷堂に全部来ると。ここはかなり議論されると思うし、学校統合で、保護者の方から、これはちょっと困るんじゃないかというのが出て、10月にまとめて、11月に委員会にかけるんだっけが。だから一緒にね、私は、スクールバスが決まってからじゃなくて、一緒に検討した方がいいと。ここを直して、そう思いましたので、これは私の意見ですが。これだと、もうやらないよと、いうふうに私が受け取ったので、でした。意見です。これは。

(千葉公共交通対策室長) 委員長。

(中西委員長) 千葉室長。

(千葉公共交通対策室長) 確かに、この計画は、継続して検討していくっていう表現にとどまっております。ただ、実際事務方レベルではちょっと話を進めておりますし、バスをある程度集約して効率を図ったところに、子供たちが逆に、水沢の佐倉河満倉辺りはそうなんですけど、Zバスが実はスクールバスの代わりをしたりもします。そういった形で、こちらの公共交通のバスを、通学にも使ってもらえるような仕組みづくりができないかなというのをちょっとこちらとしては、路線統合しながら、その辺を教育委員会とちょっと説明提案等をして進めて参りたいというふうに思っております。

あと、地区内交通で、面として人を集めてくるので、その集まってきた地区センターまで或いはスクールバスが行けばいいというような形にするとか、そういった形でちょっとうまく組み合わせが有機的にできるような仕組みづくりを、教育委員会とも協議を重ねて参りたいと思います。

(中西委員長) 佐藤委員。

(佐藤郁夫委員) 運転手が非常に少なくなってきた大変だということからすれば、運転者の面からもね、私はそうした方がいいと思うので、そこをあえて申し上げたいと思います。終わります。

(中西委員長) 他にございますか。はい、高橋委員。

(高橋晋委員) はい。ありがとうございます。まだ説明していない資料があるということでちょっと、どこまでどのような質問をしてよいのか悩ましいんですけども。地区内交通ですけども、資料によりますと、やっぱり振興会単位での意識の違いがあるということで、意見の根底にある意識改革をしていかなきゃならないっていうところだと思うんですけども。稲瀬のように先進的にやっているところもあれば、何て言うんですかね、押し付けられているというふうな意識になって、先に進まないっていうふうなことなのだと思いますけども。それはどのようにして変えていこうとしているのか。どんどん進んでいって最後に取り残されれば、やらなきゃならないと思うかもしれないですけども。そこら辺をどのように考えてるのかを1つ。

それから、私は岩谷堂だからですけども、岩谷堂の場合だと、循環バスがこの10月1日から整えてもらいまして、1日3便走っております。それで、サンエーさんとかイオンさんの中に乗り入れをしてもらっているんですけども、どうしても広い敷地というか、バス停の場所は1ヶ所ですけども、バス停の前に立ってればいいんでしょうけども、どうしてもバス

停の近くのベンチとかに座っていて、バスが来たのに気づかないで乗り遅れたとかっていうような声も聞こえておりますけども、そこら辺、どのように解決していくかお話いただければと思います。

(千葉公共交通対策室長) 委員長。

(中西委員長) 千葉室長。

(千葉公共交通対策室長) はい。2点ご質問いただきました。地区内交通の進め方について、どういった進め方をしていくかということ。押し付けられてるというような意識の部分、その辺の対応策ということですが、いずれ我々としては、まず実例として稲瀬の地区内交通がどのぐらいのボリュームで、事務仕事の量という、その辺も含めてですが、このぐらいの事務量ですよ、或いは、実際電話願いたいのはこのぐらいありますよっていう、その辺の実例をもって、このぐらいのボリュームなのでいかがでしょうかっていうような形で、実際の実例をいろいろお示ししながらですね。あと、その仕事の内容もできるだけ具体的に、こういうことがありますよ、こういうのがありますってところを丁寧に説明してですね、それならできるかなというような形で飲み込んでいただけるような進め方ができればなというふうに思っているところでございます。

具体的に先行する事例が実際市内にあるもんですから、そちらを最大限ちょっと、うまく活用させていただいて、横展開というか、図っていききたいなというふうには思っております。ただ、やはりそこについても、より具体的に説明をしていく必要があると思いますので、相手方でどの辺がまず引っかかっているのかってという辺りを逆に聞き取りながら、そこを解消するための方策と一緒に考えていきたいなというふうに思っております。

街中循環バスの江刺地域内の店舗への乗り入れの部分で、バス停との距離。確かにイオンタウンのバス停ですと、左回り右回りでバス停の場所が違っていたりという、ちょっとその辺、かなりこちらとしては弱点として思っているところですが、そういった部分があることは確かです。実際、バス停を設置していただいているその店舗の方にも、案内表示ですとか、待合のベンチの提供ですとか、そういったところで工夫をしていただいていますし、実際に利用していただいた中で、問題というのが見えてきて、実際の利用者の方から、ちょっと乗り遅れたりだとか、或いはそういった問題点があるとすれば、そういった情報をつぶさにお聞き取りして、どういった解消策がとれるかっていうのを不断に検討して参りたいというふうに思っております。

(中西委員長) 高橋委員。

(高橋晋委員) はい。各振興会の方には、多分1度となく回ってはいるとは思いますが、それでもまだ理解いただけないというか、意識の違いがあるということだと思があるので、やっぱりもうちょっと次の段階に入って説得というか理解をしていただくってことをやらないと、何かこのままだと、待っているだけだと、どんどん格差が広がっていくのかなっていうふうな気がしますので、そこら辺もう一度お願いしたいと思います。

それから、私が聞いたのはサンエーさんの方ですけども、サンエーさんのバス停が見えるところで待ってはいるんですけども、行っている間にバスが行ってしまうと。お客さんがいないから行くんでしょうけども、その辺、運転手さんが少し気を使っただいて、年配の人がバス停まで辿り着く時間を考慮していただいたりということなんだと思いますけども、そこら辺、どのようにお考えをお願いします。

(千葉公共交通対策室長) 委員長。

(中西委員長) 千葉室長。

(千葉公共交通対策室長) 進め方の部分では、この後ちょっと個別に、この地域がこうという話は、そこの中でもまた補足はさせていただきたいと思いますけれども、いずれ我々としては、実現に向けていずれ足を運んで、ひざを詰めて話をしているところが絶対に必

