

大月市地域公共交通計画

令和 6 年 2 月

大月市

大月市地域公共交通計画 目次構成

§ 1. はじめに

1-1. 計画策定の背景と目的	1-1
1-2. 計画の位置づけ	1-2
1-3. 計画の区域	1-2
1-4. 計画の期間	1-2
1-5. 計画策定の経緯	1-2

§ 2. 大月市の現状把握・分析

2-1. 本市の社会経済状況等	2-1
(1) 人口	2-1
(2) 通勤通学	2-3
(3) 観光	2-8
(4) 公共施設の状況	2-9
(5) 自動車保有及び運転免許の保有・返納状況	2-12
(6) 財政状況	2-16
2-2. 公共交通利用状況	2-18
(1) 公共交通の現状	2-18
(2) 利用状況	2-20
(3) デマンドタクシーの実証実験	2-23
(4) バス OD 調査	2-29
2-3. 公共交通に関する現状と課題	2-32
(1) 公共交通の現状	2-32
(2) 公共交通の課題	2-33

§ 3. 関連計画の整理と本計画の位置づけ

3-1. 関連計画の整理	3-1
(1) 大月市第 7 次総合計画（平成 30 年 3 月）	3-1
(2) おおつき創生都市計画マスタープラン（平成 29 年 3 月）	3-3
(3) 大月市立地適正化計画（令和 5 年 3 月）	3-4
(4) 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）	3-5
3-2. 本計画の位置づけ	3-6

§ 4. ニーズ把握（ヒアリング・アンケート）

4-1. 関係機関ヒアリング	4-1
(1) ヒアリング調査の狙い	4-1
(2) ヒアリング対象と質問項目	4-1
(3) ヒアリング結果	4-2
4-2. 公共交通空白地域住民（梁川町）の公共交通利用の現状	4-8
(1) 調査の目的及び調査概要	4-8
(2) 調査結果	4-10

4-3. バス利用者聞き取りアンケート調査結果	4-25
4-3-1 調査概要	4-25
(1) 調査の狙い	4-25
(2) アンケート調査の実施方法	4-25
4-3-2 バス利用者聞き取りアンケート調査結果	4-29
(1) 聞き取り票数	4-29
(2) 利用者の属性と利用目的及び利用頻度等	4-29
(3) バス運行サービスの評価について	4-35
(4) バス運行サービスの改善要望（第1位）について	4-38
4-3-3 バス利用者以外の聞き取りアンケート調査結果【大月中央病院】	4-40
(1) 聞き取り票数	4-40
(2) 属性別交通手段構成	4-40
(3) 属性別来院頻度	4-40
(4) 属性別居住地構成	4-41
(5) バス以外の手段で来院した理由	4-41
(6) 市内の公共交通に関する改善要望について	4-41
4-4. 大月市公共交通利用状況アンケート調査	4-42
4-4-1 調査概要	4-42
4-4-2 調査結果	4-43

§5. 問題・課題の整理と目標設定

5-1. 問題・課題の整理	5-1
(1) 現状（まとめ）	5-1
(2) 課題（まとめ）	5-2
5-2. 将来目標	5-3
(1) 将来目標の設定	5-3
(2) 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）	5-3
5-3. 将来目標を実現するための各種方策	5-5
5-3-1 基本方針を踏まえた目標設定及び実現方策	5-5
5-3-2 デマンドタクシーの地域公共交通計画での位置づけ等	5-7
(1) 大月市内の公共交通の位置づけ・役割	5-7
(2) 本市の路線バスの現状と課題	5-8
(3) デマンドタクシーの必要性（地域公共交通確保事業により確保していく必要性）	5-9
(4) デマンドタクシーの運行計画	5-10

資料編

- ・大月市地域公共交通会議要綱
- ・大月市地域公共交通会議委員名簿

§ 1. はじめに

1 - 1 計画策定の背景と目的

本市ではこれまでに、平成 29 年 3 月に「おおつき創生都市計画マスタープラン」、令和 5 年 3 月に「大月市立地適正化計画（平成 29 年 3 月策定の計画に対して 5 年後の更新版）」を策定し、コンパクトシティによるまちづくりの方針を掲げて、その中で地域公共交通の目標像を定めてきました。

しかし、人口減少、少子高齢化、自家用車への依存、利用者ニーズの多様化などの背景に加えて、コロナ禍の影響も加わり、地域公共交通の利用者は減少傾向にあり、地域公共交通を取り巻く状況は依然として厳しい状況にあります。また、地域公共交通の運営面では、バス、タクシー運転手の高齢化、担い手不足が深刻化しており、将来にわたる地域公共交通の持続可能性を確保することが喫緊の課題となっています。

このような状況の中で、誰もが安心して移動できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るためには、鉄道やバスだけではなく、タクシー、福祉輸送、スクールバスなどの地域における移動・輸送資源を総動員し、地域住民・交通事業者・行政が連携を図りながら、それぞれの取り組みを進める必要があります。

このため、本計画の策定にあたっては、国が定める基本方針に基づき、大月市地域公共交通会議を設置し、地域公共交通の将来像を検討しました。この協議会における検討結果を踏まえ、本市が目指す将来都市像を実現するうえで地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本方針、計画目標及び取り組み施策を体系的に示すマスタープランとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「大月市地域公共交通計画」を策定します。

SDGs との関連

SDGs とは、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた、17 の目標(ゴール)と 169 のターゲットから構成される国際社会の共通目標です。2019 年 12 月に国が策定した SDGs アクションプラン 2020 では、公共交通の分野においても、政府の進める具体的な取り組みの 1 つとして、「新たなモビリティサービスである MaaS の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。」と掲げています。

本市においても、SDGs 達成に貢献できるよう、本計画を策定し、推進します。



1－2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条第 1 項」に規定する地域公共交通計画として策定します。

本計画の位置づけは、上位計画である大月市総合計画や大月市まち・ひと・しごと創生総合戦略、おおつき創生都市計画マスタープラン、大月市立地適正化計画などの関連分野別計画を踏まえて検討を行います。

本計画はこれらの関連計画に基づく交通分野の基本計画であり、本市の公共交通を考えていく上で今後のあり方を示す指針となるものです。

1－3 計画の区域

本計画の区域は、市民の「日常生活の足」を確保・維持・改善するという観点から、大月市全域とします。ただし、市民の移動実態等を考慮し、市域外への移動で他自治体との広域連携が必要な場合は、協力して事業を推進します。

1－4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和 6 年度から令和 10 年度の 5 年間とします。なお、本市を取り巻く社会経済情勢、環境の変化や計画の進捗状況などにより、見直しの必要性が生じた場合には、適宜対応するものとします。

1－5 計画策定の経緯

(1) 各種調査の実施

地域公共交通の実態を把握するために、過去に実施した調査を含めて下記の調査を実施しております。

①路線バス乗降調査（OD 調査）

調査対象：全路線を対象に路線バスの乗降バス停別利用者数及び利用層（シルバー、スクール、一般の別）を把握

調査方法：乗務員による観測

調査期間：令和 2 年 11 月 21 日～12 月 4 日（14 日間）

利用者数：約 1 万人/14 日間

②住民アンケート調査

調査対象：デマンドタクシー実証実験地区（梁川町＋猿橋町小篠地区）の住民

調査方法：梁川町＋猿橋町小篠地区へ広報折込にて配布し、出張所・市役所窓口、区長より回収

調査期間：令和 5 年 6 月～

回収状況：配布 938 件 回収 268 件（回収率 28.6%）

③市民アンケート調査

調査対象：本市の全世帯の住民

調査方法：令和 5 年 11 月の広報誌に掲載し、QR コードより回答いただく方法

調査期間：令和 5 年 11 月の広報誌に掲載後約 1 ヶ月間

回収状況：配布 8,709 世帯 回収 340 件（回収率 3.9%）

④バス利用者アンケート調査

調査対象：4 箇所のバス停の利用者（大月駅、大月中央病院前、猿橋駅、イオン大月店前）

調査方法：バス停において調査員による聞き取りアンケートを実施

調査期間：令和 5 年 8 月 4 日（金）の 10 時～17 時

回収状況：回収数 82 件

⑤デマンドタクシー利用者アンケート調査

調査対象：デマンドタクシー実証実験期間（令和 5 年 7 月～9 月）における利用者

調査方法：利用時に乗務員から調査票を配布して回収

調査期間：令和 5 年 7 月～9 月の 3 ヶ月間

回収状況：回収数 11 件

（2）パブリックコメント

計画素案ができた段階で、幅広く市民より意見を募集し、計画への反映に努めるために、パブリックコメントを行いました。1 件の意見を頂き、計画に反映しました。

実施期間：令和 5 年 12 月 19 日（火）～令和 6 年 1 月 19 日（水）

提出方法：電子メール、インターネット、FAX、郵送、持参

（3）地域公共交通会議

計画策定においては、様々な意見が計画に反映されるよう学識経験者、交通事業者、行政機関、市民代表などで構成される地域公共交通会議で計画の検討を行いました。

§ 2. 大月市の現状把握・分析

2-1 本市の社会経済状況等

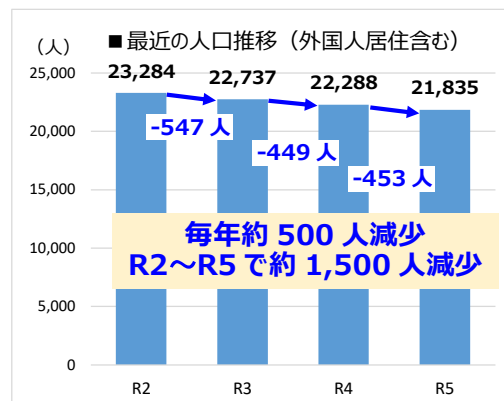
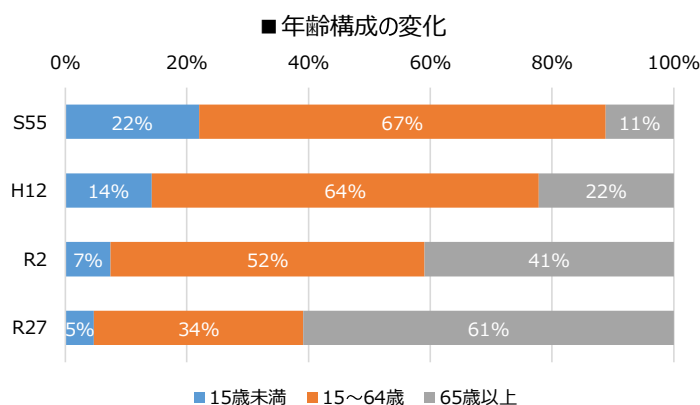
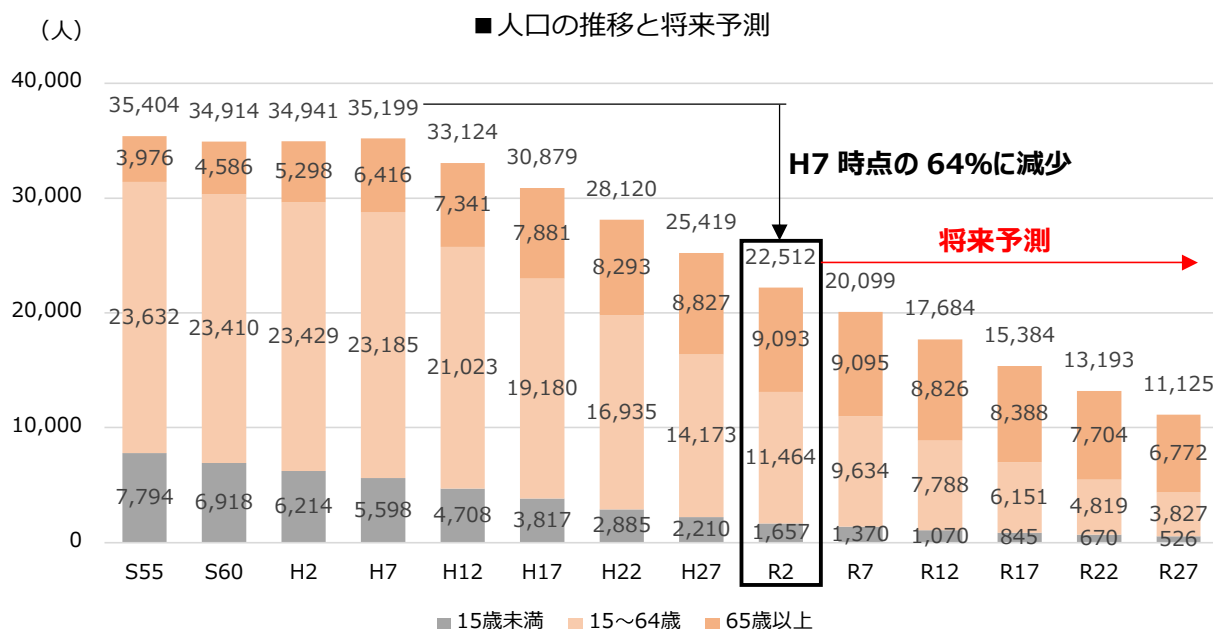
(1) 人口

①人口推移と将来予測

本市の国勢調査による人口は令和 2 年（2020 年）現在、22,512 人で、平成 7 年（1995 年）を境に直線的に減少しており、平成 7 年の 35,199 人の 64%まで減少しています。なお、住民基本台帳（各年 10 月 1 日現在）による令和 2 年から令和 5 年にかけて約 1,500 人（年約 500 人ずつ）減少しています。

国立社会保障・人口問題研究所の将来予測によれば、令和 2 年から 25 年後の令和 27 年には現在の人口の約半数の 11,125 人まで減少することが予想されています。

また、年齢構成による高齢化率は、令和 2 年の 41%から令和 27 年には 61%にまで上昇し、超高齢化社会になるものと予測されています。

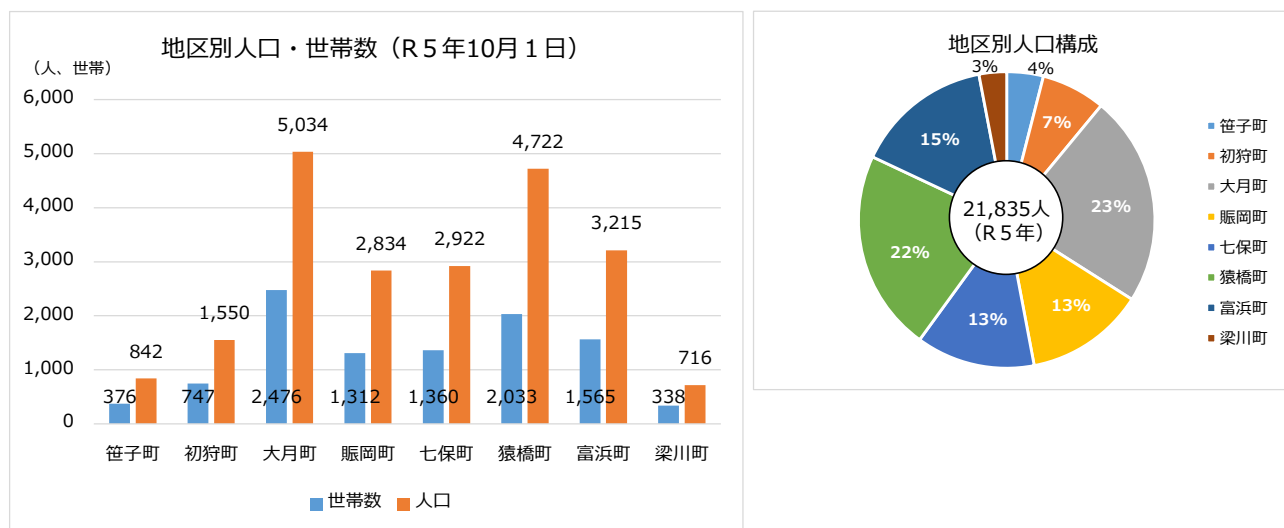


資料：大月市住民基本台帳、
各年 10 月 1 日現在

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

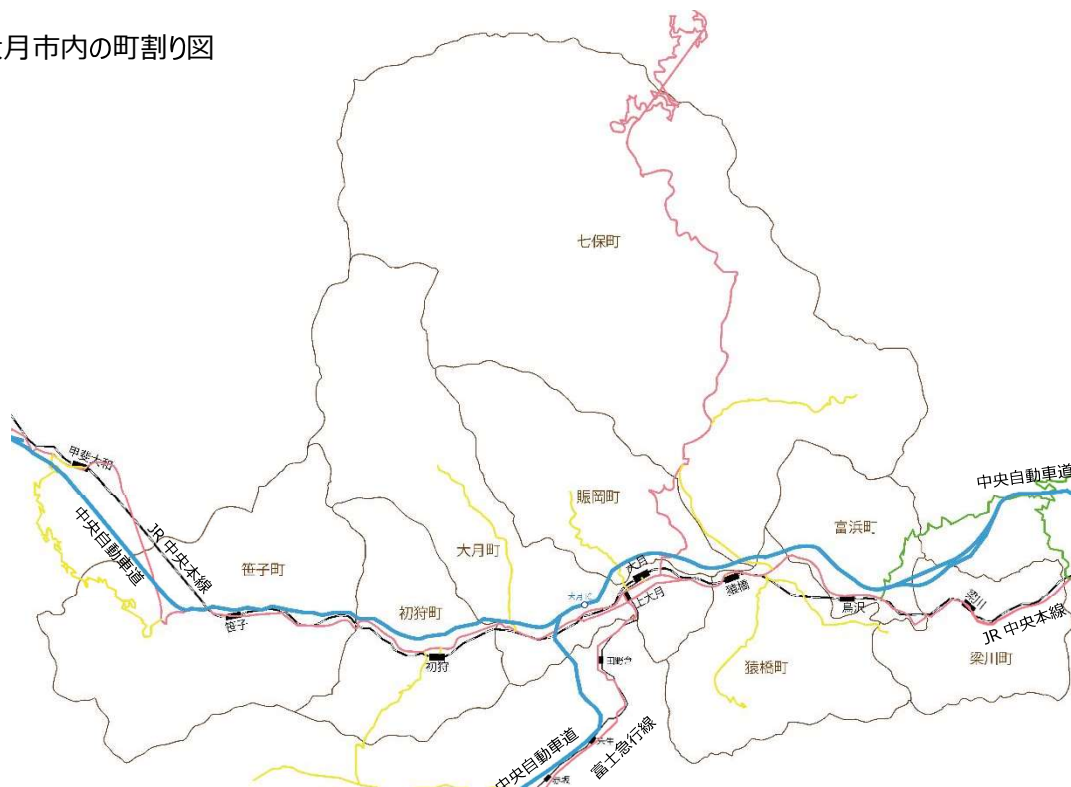
②地区別人口

本市の令和5年10月1日現在の人口（21,835人）の地区別内訳は、以下に示すとおりであり、大月町と猿橋町の2地区で本市人口の半数近く（45%）を占めています。一方で、本市の東西の両端に位置する笹子町と梁川町は人口比率がそれぞれ4%、3%と少ない状況です。



資料：大月市統計書（市民課）

■大月市内の町割り図



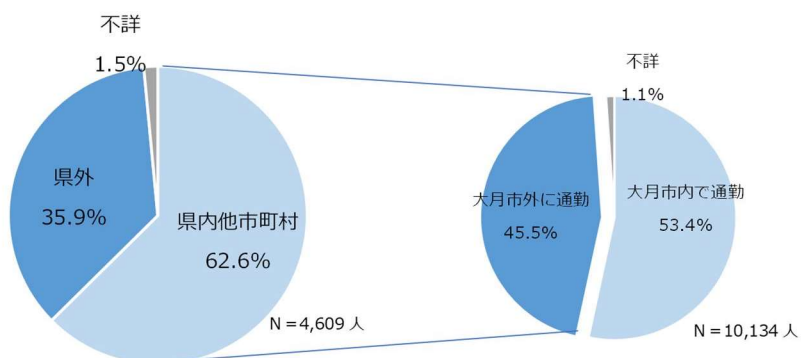
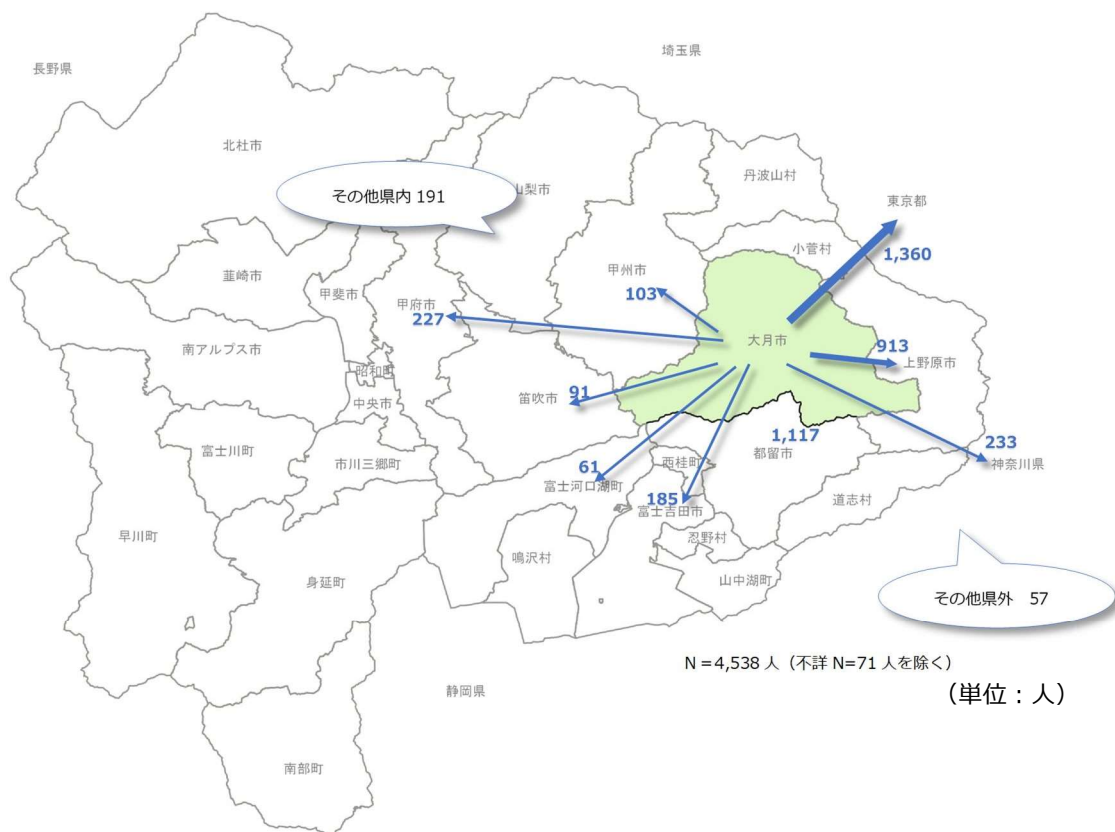
(2) 通勤通学

① 通勤状況

【大月市居住者の通勤先】

本市居住の通勤者数は10,134人（令和2年）で、市内通勤者は約53%であり、半数近くが市外で働いています。市外通勤では東京都と都留市、上野原市が多くみられます。

■ 本市居住者の通勤先

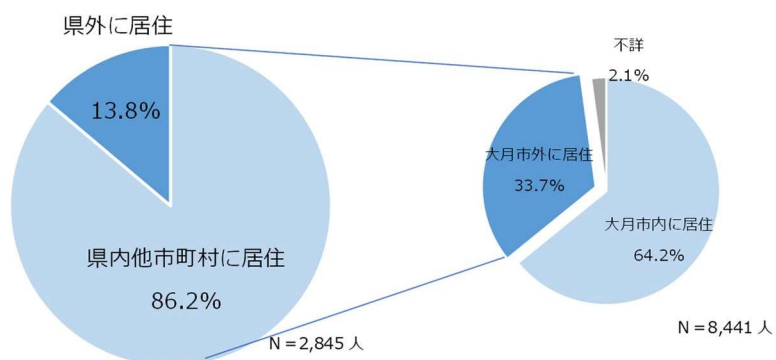
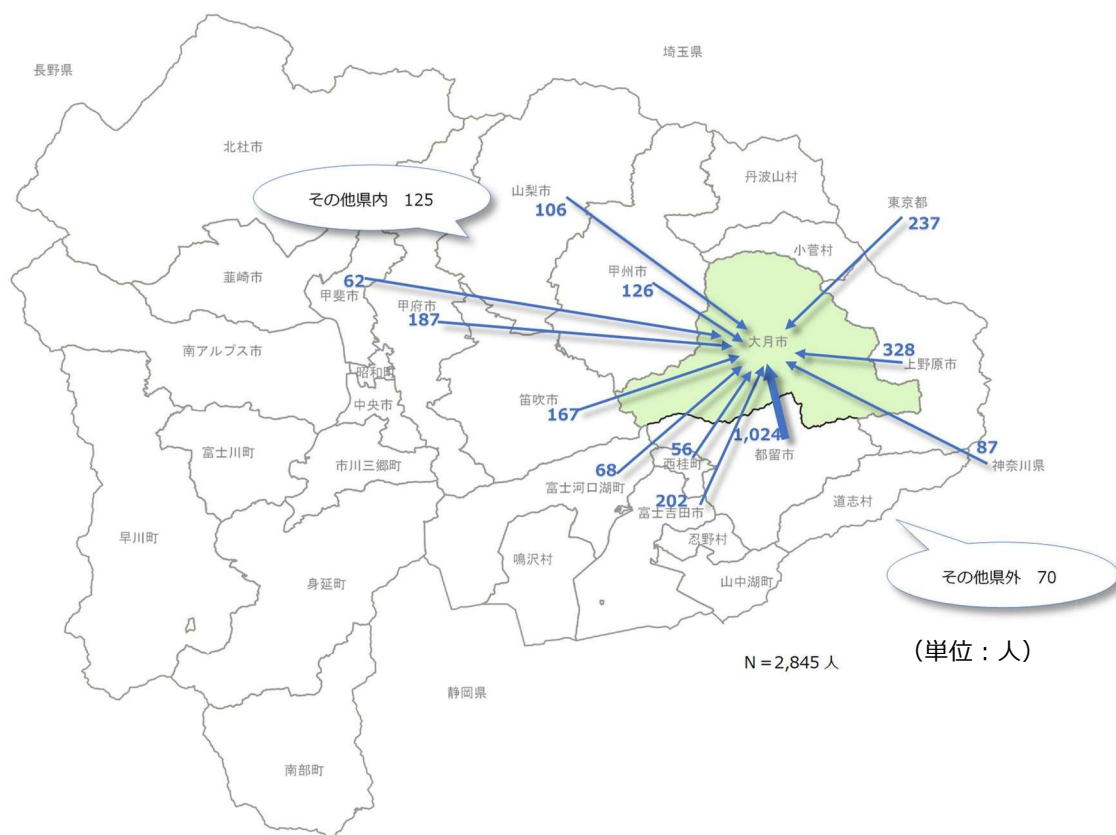


資料：国勢調査（令和2年）

【大月市通勤者の居住地】

本市への通勤者数は8,441人（令和2年）で、市内居住者は約64%であり、市外居住者は都留市が1,024人と最も多く、上野原市の他東京都からの通勤者もみられます。

■本市通勤者の居住地



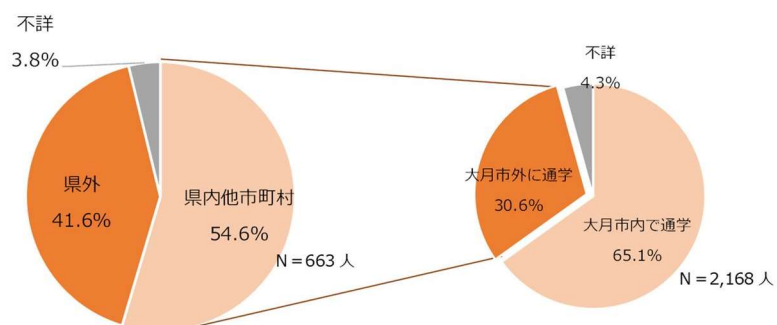
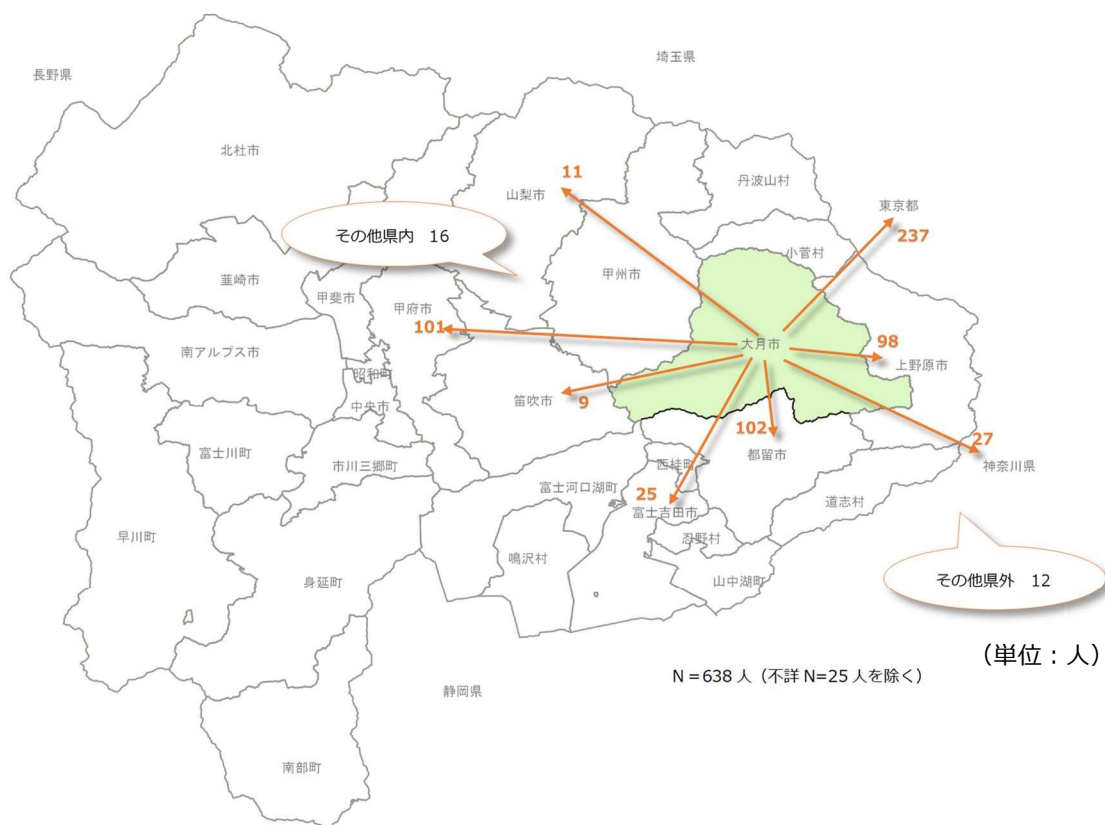
資料：国勢調査（令和2年）

②通学状況

【大月市居住者の通学先】

本市居住の通学者数（15歳以上通学者）は2,168人（令和2年）で、市内通学者は約65%であり、約31%が市外に通学先を求めており、市外では東京都、都留市、甲府市、上野原市が多くなっています。

■本市居住者の通学先

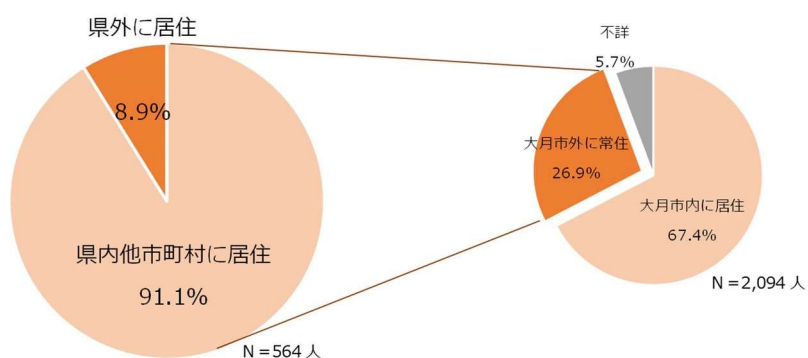
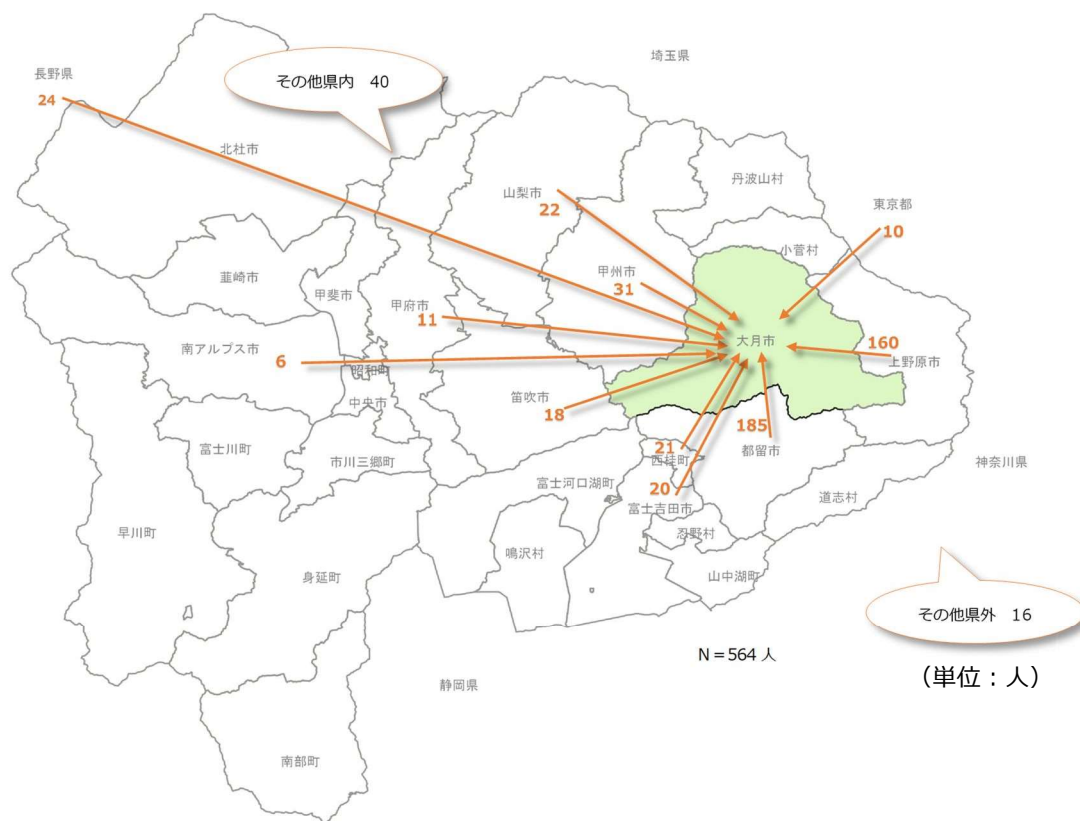


資料：国勢調査（令和2年）

【大月市通学者の居住地】

本市への通学者数（15 歳以上通学者）は 2,094 人（令和 2 年）で、市内居住者は約 67%であり、市外居住者は都留市や上野原市が多くなっています。

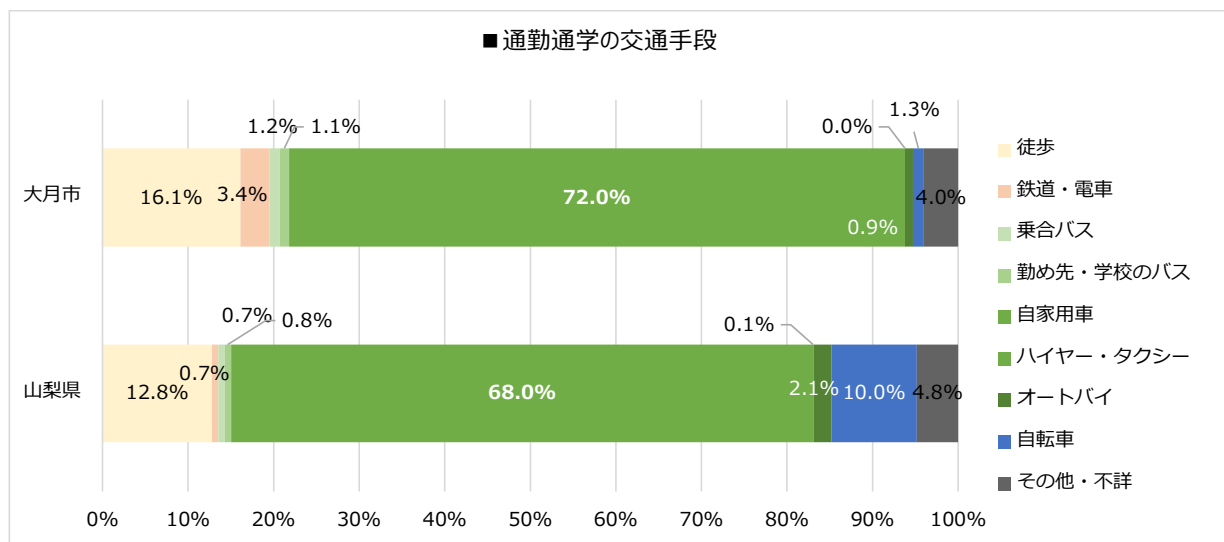
■本市通学者の居住地



資料：国勢調査（令和 2 年）

③通勤通学時の利用交通手段

通勤通学時の利用交通手段について、本市と山梨県平均で比較したものが下図です。本市では自家用車利用の割合が 72%と山梨県平均（68%）よりも高く、乗合バスの割合は 1.2%と山梨県平均（0.7%）と同様に利用率が低くなっています。また、本市は平地が少ないことから自転車利用が 1.3%と、山梨県平均（10%）の約 1/10 に留まっています。

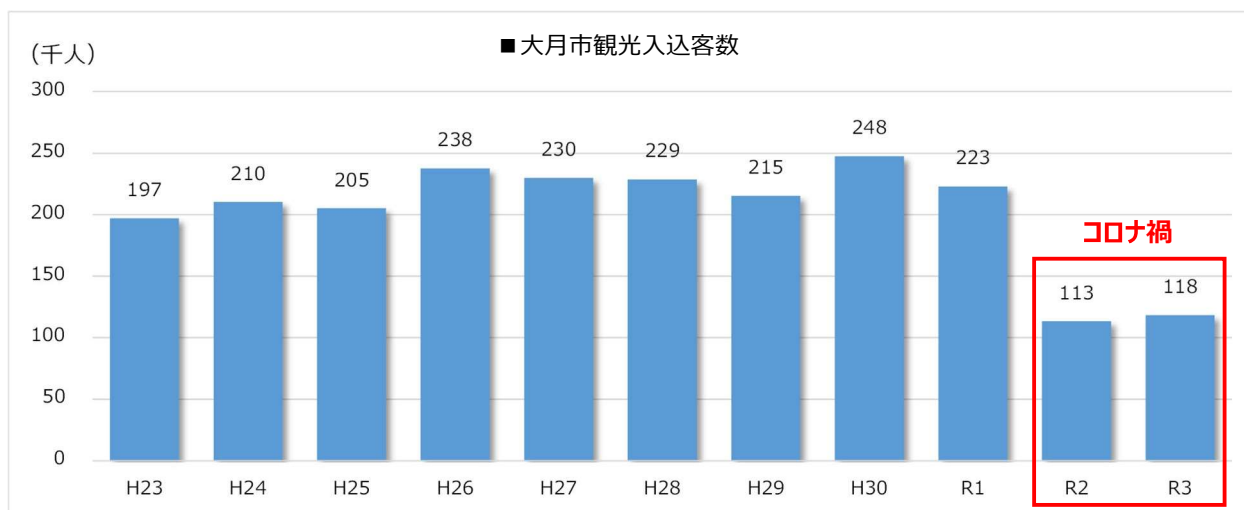


資料：国勢調査（令和 2 年）

(3) 観光

①観光入込客数の推移

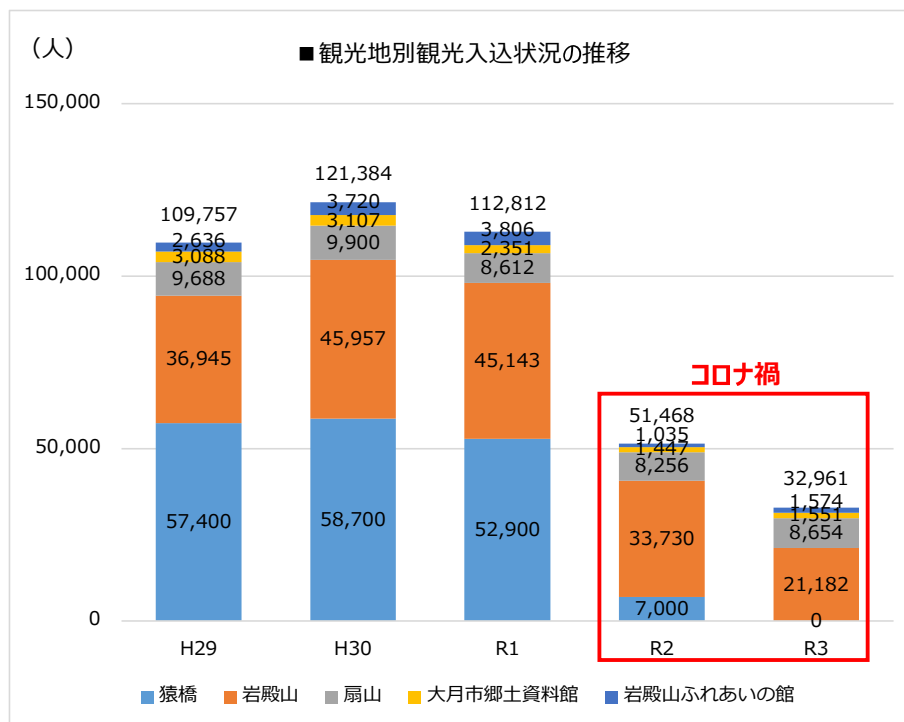
本市への観光入込客数は 20 万人前後で推移していたが、コロナ禍（R2 年、R3 年）の影響で半減している状況にあります。



