

第2回会議資料

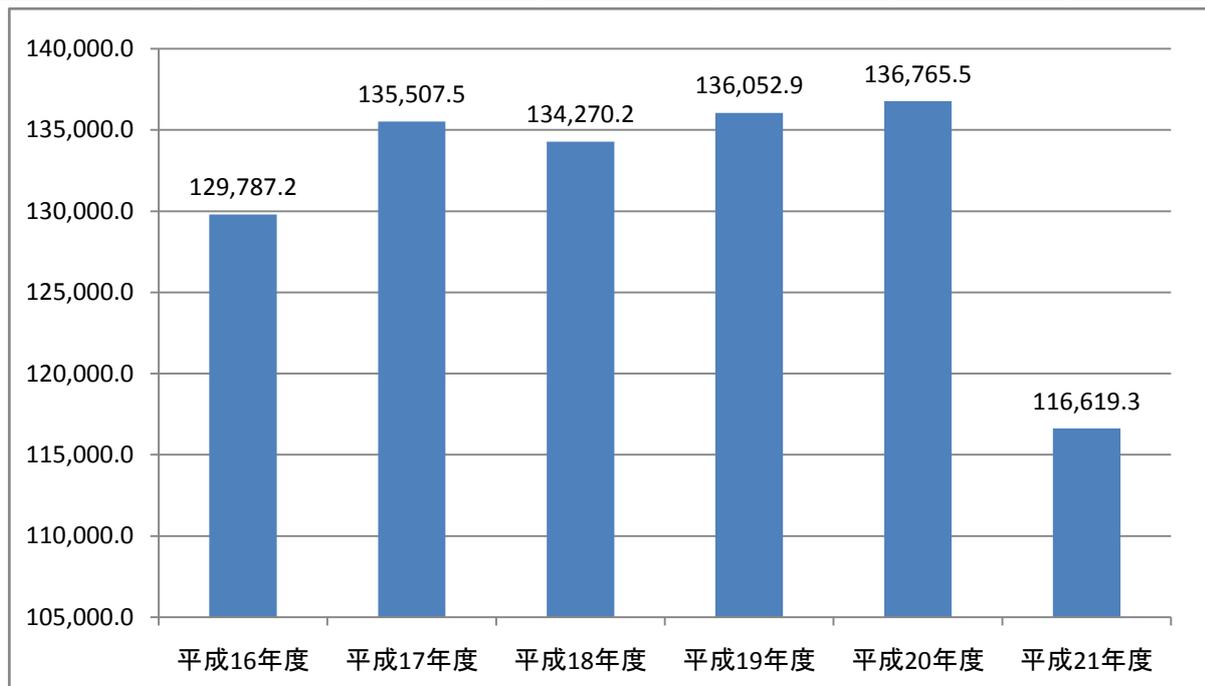
平成21年12月3日

都留市役所総務部政策形成課

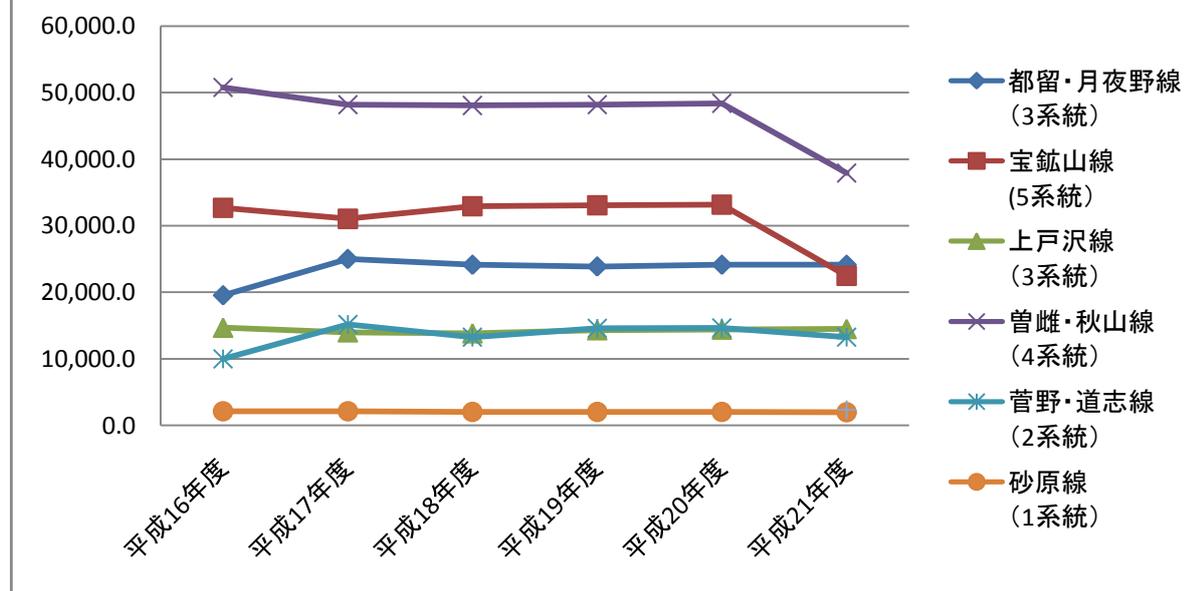
運行系統別分析表(16~21年度)

実車走行キロ

運行系統名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
都留・月夜野線 (3系統)	19,535.2	24,997.7	24,124.4	23,869.0	24,124.3	24,124.3
宝鉱山線 (5系統)	32,695.5	31,041.4	32,944.5	33,077.2	33,168.1	22,468.3
上戸沢線 (3系統)	14,691.0	14,000.8	13,848.1	14,312.3	14,411.1	14,494.4
曾雌・秋山線 (4系統)	50,766.4	48,174.9	48,071.0	48,184.7	48,394.4	37,937.3
菅野・道志線 (2系統)	9,983.1	15,185.9	13,249.0	14,594.9	14,634.4	13,248.9
砂原線 (1系統)	2,116.0	2,106.8	2,033.2	2,014.8	2,033.2	1,978.0
都留文大線 (1系統)						2,368.1
合計	129,787.2	135,507.5	134,270.2	136,052.9	136,765.5	116,619.3



運行系統別利用客数



運行系統別分析表(16～21年度)

利用客数

運行系統名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
都留・月夜野線 (3系統)	6,609	13,946	13,285	12,687	8,170	9,637
宝鉢山線 (5系統)	30,066	25,885	24,322	18,098	19,399	14,662
上戸沢線 (3系統)	9,123	8,009	7,619	5,186	7,306	6,096
曾雌・秋山線 (4系統)	18,291	18,712	17,692	7,743	12,810	6,284
菅野・道志線 (2系統)	2,957	9,574	5,426	3,465	5,103	4,709
砂原線 (1系統)	3,463	878	1,581	1,081	1,109	1,079
都留文大線 (1系統)						1,818
合 計	70,509	77,004	69,925	48,260	53,897	44,285

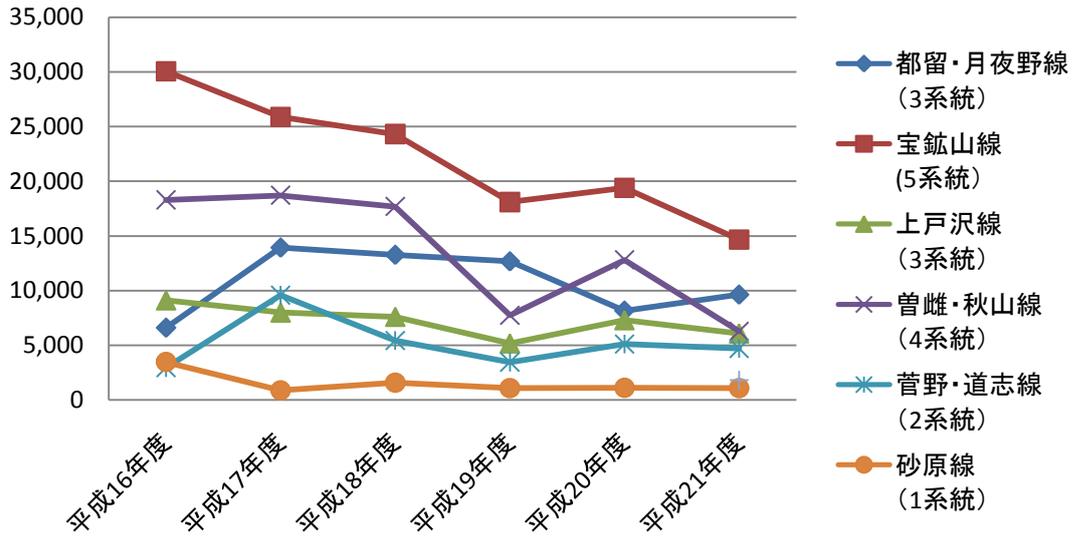
平均乗車密度(運行系統別平均)

