

1. 実証運行について

【市内循環バス】

＜運行の可能性について＞

- 高齢化社会を迎え私たちもいずれは公共交通を頻繁に利用するようになる。そうした時にこの循環バスは一番利用範囲が広いと思う。
- バスを生活に浸透させることが重要であると思う。実施していくうちに乗客も増えていくと思う。
- 朝の運行時間を少し早めると、新たな利用者が生まれるのではないか。
- 福祉タクシーでは、初乗り運賃の700円が無料となる制度がある。谷村などはこの制度が便利であるが、三吉などはこの制度だと負担が生じてくることから、この制度と比較してバスの運賃が低いと利用する人も増えると思う。
- 登山客が多く乗る時がある。しかし、観光地ではないので、そこまで多くの外からの乗客は見込めないようにも思う。
- 夕方、子どもたちの下校が非常に危険であり、バスを活用できると安全になると思う。子どもたちも登下校に使えるように考慮すべき。
- ターゲットを明確に設定すれば乗るのでは
- ができるので、都留市は営利目的でなく福祉の目的で循環バスが走っているというようにしてほしい。
- 富士宮市では1時間30分かって循環バスが1周しており、市内7カ所の病院すべてを廻るといふ。料金は200円である。私の娘の嫁ぎ先の姑は、小さな子どもがバスに乗るといふ体験がないことから、わざわざ孫をバスに乗せに連れて行くといふ。
- タクシーのようなセダンやワンボックスなどの小型の車両で運べるシステムとするべきである。
- 運行開始の際には十分周知をお願いする。

＜運行経路について＞

- 循環バスは路線が長く時間がかかってしまい行きたくないところまで通らなければいけない。同じ方向でぐるぐる回っているようなバスであればよい。
- 富士吉田市などでは、商店街を中心としたバス路線にしている。便利である。(駅、病院を必ず結ぶ線としている。)
- 循環バスは乗る方向によって目的地が遠くなってしまう場合があり、不便である。この部分は検討する必要がある。
- 循環バスを開地地域（八幡橋を越えたところ）まで伸ばせないか。

＜運行ダイヤについて＞

- 運行時間について、バスに乗って買い物に行く際、買い物時間が1時間とれるよう考えてほしい。
- 最終の便にはほとんど人が乗っていなかった。時刻を調整するべきだと思う。

- 買い物に行くにあたってスーパーなどが開店する10時頃の時間帯に合わせて運行してほしい。中途半端な時間の運行がある。
- 富士吉田市などでは、商店街を中心としたバス路線にしている。便利である。(駅、病院を必ず結ぶ線としている。)
- 帰りのバスの時間が遅く病院ですっと待っていなければならない。早く帰りたくてタクシーで帰ることもあったがこれには800円もかかってしまい不便である。なんとかしてほしい。
- バスを2台使って8の字で運行し一定の場所で接続するなどして、1運行の時間を少なくした方が使い勝手が良いのではないか。
- 便数についても午前午後にあと1便ずつ増やしてもよいのではないか。

<バス停について>

- 重要度の高いバス停は残して、他のバス停を再編してはどうか。
- バス停が遠く利用することが不便であるのでそういった生活環境への配慮も必要である。
- バス停がどの場所にあって、どのような施設があるのか分かりにくい。
例) カイ虎ノ門病院が近くにある「瀬中」のバス停であれば虎の門病院があることを表示するなどしてほしい。
- バス停の設置が分かりにくい場所である。また、向きが悪い、色が分かりにくい等の意見がある。
- バス停について、宮原地区でも一か所設置してほしい。(例えば、小学校前等)
- 和出のバス停については、確かに細い道をバスが運行しており危険という話もある。しかし、多くの人が活用している。できれば考慮してほしいが、危険ということも考慮すべきとも思う。
- 瀬中のバス停について、虎の門病院の前に持ってきてもらえると利用しやすい。

<安全面への配慮>

- 朝、住吉球場前で子どもを見ている。バスが停車する際、駐在所前に車を寄せるが、子どもたちの登校中であるため危険と感じた。冬季の始業は8時30分からであり、子どもたちが登校中にバスが通ることになる。また、朝子供を送迎する親が多く、混雑している。

