

第 35 回茅野市新地域公共交通検討会議

| | | | |
|----------|---|-------|-----|
| 開催日時 | 令和 8 年 3 月 16 日 (月) 午後 6 時 00 分から午後 7 時 00 分まで | | |
| 開催場所 | 茅野市役所 8 階大ホール | | |
| 公開・非公開の別 | 公開・非公開 | 傍聴者の数 | 3 人 |
| 議題及び会議結果 | | | |
| 発言者 | 協議内容・発言内容 (概要) | | |
| 事務局 | <p>第35回茅野市新地域公共交通検討会議を開催。 詳細は下記のとおりです。</p> <p>1 開会 第35回茅野市新地域公共交通検討会議を開催いたします。</p> | | |
| 会長 | <p>2 会長あいさつ 皆さんこんばんは。 お仕事の後の大変お忙しい中、大勢の皆さんにご出席いただきありがとうございます。 NetflixでWBCを見ていましたが負けてしまいました。その後、色々インターネットを見ていますと、Netflixを解約する人が多いということで、思いというのは色々あるものだと感じました。 本日も、会議を始めさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします</p> | | |
| 会長 | <p>3 委員の交代について ——事務局より説明——</p> | | |
| 委員 | <p>4 協議事項 (1) 「のらぎあ」利用料金等の見直しについて ——資料1をもとに事務局より説明——</p> <p>ご意見、ご質問を受けたいと思います。</p> | | |
| 事務局 | <p>距離帯ですが、3 kmまで、3 kmから 5 km、5 kmから10km、10km以上に分けるとされていますが、5 kmから10kmの幅が非常に大きくなっていると思います。 区分分けについての捉え方、説明があれば教えてください。</p> <p>10km以上の区分ですが、こちらは既に隣の原村でこの区分を設定しています。「のらぎあ」の全体的な設計は、原村と共同で実施していますので、その距離に合わせて10km以上という区分を新設しています。また、他の区分も原村と同様のものとしています。</p> | | |
| 委員 | <p>ありがとうございます。5 kmから10kmまでの区間を2つに割ると支障があるということでしょうか。利用者の人数を見ると、令和6年度実績でこのエリアは非常に利用人数が多いので、この5 kmから10kmまでを2区分とすることで、料金区分を細かく設定できると思います。 「のらぎあ」自体、路線バスとタクシーのちょうど中間に位置する乗り物で、距離が5 kmから10kmの間であれば、割引での利用料金が400円と、タクシーの700円の半分を少し超えた金額になります。距離が伸びるほどタクシーの利用料金との乖離が大きくなっていて</p> | | |

| | |
|-----|--|
| | <p>くので、もう少し区分を細かく見ればよいと思います。</p> <p>高齢者や障害者、子供など、本来移動手段を用意してあげなければならぬ方には、使いやすい価格設定を改めて設定できると思いますが、様々な方が利用する一般料金は、もう少し細かく見て、距離が伸びるに従い、もう少し上がっていてもよいのではと思っていますものですから、5 kmから10kmまでの区分をもう1つ分けて料金を上げていくということは、全体の中で何か支障がありますか。</p> |
| 事務局 | <p>料金の見直し案は、前回会議でのグループワークにて挙げられたご意見を前提としています。区分の更なる分割についてのご意見は見当たりませんでした。10km以上の長い距離の区分は、従来よりも料金が上がりますので、グループワークにおいて劇的な変動を考慮すべきというご意見を頂戴した中では、5 kmから10kmまでの区分は1つの区分とさせていただければと考えています。</p> <p>また、タクシーとの乖離につきましては、「のらぎあ」はタクシーと別の乗り物ですので、乗車距離が長くなるほど、乗り合いや迂回による影響が大きくなります。この利便性において、タクシーと「のらぎあ」の差が広がると考えています。</p> <p>今回はこういった案をご提案させていただきましたが、この辺については皆様のご意見もいただきながら、最終的な方向を決めさせていただければと思います。</p> |
| 会長 | <p>それでは、今のご意見に対して何かご意見があれば、それをまず先に伺いたいと思います。</p> |
| 委員 | <p>前回出席していないので、的を外れた質問かもしれませんが、運賃を上げるのはもう決まったことなんでしょうか。</p> <p>資料では、物価・人件費の上昇などによりという風には書かれています。これは今の流れといいますか、一定程度理解することはありますが、ただこのような話というのはどうしても一方的な話であって、なんとなく納得感があるような内容にしないといけないのではないかと考えています。値上げというのはそういうものなのかもしれませんが、その反面、値上げの代わりに利便性が向上するとか、そういった説明が必要ではないか思います。</p> <p>この料金の見直しについては、どのように告知をされるのでしょうか。</p> |
| 事務局 | <p>ありがとうございます。周知については、資料1-1の裏面でご提案させていただきたいと考えていましたが、具体についてはまだ明確に固まっていません。丁寧な説明を、しっかりと周知期間を設けて行いたいと思います。</p> <p>また、料金の見直しの方向性につきましては、「のらぎあ」自体の利便性が大きく変わる訳ではありませんが、予約不成立の割合が一定程度収まってきましたので、料金体系も見直しながら持続可能な運行形態としていきたいと、前回の会議にてご説明させていただいたところです。</p> |
| 委員 | <p>分かりました。ぜひ丁寧な告知というのは絶対必要と思っています。</p> <p>もう1点、前回のグループワークのご意見を拝見しました。私の意見ですが、まず「のらぎあ」の制度が複雑になってはいけないという前提のもとで、交通弱者も全て値上げするということになっています。高齢者や年金生活者などの方々に対しては、もう少し考え</p> |