運行系統名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
都留・月夜野線 (3系統)	2.8	4.7	3.1	2.4	1.5	0.6
宝鉢山線 (5系統)	1.3	1.5	1.2	0.8	0.7	0.2
上戸沢線 (3系統)	0.9	0.8	0.6	0.4	0.4	0.2
曾雌・秋山線 (4系統)	2.3	1.7	1.3	0.4	0.5	0.2
菅野・道志線 (2系統)	0.6	1.7	1.2	0.9	0.6	0.3
砂原線 (1系統)	2.8	0.7	1.1	0.7	0.4	0.6
都留文大線 (1系統)						0.1
合 計	1.72	1.89	1.41	0.91	0.72	0.29

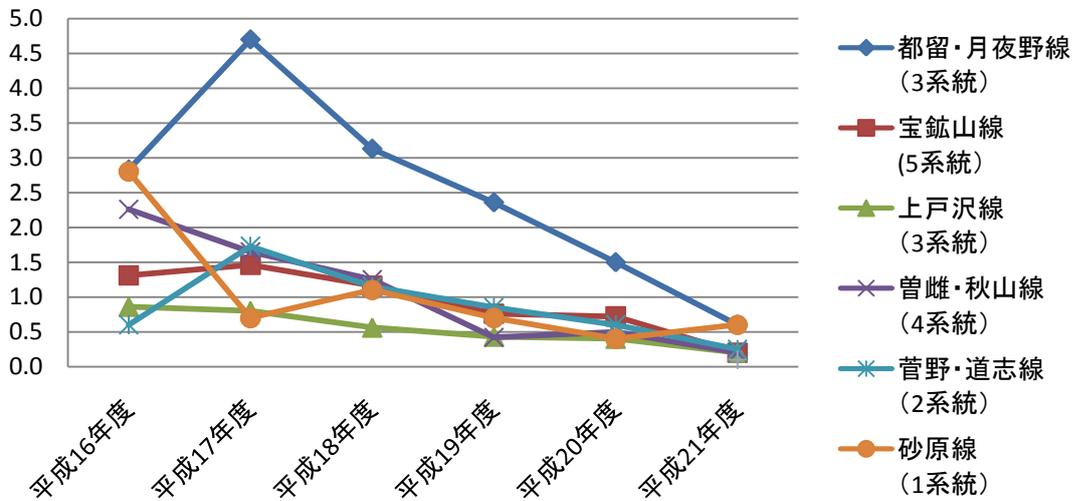
輸送量

運行系統名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
都留・月夜野線 (3系統)	0.4	1.4	0.9	0.7	0.6	0.1
宝鉢山線 (5系統)	1.2	1.1	1.0	0.6	0.5	0.1
上戸沢線 (3系統)	0.8	0.7	0.5	0.4	0.4	0.2
曾雌・秋山線 (4系統)	1.7	1.4	1.0	0.3	0.4	0.1
菅野・道志線 (2系統)	0.3	0.8	0.7	0.4	0.4	0.1
砂原線 (1系統)	0.8	0.2	0.3	0.2	0.1	0.1
都留文大線 (1系統)						0.1
合 計	1.03	1.06	0.82	0.48	0.43	0.14

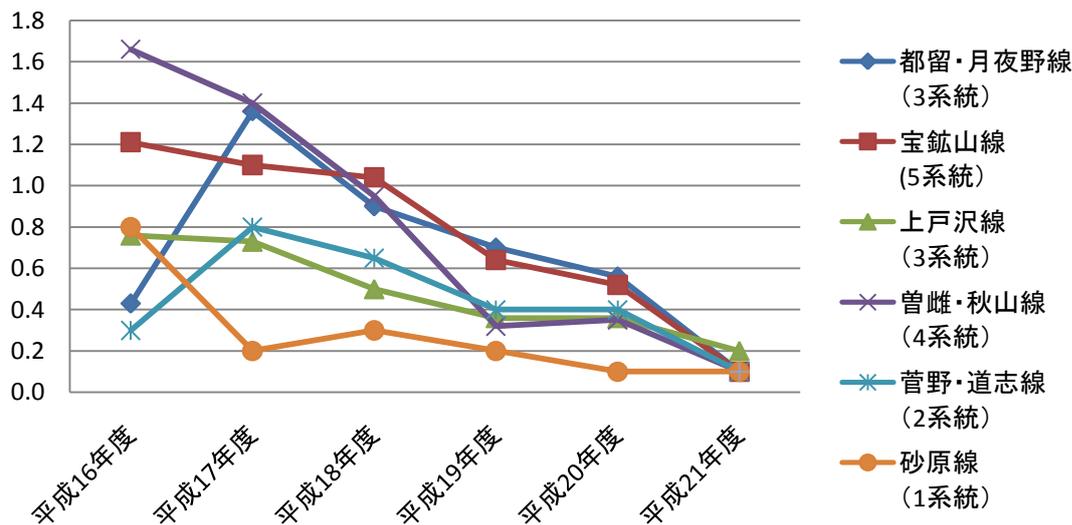
運行系統別利用客数



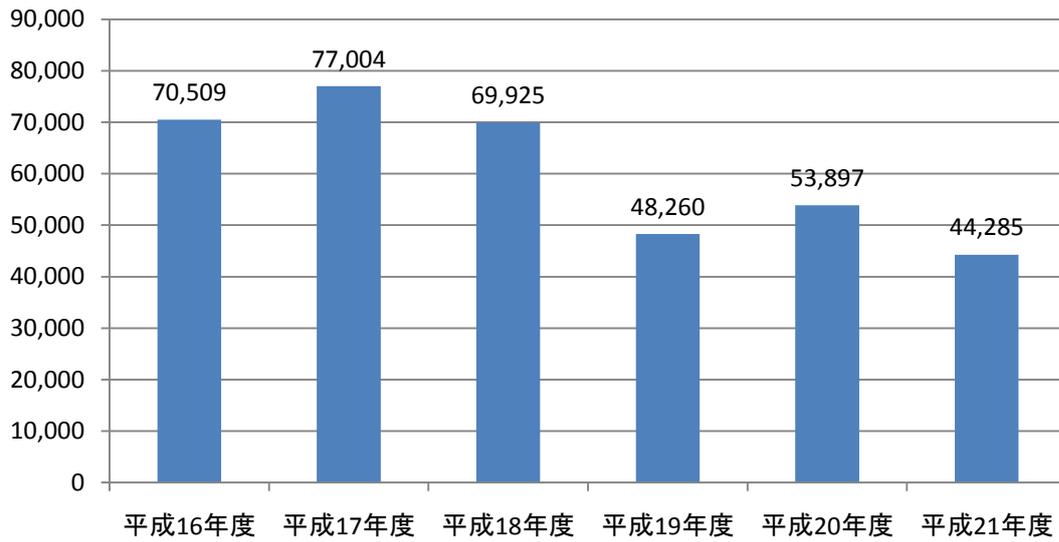
平均乗車密度(運行系統別平均)



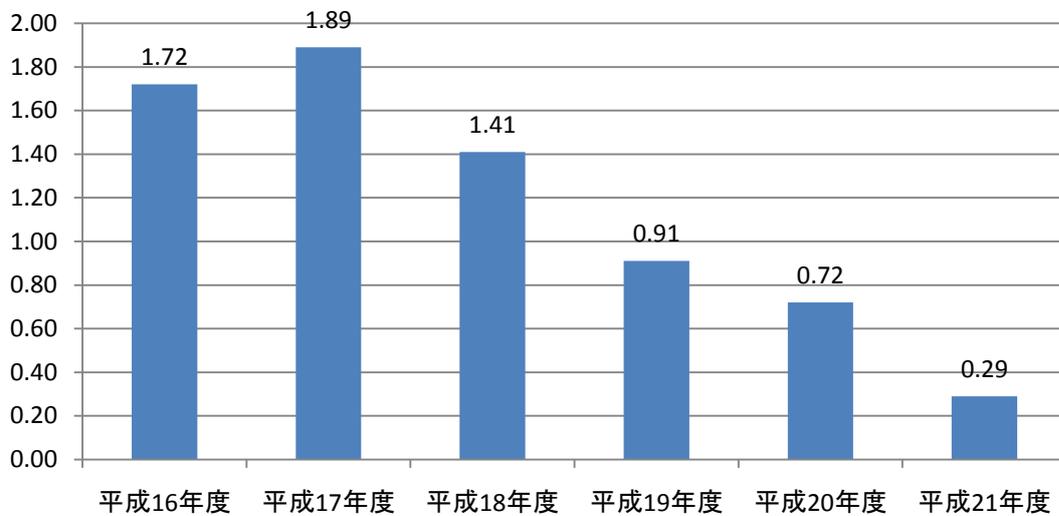
輸送量(運行系統別平均)



