

第 4 回下北地域公共交通総合連携協議会 議事概要

開催日時	平成 23 年 1 月 29 日（土） 14：00～16:10				
開催場所	むつ市役所本庁舎 大会議室 2				
出席委員	21 名	欠席委員	11 名	オブザーバー	0 名
議事次第	<p>1 開会</p> <p>2 会長あいさつ</p> <p>3 議題</p> <p style="padding-left: 20px;">(1) 下北地域公共交通総合連携計画（素案）について</p> <p style="padding-left: 20px;">(2) 下北地域公共交通総合連携計画（素案）に対するパブリックコメント（意見）募集について</p> <p style="padding-left: 20px;">(3) 調査事業に係る事後評価について（報告）</p> <p style="padding-left: 20px;">(4) その他</p> <p>4 閉会</p>				
議事概要	<p>1 開会</p> <p style="padding-left: 20px;">〔事務局から開会の挨拶、配布資料の確認、委員の紹介〕</p> <p>2 会長あいさつ</p> <p style="padding-left: 20px;">〔会長〕</p> <p style="padding-left: 20px;">どうも皆さんこんにちは。大変青森らしい天気の中に本日はお集まりいただきましたこと、ありがとうございます。下北のほうはあまり影響ないようでございますけども、けさほど青森から来るときには津軽線並びに海峡線が完全にストップしておりまして、そういう意味ではこちらのほうはあまり雪の影響は少なかったのかなと思っております。この下北地域公共交通総合連携協議会も今回第 2 回でございますけれども、非常に短期間のうちに詳細にわたっていろんな提案が出てまいりました。まだまだ細かく見ていきますといろんな課題もあるかと思っておりますけれども、きょう皆さま方からいろいろご意見をいただいて、より現実的で効果のあるような施策につなげたいと思っておりますので、皆さま方よろしくご協力お願いいたします。これをもちまして私のあいさつとさせていただきます。ありがとうございました。</p> <p>3 議事</p> <p style="padding-left: 20px;">（1）下北地域公共交通総合連携計画（素案）について</p> <p style="padding-left: 20px;">〔議長〕</p> <p style="padding-left: 20px;">今回は昨年 11 月に開催した第 1 回協議会の議論を踏まえて取りまとめた下北地域公共交通総合連携計画（素案）の説明がその中心となる。特に現場の皆さま方には、ピンとこない点や、非現実的な点もあるのではないかと思う。ぜひ忌憚のないご意見、精力的なご議論をいただきたい。それでは早速、議題 1 について事務局から説明願いたい。</p>				

[事務局から資料1、資料2に基づいて説明]

[議長]

ご苦労さまでした。性格が3つのパートに分かれると思うが、最初47ページまでのほとんどが事実に関する如実なので、もし間違っているところがあれば後ほどでもご指摘いただきたい。その後48ページから68ページまでは、今回行った調査の分析で、これについてもご意見いただきたい。3つ目のパートが69ページから最後の連携計画。最初にこの第3章の69ページ以降、この連携計画を行うことにより果たしてこの目標としている対前年度減少比率を縮小させることができる、輸送人員の減少に歯止めを掛けることができるのかどうか、これが一番の核心部分だと思うので、最初にこの第3章で提案されたことについてご意見をいただきたい。ご意見ある方は手を上げ、ご発言いただきたい。

[委員]

70ページで、戦略に「幹線交通（特に船）と域内交通の接続を改善」と書いているが、JR大湊線とバスの接続の改善に関してはどのようにお考えか。

[事務局]

72ページにデータがあるが、下北本線とJRバスと大湊線の接続時間を入れたが、長いものでは確かに1時間超えるものもあるが、20分以内ぐらいの接続でいたい来ている。これに比べるとバスと航路の接続は、手続きの時間を考慮してもバス・鉄道に比べると改善する余地があるのではないかということで船とバスについて提案させていただいた。

[委員]

個人的にはバスから下北駅等へのJR大湊線接続については、朝方の早い時間のJR線には今は間に合わないの、その辺も少し考慮していただければ利用客がもっと増えるのではないかと感じている。

[議長]

