

葦崎市地域公共交通計画

葦 崎 市

令和 6 年 3 月

目 次

| | |
|---------------------------------|----|
| 第1章 計画の概要 | 1 |
| 1.1 計画策定の背景及び目的 | 1 |
| 1.2 計画の位置付け | 2 |
| 1.3 計画の対象 | 2 |
| 1.4 計画の期間 | 2 |
| 第2章 公共交通を取り巻く現状と課題 | 3 |
| 2.1 人口動態 | 3 |
| 2.1.1 人口推移 | 3 |
| 2.1.2 人口推計 | 4 |
| 2.1.3 年齢別人口 | 5 |
| 2.1.4 地域別人口及び高齢化率 | 5 |
| 2.1.5 人の動き | 6 |
| 2.1.6 人口分布と主要施設の立地状況 | 8 |
| 2.1.7 自動車保有状況 | 15 |
| 2.1.8 高齢者の事故件数 | 16 |
| 2.1.9 観光来訪者 | 16 |
| 2.2 地域公共交通の現状 | 17 |
| 2.2.1 既存の地域公共交通網* | 17 |
| 2.2.2 地域公共交通の利用状況 | 19 |
| 2.3 上位・関連計画における公共交通の位置付け | 29 |
| 2.3.1 【上位計画】 荳崎市第7次総合計画＜後期基本計画＞ | 30 |
| 2.3.2 【上位計画】 荳崎市デジタル田園都市構想総合戦略 | 32 |
| 2.3.3 【上位計画】 荳崎市都市計画マスタープラン | 33 |
| 2.3.4 【関連計画】 荳崎市地域福祉計画 | 35 |
| 2.3.5 【関連計画】 荳崎市第5次障がい者ふれあい計画 | 36 |
| 2.3.6 【関連計画】 荳崎市営総合運動場整備基本計画 | 37 |
| 2.4 公共交通ニーズ等の把握 | 38 |
| 2.4.1 市民アンケート | 38 |
| 2.4.2 利用者アンケート | 49 |
| 2.5 公共交通を取り巻く課題の整理 | 60 |
| 第3章 計画の基本方針と目標 | 62 |
| 3.1 計画の基本方針等 | 62 |
| 3.1.1 計画の基本理念 | 62 |
| 3.1.2 計画の基本方針 | 62 |
| 3.1.3 計画の基本目標 | 63 |
| 3.1.4 公共交通ネットワーク*の基本的な機能と役割 | 64 |
| 3.1.5 計画に伴う再編案 | 64 |

| | |
|--------------------------------|----|
| 第 4 章 目標達成に向けた施策..... | 66 |
| 4.1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策の一覧..... | 66 |
| 4.2 施策の実施内容..... | 67 |
| 4.2.1 位置付ける施策の概要..... | 67 |
| 4.2.2 施策の具体的内容..... | 68 |
| 第 5 章 目標の評価指標と計画の進行管理..... | 79 |
| 5.1 目標の評価指標..... | 79 |
| 5.2 計画の推進..... | 80 |
| 5.2.1 推進・管理体制..... | 80 |
| 5.2.2 進行管理..... | 80 |
| 5.2.3 多様な関係者との連携・協働..... | 80 |
| 参考資料..... | 81 |
| 1. 策定経過..... | 81 |
| 2. 菰崎市地域公共交通会議委員名簿..... | 82 |
| 3. 関係法令..... | 83 |
| 4. 用語集..... | 85 |

- 本文中に「*」の記載があるものについては、85ページから87ページにて用語解説をしております。

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

本市の公共交通は南北に至るＪＲ中央本線が広域の地域間の移動を担っており、周辺市町との地域間移動を担う公共交通として、民営バス５路線（大草経由甲府駅線、敷島経由甲府駅線、増富温泉郷線、浅尾・仁田平線、下教来石線）が、周辺市町へ接続し、市内では市民バス４路線（円野線、穂坂線、社会福祉村線、竜岡線）が運行しており、計９路線の路線バスが全て韮崎駅を発着または経由しています。

また、市内にはタクシー事業者が３社運行しているほか、公共交通空白地域*・不便地域に在住する高齢者の移動を支援するため、市がタクシー利用券の交付を行っています。

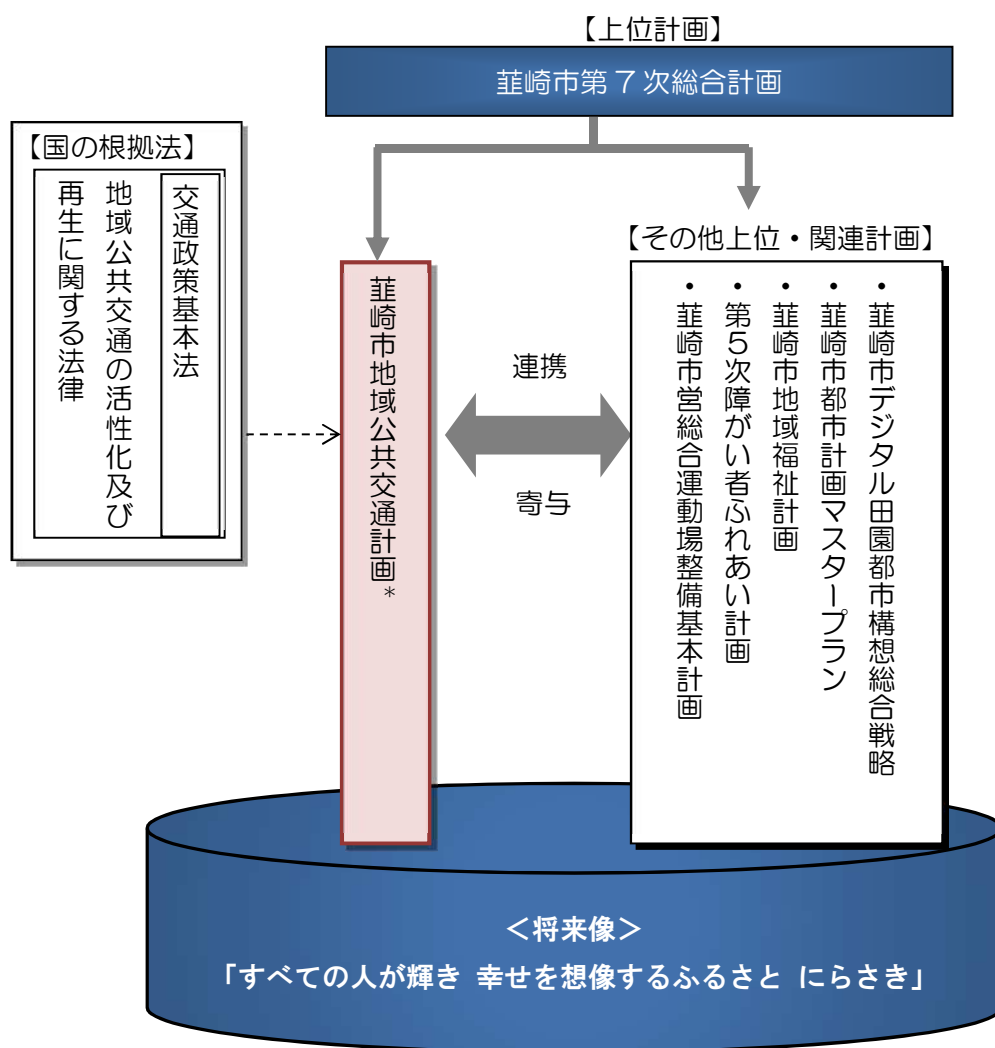
地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続き、その維持が大きな課題となっています。

こうした状況を踏まえ、市行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網*を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープラン*となる「韮崎市地域公共交通計画*」の策定を行うものであります。

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「**荏崎市第7次総合計画**」や関連計画の「**荏崎市都市計画マスタープラン**」などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープラン*として策定します。

■計画の関係図



1.3 計画の対象

本計画の対象区域は、荏崎市全域とします。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度（2024 年度）から令和 10 年度（2028 年度）までの5年間とします。

ただし、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行うこととしております。

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

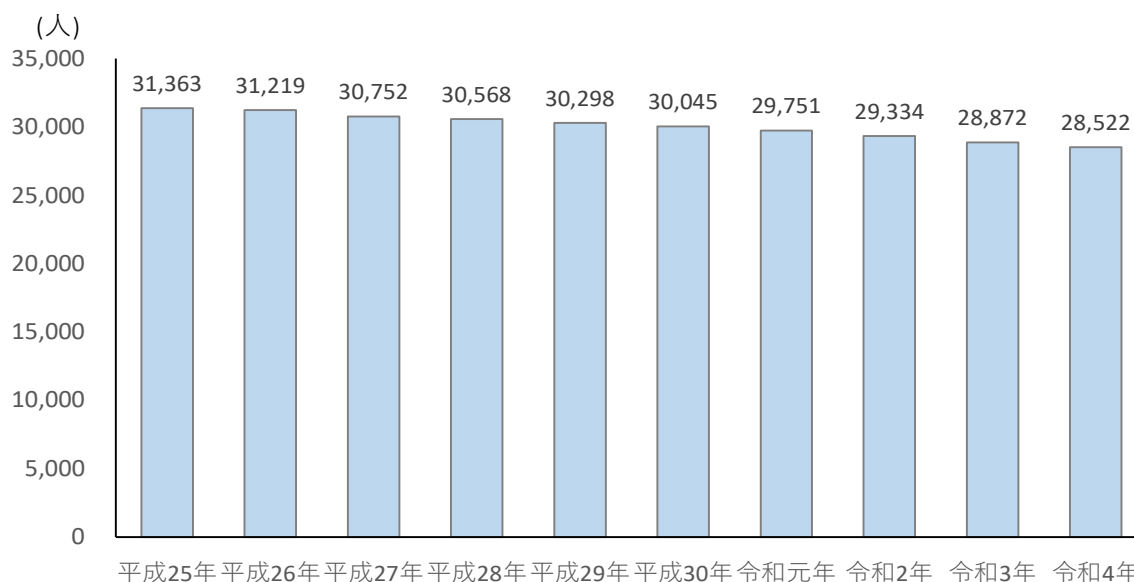
2.1 人口動態

2.1.1 人口推移

本市の人口は令和4年で約 28,500 人、世帯数は約 12,600 世帯となっています。

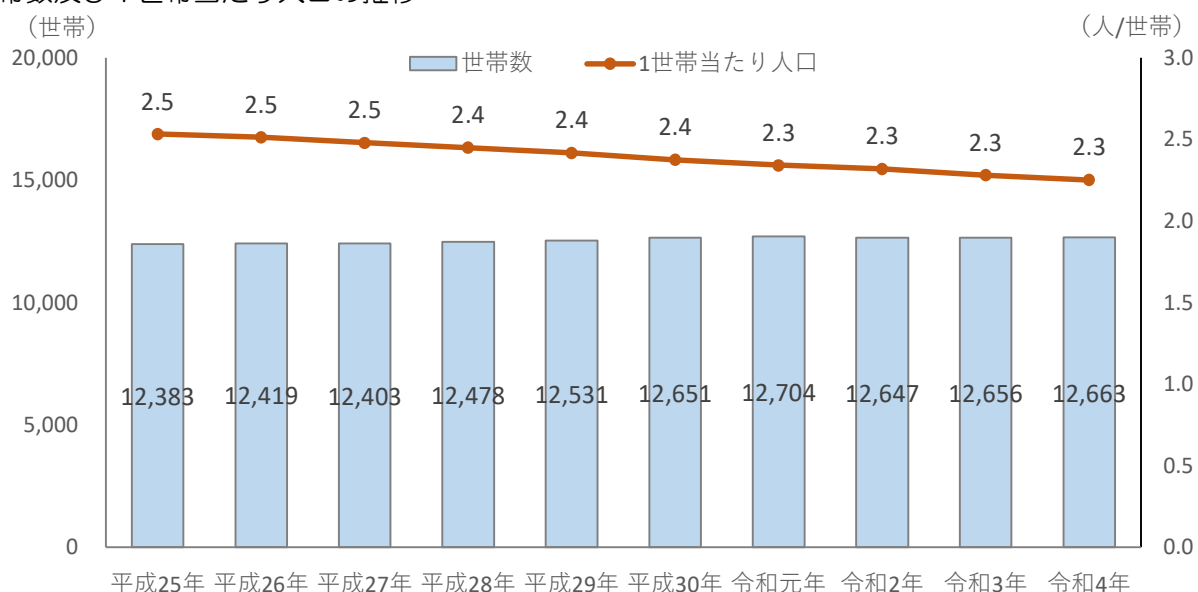
令和4年の人口は、5年前の平成29年に比べて約 1,800 人減少していますが、世帯数は平成29年に比べて約 130 世帯増加しており、令和4年の1世帯当たり人口は 2.3 人となっています。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



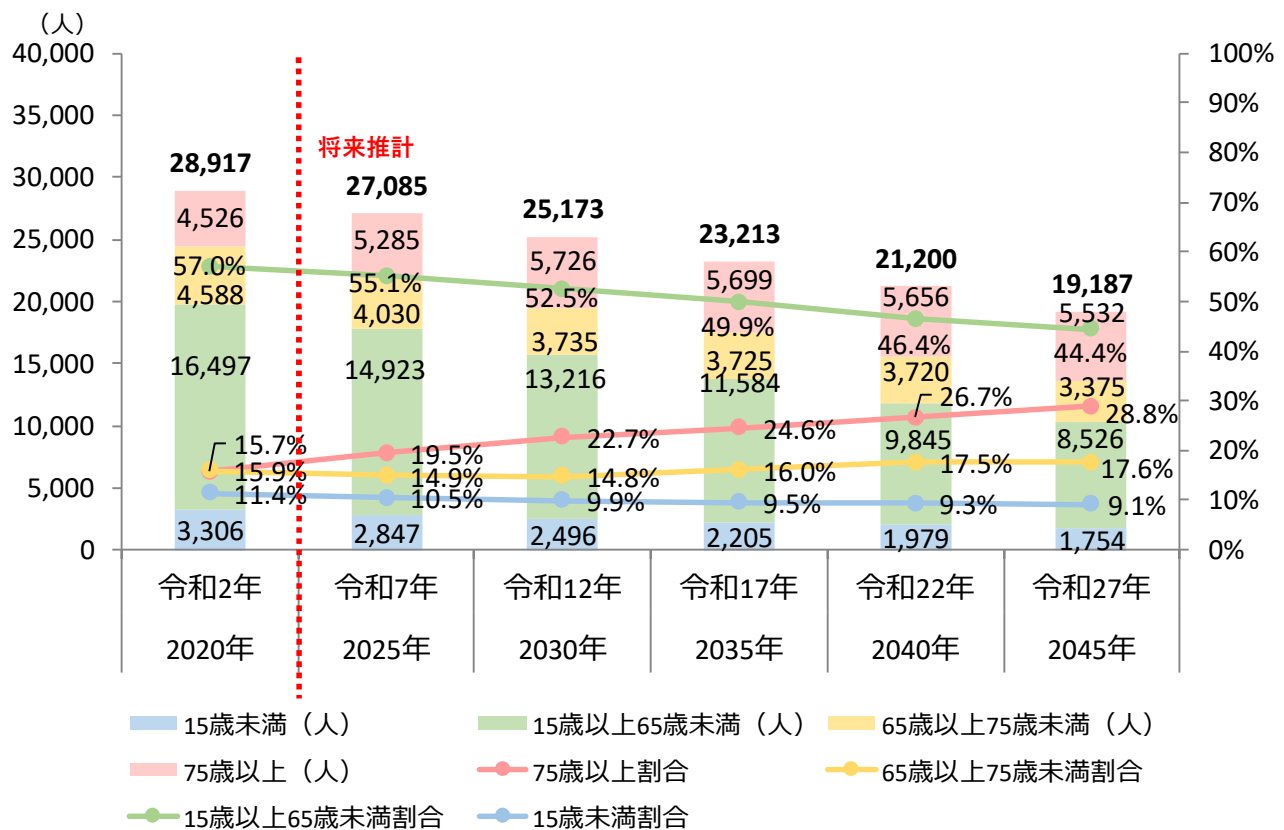
資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

2.1.2 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は経年的に減少すると想定されており、令和2年の約28,900人から、令和27年には約19,200人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の11.4%から令和27年には9.1%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、57.0%から44.4%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、31.5%から46.4%に増加する見込みとなっています。

■人口の推計



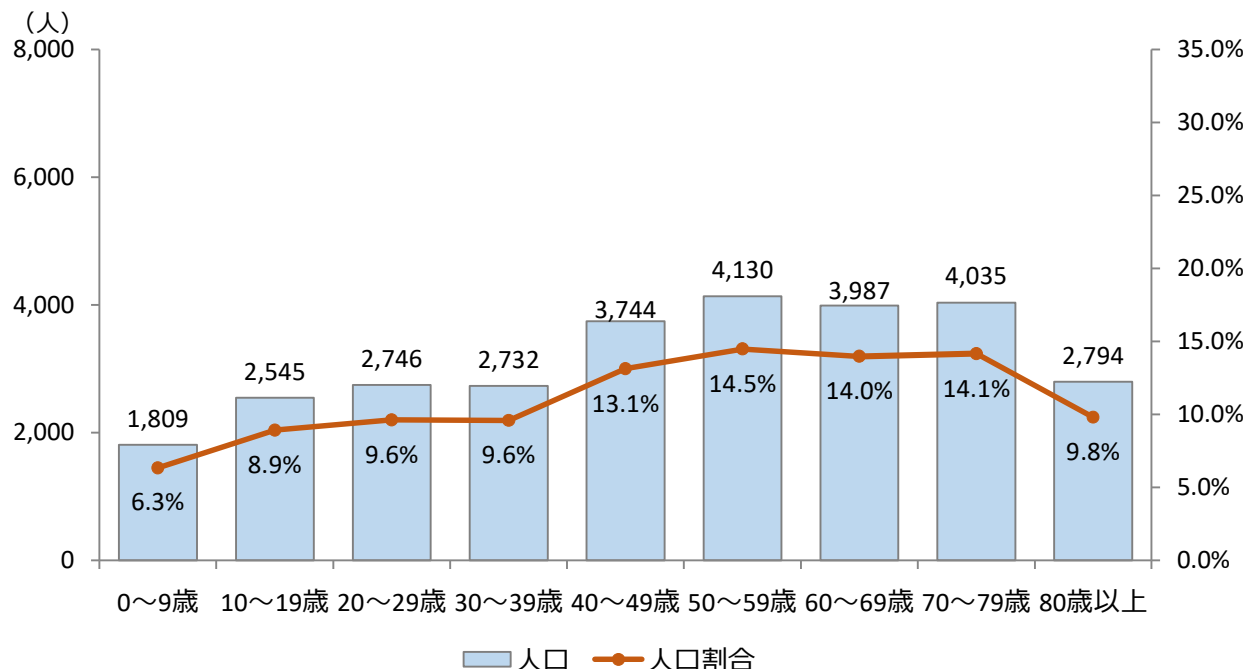
| | 2020年 | 2025年 | 2030年 | 2035年 | 2040年 | 2045年 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 令和2年 | 令和7年 | 令和12年 | 令和17年 | 令和22年 | 令和27年 |
| 15歳未満 (人) | 3,306 | 2,847 | 2,496 | 2,205 | 1,979 | 1,754 |
| 15歳以上65歳未満 (人) | 16,497 | 14,923 | 13,216 | 11,584 | 9,845 | 8,526 |
| 65歳以上 (人) | 9,114 | 9,315 | 9,461 | 9,424 | 9,376 | 8,907 |
| 65歳以上75歳未満 (人) | 4,588 | 4,030 | 3,735 | 3,725 | 3,720 | 3,375 |
| 75歳以上 (人) | 4,526 | 5,285 | 5,726 | 5,699 | 5,656 | 5,532 |
| 総人口 (人) | 28,917 | 27,085 | 25,173 | 23,213 | 21,200 | 19,187 |
| 15歳未満割合 | 11.4% | 10.5% | 9.9% | 9.5% | 9.3% | 9.1% |
| 15歳以上65歳未満割合 | 57.0% | 55.1% | 52.5% | 49.9% | 46.4% | 44.4% |
| 65歳以上割合 | 31.5% | 34.4% | 37.6% | 40.6% | 44.2% | 46.4% |
| 65歳以上75歳未満割合 | 15.9% | 14.9% | 14.8% | 16.0% | 17.5% | 17.6% |
| 75歳以上割合 | 15.7% | 19.5% | 22.7% | 24.6% | 26.7% | 28.8% |

資料：令和2年国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所（各年10月1日現在）

2.1.3 年齢別人口

令和4年1月1日現在の年齢別人口を見ると50歳代が約4,100人と最も多く、次いで70歳代が約4,000人となっており、60歳以上の人口は、全人口の37.9%となっています。

■年齢別人口

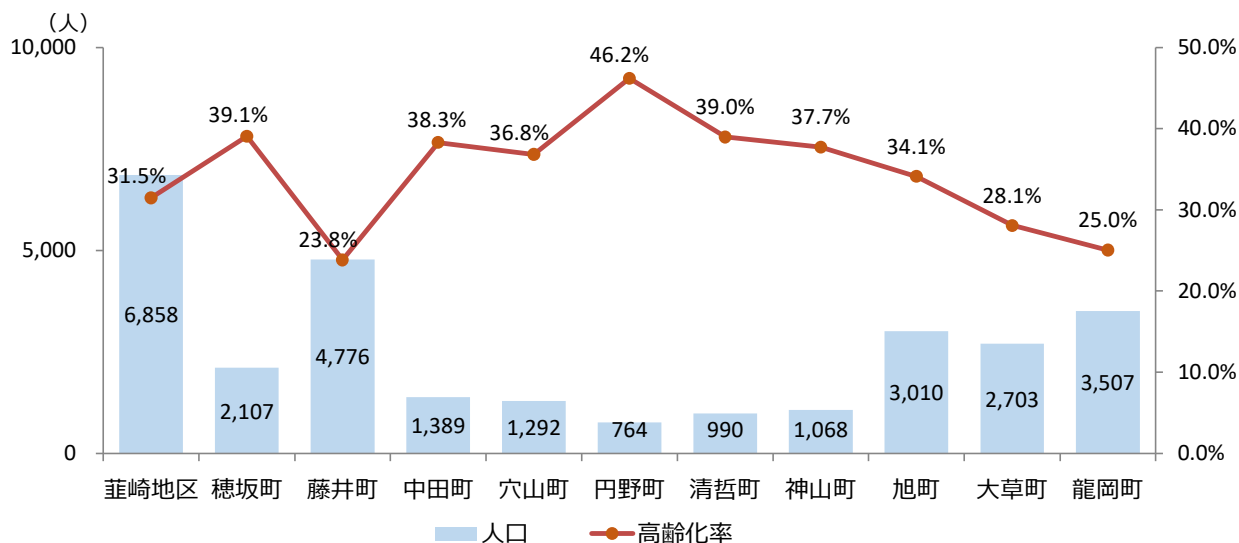


資料：住民基本台帳（令和4年1月1日現在）

2.1.4 地域別人口及び高齢化率

令和4年4月1日現在の地区別人口を見ると、韮崎地区が6,858人と最も多く、次いで藤井町が4,776人となっています。高齢化率は円野町が46.2%と最も高くなっています。

■令和4年の地域別人口



資料：住民基本台帳（令和4年4月1日現在）

2.1.5 人の動き

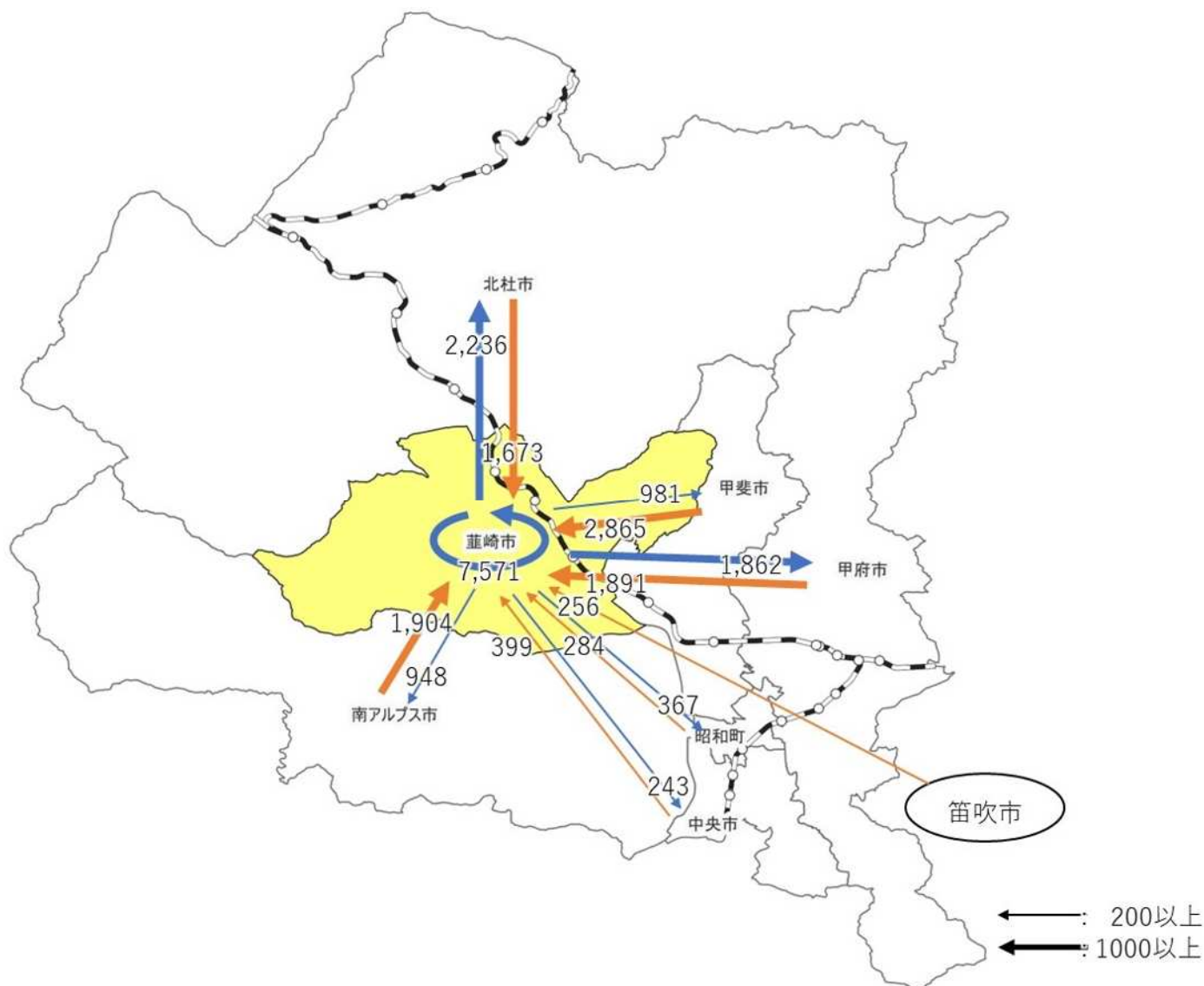
(1) 通勤目的の人の動き

荳崎市内に通勤している人が最も多く 7,571 人となっています。

市外への通勤を見ると、北杜市（2,236 人）、甲府市（1,862 人）、南アルプス市（948 人）の順に多くなっており、その他の周辺市町と荳崎市との間の移動も見られます。

