

令和4年度第2回 大月市地域公共交通会議 資料

令和4年10月5日
大月市地域公共交通会議
(事務局：大月市役所 総務部 企画財政課)

大月市地域公共交通会議

大月市地域公共交通会議は、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」と地域公共交通活性化再生法に基づく「法定協議会」の2つの機能を有しています。

	地域公共交通会議	法定協議会
根拠法令	道路運送法施行規則	地域公共交通活性化再生法
目的	地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、その他これらに関し必要な事項の協議	地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議



- 地域の公共交通サービスのあり方について様々な役割・視点を持った者により協議を行える
- 地域公共交通計画の策定が可能となる
- デマンドタクシーの本格導入が可能となる






地域公共交通計画について

議案（1）地域公共交通計画について①

○地域公共交通計画とは

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」

○計画策定のメリット

- ・ 課題の明確化  課題を整理し、計画的な施策の実施につながる
- ・ 公共交通の再編  バス路線の再編、デマンド交通等の運行などに関する取組みが進む
- ・ 関係者との合意形成  公共交通の関係者が一同に集まることで、協議する機会が増え双方の情報共有が進む
- ・ 市民への情報発信  公共交通に関するマスタープランができることにより、市民への情報発信がしやすくなる
- ・ 補助金の対象  将来デマンドタクシーの本格運用の際に運行補助金の申請ができる

