

北杜市地域公共交通計画

(案)

令和5年 月

北杜市

目次

第1編 地域公共交通計画の概要と地域の現状と課題	1
第1章 はじめに	2
1. 計画の背景と目的	2
2. 計画の基本事項	2
3. SDGs との関係	3
第2章 現状と課題	4
1. 地域の状況	4
2. 人口と財政状況	7
3. 公共交通の運行状況	11
4. 市民の移動実態及び意識	20
第3章 関連計画の整理	22
1. 本計画の位置づけ	22
2. 上位計画の記載事項	22
3. 関連計画の記載事項	23
第4章 前計画の評価・検証	24
1. 目標値の達成状況	24
2. 各エリアの振り返り	25
第5章 公共交通の課題の整理	26
第2編 公共交通施策の展開	27
第1章 本市の公共交通が目指す姿	28
1. 本市が目指す姿と公共交通の役割	28
2. 本計画が目指す姿	28
3. 本市の公共交通の基本的な考え方	28
第2章 公共交通の活性化に向けた取り組みの方針	29
1. 公共交通体系の維持・改善の方針	29
2. 公共交通の持続可能性の確保に向けた方針	30
第3章 目標とそれを実現するための事業	31
1. 全体目標	31
2. 路線別の個別目標	32
3. 事業一覧	33
4. 事業の詳細	34
第4章 計画の推進	40
1. 各主体の役割	40
2. 公共交通のマネジメントに対する考え方	40

第1編 地域公共交通計画の概要と地域の現状と課題

第1章 はじめに

1. 計画の背景と目的

本市では平成16年及び平成18年の合併以降、旧町村の路線バスを引き継ぎ、市民バスの運行を開始しました。しかし、小さい集落が広く分散しており交通空白地が多い、移住等で新たにできた集落へ対応できていない等、多くの課題を抱えていました。

そのような中で、「北杜市地域公共交通網形成計画（平成30年度～令和4年度）」（以下、前計画）を契機として協働¹による公共交通づくりが始まりました。山梨県で最も広い面積を有する本市の特徴に対応するため、4つのエリアを設定、それぞれに運営委員会が組織され、エリア別に市民の移動実態や公共交通を使った移動ニーズを踏まえながら、公共交通体系が再編されて令和2年度から運行されています。

奇しくもコロナ禍と重なり、移動そのものが減少するという公共交通にとって向かい風の状況が続く中、新たな公共交通体系の利用は着実に伸びており、協働による公共交通づくりは一定の成果を得ているといえます。（この間の協働による公共交通づくりの取り組みが評価され、令和4年度関東運輸局地域交通優良団体にも選定されています。）

一方で、今後さらに人口減少などが進むことにより、本市の公共交通を取り巻く環境は、長期的に厳しいものになっていくと予想されます。協働による公共交通づくりをさらに推進しながら、これまで以上に的確な運行改善や利用促進に取り組んでいくことで、より便利で使いやすく、持続可能な公共交通を実現していくことが重要です。

このような中、令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域がより主体的に公共交通を見直し、それを「地域公共交通計画」としてとりまとめることを求められました。

以上のような背景を踏まえ、市民・行政・交通事業者等が取り組んでいく公共交通施策の方向性を示すことを目的として、「北杜市地域公共交通計画」（以下、本計画）を策定します。

2. 計画の基本事項

（1）計画の区域

本計画の区域は、本市全域とします。

ただし、市民の移動実態等を踏まえ、区域外との間の移動についても、関係自治体や交通事業者等と連携して移動を確保していくものとします。

（2）計画の期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

（3）本計画が対象とするモード（輸送機関）

本計画で対象とするモード（輸送機関）は、鉄道、バス等だけに限定せず、活用できるあらゆる輸送機関を総合的に活用し、必要な移動を確保していくことを目指します。なお、本計画において

注¹協働 同じ目的に向かって複数の主体が協力して物事をおこなうこと。本計画では、市民と行政がより便利で使いやすく、持続可能な公共交通の実現を目指して、ともに公共交通の計画・運営・改善にあたることを指す。

公共交通とは、「乗合での移動（幹線・支線）」、すなわち、鉄道、路線バス、小型路線バス、デマンドバスを指します。

図表 1 本計画が対象とするモード（輸送機関）

分類	モード（輸送期間）
エリアをまたぐ乗合での移動（幹線）	●鉄道 エリア間の移動及び市外への移動を担います。 ※輸送力があり定時性にも優れているため、公共交通体系の軸と位置付けます。 ●路線バス【交通事業者運走路線、市運走路線】 エリアをまたぐ移動（市外への移動を含む）を担います。
エリア内の乗合での移動（支線）	●小型路線バス エリア内の移動を担います。路線バスと同じく定時定路線で運行しますが、定員 10 人前後の小型車両を活用し、エリアを巡回します。 ●デマンドバス エリア内の移動を担います。予約型のバスで、定員 10 人前後の小型車両を活用し、エリアを巡回します。
公共交通へアクセスするための移動	●徒歩・自転車・自家用車・家族送迎 鉄道駅やバス停・デマンドバス乗り場までの移動を担います。
個別の移動	●タクシー 乗合交通では対応できない移動需要に対し、個別に対応します。
特定の目的に特化した移動	●特定の目的を持つ人に特化した移動手段【病院バス、スクールバス、福祉有償運送 等】 公共交通としては位置づけられませんが、地域にある交通資源として、混乗化などの活用を検討します。加えて、これらの移動手段の利用者を公共交通利用に転換させることで、公共交通の利用者の増加や全市的な移動手段の効率化につなげます。

3. SDGs との関係

SDGs（Sustainable Development Goals）は、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された、令和 12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17 の目標と 169 のターゲットから構成され、「地球上の誰一人取り残さない」ことを誓っています。

本市においても、これらの目標を意識して施策を推進することで、目標達成に貢献していくことが求められています。公共交通に関する施策がまとめられている本計画には、以下の目標を関連付けることができます。

図表 2 公共交通が SDGs に貢献できる主な視点

SDGs のゴール	視点	SDGs への貢献の例
  	誰も取り残さない移動手段として	高齢者が病院にいける 高校生が学校に通える 安心・安全に移動できる
 	社会活動の基盤として	地域経済を支える移動を確保 利用者の外出によるにぎわい創出
 	環境効率の高い移動手段として	CO2 排出の削減 渋滞緩和

第2章 現状と課題

1. 地域の状況

(1) 地勢

本市は、山梨県で最も広い面積を有しています。中央部は、八ヶ岳連峰の麓に位置し、台地となっています。西部は甲斐駒ヶ岳等の南アルプス山岳地帯と釜無川による谷地、東部は茅ヶ岳・瑞牆山に連なる中山間地域と須玉川による谷地によって構成されています。釜無川沿いは東西で高低差があり、横断できる場所が限られています。また、須玉川の東側は主に山林となっています。

このように本市は地勢に特徴があり、エリアごとに移動ニーズも異なることから、前計画では、以下の4つのエリア（明野・須玉エリア、高根・長坂・大泉エリア、小淵沢エリア、白州・武川エリア）を設定し、公共交通体系を再編しています。

図表 3 本市の概況と4つのエリア



出典：地理院地図

※エリア名等は北杜市企画課が加筆

(2) 土地利用の状況

本市の土地利用をみると、明野・須玉エリアと白州・武川エリアは大半を山林が占めています。高根・長坂・大泉エリアと小淵沢エリアも、J R小海線より北側は山林が広がっています。建物用地（居住可能地域）は中央部や谷筋にみられ、小規模のものが広範囲に点在している状況です。

図表 4 本市の土地利用状況

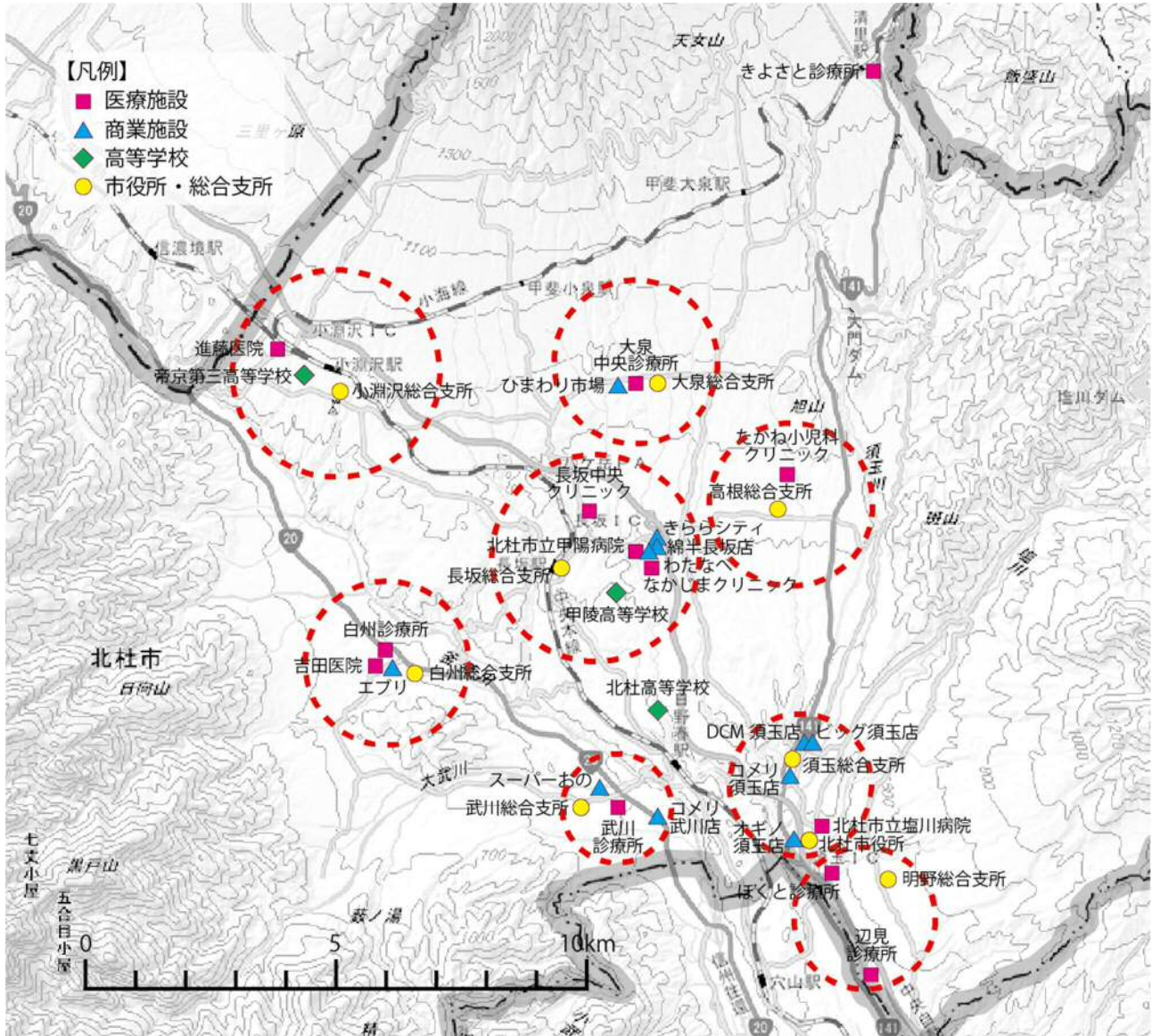


出典：国土地理院 土地利用細分メッシュデータ（平成 28 年度）
※エリア名等は北杜市企画課が加筆

(3) 施設立地の状況

行政施設や病院・診療所、商業施設などは、8つの総合支所周辺に集積している傾向がみられ、多核的なまちが形成されています。

図表 5 本市の施設立地



作成：北杜市企画課
※下地図は地理院地図

地域の状況のまとめ

- 市域が広く、地形的に移動が制限されるところもある
- 居住可能地が広範囲に分布している
- 複数の生活圏がある多核的なまちの構造となっている

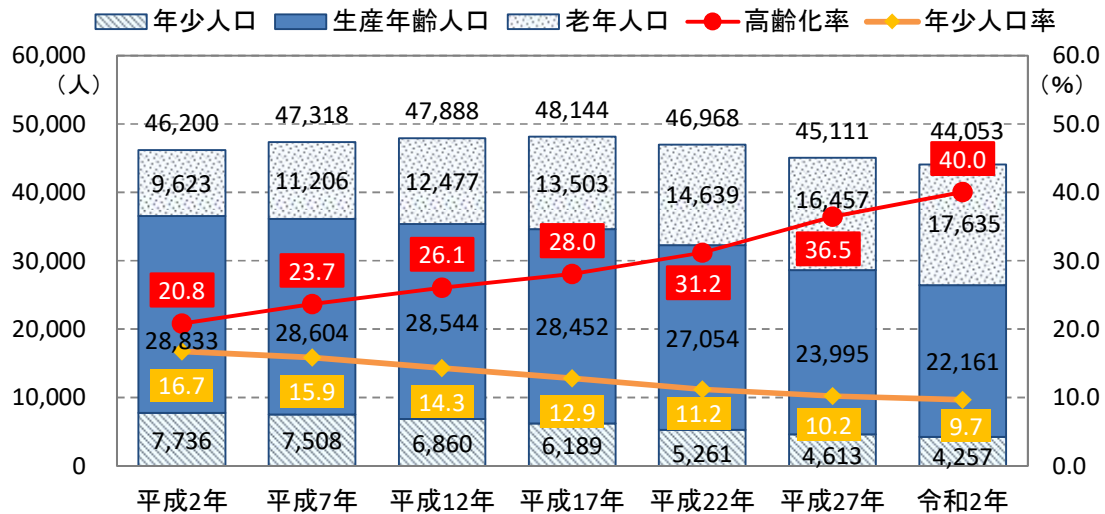
2. 人口と財政状況

(1) 全市的な人口の推移

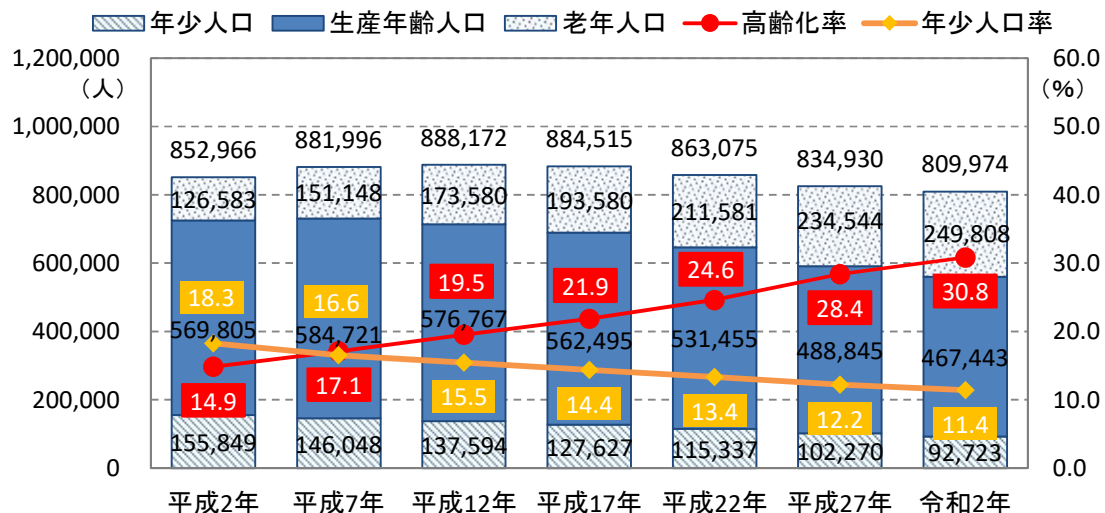
本市の人口は、平成 17 年の 48,144 人をピークに減少し続け、令和 2 年は 44,053 人になっています。年少人口のピークは平成 2 年の 7,736 人で、令和 2 年には 4,257 人まで減少しています。一方で、高齢人口は平成 2 年では 9,623 人でしたが、令和 2 年には 17,635 人になっており、増加し続けています。また、本市の令和 2 年の高齢化率は 40.0%であり、山梨県の高齢化率 30.8%と比べて高くなっています。

