

# 北杜市地域公共交通網形成計画

---

平成 30 年 3 月

北杜市



# 目次

<b>I</b>	<b>はじめに</b> .....	1
1	計画の背景と目的.....	1
2	計画の基本事項.....	2
2-1	計画の区域.....	2
2-2	計画の期間.....	2
2-3	本計画で対象とするモード（輸送機関）.....	2
<b>II</b>	<b>現状と課題</b> .....	3
1	地域の状況.....	3
1-1	地勢.....	3
1-2	土地利用の状況.....	4
1-3	施設立地の状況.....	5
2	人口と自動車保有の状況.....	6
2-1	全市的な人口の推移.....	6
2-2	人口分布と高齢化の状況.....	8
2-3	人口増減の傾向.....	9
2-4	自動車の保有状況.....	10
3	北杜市の公共交通環境.....	11
3-1	北杜市の公共交通の変遷.....	11
3-2	公共交通の状況.....	12
3-3	交通空白の状況.....	13
3-4	サービスレベルの評価.....	14
4	個別路線の運行状況と利用状況.....	18
4-1	鉄道.....	18
4-2	路線バス.....	20
4-3	タクシー.....	42
4-4	その他の路線.....	42
5	市民の移動実態及び意識.....	43
5-1	調査概要.....	43
5-2	属性.....	44
5-3	市民の移動実態.....	47
5-4	公共交通の利用及び家族送迎の状況.....	48
5-5	公共交通に対する市民の意識.....	50
<b>III</b>	<b>関連計画の整理</b> .....	53
1	本計画の位置づけ.....	53

2	上位計画及び関連計画の記載事項	54
2-1	第2次北杜市総合計画	54
2-2	北杜市人口ビジョン・北杜市総合戦略	54
2-3	北杜市まちづくり計画	55
2-4	北杜市過疎地域自立促進計画	56
2-5	第2次北杜市環境基本計画	56
2-6	第3次北杜市地域福祉計画	56
2-7	北杜市公共施設等総合管理計画	57
<b>IV</b>	<b>現状課題のまとめ</b>	<b>58</b>
1	地域の状況	58
2	人口	58
3	北杜市の公共交通環境	58
4	個別路線の運行状況と利用状況	59
5	市民の移動実態及び意識	59
<b>V</b>	<b>地域公共交通網形成に関する方針</b>	<b>60</b>
1	地域公共交通網形成における基本的な考え方	60
1-1	市民の生活に必要な移動を確保する考え方	60
1-2	活用する移動手段	60
1-3	地域公共交通整備における考え方	61
2	地域公共交通網の整備に関する方針	62
3	地域公共交通網の維持・改善に関する方針	64
<b>VI</b>	<b>計画の目指す姿と目標値</b>	<b>65</b>
1	北杜市の目指すべき姿と地域公共交通の役割	65
2	本計画において目指す姿	65
<b>VII</b>	<b>目標を達成するために実施する事業</b>	<b>67</b>
1	事業の展開	67
2	実施事業の詳細	68
2-1	公共交通の再編・運行	68
2-2	利便性の向上	72
2-3	利用促進	74
2-4	評価・検証	76
<b>VIII</b>	<b>計画の推進体制・評価検証スケジュール</b>	<b>78</b>
1	各主体の役割	78
2	スケジュール	80
3	評価・検証のサイクル	81

# I はじめに

## 1 計画の背景と目的

本市では平成16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。これらの市民バスは、旧町村の路線バスを引き継いだ運行体系ですが、もともと小さい集落が広く分散しているため交通空白地も多く、移住等に伴い新たに構成された集落への対応等、多くの課題を抱えている状況です。

加えて、山梨県の中で最も面積の大きい自治体である本市では、自家用車を使った移動を中心とするライフスタイルが深く浸透しており、市民バスの利用率も低迷しています。

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。しかし、少子高齢化社会において、市民が希望を持ち充実した生活を継続していくためには、公共交通の確保・維持・改善は、欠くことのできない取り組みであり、「生活の足」を提供することで、地域の生活の質を高めることにつながります。

このような公共交通を巡る様々な課題は、本市に限らず全国的な問題となっています。それに対応するため、平成25年12月に交通政策基本法が、また、平成26年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地方自治体は地域公共交通の確保・維持・改善において一定の役割を担うことが明確に規定されました。

さらに、地域公共交通は、まちづくりと一体となった交通体系を構築することが求められるようになり、地域全体の構造を考慮しながら、様々な移動需要を総合的に勘案し整備することが必要となりました。

以上のような本市の状況、国の政策を鑑み、本市では「地域公共交通網形成計画」（以下、網形成計画）を策定することとしました。

網形成計画では、本市における公共交通の位置づけを明確にするとともに、市民・行政・交通事業者らが将来を見据え、協働しながら新しい公共交通体系の構築を目指します。

## 2 計画の基本事項

### 2-1 計画の区域

計画の区域は本市全域とします。

ただし、市民は市外にも移動することが多く、地域間を運行する公共交通もあることから、区域外についても関係自治体等と連携して事業を行うものとします。

### 2-2 計画の期間

本計画の期間は平成 30 年度から平成 34 年度までの 5 年間とします。

### 2-3 本計画で対象とするモード（輸送機関）

本計画の目的は、人々の移動を継続的に確保することです。そのための手段（輸送機関）は狭義の公共交通だけに限定するものではありません。そこで本計画では、活用できるあらゆる手段を統合的に活用し、市民等の移動を担っていくことを目指します。

#### 本計画で取り扱う輸送機関

##### ●鉄道

大きな輸送力を備えた公共交通機関であり、本市の公共交通の軸となります。

##### ●バス

###### [民間事業者運行路線、市民バス]

市内を中心とした移動手段として、市民や来訪者の移動を担います。

###### [デマンドタクシー]

地域におけるワークショップで、タクシー車両等を利用したデマンド交通を導入するアイデアが出されています。デマンド方式による乗合公共交通は法律上バスですが、本計画では、“デマンドタクシー”と呼びます。

##### ●タクシー

乗合交通では対応できない個別の移動需要に対応します。

##### ●その他 [徒歩・自転車・自家用車・家族送迎]

鉄道駅やバス停までの移動手段として、これらの利用を想定した利用環境を整えます。

##### ●特定の人を利用する移動手段 [福祉バス、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、地域にある資源として、活用を検討します。

## Ⅱ 現状と課題

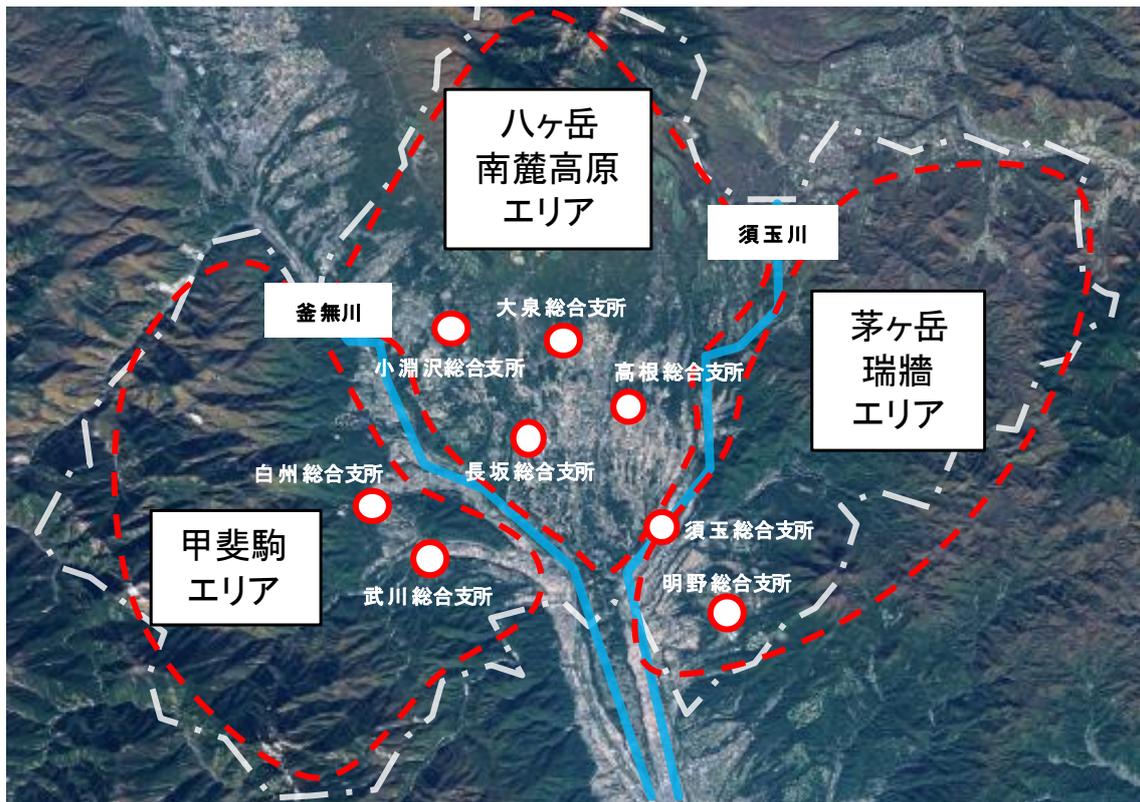
### 1 地域の状況

#### 1-1 地勢

本市の中央部は、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。そのため、市民の生活圏は釜無川以西の甲斐駒エリア、釜無川以東・須玉川以西の八ヶ岳南麓高原エリア、須玉川以東の茅ヶ岳瑞牆エリアの大きく3つの地勢に分かれています。

図表 1 本市の概況

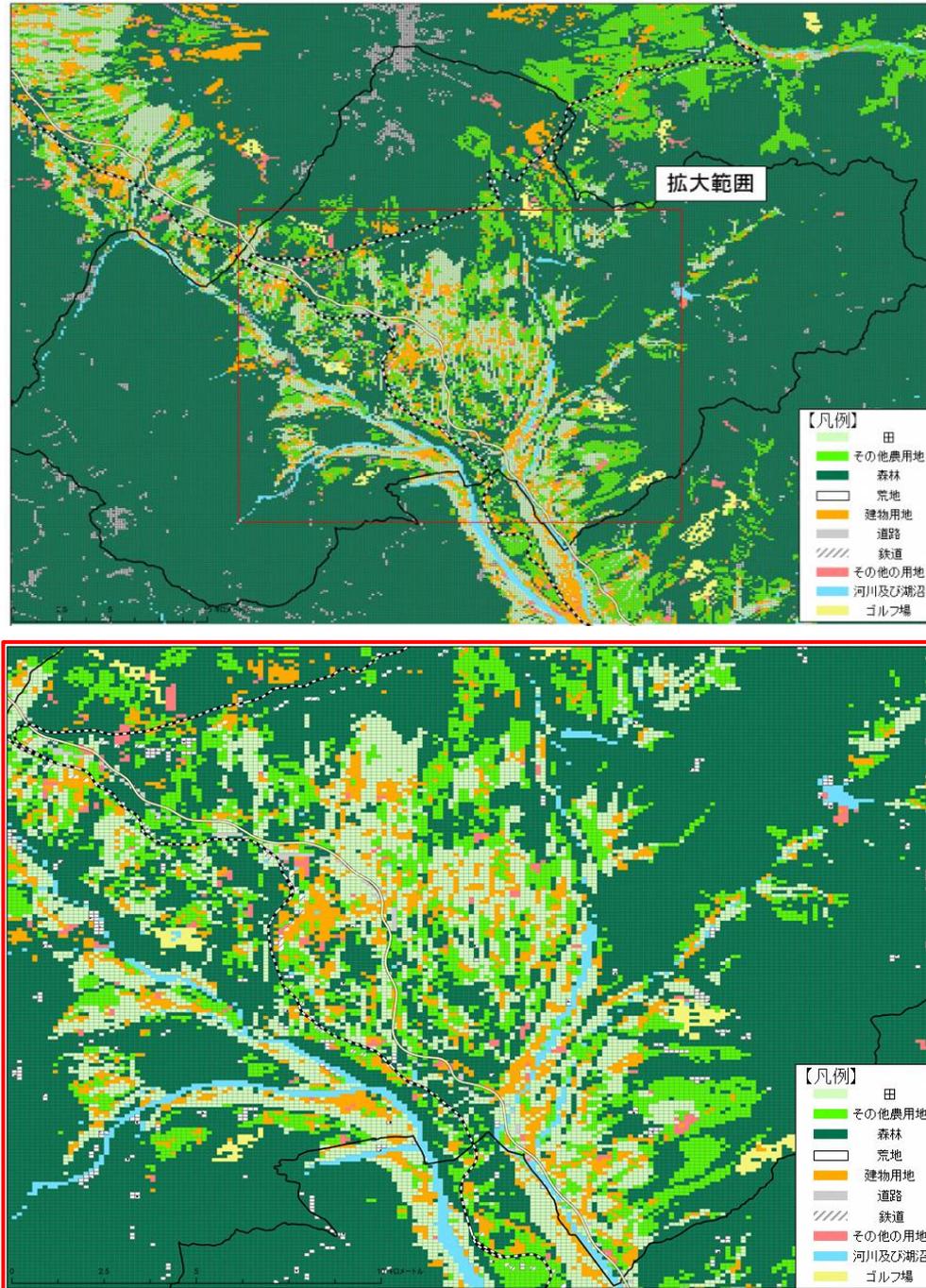


出典：国土地理院 地理院地図

## 1-2 土地利用の状況

本市の土地利用をみると、茅ヶ岳瑞牆エリアと甲斐駒エリアは大半を山林が占めています。八ヶ岳南麓高原エリアも、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 2 本市の土地利用状況

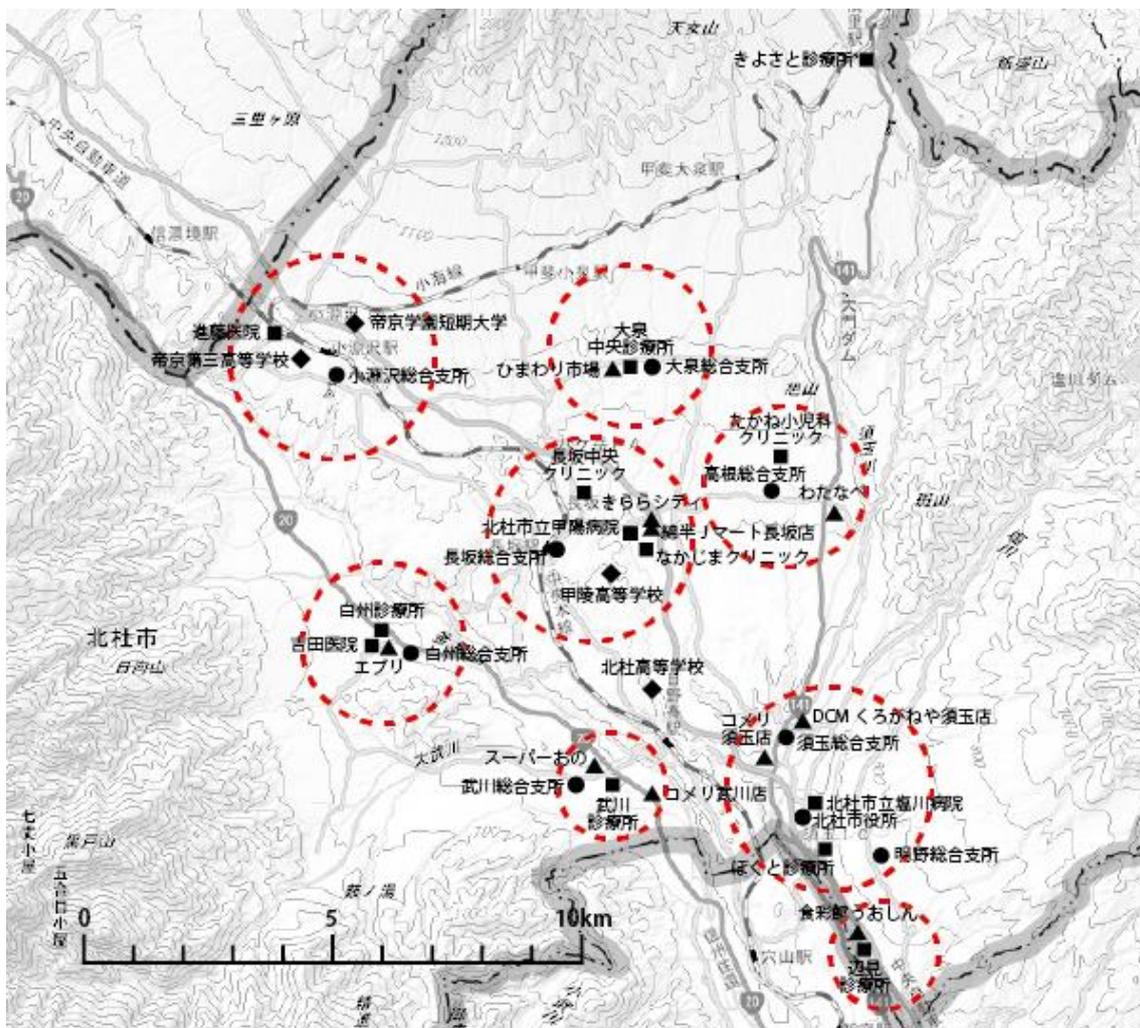


出典：国土地理院 土地利用細分メッシュデータ

### 1-3 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 3 本市の施設立地



出典：北杜市企画課

## 2 人口と自動車保有の状況

### 2-1 全市的な人口の推移

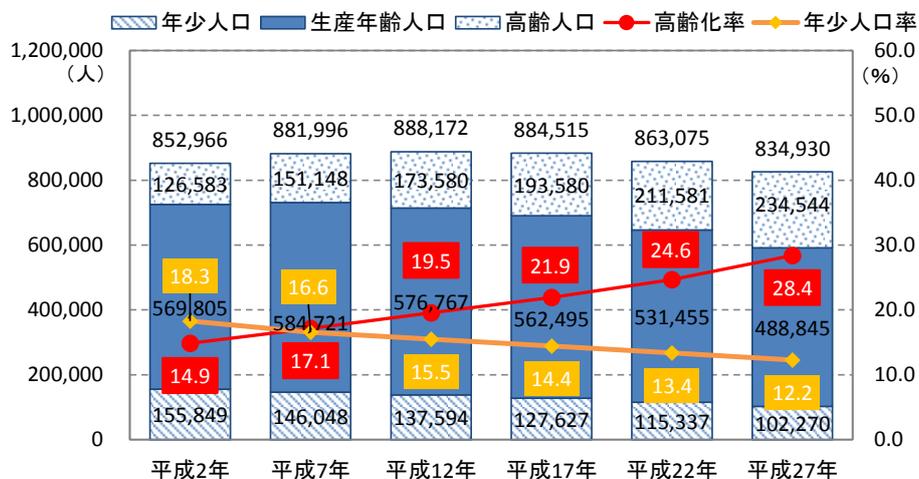
本市の人口は、平成17年の48,144人をピークに減少し続け、平成27年は45,111人になっています。年少人口のピークは平成2年の7,736人で、平成27年には4,613人まで減少しています。一方で、高齢人口は平成2年では9,623人でしたが、平成27年には16,457人になっており、増加し続けています。また、本市の高齢化率は36.5%であり、山梨県の高齢化率28.4%と比べて高くなっています。

総世帯数は増加し、1世帯あたりの世帯人数は減少しており、単身高齢世帯数の割合が増加傾向にあります。

図表4 本市の人口推移(3区分)

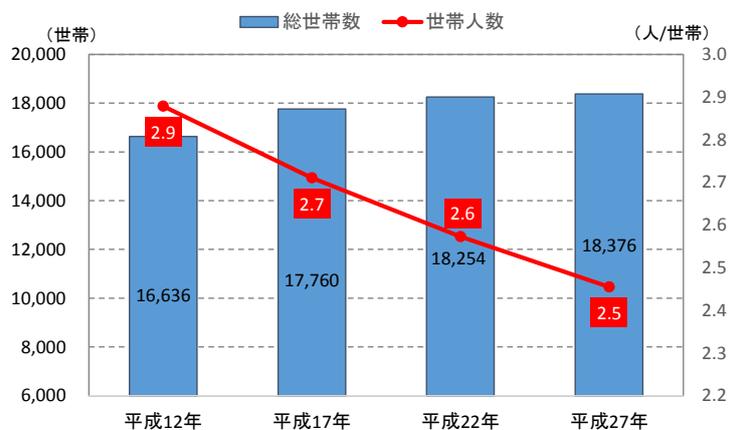


図表5 山梨県の人口推移(3区分)

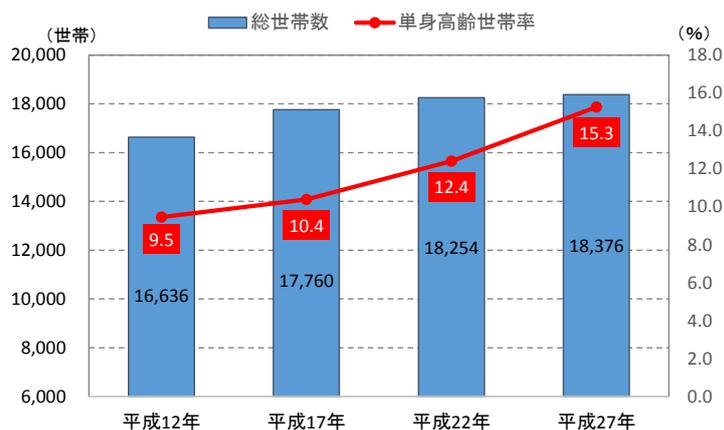


出典：国勢調査

図表 6 総世帯数と世帯人数の推移

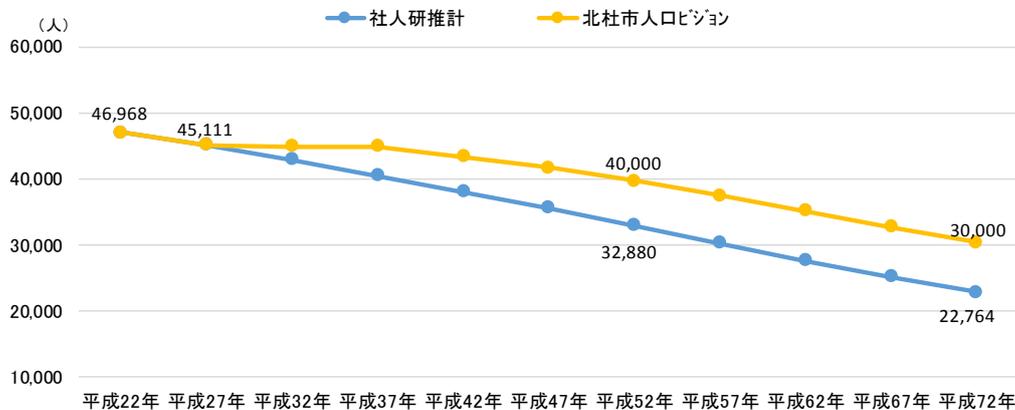


図表 7 総世帯数と単身高齢世帯数の推移



出典：国勢調査

図表 8 将来人口の推計

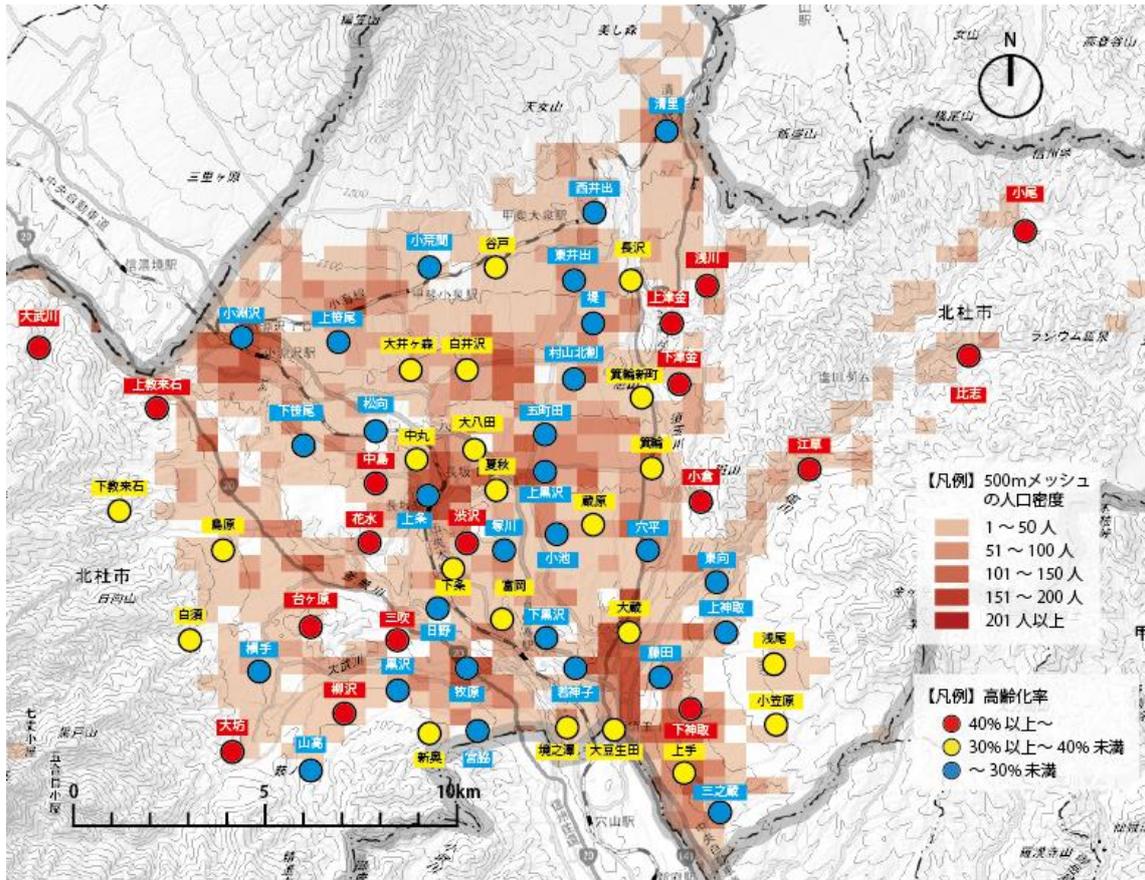


出典：北杜市人口ビジョン

## 2-2 人口分布と高齢化の状況

甲斐駒エリア・茅ヶ岳瑞牆エリアは、人口が広く分布しており、高齢化が進んでいます。八ヶ岳南麓高原エリアは、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 人口分布と高齢化率



