

北杜市地域公共交通活性化協議会
(平成30年度第2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活性化協議会（平成30年度第2回）

開催日時：平成30年11月15日（金） 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）各エリア地域公共交通運営委員会の検討状況について
- （2）今後のスケジュールについて

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）：14人

出席委員：岩下達也、兩宮正英（代理出席：野出憲一郎）、中谷晃（代理出席：鈴木修）、志村宏文、志村宏文、篠原公一、樋口整三、花輪英明、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：笠井利明）、利根川昇、大柴政敏、浅川武彦、菊原忍、土屋裕

欠席委員：長田竹千代、保坂行美、藤森一雄、小林行広、原口洋輔、原藤進、佐々木邦明

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：樋口整三、花輪英明

(1) 各エリア地域公共交通運営委員会の検討状況について

事務局

- ・ご存じのとおり、平成30年3月に「北杜市地域公共交通網形成計画」を策定した。
計画に基づき、この4月から取り組みを始めたところ。
計画のポイントは「幹線」と「支線」を上手く結びつけて運行するものである。
市の特徴とすれば、広範囲に集落が分散し中心市街地もなく目的地もバラバラである。
計画策定に伴った交通基礎調査の結果から、市内を4つのエリアに分けて考えていこうということになった。
- ・4つのエリアについては、「明野・須玉」が一つのエリア、「高根・長坂・大泉」が一つのエリア、「小淵沢」については長野県富士見町とのつながりが強いことから単独で一つのエリア、「白州・武川」が一つのエリアとなっている。
- ・4つのエリアにおいて、それぞれ「支線」をどうやって運行するか考えるため、エリアごとに「地域公共交通運営委員会」を設置した。
エリア運営委員会は、本協議会の下部組織として位置付け、委員を募ってこの7月から協議を開始した。
概ね月1回程度協議を重ねているが、特に「高根・長坂・大泉」エリアについては、エリア自体が広く、住民も広範囲に在住しているため、運営委員会の下に各町ごと「部会」を設置した。
併せて、他のエリア地域公共交通運営委員会についても、ワーキンググループを設置して、調査や地域ヒアリングなど実施しており、エリアごとに特徴を持った活動を進めている。
- ・まず「幹線」は、人間の体で言うと「太い血管」、魚の骨で言うと「背骨」になるものである。
限られた車両を有効的に活用することということに着眼しており、路線によっては、朝夕とお昼の運行ルートに分けて1台で対応する形をとっている。
朝夕については、通学便の位置づけもあって、既存の清里・長坂線や大泉・長坂線、横手・日野春線のルートを活かした運行となり、お昼の時間帯については、朝夕からルートを変えて運行する。
- ・朝、通学便として清里から高根総合支所のルートで下ってくるものは、朝の便を終えた後、同じ車両で高根から小淵沢を1台で行ったり来たりする路線となり、仮称「東西線」としたい。
- ・朝、通学便として大泉から長坂駅のルートで下ってくるものは、朝の便を終えた後、同じ車両で小淵沢から大泉、ひまわり市場やきららシティを通過して1台で行ったり来たりする路線となり、仮称「北線」としたい。
- ・朝、通学便として横手から日野春のルートで運行するものは、朝の便を終えた後、同じ車両で長坂と白州・武川を繋げる路線となり、仮称「西線」としたい。
これも、1台で路線を行ったり来たりするものである。
- ・仮称「南線」は、現在の南部巡回線のルートを活かすもので、現状は1台で可能な限り工夫をして両回り運行をしているが、これを2台体制にして、左回り・右回りを行う予定である。
- ・併せて、山梨交通の路線で韮崎と須玉を繋いでいる「韮崎～増富温泉郷線」、「韮崎～仁田平線」、そして、韮崎と白州を繋いでいる「韮崎～下教来石線」についても「幹線」と位置づけている。
山梨交通についても、現状どおりの運行をしていただき、幹線どうしの乗り換えをスムーズに行えるようにできるだけ配慮して時刻表を設定したい。
もちろん、鉄道のJR中央本線・小海線についても、定時大量輸送を担う「幹線」である。

