

令和5年度 第2回南アルプス市地域公共交通会議議事録

日時：令和5年10月24日（火）
午後1時30分から
場所：南アルプス市役所
本庁3階大会議室

出席者

委員：20名（欠席4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（骨子案）について -1-
報告事項 市民アンケート調査実施報告書について
4. 講評 -4-
5. 閉会 -4-

1. 開会

《 事務局 》

みなさん、こんにちは。令和5年度第2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

5月11日に第1回目の会議を開催して、今回、2回目の会議となります。

地域公共交通計画の骨子案について、日本全体では人口が減少している中、ここ2年は本市では人口が増えています。人口減少していかないまちづくりをどのように展開していくのが重要などとなります。新たな交通手段を見つけることは難しいですが、南アルプスの状況を見ながら、皆さまに意見をいただきながら、実現できる方向に仕上げていきたいと思っております。

3. 議事

南アルプス市地域公共交通計画（骨子案）について

《 会長 》

それでは、次第に則って進めたいと思っております。

南アルプス市地域公共交通計画（骨子案）と市民アンケート実施報告書の2つの資料を合わせて、重要な部分の説明を事務局よりお願いいたします。

《 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。

公共施設や学校などの施設が一極集中ではなく、市内全域に広がっている状況です。

《 委員 》

P53ページ以降に交通事業者ヒアリング結果が記載されています。路線バス事業でいうとコロナ前の8割程度まで戻ってきている状況です。高速バスは6割程度となっています。その中でも路線バス事業が8割程度とコロナ前の100%に戻らないと思っています。コロナの中で別の交通手段に転換し、Web会議を推奨しているなど、100%に戻ることは難しいと思っています。路線バス事業について、日本全国がそうですが不採算事業となっており、路線バス事業を維持していくために国、県、市などの行政の皆さまから支援をいただきながら、路線を維持しています。それだけでは不採算部分は埋まっていない状況で、路線バス事業以外の高速バスや貸切バスなどの収益事業で穴埋めしていましたが、収益事業も戻っていないので、民間企業で路線バスを維持していくことは限界があります。その中でも、山梨以外の県外で、公設民営のような形で、行政サイドで運営し、運行は事業者が担うなどの仕組みを展開しています。そういったシステムを行政単体では難しいと思うが、近隣市町村と連携して、広域で協議する場も必要だと思っております。

今後、脱炭素も重要なキーワードです。環境に配慮した車両などのインフラ整備も検討していただければと思います。南アルプスインターチェンジで開発が進められているので、自家用車の充電設備などの整備も検討していただければと思います。

《 事務局 》

路線バス事業の運営が厳しいことは把握しています。啓発を継続して行っていきたいと思えます。利用促進も考えていきたいと思えます。インターチェンジ開発部門と協議したが、様々な施策を検討しているとのこと。地域公共交通計画についてはインフラの整備よりも移動に重きを置いています、そのあたりも検討の土俵に上げていき、計画作成を進める中で検討していきたいと思えます。

《 会長 》

コストコや地域の交流施設について、交通ハブという位置づけをしています。交通政策も開発の中で考えていくことが必要となります。

《 委員 》

来年の11月にコストコがオープンします。南アルプス市の環境変化が起こると考えています。栃木県のコストコを視察しました。時間の経過とともに平常に戻るとのことですが、施設に入店するのに4~5時間かかるという話を聞きました。計画の中で、まちづくりと連携したネットワーク形成が必要、コミュニティバスの再編、路線バスの再編、コミュニティタクシーなどの検討が必要とありますが、早急に対応することが必要だと思えます。早急に会議を重ねて、交通をどのように上手く対応していくのか、検討ではなく早急に関係者と協議に入ってもらい、計画を練っていくことが必要だと思えます。

《 事務局 》

地域公共交通計画について、移動に重きに置いたもので、コストコの動きも見ながら、移動を考えていきます。道路関係部局とも協議して、人を導いていきたいと思えます。

《 委員 》

路線バスなどの公共交通も時間通りに動かないなどの問題も起こっています。オープン時は大渋滞が発生しています。

《 会長 》

ルートの中で、渋滞の問題は起こります。交通解析をした中で、交差点改良など、取り掛かれる部分は取り掛かりたいと思えます。今できる対策は行いながら、その先の対策も練っていききたいと思えます。

《 委員 》

2025年に法改正があり、燃費の基準の強化が示されている。コミュニティバスは基準に適用したバス車両なのか、適用していないのであれば、切り替えていくことが必要。

《 委員 》

コミュニティバスは、平成24年度以降の新しい基準に対応しているので、2025年以降も運行できます。その他の車両も順次、切り替えていきます。

脱炭素の問題について、今後、通常の路線バスでEV車を導入していきます。脱炭素を考えていく上で、コミュニティバスにも導入していければと考えています。

《 委員 》

新車両の導入については基本方針へ位置づける必要があるか教えてください。

《 事務局 》

1乗車100円で運行しており、特別交付税をもらっている中で、実質は2割負担となっています。ただ、特別交付税措置がいつまで続くのかわからない状況です。今後は運賃収入や運行経費についてもシミュレーションなどができれば計画に示していきたいと思います。