要だと思っておりますので、そこは丁寧に進めて参りたいと思います。

サンエーのバスの待合場所、店舗の北側の方で、ちょっと確かに見えない場所というか、店舗でガラス張りのところがあって、あそこに椅子があって、そこで待ってて、バスが来たからって歩いていくともう行かれちゃうっていうのが、そういった状況が確かにあったという話は聞いておりましたので、バスの運行事業者の方にも、その辺ちょっと配慮していただくように我々市としても申し入れをしていきたいと思います。

(中西委員長) 菅原由和委員。

(菅原由和委員) 今日はどうもありがとうございました。昨年度、我々が提出をさせていただいた提言書について、取組状況をご説明いただきましたが、概ねこの実施済みだったり進行中であったり検討中ということで、提言書に基づいた取組みが進められているということで大変ありがたく思っているところでございます。

そういった中で何点かお伺いをさせていただきますが、まず提言1の(4)番のところ、今、実際にバスを使っている人に対して、その路線バス等が廃止された場合に、どのような対応が最低限必要かということ把握することが重要と考えているということですが、私もこの部分が一番大事な部分だなというふうに思っておりました。この計画、第3次計画を作る際に、確か実際にバスに乗車をされてのアンケート調査みたいなのがされたというふうに思っております。こういったものを活用するという意味なのか、それとも、今後また新たに調査をされて、そういったニーズを把握していくかといったところをお聞きしたいと思いますし、あとは地区内交通の部分にも関わるのかもしれないけれども、各地区とも、こうした声の把握っていうのは、この後説明があるかもしれないけれども、もし後でっていうのであれば後でも結構ですけども、やっぱり実際に使われてる方の声をどうやって把握されていくのかってことをお聞きしたいと思います。

それとですね、この計画を作る際、或いは計画策定後においても、交通事業者などを含めた交通会議とかがあるかというふうに思いますが、こうした中で、交通事業者の方からどんな声が出ているのかなというふうに疑問に思っていました。というのは、単に今、乗車する人もいないから、厳しいからということで、この間も路線の廃止だとかですね、或いは、タクシー業界においても地区内交通での協力はちょっと難しいというような話があったりということで、いろいろ厳しいお話っていうのはあると思うんですけども。逆に、事業者さんの方から、こういうふうにした方がいいのではないかとか、こうして欲しいとかといったような提案っていうものはないものかどうかという、その辺についてお伺いしたいと思います。

(中西委員長) 千葉室長。

(千葉公共交通対策室長) はい。2点ご質問いただきました。

まず1つ目の、現状バス利用者の方のニーズの把握の方法ということですが、乗り込んでのアンケートっていうような形も、実際、胆沢地域で9月から10月にかけて1ヶ月間、ちょっとコロナ禍の状況もありますので、対面での調査はちょっとはばかれるということもありまして、バスの運行事業者さんの方に協力を得て、運転手さんに実際声かけをさせていただいて、アンケート用紙を配布してそれを回収してというような形でのニーズ調査を实际したところでございます。そういった形で、現状利用している方の状況を掴んだ上で、それを補強する意味で、地元の行政区長さんであるとか、民生委員さんの方に調査結果を見ていただいて、もしかして他に漏れてるような方がいるとすれば、ちょっと補強いただけませんかというような形で、バス利用者、バスを必要とすると思われる方の洗い出しっていうのを進めて参りたいというふうに考えているところです。

それから、公共交通会議等の中での交通事業者からの意見、提言の状況ということでございますけれども、会議そのものの中では具体的にどうこうと話はなかなか出てこない。こちらから一定程度の提案、例えば路線の短縮ですとか、今回の稲瀬の地区内交通の導入につい

てというようなことを議題としてはお諮りをして、それに対してご承認をいただくというような会議の場でありましたので、今年度、私が赴任してからの話になりますけども、目立っての意見というのはない状況であります。ただ、そういった中でも、地区内交通の導入に向けて、タクシー業組合さん、或いは、路線短縮で県交通さんとも継続的に話し合いを持たせていただいておりますので、そういった中では、やはり運転手の不足の問題ですとか、高齢化の問題もありますし、いずれ事業を継続する上でマンパワーがどうしても確保できないという状況がある。それから、今年に入ってから、いずれ特殊事情でコロナの影響というのがやっぱり大分色濃いなという話を、伺う中ではいただいております。ご提言という中では、話としてあったのは、タクシー事業者さんとの話のやりとりの中で、胆沢の地区内交通に、もしかしてタクシー組合として、もう少し主体的に関与できればいいのかなんていう話もされて、そういったご提案というかも実際にいただいたりはした状況がございます。

(菅原由和委員) 委員長。

(中西委員長) 菅原委員。

(菅原由和委員) ありがとうございます。住民ニーズといった部分で、先ほどご説明もあったんですけども、当市の交通体系というかネットワークは、都市拠点があって、そこを地域拠点と結ぶような支線、あとは地区内交通というような、大まかなネットワーク体系ということですけども、そういった中で、住民ニーズとして、先ほど確か、拠点間交通の部分で話があったんですけども、隣の地域への、支線がない地域間の移動っていう部分で、やっぱりニーズがあるというようなお話がありましたけども。そのエリアを超えた地区内交通の活用といった部分ができないものかどうかということで、これは、路線がなければ、或いは事業者がいなければ、地区内交通、有償旅客運送として、制度としてできるものかどうかというようなことと、それからそういった部分を今後考えていく必要があると思うんですが、その辺のお考えについてお伺いしたいというふうに思います。

それから、我々昨年度政策提言をするにあたって、事業者さんとか、社会福祉協議会、NPO、地区振興会の皆さんと懇談会をする機会があって様々のご意見をいただいたんですけども。この中で、バス、タクシー、それから行政、社会福祉法人、商工会議所などの関係者ともっと深く意見交換や協議をすべきだといった意見とか、それからあと、一般企業とか、福祉施設などの協力ももらったらどうかといったような意見で、様々なやっぱり業界を巻き込んで新たな交通手段を考えた方がいいのではないかとといったようなご意見もありましたので、その事業者、行政そして住民地域、この3者という考え方だけではなくて、もっと広く巻き込んだ形で、今後議論をしていく必要があるのではないのかなというふうに感じるところでありました。そういった企業に対する協力要請とか、その辺部分の考え方についてお伺いをさせていただきたいと思います。