また、これに甲斐市を加えた 4 市から、本市への通勤流入が多く見られます。

■通勤目的における人の動き



資料：令和 2 年国勢調査

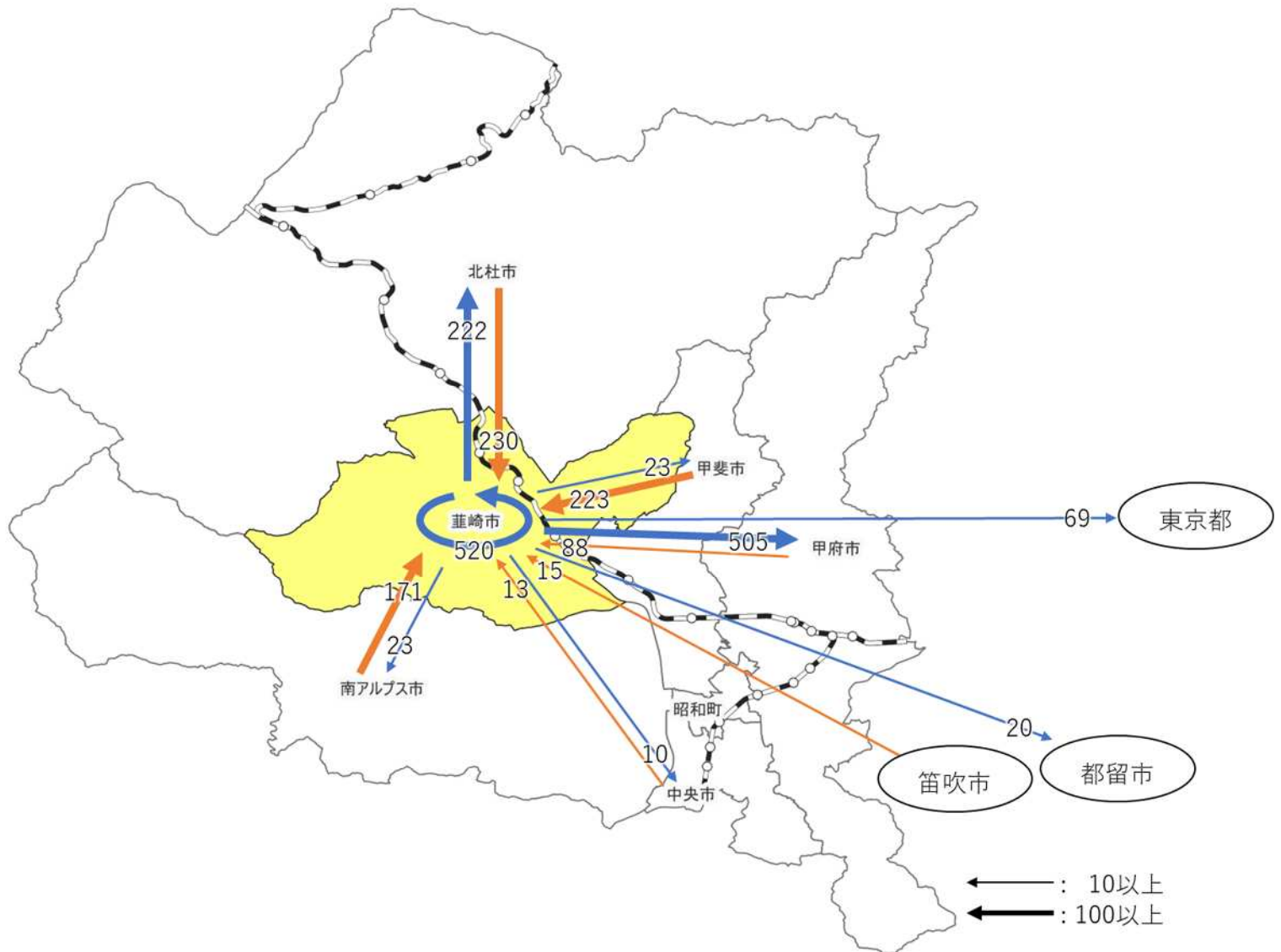
(2) 通学目的の人の動き

葦崎市内に通学している人が最も多く 520 人となっています。

市外への通学を見ると、甲府市（505 人）、北杜市（222 人）となっており、周辺市町と韮崎市との間の移動が見られます。

また、市外からの通学を見ると、北杜市（230 人）、甲斐市（223 人）、南アルプス市（171 人）の順に多くなっています。

■通学目的における人の動き

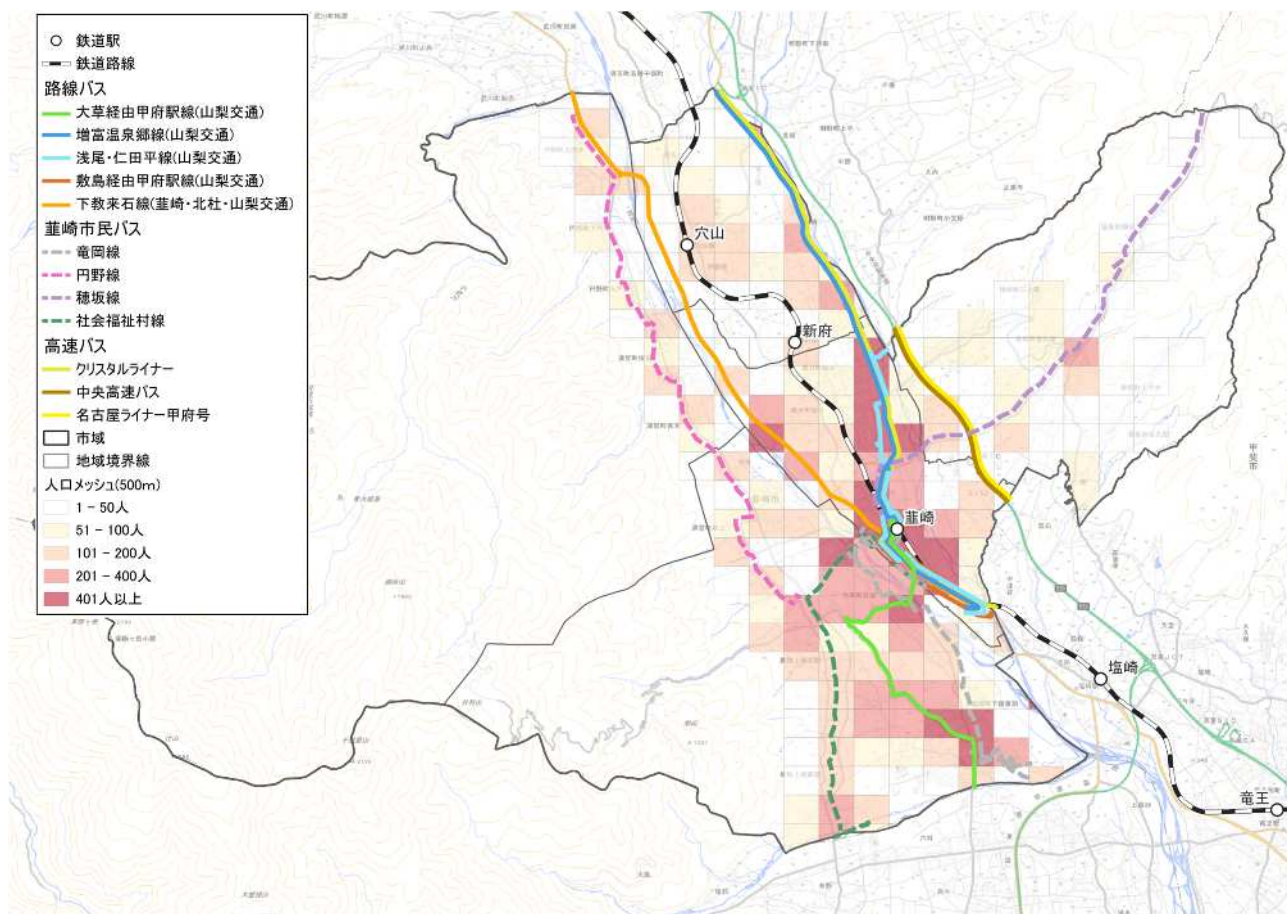


資料：令和2年国勢調査

2.1.6 人口分布と主要施設の立地状況

(1) 概観

人口分布を見ると、中心市街地である韮崎・藤井町地域に加え、竜岡町地域の一部に人口集積が多くみられます。

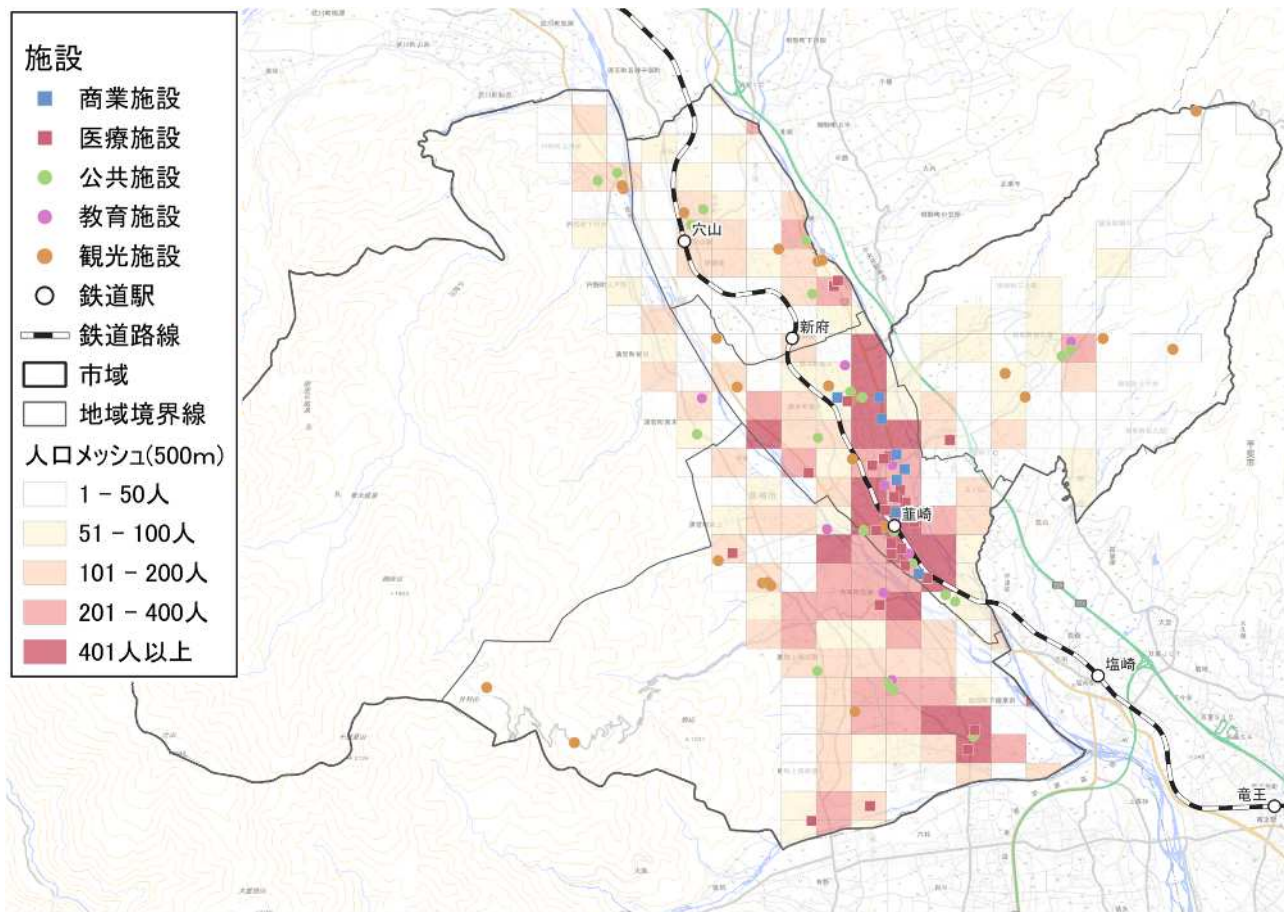


■人口分布

資料：韮崎市 HP 等

主要施設の立地状況を見ると、中心市街地である韮崎・藤井町地域に施設の立地が多くなっています。

一方で、穴山・円野・清哲地域の西部には施設がほとんどない状態です。

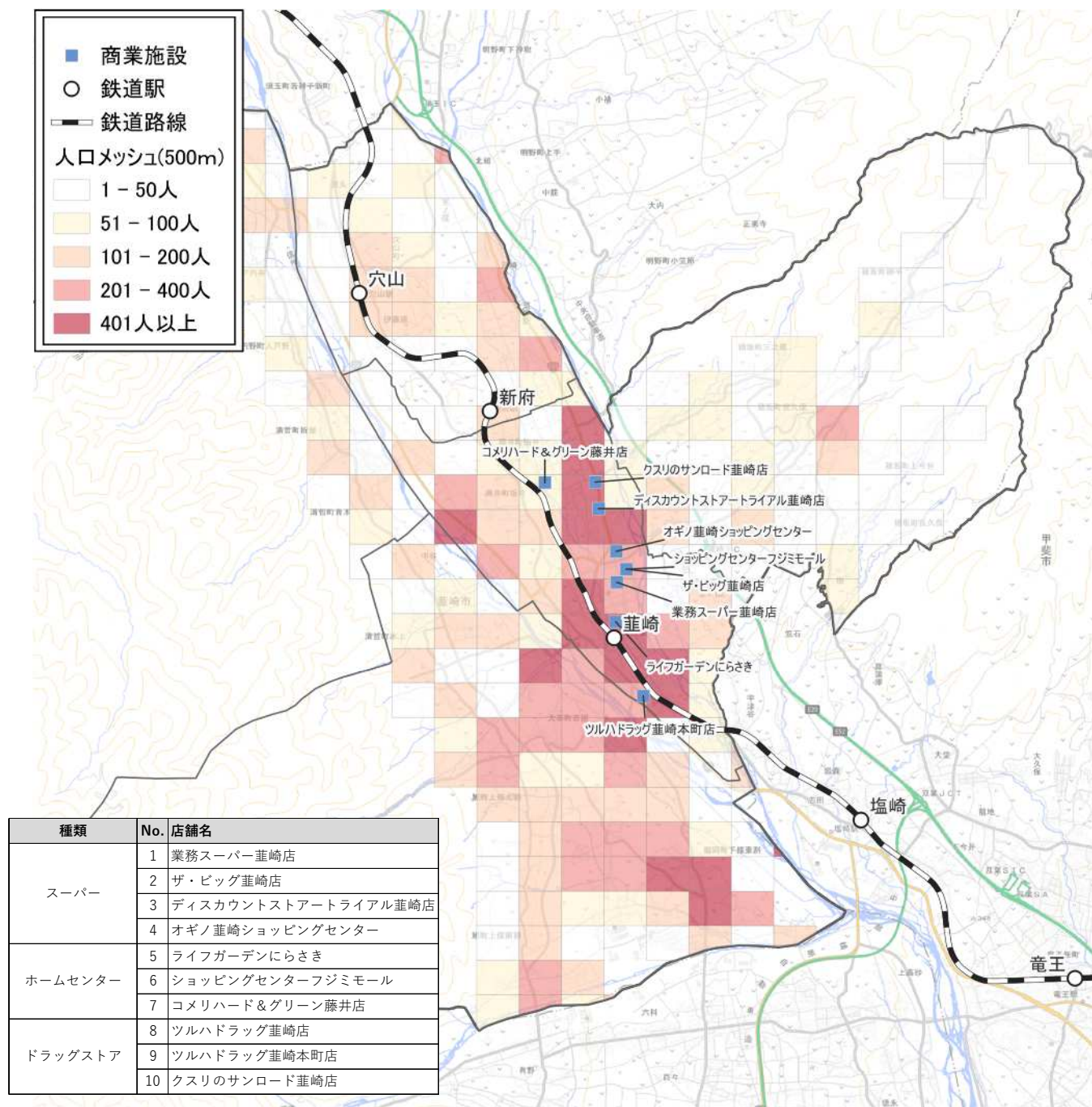


■施設等の立地状況

資料：韮崎市 HP 等

(2) 主な商業施設

商業施設は、JR 韮崎駅から国道 141 号線沿いが特に多い状況にあります。

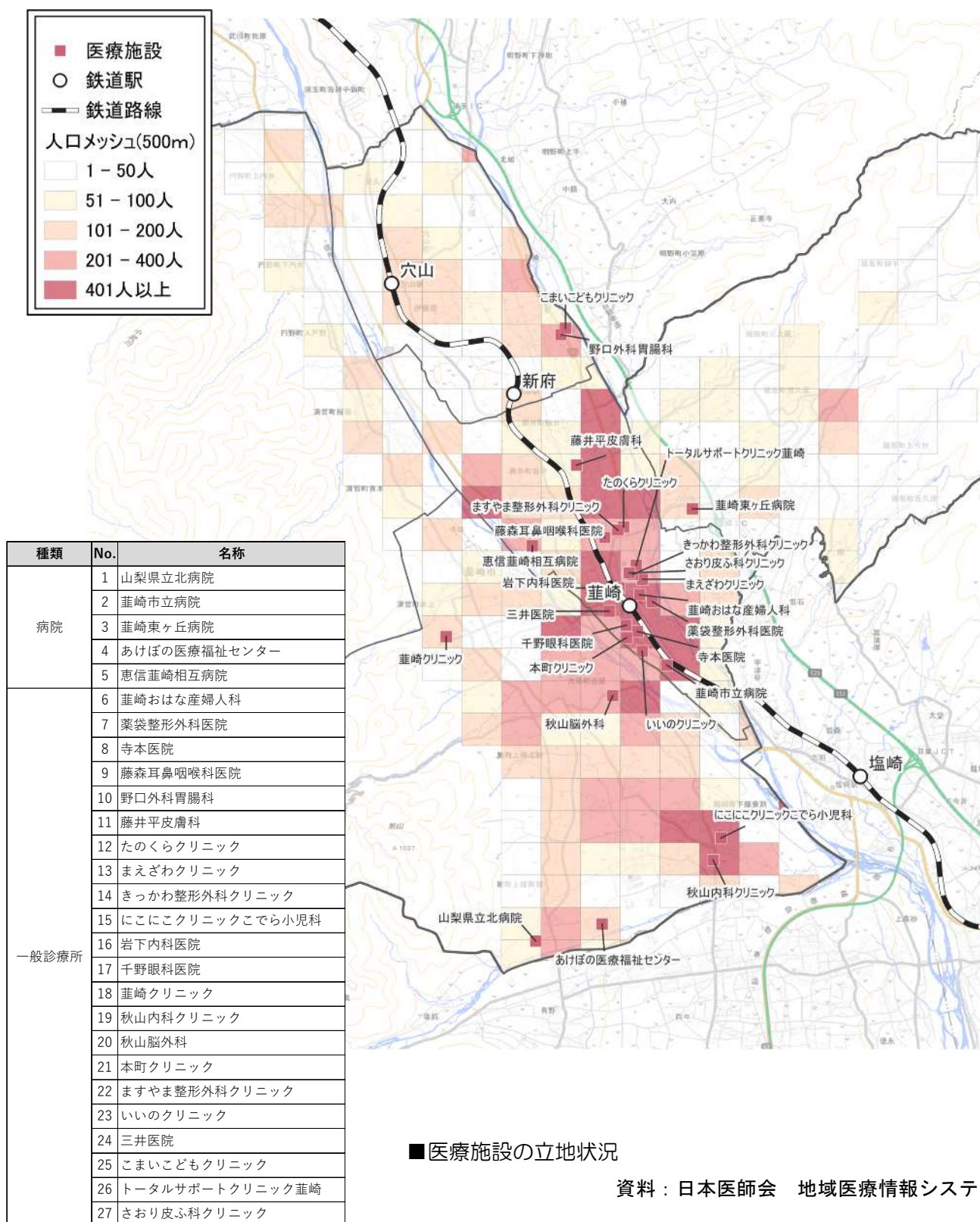


■ 商業施設の立地状況

資料：タウンページ、全国大型小売店総覧（2020 年版）

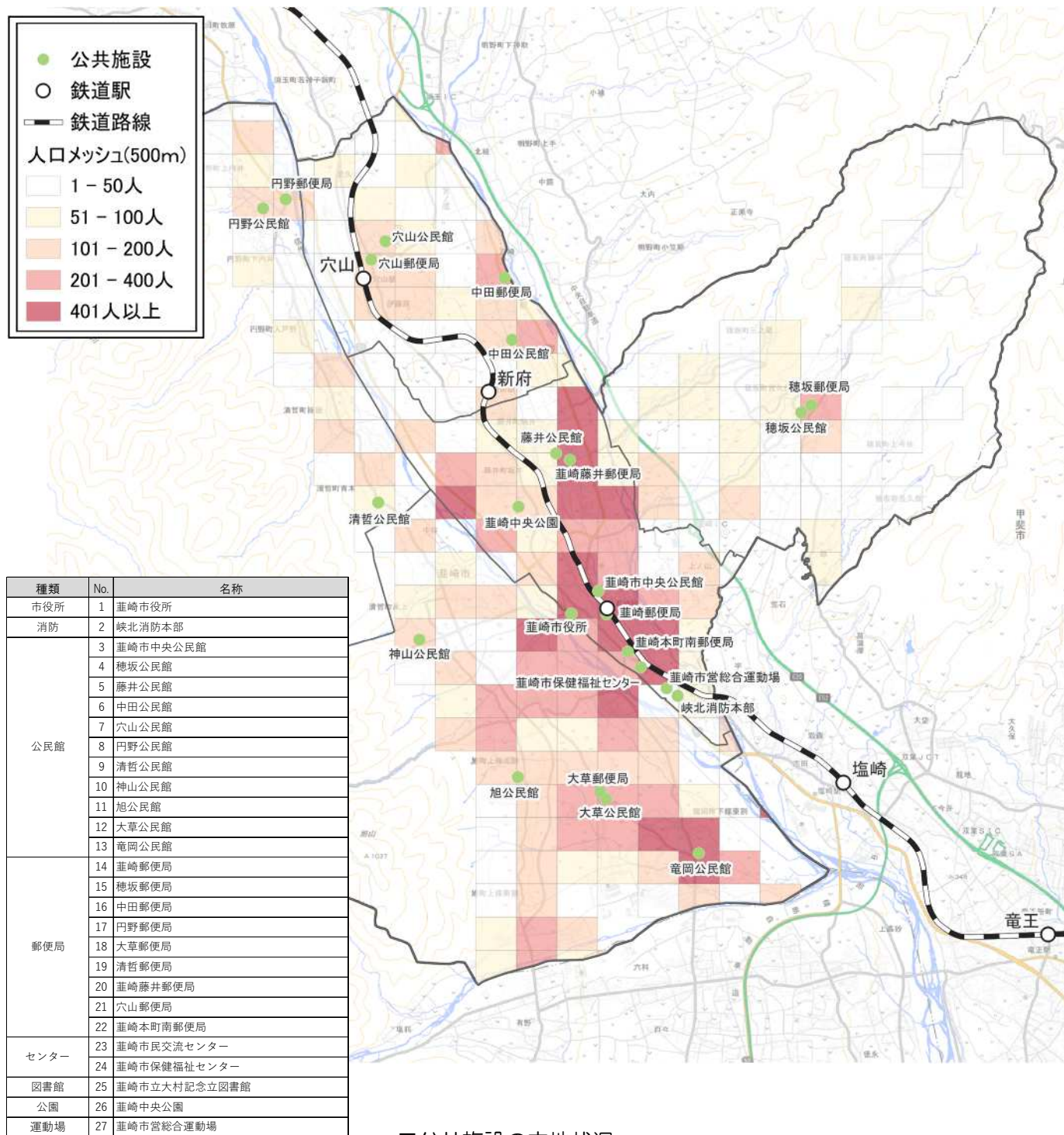
(3) 主な医療施設

医療施設は、JR 韮崎駅周辺が多いため、市の南部にも分布が見られます。



(4) 主な公共施設

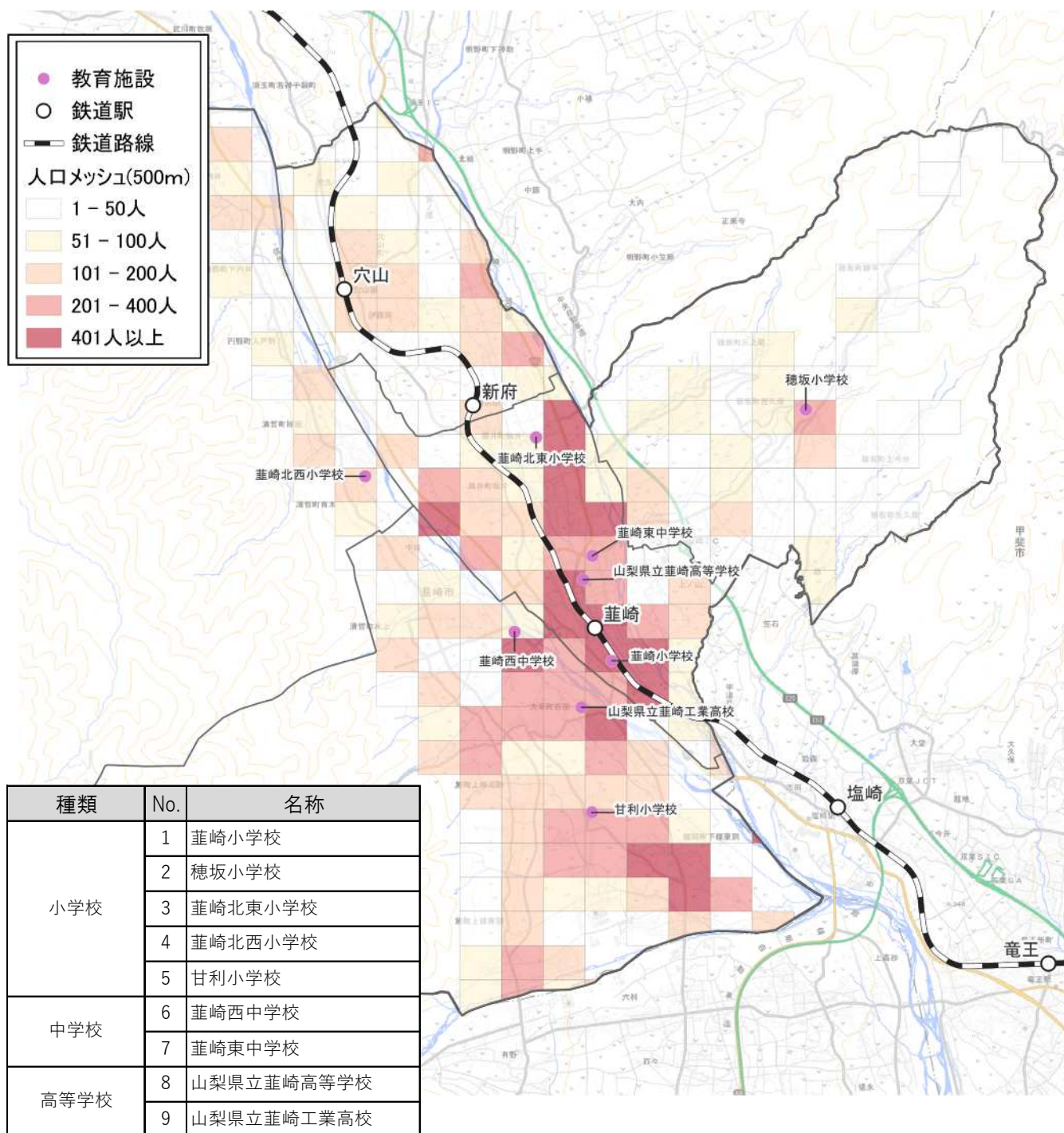
公共施設は、一定の人口分布が見られる地域を中心に点在しています。



資料：葦崎市 HP 等

(5) 主な教育施設

教育施設は、一定の人口分布が見られる地域を中心に点在しています。

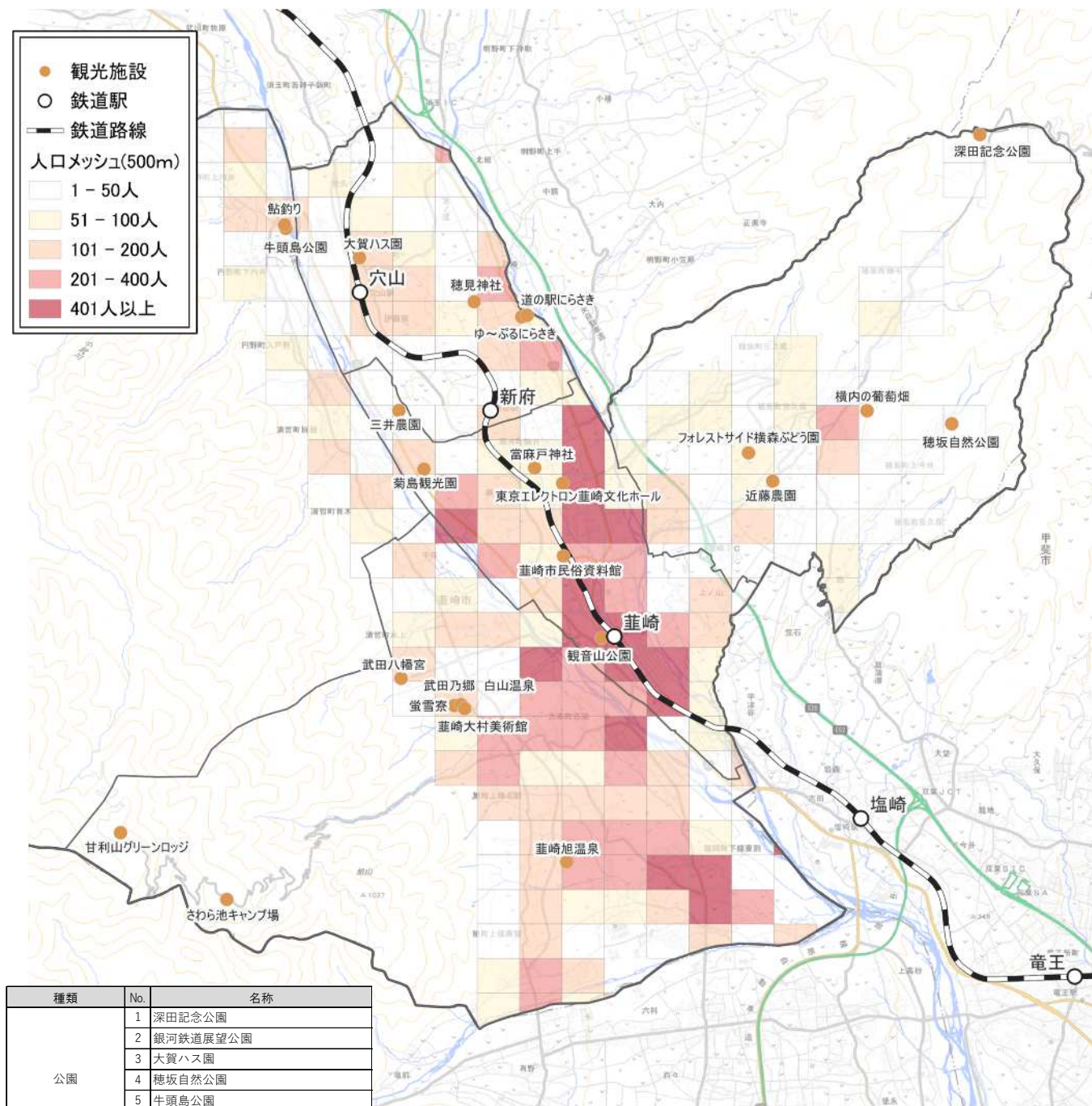


■教育施設の立地状況

資料：富士市 HP 等

(6) 主な観光施設

観光施設は、市内各地に点在が見られるほか、公園や農園については穂坂地域に多く見られます。



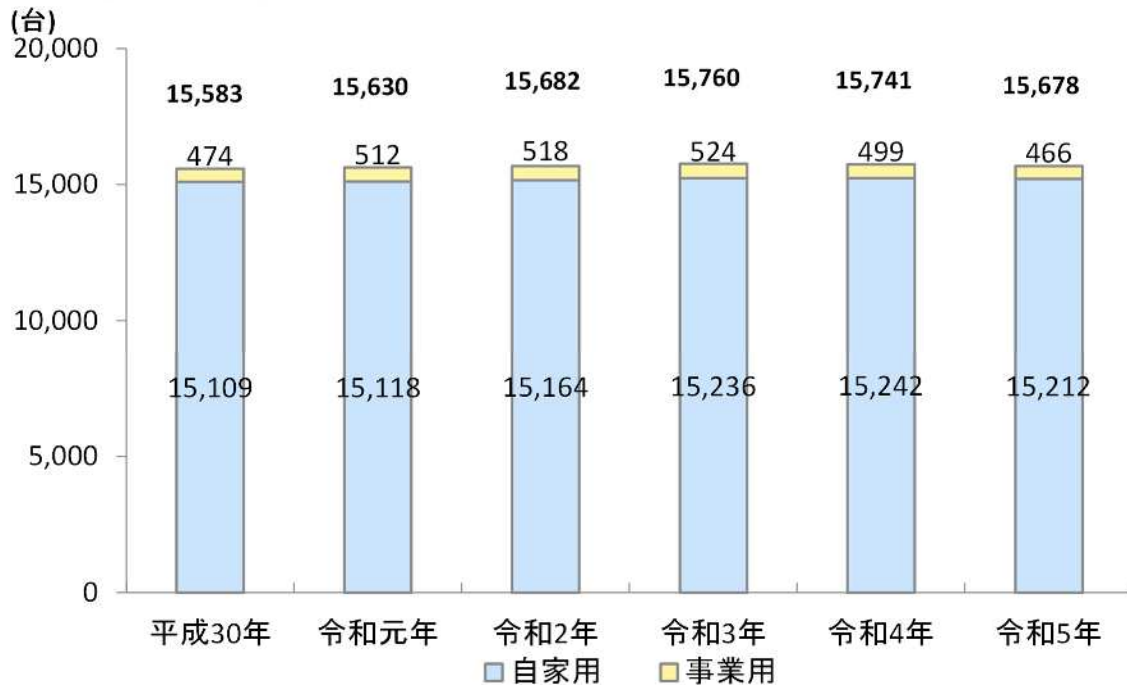
資料：韮崎市 HP 等

2.1.7 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和 5 年 3 月末現在で約 15,200 台となっています。

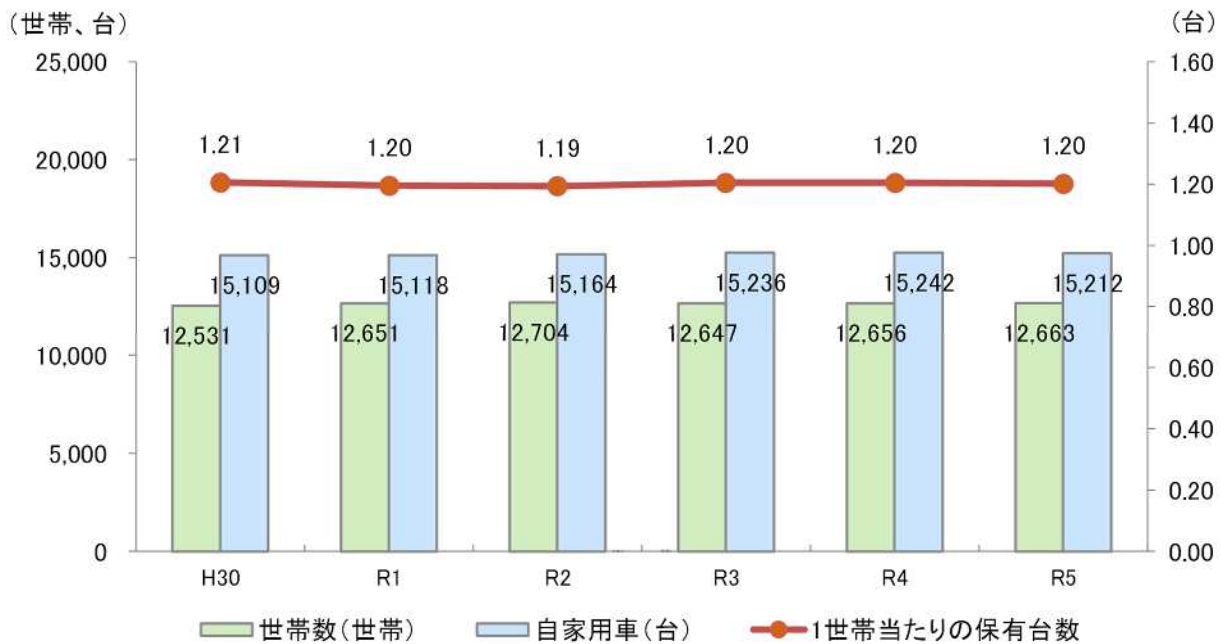
1 世帯当たりの自家用車保有台数は、令和 5 年 3 月末現在で約 1.2 台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年 3 月末現在）

■1 世帯当たりの自家用車保有台数の推移

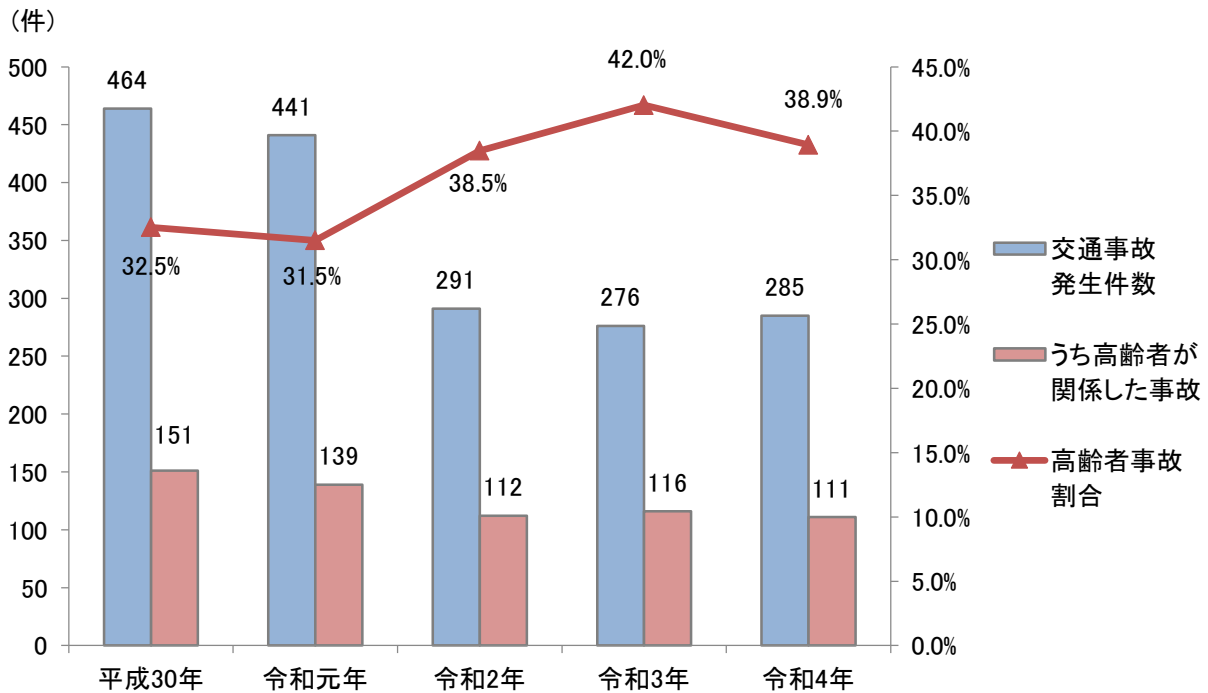


資料：関東運輸局統計情報（各年 3 月末現在）

2.1.8 高齢者の事故件数

令和4年における65歳以上の高齢者による交通事故割合は38.9%となっています。

■ 高齢者の事故件数



※交通事故は人身事故のみで物損事故は未カウント

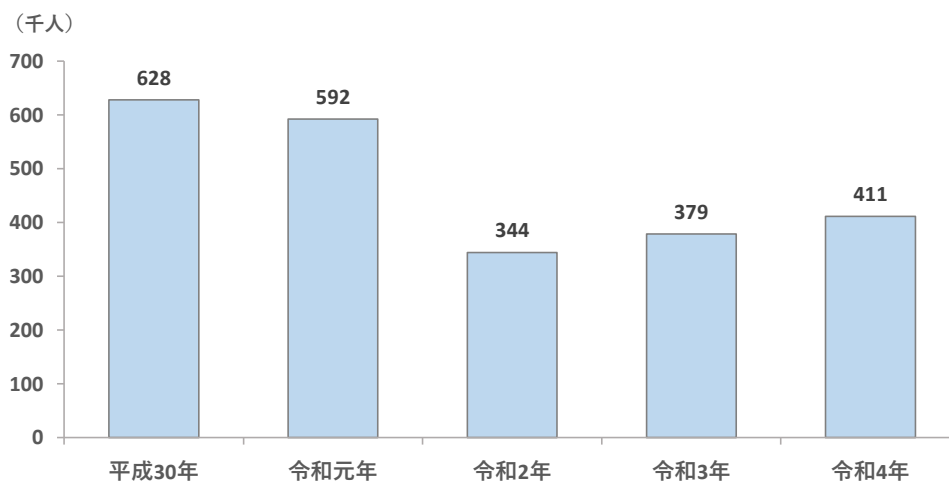
※件数は甲斐市内の事故件数と合算

資料：甲斐警察署提供資料

2.1.9 観光来訪者

観光入込客数は、新型コロナウイルスの影響もあり、令和元年から2年にかけて大きく減少しており、その後回復傾向にあるものの、令和4年時点では約411千人となっています。

■ 観光入込客数



資料：韮崎市提供資料

2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 既存の地域公共交通網*

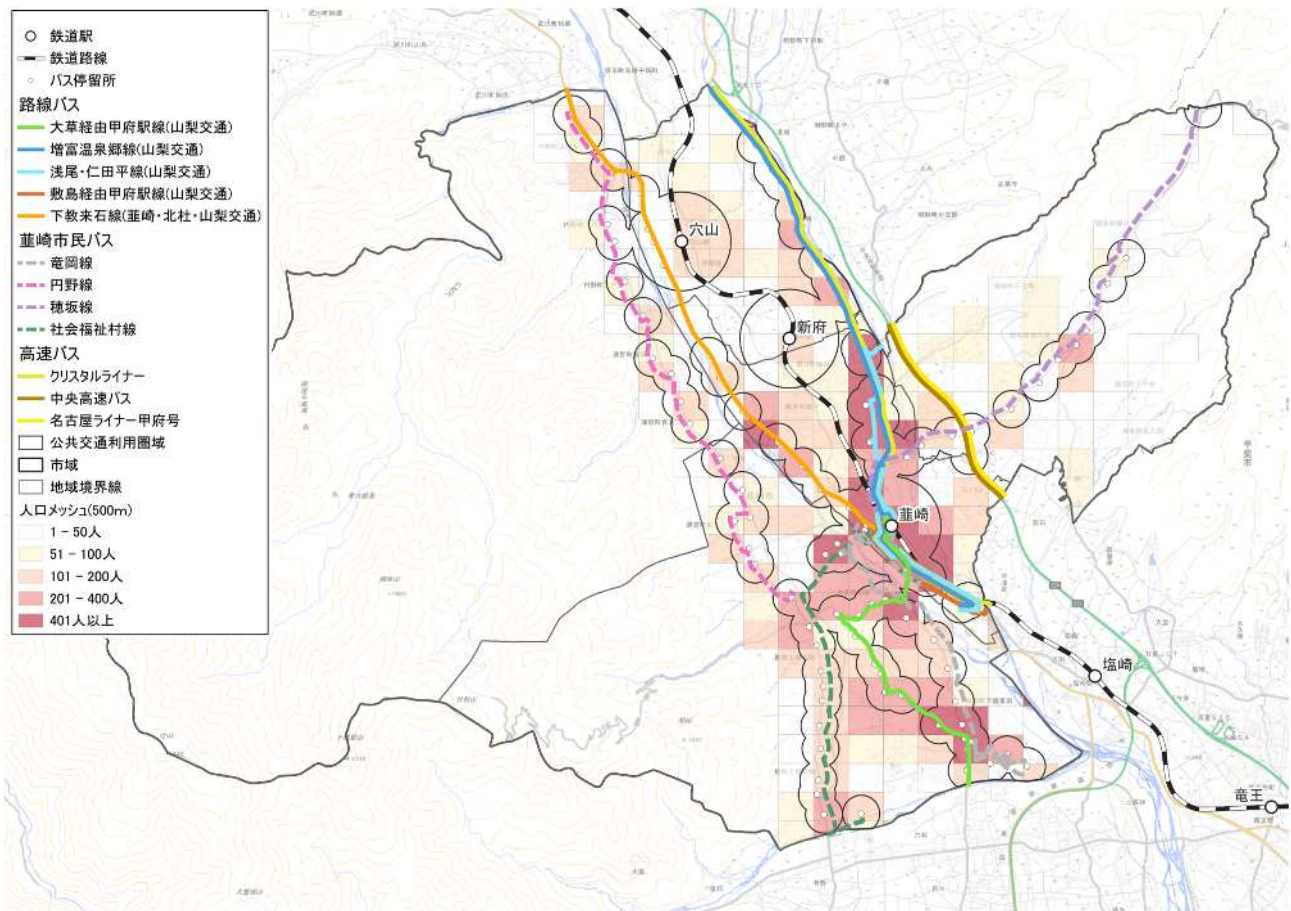
本市の公共交通は、鉄道はＪＲ中央本線が南北に運行しており、市内にはＪＲ 韮崎駅・新府駅・穴山駅の３駅が立地しており、広域の地域間の移動を担っています。

路線バスは民営バス５路線（大草経由甲府駅線、敷島経由甲府駅線、増富温泉郷線、浅尾・仁田平線、下教来石線）が南北に運行しており、周辺市町へ接続し、広域及び地域間の移動を担っているほか、市内では市民バス４路線（円野線、穂坂線、社会福祉村線、竜岡線）が運行しており、計９路線の路線バスが全て韮崎駅を発着または経由しているため、いずれの路線においても韮崎駅までアクセスすることができます。

