

## 協議事項 1 平成 23 年度事業計画 (1)

## これまでの経緯を踏まえた今後の取り組みについて

## 1. これまでの経緯 (H21~)

## 【平成 21 年度】

## ① 地域公共交通会議

## 1) 地域公共交通会議立ち上げ 平成 21 年 6 月 29 日

<p>【目的】市民の生活に必要な公共交通機関の維持及び利用者の利便の増進を図るため、道路 運送法(昭和26 年法律第183号)に基づき設置</p> <p>【協議事項】(1) 公共交通の利用促進及び活性化施策に関すること。  (2) 全市的かつ総合的な公共交通政策の推進に関すること。  (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること。  (4) その他交通会議が必要と認めること。</p> <p>【組織】交通会議は、委員15 人以内及び幹事3 人以内をもって組織する。  (1) 住民又は利用者を代表する者 (2) 学識経験者 (3) 山梨運輸支局長又はその指名する者(4) 関係行政機関の職員(5) 一般旅客自動車運送事業を営む者及びその関係団体の職員(6) 一般旅客自動車運送事業者の運転者の団体を代表する者 (7) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者</p> <p>【その他】委員・幹事の任期は 2 年 会議は原則公開 (設置したときは公表)</p>
--

## 2) 協議内容

- (1) 都留市公共交通の現状等について
- (2) 県内の地域公共交通等について
- (3) 現状のバス路線と公共施設等位置図及び時刻表などについて
- (4) 都留市にふさわしい地域公共交通の在り方に対する意見について (委員意見交換)
- (5) 都留市にふさわしい地域公共交通キーワード・目標について
- (6) 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
- (7) 「“まちのカンフル剤” 新たな地域公共交通システム構築」(案) について
- (8) 「都留らしい交通まちづくり」の今後の展開について

## 【意見まとめ】

- 平成22年度地域公共交通活性化協議会を発足させ、23年度地域公共交通総合連携計画※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。

## ※地域公共交通総合連携計画の作成

市町村は、関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成する協議会での協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画(「地域公共交通総合連携計画」)を作成することができることとします。

※ より効果的かつ実効性のある計画作成が可能となるよう以下のような措置を講ずることとしています。

- ・公共交通事業者や利用者による地域公共交通総合連携計画の作成等の提案制度
- ・公共交通事業者や道路管理者等に対する協議会の参加要請に対する応諾義務
- ・協議会参加者に対する協議結果の尊重義務

- 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ます。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。

- 都留市では、地域の協働のまちづくり推進会があり、公共交通の維持、活性化にあたり創る、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。
- 協議会で総合連携計画を策定していくが、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。

◎この時点においては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、地域公共交通総合連携計画の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及び協議会が主体となる3年計画の実証運行を行うことしました。

しかし、国の事業仕分けにより、この事業が一新されたこと、また、低炭素地域づくりに関する調査事業（「低炭素地域づくり面的対策推進事業（環境省）」）において、同様の調査事業に対し補助が得られるとのことから、同事業を活用することとし、年度末にこの申請を行いました。

## 【平成 22 年度】

### ①地域公共交通会議

#### 1) 協議内容

- (1) 都留市生活バス路線維持費補助金交付要綱の改正について  
(改正事由)

都留市では、市内におけるバス運行を維持し、地域住民の福祉を確保するため、不採算の生活路線を運行するバス事業者に対し、補助対象経費の1/2以内の補助金を交付してきました。

しかしながら、近隣市町村が60～100%を補助している状況により、バス事業者から補助率の引き上げを求められています。

現状では、各地域を運行する路線バスは、市民の貴重な交通手段です。高齢者をはじめとする交通弱者の交通手段を確保するため、補助率の見直しを目的として、都留市生活バス路線維持費補助金交付要綱の改正を行いました。

- (2) 新たな地域公共交通システムの構築に向けた取り組みについて  
「低炭素地域づくり面的対策推進事業」について事業の内容の説明

### ②低炭素づくり面的対策推進事業（都留市をフィールドとした環境省の委託事業）

「低炭素地域づくりに関するアンケート」で路線バスの利用実態等について調査を行い、新公共交通への利用転換による二酸化炭素排出量の削減効果や実証運行に向けた可能性などについて調査を行いました。

この結果、二酸化炭素排出量を抑えられるという観点（輸送システムの効果的な運行）から、いくつかの路線において、新たな交通手段、現状の路線バスの路線変更、運行時

間の変更等について提案がなされました。

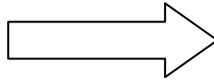
また、次年度(平成23年度)において、この事業の中で実証運行を行いその結果を検証し、低炭素地域づくり計画を策定することがまとめられました。