(千葉公共交通対策室長) 委員長。

(中西委員長) 千葉室長。

(千葉公共交通対策室長) はい。まず前段の質問で、エリアを超えた地区内交通の共用というか利用というかの部分、現状、路線がないところに対して新設するイメージになりますけれども、そこもいずれニーズとしてあるということは、我々調査した中では掴んでいるところでございます。やはり実現に向けた努力を進めていかなきゃないなというふうに思っているところです。

ただ、地区内交通の許可というか認められる範囲というのが、一定の地区に限定をしないといけないという制限がありますので、その接続する部分で乗り換えできるような仕組みがもしかしてできればいいのかなというように、その辺はちょっと制度運用の部分、その限界等含めて、できるところできないところっていうのをちょっと探っていきたいなというふうに

は思っているところです。

それから、我々が想定している、地域住民と交通事業者さんと行政、それ以外の関与の可能性という部分につきましても、この後ちょっと胆沢地域の実例などで若干説明をさせていただきたいと思いますが、いずれ地元で、今お話しした3者以外にも、確かにリソースを持っている方、或いは協力の意思がある方っていうのは確かにいらっしゃる状況がありまして、我々としても、そういったところでうまく組めるところがあればということで継続的に話し合いを進めていかせていただきたいということで申し入れをさせていただいて、今回、胆沢の話を進めるにあたって一応協議をしているところもありますので、そういった可能性も含めて今後とも取り組んで参りたいというふうに思います。

(菅原由和委員) 委員長。

(中西委員長) 菅原委員。

(菅原由和委員) はい。ありがとうございました。エリアを超えたというか地区内交通の部分ですけど、去年か一昨年にどこかを視察をした際に、その地区内交通のエリアを越えて出るとはOKだけど、帰りは路線バスを使って帰ってきてくださいとか何とかっていうようなところがあったんですね。なので、工夫によっては何かできるのかなというふうに思いましたので、ぜひ今後検討していただきたいと思います。

それからあと、企業との協力体制というか連携という部分ですけど、全国では路線沿線の企業から運行協力金みたいな財政的な支援をもらって走らせているところもあったり、それから県内では商業施設で独自のバスを出してお客さんを輸送しているところもあるし、それから路線バスの利用促進といった部分においても、企業等に対してノーマイカーデーとか、そういったものを求めて協力をもらって使ってもらおうとかいった、その利用促進の面でもやっぱり企業とかの協力っていうのも求めることもできるのかなと思ったので、今後いろいろとやっぱり工夫して、広く、いろんな方々を巻き込んだ協議、検討を進めていただければというふうに思います。以上です。

(千葉公共交通対策室長) 委員長。

(中西委員長) はい、千葉室長。

(千葉公共交通対策室長) はい。そうですね。積極的に公共交通機関を利用させていただくという意味での働きかけっていうのが、確かにこの計画の中でも多少触れてはいるんですが、弱い部分というか、いずれ今あるものをなくさないようにしようというふうにちょっと力点が置かれているものですから、今、議員さんのご提言にあったような話っていうのは、やはりちょっと、まずこちらとしては薄い部分なのかなと、今認識したところです。

今後の取組みにおいて、十分に参考にさせていただきながら、取組みを進めて参りたいと思います。どうもありがとうございます。

(中西委員長) 他にございますか。それではないようでございますので、本件についての質疑は以上で終了といたします。大変お疲れ様でございました。暫時休憩をいたします。

(中西委員長) 再開をいたします。本日の所管事務調査については、12月定例会において委員長報告を行うこととなります。様式は任意といたしますので、本日の所管を10月11日水曜日までに担当書記に提出願いたいと思います。提出された所管と、本日委員の皆さんから出されました質疑などを集約しまして調査のまとめにしたいと思いますが、報告の原案を委員長副委員長にご一任いただきということでご異議ございませんか。

＜ 「異議なし」との声あり ＞

(中西委員長) 異議なしと認め、そのように決しました。

- 4 協議 (略)
- 5 その他 (略)
- 6 閉会 (略)

公共交通施策について

資料 1

1 政策提言書の取組み状況について

【提言 1】都市計画等と一体となった総合的な公共交通ネットワークを構築すること

提言による具体的施策	取組状況	説 明
(1) 「都市計画マスタープラン」、新たに策定する「立地適正化計画」等の都市計画及び「公共施設等総合管理計画」との整合性を図るなど、将来的な地域ビジョンの明確化	【未着手】	都市計画マスタープラン等との整合については、交通はあくまで移動手段であり、まちづくりに優先するものではないと捉えて第3次バス交通計画（以下、この資料において単に「計画」と表記する場合は、第3次バス交通計画を意味する。）を策定した。具体には、現マスタープランにおける都市拠点へ、市内のどこに住んでいても片道500円の負担で移動できることをネットワーク構築の中心に据えている。 都市整備部都市計画課にて、都市計画マスタープランの見直し、立地適正化計画の策定に着手しているが、策定には当室職員もワーキンググループ員として加わっている。公共施設等総合管理計画も本年度策定予定である。各計画策定後に計画を見直し、正式な地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）とする考えである。
(2) 庁内関係部署と連携した推進体制の確立	【実施済】	従来から課題ごとに関係部署との協議や、関係先との協議への同席などを行ってきたが、本年9月から地域単位に関係部署を集めた「地域公共交通連絡会議」を設置し、優先する胆沢地域から設置した。今後、江刺、衣川、前沢と順に設置していく予定。構成員は、その設置都度判断する。
(3) 「幹線」、「支線」、「地区内交通」の各交通体系のあり方及び方針の明確化	【進行中】	交通体系のあり方や方針は、計画書の実施計画に示すとおりである。 他市町村への移動や都市拠点間を結ぶ幹線、都市拠点と地域拠点や各地区を結ぶ支線は、通勤通学や災害時の対応など、最低限確保しなければならない基幹となる交通手段であり、計画に沿って維持する。 地区内交通は、地区を路線ではなく面に対応するため、路線バスより利便性が高まり、かつ、デマンド方式で利用者が乗らない車両に行政が補助することなくなり、持続性が非常に高まる。 いずれにしても、地域住民や関係団体、交通事業者の理解と協力が重要であり、いずれの一つが欠けても実現が困難となる。

