

令和5年度 第3回 大月市地域公共交通会議

大月市地域公共交通計画（中間報告）について

令和5年10月19日（木）
大月市 総務部 企画財政課
地域活性化担当

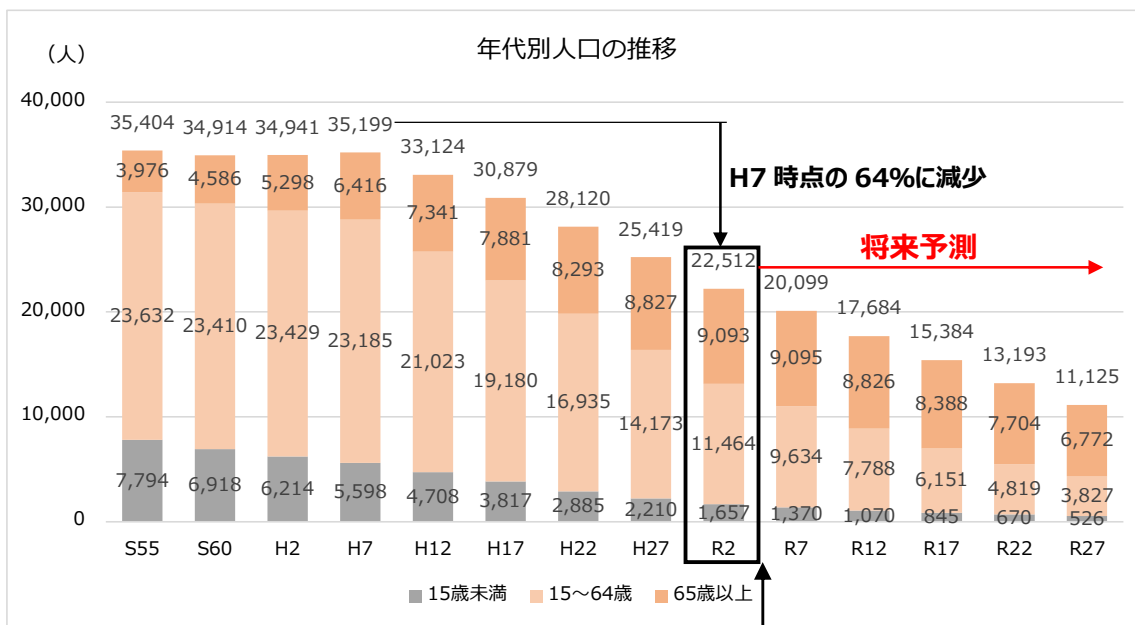
－ 目次 －

1. 大月市の現状把握・分析・・・・・・・・・・・・ 1
2. 関連計画の整理と本計画の位置づけ・・・・ 9
3. ニーズ把握（ヒアリング・アンケート）・・・・10
4. 問題点・課題の整理と目標設定・・・・・・・・12

§ 1. 大月市の現状把握・分析

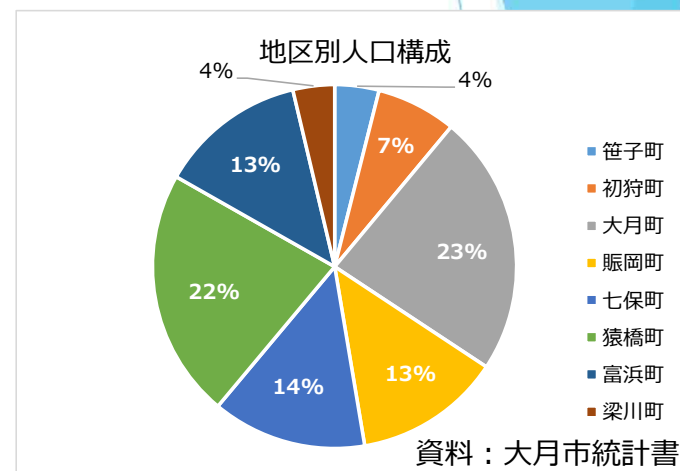
(1) 本市の現状

- **人口**：平成7年以降、毎年約5百人ずつ減少し、約20年後には半減する予測。
大月町と猿橋町で全人口の45%、笹子町と梁川町では8%と少ない。



R5.10.1現在：21,835人
(住民基本台帳)

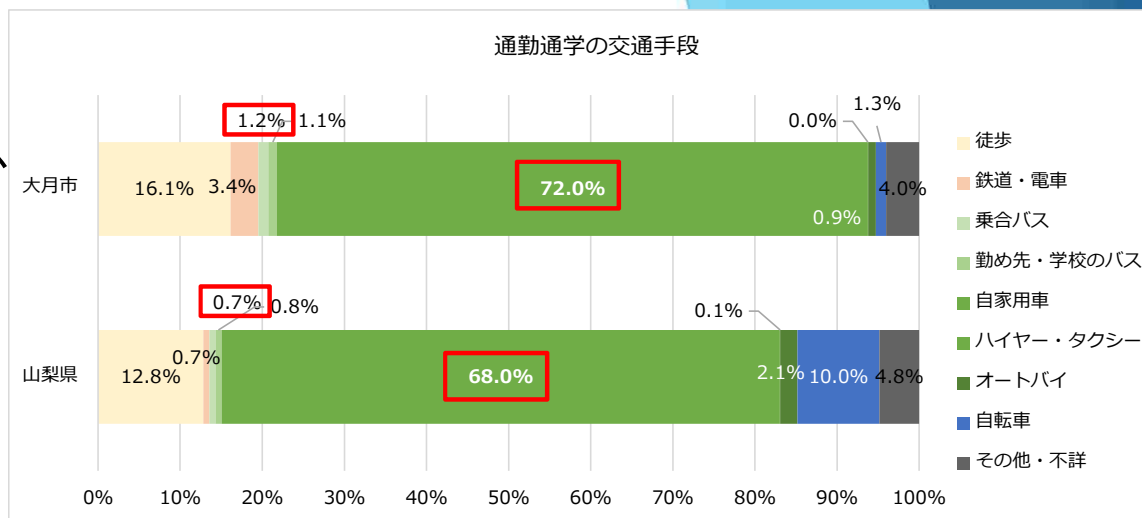
資料：国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の各年の資料より作成



