

第2回安曇野市地域公共交通協議会幹事会 会議概要

1	委員会名	安曇野市地域公共交通会議幹事会
2	日時	平成20年10月8日(水) 午後1時30分～3時20分
3	会場	安曇野市堀金総合支所 301会議室
4	出席者	奥山委員、清澤委員(代)竹村委員、小林忠由委員、小岩井委員、耳塚委員、樋口委員(代)大澤委員、齋委員、尾台委員、二木茂光委員、小平委員、小林忠孝委員、米倉委員、会田委員、田中委員(代)浅輪委員、山本委員、槇石委員、斉藤委員、勝家委員(代)丸山里多委員、宮崎委員、曲淵委員、坂内委員、土肥委員、丸山好夫委員、二木一雄委員、大内委員、上手委員(代)平尾委員、土井委員(代)皆川委員 市出席者(委員以外)小倉企画政策課長、猿田課長補佐、白澤係長、中山主任 他 NTT 5名
6	公開・非公開の別	公開
7	記者	6人
8	傍聴	0人
9	会議概要作成年月日	平成20年10月20日

協 議 事 項 等

1 会議の概要

- (1) 開会 (小倉企画政策課長)
- (2) 挨拶 (奥山幹事長)
- (3) 交代委員の紹介 (奥山幹事長)
 - 安曇野市観光協会 黒岩委員から田中委員(浅輪事務局長代理出席)
 - 安曇野市身体障害者福祉協会 水谷委員から槇石委員
- (4) 議題 (事務局)
 1. 「あづみん」実証運行状況について
 2. 利用実態調査結果について
 3. 松本電気鉄道株式会社からの不採算バス路線の見直し協議について
 4. 作業部会の検討状況について
 5. その他
- (5) 閉会 (小倉企画政策課長)

2 協議概要

1. 「あづみん」試行運行状況について(事務局より説明) ……資料1、資料3
 - <資料1 『あづみん』実証運行状況> 資料内容は下記概要にて説明のため詳細は割愛
 - a) 資料1に基づき、運行開始以降の状況が報告される。
 - ・運行を開始した平成19年9月10日から1年間の間に、246日の運行日があった。
 - ・19年度は運行日が134日あり、「あづみん」の1日平均利用者数は287.1人であった。また定時定路線の平均は15.0人であった。
 - ・20年度は9月9日までに112日の運行日があり、「あづみん」の1日平均利用者数は341.1人であった。定時定路線の平均は22.6人であった。比較すると利用人数が増加していることが分かる。
 - ・9月の1日平均利用人数を比較すると、19年度は188.7人、20年度は367.9人であり、ほぼ倍増していた。
 - ・目標は1日平均420人としているが、徐々に近づいてきている。
 - ・20年8月のお盆期間中は利用者が少なかったため、社協主催の運行委員会でも、来年度からは運休としてもよいのではとの議論がなされている。お盆の三日間を除いた1日平均は363.2人であった。
 - ・男女の比率は、女性が78%と約8割を占めた。
 - ・「あづみん」利用者地域別割合については、穂高地域が28.4%と最も多く、豊科、堀金、明科

- と続き、三郷が 10.4%と最も少なかった。
- ・ 9月9日現在の利用登録者は 23,568人であった。
- ・ 利用料金別の割合は、100円の方が約3割、300円の方が約7割であった。
- ・ この1年間で最も利用した方は 437回利用していた。ほぼ毎日往復で利用されているということである。
- ・ 年代別に見ると、70代以上の方の割合がやはり多く、68.4%を占めた。
- ・ 乗降場所ランキングでは、大型スーパーマーケットや病院が上位を占め、通院や買物に多く利用されていることが分かった。その他福祉施設やJRの駅も多かった。

幹事長 : 事務局より「あづみん」の1年間の運行状況について報告がありました。確認や質問などございましたらお出しいただきたいと思います。
利用者数はまだ地域ごとの偏りがありまして、先行して事業を行っていた堀金地域の状況を鑑みると、まだまだ他の4地域の利用が伸びてくるだろうと予測できます。このデマンド交通は、他の導入地区のデータを見ても、80代の方が中心になってくるだろうと思われるので、70代を逆転するまで伸びるのではと思います。

尾台委員 : 利用が順調に伸びてきていることは大変嬉しく思います。今運行している車両は、ワゴン車やセダン車などだと思いますが、タクシーに「あづみん」のステッカーを付けて走っているのを頻繁に目にします。利用状況など当初の見込みと変わってきている部分もあると思いますので、今実際に運行している車両数と種類について教えてください。