(4) 各地域においてきめ細やかに住民意見を把握し、地域の実態や住民ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築と地域によるサービス格差の解消	【進行中】	公平かつコンパクトで効率的な交通ネットワークの構築について、計画全体の考え方には大きな異論なく進めてきたが、実施段階に至って次のような意見が生じている。 ①地区内交通に対しては、地元運営や乗継ぎへの大きな抵抗感がある。 ②今あるサービスを低下させる（廃止する）のは困る。 ③高齢者にバスは使えない。タクシーと同様の対応をすべき。 厳しいようであるが、協議等では、意見の根底にある意識を改革していかないと、公共交通の存続そのものが難しくなると説明している。例えば、住民ニーズや実態の把握とは、今実際にバスを使っている人に対し、路線バス等が廃止された場合に、どのような対応が最低限必要かを把握することが重要と考えている。利便性向上は、まず最低限が確保できてから考えることとし、持続性や公平性のある仕組みとなるよう留意している。
(5) 新たな交通体系の導入を踏まえ、市内各交通体系における料金の不均衡の是正	【進行中】	県交通が運営する幹線は、営利事業としての運賃とせざるを得ないが、支線と地区内交通の乗り継ぎについては、(1)に示した考え方を施策の柱としていく。部分的ではあるが、江刺・稲瀬地区で既に実施した。 地区内交通が1回500円や、路線バスからのみの利用者からすると整合が取れないという意見もあるが、あくまで支線、地区内交通乗継ぎ負担感の軽減、都市拠点までは公平に移動できる手段として、政策的に配慮するもの。 なお、市が無料で運行する患者輸送バスは、不均衡是正の観点から、地区内交通が導入された後、経過措置を考慮した上で廃止する（住民の意向で患者輸送バスの有料化も検討）。廃止の際は、原則として地区内交通への切り替えを基本に周知を徹底する。
	【未着手】	計画によるネットワーク構築後という前提となるが、高齢者の利用負担の軽減や運転免許返納促進の観点から、75歳以上の市民等の恒久的な運賃軽減策を実施する。（地区内交通や支線への乗り継ぎ時の運賃半額を目処）

※取組状況の見方

【実施済】既に提言の趣旨への対応が完了したもの、又は趣旨の大半に効果が生じているもの

【進行中】提言の趣旨に沿って具体の取組に着手しているが、計画全体が完了するまで時間を要するもの

【検討中】提言の趣旨に沿って着手しているが、検討・調整段階であるもの

【未着手】提言の趣旨に沿って着手する予定であるが、現時点でまだ手がつけられないもの

【未実施】現時点で提言の趣旨に沿った対応が困難と考えられるもの

【提言 2】地域拠点と都市拠点を結ぶ拠点間交通を構築すること

提言による具体的施策	取組状況	説 明
(1) 地域拠点と都市拠点を結ぶ公共交通の整備	【進行中】	地域ごとの概要を示す。 ○水沢＝原則として、都市拠点である水沢市街地内を移動する県交通路線やZバスを維持。黒石地区は、生母線を支線とした地区内交通へ移行 ○江刺＝都市拠点である岩谷堂市街地内の移動及び各地区センターと岩谷堂を結ぶ支線として市営バスを維持。ただし、各地区内で枝分かれている路線は整理し、短縮する地区は地区内交通へ移行。バス路線が変わらない地区にあっても、バス停への移動に距離がある地区は、地区内交通導入を検討 ○前沢＝既にデマンド方式のハートバスが運行しており、支線と地区内交通両方の役割を果たしている。ただし、ほぼタクシーと同じ運行で、運行主体のタクシー事業者が本業に影響を受けている。運行内容は、他地域の地区内交通に統一する必要がある。（この部分だけを切り取るとサービス低下となるが、見直さなければ市内均衡したサービスや料金負担に反する） ○胆沢＝令和3年3月に県交通の馬留線、広岡線、小山線が再編、短縮される。現在の利用者の足を守るため、支線の位置付けとなる県交通路線を継続するためにも、路線が短縮される地区に、最優先で地区内交通導入を進める。 ○衣川＝都市拠点である前沢市街地へ接続するために、支線である衣川バス衣里線を維持する。衣川地域の中心地である古戸へ地区内交通により人を集める。 本項目は、地域拠点から都市拠点への移動についての記載であるが、隣接地域への直接移動ニーズも把握している。例えば、衣川・北股地区からまごころ病院への直通である。しかし、このような地区拠点間のつながりも網羅すると、計画が肥大化する（事業費が確保できない）ため、今後の課題と捉えている。

(2) 企業や商業施設等の協力と連携による、公共施設、病院、企業、商業施設等の目的地を含んだ経路の検討	【進行中】	本年10月の江刺・岩谷堂地区内の街なか循環線の見直しは、市が実施したアンケート結果や岩谷堂地区振興会に意見取りまとめの協力を得ながら実現できたもの。今後、胆沢3路線の再編や他のコミュニティバスの路線見直しなどの際にも、同様に配慮していく。 なお、本市の場合は、市域が広く長距離路線が多く、いたずらに施設乗入れをすれば長時間乗車、駐車場内での事故増加が懸念されるため、利用者の利便が大きく向上する場合に限って検討することにした。
(3) 拠点間交通の結節点等における待合スペースの設置	【進行中】	(2)とも関連するが、施設乗入れや交通結節点における待合スペースの設置は、乗入れ先の施設の利用や周辺店舗の提供など既存の建物等を活用することで、効率的に実現を図りたいと考えている。街なか循環線の商業施設乗入れ事例では、当該店舗には店内へのバス案内表示や待合スペース、ベンチの設置等をお願いしている。

