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

<table>
<tr><th>項目</th><th>内容</th></tr>
<tr><td>計画名</td><td>第2期南アルプス市まち・ひと・しごと創生総合戦略</td></tr>
<tr><td>策定年度</td><td>令和元（2019）年度</td></tr>
<tr><td>計画期間</td><td>令和2（2020）年度～令和6（2024）年度</td></tr>
<tr><td>目指す姿と基本目標</td><td>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。

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、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する</td></tr>
<tr><td>公共交通に関する内容</td><td>○基本目標Ⅳ：時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する
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。

《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。

<table>
<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>
<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>
</table>
</td></tr>
</table>

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	＜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 ＜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 ＜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 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 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

■将来都市構造図■

にぎわいの拠点
生活の拠点
工業拠点
インター周辺拠点
市街地軸
観光交流軸
里山ふるさと軸
広域交通軸
主要交通軸
都市内交通軸
高速環状交通軸
里山田園エリア
まちのエリア
樹園農業エリア
川沿い田園エリア

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、地域持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享受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）調査回収結果

調査結果の比率は、その設問の回答者数を基数として、小数点以下第２位を四捨五入し、小数点第１位まで表示しています。したがって、合計が 100%にならない場合があります。

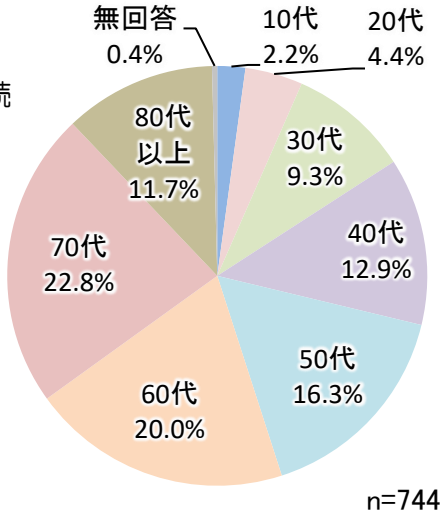
図表中の「ｎ」とは、その設問への回答者数を表します。

図表中の「MA」とは、複数回答形式の設問で、選択肢に対する合計の回答数を表します。

（５）主な調査結果

〇年齢

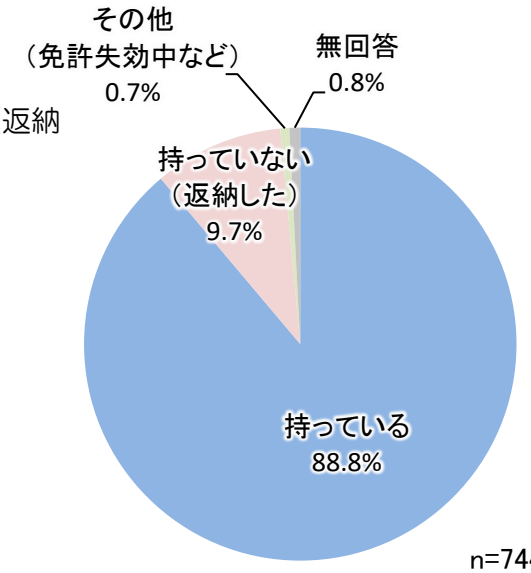
回答者の年齢は、「７０代」が２２.８％（１７０人）と最も高く、次いで「６０代」が２０.０％（１４９人）と続いています。