事務局 : 当初と変更はありません。セダン車両が3台、定時定路線にも使っている市が購入した15人乗りのものが3台、10人乗りのワゴンタイプのタクシー車両が8台の合計14台です。しかし現在市の方で、環境負荷の軽減と燃費の削減のため、一部の車両の買い替えを考えています。8台のワゴン車のうち、古くなってきた6台について、県の合併特例交付金を活用して買い替え、事業者にお貸しする考えでいます。そのうち4台は発注済で、LPガスを併用し、通常はLPガスを使って走るため、環境負荷を軽減できる15人乗りのワゴン車です。

幹事長 : 他によろしいでしょうか。それではまた後でお気づきの点があればお出しいただきたいと思います。

2. 利用実態調査結果について（事務局より説明） ……資料2

<資料2 「利用実態調査結果」>

- a) 資料2 - 1に基づき、平成20年度第1回利用者アンケートの結果について報告される。
- ・ 9月24日から26日の3日間の間に、「あづみん」運行車両に調査員が同乗するなどして行ったアンケートの結果である。合計134名の方からご協力をいただいた。
 - ・ 性別は女性が81.3%を占め、利用実績と見合っている。
 - ・ 年代は80代の方が39.6%で最も多く、70代、60代と続いている。
 - ・ 利用の時間帯は午前中が70.9%を占めたが、午前午後に渡って利用という方も13.4%いた。
 - ・ 居住地区は穂高地域が最も多く、利用実態と同様であった。
 - ・ 利用頻度は週2～3回程度という方が最も多く34.3%であった。ほぼ毎日という方と合わせると50%を超え、日常的に利用していただいている方が多いことが分かる。
 - ・ 利用の目的は通院、買物がほとんどであった。具体的な行き先は日赤病院が最も多く、乗降場所ランキングの結果を裏付ける結果となった。
 - ・ 往復での利用をする方が7割以上を占めたが、往路または復路のみ利用の場合の片道の交通手段は、タクシーや家族の送迎がそれぞれ3割以上を占めていた。
 - ・ 乗り継ぎについては、しないという方が83.6%を占めた。
 - ・ 予約が必要な点については、気にならない、ほとんど気にならないを合わせると76.1%となり、大部分の方が気にならないとのことであった。
 - ・ これまでに予約が取れなかったことがある方が25.4%存在し、その回数は1回が最多であったが、5回以上との回答も28.1%あった。
 - ・ 予約が取れなかったときにはタクシーを利用したという方が41.9%と最も多かった。その他、

別の便を利用したとの回答も7件あった。

- ・予約を取り消した経験のある方は27.6%であり、その回数は1回が最多であったが、5回以上との回答も比較的少数だが存在した。
- ・予約を取り消した理由は、別の用事ができたが32.4%と最多であった。
- ・オペレーターの対応については、87.4%の方が良い、概ね良いと回答した。
- ・運転手の対応については、94.8%の方が良い、概ね良いと評価している。
- ・乗合については92.5%が気にならない、ほとんど気にならないと回答し、利用者に受け入れられていることが分かる。
- ・料金については大多数の方が安いと感じているが、高い、やや高いと感じる方もそれぞれ2.2%、1.5%ずつ存在した。
- ・「あづみん」が運行されて本当に良かったと評価する回答が76.1%を占め、否定的な意見はほとんどなかった。

b) 資料2 - 2に基づき、定時定路線利用者を対象に行ったアンケート結果について報告される。

- ・車内に用紙を置く方法で「あづみん」利用者アンケートと同時期に行なったもので、21人の方から御協力をいただいた。
- ・21人中71.4%が女性であったが「あづみん」と比べると男性の比率が高い。
- ・利用者の年代は10代が33.3%と最も多かったが、通学のための利用者だと思われる。
- ・利用時間帯は、午前、午後、午前午後に渡ってという方がそれぞれほぼ同率で存在した。
- ・居住地区は明科地域が最も多く、路線がない堀金、三郷各地域での利用者はいなかった。
- ・乗車停留所は穂高駅前、明科駅前、田沢駅前といった駅前が多く、降車停留所は赤十字病院前が最も多かった。
- ・バス停までの移動手段は徒歩が57.1%と過半数を超えていた。9.5%存在した自家用車の方は、家族に送迎してもらっていると思われる。
- ・利用の頻度については、ほぼ毎日という方が52.4%、週2～3回程度という方が23.8%と、利用者の主体はほぼ日常的に利用する方である。
- ・利用の目的は通勤、通学を合わせると85.7%と大多数を占めていた。
- ・利用の仕方は片道のみという方も多かったが、もう片道の交通手段は、自家用車と家族の送迎が20%ずつであった。
- ・料金については安い、概ね安いを合わせると95.3%となり、ほとんどの方から好評を博している。
- ・100%の方が今後も利用すると回答した。
- ・追加希望に関しては、停留所の希望はなく、運行時間についての希望が28.6%見られた
- ・「定時定路線」の総合評価については否定的な意見は全くなく、運行されて本当に良かったが81.0%、不満もあるが概ね良かったが14.3%を占めていた。