資料：山梨県観光統計

②観光地別観光入込客数の推移

市内観光地別の入込状況は下図に示すとおりであり、本市全体の観光入込客数の推移と同様に、コロナ禍により入込客数は減少しています。なお、猿橋は令和 2 年 10 月以降調査されていないため、令和 3 年は 0 人としています。



資料：大月市統計書（産業観光課）

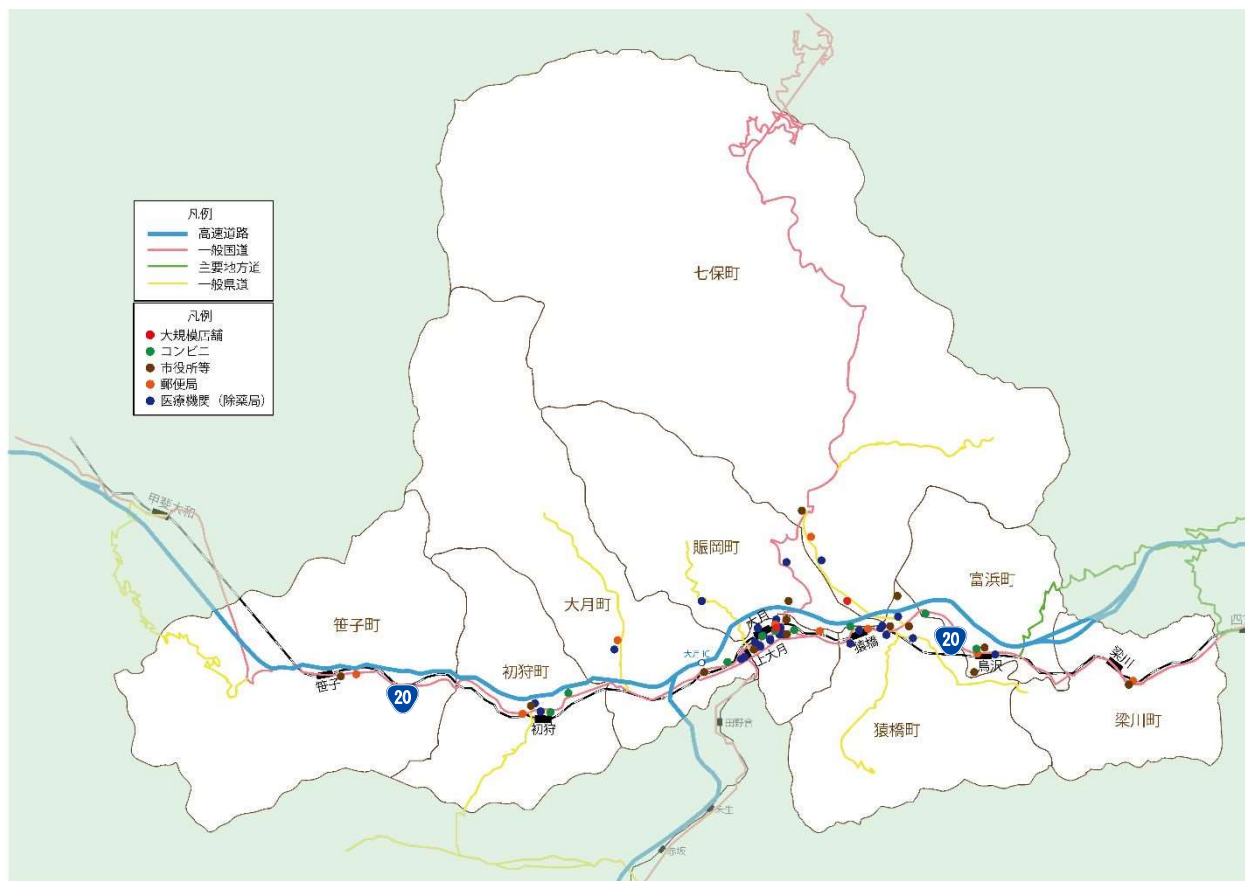
※）猿橋は R2 年 10 月からデータなし

(4) 公共施設の状況

本市内の公共施設や商業施設等の分布状況は下図に示すとおりであり、国道 20 号の沿線及び JR 中央本線大月駅、猿橋駅等の周辺に多くの施設が集中しています。

各施設の一覧表を以下に掲載します。

■ 市内の各種施設の分布状況



【公共施設】

No.	施設名	所在地	地区
1	大月市役所笹子出張所	笹子町黒野田1359-7	笹子
2	大月市役所初狩出張所	初狩町中初狩100	初狩
3	大月市役所	大月2-6-20	大月
4	大月市消防本部	大月町花咲1608-19	
5	大月市民会館	大月町御太刀2-11-22	
6	大月市立図書館	大月町駒橋1-5-1	
7	大月市児童館・子ども家庭総合支援センター	大月町花咲10	
8	大月市総合福祉センター	大月町花咲10	
9	岩殿山ふれあいの館	賑岡町強瀬81-1	賑岡
10	大月市役所七保出張所	七保町林943	七保
11	大月市役所猿橋出張所	猿橋町猿橋81	猿橋
12	大月市勤労者体育センター	猿橋町猿橋867	
13	大月市郷土資料館	猿橋町猿橋313-2	
14	大月市役所富浜出張所	富浜町鳥沢1900	富浜
15	大月市民総合体育館	富浜町鳥沢484	
16	大月市役所梁川出張所	梁川町綱の上1391	梁川

資料：大月市HP

【郵便局】

No.	施設名	所在地	地区
1	笹子郵便局	笹子町吉久保27	笹子
2	初狩郵便局	初狩町中初狩301-1	初狩
3	真木郵便局	大月町真木3583	大月
4	大月郵便局	大月町御太刀1-13-1	
5	大月駒橋郵便局	大月町駒橋3-4-21	
6	賑岡簡易郵便局	賑岡町畑倉1131	賑岡
7	七保郵便局	七保町葛野2370-1	七保
8	猿橋郵便局	猿橋町殿上423-5	猿橋
9	猿橋伊良原簡易郵便局	猿橋町伊良原197	
10	鳥沢郵便局	富浜町鳥沢395-2	富浜
11	梁川郵便局	梁川町綱の上1443	梁川

資料: 日本郵政グループHP

【医療施設（薬局除く）】

No.	病院名	住所	診療科目等	地区
1	初狩クリニック	初狩町中初狩108-1	内科、整形外科、小児科、放射線科	初狩
2	花田医院	初狩町下初狩3290	内科、小児科	
3	真木医院	大月町真木2185-1	内科、小児科、皮膚科	
4	大月市立中央病院	大月町花咲1225	内科、小児科、外科、整形外科、脳神経外科、婦人科、眼科、耳鼻咽喉科、皮膚科、泌尿器科、リハビリテーション科、放射線科、麻酔科、歯科口腔外科	大月
5	佐藤歯科	大月町花咲1271-31	歯科、矯正歯科、小児歯科	
6	堀田医院	大月1-5-20	内科、小児科	
7	布施歯科医院	大月1-6-14	歯科、矯正歯科、歯科口腔外科、小児歯科	
8	稚枝子おおつきクリニック	大月1-8-5	婦人科、内科	
9	シライ矯正歯科クリニック	大月1-13-30	矯正歯科	
10	武者医院	大月1-15-18	内科、小児科、婦人科、泌尿器科、皮膚科	
11	医療法人社団 富士厚生会 富士厚生クリニック	大月1-17-23	内科、泌尿器科、麻酔科、外科、眼科、小児科、形成外科	
12	山本歯科医院	大月1-20-8	歯科、小児歯科	
13	干潟歯科医院	大月3-1-23	歯科	
14	進士医院	大月町御太刀1-8-19	内科、外科、皮膚科	
15	進士歯科医院	大月町御太刀1-8-19	歯科、歯科口腔外科、矯正歯科、小児歯科	
16	岡歯科医院	大月町御太刀1-12-20	歯科	
17	すぎたに眼科	大月町御太刀1-15-15	眼科	
18	遠藤歯科医院	大月町御太刀1-15-11	歯科小児歯科歯科	
19	すずき整形外科	大月町御太刀2-8-8	整形外科、リウマチ科、リハビリテーション科、内科	
20	はちすか整形外科	大月町駒橋1-2-36	整形外科、リハビリテーション科、リウマチ科、内科	
21	サンコート大月 診療所	賑岡町浅利1108-1	地域密着型特別養護老人ホームサンコート大月内の施設	賑岡
22	賑岡診療所	賑岡町畑倉1197-4	内科、小児科、歯科	
23	医療法人小泉歯科医院	七保町葛野1510-1	歯科小児歯科歯科口腔外科	七保
24	わたなべクリニック	猿橋町猿橋184	内科、アレルギー科、耳鼻咽喉科	
25	坂本歯科医院	猿橋町猿橋204-18	歯科	猿橋
26	黒田医院	猿橋町猿橋249-2	内科	
27	遠山歯科医院	猿橋町猿橋619	歯科	
28	藤本医院	猿橋町伊良原91-1	内科、泌尿器科	
29	宮田歯科医院	猿橋町殿上363	歯科、小児歯科	
30	共立さるはし	猿橋町殿上587-1	内科	
31	岩崎歯科	富浜町鳥沢261	歯科	富浜

資料: やまなし医療ネット

【社会福祉施設】

No.	施設名	住所	介護種類	地区
1	地域密着型特別養護老人ホーム山美家	初狩町中初狩3274-45	特別養護老人ホーム	初狩
2	特別養護老人ホーム志仁也	初狩町下初狩4146-10	特別養護老人ホーム	
3	デイサービスセンターシニア	初狩町下初狩4146-10	デイサービス	
4	大月富士見苑 多床室	大月町真木4660	特別養護老人ホーム	大月
5	大月富士見苑指定通所介護事業所	大月町真木4660	デイサービス	
6	株式会社みよしデイサービス	大月町御太刀2-10-3	デイサービス	
7	セントケア大月栄町	大月2-3-8	小規模多機能型居宅介護	
8	特別養護老人ホーム サンコート大月	賑岡町浅利1108-1	特別養護老人ホーム	賑岡
9	福祉工房	賑岡町奥山1833	デイサービス	
10	デイサービスセンター「ハッピーサークル」	七保町葛野1574-2	デイサービス	七保
11	デイサービス事業所ゆうゆう	七保町下和田1521-5	デイサービス	
12	デイサービス 藤の里	猿橋町藤崎1059	デイサービス	猿橋
13	共立デイサービスとのうえ	猿橋町殿上402-1	デイサービス	
14	デイサービス ラ シーク桂台	猿橋町桂台1-99	認知症対応デイサービス	
15	ナーシングホーム猿橋	猿橋町猿橋110-2	小規模多機能型居宅介護	
16	デイサービスセンター「やまゆり」	富浜町宮谷1518-1	デイサービス	富浜

資料：大月市社会福祉協議会ヒアリングによる事業者数の照会を受け、厚生労働省介護サービス情報公表システムなど各種HP

【大規模商業施設】

No.	店名	住所	地区
1	イオン大月店	大月町御太刀1-13-29	大月
2	スーパー公正屋 大月東店	七保町葛野210	七保

資料：NAVITIME

【コンビニ】

No.	店名	住所	地区
1	セブンイレブン/大月初狩店	初狩町下初狩949	初狩
2	ローソン/大月初狩店	初狩町下初狩370-1	
3	セブンイレブン/大月御太刀1丁目店	大月町御太刀1-10-13	大月
4	ファミリーマート/大月インター店	大月町花咲1652-1	
5	ローソン/大月一丁目店	大月1-7-10	
6	デイリーヤマザキ/大月桂川店	大月町駒橋2-1-13	
7	セブンイレブン/大月猿橋駅前店	猿橋町殿上8-1	猿橋
8	ローソン/大月富浜店	富浜町宮谷68-3	富浜
9	セブンイレブン/大月鳥沢店	富浜町鳥沢1871-1	

資料：NAVITIME

(5) 自動車保有及び運転免許の保有・返納状況

① 自動車保有の台数（1人あたり保有台数含む）

大月市の自動車保有台数について、平成29年からの推移を以下に示します。住民利用に着目して乗用車と軽乗用車の台数をみると、5年前に比べて4%程度の減少（H29＝1.00に対してR3は0.96）に留まっており、人口の減少率（約9%）に比べて減少していない状況にあります。

この結果、下図に示すように人口1人あたりの自動車（乗用車＋軽自動車）台数は増加しており、自動車依存の傾向は強くなっているといえます。

■ 自動車保有台数の推移（乗用車・軽自動車）

（単位：台）

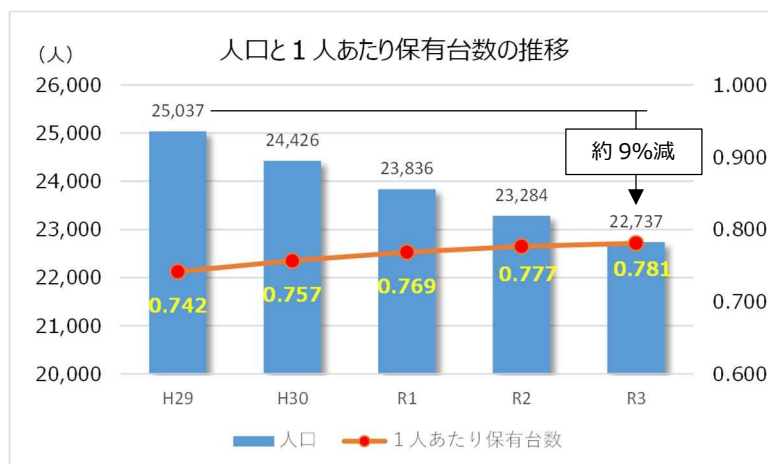
	H29	H30	R1	R2	R3
乗用車（普通・小型）	8,963	8,877	8,701	8,527	8,415
軽自動車	9,607	9,607	9,620	9,558	9,343
計	18,570	18,484	18,321	18,085	17,758
台数推移(H29=1.00)	1.00	1.00	0.99	0.97	0.96

■ 車種別自動車保有台数の推移

（単位：台）

区分	年次	H29	H30	R1	R2	R3
貨物用	普通車	510	512	528	526	546
	小型車	767	759	762	766	784
	被けん引車	6	8	8	9	9
乗合用バス		75	77	76	77	76
乗用	普通車	3,998	4,035	3,998	4,027	4,006
	小型車	4,965	4,842	4,703	4,500	4,409
特種用途車		403	392	400	400	410
大型特殊車		109	110	109	109	111
小型二輪車		352	348	349	358	370
小計		11,185	11,083	10,933	10,772	10,721
軽自動車		9,607	9,607	9,620	9,558	9,343
原動機付自転車		1,822	1,822	1,768	1,711	1,576
合計		22,614	22,512	22,321	22,041	21,640

（資料：関東運輸局山梨運輸支局・税務課）



資料：大月市統計書

②運転免許の保有・返納状況

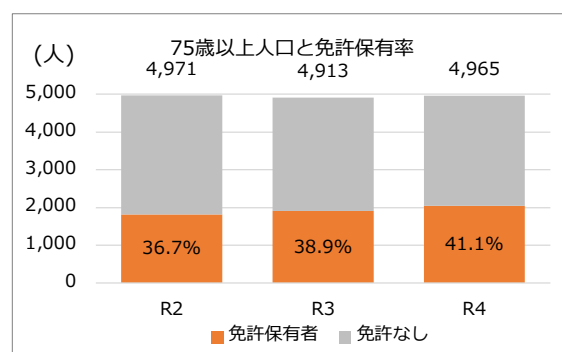
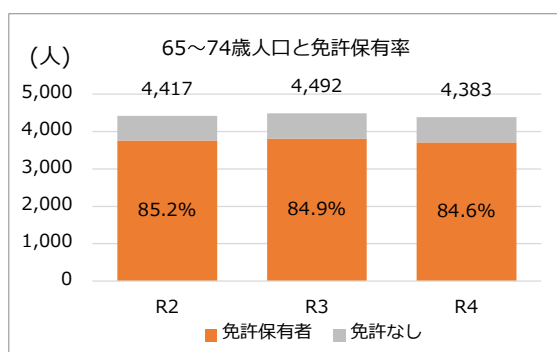
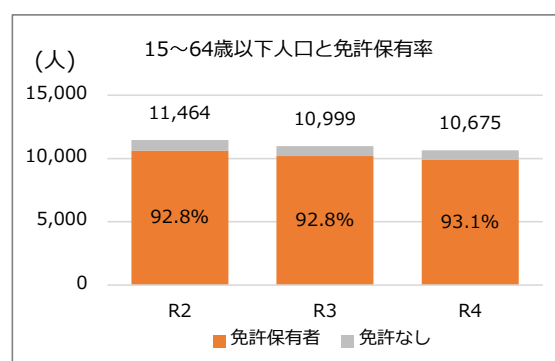
【年齢階層別運転免許保有率】

本市の年齢階層別の免許保有状況は、以下に示すとおりです。15歳～64歳以下の免許保有率は約93%となっており、ほとんどの住民が免許を保有しているといえます。高齢者層に着目すると、65～74歳の前期高齢者においても約85%の免許保有率と、15～64歳以下から8ポイント程度の低下に留まり、高い保有率を維持しています。75歳以上の後期高齢者でもR4年時点で約41%と5人に2人は運転免許を保有している状況で、増加傾向にあります。

■運転免許の保有状況（保有者数、保有率等）

（単位：人）

大月市		R2	R3	R4
15～64歳以下	免許保有者	10,637	10,202	9,936
	免許なし	827	797	739
	人口	11,464	10,999	10,675
	免許保有率	92.8%	92.8%	93.1%
65～74歳	免許保有者	3,762	3,814	3,707
	免許なし	655	678	676
	人口	4,417	4,492	4,383
	免許保有率	85.2%	84.9%	84.6%
75歳以上	免許保有者	1,822	1,910	2,042
	免許なし	3,149	3,003	2,923
	人口	4,971	4,913	4,965
	免許保有率	36.7%	38.9%	41.1%



資料：大月警察署提供データ及び大月市統計書より作成

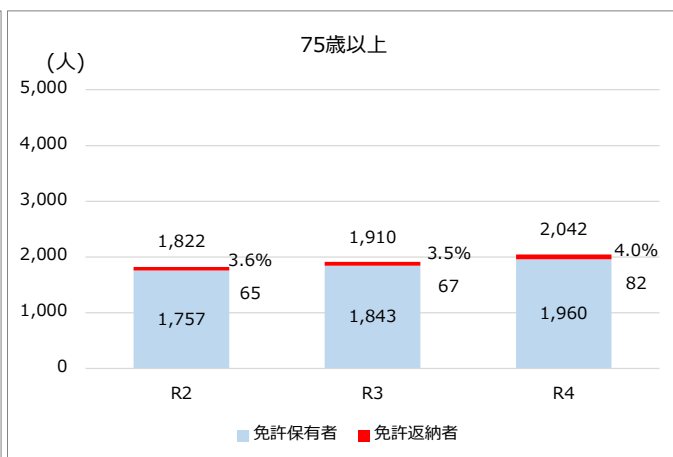
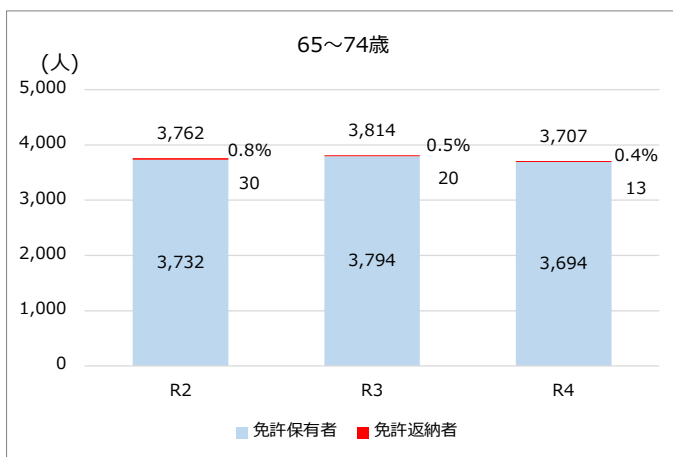
【高齢者の運転免許返納率】

本市の免許返納状況は下表のとおりです（※免許返納者数は、各年の免許保有者数の内数）。64歳以下はほとんど返納せず、65～74歳の前期高齢者で1%未満、75歳以上の後期高齢者においても4%程度と多くの市民が免許返納を行わず、依然として運転免許を保有している状況にあります。

■運転免許返納の状況

（単位：人）

大月市		R2	R3	R4
15～64歳以下	免許保有者	10,631	10,202	9,932
	免許返納者	6	0	4
	合計	10,637	10,202	9,936
	返納者割合	0.06%	0.00%	0.04%
65～74歳	免許保有者	3,732	3,794	3,694
	免許返納者	30	20	13
	合計	3,762	3,814	3,707
	返納者割合	0.8%	0.5%	0.4%
75歳以上	免許保有者	1,757	1,843	1,960
	免許返納者	65	67	82
	合計	1,822	1,910	2,042
	返納者割合	3.6%	3.5%	4.0%



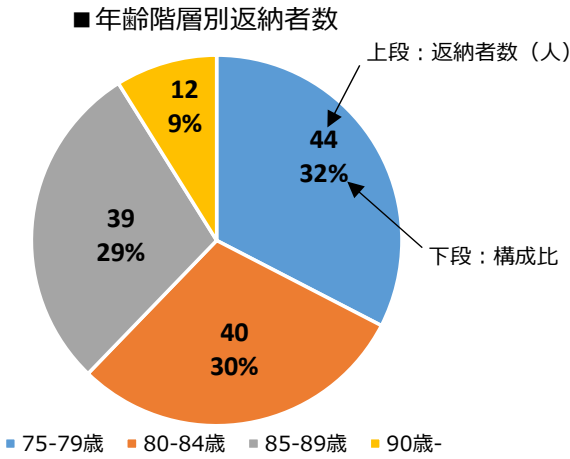
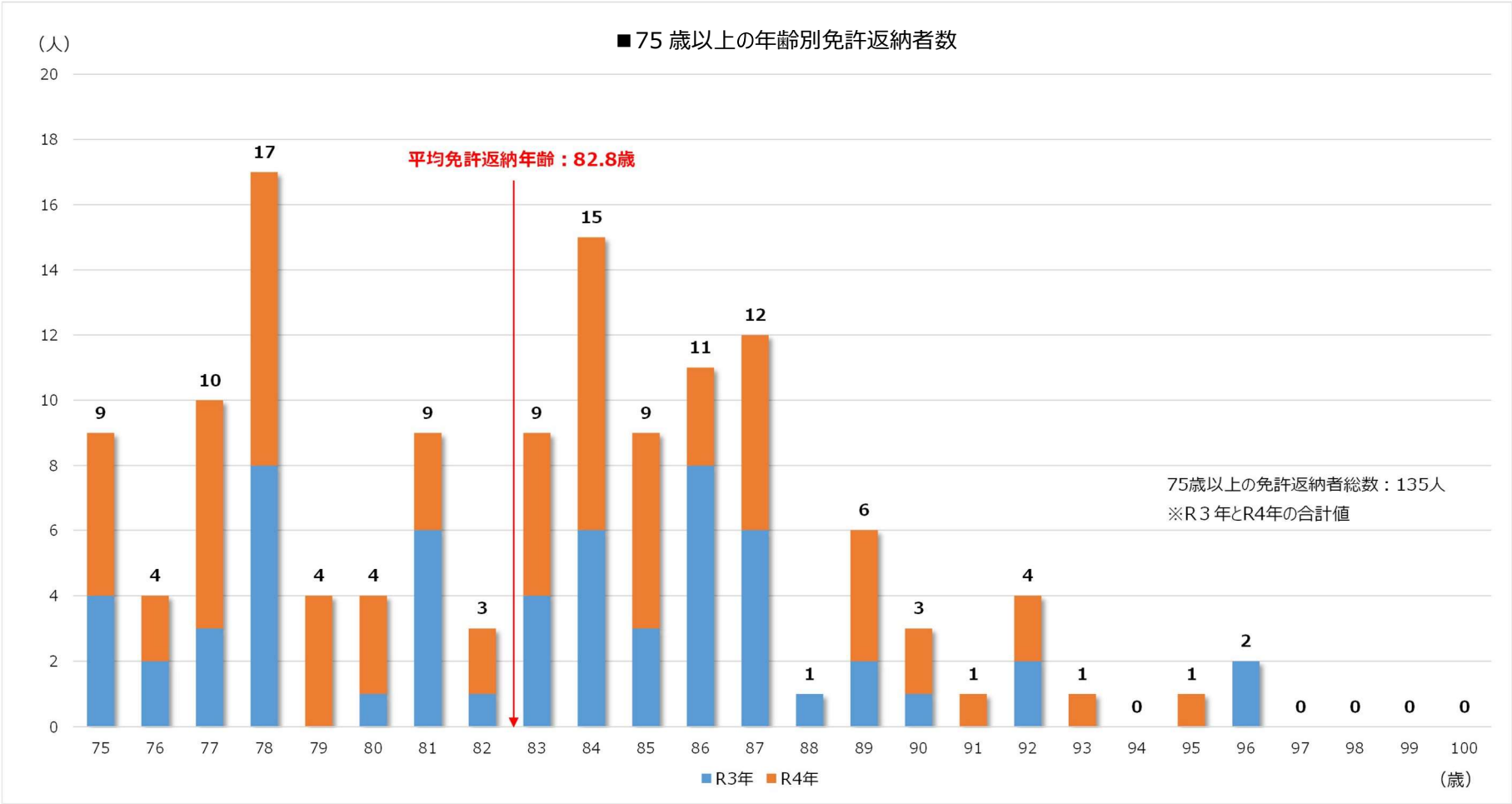
資料：免許保有者数は大月警察署提供データ、免許返納者数は大月市（市民課）提供データ

注）免許返納者数は、当該年の免許保有者数の内数

【75 歳以上高齢者の運転免許返納者の平均年齢】

75 歳以上の過去 2 年間（R3 年と R4 年）において、免許返納をした年齢別人数は下図に示すとおりで、返納者数 135 人の中で最高齢は 96 歳となっています。

75 歳以上の高齢者の免許返納の年齢階層を 5 歳階級で示した右図（円グラフ）に示すとおり、90 歳未満の 5 歳階級別では各階層で 40 人前後の返納者数となっています。また、平均年齢は、年齢別データより加重平均にて算出した結果、82.8 歳が平均年齢となっています。



75歳以上の平均免許返納年齢

年齢	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	計
返納者数	9	4	10	17	4	4	9	3	9	15	9	11	12	1	6	3	1	4	1	0	1	2	135
加重値	675	304	770	1,326	316	320	729	246	747	1,260	765	946	1,044	88	534	270	91	368	93	0	95	192	11,179

←総返納者数

加重平均値 82.8 歳 11,179÷135

資料：大月市市民課提供データより作成

【加重平均とは】

・重み付き平均と呼ばれ、変量のとる値を $x_1, x_2, \dots, x_N$ 、それに対応する重み（ウェイト）をそれぞれ $w_1, w_2, \dots, w_N$ で表すとき、次の式で計算される平均のことである。

$$\frac{w_1x_1 + w_2x_2 + \dots + w_Nx_N}{w_1 + w_2 + \dots + w_N}$$

・一方で、 $w_1 = w_2 = \dots = w_N$ とすれば、この式は算術平均 $(x_1 + x_2 + \dots + x_N)/N$ になる。

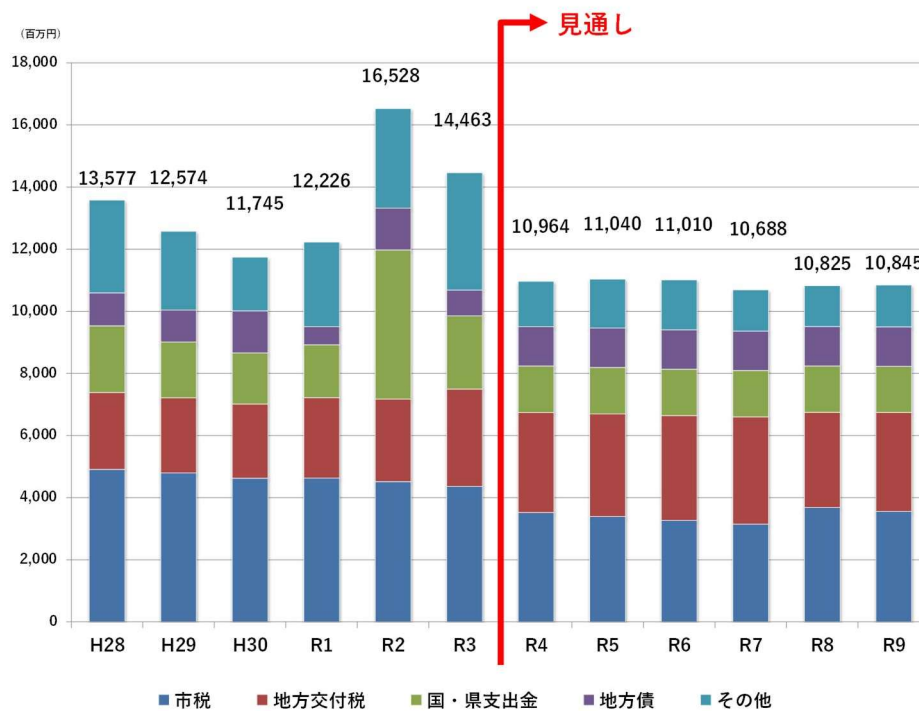
■運転免許返納者の平均年齢を算出するに際しては、変量が各年齢で、それに対応する重みが免許返納者数となり、「年齢×返納者数」の総和を総返納者数で除することで、加重平均した年齢が算出される。

(6) 財政状況

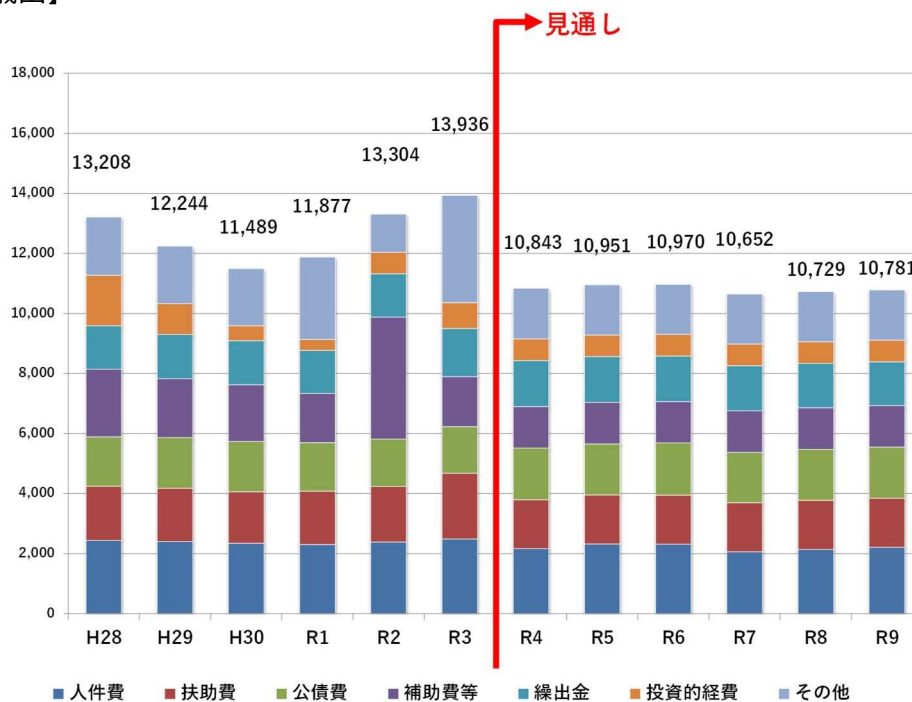
①歳入・歳出の推移

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されます。

【歳入】



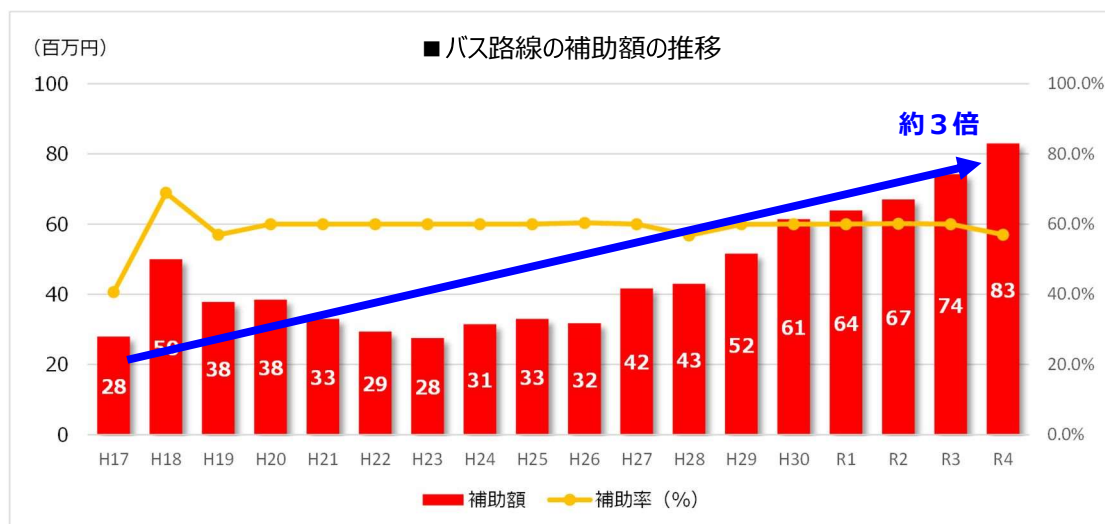
【歳出】



資料：大月市 HP その他財政状況

② バス路線の補助額の推移

市内のバス路線維持に際して市の補助額は平成 23 年以降、毎年増加しており、令和 4 年には 8,300 万円の補助額となり、平成 17 年に比べて約 3 倍に増加しており、バス路線を維持するための経費が増大しています。



資料：大月市企画財政課

2-2 公共交通利用状況

(1) 公共交通の現状

本市の公共交通は鉄道（2事業者）、路線バス（1事業者）、タクシー（2事業者）で構成されており、鉄道及びバスは以下のネットワークが形成されています。また、これら以外には、介護タクシー（5事業者）があり、介護が必要な方の足として利用されています。

【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）：富士山方面へ市内に2駅

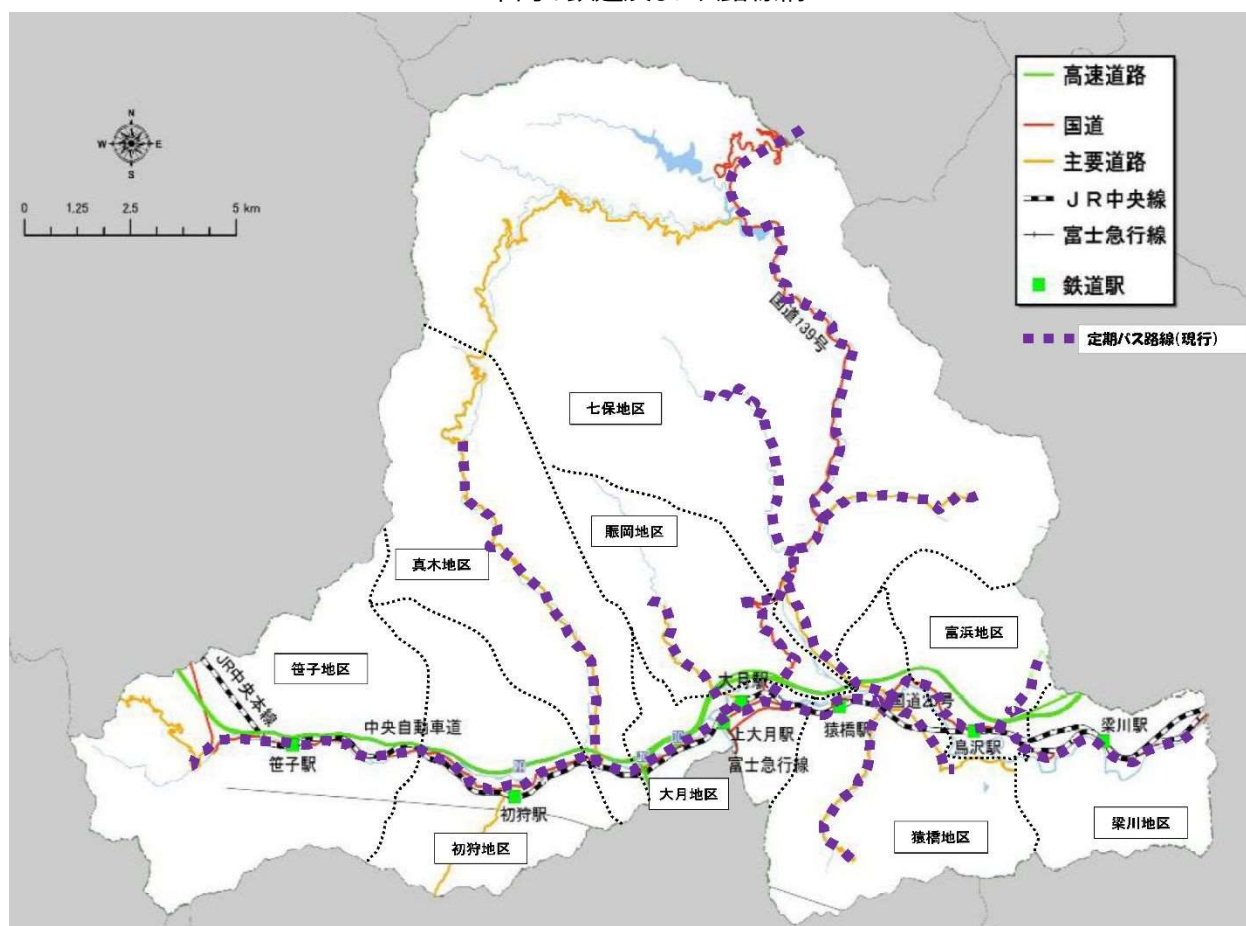
【バス】

- ・富士急バス：市内15路線57系統

【タクシー】

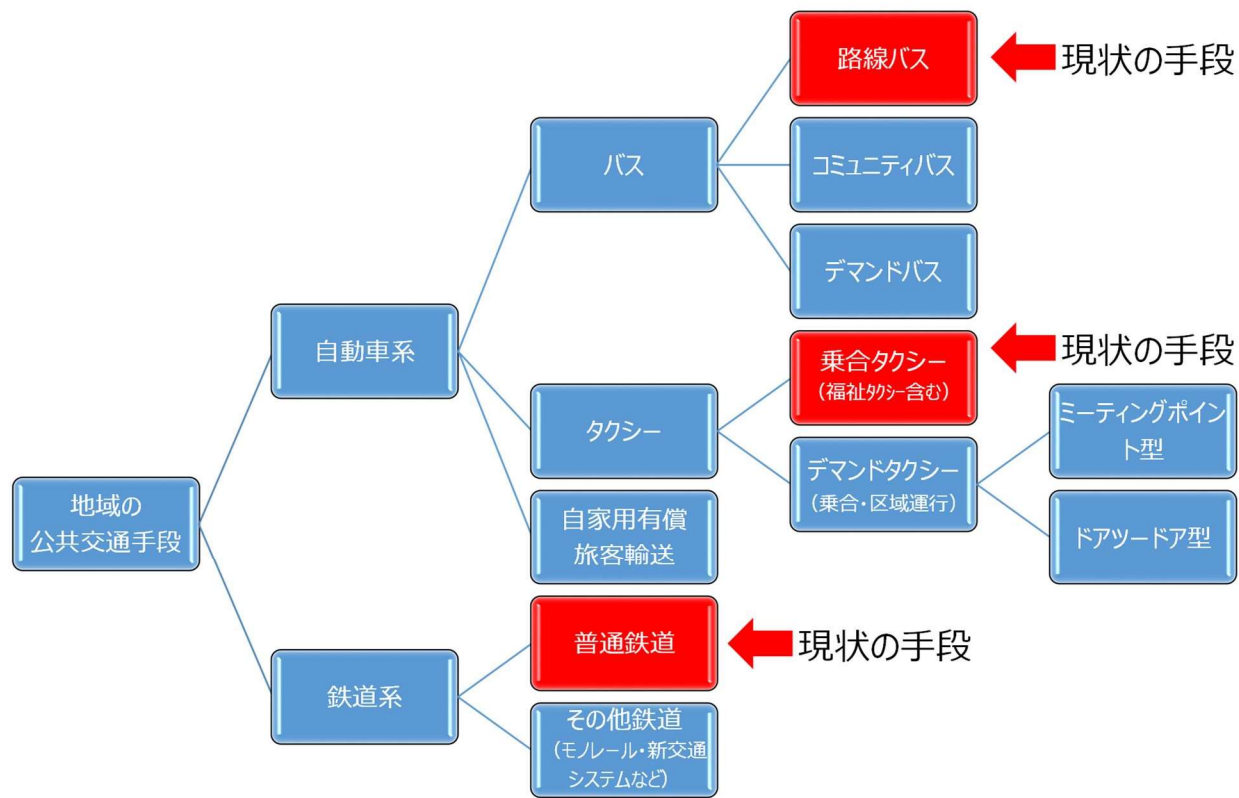
- ・富士急山梨ハイヤー、大月タクシーの2事業者

■ 市内の鉄道及びバス路線網



地域の公共交通手段は以下の体系図で整理され、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手段となります。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行いました。