※取組状況の見方

【実施済】既に提言の趣旨への対応が完了したもの、又は趣旨の大半に効果が生じているもの

【進行中】提言の趣旨に沿って具体の取組に着手しているが、計画全体が完了するまで時間を要するもの

【検討中】提言の趣旨に沿って着手しているが、検討・調整段階であるもの

【未着手】提言の趣旨に沿って着手する予定であるが、現時点でまだ手がつけられないもの

【未実施】現時点で提言の趣旨に沿った対応が困難と考えられるもの

【提言 3】地域の特性や実態、利用者ニーズに応じた地区内交通を構築すること

提言による具体的施策	取組状況	説 明
(1) 「市」「交通事業者」「地域」の役割と責任の明確化	【進行中】	地区内交通の実施に当たり、主として運行主体となるタクシー事業者とは、定期的に情報交換をするなど、持続する地区内交通構築のため、関係者の協働と一定の負担が伴うことについて共有を図っている。しかし、計画では全く想定していない新型コロナウイルス感染症拡大による外出抑制は、タクシー事業者に相当な打撃を与え続けており、今後も予断を許さない状況となっている。 その一方で、市民とは地区振興会役員や行政区長等との意見交換が主であるが、反応には、交通の課題を地域課題と捉え切れていない面も多々見られる。「公共交通は、事業者や行政が運営するもの」から抜けきれないのは、地区内交通に類似する先進地視察でも、事業初期の最大の課題と指摘された。三者が協働、参画し、役割を果たすからこそ持続する事業であることを揺らぐことなく進めたい。 市としては、短時間で多数の地区に導入する計画であるがゆえに、説明が拙速であったり、協議機会が不足したりすることがないように特に留意して進めていく。
(2) 地域の実態や利用者ニーズに応じた新たな公共交通体系の構築に向けた、地域住民との協議の場の創出	【進行中】	地区内交通の導入対象19地区振興会を対象に、定期的に訪問し、説明や意見交換を行っている。本年度は、取組の優先順位により、胆沢地区は各3回、他地区は1、2回訪問している（事務局の打合せは含まない）。また、開催単位にこだわらず、住民対象の研修会等の開催を提案しているが、コロナ禍を反映し、こちらは全市で数回にとどまっている。 地区内交通導入に向けて、利用が見込まれる住民の需要調査をまず行い、これを第一弾の住民ニーズ把握と捉える。調査が終わり次第、具体の制度設計を地区振興会と協議し、行政区長や自治会長、民生委員、一般住民と、順次対象を広げていく考えで進める。制度設計内容が話として分かりやすいことから、この段階で地域住民との協議の場を確保し、事業の浸透を図っていくのが望ましいと考えている。

(3) 「市」「交通事業者」「地域」が連携して協議を行うための組織等、推進体制の構築	【未着手】	現時点では、計画推進の中心となる市が交通事業者や各地域と協議している段階であり、三者が一堂に会した協議等は、地区ごとに熟度が異なるため難しいと考える。地区での進捗に合わせて、個別に三者協議をしながら詰めていくイメージである。現にスタートした江刺・稲瀬地区では、具体的に協議が進む中で、推進体制も磨き上げられていったと感じている。 事業開始後も三者定期協議を行い、修正しながら取り組んでいく。複数地区で地区内交通がスタートすれば、市や交通事業者側がそれぞれ対応できなくなるため、合同での推進協議体制の構築が必要になると考えている。
(4) 地域の特性や実態、利用者ニーズに応じた利便性の高い地区内交通の導入及びモデル事業を参考とした他地域への展開	【検討中】	江刺・稲瀬地区への地区内交通導入の経過(別資料で詳述するため省略)は、平成30年度以降の廃止代替バスの運行検討を契機とした積み重ねの経験があり、モデル事業として他に展開しにくい要素がある。しかし、実際に地区内交通のイメージを捉える意味では、身近にある貴重な実例であり、視察希望が出てきている。今後、研修会や合同視察を検討する。 なお、本年度に地区振興会を対象とした先進事例の視察研修を行うことで予算を確保しているが、コロナ禍でとん挫している。ただ似た事例をコピーしても成功しない事業であり、地理的環境、地域性、条件、関係者の意識など実際に見て、感じていただくのが重要であり、必要と考えている。事業の理解を深めるため、令和3年度以降も開催を追求する。

※取組状況の見方

- 【実施済】既に提言の趣旨への対応が完了したもの、又は趣旨の大半に効果が生じているもの
- 【進行中】提言の趣旨に沿って具体の取組に着手しているが、計画全体が完了するまで時間を要するもの
- 【検討中】提言の趣旨に沿って着手しているが、検討・調整段階であるもの
- 【未着手】提言の趣旨に沿って着手する予定であるが、現時点でまだ手がつけられないもの
- 【未実施】現時点で提言の趣旨に沿った対応が困難と考えられるもの

資料 2

公共交通施策について

2 ネットワーク再編の方向性と取組み状況について

(1) ネットワーク再編の方向性

別紙資料 2－1 参照（第 3 次奥州市バス交通計画から抜粋 計画書 P 77～81）

(2) 取組み状況

別紙資料 2－2 参照

2-(1) ネットワーク再編の方向性

6-2 現行路線の状況とネットワーク再編の方向性

(1) 新ネットワーク体系確立のための基本的な考え方

長期的に持続可能なネットワークを再編していくためには、利用者のニーズに合ったネットワークの再編を行うのはもちろんのこと、併せて、当市の財政負担を一定程度に抑える必要がある。そのため、以下に記述する「幹線」については維持・確保することを基本とし、「支線」について抜本的に見直すことにより減少が見込まれる財政負担相当額を「地区内交通」へ振り替えてネットワークを維持・確保していくことを基本とする。

第2次バス交通計画では民間路線バスを全て「幹線」と位置付けてきた。本計画においては、「民間路線バス」のうち、広域を結ぶ路線及び本市の都市計画マスタープランにおける都市拠点をつなぐ路線については、本計画においても引き続き「幹線」と位置付け、将来的に維持・確保していく。

また、「民間路線バス」のうち、都市拠点間をつなぐ路線については、本計画では「支線」と位置付けることとし、コミュニティバス等とともに見直しを行い、見直し後の当該路線を「支線」として将来的に維持・確保していく。

「廃止路線代替バス、コミュニティバス」については、後述する(3)の基準に基づき抜本的に見直すこととし、計画期間内においても毎年度利用状況を検証し、本計画において定める基準に基づき随時見直しを図ることにより「支線」を維持・確保していく。

なお、本計画の再編により都市拠点（地域拠点）と「地区内交通」の拠点となる「地区センター」をつなぐ支線については「重要な支線」として位置づけることとし、(3)の基準に関わらず、路線維持していくことを基本とする。

また、ネットワークの再編により、新たに「乗り継ぎ」が必要となる区域が生じること、また、路線延長が長くなると非効率になることに加え、バスの利用は高齢者が多いこと等から、各系統の最大乗車時間を約40分以内にすることを目指すものとする。

