

会 議 等 報 告 書

甲斐市地域公共交通会議 事務局(甲斐市都市計画課)

会議等名	第 14 回甲斐市地域公共交通会議		
開 催 日	令和 7 年 7 月 1 日 (火) 14 時 00 分 から	場 所	北部公民館第 2、第 3 研修室
出 席 者	甲斐市地域公共交通会議(瀬戸会長、池田委員(代理出席：野口)、篠原委員、菊島委員、田中(陽)委員、野田委員、下平委員(代理)、鈴木委員、小宮山委員、田中(裕)委員、有須田委員(代理出席：小宮山)、丸山委員 事務局：久保事務局長(都市計画課長)、窪田係長、齊藤、石川		

1. 開 会 (司会：久保事務局長)

2. 会長あいさつ(瀬戸会長)

この甲斐市地域公共交通会議は、地域交通の確保と利便性の向上を図るとともに、地域公共交通計画の作成、その他必要な事項について協議する組織となっている。

今年度 2 回目、全体で 14 回目の会議となる。本日の会議では、令和 7 年度の共創モデル実施内容についての報告と内容について協議していただく。

皆様方には、本日の会議が市の公共交通の未来につながる有用なものとなるよう、それぞれの知見に基づく、忌憚のない意見をお願いします。

3. 案 件 (議長：瀬戸会長)

甲斐市 AI オンデマンド交通実証運行について(説明：窪田係長)

1 令和 7 年度共創モデル実証運行事業の採択結果について、
5 月 23 日に開催した第 13 回会議で、応募したことを報告したが、5 1 2 0 万 1 5 6 4 円を交付上限額として採択された。

2 甲斐市 AI オンデマンド交通実証運行について、

(1) 目的について、

高齢者等の移動手段確保を図るため公共交通の空白地帯に市民バスを運行しているが、利用率が低迷しており、多種多様な目的や市内遠隔地への連結等の解決には至らず、利用者の求める利便性の向上にはつながっていない状況。そのため市内全域を対象として、「AI オンデマンド交通」の実証運行を実施している。

そこで、令和 8 年度以降の本格実装を目指すため、昨年度のデータを基に運行時間等の変更を行い、今年度も AI オンデマンド交通の実証運行を行う。

(2) 運行期間について、

令和 7 年 1 0 月 1 日 (水) から令和 8 年 1 月 1 0 日 (土) までの日曜日と祝日、年末年始を除く 7 9 日間とする。昨年度のデータから日曜日の利用者数が少なかったことなどから運行しないことを考えている。

(3) 運行時間について、

午前7時から午後7時（19時）までとする。昨年度は午前7時から午後8時まで運行したが、昨年の利用時間のデータから午前9時から午後5時までの利用が多く、午後5時以降の利用は少ない状況だったので1時間早めて運行する。

（4）利用料金について、

料金体系は、昨年同様、19歳以上、6歳以上18歳以下、6歳未満の3区分とし、乗車賃は、1回乗車の片道で、400円、300円、無料と考えている。

また、エリア間移動については、この後説明する（6）運行エリア及び移動のルールのとおり、市内全域を3エリアに分類し、エリアをまたいでの移動についての乗車賃を片道、600円、400円、無料と考えている。

なお、障がいのある人、運転免許証自主返納者は障がい者手帳または運転経歴証明書の提示で半額とする。こちらは現行の市民バスと同じ取り扱いとなる。

今年度もキャッシュレス決済を導入予定だが、昨年度はキャッシュレス決済について1000円の割引を行っていたが、経費等を考えると割引を行うと収益を圧迫するため、今年度は行わないこととする。

（5）利用方法について、

インターネットまたは電話にて予約受付を行う。まずは、会員登録が必要となる。電話の場合は会員登録受付をコールセンターで行えるよう現在、業者と調整中である。インターネット・電話ともに会員登録後から乗車予約を行うことができる。今年度は、事務負担軽減のため会員証の発行はせず、全戸配布する停留所マップに会員番号をメモできる欄を設ける予定である。

また、コールセンターの乗車予約受付時間は、昨年度は午前7時から午後8時までだが、今年度は平日の午前9時から午後5時までとする。

これは、予約受付が集中する時間帯がこの時間帯であったため、コールセンター委託経費削減の観点からも検証する。

（6）運行エリア及び移動のルールについて、

①運行エリアは、市内全域で旧町単位の3エリアに分類する。

②移動のルールですが、昨年同様、各エリア内の移動は自由とする。

また、エリアをまたいで別エリアに移動する場合は必ずモビリティハブを経由することとする。

（7）車両台数について、

今年度は4台で実証をする。敷島エリアは、日産リーフを2台運行し、双葉エリア、竜王エリアは日産セレナを1台ずつ運行する。昨年度の実証運行では、乗合率が1.15人と少なく、運行効率が悪い状況となっていた。今年度は乗合率の向上と、台数を減らした場合、どの程度未割当が増えるか検証するため4台での運行とする。

