



「これからの地域交通」

急速な人口減少・少子高齢化が進み、買い物、通院・通学など日常生活における移動手段の確保が大きな課題となっている中、バスやタクシー等の公共交通事業者は、利用者の減少に運転士の人手不足も加わり、その確保維持は難しくなっています。

その一方で、今後の更なる高齢化の進展により、公共交通の重要性は増大することが予測されます。

こうした中、交通弱者に必要な生活交通を確保・維持するため、交通DX・GXを活用し利便性、効率性の向上を図り、将来にわたって持続可能な公共交通の取り組みが始まっています。

今号では、「これからの地域交通」をテーマに、県をはじめ県内3市の取り組みについて特集します。

特集 01



公共交通の確保維持に向けて

山梨県知事政策局リニア・次世代交通推進グループ
副主査 浅川 史郎

特集 02



自動運転EVバスの取り組み

富士吉田市企画部企画課
主査 常盤 尚寛

特集 03



甲斐市版モビリティハブの
取り組みについて

甲斐市総合戦略部経営戦略課
主事 小林 充

特集 04



AIデマンド交通
「のるーと笛吹」の取り組み

笛吹市総合政策部企画課
主査 山浦 大樹



特集 01

公共交通の 確保維持に向けて

山梨県知事政策局リニア・次世代交通推進グループ

副主査 浅川 史郎

1 はじめに

公共交通は、通院や買い物などの日々の生活に不可欠な移動手段として、重要な役割を果たしています。しかし、人口減少やマイカーの普及など、さまざまな要因によりその確保維持は難しくなっています。

その一方で、今後の更なる高齢化の進展により、公共交通の重要性は高まるものと考えられます。

このような状況において、令和2年11月に、地域公共交通活性化再生法が改正され、地域公共交通計画の策定が努力義務となるとともに、計画策定が国による乗合バスの運行費補助の要件となったことなどから、計画策定の協議等を行うため、令和4年4月に山梨県地域公共交通協議会（以下、「法定協議会」という。）を設置

しました。

法定協議会は、行政機関に加え、交通事業者や利用者、学識経験者等をメンバーとしており、2年間の協議を経て、本年3月に山梨県地域公共交通計画を策定したところです。

本計画の期間がスタートするこの4月には、組織改編により、昨年度まで異なる部局に位置していた、交通政策担当と、リニア推進担当、次世代交通推進担当がひとつにまとめられ、新たに知事政策局リニア・次世代交通推進グループとしてスタートしました。

なお、公共交通については、日本版ライドシェア制度の開始や、自動運転をはじめとした新技術の活用、また、将来的なりニア中央新幹線の開業など、さまざまな動きがあり、大きな転換点を迎えているものと考えています。

このため以下では、市町村の皆様が、地域公共交通計画に取り組み視点から、県計画について紹介するとともに、県計画策定後に新たな動きが認められるリニア中央新幹線や新技術の活用について言及していきます。

2 山梨県地域公共交通計画について

○計画の構成等

本計画は、山梨県にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする「地域公共交通のマスタープラン」として策定したもので、計画期間を令和6年度から令和10年度までの5年間とし、市町村境を越える広域的な公共交通サービスを対象としています。

公共交通は、日々の生活に欠かすことのできない生活交通を担っていますが、将来にわたってその確保維持を図っていくためには、県民の皆様にご利用していただくだけでなく、観光客の方々にも利用していただく等の視点も必要となってきました。

このため本計画では、まず、生活交通を、セーフティネットとしての公共交通と位置付け、その確保維持が図られた上で、まちづくりや観光などの他分野と連携し、創意工夫で公共交通の活性化を図ることをしています。

○セーフティネットとしての公共交通

まず、セーフティネットとしての公共交通である生活交通においては、さまざまな関係主体が存在しています。このため、それぞれの役割について、国が定めた地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針をもとに整理しています。

例えば、県の役割については、「市町村をまたぐ広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生に取り込む」等、また、市町村の役割については、「地域にとって最適な公共交通の在り方について、（中略）地域の関係者と連携しつつ取り組む」等としています。

この整理をもとに、本計画では、県民生活に必要な市町村間をまたぐ鉄道路線及びバス路線について、広域生活交通ネットワーク指定路線として選定しています。

具体的には、国勢調査をもとに15歳以上の通学状況を分析するとともに、二次医療圏や商圏の状況を把握し、また、各市町村の意向調査を

山梨県地域公共交通計画の概要

第1部 序

○計画策定の趣旨

- 人口減少による利用者の減等により、県内公共交通は厳しい状況
- 高齢者の割合の増加により、公共交通の維持はより重要に
- 公共交通確保維持のための公的負担の増加
- リニア開業などの環境変化への対応 等

・本県にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする「**地域公共交通のマスタープラン**」として策定
※山梨県総合計画の部門計画
※地域公共交通活性化再生法に基づく法定計画

○計画の期間

- 令和6年度から令和10年度の5年間

○計画の区域

- 山梨県全域

○計画の対象

- 市町村境を越える広域的な公共交通サービス

○計画を構成する2つの領域

- セーフティネットとしての公共交通（生活交通）
- 創意工夫で活性化させる公共交通（公共交通活性化）

第2部 生活交通編

○広域生活交通確保維持により実現を目指す県民の暮らしの姿

- マイカーが使えなくても、最低限度の活動機会が保障されていること
- 現役世代が、家族・親族・近隣住民の送迎を行わなくてもよいこと
- 運転に不安を感じたら、最低限度の活動機会を保ったまま、運転免許を返納して運転を卒業できること

○広域生活交通により保障する県民の活動機会（目標）

- 高校生通学：高校に自宅から日帰り通学できること
- 通院：総合病院に日帰り通院できること
- 買い物：実際に店舗に行き、生鮮食料品・日用品を入手できること

○計画の達成状況を評価する指標（法定）

- 利用者数：広域生活交通ネットワーク指定路線の乗車人員（鉄道）、輸送人員（バス）
- 収支：国・県協補助路線の収入額、実車走行キロあたり運行経費
- 国または地方公共団体の支出の額：公共交通に対する県財政負担額

