

会議等出席報告書

総合戦略部 経営戦略課

会議等名	第5回甲斐市地域公共交通会議		
開催日	令和5年10月25日（水）午後2時30分から	場所	本館3階 大会議室
出席者	会長（瀬戸副市長）、委員（池田委員、篠原委員、塩沢委員、茂木委員、中村委員、田中委員、森下委員、森委員、箭本委員、鈴木様（谷内委員代理）、村松様（渡辺委員代理） ※副会長（武藤委員）、菊島委員、穴水委員、進藤委員、野田委員、本住委員、丸山委員は欠席 事務局（経営戦略課：酒井課長、石原経営企画係長、三井）		
1. 開会（司会：酒井経営戦略課長）			
2. 会長あいさつ（瀬戸副市長） 令和5年7月の会議に続き本日が5回目の会議となる。本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策定及びその他必要な事項について協議することとなっている。本日の会議は、令和5年度補正予算や甲斐市地域公共交通計画素案作成業務の進捗状況、また、9月に実施した敷島北部地域でのAI オンデマンド交通実証運行の結果報告と、11月から実施するAI オンデマンド交通の実証運行、自動運転実証調査事業について協議するため開催するものである。本市公共交通の未来を担う会議となるので忌憚のない御意見を賜りたい。			
3. 案件（議長：瀬戸会長）			
(1) 令和5年度補正予算について <ul style="list-style-type: none">資料1及び2のとおり説明（事務局：石原経営企画係長）内容について承認される。 【質疑応答、意見】 <ul style="list-style-type: none">特になし			
4. その他			
(1) 甲斐市地域公共交通計画素案作成業務について <ul style="list-style-type: none">資料3のとおり説明（事務局：石原経営企画係長） 【質疑応答、意見】 <ul style="list-style-type: none">特になし			
(2) AI オンデマンド交通実証運行（9月1日～30日、敷島北部地域）の結果報告について <ul style="list-style-type: none">資料4のとおり説明（事務局：石原経営企画係長）			

【質疑応答、意見】

委員：資料4の4ページ、日別利用者数について、木曜日に利用が伸びているのは買い物等で木曜日に大売り出し等をやっているからなのか。9月22日から24日は利用が減っていて、その前の19日から21日が増えているがお彼岸の関係で利用者が増えたかと推測するが、事務局はどのように考えるか。また、5ページの時間帯別利用者数について、概ね10時から11時が多いが、オギノやビッグが停留所になっていたこともあり、買い物の利用が多かったと推測し、9時から10時も増えていてこれは通院とった流れがあるかと考えるが、事務局はどのように推測するかお聞かせ願いたい。

事務局：資料4の数値は速報値であるため、乗った場所、行先が明確に数値化されておらずデータが取れていないが、敷島北部地域内の医療機関を停留所に設定したため利用が多かったと考えている。昨年の双葉北部エリアについては、水曜日と火曜日の利用が多く、また日曜日も比較的多く、ラザウォークの利用が多かった。今回の実証の利用が多かった場所については、データを収集、分析し、また、アンケート調査の集計結果についても委員の皆様へ通知させていただく。

時間帯の10時11時については買い物、9時台は通院目的での利用が多かったと推測している。昨年の双葉での実証結果では、午前10時から午後2時の時間が多く、医療機関に停留所はほとんど設置していなかったため買い物の利用が多かったと推測する。

委員：資料4の8ページの乗合率について、将来的な目標はあるのか。

事務局：今回の乗合率が1.43、昨年の双葉地域での乗合率は約3か月間の運行で1.39であった。将来的な目標値については、他県等の数字や今回、前回の数字を基にして、また11月からの実証は運行範囲を広げた中で甲斐市地域公共交通会議を運行主体として進めるので、そこでの数値を見ながら、今後の計画の中で乗合率を設定する。

(3) AI オンデマンド交通実証運行(11月1日～12月22日、竜王・敷島南部・双葉東部地域)について

・資料5、「かいのり冊子」のとおり説明（事務局：石原経営企画係長）

【特記事項】

・資料5の9、「かいのり」第3弾車両お披露目・試走会について、甲斐市地域公共交通会議を代表して正副会長の出席を予定している。

【質疑応答、意見】

瀬戸会長：今回はエリアが広範囲ということで、竜王エリアと双葉東部・敷島南部エリアを跨いだ移動ができないとのことだが、周知をどのように行うのか。

事務局：例えば竜王庁舎から敷島総合文化会館に行く場合はエリアを跨ぐことになるが、システムで予約した場合は最寄りの竜王駅が乗継場所として自動で表示される。乗継場所での待ち時間が15分以内であれば予約が確定する仕様とな