デマンドタクシーの 実証実験について

議案（2）デマンドタクシーの実証実験について①

○大月市の公共交通

- ・路線バス（1事業者）

富士急バス

市内57系統を運行し、市内のほぼ全域を網羅している

- ・タクシー（2事業者）

富士急山梨ハイヤー

大月タクシー

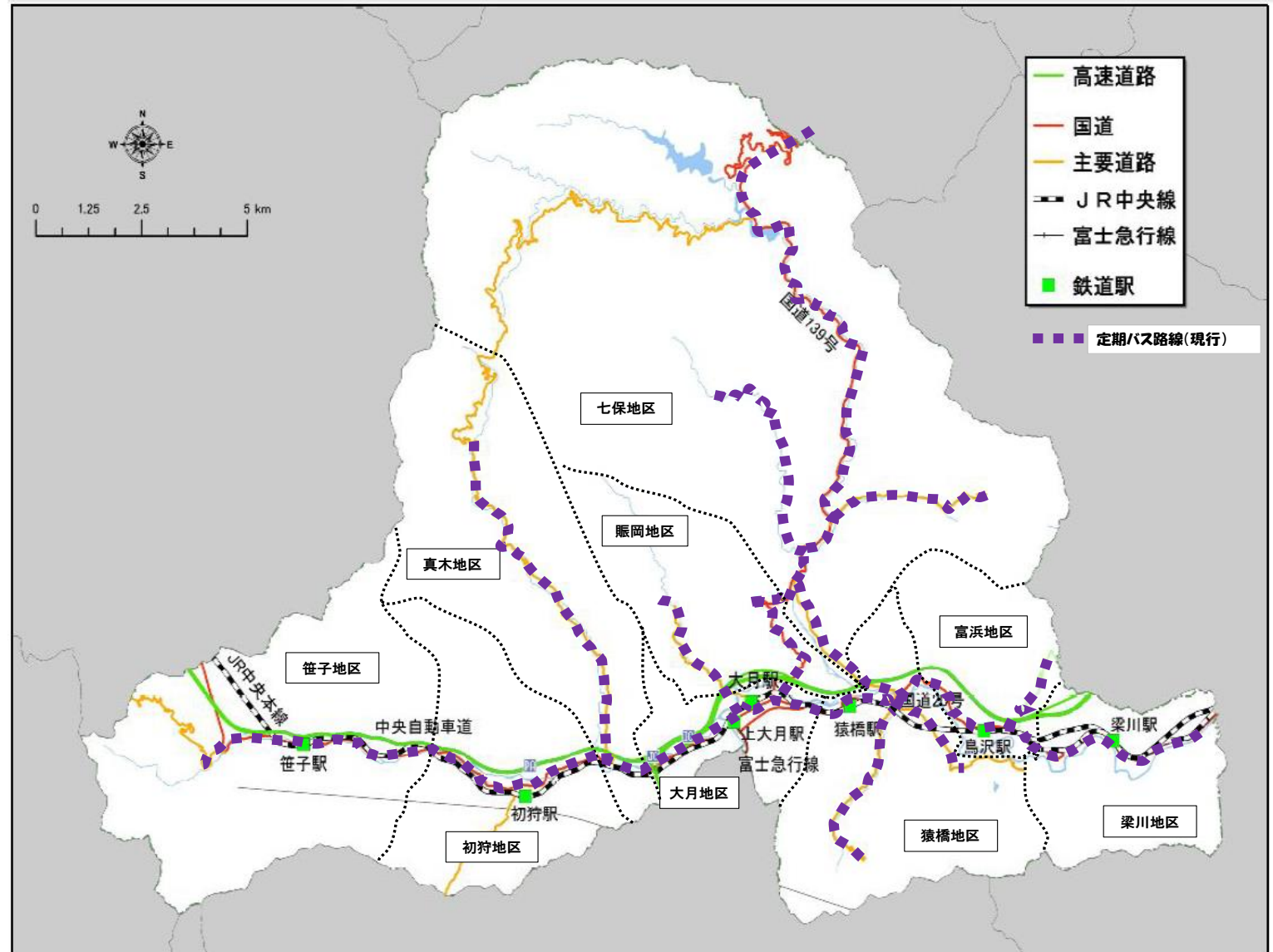
- ・鉄道（2事業者）

JR中央本線（6駅）

市内を東西に横断している

富士急行線（2駅）

大月駅から富士山方面へ



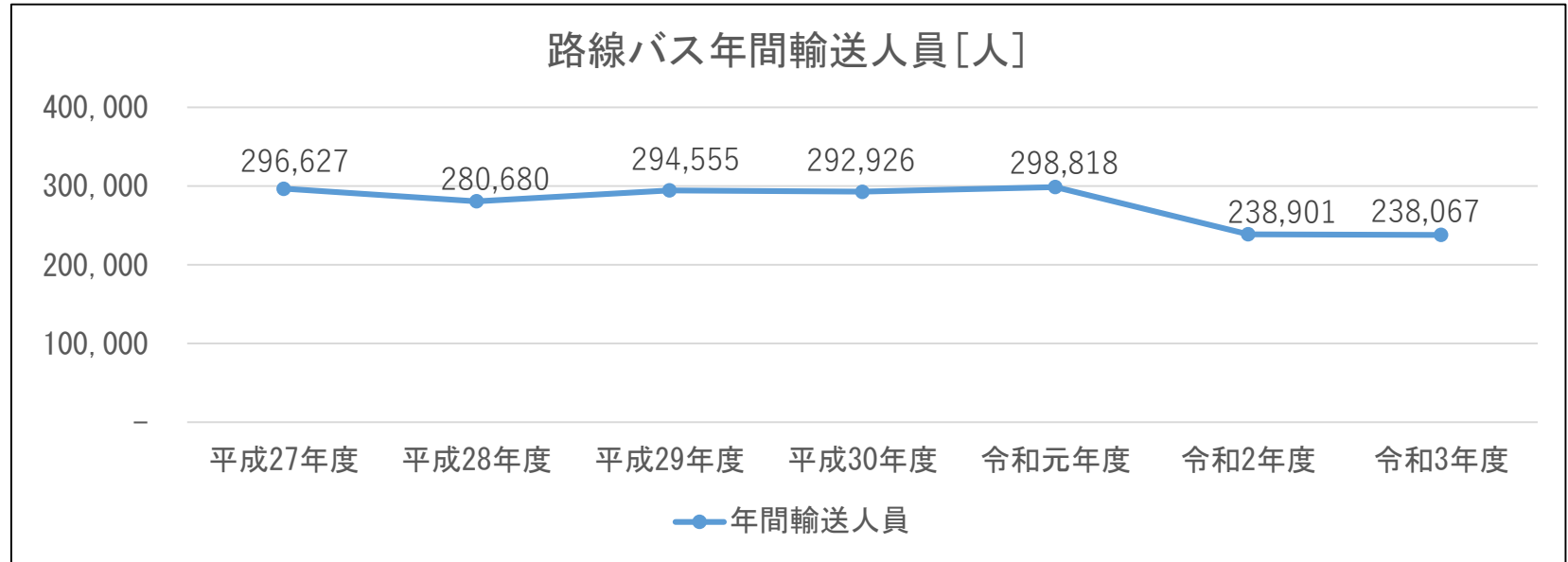
議案（2）デマンドタクシーの実証実験について②

○課題

①路線バス利用者の減少

コロナ禍以前は、年間の輸送人員は、約29万で推移

今後、人口減少等により大幅な増加は、見込めない



②交通空白地域の解消

路線バスが通行できないため、若干の交通空白地域がある

(バス停から半径500m円から外れている地区)

