

# 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 15 回甲斐市地域公共交通会議		
開 催 日	令和 8 年 3 月 24 日 (火) 10 時 00 分 から	場 所	新館 防災対策室
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、手塚委員、望月委員、田中委員、石合委員、服部委員(代理出席：石渡)、下平委員、鈴木委員、小宮山委員、内藤委員、疋田委員(代理出席：市川)、有須田委員(代理出席：浅川)、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 政策戦略課：田中課長、杉田係長、丹野		

## 1. 開 会 (司会：久保事務局長)

## 2. 会長あいさつ(瀬戸会長)

本日はお忙しい中、お集まりいただき感謝する。今年度最後の会議となるが、本日もよろしく願います。本日は AI オンデマンド交通実証運行の結果と自動運転バスの実証事業について報告を受けることとなっている。

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、忌憚のない意見を願います。

## 3. 案 件

### 案件(1) 令和 7 年度 AI オンデマンド交通実証運行の結果について(説明：窪田係長)

—事務局より説明—

#### 【質疑応答・意見】

委 員：収支について、赤字が約 3,400 万円というのは公共交通では妥当な金額なのか。市民バスの運行を廃止し、その運行費用で AI オンデマンド交通を運行すれば、負担する金額が減るかもしれないが、どうか。  
また、この 3,400 万円は市の負担なのか。それとも国からの補助金を活用して実施しているのか。  
AI オンデマンド交通が年間通じて本格運行するとなると億単位の経費がかかると思う。国からの補助金がなく、市の負担だけの場合、多額な赤字を出してまで実施する必要があるのかと疑問に感じた。

事 務 局：公共交通は、どうしても黒字にするのは難しく、本会議で作成した甲斐市地域

公共交通計画では、事業の目標収支率を 15.9%確保したいとしている。本格運行に向けては、この収支率をどうするかと同時に、今運行している市民バスの 1 部を廃止し、「かいのり」に移行していくことも検討する。

甲斐市と同規模の笛吹市では定時定路線バスの運行を廃止し、AI オンデマンド交通を導入したそうである。年間運行費 8,000 万円で AI オンデマンド交通を導入したそうだが、もともと市民バス年間運行費が 6,000 万円のため、追加額 2,000 万ということで理解を得られたそうだ。

甲斐市は市民バス年間運行費が 3,400 万円程度のため、導入するにあたっては、収支率を少し上げる努力が必要である。

また、この実証実験は、国より補助率 3 分の 2 の補助金をいただいている。本格運行となると、今回のような 補助率がいい補助金はないが、補助がないわけではないので、そういったものを活用していく。

瀬戸会長：良い質問をいただいた。私も同じ意見を持っている。

支出が 3,400 万とあるが、今回利用された方が 1,600 人。1 人当たりで割ると 2 万円を超える。これは果たしてやる必要あるのかと考えてしまう。

この経費の原因としては、乗客がいない間も運転手に待機時間の経費がかかっているからだと考えている。本実証では、エリアを分けて運行していると効率が悪くなるため、この点を解決する必要がある。

先ほど意見のとおり、私自身もこの事業内容で本格運行はやる必要ないと考えており、明確に反対をしているため安心していただきたい。

そもそも、AI オンデマンド交通など実施せずに、タクシー券を補助した方が経費もかからず、良いのではないかと考えている。

今まで実施してきた事業内容を変更しないと本格運行は難しいと思う。

行政は一度決めたことをどうしてもやりたがる。実証実験をして、本市には向いていませんという結果ができれば、それに従うべきだと思う。

また、公共交通は基本的に赤字だと思うが、どの水準までが妥当なのかということも検討していく必要がある。

副市長という立場は公共交通以外の分野も含めて全体を見る必要があり、市民の方々から、例えば水路を直してほしい、道路を直してほしいと多くの要望がある中で、どこに税金を使うのかを見極めることが大切だと考える。

このようなことを来年度以降ぜひ皆さんで考えて欲しい。

行政として、200 人の実利用人数っていうのを果たして、その人たちは必要だとは思いますが、市民全体が果たしてこんなにお金かけてやる必要があるのかよく考えていただきたい。

タクシー協会として何か意見はあるか。

委員：AI デマンド交通を実施するにあたり、運行時間を朝 7 時から夜 7 時とすると、その前に出勤して、車両の点検運行管理、予約が入っていれば、移動するとい

う流れになる。タクシーを運行しながら AI デマンド交通をやるわけではなく、AI デマンドの運転手が朝から予約がない時間は待機しているということになるため、経費は当然発生してしまうと考える。

瀬戸会長：そもそも、3つのエリアを設けることは必要なのか。この場で明言は難しいと思うが、この点が非常にネックだと考える。

また、乗合率も低いことから、乗合率が高まるように、早めに予約の締め切りをする、例えば1週間前に予約を締め切り、乗合率が高くない場合は運行しない等実施する必要があるのではないだろうか。

これ以上経費を抑えないと運行は現実的ではない。タクシー協会さんとも協力をどこまでできるか検討していただきたい。以上、よろしく願います。

## 案件(2) 令和7年度自動運転 EV バス実証運行事業について (説明：杉田係長)

### —事務局より説明—

瀬戸会長：自動運転の事業について、令和6年度は国土交通省より全額補助金いただいて運行した。令和7年度は補助率 5分の 4、事業費1億円のため市の持ち出しが2,000万円となり、一般財源での支払いが発生した。ただし、先ほどの説明のとおり委託事業者が辞退したので市の負担はなくなったが、国土交通省の事業を活用しているため、すぐに事業の廃止というのは難しいことから来年度以降も未来を見据えて慎重に検討していく必要がある。

