

三沢市地域公共交通会議 会議録

会議名称	平成27年度 第2回会議					
開催日時	平成27年11月5日(木) 14時00分～16時00分					
場 所	三沢市役所 本館4階 大会議室					
出席者	会 長	小渡 章好	副会長	富田 哲	監 事	佐々木 卓也(欠)
	監 事	坂本 幸子	委 員	浪岡 貞蔵	委 員	横田 渉子(欠)
	委 員	丹藤 正人	委 員	松村 明裕(代)	委 員	須藤 健(代)
	委 員	佐藤 美仁(代)	委 員	目時 晃	委 員	向中野 貢
	委 員	大澤 裕彦	委 員	山本 優	委 員	高橋 常幸
	アドバイザー	吉田 樹(欠)	アドバイザー	永澤 慎治		
	事務局	三沢市：山本課長、岡部課長補佐、岩織係長、川嶋主事、 株式会社ケー・シー・エス：石田、金丸				
会議次第	<p>1 開 会</p> <p>2 会長挨拶</p> <p>3 議 事</p> <p style="padding-left: 20px;">(報告事項)</p> <p style="padding-left: 40px;">(1) 平成27年度JCOMMデザイン賞の受賞について</p> <p style="padding-left: 40px;">(2) 三沢市公共交通利用促進イベントの実績について</p> <p style="padding-left: 40px;">(3) 地域公共交通調査事業の進捗状況について</p> <p style="padding-left: 60px;">①各種調査結果についての報告</p> <p style="padding-left: 60px;">②公共交通の問題点・課題</p> <p style="padding-left: 20px;">(協議事項)</p> <p style="padding-left: 40px;">(1) 課題対応に向けた基本的な方向性(案)について</p> <p style="padding-left: 60px;">①地域公共交通のあり方の方針</p> <p style="padding-left: 60px;">②地域公共交通網形成計画の目標および取り組みの方向性</p> <p>4 閉 会</p>					
会議の経過及び審議結果(概要)						
<p>1 開会</p> <p>2 会長挨拶</p> <p>3 議事</p> <p style="padding-left: 20px;">(報告事項)</p> <p style="padding-left: 40px;">(1) 平成27年度JCOMMデザイン賞の受賞について</p> <p style="padding-left: 60px;">事務局から報告資料1を説明</p> <p style="padding-left: 40px;"><主な意見></p> <p style="padding-left: 60px;">特になし</p> <p style="padding-left: 40px;">(2) 三沢市公共交通利用促進イベントの実績について</p> <p style="padding-left: 60px;">事務局から報告資料2を説明</p> <p style="padding-left: 40px;"><主な意見></p> <p style="padding-left: 60px;">特になし</p>						

(3) 地域公共交通調査事業の進捗状況について

事務局から報告資料3を説明

<主な意見>

(小渡会長)

- ・資料P19の鉄道利用について、再度説明をしてほしい。

(事務局)

- ・資料に示している三沢駅の利用状況のグラフは、三沢市統計書記載の青い森鉄道提供データを基に作成している。これについて、青い森鉄道にヒアリングをしたところ、市に提供しているデータは本社の方で計測している券売実績であり、実際の改札通過人数ではないとのことであった。また、三沢駅での券売実績と改札通過人数が異なることについて、現場では把握していないとのことであった。ただ、三沢駅の利用者数について現場の感覚をお聞きしたところ、確実に年々減少している実感がある。主な減少要因としては、少子化による、主な利用客である高校生自体の減少との認識を持っているとのことであった。

(小渡会長)

- ・資料P27の市民の買い物先について約7割が「ユニバース」を回答しているとのことであったが、この結果は消費者の感覚と相違ないだろうか。

(坂本委員)

- ・調査結果の通りで、大きなズレはないと思う。

(小渡会長)

- ・みーばすのかめ・うさぎのマークの周知状況はいかがだろうか。

(坂本委員)

- ・以前よりは浸透してきていると思う。

(小渡会長)

- ・資料P34の公共交通を利用しない理由について、色々な回答があるが、全部をマイナス面とは考えず、改善を考える上での大きなヒントになると思う。

(協議事項)

(1) 課題対応に向けた基本的な方向性(案)について
事務局から協議資料1を説明

<主な意見>

(向中野委員)

- ・理想を語るのもいいが、三沢の現状を見据えて計画の策定をしていかなければならない。そろそろ100円均一運賃制を廃止して距離制運賃で運行すれば、既存の運賃問題の解消や行政の負担の軽減が図られ、公共交通の運賃体系的な秩序も保たれるのではないか。

(向中野委員)

