

**北杜市地域公共交通会議
北杜市地域公共交通活性化協議会
(令和元年度第1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・北杜市地域公共交通活性化協議会（令和元年度第1回）

開催日時：令和元年10月25日（金） 午後3時～午後4時30分

開催場所：北杜市役所 西会議室

会議次第：協議事項

【北杜市地域公共交通会議】

（1）北杜市地域公共交通網形成計画推進に伴う検討結果・運行計画（案）について

【北杜市地域公共交通活性化協議会】

（2）幹線（案）・支線（案）・運賃（案）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：深沢信、兩宮正英（代理出席：上野正仁）、中谷晃（代理出席：鈴木修）、菊島貴（代理出席：小林実）、藤原哲治、保坂行美、堤初夫、奥石幸徳、小野光一、齊木和茂、和田喜則、深澤勇一（代理出席：藤巻伸夫）、松澤尚利（代理出席：高木博史）風間辰也（代理出席：弦間重彦）、皆川宏平、三井一（代理出席：芦沢洋司）、利根川昇、原藤進、大柴政敏、山田輝夫（代理出席：古屋昭彦）、土屋裕、仲嶋敏光

欠席委員：沓川友明、三井成司、佐々木邦明

事務局：山内一寿企画部長、中田治仁企画課長、土屋雅光企画担当リーダー、大柴公太担当、奥石和弘担当

会議録署名委員：保坂行美、堤初夫

(1) 北杜市地域公共交通網形成計画推進に伴う検討結果・運行計画(案)について(事務局)

- 北杜市地域公共交通網形成計画を平成30年3月に策定、計画に基づき再編について検討を進めてきた。
- 現行の市民バスは、定時定路線として14路線を走らせており、その他、山梨交通が走らせている韮崎～増富温泉郷線、仁田平線の民間路線及び廃止代替バスの韮崎～下教来石線があり、それらを組み合わせて生活の足を支えている。
- 来年度からは、交通網を「幹線」と「支線」に位置づけし、全体としてネットワークを構成する。
- 「幹線」は幹となる線であり、多くの人を遠くに運ぶもの、「支線」は地域のニーズに応じてエリア内の移動を担うものである。
- 「幹線」については、南循環線、北線、東西線、西線があり、南循環線は現在の南部巡回線と同じ経路を走るものであり、車両を1台から2台とする。
- 北線、東西線は、現在の北部巡回線をベースにするものであり、巡回している現在の路線を2つに分けて2台で運行する。
- 西線は、現在の横手日野春線をベースにするものであるが、路線を延長して長坂駅～白州～武川～日野春駅を結ぶ路線とする。
- 「支線」は4つのエリア別にエリア運営委員会を設置して検討を進めており、明野・須玉で1つのエリア、高根・長坂・大泉で1つのエリア、小淵沢で1つのエリア、白州・武川で1つのエリアになっている。
- 市全体としては、エリアごとの「支線」によって、移動したい人々を吸い上げるとともにエリア内の目的地に送り届け、エリア外や市外に行きたい人は、「幹線」に接続して遠くに送り届けるというネットワークを構築する。
- 「幹線」は朝夕と日中で路線を変えて運行する。
- 朝夕は通学・通勤の需要に応え、日中は主に高齢者の買い物やその他の需要に応える。
- 通学・通勤を担うのは、現状の路線を踏襲した清里長坂線、大泉長坂線、横手日野春線、白州通学便であり、清里長坂線、大泉長坂線、横手日野春線については、朝の運行を終えたら北線、東西線、西線として運行する。
- ポイントとしては、1台の車両で朝夕・日中路線を変えて運行することで、違うニーズに対応できるよう、限られた車両の有効活用を図った点である。
- 南循環線については、2台で右回り・左回りの双方向運行を行う。
- 「幹線」は基本毎日運行であるが、朝夕の通学・通勤便については、土日祝は運休とする。
- 「支線」については、明野・須玉エリアは定時定路線、車両2台で4路線を運行する。
- 定時定路線であるので、登録や予約は必要ない。
- エリア内の商業施設や病院、公共施設などが行き先である。
- 高根・長坂・大泉エリア、小淵沢エリア、白州・武川エリアについては、デマンド交通を運行する。
- 車両については、高根・長坂・大泉エリア3台、小淵沢エリア1台、白州・武川エリア2台で運行する。
- デマンド交通は、事前に登録が必要であり、乗る際には予約も必要となる。
- デマンド交通の停留所方式を採用し、自宅近くの「乗り場」から乗り、あらかじめ設定してあるエリア内の商業施設や病院、金融機関、公共施設などに行く。

