

# 三沢市地域公共交通会議 会議録

会議名称	平成22年度第1回会議					
開催日時	平成22年5月25日（火）午後2時00分～4時30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	委 員	田中 和男	委 員	鈴木 唯一
	副会長	桑嶋 豊士	委 員	中村 浩一	委 員	遠藤 恵介
	委 員	高橋 武志	委 員	田中 一博	委 員	中野渡 進
	委 員	坂本 幸子	委 員	小笠原義隆(代理)	アドバイザー	吉田 樹
	委 員	中塩 章司	委 員	松島 正栄	オブザーバー	生田(代理)
	三沢市 (事務局)	種市市長、澤口政策財政部長、中村政策推進監、 堀政策調整課課長補佐、出戸係長、種市主事				
欠席者	委 員	種市 博幸	委 員	池田 守	委 員	豊嶋 修
	委 員	山田 和男				
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 委嘱状交付</li> <li>3 市長挨拶</li> <li>4 委員自己紹介</li> <li>5 役員選出</li> <li>6 会長挨拶</li> <li>7 議事 (報告第1号) 平成21年度三沢市地域公共交通会議補正予算(第1号)専決 処分報告について (議案第1号) 平成22年度三沢市地域公共交通会議事業計画(案) (議案第2号) 平成22年度三沢市地域公共交通会議予算(案) (協議事項) バス路線の再編等について</li> <li>※ 講話(吉田アドバイザー)</li> <li>8 意見交換</li> <li>9 閉会</li> </ol>					
会議の経過及び審議結果(概要)						
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 委嘱状交付 種市市長から各委員へ交付する。</li> <li>3 市長挨拶 種市市長挨拶</li> <li>4 委員自己紹介 出席委員全員が自己紹介する。</li> <li>5 役員選出 会長には委員の互選により昨年度に引き続き小渡委員、副会長には小渡会長の指名により 桑嶋委員、監事には委員の互選により坂本幸子委員及び中塩章司委員がそれぞれ選出された。</li> <li>6 会長挨拶 小渡会長挨拶</li> </ol>						

## 7 議 事

(報告第1号) 平成21年度三沢市地域公共交通会議補正予算(第1号)専決処分報告について事務局からの報告に対して全会一致で承認された。

(議案第1号) 平成22年度三沢市地域公共交通会議事業計画(案)について原案どおり全会一致で決定された。

(議案第2号) 平成22年度三沢市地域公共交通会議予算(案)原案どおり全会一致で決定された。

### <質疑応答概要>

(高橋委員)

コミュニティバスを2台で回すということですが、今度それが出来なければ百円バスは従来の路線バスみたいな形で自由に停留所の変更というのは難しくなるのではないかと。例えばこのルートはまずいとあった場合に1ヶ月後とかにルート変更は出来るのか。

(事務局)

車両の購入はとりあえず見送りますが、今までと同じ百円バスを2系統走らせて行く予定です。それは十鉄さんをお願いをして今乗っているバスを回していただくという考え方でございます。ですから今、百円バスが1台走っていますが、もう1台お願いをして委託をする形で運行してもらおう考えです。車両は十鉄さんの物を運行していただく予定です。

停留所の変更については、少なくとも11月から3月一杯までは実証運行をして1年間通して経過を見ながらの見極めというのが必要だと思います。しかし、補助金の関係で3月一杯で区切っていますが、運行委託としては来年度にまたがる1年間をお願いをすべきと考えています。その後は、色々な調査結果を見た上で見直しの必要があれば、23年度以降に見直しをしていくこととなります。

(松島委員)

バス購入の件で補助金が減額になるということで、現在の状況では22年度分が無くなった訳ですね。今ここに認定申請書の資料がありますが、計画では3ヶ年ということで22年度がこの計画に基づきますと、今後この事業を進める上では、これから交付申請するのですか。

(事務局)

はい。

(松島委員)

そうすると、今後は他市町村もこのような交通会議を持って手が一杯挙がっていて補助金も今後とも厳しいだろうということであれば、これは他市町村も3ヶ年継続であるのでしょうか。そうであれば、他市町村も手を挙げているのが多くて3ヶ年ということであれば、我が方も3ヶ年間ずっと継続して、この事業計画上の予算の範囲よりは下回った補助金しか来ないことが

