

## 都留市地域公共交通会議第3回会議録

日 時：平成22年3月19日（金）13：30～15：20

場 所：都留市役所3階大会議室

委員出席者：浅川博、谷内一三、八代直之、細田晃造、小宮正廣、  
天野友一、尾形和也（代理）、細川淳（代理）、篠原勇、  
輿石一治、高部知幸（代理）、矢島進

委員欠席者：北村忠義、田中一利、志村建志

幹事出席者：上杉達夫、小佐野雄一、園田一二

事務局：奈良泰史政策形成課長、菊地保政策形成課長補佐  
政策形成課課員 小宮文彦

### 1 開 会

### 2 会長あいさつ

#### 要 旨

昨年12月の第2回会議において、本市にふさわしい地域公共交通のキーワード及び目標の明確化を図るため、ワークショップ形式により会議を開催したところ、委員より多くの大変貴重な意見が出された。その中で、現状の生活バス路線の実態把握が必要であるとの意見をもらい、富士急山梨バス株式会社の全面的な協力により、2月の1ヶ月間、バス利用者に対しアンケート調査を実施した。

今回開催する第3回会議では、委員より出された意見を“6つの道筋”に整理し、そこから見つけた事務局案のキーワード『古きを重んじ、新しきを創る 都留らしい交通まちづくり』をテーマに交通会議としての今後の方向性を決定したいと考えているので、委員各位それぞれの立場からの意見を頂きたい。

### 3 協議事項

- (1) 現状の生活バス路線の実態把握（バス利用者アンケート調査）について  
バス利用者を対象としたアンケート調査結果報告書資料1により説明

【事務局：小宮】

- ・富士急山梨バス(株)の全面的な協力により、2/1～2/28まで都留市管内の生活バス路線利用者を対象に、アンケート調査を実施した。事務局でアンケート内容について検討を重ね、当初は、質問事項が7つあったが、利用者が高齢の方が多いことを考慮し、設問を3つに絞った。アンケート

の方法は、アンケート調査票をバスの車内に設置し、乗車の際にバス運転手が一人ひとりにアンケートの協力をお願いしながら実施し回収したものである。回答者＝利用者となると思われる。

- ・調査項目は、「バスをどの程度利用しているか」「バスを主にどのような目的で利用しているか」「バス運行の大幅な見直しを望むか」の3つの設問である。また、バス運行に際しての意見を記入してもらった。回収数は、1ヵ月161の回収となっており、2/14までの中間でほぼ8~9割の回収があり、それ以降は、一度アンケート調査に記入している方が多かったため、その方々からは回答はもらっていないため、ほぼ1ヵ月の利用した方からの回収となっている。

(資料2P以降の調査結果は、資料参照)

- ・バス運行に対する意見を年代ごとに示したものが、資料10Pとなっている。

#### 【主な意見】

(70才以上)

- ・車の運転が出来ない。現在足は丈夫だが弱くなったら必要な外出も出来なくなる。バスはぜひ必要である。(東桂：女性(主婦))
- ・出かけることが多いのでバスが必要。(宝：女性(主婦))
- ・年寄りで車の運転ができない。(宝：女性(無職))
- ・家の者がパートに行っているので送ってくれない。(宝：女性(無職))

(60代)

- ・バスが運行が中止になると病院に通院できなくなる。(東桂：女性(無職))
- ・行きはバスで行けるが、帰りはタクシー。もっとバスを増やしてほしい。(三吉：女性(主婦))

(50代)

- ・観光客をバカにしている。けど、都留市が好きなのでまた来ます。(吉祥寺：男性(会社員))
- ・住民の足を無くしてもらっては困る。(東桂：女性(主婦))

(40代)

- ・あまりの不便さに、今後、都留市に来ることはないと思う。利用しようと思ったが、バスがなかった。(高尾：男性(会社員))
- ・不便すぎる。(高尾：女性(主婦))

(30代)

- ・アンケートを取って見直すつもりはあるのか？実態を把握するだけか？市民のことを考えて、バス会社と市役所で協力しあってほしい。(市内(不明)：女性(会社員))

(20代)

- ・便数が少ない。吉田線がほしい。(宝：女性(パート))

(10代以下)

- ・土日バスが無いので不便。学校が早く終わった時にも不便。とにかく不便！不便！不便！（道志村：女性(学生))