➤ **通勤通学時の利用交通手段：**

大月市の自家用車利用率が72%で、山梨県全体に比べて高い比率。

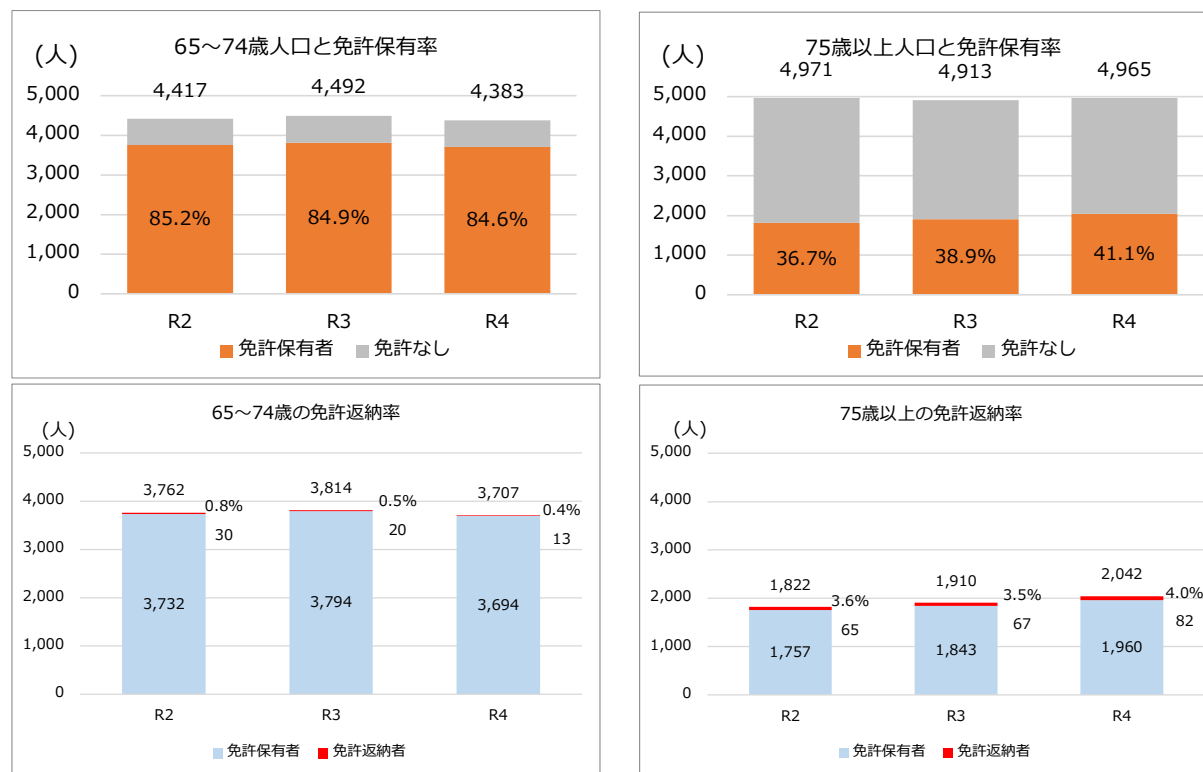
なお、乗合バス利用は1.2%と低調も山梨県全体よりは高い比率。



資料：国勢調査（平成2年）

➤ **免許保有・返納状況：**

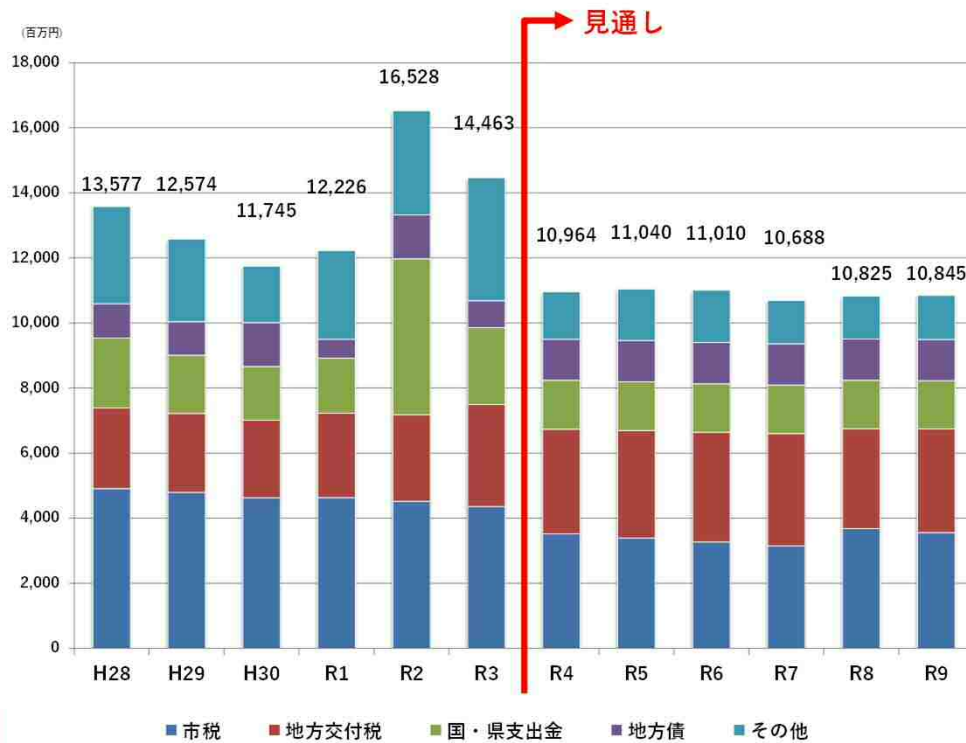
前期高齢者の約85%、後期高齢者の約40%が免許を保有するも、返納率は4%以下。



