

都留市地域公共交通会議委員委嘱式 及び第1回会議録

日 時：平成21年6月29日（月）14：00～16：15

場 所：都留市役所3階大会議室

委員出席者：浅川博、北村忠義、谷内一三、八代直之、細田晃造、小宮正廣、
天野友一、田中一利、村松正美、志村建志、細川淳、篠原勇、
加藤裕一、高部知幸、矢島進

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、鬢櫛美咲、小俣昌寛

1 開 会（総務部政策形成課長 奈良 泰史）

2 委嘱状の交付

3 市長あいさつ

要 旨

この地域公共交通会議は、平成18年10月の道路運送法の改正により、市が主宰者となり、地域の関係者により、地域の実情に応じた乗合旅客運送の態様及び運賃・料金、事業計画等について協議する場として位置付けられたものである。

さて、本市の路線バスについての現状は、都留市駅を起点に市内各地を放射線状に18系統が運行されているが、昨年度の利用客数は、5万3千897人で、生活バス路線維持の支援に着手した平成16年度の7万509人からは1万6千612人の大幅な減少となっている。

本市では利用者が減少する中、バス事業者に対して、1千400万円を補助するなど、公共バスの存続に全力を挙げて取り組んできた。

超高齢化社会への突入を前にして、車を運転できない高齢者等の移動手段の確保など、交通弱者への対策は、今後ますます重要性を増すものと受け止めており、限られた財源の中での、税金の使い方として、より多くの市民の理解が得られる地域の実情に合致した公共交通システムの整備が、喫緊の課題であると考えている。

市内の公共バスの現状に対し、共通認識を深め、バスを利用する方も、また、しない方も含め、多くの市民の理解と納得が得られる公共バスの活用のあり方について、多様な視点から検討いただきたい。

4 委員・幹事の紹介

- ・ 各委員・幹事による自己紹介
- ・ 事務局職員の紹介

5 会長及び副会長の選出

都留市地域公共交通会議設置条例制定の趣旨、交通会議の役割等について説明【担当：小宮】

資料１・２により条例制定の趣旨、交通会議の役割等について説明

- ・ 資料１：条例説明
- ・ 資料２：都留市地域公共交通の経緯、交通会議設置の流れ、地域公共交通の目指すべき目標の明確化、自治体のはまりやすい落とし穴（例）

都留市地域公共交通会議設置条例第５条第２項に基づき、会長及び副会長の選出

会長は、市長及びその指名する市職員をもって充てると定められているので、都留市役所総務部長 浅川博委員を会長とする。

副会長は、会長が指名すると定められているので、浅川会長指名。

幅広い知識を持っている学識経験者の天野友一委員を副会長に指名。

（委員より意義なし）

会長就任あいさつ（浅川博委員）

6 協議事項

(1) 都留市公共交通の現状等について

都留市公共交通の現状等について資料２により説明【担当：小宮】

- ・ 全国の状況説明（資料２）（参考：地域公共交通活性化・再生総合事業概要・平成２１年６月道路交通法改正（高齢運転者対策））
- ・ 都留市の現状分析説明（資料２）（参考：都留市内１８系統運行系統図・都留市外出支援施策一覧表）

都留市内バス路線について補足説明【交通事業者：篠原委員】

質疑応答

問) ここ２０年来市内のバスに乗ったことが無い状況である。イメージでは年配の女性の方や児童・生徒が利用していると思うが、実際にバスに乗っている顔ぶれはどのような方々か。時々登山者の方がバスを待っている姿を見るが。その内訳などの分析は行われているのか。

答) 登山者については、利用実態の把握に努めている。HPにおいて八

イキングバスとして宣伝をしている。

問) 1日市内全体で平均70名の利用者がいるとのことであるが、市外の方も含めてか。

答) 市内、市外の方を含めての平均である。

(2) 県内の地域公共交通等について

県内の公共交通等について資料2・3・4により説明【担当：小宮】

- ・コミュニティバス、デマンドバス、乗合タクシー、その他の地域公共交通について(資料2)(参考：全国の事例資料6)
- ・県内の地域公共交通等について(資料3：身延町・増穂町・北杜市・富士吉田市)
- ・地域住民の力で送迎活動やコミュニティバスを自主運営(資料4：【事例】横浜市泉区下和泉住宅自治会)

質疑応答

問) 富士吉田市のコミュニティバスは、市内、市外の利用者を問わず一律100円なのか。

答) すべての利用者に対して、ワンコイン100円で行っている。

事務局より、コミュニティバスなどの説明があったが、山梨運輸支局として補足説明する。【山梨運輸支局：村松委員】

・コミュニティバスは、現在運行されている50人乗りのバスに代わって、29人乗り以下の比較的小型のバスを、道路が狭隘な地域を走るといったものが全国の事例ではある。乗合タクシーは、10人乗り以下の車両を利用し、道路が狭隘な地域や山奥などで運行されているものである。デマンドは元々乗合バスで行われたものである。乗合バスとは、本来走る路線が決まっているものであるが、デマンドバスは利用者の需要に合わせて路線を決めるものである。現在多くの地域で行われているデマンド型乗合タクシーは、停留所はなく、ドアトゥドアの家から目的地といったものとなっている。(必ずしも家の前からではなく、家の付近からというものではある)

