

令和7年度 第2回南アルプス市地域公共交通会議議事録

日時：令和7年11月26日（水）

午後1時30分から

場所：地域防災交流センター

2階 多目的ホール

出席者

委 員 : 16名

アドバイザー : 鈴木文彦

事 務 局 : 4名

目次

1.	開会	- 1 -
2.	委嘱状交付	- 1 -
3.	会長あいさつ	- 1 -
4.	議事	- 2 -
	(1) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）	- 2 -
	(2) 南アルプス市「交通空白地域」乗り合いA・オンデマンド型交通実証運行スケジュールについて	- 4 -
5.	その他	- 8 -
6.	講評	- 8 -
7.	閉会	- 10 -

1. 開会

《事務局》

皆さんこんにちは。定刻となりましたので、ただいまより、令和7年度第2回南アルプス市地域公共交通会議を開会させていただきます。本日はお忙しい中ご出席いただき、ありがとうございます。

会議の進行を務めます市民活動支援課の清水と申します。よろしくお願ひいたします。始めに開会のことばを篠原副会長からお願ひいたします。

《副会長》

皆様こんにちは。ただいまより第2回南アルプス市地域公共交通会議をはじめます。よろしくお願ひいたします。

2. 委嘱状交付

《事務局》

次に、次第2番 委嘱状の交付をいたします。

今回の委嘱につきまして経緯を説明いたします。資料20ページの市地域公共交通会議条例をご覧ください。

第3条の4号になりますが、本市の地域公共交通の円滑な運営と持続可能な発展を図るため、新たな委員として、「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の代表者」を加えるため、9月議会において、市地域公共交通会議条例を改正しました。26ページの委員名簿に、山梨交通労働組合執行委員長の野田様及び、令和7年度の市自治会連合会会長の石川様が新委員となっております。野田様は所用のため欠席しております。

委嘱状につきましては、恐れ入りますが、机上にお配りいたしました。よろしくお願ひいたします。

3. 会長あいさつ

《事務局》

続きまして、会長あいさつです。内田会長お願ひいたします。

《会長》

皆さんこんにちは。またお忙しい中、ありがとうございます。

本日の議題につきましては、令和7年度の南アルプス市地域公共交通の事業評価に加えて、既に1度説明をしてるかと思いますが、乗り合いデマンド交通の実証実験について、スケジュールを前倒しして行っていきたいということもありますので、議論をしていただきたい。

またA-Iオンデマンドにつきましては、全国的にはかなり実証実験、実際の運用になっているところもあります。県内では笛吹市や中央市において、実証実験また運用開始される状況でありますので、本市においても、少しでも早く実証実験を行い、評価する中で、どのような地域公共交通の構築につながる結果になるかと思いますので、よろしくご議論のほどお願いをしたいと思います。本日はよろしくお願いします。

4. 議事

《事務局》

ありがとうございました。続いて議事に入ります。

会議の議長については規約第11条により、会長が議長となることとなっておりますので、内田会長お願いいたします。

《会長》

それでは早速議事に入らせていただきたいと思います。

1番の議事としまして、令和7年度地域公共交通確保維持改善事業、事業評価についての説明を事務局にお願いいたします。

(1) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

《事務局説明 資料p1～p17》

《会長》

事務局から議案(1)の説明がありました。

皆さんからですね、何かわからないこと、聞いてみたいこととか、質問事項があればいただきたいと思いますけれども。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。幾つか取り組みをする中で若干、徐々にではありますけれども、実績は増えてきているという説明だったと思います。

《事務局》

資料を事前にお送りした際に質問がありましたので、その回答をさせていただきます。

シニアクラブとして、会員の活動・移動、例えば、甲西地区から芦安の温泉に行きたいとか、そういった場合にどのようなルートでいけるかとか、他にも、各地区の温泉施設、商業施設、病院等に行く場合、別路線への中継ができるのか、各地区からの乗車プランがありますか？