○広域生活交通の役割を發揮するための諸施策

- 鉄道の利用促進
- 活動機会の確保に資するダイヤ改善
- 市町村内サービスとの結節の更なる改善
- ショッピングセンター、病院、学校等の目的施設への乗り入れの更なる推進
- 広域生活交通の将来を見据えた研究 等

第3部 公共交通活性化編

○都市圏公共交通の取り組み

- 自動車からの転換利用促進などによる渋滞や環境負荷の緩和
- 拠点間の連携・交流を担えるような公共交通サービスの確保

○観光輸送の取り組み

- 既存の路線等の利便性向上
- 外国人旅行者も見据えて実施

○将来のリニア開業時の輸送網の構想

- スマートになどの設備をはじめとしたリニア駅周辺の広域的な交通結節機能の構築
- 自動運転をはじめとした次世代モビリティ・システムの検討
- 広域交流拠点であるリニア駅と広域拠点などを結ぶ県内の広域公共交通ネットワークの充実

○公共交通活性化に向けた諸施策

- 立地適正化計画との連携推進
- 路線バスの走行環境の改善
- 人や環境に配慮した公共交通の実現
- 自転車の活用推進
- リニア駅周辺における広域的な交通結節機能の構築 等

図1：山梨県地域公共交通計画（概要）

実施することにより、公共交通で結ぶべき自治体を特定し、その移動に必要な路線を選定しました。

この選定した路線を、広域生活交通ネットワーク指定路線とするとともに、各路線の主な

確保維持方策についても具体的に示し、確保維持を図っていくこととしています。

○創意工夫で活性化させる公共交通

先にも述べましたが、本計画では、セーフティネットとしての公共交通（生活交通）の確保維持が図られた上で、他分野と連携し、創意工夫で公共交通の活性化を図ることとしています。

そこで、自動車からの

転換利用促進などによる渋滞や環境負荷の緩和等に取り組み「都市圏公共交通」や、外国人旅行者も見据えた「観光輸送」、また、広域的な交通結節機能の構築などに取り組み「将来のリニア開業時の輸送網の構想」を進めていくこととしています。

公共交通を確保維持

していくためには、まちづくりや観光など他分野との連携の視点は欠かせません。市町村の皆様が地域公共交通計画を策定する際にも、連携の視点を大切にしたいだけだと考えています。

3 各市町村による 地域公共交通計画の策定

令和5年に策定した山梨県総合計画において、令和8年度末までに、県内全市町村が地域公共交通計画を策定することを目標として定められました。公共交通が各地域の移動手段として有効に機能していくためには、県計画で選定した広域生活交通ネットワーク指定路線と、各市町村内で実施されるサービスとの連携が非常に重要です。計画策定に当たっては、当グループでしっかりサポートしていきますので、策定がまだの市町村におかれましては、ぜひご検討ください。

