

南アルプス市地域公共交通計画
(素案)

南 ア ル プ ス 市
令 和 6 年 1 月

目次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景及び目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の対象	2
1.4 計画の期間	2
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	3
2.1 地域の特性	3
2.1.1 人口動態	3
2.1.2 人の動き	7
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況	9
2.1.4 自動車保有状況	16
2.1.5 高齢者の免許保有人口および事故件数	17
2.1.6 観光来訪者	19
2.2 地域公共交通の現状	20
2.2.1 既存の地域公共交通網	20
2.2.2 地域公共交通の利用状況	22
2.3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	35
2.3.1 【上位計画】第2次南アルプス市総合計画	36
2.3.2 【関連計画】第2期南アルプス市まち・ひと・しごと創生総合戦略	38
2.3.3 【関連計画】南アルプス市まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	39
2.4 公共交通ニーズ等の把握	43
2.4.1 住民アンケート	43
2.4.2 事業者ヒアリング結果の整理	50
2.5 公共交通を取り巻く現状・課題の整理	58
第3章 計画の基本方針と計画目標	59
3.1 計画の基本方針等	59
3.1.1 計画の基本方針	59
3.1.2 計画の基本目標	61
3.1.3 公共交通ネットワークの基本的な考え方	63
3.1.4 現状のバス等の必要性・有効性	64
3.1.5 市民、交通事業者、行政の役割	67
第4章 目標達成に向けた施策	68
4.1 施策・事業の実施内容	68
第5章 目標の評価指標と計画の進行管理	85
5.1 目標の評価指標	85
5.2 計画の推進	87
5.2.1 推進・管理体制	87

5.2.2 進行管理.....	87
5.2.3 多様な関係者との連携・協働.....	88
資料編.....	89
1 策定経過と策定体制.....	89
2 南アルプス市地域公共交通会議の委員名簿.....	90
3 南アルプス市地域公共交通会議の設置条文.....	91
4 用語集.....	93

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

人口減少や少子高齢化、マイカー依存、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、鉄道や路線バスをはじめとする地域公共交通の利用者は減少傾向にあります。また、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化などにより、誰もが利用しやすい地域公共交通サービスとして、住民の移動手段の確保が切実な課題となっています。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が令和2年11月に施行され、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や地域における輸送資源を総動員することにより、持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示されました。

また、法定計画の作成を努力義務化し、乗合バスの運行費等に対する国庫補助制度を法定計画と連動化させています。

本市の地域公共交通は、東京都へのアクセス手段である高速バス、市外に接続する路線バスが運行しています。また、コミュニティバスは、南アルプス市役所や南アルプス市市立美術館周辺を中心部を基点として、市内の各地域を網羅的に運行し、市外の鉄道駅（竜王駅、東花輪駅）にも接続しており、市民の日常生活の移動手段としての役割を担っています。また、櫛形西地区において、地域住民による運営委員会により、路線バスの廃止エリアにコミュニティタクシーを導入し、サポーターからの賛助金も得ながら運営しています。

このほかに、市内外への移動手段として一般タクシーが運行しており、交通弱者等への外出支援として、コミュニティバス及び櫛形西地区コミュニティタクシーの運行を補完し、高齢者の生活の利便性の向上及び社会参加の促進並びに福祉の増進を図るために、一般タクシーの初乗料金の助成を行っています。

今後、本市でも高齢者人口の増加が見込まれている中、公共交通の重要性は増していくことが想定されますが、乗務員の不足や燃料費の高騰など、交通事業者を取り巻く環境は厳しい状況であり、その維持が大きな課題となっています。

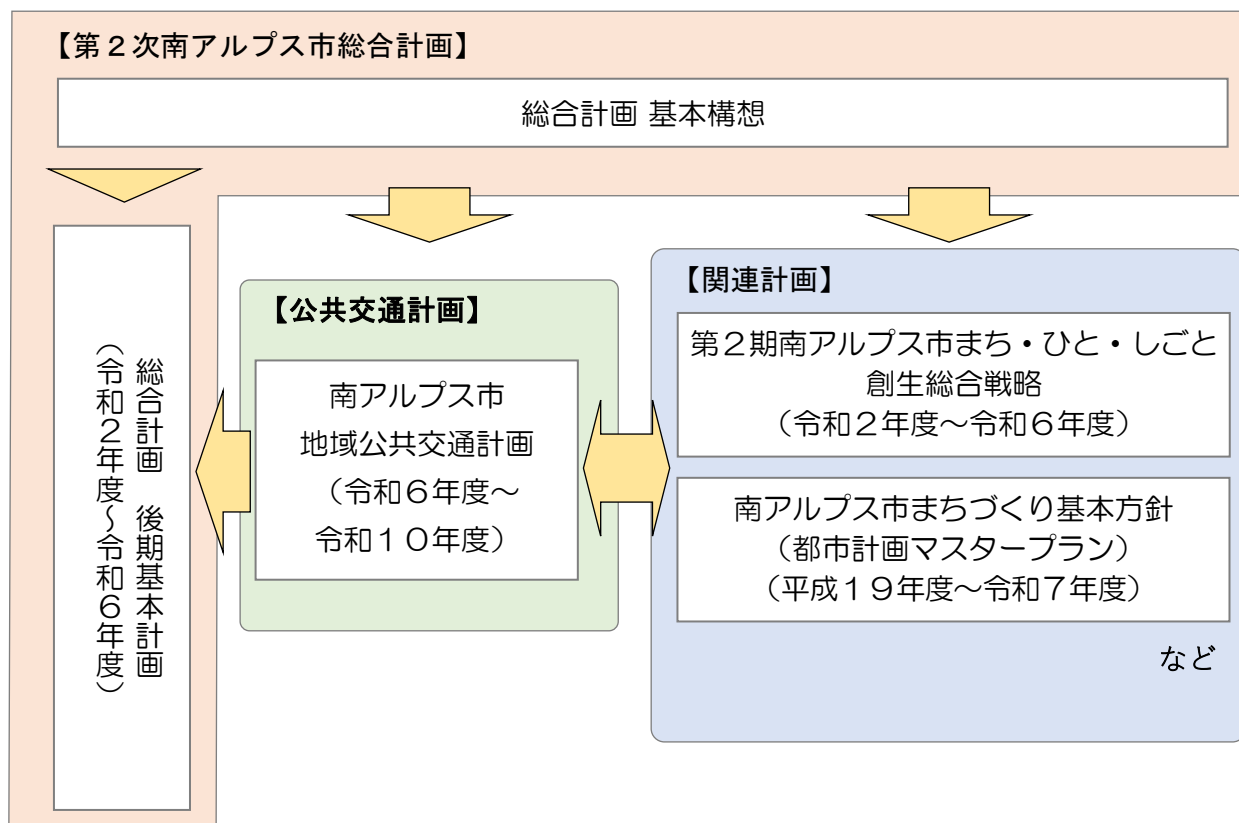
本市では、各種施策の効果により、令和4年度以降、人口は微増傾向となっており、今後も市内人口の維持を目指している中、まちづくりにおいて、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと、郊外部の居住エリアを公共交通でつなぐことにより、誰もが快適で暮らしやすいまちを実現し、市内人口の維持に交通の観点から寄与するなど、まちづくりと連携した地域公共交通を形成する必要があります。

こうした状況を踏まえ、市行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープランとなる「南アルプス市地域公共交通計画」の策定を行います。

1.2 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画として策定します。

市の上位計画である「第2次南アルプス市総合計画」や関連計画である「第2期南アルプス市まち・ひと・しごと創生総合戦略」「南アルプス市まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）」などとの整合を図り、本市の地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。



1.3 計画の対象

計画区域は、南アルプス市内全域とします。なお、本市と隣接自治体、JR鉄道駅と接続するコミュニティバスや高速バスが運行されていることから、近隣自治体と連携を図ります。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 地域の特性

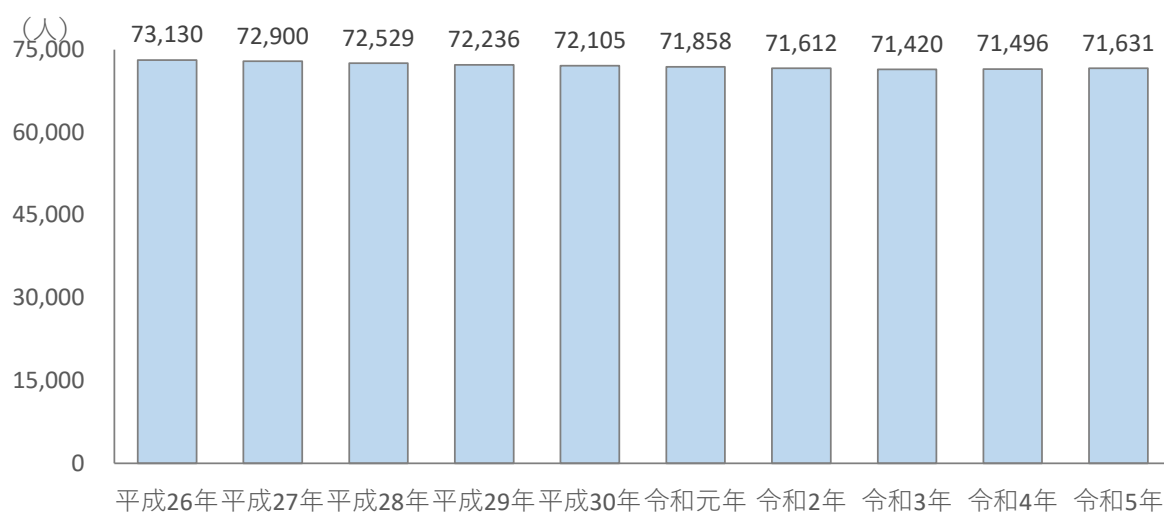
2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

本市の人口は、令和5年1月1日現在で約71,600人となっています。5年前の平成30年に比べて、約500人減少しています。

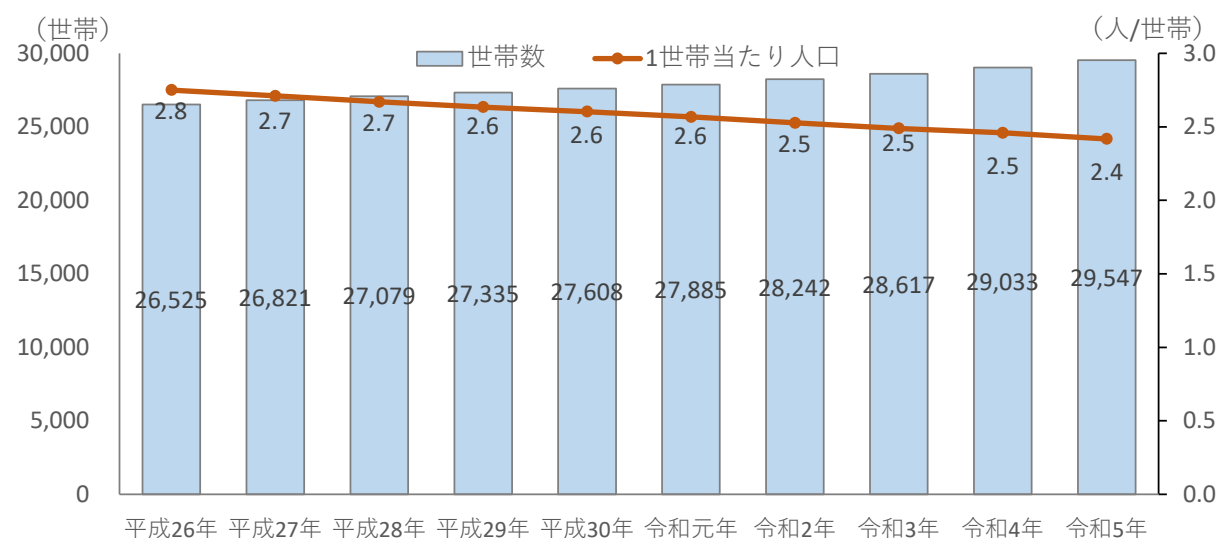
本市の世帯数は、令和5年1月1日現在で約29,500世帯となっています。5年前の平成30年に比べて、約1,900世帯増加しており、令和5年の1世帯あたり人口は2.4人となっています。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯あたり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

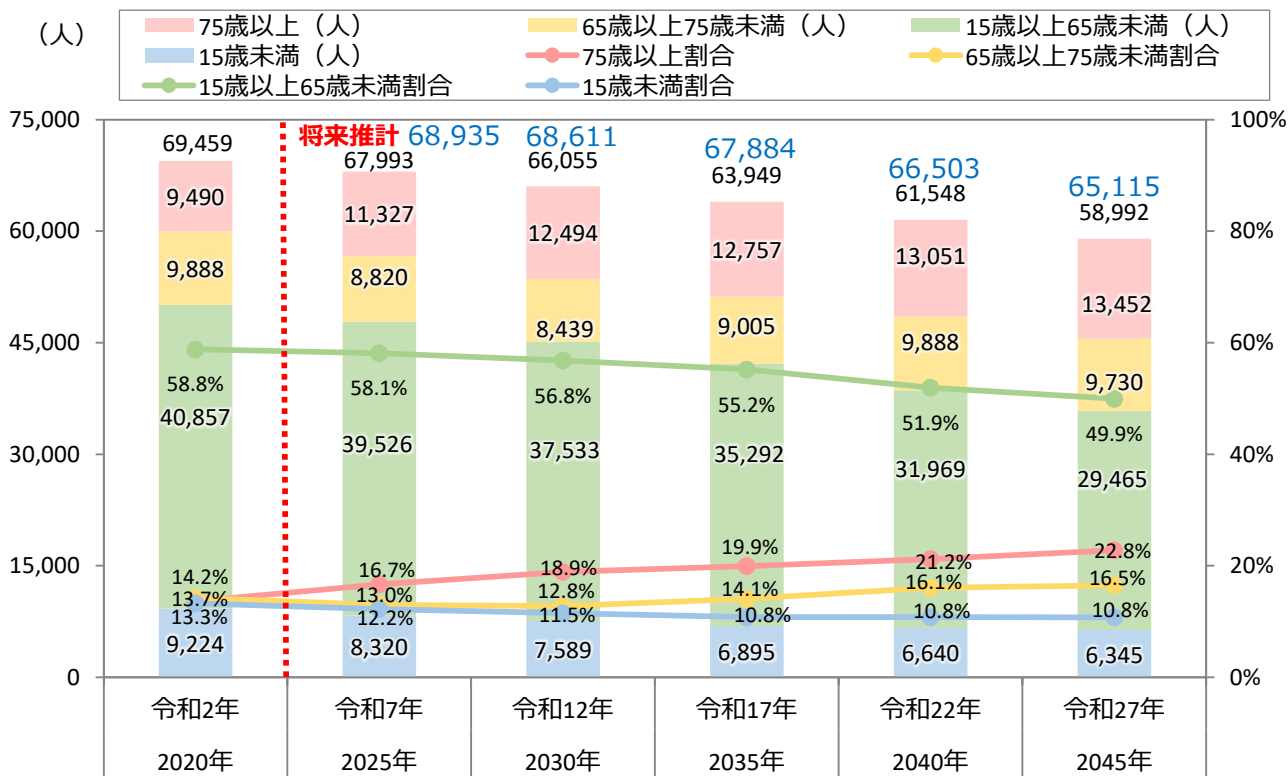
(2) 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は、令和2年の約69,500人から令和27年には約59,000人にまで減少することが見込まれているものの、まち・ひと・しごと創生人口ビジョンにおいて、各種施策の展開により、令和17年で約68,000人、令和27年で約65,000人の人口確保を目指しています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の13.3%から令和27年の10.8%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、58.8%から49.9%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、27.9%から39.3%に増加する見込となっています。

■人口の推計（目標人口）

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満（人）	9,224	8,320	7,589	6,895	6,640	6,345
15歳以上65歳未満（人）	40,857	39,526	37,533	35,292	31,969	29,465
65歳以上（人）	19,378	20,147	20,933	21,762	22,939	23,182
65歳以上75歳未満（人）	9,888	8,820	8,439	9,005	9,888	9,730
75歳以上（人）	9,490	11,327	12,494	12,757	13,051	13,452
総人口（人）	69,459	67,993	66,055	63,949	61,548	58,992
15歳未満割合	13.3%	12.2%	11.5%	10.8%	10.8%	10.8%
15歳以上65歳未満割合	58.8%	58.1%	56.8%	55.2%	51.9%	49.9%
65歳以上割合	27.9%	29.6%	31.7%	34.0%	37.3%	39.3%
65歳以上75歳未満割合	14.2%	13.0%	12.8%	14.1%	16.1%	16.5%
75歳以上割合	13.7%	16.7%	18.9%	19.9%	21.2%	22.8%



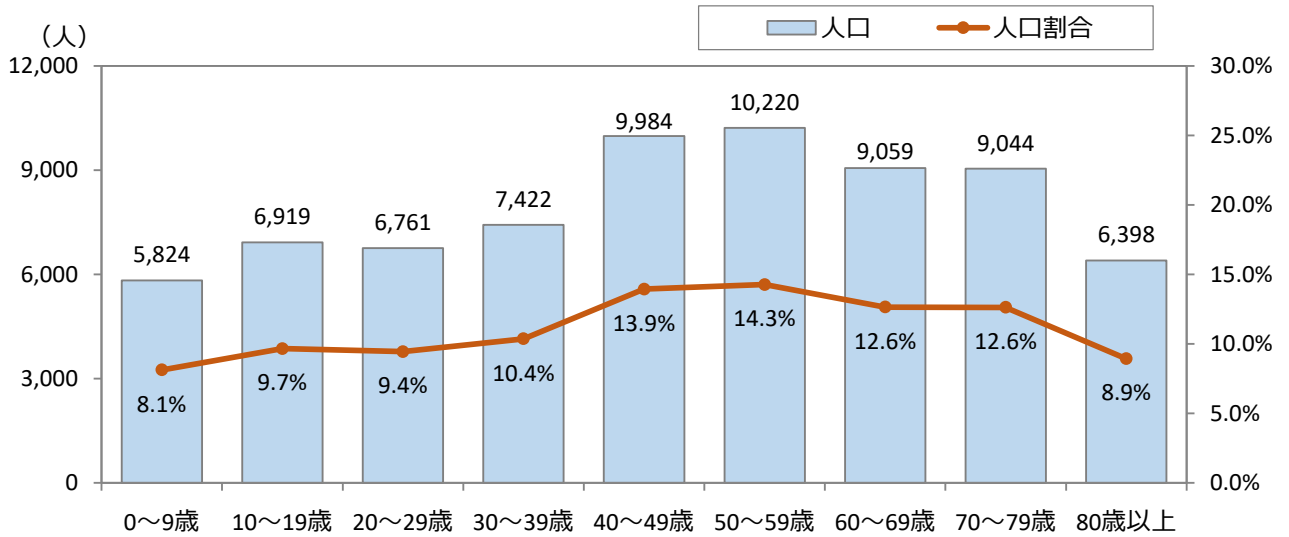
※青文字の人口は、南アルプス市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンで示している将来展望人口

資料：令和2年国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所（各年10月1日現在）

(3) 年齢別人口

令和5年1月1日現在の年齢別人口を見ると50歳代が約10,200人、40歳代が約10,000人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の34.1%となっています。

■年齢別人口



資料：住民基本台帳（令和5年1月1日現在）

(4) 地区別人口及び世帯数

令和5年4月1日現在の地区別人口を見ると、白根地域が約19,200人と最も多く、次いで、櫛形地域が約18,700人となっています。

人口の増減率をみると、芦安地域における減少が大きく、令和元年から令和5年にかけて約2割減少しています。その他の地域でも同様に減少していますが、若草地域では増加傾向が見られます。

■地区別人口及び世帯数

		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	増減率 (令和元年- 令和5年)
八田地域	人口	7,070	7,074	7,046	7,020	6,999	-1.0%
	世帯数	2,877	2,914	2,944	2,980	3,041	5.7%
	1世帯当たり人口	2.5	2.4	2.4	2.4	2.3	-6.3%
白根地域	人口	19,615	19,527	19,386	19,280	19,249	-1.9%
	世帯数	7,746	7,890	7,950	8,009	8,088	4.4%
	1世帯当たり人口	2.5	2.5	2.4	2.4	2.4	-6.0%
芦安地域	人口	285.0	266.0	251.0	241.0	224.0	-21.4%
	世帯数	135	129	124	119	115	-14.8%
	1世帯当たり人口	2.1	2.1	2.0	2.0	1.9	-7.7%
若草地域	人口	13,255	13,318	13,431	13,598	13,752	3.7%
	世帯数	4,918	5,018	5,128	5,235	5,372	9.2%
	1世帯当たり人口	2.7	2.7	2.6	2.6	2.6	-5.0%
櫛形地域	人口	18,820	18,715	18,668	18,715	18,734	-0.5%
	世帯数	7,300	7,324	7,431	7,525	7,696	5.4%
	1世帯当たり人口	2.6	2.6	2.5	2.5	2.4	-5.6%
甲西地域	人口	12,557	12,470	12,467	12,541	12,476	-0.6%
	世帯数	4,909	4,967	5,040	5,165	5,235	6.6%
	1世帯当たり人口	2.6	2.5	2.5	2.4	2.4	-6.8%

資料：南アルプス市HP（各年4月1日現在）

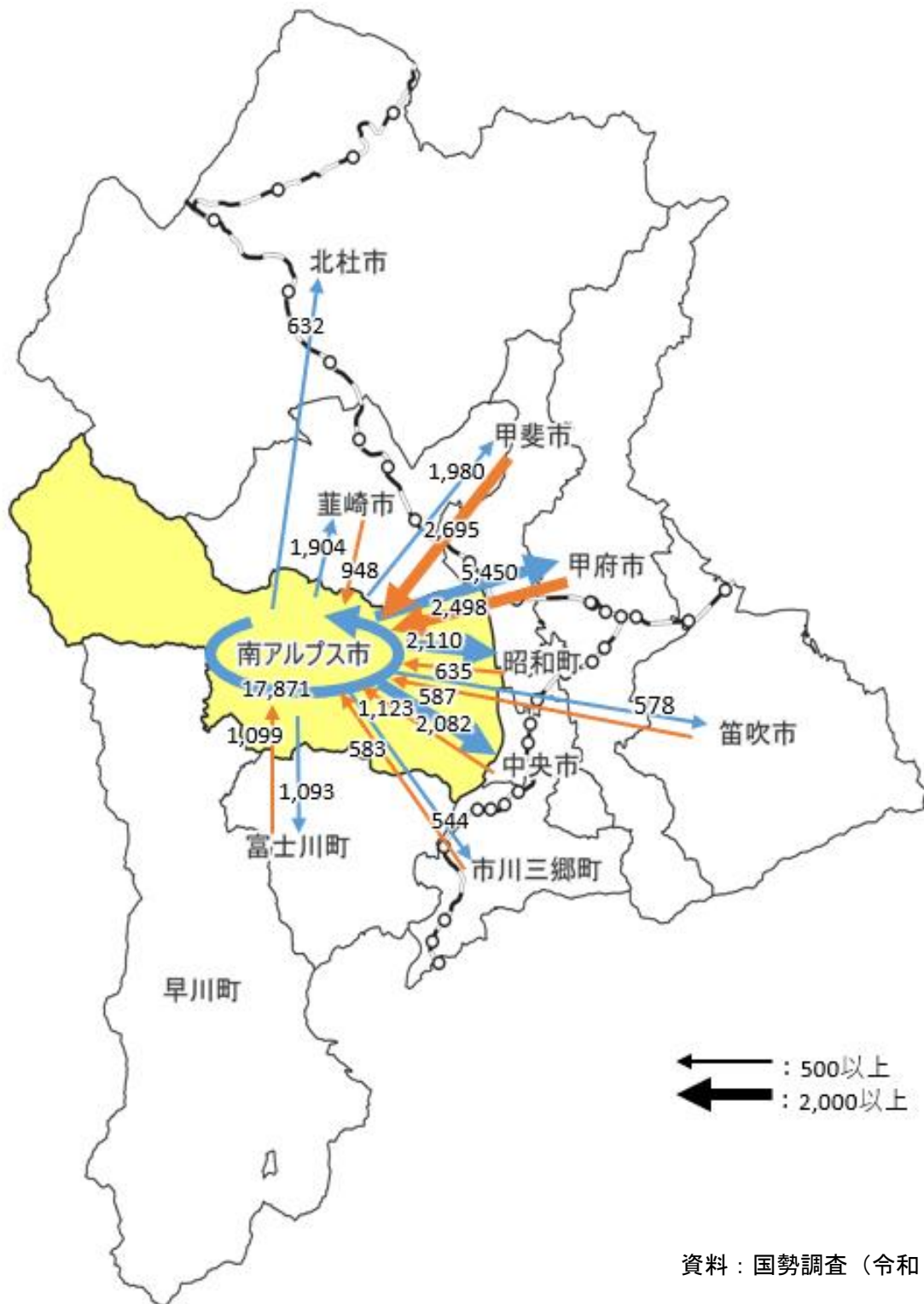
2.1.2 人の動き

(1) 通勤目的の人の動き

市内に通勤している人が最も多く17,871人となっています。

市外への通勤をみると、甲府市（5,450人）、昭和町（2,110人）、中央市（2,082人）が多くなっています。

■通勤目的における人の動き



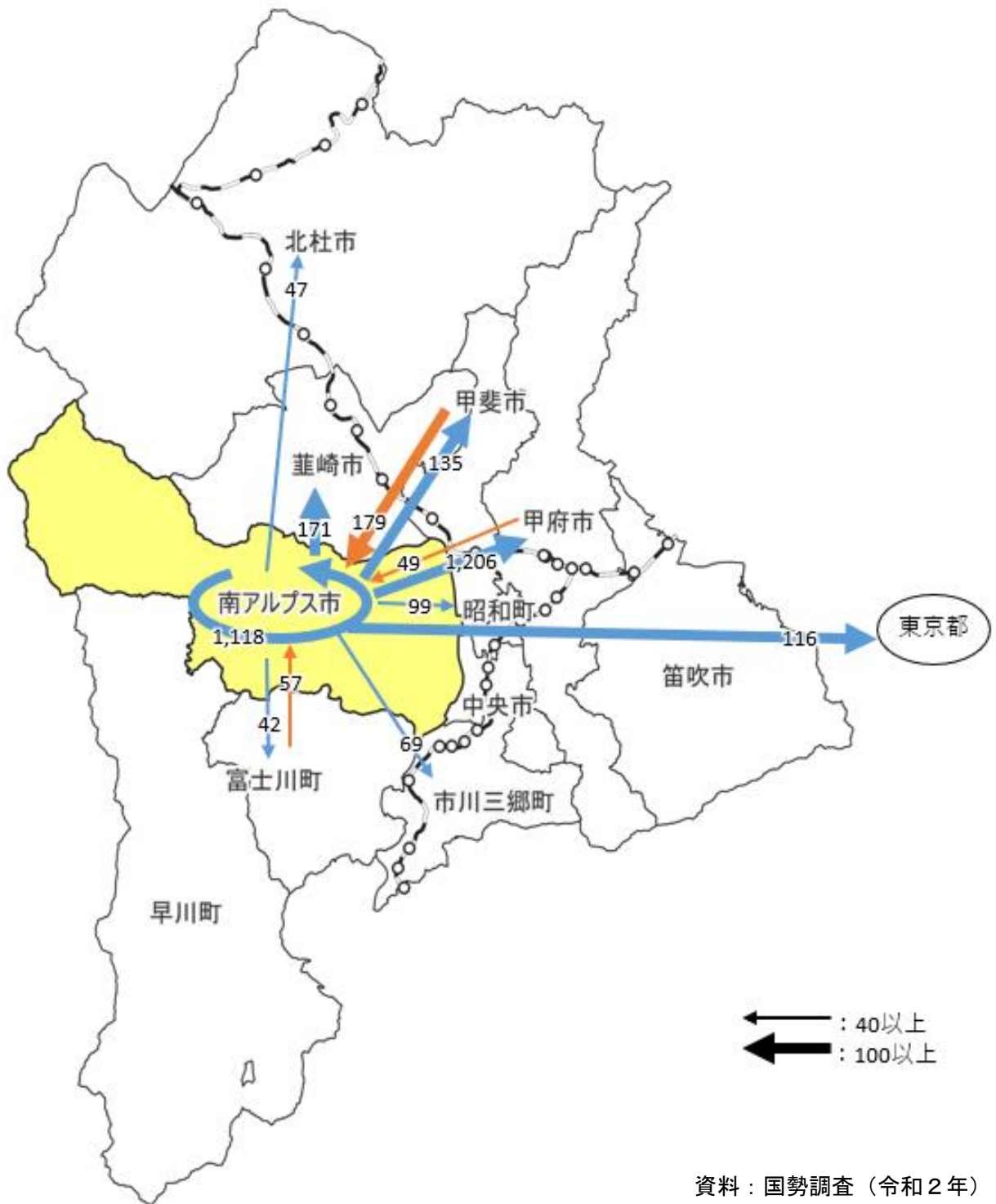
(2) 通学目的の人の動き

市内に通学している人は1,118人となっています。

市外への通学をみると、甲府市(1,206人)、斐崎市(171人)、甲斐市(135人)が多くなっています。

その他、東京方面へ通学している人も一部みられます。

■通学目的における人の動き

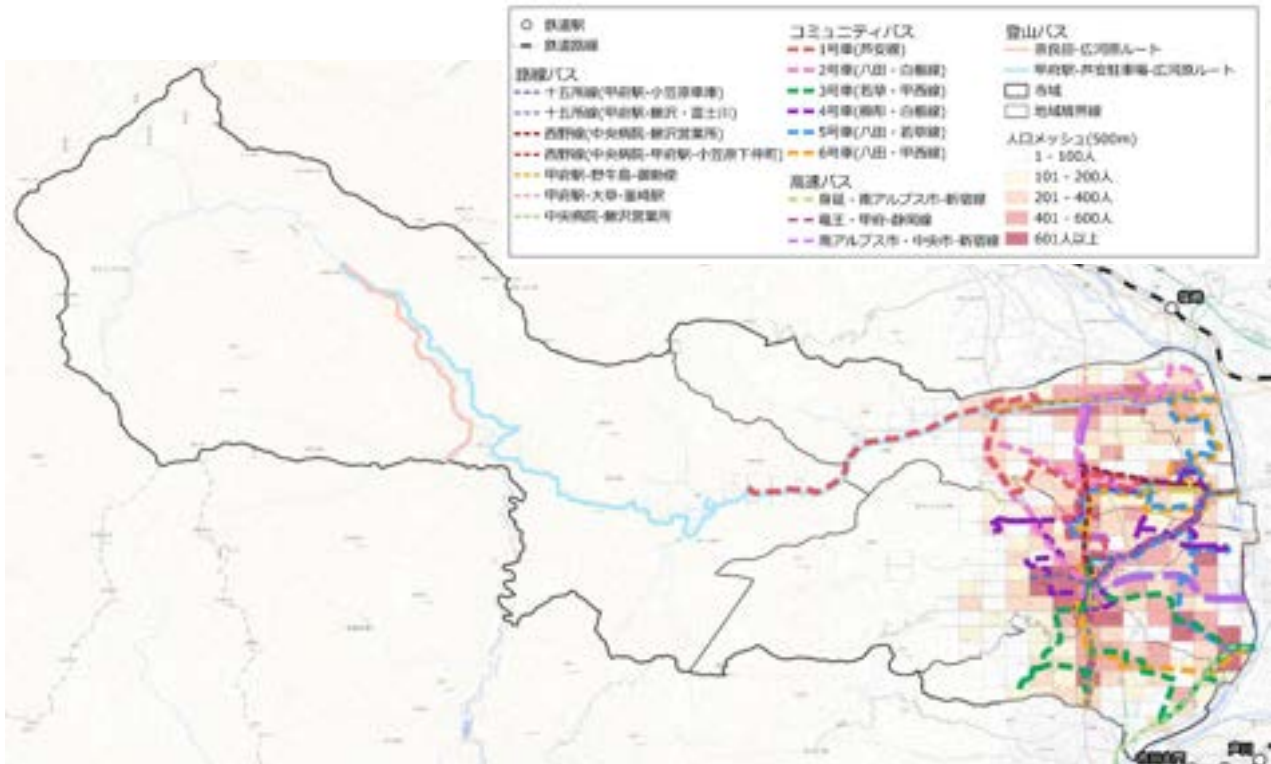


資料：国勢調査（令和2年）

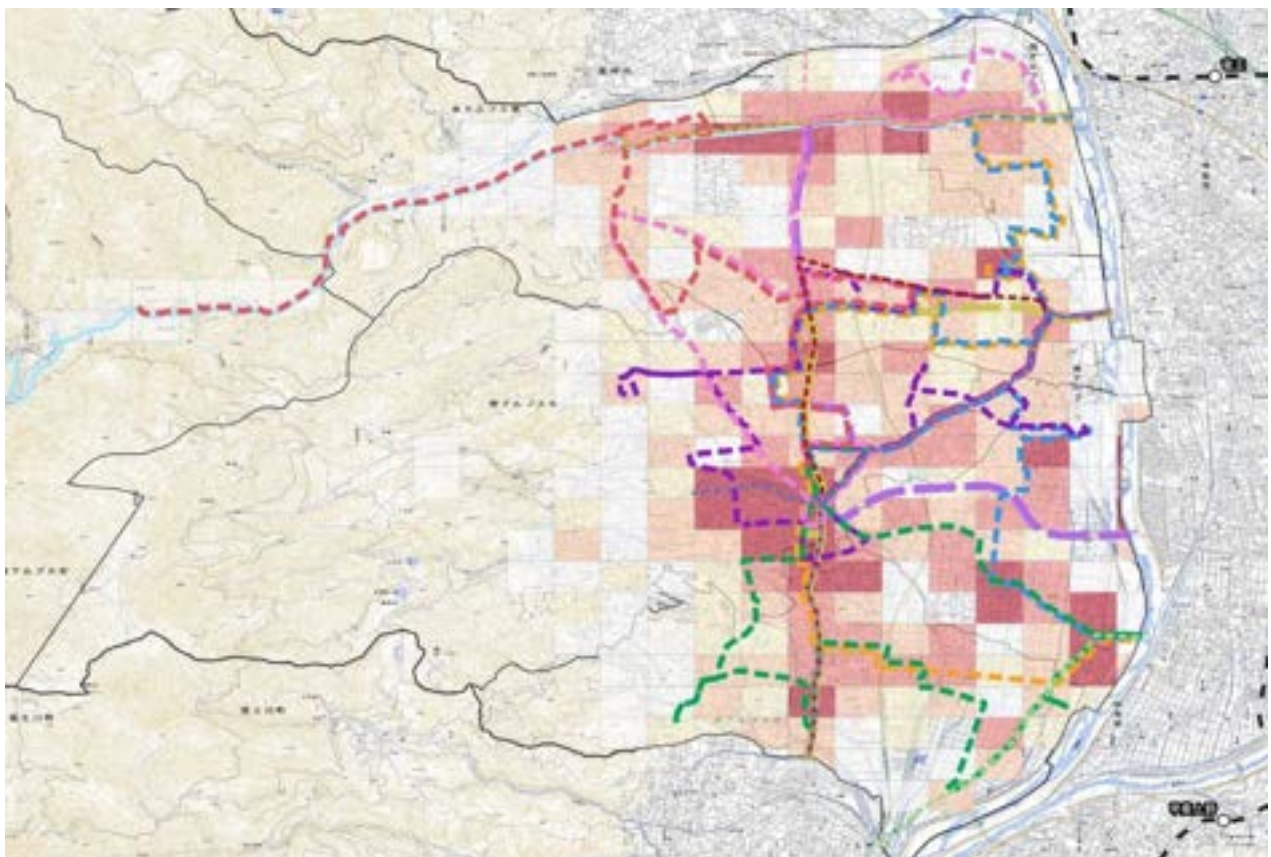
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況