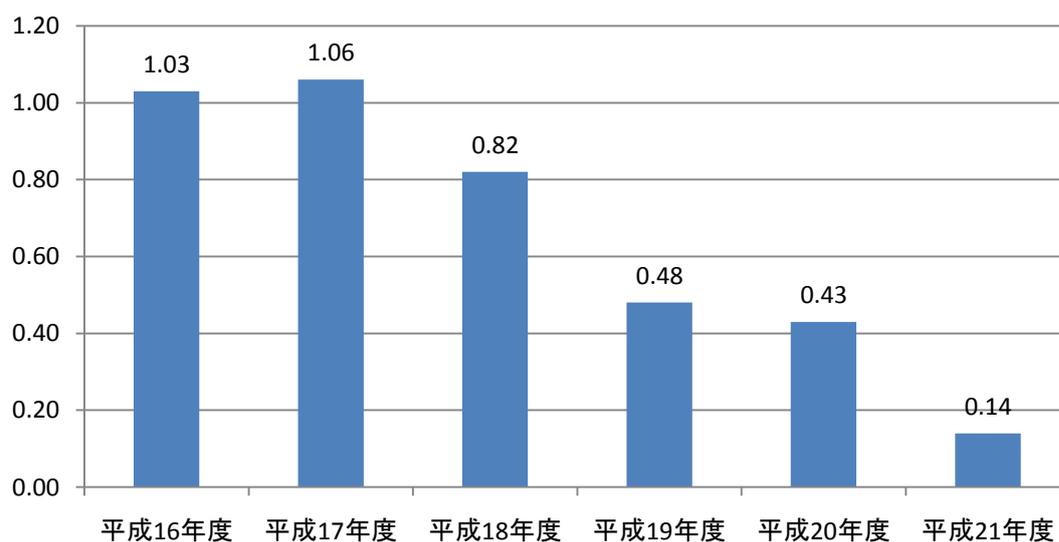
利用客数



平均乗車密度(全体平均)



輸送量(全体平均)



運行系統別分析表(16～21年度)

経常費用

運行系統名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
都留・月夜野線 (3系統)	6,079,548	7,793,532	7,373,126	7,362,389	7,639,923	7,461,162
宝鉱山線 (5系統)	10,175,164	9,677,775	10,068,809	10,202,663	10,504,003	6,948,994
上戸沢線 (3系統)	4,571,985	4,365,027	4,232,387	4,414,640	4,563,849	4,482,826
曾雌・秋山線 (4系統)	15,799,010	15,019,486	14,691,938	14,862,568	15,326,020	11,733,246
菅野・道志線 (2系統)	3,106,840	4,734,507	4,049,276	4,501,792	4,634,567	4,097,619
砂原線 (1系統)	658,520	656,837	621,406	621,465	643,894	611,755
都留文大線 (1系統)						732,405
合 計	40,391,067	42,247,164	41,036,942	41,965,517	43,312,256	36,068,007

経常収益

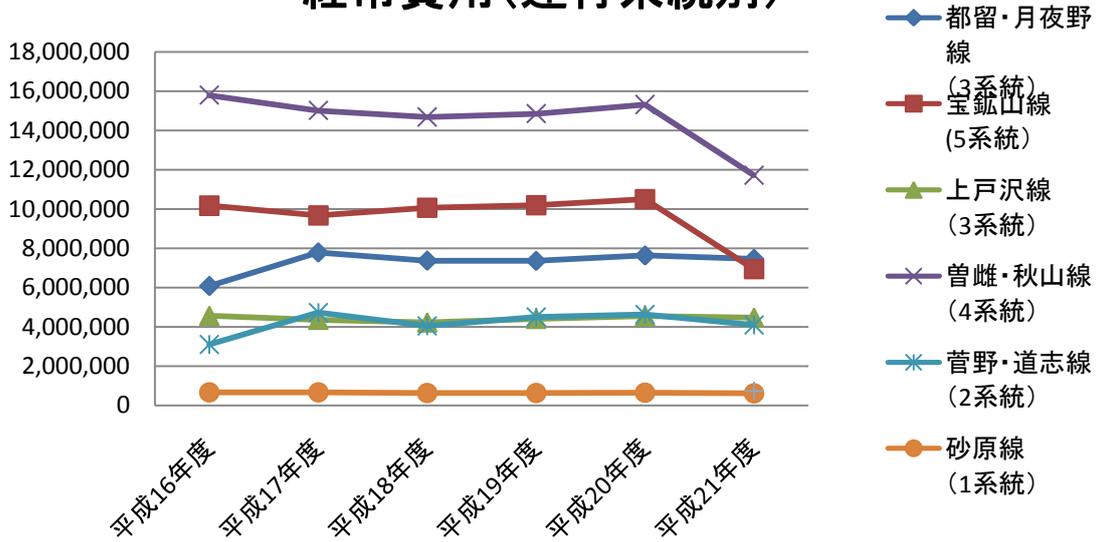
運行系統名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
都留・月夜野線 (3系統)	2,175,387	5,577,387	4,153,626	3,208,015	2,138,843	923,875
宝鉱山線 (5系統)	3,339,742	3,190,042	2,633,822	1,740,067	1,468,542	557,428
上戸沢線 (3系統)	1,056,518	970,833	758,102	471,358	462,326	262,315
曾雌・秋山線 (4系統)	6,184,116	4,596,913	3,198,863	1,570,101	1,725,669	553,872
菅野・道志線 (2系統)	437,781	1,440,936	787,488	548,526	486,383	270,138
砂原線 (1系統)	402,673	117,704	163,434	113,462	69,752	91,115
都留文大線 (1系統)						54,332
合 計	13,596,217	15,893,815	11,695,335	7,651,529	6,351,515	2,713,075

補助対象経費(赤字都留市分のみ)及び都留市負担額

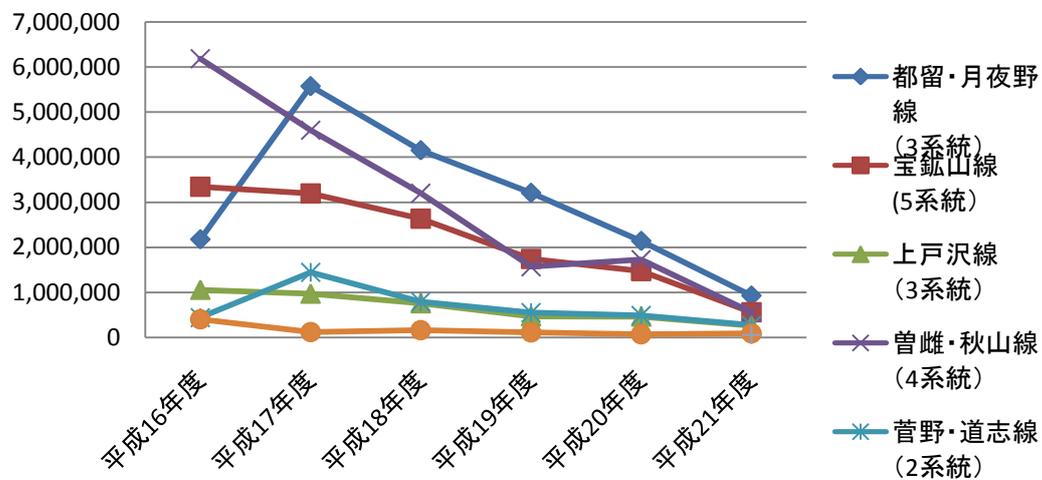
運行系統名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
都留・月夜野線 (3系統)	1,412,667	875,059	1,262,408	1,684,019	2,248,384	2,686,217
宝鉱山線 (5系統)	6,835,422	6,487,733	7,434,987	8,462,596	9,035,461	6,391,566
上戸沢線 (3系統)	3,515,467	3,394,194	3,474,285	3,943,282	4,101,523	4,220,511
曾雌・秋山線 (4系統)	9,614,894	6,726,694	7,297,520	8,494,537	8,689,788	7,071,556
菅野・道志線 (2系統)	2,669,059	3,293,571	3,261,788	3,953,266	4,148,184	3,827,481
砂原線 (1系統)	255,847	539,133	457,972	508,003	574,142	520,640
都留文大線 (1系統)						678,073
合 計	24,303,356	21,316,384	23,188,960	27,045,703	28,797,482	25,396,044
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
都留市負担額	9,064,000	10,658,000	10,658,000	11,549,000	14,000,000	12,698,000

補助対象経費 都留市負担額

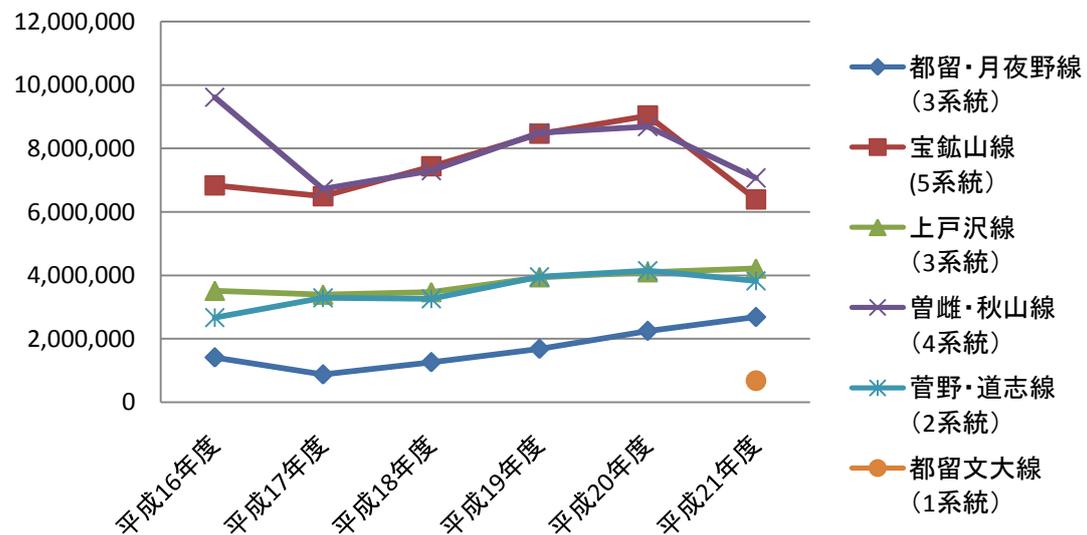
經常費用(運行系統別)