※ 本市では、この実証運行の機会を有効に活用することにより、今までとちがった路線、運行形態がどのように活用され、その利便性はどうであるか、今後の新公共交通を考えるにあたって実効性があるか等検討することにより、新公共交通の体系を模索します。

## 2. 今後の方向性についてのまとめ(新たな公共交通システム構築のための概念図)

### ①公共交通会議から導き出された「検討すべき6つの道筋」

#### 現状の課題



#### 市が目指すべきところは？

①路線バス、鉄道ありきではない！  
⇒撤退もあり得る

②未来永劫負担(補助金交付)は無理！  
⇒悪循環のまま、効率の悪い支出となってしまう

③市の将来構想は？  
⇒公共交通が無い地域に定住したいか？

#### 1. 実態の把握

現状のバス路線利用者アンケート実施調査(回数、目的、改善要望など)により、ニーズの把握や移動実態に基づく地域の実状に合った交通形態の模索が必要

#### 2. 最低限確保

本当に必要な方への最低限の保障(お金を出せば何でもできるはだめ)

#### 3. 発想の転換

乗って得(逆の発想)、空白地帯の乗り入れ、ゼロベース(本当に必要な路線は)、空いているバス、タクシーなどの活用

#### 4. 安全安心

長年のバス事業者による安全な運行=利用者の安心(誰でも良いのではない)

#### 5. 情緒

バスを本市の情緒と捉える(本市の情緒=城下町、資源(登山)など)

