

令和5年度 第3回韮崎市地域公共交通会議
議事録

【日時】

令和6年1月29日（月）13：30～15：00

【場所】

韮崎市役所 403会議室

【参加委員】

参加委員 12名

欠席委員 4名

【次第】

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 議事

議案第1号 令和5年度韮崎市地域内フィーダー系統確保維持事業の事業評価について

議案第2号 令和5年度韮崎市地域公共交通計画策定事業の事業評価について

議案第3号 韮崎市地域公共交通計画（案）について

4. その他
5. 閉会

<議事要録>

3. 議事

議案第1号 令和5年度韮崎市地域内フィーダー系統確保維持事業の事業評価について
事務局より資料に基づき説明。
→参加委員全員の承認を得た。

議案第2号 令和5年度韮崎市地域公共交通計画策定事業の事業評価について
事務局より資料に基づき説明。
→参加委員全員の承認を得た。

議案第3号 韮崎市地域公共交通計画案について
事務局より資料に基づき説明。
→参加委員全員の承認を得た。

質疑や意見は下記の通り。

○委員

計画案 P. 75 の概要に記載のある「韮崎市営新体育館」というのは、韮崎中央公園に建設中のものか。

○事務局

その通りです。

○委員

A I デマンド交通、ライドシェア、モビリティ・マネジメントなど、一般的な認知度の低い用語が多く使われているが、用語の解説があった方がいいのではないか。

○事務局

計画書に用語解説集を追加する方向で対応します。

○委員

各施策のスケジュールについて、絵に描いた餅のようになってしまわないために、もう少し PDCA サイクルに落とし込んだものにしていくべきではないか。また、カーボンニュートラルをはじめとする環境問題、自動運転などに関する施策も計画に含めた方が良いのではないか。

○事務局

各施策のスケジュールについては、他自治体の例も参考にしながら、この公共交通会議の場でもご審議いただき、どこまで具体化するか検討します。環境問題、自動運転の施策については、計画案 P. 71 の「施策6 市民バスの運行再編の検討」の項目に具体的に記載します。

○事務局

計画案 P. 80 に「進行管理」として PDCA サイクルについて記載しているが、これは計画内に位置付けた施策について、毎年の公共交通会議の場で事業評価をご審議いただき、モニタリングしながら実現性を高めていくものと考えています。

○委員

計画案 P. 76 「施策 10 送迎輸送サービスの活用検討」について、市内全域で実施するのではなく、あくまで他の公共交通のない公共交通空白地域で実施する施策かと思うので、基本方針の中でもその点を明記していただきたい。

○事務局

ご指摘いただいた内容を追記します。

○委員

用語解説集の作成にあたり、「白タク」といった法律に則さない用語は掲載しないなど、表記に留意いただきたい。

計画案 P. 79 「目標の評価指標一覧」について、今後の評価検証の為、現状値の算出根拠を明記すべきではないか。基本方針 1 の評価指標としている「市民満足度」はどのように算出したものか。

○事務局

2.59 という現状値は、まちづくりアンケートで 5 段階の満足度を訊ねる設問を設け、回答を平均して算出したものです。2.71 という目標値については、過去 5 年間の上昇幅から、同様の上昇幅を目指すことを根拠として設定しております。

○委員

「利用者 1 人あたりに係る市負担額」について、市民バスは将来にわたって市の負担額が増加しているのに対し、民間バスは市の負担額が減少しているが、これはどのような認識で設定したものか。

○事務局

市民バスについては、目標値の算出にあたり、令和 10 年度の物価高騰の高止まりを想定した負担額を人口で割って算出しています。民間バスとの整合性を取るよう修正します。

○委員

公共交通のカバー率とはどのような定義か。

○事務局

令和 2 年の国勢調査のメッシュデータを利用し、停留所から 300m、駅から 800m 圏内の人口を 19,700

人と算出しています。それを市の全人口で割った割合がカバー率となります。

○委員

本計画期間には、策定年度の令和5年度も含めるのか。

P.70「施策4 モビリティ・マネジメントの実施」にデマンド交通の認知度向上との記載があるが、デマンド交通を運行している県内他市町村でも認知度の向上が課題となっており、笛吹市をはじめ好事例もあるので、他市町村の取り組みを参考にさせていただきたい。自動運転、ライドシェアについても、各関係機関と情報共有をしながら進めていただければと思う。

P.72「施策6 市民バスの運行再編の検討」の竜岡線の日中時間帯デマンド運行について、運行事業者は現在定時定路線で運行している事業者と異なるのか。

○事務局

計画期間については、令和5年度は含まず、令和6年度から令和10年度までの5年間となる。竜岡線の運行事業者については、同じ事業者に運行いただく方向で調整予定です。

○委員

県でも公共交通計画を策定中であるが、計画期間の5年間に収まらない施策をどのように表現するか、検討を重ねている。まとまりのあるまちづくりを目指す中で、どのような公共交通がそれに組み合わせられるのかという視点で、都市計画マスタープランや立地適正化計画との連携は重要な要素となる。もう少し踏み込んだ表現ができるのであれば、計画にもまちづくりの表現を加えてほしい。

○委員

計画案 P.75「施策9 市街地周辺の回遊性向上に向けた交通手段の整備検討」について、電動キックボードや小型EV自動車の設置との記述があるが、公共交通との連携を図る意味では、これらはあくまでラストワンマイルの解決を目指す施策として表現できないか。

○事務局

まずは公共交通を利用してもらうことが第一との認識。ラストワンマイルについては表現の追加を検討します。

○委員

計画案 P.79「目標の評価指標一覧」の現状値については、計画の終盤で唐突に出ている印象があるので、現状・課題として前段部分でも示せないか。

「基本方針1」の中で定めている民間路線バス利用者数というのは、P.20で記載している民営バスの数値を合計したものか。そうであれば、P.20には令和4年度までの数値しか記載されていないので、令和5年度の数値も示した方が分かりやすいのではないか。

「基本方針3」の中で定めている「地域等との協働による運行主体数」について、これらはP.76「施

策 11 「福祉有償運送の差区画や、地域主体の運行による公共交通サービス導入などへの活動支援」の内容が中心になるため、施策概要の文章にも協働という文字を入れたほうが伝わりやすいのではないかと。

○事務局

下教来石線については、民間路線バスであるが委託路線バスとして分けて取り扱っている。利用者数については確認して対応します。

4. その他

○事務局

計画素案については、パブリックコメントの実施まで時間があるため、本日頂いたご意見を修正し、委員の皆様には郵送にて送付させていただく予定です。

また、その他の報告事項として、1年前の本会議において、葦崎東中学校の交差点に右折信号がなく危険というご意見をいただいたことを受け、警察と協議の上、昨年に右折信号が設置されました。地域のよりよい交通環境を整備するため、今後ともご意見をいただきたいと思っております。

5. 閉会