

**北杜市地域公共交通会議**

**(平成30年第2回)**

**北杜市地域公共交通活性化協議会**

**(平成30年度第3回)**

**会 議 録**

**北杜市企画部企画課**



# 会 議 録

会 議 名：北杜市地域公共交通会議（平成30年度第2回）  
北杜市地域公共交通活性化協議会（平成30年度第3回）

開催日時：平成31年3月26日（火） 午前10時30分～午前11時30分

開催場所：北杜市役所 西会議室

会議次第：協議事項

- （1）市民バスの一部ルート変更について
- （2）消費税増税に係る市民バス使用料（運賃）の改定について
- （3）地域公共交通網再編（幹線・支線）の検討状況について

会議資料：会議次第・資料

会議の公開・非公開の別（非公開の場合はその理由）：公開

傍聴人の数（公開した場合）：7人

出席委員：岩下達也、兩宮正英（代理出席：野出憲一郎）、長田竹千代、篠原公一、樋口整三、藤森一雄、花輪英明、中山正治、中根光芳、鈴木一雄（代理出席：志田悠次）、藤巻伸夫、田中満（代理出席：傳田修司）、山本修（代理出席：榛原聡）、若尾哲夫（代理出席：細田行男）、利根川昇、原藤進、大柴政敏、土屋裕

欠席委員：中谷晃、志村宏文、保坂行美、原口洋輔、浅川武彦、佐々木邦明、菊原忍

事務局：小松武彦企画部長、加藤寿企画課長、土屋雅光企画担当リーダー、高柳博基企画担当

会議録署名委員：中根光芳、長田竹千代

はじめに「地域公共交通会議」において（１）（２）を協議

### （１）市民バスの一部ルート変更について

（事務局）

- ・地元からの要望があった「小淵沢巡回線」（水曜日・土曜日のみ運行）の城山公園バス停から 500m ほど延伸し、新たに旧下笹尾公民館バス停を設置する。
- ・時刻表も軽微な変更であり、運輸局の登録変更ができ次第、概ね 5 月連休明けからの変更を考えている。

（質疑応答）

（意見等なし）

### （２）消費税増税に係る市民バス使用料（運賃）の改定について

（事務局）

- ・10 月の消費税増税に伴い、市民バスの使用料（運賃）を改定する。
- ・改定額は新旧対照表のとおりであるが、距離制の普通使用料については、現行 200 円を 210 円、300 円は同じく 300 円、410 円を 420 円、510 円を 520 円、610 円を 630 円にそれぞれ改定、1 乗車 300 円の巡回線にあつては、そのまま 1 路線 1 乗車 300 円とする。
- ・定期乗車券使用料にあつては、福祉定期券を現行 15,420 円と 15,710 円とする。
- ・いずれにしても、現行の市民バス路線の使用料（運賃）の改定であるが、現在、検討を進めている新たな交通体系の使用料（運賃）にあつては、再度、この会議において協議させていただく。

（質疑応答）

（意見等なし）

「地域公共交通会議」を終了、続いて、「地域公共交通活性化協議会」において（３）を協議

### （３）地域公共交通網再編（幹線・支線）の検討状況について

（事務局）

- ・まず、現行路線であるが、市民バスとしては、市内を網の目のように 14 路線が走っている。併せて、韮崎市と白州を結んでいる廃止代替バス「韮崎～下教来石線」があり、これは韮崎市と共同運行していて、運行自体は山梨交通が行っている。
- ・民間路線としては、これも山梨交通の路線であるが、韮崎市と増富温泉郷、浅尾・仁田平を結んでいる「韮崎～増富温泉郷線」、「韮崎～仁田平線」の 2 路線があり、これは民間路線の赤字補てんをしているものである。
- ・さて、平成 30 年 3 月に策定した「北杜市地域公共交通網形成計画」においては、広大な市域をできうる限りカバーしていくため、市内を 4 つのエリアに分け、そのエリアを繋ぐもの、人間の体で言うところの「太い血管」としての位置づけとして「幹線」、そして、それぞれのエリア内の移動を担うもの、人間の体で言うところの「細い血管」としての位置づけとして「支線」を有機的に繋げていくことにしている。

