第２回下北地域公共交通総合連携協議会　議事概要

<table>
<tr><td>開催日時</td><td colspan="5">平成 22 年 2 月 16 日（火）　13:30～14:48</td></tr>
<tr><td>開催場所</td><td colspan="5">むつ市役所本庁舎　大会議室１</td></tr>
<tr><td>出席委員</td><td>23 名</td><td>欠席委員</td><td>6 名</td><td>オブザーバー</td><td>3 名</td></tr>
<tr><td>議事次第</td><td colspan="5">1　開会
2　会長あいさつ
3　議事
　議案第１号　地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定申請書（案）について
4　今後の予定について
5　その他
6　閉会</td></tr>
<tr><td>議事概要</td><td colspan="5">1　開会
　企画部次長
2　会長あいさつ
［会長］
　皆さま、こんにちは。雪の中大変ご苦労様でございます。今回が第２回目になるわけでございますけれども、私自身、必ずしも公共交通の専門家かというとそうではございませんで、どちらかというと私の専門分野というのは、フィールドワークでございます。フィールドワークというのも調査をやればいいというものではなくて、要は本音の部分をどうやって引き出すか、アンケートをやると公共交通を是非と言うに決まっているんです。じゃあその人達が利用するかというとまったく別物で。そういう意味で私自身はどうやって本音の部分を読み取るかということを中心に、公共交通の研究をやって参りました。この協議会での公共交通を整備する必要があるという前提のもとで、皆さまお集まりいただいている訳でございますが、皆さんからいただいたご意見の中に、例えば、生活交通と観光は別だというご意見もありますけれども、私は生活交通も観光も、私に言わせれば実は一緒だと思っています。特に東北地方の、昨年の秋、秋田県から頼まれまして八幡平で調査をやりました。その時に、以外とレンタカーの利用者が少ないです。マイカーは相当多いだろうなというふうに思ったら、マイカーで来ているのは大体東北のエリアまで、それより遠く、首都圏以遠から来ている人のほとんどが公共交通を利用して来ています。エリアに入ってもレンタカーを借りているかというと、エリアに入ってレンタカーを借りている人も少なくて、実際にはいろいろな形で公共交通を乗り継いで来たりしていますので、世間で言われるほど、レンタカー、マイカーがあればというものとはどうも違うのではないかなという見方をしていまして、やはり公共交通の整備というのは、地域の住民にとって必要であるだけではなくて、やはり観光で来られる方にとっても非常に大事だなという思いを強くしています。特に、こういうふうに雪が降りますと、確かにカーナビで道は教えてくれますけれども、路面の状態までは教えてくれません。このへんもやっぱり沖縄あたりと違うところでございまして、沖縄はほとんどが観光客はレンタカーです。だから東北</td></tr>
</table>

の観光もレンタカーでいいという主張もありますけれども、私は東北の特性から言うと必ずしもストレートにレンタカーにはならないのではないかという考えを持っておりまして、そういうもとに今日これから第 2 回の協議会を進めさせていただきたいと思います。特に、前回時間の関係でいろいろ十分に意を尽くせなかったところもあろうかと思いますので、今日もまた、ざっくばらんに皆さま方からご意見をいただきまして、公共交通を活性化するために、良くなる企画をしたいと思っておりますので、よろしくご協力お願いします。

3　議事

［議長］

それでは、まず議案第 1 号について、事務局から説明を願いたい。

【事務局より説明】

［議長］

ただ今の議案について、何か質問等はないか。

［委員］

この協議会が下北半島全体の公共交通をどうするのが、地域全体の特性、利便性を高め、実用出来る足となるのかということが一番である。よその地区とバッティングする中で、どれだけ魅力のあるプランを立て、それで予算をもらってくるかという発想でスタートしていかないといけないのではないか。