- ・「幹線」を補完する乗り物、交通手段として「支線」がある。
「支線」については、エリア内の「目的地」に向かう、「幹線」に「接続」という運行となる。
「支線」は各エリアの運営委員会のみなさんが検討を進めているが、4つのエリアの検討状況を簡潔に説明したい。
- ・明野・須玉エリア、運行形態については、初めは予約型の乗合交通、いわゆるデマンドバスを検討していたが、現在、エリア内「支線」として「定時定路線」を優先して検討している。
車両は2台、利用者は定時定路線の路線バスなので「誰でも」、乗車場所は停留所、停留所をコミュニティ拠点にしたらどうかという意見も出ているが、具体的な場所までは決まっていない。
一方、降車場所・目的地については、BIG、病院施設、市役所、ホールなどとなっている。
特に明野・須玉エリアのみなさんについては、韮崎へのアクセスが多く重要であるため、山梨交通の路線バスへの接続をとらなければならない。
運行時間については、2台をいかに上手く定時定路線で回せるかがポイントであるため、エリアを4つ、もしくは2つほどに分けての運行を考えている。
時刻表も検討中であるが、定時定路線であるので「予約は無し」ということになる。
ただし、明野・須玉エリアについては、幅広く検討を進めていこうとしているところであり、現時点では「定時定路線」を優先して検討しているが、デマンド交通も検討する必要がある。
- ・続いて、高根・長坂・大泉エリア、ここはエリア内のデマンド交通ということで話が進んでいる。
車両は3台、エリア内を3~4つに分けて運行することを想定している。
とかく合併を経験すると旧町・旧村の境を意識してしまうが、旧町村境で分けるのではなく、県道などを境に分けるような形を考えている。
利用者については、デマンド交通ということで事前登録制、利用する場合は予約が必要となる。
乗車場所については、停留所方式で公民館や集会所などをまずは想定しているが、公民館や集会所まで遠くて歩けないという方もいると思われるので、区長会にお願いして停留所になりうるであろう場所を候補地として挙げていただいております、それを運営委員会で精査していく流れとなる。
降車場所、降りる場所、目的地については、病院、総合支所、ホール、あと買い物として「きららシティ」や「ひまわり市場」、駅として長坂駅も目的地となっている。
併せて、日野春駅に関しても検討する。
もちろん、他のエリアに出る場合は、「幹線」を利用することになる。
ただし、これはデマンド交通の宿命でもあるが、住んでいる場所によっては、行きたいところに直接行けない、不便になる場合がある。
例えば、高根の南側、下黒澤や下蔵原など位置的に須玉に近い場合、BIGまで直接エリア内デマンドで行きたいということになると、エリア内デマンド自体のルールが崩れてしまい、エリア自体がどんどん広がっていき、タクシーとの住み分けが難しい状況になってしまう。
その場合は、幹線に接続して行っていただく、あくまでもエリアの中の「支線」だということルールは守っていきたいと考える。
運行時間についても、エリア運営委員会で検討いただいている。
デマンド交通というと、予約すればタクシーのようにいつでもどこでも行ける乗り物というイメージを持ってしまいがちであるが、そうではなく、目的地に行く時間帯の便「行き便」、目的地か

ら帰ってくる時間帯の便「帰り便」をそれぞれ設定して「行き便」と「帰り便」を明確に分けると
いうことで検討を進めている。

そこで「行き便」と「帰り便」で何便つくれるかがポイントとなる。

予約方法については、電話、当日乗る便1時間ぐらい前まで対応できることが理想である。

予約システムも導入した方が良いという考えである。

- ・小淵沢エリアについても、エリア内のデマンド交通、車両は1台、いかに乗り合いを効率的にして
もらえるような運行にするのかということに着眼して具体的な検討を進めている。

