

会 議 等 報 告 書

甲斐市地域公共交通会議 事務局(甲斐市経営戦略課)

会議等名	第 12 回甲斐市地域公共交通会議		
開 催 日	令和 7 年 3 月 12 日 (水) 14 時 から	場 所	本館 3 階 大会議室
出 席 者	甲斐市地域公共交通会議(瀬戸委員、池田委員、篠原委員、橋本委員、中村委員、田中(陽)委員、進藤委員、鈴木委員、野田委員、北田委員(web)、沼尾委員、箭本委員、田中(裕)委員、宇野委員、矢野委員(代理出席：小宮山)、丸山委員 事務局：酒井事務局長(経営戦略課長)、村越(経営企画係長)、藤原、三井、小林 株式会社日建設計総合研究所：安藤主席研究員、藤原研究員、今枝研究員(Web) 甲斐市都市計画課：久保課長、小林(まちづくり推進係長)、斎藤		

1. 開 会 (司会：酒井事務局長)

2. 会長あいさつ(瀬戸会長)

- ・今年度 6 回目、全体で 12 回目の会議となるが、昨年実施した「かいのり」の実証運行結果、甲斐市地域公共交通計画のパブリックコメント等の結果報告と策定について、協議していただくが忌憚のない意見をお願いする。

3. 案 件 (議長：瀬戸会長)

(1) AI オンデマンド交通「かいのり」実証運行結果について (説明：三井)

1 ページの 1. 利用状況について、(1)登録者の状況は、運行前の 9 月 26 日から会員登録を開始し、最終的な登録者は 1,015 人となった。登録者数の推移は、グラフ内の青い線、これが登録者数を表し、山が高いほど多くの登録があったことを表しているが、グラフの真ん中あたり、11 月 15 日は一日で約 170 人の登録がみられた。これは、事業の一環として 11 月 6 日に実施した竜王駅モビリティハブでのプチマルシェ、11 月 10 日に竜王駅で開催した甲斐てき朝市において、「かいのり」の PR を行った効果と考えられる。

2 ページの(2)基礎集計結果について、集計期間は 2024 年 11 月 1 日から 12 月 22 日、集計日数は 52 日、登録者数は 1,015 人、実利用者数は 229 人であった。真ん中の表、一番左の列、①年代別登録状況は登録者 1,015 人の内、71 歳から 80 歳の層が 220 人と最多で、41 歳以上の登録者が全体の約 8 割を占めており、40 歳までの登録者は 226 人であった。一番下の表、予約件数等だが、運行の総予約件数が 1,191 件、延べ乗車人員 1,322 人で、これを運行日数の 52 日で割った 1 日あたりの予約件数が 22.9 件、1 日あたりの乗車人員が 25.4 人であった。

3 ページの(3)日別利用者数について、上のグラフの乗車予定日時集計のとおり、期間後半の 12 月に利用者が増えている。利用の多かった曜日は、下のグラフのとおり、火曜日、木曜日、金曜日が多く、日曜日が最も少なくなった。

4 ページの(4)時間帯別予約受付数について、左のグラフ、時間帯別予約受付件数、これは予約を行った時間帯別の予約件数を示し、9 時台が 163 件、10 時台 135 件と多く、

早朝や夜間にも予約をしていることがわかった。右のグラフ、乗車予定時間集計だが、これは何時に乗車する予約が多かったか確認するもので10時台160件、11時台154件と、10時、11時台の乗車予約が多い一方、朝の7時台、8時台、夕方の16時以降は予約が少ない傾向にあった。

5ページの(5)予約のキャンセル率・予約手段は、予約を試みた総リクエスト数が2,535件で、円グラフ左側の予約が確定した件数が1,191件で確定率47%、予約確定後にキャンセルされた件数が246件で9.7%、予約を試みたが予約が取れなかった未割当件数は1,098件で全体の43.3%であった。また、右側の円グラフ、予約ツールは61.6%がコールセンター(電話)、36%がスマートフォン、2.4%がパソコンであった。

6ページの予約手法別予約成立件数について、左の表、予約手法別予約件数は、電話予約は70代が最も多く次いで80代となった。スマートフォンでは、表中SPと示すが、40代が最も多くなったが、70代や80代でもスマートフォンから予約を行った人が一定数いた。右の表、手法別予約キャンセル・未割当件数は、若年層の電話キャンセルや未割当、スマートフォンによる高齢者のキャンセルや未割当が多くなった。