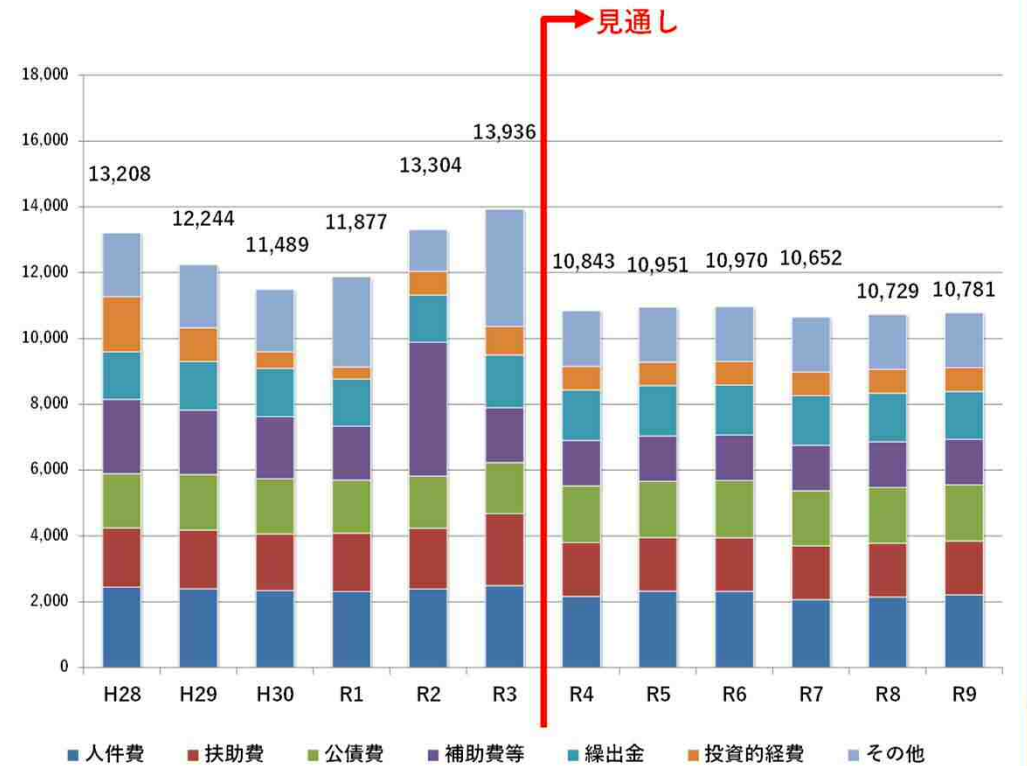
資料：大月警察署提供データ、住民基本台帳より作成

➤ **財政状況**：少子高齢化、生産年齢人口の減少が予測される中、歳入減少に伴い歳出のうち投資的経費の縮小が懸念。

【歳入】



【歳出】



資料：大月市統計書

(2) 公共交通利用状況

- **公共交通体系**：本市で利用可能な公共交通手段は路線バスと乗合タクシー（福祉タクシー含む）及び普通鉄道の3手段。なお、令和5年7月～9月の3ヶ月間において、デマンドタクシーの実証実験を実施。

【鉄道】

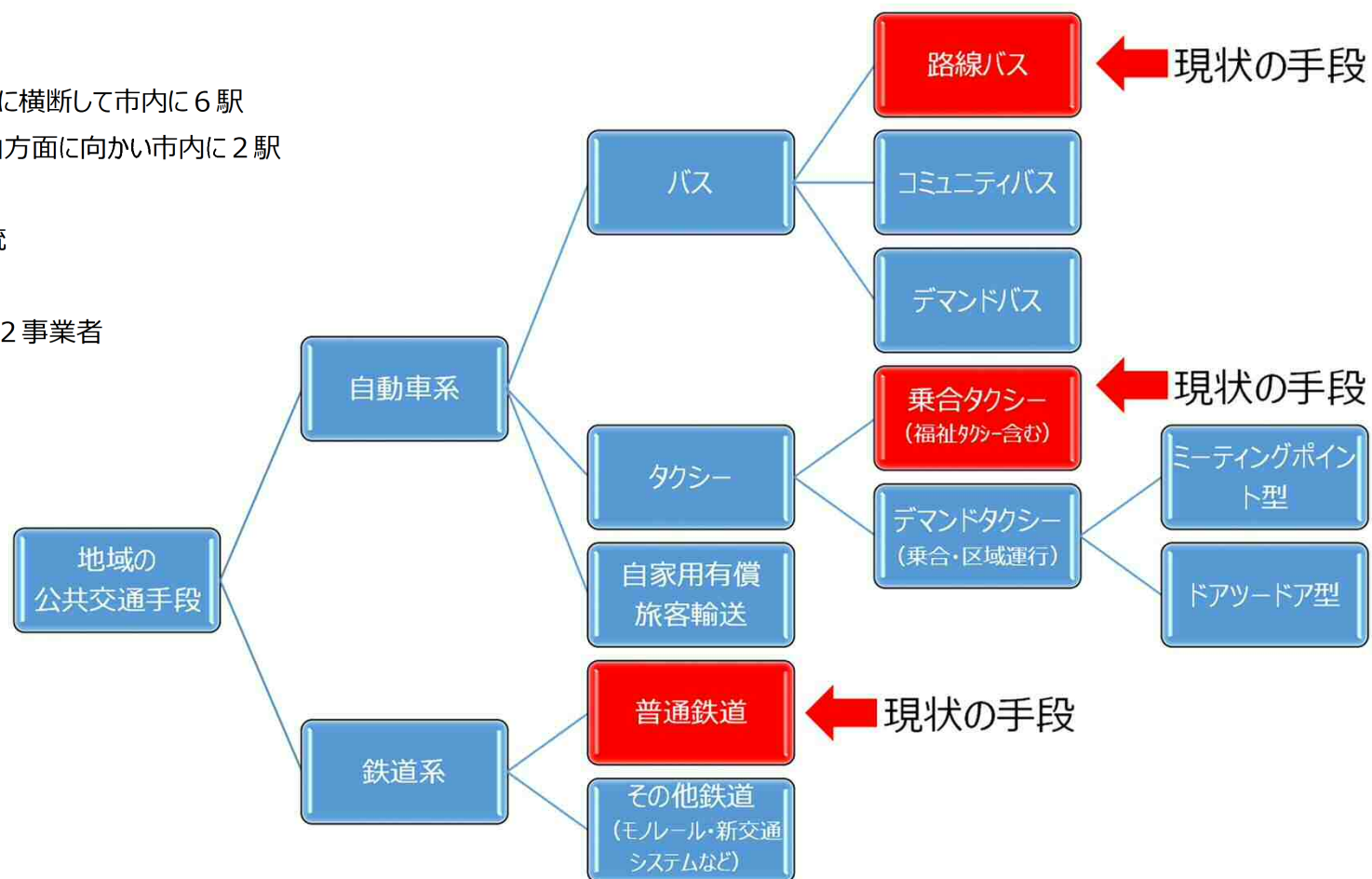
- ・JR 中央本線（JR 東日本）：東西に横断して市内に6駅
- ・富士急行線（富士急行）：富士山方面に向かい市内に2駅