c) 資料2 - 3に基づき、「あづみん」1回のみ利用者に対するアンケート結果について報告される。

- ・9月12日から30日の間に無作為に抽出された100名に郵送でアンケートを行い、72名の方から回答があった。
- ・性別は女性が69.4%を占め、年代も70代、80代が合計で73.9%であった。
- ・家族構成は子供・親等と同居が40%を超えており、一人暮らしの方も15.3%いた。
- ・居住地区については、豊科地域が26.4%と最多で、以下穂高、堀金、三郷、明科の順であった。
- ・乗車目的は通院が58.3パーセントを占めたが、買物の割合が極端に少なかった。あくまで臨時的な目的で利用されたことが分かる。
- ・乗車の際の感想は、大変便利、概ね便利との回答を合計すると76.4%となり、大部分の回答者は好意的であった。
- ・2回目以降利用しない理由は、自家用車に乗ったり家族や知人に頼んだり、他に移動手段を持つことによるものが約半数を占めていた。
- ・今後「あづみん」を利用するとした方が90.3%を占めており、その中ですぐ利用するつもりの方も38.2%いたが、自分や家族が運転できなくなったらとの回答も4割近くに上った。
- ・利用しない理由としては、目的地に運行していないから、また予約が面倒だからとの回答が3割ずつであった。

- ・今後の利用の仕方については、往復での利用が 43.9%と多かったが、状況により使い分けるとした回答も 4 割あった。また、そうした場合の片道の移動手段は家族送迎やタクシーが多数であった。
- ・周囲の「あづみん」利用については、家族や友人・知人といった身近な方が利用しているとした方が合計で 57.4%存在した。
- ・「あづみん」に対する評価は、運行されて本当に良かった、不満もあるが概ね良かったを合わせると 63.4%となるが、少数ではあるが否定的な意見も見られた。

d) 資料 2 - 4 に基づき「あづみん」未利用者に対するアンケート結果が報告される。

- ・9月12日から30日の間に無作為に抽出された100名に郵送でアンケートを行い、68名の方から回答があった。
- ・性別は男性が57.4%と女性を上回り、年代は70代が最も多く、次いで80代、60代の順であった。
- ・家族構成は子供・親等と同居が42.6%、夫婦2人暮らしが33.8%となっていた。
- ・居住地区は豊科が27.9%と最も多く、次いで穂高、三郷、堀金、明科の順であった。
- ・周囲の「あづみん」利用については、利用者はいないとの回答が22.1%であり、1回利用者と同様の質問をした際の回答率を上回っていた。
- ・「あづみん」を利用しない理由は、他に移動手段があるからとの回答が圧倒的であり、半数を超えていた。
- ・今後「あづみん」の利用予定があるという方が73.5%と、ない方を大幅に上回った。
- ・「あづみん」に対する評価は、運行されて本当に良かった、不満もあるが概ね良かったを合わせると48.5%で、1回でも使ったことがある方の回答と比べると評価が下がる。路線・循環バスの方が良い、以前の方が良いなどといった回答も比較的多かった。引き続き啓蒙活動を行っていく必要がある。

幹事長 : 利用実態の調査結果についての報告がなされました。確認事項、質問などあればお出しいただきたいと思います。

小平委員 : 定時定路線についてですが、三郷や堀金にもあれば利用する方もいると思います。今後運行する予定はあるのでしょうか。

事務局 : これは簡単に答えられるような内容ではありません。新公共交通システムについては様々に議論していただき、このような大きな柱を作らせていただきました。このシステムを市民の皆様にご存知いただき定着させようということで、これまでの1年をやって参りました。かつて17路線以上あったバス路線が、自家用車の普及と共に使われなくなっていったという事実がありますので、そのあたりも慎重に考えつつ、新たなバス路線については引き続きこのような場で議論していただく必要があると思っています。

幹事長 : 現在定時定路線は決められたエリアにしか入っていません。ナイトライン等々のことも含め、幹事会で議論する時間を設けていきたいと考えています。

宮崎委員 : 「あづみん」の予約が取れなかったことがある方が25.4%もいて、しかも5回以上という方がそのうちの28.1%もいます。非常に多い印象ですが、対応をどのように考えているのでしょうか。また定時定路線の乗車場所が各駅に集中しており、バス停までは徒歩で来て片道だけ利用するというケースが多いのですが、利用の促進を図る方法についてはどうお考えでしょうか。

