

# 三沢市地域公共交通会議 会議録

会議名称	平成22年度第3回会議					
開催日時	平成22年8月30日（月）午後2時00分～4時30分					
場 所	三沢市総合社会福祉センター 研修室3・4					
出席者	会 長	小渡 章好	委 員	坂本 幸子	委 員	宮崎 倫子
	委 員	田中 和男	委 員	中村 浩一	委 員	佐藤美仁（代理）
	委 員	小笠原義隆（代理）	委 員	山田 和男	委 員	工藤雅則（代理）
	委 員	遠藤 恵介	委 員	鈴木 唯一	委 員	中野渡 進
	三沢市 （事務局）	澤口政策財政部長、堀政策調整課課長補佐、出戸係長、種市主事 <千代田コンサルタント2名>				
欠席者	副会長	桑嶋 豊士	委 員	高橋 武志	委 員	種市 博幸
	委 員	池田 守	委 員	豊嶋 修	オブザーバー	吉田 樹
	オブザーバー	佐藤 慎二				
会議次第	1 開会 2 会長挨拶 3 議事 （協議事項） (1) コミュニティバス実証運行計画（素案）について (2) 実証運行に向けた広報準備について (3) 今後のスケジュールについて 4 閉会					

## 会議の経過及び審議結果（概要）

1 開 会

2 会 長 挨 拶 小渡会長挨拶

3 議 事

（協議事項）

（1）コミュニティバス実証運行計画（素案）について<協議資料1-1～協議資料1-3>と（2）実証運行に向けた広報準備について<協議資料2>の別紙資料を事務局から説明し、その後各委員からご協議をいただいた。

（下記協議概要による）

<協議概要>

【協議事項（1）コミュニティバス実証運行計画（素案）について】 ※事務局より説明あり

(小渡会長)

いずれにしても、最終的には運賃を確定して、実証運行に入らなければならない訳です。

ルートについては、前回と今回の説明をいただいた案で決めて行くということですが、その際に、木崎野線が2つのルートがあるのですが、これについて利用者は混乱なく理解できますか。

(事務局)

マップ或いはダイヤを作る時に混乱のないように、例えば色分けをしたり、きちんとした標記をしたり、といった事をやって利用者には混乱のないようにしたいと思っております。

(小渡会長)

この路線に基づいてダイヤもご提示いただいた訳で、可能な限り分かりやすく、決まった時刻で合わせた形で、このダイヤを組んだ十鉄さんには大変ご苦勞されたと思います。

(宮崎委員)

前回もお話したのですが、午前の便が少し足りないような気がします。ここには病院の職員が見えていないのでわかりませんが、病院に通う人のほとんどが午前中に行くことが多いのではないかと思います。午後に病院に行く人はさほど多くないだろうと思いますので、午前と午後の便数が同じというのはどうかと思います。

(事務局)

確かに、午後よりも午前の利用者の方が多いというのは事実かとは思いますが、病院事務局の方からは、1時間に1本程度のバスを最低でもお願いしますというように言われておりまして、尚且つ、あまり一度に同じ時間帯に患者さんが来るのは好ましくはない、つまり、無用に長く病院に居ることは良くないというふうに言われておりまして、その辺も若干配慮に入れております。ですから最低限、病院側の要望である1時間に1本ということは満たしているつもりでございます。

(小渡会長)

午前と午後と同じような便数という、そういう意味では午前が足りないように見えるけれど、逆に言えば午前の便数については病院側の要望というものに則って計画をし、午後も出来るだけ便数は減らさないように計画されている、ということですね。

(宮崎委員)

結局、帰る便というのは行かなければ戻って来れないので、そういう意味ではわかります。

(鈴木委員)

大津四川目線ですが、病院を経由していないが、これはどうなるのか。

(事務局)

ダイヤの方はまだ調整前でございます、時間が入っておりません。

ただし、ルートの方では回る方向で十鉄さんにはお願いしておりますので、ダイヤの方はこれから調整します。

(佐藤代理委員)

一応、既存の北浜線とかだと従来から1時間に1本とか2時間に1本とかしか無かったところもありますが、そういう路線を有効に利用しながら、それを病院に回すようにしたりとか、というのがあったものですから、ちょっとそこら辺から時間を作り始めたのですけれど、その前後にわかりやすく1時間に1本とか、わかりやすくバランスを考えながら作った経緯がありますので、