【バス】

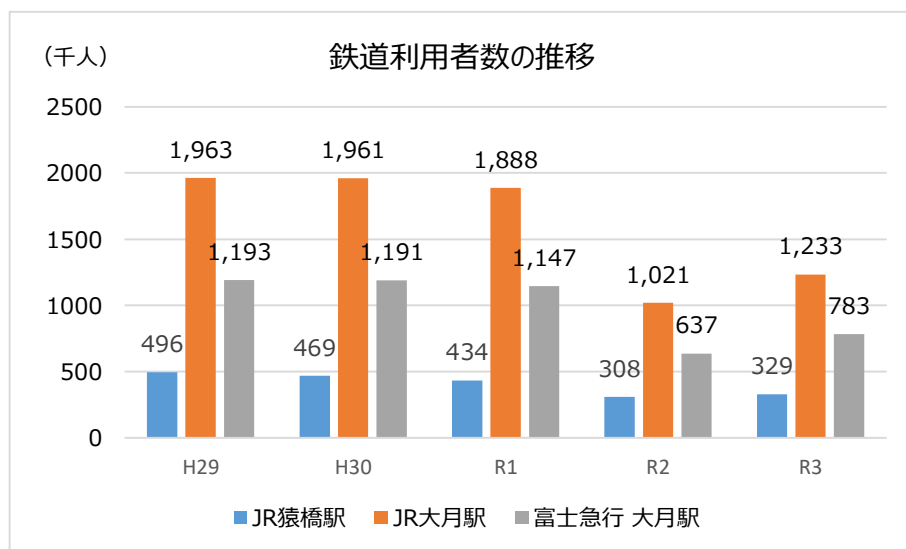
- ・富士急バス：市内15路線57系統

【タクシー】

- ・富士急山梨ハイヤー、大月タクシーの2事業者



- **鉄道利用状況**：無人駅（梁川・鳥沢・初狩・笹子）を除いた3駅における利用者数推移は下図のとおり。コロナ禍の影響によって、令和2年は前年の6割以下に落ち込み、令和3年には若干回復したものの、コロナ前に比べて3割以上の減少が継続。



■ 鉄道駅別利用者数の推移 (H29=1.00)

(単位:千人)

駅名	H29	H30	R1	R2	R3
JR猿橋駅	496	469	434	308	329
JR大月駅	1,963	1,961	1,888	1,021	1,233
富士急行 大月駅	1,193	1,191	1,147	637	783

注1) JRについては、乗車人数のみ・私鉄については、乗降者人数の合計

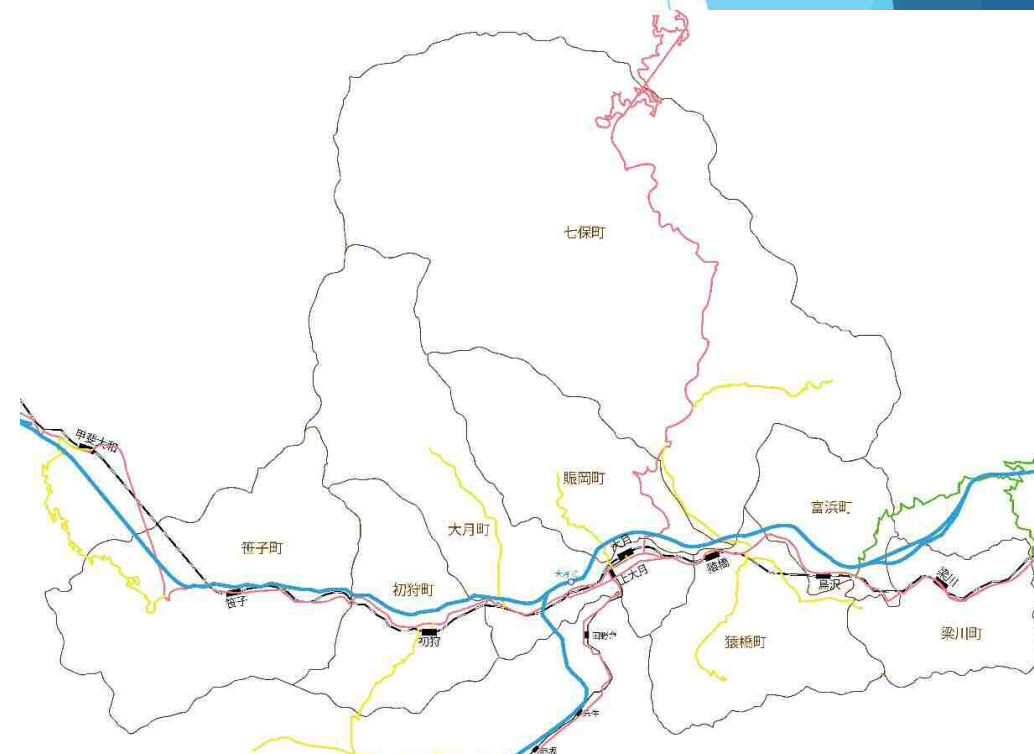
注2) 無人駅(梁川・鳥沢・初狩・笹子)については、開示できないため非掲載

注3) 私鉄については、乗車券購入者数で把握しており、平成27年3月から交通系ICカード

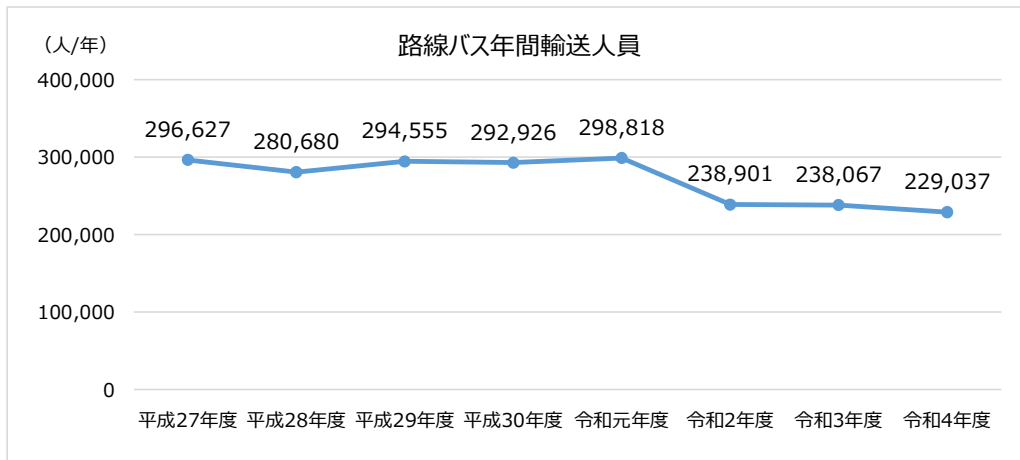
■ 鉄道駅別利用者比率の推移 (H29=1.00)

駅名	H29	H30	R1	R2	R3
JR猿橋駅	1.00	0.95	0.88	0.62	0.66
JR大月駅	1.00	1.00	0.96	0.52	0.63
富士急行 大月駅	1.00	1.00	0.96	0.53	0.66