(1) 概観

人口分布をみると、白根地域と楡形地域に人口集積が多くみられます。その他、若草地域にも一定程度の人口集積がみられます。

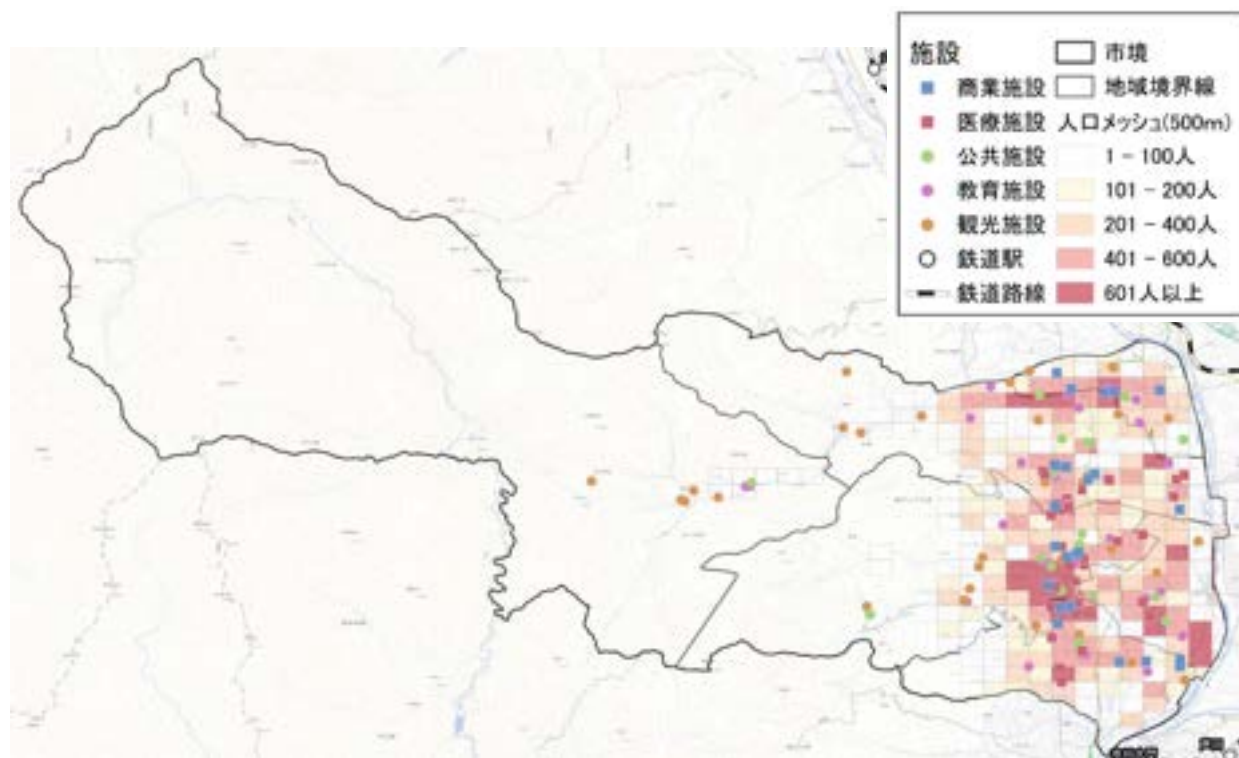


■人口分布

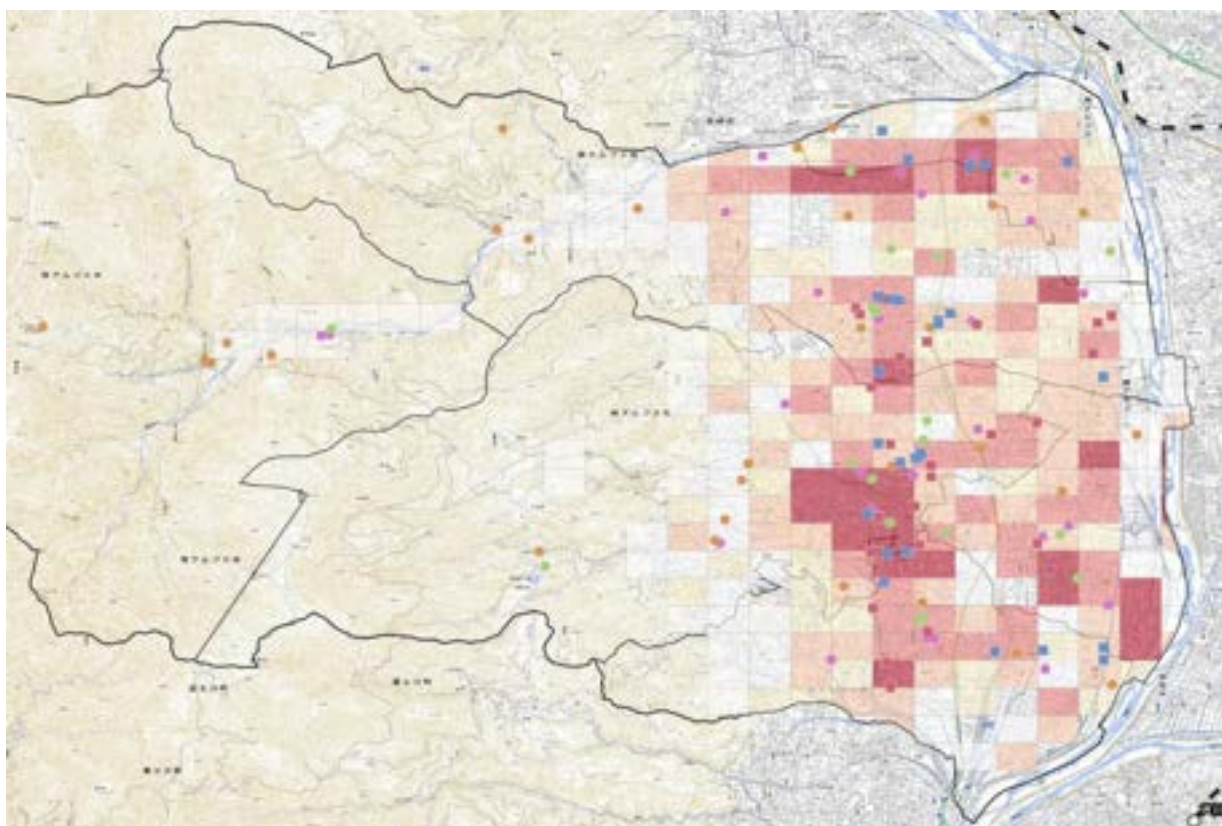


■人口分布 (拡大図)

主要施設の立地状況をみると、各地域に立地が多くみられます。



■施設等の立地状況

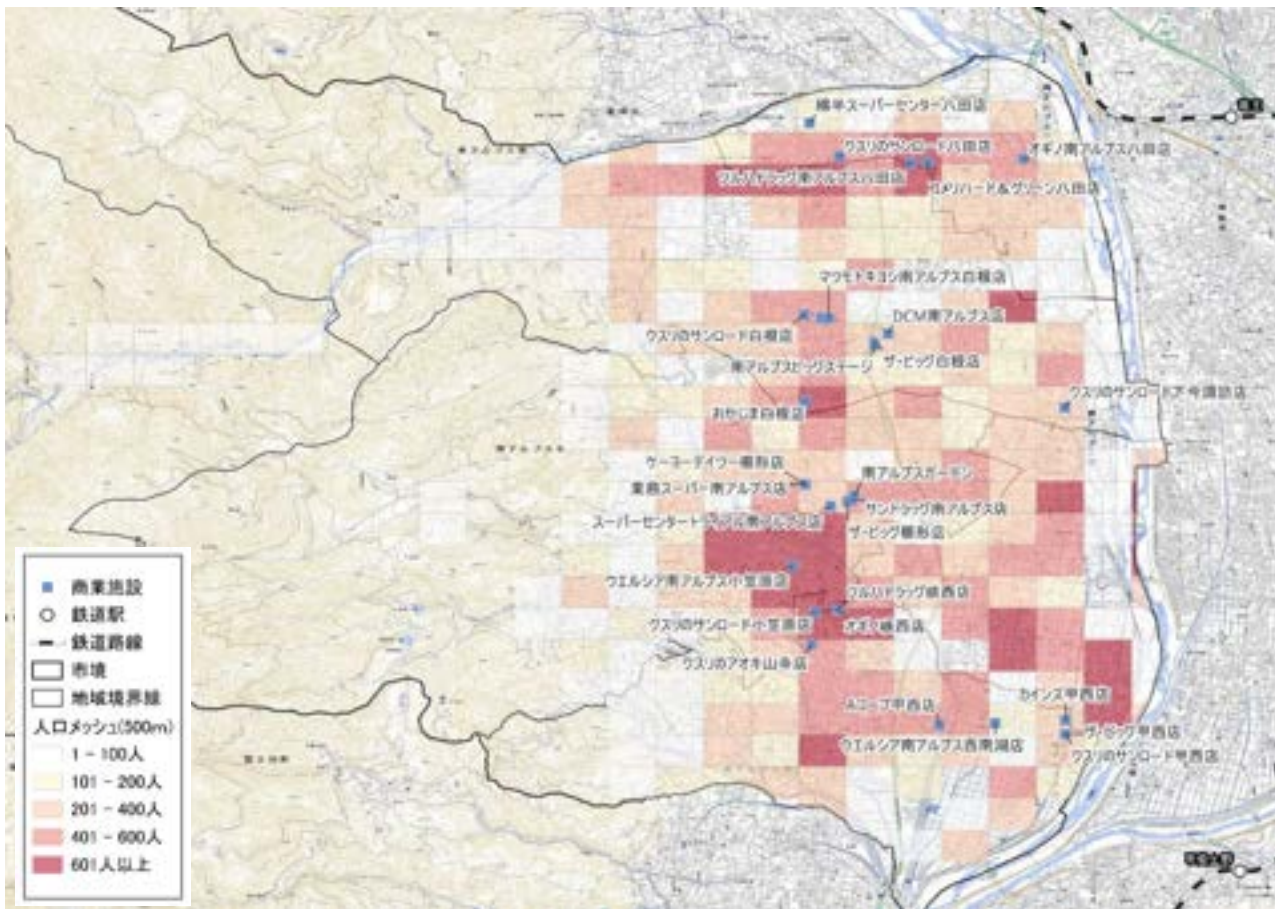


■施設等の立地状況（拡大図）

(2) 主な商業施設

商業施設は白根地域と櫛形地域に多く立地しています。

一方で、芦安地域には立地が見られない状況となっています。



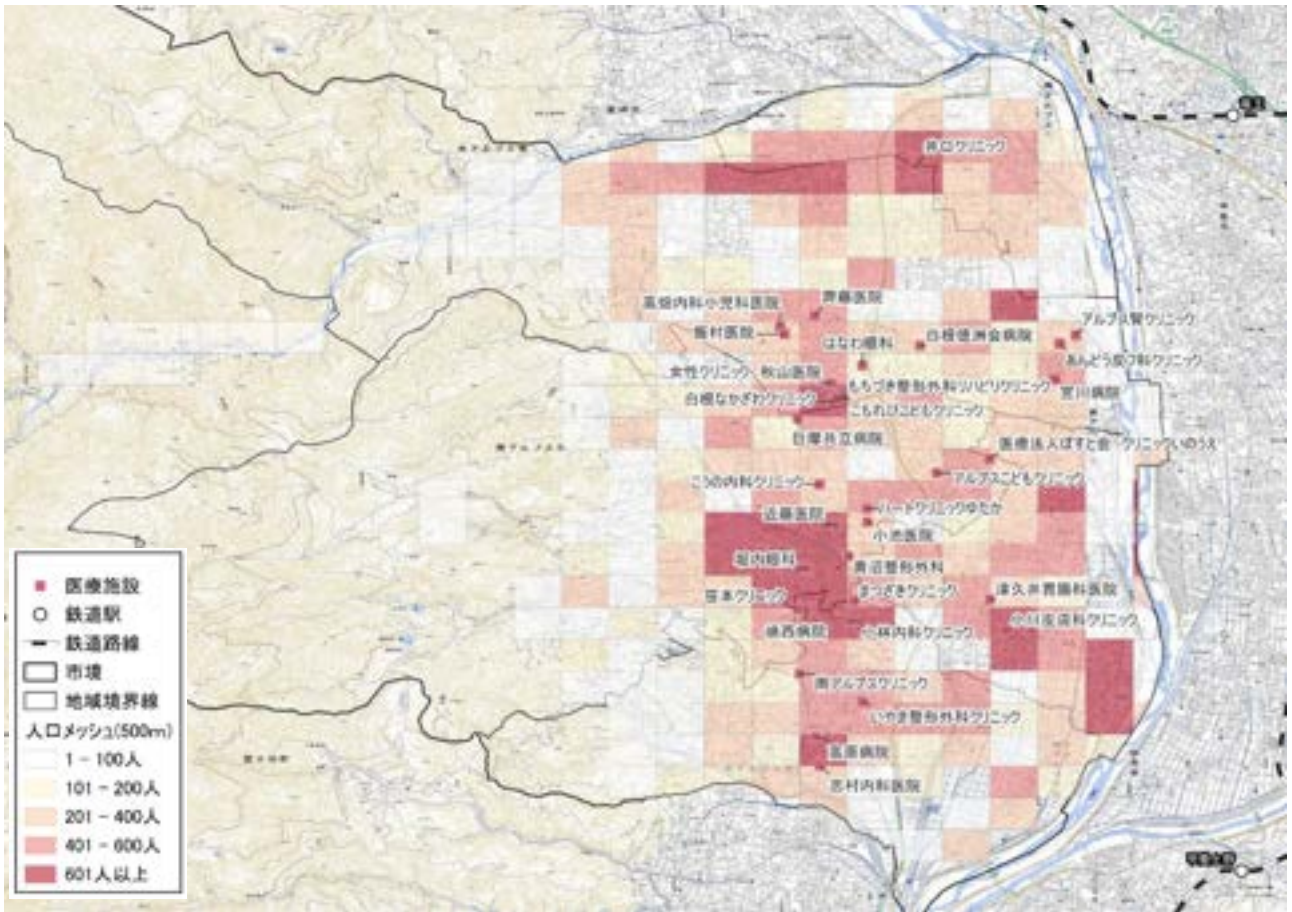
資料：全国大型小売店総覧、iタウンページ

■商業施設の立地状況（拡大）

(3) 主な医療施設

医療施設は白根地域、櫛形地域に多く立地しています。

一方で、八田地域、芦安地域には立地が見られない状況となっています。

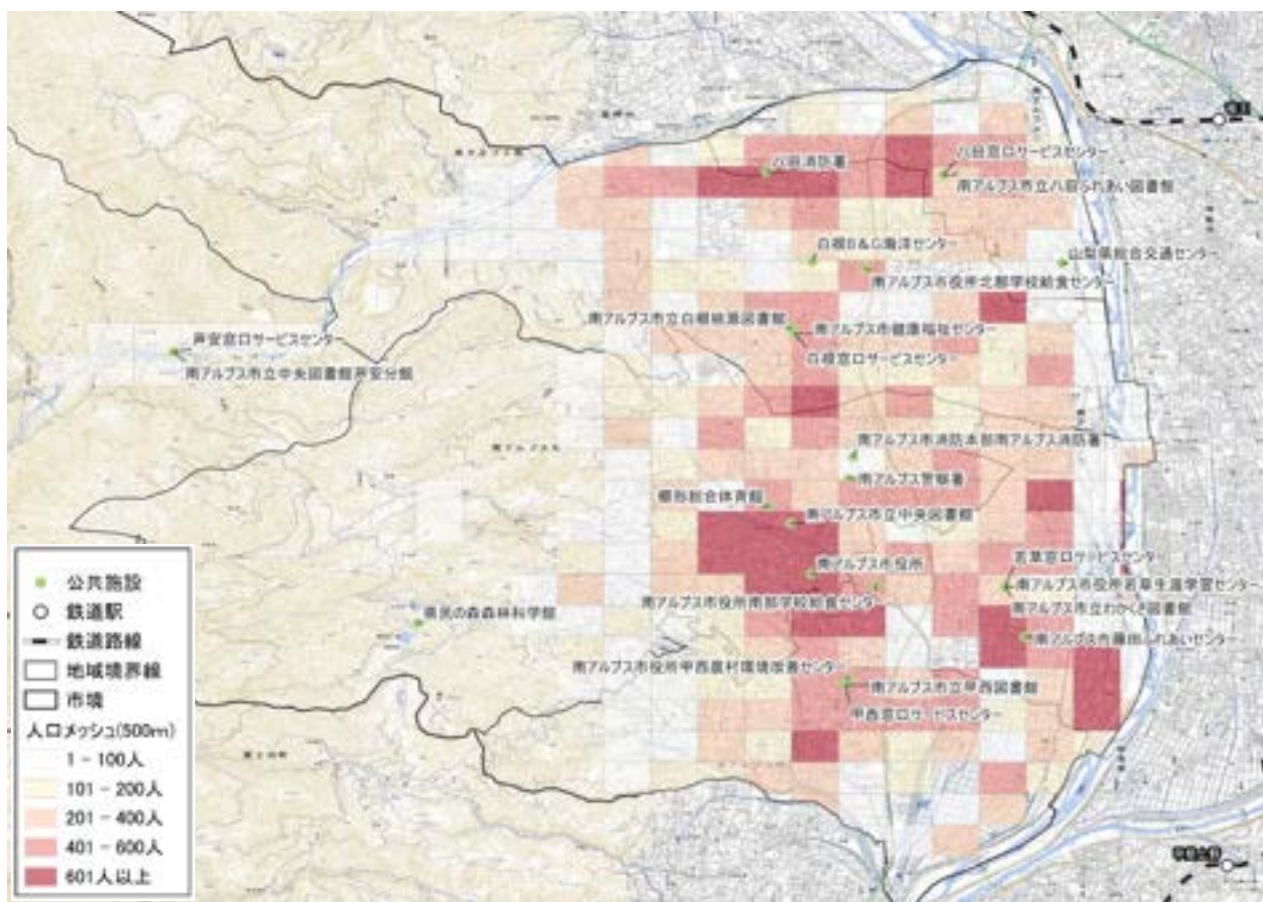


資料：地域医療情報システム

■医療施設の立地状況（拡大）

(4) 主な公共施設

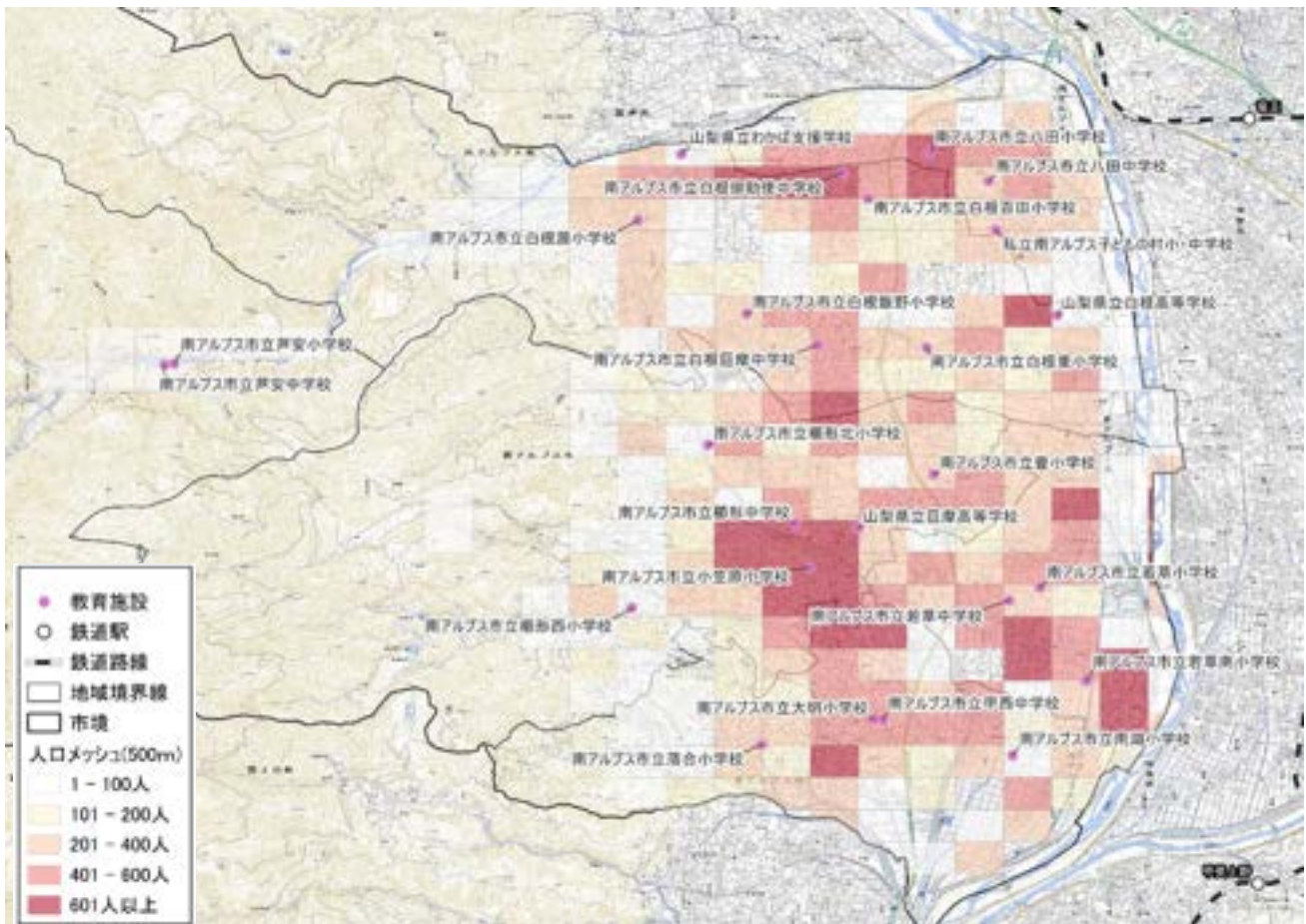
公共施設は、各地域に立地がみられる状況となっています。



■ 公共施設の立地状況

(5) 主な教育施設

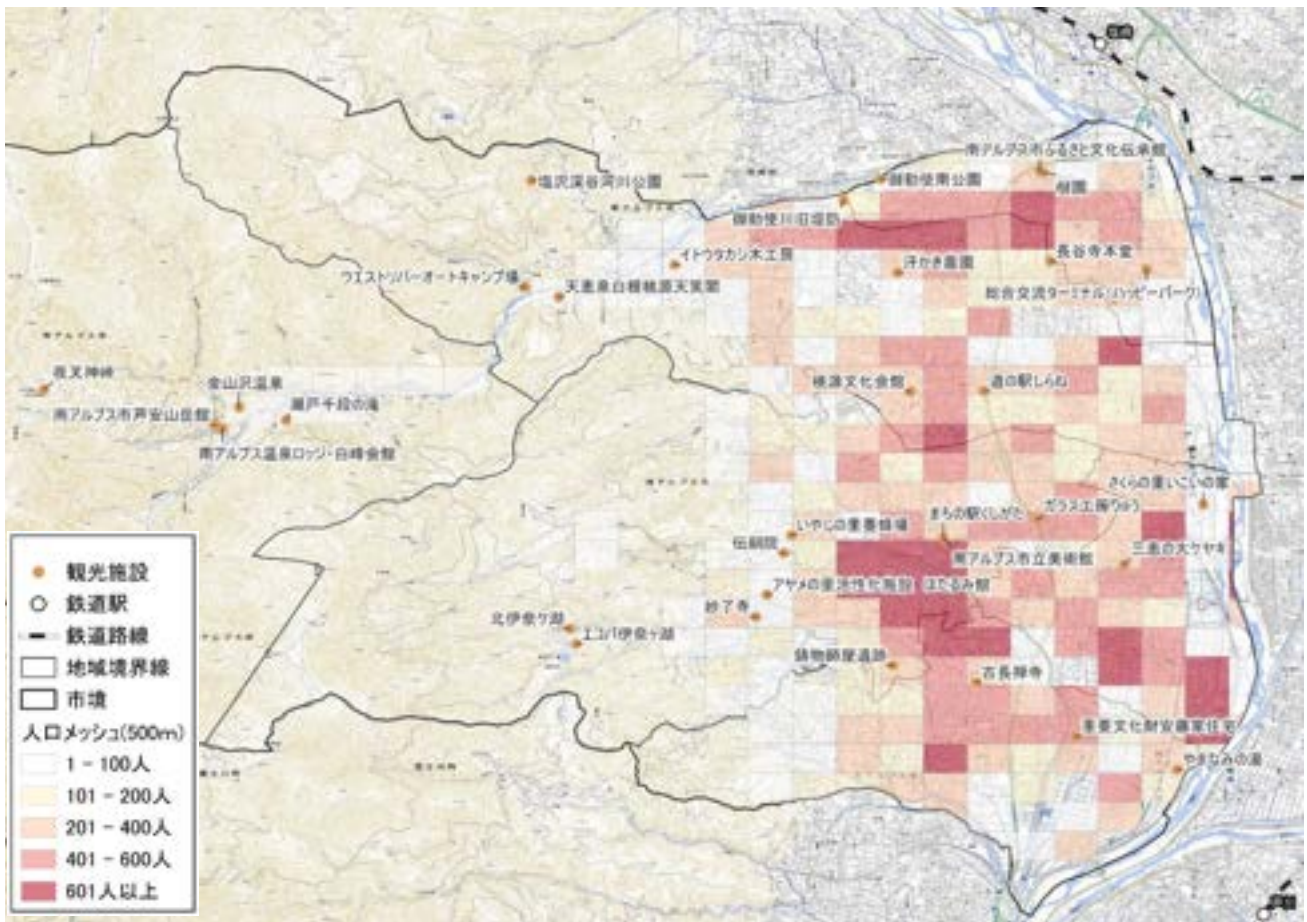
教育施設は、各地域に立地がみられる状況となっています。



■教育施設の立地状況

(6) 主な観光施設

観光施設は白根地域と櫛形地域に多く立地しています。



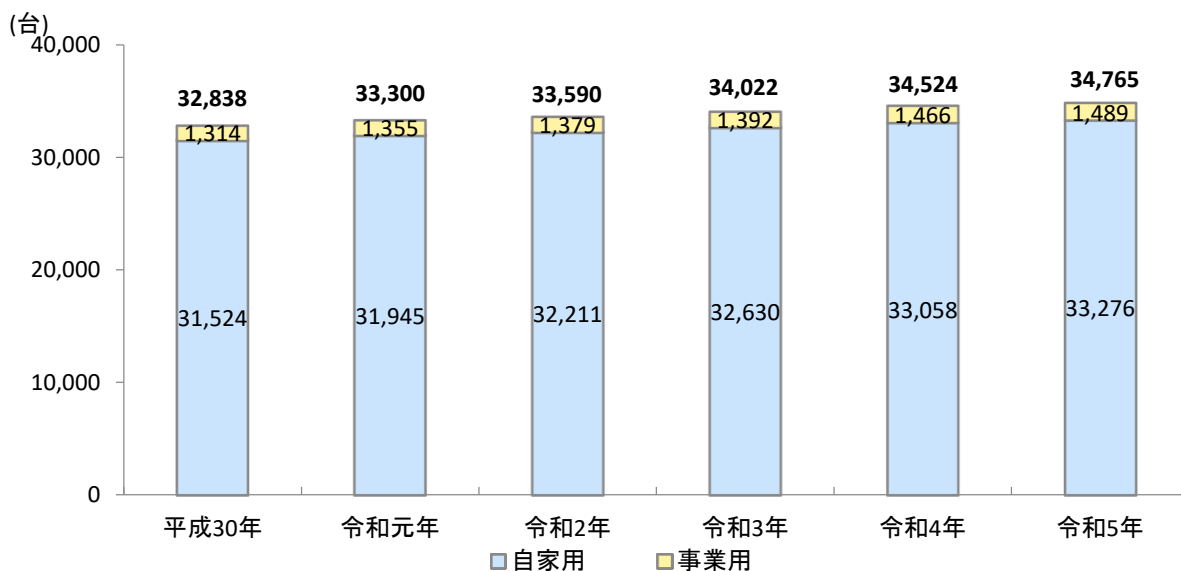
■ 観光施設の立地状況

2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5年3月末現在で約33,300台となっています。5年前の平成30年に比べて、約1,800台増加しています。