■公共交通体系図

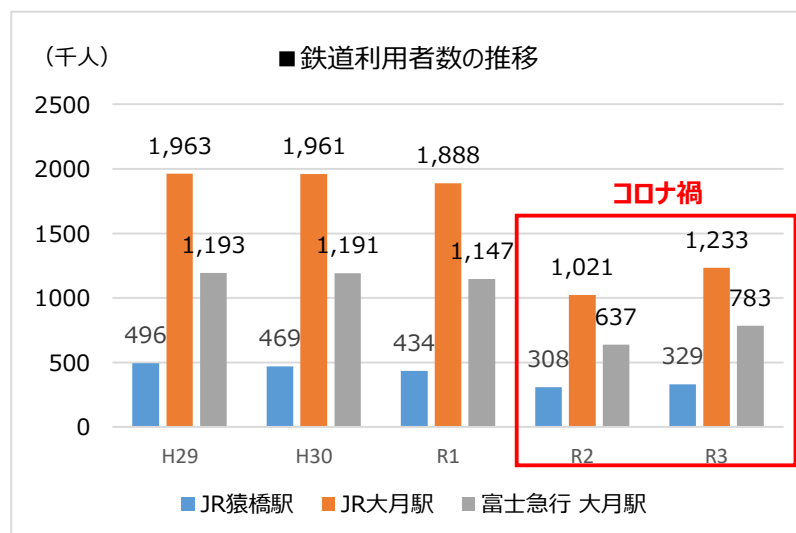


(2) 利用状況

① 鉄道

本市にある鉄道駅のうち、無人駅（JR 中央線の梁川・鳥沢・初狩・笹子の各駅、富士急行線の上大月駅）を除いた 3 駅における利用者数を示したものが下図です。

コロナ禍の影響によって、令和 2 年はコロナ禍前（H29）の 60%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 30%以上の減少が続いています。



■ 鉄道駅別利用者数の推移

(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(JR中央本線の梁川・鳥沢・初狩・笹子の各駅、富士急行線の上大月駅)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

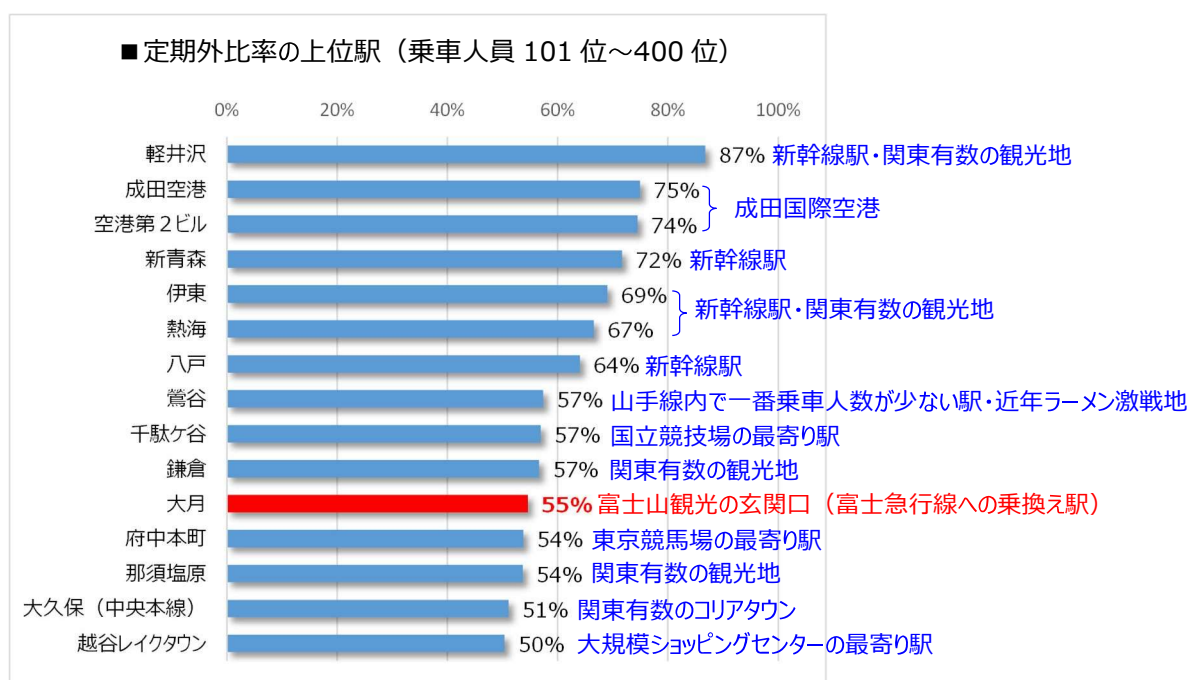
資料：大月市統計書

また、大月駅は、下図に示すように乗車客に占める定期外比率が高く、富士山観光の玄関口としての特徴を有しています。コロナ明けによってインバウンド観光客が増加傾向を示しているものの、現状では富士急行線の乗換え駅としての性格が強く、市内観光を行う観光客は必ずしも多くはない状況にあります。

このため、市内観光地の魅力向上とともに、大月駅から猿橋等の市内観光地への 2 次アクセスの機能強化が求められます。

なお、県内の主要駅（400 位以内）の乗車人員は、以下のとおりです。

- ・県内第 1 位：甲府駅（264 位、乗車人員 11,890 人/日、定期外比率 48%）
- ・県内第 2 位：上野原駅（360 位、乗車人員 4,206 人、定期外比率 21%）
- ・県内第 3 位：大月駅（362 位、乗車人員 4,130 人、定期外比率 55%）



出典：JR 東日本 HP より作成（2022 年度データ）



■ 写真：JR 大月駅から富士急行線への乗換えの様子（R5.11.27 撮影）

②バス

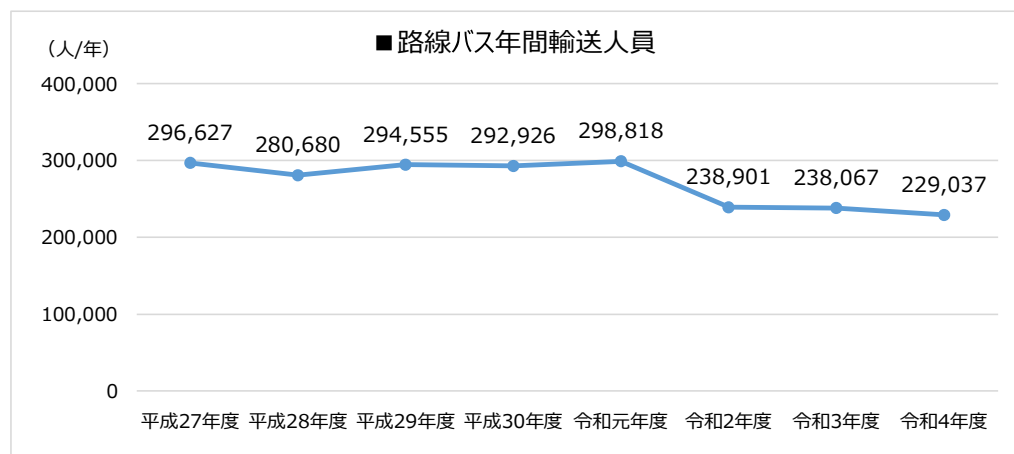
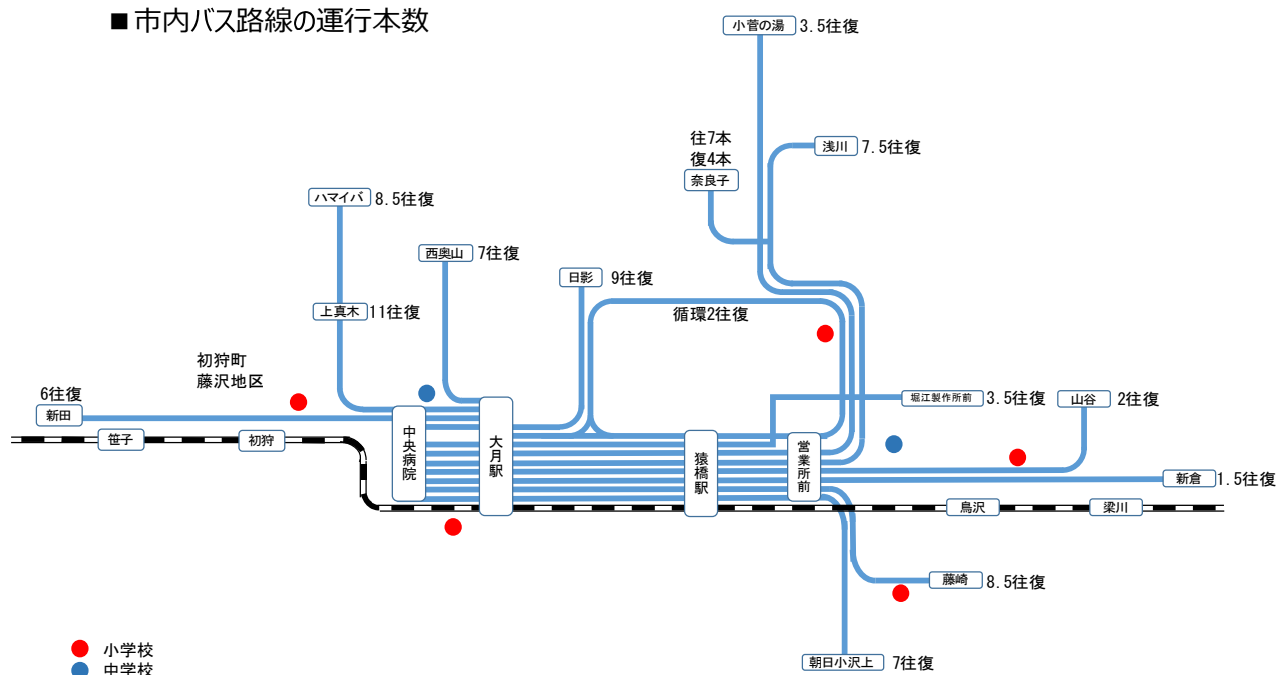
本市のバス路線の運行本数は下図に示すとおりです。大月駅、大月中央病院前、猿橋駅及び営業所前を中心に、当該区間内では市内各方面から運行されるために本数は多くなりますが、周辺地区では1日あたりの運行本数が10本未満の路線がほとんどです。また、往復での運行本数が異なる路線では、帰りのバス便が少ない地区もあります。

バス利用者数は、コロナ禍以前は年間約29万人で推移していましたが、今後は、人口減少等によって大幅な増加は見込めない状況です。

また、以下の地区ではバス不便地域（バス停から半径500m円から外れている地区）が存在しています。

- ・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

■市内バス路線の運行本数



資料：富士急バス(株)

注) 以降、バス停名称は「大月中央病院前」、病院施設名称は「大月市立中央病院」と称す。

(3) デマンドタクシーの実証実験

①概要

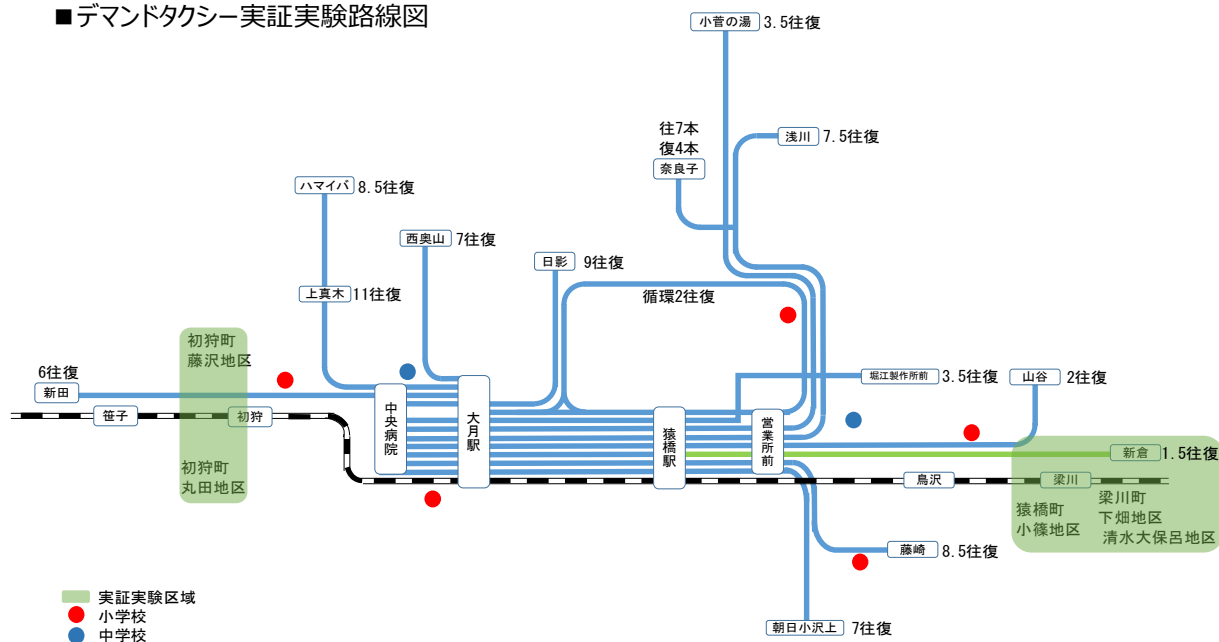
デマンドタクシーの実証実験区域は、以下に示す考え方に基づいて「梁川町＋猿橋町小篠地区」と「初狩町（藤沢・丸田地区）」で実施されました。期間は、令和 5 年 7 月～9 月の 3 ヶ月間であり、平日のみを対象に運行しています。

なお、運行区域及び運行時間等は、次頁以降に示すとおりです。

区域の設定について

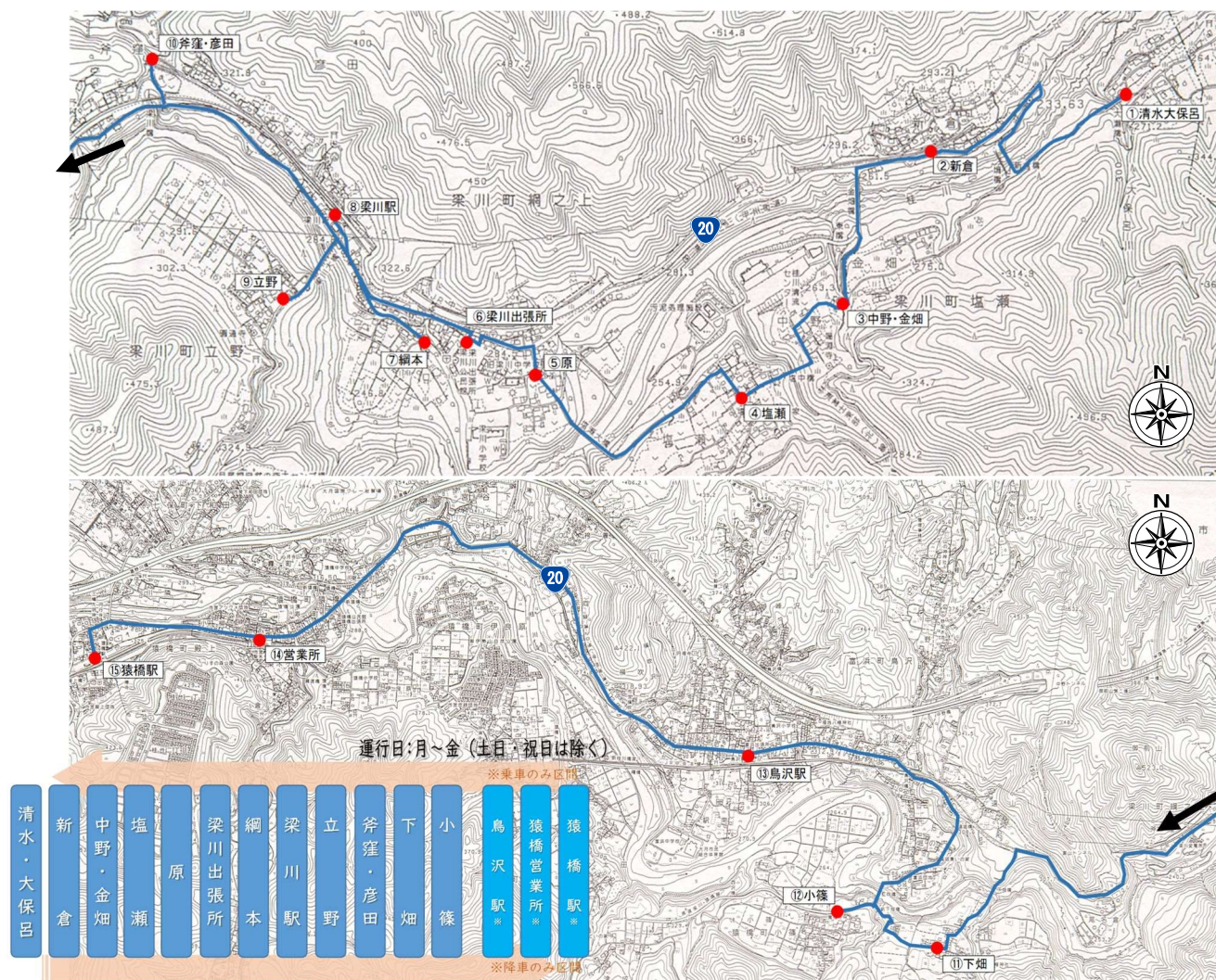
- 課題（利用者減少と交通空白地域）の解決につながる地域
- 路線バスの代わりにデマンドタクシーに置き換えられそうな路線
 - 本数が少ない、乗車人数が少ない、他の交通手段に接続が可能な地域
 - 梁川町＋小篠地区（営業所・猿橋駅にて路線バス・鉄道に接続）
- 今まで公共交通が無く、他の交通手段に接続が可能な地域
 - 初狩町（藤沢・丸田地区）（初狩駅にて路線バス・鉄道に接続）

■デマンドタクシー実証実験路線図



【梁川町＋猿橋町小篠地区】

◆清水大保呂～猿橋駅間の 15 箇所の既存バス停を活用しながら、下表に示すように平日（月曜～金曜）に 6 便が運行されました。



停留所	乗降場所名	1便	3便	5便	停留所	乗降場所名	2便	4便	6便
接続	大月方面から	—	11:20 営業所 乗換	16:12 猿橋駅 乗換	①	清水大保呂	7:20	12:10	17:10
⑮	猿橋駅※	6:30	11:30	16:30	②	新倉	7:23	12:13	17:13
⑭	営業所※	6:33	11:33	16:33	③	中野・金畑	7:25	12:15	17:15
⑬	鳥沢駅※	6:39	11:39	16:39	④	塩瀬	7:27	12:17	17:17
⑫	小篠	6:43	11:43	16:43	⑤	原	7:29	12:19	17:19
⑪	下畑	6:45	11:45	16:45	⑥	出張所	7:30	12:20	17:20
⑩	斧窪・彦田	6:50	11:50	16:50	⑦	網本	7:32	12:22	17:22
⑨	立野	6:52	11:52	16:52	⑧	梁川駅	7:34	12:24	17:24
⑧	梁川駅	6:54	11:54	16:54	⑨	立野	7:36	12:26	17:26
⑦	網本	6:56	11:56	16:56	⑩	斧窪・彦田	7:38	12:28	17:28
⑥	出張所	6:58	11:58	16:58	⑪	下畑	7:43	12:33	17:33
⑤	原	6:59	11:59	16:59	⑫	小篠	7:45	12:35	17:35
④	塩瀬	7:01	12:01	17:01	⑬	鳥沢駅※	7:49	12:39	17:39
③	中野・金畑	7:03	12:03	17:03	⑭	営業所※	7:55	12:45	17:45
②	新倉	7:05	12:05	17:05	⑮	猿橋駅※	7:58	12:48	17:48
①	清水大保呂	7:08	12:08	17:08	接続	大月方面へ	8:13 営業所 乗換	12:54 営業所 乗換	18:04 営業所 乗換

⑬から⑮の区間内での乗降車はできません。

【初狩町（藤沢・丸田地区）】

◆初狩駅を起点に北側エリアと南側エリアの各地区を巡回するルートならびに新たに停車場所を設定した上で、
下表に示すように平日（月曜～金曜）に3便が運行されました。



停留所	乗降場所名	1 便	2 便	3 便
接続	大月方面から	—	12:12初狩駅前乗換	16:24初狩駅前乗換
①	初狩駅	7:10	12:25	16:35
②	ローソン	7:11	12:26	16:36
③	サブセンター	7:12	12:27	16:37
④	富士見沢橋	7:13	12:28	16:38
⑤	光電子入口	7:14	12:29	16:39
⑥	公民館	7:15	12:30	16:40
⑦	徳念寺橋	7:16	12:31	16:41
⑧	清水橋	7:17	12:32	16:42
⑨	光電子入口	7:18	12:33	16:43
⑩	富士見沢橋	7:19	12:34	16:44
⑪	サブセンター	7:20	12:35	16:45
⑫	ローソン	7:21	12:36	16:46
⑬	初狩駅	7:22	12:37	16:47
⑭	万楽園入口	7:24	12:39	16:49
⑮	石材店先	7:26	12:41	16:51
⑯	南平台	7:28	12:43	16:53
⑰	代官山	7:30	12:45	16:55
⑱	丸田橋	7:32	12:47	16:57
⑲	奥丸田	7:33	12:48	16:58
⑳	石材店先	7:35	12:50	17:00
㉑	万楽園入口	7:37	12:52	17:02
㉒	初狩駅	7:39	12:54	17:04
㉓	ローソン	7:40	12:55	17:05
接続	大月方面へ	7:46初狩駅前乗換	12:56初狩駅前乗換	17:06初狩駅前乗換

②実証実験結果

【利用者数】

◆ 3 か月間の実証実験の結果は下表のとおりであり、第 1 エリアの初狩地区は 0 人、第 2 エリアの梁川町 + 猿橋町小篠地区では 18 人の利用となっています。

表 デマンドタクシー実証実験の利用者数

	実施月	利用者
第 1 エリア	7月	0人
	8月	0人
	9月	0人
	計	0人
第 2 エリア	7月	0人
	8月	1人
	9月	17人
	計	18人

【第 2 エリアの利用状況】

◆ 利用者の乗降区間は下図のとおりであり、以下の特徴がありました。

- ・下畑の方が鳥沢駅まで多く利用されている（9 人）。
- ・バスの利用者がいる新倉の利用者がいなかった。
- ・1 便で小篠から梁川駅の利用があった。
- ・中野・金畑から往復利用された方がいた。

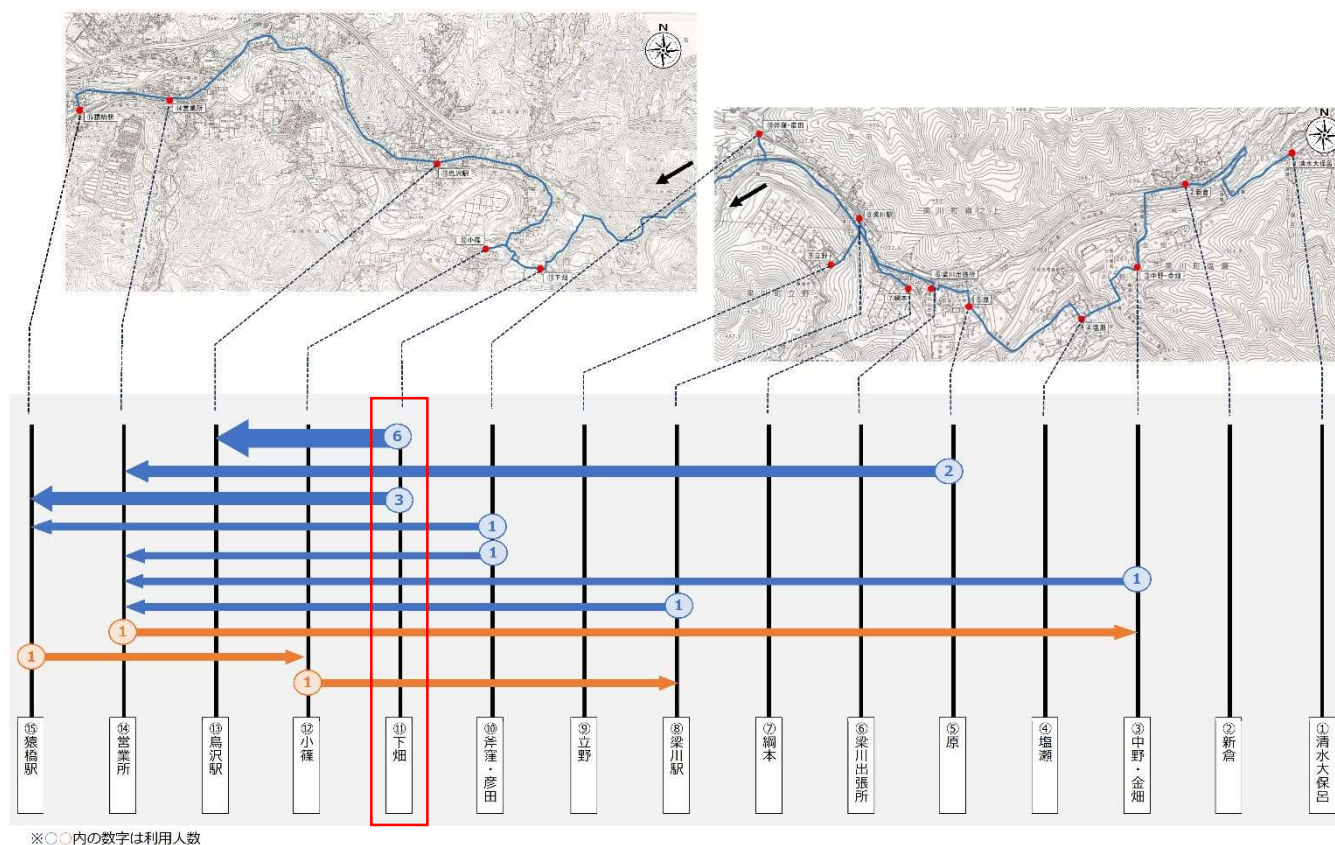


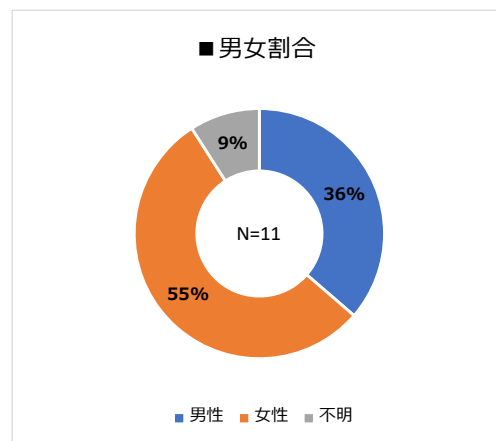
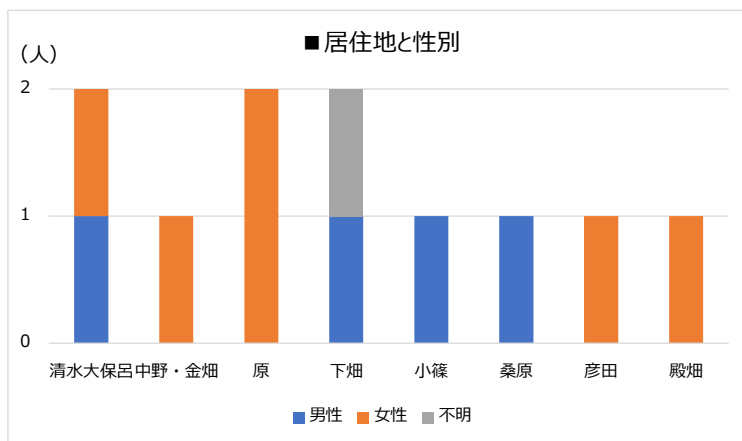
図 デマンドタクシーの利用状況（乗降区間）

【第2エリアのアンケート結果】

◆利用者の方に属性（性・年齢・居住地）や利用目的、運行時間や料金についてアンケートを実施した結果、11人の方から回答をいただいた結果は以下のとおりです。

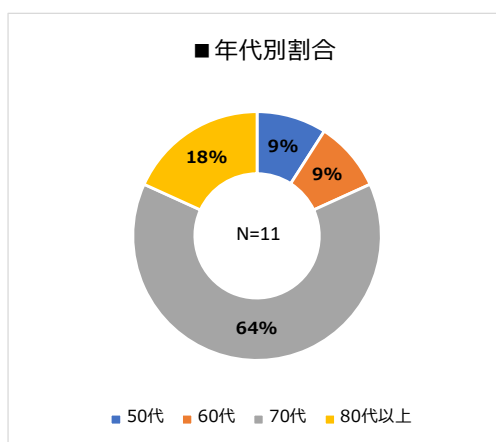
①居住地、性別

・8地区の居住者が利用しており、女性の割合が55%と男性より多くなっています。



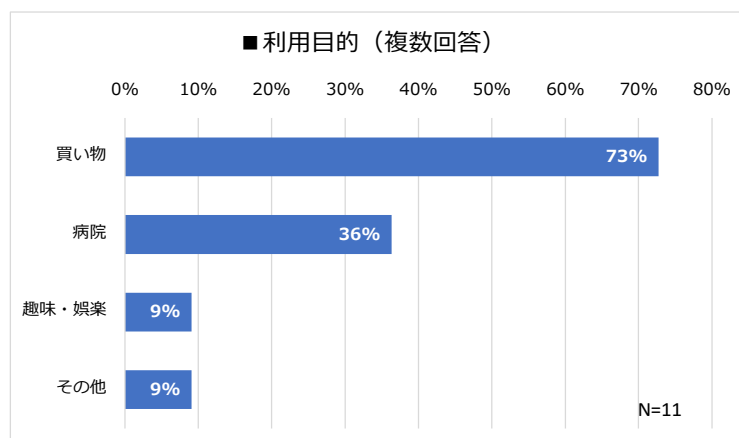
②年齢構成

・70代以上で82%（70代：64%、80代以上：18%）を占めており、高齢者の利用が多くなっています。



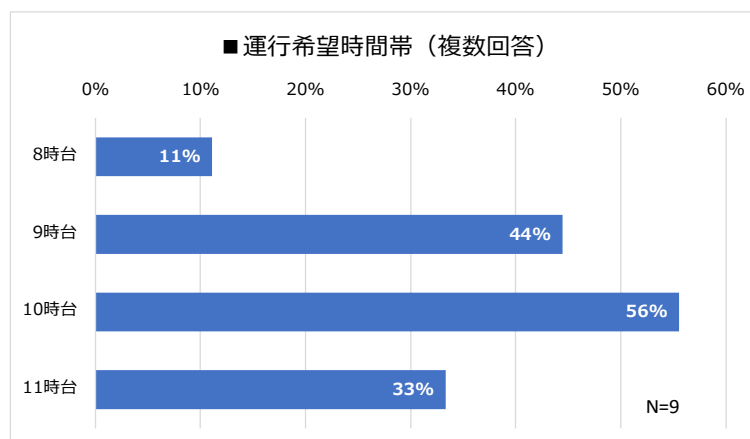
③利用目的（複数回答）

・買い物目的での利用が73%を占めて最も多く、病院が36%となっています。



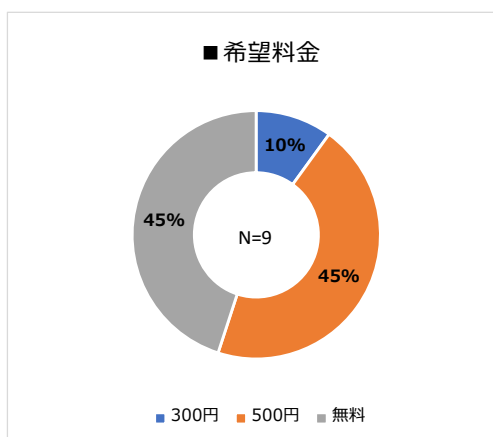
④運行希望時間帯（複数回答）

・10 時台と 9 時台での運行希望が多く、8 時台を希望する人は少ない（11%）状況となっています。



⑤希望料金

・デマンドタクシーの利用時の希望料金は 500 円と無料がそれぞれ 45%となっており、300 円が 10%と乗車に際して料金を支払いたくない人が多くみられます。なお、300 円を希望する割合が 500 円より多くないものの、無料と 300 円を合わせると過半数を占めることから、設定する際の料金は 500 円で問題ないか十分に議論する必要があります。



⑥自由意見

- ・大月まで行ければいい。
- ・家の近くまで来ていただきたい。
- ・買い物に行こうと思いますが乗り換えてというのが不便さがあると思います。とにかく交通の便が悪いところだとなくなると困る。
- ・行きだけでなく帰りも乗りたい。
- ・昼の 1 時台、2 時台の運行希望。
- ・朝大月行く 8、9 時台と昼帰り 1、2 時台の運行希望。夕方 4 時以降はあまり必要でない。

(4) バス OD 調査

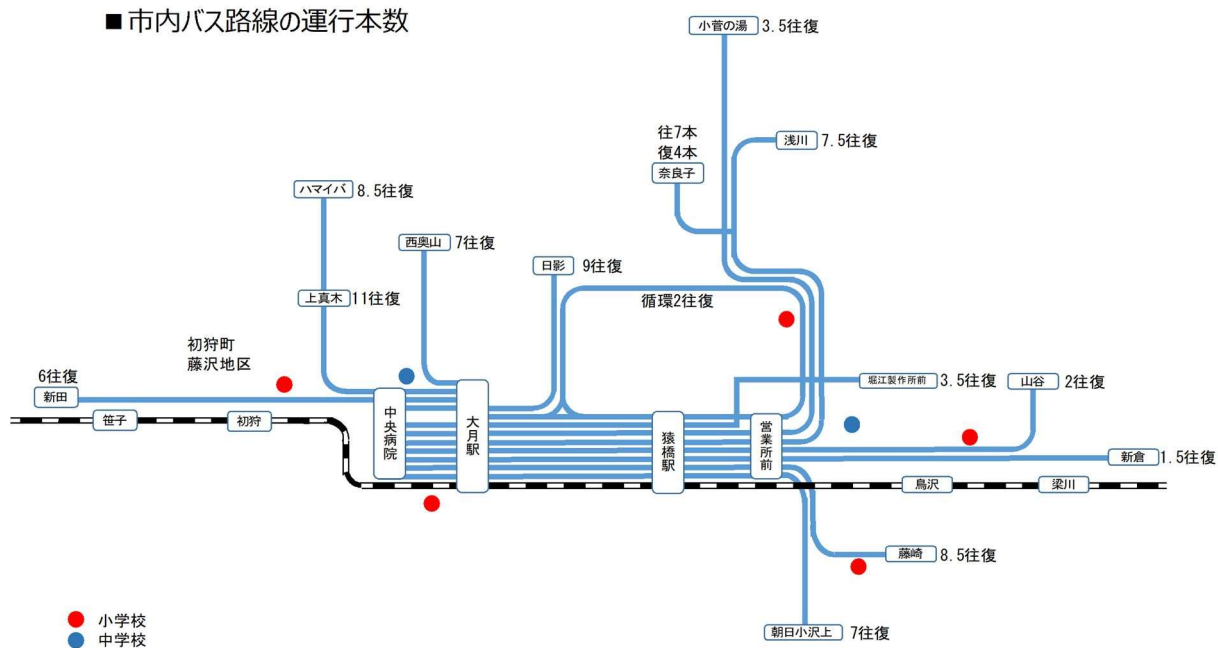
①概要

バス OD 調査は、下記に示す市内バス路線を対象に、令和 2 年 11 月 21 日～12 月 4 日の 14 日間に運行された全時間帯において、バス利用者の乗降バス停別の人数及び利用者層（シルバーパス利用者、スクール利用者、一般利用者）を運転手が調査したものです。

【調査路線】

- ・新田線（初狩、笹子方面）
- ・桑西線（上真木、ハマイバ方面）
- ・西奥山線（浅利、西奥山方面）
- ・日影線（日影、田無瀬方面）
- ・大月・小菅線（猿橋、奈良子、浅川、小菅の湯方面）
- ・朝日小沢線（朝日小沢上方面）
- ・藤崎・四季の丘・桂台線（関屋、四季の丘、藤崎方面）
- ・宮谷線（猿橋、堀江製作所方面）
- ・新倉・山谷線（新倉、山谷方面）
- ・循環線（大月⇔猿橋⇔田無瀬⇔日影⇔大月中央病院前）

■ 市内バス路線の運行本数



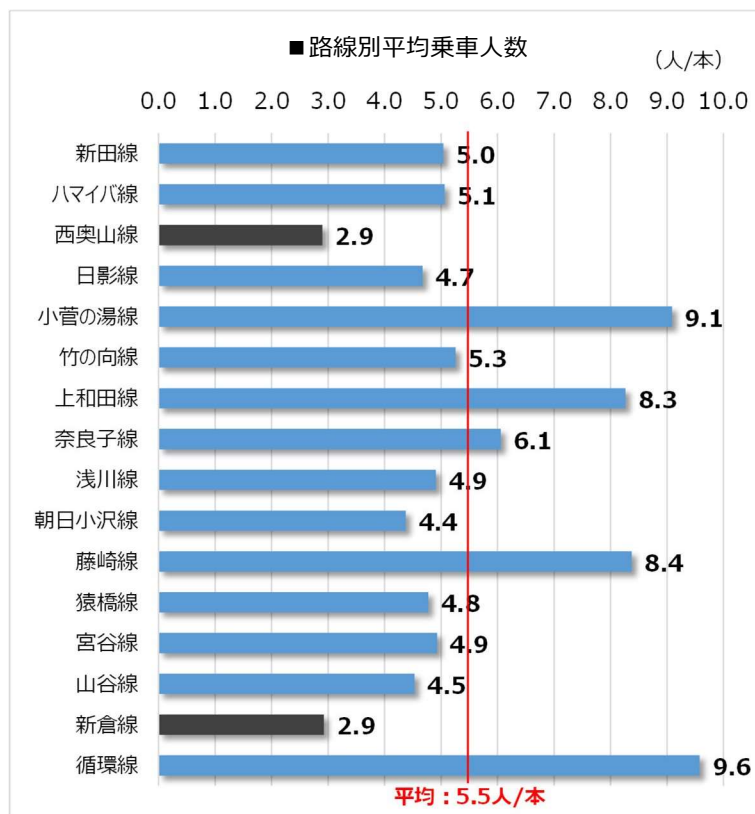
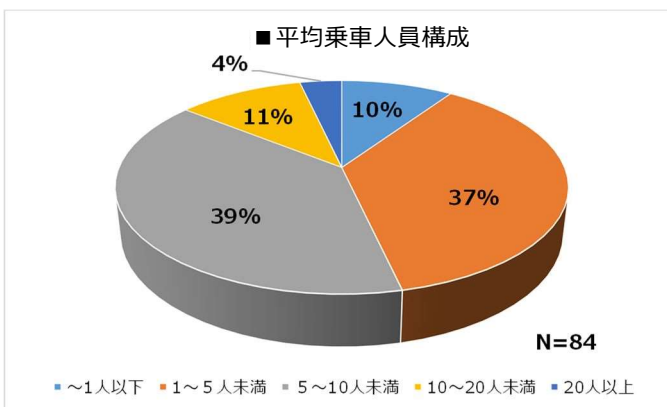
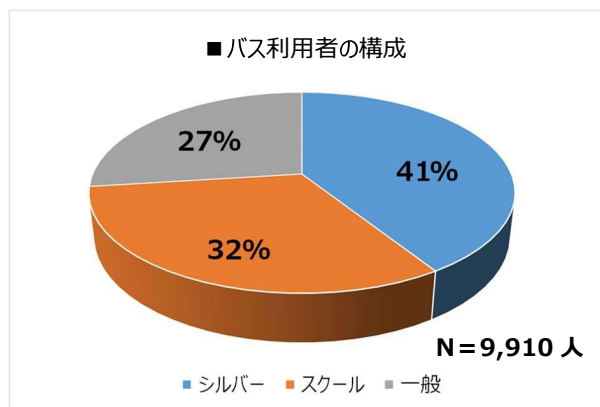
②調査結果