午前中に病院に着く時間が少ないというふうに、仮に実証実験中にそういうご意見とかを頂戴した場合に、試験ではありますが、時間調整、時間改正に活かしたいというのが、現段階での本音でございます。

(遠藤委員)

大津四川目についてですが、この大津四川目という名称ですが、町名に大津四川目一丁目とか二丁目とかは無いので、もう大津だけで良いのではないかと思います。例えば、大津一前平線とかの名称でも良いのではないかと。四川目という名称はもういらぬのではないかなという感じがします。

(佐藤代理委員)

四川目地区は大津地区へ移転しておりますので、その時に、もう十数年前になると思いますが、そこにある住宅地区の方から市街地に行きたいバスの要請があつて、十鉄で運行させてもらいました。その時に、これは聞き覚えなので間違つた部分があれば恐縮なのですが、当時まだ町名が無くて大津という範囲があつて、元々四川目地区の移転があつたので、バス停としては大津四川目というふうに命名したそうです。それで、そこが運行当時は終点だったことから、路線の名前も大津四川目線という形になっているだけで、思い入れもそんなにあるわけでもないで、自由に変えられても良いと思います。

(小渡会長)

いずれにしても、運賃格差が生じるとか二重運賃が生じるということは、いつまでもあつて良いということではないような気がします。どこかで平準化して持って行かないと混乱します。

それから、折角新しい路線を考えてやっても、運賃格差等が出ることによって一方の路線に利用者が偏るということもあるかもしれません。それらを考えて平準化が何れは必要かと思ひます。平準化というのは、現在よりも負担が増える人が出てくるということは避けられない。だけど、同じような路線で従来あつたからということで格差があつて良いかという、これも悩ましい問題のような気がします。こういう問題を解決する時には、やはり大きな公共交通の体系が変わる時とか、或いは実証計画をとおして変えるとかということでもない限り、なかなか変えにくいものであります。

(鈴木委員)

100円バスを最初に導入した時に、既存路線に対しての被らないようなルートでやってきても、その導入した時点でもう二重運賃は存在していました。それを最初導入する時にどういふような考えを持ってやるか、そこが起点になると思ひます。

(佐藤代理委員)

青森県内の100円バスというのは、例が五所川原地区、弘前地区でしか無かつたのです。そこで、三沢市も先駆的な例を強いて、当時から段々とバスの利用者が減つて来ていますので、やってみないと、というのが一番初めにありまして、当時の商工観光課さんからご相談をいただきました。今、色々国とも相談しながら、どうしても同じ停留所間で重複運賃があるのです。今でもあります。一番いい例が、三沢駅から市役所前が今でも路線バスは160円です。ルートは違えど、100円バスは100円です。これは、ダメとは言わないけれど、極力ルートを重複しないような形で経路設定をなささいという指導を当時もらいました。そこで、100円バスというのは、結構乗ってれば市内を縦横無尽にあちこち行く訳ですよ。となると、時間的な事を考え

ると、短い時間で行けるんだったら160円払ってもいいよ、とかという方々も多くいらっしゃいましたので、その辺は実際に良いバランスなのかどうかは疑問なのですが、さらに、勿論うち独自で100円の安い運賃で運行することは、認可も困難でしたので、三沢市商工会さんの方で契約を結んで運行しているのですが、それで年間の収入があつて、それで運行した費用があつて、その赤字部分については負担していただきまして、そこで見た目赤字分しか貰わないで、収支はトントンなのですが、一番初めに国から認可を貰う時に、100円と160円の差額60円についてその費用の中に入れて込んで精算をしたらどうかということがあったのです。という形で利用者は100円しか払ってませんが、うちとしては商工会さんからその60円分を頂戴している形になっている訳です。でも、今現在も重複運賃が残っている現状というのは間違いありません。そうかと言って、時間に余裕がある100円バスが2時間に1本とかで、1日6往復しかありませんので、やはり使う人によっては時間の方が優先ということがあるので、そんなに100円バスが走ったからと言って、激減した訳ではありません。両方上手に使ってもらおうというのは一つの選択ですから、行く時は100円、帰りは普通の運賃ダイヤというところで今は上手に共存共栄という形で運行しているというふうに思っております。

(小渡会長)