の方が良いのかなと思っています。収支改善が見えない中ではありますが、その辺はどうなのでしょう。

さらにもう1点、私も「のらざあ」をよく使わせてもらう中で、先日乗ったら若い男性が茅野駅まで乗っていました。そういった方々に対しては、もう少し負担を求めているのかなと思っています。

また、インバウンド等で騒がれている県外などのお客様に対しても、もうちょっと料金を求めても良いのではと思います。二重価格というのは、一歩間違えれば差別化や不公平感につながりますが、観光業は当市の重要な成長戦略の柱ですし、持続可能なシステムのためには、価値に見合った対価を求めるのが必要と考えています。

いずれにしても、「のらざあ」が市の税金で賄われている以上、少しでもその税負担を少なくして収支改善を図るとするのは絶対条件と思っています。若干矛盾している話で、すでに議論が尽くされているようでしたら申し訳ないのですが、微調整しながら改善していただければというのが個人の思いでございます。

会長

貴重な提議をいただきました。今の提案にご意見があれば伺いたいと思います。

委員

私も同じ趣旨の話をしようと思っています。

私は持続可能な市内公共交通を考える議員連盟の会長をやっています。今回ここに来るにあたっては、前回示された考え方を議連のメンバーにも説明し意見をいただけてきました。

1つは高齢者、障害者、お子さんの料金設定の部分です。基本的には割引料金を300円としていますが、全体的なコストが上がってきているので、上限は400円が良いのかなと考えています。割引の考え方は一律でいいと思います。

一律の割引料金は、市の施策としてどこに住んでいても同じ料金で病院へ行けるという「コンパクト・シティ&ネットワーク」の考え方だと思います。一方で、一般料金の半額にする割引は、コストに比例して負担いただくという考え方です。どちらを選択するかは、深掘りが必要ですが、いずれにしても上限は400円が良いと思います。私としては「一般料金の半額かつ上限400円」で全てを統一したら良いのではと思います。

資料の見直し案の表でいくと、短い区分から200円、300円、400円、400円という形は考えられないでしょうか。

また、先ほど発言された方と同じ感覚なのですが、割引対象者を市内に住んでいる方、市内の高校に通っている方、市内の企業にお勤めの方とし、観光客とは一線を画したものにできないかと思います。公共交通を福祉施策的な移動手段と整理した場合、一律に年齢が65歳を超えているからといって、全ての方を割引対象とするのはいかがなものかと思います。高齢者の利用者比率は全体の約6割です。この割引をうまく活用することで、一般料金をもう少し上げ、そこで生まれた利益を還元しないと、全体がうまく回らない。目指すところはどこなのかを見失ってはいけないと思います。

会長

ここの議論は難しいところです。せっかくこれだけ皆さんに考えていただき、率直なご意見を出していただいたので、来月もう1回グループワークを行いたいと思います。ここは大事なところですので、いかにも押し切ったような決め方をしてはいけないと思います。皆さんいかがでしょうか。