【デマンド型乗合タクシー】

<運行の可能性について>

- デマンド運行は無駄がないため、予算の中で有効に運行することができると思う。
- デマンドという名前が分かりにくい。年寄りにもわかる名前にすればよい。
- 自分たちが車を使わなくなった時のことを考えると、病院に行くために利用できる実証運行の形態(デマンド運行)はベターだと思う。
- 予約はネックである。携帯電話を持たない場合、電話をかけることも難しい。利用時に予約ができるとあったが、それもできなかったため、不便な時もあった。帰りに利用できないときはタクシーを利用することになる。
- デマンドの良いところは車両が小型であることからドアツードアができ利便性が良いことであると思う。料金を上げるなどしてその利便性を生かせないか。

- デマンドにおいて目的地がそれぞれであるとタクシーと同じになってしまうが、乗車地は便利にして降車地を限定すればよいのではないか。
- デマンドにするとということはこの路線を廃止することだと思うが、そうすると高校生が使えない。日中の便だけデマンドにすることで対応できないか。
- 自分が使いたいときに使えない。また、キャンセルの手間もあり、その部分がネックだと思う。
- タクシーは家の前まで来てくれるため、非常に便利である。一方デマンドは多少不便であるが金額は安い。そのようなタクシーとの住み分けがあってもいいのではないか。
- 桂高校と谷村工業高校の統合の話が出ているが、今後は統合後の高校生の通学の事も考えた路線も検討すべきだと思う。
- 利用する側にとっては、タクシーのようにきめ細やかに運行してほしいが、無理ということもわかる。できるだけニーズに沿ったものを導入するという方向で実施すべき。
- 朝の様々なニーズがあるときに便を増やせれば使いやすくなると思う。

<運行路線について>

- 国道メインだと、家から歩いていく距離が長い。
- 以前、小形山を回り、高速の側道を運行する路線があればという話もあった。
- 月待ちの湯にバスで行けない。循環バスとの連結も考えてほしい。

<運行ダイヤについて>

- 病院に行く人が多いのなら、午前のみ運行するなど、便の調整が必要。
- 予算や便数を増やしても利用が増えるか分からず、非常に難しいところだと思う
- 300円くらいかかってもいいので、本数を増やしてほしい。本数が少ないので、自分の使いたい時間に便がなく、タクシーを使ってしまうということも考えられる。
- 予算の範囲で本数を決めていると思う。本数は多いに越したことはないが、予算の都合上、仕方ないとも思う。
- 病院の利用者を第一に考えてデマンドを実施したとのことであるが、病院は診療にどのくらい時間がかかるか分からないため、1時間前予約は難しい。
- 朝、昼、夕方の3便は最低限必要な便だと思った。
- まだニーズがアバウトである。ある程度ターゲットを絞ってしまった方が良い。

<停留所について>

- 境は、停留所（自治会館）まで出ていけない。遠い。乗れない。路線も検討しなおしてはどうか。
- バス停をもっと増やし、利便性を上げた方が良い。

【共 通】

<利用料金について>

- 運賃について、100円であるから利用しているという人もいる。安ければ使うと思う。
- 運賃について、距離に応じて金額を変えてはどうか。(ただし、距離と金額の表示システムなどが必要)
- 200円くらいならいいのではないか。200円でシミュレーションしてみてもどうか。しかし、これまで利用していた方の金額的な負担が増えないよう配慮すべき。
- 本格運行で土日でも運行するなど、条件が今より良いのであれば、200円となっても納得がいくと思う。実証運行で100円だったことを考えると、受け入れにくい。
- 電車への乗り換えは負担である。それを上回るメリット(運賃が安いなど)が無ければ乗らないと思う。
- 料金を上げると乗らないのではないか。富士吉田でも100円でやっている。安ければ待つこともしょうがないと思える。
- バスの本数を増やすこともよいと思うが、みんなの税金を市がそこまで負担しきれないと思う。しかし、最低でも運行するのであれば現在の料金を維持すべきでないか。それができないのであればやめるべきである。
- 予算の都合でバスの本数が増やせないのであれば、その分料金は安くして利便性を上げておく必要があると思う。
- バス停からバス停までの距離が短いことを考えると、一区間300円になってしまうのは高いと思う。
- 都会だと年間パスもある。先に運行資金を稼げるため、導入してみてもどうか。
- 電車があるところとバスしかないところの格差を少し考え、高齢者だけでも使いやすいパスの導入を考えてほしい。
- デマンドは自宅の近くから利用できるため、魅力的だった。禾生タクシーが2,500円程度かかることを考えると、500円でも1,000円でも便利と思えば乗ると思う。
- 秋山では、500円で上野原駅まで行けるようである。また、大月市では5,000円払えば年間乗り放題とのことである。同じようにできないか。
- 循環バス、デマンドタクシーは、現在100円で一律であるが、定期バスとの公平性を考え定期バスと同様に料金を距離制に設定するべきではないか。