バス利用者を対象としたアンケート調査結果「見える化版」資料2により説明【事務局：小宮】

- ・アンケートの調査結果報告書から抜粋し、調査結果から「何が見えるか」というものである。

年代(調査報告書2ページより抜粋)

【調査結果】

- ・回答者の年代比は、「70才以上」が45.3%と最も多く、「60代」を含むと70.1%、7割が「60代以上」の方の利用となっている。

【これから何が見えるか】

- ・バス利用者の7割が「60代以上」の方ということは、車の免許がないなど交通弱者であることが推測できる。今後、高齢化社会が更に進むことが予想される中、地域の公共交通はなくてはならないものではないか。

地域(調査報告書4ページより抜粋)

【調査結果】

- ・「市内」では、「宝地域」が39.1%と最も多く、年間の利用者数でも宝鉱山線(33.1%)が最も多くなっています。「市外」は、「道志村」が75.0%で、都留市内の高校へ通う学生が主となっている。

【これから何が見えるか】

- ・21年度の全体の利用者数は44,285人、そのうち宝鉱山線が14,662人の33.1%を占めており、宝地域にはバスは欠かせないものであると推測される。また、宝地域から中学へ通うスクールバスの利用は、21年度3学年で100名となっており、高校へ通うようになると親の送迎が主となっており、利用者増を図るには、高校生が乗る時間帯などの検討も必要であると考えられる。

バス利用状況(調査報告書5ページより抜粋)

【調査結果】

- ・「ほぼ毎日」では、「通学・通勤」が57.9%で最も多く、「週に1~3回程度」では、「買い物」が41.0%で最も多く、「月に1,2回」では、「市立病院通院」が52.9%で半数以上を占めている。

【これから何が見えるか】

- ・「ほぼ毎日」バスを利用する人＝利用者増世代と考えると、学生の利用促進がバス運行の活性化には重要であることが伺える。また、「週 1～3 回程度」利用では、「買い物」が最も多いことから、生活の足の確保が必要であることが伺える。高齢者の方の足の確保を図ることにより、いきいきとしたお年寄りが増え、医療費削減など目に見えない部分での効果が公共交通にはあることが考えられる。

バス利用の目的（調査報告書 8 ページより抜粋）

**【調査結果】**

- ・バスを主にどのような目的で利用しているかを「地域」ごとの割合で見たとところ、それぞれの地域で目的が違っており、住民ニーズは多様であることが伺える。

**【これから何が見えるか】**

- ・それぞれの地域で目的が違うということは、地域毎のニーズを把握する必要があると考えられる。「持続可能な地域公共交通」を展開するには、地域の住民の力が必要であるのではないか。「地域の住民が創り、守り、愛し続ける」ことが重要である。そのためには、「地域の路線を創る！守る！愛する！会」などの自発的な活動が不可欠である。

バス運行の見直し（調査報告書 8 ページより抜粋）

**【調査結果】**

- ・バス運行の大幅な見直しを望むかについて尋ねたところ、「ぜひ望む」が 68.9%と最も多く、「できれば望む」を含むと 86.9%で約 9 割近くが「見直し」を望んでいることが伺える。

**【これから何が見えるか】**

- ・バス利用者の約 9 割が「見直し」を望んでいるのも、現在、非常に厳しい運営状況の中で、事業者としては減便や改編などを行わなければならない、負のスパイラルとなっているからである。また、生活様態の変化により、モータリゼーションが進んだことも原因のひとつである。今後は、発想の転換により、10 年先 20 年先を考えながら、「交通対策」から「交通まちづくり」という考え方が必要である。

都留市立病院バス利用者状況資料 3 により説明【事務局：小宮】

- ・都留市立病院事務局により、1/12～1/20 の間、市立病院バス停で乗降した方の状況を調査したものである。午前中の時間帯のみであるため参考資料としてもらいたい。

## 意見・質疑等

### 【小宮委員】

- ・市立病院へのバス利用が少なかったことは意外な結果ではあった。結果から考えると、市立病院への足は、大掛かりな公共交通でなくても良い気がする。調査結果見える化版の最後のまとめに、これからは交通弱者対策ではなく、建設的なまちづくりという観点が必要であるとあったが、市立病院への足は、福祉的な視点や、市立病院自体がフォローしていくことも考えられる。この会議が発足された時とは、違う形で検討する必要が出てきたように感じる。委員としても意識の転換が必要であると思う。全国の事例で、学生の利用が公共バス利用者増の牽引となった話があったが、自分の娘も高校に通っているが、現在は鉄道を利用しているが、高校行きのバスがあるが、帰りにないため、定期を考えると鉄道となってしまっている。今後、バスと鉄道が同じ系列の会社であるのでタイアップして柔軟な路線網が組めないかと感じる。