バス路線別の OD 調査結果から、利用者の構成ならびに平均乗車人数（路線別含む）は下記に示すとおりであり、調査されたのは次頁に示す 84 系統となっています。

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%となっており、一般利用者の利用率が最も低くなっています。

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%となっています。全系統の約半数（47%）が、乗車人員 5 人/本未満となっており、10 人/本以上の系統は 15%（12 系統）となっています。

路線別では、最大が扇山線の鳥沢駅前～扇山登山口の区間を運行する系統で 31.6 人/本となっていますが、土日休日のみの運行で登山客に多く利用されており、通常の運行の路線で比較すると（下図参照）、循環線や小菅の湯線の乗車人数が高くなっています。一方、利用率の低い路線では、西奥山線や新倉線の乗車人数は 3 人/本未満となっており（下図参照）、系統別に詳細にみると、1.0 人/本未満は 8 系統もあります（次頁参照）。



資料：バス OD 調査結果

■バス OD 調査結果による利用者構成と平均乗車人員

路線名	系統番号	往復	系統	利用者内訳(人)				構成比(%)				調査本数 (本)	平均乗車人 数(人/本)
				シルバー	スクール	一般	合計	シルバー	スクール	一般	合計		
新田線	1-17	往	大月駅～病院～初狩駅～新田	85	0	108	193	44%	0%	56%	100%	28	6.9
	1-17	復	新田～初狩駅～病院～大月駅	185	0	104	289	64%	0%	36%	100%	60	4.8
	1-19	往	大月駅～東中～病院～初狩駅～新田	104	66	22	192	54%	34%	11%	100%	46	4.2
	1-19	復	新田～初狩駅～病院～東中～大月駅	21	41	10	72	29%	57%	14%	100%	14	5.1
ハマイバ線	1-12	復	大月駅～病院～ハマイバ	261	1	41	303	86%	0%	14%	100%	79	3.8
	1-1	往	大月駅～都留高～上真木	26	0	47	73	36%	0%	64%	100%	23	3.2
	1-2	往	大月駅～病院～上真木	49	0	18	67	73%	0%	27%	100%	14	4.8
	1-2	復	上真木～病院～大月駅	76	6	42	124	61%	5%	34%	100%	14	8.9
	1-11	往	大月駅～都留高～ハマイバ	0	0	13	13	0%	0%	100%	100%	14	0.9
	1-11	復	ハマイバ～都留高～大月駅	15	12	33	60	25%	20%	55%	100%	28	2.1
	1-12	往	大月駅～病院～ハマイバ	206	56	105	367	56%	15%	29%	100%	65	5.6
	1-13	復	上真木～東中～大月駅	3	162	24	189	2%	86%	13%	100%	9	21.0
	1-14	往	大月駅～東中～ハマイバ	43	84	36	163	26%	52%	22%	100%	28	5.8
	1-14	復	ハマイバ～東中～大月駅	4	81	14	99	4%	82%	14%	100%	14	7.1
	1-9	往	大月駅～西奥山	51	100	43	194	26%	52%	22%	100%	69	2.8
	1-9	復	西奥山～大月駅	51	94	61	206	25%	46%	30%	100%	69	3.0
日影線	5-6	復	日影～岩殿～大月駅～病院	98	0	47	145	68%	0%	32%	100%	28	5.2
	5-4	復	田無瀬～日影～岩殿～大月駅	1	0	59	60	2%	0%	98%	100%	9	6.7
	5-5	往	大月駅～岩殿～日影	70	1	92	163	43%	1%	56%	100%	51	3.2
	5-5	復	日影～岩殿～大月駅	94	3	76	173	54%	2%	44%	100%	79	2.2
	5-5・1-16	往	東中～岩殿～日影～大月駅	51	100	40	191	27%	52%	21%	100%	23	8.3
	5-5・1-16	復	日影～岩殿～大月駅～東中	12	148	18	178	7%	83%	10%	100%	9	19.8
	5-6	往	病院～大月駅～小菅の湯	80	16	55	151	53%	11%	36%	100%	28	5.4
	5-6	復	小菅の湯～大月駅	98	57	89	244	40%	23%	36%	100%	28	8.7
小菅の湯線	3-38	往	病院～大月駅～小菅の湯	86	49	75	210	41%	23%	36%	100%	23	9.1
	3-37	往	大月駅～小菅の湯	17	0	49	66	26%	0%	74%	100%	14	4.7
	3-38	復	小菅の湯～大月駅～病院	40	98	60	198	20%	49%	30%	100%	14	14.1
	3-17	往	大月駅～竹の向	25	2	31	58	43%	3%	53%	100%	14	4.1
竹の向線	3-17・1-10	往	病院～大月駅～竹の向	135	68	48	251	54%	27%	19%	100%	23	10.9
	3-18	往	竹の向～猿橋駅	1	0	12	13	8%	0%	92%	100%	14	0.9
	3-39	往	営業所前～大月駅～竹の向	1	0	2	3	33%	0%	67%	100%	14	0.2
	3-17	復	竹の向～大月駅	80	58	47	185	43%	31%	25%	100%	32	5.8
上和田線	3-2	往	大月駅～猿橋駅～上和田	16	0	15	31	52%	0%	48%	100%	14	2.2
	3-2	復	上和田～猿橋駅～大月駅	15	80	17	112	13%	71%	15%	100%	14	8.0
	3-20	往	病院～大月駅～猿橋駅～上和田	59	65	27	151	39%	43%	18%	100%	14	10.8
	3-20	復	上和田～猿橋駅～大月駅～病院	137	0	32	169	81%	0%	19%	100%	14	12.1
奈良子線	3-26	復	奈良子～百蔵山登山口～営業所	4	77	3	84	5%	92%	4%	100%	9	9.3
	3-29	往	猿橋駅～奈良子	0	23	2	25	0%	92%	8%	100%	9	2.8
浅川線	3-8	往	大月駅～猿橋駅～浅川	6	0	95	101	6%	0%	94%	100%	14	7.2
	3-8	復	浅川～猿橋駅～大月駅	17	22	11	50	34%	44%	22%	100%	18	2.8
	3-8・1-10	復	浅川～猿橋駅～大月駅～病院	47	0	13	60	78%	0%	22%	100%	9	6.7
	3-9・3-32	往	病院～大月駅～猿橋駅～奈良子往復～浅川	77	0	10	87	89%	0%	11%	100%	9	9.7
	3-9・3-32	復	浅川～奈良子往復～猿橋駅～大月駅～病院	63	1	16	80	79%	1%	20%	100%	14	5.7
	3-34	往	猿橋駅～浅川	0	18	2	20	0%	90%	10%	100%	9	2.2
	3-35	往	大月駅～猿橋駅～奈良子往復～浅川	106	26	29	161	66%	16%	18%	100%	18	8.9
	3-35	復	浅川～奈良子往復～猿橋駅～大月駅	13	1	6	20	65%	5%	30%	100%	14	1.4
	3-36	復	浅川～奈良子往復～猿橋駅	1	0	4	5	20%	0%	80%	100%	9	0.6
	7-20	復	浅川～営業所	2	66	3	71	3%	93%	4%	100%	9	7.9
	7-23	往	営業所前～奈良子往復～浅川	21	38	3	62	34%	61%	5%	100%	23	2.7
	7-17	往	朝日小沢上～中央病院	50	14	22	86	58%	16%	26%	100%	14	6.1
朝日小沢線	7-17	復	朝日小沢上～猿橋駅～大月駅～病院	45	0	14	59	76%	0%	24%	100%	9	6.6
	7-8	往	営業所～朝日小沢上	3	0	7	10	30%	0%	70%	100%	14	0.7
	7-9	往	大月駅～朝日小沢	68	74	19	161	42%	46%	12%	100%	41	3.9
	7-10	復	朝日小沢上～猿橋駅～大月駅	98	140	50	288	34%	49%	17%	100%	60	4.8
	7-10	復	朝日小沢上～猿橋駅～大月駅	68	74	19	161	42%	46%	12%	100%	41	3.9
藤崎線	4-4	往	猿橋～猿橋駅～大月駅	0	0	7	7	0%	0%	100%	100%	9	0.8
	7-12	往	病院～大月駅～猿橋駅～藤崎	151	8	34	193	78%	4%	18%	100%	18	10.7
	7-1	往	営業所前～藤崎	7	22	1	30	23%	73%	3%	100%	9	3.3
	7-2	往	大月駅～猿橋駅～藤崎	71	41	25	137	52%	30%	18%	100%	37	3.7
	7-12	復	藤崎～猿橋駅～大月駅～病院	111	0	51	162	69%	0%	31%	100%	23	7.0
	7-15	往	桂台～猿橋駅～四季の丘	0	467	0	467	0%	100%	0%	100%	18	25.9
	7-16	往	桂台～猿橋駅～藤崎	1	107	0	108	1%	99%	0%	100%	9	12.0
	7-16	復	藤崎～猿橋駅～桂台	24	382	45	451	5%	85%	10%	100%	50	9.0
	7-19	復	猿橋駅～藤崎	22	9	56	87	25%	10%	64%	100%	23	3.8
	7-19	復	病院～大月駅～猿橋駅～猿橋	31	0	12	43	72%	0%	28%	100%	9	4.8
猿橋線	7-22・1-10	復	病院～大月駅～猿橋駅～猿橋	31	0	12	43	72%	0%	28%	100%	9	4.8
	3-11	往	百蔵登山口～猿橋駅	0	0	4	4	0%	0%	100%	100%	5	0.8
	3-13	復	猿橋駅～百蔵登山口～宮谷	21	1	61	83	25%	1%	73%	100%	23	3.6
	3-15	往	宮谷～百蔵登山口～猿橋駅～大月駅～病院	139	2	50	191	73%	1%	26%	100%	37	5.2
山谷線	3-15	復	病院～大月駅～猿橋駅～百蔵登山口～宮谷	104	3	49	156	67%	2%	31%	100%	23	6.8
	2-8・1-10	往	新倉～猿橋駅～大月駅～病院	40	0	18	58	69%	0%	31%	100%	9	6.4
	2-12・1-10	往	山谷～総休～猿橋駅～大月駅～病院	44	0	17	61	72%	0%	28%	100%	9	6.8
	2-13	往	山谷～猿橋駅～大月駅	9	2	0	11	82%	18%	0%	100%	9	1.2
	2-13・1-10	復	病院～大月駅～猿橋駅～山谷	49	2	17	68	72%	3%	25%	100%	9	7.6
	2-27	復	営業所前～山谷	4	0	2	6	67%	0%	33%	100%	9	0.7
扇山線	2-4	復	扇山駅前～扇山登山口	0	0	158	158	0%	0%	100%	100%	5	31.6
新倉線	2-11	復	営業所～総休～新倉	24	4	3	31	77%	13%	10%	100%	14	2.2
	2-10	往	新倉～猿橋駅	8	0	1	9	89%	0%	11%	100%	9	1.0
	2-11	往	新倉～総休～営業所	5	0	0	5	100%	0%	0%	100%	5	1.0
	2-15	往	猿橋駅～総休～新倉	26	3	7	36	72%	8%	19%	100%	14	2.6
	2-16・1-10	復	新倉～総休～猿橋駅～大月駅～病院	59	0	24	83	71%	0%	29%	100%	14	5.9
循環線	5-1	往	大月駅～猿橋駅～田無瀬	9	0	28	37	24%	0%	76%	100%	14	2.6
	6-1	循環	大月駅～猿橋駅～田無瀬～日影～岩殿～大月駅	53	0	15	68	78%	0%	22%	100%	9	7.6
	6-1	循環	大月駅～岩殿～日影～田無瀬～猿橋駅～大月駅	102	0	28	130	78%	0%	22%	100%	9	14.4
	6-1・1-16	循環	大月駅～猿橋駅～田無瀬～日影～岩殿～大月駅～東中	9	125	22	156	6%	80%	14%	100%	9	17.3
	6-1・1-16	循環	東中～大月駅～岩殿～日影～田無瀬～猿橋駅～大月駅	20	48	20	88	23%	55%	23%	100%	9	9.8
合計				4,060	3,174	2,676	9,910	41%	32%	27%	100%	1,784	5.6

資料：バス OD 調査結果（令和 2 年 11 月 21 日～12 月 4 日の 14 日間）、大月市・富士急バス(株)調査

※1) 網掛け：平均乗車人員 20 人/本以上（■）、同 20 人未満～10 人/本以上（■）、
1.0 人/本未満（■）

※2) 病院：大月中央病院前の略称で記載

2-3 公共交通に関する現状と課題

(1) 公共交通の現状

バス OD 調査による利用状況の他、後述するニーズ把握調査結果（関係者ヒアリング、梁川地区アンケート調査、バス利用者聞き取りアンケート調査）を踏まえて、バス利用者の現状を分析した結果を以下に整理します。

表 公共交通の利用の関する現状整理

項目	現状に関する概要【課題を導くための概要】
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)	・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。 ■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	・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 ※梁川町内の 268 人からのアンケート結果	・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	・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、自ら運転できない高齢者のうちアクティブな方（即ち、自ら外出できる高齢者）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%と評価が厳しく、頻度の増加が望まれている。※自由意見においては、休日（土・日・祝）の運行増を望む声あり。

(2) 公共交通の課題

上記の公共交通利用等の状況を踏まえて、本市の公共交通（バス交通）の課題を以下に整理します。

問題点 1：少子高齢化の進展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において、両者の利用が今後減少することに伴ってバス利用者の減少が想定され、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**です。

問題点 2：バス利用の路線別の格差が進行

課題 2：本市の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/本未満の路線があること、また、時間帯によっては利用者がいない場合もあります。この傾向は、バス路線の幹線区間（大月中央病院前～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 1 と合わせ公共交通の維持・確保の検討が必要**です。

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（免許非所有者・免許返納者でシルバーパスを購入）が、バス利用の主体となっています。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があり、その人数は増加していくことが考えられます。このため、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**です。

§ 3. 関連計画の整理と本計画の位置づけ

3-1 関連計画の整理

(1) 大月市第 7 次総合計画（平成 30 年 3 月）

大月市では、目指すべき将来像を示すとともに、その将来像を実現するための方針や具体的な施策、目標などを取りまとめた「大月市第 7 次総合計画」を策定しました。

計画期間は、2018 年度を初年度に 2027 年度までの 10 年間となっています。なお、現在、大月市第 8 次総合計画を見直し中です。

●まちづくりの理念

大月市第 6 次総合計画では、「信頼と協働のまちづくり」を基本理念とし、将来像として「郷土に愛着と誇りを持ち、豊かな自然の恵みを生かし、一人ひとりにやさしく、安全で安心して、健康で住み続けることのできる活力のあるまち」を掲げてまちづくりを進めてきました。

改めて本市のまちづくりを考えたとき、市民と行政が互いに情報を共有し基本理念にある「信頼と協働」を構築する中で、その実現に向けた取り組みを継承・進化することが重要です。

第 7 次総合計画では、基本理念として「信頼と協働のまちづくり」を継承し、本市ならではの地域特性や特徴的な地域資源を生かし、市民と行政の協働と連携により、市民が郷土に対し誇りを持ち、未来に希望を持てるまちづくりを進める必要があります。

そこで、本市にとって何が大切かを念頭に置きながら、これからどのようなまちづくりを目指すべきかを表現した「まちづくりの将来像」を次のように定めます。

ひとと自然をいかし、希望のもてる未来を
みんなで実現していくまち 大月

【本計画の中での公共交通の役割・位置づけ】

- ・便利で賑わうまちづくりの施策として「公共交通の充実」が挙げられている。
- ・高齢者や児童・生徒等の日常生活における交通手段として欠かせない路線バスの利用を広く市民に PR し、さらなる利用の促進と、関係機関や利用者等と連携・調整を図り、持続可能な生活交通の維持と確保方策の検討を行い、「生活交通の充実」を図る。

●大月市の将来像と7つの基本方針

将来像 ひとと自然をいかし、希望のもてる未来を みんなで実現していくまち 大月	
1) 便利で賑わうまちづくり	◆土地の有効利用 ◆市街地整備の推進 ◆道路交通網の整備 ◆公共交通の充実
2) 緑や水と共生するまちづくり	◆環境保全と公害の防止 ◆上水道・下水道の整備 ◆美しい景観づくり ◆暮らしやすい環境整備
3) 健やかに暮らせるまちづくり	◆母子保健の充実 ◆健康増進の支援と健診の充実 ◆介護保険の充実と介護予防の支援 ◆医療体制の充実
4) 安心と信頼のまちづくり	◆子育て支援の推進 ◆高齢者福祉の推進 ◆障がい者福祉の推進 ◆地域福祉活動の充実
5) 豊かな心が育つまちづくり	◆幼児教育の推進 ◆学校教育の充実 ◆短期大学の充実 ◆地域文化の継承 ◆生涯学習の推進
6) 活力あるまちづくり	◆農林業の振興 ◆商工業の振興 ◆観光の振興 ◆勤労者福祉の充実
7) 安全で安心なまちづくり	◆防災体制の整備 ◆治山・治水の推進 ◆消防・救急体制の充実 ◆交通安全・防犯対策の推進
8) 持続可能なまちづくり	◆広聴広報機能の充実 ◆コミュニティ活動の推進 ◆職員の業務能力の向上 ◆行政運営の充実 ◆健全な財政運営 ◆広域連携の推進

資料：大月市第7次総合計画

（２）おおつき創生都市計画マスタープラン（平成 29 年 3 月）

大月市では、平成 27 年 10 月に策定された「大月市人口ビジョン」における目標年と整合を図ることとし、2040 年（令和 22 年）までを計画期間として、市全体計画と地域別計画をとりまとめた「おおつき創生都市計画マスタープラン」を策定しました。

●位置づけ

この計画は、平成 28 年 2 月策定の「大月市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の基本目標の実現に向けて、現在策定中の各計画との整合も図りながら、本市の現状課題・特性及び将来像の分析、市民の意向把握等を行った上で、本市におけるまちづくりの基本方針を示したもので、『おおつき創生都市計画マスタープラン』として策定されました。

計画の中では、大月駅北側や桂台三丁目南側地区など個別の整備方針や事業手法など、まちづくりの基本方針を示す従来の都市計画マスタープランに対して、より具体的な計画を示しております。

●全体構想

「おおつき」らしさを活かした コンパクト&ネットワーク都市構造

【本計画の中での公共交通の役割・位置づけ】

- ・各地域の課題に共通して「公共交通（バス）の充実」が挙げられている。
- ・地域間の交通ネットワークの整備方向は、公共交通利用の促進を図るために自家用車から鉄道駅へ乗り換えられる駐車機能の充実が重要としている。しかし、免許を返納した高齢者の交通手段の確保を図るためには、路線バスに限ることなく、公共輸送サービスとしてデマンド型輸送を含め、柔軟に対応できる輸送サービスの検討が必要である。
- ・また、市内の各拠点と中心地区とのネットワーク強化を図るために、大月市立中央病院から営業所までをサービス強化区間として、路線バスを補完する交通サービス（例えば、デマンド型交通など）の導入を検討するとしている。

（３）大月市立地適正化計画（令和５年３月）

大月市では、都市計画マスタープランと整合をとり、2040 年（令和 22 年）までに大月市の特性に応じた持続可能な都市構造を実現するため「立地適正化計画」を策定しました。

●まちづくりの方向性

【まちづくり方針】

方針１：急激な人口減少に歯止めをかけ、都市の活力を維持・回復（都市的人口密度の維持）

- ・大月駅北側地区（大規模未利用地）の整備を軸とした、大月駅南側地区との一体的・相互補完的な都市機能の創出と再生
- ・猿橋駅周辺整備

方針２：超高齢社会に対応可能な介護・福祉系機能の充実

- ・桂台地区への機能移転（介護・福祉・教育機能）

方針３：歩いて暮らせる日常生活圏の形成

- ・拠点駅(大月駅、猿橋駅、鳥沢駅)から半径 800m 圏での暮らしの充実
(特に半径 400m 圏での回遊性を重視)

方針４：賑わいと歴史を日常的に感じられる生活

【本計画の中での公共交通の役割・位置づけ】

- ・公共交通ネットワークの検討を行い、将来的なバス路線維持、新たな公共交通システムの導入に向けて対応策が必要であることから、交通サービスの「充実」を公共交通ネットワークの方針としており、主に「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」と、「路線バスに代わる新たな公共交通システムの導入」が位置付けられている。

（４）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）

大月市では、人口ビジョンで示した将来の人口を実現するために、令和２年度から令和６年度までの５年間に
 における基本目標や施策の基本的方向、具体的な施策を示した「第２期大月市まち・ひと・しごと創生総合戦
 略」を策定しました。

●基本目標

基本目標ごとの施策の内容	
基本目標１〔雇用〕 大月の特性を活かした雇用の場を創出する	
数値目標 ● 市内事業所数 : 1,285 事業所 【目標年度：R6 基準値：1,285 事業所（H30）】 ● 市内事業所従業者数 : 8,400 人【目標年度：R6 基準値：8,074 人（H30）】	
施策の内容	
１ 地域資源を活かした産業振興と雇用の拡大 ① 低未利用地等の活用による企業誘致 ② 森林資源の有効活用 ③ 本市来訪者の滞在価値の創出	④ ふるさと納税特産品の開発 ⑤ 儲かる地域産業の創出 ⑥ 市内への就業・起業等の支援
２ 将来を見据えた担い手育成及び希望や能力に応じた雇用機会の創出 ① 地域おこし協力隊等外部人材の活用 ② 希望や能力に応じた雇用機会の創出 ③ 若者及び女性の市内就業の推進	④ 企業の副業規定解禁に伴う新しいワークスタイルの研究
基本目標２〔人の流れ〕 立ち寄りたくなる、住みたくなる地域をつくる	
数値目標 ● 転入者数 : 620 人以上／年 【基準値：618 人（H30）】 ● 観光入込客数 : 278,154 人【目標年度：R6 基準値：273,154 人（H30）】	
施策の内容	
１ 情報の集積力と発信力の強化 ① 多様なソーシャルメディアを活用した情報発信の強化 ② 市民主体による大月情報発信の支援	③ 「わたしの好きなところフォト展」で紹介されている場所のガイドマップ化 ④ シティプロモーションの推進
２ 関係人口及び交流人口の創出 ① 豊かな山間地の自然環境を活かした都市住民との交流の推進 ② 簡易宿泊施設開設希望者への支援	
３ 安心して移住・定住できる環境づくり ① 大月移住の推進 ② 空き家の有効活用	③ 市営住宅を活用した移住・定住の促進 ④ 移住・定住のための住宅支援
基本目標３〔結婚、出産、子育て〕 若い世代が結婚・出産・子育てしやすい環境をつくる	
数値目標 ● 出生数の増加 : 100 人以上 【基準値：84 人（H30）】 ● 合計特殊出生率の上昇 : 1.06 【基準値：0.98（H30）】	
施策の内容	
１ 結婚機運の醸成 ① 結婚を希望する方への支援	
２ 安心して出産、子育てできる環境づくり ① 経済的負担の軽減 ② 不妊治療への支援 ③ 妊娠期間における支援の充実 ④ 認定こども園の設置	⑤ 病児・病後児保育の充実 ⑥ 子育て環境の充実 ⑦ 見守りウォーク等ボランティアの充実
３ 女性活躍推進の社会づくり ① 女性活躍推進の社会づくり	
基本目標４〔暮らしやすいまちづくり〕 住み続けたい魅力的な特徴あるまちをつくる	
数値目標 ● 転出者数 : 831 人以下／年 【基準値：924 人（H30）】	
施策の内容	
１ 生涯にわたって安心して暮らせる環境づくり ① 公共交通の充実 ② 防災対策の推進	③ C R C の調査研究 ④ 市民の健康づくり支援
２ 官民連携によるまちづくりの推進 ① 大月市立地適正化計画の推進 ② 官民連携の推進	③ 自治体 S D G s の調査研究
基本目標５〔人材育成、郷土愛を育む教育〕 地域を愛し、地域を育てる人材を育てていく	
数値目標 ● 今住んでいる地域の行事に参加している児童・生徒の割合 : 小学校 6 年生 80%以上／年 【基準値：72.1%（H30）】 : 中学校 3 年生 65%以上／年 【基準値：59.0%（H30）】	
施策の内容	
１ 子ども達のふるさとを愛する気持ちを育む教育 ① 地域の教育支援 ② 大月を愛する心の醸成	③ 市民主体による「ふるさと教育」の推進 ④ 文化情報発信拠点としての図書館の機能の充実

【本計画の中での公共交通の役割・位置づけ】

- ・基本目標４の施策内容（１）生涯にわたって安心して暮らせる環境づくりの具体的な施策内容に、「公共交通の充実」が含まれおり、交通事業者等が参画した協議会を立ち上げ、身近な市民の足である公共交通（路線バス）のあり方について、調査・検討を行うことが示されている。

3-2 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」に規定する地域公共交通計画として位置づけられ、策定するものです。

本計画は、上位計画である「大月市第 7 次総合計画」、「おおつき創生都市計画マスタープラン」などの関連分野別計画を踏まえて検討を行います。

§ 4. ニーズ把握（ヒアリング・アンケート）

4-1 関係機関ヒアリング

（1）ヒアリング調査の狙い

市内公共交通事業者（バス、タクシー）及び福祉関係者等（4 者）を対象に、バス交通に関する現状や各事業者からみたバス利用の必要性や課題、改善方策など様々な意見を聞き取り、計画策定における課題や目標設定の資料として活用することを狙いとして実施しました。

（2）ヒアリング対象と質問項目

ヒアリングを実施する対象者と質問項目は以下のとおりです。

表 ヒアリング調査の対象と質問項目

対象	ヒアリング対象	ヒアリング内容（質問項目）
公共交通事業者	富士急バス （大月営業所）	・バス利用者数の動向 ※コロナ禍で減少した理由、R4 以降での回復状況など ・市内路線の利用率の格差 ※利用者の多い路線（系統）と少ない路線（系統）での違い・理由を確認 ・バス事業者からみたバス事業の課題と改善方策
	富士急山梨ハイヤー	・タクシー利用者数の動向及び 1 日当たりの稼働台数 ※利用者数の概数（or 1 台当たりの実車回数など） ・利用区間の上位 5 区間及び利用の多い時間帯 ※どの区間で何時頃に利用させているか、バスや鉄道との競合関係などを確認 ・タクシー事業者からみたバスとの共生に向けた課題
福祉関係者	福祉タクシー事業者	・福祉タクシーの事業概要と利用者数の動向等 ※利用される方の条件、利用区間・利用状況等 ・福祉タクシー事業者からみたバス交通の必要性・課題と改善方策
	大月市社会福祉協議会	・福祉関連施設の従業者・利用者のバス利用状況 ※利用の有無、利用される方の条件等（例：免許返納など） ・社会福祉の観点からみたバス交通の必要性・課題と改善方策

(3) ヒアリング結果

ヒアリング結果の概要は下表のとおりであり、各ヒアリングの実施状況、ヒアリング調査票等については、次頁以降に掲載します。

表 ヒアリング結果の概要

ヒアリング対象	ヒアリング結果概要
富士急バス（株）	バス利用の動向 ・R4 年度の利用者数は 22 万 9000 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、大月小菅線の利用者数を 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。 バス利用の課題と改善方策 ・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。 ・スクールバス運行を乗合いダイヤとして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）	タクシー利用の動向 ・大月市と都留市での運行では R4 年度の利用者数は約 4 万 5000 人で、2 年前に比べて約 1 万 2000 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。 タクシー事業者からみたバス事業の課題と改善方策 ・乗車したい時間にバスがないことが問題で、その解消が課題 ・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。 デマンドタクシーの利用（実証実験）について ・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	福祉タクシー事業の概要と利用者動向 ・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、買い物の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）。 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 ・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の検討が必要。
大月市社会福祉協議会	福祉事業者の概要及び送迎等の有無 ・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。 福祉事業者からみたバス事業の課題と改善方策 ・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を変える必要がある。

【ヒアリング実施日時等】

ヒアリング対象者	実施日時	出席者
富士急バス(株)	令和5年9月13日(水) 16:00～16:30	富士急バス： 山崎所長、池田常務、天野次長 三井共同建設コンサルタント： 鈴木、磯海
富士急山梨ハイヤー(株)	令和5年9月13日 16:30～17:00	富士急山梨ハイヤー： 木村社長 三井共同建設コンサルタント： 鈴木、磯海
福祉タクシー事業者 (あいおいケアサービス)	令和5年8月3日(木) 16:00～17:00	あいおいケアサービス： 鈴木代表 大月市： 上條主査 三井共同建設コンサルタント 鈴木、磯海
大月市社会福祉協議会	令和5年8月4日(金) 13:30～14:00	大月市社会福祉協議会： 安藤主査、安藤社会福祉士 三井共同建設コンサルタント 鈴木、磯海

大月市内のバス交通に関するヒアリング調査票

1. バス利用者数の動向についてお伺いします。

(1) 近年のバス利用者数は以下の推移ですが、最新年（令和4年度）のバス利用者数をお教えてください。



●令和4年度利用者数（ 229,037人 ）※対前年 -9,864人

(2) 令和2年度～3年度はコロナ禍の影響による利用者数の減少と考えられますが、減少した利用者層が分かりましたら、お教えてください。

例：高齢者の出控えがあったため

- ・フリーパス（高齢者）の減少（R2⇒R3：155人減）
- ・スクール定期の減少（R2⇒R3：11人減）

2. 市内のバス路線による利用の格差について、最も利用者の多い路線を100とした場合に、各路線の割合をお教えてください。

- ①宮谷線（大月中央病院前⇄堀江製作所前）：割合 17
- ②桑西線（大月駅⇄上真木⇄ハマイバ前）：割合 62
- ③新倉・山谷線（大月中央病院前⇄新倉・山谷・梨ノ木平扇山登山口）：割合 13
- ④新田線（大月駅⇄新田）：割合 34
- ⑤西奥山線（大月駅⇄西奥山）：割合 12
- ⑥大月小菅線（大月中央病院前⇄奈良子・上和田・小菅の湯）：割合 100
- ⑦朝日小沢線（大月中央病院前⇄朝日小沢上）：割合 21
- ⑧藤崎線（大月中央病院前⇄桂台・四季の丘・藤崎）：割合 64
- ⑨日影線（大月中央病院前⇄日影 ※循環含む）：割合 58

3. バス事業者からみたバス事業の課題と改善方策について。

上記の動向や利用の格差などを踏まえて、事業者目線からみた大月市内のバス事業の課題と改善方策があればお教えてください。

- ・赤字ダイヤの削減、新田方面の効率化 ※R4から月・水・金の運行3系統
- ・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：全体の平均年齢54.6歳、大月は58.4歳）

大月市内のタクシー・バス交通に関するヒアリング調査票

1. タクシー利用者数の動向等についてお伺いします。

(1) 御社のタクシー保有台数と1日あたりの稼働台数をお教えてください。

■保有台数：(15台)

■稼働台数：(10～12台/日) ※大月市内は6～7台(大月と都留で営業)

(2) 年間の利用者数(過去3年間)、または、1日1台あたりの実車回数をお教えてください。

■利用者数：(R2年：33,000人、R3年：35,000人、R4年：45,000人)

■1日1台あたりの実車回数：(10.4回/日・台)

2. 市内でタクシー利用が多い区間や時間帯について、上位5位までの内容をお教えてください。

例) 利用区間：大月駅～上真木、利用時間帯：19時台

第1位：利用区間(大月駅～花咲)、利用時間帯(AM、夕方時台)
※NEC、ゴルフ場

第2位：利用区間(市内～病院)、利用時間帯(AM時台)

第3位：利用区間(～)、利用時間帯(時台)

第4位：利用区間(～)、利用時間帯(時台)

3. 上記2.のタクシー利用が多い区間や時間帯には、どのような特徴があると考えられますか。あてはまる特徴に○印を付けて下さい。

特徴	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
バス路線がない					
バス運行の時間外					
自分で運転できない					
家族が送迎できない					
バス停や駅まで遠い					
その他()					

- ・上記の利用客で理由は様々
- ・コロナが明けて企業関係者に加えてハイキング客も増加

4. タクシー事業者からみたバス事業の課題と改善方策について。

上記を踏まえて、事業者目線からみた大月市内のバス事業の課題と改善方策があればお教えてください。

- ・バスに乗りたい時間にバスがないことが最大の課題
- ・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

大月市内のタクシー・バス交通に関するヒアリング調査票

1. 福祉タクシー事業の概要と利用者数の動向等についてお伺いします。

(1) 福祉タクシーと一般のタクシーとの違い（特徴）をお教えてください。

■利用者層：例えば、介添えが必要な方、家族が同行できない方 など

後期高齢者や障害を持つ方の利用が多いが65歳以上であれば誰でも利用可能
65歳以下であってもけがや病気で歩行困難であれば利用可能
利用者の約5割程度が車椅子利用者

■サービス内容：

営業車両は3台（そのうち1台はストレッチャー搭載車）
家族や病院からの依頼で院内同行支援なども可能。（1h/2400円）
また、買物同行支援なども可能です。ここ数年で同行支援の依頼が増加しました。

■料金体系：

タクシーより安価であり、時間料金制を採用。（初乗り600円+5分毎/500円）
運賃の他に状況により乗降支援料金、備品レンタル料金が追加されます。
市内在住の方は迎車料金は頂きません。

(2) 福祉タクシー利用の状況をお教えてください。利用が多い区間や時間帯について、上位5位までの内容をお教えてください。

例）利用区間：初狩～大月中央病院、利用時間帯：8時台

第1位：利用区間（市内～大月中央病院）、利用時間帯（午前中）約5割

第2位：利用区間（市内～個人医院、介護施設等）、利用時間帯（-時台）

第3位：利用区間（市内～買い物）、利用時間帯（-時台）

※家族や介護施設からの依頼であればデイクア⇄病院の送迎も可能です。

※市外、県外への利用も可能です。

※市内であれば1日10件の送迎が限界。

2. 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について。

上記を踏まえて、事業者目線からみた大月市内のバス事業の課題と改善方策があればお教えてください。

買物難民や交通弱者という言葉をよく聞くがこういった方々の本当の悩みを理解されていない気がします。高齢者や障害を持つ方々は自分の力だけではベッドからも出られないしバス停まで行くのも困難です。第三者の身体介助や車椅子での援助が必要な方々も少なくありません。難民や弱者という本当に困っている方々を援助する為の有効な予算の使い方を検討してください。

大月市内のバス交通に関するヒアリング調査票

1. 市内の福祉事業者及び事業者における送迎の有無等についてお伺いします。

(1) 市内の福祉事業者（老人福祉法に基づく）は、何社ありますでしょうか。また、事業者別の利用者数が分かれば、お教えてください。

■第一種社会福祉事業者

- ・養護老人ホーム（事業者数：0 社、利用者数：0 人）
- ・特別養護老人ホーム（事業者数：4 社、利用者数：162 人）
- ・軽費老人ホーム（事業者数：0 社、利用者数：0 人）

■第二種社会福祉事業者

- ・デイサービス事業（事業者数：9 社、利用者数：225 人）
- ・認知症対応型老人共同生活援助事業（事業者数：1 社、利用者数：18 人）
- ・小規模多機能型居宅介護事業（事業者数：2 社、利用者数：58 人）

(2) 市内の福祉事業者で、利用者への送迎サービスを実施されている事業者はありますでしょうか。実施している事業者がありましたら紹介をお願いいたします。

基本的に市内事業者は全て送迎を実施している。

■デイサービス：送迎を含めたサービス

■ショートステイ：家族が送迎している場合が多い、送迎は別料金

2. 高齢者福祉施設を利用される方がバス利用をされる場面はありますでしょうか。お分かりになる範囲で現状をお教えてください。

例）100%ない。家族が送迎したり、介護タクシーを利用したりするケースがある

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。

3. 福祉事業者からみたバス事業の必要性・課題と改善方策について。

事業者目線からみた大月市内のバス事業の必要性や課題、改善方策があればお教えてください。

- ・本数が少ないため、利用頻度が減っていると考えられる。
- ・免許返納をすることなども考慮してバス等の公共交通の必要性に対する意識を変える必要がある。

4-2 公共交通空白地域住民（梁川町）の公共交通利用の現状

(1) 調査の目的及び調査概要

①調査の目的

本アンケート調査は、公共交通の空白地域である梁川町のデマンドタクシーの実証実験（R5 年 7 月～9 月の 3 ヶ月間）の区域に居住する住民を対象に、地区住民の現在の公共交通利用状況を把握するために実施したアンケート調査です。

②調査概要

【調査対象及び方法】

・以下の梁川町内の地区（地図は次頁）

清水大保呂 中野・金畑 新倉 塩瀬 原 西村 綱本 斧窪 彦田 立野
下畑 小篠

・デマンドタクシー実証実験の説明時に配布（欠席者は区長より）し、区長から回収していただく方法。

【調査回収数】

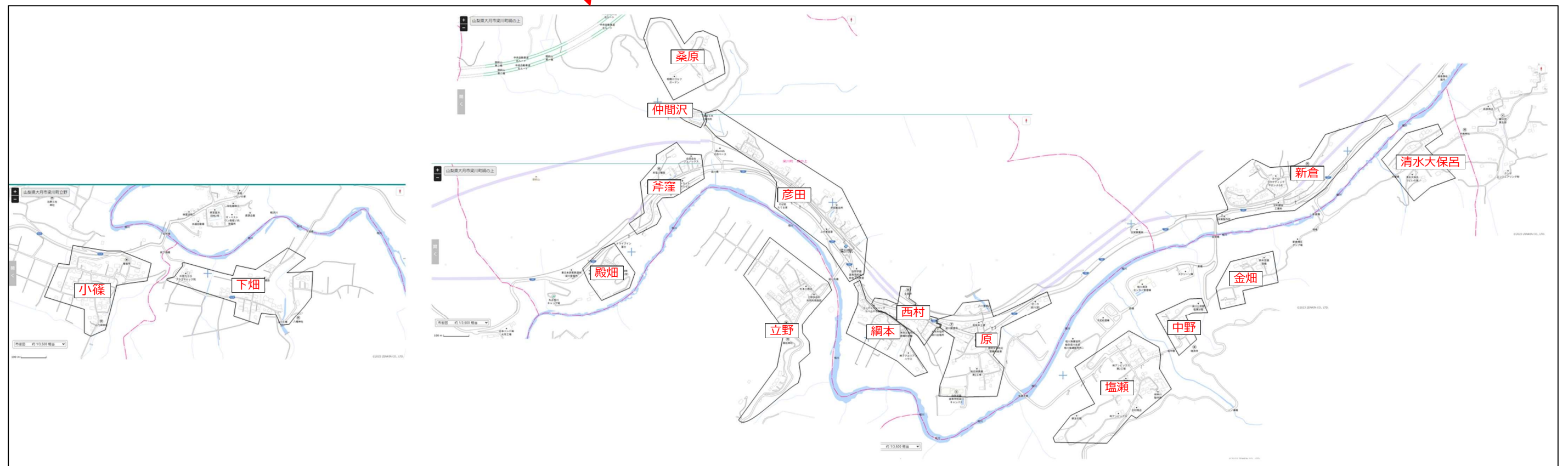
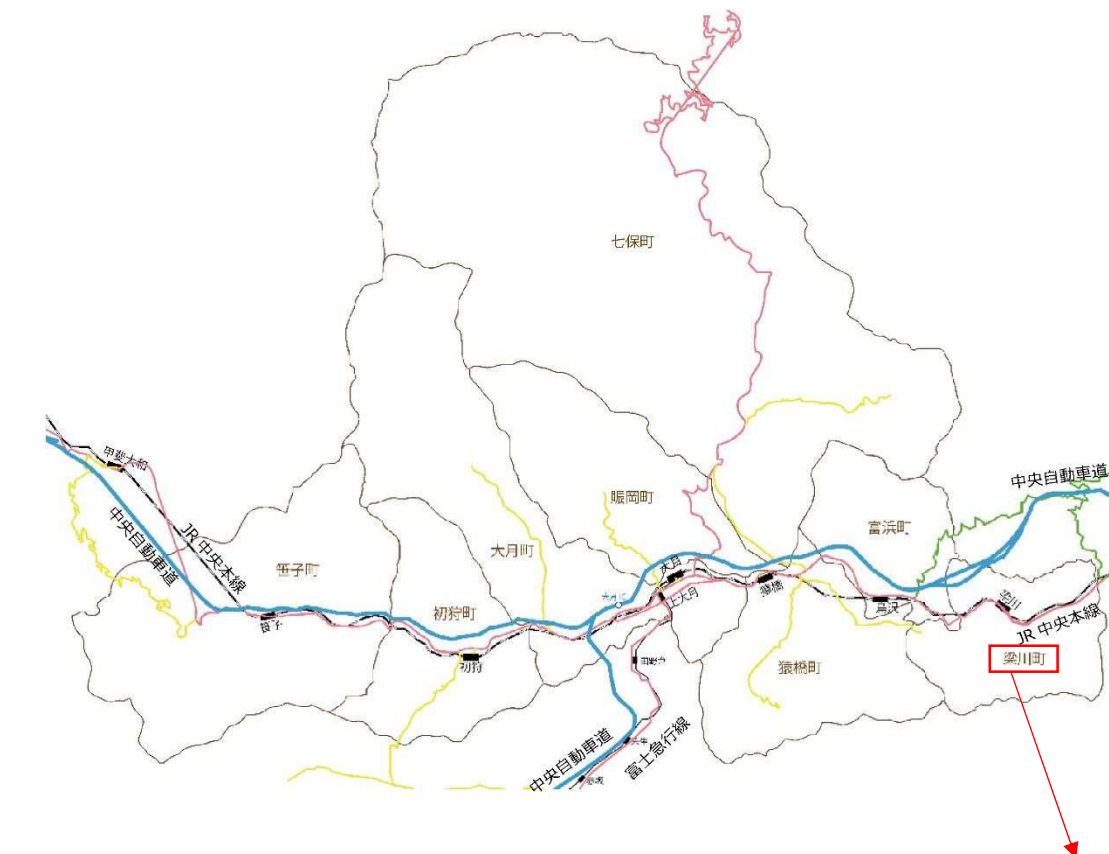
・268 票（回収率：32.8%） ※梁川町の人口（818 人：令和 2 年国勢調査）