今のところで航路を利用しない理由として「欠航が多い」と「接続がよくない」と2つあるが、データを見ると「運賃が高い」と「欠航するので当てにならない」が1位、2位にきている。接続を良くしても本当に増えるのかどうかというのがよく分からない。説得力が弱い気がするが、これについて考えていただけないか。つまり「欠航が多い」というのは地元の利用者の意見で、「運賃が高い」のも利用者の意見だと思う。では欠航が多いし、料金も高いのでバスとJRで青森市まで行ったほうが、本当に今の料金体系で安くなっているのかどうか。青い森鉄道に変わり、トータルで時間・距離で今までは住み分けができたかもしれないが、これだけ青い森鉄道が高くなると本当にこの競争で「運賃が高い」というのがあまり重要ではなくなっているのではないか。

[委員]

船の運航に携わっている者として今先生がおっしゃったことについて一言触れさせてい

ただ、公共交通同士の比較対象でいくと時間とコスト的にも船のほうが安い、このアンケートに答えておられる方々は、公共交通同士の比較ではなく自家用車との比較をされていると感じる。

[議長]

私もそう思っている。自家用車はコストが掛かるが、タダだという発想である。

[委員]

本当のコストという意識がなく比較するから、イメージとしての値段が高いとか、安いということになるのだろうと思う。少し離れるが、この素案の中で出されている時間とか、時刻表を大々的にキャンペーンみたいにして無料で配る以前に、「公共交通を活用しましょう」というキャンペーンをしないと、「これから先も自家用車を利用し続ける時代ではなくなりますよ」というところが一番の原点かと思う。

[議長]

やはり今のままでいくと利用者はどんどん減るばかりで、ではどうするのか。情報提供という点でいくと、これが実によくできていて、私はいつもこれを使っている。バスはちょっと心配なので下北交通さんに電話して確認しており、これを使うとかなりのことができる。ただ、これをどう配布しているかという配布の仕方の問題かもしれない。例えばむつ市でも観光拠点に行くといろいろ置いてある、あるいは大間でも観光拠点にいろいろ置いてあるが、本当にこれが活用されているのかどうか。逆に分厚いがために交通の大事な部分とコマーシャルの部分といろいろな情報が混じっているので、これのコンパクト版のようなものがあつたほうがいいのかもわからない。情報としては非常によくできている。新たに置くところを重ねるのではなく、これのダイジェスト版のようなものを活用していくとか、そういうことによってできるのではないかと思っている。

それから2番目の「JRバスと下北交通バスとの乗り継ぎの改善」だが、確かにむつバスターミナルとJRバスの柳町というのは約50メートル離れている。バス停の名前が違うのが問題なのか、50メートル離れている、あるいはあのバスターミナルの中にJRバスさんに入れといってもおそらく入れない。決してこれは名称の問題ではないと思う。しかも離れて不便だという、確かに50メートルも離れているが、接続という点からいくと田名部の駅から柳町まで来て、それでJRバスから下北交通に乗り換えてということはほとんど考えられない。そうするとこの乗り継ぎというのはどっちが問題なのか。同じ問題が、下北交通のサンデーむつ中央店前とJRバスの市立図書館前はまさに同じところに2本が並んでいるが、例えばサンデーむつにお願いして、JRバスの名前もサンデーむつ中央店前にしますからといって、多少なりとも料金外収入が得られるのであれば、これはJRバスとしてもバスの名称を変えるのはやぶさかではない。もしこれがサンデーむつ中央店が嫌がるようだったら、逆にマックのほうにそういう話を持っていく、あるいはガストにそういう話を持っていく。この話が駄目だとなったときに両方とも市立図書館前に変えるとか、そういうかたちのほうがはるかに現実的なのではないか。つまりここで乗り継ぎの改善となっているが、本当にここで乗り継ぎしている人がいるのかどうか。違うことは確か