- ・駅シャトル便の利用が少ない要因には、ぐるっとバスが無料運行している影響があるのではないか。そもそも、ぐるっとバスはどういう運営体系なのか説明頂きたい。

(山本委員)

- ・ぐるっとバスは、以前は観光バスとして、夏休みとゴールデンウィークなど、観光客が集中する期間だけを一回乗車運賃500円で運行していた。それに加えて、航空科学館の指定管理者グループであるNPO法人テイクオフみさわが、航空科学館への誘客を図る目的で、年間を通じて土日も運行を始めた。しかし、なかなか周知が図られず、観光協会や十和田観光電鉄に協力してもらったものの、利用が伸び悩んだ。このような状況に対し、テイクオフみさわ

が検討を進めた結果、行政から補助金（250万円ほど）を支出してもらえれば、これまで通りの運営が可能との結論に至った。この際に、運賃体系についても検討を行い、500円程度の運賃を検討したものの、有償にすれば旅客有償運送事業に該当し、陸運局への許可申請等の諸手続きや準備が必要となり、運行が困難となったため、運行経費やPR費等は補助金を活用し、運賃は無償とする現在の運行形態となっている。

（向中野委員）

- ・地域の公共交通関係者や旅客事業者が知らないところで話が進んでいる。本来は、有償旅客運送事業はもちろん、無償旅客運送事業についても、公共交通会議に諮り、地域の旅客事業者全員の同意を得なければいけないはずである。公共交通の空白地域ではない、バスもタクシーも運行しているエリアを、無料で、しかも行政が補助金を支出して運行しているのは、問題があると思う。

（丹藤委員）

- ・道路運送法でいえば、無償旅客運送事業は道路運送法の範囲外である。ただし、無償で運行することで、他の事業に影響を及ぼすのはいかがなものかと前々から発言させてもらっている。仮に、無料のぐるっとバスが運行することによって、路線バスの利用減少を誘引し、その赤字補てんに行政が補助金を支出しているのであれば、話が矛盾しているのではないか。他事例では、青森市のねぶたん号は有償でやっている。公共交通会議での合意案件として運行している。青森市営バスとねぶたん号のバス会社が、同じバス停を使って共存共栄しながらやっている。それを考えると、無料というのはどうなのかと思う。確かに観光施設のPRや誘客には、これ以上のものはないが、他の運送業に影響を与えてしまう点については、もう一度考えるべきではないか。

（山本委員）

- ・ぐるっとバスの実際の利用状況は、25年度は8,000人、今年度は今のところ4,000人。他の交通事業への影響については、観光パンフレットや旅行者からぐるっとバスの紹介を受けて、誘客に繋がっていることも含めると、実際のところはそれほど圧迫していないのではないかと考えている。例えば観光客が1人来ただけで色々なところに波及効果が生まれる。日帰りでも1日あたり3000～4000円、1泊すると1万5千円～1万7千円ぐらゐを三沢で使っていく。経済効果を重視している。

（大澤委員）

- ・観光客が増えることで、タクシー利用者が増えることも考えられる。次の機会までにぐるっとバスも含めたデータや案を提供しながら、皆さんに検討して頂きたい。

（小渡会長）

- ・無料をやめて有料ならいいかという、必ずしもそうでもないところが難しい。無料だから観光に訪れるひとも、中にはいると思われる。誘客のポイントは、観光施設の顧客に対する吸引度であると思うが、例えば、無料バスを利用する観光客が増えて、知名度が高まり、これを受けて施設の運営者が努力をして魅力を高めてから、消費者はお金を出してでも行こうかと思うのではないか。実際にぐるっとバスで巡っているところが、どの程度顧客に行きたいと思わせるだけの努力を重ねて、魅力をもっているかどうかだと思う。
- ・先程の向中野委員の問題提起は非常に重要で、この場を活用して活発な意見を出し合い、よりいいものを生み出していきたい。

（小渡会長）

- ・今日の報告事項や、これから協議していく事項以外に、資料には記載されていない細かな需要が多々あって、これらに対して委員各人の立場から様々なアイデアがあるのではないか。顧客のニーズに対応していくためには、細かな需要を見つけ出す、需要を創造するという面での議論やアイデアを、この公共交通会議では出していただきたい。特にタクシーに

については、きめ細かいニーズに対応できる取り組みや伸びしろは大きいのではないかと。タクシー編で公共交通会議を一度やってもいいぐらいだと思っている。例えば、八戸から寺山修司記念館に行きたいという需要は結構ある中で、三沢駅から寺山修司記念館までのタクシー料金を明記するなど、タクシー利用者に安心感を与える取り組みをしてはどうか。

(向中野委員)

