

**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4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４年度第１回）

開催日時：令和４年７月８日（金） 午前１０時～午前１１時４５分

開催場所：北杜市役所 ３階 大会議室

会議次第：協議事項

- （１）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について
- （２）これまでの経緯と令和３年度の利用状況について
- （３）北杜市地域公共交通計画の策定と令和４年度の取組み予定について
その他について

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）：１人

出席委員：三井健一、雨宮正英（代理出席：岡博仁）、篠原勇、菊島貴、清水精、鈴木博義、清水重仁、牛田昭一、秋山裕保、藤巻伸夫、本住武司（代理出席：清水重樹）、小林人士（代理出席：岩間昭憲）、山下大輔、堀内弘、大柴政敏、桜井彰一、鈴木文彦、齋藤乙巳士

欠席委員：宮沢俊作、植松耕三、高橋隆、平出利彦、金子哲也、日野水丈二、小林明

事務局：中田治仁企画部長、土屋雅光企画課長、
吉田武企画担当リーダー、大柴公太企画担当

会議録署名委員：清水精、鈴木博義

1 審議結果

(1) 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について（事務局）

・「地域公共交通会議」と「地域公共交通活性化協議会」は、法令で位置づけられている会議となっており、「地域公共交通会議」は道路運送法、「活性化協議会」は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定されている。

会の目的として、「交通会議」は、大きく運賃、料金や有償運送の必要性等の協議をする場としているのに対し、「活性化協議会」は計画を検討していく場ということで目的が異なっているが、市内の交通の検討の場であり、その中でも主にバス運行に関するものが中心である。重なる部分も多いことから、それぞれの会議を兼ねて開催している。

それぞれの会において、北杜市の交通、特にバスの現状を伝え、今後の計画の作成に向けて協議をお願いする。

（質疑応答なし）

(2) これまでの経緯と令和3年度の利用状況について（事務局）

（これまでの経緯）

・北杜市では、平成16年の合併以降旧町村の路線バスを引き継ぎ運行を行っていたが、市内において拠点となるところが少なく、また小さな集落が多いことから、交通空白地も多い状況であった。

また、自家用車を使った移動がほとんどであり、市民バスの利用率も低迷している状況であった。

合併後において、こうした交通空白地を解消するために、デマンドバスの実証運行を行った経過もあるが、北杜市の広いエリアをカバーしようとしたこともあり、本格運行へは課題があり移行せず、ふたたび定時定路線型の市民バスを再開するなどした。

また、その後、市民バスに小中学生が混乗していた路線があったが、市民バスとスクールバスの役割の明確化なども行ってきた。

こうした経過及び人口も減少の中で、北杜市の地域にあった新たな交通体系を構築する必要が生じた。地域公共交通の検討には、移動需要とともに、地域全体の構造も含め、総合的に検討していくことが必要となった。

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、北杜市としての交通体系の構築を目指してきた。市内を「明野須玉エリア」「高根長坂大泉エリア」「小淵沢エリア」「白州武川エリア」の4つのエリアに分け、4つのエリアそれぞれに「運営協議会」を設置し、エリア内の交通を検討してきた結果「自らが守り、育てる地域公共交通」を目指し、検討・改善を行ってきた。

この計画に基づき、令和2年4月1日から現在の運行体系が築かれた。エリア内を移動する交通を「支線」、4つのエリアを相互に結ぶ路線を「幹線」として役割を定めてきた。

市内にはJRが2路線、6つの駅があるが、路線と駅と結ぶことにより、市外移動を確保している。

また、既存バス路線として、民間事業者が運行する葦崎駅と白州町方面、増富温泉方面、明野、須玉方面を結ぶ3路線が運行されている。

幹線バスは定時定路線型のバスで、通勤通学の時間帯と、通院や買い物の時間帯で移動需要が異なることから需要に合わせた経路としている。

支線はデマンド型のバスだが、「明野須玉エリア」は、定時定路線型で運行している。

（令和3年度の開催状況）

・令和3年度の「地域公共交通会議」と「地域公共交通活性化協議会」は、令和3年8月と令和4年2月の計2回開催。（いずれも、対面形式での会議を行うことができなかったため、書面開催として実施）