【調査内容】

・調査票の内容は以下のとおり。

公共交通利用状況アンケート		該当するものに○・時間の記載をお願いします	
お住いの地域	清水大保呂 中野・金畑 新倉 塩瀬 原 西村 綱本 斧窪 彦田 立野 桑原 仲間沢 殿畑 下畑 小篠		
性別	男 女	年代	40 代以下 50 代 60 代 70 代 80 代以上
日頃の交通手段	徒歩 自家用車 バイク バス 電車 タクシー(福祉タクシー含) その他()		
日常的な外出の目的	病院(通院) 買い物 公共施設の利用 知人・友人宅訪問 趣味娯楽 その他()		
日常的な主な目的地	町内 大月 猿橋 鳥沢 その他市内 上野原 四方津 市外		
日常的な外出頻度	ほぼ毎日 週に数日 週に 1 日程度 月に数日程度 その他		
Q 1 病院に出かける場合(自家用車・バイク・バス・電車・タクシー・家族等の送迎)で () 時頃家を出て () 時頃に帰る Q 1-② 病院へは何時ごろまでに到着していただきたいですか? () 時頃			
Q 2 買い物に出かける場合(自家用車・バイク・バス・電車・タクシー・家族等の送迎)で () 時頃家を出て () 時頃に帰る			
Q 3 町内で用事を足す場合(徒歩・自家用車・バイク・バス・タクシー)で () 時頃家を出て () 時頃に帰る			
Q 4 現在、病院や買い物へ向かう場合の交通費はどのくらいかかっていますか? (電車片道 円・バス片道 円・タクシー片道 円 福祉タクシー片道 円・自家用車や家族、近所の人に頼む(無料)・その他)			
Q 5 現在はバス停が遠く、便数も少ない路線バスですが、予約制の乗合タクシーを家の近くまで一日 3 往復、片道 500 円で運行し、猿橋駅や猿橋営業所でバスや電車に乗り換えるのは不便だと感じますか。(はい・いいえ) Q 5-② はい→不便(はい)とお答えいただいた方で、料金が高くても病院や買い物など、目的地まで直接行ける公共交通等があれば利用しますか。(はい・いいえ)			
アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。 その他ご意見等ございましたら、裏面等をご利用いただき自由に記載してください。 地区説明会にご持参いただくか、出張所へお届けいただけましたら幸いです			

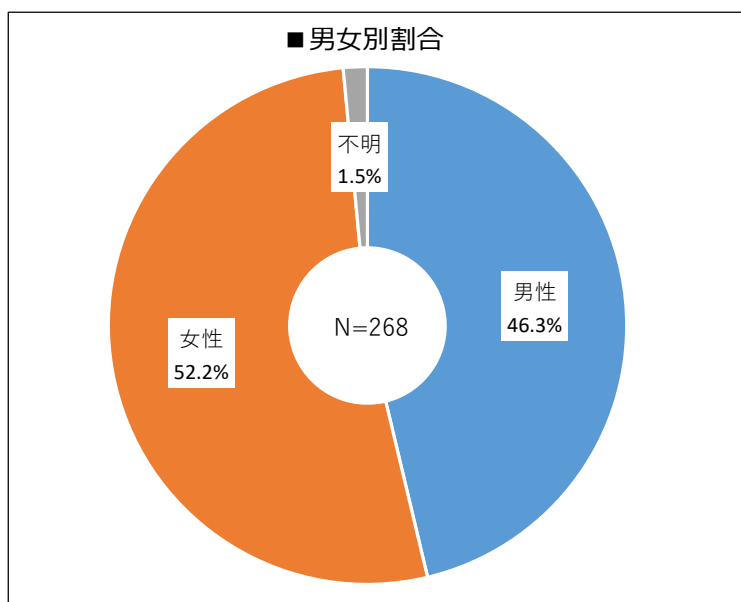
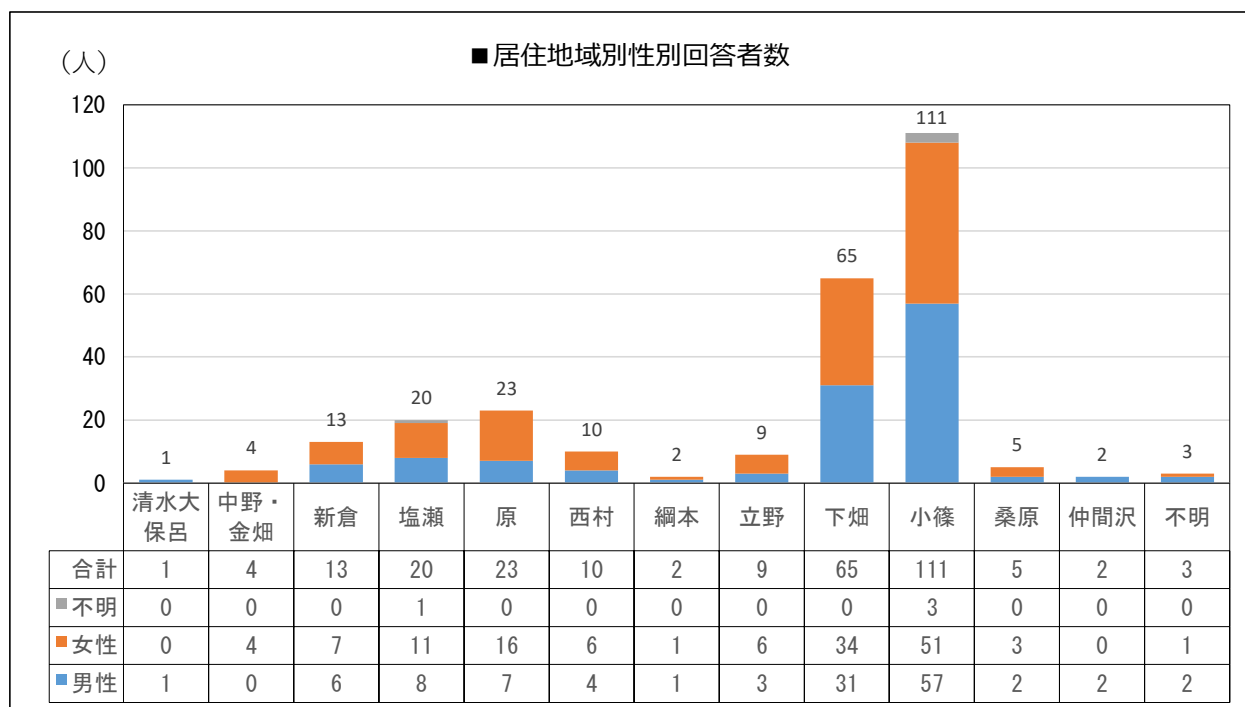
梁川町の地区区分図



(2) 調査結果

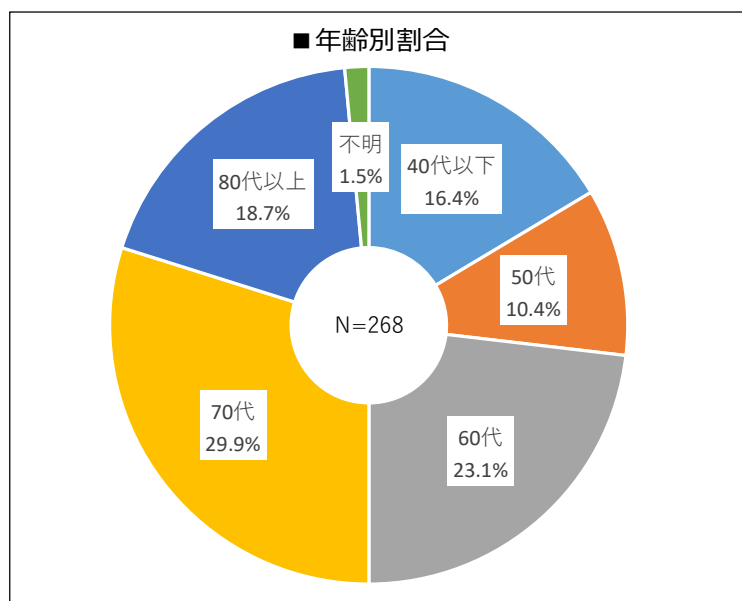
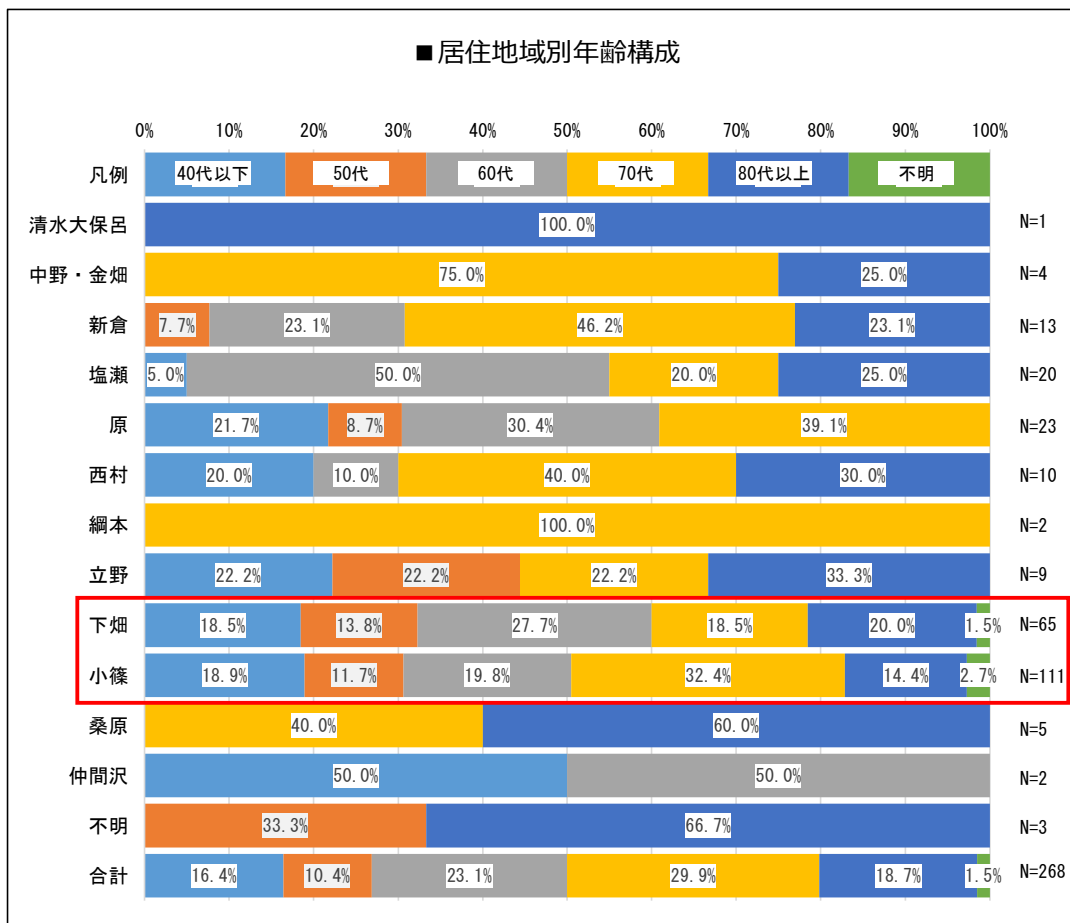
①居住地と性別

- ・回答者の居住地内訳から、小篠地区（111 人）及び下畑地区（65 人）からの回答者数が多く、両地区の回答者数は全体の 65.7%（176 人÷268 人）を占めています。
- ・また、性別（男女比）は、若干女性が高い（52.2%）ものの、概ね性別による差は見られない結果となっています。



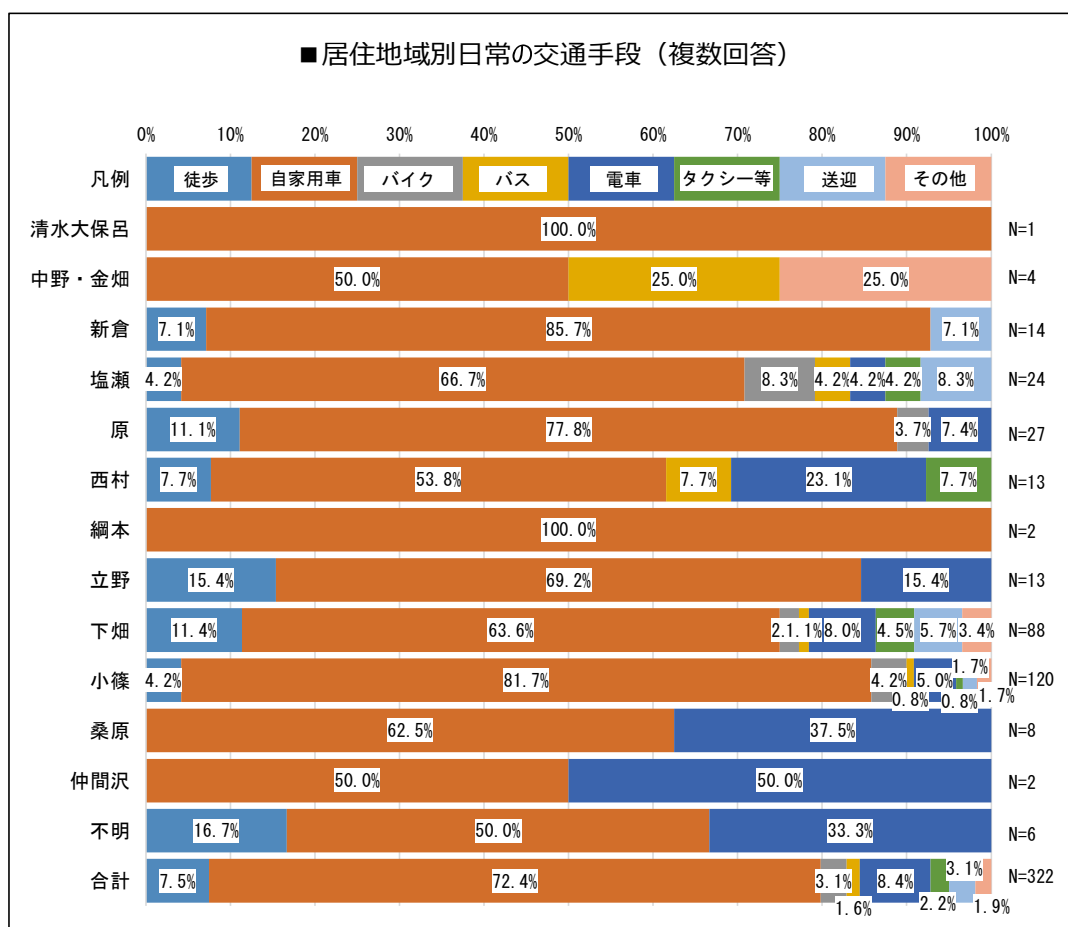
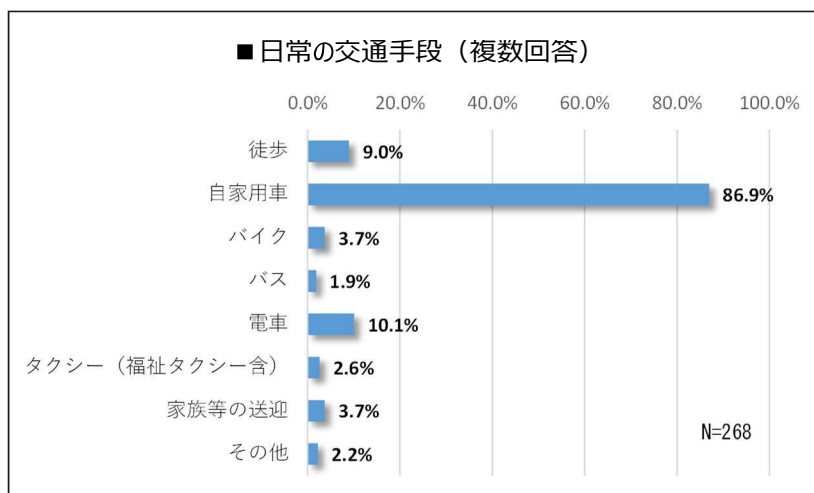
②居住地別年齢構成

- ・回答者の居住地別の年齢内訳について、地区により不規則であるため、回答者数の多い小篠及び下畑地区でみると、60代以上が7割近く（小篠地区：69.4%、下畑地区：67.7%）を占めており、回答者の年齢層が高いことが示されています。
- ・回答者全体でみると60代以上が73.2%であることから、上記の2地区以外では、さらに回答者の年齢層が高いことが示されています。



③居住地別日常の交通手段

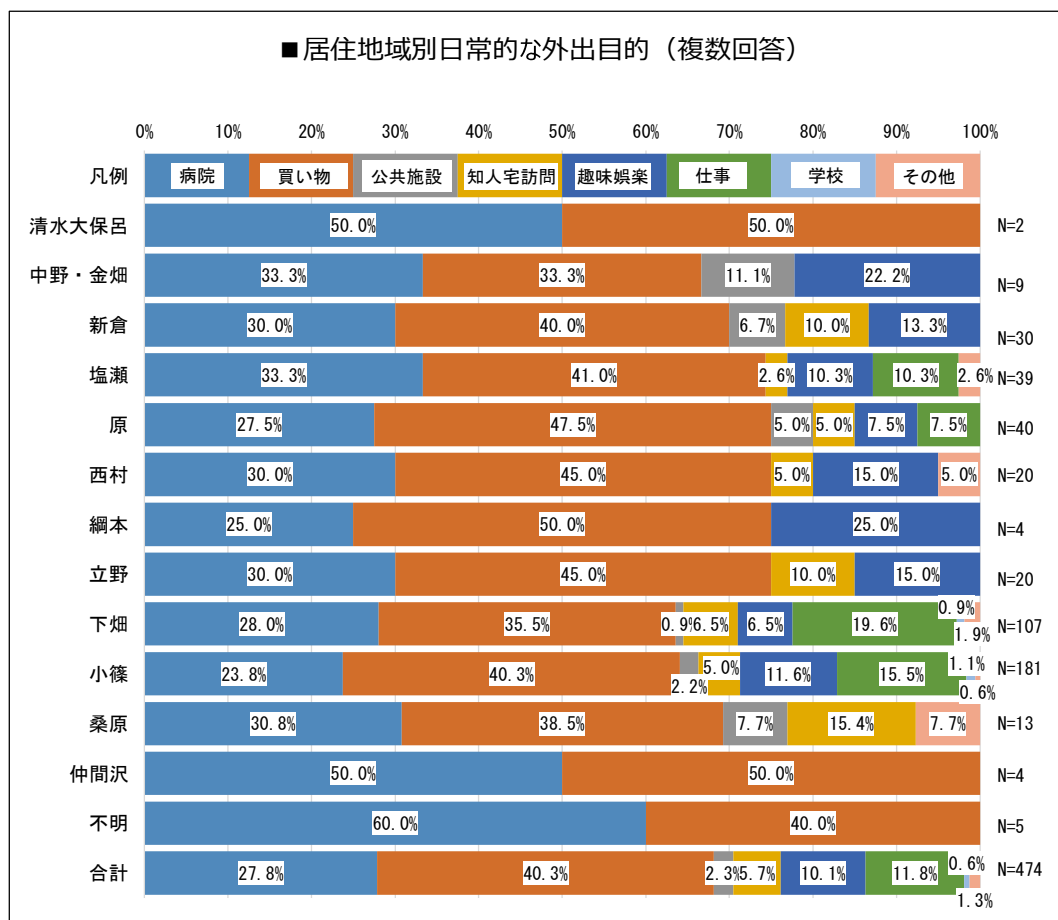
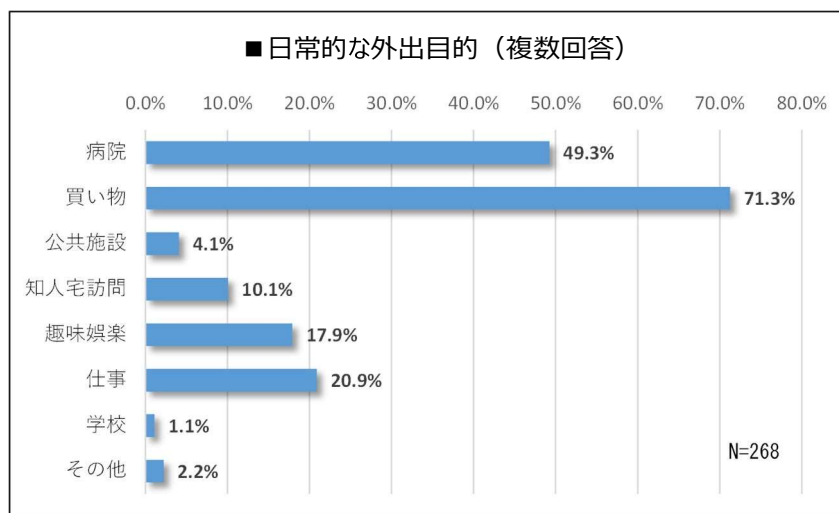
- ・回答者の居住地別の日常の交通手段について全体で見ると、86.9%（9割近く）の住民が自家用車を利用すると回答されており、前述したように回答者の73.2%が高齢者であることを考えると、年齢を問わず自家用車利用が移動手段の柱になっていることが伺えます。なお、バスを利用すると回答された住民は1.9%に過ぎない結果となっています。
- ・地区別にみた場合には回答者数によって比率が大きく変わる面があるものの、仲間沢や桑原、西村の住民は鉄道を利用する割合が高くなっています。



注）地域別のグラフは手段構成を比較するために、複数回答数の合計を100%として計算（全体数 N=322）

④居住地別日常の外出目的

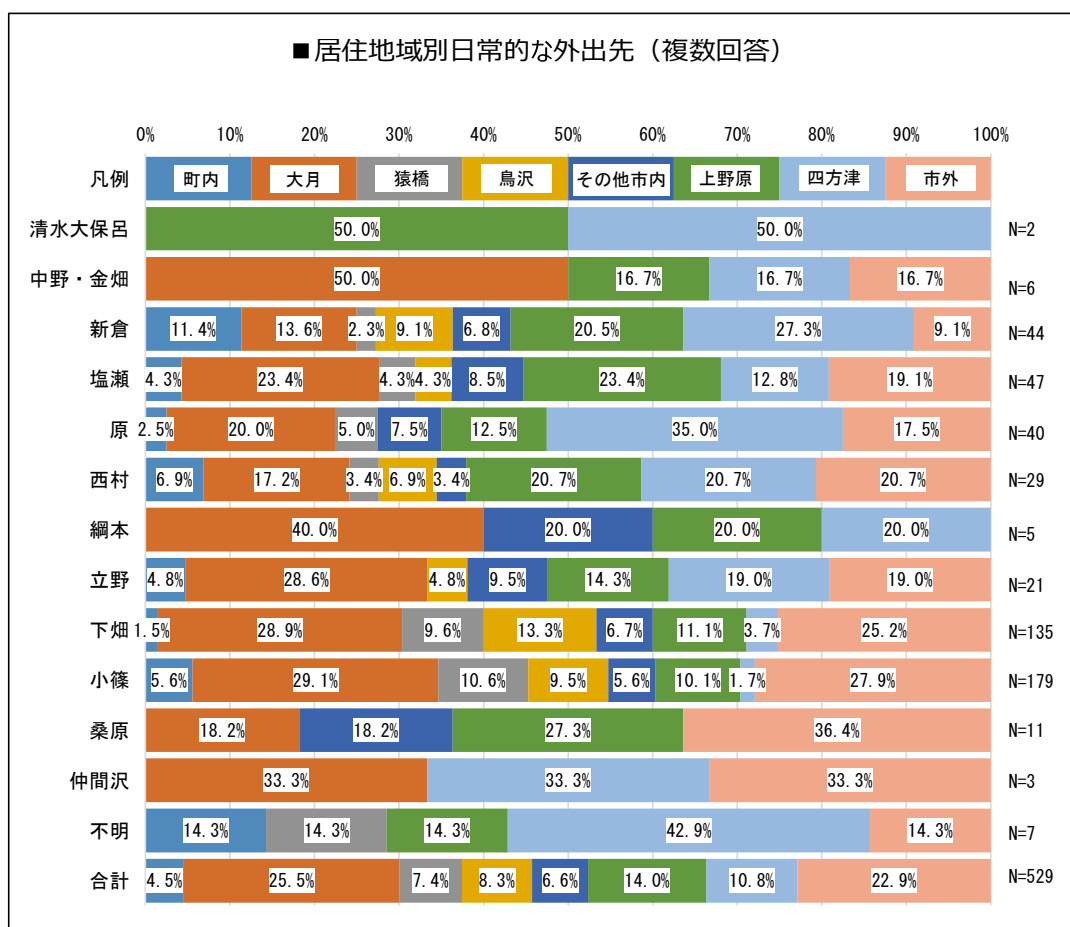
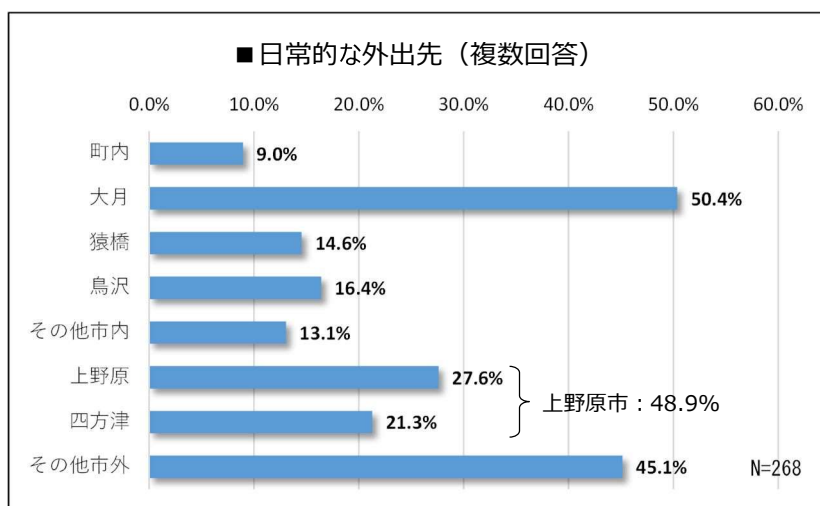
- ・回答者の居住地別の日常的な外出先について全体でみると、買物が71.3%、病院が49.3%となっており、これらの目的で外出することが主となっています。バス停での利用者アンケート調査結果からも、大月市立中央病院からイオン大月店で買い物をされる方も多くみられたことから、通院と買物がセットとなって行動されることが多いと考えられます。
- ・地域別にみた場合には回答者数によって比率が大きく変わる面があるものの、回答者数の多い小篠及び下畑では仕事と回答された方が2割近くあり、その回答者数49人の約半数（25人）が50代以下の年齢の方々でした。



注）地域別のグラフは手段構成を比較するために、複数回答数の合計を100%として計算（全体数 N=474）

⑤居住地別日常的な外出先（目的地）

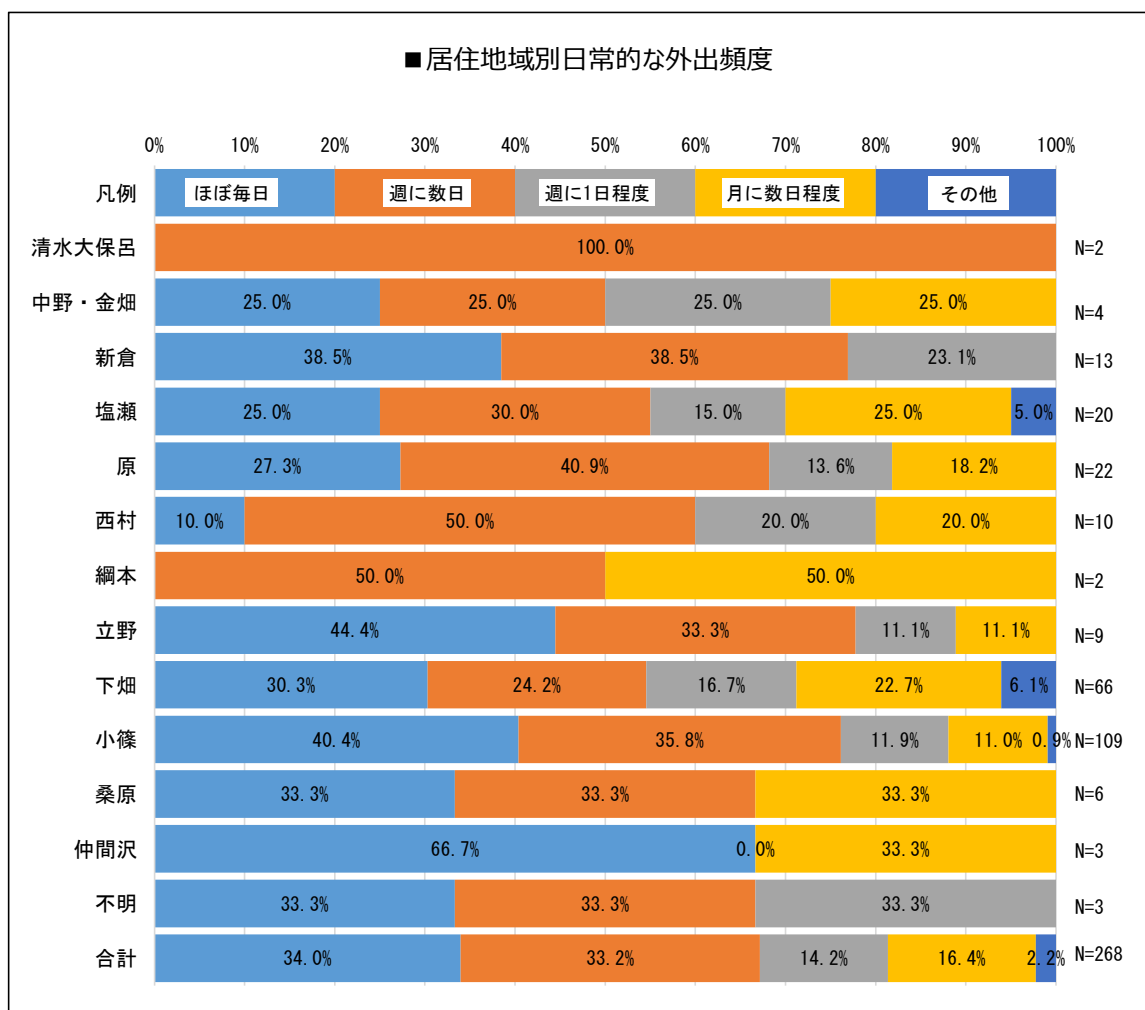
- ・回答者の居住地別の日常的な外出先（目的地）について全体で見ると、大月が 50.4%、上野原市（上野原＋四方津）が 48.9%、大月市及び上野原市以外のその他市外が 45.1%となっており、大月市外を目的地とする住民も多い結果となっています。
- ・上記の結果は、アンケートを実施した梁川地区が本市の最東端に位置することから、上野原市（上野原＋四方津）やその他市外（大月市・上野原市以外）を目的地とすることが多いと考えられます。



注）地域別のグラフは手段構成を比較するために、複数回答数の合計を 100%として計算（全体数 N=529）

⑥居住地別日常的な外出頻度

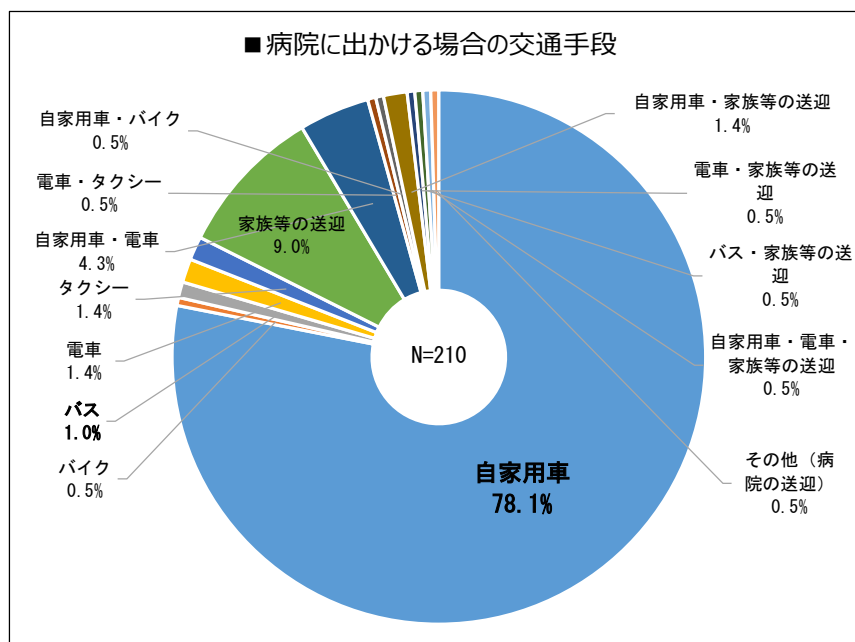
- ・回答者の居住地別の日常的な外出頻度について全体でみると、34%がほぼ毎日外出しており、週に数日（33%）と合わせると67%となり、3人に2人は週に数日以上外出しています。



⑦病院に出かける場合の行動について（Q1）

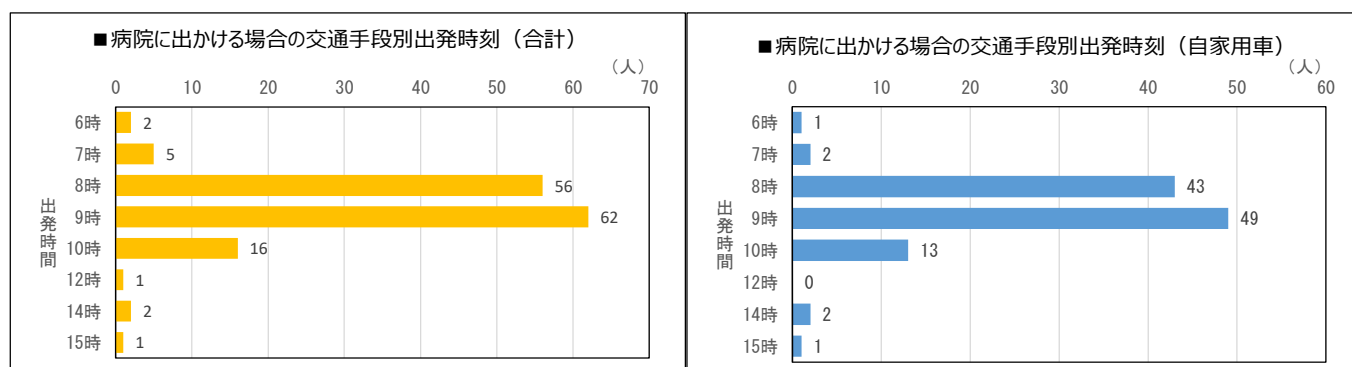
1）交通手段

・病院に出かける際の交通手段については、78%（約8割）の住民が自家用車を利用すると答えており、これに次いで家族等の病院への送迎が9%（約1割）と、これらを合わせると9割近く（87%）の住民が自分もしくは家族による自家用車で病院に通院しています。さらに、自家用車と他の手段との組み合わせもあわせると、ほとんどの住民が自家用車を利用して通院している状況にあります。このことから、バス利用は1%とほとんど利用されていない結果となっています。



2）出発時刻

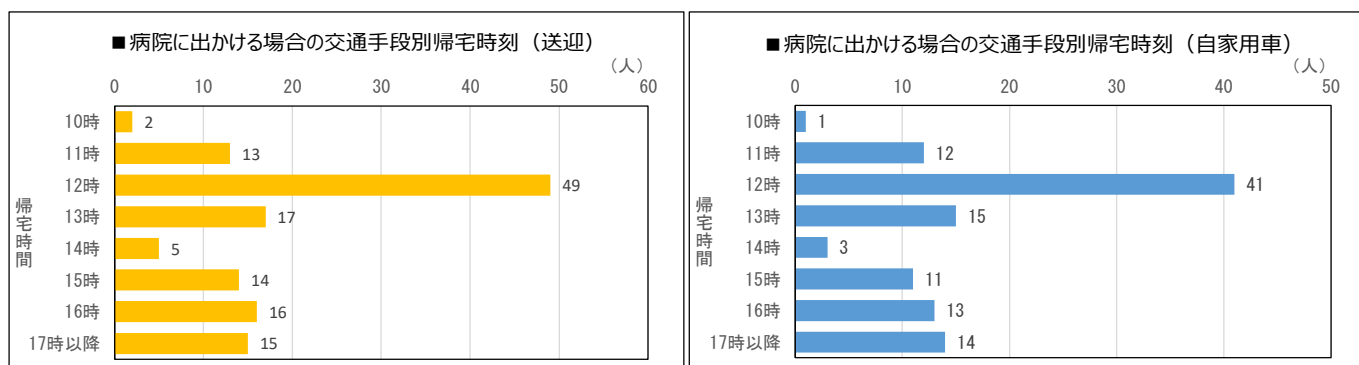
・病院に出かける際の出発時刻について、合計及び利用手段の多い自家用車でみると、8時～9時台に出発する人数が主となっており、午前中の早い時間帯となっています。



※自家用車グラフの人数は、合計人数の内数

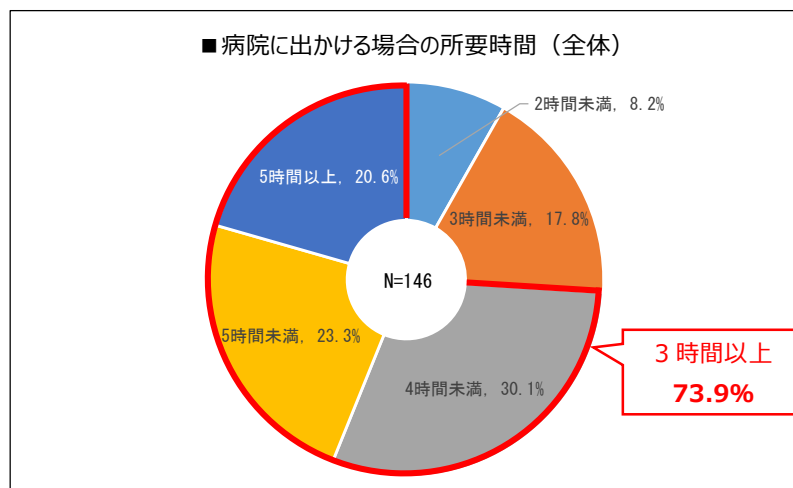
3) 帰宅時刻

- ・病院から帰宅する際の時刻について、合計及び利用手段の多い自家用車でみると、12 時台が最も多いものの、買物などの用事と合わせる方もいることから午後の時間帯での帰宅もあり、出発時刻に比べて不規則です。



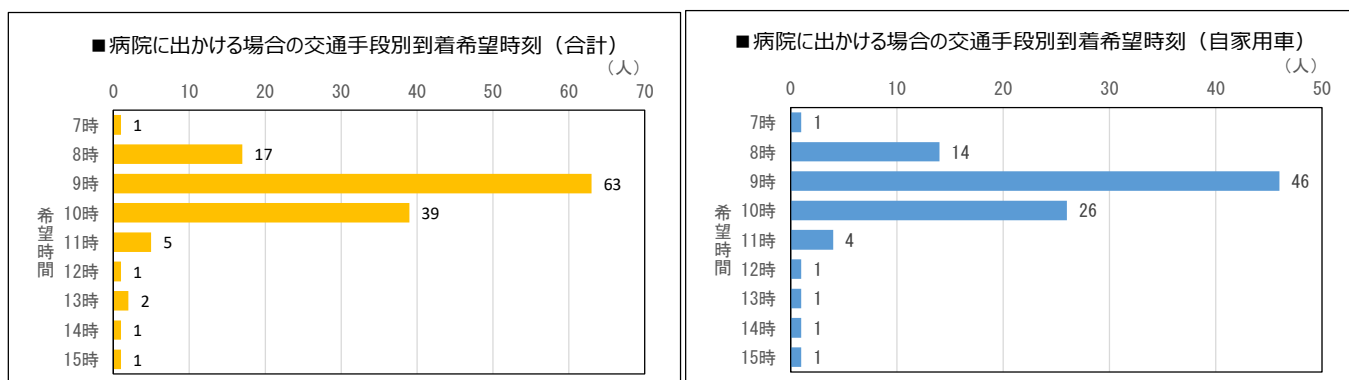
4) 病院に出かける場合の所要時間

- ・病院に出かけてから帰宅するまでの所要時間について全体（合計）でみると、3 時間以上が 74%となっていることから、上記 3）の帰宅時刻を勘案すると病院 + 買物などを合わせて外出している方が多く、帰宅までの所要時間が長くなっているものと考えられます。