- ・それを受け、昨年4月以降、各エリアごとに行政区長や地域委員、民生児童委員や老人クラブなど地域の代表のみなさん、そして、これまでの公共交通ワークショップに参加された一般公募の方々をメンバーにした地域公共交通運営員会を設置し、特に「支線」について検討を重ねてきた。
- ・計画においては、「幹線」はこの活性化協議会が、「支線」においては、エリアの地域公共交通運営委員会が主体性を持って検討を進めていくこととしており、平成30年3月末の計画策定からある程度の形を作り上げてきた。
- ・はじめに「太い血管」の「幹線」であるが、限られた車両を有効に活用するため、朝夕の運行は学生、特に高校生の通学をメインに路線を配置している。
- ・まず、赤色の路線は、現行の「清里・長坂線」を活かした、清里から高根総合支所を結ぶ路線、青色の路線は、現行の「大泉・長坂線」を活かした、大開から長坂駅を結ぶ路線、緑色は、現行の「横手・日野春線」を活かした、横手と日野春駅を結ぶ路線である。
- ・黄色は、現行の「南部巡回線」を踏襲した、須玉～高根～長坂をぐるりと回る巡回路線である。これは現状、1台で右回り・左回りを行ったり来たりしているが、新たに2台体制で運行していく。
- ・また、幹線としては、先ほど紹介した廃止代替バスの「葦崎～下教来石線」、民間路線の「葦崎～増富温泉郷線」、「葦崎～仁田平線」が位置付けられる。
- ・さらに、鉄道も重要な「幹線」として位置付けられ、JR中央線が市内西域を南北に走り、JR小海線が、市内北域を東西に走っている。
- ・これらは、市域エリアを繋ぐ交通手段であり、乗り換えながら一定程度の遠距離を移動するものである。
- ・一方、「細い血管」の「支線」であるが、これは、各エリアの地域公共交通運営委員会で検討を進めている。
- ・明野・須玉エリアについては、「支線」も「幹線」同様、定時・定路線での運行を検討している。ビッグ須玉店～辺見診療所のルートを支線共通ルートと位置づけ、2台の車両を使ってエリアをX型に運行するものである。
- ・緑色の路線は、増富・江草方面～支線共通ルート～境之澤・若神子新町を運行するもの、青色の路線は、上津金～支線共通ルート～浅尾・小笠原方面を運行するものである。
- ・平日毎日運行であるが、車両2台という限られた運行であるため、効率的な時刻表を設定したい。
- ・高根・長坂・大泉エリアであるが、エリア内の予約型乗合交通、いわゆるデマンド交通の運行を目指している。
- ・車両は3台運行し、高根と長坂を結ぶ県道長坂・高根線を取り巻くゾーンと大泉のひまわり市場・大泉総合支所周辺ゾーンを目的地と定め、それぞれの居住地から乗り合わせを行いながら、目的地に向かうイメージである。
- ・やみくもに予約を入れて運行するのではなく、「自宅周辺から目的地に向かう便」と「目的地から自宅方面に帰る便」を明確に分け、それぞれ4便程度の運行を考えている。
- ・ご存知のとおり、デマンドバスの運行は、タクシー事業との住み分けが重要であり、小淵沢方面や須玉方面など、エリア外に移動する場合は、幹線に乗り換えていただくことになる。
- ・乗り換える場合は、定められた乗換ポイントで幹線に乗り換えていただく。
- ・小淵沢エリアにあっても、エリア内のデマンド交通の運行を目指している。
- ・小淵沢駅及び道の駅・スパティオ周辺ゾーンを目的地と定め、乗り合わせを行いながら、目的地に向かう。