総世帯数は増加し、単身高齢世帯数の割合が増加傾向にあります。

図表 6 本市の人口推移（3 区分）

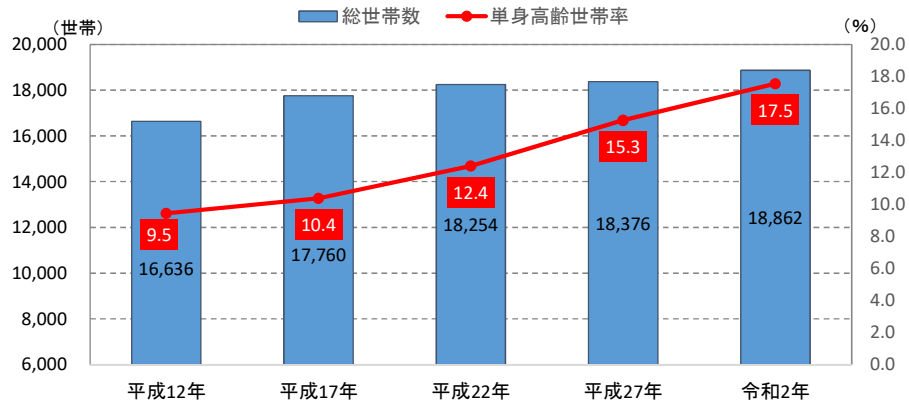


図表 7 山梨県の人口推移（3 区分）



出典：国勢調査
 ※年少人口：15 歳未満人口
 生産年齢人口：15 歳以上 65 歳未満人口
 老年人口：65 歳以上人口

図表 8 総世帯数と単身高齢世帯数の推移

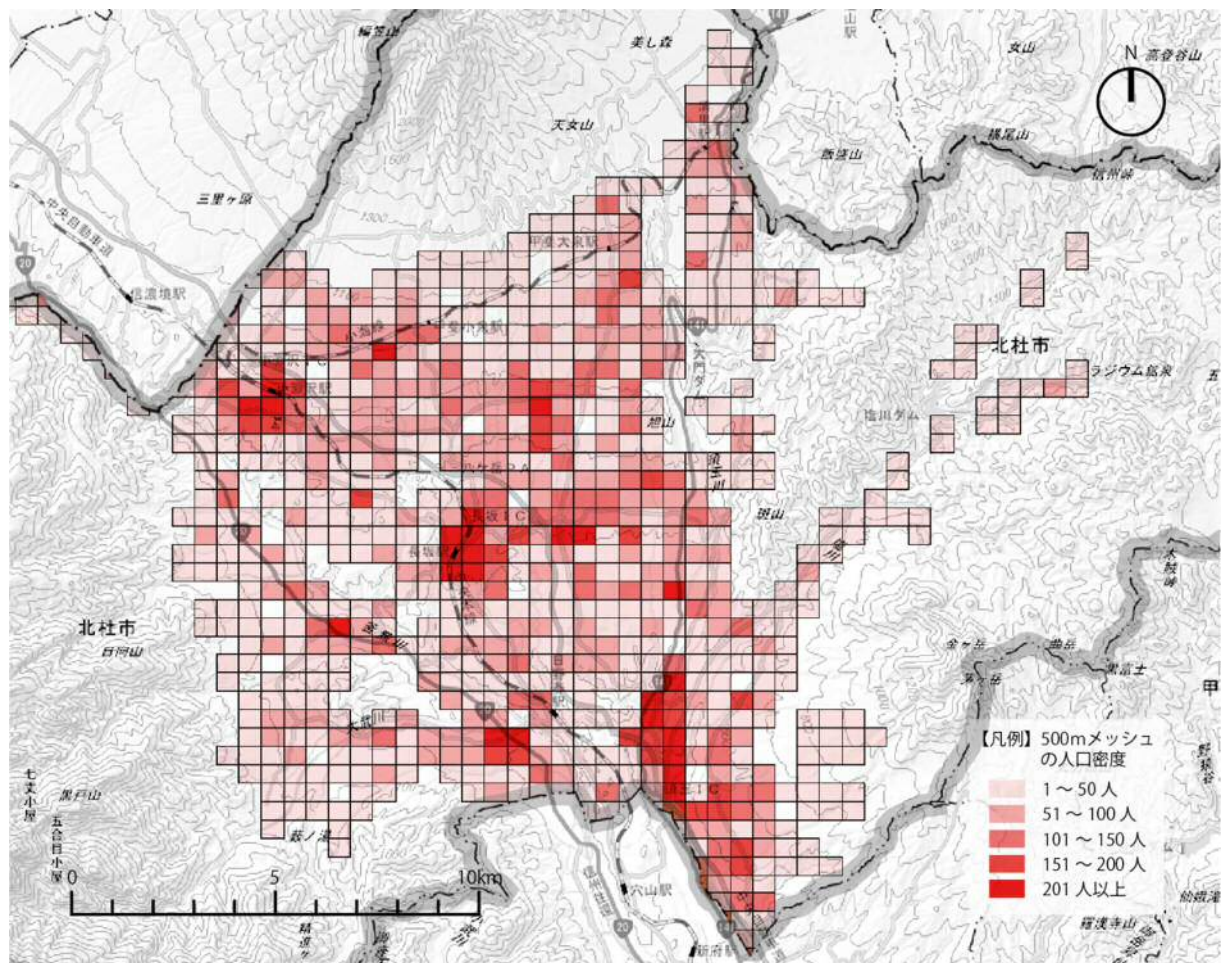


出典：国勢調査

(2) 人口分布と高齢化の状況

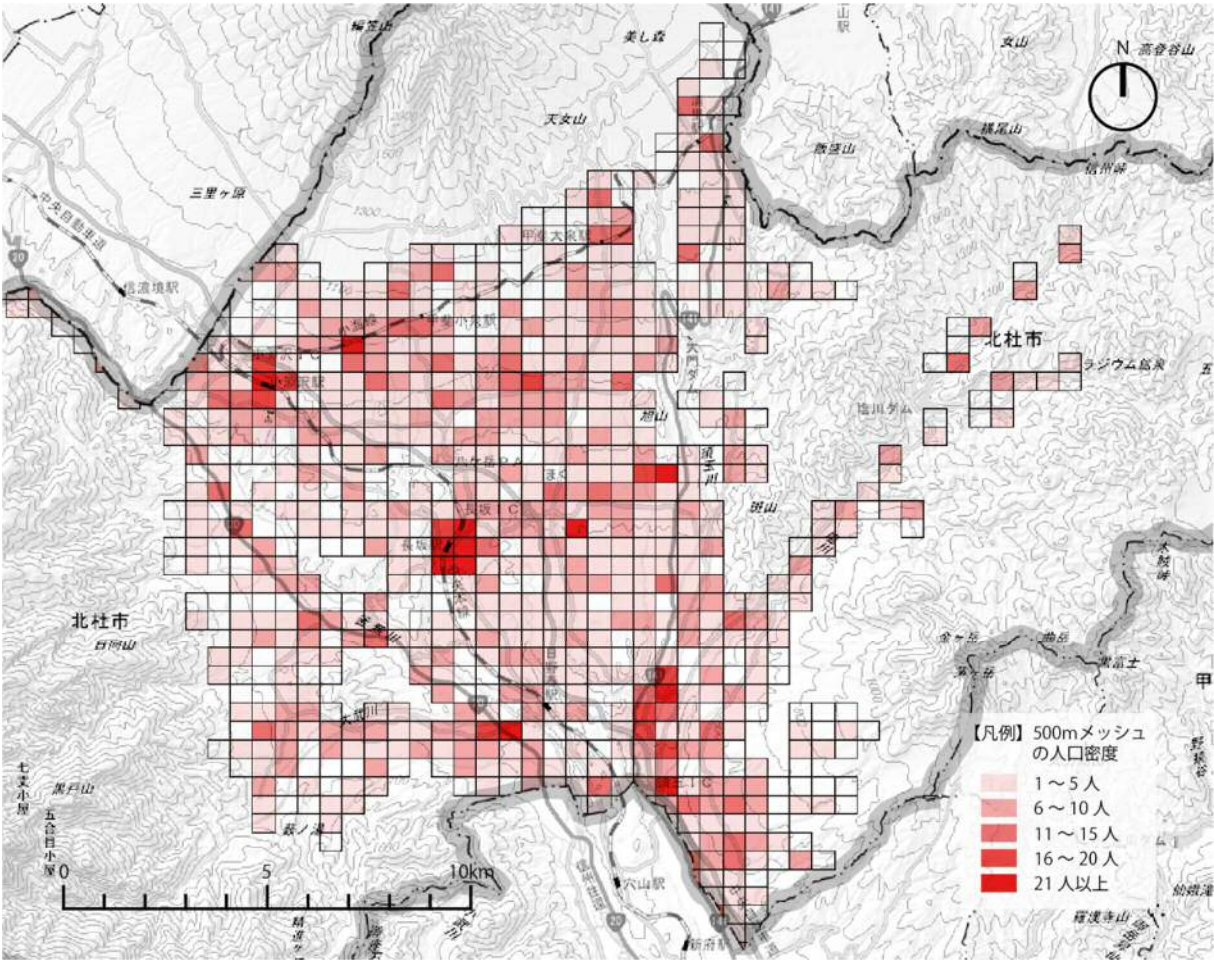
明野・須玉エリア及び白州・武川エリアは、人口が広く分布しており、高齢化が進んでいます。高根・長坂・大泉エリア及び小淵沢エリアは、総合支所周辺に人口が多く分布しており、それ以外では、薄く広く分布しています。また、広範囲で高齢化が進んでいることがわかります。

図表 9 令和2年の人口分布（500mメッシュ）



出典：令和2年国勢調査

図表 10 令和2年の高齢単身世帯の分布（500mメッシュ）



出典：令和2年国勢調査

図表 11 地域の高齢化率

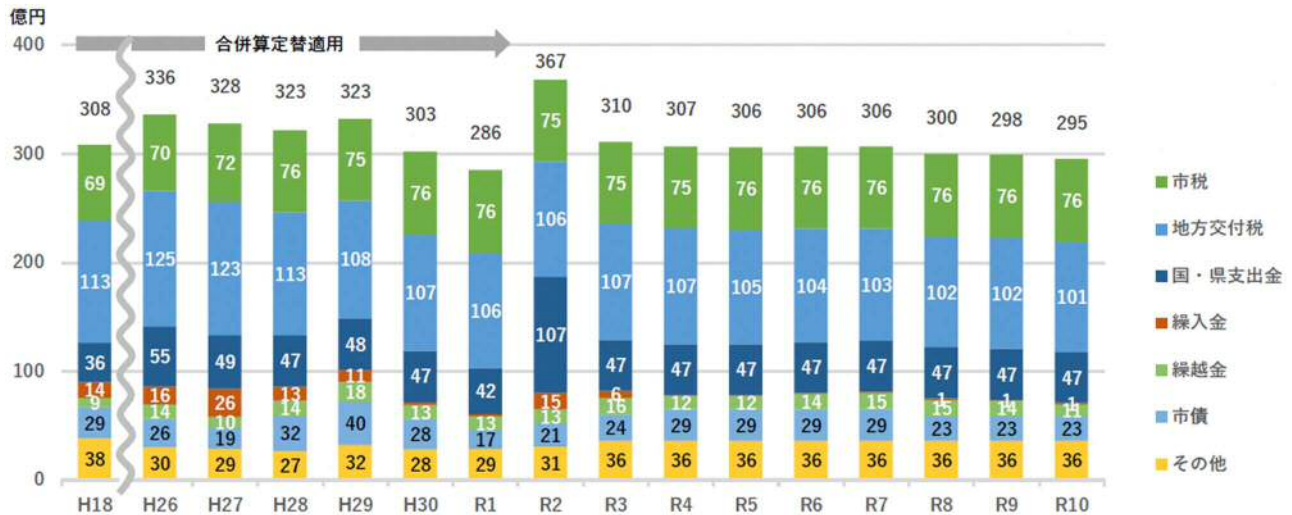
大字		高齢化率	大字		高齢化率	大字		高齢化率	大字		高齢化率
明野	上手	37.0	高根	清里	39.6	長坂	長坂上条	29.5	白州	下教来石	41.6
	上神取	38.5		浅川	51.9		長坂下条	35.2		鳥原	42.2
	浅尾	42.7		長沢	42.4		日野	43.8		白須	43.4
	浅尾新田	38.5		東井出	41.7		富岡	44.0		花水	47.1
	下神取	48.6		堤	28.4		渋沢	67.3		横手	49.5
	小笠原	42.4		村山北割	36.7		塚川	44.2		大坊	48.5
	三之蔵	41.3		箕輪新町	43.4		夏秋	49.6		台ヶ原	46.3
須玉	上津金	49.3	大泉	箕輪	41.1	小淵沢	大八田	40.1	武川	大武川	60.8
	下津金	57.4		村山東割	42.2		中丸	47.3		上教来石	55.2
	穴平	34.9		村山西割	36.3		中島	48.2		牧原	29.7
	若神子	26.3		蔵原	41.0		白井沢	42.4		三吹	42.9
	若神子新町	45.5		小池	36.9		大井ヶ森	44.3		山高	41.5
	境之澤	46.1		五町田	29.5		小荒間	54.0		黒沢	45.9
	大豆生田	37.0		上黒沢	35.8		西井出	40.2		新奥	42.5
	藤田	32.0		下黒沢	40.3		谷戸	42.9		宮脇	39.6
	大蔵	31.3	小淵沢				小淵沢	35.6		柳沢	54.6
	小倉	51.3					上笹尾	44.7			
	東向	45.7					松向	31.6			
	江草	50.8					下笹尾	34.4			
	比志	76.9									
	小尾	66.5									