### 【八代委員】

- ・資料1の調査結果報告書と資料3の市立病院バス利用状況の結果について、意外な結果であると感じた。資料1の6Pの市立病院通院が1カ月で42人の26.1%に対して、資料3では、1日平均3~6.3人とあるが、統計上問題はないのか。住民の声を聞くと、市立病院へのバス利用が必要であるとの声が高いが。

### 【事務局】

- ・資料1と資料3の数値に対する分析は行っていないが、資料3は、8日間の午前中のみ市立病院バス停で乗降した方の調査であり、資料1は1カ月間の都留市管内の利用者に対して、主にどのような目的で利用するかとのアンケートである。一度アンケートを回答した方は次の乗車では回答していないので、乗降調査とは齟齬がでるものである。

### 【天野委員】

- ・スクールバスについて話があったが、この調査にはカウントされていないが良いのか。また、スクールバスは無料で中学生が対象なのか。

### 【事務局】

- ・今回の調査は、生活バス路線のみの調査であり、スクールバスは対象外である。都留市内のスクールバスの状況は、統廃合があった地域の小学校と中学校への運行が行われており、市がバス事業者へ委託する形となっているため利用児童・生徒は無料である。今回のアンケート調査の10代以下の学生・児童は、ほぼ道志村から都留市内高校へ通う学生となっている。

【天野委員】

- ・市内の一部地域の小中学生がスクールバスで通っているということは、生活バス路線で通う児童・生徒はいないということか？

【事務局】

- ・調査結果からも、ほぼ利用者はないことが伺える。学校まで遠い地域にスクールバスをとという意見も委員から頂いている。

【篠原委員】

- ・資料 3 の、市立病院事務局で調査した市立病院バス停の利用状況であるが、バス事業者の立場から意見を述べさせてもらうが、この調査はあくまでも朝の一部の時間帯のものであって、これがすべての市立病院を経由する便ではないことをご理解いただきたい。

【議長】

- ・資料 3 の調査については、病院として外来患者に対するバス利用についての調査であり、受付終了時間 11 時までの調査であり、バス利用者の純然たる調査ではないことを了解いただきたい。

【尾形委員（代理村松氏）】

- ・このように利用している方に対するアンケート調査を実施することは、非常に利用実態が分かり良いことであると思う。基本的にどの路線をどのように改善すれば良いのかということになると、利用していない方への調査も必要となってくると思う。全国のバス事業の状況では、関東の南の地域だけが黒字経営となっており、それ以外の地域はどこも赤字経営となっている。赤字ということは、バスに乗らない、自家用車を移動手段としているということである。そのような中で、地域公共交通をどのように考えていくかということになる。お金を出せば何本でも増便することができ利用増となるが、それぞれの地域の自治体の財政状況なども考慮し、どこで折り合いを付けるかということになると思う。

(2) 「“ まちのキャンフル剤 ” 新たな地域公共交通システム構築」(案) について  
パワーポイントにより資料 4 説明【事務局：小宮】

交通会議から導き出されたもの

- ・委員より、現在の路線に対する意見を 22、本市にふさわしい地域公共交通に対する意見を 15、12/3 の第 2 回会議のワークショップでの意見が 50 ~ 60、計 80 ~ 90 の意見を、6 つの道筋にまとめた。「実態把握」「安全安心」「最低限確保」「情緒」「発想転換」「10 年 20 年先」となる。

勉強会から学んだもの

- ・運輸局などの主催によるセミナーや講演会などに担当者が出席し、全国

の事例など、都留市内の状況だけでなく、全国の状況を把握することにより得たスキルを抜粋し、まとめたものである。全国の流れとしては、「交通対策」から「交通まちづくり」へシフトしている。

“6つの道筋”から見つけたキーワード

- ・委員からの意見と全国の事例から見つけた、本市にふさわしいキーワード「古きを重んじ、新しきを創る、都留らしい交通まちづくり」。

「都留らしい」とは、大名行列＝城下町、二十一秀峰＝山、富士登山電車＝登山、文大生＝大学、リニア＝未来、元気くん＝環境などがあるが、地域には、他にもたくさんある。

交通で都留風土をつくるための“3つのツ～る”