(2) 幹線について

(1)の考え方に基づき、これまで幹線としてきた路線バスについては次の通り位置付ける。

路線名(系統名・区間)	種別	摘要
胆沢病院線(水岩線)	幹線	都市拠点間交通
一関前沢線(旧国道南線) (イオン前沢～一ノ関駅)	幹線	広域路線
水沢前沢線(旧国道南線) (イオン前沢～水沢駅)	幹線	都市拠点間交通
水沢金ヶ崎線(旧国道北線) (胆沢病院～県南免許センター)	幹線	広域路線
生母線(胆沢病院～生母)	支線	県補助路線 ※正法寺線と整理統合し、「生母・黒石」線とする。 ※なお、平成31年度において県単事業の補助割れとなった場合には、路線短縮も含めて検討する。
馬留線(水沢駅～ひめかゆスキー場)	支線	3路線を整理統合し、まごころ病院を起点とした胆沢循環線(南回り、北回り)とする。また、水沢駅からまごころ病院までの回送を利用し、胆沢中央線を運行する。
広岡線(水沢駅～大畑平)		
小山線(水沢駅通り～二ノ台)		

(3) 支線について

廃止路線代替バス及びコミュニティバスの「減便」、「廃止」及び「整理統合」等の基準については、以下を基本とし、基準の該当箇所の状況により総合的に判断する。

① 利用者数

- 平成 30 年度実績が平成 26 年度対比△25%を超える路線については路線廃止とし、他の路線との統廃合を検討する。(ただし、当該期間内に大幅な路線の見直しやダイヤ削減などを行っている場合は除く。)
- 平成 30 年度の乗降調査において、土日・祝日のダイヤのうち、1 便当たり 1.5 人に満たない路線がある場合には土日・祝日を廃止とする。
- 同調査において、平日のダイヤにおいても 1 便当たり 1.5 人に満たないダイヤについては当該ダイヤを廃止とする。なお、これにより、該当する各路線において現行のダイヤの半分以下となる場合については、路線の廃止又は他の路線と整理統合を検討する。

② 利用者一人当たりの経費

- 平成 30 年度実績において、利用者一人当たり経費が 1,500 円を超える路線については、路線維持を図るため、利用状況に応じて減便するとともに、利用者の増加に繋がるようなダイヤ変更について検討する。令和元年度実績以降も同様とする。

③ 利用者一人当たりの市負担額

- 平成 30 年度実績において、利用者一人当たり市負担額が 1,000 円を超える路線については、路線維持を図るため、利用状況に応じて減便や他路線との整理統合を検討する。また、同額が 2,000 円を超える路線については、路線を廃止又は短縮し、地区内交通の導入及び他の公共交通手段との整理統合を検討する。令和元年度実績以降も同様とする。

④ 路線の競合

- 市内で移動する際に他の代替公共交通手段を選択可能な場合（同一地域に複数の公共交通手段がある場合）には、両者の利用状況を勘案して一方を廃止とすることにより、他方を維持することを基本とする。

※ただし、上記の支線の見直しにおいて、拠点間を結ぶ路線についてはニーズに応じたダイヤの見直しを優先する。

※国庫補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を申請している路線については、毎年度の申請時点において、路線、系統及びダイヤを必要に応じて見直すものとする。

※便数については片道の合計である。

種別	路線名(系統名等)	R 1 (現状)	R 5 (計画)	摘要
廃止路線代替バス	水沢江刺駅線	平日 10 便 土日祝 8 便	平日 10 便 土日祝 8 便	ルートを一部見直し、3 系統での運行とする。
	正法寺線	平日 5 便 土日 4 便	平日 3 便 土日祝廃止	生母線と整理統合し、「生母・黒石線」として路線全体では減便とする。正法寺～黒石間は路線短縮。
	前沢線	平日 10～12 便	廃止	令和 2 年度中に廃止とする。
水沢コミュニティバス(Zバス)	佐倉河線	平日 4 便 土 4 便	平日 4 便 土 減便	利用が少ないことから、土曜日の午前第 1 便を廃止とする。
	羽田・黒石線	平日 8 便 土日祝 8 便	平日 8 便 土日祝 8 便	利用の少ない区間を短縮。北鵜ノ木会館前を終点とし、名称を「羽田線」とする。

	見分森線	平日 4～9 便 土 5 便	平日 4～7 便 土 廃止	利用の少ない土曜日は廃止とする。
	南方線	月水金 7 便	月水金 7 便	国庫補助路線として維持するため、利用の少ない区間を短縮する。 ※国庫補助要件を満たす利用状況の場合にはダイヤは現行通りとする。
市営バス	田原根木町線	平日 7 便	平日 6 便	「田原線」として終点を田原地区センターとする。
	田原原体線	平日 4 便	伊手(終点) 平日 8 便 土日祝廃止 藤里(終点) 平日 6 便 土日祝廃止	路線を整理統合して「伊手・藤里線」とし、終点を伊手地区センターとする。 また、藤里地区センターを終点とするルートを追加する。
	伊手梶谷線	平日 10 便 土日祝 4 便		
	伊手口沢線	平日 4 便		
	梁川大岳線	平日 10 便	平日 6 便	「梁川線」とし、終点を梁川地区センターとする。 児童の利用が多いダイヤについては米里・玉里線に整理統合する。
	米里重王堂線	平日 9 便 土日祝 4 便	米里(終点) 平日 8 便 土日祝廃止 玉里(終点) 平日 6 便 土日祝廃止	路線を整理統合して「米里・玉里線」とし、終点を米里地区センターとする。 なお、児童の利用時間帯等に配慮し、玉里地区センターを終点とするルートを追加する。
	米里学間沢線	平日 6 便 土 5 便		
	広瀬青谷線 (広瀬西川目線含む)	平日 12 便	平日 10 便	路線を整理統合し「広瀬・稲瀬線」とし、広瀬～歌読～江刺バスセンター、広瀬～柏原～江刺バスセンターの 2 系統とする。
	稲瀬大迫線	平日 3 便		
	街なか循環線	火～日 4 便	平日 6 便	「岩谷堂循環線」とし、江刺中核工業団地を含んだ北ルートと、藤原の郷が終点の南ルートの 2 系統とする。
前沢バス (ハートバス)		11 便	地区内交通 へ移行	利用が少ない便については R 2 年度から減便する。 R 5 年度には地区内交通へ移行する。
衣川コミュニティバス	衣里線	平日 11 便	平日 9 便	利用の多い長者ヶ原廃寺跡ルートは増便し、基本ルートに地域の保養施設を停留所として加え、全体では減便する。
	北股線	平日 9 便	地区内交通 へ移行	利用が著しく少なく、利用者一人当たり単価も高いことから、R 2 年度中に地区内交通へ移行する。
	南股線	平日 9 便	地区内交通 へ移行	