- ・初狩地区：藤沢、丸田、南平台、代官山
- ・真木地区：沢中の一部（最終処分場から西方面の集落）、恵能野
- ・賑岡地区：中村、金山、杉沼
- ・七保地区：下和田の一部（百蔵浄水場周辺）、矢竹・用沢
- ・猿橋地区：小篠
- ・富浜地区：大久保、峰沢の一部
- ・梁川地区：下畑、清水大保呂

議案（2）デマンドタクシーの実証実験について③

公共交通の悪循環を回避するため
これからの公共交通は、
課題の解決+効率的な運行
が求められる
→新たな公共交通システム
導入も必要

- 少子高齢化
- 人口流出

新型コロナウイルス感染症
の影響も

利用者の減少

公共交通の悪循環

公共交通サー
ビスレベルの
低下

公共交通事業
の収支悪化

- 事業者の赤字の増加
- 市の支出（補助金）の増加

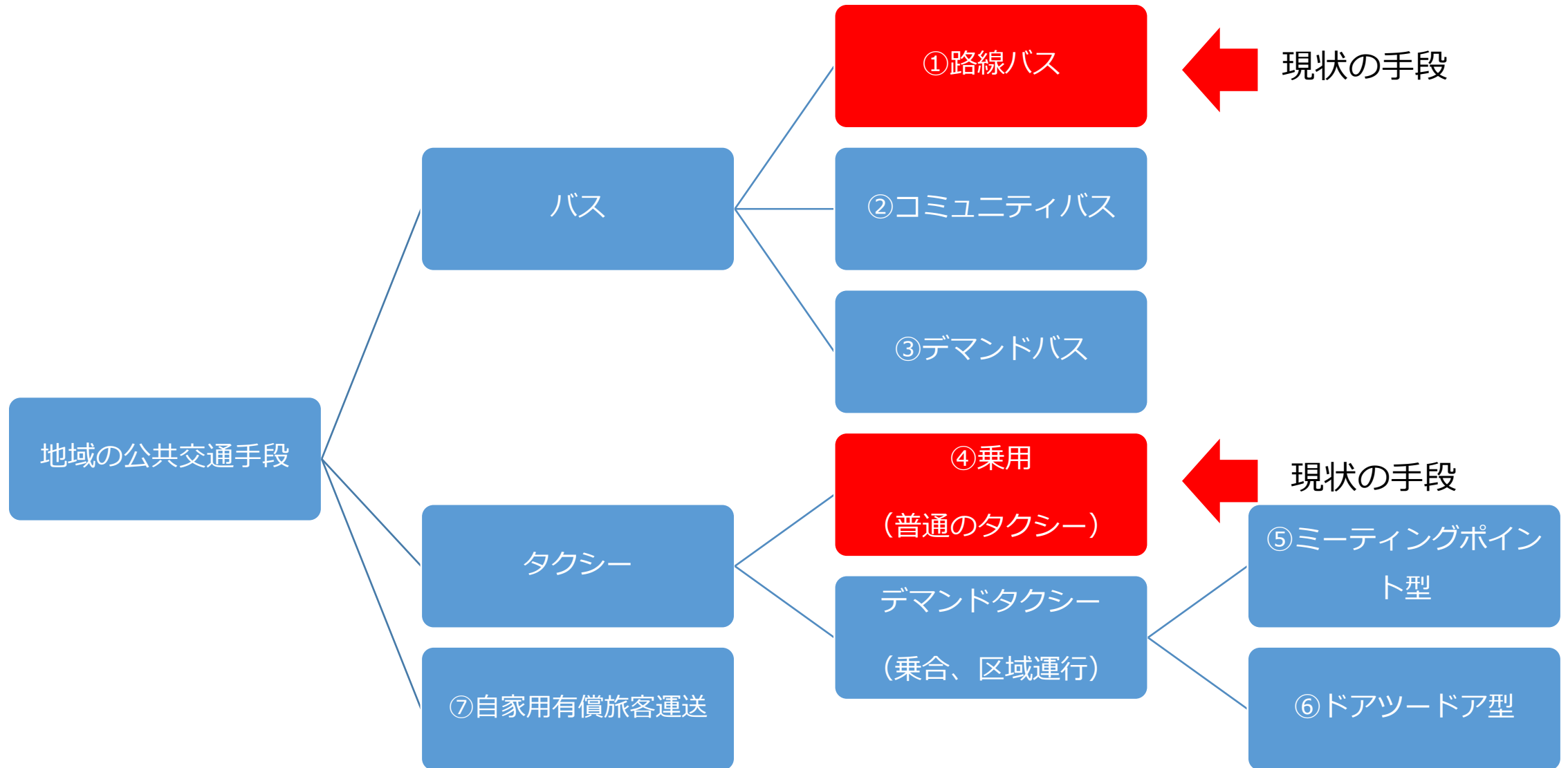
- バスの減便
- バス路線の縮小/廃止

現状は、なんとか耐えてる
状態

事業者の赤字も、市の支出もこのまま
の状態だと・・・



地域の公共交通手段（体系）



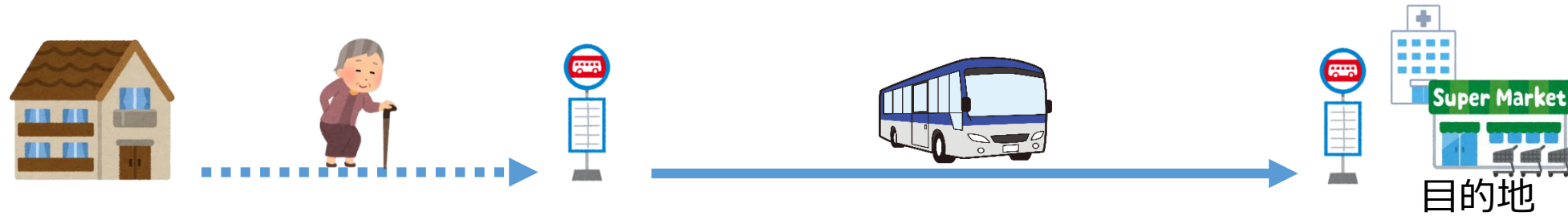
地域の公共交通手段①



路線バス（現状）

