

三沢市地域公共交通会議 会議録

会議名称	平成22年度第2回会議								
開催日時	平成22年8月6日（金）午後2時00分～4時45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	高橋 武志	委 員				
	委 員	宮崎 優子	委 員	田中 和男	委 員				
	委 員	小笠原 和彦	委 員	佐藤 範幸	委 員				
	委 員	工藤雅則(代理)	委 員	遠藤 恵介	委 員				
	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	種市 博幸	委 員				
	委 員	豊嶋 修	アドバイザー	吉田 樹	オブザーバー				
会議次第	1 開会 2 委嘱状交付 3 会長挨拶 4 議事 (報告第1号) 平成21年度三沢市地域公共交通会議収支決算（監査報告） (報告第2号) 平成22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 (議案第1号) 監事の選任について (協議事項) (1) 基本ルート及びダイヤ（素案）について (2) 実証運行費用及び料金体系について (3) バス車両の購入について (4) 実証運行に向けた広報準備について (5) あしあとランプについて 5 今後のスケジュールについて 6 閉会								
会議の経過及び審議結果（概要）									
<p>1 開 会</p> <p>2 委嘱状交付 澤口政策財政部長から宮崎委員、小笠原委員へ交付する。</p> <p>3 会長挨拶 小渡会長挨拶</p> <p>4 議 事</p> <p>(報告第1号) 平成21年度三沢市地域公共交通会議収支決算（監査報告）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。</p> <p>(報告第2号) 平成22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。</p>									

(議案第1号) 監事の選任について、中塩委員が退任されたことにより、1名欠員となっているため、委員の互選により宮崎委員が選出された。

(協議事項)

東北運輸局青森運輸支局の田中委員が別の会議と重なり、遅れて到着する予定であるため、協議事項(1)(2)が特に重要案件であるため、次第の協議事項の順番を(3)(5)(4)(1)(2)の順番に変更して、別紙資料により事務局からの説明後、各委員から協議をいただいた。

(下記協議概要による)

<協議概要>

【協議事項（3）バス車両の購入について】 ※ 事務局より説明あり

(小笠原委員)

やはり、座席が多い方が良いです。老人の方が多いと思いますので安心して座れるようになると思う。また、座席が多いとシルバーシートも設けやすく、学生さん達が乗った時も配慮してくれるようになったし、座席は多い方が良いと思います。

(宮崎委員)

スロープはどのようになっているのですか。自動的に出てくるものか、手動のものか。

(小笠原委員)

車椅子でバスを利用する場合は、運転手が手動で下ろして、それに乗せてバスに乗っていただいて、降りる時も運転手が手動でやってバスから降ろしてあげている。

【協議事項（5）あしあとランプについて】 ※ 事務局より説明あり

特になし

(小渡会長)

昨年度からこの件につきましては、アドバイザーの吉田先生を含めて何度かお話を伺っているところでありますけれど、いよいよ新病院のオープンを控えて、こういったものの検討も迅速に行う必要があるということで、事務局の方は大変ご苦労ですけれども、メーカーのITSアライアンスと詰めて、三沢の新しい交通システム全体にうまくマッチングするような形でご検討いただきたいと思います。

【協議事項（4）実証運行に向けた広報準備について】 ※ 事務局より説明あり

(小渡会長)

交通マップは、このサイズのものが1万5千世帯に配布されるということでよろしいのでしょうか

うか。

(事務局)

まず作成して、実際に配布は広報誌に折り込みを想定していますので、これは6つ折りにした見本ですが、広報誌はA4版になりますので、広報誌用に折り込む時は、2つ折りにした折り方で広報誌に挟んで皆さん家庭に配ります。その他には、6つ折りのポケットサイズという形で色々な施設へ留め置きでパンフレットとして置きたいと考えております。

(高橋委員)

こういうものは一目でわかるものが良い。市内の人であれば、例えば、駅に行きたい、病院に行きたい、など目的地に行くのに何分に乗って何分に到着するのかが見てわかる簡易的なものが良いと思う。

(坂本委員)