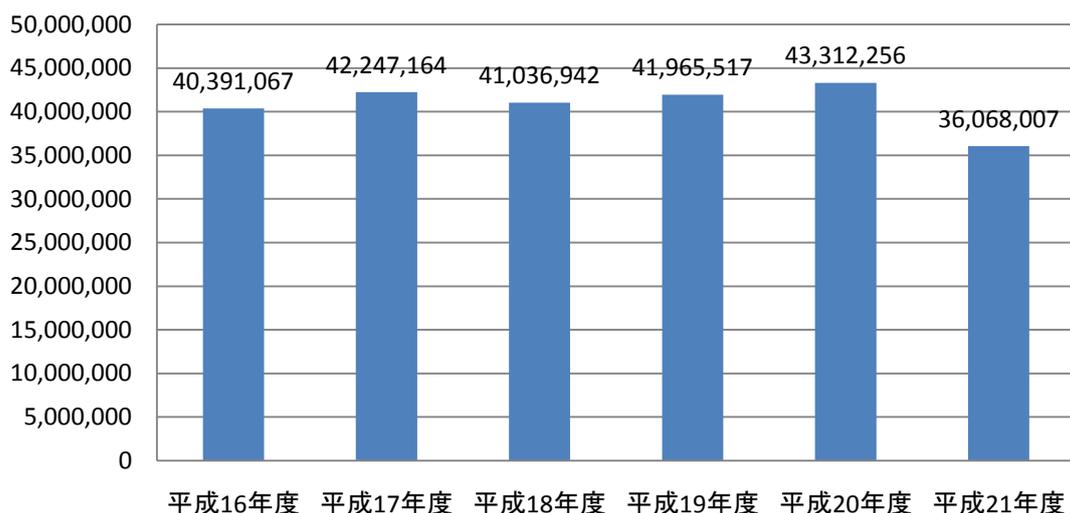
經常収益(運行系統別)



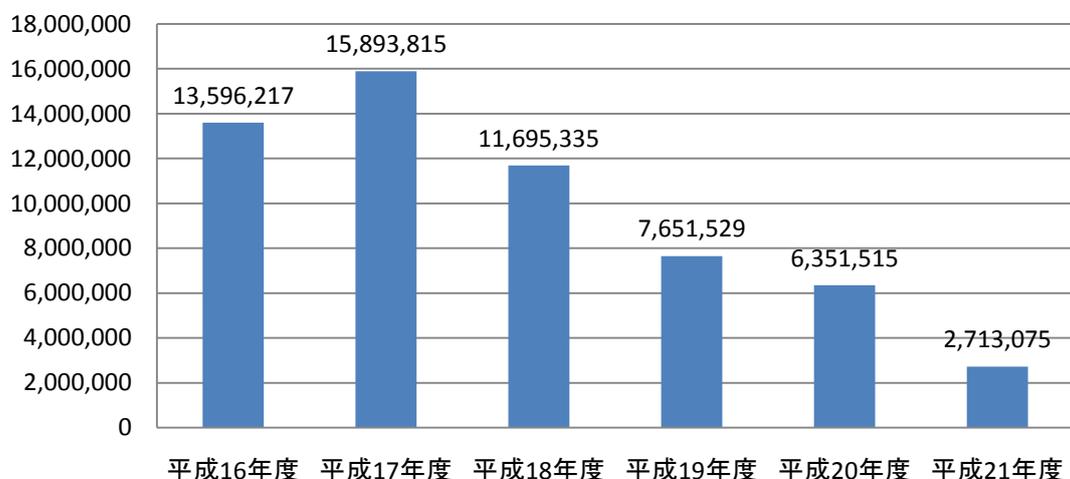
補助対象経費(運行系統別):赤字額



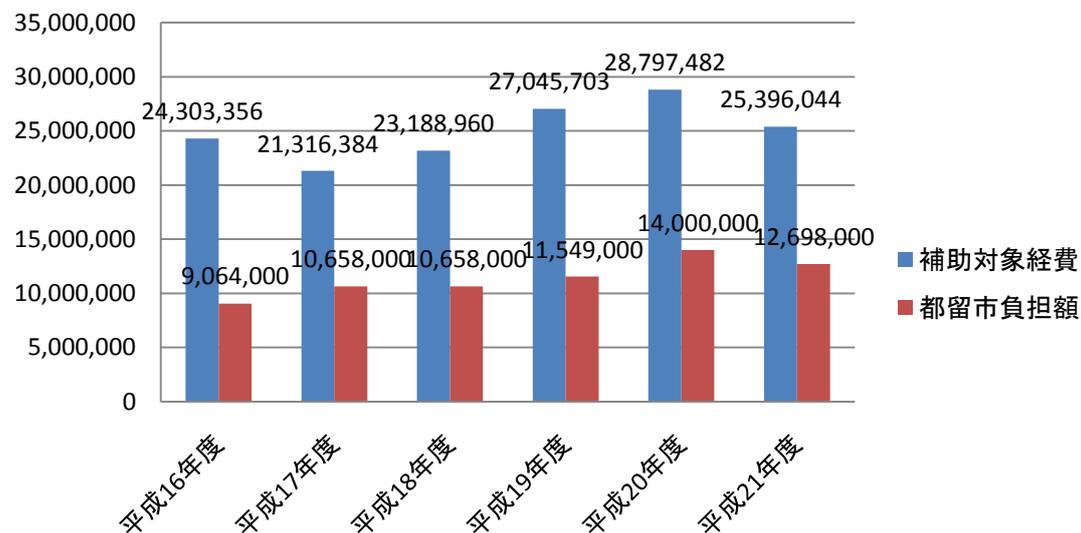
經常費用(全体)



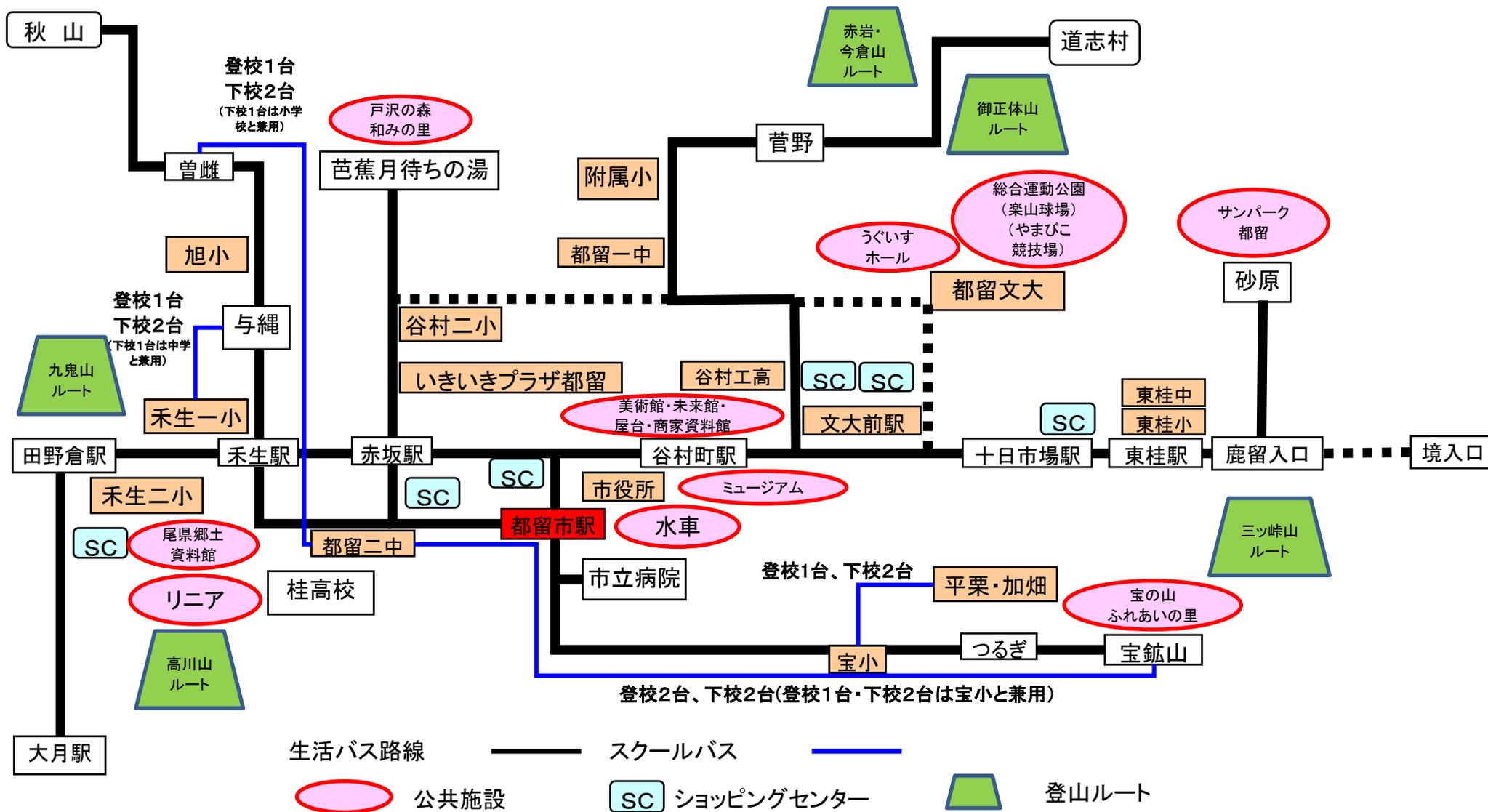
經常収益(全体)