#### 6. 持続可能な定常社会

高齢化社会(免許返納、交通弱者増)⇒危機的状况になってからでは遅い  
※高齢者の運転による死亡事故は後を絶たない

これらを実現するためには・・・

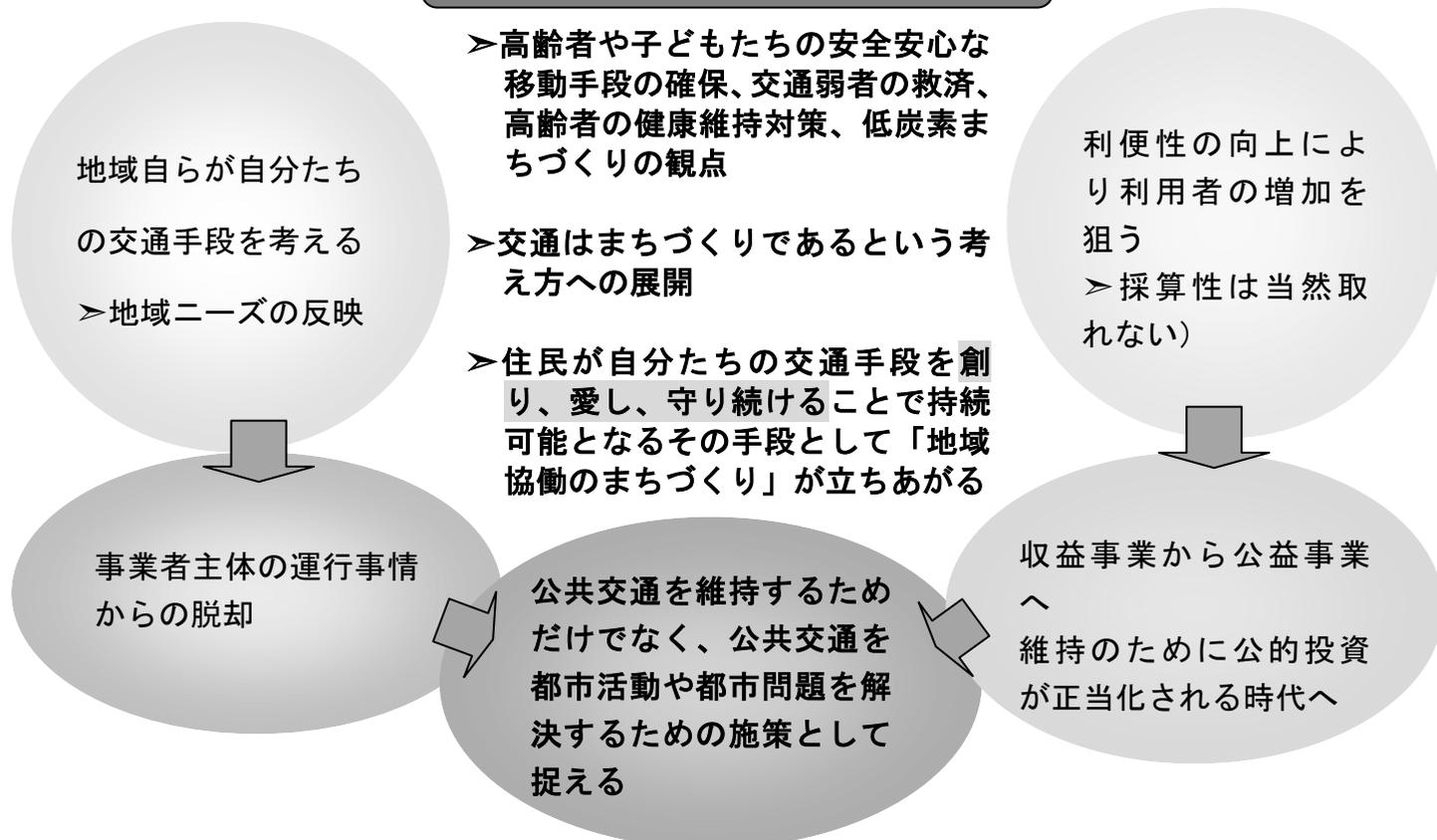
事業者任せにただバス等を走らせていけばよいのではない

ただ循環バスやデマンド交通といった新たなものを走らせるだけでは実現できない！！

**地域が主体となった公共交通のあり方を検討し、公共交通の維持、充実によりどのようなまちづくりをするのか目標を明らかにし、必要な事業を計画的に進めていくことが必要**

## ②新公共交通の組み立てのポイント（案）

### 持続可能な社会を考える



## 3. まとめを踏まえての今後の方向性

### (1) 「都留市地域公共交通総合連携計画」の策定

これまでのまとめを体系的に整理し、更に調査、検証を進める中、市の実態を把握し、真に都留市にふさわしい公共交通のあり方を実現するためには、利用主体である住民と事業主体である事業者、そして行政が共に連携・協働し合って公共交通を守り、維持していく形が必要です。

そのためには、公共交通に対する理念や目標を明らかにし、互いに共通の認識の中で、本市の施策の1つとして事業を計画的に進めていかなければなりません。

このために、本市の公共交通のあり方を示す指針として、「都留市地域公共交通総合連携計画」を策定します。

## (2) 計画策定にあたって

### ①背景及び目的

都留市の公共交通網は、市域の中央部を南北に通る私鉄 富士急行線と、都留市駅を起点とした路線バス（富士急山梨バス）により構成されています。

鉄道輸送については、古くから地域間を結ぶ路線として市の交通体系の重要な役割を担っています。しかし、一日平均の乗車人員が、減少傾向にあり、JR線等との比較から、乗車料金が路線距離に対し高く感じられるなど、更なる交通利便性の向上が求められています。

バス輸送については、電車を利用できない地域や高齢者などの交通弱者対策としての交通の確保とともに、交通渋滞の解消、環境問題への対応及び自動車事故防止の観点からも市民のバス利用の促進を図ることが必要となっています。また、バス事業の規制緩和により、需給調整規制が廃止され、事業への参入が緩和されましたが、不採算路線からの撤退も容易になる現状の中、本市では、事業者の努力により、既存の路線は維持されています。しかし、不採算路線への対応として、地域間路線であった大月―富士吉田線などの撤退や市内の路線バスの便数の減少から、更なる乗車人員の減少を生み、現状の大きな問題として、市民の利便性に合わせた交通の便をいかに確保していくかが大きな課題となっています。