配色とかもとてもきれいに仕上がっていますが、市民はこれをじっくり見なければ分からないような感じがします。私たちは会議で見ているので、そうなのがなというふうに見えますが、もうちょっと分かりやすく見やすい工夫が必要なのかなと思います。

(小渡会長)

高校生とかならその場で見てすぐに認識してしまうので、すごく憶えるのは早いのですが、お年寄りなどが見ると分かるかどうかというところです。

(宮崎委員)

私は、時刻表の文字の大きさはどうかなという感じがします。バスのラインも高齢者に分かるかどうか。

(小渡会長)

結局コミュニティバスと従来の路線バスと、はつきりと区別して分かるように、ということですね。いずれにしても、レイアウトがこれで決めたということではないので、最良のものにするために、皆さんからのご意見をたくさんいただきたいと思います。

(坂本委員)

バスに乗る方というのは、意外とどこのルートで乗るというよりも、どこの場所にというふうに書いてある字を見ると思うので、自分の目的地に行くためには、地図を見るよりも時刻表を見るのではないかと思います。

(鈴木委員)

やはり数字の表示が小さいのは実感します。あとは、色によってルートが分かるというのは良いが、色をどこまでベースを表示できるかということなんんですけど、バスの車両の色も合わせてやるのか、正面だけなのか、後ろ・側面も合わせるのか、どの位置から見ても色の表示が分かるようにするというのも大切ではないか。

(中村委員)

先程、坂本委員から地図情報よりも時刻の情報が大事だというお話をありがとうございましたが、私は十和田市に住んでいるのですが、地元の方は時間が大事だと思うのでしょうか、私たちみたいに地理に不安がある人は、まず最初に地図を見るんです。だから、その辺を誰に標準を合わせてやるのかで変わってくるのかなと思います。

(佐藤委員)

こういう地図そのものが、果たしてここまで広げてやった方が良いのか、地図にかなりスペースを大きく取っているように感じるし、上方（北浜エリア）を切って縮小したものを別に載せられれば良くなるのではないか。だからこれに2つも地図を載せるのは果たしてよいのだろうか。私はちょっと無駄な使い方に見えます。それよりも、高齢者向けにもっと時間とかそういうものの字を大きくして見やすいように作ってほしいと思います。

(事務局)

本日の資料は、たたき台というよりもイメージとして理解していただきたいという趣旨でお示しておりましたので、本日いただきましたご意見、高齢者等にも見やすい字体とかレイアウトの工夫が重要であるということが分かりましたので、その点を十分に配慮して、これから内容の検討をしていきたいと思います。

(山田委員)

なるべく簡素に見やすい色分けでやっていただきたい。いっぱい書かれても、そんなに見える訳がないはずですから、簡単な色分けと簡単に書いた方が見やすいと思います。

(事務局)

今、大きなところは色々とご意見をいただいた方が、これから私どもで作業をしていく中で取り入れやすいと思います。例えば、今、見やすさというところで色々とご意見をいただきましたけれども、もっと、こういう情報はほしいとか、逆にこの情報はいらないとか、実際に使えるマップにしてほしいというようなご意見もあろうかと思いますので、そういうものがあればご意見としていただきたいと思います。

(中野渡委員)

私は事務局の方も兼ねている形で色々と意見を考えながら進めていきたいと思っているのですが、今、事務局の方からも説明があったように、現段階でどういう感じでイメージを持ってもらうためにこれを出してもらっているのですが、去年までと違いまして、コミュニティバスということで100円バスだけじゃなくて、営業路線もひっくるめてのバス路線の再編ということになっているので、ルートマップ等にしても、分かりにくい面もあると思うのですが、まず見やすく使える形でというふうには考えております。それでルート等もこの後に説明があると思いますけれども、ルートそれから料金等においても、色々と影響は出てくるとは思っております。それで、皆さんからの意見を参考にして今後作業を進める上で、どういう風にしたらいいか考えて行きたいと思っています。

(工藤代理)

私も昨年まで事務局として兼務しておりましたので、意見というよりは本日ご出席の皆様と、あと欠席されている委員の方々にも何らかの形でご意見をいただけるような手筈を事務局がされるともっと色々と意見が出てくるのかなと思います。