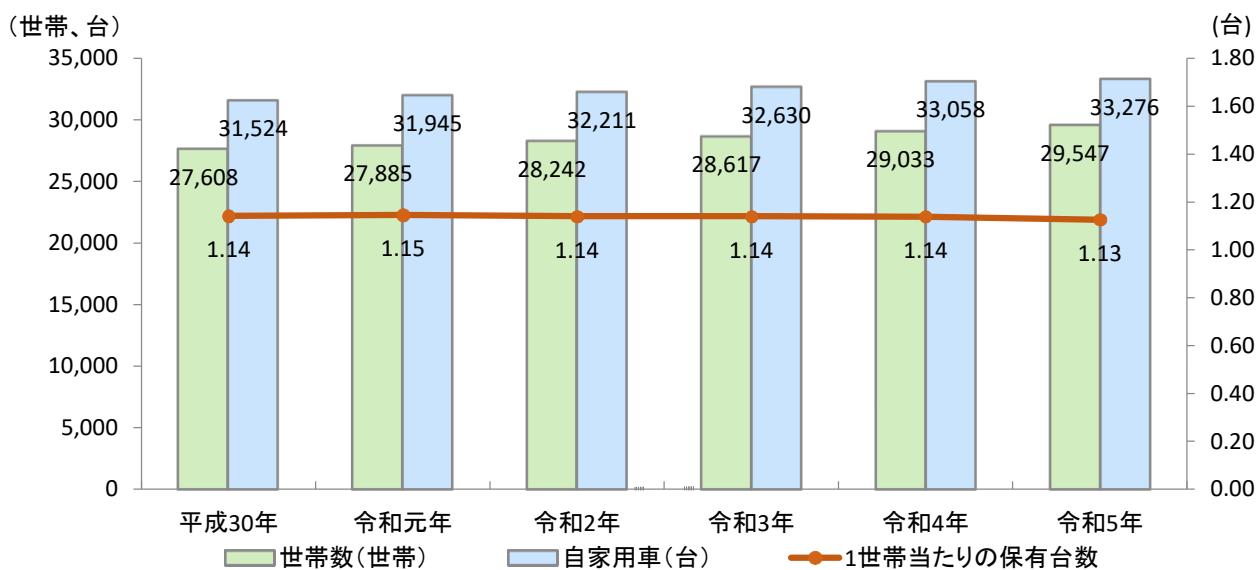
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年3月末現在で約1.1台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報
各年3月末現在

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



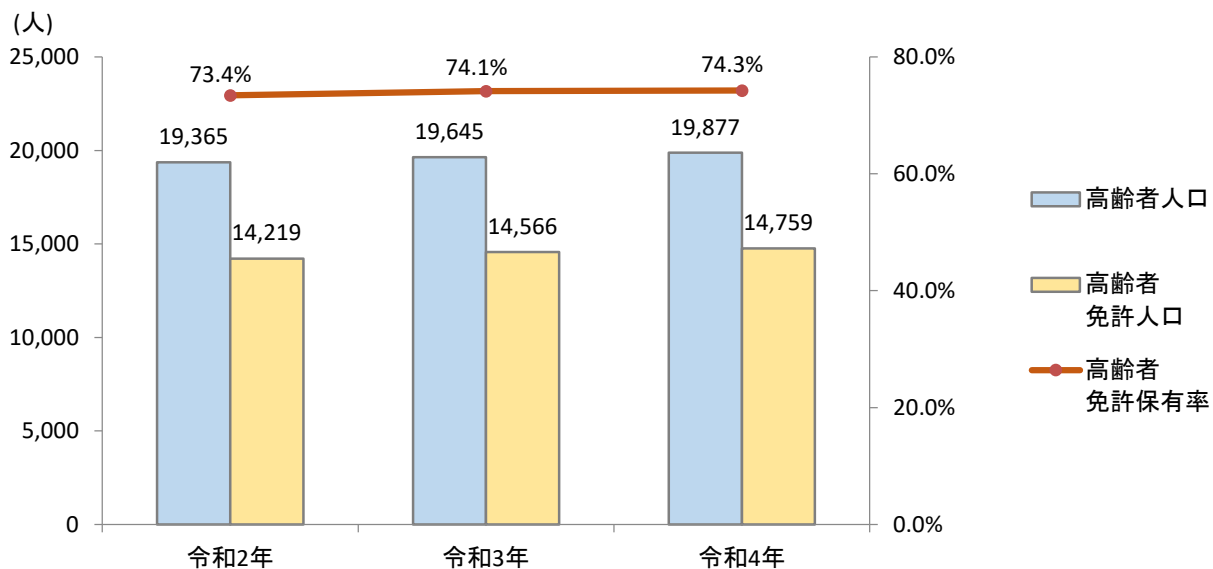
資料：関東運輸局統計情報
各年3月末現在

2.1.5 高齢者の免許保有人口および事故件数

令和4年における65歳以上の高齢者による免許保有は約14,800人で、免許保有率は74.3%となっています。

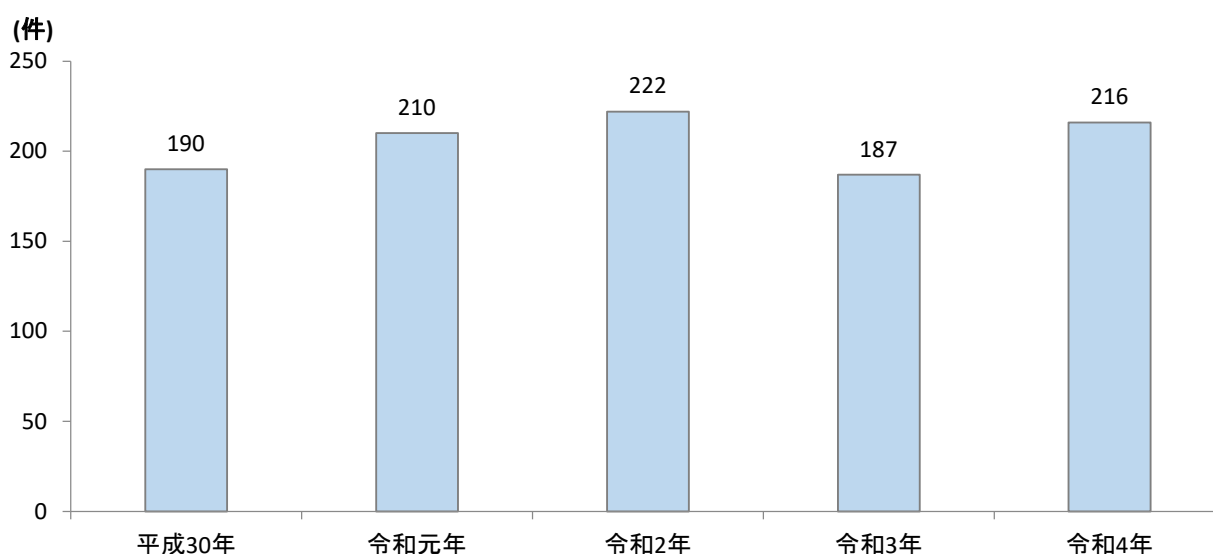
免許返納件数は、年間約200件前後で推移しています。

■高齢者の免許保有人口



資料：山梨県警察
各年12月末現在

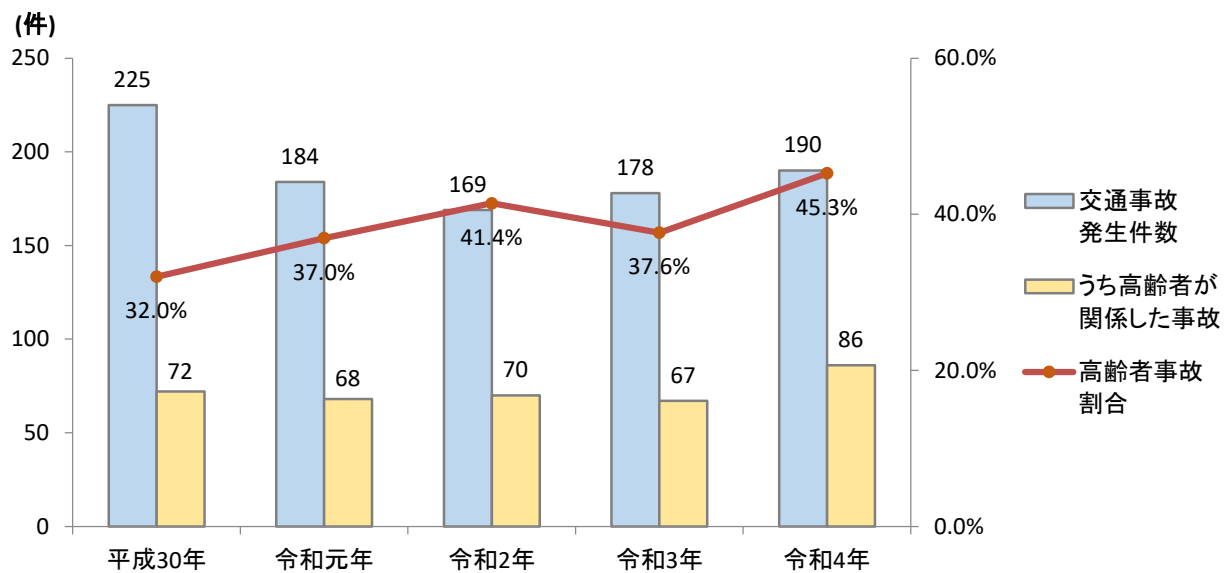
■免許返納件数



資料：山梨県警察
各年12月末現在

市内で発生した交通事故のうち、令和4年における65歳以上の高齢者が関係した交通事故の割合は45.3%と高くなっています。

■高齢者の事故発生件数

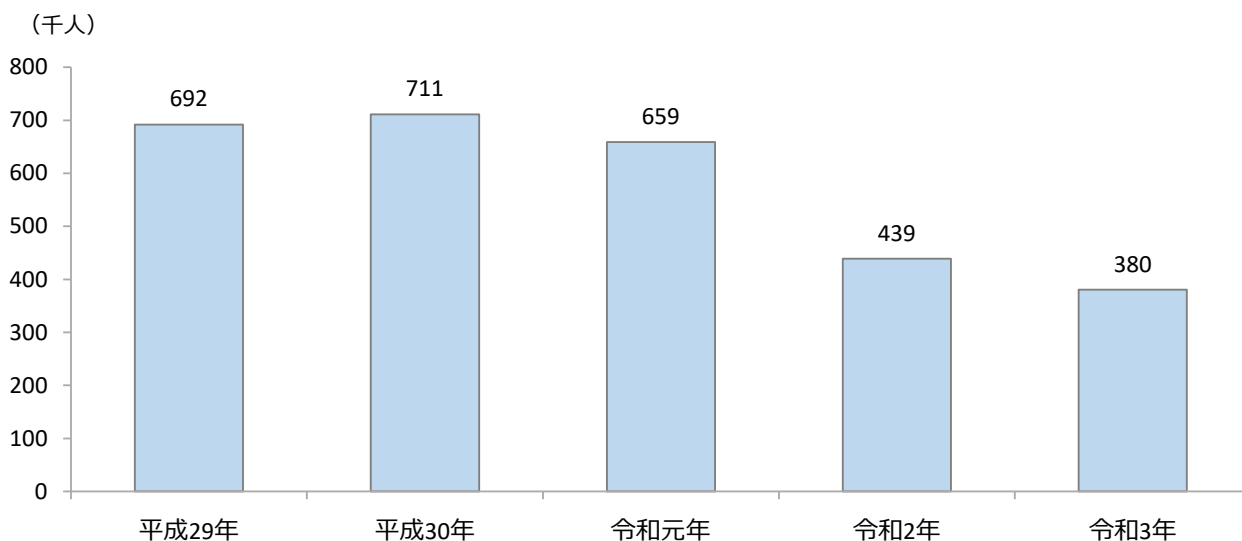


資料：山梨県警察

2.1.6 観光来訪者

観光入込客数は、令和3年時点では、約38万人となっています。

■南アルプス市の観光入込客数の推移

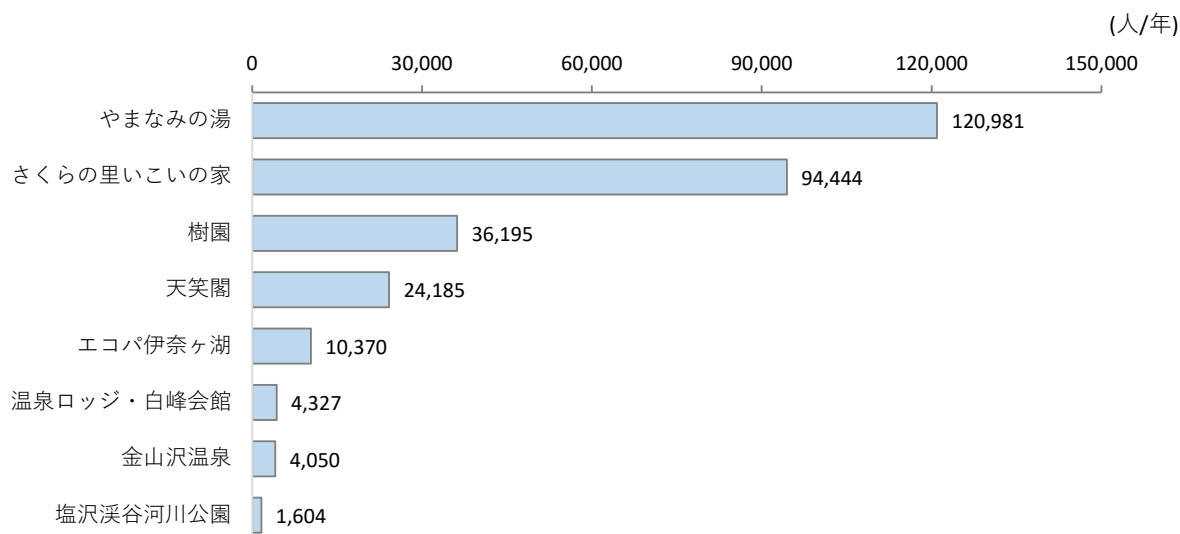


資料：山梨県観光入込調査報告書

■施設別観光入込客数

令和3年度の施設別観光入込客数をみると、「やまなみの湯（約12万人）」が特に多くなっています。

その他、「さくらの里いこいの家」「樹園」「天笑閣」にも一定程度の来場がみられます。



資料：南アルプス市

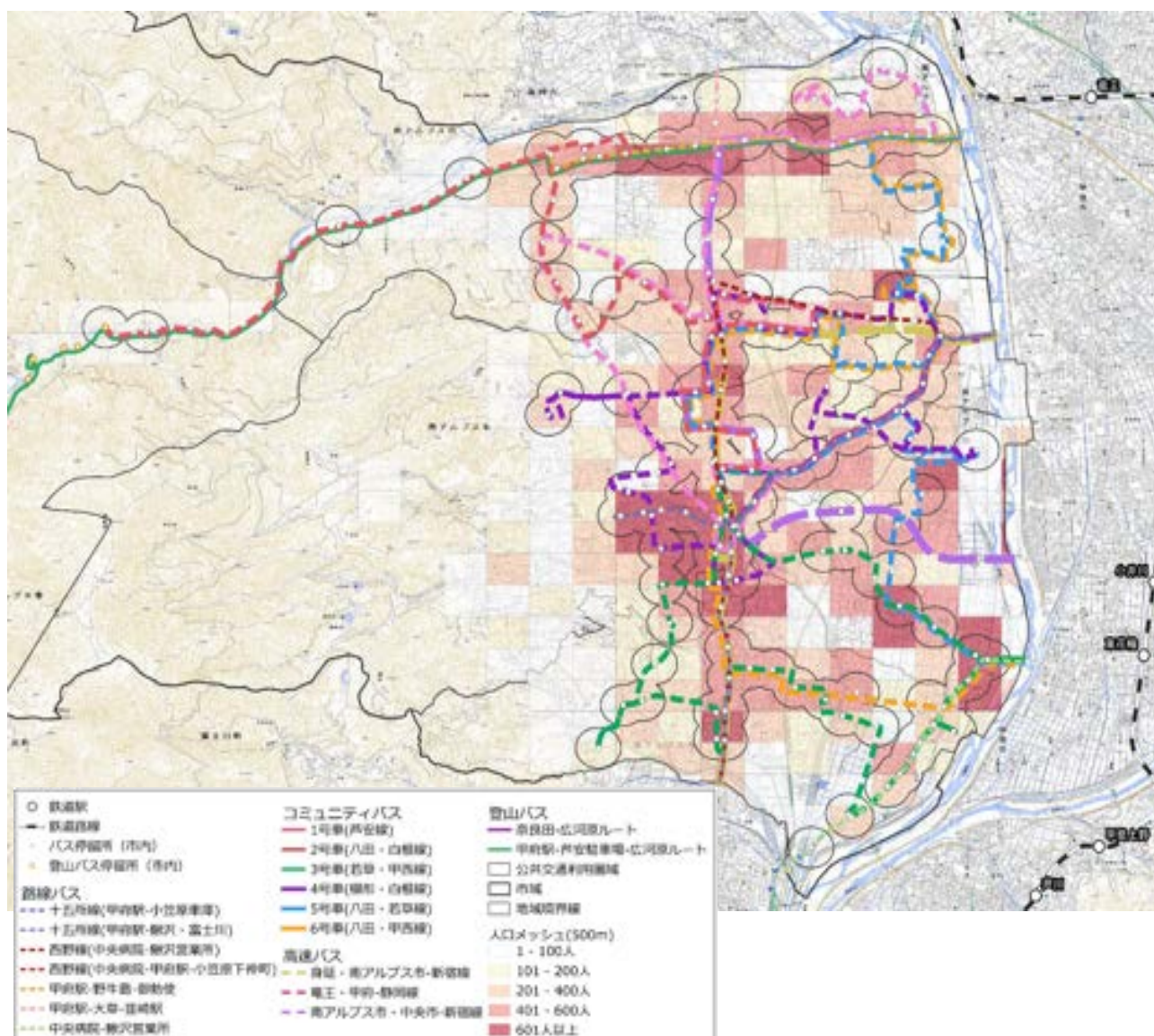
2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 既存の地域公共交通網

市内は、甲府市や富士川町、韮崎市等の近隣自治体への路線バスが多く運行されているほか、新宿駅への高速バスが運行されており、広域への移動を担っています。また、市内全域をコミュニティバスが運行し、市内の移動だけでなく竜王駅・東花輪駅で鉄道と接続することで広域移動も担っています。人口集積がみられる地域は、概ね公共交通サービスが運行しています。

鉄道及びバス交通が利用可能な人口は、約42,487人※であり、全人口の約63.1%となっています。

■南アルプス市の市内の地域公共交通網



※総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、バス交通（路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシー）のカバー圏域人口を算出。

その場合、カバー圏域をバス停留所から徒歩300m以内とした。

■南アルプス市の地域公共交通の運行概要

路線名		市内の主な経由地	運賃		
路線バス	35	甲府駅～大草～韮崎駅	信玄橋～御勅使南公園入口		
	39	甲府駅～野牛島～御勅使	信玄橋～御勅使		
	42	中央病院～甲府駅～小笠原下仲町	上今諏訪～小笠原下仲町(西野経由)		
	43	甲府駅～フォレストモール富士川	上今諏訪～甲西工業団地(十五所経由)		
	44	甲府駅～鯉沢営業所	上今諏訪～甲西工業団地(十五所経由)		
	45	High Schoolライナー —高前～鯉沢営業所	上今諏訪～甲西工業団地(十五所経由)		
	46	甲府駅～小笠原車庫	上今諏訪～小笠原車庫(十五所経由)		
	47	中央病院～鯉沢営業所	上今諏訪～甲西工業団地(西野経由)		
	48	上今諏訪～甲府駅	上今諏訪始発		
	49	甲府駅～小笠原下仲町	上今諏訪～小笠原下仲町(十五所経由)		
53	中央病院～鯉沢営業所	浅原～横川	対キロ区間制		
コミュニティバス	1号車	芦安線		芦安～在家塚～市立美術館	
	2号車	八田・白根線		樹園～六科～白根～市立美術館	
	3号車	若草・甲西線		市立美術館～甲西・東花輪駅～市立美術館(循環)	
	4号車	櫛形・白根線		市立美術館～櫛形・白根～市立美術館(循環)	
	5号車	八田・若草線		東花輪駅～八田・若草～竜王駅	
	6号車	八田・甲西線		東花輪駅～八田・甲西～竜王駅	
高速バス	身延・南アルプス～新宿線			古市場～南アルプス市役所～白根IC西～南アルプスIC	区間制運賃
	南アルプス市・中央市～新宿線			南アルプス市・八田～南アルプスIC	区間制運賃
	竜王・甲府～静岡線			上今諏訪	区間制運賃
コミュニティ	櫛形西地区コミュニティタクシー		櫛形西地区及び 小笠原下仲町バス停から半径2.6km以内の範囲	(下市之瀬) 1乗車300円 (その他) 1乗車500円	

2.2.2 地域公共交通の利用状況

(1) 路線バス

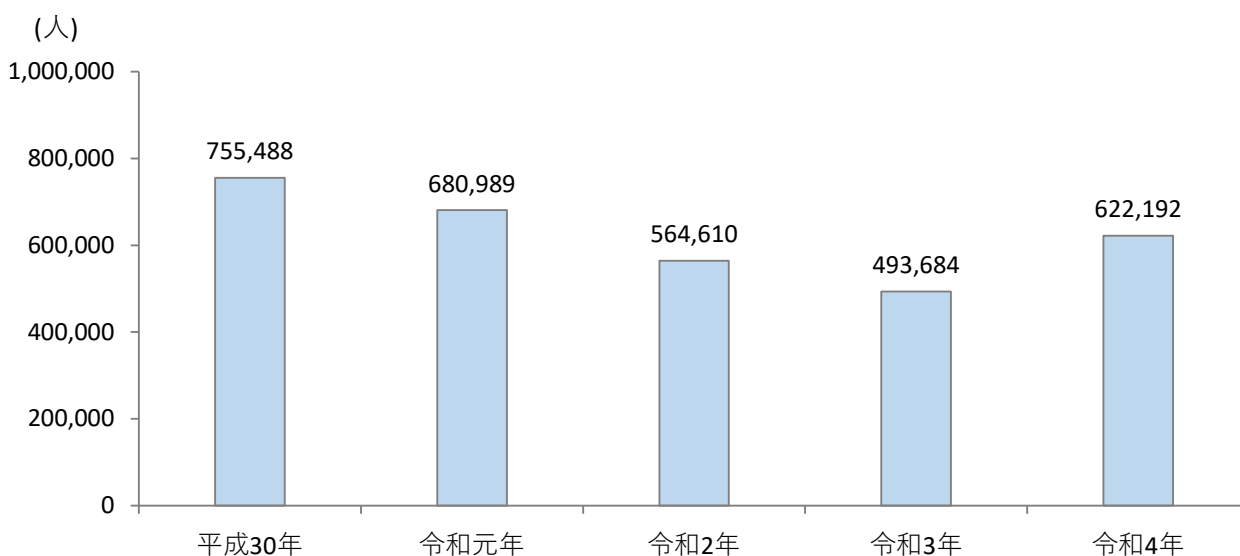
■路線バス一覧表

路線名		市内の主な経由地	運行日	運行本数 (平日／令和5年4月 現在)	運賃	
路線バス	35	甲府駅～大草～葎崎駅	信玄橋～御勅使南公園入口	毎日	上下各6本	対キロ区間制
	39	甲府駅～野牛島～御勅使	信玄橋～御勅使	毎日	上下各4本	
	42	中央病院～甲府駅～小笠原下仲町	上今諏訪～小笠原下仲町(西野経由)	毎日	上り7本・下り10本	
	43	甲府駅～フォレストモール富士川	上今諏訪～甲西工業団地(十五所経由)	毎日	上り5本・下り4本	
	44	甲府駅～鰺沢営業所	上今諏訪～甲西工業団地(十五所経由)	毎日	上り14本・下り15本	
	45	High Schoolライナー —高前～鰺沢営業所	上今諏訪～甲西工業団地(十五所経由)	平日のみ	上り2本・下り1本	
	46	甲府駅～小笠原車庫	上今諏訪～小笠原車庫(十五所経由)	毎日	上り7本・下り6本	
	47	中央病院～鰺沢営業所	上今諏訪～甲西工業団地(西野経由)	平日のみ	上下各1本	
	48	上今諏訪～甲府駅	上今諏訪始発	平日のみ	上り2本	
	49	甲府駅～小笠原下仲町	上今諏訪～小笠原下仲町(十五所経由)	毎日	下り1本	
	53	中央病院～鰺沢営業所	浅原～横川	平日のみ	上下各4本	

1) 利用者の推移

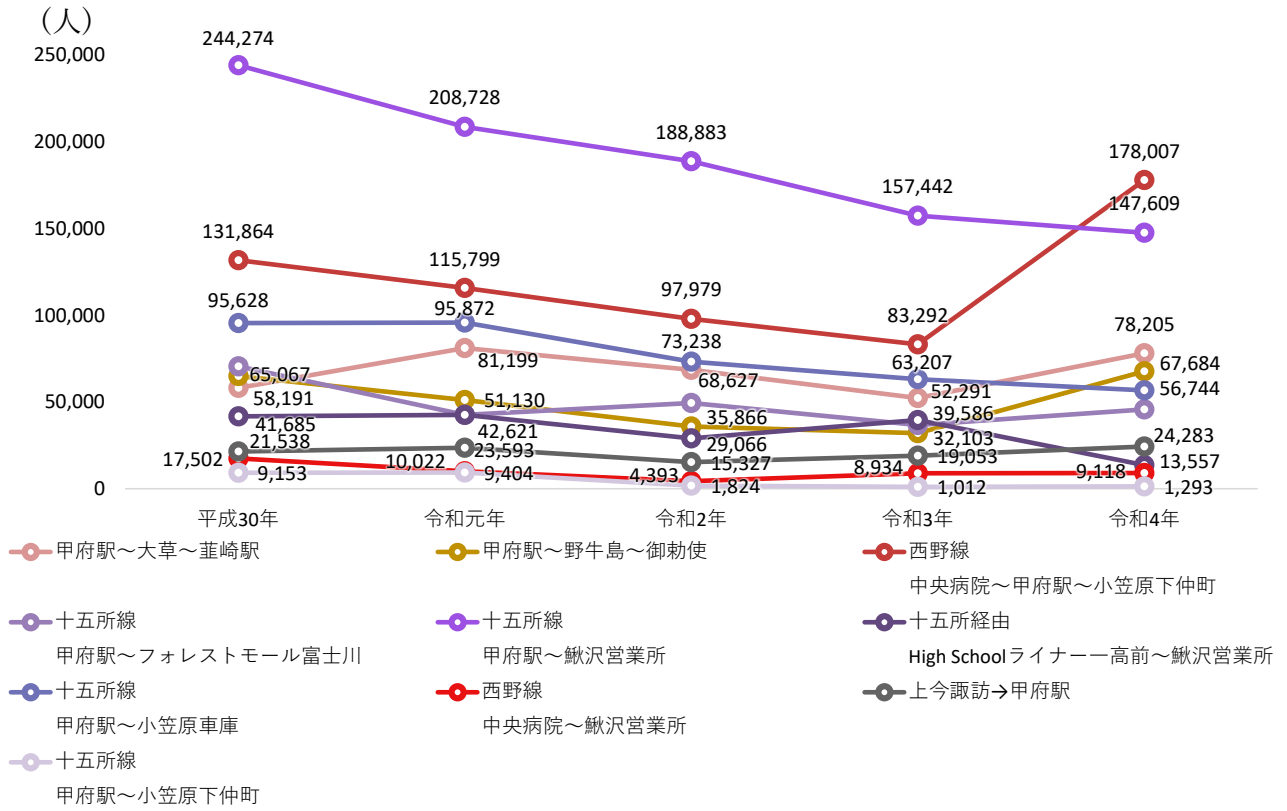
南アルプス市内を運行する路線バスの年度別利用者数について、令和2年、令和3年は令和元年と比較して、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少したものの、令和4年では約62万人と、増加傾向にあります。

■年度別利用者数



資料：山梨交通株式会社

■年度別・路線別利用者数



資料：山梨交通株式会社

(2) コミュニティバス

■コミュニティバス一覧表

路線名		市内の主な経由地	運行日	運行本数 (平日/令和5年4月現在)	運賃
コミュニティバス	1号車 芦安線	芦安～在家塚～市立美術館	毎日 ※年末年始(12/29～1/3)を除く	8便(1便は平日のみ)	1乗車100円 1日乗車券300円
	2号車 八田・白根線	樹園～六科～白根～市立美術館		8便(1便は平日のみ)	
	3号車 若草・甲西線	市立美術館～甲西・東花輪駅～市立美術館(循環)		8便(1便は平日のみ)	
	4号車 櫛形・白根線	市立美術館～櫛形・白根～市立美術館(循環)		8便(1便は平日のみ)	
	5号車 八田・若草線	東花輪駅～八田・若草～竜王駅		10便(1・2便は平日のみ)	
	6号車 八田・甲西線	東花輪駅～八田・甲西～竜王駅		8便(1便は平日のみ)	

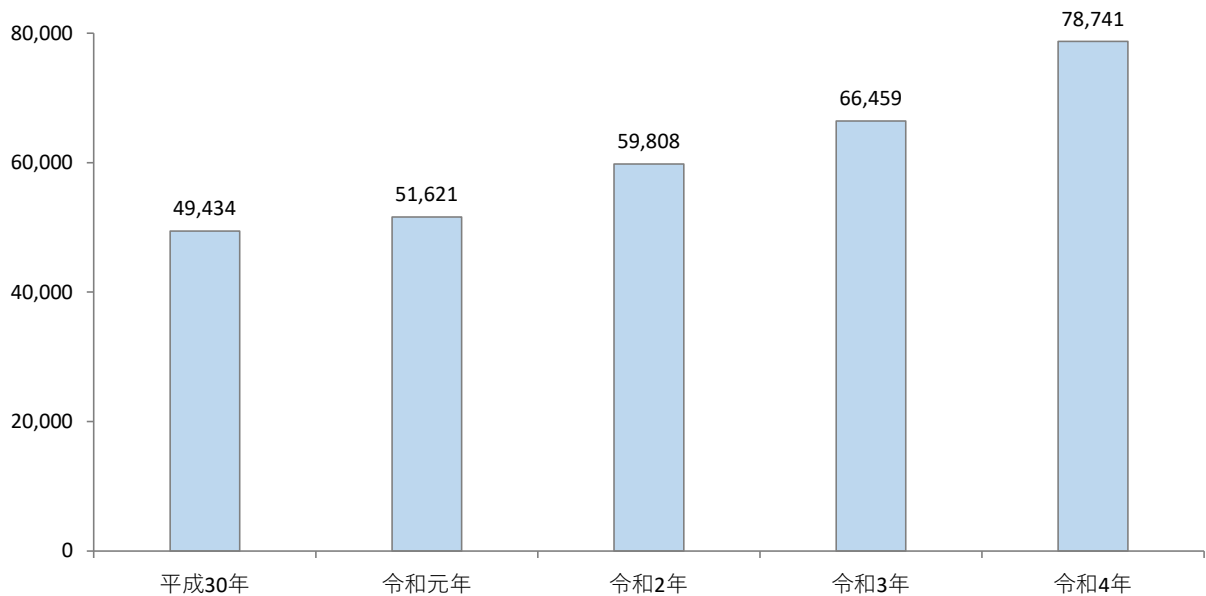
1) 利用者の推移

利用者数の推移をみると、年々増加傾向にあります。

併せて年度別・路線別利用者数をみると、「芦安線」「八田・白根線」は令和4年で減少しているのに対し、「櫛形・白根線」「八田・若草線」「八田・甲西線」は平成29年度と比較して令和3年度、令和4年度にかけて大幅に増加しています。