事務局 : 予約が5回以上取れなかったというケースですが、一概に多いとは言えない面があると思っています。例えば1年間に最も使っていただいた方は437回の利用があったのですが、この方が取れなかったのだという可能性もないわけではありません。もう少し詳しく分析する必要があると思います。利用実態は毎日その便によって変わってきますので、オペレーターが運転手と相談しながらルートを決めていきます。その中で、応援車や他のエリアの車を持ってくるなど様々なことを考えてやってきていますので、もう少し調査研究をさせていただきたいと思っています。

定時定路線の片道利用が多いというお話も、もう少し分析させていただきたいと思います。明科地域のスクールバス兼用のものは、帰りの便しか運行していないのです。そういう事実もありますので、もう少し詳しく分析する必要があると考えています。

宮崎委員 : 先程路線を増やしてほしいという話もありましたが、今後のことを考える上で、そのあたりのことをきちんと分析した資料を出してほしいと思います。

事務局 : 今回と同じ調査を今年度中にもう2回予定していますので、そういったことを調べられるように設問を変えることなども考えたいと思っています。

幹事長 : あと2回調査が残っているので、定時定路線の路線ごとの希望や利用実態を、しっかりデータを取っていききたいと思います。また予約が取れなかったことについては、以前かなり電話が混みあっていた時期もありますので、タイムラグをもってこのアンケートの結果に出てきたということもあると思います。あと2回の結果を見ていききたいと思います。

小岩井委員 : 資料24頁の「あづみん」の評価について「以前の方がよい」「路線・循環バスの方がよい」が各8.3%ずつありますが、これは質問が重複しているということでしょうか。「以前」というのはどういう状況のことをいうのですか？

事務局 : 設問の設け方の整理が足りなかったのかと反省していますが、「路線・循環バスの方がよい」は以前そういったバスがなかった地域の方が選択するイメージ、また「以前の方がよい」は、バスがあった地域の方や、外出支援事業のタクシー券の方がよかったと思う方が選択するというイメージでした。次回以降はもっと分かりやすく整理して調査をしていききたいと思います。

養委員 : 回数券や定期券の利用状況について教えていただきたいです。特に回数券は11枚綴りで3000円ですので、必ずしも料金別の利用者と収入がイコールにならないと思いますが。

事務局 : 申し訳ありませんが今日手元にデータがなく、次回に整理したデータを出したいと思っています。ある程度慣れてきていますので、回数券の利用者は増えてきていると思っています。それから前回の幹事会で提案させていただきましたが、割引なしの100円回数券も最近使用が始まりましたので、それも含めて次回ご報告させていただきます。

米倉委員 : アンケートで利用者の方の意見を聞くのは当然なのですが、やはり予約が取れなかった方が気がになります。予約が一杯になってしまったということはあるのでしょうか、オペレーターが対応しきれなかったり、慣れておらず時間がかかってしまったというような状況があったのでしょうか。今はうまくいっているのでしょうか。

事務局 : 確かに当初の1か月間はひどい大混乱の状況でした。オペレーターも利用者の方も慣れていなかったためです。1人の方と20分ほどもお話をしているような状態でしたが、今はほとんどが短時間で予約ができるようになり、随分改善したと思います。オペレーターも6人でしたが、今はピークの午前中に一人増員しました。まだまだ勉強しなければならない部分もありますが、以前に比べればよくなっていると思います。

幹事長 : その他によろしいでしょうか。また最後一括して質問の時間を作りたいと思います。

3. 松本電気鉄道株式会社からの不採算バス路線の見直し協議について(事務局より説明)

・・・資料3

<資料3 『松本電気鉄道株式会社からの不採算バス路線の見直し協議について』>
資料内容は下記概要にて説明のため詳細は割愛

- a) 松本電気鉄道株式会社からの不採算バス路線の見直し協議について、事務局より報告がある。
 - ・経過としては、まず4月30日に、松電(株)より一般生活バス路線の見直しについて協議の申し入れが市に対してあった。

- ・5月19日に第1回安曇野市地域公共交通協議会幹事会にて説明を行った。
- ・7月29日に、見直し案のうちのバス路線は石敷きを12月15日とすることなどについて松電(株)より市へ申し入れがあった。
- ・8月4日に第2回安曇野市地域公共交通作業部会にて説明を行った。
- ・10月3日に松本市及び松電(株)より、松本市における取り組み方針の提案があった。
- ・その内容は、会田線については、明科高校へ通う生徒等への対応のため、保福寺下町から明科駅間を平日のみ朝1便、夕1便運行する。期間は平成21年度末までとし、21年度中に利用状況調査等を行い、運行継続の可否や他の方法を含めて見直すというものである。この件に関しては、明科地域審議会にも諮る予定であるが、現在定期券を購入してスクールバスとして使っている7名の児童については、必ず対応を行う約束になっている。
- ・また立田線については具体的な時刻表の提案などは受けていないが、JRの一日市場駅から八景山について往復4便を確保する。これまでの梓橋から松本バスターミナル間はJRでの代替が可能のため廃止する。こちらも会田線と同じく21年度末までとし、21年度中には調査等を行い見直しを図るというものである。この件に関しては関係する三郷地域審議会に図る必要がある。
- ・11月14日に予定している地域公共交通会議において議論及び判断いただく必要がある。