n=744

〇運転免許の有無

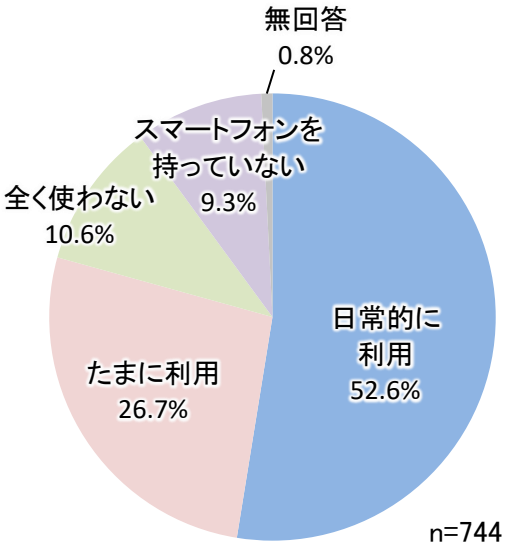
運転免許の有無では、「持っている」が８８.８％（６６１人）と最も高く、次いで「持っていない（返納した）」が９.７％（７２人）と続いています。



n=744

〇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

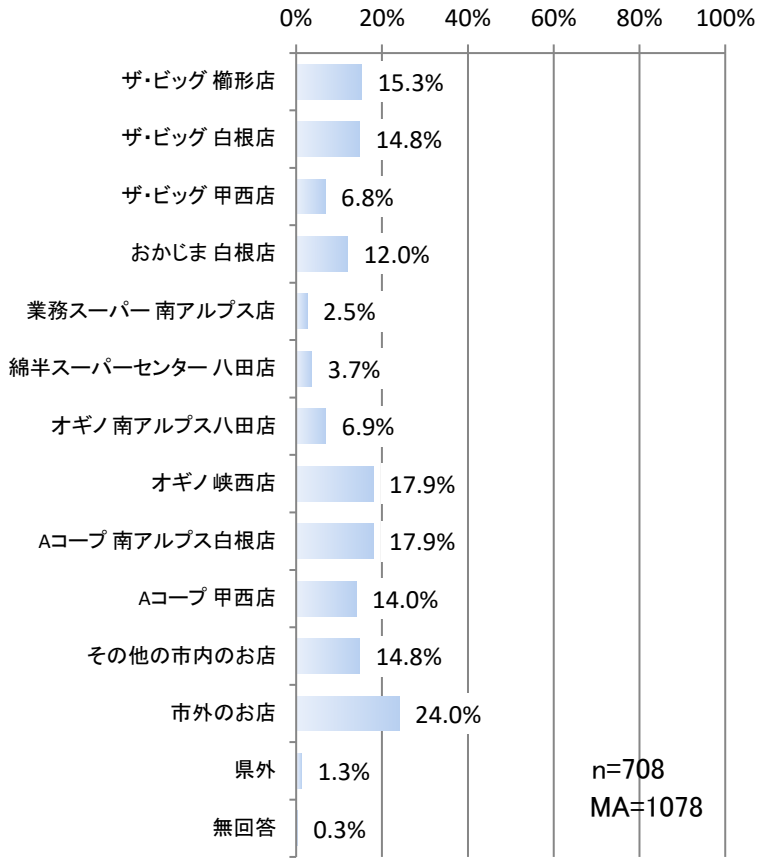
日常生活におけるスマートフォンやタブレット端末を使った調べ物や乗換検索の利用では、「日常的に利用」が５２.６％（３９１人）と最も高く、次いで「たまに利用」が２６.７％（１９９人）と続いています。



