

会議録

| | |
|------|---|
| 件名 | 令和 8 年度第 1 回鳴沢村地域公共交通会議 議事録 |
| とき | 令和 8 年 4 月 17 日(金) 10 時 00 分～12 時 00 分 |
| ところ | 鳴沢村保健センター2 階 |
| 出席者 | 鳴沢村地域公共交通会議委員 22名 事務局 5名 |
| 欠席者 | 0名 |
| 事務局長 | 1. 開会 |
| 会長 | 2. 会長あいさつ |
| 事務局 | <p>3. 議事</p> <p>(1)令和 7 年度事業報告、会計報告、会計監査報告について <資料 1 に沿って、「令和 7 年度事業報告、会計報告、会計監査報告」を説明></p> <p>・令和 7 年度事業報告 令和 7 年 8 月 5 日に、第 1 回鳴沢村地域公共交通会議を開催した。公募型プロポーザルの実施により、地域公共交通計画等策定支援業務委託事業者として株式会社 KCS を決定し、契約を締結した。その後、公共交通の利用実態及び課題把握を目的として、関係者及び関係機関へのヒアリング調査を実施した。ヒアリング結果を踏まえ、住民アンケート内容の検討・作成を行った。令和 8 年 1 月 6 日に第 2 回会議を開催し、鳴沢村における公共交通の現状及び課題について共有を行うとともに、アンケート内容の見直しを行った。令和 8 年 2 月には、村内約 1,400 世帯及び公共交通利用者を対象にアンケート調査を実施した。</p> <p>・会計報告 歳入の決算額は、負担金 600 万円、補助金 0 円、繰越金 0 円、雑入(利子) 3,268 円であり、歳入合計は 600 万 3,268 円である。 歳出の決算額は、会議費(委員報酬)8 万円、事務費(会議印鑑作成費、会議お茶代)1 万 7,300 円、事業費(地域公共交通計画策定業務委託費)500 万 5,000 円、予備費 0 円であり、歳出合計は 510 万 2,300 円となった。 以上により、歳入歳出差額 90 万 968 円については、次年度へ繰り越すものである。</p> <p>・会計監査報告</p> |

| | |
|------------|--|
| <p>事務局</p> | <p>令和 7 年度鳴沢村地域公共交通会議の会計について監査を実施し、関係書類を精査した結果、いずれも適正に処理されている。</p> <p>(意見なし)</p> <p>(2)令和 8 年度予算(案)について <資料 2 に沿って、「令和 8 年度予算(案)」を説明> 本年度の歳入予算額は、負担金 532 万 4,000 円、補助金 60 万 7,000 円、繰越金 90 万 968 円、雑入 0 円であり、歳入合計は 683 万 1,968 円である。 本年度の歳出の予算額は、会議費 27 万円、事務費 4 万円、事業費 499 万 4,000 円、予備費 152 万 7,968 円であり、歳出合計は 683 万 1,968 円である。</p> <p>(意見なし)</p> |
| <p>事務局</p> | <p>(3)地域公共交通計画策定について <資料 3 に沿って、「村民アンケート調査の実施結果」を説明> 本調査は、村民の移動実態、公共交通の利用状況、サービスに対する満足度、公共交通の維持・確保のあり方等を把握し、将来の地域公共交通の姿及び実現に向けた施策検討の基礎資料とすることを目的として実施したものである。</p> <p>調査対象は村民 3,059 人、1,393 世帯とし、各世帯へ郵送配布を行い、郵送または Web による回答を求めた。調査期間は令和 8 年 2 月 2 日から 9 日とし、令和 8 年 3 月 25 日回収分までを含め、736 票の回答を得た。</p> <p>調査結果の図表においては、回答割合が 5%未満の項目は数値表示を行わず、5%以上の項目についてのみ割合を表示している。また、居住地区については、村内を北西部、南西部、中心部、南東部、北東部の 5 区域に区分して整理している。</p> <p>買い物における外出頻度については、「週に 1~2 日」が約 40%と最も多く、次いで「週に 3~4 日」が多い結果となった。</p> <p>よく利用する買い物店舗については、地区別にみても全体的に富士河口湖町に所在するマックスバリュの利用が多く、中心部ではオギノ河口湖店の利用も多く見られた。一部地区では、セブン-イレブン山梨鳴沢店の利用も確認された。</p> <p>買い物に出かける時間帯は、10 時台が 26.3%と最も高く、次いで 11 時台が多い結果となった。帰宅時間帯については、11 時台が最も高く、次いで 12 時台となり、買い物を午前中から昼頃にかけて済ませる傾向が見られた。</p> |