小林忠由委員：今事務局よりご報告があったとおりですが、一部生活路線の見直しの中で、やはり非常に自主営業が厳しい状態であり、該当の2市2村に現状を説明させていただき、自主営業の生活路線の改善のご提案をさせていただいたということです。ご当地の安曇野市は会田線、立田線の管内ですが、主たる便が隣の松本市の対応に大きく係ってくる路線ですので、弊社としましては、自主営業が困難な中、行政様から運行費等々の若干の負担を頂戴し、通学や通院に関するもの、買物に使用するものなど生活に最低限残さなければいけないものを協議するという事です。会田線に関しては小学生の方がご利用しているということで、教育委員会さまとのご審議の中で是非とも、ということです。立田線に関しては、当初は八景山からJRの梓橋駅を想定しておりましたが、梓橋駅は構内が非常に狭く、階段を上り下りしてホームに出るという駅であり、高齢のバス利用者の方は大変であるということで、ご当地の一日市場駅が相当な利便性があるのではないかと若干の経路変更等々の確認を経て、八景山から一日市場駅というかたちで松本市と協議をさせていただいています。「あづみん」という充実した公共交通システムをお持ちのご当地ですが、この生活や買物にも使える時間帯の定時定路線に関しても、もしバス停等々のご希望があれば、協議をさせていただきたいと思っています。12月15日をもってということで2市2村にお願いしていますので、この協議会の方でもご承認いただけるよう、協議をよろしくお願いたします。

幹事長：事務局及び小林忠由委員から説明をいただきました。正式決定は11月14日の市長も出席する公共交通会議で行うこととなりますので、本日の幹事会では、この資料3の提案に対しての皆様のご意見をお聞きし、11月14日の会議に汎用させていくということです。

耳塚委員：これは松本市における取組方針の案ということですが、立田線が一日市場駅から八景山間とあります。これは安曇野市にバス路線を引くということだろうと思いますが、松本市がどうして急に一日市場駅などと考えるのでしょうか。梓橋駅から松本バスターミナルは大糸線で代替が可能とありますが、一日市場駅からは何故代替ができないのでしょうか。何かお聞きになっていることはありますか？

事務局：新聞等にも松本市の動きが出ていましたが、松本市としても松電(株)と一緒に地元の皆様と懇談をする中で、このような方針を出しつつあると聞いています。事務局としてはまずこの場で議論させていただき、正式には来月開きます会議でご判断いただきたいと思いますというつもりであります。

小林忠由委員：梓川地区はレールも国道も何も通っていない村だったということで、梓川地区の方々を松本市街地へ移動をさせたいという松本市の要望がある中、候補地として上がったのがJR梓橋駅と一日市場駅でした。通院や通学、買物などに利用する際の、高齢の方々の利便性を考えた場合、梓橋よりもご当地の一日市場駅の方が好ましいという声が梓川地区の住民の皆様から上がって

おりまして、協議をさせていただいております。最終的な判断は、安曇野市の皆様が、立田線は一日市場を通るが停留所などは必要ないということであれば、何も置かず、松本エリアの方々の一日市場への輸送だけになるのではないかと思います。そのあたりは事業者として地域の皆様の利便性の向上を図るという意味で、往来交通を承認され、停留所を置かせていただくのも吝かではありませんし、必要ではないかと思っております。いずれにしても一日市場駅というのは松本市からの要望ということであり、ご当地の協議会でも協議いただきたいと思いますと思っております。

耳塚委員 : 松本市からの提案なら、普通は上高地線に接続したいということになると思うのですが。大系線も上高地線も、松本駅の発着のプラットホームが同じなんです。何も安曇野市へ路線を引くなどということを考えなくても、梓川から上高地線へ接続させるのが自然な考えだと思います。

事務局 : いずれにしても来月の会議で最終的なご判断をいただきますが、今のようなご意見が出たということ松本市の方へ伝えていきたいと思っております。

小岩井委員 : 仮にこの路線が運行されるとすると、今松本市の方で運行されている大型バスが走るということで、バス停などは現在の立田線のものにとられるということでしょうか。

小林忠由委員 : 一日市場に侵入するところは、ご希望があればしていくということです。

小岩井委員 : 端的に申しますと、そこはタクシーも非常に出るところですから。今三郷地域から一日市場駅に乗り入れている福祉バスがあったと思いますが、それはどうなるのでしょうか。