(遠藤委員)

情報を盛り込むのは全部盛り込んだ方が良いとは思うのですが、欲張りすぎて見にくくなるということもあると思います。では、どこまで盛り込むのかということだと思うのですが、個人的にはこれでも良いのではないかと思うのですが、路線バスのところがちょっとあまりに盛り込みすぎというか、線がいっぱいありすぎて分かりづらくなっているのかなという感じはするけど、

これは外したら外したで情報が少なくなるのかなという感じがするし、この辺は私もどうしたら良いものになるのか気になっているところです。

(小笠原委員)

今日が初めてで皆さんとはちょっと視点が違うかもしれません、やはりマップはマップ、時刻は時刻で別物ではないのかと思います。マップに時刻を盛り込もうとすると無理が生じるのかなと思います。時刻も多分12月4日でJRさんの新幹線が来ますので、青い森鉄道さんがどういう時間で走るかによって、三沢からの時間も変わるのでないか。そういった時にまた同じくマップを作るのかというとちょっと違うのかなと思います。路線はそのまま生きていくわけですから、マップはマップで路線図だけを載せて、時刻は時刻で別物で色分けしたものを作れば、一般のお客さんにしてみれば良いのかなと思います。

それと、県民局の中村さんも先程お話していましたが、停留所の位置づけというものを、例えば空港を基準点にすると思うので、それであれば、そこから色分けと更に番号をきちんと付けた方が良いのかなと思います。例えば青の番号が空港1になれば赤も黄色も全部1にして、停留所ごとに番号を振ってくると、その番号にプラス私たちが普段使っている停留所の名前もつけて行けば、他所から来た人も地元の人も使えるということになると思うので、そういう中身を作り直してみた方が使い易さが出てくるのではないか。それで、マップの方と時刻の方と取れれば大きく出来ると思うので、番号と停留所名をきちんと入れておくことで効果が出るのではないか。

(鈴木委員)

この目的とするものは、持ち運びするための物なのか、家庭に置いて利用する物なのか。我々の場合、今までJRの時刻表とかありますが、三沢の普通の家庭であれば壁に貼ってあります。それであれば、裏面は要らない訳です。それか、携帯するのであれば、もっとコンパクトな物にしなければならないと思う。だから、その目的に応じてやれれば良いと思います。このサンプルだと、多分持って歩かないと思います。

(宮崎委員)

これは市民向けに配るとして、あと駅とか空港とかに、他所から来た方のためのマップとか時刻表のようなものも必要ではないのでしょうか。これを両方にやろうと思えば、結局どちらにも役に立たないものになってしまう気がします。

(小渡会長)

今、出たようなご意見、使い勝手の件、それから使う人はどういう人か、地図についてはある程度分かっている市内の方、それから路線のことも分からぬ市外の方等々、色々なユーザーの立場によって体裁が求められるということになってくる訳ですけれど、その辺は非常に難しいとは思いますが、他の事例等もコンサルさんも色々とお持ちかと思いますので、一つだけ、三沢で作る今回の公共交通会議のまとめるこの印刷物は非常に分かりやすくて使いやすいという仕上がりになるように強く要望したいと思います。

(千代田コンサルタント)

皆様からたくさん色々なご意見をいただきまして、ハッと思うものもございました。今回、先程お話しがありました配布するターゲットですけれど、今回は広報誌に折り込みで全戸配布という予定をしておりますので、地域の住民の方々がターゲットになると思っております。地域の地形マップで近所のバス停情報を文字も大きく見やすくとかということも考慮する必要もあると感

じました。ただ今回、従来のバス路線から大きくルートが変わることで、ルートも何かしら情報を出したいというところもありますので、それについては今後、三沢市や十鉄さんともご協力しながら小渡会長の仰るような見やすく分かりやすくというのを目指してしっかりと検討していくきたいと考えております。

(事務局)

ただいま、貴重なご意見をたくさんいただきましたので、もう一度一から見直しするくらいの気持ちでじっくり作りこみをしたいと思います。

【協議事項（1）基本ルート及びダイヤ（素案）について】 ※ 事務局より説明あり

(佐藤委員)