n=744

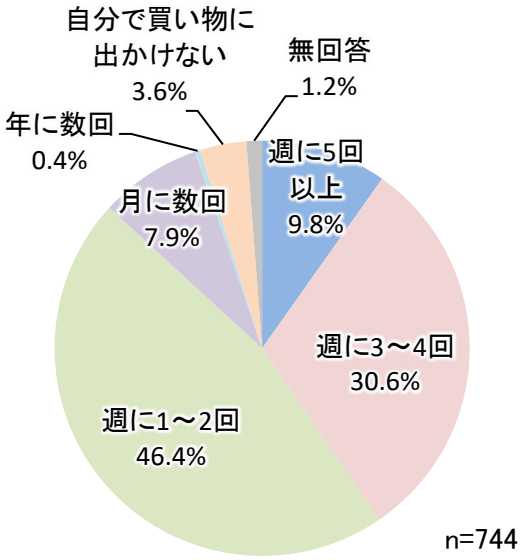
○買物先

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。



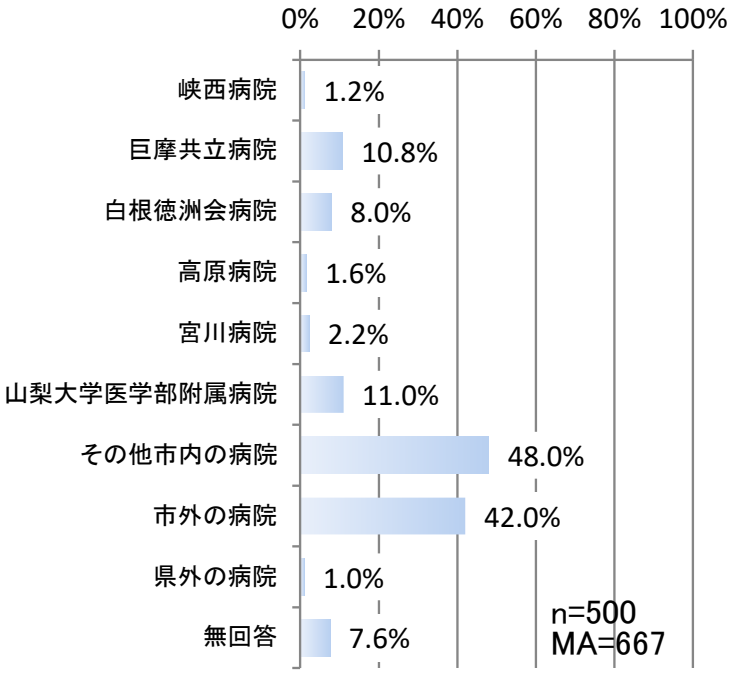
○買物頻度

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。



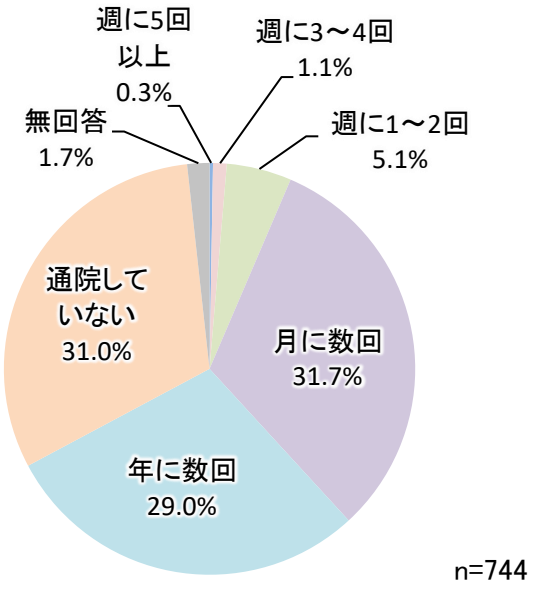
○通院先

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