5) 病院に出かける場合の到着希望時刻

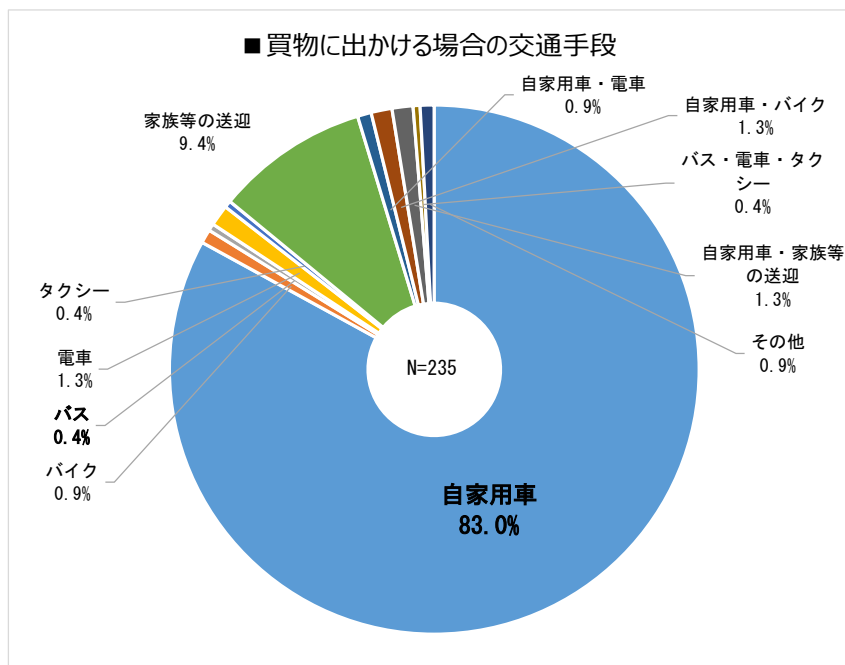
- ・病院に出かける場合の希望到着時刻について、合計及び利用手段の多い自家用車でみると、概ね 9 時台で、遅くとも 10 時までには到着することを希望しており、現状の出発時刻で、例えば 8 時台に出発した場合に 9 時台には到着可能になることから、現状と一致していると考えられます。



⑧買物に出かける場合の行動について（Q2）

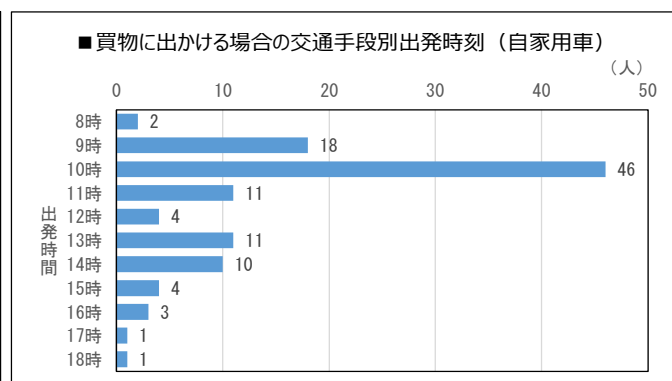
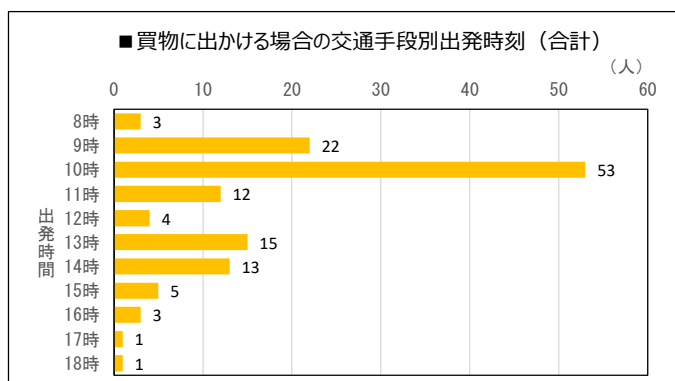
1）交通手段

- ・買物に出かける際の交通手段については、病院に出かける場合と利用手段の傾向は近似しているが、自家用車利用が83%と利用率は高くなっています。



2）出発時刻

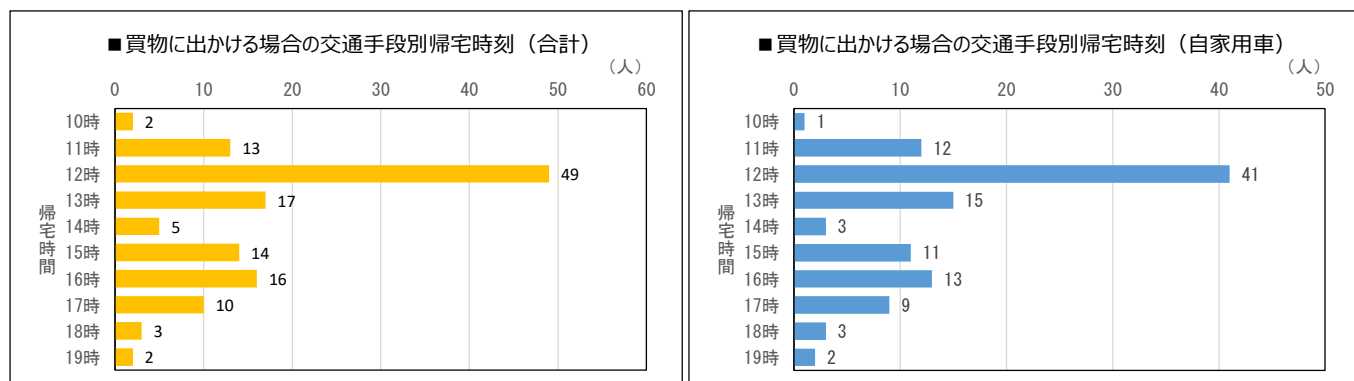
- ・買物に出かける際の出発時刻について、合計及び利用手段の多い自家用車でみると、10 時台に出発する人数が最も多くなっています。
- ・買物利用の多いイオン大月店は 9 時オープンであるが、専門店（ダイソーや宝くじ売場）は 10 時からとなっていること、病院帰りに立ち寄る方もいることなどから、10 時台の回答が最も多くなっているものと考えられます。
- ・なお、病院への出発時刻に比べると、午後の時間帯も出現しています。



※自家用車グラフの人数は、合計人数の内数

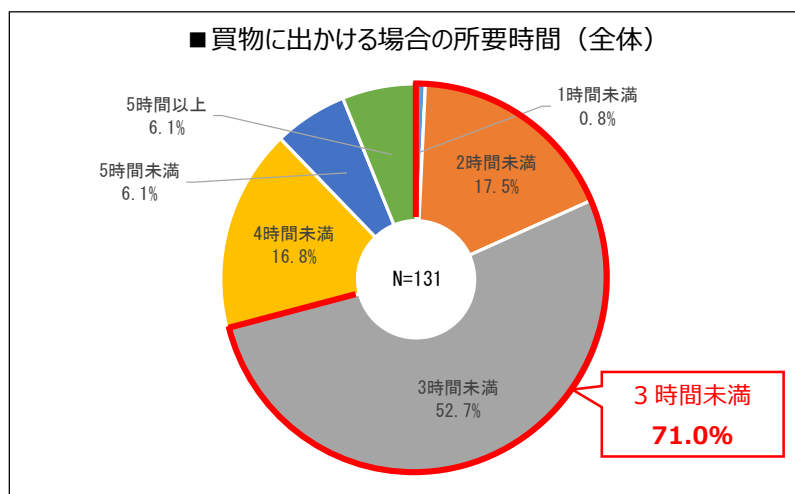
3) 帰宅時刻

- ・買物から帰宅する際の時刻について、合計及び利用手段の多い自家用車でみると、12 時台が最も多くなっています。なお、出発時刻も午後の時間帯もあることから、買物からの帰宅時刻は様々です。



4) 買物に出かける場合の所要時間

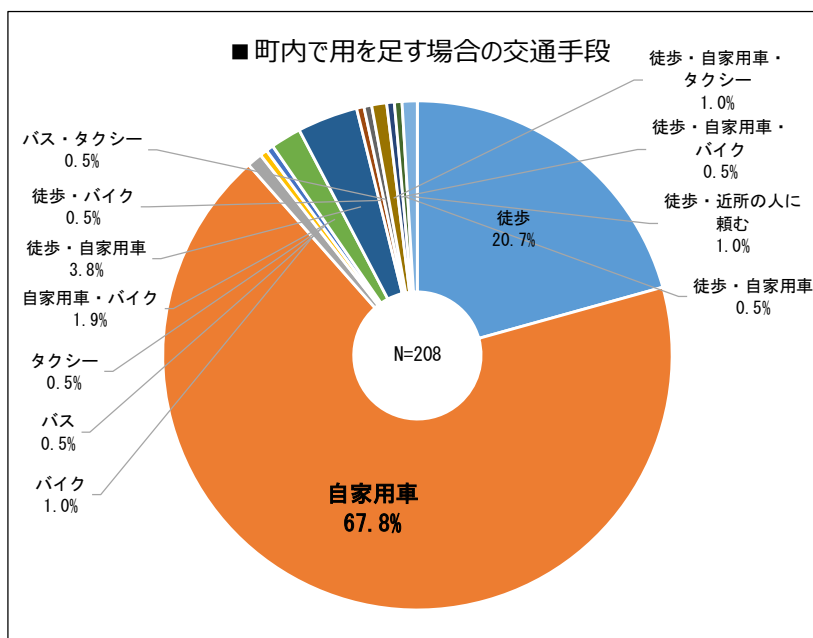
- ・買物に出かけてから帰宅するまでの所要時間について全体（合計）でみると、3 時間未満が 71%となっており、病院に比べて短くなっています。病院の場合、病院 + 買物などを合わせて外出している方が多いため、買物だけの行動は短くなっているものと考えられます。



⑨町内で用を足す場合の行動について（Q3）

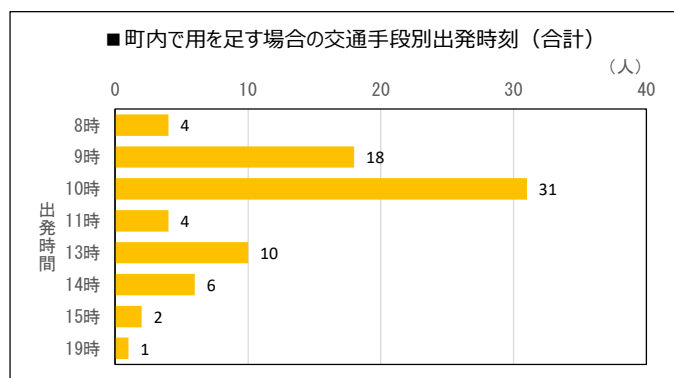
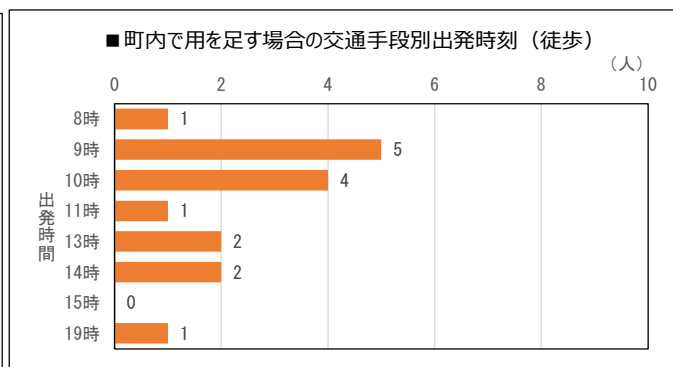
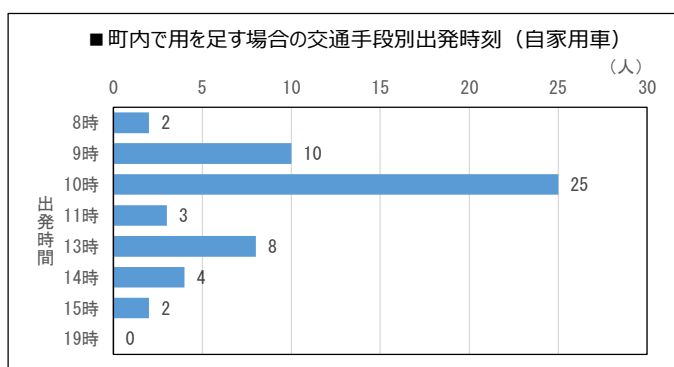
1）交通手段

- ・町内で用を足す際の交通手段については、病院や買物に出かける場合に比べて、自家用車利用が68%と利用率は低くなっており、一方で、徒歩で用を足す方が21%います。
- ・町内での用足しの場合、自宅周辺の可能性もあることから、病院や買物とは利用手段が異なるものと考えられます。



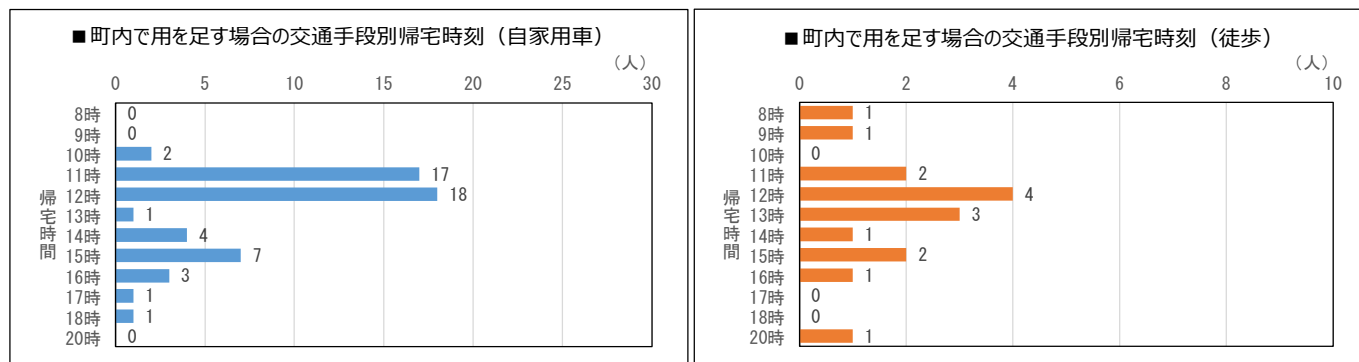
2）出発時刻

- ・町内での用足しの際の出発時刻について自家用車と徒歩でみると、自家用車は10時台に出発する人数が最も多く、徒歩は9時台か10時台となっています。
- ・なお、全体は自家用車と傾向は近似しています。



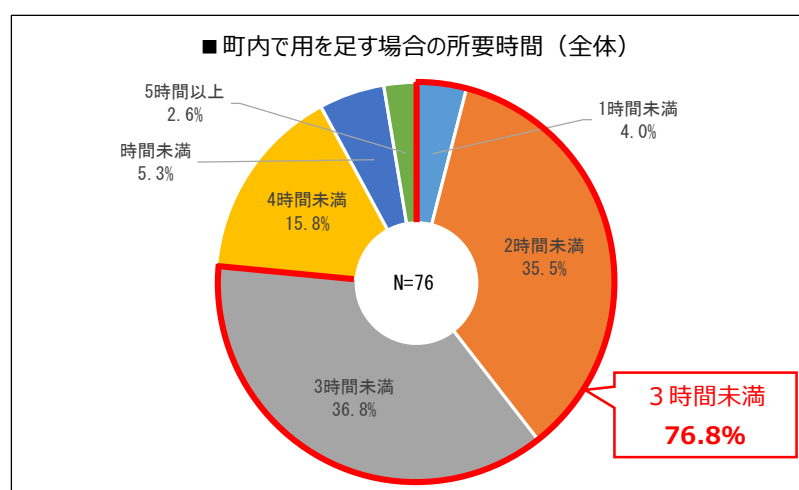
3) 帰宅時刻

- ・町内での用足しから帰宅する際の時刻については、自家用車では 11 時台から 12 時台が最も多く、徒歩の場合には 12 時台が多いものの、あまり突出しているわけではなく、帰宅時刻は様々です。



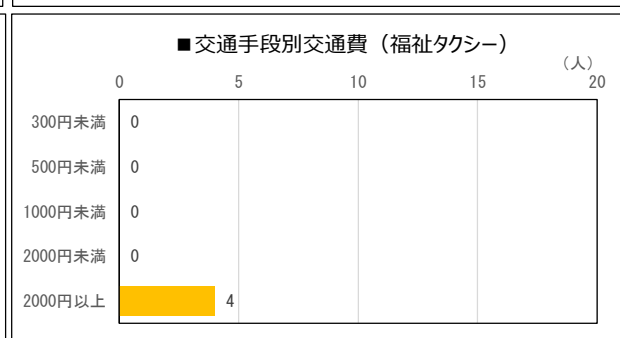
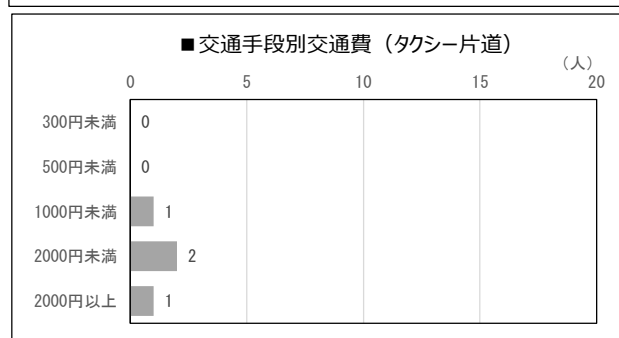
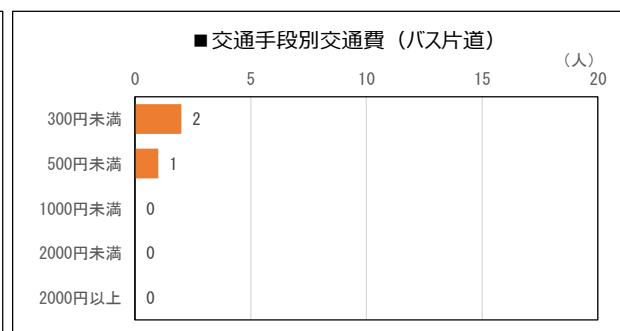
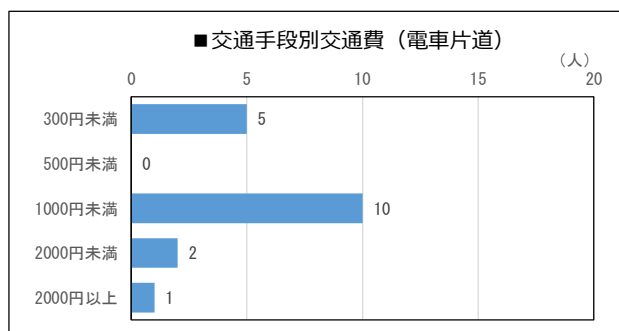
4) 町内に出かける場合の所要時間

- ・町内での用足しから帰宅するまでの所要時間について全体（合計）でみると、3 時間未満までが 77% となっており、病院や買物に比べて短い時間が多くなっています。
- ・これは、近所での用足しであることから、比較的短い所要時間が多いものと考えられます。



⑩ 病院や買物に向かう場合の交通費について（Ｑ４）

- ・自家用車や送迎以外の公共交通を利用されている住民の片道交通費については、バス利用者は３人と回答が少ないものの料金は最も安く、タクシーや福祉タクシーの個別交通手段では、１,０００ 円以上と高くなっています。



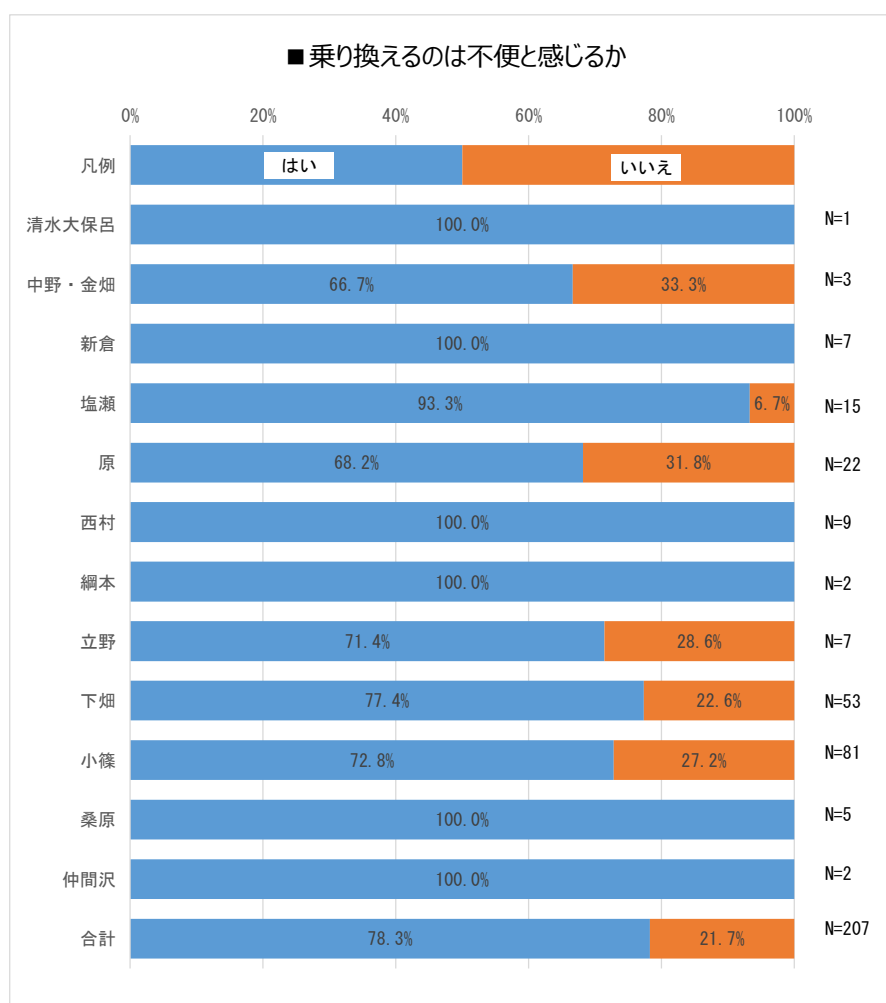
⑪ 予約制の乗り合いタクシーの評価について（Q5）

Q5 現在はバス停が遠く、便数も少ない路線バスですが、予約制の乗合タクシーを家の近くまで一日3往復、片道500円で運行し、猿橋駅や猿橋営業所でバスや電車に乗り換えるのは不便だと感じますか。（はい・いいえ）

Q5-② はい→不便（はい）とお答えいただいた方で、料金が高くても病院や買い物など、目的地まで直接行ける公共交通等があれば利用しますか。（はい・いいえ）

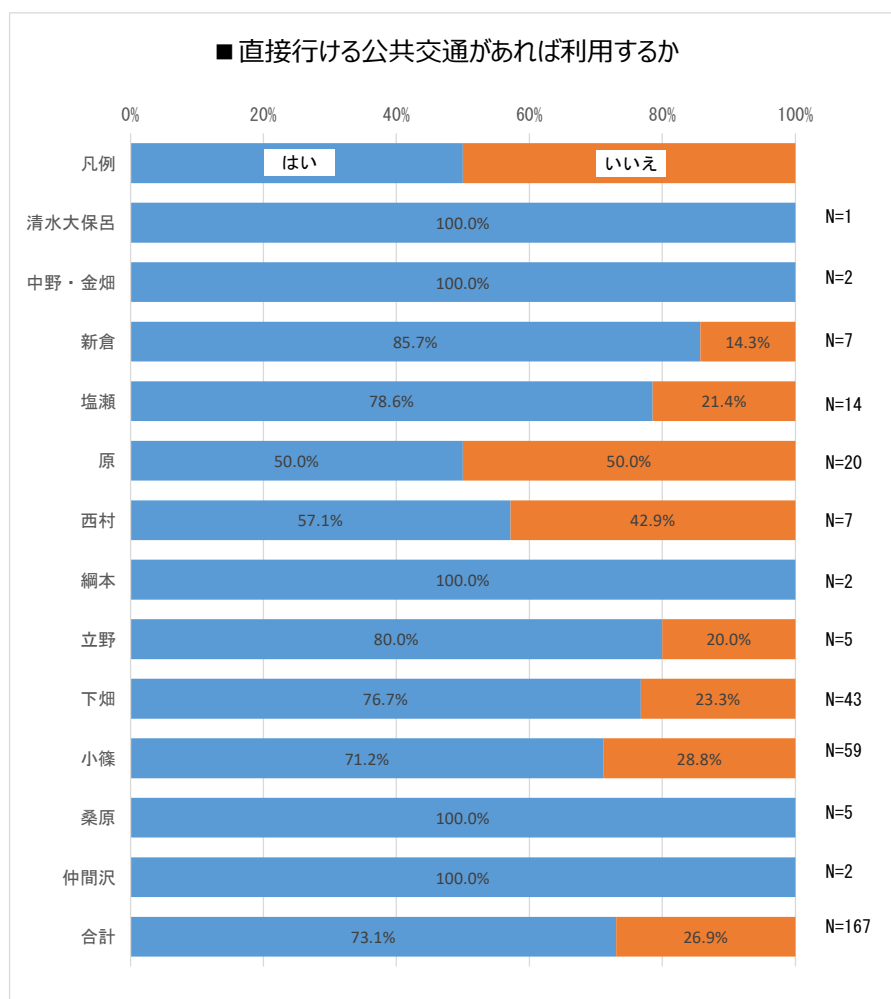
1) 乗換えの不便さに関する評価

・無回答を除いて「はい」もしくは「いいえ」を回答した方を対象にすると、全体（合計）では、78%（8割近く）の住民が乗換えは不便と感じると回答されています。



2) 料金が高くても病院や買物等で目的地まで直接行ける公共交通がある場合の利用の有無について

・地区によって利用の有無は分かれますが、全体（合計）では、73%の住民が利用すると回答されていることから、乗換えの不便さを解消できるのであれば、料金が高くても利用する可能性があることが示されています。



4-3 バス利用者聞き取りアンケート調査

4-3-1 調査概要

(1) 調査の狙い

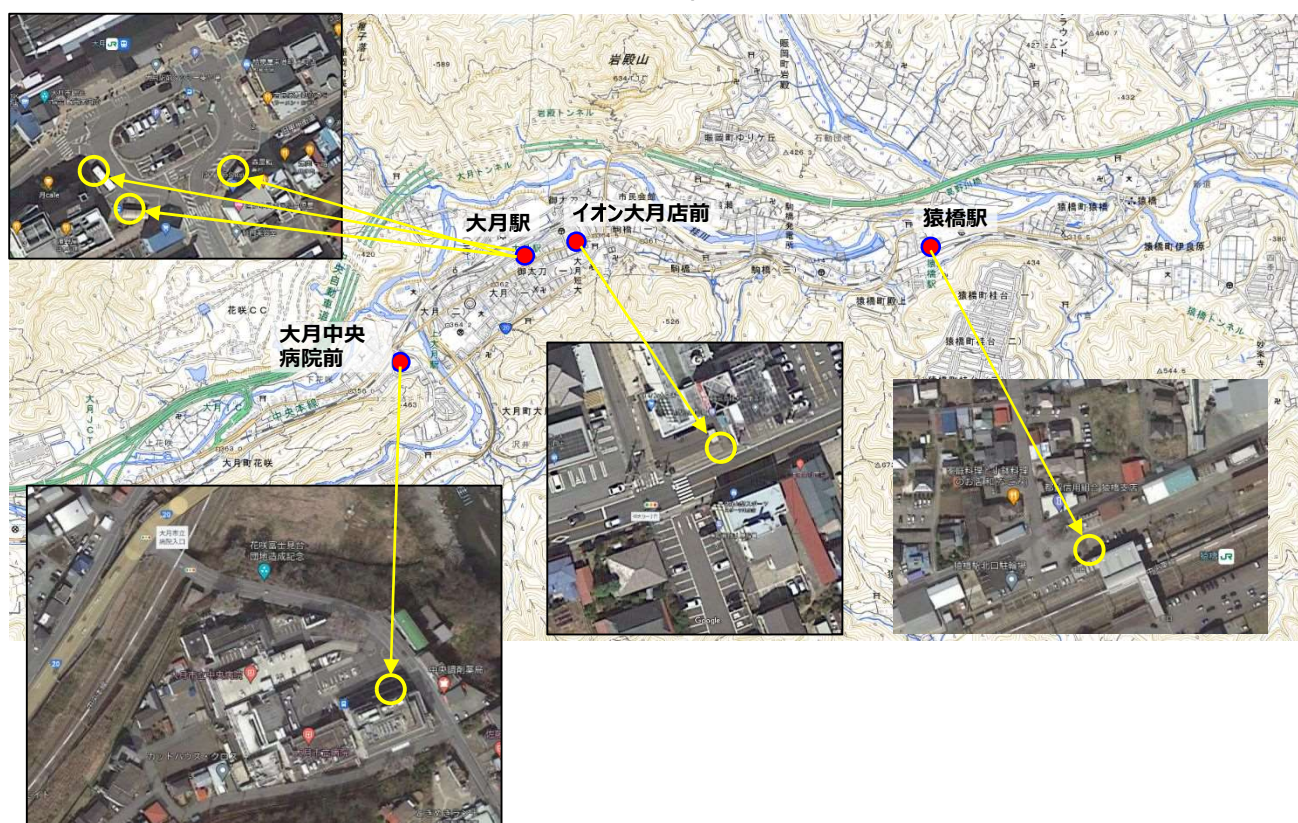
バス利用状況（目的地・利用区間・頻度など）や利用に際しての問題点等を把握して、現行のバス交通の改善方策を検討するための基礎資料を得るため、現在のバス利用者を対象に聞き取り等のアンケート調査を実施して、計画策定における課題や目標設定の基礎資料として活用することを狙いとしております。

(2) アンケート調査の実施方法

① 調査場所

現状でバス利用者が多い主要バス停4箇所（大月駅、大月中央病院前、イオン大月店前及び猿橋駅）において、アンケート調査を実施しました。

■ アンケート（聞き取り）調査のバス停



② 調査日時

- ・調査日：令和5年8月4日（金）
- ・調査時間：10時～16時（6時間）

③調査実施方法

- ・各バス停において、バス待ちしている利用者の方に直接声掛けを行い、趣旨説明（お願い状を概略説明）して、了解を得られた場合に聞き取りを実施。
- ・以下の写真に示すように、調査員が腕章を着用し、聞き取り時には質問票により回答を引き出す。
- ・回答いただいた利用者の方に対しては、謝礼としてウェットティッシュを配布。
- ・お願い状は、必要に応じてバス利用者の方にお見せする。
- ・大月市立中央病院においては、バス停（大月中央病院前）でのバス利用者だけでなく、バス利用でない来院者にも聞き取りを実施。

④聞き取り調査時の状況

【大月駅】



【大月中央病院前】



【イオン大月店前】



※調査のお願い状及び聞き取りアンケート調査票は、次頁以降のとおりです。

大月市内のバス利用に関するアンケート調査票

1. 本日、バスを利用された理由などをお伺いします。

(1) 本日はどちらまで乗車されますか。

(降車バス停：)

(2) どのような目的ですか。

- ①病院（通院） ②買い物 ③公共施設の利用 ④知人・友人宅訪問
⑤趣味娯楽 ⑥その他（具体的に)

(3) バスを利用される回数はどのくらいですか。

- ①ほぼ毎日 ②週に数回 ③週に1回程度 ④月に数回程度

(4) お住まいはどちらですか。

()

2. バスを利用された理由はどれですか。

- ①運転免許を持っていないため ②運転免許を返納したため (年に)
③家族・知人に送ってもらえなかったため ④タクシーより安価であるため
⑤その他 ()

3. バス利用に際して問題点はありますか。

(1) バスの運行時間帯について。

- ①大変良い時間帯にある ②良い時間帯にある ③どちらとも言えない
④あまり良い時間帯にない ⑤全く良い時間帯にない

(2) バスの運行頻度について。

- ①大変多いと思う ②まあまあ多いと思う ③普通である
④あまり多くないと思う ⑤全く少ないと思う

(3) バス停留所から自宅までの距離感について。

- ①歩ける距離ではない ②何とか歩ける距離である（徒歩で 分）
③普通に歩ける距離である（徒歩で 分）

4. バス運行の改善要望について。

質問3のうち、どの項目を最も改善して欲しいと思いますか。

(1) (2) (3)

意見・要望等がありましたらお願いします。

病院来院時の交通手段に関するアンケート調査票

1. 病院までの来院手段などについてお伺いします。

(1) 病院までの交通手段は何を利用されましたか。該当する手段に○印を付けて下さい。

- ①徒歩・自転車 ②自家用車 ③バイク ④バス ⑤電車とバス
⑥電車と徒歩 ⑦タクシー ⑧介護タクシー ⑨家族等の送迎
⑩その他（具体的に： _____）

(2) 病院への来院頻度はどのくらいですか。

- ①ほぼ毎日 ②週に数回 ③週に1回程度 ④月に数回程度

(3) お住まいはどちらですか。

()

2. バス以外の手段で来院された方への質問です。手段を択ばれた理由は何ですか。該当する番号全てに○印を付けて下さい。※複数可

- ①病院の近くに住んでいるため
- ②自家用車が運転できるため
- ③自家用車が運転できないため（運転免許を 年前に返納）
- ④バス利用が不便なため（運行時間や頻度が病院に来る時間がないなど）
- ⑤大月駅からのバスが便利であるため
- ⑥大月駅から歩けるため
- ⑦家からタクシーが便利なため
- ⑧家から介護タクシーが便利なため
- ⑨家族・知人に送ってもらえたため
- ⑩その他（具体的に： ）

3. バスを利用された方への質問です。バスを利用された理由はどれですか。

- ①運転免許を持っていないため
②運転免許を返納したため（ 年）
③家族・知人に送ってもらえなかったため
④タクシーより安価であるため
⑤その他（ ）

4. 大月市内の公共交通に関する改善要望について。

意見・要望等がありましたらお願いします。

4-3-2 バス利用者聞き取りアンケート調査結果

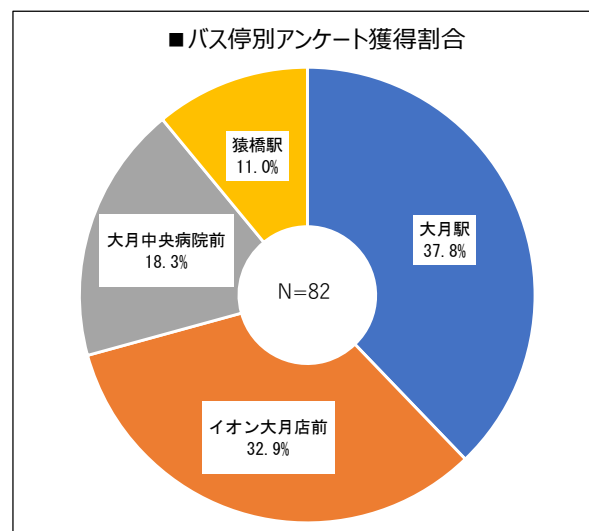
(1) 聞き取り票数

- ・下表に示すとおり、バス利用者の聞き取りアンケート調査の獲得票数は 82 票（A：大月駅～D：猿橋駅）で、バス停別にみると、大月駅が最も多く、猿橋駅が最も少ない結果となっています。

■大月市：バス利用者聞き取りアンケート調査結果

実施日：2023年8月4日（金） 10時～16時

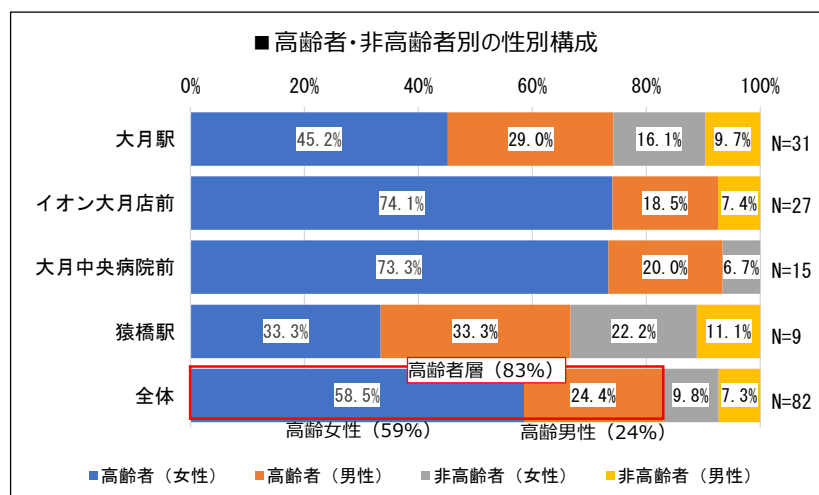
ヒアリング箇所		票数
A	大月駅	31
B	イオン大月店前	27
C	大月中央病院前	15
D	猿橋駅	9
合計		82



(2) 利用者の属性と利用目的及び利用頻度等

① 高齢者・非高齢者別の性別構成

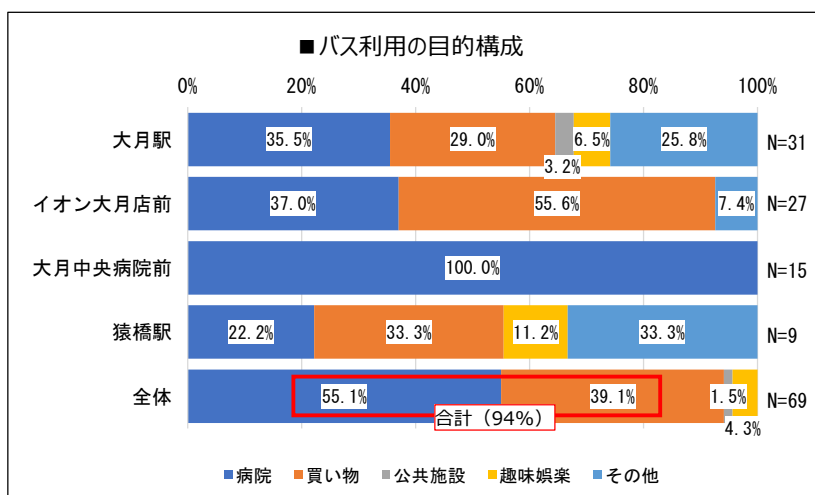
- ・バス停別の割合は下図に示すとおりであり、全体では高齢女性の割合が 59%と最も多く、次いで、高齢男性が約 24%を占めており、バス利用者的高齢者層の利用は 83%を占めており、非高齢者層は 17%と少ない状況にあります。



注) 高齢者は調査員による目視判断

②バス利用の目的構成

- ・バス停別の割合は下図に示すとおりであり、全体では病院（通院）が55%、買い物が39%となっており、両目的で94%と100%に近い状況にあります。また、次頁以降に病院目的と買い物目的のバス利用者の内訳を示します。
- ・次頁以降の表によれば、大月中央病院前（病院（通院）目的が確実と推察）を除くと、他のバス停においても病院（通院）を目的とする利用者がみられます。また、イオン大月店前（買い物目的が確実と推察）を除くと、大月駅や猿橋駅でも買い物目的の利用者が見られます。
- ・イオン大月店前の利用者の中に病院（通院）目的の方が10名おられ、聞き取り調査時の雑談を踏まえると病院⇒買い物のセットでの行動が一定程度あることが分かりました。
- ・一方で、大月駅や猿橋駅は、その他目的の割合が高くなっており、この中には、帰宅目的でのバス利用や仕事、山梨県リニア見学センターなどが含まれており、鉄道駅であることから多様化しているものと考えられます。