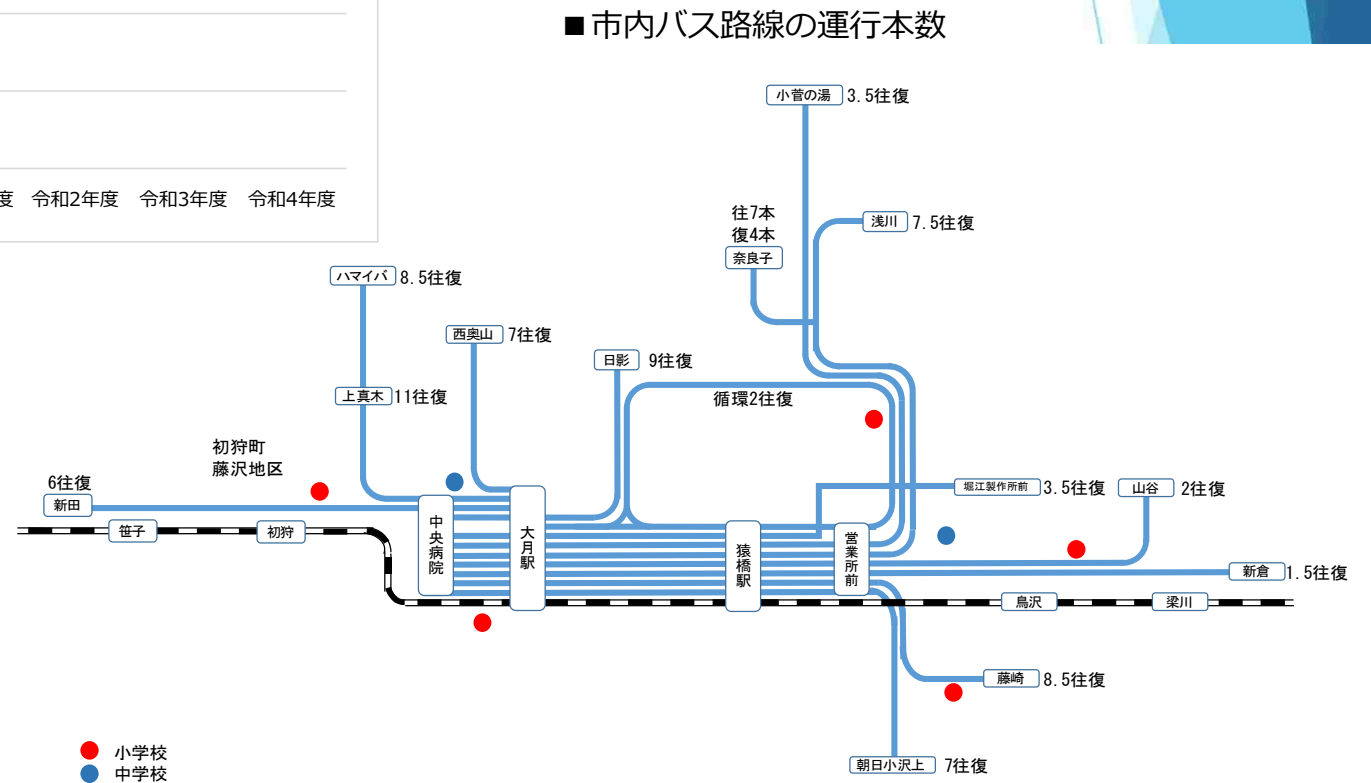
資料：大月市統計書（JR 東日本八王子支社・富士急行(株)）



- **バス利用状況**：大月駅を中心に、大月中央病院から営業所前間は市内各方面から運行されるために本数は多い一方、周辺地区では1日あたりの運行本数が10本未満の路線がほとんど。バス利用者数は、コロナ禍後に減少して約23万人/年で推移。今後は、人口減少等によって増加は見込めない状況。



資料：富士急バス（株）



- **バスOD調査結果からみた利用状況【R2.11.21～R2.12.4実施】**：
- 約2週間の調査による利用者数は約1万人であり、利用者層の内訳では、シルバー利用者が41%、スクール利用者が32%、一般利用者が27%。市内全路線での平均乗車人数（乗車人数÷調査本数）は5.5人/本で、5～10人/本未満が39%で最も多く、これに次いで1～5人/本未満が37%。西奥山線や新倉線の乗車人数は3人/本未満と少ない。

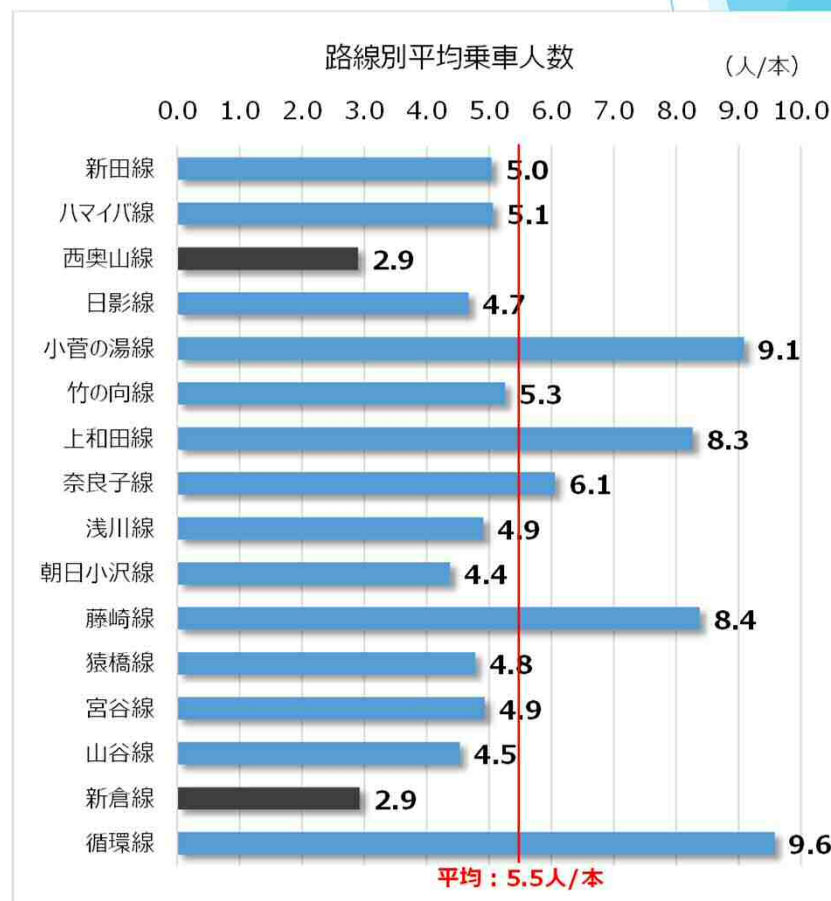
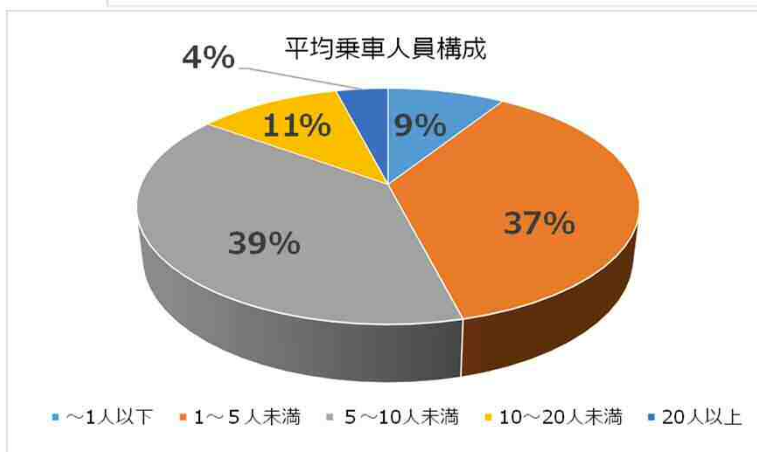
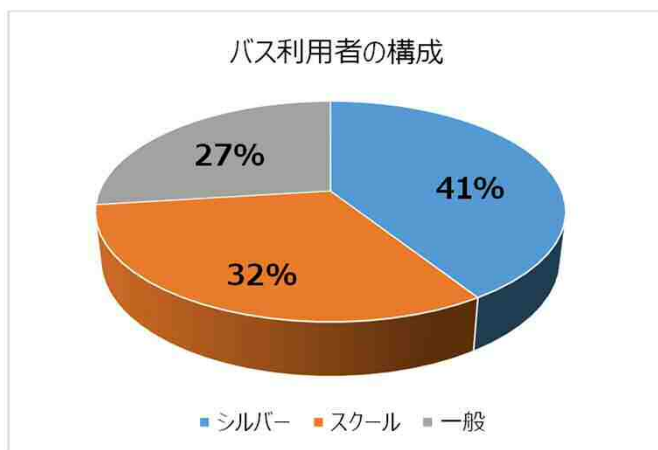