［議長］

今までの過去の延長線上とは違うということを打ち出したい。高速バスのチラシを見ても、東北管内一律 9 千円で乗り放題で青森・仙台というアプローチが長いところは、既存のバスを走らせているところにとっては一番影響がある。3 つの都市を繋いで移動できるとか、路線、高速バスを利用した新しい観光の動きというのが出るのではないかとか、そういうことが次々に期待される。すでに青森県内でも、例えば弘前、五所川原地区、津軽地区を中心に津軽フリーパスでＪＲの奥羽線、五能線も対象になっている、津軽鉄道、弘南鉄道も対象になっている、弘南バスも対象になっている。実際に乗る乗らないに関係なく、パスが売れた実績に応じて、1 枚 1,500 円のうちいくらかがそれぞれの事業者の収入になる。それをやることによっていろいろな観光情報に紹介され、新しい観光客が新規の需要として出てくることが期待される、むしろそっちのほうの期待のほうが大きいのではないか。例えばこの下北地域のタクシーの特色は、ハイブリット車が過疎地でありながらこれだけ導入されている地域というのは、全国的にも珍しい。それを打ち出して、新しい企画商品の中にタクシー利用も含めるとか、ハイブリット利用のタクシーも含めるとか、そういうものも含めて、もっとどうやってトータルでの効果を高めていくかを考えていかなければならない時代に入ってきているのではないか。例えば、移動実態調査のアンケート調査をやると、返答は大体 3 割ぐらいがいい程度と思うが、返ってこなかった人はどう

	いう事情で返ってこなかったのか、どうせ返しても自分の考え通りになるわけがないという諦めがあるかもしれない、或いは回答するのが面倒かもしれない。むしろ3分の2を占める非回答の本音はどこにあるのかを読み取らないと、あまり意味がない。同じようなことは、高齢者なのか高校生なのかという問題についても言えるし、観光の実態調査もそうで、既存の調査と重ならないよう、この調査の独自の特色を出さないとしょうがない。最終的にこの調査の落としどころをどうやって公共交通を元気にするか、更に観光客にも通用するような公共交通にするにはどうすればいいかを、全面に打ち出したものを文章化する必要がある。今指摘された点は、大変重要な点であるので、そこは再度また文言を改める必要があるのではないか。 ［委員］ 　中身が伴ってインパクトの強いものでないと受け入れられないだろう。例えば700万で申請したが結果としてもっと増やしてもいいと言われるものに作り上げて行くには、こういうアンケートだとか実態調査だとかというのも確かに必要だが、違う角度からその実態調査があることを前提にした上でこの公共交通をアイディアとモデルと組み立てていくことができないか。 ［議長］ 　企画の段階で特色を作るのは難しいと思うが、事務局の考えはないか。 ［事務局］ 　下北全域での地域公共交通の今後のあり方を連携計画の中に組んで、将来的にどのような形に持っていくかを計画の中に組み入れていくことで考えており、下北全域にわたる調査は、また改めてするということには意義があるものと思っており、それを基礎として下北ではどのような形で公共交通を活性化していくかを、その分析に基づいて企画立案していくことで考えている。 ［議長］ 　個人的な意見だが、例えばタクシーについてもこんな連携があるとか、いろいろな提案ができると思う。例えば弘前と青森空港の間でタクシーを予約制でやっている。バスの1.5倍の料金だが、ドアツードアで空港まで送り届けてくれ、空港から自宅まで行ってくれる。秋田では秋田空港と玉川温泉、その区間でやっているが、通常よりも非常に安い値段で相乗タクシーが進められており、相乗タクシーのようなものも可能性があると思うし、むしろそれを促進するような新しい商品をどう作るかに懸かってくる。ただこれはそれぞれの事業者との協力無しには出来ないので、事務局として先走ってこのへんを書くわけにはいかないので、こういう記載になったのではないかと思うが、事務局で補足があれば願いたい。 ［事務局］ 　行政からこういうことがある、こういうことをやりたい、そういうことを誘導する形は