出典：令和2年国勢調査

(4) 財政の見通し

本市の歳入は、人口減少、少子高齢化による税収の減少や社会保障関連費の増加等の要因に加え、本市の主要財源である地方交付税の合併特例措置による増加額が段階的に縮減されたことで、減少していく見通しになっています。

図表 12 普通会計²の歳入の推移と見通し



出典：新・行政改革大綱

人口と財政状況のまとめ

- 高齢化・人口減少が進んでおり、今後さらに進行していくことが想定される
- 広範囲に集落が分布している。また、同居家族の送迎が見込めない単身高齢者も広く分布している
- 市の財政は縮小傾向にある。その中で、公共交通の運行経費は、一定の水準が確保されてきている

注²普通会計 一般会計と特別会計（上下水道など公営事業会計を除く）を合算した決算統計上の会計区分のこと。

3. 公共交通の運行状況

(1) 本市の公共交通の変遷

本市は平成 16 年度及び平成 18 年の合併以降、旧町村の路線バスを引き継ぎ、市民バスの運行を開始しました。平成 21 年度からはデマンドバスの実証運行を行ったものの、本格運行への移行を見送り、平成 25 年度に実証運行を打ち切っています。

平成 25 年度からは、再び定時定路線型の市民バスを運行し、その後、平成 28 年度には一部路線で車両の小型化を行い、小淵沢・長坂線を北部巡回線として再編し、小泉・長坂線も路線を変更しています。また、市民バスに小・中学生が混乗していた路線については混乗を解消し、市民バスとスクールバスの役割を明確化しています。

平成 29 年度には、北杜市地域公共交通網形成計画が策定され、この計画に基づき令和 2 年度から、4 つのエリア（明野・須玉エリア、高根・長坂・大泉エリア、小淵沢エリア、白州・武川エリア）を結ぶ幹線の路線バスとエリア内の支線（デマンドバス、明野・須玉エリアは小型路線バス）による運行を行っています。

デマンドバスについては、予約業務を行う予約センターを開設し、効率的な運行及び利便性の向上を図っています。

図表 13 本市の公共交通の変遷

年度	できごと
平成 16 年度	合併により北杜市誕生 旧町村の路線バスを引き継ぎ、市民バスとして運行開始
平成 21 年度	デマンドバスの実証運行を開始 [白州・武川エリア／八ヶ岳南麓エリア／明野・須玉エリア]
平成 25 年度	デマンドバスの実証運行期間終了 本格運行へは移行せず、定時定路線型の市民バスを再開 [明野巡回線／須玉巡回線／小淵沢巡回線／武川巡回線／塩川・黒森線]
平成 28 年度	路線再編を実施 ・小淵沢・長坂線の再編（北部巡回線）、小泉・長坂線の路線変更 ・市民バスとスクールバスとの役割を明確化（混乗を解消）
平成 30 年度	4 エリアの運営委員会の設立
令和 2 年度	路線再編を実施 ・幹線と支線からなる公共交通体系へ一新 [通院・買い物便：4 つの幹線（民間路線除く）／4 エリアの支線／デマンドバスの予約を一括して受ける予約センターを開設] [通学・通勤便：5 つの幹線（民間路線除く）] ・支線は運営委員会による計画・評価・改善の体制を構築

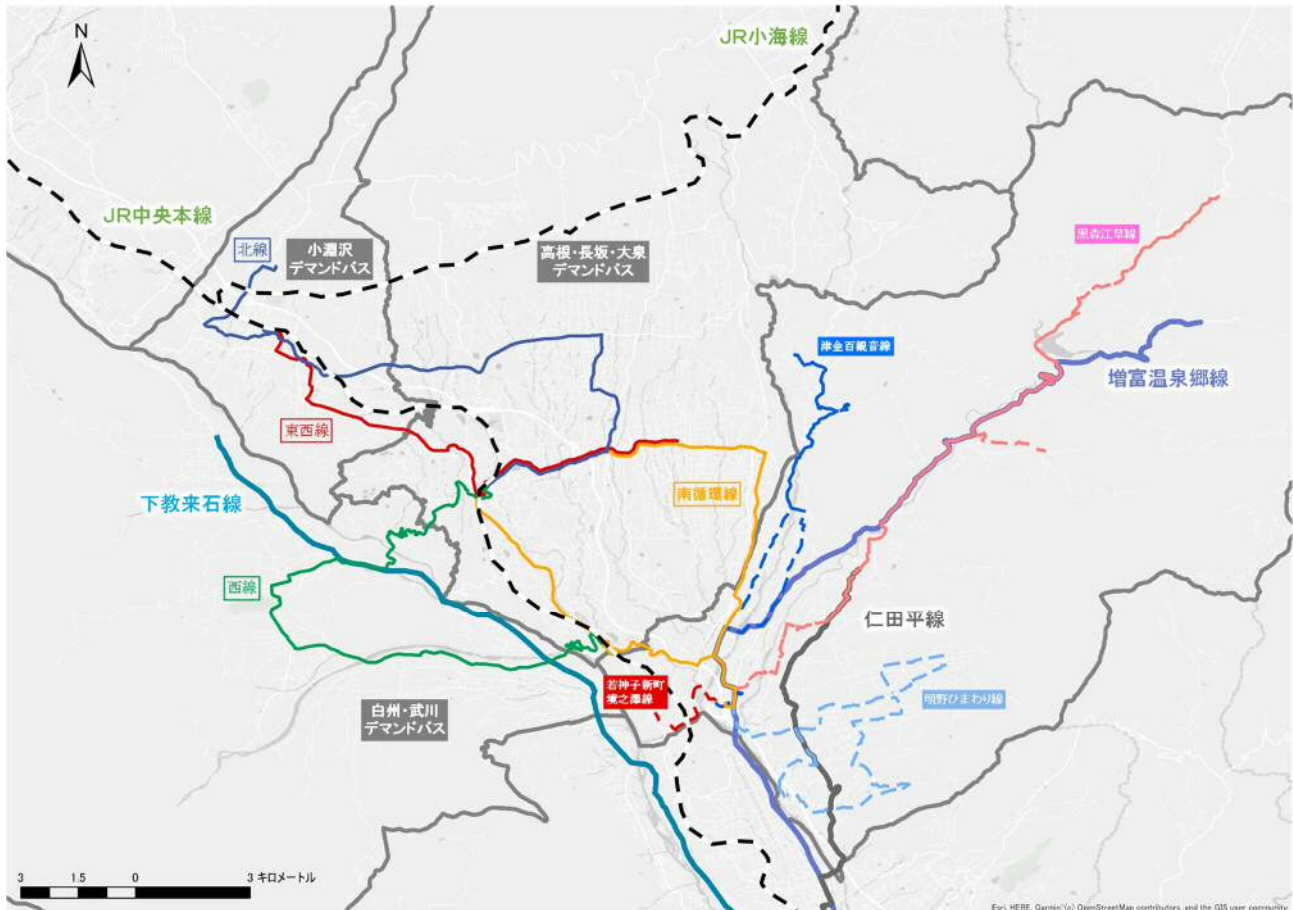
出典：北杜市企画課

(2) 公共交通の状況

①市内の公共交通サービスの全体像

本市の公共交通は、鉄道（2路線）とバス（民間路線2路線、廃止代替路線1路線、市民バス（市内全体の大きな移動を担う「幹線」と、各エリア内の細かな移動を担う「支線」）により構成されています。

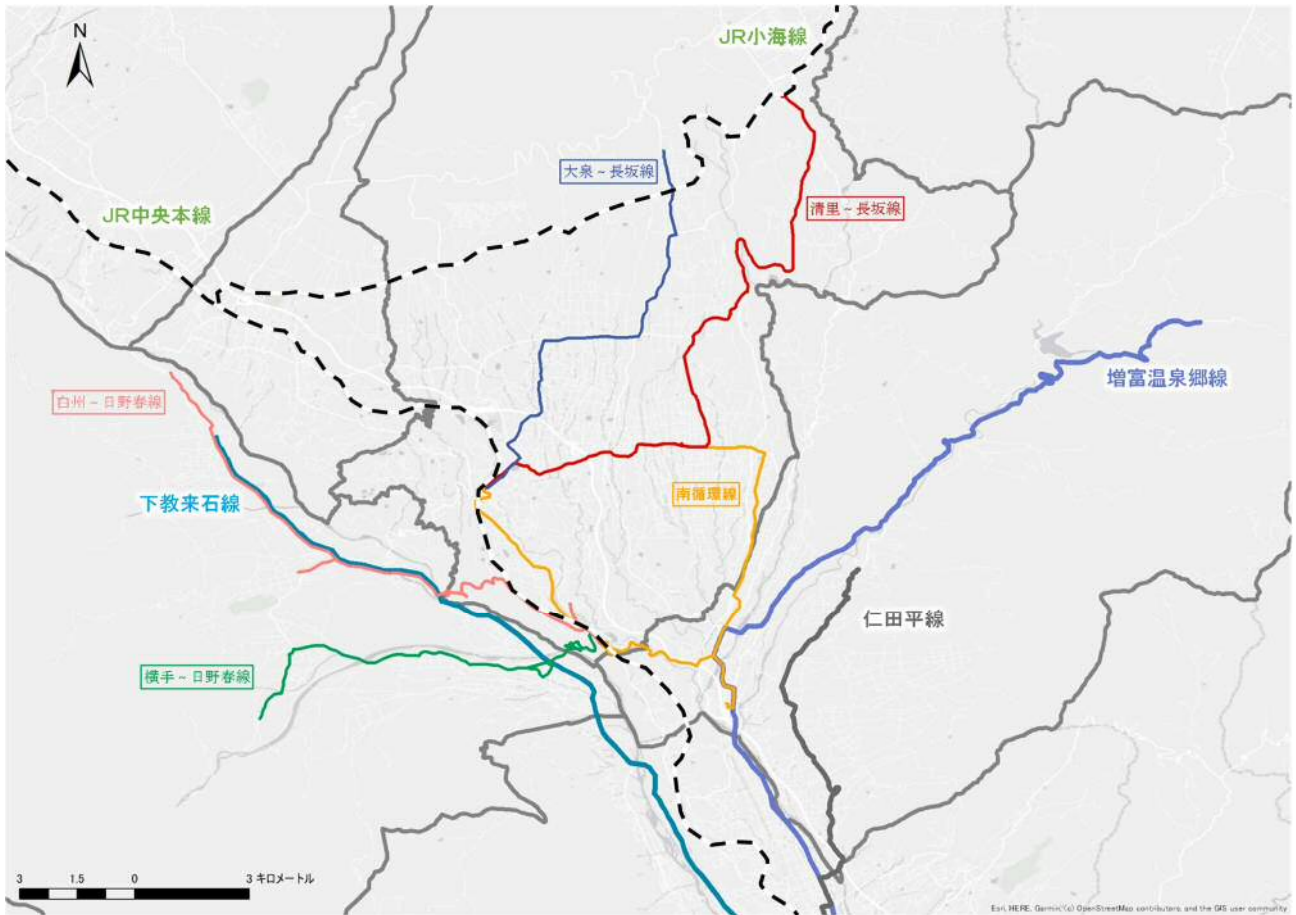
図表 14 日中の路線図と公共交通の一覧



※下地図はOpenStreetMap

分類		凡例	車両 番号	路線名	起点	終点	運行日	運行本数		主な役割	事業 主体	運行主体	運賃	
							平日	休日						
幹線	鉄道	■ ■ ■ ■	-	JR中央本線	東京	塩尻	毎日	駅によって異なる		斐崎方面に移動 長野県方面に移動	JR東日本		距離制	
				JR小海線	小淵沢	小諸								
	市民バス		0	南循環線	長坂駅	長坂駅		14	10	エリア間を移動 鉄道に接続	北杜市	北杜市 地域交通連絡会	一律 200円	
			1	東西線	小淵沢	高根総合支所		8	7					
			2	北線	スパティオ小淵沢	長坂駅		8	6					
			3	西線	日野春駅	長坂駅		9	8					
	民間路線			増富温泉郷線	斐崎駅	増富温泉郷		19	14	斐崎方面に移動	山梨交通		距離制	
			-	仁田平線	斐崎駅	仁田平		11	8					
				下教来石線	斐崎駅	下教来石		13	10		北杜市・斐崎市	山梨交通		
	通院・買物便	廃止代替路線												
支線	市民バス		11	明野・須玉バス 津金百観音線	津金	市役所	平日	6	-	エリア内を移動 幹線に接続	北杜市	北杜市 地域交通連絡会	一律 200円	
			12	明野ひまわり線	市役所	市役所		3						
			21	黒森江草線	黒森	市役所		5						
			22	若神子新町境之澤線	若神子新町	古城入口		6						
				高根・長坂・大泉 デマンド	高根・長坂・大泉エリア			8					一律 300円	
			-											
				小淵沢デマンド	小淵沢エリア			8						
				白州・武川デマンド	白州・武川エリア			8						

図表 15 朝夕の路線図と公共交通の一覧



※下地図はOpenStreetMap

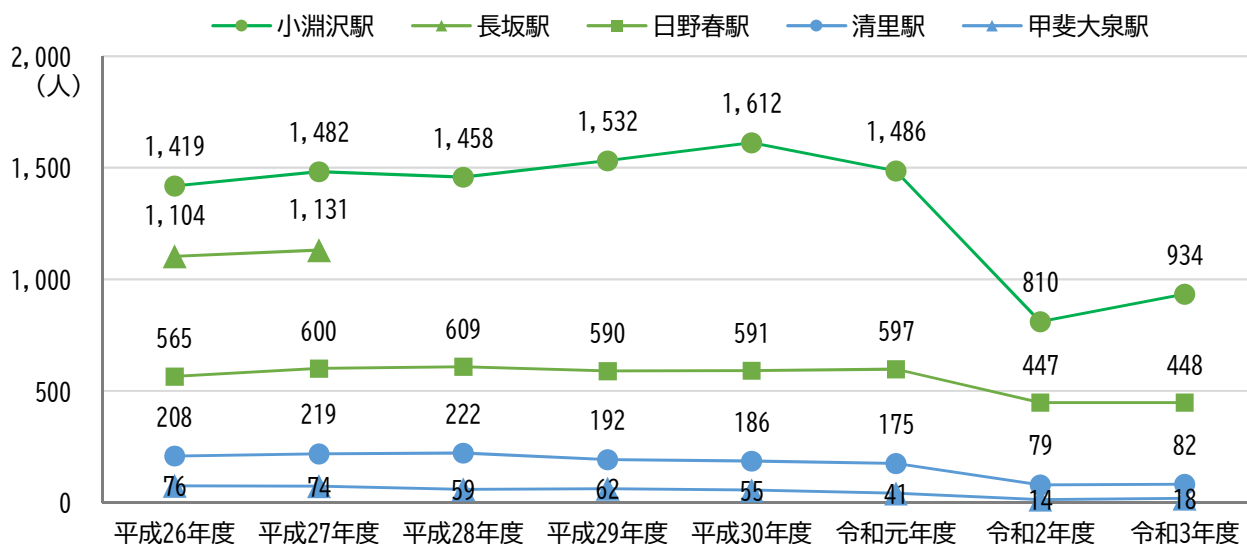
分類		凡例	車両 番号	路線名	起点	終点	運行日	便数		主な役割	事業主体	運行主体	運賃
								平日	休日				
幹線	鉄道	■ ■ ■ ■	-	JR中央本線	東京	塩尻	毎日	駅によって異なる		韭崎方面に移動 長野県方面に移動	JR東日本	距離制	
				JR小海線	小淵沢	小諸							
	市民バス		0	南循環線 ※再掲	長坂駅	長坂駅	平日	14	10	エリア間を移動 鉄道に接続	北杜市	北杜市 地域交通連絡会	一律 200円
			1	清里～長坂線	清里	長坂駅		2	-				
			2	大泉～長坂線	大泉	長坂駅		3					
			3	横手～日野春線	横手	日野春駅		4					
			4	白州～日野春線	白州	日野春駅		4					
	民間路線		-	増富温泉郷線 ※再掲	韭崎駅	増富温泉郷	毎日	19	14	韭崎方面に移動	山梨交通	距離制	
			-	仁田平線 ※再掲	韭崎駅	仁田平		11	8				
		廃止代替路線		-	下教来石線 ※再掲	韭崎駅	下教来石		13	10	北杜市・韭崎市	山梨交通	