その質問について、ご回答させてもらいたいと思います。

回答としては、必要な移動ルートがあったら、遠慮なく市民活動支援課までお知らせいただきたいと思います。私たちがコミュニティバスを使って、どのように移動できるかを丁寧に説明していきたいと思います。

例えば、図書館に行けば、本を探しての方にコンシェルジュが寄り添って案内してくれるよう、市民活動支援課にも、コミュニティバスのコンシェルジュがおります。

出発される場所とか行きたいところ、利用したいところなど伝えていただければ、わかりやすく無理のない運行ルートとか、乗換方法を一緒に考えて説明していきたいと考えております。市民活動支援課の方へ来ていただきて、電話でも構いませんので、相談していただきたいというのが回答になります。よろしくお願ひします。

《会長》

事務局から事例ということで紹介がありました。改めて、質問いかがでしょうか。

《委員》

質問に対してお答えをいただいたんですけども、コンシェルジュにルートを相談という内容だと思うんですけども。事例として、鉄道で言えばダイヤみたいな感じで、ここへ行きたい時には、ここで中継できて、例えば、甲西から美術館に行って、美術館から芦安へ行けるという、そういった例を示して、市民にわかりやすく、例えば、徳洲会に行きたいのならば、こういった時間に、こういったバスであれば、甲西から白根まで行けますよとか、八田から芦安まで行けますよ。ということを示さなければいけない。いちいち相談に行って話さなければいけないというよりも、より優しいんじゃないかと思います。

《会長》

委員から回答に対するご意見ありましたけれども、当然、出発点・終着点に、ケースがたくさん出てきますので、どのように表現するかということがあると思いますけれども、何か事務局でお答えがありますか。

《事務局》

それにつきましては、今委員がおっしゃったとおり、パッケージみたいな形で、今後作っていきたいなとは考えております。

例えば、甲西から美術館を経由して白根や天笑閣へ行く、甲西から美術館を経由して、若草の方へ行くとか、そういったルートをパッケージ化して示せればいいかなとは考えておりますので、今後検討していきたいと考えております。よろしくお願ひします。

《会長》

それでは(1)の議案を終了させていただきまして、(2)の議案、南アルプス市「交通空白地域」乗り合いA・オンデマンド型交通実証運行スケジュールについて、事務局より説明をお願いします。。

(2) 南アルプス市「交通空白地域」乗り合いA I オンデマンド型交通実証運行スケジュールについて

《事務局説明 資料p18～p19》

《会長》

はい事務局から説明がありました。

運賃等、乗降場所については、まだ、協議などはっきりした提案はできていないとのことなんですかけれども、概ねの内容についての説明はあったかと思います。

皆さんから新しい事業でもありますので、ご意見、ご要望等あれば確認させていただきたいと思いますけども。いかがでしょうか。

《委員》

地元の、これは百々・上八田の住民との意見交換等はもう済んでいるんでしょうか。

《事務局》

地元の百々・上八田地区に対しては、まだ説明しておりません。

ただ百々・上八田地区の民生委員さんから、乗降場所としてふさわしい場所のリストをいただいているところでございます。

また地元の方には、これから乗降場所等が決まりましたら、説明をさせていただければと思います。

《委員》

地元の方から要請があったということではないですね。

市の方でここが空白地域だから実証実験をすることでいいんじゃないかということで選定したということですか。

《事務局》

最初の公共交通計画の方で、A I を活用したデマンド型交通を検討という記載の中で検討しているところでありますて、地域で実証するに当たり、やはり市の全体を見る中で、コミュニティバスの通っていない不便な地域ということで、百々・上八田地区から実証運行を始めたいということで、今進めているところであります。地元の民生委員さんからも要望等ありました。

《会長》

基本的には当市の公共交通の計画の中で、デマンドをやっていきましょうということは承認されて、事業がその中でどこを設定するかということは、全地域を確認した中で設定するのは非常に難しい話ですから、市の行政の中で、現状のコミュニティバス等の運行状況を見た中で、実証実験として、もっとも適するであろうということを市の方で設定をさ