事務局 : 福祉バスについては今年度の大きな課題の一つです。具体的には、先程報告したアンケートも一通り済みしましたので、福祉バスの実態調査をこれからしていこうと思っております。その上で提案させていただき、ご判断いただきたいと思いますと思っております。

米倉委員 : 私はこういった会議には、堀金地域の「うららカー」の頃から係らせていただいております、ずっと「うららカー」や「あづみん」といった公共交通の話をしているという意識でいました。今回松本電鉄(株)の不採算バス路線の話が出てきたのですが、この会議でどういう位置付けになっているのかさっぱり分かりません。松本電鉄(株)の申し入れを認める認めないなどという権限が我々にあるのでしょうか。来月行う会議で決定するのか、あるいは市議会で決めるべき問題なのでしょうか。この会議で我々が話し合うことが一体どのような意味を持つのでしょうか。

事務局 : 法的な位置づけについては、今日出席している国土交通省さんの方からお話いただきたいと思っております。3月26日に地域公共交通協議会を立ち上げさせていただきましたが、従来の国土交通省主催の検討会の流れをこの幹事会で受け継ぐという約束でした。また、これはそれまでの地域公共交通会議を兼ねるものですが、路線を廃止することや料金を変えることなどを議論する場だと法的に位置付けられています。メンバーが同じなので誤解を招く部分もあり申し訳ないのですが、正式には、来月行う公共交通会議でご判断いただくものです。ただ、市の担当としましては、10月3日の松電(株)及び松本市からの提案を受け、様々な機会を捉えて情報を提供し、議論などをしていただければと思い、今日も議題として提出させていただきました。

米倉委員 : 事務局のお話は良く判りました。ただ、公共交通会議に私鉄の不採算部門の状況を提案され、我々が良い悪いを検討するべきなのかどうなのかということです。

皆川委員 : 同じような説明になってしまうかも知れませんが、こういった会議で良い悪いを決めるというより、議題とすることに意義があると思います。松電(株)のバス路線廃止のお話も、地域の公共交通に大きく係ってくる問題ですので、なくなった場合どうなるか、代替交通はどうするか、またこの提案も21年度までとのことでしたので、以降どのようになるのかということは、一定程度会議の場で考えていかざるを得ないと思います。法的には、地域公共交通会議が廃止を認めるなどというような立場ではないと思います。ただ、大きな問題であり、地域の方々に不利益が生じるのではないかと懸念もありますので、こういった場で今後の方策をご審議い

ただくのが妥当ではないかということです。

米倉委員 : この場で我々が良い悪いを断じるべきものではないと思いますので、松電株の方に意見があれば述べて、最終的に廃止になると決定された場合には、公共交通の方で補完する方法がないか探っていくということなら非常によく分かります。

事務局 : いずれにしても、それぞれの自治体が松電株より提案をいただいて、どうすべきか議論しているところです。今日は松本市から、松本市の立場としてこのようにしたいという提案を受けたので、このように報告しているということです。これに伴い、費用負担など難しい問題が発生しますが、今私ども事務局レベルで聞いている話では、費用負担は求めない可能性が強いということです。正式な話はこれからだということです。

幹事長 : この会議で一番大事なことは、安曇野市の地域公共交通として、どういう影響が想定され、検討していかなければならないのかを議論するということです。この提案を承認する、しないを正式に決めることが必要かどうかということもありますが、一応この案について来月の会議で皆さんにお聞きし、安曇野市としての回答ができるようにしていきたいということです。今日は安曇野地域として何か確認しておきたいことなどあればお出しただきたいと思います。また、安曇野市には地域公共交通会議が一つしかございませんので、そこでの意見が市の意見ということになります。市議会は関係なく、地域交通に関してはこの地域公共交通会議で決定するというので、それをもって申請や取消ができます。厳密に言えば、松電株の営業路線については、ここで決議を取る必要はないということになります。しかし、市長の意見だけで良い悪いというよりも、このような会議で議論をした結果として返事をする方がよいと思います。

二木茂光委員 : 梓川地区から安曇野市の公共交通に入れてもらいたいという申し入れなら論議する必要もあると思うのですが、そういう話が梓川地区からあったのですか？

事務局 : この松本市における取組方針の案は、このようにしてもらいたいという意味合いであると思って話を聞きました。提案は事務局レベルで、松電株及び松本市からありました。松本市も地域の皆様の意見を聞き、まだ判断を迷っているというところです。ただ、これまでの経過を詰める中で、会田線及び立田線についてはこのようにしたいのでご協力いただけないかという意味で10月3日に提案されましたので、今日ご説明しています。

二木茂光委員 : それは市長に対して直接あったのですか？

事務局 : 直接市長にではなく事務方にですが、市に対してご提案をいただいたと考えております。

二木茂光委員 : 梓川は松本市と合併したのですから、松本市にやってもらえばよいのではないですか。バスが入らないから困ったといって安曇野市に提案してくるのは筋が違ふような気がしますが。