<市の負担割合について>

- 富士吉田市においても商店街にバスで人を運ぼうとしている。そうなればまちが活性化する。まちが活性化するのであれば、もう少し予算を投入してもよいのではないか。
- 年寄りが外に出なくなってしまうと地域が地盤沈下をする。それが一番怖い。年寄りが外出するためにも便数を増やして便利にしてほしい。福祉施策の一環としてとらえ財源を投入してもよいのではないか。そのためにも行政は税金の無駄遣いをしないように努力すべき。
- 月10万円かかるとなると、バスやデマンド以外の方法について考えることも必要であると思う。

<その他>

- 燃費のいい車(電気自動車)などを活用して運行してはどうかと思った。

2 計画の策定にあたって

<公共交通の活性化について>

(利便性の向上)

- バス停まで遠いので、バス停に行くまでの距離を考えると車で送って行った方が良いと思ってしまう。
- 今現在でも公共交通の維持にあたっては多くの財源が投入されているとすれば、今後高齢化率がさらに高くなり投入すべき財源も多くならざるを得ない。バスなどではない違った方法での公共交通の維持が必要ではないか。
- 介護タクシーや福祉タクシーがまだ使えない高齢者で元気ではあるが、歩くのが少し不自由な人への対応も必要である。市では地域全体の状況を見て判断すべきである。
- バスの料金が高いと感じる。
- バスの本数を増やせば便利さが増しもっと乗るのではないか。小中学生も便利になれば乗ると思う。乗らないから減らす、減らすから乗らないという悪循環を積極的な姿勢で解消してはどうか。
- 各家庭を回る介護タクシーがある。これより便利でなければ乗らない。
- 世の中が便利すぎている。そのため、バス停まで歩かないし、時間の縛りを意識してしまうため乗らない。
- 地域は自営業が多いため、車を運転できる誰かが家にいるため公共交通を利用しない。
- マイカーがあるため、学生や通勤者の利用がほとんどだと思う。運賃が高いため、家族に頼んで送ってもらうなどしている。(料金体系等) 富士急に前向きに考えてもらわないと利用が増えないのではないかと思う。
- 富士急は回数券などがあるのか。あった方がバスの利用が増えるのではないか
- 便数を増やしてほしい。常にバスが走っていれば乗る。
- 利用者を増やすには、通勤通学の利用者を増やすべきだ。しかし、通勤者に関しては、駅から勤務地が近い場合はいいが、遠い場合は公共交通が使えない。
- 桂高校の生徒だけでも乗れるようにすれば、利用が増えるのではないか。
- 公共交通は、高齢になると使いにくくなる。操作ができないなどの難しさがある。
- タクシーは時間に制約されないから利用がある。多少運賃が高くても、使いやすい時間に便がある方が良い。
- 乗る人が少なくて本数を減らすと、利便性が落ちるため、乗る人もどんどん少なくなる。減便によるコスト削減は逆効果である。
- もう少し料金を上げ、運行本数を増やしてはどうか。(300円くらいでもいい)

(行政の取り組み)

- 利用者が少ないが、維持するにはどの程度まで行政が負担できるのかだと思う。全国を見ても、行政の負担の上に成り立っているのが通例であると思う。
- 国に負担をもっと求めていくことは必要と考える。また、自治体の負担としてどこまでが適正なのかということも重要である。現在市では一般会計予算の0.1%が路線バスの補助予算となっている。これが適正かどうか。