三沢空港で乗り継ぎをする訳ですが、空港前のバスが駐停車する場所が今2台分のスペースでその後にタクシーがいる訳ですけれど、乗り切りだとその2台、あとは空港バスの関係、貸切バスの関係、これらが重なれば混雑する感じに見られます。そのために駐車場所なり、そういう物の場所の確保はどうなっているのかお聞きしたい。

(事務局)

空港の駐車場所の確保についてですけれど、現在のところ国土交通省東京航空局の三沢空港事務所の方には、現在、三沢市のバスの計画についてはお話をしております。ただし、具体的な協議については今後ということで、課題としては残しております。そこは、今後、具体的に三沢空港事務所と三沢空港ターミナルビルと併せて協議をしていく予定でございます。

(中村委員)

ルート線を見まして、青とか赤とか途中で別れまして複数のルートになっているのですが、これは往路復路が違うのか、時間帯によって経路が違うのか、その辺を教えていただきたい。

(事務局)

実は往路復路によって、様々な組み合わせがありますので、そこはダイヤの素案を併せてご説明した方がわかりやすいと思いますので、次に説明をいたします。

(坂本委員)

乗り継ぎとか細かくやっていただいているように思いますけれど、病院の受付が8時半からで、そこに間に合うようにといった時に、皆さんのが乗っているのかなと心配しています。その後、1時間位ずつと工夫されているのが感じられました。

(宮崎委員)

緑から青に乗り換えていくルートで、三沢駅発8:05に出発して新病院着8:57だと52分間もバスに乗っていることになります。これだとちょっときついかなという感じがします。

病院の受付開始が8時半ですけれど、終業が11時で、その11時までの間にこの本数でどうかというのがちょっと心配ではあります。

(事務局)

緑と青の関係なのですが、基本は北浜線の方が乗り継ぎ無く病院へ行けるようにということを考えました。それをベースに、例えば駅方面からその時間帯に病院へ行く場合にどうすれば良いかといった時に、空港乗り換えということになったのですが、ただ実際は8:14に市役所前に到着

します。そこで一回降りていただくと、北浜線が 8:45 に市役所前に来るので、空港まで行かなくても市役所で待っていれば北浜線が空港から市役所経由して病院へ行くことになります。ですから、わざわざ空港までそのまま乗って行かなくても市役所のロビー等で 30 分位待っていただいて乗り継ぐ方法もあります。

(工藤代理)

今日示されているダイヤは、現在の列車に合わせているので、9月近辺で青い森や JR 新幹線のダイヤが示されると今の案も変わるのかどうか。

(事務局)

最終的には9月初めにならないと正式に発表にならないですけれど、恐らく青い森鉄道さんからもそれ以前に状況をお伺いしながら時刻調査をしていきたいと思っておりまして、恐らくそれほど全体的に全部を見直ししなければならないような調整は必要ないのではないかというふうには考えております。ただ、念のために青い森鉄道さんに状況を確認しながら、9月に向けて調整は図りたいと思います。

(工藤代理)

例えば、青い森鉄道になると、列車の運行本数が減るということになると、このダイヤも間引きされるのですか。列車が無くてもバスが走るのでしょうか。

(事務局)

普通列車は増えると聞いていた気がするのですが、快速は数本減るかもわかりません。ただ、基本的にバスの運行本数は、鉄道の運行本数に関わりなく走っていきたいと思っています。

(工藤代理)

基本ルートについて、ダイヤ素案の 1 と 2 の違いで、堀口中学校を回るか回らないかということでしょうが、最初は、私としてはシンプルなルートの方がよろしいのかなと思います。それで、実証運行を続けていくうちに、あちらの地区こちらの地区から手が挙がったら検討するとか、出て来た時に対応が出来るように、最初はシンプルなものの方がルートとしては良いのではないかと思います。それで、その上でダイヤ編成についてはあまり今の段階で何分何分とまで協議しても多かれ少なかれ見直ししなければならないのは間違いないでしょうから、今の時点ではこのルートをどうするかということで考えるとシンプルな方が良いのではないかという感想です。

(中野渡委員)