7ページの(6)運行距離について、全運行の平均移動距離は約3.41km、最大17.1kmで、敷島北部のノースランドキャンパーズビレッジから竜王駅までの移動であった。1kmから2km以内の短距離移動が特に多い結果となった。

8ページの(7)利用者・降車停留所ランキングについて、複数回利用したリピーターがみられた。利用が多かった停留所は、モビリティハブとして乗継拠点となったJR竜王駅南口、山梨交通敷島営業所、ラザウォーク甲斐双葉が上位を占めたが、乗継件数を除いた件数、この件数が純粋に目的地としてそこに行った件数と考えられるが、その場合でも竜王駅への利用が多い結果となった。また、市役所竜王庁舎や竜王のQUEメディカルタウン内への移動も多い結果となった。なお、停留所については下表の停留所利用状況のとおり、全体で373か所に設置したが利用のあった停留所は213か所で、利用率は57.1%であった。

9ページの(8)乗合率について、実証期間中に算出した乗合率は1.15となった。なお、乗合率については、様々な計算方法があるが、本市については、月ごとに乗降場の各区分内で、平均で何人乗り合わせたかで計算している。9ページ下の乗合率計算方法の【例】のとおりAからB、BからC、CからDと順に移動した場合、AからB区間で3人、CからD区間で1人乗車したと仮定すると、移動した3区分中、乗車した区間が2区間で、合計乗車人数は4人なので、乗合率は $4 \div 2$ で2となる。なお、令和4年度から同じ計算方法で乗合率を算出しているが、昨年度の実証運行時の乗合率が1.17だったので、乗合率は下がった結果となった。

以上が、1.利用状況についての報告となる。

続いて10ページ2.市民バス路線と「かいのり」の移動データを重ね合わせた分析について、下の2つの図は、「かいのり」の実証運行エリアである市内全域を対象に、どこからどこへの移動があったのか、また、その移動回数がどれくらいの頻度だったかを視覚的に把握するために掲載している。

2つの図の共通事項として、線が移動のルート、赤い点が停留所を示している。

左の図は「かいのり」の実証運行で実際に運行した全移動ルートを示している。また、赤い丸は停留所の利用回数が多いほど大きくなる。なお、左図の真ん中にある大きな赤い丸が竜王駅で、竜王駅周辺に線が重なっており、駅周辺に移動が集中していることが読み取れる。また、駅から北西方向の双葉北部地域や駅から南西方向の竜王西部地域、南東方向の竜王東部地域周辺では線が少ないことから、移動が少なかったことが分かる。右の図は回数別の移動データを示し、同じ移動ルートを複数回利用した場合に線の色が赤に近くなり、また太さも太くなる。こちらも竜王駅を中心とすると、北西方向の双葉北部地域と北の敷島北部地域に赤い太い線があるが、細かい分析をした結果、特定の個人がリピート利用した結果であった。

11 ページについて、現在6系統8路線で運行している甲斐市民バスの運行ルート周辺と、「かいのり」の実証運行で利用されたルートがどの程度重なっていたのかを、市民バスの路線ごと説明するため、かいのりの実証運行で設置した停留所全373か所の位置をおさらいする。今回の実証運行は、自治会内や既存の市民バスの停留所を中心に300m間隔に1か所となるように停留所を設置した。なお、この300m間隔に1か所の基準に加え、事業に協賛いただいた事業者様の事業所や店舗等74か所にも停留所を設置しているので、実際は300m間隔で1か所よりも近い感覚で停留所を設置している。おおよそ300mに1か所停留所があることを前提に、以降の説明をお聞きいただきたい。

12 ページの(1)山梨大学医学部附属病院線と竜王双葉線周辺エリアについて、上図内の青い線が甲斐市民バス山梨大学医学部附属病院線と竜王双葉線の運行ルートを示す。また、オレンジ色の線が「かいのり」で2回以上利用があった移動を示す。線の重なりが竜王駅よりも南側で多く、多くの移動が駅の南部で完結していることが分かるが、一定程度駅の北部への移動があったことも分かる。一方で駅西側釜無川沿いのエリアの移動が少ないことも分かる。なお、下図は山梨大学医学部附属病院線と竜王双葉線のメインの運行ルートとなる竜王駅南部を中心とした「かいのり」の移動を青線で示したもの。

