

令和5年度 第3回大月市地域公共交通会議 会議録

日 時：令和5年10月19日（木）13時15分～14時20分

場 所：大月市立大月短期大学 L号館1階 会議室

出席委員：別紙の名簿のとおり

事務局：横瀬課長、上條リーダー、石丸、福嶋

1 開会（司会：横瀬課長）

2 市長あいさつ（大月市長 小林信保）

本日は大変お忙しい中、「大月市地域公共交通会議」に御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

これまでの会議において皆様に承認いただいた、デマンドタクシーの実証運行を7月から9月にかけて、初狩エリアと梁川エリアにおいて実施したところであります。

今回の第3回会議では、実証運行の結果と今後の方針について報告させていただきますので、皆様からのご意見をいただけたらと思います。

また、大月市地域公共交通計画の素案について、事前にお送りさせていただいたところでありますが、これまでも皆様からいくつかのご意見や修正事項をいただいております。

今年度末の策定に向け、今後も皆様からいただいたご意見を参考とし、反映させていきたいと考えております。

本日も委員の皆様からの忌憚のないご意見をいただきますようお願い申し上げます。

以上、簡単ではございますが、あいさつとさせていただきます。

3 議事

（1）大月市地域公共交通計画の構成案について

（事務局：石丸）

本日はお忙しい中、ご出席ありがとうございます。上位計画であります立地適正化計画に基づきながら、公共交通利用者等の意識調査や利用状況アンケートの実施など、本市の公共交通の実態調査について業務を進めていただいたところであり、今回は「大月市地域公共交通計画の骨子となる構成案」について説明させていただきたいと思います。事前にお配りし、ご質問やご意見をいただきました箇所については、今後修正をし、次回提供時までには反映させていただきますのでご了承ください。よろしくお願いいたします。

（受託業者：三井共同建設コンサルタント（株））

（別紙にて説明）三井共同建設コンサルタント資料

【質問・意見等】

(山梨運輸支局 森下首席運輸企画専門官)

資料「大月市地域公共交通計画（中間報告）について」の2ページにある「75歳以上の免許返納率」というグラフにおいて、免許返納者が令和2年は65人、令和3年は67人、令和4年は82人いたとありますが、後期高齢者における平均返納年齢はどのくらいになるのでしょうか。75歳になったら皆すぐに返納しているのか、それとも80歳や90歳近くになって返納しているのかというのが分かれば教えていただきたいです。

今回の計画や方向性を見ると、大月市としては高齢者のための足の確保に重点を置いているのではないかと思います。例えば後期高齢者においては、75歳以上で一括りするのではなく、平均返納年齢以上の方々と平均返納年齢以下の方々という視点があっても良いと思ったため伺います。

また、高齢者の方ばかりでなく、現役世代の方や自家用車を使用している方々、観光客にも公共交通を利用してもらうことも必要だと思います。幅広い世代の方々に利用してもらうことで高齢者に対する公共交通の下支えになるとともに、公共交通の充実にも繋がるという視点を入れた方が良いと思います。

(受託業者)

令和2年、令和3年、令和4年において何歳の方が免許を返納したのかというデータは大月市からいただいておりますので、どのようなタイミングで、何歳の方が免許を返納したのかということについては分析を行っていきます。

また、ご意見につきましては、たしかに高齢者に偏った記載が進んでしまっている部分があります。しかし、実際には1本あたりの乗車人数が最も多いのが登山客のためのバスであり、30人ほどの利用があります。多い時には追加のバスを出すこともあります。また、資料「大月市地域公共交通計画（中間報告）について」の7ページにあるとおり一般利用者も約3割います。このような現状も踏まえて、バス利用の促進や、まちや地域として公共交通を残していくこと、高齢者に対する公共交通の充実など多角的な検討を進めていきたいと思っております。

(卯月教育次長)

いくつか質問があります。まず、資料「大月市地域公共交通計画策定業務 報告書（素案）」の1-14について、「免許返納者数は各年免許保有者数の内数」とありますが、免許保有者と免許返納者を足してしまうと返納者割合が変わってしまうのではないのでしょうか。

次に、同じ資料の1-8にある「観光地別観光入込状況の推移」について、最も入込客数が多い猿橋が令和2年10月から数値なしだとデータとして成り立たないのではないのでしょうか。また、データなしの理由を教えていただきたいです。

最後に、資料「大月市地域公共交通計画（中間報告）について」の7ページに「スクール利用者」とありますが、この言葉は、学校・市を問わない通学者のことなのか、スクールバスの利用者なのか又は小中学生で定期券を利用して路線バスに乗っている者なのか定義がわからないため教えていただきたいです。

(受託業者)

まず、資料「大月市地域公共交通計画策定業務 報告書(素案)」の1-14にある、免許返納者数が各年の免許保有者の内数となっているのにも関わらず、免許保有者と免許返納者を足している件については確認をします。

次に、資料「大月市地域公共交通計画策定業務 報告書(素案)」の1-8にある猿橋が令和2年10月からデータなしとなっている件につきましては、統計書から引用をしたため、詳細は大月市に確認をします。