特徴	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス		
政策的観点	<ul style="list-style-type: none"> ○市内多くの路線が赤字運行で、一部を市で補助 ○利用者減や補助率の見直しにより更なる市の負担の可能性はある ○赤字を市で補填しないと、減便・路線撤退につながる 		
評価	バス事業者への赤字負担の補助額を見直せば、現状維持は可能。利便性の向上や交通空白地域の解消などは、見込めない。		
(今後の) 市の財政負担	交通空白地域の解消	高齢者免許返納	
↗	×	×	

地域の公共交通手段②

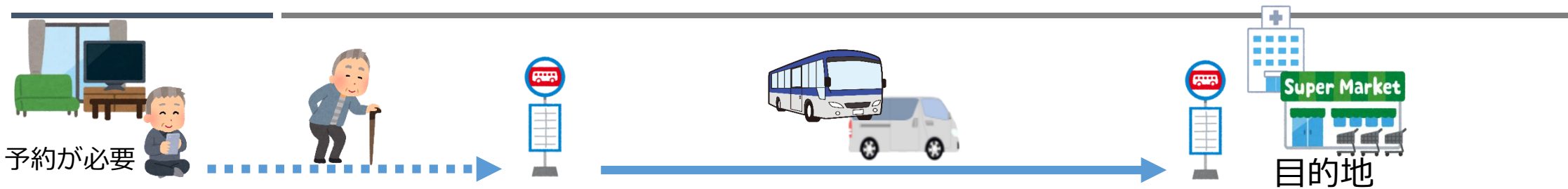


コミュニティバス

特徴	市が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス		
政策的観点	<ul style="list-style-type: none"> ○市が運行主体になるので、導入・経費は全て市の持出になる ○利便性は、現状維持程度 		
評価	路線バスが撤退した路線があれば、代替措置の1つになるが、導入や年間のコストが掛かりすぎるため現実的ではない。		
	市の財政負担	交通空白地域の解消	高齢者免許返納
	↑	×	×

