

## 都留市地域公共交通会議第2回会議録

日 時：平成21年12月3日（木）13：30～15：30

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、尾形和也、細川淳（代理）、篠原勇（代理）、  
輿石一治、高部知幸（代理）、矢島進

委員欠席者：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、鬢櫛美咲、小俣昌寛、河野淳

### 1 開 会（総務部政策形成課長 奈良 泰史）

本日は、会場を3つのグループに分け、本市にふさわしい地域公共交通の在り方について、全委員の方から活発な意見をいただくために、ワークショップ形式で協議を進めるのでご承知願いたい。

### 2 会長あいさつ

#### 要 旨

6月に委嘱式及び第1回会議を行い、その際には、市内公共交通の現状や県内の状況など、共通認識を深めていただいた。10月には、委員の皆様に対公共交通に対する認識を更に深めて頂くとともに、実際に行われている他市町村の公共交通を視察することで、本市にふさわしい公共交通を模索するための材料となればと考え、増穂町のデマンド交通システムの視察、本委員である山梨運輸支局 尾形首席運輸企画専門官による宝地区公共交通を考える会との合同研修会を行った。

また、現在、国民の一番の注目を集めている国で行われた「事業仕分け」、本市では、19年度より3回実施しており、本年も9事業の仕分けが10月3日に行われた。本会議に関係する「地域交通対策費」がその俎上に上がり、仕分け人及び市民評価者より貴重なご意見を頂いたところである。

本日は、先に委員の方々から頂いた意見をたたき台に協議をいただき、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っていききたいので、委員各位の忌憚のない意見を願います。

### 3 協議事項

(1) 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

○現状のバス路線の状況について資料 1～7P により説明【担当：小宮】

- ・事業者からの平成 21 年度生活バス路線維持費補助交付申請に基づき現状を説明する。鉄道、タクシー等の状況については、把握できていないため今回は省略する。
- ・3P の一番上のグラフの利用客数の状況では、21 年度（平成 20 年 10 月 1 日から 21 年 9 月 30 日まで）の利用客数は、本市が補助を始めてから、もっとも少ない利用客数となった。補助開始の 16 年度と対比すると、26,224 人の減となっている。
- ・平均乗車密度、これは、始点から終点まで平均して何人乗車しているかというものであるが、昨年度 0.72 人であったが、本年度は 0.29 人となっており、2P の真中にあるように各路線とも 1 人に満たない状況となっている。19 系統全てで平均 1 人乗っていない状況である。
- ・6P 上から経費費用、経常収益、本市の負担の状況のグラフである。一番下、本市の負担は、昨年度 1400 万円であったが、今年度は、1269 万 8 千円となっており、負担の減については、昨年度は燃料の高騰などの要因で負担額が多くなっていた。本年度は、経常費用が大幅に減っており、経常費用の減の主な要因としては、事業者の経費削減の努力もあるが、1P のバスの運行距離を見ると一番上の表の 21 年度の合計欄と 20 年度を比べると、約 2 万キロ走行距離が減っている。これは、本年 2 月 15 日の減便によるもので、減便により費用が減ったものである。6P 真中の経常収益が 21 年度 270 万円ほどとなり、負のスパイラルに陥っている。

○都留市内バス路線について補足説明【交通事業者：篠原委員代理上原氏】

- ・乗合バス事業については、大変厳しい状況である。最近数年来の問題ではなく、20 年来 30 年来の長きにわたり厳しい状況である。
- ・乗合バス事業はマイナスの経常損益となっており、郡内地区全体が経常損益となっている。
- ・当然経営努力を行っている。運転手も必要最小限の人数に抑え運行しており、雇用形態もアルバイト、契約社員、臨時、正社員の 4 つの区分となっている。きめ細かく業務に応じて配置している。
- ・キロ当たりの経常費用について、山梨・静岡ブロックのバス事業者の平均では 360 円 28 銭となっているが、弊社は 309 円 28 銭と約 50 円少ない経費で運行している。仮に 10 万キロ走ると 500 万円、100 万キロ走ると 5000 万円の経費の圧縮となるような努力を重ねている。
- ・バスの燃料は軽油で走っているが、燃料給油の際には満タンにせず、8 割までの給油とし、燃費の向上に努めている。