出典：平成 27 年国勢調査

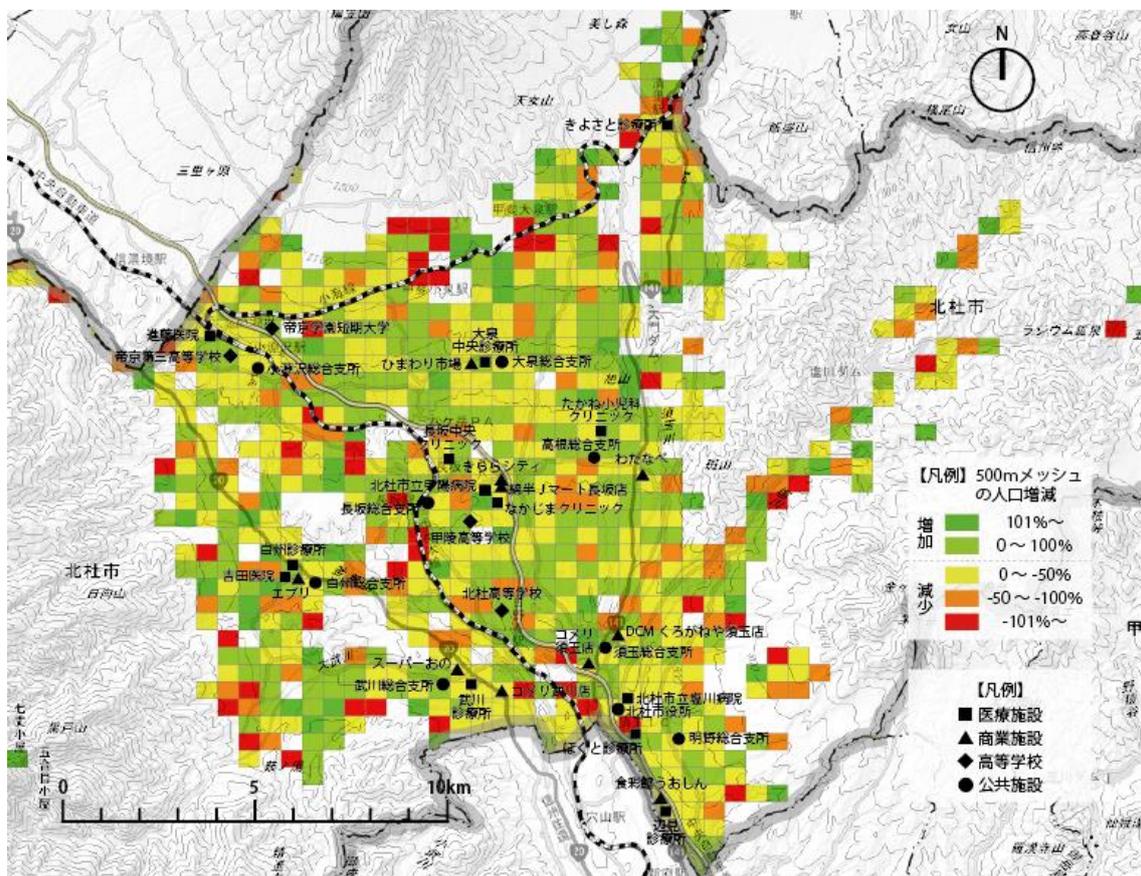
図表 10 地域別の人口

	茅ヶ岳瑞牆エリア		八ヶ岳南麓高原エリア				甲斐駒エリア		合計
	明野	須玉	高根	長坂	大泉	小淵沢	白州	武川	
人口 (人)	4,259	5,776	8,984	8,511	4,620	5,491	3,483	2,922	44,046
世帯数 (世帯)	1,660	2,420	3,655	3,652	1,989	2,360	1,461	1,179	18,376
世帯あたりの人口 (人/世帯)	2.6	2.4	2.5	2.3	2.3	2.3	2.4	2.5	2.4

出典：平成 27 年国勢調査

## 2-3 人口増減の傾向

図表 11 人口増減

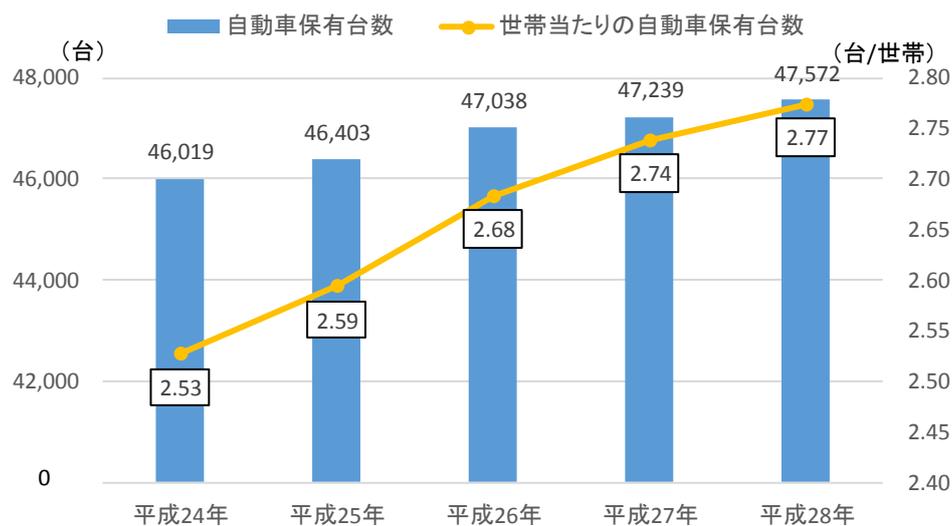


出典：平成 22・27 年国勢調査

## 2-4 自動車の保有状況

本市の自動車保有台数は増加傾向にあり、平成 28 年は 47,572 台になっています。また、世帯あたりの自動車保有台数は平成 24 年の 2.53 から平成 28 年は 2.77 まで増加しており、自家用車利用を基本としたライフスタイルが浸透していると考えられます。

図表 12 自動車保有台数の推移



出典：山梨県 平成 28 年業務要覧  
山梨県統計データバンク 市町村別推計人口・世帯数  
※自動車保有台数には、軽自動車も含まれている

### 3 北杜市の公共交通環境

#### 3-1 北杜市の公共交通の変遷

本市は平成 16 年度の合併以降、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。

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／ハヶ岳南麓エリア／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）

出典：北杜市企画課

### 3-2 公共交通の状況

本市の公共交通は、民営では2本の鉄道と2本のバス、市営では14本の市民バスに加え、本市と菫崎市による共同運行路線1本が運行しています。また、2つのエリアで観光乗合バスも運行されています。市民バスは、平日毎日運行している路線が10本、曜日限定で運行しているものが4本あります<sup>1</sup>。

図表 14 路線図と公共交通の一覧



種別	地域	路線	事業主体	起点	終点	運行日
鉄道	-	JR中央本線	JR東日本	東京	塩尻	毎日
		JR小海線	JR東日本	小淵沢	小諸	毎日
市民バス	ハヶ岳南麓高原エリア	小泉・長坂線	北社市	泉郷	長坂	毎日
		清里・長坂線	北社市	清里駅前	長坂駅・北杜高校	毎日
		大泉・長坂線	北社市	大泉上	長坂駅・北杜高校	毎日
		小淵沢巡回線	北社市	スパティオ小淵沢	(循環)	水・土
		南部巡回線	北社市	北社市役所	(循環)	毎日
		北部巡回線	北社市	長坂駅	(循環)	毎日
		横手・日野春線	北社市	西村入口	北杜高校	毎日
	甲斐駒エリア	大坊・白須・大武川線(通学便)	北社市	大坊上	大武川公民館	火・木・土
		大坊・白須・大武川線(北杜高校便)	北社市	山口スタールバス停	北杜高校	毎日
		菫崎・下教来石線	北社市・菫崎市	下教来石	菫崎営業所	毎日
		武川巡回線	北社市	武川総合支所	(循環)	月・水・金
		津金・百観音線	北社市	大和公民館	北社市役所	毎日
		塩川・黒森線	北社市	塩川	黒森上	月・土
		須玉巡回線	北社市	宮平公民館前	北社市役所	火・金
茅ヶ岳瑞穂エリア	明野巡回線	北社市	明野総合支所	(循環)	月・木	
	菫崎・浅見・仁田平線	山交タウンコーポ	仁田平	菫崎営業所	毎日	
	菫崎・増富温泉線	山交タウンコーポ	増富温泉	菫崎営業所	毎日	
	赤表ほ公園・大泉ルート	清里観光振興協会	清里バスセンター	(循環)	期間運行	
	清里南部周遊ルート	清里観光振興協会	清里バスセンター	(循環)	期間運行	
	清里北部周遊ルート	清里観光振興協会	清里バスセンター	(循環)	期間運行	
	野辺山・清里北部周遊ルート	清里観光振興協会	清里バスセンター	(循環)	期間運行	
民間バス	観光乗合バス	茅ヶ岳ルート	山梨観光交通	JR菫崎駅	深田記念公園	期間運行
		みずがきルート	山梨観光交通	JR菫崎駅	みずがき山荘	期間運行
その他のバス	病院バス	ハヶ岳南麓高原エリア	甲陽病院	甲陽病院	(循環)	
		小淵沢・長坂線	甲陽病院	甲陽病院	(循環)	
		高根・長坂線	甲陽病院	甲陽病院	(循環)	
		茅ヶ岳瑞穂エリア	塩川病院	塩川病院	(循環)	月・水・金
津金線	塩川病院	塩川病院	(循環)	火・木・土		

出典：北杜市企画課

注<sup>1</sup> 大坊・白須・大武川線は北杜高校便が毎日運行しているため、毎日運行としています。

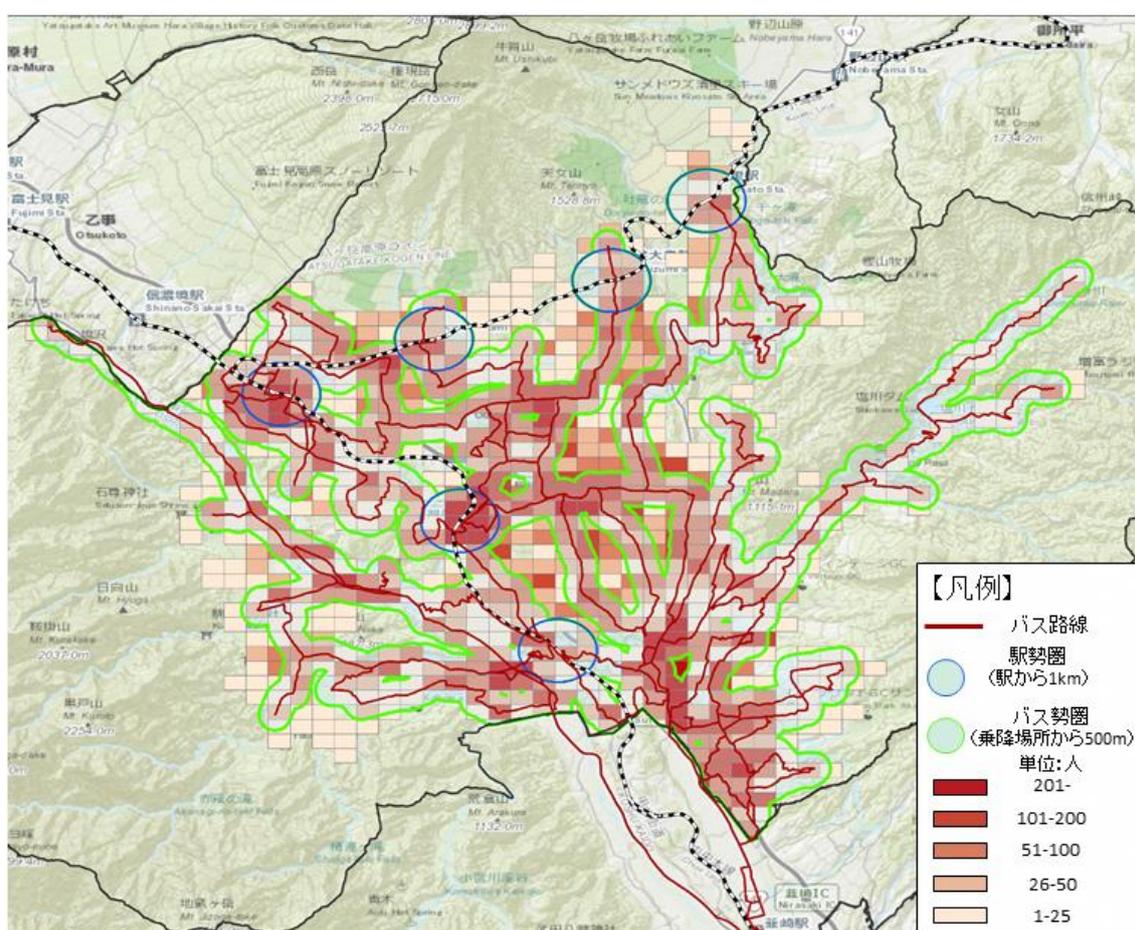
### 3-3 交通空白の状況

市民バスは、全線でフリー乗降に対応しているため、交通空白地域は少ない状況です。

公共交通カバー圏内の人口が 41,584 人、交通空白地域内の人口は 5,883 人であり、公共交通の人口カバー圏率は 87.6% となっています。

エリア別でみると、茅ヶ岳瑞牆エリア・甲斐駒エリアは、ほとんどの居住地域がカバーされています。一方で、八ヶ岳南麓高原エリアは、人口密度が高い地域でも一部で交通空白が生じています。

図表 15 市内の交通空白地域



出典：平成 27 年国勢調査

人口	47,467人
カバー圏人口	41,584人
交通空白人口	5,883人
カバー圏率	87.6%

※カバー圏人口とは、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する。北杜市の場合、自由乗降できるため、市民バスの路線より 500m 以内の地域もカバー圏としている。

※交通空白地域とは、公共交通カバー圏から外れた地域。

※総人口は国勢調査の 500m メッシュから北杜市内の居住者を案分したものをを用いている。そのため、国勢調査の平成 27 年市内総人口とは乖離が生じている。

### 3-4 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、本計画では、通勤・通学・通院・買物の4つの目的ごとにサービスレベルの測定を行いました。

#### (1) 通勤

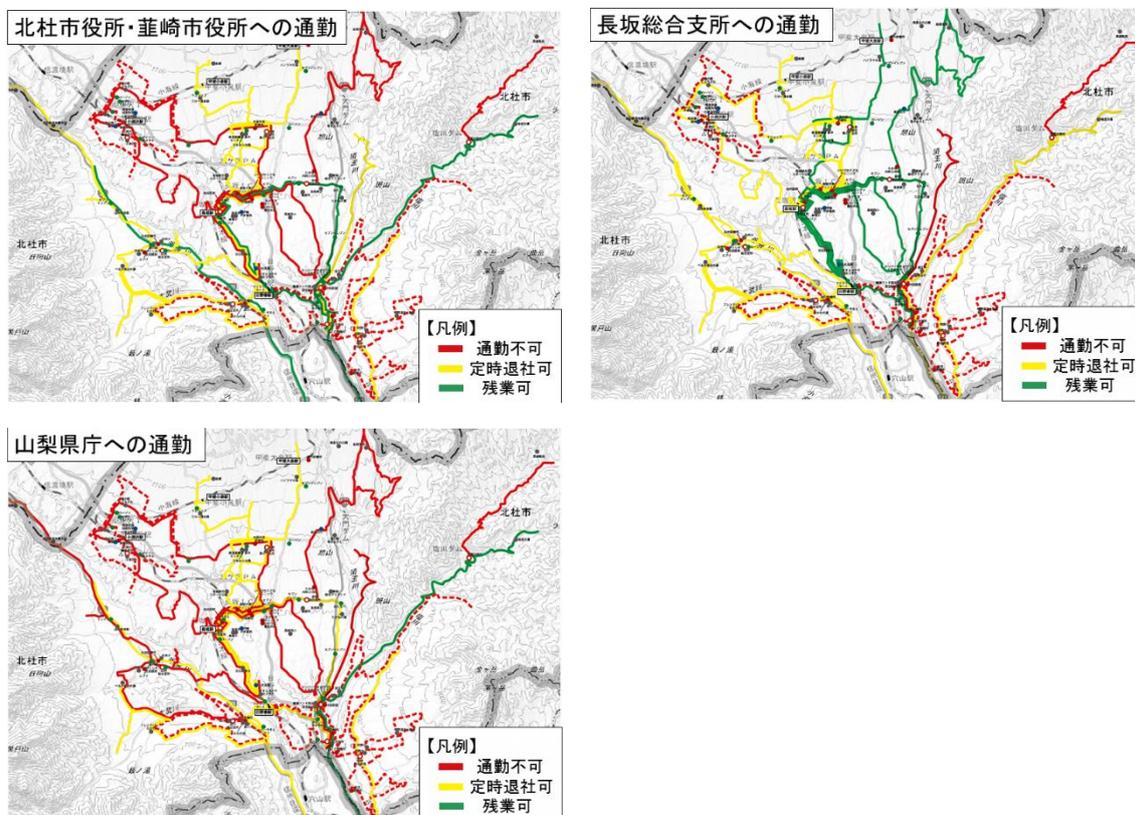
通勤のサービスレベルは、近隣への通勤（目的地を北杜市役所・各総合支所に設定。明野・須玉においては、韮崎市役所も含む）と甲府方面への通勤（目的地を山梨県庁に設定）に対して、A：残業可能、B：定時勤務可能、C：通勤不可で評価します。

図表 16 通勤の評価基準

サービスレベル	判定基準
A: 残業可能	8:30までに出勤可能。19:00以降に帰宅便あり。
B: 定時勤務可能	8:30までに出勤可能。17:30～19:00に帰宅便あり。
C: 通勤不可	8:30までの出勤ができない、または17:30以降の帰宅ができない、または平日毎日運行していない。

本市の通勤のサービスレベルをみると、曜日限定運行の路線を除いた多くの路線で通勤可能になっています。一方で、小淵沢・清里の路線は通勤に利用できなくなっています。

図表 17 通勤のサービスレベル



## (2) 通学

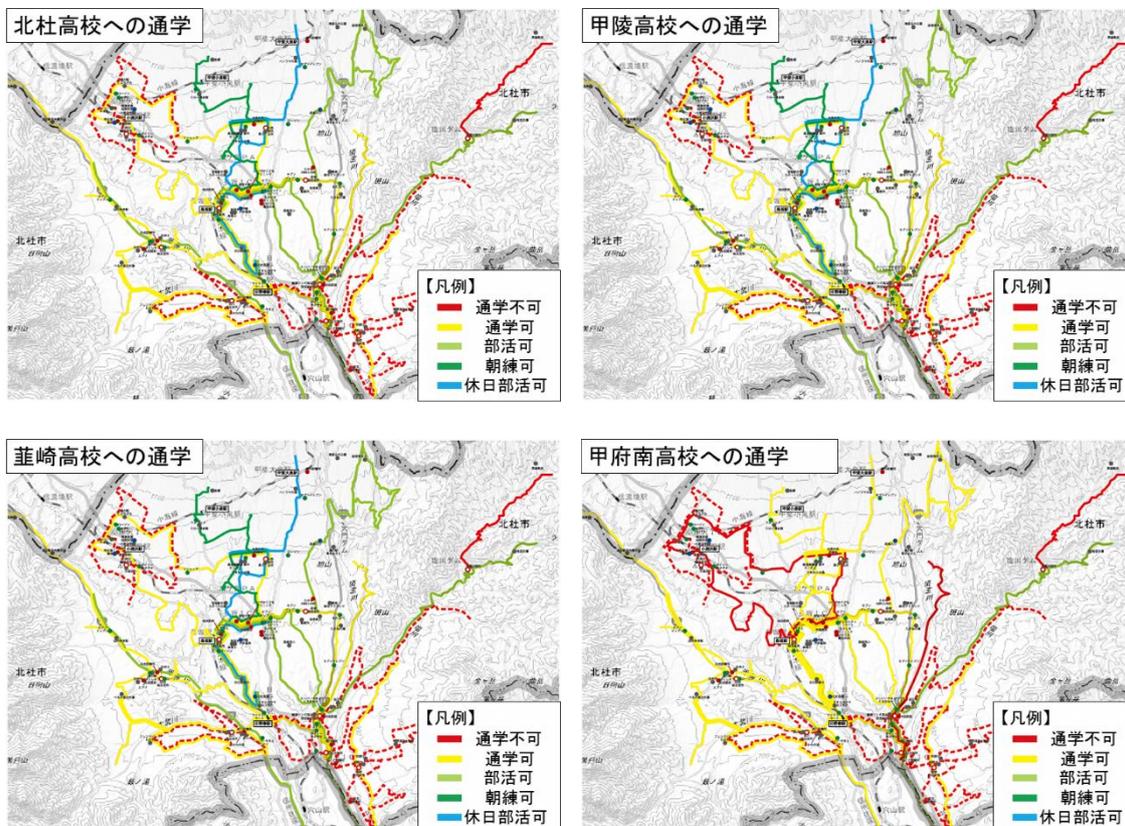
通学のサービスレベルは、最寄りの公立高校への通学（目的地を北杜高校・甲陵高校・韮崎高校に設定）と甲府方面の高校への通学（目的地を甲府南高校に設定）に対して、A：休日部活対応可能、B：朝練可能、C：放課後部活可能、D：通学可能、E：通学不可で評価します。なお、2 km 以内は徒歩移動が可能としています。

図表 18 通学の評価基準

サービスレベル	判定基準
A: 休日部活対応可能	7:00までに登校可能。平日18:50以降下校便あり。 土曜17:00以降下校便あり。
B: 朝練可能	7:00までに登校可能。18:50以降に下校便あり。
C: 放課後部活可能	8:20までに登校可能。18:50以降に下校便あり。
D: 通学可能	8:20までに登校可能。16:40以降に下校便あり。
E: 通学不可	8:20までに登校ができない、または16:40以降の下校ができない、または平日毎日運行していない。

本市の通学のサービスレベルをみると、曜日限定運行路線を除いた多くの路線で最寄りの公立高校への通学が可能になっています。一方で、塩川・黒森線では通学利用ができなくなっています。甲府南高校に関しても、多くの路線で通学が可能になっていますが、小淵沢巡回線や津金・百観音線では通学利用はできません。

図表 19 通学のサービスレベル



### (3) 通院

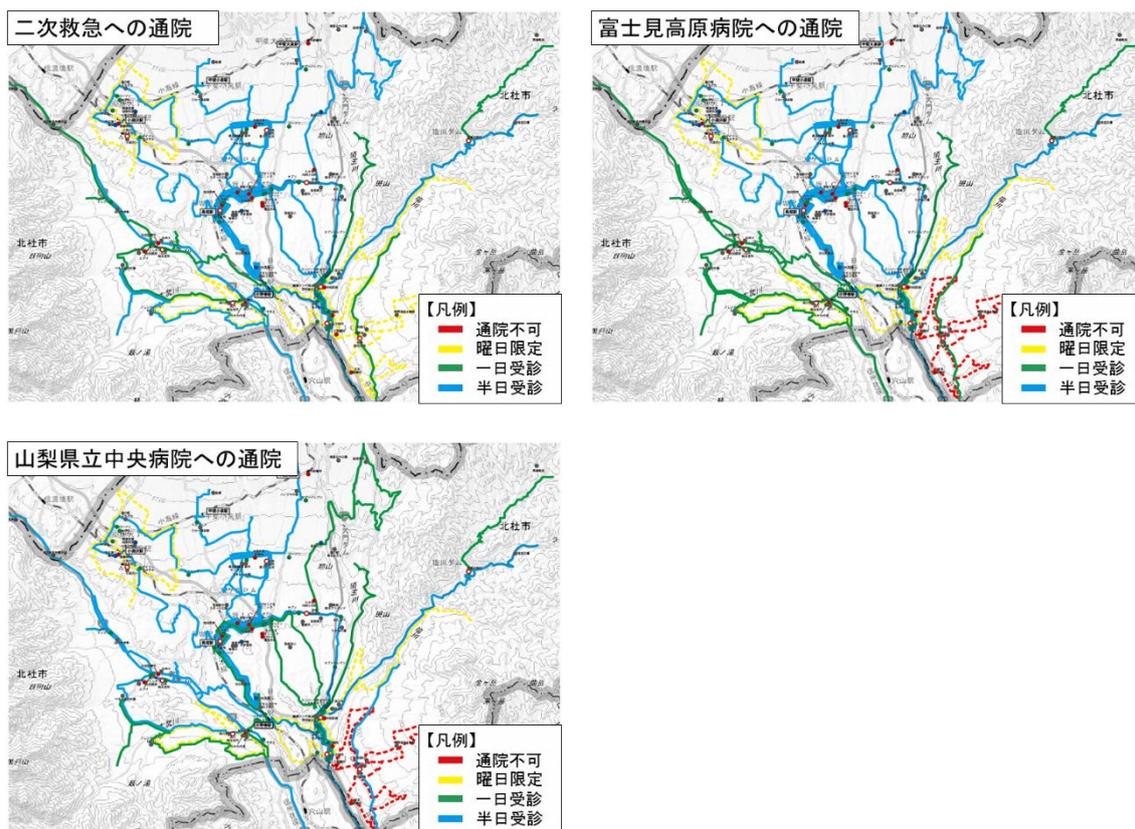
通院のサービスレベルは、目的地として塩川病院・甲陽病院、山梨県立中央病院（甲府市）、韮崎市立病院・韮崎相互病院、富士見高原病院（長野県富士見町）を想定し、A：午前中で受診可能、B：受診に1日掛かる、C：曜日限定で受診可能、D：通院不可で評価します。なお、診療施設での滞在時間を2時間と想定して評価しています。

図表 20 通院の評価基準

サービスレベル	判定基準
A: 午前中で受診可能	9:30頃までに来院でき、午前中に帰宅便あり。
B: 受診に1日掛かる	外来診療可能時間に来院、帰宅便あり。
C: 曜日限定で受診可能	曜日限定でBと同様。
D: 通院不可	外来診療時間に来院、帰宅便がない

