

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 —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	<p><運行区域></p> <ul style="list-style-type: none"> ・櫛形西地区 <p><事業許可区分></p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合（4条乗合） <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

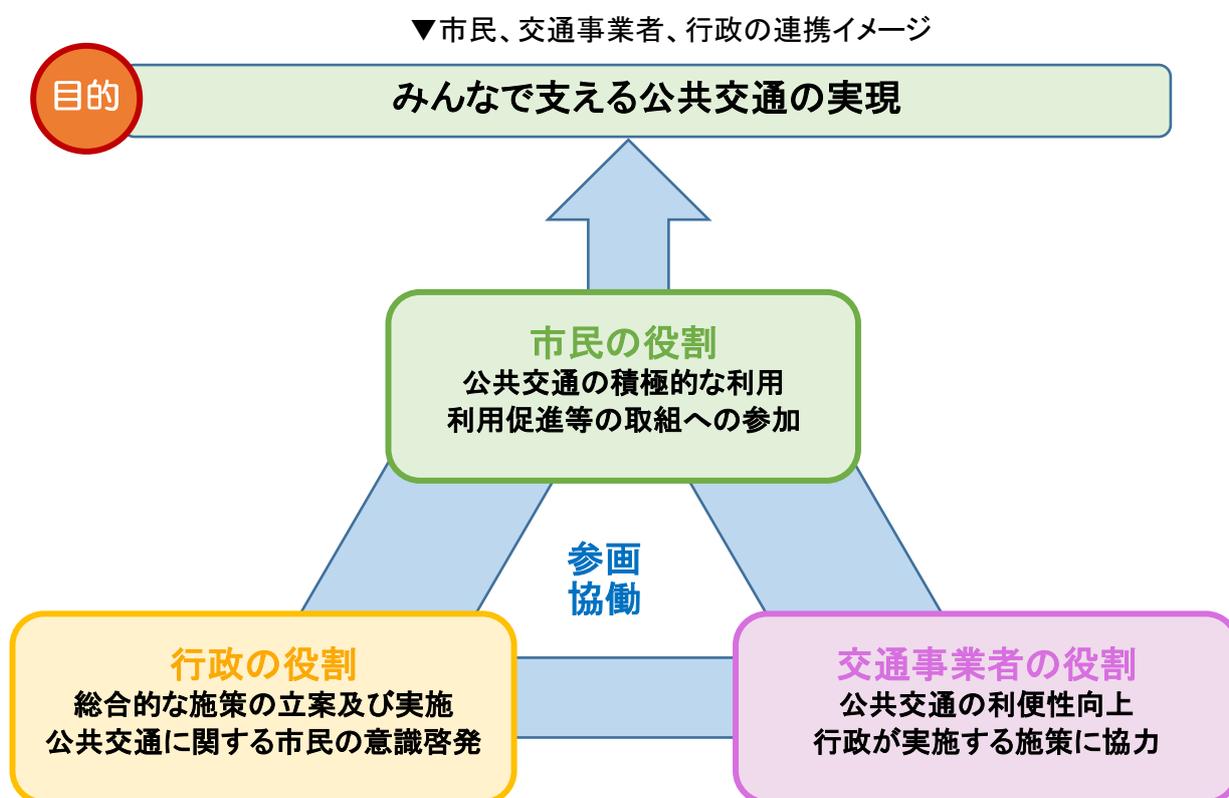
(2) 交通事業者の役割

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

実施できる見直しについて段階的に実施

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】

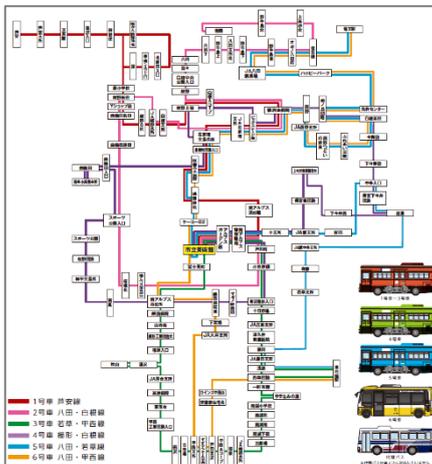
<取組の背景>

- ・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。

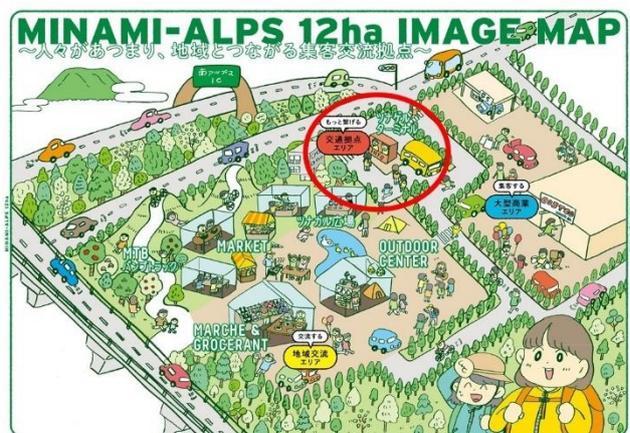
<取組内容>

【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	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行許可申請 ・実証運行の地域への周知 P R 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の許可申請の支援 	1年間
	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の実施の支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の実施の支援 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行中の利用状況等の調査分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行中の利用状況等の調査、分析の支援 	-	
