

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 11 回甲斐市地域公共交通会議		
開 催 日	令和 7 年 1 月 14 日 (火) 14 時 から	場 所	新館 2 階 防災対策室
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、菊島委員、田中委員、進藤委員、鈴木委員(同席：服部)、野田委員、北田委員(web)、沼尾委員、箭本委員、田中委員、矢野委員(代理出席：小宮山) 事務局：酒井事務局長(経営戦略課長)、村越(経営企画係長)、三井、小林 株式会社日建設計総合研究所：今枝研究員(WEB)、藤原研究員		

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 5 回目、全体で 11 回目の会議となるが、本日は甲斐市地域公共交通計画の素案の策定に係る内容について協議していただくものである。
- ・皆様の知見に基づき忌憚のない意見を願います。

3. 案 件 (議長：瀬戸会長)

(1) 甲斐市地域公共交通計画の策定について(説明：三井)

本会議についてはボリュームのある資料であり、本会議の中で全ての内容を確認いただくのは難しいため、意見書にて意見を募集する。本日の説明を踏まえ、改めて素案を確認いただき、素案に対する意見の有無とその内容について、御報告いただきたい。

配付した資料について、検討が必要な箇所も多く、レイアウトの表現や調整が済んでいない箇所もあるため、皆様の意見を踏まえ事務局の責任にて修正させていただくことを承認願いたい。

【「1. はじめに」～「5. 公共交通に関する調査等」について説明。】

本計画は「1. はじめに」～「9. 評価指標と評価方法」の本編と「10. 参考資料」の全 10 章の構成となっている。この構成については、地域公共交通計画の策定を努力義務として定めている法律である、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条第 2 項で定められた記載事項(法定記載事項)を全て網羅している。

以降本編について説明。

「1. はじめに」について、1 ページ～3 ページにかけて計画の目的、計画期間、区域、位置づけ、SDGs との関係について記載。なお、この計画は令和 7 年度から 11 年度までの 5 年間、計画の区域は甲斐市全域となる。

「2. 甲斐市の現状」について、4 ページから 20 ページにかけて、地理的状況、空間、拠点構成、人口や人流の推移、主要施設の立地状況について整理している。8 ページについて、「2. 4 人口」(1) 人口推移として、表 2-1「本市の人口推移」にあるとおり、微増傾向にある本市人口も、令和 11 年から減少に転じる見込みとなる。11 ページについ

て、(3)人口分布として、本市の人口分布が市南部の主要施設が集積しているエリア、特に鉄道駅周辺に集中していることが記載されている。21 ページから 33 ページにかけては、公共交通の現状について整理している。

21 ページの図 2-16 について、図 2-16 は、本市の公共交通ネットワーク図を示している。本市の公共交通は、東西の移動を鉄道と路線バスが担い、南北の移動を市民バスが担う交通ネットワークとなっている。22 ページについて、このページは公共交通カバー圏域、これは公共交通サービスを利用できる範囲に居住する人の割合を示したものになるが、鉄道駅から 800m、路線バス又は市民バスの停留所から 300m の範囲に居住する人の割合は、73.1%、人口にすると約 5.5 万人が公共交通サービスを利用できる状況となっている。

23 ページから 33 ページは、鉄道、路線バス、市民バス、AI オンデマンド交通「かいのり」、タクシーの利用状況を整理。

いずれの公共交通も、令和 2 年(2020 年)は新型コロナウイルス感染症の拡大等により利用者が減少しており、以降は回復傾向にあるが、甲斐市民バスを除き、コロナ以前の水準には戻っていない状況となる。

29 ページについて、ここでは甲斐市民バスの経営環境として、平成 28 年度から令和 5 年度までの運行経費、料金収入、その差額である差引支払の額と運行経費に占める料金収入の割合を示す事業収支率を系統毎、年度毎に整理。令和 2 年のコロナ以降の推移をみると、運行経費は年々増加傾向ですが、料金収入も増収傾向にあり、料金収入の伸び率が運行経費の伸び率を上回るため、事業収支率も戻りつつある。