本市の通院のサービスレベルをみると、塩川病院・甲陽病院、韮崎市立病院・韮崎相互病院へはすべてのエリアで通院可能です。山梨県立中央病院、富士見高原病院に関しては、須玉・明野巡回線が運行するエリアを除く地域で通院が可能となっています。

図表 21 通院のサービスレベル



#### (4) 買物

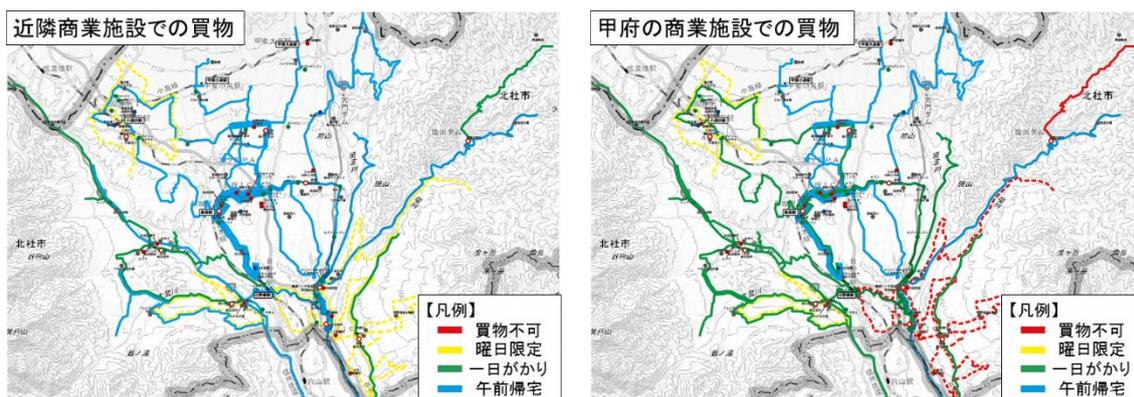
買物のサービスレベルは、目的地として近隣の商業施設（市内及び葦崎駅周辺）と甲府市の商業施設を想定し、A：午前中に帰宅可能、B：買物に1日かかる、C：曜日限定で買物可能、D：買物不可で評価します。なお、商業施設での滞在時間を1時間と想定して評価しています。

図表 22 買物の評価基準

サービスレベル	判定基準
A: 午前中に帰宅可能	午前に出かけ、13:00までに帰宅が可能。
B: 買物に1日掛かる	16:00までに帰宅が可能
C: 曜日限定で買物可能	曜日限定でBと同様。
D: 買物不可	買物をすると帰宅便がない。

本市の買物のサービスレベルをみると、全エリアで近隣の商業施設への買物が可能です。甲府市への買物については、多くの路線で可能となっていますが、明野・須玉巡回線と塩川・黒森線では利用できない状況です。

図表 23 買物のサービスレベル



※平成 29 年 6 月時点の評価

## 4 個別路線の運行状況と利用状況

### 4-1 鉄道

#### ①鉄道の運行状況

市内においては、JR中央本線とJR小海線の2線の鉄道が運行しています。

JR中央本線は、東京駅から市内を通過し、松本駅まで通じています。市内には日野春駅・長坂駅・小淵沢駅の3駅が設置されています。JR小海線は、小淵沢駅から市内を通過し、小諸駅まで通じています。市内には、小淵沢駅・甲斐小泉駅・甲斐大泉駅・清里駅の4駅が設置されています。

図表 24 JR中央本線

事業主体	東日本旅客鉄道(株)								
運行主体	同上								
運行状況	<b>【運行日】</b> 通年・毎日運行 <b>【運行回数】</b> 平日 韮崎方面行き：30 便 小淵沢方面行き：29 便 (うち小淵沢止り)：11 便								
経路	<b>【運行区間】</b> 東京—甲府—韮崎— <b>【北杜市】</b> —茅野—塩尻—松本 [北杜市周辺] —韮崎—新府—穴山— <b>日野春—長坂—小淵沢</b> —信濃境—富士見—すずらの里— ※太字は市内								
運賃	韮崎駅までの運賃(円) <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <th>日野春</th> <th>長坂</th> <th>小淵沢</th> </tr> <tr> <td>240</td> <td>320</td> <td>500</td> </tr> </table>	日野春	長坂	小淵沢	240	320	500		
日野春	長坂	小淵沢							
240	320	500							



図表 25 JR小海線

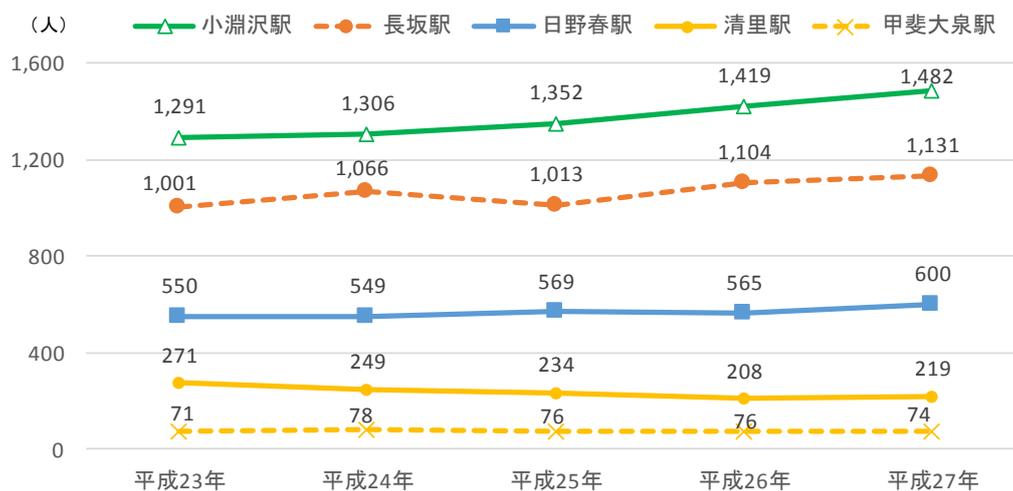
事業主体	東日本旅客鉄道(株)								
運行主体	同上								
運行状況	<b>【運行日】</b> 通年・毎日運行 <b>【運行回数】</b> 平日 小諸方面行き：10 便 小淵沢行き：11 便								
経路	<b>【運行区間】</b> <b>小淵沢—甲斐小泉—甲斐大泉—清里</b> —野辺山—佐久平—小諸 ※太字は市内								
運賃	小淵沢駅までの運賃(円) <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <th>甲斐小泉</th> <th>甲斐大泉</th> <th>清里</th> </tr> <tr> <td>210</td> <td>240</td> <td>320</td> </tr> </table>	甲斐小泉	甲斐大泉	清里	210	240	320		
甲斐小泉	甲斐大泉	清里							
210	240	320							



## ②鉄道の利用状況（乗車人数）

駅の乗車人員は、小淵沢駅、長坂駅が増加傾向にあり、日野春駅、清里駅、甲斐大泉駅は横ばいとなっています。

図表 26 駅の乗車人員推移



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

## 4-2 路線バス

### 4-2-1 エリア別の運行状況

#### (1) 八ヶ岳南麓高原エリア

##### ① 路線バスの運行状況

八ヶ岳南麓高原エリアの路線バスは、市民バスが6路線運行しています。

図表 27 八ヶ岳南麓高原エリアの路線バスの運行状況

路線名	小泉・長坂線	清里・長坂線	大泉・長坂線	小淵沢巡回線
事業主体	北杜市			
運行根拠	78条 (市町村運営有償運送)			
車両	ワゴン車	中型バス	中型バス	ワゴン車
運行日	毎日			水土
主なルート (巡回線は主な停留所)	泉郷～甲斐小泉駅～ひまわり市場前～きららシティ前～甲陽病院～長坂駅	清里駅～たかねの湯～長坂駅～北杜高校	大開上～甲斐大泉駅～甲陽病院～長坂駅～北杜高校	スパティオ小淵沢、駅前商店街北、小淵沢総合支所前
平日	上り	6便	4便	5便
	下り	5便	5便	
休日	上り	4便	3便	-
	下り	4便	4便	-

路線名	南部巡回線	北部巡回線
事業主体	北杜市	
運行根拠	78条 (市町村運営有償運送)	
車両	中型バス	ワゴン車
運行日	毎日	
主なルート	長坂駅～甲陽病院～高根総合支所～塩川病院～北杜市役所～日野春駅～北杜高校	ひまわり市場前～スパティオ小淵沢～小淵沢駅～長坂駅～甲陽病院～きららシティ前
平日	上り	8便
	下り	
休日	上り	5便
	下り	

## ②路線バスの利用状況

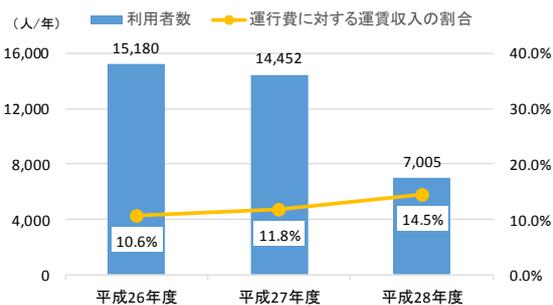
### (ア) 小泉・長坂線

平成 28 年度はのべ 7,005 人の利用となっています。平成 27 年度から平成 28 年度での大幅な減少は、スクールバス混乗を解消したことによります。主な利用目的は買物・通院・通学、利用が多いバス停は長坂駅・きららシティ前・泉郷となっています。

図表 28 路線図

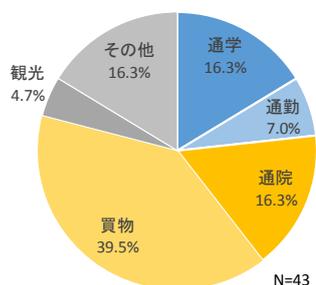


図表 29 利用者数と収支率の推移



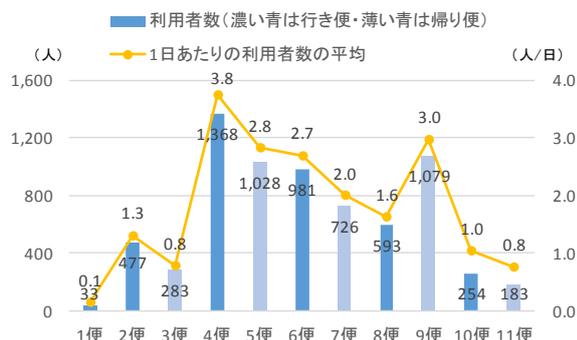
出典：北杜市企画課

図表 30 主な利用目的



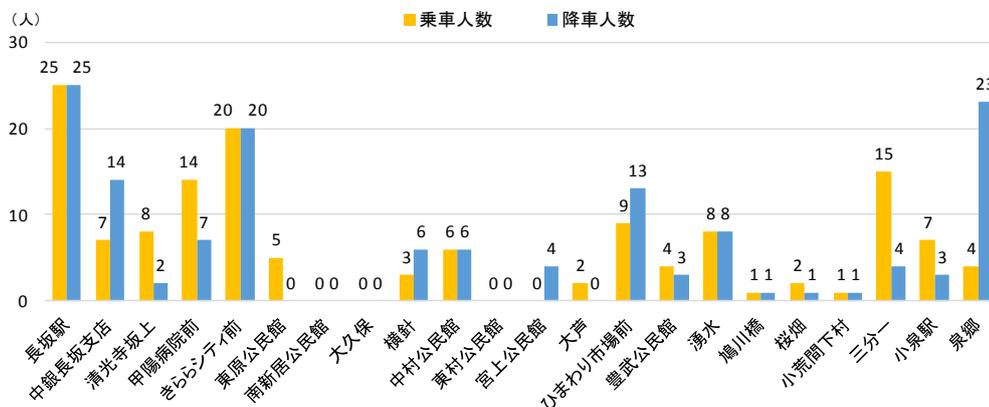
出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

図表 31 便ごとの利用者数



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 32 バス停別利用者数

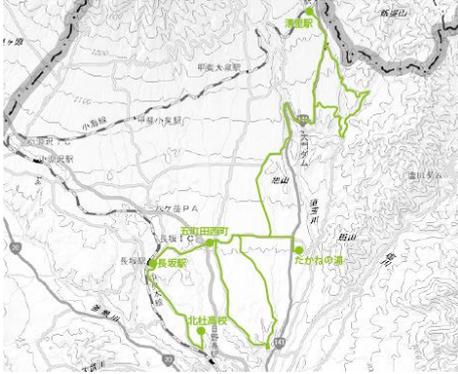


出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

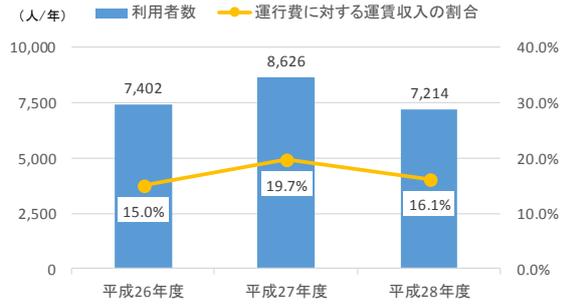
(イ) 清里・長坂線

平成 28 年度はのべ 7,214 人の利用となっています。主な利用目的は通学・通院・買物、利用が多いバス停は長坂駅・北杜高校・五町田西町となっています。

図表 33 路線図

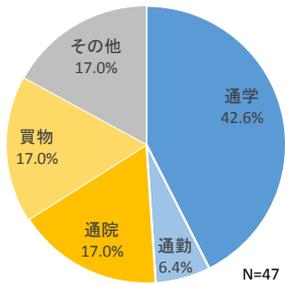


図表 34 利用者数と収支率の推移



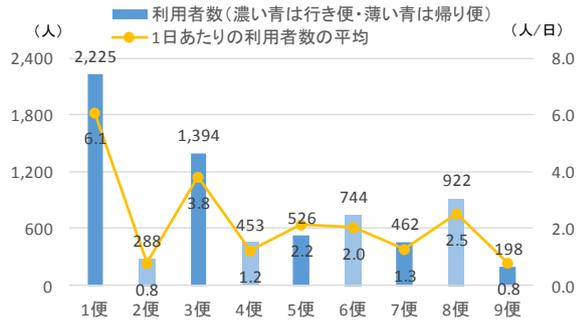
出典：北杜市企画課

図表 35 主な利用目的



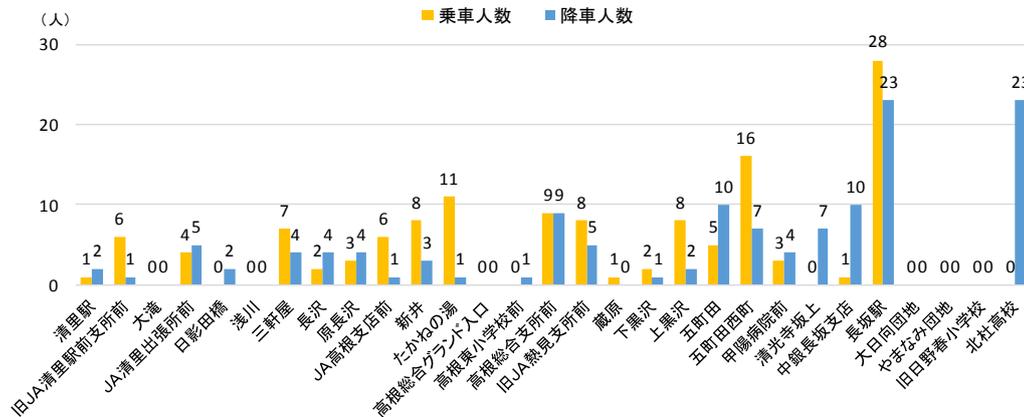
出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

図表 36 便ごとの利用者数



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 37 バス停別利用者数

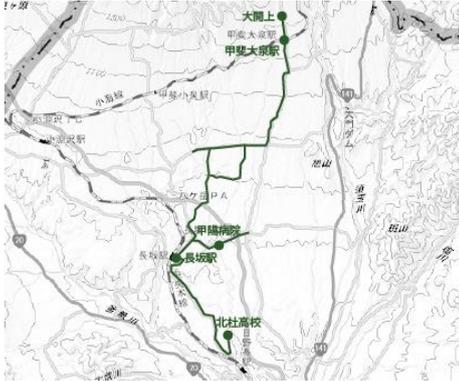


出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

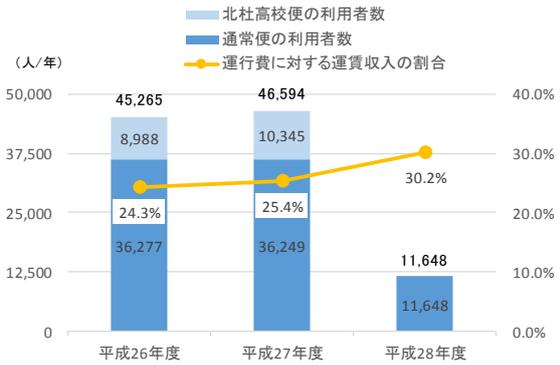
(ウ) 大泉・長坂線

平成 28 年度はのべ 11,648 人の利用となっています。平成 27 年度から平成 28 年度での大幅な減少は、スクールバス混乗を解消したことによります。主な利用目的は通学、利用が多いバス停は長坂駅・北杜高校となっています。

図表 38 路線図

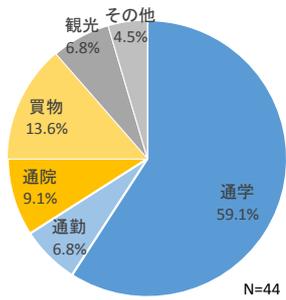


図表 39 利用者数と収支率の推移



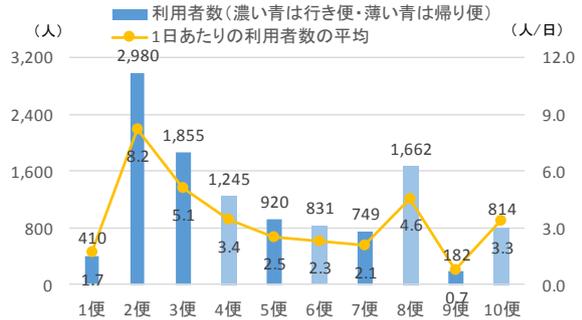
出典：北杜市企画課

図表 40 主な利用目的



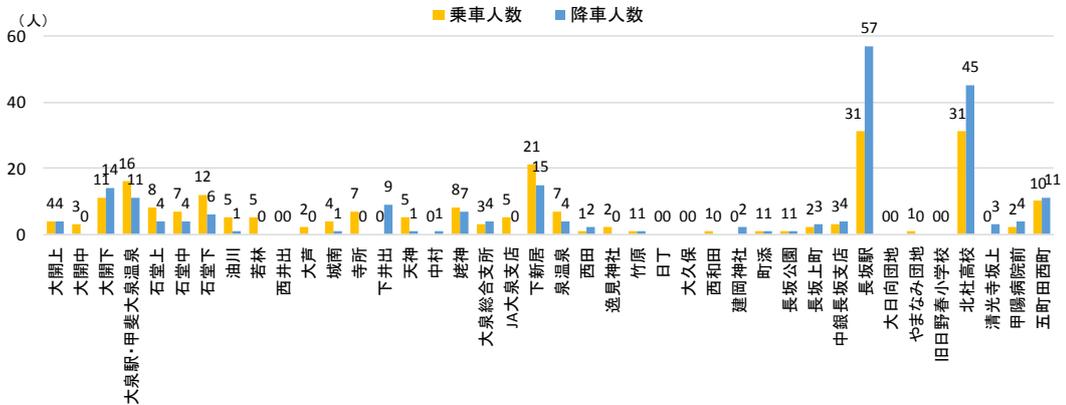
出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

図表 41 便ごとの利用者数



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 42 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

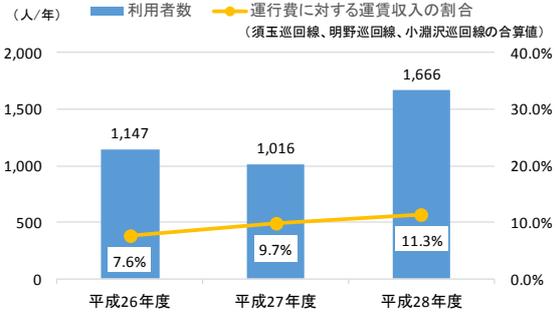
(エ) 小淵沢巡回線

平成 28 年度はのべ 1,666 人の利用となっています。利用が多いバス停はスパティオ小淵沢・尾根公民館南となっています。

図表 43 路線図

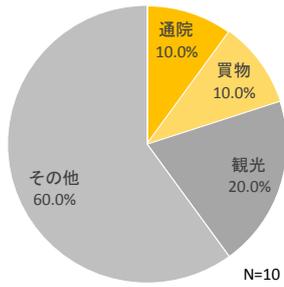


図表 44 利用者数と収支率の推移



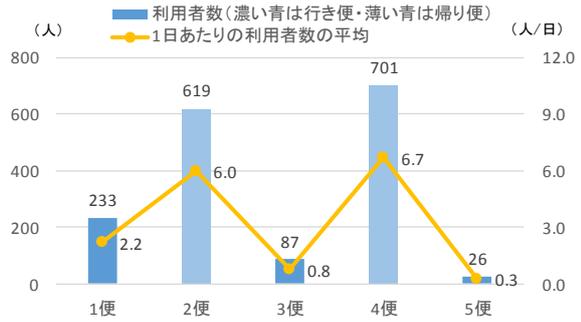
出典：北杜市企画課

図表 45 主な利用目的



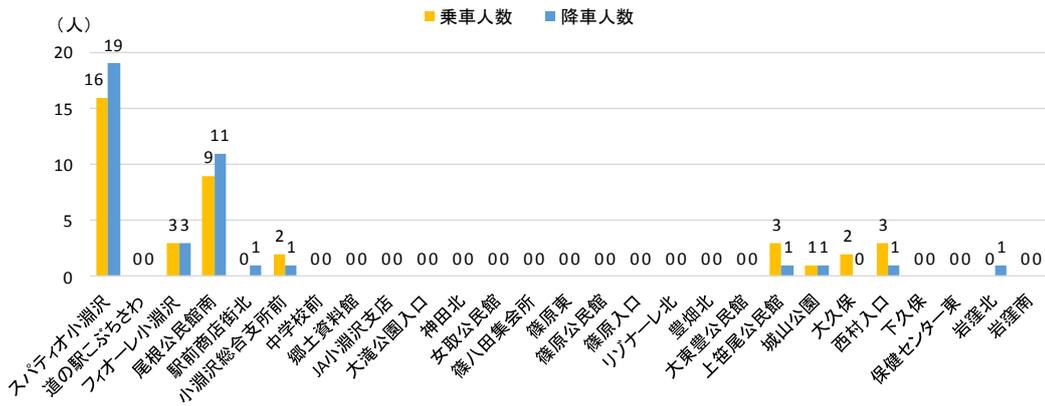
出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

図表 46 便ごとの利用者数



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 47 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

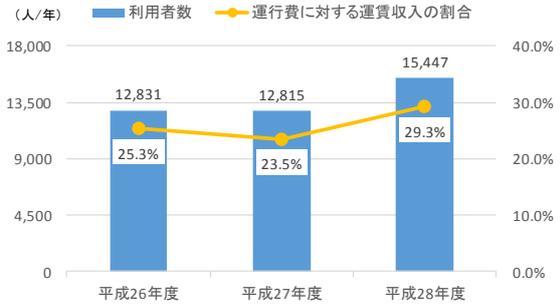
(オ) 南部巡回線

平成 28 年度はのべ 15,447 人の利用となっています。主な利用目的は通学・通院・通勤、利用が多いバス停は北杜高校・百観音・長坂駅となっています。

図表 48 路線図

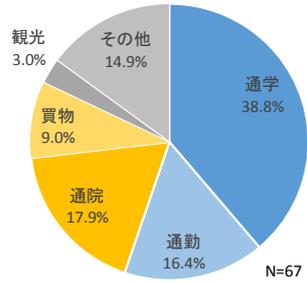


図表 49 利用者数と収支率の推移



出典：北杜市企画課

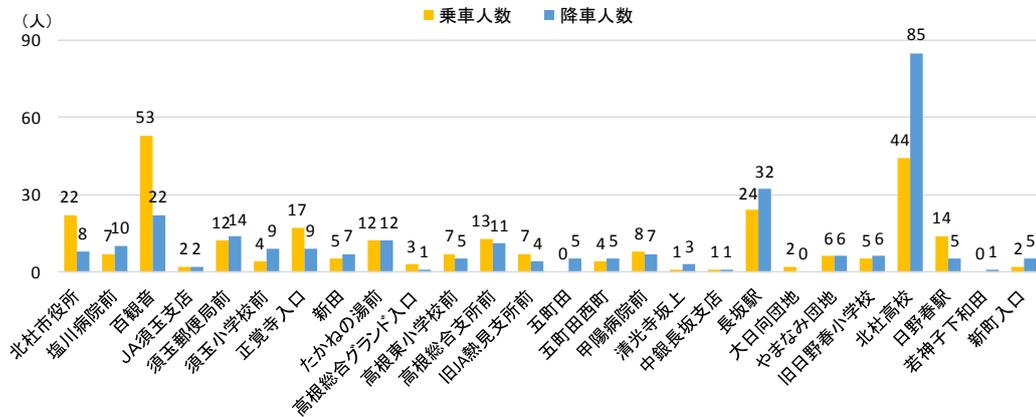
図表 50 主な利用目的



平成 29 年度に再編したため  
便ごとの利用者数のデータなし

出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

図表 51 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

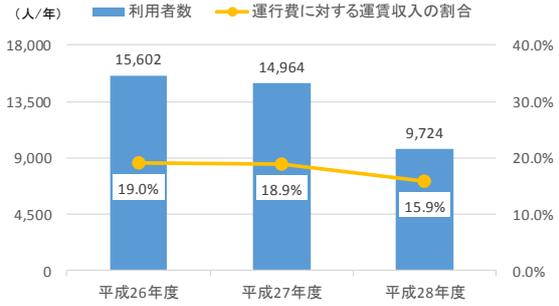
(カ) 北部巡回線

平成 28 年度はのべ 9,724 人の利用となっています。平成 27 年度から平成 28 年度での大幅な減少は、スクールバス混乗を解消したことによります。主な利用目的は買物・通院、利用が多いバス停は長坂駅・きららシティ前・小淵沢駅となっています。