表 公共交通の利用の現状整理

項目	現状に関する概要【課題を導くための概要】
バス利用の現状 (バス利用者数、OD 調査結果、免許保有・免許返納状況など)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者数は減少傾向 (R4/H30=0.78) にあり、R2 年のバス OD 調査結果から、平均乗車人員は 5.5 人/本。 ※バス利用者減少の主な要因：シルバーバス利用者の減少とスクールバス利用者の減少⇒高齢者の外出控え＋少子化 ・利用者構成はシルバー：41%、スクール：32%、一般：27%。 ・約半数 (47%) のバスは平均乗車人員が 5 人/本未満。 ・元気な高齢者 (自家用車運転可能者) は、自ら運転して外出する傾向が強い。 <ul style="list-style-type: none"> ■ 65～74 歳：免許保有率 93%、免許返納率 0.4% ■ 75 歳以上：免許保有率 41%、免許返納率 4.0% ※R4 年の状況
関係者ヒアリングからみた公共交通利用の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者が少ない要因として、乗りたい時間にバス便がないなど不便な面が挙げられる。 ・タクシー利用者はコロナ禍が明けて、観光や企業者による利用が増加して、横ばいか上昇傾向。 ・デマンドタクシーの実証実験で利用者が少ないのは、タクシー利用に対する障壁 (贅沢であるという意識が高い) など、利用者の意識に依る面が強い。 ・バス等の公共交通の必要性に関する意識を変えていくことが必要。
公共交通空白地域住民の公共交通利用の現状 ※梁川地区の 268 人からの回答	<ul style="list-style-type: none"> ・市内等における外出時の移動手段の 87% が自家用車で、バス利用は 2% (回答者の 72% が 60 歳以上)。 ・外出目的の 71% が買い物、49% が病院で、セットでの行動が多い (複数回答)。これらの目的で自家用車を利用する割合は約 80% (買物が 83%、病院が 78%)。 ・予約制の乗り合いタクシー (デマンドタクシーの実証実験) による猿橋駅などでの乗換えに対する抵抗感が強く (78% が乗換え不便と回答)、直接行ける公共交通があれば、73% の住民は利用可能と回答。
バス利用者聞き取りアンケート調査からみた利用の現状 ※82 人からの聞き取り結果	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の 83% が高齢者 (調査員の見た目判断)。 ・バス利用の目的の 94% は買い物もしくは病院と、ほとんどがこの 2 目的で占められている。 ・約半数 (51%) の利用者が、週数回以上買い物等の外出のためにバスを利用。 ・バス利用者の 81% が、免許を保有していないか返納したと回答され、自ら運転はできないが、元気な方がバス利用の主体。 ・バスの運行時間に対しては 30% の利用者が評価しているものの、運行頻度については 17% と、運行頻度に対する評価が厳しく、改善要望も運行頻度の増加を望んでいる状況。※自由意見においては、休日 (土・日・祝) の運行増を望む声あり。

問題点 1：少子高齢化の加速がバス交通維持困難性を加速

課題 1：高齢者と児童・生徒が主体のバス利用状況。両者の利用が今後減少することが想定され、バス利用者の減少するものと想定され、バス交通の維持が困難になることが予想されるため、**公共交通の維持・確保の検討が必要。**

問題点 2：バス利用の路線別の格差が進行

課題 2：バス路線の平均乗車人員が 5.5 人/本で、路線別で見た場合には 3 人/本未満の路線や時間帯によっては利用者がいない場合もあり。この傾向は、バス路線の幹線区間 (大月中央病院～営業所間) 以外の遠方地域への枝線区間で顕著となっているため、**上記の課題を合わせ公共交通の維持・確保の検討が必要。**

問題点 3：移動困難な高齢者が増加

課題 3：自ら外出できる高齢者 (免許非保有者・免許返納者でシルバーパスを購入) が、バス利用の主体。今後、これら的高齢者は年齢を重ねることで移動に制約 (介助が必要) を来したり、さらには移動が困難になる可能性やその人数が増加していくことが予想されるため、現行のバス利用に比べてバス停までの距離が短く、利用がしやすい**新たな交通手段 (実証実験中のデマンドタクシーなど) の検討が必要。**

§ 2. 関連計画の整理と本計画の位置づけ

関連計画（年次）	計画期間	公共交通の役割り・位置づけ
大月市第7次総合計画 （平成30年3月）	2018～2027年度 （10年間）	・公共交通（生活交通）の充実 ⇒路線バス利用促進（市民へのPR） ⇒持続可能な生活交通の維持・確保
おおつき創生都市計画マスタープラン （平成29年3月）	2015～2040年度 （25年間）	・公共交通（バス）の充実 ⇒鉄道駅で乗換えできる駐車機能の充実 ⇒デマンド型輸送を含めた柔軟の輸送サービスの検討（例：大月中央病院⇔営業所間のをサービス強化区間として）
大月市立地適正化計画 （平成30年3月策定、 令和5年3月更新）	2023～2027年度 （5年間）	・交通サービスの充実 ⇒大月駅～猿橋（駅及び名勝「猿橋」）間のバス交通サービスの充実 ⇒路線バスに代わる新たな公共交通システムの導入
第2期大月市まち・ひと・しごと創生総合戦略 （令和3年2月）	2020～2024年度 （5年間）	・公共交通の充実 ⇒交通事業者等が参画した協議会を立ち上げ、路線バスのあり方について、調査、検討を実施