です。その辺を考えると効果がなかなか見えてこない。

次の「停留所の改善」ということは確かに大間車庫という名称を初めて大間車庫という名称があることを知った。こういうところは改善の余地があると思う。根田内は地元の人が分かっても、函館行きフェリー乗り場前と改良したほうがいいと思う。ただ、佐井停留所を佐井アルサス・乗船場前が分かりやすいかという、下北交通のバスの運転手自身が佐井という言い方はほとんどしない。アルサス、アルサスとおっしゃっている。観光客に対するアナウンスとしてアルサスといっても観光客にはちんぷんかんぷん。むしろ佐井乗船場前、あるいは脇野沢、青森乗船場前とか、そういう名称のほうがより現実的かと思う。

その次の76ページ、鉄道のターミナルは下北駅と生きているが、鉄道のターミナルはJR東日本としてはむしろ大湊駅だというのが本音じゃないだろうか。78ページ、長距離路線の分割化は、それによって利用頻度を増やし利便性が高まるが、この提案と79ページの提案は「病院まで行くのに真っすぐ行ってほしい」、「商業施設まで行くのに真っすぐ行ってほしい」という要望と、逆に矛盾する気もする。この辺の整合性をどう考えるのか大事ではないか。

モビリティマネジメントは確かにそのとおりで、その次の情報の発信については今申し上げた。83ページは観光PR用のラッピング、広告で本当にこの地域への観光客が増えるかどうかは、費用対効果を考えると厳しい気もする。以上合わせてザッと指摘したが、事務局からでも願います。

[事務局]

ただいまいただいた意見を参考に、矛盾の無いように内容整理をしたい。この協議会にとって現実的に23年以降実施できるものをあらためて提案したいと考えている。

[議長]

細かいことをザッと最初から指摘したい。まず41ページ、大間・函館間の利用実績があるが、これは実績が19年度までになっているので、直近のデータを付けていただきたい。

48ページの文的に付け加えていただきたいが、資料編のほうに各エリアごとに分析されている。その中で例えば11ページ、これは旧むつ市エリア、年齢層ごとに明確に区別されている。そこで一番注目するのは75歳以上のところ。75歳以上の免許証の保有率が最初に出てくる。免許証を持っていない人と同時に免許証を返納した人も出ている。つまり今75歳以上のドライバーというのは、大変問題のある存在です。今は免許証も厳しくなった。さらに保険会社は保険料率を高くしつつある。警察関係者としては大変恐ろしい世界に入り込む、大変な時代だという思いかと思う。つまり75歳以上の免許証の保有率、2つ目75歳以上の自家用車両の保有状況、3つ目75歳以上の送迎環境、この3つの指標を各エリアごとに見ると相当違う。この違いがおそらく相当地域住民の行動にも影響してると思われるので、そこを比較したものを、75歳以上に限定するとかなり明確な違い、少なくともこの3つの指標を見るだけでも大きな違いが出てくるので、付け加えていただきたい。

49ページはこれでいいが、表現の仕方として「年間数へ拡大しました」ではなく、「アンケート調査結果をもとに年間の流動量を推計しました」という表現に統一したほうがいい。次の通院についても同じ。「年間数への拡大」となっているが、「推計しました」。3つ

目の買い物についても同じで「年間数への拡大」ではなく「推計しました」という表現に直していただきたい。

61 ページの「意識」ところで 62 ページから数字が出ているが、この数字のパーセンテージはこれでいいが、サンプル数が極端に少ないところがあるので、きちんと検定した結果、統計的に信頼のできるものと信頼のできないものは区別していただきたい。何パーセントよりも何パーセントが大きい、小さいというのは子どもでも分かる話ですけども、それが統計的な誤差の範囲なのか、統計的に意味のある範囲なのかということを確認に区別しないと、なかなかこういうふうには言い切れない部分もあるので付け加えていただきたい。

これらを踏まえて 63 ページの「市町村別住民の行動・意識の傾向」ということだが、例えば左から 4 つ目、5 つ目で「市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の利用率」と出ているが、これはすべての年齢層に共通してのことで、これで見るとほとんど違いがない。こういう違いがないところを載せるよりは、むしろ指摘したような 75 歳以上の層についてはこんな傾向があるということをご地区ごとに明確に記述したほうが意味があるのではないかと。