(4) 地区内交通について

上記(1)～(3)の再編により、公共交通空白地域が大幅に増える地区やコミュニティバス等の利用が不便となる地区においては、次表に示す3つの中から各地区の状況に応じて必要な手段を選択して導入する。なお、選択においては、公共交通事業者が営業可能な地区については公共交通事業者による営業を優先し、公共交通事業者において当該地区における公共交通の事業実施が困難な地区においては、各地区の団体等の組織において移動手段を担うことを基本とする。

地区内交通の導入及び運営にあたっては、市民、公共交通事業者、市の協働により導入することとし、導入後の運営面においては市及び公共交通事業者が必要な支援を行うとともに、自立した運行が可能となるための補助制度等により経営面についても一定程度の支援を行う。

No	種別	運送料	運転免許	運営主体	運行主体	導入予定地域
1	公共交通事業者委託型	有償 (原価＋利益)	2種免許	地区組織等	公共交通事業者	市内
2	自家用有償旅客運送型	有償 (原価程度)	1種免許可 (要認定講習)	地区組織等	地区組織等	公共交通空白地
3	互助運送型	無償 (実費の範囲内)	1種免許可	地区組織等 (誰でも)	地区組織等 (誰でも)	制限なし

※網掛部分 (No 1、2) については、道路運送法上の許可、登録を要する。

※自家用車を活用した公共交通空白地有償運送については、道路運送法により対象地域を公共交通空白地のみとして特例で認められているものであり、それ以外の地域においては通常の有償運送（バス、タクシー）が優先される。

(5) 患者輸送バス、スクールバス

胆沢、衣川地域における「患者輸送バス」については、路線バス、コミュニティバス等と路線重複していること等により相互に利用状況が悪化している。また、市が行う事業として同一地域（路線）への二重投資となっている。患者輸送バスは、特定目的のために利用する移動手段であるため、買い物等のためには利用できないなどの利便性に欠ける状況にもある。また、現在は無料で運行しているが、市内には、通院の場合でも有料のコミュニティバスを利用している地域の方が多い。市内全域におけるサービスの均衡を図る観点からも、「患者輸送バス」は本計画期間中の廃止を基本とするが、それにより公共交通空白地となる地区が生じることから、令和2年度中を目途として地区内交通の導入を併せて検討する。

スクールバスの利活用については、一般客の混乗や通学時間帯以外の乗合バスとしての運行が考えられるが、「無償」であることや「定期バス路線がない区間に限る」などの文部科学省の許可要件をクリアする必要がある。また、運行経路や時間帯が利用者の通院、買い物ニーズに対応できないこと、他の公共交通手段との整合性、負担の公平性が図れないこと等の課題もある。

しかしながら、深刻化するバス運転士不足への対応は喫緊の課題であるとともに、市が保有する既存資源(バス車両)の有効活用の観点からも、計画年度内において、引き続き関係部署や公共交通事業者等と協議し、今後の方向性について検討する。

(6) 料金体系

本市の都市計画マスタープランの拠点として位置付けている都市拠点及び地域拠点を本計画においてもそれぞれ拠点と位置付けている。

本計画のネットワーク再編により、これまでよりも市民負担が大きくなる地域があることから、「居住地域」に「都市拠点」がある場合は「居住地域の都市拠点」まで、「居住地域」に「都市拠点」がない場合には「居住地域」から「隣接する地域の都市拠点」までを最大で 500 円の利用料（コミュニティバス、地区内交通を利用した場合。）とする方向で検討する。

なお、小学生以下、運転免許証返納者及び 75 歳以上の市民についてはコミュニティバス、地区内交通の利用料金を半額(最大 250 円)とする。また、これまでのコミュニティバスと同様に、身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳を提示した場合も半額とする。

居住地域	都市拠点	地域拠点	拠点名	隣接する都市拠点
水沢	○	—	水沢駅周辺 水沢江刺駅周辺	—
江刺	○	—	江刺総合支所周辺	—
前沢	○	—	前沢駅周辺	—
胆沢	—	○	胆沢総合支所周辺	水沢駅周辺
衣川	—	○	衣川総合支所周辺	前沢駅周辺

2 - (2) 取組み状況について

(1) 新ネットワーク体系確立のための基本的な考え方	
取組み状況	
ア	路線ごとの経費負担の見込みを作成して管理しているが、運転士不足に加え、コロナ禍による外出抑制が赤字増大につながり、想定外の単価増が懸念材料
イ	第3次バス交通計画（以下、この資料において単に「計画」と表記する場合は、第3次バス交通計画を意味する。）により推進している。ただし、令和2年度においては、コロナ禍による交通事業者の経営苦境に配慮するため、計画の着手を見送ったところもある。（特に前沢、衣川）
(2) 幹線	
取組み状況	
ア	重要路線として一定の利用はあるが、胆沢病院線を除き、国庫補助要件割れ（輸送量1便5人以上、1日3便15人以上）が危惧される。通勤・通学等での利用を訴える取組をすることとしているが、手が回っていない。
(3) 支線	
取組み状況	
ア	計画に定める方向性（別紙資料2-1参照）を原則に、その後の利用状況を確認しながら進めている。路線を統廃合する場合は、事前に地元地区振興会への説明を行い、地区住民への説明方法等を協議して対応している。周知は、広報紙、ホームページ、別途専用チラシ対象地区全戸配布を基本。 住民ニーズとして代替案等の提示があったときは、計画に定める見直しと同等の効果が得られると認められる場合に、柔軟性を持ちながら判断
イ	現時点では、計画策定時の方向性に追加して減便や廃止を検討する路線はない。
(4) 地区内交通	
取組み状況	
①導入計画と各地区の検討状況	
計画で地区内交通対象地区としていた19地区の状況は次のとおり。	
ア	対象地区
	水沢：1地区（黒石）
	江刺：6地区（田原、伊手、米里、梁川、広瀬、稲瀬）
	前沢：4地区（前沢、古城、白山、生母）
	胆沢：4地区（小山、南都田、若柳、胆沢愛宕）
	衣川：4地区（北股、南股、衣川、衣里）
イ	地域ごとの課題や進め方
	水沢：特になし
	江刺：市営バスの運転手不足により、胆沢地域の次に優先する位置付け。自家用有償旅