持続可能な生活交通の維持と確保を目指して、
バス交通サービス（新たなシステム含む）の向上を図る

§ 3. ニーズ把握 (ヒアリング・アンケート)

➤ ヒアリング結果： 4 者の結果概要

ヒアリング対象	ヒアリング結果概要
富士急バス (株)	<p>バス利用の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R4 年度の利用者数は 229 千人で、前年度 (R3) に比べて約 1 万人減少している。減少理由としては、高頻度の利用者層である、高齢者のフリーパス利用者が 155 人減少したこと、また、スクールバス利用者が 11 人減少したことが挙げられる。少子高齢化によるバス利用者減少が大きい。 ・市内バス路線では、大月小菅線を 100 とした場合、1 割程度の路線 (新倉・山谷線、西奥山線) もあり、利用格差が大きい。 <p>バス利用の課題と改善方策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤字ダイヤの削減、新田方面の効率化 (3 系統で R4 から月・水・金の運行)。 ・雑収入確保のため、貨客混載等の推進。 ・スクールバスとして運行の乗合いダイヤの契約輸送への移行。 ・乗務員の確保 (高齢化の加速: 全社平均 54.6 歳、大月は 58.4 歳)。
富士急山梨ハイヤー (株)	<p>タクシー利用の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大月市と都留市での運行では R4 年度の利用者数は約 45 千人で、2 年前に比べて約 12 千人増加。コロナが明けてハイキングや業務利用が増加。 ・利用区間は、大月駅→花咲地区 (NEC やゴルフ等)、病院利用が主体。 <p>タクシー事業者からみたバス事業の課題と改善方策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗車したい時間にバスがないことが課題 ・SNS ではなく口コミによる啓発が重要 (ローカル特有) で、バス利用のメリットを発信していくことが必要。 <p>デマンドタクシーの利用 (実証実験) について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・初狩地区では利用者は現時点でなし (R5.9.13 時点)。
福祉タクシー事業者	<p>福祉タクシー事業の概要と利用者動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本的には誰でも利用可能であるが、実際の利用者は介助が必要な利用者が多く、利用者の 5 割程度は車椅子利用者。 ・大月市立中央病院からの要請もあり、病院内同行支援 (薬をもらうなど) のサービスを開始しており、買い物付き添いのサービスも行っている。 ・市内各所からの大月市立中央病院利用が多い (午前中利用で全利用の約 5 割)。 <p>福祉タクシー事業者からみたバス事業の課題と改善方策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害を持つ方々の中には台車の身体介助や車椅子での援助が必要な方が少なくないため、買物難民や交通弱者の方々を援助するための有効な予算の使い方を検討いただきたい。
大月市社会福祉協議会	<p>福祉事業者の概要及び送迎等の有無</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特別養護老人ホームやデイサービス等の事業者が市内には 16 社あり、全体の利用者数は 463 人。 ・デイサービスは、基本的には送迎を含めたサービスを実施しており、ショートステイの場合には、家族が送迎している場合が多い (送迎は別料金)。 ・福祉センター利用者 (入浴施設利用者、介護予防教室利用者) で、バスを利用する方がいる。 <p>福祉事業者からみたバス事業の課題と改善方策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本数が少ないため、利用頻度が減少していると考えられる。 ・免許返納をすることなどを考慮して、バス等公共交通の必要性に対する意識かを変える必要がある。

➤ アンケート結果：

公共交通空白地域住民（梁川地区）及びバス利用者聞き取りアンケート 調査結果 ※P8の再掲

表 公共交通の利用に関する現状整理

項目	現状に関する概要【課題を導くための概要】
公共交通空白地域住民の公共交通利用の現状 ※梁川地区の268人からの回答	<ul style="list-style-type: none"> ・市内等における外出時の移動手段の87%が自家用車で、バス利用は2%（回答者の72%が60歳以上）。 ・外出目的の71%が買い物、49%が病院で、セットでの行動が多い（複数回答）。これらの目的で自家用車を利用する割合は約80%（買物が83%、病院が78%）。 ・予約制の乗り合いタクシー（デマンドタクシーの実証実験）による猿橋駅などでの乗換えに対する抵抗感が強く（78%が乗換え不便と回答）、直接行ける公共交通があれば、73%の住民は利用可能と回答。
バス利用者聞き取りアンケート調査からみた利用の現状 ※82人からの聞き取り結果	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の83%が高齢者（調査員の見た目判断）。 ・バス利用の目的の94%は買い物もしくは病院と、ほとんどがこの2目的で占められている。 ・約半数（51%）の利用者が、週数回以上買い物等の外出のためにバスを利用。 ・バス利用者の81%が、免許を保有していないか返納したと回答され、自ら運転はできないが、元気な方がバス利用の主体。 ・バスの運行時間に対しては30%の利用者が評価しているものの、運行頻度については17%と、運行頻度に対する評価が厳しく、改善要望も運行頻度の増加を望んでいる状況。※自由意見においては、休日（土・日・祝）の運行増を望む声あり。

§4. 問題・課題の整理と目標設定

【問題・課題】

【現状のまとめ】

■市の現状

- ⇒人口減少・少子高齢化が顕著に進行
 - ※将来的な人口減少もあり、バス利用者のパイが減少
- ⇒高齢者の免許保有率はあまり変化せず、返納率も低い

■バス利用の現状

- ⇒コロナ禍による出控えを含め、利用者数は減少の傾向
 - ※シルバーパス購入者及びスクールバス利用者が減少したことが主な要因
- ⇒自動車依存が強く、バス利用を想定する住民が少ない
- ⇒路線により乗車率が少ない（空バス運行）路線がある
- ⇒直通バスが少ない&帰りのバスがない路線があるなど、サービスに差がある

■バス利用者の現状 ※バス停利用者アンケート調査より

- ⇒高齢者の利用が多い
 - ※免許非保有（56%）or 免許返納者（24%）で自ら外出できる高齢者の利用が多い
- ⇒居住地は市内各地に分散
- ⇒病院と買物の利用が主体
- ⇒約半数が週に数回以上利用（2割弱はほぼ毎日）

■バス運行サービスへの不満&改善要望 ※バス停利用者アンケート調査より

- ⇒運行時間、運行頻度のいずれも半数以上が不満を有している
- ⇒バス停までの距離について、「なんとか歩ける距離」と回答した利用者は33%
- ⇒運行頻度を増やしてほしいという要望が最も多い

問題点1：少子高齢化の加速がバス交通維持困難性を加速

課題1：高齢者と児童・生徒が主体のバス利用状況。両者の利用が今後減少することが想定され、バス利用者の減少するものと想定され、バス交通の維持が困難になることが予想されるため、**公共交通の維持・確保の検討が必要。**