(参考) 1路線の年間経費：約15,000千円 (20km片道 1日4往復 休日も運行)

地域の公共交通手段③



デマンドバス		
特徴	市が主体的に計画し、利用者の予約により定時・定路線（区域運行）で運行するバス（県内導入：甲州市、北杜市） 利用者は、予約が必要	
政策的観点	○市が運行主体になるので、導入・経費は全て市の持出になる ○利便性は、現状維持程度で、空気輸送が改善させる	
評価	路線バスが撤退した系統があれば、代替措置の1つになるが、導入や年間のコストが掛かりすぎるため現実的ではない。	
市の財政負担	交通空白地域の解消	高齢者免許返納
↑	△（区域運行なら）	×

（参考）1路線の年間経費：約15,000千円（20km片道 1日4往復 休日も運行）

地域の公共交通手段④



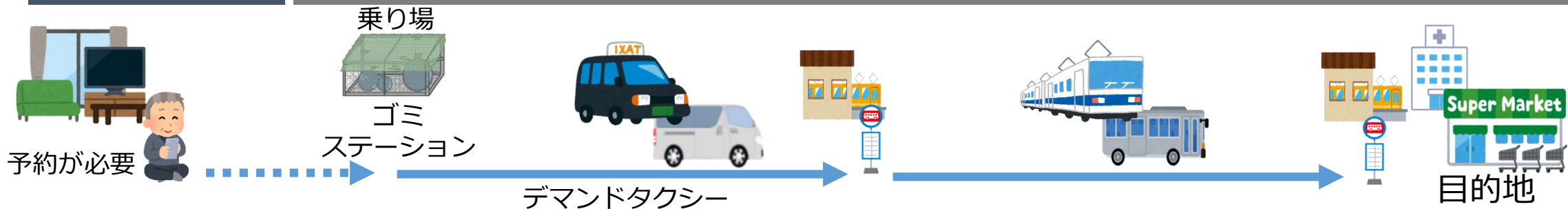
目的地

タクシー

特徴	多様なニーズにドアツードアでサービスを提供する公共交通機関		
政策的観点	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バス撤退後に代替措置として、タクシーチケットを配布する ○対象者やルール設定がシビアになる、市の持出は増える ○利便性は、基本的には向上。 		
評価	路線バス撤退後、利用者が少ない地域に配布。市の予算上の理由から、路線バスの代替としての措置だとコストが大幅に増える。		
	市の財政負担	交通空白地域の解消	高齢者免許返納
	↑	◎	◎

(参考) タクシー料金 (新倉 - 中央病院) : 5,330円/回 (14.1km片道)

地域の公共交通手段⑤

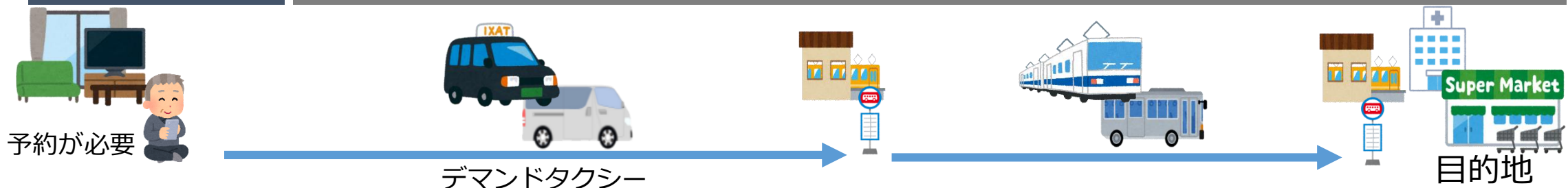


デマンドタクシー（乗合）（区域運行）ミーティングポイント型

特徴	タクシー事業者と市が連携して、利用者の予約により提供する乗合タクシー (県内導入：都留市、笛吹市、上野原市) 利用者は予約や利用者登録が必要		
政策的観点	<ul style="list-style-type: none"> ○効率的な運用と国の運行補助金を利用し財政負担の低減が見込める ○路線バスと乗用タクシーの中間的な制度 		
評価	導入系統の路線バスを廃止し、デマンドタクシーを導入することによりバス事業者の赤字解消、公共交通の効率的な運用、交通空白地の解消が期待できる。		
	市の財政負担	交通空白地域の解消	高齢者免許返納
	→	○	△