買い物時の交通手段については、全地区において8割以上が自家用車を自ら運転しているとの回答であった。次いで、家族や知人による送迎が多く、買い物における移動手段は自動車を中心であることが明らかとなった。

通院については、月に数日通院する者が約44%と最も多く、次いで年に数日が多い結果であった。各地区とも4割前後が月に数日通院している状況である。通院先については、なるさわクリニック及び赤十字病院の利用が多く、北西部では富士吉田市立病院の利用割合がやや高い結果となった。

通院時の外出時間帯は、行きが9時台及び10時台、帰りが11時台及び12時台に集中しており、買い物よりも約1時間早い時間帯での移動が多い傾向が見られた。通院時の交通手段についても、買い物と同様に自家用車の利用が中心であった。

通勤については、「ほぼ毎日」が最も多い一方、通勤していない者も約35%存在していた。通勤先は富士河口湖町が最も多く、次いで鳴沢村内であった。南東部では他地区と比べ、都内への通勤割合が高い傾向が見られた。通勤時間帯は行きが7時台及び8時台、帰りが17時台及び18時台に集中していた。通勤時の交通手段は自家用車が主体であるものの、徒歩、自転車、鉄道、路線バス等の利用も一部見られた。

買い物、通院、通勤以外の外出については、村外への外出が約6割と最も多く、外出しない者も約2割存在していた。外出先としては、イオンモール甲府昭和店が最も多く、次いでいきやり温泉となっており、村外大規模商業施設の利用が多い傾向が確認された。

外出頻度については、「月に数日」が35%と最も多く、次いで「週に1日程度」が27%であった。北西部では「ほぼ毎日」外出する者が約3割と他地区より高い一方、他地区では「ほぼ毎日」は約1割、「週に3~4日」は15~20%程度であった。

外出時の行きの時間帯は9時台及び10時台が多く、帰りの時間帯は16時台が最も多く、次いで15時台であった。外出時の交通手段は、自家用車を自ら運転する者が最も多く、次いで家族や知人による送迎であり、北西部では徒歩や路線バスの利用が一部見られた。

通学に関する調査では、通学者の学年区分は小学生が36%と最も多く、次いで高校生が22.4%であった。小学生の通学先は鳴沢村内が最も多く、中学生は95%が富士河口湖町方面であった。通学時間帯は、行きが7時台及び8時台、帰りが16時台及び17時台に集中していた。河口湖駅への到着時間は7時台が最も多く、次いで8時台であった。通学手段は、家族等による送迎が多い一方、高校生では鉄道や路線バスの利用が約1割見られた。

外出時の困りごとについては、買い物、通院、通勤いずれにおいても「困ることはあまりない」との回答が5割以上を占め、「たまに困ることがある」との回答が約1割であった。路線バスやタクシーがより便利になることで困りごとが改

善されるかについては、「改善されると思う」が 43.5%と最も多く、公共交通の利便性向上により課題の緩和が期待されていることが示された。

公共交通がどこまで利用しやすくなると外出時の困りごとが改善されるかについては、河口湖駅や病院へのアクセス向上を挙げる回答が多く、特に駅まで行きやすくなることが重要であることが示された。

利便性向上を求める曜日は金曜日が最も多く、次いで月曜日及び水曜日であったが、全体として特定の曜日に偏らず要望が見られた。時間帯については、9 時～12 時の午前中が最も多く、次いで 6 時～9 時の早朝時間帯に困りごとが生じやすい傾向があった。

鉄道の利用状況については、「全く利用しない」が 70.5%と最も多く、利用する場合の最寄駅は河口湖駅が最多であった。鉄道利用の最終目的地は東京区部及び東京都内が中心であり、利用目的はレジャー及び買い物が多かった。自宅から駅までの移動手段は自家用車又は家族等による送迎が主であった。

