

H24 未来を拓く都留まちづくり会議における意見等まとめ

平成24年2月15日から2月22日

《意見等の内容》

(地域公共交通)

Q バスの乗車人数が数年で大幅に減少しているが、この原因についてどのように考えるか。

A 主に、バスの減便が影響していると思われる。また、恒常的に1.7%程度乗車人数が現状しているとのことである。

Q 以前開かれた住民説明会の際、菅野線については道志村との折り合いがあるためデマンドにできないとの話であった。将来的にデマンド運行に変更できる可能性はあるか。

A 現在、協議会で今後の計画について検討している。この中では、平成24年度については今の路線を継続して運行していくが、平成25年度以降は利用実態によって運行体系等を見直すこととしている。よって、今後の利用実態によりデマンド運行等も検討したい。

Q バスの利用者は、今後どうなる見通しか。想定を教えてください。

A 将来推計はない。本市としては利用者増に向けて利用者数の目標を掲げ、それに向かって対策を考えていきたい。

Q 生活交通関連の支出負担は4,500万円とのことであるが、市では今回の計画の中でこの支出負担をどれほど削減できると判断しているのか。

A 今回の予算の中では、住民にバスに乗っていただくためにサービスを拡充させる予定である。その場合、支出金額は今以上に増えることになる。

市長 4,500万円について、これは、スクールバスの金額なども併せたものである。実際に事業者对生活交通対策として支払っている金額は1,300万円であり、これが新しい計画では2,000万円程度になる見込みである。

Q スクールバスは昭和40年ごろに、盛里の中学校が廃止になるとのことから始まったサービスであり公共交通とスクールバスを一緒（合わせて4,500万円として）に考えるべきものではないと思う。

A 金額の部分ではスクールバスと併せた4,500万円と説明したが、スクールバスについて変更する点はない。

Q 公共交通の計画と介護保険の計画の中でそれぞれ市の人口が出てくるが、この値が違う。これはなぜか。

A 公共交通の計画では平成22年国勢調査の値を使い、介護保険の計画では住民基本台帳の値を使っている。国勢調査は、調査日に都留市に住んでいる人数が人口となって

いるが、住民基本台帳は転入など市に届出を出している人数が人口となっている。

Q 禾生地域の路線について説明があったが、田野倉地域や小形山地域には路線は入っていない。今後計画の中ではどうなっていくのか。

A 禾生地域の説明については、これまで曾雌秋山線の路線バスが古川渡、四日市場地域を運行していたが、現状の路線バスは廃止となり、平成24年10月以降は、予約型乗合タクシーによる運行となるものである。今回の計画においては、既存バス路線の代替えとして路線の見直しを行っているものである。

Q 都留市に富士急行線の駅が8つあるが、トイレやバスの待合所など、都留市と名の付く都留市駅が貧弱すぎて、東京から来た人に本当に市なのかと思われるのが非常に残念である。また、特急が文大前駅しか停車しないため、都留市駅にも停車するよう富士急行と協議してほしい。

A 富士急行と協議し、検討していきたい。

Q 4500万円の市の支出は全て路線バスに対する支出か。大きな負担で路線バスの維持をしているが、運営事業者の企業努力はなされているのか。

車両をもっと小型化して運行を効率化し、細い道にも入れるようにしたり、利用料金を安くしたり、自由参入で他の事業者にも効率的に運行してもらうようなことはできないのか。

A 金額は、スクールバスや福祉タクシーの事業予算も含んでいる。路線バスへの補助は、本年度1,300万円であり、これは全体赤字額の60%である。事業者にも赤字額を負担してもらって現在の路線が維持されている。

今回の計画では、不効率な路線を見直し、予約型の乗合タクシーを導入している。自由参入については、どの路線も採算性があるわけではないので、赤字額の一部負担を事業者にしてもらわなければならない状況下、参入してくれる事業者もなかなかいない。