第1回目は、これまでの経過及び令和2年度の利用状況、計画策定、令和3年度の取組について協議。第2回目は、幹線、支線の一部改正等について協議した。

（各エリアでの活動となる、「地域公共交通運営委員会」の状況）

・地域公共交通運営委員会メンバーは地区区長、地区地域委員、地区各種団体役員、地元有志など10～15、6人で構成。地域公共交通運営委員会は、地域住民と運行事業者と行政の協働により、地域に必要な公共交通を自ら、「つくり、守り、育てる」ことを協議している。コロナ禍ではあったものの、各エリア合計15回の運営委員会が開催された。

（令和4年度からの主な変更点）

・幹線0号線、南循環線路線変更を令和4年4月1日から実施した。令和元年11月にオギノ須玉店などの入った商業施設が開業し、地域の生活拠点施設となっていることから、「オギノ須玉店前」のバス停を新設するとともに、南循環線の経路を変更。なお、経路の変更は、通院、買い物時間帯の対応としており、通勤通学時間帯については、従前のおりの運行としている。

・小淵沢エリアのデマンドバスの運行本数の増便を実施した。令和3年度の利用者アンケートにおいて、時間が合わない、便数が少ないなどの意見があったことや、午前のピークにおいても予約に余裕があるため、1便あたりの運行時間を短縮しても支障が少なく、便数の増加が可能であったことから、おでかけ便の午前10時便、お帰り便の午後3時便を新設し、計8本の運行とした。

・白州・武川エリアのデマンドバスの運行本数を増便した。武川地区、白州地区を周回するようなルートとすることで、午前10時便、午前11時便、13時便を新設し、計8便の運行としている。

（令和3年度の利用状況）

・年間利用者数は令和2年度と比較し微増となっているが、通勤通学便は、学校の休校などの影響により数値が変動する。幹線系統のバスは、増加傾向となっており、さらに利用促進を図り、規模の維持、拡大を図っていく必要があると考える。

支線は、高根長坂大泉エリアデマンドバスは4台で運用していることもあり、4つのエリアの中でも最も利用の多い支線となっている。しかしながら、1便あたりの利用者は1.2人となっており、まだ、余力がある状況であることから、さらなる利用促進を図っていく必要があると考える。

小淵沢エリアのデマンドバスは、満足度が他のエリアと比較して低く、原因として病院などの施設が少なく設定できる目的地が少ないことが要因となっていると考える。令和4年度から便数を増やしており、利便性を高めたことから改善が期待される。小淵沢エリア内での商業施設の出店計画もあり、これらの施設への需要を契機とし、また、隣接の長野県富士見町のデマンドバスとの連携により利用促進を図り、運行経費を抑えていく方向性を考えている。

白州武川エリアはデマンドバスの利用が少ないが、同エリアを運行している幹線西線が好調である。令和4年度からデマンドバスの便数を増やし、運行体制の改善を図った。幹線バスや既存の路線バスも含め、エリアとしてよりよい交通体系を目指す。