路線バスの利用状況については、鉄道と同様に利用頻度は低く、利用目的は買い物及び通院が中心であった。降車地点は河口湖駅が最も多く、バス停までの所要時間は徒歩 10 分以内が半数を超えていた。運行内容の満足度では、最終便や日中・夕方の運行本数に不満が多く見られた。

タクシーについては、約 8 割が利用しないと回答した。利用目的は飲食及び通院が多く、夜間や朝方の利用が中心であった。満足度では、予約のしやすさ等は評価される一方、運賃や割引制度、つかまえにくさに不満が見られた。

公共交通全般については、村内路線バスのダイヤや運行ルートを把握していないとの回答が 6 割以上あり、情報不足が課題として浮き彫りとなった。公共交通が充実した場合の生活の変化としては、「安心して村内に住み続けられる」が最も多く、「自家用車の運転頻度が減る」が続いた。

地域協働型交通については、乗客として「利用したい」が約 3 割であった一方、ドライバーとしての参加意向は低く、「報酬があれば活動したい」との回答が約 2 割であった。今後利用できるとうれしい公共交通サービスとしては、アプリ等による予約・利用サービス及び自動運転交通への期待が高かった。

回答者の年齢構成は、50 歳代が最も多く、次いで 80 歳以上が多い結果であった。職業については、年金生活を含む無職が 32.5%と最も多く、次いで会社員・公務員・団体職員が 27%であった。

居住地域は中心部が 35.2%と最も高く、次いで北東部が 27%であった。世帯人数は 2 人世帯が約 4 割と最も多く、次いで 3 人以上世帯が約 3 割強であった。

行政情報の入手手段については、村の広報誌が 74%と最も多く、次いで村ホームページが 27%であった。併せて、家族・知人からの情報や回覧板も一定数利用されていることが確認された。

事務局

運転免許の保有状況については、91%が免許を保有しており、既に返納した者は 4.2%であった。免許返納の意向については、「返納を考えていない」が 81%と最も多く、移動手段の確保が返納判断に影響している状況がうかがえた。

運転頻度は「ほぼ毎日」が 72%と高く、無理なく運転できる時間は「2 時間以上」が最も多かった。家族・知人の送迎頻度については「年に数日」が最多であったが、日常的に送迎を行っている者も一定数存在した。

送迎に対する負担感は、「全くない」「あまりない」が約 7 割を占める一方、「やや負担」「とても負担」と感じている者も約 2 割見られた。負担を感じる場面としては、冬期の送迎、夕方以降の送迎、事故への不安が主な要因として考える。

自由記述による意見については、今後の課題整理及び施策検討の参考資料として活用していく。

<資料 4 に沿って、「路線バス利用者アンケート調査の実施結果」を説明>

本調査は、村内を運行する公共交通の利用実態を把握し、地域公共交通のあり方を検討することを目的として、村民アンケートと同期間に実施したものである。調査対象は、富士急バス新富士線ブルーラインの利用者とし、バス停での配布、郵送及び Web 回収に加え、令和 8 年 2 月 6 日にバス車内で調査依頼を行った。回収票数は 11 票であった。

回答者の属性は女性が 63.6%と多く、年代は 20 歳代が最も多く、次いで 50 歳代であった。職業は会社員・公務員・団体職員が 45.5%、大学・専門学校生が 18.2%であった。居住地は村外が 72.7%と多数を占め、村内居住者は 27.3%であった。

スマートフォンを日常的に利用している者は 73%であった。路線バスの利用頻度は「初めて利用した」が 36.4%と最も多く、観光等での利用が中心であった。利用区間については、乗降地点ともに河口湖駅、道の駅なるさわ、観光施設が多く、往復利用が 90.9%であった。

利用目的はレジャーが 63.6%と最も多く、最終目的地は村外が 63.6%で、忍野八海や本栖湖等が挙げられた。バス利用前後の交通手段は徒歩や他路線バスの乗り継ぎが多かった。

公共交通の乗り継ぎで重視する点は、目的地までの所要時間及び運賃であり、路線バスを利用し続けるためには、早朝・日中・夕方以降の運行本数の充実が重要であるとの回答が多かった。路線バスのメリットとしては、定時性及び駐車場不要である点が挙げられた。