■年度別利用者数

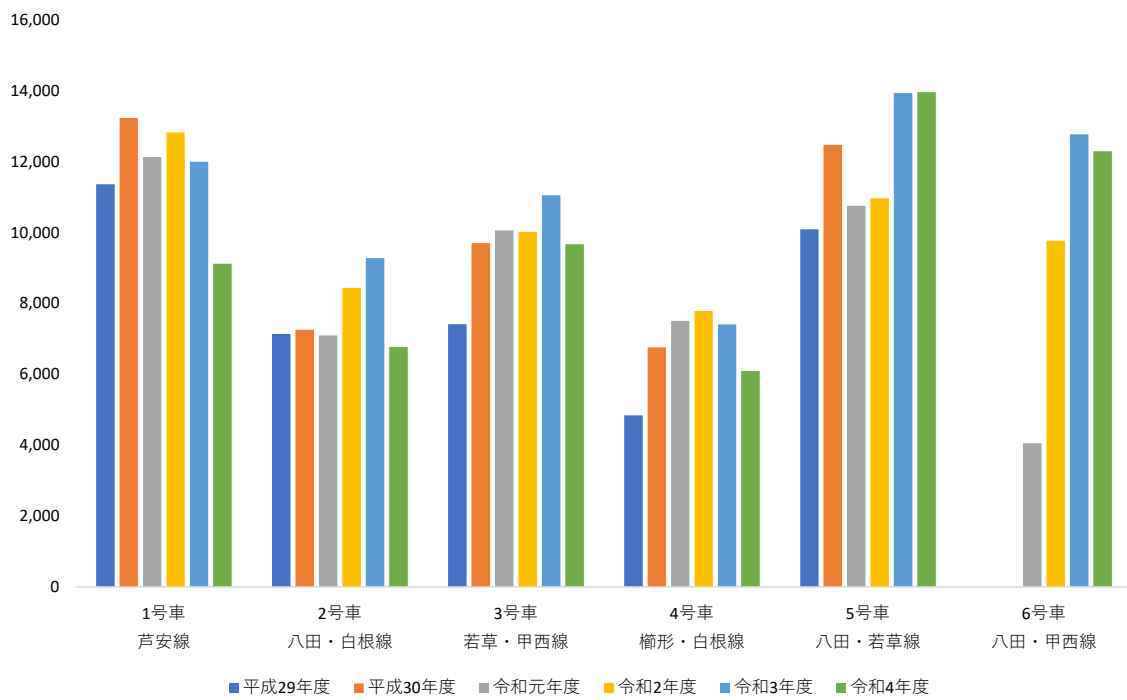
(人)



資料：南アルプス市

■年度別・路線別利用者数

(人)



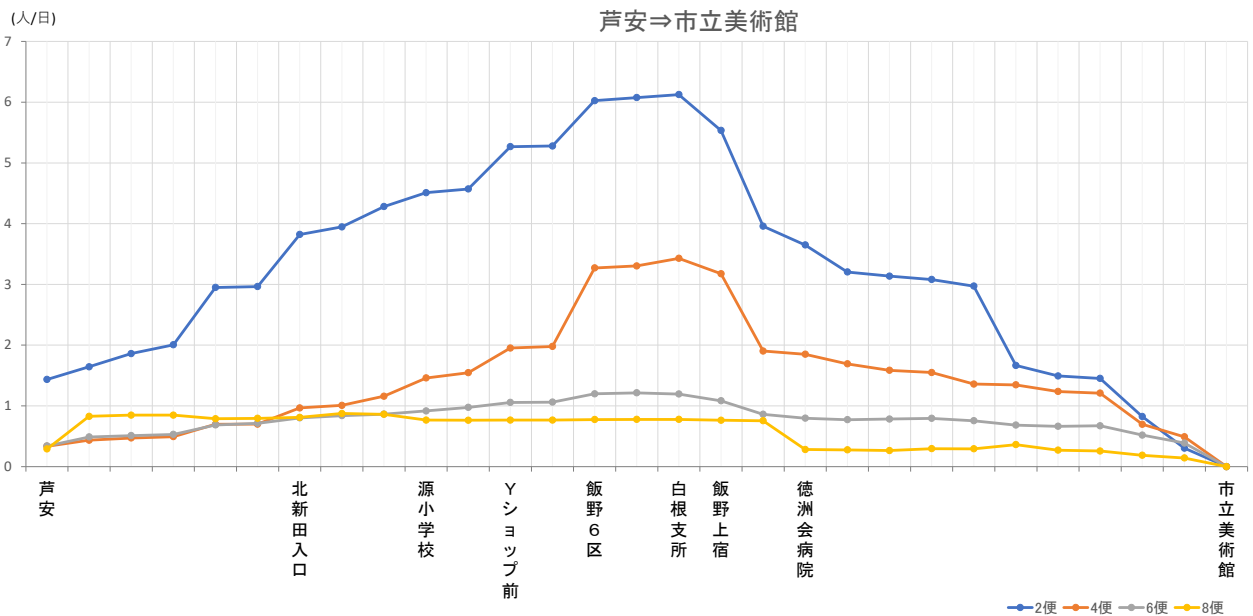
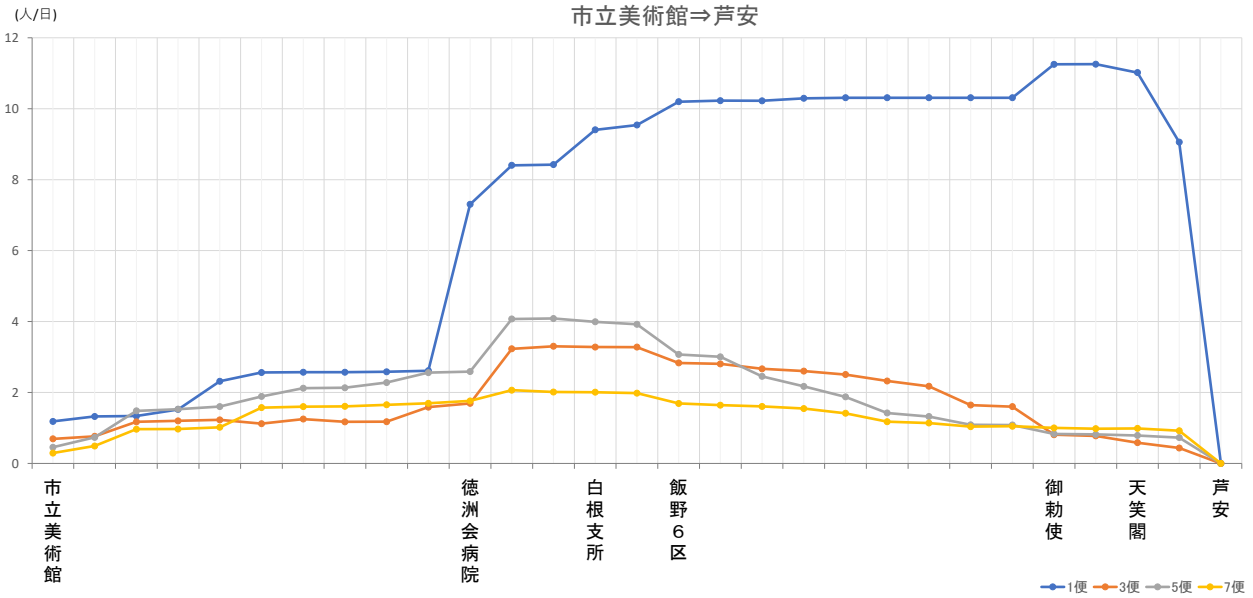
※令和4年度のみ9か月分
資料：南アルプス市

■コミュニティバス利用者数（車内人数） ※令和3年10月～令和4年9月分

全体的に、1便、2便で利用が多い傾向がみられます。1便、2便は鉄道駅や高校前での降車が多く、通勤や通学での利用が多いと考えられます。

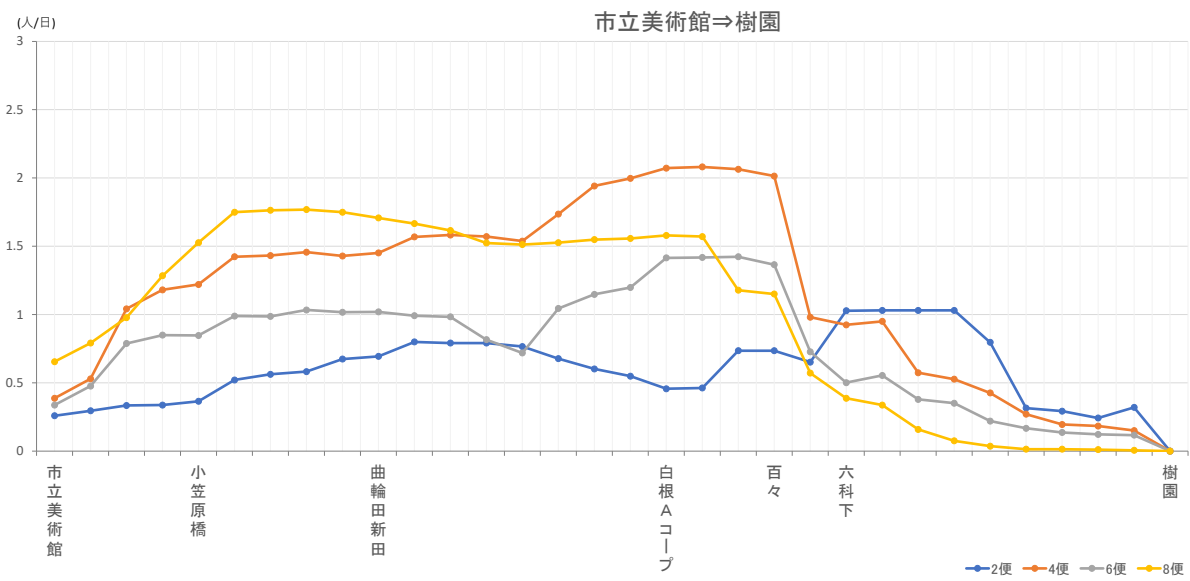
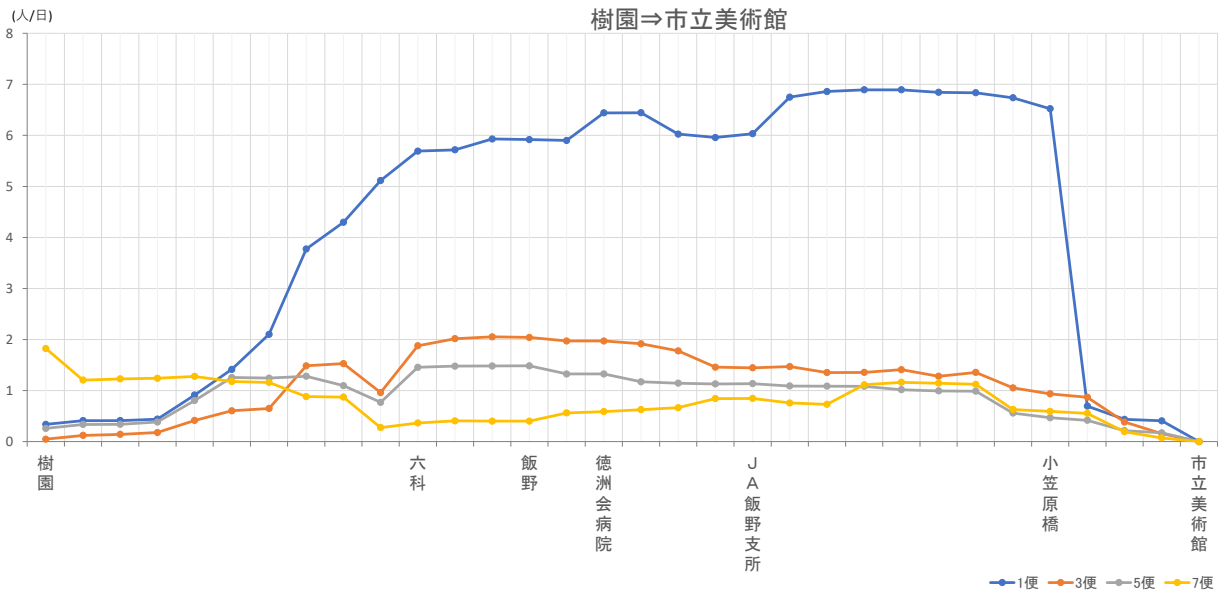
日中の時間帯は、病院での乗降など、通院での利用がみられます。市立美術館での乗降がみられ、街なかへの移動で利用されていると考えられます。

○1号車



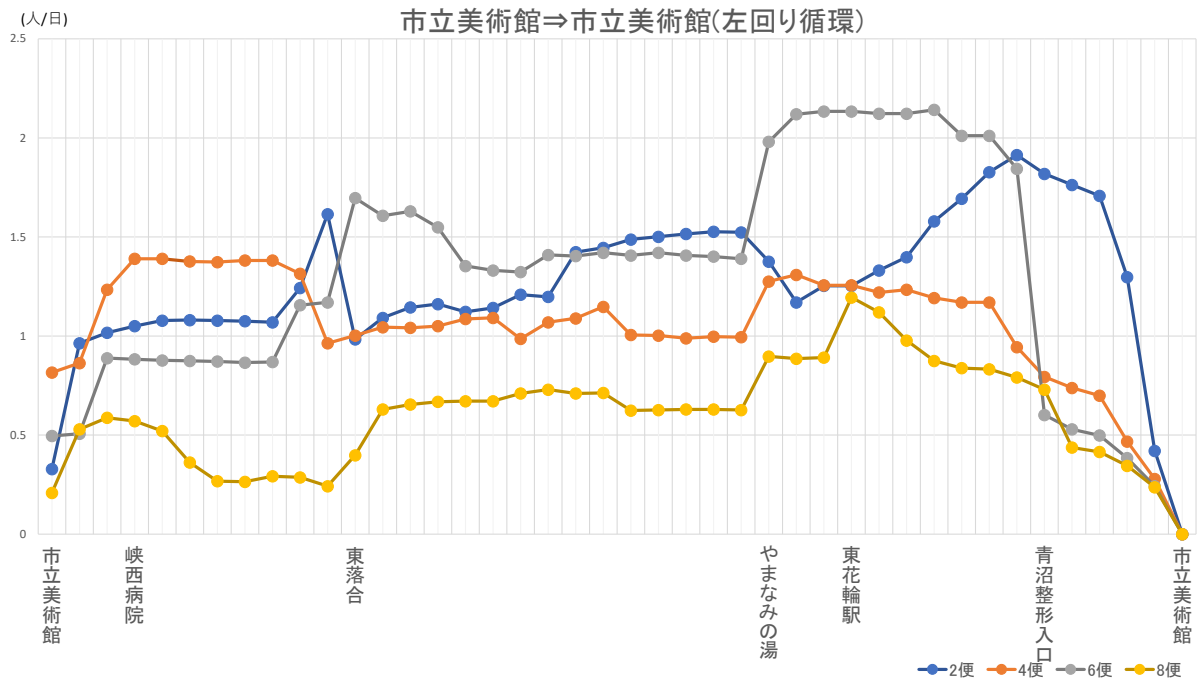
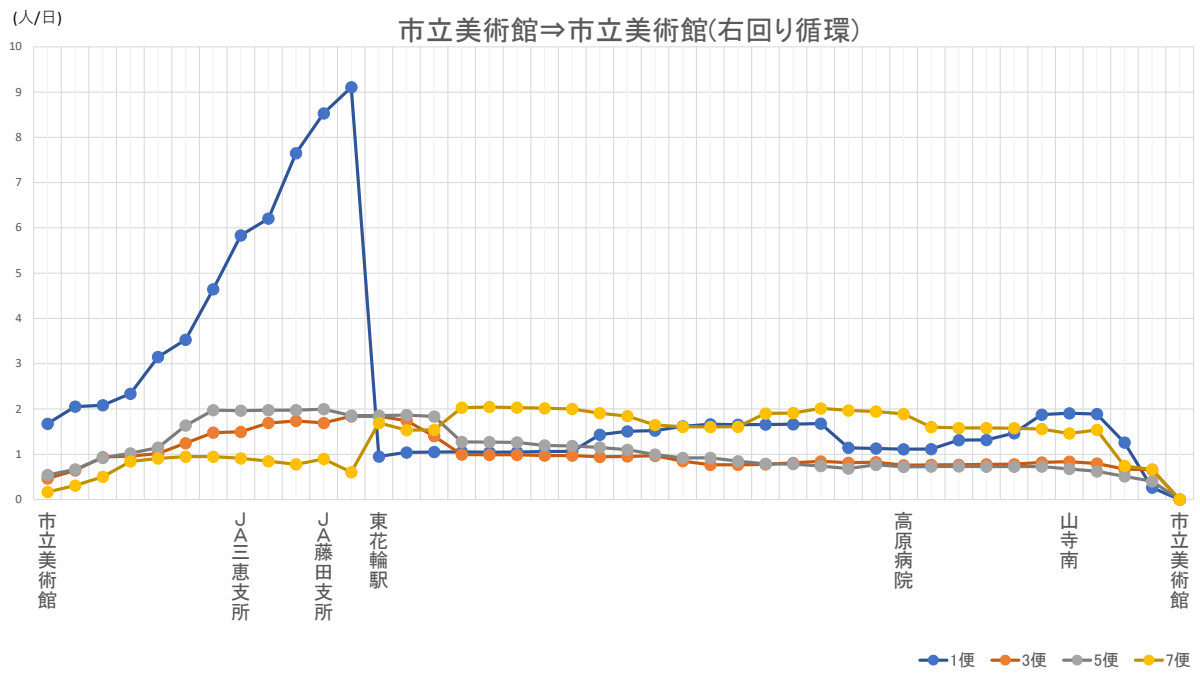
資料：南アルプス市

○2号車



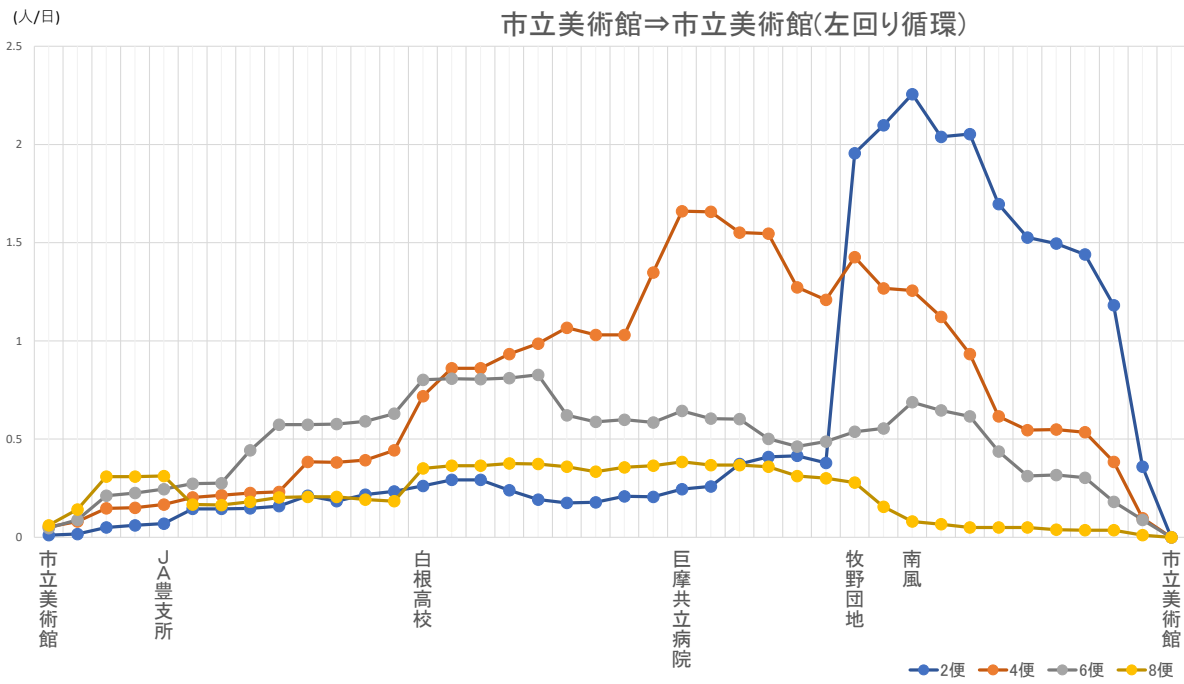
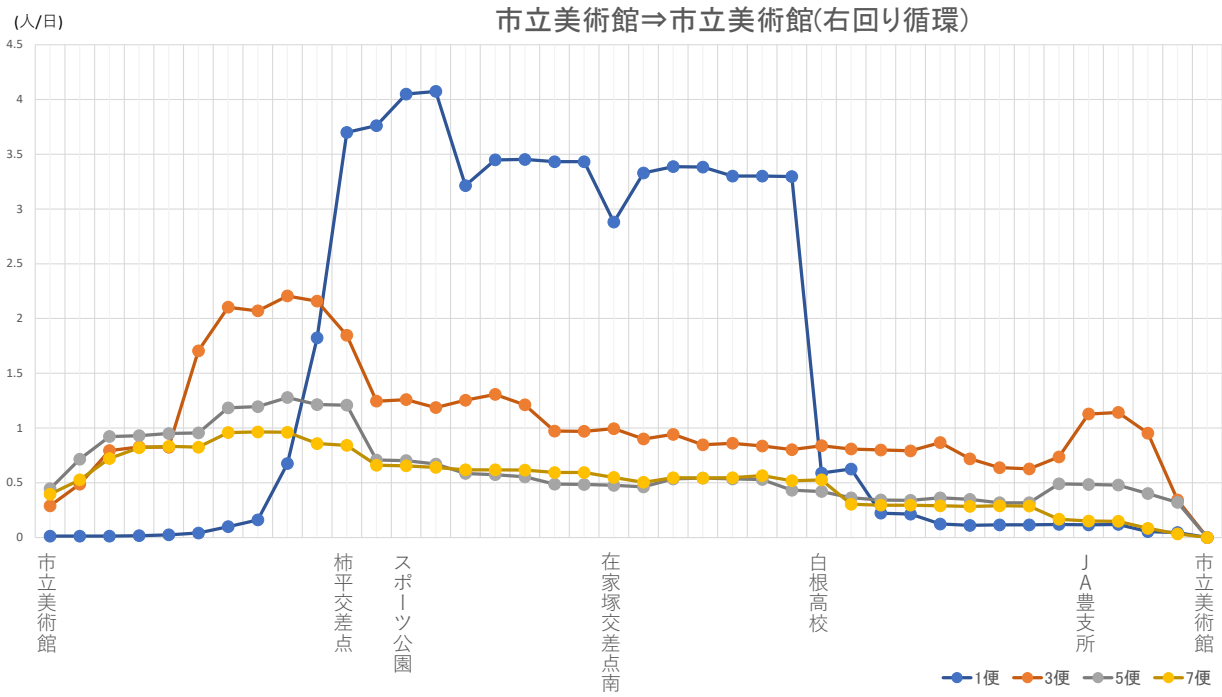
資料：南アルプス市

○3号車



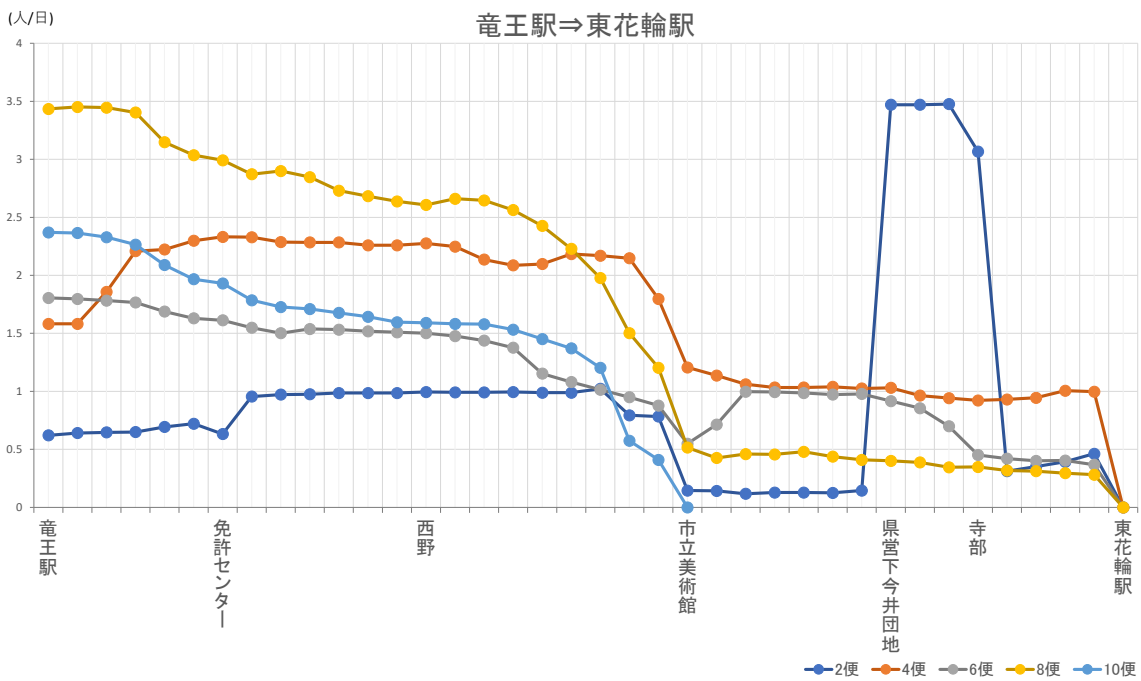
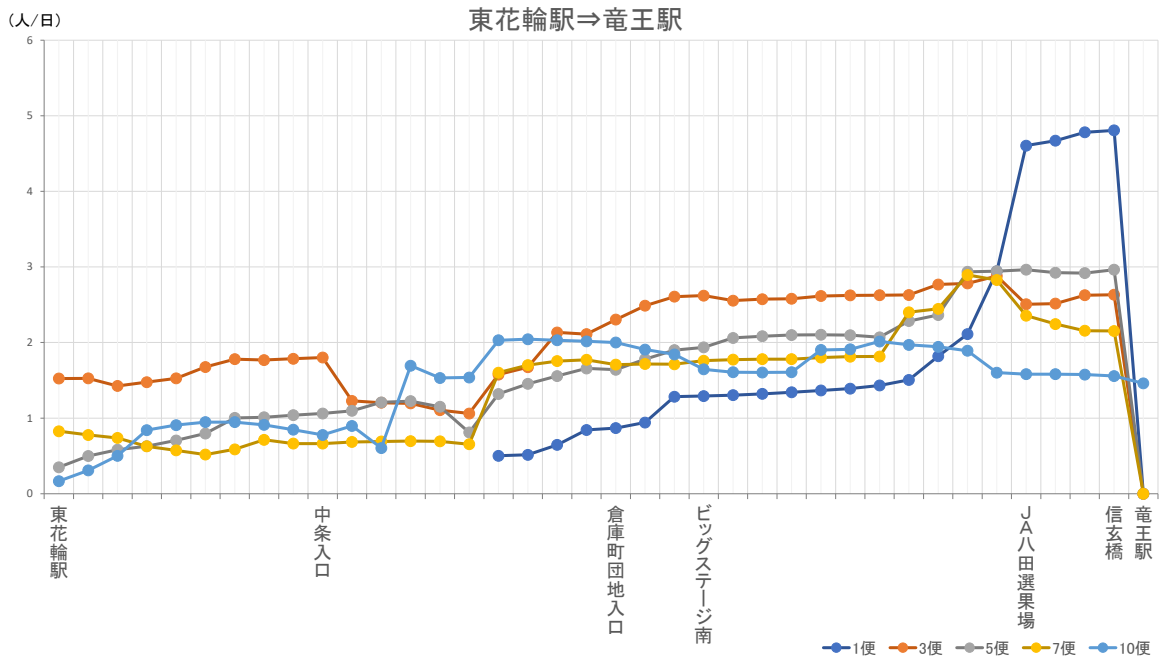
資料：南アルプス市

○4号車



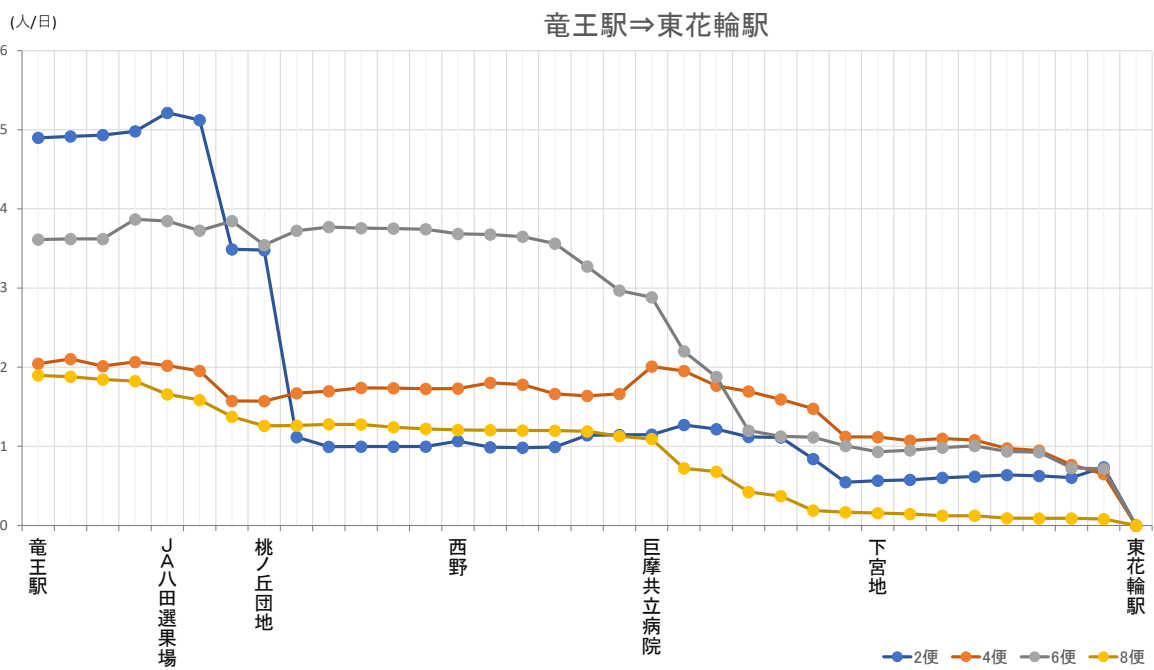
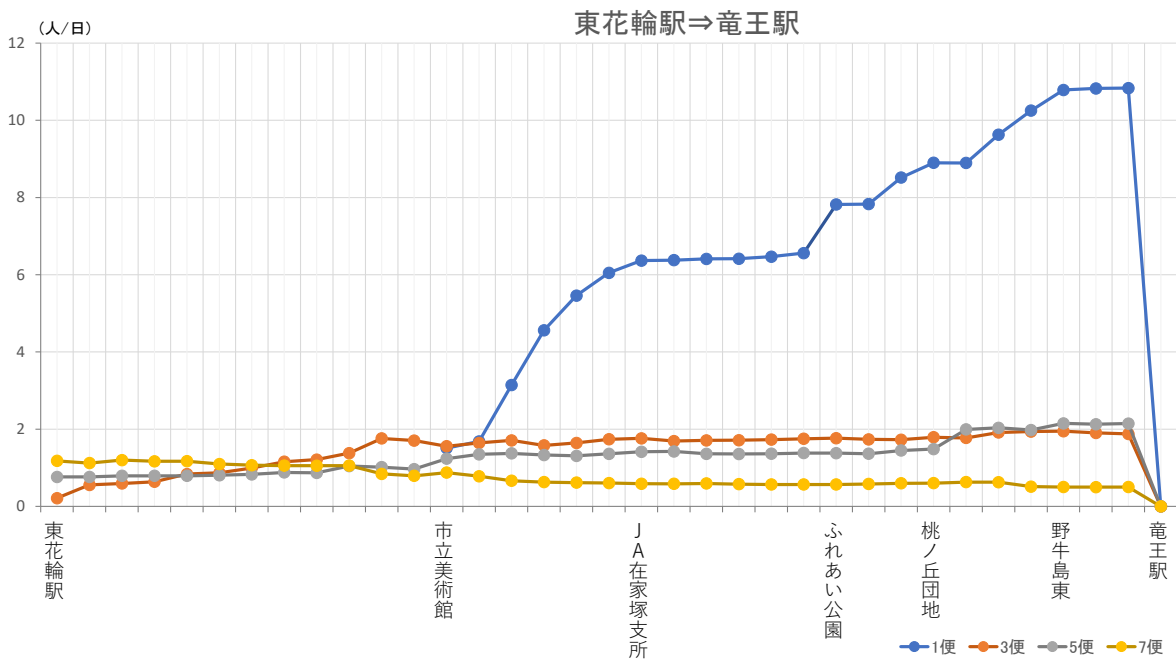
資料：南アルプス市