31 ページから 32 ページにかけては、令和 4 年度から継続的に実施している、AI オンデマンド交通「かいのり」の利用状況を整理している。

32 ページでは過去 4 回の実証運行結果を整理。昨年 12 月 22 日まで実施した実証実験結果については、表 2-14 利用状況の一番下、運行区域が市内全域となっている箇所が今回の実証結果の速報値となっており、会員登録者数が 1,015 人、一日あたりの乗車人数が 25.4 人、乗合率が 1.15%となる。

実証結果の確定値については、今後実施する利用者等へのアンケート調査の結果を含め、改めて報告させていただく。

34 ページについて、3「上位・関連計画及び施策等」として、34 ページから 37 ページで整理している。

今年度策定予定の上位計画である「第 3 次甲斐市総合計画」、既に策定済みの「甲斐市都市計画マスタープラン」、「甲斐市立地適正化計画」、それから県・国の計画・施策と整合性を図った計画としている。

38 ページでは、4「AI オンデマンド交通「かいのり」の実証運行として改めて章立てしているが、「かいのり」の実証運行については、4 ページから 33 ページにかけて、2「甲斐市の現状」として整理している内容の内、31 ページ、32 ページで 2.9.6「AI オンデマンド交通「かいのり」の利用状況」として整理しているため、そちらの内容と統合させていただく。

5「公共交通に関する調査等」として、39 ページから 55 ページにかけて、前回会議でご説明させていただいた、アンケート調査と前回会議後に実施いたしましたワークショップ

プについて整理している。

現在の記載内容では、全ての調査項目の結果を報告する内容となっており、ページのボリュームが大きくなるため、記載する調査項目の精査と調査結果から見える考察について今後追記する。

以上「1. はじめに」から「5. 公共交通に関する調査等」までの説明となる。

【質疑応答・意見①】

委員：43 ページのグラフについて、無回答の記載が抜けている。

事務局：修正する。

委員：23 ページの表の 2-7 について、上下の表がリンクしていない。

事務局：確認して修正する。

委員：24 ページの民間バスの路線について、どの系統のバスの利用が多いか、わかるか。

事務局：運行している佛山梨交通より資料をいただいているため確認可能。

委員：市民バスの比較検討にあたり、有益な情報があるかどうか、あれば検討をお願いします。

事務局：確認して対応する。

委員：1 ページ目のはじめにの中で、「利用者は減少傾向にある」との記載があるが、実際に利用者が減っているのか、計画の目的と結び付ける上で、インパクトのあるように示した方が良いと思う。

また、バス・タクシーの運転手の高齢化や公共交通の担い手不足について、全国的な問題だと思うが国の資料等で何かあるのか、国の資料を引用するなど検討した方がよいと思う。

事務局：「利用者の減少傾向」については、自家用車依存や利用ニーズの多様化に対応しきれていないなど、記載を工夫する必要がある。

担い手不足についてはコンサルとも確認し検討する。

【「6. 地域公共交通における課題と解決の方向性」～「10. 参考資料」について説明】

6「地域公共交通における課題と解決の方向性」として、2「甲斐市の現状」から5「公共交通に関する調査等」までで整理した内容を踏まえた5つの課題と2つの課題解決の方向性を整理。

56 ページの 6.1 地域公共交通の課題、課題①少子高齢化による公共交通需要増加への対応として、将来的な人口減と高齢化の加速等により、公共交通需要の増加が見込まれるため、課題として設定。

57 ページについて、②利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供として、実際に利用率が低迷している市民バス路線があること、またアンケート調査結果のとおり、運行本数やルートの増加、自宅近くへの停留所の設置を望む声が多くあったこと等を踏まえ、利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供を課題と設定。

58 ページについて、③自家用車への依存として、こちらもアンケート調査等からわかる

とおり、高い自家用車への依存がある一方で、将来的な公共交通需要の高まりが予想されることから、自家用車から公共交通への転換を促す必要があるため、自家用車への依存を課題として設定。

59 ページについて、甲斐市民バスの収入の確保として、運行経費が上昇傾向にある甲斐市民バスを今後も維持するための収入の確保、⑤公共交通の周知、情報発信として、「かいのり」や「モビリティハブ」など新たなモビリティサービスに関する実証事業の認知度が低かったこと、また、公共交通利用者のすそ野を広げて利用促進を図る必要があることから、それぞれ課題として設定。