想定されると思うので、そうすると3ヶ年の事業計画の中でも補助金をあてにしたバス購入となれば、非常に難しくなるのではないかとと思われる。それとコミュニティバスをあと1路線増やすと、バス購入の1台分については今見通しが立たないとなった時に十鉄さんで対処できるのかどうか。

(田中一博委員)

本来でいけば3ヶ年計画で行って、じゃあ3年後はどうなるのかというのが十鉄側は危惧している訳です。例えば、仮に会社で車両を自腹で購入して委託運行するようになって、3年経ったらこの計画は終わったと言われた時に一番困るので、どこの自治体でもそうですが、補助の年度が3ヶ年で実証運行その他事業をやっている、その先がはっきりしていない。それで、自治体も補助のある期間だけ一生懸命やるというふうに我々には見える部分があるので、その先もそれ以上の協力体制をやっていくので事業者もやってくれというのであればいいが、それも分からない。それでも自治体には協力するのは当たり前だと考えております。事業者としては、そういう危惧している部分もあるということです。

(小渡会長)

地域を代表する委員の方もいる訳ですが、市民の皆さんにもある程度オープンにしながら進めて来た経緯があるので、国がどうこうということは、市民の利用するレベルで考えた場合には関係ない。そういう意味では先の事はわからないけど、我々としてはここまで来た以上は進んでいくしかないと言う事です。

将来バスが必要になるというか、どうしても購入しなければいけないということになるかもしれません。これは十鉄さんのバスの繰り回しの関係もありますが、だからこれは誰かが購入して市民に利便を供するという事になれば、地域の公共交通としてそれを誰が行うべきかという議論にも将来なるでしょうね。そういうことも絡めながらしっかりスタートしていこうというのが22年度です。

(吉田アドバイザー)

今の議論の中で、車両購入の話が出てきましたが、去年はこの地域公共交通活性化再生法で国の予算が余る位ありました。ところが、今年は予算が不足している。じゃあ来年どうなるかという、来年以降は国が交通基本法というものを制定しようとしていて、その中で予算を確保していこうという動きがあるので、来年以降は今年のように予算不足になるかどうかというのは未だ見えない。ただ、期待が全くゼロだという状況ではないというところが感覚だと思いますが言い切れない。その場合、今年に関しては十鉄さんが持っている路線や便数を増やしてということについては、十鉄さんの既走車両で運用していくことになるかと思いますが、次年度以降に国の2分の1予算が獲得出来るというような状況になる時に、改めて1台新車というものを地域公共交通会議の中で買って、地域公共交通会議が新しく所有する車両を運行事業者である十鉄さんに貸すというような枠組みになりますから、そういう形で1台の車両を次年度以降に確保していく方向で行くのかどうかというところは決めておく必要があるだろうという気がします。

それともう一つ、表のところの事業計画の中で、あしあとランプが出て来たのは分かったのですが、3月の会議の時には、バス路線の番号表示・行先表示の改善というのが23年度に入っていったものが、今日の資料を見るとそれが22年度に繰り上がってきている訳です。その時に多

分、一番必要なのがバスの前面と側面と後ろにある方向幕なのですが、その改修というところが多分出てきて、案外そこに意外とお金がかかります。そのあたりの予算措置というのが、今回の予算書の中ではどこに該当してくるのかというところをお聞きしたいのですが。

(事務局)

方向幕の改修の必要性についての認識はしておりまして、予算的にはバス運行等委託費の11,842千円の中に含まれている形にはなっています。ただし必要な金額かどうかというのはきちんと精査されておりませんので、今後十鉄さんの方ともご相談しながら、もし足りないということであれば市の負担金を増額してでもやっていくべきだというふうに考えております。

(吉田アドバイザー)