客運送型のため、事業体制の構築、運転手の確保など時間を要し、正式協議以外にも担当職員が顔を出して随時相談体制を構築。先行する稲瀬地区の協力を得ながら推進する。

前沢：現状でデマンド方式となっているため、5 地域の中での優先順としては最後。ただし、毎年度情報交換を行って他地域の状況を共有し、公共交通の課題について意識醸成を図る。

胆沢：令和 3 年 4 月に計画で支線となる県交通 3 路線の再編・短縮が実施予定。最優先で地区振興会との協議を進めている。地域一体で進めたいという意向が強かったが、運営主体となる団体が当面見込めないため、地区振興会を運営主体として事業開始し、必要に応じて将来見直す方向へ軌道修正中

衣川：公共交通の現状から胆沢、江刺の次の優先順。地区内交通に理解を示しつつ、患者輸送バスの有料化との比較検討を求められており、胆沢地域同様に患者輸送バス利用者のアンケートを実施した上で進める。

ウ 進捗・検討状況

- ・事業説明、意見交換段階 5 地区
- ・事業説明は一定の理解が進み、需要調査実施を協議中 9 地区
- ・需要調査を実施段階 2 地区
- ・需要調査が完了し、制度設計段階 2 地区
- ・地区内交通導入済 1 地区

エ 導入時期（市としての目標）

- ・令和 2 年 10 月 1 地区（導入済）
- ・令和 3 年 4 月 7 地区
- ・令和 3 年 10 月 4 地区
- ・令和 4 年 4 月 2 地区
- ・令和 5 年 4 月 4 地区

※ 1 地区は、バス支線沿線上となるため導入の是非も含めて検討

②江刺稲瀬地区における自家用有償旅客運送の導入経過と概要

別紙資料 4 参照

（５）患者輸送バス・スクールバス

取組み状況

ア 患者輸送バス

胆沢地域には、令和 3 年 4 月の地区内交通導入を想定し、利用者への周知、現運行事業者への事前説明などに留意し、経過措置期間を設定して地区内交通への一本化を進める。

衣川地域も同様であるが、同地域には患者輸送バスの有料化での対応を求める声が根強い。持続性やバス停との距離では地区内交通が有利であり、市は計画原案を勧めていく。

イ スクールバス

本年度、教育委員会事務担当者との協議を1回実施済。江刺地域の学校統合推進により、さらにスクールバス増台が見込まれ、混乗よりも路線バスの児童・生徒利用に結びつけたい。ただし、スクールバスは、学校統合の条件とされ、路線バスより細かい路線設定で対応しており、地区や保護者の理解を得るにはハードルが高い。

学校統合検討のペースより計画推進のペースが早いため、教育委員会へ先んじた提案等を行う。

(6) 料金体系

取組み状況

ア 平成25年度に料金統一したコミュニティバス片道500円の上限を超えない留意する。県交通路線と地区内交通の乗り継ぎが生じる路線は、運賃支払いの手間が増えないよう、県交通とルールを定める必要があり、現在調整している。

イ 75歳以上高齢者、運転免許証返納者等の恒久的な負担軽減は、市の財政負担抑制のため、ネットワーク再編完了後の施策とする。

	J R東北本線、東北新幹線
	県交通
	Zバス
	市営バス
	衣川コミュニティバス
	地区内交通(事業者委託型)
	地区内交通(自家用有償旅客運送型)

稲瀬の足を守る会による自家用有償旅客運送の実施について

1 趣旨

現在、公共交通事業者が江刺稲瀬地区で運行している予約型乗合交通「稲瀬ふれあいタクシー」の試験運行期間が9月30日で満了することから、10月1日から新たに自家用有償旅客運送を導入するもの。

2 概要

稲瀬ふれあいタクシーは、令和2年4月1日から9月30日までの半年間、前年度の運行実績に基づき曜日、時刻及び乗降場所を見直し、現在、1日3往復、週3日で試験運行を実施しているところである。

しかし、運行事業者から10月1日以降の事業継続は困難である旨申し出があり、市と関係団体とで再三協議をしたが合意には至らなかった。このことを受け、稲瀬振興会、稲瀬の足を守る会及び市で検討を重ねた結果、住民自らが事業主体となって運営及び運行する自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）を導入することで協議が整ったものである。

3 その他

- (1) 認可地縁団体やNPO法人ではない、「権利能力なき社団」である任意団体が、公共交通空白地有償運送の主体となるのは「県内初」である。
- (2) R2.10.1～R3.9.30まで、「トヨタカローラ南岩手(株)」から7人乗り乗用車「ノア」及び「任意保険(対人、対物、搭乗者無制限)」を無償提供いただく。

4 新旧対照表（変更点）

	現行（旧）	見直し後（新）
根拠法令	道路運送法第21条	道路運送法第78条
運送形態	予約型乗合タクシー	公共交通空白地有償運送
運営主体	稲瀬振興会	稲瀬の足を守る会
運行主体	胆江地区タクシー業協同組合 (運行事業者は(株)水岩タクシー)	稲瀬の足を守る会
運行期間	令和2年4月1日から 令和2年9月30日まで	登録簿に登録された日より2年間
運行区域	稲瀬地区の一部（2区～6区）	稲瀬地区
運行日数、便数	月・火・金の週3日、6便／日	現行のとおり
運行時間	(岩谷堂行)	(稲瀬地区センター発)

	8:45、9:45、10:45 (稲瀬行) 11:00、11:45、12:45	7:00、8:40、10:20、 12:20、14:20、16:20
乗降場所	(稲瀬地区内) 23ヶ所 (岩谷堂地区内) 5ヶ所	(稲瀬地区) 23ヶ所
車両台数	1台 (タクシー車両)	1台 トヨタカローラ南岩手(株)が無償貸与
ドライバー	タクシー運転手	認定講習受講者5名 2種免許保有者1名
運賃	1乗車当たり 500円	現行のとおり
幹線/支線との 結節点	(結節点) 江刺バスセンター (路線) 水岩線、水沢江刺線、市営バス各線	(結節点) 稲瀬地区センター (路線) 市営バス (広瀬青谷線、西川目線)
補助金交付先	胆江地区タクシー業協同組合	稲瀬の足を守る会