自由意見では、運行本数の増便、特に朝時間帯や富士山方面への路線充実を求める声があった。調査当日は観光客、特に外国人利用者が多く、観光路線としての利用実態が確認された。

| | |
|-----|---|
| 事務局 | <p>＜資料 3 「村民アンケート調査の実施結果」の補足説明＞</p> <p>村民アンケート調査は、令和 8 年 2 月上旬に配布を行ったが、回収率向上のため追加で回収を行い、令和 8 年 3 月 25 日回収分までを集計対象としている。そのため、集計作業は 3 月 25 日以降に開始したものである。</p> <p>今後は、属性別等によるクロス集計を含め、より詳細な分析を行う予定であり、他に有効と考えられる分析手法等について意見を求めたい。</p> <p>また、調査結果は地区別に整理しているが、南西部及び南東部は別荘地が多い区域であるため、北西部、中心部、北東部と比較して回答者の属性が異なる点に留意する必要がある。</p> |
| 事務局 | <p>＜資料 4 「路線バス利用者アンケート調査の実施結果」の補足説明＞</p> <p>本調査の実施方法については、資料 1 ページ目に記載のとおりであるが、実態としては、村内のバス停において乗車又は降車した利用者を対象に調査票を配布したものである。そのため、村外で乗車し村外で降車した利用者については、本調査の配布対象外となっている。本調査結果は村内バス停を利用した者から得られた回答を基にしたものである点に留意していただく必要がある。</p> |
| 会長 | <p>村民アンケート 16 ページの「買い物、通院、通勤以外でよく外出する場所」において、村外が最も多い一方で、「外出しない」との回答も一定数見られる。この傾向については、公共交通の整備状況に関わらず外出しない生活スタイルであるのか、あるいは自家用車がない、公共交通が不便である等の理由により外出を控えているのか、今回のアンケート結果のみでは把握が難しい。</p> |
| 事務局 | <p>「外出しない」と回答した者が 157 名いることから、今後は当該回答者の年代や自家用車保有状況等についてクロス集計を行い、属性別の傾向を把握していきたいと思う。</p> <p>あわせて、移動手段の選択肢が増えることにより、外出行動が変化する潜在的な需要があるのかについても、検証していきたいと考えている。</p> |
| 委員 | <p>今回の村民アンケートについては、調査期間が令和 8 年 2 月 2 日から 9 日と冬季であり、特に別荘地に居住する者は冬期に滞在していないケースも多い中で、回収率は非常に高かったのではないかと思う。全体として、村民の移動実態や生活状況については、よく把握できた調査であったと評価している。</p> <p>一方で、今後の公共交通施策、とりわけ路線バスに関しては、「バスがもっと便利になったら実際に利用するのか」という点までは、アンケート結果から十</p> |