61 ページについて、6.2 課題解決の方向性として、先ほど説明した5つの課題を解決するため、「①誰でも利用しやすい公共交通サービスの提供」、「②公共交通を維持するための利用促進」の2つを課題解決の方向性として設定。

5つの課題に対してこの2つの方向性をもって解決に向けた検討を行っていきたい。次に62 ページについて、7「基本方針と目標」として、62 ページから68 ページにかけて、2つの基本方針と3つの目標、公共交通ネットワークの将来イメージの設定と各公共交通の役割や位置付け、必要性について整理している。

62 ページの7.1 基本方針について、総合計画において市の将来像を「緑と活力あふれる生活快適都市」と定めていること、また、都市計画マスタープランにおいて、都市計画の目標として「誰もが住み良さと安らぎを感じるまちづくり」を定めていること、また先に説明した2つの課題解決の方向性を考慮し、基本方針として「市民が利用しやすい公共交通体系の構築」と「市民、事業者、行政の共創による持続可能な公共交通の構築」の2つを基本方針として設定している。

基本方針1「市民が利用しやすい公共交通体系の構築」については、本市は鉄道、バス、タクシーを含めると概ね市内全域で公共交通が整備されているが、市民バスについては、運行本数やルートについての満足度が低く「利用しやすさ」には課題があるため、電車、バス、タクシーが連携した公共交通体系として、利便性と効率性のバランスの取れたサービス提供を目指す。

基本方針2「市民、事業者、行政の共創による持続可能な公共交通の構築」については、将来的な公共交通需要の高まりが予想される一方、運行経費の上昇に耐え将来にわたり公共交通を維持するためには、市民、交通事業者、行政が連携、協力する体制の構築と、公共交通を利用しない方も含めて、皆がこの問題の当事者であるという意識をもっていたくための利用促進策に取り組む必要があることから設定している。

63 ページから67 ページにかけて、各公共交通サービスが持つ移動範囲や輸送量の特性や役割等を類型ごと整理と公共交通の将来像を示したページとなっている。なお、現在の整理内容は暫定的な内容となっており、今後本市の実情により則した内容に精査をした後、修正するため、本日は記載内容の方向性の確認をお願いする。

63 ページの図7-1「各公共交通が担う役割と位置づけ」のとおり、縦軸に輸送量の大小、横軸に移動距離の広さを引いたときに、公共交通ごとの特性があることを踏まえ、64 ページの表7-1「各公共交通の基本的な考え方」のとおり、表の一番上、広域交通、これは周辺都市等への移動手段で本市と市外を結ぶ広域な移動を担う交通として、鉄道、高速バス、

路線バスを位置付けている。地域間交通、これは広域交通への接続又は近隣市や市内拠点間を結ぶ地域の主要交通として、路線バス、甲斐市民バス、タクシーを位置付けている。次に表の一番下、地域内交通、これは居住地が点在する地域等と最寄りの地域拠点や市街地を結ぶ交通として、甲斐市民バスとタクシーを位置付けている。

各公共交通の機能と役割を整理した上で、後に説明する具体的な事業に取り組むことで、表 7-1 の一番右の列に記載がある公共交通の再編を目指す。なお、再編後の地域間交通及び地域内交通にタクシーの記載が漏れているため、追記させていただく。

表 7-2「交通拠点の基本的な考え方」として、各交通の結節拠点としてモビリティハブを位置付けている。竜王駅については、鉄道、路線バス、市民バスが乗入れることから、本市の玄関口のモビリティハブとして、乗換環境の改善と情報発信等を推進する。

また、路線バス、市民バスの各停留所は、停留所から近い距離の移動を担うモビリティハブとして位置付けている。

65 ページについて「表 7-3 市内公共交通の役割・必要性」のとおり整理。本計画を策定することにより、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業における、「地域間幹線系統補助」及び「地域内フィーダー系統補助」の活用を予定している。