《 委員 》

まちづくりの中での公共交通であれば、観光の視点をもう少し入れても良いと思います。山梨県の計画でも観光周遊などの課題があげられています。県の観光と情報交換を密にしても良いのではと思います。

南アルプス市の北沢峠行きの路線バスが現在は運休しています。計画期間の5年間の中でどうなるかわかりませんが、P24ページやP61ページに記載しておいても良いかと思います。こういった状況で観光客が減少しているなどの要因も合わせて記載しておくが良いと思います。

コミュニティバスの見直しやタクシー助成の見直しについて、廃止することも含めて考えているのでしょうか。

《 事務局 》

観光部局と話をする機会があったので、市民の移動を重視する一方で、コストコに来た人を導く施策を検討していきたいと思います。北沢峠行きのバスについて、崩落の関係で運休しており、運行再開の可否は、次期計画のタイミングになるかと思います。

コミュニティバスとタクシー助成の見直しについて、撤廃までは考えていません。もう少し利便性が高いものにしていくことを検討しています。

《 委員 》

もし、数値が出せればですが、人口や世帯あたりの保有台数、保有していない世帯数などがわかると良いと思います。

《 事務局 》

確認します。

《 委員 》

P66ページについて、コストコの渋滞は1年経てば平常化します。そこを核にした観光二次交通の山岳観光、フルーツ観光など、観光への二次交通を具体的に5年の計画の中に盛り込んでいった方が良いと思います。市内を周遊してもらおうという二次交通につなげる構築を検討ではなく、実施という表現にした方が良いと思います。

《 事務局 》

ネットワークとしては、高速バスは本市と都市部、路線バスは本市と他市町、それを結ぶ交通がコミュニティバスという役割分担です。コミュニティバスの発着の拠点を持っていくというイメージではなく、そこに交通が集まって、連結していくイメージです。他市町から集まってくるので、そこから市内につなぐコミュニティバスなどのネットワークを構築できるように検討していきたいと思います。

5年という計画期間なので、その時の時世に合ったものができると思うので、検討していきたいと思います。

《 会長 》

公共交通として対応するのか、民間活力として対応するのか、検討していくことが必要だと思います。

他に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 》

資料の中で一番愕然としたこととして、アンケート結果の中で、コミュニティタクシーの運営委員としての活動意向として、活動したいとは思わないとの回答が60%となっていることが残念でした。多くの方は他人事になっていると思いました。

活動したいとは思わない、自分は普段マイカーを使って動いている、コミュニティバスやコミュニティタクシーなどに関心がないということで、いつまでマイカーに頼った移動が続けられるのか、頼り切った移動は厳しくなっていくと思います。ここをスタートとせざるを得ない以上、移動に対して、多くの市民が当事者意識を持ってもらうことが必要で、そういった仕掛けやアプローチが必要となります。

計画骨子案の全体の流れの中でも交通について知ってもらうという話が示されていますが、もっと根本的に移動や公共交通の意味を多くの市民の方にアピールすることを考えても良いのではないかと思います。コミュニティバスの収支、どれだけの財政投入をしているのか、それらを提示して、交付金が投入されている状況など、収支の状況を市民に示していくことも必要だと思います。それをどのように見せるのかは検討が必要です。

グラフと突き合わせて見ると、コミュニティバスの応援定期が売れていない状況もわかります。自分の問題として捉えてもらえるような仕掛け、計画の中でも匂わせていくことが必要だと思います。コミュニティタクシーを広げていく試みは重要で横展開は重要です。地域での取組は重要で、きめ細かくコンパクトな交通は行政が作ると定着せず、地域が中心になってやることで定着します。自分たちの問題として動いていくことが必要となります。

南アルプス市インターチェンジ周辺の話ですが、コストコなどの集客施設ができることで人が集まります。ここを人の流れの拠点とする考えを持つておくことが必要です。ここを拠点として公共交通で訪れる人も多くいると思います。甲府駅とイオンを結ぶ路線も同様です。日中、一番利用が多いのはどこの都市でもイオン線です。拠点性のあるところに結節させることで、利用の一助になります。そこを拠点としてコミュニティバスや高速バスを有機的に結合させていくネットワークの作り方は重要です。コミュニティバスは、きめ細かく運行していますが、市外に向かう交通との接続はあまり良くない状況です。コミュニティバスから路線バスに乗り継ぎしやすいようになっています。美術館に集まっていくことは良いが、ネットワークとしては、それぞれが独立している状況です。コミュニティバス、コミュニティタクシーなどを有機的に結合させて、幹と枝になるように、しっかりと結節によるネットワークを作ることには表現した方が良いと思います。

マイカーに頼った人、マイカーを否定するわけではないので、バス停に空きがあるような場所にパーキングを作って、身近なところは運転してもらい、甲府市や南アルプスの中心に出る時はコミュニティバスを使ってもらう施策も考えられます。公共交通を意識してもらうことも可能になります。山口市でのノウハウがあり、マイカーを取り込む施策を入れられると良いと思います。

行政、交通事業者、市民の役割分担、誰がどの役割を果たして、計画を進めるのか、それをわかりやすく書き込めると良いと思います。

5. 閉会

《 事務局 》

以上で第2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 》

次回は1月頃に第3回地域公共交通会議を開催予定です。
本日は長時間にわたりましてありがとうございました。