②公共交通の利用状況等

1) 鉄道

駅の乗車人員の推移をみると、小淵沢駅が増加傾向、日野春駅、清里駅、甲斐大泉駅は横ばいとなっていました。感染症拡大防止に伴う移動の減少により利用者も減少しています。

図表 16 駅の乗車人員の推移



出典：J R東日本 各駅の乗車人員

※甲斐小泉駅は乗降者数のデータが無いため未記載

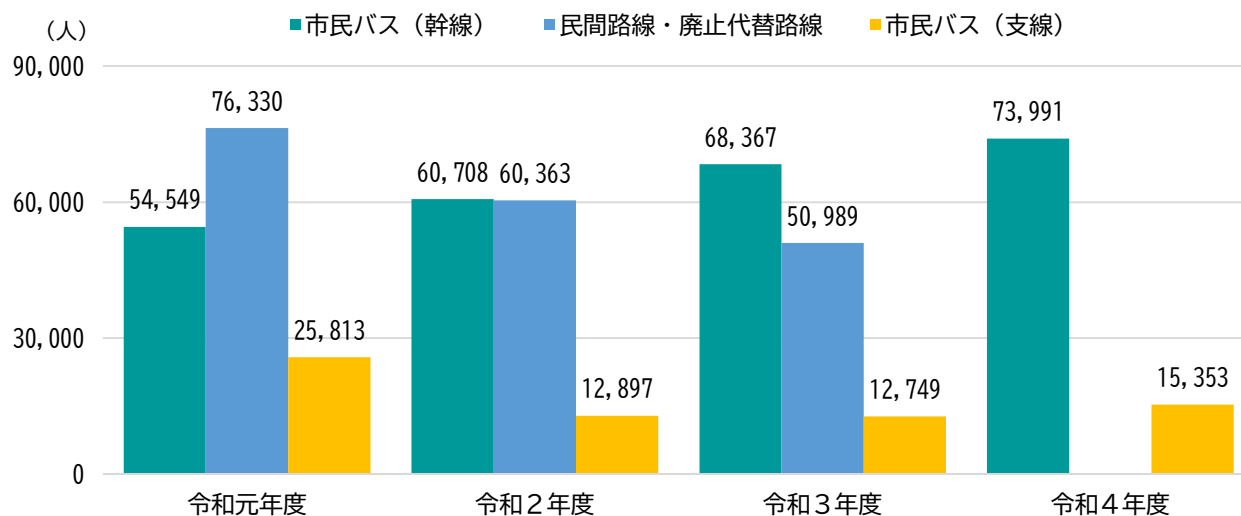
※長坂駅は平成28年度以降のデータ無し

2) バス

バス等の利用者数の推移をみると、市民バス（幹線）は順調に利用者が増えています。民間路線・廃止代替路線は、利用者が減少傾向にあり課題があります。市民バス（支線）は、令和2～3年度に利用者が減っていますが、令和4年度は回復傾向がみられます。

利用者数の推移には、コロナ禍による影響も考えられます。このことを踏まえると、令和2年度に再編された市民バス（幹線・支線）は堅調な滑り出しをしているといえます。

図表 17 路線バスの利用者数の推移



※令和元年度の市民バスは、令和2年度以降の交通体系と概ね対応させながら幹線・支線の実績を分解した参考値

※令和4年度は4～12月の利用ペースがそのまま3月まで続くものとして計算した推計値

図表 18 路線別の状況（通院・買い物便）

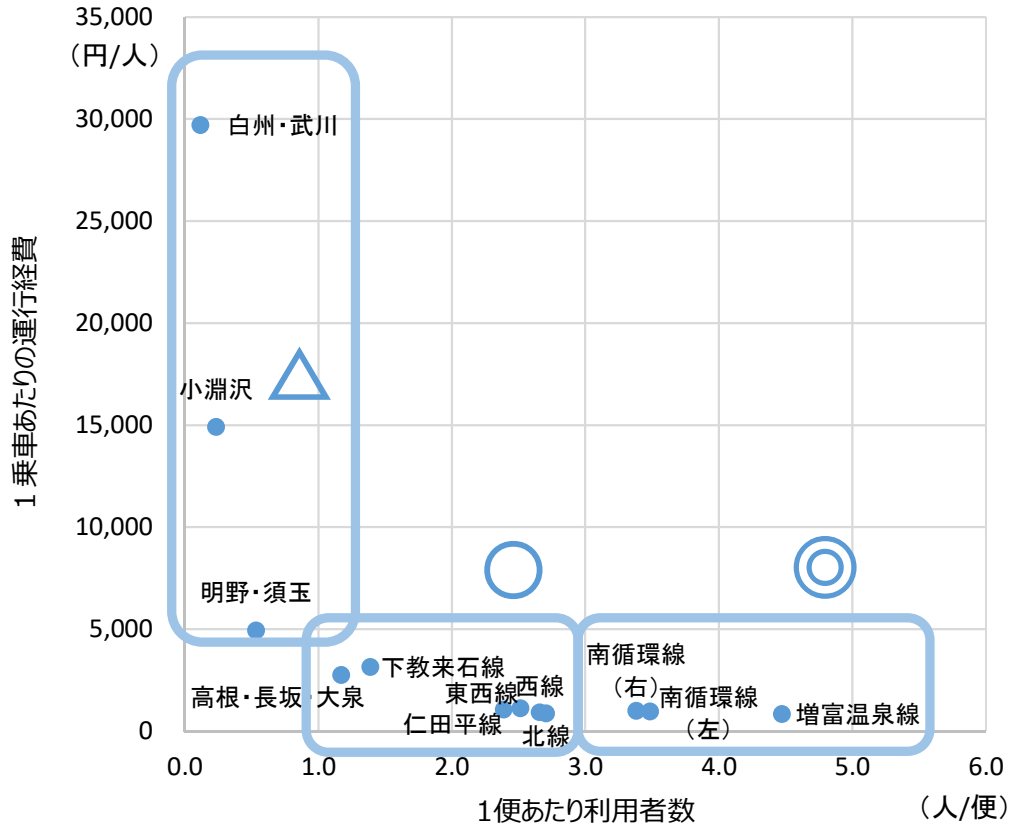
分類		路線名	年間利用者数（人） ※R1は前の公共交通体系のため参考値			1便あたり利用者 （人/便）		1乗車あたりの運行経費 （円/人）		満足度	評価
			R1	R2	R3	R2	R3	R2	R3	R3	判定
幹線	市民バス	南循環線 （右回り）	8,012	7,881	6,118	4.4	3.4	904	975	75.0%	◎
		南循環線 （左回り）		5,781	6,308	3.2	3.5			57.1%	
		東西線	15,264	6,455	6,914	2.2	2.4	1,315	1,044	76.5%	○
		北線		6,774	7,837	2.3	2.7	1,277	863	82.1%	○
		西線	4,080	7,069	8,657	2.2	2.7	1,093	931	81.5%	○
	民間 路線	増富温泉線	29,355	21,641	19,590	4.9	4.5	750	835	92.3%	◎
		仁田平線	10,679	10,758	7,336	3.7	2.5	710	1,116	91.7%	○
	路代廃 線 替止	下教来石線	5,612	3,891	3,547	1.5	1.4	2,874	3,153	89.3%	○
支線	明野・ 須玉	津金百観音線	3,930	1,486	1,520	0.4	0.5	5,757	4,945	66.7%	△
		明野ひまわり線		273	170						
		黒森江草線		494	827						
		若神子新町境之澤線		170	358						
	高根・長 坂・大泉	高根・長坂・大泉 デマンド	19,013	9,359	9,187	1.2	1.2	2,791	2,755	84.0%	○
	小淵沢	小淵沢デマンド	1,246	747	457	0.4	0.2	10,728	14,902	58.1%	△
	白州・ 武川	白州・武川デマンド	1,624	368	230	0.2	0.1	31,518	29,703	81.8%	△

図表 19 路線別の状況（通学・通勤便）

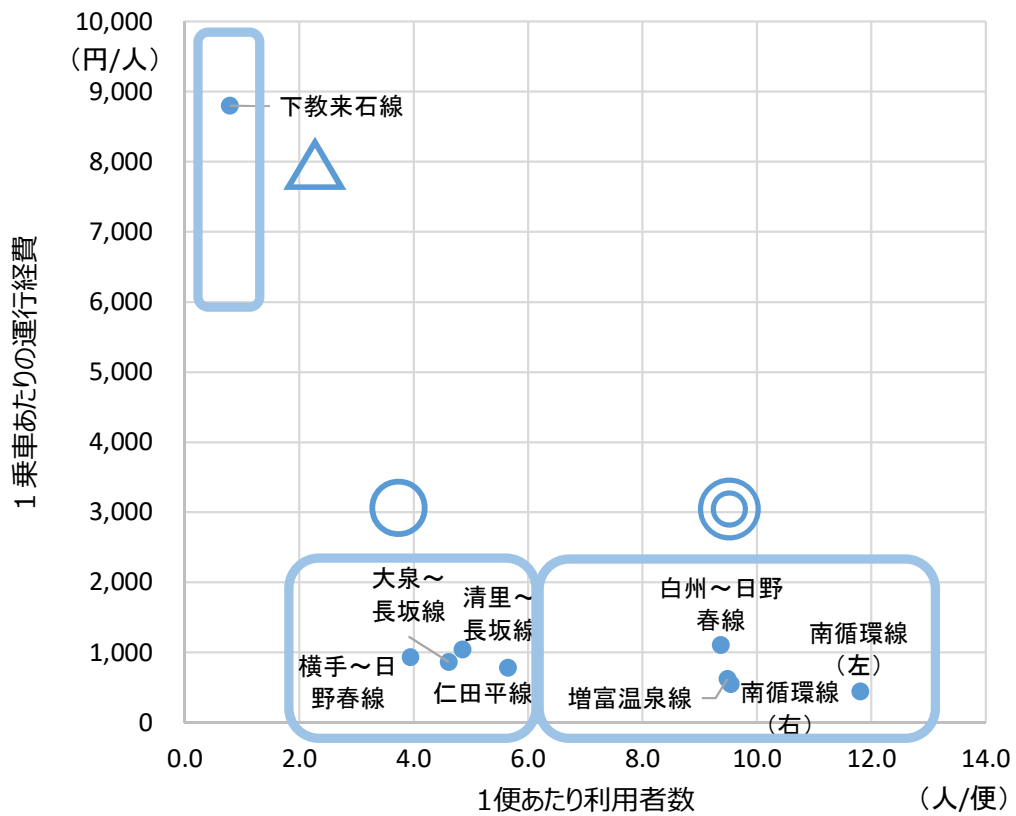
分類		路線名	年間利用者数（人） ※R1は前の公共交通体系のため参考値			1便あたり利用者 （人/便）		1乗車あたりの運行経費 （円/人）		満足度	評価
			R1	R2	R3	R2	R3	R2	R3	R3	判定
幹線	市民バス	南循環線 （右回り）	6,406	3,165	6,615	4.6	9.5	705	491	92.9%	◎
		南循環線 （左回り）		7,343	8,184	10.6	11.8			90.0%	
		清里～長坂線	2,724	1,372	2,243	3.0	4.9	1,315	1,044	100.0%	○
		大泉～長坂線	4,459	1,433	3,196	2.1	4.6	1,277	863	92.3%	○
		横手～日野春線	6,617	2,833	3,642	3.1	3.9	1,093	931	100.0%	○
		白州～日野春線	6,987	10,602	8,653	11.5	9.4	972	1,105	100.0%	◎
	民間路線	増富温泉線	22,973	16,936	15,331	10.5	9.5	559	623	92.3%	◎
		仁田平線	5,700	5,743	3,916	8.3	5.7	499	784	91.7%	○
	路代廃線 替止	下教来石線	2,010	1,394	1,270	0.9	0.8	8,023	8,802	92.3%	△