(坂本総務部長)

猿橋の入込客数については「大黒屋」が集計をしていたのですが、休業に入ってしまったため、カウントができなくなっていました。今年からは無人のカウンターを設置しております。

(受託業者)

最後に、資料「大月市地域公共交通計画(中間報告)について」の7ページにある「スクール利用者」についてですが、スクール定期券を利用された小中学生の数となっていると思います。

(富士急バス(株) 山崎大月営業所長)

スクール定期の件に関しては、大月市教育委員会とスクールバス及び路線バスの併用した契約となっています。

(卯月教育次長)

スクールバスと路線バスの併用については把握しているのですが、私が聞いたかったのは、「スクール利用者」とは小中学生なのか就学前の子どもなのか、高校生が入っているのかということでした。小中学生のみということで承知しました。

(榎平教授)

資料「大月市地域公共交通計画策定業務 報告書(素案)」の3-6、介護タクシー生活サポートあいおい様へのヒアリング調査票にある「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」という問いに対する回答を読み、買物弱者や交通弱者のニーズを踏まえて、どのような体制がふさわしいのかを考えていくことも大切なのではないかと思います。

日本は先進国に比べて、買い物を通じて食品を購入できない人が多いという統計があります。そのような社会のなかで、買物難民や交通弱者が抱える悩みは非常に深刻であるとこの回答を読んで痛感しました。効率性も重要ですが、このような悩みを抱えている方々がどこにどのくらいいるのか、どのようなサービスが求められているのかを把握するとともに、ニーズに合わせた運行体制を整える必要があると思います。

例えば、買物難民に向けて移動販売車を走らせたり、買い物という目的に絞ったりという公共交通の在り方も大事だと思います。移動販売は大月市内で行われているのでしょうか。又は過去に行われていたのかを教えてくださいたいです。

(坂本総務部長)

現在、いくつかの事業者が移動販売を行っています。ただ、現状に対して満足していただけているかは把握できておりません。

(槇平教授)

そのような事業者と連携を図っていくことも大切だと思いました。

また、市民の最低限の生活を維持していくための公共交通とした場合、買い物や病院に通うことに苦難を抱えている方に対して、どう対応していくのかを考えていくことも必要だと思いました。

議事（２）デマンドタクシーの実証運行の実施状況について

(事務局：石丸)

デマンドタクシーの実証結果ですが、7月から9月末までの3か月間において第1エリア初狩町丸田地区、藤沢地区と第2エリア梁川町と猿橋町小篠地区においてデマンドタクシーの実証運行を実施いたしました。

7月の利用者は第1、第2エリアともに0人、8月の利用者は第1エリアは0人、第2エリアは1名の利用がありました。しかしながらあまりにも利用者が少なく、利用実態調査や利用後のアンケートの集約、ニーズ調査等が求められない状況が見られましたので、9月からは利用クーポン券を発行し、利用促進を図ることとしました。

9月の利用者は第1エリアは0人、第2エリアは17人の地域の方々にご利用して頂きました。

梁川地区の利用者アンケートについても11人の方にご協力をいただき、利用の実態や希望する運行時間、目的、個別の要望等のご意見も伺うことが出来ました。

利用者の多くは70代以上で、買い物や病院といった利用が多いようです。梁川方面からの利用希望は8時や9時台、帰りの13時、14時台の希望がありました。これは買い物や病院での利用と推察いたしますが、今後さらに地域のニーズを調査して参りたいと考えております。さらに、直接大月まで乗り入れてほしい、乗り換えが大変とのご意見もいただいておりますが、このあたりにつきましても、補助事業を取り入れるうえでのミーティングポイントの設定等、関係機関からのご指導を頂きながら、ニーズとの調整を行ってまいりたいと考えています。

初狩地区につきましては10月6日に地区の代表者会議のお時間をいただき、実証運行の結果報告をさせていただきました。利用者が全くいなかったことについて、不特定多数の方々を利用する公共交通の導入が必要なのか、特定少数が利用できる足の確保が必要なのかを再度地域に入って意見交換会を進めることといたしました。

梁川地区につきましては、11月に実証運行の報告会と地域の意見を伺う意見交換会の開催を予定しており、地域のニーズ把握に努めてまいりたいと考えております。さらに、1月から再度、実証運行を行う方向で事務的な作業も含め、地域と協議して参りたいと思います。

【質問・意見等】

(山梨運輸支局 森下首席運輸企画専門官)

第2エリアの11人の利用者について、この方々は基本的に運転免許を持っていないという理解でよろしいでしょうか。

また、第1エリアでは運転免許返納者や保有していない方々はどのくらいいるので

しょうか。

(事務局：石丸)

利用者の保有についてですが、アンケートに運転免許を保有しているかという問いを設けていなかったため、具体的な数字は把握しておりません。

しかし、お出かけパスを利用している方が多いため、おそらく車を保有しておらず、普段からお出かけパスを用いてバスを利用している方が半数を占めていると思われます。

(坂本総務部長)