問題点2：バス利用の路線別の格差が進行

課題2：バス路線の平均乗車人員が5.5人/本で、路線別で見た場合には3人/本未満の路線や時間帯によっては利用者がいない場合もあり。この傾向は、バス路線の幹線区間（大月中央病院～営業所間）以外の遠方地域への枝線区間で顕著となっているため、**上記の課題を合わせ公共交通の維持・確保の検討が必要。**

問題点3：移動困難な高齢者が増加

課題3：自ら外出できる高齢者（免許非保有者・免許返納者でシルバーパスを購入）が、バス利用の主体。今後、これらの高齢者は年齢を重ねることで移動に制約（介助が必要）を来したり、さらには移動が困難になる可能性やその人数が増加していくことが予想されるため、現行のバス利用に比べてバス停までの距離が短く、利用がしやすい**新たな交通手段（実証実験中のデマンドタクシーなど）の検討が必要。**

➤ 公共交通の将来像：

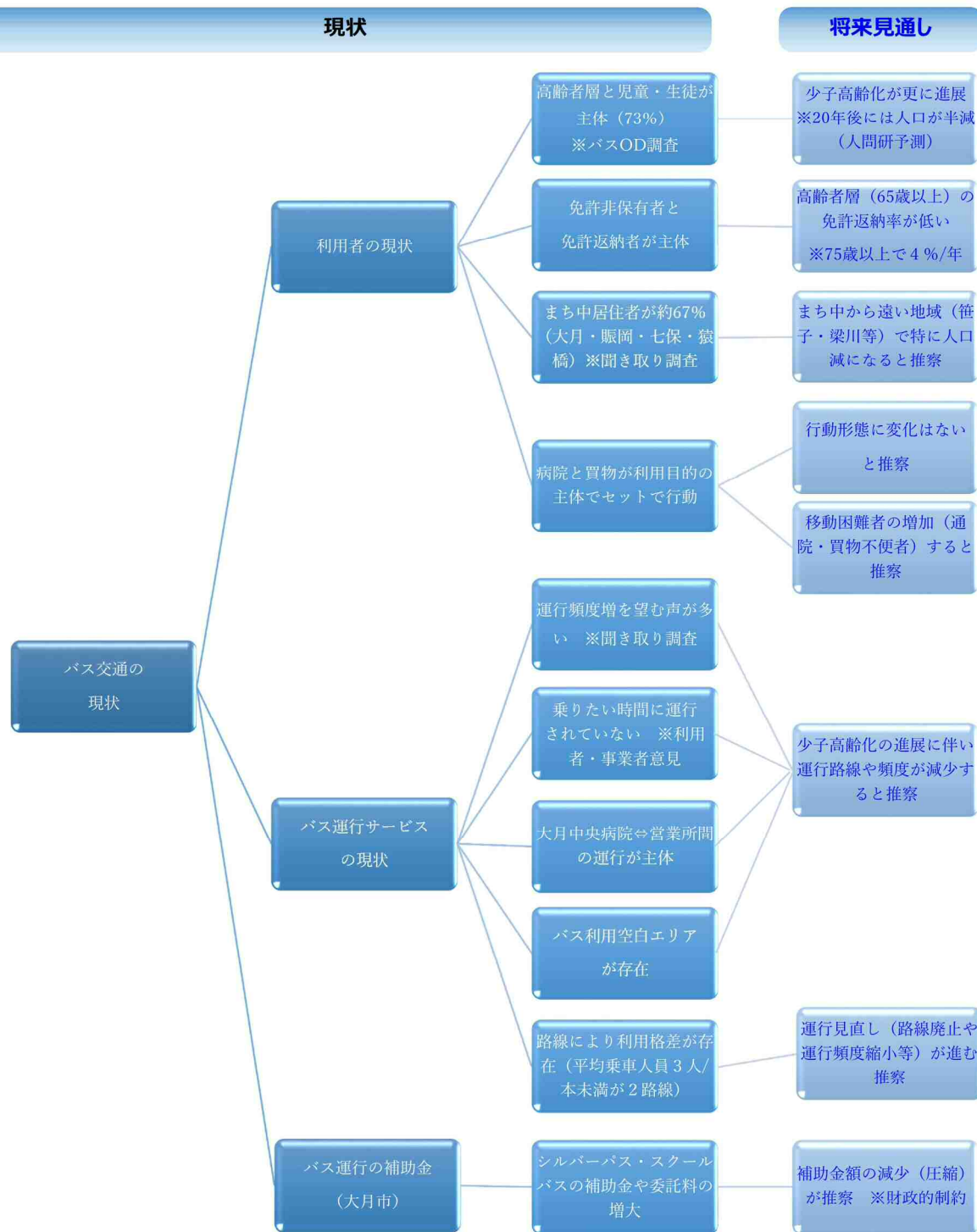
『少子高齢化社会においても誰もが安心して移動できる環境整備』

- ・ 鉄道：現在のJR線、富士急行線のサービス水準の維持
- ・ バス：平均乗車人員が一定水準以下の路線に対する代替手段の検討
※平均乗車人員の設定、代替手段としてのデマンドタクシーのあり方等々
- ・ タクシー：現在の2社運行の維持及び福祉タクシー事業の維持

➤ 目標の設定：（バス交通の現状及び将来見通しからみた自動車系公共交通の方向性）

これまでの検討結果を踏まえ、特に、バス交通の現状（利用面、運行サービス面等）やこれら現状の将来見通しを踏まえた上で、本市の自動車系公共交通の方向性を次頁に示します。

バス交通の現状及び将来見通しからみた自動車系公共交通の方向性



公共交通の位置づけ【上位関連計画】

■ 持続可能な生活交通の維持と確保
 ⇒路線バスの利用促進
 ⇒関係機関や利用者等と連携・調整
 ⇒デマンド型輸送を含めた柔軟に対応できる輸送サービスの検討 (バス路線に代わる新たな公共交通システム)

自動車系公共交通の方向性

■ 地域の足の維持・確保に向けた取り組み
 ⇒地域の足をなくさないための運動によるバス利用促進

■ バス路線・運行サービスのあり方の検討
 ⇒再考基準の検討 (運行に必要な最低平均乗車人員の基準など)

■ 新たな運行方式の導入検討
 ⇒デマンドタクシー実証実験結果を踏まえ、導入の可否基準及び方法等の具体的な検討実施
 ※タクシー利用の障壁改善を含む (高価・贅沢といった風潮に対する意識改革)

■ 公共交通の運用多角化の検討
 ⇒貨客混在による収益構造の改善策の検討
 ⇒移動困難者の支援 (移動販売、通院・買物等の同行支援など福祉的観点からの施策検討)