図表 52 路線図

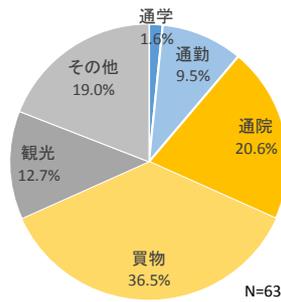


図表 53 利用者数と収支率の推移



出典：北杜市企画課

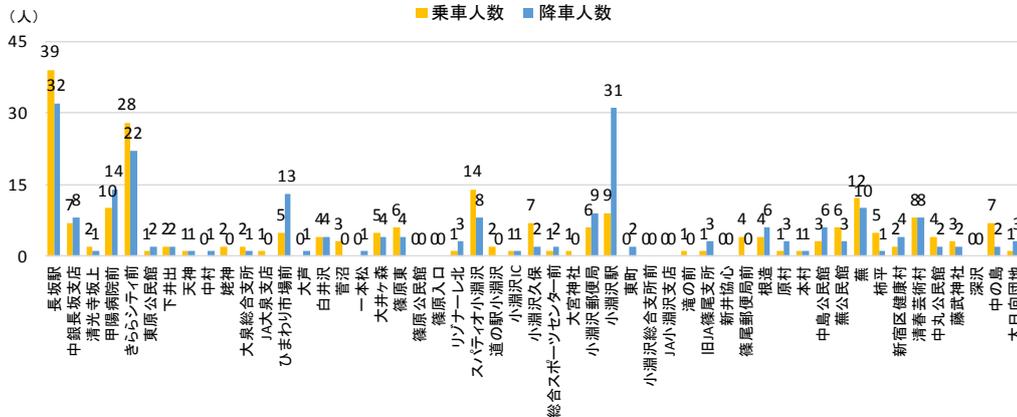
図表 54 主な利用目的



平成 29 年度に再編したため  
便ごとの利用者数のデータなし

出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

図表 55 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

## (2) 甲斐駒エリア

### ①路線バスの運行状況

甲斐駒エリアの路線バスは、市民バスが4路線、北杜市・韮崎市の共同運行路線が1路線運行しています。

図表 56 甲斐駒エリアの路線バスの運行状況

路線名	横手・日野春線	大坊・白須・大武川線(通常便)	大坊・白須・大武川線(北杜高校便)	武川巡回線	
事業主体	北杜市				
運行根拠	4条 (一般乗合旅客運送事業)				
車輜	中型バス	ワゴン車	中型バス	ワゴン車	
運行日	毎日	火木土	毎日	月水金	
主なルート (巡回線は主な停留所)	西村入口・大坊上～日野春駅	大坊上～白須～大武川	山口スクールバス停～日野春駅～北杜高校	むかわの湯、武川総合支所、町の駅	
平日	上り	6便	3便	2便	6便
	下り	6便	4便	3便	
休日	上り	3便	-	1便	-
	下り	4便	-	1便	-

路線名	韮崎・下教来石線	
事業主体	北杜市・韮崎市	
運行根拠	4条 (一般乗合旅客運送事業)	
車輜	中型バス	
運行日	毎日	
主なルート (巡回線は主な停留所)	下教来石～道の駅はくしゅう～ 韮崎駅	
平日	上り	6便
	下り	7便
休日	上り	6便
	下り	7便

## ②路線バスの利用状況

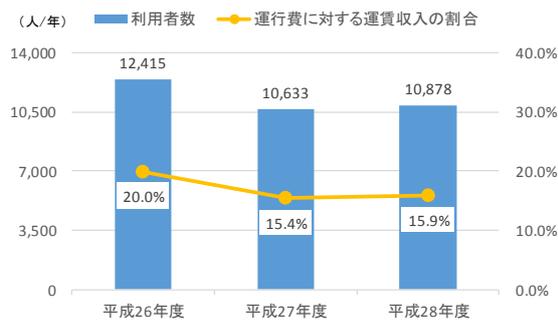
### (ア) 横手・日野春線

平成 28 年度はのべ 10,878 人の利用となっています。主な利用目的は通学、利用が多いバス停は日野春駅・北杜高校・牧の原・牧の原上となっています。

図表 57 路線図

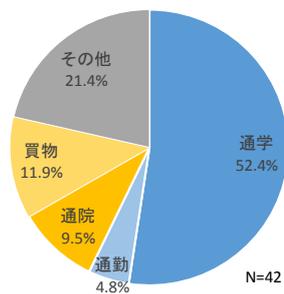


図表 58 利用者数と収支率の推移



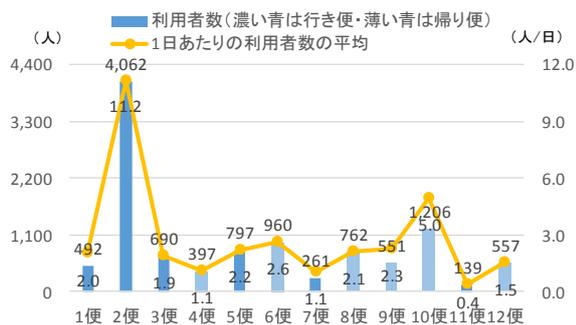
出典：北杜市企画課

図表 59 主な利用目的



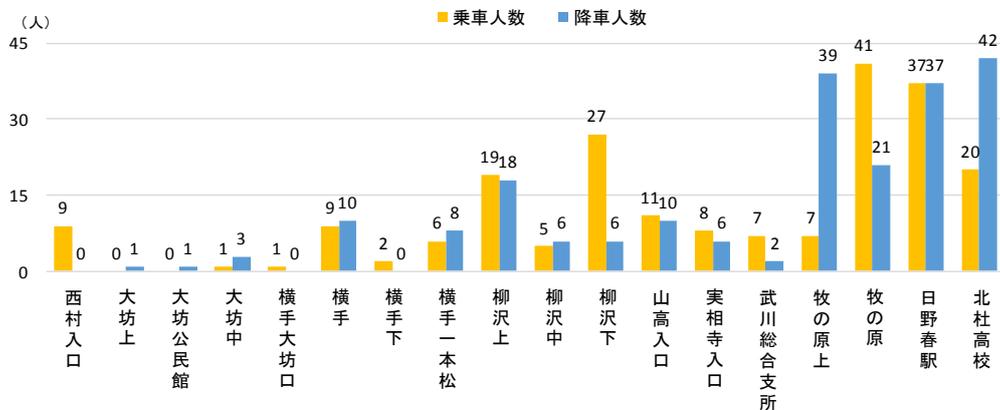
出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

図表 60 便ごとの利用者数



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 61 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

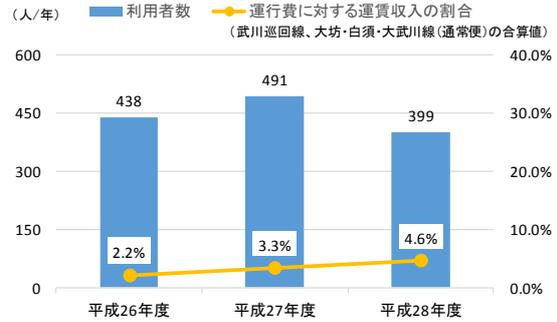
(イ) 大坊・白須・大武川線（通常便）

平成 28 年度はのべ 399 人の利用となっています。利用が多いバス停は道の駅はくしゅう南となっています。

図表 62 路線図



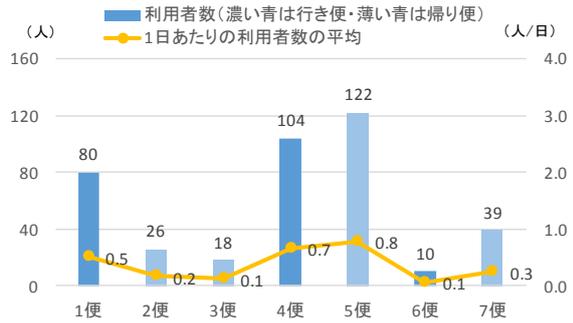
図表 63 利用者数と収支率の推移



出典：北杜市企画課

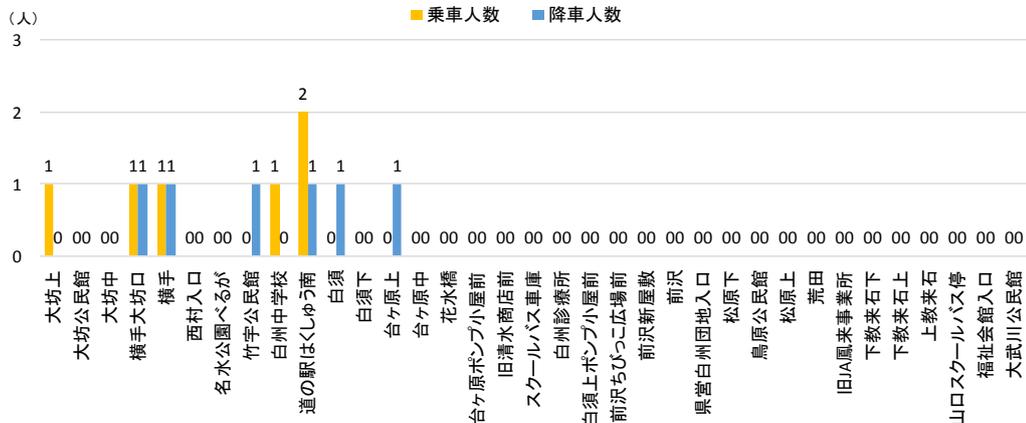
図表 64 便ごとの利用者数

乗込調査未実施のため  
主な利用目的のデータなし



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 65 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

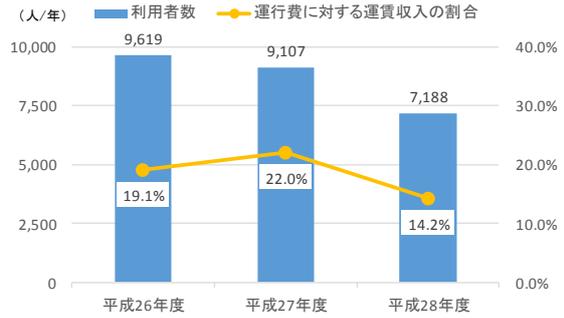
(ウ) 大坊・白須・大武川線（北杜高校便）

平成 28 年度はのべ 7,188 人の利用となっています。平成 27 年度から平成 28 年度での大幅な減少は、スクールバス混乗を解消したことによります。主な利用目的は通学、利用が多いバス停は北杜高校・日野春駅となっています。

図表 66 路線図

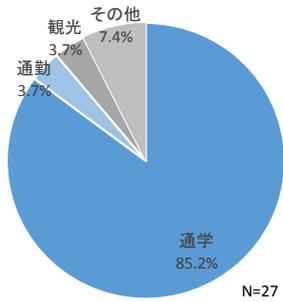


図表 67 利用者数と収支率の推移



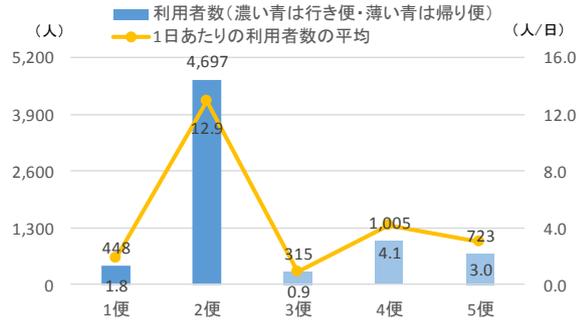
出典：北杜市企画課

図表 68 主な利用目的



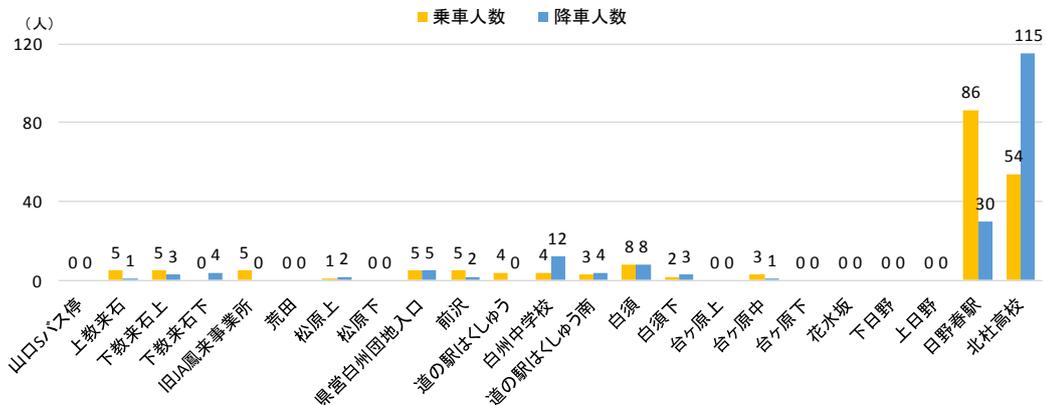
出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

図表 69 便ごとの利用者数



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 70 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

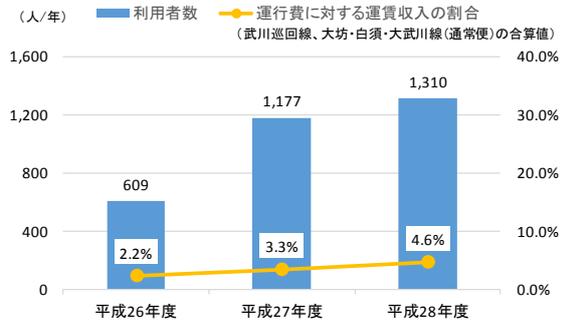
(エ) 武川巡回線

平成 28 年度はのべ 1,310 人の利用となっています。利用が多いバス停は町の駅となっています。

図表 71 路線図



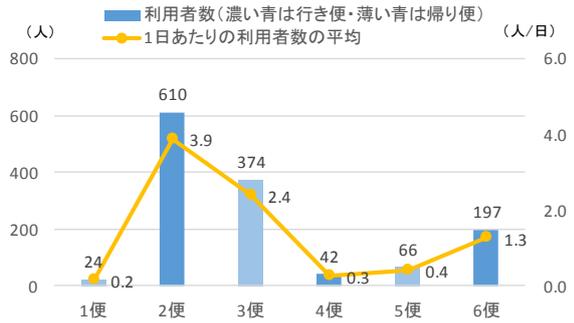
図表 72 利用者数と収支率の推移



出典：北杜市企画課

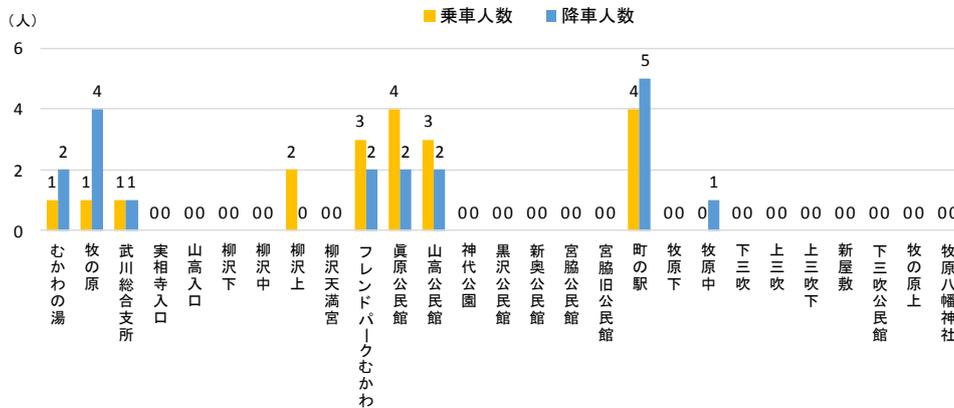
図表 73 便ごとの利用者数

乗込調査未実施のため  
主な利用目的のデータなし



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 74 バス停別利用者数

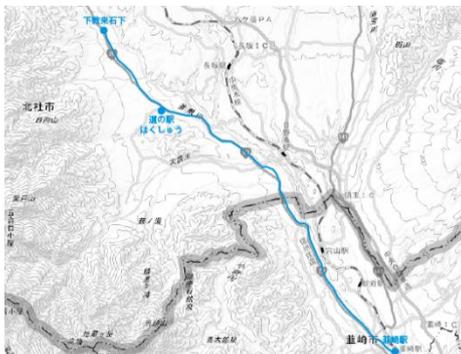


出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

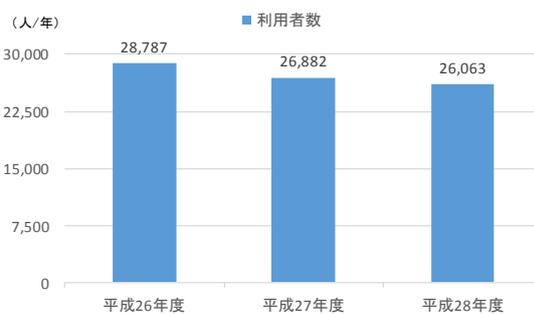
(オ) 葦崎・下教来石線

平成 28 年度はのべ 26,063 人の利用となっています。主な利用目的は通学・通勤・観光となっています。

図表 75 路線図

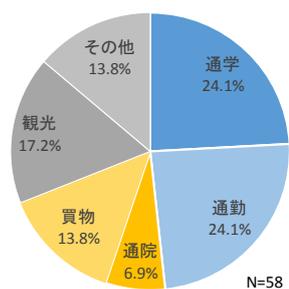


図表 76 利用者数の推移



出典：北杜市企画課

図表 77 主な利用目的



出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

### (3) 茅ヶ岳瑞牆エリア

#### ①路線バスの運行状況

茅ヶ岳瑞牆エリアの路線バスは、市民バスが4路線、民間の路線バスが2路線運行しています。

図表 78 茅ヶ岳瑞牆エリアの路線バスの運行状況

路線名	塩川・黒森線	津金・百観音線	須玉巡回線	明野巡回線
事業主体	北杜市			
運行根拠	78条 (市町村運営有償運送)			
車輌	ワゴン車			
運行日	月-土	毎日	火金	月木
主なルート (巡回線は主な停留所)	塩川～和田～御門～黒森	大和公民館～百観音～塩川病院～北杜市役所	須玉総合支所、健康ランド須玉、塩川病院、北杜市役所	明野総合支所、明野ふるさと太陽館、北杜市役所、塩川病院前
平日	上り	3便	4便	2便
	下り	2便	4便	2便
休日	上り	-	2便	-
	下り	-	3便	-

路線名	韮崎・浅尾・仁田平線	韮崎・増富温泉郷線	
事業主体	山交タウンコーチ(株)		
運行根拠	4条 (一般乗合旅客運送事業)		
車輌	中型バス		
運行日	毎日		
主なルート (巡回線は主な停留所)	仁田平～浅尾～韮崎駅	増富温泉～塩川～百観音～韮崎駅	
平日	上り	6便	9便
	下り	5便	10便
休日	上り	6便	9便
	下り	5便	10便

## ②路線バスの利用状況

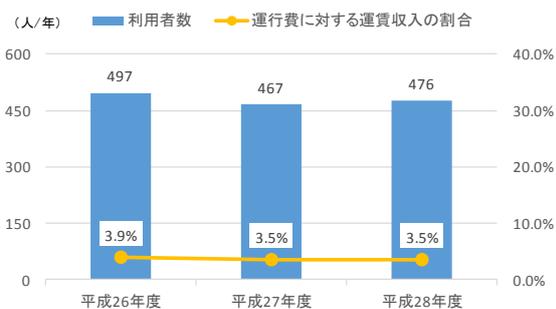
### (ア) 塩川・黒森線

平成 28 年度はのべ 476 人の利用となっています。利用が多いバス停は塩川となっています。

図表 79 路線図



図表 80 利用者数と収支率の推移

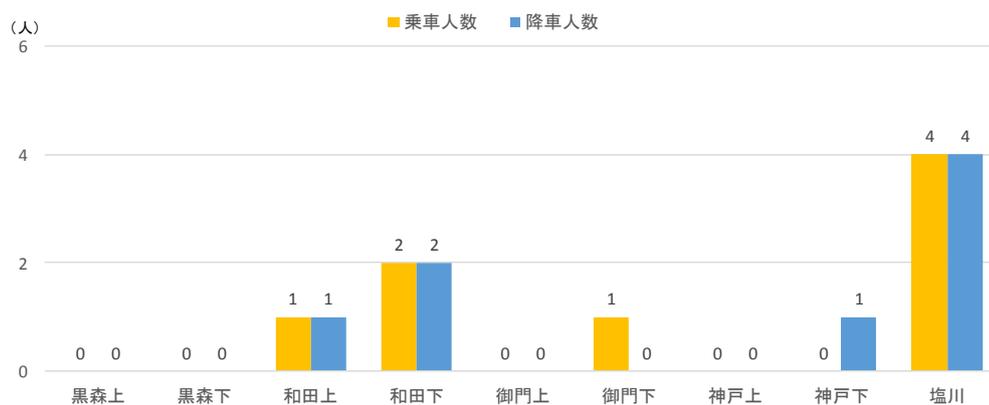


出典：北杜市企画課

乗込調査未実施のため  
主な利用目的のデータなし

平成 29 年度に再編したため  
便ごとの利用者数のデータなし

図表 81 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

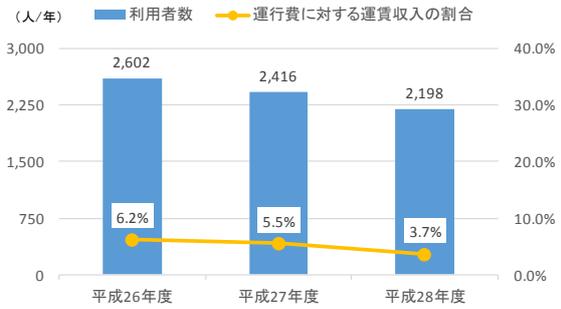
(イ) 津金・百観音線

平成 28 年度はのべ 2,198 人の利用となっています。利用が多いバス停は百観音となっています。

図表 82 路線図



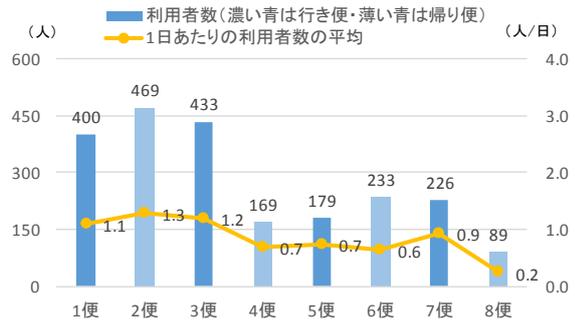
図表 83 利用者数と収支率の推移



出典：北杜市企画課

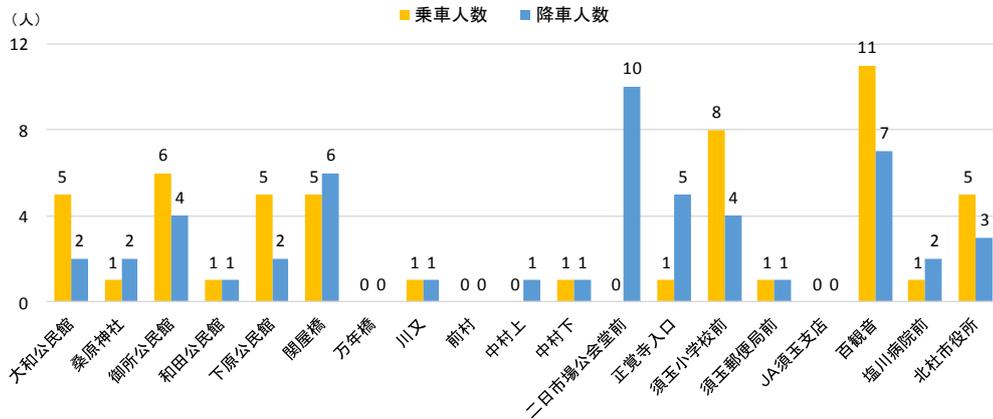
図表 84 便ごとの利用者数

乗込調査未実施のため  
主な利用目的のデータなし



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 85 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

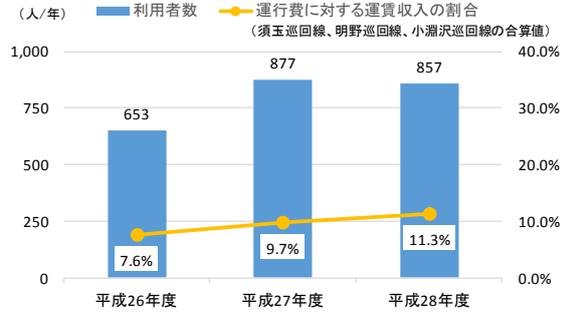
(ウ) 須玉巡回線

平成 28 年度はのべ 857 人の利用となっています。主な利用目的は買物・通院、利用が多いバス停は新町公民館前・塩川病院となっています。

図表 86 路線図

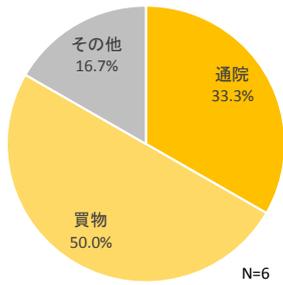


図表 87 利用者数と収支率の推移



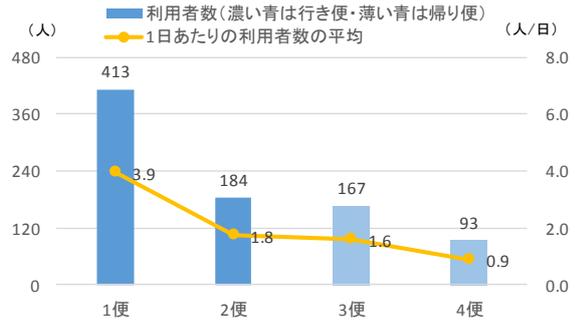
出典：北杜市企画課

図表 88 主な利用目的



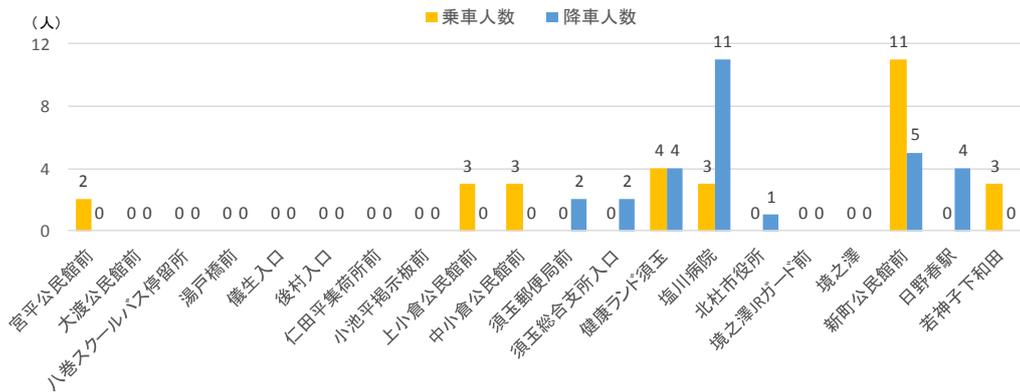
出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