(参考) 国庫補助 (フィーダー系統確保維持事業)

地域の公共交通手段⑥



デマンドタクシー（乗合）（区域運行）ドアツードア型

特徴	タクシー事業者と市が連携して、利用者の予約により提供する乗合タクシー（ドアツードアで自宅まで行き乗り継ぎ地点まで輸送） 利用者は、予約やアプリの操作が必要となる		
政策的観点	○ミーティングポイント型の発展形。デマンドタクシーの運行経費は、高い。MaaSと組み合わせることにより現状で究極の地域公共交通システムとなる。		
評価	ドアツードアのため年間の運行経費は、路線バスの赤字補助額を大きく超えるが、効率的な運用、交通空白地の解消が期待できる。		
	市の財政負担	交通空白地域の解消	高齢者免許返納
	↗	○	○

(参考) 令和2年度国庫補助上限（フィーダー系統確保維持事業）：5,200千円+a

地域の公共交通手段⑦



自家用有償旅客運送

特徴	市やNPO法人等が、知事の登録を受け、自家用車を用いて提供する運送サービス。登録は、2～3年ごと		
政策的観点	○バス・タクシー事業者が市内から全て撤退した時の最終手段。 ○登録要件に「バス・タクシーによることが困難な地域」があるため、バス・タクシー事業者がある当市は、導入できない。		
評価	-		
	市の財政負担	交通空白地域の解消	高齢者免許返納
	-	-	-

議案（2）デマンドタクシーの実証実験について④

交通手段	利便性	財政負担	評価
路線バス	現状維持 (特に何も変わらない)	利用者減により赤字補助が年々増加	現状
コミュニティバス	現状維持か若干の本数減少	1路線の年間経費：約15,000千円※	×コスト高い
デマンドバス	現状維持か若干の本数減少 (利用時に予約が必要)	1路線の年間経費：約15,000千円※	×コスト高い
タクシー (乗用)	利便性は格段に向上・交通空白地の解消 (ドアツードア)	実車金額を市が負担 (コストは∞)	×コスト高い
デマンドタクシー (乗合) 区域運行	本数は、路線バスと同程度・交通空白地の解消 (利用時に予約が必要)	本格運用で国の運行補助金を利用した場合、現状の路線バスの赤字補助の金額と比較して現状維持	現実的
自家用有償旅客運送	市内にタクシー・バス事業者があると登録できないため運行できない	市内にタクシー・バス事業者があると登録できないため運行できない	×導入不可