（地域の意識啓発）

- 現在、自分たちの足が自動車等で確保できているから利用者も少ないのである。みんなで利用とする意識がない限り公共交通は育つことはできない。それを意識しなくてはならない。
- 昔、市でノーカーデーの取組をしていたが、同じようなことを市内企業にお願いしてはどうか。
- 地域住民も動くよう、市でも働きかけてはどうか。
- サービスの提供を受ける側がわがままになったため、利用者が減ったと思う。ライフスタイルの変革も併せて考えなければならない。

＜地域での意見収集の場の設置について＞

- 今後も、地域協働のまちづくり推進会だけではなく、連合自治会など様々なところに協力してもらい、意見聴取の場を設けるなどして公共交通を考えていきたい。
- 協働のまちづくりに部会を作ればよい。
- 自治会長の中での引継ぎについても考えてもらいたい。
- 意見を集めるとなれば簡単にはいかない。
- 各自治会の中で公共交通を使っている人達の意見等を聞き、こうした場で報告ができればよいと思う。

＜地域における公共交通について＞

（公共交通のあり方について）

- 近所では福祉タクシーを使っている人もいる。運転できない人もいるので、残してほしい。
- 人の入れ替わりがなく、高齢者が減り若者が外へ出ていく現状がある。このままでは地域に住めなくなってしまう。最低限の地域の足の確保をお願いしたい。
- 高齢者が郊外から都心へ移り住んでいるという話を聞く。これは、郊外には足となる公共交通がないからである。もうすでに待ったなしの状況であるので、現状を維持しながら、さらに効率の良い便利な方法を考えてほしい。
- できれば、このまま循環バスを動かしてほしい。三吉にとってはありがたいバスである。残してほしい。
- デマンドであれば車両が小さいので地域の狭いところやバス停から遠いところに来てもらうことができる
- 高齢化社会になる中、核家族の世帯も多くなる。私たちの時代は、公共交通がないといられない状況になるのではないか。
- 将来は、既存のバスを基本に考えるのではなく、きめ細かいサービスにするべきである。利用者がいない。
- 結局人口が少ないことが大きな問題である。絶対数が少ないから乗る人も少ない。地域で維持する形の運行は、人が少ない地域では、地域全体で会費などを出さなければ運営しきれない。
- 地域住民としては、バスの大きさを小さくしてほしい。
- タクシーと同じように必要な時にすぐ来てくれて、かつ安ければ使うのは当然である。法

規制で乗合事業は個人が自由に行うことはできないが、できるようになれば企業努力で安くして利用させてあげられる。そういうビジネスが成り立つのではないか。法令が整えば、定年退職した人などが地域の要望に応じて運行業務を行うようになるのではないか。法令が整っていない中、結論の出ないことを議論しているようだ。

- 加畑の方までデマンドが入ってくれるなら、利用者もいると思う。実際、加畑から2人がいつも歩いて買い物に出かけている。また、平栗についても3人は自転車や歩きで外出している。そのような方は利用するのではないか。

（鉄道に係る意見）

- 東京方面へ行くが、帰りの接続がないのではないかと不安があるため、大月の駐車場を使う。また、二人で東京方面に行く場合、大月の駐車場を使った方が安く上がる。料金と利便性の課題がある。
- 電車は日ごろ使わないが、雪の降った時などは、利用する。
- 通勤で電車を使うが、特急は通過するため乗れず、普通の便数は少ない。特急は地元の人に効果的ではないと思う。
- 富士急行電車は料金が高い。東京に行く時は高速バスの方が安いのでそちらを使ってしまおう。

（地域の力による路線の維持について）

- 車さえ用意してもらえば、地域で運送ボランティアをできるのではないかと思う。
- 今は議論が詰まって中断しているが、少し前に地域の中で、「バス購入費用ぐらいは出す」という人がいたことから、自分たちで公共交通を維持する方法を検討した経緯がある。この件は無しとなってしまったが、もし、自分たちで公共交通を維持しようという流れになるのであれば、再び検討を始めたい。

（市の負担や運賃について）

- 乗っている人が1～2人なら、今の運行形態はもったいないように思う。