確かに来る人は、郡部から三沢に来るとかという、もう最初から覚悟して2時間に1本のやつに乗って行って、帰りも2時間に1本のやつに乗って帰るといのはあるが、街中のバスだとそうもいかないでしょうね。そう考えると運賃格差があつても残した方が良いという考えになる利用者の人もいるかもしれません。でも、やはり同じような時間のピッチで乗れる次元でというのが公共交通の場合は必要で、しかも時間のピッチを出来るだけ短く使い、本数を増やす方向に、となると100円バスというのがなかなか難しく、本来の100円バスが安くて良いというだけではむしろ市民の方の利便と反する、100円バスというのは本数が少ないうえにそれだけではいけない気がする。また、利用実態が良くわからないのですが、うまく使いこなしているとすれば、100円バスが来る時間帯に乗れたらラッキーという感じですか、それともわざわざその時間帯に待つて乗るとい人もいるのでしょうか。

(佐藤代理委員)

市内の方はもちろん時間は色々広報とかでも知っていると思うので、1日のスケジュール感を持って、往復で200円バスというご利用はあります。

それと、先ほど先生が言われたとおり、今まで本数の少ない100円バスの選択としょっちゅう走っている普通の定期バスの選択と申しましたけど、仮に今の時間案を作りましたけれど、先程の案では岡三沢線の例でも大体1時間に1本くらいで駅に10分、10分みたいな感じで、あと、それ以外で三沢駅と三沢中央とかを街中を通じる部分については、当社で走っている普通の、この再編には関わらない路線バスもある訳です。例えば百石に行くやつ、七戸に行くやつ、それをこの1時間と1時間の間に使いやすく、上手に使えば30分に1本とか20分に1本とかなるので、それを上手に使ってほしい訳です。そうすると、本音を言えば、同じ区間のバス停間で運賃が違うのは利用する方も使いづらいと思います。それで今、ケース1から4までの間で、150円とかゾーン運賃とか100円均一とかありますけれど、仮に100円にした場合、これまでよりもかなり頻繁にバスが出ますから、そこはそこで少し待つてもいいから100円の方がいいよねという選択になりますと、複数市町村にまたがっている路線バスをうちの方できちんと足と

して守っていかなければならないし、それについてはもちろん朝晩につきましては、通学生のご利用がありますので、仮に同じ区間だから100円に調整下げしましょうとすると全体の収支が悪化するのを見えます。そこで全体の1日の、例えば三沢百石線の赤字が多くなれば、うちとしてはもう運行できないでオーバーに言えば運行廃止になるみたいな感じで、そういう事が起こり得るんでしょね。ですから、運行事業者からの意見とすれば、出来ればケース1に近いような、段階的に運賃が上がってきますけれど、わかりやすい50円運賃とか、そうすると例えば市役所まで160円を150円にするとか、10円くらいだったら調整下げが出来そうなんですよね。そういう議論が机の上に乗るそうなんです。いきなり160円が100円になりますと、60円の減額となるとかなり、もう多分初めからこんな事は運行に際しても悪いのにしたくないよね、と突っぱねられると思います。ですから、もちろん、その差額を三沢市さんで全額その減額分をもってあげるというのであれば、うちはもちろん調整はしますけれどね。あとは、バスを乗ること自体が100円という価値でいいのかなということは実はあります。ある程度遠くに行くのであれば、やはりそれなりの対価を支払っていただくこともあるのかなということも感じておりますし、多分そのゾーンを設ける時に、いったいどこを中心にして、どこまでの間をその運賃に設定するのか、それが難しいと思うのですよ。ゾーンからいきなり外れて、どーんと急に運賃が上がったり、そういうふうな不合理がありますよね。私共も色々と事前の協議や会議にも参加させていただいておりますけれど、実際今日の段階での結論がまだわかっていないと、どうしたらいいのかというのがありますので、できれば本日皆様のご意見を頂戴しながら一緒に考えたいと思っていました。

(小渡会長)

今、非常に真面目に率直にお話し頂きました。それで、これは大事なことなので確認したいのですが、今はこういう路線図を三沢の公共交通会議で考えているのですが、今の話しで三沢駅から市役所までとか、そういう場合には、この路線図或いはダイヤ以外の路線のバスもうまく組み合わせをして、より利用者の方が使いやすいように全体としてダイヤを全体構成をするというか、そういうことをやって頂ける訳ですか。

(佐藤代理委員)

今、11月8日に全部が全部間に合うかどうかはまだ疑問ですが、どうしても再編する時間帯を中心に考えてしまったので、実際に今、全然再編に関係しない時間を合わせますと、例えば、三沢駅発で10分にあとをしますと、すぐに12分があったりというふうな形がある訳ですよ。そこは可能な範囲で前後しまして、元々の再編の1時間の間の中で良いバランスを出来るだけ近寄るようなバランス取りをやっていきますので、それに11月8日で不可能であっても、多分12月4日の新幹線絡みで時間改正があたりしますので、そこできちんと見据えながらやっていけると思います。