（8）停留所の選定について、

運行地域内の公民館やゴミステーション、甲斐市民バス停留所、大型スーパーや医療機関等、ランドマークとなる場所を中心に昨年度と同様の場所に停留所を設置する。

資料1-2は運行区間内のバス停の位置図、資料1-3は停留所の一覧となっている。

この他に、次の項目で説明するが、今年度もスポンサー募集を行う予定であり、応募い

ただいたスポンサーの事業所等にも停留所を設置する。

(9)スポンサーの募集について、

公共交通の利用を通じ、地域住民、交通事業者、事業者、甲斐市の「四方良し」を目指す本事業の趣旨に協賛いただける事業者を募集するものである。

スポンサープランは3種類設定した。プラチナプランでは、1万円を協賛いただくと、特典として希望場所への停留所設置、市のWEBサイトへの広告掲載、停留所マップへの広告掲載、運行車両への広告掲載である。次いでゴールド、シルバーと金額により特典内容が変わるものである。募集については、市のWEBサイトでの周知や昨年度スポンサーになっていただいた事業所への再度協賛のお願い、また医師会、甲斐市商工会にご協力いただく。

3 モビリティハブの整備について、

電車、バス、タクシー、AI オンデマンド交通の相互の乗換需要を誘発し、公共交通全体の利用促進を図るため、次の3か所を乗り継ぎ拠点としてモビリティハブを設置する。

場所は、昨年同様 JR 竜王駅、山梨交通敷島営業所、ラザウオーク甲斐双葉を予定しており、JR 竜王駅、ラザウオーク甲斐双葉には、デジタルサイネージを設置し、「かいのり」や路線バス、甲斐市民バスの位置情報や時刻表を発信する予定である。

その他の実施内容については現在検討している。

4 甲斐市民バスの運休について、

平成 24 年に本会議の前身である「甲斐市地域公共交通活性化協議会」にて、運行継続基準を2年連続1人以上下回る路線は、見直し対象と設定した。

路線名「敷島北部線（敷島仲町行）」及び「双葉北部線」が一便あたりの乗車人数の基準を大幅に下回っており、見直し対象の基準に該当している。

その基準を下回る結果となっている路線を含めた市民バス路線の再編を検討するため AI オンデマンド交通実証期間中に次の路線を運休し、AI オンデマンド交通の利用状況を検証する。

運休路線は、敷島北部線(大明神・安寺方面)と(平見城・下福沢方面)、(敷島仲町方面)と双葉北部線で、運休期間は、実証運行期間と同じ令和7年10月1日(水)から令和8年1月10日(土)までを予定しており、現在調整中である。

運休が決定したら、即時、市のWEBサイト、広報紙、運行中の市民バス内への掲示等により周知する。

5 今後の事業スケジュールについて

本日の甲斐市公共交通会議にて協議いただいた内容にて、7月中旬ごろに AI オンデマンド交通の運行のために必要な道路運送法第21条の申請やAI オンデマンド交通の実施と市民バスの運休についてを周知する。

9月中に会員登録の受付サイトとコールセンターを開設し会員登録の受付を開始する。

また、広報紙9月号と一緒に停留所マップの全戸配布を行うよう現在進めるが、スポン

サーの集まり具合によっては 10 月号広報と一緒に配布となる可能性もある。そして、10 月 1 日より「かいのり」の実証運行を開始する。

以上、甲斐市 AI オンデマンド交通実証運行についての説明となる。

【質疑応答・意見】

委員：基本的な質問になるが、乗車できるのは停留所から停留所までということの良いか。また、1 回の乗車で 400 円とあるが、1 人 400 円ということか。タクシーでは全員でいくらという支払方法だと思うが。

事務局：タクシーではなくバスという扱いになるため、1 人当たり、いくらという考え方である。
停留所に関して、市内に設置した停留所から停留所に移動できるものである。そこで旧町エリア内だと 400 円、旧町エリアをまたぐ移動だと 600 円という料金となる。

瀬戸会長：今年で実証が 4 年度目となると思う。そして令和 8 年度から本格的な実証を目指す中で、これまでの検証を踏まえて工夫する点や検証したい点があれば教えていただきたい。

事務局：何回か実証実験を行ってきた中で昨年度、初めて市内全域を有償で導入した。来年度以降の本格運行に向け 1 番の課題は経費だと考えている。
そのため、先ほど説明したとおりコールセンターの受付時間や実証運行の時間を短くする等できるだけ経費を削減する。
それと車両台数も昨年は 5 台、有償でどのぐらい利用があるかを検証したが、今回は乗合率を上げることに注力する。また、「かいのり」はタクシーではなく基本的にはバスということで、タクシーよりも不便だが安く利用ができることを実感してもらうことを目指す。
市民バスの運休について、昨年度は実証期間中も市民バスも運行していたが、運行継続基準を下回っているバス路線については、運休し、普段利用している方に「かいのり」を活用いただくよう促し利用に慣れてもらうことも実施していきたいと考えている。