こちらの内容についても暫定的な内容となっているため、今後は国土交通省関東運輸局にも補助要件を満たした記載内容となっているか確認をしながら、内容を精査する。なお、本計画の策定により、令和 8 年度事業から補助の活用を予定している。

67 ページについて、7.3 地域公共交通の将来像のイメージとして、図 7-3 のとおり設定している。ここまで整理してきた課題や課題解決の方向性、各公共交通の役割を踏まえ、基本的には鉄道や路線バスを、広域的な移動を支える地域を跨ぐ交通(広域交通)として維持しながら、甲斐市民バスを地域間交通、地域内交通として再編し、併せて交通拠点、乗継拠点としてモビリティハブを整備し、乗継利便性を向上させた交通ネットワークを将来像のイメージとしている。

なお、現在のイメージ画像について、どの地域、エリアをどんな交通が担うのかわかりにくいイメージ画像になっているため、今述べたような説明を文章でも追記しつつ、イメージ画像の再検討をさせていただく。

68 ページについて、ここまで整理した内容を踏まえ、本計画において、3つの目標として、①利便性の高い公共交通サービスの提供②持続可能な公共交通体系の実現③市民・事業者・行政が一体となった実施体制の構築を目標として設定。

69 ページについて、「8 目標達成に向けた事業」としまして、69 ページから 82 ページにかけて事業体系、事業スケジュール、具体的な事業内容を整理。

69 ページの 8.1 事業体系の図 8-1「目標と事業の体系」のとおり、3つの目標を達成するための事業として、「ニーズに応じた公共交通サービスの提供」、「ゼロカーボンシティへの貢献」と「デジタル技術を活用した公共交通サービスの導入」、「利用促進策の実施」と「財源の確保」に各事業が紐づいた構成となっている。

まず、「ニーズに応じた公共交通サービスの提供」として、(1)持続可能な公共交通ネットワークの再編、(2)近隣自治体・県との連携、(3)地域輸送資源との連携、(4)対話とデータに基づいた見直しの 4 事業、「ゼロカーボンシティへの貢献」として(1)EV車

両の導入の1事業、「デジタル技術を活用した公共交通サービスの導入」として(1)AI オンデマンド交通「かいのり」の導入、(2)自動運転移動サービスの社会実装・事業化、(3)MaaSの導入検討の3事業、「利用促進策の実施」として、(1)イベント・キャンペーンの実施、(2)広報・周知活動の強化、(3)モビリティマネジメントの検討実施の3事業、「財源の確保」として、(1)料金体系の見直し、(2)新たな収入の確保の2事業を設定。

70 ページについて、8.2 事業スケジュールとして、各事業のスケジュールを整理。事業のスケジュールについては、設計や準備期間として、検討段階、実施段階、実施段階後に行う実施・検討段階の3段階で示している。

これらの内容も、各事業の各段階の繋がりが伝わりにくく、また文字も小さいため、見やすいデザインとするよう、再考する。

71 ページについて、8.3 具体的な事業内容として、事業ごとの実施主体、具体的な実施内容や実施時期を整理。

ニーズに応じた公共交通サービスの提供の(1)持続可能な公共交通ネットワークの再編として、甲斐市民バスの再編とモビリティハブの整備を記載。甲斐市民バスの再編については、利用実績や事業収支率を踏まえ、令和7年度より運行本数やルート、ダイヤの見直しを検討するが、敷島北部線や双葉北部線など特に利用が少ない路線については廃止も含めて検討し、路線という線の考え方にとらわれず、例えば双葉エリア、敷島エリアのように、線を含む面的な考え方を取り入れつつ、AI オンデマンド交通等新たなサービスの提供を検討する。

また、交通需要が集積している竜王双葉線、山梨大学付属病院線については路線として維持しつつ、技術の進歩と社会の受容性を注視しつつ、自動運転化によって利便性と効率性を高めるよう、取り組む。

なお、これらの路線ごとの進捗、検討段階、実施段階、実施・検討段階の進捗状況が伝わりにくいため、特にスケジュールに引いてある「実施時期」のデザインの見直しを含め、修正する。