その次は「来訪者の意識」、それから今の 63 ページの最後のところに自由記入欄がある。ザッと見ると利用したこともないのに「バスの料金を半額にすれば利用します」とか、「1 日 500 円で乗り放題にすると利用します」という根拠がないような、ある意味ではわがままな意見、私はこういうのはカットしていいと思う。本当に利用者の本音としてこれは耳を傾けるべきだというものを付け加えていただきたい。資料編の自由記入を見ると本当にこれ大丈夫かと思えるような意見まである。意見は意見として大事だが、この報告書の分析に使う際には利用者のエゴはカットしていいんじゃないか。むしろ多数意見か、少数意見かということよりも、検討すべき意見かどうかということを見極める、むしろ運輸機構さんの認識がそういうところで問われるんじゃないかと思う。

次に 65 ページの観光についてはまさにそのとおりでと思うが、例えば「60 歳前後の夫婦とか、女性が多い。最近は個人客が増加傾向にある」というのは一般的な傾向で、特にこの地域の観光客の動向を見ると、先週まで大人の休日倶楽部の会員バスの利用状況によって、相当入り込み客数が違っている。これはバス事業者の方々には実感されているところだと思うので、そのへんのところも個人客が増加傾向にある。その個人客の意味合いでのほとんどがそういうグループだということも付け加えてはどうか。以上気になった点だけを申し上げた。

[事務局]

ただいまいただいた意見、指摘等を踏まえ対応したい。

[議長]

実は本当にこれでいいのかと一番心配しているのは 3 章で、懸念しているのは、先ほど申し上げたように 78 ページと 79 ページ、この 2 つがどうも矛盾しているんじゃないかという気がする。

[委員]

下北交通とJRバス、それ以外のコミュニティバスみたいな、あるいは小泉内閣でやられた民営化という競争社会、決められた路線だけじゃなくて一般もフリーに参入できるというところから入り込んだ業者等の路線なり何かが、逆に言うとこれまでの下北交通なり、JRバスの経営を圧迫してることと利便性との関係とか、ある種経済的なものをもういっぺん見直さないと地域全体の交通を整備することにはならない気がする。大きい話になるが、小泉のやったやり方をもういっぺん検証しないと、ここの公共交通をどうするのかというところにはならないのではないかな。あのやり方をそのまま踏襲しながら、この公共交通を何とか整備しようとしても矛盾が生じていて、業者ばかり増やす中で一番エリアをしっかりとっているJRバスと下北交通を連絡させていったときに、すき間に入ってきている、その人らがいい悪いじゃなくて、その兼ね合いをどうするのかという問題をテーマの一つにしないと答えを導きだすのは難しくなっていくのではないだろうか。先ほど先生がおっしゃったところで深く申し上げると、冊子が厚いという話の中で今新幹線ができて、青森鉄道ができて、時刻表を裏表で全県内が網羅されたペーパーが無料で配られているが、あれを読みこなす人というのはおそらく旅慣れた人しかこなすことができなくて、あんないいかげんな時刻表をよく配るものだと私は見た。一般の人が年に数回旅行する地元の人であろうと、域外の人であろうと、あれを見てパッと移動を判断できる人は、旅行業の資格が取れる人だと思う。あれを直さないとまずい。公共交通の話と離れますけどそれが一番気になっていた。

[委員]

今の話も関連するかと思うが、市内の路線バスがどこからどう行くかが非常に分かりにくく、目的のところに行くのにどのバス停から行くかが分からない。目的のところへすぐたどり着けるような路線系統になっていないんじゃないか。市内に3高校があります。子どもはいろいろな行き方があるが、自家用車というか、親が学校に連れて行く割合が非常に多い。やはりバスの路線の系統が悪いんじゃないかと実感している。通学だけでなくむつ病院また合同庁舎、市役所、または買い物に行くところ、ピンポイントでどう行けばいいのかという路線の配置図が無いので、本を見ると分かるかもしれないが、瞬時に分かるようなものがないと思う。瞬時に分かるようなものを作るべきだし、路線系統、時刻表が必要だと思う。先ほどのJRの接続もそうだが、JR鉄道に朝行けないというバスもそうだが、ピンポイントでどこかに行くというものが無いと思う。