	事務局ではしたくなく、ここに例として会長からも話があったが、2 の必要性の中には域内フリーチケット、割引サービス、ハイブリット車の導入を視野に入れ、本当はこういうことも出来れば方向性を出さないで、調査の中では各事業者からのヒアリングもあり、アンケート調査の中ではこういうことをやってほしい、こういうものも必要ではないかという意見も出るだろうから、調査結果に基づき下北域内において将来的にはこのような方向性で行きたいという計画を組むのが良いということで、委員からの要望、意見等を総括した形での連携計画を組み、それを実現に向け努力していきたい、あまり具体的なことを誘導するような書きぶりにはしたくないところがあり、このような形としている。 ［委員］ どうやって今の予算をこの協議会が取れるのかというのが第一にあると思う。 ［議長］ 例えば、調査をやると言うがそれぞれポイントがあると思う。1 番目の現状調査というのは、誰がやっても同じ。2 番目の事業者からのヒアリング、利用者からのヒアリングとあるが、一番大事なのは利用者からよりも事業者からのヒアリングで、例えば既存のＪＲバスなら、生活利用が何割程度か。観光客は通常どのぐらい、ビジネス利用はどのぐらい、この 3 区分くらいはしっかり、もちろん平日なのか週末なのか、或いはＪＲのほうで大人の休日倶楽部の会員パスのようなポンと打ち出しているような時期、それぞれ違うと思うが、ある程度の条件付けをしながらこの 3 区分をそれぞれの事業者から大体どれくらいなのかという、そのへんを聞くのが一番のポイントになるだろう。3 番目のアンケート調査のポイントは、個人か世帯かというのは根本問題だが、回収されなかった 2,000 人がいったいどういう考え方かという、ここがむしろ一番のポイントで、ここをカバーするために、この一つ前の利用者のヒアリングで話を聞くのがカバーする数少ない方法に思う。観光実態調査も既存の調査でカバーできないところをどう掴まえるのか、ポイントを少し加えるだけでも、今までのものとは違う印象が出てくる。そうすると通り一遍のものをやるだけでなく、それぞれのポイントの置き所、つまり最低限これだけはやりたいということを予算に応じ、何を押さえるのかということだけでも、一行二行、私が今言ったようなことを付け加えると、多少国の受け止め方も違うのと思うので、そういうことで私が今申し上げたようなところ、文言については最終的に事務局と打ち合わせて、表現については一任いただきたい。 （委員から異議なし等の声あり） 他にあれば。先ほど事務局から予算について話があったが、それぞれこの中でどこがポイントなのかという所だけ、そこを明確にしていきたい。他にどなたか。あと誤解をもたれるといけないので、東通の方々が欠席だが、これは何か事情があるのか。 ［委員］ 商工会の連合会で会議があって行っている。風間も佐井もそうだろう。役員会があり、それで欠席となっている。

［事務局］
行政については、東通で臨時議会がありそれで欠席となっている。

［議長］
他に何かあれば。ちょっと変な話だが、この会議に公共交通でここまで来た方、どれだけいるのか。私と 2 人だけですね。公共交通をなんとかしなきゃいけない、会議をやる、それで公共交通で来る人がどれだけいるかというとほとんどいない。それが今の実態を現していると思う。理由を言うのは簡単だが、そこから変えていかないといけない。高校生もちょっとすればすぐ免許を取って、移動制約者じゃなくなる。入学の時点ではみんなバスを使って来るが、夏休みを過ぎると利用が減る。その段階でみんなマイカーにシフトしている。高校生の時に公共交通を何とかして欲しいと言いながら、いざ自分がそうじゃなくなったらガラッと変わる。今度はむしろ逆のケースだが、高齢のために免許証を返納する人達が、ある意味ではカルチャーショックを受けている。今まで何の不自由もなくマイカーで動いてきた人達が免許証を返納する時に一気に移動制約者になってしまう。今までバスの利用者というのは、割といつ遅れてくるか分からないバスを待つことに慣れていたおばあちゃんが中心だったが、今度はそういうイライラする男性、元ドライバーがバスの利用者になる。スムーズに転換をすることは高齢化社会に向けて非常に大事なことだと思うし、そのためには例えば高知県では県警の中に免許証を返納するアドバイザーのような人を設けたり、或いは返納した人に対しては、このスーパーで買うと 5%割引するとか、返納した人がタクシーを利用すると、10%割引するとか、そういう制度を、少しずつ始まって来ている。それを含めてこの場でどうやって公共交通を守るかは、国のお金によって守るのではなく、利用者が料金を払って支えるというのが一番の基本だと思う。バスについてそういう意識を持っている方というのはほとんどいないだろう。鉄道も沿線の利用者が年に 1 回利用するだけで経営はずっと改善されるが、それがなかなかうまくいかない。それと同じことがバスについても言える訳で、普段は何の不自由なくマイカーを使っているが、年に 1 回くらいはバスに乗ってもらうというのが、その路線バスを維持する唯一の方法だと思う。船についても同じで、シィラインもやっぱり年に 1 回くらいは利用しないといけないだろう。それと同時にこれは生活交通だからというので、観光客を念頭に置かないというのも逆に言うとおかしな話で、最近の観光地は特に都市計画屋が観光計画づくりに参画しており、住んでいい街というのは観光地として観光客が行っていい街だ、そういう街を作ろう、そのためには公共交通が大事だと、そういう方向で今あちこちでいろいろな動きがある。青森県内の場合にそういう動きが必ずしもスムーズに行っているわけではないし、着地型観光と言われているが、地吹雪ツアーみたいなものが着地型観光の典型だと思うが、そういう動きが少しずつ出ている。今朝の東奥日報の一面の企画でも、そういう着地型観光がニュースになっていた。そういうものを少しずつ根づかせていくことが大事だと思う。そのための落としどころの一つがこのようなものになるかと思う。ということで、委員から意見をいただきたい。