| | |
|------------|--|
| <p>事務局</p> | <p>分に把握できていないように感じる。路線バス利用者アンケートについても、回答が 11 票にとどまっており、利用実態の把握としては限定的である。</p> <p>鳴沢村では、これまでバスの運行本数や路線が少なく、近年になって新富士線に加えてブルーラインが導入された経緯があるが、そもそもバスが十分に走っていない中でのアンケート調査であるため、「バスがないことで困っているのか」「あれば利用するのか」といった実態や需要が掴みきれいていないのではないかと考える。</p> <p>また、今回の利用者アンケートが、観光客を中心とした結果になっている可能性もあると考える。</p> <p>今後については、アンケート調査に加えて、実証運行等を通じて実際の利用状況を検証していく必要があるのではないかと考える。駅への接続や村内で必要とされる移動を、バスで対応するのか、デマンド型交通等を活用するのかといった点も含め、実際に運行を行いながら検討していくことが重要である。</p> <p>今回のアンケート結果は、基礎的な実態把握としては有効であったが、今後の施策検討に向けては、実際の運行と利用の検証を通じて、より具体的な需要を把握していくことが課題である。</p> <p>路線バス利用者アンケートについては、資料 4 の 1 ページに記載のとおり、調査対象を富士急バス新富士線及びブルーラインの利用者として実施したものである。</p> <p>具体的には、鳴沢村内の全てのバス停に調査票を設置し、利用者自身が調査票を取得し、回答後に郵送又は Web により提出する方式を採用した。この方法により、村内バス停を利用した者を対象とした調査を行った。</p> <p>また、令和 8 年 2 月 6 日には、バス車内への乗り込み調査を実施した。当該調査は、新富士線及びブルーラインの全線・全時間帯を対象とし、調査員が全便に乗車し、鳴沢村内で乗車又は降車した利用者に対して調査票を配布し、協力依頼を行ったものである。その際、乗車バス停及び降車バス停について確認を行っている。</p> <p>なお、同一人物への重複配布を避けるため、往復利用等により既に調査票を受け取っている者については配布を行わず、1 人につき 1 票を原則とした。また、本栖湖方面等、村外のみを利用する者については今回の配布対象外としている。</p> <p>配布枚数については、1 日限定での実施であったことに加え、対象を村内バス停利用者に限定したことから、配布可能数には一定の制約があった。</p> <p>今後の公共交通需要については、実際に利用されるかを把握するため、実証を行いながら検討していく必要があるとの説明があったが、村民アンケート 46 ページ及び 47 ページにおいて、地域住民がドライバーとなるサービスに対し、約 3 割が「利用してみたい」と利用意向を示しているほか、今後望まれる交通サービスについての設問結果も得られている。</p> |
|------------|--|

| | |
|------------|--|
| <p>委員</p> | <p>一方で、アンケート上の利用意向と、実際に運行した際の利用状況には乖離が生じる可能性がある。そのため、まずはアンケート結果を詳細に分析し、どのような交通サービスが求められているのかを整理した上で、必要に応じて実証運行等を行い、今後の交通施策を検討していく考えである。</p> <p>資料 3 の 57 ページ以降に掲載されている「公共交通についての意見」について、多数の自由記述意見が寄せられており、現状の課題を指摘するものや、今後の公共交通に対する要望・提案など、内容が多岐にわたっていることから、一定の整理が必要である。</p> <p>設問では把握しきれていない意見も含まれていると考えられるため、課題、要望、提案等に分類するなど、意見の傾向が分かる形でまとめてもらいたい。</p> |
| <p>事務局</p> | <p>資料 3 の 57 ページ以降に掲載している自由記述意見については、まず全体を概観し、どのような意見が多いのかを整理・分析していく考えである。</p> <p>今後、施策検討や課題の深掘りを行うにあたって、分析の視点を設定した上で作業を進めていきたいと考えている。</p> <p>具体的には、外出していないと回答した方が自由記述でどのような意見を記載しているかなど、属性や回答内容と関連付けながら整理し、今後の検討に活用していく方針である。</p> |
| <p>会長</p> | <p>その中でも、特に重要と考えられる意見については、抽出のうえ紹介してほしい。</p> |
| <p>委員</p> | <p>各地でデマンド交通の検討が進んでいるが、例えば 9 人乗り程度のワゴン車を用いた場合、運行頻度や乗り合わせを考慮すると、1 日あたりの利用者数は限定的となる。</p> <p>仮に 1 日約 60 名程度の利用であっても、運転手人件費等を含めると年間で 800 万～900 万円程度の財源が必要となり、バス型車両の場合はさらに高額になる。人口規模を踏まえると、1 人当たりの負担額も相応に大きくなるため、費用対効果の視点が重要である。</p> <p>また、理論上は複数人の乗り合わせを想定していても、実際には 1 人又は少人数利用となり、タクシーに近い運行形態となる場合が多いことから、運行形態や補助の考え方、福祉施策として位置付けるのか等を含め、事前に整理した上で議論を進める必要がある。</p> <p>今後の検討においては、利用ニーズだけでなく、実際に運行可能な規模や費用、持続性といった現実的な視点を踏まえながら議論することが重要である。</p> |