[議長]

他にどなたかいかがでしょうか。お願いします。

[委員]

69ページの計画の目標ということで、そもそも論に入るのかもしれないが、目標が「対前年度減少比率の縮小」ということで、減少することを前提とした目標になっているというので、こういう目標が果たして計画としていいのかがまず1点。下北交通さんの各路線は、確かに5～6%ぐらいずつ減っているということだが、JRバスさんとか、シライインさんとか、むつ湾フェリーさんもそんなに減っていない。逆に増えているところ

もあるのかもしれない。さらに12月の東北新幹線の全線開業とか、今後この下北地域に入ってくる交流人口が増えていく中で、この消極的な目標でいいのかというのが引っ掛かる。

施策の中で情報の発信ということだが、公共交通マップの作成とか、案内の充実ということをして情報を発信していくということだと思うが、その情報を発信する中身のほうをどれだけ充実させるかということで見てもくつついてくる。この部分は確かに他の地域等でもやられていることではないのか。いわゆる基盤的なものではなく、もっと地域の特徴というか、何か目新しい目立つものを盛り込んだ情報発信が必要ではないかと考える。例えばリゾートあすなろが走ったときにほっかむり隊ということで列車の中で地元のものを販売したというのがあったが、そういうほっかむり隊みたいなのがバスの中に乗り込んで何かやっていますとか、そういうものとか、目新しいものを何か入れた情報を流せるものにしていただきたい。

〔議長〕

今の発言に関連して私のほうから2つ提案がある。1つは本当にこの施策をやって下支えになるのかどうかを考えると、私は非常に厳しいと思っている。そのためにはこの細部提案の中では、モビリティマネジメント教育の推進になるのかもしれないが、やはり公共交通をみんなで支えていこうという運動をこの事業を通してやっていく。補助金でもって路線を支えるにはもう限界がある。必要だと思ったらやはり年に最低1回、2回はバスを利用しましょう。シライイン航路を利用しましょうとかたちで利用を増やしていく。

「俺は毎回利用しているから関係ない」という人もいないわけではないが、やはりそれは将来の自分の問題として考え、今こういう状態になっているのにさらに減らしたらとんでもないことになっていくという運動を、やはりこの地域の公共交通を維持するために自分たちでやろうという部分が必要なんじゃないか。その担い手として、例えばNPO法人や、この主体の中ではその他というのはあるが、実は事業主体の中でその他のマークが付いているのは一つもない。まさにそういうものが今必要なんじゃないか。

2つ目は75歳以上のドライバーの話をした。確かに今の状況でいくとこの地域の人口は減少しているが、確実に増えているのは75歳以上の人口。特に75歳以上の運転免許証を持っている人たちを公共交通の利用者にどういうふうにソフトランディングしていくか。これも大事な柱なんじゃないか。この2つの運動をやることによって、今の右肩下がりの公共交通を何とか下支えすることができるんじゃないかという淡い期待を持っているが、事務局として、専門家としてどんな感じをお持ちかと思い、私はその2つを提案したい。1つは75歳以上の高齢ドライバーをどう公共交通利用者にソフトランディングさせるか。これは私が青森県警の交通部のご協力のもとに調査をしたり、あちこちヒアリングしていく中では、みんな公共交通はこんなにひどいのかということでカルチャーショックを受けている。これからそういう人たちが確実に増えていくということを考えると、必ずしも下支えだけでなく増やす可能性もあるのではないかと。

もう一つはやはり鉄道の場合はマイレール意識というのがあって、バス路線の場合にもこの地域のバスをどうやって守っていくのかということでもみんなが関心を持って、それを支えていくような市民運動みたいなものをつくっていきたい。できればそういうものに対して国がサポートすることによって公共交通が維持されるんじゃないか。もちろん路線に