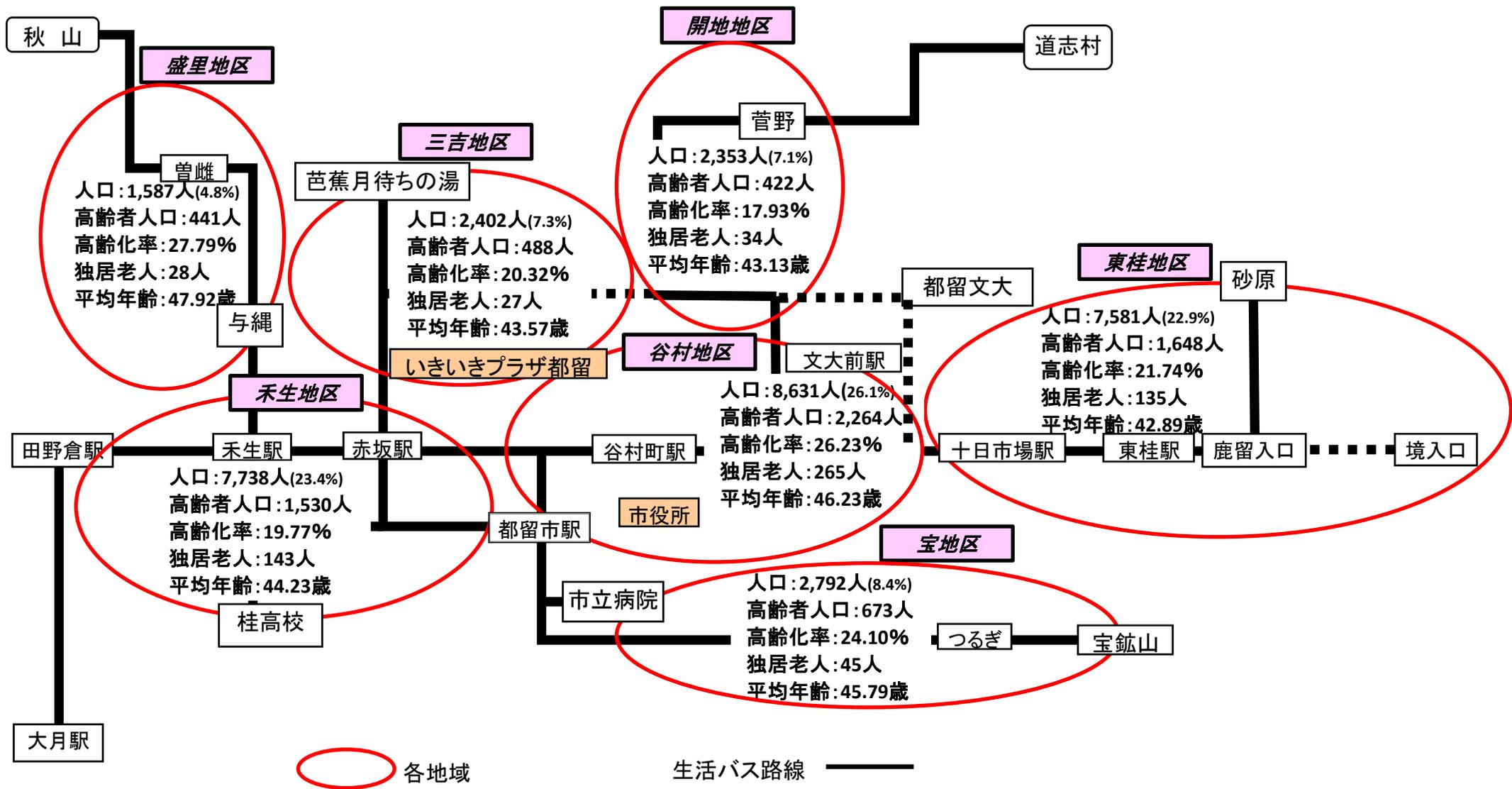
都留市負担額



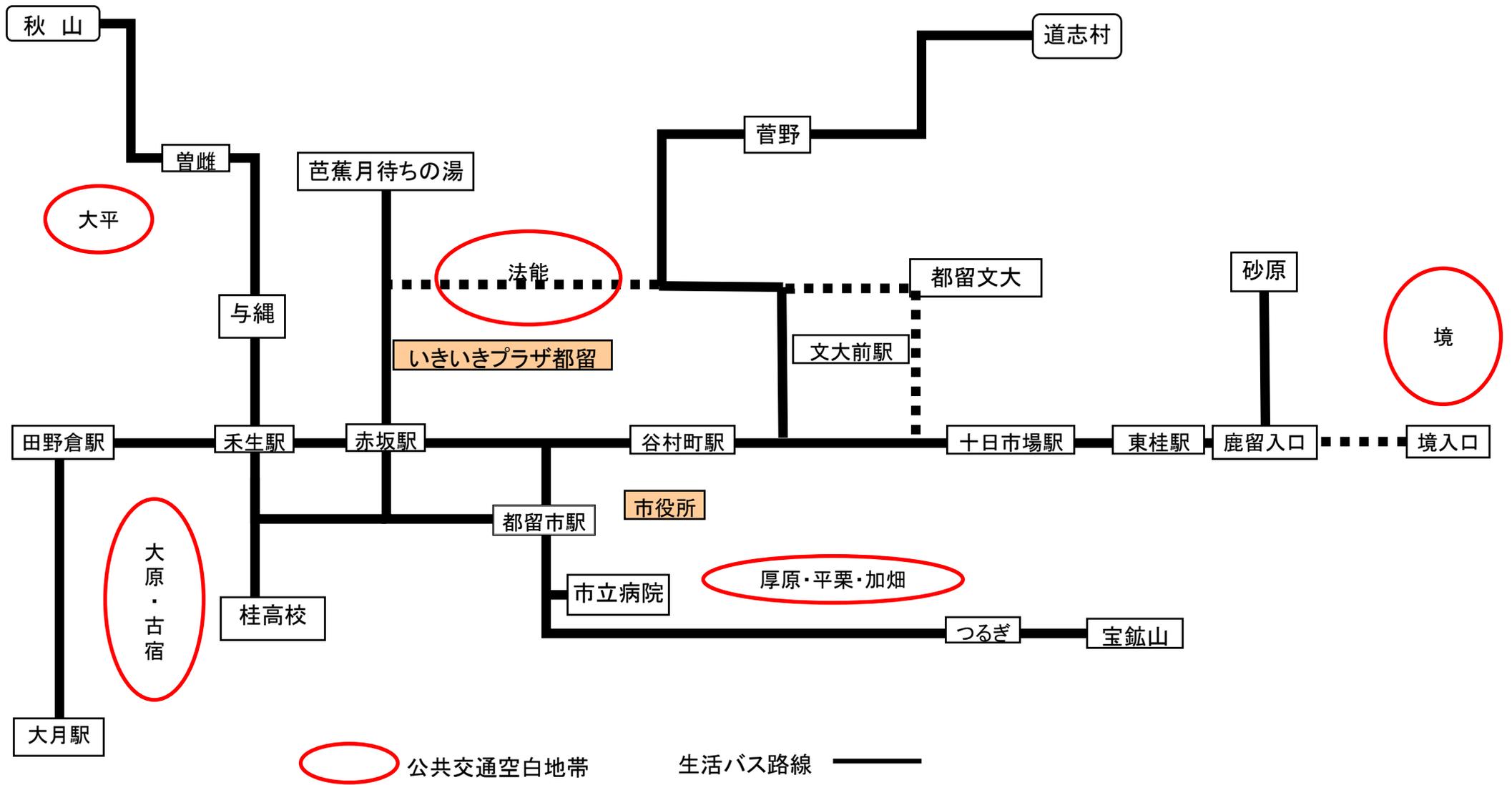
都留市バス路線と公共施設等位置図



都留市生活バス路線と各地域データ位置図



都留市公共交通空白地帯位置図



都留市内路線バス路線別時刻表(2009, 10, 1現在)