また、市内ではタクシー事業者が３社運行しているほか、公共交通空白地域*・不便地域に在住する高齢者の移動を支援するため、市がタクシー利用券の交付を行っています。

鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約 19,700 人であり、全人口の約 69%となっています。（総務省統計局の令和２年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域*人口を算出。その場合、カバー圏域*を鉄道については駅から徒歩 800m以内、バスについては停留所から徒歩 300m 以内としました。）

■ 韮崎市内の地域公共交通網*



■ 韮崎市の地域公共交通の運行概要

| | 路線名 | 運行主体 | 主な経由地 | 便数 | 運賃 | |
|-------------------------------------|--|--|--|--|---|---|
| 鉄道 | 中央本線 | 東日本旅客鉄道(株) | 韮崎駅～新府駅～穴山駅 | 平日： 上り：54便（うち特急14便） 下り：37便（うち特急11便） 休日： 上り：49便（うち特急14便） 下り：42便（うち特急15便） | 対距離制 | |
| 市民バス | 円野線 | 韮崎市 (有) 韮崎タクシー、 (有) 甲斐タクシー | 上円井上～韮崎駅～韮崎市立病院 | 平日：5便 休日：4便 | 対距離区間制 (最高500円) | 【割引】 ・定期券 ・小児・中学・ 高校生・高齢 者・障がい者割 引 ⇒全区間100円 ・ホリデー割引 ⇒全区間100円 |
| | 穂坂線 | 韮崎市 山梨交通(株) | 深田記念公園～韮崎駅～韮崎市立病院 | 平日：6便 休日：4便 | 対距離区間制 (最高500円) | |
| | 社会福祉村線 | 韮崎市 (有) 韮崎タクシー、 (有) 甲斐タクシー | 社会福祉村～韮崎駅～韮崎市立病院 | 平日：6便 休日：4便 | 対距離区間制 (最高430円) | |
| | 竜岡線 | 韮崎市 (有) 韮崎タクシー | 竜岡中央公民館～韮崎駅～韮崎市立病院 | 平日：5便 休日：4便 | 対距離区間制 (最高200円) | |
| 委託代替 バス | 下教来石線 | 韮崎市、北杜市、 山梨交通(株) | 韮崎営業所～穴山橋～下教来石 | 平日：7便 休日：5便 | | |
| 民営バス | 大草經由甲府駅線 | 山梨交通(株) | 韮崎駅～野牛島上～甲府駅 | 平日：5便 休日：4便 | 対距離制 | |
| | 敷島經由甲府駅線 | | 韮崎駅～敷島～甲府駅 | 平日：8便 休日：1便 | | |
| | 増富温泉郷線 | | 韮崎営業所～中尾～増富温泉郷 | 平日：10便 休日：3便 | | |
| | 浅尾・仁田平線 | | 韮崎営業所～上手一本松～仁田平 | 平日：5便 休日：4便 | | |
| | 韮崎瑞牆線 | 山梨峡北交通(株) | 韮崎駅～みずがき山荘 | 平日：7便 休日：1便 | 対距離制（最高2,100円） | |
| | 韮崎深田公園線 | | 韮崎駅～深田記念公園 | 休日：2便 | 大人：510円 小児：260円 | |
| タクシー | (有) 韮崎タクシー | 市内全域 | | - | 対距離制 | |
| | (有) 甲斐タクシー | | | | | |
| | 山梨交通(株) 韮崎営業所 | | | | | |
| 高齢者タ クシー利用助 成事業 | | (有) 韮崎タクシー (有) 甲斐タクシー 山梨交通(株) 韮崎営業所 | 日之城、三之蔵、上今井、長久保、原、富士見ヶ丘、上ノ山、 坂井、石水、伊藤窪、次第窪、重久、宇波円井 地区 から 韮崎駅周辺まで | 午前7時～午後10時の間 | 自己負担額片道700円 + 居住地区に応じた助成限度額 (最大4,200円) | |
| 在宅心身 障害者 タクシー 利用料金 助成事業 | (有) 韮崎タクシー | 市内全域 | | - | タクシー利用券1枚660円 ※障害の内容により1月あたり 2枚or3枚 ・運賃とタクシー券との差額は 自己負担 | |
| | (有) 甲斐タクシー | | | | | |
| | 山梨交通(株) | | | | | |
| | ※その他山梨県タクシー協会に加盟し ている事業者及び市と個別に協定を結 んでいる事業者等も可 | | | | | |
| 在宅高齢者 外出支援 サービス 事業 | (有) 韮崎タクシー | 市内全域 | | - | タクシー利用券1枚740円 ※1月あたり2枚（最大24枚） ・助成額を超えた分は自己負担 | |
| | (有) 甲斐タクシー | | | | | |
| | 山梨交通(株) | | | | | |
| | ※その他山梨県タクシー協会に加盟し ている事業者及び市と個別に協定を結 んでいる事業者等も可 | | | | | |