よっては補助金で支えなければいけないところはあるが、どうやってそこを底上げしていくかを考えると、やはり今までとは違った発想で、特にこれから75歳以上の高齢ドライバーがますますこの地域でも深刻な問題になるだろう。いろいろ調べると家族はやめてほしいと思っている。でも本人はしっかりしている。これをソフトランディングさせるためには、例えば医師のような人がある意味強制的に「あなたもう難しいですよ」とせざるを得ないような、もうそこまできていると思う。保険料率を年齢によって上げるだけで本当にこの問題が解決するのか。事故が減るわけでも何でもない。その人たちの受け皿になるのは、今不十分な、不便でしょうがないといわれる公共交通。今ここを支える取り組みをしておかないと、大湊線だってどうなるか分からない。バス路線だってどうなるか分からない。

この自由記入を見ると、例えば下北交通の人たちが相当高い給料をもらっていると思っている節があり、経営形態を変えれば、むつ市営バスに変えればできるという意見まであるがこれはどう見ても勘違い。そういう部分は切り捨てて、今現状はこうだ、非常に厳しい状況になっている。しかも今これを支えておかないと深刻な問題になる。だから今65歳ぐらいで、あと10年は大丈夫だろうと思っている人だって10年後には深刻な事態になりますということ。決してマイカーというのは安い乗り物じゃないということが分かってくれば、公共交通への回帰というのも可能性があるんじゃないか。もちろんそのためには今の状態がいいとは思っていない。ご指摘のあったようにもっと利便性を高める必要がある。ではその利便性をどうやって高めるかという、路線をブツンと切ることによって利便性が高まるとは思えない。これはむしろ利用者にとって利便性は低下していると考えて当然だと思う。そんな2つの提案を考えているが、皆さんどうお考えでしょうか、これは私が一方的に誘導するわけにもいかないが、いかがでしょうか。

[委員]

みんなが1年に1回公共交通と、私は大した力もないんですけど、ともかく事有るごとに自分の仲間たちで集まったときには、それを話すようにしている。高齢者の問題は自分も考えておかなければいけない。ぜひ市民運動として広げられるものであれば広げていったほうがいい。

[委員]

一つは利用する人の側と利用される側の人と、どちらにも意識の改革というか、思い切って変化しなくちゃいけない部分があり、その一番大きいのは自治体を含めて、観光客にウエイトを置くのか、地域の人にウエイトを置くのかどっちを優先するのかという、今地域に住んでいる人たちにお金の問題を離れて便宜を与える。今度公共交通を提供する側の人でも単に言葉だけのおもてなしの心ではなく、本当の意味でのサービス、接続を含めて、青森鉄道を見ていても本当におもてなしの心なのかという点ははっきり見受けられる。青森鉄道の話をすればどうして青森から八戸まで通しで走らなくてはいけないのか。例えばもっと本数が増やせるなら野辺地・八戸と野辺地・青森と分けてお客さんを乗り換えさせるけれどそっちのほうが便利ですよというやり方だってあるわけです。利用してください、利用させてもらっていますという関係をもっと柔らかい。だから今みたいな意識じゃない、

もっと違う意識を変えないと本当の意味の公共交通の活性化にはならず、ある種都会、例えば東京のほうがかうんとそういう意味での意識の改革が進んでいる気がする。

[委員]

公共交通機関というのを考える上で今いろんな案が出ているが、観光で訪れるお客様に対しても兼ねていくのか、あるいは地域の住民のために利便性を考えていくのか、そこ分けて考えないと、一緒に両方やろうとするとどうしても無理が出る。例えばターミナルの名称の問題もあるが今のままで地元の皆さんに不自由はない。しかし、観光で訪れるお客様は非常に分かりづらい。ですから、そこをしっかりと住み分けして考えないと難しい。

それからこれは全国的なものです。少子高齢化で鉄道を利用するお客さんは減っている。では、利用する人が少ないときにどうして利用していただくようにしたらいいか。やはり付加価値というか、交通機関を利用して自分にとって何か利益とか、得する部分がないと乗らないと思う。利用する方をしっかりと考えていかないと焦点がぼける。

それからリゾートあすなろが今走っているが、冬の寒いこの時期に下北へ来ているお客様もいる。4月28日から青森デスティネーションキャンペーンをやる。私たちの考えでは絶対お客様が来る。そのお客様にまた下北の地に来てもらうために何をしたらいいか。そこを考えないと1度来たきりあとは来なくなってしまいます。これからが下北にとって一番大事なときではないかと考えている。