※民間路線・廃止代替路線は、市内利用分の推計値（令和4年度のOD調査から算出した利用比で按分）

図表 20 路線別の評価の状況（通院・買い物便）



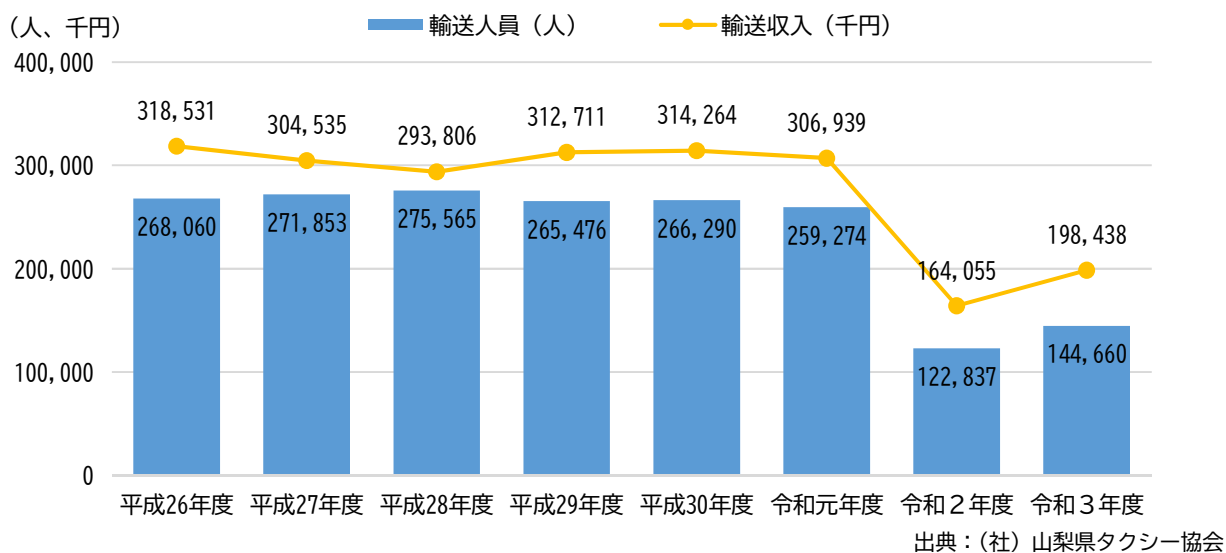
図表 21 路線別の評価の状況（通学・通勤便）



3) タクシー

市内のタクシーの輸送人員と収入の推移をみると、令和元年度までは横ばいとなっていました
が、感染症拡大防止に伴う移動の減少により利用者も減少しています。

図表 22 市内のタクシーの輸送人員と収入



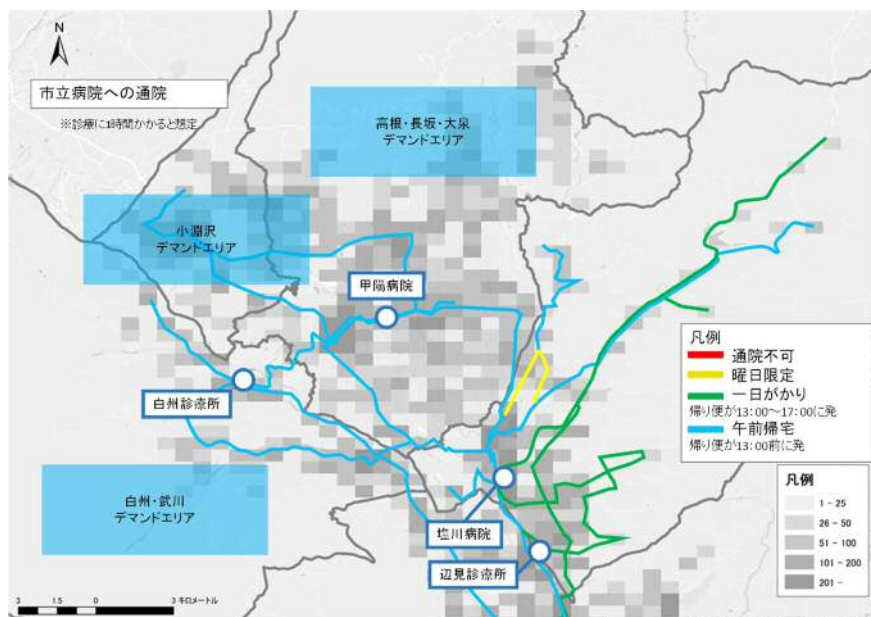
(4) サービスレベルの評価

「サービスレベル」とは、生活上の移動の目的ごとに公共交通の利便性を評価したものです。ここでは、前計画で公共交通の主なターゲットとされた交通不便者（高齢者・高校生）の移動に着目して目的別（通院・買い物、通学）にサービスレベルを測定しています。

①通院・買い物

通院・買い物のサービスレベルは、最寄りの市立病院への通院に使える公共交通を評価します。日中の通院・買い物便をみると、須玉・明野エリアの一部でサービスレベルが低い地域があります。

図表 23 通院・買い物のサービスレベル

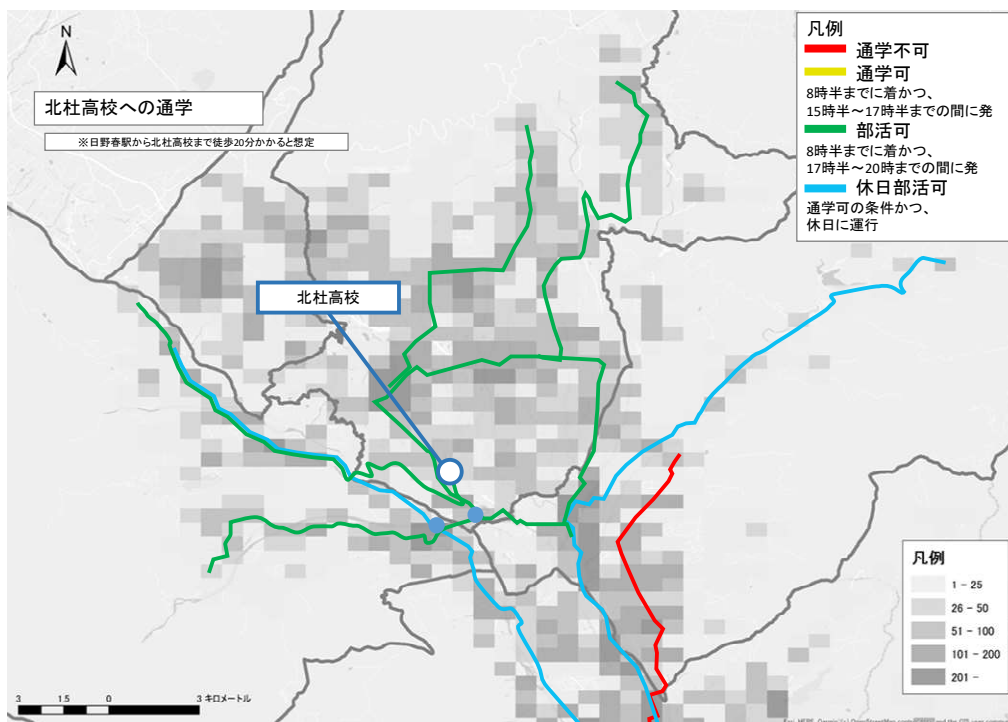


②通学

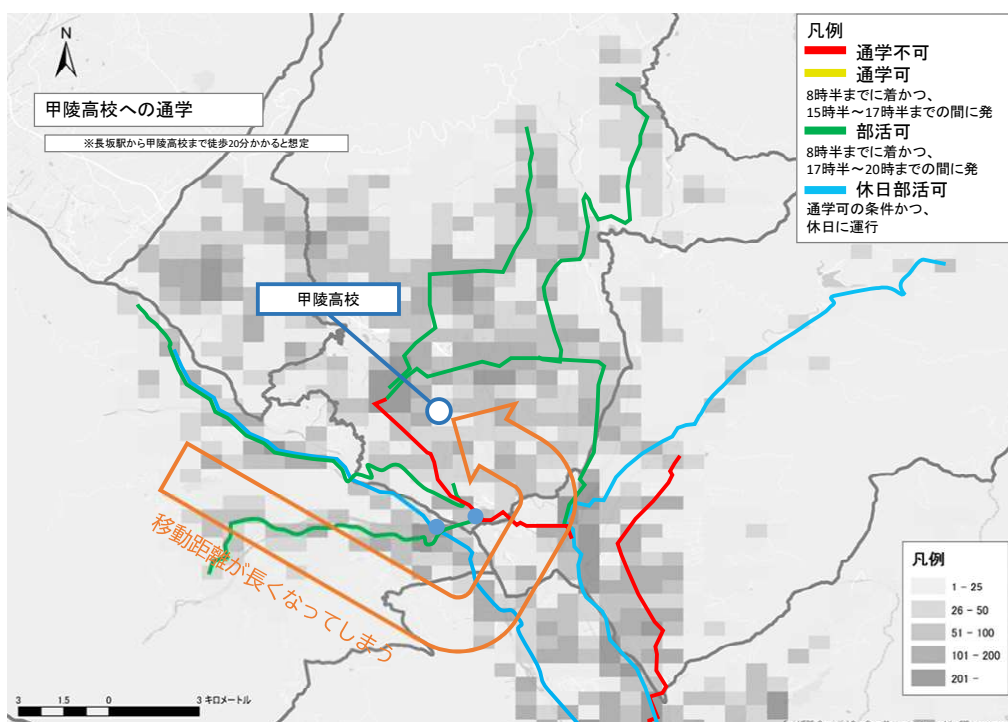
通学のサービスレベルは、市内の公立高校への通学に使える公共交通を評価します。朝夕の通学・通勤便をみると、南循環線の一部で JR との接続が悪く、公共交通で甲陵高校・帝京第三高校に通学できない区間が発生しています。仁田平線は、葦崎方面への移動に特化しています。

また、通学はできるものの、白州・武川エリアから甲陵高校・帝京第三高校に通学する場合、遠回りになってしまう課題があります。

図表 24 通学のサービスレベル（北杜高校）

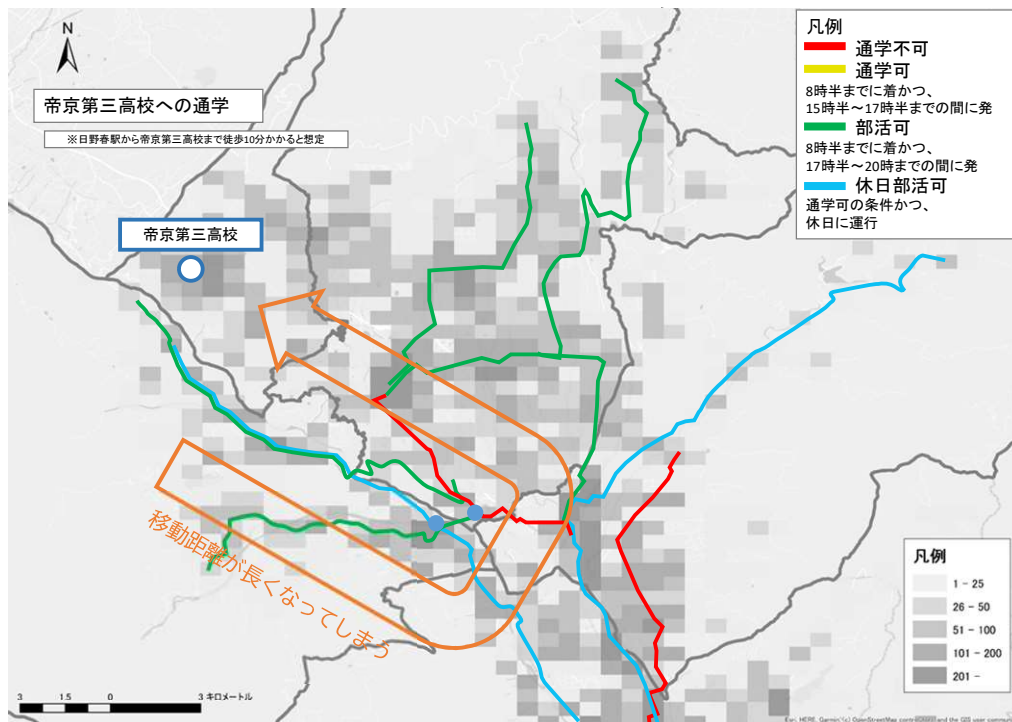


図表 25 通学のサービスレベル（甲陵高校）



※下地図はOpenStreetMap

図表 26 通学のサービスレベル（帝京第三高校）



公共交通の運行状況のまとめ

- バスの利用者数は、全体としては、コロナ禍の影響を受ける中、堅調な推移をしていると考えられる。
一方で、路線別にみえていくと、順調な路線と課題のある路線が混在している
- 通院・買い物のサービスレベルは、明野・須玉エリアの一部で低い地域が発生している
- 市内高校への通学の移動は概ね確保されているが、JR との接続や通学距離の観点で改善の余地がある

4. 市民の移動実態及び意識

本計画を策定するにあたり、平成 29 年度に実施した市民の移動実態と公共交通に対する意識等を把握するアンケート調査の再分析を行いました。

(1) 調査概要

アンケート調査の概要を以下に示します。

図表 27 アンケート調査の概要

対象者	高校生以上の北杜市在住者
調査期間	平成 29 年 6 月 23 日～7 月 9 日（7 月 31 日到着分までを有効票とした）
配布数	3,000 票（世帯）（うち、戻り票 2 票）
回収数	1,543 票
有効回答数	1,540 票（有効回答率 51.4%）
回答者数	3,416 人

※アンケートは市内 3,000 世帯に対して配布しているが
1 つのアンケート票で最大 4 人が回答可能としたため
複数の世帯員から回答を得ており、回答者数は 3,416 人となっている

(2) 主な移動先からみる生活圏のまとめ

主な移動先からみる生活圏のまとめは、「明野・須玉エリア」「高根・長坂・大泉エリア」「小淵沢エリア」「武川・白州エリア」の 4 つとなっています。

図表 28 主な移動先からみる生活圏のまとめ

エリア名	主な移動先		
	通勤・通学	通院	買い物
明野・須玉エリア	北杜市役所周辺 韮崎市 峡中地域	塩川病院 辺見診療所 ほくと診療所 韮崎市	北杜市役所周辺 韮崎市
高根・長坂・大泉エリア	峡中地域 韮崎市 長坂駅周辺 総合支所周辺	甲陽病院	きららシティ
小淵沢エリア	小淵沢駅周辺 峡中地域 韮崎市 富士見町	富士見高原病院 甲陽病院 峡中地域	きららシティ 小淵沢駅周辺 富士見町
武川・白州エリア	韮崎市 峡中地域 総合支所周辺	武川診療所 白州診療所 韮崎市	ツルハドラッグ北杜武川店 エブリ 韮崎市