13 ページの(2)竜王双葉線エリアについて、特に甲斐市民バス竜王双葉線の沿線の移動需要に着目したデータとなる。甲斐市民バス竜王双葉線の運行ルートを青色の線、「かいのり」で2回以上利用された移動ルートをオレンジ色で示し、真ん中の大きな赤い丸が竜王駅となるが、青い線で示す甲斐市民バス竜王双葉線の運行ルートの西側、竜王や竜王新町周辺、それから東側の富竹新田周辺の赤い丸で囲っている範囲になるが、この辺りは「かいのり」の移動を示すオレンジ色の線が少ないことから、移動需要が少ないと推測できる。下図、(3)敷島双葉線沿線エリアは、図の下側の赤い大きな丸が竜王駅、青線が甲斐市民バス敷島双葉線の運行ルート、オレンジ色の線が「かいのり」の運行ルートを表すが、乗継拠点の竜王駅への線が重なっているため駅への移動が多いことが分かる。一方、駅東側の長塚地区、北側の滝坂地区周辺への線がほとんどないことから、近くを青色の線で示す甲斐市民バスが運行しているにも関わらず、移動の需要が少ないことが分かる。

14 ページの(4)敷島北部線沿線エリアについて、主要道路が県道のみであることから、青で示す市民バス敷島北部線の運行ルートとオレンジ色の「かいのり」の移動パターンがほぼ重なっている。また、下図は敷島北部地域の「かいのり」による移動を青線で示した

ものだが、敷島北部地域の「かいのり」を使った移動のほとんどが竜王駅よりも北側で完結しており、駅よりも南への移動需要が少ないことが分かる。

15 ページの(5)双葉北部線沿線エリアについて、図の中央やや左側の中くらいの赤丸がラザウォーク甲斐双葉の場所で、青色で示す甲斐市民バス双葉北部線運行ルート周辺から、オレンジ色の「かいのり」を利用した移動が少なく、交通需要が少ないことが分かる。また、双葉北部線沿線の「かいのり」の移動ルートは、双葉北部線沿線より外への移動が多いことが分かる。なお、下図は双葉北部線周辺の「かいのり」の移動ルートを青で示し、沿線の外側への移動需要が多いことを視覚的に示したものになる。

16 ページの(6)甲斐市民バス再編のイメージ(将来像)について、市民バス路線沿線の移動需要等を考慮して、右図のような再編のイメージを将来像として設定している。

一つ目の黒丸、地域間交通の強化について、市民バスは決まった時間、ルートを運行する定時定路線として、6系統8路線の運行を行っており、運行ルートだけを見れば概ね市内全域を広くカバーしたルートとなっているが、平日毎日、一日14便運行している医大線を除くと週2日運行で1日2便程度しか運行していない路線がほとんどで、市民の移動の足としての役割を担うのは難しい状況である。再編時は路線の廃止も含め検討し、廃止する場合は、廃止した路線に要していたヒトやモノ、経費等のリソースを用いて、運行日数や便数が一定程度確保された、各地域間を結ぶ交通として改善する必要がある。

二つ目の黒丸、地域内の移動手段の確保について、決まった時間、ルートを運行する定時定路線型の甲斐市民バスがニーズに合っていない地域では、「かいのり」のように予約に応じて運行するAI オンデマンド型の移動手段への置き換えを検討する。今の路線を単純に廃止するのではなく、廃止する路線を含めた地域内の移動手段としてAI オンデマンド型交通への再編を検討する必要がある。

次に一番下の黒丸、モビリティハブの整備・活用について、運行日数や便数が十分確保された定時定路線型の地域間交通と、予約に応じて運行する地域内交通としてのAI オンデマンド交通、これらを組み合わせて機能させるためにはそれらを結ぶ拠点が必要となる。今年度実証的に整備した竜王駅や山梨交通敷島営業所、ラザウォーク甲斐双葉のように、地域ごとに乗継拠点をモビリティハブとして整備する必要がある。

以上を踏まえイメージ図の説明をすると、山梨交通敷島営業から竜王駅を経由し竜王の南部まで伸びる赤い実践の矢印が、竜王、敷島、双葉の各地域や近隣自治体などの地域間を結ぶ交通として、山梨交通敷島営業所から竜王駅、イオンモール甲府昭和を経由し山梨医大まで運行する現在の「甲斐市民バス医大線」、これを維持すべき市民バス路線として位置付けている。次に竜王駅から山梨交通敷島営業を経由しラザウォーク甲斐双葉まで伸びている赤の点線の矢印が、竜王駅と敷島地区、双葉地区のそれぞれと、ラザウォーク甲斐双葉を結ぶ敷島双葉線、また、竜王地区とラザウォーク甲斐双葉を結ぶ竜王双葉線に該当するが、この2路線を改善すべき路線と位置づけて、ルートの見直し、運行日数や便数を増やした上で、2路線を1つに再編するイメージを示している。

