

甲州議第126号  
令和7年8月29日

甲州市長 鈴木 幹夫 様

甲州市議会議長 広瀬 明弘



総務文教常任委員会所管事務調査報告及び提言書

総務文教常任委員会は「公共交通と市民福祉」について、所管事務調査を実施した結果を別添のとおり報告するとともに、提言いたします。

「公共交通と市民福祉」  
【所管事務調査最終報告書】

令和7年8月28日

総務文教常任委員会

|     |       |      |       |
|-----|-------|------|-------|
| 委員長 | 飯島 孝也 | 副委員長 | 有賀 公子 |
| 委員  | 丸山 国一 | 委員   | 広瀬 明弘 |
| 委員  | 高畑 一幸 | 委員   | 青柳 好文 |
| 委員  | 高野 浩一 | 委員   | 平塚 悟  |
| 委員  | 相沢 俊行 |      |       |

## 調査目的

本市では、自家用車で移動する方が多い地域特性などから地域公共交通の利用者数が低迷しており、地域公共交通のサービスを維持していくことが厳しい状況にある。一方、高齢者の運転免許の返納も増える中、受け皿としての移動手段（地域の足）及び観光振興を図る上での2次交通（観光の足）など、地域公共交通の役割は、一層重要となっている。

今回の調査は、現状の公共交通サービスの特性と課題を把握・整理し、新技術を伴う先進的な事例を研究し、現状の維持に留まらず、市民福祉の向上や、商業・観光業などの産業振興を支え、経済成長を伴う前向きな取り組みとなるよう要望や提言をまとめていくものである。

## 調査の進め方

「公共交通と市民福祉」という視点で、現在市内で展開される公共交通サービスの担い手および利用者など関係者からの直接の聞き取り、先進地の視察、先進事例を担う事業者からの聞き取り、所管課（市民課）が実施した利用者アンケート結果報告を受け、議員討議を実施していく。

## 取り組み経過

### 準備企画

|             |                                   |
|-------------|-----------------------------------|
| 2024年11月5日  | 笛吹市行政視察「AI デマンド交通・のるーと笛吹」         |
| 2024年11月11日 | 茨城県境町行政視察「自動運転バス」                 |
| 2024年12月19日 | 市内公共交通事業者及び利用者等の関係団体との座談会【議会広報企画】 |

### 所管事務調査

|            |  |
|------------|--|
| 2025年1月6日  | 調査及び議論の方向性、今後の活動について自由討議   |
| 2025年1月16日 | ①所管課実施アンケートの取りまとめ時期の確認<br>②現状の把握と課題について自由討議<br>③今後の取り組み確認（所管課へのヒアリングと議会報告会）                    |
| 2025年1月20日 | 所管課からのヒアリング、提言についての議員間の自由討議  |
| 2025年5月16日 | ①公共交通のベストミックス、について AI デマンド交通（ネクスト・モビリティ）や自動運転（A-Drive）実施事業者からのヒアリング<br>②夢のある公共交通路線の構築、に向けた自由討議 |
| 2025年7月18日 | 所管課より実施アンケートの結果と分析の報告、質疑応答、議員間の意見交換  |
| 2025年8月21日 | 委員間の意見交換、報告書及び政策提言の作成  |

## 本市の現状と調査事項

### ★「地域の足」の現状

○市民課アンケート（回答数：高齢者 816 件）の分析から明らかになったこと

① 日常生活は主に「自家用車」を利用している

→高齢になっても運転できるうちは運転するという意識を持つ傾向

日常の移動手段 ※複数回答

| 移動手段     | 塩山地域         | 勝沼地域         | 大和地域        |
|----------|--------------|--------------|-------------|
| 自家用車     | 229人(46.1%)  | 143人(57.4%)  | 42人(60.0%)  |
| 家族・友人の送迎 | 127人(25.6%)  | 74人(29.7%)   | 34人(48.6%)  |
| タクシー     | 60人(12.1%)   | 27人(10.8%)   | 11人(15.7%)  |
| 路線バス     | 33人(6.6%)    | 30人(12.0%)   | 18人(25.7%)  |
| デマンドバス   | 39人(7.8%)    | —            | —           |
| その他      | 57人(11.5%)   | 22人(8.8%)    | 7人(10.0%)   |
| 無回答      | 0人(0.0%)     | 2人(0.8%)     | 2人(2.9%)    |
| 合計       | 497人(100.0%) | 249人(100.0%) | 70人(100.0%) |