っている。冊子の15ページにモビリティハブについて掲載されているが、エリアを跨ぐことについては説明が足りない箇所もあるので、市のウェブサイト等で周知を行うとともに、コールセンターでの予約受付時にも丁寧に説明を行う。

瀬戸会長：バスの話になるが路線が多いとどこからどこまで行けるのか、また乗継がよくわからなくて、マップも全体マップのみでは細かい停留所がわからないことがある。市ウェブサイト等で全体マップに停留所を落とし込んでいただくとわかりやすいかと思うので検討願いたい。

事務局：現在も市ウェブサイトには白黒のマップが載っているが、予約サイトでは地図上から停留所を選べるようになっているので、パソコンであれば大きな画面で確認ができるようになっている。

瀬戸会長：AIが自動でルートを選ぶ中で乗合が発生すると迂回することになるが、後から別の予約が入ると先の予約の到着時間がずれるかと思うが遅れの許容時間があるのか。

事務局：15分の許容時間を設定している。利用者には到着時間に余裕をもってということで規約には記載しているが改めてお知らせする。

(4) 自動運転実証調査事業について

・資料6のとおり説明（事務局：石原経営企画係長）

【質疑応答、意見】

委員：富士吉田市ではハンドルがない車両でモニターを見て操作していたがこれはレベル4ということか。私の認識ではレベル2であれば山梨県で一番早くやるという認識だがいかがなものか。

事務局：国土交通省の自動運転のレベル分けを見ると、ドライバーによる監視が必要となるのがレベル1と2、3以上になるとシステムによる監視でドライバーが乗らなくてもよいとあるが、この場合でも条件を満たさない場合は運転手が同乗する必要がある。

委員：運転手不足の中、モニタールームで監視カメラを操作し、一人の人間が複数の車両を操作するのがレベル4と認識しているが、レベル2となると最初の段階ということか。

事務局：国の資料によるとドライバーフリーとなるのがレベル4で、今回のレベル2についてはハンズフリーとうことでハンドルを握らなくてもよい車両となっている。名古屋大学と連携する今回の車両についても運転手は乗らなくてよいが、危険がある可能性もあるので危険時には停車ボタン等を押すこともある。

委員：最高にもっていこうとしているのが運転手も乗らないレベル4で、レベル2は助手席にハンドルは握らずとも補佐として人が備えるということで、レベル2であれば全国でもやっているところもある中でまだ初期段階ということではよろしいか。

事務局：お見込み通り。愛知県の春日井市で6,000人規模の自動運転を行っているが、

今回の実証実験はレベル2で行うが、実質レベル4の段階まできている。ただし、今回のゴルフカート車両を使うのは何かあった場合も考慮し運転手を付けたレベル2で行うところである。

委員：一般の方が乗られるのは19日のみか。公募等で乗られる人を選定するのか。

事務局：19日の乗車体験会については事前予約等を特に設けずに当日来場された方を順番に2名ずつ体験いただく。現時点の計画では敷島の保健福祉センター東側の駐車場内、公道を通り再び駐車場に戻る約200メートルの走行で1周あたりそんなに時間を要しないと想定している。また、自治会の方向けに敷島台を実際に走るので自治会の役員の皆様にも御乗車いただきたいと考えている。19日の件は市の広報誌にも掲載しており、委員の皆様についても体験いただきたい。

委員：自治会の役員にはどのように通知するのか。

事務局：今回の実証範囲が敷島台なので、敷島台の自治会の役員にのみ通知する。

瀬戸会長：警察との協議等は問題ないのか。

事務局：事前に協議しており、今回の車両はナンバーがついているので問題ないと考えている。

委員：事業構想の確認だが、実証実験されるゴルフカート型というのは、自宅から交通ハブまでのラストワンマイルの交通手段を想定していて、ワイナリーを中心とした観光回遊都市とあるのは、もう少し大きい交通手段の自動運転を想定しているのか。

事務局：今後自動運転が日常の中に定着するだろうという想定の中で、自動運転が今どのレベルにあるのか、補助率10/10の補助金を活用して実施していくところであるが、富士吉田市で実施しているようなものを、例えば竜王駅から竜王庁舎、塩崎駅からワイナリーを結ぶような自動運転バスの運行も将来的には考え、今回の実証を行うところである。

5. 閉会（酒井経営戦略課長）

午後4時頃終了