考え方としては、先程も説明ありましたけれど、現在 JR ですけれども三沢駅に電車がついて 30 分位の間に駅から市街地に行くバスがあるようにというのが一点、それから、新市立病院には最低でも 1 時間に 1 本以上のバスが到着または出発するということを前提にして、ダイヤ等は考えているのですが、その関係で乗り換えがあつたり北浜線を利用したりとかというのがあります。それで、このダイヤ素案の 1 と 2 の違いが何かというと、素案の 1 の方は美野原の方を通っていくのですが、素案の 2 の方が堀口中学校を通っています。これは、現在の 100 円バス自体が堀口中学校の方を実際に通っているのですが、素案の 1 を考えた時は、早く着いた方がいいのではないかということで素案の 1 を考えているのですけれど、ただ実際に走ったりすれば、交通量がかなり多くて、どうなのかなというのと、現在実際に走っている堀口中学校の方のルートを生かす形で考えるとどうなのかなということで、素案の 2 の方のダイヤを考えている訳です。

いずれにしても、1 時間に 1 本以上は病院に到着・出発する形では考えているのですが、実際は

16本ということでダイヤの方を病院に到着するのを考えているが、ここまで必要なのかどうかというご議論もあるかと思います。それで、実際あまり時間帯が近接した形で病院に到着するバスがあると、逆に今度病院で待つということも想定されるので、1時間に1本位の感覚でのダイヤ編成ということで考えた訳です。あと、青い森鉄道のダイヤ編成の関係で、少しは変更が出てくる可能性はありますけれども、それほど大きい変更はないのではないかというふうな情報を基にして、現在のところ、このダイヤ素案という形で考えました。

(小渡会長)

例えば、三沢駅で見ますと、8:05、9:05、10:05、11:05など、同じ時間に乗れるということを頑張ってやっている訳です。三沢市役所も8:14、9:14など、なるべく市民の皆さんにわかりやすい使い勝手の良いダイヤを如何に組むかということで、困難を可能とすべくダイヤの案ということでお示しいただいたという気がします。

(鈴木委員)

私が心配しているのは、駅から来るのが三沢高校の通学用にかなり利用されるのではないかと思った時に、三沢市役所前をトランジットとすれば、市役所前を過ぎてから高校に行くという形になっているのですが、先程の市役所でも乗り継ぎを考えるのであれば、高校生を降ろしてから市役所前を通るようなルートも考える必要があるのかなと思います。どの程度利用人数があるかにもよるのでしょうか。

(高橋委員)

先程、宮崎委員も30分も待つ時間があるという話しがあり、やはりその辺を考えると難しいし、どれを選ぶかにもよると思います。

(佐藤委員)

かなり苦労して作ったダイヤ編成になっていますが、これはこれで必死に頭をひねって作った結果ですからこれも良いのですが、要するに視点を何処に持ってくるかで違ってくる訳です。これは病院に視点を置いていますが、普通の路線は他に目的地があつて行く訳ですから、それを含めてかなり合わせていますから、実際に運転手が走るダイヤ編成の方がかなり心配しています。これは既存になる可能性だってあると思うし、全体的に大編成でやっていますから、最初はこちらありきですから、かなり良くは出来ている部分には見えます。

(宮崎委員)

先程も少し言いましたけど、午前中の便数がこれで足りるのでしょうか。病院の受付は午前中ということで、混むのも午前中なので、行く人たちもほとんど午前中に集中すると思うので、午後は1時間に1本で良いかもしませんが、午前中に出来れば1便か2便くらいほしいなと思うところです

(事務局)

同じ方向から来るバス、例えば三沢駅から必ず1時間に1本、或いは北浜からも1時間に1本ということになりますと、当然その分の便、バスを準備しなければならないので、それは無理があるかと思います。あとは、どれだけ実際にバスを利用して病院に行かれる方があるかということになると、そこは予想が立てづらいところでございます。昨年度実際に調査をした結果では、1日約500人の外来患者の内、5%くらいはバスを利用されていて、大多数は今のところ自家用車を自分で運転したり、送迎をされたりという方が多いです。あと、17%くらいは自転車と