また、運転免許返納を考えている方や運転免許を持っているが乗ってみようという方が利用している可能性もあると思います。

(事務局：横瀬課長)

第1エリアの初狩地区につきましては、先日、地区代表者説明会を開催いたしました。その中で「あと10年経ったら、私たちも公共交通を使わないといけなくなる。」というご意見がありました。お送り迎えや近所間での乗り合いが当たり前になっているため、公共交通に手を伸ばさないのだと推察します。

(山梨県バス協会 篠原専務理事)

今回、なぜ利用者がいなかったのかを突き詰めなければ、また1月から実証運行をしても利用する人はいないと思います。第2エリアでは9月にクーポン券を使用して乗車した方が17人いて、アンケートも取ったようですが、そういう部分の問題ではないと感じました。地域住民が利用する時間を把握するのはもちろんですが、来年1月からの実証運行では、AIを使用したデマンドタクシーなどやり方を大きく変えていかなければならないと思います。前と同じやり方で実証運行をしても、また利用者が0人になってしまうのではないかと危惧しております。

(鈴木梁川公民館長)

現在は、ほとんどの人が運転免許を保有しているため、デマンドタクシーに興味を持っている人が少ないです。クーポン券を配布したら利用者が増えたというのも、自己負担でないから利用してみようという気になっただけだと思います。しかし、10年ほど経てば梁川地区でも利用しなければいけない人が増えると予想されます。お金を払ってでもこの実証運行を利用しておかなければ、10年後の自分がどこにも行けず、何もできなくなってしまうという危機感を持たせるようにやっていかなければいけないと思います。

((有) 大月タクシー 和田代表取締役)

バスの利用者数を調べることも、初狩地区や、梁川地区でももう少し説明を行ったらいかがでしょうか。地域住民は、デマンドタクシーを予約したが自分1人だけだった、本当にお金を支払わなくていいのかというような不安を抱えていると思います。

他の市町村では何倍もそのような活動に力を入れて、地域住民に理解を求めてからデマンドタクシーの実証運行を始めていますが、大月市はデマンドタクシーの実証運行を開始することが先で、説明が足りていなかったと思います。7月から9月までの3か月間実証実験を行う一方、説明はわずか1か月程度だったため、厳しい結果になってしまったのだと考えます。

(社会福祉協議会 安藤事務局長)

実証実験をまた1月から行うとのことですが、2つのエリアどちらも行うということでしょうか。

また、期間は3か月間なのか、もっと長くするのか教えていただきたいです。

(横瀬課長)

第1エリアの初狩地区につきましては、利用者が0人だったため、再度、地域に入って意見を聞きながら検討していく予定です。ニーズ調査をしていく中で、本当にデマンドタクシーが必要だったのかを確認していきたいと考えております。

第2エリアの梁川地区については、1月中旬から3月末の実証運行に向けて、11月上旬から数回に分けて細かく説明を行い、ニーズ調査や意見交換をしていく予定です。

((有) 大月タクシー 和田代表取締役)

来年の実証運行は1月から3月までとおっしゃっていましたが、やはり期間が短いと思います。実証運行は2年間行えるため、5か月から半年くらいの実証運行にして、実態をよく調査した方が良いと思います。

(山梨県交通政策課 村松主事)

計画の中にあるバス路線運行サービスの在り方についての検討について、場合によっては、既存のバス路線から何かしらのものに転換することが読み取れますが、例えばこのデマンド交通は、利用者数によってバスから置き換わるということも計画のなかでありますでしょうか。

(事務局：上條リーダー)

まだ確定はしておりませんが、計画の目標に、路線バスからデマンドタクシー若しくは新たな公共交通への置き換えという設定はしていきたいと事務局としては考えております。

また、今行っている実証運行のエリア、若しくはそれ以外の地域でデマンドタクシーやそれに代わる公共交通を入れてほしいというニーズが挙がる可能性もあると思っています。

(大月市校長会 小林会長)

路線バスとスクールバスを出していただいております、子ども達の安全な移動が出来ている状況で、非常にありがたいと思っております。

ただ、保護者の意見に、それだけだとカバーしきれない地域もあるという意見が出ております。例えば、元強瀬小学校周辺はバスが入るのにはとても狭くなっていますが、そこから通っている子どもたちも多いため、デマンドタクシーに来てもらえばより安全に通学できる小中学生や高校生もいると思います。是非そのようなところも考えていただければ、非常にありがたいです。

(事務局：上條リーダー)

スクールバスに関しては、教育委員会で手配等をしており、富士急バスさんに運行していただいている状況です。

先程おっしゃられたような地域に住んでいる生徒さんも交通弱者の1人にあたると思います。エリア等含めて将来的には、検討していきたいと考えております。

(坂本総務部長)

今後実証運行を行うとしても意見交換や説明会をより丁寧に行わなければ、今回と同じような結果が出てしまうと予想されるため、事務局としてよく検討をしなければいけないと思いました。

議事(3) その他

(事務局)

○広報を活用した公共交通に関するアンケート調査を実施すること及び次回の開催予定についてお知らせした。

5 閉会