| | |
|-----|--|
| 事務局 | <p>公共交通の導入にあたっては、実際のニーズを見極めながら検討を進めていきたい考えである。今後 5 年間においては、対象を主として交通弱者に絞り、村内人口約 3,000 人の中から、移動に困っている人を把握し、必要な支援が届くようにしていきたい。</p> <p>また、導入に伴う費用や村の財政負担についても重要な視点であり、福祉的な位置付けとするのか等、役割分担を整理しながら検討していく必要がある。既存の公共交通事業と競合しないよう配慮しつつ、持続可能な形での交通施策を検討していく方針である。</p> |
| 会長 | <p>現行の路線バスが十分に利用されているかをまず確認することと、新たな交通手段を導入するかどうかの検討は、段階的に整理して進める必要がある。その際、導入に伴う負担が生じる場合であっても、村民の利便性を高めるための判断が求められる一方、過度な負担とならないよう慎重な検討が重要である。</p> <p>また、村民アンケート 47 ページに示されている「利用できるようになるとうれしい新しい公共交通サービス」については、実際の利用可否とは別に、利便性向上への期待として受け止める必要がある。アプリによる予約等は導入のハードルが高いものの、バスの到着時刻をバス停で確認できる仕組みなど、情報提供の工夫により待ち時間の不安を軽減できる可能性がある。</p> <p>現在、学生による研究的な取り組みとして、バスとバス停間で到着情報を共有する仕組みの検討が進められており、将来的に実用化できれば、現行路線バスの利便性向上や利用促進につながる可能性がある。</p> |
| 委員 | <p>バスの接近情報に関しては、既に「山梨県バスコンシェルジュ」が導入されており、山梨交通及び富士急バスが共同で運用している。</p> <p>同システムにより、利用者はバス停等で操作することで、利用予定のバスが現在どこまで来ているかを確認できる仕組みとなっており、導入から既に 2 年程度が経過している。</p> <p>鳴沢村においても当該システムは利用可能であり、既存の情報提供サービスとして位置付けられる。</p> <p>現在「山梨県バスコンシェルジュ」というサイトにより、山梨県全域において富士急バスに限らず、バスの遅延情報や運行状況をスマートフォンで確認できる環境が整備されている。</p> <p>あわせて、富士急バスではオープンデータとしてバス時刻情報を公開しており、Google マップを利用することで、出発地と目的地を設定し、公共交通(電車・バス)のマークを選択することで、事前に所要時間や利用経路を確認できる仕組みとなっている。</p> |

| | |
|-----|---|
| | <p>これらの既存サービスについて、村民への周知を進めることが、現行の公共交通利用促進につながる。</p> |
| 委員 | <p>今後の検討が新たな交通モードの導入を想定したものなのか、または既存の公共交通インフラを活用し、経路や運行方法の見直し等によりニーズに対応していく方向なのか。</p> |
| 会長 | <p>地域協働型交通やライドシェアのような新たな交通手段の可能性も含めて、検討対象として確認しているという理解である。</p> |
| 委員 | <p>公共交通施策の検討にあたり、財源面で折り合いがつかない場合には、導入しないという選択肢も含めて、この会議の中で議論していく形でよいか。</p> |
| 会長 | <p>ライドシェアや地域協働型交通については、比較的低コストで交通水準の向上が期待できる可能性がある一方、制度上の規制や安全面のリスクもあり、導入には慎重な検討が必要である。</p> <p>今回のアンケート結果においても、地域住民による輸送に対する懸念が一定数見られることから、リスク面を含めた議論が必要である。</p> <p>今後は、そうした点を踏まえながら、地域協働型交通の可能性に加え、新たにデマンドバス等を導入するかどうかについても、引き続き検討していきたい。</p> |
| 事務局 | <p><資料 5 に沿って、「鳴沢村地域公共交通の課題および方向性(令和 8 年 4 月時点)」を説明></p> <p>資料については、記載時点を「2025 年 4 月時点」としていたが、現状に即するよう「2026 年時点」に修正する。</p> <p>また、資料の見方として、黒字で記載している内容は前回会議で提示した内容であり、赤字で記載している箇所は、今回実施したアンケート結果等を踏まえて追記した内容である。</p> <p>課題の整理については、前回まではやや抽象的であったが、アンケートにより移動実態が具体的に把握できたことから、それを踏まえ、「どのような課題があり、何が求められているのか」をより具体化して整理している。</p> <p>なお、右側に整理している方向性については、今後さらに課題を深掘りする中で、修正が生じる可能性がある。</p> <p>前回会議では、①交通弱者への公共交通サービス提供、②村外施設への移動サービス提供、③村内輸送サービスの役割分担・連携、④公共交通への関心向上の 4 点を主な課題として整理していた。</p> |