か徒歩で通院されている外来の方です。このあと運行費の試算の方で説明をいたしますが、根拠がある訳ではないですが、17%のうち9%くらいの方は今度病院に行く時にバスを使うのではという見込みを立てているのですけれど、実際のところやってみないと分からないというところがありまして、なかなかどれだけの需要を見込んで、それに見合ったバスを用意できるか難しいところがございます。

あと補足になりますが、先程、工藤代理委員の方から、最初はできるだけシンプルなルートの方が良いのではないかというお話をございました。一番当初にこの再編案を考えた時は、三沢空港から真っ直ぐ従来ルートを来て、真っ直ぐ病院へ行くような事を吉田アドバイザーの方からも提案を受けたのですが、それだと先程宮崎委員からお話があった便が足りないのではという不安もあったので、そこを何とか市役所前を経由する形でルートを組めないかと。そうすると、この周辺の一番人口が多いあたりをある程度の運行本数を確保すれば、そういったところも解消できるのかなということで、多少迂回するようなルートを組んでみたということがございます。

【協議事項（2）実証運行費用及び料金体系について】※事務局より説明あり

（田中委員）

実証運行なので、やってみないと分からないということで、後はもうある程度腹を据えて、それこそシンプルならシンプルとか、というふうなところを決めざるを得ないし、予算的なものもあると思いますし、そういうところは色々な意見は実際あると思いますので、ただ、その中である程度本数的な部分も妥協できるところを見つけていってやらざるを得ないのではないかと思います。それで、もし、そこで不具合があれば直していくべきというのが、実際の実証運行の考え方ですので、それこそ早いうちにアンケート等を取ってみて、例えば、これはやっぱり堀口中を通して行った方が良いとか、やっぱりシンプルな方が良かったとか、その範囲の中で直して行ければ良いのかなと思います。

（小渡委員長）

今、田中委員から実証運行なのだからやってみて、直すところは当然あるだろうし、その時はその時で直して行くと。その結果として、次第に定着させるべき案というのが出てくると思うのです。当面、私共では実証運行の内容を決めていくというプロセスに今ありますので、今日は色々な角度からご意見があれば出せるだけ出していただいて、更に8月30日、9月17日ということで会議が設定されましたので、それらを念頭において事務局もお考えいただけだと思います。

（中村委員）

私は先程田中委員が仰られたように、ここまで議論してきたのですから、ある程度走ってみて、走りながら変えて行った方が良いと思います。

（小笠原委員）

私共は運行する方の立場でありますので、お客様の声はできるだけ反映したいですが、何しろ車と人の関係がありますので、その中で如何に効率の良い、そしてお客様に対して如何に乗りやすいバスを目指すかということになると思います。

（佐藤委員）

さっきから気に掛かっていたのは、事務局の説明の中で、重点的に市役所の乗り換えの話しを

しているのです。そうしたら空港で乗り換えというのはあまり意味が無いですね。これで行けば実際は市役所で乗り換えになる訳です。わざわざ空港まで行く合理性が何もないように見受けられる。私は、なぜ、空港なのかと最初から疑問に思っていました。それで、先程の説明からすると、空港の乗り換えの必要性が薄れたように感じます。

(事務局)

当初は、北浜線は市役所まで引っぱってくる案ではなかったので、市内でうまくバスを複数台停めておける場所が無い、バスを回せる場所が無いということで三沢空港に目を付けたところだったのですが、仰るように市役所も一つのポイントにしてきておりますので、薄れてきているかも分からないです。正直、そういう面もあろうかと思います。ただ、北浜線から真っ直ぐ駅方面に行きたいとか、或いは岡三沢付近の住民の方々のこともあるので、それこそ先程お話しをいたしました、やってみて走ってみて、まずければ直すという、それと例えば市役所の前もそうですが、乗り継ぎする場合にはバスを2台置くスペースがなかなか無いとか、或いはお祭りの期間は通行止めになったりとか、そういう場合もあるので少し具合が良くないというようなところもありましたので、なかなか市役所一本化するというところの踏ん切りがつかないところもありまして色々と考えた結果、今年度はこれで走ってみてはどうかということで来てみました。