- あらかじめ設定してあるエリア内の商業施設や病院、金融機関、公共施設などでのみ降車できる。
- 公民館や集会所など地域住民が集まる場所を中心に自宅近くの「乗り場」を設定した。
- デマンド交通は、定時定路線（路線バス）とタクシーの中間にある乗り物であり、いつでもどこにも行けるタクシーとは違うものであって、乗る場所も降りる場所もある程度限定して運行する。
- 「行き便」「帰り便」を設定し、車両の方向性を定めて運行する。
- 「支線」の運行日は、月～金の平日5日間の運行とする。
- 予約方法は電話またはウェブで受け付け、エリア共通の予約センターを設置して対応することとし、予約時間あっては、平日の朝9時から午後1時までとする。
- 利用日の前日までに予約していただく。
- 明野・須玉エリアの「支線」は、津金の和から市役所周辺までを繋ぐ「津金百観音線」、増富の黒森から市役所周辺までを繋ぐ「黒森江草線」、若神子新町と境之澤から市役所周辺までを繋ぐ「若神子新町境之澤線」、明野をぐるっと回りながら市役所周辺までを繋ぐ「明野ひまわり線」の4路線を2台で工夫しながら運行する。
- 「幹線」である南循環線、山梨交通の葦崎～増富温泉郷線との乗り継ぎにも配慮している。
- 続いて、高根・長坂・大泉エリアの支線であるが、定時定路線ではなく、デマンド交通であり、他の小淵沢エリア、白州・武川エリアも同じくデマンド交通を選択した。
- 定時定路線、デマンド交通ともにメリット・デメリットがあり、デマンド交通のメリットとしては、定時定路線のように決まったコースを走るものではないので、ある程度多くの利用者の家の近くにバス停を設置することができる。
- 逆にデメリットとしては、登録や予約が必要、予約をしなければならない、併せて場合によっては、予約をしようとしても、希望する便の車両がいっぱいになってしまえば、予約しようとした便に乗れないといったことも発生する可能性をはらんでいる。
- 定時定路線のメリットとしては、決まった時間に決まったルートを走っているのでもちろん予約は必要なく、決まったバス停で待っていれば誰でも乗ることができること、ただデメリットとしては、設定されたルートのみを走っているのでも、どうしてもバス停から非常に遠い人が乗れない状況は発生してしまうことがある。
- 各エリア運営委員会では、このようなメリット・デメリットを精査した上で、運行方法の選択をしており、明野・須玉エリアにおいては、地域へのヒアリングなどを経て、やはり高齢者には予約電話が難しい、予約なしで決まったバス停で待っていればバスが来るという方がいいという観点から定時定路線を選択した。
- それ以外のデマンド交通を選択したエリアについては、広範囲に住居が点在する地勢的な状況の中で、バスに乗りたくても乗れない、おでかけしたくてもできないという人が多くおり、登録や予約という手間をかけてでも、1日一回はおでかけしたいという観点からデマンド交通を選択した。
- 高根・長坂・大泉エリアでは、きららシティや甲陽病院、長坂駅など多くの方が生活に必要な施設がある程度集積している県道沿いを目的地①と設定するとともに、同じくひまわり市場や大泉総合支所周辺も同様なゾーンであることから目的地②として設定した。
- 併せて、大泉駅周辺を目的地③、小泉駅周辺を目的地④、清里駅周辺を目的地⑤してある。
- ただし、目的地③、目的地④、目的地⑤については、目的地①と目的地②へ向かう方向性と逆の移動にならざるを得ないため、予約が成立しにくくなることから、優先順位を低くした上で目的地として設定した。

- 便数は、行き便4便、帰り便4便を設定し、各時間帯の中で運行する形になっている。
- 小淵沢エリアもデマンド交通を選択した。
- 小淵沢エリアは車両1台で小淵沢駅周辺、道の駅・スパティオ周辺を目的地に設定して運行する。
- 便数は、行き便3便、帰り便3便を設定し、各時間帯の中で運行する形になっている。
- 小淵沢エリアの特徴は、富士見町のデマンド交通との乗り換えを実施するところであり、富士見町とも調整を進めている。
- 白州・武川エリアについても、デマンド交通を選択した。
- 白州・武川エリアは車両2台で道の駅周辺、牧ノ原周辺を目的地に設定して運行する。
- 「幹線」である韮崎～下教来石線、西線などと連結を図ることによって、移動範囲も大幅に広がる。