72 ページについて、その他のニーズに応じた公共交通サービスの提供の具体的な事業として、(1)の行政界にとらわれない交通ネットワークの形成に向けた近隣自治体・県との連携、(2)企業等の送迎バスやボランティア輸送等の地域の輸送資源との連携、それから(3)ニーズ調査の実施や利用者の乗降データ等を活用した対話とデータに基づいた継続的な見直しに取り組む。

73 ページについて、ゼロカーボンシティへの貢献として、(1)EV 車両の導入、(2)デジタル技術を活用した公共交通サービスの導入として、AI オンデマンド交通「かいのり」の導入、75 ページの自動運転移動サービスの社会実装、76 ページの MaaS の導入検討、MaaS は一人ひとりの移動ニーズに対応した経路検索や予約・決済等を一括で行うサービスになるが、これらの導入検討に取り組む。

77 ページについて、(1)利用促進策の実施として、自動運転や EV 車両の試乗会又は竜王駅モビリティハブでのマルシェ開催等、公共交通に親しみをもって頂けるような取り組みの継続と甲斐市民バス無料デーやエコ通勤・エコ通学イベント等の開催を交通事業者と共催することなど検討・実施する。

79 ページについて、(2)広報・周知活動の強化として、甲斐市民バスの時刻表、路線図の内容の最新化やサイズ等の見直しに取り組む。

80 ページの(3)モビリティマネジメントの検討、実施として、過度な自家用車依存を避け、各人が無理のない範囲で公共交通を適度に利用できるような取り組みを進める。

81 ページについて、財源の確保として、アンケート調査結果にもあった通り、負担が増えても利便性の向上を望む声もあることから、甲斐市民バスの利用料金の見直しとキャッシュレス決済導入、乗継料金制度の導入等を検討する。

82 ページについて、(2)新たな収入の確保として、既存の市民バス応援事業や「かいのり」で実証的に行ったスポンサー制度に継続して取り組みつつ、停留所命名権や車内広告の導入検討、また、国や県の動向を踏まえながら必要な事業費の確保に取り組む。

以上が「具体的な事業内容」となる。

続いて、83 ページについて、9. 評価指標と評価方法として、83 ページから 86 ページにかけて整理。目標値については、目標達成に向けた事業の進捗状況を把握し、本計画の内容を評価・検証するため、3つの目標ごとに、1つ又は2つの指標を設定。また、本計画の計画期間は令和7年度から11年度の5年間に設定しているため、令和6年度の数値を現状値とし、令和11年度の数値を目標値としている。

83 ページ、「目標①利便性の高い公共交通サービスの提供」の指標として「公共交通利用者数」を設定。なお、甲斐市民バスの利用者数については、コロナ禍を除いた利用実績を基に、前年からの変化率を算出して計算した数値として40,000人以上と設定。

次に指標2公共交通のカバー圏域として、鉄道駅から800m、路線バス、甲斐市民バス、「かいのり」の停留所から300mの圏域に住む人口割合を算出して90%以上と設定。

なお、現在値は、鉄道駅、又は路線バス、市民の停留所からの圏域になるが、令和11年度までにAIオンデマンド交通「かいのり」の実装を行うことで、停留所の数が増加することを見据えて、目標値は90%以上と設定。

84 ページについて、目標②持続可能な公共交通体系の実現の指標として、「指標3事業収支率」と「指標4財源支援」を設定。指標3事業収支率については、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年以降事業収支率が下がっていることから、コロナ禍以前と同水準である15.9%を目標値とする。

また、財源支援については、既に取り組んでいる「甲斐市民バス応援事業」と新たに取り組む「広告事業」の協力事業者を年に1事業者ずつ増やすことを目標に設定。

85 ページについて、目標③市民・事業者・行政が一体となった実施体制の構築の指標として、指標5市民・事業者・行政が一体となり実施したイベントやキャンペーンの回数、一体となった運行体制が構築された地域数を設定。

イベント、キャンペーンの回数については年に1回程度、運行体制が構築された地域数については、地域や交通事業者、運輸局等関係者と十分な協議が必要となるため、1地域を設定。