また、日本版ライドシェア制度の運用開始や自家用有償旅客運送制度の見直しなど、国にも新たな動きがあります。

市町村計画の策定を通じ、利便性の高い公共交通の実現に向けて、市町村内におけるサービスのあり方について検討していただければと考えています。

また、その際には、各市町村の現状をしっかり把握するとともに、リニア中央新幹線の開業や新しい技術の実用化の状況なども見据えつつ、検討していくことが重要です。

4 リニア中央新幹線の開業に向けて

リニア中央新幹線については、昨年度末に開業時期の延期が発表されたところですが、県で

リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像（最終取りまとめ）【概要版】

総合的な高速交通の将来像の実現に向けた提案

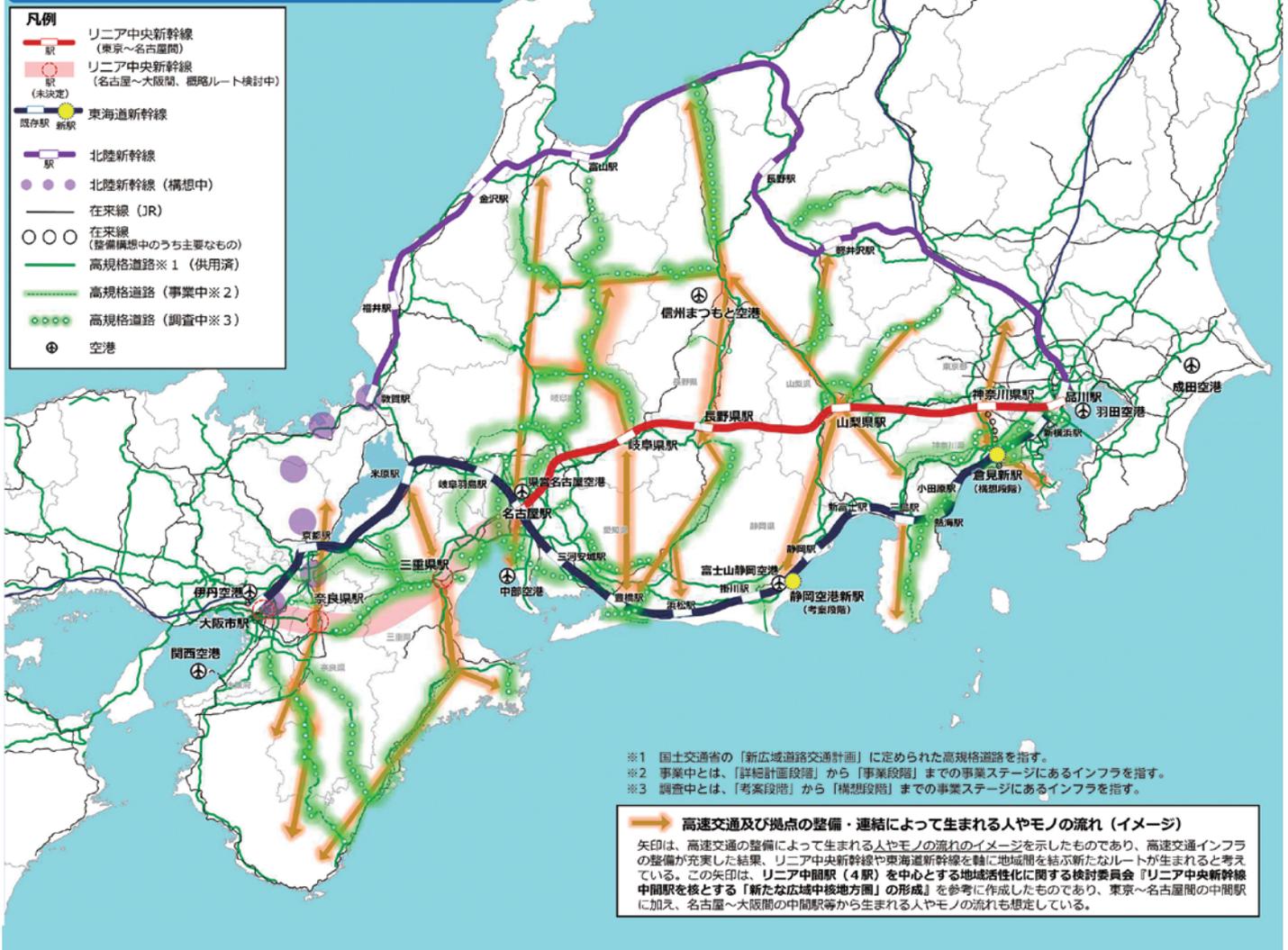


図 2: リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像に関する研究会_最終とりまとめ

は沿線都府県とともに、必要な事項について引き続き取り組んでいるところです。

本年6月7日に開催されたリニア中央新幹線建設促進期成同盟会では、令和5年1月に設置した、同期成同盟会に加盟する都府県で構成する「リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像に関する研究会」による研究成果として、最終とりまとめが報告されました。

そこでは、リニア中央新幹線とともに高速交通(新幹線、高速道路など)の充実や連結強化を図ることで、ストック効果(中長期的効果)が最大化することが示されています。

高速交通及び拠点の整備・連結によって新たに生まれる人やモノの流れを最大限に享受し、ビジネス・観光交流の拡大、また、新たな暮らし方・働き方の形成を実現するためには、県と市町村が協力し取り組んでいく必要があります。

5 新技術の活用と モビリティハブのあり方検討

昨今、公共交通に関する新技術の活用が、全国的に進められています。

そのひとつがAIオンデマンド交通で、需要が限られている地域における効果的な仕組みとして、活用が期待されています。

県では、令和2年から令和4年にかけて、AIを活用した交通技術勉強会を開催するとともに、導入に向けた実証事業を行う市町村に対して費用の一部補助を行ってきました。

県内の市町村においても、AIオンデマンド



図3：自動運転バス実証事業
(令和5年度)

