

令和5年度 第3回南アルプス市地域公共交通会議議事録

日時：令和6年1月26日（金）

午後1時30分から

場所：南アルプス市役所

本庁1階大会議室

出席者

委員：18名（欠席2名）

アドバイザー：鈴木文彦

次第

1. 開会 -1-
2. 会長あいさつ -1-
3. 議事 -1-
南アルプス市地域公共交通計画（素案）について -1-
4. 講評 -4-
5. 閉会 -5-

1. 開会

《 事務局 》

みなさん、こんにちは。令和5年度第3回南アルプス市地域公共交通会議を開会させていただきます。

本日はお忙しい中、ご出席いただき、ありがとうございます。

本日の会議の進行をさせていただきます市民活動支援課の松下と申します。よろしくお願いいたします。

2. 会長あいさつ

これまで議論してきた来年度以降の計画素案について、公共交通の政策として5年間の実施内容となります。施策実施により、目に見えて変化して、効果を出すということは難しいと思いますが、自動運転などの変革もある中で、この先の5年間、更にその先にもつなげていけるような計画を目指して、ご意見をいただきながら最終的な案に持っていきたいと思います。

3. 議事

南アルプス市地域公共交通計画（素案）について

《 会長 》

それでは、次第に則って進めたいと思います。

南アルプス市地域公共交通計画（素案）について、事務局より説明をお願いいたします。

《 事務局 》 資料説明

《 会長 》

事務局の説明が終わりました。ご意見やご質問がございましたら挙手をお願いいたします。

《 委員 》

コミュニティバスの運行は、障がい者福祉会が合併当時に関した問題に対して、現在の運行内容を協議会で決めて、試行運転を始めました。試行運転の利用状況などの結果はあまりよくありませんでしたが、障がい者や高齢者の状況、今後、高齢化率が高まるなどの背景から、運行を継続してほしいという想いがあり、色々と検討した結果、現在の運行内容のように、各路線やルートを決めて運行を開始して、10年以上が経っています。当初は2万人くらいの利用者でしたが、5年後には約5万人に増えました。それでも一部のルートや時間帯では、空気を運んでいるとの批判が出ていました。早朝や夕方など、通勤や通学で利用してもらっています。市民が一人一回利用したというところまで増えてきています。これから高齢化が進んで、身近になり、運転免許を返納してもらえればと思っていますが、まだ身近になっていない部分があります。自宅から100mくらいのところにバスが止まれば良いですが、楡形西地区のデマンドをもう少し取り入れて、利用する人がいないときは運行しないなどのデマンドのやり方を検討してほしいと思います。事業者にとっても大変ですが、多くの方に利用してもらえようことを検討してほしいと思います。コミュニティバスは障がい者にも便利に使ってもらっています。応援定期券が1年間2,500～3,000円です。それほど利用しなくても応援定期券を買ってもらい、資金提供の面で貢献してもらうこともできます。運行については、楡形西地区のデマンドを参考にして、きめ細かな運行にしてもらえればと思います。

《 会長 》

楡形西地区のデマンドを検討してきた経緯もあるので、事務局から説明をお願いします。

《 事務局 》

楡形西地区の形が理想だと思うので、他の地区でも展開していければと考えていますが、ハードルが高い部分があり、運行経費の問題もあります。周辺自治体など、身近なところで別の事例もあるので参考にしながら、本市においても取り入れていきたいと思います。将来的には3地区に導入していきたいという目標を掲げています。良い形を模索しながら取り入れていきたいと思います。

《 委員 》

まちづくりへの対応、関係各課からの意見、南アルプス市の整備事業、二次交通など、この部分への具体的な対応について、計画書の中で、明確なことを記述しているのでしょうか。コストコの影響もあり、県外から多数の来訪者が来ると思います。来訪者への二次交通のあり方、キックボードなどの観光に対する公共交通に関する視点が必要です。10年後、5年後を見た場合、ヒカレヤマナシやコストコが中核になります。そこを核とした公共交通の対応は明記されているのでしょうか。