2.2.2 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道

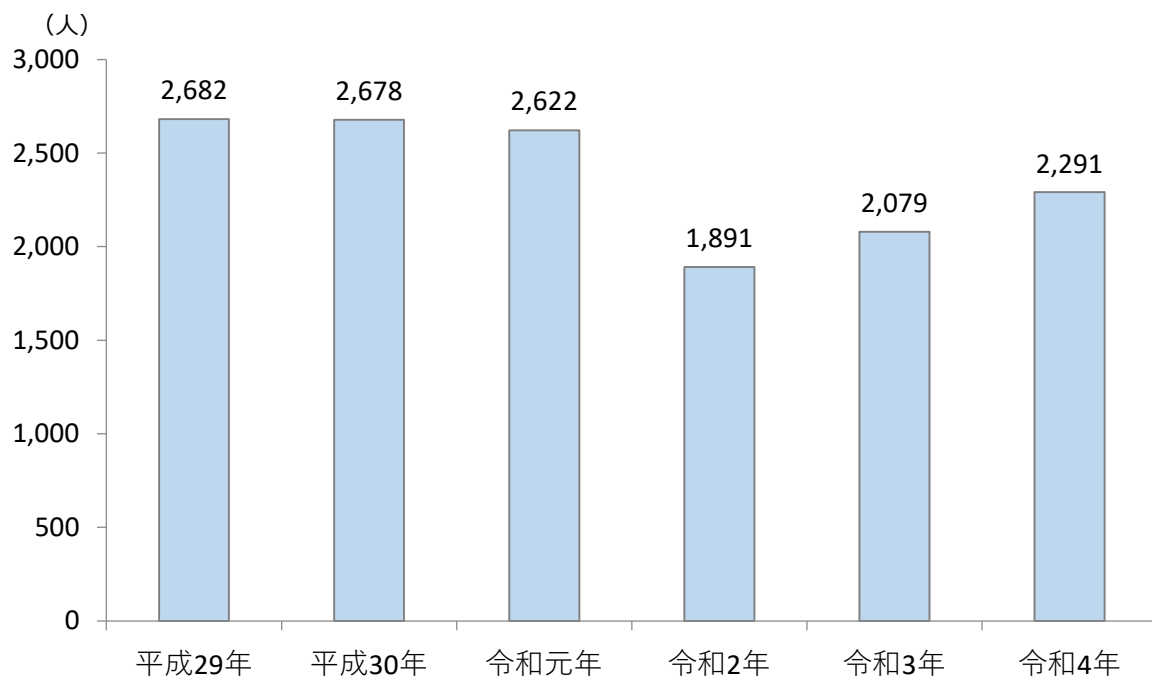
1) 運行概要

JR 中央本線が、南北に貫くように運行しており、市内3駅のうち新府駅と穴山駅は無人駅となっています。一方で、茱崎駅は市内交通との結節点として重要な位置にあります。

2) 利用状況

令和4年度の茱崎駅の1日平均乗車人員は、2,291 人となっています。

■ 茱崎駅の1日平均乗車人員



資料：東日本旅客鉄道（株）

※新府駅、穴山駅については利用者数が少ない為、1日平均乗車人員が公表されていません。

(2) 民営バス

1) 運行概要

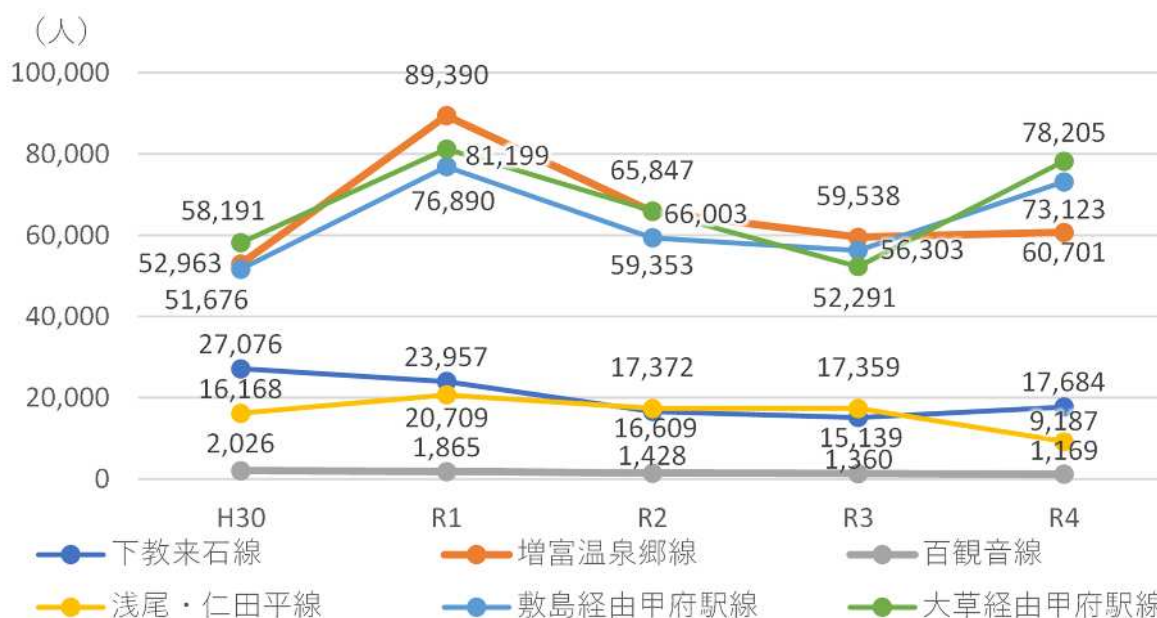
民営バスは、周辺市町との地域間移動を担う公共交通として、5路線（大草經由甲府駅線、敷島經由甲府駅線、増富温泉郷線、浅尾・仁田平線、下教来石線）が、周辺市町へ接続しています。うち、下教来石線については韮崎市が北杜市とともに赤字を補填し運行されています。

2) 利用状況

年度別輸送人員を見ると、令和元年度から令和2年度にかけては、新型コロナウイルス感染症の影響により、全ての路線で利用が減少しています。

令和3年度から令和4年度にかけては浅尾・仁田平線を除き、利用は概ね回復傾向にあります。増富温泉郷線ではピーク時の令和元年度より約3万人近く利用が減少しています。

■路線別・年度別輸送人員



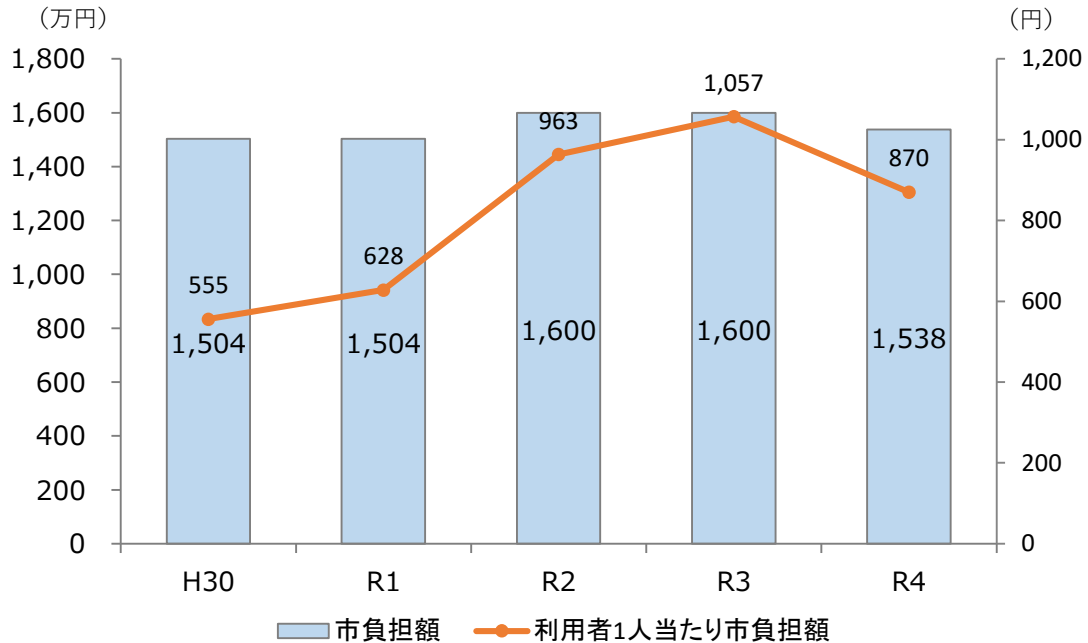
資料：韮崎市提供資料

※百観音線：増富温泉郷線の百観音～韮崎営業所の区間運転便

3) 収支状況

下教来石線の収支状況を見ると、市の負担額は概ね 1,500～1,600 万円を推移していますが、利用者 1 人当たりの運行負担額を見ると、令和 4 年度で約 870 円、5 年前の平成 30 年度の約 555 円から約 315 円増加しており、約 1.6 倍となっています。

■下教来石線の運行負担額



資料：韮崎市提供資料

■民営バスの運行負担額



資料：韮崎市提供資料

(3) 市民バス

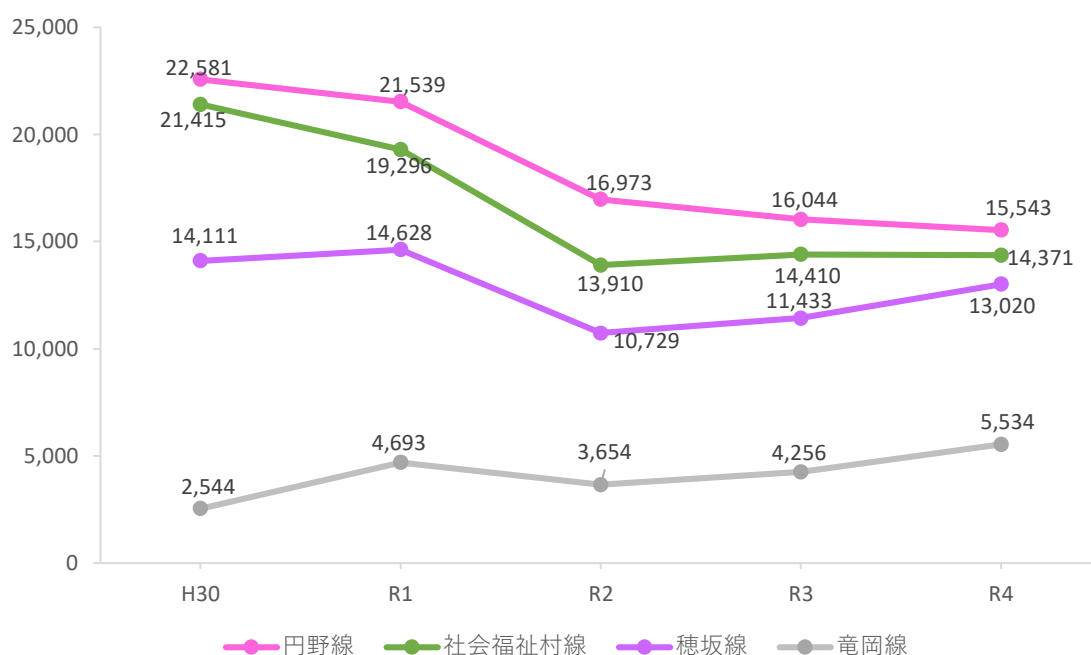
1) 運行概要

市民バスは、公共交通空白地域*の解消や市民の交通利便性の向上、また、病院など公共施設の利便性の向上に向け、円野線、社会福祉村線、穂坂線、竜岡線の4路線が運行されています。

2) 利用状況

年度別輸送人員について、令和元年度から令和2年度にかけては、新型コロナウイルス感染症の影響により、全ての路線で利用が減少しています。令和4年度と令和2年度を比較すると、円野線、社会福祉村線の利用者数は同程度の水準であり、穂坂線、竜岡線は、輸送人員は少ないものの、増加傾向にあります。

■ 年度別輸送人員の推移



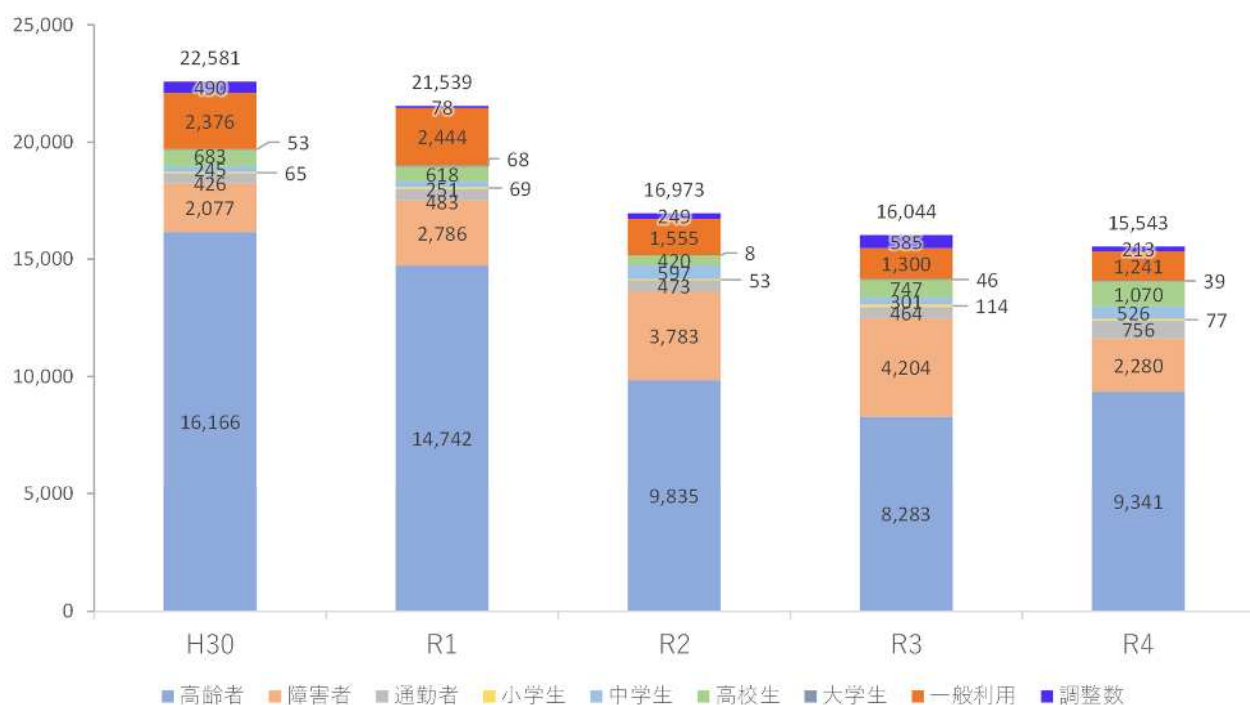
資料：韮崎市提供資料

【円野線】

円野線の年度別輸送人員を属性別に見ると、高齢者の利用が最も多く、令和4年度で約16,000人となっています。次いで障がい者の利用が多く見られ、令和4年度で約2,300人となっています。

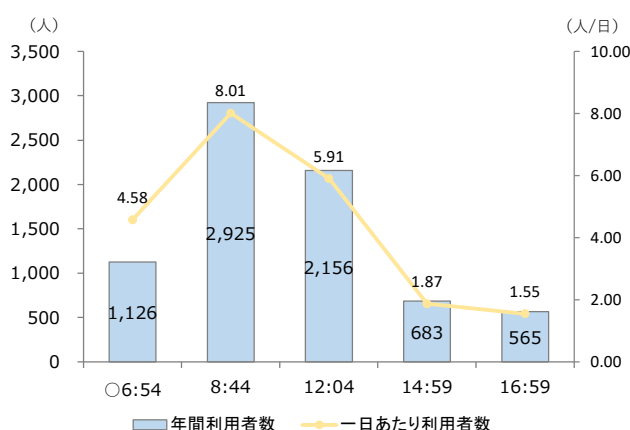
令和4年度の便別輸送人員を見ると、市立病院行き 8:44 発の便の利用が最も多く、上円井行き 18:08 発の便の利用が最も少なくなっています。

■円野線 年度別輸送人員 属性別

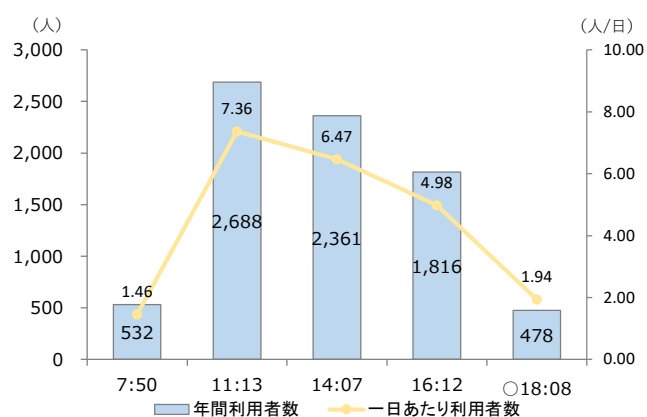


資料：韮崎市提供資料

■円野線 令和4年度便別輸送人員



■市立病院行き



■上円井行き

※乗務員記録に基づき整理
※○は土日祝運休

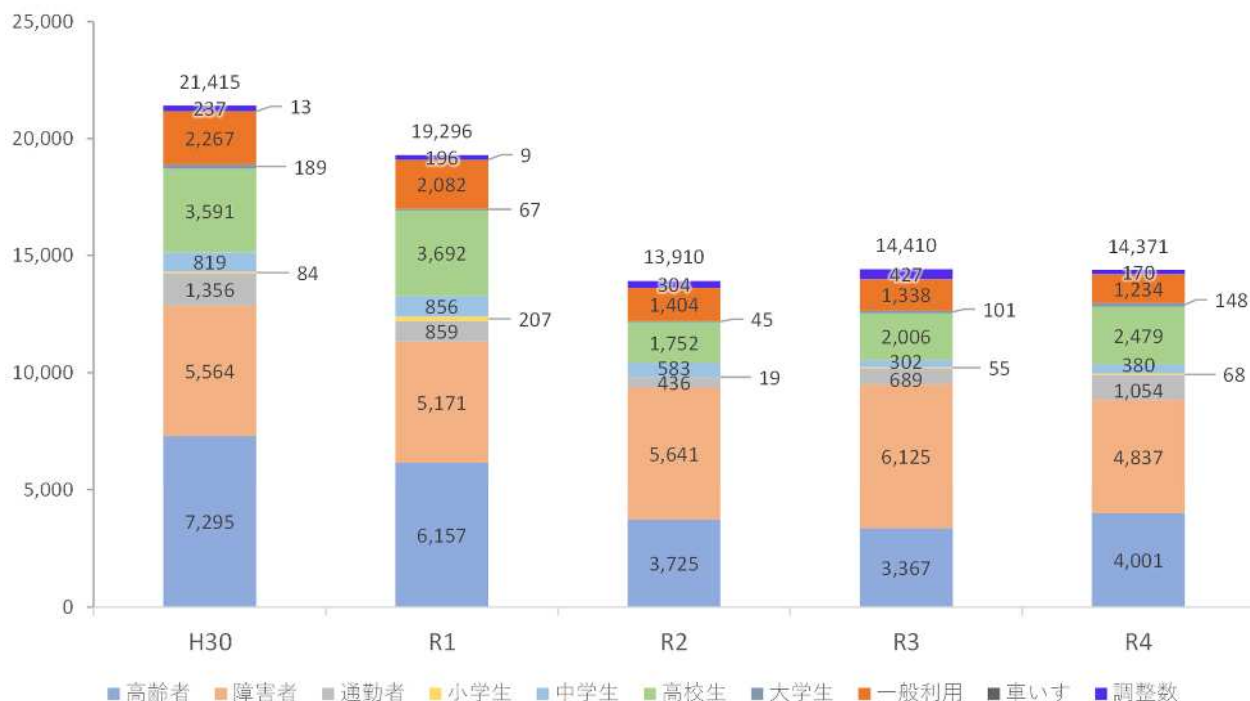
資料：韮崎市提供資料

【社会福祉村線】

社会福祉村線の年度別輸送人員を属性別に見ると、障がい者の利用が最も多く、令和4年度で約4,800人となっています。これは、総合福祉施設である「社会福祉村」の利用が多いためと考えられます。次いで高齢者の利用が多く見られ、令和4年度で約4,000人となっています。

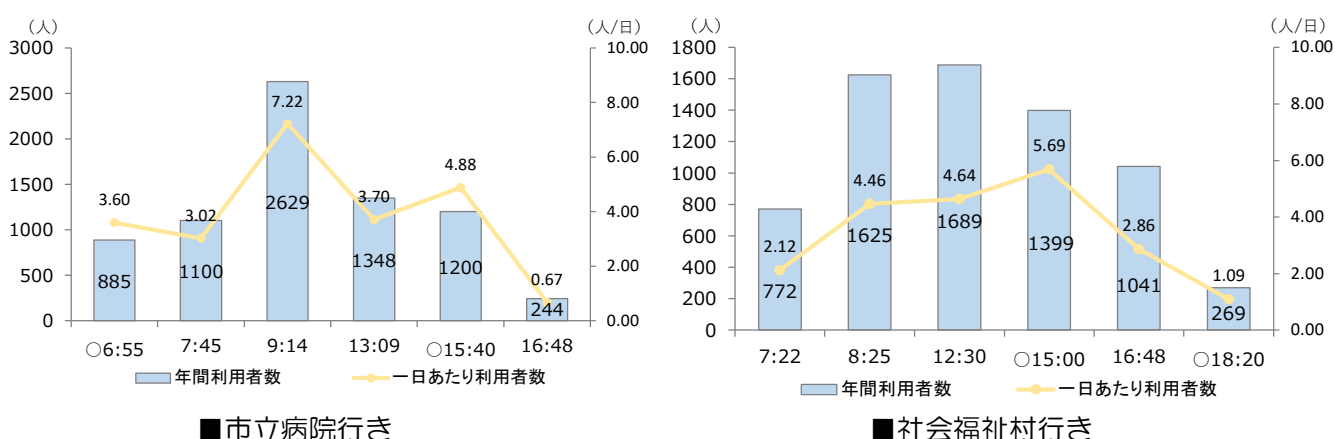
令和4年度の便別輸送人員を見ると、市立病院行き 9:14 発の便の利用が最も多く、社会福祉村行き 18:20 発の便の利用が最も少ない状況にあります。

■社会福祉村線 年度別輸送人員 属性別



資料：韮崎市提供資料

■社会福祉村線 令和4年度便別輸送人員



※乗務員記録に基づき整理
 ※市立病院行き-1 便のみ韮崎駅行き
 ※○は土日祝運休

資料：韮崎市提供資料

【穂坂線】

穂坂線の年度別輸送人員を属性別に見ると、高齢者の利用が最も多く、令和4年度で約4,200人となっています。次いで中学生の利用が多く見られ、令和4年度で約4,000人となっています。

これは、「葦崎東中学校」前にバス停があることから、通学利用が多いためと考えられます。

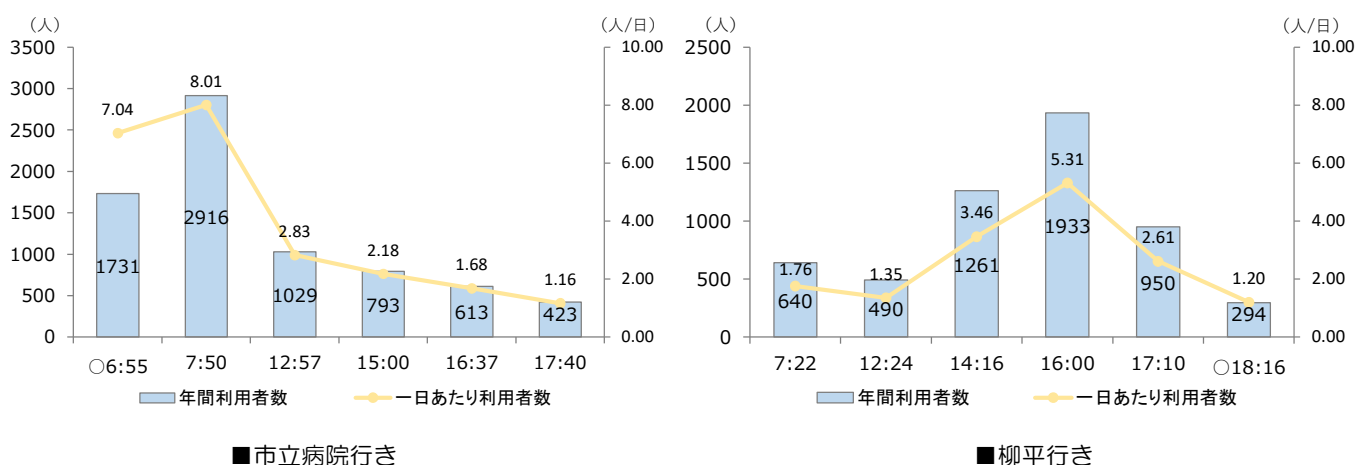
令和4年度の便別輸送人員を見ると、市立病院行き 7:50 発の便の利用が最も多く、柳平行き 18:16 発の便の利用が最も少ない状況にあります。