※勝沼地域・大和地域はデマンドバスの運行なし

② 高齢化等による免許返納についての考えは「返納後の不安」が払しょくできていない

→運転をやめた後（免許返納後）も安心して生活できる公共交通が必要

③ 既存のデマンドバスは利用者横ばいであり、利用情報等の周知に課題がある

→固定客への利用偏りが見られ、利用の一般化へ情報の周知や運行内容の見直しが必要

デマンドバス利用者数

単位：人

| 塩山地域          | 運行エリア      | 令和3年度  | 令和4年度  | 令和5年度  | 令和6年度  |
|---------------|------------|--------|--------|--------|--------|
|               | 松里エリア(1号車) | 2,108  | 2,276  | 2,741  | 2,449  |
| 玉宮エリア(2号車)    | 2,277      | 2,073  | 2,047  | 2,326  |        |
| 神金・大藤エリア(3号車) | 2,541      | 3,918  | 3,873  | 3,580  |        |
| 市街地共通エリア(4号車) | 2,433      | 2,659  | 3,070  | 3,018  |        |
| 市街地共通エリア(5号車) | 2,644      | 2,735  | 3,208  | 3,247  |        |
| 合計            |            | 12,003 | 13,661 | 14,939 | 14,620 |

④ 利用者が挙げる既存の公共交通の課題から新たな取り組みや補完する手段が必要と言える

→デマンドバスの課題として「一回の乗車で何か所も回れなくて不便」が挙がり、移動手段がないことで行くことを諦めている場所として「市内外の病院」「スーパーマーケット」「勝沼健康福祉センター」「ドラッグストア」が上位を占めている

- ⑤ 運転をやめた後の移動手段の予定が「家族の車で送迎」という多数の声から、転じて考える代替の移動手段  
 →「送迎してもらうことに申し訳なきを感じる」という声が多く付されていることから、気兼ねなく、気軽に移動する手段の必要性が浮き彫りになる

○市内交通事業者の声から明らかになったこと（議会広報の座談会から）

- ① タクシー利用のピークは、買い物や通院に向く時間帯（午前中）であり、ドライバーの一日の拘束時間（13時間）厳守を前提に、重点的な対応をせざるを得ない  
 ② バス事業については、法的に欠便できない乗り合い事業に乗務員を集中して投入しなければならない  
 ③ 塩山市民病院周辺で生活に必要なものが賄えるようになっているので、路線の延伸などを考えれば利便性は高まる

★「観光の足」の現状

○勝沼地区の市民バス（循環）は著しい伸びがみられる（市民課アンケート）

→週末や祝祭日の利用が多く、観光需要の取り込みが見られる

路線バス利用者数

単位：人

| 運行地域      | 路線名              | 令和3年度  | 令和4年度  | 令和5年度  | 令和6年度  |
|-----------|------------------|--------|--------|--------|--------|
| 塩山地域(5路線) | 大菩薩峠登山口線         | 15,804 | 17,286 | 17,596 | 16,962 |
|           | 二本木経由大菩薩の湯線      | 8,779  | 6,682  | 6,559  | 6,276  |
|           | 玉宮線              | 2,172  | 2,169  | 2,112  | 2,036  |
|           | 塩山市民病院線          | 8,764  | 8,193  | 7,688  | 6,706  |
|           | 下柚木線             | 4,137  | 3,620  | 3,843  | 4,482  |
| 勝沼地域      | 勝沼地域循環バス(2路線)    | 14,501 | 18,157 | 20,688 | 23,028 |
| 縦断線       | 甲州市縦断線(塩山駅南口⇔天目) | 13,924 | 13,698 | 13,694 | 13,961 |
| 合 計       |                  | 68,081 | 69,805 | 72,180 | 73,451 |

○市内交通事業者や利用者等の関係団体との座談会で明らかになったこと

- ① バス、タクシー業界ともに人手不足が深刻  
 ② タクシードライバーが重点的に午前中に投入されているため、夜間の対応が困難になっている  
 →夜の飲食需要に影響あり  
 ③ バス事業においては法的な義務から乗務員を乗り合い事業に投入するため、貸し切り事業の仕事を少なくして対応している  
 →今後のインバウンド増加や、ワインや山岳観光などの需要に応えられない可能性

## 先進事例の研究

### ★自動運転バス

#### ○進める動機

- ① 国の考えは、自動運転レベル 4 相当（境町は現状レベル 2）を増やす方針で、2027 年度までに 100 カ所にする目標を掲げている  
→国が推進する事業なので、当然に補助金も付いてくることが予想され、加えて甲州市ではふるさと納税寄付金額が大きいので、財源手当てで躊躇する要素が見当たらない
- ② 時速 20km 走行の境町レベル 2 相当の自動運転は、平地でコンパクトな街に適している  
→塩山市民病院周辺のコンパクトな市街地や、勝沼のワイナリー集積地に自動運転に適性あり
- ③ 市内交通事業者の声から人手不足が深刻であり、それを解決する手段として有効