- ・都留市エリアは、ここ数年特に利用客数が減り、事務局でも話があったが負のスパイラル、悪循環に陥っている。利用者が減る、収入が減る、経費削減を行っているが経営への影響が少ない、そうすると利用客の少ない路線を減便せざるを得ない、利用客が減るという負のスパイラルとなっている。
- ・このような状況が続くと、今後数年間で乗合バスを維持していくことが困難な状況となってくる。今年度補助対象経費の 1/2 を市から補助をいただいているが、生活バス路線を維持していくには、来年度以降市の補助要綱の中の補助率を段階的に上げていただくか、撤廃を含め検討いただきたい。

○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 8～15P により説明【担当：小宮】

- ・資料 8～15P に現状のバス路線と公共施設等位置図及び時刻表などを掲載した。本市にふさわしい地域公共交通の在り方を模索するための参考資料としていただきたい。

8P：バス路線と市内公共施設・登山ルート・ショッピングセンターなどの位置図

9P：バス路線と市内 7 地区の人口・高齢者人口・高齢化率・独居老人数・平均年齢の位置図

10P：バス路線と市内事業者等バスの位置図

11P：公共交通空白地帯位置図（事務局サイドの認識）

12P：バス路線と個人病院の位置図

13P：バス路線 15 分刻みの時刻表

14P：市内事業者等バス時刻表

15P：都留市社会福祉協議会 10～12 月の福祉バス運行計画表

質疑応答

問) 現在のバス路線の料金形態は？

事務局では把握していないため富士急山梨バス(株)より回答

答) バスの料金設定は、バス停間のキロ数に応じて算出される。許認可で運賃改定等を行うものである。法律の改正により、バスの規制緩和がされ、自由に設定できるようにはなってきた。経済状況などを勘案し決定している。

問) 基本的な料金は？

答) 普通運賃・定期券については、ここ7・8年改訂は行っていない状況である。最低区間は150円、その後は経費を換算してキロ数で設定されている。長距離路線は若干高く設定されている。

問) 割引制度などはあるのか？

答) 65歳以上にシルバー定期を発行している。これは、郡内地区を走っているバス路線が乗り放題で、1年もので2万5千円、6カ月もので1万5千円などがある。また、今まではバスカードという割引のあるものがあったが、昨年2月より、JRで利用されているパスモ、スイカでバスも利用できるようにしたため、本年9月でバスカードは終了した。

問) 官庁関係などに優待券を、まだ発行しているのか？

答) 数に限りはあるが、庁舎などの窓口においてもらい発行している。

問) シルバー定期が市内でどのくらい利用されているか？

答) 毎年変動はするが、70歳以上の高齢の方の利用が多い。確かな数値は今持っていないが、20・30人ぐらいだと思う。

## (2) 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

○意見のとりまとめの説明の前に資料19～21Pにより説明【担当：小宮】

・意見の取りまとめの説明の前に、19～21P 地域公共交通の目指すべき目標の明確化及び自治体のはまりやすい落とし穴の事例について、第1回会議に掲載した資料をもう一度確認いただきたい。

○資料16Pにより「事業仕分け」結果の説明【担当：小宮】

・16Pは、10月3日に3年連続で本市が行った「市民参画による“事業仕分け”」の際に、「地域交通対策費」が俎上に上がり、その仕分け結果を掲載したものである。仕分け結果は、「市の仕事見直し」となった。資料左から仕分け人のコメント、中央市民評価者のコメント、右側市の方向性となっている。委員の皆様の意見と違うものとして仕分け人では、「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わせた対応も必要である」「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のでは」という意見、市民評価者からは、「今後利用が増え赤字が削減されるとは思わない。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」という意見。それに対して、市の方向性として一番に掲げたものが、「この交通会議を通じ検討していくこと」、次に「市

内のバス路線を維持するため、商店街などとのタイアップ」、「地域内のボランティアや、地域協働のまちづくり推進会との連携による取り組み」などを示した。

○資料 17～18P により意見のとりまとめ説明【担当：小宮】

- ・ 6月29日の第1回目会議開催以降、10月1日の増穂町のデマンド交通システムの視察、本委員である山梨運輸支局 尾形首席運輸企画専門官による10月15日の宝地区公共交通を考える会との合同研修会を経て、委員7名の方より、本市にふさわしい地域公共交通の在り方に対する意見をいただき、とりまとめを行ったものである。