おそらく今日の資料の中では愛称つけとかラッピングというところも入っているのですが、意外と方向幕で印象を与えるというところが多いです。ですから、きちんとした方向幕を作っておくことが実証実験の段階において必要なのかなという気がします。実際に八戸の場合、新聞報道等でも、4月から方面別でアルファベットのA・B・Cとか付いているのですが、その時に南部バスがたまたま1面余って、遊び心で「すみません、回送中です。」というのを入れたら、全国の新聞報道・テレビ・マスコミでもかなり取り上げられた。それで市民もあれを見て、何だアレというふうに見ている人も結構いるというのがあって、意外と方向幕というのは何処に行くのかというのを分かりやすくすること。そして、これを見て「何か変わったね」というイメージを与えるには打って付けの素材ではありますから、案外愛称とかラッピングを頑張るよりも、方向幕というものをきちんと十鉄さんと一緒になって作るというところが必要なのかなという気がします。特に七戸十和田でも路線再編が同時期に起こってくるので、そうするとうまく一緒にしっかりとやっていけばいいものが出来ると思いますので、今年が逆に言えば一番狙い目かなという気がします。

(小渡会長)

ここで、愛称及びラッピングデザインの公募について、今年は公募するけれども、この事業でお金の掛かる部分については次年度以降ということが含まれているのですか。

(事務局)

おっしゃる通りです。今年度はお金の掛かるものはあまりやらずに公募等で留めて、来年度以降にやればということ考えていました。

(小渡会長)

それで今、吉田アドバイザーの言われた事は今年度しっかりとやっていくということでもいいですか。

(事務局)

はい。資料の事業計画の中にございますが、バス路線表示の改善等というところで、ナンバリング、行先表示の改善と併せて方向幕の改修ということも必要であると考えております。

(小渡会長)

いずれにしても、今の段階では早目に事業を進めなければなりませんので、特に問題というものがなければ、これで進めて参りたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。

(各 委員)

異議なし

(小渡会長)

皆様ご異議が無いということで、報告1及び議案1と2については承認といたします。

(協議事項) バス路線の再編等について <協議資料>バス路線再編案素案(たたき台) 参照  
事務局から実証運行に係るバス路線再編案の素案(たたき台) が示された。

<主な意見>

(吉田アドバイザー)

例えば、東京の山手線のように本数があれば、三沢空港と三沢中央の両方の乗継ポイントとして回せますが、そこまでの本数が確保できる訳がないので、確保できても1時間に1本とかだとすれば、三沢空港と三沢中央の両方でうまく接続させるのは難しいです。それは両方の経路が新市立三沢病院に向かって同じ時間帯に行くというのが起こり得る訳です。そうなった場合には非効率となります。だから、この2本のルート of 共通点は、共に新市立三沢病院に入って行く100円バスのルートを踏襲しているところですから、これを一つの路線と見立てて、それを2台の車で回す方が良いのではないかと。ですから、駅からのルートを通して新市立三沢病院に行き、その後点線を通るルートで翻ってきたとしても問題はない。要するに三沢駅から見た時に速達性がある真っ直ぐ県道沿いを走っていくルートと、100円バスのルートを踏襲して、それを新市立三沢病院と三沢空港の方に横だしをしたルート、つまり、2つの種類のルートで考えた方が多分わかりやすいと思います。

あまり、レポートを増やすのもどうかと思います。

(小笠原代理)

最近のお客様はドア・ツー・ドアで便利で短時間で目的地へ行きたいという方が非常に多いです。利用者は、市立病院にしても三沢空港にしても、その他に用事を足して帰って行きます。そうすると、荷物が増えて来ます。そうなれば、乗り継ぎでも時間がかかるとなると、今度はタクシーを利用する方が増えて来ると思われます。ですから、案として乗り継ぎを考えているが、バスの運転手としては、非常に難点であって、将来的に減少方向に向かう気がします。ですから、この案はどうかと思います。

(小渡会長)

これはたたき台ですから、これらを基にして次に進展していくと思われまますから、今のような意見をどんどん出していただきたいと思ひます。事務局はこれらを次の案に入れて練っていただきたいと思ひます。

他に無ければ協議事項は終わらせていただきます。

## 7 講 話

『三沢市における地域公共交通の活性化』について <別添資料>

(講師 吉田アドバイザー)