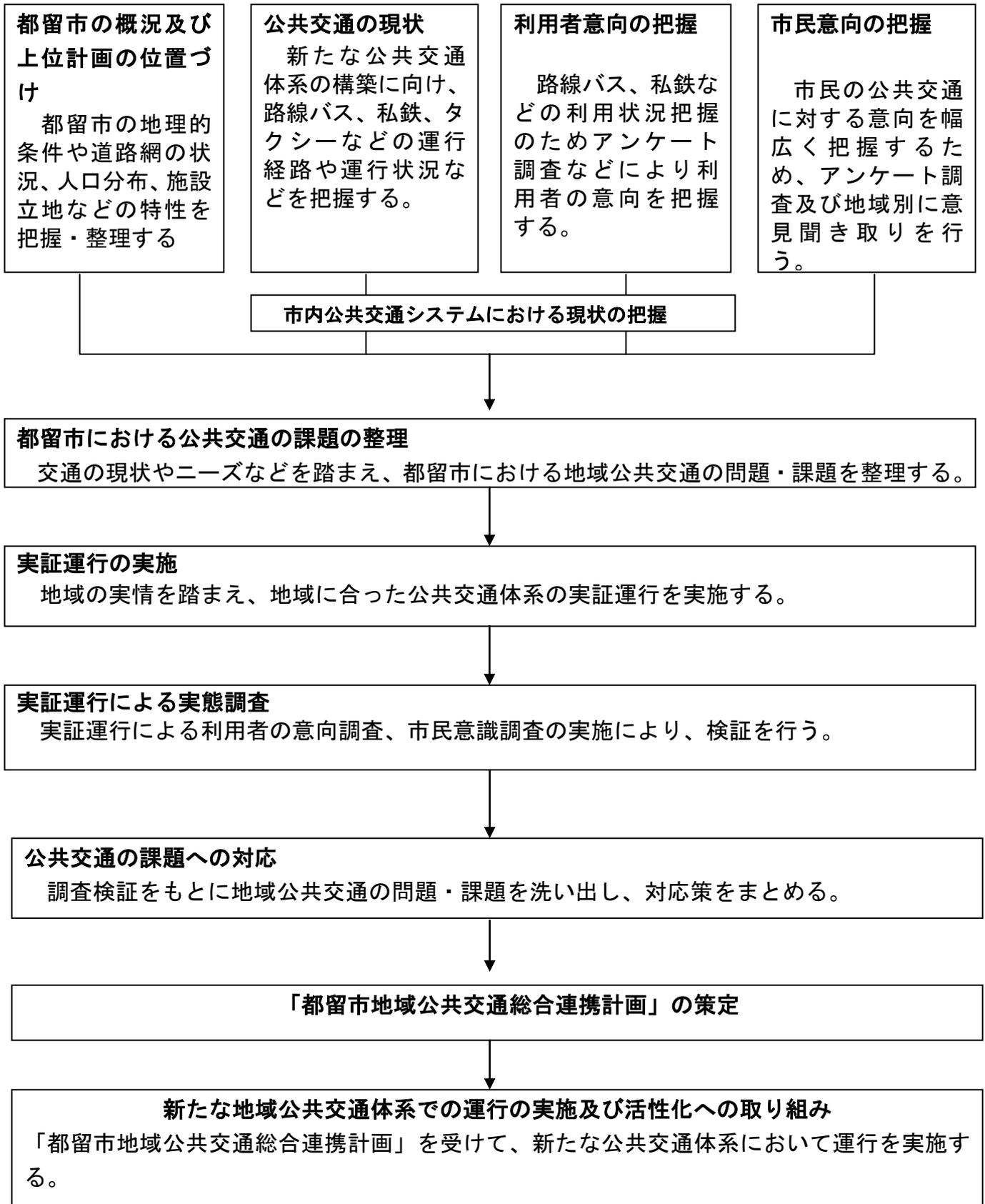
一方、国では平成19年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」<sup>※1</sup>を制定し、同法第5条に規定する計画（以下「地域公共交通総合連携計画」という。）を策定するために必要な調査及び計画に位置づけられた鉄道・バス・旅客船・航空等の多様な事業の具体化のために必要となる事業の実施に要する経費の一部を補助することにより、地域の合意形成による地域公共交通総合連携計画の策定等、地域公共交通活性化・再生に向けた環境整備が図ってきました。その後、新たな国の交通体系の方向性を示す「交通基本法」の検討とともに、支援制度等の見直しが行なわれる中、新たな公共交通維持事業の策定により、主に存続が危機に瀕している生活交通ネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保、維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づいた実施を行う取り組みを一体的かつ継続的に支援することとなっています。

このような背景の下、本市においても、市民の皆さんにとってより良い公共交通の実現を目指し、交通事業者、道路・交通管理者、住民代表者等からなる既存の「都留市地域公共交通会議」を母体に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会を組織し、地域の実状と意見等を確認し、本年度実施する実証運行において、その導入可能性を検証するとともに、都留市の今後の公共交通のあり方について取りまとめる「都留市地域公共交通総合連携計画」を策定することとします。

なお、本計画の策定にあたっては、既存の各計画との整合性を図ること、市民が主役となってまちづくりを進めるための基本原則やルールを定めた「都留市自治基本条例」（平成21年4月1日施行）における3つの基本原則、「1情報共有」「2参加・参画」「3協働」に則り、パブリック・コメントによる情報共有や意見の反映を行い、市民のみなさんと共に作り上げる計画とします。

※1 主務大臣による基本方針の策定、地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通特定事業の実施に必要な関係法律の特例のほか、複数の旅客運送事業に該当し、同一の車両または船舶を用いて一貫した輸送サービスを提供する新地域旅客運送事業の円滑化を図るための鉄道事業法に係る事業許可の特例等について定めている。

② 「都留市地域公共交通総合連携計画」を策定する上での検討フロー(案)



### ③ 計画策定の流れ

「都留市地域公共交通総合連携計画」は、都留市地域公共交通会議の場での議論、その結果に対する市民の皆さんの意見を踏まえながら策定します。

「都留市地域公共交通総合連携計画」の策定までの流れは以下に示すとおりです。