| | |
|---------------------|---|
| | <p>(承認)</p> <p>事務局は、スケジュールなどの準備を進めるようお願いいたします。</p> <p>委員 値上げの「理由」をどう書くか。例えば物価高騰と書くと、今後物価が上がればどんどん上がっていくというシナリオに取られてしまうと思います。タクシー料金との兼ね合いも出てくると思いますが、いかがでしょうか。上がるどころまで上がったらタクシーを超える場合もあるのでしょうか。</p> <p>会長 タクシーの料金を超える時は何人かで一緒に乗った時であって、1人1人の利用料金が超えることはないと思います。</p> <p>委員 告知については、非常に丁寧にやった方が良いと思っています。十分気をつけていただければと思います。</p> <p>事務局 ありがとうございます。 資料1-1裏面の料金改定のイメージですが、現在の見直し案により利用料金を増額させたとしても、運行事業者の経営が成り立つ収入額の9割程度までしか届かない見込みです。今後さらに利用者が増えることと、持続可能性を高めるということで、今回提案をさせていただきました。 また、運行事業者の必要な収入額も物価高騰等により、さらに増加していくことも考えられますので、茅野市公共交通ローリングプランの進行の中で、3年後ぐらいにまた検証をする必要があると考えます。その時点の状況やタクシーなどの他の公共交通との比較検証を行う中で、また議論をさせていただければと考えています</p> <p>(2) 茅野市ローリングプランの進行管理について ——資料2をもとに事務局より説明——</p> |
| <p>会長</p> <p>委員</p> | <p>ご意見、ご質問を受けたいと思います。</p> <p>新しく自治体間の相互移動が加わったことは、非常に良いことだと思いますが、「のらぎあが運行する自治体等」には、原村は入っていますが、富士見町はどうでしょうか。富士見町でも「のらぎあ」の運行をという話が出ています。また、諏訪市については「のらぎあ」ではないデマンド交通が運行していますが、この「等」の中には、これらの自治体も含まれており、移動の拡大に向けた取組みの対象としているのでしょうか。 また、市街地へのアクセスの向上のため、運行の見直しをしようとおっしゃってました。これから実証運行する蓼科湖方面の話なのか、市内全域の見直しをかけていく話なのか、その2点教えてください。</p> |
| <p>事務局</p> | <p>1点目の自治体等の部分につきましては、茅野市公共交通ローリングプランにおいて「のらぎあ」の中の話としています。一方で、地域間幹線バスなども含めた公共交通全体についての話であれば、諏訪市との連携を議論すべきところと考えています。 2点目の市街地アクセス向上につきましては、蓼科湖方面バスと「のらぎあ」を合わせた形で、まずは考えていきたいと考えています。ローリングプラン上の項目ですので、必要性があれば毎年の見直しの中で、修正などしていきたいと思っています。</p> |

| | |
|-----|---|
| 委員 | <p>市街地へのアクセスの上の項目「別荘地内の移動手段の確保」は随時実装と記載されていますが、検討の進捗や、いつ導入されるのかなどの見込みがあれば教えてください。</p> |
| 事務局 | <p>現時点で協議を続けており、明確にお伝えできるものはございません。</p> |
| 会長 | <p>その他ご意見など無いようでしたら、今回の茅野市公共交通ローリングプランの変更についてご承認いただくという方は挙手をお願いします。</p> <p>(承認)</p> <p>(3) 蓼科湖方面バス 令和8年度実証運行について ——資料3をもとに事務局より説明——</p> |
| 会長 | <p>ご意見、ご質問を受けたいと思います。</p> |
| 委員 | <p>上り線の1番時間の遅いプール平を出るというバスの時間設定、また下り線の1番早い10時15分のバス。この2つはどういった意図で作られているかと教えてください。</p> <p>また、現在の通勤・通学バスは、上りが3本で下りが3本ございます。上りでは真ん中の時間の便、下りは1番遅い時間の便を延伸し、プール平まで行く路線とされていますが、この時間帯とした理由を教えてください。</p> |
| 事務局 | <p>蓼科区民を対象に実施したアンケート調査や、寄せられるご意見では、買い物などにより駅まで降りてきた場合に、滞在時間が2時間程度しか取れず非常に不便との声を多くいただいています。</p> <p>また、朝の早い時間や夕方の遅い時間以外にも、実証運行として走らせてみて、どのぐらいの方が利用されるのか、どういった思いを抱かれるのかを調査するため、幅広い時間帯での実証運行をしたいと考えております。</p> |
| 委員 | <p>お聞きした意図は、プール平を16時25分に茅野駅に向かって降りてくるというバスが、本当に買い物や病院に行く区民として必要なかどうかは気になったためです。逆に下りでは、茅野駅を10時15分に出て、蓼科湖方面へ上がっていくということは、その前に茅野駅付近へ降りてきていないといけません、この2つの運行は本当に必要なのでしょうか。</p> <p>北八ヶ岳ロープウェイ線が近い時間にあります。この運行を使用するということは考えられないのでしょうか。茅野駅と蓼科湖の間を止めるわけにいかないのであれば仕方ありませんが、教えてください。</p> <p>また、通勤・通学バスがこの時間に運行する理由を調べたところでは、上り線の方はこの時間が1番利用者数の多い運行でしたので、この時間帯に使いたい人が多いのだらうと考えます。下り線の19時15分に茅野駅を出る便は、現在利用している学生の数で1番少ない便です。あえてこの時間にくっつけた理由がよくわかりませんがいかがでしょうか。</p> |
| 事務局 | <p>この朝に茅野駅を出発する路線と夕方にプール平を出発する路</p> |

