

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 |
| 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施 | 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回につなげていき、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回となっています。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回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回を目指します。 |
| 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券の見直しにより、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見込んでおり、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

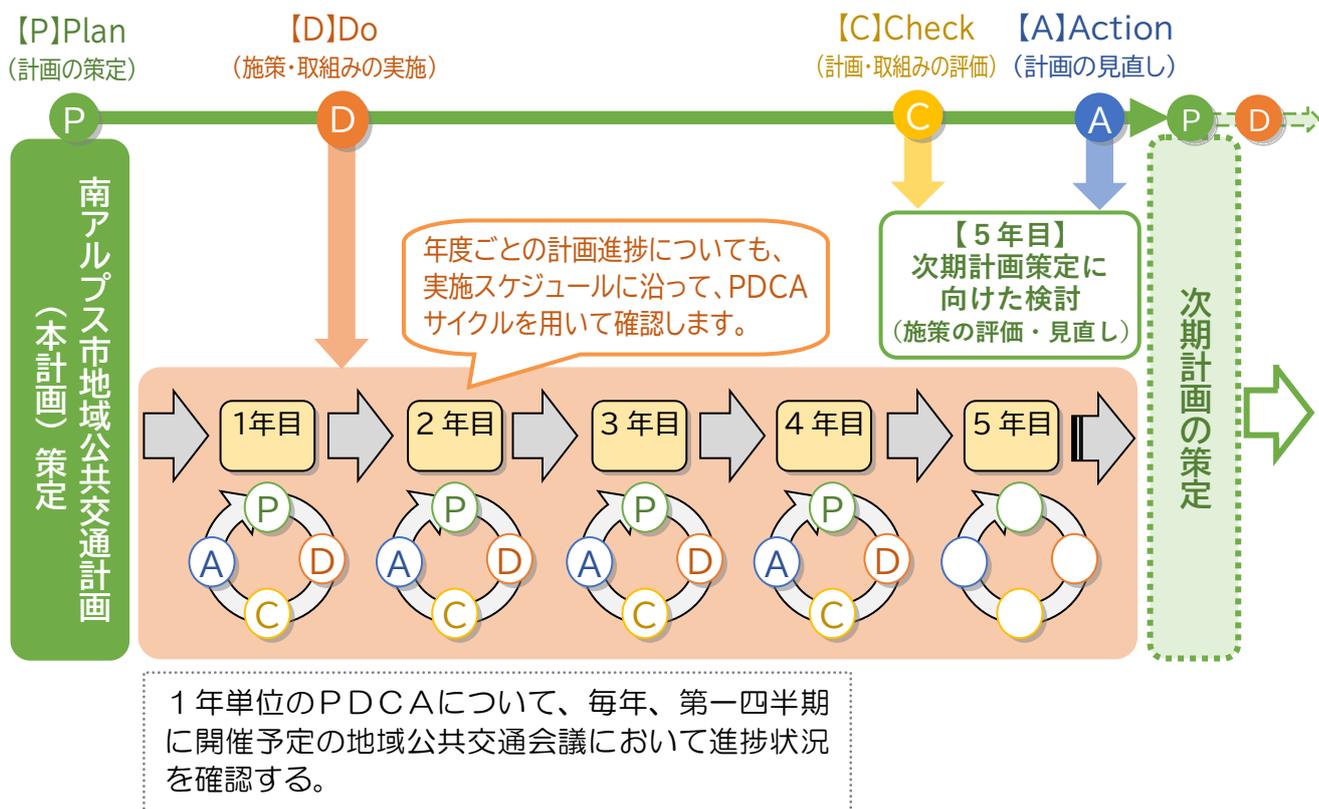
地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

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。

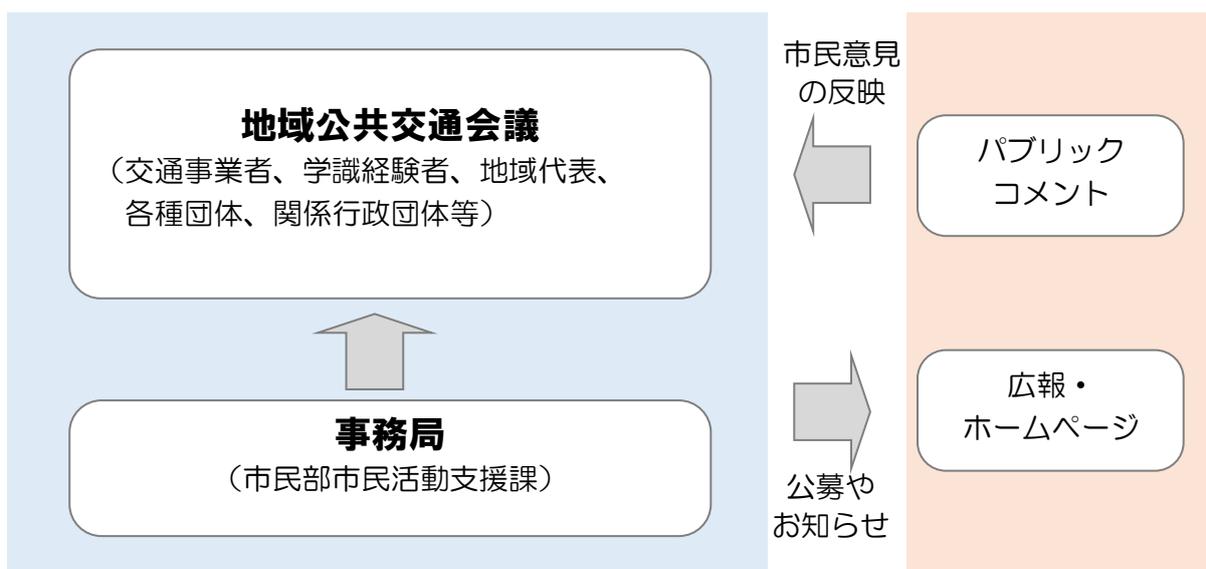
資料編

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 | パブリックコメントの実施 |
| 令和6年3月 | 「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】

■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/>