図表 89 便ごとの利用者数



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 90 バス停別利用者数



出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

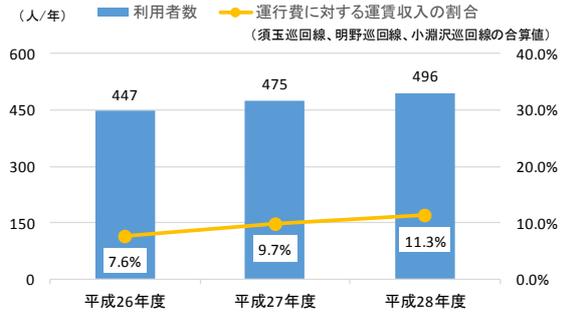
(エ) 明野巡回線

平成 28 年度はのべ 496 人の利用となっています。利用が多いバス停は明野ふるさと太陽館となっています。

図表 91 路線図



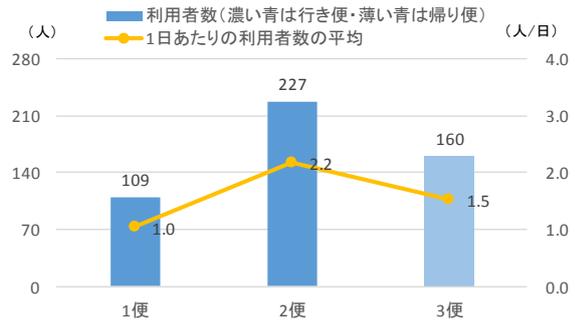
図表 92 利用者数と収支率の推移



出典：北杜市企画課

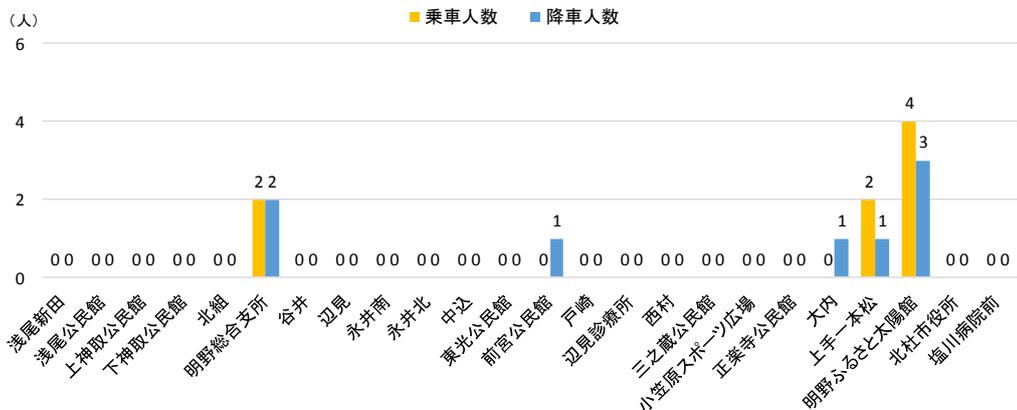
図表 93 便ごとの利用者数

乗込調査未実施のため  
主な利用目的のデータなし



出典：平成 28 年度市民バス月報

図表 94 バス停別利用者数

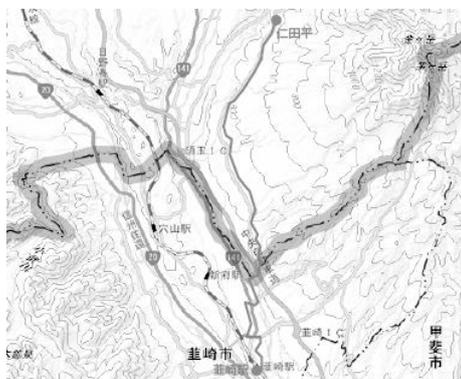


出典：平成 28 年度市民バス利用実態調査

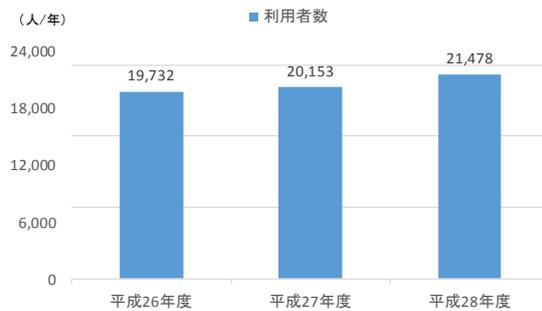
(オ) 韮崎・浅尾・仁田平線

平成 28 年度はのべ 21,478 人の利用となっています。主な利用目的は通学・通勤・買物・その他となっています。

図表 95 路線図

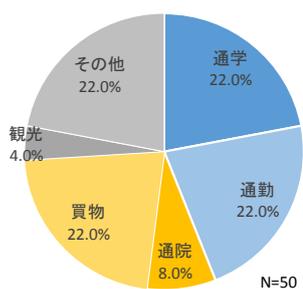


図表 96 利用者数の推移



出典：北杜市企画課

図表 97 主な利用目的

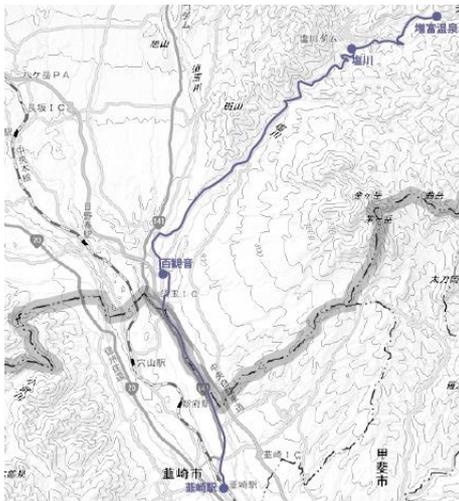


出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

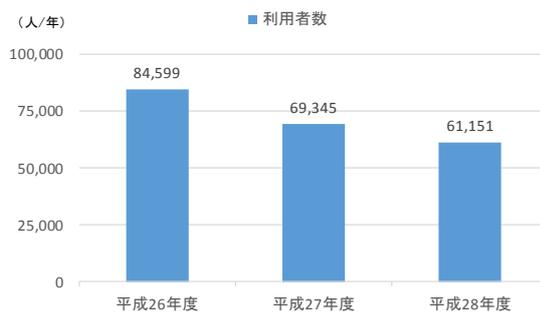
(カ) 葦崎・増富温泉郷線

平成 28 年度はのべ 61,151 人の利用となっています。主な利用目的は通学・通勤・観光となっています。

図表 98 路線図

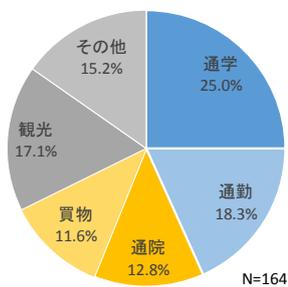


図表 99 利用者数の推移



出典：北杜市企画課

図表 100 主な利用目的



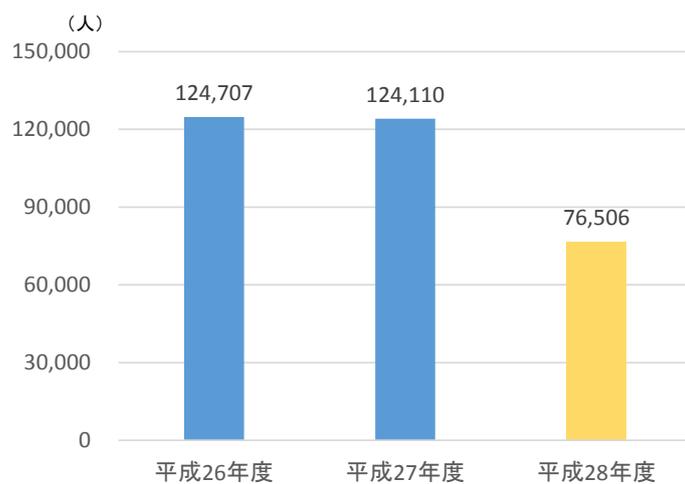
出典：平成 29 年度市民バス乗込調査

## 4-2-2 市民バスの運行状況の全体像

### (1) 市民バスの利用者数

本市が単独の事業主体として運行している市民バスの利用者数は、平成 28 年度は 76,506 人となっています。また、平成 28 年度に路線の再編やスクールバス混乗解消など大幅な変更があったため、利用者数の推移は大きく変化しています。

図表 101 利用者数年間推移



出典：北杜市企画課

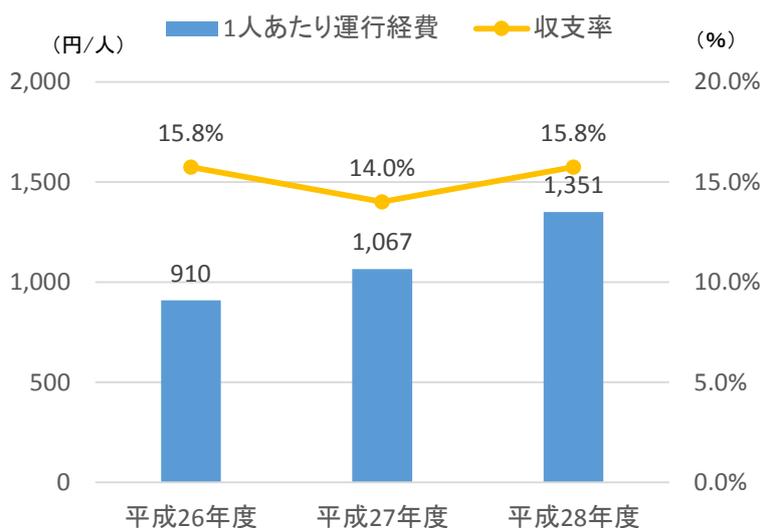
## (2) 市民バスの財務状況

市民バスの運行に係る経費は、平成26年度から平成28年度までの3年間で1億円余りの水準で推移しています。一方、利用者数は、平成26年度の12万4,707人から7万6,506人に減少しています。これは、平成28年度に実施した路線変更で、スクールバス3路線を公共交通利用者から切り離したためと考えられます。

スクールバスを分離したことで市民バス利用者1人あたりの運行経費は910円から1,351円に増加しています。

図表 102 市民バスの財務状況

項目		平成26年度	平成27年度	平成28年度
利用者数	人	124,707	124,110	76,506
運行経費	千円	113,486	132,396	103,381
運賃収入	千円	17,878	18,558	16,283
収支率	%	15.8%	14.0%	15.8%
1人あたり運行経費	円/人	910	1,067	1,351



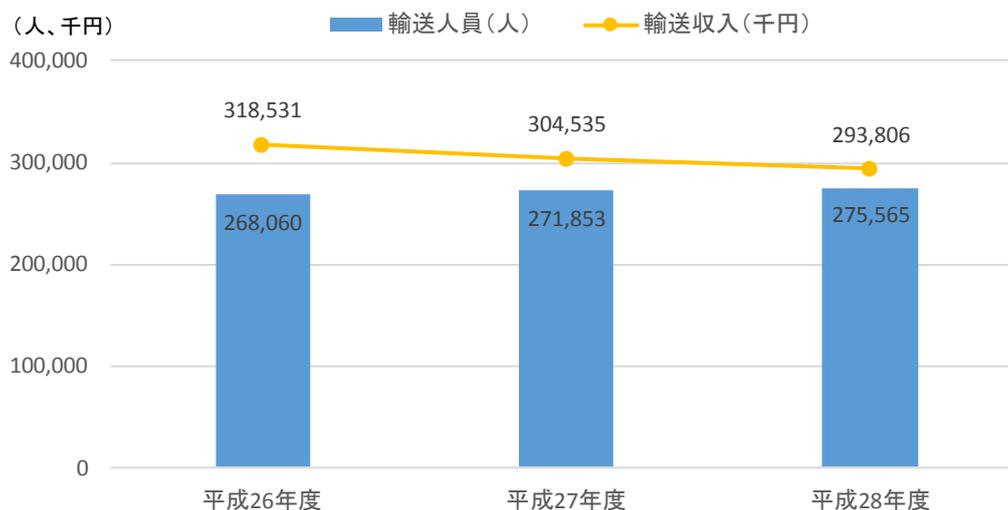
収支率：運賃収入／北杜市市民バス関連予算（各路線運行経費+協議会費用等）で算出しているため、各路線の収支率の合計とは一致しない

出典：北杜市企画課

### 4-3 タクシー

平成 26 年度から平成 28 年度にかけて、北杜市内のタクシーの輸送人員は微増していますが、収入は微減しています。

図表 103 北杜市内のタクシーの輸送人員と収入



出典：(社) 山梨県タクシー協会

### 4-4 その他の路線

#### (1) 病院送迎バス（施設送迎）

公共交通には含まれない輸送サービスとして、塩川病院、甲陽病院では、来院者の送迎サービスを実施しています。これらの輸送サービスは、各病院独自の施設送迎サービスであり運賃も徴収していません。

図表 104 市立病院の送迎サービス

病院名	運行方面	運行曜日	運行時刻
塩川病院	1)清里（高根）方面 2)草津～明野線 3)津金線	火 月・水・金 火・木	行き便 8：20～9：25 頃に運行 帰り便 行き便の利用者の診療が終わるタイミングで運行
甲陽病院	1)大泉・高根線 2)小淵沢線・長坂線 3)高根線・長坂線		行き便 8：20～11：20 頃に1)～3)を運行 帰り便 利用者が外来終了したところで出発

## 5 市民の移動実態及び意識

本計画を策定するにあたり、市民の移動実態と公共交通に対する市民の意識等を把握するため、運行に関する情報提供を行った上で、アンケート調査を実施しました。本章ではその結果について取りまとめます。

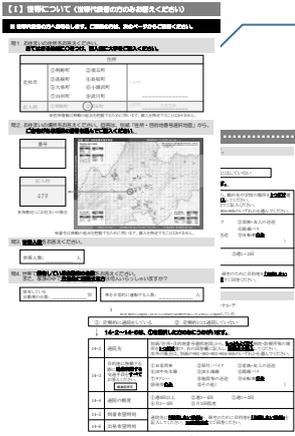
### 5-1 調査概要

アンケート調査の概要を以下に示します。

図表 105 アンケート調査の概要

実施主体	北杜市 企画部企画課
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た。  
1 つのアンケート票は最大 4 人が回答できるようになっている。  
複数の世帯員から回答を得ているため、回答者数は 3,416 人となっている。

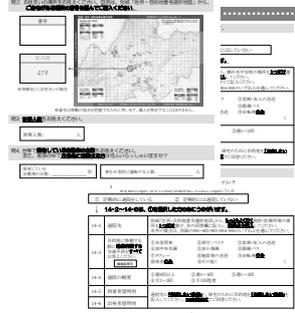


**世帯回答欄**

- 世帯代表者が回答
- 世帯に関する情報を把握



1,540世帯



**個人回答欄**

- 世帯員（最大4名）が回答
- 個人の意識や移動実態を把握



3,416人 が回答

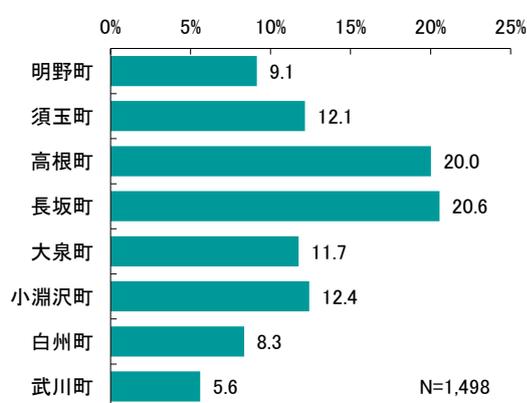
## 5-2 属性

### (1) 回答世帯の状況

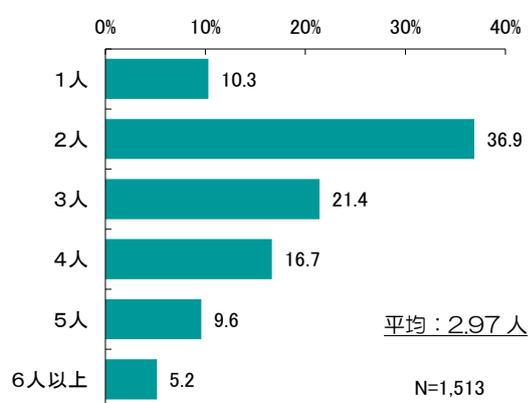
居住地域の分布は、長坂町（20.6%）、高根町（20.0%）、小淵沢町（12.4%）の順に多くなっており、概ね各地区の人口構成と同様になっています。平均世帯員数は 2.97 人でした。

保有自動車数の1世帯平均は 2.37 台です。また、世帯における運転者数の平均は 2.04 人で、ほとんどの世帯に自動車があり、運転者がいます。

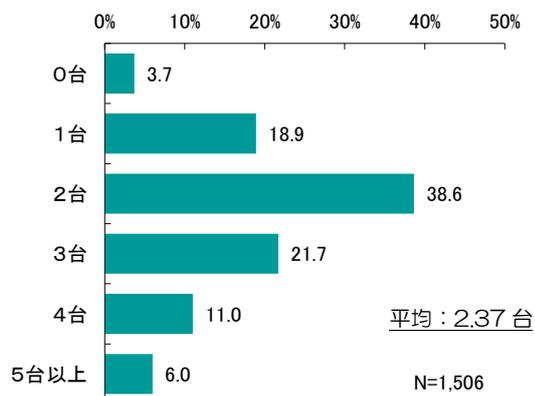
図表 106 居住地域



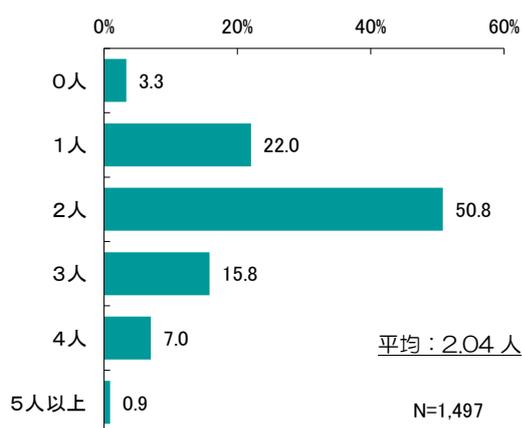
図表 107 世帯員数



図表 108 保有自動車数



図表 109 世帯における運転者数



※調査方法、調査年が異なるため、既存統計資料の数値（p 10）とは一致しない。

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）

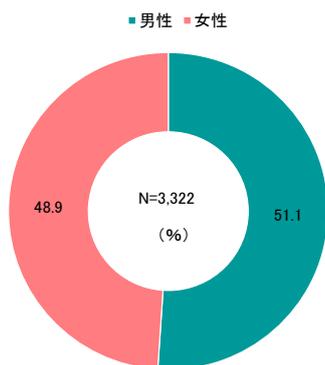
## (2) 回答者の属性

回答者の属性は男女が概ね半数ずつ、年代は60代以上がやや多くなっています。

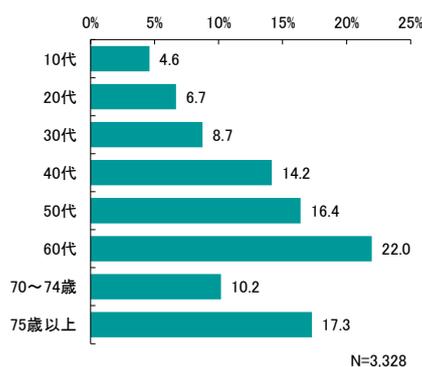
運転免許の保有率は86.7%で、返納したという回答者も若干みられます。

いつでも利用できる交通手段として自家用車のほか、家族の送迎もあり、交通不便者の割合は5.6%です。

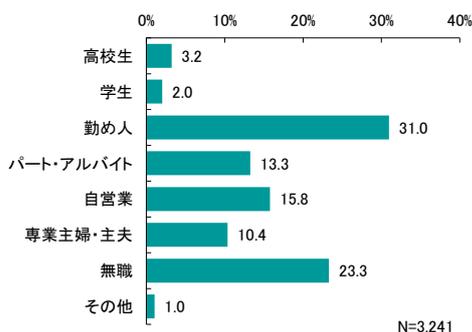
図表 110 性別



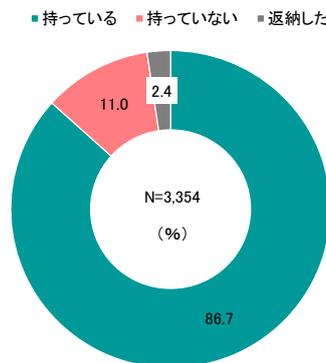
図表 111 年代



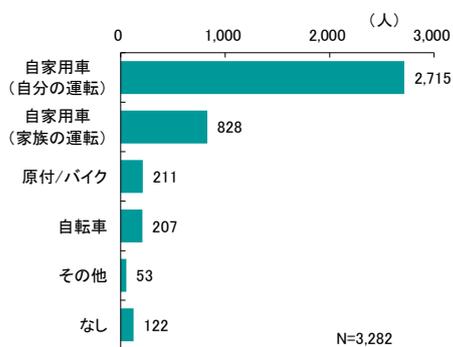
図表 112 就業状況



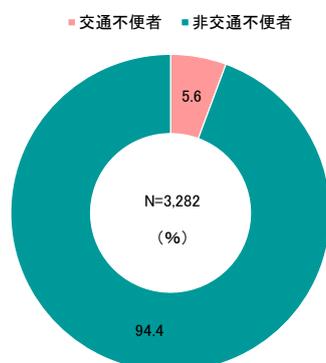
図表 113 運転免許の有無



図表 114 いつでも利用できる移動手段



図表 115 交通不便者<sup>2</sup>の割合



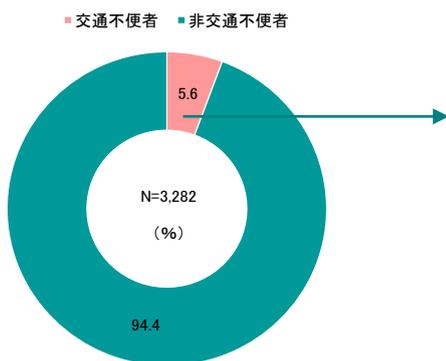
出典：移動と公共交通に関するアンケート（市民アンケート）

注<sup>2</sup> いつでも自由に利用できる移動手段として自家用車、原付・バイク、家族送迎のいずれも回答していない者。

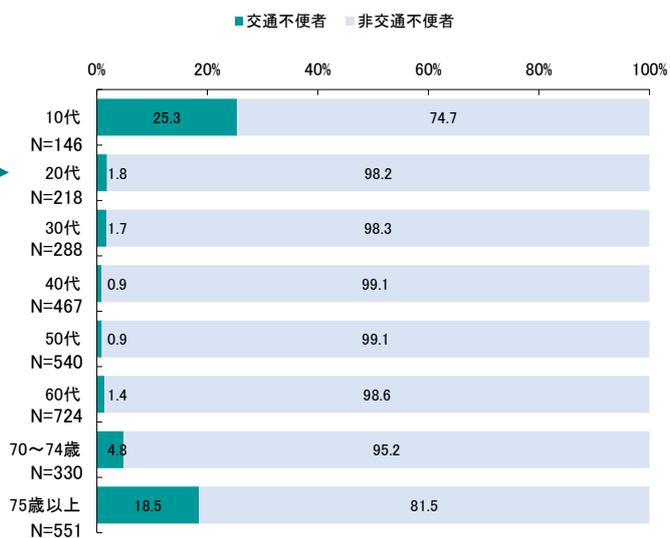
### (3) 交通不便者の実態

交通不便者は 5.6%となっており、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 116 交通不便者の割合



図表 117 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）

### 5-3 市民の移動実態

#### (1) 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。

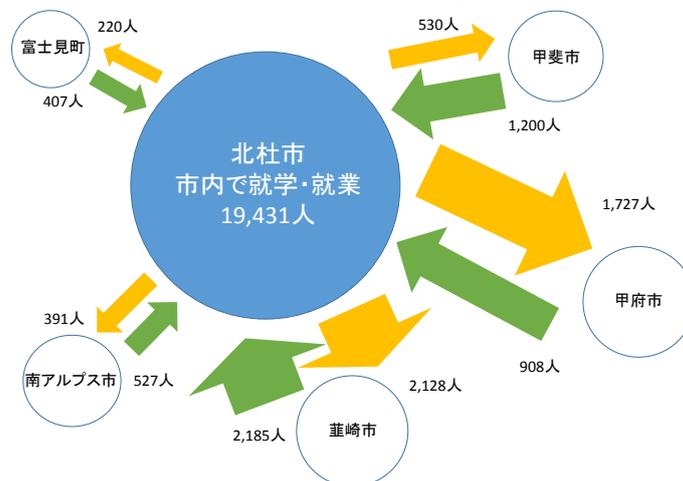
図表 118 主な移動先からみる生活圏のまとめ

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	スーパーやまと武川店 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）

※スーパーやまとは平成 29 年 12 月に廃業している。

図表 119 本市に居住する就業・就学者



	人数(人)	割合(%)
市内への就業・就学者	19,431	74.7%
市外への就業・就学者	6,596	25.3%
本市に居住する就業・就学者	26,027	100.0%