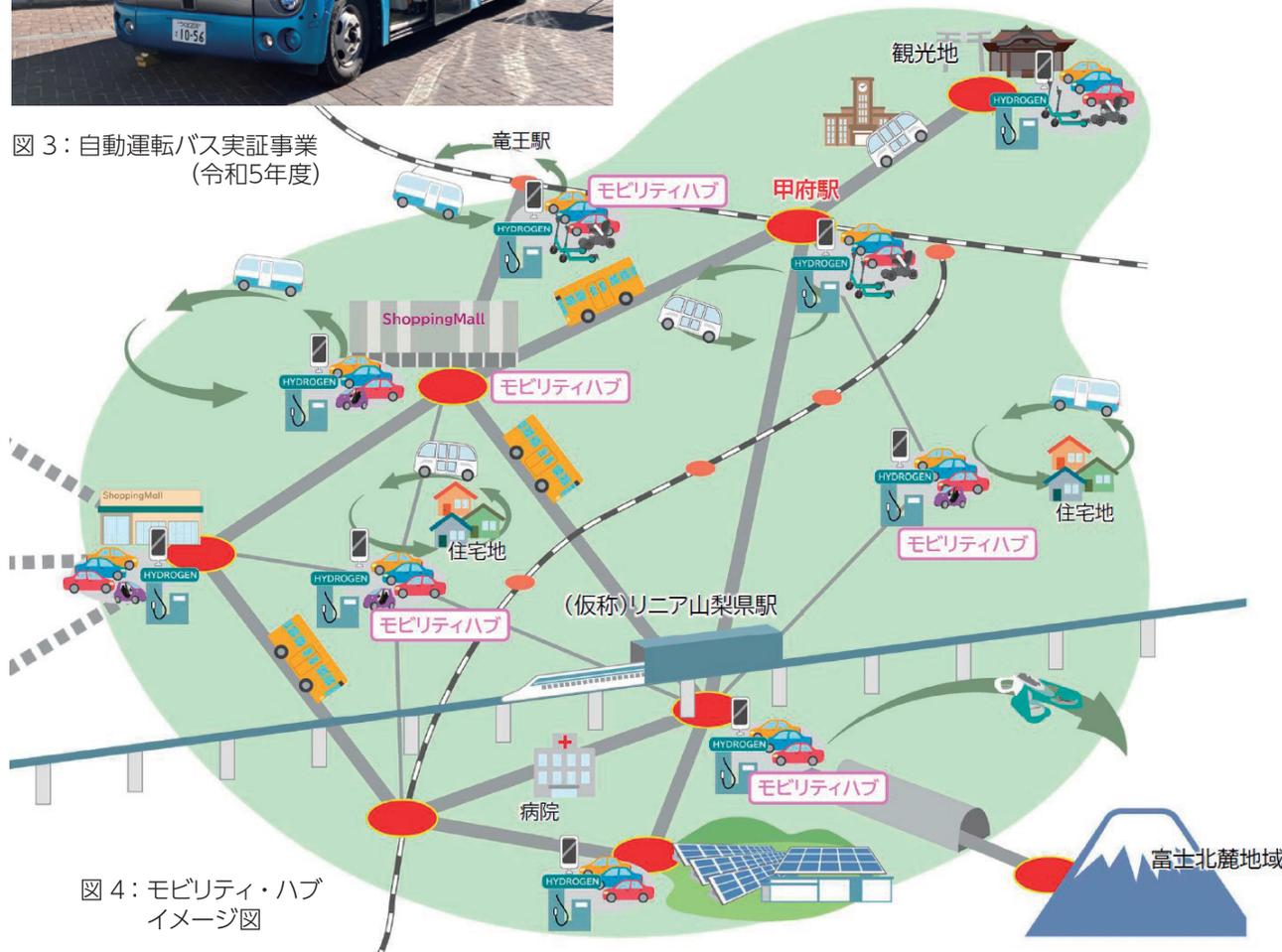


図4：モビリティ・ハブ
イメージ図

交通の導入が徐々に進められており、既存の公共交通との棲み分けを行いつつ、各地域での有効な活用が進むことが望まれています。

また、社会実装に向けて実証事業が盛んに行われているのが自動運転です。自動運転はその実用化により、安全性の向上、運送効率の向上、

新たな交通サービスの創出等が図られ、大幅な生産性向上に資する可能性のある技術です。

国が事業化に対する初期投資支援を進めており、無人自動運転移動サービスの全国展開が促進されているところです。昨年度、県においても実証事業を行い、国が示した優先検証項目の中で9割以上の自動運転走行率を達成しており、今後の実用化へ弾みが付く成果を得ることができました。

今後、人口減少や高齢化が進むなかで、これらの新技術をより有効に活用していくためには、様々な交通機関が接続・交差する拠点となるモビリティハブがしっかりと機能することが重要です。

そのため県では、リニア中央新幹線の開業を踏まえて、次世代モビリティの導入を含めたモビリティハブのあり方について、研究会を立ち上げていく予定です。

6 今後の展望

公共交通の確保維持を図っていくためには、県計画と市町村計画が連携し、公共交通の利便性を高めていく必要があります。このため、リニア中央新幹線の開業などの環境変化や、新たな技術の活用等を見据えつつ、市町村の計画策定を後押しするとともに、県計画と市町村計画との連携を深め、公共交通の確保維持に向けて、市町村の皆様とともに努めて参りたいと考えております。



特集 02

自動運転EVバスの取り組み

富士吉田市企画部企画課

主査 常盤 尚寛

1 はじめに

富士吉田市では現在、富士急行株式会社様、富士急バス株式会社様などの民間企業と協力し、自動運転EVバスの社会実装に向けた取り組みを実施しています。

実施の背景としては、当市では現状の地域公共交通として、市内全域を循環型公共バス「タウンズニーカー」が網羅しているものの、病院やコミュニティセンター、市役所へ行くためのものとなっており、乗換えや市内全域へのアクセスが十分ではないという点、コロナ禍以降急増している観光客の回遊性を高めるためのアクセスが必要な点や、「富士みち」を中心とした脱炭素ツーリズムの推進や新たな観光資源の創出などに寄与する新たな公共交通の需要が高まっている点などが課題となっておりました。

2 昨年度の取り組み

加えて、少子高齢化や県外への人材流出等により生産人口が減少傾向にあるとともに、地域公共交通事業者の人材不足は年々深刻化しており、今後地域公共交通路線の維持も厳しくなることが予想されるため、自動運転による人材不足対策が必須であることから本事業の実施に至りました。

昨年度は国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転実証調査事業）に採択され、富士急行線下吉田駅から旧外川家住宅までの片道約2・1kmを走行ルートとして実証実験を行いました。ルートについては市内の中心市街地を結ぶ路線として生活・観光路線共に利用ニーズが高いものと想定されたことや、市内循環型公共バス「タウンズニーカー」の乗換利便性を高め、富士吉田市内全域へのアクセ

ス利便性向上につながることを期待できることから設定したものです。

運行車両はフランス・NAVYA社製のARMAを使用し、2023年10月21日から11月10日までの21日間を運行期間としました。運行時間および形式は1日6便（1時間あたり1本）の定時定路線とし、予約制での乗車としました。また、2025年度中の自動運転レベル4の社会実装を見据え、既存サービスとの連携や収支面・技術面の検証を行うとともに、社会受容性を検証するためのアンケート調査などを行いました。

実証実験の成果として、1便あたりの平均乗車人数は7・5人（定員10名）でしたが、そのうち15%は訪日外国人観光客の利用であり、市民の予約で埋まらず空席が発生した場合でも訪日外国人観光客による利用で空席が埋められたため、地域住民と観光客の相互利用による利用



R5 走行ルート



NAVYA 社製 ARMA

ニーズの補完が確認できました。技術面においては、路上駐停車両の回避や交通量の多い際の合流などで手動介入が発生したことや、低速運行に対する周辺道路環境を心配する声(渋滞等)が利用者アンケートからわかりました。また、社会受容性の面では、アンケートから、交通手段としての利便性向上や移動の効率化に対する期待の声が多く、観光客の多い地域特性としてのニーズがわかる結果となりました。

3 今年度の取り組み

今年度は国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転社会実装推進事業)に採択され、昨年度に引き続き実証実験を行う予定となっています。

昨年度の実証実験をふまえての変更点としてBYD社の中型バスJ6を自動運転仕様にカスタマイズした自動運転車両を導入予定です。ARMAと比較し、当該車両の定員は1.5倍(15名)、最大運行速度は1.75倍(35km/h)となる予定で、アンケート



BYD 社製 J6

ト調査において懸念された走行性能面の改善を図る予定です。

また、昨年度の走行ルートを拡張し北口本宮富士浅間神社前を通る1周約7kmの循環型ルートへ変更することで、生活・観光路線としてのニーズをさらに取り込んだ利便性、回遊性を高めたルート設定とし、時期についても2025年度中の社会実装を見据え、降雪等の様々な気候条件を想定する中で、来年1月下旬から実証実験を行う予定です。

加えて、昨年度の利用者アンケートにおいて、富士山五合目行富士スバルラインシャトルバスへの活用を望む声が多くあったことから、富士スバルラインでの実証実験も予定しています。富士スバルラインルートでは、ヘアピン