《 事務局 》

P73の施策2のコミュニティバスの見直しとして、拠点ネットワーク型のコミュニティバスの形成のために、ネットワーク再編に向けた検討を行っていくことを記載しています。以前は、運行していた時期もありましたが、現在は美術館がハブ拠点になっています。コストコなどは大規模な商業施設なので、そこにも一部のルートは接続して利便性を確保していきたいと考えています。P78で新しい交通の形も今後出てきます。ラストワンマイルの交通として検討していきたいと思います。

《 会長 》

具体的な記載は、なかなか難しいと思います。ハブ拠点の機能計画は、これから計画を立てていく状況です。そこを基点に観光二次交通を検討していくという表記になっています。市の中心になるので、ハブ拠点の機能計画を作り上げていく中で、具体的に検討していきたいと思います。初めは渋滞の問題があるので、駐車場として使うことも必要となります。中長期的にはリニアの動きもあります。

《 委員 》

安藤家住宅、ふるさと文化伝承館、芦安など、市内の観光周遊の促進に向けて、二次交通の構築及び交通結節点の整備が必要です。ハブ拠点の整備計画を検討中とのことですが、検討してほしいと思います。

《 委員 》

観光の面で、現状として観光協会は道の駅に入っており、行きたいという声があります。道の駅から定期路線がありますが、歩いて10～15分かかります。車で来る人が多いですが、コミュニティバスが運行していて、近くに行けるような交通があれば良いと思います。また、外国人も多い状況です。多言語の表記も整備していくことが必要です。インバウンドを進めていきたいので、計画の施策に示しているクイックライドについても多言語対応するなどの検討をしてほしいです。観光客は鉄道駅への接続を強く望んでいます。現在の路線バスやコミュニティバスを上手く活用して広めていく工夫が必要です。そのあたりの記載についても検討をお願いしたいと思います。

《 事務局 》

外国人の来訪者に対して、多言語、英語や中国語の表記が必要だと思います。現在のコミュ

コミュニティバスの時刻表も日本語版のみです。外国語に対応していない状況ですが、時刻表の多言語化を検討しています。スマートフォンを使って外国人が情報を得られるように検討をしています。コミュニティバスの見直しについては、竜王駅と東花輪駅に接続しており、市内から近いところには接続しています。今後、再編を検討していきますが、意見をいただきながら検討していきたいと思います。

《 会長 》

計画書の中に外国人観光客に対する対応の表記を入れた方が良いと思います。路線バスの再編に向けて、現状はどうでしょうか。

《 委員 》

コストコから市内の観光施設に行くことに対して重要な役割を担うと思います。そのためには、コストコ周辺を物理的に接続拠点として、バスターミナル機能を有することが必要だと思います。そこから二次交通として移動できるような設備と整備が必要となります。そのあたりも計画に入れてほしいと思います。

《 会長 》

交通ハブ拠点としていく中で、検討が必要だと思います。

《 委員 》

バス事業者の中では、実現性はわかりませんが、山梨交通の路線バス以外で、循環バスをやりたいという声が出ています。コストコを基点として、道の駅や色々な施設を循環するようなバスも運行してみたいという意見が出ています。

《 委員 》

P88の指標で、市民一人あたりの利用率について、乗車人数を市民で割っているようですが、単位がわかりにくいので、「人」ではなく「回」の方が良いのではないのでしょうか。

《 委員 》

環境負荷への軽減に関する施策として、車両のEV化を入れた方が良いのではないのでしょうか。

《 会長 》

EV車など、具体的な名称を入れても良いかもしれません。

《 委員 》

P77のタクシー券は、何枚交付しているのでしょうか。

《 事務局 》

タクシー券は、75歳以上に月2枚を交付しています。条件によっては交付できない人もいます。櫛形西地区についてはコミュニティタクシーを運行しているので、月1枚の交付となっています。

《 委員 》

近所で集まって一緒に買い物に行く、そうすると1枚で移動できます。地域の仲間とタクシーを有効に使っている事例もあります。その人たちの意見として、タクシー券が良いと好意的な意見が出ています。コミュニティバスを減らしても良いのでタクシー券をもらえれば嬉しいという意見も出ています。免許返納者に配布するという取組が記載されていますが、枚数を増やしてほしいとの声も出ています。コミュニティバスも良いですが、バス停まで行くことがき