せていただいた。結果として、実証実験の結果が出た先には、一定地域だけでこの事業を推進していくのではなくて、最終的には基本的に市内に広げていきたいという考え方を持っておりますので、場所の選定については、市内の公共交通空白地帯で設定したということでおろしいですよね。

《事務局》

あとは国の方で今、高齢者の免許返納を推奨しています。

その中で、地域の交通空白地域である交通弱者の足を確保する補助金として、交通空白解消事業という事業がありまして、その補助を活用して、この事業を実証テストしていきたいというふうに考えて、まずはこの空白地域をエリアとして設定したという形です。

《委員》

交通弱者がどのくらいいて、その人たちがどこへ行きたいのか、何を要望してるのであるかという調査をしているかということです。

《会長》

市の中で、アンケート調査をすでに毎年、総合計画の中で取ってる中で、交通とか買い物というような不便さを感じている方はあると思います。

当然、特定地域だけを設定することができませんので、市内にはそういう状況がある中で、市内のコミュニティバスなど行った中で、補助対象になる地域も含めて、実証実験の場所を選定させてもらったということ等でご理解をいただければと思います。特定の地域ごとに、ここだけ例えば交通不便を感じるというようなことで設定するのは非常に難しい状況でしたので、実証実験の場所については、市内の補助事業の対象になって、路線バス、すべてのバスの中で設定させていただいたということで、できればご理解をいただきたいと思います。

《委員》

今の説明の中で、補助金が出るというようなお話をしたけども、今回の補正にはその補助金を使っての運用なんですか。

《事務局》

この交通空白解消費用は1年1回限りの交付となりますので、今年度は準備金ということで、大体250万ぐらいの予算を計上してあります。

令和8年度に本格的に実証をするということで、補助金申請をして、予算を組んでいきたいと考えております。

《委員》

スケジュールが組んであって、実証運行ということでありますけれども、今後本格的な運用に向けて、運用するかどうかの基準みたいなものがありますか。

《事務局》

まずテストから本格運行実証に移るという内容としましては、当然ですけど、利用者の問題があるかとか、利用者アンケートで、本当に必要かどうかを確認しながら進めていきたいと考えております。

《委員》

利用がまずなければ運行実施運用にはならないと思うんですけど、その目安みたいのはまだ今から様子を見てということでおろしいですか。

《事務局》

これは実証運行をしながら、考えていきたい。

《委員》

10月まで実証して、この後検証をするということですけども、令和9年度からということになると、予算的に間に合いますか。

《事務局》

この実証運行を開始した後から検証をして、まず12月までということで、次年度の予算編成が、その検証結果を踏まえながらできるようなスケジュールになっていますので、令和9年度の予算については大丈夫だと思います。

《委員》

乗降場所150ヶ所想定ということで、来年の2月に相談がありますと事前にご連絡いたただきましたが、今幾つか質問ある中で日々・上八田の住民説明はまだです。でも150を決めています。150を決めたのは地元が要請している場所ではなく、それが民生委員さんから言わされた場所をそのまま選定していますと聞こえるのですが、この150という数字は、地元の意見が反映されていると認識していいんですか。

《事務局》

150ヶ所の根拠ですが、この乗降場所の距離は100メートルから150メートルの間を想定しております。その中で大体150ヶ所ということです。

それから今、民生委員・地域の方の意見を踏まえながら、職員が現地に足を運び150ヶ所の選定をしているという状況です。

《委員》

わかりました。2月の上旬に、警察の方に説明に来ていただけるときには、地元の方から、例えばAという地点に置いてもらいたいですという意見も反映されて、この150の数が前後すると思いますけど、地元の意見も反映された中で、これで決定というふうに持

ってきただけで大丈夫ですか。

《事務局》

はい。地元の意見もしっかり反映しながら進めまいります。

《委員》

先ほどの質問を聞いておったんですが、あくまでもこれは運行基本計画を、この南アルプス市で作って、それに基づいて、何年間の中で、こういう形でやりたいと、その団体の中で計画からずれるとかがあったら、またそれを変えてっていうのが基本的な公共交通会議ですから、やり方自体は、今まで通りのやり方で十分だと思うんですが、ちょっと私が心配するのはプロポーザルの関係なんですが、ここをきちんとですね、もちろん初めてだと思うんですね。プロポーザルっていうのは、もう基本的に入札っていう金額だけじゃないですから一番、これは素晴らしい今のやり方だと思うんですよ。