事務局 : この場で様々な意見を出していただくのはありがたいことだと思います。私ども係としましては、これは道路運送法第4条の許可で、松電株がこのようにルートを変えるけれども、引き続き運行すると聞いています。しかし費用がかかるので、松本市は一定の費用負担をすることです。確かに市町村の境界はあるのですが、その地域に住まわれている皆さんの利便性を確保し地域を活性化するという意味合いでこういった会議があると思っております。

会田委員 : この話は、松電株の営業路線がいよいよ駄目だということになったときに出してもらえればよいことであって、今の段階で話し合うことには意味がないような気がしますが。

事務局 : 今回の話は、松本市及び松電株よりこうしたいという提案を受けましたので出させていただいたものです。どうなるか分からないといったものではありません。この会議には今後のことを決める権限はありませんので、ご意見があるかどうかお聞きをしているということです。

会田委員 : 決める権限がないのですから、この話は行政の方で会議をするなりして進めていってもらわなければいけないものだと思いますが。

竹村委員 : 今議論されている話ですが、松本市の方で廃止路線の代替バスについて松電株とご協議され、このように提案されましたが、これが安曇野市には費用負担を求めるものではないが、一部境界を跨いで入ってくるということで、影響があることも考えられるため、安曇野市の意向も伺っておきたいということだと思います。松本市としての意思決定をする前段階として是非確認をしておきたいということではないでしょうか。費用負担なしで安曇野市にバスが走るということは、考えようによっては良い話だとも思えます。

会田委員 : それは「あづみん」の停留所にバスを停めて、乗りたい人は乗っても良いということですか？

幹事長 : 安曇野市の新公共交通システムとは全く関係ない話です。

小林忠由委員 : 本来ならば、タクシー事業者や路線バス事業者だけで路線バスを止めるという決定をされたら、非常に地元の方は危機感を持たれるかと思いますが、幸いにも安曇野市には「あづみん」があり、デマンド交通で成り立っていますので、会田線や立田線がなくなっても大丈夫なはずですが、松本市にはデマンドがないので、立田線がなくなると、全くエリア内で動けなくなってしまいます。それはかなり市民に不利益になるので、行政としても何とか考えなくてはならないということが出たのが一日市場駅の話でした。それにはご当地の安曇野市の中にどうしても入らなくてはいけません、安曇野市の皆様としてはそれを有効活用するのか、デマンドがあるからいらないと判断するのか。もしそうであれば、安曇野市は通過して、一日市場駅に行くというのも方法の一つだと思います。そのあたりのことをこの協議会で話していただければ有り難いです。

会田委員 : 話は分かりますが、我々では判断できませんので、行政が地域住民と話をしてやっていただかなければと思います。

耳塚委員 : これは 21 年度までとなっていますが、その後のことを安曇野市としては考えているのでしょうか。それから松本市の地域公共交通会議では、三郷地域のジャスコから山形村のアイシティまで、試行運行でこの 11 月からバスを走らせるということで、三郷や梓川地域は松本市主体の交通体系になっていくような感じがします。

事務局 : それは皆様にご意見を聞かなければならないところであると思います。会田線については地元の区長さんのお話をお聞きしたり、明科地域審議会で説明したこともあります、このようなご提案をいただく前から「あづみん」を運行することができていたため、日中の皆様の交通手段は確保できています。ただ、スクール利用をしている 7 名の生徒について何とかしてくれというお申出をいただいております。このご提案では、21 年度以降については分からないということですが、私どもとしては「あづみん」があるため、スクール対応など必要な処置はしますが、それ以外は特別に対応する必要はないと考えています。

小岩井委員 : 松本市と松電株が運行する路線は独自路線ということになりますか？

小林忠由委員 : 独自営業ができませんので、若干の費用負担をしていただくというものです。

小岩井委員 : 松本市の助成をいただくということで公共交通の位置付けになったのだと思いますが、安曇野市の公共交通との兼ね合いもあります。少なくとも私どもタクシー事業者としましては、梓川地区は旧南安曇郡下ということで、デマンド交通のエリアに取り込んでいけばどうかと思います。法的なことは分かりませんが、松本市に費用負担を求めて、梓川にもデマンドを走らせたらどうかという考え方です。

事務局 : そういった意見が出たということは松本市に伝えていきたいと思っています。

二木茂光委員：今の話は安曇野市に正式に申し入れがあったらまた会議に出してもらえばよいことだと思いますが、正式にあったのですか？ デマンド交通で検討してみてくださいという話なのですか？

事務局：立田線については時刻表などは示されませんでした。事務局の方より正式に話がありました。デマンド交通で検討するということではなく、このような提案があったということ、この会議の場でご説明するという事です。