出典：平成 27 年国勢調査

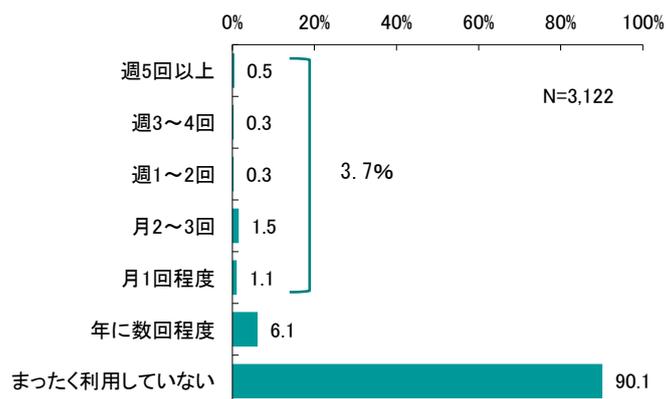
※平成 27 年国勢調査によれば、本市に居住する就業・就学者のうち、74.7%が市内に通い、市外への就業・就学者は 25.3%である。市外への移動先としては、甲府市、韮崎市が多く、長野県側では富士見町との交流もみられる。

## 5-4 公共交通の利用及び家族送迎の状況

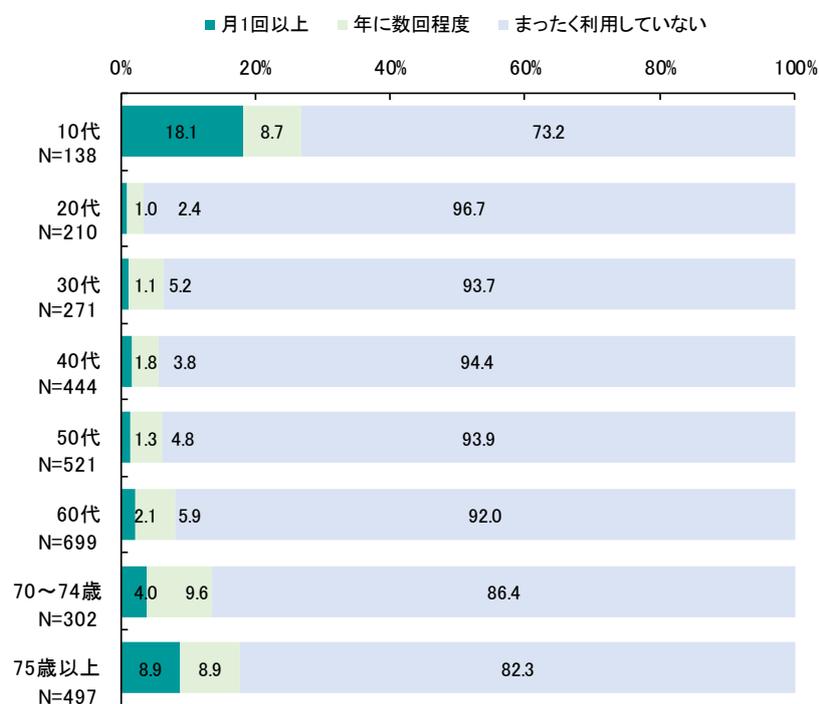
### (1) 公共交通の利用実態

路線バスは高齢者や高校生など一部の市民にしか利用されていません。回答者の90.1%が路線バスを「まったく利用していない」と回答しています。

図表 120 路線バス利用頻度



図表 121 年代別の路線バス利用頻度

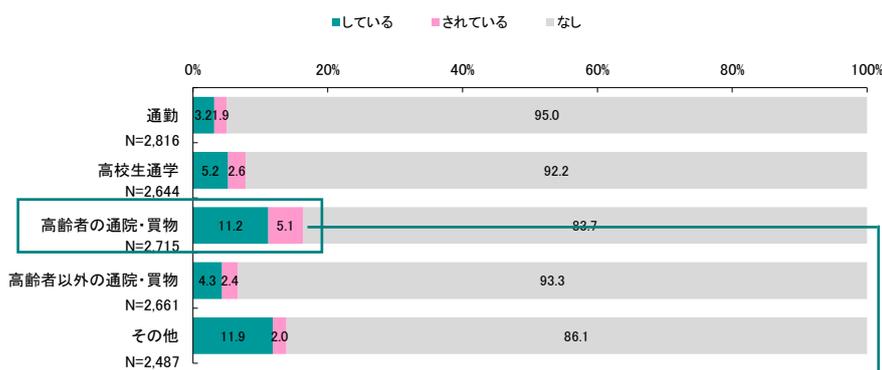


出典：移動と公共交通に関するアンケート（市民アンケート）

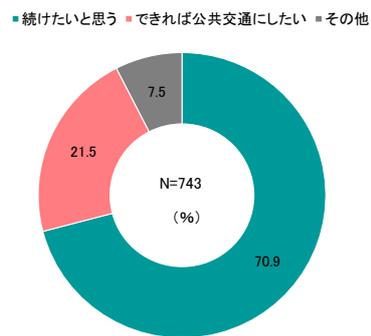
## (2) 家族送迎の実態

家族送迎は特に高齢者の通院・買物において最も多く行われており、家族送迎している回答者のうち、70.9%が「今後も家族送迎を続けてもよい」と回答しています。一方、高齢者の通院・買物において家族送迎をされている回答者のうち、32.9%は「できれば公共交通で移動したい」と回答しており、自立した生活を送りたい高齢者が一定数いることがわかります。

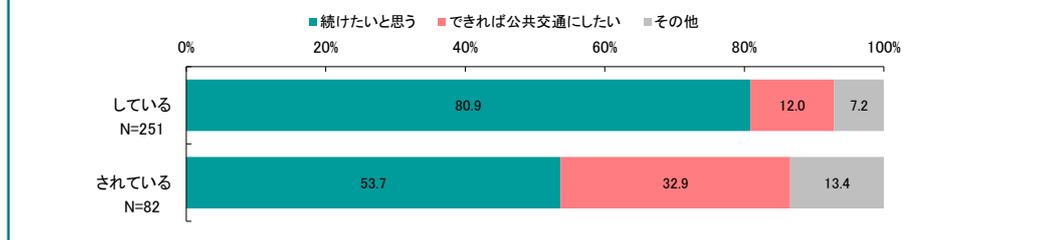
図表 122 家族送迎の状況



図表 123 家族送迎に対する継続意向



図表 124 家族送迎を今後も続けるか



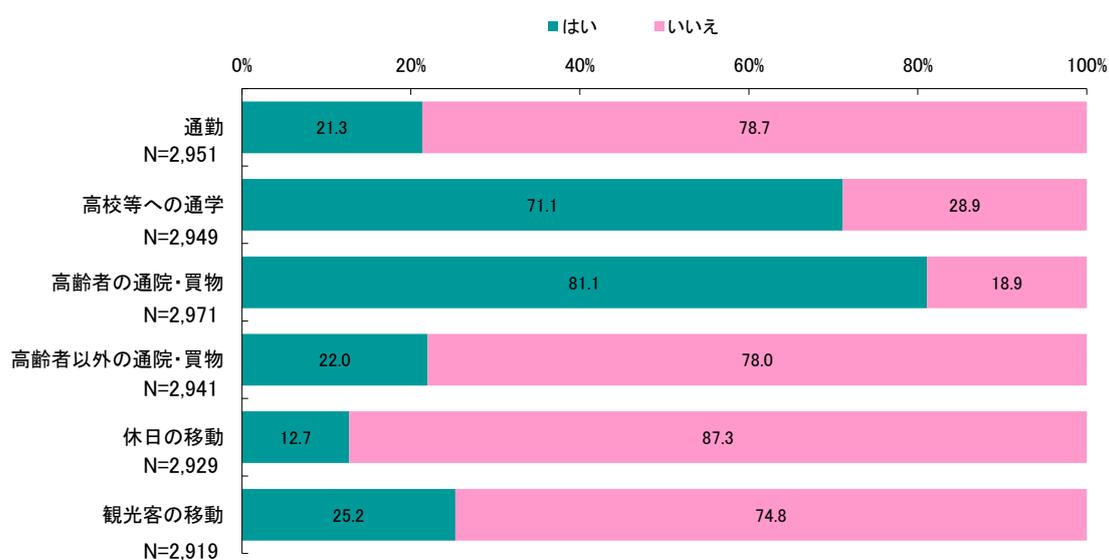
出典：移動と公共交通に関するアンケート（市民アンケート）

## 5-5 公共交通に対する市民の意識

### (1) 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 125 市民バスなどで対応すべき移動



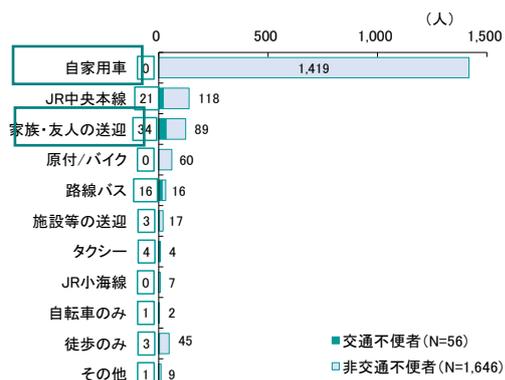
出典：移動と公共交通に関するアンケート（市民アンケート）

## (2) 公共交通への転換意向

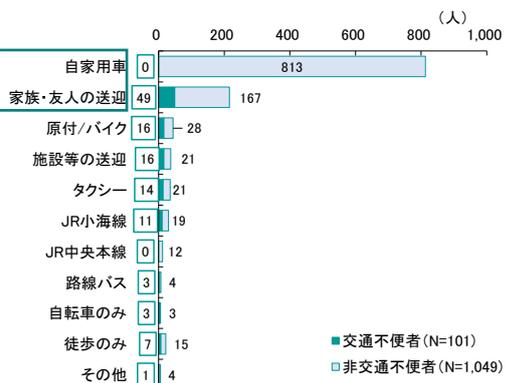
自家用車や家族送迎での移動が多く、転換意向は比較的少なくなっています。

転換意向のある回答者は、運転に不安を感じることを理由とする場合が多く、その大半は高齢者です。

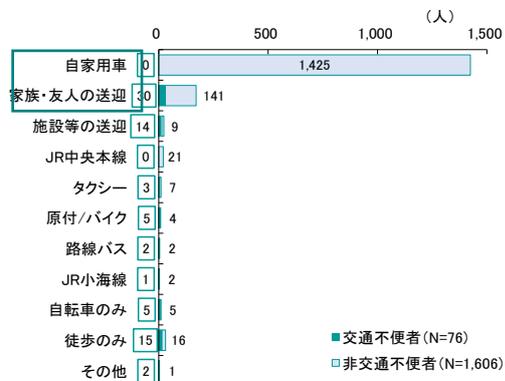
図表 126 通勤・通学で定期的に移動する手段



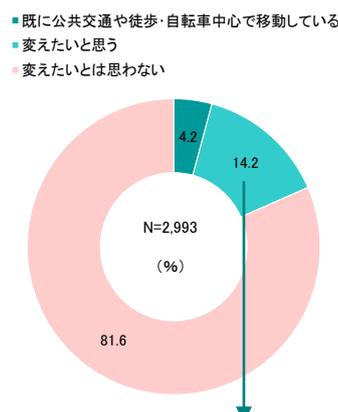
図表 128 通院で定期的に移動する手段



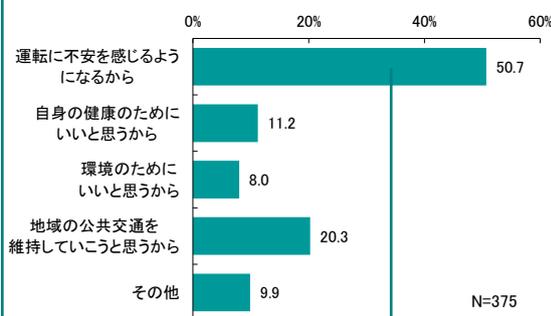
図表 130 買物で定期的に移動する手段



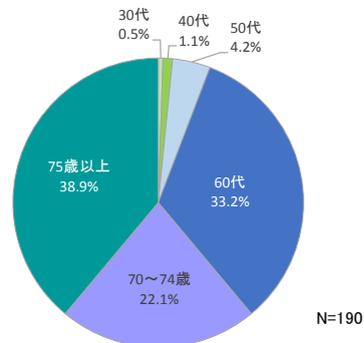
図表 127 自家用車から公共交通・徒歩・自転車中心への転換意向



図表 129 公共交通・徒歩・自転車中心に転換したい理由



図表 131 運転に不安を感じるようになるため転換したい者の割合



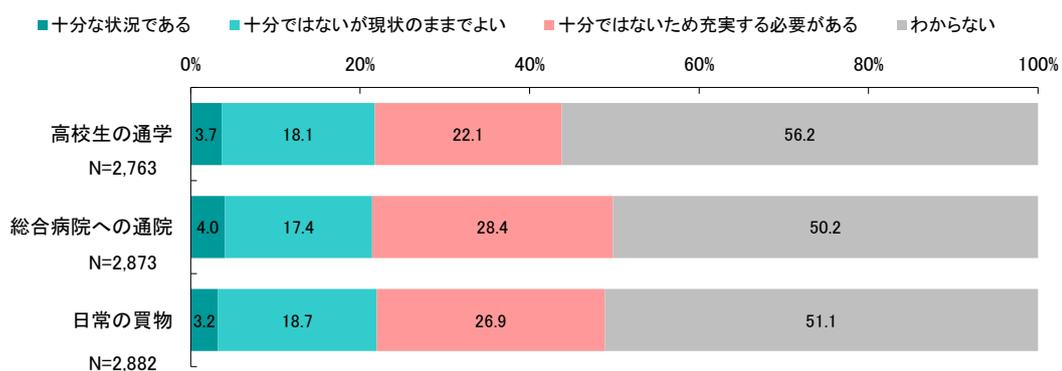
出典：移動と公共交通に関するアンケート（市民アンケート）

### (3) 公共交通の充実度

路線バスの充実度についての回答は、「十分ではないが現状のままでよい・十分ではないため充実する必要がある」という回答が「十分な状況である」とする回答より多くなっています。

ただし、ほとんどの回答者が路線バスを利用していないため、「わからない」との回答が過半数を占めています。

図表 132 本市の路線バスは充実しているか



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）

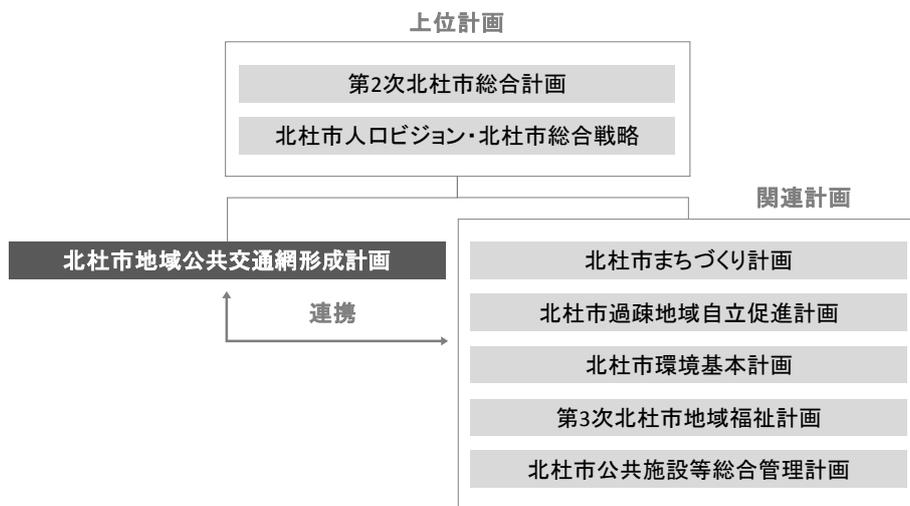
### Ⅲ 関連計画の整理

#### 1 本計画の位置づけ

本計画は「第2次北杜市総合計画」に基づき、公共交通施策を推進し本市の公共交通の充実を図るための計画として位置づけられます。

公共交通施策はまちづくり、環境、福祉、都市基盤など他分野の計画とも関係しており、これらの計画と連携を図っていくものとします。

図表 133 計画の位置づけ



## 2 上位計画及び関連計画の記載事項

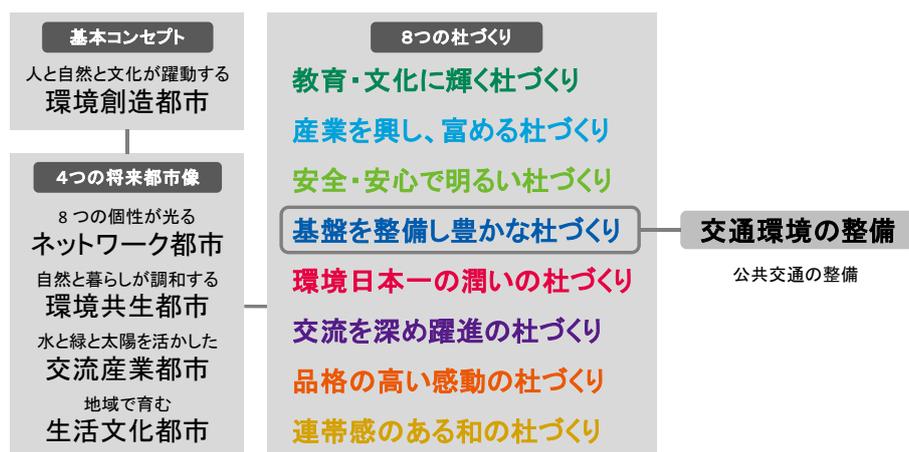
### 2-1 第2次北杜市総合計画

第2次北杜市総合計画は、平成29年度から平成38年度を計画期間とする本市の最上位計画です。まちづくりの基本コンセプト（将来像）として「人と自然と文化が躍動する環境創造都市」を実現するために、4つの将来都市像と8つの杜づくりを掲げています。

「公共交通」は、8つの杜の1つである「基盤を整備し豊かな杜づくり」の重点プロジェクト「交通環境の整備」の中の主要施策の1つに位置づけられています。

これら上位計画の方針に基づき、本計画では既存の公共交通を有効的に活用し効率的な運行体系を確立すること、利用者の利便性や交通不便者等に配慮したバス運行に取り組むこと、利用者や地域住民等の意見の聞き取りや地域内の公共交通事業者との連携の中で新たな公共交通体系を構築していくことが求められます。

図表 134 総合計画における公共交通施策の位置づけ



### 2-2 北杜市人口ビジョン・北杜市総合戦略

「北杜市総合戦略」は平成27年度から平成31年度を計画期間とし、「まち・ひと・しごと」の創生に向けた施策や指標をまとめた、様々な分野に横断的に関係する計画です。「北杜市人口ビジョン」で掲げられた以下の3つの目標を実現するために、5つの重点プロジェクトを掲げています。

短期的目標（平成32年）：人口規模の維持（平成27年の水準）

中期的目標（平成52年）：40,000人の人口を確保

長期的目標（平成72年）：30,000人の人口を確保

「公共交通」は、5つの重点プロジェクトの1つである「生活環境づくりプロジェクト」の具体的施策「住みよい住環境づくりの推進」の中に位置づけられています。本計画には、地域公共交通の再構築、公共交通の利用促進が求められます。

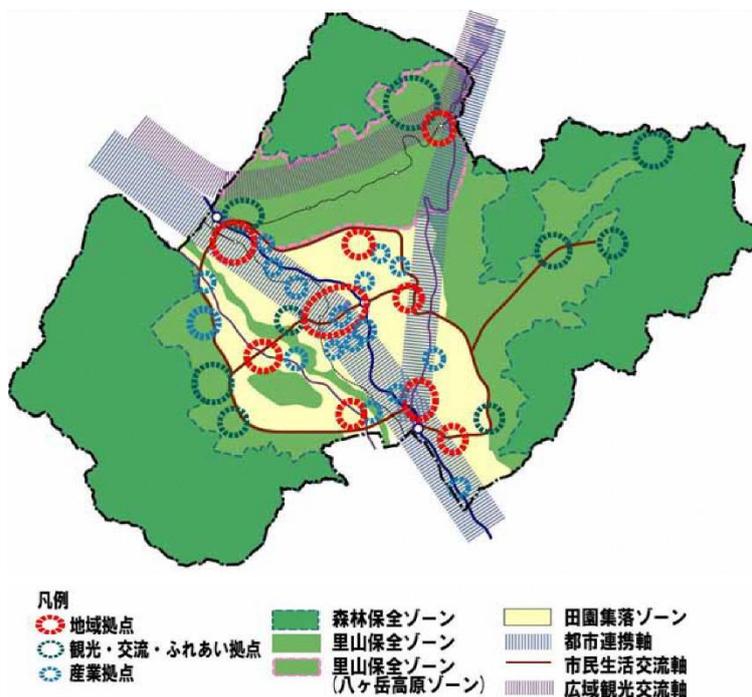
## 2-3 北杜市まちづくり計画

「北杜市まちづくり計画」は、平成 20 年度から概ね 20 年間で計画期間とし、本市の土地利用の方針を具体的に示した計画です。

目標とするまちづくりの骨格構造は、3つの拠点と3つのゾーンと3つの軸から構成されます。

本計画には、市民が地域拠点を利用できるように公共交通を強化すること、各拠点間の連携を考慮しながら生活に密着した都市機能として移動を確保することが求められています。

図表 135 目標とするまちづくりの骨格構造



拠点	地域拠点	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 つの地域拠点を設定し、市街地・田園居住地域における生活・活動を支える。
	観光・交流・ふれあい拠点	既存の集積地区を主な対象とし、周辺の自然環境への影響を考慮しつつ、自然環境を活用して、施設の見直しと整備を進める。
	産業拠点	既存の工業立地地区周辺への産業機能の集約を目指すとともに、環境負荷の小さい先端産業等の誘致を進める。
ゾーン	森林保全ゾーン	県有林を主体とする山岳山林のエリア。
	里山保全ゾーン	背後に森林保全ゾーンを抱える民有林地域等のエリア。
	田園集落ゾーン	生活圏を中心とするエリア。
軸	都市連携軸	J R 中央本線、同小海線、中央自動車道・国道 20 号、国道 141 号を本市と他都市間を連絡・連携する都市連携軸として、その機能の一層の強化を要請していく。
	市民生活交流軸	地域間の連携強化と安全性・快適性の向上を目指し、整備を進める。
	広域観光交流軸	近隣自治体を含む広域的な交流拠点の連絡・連携を支える。

## 2-4 北杜市過疎地域自立促進計画

「北杜市過疎地域自立促進計画」は、平成 29 年度から平成 32 年度を計画期間とし、過疎地域自立促進特別措置法に基づき、本市の過疎地域の自立を実現するために、現況と課題及び事業計画（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）をまとめたまちづくり分野の個別計画です。

本計画には、市内外における医療・教育・福祉・観光施設などの拠点施設へのアクセス経路を確保するために、国道、県道、農林道を中心とした利便性の高い基幹道路網の整備を促進すること、市内における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路線バスなどにより、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。

## 2-5 第 2 次北杜市環境基本計画

「第 2 次北杜市環境基本計画」は、平成 30 年度から平成 39 年度を計画期間とし、市・事業者・市民が連携して「環境の保全」に取り組むための施策をまとめた環境分野の個別計画です。目指す環境像である「明日へつなげる みどり香る杜 健幸ほくと」を実現するため、5 つの基本方針を掲げています。

「公共交通」は、5 つの基本方針の 1 つである「地球環境保全に貢献する杜」の市が実施する施策「大気環境の保全」の中に位置づけられています。

本計画には、公共交通の利用促進、新しい交通システムの調査と研究の推進、低公害車（ハイブリット、電気自動車など）の導入推進が求められています。

## 2-6 第 3 次北杜市地域福祉計画

「第 3 次北杜市地域福祉計画」は、平成 29 年度から平成 33 年度を計画期間とし、市民・地域・行政等が連携して「地域ぐるみの福祉」を推進するための施策をまとめた福祉分野の個別計画です。基本理念である「誰もが安心して暮らせる住民参加と支え合いの福祉のまちづくり」を実現するため、3 つの基本目標を掲げています。

「公共交通」は、3 つの基本目標の 1 つである「あんしん・ほくと（誰もが安心して生活できるまち）」の基本施策「生活の不安を軽減する支援の充実」の中に位置づけられています。

本計画には、公共交通の整備（既存の公共交通を有効的に活用し効率的な運行体系を確立すること、利用者の利便性や交通不便者等に配慮したバス運行に取り組むこと、地域内の公共交通事業者と連携する中で新たな公共交通を検討すること）、福祉分野の移動支援サービス（福祉有償運送やタクシー券の給付等）との役割分担が求められます。

## 2-7 北杜市公共施設等総合管理計画

「北杜市公共施設等総合管理計画」は、平成 29 年度から平成 59 年度を計画期間とし、インフラを含むすべての公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進するための基本的な考え方をまとめた都市基盤分野の個別計画です。

本計画には、今後の公共施設（庁舎、集会施設、医療施設等）の統合や複合化の動きに対応していける公共交通網の構築が求められます。

## IV 現状課題のまとめ

本市は県内の市町村の中で最も面積が広く、調査によるとその生活圏は大きく4つに分かれています。さらに平地や谷地に人口が分散し、人口増加エリアと人口減少エリアがモザイク状に分布しています。現在の市民の移動の実態をみると、市民の多くは自家用車で移動しており、家族送迎も行われています。交通不便者は5.6%と少なく、公共交通を利用している市民は4.2%です。このような現状に対して、現状のままでもよいと考えている市民も多く存在します。一方で、人口密度が高い地域においても交通空白が発生しており、利用したくても利用できない市民がいるとも考えられます。サービスレベルをみると、通院・買物のための移動には対応しているものの、通勤・通学のための移動では、地域によってサービスレベルに差があるなどの課題もあります。

本市の公共交通の利用者をみると、高齢者の移動、高校生の通学は一定の利用があります。また、「移動を転換したい」と考えている者は14.2%おり、その中には、自身の運転に不安を感じるようになった高齢者も含まれています。このような人々を公共交通に転換させることは、「おでかけ」する機会の創出を通じた生きがいつくりや交通安全の観点からも重要です。

公共交通には、高い効率性と生活圏ごとの暮らしへの対応が求められます。本市の公共交通の運行状況をみると、利用者数が減少傾向にあります。さらに今後、ますます市の財政が縮小していく中で、公共交通を持続させていくためには、住民及び北杜市地域公共交通活性化協議会（以下、協議会）がそれぞれの役割を果たしながら、利用を増やし、利用状況に応じながら交通網を改善していくことが重要です。