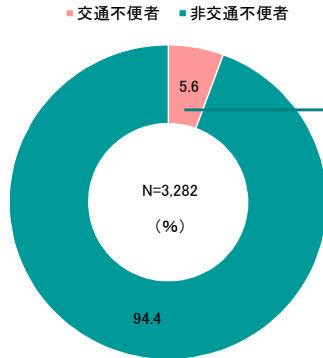
出典：移動と公共交通に関するアンケート（市民アンケート）

(3) 公共交通に対する市民の意識

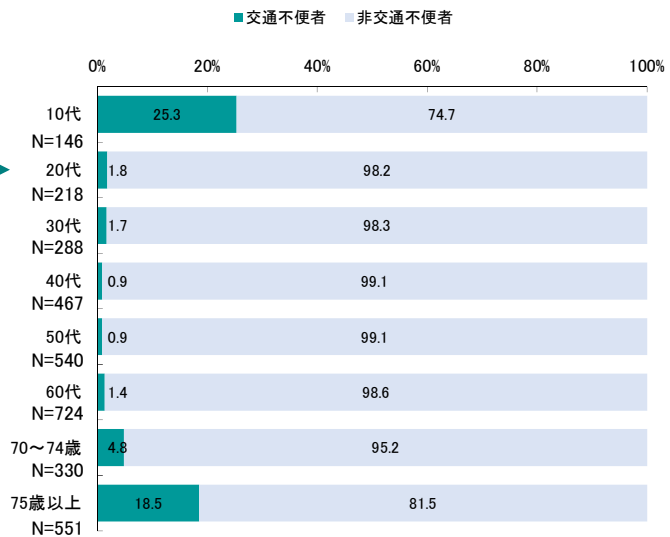
①交通不便者の実態

交通不便者は 5.6%であり、内訳をみると「10代」「70～74歳・75歳以上」に集中しています。

図表 29 交通不便者の割合



図表 30 年代別交通不便者の割合

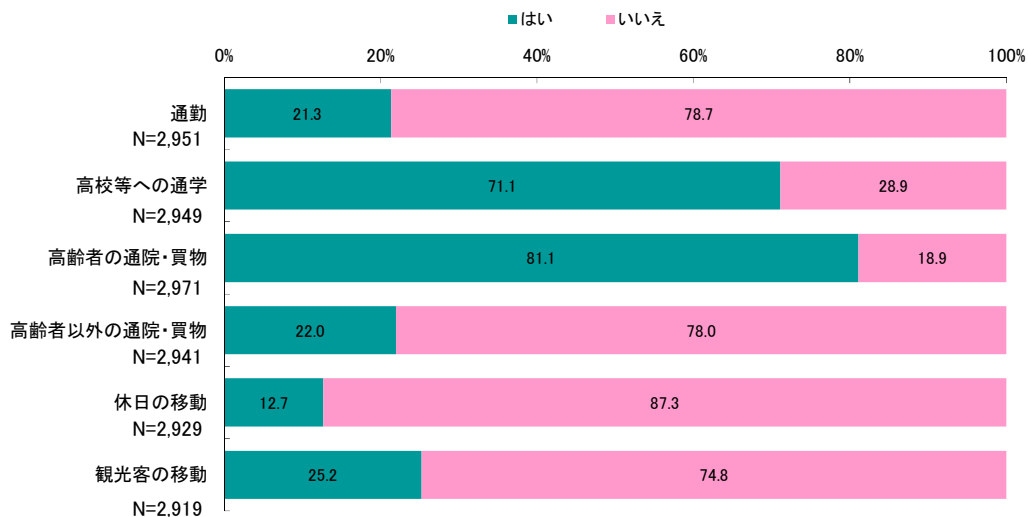


出典：移動と公共交通に関するアンケート（市民アンケート）

②公共交通で優先的に対応すべき移動

市民バスなど税金で運行している公共交通で担保すべき移動については「高齢者の通院・買い物」（81.1%）、「高校等への通学」（71.1%）となっています。公共交通のターゲットは高校生と高齢者とする声が多くなっています。

図表 31 市民バスなどで対応すべき移動



出典：移動と公共交通に関するアンケート（市民アンケート）

市民の移動実態及び意識のまとめ

- 市民の移動実態は4つの生活圏に分かれる
- 交通不便者は 10代及び高齢者に集中している
- 公共交通で優先的に対応すべき移動は、「高齢者の通院・買い物」「高校等への通学」となっている

第3章 関連計画の整理

1. 本計画の位置づけ

本計画は「第3次北杜市総合計画」に基づき、公共交通分野の施策を総合的に推進するための個別計画です。公共交通はまちづくり、福祉等の分野とも関わりが深いため、これらの分野の施策とも連携していきます。

図表 32 計画の位置づけ



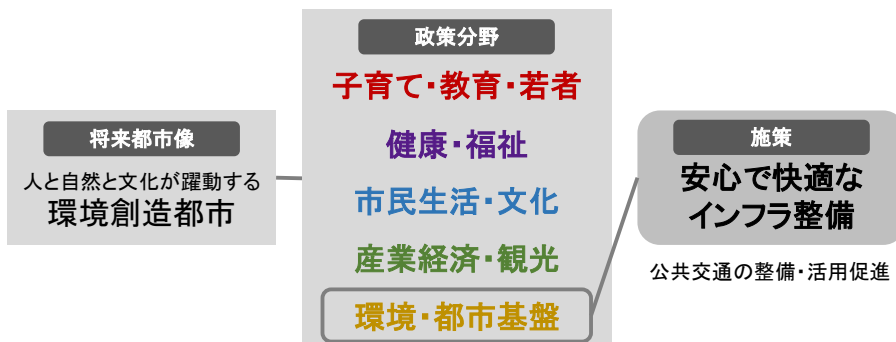
2. 上位計画の記載事項

(1) 第3次北杜市総合計画

すべての政策分野の施策の方向性を示した本市の最上位計画です。将来都市像「人と自然と文化が躍動する環境創造都市」が掲げられ、各地域の個性を活かす努力を継続しながら「北杜は一つ」の考えのもとに10年後に子どもが賑わう夢叶うまち、市民が幸せを実感できるまちの実現を目指すとしています。

将来都市像の実現に向けて、前期基本計画の部門別計画においては、5つの政策分野と21の施策が掲げられています。公共交通は、政策分野「環境・都市基盤」の施策「安心で快適なインフラ整備」の中に位置づけられています。

図表 33 総合計画における公共交通施策の位置づけ

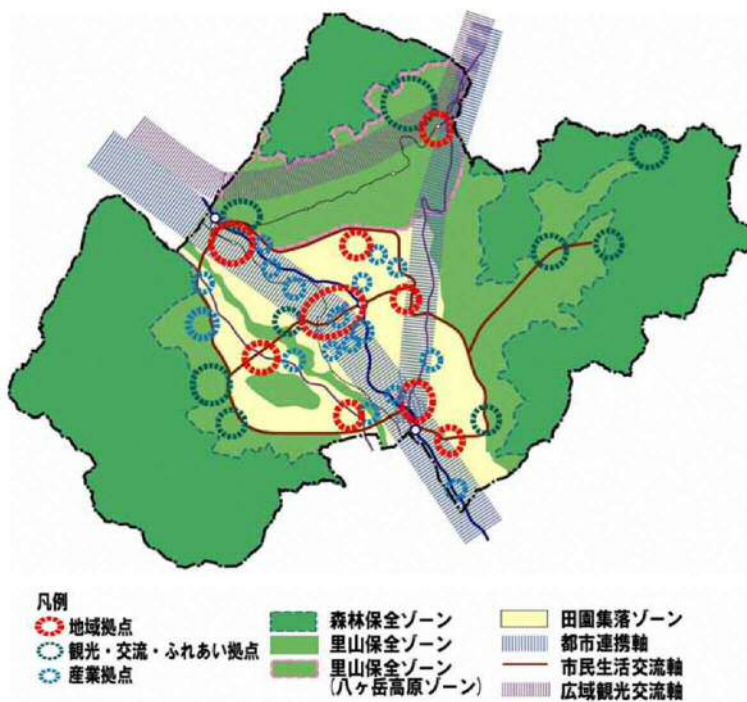


3. 関連計画の記載事項

(1) 北杜市まちづくり計画

本市の土地利用の方針を具体的に示した計画です。地域における生活や活動の中心として、総合支所周辺 8 地区及び清里駅周辺地区の 9 つの地域拠点が設定されています。公共交通は、市民が地域拠点を利用できるようにすること、各拠点間の連携を考慮することが求められています。

図表 34 目標とするまちづくりの骨格構造



出典：北杜市まちづくり計画

(2) 北杜市過疎地域持続的発展計画

本市の過疎地域の持続的な発展を実現するための事業（産業、都市基盤、生活環境、保健・福祉、教育、地域文化、集落維持等）をまとめた計画です。公共交通は、過疎地域の高齢者や児童等の移動手段を確保するため、JRとの接続、スーパーや医療機関などを結ぶ市民バス等により、公共交通機関のネットワーク化を推進することが求められています。

(3) 第4次北杜市地域福祉計画

誰もが安心して暮らせる住民参加と支え合いのまちづくりを推進するための施策をまとめた福祉分野の計画です。公共交通は、福祉分野の移動支援サービス（福祉有償運送等）との役割分担が求められています。

関連計画の整理のまとめ

- 本市の公共交通は、各地域での暮らしの土台になるとともに、地域間をつなぐ役割も期待されている
- 限られた交通資源を効果的に活用するため、特定の目的に特化した移動と適切な役割分担をしていくことが求められる

第4章 前計画の評価・検証

1. 目標値の達成状況

前計画で設定した目標値の達成状況を以下に示します。

(1) 生活に必要な移動を地域公共交通ネットワークとして確保する

目標値の内容	基準値 (平成28年度)	実績値 (令和3年度)	目標値 (令和4年度)	達成状況
幹線の運行便数	6～12便	14,947人	8便程度	達成
新たに運行する支線	—	4エリア	4エリア	達成
公共交通カバー圏率 ³	87.6%	99.5%	95%	達成

(2) 路線が維持されるよう、行政、市民、事業者が誇りと責任を持って取り組む

目標値の内容	基準値 (平成28年度)	実績値 (令和3年度)	目標値 (令和4年度)	達成状況
幹線の1便あたり利用者数	2.5人/便	3.9人/便	3人/便	達成
朝夕通学便の利用者数		6.4人/便	5人/便	達成
幹線(通学便含む)の収支率 ⁴	15.8%	16.5%	15.8%	達成
支線の収支率(エリアごと)	明野・須玉	3.2%	15.8%	未達
	高根・長坂・大泉	5.2%		
	小淵沢	2.2%		
	白州・武川	1.9%		

(3) 行政、市民、事業者が地域公共交通について考え、改善する

目標値の内容	基準値 (平成28年度)	実績値 (令和3年度)	目標値 (令和4年度)	達成状況
地域における公共交通の運営会議開催数(エリアごと)	—	1日1便	2回/年	達成
地域における公共交通の運営会議の継続地域	—	4エリア	4エリア	達成

注³ 鉄道駅から半径1km、バス停から半径500mを公共交通カバー圏とし、そこに住んでいる人口の全市人口に占める割合を公共交通カバー圏率とします。公共交通カバー圏率は通学・通勤対応路線ではなく、日中の路線で評価するものとします。

注⁴ 収支率＝(運賃等収入 / 運行経費)。収支率100%以上で黒字経営となります。

2. 各エリアの振り返り

北杜市の公共交通は、エリア別の運営委員会を中心に市民協働で PDCA サイクルをまわしています。運営委員会で実施された、各エリアの振り返り結果を以下に示します。

（１）明野・須玉エリア

- 幹線（増富温泉線・仁田平線）の利用者が急減しています。

【今後の方向性】市民バスとの連携強化

- 支線の利用が伸び悩んでいます。路線で明暗が分かれています（津金百観音線：順調、黒森江草線：利用が増えている、明野ひまわり線・若神子新町境之澤線：低調）。

【今後の方向性】民間路線と市民バスとの連携強化、
支線の改善案の検討（曜日運行、デマンド化等）

（２）高根・長坂・大泉エリア

- 幹線、デマンドともに、令和元年度より利用が多いまたは横ばいで、順調です。

特に、高根・長坂・大泉デマンドは、他エリアよりも利用が多くなっています（人口１人あたりの利用回数はやや少なめ）。

【今後の方向性】順調な利用の維持・拡大

（３）小淵沢エリア

- 幹線（北線・東西線）は、令和２年度に利用が減ったものの、令和３年度には回復しています。

- 支線（小淵沢デマンド）は、利用が少ない状況です（１乗車あたりの運行経費が高い）。

【今後の方向性】オープンが計画されている商業施設への移動の確保、
その他の移動ニーズの確認と利便性の向上（長坂・富士見への移動等）

（４）白州・武川エリア

- 幹線（西線）は、令和元年度より利用が多く、順調です。

下教来石線は、令和元年度より利用が少なく、特に通学・通勤便で減っています。

- 支線（白州・武川デマンド）は、利用が少ない状況です（１乗車あたりの運行経費が高い）。

【今後の方向性】幹線・支線を総合的に考え、地域の実情に合った運行に再編することを検討
デマンドの利便性を高めることにも取り組む

（５）運営委員会の共通課題

- エリアの公共交通は最適化するには、幹線も含めて考える必要があることがあげられています。

前計画の評価・検証のまとめ

- 平成 30 年度から運営委員会が継続的に活動し、令和2年度から新しい交通体系となり、目標利用者に達していることから、前計画で目指した状態は概ね実現されている
- 各エリアにおいて、公共交通を考えるノウハウが蓄積されている
- 多くのエリアで、幹線も含めて公共交通を最適化することが求められている

第5章 公共交通の課題の整理

1. 生活に必要な移動の確保

市内では、高校生や高齢者等の交通不便者が存在します。市民の意識としては、公共交通で優先的に対応すべき移動は、「高齢者の通院・買い物」「高校等への通学」となっており、自家用車等がなくても自立して生活するために必要な移動を確保することが必要です。

2. 県内最大の市域に対応する公共交通体系の維持

本市は、県内最大の面積を有し、広範囲に集落が分布しています。また、市民の移動実態をみると、4つの生活圏に分かれています。さらに、生活圏をまたぐ移動は、高低差があり移動できる道路が限られるという地勢的な特徴もあります。

公共交通にとって、難しい条件が重なる中で、生活圏内の移動、生活圏をまたぐ移動の確保を、利便性の高い状態で確保していくことが求められます。

3. 協働による公共交通づくりの深化

本市の公共交通は、4つのエリア別に地域の住民が参加する運営委員会を組織して、エリアの移動実態や公共交通を使った移動ニーズを踏まえながら、計画・評価・改善が繰り返されています。

エリア別に適切な公共交通を育てていけるよう、エリア別の課題や共通課題に対応できるような運営委員会の仕組みの深化が求められます。

4. 財政的に持続可能な運行の実現

公共交通による必要な移動の確保のために、必要な予算を確保することに努めるとともに、限られた予算を最大限に活用して、多くの人が利用する利便性の高い公共交通を実現していくことが求められます。

5. 公共交通を守る意識・行動の拡大

市民の移動実態をみると、公共交通を利用しているのは市民のごく一部です。人口減少の中で、今後、利用者が減少することも考えられます。利用がなければ、公共交通を維持していくことは不可能です。「乗って残す」意識・行動を拡大していくことが必要です。

公共交通を守る意識を高めるために、多くの市民に向けての情報発信をこれまで以上に充実していくことが重要です。また、公共交通の利用が増えるよう、関係者が一体となった利用促進が求められます。

第2編 公共交通施策の展開

第1章 本市の公共交通が目指す姿

1. 本市が目指す姿と公共交通の役割

第3次北杜市総合計画には、将来都市像「人と自然と文化が躍動する環境創造都市」が掲げられています。本市は、各地域の個性を活かす努力を継続しながら「北杜は一つ」の考えのもとに10年後に子どもが賑わう夢叶うまち、市民が幸せを実感できるまちの実現を目指しています。