［委員］
住民一人が一年に一回でもいいから利用しようというのは、目から鱗の状態。自分も車

	を運転するからそういうことはなかったが、やはりみんながそういう意識を持たなければ、バスがなくなったら困る。 ［議長］ 　赤字になったら行政がなんとかするという時代じゃなくなってきているから、自分たちが支えているという意識をどうするか。単に署名でもって存続させようというのではなく、利用でもって存続させるのが基本だと思っている。それを支えるのは行政でも何でもなくて、一人一人の住んでいる私たちだという意識を転換しないと、難しいと思う。他にどなたか。特に意見がないのであれば、先ほどいただいた意見を基に、最終的には私の文言を付け加え、本日提案された申請書の案についてはこれに添った形でつめてよろしいか。多少、調査のポイントについては二行ぐらいずつ、私の責任で言葉を付け加えたいがよろしいか。 ［委員］ 　一つお願いがあるが、私はこの書類を今日先ほど見ている。今日朝会議所に来たときに何か来ていましたよという話を聞いた。今すぐ見て、これについて意見を述べてくれと言われてもちょっと言うことができない。これから会議というものは事前の調査も必要なので、1 週間から 10 日前に書類が相手に着くように出していただきたい。 ［事務局］ 　資料の送付については、遅くなり大変申し訳なく思っている。 ［議長］ 　他に何か意見等ないか。 ［委員］ 　下北は原子力関連の施設が非常に多い。国は、下北には非常に迷惑をかけていると、我々全部の 5 団体が出席してもそういうことを強調されるが、そういう恩恵をこういうのにも一つ付け加えたほうが、インパクトが強い。それからこういう公共交通の場じゃなく、すべての面でも強く、どうも下北は薄いので、道路なんかもめちゃくちゃ悪いとか、全部ひっくるめてこういうのもさっきの予算の話、我々はやっぱりそれくらいの意気込みでやらないといけない。 ［議長］ 　ありがとうございました。他にいかがか。 　それでは特に意見、質問がないようなので、繰り返すが議案第 1 号については、一部修正し、文言については私に一任いただくということで承認することに異議はないか。 （委員より異議なしの声あり） ［議長］

異議が無いので、第１号議案については一部修正の上、承認された。

4　今後の予定について

［議長］

続いて今後の予定を、事務局から説明願いたい。

【事務局より説明】

［議長］

何か意見、質問等なければ、今後はこのスケジュールで進めたい。

5　その他

［議長］

その他何かあれば。

［事務局］

第１回目の会議で本来であれば協議申し上げるべき案件であったが、事務局においては、当協議会の透明性を確保したいと考えており、市のホームページに会議録等の資料を公開したいと考えている。このことについて諮りたい。

［議長］

情報公開の件について、何か意見、質問等ないか。

［委員］

それは最初に諮らなければならない議題。それを今出してもいいか悪いとかいうのは出来ないのではないか。二度目が終わってから公開すると言われたら、前に言ったことを取り消すと言われたらどうするのか。

［事務局］

本来１回目の会議で協議しなければならなかったところだが、１回目の会議を含め、これから情報公開したい。

［議長］

すでに第１回目も終わっているので、仮にこれを情報公開するとしても、どの委員がどういう発言をしたとせず、特定の委員の名前を出さない形でやるのが一つの方法かと。

［事務局］

事務局としては、すべての文言を公開せず要約する形で、委員の方についても名前を出さず、発言については会長、事務局、委員とか、特定の名前を出さない形にしたい。

	［議長］ これから公開するということで異議ないか。 （委員から異議なし等の声あり） それでは情報公開については、そうさせていただきたい。 事務局から連絡事項等ないか。 ［事務局］ 次回の協議会については 4 月下旬頃を予定しているので、お願いしたい。その資料についても、早めに送付したい。 ［議長］ 来月中旬には、本申請書を東北運輸局へ提出するが、私たちの思いがきちんと届き、採択されるとともに、国の予算が非常に厳しいと伺っているので、少しでも多くの補助金が認められることを期待したい。 今後とも委員の協力を願いながら、今日の協議会を閉会させていただきたい。 6　閉会 （終了 14:48）