(小渡会長)

それはこの公共交通会議がお示しする新たな路線とダイヤに加えて色々な形で知って頂く必要があります。

今日は我々の方で意見を出すだけ出さしていただいて、事務局と十鉄さんとで色々それらを踏まえながらまとめの作業に入ってもらうことにいたします。

お立場もあると思いますけれども、それを越えながら、お客の立場ではこうではないか、こう

いう方向が望ましいのではないかと、いうものでも結構です。各委員のご意見を求めます。

(田中委員)

今、一応事務局の方で他の便との接続も考えながら運行するという説明がありましたけれども、これからの要検討課題になっている運賃割引の基準がどうなっているのか。それで結局、本来の公共交通でやったこの路線で、長距離便でそのまま越下から距離制、途中で市街地100円とか、あと三沢空港が300円が150円になりますとか、そうするとその実績に、150円になった場合に、駅から1回市役所前に行って、市役所前で他の便に乗り換えて行く時にその部分に乗り継ぎなんかもどういうふうにして考えていけばいいのかなというのもすごく大変だなと思います。せっかく利便性良くうまく配置をしていこうとしている時に、長距離便だけは割引になりますけれど、あと市内の150円とそれからの地域に行く便とか直行で行く便、その調整を公共交通会議で集中して、その部分も集中できるようにやって行かないと大変かなと思います。

(中村委員)

料金設定の件ですが、利用者とするれば当然安い方が使いやすいので、100円が良いと思いますが、今の十鉄さんの営業しているバスと格差が大きく生じて数が減って便数が無くなるのであれば利用者にとっても困る話しであって、先程の佐藤さんのお話しでありましたように、ケース1の現況に近い形でやると市の負担も求めている形になるかと思しますので、それも答の一つかなと思います。

(山田委員)

100円バスが無くなるのであれば、最低運賃を合わせてみてはどうか。今まで100円だったのが、最低運賃の140円となれば、少しは赤字が減ると思います。

(小笠原代理委員)

本来、公共交通会議は、労働者の立場として思うには、地域の活性化、地域の方々の公共交通の足を守るということで会議が始まったと思いますのが、今この運賃格差ということでご議論していますが、早急に結果を求めるという公共交通会議の最初の目的があるとおり、ずっと三沢市内を地域公共交通が市民のために重要な足であるということで意見をしていきたいと思っております。確かに、ケース1からケース4までご提案されていますけど、三沢市役所やうちの十和田観光にしても、例えば結果的に路線が足が無くなることになれば、三沢市民の皆さんにとっては非常に悲劇になると思います。確かに少子高齢化で経済も非常に難しい時代に入っていますが、少しずつ緩やかになっても来て、未来に繋ぐような方向にいければ良いのかなと思います。

(小渡会長)

今の時点から全て考えると、上がったたり下がったりというのはあるのですが、今後のバス利用を望む人達の立場から見れば、本数があつて、しかも1本1本のピッチが非常に記憶しやすい、利用しやすい、そして、その利便性の確保された中で受け入れられる負担運賃を調整するようになるとより良いものになると思います。ですから、100円バスを死守するというのではなくともとは思いますが、熱烈な利用者がいるとしても、バス全体の公共交通に関わる福祉という観点からすると、どちらが良いのかという意見が皆さんの中にあるように私の中で感じています。

(坂本委員)

安ければそれにこしたことはないというのは誰でも考えることだとは思いますが、それで税金が高くなっても良いかという、皆さん考えると思いますので、やはり乗る人達にしても、値

上げとなっても、そういうことをきちんと説明をしてやると、結構納得するとは思いますが。

(宮崎委員)

私はむしろ200円位でも良いのではないかと思います。今、三沢駅から今の市立病院までを路線バスで来るには160円かかります。これが駅から新病院までではもっと長い距離になって、それが100円とか150円でもなんか納得いかないというか、私だったら病院まで遠くなるので200円でも良いと思います。

(坂本委員)

出来れば小銭のお釣りがない方が良いでしょう。100円とか200円とかで何十円というのは小銭を何枚も出すより100円玉2枚とかだったらすぐ出せると思います。

(小渡会長)