身延町は、事業として3600万円を計画し、国の補助事業「地域公共交通活性化・再生総合事業」を取り込んでいる。初年度は電算システム・車両の購入などに1800万円。2年目は、旧中富町、下部町へと広げ車両を2台増やし、3年目は町内全域へ合計6台とし行う計画となっており、3年間で1/2の補助となっている。3年間の実証運行を経た後は、自主財源で本格的な運行となるものである。

増穂町は、7月から試験運行を行うこととなっており、増穂町長の公約により、交通弱者の足の確保を図るため、採算性は度外視し行うものである。

北杜市は、10月から試験運行の予定であり、広いエリアの中、1年目は2カ所での実施。2年目は2カ所増やし、3年目は合計6カ所として全域で行う予定である。

資料2の27Pに地域公共交通活性化・再生総合事業の概要が参考資料としてある。今後、交通会議の検討結果によっては、この法律に基づく協議会へ移行し、事業計画を策定することも考えられるので委員は認識しておいてもらいたい。【担当：小宮】

その他意見

村松委員より、県内3市町の詳細な話があったが、その中で採算性ということが出ていたが、それに関連した内容のテレビ放送を先日見た。北海道南岸の街の事例で、3万人以下の都市でコミュニティバスを運行しており、団塊の世代の方々が移住してきているという話であった。相当な移住があり税金なども上がっているということであるが、バスの採算性は一概にバス事業だけではないと感じた。北杜市は、八ヶ岳の麓の自然豊かな土地で観光事業も盛んに行われており、大きなスタンスで考えられる地域であると感じる。コミュニティバスなどの目的が交通弱者対策だけでなく、環境対策など色々なことが考えられるが、都留市も空いた土地に分譲を行うなど色々な施策を展開してきたが、ただ交通弱者救済というものではなく、広いスタンスで他の地域の先進事例などを参考に検証を行っていくことが必要であると感じる。【市民代表者：小宮委員】

採算性に捉われずに、地域の活性化、地域がいきいきとした街になることも目的のひとつと考えられるので、委員の皆様から色々な意見をいただきたい。【浅川議長】

事務局より、住民自ら高齢者送迎やコミュニティバスの自主運営の事例の話があったが、宝地区協働のまちづくり推進会において、バスに関して考える委員会の立ち上げの話が出ている。宝地区は、現在宝鉦山線のバス路線が運行されているが、利用者の減や事業者の厳しい運営状況などにより便が少なくなり、高齢者などが病院へ通う足の確保対策が問

題として浮上してきている。この会議と並行して推進会の中で、コミュニティバスの勉強を重ね、地域住民が主体となってバスの運行等ができないかなどを考えていきたいと考えている。【市民代表者：八代委員】

バスの問題が主に出ているが、タクシーも地域の公共交通の一役を担っているの、現在の状況の話をさせていただく。

景気後退でタクシーを利用する方が減っている中で、利用者に迷惑がかからないように、利用者のニーズに合わせて車両の確保を行っているが、バス事業と同じように厳しい状況である。6月において昨年度と比べた場合、車両の台数は同じでキープしているが、利用者は2割減となっている。都留市内では、2月より新たに都留文科大学前駅に常時1台を常駐し、地域公共交通の利便の向上を図っている。

お手元に資料を配布させてもらったが、当地区のタクシーの運賃表と富士北麓地域で“観光タクシー”を始めたという新聞の記事である。観光客の利用も減っているため、認可申請を行い通常より安い運賃で6月より集客確保策として始めた事業であるが、今後、都留市においてもできないか研究をしているところである。

デマンド交通の話がでたが、昼間病院に通ったり、バスがない時間帯やバスが行かない地域などの利用者が多くなってきている。タクシーは、昔は贅沢な乗り物であるというイメージが強かったが、現在はご自分で車を運転できない方などが利用するようになっており、事業者として昼間の車両の確保に努力しているところである。【富士急山梨ハイヤー：加藤委員】

(3) その他

委員より質疑・意見

市民のひとりとして、大型バスに1～3人の乗車で利用者が少なく、バス事業も大変であると感じていた。県内で3カ所デマンド型乗合タクシーを行うようであるが、本市でもそのような計画があるのか。何年か後にはそれが実現されるのか伺いたい。

また、市立病院を利用する方も多いと思うが、ほとんどが通院に自家用車を利用しているが、なんとか高齢者が気楽に行けるような市立病院専用バスの運行を考えてもらいたい。

老人クラブとして、社会福祉協議会でみどり号を運行してもらいたいと思っている。私の地域では年4回利用させてもらっているが、年間12回の老人クラブ事業実施の中で8回は市内の観光バスにお願い