それで、やっぱりそのプロポーザルの運賃面、受託というか、その中身もそうなんですが、それよりもその安全性とかどういうふうに考えてやるのか、もし事故があったときに、保険はどういうふうに考えてるのか、その辺もきちんとですね、ただ、大まかにプロポーザルでやりますよじゃなくてですね、何かあったときに心配ですけれども、それは請負希望者、事業者の方からですね、ちゃんとそれを書いて明示してもらうっていうことをきちんとやってもらいたいと思っております。

そして、あと150カ所ほど、これは要するに上下っていう道の両サイドじゃなくて、それを1ヶ所という意味ですね。バス停なんかは、向かい側に1ヶ所ずつあれば、それは2カ所というふうなんんですけど、この場合はあくまでも1ヶ所で一本ポールという理解でよろしいですか。

《事務局》

はい。

《会長》

それでは議事については終了させていただきますけれどもよろしいでしょうか。

《事務局》

市では今後、このA-Iデマンド交通の実証実験の結果を踏まえ、市内への導入を段階的に進めていきたいと考えています。特に、現在デマンドタクシーを運行している地域を優先的に拡大していくことを検討しています。導入を進める際には、この地域公共交通会議で協議を行い、皆さまと意見を交わしながら決定してまいりたいと思います。よろしくお願ひいたします。

5. その他

なし

6. 講評

《事務局》

次に次第6番の講評に移ります。

アドバイザーの鈴木先生から講評をいただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

《アドバイザー》

こんにちは。交通ジャーナリスト鈴木でございます。

今日の議題(1)確保維持改善事業、事業評価の中で、コミュニティバスについての状況があつたわけですけれども、特に12ページ辺りの数字を見ますと、過去のこれまでの提示から、順次良い数字が出てきてるようには思います。

そういう意味ではやはり定着をしてきてるということと、それから、これまでの経緯をずっとたどってみると、やはり細かく実際のそのニーズであつたり、利用状況等に応じて修正をし、見直せるルートなり、或いは時刻を修正しながら、ここまでできるというあたりの成果が出ているのかなというふうに思いますので、そういう意味では、良い推移を取ってきているなというふうな感想は持っております。

ただやはりもう少し、市民に利用してもらう。それからこれも前から言ってることですけれども、せっかくその定期券を応援型の定期券で、もう少し市民に広げることを考えいく必要があるかなというふうに思っております。

それから後半のデマンドの話なんですけれども、今、全国的にいわゆる交通空白を改善していくという目的のもとで、デマンド型の交通、特に近年はA+デマンドがかなり普及をしています。

ただ、これは全国的に見まして、大抵は実証実験をやって、それから実装本格運行に移るかどうか判断をしていくわけですけれども、実際のところ、あんまり実証運転の段階で、いい結果を出してるところは全国的には非常に少ないのが現実です。

それはなぜかというと、実はやはりそのデマンドという性格、これはもうどちらかというと、もうかなり一人一人の個のニーズに近いところのニーズを拾ってくような仕組みですので、どうしてもそんなに利用数が伸びていくものではないということがひとつと、それから最終的な例えば利用者の数字だけを見ると例えば伸びているとしても、実際に中を分析してみると、特定の方が複数回、いわゆるヘビーユーザーの方が多くて、それで担うケースというのは実は非常に多くて、そうなると何が問題かというと、特定の数少ない人たちのために、いわば税金を使いながら、こういった交通を提供してることになりますがちというのが正確的な状態です。