小淵沢町内を東西もしくは南北に分けるという工夫をする中で、時間設定を変えて限られた資源、
車両を有効に活用していくという方針である。

利用者はもちろん登録制であり、乗車場所については、高根・長坂・大泉エリアと同じ考え方で進
んでいる。

降車場所についても、病院、総合支所、駅、サンロード、道の駅、スパティオなど、そういったと
ころを目的地として設定する方向である。

他のエリアに行く場合は、幹線に接続するという考え方は、他のエリアと同様である。

小淵沢については、富士見町との接続ということも考えており、富士見町のデマンド交通との連携
についても、運営主体である富士見町商工会と協議をしているところである。

富士見町のデマンド交通については、昨年度、歴史的にも地勢的にも富士見町と関係が深い、白州
町の大武川地区への乗り入れを実現させた。

そういったことからしても、これからも富士見町との連携を深めていきたいと考えている。

運行時間については、これも高根・長坂・大泉エリアと同じ考え方で進んでおり、目的地に行く便、
目的地から帰る便を明確に分け、そこで何便つくれるか検討を行っている。

予約方法については、電話、予約システムも導入した方が良いという考えである。

ただし、運行を担うタクシー事業者との話し合いを進める中で、既存のタクシー配車の延長として、
予約ができないか検討してもいいのではという意見もある。

- ・最後であるが、白州・武川エリアについても、エリア内のデマンド交通ということで話が進んでい
る状況である。

車両は2台、ただ白州・武川といってもとても広いので、2つに分けて考えていこうという方向で
あり、旧村境で分けるのではなく、地区の歴史的な繋がりで分けた方が良いと考えている。

利用者については登録制、乗車場所についても、他のエリアと同様で、拠点という人が集まれる
場所を設定して乗車場所とする方向で考えているところである。

具体的な目的地はまだ検討段階であるが、道の駅はくしゅう周辺、牧の原、ツルハドックなどの
意見が出ており、そういった場所で進めていくことになろうかと思う。

運行時間・予約方法についても、他のエリアと同様の考え方である。

白州・武川エリアについては、当初、明野・須玉エリア同様に支線も定時定路線で考えていたが、
富士見町のデマンド交通の視察研修などを実施したところ、予約型の乗合交通であるデマンド交
通を検討していこうという方向性となった。

- ・全体的な懸案事項としては、地元の交通事業者も運営委員会のメンバーとして加わっていただいているが、夏場の繁忙期にあつて非常に忙しく、なかなかエリアの協議に参加できなかった状況があつた。

これについては、意思疎通を早急に図っていかなくてはならないため、交通事業者とエリア運営委員会の役員との意見交換会を開催する方向で調整している。

- ・次に、支線の需要について、一体どのくらいの人が利用してくれるのかということが、まだしっかり読めていない状況であるので、エリアごとの利用動向アンケートなどを実施したらどうかという意見があつた。

これについては、すでに大泉部会で民生児童委員に協力をいただき、高齢者のみなさんに利用意向を尋ねるアンケートを実施しており、集計もまとまりつつある。

また、小淵沢においても、大東豊地区の有志のみなさんが自主的に聞き取り調査を実施した。

他のエリアとしても、需要調査を実施していこうという考えであり、積極的に動いていただいている状況である。

- ・加えて、乗車場所の設定にもつながってくるが、あまり乗車場所である停留所を多く設定してしまうと混乱するとともに、1便あたりの車両の移動距離も長くなる傾向となってしまうため、結果的に運行時間も長くなり、便数が少なくなってしまうのではないかという意見も聞かれた。

一方、予約システムをどうするのかということも大きな課題である。

使う人にとっては、電話で予約して、乗車場所である停留所に行って、車が来たら乗れば良いだけのことであるが、実際に運行を担う交通事業者にとっては、予約を受けるシステムは非常に重要なものである。

これについては、早急にデマンド予約システム事業者に市に直接来ていただき、交通事業者とエリア運営委員会役員と一緒にしたシステム説明会を開催したい。

- ・さらに、今、どの運営委員会でも一生懸命議論を進めているところであるが、あまりに急いで見切り発車になってしまうのか、時間がかかっても良いので、しっかりと話を煮詰めて進んでいくべきではないか、それぞれのエリア運営委員会でも、そういった意見が出ている状況である。

これについては、7月頭のエリア運営委員会の立ち上げから、地域の行政区長や地域委員、民生児童委員、老人クラブ、また昨年度から実施したワークショップに参加された公募の方々などが、まさに自分事として、時間をかけて議論をしていただいている状況である。

そうしたことから、事務局としても、今の段階では平成31年4月のスタートは時期尚早であるのではないかと判断をしている。

新たな交通体系の運行実現に向けては、運行形態や料金設定の詳細はもちろん、交通事業者とのすり合わせ、併せて、地域公共交通会議での協議や運輸局との協議も経なければならぬので時間がかかる。

以上、各エリアでの支線の運行状況についてご理解いただきたい。

(質疑応答)

(委員)

事業者としての意見であるが、デマンド交通が本当にいいのであろうか。

デマンド交通となると受付業務が非常に煩雑になるとともに、登録・予約・受付がないと利用できない、急に思い立っても利用できないということで、逆に、定時定路線の方が使いやすい面があるのではないか。