本市の公共交通は、4つの生活圏での暮らしの土台になるとともに、地域間をつなぐことで、本市全体の発展に寄与していくことが求められます。

2. 本計画が目指す姿

本計画では、

**市民一人ひとりが愛着を持ち、積極的に利用することで、
暮らしに必要な公共交通が持続していく北杜**

を目指します。

3. 本市の公共交通の基本的な考え方

(1) 市民と行政とが協働して公共交通をマネジメントする

本市では、平成30年度から協働による公共交通づくりを推進しています。

本計画では、これまでの蓄積を活かし、各エリアの住民が自らの暮らしと移動を真剣に考え、行政とともに主体的に関わるものとします。これにより、住民が自らつくった公共交通に対し、誇りと責任を持って利用すること「みんなで つくり・守り・育てる」を目指します。

(2) 少しずつの不便をお互いに分かち合う

乗合による公共交通は、複数の人が1つの車両を使うことで、効率的に移動できる仕組みですが、自家用車やタクシーなどの個別の移動手段に比べ不便になることは避けられません。

限られた予算の中で公共交通を運行するため、その設計にあたっては、一人ひとりが少しずつの不便を分かち合う必要があります。少しずつの不便とは、運賃、運行経路、バス停・乗り場までの距離、便数、乗り継ぎ、予約が必要なことなどが考えられます。これらのうち何を不便とし、何の利便性を高めるかは、住民が自ら選択します。

第2章 公共交通の活性化に向けた取り組みの方針

1. 公共交通体系の維持・改善の方針

公共交通体系は以下の方針に則って維持・改善します。

〔方針1〕公共交通を必要としている人をターゲットとする

市民の多くは自家用車等によって移動しており、かつ、公共交通への転換意向も低いため、公共交通は、交通不便者にターゲットを絞って移動を確保します。交通不便者は高齢者と高校生に多く、高齢者については通院・買い物を基本とし、高校生については通学の移動需要に対応します。

その他の移動需要（通勤・観光・休日の市民の移動）については、以下の対応方針に沿いながら、必要に応じて運行の見直しや利用環境の向上を検討します。

図表 35 移動目的ごとの対応方針

移動目的	対応方針
通院 買い物	交通不便者（高齢者等）の通院・買い物について、エリアごとに主要な目的地への平日日中の移動を確保する。
通学	高校生の通学について、利用のある朝夕の運行を継続し、現状の水準を維持する。
通勤	自家用車でも対応できるものとする。 鉄道を活用して移動できるよう利用環境の向上を検討する。
観光	観光に対応する公共交通事業は観光事業者等を中心に実施するものとする。 観光振興の視点から、2 次交通の充実、情報発信などの環境整備を行う。
休日の市民の移動	まちづくり（にぎわい創出）の観点から休日に公共交通を運行するが、利用状況等の評価・検証を行った上で運行の可否も検討する。

なお、市民のうち、自力での移動が困難な人については、福祉分野のサービスと連携して対応します。また、本市の公共交通は、観光客等の来訪者も利用できるものとします。

〔方針2〕幹線と支線を組み合わせた公共交通体系を育て、利便性を向上させる

本市は、広い範囲に居住地が分布しており、複数の生活圏が存在します。このため、他自治体と比べ、公共交通ですべての居住地をカバーすることが難しいという特徴があります。そこで、幹線と支線を組み合わせた階層的な公共交通体系を維持することで、できるだけ多くの居住地を公共交通がカバーできるようにします。

また、継続的に改善を行うことで、公共交通体系をより便利になるよう育てていきます。

〔方針3〕エリア（生活圏）を単位に公共交通を維持・改善する

移動需要の特徴をみると、本市は4つのエリア（生活圏）⁵に分けられます。公共交通の維持・改善は、この4つのエリアを単位として検討するものとします。

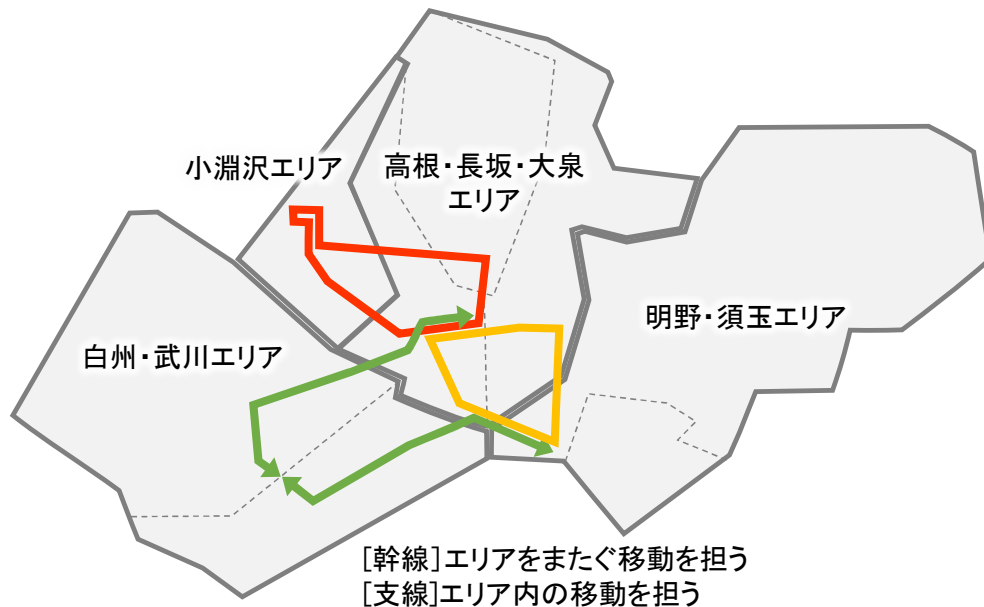
注⁵ 生活圏に基づき分けられた区分を本計画では「エリア」と呼びます。8つの地域は生活圏によって4つのエリアに分けられます。

[方針4] エリア別の改善検討は運営委員会が中心に行い、協議会はこれを確認・承認する

エリアの移動需要は、幹線と支線を組み合わせて応えていくことが求められます。そのため、エリアの公共交通の改善は、幹線と支線を合わせて検討する必要があります。

そのため、エリア別の運営委員会は自エリアの支線の運行計画を見直せる他、自エリアを運行する幹線についても運行計画の見直しを協議会に対して提言できるものとします。協議会は、限られた予算の中で利用者増が見込めるか、公共交通体系全体のバランスを保つことができるかを確認・調整した上で、幹線の見直し案を承認するものとします。

図表 36 エリアと幹線・支線のイメージ



2. 公共交通の持続可能性の確保に向けた方針

[方針5] 公共交通体系の維持に必要な予算を確保する

公共交通維持のために一定の予算を確保するように努めます。本市の財政規模が縮小傾向にある中、自主財源や運賃収入だけでは公共交通関連予算を維持し続けることが難しくなっていくことが予想されるため、国の補助事業等を適切に活用します。

[方針6] 公共交通に関わるすべての人が協力して、利用促進を展開する

公共交通を持続させるためには、利用を増やすことが重要です。市民、運営委員会、運行事業者、市等がそれぞれにできることで協力しながら、公共交通の利用促進を推進します。

[方針7] 目標を設定して、評価・検証を行い、改善する

限られた予算を適切に使って、できるだけ多くの利用がある状態を目指します。

そのためには、エビデンスに基づいた見直しを積み重ねていくことが求められます。路線ごとに、利用者数や1乗車あたりの運行経費等の目標を設定し、毎年、評価・検証を行い、改善につなげていく仕組みを構築します。

改善を重ねても利用が増えない路線は運行を見直し、他の路線に予算を振り分けていくこと等を検討するものとします。

第3章 目標とそれを実現するための事業

1. 全体目標

基本方針を受けて公共交通の利用、収支・公費負担における目標を設定します。

(1) 公共交通の利用に関する目標

公共交通の利用目標を、以下の通り設定します。

分類	指標	実績値		目標値(令和9年度)
JR 線	① 市内の駅 1 日あたり乗車人員	1,482 人/日 (令和3年度)	⇒	1,500 人/日
幹線	② 市民バス(幹線)、民間路線、廃止代替路線の利用者数	119,356 人 (令和3年度)		120,000 人
支線	③ 市民バス(支線)の利用者数	12,749 人 (令和3年度)		17,000 人
取得方法	JR 東日本 WEB サイトによる			
	① 小淵沢駅、日野春駅、清里駅、甲斐大泉駅の 1 日あたりの乗車人員の合計とする ※長坂駅・甲斐小泉駅は利用者データが掲載されていない			
	② 運行事業者の利用状況調査による			
指標設定の考え方	公共交通は利用されることでその役割を果たすものであるため			
目標値設定考え方	人口減少で、利用者の絶対数が減少していくことが想定される中で、維持する			

(2) 公共交通の収支及び公的負担に関する目標値

公共交通の収支、公的負担に関する目標を、以下の通り設定します。

分類	指標	実績値		目標値(令和9年度)
全体	① 公共交通に対する公的負担額	1 億 7,216 万円 (令和 3 年度)	⇒	1 億 7,200 万円未満
幹線	② 1 乗車あたりの公的負担額	411 円/人 (令和3年度)		410 円/人
支線	③ 1 乗車あたりの公的負担額	4,170 円/人 (令和3年度)		3,000 円/人
取得方法	企画課による集計			
指標設定の考え方	① 行政支出が膨らまないよう、推移を注視する必要があるため ②③ 効率的な運行のためには、運行費用を一定の水準以下にしながら、利用が増えることが重要。その状態を客観的に把握するため			
目標値設定考え方	① 実績値よりも膨らまないことを目指す ② 実績値よりも低くすることを目指す ③ 各エリアで自宅から主要な目的地までタクシーで移動すると 2,000～3,000 円程度かかる。支線は、乗合サービスである以上、タクシーよりも安く運行することが求められる			

2. 路線別の個別目標

(1) 幹線の個別目標

分類	路線	利用者数		1 乗車あたりの公的負担額		備考
		実績値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	実績値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	
市民バス	南循環線	27,225 人	27,300 人	712 円/人	710 円/人	通院・買い物便
	東西線	6,914 人	14,800 人	1,044 円/人	940 円/人	
	北線	7,837 人		863 円/人		
	西線	8,657 人	8,700 人	931 円/人	930 円/人	
	清里～長坂線	2,243 人	2,300 人	1,044 円/人	1,040 円/人	通学・通勤便
	大泉～長坂線	3,196 人	3,200 人	863 円/人	860 円/人	
	横手～日野春線	3,642 人	3,700 人	931 円/人	930 円/人	
	白州～日野春線	8,653 人	8,700 人	1,105 円/人	1,100 円/人	
民間路線	増富温泉郷線	34,921人	35,000 人	742 円/人	740 円/人	市内利用分の推計値 (令和4年度のOD調査から算出した利用比で按分)
	仁田平線	11,251 人	11,400 人	1,000 円/人	990 円/人	
廃止代替路線	下教来石線	4,817 人	4,900 人	4,643 円/人	4,560 円/人	

(2) 支線の個別目標

分類	路線	利用者数		1乗車あたりの公的負担額		備考
		実績値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	実績値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	
明野・須玉	津金百観音線	1,520人	4,000人	4,945円/人	3,600円/人	
	明野 ひまわり線	170人				
	黒森江草線	827人				
	若神子新町 境之澤線	358人				
坂高根・大泉・長	高根・長坂・大泉 デマンド	9,187人	11,000人	2,755円/人	2,300円/人	
小淵沢	小淵沢 デマンド	457人	1,000人	14,902円/人	6,800円/人	
白州・武川	白州・武川 デマンド	230人	1,000人	29,703円/人	6,800円/人	

3. 事業一覧

実施する事業の一覧を以下に示します。

図表 37 本計画の施策・事業及び実施主体

実施項目	施策	事業	実施主体
Ⅰ 公共交通体系の見直し・運行	(1)幹線の見直し・運行	・市民バス(幹線)、民間路線、廃止代替路線の見直し・運行 ・病院バスとの連携の推進	協議会 運営委員会 北杜市 交通事業者
	(2)支線の見直し・運行	・市民バス(支線)の見直し・運行	
	(3)来訪者の回遊性向上	・観光路線及びタクシーの運行	交通事業者 観光事業者
Ⅱ-1 エリア別の利便性向上・利用促進	-	・実施すべき利用促進・利便性向上事業の洗い出し・優先順位付け・実施(乗り方教室、時刻表の更新、主要目的地の待合環境向上等) ・目的施設との連携イベントづくり	運営委員会 北杜市
Ⅱ-2 利用促進(市全体)	(1)公共交通の乗り方の周知・利用の啓発	・出前講座の実施 ・「公共交通を使って移動する日」の実施	北杜市 協議会
	(2)新規利用者の掘り起こし	・高校生向け説明会の実施 ・デマンド紹介特典の企画・実装	北杜市 協議会
	(3)リピート利用の促進	・目的施設との連携イベント等のメルマガ配信 ・市立病院・診療所におけるデマンド予約支援 ・デマンドお帰り便での声掛け	北杜市 住民 交通事業者 協議会
	(4)免許返納者に対する支援	・免許返納者へのインセンティブの付与	北杜市 交通事業者 協議会
Ⅱ-3 利便性向上(市全体)	(1)公共交通案内の充実	・時刻表等の更新、配布 ・案内板等の整備 ・HPによる情報提供 ・観光客への情報提供	北杜市 交通事業者 運営委員会
	(2)待合環境の改善	・路線見直しに伴うバス停の新設・更新 ・交通結節点における待合所の整備	協議会 運営委員会 北杜市 交通事業者
	(3)企画乗車券等の発行	・定期券、回数券の発行	北杜市 交通事業者
	(4)車両の更新	・車両の計画的な更新 (利便性の高い車両導入、ラッピングの実施)	北杜市 交通事業者
	(5)来訪者の乗継環境の向上	・観光拠点や交通結節点におけるタクシー乗り場の整備やシェアサイクルの導入の検討 ・導線、案内の整備	北杜市 交通事業者 観光協会
Ⅲ-1 エリア別の評価・検証、改善	-	・支線の評価・検証、改善 ・エリア内の幹線の評価・検証、改善の提言 ・白州・武川エリアの公共交通のあり方検討の推進	運営委員会 北杜市
Ⅲ-2 評価・検証、改善(市全体)	(1)市全体の評価・検証、改善の実施	・評価検証に必要な各種調査 ・評価・検証の実施 ・評価・検証結果を受けた路線の改善	協議会 北杜市
	(2)先進的な手法や技術の導入検討	・他自治体の好事例の研究 ・先進技術に関する情報の収集	協議会 運営委員会 北杜市

※協議会：北杜市地域公共交通活性化協議会

4. 事業の詳細

前ページで示した事業について、具体的な実施内容を示します。

I 公共交通体系の見直し・運行

公共交通体系の維持・改善に関する方針に基づき、以下に示す公共交通体系を協議会・運営委員会・交通事業者と連携して見直すとともに、その運行を行います。

(1) 幹線の見直し・運行

幹線の見直しの方向性を以下に示します。病院バスは、特定の目的に特化した移動であり、幹線ではありませんが、エリアをまたいだ移動ができるため、幹線の見直しと合わせて連携を検討します。