○5号車



資料：南アルプス市

○6号車



資料：南アルプス市

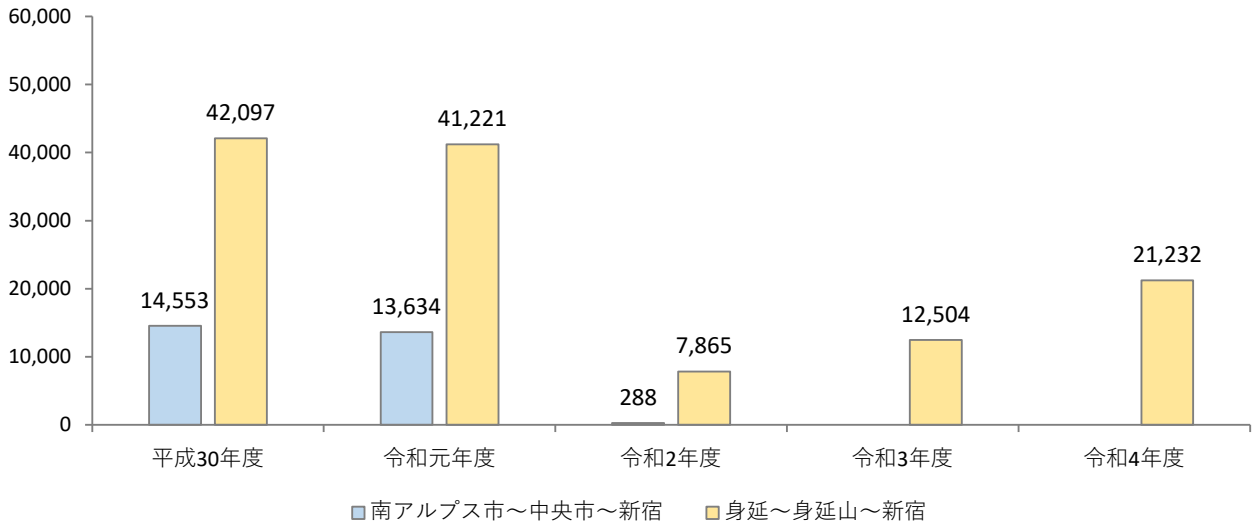
(3) 高速バス

■高速バス一覧表

路線名		市内の主な経由地	運行日	運行本数 (平日/令和5年4月現在)	運賃
高速バス	身延・南アルプス～新宿線	古市場～南アルプス市役所～白根IC西～南アルプスIC	毎日	上下各6本 ※上下各2本は当面の間運休	区間制運賃
	南アルプス市・中央市～新宿線	南アルプス市・八田～南アルプスIC	毎日	上下各2本 ※当面の間運休	区間制運賃
	竜王・甲府～静岡線	上今諏訪	土日祝日のみ	上下各2本	区間制運賃

1) 利用者の推移

南アルプス市内を運行する高速バスの年度別利用者数について、令和2年は令和元年と比較して、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少したものの、令和3年、令和4年と増加傾向にあります。

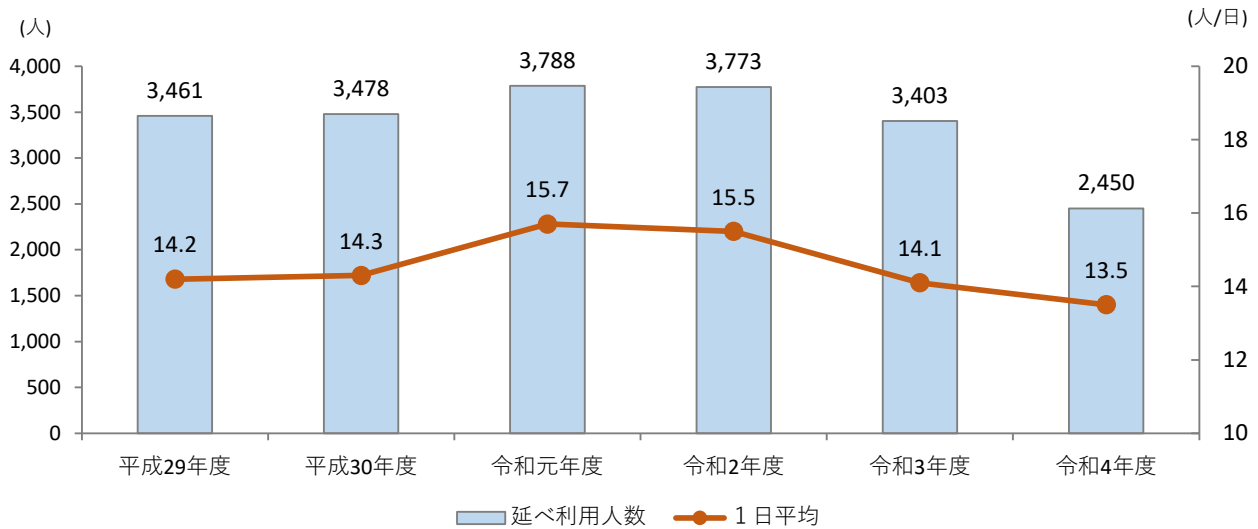


※令和2年度以降、新型コロナウイルスの影響で1路線休止
資料：山梨交通株式会社

(4) コミュニティタクシー

コミュニティタクシーの年度別利用者数について、令和2年以降、利用者が減少傾向にあります。

■延べ利用者数及び1日平均利用者数

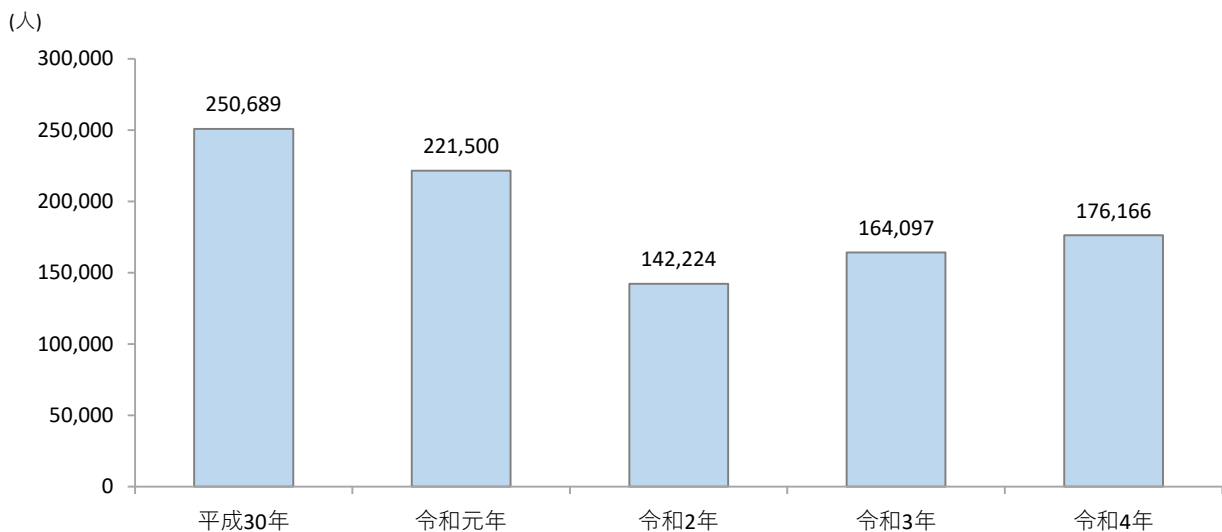


資料：南アルプス市

(5) 一般タクシー

一般タクシーの年度別利用者数について、令和2年は令和元年と比較して、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少したものの、令和3年、令和4年と増加傾向にあります。

■年度別輸送人員

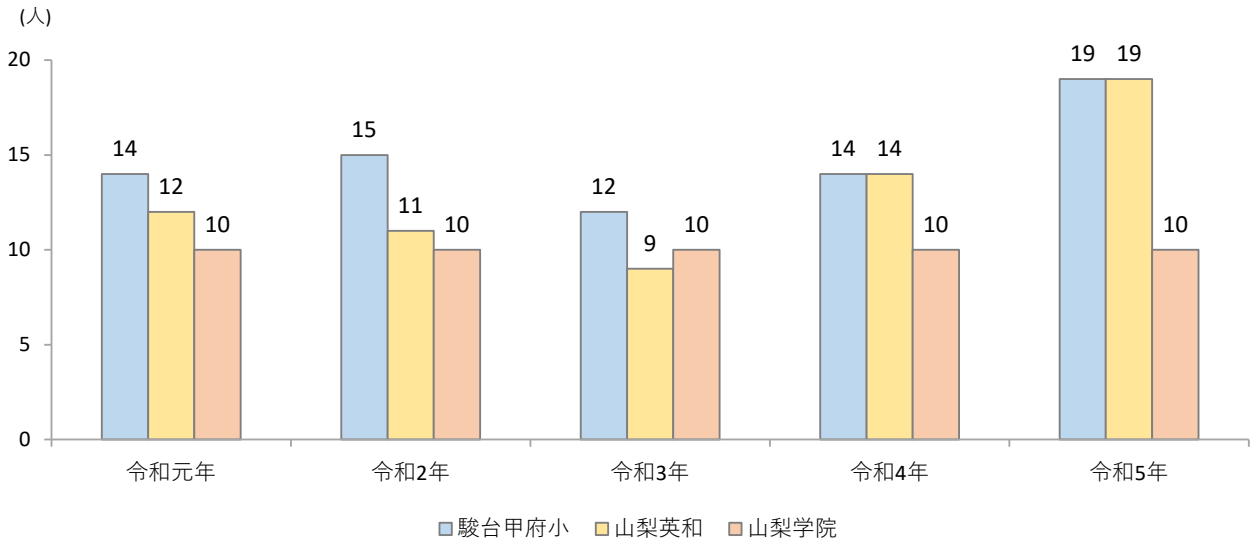


※峡西地区全体
資料：山梨県タクシー協会

(6) スクールバス

年度による変動はあまり見られず、駿台甲府小と山梨英和は20名前後、山梨学院は10名前後の利用がみられます。

■年度別・学校別スクールバス利用者数推移

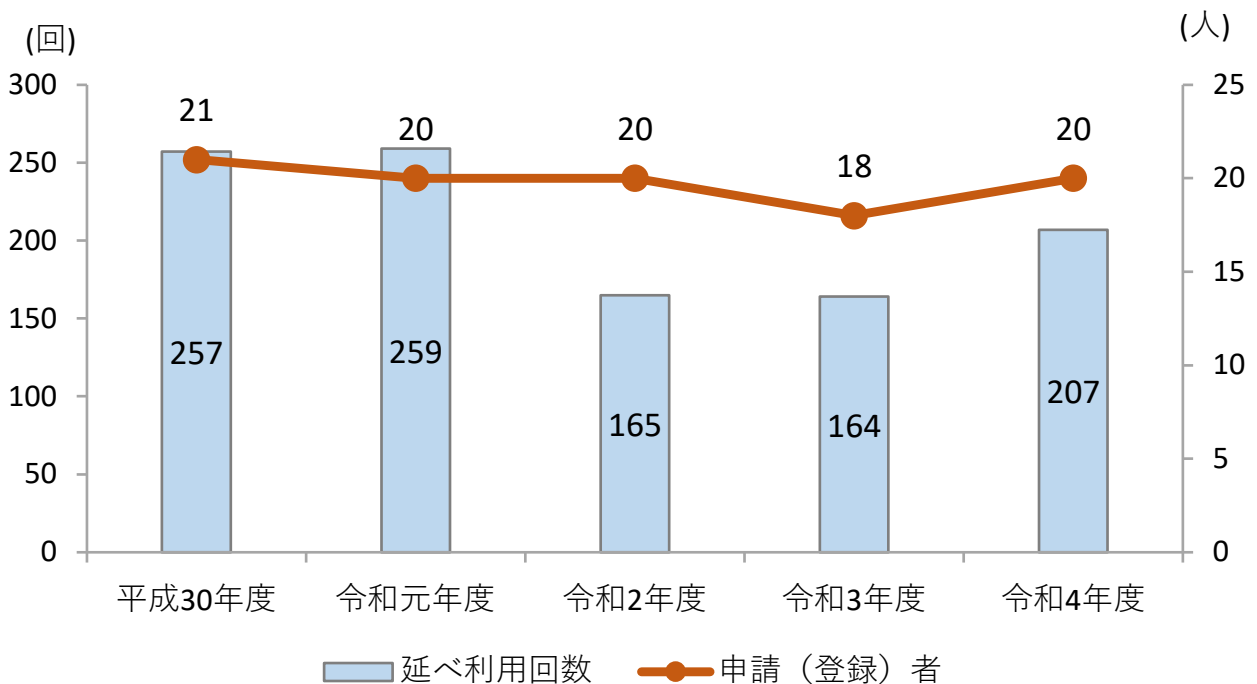


資料：各学校

(7) 通院サービス

令和2年は令和元年と比較して、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少したものの、令和4年は増加傾向にあります。

■年度別延べ利用回数・登録者数



資料：南アルプス市

2.3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

南アルプス市地域公共交通計画は、「第2次南アルプス市総合計画」を上位計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられます。加えて、関連計画における取組の方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位・関連計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理します。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年度
第2次南アルプス市総合計画	平成27年度（2015年度）
第2期南アルプス市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和元年度（2019年度）
南アルプス市まちづくり基本方針 （都市計画マスタープラン）	平成18年度（2006年度）

2.3.1 【上位計画】第2次南アルプス市総合計画

「第2次南アルプス市総合計画」は、市民の皆さんと地域の将来像を共有し、その実現に向けてそれぞれの役割を担いつつ計画的にまちづくりを進めていく基本的な指針として、本市のめざすべき将来像とその実現に向けた施策の大綱・体系を示し、本市のまちづくりを総合的・計画的・具体的に推し進めることを目的として策定されました。本計画は、本市の進むべき方向と将来像を明確にしたまちづくりの方針を示す「基本構想」、基本構想を実現するための施策の方向および体系を示す「基本計画」、基本計画に位置づけられた施策を実現するために実施する事業を定める「実施計画」から構成します。

■第2次南アルプス市総合計画の概要

項目	内容
計画名	第2次南アルプス市総合計画
計画期間	<基本構想> 平成27(2015)年度～令和6(2024)年度 <基本計画> 前期 平成27(2015)年度～令和元(2019)年度 後期 令和2(2020)年度～令和6(2024)年度 <実施計画> 3か年(毎年度、進捗状況の確認と事業見直し)
将来像 (基本構想)	自然と文化が調和した幸せ創造都市 南アルプス —魅力ある地域資源を活かした 自立のまち—
施策の大綱 (まちづくりの 方針)	1 安全でみどり豊かな人がつながるまちの形成 2 ともに生き支えあうまちの形成 3 うるおいと活力のある快適なまちの形成 4 心豊かな人と文化をはぐくむまちの形成 5 未来をひらく経営型行政運営の形成

公共交通に関する内容
(後期基本計画)

施策22 道路・交通基盤の整備

【施策の基本方針】

高齢者などの交通弱者のほか、より多くの市民が移動手段を確保できるよう、コミュニティバスなどの公共交通を気軽に利用できる環境を整えます。

【基本事業】

コミュニティバス等の利用促進

高齢者が集まる場などで目的に合ったバスの利用の仕方を説明し、身近な乗り物として理解してもらうとともに、少人数の市民グループや保育所・小学校の児童を対象に体験乗車を実施し、日常のバス利用につなげます。

【成果目標】

指標名	指標の説明	現況値 (H30 年度)	目標値 (R6年 度)
公共交通で生活に必要な移動ができると思う市民の割合	公共交通への市民の評価を示す	12.5%	20.0%
コミュニティバス延べ利用者数	コミュニティバスの利用状況を示す	48,513 人	90,000 人

【役割分担】

市民・地域・事業者の役割

普段の生活に必要な移動に、コミュニティバスなどの公共交通を積極的に利用します。

行政の役割

市民ニーズを把握し使いやすいコミュニティバスを安定的に安全に運行します。

施策23 都市空間の整備

【施策の基本方針】

南アルプスインターチェンジ周辺と、これにつながる新山梨環状道路沿線については、新交通網を活かした成長産業の集積など、新たな都市機能の構築を目指します。

【基本事業】

拠点都市機能の整備

中部横断自動車道南アルプスインターチェンジ周辺及び新山梨環状道路若草ランプ周辺の土地利用については、リニア中央新幹線を含めた交通環境等の好条件を活かし、集客・定住・観光・物流・新エネルギーなど、くらしの利便性や地域経済の牽引につながる拠点都市機能を整備します。

【役割分担】

行政の役割

交通環境等の強みを活かした拠点都市機能を整備し地域の活性化を図ります。

2.3.2 【関連計画】第2期南アルプス市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2期南アルプス市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、本市のまち・ひと・しごと創生に関する施策についての基本計画と位置付け、本市の最上位計画である「第2次南アルプス市総合計画（以下「総合計画」という。）」との整合を図りながら、人口減少社会への対応に特化した各種施策を展開します。

■第2期南アルプス市まち・ひと・しごと創生総合戦略

項目	内容										
計画名	第2期南アルプス市まち・ひと・しごと創生総合戦略										
策定年度	令和元(2019)年度										
計画期間	令和2(2020)年度～令和6(2024)年度										
目指す姿と基本目標	<p>目指す姿 魅力と地域力を高め、住みたい・子育てしたくなる「まち」を目指す。</p> <p>基本目標 基本目標Ⅰ：しごとをつくり、安心して働けるようにする、これを支える人材を育てて活かす 基本目標Ⅱ：新しいひとの流れをつくる 基本目標Ⅲ：若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる、誰もが活躍できる地域社会をつくる 基本目標Ⅳ：時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</p>										
公共交通に関する内容	<p>○基本目標Ⅳ：時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</p> <p>施策8 安心な暮らしを守る環境づくり 《基本的方向》(一部抜粋) 安全・安心に暮らせる環境は、移住定住の意向を左右する大きな要因のひとつと考えられます。また、市民の定住化志向を定着させるためにも、人口減少時代に適応した暮らしやすい地域づくりに取り組むことが重要です。 また、誘客や地域産業の活性化につながる道路網の整備や地域公共交通の確保など交通ネットワークの充実により、誰もが市内外を円滑に移動できる手段を確保しどこに住んでいても安全安心に暮らせる地域になることを目指します。</p> <p>《主な取組内容》 ④公共交通環境の充実 通勤・通学、買い物や通院などの利便性を確保するとともに、特に交通弱者である高齢者の利用しやすい移動手段となるようにニーズを把握し、新たな技術導入などを含めた対応策を講じながらコミュニティバスの充実に努めます。</p> <table border="1" data-bbox="416 1765 1423 1921"> <thead> <tr> <th>重要業績評価指標(KPI)</th> <th>基準値(H30年度)</th> <th>目標値(R6年度)</th> <th>指標の意味</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバス延べ利用者数</td> <td>48,513人</td> <td>90,000人</td> <td>南アルプス市コミュニティバスの年間延べ利用者数</td> </tr> </tbody> </table>			重要業績評価指標(KPI)	基準値(H30年度)	目標値(R6年度)	指標の意味	コミュニティバス延べ利用者数	48,513人	90,000人	南アルプス市コミュニティバスの年間延べ利用者数
重要業績評価指標(KPI)	基準値(H30年度)	目標値(R6年度)	指標の意味								
コミュニティバス延べ利用者数	48,513人	90,000人	南アルプス市コミュニティバスの年間延べ利用者数								

2.3.3 【関連計画】南アルプス市まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）

「南アルプス市まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）」は、本市の適正で持続的な発展を支えるまちづくりの方針として策定します。本市のまちづくりにおいては、問題のある環境を改めて、暮らしやすくするとともに、豊かな自然・田園環境や市民の手により培われた歴史・文化環境を守り、育てて、その魅力を一層高めることが欠かせません。そのためには、将来を展望し、市民意見を反映させ、具体性のある将来ビジョンとその実現の方途を公民協働で確立することが必要です。

このような考えに立ち、本方針は、総合計画（基本構想）の理念を補い、具体化していくための、総合的、一体的に定める都市空間（土地利用、都市施設、地区の整備・開発・保全等）の将来像、実現策、ルール等を方針として策定します。

■南アルプス市まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）

項目	内容
計画名	南アルプス市まちづくり基本方針(都市計画マスタープラン)
策定年度	平成18(2006)年度
計画期間	平成19(2007)年度～令和7(2025)年度
目標都市像	<p><目標都市像> 扇状地の水とみどりと共に生き、歴史と文化にふれあい、ゆとりを実感できる樹園交流のまち 南アルプス市</p> <p><基本理念> ①市民が安心・快適に暮らせるまち・里……………安心・快適 ②共生・共存できるまち・里……………共生・共存 ③魅力と個性のあるまち・里……………魅力・個性 ④市民が主役でつくるまち・里……………協働・参加</p> <p><基本施策> 1 ゆとりのある環境を育む方針 1.1 土地利用の方針 1.2 水とみどりの保全・共生の方針</p> <p>2 個性と魅力のある環境を整える方針 2.1 景観形成の方針 2.2 歴史・文化にふれあえるまちづくりの方針 2.3 産業環境整備の方針</p> <p>3 快適で安心の暮らしを支える方針 3.1 防災まちづくりの方針 3.2 福祉のまちづくりの方針 3.3 循環型まちづくりの方針 3.4 生活基盤整備の方針 3.4.1 交通体系整備の方針 3.4.2 河川・下水道整備の方針 3.4.3 住宅・住環境整備の方針</p>

■ 行末都市構造図 ■



公共交通に
関する内容

1. 3 まちづくりの主要課題

⑤快適な交通システムの形成

生活環境、産業、経済活動等のため道路交通システムの一層の充実が必要です。特に、公共交通システムの整備をはじめ、交通バリアフリー化をめざし、歩行者生活交通基盤の改善整備は、日常的課題です。安全快適な交通基盤整備として、社会動向に対応した都市計画道路のあり方について、将来の都市構造に対応した見直し検討も必要です。

3 目標実現のための施策の体系

「快適で安心の暮らしを支える方針」

3. 2 福祉のまちづくりの方針

《基本方針①》バリアフリーのまちづくりを進めます

街なかをはじめ、人々が集まる商業地などでは総合的なバリアフリー化を推進するとともに、都市空間のバリアフリー化を進めます。

- ・車椅子の乗降可能なバス・タクシーなどの車両確保や、高齢者、障害者などの利用しやすい公共交通機関の整備を推進するため、交通事業者の協力を要請していきます。
- ・高齢者、障害者などが、地域の福祉施設や公共施設などを利用しやすいよう、バスサービスの向上を検討します。

3. 3 循環型まちづくりの方針

《基本方針①》地球温暖化防止に向けた取り組みをおこないます

地球規模での温暖化を視野に入れ、自動車利用の抑制・効率化に向けた取り組みを進めます。このため、自家用車に頼らない生活環境の形成のための都市形成の具体的あり方について、市民意識の醸成を含めた検討を進めます。

- ・パークアンドライド等の交通需要管理策の推進を図ります。
- ・バス交通施設の充実とともに軌道系交通の導入に向けた検討と要請を進めます。

3. 4 生活基盤整備の方針

3. 4. 1 交通体系整備の方針

《基本目標》

快適に移動できる交通基盤の形成をめざします。

《基本方針》

- ・都市づくりを支えるため、土地利用と連携して、交通を取り巻く課題への取り組みと利便性の向上を進めます。
- ・広域的な交通ネットワークの充実を図るとともに、市内においては、拠点への連結をはじめ地域特性やまちづくりに応じた交通体系の構築を進めます。
- ・骨格道路の一層の整備を進めるとともに、生活道路の整備、局所的な渋滞の緩和さらに公共交通の充実、環境にやさしく安心して利用できる交通環境の整備などに取り組みます。

公共交通に関する内容

《交通体系整備の方針》

- ①分散する地域での利便性の確保と誰もが利用しやすい公共交通の確保をめざします
- ・誰もが利用しやすい公共交通のネットワークの充実により、自家用車利用からのシフトによる環境への負荷の低減や地域の活性化をめざします。
 - ・民間路線バスの利用促進や山岳観光客利用のバス利便の向上を図るとともに、地域の生活利便と福祉・文化活動等を支える地域循環型のバス網の整備に向けた検討を進めます。
 - ・生活・通勤等の利便と地域における交通混雑の解消に向けて、パークアンドライド方式による公共交通への円滑な乗換えや自転車利用など市民・事業者や周辺都市との連携を図りつつ、その促進を図ります。
 - ・広域的かつ長期的な視点に立って軌道系交通を含む、新たな公共交通の整備に向けた検討と要請を進めます。
- ②広域的な交通ネットワークの一層の充実をめざします
- ・広域的な交通ネットワークと市内交通ネットワークの連携を図ります。
- ③地域の特性やまちづくり・里づくりの方向を踏まえた交通体系の形成を図ります。
- ・地域のまちづくり・里づくりと十分に連携し、地域特性に応じた交通体系のあり方について、市民、民間企業、行政などの課題や目標に対する共通認識を醸成しつつ検討を進めます。
 - ・街なかや生活拠点でのまちづくりを支えるため、歩行者や地域環境を重視して、人々が集まりその魅力を楽しむことができるような交通体系や施設空間の充実・改善を進めます。
 - ・集落居住地域等での安全で快適な歩行者空間の確保やバス停留所・自転車置き場の充実と高度情報システムの活用など地域交通利便の向上を進めます。

施策	指標と指標の算出方法	現況値 (H17)	目標値 (H27)	目標値 (R7)
公共交通整備	バス等公共交通市民満足度	13%	25%	30%

2.4 公共交通ニーズ等の把握

2.4.1 住民アンケート

(1) 調査目的

市民の日常生活における移動実態（属性別、地域別、目的別にどこに移動しているのか）や公共交通の利用状況、公共交通に対するニーズ（どのような公共交通を求めているのか）を調査し、現在の本市の地域公共交通の問題点・課題等を把握し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とするために実施しました。

(2) 調査対象及び調査方法

15歳以上から89歳までの市民を対象に、無作為抽出して、アンケート用紙の郵送配布及び郵送回収の方法により、令和5（2023）年8月に実施しました。

調査対象者	市内在住の15歳以上から89歳まで：2,000人
調査対象地区	南アルプス市全域
調査方法	郵送配布・郵送回収（QRコードを活用した回収含む）
調査時期	令和5年8月9日（木）～令和5年8月22日（火） ※8月29日到着分まで

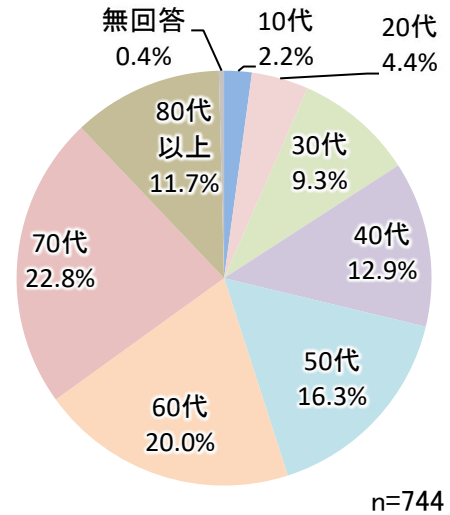
(3) 調査回収結果

配布枚数	1,984枚
回収数	744票
無効票	0票
有効回収数	744票
有効回収率	37.5%

(4) 主な調査結果

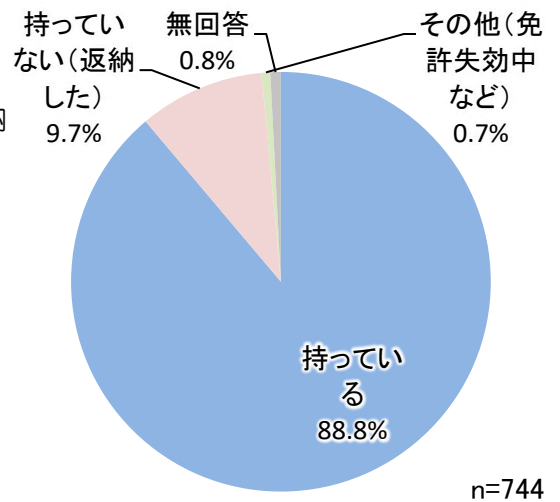
○年齢

回答者の年齢は、「70代」が22.8%（170人）と最も高く、次いで「60代」が20.0%（149人）と続いています。



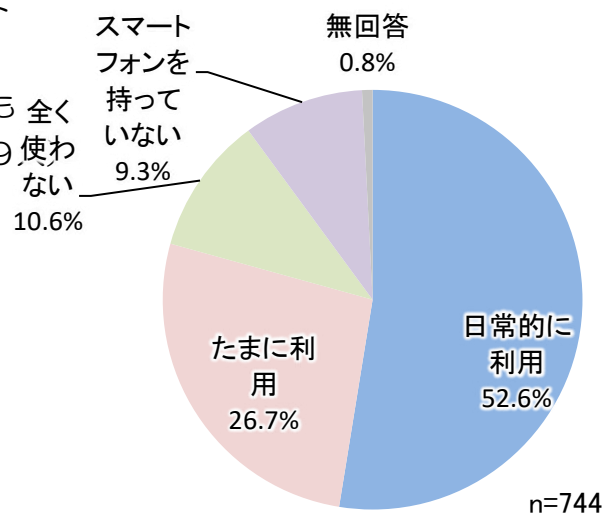
○運転免許の有無

運転免許の有無では、「持っている」が88.8%（661人）と最も高く、次いで「持っていない（返納した）」が9.7%（72人）と続いています。



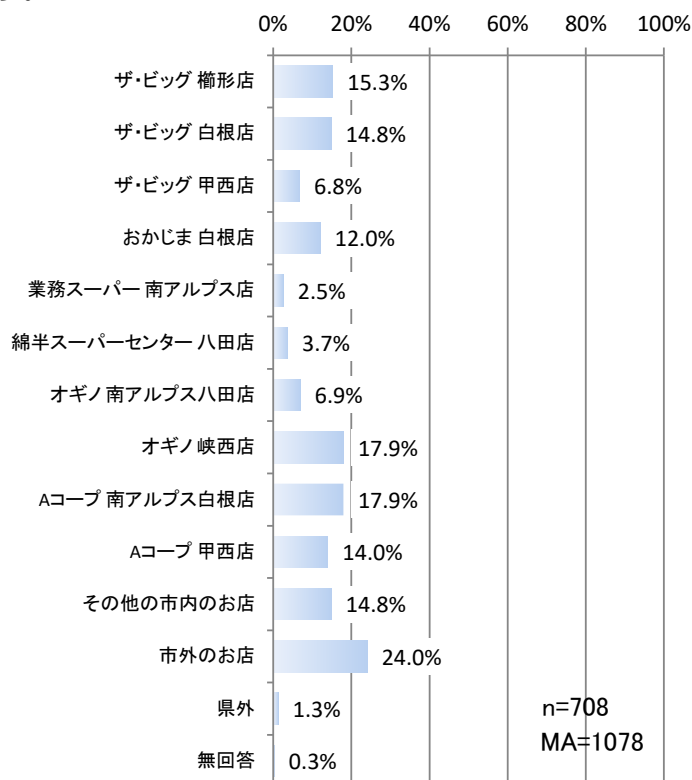
○日常生活におけるスマートフォンやタブレット端末を使った調べ物や乗換検索の利用

日常生活におけるスマートフォンやタブレット端末を使った調べ物や乗換検索の利用では、「日常的に利用」が52.6%（391人）と最も高く、次いで「たまに利用」が26.7%（199人）と続いています。



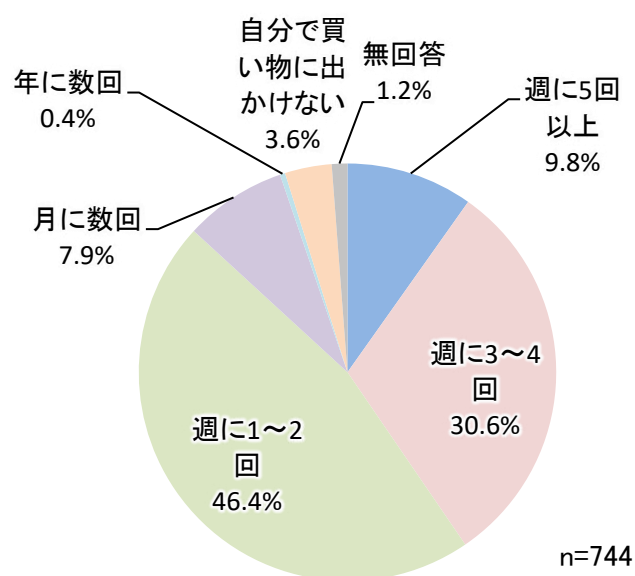
○買物先

普段の買い物でよく利用する店舗では、「オギノ 峡西店」と「Aコープ 南アルプス白根店」が17.9%（127人）と最も高く、次いで「ザ・ビッグ櫛形店」が15.3%（108人）と続いています。