路線名 都留・月夜野線(菅野・道志線含む)

宝・鉢山線

上戸沢線(月待ちの湯)

曾雌・秋山線

砂原線

都留・大月線

6:45 6:48 月夜野
 7:00 ♪
 7:15 ♪
 7:30 7:56 都留市駅
 7:45 8:00 市立病院前
 8:00 8:05 桂高校
 8:15
 8:30
 8:45
 9:00
 9:15 9:20 菅野上
 9:30 ♪ (都留市駅)
 9:45 9:44 市立病院前
 10:00
 10:15
 10:30
 10:45
 11:00 11:00 都留市駅
 11:15 ♪
 11:30 11:20 菅野上
 11:45 ♪
 12:00 11:40 都留市駅
 12:15
 12:30
 12:45
 13:00
 13:15
 13:30
 13:45 13:45 市立病院前
 14:00 13:50 都留市駅
 14:15 ♪
 14:30 14:10 菅野上
 14:45 ♪
 15:00 15:05 月夜野
 15:15
 15:30
 15:45
 16:00
 16:15
 16:30
 16:45
 17:00
 17:15
 17:30 17:29 都留市駅
 17:45 ♪
 18:00 17:57 菅野上
 18:15 ♪
 18:30 ♪
 18:45 18:47 月夜野
 19:00

8:10 都留市駅
 ♪
 8:40 道坂隧道
 ♪
 9:10 都留市駅
 ♪
 9:40 道坂隧道
 ♪
 10:10 都留市駅

8:40 宝鉢山
 ♪ (市立病院前)
 9:00 都留市駅
 9:30 都留市駅
 ♪ (市立病院前)
 9:50 宝鉢山
 ♪ (市立病院前)
 10:10 都留市駅

9:45 市立病院前
 ♪ (都留市駅)
 10:07 月待ちの湯
 ♪ (都留市駅)
 10:31 市立病院前

8:35 曾雌
 ♪ (都留市駅)
 9:00 市立病院前

8:30 都留市駅
 ♪
 8:55 砂原
 ♪ (都留市駅)
 9:24 市立病院前

10:00 都留市駅
 ♪
 10:18 大月駅

10:55 都留市駅
 ♪ (市立病院前)
 11:10 つるぎ
 ♪ (市立病院前)
 11:25 都留市駅
 12:14 都留市駅
 ♪ (文大)
 ♪ (市立病院前)
 12:50 宝鉢山
 ♪ (市立病院前)
 13:10 都留市駅

12:25 市立病院前
 ♪ (都留市駅)
 12:47 月待ちの湯
 ♪ (都留市駅)
 13:12 市立病院前
 13:13 市立病院前
 ♪ (都留市駅)
 13:35 月待ちの湯
 ♪ (都留市駅)
 14:01 市立病院前

12:20 市立病院前
 ♪ (都留市駅)
 12:45 曾雌
 12:55 無生野
 13:24 無生野
 ♪
 13:32 曾雌
 13:52 都留市駅

13:00 市立病院前
 ♪ (都留市駅)
 13:29 砂原
 ♪
 13:54 都留市駅

12:30 大月駅
 ♪
 12:48 都留市駅

15:00 都留市駅
 ♪
 15:20 菅野上
 ♪
 15:40 都留市駅

15:40 都留市駅
 ♪ (市立病院前)
 16:00 宝鉢山
 ♪ (市立病院前)
 16:20 都留市駅

16:30 都留市駅
 ♪
 16:48 月待ちの湯
 ♪ (都留市駅)
 17:10 市立病院前

18:00 都留市駅
 ♪ (市立病院前)
 18:20 宝鉢山
 ♪ (市立病院前)
 18:40 都留市駅

■ 休日運休

■ 土休日運休

■ 土休日運行

■ 4月～11月休日運行(8月運休)

■ 4月～11月土休日運行(8月運休)

■ 土曜日運行

都留市内事業所等バス路線別時刻表(2009, 10, 1現在)

事業所等 路線名	スクールバス(月～金)	都留自動車教習所	ツル虎ノ門	みどり号(社協)
	宝小(宝鉦山・加畑) (宝鉦山2名・加畑26名)	都留二中(宝方面) (計100名)	都留二中(盛里方面) (計66名)	合宿のみ(8:30新宿発)
	禾一小(与縄) (日向13名・上手8名・丸大30名) 計51名			大月駅⇄虎ノ門 (木曜日のみ運行)
6:45				秋山方面(月・金)
7:00				8:45 一古沢 ↳ (旧秋山村役場)
7:15				↳ (曾雌)
7:30	7:40 宝鉦山	7:40 宝小学校前 ↳ (加畑経由)		↳ (日向)
7:45	7:50 宝小学校	7:50 都留第二中学校		10:00 虎ノ門 12:30 (虎ノ門発)
8:00	8:15 加畑自治館前 ↳ (平栗・厚原)	7:40 宝鉦山 ↳ (宝小学校前)		道志方面(火・木)
8:15		8:00 都留第二中学校		8:45 小善地 ↳ (竹之本)
8:30	8:25 宝小学校			↳ (白井平)
8:45				↳ (菅野)
9:00				10:10 虎ノ門 12:30 (虎ノ門発)
9:15				
9:30				
9:45				
10:00				
10:15				
10:30				
10:45				
11:00				
11:15				
11:30				
11:45				
12:00				
12:15				
12:30				
12:45				
13:00				
13:15				
13:30				
13:45				
14:00				
14:15				
14:30				
14:45				
15:00				
15:15	15:30 宝小学校 ↳ (平栗・厚原)			
15:30				
15:45	15:40 加畑自治館前			
16:00	16:35 宝小学校 ↳ (平栗・厚原)			
16:15				
16:30	16:45 加畑自治館前			
16:45				
17:00	16:40 宝小学校 ↳ (丸大産業前)			
17:15	16:50 宝鉦山			
17:30	17:40 宝小学校			
17:45	17:50 宝鉦山			
18:00				
18:15				
18:30				
18:45				
19:00				
19:15				
				各地区老人クラブ等コミュセン等送迎 不定期(3か月の予定表を組む)※2か月表示
				10月
				11月
				1日
				2日
				3日
				4日
				5日
				6日
				7日
				8日
				9日
				10日
				11日
				12日
				13日
				14日
				15日
				16日
				17日
				18日
				19日
				20日
				21日
				22日
				23日
				24日
				25日
				26日
				27日
				28日
				29日
				30日
				31日

平成21年度都留市老人福祉センター利用計画書・福祉バス（みどり号）運行計画表

月・日	曜日	センター利用クラブ等	その他行事等
10. 1	木	老人クラブ大正琴教室	
2	金		
3	土	老人クラブ詩吟教室	
4	日	老人クラブ囲碁・将棋教室	
5	月		
6	火	自由利用	
7	水	自由利用	
8	木	老人クラブ民謡教室	
9	金	老人クラブ歌謡教室	日赤奉仕団
10	土	老人クラブ舞踊教室	
11	日	一般造花作り教室	
12	月	体育の日	
13	火	振替休館日	
14	水	上小野・下細野・菅野	
15	木	大正琴教室・和裁ボランティア	
16	金		禾生（四日市場・月見ヶ丘）
17	土	老人クラブ詩吟教室	
18	日		
19	月		
20	火	上天神町	
21	水	仲町・下町・高尾町	曾雌（月待ちの湯）
22	木	老人クラブ民謡教室	
23	金		宝コミセン（宝南）
24	土	老人クラブ舞踊教室	
25	日	一般身障者保養教室	
26	月		
27	火	与 縄	
28	水	早馬町・川棚・新町	馬場・神門（月待ちの湯）
29	木		大平（月待ちの湯）
30	金	文化祭	東桂クラス会
31	土	文化祭	

月・日	曜日	センター利用クラブ等	その他行事等
11. 1	日	文化祭	
2	月	文化祭	
3	火	文化祭	
4	水	振替休館日	
5	木	老人クラブ大正琴教室	谷村地区社協研修
6	金		
7	土	老人クラブ舞踊教室	
8	日	一般造花作り教室	
9	月		禾生ふれあいの集い
10	火	自由利用	禾生ふれあいの集い
11	水	横町・栄町・幸町	
12	木	老人クラブ民謡教室	古渡老人クラブ
13	金	老人クラブ歌謡教室	宝コミセン（宝南）
14	土	老人クラブ詩吟教室	
15	日		
16	月		
17	火	仲町・下町・高尾町	県社会福祉大会
18	水	上 町	
19	木	大正琴教室・和裁ボランティア	
20	金		禾生コミセン（小形山）
21	土	老人クラブ舞踊教室	
22	日		
23	月	勤労感謝の日	
24	火	振替休館日	
25	水	田町・弁天町	
26	木	老人クラブ民謡教室	
27	金		
28	土		
29	日	一般身障者保養教室	
30	月		