- ・“3つのツ～る”とは、都留人が「創る」「守る」「愛する」である。都留人とは、事業者でもなく、市役所職員でもなく、交通会議委員でもなく、都留人は「住民」である。住民が創り、守り、愛し続ける、それには都留市の最大の資源である、「地域協働のまちづくり」が実践者になることが必要であると感じる。

地域で創る、守る、愛するイメージ

- ・各地域協働のまちづくり推進会に、自発的に仮称「地域の路線を創る!守る!愛する!会」が発足し、地域内でまずは検討することが重要である。真白なキャンパスに、地域のアイデアで、地域で絵(地域の公共交通)を描き、その描いたものを協議会と協働で検討し、そして、協議会が計画、実証運行、評価、見直しのPDCAサイクルで検証しながら新たな公共交通を創っていくことが、本市にふさわしい持続可能な地域公共交通となるのではないか。

キーワードからイメージする『都留らしい交通まちづくり』

- ・都留市全体のイメージの参考として、テーマを城下町とした場合、『出かけたくなる「大名バス」～おかごにゆられて～』や、テーマを登山とした場合、『来たくなる「二十一秀峰登山バス」』などの案がある。あくまでもこれは事務局案であり、これに地域のアイデアを入れ、住民が責任を持って乗るシステムが必要である。

#### 【議長】

- ・今までいただいた委員の意見を参考にして、ひとつの事務局案としてのイメージをプレゼンテーションしたが、今後、この案が更なる協議を進める中でたたかれていくのではないかと思う。

(3) 「都留らしい交通まちづくり」の今後の展開について【事務局：奈良】

- ・地域公共交通会議は、第 1 回目の会議で説明したとおり、道路運送法に基づくもので「協議機関」と位置付けられている。これまで、本日で 3 回にわたる会議を通じ、委員より積極的な意見を頂き、「都留市にふさわしい地域公共交通のあり方」について、方向性が見えてきたのではないかと思う。今後については、乗合運送の形態やサービス水準等についての協議と共に、地域公共交通総合連携計画の策定やそれに伴う実証運行に向け、一步前進させる必要があると考えている。そのためには、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」にある、計画策定並びに実施機関と位置付けられている法定協議会の設置が必要となる。法定協議会の内容については、この後、山梨運輸支局の村松調整官から、説明をいただくが、22 年度法定協議会の設置に向けて、条例案を議会に提案したいと考えている。この会議の中で、その見極めについて議論いただきたい。

【議長】

- ・事務局より「都留らしい交通まちづくり」の今後の展開について説明があったが、資料 5 の地域公共交通活性化・再生総合事業の詳細について、山梨運輸支局の村松調整官より説明をお願いします。

資料 5 により説明【山梨陸運支局 村松調整官】

- ・道路運送法改正前は、バス事業者が路線を考え、事業として走らせていたが、平成 18 年 10 月の道路運送法の改正により、地域の足の確保は地域で考えることとなった。本来であれば事業者が許可を受けて運行するが、この交通会議の中で同意を得られると、運賃の弾力化などが可能となった。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、バス、タクシー、鉄道、船など大きな枠の中で公共交通を考えるものとして、平成 19 年 10 月に施行された。道路運送法による交通会議は「協議機関」と言われている。再生法は、基本的に国からの補助があり、その補助金を運用し活動を行っていくものが再生法に基づく法定協議会で、「実施機関」と言われているものである。この再生法による地域公共交通活性化・再生総合事業のメニューは大きく分けて 2 つあり、一つは地域の状況を調査し、総合連携計画を策定することに対する支援である。もう一つは、その計画に基づき実証運行をすることに対する支援である。20 年度から補助事業はスタートしたが、山梨県内では身延町が連携計画を自前で作成し、20 年度から実証運行を始めたのが最初である。連携計画から補助

事業を取り込んでいるのは、北杜市、中央市、小菅村である。増穂町も連携計画を自前で作成し、21年度から実証運行を始めている。調査事業は2000万円が補助の上限となっているが、運用として1000万円以内となっている。今年度では、南アルプス市、甲斐市、笛吹市、早川町が連携計画策定を取り込んでいるが、平均500万円ぐらいの策定調査費となっている。実証運行については、計画の1/2が補助となっている。昨年度実施された国の事業仕分けでこの事業についても俎上に上がり、仕分け結果としては、長い目で見て地方自治体に任せるべきとなった。21年度当初予算では44億円、その後の補正予算により全体で70億円となった。22年度では40億円となる見込みである。予算の範囲内で1/2となっているが、22年度はだいぶ圧縮され非常に厳しい状況ではある。実証運行は3年間の補助となっており、その後は自治体の予算のみで行うが、運輸局としては本運行まで結びつくことを望んでいる。都留市の場合は、22年度協議会を発足させ、23年度連携計画策定の補助を受け、24年度実証運行というスケジュールになるのではないかと思う。