 デマンドタクシーが現実的

議案（２）デマンドタクシーの実証実験について⑤

新たな公共交通システム（＝デマンドタクシー）を導入するにあたり

→実証実験を行い、地域公共交通計画に反映する

目的：①市民のニーズにマッチするか ②事業者が問題なく運行できるか

③コスト等効率的な運行ができるか

実施時期：令和５年度夏ごろ（７月～９月）

本数：１日３往復（平日のみ）（朝・昼・夕）

区域：①梁川町＋小篠地区

②初狩町（藤沢・丸田地区）

料金：①５００円（お出かけパス利用者無料）②３００円（お出かけパス利用者無料）

区域の設定について

→課題（利用者減少と交通空白地域）の解決につながる地域

○路線バスの代わりにデマンドタクシーに置き換えられそうな路線

→本数が少ない、乗車人数が少ない、他の交通手段に接続が可能な地域

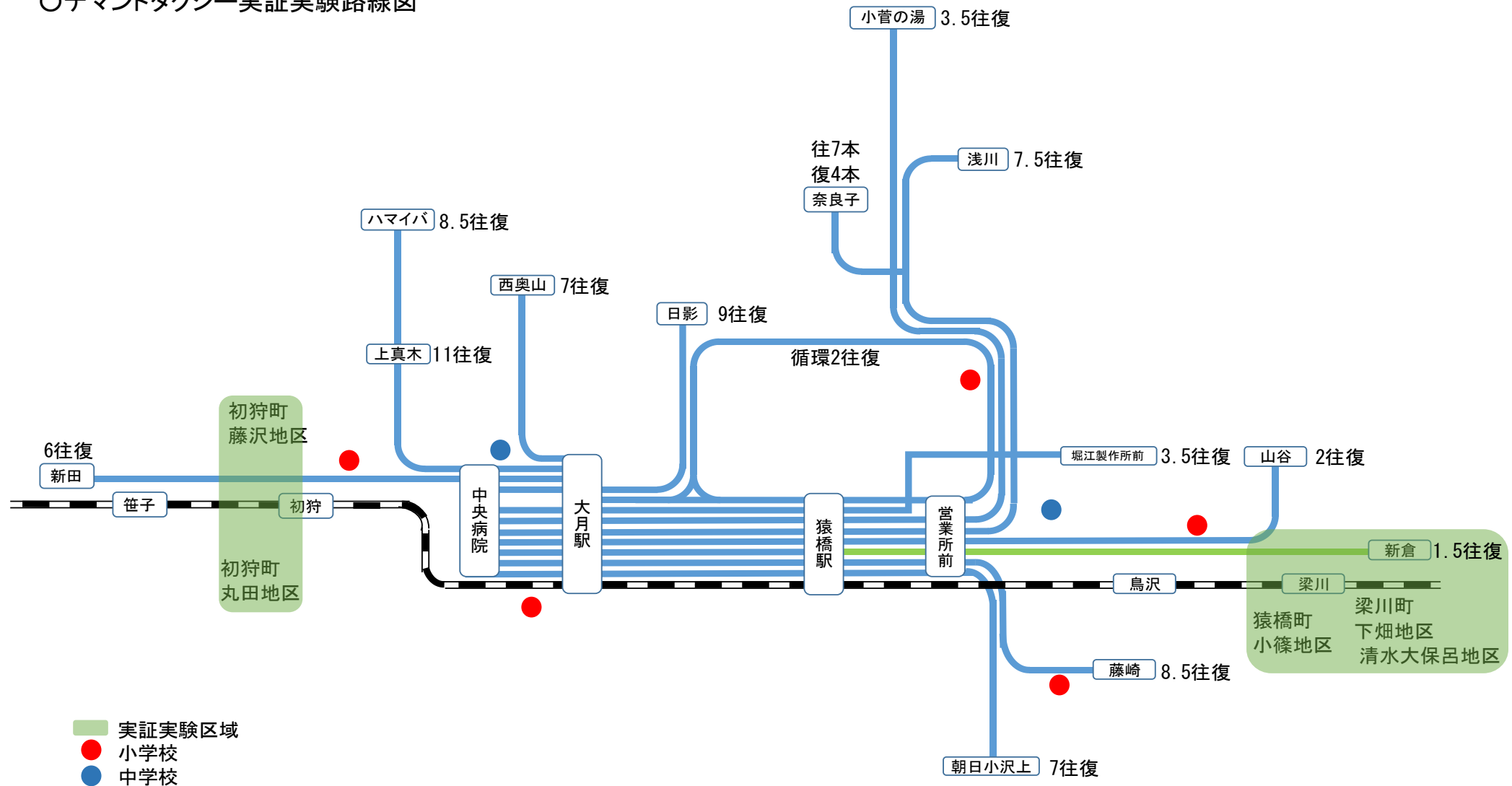
→梁川町＋小篠地区（営業所・猿橋駅にて路線バス・鉄道に接続）

○今まで公共交通が無く、他の交通手段に接続が可能な地域

→初狩町（藤沢・丸田地区）（初狩駅にて路線バス・鉄道に接続）

議案（２）デマンドタクシーの実証実験について⑥

○デマンドタクシー実証実験路線図



議案（2）デマンドタクシーの実証実験について⑦

○想定ルート、想定乗降場所、想定時刻表
別紙のとおり

○実証実験スケジュール

内容	詳細	令和4年度												令和5年度											
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
実証実験	交通会議																								
〃	地区代表者説明																								
〃	来年度予算措置																								
〃	契約に向けて準備																								
〃	契約																								
〃	21条許可																								
〃	地元説明・広報																								
〃	実証実験																								