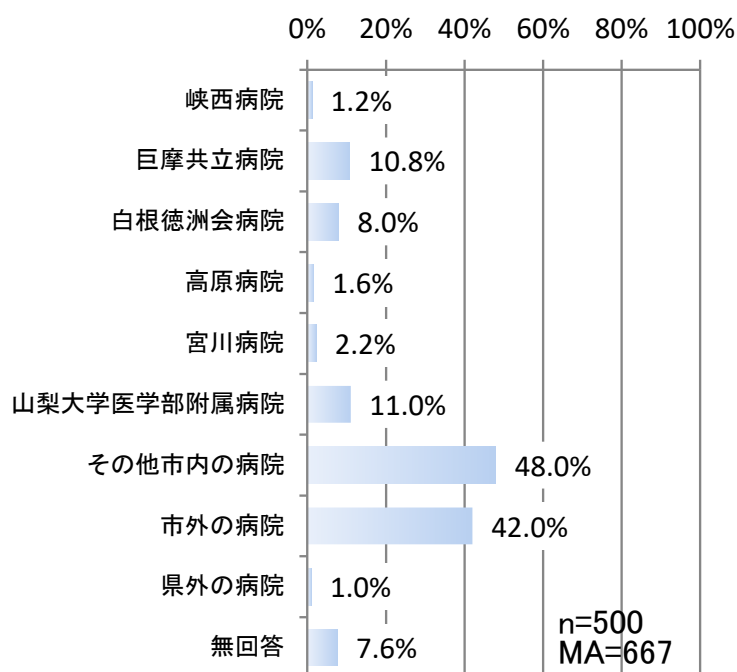
○買物頻度

買い物に出かける回数では、「週に1~2回」が46.4%（345人）と最も高く、次いで「週に3~4回」が30.6%（228人）と続いています。



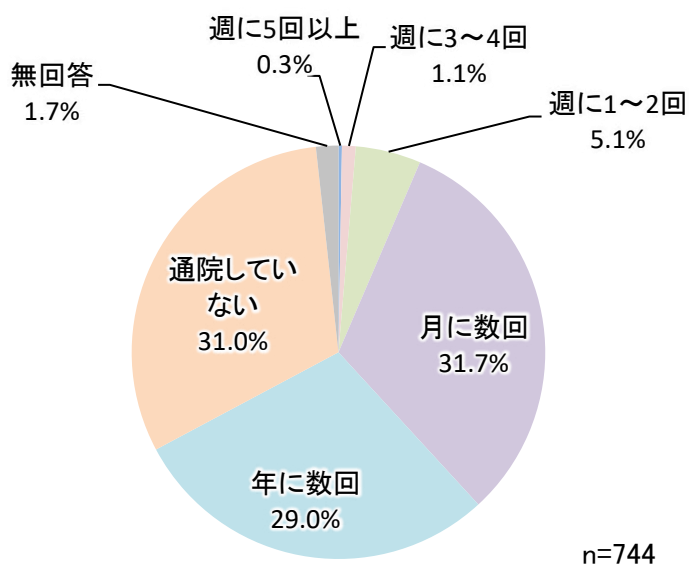
○通院先

普段の通院でよく利用する病院では、「その他市内の病院」が48.0%（240人）と最も高く、次いで「市外の病院」が42.0%（210人）と続いています。



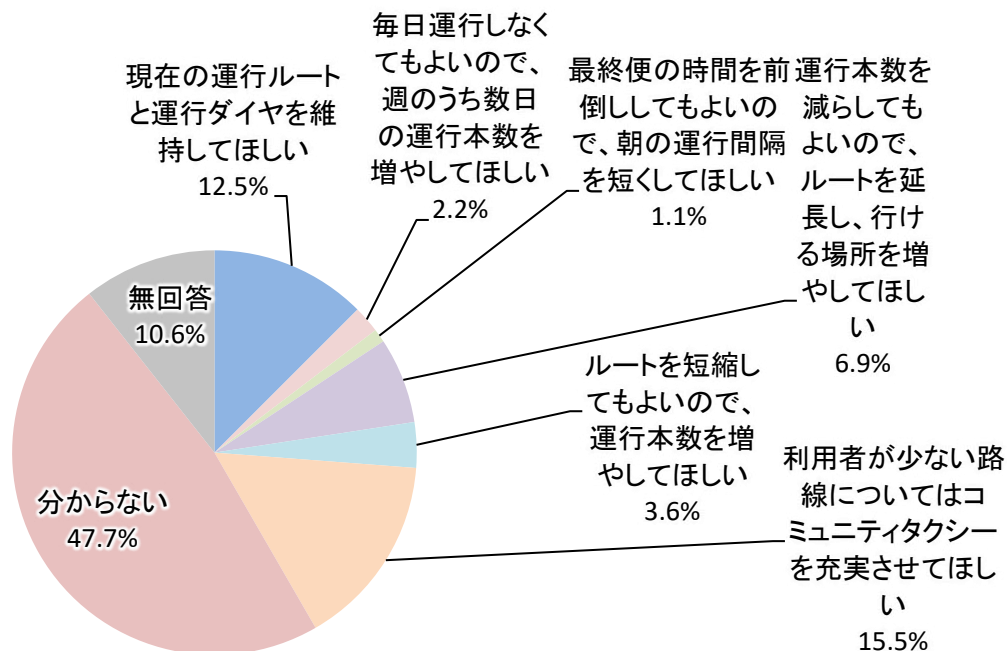
○通院頻度

通院の回数では、「月に数回」が31.7%（236人）と最も高く、次いで「通院していない」が31.0%（231人）と続いています。



○コミュニティバスの今後のあり方

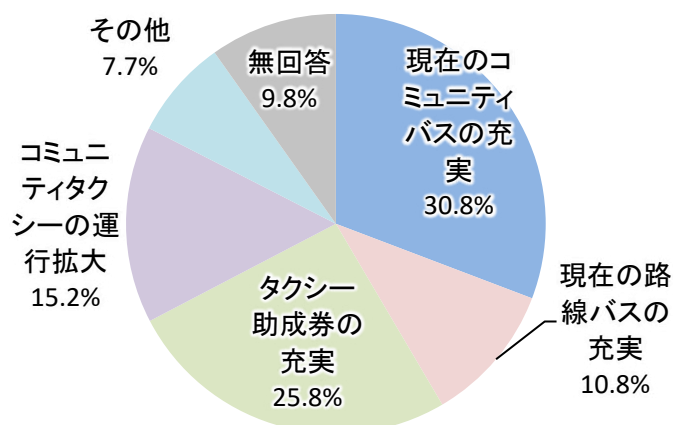
コミュニティバスの今後の在り方については、「分からない」が47.7%（355人）と最も高く、次いで「利用者が少ない路線についてはコミュニティタクシーを充実させてほしい」が15.5%（115人）と続いています。



n=744

○公共交通を便利にする考え

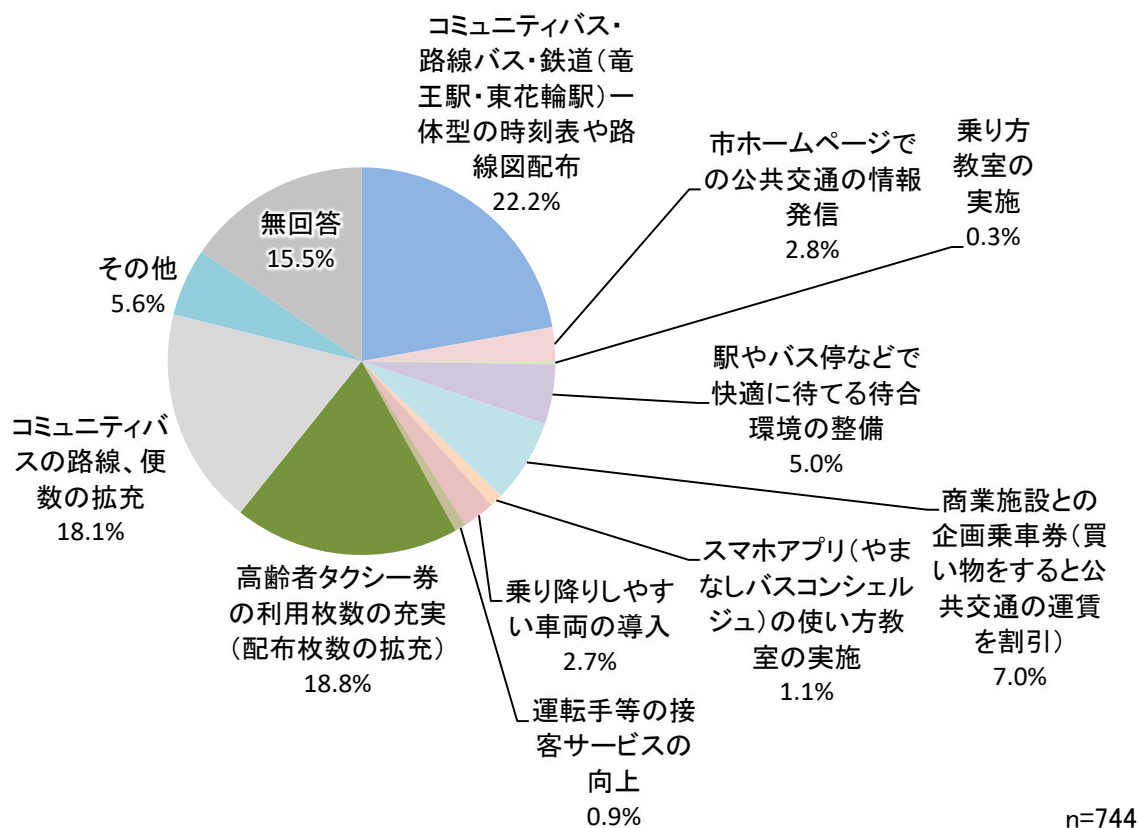
公共交通を便利にする考えでは、「現在のコミュニティバスの充実」が30.8%（229人）と最も高く、次いで「タクシー助成券の充実」が25.8%（192人）と続いています。



n=744

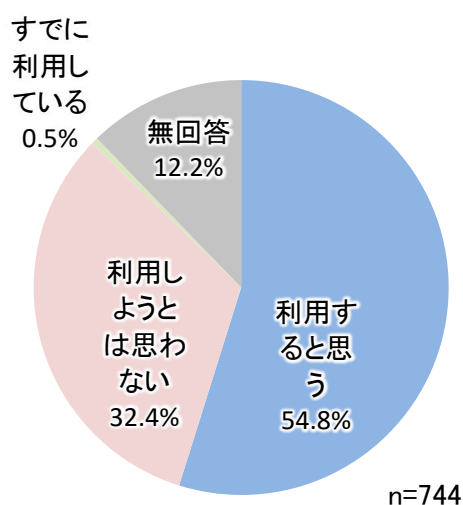
○公共交通を利用しやすくするために最も優先してほしい取組

公共交通を利用しやすくするために”最も”優先してほしい取組では、「コミュニティバス・路線バス・鉄道（竜王駅・東花輪駅）一体型の時刻表や路線図配布」が22.2%（165人）と最も高く、次いで「高齢者タクシー券の利用枚数の充実（配布枚数の拡充）」が18.8%（140人）と続いています。



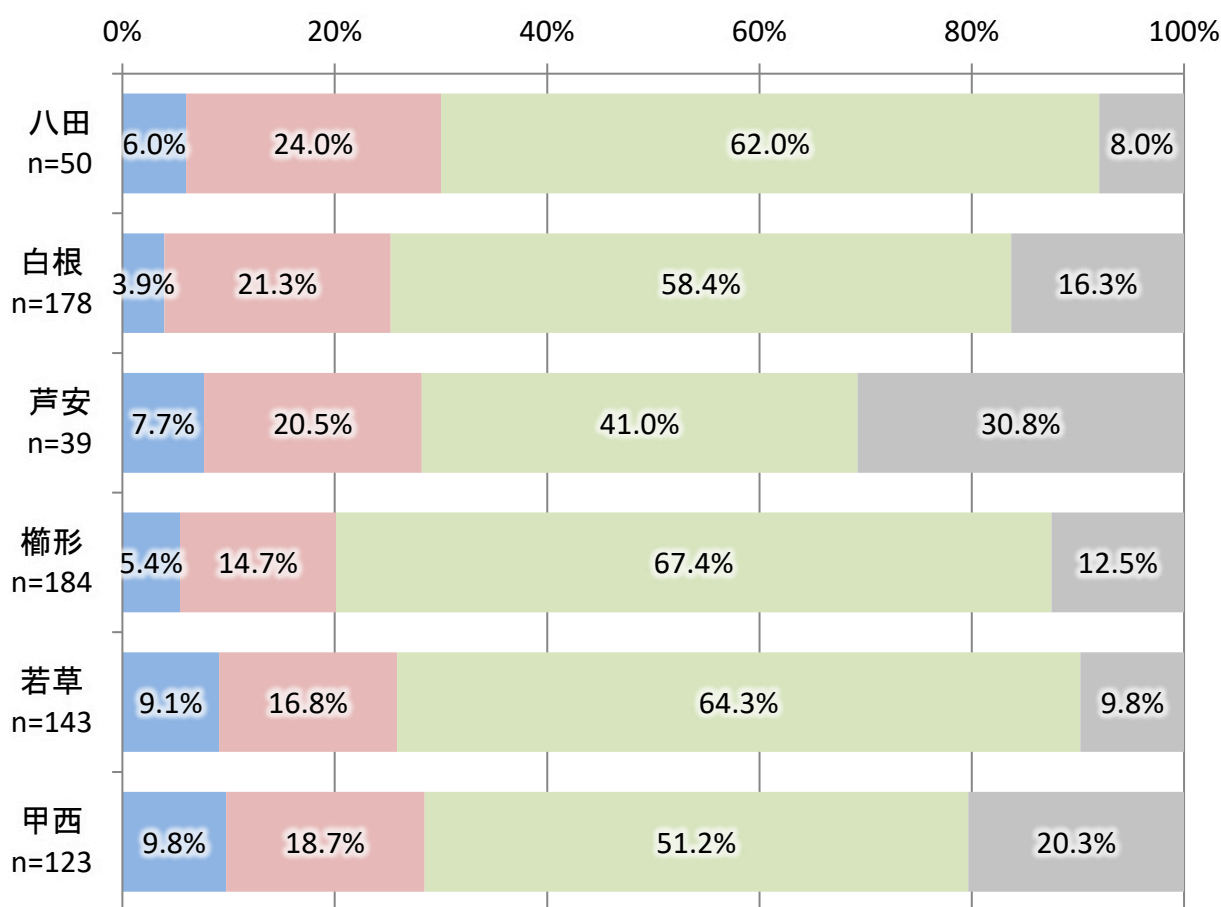
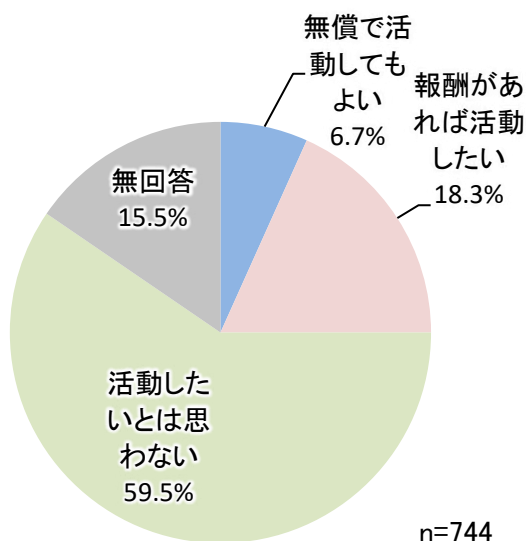
○コミュニティタクシーの利用意向

コミュニティタクシーの利用意向では、「利用すると思う」が54.8%（408人）と最も高く、次いで「利用しようとは思わない」が32.4%（241人）と続いています。



○コミュニティタクシーを導入する場合、運営委員としての活動意向

コミュニティタクシーを導入する場合、運営委員としての活動意向では、「活動したいとは思わない」が59.5%（443人）と最も高く、次いで「報酬があれば活動したい」が18.3%（136人）と続いています。



■ 無償で活動してもよい ■ 報酬があれば活動したい ■ 活動したいとは思わない ■ 無回答

2.4.2 事業者ヒアリング結果の整理

(1) 調査目的

各公共交通の現在の運行状況、運行における課題、行政に求める要望等を把握し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とするために実施しました。

(2) 調査対象及び調査方法

市内の公共交通を運行する交通事業者に対してヒアリングを実施しました。

(3) 調査結果

分類	交通事業者	No.	1
会社名・団体名	山梨交通株式会社	ヒアリング日	令和5年7月25日
1. 会社概要			
(1) 主な事業内容(企業HPより)			
・運輸事業(路線バス・高速バス・観光バス・タクシー)、公安委員会指定自動車教習事業(山梨交通自動車学校)、観光関連事業(双葉サービスエリア下り線 等)、旅行業、損害保険代理業、指定管理事業(樹園)、不動産賃貸業、駐車場業			
2. 利用・運行状況			
(1) 高速バスの運行状況			
・身延町・南アルプス市～新宿を結ぶ路線と、南アルプス市・中央市～新宿を結ぶ路線を運行しています。			
・この路線は京王バスとの共同運行となっており、山梨交通の担当便は1日4往復となっています。京王バスでは、1日3往復運行しています。			
(2) 高速バスの利用状況			
・コロナ禍に一時は全便が運休する事態となりましたが、現在はコロナ禍以前との比較で6割程度で推移しています。			
・本年のゴールデンウィーク以降(新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後)、利用者は回復傾向にありますが、運行本数が減っていることもあり、コロナ禍以前の水準には戻っていない状況です。			
(3) 路線バスの利用状況			
< 共通事項 >			
・コロナ禍により落ち込んだ需要が完全に回復しておらず、市内で8割程度となっています。			
・今後、コロナ禍の水準に戻ることは難しい状況だと考えています。			
< 甲府駅～野牛島～韮崎駅(35系統) >			
・朝夕時間帯は通勤・通学利用者が多く、日中は買い物利用者が多くなっています。			
< 甲府駅～御勅使(39系統) >			
・朝夕時間帯は通勤・通学利用者が多く、日中は買い物利用者が多くなっています。			
・高齢者の利用や、市立美術館への需要がコロナ禍で特に減少しています。			
・通院目的の高齢者が甲府市内方面へ利用しています。			

- ・甲府駅で駐輪場を借り、自転車に乗り換えて高校に通学している学生が一定数みられます。

<上今諏訪～小笠原車庫、小笠原下仲町、甲西工業団地を走行する各系統>

- ・県立高校が全県学区制をとっていることから、甲府圏域の高校を希望して通学する学生が多く、朝の甲府市内方面に向かう便の乗車率が高くなっています。
- ・旧鯉沢町方面、小笠原～甲府西高校を中心に需要が多くみられます。

<中央病院～鯉沢営業所(53系統)>

- ・廃止代替バスとして運行し、主に通学、通勤で利用されています。

(4) 南アルプス市コミュニティバスの利用状況

- ・竜王駅、東花輪駅に乗り入れる3号車(若草・甲西線)、5号車(八田・若草線)、6号車(八田・甲西線)は、通勤・通学利用が多くなっています。
- ・特に7:30頃駅に到着する便には、10名以上、高校生が乗車している状況がみられます。
- ・コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ利用は、接続が考慮されているわけではないため、ほとんど見受けられません。

(5) 今後の方針

- ・2024年4月に予定される「バス運転者の改善基準告示」の改正により、運転士の休息時間が見直されることから、現状のサービス水準の運行維持に向けて更に厳しい状況となる見込みです。

3. 事業としての課題

(1) 運行上の課題

- ・燃料費や全般的な物価の高騰により、運行経費が増大しています。
- ・安全面の法令基準の強化でバス車両代が高騰し、負担が大きくなっています。
- ・運転士は常に不足している状態ではありますが、路線廃止や減便とならぬよう努力をしていきたいと考えています。

4. 交通事業者として南アルプス市に求めること

- ・コミュニティバス車両をEV車両へ更新し、南アルプスIC周辺開発と連携してEVのインフラ整備やバスターミナル整備、路線の再編などを実施してはどうかと提案します。
- ・パークアンドライドのためバス停周辺への駐車場の整備を進めていただきたいと考えています。
- ・官民連携によるバス停留所の待合環境の改善(ベンチ、上屋、接続拠点などの整備)を推進していただきたいと考えています。
- ・路線バスやコミュニティバスの収益性には限界があるため、抜本的な仕組みを変え、甲府市周辺の自治体が一体となって路線を維持、確保し、ダイヤなど検討するなどの再編を検討していただきたいと考えています。

以上

分類	交通事業者	No.	2
会社名・団体名	アルプス交通株式会社	ヒアリング日	令和5年7月25日
<p>1. 会社概要</p> <p>(1) 主な事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業員数: 11人(乗務員9人、事務員2人) ・車両台数: 普通車7両、特大車4両 <p>2. 利用・運行状況</p> <p>(1) 一般タクシーの利用・運行状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・午前中は病院送迎が多くなっています。 ・企業関連で朝の会社・駅への送迎、夕方からのホテルへの送迎が多くなっています。 ・このほか、スーパーマーケット、パチンコ店、飲食店への利用がみられます。 ・観光タクシーとして、山陰地方や盛岡など長距離の利用があります。観光専門のドライバーが対応しています。 <p>(2) 高齢者タクシー利用助成制度の利用状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券は、病院への送迎時の使用が大多数を占め、1ヶ月に約1,000枚の利用があります。 ・スーパーマーケット(オギノ・ビッグ・トライアル・岡島・Aコープ)への送迎時の利用も一定数みられます。 <p>3. 事業の課題</p> <p>(1) 利用者からの声について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市のタクシー利用助成制度は、初乗り金額分の助成となっておりますが、初乗り金額が本年4月より600円に値下げしたため、不満の声を多数聞きます。 ・複数人同乗する場合は、乗車人数分のタクシー券を利用したいという要望を聞きます。 <p>(2) 運行上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足により、深夜・早朝の運行ができない状況です。 <p>4. コミュニティタクシーへの参入意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・楡形西地区以外への拡大は賛成で、拡大された場合は新規参入したいと考えています。 <p>5. 交通事業者として南アルプス市に求めること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーを運行する場合の課題について、楡形西地区の状況や他県での実証運行等の事例も参考にしながら取り組みたいと考えています。 <p style="text-align: right;">以 上</p>			

分類	交通事業者	No.	3
会社名・団体名	有限会社芦安観光タクシー	ヒアリング日	令和5年7月25日
<p>1. 会社概要</p> <p>(1) 主な事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業員数: 8人(乗務員・事務員兼務) ・車両台数: タクシー車両3台、ジャンボタクシー6台 <p>2. 利用・運行状況</p> <p>(1) 一般タクシーの利用・運行状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・6月下旬から11月上旬(ピークは9月連休まで)にかけて、登山目的の利用者(市外客)が多くなっています。 ・登山客の利用区間は、甲府～広河原・韭崎～夜叉神、芦安周辺が多くなっています。 ・予約があれば深夜も対応しています。 ・コロナウイルスのワクチン集団接種会場への輸送をきっかけに、市内の登山以外のタクシー利用も増加しています。 <p>(2) 高齢者タクシー利用助成制度の利用状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券は、病院への送迎時の使用が多くなっています。 ・温泉(市営温泉「樹園」、甲斐市「湯めみの丘」)への利用も多くなっています。 <p>3. 事業の課題</p> <p>(1) 利用者からの声について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に要望等は聞いていません。 <p>(2) 運行上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足は業界共通の課題ですが、登山客輸送が中心のため通年雇用の運転手の増員は難しい状況です。 <p>4. コミュニティタクシーへの参入意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーの取組は賛成です。 ・芦安地区にもコミュニティタクシーがあれば外出の機会が増え便利になると思います。 ・地元から運行事業者としての協力依頼があれば対応したいと考えています。 <p>5. 交通事業者として南アルプス市に求めること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券については、配布枚数の拡大やメーター上昇金額分の助成等があるとよいのではないかと思います。 ・他県で実施している取組等も参考にすべきと考えます。 <p style="text-align: right;">以 上</p>			

分類	交通事業者	No.	4
会社名・団体名	橿形タクシー株式会社	ヒアリング日	令和5年7月25日
<p>1. 会社概要</p> <p>(1) 主な事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業員数: 8名 (運転手5名、事務・配車担当3名) ・車両台数: 普通車5台、ジャンボタクシー2台 <p>2. 利用・運行状況</p> <p>(1) 一般タクシーの利用・運行状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・9:00頃～午後始めにかけて、病院(中央病院、巨摩共立病院、白根徳洲会病院)、買い物(オギノ、食品館)、パチンコ店への高齢者の利用が多くなっています。 ・山寺⇒オギノ、市役所⇒体育館などの近距離利用も多く見受けられます。 ・免許返納者が利用する際は、病院と買物をまとめて2時間程度利用する方もみられます。 <p>(2) 高齢者タクシー利用助成制度の利用状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院や買い物への移動の際に使用する方が多くなっています。 <p>3. 事業の課題</p> <p>(1) 利用者からの声について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券の配布枚数について、9ヶ月くらいで使い切ってしまう人が多いようです。積極的に利用してくれる方にとっては足りないかもしれません。 <p>(2) 運行上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足で特に午前中は配車を断ることも多くなっています。地元紙やハローワーク等に求人を掲載して募集しています。 ・10～15分程度、利用者に待ってもらうような状況も発生しています。 <p>4. コミュニティタクシーへの参入意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人員不足により、新しく参入するのは厳しい状況です。 <p>5. 交通事業者として南アルプス市に求めること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券について、配布枚数の拡大に賛成します。 ・免許返納者や障害者の割引運賃について、業界全体で割引分の差額を事業者が負担しています。県や国、市などが負担する方式に変更し、事業者の負担を減らしてほしいと思います。 <p style="text-align: right;">以上</p>			

分類	交通事業者	No.	5
会社名・団体名	有限会社御勅使タクシー	ヒアリング日	令和5年7月25日
<p>1. 会社概要</p> <p>(1) 主な事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業員数: 10名(運転手7名、事務員3名) ・車両台数: セダン型8台、ジャンボタクシー3台、マジェスタ1台、アルファード1台 介護車両1台 <p>2. 利用・運行状況</p> <p>(1) 一般タクシーの利用・運行状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者を中心に、午前中は病院や商業施設(オギノ、ラザ、BIG、食品館、Aコープ、しまむらなど)への送迎が多くなっています。 ・予約時間によっては利用者に30分程度待つてもらうことがあります。 ・法人取引先を多く持っており、出張者の甲府駅、竜王駅、塩崎駅からの送迎、甲府市内のホテルと会社間の送迎が多くなっています。 ・法人取引先はコロナ禍の影響を受けましたが、出張需要が戻ってきており回復しつつあります。 <p>(2) 高齢者タクシー利用助成制度の利用状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院や商業施設への送迎の際に使用する方が多くなっています。 ・月間約500枚の利用があります。 ・頻繁に通院等で外出される方にとっては、今の配布枚数では不足すると考えられます。 <p>3. 事業の課題</p> <p>(1) 利用者からの声について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物で買った重い荷物を乗務員が手伝って運んでくれて助かっているという声を多く聞きます。 ・甲府市内からの利用の際にもわざわざ呼んでくださる利用者が多くいます。 ・JA八田支所の移転により遠くなったという声をよく聞きます。 <p>(2) 運行上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の不足と高齢化が課題となっています。ハローワークや車両への求人掲載などを実施していますが、乗務員不足は深刻な状況です。 <p>4. コミュニティタクシーへの参入意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・もし有野地区や芦安地区で話があれば、協力したいと考えています。 <p>5. 交通事業者として南アルプス市に求めること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券について、ひとり暮らしの人はタクシーしか移動手段がないので、ひとり暮らしの高齢者や生活弱者等は配布数を増やすなどの検討が必要だと考えます。 ・タクシー券について、1回に使える枚数制限を緩和し、距離に応じて増やすなど検討すべきだと考えます。 			

分類	交通事業者	No.	6
会社名・団体名	常盤タクシー有限公司	ヒアリング日	令和5年7月25日

1. 会社概要

(1) 主な事業内容

- ・従業員数:6名(運転手5名、事務員1名)
- ・車両台数:セダン車両5台、ジャンボタクシー5台

2. 利用・運行状況

(1) 一般タクシーの利用・運行状況について

- ・主な利用者は高齢者の病院送迎が中心となっていますが、買い物目的の利用もみられます。
- ・市内の病院には、9:30頃～12:00頃まで約1時間程度、市外の大きな病院で、山梨医大付属病院・中央病院への約2～3時間程度の利用が多く見られます。

(2) 高齢者タクシー利用助成制度の利用状況について

- ・病院や買い物への移動の際に使用する方が多くなっています。
- ・利用者によっては、5月頃に1年間分の交付枚数を使い切る方も見受けられます。

(3) 楡形西地区コミュニティタクシーの利用状況について

- ・免許非所持や返納で移動の足がない方が主に利用しています。
- ・2名の乗務員がローテーションで運行しています。

3. 事業の課題

(1) 利用者からの声について

- ・高齢者タクシー券の配布枚数を増やしてほしいという声を多く聞きます。

(2) 運行上の課題

- ・コロナ禍で退職者が相次ぎ、乗務員不足が深刻です。ハローワークで求人募集していますが、タイミング等もあり増員できない状況です。特に午前中の通院利用と、早朝、深夜は対応できずに断っていることがあります。
- ・楡形西地区コミュニティタクシーについて、利用者が固定化し、高齢化が進んで減少しています。新しい利用者が入ってこない課題があります。

4. コミュニティタクシーへの参入意向

- ・現状は人員不足により難しいものの、運行計画が具体的になれば専属ドライバーを確保する等で対応し、前向きに協力したいと考えています。
- ・コミュニティバスの入れない狭い地区まで運行するなど、積極的にコミュニティタクシーを拡大し、少しでも公共交通の利用者を増やすことが必要と考えています。

5. 交通事業者として南アルプス市に求めること

- 市川三郷町ではすでにタクシー会社の廃業で交通空白地になっています。富士川町でも夜間は対応できる事業者がない状況です。
- UD車両の購入補助やコミュニティタクシー用車両の購入等、市にも財政的支援をお願いしたいと考えています。
- コミュニティバス、コミュニティタクシー車両のラッピングデザインや名称の公募により、市民に愛着を持ってもらえるような公共交通を作っていくべきと提案します。
- デマンド交通等を導入する場合は、配車システムや問い合わせ先を市が用意し、タクシー事業者への負担が小さい形で実施してほしいと要望します。

以上

2.5 公共交通を取り巻く現状・課題の整理

本市の地域特性、公共交通の運行状況、各種調査による市民意向、ニーズや交通事業者の現況等を踏まえて、公共交通に係る本市の課題を以下のように整理しました。

地域及び地域公共交通の現状

<人口動態>

令和5年1月の人口は約71,600人で近年は微増傾向の状況の中、各種施策の展開により、令和17年で約68,000人、令和27年で約65,000人の人口確保を目指しており、地域公共交通の観点から人口確保に寄与していくことが求められています。一方で、75歳以上の人口は増加していくことが見込まれており、移動手段の確保が必要となる市民は増加していくことが推測されます。

<人の動き>

通勤目的と通学目的は、市内の移動が多いものの、甲府市、甲斐市、北杜市、中央市、昭和町などの市外への移動も見られます。
買物目的は、市内の商業施設が多く見られ、一部、甲府市等の市外の商業施設への移動が見られます。
通院目的は、市内の医療機関だけでなく、市外の医療機関が多く見られます。
市内だけでなく、市外に移動しやすい交通を検討していくことが求められます。

<人口と主要施設の分布>

人口は、南アルプス市役所周辺に多く居住しているものの、市全体に居住しています。
商業施設、医療施設、公共施設、教育施設は、白根地域や楡形地域に多く立地しており、商業や医療は地域内に施設が立地していない状況も見られ、各地域から白根・楡形地域へのアクセス確保が求められます。