もう一度、デマンド交通の不便さというものを理解してもらった方がいいのではないか。

誰でも、いつでも、どこへでも、という形で使えるものではないということ。

こういった不便さを理解した上で、デマンド交通という選択をしなければならない。

受付業務に関しては、タクシー業務の延長でできないかという意見もあったが、現状は無理である。受付業務は、運行業務とは別の業務として考えなければならないが、そうすると受付業務として人を雇わなければならない。

そうしたことから、今一度言うが、まだ運行開始まで時間もあるので、デマンド交通と定時定路線のメリット・デメリットをよく理解して検討していただきたい。

近いうちにエリア運営員会のメンバーと話をする機会もつくっていただくので、このようなことも事前に伝えておきたい。

(事務局)

ご意見を感謝する。

「幹線」と「支線」という考え方については、すでに説明したとおりであるが、網計画の中でも、支線については、市役所だけでつくるのか、事業者だけでつくるのか、地域住民だけでつくるのか、そういった交通網ということではない。

みんなで「つくり・守り・育てる」というコンセプトのもと、各4つのエリアで運営委員会の検討を進めているところである。

デマンドのメリット・デメリット、定時定路線のメリット・デメリットについても、各エリアの運営委員は、初めからの話し合いの中で勉強し、よく承知をした上で検討を進めている。

一方、事業者としてのご意見も非常に重要であると考えている。

いずれにしても、予約型の乗合交通であるデマンド交通の活用は、もともと路線バスの限界を超えた小規模な需要に対応する交通に対して、どこまでのコストがかけられるのか、かけるべきか、個々のニーズにどこまで対応するのか、併せて、幹線であるエリアを繋ぐ路線バスや鉄道との役割分担と全体のネットワークをどう機能させていくのかを考えていかななくてはならない。

さらに、既存のタクシー事業との住み分け、福祉有償運送サービスとの整合性、住み分けといったところも考えつつ、持続可能な運賃設定や財政負担、行政や地域の責任分担といったところも一歩ずつクリアしていかなければならない。

(委員)

われわれの地域に住んでいる方、住もうとしている方については、小淵沢駅を幹線として、生活している人がほとんどだと思っている。

昔は、バスも何もなかった。

今の計画にある幹線としての路線バスが、ある程度でも充実すれば便利になる。

それに合わせて、小淵沢のエリア運営委員会でも検討している支線についても、まだ検討段階であり、はっきり決まった訳ではないが、地域内での移動が確保できれば非常にありがたい。もちろん、完璧ではないにしろ、昔に比べれば進歩していると感じている。

(2) 今後のスケジュールについて

(事務局)

当初の考えであった平成 31 年 4 月のスタートは無理であるが、現段階において、事務局としては 2 つのパターンを想定している。

来年 10 月の運行開始のパターンと再来年 4 月の運行開始のパターンであるが、10 月運行開始の場合は、かなりタイトなスケジュールとなってしまう。

今後のさらなる協議を重ねる中で、需要の見込みや公共交通を上手く使っていただくような提案型のモビリティマネジメントアンケート、また、利用促進につながる取り組みであるパンフレットや時刻表の作成・配布を実施していかねばならない。

エリア運営委員会の委員のみなさんが、先頭に立って支線の運行を考えていってもらわなければならないが、やはり、地域に住む一般の住民のみなさんにも、きめ細やかに知っていただく機会を作らなければならない。

もちろん、市としても広報やホームページをはじめ、住民説明会なども積極的に開催していきたい。併せて、エリア運営委員会と交通事業者との勉強会も引き続きしていかなくてはならないとともに、新たな交通体系の運行に向けた運輸局との協議も進めなければならない。

そういった仕事を進めていかねばならないことから、なかなか 10 月運行開始は難しいものと考えている。

4 月運行開始というパターンにしても、やることは一緒であるが、多少、時間的な余裕が出てくることから、エリア運営委員会の協議と交通事業者とのすり合わせなどに有効に時間が使えるのではないかと考えている。

また、モビリティマネジメントアンケート実施やパンフレット、時刻表の作成・配布についても、時間的に有効に使えるのではないかと考えている。

(委員)

(その他、意見等なし)

以上。

署名委員 _____

署名委員 _____