■穂坂線 年度別輸送人員 属性別



資料：葦崎市提供資料

■穂坂線 令和4年度便別輸送人員



※乗務員記録に基づき整理
※○は土日祝運休

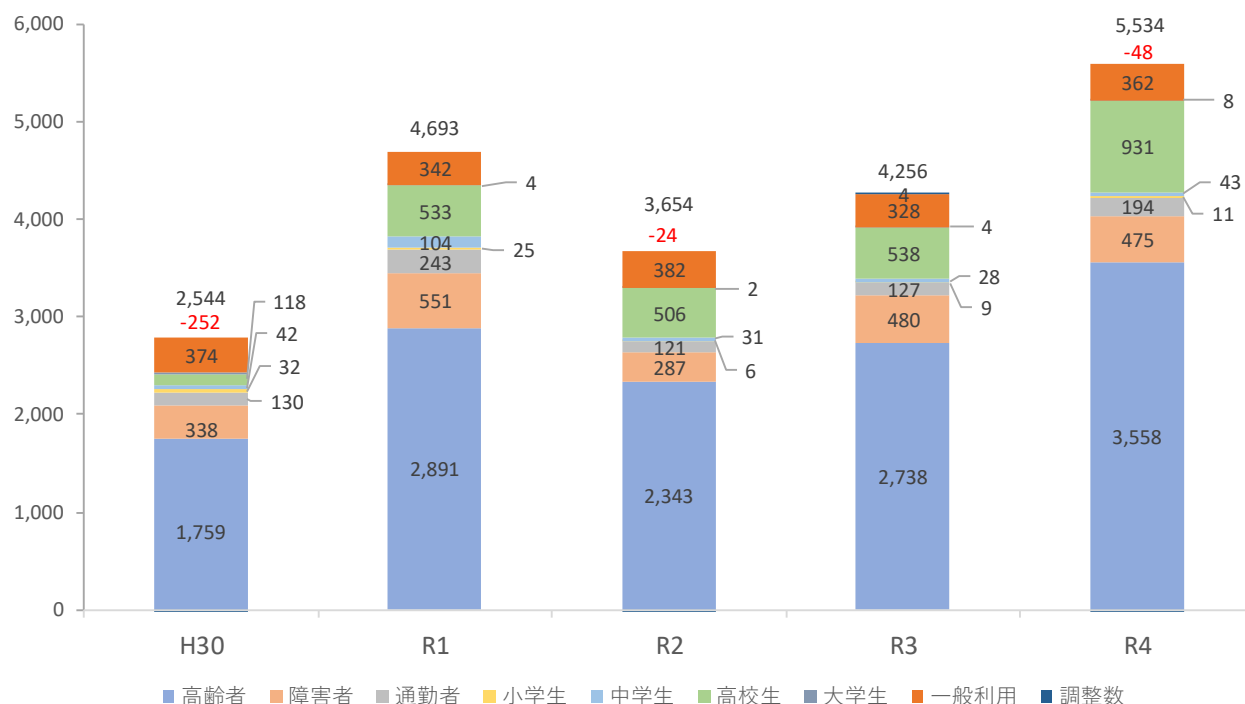
資料：葦崎市提供資料

【竜岡線】

竜岡線の年度別輸送人員を属性別に見ると、高齢者の利用が最も多く、令和4年度で約3,600人となっています。次いで高校生の利用が多く見られ、令和4年度で約930人となっています。

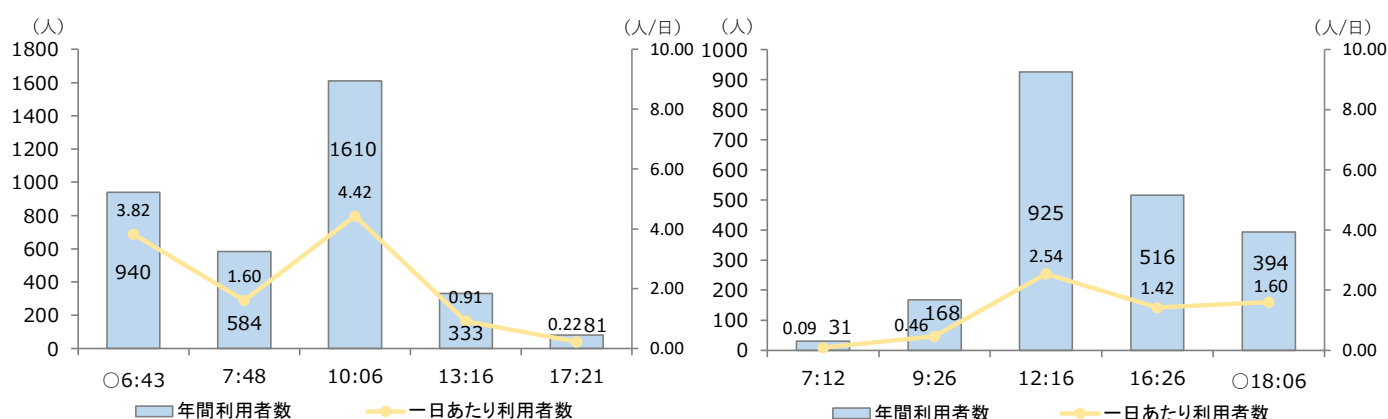
令和4年度の便別輸送人員を見ると、市立病院行き 10:06 発の便の利用が最も多く、竜岡公民館行き 7:12 発の便の利用が最も少なくなっています。

■竜岡線 年度別輸送人員 属性別



資料：韮崎市提供資料

■竜岡線 令和4年度便別輸送人員



■市立病院行き

■竜岡公民館行き

※乗務員記録に基づき整理
 ※市立病院行き-1 便のみ韮崎駅行き
 ※○は土日祝運休

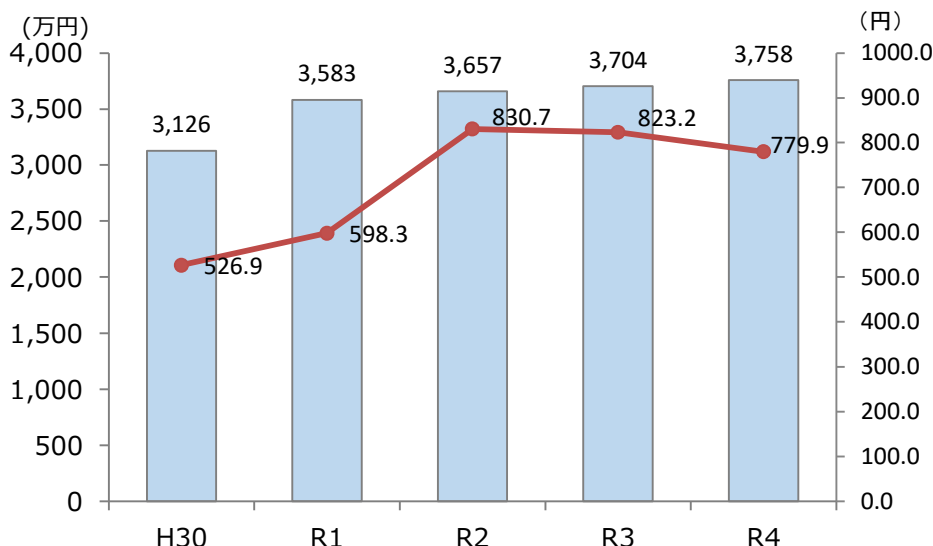
資料：韮崎市提供資料

3) 収支状況

市民バスの収支状況を見ると、市負担額は増加傾向にあり、令和4年度で約3,758万円となっており、平成30年度と比較すると、約632万円増加しています。

利用者1人あたりの市負担額については、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数（運行収入）が減少したことにより、令和2年度から大きく増加し、平成30年度では527円、令和4年度では780円と約1.5倍増加しています。

■年度別収支状況



資料：韮崎市提供資料

(4) 一般タクシー

本市内における一般タクシーについては、(有)韮崎タクシー、(有)甲斐タクシー、山梨交通株（韮崎営業所）の3社が市内のタクシー輸送、高齢者タクシー利用助成事業での運行委託を担っています。

(5) 高齢者タクシー利用助成事業

本市内における公共交通空白地域*・不便地域に在住する高齢者の移動を支援するため、市がタクシー利用券の交付を行っています。

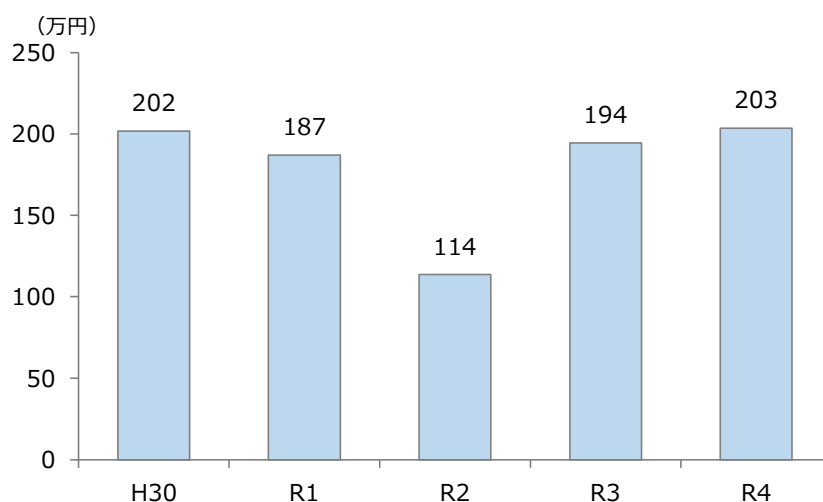
■高齢者タクシー利用助成事業の概要

| 項目 | 内容 |
|------|--|
| 対象者 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域*・不便地域に在住する70歳以上の市民 対象地域 穂坂町：日之城・三之蔵・上今井・長久保・原 地区 富士見ヶ丘・上ノ山 地区 藤井町：坂井 地区 穴山町：石水・伊藤窪・次第窪・重久 地区 円野町：宇波円井 地区 |
| 助成内容 | <ul style="list-style-type: none"> 1世帯あたり年間48枚のタクシー利用券の交付 居住地域から韮崎駅周辺まで、自己負担額片道700円で利用可能（地区ごとに助成限度額が決まっており、上限を超える場合は追加で自己負担） |
| 利用対象 | (有)韮崎タクシー、(有)甲斐タクシー、山梨交通株（韮崎営業所） |

■高齢者タクシー利用助成事業の市の財政負担額

高齢者タクシー利用助成事業にかかる市の財政負担額は以下の通りです。

令和 2 年度では新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者的大幅な減少に伴い、負担額も減少したと考えられます。



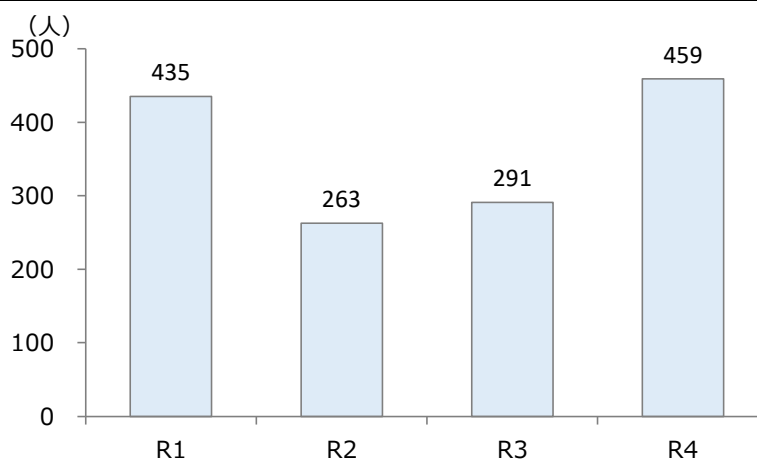
資料：菰崎市提供資料

(6) レンタサイクル利用状況

市内の移動サービスとして、菰崎市民交流センター『ニコリ』（地域情報発信センター）にて、レンタサイクル事業を実施しています。事業概要と利用状況は、以下の通りです。新型コロナウイルスの影響で利用者は減少していましたが、令和 4 年には、コロナ禍以前の水準に回復しています。

■レンタサイクル事業の概要

| 項目 | 内容 |
|------|--|
| 対象者 | 普通自転車：小学生以上（小学生は保護者同伴） 電動アシスト付き自転車：15 歳以上（中学生除く） |
| 使用料 | ○普通自転車（2 台）：200 円/1 日、保証料 1,000 円 ○電動アシスト付き自転車 ・普通自転車・3 台：600 円/1 日、保証料 2,000 円 ・電動クロスバイク・3 台：1,000 円/1 日、保証料 2,000 円 （保証料は返却時に返還） |
| 受付時間 | 9:00～19:00 |



資料：菰崎市提供資料

2.3 上位・関連計画における公共交通の位置付け

韮崎市地域公共交通計画*は、「韮崎市第7次総合計画後期基本計画」「韮崎市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられます。

加えて、関連計画における取組の方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位・関連計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理する必要があります。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

| 計画の名称 | 策定年度 |
|-------------------|--------------------|
| 韮崎市第7次総合計画 後期基本計画 | 令和5年3月 |
| 韮崎市デジタル田園都市構想総合戦略 | 令和2年3月 (現在改訂中) |
| 韮崎市都市計画マスタープラン | 平成19年3月 (現在改訂中) |
| 韮崎市地域福祉計画 | 平成27年3月 |
| 韮崎市第5次障がい者ふれあい計画 | 令和2年3月 |
| 韮崎市営総合運動場整備基本計画 | 令和2年5月 |

2.3.1 【上位計画】 荏崎市第7次総合計画＜後期基本計画＞

「荏崎市第7次総合計画＜後期基本計画＞」は、本市のまちづくりの根幹となる最上位計画に位置付けられており、総合的かつ計画的なまちづくりの指針の役割を担います。

本計画は、まちづくりの将来像を明らかにし、その実現に向けた基本方向等を示した「基本構想」、そこで定めた目標等を具体化するために、施策分野ごとの方向性等を示す「基本計画」、その方向性の実現のための具体的な事務事業計画を示す「実施計画」にて構成されます。

■ 荏崎市第7次総合計画後期基本計画の概要

| 項目 | 内容 |
|--------------------|---|
| 計画名 | 荏崎市第7次総合計画 |
| 策定年度 | 令和5（2023）年3月 |
| 計画期間 | 令和5（2023）年度～令和8（2026）年度 |
| まちづくりの体系・全体像（基本構想） | 将来像：すべての人が輝き 幸せを創造するふるさと にらさき ～チーム荏崎で 活力ある まちづくり～ |
| まちづくりの方向性（基本構想） | <ol style="list-style-type: none"> 1. 夢を持ち、明日を担う人材を育むまちづくり 2. 思いやりあふれる福祉のまちづくり 3. 元気で健やかに暮らせるまちづくり 4. 安全・安心に暮らせる強いまちづくり 5. 美しいふるさとを誇れるまちづくり 6. 魅力と活力に満ちた豊かなまちづくり 7. 市民が主役の持続可能なまちづくり |
| 公共交通に関する内容（後期計画） | <p>基本方向4 安全・安心に暮らせる強いまちづくり 政策9 安全・安心なまちづくり <u>施策22 公共交通網*の整備</u></p> <p>【基本方針】 利便性や利用者の多様なニーズに対応した公共交通網*の整備を進めるとともに、交通弱者*などへの支援に努め、利用者にやさしい公共交通のまちを目指します。</p> <p>＜後期基本計画における取組みの基本方針＞</p> <p><u>1 移動手段の確保</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民生活を支える移動手段でありながらも運行経費が増大している民営路線バスについて運行を維持するための支援を実施します。また、民営路線バスへの支援実施の費用対効果を検証し、民営路線バスへの支援の見直しや市民バス路線の新設を含め、今後の市民の移動手段の在り方について検討します。 ・低床バスや小型バスの地域内運送など、利用者にやさしい公共交通を目指します。 ・各地区の単身高齢者や高齢者のみ世帯などの交通弱者*に対して、安定的な公共交通サービスの提供を目指します。 <p><u>2 バス交通網の整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用客の利便性に配慮した運行や地域の特性に応じたバス交通網を整備します。 ・利便性向上策の推進や利用し易い公共交通を整備して、利用の促進を図ります。 <p><u>3 新たな公共交通の検討</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画*を策定し、デジタル技術や AI*、オープンデータ*等のテクノロジーを活用した、新たな公共交通網*の確保を検討します。 |

<SDGs 達成に向けた取組み>

○女性や子ども、障がい者及び高齢者等のすべての方に配慮した持続可能な輸送システムとして、市内にユニバーサルデザイン*タクシーのさらなる導入を目指します。

<目標指標>

○まちづくり（SDGs 推進）指標

| 指標名 | 単位 | 目標値 |
|----------------------|----|-----|
| 市民バス1日平均乗車人数 | 人 | 190 |
| 路線バス1日平均乗車人数 | 人 | 500 |
| ユニバーサルデザイン*タクシーの導入台数 | 台 | 3 |

○市民実感指標

| 指標名 | 単位 | 目標値 |
|-------------|----|------|
| 公共交通に対する満足度 | - | 2.71 |

2.3.2 【上位計画】 葦崎市デジタル田園都市構想総合戦略

「葦崎市デジタル田園都市構想総合戦略（改訂版）」は、人口減少社会への対応と、持続可能なまちづくりの実現に向けて、市民・事業者・行政が目指すべき目標とそれに対応する取り組みを共有するため、策定しています。

※葦崎市デジタル田園都市構想総合戦略（改訂版）は 2023～2024 年で見直し改定中であり、記載は現行計画「第2期葦崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略人口ビジョン（改訂版）」のものとなります。

■第2期葦崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略人口ビジョン（改訂版）

| 項目 | 内容 |
|------------|--|
| 計画名 | 第2期葦崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略 人口ビジョン（改訂版） |
| 策定年度 | 令和2（2020）年3月 ※～令和4年11月に一部改訂 |
| 計画期間 | 令和2（2020）年度～令和6（2024）年度 |
| 基本目標 | 1. 【しごと】：仕事するなら「葦崎市」 2. 【ひと】：移住・定住するなら「葦崎市」 3. 【ひと】：子育てするなら「葦崎市」 4. 【まち】：安心と健やかなら「葦崎市」 |
| 公共交通に関する内容 | 基本目標4 【まち】＜安心と健やかなら「葦崎市」＞ <u>基本的方向4 地域を支える公共交通と社会基盤の充実</u> ・免許を返還した高齢者や通学・通院等で市民バスなどを利用する方々の利便性を維持するため、路線やダイヤの見直しを行います。 ・公共交通の空白地域における地域住民と連携した移動手段の確保を検討します。 ・公共交通対策の抜本的な見直しを検討します。 ・市民ニーズ・進化する社会情勢に対応した電子行政プラットフォームの導入・構築を検討します。 ＜具体的施策＞ ・市民バス運行事業 ・公共交通空白地域*等対策推進 ＜今後の検討施策＞ ・公共交通対策の抜本的な見直し |

2.3.3 【上位計画】 葦崎市都市計画マスタープラン

「葦崎市都市計画マスタープラン」は、市の長期総合計画等の上位関連計画に即し、本市の都市づくりにおける最上位の計画として位置付けられており、長期的なまちづくりの指針を示す計画となります。

※葦崎市都市計画マスタープランは 2023～2025 年で見直し改定中であり、記載は現行計画のものとなります。

■ 葦崎市都市計画マスタープラン

| 項目 | 内容 |
|-----------|--|
| 計画名 | 葦崎市都市計画マスタープラン |
| 策定年度 | 平成 19（2007）年 3 月 |
| 計画期間 | 平成 19 年（2007）年度～令和 8（2026）年度 |
| まちづくりの将来像 | <p>将来像：“元気で活力ある都市 にらさき” ＜都市拠点の方針＞ 【都市拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 葦崎駅周辺から葦崎東中学校交差点付近の市街地は、多様な都市活動を支える葦崎市の中核として、適正かつ計画的な土地利用の誘導を図るとともに、都市機能の更新と土地の有効利用を積極的に進め、商業・業務、娯楽・文化機能等の強化・充実を図ります。 ・ （都）本市絵見堂線、（都）南下条穂坂線、（都）下町相埒線沿道は、適正かつ計画的な土地利用を誘導し、活力ある沿道商業地の形成を図ります。 ・ 葦崎駅を中心とする中心市街地活性化の計画区域は、基本計画に基づく事業を推進し、活力ある魅力的な中心市街地の形成を図ります。 ・ 葦崎駅前のカタクラ工場跡地は、開発に併せた公共のオープンスペースの確保や周辺環境との調和など、本市の玄関口に相応しい土地利用転換を促進します。 <p>【地域拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 穴山駅周辺は、周辺地域の生活を支える道路や公園などの整備を推進します。 <p>【その他の拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 文化ホール周辺は、文化交流拠点としての機能を充実するため、適正な土地利用の誘導を図ります。 ・ 市立病院、市営総合運動場等の周辺は、行政サービス複合拠点として集積する公共公益機能の利便・増進のため、適正・計画的な土地利用の誘導を図ります。 ・ 社会福祉村周辺は、広域を対象とした医療・福祉拠点としての機能を充実するため、適正な土地利用の誘導を図ります。 ・ 葦崎中央公園周辺は、市民の憩い、交流、自然との触れ合い、レクリエーション、スポーツ、防災機能を担う緑の拠点として機能強化を図ります。 |
| 都市づくりの目標 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 暮らしと活力が共生するバランスの取れた都市づくり 2. 多彩な産業の発展や快適な暮らしを支える都市基盤の整った都市づくり 3. 「武田の里」の歴史や文化、七里岩などの地域資源を活かし、多様な魅力を発信する都市づくり 4. 美しい自然と共存し、生涯に渡り誰もが安全に安心して暮せる都市づくり 5. 市民と行政の協働によるまちづくり（※上記 4 つの目標全てに関係する |

| | |
|------------|---|
| | 目標) |
| 公共交通に関する内容 | <p><ネットワークの方針></p> <p><u>交通拠点における交通結節機能の強化</u></p> <p>【蕨崎駅周辺の交通の円滑化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 蕨崎駅周辺は、駅前広場や駅前広場にアクセスする道路の整備、改善などにより、鉄道や路線バス、高速バス等、公共交通の乗り換えの利便性を向上するなど、交通結節機能の強化を図ります。 <p>【公共交通利用の促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央自動車道の高速バス停留所（東京方面）付近における駐車場の整備や歩道橋の整備を検討し、高速バス利用者の利便性の向上を図ります。 バス交通網の見直し、誰もが使いやすい公共交通システムの検討を進めます。 蕨崎駅周辺におけるパークアンドライド用駐車場の配置などを検討し、公共交通機関の利用を促進します。 |

2.3.4 【関連計画】韮崎市地域福祉計画

■ 韮崎市地域福祉計画

| 項目 | 内容 |
|------------|--|
| 計画名 | 韮崎市地域福祉計画 |
| 策定年度 | 平成 27（2015）年3月 |
| 計画の期間 | 平成 27（2015）年度～36 年（2024）度 |
| 計画概要 | 人口減少が続く中、地域の活力、地域のつながりを維持すべく、本市の地域福祉活動の方向性を定めるため、本計画を策定する。 |
| 基本目標 | 1. 市民参加で支え合える地域づくり 2. 安心して暮らせる仕組みづくり 3. 健康で生きがいをもって社会参加できる環境づくり |
| 公共交通に関する内容 | <p>基本目標2 安心して暮らせる仕組みづくり</p> <p><u>(5) 誰にもやさしいまちづくり</u></p> <p>誰もが住み慣れたまちで安心し、自立した生活を送るためには社会参加を妨げる障害を取り除くことが必要です。</p> <p>本市においても、今後通院や買い物等の日常的な外出時において、移動手段が限定される高齢者や障がい者などの交通弱者*の増加が見込まれます。</p> <p>今後は、誰もが少しでも気軽に外出できる機会が増えるよう、市民バスの充実等を通じて移動手段を確保するとともに、誰もが利用しやすいトイレや駐車場の整備を進める必要があります。</p> <p>＜主な施策＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設・交通機関におけるバリアフリー*化の推進 地域において、身体障がい、特に視覚・聴覚障がい者や高齢者が安全・快適に行動できるよう、市民、事業者、関係機関の協力により、段差の解消や音響式信号機の設置など、道路や公共施設・交通機関等のバリアフリー*化を推進します。 ・ 移動手段の確保 高齢者や障がい者の買い物、通院、通学や通勤など、日常生活の移動手段を確保するため、市民バスの運行維持に努めます。また、バスの買い替えを機に障がい者に配慮した低床バスを導入し、利便性の向上に努めます。 |

2.3.5 【関連計画】 荏崎市第5次障がい者ふれあい計画

■ 荏崎市第5次障がい者ふれあい計画

| 項目 | 内容 |
|------------|--|
| 計画名 | 荏崎市 第5次障がい者ふれあい計画 |
| 策定年度 | 令和2（2020）年3月 |
| 計画の期間 | 令和2（2020）年度～令和6（2024）年度 |
| 計画概要 | 本市では障がいのある人を支援するまちづくりを進めています。「荏崎市地域福祉計画」をはじめとする各種関連計画との整合性を図りながら、障がい者施策を総合的・体系的に推進するため本計画を策定します。 |
| 基本目標 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 尊重し合い、支え合って暮らせるまちづくり 2. 快適な地域生活を送れるまちづくり 3. 自立と社会参加を支援するまちづくり 4. 安心して暮らせるまちづくり |
| 公共交通に関する内容 | <p>基本方針 4 安心して暮らせるまちづくり</p> <p><u>（1）やさしいまちづくりの推進</u></p> <p>障がいのある人に配慮したまちをつくるため、どんな方でも利用しやすいユニバーサルデザイン*によるまちづくりを推進します。また、移動に関する支援を行います。</p> <p>＜主な事業・取り組み、担当課＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民バス委託運行事業 <p>障がいのある人の買い物、通院、通学や通勤など、日常生活の移動手段を確保するため、市民バスの運行維持に努めます。また、引き続き障がいのある人など交通弱者*のために配慮するなど利便性の向上に努めます。さらに、公共交通不便・空白地域について補完が可能な方策を検討します。</p> |