○現状のバス路線に対する主な意見（抜粋説明）

- ・ 18系統の実態調査を詳しく調査する必要があるのでは？
- ・ 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。
- ・ バス路線18系統について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。
- ・ 市民の利用が増えれば年間助成1200万円も、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。
- ・ 小型車で運行回数を増加して市民の要望に応えてもらいたい。
- ・ “無料パス” “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。
- ・ 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。
- ・ 迎える高齢化社会の中で、10年20年先を考慮
- ・ かつて旧谷村町には2社の乗合自動車があり、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。

○本市にふさわしい地域公共交通に対する主な意見（抜粋説明）

- ・ 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。
- ・ スクールバスの運行は、現在一定の地域に限定されているが、他の地域へも普及を図り、一般住民も利用できるようにすれば良い。
- ・ 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い。利

- 利用者の立場に立っての運営が望まれる。交通弱者を中心に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）。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。
  - ・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。
  - ・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。
  - ・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。

#### 【議長】

- ・委員の皆様から頂いた意見の中で、「コミュニティバス」「デマンド交通」「福祉タクシー」等に関するご意見が寄せられた。これらがどんなものか、共通認識を持つ必要があるので、尾形委員より説明をお願いしたい。

#### ○「コミュニティバス」「デマンド交通」「福祉タクシー」について説明【山梨陸運支局：尾形委員】

- ・個々の説明の前に、最近流行りでデマンド交通などがあるが、基本的には路線バスが地域の公共交通であることを申し添えたい。デマンド交通は福祉性の高い公共交通であり、交通弱者を助けるという最低のサービスの維持にはなると思う。流行りにのって単純に一回走らせてみるという自治体があるが危険ではないかと思われる。路線バスは自家用車に比べれば不便かもしれないが、住民が意識を変えて、地域が守るという考えに基づき利用者増を検討し、維持していくべきであると感じる。本当の交通弱者だけが乗る乗り物と考えると人数も限られ、バス事業者の経営も悪化していくこととなってしまう、バス事業者が撤退してしまうこととなる。まずは路線バスの維持を考え、見直し等検討していく必要がある。

#### 【コミュニティバス】

- ・公共交通空白地帯で走らせるものであり、自治体がバス事業者に委託して運行するのが主流である。住民ニーズに合わせて小型なバスを愛称をつ

けて走らせるなど、地域によって異なるものである。

#### 【デマンド交通】

- ・山間地や利用者ニーズが比較的少ない地域、狭隘な道路事情のところに住んでいる高齢者などを対象とするもので、ワゴン車などの小型車で走らせ、バス停をシミュレーションし作成するものである。更に、予約があったところだけを走るものであり、費用負担を少なく無駄をなくし、高齢者などの家の近くまで行き、乗せるシステムである。

#### 【福祉タクシー：福祉有償運送に限定して説明】

- ・NPO 法人等が、身体障害者の方、要介護者の方を自家用車で病院等へ送迎する場合に、自治体の運営協議会に登録申請書を出し、要件等を協議にかける。運営協議会で協議が認められれば、運輸局への登録の手続を行うことができるものである。

※福祉タクシー：普通二種免許所持のドライバーが高齢者や障害者等の移動が困難な方々に気軽にタクシーとして車椅子のまま乗れる福祉車両で外出や移動時のサポートをする業務。患者等限定（高齢者、障害者に限らず歩行困難な方）のタクシー会社を運営する許可を取得し、通院・施設の送迎だけではなく、買い物・旅行など目的は自由

### (3) 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

#### 【議長】

- ・本日の交通会議では、主に、現状のバス路線の維持を図るため、どのような方策を講じたらよいかをテーマとしているが、バスの利用客数は平成21年度4万4千人に減少し、平均乗車密度では、0.29人にまで低下している状況である。また、バス事業者においても、これまでどおり市からの補助金（赤字額の2分の1）では、維持が困難であるという話も出された。本市が置かれている現状については、認識を共有できたと思う。
- ・次に、来年度以降、具体的にどのような取り組みが必要か、議論を深めていただきたい。本日は、会議冒頭司会から説明があったとおり、委員の皆様には、3つのグループに分かれて座っていただいているが、これからグループごと「本市にふさわしい地域公共交通」について、意見を出し合ってもらい、グループ毎に整理をし、最後に全体会で取りまとめを行う。
- ・これからの進行は、政策形成課政策担当の河野にコーディネーター役を委ねることとする。