富士みち循環ルート



富士スバルラインルート

カーブを中心に、自動運転で安全に走行できるか検証すると共に、急勾配での走行でのバッテリーの性能などを検証する予定です。開山期間終了後の9月中旬より準備運行を行い、11月中旬頃に関係者試乗会を行う予定です。

4 今後について

市内の中心市街地を循環する「富士みち循環ルート」は、2025年度中の社会実装(通年運行)および一部区間における自動運転レベル4実装を目指しています。「富士スバルラインルート」については、そのルートの特殊性から長距離、燃費、勾配、電波状況、システム稼働状況など、実証実験で多種の有益なデータが得られることが期待できることから、実証実験を重ねる中でその有用性を検証し、現在山梨県で構想を進めている富士山登山鉄道の代替案としても検討していきたいと考えています。



特集 03

甲斐市版モビリティハブの 取り組みについて

甲斐市総合戦略部経営戦略課

主事 小林 充

1 はじめに

(1) 甲斐市の現状

甲斐市では地域の移動手段として、平成25年より市民バスの運行をしてきました。

しかしながら、自家用車依存度の高さや、需要の減少、交通事業への公的負担の増加などにより、既存の公共交通を現状のまま維持することは難しくなってきました。

甲斐市ではこうした背景を踏まえ、「甲斐市版次世代型モビリティシステム構築プロジェクト」として令和5年度・令和6年度国土交通省の地域交通共創モデル実証プロジェクトに応募しました。同プロジェクトではAIオンデマンド交通の実証と合わせ、**竜王駅を中心とした交通結節点の充実化**、**甲斐市版モビリティハブ事業の実証**に取り組んでいます。

(2) モビリティハブとは

ここで、そもそもモビリティハブとはなにか？について触れておきたいと思います。日経XTRENDでは、「モビリティハブとは、鉄軌道やバス停留所の周辺、また移動が不便な住宅地などに、カーシェアリングや自転車シェアリング、電動キックスクーターなどの貸し出し拠点を集約し、移動の選択肢を提供しながら新しいライフスタイルを創出していく取り組みだ」(出典：日経XTRENDHP2021・3・10より)としています。

その取り組みは、商業施設との連携や新しい移動の選択肢の提供など内容も様々で、日本では、神奈川県や兵庫県などで実証実験が行われました。

2 甲斐市版

モビリティハブの取り組み

(1) 令和5年度モビリティハブ実証事業

令和5年度にはAIオンデマンド交通の実証運行を行う中、乗継の抵抗感解消、新たな目的地による外出機会および賑わいを創出するため、「甲斐市版モビリティハブ」の整備に取り組みました。

① 期間

12月16日～22日

② 場所

竜王駅

③ 実証内容

公共交通の乗継時間を有効消費するための空間整備。



具体的な内容としては、「フリーWiFi環境の整備」、「緑の空間」、「飲食の提供」などが挙げられます。

コワーキングスペースとしての活用や、落ち着ける空間を作るため、緑の芝を敷き、視覚的・空間的な安らぎを演出しました。また、「甲斐てき朝市の会」から、飲食店を出店していただきました。

④ 成果

期間中はほぼ毎日出店があり、利用者も多く見られました。人流計測ビーコンによると、通常時よりも滞在時間の増加が確認できました。

利用者の声として、「バスの乗継で待ち時間があつたが、軽食を食べながら待たので退屈しなかった」「これをきっかけに初めて駅に行きたいと思った」などの声をいただきました。

結果として、瞬間的ですが、駅を中心に人々の賑わいや活気が生まれました。また、AIオンデマンド交通や市民バスの利用者によるモビリティハブの利用者もあり、一定の成果が見られました。

(2) 令和6年度モビリティハブの取り組み(予定)

甲斐市では、令和6年度にもAIオンデマンド交通の実証運行に合わせ、モビリティハブ事業を拡充して取り組みます。

① 期間

11月1日～12月22日

② 場所

(ア) 竜王駅

(イ) 甲斐市立敷島図書館周辺(予定)

(ウ) ラザウォーク甲斐双葉(予定)

③ 内容

(ア) 竜王駅

南北自由通路を中心に可変式の什器(机・イス・アクティビティ)およびデジタルサイネージを設置します。また、地域の事業者による出店を行います。

(イ) 甲斐市立敷島図書館周辺(予定)

乗継の待ち時間としての図書館を想定しています。

(ウ) ラザウォーク甲斐双葉(予定)

商業施設との連携による公共交通利用推進を予定しています。

④ 期待される効果

誰もが安らぎ、思い思いの過ごし方ができる空間を創出することで、充実した乗換時間を過ごせることや、既存施設の利用者数の増加が期待できます。また、デジタルサイネージによるAIオンデマンドバス情報の周知により、鉄道とAIオンデマンド交通のハブ(交通結節点)となり、駅利用者の利便性向上につながります。

3 目指す将来像

(1) 竜王駅を起点とした次世代型モビリティシステムの構築

① 新たなモビリティサービス拠点

将来的には、様々な交通モード(ライドシェア、電動キックボード、グリーンスローモビリティなど)の整備により誰でもいつでも利用できるモビリティ拠点を検討します。

② 乗継拠点から交流拠点へ

交流拠点になることで賑わいが生まれ、賑わいがあることで交流拠点となるような好循環となる場所を目指します。



③ これからの公共交通

国土交通省では地域公共交通に求められる役割として「地域住民の移動手段の確保」「コンパクトシティの実現」「まちなのにぎわいの創出や健康増進」「人の交流の活発化」を挙げられています。

甲斐市では、モビリティハブの充実により、地域公共交通を単なる移動手段に終わらせず、求められる役割を果たし、これまで以上に交通および地域の活性化を図っていきたいと考えています。今後の甲斐市の公共交通にご注目ください。



特集 04

AIデマンド交通 「のるーと笛吹」の取り組み

笛吹市総合政策部企画課
主査 山浦 大樹

1 公共交通を 全市民が利用できるように

本市の公共交通は、合併前の旧町村の町営バス、村営バスをそのまま引き継いで運行してきました。そのため、市全体でみてみると体系的に整備されておらず、運行日、運行本数、運賃など地域間でサービス水準に差異が生じていました。また、石和温泉駅を起点として、周辺自治体や各地域への公共交通網が形成できていないもの、利用者が少ない公共交通が存在し、市民ニーズに対応しきれない部分があることや、公共交通サービスが行き届かない空白地域（バス停から300m以上遠かつ鉄道駅から800m以上遠の地域）が存在しています。市民からは「近くにバスが走っていない（バスに乗りたくても乗れない）」、「目的地にバス停がな