次に青の実線で円を描く矢印がAI オンデマンド交通「かいのり」の導入イメージを示し、竜王、敷島、双葉の各地域内の利用に限定して運行することで、地域を跨いだ移動を担う市民バスとの役割分担を想定している。次に、山梨交通敷島営業所から北部方面に赤色

点線の矢印と青色点線の円を描いている矢印で示しており、どちらも改善が必要な路線と位置づけられるが、敷島北部線が運行する敷島北部地域については、南北に長い地形であることから1回の予約に対して移動距離が長くなり待ち時間が発生しやすいことから、AI オンデマンド交通「かいのり」の導入のみならず、地域が担い手となる自家用有償旅客運送など幅広い手法を含めて再編を検討する必要があると考える。なお、再編イメージは将来像として、案件2で説明する甲斐市地域公共交通計画(案)にも掲載している。また、あくまで再編イメージになるので、具体的な再編については計画に基づき7年度以降で検討を進める。

以上が2. 市民バス路線と「かいのり」の移動データを重ね合わせた分析についての説明となる。

17 ページの3. 利用者アンケートの集計結果、3. 1のアンケート実施状況について、配布期間は2025年1月31日から2月10日まで、配布数は2024年12月末までの会員登録者と同じ1,015通、回収数は363部で約36%であった。

18 ページの3. 2集計結果、(1)現在の移動方法について、免許・車の保有状況は、アンケート回答者の半数以上が運転免許証を保有しているが、「返納を考えている」、「すでに返納した」を選択した回答者が約2割となった。車の保有は、回答者の半数強が保有している結果となった。

19 ページの(2)外出時の主な移動手段について、回答者の半数近く、52.9%が自家用車を自分で運転、次いで家族、知人の運転による送迎が約15%となった。市民バス、民間路線バス、タクシーの公共交通利用者の合計は約20%となった。

20 ページの(3)過去、移動手段が無くて外出できない頻度について、グラフ内の緑の外出できない頻度がないと回答した人が約7割、外出できない経験があったと回答した人が約3割となった。(4)今回の実証運行の状況・取り組みについて、回答者のうち約半数弱で、「かいのり」の利用経験があった。

21 ページの(5)乗合について、乗合への抵抗は全く気にならない、気にならない人が約7割だが、感染症への懸念や車両が狭い等の理由から、気になる、少し気になると回答した人が約2割となった。

22 ページの(6)実証運行情報の入手方法について、市の広報誌、チラシからの入手が最も多く、次いで、家族や知人からの紹介となった。

23 ページの(7)利用理由について、便利そうだからが最も多く、次いで行きたい場所があったからとなった。

24 ページの(8)利用方法への理解について、すぐに理解できた、利用して理解できたが9割を超えたが、登録の難しさや停留所のわかりにくさから理解できなかったとの回答が5%ほどあった。

25 ページの(9)予約状況について、電話が繋がらない状況があったと回答した人は全体の約9%であった。

26 ページの(10)運行の取組みについて、サービスの便利さ、待ち時間、乗車時間で、少し満足、満足の回答が80%を超えたが、運行エリアと運行時間では満足度が下がり、特に運行エリアでは約4割が不満、少し不満となった。なお、取組全体としては約70%が

満足、少し満足の回答であった。(11)今回のサービスを利用してよかった点について、「家族・友人・知人に頼まずに移動できた」が最も多く、次いで「自宅前や目的地の前での乗り降りができた」となった。

27 ページの(12)サービスで不便だと感じたことについて、運行時間が短いことや途中下車や寄り道、行先変更ができないことを不便と感じる人が多かった。その他の意見は、乗換が不便との意見が多数あった。

28 ページの(13)「かいのり」を利用しなかった理由は、利用する必要がなかったが最も多く、次いで、目的地が運行範囲外だったからとなった。その他の意見としては、乗換の煩わしさを懸念する意見があった。

29 ページの(14)「かいのり」の本格運行について、料金は250円から500円であれば利用する回答が8割程度あった。(15)利用頻度と目的について、利用頻度は月に数回利用したいと答えた人が52%と最も多く、具体的な利用回数には、月2から3回程度となった。