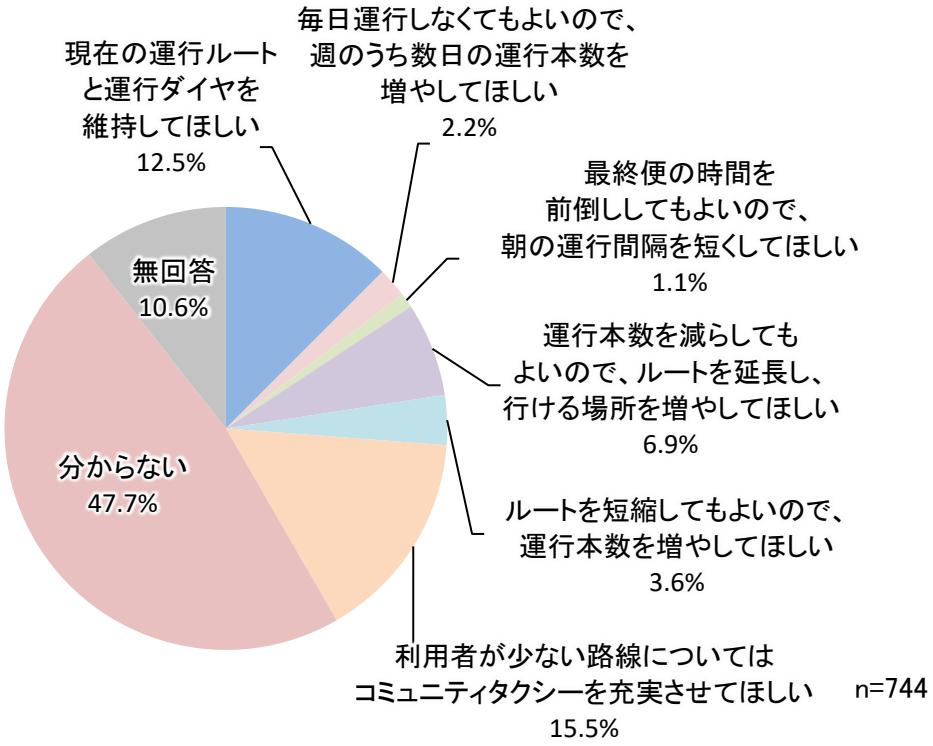
通院の回数では、「月に数回」が３１.７％（２３６人）と最も高く、次いで「通院していない」が３１.０％（２３１人）と続いています。



○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あり方について、どのようにお考えですか。」

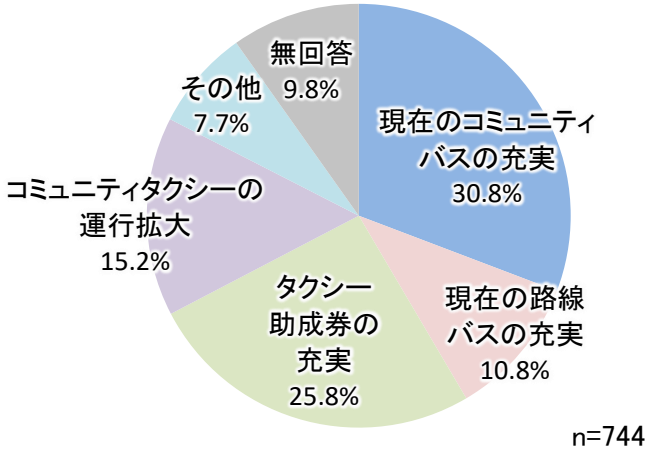
コミュニティバスの今後の在り方についてでは、「分からない」が４７.７％（３５５人）と最も高く、次いで「利用者が少ない路線についてはコミュニティタクシーを充実させてほしい」が１５.５％（１１５人）と続いています。