い、直接行くことができない」、「使いたい時間に走っていない」などの声がありました。高齢者の運転免許証の自主返納が進む中、公共交通の重要性は高まっており、高齢者を含め、誰もが利用しやすい公共交通を確保していく必要があります。

こうした状況を踏まえ、市内公共交通を見直し、高齢者などの交通弱者をはじめとする利用者の要望に応え、地域の実情にあった効率的な公共交通へ再編するため、令和5年3月に「笛吹市地域公共交通計画」を策定しました。計画では、基本理念に、目指すべき公共交通の将来像「誰もが便利・安心に利用できる公共交通」を掲げ、その実現に向けた具体的取組などを示しています。

計画に基づく公共交通再編の第一歩として、令和6年1月15日から本市の新たな交通システ



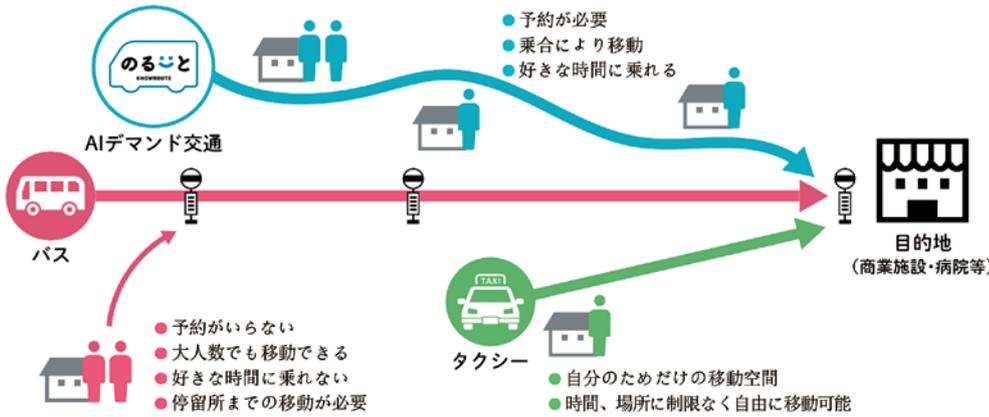
のるーと笛吹に乗車する様子

ムとなるAIデマンド交通「のるーと笛吹」の実証運行を開始しました。

2 AIデマンド交通「のるーと笛吹」とは

AIデマンド交通「のるーと笛吹」は、路線バスのように決まった時刻表や運行ルートがなく、利用者からの予約に応じて、AI（人工知能）

	バス	AIデマンド交通	タクシー
運行路線	既定路線のみ運行可	運行エリア内を自由に運行可	どこでも自由に運行可
時刻表有無	有り	無し	無し
乗降場所	バス停	専用の乗降ポイント	どこでも可
予約有無	無し	事前に予約	必要に応じて予約
乗合せ	有り	有り	無し



AI デマンド交通とバスおよびタクシーとの違い



市内を走るのるーと笛吹

が最適なルートを考えながら運行する新しい乗合交通です。利用者は、乗りたい時に電話やスマートフォンアプリ、LINEなどから予約し、最寄りの乗降ポイント（バス停）から目的地となる乗降ポイントまで、他の利用者と乗り合って移動することができます。利用者登録や事前予約が必要となりますが、幹線道路沿いしか運行しない路線バスと異なり、地域の生活道路まで入り込んで、より多くの乗降ポイントを設置できることが、「のるーと笛吹」の大きなメリットとなっています。

本市では、この乗降ポイントを運行エリアの行政区と協議し、公民館や広場など市民が普段から足を運ぶところに設置し、現在183か所となっています。また、利用者を市民限定にすることで、市民が自由に使える環境を整備するとともに、観光客の取り込みをしないことで、交通事業者との共存を図っています。

現在、登録者は2,910人、利用者のはべ4,854人（令和6年7月末時点）となり、高齢者の通院や買い物、学生の学校からの帰宅、習い事への通いなど幅広い世代に利用され、生活交通としての役割を担いつつあります。また、地域の高齢者サロンでは、芦川町にある農産物直売所「おごっそう家」での食社会の開催など、団体で「のるーと笛吹」を活用した企画にも利用されています。高齢者の外出機会の創出や、イベントへの移動手段など、さまざまな活用策が期待でき、可能性を秘めた事業となっています。

3 今後について

AIデマンド交通「のるーと笛吹」は実証運行としてスタートしているため、現在は市内の一部でしか利用できませんが、令和7年4月から本格運行へ移行し、令和8年4月から市内全域へ運行エリアを拡大していく予定です。高齢者はもちろん、市民にとって「誰もが便利・安心に利用できる公共交通」の実現を目指して、引き続き取り組んでいきます。



難病患者が働きやすい社会とは

主任研究員 山本陽介(出向元 山梨県)