なお、5つの指標の目標設定の考え方について、暫定的な記載内容となっているため、その算出根拠等については追記させていただく。

続いて86 ページについて、9.2 評価方法として、目標値について継続的に甲斐市地域公

公共交通会議にて点検を行とともに、PDCA サイクルに基づいて達成状況について把握し必要に応じて見直し等計画のアップデートを図る。

以降、87 ページからは参考資料として各種データ等を添付。こちらの説明は割愛させていただきます。

案件 1 甲斐市地域公共交通計画素案の説明は以上。

【質疑応答・意見②】

委員：公共交通というと基本的には市民バスといった市の事業をメインに考えているが、他の自治体では民間の路線バスの指標等も策定している。今回の交通計画で民間の指標等は触れなくて良いのか。また、市民バスとオンデマンド交通は一体だと思うがその表記も整理すべきではないか。

事務局：現時点の計画は市民バスに傾倒する内容となっている。また、市民バスの中にオンデマンド交通があると思うので、表記の方法も含めて修正する。

委員：56 ページについて、少子高齢化による公共交通需要増加への対応とあるが、高齢化が進めば、公共交通の需要が高まるというのはわかるが、少子化や人口減少がどうリンクするのかがわかりづらい。

事務局：高齢者に関しては移動手段として公共交通を必要とする人が増えるというのはわかりやすいかと思うが、少子化や人口減少についても記載について検討する。

委員：今回の計画はマスタープランになる。どこまで踏み込んだ運行体系を構築するか、具体的な取り組みについてはこのマスタープランに基づいて来年度以降に実施していくという理解で問題ないか。A I オンデマンド交通についてはどうなるのか。

事務局：A I オンデマンド交通については今年度有償で実施した。現在は速報値を報告させていただいているので、最終的な次回以降の会議でお示しさせていただく。現状、市民バスをそのまま走らせながら、A I オンデマンド交通の導入というのは厳しいと感じているので、どの路線をA I オンデマンド交通に移行するかについて、この会議の中で協議・検討していきたい。A I オンデマンド交通を導入する場合は令和 8 年度からになると考えている。

瀬戸会長：タクシー業界はA I オンデマンド交通についてどう考えているか。A I オンデマンド交通の利便性の向上を目指すタクシーとの差別化の線引きが難しくなっていく。

委員：他市町村でもオンデマンド交通を実施している自治体はあるが、タクシー事業者が参画して実施している自治体が多いので、その収入もあるが、タクシーの需要がやはりそちらに移ってしまうので、収入全体が上がってるということはない。

事務局：ワークショップなどを通してデマンドの停留所を増やしてほしいなどの意見があり、どこまで応えてタクシーとどう差別化を図るのかなど、料金面を含め調整をしながらの対応になると思う。市としては前向きにオンデマンドを取り入れていきたいと考えているのでまた、ご相談をさせていただきたい。

瀬戸会長：国交省はいかがか。

委 員：83・84 ページについて、公共交通の利用者数が3万人から4万人と約30%増加となるが、事業収支率は15.0%から15.9%とほぼ現状維持となっているが、そこについてはもう少し詳しく記載した方が良いと思う。15.9%を活かすなら人件費高騰等、それなりの理由について触れた方が良い。

事 務 局：目標値についてはA I オンデマンド交通の導入もあるので、この数字になっているが、ご指摘いただいた通りもう少しわかりやすく記載する。

瀬戸会長：山梨県として公共交通についてどう考えているか。地域公共交通計画については各自治体が取り組んでいると思う。A I オンデマンド交通についても固定経費なのでMaaS含めて県全体で取り組んだ方がスケールメリットもあると思うがいかがか。

委 員：各市町村に対して計画策定の声かけをしており、峡南地域全体の計画を策定する検討をした経緯もあるが、現状では、県で取りまとめる行の考えはないと認識している。

瀬戸会長：計画の策定に当たっては路線の分析をもう少ししていただいて、オンデマンド交通の分析も踏まえてこの会議でまた報告があると思うので期待する。

4. その他（司会：酒井事務局長）

事 務 局：（1）意見書の送付依頼について

（村越係長）（2）策定までのスケジュールについて

（3）令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

（4）リニア開業に向けたグランドビジョン意見交換会への参加について

5. 閉 会（司会：酒井事務局長）

15 時 30 分頃 終了