○公共交通を便利にする考え

「南アルプス市の公共交通について、どのようにすれば便利だと思いますか。」

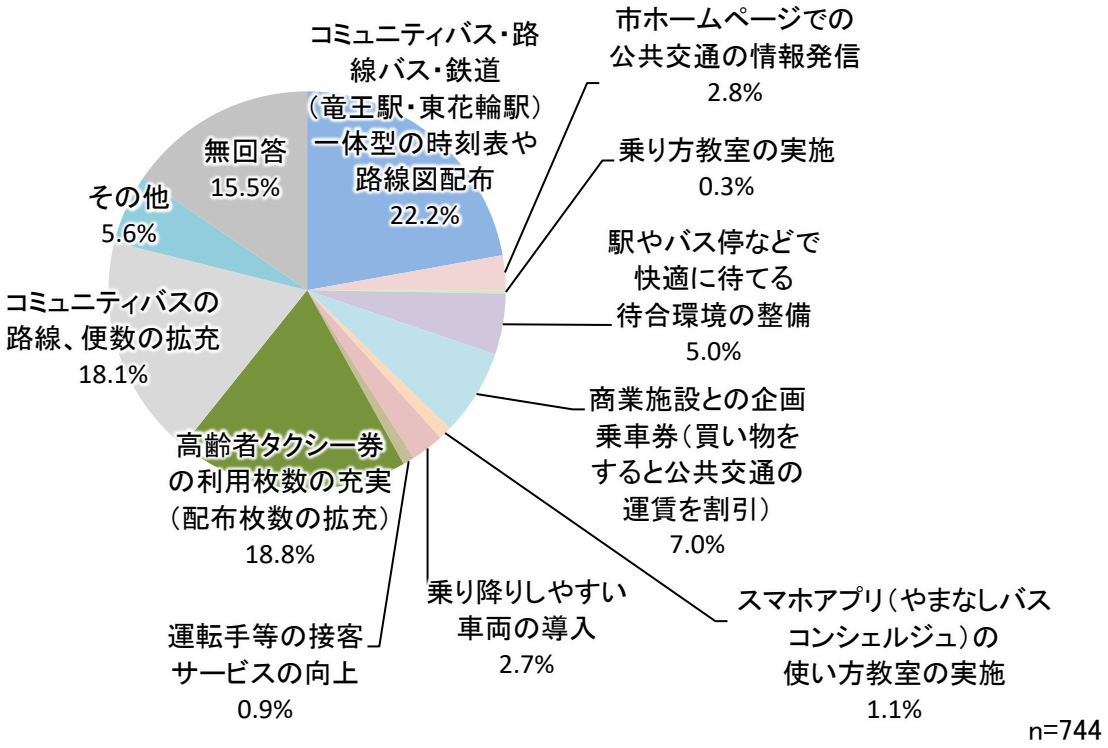
公共交通を便利にする考えでは、「現在のコミュニティバスの充実」が３０.８％（２２９人）と最も高く、次いで「タクシー助成券の充実」が２５.８％（１９２人）と続いています。



〇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、どのような取組が必要だと思いますか。」

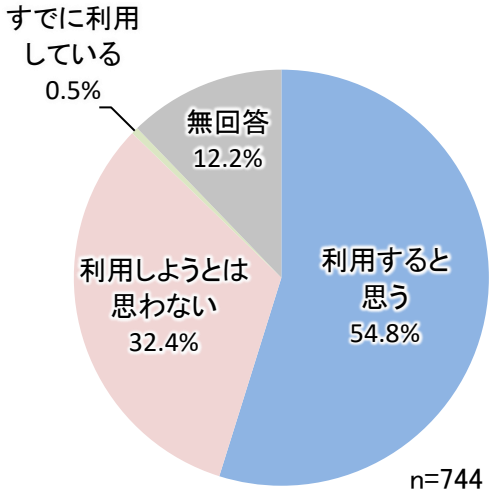
公共交通を利用しやすくするために”最も”優先してほしい取組では、「コミュニティバス・路線バス・鉄道（竜王駅・東花輪駅）一体型の時刻表や路線図配布」が２２.２％（１６５人）と最も高く、次いで「高齢者タクシー券の利用枚数の充実（配布枚数の拡充）」が１８.８％（１４０人）と続いています。