**【議長】**

- ・資料5の地域公共交通活性化・再生総合事業の詳細について、山梨運輸支局の村松調整官より説明があったが、質問等あるか。

**【篠原委員】**

- ・3年間実証運行をしたが本運行とならず、その後、再度実証運行をする場合に補助対象となるのか。

**【村松調整官】**

- ・2度目は補助対象とならない。他の事業を取り込んで実証運行をした場合も再生総合事業の補助対象から外れるものである。

**【篠原委員】**

- ・3年間の実証運行に対して補助対象となるが、途中で打ち切られるということがあるのか。

**【村松調整官】**

- ・先程も説明したが、国の事業仕分けの俎上に上がり、そこで廃止となれば22年度予算計上できなかったのではないかと思うが、22年度予算計上し現在国会で審議されているので廃止とはならないと思う。しかし、予算要求の段階では、21年度当初予算と同様の44億円であったが、40億円となる見込みである。現段階では、途中で打ち切りとはならないのではないかと思う。地方自治体によっては、1年で実証運行を止めるということも全国では出ている。現状では、コミュニティバスなどを実証運

行して利用者が大幅に増えた事例は余りない。地域の住民が機運を盛り上げて、自分たちの足を確保するという意気込みがあれば利用者数は伸びるものである。全国の事例では、「バストリガー方式」というものもある。これは、住民とバス事業者が契約を結ぶものであり、運賃を下げる条件と利用者が一定以上を超えないと元の金額に戻すなどの協定を結ぶものである。全国では、途中で実証運行を取りやめるケースも出てきているが、担当者の取組む姿勢、熱意も影響するようである。都留市の場合は、今までの経過を見る限りでは、コンサルタントを入れなくても実証運行まで行けるのではないかと思うぐらいである。

#### 【事務局】

- ・利用者に対するアンケート調査は実施に至ったが、利用されていない方の意向調査は把握できていない状況ではある。投書などでもバスの本数が減り不便を来しているなどの市民からの声も聞いている。その声が地域全体の声なのか、一部の声なのか現状では把握できない。先程も説明したように、市としても交通弱者対策、地域の活性化のための施策を全面的にやるべきなのか、そうではなく、別の視点で公共交通を考えるべきなのか、もう少し議論する必要もあるようにも感じている。都留市を住みやすいまちにするためには、誰でも移動できるまちづくりのための地域インフラは必要であると考え。そのためには、ワンステップ進んだ議論が必要であり、再生法による協議会を立ち上げ、計画作りやどのような実証運行が必要かなどの議論につなげていく必要があると考える。協議会のメンバーは、交通会議のメンバーが重なるところが多いので、今日この場で持って、協議会の立ち上げが必要であるという意見ができれば、事務局としても、来年度次のステップへ入っていきたいと考えている。

#### 【議長】

- ・事務局より、次年度再生法による協議会を立ち上げて、更なる検討をしていきたいとの説明があったが、それに対する意見等あるか。委員による同意がなされれば、ステップアップを図り、都留市にふさわしい地域公共交通に対する取組みを進めていきたいというものであるが。

#### 【篠原委員】

- ・アンケート調査からも多くの利用者が見直しを望むとの意見が出ているが、バス事業者としては、勝手にバスを運行していたという気持ちはなく、やはり地元の住民の皆様一人でも多く乗ってほしいとの願いで運行しており、運行時間帯も、どの時間帯が一番利用してもらえるか

など検討を重ねてはきたが、結果として利用者からは、ダイヤの見直しや路線の見直しなどの声が高いこととなった。バス事業者としてもこの声を真摯に受け止めて、今後運行していかなければならないと感じるところである。いずれにしても法定協議会を立ち上げなければ、次のステップには進めないわけであり、都留市には7地域の協働のまちづくり推進会があり、先程説明があったとおり、創る、守る、愛するというテーマを持って各地域で検討したものを、法定協議会で議論する必要があるのではないかと思う。その結果に基づき、コミュニティバスなどの実証運行を行うべきであると思う。バス事業者としては、県内で12市町村にバスを走らせているが、都留地区は非常に利用者が少なくなっており、バス事業者としても今後どのようにしていったらよいかわからない状況にまで来ている。法定協議会へのステップアップを望むものである。