幹事長：これは松本電鉄(株)と松本市が協議をした結果、安曇野市に負担を求めることはないが、市内の一地域である駅に立ち寄るということで進めていますということで、敷居を跨ぐ礼儀上提案を受けているというものですので、デマンド交通に入りたいなどというような要望があるものではありません。

二木茂光委員：しかしこういったことは正式には市長を通してお願いしてきてほしいものだと思います。市長から、この議題を今回の会議に出して意見を求めると言われたというのならいいのですが。

土肥委員：松本市及び松電(株)からの提案については市長と話をしまして、皆様のご意見を聞いて、最終的に市として判断していかなければならないとのことです。11月14日の会議は市長が会長です。そこで皆様のご意見を聞きながら、最終的に市長が判断するというかたちになりますので、本日はその前段階だとお考えいただきたいと思います。

幹事長：よろしいでしょうか。協議の内容について資料3として報告されたということですが、21年度以降もしもデマンドとの絡みが出てくるのであれば早めの提案をいただかなければということが大きな点であると思います。また、費用の負担などが発生する場合には、大変な決議事項になりますので、最終的に確認をすることが大事であると思います。また、会田線については、21年度以降廃止になってしまった場合に影響を受ける通学サービスは市として必ず行っていくということですが。

4. 作業部会検討状況について(事務局より説明) ... 資料4

<資料4「安曇野市地域公共交通協議会作業部会検討状況」>

資料内容は下記概要にて説明のため詳細は割愛

a) 資料4に基づきこれまでの作業部会検討状況が報告される。

- ・まだ充分議論を尽くしているわけではなく、途中経過の報告である。
- ・「安曇野の里観光センター設置案」は安曇野市タクシー運営協議会より提案のあったもので、山岳観光の自家用車対策や道路の渋滞の緩和、また安曇野市の統一的な観光戦略の一環として、観光情報を総合的に管理・発信する拠点を作り、地域の活性化につなげたいというものである。中房線や高速バス、周遊バスなどの停留所を誘致し、タクシー乗場や自家用車駐車場を確保し、また観光インフォメーションセンターを誘致するといった内容である。
- ・この提案については既に2回開かれた作業部会で議論しているが、このような観光センターとしての機能を持った施設を整備するにはお金や時間が膨大にかかるなど、様々な課題がある。
- ・まずはポイントを絞りながら当面できることから考える必要があるとして、中房線の安曇野の里及び高速バス停等までの延長や「あづみん」の共通乗り合いポイントの設定、しゃくなげ荘や穂高総合支所の既存駐車場のパークアンドライドとしての活用、観光周遊バス等との連携といったことが当面の検討課題となっている。あくまでも検討の途中であり、これらをすぐに始めるというものではない。
- ・安曇野に適した移動支援システムの仕組みも検討中であるが、パークアンドライド型の観光交流者の域内移動支援システムを開発していく必要があるとの方向で考えている。乗り放題バスを発行し、回遊マップの作成や物販などのポイント交換を行うなどさまざまなやり方を検討中である。
- ・この検討を進めるためにはいくつか論点を整理する必要がある。この移動支援システムの対象者、公共交通利用のメリットの創出の仕方、運行方式、課金方法と料金設定、財源確保の方法、運営主体の設立方法といったことである。
- ・すぐ簡単にできるものではなく、公共交通を中心に議論する場であるので、どこまで進めてい

くのかということも含めて議論をしている最中である。

幹事長 : 事務局より中間報告がありました。この後も作業部会が予定されていますし、濃密に関係各位と話を詰めながら、できることを探っているということです。今回は非常に大雑把な内容での中間報告でしたが、確認事項や今後の作業部会で議論してもらいたい内容などを伺えればと思います。

安曇野の場合、山岳観光のシーズンが非常に限られていますが、その時期には路上駐車など周辺への悪影響がありますし、平地観光と山岳観光の連携が取れていないといった問題を解決することによって、この地が日本の新しい観光スポットとして花開く可能性が大いにあるのではといったことについても、鋭意検討していきたいと思っています。

最後に今日の4つの議題に対して確認なりご意見がありましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

5. その他について

事務局 : 途中でご説明させていただきました通り、松本電気鉄道様からの路線バスの見直し等の協議につきまして、正式にご判断いただくための公共交通会議を、11月14日(金)の午後1時半より開催したいと考えています。会場は県安曇野庁舎の会議室を予定しています。また近くなりまして会場が確定しましたらご案内の通知をさせていただきたいと思います。

幹事長 : それでは閉会の挨拶をお願いします。

事務局 : 本日は慎重にご審議をいただき大変ありがとうございました。また、特に松電様からの見直し協議につきましては、貴重なご意見をありがとうございました。以上をもちまして閉会と致します。大変ご苦労様でした。

以上