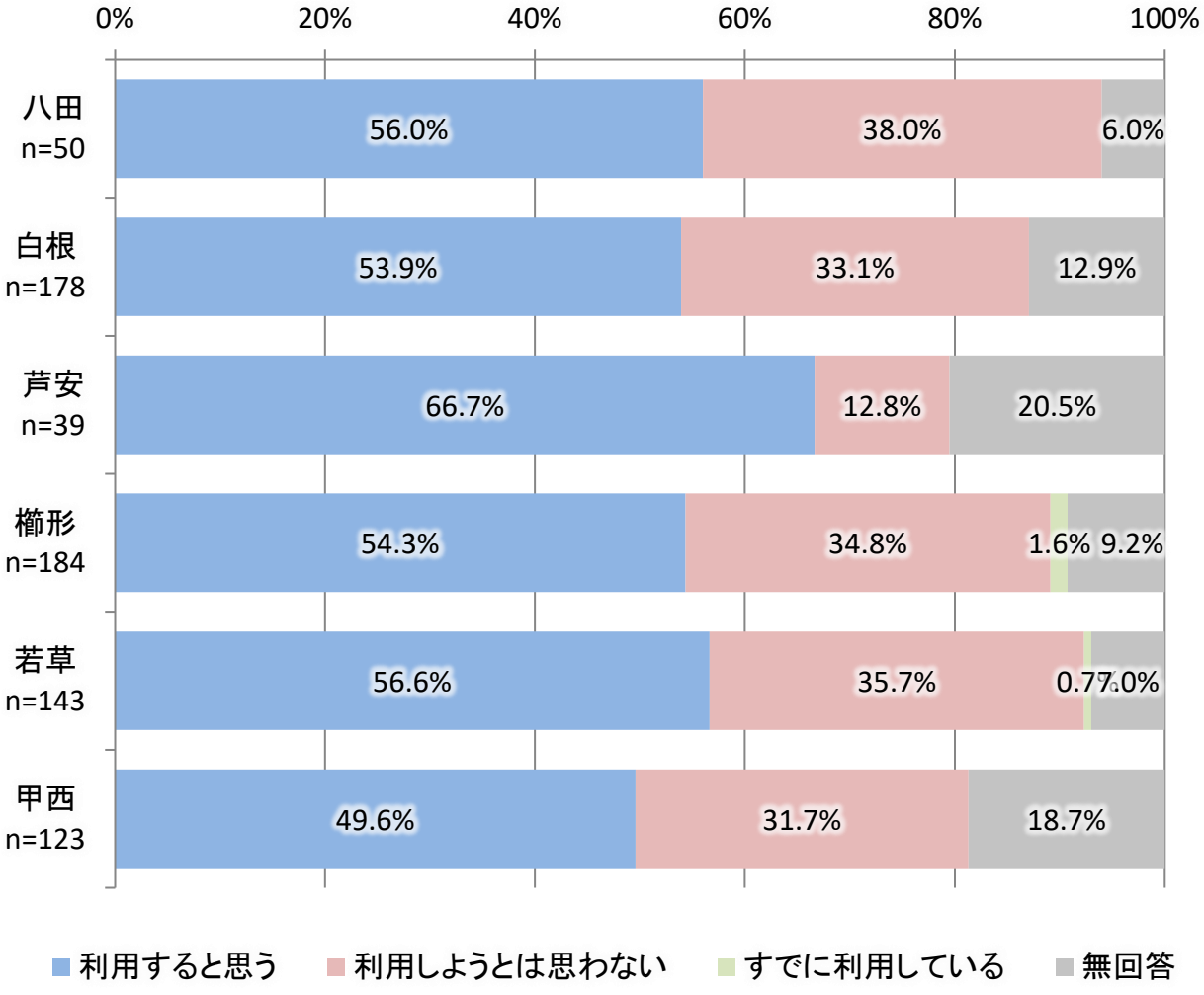


○コミュニティタクシーの利用意向

「櫛形西地区において、地域の皆様が主体となって、運行内容や運行時間を検討し、運営を担うコミュニティタクシーを運行しています。このようなサービスがあなたのお住まいの地区でもあれば、利用したいと思いますか。」