■病院目的のバス利用者の内訳（38人）

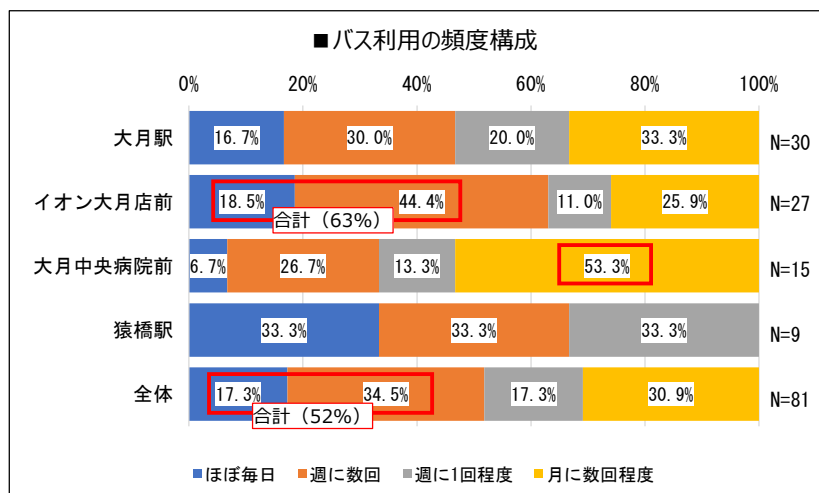
調査箇所	年齢層	性別	1-(1)_降車バス停	1-(2)_目的
A_大月駅	高齢者	女性	笹子駅前	①病院（通院）
A_大月駅	高齢者	男性	鳥沢駅前	①病院（通院）
A_大月駅	非高齢者	女性	西方寺入口	①病院（通院）
A_大月駅	高齢者	男性	ハマイバ前	①病院（通院）
A_大月駅	高齢者	男性	遊仙橋	①病院（通院）
A_大月駅	高齢者	女性	猿橋	①病院（通院）
A_大月駅	非高齢者	女性	真木保育園前	①病院（通院）
A_大月駅	高齢者	女性	追分	①病院（通院）
A_大月駅	高齢者	男性	真木保育園前	①病院（通院）
A_大月駅	高齢者	女性	七保橋	①病院（通院）
A_大月駅	高齢者	女性	初狩駅前	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	猿橋	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	田無瀬	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	大月中央病院前	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	小沢	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	新倉	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	神倉	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	浅川	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	瀬戸	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	鳥沢駅前	①病院（通院）
B_イオン大月店前	高齢者	女性	七保郵便局前	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	男性	日向	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	初狩駅前	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	イオン大月店前	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	大月駅	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	初狩駅前	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	男性	イオン大月店前	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	大月駅	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	男性	イオン大月店前	①病院（通院）
C_大月中央病院前	非高齢者	女性	大月駅	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	大月駅	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	大月駅	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	猿橋	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	ハマイバ前	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	大月駅	①病院（通院）
C_大月中央病院前	高齢者	女性	大月駅	①病院（通院）
E_猿橋駅	高齢者	女性	猿橋小学校前	①病院（通院）
E_猿橋駅	高齢者	男性	猿橋小学校前	①病院（通院）

■買い物目的のバス利用者の内訳（27人）

調査箇所	年齢層	性別	1-(1)_降車バス停	1-(2)_目的
A_大月駅	高齢者	女性	下原	②買い物
A_大月駅	高齢者	女性	笹子駅前	②買い物
A_大月駅	高齢者	男性	都留高前	②買い物
A_大月駅	高齢者	女性	桑西、大月町真木	②買い物
A_大月駅	高齢者	女性	猿橋小学校前	②買い物
A_大月駅	高齢者	女性	猿橋	②買い物
A_大月駅	高齢者	女性	北都留合同庁舎入口	②買い物
A_大月駅	高齢者	女性	真木保育園前	②買い物
A_大月駅	高齢者	女性	真木保育園前	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	四季の丘	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	田無瀬上	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	畑倉	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	藤崎	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	男性	藤崎	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	上和田	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	男性	瀬戸	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	坂尻、富浜町	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	四季の丘	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	男性	幼稚園前	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	下和田	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	男性	日影入口	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	宮谷上	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	女性	下和田	②買い物
B_イオン大月店前	高齢者	男性	日影	②買い物
E_猿橋駅	非高齢者	女性	イオン大月店前	②買い物
E_猿橋駅	高齢者	女性	イオン大月店前	②買い物
E_猿橋駅	高齢者	男性	イオン大月店前	②買い物

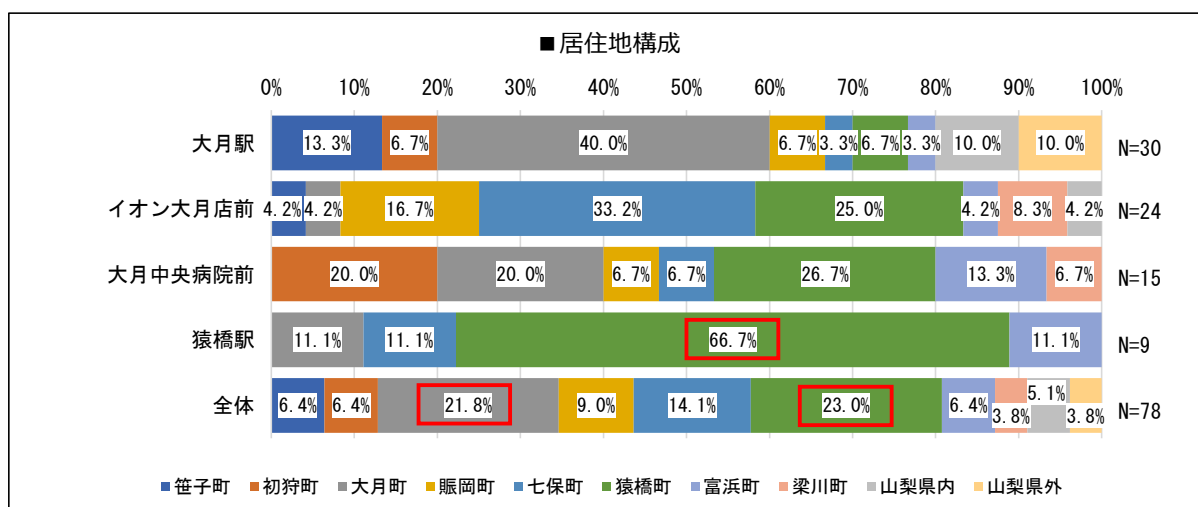
③バス利用の頻度構成

- ・バス停別の割合は下図に示すとおりであり、全体ではほぼ毎日（17%）と週に数回（35%）を合わせた週に数回以上で過半数（52%）を占めています。
- ・大月中央病院前（通院目的）では、月に数回程度の割合が過半数（53%）を占めていますが、イオン大月店前（買い物主体）では週に数回以上が 6 割以上（63%）を占めていることから、アクティブな高齢者が外出している傾向があるものと考えられます。



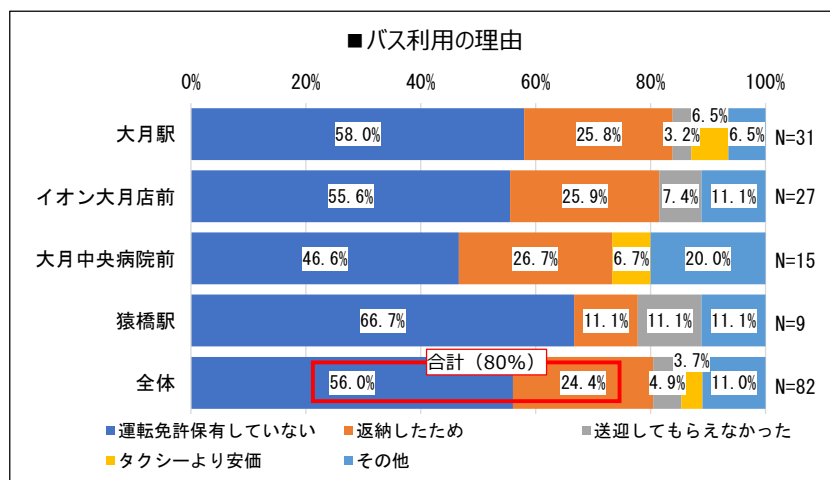
④居住地構成

- ・バス停別の割合は下図に示すとおりであり、全体では地区の人口構成に概ね比例して大月町（22%）や猿橋町（23%）居住者の利用（両町合計で 44%）が多くなっています。
- ・大月駅の利用は市内各地区に分散している一方で、猿橋駅の利用者の 67%は猿橋町居住者に占められています。イオン大月店前は、七保町や猿橋町、賑岡町などが多くなっています。なお、大月中央病院前は大月市立病院への通院目的が主となり、初狩町や富浜町、梁川町など市内遠方からの利用がみられます。



⑤バス利用理由の構成

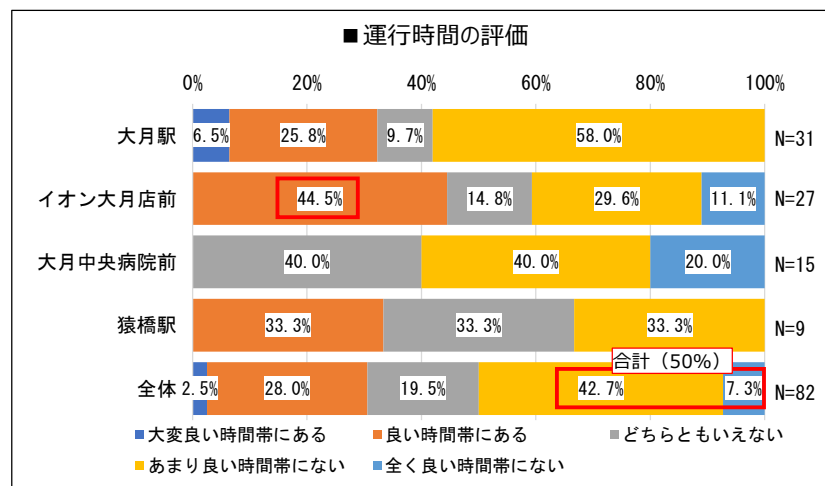
・バス停別の割合は下図に示すとおりであり、全体では運転免許を保有していないが 56%、運転免許を返納したが 24%と、両方で 80%を占めており、自ら運転できない高齢者の中で、アクティブな方がバス利用の主体であると考えられます。



(3) バス運行サービスの評価について

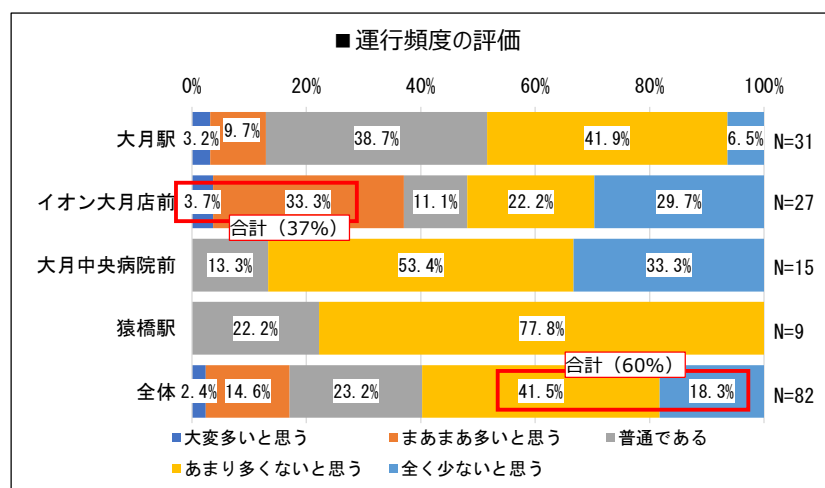
① 運行時間帯の評価

・バス停別の割合は下図に示すとおりであり、全体ではあまり良い時間帯にない（43%）と全く良い時間帯にない（7%）と合わせた 50%の利用者が運行時間帯について評価していない結果となっています。特に、大月中央病院前では、評価する利用者がいないことが課題であると考えられます。一方で、最も評価が高いバス停はイオン大月店前で、45%が良い時間帯にあると答えています。



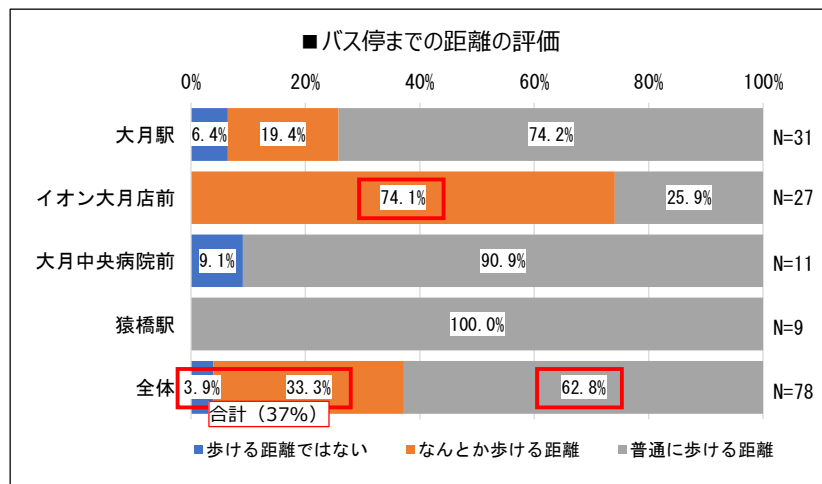
② 運行頻度の評価

・バス停別の割合は下図に示すとおりであり、全体ではあまり多くない（42%）と全く少ない（18%）と合わせた 60%の利用者が運行頻度について評価していない結果となっています。特に、大月中央病院前では、運行時間帯と同様に評価する利用者がいないことが課題であると考えられます。一方で、最も評価が高いイオン大月店前では、利用者の 37%が運行頻度は多い（大変多い+まあまあ多い）と答えています。



③バス停までの距離の評価

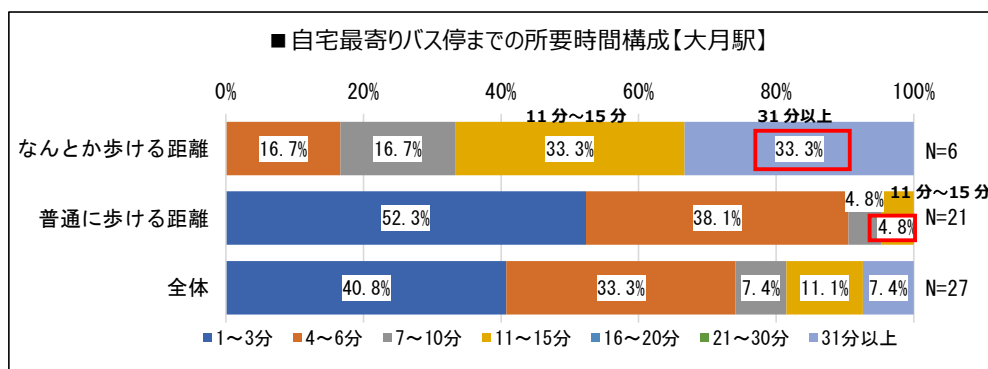
- ・自宅から最寄りバス停までの距離に関する評価の割合は下図に示すとおりです。全体では 63%の利用者が普通に歩ける距離にバス停があると答えているが、37%の利用者はバスを利用するために無理をしながらバス停まで歩いている現状があります。特に、イオン大月前店で買い物をするバス利用者の 74%がなんとか歩ける距離と回答していることから、買い物をするために苦労されている状況が考えられます。



④バス停までの所要時間

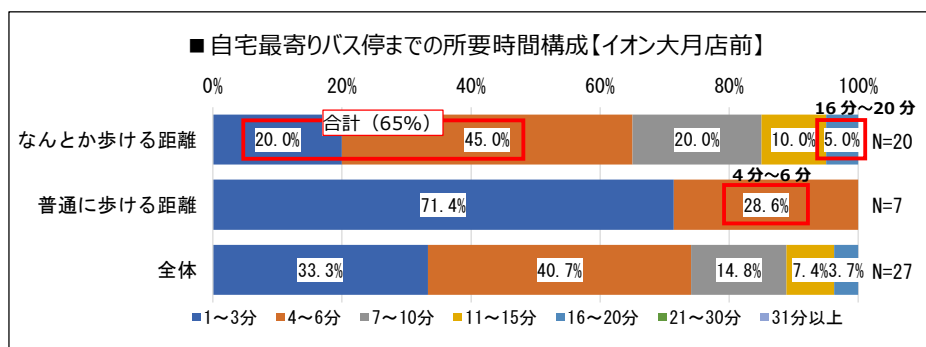
【大月駅】

- ・大月駅利用者の自宅から最寄りバス停までの所要時間は、下図に示すとおりです。普通に歩ける距離の最大は 11 分～15 分で 5%となっているのに対して、なんとか歩ける距離の最大は 31 分以上で 33%（2 人）もいます。なんとか歩ける距離の回答者数は全体で 6 人と少ないものの、バス停までの往復に 1 時間以上要している利用者が 2 名もいることになります。



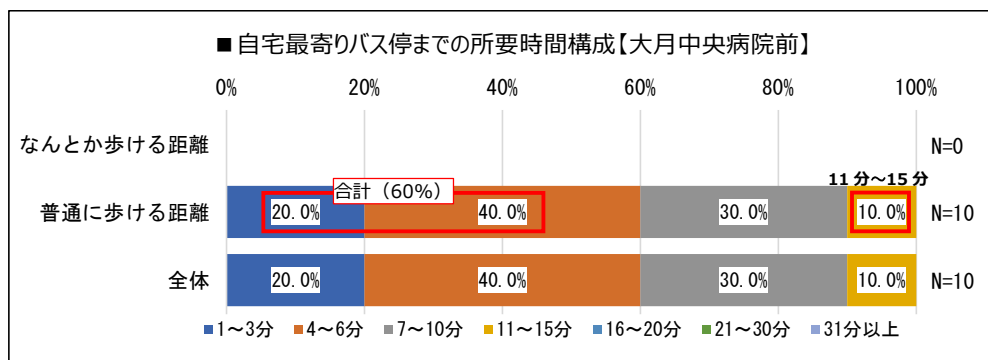
【イオン大月店前】

- ・イオン大月店前利用者の自宅から最寄りバス停までの所要時間は、下図に示すとおりです。普通に歩ける距離の最大は 4 分～6 分（29%）で、利用者の全員（100%）が 6 分以内となっています。これに対して、なんとか歩ける距離の最大は 16 分～20 分（5%）にまで及び、6 分以内は 65%に留まっています。
- ・バス停までの所要時間は利用者によって感じ方が異なる傾向にあるものの、高齢者の利用が多いことを踏まえると、バス停までの所要時間が短いことが、利用促進につながるものと考えられます。



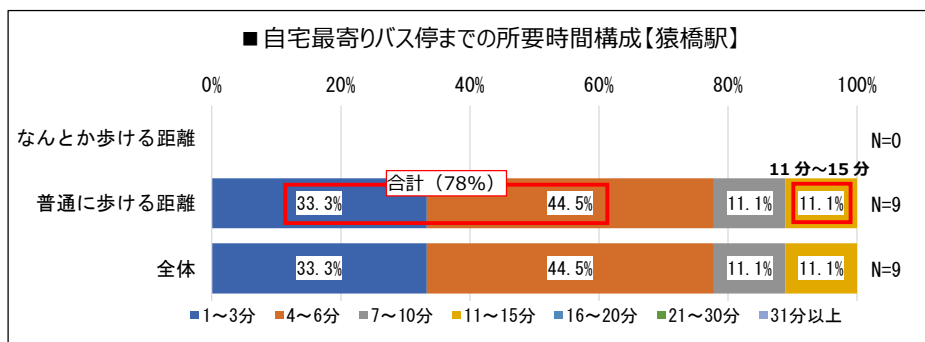
【大月中央病院前】

- ・大月中央病院前利用者の自宅から最寄りバス停までの所要時間は、下図に示すとおりです。なんとか歩ける距離の回答はなく、普通に歩ける距離は最大で 11 分～15 分（10%）、バス停までの所要時間 6 分以内が 60%、15 分以内で 100%になっています。



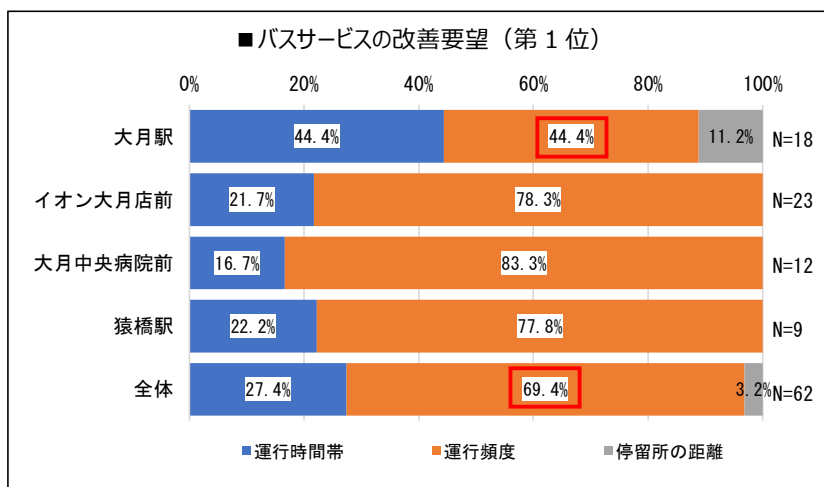
【猿橋駅】

- ・猿橋駅利用者の自宅から最寄りバス停までの所要時間は、下図に示すとおりです。なんとか歩ける距離の回答はなく、普通に歩ける距離の最大は 11 分～15 分（11%）で、バス停までの所要時間 6 分以内が 78%、15 分以内で 100%になり、大月中央病院前と同様の傾向があることから、普通に歩けるバス停までの所要時間は 15 分以内が一つの目安になるものと考えられます。



(4) バス運行サービスの改善要望（第 1 位）について

・バス停別の改善要望の第 1 位の割合は下図に示すとおりです。全体では運行頻度が 70%と最も高く、運行時間帯よりも運行頻度を多くすることを希望しています。なお、大月駅のみ運行時間帯と運行頻度が同率（44%）となっています。



【自由意見（51人）】

・運行本数増の意見の中で、休日（土日祝日）の本数増を望む声が多くみられる一方で、現状の利用率の低さを理解され、今以上の減便を望まない声もみられます。

No.	調査箇所	年齢層	性別	1-(4)_居住地（集約）	自由意見
9	A_大月駅	非高齢者	女性	④大月町	1時間に1本の運行間隔
11	A_大月駅	高齢者	男性	④大月町	火・木・土日運休
12	A_大月駅	非高齢者	女性	④大月町	昼間の運行本数を増便
13	A_大月駅	非高齢者	男性	⑪山梨県内	昼間の時間帯にバスがない
16	A_大月駅	高齢者	男性	③大月1～3丁目	運行本数を増便して欲しい
19	A_大月駅	高齢者	女性	⑤賑岡町	運行本数を増便
20	A_大月駅	非高齢者	女性	⑫山梨県外	本数が少なすぎる
22	A_大月駅	高齢者	女性	④大月町	利用者が少ないので小型のバスにした方が良い。これ以上、本数を減らさないで欲しい。
23	A_大月駅	高齢者	女性	④大月町	これ以上本数を減らさないで欲しい。
26	A_大月駅	高齢者	女性	①笹子町	これ以上減らさなければいい。
27	A_大月駅	高齢者	男性	④大月町	14:40発ハマイバ前行のバスを毎日運行して欲しい。もう少し小さいバスにすればよいと思う。
28	A_大月駅	高齢者	女性	⑥七保町	午前8時台のバスが少ない。
29	A_大月駅	高齢者	女性	②初狩町	土・日のバスが少ないので便数を増やしてほしい。バスの無料券は利用頻度の多い人には増やして、利用しない人から譲ってもらえるようにしてほしい。
30	A_大月駅	非高齢者	男性	④大月町	本数を増やしてほしい。
33	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑧猿橋町	土・日の本数を増やして欲しい。
34	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑥七保町	14時台のバスが少ないので増やしてほしい。
35	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑤賑岡町	土・日のバスがない。
36	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑧猿橋町	土・日・祝日の時のバスが少ない。
37	B_イオン大月店前	高齢者	男性	⑩梁川町	午前中2本に増やしてほしい。
40	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑬不明	本数を増やしてほしい。
42	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑧猿橋町	藤崎より先、帰りは乗せない。
43	B_イオン大月店前	高齢者	男性	⑧猿橋町	デマンドタクシー 300円。
45	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑥七保町	どの時間帯も乗客が少ないので仕方がない。
46	B_イオン大月店前	高齢者	男性	⑤賑岡町	土・日の午前中にバスを出してほしい。小さいバスでも良いので検討して欲しい。
47	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑧猿橋町	電車の時刻表とバスの時刻表を合わせてほしい。
48	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑩梁川町	本数が減ったとしても、1時間に1本は運行して欲しい。
49	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑤賑岡町	大通り以外の自宅の近くにバス停を設置して欲しい。
52	B_イオン大月店前	高齢者	女性	①笹子町	土・日の午後、宮谷方面の本数をせめて1本増やしてほしい。
53	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑥七保町	運転手さんからの声掛けがあると嬉しい。バスがなくなると非常に困る。
55	B_イオン大月店前	高齢者	女性	⑬不明	病院や買い物に行くときはよいが、帰りの時間帯のバスがない。
58	B_イオン大月店前	高齢者	男性	⑤賑岡町	休日の本数を増やしてほしい。
60	C_大月中央病院前	高齢者	女性	②初狩町	増便してくれたら嬉しいが、乗る人が少ないので仕方がないと思う。自宅からはバス間隔が何時間も空く。
61	C_大月中央病院前	高齢者	女性	④大月町	運転手さんも親切だが、午後便の少ないのが困る。
62	C_大月中央病院前	高齢者	女性	⑨富浜町	いつもは車を運転しているが、手をケがしているのでバスを初めて利用した。大月駅行とはっきりわかるようにしてほしい。
64	C_大月中央病院前	高齢者	男性	⑧猿橋町	買い物をしたいが、便数が少なくて困る。
66	C_大月中央病院前	高齢者	男性	④大月町	利用客が少ないので仕方がない。
67	C_大月中央病院前	非高齢者	女性	⑧猿橋町	お昼の時間帯が少ないのが困る。病院の待ち時間が長いと乗り損なう。
68	C_大月中央病院前	高齢者	女性	⑨富浜町	鳥沢から来る場合、1～2本しかないので不便である。
69	C_大月中央病院前	高齢者	女性	⑩梁川町	梁川地区からは2～3時間に1本しかなく、また、バス停から遠いのでほとんど利用しない。
70	C_大月中央病院前	高齢者	女性	⑧猿橋町	乗り継ぎの悪さを感じる。本数を増やしてほしい。
71	C_大月中央病院前	高齢者	女性	④大月町	1時間近く待つが、歩けないので待つしかない。自由乗車だから自宅の近くで下ろしてくれるとありがたい。
73	C_大月中央病院前	高齢者	女性	⑥七保町	自宅の前で下ろしてくれる。
74	E_猿橋駅	非高齢者	女性	⑧猿橋町	土・日の本数を増やしてほしい。
75	E_猿橋駅	高齢者	女性	⑥七保町	午前中に1本増やしてほしい。
76	E_猿橋駅	高齢者	男性	⑨富浜町	電車の時刻に合わせてバスの本数を増やしてほしい。
77	E_猿橋駅	高齢者	女性	④大月町	8時台のバスの本数を増やしてほしい。
78	E_猿橋駅	高齢者	女性	⑧猿橋町	病院へのバスの本数を増やしてほしい。
79	E_猿橋駅	高齢者	男性	⑧猿橋町	病院へのバスの本数を増やしてほしい。
80	E_猿橋駅	非高齢者	女性	⑧猿橋町	電車の時刻に合わせてほしい。
81	E_猿橋駅	非高齢者	男性	⑧猿橋町	バスの本数を増やしてほしい。
82	E_猿橋駅	高齢者	男性	⑧猿橋町	乗る人が少ないので仕方がない。

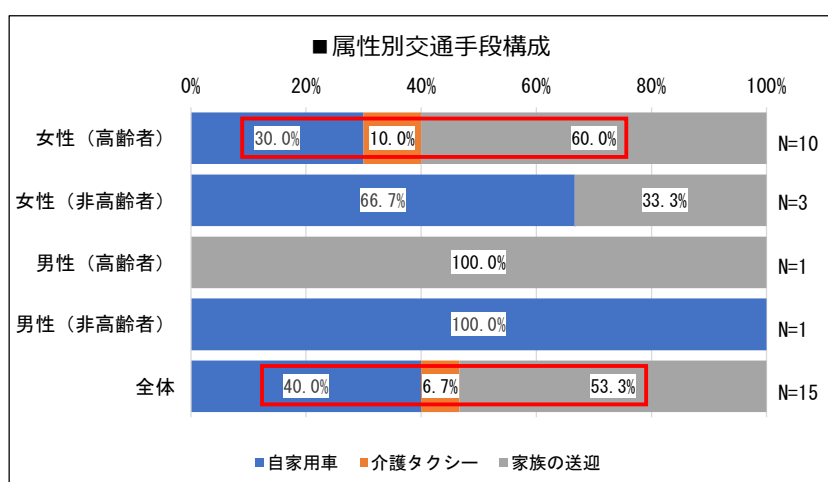
4-3-3 バス利用者以外の聞き取りアンケート調査結果【大月市立中央病院】

(1) 聞き取り票数

- ・大月市立中央病院で実施した通院者のバス利用者以外の方に交通手段等について聞き取りを実施した結果、15 名の方から回答をいただきました。

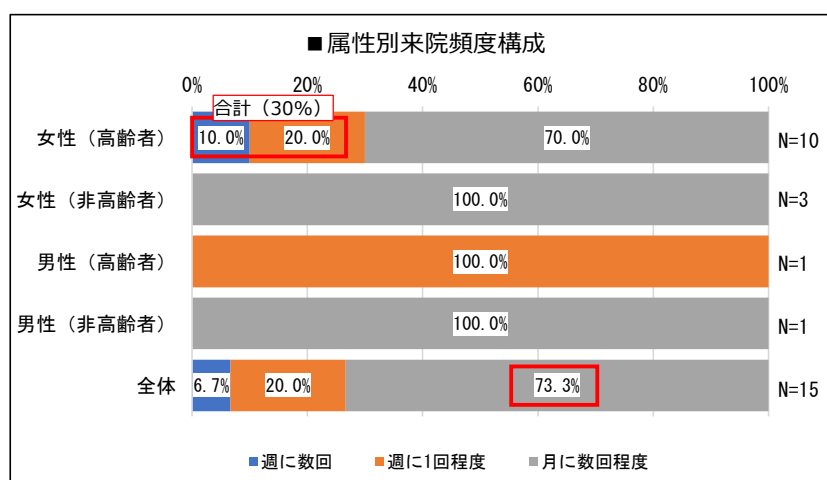
(2) 属性別交通手段構成

- ・調査員の見た目での判断であるが、高齢者・非高齢者に男女別に分けて来院時の交通手段を示したものが下図です。
- ・全体では、家族の送迎が 53%と半数以上を占め、自ら自家用車を運転して来院する方も 40%ある状況で、介護タクシー利用も 7%を占めています。回答者全体のうち男性が2名であるため女性についてみると、高齢者（10 名）の内訳は 60%が家族の送迎である一方、30%の方は自ら自家用車を運転して来院する状況にあり、10%が介護タクシー利用者となっています。



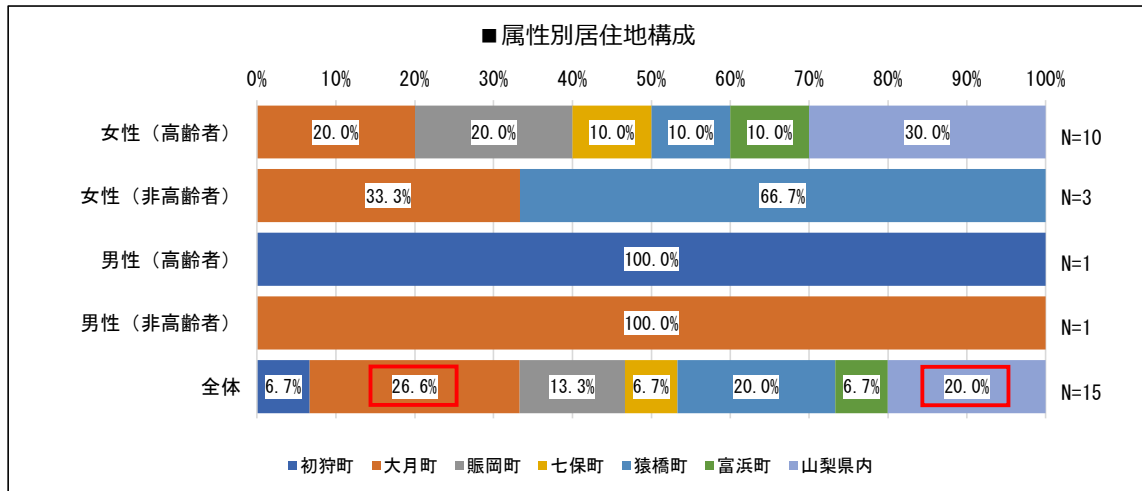
(3) 属性別来院頻度

- ・来院の頻度を示したのが下図です。全体の 73%が月に数回程度となっており、来院頻度はあまり高くはない状況にあります。高齢女性では 30%が週に 1 回以上となっています。



(4) 属性別居住地構成

- ・バス利用以外の来院者の居住地を示したのが下図です。全体では市内各地から来院しており、人口の多い大月町が27%を占めており、市外（山梨県内）からも20%来院されています。



(5) バス以外の手段で来院した理由

- ・バス利用以外の来院者がバスを利用しない理由（複数回答可）を示したのが下表です。自ら自家用車を運転できるか、そうでない場合は家族等に送迎してもらえるためにバスを利用しない傾向にあります。なお、2名は病院の近くに居住している回答となっていました。

■ バス以外の手段で来院した理由（複数回答可）

No.	年齢層	性別	2_バス以外の手段を選択した理由①	2_バス以外の手段を選択した理由②	2_バス以外の手段を選択した理由③	2_バス以外の手段を選択した理由④
1	非高齢者	女性	①病院の近くに居住	②自家用車が運転できる		
2	高齢者	女性	③自家用車が運転できない	⑩その他		
3	非高齢者	女性	⑨家族等に送迎してもらえたため			
4	高齢者	女性	⑨家族等に送迎してもらえたため			
5	高齢者	女性	④バス利用が不便	⑨家族等に送迎してもらえたため		
6	高齢者	女性	②自家用車が運転できる			
7	高齢者	女性	②自家用車が運転できる			
8	高齢者	女性	⑧介護タクシーが便利			
9	高齢者	女性	①病院の近くに居住	③自家用車が運転できない	④バス利用が不便	⑨家族等に送迎してもらえたため
10	高齢者	女性	⑨家族等に送迎してもらえたため			
11	高齢者	女性	⑨家族等に送迎してもらえたため			
12	非高齢者	男性	②自家用車が運転できる			
13	高齢者	男性	⑨家族等に送迎してもらえたため			
14	高齢者	女性	②自家用車が運転できる	⑩その他		
15	非高齢者	女性	②自家用車が運転できる			

(6) 市内の公共交通に関する改善要望について

- ・公共交通に関する改善要望は下記のとおりであり、バス利用者と同様に多くの来院者が運行頻度の改善を望んでいます。

No.	年齢層	性別	4_改善要望
1	非高齢者	女性	四季の丘行のバスが朝はあるが本数が少ないと思う。
2	高齢者	女性	小型バスで良いのでもっと本数があるとよい。
3	非高齢者	女性	自家用車がないと何もできない。
4	高齢者	女性	土・日はバスが運休になったり、本数が減ったりと不便に感じる。
5	高齢者	女性	行先によって本数が少ないところがあるので、増便して欲しい。
9	高齢者	女性	病院バスがあるといいと思う。
10	高齢者	女性	小型サイズのバスを走らせてほしい。
11	高齢者	女性	都留市から来るが、大月からバスがないと思う。
15	非高齢者	女性	バスの時間と本数が少なく不便。

4-4 大月市公共交通利用状況アンケート調査

4-4-1 調査概要

・大月市民を対象に、公共交通の現状に関するアンケート調査を実施したものです。調査方法、令和5年11月の広報にアンケート調査票を掲載し、郵送やインターネットで回収を行った結果、調査期間及び回収結果は以下のとおりで、調査票を合わせて示します。

◆実施期間：令和5年11月1日～令和6年1月19日

◆回答数：342件（うち、郵送147件、インターネット195件）

公共交通利用状況アンケート

該当するものにチェック・空欄に記載をお願いします

お住まい (1つだけ選択)	☐ 笹子地区 ☐ 初狩地区 ☐ 大月地区 ☐ 賑岡地区 ☐ 七保地区 ☐ 猿橋地区 ☐ 富浜地区 ☐ 梁川地区
性別 (1つだけ選択)	☐ 女性 ☐ 男性
年代 (1つだけ選択)	☐ 10代 ☐ 20代 ☐ 30代 ☐ 40代 ☐ 50代 ☐ 60代 ☐ 70代 ☐ 80歳以上
運転免許の有無 (1つだけ選択)	☐ 有 ☐ 無 ☐ 免許返納者
おでかけパスの有無 (1つだけ選択)	☐ シルバー・障害者お出かけパスを持っている ☐ 無
主な移動手段 (いくつでも)	☐ 徒歩 ☐ 自家用車 ☐ バイク ☐ 自転車 ☐ バス ☐ 電車 ☐ タクシー（福祉タクシー含） ☐ その他（ ）
外出の目的 (いくつでも)	☐ 通勤・通学 ☐ 病院（通院） ☐ 買い物 ☐ 公共施設の利用 ☐ 知人・友人宅 ☐ 趣味・娯楽 ☐ その他（ ）
主な目的地 (いくつでも)	☐ 笹子地区 ☐ 初狩地区 ☐ 大月地区 ☐ 賑岡地区 ☐ 七保地区 ☐ 猿橋地区 ☐ 富浜地区 ☐ 梁川地区 ☐ 甲州市 ☐ 上野原市 ☐ 都留市 ☐ その他（ ）
外出頻度 (いくつでも)	☐ ほぼ毎日 ☐ 週に数日 ☐ 月に数日 ☐ その他（ ）
外出時刻 (いくつでも)	☐ 午前8時以前 ☐ 午前9時頃 ☐ 午前10時頃 ☐ 午前11時頃 ☐ 正午頃 ☐ 午後1時頃 ☐ 午後2時頃 ☐ 午後3時頃 ☐ 午後4時以降 ☐ その他（ ）
帰宅時刻 (いくつでも)	☐ 午前8時以前 ☐ 午前9時頃 ☐ 午前10時頃 ☐ 午前11時頃 ☐ 正午頃 ☐ 午後1時頃 ☐ 午後2時頃 ☐ 午後3時頃 ☐ 午後4時以降 ☐ その他（ ）
あなたが利用するなら (1つだけ選択)	☐ 料金は高いが、自分の都合で移動する交通手段 ☐ 料金は安いが、決められた時刻とルートで移動する交通手段
ご意見	

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

ご家族が複数人いる場合や本アンケート用紙に記載せず、
インターネットで回答いただく場合はこちらから▶



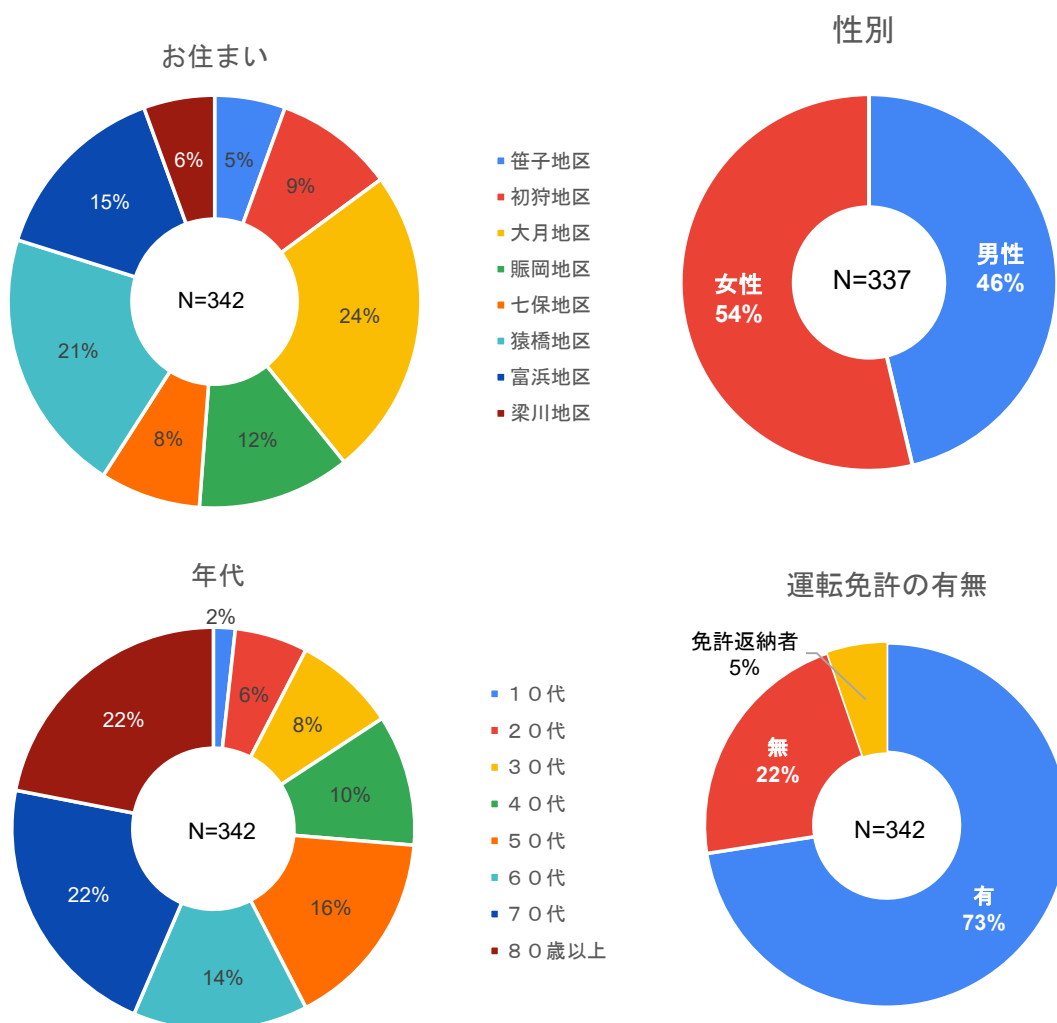
2023.11 広報おつぎ |

4-4-2 調査結果

(1) 回答者の属性

【お住まい、性別、年齢、運転免許の有無】

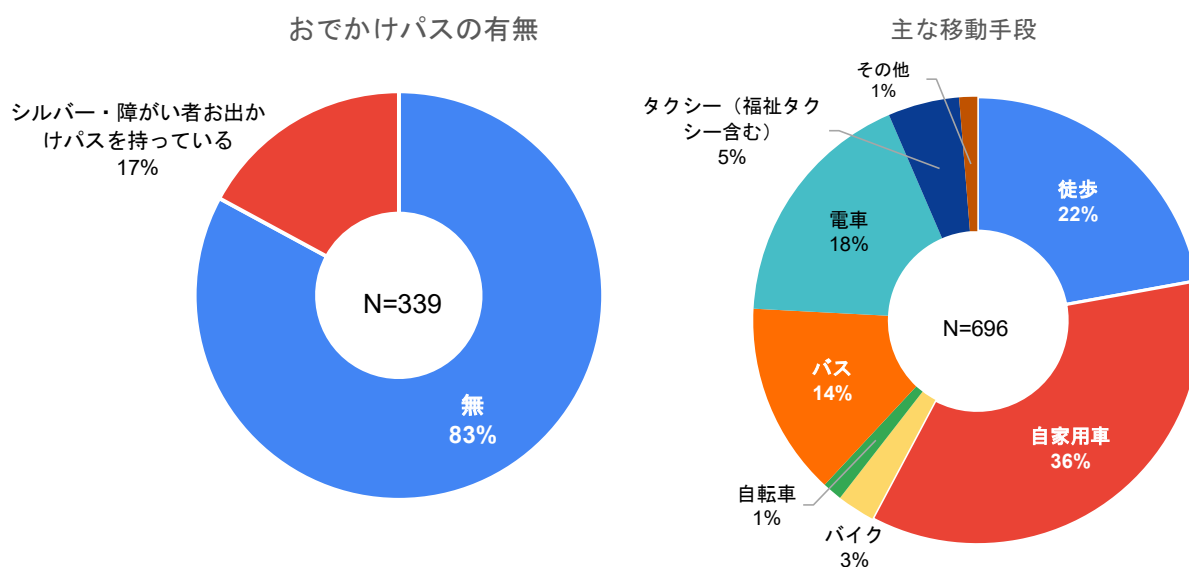
- ・回答者の居住地は、大月地区が 24%で最も多く、これに次いで猿橋地区が多くなっていますが、各地区から回答が得られています。
- ・性別は、概ね男女均等に回答が得られています。
- ・年代は 60 代以上で 58%となっており、比較的高齢者の回答が多くなっていますが、30 代以下で 16%の回答が得られています。
- ・運転免許保有の有無では 73%が保有しており、5 %の方が免許を返納されています。