例えば100円バスというのは、誰でも100円で乗れる訳で、中には100円だったら乗れるという人もいるかもしれませんが、それによる赤字負担を皆行政が抱えるというのも如何かなというところもあります。それで、実は商工会が市から委託を受けて100円バスを運行するということが十鉄さんへお願いしている形になっているものですから、中心市街地活性化の関係で100円バスというのがどういう役割を果たしていて、その辺についてもケース1から4を含めてどうお考えか聞いたかったのですが、今日は桑嶋さんお出でになってませんが、4本位ということであれば中心市街地にとっては決定的なものでもないと思うし、むしろ分かりやすく本数が増えて利便も良くなり、何らかのサービスレベルというか気持ち良く乗れる様な対応も一層高めていただくということで考えると、中心市街地にとっても使いやすい様な仕組みが出来てくるのかなと思います。

(中野渡委員)

まずは、事業上の予算というのは年度ですから3月で一応事業の関係が終わる訳です。その時に収支の状況等を見て、料金設定がどうなるかはまだですけど、見直しとかというのを結局この11月から3月まで状況を見ながら、見直しを含めて検討するということが料金設定した方が良いでしょうかなと考えます。それで当然、利用者増ということも考えなければならぬでしょうし、また、ある面では総合連携計画の中で格差是正というのを謳っているのですが、その辺も踏まえると、なかなか一概にどれが良いとは言えないのですが、ただ何れにしても今年度中実際に運行した収支状況を見て、4月以降の料金をどうするのかということも含めての料金検討をしようかという感じはしています。

(工藤代理委員)

100円バスの見直しの大元になっている一つが、北部の人達が距離制で市街地の人達だけが100円という恩恵を受けているというのがあるのかなと思いますので、そうしたらケースの1番と2番は100円が150円になったとしても北部の路線は距離制がずっと続くので、ここは思い切って100円にするのか200円にするのか、間の150円をやめて試算をしてみてはどうか。それと急に200円ということになると、当然負担感を感じます。但し成人の方は100円が200円になっても通勤以外に使うのであれば1ヶ月に数回しか利用しないと思うし、学生や高齢者を中心に定期を許す、ということで負担感を解消してはどうかと思いますので、3番か4番のケースを少し深めて検討しても面白いのではないかと思います。

(小渡会長)

ケース1・2という考えと、3・4という考えがあるわけですが、何れにしても公共交通としてのバスが三沢市においては非常に利便性の高い交通になるというのをもっと強調して訴えて知ってもらわなければならない。だから当然三沢市だけの中ではなくて、外から入ってくるバスとか外に行くバスも考えて色々な路線で便利になるところもあるといったことも全体として含めて市民の皆さんに理解してもらうように行かなければいけないし、また実際に理解していただければ利用者も増える可能性もあるので、最終的には利用者が増えないと駄目ですから。それらを踏まえてもう一度事務局と十鉄さんとで議論してみてください。11月からの実証運行ということで、この期間で見ながら、それで修正すべきことがあれば修正するよう、公共交通会議としての案を大変難しい議論になるかもしれませんが、事務局と十鉄さんとでまとめていただきたいと思います。

【協議事項(2) 実証運行に向けた広報準備について】 ※千代田コンサルタントより説明あり

(小笠原代理委員)

色分けしてマップにすることは何の問題もないと思います。要は年配者のお客様に分かりやすくするのにどうしたら良いかということなのですが、例えばビードル線だけならビードル線のバス停の流れ、スタートから終点までの、そういう一つ一つを作っていた方がお客様には非常にわかりやすい。それで尚且つ、問題は字の大きさ、これはたまたまこのサイズに納めるために小さい字を使っていますが、よく東京の地下鉄でドアの上に次の停車駅が書いてありますね。ああいう感じの字の大きさが非常にわかりやすいのではないかと思います。それから、一つの流れの路線、字はなるべく大きめに分かりやすく書く、それが非常に新しく始まるルートに関して有効なのではないかと思います。上から下に行くというのが非常に見づらいので、右から左、左から右、という横の流れの方がお客様にはわかりやすいのではないかと思います。これは現場の意見としてです。

(小渡会長)

今回は停留所を新しくしたり、移動したりというのはありますか？

(佐藤代理委員)

今の想定の中では新しく停留所を建てるものも移動するものもつくる予定です。新病院に向かうルートは新しくなります。

(小渡会長)

そうすると、行ったら停留所が無くなっていたということがないように周知等徹底を図る必要がありますね。

(宮崎委員)