### 1 地域の状況

- 地勢的に市域が大きく3つに分かれている
- 居住可能地が広範囲に分布している
- 複数の生活圏が想定される多核的なまちの構造となっている

### 2 人口

- 高齢化・人口減少が進んでいる
- 広範囲に集落が分布している
- 人口の増加エリアと減少エリアがモザイク状に点在している
- 世帯あたりの自家用車保有台数は増加している

### 3 北杜市の公共交通環境

- 人口密度が高い地域でも交通空白が生じている
- 高校への通学は山間部等で未対応の地域がある
- 通院・買物は全路線で移動が確保されている

#### 4 個別路線の運行状況と利用状況

- 市民バスの利用者数が減少している
- ほとんど利用されないバス停・区間がある
- 市の財政が縮小している

#### 5 市民の移動実態及び意識

- 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
- 市民のほとんどは自家用車等に頼っている
- 公共交通への転換意向は少ない
- 路線バスが充実していないと感じる者が多くなっている

#### 課題

- 現状では公共交通の利用者は限られている。まずは、公共交通を必要としている人にきちんとサービスを届けていくことが必要である。
- 生活圏が大きく4つに分かれている。生活圏の単位で公共交通を検討していくことが求められる。
- 本市は県内で最も広い市域を有する。効率的な公共交通体系を検討していくことが必要である。
- 市の財政が縮小していく。公共交通を「乗ることで維持する」という視点を持ち、市民と協働していくことが求められる。
- 市民バスの利用者が減少している。利用促進策を講じていくことが必要である。
- ほとんど利用されないバス停・区間が出てきている。評価・検証に基づく見直しを定期的実施していくことが求められる。

## V 地域公共交通網形成に関する方針

### 1 地域公共交通網形成における基本的な考え方

#### 1-1 市民の生活に必要な移動を確保する考え方

本計画は、市民が自立して生活するために必要な移動を担保する地域公共交通ネットワークを総合的に整備、維持していくものです。このため、鉄道やバスだけでなく、あらゆる移動手段の利用の可能性を検討します。

地域公共交通は、市民だけでなく、観光客等の来訪者もその対象とします。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。

なお、自動運転等新たな移動手段についても、今後、技術革新や法整備など、国の動向等を注視しながら、地域公共交通への導入の可能性を検討していくものとします。

#### 1-2 活用する移動手段

本計画で活用する移動手段を以下に整理します。

図表 136 活用する移動手段

担保する移動	担い手
大きな移動 (幹線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道</li> </ul> 鉄道は輸送力があり定時性にも優れているため、地域公共交通網の軸となります。生活圏間の移動及び市外への移動を担います。
中小規模の移動 (支線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バス [民間事業者運行路線、市民バス]</li> </ul> 生活圏間及び市外への移動を担います。
個別・小規模の移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●コミュニティバス [コミュニティバス]</li> </ul> 生活圏内における移動を担います。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、地域を巡回します。
鉄道やバス停までの移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●[デマンドタクシー]</li> </ul> 計画検討におけるワークショップでは、タクシー車両等を利用した予約型の乗合交通を導入するアイデアが出されました。乗合による公共交通は法律上バスと位置づけられますが、本計画では、“デマンドタクシー”と呼びます。デマンドタクシーは地域内の移動を担うものとします。
特定人の移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●タクシー</li> </ul> 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。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●その他 [徒歩・自転車・自家用車・家族送迎]</li> </ul> 鉄道駅やバス停までの移動を担います。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●特定の人が利用する移動手段 [スクールバス、福祉有償運送 等]</li> </ul> 公共交通としては位置づけられませんが、地域にある資源として、また地域コミュニティ確保・維持の観点から、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。

### 1-3 地域公共交通整備における考え方

#### ●市民と行政とが協働<sup>3</sup>して地域公共交通をマネジメントする

人口減少や高齢化に伴い、地域による支え合いが求められています。また、多様化する市民ニーズに応えることや、地域の特性をまちづくりに活かすため市民と行政との協働が様々な分野で求められています。

本計画では、地域公共交通について、各地域の市民（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します。これにより、住民が自らつくった地域公共交通に対し、誇りと責任を持って利用することを目指します。

#### ●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地域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、運賃などの経済的なものや、経路、バス停までの距離、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。

---

注<sup>3</sup> 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、市民と行政が地域公共交通網の形成を目指してともに地域公共交通の整備や運営、改善にあたります。

## 2 地域公共交通網の整備に関する方針

### [方針1] 地域公共交通を必要としている人にターゲットを絞りながら移動を確保する

調査からは、市民の多くは自家用車等によって移動しており、かつ、現状では積極的に公共交通に転換する意向が弱いことが明らかになっています。よって、地域公共交通の整備にあたっては、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。なお、通学については、現状で一定の利用がある移動の確保を基本とし、可能な部分で対応するものとします。

上記に加え、さらに地域公共交通を充実させたい地域については、地域の責任と自立性を担保しながら、一定の基準を設けつつ充実策を検討します。

観光に対応する移動手段については、民間事業者の事業を中心に実施するものとしませんが、観光振興の視点から民間事業者と連携を図りながら、2次交通の充実、多言語化、情報発信、新たな観光コースの設定など環境整備を行います。

休日の市民の移動についても、地域をつなぐ視点から地域公共交通で対応しますが、利用状況等の評価・検証を行った上で廃止も検討します。

図表 137 移動ごとの対応方針

移動目的	方針
通院 買物	高齢者への対応を想定し、生活圏ごとに主な目的地へ平日日中の移動を確保する。
通学	高校生の通学への対応は、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、多言語化、情報発信など環境整備を行う。
休日の市民の移動	まちづくり（賑わい創生）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・検証を行った上で廃止も検討する。

### [方針2] 生活圏（エリア）を単位に地域公共交通を検討する

本市は、8つの町村が合併した経緯から8つの地域に分けられ、地勢としては河川によって3つの地域に分けられます。また、調査結果から人々の移動は4つの生活圏<sup>4</sup>に分けられることがわかっています。

地域公共交通の検討にあたっては、人々の生活圏（4つのエリア）を単位として検討するものとします。さらに、近隣市町村と連携して韮崎市、富士見町等市外への移動も確保します。

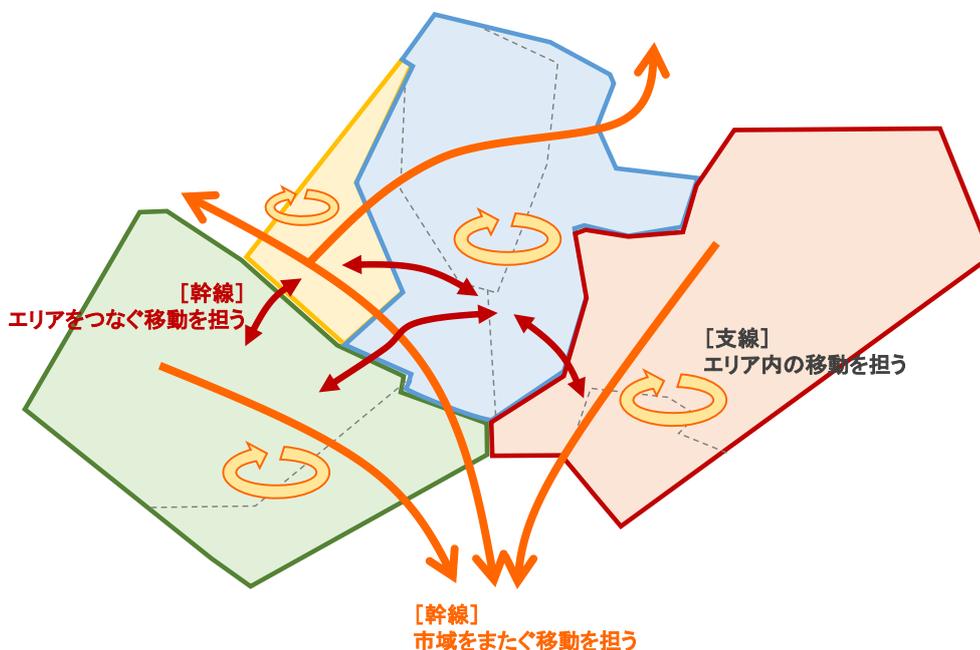
注<sup>4</sup> 生活圏に基づき分けられた区分を本計画では「エリア」と呼びます。8つの地域は生活圏によって4つのエリアに分けられます。

### [方針3] 幹線と支線を組み合わせて効率的な地域公共交通体系を構築する

本市は、広い範囲に集落が分布しており、複数の拠点が存在します。このため、他自治体と比べ、地域公共交通ですべての地域をカバーすることが難しい特徴があります。また、人々の移動はエリア内とエリアをまたぐものに分けられることが分かっています。そこで、なるべく広範囲の市域を公共交通でカバーするために、幹線と支線を組み合わせた階層的な地域公共交通体系を構築します。

幹線は、「エリア間をつなぐ移動」、「市外への移動」を担い、一定の輸送量と高速性を持つものとします。支線は、「エリア内の移動」を担うものとし、地域の移動需要に合わせて、よりきめ細かに運行することとします。

図表 138 生活圏（エリア）と幹線・支線のイメージ



### [方針4] 幹線は協議会が、支線は住民が主体となって計画・運行・改善を行う

幹線は、市民の移動需要を踏まえて全市的な視点から運営していく必要があります。このため、行政、市民、交通事業者等の関係者による協議会が主体となって、整備・運行・改善の意思決定を行うものとします。

支線は、エリアごとに住民が主体となって、計画・運行・改善の意思決定を行います。財源が限られていることを考慮した上で、責任を持って運行案を検討します。さらには、協賛を募るなど住民自らの工夫によって公共交通を充実させることも可能とします。このような計画・運行・改善の営みを続けながら、はじめは多少の課題があってもトライ・アンド・エラーを繰り返していくことで徐々に地域に最適な地域公共交通に近づけていくものとします。行政は、運行の実現のために、予算の確保、制度や運行方法などの情報提供、運行事業者等との調整などの支援を行います。

### 3 地域公共交通網の維持・改善に関する方針

#### [方針5] 地域公共交通を持続可能なものにするため住民及び協議会が責任ある役割を担う

地域公共交通を持続可能なものとするために、行政、住民、交通事業者等関係者が連携し、一定の収入を確保しながら、行政の支出が膨らまないよう努めるものとします。

市は、全体予算が減少する中、地域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。住民は、運行の収支が改善するよう、地域公共交通を積極的に利用するものとします。交通事業者は、安全な運行を確保した上で、運行の効率化に努めるものとします。

また、行政と住民、交通事業者が定期的に協議を実施し、地域公共交通の課題や改善点を共有していくものとします。

#### [方針6] 利用促進を地域公共交通網の整備と合わせて展開する

地域公共交通を持続させるためには、利用されることが必要です。市民の多くは自家用車を中心とした移動を行っていますが、商工会等の関係団体と連携しながらモビリティ・マネジメント<sup>5</sup>を実施し、地域公共交通への転換を促します。

加えて、観光協会等と連携しながら、観光利用の促進も図ります。

#### [方針7] 評価・検証に基づく見直しを定期的実施する

本計画に基づく実施事業の進捗や地域公共交通の課題を毎年、評価・検証し、改善していくための仕組みを構築します。

幹線及び地域公共交通体系全体の評価・検証は協議会が、支線の評価・検証は住民が行います。成果の上昇した手法は全体で共有するとともに、ほかのエリアにも取り入れるものとします。また、外部からの評価も積極的に取り入れていくものとします。

---

注<sup>5</sup> 移動手段を「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」へと変えていくため、一人ひとりの住民や、1つ1つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していくコミュニケーションを中心とした施策。

## VI 計画の目指す姿と目標値

### 1 北杜市の目指すべき姿と地域公共交通の役割

本市が第2次北杜市総合計画における基本構想で目指す将来都市像の1つには「8つの個性が光るネットワーク都市」とあります。本市の地域公共交通は、8つの地域をまとめた、4つの生活圏における移動需要への対応を行いながら、地域間をつなぐことで、都市全体の均衡ある発展に寄与します。

### 2 本計画において目指す姿

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生活に必要な地域公共交通が持続していく状態」を目指します。

目標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		
地域の拠点までの移動は、地域の特徴や個性にあった支線を運行するため、地域による議論を深めエリアごとの支線の運行を目指します。8つの地域（4つの生活圏）を有機的につなげ、市内において地域を越えた交流ができる幹線を整備します。幹線は一定の運行頻度を確保することで、地域間移動の利便性を高めます。		
目標値		
指標	現状値	目標値 (H34)
幹線の運行便数	6～12 便 <sup>6</sup>	1日8便程度
新たに運行する支線	-	4エリア (H31) <sup>7</sup>
公共交通カバー圏率 <sup>8</sup>	87.6%	95%

注<sup>6</sup> 平成29年現在の北杜市民バスのうち、毎日運行している路線(北杜高校便除く)の値。

注<sup>7</sup> 支線の運行については平成31年4月の運行開始を目指しています。

注<sup>8</sup> 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勤通学対応路線ではなく、日中の路線で評価するものとします。

**目標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**

地域公共交通が持続的に運行するためには、一定の利用及び収入が必要です。自らの地域の路線を維持するため、行政、住民、事業者のそれぞれが路線に誇りと責任を持って維持に努めます。

幹線の利用目標は、1便あたり3人／便とし、朝夕の通学便を5人／便とします。支線は運行形態が地域によって異なるため、収支率を目標とします。

目標値		
指標	現状値	目標値 (H31) <sup>9</sup>
幹線の1便あたり利用者数	2.5人／便 <sup>10</sup>	3人／便
朝夕通学便の利用者数		5人／便
幹線（通学便含む）の収支率 <sup>11</sup>	15.8% <sup>12</sup>	20%
支線の収支率（エリアごと）		10%

**目標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**

行政や事業者だけでなく市民が地域公共交通について考え、自らの地域の公共交通を改善していくための取り組みを継続します。地域による評価・検証と改善への検討を重ねることで、地域の公共交通を改善していきます。

目標値		
指標	現状値	目標値 (H34)
地域における公共交通の運営会議開催数（エリアごと）	—	2回／年
地域における公共交通の運営会議の継続地域	—	4エリア

注<sup>9</sup> 運行実績については、見直し後の平成31年度より平成34年度まで継続的な目標値とします。

注<sup>10</sup> 平成28年度北杜市民バス全体の実績。

注<sup>11</sup> 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。

注<sup>12</sup> 平成28年度北杜市民バス全体の実績。

## Ⅶ 目標を達成するために実施する事業

### 1 事業の展開

実施する事業の一覧を以下に示します。

図表 139 計画における事業及び実施主体

実施項目	施策	事業	実施主体
1 公共交通の再編・運行	(1)幹線の再編・運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線の再編</li> <li>・市民バス(幹線)の運行</li> <li>・民間路線バス事業との連携</li> </ul>	北杜市・交通事業者
	(2)地域の支線の再編・運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の支線の新設</li> <li>・ワークショップ等による検討</li> <li>・地域の支線の運行と評価・検証・改善</li> </ul>	住民・北杜市・協議会・交通事業者
	(3)観光振興に必要な交通サービスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光にかかる輸送事業の実施、支援</li> </ul>	交通事業者・観光事業者・北杜市
2 利便性向上	(1)バス停等の待合環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線見直しに伴うバス停の新設・更新</li> <li>・交通結節点における待合所の整備</li> </ul>	北杜市・協議会・交通事業者
	(2)車両の更新と整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の確保</li> <li>・利便性の高い車両導入</li> <li>・ラッピング等デザイン</li> </ul>	北杜市・交通事業者
	(3)パーク&ライド、サイクル&ライド等の環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の拠点や結節点における駐車場、駐輪場の整備</li> <li>・導線、案内の整備</li> </ul>	北杜市・交通事業者
	(4)企画乗車券等の発行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期券、回数券、各種割引制度等の企画・実施</li> </ul>	北杜市・協議会・交通事業者・住民
	(5)公共交通案内の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表等の作成、配布</li> <li>・案内板等の整備</li> <li>・HPによる情報提供</li> <li>・観光客への情報提供</li> </ul>	北杜市・交通事業者・住民
3 利用促進	(1)公共交通の乗り方の周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出前講座、コミュニケーション型アンケートの実施</li> <li>・高校生向け説明会の実施</li> <li>・各エリアの利用促進・Myバス意識の醸成</li> </ul>	北杜市・住民・協議会
	(2)利用促進・体験イベント等の開催	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の愛称公募</li> <li>・利用促進イベントの企画・実施</li> </ul>	北杜市・住民・交通事業者・協議会
	(3)利用促進グッズの企画・製作	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進グッズの企画・製作</li> </ul>	北杜市・交通事業者・協議会
	(4)免許返納者に対する支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許返納者へのインセンティブの付与</li> </ul>	北杜市・交通事業者・協議会
	(5)利用状況の地域へのフィードバック	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実績の地域へのフィードバック</li> </ul>	北杜市・協議会
4 評価・検証	(1)地域公共交通全体の評価・検証の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価検証に必要な各種調査</li> <li>・評価・検証の実施</li> <li>・評価・検証結果を受けた路線の改善</li> </ul>	協議会
	(2)地域における評価・検証の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・支線の運営会議の実施</li> </ul>	住民
	(3)先進的な手法や技術の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他自治体の好事例の研究</li> <li>・先進技術に関する情報の収集</li> </ul>	北杜市・協議会・住民

※協議会：北杜市地域公共交通活性化協議会

## 2 実施事業の詳細

1 で示した事業について、具体的な実施内容を示します。

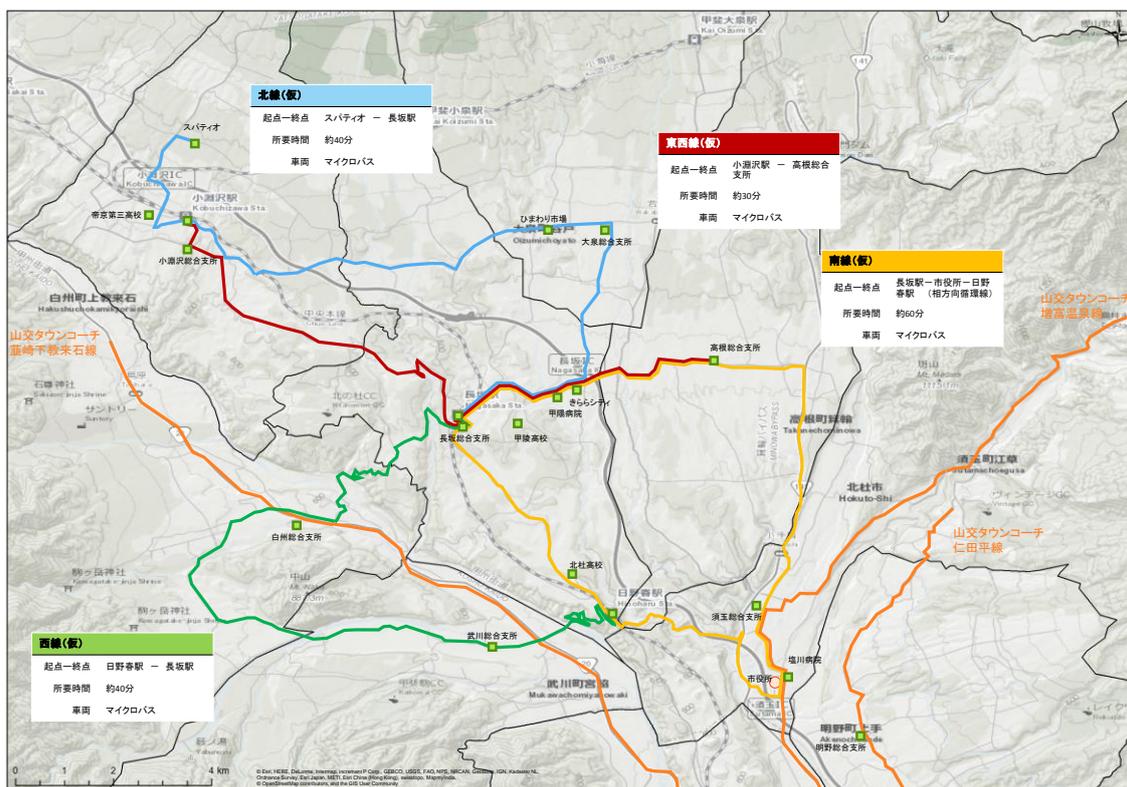
### 2-1 公共交通の再編・運行

市民の生活に必要な移動を確保するための公共交通網を整備します。また、市内の観光を振興するため、2次交通の充実を図ります。

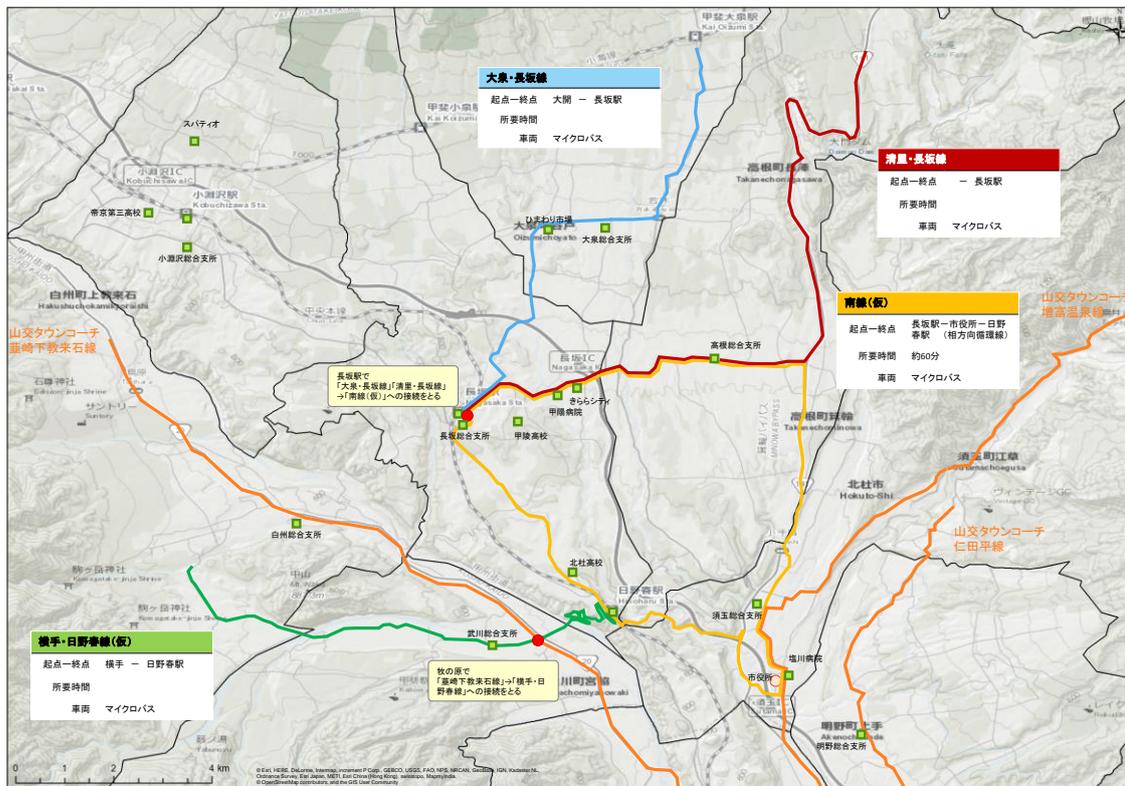
#### (1) 幹線の再編・運行

市民バスを再編し、生活圏をまたぐ一定量の移動を担う路線を整備します。新たな市民バスは鉄道、民間事業者が運行するバス路線とともに市の幹線として位置づけます。

図表 140 新しい幹線の運行（案）（日中基本運行）



図表 141 新しい幹線の運行（案）（朝夕通学対応便）



(2) 地域の支線の再編・運行

生活圏内の移動を担う支線は4つの生活圏（エリア）ごと、住民が中心となった運営組織が主体となって検討し、地域の生活にあった運行体系を設計するものとします。支線の設計は平成29年度よりエリアごとに住民有志によるワークショップにて検討を進めています。

平成30年度には、エリアにおける運行案をさらに具体化し、平成31年度当初からの運行を目指しますが、地域での合意形成がなされない場合は、運行時期を延期します。

図表 142 地域住民によるワークショップの様子

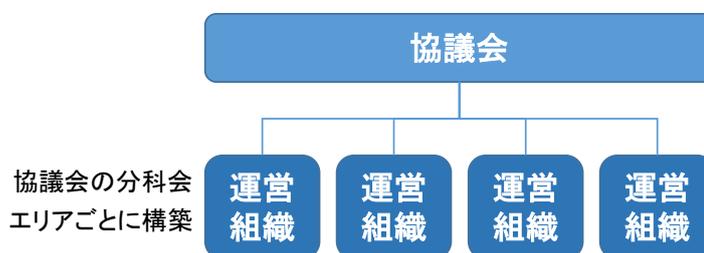


「地域公共交通を考えるワークショップ」（平成29年度実施）

### ①住民による運営組織の構築

住民による運営組織を構築します。北杜市では、地域に関する組織として区長会があり、各行政区の代表者として区長が選出されています。また、市民が市と協働してより良い地域づくりを行うために地域委員会も設置されていることから、運営組織には、そうしたメンバーも含むものとし、地域全体としての意見を集約するものとし、また、さらに、ワークショップ参加者など有志の住民も広く募るとともに、幅広い見地を持った専門家からのアドバイスを受けながら、公共交通に対する評価・検証や改善を継続的に協議し、各エリアまたは全市においてノウハウを蓄積するものとし、

図表 143 運営組織の位置づけ (イメージ)



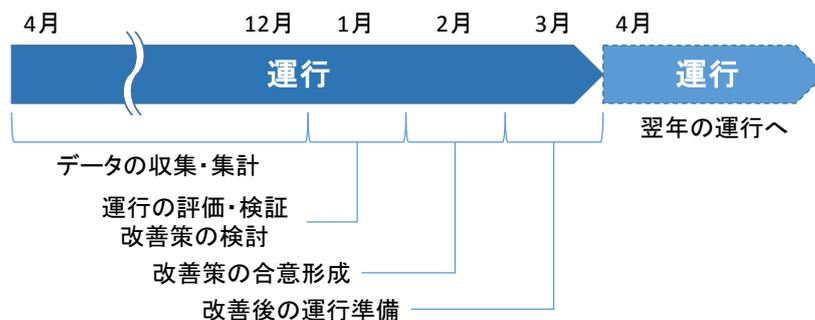
### ②地域の支線再編案の具体化、実行

支線の運行体系について運営組織によって、ワークショップ等を通じ協議を行います。支線の構築については、地域住民が主体となって行い、市は運行委託や契約事務などを行います。