（質疑応答）

委員：鉄道を利用し来訪される観光客への対応はどうか。

事務局：まず市民の足を確保することを目的としている。観光客の需要と市民の需要とでは異なる部

分もある。2次交通については他の分野でも検討している。

委員：免許返納したいがそのためには利便性の確保が必要である。

事務局：利用することにより維持していくことができる。利用促進を進めていきたい。

委員：接続を最優先に考えてダイヤが作られている。デマンドの前日予約の方針はどうか。

事務局：各エリアの運営委員会においても検討していきたい。

（その他、意見等なし）

（3）北杜市地域公共交通計画の策定と令和4年度取組み予定について

- ・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」の計画期間が、令和4年度末までであり、令和4年度は次の計画となる「北杜市地域公共交通計画」の策定に向け、協議をお願いする。
- ・運営委員会での協議結果も踏まえ、計画の素案を作成し、おおむね11月頃予定の2回目の協議会において計画素案の確認を行い、パブリックコメントを経て2月頃予定の第3回目の協議会において、計画案を協議し、策定していきたいと考えている。
- ・計画の方向性として、令和2年度から2年間運行してきた中で、大規模な改正を望む声は少ないことや運行している現状の運行の定着させるため、現状の交通体系を基本とし、踏襲していくなかで、市内にある病院バスなどの移動手段を市民バスへ統合していくことなども視野に入れ、市内の交通の維持に向けた計画としていく方針としていきたいと考えている。また、令和5年度以降の取組についても検討していきたい。
- ・運行体制については、これまでも改善が行われてきたところであるため、今後は利用促進策を検討が最重要であり、周知して、乗ってもらうということを強く推し進めていく必要があると考えている。
- ・支線の1乗車あたりの運行経費を見ると、明野須玉で4,945円、高根長坂大泉エリアで2,755円、小淵沢が14,902円、白州武川が、29,703円と、全体的に割高になっている。この状況を打開するためには、公共交通に関わる全ての人が、少しずつ協力しながら、オール北杜で利用促進を進めていかなければならないと考えている。
- ・一方、利用促進を図っても利用が望めない場合は、運行の縮小も検討しなければならない。統一的な基準を設定が必要となってくると思われることから、これらについても今後検討する。利用率の向上が、運行の存続に結びつくような工夫を検討していきたいと考えている。

（質疑応答）

委員：令和2年度から運行を開始した体系は、ネットワークとして完成度が高いと考える。他地域と結ぶ鉄道などの基幹的交通を広域的な位置づけとし、地域の主軸となる幹線、さらにそれぞれの地域で考えた方式での支線というネットワークは、限られた資源を有効に活用するという意味も含めて、いい作り方だと思う。今後もこのスタイルを続けていながら改善をするという方針を支持したい。支線に経費と利用のギャップ等の課題があると思うが、各エリアの運営委員会で地域の方が議論を進めるとともに、将来必要となる時にむけて今何をみんなでしなければならないかということそれぞれの地域で進めていく必要があると思う。

利用促進という点においても、幹線のバスは路線ごとに色と数字で区別をし、アピールをしているというのは、いいやり方だと思う。この色と数字を地域にもっと浸透させて地域の顔としてのアピールができるのではないかと。

一般的にはどこからどのようなバスが出ているかは、なかなかすぐにイメージできるものではないので、存在を知ってもらう工夫は必要だと思う。より一層の知ってもらう努力と、どうやったら使

いやすくなるか、といったことについて各地域で議論を進めてもらえればと思う。

委員：みずがき田園バスは、これまで永井地区を通ってもらえればいいが公共交通としての連携はできないか。

事務局：みずがき田園バスは民間路線となり、瑞牆山への輸送を目的に期間的な運行を行っている。市民の足との位置づけではないが、連携できるか運行会社に伝えていきたい。

委員：利用促進は各エリアの運営委員会で取り組むということでよいか。

事務局：運営委員会の方々には活躍していただくとともに、市においても出前講座、乗り方教室などを行っている。また広報等においても周知を図っていきたい。

委員：予約などスマホで簡単にできるようにしていただきたい。

事務局：最新の情報についてはホームページ等発信していく。デマンドバスはスマホでも予約可能である。使い方等の周知を行っていきたい。市としてもわかりやすい情報発信を心がけていきたい。

委員：買い物はどのようにしているのか、どうやって病院に行っているのか、という分析が必要ではないか。民生委員、社会福祉協議会などと連携し、知らなかったから乗らないのか、事足りているから利用しないのかをはっきりさせた方が今後検討していく上でもよいのではないか。

事務局：以前の計画を作成したときもアンケートを行った経過はあるが、全体的な意見の集約に結びついていないところもあったため、ニーズ調査は行っていきたい。今後交通弱者が増えていくことを予想しながら全体的な生活の足の確保をしていきたい。

(その他意見等なく承認された)

(その他について)

北杜市では、平成 27 年度から高齢者が自ら運転免許証を返納した場合、市民バスの回数券を交付する支援事業を行っている。これは、市内に住所を有する 65 歳以上の運転免許自主返納者に対し、市民バスの回数券 12,000 円分を交付するものである。交付は 1 回限りだが、市民バス利用に移行する手助け・お試しといった位置づけである。高齢者運転免許自主返納支援事業につきましては、平成 27 年度以降、本日までに 661 件の申請・活用があった。令和 4 年度は 33 名の方から申請があり交付している。この回数券は、市内を走る市民バスはもちろん、山梨交通様とも連携をお願いし、韮崎と白州を結ぶ山梨交通の韮崎～下教来石線や韮崎と須玉を結ぶ韮崎～増富温泉郷線、韮崎～仁田平線でも利用することができるので、地域・地元でもぜひ広報をお願いする。