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。

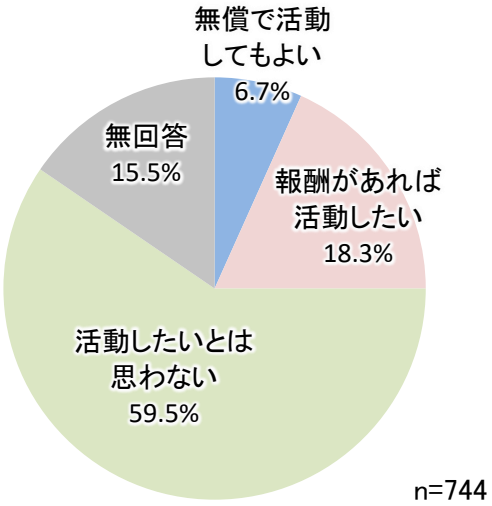


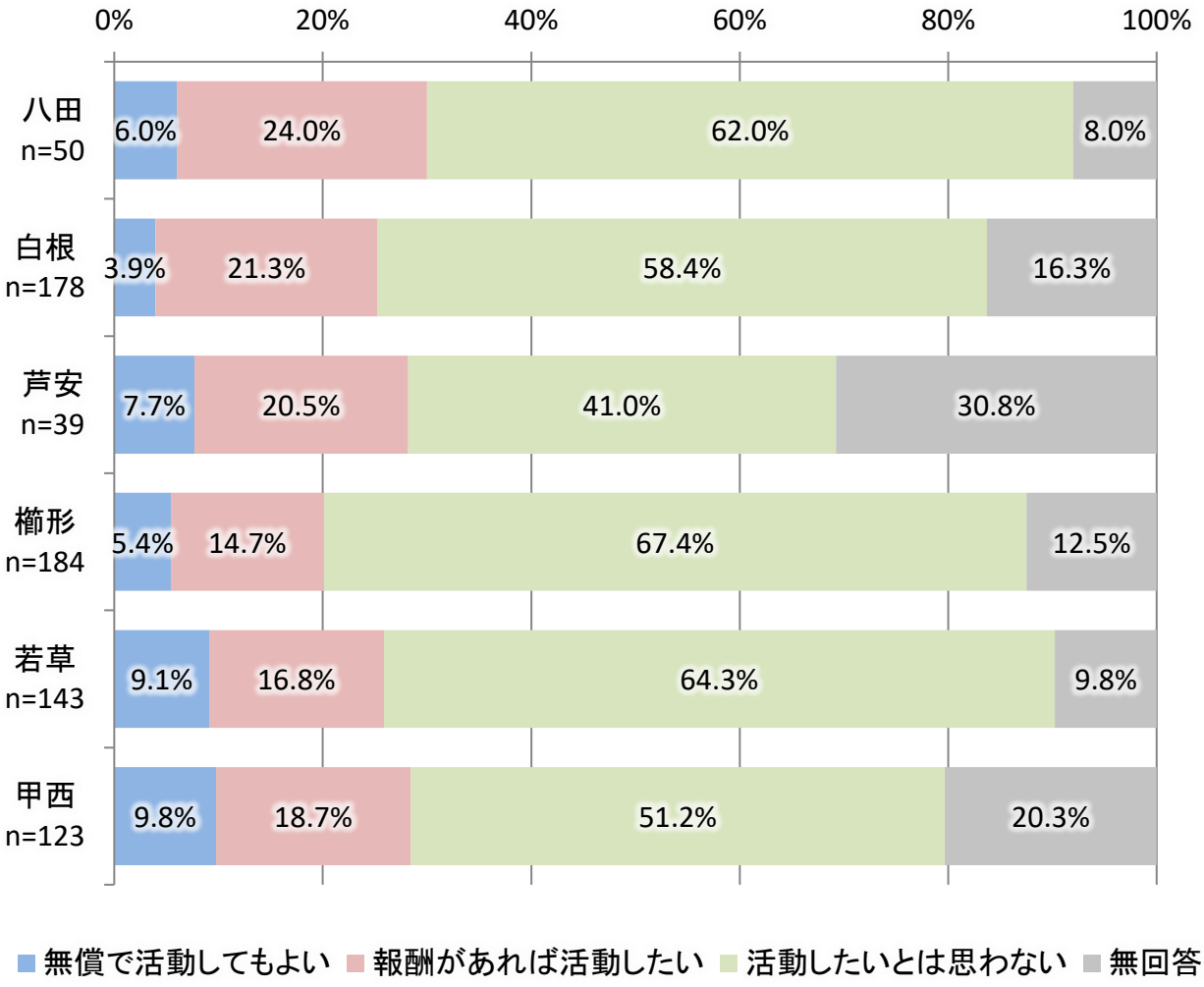


○コミュニティタクシーを導入する場合、運営委員としての活動意向

「このようなサービスを導入する場合、運営委員として活動しようと思いますか。」

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。





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イーク以降(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。