### ③運行の評価・検証・改善

運行開始後、利用実績などから公共交通の課題について検討し、定期的に見直しを行います。地域における見直しは以下のプロセスを基本としますが、地域によってより実用的、効率的な方法を積極的に導入します。

図表 144 支線見直しのプロセス



## 市外への移動のための近隣市町村との連携

地域公共交通は日常の生活圏内の移動を想定していますが、北杜市民の移動需要の中には市外への移動もみられました。市外への移動については以下のように対応します。

### 〔韮崎市方面への移動〕

韮崎市方面への移動は、幹線であるJR中央線のほか、山交タウンコーチが運行する増富温泉線、仁田平線、韮崎下教来石線を幹線として維持していきます。これらの運行支援については、国、県、韮崎市と連携して取り組みます。

### 〔富士見町方面への移動〕

富士見町方面への移動は、特に小淵沢地区、白州地区において需要がみられます。富士見町方面への移動はJR中央線のほか、地域における支線においても運行を検討します。支線については、地域において検討しますが、市としても富士見町との連携、調整を進めていくものとします。

## (3) 観光振興に必要な交通サービスの運行

民間事業者が運行する観光客を対象とした季節運行バスについて、市の観光課は北杜市観光協会等と連携し、来訪者に対して十分な情報発信を行います。また、タクシー、北杜市民バスを組み合わせ、来訪者がスムーズに市内を移動できるよう、乗り継ぎ環境、案内掲示等の利用環境を整備します。

図表 145 北杜市季節運行バス

市内運行バス		高速バス	
JR各駅からのアクセスが便利に！ ●運行日等はお問い合わせください。		首都圏からのアクセスが便利に！ ●運行日等はお問い合わせください。	
<b>季節運行</b> <b>茅ヶ岳・みずがき田園バス</b> ●主な観光地 みずがきルート・クララ館・ハイジの村・明野つみどり園 増富の湯・増富温泉・瑞穂山荘 茅ヶ岳ルート・深田公園(茅ヶ岳登山道入口) ●運行期間:4月上旬～11月下旬 ☎ 山梨城北交通(株) ☎0551-42-2343	<b>山梨交通</b> ●主なバス停 新信⇄岡谷線 中央道長坂・高根 中央道須玉 竜王・甲府⇄名古屋線 中央道八ヶ岳 中央道明野 甲府⇄京都・大阪線 中央道小淵沢 ※京都・大阪線は中央道須玉、中央道明野バス停には停車しません。 ☎ 山梨交通 055-237-0135(新宿線) 甲府電話予約サービス ☎055-223-5711(名古屋線・京都大阪線)	<b>季節運行</b> <b>清里ピクニックバス(周遊)</b> ●主な観光地 頭木の村・丘の公園・吐竜の滝・八ヶ岳高原大橋・清泉寮・東沢大橋・まきは公園・美し森・八ヶ岳ロイヤルホテル・津金三代校舎ふれあいの里(4月13日～22日限定) ●運行期間:4月13日～11月上旬 冬期運行予定(お問い合わせください) ☎0551-48-2200	<b>花バス観光</b> ●主なバス停 スパティオ小淵沢・ホテル風か ネオオリエンタルリゾート八ヶ岳 八ヶ岳ロイヤルホテル・清里高原ホテル 清泉寮・頭木の村 ☎ トラビスタジャパン株式会社 ☎0265-98-0805
<b>山交タウンコーチバス</b> ●詳しくはHP又はやまなしバスコンシェルジュをご覧ください。 JR韮崎駅～台ヶ原中～下教来石下 JR韮崎駅～北杜市役所～増富温泉郷 JR韮崎駅～浅尾・仁田平 ☎ 山交タウンコーチ(株) 韮崎営業所 ☎0551-22-2511	<b>タクシー</b> 三共タクシー ☎0551-42-2328 北杜タクシー ☎0551-32-2055 高根タクシー ☎0551-48-2211 大泉タクシー ☎0551-38-2311 清里観光タクシー ☎0551-48-2021 小淵沢タクシー ☎0551-36-2525 八ヶ岳観光タクシー ☎0551-48-2025	<b>北杜市民バス</b> ☎ 北杜市役所企画課 ☎0551-42-1321	<b>山梨県バス総合案内システム</b> やまなしバスコンシェルジュ 路線バスの情報や路線バス上の観光スポットを探すぐることができます。  http://m.busmaps.jp/
■山梨県警察本部(山岳情報) ☎ http://www.pref.yamanashi.jp/police/sangaku/index.html		■山梨県(林道通行規制情報) ☎ http://www.pref.yamanashi.jp/rindoujyouhou/	

北杜市観光パンフレット「北杜物語」(2018版)

## 2-2 利便性の向上

利便性向上事業では、公共交通等<sup>13</sup>を利用して生活に必要な移動しやすいまちにするための環境整備を行います。実施する事業としては、公共交通に関する利用環境の整備、運賃にかかる施策、情報発信を実施します。

### (1) バス停等の待合環境の改善

交通結節点となる主要バス停や駅において待合環境を高めるため、バス停の更新やベンチの設置等を行います。特に、新たに交通結節点としての機能を強化する必要があるバス停については、優先的に高度化を図ります。

図表 146 優先的に整備するバス停

結節点となる停留所	主要目的地となる停留所
小淵沢駅、長坂駅、日野春駅 高根総合支所 等	甲陽病院、塩川病院、 きららシティ前、ひまわり市場前、 北杜市役所、各総合支所

### (2) 車両の更新と整備

幹線及び支線に必要な車両を導入し、必要な時期には更新を行います。導入する車両は、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。

### (3) パーク&ライド、サイクル&ライド等の環境整備

北杜市における移動は公共交通のみですべてを確保することはできません。幹線である鉄道までの移動手段は、公共交通のほかに、自転車やバイク、自家用車（家族送迎含む）などを上手に組み合わせて利用する環境を整えることで公共交通の利便性を高めます。

このために、鉄道駅等において駐車場、駐輪場を確保するほか、導線上の表示や案内を充実させます。

### (4) 企画乗車券等の発行

各種割引制度を設定し、公共交通の1回あたりの利用の負担を軽減します。幹線については、協議会が中心となって検討し、支線については、各エリアにおいて、独自の割引、優待制度を検討するものとします。

注<sup>13</sup> 本市では、公共交通のみでは、利便性の向上に限界があることから、徒歩や自転車、自家用車（家族の送迎）も含め、市民の移動を確保します。

### ①幹線の割引制度

幹線の割引制度については、現行の市民バスの割引制度を基本とし、通学利用者、通院利用者など公共交通を特に必要としている利用者が利用しやすい運賃制度とします。

また、これまで公共交通を利用していなかった市民が日常の移動の一部を公共交通に転換できるよう、通院のほかにも日常生活と関わった割引制度の導入を検討します。

図表 147 現行の割引制度

項目	備考
1) 定期券	
一般定期券	一般
通学定期券	学生証または通学証明書提示者
福祉定期券	15,420円(1年間) 65歳以上、障がい者 <sup>14</sup> 限定
2) 回数券	11枚綴(割引率9.1%) 57枚綴(割引率12.3%) 120枚綴(割引率16.7%)
3) 各種割引制度	
小人・障がい者割引	小学生未満及び障がい者は5割引、同伴がいる場合の小学生未満児は無料
通院者割引	市立の医療機関 <sup>15</sup> に通院する者は5割引
市民バス乗継割引	市民バス乗継運賃(合計)の上限が610円となる

### ②支線の割引制度

支線の割引制度については、目標とする収支率が達成できる範囲内で、各エリアの運営組織の裁量によって、様々な運賃制度の導入を可能とします。

### ③観光施設とタイアップした企画乗車券

このほか、観光施設や事業者と連携した企画乗車券を事業者、市、観光協会等が協力して企画、発行します。

## (5) 公共交通案内の充実

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

### ①時刻表の発行

幹線、支線等が一体となった分かりやすく、市民が日常的に手にすることのできる時刻表(公共交通マップ)を制作・発行します。時刻表は、全市版、地域版など様々な形態が考えられますが、市民や地域のニーズを収集しながら、複数パターンの時刻表を検証し、より市民が利用しやすいものとします。

注<sup>14</sup> 身体障がい者手帳、戦傷病者手帳、療育手帳、精神障がい者保健福祉手帳のいずれかを有する者。

注<sup>15</sup> 市の規定によります。

## ②公共交通案内の充実

公共交通の結節点や病院、公共施設などの主要な目的地に掲示する公共交通案内を作製し、まちなかでも利用状況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見ることができるようになります。

また、観光客など初めて市を訪れる人にも利用されるよう、観光情報と合わせてアクセス方法を発信します。

## 2-3 利用促進

整備した公共交通がより多くの市民に利用されるように利用促進を実施します。公共交通はどうしても自家用車より不便であり、市民の多くが今すぐ公共交通への転換を考えていない状況です。行政や事業者、そして地域が協力して周知・啓発することにより人々の行動の転換を促します。

### (1) 公共交通の乗り方の周知・啓発

公共交通に対する情報提供とともに、公共交通を利用することの意義を伝え、ターゲットの積極的な公共交通利用を促進します。

### ①市民に対するモビリティ・マネジメント

市民に対しては、地域の公共交通を守るためには住民の利用が不可欠であることを伝え、利用によって公共交通を維持することを呼びかけます。

周知方法としては、シンポジウムの開催、集会や出前講座などでの説明のほか、コミュニケーション型アンケートを実施します。

また、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にて説明し、具体的な利用方法を提案します。

図表 148 有識者を招いたミニ講座の様子



地域公共交通ミニ講座&意見交換会（講師：名古屋大学大学院 加藤博和教授）  
平成 30 年 1 月 開催

## ②通学者に対するモビリティ・マネジメント

通学者に対しては、特に高校生が積極的に公共交通を使うよう、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。

## ③地域における利用促進の支援

各エリアにおける運営組織においても利用促進を実施します。協議会は地域の活動に必要な備品等を一定の予算内で支援します。

図表 149 利用促進の例

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



バス停に設置された地域の時刻表  
「おでかけレシピ」(愛知県武豊町)



市民手作りのバス停  
(岐阜県岐阜市 芥見東地区)

## (2) 利用促進・体験イベント等の開催

楽しく公共交通を利用することをテーマに、市民が「公共交通に乗ってみる」機会を創出します。具体的な企画内容は地域や総合支所と協議して検討しますが、以下のようなものが想定されます。

図表 150 利用促進体験イベントの例

<p>○路線の愛称募集 新たな幹線の路線名を公募し、愛着のある路線名をつける。</p> <p>○市民バスで行く町内会ツアー 公民館行事等で、有志を募りバスを利用した日帰り旅行（温浴施設等）を実施する。集団でバスを利用することで、はじめてのバスを利用するきっかけを創出する。</p> <p>○市内スタンプラリー 市内の主要施設、交通結節点にスタンプを設置し、（夏休み等）期間を設けて公共交通を利用したスタンプラリーを実施する。</p> <p>○バス内展覧会 市内の保育園等と連携し、バスに一定期間、園児の作品を掲示する。</p>
---

## (3) 利用促進グッズの企画・製作

公共交通利用に対する意識醸成のための啓発グッズを企画・製作します。啓発グッズは、会議や利用促進のイベント等で市民に配布します。

## (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、市民バスの回数券等の交付を行い、高齢者の運転免許の自主返納を促進します。支線についても、運転免許の自主返納者に対して、地域において支援策を検討するものとします。

## (5) 利用状況の地域へのフィードバック

幹線及び支線の利用状況について、地域にフィードバックします。利用状況については、日々の利用者数及び、運行収支等とし、乗降場所や利用者像等については地域と市が協力して調査するものとします。

## 2-4 評価・検証

地域公共交通及び計画における事業の実施状況について、評価・検証を行います。

### (1) 地域公共交通全体の評価・検証の実施

地域公共交通の利用状況について、日々記録し、月次の利用状況の評価します。毎年度各路線の利用状況及び収支率を評価し、課題点の改善を行います。

また、毎年度、本計画の実施状況、事業効果について検証し、目標値の達成状況に

ついて確認します。これらの評価については、内部評価と合わせ、有識者等外部からも評価や意見を求めるものとします。

### **(2) 地域における評価・検証の実施**

地域に対して支線の利用状況及び収支率を示し、目標値の達成状況を検証します。運営組織は、結果を受け課題を検証し、目標達成のための改善を行います。

### **(3) 先進的な手法や技術の導入検討**

他自治体における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、市や協議会のほかに運営組織においても実施できるものとします。

また、自動運転技術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、市において実現可能性を検討します。

## Ⅷ 計画の推進体制・評価検証スケジュール

### 1 各主体の役割

本計画における各主体の役割を以下に示します。

本計画は、市民・交通事業者・行政・関連団体が一丸となって取り組むものです。協議会はこの中心にあって、各主体間の連携、調整を図るとともに計画全体の進捗を確認する場とします。

#### ○市民の役割

市民は、地域公共交通を維持するために積極的に利用するようにします。地域公共交通を守る視点から、公共交通を活用した移動を心がけ実践します。

また、利用者の視点から地域公共交通をより良くするための改善点を協議会に投げかけます。

#### ○運営組織（住民）の役割

運営組織（住民）は、生活圏（エリア）における支線を運営する主体として、地域のニーズを踏まえ、より良い地域公共交通を作りあげていきます。同時に、設計した地域公共交通を維持していくための利用環境の整備や利用促進についても主体的に実施します。

#### ○行政の役割

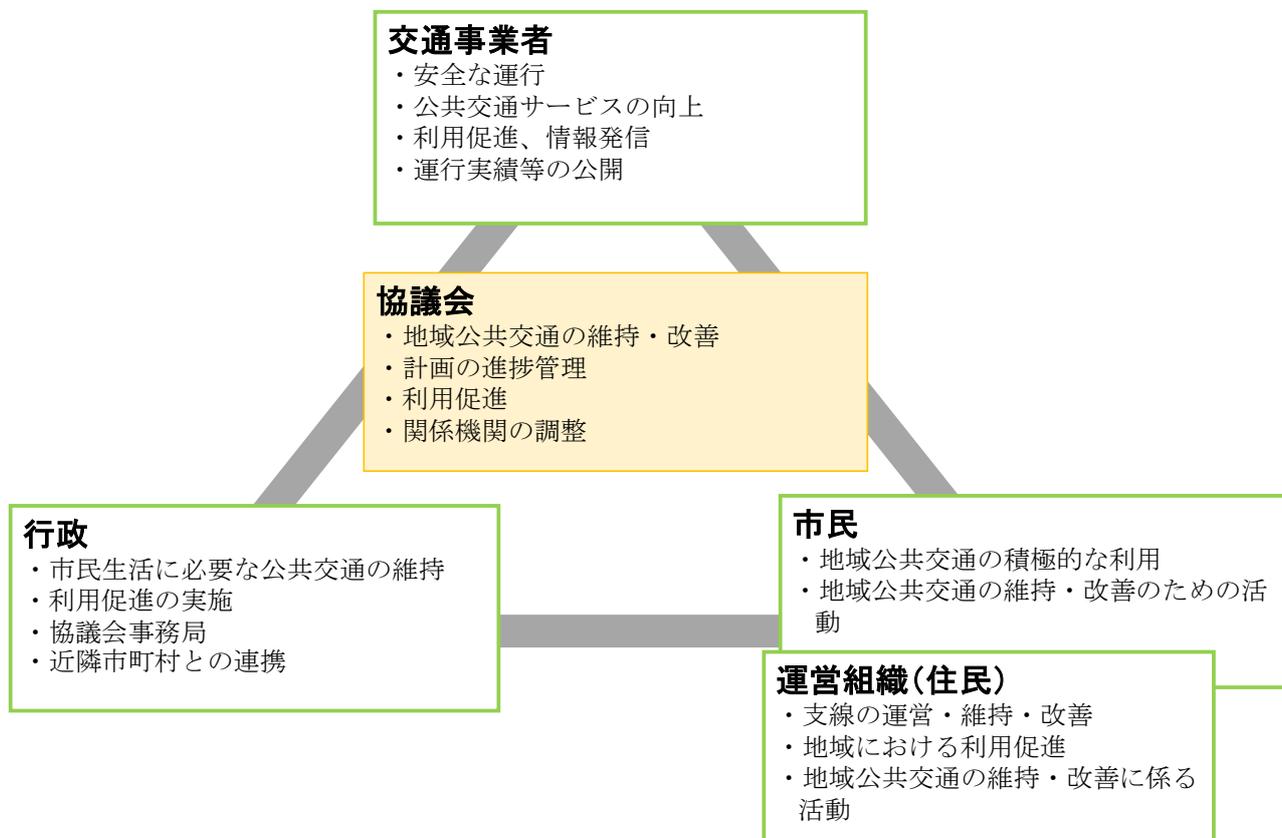
行政は、地域公共交通の維持に必要な予算を確保します。また、協議会の事務局として、網形成計画の進捗管理や地域公共交通網のマネジメント、利用環境整備や利用促進等の事業を実施します。運営組織（住民）が実施する支線の運営については、必要な情報提供や交通事業者とのコーディネートなどの支援を行います。また、観光、福祉、まちづくり等の他分野と連携・調整を行います。

#### ○交通事業者の役割

交通事業者は、地域公共交通を実際に運行する担い手として、安全な運行を実施するとともに、サービスの向上に努めます。同時に、利用促進、情報発信について、市と連携して取り組みます。さらに、評価・検証のための調査に協力します。

また、担い手の視点から地域公共交通をより良くするため、市からの委託路線の担い手となる事業者は、市が取り決めた期間内に、市に対して運行の改善点等を提出します。

図表 151 各主体の役割



## 2 スケジュール

本計画の事業実施スケジュールを以下に示します。

図表 152 計画スケジュール

実施項目	施策	H30	H31	H32	H33	H34
1 公共交通の再編	(1) 幹線の再編・運行	幹線案の具体化	新体系での運行	見直し	運行	見直し
	(2) 地域の支線の再編・運行	支線案の具体化 (WSの開催)	新設	見直し	運行	見直し
	(3) 観光振興に必要な交通サービスの運行	運行	運行	運行	運行	運行
2 利便性向上	(1) バス停等の待合環境の改善	整備地の選定	整備地の選定	整備地の選定	整備地の選定	整備
	(2) 車両の更新と整備	車両の整備	車両の整備	車両の整備	車両の整備	車両の整備
	(3) パーク&ライド、サイクル&ライド等の環境整備	整備地の選定	整備方針の検討	整備		
	(4) 企画乗車券等の発行	発行	新体系に合わせた企画乗車券等の発行	見直し	見直し	見直し
	(5) 公共交通案内の充実	時刻表の作成 整備地の選定	時刻表の発行 案内板の整備	時刻表の作成 整備地の選定	時刻表の発行 案内板の整備	
3 利用促進	(1) 公共交通の乗り方の周知・啓発	出前講座	出前講座	出前講座	出前講座	出前講座
	(2) 利用促進・体験イベント等の開催	路線の愛称募集	企画	企画	企画	企画
	(3) 利用促進グッズの企画・製作	企画	製作	企画	製作	企画
	(4) 免許返納者に対する支援	幹線における免許返納者へのインセンティブの付与	支線における免許返納者へのインセンティブの付与			
	(5) 利用状況の地域へのフィードバック		調査	調査	調査	調査
4 検証評価	(1) 地域公共交通全体の評価・検証の実施		全体評価	全体評価	全体評価	全体評価
	(2) 地域における評価・検証の実施		地域での評価	地域での評価	地域での評価	地域での評価
	(3) 先進的な手法や技術の導入検討	先進事例の研究				

### 3 評価・検証のサイクル

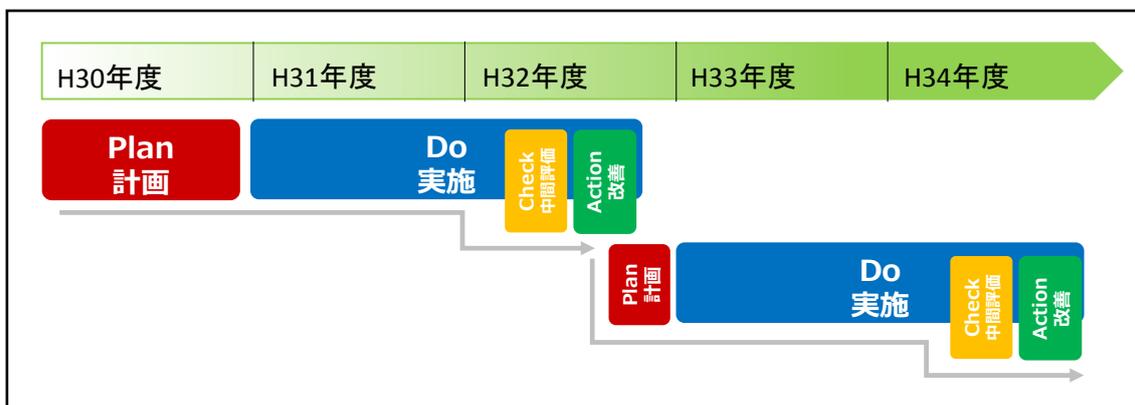
網形成計画については、毎年度協議会において目標達成に向けた事業が実施されたか、事業の成果があったかを評価します。

公共交通網の運行・評価・改善については、幹線は協議会、支線はエリアごとに住民が主体となって行います。

#### (1) 幹線のPDCAサイクル

新たな幹線は、平成31年度からの運行を予定しています。その後、1年が経過したところで、新路線の評価・検証を行い、課題点の改善を行います。したがって、運行の見直し期間としては、2年間ごとの見直しを予定しています。

図表 153 幹線のPDCAサイクル



幹線の見直しは、全市的な視点から行うものとします。

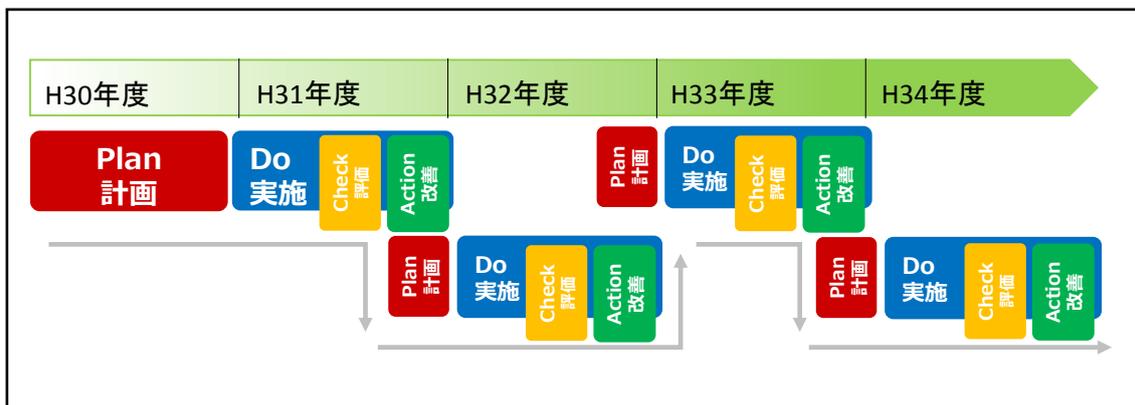
図表 154 図表 幹線見直しの視点

[幹線見直しの視点]	
✓	路線としての評価 [路線の利用者数 (1便あたり利用者数)、運賃収入、収支率]
✓	便ごとの評価 ⇒利用の少ない便については、時間帯の変更や削減を検討 ※スクール対応便については、利用がみられない場合廃止を含めて検討する
✓	運行経路の評価 [バス停、区間ごとの評価] ⇒利用の少ない区間については、より需要の見込まれる経路への変更を検討 ⇒立地施設などまちの環境に変化があった場合、人々の移動を鑑みて路線変更を検討
✓	運行上の課題 [定時性 (遅延)、事故防止] ⇒遅延が発生する時間、区間については、ダイヤや運行の見直しを検討 ⇒運行上の危険箇所について KY (危険予知) 活動を行う

## ②支線の PDCA サイクル

支線については、エリアごとに運営組織において、利用状況や地域のニーズ、幹線の変更などに合わせて、必要に応じて見直しを行うものとします。

図表 155 支線の PDCA サイクル



## 〔巻末資料〕北杜市地域公共交通活性化協議会名簿

(平成 29 年度 北杜市地域公共交通会議委員兼ねる)

	所属・団体名	職名	氏名
1	北杜市地域交通連絡会	会長	岩下 達也
2	山交タウンコーチ株式会社	代表取締役	雨宮 正英
3	一般社団法人山梨県バス協会	専務理事	中谷 晃
4	山梨県タクシー協会	専務理事	志村 宏文
5	明野町区長会	会長	西岡 信
6	須玉町区長会	会長	篠原 公一
7	高根町区長会	会長	大黒 薫
8	長坂町区長会	会長	植松 三文
9	大泉町区長会	会長	大塚 秀雄
10	小淵沢町区長会	会長	小林 隆次
11	白州町区長会	会長	原 功三
12	武川町区長会	会長	小林 治士
13	関東運輸局山梨運輸支局	首席運輸企画 専門官	鈴木 一男
14	山交タウンコーチ労働組合	執行委員長	中込 淳
15	国土交通省甲府河川国道事務所	道路副所長	田中 満
16	山梨県中北建設事務所峡北支所	支所長	中村 慎吾
17	北杜警察署交通課	課長	深澤 宏之
18	山梨県リニア交通局交通政策課	課長	若尾 哲夫
19	北杜市社会福祉協議会	会長	利根川 昇
20	北杜市老人クラブ連合会	会長	小林 忠雄
21	北杜市身体障害者福祉会	会長	三澤 完広
22	北杜市地域委員会連絡協議会	会長	浅川 修一
23	山梨大学大学院医学工学総合研究部 社会システム工学領域	教授	佐々木邦明
24	北杜市	副市長	菊原 忍
25	北杜市 建設部	部長	赤羽 久

---

## 北杜市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月

発行・編集：北杜市

問合せ先：北杜市地域公共交通活性化協議会

(事務局：北杜市企画部企画課)

住所：〒408-0188

山梨県北杜市須玉町大豆生田 961-1

電話：0551-42-1111 (代表)      FAX：0551-42-1122

ホームページ：<http://www.city.hokuto.yamanashi.jp/>

---