月・日	曜日	センター利用クラブ等	その他行事等
12. 1	火	鷹の巣・羽根子	
2	水	楽山・田原	
3	木	老人クラブ大正琴教室	曾雌（月待ちの湯）
4	金		
5	土	老人クラブ詩吟教室	
6	日	老人クラブ囲碁・将棋教室	
7	月		
8	火	上小野・下細野・菅野	
9	水	早馬町・川棚・新町	馬場・神門（月待ちの湯）
10	木	老人クラブ民謡教室	
11	金	老人クラブ歌謡教室	宝コミセン（宝南）
12	土	老人クラブ舞踊教室	
13	日	一般造花作り教室	
14	月		
15	火	上天神町	
16	水	仲町・下町・高尾町	大平（月待ちの湯）
17	木	大正琴教室・和裁ボランティア	与縄（月待ちの湯）
18	金		禾生コミセン（宿・門前）
19	土	老人クラブ詩吟教室	
20	日	一般身障者保養教室	
21	月		
22	火	横町・栄町・幸町	
23	水	天皇誕生日	
24	木	老人クラブ民謡教室	
25	金		
26	土	老人クラブ舞踊教室	
27	日		
28	月		
29	火		
30	水		
31	木		

⑦ 地域交通対策費 (生活バス路線維持)

(H21 予算額 14,060 千円) : 仕分け結果【市の仕事(見直し)】

仕分け人コメント

【市の仕事(見直し)】4人

- ・補助金無しでは、事業者が経営として維持できる現状でないので、早急に補助に代わる代替案(ミニバス化、デマンドタクシー)などの検討が必要。
- ・高齢化社会などの社会状況から、公共交通としての必要性を考えると継続が良いと思う。
- ・通勤対応(バスアンドライド)の検討や、うぐいすホールのイベントに合せた対応も必要である。
- ・市が色々な方向から検討していることは理解できたが、市民に直接意見を聞いていないことに疑問を感じた。税金を投入していることもあり、その上で路線を存続させるべきか、市議会等で検討して行った方が良いのではないか。
- ・バスに乗ってもらう方等の検討、住民の路線への愛着がなければ、いくら補助金を支出しても解決はしないので、市民を含めてあり方を検討すべきと考える。
- ・小型バス、民間業者との相乗り、デマンドバス、スクールバス、福祉タクシーなど、これらを組み合わせ、経費の少なくなる方法での選択をしてはどうか。

【新しい公共空間へ(民間委託等へ)】1人

- ・病院、スーパー、健康ランド、商工会等と協力して補助金を出し、新たな交通サービスを考えても良いと思う。そうすれば、1,400万円より補助金は必ず減らせると思う。

一般市民評価者コメント

【市の仕事(見直し)】4人

- ・利用客が減少しているが、市としてコミュニティバスの検討を行ってほしい。
- ・交通弱者の交通手段の確保は必要だと思う。スクールバスや民間のシャトルバスなどと協力し、無駄は省き上手にシェアしていくことが望まれる。
- ・交通弱者と呼ばれる市民にとってバスは必要なのかもしれないが、今後利用者が増え赤字が削減されるとは思えない。しかし、路線バスの必要性を感じる人は少ないと思うが、それを必要としている人がいる限り、何か代替案がなければバスをなくすわけにはいかないと思う。
- ・交通弱者を守るための「小さなニーズに応えられるバス・タクシー」の運行が必要。そのような車両の運行に対し、補助金を出すのはどうか。
- ・民間側の規則をもっと柔軟にして、それに対する支援をすべきだと思う。

【新しい公共空間へ(民間委託等へ)】1人

- ・今のやり方では不満を感じる。
- ・そもそも車両を小さくすることは必要だが、現在、社協や民間が行っている独自運行バスをそれぞれ上手く活かしていくことは良い案だと感じた。
- ・1人しか利用しない地域にはデマンドバスや料金を減らした巡回タクシーなど、個別な取組みができそうな気がする。

仕分け結果を踏まえた今後の方向性等

今後の方向性等

- 高齢者や児童生徒などの交通弱者のため、効果的な公共交通システムの整備に努める。

【具体的内容】

- ①平成21年6月に発足した「都留市地域公共交通会議」を通じ、路線バスを始め、本市にふさわしい公共交通のあり方を検討する。
- ②市内生活バス路線維持のため、事業者と情報を共有するとともに、商店街とタイアップして乗車率向上のための連携施策を推進する。
- ③地域内のボランティアや、地域協働のまちづくり推進会などと連携し、交通弱者に対する取り組みを進める。

・現状のバス路線存続を希望するが、利用者が少なければ止むを得ない面を考えられる。

・18系統の実態調査を詳しく調査する必要があるのでは？

・現状と今後を考える時、自家用車の増加と道路事情から今日の状況を迎えたことは事実であるが、バス路線等の地域における効果は、大なり小なり中心的な重責を担っていることは他にはない。

・例1：都留市駅周辺の商店よりバス路線減により店の売上に影響している。
・例2：市立病院通院の声として、バスが無い(時間帯)のため、タクシーを利用している。
・例3：近村の高校通学生に交代で車を出し、生徒を送迎している。

・本市の地形上の特色から、谷村を中心に四方八方に広がる沢沿いに集落があり、路線バスもそこを走っている。いずれの集落も人口が多くはなく、バスの利用者も少ないように思う。

・今後、見通しとして経常利益が上がるはずはないし、運営面で市の負担額が上がるのは当然である。

・迎える高齢化社会の中で、10年20年先を考慮し、現状を深刻に受け止め、如何に乗降客に対し、地域の自治会、商店関係等の意見を聞き、参考にすることも必要であると考えます。

・今後、更に市民の高齢化過疎化が進むことを考えれば早めに廃止を進めるべきである。特に赤字の多い宝鉾山線、曾雌・秋山線は早めの対策が必要である。しかし、バス路線に代わる交通の確保は行政で行うべきものであるため、コミュニティバス、デマンドバス、乗合タクシー、福祉タクシーなどの利用と使い勝手さを検討すべきである。

・交通弱者と言われる児童・生徒や高齢者のためには、通学時間帯の運行と、市立病院へは乗り換えなしで全てのバスが行くようにすれば良いのではないかと思います。

・早急に抜本的な運営形態、運行形態を考え直す必要があると思う。バス路線18系統についても、現状を踏まえて一考する必要がある、いかにも無駄が多すぎる気がする。

現状のバス路線 (18系統) に対するご意見！

・平成15年度より6年が経過してバス利用者が急激に減少している。時代の流れ、個人の利便性等により自家用車に流れるのはごく当然のことである。

・利用者が少ないために運行便数も少なくなることは仕方が無いことであるが、利便性が悪くなるので利用者が一層減り悪循環に陥っているのが現状だと思う。

・市内の地域的特徴として、山間地が多く、川に沿った集落地が多いことから、バス路線で地域公共交通を維持することは限界である。(すべての路線で赤字)

・目標として、第1に地域公共交通の確保をあげ、第2に出来るだけ効果のある効率の良い交通システムを図り、その結果赤字でも止むを得ないのではないかと考える。

・一般市民は、公共交通のバス利用を生活の中で直接考えなくても支障をきたさない。減便などの影響により日常の中であまりバスをあてにしていけないのが現状である。

・市民の利用が増えれば年間助成1400万円も、周辺自治体の助成額と比べても大きいと感じないと思う。永年安全にバスサービスを行っているバス事業者に対して誠意ある方向性を見出したいものである。

・中央道都留インターが富士吉田方面(静岡)への乗り入れが可能となり、新しいワクワクする路線(季節折々)も期待する。

・都留市駅～富士吉田駅間が廃止となり、沿線の車のない方々の不便は察するに余りある。

・かつて旧谷村町には2社の乗合自動車があった。昭和8・9年頃から13年位までで、鈴木自動車と宝自動車の2社であった。前者は、谷村町より旧開地村まで、後者は旧宝村までであり、乗り降りも簡単で、手を挙げれば停止して乗車でき、降りる際も何処どこと言えば停車し、料金を払いつつ自由に乗降が出来る便利さであった。

・新しい乗合自動車も如何様な運行方法であれば利用者は非常に助かると思う。何処を運行するかは議論の結果であるが、百年来の不況と言われる現在であるが、小型車で運行回数を増加して市民の要望に応じてもらいたい。

・今のままでは近く廃止となるのではないかと。期間を限定して、または曜日を限定して無料運行してみたい。利用が増えれば、バス利用への滞在需要はあると思う。“無料バス”“ワンコインバス”など新しいサービスで継続する可能性もあると思う。