#### ○課題

→平地でコンパクトな街に適している特性から、甲州市のように中山間地が多い場所では走行エリアが絞られるので、自動運転とつなぐ移動手段を持つ必要がある。

### ★AI 活用型オンデマンド交通

#### ○進める動機

- ① 「利用者が少ない」という意見の多い市民バスの改善が求められることから、路線で固定されている、バス停が遠い、乗るタイミングで走っていないという課題を克服する必要がある  
→利便性向上は、塩山エリアに導入しているオペレーター活用のデマンド交通で実証済みであり、AI 活用型との比較が必要
- ② 定時定路線の路線バスや、運賃面で課題があるタクシーを補完するための移動手段  
→勝沼・大和地区にはデマンド交通の選択肢がないので、現状の改善に有効
- ③ スマホなどの電子機器や電話などを使って「乗りたい時に」「乗りたい場所」「降りたい場所」での配車予約が簡単にできる  
→ルート指定やナビ指示、予約・乗車実績の集積、需要予測が AI により可能となり、利便性向上
- ④ 小型車使用による中山間地などの狭小道路網での展開が可能になる

#### ○課題

→市民は自家用車の使用に慣れていることから、1 度の乗車で複数個所への立ち寄りを望まれることが予想されるが、乗り合いのためそのニーズには応えることができない。一度の市街地への訪問で複数の目的が果たせる移動手段との組み合わせを考える必要がある。

## ★ライドシェア

### ○日本版ライドシェア

→タクシー事業者が運行管理を行い、一般ドライバーを活用する制度。主に都市部のタクシー不足を解消することを目的としているため、乗車ニーズが多くない地域で、市民福祉として公共交通を展開する必要がある自治体で適性を見い出すことが難しい。

### ○公共ライドシェア

→自治体やNPOなどの公認機関が主体となり、運行による営利を目的とせず、公共交通機関が少ない地域や高齢化が進む地域で、移動手段を確保することを目的としている。

#### 【参考例1】高齢者お助けサポート事業

甲州市社会福祉協議会が実施している。これは、ゴミ出しや買い物などの代行をサポート会員が自家用車を使って実施するもので、道路運送法の緩和に伴い「車でのヒトの送迎」も担うことができるようになっている。

#### 【参考例2】観光ガイド事業との一体運送

国・地方公共団体及び公益社団法人日本観光振興協会並びに公的機関が認定・付与する資格を有する観光ガイドが、ガイドのために付随して人を送迎する。当該地域に関する専門的な知識や高度な語学力などに基づくガイド業を主とし、送迎を付随サービスとして位置付けるもの。令和6年3月1日付の国自旅第359号の通達「道路運送法における許可または登録を要しない運送に関するガイドラインについて」に盛り込まれ、明確化された。

## 委員間の協議内容

「公共交通と市民福祉」をテーマに調査を進め、具体的には、アンケートや座談会から、市民のニーズや、市内交通事業者の意向や課題を把握し、事例研究や現地視察を通じて、先進的な取り組みを学んできた。これらを踏まえ、甲州市の公共交通に関わる新たな考え方や手法について、その適否含め委員間で協議を重ねてきた。

今般、その協議から得られた結果として、市長及び甲州市地域公共交通会議、市民課、観光商工課など関係課に対し、以下の視点を示し、最後に提言をまとめることとした。

### 「公共交通と市民福祉」で掲げるべき視点

- 市民福祉の向上に資する公共交通の整備に努める
- 市内交通事業者の意向や計画を尊重し、行政が担う事業は補完的役割とする
- 既存の事業の課題を率直に整理し、新技術を伴う革新的な移動手段を導入する
- 地域格差を縮小させるとともに、地域特性に合った移動手段を確立する
- 国等の姿勢を把握し、実験的な事業を積極的に取り入れ、自らの財政的負担の低減に努める

## 提言

1. 免許返納者や、自動車の運転ができない人などの交通弱者に対して、住む場所や機会に格差なく公共交通サービスを提供する。具体的には AI を活用したデマンド交通システムを市内全域から市街地に向けたルートで複数路線を整備する。
2. 塩山市民病院周辺を中心とした市街地の循環路線を整備し、市内全域からのアクセス路線と接続させる。具体的には、自動運転レベル 2 相当は必要と考えるが、さらに先進技術も研究し、最適な手段の導入を目指す。
3. 勝沼地域は、既存の地域循環バスを、ワイナリーなどの観光施設や駅・高速バス停の一次交通拠点を結ぶ、観光に軸足を置いた運行に改めるとともに、地域の足については、AI デマンド交通システム等、塩山市街地へのアクセス路線を確立させることを目指す。
4. タクシーやバスの運転手など人手不足により公共交通サービスでカバーしきれない福祉的な需要や観光的な需要に対応するため（交通難民対策）、社会福祉協議会が実施する高齢者お助けサポート事業の拡充など、市として公共ライドシェア拡大へ努力する。
5. 国等の考え方を把握し、推奨する移動手段を積極的に取り入れるため、補助金や交付金の申請に取り組み、獲得によって自らの財政的負担低減の確立を目指す。また、公共交通への投資的財源として「ふるさと納税寄付金」を積極的に充当していく。

※追加資料として

- ①【議会広報掲載】市内交通事業者や利用者等関係団体との座談会
- ②【笛吹市広報掲載】のるーと笛吹の概要
- ③【委員会視察報告】自動運転について茨城県境町視察の 3 点を添付します。