①交通弱者への対応については、高齢者のみならず、40～50代においても外出時に困難を感じている層が一定数存在することが確認され、今後は年齢層を限定せず、分析を深めた上で表現を見直す必要がある。

①-1の村外施設への移動については、買い物では富士河口湖町、通院では富士河口湖町及び富士吉田市、通学では両市町への移動が多く、これら方面への交通アクセスの維持確保が重要である。特に通学においては、早朝6～7時台に富士河口湖駅へ到達できる交通手段が必要である。

①-2として新たに、村内主要施設及び交通結節点への移動サービスが必要である。村内施設への移動需要や、バス停までのアクセス確保が、結果として村外移動の利便性向上につながる。別荘地を含む南西部・南東部では村内循環的な移動ニーズが比較的高い傾向も見られ、検討対象とする必要がある。

②村内輸送サービスの役割分担・連携については、村内移動と村外移動の乗り継ぎを踏まえた連携が重要であり、公共交通同士のみならず、自家用車から公共交通への転換等も含めた検討が必要である。また、既存交通との競合に十分配慮し、新たな交通サービスを検討する必要がある。

③公共交通への関心向上については、路線バスのダイヤやルートの認知度が低い状況が確認されたことから、広報誌、村ホームページ、回覧板等を活用した情報発信の強化が必要である。

あわせて、右側に示した基本理念については、アンケート結果を踏まえ、「交通弱者支援」に加え、「安心して暮らし続けられる地域を支える公共交通」という視点を反映する形で修正した。目指す姿及び施策事業案については、今後の検討を通じて修正する可能性があり、次回以降の会議で協議していく方針である。

会長

今回の課題整理は、①村外への移動サービスと②村内の輸送サービス、あわせて村外移動への接続という視点で整理されており、妥当なまとめ方である。特に、②においては、既存の公共交通をまず軸として検討し、それでも対応が困難な部分について新たな交通手段を視野に入れて課題として捉える方向性であると理解した。

また、①-1において買い物・通院・通学の移動が整理されている点については、それぞれ利用時間帯が異なり、村外への往復を前提とする交通調整が難しい。

今後は、こうした時間帯の違いや往復需要の特性も踏まえつつ、様々な手法を検討しながら、最適な運行の在り方を見出していく必要がある。

委員

公共交通活性化再生法の改正により、市町村ごとに将来の地域公共交通体系を策定することが求められている。

| | |
|-----|---|
| 事務局 | <p>従来の広域補助路線が縮小している現状を踏まえ、村単独の交通施策だけでは、隣接する富士河口湖町などへの移動ニーズに十分対応できない可能性がある。そのため、山梨県が主導で、県内の必要な路線や移動手段を検討していく動きが今年度から始まっている。</p> <p>今後は、県の取り組みや、プロポーザルにより選定された事業者による調査・分析も活用しながら、バスが適切なのか、タクシーや他の交通手段が適しているのかを含め、広域的な視点を持って鳴沢村の公共交通の在り方を検討していくことが重要である。</p> <p>4. その他</p> <p>(1) 今後のスケジュールについて ＜資料6に沿って、「今後のスケジュール」を説明＞</p> <p>今後の交通会議は、令和8年7月、10月、令和9年2月に開催する予定である。7月の会議では、基本理念、目指す姿、施策事業を中心に議論を行う予定である。10月の会議では、施策の整理及び計画素案について協議し、併せて11月頃に実施予定のパブリックコメントについて報告を行う予定である。2月の会議では、パブリックコメントの実施結果を踏まえ、計画最終案について承認を諮る予定である。</p> <p>施策事業の検討にあたっては、会議以外の場においても関係者との個別ヒアリングや意見交換を行いながら進めていく方針であり、必要に応じて協力をお願いしたい。また、山梨県が進める広域交通に関する検討とも情報共有を図り、一体的に公共交通施策を進めていく。</p> <p>(2) その他</p> <p>(意見なし)</p> <p>5. 閉会</p> |
|-----|---|