【議長】

- ・篠原委員より法定協議会の立ち上げを望むとの意見がでたが、他の委員の皆様もその意見に同意することでよろしいか。

【細川委員（代理）】

- ・道路管理者としてこの会議に参加させてもらっているが、本当に勉強になった。ぜひ、法定協議会にステップアップすることを望む。パワーポイントでも説明があったが、住民を巻き込んだ考え方は、持続可能な公共交通となるのではないかと感じる。行政だけで考えると空回りしたり、事業者だけで考えても利用ニーズが把握できないということとなると思う。住民ニーズをしっかりと組み入れ、その際には、道路事情についてもできれば住民から聞き入れながらの協議会発足を強く望むものである。

【議長】

- ・それでは、今後、法定協議会を立ち上げ、計画策定、実証運行の実施に向け、更なる議論を深めていくことで本会議としての結論とする。

#### (4) その他

【議長】

- ・その他として、委員より他に何か意見等あるか。

【小宮委員】

- ・協議会への立ち上げと本会議との関係は、どうなるのか。
- ・市立病院のバス利用については、都留市民においては重要な問題であると思うので、今後、継続して審議いただきたい。公共交通だけではなく、個人病院で送迎バスを出しているケースもあるので、幅広い考えの中で

検討していくべき課題であると思う。買い物でのバス利用が多いこともアンケート結果からわかったが、公共交通だけではなく、商店、大型店などがタイアップして、高齢者の買い物利用の足の確保も検討する必要があると感じた。

- ・ もう一つ、都留インターチェンジのフルインター化がすぐ先に見えているが、吉田方面、静岡方面からの乗り入れも可能となり、逆に行くのに時間が短縮されるということを念頭に置きながら、今後、地域内だけの公共交通の議論だけではなく、広域を視野に入れた議論も必要であると感じる。都留市の魅力を更に増すためのツールとして考えるべきではないかと思う。小水力発電「元気くん」のようなイメージの公共交通の打ち上げ花火が上がることも期待するものである。

#### 【事務局】

- ・ 交通会議の委員の任期は 2 年となっているので、引き続き来年度も願いたい。協議会のメンバーは交通会議のメンバーがほぼ重複すると思われるので更なる協力をお願いする。
- ・ 都留市民だけの利用でバスの採算性を図ることは難しいと思うので、今後、次の議論の中で、地域内だけではなく、広域を意識した検討も必要であると思う。

#### 【細川委員（代理）】

- ・ 都留インターチェンジのフルインター化は、私ども県が中心に行っており、現在供用開始に向け事業を進めているところである。また、中央道の無料化も行われるようであり、アンケート調査の結果の中にもあったが、吉田方面へのエリア外への需要もあると思うので、その点を踏まえた検討も必要であると感じる。

#### 【村松調整官】

- ・ 現在の交通会議のメンバー構成については、道路運送法施行規則に謳われている。再生法による協議会のメンバー構成については、はっきりとしたものが明示されてはいない。今後、交通会議と協議会のメンバーについての構成が明確になると思うが、その自治体の特色を生かしたものとすべきである。
- ・ フルインター化に伴う観光客の誘致など、総合連携計画の中に謳うことにより、その後の事業計画の中で補助メニューとして取り込むことができるものである。
- ・ 協議会で総合連携計画を策定していくが、自治体の市議会との調整も必要であると思う。その自治体にある交通計画プランとの整合性を図る必要がある。

**【事務局】**

- ・本市は全体的な交通計画は作成しておらず、交通会議などの個々の協議で積み上げていきたいと考えている。幹事に本市の部局長を入れているのも、本市全体のマネージメントを行うために構成員としている。庁内にも職員によるプロジェクトチームが構成されており、その中でも議論を重ねている。

(意見終結)

**【議長】**

- ・3/18の山日新聞に、山梨総合研究所が実施した県内の地域バスに対する調査結果についての記事が掲載されていたが、「地域バスの収支平均21%、1日10人に満たず」というセンセーショナルなタイトルが載っていた。次年度協議の参考となると思われる。
- ・以上で協議事項は終了する。

(議事終了)

4 その他

次年度ステップアップを図っていくので、委員の更なる協力をお願いし、会議を終了とする。

5 閉会