30 ページの利用目的について、買物利用希望が最も多く、次いで通院、娯楽となった。

31 ページの(16)改善してほしい点について、運行範囲は市外利用を希望する回答が多くなった。

32 ページの運行時間の要望は、7時から21時の運行を希望する回答が最も多くなった。

33 ページの運行曜日は、土日含め毎日運行を希望する回答が最も多くなった。

34 ページの運賃について、今回の実証と同額の300円から600円を望む回答が最も多くなった。また、定期利用や回数券の望む回答が約30%あった。

35 ページの(17)外出意識の変化について、資料には「今よりも外出すると思う回答が6割近くいることから、導入による外出促進効果も期待される」とあるが、正しくは、「今までと変わらないと思う回答が5割強であったが、今までより多く外出すると思う回答が4割以上あったことから、導入による外出促進効果が期待される」になるので、修正をお願いします。

36 ページの(18)路線バスや市民バスの利用の意識について、約6割が使うと思うと回答があった。使わないと思う理由について、他の公共交通との乗継時間が合わず利用できないことを懸念する意見などがあった。(19)免許返納の方向性は、約2割が「かいのり」の本格導入により免許返納の意思があるとの回答となった。

37 ページの(20)その他、「かいのり」への意見等については記載のとおり。

38 ページの(21)モビリティハブに関するアンケート、モビリティハブの利用状況については、実際に行った人が約35%、行かなかった人が約56%となった。モビリティハブの利用対象については、竜王駅が80%で最も多くなった。

39 ページのモビリティハブへの交通手段について、かいのりが約30%、市民バスが3.8%、電車が5%、自動車が約28%となった。モビリティハブでの乗継ぎは、約3割が乗継をした結果となった。

40 ページのモビリティハブで乗り継いだ交通手段について、「かいのり」が42%で最も多く、次いで電車となった。モビリティハブのサービスに対する意識について、今年度設置したベンチやイスについては、絶対必要、あると良いとの回答が90%となり、その他、パンや軽食、雑貨などの出店やイベント、無料のWi-Fiは約6割が絶対必要、

あると良いと回答した。

41 ページのモビリティハブに対する意識、総合評価は、とても良い、良いが約 7 割となった。モビリティハブへの意見については、記載のとおり。

以上が、3. 利用者アンケートの集計結果についての報告となる。

【質疑応答・意見】

瀬戸会長：日建設計として今回の実証結果をどのように評価しているか。

日建設計：色々な自治体に携わる中で、AI オンデマンドについては、想像以上に利用者が多かったと評価している。高齢者のみならず幅広い年代の利用があったのは特徴かと思う。特に買物利用が多かったので需要があると評価している。一方で、利用予約はコールセンターが多くなるのが一般的だが、スマートフォンによる予約も一定数あり、若い層の利用があるのが特徴的かと思う。アンケートでは 3 ページの上のグラフ、日別利用者数の推移が後ろに行くほど伸びているので、今後も定着が可能とみている。

(2) 甲斐市地域公共交通計画の策定について（説明：村越係長）

資料 2 パブリックコメント等の実施結果について、1 パブリックコメントの実施結果については、実施期間が令和 7 年 1 月 30 日から 2 月 17 日の 19 日間実施し、提出された意見書は 2 件であった。提出された意見の概要と市の考え方は、資料表の左側意見を、右側に意見に対する市の考え方を記載している。No. 1 については、地域公共計画案の「持続可能な公共交通ネットワークの再編」について、サンリオのミュージアムや篠原地区公園など、新たな集客施設を経由、巡回するバスルートの設定も含めて検討していただきたい、とする意見であった。市の考え方は、いただいた意見のとおり、サンリオが開業を計画するミュージアムや、現在、整備を進めている（仮称）篠原地区公園は、多くの来場者が見込まれることから、これらあらたな集客施設を経由、巡回するバス等によるルートの設定は重要であると考えている。そのため、パブリックコメントを受け、記載のとおり「なお、再編の際には、地域に点在する観光資源までの二次交通の整備も視野に入れて検討します」と記載しているが、「なお、既に地域に点在する観光資源に加え、現在、整備を進める（仮称）篠原地区公園など、新たな集客施設への二次交通の整備も視野に入れて検討します。」に修正する。No. 2 については、AI オンデマンド交通「かいのり」の早期実現と、市外の総合病院に停留所を希望する意見となるが、「市の考え方」は、7 章の目標達成に向けた事業に記載があるが、いただいた意見も参考に、具体的な取組の際には、交通事業者や関係機関と連携を図り、早期の実現や市外の病院等へ定住所設置について検討するとしている。