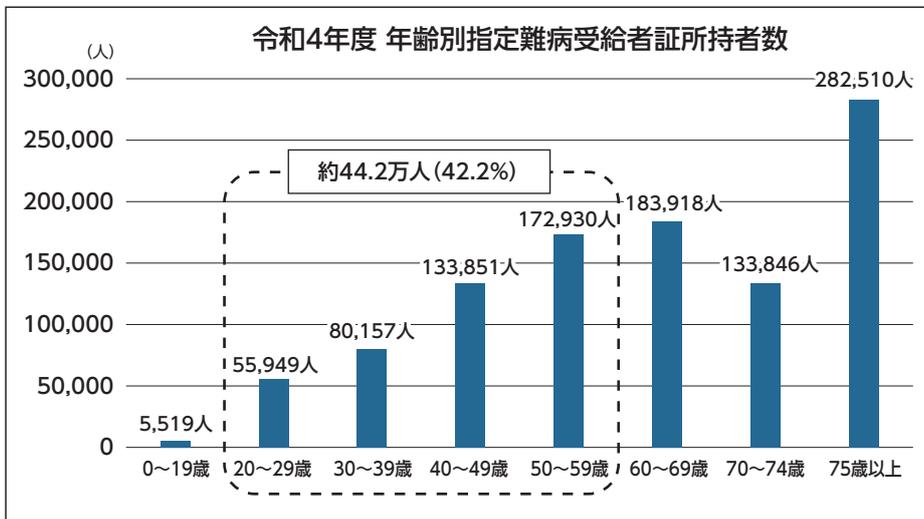
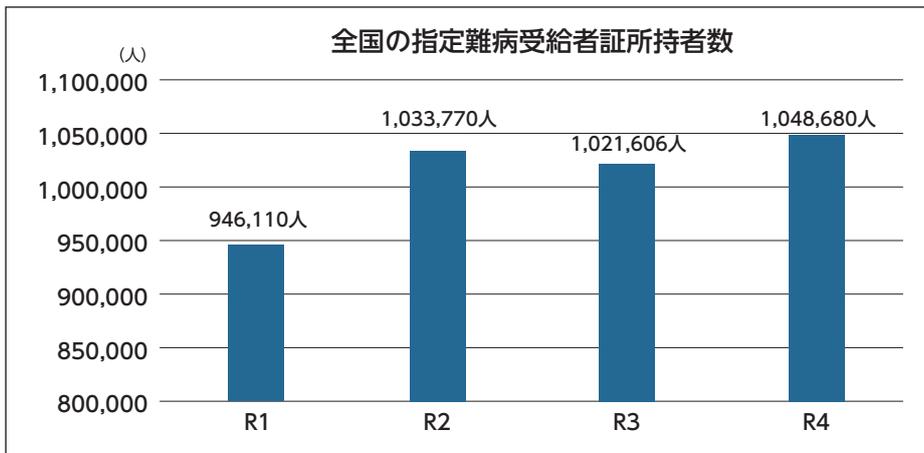
1 はじめに

山梨県では、令和6年度より難病患者を対象とした県職員の採用枠を設け、現在、採用試験を行っている。この枠は、障害者手帳の有無に関わらず指定難病等に罹患している人であれば応募が可能というものであるが、自治体職員の採用でこうした枠が設けられるのは全国初の試みであり、難病患者の就労促進に繋がる取り組みとして注目されている。

今回は、難病患者を取り巻く現状や課題を整理する中で、上記取り組みの意義や将来に向けての検討課題について考えていきたい。

2 難病患者の現状

難病患者とは、厚生労働省が指定する341の指定難病(令和6年4月1日時点)に罹患している人のことで、その数は一般的に指定難病受給者証所持者数で把握される。指定される疾患の種類が増加などの影響もあるが、令和2年度に初めて100万人を超え、令和4年度は約104万8千人となっている。年齢別にみると、75歳以上が26・9%と最も多いが、20歳から59歳の割合も



3 難病患者の就職・採用

全体の42・2%を占めており、所謂「働き盛り」の年齢の難病患者も多く存在している。

員が一定数以上の規模の事業主は、従業員に占める障害者の割合を法定雇用率以上にする義務があるが、障害者手帳を持たない難病患者はこの枠には含まれない。難病と一言で言ってもその症状は非常に多岐に渡るが、

全身の倦怠感、身体の痛み、体調の崩しやすさなどは数値で測ることが困難であり、身体的にも発現しないことから、障害者手帳の取得に繋がらないケースも多い。そうすると、「障害者雇用では働けない、かといって一般就労で働くことは困難」働くことができない」という図式になってしまい、制度の狭間で苦しむ難病患者が多く存在しているのが現状である。

こうした中で、自治体である山梨県が難病患者を対象とした採用枠を設けたことはとても喜ばしいニュースであり、この取り組みが他自治体や民間企業に拡大し、難病患者のより良い就労・労働環境の構築に寄与することが期待される。

4 就労・勤務における課題

上記は主に採用に関する話であるが、採用されたあとすぐに辞めてしまったのでは意味がなく、採用された後、どう働き続けるかがより重要となる。独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構障害者職業総合センターが平成27年に実施した「難病の症状の程度に応じた就労困難性の実態及び就労支援のあり方に関する研究」では、「現在の就業状況」として51・2%の人が仕事に就いていないと答えているが、「最近10年の就業・離職の状況」という設問では、31・6%が「難病に関連した離職を経験

した」と回答している。

先述のとおり、難病患者は一般枠で申し込むことも多く、また病気を原因とする様々な体調不良も周囲に伝わりにくいことから、上司や同僚との調整がうまくいかなかったり、体調を崩すなどして、多くの人が退職せざるを得ない状況に追い込まれているのではないかと推測される。

5 あるべき姿

こうした難病による離職を避けるためには、「支援体制の構築」と「対話によるコミュニケーション」が重要である。会社として支援する体制もなく、コミュニケーションも図られない環境では、難病患者が必要な配慮を受けられず、無理な仕事を任されて辞めてしまうといった事態が起こるのも当然のことである。一方で会社側も何が問題だったのか分らず、「やっぱり病気の人など雇うのではなかった」といった結論に結びつき、負の連鎖に陥ってしまう。

事業者側が難病患者の状況を把握することは必要だが、難病患者の側も、自分が何に困っているのか、自分が何をできるのかを伝えることが大切である。難病は希少疾患であり、多種多様な疾患があるため、会社の担当者や同僚が病名だけでその疾患のことが分かる確率は限りなくゼロに近いといえる。だからこそ、自らの疾患について説明したうえで、必

要な配慮や担うことができる仕事について相談できることが望ましいだろう。

こうした状況把握や難病患者からの要望を踏まえて、事業者は支援体制を構築していく必要がある。治療や通院のための休暇取得、業務内容の見直し、相談体制の構築など多くの検討すべき項目がある。一方で、配慮をするに当たっては「あの人が特別扱いしている」と言われないよう、会社全体として、こうした配慮は難病を抱える人が働くために必要な配慮であることを理解し、一体となりサポートしていくことが重要である。