三沢市における地域公共交通活性化で狙いたいこととして、①「いつ運行しているかわからないバス」から「使えるバス」の変革、②市民の「ライフスタイル」を提案する公共交通、③三沢市街地におけるバス停の「分かりにくさ」を解消する、この3つの視点から資料を基に、三沢市公共交通の課題等について講話をいただいた。

## 8 意見交換

吉田アドバイザーの講話を基に、出席委員による意見交換を行った。

<主な意見>

(田中和男委員)

空港が乗継ポイントになっているが、三沢市民の方は空港に行く用事が多いのでしょうか。この会議は初めてなので今までの経緯があつての案なのでしょうが、私の個人的な素朴な考えですが、空港に市民が集まるのか、それだったらMGプラザとかもっと人が集まりやすいポイントを考えてみたらどうかと思います。初めてで中味がわからないので恐縮ですが、個人的な意見です。

(桑嶋委員)

私は乗り継ぎがあるのが、特に高齢者の方が大変ではないかと感じます。市民の方は病院、市役所、三沢駅という施設を分かりやすく乗り継ぎなしでアクセス出来ればいいと思うが、なかなかそれが複雑で難しいでしょうが、それを何かもうひと工夫あれば良いと思います。

(吉田アドバイザー)

三沢中央が乗り継ぎポイントになるというのは言っていないが、三沢空港が乗り継ぎポイントで一つになると言い出したのは私なのですが、これは簡単に言うと北浜線が国道338から県道に下りて来て、昼と通勤通学時間帯を分けていくとなれば、ほとんどの人が乗り継ぎが無く、青いラインの早いウサギ経路か遅いカメ経路に入っていけるはずなのですが、その中で早く行きたい場合と寄り道して行きたい場合という需要がある時に、乗り継ぎを想定するとなれば、ポイントとして私が思いついたのが空港しかなかった訳です。もしも他にあれば提案していただきたいのです。それで今この会議に出られている方は、空港は単なる乗り継ぎポイントだと分かるのですが、一般市民の人は、三沢駅と三沢空港をこんなに行き来して何をやっているんだと思われたりすることもあるので、その辺の表現の仕方は注意しなければと思います。

(事務局)

三沢空港に加えて三沢中央(市役所)を乗り継ぎポイントの案として出したのは事務局ですが、「及び」というよりも「又は」という方が正しかったかなと思います。実は、前回のワーキングの中で、十鉄さんの方から、朝に北部から北浜線に乗ってきた方を朝一番のバスの時間帯で病院へ運ぶために、三沢中央で乗り換えて病院に運んではどうかという提案をいただいておりました。それは今の100円バスが三沢駅方面から走って来ておりますが、三沢中央で乗り換えてそこから始発する病院行きのルートという提案をいただいたので、場合によっては三沢空港ではなくて、三沢中央で乗り換えをしてはどうかという思いで付け加えさせていただいたのですが、ただし、そうすると実質的には新市立三沢病院までは遠回りする形となるので、必ずしもそれがベストではないかもわかりません。

(坂本委員)

皆近くにあつてほしいという意見があつて迷路のようになってしまいが、これもしょうがないのかなと思ったりしますが、朝早い時間帯5時とか6時台の乗り継ぎがカットされていますが、これはどうしてなのか。

(吉田アドバイザー)

たまたま入れてないだけです。この部分に対しては別にパターン化する必要はないです。こ

れは隣のおいらせ町とかの高校生が通学に乗る時間帯なので、そんなには変えられないです。

だから、三沢市の側としていじりたいというところは、人口がある程度多い駅から街中までのラインだとすれば、市側でいじれるのは北浜線と100円バスだけですから、あとは十鉄さんの経営の中で動いていますので、三沢の中で動かせるところはこの程度（STEP1）でしょう。

（中塩委員）

乗り継ぎの場合は最低2台の車両が停車するスペースが必要になると思うが、先に待っているバスはどこで待っているのですか。

（小渡会長）

そこもなかなか難しいところなので、今後の検討が必要になる。

## 9 閉会

以上