2 地域公共交通会議委員からの意見等については 3 件でした。実施期間は 1 月 14 日から 17 日で、第 11 回交通会議から 17 日までの意見等を反映した計画案を作成し、パブリックコメントで公開した。意見書の内容は、前回示した計画素案の図の中にある凡例の数字のずれや、表の色の濃淡の説明がないので分かりにくい、マスタープラン中の文章表現などについての意見をいただいた。また、見やすい・わかりやすい計画に仕上げて欲しい。とする意見もいただき、文章表現、図や表を含め、全体的にレイアウト等を見直している。

3市議会議員からの意見・提言についてはありませんでした。

次に資料3、甲斐市地域公共交通計画(案)について、前回会議で、意見をいただいた箇所、パブリックコメントの反映など、修正した箇所は黄色のマーカーで示している。また、前回会議で了承いただいた全体的なレイアウトや文章表現の調整など、事務局において修正しているが、本日は主に意見・パブリックコメント等を反映したマーカー部分を説明させていただく。

表紙をめくって、次のページ、「はじめに」として市長のあいさつを追加した。

目次、については、内容を修正した項目をマーカーで示している。

第2章9. (2) AI オンデマンド交通「かいのり」の利用状況、について、前回会議で示した素案では、AI オンデマンド交通「かいのり」実証運行として、ひとつの章立てをしていたが、「かいのり」については令和4年度から継続して実証実験に取り組んだことで利用データも蓄積されていることから、「かいのり」でひとつの章立てはせずに、第2章の9. 地域公共交通の現状に含めて整理している。

1ページの第1章 計画の概要 1. 計画の目的について、前回会議で示した計画(素案)では、1.はじめに、としていたが、計画(案)では本編の前に市長あいさつとして「はじめに」を追加したため、計画(案)本編の第1章が「はじめに」から「計画の概要」として「計画の目的」を記述している。また、前回会議で、委員から第1章の1. 計画の目的の内容について、公共交通の利用状況と計画の目的を結び付けてインパクトのある内容に、との意見をいただいたので内容を見直している。概要としては、まず1段落目では本市人口とその構成について、交通・物流拠点やその周辺地域の整備との関係から整理している。2段落目では、少子高齢化社会における地域公共交通の必要性を安心・安全なまちづくりの観点から整理している。続いて3段落目、4段落目では、本市における地域公共交通の歩みと課題について記載している。次の5段落目では、地域公共交通の事業面の課題を、働き方改革関連法の施行という全国的な動きの中で捉えた内容に整理している。最後の段落では、この計画が目指す地域の輸送資源と利用者や市民も含めた総動員体制で地域公共交通を維持・確保することを整理している。

23ページの(4) 民間バス路線の利用状況について、前回会議で、委員より、利用の多い民間バスの系統について市民バスとの比較検討をとの意見をいただいたので、市内を運行する民間バス路線32系統について、利用者数が確定している直近5年間のデータを表で追加掲載している。令和5年のデータが最新で、5年度時点では27系統が市内を運行しているが、市内に山梨交通敷島営業所があることから市内を運行する系統数が多いこと、また、甲府市、南アルプス市、笛吹市方面への東西の広域な移動を担っている状況が伺える。

29ページの(6) AI オンデマンド交通「かいのり」の利用状況について、冒頭目次で説明したとおり、AI オンデマンド交通「かいのり」の利用状況を(6)として29、30ページに整理している。

32ページの第3章 甲斐市の上位・関連計画のうち、34ページ(3) 立地適正化計画については、計画素案では抜粋していた内容が竜王地区の「施設立地状況」のみだったため、竜王・敷島・双葉地区の「整備方針と都市誘導区域」を34ページから36ページに掲載

している。

38 ページの第4章 地域公共交通に関する調査等について、前回会議において、アンケート調査結果を全て掲載するとページのボリュームが多くなるため掲載する内容を精査させていただくことになったため、38 ページから 51 ページで整理を行いました。38 ページの 1. 市民アンケート調査については、公共交通の利用状況の概略を把握する目的に実施したので、詳細な利用時間や移動目的、時間帯に関する結果の掲載は省略している。45 ページの 2. 公共交通利用者アンケートについても概ね同様の内容を省略し、合計で素案時から 2 ページを省略している。