<まちづくり>

総合計画や総合戦略では、暮らしやすい住環境に向けて、コミュニティバスの利用促進、公共交通環境の充実などを取組内容として位置づけています。
都市計画マスタープランでは、交通体系の方針として、3つの方針を示しており、分散する地域での利便性の確保と誰もが利用しやすい公共交通の確保、広域的な交通ネットワークの一層の充実、地域の特性やまちづくり、里づくりの方向を踏まえた交通体系の形成を位置づけています。
南アルプスインターチェンジ周辺において、新たな都市機能構築につなげる事業が実施されており、今後の市内の新たな拠点となる可能性が高いため、新たな拠点に接続するネットワークの構築が必要となります。

<自動車保有状況、高齢者の自動車運転>

自家用車の保有台数は若干減少傾向にあり、令和5年3月末現在で約33,300台となっています。
1世帯当たりの自動車保有台数は、1.1台となっている状況です。
高齢者の免許保有率は約14,800人で、免許保有率が74.3%と高い水準にあります。
市内で発生した交通事故のうち、高齢者が関係した交通事故割合が45.3%と高い状況です。

<観光来訪者>

観光入込客数は、令和元年度から令和2年度にかけて減少しているものの、令和3年時点で年間38万人が訪れており、市外の鉄道駅からの二次交通の確保が求められます。

<地域公共交通と利用状況>

路線バスが南アルプス市から甲府市、富士川町、韮崎市等の市外まで広域的に運行しており、市内から市外への移動を支えています。利用者状況は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少しましたが、令和4年度は回復傾向にあります。
市内の移動については、コミュニティバスが市内を網羅的に運行しており、利用状況は、ルートによって変動はあるものの、年々増加傾向にあります。
その他、東京や静岡と結ぶ高速バス、地域主体で運行しているコミュニティタクシー、一般タクシー、スクールバス、通院サービスなどが運行しています。

<公共交通に関する市民ニーズ>

コミュニティバスに対しては、現状維持のニーズが見られる一方で、利用者が少ない路線などはコミュニティタクシーを導入してほしいとのニーズが多く見られます。
公共交通全般の運行に対しては、現在のコミュニティバスの充実が最も高く、次いで、タクシー券の充実、コミュニティタクシーの運行拡大、現在の路線バスの充実などのニーズが見られます。
公共交通の利用促進に対しては、コミュニティバス、路線バス、鉄道の一体型の時刻表と路線図の配布、タクシー券の利用枚数の充実などのニーズが見られます。
コミュニティタクシーの利用意向は高く、また運営委員としての活動意向も約25%程度、見られます。

課題1：新たな公共交通の構築に向けた検討

- 南アルプス市役所周辺を起点として、市内の各地域や市外（東花輪駅や竜王駅）への地域公共交通が形成できているものの、市内を網羅的に運行できている状況ではなく、交通空白地域が発生するなどの課題があります。
- コミュニティバスで全てをカバーするのではなく、コミュニティタクシーの運行拡大やタクシー券の充実などのニーズが見られることから、公共交通の利便性向上に向けて、路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシー、タクシー利用券の現在の運行内容の変更など、移動手段の充実に向けた検討が必要となります。

課題2：まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討

- 南アルプス市役所周辺を中心とした現在の拠点に加えて、南アルプスインターチェンジ周辺の開発に伴う新たな拠点に対して、公共交通による市内及び一部市外の指定施設とのネットワークを図るなど、まちづくりと連携した地域公共交通の形成が必要となります。
- 観光来訪者などの交流人口の増加に向けて、二次交通の確保が必要となります。
- 子どもから大人までの定住及び市外からの移住の促進に向けて、公共交通の利便性向上による暮らしやすいまちづくりの実現が必要となります。

課題3：利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進

- 南アルプス市役所及び南アルプスインターチェンジ周辺を軸にした市内及び市外との地域公共交通の形成に伴い、拠点における待合環境の整備及び改善が必要となります。
- 公共交通利用者に対する情報提供などの利用促進活動について、今後も継続して実施していくことが必要となります。公共交通に関する情報の提供を行うとともに、路線バスやコミュニティバスの乗り方教室の開催による利用促進や運転免許証自主返納の促進につながる施策の展開などにより、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるような施策を検討していくことが必要となります。

課題4：社会情勢や市及び公共交通を取り巻く環境の変化への対応

- 市民の移動が広域化しており、市外からの通勤通学者も多い状況です。こうした人の流れに対応して、路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシー、タクシーなどの各公共交通の特性に応じた役割分担及び交通結節点の整備を行い、市内全域を通じた最適な地域公共交通網を形成していく必要があります。また、周辺自治体と連携し市内だけでなく、市外との連携も含めた総合的な地域公共交通のネットワークの形成を目指すことも必要となります。
- また、中長期的にはリニア中央新幹線の開発が見込まれており、リニア開業のメリットを最大限に活用し、リニア開業を見据えた基盤整備など、リニアを活用したまちづくりを進めていくことが必要となります。

課題5：財政負担の抑制に向けた対応

- コロナ禍により、テレワークや時差出勤などの新たな生活様式が見られる中、公共交通の利用者が減少し、市の財政負担が厳しい状況となっています。
- 今後も人口が減少していくと見込まれている中で、地域の実情に応じて運行形態や運行方法を検討して、効率化を図ることが必要となります。

課題6：法改正や新技術の活用

- 法改正に伴い、まちづくりと連携した施策や福祉施策を通じた移動手段の確保などを含めて、輸送資源を総動員する具体的な施策を必要に応じて盛り込むことができます。
- また、ICTなどのモビリティの新技術開発に伴い、AIデマンドや小型モビリティなどの新技術を活用した地域公共交通の検討も必要となります。
- さらに、普段から利用している様々な移動手段を工夫してCO2排出量を削減しようという取組「スマートムーブ」が全国各地に広がっており、公共交通の利用促進、環境に配慮した運行車両の導入などが求められています。

第3章 計画の基本方針と計画目標

3.1 計画の基本方針等

地域公共交通を取り巻く課題や本市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、南アルプス市地域公共交通計画の基本理念と基本方針を以下のように定めました。

～基本理念：目指すべき地域公共交通の将来像～

住みたいまちを支える、持続可能で便利な地域公共交通

～みんなで「つくり」、「守り」、「育てる」地域公共交通～

3.1.1 計画の基本方針

本市の地域公共交通が抱える課題を解決していくため、以下に掲げる3つの基本方針に基づき、必要な施策に取り組んでいきます。

基本方針1：まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

地域拠点が各地域に形成されており、拠点周辺に集落が広く分散している本市の地域特性に対応し、集落から地域拠点までの地域内移動、地域拠点から中心拠点となる南アルプス市役所周辺、その他南アルプスインターチェンジ周辺などの交流拠点までの地域間移動、市外の鉄道駅までの広域移動など、これら地域公共交通ネットワークの維持確保・充実を図るため、引き続き、コミュニティバスを基軸とした地域公共交通網の形成にあたり、コミュニティバスの再編、路線バスの維持確保、それらを補完するコミュニティタクシーの維持、タクシー助成の一部変更、新たな公共交通の導入に向けた取組を進めるなど、各交通モードにおいて効率的な運行や路線再編等の検討及び見直しを行い、本市が進めるまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本方針2：誰もが便利でわかりやすく利用できる地域公共交通サービスの提供

高齢者、学生、通勤者、子育て世代、観光客などが地域公共交通を利用しており、見やすく、わかりやすい情報提供、使いやすい施設や車両の整備など、地域公共交通を利用しやすい環境を整え、利用促進を図ることが重要となります。

そのため、誰もがわかりやすい、利用しやすい地域公共交通の形成を図るため、便利で快適な利用環境づくりや公共交通情報の提供・発信を行います。

市民や利用者等のニーズを踏まえ、運行形態や運賃施策など、利便性を考慮した運行サービスの検討及び見直しを行うことにより、誰もが気軽に利用できる地域公共交通サービスの提供を行います。

基本方針 3 : 多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり

地域公共交通を持続させていくためには、交通事業者の自助努力や行政の支援のみならず、地域に住む一人一人が公共交通に興味と愛着を持ち、現在の橿形西地区のコミュニティタクシーのように、その運営・運行、利用促進に主体的に関わるなど、地域全体で公共交通を支えていくことが必要となります。

そのため、地域公共交通サービスに係る情報発信を行うとともに、地域とともに公共交通のあり方や運営・運行に向けた検討を進めつつ、市の既存の各種イベント時の際に、公共交通に触れる機会を創出するモビリティ・マネジメントの手法を取り入れ、市民、交通事業者、行政等が連携し積極的な利用促進を図ります。

また、本市の目指す地域公共交通を実現させるため、PDCAサイクルに沿った各種公共交通施策の立案・実施、効果検証、改善策の検討など、地域公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを行っていきます。

3.1.2 計画の基本目標

基本方針に沿った計画の目標、目標を評価するための評価指標について、以下のとおり設定します。

<基本方針1：まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成>

■計画目標1：地域の特性とニーズに対応した効果的な地域公共交通の構築

各公共交通の利用の実情やニーズを踏まえ、地域特性に対応した地域公共交通網を形成することで、市民等の日常生活における移動手段を確保し、コロナ禍により減少した公共交通の利用者数の改善を図るとともに、地域公共交通の維持に向け、既存の公共交通の役割分担や新たな公共交通の運行により、市民や来訪者にとって、より利用しやすい効果的な公共交通網の構築を目指します。

評価指標①：コミュニティバスの利用者数

現状値（令和5年度）：78,741人 ⇒ 目標値（令和10年度）：100,000人

評価指標②：市民一人あたりのコミュニティバスの利用率

現状値（令和5年度）：1.1回 ⇒ 目標値（令和10年度）：1.4回

<基本方針2：誰もが便利でわかりやすく利用できる地域公共交通サービスの提供>

■計画目標2：利用しやすい地域公共交通の環境整備

地域公共交通を利用しやすい環境を整備することで、利用者の満足度の向上、公共交通の利用促進、外出機会の創出及び増加を目指します。

評価指標③：公共交通利用圏域の人口割合

現状値（令和5年度）：63.1% ⇒ 目標値（令和10年度）：70.0%

評価指標④：高齢者タクシー利用助成券の申請件数

現状値（令和4年度）：2,946件（年間）⇒目標値（令和10年度）：4,300件（年間）

<基本方針3：多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり>

■計画目標3：地域公共交通の意識啓発と利用促進の実施

地域公共交通サービスの積極的な情報発信により利用を促進するとともに、地域公共交通に興味と愛着を持って、その運営・運行や利用促進に主体的に関わっていくためのきっかけづくりとなる取組を展開することで、「地域公共交通は、みんなでづくり、守り、育てるもの」という意識の醸成を図り、多様な主体による地域公共交通を支える仕組みの構築を目指します。

評価指標⑤：公共交通の乗り方教室の実施回数

現状値（令和5年度）：2回 ⇒ 目標値（令和10年度）：20回（累計）

評価指標⑥：地域主体の公共交通の運行

現状値（令和5年度）：1地区（累計） ⇒ 目標値（令和10年度）：3地区（累計）

3.1.3 公共交通ネットワークの基本的な考え方

公共交通の基本的な考え方と公共交通の機能及び役割を以下の通り整理し、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

■現状

類型	主な公共交通	基本的な機能と求められる役割
広域幹線ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <高速バス> <路線バス> <コミュニティバス> 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク ・周辺市町の拠点（東花輪駅、竜王駅）までの移動手段を確保し、本市の広域的な交流を支える幹線軸であり、公共交通網の骨格を担うネットワーク
地域間ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <路線バス> <コミュニティバス> <タクシー> 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域（地域拠点）と中心部（中心拠点）を結ぶネットワーク ・幹線ネットワークに接続する支線軸として、地域間や拠点間を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワーク
地域内ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <コミュニティバス> <コミュニティタクシー> <タクシー> 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の移動を担うネットワーク ・居住地が点在し、人口密度が低い地域を最寄りの地域の拠点や市街地へと繋げる、地域の生活を支えるネットワーク
市街地内ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <コミュニティバス> <タクシー> 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の移動を担うネットワーク ・居住地や主要施設が集中し、市民等の活動の拠点となる市街地内において、多様なニーズ、多数の利用に対応可能な、きめ細かいネットワーク

■再編後

類型	主な公共交通	基本的な機能と求められる役割
広域幹線ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <高速バス> <路線バス> <コミュニティバス> 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺市町の拠点までの移動手段を確保し、本市の広域的な交流を支える幹線軸であり、公共交通網の骨格を担うネットワーク ・周辺市町の拠点までの移動手段を確保し、幹線ネットワーク同士を接続する役割も担う
地域間ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <路線バス> <コミュニティバス> <タクシー> 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域（地域拠点）と中心部（中心拠点）を結ぶネットワーク ・中心部（中心拠点）とまちづくりに伴う新たな拠点（交流拠点）を結ぶネットワーク ・幹線ネットワークに接続する支線軸として、地域間や拠点間を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワーク

地域内ネットワーク	<コミュニティバス> <コミュニティタクシー> <タクシー> <新たな公共交通>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の移動を担うネットワーク ・居住地が点在し、人口密度が低い地域から最寄りの地域の拠点へと繋げる、地域の生活を支えるネットワーク
市街地内ネットワーク	<コミュニティバス> <タクシー> <新たな公共交通>	<ul style="list-style-type: none"> ・中心部内の移動を担うネットワーク ・居住地や主要施設が集中し、市民等の活動の拠点となる中心部内において、多様なニーズ、多数の利用に対応可能な、きめ細かいネットワーク

3.1.4 現状のバス等の必要性・有効性

バス等について、国の補助制度を活用し、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統の運行を維持していきます。

地域公共交通の再編後、コミュニティバスやコミュニティタクシーから新たな公共交通システムに移行していくことも想定しており、新たな公共交通システムの維持・確保のため、引き続き、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用していくことを予定しています。

路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
路線バス 甲府駅～ 大草～ 韮崎駅	<ul style="list-style-type: none"> ・本市と甲府市、韮崎市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市と周辺市町を運行する路線 ・山梨交通（株）が運行 	※1
路線バス 甲府駅～ 野牛島～ 御勅使	<ul style="list-style-type: none"> ・本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市と周辺市町を運行する路線 ・山梨交通（株）が運行 	※1
路線バス 中央病院～ 甲府駅～ 小笠原下仲町	<ul style="list-style-type: none"> ・本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市と周辺市町を運行する路線 ・山梨交通（株）が運行 	※1

路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
路線バス 甲府駅～ フォレストモ ール富士川	<ul style="list-style-type: none"> 本市と甲府市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 本市と周辺市町を運行する路線 山梨交通（株）が運行 	※1
路線バス 甲府駅～ 鯉沢営業所	<ul style="list-style-type: none"> 本市と甲府市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 本市と周辺市町を運行する路線 山梨交通（株）が運行 	※1
路線バス HighSchool ライナー ー高前～ 鯉沢営業所	<ul style="list-style-type: none"> 本市と甲府市の移動の際の通学者の交通手段となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 山梨交通（株）が運行 	
路線バス 甲府駅～ 小笠原車庫	<ul style="list-style-type: none"> 本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 山梨交通（株）が運行 	※1
中央病院～ 鯉沢営業所	<ul style="list-style-type: none"> 本市と甲府市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 山梨交通（株）が運行 	
上今諏訪～ 甲府駅	<ul style="list-style-type: none"> 本市と甲府市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 山梨交通（株）が運行 	
甲府駅～ 小笠原下仲町	<ul style="list-style-type: none"> 本市と甲府市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 山梨交通（株）が運行 	
コミュニティ バス1号車 芦安線	<ul style="list-style-type: none"> 市内での生活（通学、買物、通院への移動）の際の交通手段になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 山梨交通（株）が運行 	※2
コミュニティ バス2号車 八田・白根線	<ul style="list-style-type: none"> 市内での生活（通学、買物、通院への移動）の際の交通手段になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 山梨交通（株）が運行 	※2
コミュニティ バス3号車 若草・甲西線	<ul style="list-style-type: none"> 市内での生活（通学、買物、通院への移動）の際の交通手段になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 山梨交通（株）が運行 	※2

路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
コミュニティバス4号車 櫛形・白根線	・市内での生活（通学、買物、通院への移動）の際の交通手段になっている。	・山梨交通（株）が運行	
コミュニティバス5号車 八田・若草線	・市内での生活（通学、買物、通院への移動）の際の交通手段になっている。	・山梨交通（株）が運行	
コミュニティバス6号車 八田・甲西線	・市内での生活（通学、買物、通院への移動）の際の交通手段になっている。	・山梨交通（株）が運行	
市町村自主運営バス補助金	・本市と周辺市町の移動の際の買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・南アルプス市、甲府市、山梨市、韮崎市、北杜市、笛吹市、甲州市、中央市、市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町で補助金を支出して運行している。		

※1国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

路線名	事業概要	必要性・有効性	補助
コミュニティタクシー	<運行区域> ・櫛形西地区 <事業許可区分> ・一般乗合（4条乗合） <実施主体> ・櫛形西地区コミュニティタクシー運営委員会（運行は常盤タクシー（有）が実施）	・市内での生活（買物、通院）の際の交通手段になっている。	

3.1.5 市民、交通事業者、行政の役割

本市の公共交通を維持確保・充実させていくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組むことが必要となります。

(1) 市民の役割

利用されない公共交通を維持していくことは困難であることから、地域に住む市民一人一人が地域公共交通の必要性などを認識し、積極的な利用を心がけるとともに、利用促進に向けた各種取組に主体的に関わるなど、地域公共交通を支える役割を担う。

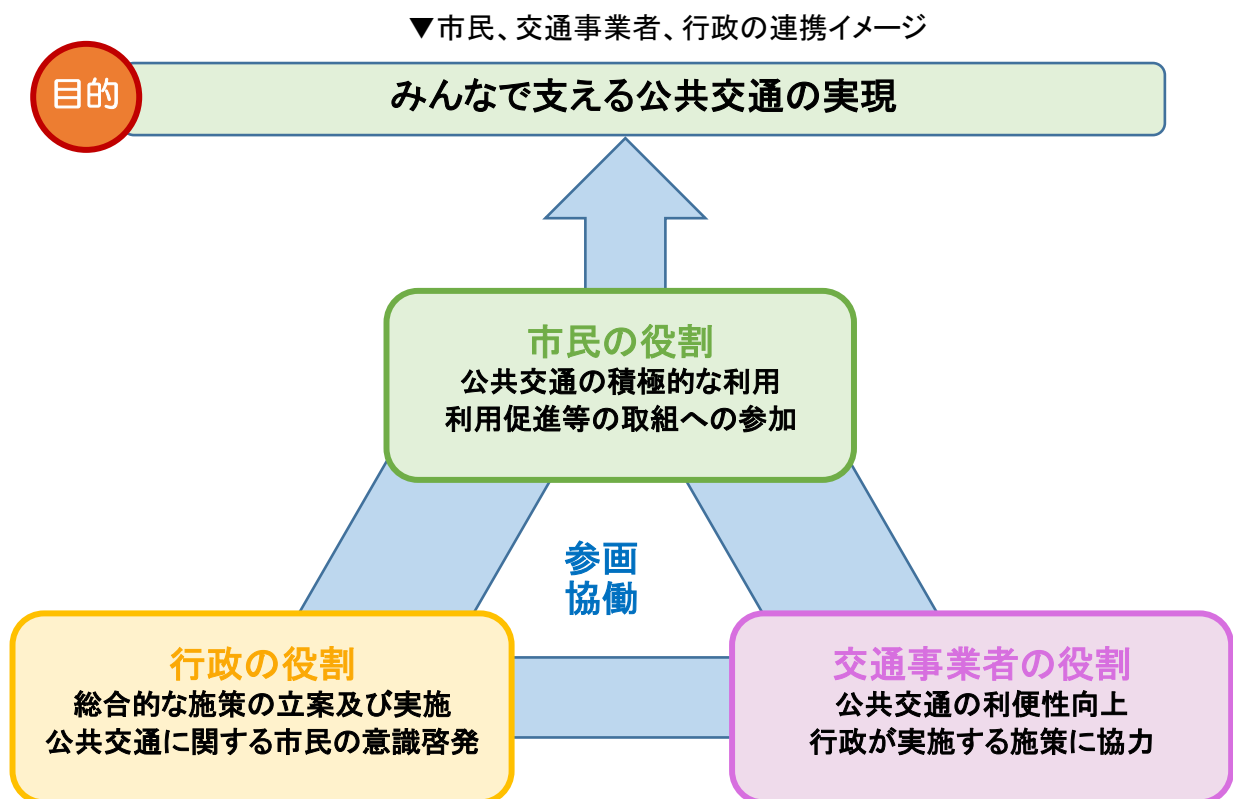
(2) 交通事業者の役割

交通事業者は、安全かつ安定した運行を維持確保し、公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

(3) 行政の役割

市は、市民や交通事業者等の意向を調整し、地域公共交通を将来にわたって維持確保できるよう、まちづくりにおける各種施策と連携して、公共交通に関する取組を行う。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言等を行う役割を担う。



第4章 目標達成に向けた施策

4.1 施策・事業の実施内容

地域及び地域公共交通の現状

<地域及び地域公共交通を取り巻く環境>

- これまでの公共交通の取組
- 山梨県や近隣自治体との連携
- 総合計画・関連計画との整合
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正
- モビリティの新技术の発展

<地域及び地域公共交通の課題>

- 新たな公共交通の構築に向けた検討
- まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討
- 利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進
- 社会情勢や市及び公共交通を取り巻く環境の変化への対応
- 財政負担の抑制に向けた対応
- 法改正や新技术の活用

<まちづくりへの対応（関係各課）>

- 南アルプスインターチェンジ周辺の整備事業による公共交通との連携
- 観光二次交通に対するニーズへの対応
- 歩いて暮らせるまちづくりによる定住推進
- 高齢者の運転免許証返納者及び運転免許証非保有者の日常生活支援
- 学生などの子どもたちの外出支援

【基本理念】 住みたいまちを支える、持続可能で便利な地域公共交通 ～ みんなで「つくり」、「守り」、「育てる」地域公共交通 ～

- ・地域公共交通が都市中心拠点、地域拠点、交流拠点をつなぎ、まちの活力や魅力の創出を推進するコンパクト&ネットワークの役割を担う。
- ・市民の日常生活を支えつつ、地域への来訪を促進するため、地域特性やニーズに対応した地域公共交通ネットワークを構築する。
- ・市民、交通事業者、行政が密に連携し、情報や課題を共有した上で役割を明確にし、それぞれが主体的な取組を行いつつ、地域、施設、学校等との連携により、地域全体で地域公共交通を支える仕組みを構築する。

【基本方針1】 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

<計画目標1> 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築
各公共交通の利用の実情やニーズを踏まえ、地域特性に対応した地域公共交通網を形成することで、市民等の日常生活における移動手段を確保し、コロナ禍により減少した公共交通の利用者数の改善を図るとともに、地域公共交通の維持に向け、既存の公共交通の役割分担や新たな公共交通の運行により、市民や来訪者にとって、より利用しやすい効果的な公共交通網の構築を目指します。

- <評価指標> ①コミュニティバスの利用者数
②市民一人あたりのコミュニティバスの利用率

【基本方針2】 誰もが便利でわかりやすく利用できる地域公共交通サービスの提供

<計画目標2> 利用しやすい地域公共交通の環境整備
地域公共交通を利用しやすい環境を整備することで、利用者の満足度の向上、公共交通の利用促進、外出機会の創出及び増加を目指します。

- <評価指標> ③地域公共交通に対する利用者の満足度
④高齢者タクシー利用助成券の申請件数

【基本方針3】 多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり

<計画目標3> 地域公共交通の意識啓発と利用促進の実施
地域公共交通サービスの積極的な情報発信により利用を促進するとともに、地域公共交通に興味と愛着を持って、その運営・運行や利用促進に主体的に関わっていくためのきっかけづくりとなる取組を展開することで、「地域公共交通は、みんなでつくり、守り、育てるもの」という意識の醸成を図り、多様な主体による地域公共交通を支える仕組みの構築を目指します。

- <評価指標> ⑤公共交通の乗り方教室の実施回数
⑥地域主体の公共交通の運行

計画目標1：地域の特性とニーズに対応した効果的な地域公共交通の構築

- 施策1 路線バスの維持・確保
- 施策2 コミュニティバスの見直し
- 施策3 コミュニティタクシーの高度化（AI化）や横展開に向けた検討
- 施策4 高齢者タクシー利用助成券の見直し
- 施策5 新たな公共交通の導入に向けた検討
- 施策6 MaaS や自動運転等の新技术の情報収集・検討

計画目標2：利用しやすい地域公共交通の環境整備

- 施策7 交通結節点における環境整備
- 施策8 ラストワンマイルの環境整備
- 施策9 利用しやすく、乗りやすいバリアフリーに配慮した環境づくり
- 施策10 公共交通情報の一元化

計画目標3：地域公共交通の意識啓発と利用促進の実施

- 施策11 地域との公共交通に関する協働
- 施策12 地域公共交通利用に向けた意識啓発
- 施策13 ICTによる情報発信

計画目標 1 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

施策 1 路線バスの維持・確保

施策概要	路線バスについて、基幹部分は維持しつつ、利用者のニーズ、交通事業者を取り巻く課題、他の交通モードとの連携を踏まえて、見直しを検討します。
実施主体	交通事業者、南アルプス市、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・本市と周辺市町をつなぐ路線バスは、市外に移動する重要な交通手段となっており、今後も維持していくことが必要となります。
- ・まちづくりに伴う変化、市外への移動ニーズへの対応が求められています。
- ・また、運転士不足などの交通事業者を取り巻く課題を踏まえて、以下の取組内容を実施します。

<取組内容>

【路線バスの維持・確保】

- ・運転士不足などの交通事業者が抱える問題点が顕在化している状況に対して、現在のサービス水準を維持・確保するため、引き続き交通事業者との協議を継続して行います。

【まちづくりの進展や需要の変化を踏まえたバス路線等の見直し】

- ・まちの変化への対応、日常生活における人の流れと路線バス網のマッチングを図り、最適なバス路線の再編検討を行います。
- ・令和6年度の南アルプスインターチェンジ周辺の開発に伴い、新たな拠点（交流拠点）に接続するなど、ネットワーク再編に向けた検討を行います。
- ・路線バスについては、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）を活用しながら、今後も運行を維持していきます。

【取組スケジュール】

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
路線バスの運行維持	→				
見直し検討		→			
評価・検証 ※毎年実施	→				

計画目標 1 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

施策2 コミュニティバスの見直し

施策概要	コミュニティバスは、南アルプス市の基軸となる公共交通として、まちづくりによる変化や市民・利用者のニーズに対応して、運行の見直しを行います。
実施主体	南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

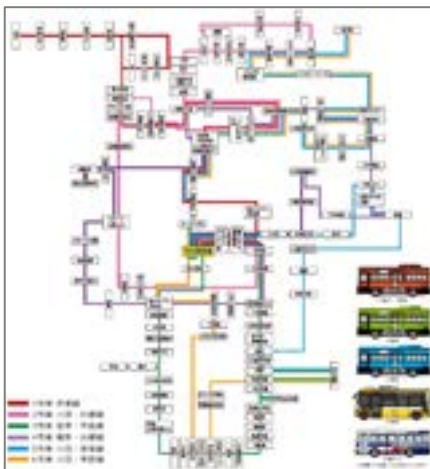
<取組の背景>

- ・コミュニティバスの利用者は増加傾向となっていますが、新たなまちづくりが進むなど、まちの変化が見られます。こうした需要の変化に対応したコミュニティバスの再編を行うことで、市民のニーズに対応して利便性が高く、かつ持続可能なバスネットワークを構築することが必要となっています。

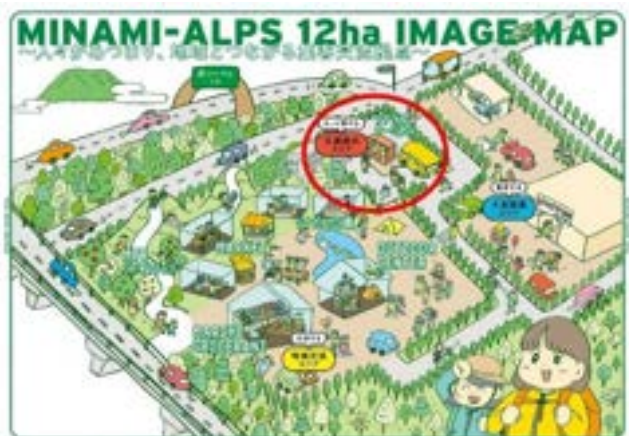
<取組内容>

【拠点ネットワーク型の形成を目指したコミュニティバスの再編】

- ・まちの変化への対応、日常生活における人の流れとコミュニティバス網のマッチングを図り、最適なバス路線の再編検討を行います。
- ・令和6年度の南アルプスインターチェンジ周辺の開発に伴い、新たな拠点（交流拠点）に接続するなど、ネットワーク再編に向けた検討を行います。例えば、現在のコミュニティバスのルートの一部を変更し、新たな拠点（交流拠点）に接続することにより、利便性の確保などにつなげていきます。
- ・コミュニティバスについては、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）を活用しながら、今後も運行を維持していきます。



【現在のコミュニティバスのルート図】



【南アルプス IC 新産業拠点整備事業の概要】

【取組スケジュール】

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
コミュニティバスの運行維持	→				
見直し検討 及び再編検討					
利用状況分析により、必要に応じた運行内容の変更	→				
評価・検証 ※毎年実施	→				

計画目標 1 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

施策 3 コミュニティタクシーの高度化（A I 化）や横展開に向けた検討

施策概要	橿形西地区で運行しているコミュニティタクシーについて、利用者のニーズに対応し、運行サービスの高度化を図りつつ、他地域への横展開について検討します。
実施主体	市民、南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・ 橿形西地区をカバーしているコミュニティタクシーは、利用者が減少している状況であり、利用促進を図っていくことが必要となっています。

<取組内容>

【コミュニティタクシーの高度化（A I 化）】

- ・ A I 機能などを導入して、予約締切時間の短縮に対応して利用したい時に利用できる運行方法にする、より自宅の近くから乗り降りしたいというニーズに対応して、自宅の近くに乗降ポイントを設定して乗り降りができるようになるなどの高度化に向けた検討を行います。



【AI オンデマンド型乗合交通の概要】
(政府広報オンライン)

※ A I デマンドシステムとは、
A I（人工知能）を活用することで予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うサービス。配車予約と車両位置から A I がリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通りの移動が可能となる。

【他地域への横展開に向けた検討】

- ・ 交通不便地域において、地域主体による新たな公共交通システムの導入を促進し、市は導入に向けた支援を行います。
- ・ 新たな交通システムの導入にあたっては、市民・交通事業者・関係事業者・行政が連携しながら、継続的に勉強会を開催し、地域の公共交通を取り巻く現況の共有、今後の新たな交通システムの方向性の検討、導入に向けた市民、交通事業者、南アルプス市の役割分担の検討などを行います。
- ・ 新たな交通システムを導入する場合、地域検討組織の立ち上げ、実証運行計画の検討・作成を行い、実証運行から本格運行へ進めることを目指します。
- ・ 新たな交通システムを導入した地区においては、効率的な運行に向け、関係者が連携して改善に取り組みます。

【取組スケジュール】

令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
導入地区のコミュニティタクシーの運行維持				
地域への説明会及び導入検討				
	実証運行及び本格運行の展開			
評価・検証 ※毎年実施				

導入の基本的な流れと関係者の取組（イメージ）

基本的な流れ	地域住民の取組	市の支援や取組	交通事業者の取組	検討期間の目安	
ステップⅠ 地域との協議 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地区や協議会との協議 ・ 地域の現状と課題の整理 ・ 地域の移動ニーズの把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市との協議への参加、新たな交通システムに対する取組意向の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区や協議会への新たな交通システムの概要説明及び地域主体の取組に対する意向確認 	-	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">半年～1年間</div>	
ステップⅡ 事前準備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運営組織の設立 ・ 関係者等との調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運営組織の立ち上げ ・ 関係者等との調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運営組織の立ち上げに向けた助言 ・ 関係者等との調整 ・ 他地域の取組事例の紹介 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者等との調整 ・ 他地域の事例の補足 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">半年～1年間</div>	
ステップⅢ 運行計画の作成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行方式の検討 ・ 運行内容等の検討 ・ 事業採算性の検証 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行方式の検討 ・ 運行方式に関する勉強会の開催 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行方式に関する情報提供 ・ 他地域の取組事例の紹介 ・ 運行方式に関する勉強会の開催支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行方式に関する情報提供 ・ 他地域の事例の紹介 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">1年間</div>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行内容（エリア、車両、頻度・サービス水準、運行日・時間帯、料金、対象者、利用方法、運行体制等）の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行計画の作成支援 ・ 地域住民とともに、運行方式や運行内容の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行計画の作成支援 ・ 地域住民とともに運行内容の検討 		
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採算性の検証（運行経費、市の補助金を踏まえて、どの程度の運賃収入が必要になるのかを検討） ・ 事業採算性が厳しい場合は運行計画の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採算性の検証に対する支援 ・ 事業採算性に対する意見 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採算性の検証に対する支援 ・ 事業採算性への意見 		