○「都留にふさわしい公共交通」を考えるワークショップ【コーディネーター：河野】

《作業内容》

- ・これまでの話の中で、問題や課題を確認してきている。それを踏まえたアイデアも資料にまとめてあるので、資料を参考にしながら、課題の解決に向けて「都留市の公共交通にどんなものがよいか」というアイデアを出してもらおう。

《手順》

- ・初めに、課題解決のためのアイデアを1・2個考えてもらい、1アイデアにつき1枚のA4用紙を使い、簡潔にアイデアを書く。
- ・グループ内で、書いた内容について発表しあう。
  - ※必ず紙を見せ合いながら発表する。
  - ※どの課題に対するアイデアかを口頭で説明してから内容を発表する。
  - ※一人1～2意見なので、より自分が主張したいものを選んでもらう。
- ・終わったグループから議論に移る。
- ・発表した紙を机に並べ、出た意見を元に議論する。出た意見に対する質問や、意見に対する補足など、自由に情報交換しながら煮詰めてもらう。
- ・意見の紙やポストイットをまとめ、模造紙に貼る。また、意見間の関係性などについても議論した場合は、模造紙に直接書き込む。

《意見の共有》（全体）

- ・グループごとにファシリテーターが発表。その後、質疑を行う。意見や質問に対する答えは同様に記入する。

50分間討議開始

討議内容発表

Aグループ：浅川委員、細田委員、谷内委員、篠原委員（代理）、上杉幹事  
【ファシリテーター：河野】

- ・ターゲットの明確化、市民ニーズの把握
- ・多くの市民と検討する：地域協働のまちづくり推進会内で検討（宝地区と同様に）
- ・地域毎のシステムの検討。地域毎のシステムと既存バス路線の連携
- ・空いているバスを利用し、デマンド交通システムの検討
- ・シルバーパスの導入検討
- ・低料金の運行やパスモ、スイカ全市民利用検討
- ・ワンコインバス導入検討、バス小型化検討（事業者としては、大は小を

- 兼ねる：運行状大型必要（スクールバスと一般乗合兼用している）
- ・ 運行の回数増、空白地帯へのバス乗り入れ（国道バイパス全線開通：循環バス）

Bグループ：天野委員、北村委員、小宮委員、細川委員（代理）、高部委員（代理）、小佐野幹事

【ファシリテーター：小俣】

- ・ スクールバスの一般客の利用（朝夕）
- ・ ちょいちょい出かけられるバス（乗っただけ得になる＝逆の発想）
- ・ 現状として、本当にバスを必要としている方（交通弱者）の把握調査

Cグループ：田中委員、八代委員、尾形委員、輿石委員、矢島委員、園田幹事

【ファシリテーター：鬘櫛】

- ・ 根本的な必要性精査
- ・ 予算の面、路線の面、便数の面など出されているが、そもそも公共交通の根本を考えた時に、本市の将来構想を考えてどうあるべきかが重要
- ・ 本当に現在の路線が必要であるのか、逆にもっと必要な路線があるのではないか、全体の路線、地区を再精査すべき
- ・ まちの活性化を主眼に置き、交通弱者だけではなく、市民全体を考え、市民全体が負担していくような、持続可能な公共交通が必要
- ・ 市民全体で考えた場合、利用者増対策必要（自家用車利用規制など）
- ・ 教習所や保育園のバスなどを利用することも検討すべきではあるが、安全性に配慮が必要
- ・ 金銭面では、補助から委託へ切り替え必要
- ・ 公共交通空白地帯こそ利用ニーズがあるのではないか。
- ・ バスを小型化した削減経費を、高齢者の家の近くまで行けるように、また、便数の増へ振り返る。