[委員]

今のご意見で反論するみたいですが、お客さんがたくさん来ますと、そこじゃなくて、この地域の足の便として住んでいる人間にとってどう公共交通はあるべきなのかというのが基本で、観光客がたくさん来ようが来まいが、そのお客さんがリピーターになるまいが、公共交通をどうやって改善して地域に根差したものにすることは別の問題だと思う。観光客が来るのは表面的な賑やかさなり、浮ついたことにはなったとしても、本当の意味の地域の足としての問題をどう解決して進めていくかということとは次元が違うと思う。いかにリゾートあすなろが走ったとしても、それは金土日で平日は走らない。平日走らなかったときの間のブランクの時間はいったい地域の人はどうやって足を確保すればいいのかという問題についての答えにはなっていないと思う。

[議長]

必ずしも今の委員のご発言と先のご発言は相反するとは私は思っていない。両方とも大事な点をご指摘されていると理解している。ほかにどなたかいかがでしょうか。

[委員]

利便性を高め、講じることによって確かに利用している方へのサービス提供は飛躍的に差が講じる。ただ、先ほどから再三にわたりご指摘が出ているように、究極は移送手段としてもっとも優れている、誰しもが認めている自家用車からの転換方法を問題にしなければ地域公共交通の衰退への歯止めというのは無理だと思う。いろいろ第3章の中でご指摘いただいている一つ一つ、理念については共有できる場所も多々あるが、一つ一つ言わ

せていただければ何かを無視しなければ現状の制度等も含めてしなければ現実的には非常に難しいのではないかと考えている。ちなみに先ほど山本会長から言われた78ページ、手前どものむつ・佐井線68.8キロの分割化の件も、要するに私どもの路線バスというのは拠点、拠点で利用客に波が当然ある。そういったものをこの区間の乗車密度が少ないので小型化にすることによってほかの方へのサービスの低下につながるという、かえって逆パターンのサービス低下につながる。これからの検討課題とさせていただければと思う。

[議長]

ほかにどなたかいかがでしょうか。警察署の方で、高齢者ドライバーについて多少ご意見がございましたら、私のような認識でよろしいのかどうか。

[委員]

県警も対策を練っているが家族はもうそろそろ運転をやめてもいいんじゃないのかと、免許証を更新しないで返してもらいたいと言うが、ご本人がまだもう一回免許更新することで返納しない方が非常に多い。公共の交通機関がきちり整備して、非常に便利で、自家的に移動できれば免許を返納する方が非常に増えるのではないかと。

ただ、やはり青森県は冬期間の天候は非常に悪いもので、高齢者の方がある程度の時間バス停に立ったまま、または吹雪の中で立ったままというのも嫌がる方が多いのではないかと。ちょっとしたところの整備から考えて、例えば待合室のボックスのようなものを設置するような配慮をしていただくとか、ベンチを設置していただいて高齢者が乗りやすいような状況にしていれば、免許を返納してでも普段の日常で通院に行く、買い物に行くなど日常生活の中で公共の乗り物だけで十分生活できるのではないかと考えている。

[議長]

二輪車についてはどうでしょうか。地域によってはバイクに乗っておられる方が多いですが、これは75歳以上というのはあまり関係ないでしょうか。

[委員]

やはり高齢者になればどうしても視力、聴力、耳、目、低下するし、運動能力も低下するので、交通安全の面を考えると非常に危険です。ただ、地方では普通の免許よりも、例えば車の免許はないが原付き、50ccのバイクの免許はあります。または小型のトラクターの免許しかないけども小型のトラクターは乗れますという年配の方はまだまだ非常に多いもので、おそらく高齢者のバイクに乗っている方が多いと感じるかと思う。

ただ、やはり四輪であろうが、二輪であろうが結果的には交通安全面を考えると、できればある程度の年齢に達したら、私どもとしては免許証の返納を考えていただきたい。

[議長]