ステップⅣ 実証運行の実施 ・実証運行の準備 ・実証運行中の調査分析	・実証運行許可申請 ・実証運行の地域への周知 P R	・実証運行の許可申請の支援 ・実証運行の地域への周知 P Rの支援	・実証運行の許可申請の支援	1年間
	・実証運行の実施	・実証運行の実施の支援	・実証運行の実施の支援	
	・実証運行中の利用状況等の調査分析	・実証運行中の利用状況等の調査、分析の支援	-	
	・収支状況に応じた改善計画の検討 (当初、見込んだ収支状況に行かない場合、利用促進策や運行内容の変更を検討)	・収支状況に応じた改善計画検討の支援 (当初、見込んだ収支状況に行かない場合、利用促進策や運行内容の変更を検討)	-	
	・本格運行への移行の判断 (地域主体で運行を継続できるのか)	・本格運行への移行の判断の支援 (地域主体で運行を継続できるのか)	-	実証運行終了後
ステップⅤ 本格運行の展開 ・本格運行に向けた準備等	・本格運行許可申請	・本格運行の許可申請の支援	・本格運行の許可申請の支援	
	・本格運行の地域への周知 P R	・本格運行の地域への周知 P Rの支援	-	
	・本格運行後の利用状況等の調査、分析 ・利用促進活動	・本格運行後の利用状況等の調査、分析の支援	-	

計画目標 1 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

施策 4 高齢者タクシー利用助成券の見直し

施策概要 高齢者タクシー利用助成券について、利用者のニーズを踏まえて、見直しを検討します。

実施主体 南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・ 現在の高齢者タクシー利用助成券について、タクシー運賃の改定が予定されており、公共交通の利用者からもタクシー助成券の充実が求められており、見直しについて検討を行います。見直しは、関係各課との協議を踏まえながら検討します。

<取組内容>

【対象者の要件緩和】

- ・ 現在の対象者に加えて、高齢者に限らず、運転免許証の自主返納者を対象に加えるなど要件緩和に向けた検討をします。
- ・ その際、コミュニティバスの運賃体系を変更するなど、歳入と歳出のあり方について、検討します。

【利用枚数の条件緩和】

- ・ 利用枚数の条件緩和（例えば、1回あたりの利用枚数の制限撤廃など）、配布枚数や配布対象者の拡大など、より利用しやすくするための運用方法について検討を行います。

【取組スケジュール】

令和6年度

令和7年度

令和8年度

令和9年度

令和10年度

利用枚数の条件緩和に関する運用開始

関係各課と現在の対象者の仕組みの検討

評価・検証 ※毎年実施

計画目標 1 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

施策5 新たな公共交通の導入に向けた検討

施策概要	シェアサイクル（レンタサイクル）、グリーンスローモビリティなどの新たな公共交通の導入を検討します。
実施主体	南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・南アルプス市役所や市立美術館周辺の中心部において、主要施設間を周遊するなどの近距離移動に対応した公共交通が運行していない状況となっています。暮らしやすく、住み続けたいと思えるまちづくりの実現のために、新たな公共交通の導入を検討します。

<取組内容>

【シェアサイクルやグリーンスローモビリティの検討】

- ・地域や民間事業者との協働により、コミュニティバス等で南アルプス市役所や市立美術館まで移動してきた利用者のラストワンマイルの公共交通としても機能するように、南アルプス市役所周辺の主要拠点にポート（貸出・返却拠点）を設置するなど、中心部周辺を自由に移動できるような交通の導入を検討します。
- ・若年層向けとしてシェアサイクル、高齢者向けとしてグリーンスローモビリティ（EV車両）の導入を検討します。また、モビリティの技術開発の状況に応じて、電動キックボードや小型モビリティなどのモビリティについても検討します。



【電動キックボード】
(茨城県常陸太田市)



【グリーンスローモビリティ（小型EVバス）】
(東京都三鷹市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
他地域の事例も踏まえて新たな交通の導入検討		準備が整った段階から実証実験として導入開始		
評価・検証 ※毎年実施				

計画目標 1 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

施策6 MaaSや自動運転等の新技術の情報収集・検討

施策概要 南アルプス市と交通事業者を中心に、公共交通の施策の問題点・課題等を共有しながら改善に向けて継続的に協議を行います。まちづくりによる状況の変化等に対して必要となる、公共交通サイドからのアプローチを適宜検討します。

実施主体 南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

・新技術開発に伴い、MaaS（マース）や自動運転などの新技術を活用した地域公共交通、環境に配慮したEVバス車両の導入検討が必要となります。

<取組内容>

・実証実験が行われているMaaSや自動運転の事例収集を行います。また、導入が進み始めているEVバスについても事例収集を行い、導入に向けた検討を行います。

※「MaaS (Mobility as a Service)」とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。



【MaaSの概要】（政府広報オンライン）



【EVバス車両（山梨交通株式会社）】

【取組スケジュール】

令和6年度 令和7年度 令和8年度 令和9年度 令和10年度

継続的な調査・研究、関係者との調整・協議

評価・検証 ※毎年実施

計画目標2 利用しやすい地域公共交通の環境整備

施策7 交通結節点における環境整備

施策概要	公共交通同士を接続する拠点において、待合環境の整備、接続強化に関する施策を実施します。
実施主体	南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- 基本方針で示している、広域幹線ネットワーク、地域間ネットワーク、地域内ネットワーク、市街地内ネットワーク間を接続するための環境整備が必要となります。また、初めて公共交通を利用する場合でもわかりやすく利用できるような環境整備が必要となります。

<取組内容>

【拠点ネットワーク型の形成に向けた交通結節点の整備】

- 現在、コミュニティバスの交通結節点となっている南アルプス市立美術館、南アルプスインターチェンジ周辺の開発に伴う、新たな拠点（交流拠点）に対して、各階層の交通ネットワークを円滑に接続するための環境整備を推進していきます。



【交通結節点の整備】
（イーグルバスグループ）

【誰もがわかりやすい案内板の設置や待合環境の整備】

- 待合環境の向上に向けた取組を進めるため、公共施設、商業施設などと協議し、空きスペースなどの有効活用を検討します。
- 南アルプス市役所内に路線バス、コミュニティバスの運行時刻や乗り継ぎ情報等の運行情報を示したデジタルサイネージなどの案内板の設置を検討します。



【デジタルサイネージによる情報発信】
（龍ケ崎市、関東鉄道株式会社）



【商業施設と連携した待合スペース】
（神奈川県横浜市）

【取組スケジュール】

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
連携箇所の検討、施設等との協議、連携方策の検討	→		→		
関係者との協議や連携方策の検討	→		→		
評価・検証 ※毎年実施	→				

計画目標 2 利用しやすい地域公共交通の環境整備

施策 8 ラストワンマイルの環境整備

施策概要	主要な交通結節点のアクセスのしやすさ及びラストワンマイルの公共交通を検討します。
実施主体	南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・ 自宅や目的地から路線バスやコミュニティバスの停留所が離れているケースがあります。また施策 7 で示した交通結節点までのアクセス向上に向けて、以下の取組内容を実施します。

<取組内容>

【駐輪場の整備やシェアサイクル等のポート設置の検討】

- ・ 自宅から路線バスやコミュニティバスのバス停への移動手段、バス停から自宅までの移動手段として機能するように、例えば、バス停周辺のスペースに駐輪場を整備します。
- ・ 施策 2 のコミュニティバスの再編、施策 5 の新たな公共交通の導入検討と合わせて、主要な交通結節点にシェアサイクル等のポートの設置を検討します。
- ・ 自転車がラストワンマイルの公共交通として機能するようなシステムを検討します。



【シェアサイクルイメージ】
(HELLO CYCLING)



【サイクルアンドバスライド】
(埼玉県蓮田市)

【取組スケジュール】

令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
実施箇所や実施内容の検討			実施（必要に応じて見直し）	
評価・検証 ※毎年実施				

計画目標2 利用しやすい地域公共交通の環境整備

施策9 利用しやすく、乗りやすいバリアフリーに配慮した環境づくり

施策概要	誰もが利用しやすい環境づくりに向けてキャッシュレス決済の検討、誰もが安心して公共交通を利用できるようにバリアフリー対策を進めます。
実施主体	南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・誰もが安心して公共交通を利用できるような環境整備が必要となります。

<取組内容>

【キャッシュレス決済の検討】

- ・コミュニティバスは、現金やフリーパスで支払い対応となっており、昨今、電子機器の設置を必要としないキャッシュレス決済の導入も増えてきており、こうしたキャッシュレス決済の導入について検討します。

【誰もがわかりやすい案内板の設置や待合環境の整備】

- ・高齢者や障がい者、訪日外国人など、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備するために、バスやタクシーの車両や交通結節点のバリアフリー化、観光地のホームページやコミュニティバスの時刻表の多言語化などの言語バリアフリー化に向けた取組を推進します。



【QUICK RIDE】



【ノンステップバス】

出典：国土交通省総合政策局
バリアフリー政策課
「公共交通機関の車両等に関する
移動等円滑化整備ガイドライン
(バリアフリー整備ガイドライン
車両等編)」



【多言語化ツール】
(株式会社ジーン)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
車両更新時にノンステップバスやUDタクシーを導入				
関係者との協議及びキャッシュレス決済事業及びバリアフリー事業の実施				
評価・検証 ※毎年実施				

計画目標 2 利用しやすい地域公共交通の環境整備

施策 10 公共交通情報の一元化

施策概要

全国各地で実証実験が行われているMaaS（マース）やAIオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスの活用を関係者と連携し検討します。

実施主体

南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の内容>

- ・市内において、路線バス、コミュニティバス、タクシーなど、各交通手段の運行情報が各自で発信されており、情報の一元化が必要となっています。

【取組内容：公共交通情報の一元化の検討】

- ・各交通手段の運行情報を一元化し、路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシーの運行情報、最寄りのバス停案内や目的地までの経路検索、予約時に、利用する交通手段以外の運行情報も確認できる仕組みを構築するなど、スマートフォンやタブレット等を通じた運行情報サービスの提供を受けることができるように、公共交通の情報を一元化する取組について、導入を検討します。一元化する取組については、既存のシステムを活用することも含めて検討します。



【南アルプスゲートウェイ】



【やまなしバスコンシェルジュ】
(一般社団法人山梨県バス協会)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
調査・研究、調整・協議				
実施できる取組を順次展開				
評価・検証 ※毎年実施				

計画目標3 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

施策1-1 地域との公共交通に関する協働

施策概要	地域の市民団体や施設と連携し、公共交通の情報提供を行うとともに、企画乗車券やタイアップ企画などの利用促進策を実施します。また、地域と連携し、応援定期券の購入促進を実施します。
実施主体	南アルプス市、交通事業者、その他関係者、市民

【取組内容】

<取組内容>

- ・市民にとって身近な存在である市民団体と連携し、説明会などを開催して、公共交通の利用方法などの情報提供を行います。
- ・多様な関係者と連携した利用促進策として、買物補助券や食事券とセットになった乗車券（バスパック）の企画や商業施設とのタイアップ企画など、新たな健康増進や地域コミュニティの維持・創出に繋がる利用促進策についても検討します。
- ・また、基本理念である、みんなで「つくり、守り、育てる」地域公共交通の実現に向けて、地域に対して応援定期券の購入を呼びかけていきます。



【公共交通利用者への運賃補助】
(神奈川県小田原市)



【バスパック】(青森県八戸市)



【応援定期券】(南アルプス市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
施策の検討地域との協議・調整		市民団体と連携した説明会などの開催 企画乗車券など新たな利用促進策の実施		
応援定期券の購入の呼びかけ				
評価・検証 ※毎年実施				

計画目標3 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

施策12 地域公共交通利用に向けた意識啓発

施策概要

教育機関や高齢者団体と連携し、出前講座や乗り方教室の開催、公共交通に関する情報提供及びリーフレットなどの配布を行い、公共交通の利用に関する意識を啓発することで、利用促進につなげます。

実施主体

南アルプス市、交通事業者、その他関係者、市民

【取組内容】

<取組の背景>

- ・人口減少に伴い、公共交通の利用者が減少すると、公共交通を維持することが難しくなります。そのため、現在、公共交通を利用している人は利用頻度の増加、公共交通を利用していない人は新規利用の促進を図り、公共交通の利用者数を維持・拡大していく取組が必要となります。

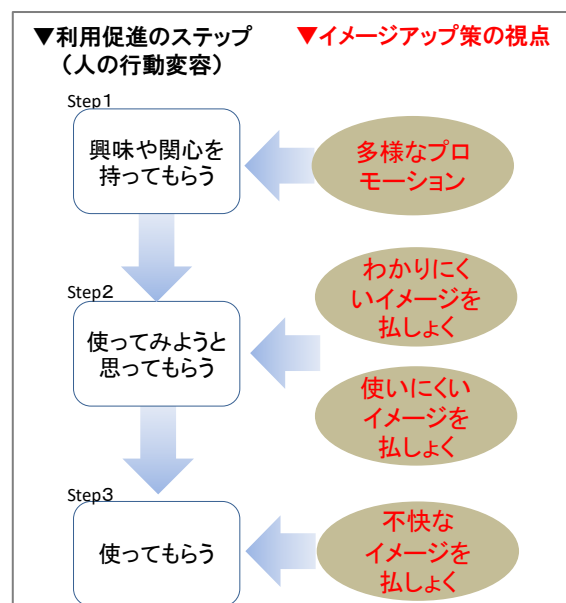
<取組内容>

【利用促進ツールの作成】

- ・これまで以上に地域公共交通を利用してもらうために、高齢者や児童・生徒を対象とした路線バスやコミュニティバスの乗り方教室の開催や出前講座を実施し、地域公共交通の現状について情報を提供するとともに、地域公共交通の利用に関する意識啓発を実施することが必要となります。
- ・過度に自動車に依存することなく、「クルマのみ」から「クルマ時々公共交通」への意識啓発を促すための取組を展開します。
- ・出前講座や乗り方教室の開催時に、地域公共交通に関する利用促進リーフレットなどを配布し、利用促進につなげます。
- ・中学生や高校生に対して、利用促進リーフレット及びお試し乗車券を配布し、公共交通を利用した通学の定着につなげます。
- ・利用促進リーフレットについては、自家用車だけでなく、公共交通の利用を促進するような意識啓発内容の掲載を検討します。

【各種イベント時における利用促進】

- ・遠足等の学校行事、観光、地域のイベント等の開催時において、公共交通を利用してもらえるような情報提供等を行い、市民の公共交通に対する理解を深め、市民意識の醸成を図ります。



【利用促進のステップ】



【バスの乗り方教室】
(常陸大宮市)



【公共交通利用促進リーフレット】
(茨城県公共交通活性化会議)



【児童・生徒への出前講座】
(神栖市)



【高齢者用のリーフレット】
(静岡県藤枝市)



【クルマときどきバスリーフレット】
(茨城県公共交通活性化会議)

【取組スケジュール】

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
利用促進 ツールの検討		利用促進ツールの作成 利用促進活動を通じたバージョンアップ			
	継続的な乗り方教室や出前講座などのモビリティ・マネジメントの実施				
	評価・検証 ※毎年実施				

目標3 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

施策13 ICTによる情報発信

施策概要	利用者目線でわかりやすく、本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックを新たに作成します。
実施主体	南アルプス市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- 本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックがない状況のため、利用促進の観点から必要となります。

<取組内容>

- 利用者目線でわかりやすく、本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックを新たに作成し、市民へ配布するとともに、市内主要施設に配架することにより公共交通の情報提供の充実を図ります。なお、作成にあたっては、公共交通の利用方法を記載するなど、きめ細かな情報提供に努めます。
- 公共交通ガイドブックについては、紙媒体だけでなく、スマートフォンやタブレット等でも閲覧できるよう、デジタル化を行います。



【総合的な公共交通マップ】
(青森県八戸市)



【ポケット時刻表】
(静岡県藤枝市)



【公共交通の使い方】(常陸大宮市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
公共交通ガイドブックの作成		再編内容に応じてバージョンアップ		
評価・検証 ※毎年実施				

第5章 目標の評価指標と計画の進行管理

5.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現状値	目標値 (令和10年度)
地域の特性とニーズに対応した効果的な地域公共交通の構築	コミュニティバスの利用者数	78,741人 (令和5年度)※	100,000人
	市民一人あたりのコミュニティバスの利用率	1.1回 (令和5年度)※	1.4回
利用しやすい地域公共交通の環境整備	公共交通利用圏域の人口割合	63.1% (令和5年度)	70.0%
	高齢者タクシー利用助成券の申請件数	2,946件 (令和4年度)	4,300件
地域公共交通の意識啓発と利用促進の実施	公共交通の乗り方教室の実施回数	2回 (令和5年度)	20回 (累計)
	地域主体の公共交通の運行	1地区 (令和5年度)	3地区 (累計)

※令和5年度（補助事業年度である令和4年10月～令和5年9月までの人数）

■目標値設定の考え方

評価指標	目標値設定の考え方
評価指標① コミュニティバスの 利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 住民基本台帳人口に基づき、これまでの人口推移の状況から令和10年度の将来人口を予測すると、現在の71,631人から70,905人に推移すると予測されます。 コミュニティバスの令和5年度における利用者数は78,741人となっており、これに人口増減率を加味すると、令和10年度には約89,000人になると想定されます。 評価指標②と連動して、コミュニティバスの利便性を向上させることで市民一人あたりのコミュニティバスの利用率1.4人につなげていき、コミュニティバスの利用者数100,000人を目指します。
評価指標② 市民一人あたりの コミュニティバスの 利用率	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年度における市民一人あたりのコミュニティバスの利用率は1.1人となっています。令和10年度の人口とコミュニティバス利用者数の推計値を踏まえると、1.3人に増加することが見込まれます。 施策2のコミュニティバスの見直しやその他施策により、コミュニティバスの利便性を向上させることで、さらに利用率を増加させることにつなげていき、1.4人を目指します。
評価指標③ 公共交通利用圏域の 人口割合	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス及びコミュニティタクシーが利用可能な人口割合は、42,487人となっており、総人口の63.1%となっています。 施策2のコミュニティバスの見直し、施策3のコミュニティタクシーの高度化（AI化）や横展開に向けた検討により、利用可能な人口割合を増加させることにつなげていき、70.0%を目指します。 <p>※総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域をバス停留所から徒歩 300m以内としています。</p>
評価指標④ 高齢者タクシー利用 助成券の申請件数	<ul style="list-style-type: none"> 住民基本台帳人口に基づき、令和10年度の75歳以上の高齢者人口を予測すると現在の10,145人から10,917人に推移すると予測されます。現在の75歳以上の高齢者一人あたり的高齢者タクシー利用助成券の申請件数の割合は30%となっています。 将来の75歳以上の人口を加味すると、現在の2,946件から3,275件に増加することが見込まれますが、施策4の高齢者タクシー利用助成回数券の見直しにより、高齢者タクシー利用助成券の利便性を向上させることで、高齢者一人あたりの申請件数の割合が40%に増加することを見込んでおり、4,300件を目指します。
評価指標⑤ 公共交通乗り方教室 の実施回数	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年度は出前講座1回、見学会1回の計2回実施しています。 今後も、施策12の地域公共交通利用に向けた意識啓発、その他施策により、市内小・中学校やイベントに出向き、乗り方教室や出前講座を年間3～4回程度開催することを目指して、5年間の累計で計20回（年間4回×計画期間5年）と設定しています。
評価指標⑥ 地域主体の公共交通 の運行	<ul style="list-style-type: none"> 施策3のコミュニティタクシーの高度化（AI化）や横展開に向けた検討、その他施策により、現在、楡形西地区で導入している地域主体の公共交通を他地区に展開していくことを目指します。累計で3地区と設定しています。

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

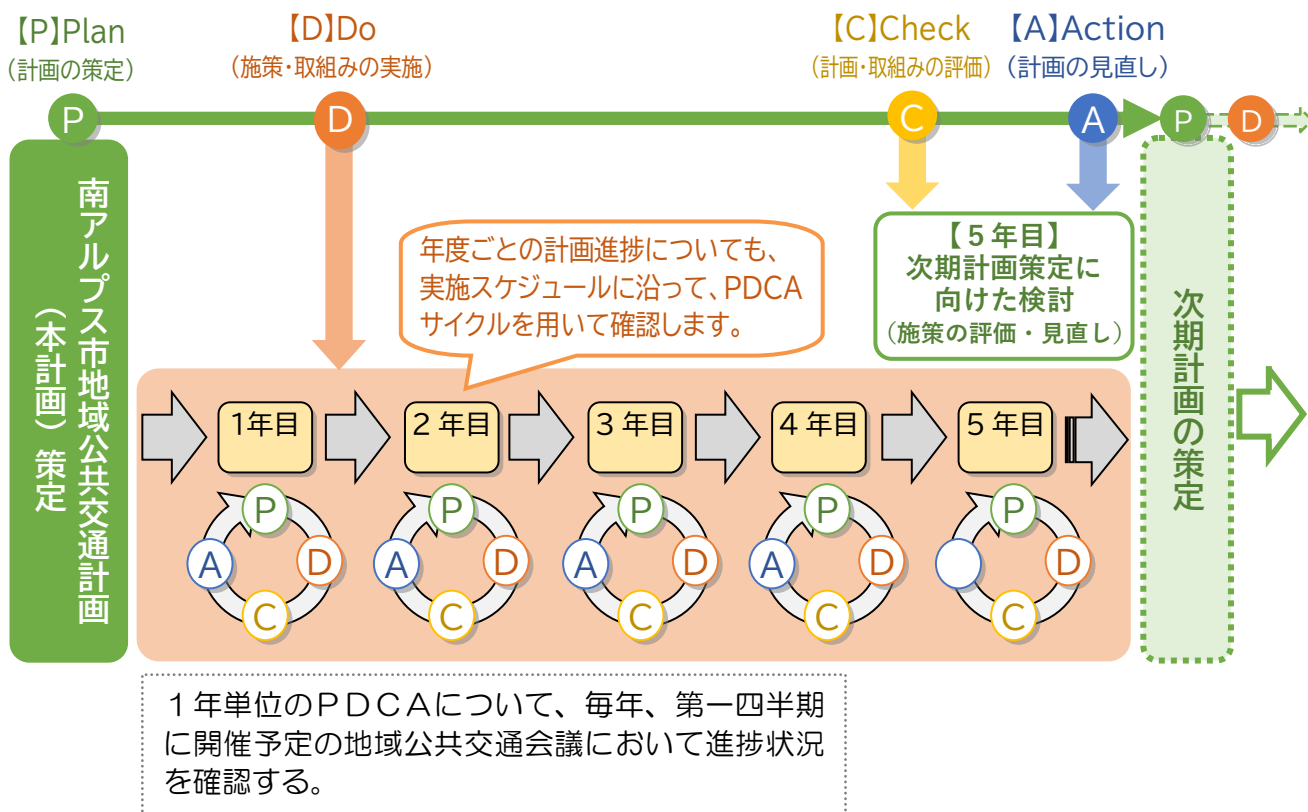
地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
地域公共交通会議	南アルプス市、山梨県、運輸局、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

5.2.2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。



5.2.3 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本市の目指す公共交通の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。

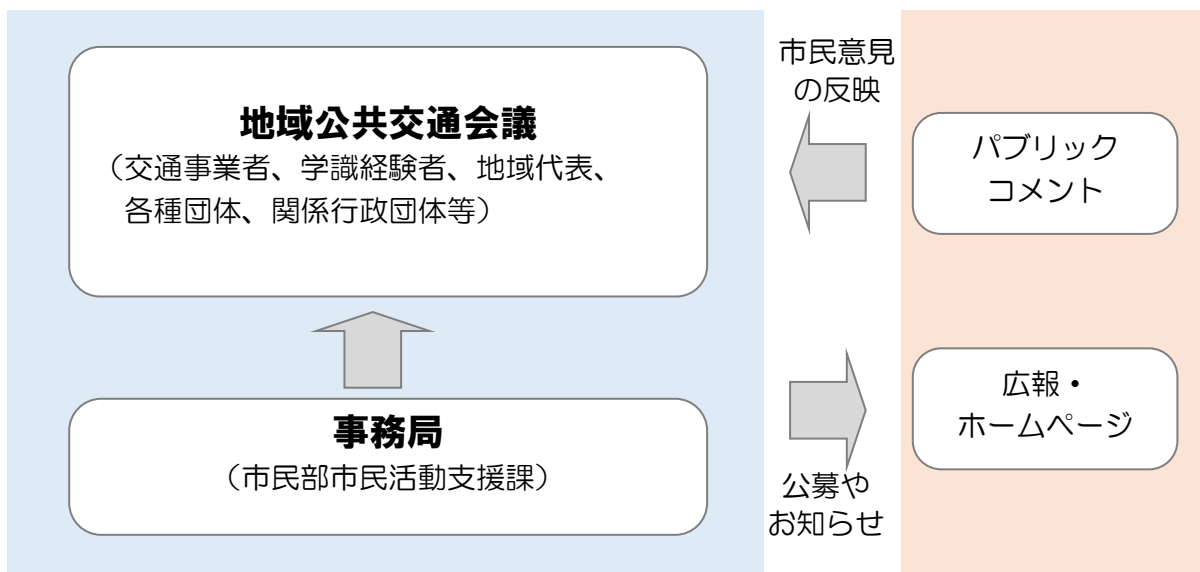
資料編

1 策定経過と策定体制

(1) 策定経過内容

年月日	内容
令和5年5月11日	第1回 南アルプス市地域公共交通会議
令和5年7～10月	市民アンケート調査の実施
	公共交通利用者アンケート調査の実施
	高校1・2年生アンケート調査の実施
	中学3年生アンケート調査の実施
	民生委員アンケート調査の実施
	交通事業者ヒアリング調査の実施
	庁内関係各課ヒアリング調査の実施
令和5年10月	南アルプス市地域公共交通会議 分科会の実施
令和5年10月24日	第2回 南アルプス市地域公共交通会議
令和6年1月26日	第3回 南アルプス市地域公共交通会議
令和6年2月(予定)	パブリックコメントの実施
令和6年3月(予定)	第4回 南アルプス市地域公共交通会議
令和6年3月(予定)	「南アルプス市地域公共交通計画」の決定

(2) 策定体制



2 南アルプス市地域公共交通会議の委員名簿

N o.	委員	組織・団体名	職名	氏名
1	1号	南アルプス市	副市長	内田 淳
2	2号	一般社団法人山梨県バス協会	専務理事	篠原 勇
3		山梨交通株式会社	取締役執行役員	池田 雄次
4		一般社団法人 山梨県タクシー協会	峡西支部長	常盤 光亮
5		国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所	副所長	本住 武司
6		山梨県中北建設事務所	道路課長	森 真吾
7		南アルプス市建設部	部長	中島 司
8		南アルプス市上下水道局	局長	三柵 武
9		3号	南アルプス警察署	交通課長
10	4号	国土交通省関東運輸局 山梨運輸支局	首席運輸企画専門官	森下 文章
11		山梨県県民生活部	交通政策課長	渡辺 正尚
12		南アルプス市自治会連合会	会長	新津 洋
13		社会福祉法人 南アルプス市社会福祉協議会	事務局長	八田 房男
14		南アルプス市 女性団体連絡協議会	副会長	戸澤 英子
15		南アルプス市 老人クラブ連合会	会長	河西 栄三
16		南アルプス市障害者福祉会	会長	浅野 伸二
17		南アルプス市商工会	専務理事	塩谷 一郎
18		南アルプス市農業協同組合	総務部長	斉藤 孝
19		南アルプス市観光協会	専務理事	竹野 浩一
20		南アルプス市会計課	会計管理者	河野 美奈子

<アドバイザー>

組織・団体名	氏名
交通ジャーナリスト	鈴木 文彦

3 南アルプス市地域公共交通会議の設置条文

○南アルプス市地域公共交通会議設置条例

令和5年3月22日
条例第2号

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項を協議するため、南アルプス市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に関すること。
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること。
- (4) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (5) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項に関すること。

(組織)

第3条 交通会議は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市長又はその指名する市職員
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者又はその団体
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者又はその団体
- (4) 道路管理者
- (5) 南アルプス警察署長又はその指名する者
- (6) 住民の代表
- (7) 識見を有する者
- (8) 関東運輸局山梨運輸支局長又はその指名する者
- (9) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選により選任する。

3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代

理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、その意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。
- 5 交通会議は、原則として公開とする。

(庶務)

第7条 交通会議の庶務は、市民部において処理する。

(委任)

第8条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、令和5年4月1日から施行する。

(招集の特例)

- 2 この条例による最初の会議及び任期満了後における最初の会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

4 用語集

【あ行】

■ICT（アイシーティ：Information and Communication Technology）

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレット端末など、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称。

■アプリ

「アプリケーションソフト」の略で、パソコンでいうソフトのこと。スマートフォンに様々なアプリをダウンロードすることで、スマートフォンで経路検索や電子決済などができるようになる。

■運行の効率化

乗客が少ない時間の運行時間の見直し・調整、路線の統合、運行便数の削減、ルートや乗換場所の変更、車両の小型化などによりバスの運行を効率化すること。

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。

【か行】

■キャッシュレス化

紙幣・硬貨といった現金を使用せずに支払いを済ませる決済方法に切り替えていくこと。交通系ICカードやクレジットカード等が該当する。

■グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車及び自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。

■公共交通ネットワーク

路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシー、タクシーなどの公共交通機関がバラ

バラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

■公共交通利用圏域

路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシーが無理なく利用できる圏域のこと。
本市では、バス停留所300m範囲のこと。

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で自動車等を運転することが出来ないため、公共交通に頼らざるを得ず、自動車中心社会において、移動を制約された人のこと。

【さ行】

■サイクル・アンド・バスライド

公共交通機関の利用促進策の一つ。自宅からバス停付近の駐輪場まで自転車で行き、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤、通学等を行う方法。

■シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムのこと。利用者はどこのポート（拠点）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな交通システム。

【た行】

■地域公共交通会議

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成18年10月の改正道路運送法に位置付けられたもの。

■地域公共交通確保維持改善事業

地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みに対して、国土交通省が財政的・技術的な支援を実施している。

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、

住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。

■デマンド交通及びA I デマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。A I の機能をデマンド交通に取り入れた交通をA I デマンド交通という。

定時定路線とは、利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行する運行形態。

【な行】

■ノンステップバス

床面を超低層として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

【は行】

■バリアフリー

対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す

■PDCAサイクル

P l a n (計画)、D o (実行)、C h e c k (測定・評価)、A c t i o n (対策・改善)の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

【ま行】

■MaaS (マース: M o b i l i t y a s a S e r v i c e)

移動全体を1つのサービスにとらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。

■モビリティ・マネジメント (Mobility Management)

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組。

【や行】

■輸送資源

従来の公共交通サービス（鉄道、バス及びタクシーなど）に加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス及び送迎サービス等も含む輸送サービス。

自家用有償旅客運送とは、バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービスのこと。自家用有償旅客運送には、公共交通空白地域において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障害者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、人種及び障害の有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境をデザインする考え方。

■UDタクシー（ユードィータクシー）

ユニバーサルデザインタクシーの略。足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の家族連れ及び妊娠中の方など、誰もが利用しやすいように設計された新しいタクシー車両。

【ら行】

■ラストワンマイル

交通結節点（鉄道駅やバス停など）から最終目的地（自宅など）までのワンマイル程度の狭く限定された区間のこと。

南アルプス市地域公共交通計画

令和6年3月

発行 南アルプス市

編集 市民部 市民活動支援課

〒400-0395

山梨県南アルプス市小笠原376

TEL 055-282-6493

FAX 055-282-1112

HP <https://www.city.minami-alps.yamanashi.jp/>