(2) 外出時の移動手段

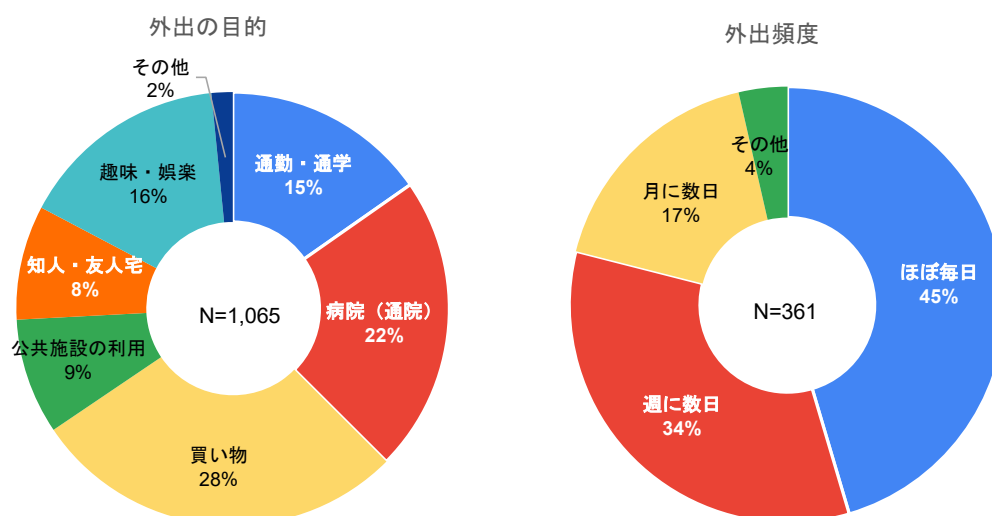
【おでかけパスの有無、移動手段】

- ・外出に際して、おでかけパスを持っていない方が 83%を占め、おでかけパス保有者は、本市全体に占める割合が 17%と多くありません。
- ・外出時の主な移動手段は自家用車が 36%と最も多く、次いで、徒歩の 22%、電車の 18%となっており、バスは 14%を占めています。



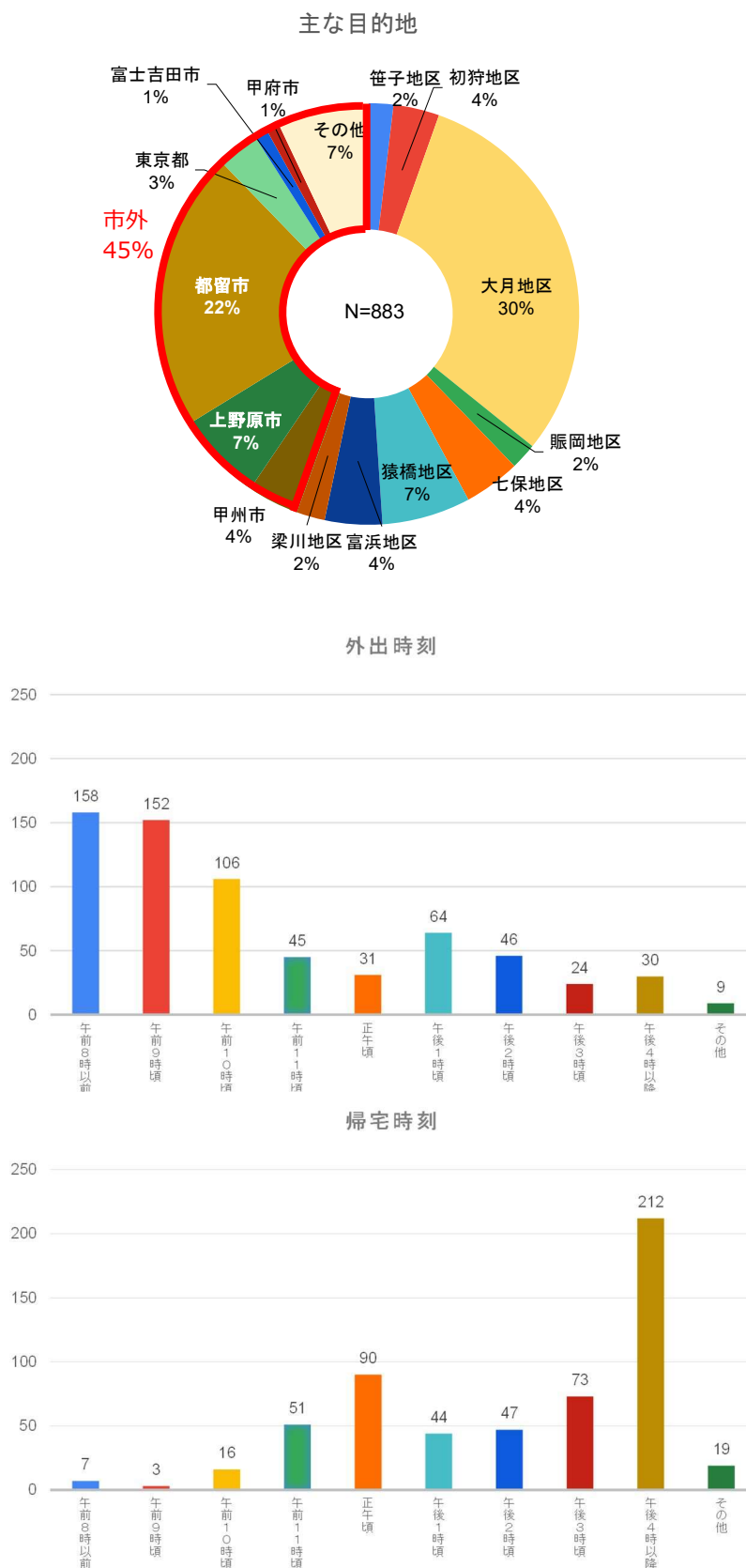
(3) 外出目的・頻度

- ・市民を対象とした外出目的であるため、買い物が 28%、病院（通院）が 22%と最も多いものの、多様な目的で外出されています。
- ・外出頻度は、ほぼ毎日と週に数日で 79%を占めており、多くの市民が週に数日以上外出されています。



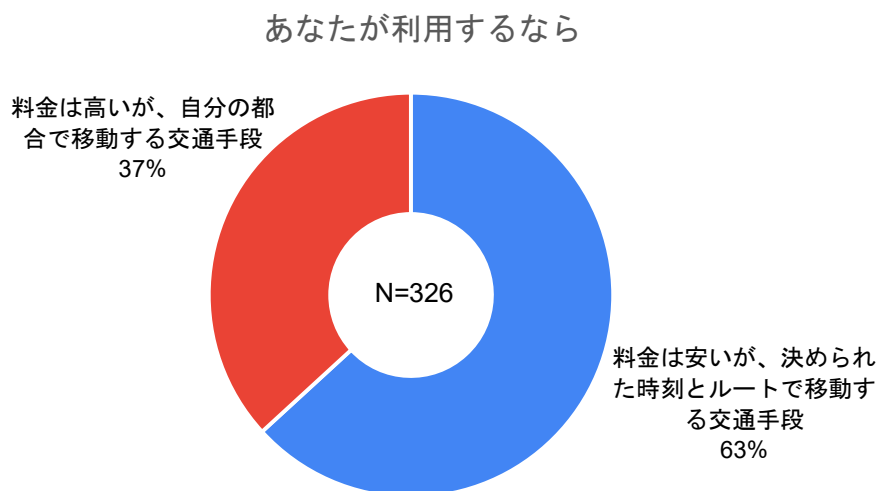
(4) 主な目的地、外出・帰宅時間

- ・外出時の主な目的地は、大月地区が 30%と最も多く、これに次いで都留市が 22%となっています。なお、市外に行かれる方は 45%います。
- ・外出時刻は朝 9 時までに出かける方が多く、帰宅時刻は午後 4 時以降が多くなっています。



(5) 利用したい交通手段

- ・交通手段の選択として、料金は安いけど時刻・定ルートの交通手段と料金は高いけど自分都合で移動できる交通手段を比較すると、料金の安い時刻・定ルートの交通手段が 63%と多くなっています。このことから、市民の多くは交通手段利用に際して料金が安いことを重要視されています。



§ 5. 問題・課題の整理と目標設定

5 - 1 問題・課題の整理

これまでの検討結果を踏まえ、本市および公共交通（バス利用）に関する現状ならびに課題は以下のよう
に整理されます。

(1) 現状（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、バス利用者の総数が減少

⇒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

※シルバーバ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%）により自ら運転できない高齢者のうちアクティブな
方（即ち、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

(2) 課題（まとめ）

問題点 1：少子高齢化の進展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において、両者の利用が今後減少することに伴ってバス利用者の減少が想定され、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**です。

問題点 2：バス利用の路線別の格差が進行

課題 2：本市のバス路線の平均乗車人員が 5.5 人/本で、路線別で見ただけでは 3 人/本未満の路線が 2 路線あること、また、時間帯によっては利用者がいない場合もあります。この傾向は、バス路線の幹線区間（大月中央病院前～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 1 と合わせ公共交通の維持・確保の検討が必要**です。

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（免許非所有者・免許返納者でシルバーパスを購入）が、バス利用の主体となっています。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があり、その人数は増加していくことが考えられます。このため、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**です。

5 - 2 将来目標

(1) 将来目標の設定

前述の方向性等を踏まえ、本市の地域公共交通の目標設定（基本方針）を以下に示します。

【公共交通の将来目標像：基本方針】

『少子高齢化社会においても誰もが安心して移動できる公共交通の実現』

- ・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

【計画期間】

令和 6 年～令和 10 年（5 年間）

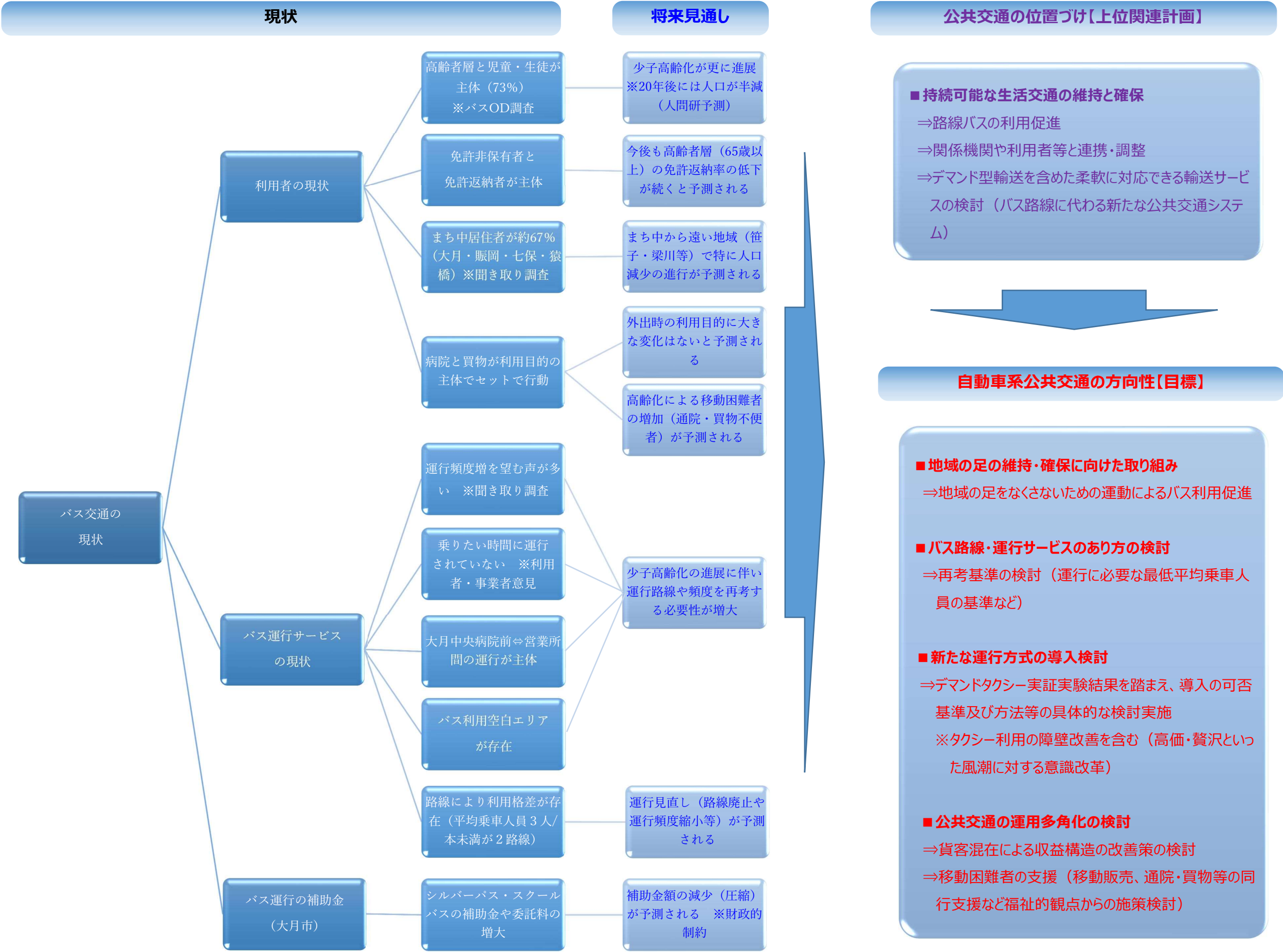
【対象エリア】

大月市全域

(2) 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



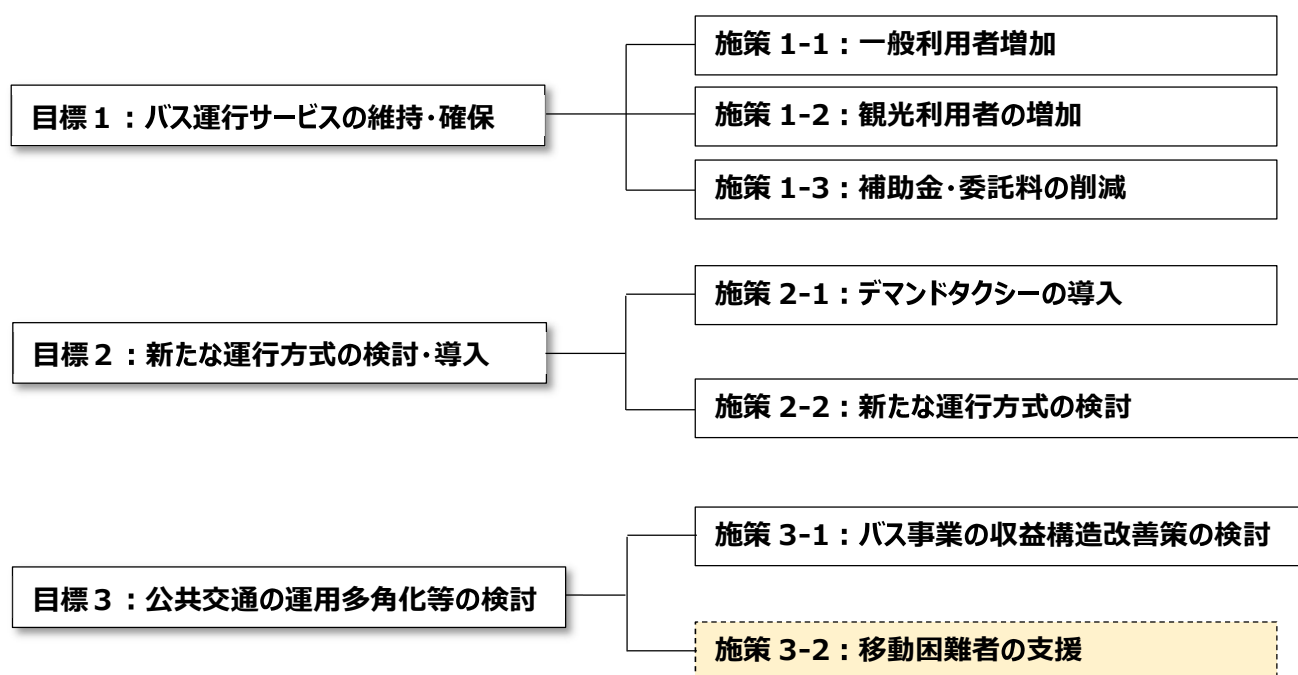
5-3 将来目標を実現するための各種方策

5-3-1. 基本方針を踏まえた目標設定及び実現方策

前述の基本方針ならびに方向性等を踏まえ、具体的な目標設定及び実現に向けた方策について、以下に体系を示します。また、次頁に各施策に対する具体的な内容（実施主体、評価・検討方法等）を示します。

- 目標 1**：市内のバス運行を維持・確保するために、現状の高齢者や児童・生徒の利用だけに着目するのではなく、一般利用者や観光利用者による下支えをしながら生活交通の維持・確保を行う施策を実施します。また、毎年増加する補助金・委託料の削減に向けては、クロスセクター効果の算定による維持・確保の必要性を示していくとともに、需要量の少ない区間においては目標 2 で示しているデマンドタクシーの導入と合わせた施策実施を行います。
- 目標 2**：既存のバス路線の維持が困難（市の補助額も増加の一途）な状況下において、市民の生活に不可欠な移動の確保するために、新たな運行方式を検討・導入する施策を実施します。特に、デマンドタクシーについては本年度に実証実験を実施していることから、実験結果を活かしていく方針とします。また、近年の DX や AI などを活用した新たな運行方式が行われてきていることも視野に、本市における将来的な可能性（あり方）について協議していきます。
- 目標 3**：公共交通事業として運賃収入以外の収入による収益構造の改善方策を検討します。また、自ら外出できる高齢者の他、外出が困難な高齢者の増加も想定されるため、総合的な福祉向上の観点から市民の移動（介護タクシーなど）や移動困難者への支援（移動販売、同行支援等）の検討を実施します。なお、移動困難者支援については、福祉関連部局が主体となって検討していく必要があることから、具体的な目標設定については本計画では除きます。

■ 大月市地域公共交通計画の基本目標と主要施策の体系



※施策 3-2 については、福祉関連部局での検討を念頭に、本計画では扱わないこととする。

■ 基本方針を踏まえた目標設定及び目標を達成するための具体的な施策等の実施に向けた計画案【計画期間：R6年～R10年の5年間】

【基本方針：少子高齢化社会においても誰もが安心して移動できる公共交通の実現】

基本方針を踏まえた目標	目標を達成するための具体的な施策（事業内容）	事業実施主体	達成状況の評価・検討方法等 （評価値の設定：現況値と将来目標値など）	備考（実施スケジュール含む）
1. バス運行サービスの維持・確保 ①一般利用者数の増加	①一般利用者増に向けた施策 ・広報活動の実施 ⇒バス利用促進デーの制定 ⇒各町内におけるバス運行の減便や廃止等の危機意識の啓蒙	・大月市と富士急バスの協働	・バス利用者数（平均乗車人員）の維持 現況値：5.5人/路線（R5年） 将来値：5.5人/路線（R10年）	・バスOD調査の実施（R6年とR8年に実施）し、平均乗車人員データから検証
	②観光利用者数の増加	・富士急バスと大月市観光協会の協働	・SNS投稿数 現況値：なし（R5年） 将来値：漸増（R10年）	・計画期間中（R6～R10年度）で検討
	③シルバー＆スクールの補助金・委託料の行政経費の削減	・大月市 ・大月市	・クロスセクター効果の算出（廃止の場合）：運行経費（財政支出＋運賃収入）と分野別代替費用（医療・商業・福祉・財政等）との比較	・R6年度に実施（財政支出等のデータは最新年を使用し、分野別代替案を検討した上で効果を算出）
2. 新たな運行方式の検討・導入 ①デマンドタクシー（DT）の導入	①導入に向けた基準づくり ・バス路線（サービス水準）の運行見直し基準の作成 ⇒事業者側からみた減便・廃止を検討するための平均乗車人員の下限値設定 ・デマンドタクシーの運行経費と費用対効果検討（対バス路線） ⇒バス路線維持とデマンドタクシー運行の経費比較 ・デマンドタクシー運行のニーズ把握 ⇒R6年1月～3月実施予定の実証実験中に将来的なニーズを把握 ・上記を踏まえた具体的な導入基準の設定	・大月市、富士急バスの両者で検討を実施（現協議会組織も検討の場として活用） ・大月市 ・大月市 ・大月市	・上記のバスOD調査の結果ならびに下記のクロスセクター効果を考慮した上で、採算検討するための下限値を設定 ・クロスセクター効果の算出（DT代替案実施）：運行経費（財政支出＋運賃収入）と分野別代替費用（医療・商業・福祉・財政等）との比較 ・R6年1月～3月実施予定の実証実験中に将来的なニーズを把握するための調査票を設計 ・上記の各検討を踏まえて、導入基準を設定（協議会での審議を実施）	・R7年度からの導入計画について、 次頁以降に記載
	②新たな運行システムの可能性	・今後の検討の必要性について、協議会にて協議を実施	・現行の路線バスの効率化を目的に、今後5年間の計画期間中に、デマンドタクシーが難しい場合の代替手段として導入可能性を協議会で議論を実施	・計画期間中（R6～R10年度）に協議
3. 公共交通の運用多角化の検討 ①バス事業の収益構造改善策の検討	①貨客混在の可能性検討 ・現行法制度からみた混在輸送の事例検討（小菅村など）、導入可能性及びニーズ把握 ・上記を踏まえた導入可能性の検討及び結論づけ	・今後の検討の必要性について、協議会にて協議を実施	・運賃以外の収入増によるバス路線の維持に向けた方策について、今後5年間の計画期間中に具体策を検討し、実施の可否を結論づける。	・計画期間中（R6～R10年度）で検討
	②移動困難者の支援	・今後の検討の必要性について、関連部局との連携・協議を実施	・移動販売：現状把握ならびにニーズや課題を踏まえた上で、支援拡大に必要な施策を検討 ・同行支援：介護事業者に必要な支援策（補助金等を含む）を検討	・福祉関連部局と連携して調査検討・協議を実施

注）網掛けは、具体的な検討は福祉関連部局に委ねるもので、記載内容は本計画において事業者等のニーズを踏まえた想定案。

（１）大月市内の公共交通の位置づけ・役割

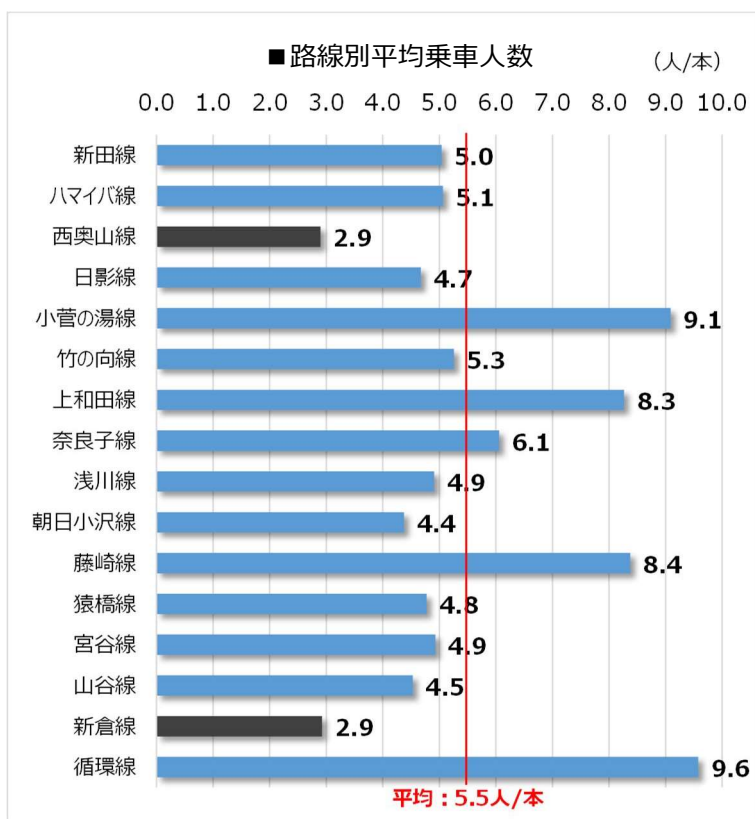
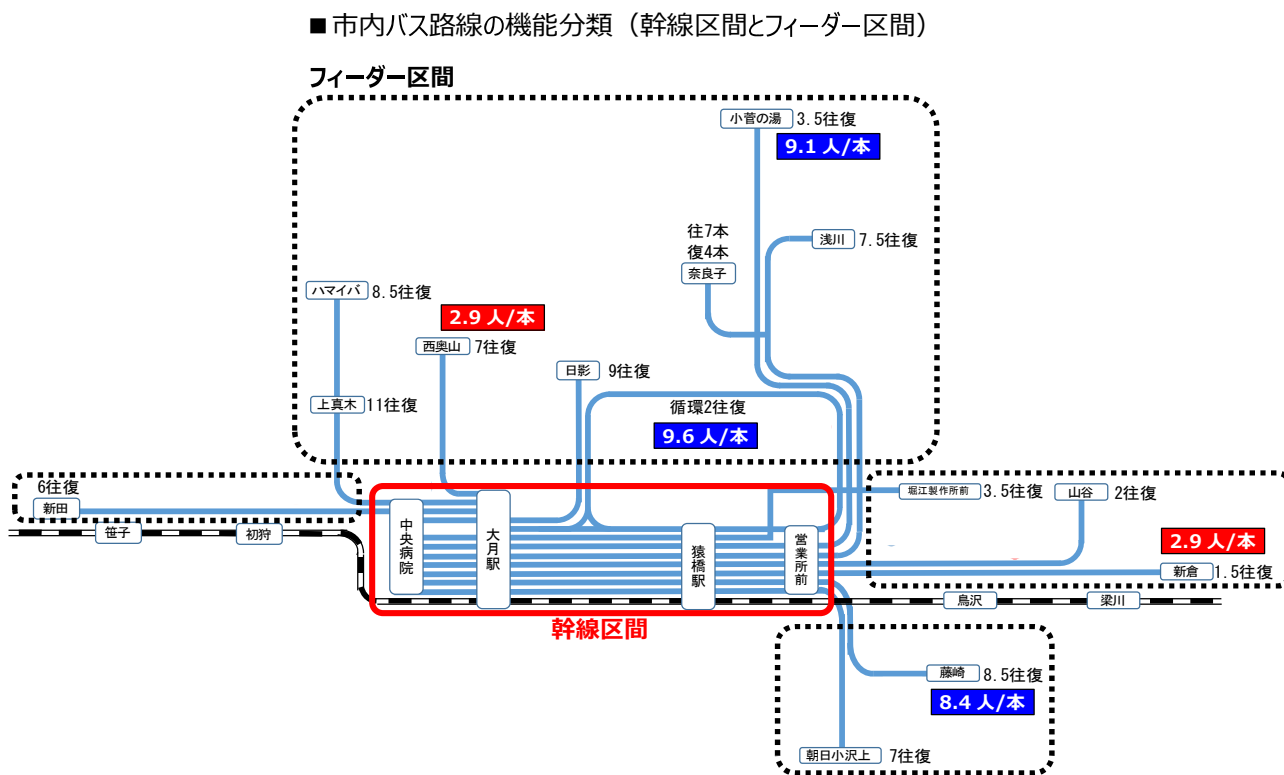
■各公共交通機関の機能分担【デマンドタクシー導入を想定した分担表】

分類		交通機関	位置づけ・役割	移動量・距離	
				都市間	市内
幹線	広域幹線公共交通	・鉄道（JR 中央本線） ・高速バス（大月～東京、神奈川方面）	・都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	◎	△
	幹線公共交通	路線バス	・大月駅、猿橋駅等の市内主要駅と大月市立中央病院やイオン大月店などの主要施設を結ぶ移動を担う交通 ・幹線区間とフィーダー区間の双方を担う交通	△	◎
支線	地域内公共交通	デマンドタクシー	・主に、公共交通不便地域の解消、路線バスの利用者減少地域の代替になう交通	－	○
補完公共交通		タクシー	・ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的、柔軟的に対応可能な交通	△	○
特定の利用者などの移動を担う交通		スクールバス、介護タクシー	・小中学生の通学や要介護者の移動を担う交通	△	△

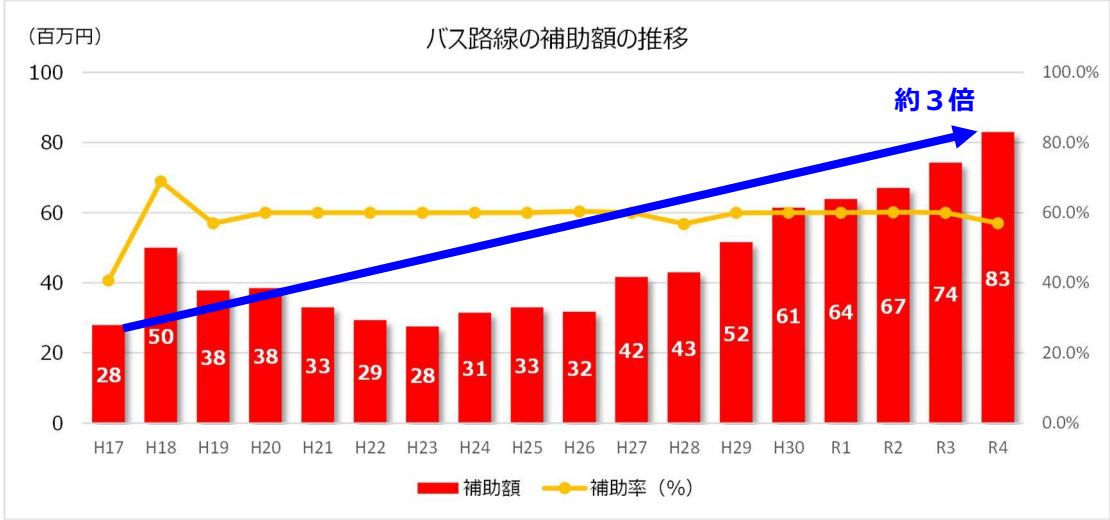
※ 2) 破線枠のデマンドタクシーは実証実験を行ったが正規の交通機関では現時点ではないが、導入に際しての位置づけを記載している。

(2) 本市の路線バスの現状と課題

現在の路線バスは下図に示すように、幹線区間（大月中央病院前～営業所間）とフィーダー区間に分けられますが、フィーダー区間には平均乗車人数が市平均の 5.5 人/本を大きく下回る路線が存在しています（西奥山線と新倉線が 2.9 人/本）。



一方で、市内の路線バスを維持していくために毎年補助を行っていますが、その額は年々増加しており、補助額を抑制することが必要になっています。



(3) デマンドタクシーの必要性（地域公共交通確保事業により確保していく必要性）

以上を踏まえると、特に、幹線区間（大月中央病院前～営業所間）と接続するフィーダー区間において平均乗車人数が少ない路線においては、今後の維持が難しくなる区間が存在しています。

このため、現行の路線バスの維持・確保のためには、フィーダー区間の需要の少ない一部区間においては、デマンドタクシーによる代替を実施していく必要があります。その際、今後も路線バスへの補助額が増大する中、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、生活交通手段を維持・確保する必要があります。

■ 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用したデマンドタクシーの位置づけ

役割	主に、地域内の移動及び幹線区間の主要バス停へアクセスして市内移動を担う交通で、現行バス路線うち需要量の少ないフィーダー区間において、需要量に見合う代替手段として重要な役割を担う交通である。※令和5年度に実証実験済み。
維持・確保策	鉄道（JR 中央本線）や路線バスとの連絡を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	現行の路線バスのうちフィーダー区間で需要の少ない一部区間において、デマンドタクシーによる代替を実施していく必要があり、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、生活交通手段を維持・確保する必要がある。

(4) デマンドタクシーの運行計画

① 事業概要

令和5年7月～9月の3ヶ月間（実施）と令和6年1月から再度実施予定されているデマンドタクシー実証実験区間（梁川町+猿橋町小篠地区）において、路線バス（新倉線）の代替手段として運行を計画する。※実証実験中は新倉線も並行して運行。

■ デマンドタクシーの運行路線



⑬から⑮の区間内での乗降車はできません。

②実施主体

- ・大月市
- ・タクシー事業者（未定）
- ・地域

③実施時期

■デマンドタクシーの導入に向けたスケジュール（案）

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年
デマンドタクシーの運行サービスの導入	検討、協議・調整	→			
	実施		→	→	→
	フィーダー補助の活用		→	→	→

■令和 5 年度のデマンドタクシー実証実験時の実施主体の概要

路線名	デマンドタクシー
地区	梁川町＋猿橋町小篠地区（清水大保呂、中野・金畑、新倉、塩瀬、原、西村、綱本、斧窪、彦田、立野、下畑、小篠）
事業許可区分	一般乗合（区域運行）
運行態様	予約制・乗合
実施主体	大月市（交通事業者へ委託）
補助事業の活用	なし

④実施（導入）に際しての目標・効果とその評価手法について

【計画目標の達成状況を評価するための評価指標】

デマンドタクシー導入後の目標値を以下に示します。

■評価指標と目標値等

評価指標	現状値	目標値	備考
1 日あたり平均乗車人員	0.3 人/日	1.0 人/日	※ 1
運行満足度の評価	－	60%	※ 2
外出機会の増加（週数回以上）	67%	70%	※ 3
デマンドタクシーの乗り方教室開催回数	－	毎年 2 回開催	※ 4
公的資金投入額（委託料）	93 万円	93 万円	※ 5

※ 1：現状値は 3 ヶ月間（平日運行 62 日間）の実証実験結果

※ 2：利用者へのアンケートを実施して満足度を評価

※ 3：現状値は実証実験前の梁川町＋猿橋町小篠地区住民へのアンケート調査結果

※ 4：梁川町＋猿橋町小篠地区の住民に対して、予約方法等の乗り方について説明会を開催

※ 5：現状値は 1.5 万円/台・日の委託料×62 日間

【目標値を評価するための方法及びスケジュール】

デマンドタクシー導入後の評価について方法等を以下に示します。なお、スケジュールは令和 6 年度にフィーダー補助申請の実施を行い、令和 7 年度より本格導入を予定していることから、評価実施は令和 7 年度から計画最終年の令和 10 年度まで実施するものとします。

■ 評価スケジュール

(年度)

項目		R7年	R8年	R9年	R10年
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○
	デマンドタクシー利用者アンケート調査			○	
	対象地区住民アンケート結果			○	
	乗り方教室開催	○	○	○	○
事業実施状況評価		○	○	○	○
目標達成度の評価		○	○	○	○
計画・目標値の見直し※					○
大月市地域公共交通会議（法定協議会）		○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

資料編

大月市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための協議を行うとともに、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、大月市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 市の地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための事項
- (2) 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
- (3) 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、委員21人以内をもって組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 市長が指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者及びその団体
- (3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者及びその団体
- (4) 市民又は利用者の代表
- (5) 関東運輸局山梨運輸支局長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (7) 道路管理者、大月警察署長又はその指名する者
- (8) 学識経験者その他交通会議が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長をそれぞれ1人置く。

2 会長は、委員の互選によって選出し、副会長は、会長の指名による。

3 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(職務委任)

第6条 会長は、その権限に属する一部の職務を副会長に委任することができる。

(監事及び出納監査)

第7条 交通会議に監事2名を置く。

2 監事の内、1名は委員の中から選任し、1名は大月市会計管理者とする。

3 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第8条 交通会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 交通会議は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

5 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

6 交通会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ又は会議へ出席を依頼し助言等を求めることができる。

7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(書面による決議)

第9条 交通会議は、次のいずれかに該当するときは、書面による決議を行うことができる。

(1) 会議において事前に委員からの書面による議決の了承を受けているとき。

(2) 緊急の議決を要し、かつ、会議の招集又は成立が困難なとき。

(3) 前2号に掲げるもののほか会長が軽微な事案と認めるとき。

2 書面による議決は、委員の過半数からの書面による回答をもって成立するものとする。

3 書面による決議は、前項の規定による書面により回答した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、書面による議決を行った場合は、その結果を書面により速やかに委員に報告するものとする。

(協議結果の取扱い)

第10条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第11条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、企画財政課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置く。

4 事務局に関し必要な事項は、別に定める。

(経費)

第12条 交通会議の運営に関する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第13条 交通会議の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるも

のとする。

2 各会計年度における歳出は、その年度の歳入をもって、これに充てなければならない。

3 前各項に定めるもののほか、交通会議の予算編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第14条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第15条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、公布の日から施行する。

(会議の招集に関する特例)

2 この告示の施行の日以後最初に開かれる会議は、第8条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

(会計年度の特例)

3 この交通会議の設立年度の会計年度については、第13条の規定にかかわらず、この告示の施行の日から当該年度の3月31日までとする。

大月市地域公共交通会議委員名簿

	区分	団体の名称	役職
1	一般乗合旅客自動車 運送事業者及びその団体	富士急バス 株式会社	取締役社長
2	〃	一般社団法人 山梨県バス協会	専務理事
3	一般貸切(乗用)旅客自動車 運送事業者及びその団体	富士急山梨ハイヤー 株式会社	取締役社長
4	〃	有限会社 大月タクシー	代表取締役
5	〃	一般社団法人 山梨県タクシー協会	常務理事
6	山梨運輸支局長又は その指名する者	国土交通省 関東運輸局 山梨運輸支局	首席運輸企画 専門官
7	一般乗合旅客自動車運送事業者 の運転者が組織する団体	富士急バス 株式会社 鶴の会	運転士代表
8	大月警察署長又は その指名する者	大月警察署	交通課長
9	山梨県知事又は その指名する者	山梨県 県民生活部 交通政策課	交通政策課長
10	道路管理者	国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所	副所長
11	〃	山梨県 県土整備部 富士・東部建設事務所	所長
12	学識経験者	大月短期大学	教授
13	市民又は利用者の代表	初狩公民館	公民館長
14	〃	梁川公民館	公民館長
15	各種団体の代表	社会福祉法人 大月市社会福祉協議会	事務局長
16	〃	大月市校長会	会長
17	市長が指名する者	大月市 総務部	総務部長
18	〃	大月市 市民生活部	市民生活部長
19	〃	大月市 産業建設部	産業建設部長
20	〃	大月市 教育委員会	教育次長