それでは続きまして、またお気付きの点がございましたら後ほどご指摘いただくとしまして、次に議題2と3について事務局のほうからご説明をお願いします。

(2) 下北地域公共交通総合連携計画（素案）に対するパブリックコメント（意見）募集について

(3) 調査事業に係る事後評価について（報告）

[事務局から議題2、議題3について説明]

[議長]

ただいまの説明に関してご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

[委員]

今のパブリックコメントの件について今日の資料1の素案がインターネット上に載るという理解でよろしいか。

[事務局]

本日の意見を踏まえ、また事務局で修正をかけ修正したものをパブリックコメントに載せたい。

[委員]

前回第1回的时候は最後のアンケート用紙のほうで採めた経緯があるがそのアンケート用紙がどのように変わったか私どもは分からなかったが、そのままアンケート結果が出ている。例えば84ページの計画実施スケジュールの拘束力はどの程度までか。

[事務局]

次回ご説明するが、第3回的时候に策定計画ということで承認を得ることにより確定になるので、今言った実施時期等もスケジュールに含めて後ほどご意見を賜りたい。

[委員]

拘束力どの程度までか。このスケジュールが決まったら、交通事業者は努力をしてスケジュールに沿いなさいという形になるのか。

[事務局]

これは国の事業となるので、申請事業ということで承認されるとこのスケジュールに基本的に従って進めていくことになる。再度事業者さん、市町村もそうだが精査しながらスケジュール等の設定をしていきたい。

[議長]

ご心配の点は大体想像つくが、当然これによって拘束される。ここはあくまでも、例えば駐車場の名前の統一となっているが、どっちに統一するかは当事者同士で話し合っ決めてのが基本。それについて最初からこの名前にせよというつもりはない。あくまでもこれはこの協議会としての提案で、これをこのとおりにしなきゃいけないというものではない。

[委員]

分かりました。やはり経費が発生するものも多々ありますので。

[議長]

おっしゃるとおりです。それから当然これまで慣れ親しんだ名称を今度から機械的に変えるという話ですので、そう簡単にいくとは思えない。この辺についてはメンバーの中に青森運輸支局も入っているというのは、そのへんのプロセスも承知した上でということですので、そのへん補足していただけますか。

[委員]

今回この連携計画というのを策定していただきますが、来年度から新しい交付金制度というのが変わり、基本的に連携計画に基づいてやっていく。補助金の額が全国で305億円、その中でいろんなところに配分されていく。この連携計画で例えば補助金の対象になっていけば、まだ協議会にお金が落ちていくか、それとも事業主体、事業者さんのほうに直でお金が落ちていくか、そこまではまだ細目は決まっていないが、連携計画が国で事業として認められていくとすれば、国でいけば最大50%、あとは予算規模があるので50%になるか、25%になるか若干の問題はありますが、基本的に補助金のほうで対応していけるんじゃないか。ただ、拘束力は、必ずしもそれがなれば補助金が出てきますし、できないところについては補助金はない。基本的にこの計画を定めたからといって100%この事業を必ずやらなければいけないということでもないということだけをご理解いただきたい。

[議長]

今回提案したこれはトータルでどのぐらいの事業規模になりそうだとお考えですか。84ページ、私が提案した2点は別としてどのぐらいの事業規模を考えておられるのでしょうか。

[事務局]

申し訳ございませんが、費用に関することはまったく検討しておりません。

[議長]

費用でいったら一番金がかかるのは最後のラッピングバスぐらいという感じです。あとは例えば公共交通マップのようなものは既存のものを運用していくということできないわけじゃないと思う。あとはJRバスさんが心配しているような停留所名の統一という形で新たに支出が出るようだったら、それは必ずしも事業者が100%負担するというものではなく、名称もどういふ……。

[委員]

バス停の名称を1つ変えますと70万円ぐらい費用はかかる。車内の案内テープとももちろん申請許可、認可を得てですが、車内の案内テープ、配付物、時刻表等も含めると70万円

前後は1つ変えるだけでかかる。

[議長]

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。それでは意見も出尽くしたようですので、本日予定されておりました議事を終えましたので司会を事務局にお返しいたします。

4 閉会

(終了 16:10)