(質疑応答)

委員

- ・「幹線」の朝夕運行・日中運行の時間帯は？

事務局

- ・棒ダイヤを見ていただければ分かるが、朝の通学・通勤便の運行は概ね午前6時台～7時台、日中便の運行は午前8時台～午後5時台、夕方の通学・通勤便の運行は、日中便の運行が終わった午後5時台～7時台である。

委員

- ・「支線」のデマンド交通について、設定した目的地のみで降車可能ということであるが、ルート設定後、目的地に向かう途中で降車できないということか？そういった運行計画に至った経過は？

事務局

- ・まず、デマンド交通の特性として、予約の状況によって毎回ルート設計が違ってしまうため、経路が一定ではないということ、また、あまりに自由度を上げていってしまうと、どんどんタクシーに近づいてしまい、タクシー事業と変わらなくなってしまいます。本市において、デマンド交通との競合によりタクシー事業が無くなってしまった場合、本当に緊急時の公共交通が無い状態に陥ってしまいます。さらに、目的地の設定にも関連することであるが、あっちにも行ける、こっちにも行けるといって運行をしてしまうと、方向性を定めた行き便・帰り便の時間内の運行ができなくなるとともに、1便当たりの移動時間が伸びてしまうと、その分、乗り合いが成立しない、乗れないといったことも想定されるので、一定程度の運行制限を設けた。

委員

- ・「幹線」の朝夕の通学・通勤便には一般の方は乗れるのか？

事務局

- ・便の主旨が通学・通勤ということで通学・通勤便としてあるが、もちろん一般の方、誰でも乗れる。

(2) 幹線(案)・支線(案)・運賃(案)について(事務局)

- 先ほど、活性化協議会の中で運行計画詳細を説明したことから、地域公共交通会議においては、運賃の内容を説明する。
- 来年4月からの新たな公共交通体系に係る運賃に対する考え方については、高齢者をメインターゲットに、普通運賃をお得に、分かりやすく設定、乗ってみようと思ったときのハードルを下げるというものである。
- みんなで、つくって・守って・育てるというコンセプトであることから、まずは乗っていただくことが重要である。
- まず「幹線」であるが、普通運賃、現金で運賃を払う場合、距離に関係なく1乗車200円、高校生以下、障がい者及び介護人は1乗車100円とする。
- 現状、一部の路線を除いて距離制の運賃になっており、距離に応じて210円～630円という体系になっているが、初めて乗る方にとっては大変分かりにくく、乗ろうと思ったときの障壁となっていたため、「幹線」にあっては一律の運賃で、普通運賃としてもお得な設定にした。
- 「支線」の定時定路線、明野・須玉エリアであるが、「幹線」同様、距離に関係なく1乗車200円としたが、増富方面から市役所、市役所から増富方面の移動にあっては、1乗車400円とする。
- 「支線」のデマンド交通については、全国の事例など勘案した上で、なるべく使いやすく分かりやすいよう1乗車300円とした。
- 定期運賃にあっては、現状と同様に一般、通学、福祉の3種類とし、一般は通勤する方、通学は学生、福祉については、障がいを持っている方、手帳を持っている方を対象とする。
- ポイントとすれば、「幹線」の定期にあっては、1枚の定期ですべての「幹線」に乗ることができるいわゆるパスポート券の使い方ができるようにした。
- 現状、路線ごとに定期券を発行しており、定期券の対象路線しか乗ることができなかったが、新たな公共交通体系はネットワークを構築することを強く押し出していることから、「幹線」においては、全部の路線に乗れるように設定し利便性向上を目指す。
- 「支線」にあっては、デマンド交通では定期券は設定しない。
- デマンド交通においては、定期券を持っていても、状況により予約ができない、乗れないという可能性があるため、定期券は設定しない
- 「支線」の定時定路線、明野・須玉エリアの「支線」にあっては、支線の定期券を発行する。
- 回数券については、現状と同様に100円券を綴ったものを用意し、綴り枚数が増えるごとに割引率を上げる。
- 100円券11枚綴り1,000円、100円券57枚綴り5,000円、100円券120枚綴り10,000円、今回新たに割引率が高くなる100円券253枚綴り20,000円を用意する。
- これは、「支線」のデマンド交通に定期券の設定が無いということで、デマンド交通をよく利用する方の選択肢を増やしたものである。
- 本会議においては、運賃の内容とともに、協議会においてもお話しした富士見町のデマンド交通との連携についても協議を調えたい。

(質疑応答)