52 ページの 3. 事業者ヒアリングについて、前回会議時には実施中であったが、交通事業者や大型商業施設へのヒアリングについての結果を追加している。どの事業者もコロナ前の利用水準に戻すのは難しいと考えている一方で、AI オンデマンド交通「かいのり」に期待をいただいております、「かいのり」のみならず電車や路線バス、タクシーへと乗り継いで利便性の高い公共交通ネットワークの形成に期待をいただいております。また、商業施設については、利用者の足の確保として公共交通への期待と利用促進に向けた協力について前向きな意見をいただきました。

61 ページの第6章 基本方針と目標 2. 地域公共交通の役割と位置づけのうち、63 ページの市内地域公共交通の役割・必要性について、計画素案では現在市内を運行する 27 系統の民間バス路線について一行でまとめていたが、事業概要や役割・必要性が系統毎に異なり、国庫補助を受けている路線としない路線があることから、27 系統をそれぞれ個別に記載している。なお、66 ページに記載がある甲斐市民バスについては、計画を策定することで令和 8 年度から国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業における地域内フィーダー系統補助の活用を予定していることを前回会議でお伝えしている。関連する記載内容について、山梨運輸支局を通じて関東運輸局に事前に内容を確認したところ、令和 7 年度に市民バス路線の具体的な再編内容を決定し、8 年度から再編するスケジュール感であれば、計画を策定するこのタイミングでは補助金を活用する路線を明記する必要がないとの回答があったので、表の一番右「補助」欄から※2「国の地域公共交通確保維持事業における地域内フィーダー系統確保維持費補助金の活用を予定」の文言を削除している。なお、記載する際は次年度以降本計画を改定して対応する。

68 ページの 3. 地域公共交通の将来像について、文章での説明を追記している。鉄道とバスを広域な移動を担う公共交通として維持しつつ、広域交通や市内の各地域をつなぐ地域間交通、または北部地域のように人口密度が低い地域と地域間交通を結ぶ役割を担う交通として再編を検討する。具体的な路線名や地域名をあげると、山梨交通敷島営業所から医大まで運行している医大線は維持することとし自動運転化を目指す。また、敷島双葉線は運行継続基準を上回る路線であり、現在モビリティハブとして想定している竜王駅、山梨交通敷島営業所、ラザウォーク甲斐双葉の全てに停車する路線であることから、現在と同様に定時定路線型で市民バスの運行を行い、将来的な自動運転化を検討する。その他の路線については、定時定路線型の市民バスから、竜王、敷島、双葉の各エリア内の運行を行う AI オンデマンド交通「かいのり」への再編を目指す。ただし、敷島北部地域を運行する敷島北部線については、先ほどの「かいのり」結果の説明のとおり、

南北に長い地形のため移動距離が長いことなどから、AI オンデマンド交通「かいのり」の導入のみならず、地域が担い手となる公共ライドシェアや事前予約制での運行なども含めて検討する。

71 ページの第7章 目標達成に向けた事業3. 具体的な事業内容、各事業の実施スケジュールについて、文字の大きさや配色、レイアウトを見直し、各事業の進捗状況と実施内容を分かりやすく整理している。なお、71 ページのニーズに応じた地域公共交通サービスの提供の(1) 持続可能な地域公共交通ネットワークの再編の事業内容については、先に説明したパブリックコメントでの意見を踏まえた表現に修正している。

83 ページの第8章 評価指標と評価方法 1. 評価指標について、85 ページにかけて3つの目標と5つの指標を定めているが、全目標、指標に共通する修正点として、前回会議で指摘いただいたとおり、目標設定の考え方を目標①利便性の高い公共交通サービスの提供の指標1 地域公共交通のカバー圏域と指標2 地域公共交通利用者数の記載順を変更している。これは、指標1の地域公共交通のカバー圏域が広がることで、指標2の地域公共交通利用者数が増えるというストーリーを読み手が理解しやすくするための入れ替えとなる。また、指標1については、AI オンデマンド交通の導入により自宅近くから地域公共交通にアクセスできる人口が増えることを見込んでの目標値であることを追記している。次に指標2 地域公共交通利用者については、現状値を6年度としていたが、計画を策定する3月時点で6年度の利用者数の確定値が出せないため、5年度の確定値を現状値とする。また、素案ではJR 竜王駅、塩崎駅の「利用者数」としていたが、22 ページの(3) 鉄道の利用状況で記載している数値は駅の利用者数ではなく乗車人員であるため変更している、また、令和5年度の乗車人員について再度計算し、1,212,000人から、正しい人員数である1,211,800人に変更している。なお、目標設定の考え方について、前回会議で委員から事業収支率の伸び率に比して利用者数の伸び率が大きい理由を記載するべきではと意見をいただいたので、現在の市民バスの利用者数の増加がコロナ禍からの回復に依るところが大きいことを考慮した目標値であることを追記している。目標②持続可能な公共交通体系の実現の指標3 事業収支率についても、現時点では令和5年度の数値が最新の確定値となるので、現状値の年度を5年度に変更している。