ついという声が出ています。買物の荷物を持って移動することが大変という意見も出ています。タクシー券について、自主返納する人も含めて、枚数を増やしていければ良いのではないのでしょうか。

《 会長 》

事務局で検討している内容があれば説明をお願いします。

《 事務局 》

来年度の予算編成に向けて、枚数の拡充と利用方法の緩和などを検討しています。65～74歳も免許返納者に配布するなどを考えています。全てをタクシーで対応することは難しい部分があるので、色々な選択肢を踏まえて検討していきたいと思います。

《 アドバイザー 》

いかに各交通手段を結節させて人が便利に移動できるようにしていくのか、交通結節点をどう整備するのかは重要なテーマです。IC周辺について施策2の見直しの中で少し記述していますが、施策7の交通結節点は、環境整備の話だけでなく、確保して作るのか、利用しやすくするのかなどの視点があります。交通結節点の話は、施策7にまとめて整理してはどうでしょうか。IC周辺の今後の動きに応じた交通体系の話が明確に表現されているので、工夫してもらえればと思います。外国語表記については、施策12にインフォメーションの話が出ているので、ここに記載してもらえれば良いと思います。施策5と6について、ここに記載している事例は、特殊な環境で成り立っている事例なので、EVの導入はこういったところに記載していければ良いと思います。事例に引っ張られすぎないようにして、地域性に合った方法で作っていくことが必要だと思います。

《 会長 》

交通ハブの計画の話もあるので、計画の整合性を図っていくことが必要です。いただいた意見を計画に反映してパブリックコメントに進めていければと思います。

《 委員 》

計画作成を進めていくことも必要ですが、市民の代表である自治会と連携して、自治会と交通を結びつけて、その集まりや意見を踏まえた交通体系が出来上がれば、解決することも多く出てくると思います。

《 会長 》

地域の声を聞いてもらい、計画策定後の公共交通の施策運営についても声を聞いてもらえればと思います。

《 事務局 》

本日、いただいたご意見を参考にさせていただき、計画を仕上げていきたいと思います。

《 会長 》

他にご質問がないようでしたら、拍手をもってご承認をいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

4. 講評

《 事務局 》

講評をアドバイザー鈴木先生からいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

《アドバイザー》

地域の交通について、計画をもとに施策を進めていきますが、必要なことはネットワークとして機能するかどうかという点です。コミュニティバス、路線バス、その他の地域交通、それぞれを良いものにしていく、利用促進を図る、加えて、それぞれをつなげないと移動はまかなえません。結節の部分が弱いのが現状で、路線バスとコミュニティバス、いくつかのバス停が並んでいる箇所はありますが、ここに行けば甲府に行くバスとつながるなどの対応ができていません。色々な手段を活用して、結節させてネットワークを構築していくことが必要です。これから5年、10年を見据えた場合、自動運転や無人運行が実用化されるのはまだ10年以上先の話です。現在の交通の運営が標準になってきます。バスもタクシーもドライバーが不足し、整備士も不足している状況です。資源が限られてきます。その資源を有効に活用して、どのように最適なものにしていくのが、重要な部分です。市域を超えて広域を結ぶ基幹になるような交通手段は鉄道と路線バスで、市域の中で基幹的な役割はコミュニティバスです。ある程度の空白地域は解消されていますが、100m先でも坂道があると移動はきついです。基幹になるような交通手段までどうつなげていくのか、楡形西地区は全国的にも優れた事例になります。しかし、あの形が全ての場所で適用できるとは限りません。ラストワンマイルを確保しながら、全体につながっていく、どう基幹交通に結んで行くのか、地域と議論して作っていく、そして作って育てていくことが重要です。利用することを含めて、乗らなくても応援定期券として購入して、みんなで支えることをアピールしていくことも一つです。全体で最適なネットワークになるように、計画を土台にして、施策の実施につなげていければと思います。結節は非常に重要な部分なので、念頭において進めて行ってほしいと思います。

5. 閉会

《事務局》

それでは、閉会でございます。閉会の言葉を篠原副会長にお願いいたします。

《副会長》

今日はお忙しい中お集まりくださいまして、誠にありがとうございました。

以上で第3回南アルプス市地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

《事務局》

本日は長時間にわたりましてありがとうございました。