瀬戸会長：公共交通会議の会長が 4 年目となる。公共交通については利益があれば民間が行うべきものだと思うが、そうはいかないことから民間では難しい。経費がかかるといっても、より多くの方に利用いただけるのであれば、実施する意味があると考え。その経費や予算についての落としどころを検証しているのだと考える。

また、運休する定時定路線の市民バス北部区間は、もともと乗車人数が少なく廃止基準に該当する路線である。そこで、市民バスを運休して AI オンデマン

ド交通を運行することを検証するのは意味があることだと考える。これから今までの経緯等々を踏まえ検証していくと思うので、目標というものを作成するのも良いと考える。実証であるため、仮説を立て、仮設通りに行くのかどうか併せて検証してもらいたい。

令和8年度からの実装に向けて、今あるものがなくなると反対する方が現れるが、目標を立てて実証したという納得できる説明ができるよう実証してもらいたい。

これまで行ってきた実証運行は国土交通省から補助金をいただいて実施しているが、実施する前には地域公共交通会議を開催し協議することとなっているため、本日会議を開催させていただいている。お忙しい中、集まっていただき感謝する。このような内容で実施させていただきたい。

委員：甲斐市までは来ていないが、早朝のかいじ70号を育てていきたいと考えている。これは、山梨県とも話しているが2拠点居住や転居ということもあるが、いろんな意味で山梨県エリアに交通の足を増やして行きたいということである。今後の話になると思うが路線バスが、例えば竜王駅から出てる特急へ接続できるということも考えていく必要があると考える。

私どもも、いろいろ検討して行きたいと思うので、引き続き連携させていただきたい。

事務局：我々もAI オンデマンドを導入するにあたり、電車、バス、タクシー等と迎合していく。このAI オンデマンド交通を導入することにより、ほかの交通が衰退していくことがないように、地域の公共交通がお互いに高め合い、甲斐市の公共交通が良いと言ってもらえるような形に持っていきたいと考えている。これからもよろしくお願いします。

委員：2点ほど伺いたい。資料4ページにモビリティハブの整備の中で、デジタルサイネージの設置とあるが、これはどのようなものか。もう1つは資料5ページの今後のスケジュールで停留所マップを全戸に配布とあるが、配布時期がもしかしたら10月なるかもしれないって言っていた。10月だと受付が始まるため、9月初めの配布とした方が周知のために良いのではないかと思う。

事務局：デジタルサイネージとは、バスの位置情報を表示するものである。AI オンデマンド交通、甲斐市民バスにGPSをつけており、その位置情報を画面に表示する。同時に山梨交通の路線バスの時刻表等を情報として表示する。停留所マップの全戸配布について、なるべく9月に配布できるよう努めるが、昨年度より今回実証実験が1ヶ月早い状況である。そのため、広報と一緒に配るに今月末には遅くとも入校しないといけない。スポンサーへの周知や応募の期間が短くなってしまうため、集まり具合等を見ていかないならないと考えているた

め、10月ということで、話をさせていただいた。9月広報には、AI オンデマンド交通の実証を行う周知はさせていただき、停留所マップは10月配布になってしまうかもしれないということでご理解いただきたい。

瀬戸会長：昨年度まで、AI オンデマンド交通の担当は総合戦略部の経営戦略課だったが、まちづくりと公共交通を一体として考えてくということで、今年度から所管を都市計画課に変更した経緯がある。前回の会議でも前総合戦略部の部長、現在は市長公室長の丸山委員に意見を求めたが、また何か発言いただけるとありがたいが、いかがか。

委員：甲斐市民バスを運行しているが、停留所まで自宅から距離があることや、自家用車の保有率が高いため公共交通を利用しない県民性もあることが、市民バスの乗車率が低くなっている原因と考えている。

先ほど、交通事業者が悪影響が出ないようにするとの話がでたが、基本的には空白地帯を運行するため、ほかの交通事業者には大きく影響は出ないと考えている。

今回のAI オンデマンドは、先ほど停留所から停留所までと話が出たが、他の自治体はドア to ドアで自宅から目的地まで運行しているところもあるが、甲斐市内はゴミゴミしているところもあり、ドライバーが現地まで伺うのは難しいという交通事情もある。

そこで、地域の方が乗りやすい場所ということで、ゴミステーションや公民館、また乗車率の高い医療機関やショッピングセンターに停留所を配置しているため、ある程度ドア to ドアに近いようになっていてと考えている。引き続き、今回は経費を意識して時間の短縮することだが、令和8年度には、新たな市民の足が確保できるようしっかり検証していただきたい。

また今後も委員の皆様にご協力いただきながらシステムを構築していきたい。引き続き、どうぞよろしくお願いする。

4. その他（司会：久保事務局長）

5. 閉 会（司会：久保事務局長）

15時00分頃 終了