86 ページの2. 評価方法について、山梨運輸支局を通じて関東運輸局に事前に内容を確認したところ、評価を行うタイミングについて明確にするようアドバイスを受けたことから、毎年評価を行うことが分かるよう修正をしている。

87 ページの資料編について、素案時点では各種のバックデータを詳細に記載していたが、計画策定の経過と令和7年3月時点の交通会議委員の名簿、交通会議の設置条例と用語集のみと簡潔なものに修正している。

表紙について、交通に関する計画であることが伝わるよう、また、市民に親しみをもってもらえるよう、本市の玄関口である竜王駅や甲斐市の公共交通を形成する各交通モードの写真で作成した。

資料4の今後のスケジュールについて、任命権者である市長決裁後、甲斐市公共交通計画の策定となる。4月以降に、第13回甲斐市地域公共交通会議の開催を予定している。7年度1回目の会議となるが、新しい所管での開催となる。

以上で、案件（２）甲斐市地域公共交通計画の策定についての説明となる。

【質疑応答・意見②】

委員：83 ページの乗車人員について、出典はどこになるか。また、降車人員を含めるのであれば倍になる。バスの利用者数の概念が乗車のみなのか、乗降なのか確認させていただきたい。人数について同じ尺度で記載が必要。

日建設計：乗車人員の出典は JR のホームページである。

事務局：バスが乗降の両方なのか確認させていただく。また、駅の乗車人員の数値についてはご確認いただきたい。

委員：実証運行の運賃収入はいくらであったか。

日建設計：現金、キャッシュレスを合わせて 341,023 円、スポンサー収入は 339,000 円となる。

委員：そうすると平均単価はいくらか。

日建設計：スポンサー収入も合わせると、一人当たり 336 円の運賃収入となる。

委員：市民バスの利用者数の目標が 38,000 人で今よりも 8,000 人増やす目標であるが、2 カ月で約 1,300 人の利用だったので年間で約 8,000 人増える見込みか。令和 11 年度に事業収支率 15.9%を目指すということは、8,000 人に対して運行経費を年換算し、加えて年間の運行経費を加算すると掛けられる費用が出てくるが、そうすると目標とする人口カバー率 90%以上が妥当かなどの分析をした上での目標値か。

日建設計：人口カバー率については、現状の甲斐市民バスに加え、今年度実証した「かいのり」の停留所を合わせた範囲でのカバー率を目標としている。

委員：今回実証したエリアではなく、90%カバーできる運行範囲を考えているのか。その上で、掛けられる経費は目標とする事業収支率からおおよそ算出できるので、掛けられる経費でどのようにカバーするのか 7 年度に議論し、8 年度から運行していくということでしょうか。

日建設計：そのとおり。

委員：バックデータから乗車人員の計算をしたが、2023 年の一日の平均乗車人員が塩崎駅で 1,016 人、竜王駅が 2,304 人、これを足して年換算すると正しい数値となった。ただし、乗車人員なので、乗降であれば倍になることを認識いただきたい。

4. その他（司会：酒井事務局長）

事務局：事務局より 3 点連絡させていただく。1 点目は意見書についてだが、事前送付した資料にも同封したが、資料の送付が直前となつたので、本日の会議を踏まえ意見等があれば短期間で恐縮だが 3 月 14 日まで FAX 又はメールにて送付願う。次に、次回会議は新年度となる 4 月以降を予定している。また、人事異動等により委員が変更となる場合は連絡をお願いする。改めて通知させていただく。3 点目は、小型 EV バスの関係者試乗について

は、当初のスケジュールから遅れているが、3月下旬の3月27日、28日、29日に試乗を予定している。詳細が決まり次第連絡させていただく。

5. 閉 会（司会：酒井事務局長）

- ・今年度は計画策定年度であり合計6回の会議開催となったが、ご多忙のところ数多く出席いただき感謝申し上げます。

15時30分頃 終了