コミュニティバス全体の愛称を考えてみたらどうですか。盛岡でやっているのは「でんでんむし」というバスが走っています。市内循環のバスに付けているようです。だから色々な路線バスにも名前を付けて、今は100円バスとかが走っていますが、150円とか200円とかになるのであれば、例えばひまわりバスとか、三沢市のひまわりバスは乗り換えがあるとか無いとか、愛称を付ければ分かりやすいのではないのでしょうか。



(事務局)

愛称については、今年度実証運行を開始した後に公募でやってみる予定で考えております。

(小渡会長)

あと、これはバス停を新市立病院するのでしょうか。

(事務局)

現段階では新市立病院と言ってますが、移転が完了すれば市立三沢病院となりますので、実際の時には新はつきません。

(鈴木委員)

料金の話しになりますが、もし料金が100円でできないとなったときには、補助でやるというのは考えているのか。

(事務局)

補助する場合に対象者を誰にするかということになるのですが、高齢者ということになれば、福祉的な考え方になるでしょうし、例えば、病院利用者に限ってということで、病院から帰る時に病院でチケットを配るという方法もあるのかなと思います。

(鈴木委員)

そこで提案なのですが、一般の人達はバスを利用しないから補助の申請をしないと思います。だからバスを利用した人が使えるもの、例えば50円相当のコインとか、そのようなもので次の料金の支払いの時に使ってもらおうとか、そうすれば、お年寄りが使っても、子供が使っても、誰が使っても料金精算の時にお金と一緒に使えるように、と思います。

(小渡会長)

鈴木委員は100円が望ましいために、そうでないときはこのようにということですか。

(鈴木委員)

先程の料金体系を見て、基本料金初乗りが140円なので、そうすれば150円という設定になった時に、一番無理がないかなと、ただ、今までの踏襲から100円バスをどうしても残したいと考えた時に、150円に上げてしまえば、新しい病院を建てたために負担が増えたという負担部分を軽減するため、従来の100円バスと同じような料金にする補助金を出していければと。

多分、病院を利用する人じゃないとバスに乗らないので、いくらコインを持っても、お金じゃないので、バスに乗らないと使えない。年齢にこだわる必要もないし。結局コインを使うということは利用者の増につながるわけです。バスに乗れば価値があるのです。

(小渡会長)

色々のご意見を出していただいて、もう1回だけ実証運行の具体的な準備に入る前の会議が9月17日9時30分ということで、委員の皆様よろしく申し上げます。

(中村委員)

質問します。緑のラインが岡三沢線となっているが、北の路線バスと同じルートで岡三沢線というのはふさわしいものか。

それと、料金の話しですが、先程100円が良いか150円が良いか200円が良いかという話しがありましたけど、料金によって今設定している利用者は同じですが、実際は料金抵抗みたいなのがあって、利用者も変わってくるのかなと思います。最も収入が多い価格設定はどこなのか、その辺を判断できれば良いのではないかと。

(事務局)

まず、路線名についてですが、岡三沢線という設定については、起終点が三沢空港と三沢案内所ということで、これは確かに北浜線の直行便とか同じ経路なんですけど、起終点が違うということで、独立したものとして、岡三沢線として設定しているところです。

あとは、一番利用者が多いと思われる料金については、今まで100円バスでやってきたわけですので、100円だから乗るといふ方もおられると思うし、ただし、どちらかといふと必要性があつて、自分の目的があつて、何処に行きたいから、他にバスより交通手段が無いという方が利用されているのが実情ではないかといふふうに思います。その際に100円、150円、200円にした時に今まで利用されていた方が利用なくなるかといふと、そこは実証運行でやってみないと分からないのかなと思います。

(小渡会長)

安いのは誰にとつてもいいんです。ただ、安いといふのは別の誰かが負担するから安くなるのであつて、それらを乗り越えて、将来の三沢のまちづくりを大きく担う一つのファクターとしての公共交通の背景が、三沢の人々が移動するといふ事をもつと、都市としての三沢が仕組みを保障するといふこととして、考えているわけです。

ただ、公共交通全体としては、北浜の人達が高いコストを出しているといふ現実と、ようするに格差があるといふことについてどうかといふようなことになります。もうちょっと負担は増えるけど、すごく本数が増えて、つまり待ち時間が少なくなつて、かつ、分かりやすく、市外からの路線バスにも使い勝手が良い、そういう全体としての移動手段として公共交通がよい方向に整備されていくことをしてもらいたい。

以上で本日の会議を閉会いたします。

以上