委員

- ・「幹線」が 200 円、「支線」のデマンド交通が 300 円の設定について、「幹線」の方が「支線」のデマンド交通よりも移動距離も長くなると思うが、この金額の差は何か？

事務局

- ・デマンド交通については、車両経費、ドライバー人件費とともに、予約受付業務の経費が別途かかってくる。予約受付センターを新たに設置し、システム導入やオペレーターの人件費などもかかってくるため金額の差がある。また、「幹線」との乗り継ぎを考えた場合、「幹線」を少し安く 200 円とすることで、300 円と 200 円でちょうど 500 円、ワンコインとなり、非常に分かりやすく、乗ろうと思ったときのハードルを下げることにつながる。併せて、山梨交通の路線バスや JR 鉄道との乗り換えも想定した上で、利用者の負担があまり大きくならないよう配慮した。

委員

- ・障がい者の割引は、手帳を提示するのか？

事務局

- ・現状も同じであるが、障がい者にあつては、身体障害者手帳・戦傷病者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を持っている方を割引しており、定期券を購入する場合は、購入時に提示していただいている。普通運賃、現金で運賃を支払う場合も、降車時の運賃支払いの時に手帳を提示していただく。

委員

- ・「幹線」の定期で「支線」は乗れないのか？

事務局

- ・そのとおり。いろいろ検討したが、「幹線」の定期は「幹線」のみ、「支線」の定期は「支線」のみとさせていただく。

委員

- ・「幹線」から「支線」の定時定路線、「支線」の定時定路線から「幹線」への乗り継ぎに関して、その都度運賃を払うのか？

事務局

- ・そのとおり。定時定路線の乗り継ぎであるが、「幹線」と「支線」を組み合わせるという観点から、他のデマンド交通との乗り継ぎとのバランスもあり、「幹線」と「支線」の乗り継ぎ時は、それぞれ運賃を支払っていただく。

委員

- ・普通運賃が下がっているので、その分市の負担が増えるのか？

事務局

- ・ひとつの車両により多くの方が乗っていただくことが乗合交通の大切な部分であり、みんなで、つくって・守って・育てるという考え方からも、全体で利用促進を図っていきたい。

委員

- ・「支線」の定時定路線、明野・須玉エリアのゾーン料金について、ゾーン内、ゾーン外という意味合いは？

事務局

- ・黒森江草線の孫女橋バス停を境にゾーンを切り替え、例えば、市役所から孫女橋バス停の手前までは200円であるが、孫女橋バス停を超えると400円になるという意味である。黒森方面から市役所に来る場合も同じで、黒森から孫女橋バス停の手前までは200円であり、孫女橋バス停を超えると400円になる。

委員

- ・定期券による通学について、「支線」と「幹線」に乗り継ぐ学生や「幹線」のみの学生で金額も変わってくるが、一律にできないか？

事務局

- ・市内だけでなく、甲府やその他の地域の高校に鉄道に乗り継いで通っている生徒もたくさんおり、どうしても住んでいる場所によって、通学の費用が変わってきてしまう現状はある。

委員

- ・「幹線」「支線」ともにバス停の表示の仕方は決まったか？

事務局

- ・「幹線」については、現状のバス停を使っていきたい、「支線」にあっては、別途、新たなバス停を準備している。

委員

- ・住民に乗り方のサンプルを提示して分かりやすく伝えて欲しい。個別の対応も考えてもらいたい。

事務局

- ・利用促進に対してのご提案を感謝する。現在、この案に基づいた利用促進パンフレットや時刻表の作成を進めており、その中でモデルコースというか、乗ってから降りるまでがイメージしやすいものを用意する予定である。併せて、年明けを目途に町単位の乗り方説明会を開催したり、そういった説明会に来られない方にも伝えられるよう地域に出向いた出前教室も行っていきたい。いずれに

しても、運行開始後も利用促進対策は継続してやっていかねばならないため、エリア運営委員会と一緒に実施していきたい。

委員

- ・今年度中に次回会議の設定はあるか？具体的な運行事業者の割り当ては？

事務局

- ・再度、年度末に開催する予定であるが、「幹線」「支線」ともに運行内容にあっては、今回で決定とする。運行事業者の割り当てであるが、現在の運行路線を基本として考えたい。新たにエリア内限定のデマンド交通も運行するので、市の交通連絡会とも緊密に連携を図っていく。

(その他、意見等なし)

議長

- ・それでは確認するが、今後この内容で進むということで決定してよろしいか？

委員

- ・意義なし

(その他、意見等なし)

- ・協議終了

署名委員

署名委員