2.3.6 【関連計画】 葦崎市営総合運動場整備基本計画

■ 葦崎市営総合運動場整備基本計画

| 項目 | 内容 |
|------------|---|
| 計画名 | 葦崎市営総合運動場整備基本計画 |
| 策定年度 | 令和2年5月 |
| 計画の期間 | － |
| 計画概要 | 現在の市営総合運動場（葦崎公園）は、本市スポーツ振興の基幹施設の一つだが、老朽化に伴い、再整備が必要となっています。「市営総合運動場整備基本構想」に即し、本計画ではこれまでの経緯を踏まえた施設構成や整備方針を示すとともに、事業の実施手法についても方向性を明らかにします。 |
| 基本方針 | <ol style="list-style-type: none"> 1. スポーツの「する」「みる」「ささえる」を充実させた競技力向上の場 2. 幅広い世代の志向や時代のニーズに応える健康増進の場 3. 市の内外から訪れる多様な利用者がふれあえる交流促進の場 4. 不測の災害に備える防災機能充実の場 |
| 公共交通に関する内容 | <p>2. 交通アクセス</p> <p>整備地は、JR中央本線葦崎駅から1.5km圏内に位置しています。市営総合運動場まではJR中央本線・葦崎駅から徒歩で25分の距離ですが、葦崎駅から市民バスが、最寄りのバス停「葦崎市立病院」まで1日約20本出ています（乗車時間6分～9分）。また、中央自動車道「葦崎IC」からの所要時間は約10分です。</p> |

2.4 公共交通ニーズ等の把握

2.4.1 市民アンケート

一般市民を対象に実施したアンケートの内容、結果については、以下の通りです。

(1) 調査概要

一般市民を対象に実施したアンケートの内容については、以下の通りです。

| 項目 | 内容 |
|-------|---------------------------------------|
| 調査対象者 | 市内在住の 18 歳以上の市民 |
| 対象者数 | 1,000 人 |
| 調査方法 | 郵送配布、郵送回収 ※web 回答も可能とする。 |
| 調査時期 | 令和 5 年 7 月 1 8 日（火）～令和 5 年 8 月 7 日（月） |

(2) 回収状況

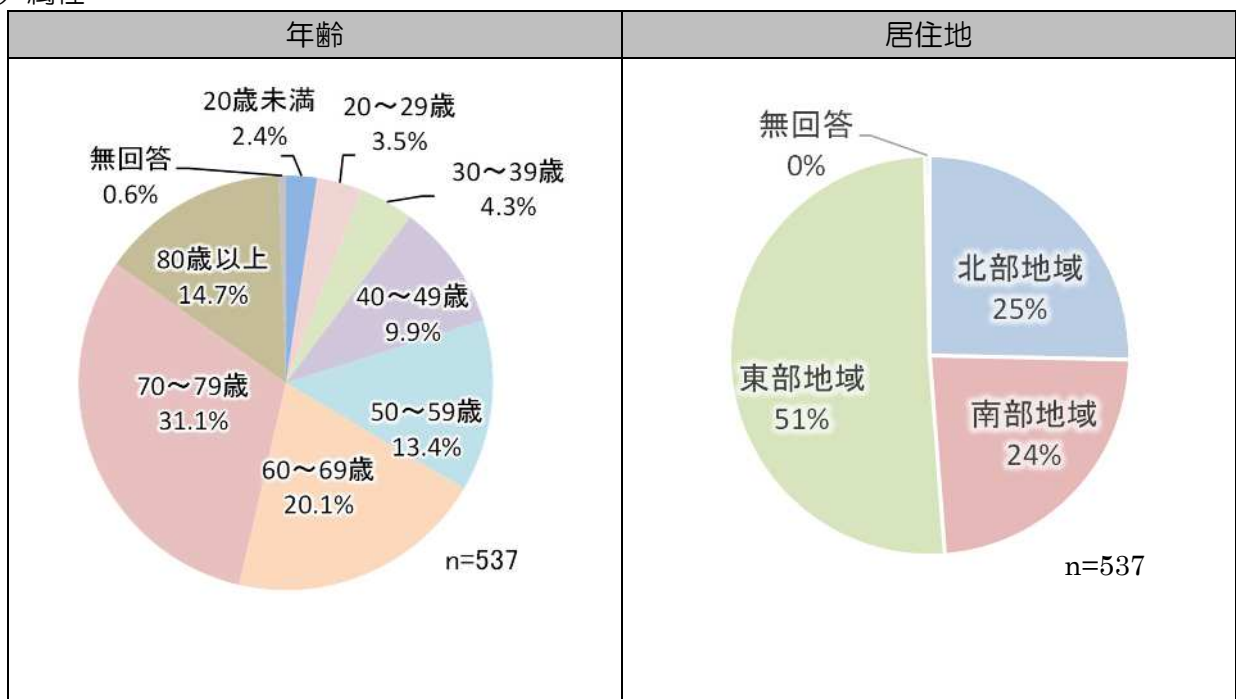
同アンケートの回収結果については、以下の通りです。

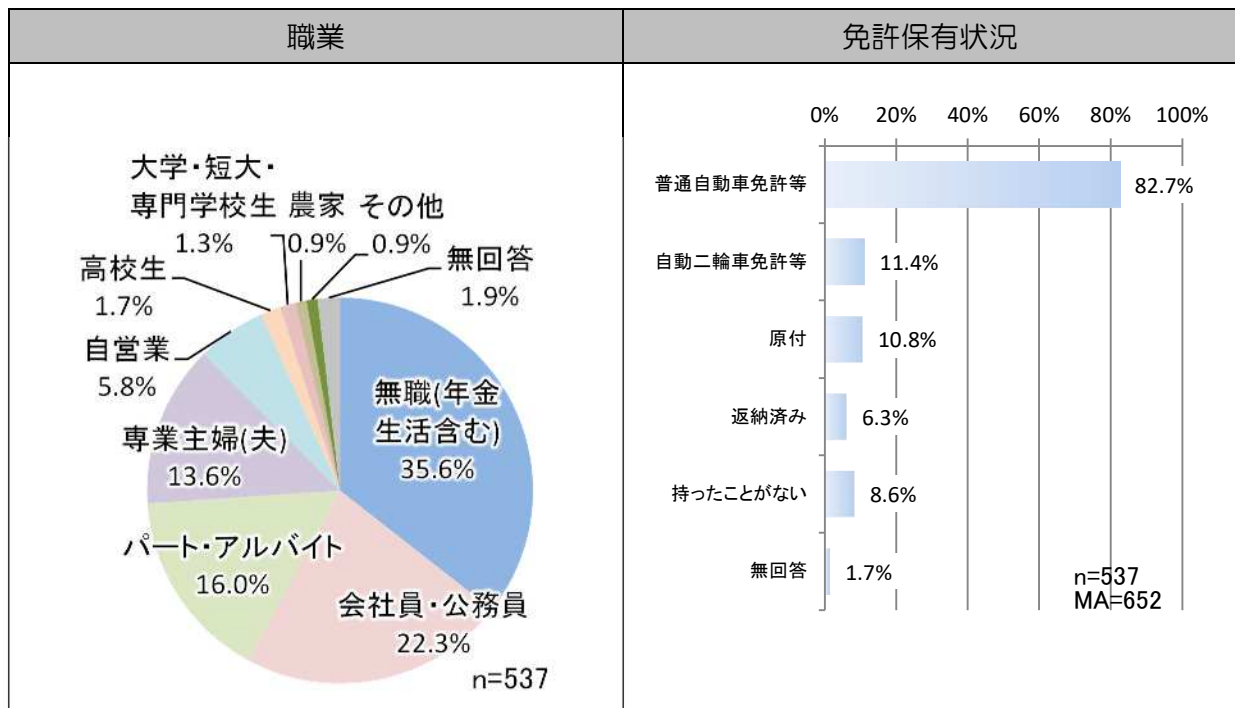
| 項目 | 内容 |
|------|----------------------------|
| 配布枚数 | 1,000 票 |
| 回収数 | 3 9 3 票 うち web 回答 5 9 票 |
| 回収率 | 3 9 . 3 % |

(3) 調査結果

同アンケートの結果については、以下の通りです。なお、視認性向上のため、5%以下の少数項目については、数値の掲載を省略しています。

1) 属性

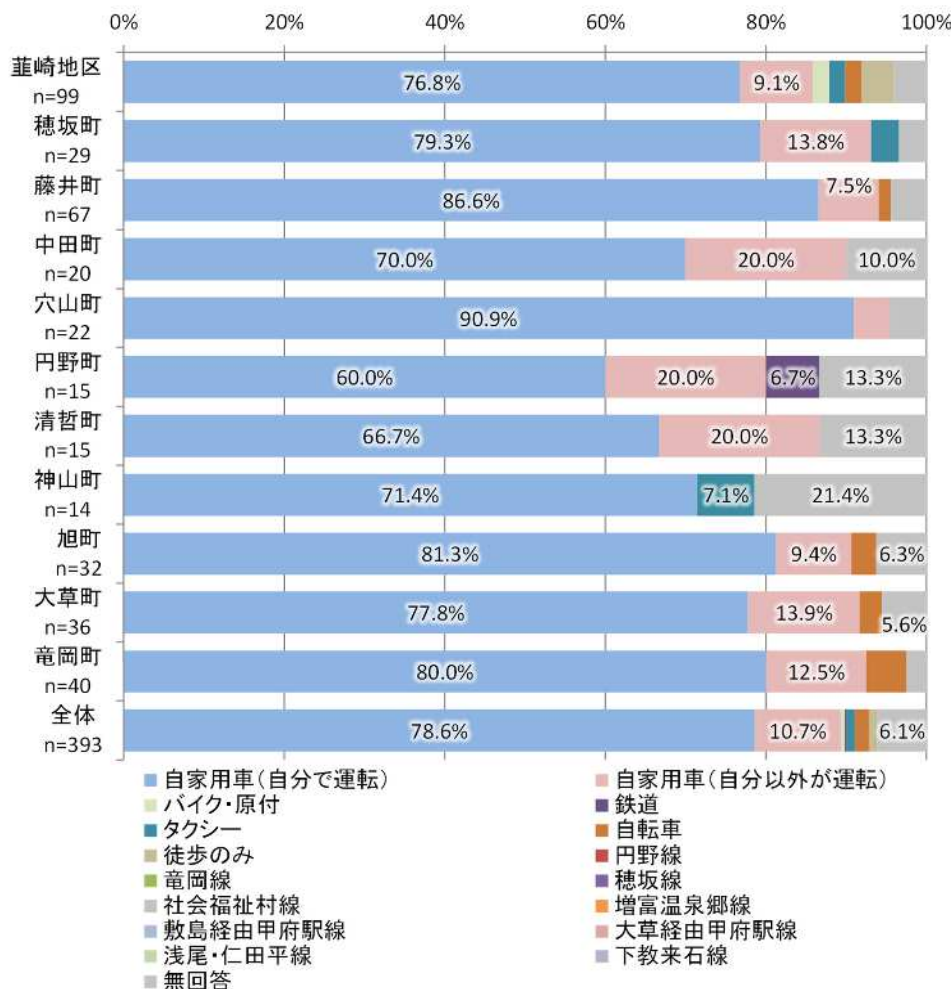




2) 外出動向

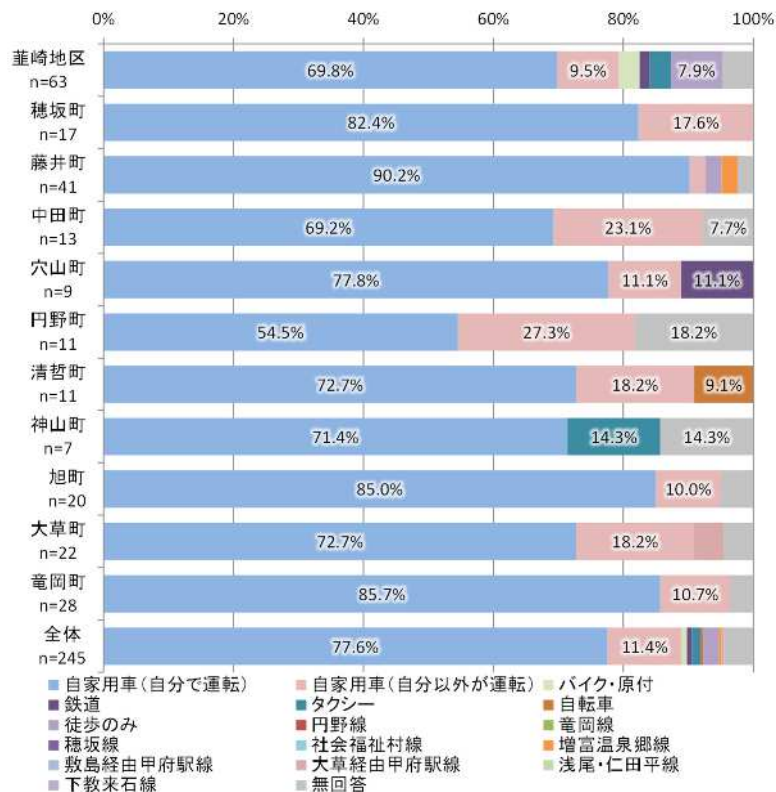
① 《日常の買い物》移動手段

- ・地区別に見ると、中田町、円野町、清哲町で「自家用車（自分以外が運転）」が2割見られる。



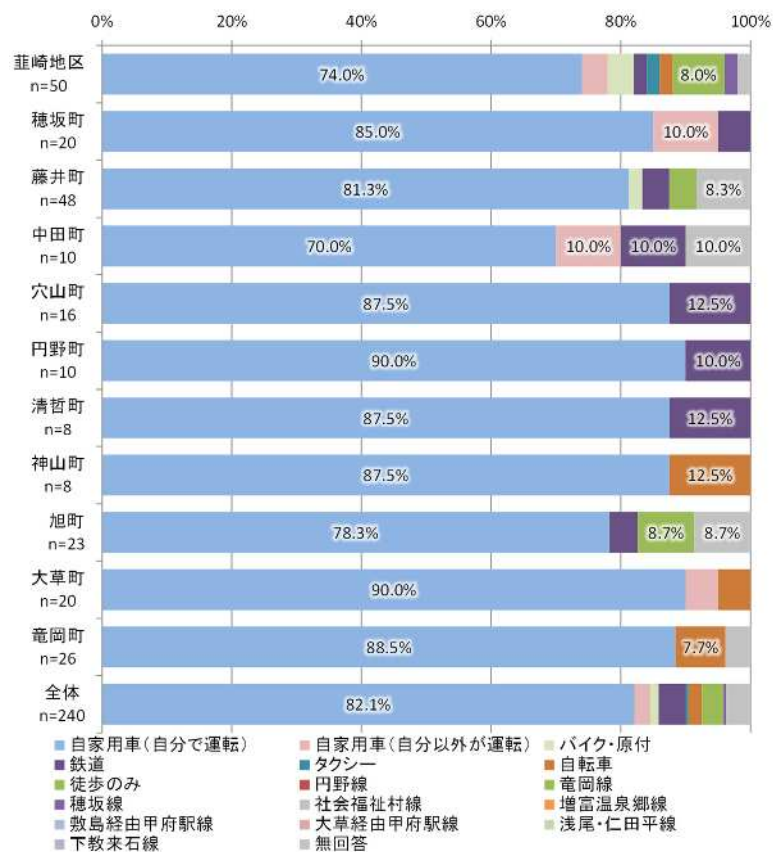
② 《通院》移動手段

- ・地区別に見ると、円野町、中田町で「自家用車（自分以外が運転）」が2割以上見られる。
- ・葦崎地区、藤井町では「徒歩のみ」の移動も見られる。



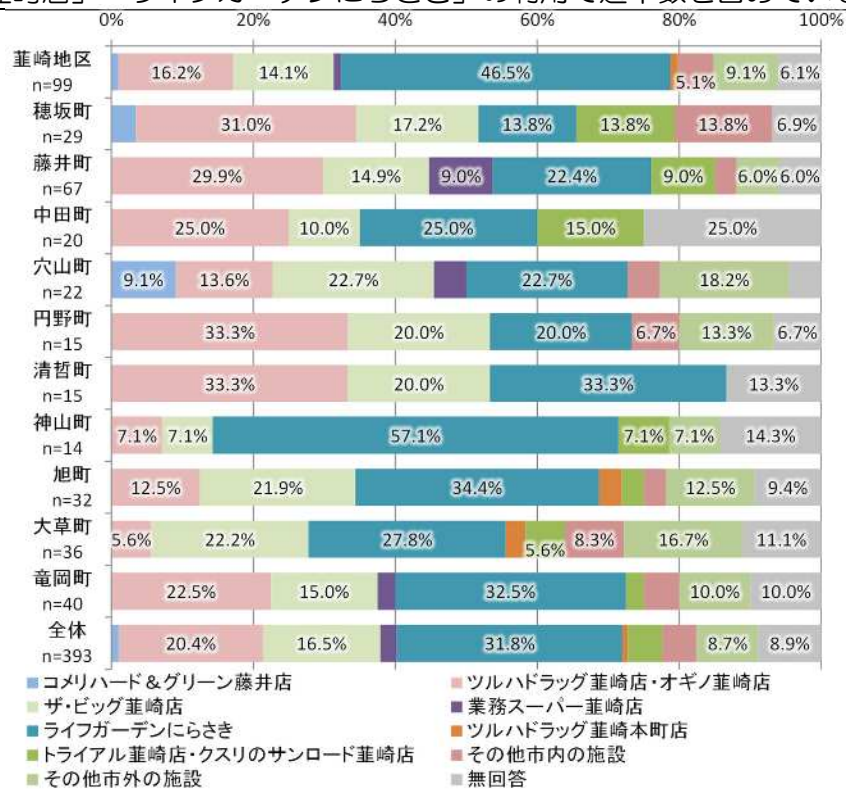
③ 《通勤・通学》移動手段

- ・地区別に見ると、いずれの地域においても「自家用車（自分で運転）」が7割以上だが、鉄道やバスによる移動が見られる地域もある。



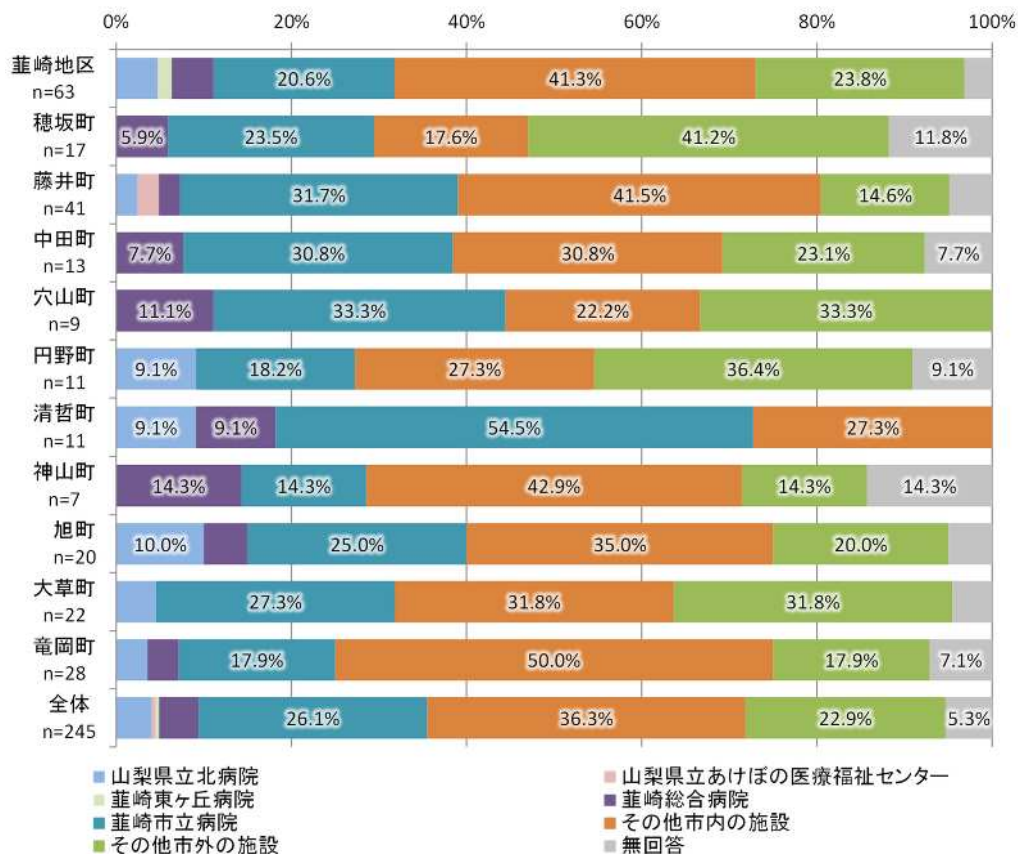
④ 日常の買い物先

- ・地区別に見ると、いずれの地区でも「ツルハドラッグ葦崎店・オギノ葦崎店」「ザ・ビッグ葦崎店」「ライフガーデンにらさき」の利用で過半数を占めている。



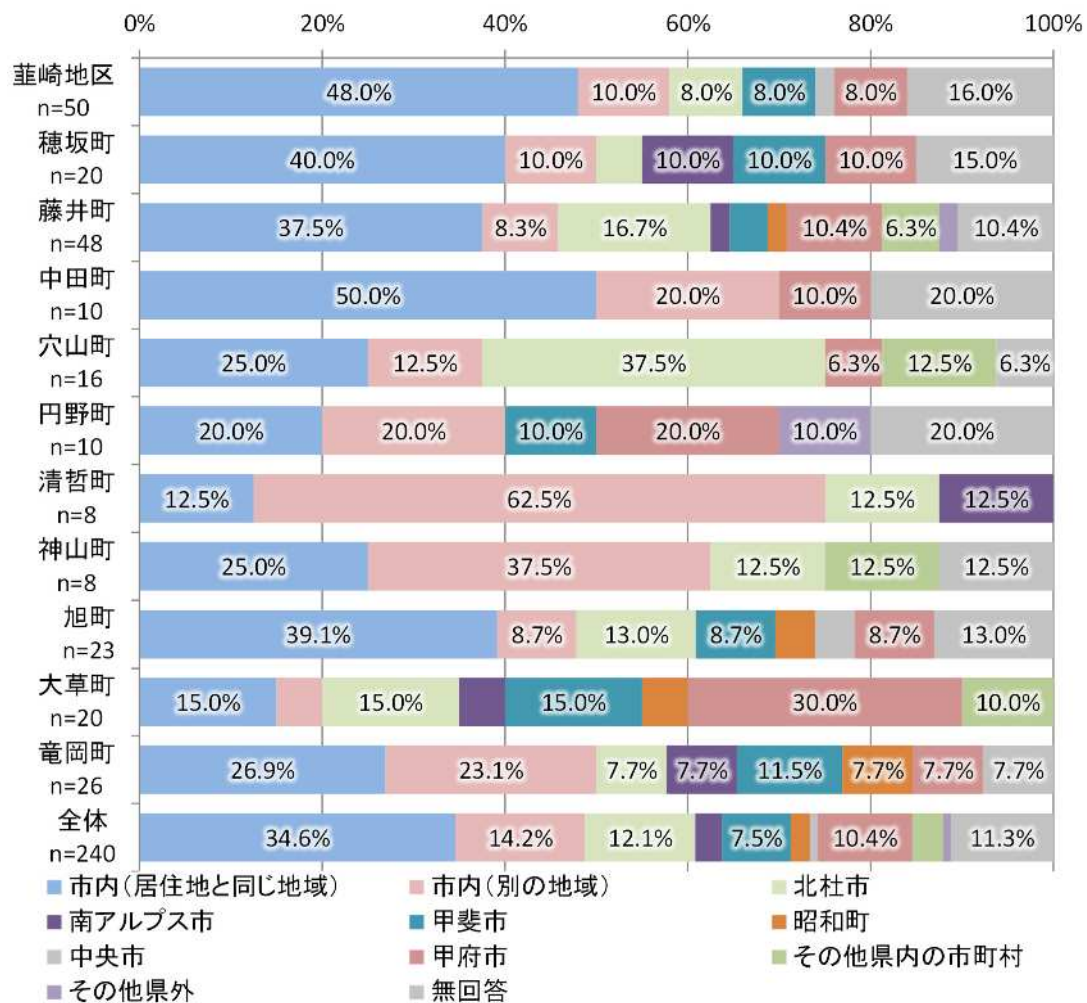
⑤ 通院先

- ・地区別に見ると、藤井町は市内で通院している人が約8割となっている一方、穂坂町は市外への通院も約4割と多く見られる。



⑥ 通勤・通学先

- 地区別に見ると、藤井町、穴山町、円野町、旭町、大草町では市内よりも市外への通勤・通学が多く見られる。
- 中田町、葦崎地区では特に自地区内の移動が約5割と多く見られる。



3) 市民バス・民営バスを利用しない理由

① 市民バスを利用していない理由

・地区別に見ると、中田町、穴山町では「バス停が近くにないから」が約6割見られる。

| | 市民バスを利用しない理由 | | | | | | | | | |
|--------------|-----------------|-------------|---------|--------------------------|--------------------|---------------------------|------------------------------------|-------|-------|--------|
| | 自家用車よりも時間がかかるから | バス停が近くにないから | 運賃が高いから | 1回の外出で複数の目的地を回ることができないから | 利用したい時間帯に運行していないから | 乗降時や車両内に段差があり、安全に移動できないから | 新型コロナウイルス感染拡大を避けるため、公共交通を利用したくないから | その他 | 無回答 | 合計 |
| 韮崎地区 n=27 | 51.9% | 11.1% | 3.7% | 22.2% | 22.2% | 3.7% | 0.0% | 14.8% | 25.9% | 155.6% |
| 穂坂町 n=5 | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 60.0% | 120.0% |
| 藤井町 n=22 | 45.5% | 31.8% | 13.6% | 31.8% | 40.9% | 0.0% | 4.5% | 9.1% | 13.6% | 190.9% |
| 中田町 n=5 | 40.0% | 60.0% | 0.0% | 20.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 40.0% | 0.0% | 200.0% |
| 穴山町 n=7 | 42.9% | 57.1% | 14.3% | 0.0% | 42.9% | 0.0% | 0.0% | 14.3% | 14.3% | 185.7% |
| 円野町 n=5 | 60.0% | 0.0% | 20.0% | 40.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 40.0% | 200.0% |
| 清哲町 n=5 | 60.0% | 0.0% | 20.0% | 40.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 200.0% |
| 神山町 n=3 | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 33.3% | 133.3% |
| 旭町 n=9 | 0.0% | 11.1% | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 66.7% | 100.0% |
| 大草町 n=11 | 54.5% | 27.3% | 0.0% | 27.3% | 54.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 27.3% | 190.9% |
| 竜岡町 n=9 | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 44.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 144.4% |
| 全体 n=108 | 40.7% | 21.3% | 6.5% | 24.1% | 32.4% | 0.9% | 1.9% | 11.1% | 27.8% | 166.7% |