ですから、その辺はやっぱり今後やっていく中で、きちんとチェックをしながら、どう

いう形が適切なのかという辺りの議論が必要であろうというふうに思います。

このデマンドの仕組み自体も、どういうニーズをどう拾っていけば、実際の移動に適応するかというのは、実はロケーションによって全然違います。

それから地形とか、それから例えば、山の裾の今回やる場所のように、逆に平たんで、バラバラと集落なりが点在するようなところと、一本道や小道を入ってくようなところでは、明らかに人の移動の形態も違いますので、そういう違いに合った仕組みを構築していくかないと、多分、なかなか利用されないままに終わってしまう。

それと、なかなか実証運行実験がうまくいかない理由として、あとふたつほどあって、やっぱりひとつは、デマンドというものにはほとんどの方は慣れていないし、オンデマンドというような言葉自体はほとんどの方は知らない中で、やり方がわからない、或いは今まで想定してなかったような乗り方に対する不安とか、そういうものによって、その最初の理由に繋がらないというただ、いろんなところで見えてきています。

そういう意味では、やはりきちんとインフォメーションをして、まずわかってもらうこと。それから、どういう使い方をすればいいのか。これは先ほどご質問あったように、どういう使い方をしたらどんなところがどんな利用ができるのかあたりの話って、やっぱりきっちと周知をしていかないと、多分多くの方にわかつていただけないことがあって、この辺をしっかりとしていく必要はあるだろうと思います。

協議中という運賃なんですけれども、全国的に、先ほどご説明があったように、バスがあって、それからタクシーがあってその中間という見方をされることが多いんですけども、実はA I デマンドのサービスの提供の仕方っていうのは、かなりどちらかというとタクシーに近い。だから、あんまりこれ、安い運賃にしてしまうと、単なる安いタクシーになってしまう恐れが非常に強く大きい。

そうすると、今度は一般的なタクシーの方が、圧迫されてしまうようなケースも実際に全国では出てますので、この辺も重視する必要があって、単なる安いタクシーではない。つまり、タクシーとはやはり別ものになったけれども、でも、実際に提供されるサービスはかなりタクシーに近いサービスを提供させていただいているというこの辺の位置付けをきちんと検討しながら、運賃を設定していくかないと、ちょっと収支面でも厳しいかなという感じがします。

私は今、東京の東村山市というところで、ある地域でA I デマンドの実証実験をやってるんですけども、ここではその安いタクシーにならないために、1回500円という運賃設定をしました。これはどちらかというと、タクシーの初乗り運賃の方に近い運賃設定なんですけれども、アンケートを取った結果、この500円という運賃が高い、高過ぎるという回答は1割ぐらいしかありませんでした。

むしろこのサービスについては、この500円という運賃は適正であるという回答の方が半分ぐらいを占めてましたので、きちんとこういうサービスに対してこういう運賃設定だということを説明するといいますか、きちんと表に出すことによって、そのサービスに対する対価っていうのは、受け入れられていくんだと思いますので、この今回の今協議中

とある運賃についてよく考えて設定していただければというふうに思います。

いずれにしても、先ほどご質問等にもありましたように、今後どういう基準でもって、実証運行が実装に移っていくのか、赤字のところはやはり、きちんと明らかにされていくべきだろうと思いますので、この辺含めて、事務局の方で精査をしていただければというふうに思っています。

交通手段、移動手段が使用されることを事実なんですけれど、上手に知ってもらって上手に利用していただき、さらにそれに適したやり方というのを、それぞれの地域に合わせていかないと、最終的に、やはり市民の足というのは確保できなくなりますので、十分な検証と、十分な設定のための検討と、それから確りと検証して次へ進んでいくということをやっていただきたいということを申し上げて、講評とさせていただきます。

7. 閉会

《事務局》

次に閉会の言葉を、篠原副会長お願ひいたします。

《副会長》

今後に向けて慎重審議ありがとうございました。

それでは以上をもちまして、第2回南アルプス市地域公共交通会議を終了させていただきます。

《事務局》

ありがとうございました。

次回予定は、デマンド型交通実証運行の運賃や乗降場所について、関係機関との協議が整い次第、書面決議の手続きを取らせていただき、通知いたします。

ご協力をいただき、ありがとうございました。