6 おわりに

ここまで、難病患者の就労に関する課題や対応策について考察してきたが、会社としても、難病を抱える人と関わる機会はそう多くはないため、最初はこうしたらいいか分からず、十分な支援やコミュニケーションができないといったこともあるだろう。難病患者の就労について、すべての問題が解決して瞬く間に雇用が進むような特効薬は存在しないが、今回の山梨県の取り組みなどを契機に、少しずつでも難病患者が働きやすく、生きやすい社会が構築されていくことを期待したい。

市町村の 元気印

子どもの自主性を育む居場所づくり

一般社団法人タバヤマベース

代表理事 小川 晶子

「ただいま〜」「ねーねー、見てみて！きれいなお花見つけたよ！」子どもたちの元気な声とともに、丹波っこくらぶはスタートします。丹波っこくらぶは、週に2回開催している放課後子ども教室です。子どもたちは宿題を済ませておやつを食べたら、体育館や校庭で汗だくになって遊んだり、ダンボールを使って工作をしたり、プラバン作りや編み物などを楽しんだり、思い思いに過ごします。丹波小学校の全校児童は14人。そのうちほとんどの子どもが丹波っこくらぶに集まります。ときには中学生が遊びに来てくれ、全力で鬼ごっこをしてくれるお兄さんたちが小学生は大喜びです。



丹波っこくらぶがスタートしたのは、2020年のこと。その前の年に、保護者の有志と子どもたちの居場所作りを始めたのが前身です。

我が家は息子が小学2年生のときに、山村留学制度を利用して丹波山村へ移住しました。都会の人が思い描く田舎の子どもといえ、野山を元気に駆けまわる姿。しかし現実には、子どもの数が少なすぎて一緒に遊ぶ機会がない、ゲーム機をもって家にこもっているという、イメージとかけ離れたインドア派が多数でした。

まず子どもたちが集まる「場」を作るところから始めよう、と同じ思いを持った保護者の方々に協力していただき、村の施設をお借りして、子どもたちが放課後自由に集まれるようにしました。これを1年間続けたのちに、教育委員会の事業として放課後子ども教室がスタートし、一般社団法人タバヤマベースが運営を受託しています。

学校でも家庭でもない「子どもたちのサードプレイス」

丹波っこくらぶでの子どもたちは、実ののびのび過ごしています。寝転がって本を読んだり、子ども同士でじゃれ合ってみたり。学校で頑張った分、息抜きをしているんでしょうね。ときどきスタッフに「今日はそばにいてほしいの」と心細そうに伝えてくる子や、「ねーねー、お話聞いて」とスタッフを呼び寄せ、家や学校のできごとや、お友達とのけんかの顛末をそっと打ち明けてくれる子もいます。丹波っこスタッフは、子どもたちの気持ちをくみ取り寄り添います。自分の気持ちをお友達にうまく伝えられなときは、仲立ちをすることもあります。そのうち大人の助けなしに、子ども同士で話し合いができるようになります。

過疎地ゆえ学校の先生たちの任期は2〜3年と短い中、子どもたちの成長を長期的に見守ることができるのは地域の人たちならではの。学校でも家庭でもない、信頼できる大人が見守る子どもたちのサードプレイスでありたいと思っています。

子どもたちが作り上げるイベント

丹波っこくらぶでは、できる限り子どもたちの自主性を尊重しています。何か問題が起きたとき、〇〇してはダメ、〇〇しなさい、と言うのではなく、「みんなが快適に過ごせるためにはどうしたらいい？」と子どもたちに問いかけます。みんなで使えるタブレットを用意したときにも、「使うときは1回〇分までにしよう」「えー、使いたい人がいっぱいいたらどうする?」「低学年から使えるようにしようよ」と話が進んでいきました。

また1学期最終日には、「たばっこ夏祭り」を開催しました。これは、高学年女子の「ねーねー、なんかやろうよ。お祭りとかやりたい!」という一声から始まりました。そして全員で何をやりたいか、誰を呼ぶか、どこでやるかを相談し、スーパーボールすくいと手作りアクセサリー販売のお店をやることになりました。手作りアクセサリーはレジンやビーズを使ってみんなで作り、当日の看板や招待状も書きました。アクセサリー作りが得意な子が初めて作る子を教え、売り物にしても恥ずかしくない見事な商品が並びました。当日は、村長をはじめ村の皆さんが来てくださり、その数はなんと60人を超えました。村民の1割以上の方々が来場してくださったことになりました。子どもたちは当番を決めて、順番に接客をしました。またポスターを貼ったり外に出て集客したりと、積極的に活動する姿も見られました。終わったときはみんな満面の笑みで、「またやりたい!」と言っていました。自分たちの力で何かを作り上げるといふ経験が、大きな自信になることでしょう。



多様な大人たちが関わることの大切さ

丹波っこくらぶのスタッフは、集落支援員や地域おこし協力隊など移住してきた人たちと、Uターンしてきた村育ちの人や、子育てを終えた村のベテランお母さんたちが混在しています。丹波山村では近年子育て世代や20〜30代の若者世代の移住が増え、子どもたちの数も増えつつあります。小中学生の半数以上が山村留學制度を利用して移住してきた子どもたちですが、さまざまな大人が関わることで、子どもたちが村のことを知ったり、村の皆さんに子どもたちを知っていただく機会も増えていきます。

私の息子は都会生まれですが、村の皆さんに山や川へ連れて行っていただいたり、鹿の解体や畑仕事など都会ではできないさまざまな経験をさせてもらいました。中学卒業後は一人で東京の家に戻りましたが、今でも丹波山村が大好きで、将来は村に戻ってきたいと言っています。自分を育ててくれた大人たちがいて、いつ帰っても笑顔で受け入れてくれるこの村は、まぎれもなく彼にとっての「ふるさと」なのでしょう。

村に移住してくる子も、村で育った子も、みんながハッピーになれるような、そして将来この村で住みたいと思える村であり続けるために、持続可能な仕組み作りを模索しています。