② 民営バスを利用していない理由

・地区別に見ると、韮崎地区、藤井町では「自家用車よりも時間がかかるから」が5～6割弱見られる。

| | 民営バスを利用しない理由 | | | | | | | | | |
|--------------|-----------------|-------------|---------|--------------------------|--------------------|---------------------------|------------------------------------|-------|-------|--------|
| | 自家用車よりも時間がかかるから | バス停が近くにないから | 運賃が高いから | 1回の外出で複数の目的地を回ることができないから | 利用したい時間帯に運行していないから | 乗降時や車両内に段差があり、安全に移動できないから | 新型コロナウイルス感染拡大を避けるため、公共交通を利用したくないから | その他 | 無回答 | 合計 |
| 韮崎地区 n=27 | 51.9% | 14.8% | 14.8% | 18.5% | 18.5% | 3.7% | 0.0% | 11.1% | 29.6% | 163.0% |
| 穂坂町 n=5 | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 60.0% | 120.0% |
| 藤井町 n=22 | 59.1% | 31.8% | 22.7% | 27.3% | 36.4% | 0.0% | 4.5% | 9.1% | 13.6% | 204.5% |
| 中田町 n=5 | 40.0% | 60.0% | 0.0% | 40.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 220.0% |
| 穴山町 n=7 | 42.9% | 71.4% | 14.3% | 0.0% | 28.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 28.6% | 185.7% |
| 円野町 n=5 | 40.0% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 40.0% | 160.0% |
| 清哲町 n=5 | 40.0% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 40.0% | 180.0% |
| 神山町 n=3 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 66.7% | 133.3% |
| 旭町 n=9 | 0.0% | 22.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 22.2% | 55.6% | 100.0% |
| 大草町 n=11 | 36.4% | 45.5% | 0.0% | 27.3% | 27.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 36.4% | 172.7% |
| 竜岡町 n=9 | 33.3% | 33.3% | 22.2% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 155.6% |
| 全体 n=108 | 39.8% | 27.8% | 13.0% | 18.5% | 25.0% | 0.9% | 1.9% | 9.3% | 32.4% | 168.5% |

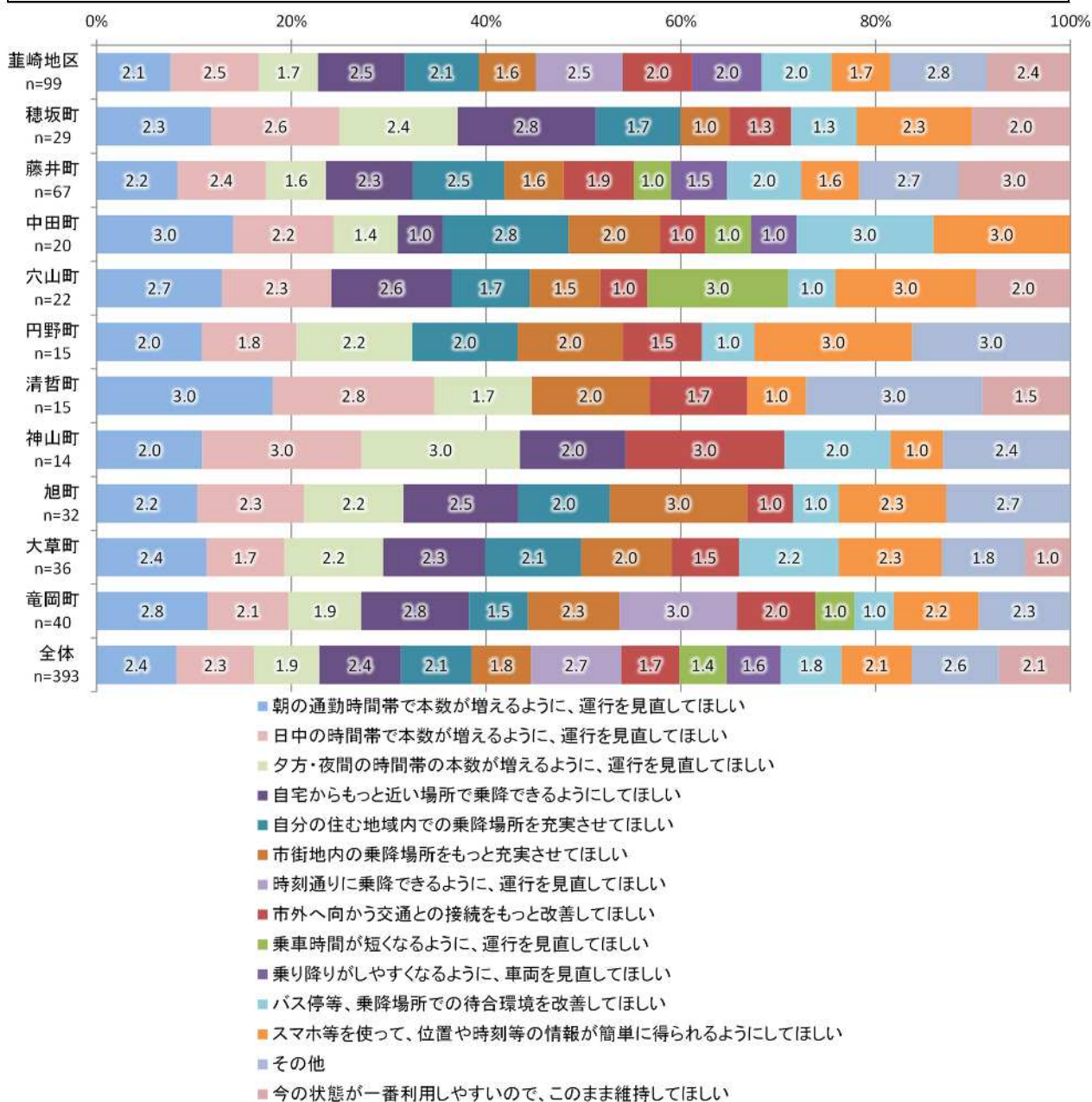
4) 公共交通に対するニーズ

① 改善要望

※本設問についてはアンケート結果を基に、「1 番目に改善すべき点」を 3 点、「2 番目に改善すべき点」を 2 点「3 番目に改善すべき点」を 1 点とし、加重平均にて求めた総合的な分析を掲載。3 点満点で、得点が高いほど票数または上位での回答が多い状態である。

《市民バス》

- 全体では、「時刻通りに乗降できるように、運行を見直してほしい」「自宅からもっと近い場所で乗降できるようにしてほしい」「朝／日中の時間帯の本数が増えるように、運行を見直してほしい」が特に多くなっている。
- 清哲町、神山町、穂坂町では運行時間帯に関する意向が強い。また、神山町では広域交通との接続改善を求める意向も強い。
- 中田町、穴山町、円野町では、スマートフォン等を使った情報提供を求める意向が強い。



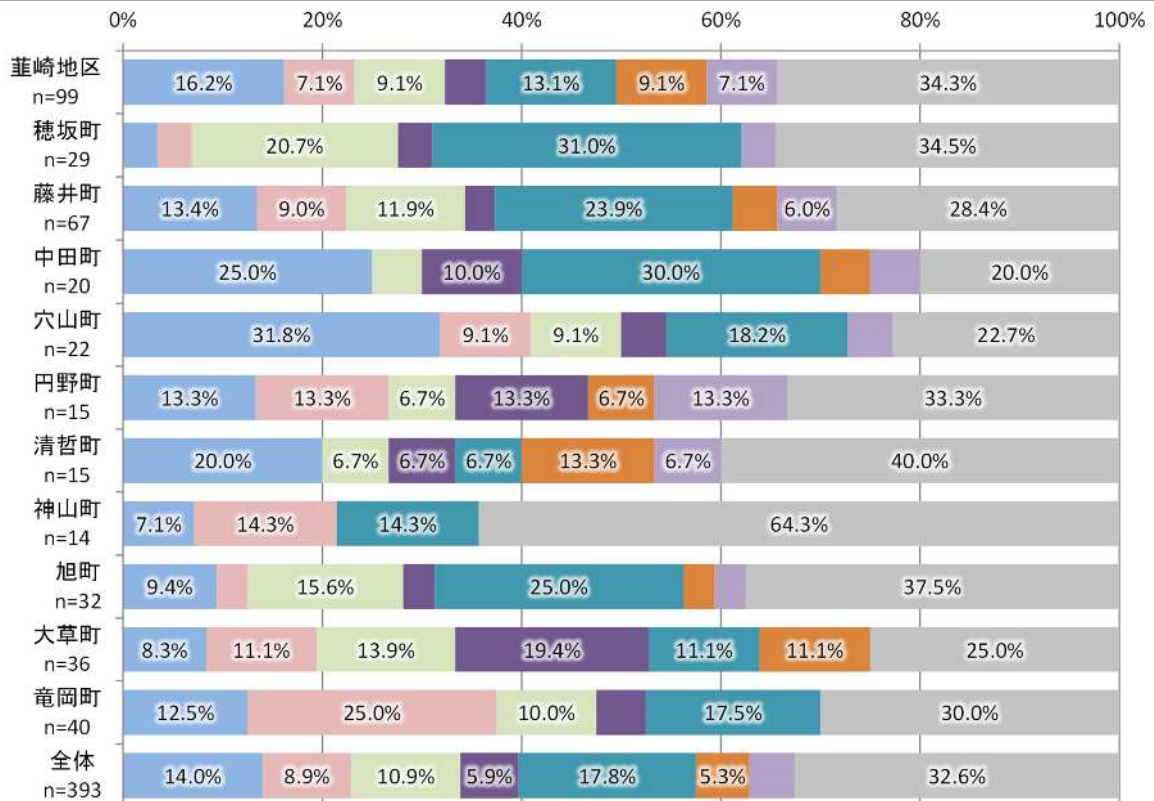
《民営バス》

- 全体では、「乗り降りしやすくなるよう、車両を見直してほしい」「朝／日中の時間帯の本数が増えるように、運行を見直してほしい」が特に多く、併せて、「今の状態が一番利用しやすいので、このまま維持してほしい」という意見も多く見られた。
- 旭町、円野町では運行時間帯に関する意見が特に多い。また、中田町、穴山町、旭町、竜岡町では朝の通勤時間帯、清哲町では日中の時間帯でそれぞれ増便要望が特に意向が強い。
- 中田町、穴山町、円野町では、スマートフォン等を使った情報提供を求める意向が強い。
- その他の項目では、中田町では「乗降場所での待合環境*改善」、穴山町では「乗車時間が短くなるような運行改善」、清哲町では「自宅からもっと近い場所での乗降場所設置」、神山町では「市街地内の乗降場所の充実」「市外へ向かう交通との接続改善」、大草町では「乗車時間が短くなるような運行改善」「乗り降りがしやすくなるよう車両を見直す」がそれぞれ特に意向が強くなっている。



② 公共交通についての考え

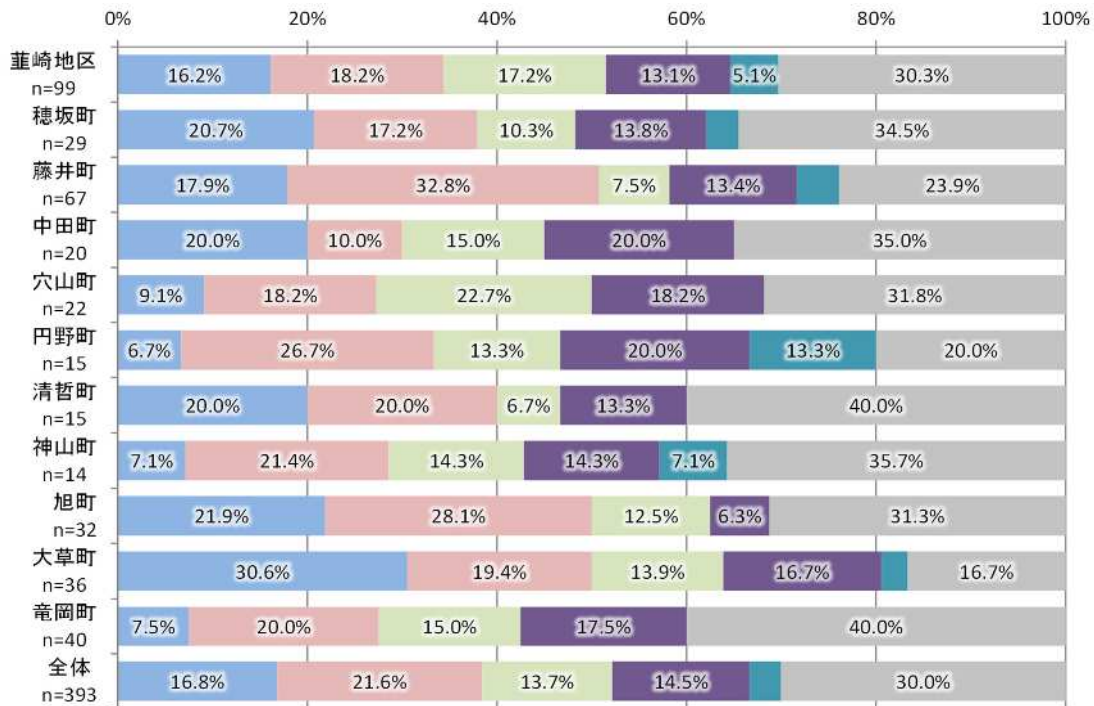
- 地区別に見ると、穂坂町、藤井町、中田町、旭町では「市民バス・民営バスの運行では、地域のニーズに対応できないと思うので、抜本的に見直してもっと自宅に近いところから利用できる交通を導入してほしい」が約2～3割見られる。



- 市民バス・民営バスの路線を増やして、市内のネットワークをもっと拡大してほしい
- 市民バス・民営バスの路線を増やして、市外へのアクセスをもっと拡大してほしい
- 市民バス・民営バスの本数・時間帯を変更して、もっと利用機会を増やしてほしい
- 市民バス・民営バスの本数・時間帯を変更して、利用したい時間帯に併せて運行してほしい
- 市民バス・民営バスでの運行では、地域のニーズに対応できないと思うので、抜本的に見直してもっと自宅に近いところから利用できる交通(※)を導入してほしい
- 市民バス・民営バスの利用の少ない区間や時間帯を見直して、その分利用の多い地域の運行を充実させてほしい
- その他
- 無回答

③ 将来の公共交通の考え

- ・地区別に見ると、藤井町、円野町、旭町では「市民の負担が増えることになっても、市が民営バス（市民バス）を新設するなど、市政の中で交通サービスを維持する」が約3割見られる。



- 自治会やNPOなど、地域の団体が主体となって交通サービスを新設するなど、地域住民によって公共交通を維持する
- 市民の負担が増えることになっても、市が民営バス（市民バス）を新設するなど、市政の中で交通サービスを整備する
- 減便などサービスを下げることによって経費を減らして、最低限の運行は維持する
- 利用者が少ない交通サービスについては、廃止や運行区間の縮小も止む無しだと思う
- その他
- 無回答

(4) 結果概要

同アンケートの結果について、簡潔に整理・分析した内容は、以下の通りです。

<回答者の属性>

- ・自家用車の保有状況は全体で7割以上と高い状況にある。
- ・運転免許の返納意向は、「現在は返納を考えていない」が7割弱と最も多い。
- ・免許返納に向けた施策の要望としては、「自家用車に代わる公共交通の充実」が4割程度で最も多い。特に藤井町は7割弱と最も高い。

<移動状況>

- ・買い物・通院の移動手段はいずれの地域でも自家用車（自分で運転）が最も多い状況にあり、次いで自家用車（家族等の送迎）となっており、公共交通の利用は少ない。
- ・通勤・通学の移動手段はいずれの地域でも自家用車（自分で運転）が最も多いが、次いで鉄道の利用が多く見られる。
- ・日常の買い物先はいずれの地域でも「ライフガーデンにらさき」「ツルハドラッグ荏岐店・オギノ荏岐店」「ザ・ビッグ荏岐店」が多く、合わせて6割以上を占め、一部市外の店舗も見られる。
- ・通院先は荏岐市立病院が3割弱と最も多く、その他の市内病院・クリニックが5割弱、市外の病院・クリニックへの通院が2割程度見られる。いずれの地域でも市内への通院が多いが、穂坂町では約4割が市外への通院が見られる。
- ・通勤・通学先は荏岐市内が5割弱と最も多いが、北杜市や甲斐市、甲府市への移動も見られる。特に荏岐地区、中田町では自地区内が約5割程度見られる。
- ・鉄道利用者が市民バス・民営バスを駅までの交通手段として利用していない理由は、「自家用車よりも時間がかかるから」「利用したい時間に運行していないから」「バス停が近くにないから」が多い。

これらのことから、日常生活における移動状況は、買い物・通院は市内移動、特に荏岐地区・藤井町への移動が多く見られ、通勤・通学は市内移動、市外移動のどちらも多く見られる。

<公共交通に対するニーズ>

- ・改善要望では、市民バス・民営バスともに朝の通勤時間帯または日中の増便を求める意向が強くなっている。その他、市民バスでは定時制や停留所の見直し（自宅からもっと近い場所で乗降したい）、民営バスでは乗り降りしやすい車両の導入について、特に意向が強く見られた。
- ・公共交通についての考えでは、「市民バス・民営バスでの運行では、地域のニーズに対応できないと思うので、抜本的に見直してもっと自宅に近いところから利用できる交通を導入してほしい」が2割強で最も多い。
- ・全体では市外へのアクセス拡大よりも市内のネットワーク拡大の要望が大きい。20歳代は市外へのアクセス拡大への要望が高い。
- ・将来の公共交通の考えについては、「市民の負担が増えることになっても、市が民営バス（市民バス）を新設するなど、市政の中で交通サービスを整備する」が2割程度で最も多い。

これらのことから、市内の公共交通の充実に向けて、市が主体となり地域のニーズに対応した利便性の高い交通の導入など、ネットワーク形態の抜本的な見直しを含めた施策が必要と考えられる。

2.4.2 利用者アンケート

市内の公共交通利用者を対象に実施したアンケートの内容、結果については、以下の通りです。

(1) 調査概要

利用者を対象に実施したアンケートの内容については、以下の通りです。

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 調査対象者 | 市民バス利用者、民営バス利用者 |
| 対象者数 | 市民バス：円野線、社会福祉村線、穂坂線、竜岡線（4路線） 民営バス：増富温泉郷線、下教来石線、浅尾・仁田平線、 大草経由甲府駅線、敷島経由甲府駅線（5路線） （計 9路線） |
| 調査方法 | 平日・休日で各1日ずつ調査員が乗り込み調査を行い、 直接配布、直接または郵送で回収する。 また、WEBでの回答も可能とする。 |
| 調査時期 | 平日：2023年7月24日（月） 休日：2023年7月31日（土） |

(2) 回収状況

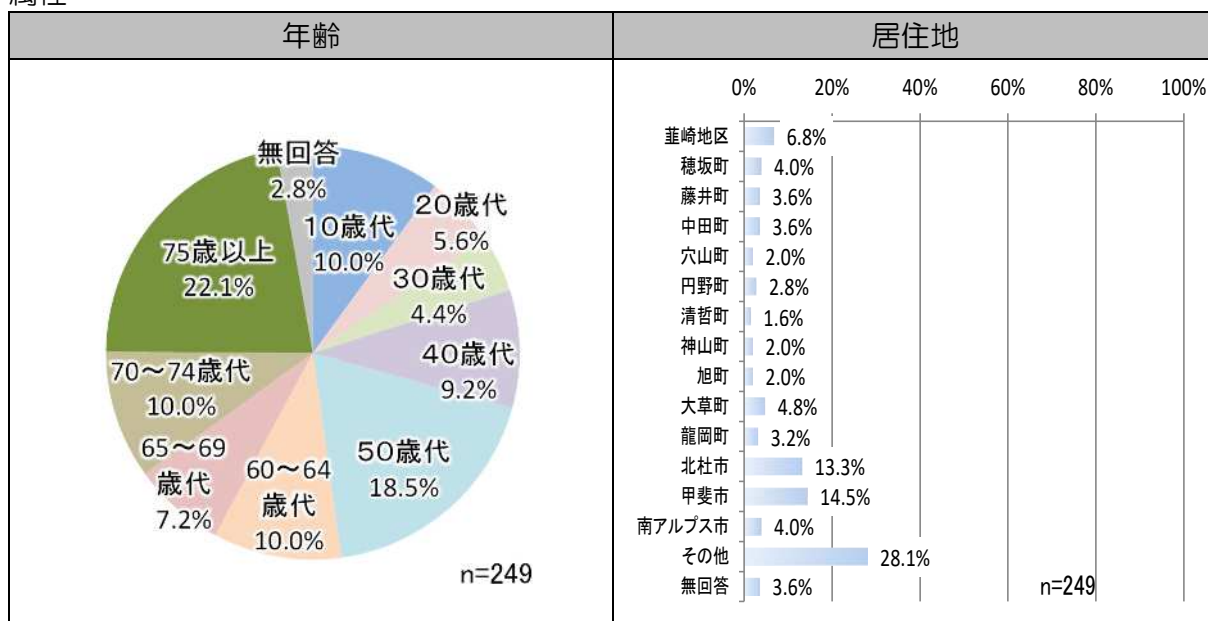
同アンケートの回収結果については、以下の通りです。

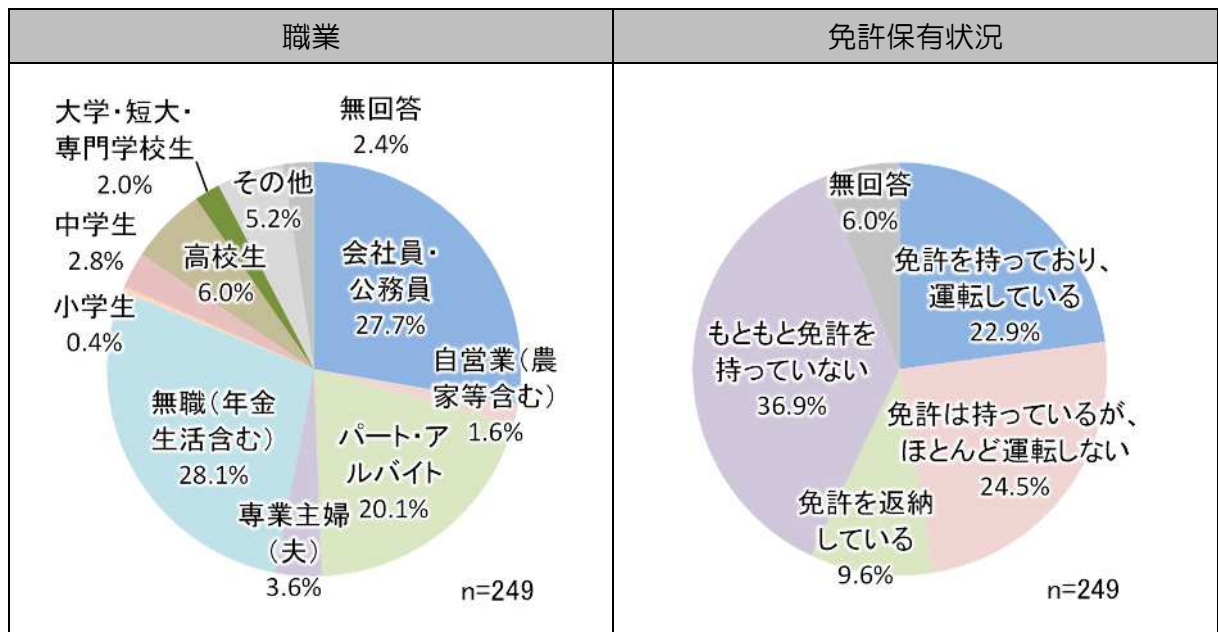
| 項目 | 内容 |
|------|--|
| 配布枚数 | 747枚（平日：473票、休日：274票） |
| 回収数 | 249票（平日：163票 休日：86票） うち web 回答 23 票（平日：14票 休日：9票） |
| 回収率 | 33.3% |