発表を踏まえて意見・質疑等

【尾形委員】

- ・ Cグループは、「そもそも公共交通はどうあるべきか」ということで討論を重ねた。公共交通は元々交通弱者だけのものではないということが一番大切な部分である。交通弱者だけを補完することを念頭に置くと、その地区毎のこととなり、持続可能なものとならないと思われる。市全体、市民全体で考えるものであり、公共交通はなくてはならないものだとい

うことを自家用車を利用している 20・30 代の方々にも意識を持ってもらい、維持するためにはお金がかかることを認識してもらうことが大切である。1200 万円の負担ということで、市が 1/2 の負担をしているが、バス事業者は赤字の状況であり、慈善事業ではないので赤字を続けながら運行することは不可能な話ではある。根本的に考えなければならず、利用者増や利便性の向上も必要であるが、公共交通すなわちバスを走らせればお金がかかるということを認識し、市民全体で公共交通の維持を考えていくべきと考える。

#### 【天野委員】

- ・ 事業仕分けでも、仕分け人として地域公共交通を議論したが、現在国も市も必要でも削らなければならない財政状態となっている。国の仕分け作業でこれは必要ない、無駄だというように切っていくことは財政状況を考えれば当たり前のことではある。必要でも切るという心構えでやらなければ何のために議論しているのかとなってしまう。本当は必要であっても、国も市も多くの借金を抱えているので、最低限必要なことに配分していかなければならない。バス路線についても少なからず 1200 万円の負担を市がしているわけであり、それを少しでも少なくできるようにして公共交通を守っていくことが重要であると思う。本当に必要な方を調べた上で、最低限その方たちを保障していくべきであると感じる。それ以上のサービスは、いくらでもお金を出せばできることであるので、今の状況で言えば、要望とかを聞くのではなく、最低限の部分を見極めて、その後予算を投入していくことで良いと思う。

#### 【小宮委員】

- ・ 公募によりこの会議に参加させてもらっているので、市民の声として発言させてもらう。交通といった場合、普通の家庭で言えば、自家用車が 2～3 台ある状況で、その維持には免許を取得することから車を買って燃料代や車検など経費がかかる。10 年で考えると各家庭の公共交通としては、相当かかっており、元々各家庭で高齢者の病院への送迎など公共交通に出費しているものである。現在市がバス事業者に対して 1200 万円出費しているが、ここ 10 年で自分も含めバスに乗ったことはほとんどない状況であるが、例えば 1200 万円を一家庭 1000 円負担とすれば 12000 世帯が負担しているという考えにもなる。目線を変えれば、うぐいすホールに何十億円かかり、維持費も相当かかっていると思うが、利用者は全市民ではないが、その維持には市民の税金が負担されており、入らないかと

いう議論にはならないはずである。公共交通も同じことが言えるのではないかと思う。その考えからすれば、公共交通が維持されていることは、市民の誇りであり、バス事業者が安全に運行してきたことは敬意を表するものであると思う。国の事業仕分けのように、公共交通は、ずばっと切れないものではないかと思う。バス路線が運行されていることは、本市の情緒として捉えられるものであると感じるので、簡単に廃止出来るものではないのではないか。

#### 【尾形委員】

- ・ 少子高齢化社会の中で、これから更に高齢者が増えていくことが予想される。そのような中、車を運転できなくなる年齢が必ず到来し、家族を支える子供たちも少なくなり、交通弱者は増えていくことが考えられる。そのことを念頭に置きながら、公共交通を市民全体で考えていかなければならないのではないか。

#### 意見終結

#### 論点整理

##### 【議長】

- ・ 3つのグループから、素晴らしいご意見をいただいた。本日の討論の論点を整理すると、税負担を含めて考えていく必要があるということと、自治体が未来永劫補助金を負担しながら公共交通を維持していくスタイルは長続きしないということが前提にあるので、バス事業者が自立できるよう利用客を如何に増やしていくかということを考え、これから更に議論をしていかなければならないのではないかと思う。市の来年度予算編成の時期でもあるが、この会議での結論はまだ先であるので、来年度予算については、現状のバス路線の維持を継続し、この会議の中で今後の方向性を出していきたいので、委員の皆様には、継続審議をお願いしたい。

#### 4 その他

協議の中で、実態把握に努めることの必要性がでたので、事務局で今後精査し資料を取りまとめ、来年3月に第3回目の会議を開催予定とする。

#### 5 閉会