している現状である。市内全域の利用実態を把握してもらい、調整を図る中で利用人数の多い地域へ回数を増やすなどの対策を講じてほしい。

【市民代表者：北村委員】

答) デマンド型乗合タクシーなどの新たな公共交通が、いつから本市で運行されるかということであるが、いつから始めるかの前に、この会議において、本市の現状の把握とどのような方向が良いのか議論を深めてもらうことが先決である。今回の会議は、現状把握の説明が主となったが、次回以降各委員の意見をベースに、本市の方向性を模索する会議としていく予定であるのでご協力をお願いしたい。

2点目の病院経由のバス運行については、現在の市内のバス路線の運行は平成15年に減便する際に、市民より病院へ行けなくなるのは困るというご意見から、各路線病院へ経由するように編成された経緯がある。現在そのことを維持することが困難な状況となってきている。果たしてこのままで良いのかというテーマをこの会議の中におかさせてもらっているので、2回目以降ご意見をお願いしたい。

最後の、社会福祉協議会で運行しているみどり号については、この場で議論や回答が出来る内容ではないので、お答えは控えさせて頂く。

都留市の特徴として、川沿いに走る行き止まりの路線が多いと思われるが、次回の会議で良いので、地形的な観点から参考資料を作成してもらいたい。それに関連して、市内各地区にどのくらいどのような住民がいるのか、例えば生活保護を受けている住民が多いとか詳細な情報を知りたい。

また、市内の観光施設の集客を図ることを考えた場合、市営月待ちの湯は、夏時間では午後4時30分には最終便のバスが出てしまうということであるが、市内観光施設の現状とその道順などのデータを示してもらおうと話が活発に進むのではないかと思う。【学識経験者：天野委員】

事務局より都留市の現状の詳細な説明があったが、利用客数が減少したからどうしようではなく、住民一人ひとりが今後高齢化社会を迎える時代になるが、家の中に送り迎えをしてくれる家族が入れば問題はないが、自分の足の確保ができない場合は不安に感じるのではないかと思う。

今日の会議の叩き台となった現状空バスが多く、利用客数が減っているから結論を出すのではなく、もう少し深い理解の中で、なくしたら困る、どうしたら良いのかを考えなければならないと思う。【学識経験者：

田中委員】

今後高齢化社会が進んでいくと、地域公共交通の意味付けが大変重要となってくるので、田中委員の言われたことを今後会議の中で議論していく必要はある。【浅川議長】

一般的な公共交通について、現在環境に配慮したものが展開されている。電気産業にしても車産業にしても環境産業へと変わりつつあり、社会全体も変化をしている。コミュニティバスなどの公共交通も昔ながらのものとは変わってきているのではないか。

本市では、小水力市民発電所「元気くん1号」が何度となく全国の電波で紹介されている。公共の電波を使うと、本来なら相当な経費がかかるが採算性なしで、都留市のイメージアップに繋がっている。

例えば水車で発電した電気を、電気型コミュニティバスに夜間つなげ水車の電力で充電したバスが、都留市の町中を走るという施策を展開すれば、全国のメディアはほっとかないと思う。このことにより都留市のパッケージが上がり、更なるイメージアップにつながると思う。【市民代表者：小宮】

事務局よりその他連絡事項

次回会議までに「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等」を提出いただきたい。まず一つとして、「1 現状のバス路線(18系統)に対する意見」、二つ目として、「2 都留市にふさわしい地域公共交通に対するご意見等」を全委員に提出をお願いする。様式については、会社、ご自宅等に戻った際に、事務局のメールアドレスに送信いただき、返信した様式に記入をお願いする。

次回会議について

年間3回を考えているので10月開催予定

7 報告事項

(1) 富士急山梨バス(株)富士吉田線廃止申出について

資料5により説明【担当：小宮】

- ・平成14年の道路運送法改正により山梨県生活交通対策地域協議会が発足される。協議会の下部組織に富士北麓・東部地域分科会がある。
- ・国庫補助路線の対象から外れた路線について、山梨県生活バス路線維持費補助金制度が2年間ある。

- ・広域にまたがる国庫補助路線は、「路線の休廃止に係る地域協議会の流れ」(資料5:4P)に基づき、県協議会で決定される。

質疑応答

問) 今回の会議の中で議論することはできないのか。

答) 県が主宰の山梨県生活交通対策地域協議会で協議されるものである。
(バス事業者である富士急山梨バス(株)より補足説明あり)

問) 都留市としてはどうしようもないのか。

答) 県協議会分科会の中で議論されているが、この路線の関係市町の富士吉田市、西桂町の意向も関係してくるため、2市1町の合意形成が必要となるものである。

国庫補助路線の補助は、年間約760億円投じて生活バス路線の確保を図っている。3運行、15人以上の輸送量の場合、国が1/2、県が1/2の補助となるが、その維持には事業者が苦慮しているところである。その負担を事業者が続けるのかということ、事業者も営利企業であるので難しい状況となってきている。この路線については、鉄道と重複していることは運輸支局としても聞いており、関係市町村が今後負担をすることも難しいのではないかと感じているところではあった。国としても地域住民の足の確保を図っていくことは続けていくが、このようなケースがあることもご理解いただきたい。【運輸支局：村松委員】

8 その他

9 閉 会