	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	-	
	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行許可申請 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の許可申請の支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の許可申請の支援 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の地域への周知 P R 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の地域への周知 P Rの支援 	-	
	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行後の利用状況等の調査、分析 ・利用促進活動 	<ul style="list-style-type: none"> ・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】

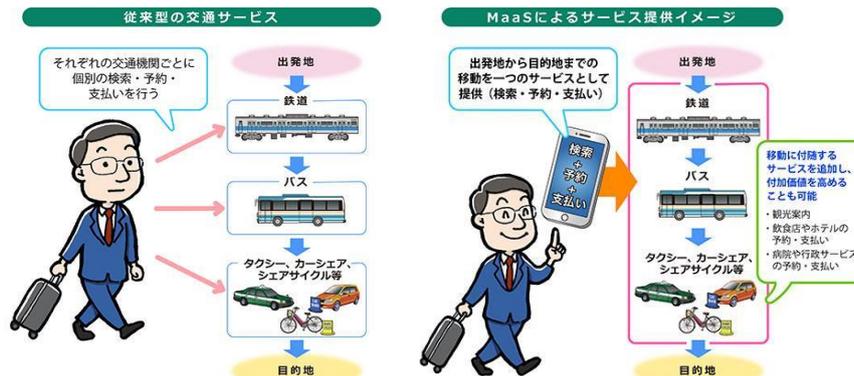
<取組の背景>

・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		既存施設との連携		
関係者との協議や連携方策の検討		デジタルサイネージの設置などの連携		
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Ma a S（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	[Progress bar from Year 6 to Year 10]				
実施できる取組を順次展開	[Progress bar from Year 6 to Year 10]				
評価・検証 ※毎年実施	[Progress bar from Year 6 to Year 10]				