- ・観光施設までの需要は実際にある。しかし、航空科学館までなら2,500～2,600円、寺山修司記念館なら2,000～3,000円かかるわけだが、私が考えるのは、観光客はその施設の魅力に魅かれて訪れているわけで、二次交通やタクシー代が安いということを理由に訪れているわけではないと思う。例えば、航空祭の時は、八戸や青森からも来訪があることから言っても、お金の問題ではないと思う。

(小渡会長)

- ・確かに、マーケティングの観点から見ても、航空祭というコンテンツの魅力は巨大である。しかし、片道3000円、往復では6000円かかるとなると金銭面で厳しいという方はいるだろうと思う。ここで、例えば往復3000円なら行ってみようと思うかもしれない。施設と移動の一体的なコンテンツの吸引力が高まらないと、客は増えないのではないかと。その点でいえば、ぐるっとバスは無料であるから利用されているのかもしれない。できれば、有償運行を行うことが一番望ましいが、急に移行できるかはわからない。そういったことをお互いに理解しあいながら議論していく必要がある。

(向中野委員)

- ・これから公共交通網形成計画に載せていくのならば、ちゃんと協議してしかるべきだと思う。また、行政には公共交通の秩序を乱さない形を検討してほしい。

(坂本委員)

- ・先程、観光客の中には、どうしても観光施設に行きたい人は金額を厭わずに来訪しているとの話があったが、そういった方々はタクシーを利用しているわけで、そういった利用者を見込めるのであれば過度に心配する必要はないのではないかと。ぐるっとバスは、無料だから良いというのではなく、気軽に観光施設に行ける点がとても良いところだと思う。観光施設が観光誘客のために活動していることに対して、事業が立ち行かなくなることを前面に出して廃止を求めていくのでは、せっかくの活動に水を差してしまうように思えて心配である。

(小渡会長)

- ・交通事業者や消費者など、それぞれの立場から意見を出し合い、一緒に納得できるものを模索していくことが重要。
- ・タクシーのメリットは即時性にあって、利用者の自由度が高い半面、コストも高い。そのような中で、タクシーの即時性だけを武器に運営して行っただけでは行き詰まりが見える時代となっている。このような状況を切り開くヒントになるようなものを、コンサルから提供をしていただきたい。三沢がタクシーを利活用する先進地になればいいと思う。今までの立場や考えを超えた発想をしなければ需要は創造できない。
- ・東京都のタクシーは初乗り料金を半額にしようとする話がある。これは、すぐそこまで移動するのに300～400円だったらタクシーを利用するが、700円以上では利用しないという需要への対応だと捉えられる。実際にそのようなケースは多いと感じる。運賃が半額になって売り上げが減ることを心配することと、これまで利用していなかった人が利用するようになることを期待することは、ものの考え方からして全く異なる。変化していく顧客のニーズに合わせた提案が必要。公共交通としてのタクシーの使い方の新しい領域を拓く先進地になるべき。
- ・八戸はバスが使いやすくなった。以前はある地域から片道850円ぐらいかかったのが、今は上限が300円。ただ八戸と三沢のマーケットは違うので、三沢に合わせた議論が必要。

(事務局)

- ・100円均一運賃の件について、公共交通の問題点や課題の説明の中でもあった通り、100円均一運賃の利便性は高く、利用も多いが、収支面での課題が出ている。今回の計画作成の上では、距離制運賃や値上げも含めて検討したい。

(向中野委員)

- ・十和田市は人口7万人に対し、タクシー車両数は60台程度であるが、三沢市は人口4万人に対し105台ある状況で、タクシーが供給過剰状態にある。三沢市のタクシーに何か仕事を与えてもらえれば、是非貢献したい。特に市民の生活を支えるという面で、何か活躍できないかと考えている。ただ、警察からは免許返納高齢者に対する割引制度の導入依頼があるが、これまでも赤字経営で営業しており、これ以上身を削れない事情から断っている。これは三沢市だけではなく、十和田市や八戸市も同様である。低運賃で運行するなど色々なサービスもしてみたいが、なにしろ経営が苦しい。そういった事情をご理解いただきたい。

(小渡会長)

- ・バスが運行していない地域に居住する高齢者のタクシーに対する需要はかなり大きいと思われる。短い距離でも歩けない高齢者に対する新しい提案がもっとあっていい。人口減少下において、タクシーが供給過剰にある中で、タクシー協会も改善計画を立てるなど身を削るところは削った上で、新しい需要を作り出すことが大事。マーケットは常に変化する。今後増加していく高齢者世代に対するサービスが重要。高齢者が家に閉じこもらず外に出て、医療費がかからないように元気になれば、ますます交流が増える。そうしたことも含めて色々な角度から、この公共交通会議で議論していきたい。

4 閉 会

以上