(山田委員)

市立病院がこちらの方に変わるということは、タクシー業界にとっていいような感じは受けますが、多分タクシーに乗らないでバスに乗る方が多くなると思います。どちらも良くなってくれれば一番いいですが。市立病院発の午後の便は結構ありますよね。午後は1本か2本はずしても良いのではないかと思います。

(宮崎委員)

市民の方というのは最初に乗ってみて、自分にとって都合良く動かないと、「なんだ市役所は。こういうバスの回し方をしているのか。これだったら使えない。もういい、乗らない。」とか、そういうふうになってしまふと、お客様を逃がすことになるのかなと思いますので、最初にうまくやるということが一番大事なことで、それがうまく行かない時には見直しが出来ますというふうな姿勢を見せていくことが大事かなと思います。

(坂本委員)

こういうふうにしたいなと思うと、そういうことにもなるのでしょうかから、先程も色々な方が、まずやってみて、それからでもということで良いのではないかと思います。

(小渡会長)

なかなかこうなれば良いなという回答をつくりにくい事業なので苦心惨憺なのですが、かと言つて宮崎委員が仰るように、市民の皆さんにとっては、最初の印象は特に新しい病院の開設に合わせてのコミュニティバスの導入になるので、かなり注目してきて、見守る或いは乗つてみるということになると大変難しいのですが、そういうことを考えますと、ともかくやらないことには分からないので、今日のご意見の中から活かせるところがあれば活かす。これから先も続けていく。この会議については、本日2回目の会議を設定しましたけれども、途中の段階でも可能な限りきめ細かくご報告をしつつ、皆様のご意見を伺わせてということで行きたいと思います。

(田中委員)

直接今のこの状態ですけれども、最終的に三沢市とうちの方と話をしなくてはいけないので

すが、ちょっと北浜線が生活交通路線の補助金の対象ということで、たまたま昨年度は輸送量が15人という基準を下回って補助金が無くなっているのですが、昨日問い合わせがありまして確認したところ、県の地方部会が7月末に行われまして、その中でここ3年間北浜線の現行の路線で補助金の申請をするというふうに骨格が固まったという報告を受けている訳です。それで、今回の公共交通会議の中で最終的にこの路線が、朝は駅までは行きますけれど、途中空港から曲がって降りるということで、現行の補助金の路線と食い違いが出てくるというのが現実的に起きる訳です。局のほうで最終的に本省と県の補助になってくると思うのですが、もし、輸送人員が回復した場合に3年間のうちに回復すると補助金の申請をしなくてはいけないのですが、その時にはもしかしたら新たな路線として再度補助の申請をしなくてはいけない、または現行でやると給付になるかどうかはその時に考えざるを得ないというふうなところがあるという情報だけ頭の中に入れておいていただければと思っております。現状としては、昨年度の補助金が無かったので別に構わないのですが、基本的に補助金が10月からスタートになりますので、もし10月以降で平日の輸送人員が15人以上に北浜線が回復するとなると補助金の対象になって来るので、そのところではこと違う補助金の部会で答申したものの修正とかが色々出てくる可能性があるというところは三沢市さんの方とも憶えていただければ思います。一応、公共交通会議の皆様方にもそういう路線が入っているということだけ情報としてお伝えいたします。

(小渡会長)

今後のことですけど、広域バスの導入をきっかけに、市民の皆さんのが公共交通にもっと乗ってみようと、利用しようと、それが結局、弱者の方の足をより強固にするといいますか、より豊かな選択が出来るようにしていくということに繋がってくると思います。それは結局、お年寄りにもやさしいまちづくりということにもなり、市民の皆さんに、コミュニティバスの導入を機会に公共交通に关心を持ち、自分の問題であるということで乗っていただく、そしてお客様を増やすというか収入を増やすといったことの循環を作つて行かないとなかなか厳しいので、そのことに流用して政策調整課が担当ですけれど、それを越えて市のあらゆるセクションでも市民の皆さんにこの公共交通を利用していただくような働きかけといいますか、アピールを日常的に行うように是非お願いをしたいと思います。

6 閉会

以上