・旧鰍沢町方面、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～鰍沢営業所（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

1. 会社概要

(1)主な事業内容

・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

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

・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。

(2)高齢者タクシー利用助成制度の利用状況について

・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。

3. 事業の課題

(1)利用者からの声について

・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いますが、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。

(2)運行上の課題

・運転手不足により、深夜・早朝の運行ができない状況です。

4. コミュニティタクシーへの参入意向

・櫛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。

5. 交通事業者として南アルプス市に求めること

・コミュニティタクシーを運行する場合の課題について、櫛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。

以 上

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

1. 会社概要

(1)主な事業内容

・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

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

・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・韮崎～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。

(2)高齢者タクシー利用助成制度の利用状況について

・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。

3. 事業の課題

(1)利用者からの声について

・特に要望等は聞いていません。

(2)運行上の課題

・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。

4. コミュニティタクシーへの参入意向

・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。

5. 交通事業者として南アルプス市に求めること

・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。

以 上

分類	交通事業者	No.	4
会社名・団体名	櫛形タクシー株式会社	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

・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

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

・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、病院と買い物をまとめて2時間程度利用する方もみられます。

(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。

3. 事業の課題

(1)利用者からの声について

・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。

(2)運行上の課題

・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。

4. コミュニティタクシーへの参入意向

・人員不足により、新しく参入するのは厳しい状況です。

5. 交通事業者として南アルプス市に求めること

・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。

以　上

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

1. 会社概要

(1)主な事業内容

・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

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

・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分程度待っ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。

(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。

3. 事業の課題

(1)利用者からの声について

・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。

(2)運行上の課題

・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。

4. コミュニティタクシーへの参入意向

・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。

5. 交通事業者として南アルプス市に求めること

・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

・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)櫛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。

・櫛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いない状況です。

・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

■事業者ヒアリング結果のまとめ

1．路線バス事業者

- コロナ禍により需要が回復しておらず、路線バスは８割程度、高速バスは６割程度の回復となっている。今後、コロナ禍前の水準に戻ることは難しい状況。
- 路線バスは、朝夕の時間帯は通勤・通学利用者が多く、日中は買物利用者が多い。
- コミュニティバスは、竜王駅、東花輪駅に乗り入れる３号車、５号車、６号車は、通勤・通学利用者が多い。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ので、ほとんど見られない。
- 2024 年４月に施行される「働き方改革関連法」の影響で、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。
- 運転士は常に不足している状態であるが、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る。
- 市と連携して、EV 車両などインフラ整備、バスターミナル整備、パークアンドライドのためのバス停周辺への駐車場の整備、路線再編などの実施を提案する。

2．タクシー事業者

- 高齢者タクシー利用助成制度について、病院や商業施設への移動の際に利用する人が多い。利用者によっては、早い時期に使い切ってしまう人が多い。初乗り金額分の助成となっているが、初乗り金額が６００円に値下げしたため不満の声を聞く。そのため、配布枚数の拡大などを検討することが必要だと思う。
- 乗務員不足と乗務員の高齢化が課題となっている。
- コミュニティタクシーへの参入については、事業者によって、協力依頼があれば検討したいとの回答が得られた。

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、白根地域や櫛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・櫛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：新たな地域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

- 超高齢社会により、移動手段を持たない、買物や通院に不便を感じる人の増加が見込まれ、移動手段の確保に向けた対応が必要となります。
- 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て、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。
- 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、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。