・営利企業といえども、種々の利便を供与されてきたのであるから、車を小型化しても現状維持をすべきではないか。

・バスを利用して病院等に行ける方途を考えてもらいたい。特に市立病院利用者の便宜は絶対的に必要である。

・自治会を通じて全市民の意見をまとめては如何か。

・特に交通機関のない地域の住民の病院行きを考え、デマンド交通システムの検討をすべきではないか。

・現実的な提案として、①スクールバスに一般乗合出来るようにする。②市立病院へのアクセスバスを運行する。(ツル虎ノ門病院の送迎バスなどを参考とする)③芭蕉月待ちの湯行きのバスを曜日毎に地域ごとに運行する。(火曜：谷村、水曜：宝など)

・スクールバスの運行は、児童・生徒の交通安全を含め安全確保という点でとても良いことである。現在は禾一小、宝小、都留二中の一部の利用となっているが、都留一中の菅野・細野地区や戸沢地区、東桂小中の沖地区などにもスクールバスを運行してもらいたい。これらの地区の児童・生徒数はそれほど多くないので、一般住民も利用できるようにすれば良いと思う。

・高鄭者等交通手段のない方には、地域毎に時間帯を振り分けてデマンド交通が運行できれば、病院への通院も便利になるのではないかと思う。

・市内の地域によって、公共文化施設、福祉施設(病院、月待ちの湯含む)へのアクセスに格差があるのはおかしいと思う。

・都留インターフルインター化によって本市の生活の利便が向上し、通勤圏も広がり、本市への移住を考える人もいると思う。その判断の中で、公共交通の整備・充実は大きな一点である。他の自治体に後れを取らないよう予算も人材も傾注して、“地域公共交通”に取り組んでももらいたい。恒久的にセンターを設けるくらいの意気込みがあってもよいのでは。

本市にふさわしい 地域公共交通に対 するご意見！

・本市活性化、商店街の将来を考える時、高齢者を含む乗り物は生活の足であり、路線バスの小型化等含み、駐車場の安全性、広告宣伝も兼ね、親しみやすい場所提供も今後の路線バス利用の重要課題ではないか。

・本市における地域公共交通に対する現状を知るについて早急に活性化されなければならない点があると思う。現在の公共交通機関を地域住民が自分たちの足として気軽に利用していない現実がある。それに引き替え民間で運営している福祉タクシーなど、利用者の立場でものを考えてくれていて運営のうえで大いに参考になる点があると思う。

・最近の流れとしてコミュニティバスやデマンドバス等の話題が多く、他の地域での運営が大変参考になると思うが、利用者の立場に立っての運営が望まれる。学生、生徒、高齢者等交通弱者を中心にして運営されるともっと身近な足として利用度も上がるのではないか。

・バスを小型化(ワゴン車等)して回数を増やすとか、利用希望者を予約によって迎えに行くとか、支払いについても気軽に出来る回数券や年間使えるパスにするとか、運転者は地域のボランティア(有償で何人か組む)、できる限り利用者の負担を軽減する等、いずれにしても本市の一地域を決めて実際に試験的に試みるのも一方法だと思う。

・バスの利用に代わるものとして、デマンド交通システムが最適と思われるが、すでに利用継続していくべき交通システムとの併用、見直しも必要かと思う。

・スクールバス、福祉タクシーの利用勝手さを、通院、買い物にも利用できるようにする。更には、観光客、登山客の利用と市民の利用を併用させる。(路線と時間割の工夫)

・既に利用している他の地区でのメリット、デメリットを把握すべき。また、路線バスの人口密度がわかるように。

地域公共交通～目指すべき目標の明確化～

<目標の必要性>

地域公共交通の活性化・再生を遂行していく前提として、各市町村の実情に即した目標作りが必要となる。目指すべき目標が正当性を持ち、多くの市町村民に支持されるものであれば、利害関係者との調整にあたっては、行政の立場としてしっかりと主張を行うことができる。十分な検討によって、目標を明確化することが大事である。

とくに民間の交通事業者に対して、投資を支援したり運営を補助したりするケースでは、「なぜ一民間企業に税金を投入するのか」という議論が生じることが多い。また路線の再編などを市町村が主導して実施する場合、「なぜ人々にこれまでとは異なる交通利用を求めるのか」といった声（苦情）が寄せられる。

これらの問いに答えるためにも、目指すべき目標が明確になっていることが必要である。目標の実現によって、市町村のかかえるさまざまな問題が解決し、市町村民に最終的には多くの便益を受けることが示される必要がある。さらに首長などのリーダーシップにより、定められた目標が議会、マスコミ、他行政組織などさまざまな利害関係者にも共有されることで、政策の遂行が容易になる。

<目標の例>

目標設定のキーワードとして例えば以下のものが挙げられる。

- ・ 住民の移動手段の確保
- ・ 交通弱者対策
- ・ 中心市街地活性化
- ・ 環境問題対応
- ・ 渋滞対策
- ・ 観光振興

等

<目標達成度合の定量化>

上記の目標については達成度合を測るため、可能な限り定量化を図る必要がある。交通事業者からの観点では「採算性」が重要な目標となるが、地域公共交通計画の視点からは、例えば以下のような指標を考える必要がある。

- ・ 公共交通利用可能性（公共交通へのアクセス時間、公共交通利用可能エリアの居住率）
- ・ 公共交通の利用者数
- ・ 利用者の満足度

等

以下の事例では、地域の現状に即して目標設定がなされている。

<事例>盛岡市（岩手県）：渋滞対策の一策としての位置づけ

盛岡市ではゾーンバスシステムの導入により、基幹バスと支線バスの乗り継ぎ方式を中心とするバス路線網の再編を行った。この際、当該の施策をバス事業者に対する支援としての位置づけではなく、すでに社会問題化していた市全体の道路交通渋滞対策として位置づけた。道路交通渋滞対策はもともと市が率先垂範して時差通勤などの施策を実施していたことから、このような政策の位置づけを行うことについて議会などの理解を得られやすい素地があった。また道路を作るだけでは渋滞の問題は解決しないとの論調が議会やマスコミで共有され、追い風となった。

【事例集 8】

<事例>富山市（富山県）：コンパクトなまちづくりの実現

富山市では「公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現」を公共交通活性化の基本方針としている。具体的には「お団子と串の都市構造」との理念を打ち出し、「串」を一定以上のサービス水準の公共交通（鉄軌道やバス）、「お団子」を串で結ばれた徒歩圏として、富山市の既存の交通ネットワークを活かしたコンパクトな都市構造への転換を目指す。数値目標としては、公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合を現状の約3割から概ね20年後に約4割を目指すとしている。これらの方針は、市長の方針としても強く掲げられ、公共交通政策をはじめ、中心市街地活性化政策、住宅政策、居住促進政策等、富山市の各政策において連携実施されている。

【事例集 36】

＜参考＞自治体（市町村）のはまりやすい落とし穴（例）

□ 成功事例（ベストプラクティス・流行等）の見よう見まね

→言うまでもなく、地形も違えば、住んでいる人や立地状況などほとんどが異なりますし、またその取組みのプロセスや関わった人々の考え・姿勢なども違います。

□ 「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせたらずべてが解決するという思い込み

→何のために走らせるのか、どのような役割を果たすのかなどをしっかりと位置づける必要があります。

□ 地域からの要望・声イコール利用してもらえる（需要）ものだという思い込み

→地域住民からの意見・要望が必ずしも実際の需要と一致しておらず、大きな赤字となるケースもみられます。現場を知り、事前の調査をしっかりとすることが必要です。

□ 一度走らせてしまったら、もうやめられないという思い込み

→試験運行と称しても、運行継続の基準等が曖昧な（もしくは、そもそもない）ため、そのまま本格運行へと繋がってしまっています。

□ すべての地域に同等のサービスをすることが公平・平等だという思い込み

→「公共性」と「公平性」「平等性」が混同しているので、今後は、地域に応じた適切なサービス内容を決めることが重要です。

□ 「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等は赤字運営が当たり前だという思い込み

→運行の目的・位置づけや役割分担、運行継続の基準等が明確になっていないと持続的な運行は望めません。

□ 自治体がすべてを考えるべきという考え方

→計画が絵に描いた餅とならないよう、民間交通事業者や地域住民等の関係者とともに、協働して取り組むことが必要です。

□ 「バス」や「乗合タクシー」等に乗ったこともないのに、これらの取組み等について考えている

→調査により得られた結果と実際の需要等が乖離したままの計画となりがちです。

□ 住民説明会や委員会等の各種会議はとりあえずやらないといけないものという思い込み

→庁内の内部的、あるいは許可申請などのために、とりあえず開催されているだけでは、認識等は共有されません。

□ 運行を開始したら、それで終了したという思い込み

→運行を開始した後ではじめて明らかになる課題・改善点も少なくなく、運行後のフォローアップが行われている自治体が少ないと思われています。PDCA サイクルでの取組みを行っていく必要があります。

□ とにかく早期に「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせなければならぬという義務感

→十分なニーズの把握や採算性などの検討もせずに、走らせること自体が目的となってしまうような取組みはうまくいかないことが多く、逆に自治体の財政を圧迫する等の弊害をもたらします。

出所) 中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」

都留市にふさわしい地域公共交通 キーワード&目標

キーワード

目 標