委員：八王子市の自動運転バス事故を受けて、今の委託先と今後やり取りを続けていくのか。

事務局：株式会社ボードリーと令和6年度から自動運転の実証運行の委託契約を締結している。この検討事項にあるとおり、この事業について検討していくにあたり、当然こういった事故が起きて、アルファバス自体には問題はなかったけども、自動運転システムに不備があったという部分で、この自動運転システムが今後どういう風になっていくのか、また今後の事業についての説明の通り、継続して検討していくということになるので、この委託先と今後の事業についてどうしていくかという検討している段階である。そのため、今後どうしていくかというのは、今現在では未確定であり検討していきたいと考えている。

委員：甲斐警察署の新しく交通課長の内藤と申します。よろしく願います。  
八王子のバスの事故については、私も承知していたが、この事故後の調査によ

ってシステムの不備が原因で事故が発生したそうだが、このエラーは開発段階から存在していたところが判明しているが、これは、事前に承知していたのか。それともこういう開発段階で不備があることを知らないままやってたのか。警察として安全が第一のため、もし万が一これが子供の列に突っ込んだってなった時点で、これ即中止になると思うが、そういったところの危機的な認識はどうだったのか。

委員：今の警察関係者の方から承知してやったのかという意見があったが、我々は安全でないものは実行しない。当初の段階から国土交通省と協議する中で、他県でも事例があるということ。また地元の山梨交通でEV アルファバスを県と一緒に購入している中で今後の検討も含めた形で安全性の確保、またバスの技術面の確保ということを理解して導入した。

その中で東京都八王子市で事故が発生したというのを報道でキャッチし、甲斐市の方からボードリー社からの申し出により事業中止した経緯がある。

一方で、市の職員も八王子市の方をお願いして事故の原因等の追及を行っているが、まだ結果が出てない、システムの不備ということもはっきり言えないという回答があり、見送りしてここまで来ている状況である。

先ほどのAI オンデマンド交通また自動運転については、甲斐市に6路線8経路の市民バスが運行している。そのほか山梨交通のバスまた地域隣接の自治体のコミュニティバスが走っているが、ご存じの通り自動車社会であり、特に山梨の場合は、1家に1台、また1人に1台と自動車に依存されている。

しかし、交通弱者が増えている中で、なんとか赤字路線の解消また空気を運ぶような市民バスの解消が課題の中で、国からもお願いを受けてやってきた。確かにお金がなければできないが、今のところチャレンジしてきて、ここまできている。AI デマンド交通についても、市民バスの委託費が3,000万円程度の維持管理がかかっている。我々からするとそこをボーダーにしながらできる行動をやりたいと少しでも税金を使わないような事業計画を今後検討していきたい。自動運転についても、令和6年度から実証実験をしているが、生成AIが出てきた中で、進化のスピードが速く、なかなかついていけないところもあります。先日あの大学駅伝でもトヨタがパレットという電気バスを発表したが、実際的にはもう自動運転に向かって動くという情報もあるため、様々な情報を得ながら、甲斐市に見合うような公共交通で見極めていきたいと思うため、ご理解とご協力をお願いします。

委員：承知した。継続されるのであれば、ぜひこういうシステムエラーというのは、もう必ず起きるということを頭に入れていただいて、運行する路線は通学路を避ける等、導入の際は気をつけていただきたい。

委員：自動運転ということで、山梨交通も大きく関係をしているため、少し補足と

して伝えさせていただく。自動運転や EV バスのシステムは複雑な要因が絡んでしまっているため、1つ1つどこに問題があったか、こういった部分をしっかりと確認をする必要がある。

また、EV バスの自動運転車両が事故を起こしたと見えてしまうが、実際はこのアルファバス、特に今回使用した L6 という車両は、全く問題がない。山梨交通でも所持をしており、日々運行をしていることから、メーカー等から安全を担保した自動運転の車として利用をしていることをご理解をいただきたい。

しかし、問題が発生する可能性があることを常に頭の中で認識、それに対して補完できるようなシステムや安全性の担保という部分を検討する必要がある。

また、様々な自動運転があると説明もあったが、現在、他県で一番普及しているものはスローモビリティと言われる時速 20 キロぐらいでゆっくりと駅周辺をゆっくりと回るようなバスもある。

この EV バスを将来的には医大線での運用として目指すということであったが、一定のバス利用者数がある中で、何がいいのかというところは、しっかりと見定めていかなければいけない。

特にこの自動運転というのは、昨今運送業界では乗務員の不足への取り組み、交通空白の解消へ向けたものというふうに認識をしている。そこで自動運転としてアルファバスを活用するという点は、市民バスの老朽化等の問題もあるため、自動運転の車であっても、特に甲斐市においては、脱炭素を取り組みなどもあるため、これらのバスがぜひ使えるような検討というのは、お願いをできればと考える。

その上で、やはり将来的な公共交通の維持確保に向けて、自動運転というのは海外では普通に走っているものでもあるため、時代に置いていかれないように市として、検討をしっかりと行っていく必要があるため、引き続きどうぞよろしく願います。

以上

#### 4. その他（司会：久保事務局長）

#### 5. 閉 会（司会：久保事務局長）

11 時 30 分頃 終了