図表 38 幹線の見直しの方向性

分類	路線	判定	見直しの方向性
通院・買い物便	南循環線	◎	-
	東西線	○	●小淵沢の商業施設開店に合わせた見直し ・商業施設まで延伸
	北線	○	・東西線と北線の循環線化
	西線	○	●主要な目的地まで延伸 ・須玉のオギノ・市役所、長坂の甲陽病院・きららシティへの延伸 ・下教来石線・支線を縮小することで財源確保
	塩川病院 甲陽病院 辺見診療所 白州診療所	-	●病院バスと公共交通の連携の推進 ・デマンド化を検討(通院限定でエリアをまたいだ移動ができる) ・甲陽病院バスで実証実験を行い、他病院への展開を検討
	増富温泉郷線	○	-
	仁田平線	○	-
	下教来石線	○	●西線の充実に向けたエリアの公共交通の最適化 ・地域でのあり方検討の推進
	替路線 廃止代		

分類	路線	判定	見直しの方向性
通学・通勤便	南循環線	◎	-
	清里～長坂線	○	-
	大泉～長坂線	○	-
	横手～日野春線	○	-
	白州～日野春線	◎	●甲陵高校、帝京第三高校へのアクセスを改善する ・日野春駅ではなく長坂駅に接続
	増富温泉郷線	◎	-
	仁田平線	○	-
	下教来石線	△	●西線の充実に向けたエリアの公共交通の最適化 ・下教来石線も含めた最適化のための、地域でのあり方検討の推進
	替路線 廃止代		

図表 39 幹線の見直しのスケジュール

分類		路線	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
通院・買い物便	市民バス	南循環線	運行継続					
		東西線	運行継続	新形態で運行				
		北線	運行継続	新形態で運行				
		西線	運行継続	新形態で運行				
	病院バス	塩川病院	運行継続			新形態で運行		
		甲陽病院	運行継続			新形態で運行		
		辺見診療所	運行継続			新形態で運行		
		白州診療所	運行継続	新形態で運行				
	民間路線	増富温泉郷線	運行継続					
		仁田平線	運行継続					
	替廃 路止 線代	下教来石線	運行継続	新形態で運行				

分類		路線	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
通勤・通学便	市民バス	南循環線	運行継続				
		清里～長坂線	運行継続				
		大泉～長坂線	運行継続				
		横手～日野春線	運行継続				
		白州～日野春線	運行継続	新形態で運行			
	民間路線	増富温泉郷線	運行継続				
		仁田平線	運行継続				
	替廃 路止 線代	下教来石線	運行継続	新形態で運行			

図表 40 フィーダー補助を受ける路線及び経費の負担割合

路線名	経費の負担割合
西線	国 1 / 2 ※国補助で補填されない額は、市が負担

(2) 支線の見直し・運行

図表 41 支線の見直しの方向性

分類	路線	判定	見直しの方向性
通院・買い物便	共通	-	●デマンドの利便性向上 ・利用者登録の簡略化 ・当日予約への対応 ・エリアの実情に合わせた乗り場の設定
	明野・須玉	△	●利用状況をみながら、継続的な見直しを行う ・明野ひまわり線等のデマンド化を検討 ・黒森江草線は、増富温泉郷線への接続方法を検討
	津金百観音線		
	明野ひまわり線		
	黒森江草線		
	若神子新町境之澤線		
	坂・高根・大泉	○	-
	小淵沢	△	●利用状況をみながら、継続的な見直しを行う ・商業施設の目的地への組込 ・富士見町方面の移動ニーズの把握と富士見デマンドとの連携強化
	白州・武川	△	●西線の充実に向けたエリアの公共交通の最適化 ・幹線との接続強化 ・地域でのあり方検討の推進(事業規模の縮小も検討)

図表 42 支線の見直しのスケジュール

分類		路線	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
通院・買い物便	明野・須玉	津金百観音線	運行継続	新形態で運行			
		明野ひまわり線					
		黒森江草線					
		若神子新町境之澤線					
	長高根・大泉	高根・長坂・大泉 デマンド	運行継続				
	小淵沢	小淵沢 デマンド	運行継続	新形態で運行			
	白州・武川	白州・武川 デマンド	運行継続	新形態で運行			

(3) 来訪者の回遊性の向上

鉄道駅から市内観光拠点までの移動のため、観光客を対象とした季節運行バスやタクシーを運行します。

Ⅱ-1 エリア別の利便性向上・利用促進

運営委員会が、エリアの公共交通の利便性向上・利用促進のための事業候補を一覧化し、優先度を整理します。そして、毎年一定の予算を確保して、運営委員会が主体となって事業を実施します。

図表 43 利用促進の例

- ・地域における利用促進イベントの実施
- ・地域における時刻表の作成
- ・バス停等利用環境の整備

Ⅱ-2 利用促進（市全体）

（１）公共交通の乗り方の周知・利用の啓発

出前講座により、公共交通の利用方法や利用モデルをターゲットとなる地域住民が集まる集会等で説明します。

「公共交通を使って移動する日」を企画・実施し、公共交通の利用を啓発します。

（２）新規利用者の掘り起こし

公共交通が必要な高校生にきちんと情報が伝わるよう、高校入学予定者に対する説明会を開催します。説明会の機会としては、市内中学３年生に対する説明会のほか、市内高校の入学説明会において、通学方法の案内を行います。

また、デマンド紹介特典を企画・運用し、デマンドの登録者・利用者を増やします。

（３）リピート利用の促進

デマンドの登録者に対して、公共交通に関する情報を発信するメールマガジンの配信等の情報発信を検討します。また、市立病院・診療所において、外来予約時にデマンド予約を支援します。さらに、交通事業者がデマンドお帰り便で、次回利用について声かけを行います。

（４）免許返納者に対する支援

65歳以上で運転免許証を自主返納した市民に対しては、市民バスの回数券等の交付を引き続き行うとともに、新たな支援策も検討し、高齢者の運転免許の自主返納を促進します。

図表 44 スケジュール

実施項目	施策	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
Ⅱ-1 エリア別の利便性向上・利用促進		企画 実施	企画 実施	企画 実施	企画 実施	企画 実施
Ⅱ-2 利用促進 (市全体)	(1)公共交通の乗り方の 周知・利用の啓発	出前講座 公共交通 の日	出前講座 公共交通 の日	出前講座 公共交通 の日	出前講座 公共交通 の日	出前講座 公共交通 の日
	(2)新規利用者の 掘り起こし	高校生への説明会 制度設計	高校生への説明会 デマンド紹介特典の運用	高校生への説明会 デマンド紹介特典の運用	高校生への説明会 デマンド紹介特典の運用	高校生への説明会 デマンド紹介特典の運用
	(3)リピート利用の促進	メルマガ配信 制度設計	メルマガ配信 市立病院・診療所での予約支援	メルマガ配信 市立病院・診療所での予約支援	メルマガ配信 市立病院・診療所での予約支援	メルマガ配信 市立病院・診療所での予約支援
		制度設計	交通事業者によるお帰り便での声かけ	交通事業者によるお帰り便での声かけ	交通事業者によるお帰り便での声かけ	交通事業者によるお帰り便での声かけ
	(4)免許返納者に対する 支援	免許返納者へのインセンティブの付与	免許返納者へのインセンティブの付与	免許返納者へのインセンティブの付与	免許返納者へのインセンティブの付与	免許返納者へのインセンティブの付与

Ⅱ-3 利便性向上（市全体）

利便性向上事業では、公共交通を使った移動をしやすくするための環境整備（利用環境の向上、企画乗車券等の発行、情報発信等）を行います。

（１）公共交通案内の充実

公共交通に関する案内を冊子、街頭掲示、インターネットなどの媒体を利用し、発信します。

①時刻表の発行

市民にとってわかりやすい時刻表（公共交通マップ）を制作・発行します。幹線は協議会が、支線はエリア別の運営委員会が検討を行います。

②公共交通案内の充実

交通結節点や主要目的地に掲示する公共交通案内を作製・配布し、まちなかで公共交通に関する情報を取得しやすいようにします。また、インターネットからも公共交通案内を発信します。

（２）待合環境の改善

路線見直しに伴いバス停の新設・更新を行います。

交通結節点となる主要バス停や主要目的地において待合環境を高めるため、バスを座って待てる待合空間を確保します。

（３）企画乗車券等の発行

公共交通の利用が多い市民の負担軽減を目的に、定期券・回数券を発行します。

（４）車両の更新

幹線及び支線の車両を、計画的に更新します。更新する車両は、予想される需要量やルートに応じて最適なものを選択します。幹線においては、まちのシンボルとして、市民に親しまれるようラッピング等のデザインを施します。

（５）来訪者の乗継環境の向上

公共交通を使って来訪した方が、市内をスムーズに移動できるよう、観光拠点や交通結節点（鉄道駅等）において、タクシー乗り場の整備やシェアサイクルの導入を検討します。また、導線上の公共交通や観光拠点等に関する表示や案内を充実させます。

図表 45 スケジュール

実施項目	施策	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
Ⅱ-3 利便性向上 （市全体）		市のHP等による情報発信				
	(1)公共交通案内の充実	時刻表 の更新	時刻表 の更新	時刻表 の更新	時刻表 の更新	時刻表 の更新
	(2)待合環境の改善	検討 整備	検討 整備	検討 整備	検討 整備	検討 整備
	(3)企画乗車券等の発行	発行				
	(4)車両の更新	必要に応じて更新				
	(5)来訪者の 乗継環境の向上	検討			整備	

Ⅲ-1 エリア別の評価・検証、改善

エリア別の運営委員会を開催し、エリアの公共交通の運行について、評価・検証、改善を行います。白州・武川エリアについては、エリアの公共交通全体のあり方を検討すべきという方針が運営委員会で示されていることから、公共交通の利用者やエリアの住民の意見を丁寧に収集しながら、あり方の検討を進めます。

また、運営委員会全体会において、エリアの課題を共有し、全市的な視点で解決策を協議し、必要に応じて協議会への提言を行います。

市は、エリア別の運営委員会の事務局として、運営委員会が上記の活動ができるよう支援します。運営委員会には、区長や地域委員、有志の住民等がバランスよく参画している状態を維持するとともに、専門家から客観的なアドバイスを受けられるようにします。

Ⅲ-2 評価・検証、改善（市全体）

公共交通の運行について、評価・検証、改善を行います。

（１）市全体の公共交通の評価・検証、改善の実施

公共交通の利用実績を記録するとともに、必要に応じて利用者に対する調査を行います。そして、毎年度、本計画の目標の達成状況や各路線の利用及び収支の状況の評価し、協議会・運営委員会で共有するとともに、課題の改善を図ります。

（２）先進的な手法や技術の導入検討

先進的なサービスや運行方法、効果がみられた利用促進策等を収集し、実現可能なものについては、積極的に取り入れるものとします。このような事例の収集のための研究、視察等は、協議会・運営委員会が実施できるものとします。

また、電気バスや自動運転バスなど革新的な技術についても、法制度と合わせ国の動きを注視しつつ、企業・メーカー等との連携による実証実験事業も視野に入れながら、市において実現可能性を検討します。

図表 46 スケジュール

実施項目	施策	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
Ⅲ-1 エリア別の評価・検証、改善		エリア別 全体	エリア別 全体	エリア別 全体	エリア別 全体	エリア別 全体
Ⅲ-2 評価・検証、改善 （市全体）	(1)市全体の公共交通の 評価・検証、改善の実施	評価 協議会	評価 協議会	評価 協議会	評価 協議会	評価 協議会
	(2)先進的な手法や 技術の導入検討			事例研究		

第4章 計画の推進

1. 各主体の役割

本計画は、行政・交通事業者・市民等が丸となって取り組みます。各主体の役割を以下に示します。

主体	役割
行政	●本計画に沿った事業の実施、予算の確保 ●協議会、運営委員会の事務局 ●観光、福祉、まちづくり等の他分野との連携・調整
交通事業者	●公共交通の実際の運行、利用実績データの記録、改善策の提案 ●本計画に沿った利用促進、利便性向上事業の実施 ●利用者への対応の向上
市民	●公共交通の積極的な利用 ●公共交通に関する調査への協力
協議会	●本計画の進捗確認と各主体間の連携・調整 ●本計画に関連するあらゆる施策・事業の自由闊達な検討(予算拡大を含む)
運営委員会	●エリアの公共交通の評価・検証、支線の改善、幹線の改善策の提言 ●エリアの公共交通の利用促進、利便性向上策の企画・実行

2. 公共交通のマネジメントに対する考え方

(1) 公共交通のマネジメントの概要

公共交通のマネジメントの概要と主な内容を以下に示します。

図表 47 公共交通のマネジメントの概要

	中長期的なマネジメント	短期的なマネジメント
目的	本計画全体の成果を評価し 次期計画に反映する	幹線・支線の利用状況等を確認し、 運行の見直し等につなげる
評価主体	協議会	運営委員会
評価時期	本計画の最終年度	毎年
目標	本計画全体の目標	路線別の個別目標

●中長期的なマネジメントの主な内容

協議会がマネジメントします。

- ・全市的な視点から公共交通体系全体の最適化の検討と施策の導出

●短期的なマネジメントの主な内容

幹線の運行と関連する施策は協議会、支線の運行と関連する施策は運営委員会がマネジメントします。

- ・路線等の改善に向けたモニタリング（利用状況の把握／改善案導出）

・利用環境整備・利用促進事業の評価・検証、改善案の導出

(2) マネジメントサイクル

①中長期的なマネジメントサイクル

計画最終年度においては、本計画の総括を行います。

なお、「本計画における公共交通の原則的な考え方」や「公共交通の活性化に向けた取り組みの方針」は短期的に変化するものではありませんが、今後、加速することが想定される人口減少・少子高齢化の状況、移動に関する技術革新が急速に進んでいる状況等を踏まえて、計画期間中であっても必要に応じて柔軟に計画を見直せるものとします。

②短期的なマネジメントサイクル

運営委員会は、路線別の個別目標の達成に向け活動を行い、その結果について評価・検証及び改善点を導出し、翌年度の活動に反映させるものとします。

図表 10 短期的なマネジメントサイクル

PDCA	内容	運営委員会	協議会
計画	本計画、評価・検証、改善策検討の結果を踏まえて 年次事業計画を作成	12～1月	2月
実施	年次事業計画に沿って事業を実施	通年	実績・課題の確認
評価・検証 改善策検討	運行の評価:利用者数／費用対効果等の推移を確認 その他事業の評価:事業の進捗／実績値等を確認 エリアごとに課題を整理、改善策を検討 →全体で共有、方向性を調整	各エリア 10月 全体会 11月	年次計画の承認 6月 年次予算の承認