- ・車両は1台での運行とし、高根・長坂・大泉エリア同様、「自宅周辺から目的地に向かう便」と「目的地から自宅方面に帰る便」を明確に分けて運行する。
- ・特に、小淵沢エリアは、生活圏が長野県富士見町と密接であり、富士見町デマンド交通「すずらん号」との接続も重要となっている。
- ・白州・武川エリアについても、エリア内のデマンド交通の運行を目指している。  
白州の道の駅・総合支所周辺、武川の牧の原周辺ゾーンを目的地と定め、乗り合わせを行いながら、目的地に向かう。
- ・車両は2台での運行とし、他のエリア同様、「自宅周辺から目的地に向かう便」と「目的地から自宅方面に帰る便」を明確に分けて運行する。
- ・他のエリアと同様であるが、長坂方面や葦崎方面など、エリア外に移動する場合は、幹線に乗り換えていただくことになる。

#### (質疑応答)

##### (委員)

- ・これはもう決まっているものだと勘違いされている方がみられる。
- ・すでにこのような時刻で運行するというような方がいたので、それはまだ違いますよと、今は案の段階なので、現在検討を進めているということでご理解いただいた。
- ・車両の配備の問題については、これから事業者間で協議をするが、新たに車両を購入してデマンドに充てるという事業者も出てくる。
- ・現在の市民バスの路線で、ワゴンタイプで運行している車両は新たな運行体制になれば5台ほど浮いてくるが、新たな支線においては8台必要で3台は事業者が用意しなくてはならない。  
車両分を負担する事業者と負担しない事業者との差を承知しておいていただきたい。
- ・1箇所やはり車両と乗務員が用意できるか分からない事業者もあり、なかなか手が挙げられない事業者がいる。
- ・さらに市所有の車両を緑ナンバー登録していただくこと、車両を購入する事業者に対しての何らかの手当てをできないか検討いただきたい。

##### (事務局)

- ・事業者とも「支線」の車両の件について、話をさせていただいているが、基本的には、現行の市民バスの車両のうち、新たな運行体制で路線バスとして利用しない車両を有効利用していきたい。
- ・「支線」の車両について、ワゴンタイプの大きな車両が最適か、セダン型の小さな車両が最適かも含め検討したい。

##### (その他、意見等なし)

##### (事務局)

- ・その他の件となってしまうが、報道等でもご存じのとおり、タクシーの乗合事業について、政府も解禁向け本腰を入れて進むという情報がある。
- ・いわゆるスマートフォンのアプリを使って予約を取り、乗合をしていくというシステムである。

- ・本来、タクシーは乗合事業ができないが、タクシー事業として乗合、デマンドバスと同じようなサービスをできるようにするというものである。
- ・実際、どのようなスピード感で解禁に向けて進むのか予測はできないが、「支線」においてはまさにデマンドバスを活用しようと検討しているので、我々としても、国の動向は注意深く見守っていきたいと考えている。
- ・併せて、高齢者の運転免許証自主返納支援制度というものを本市でも行っている。内容は、市内に在住する65歳以上の運転免許返納者に対して、市民バスの回数券を12,000円分交付するというものである。
- ・これは1回きりであるが、交付された回数券を使い切った場合は、よりお得な高齢者や障がい者に対応する「福祉定期券」に移行してもらう。お試してから本格的な利用へ、公共交通に誘導していくという側面がある。
- ・今まで累計287名の方々がこの制度を活用していただいているが、年齢層を見ると、意外に60代・70代が少なく80代が多く、90代、人によっては100歳に迫る方もいらっしゃった。
- ・市の窓口に来て「もう歳だから免許の更新に行かず、そのまま失効したのだが、自主返納制度が使えるか」という問い合わせがあるが、免許の失効は自主返納ではないので制度の活用はできない。あくまでもご自身の意思で自主的に返納した時の制度であることをご承知おきいただきたい。
- ・なお、タクシーに関しても、自主返納者に対しては10%引きとなるので、それぞれ、地域において積極的に周知いただければありがたい。

(その他、意見等なし)

以上。

**署名委員**

---

**署名委員**

---