| | |
|------------|---|
| <p>委員</p> | <p>線は、茅野駅を発着する特急あずさを利用される方に合わせた路線です。蓼科湖方面に住まわれている方には、特急あずさを利用しながら生活をされている方もいらっしゃいますので、電車との連結の需要のため設けたものです。</p> <p>下り19時15分発の路線につきましては、1日の1番最後の運行です。元々長く使えるようにというご要望がある中でしたので、この1番遅い時間を延長させ、どのぐらいの利用があるか実証をしたいと考えています。</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>先ほどの「のらざあ」の料金と同じですが、そもそもここにバスを走らせる必要があると判断した理由が、ここに暮らす人が生活の足として使う必要があり、また特急あずさとの接続ということであれば、土日運行の北八ヶ岳ロープウェイ線の運行時間を1本ずらせば、乗り換えへの対応は可能と思います。あえて新しく1本入れなくても済むのではないのでしょうか。</p> <p>昨年には、運転手不足のため泉野・玉川線のバスが1路線廃止となっています。そのバスは185人の学生さんたちが利用していました。少し融通が利くのであれば、この便を復活させてあげても良いのではという気がしています。</p> <p>いずれにしても生活支援のバスですので、生活支援につながるような時間帯が望ましいのではないかと思います。下り線の19時15分に登る運行も、生活支援としては17時台とした方が利便性は高いと思いますので、ご検討をお願いします。</p> |
| <p>事務局</p> | <p>ありがとうございます。今回提案させていただきました運行案は、引き続き調整を行っている部分がございますので、今回のご意見を踏まえながらまた検討を進めたいと思います。</p> |
| <p>会長</p> | <p>そのような調整を含め承認をいただきたいと思います。今回提案した案について、ご承認いただける方は挙手をお願いします。</p> <p>(承認)</p> <p>5 その他 特になし</p> |
| <p>副会長</p> | <p>6 閉会</p> <p>お疲れ様です。多くのご意見ありがとうございました。年度末のお忙しいところだと思いますが、ご承認を頂いたということで、また一歩前進になると思います。</p> <p>「のらざあ」が導入された時の料金設定は、個人的には、かなり低く設定したと思っています。市民の方にたくさん使っていただき、定着をさせたいというような意図も働いているのかなと内心思っていました。</p> <p>福祉21茅野が市内の障害者手帳をお持ちの方全員に対して行ったアンケート調査回答を読む中で驚いたのは、もう少しお金取って良いのではないかと、こうした交通が便利であるのであればもう少しお金を出してでも使いたいというご意見があったことです。アンケートの回答では「のらざあ」への期待感が非常に強く現れていて、障害者手帳を持っているけれども、現在は車が運転できるので使わないが、将来返納した時にはぜひ使いたいと思っているという回答もありました。</p> |

この期待に応えられるよう、持続可能性が担保されたシステムを作り上げることが大事だと思っています。今回の料金改定が、持続可能性を高めるということと、それから運行事業者にとってもこのシステムを支えることが、持続可能性につながるものとなるものを生み出す必要があるという意味で、この議論は難しいものがあると思います。お金の話ですので、議論は尽きないと思いますが、持続可能性ということが将来の市民の移動の自由の確保という点で避けられないことであり、またプライオリティの1番だと考えています。

料金を上げることについては、基本的には前向きです。先ほど委員からもご意見をいただきました。障害者の上限を400円にしたかどうかということでしたが、ぜひ同じ土俵に立っての試算を、事務局と一緒にしていただけるとありがたいと思います。そして、目指していることが実現できるのであれば、もちろん安い方がいいですので、一つの選択肢になるかなという風に思います。

現在、乗合率がそれほど高くありませんので、できるだけ多くの方に使っていただき、これをさらに高めていくことによる持続性の担保も必要です。この地域公共交通は、サービスを提供してそれを市民が利用するだけという関係ではなくて、市民が利用することで守り育てるといったような意味合いがあると思っています。

そして、これこそが、市がこれまで進めてきたパートナーシップのまちづくりの一つの姿だと思います。私たちが一生懸命考えて提案することに対して、市民がそれを受け入れてくださり、じゃあみんなでおおうやという風な動きがもっともっと出てくるといいなと思いますし、それをどうやって仕掛けていくかということも、私たちの側の頭の使いどころかなと思います。

今日は、そんなことを議論の中で考えておりました。

僕は今、富士見町でも仕事をしていまして、富士見町の公共交通の会議にも参加しています。富士見町でのデマンド交通の実証実験がうまくいき、「のらぎあ」がまたあちらでも走り出すことを期待して頑張りたいと思っています。来年度もぜひ皆さんのご意見と、ご協力をお願いしたいと思います。

本日はどうもお疲れ様でした。ありがとうございました。