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。

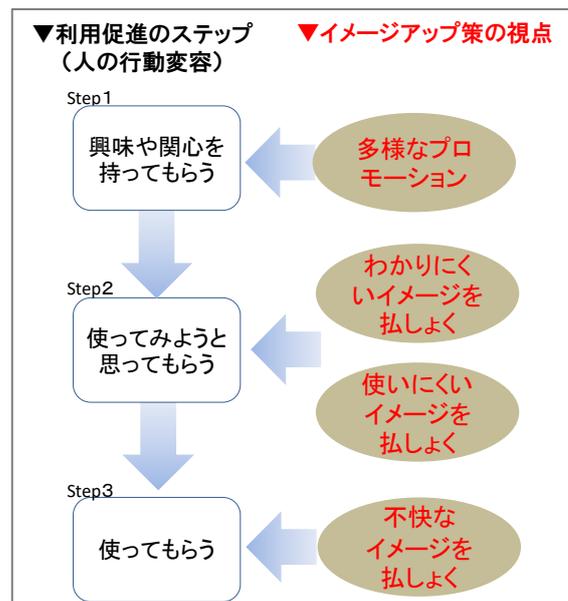
<取組内容>

【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

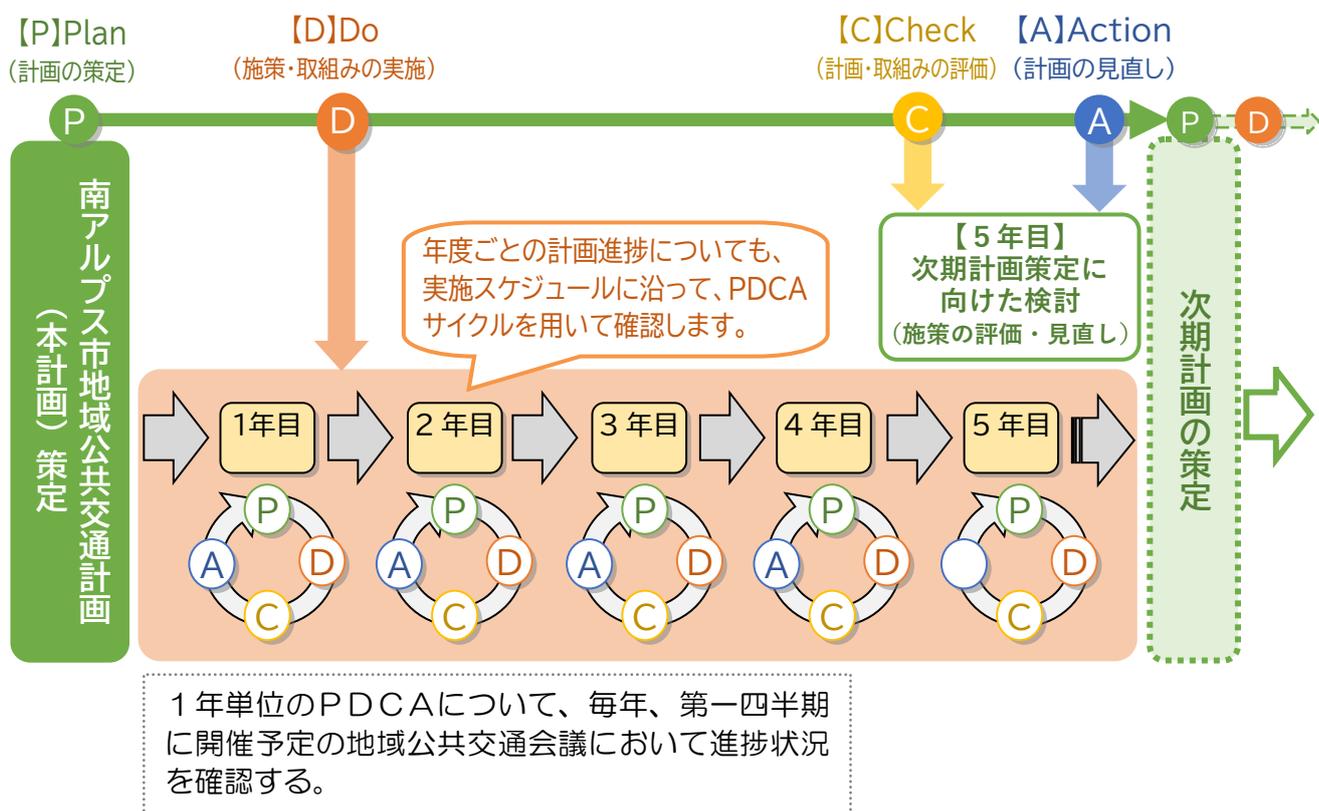
地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

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。

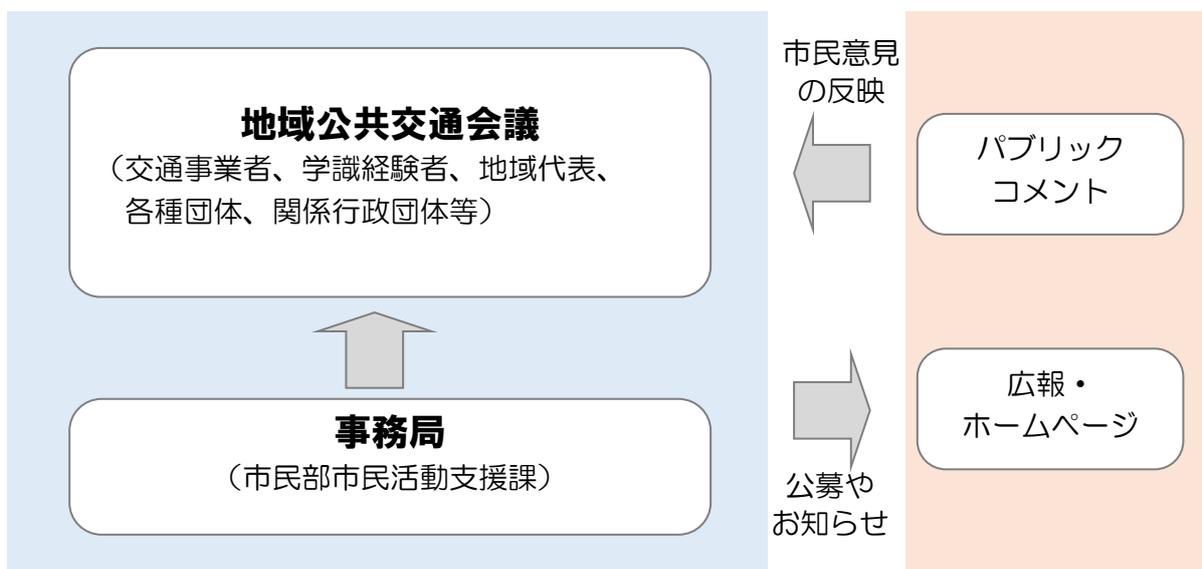
資料編

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（アイシーティー：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】

■M a a S（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/>