(3) 調査結果

同アンケートの結果については、以下の通りです。なお、視認性向上のため、5%以下の少数項目については、数値の掲載を省略しています。

1) 属性





2) 利用実態

① 利用目的について

- ・バスの利用目的では、「通勤」が32.1%（80人）と最も高く、次いで「買い物」が27.7%（69人）と続いている。
- ・路線別で見ると、「買い物」「通院」での利用目的は市民バスの方が多く見られる。

| | バスの利用目的 | | | | | | | | | | | | 合計 |
|------------------|---------|-------|-------|-------|-------|----------|--------|------|---------|----------|-------|-------|--------|
| | 通勤 | 通学 | 通院 | 買い物 | 飲食 | 地域の集まりなど | 家族等の送迎 | 業務 | 観光・レジャー | 目的地からの帰り | その他 | 無回答 | |
| 円野線 n=16 | 6.3% | 6.3% | 25.0% | 43.8% | 18.8% | 6.3% | 0.0% | 0.0% | 6.3% | 18.8% | 18.8% | 12.5% | 162.5% |
| 社会福祉村線 n=18 | 22.2% | 5.6% | 33.3% | 61.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 5.6% | 0.0% | 127.8% |
| 穂坂線 n=11 | 9.1% | 18.2% | 36.4% | 63.6% | 9.1% | 9.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 18.2% | 9.1% | 9.1% | 181.8% |
| 竜岡線 n=9 | 11.1% | 0.0% | 44.4% | 88.9% | 22.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 22.2% | 0.0% | 0.0% | 200.0% |
| 増富温泉郷線 n=44 | 22.7% | 6.8% | 11.4% | 20.5% | 4.5% | 4.5% | 2.3% | 0.0% | 27.3% | 6.8% | 15.9% | 6.8% | 129.5% |
| 下教来石線 n=20 | 20.0% | 10.0% | 10.0% | 25.0% | 0.0% | 5.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 15.0% | 15.0% | 10.0% | 130.0% |
| 浅尾・仁田平線 n=20 | 40.0% | 5.0% | 20.0% | 30.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 5.0% | 10.0% | 20.0% | 10.0% | 140.0% |
| 大草經由甲府駅線 n=55 | 41.8% | 7.3% | 16.4% | 20.0% | 9.1% | 1.8% | 0.0% | 1.8% | 14.5% | 3.6% | 7.3% | 7.3% | 130.9% |
| 敷島經由甲府駅線 n=48 | 56.3% | 8.3% | 4.2% | 6.3% | 6.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 14.6% | 4.2% | 6.3% | 8.3% | 114.6% |
| 全体 n=249 | 32.1% | 7.6% | 16.9% | 27.7% | 7.2% | 2.4% | 0.4% | 0.4% | 14.5% | 8.0% | 10.4% | 7.2% | 134.9% |

② 目的地について

- 目的地では、「市外」が 49.4%（123 人）と最も高く、次いで「韮崎市内」が 29.3%（73 人）と続いている。
- 路線別で見ると、市民バスは市外よりも市内の目的地が多いが、民営バスは市外の目的地の方が多くなっている。

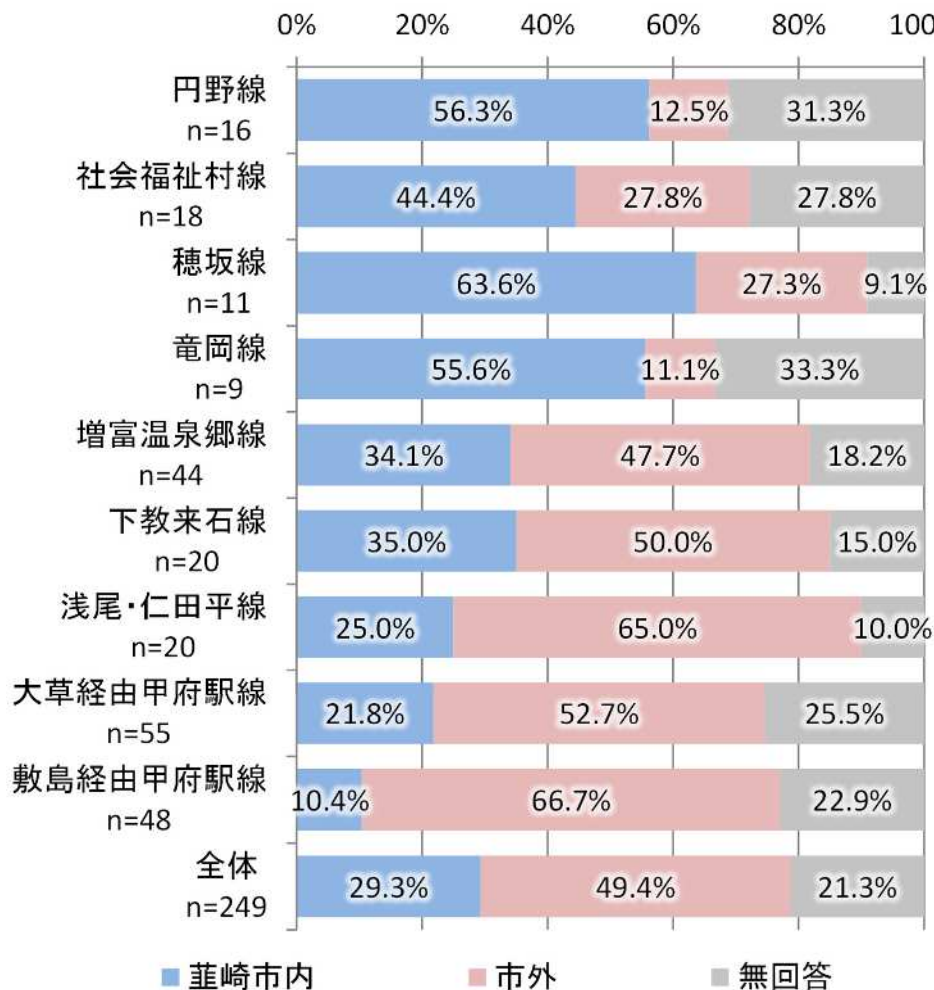


図 目的地（利用路線別）

《市内で特に多い目的地》

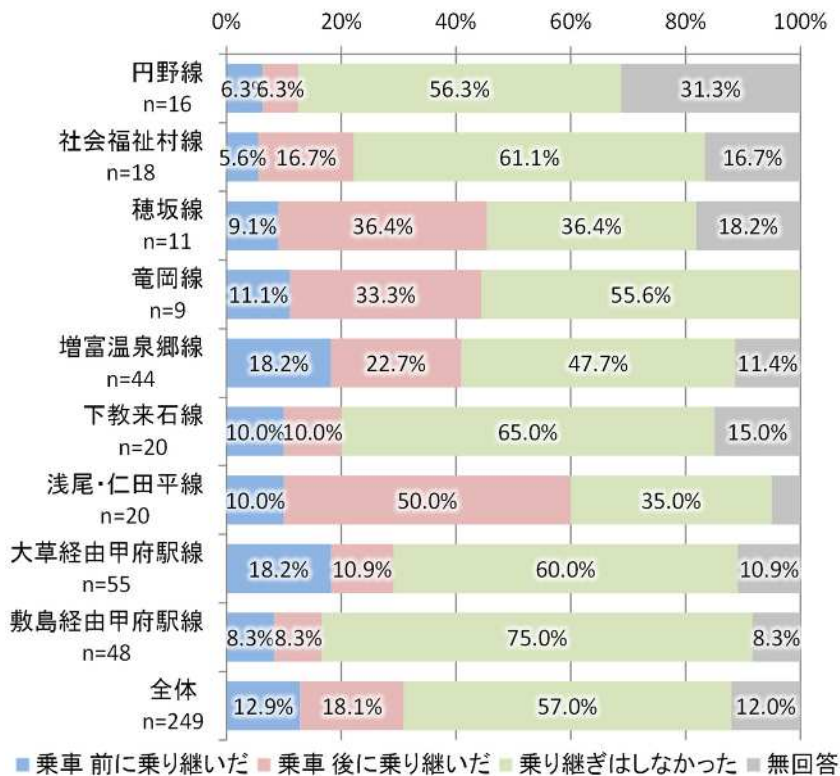
| 名称 | 回答数 |
|------------------|-----|
| ライフガーデンにらさき | 5 |
| オギノショッピングセンター | 5 |
| 韮崎高校 | 4 |
| 大草町 | 4 |
| 北巨摩合同庁舎 | 3 |
| 韮崎市立病院 | 3 |
| 韮崎駅 | 3 |
| 竜岡町 | 2 |
| 韮崎地区 | 2 |
| 病院 | 2 |
| 韮崎大村美術館 | 2 |
| 韮崎市立大村記念図書館 | 2 |
| 会社 | 2 |
| 韮崎市民交流センターNICORI | 2 |
| その他 | 20 |
| 計 | 61 |

《市外で特に多い目的地》

| 地域名 | 回答数 |
|--------|-----|
| 甲府市 | 49 |
| 北杜市 | 19 |
| 甲斐市 | 2 |
| 南アルプス市 | 2 |
| 昭和町 | 2 |
| 中央市 | 1 |
| 笛吹市 | 1 |
| 東京都 | 5 |
| 神奈川県 | 3 |
| その他 | 32 |
| 計 | 116 |

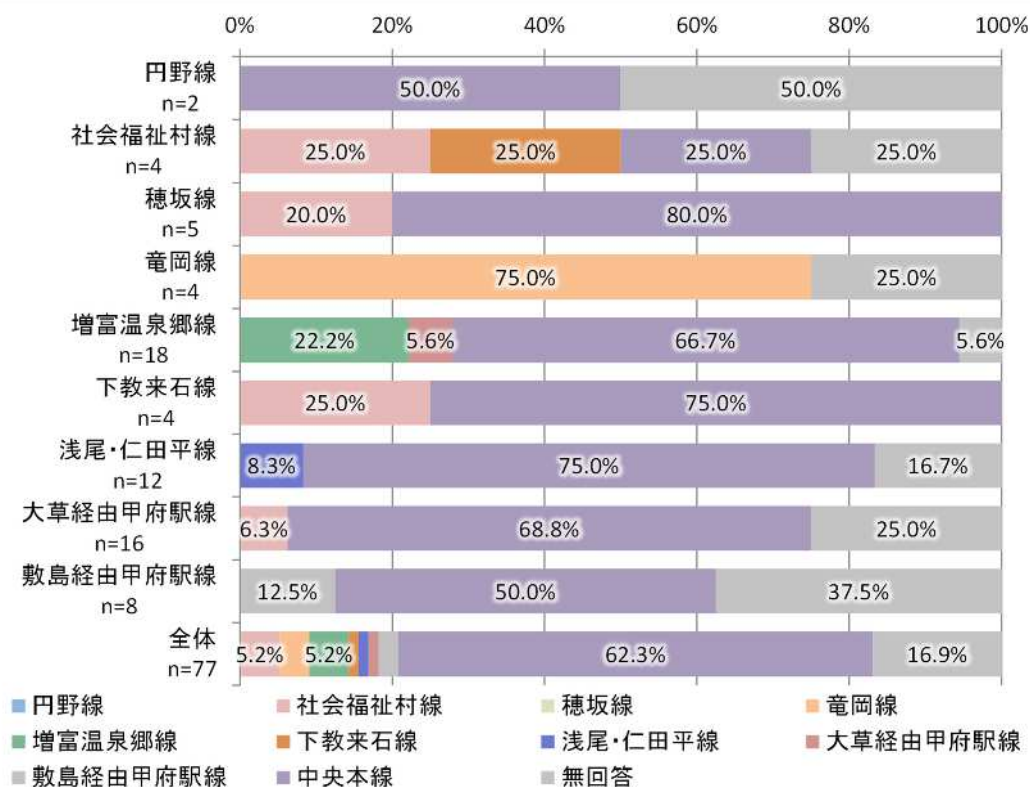
③ 乗り継ぎ利用について

- 乗り継ぎの有無では、「乗り継ぎはしなかった」が57.0%（142人）と最も高く、次いで「乗車後に乗り継いだ」が18.1%（45人）と続いている。
- 路線別で見ると、穂坂線、浅尾・仁田平線は比較的乗り継ぎの利用が多い。



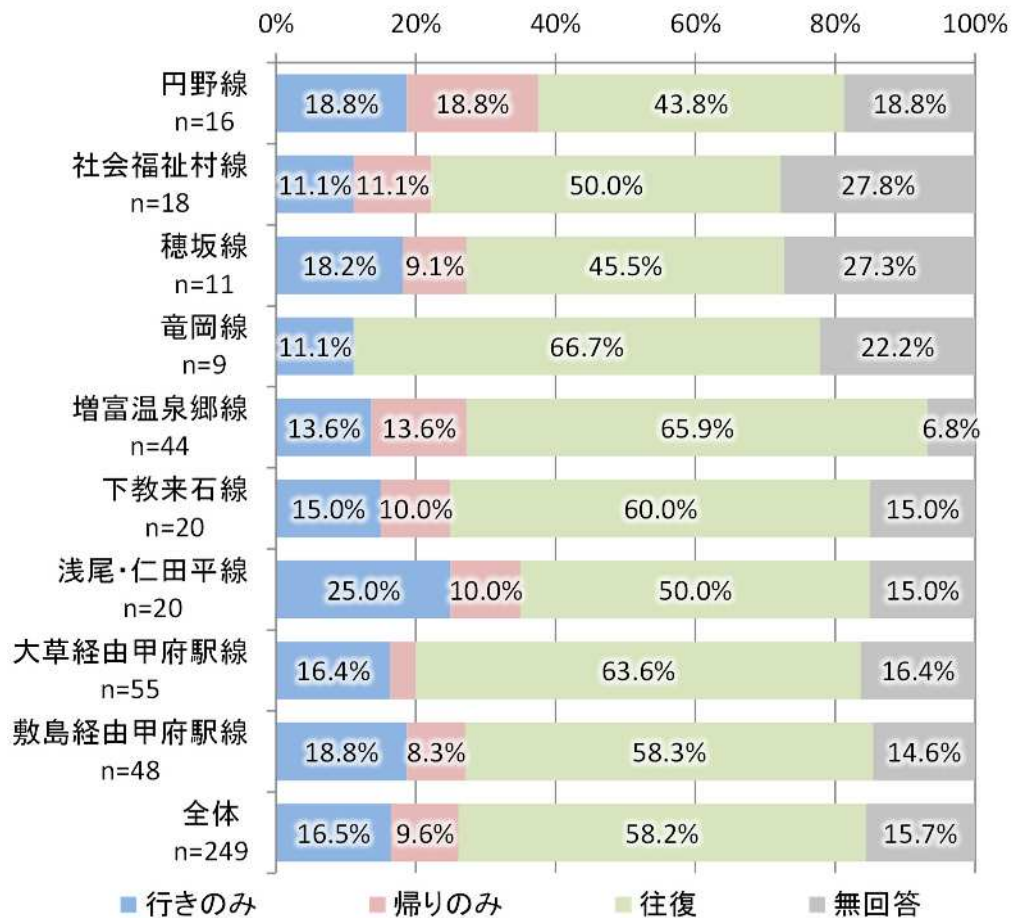
④ 乗り継ぎに利用した交通手段について

- 乗り継ぎに利用した交通手段では、「中央本線」が62.3%（48人）と最も高く、次いで「増富温泉郷線」が5.2%（4人）と続いている。
- 路線別で見ると、竜岡線以外で「中央本線」への乗り継ぎが最も高くなっている。



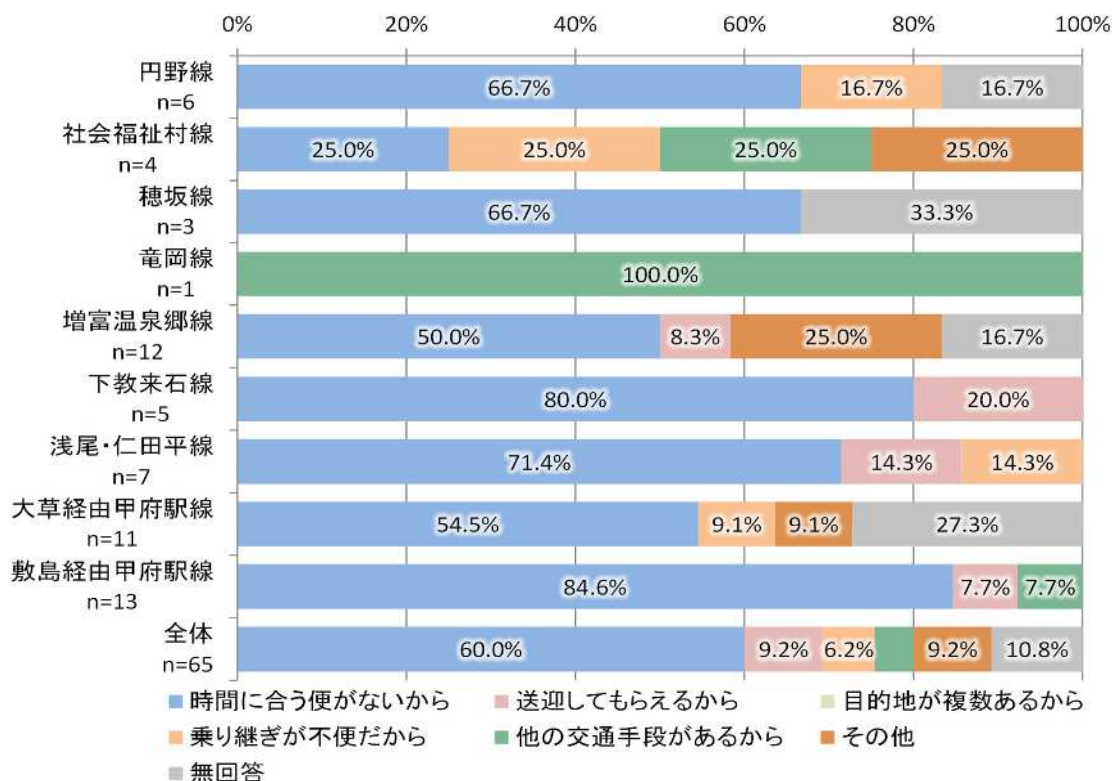
⑤ 目的地への行き帰りの利用

- 行き帰り別の移動手段では、「自動車（家族等の運転）」が 23.1%（15 人）と最も高く、次いで「徒歩」が 21.5%（14 人）と続いている。
- 路線別で見ると、「自動車（家族等の運転）」で円野線が約 7 割と最も高く、次いで下教来石線が 4 割と続いている。



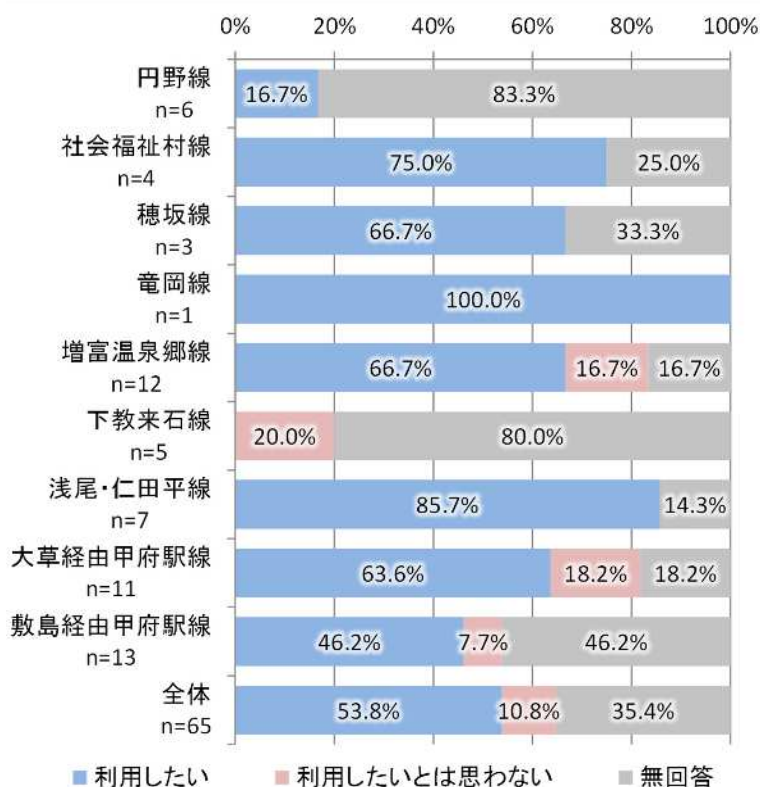
⑥ 往復で利用しない理由

- 往復で利用しない理由では、「時間に合う便がないから」が 60.0%（39 人）と最も高く、次いで「送迎してもらえるから」が 9.2%（6 人）と続いている。
- 路線別で見ると、「時間に合う便がないから」は敷島経由甲府駅線が 8 割強と最も高い。



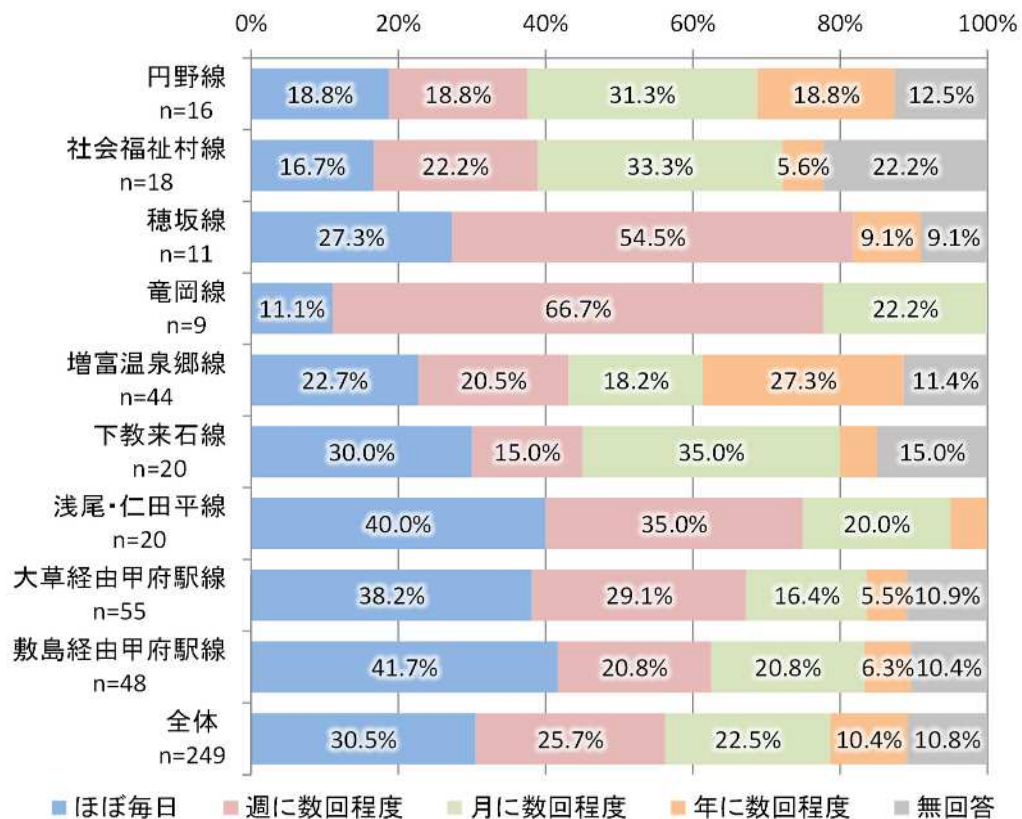
⑦ 利用しない理由が解消された場合の利用意向

- 利用しない理由が解消された場合の利用意向では、「利用したい」が 53.8%（35 人）と最も高く、次いで「利用したいとは思わない」が 10.8%（7 人）と続いている。
- 路線別で見ると、「利用したい」は竜岡線を除き浅尾・仁田平線が 8 割強と高い。



⑧ 利用頻度

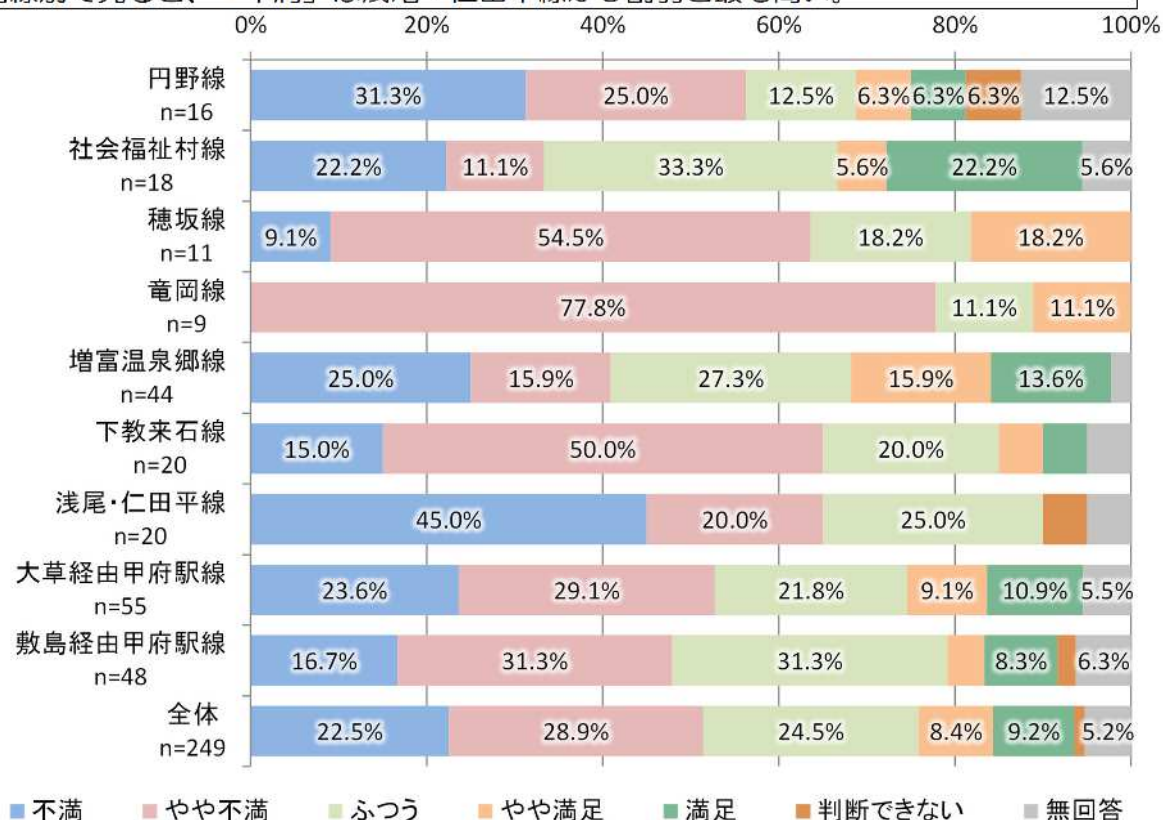
- バスの利用頻度では、「ほぼ毎日」が 30.5%（76 人）と最も高く、次いで「週に数回程度」が 25.7%（64 人）と続いている。
- 路線別で見ると、「ほぼ毎日」「週に数回程度」が民営バス路線では増富温泉郷線と下教来石線が比較的低い。



3) 満足度

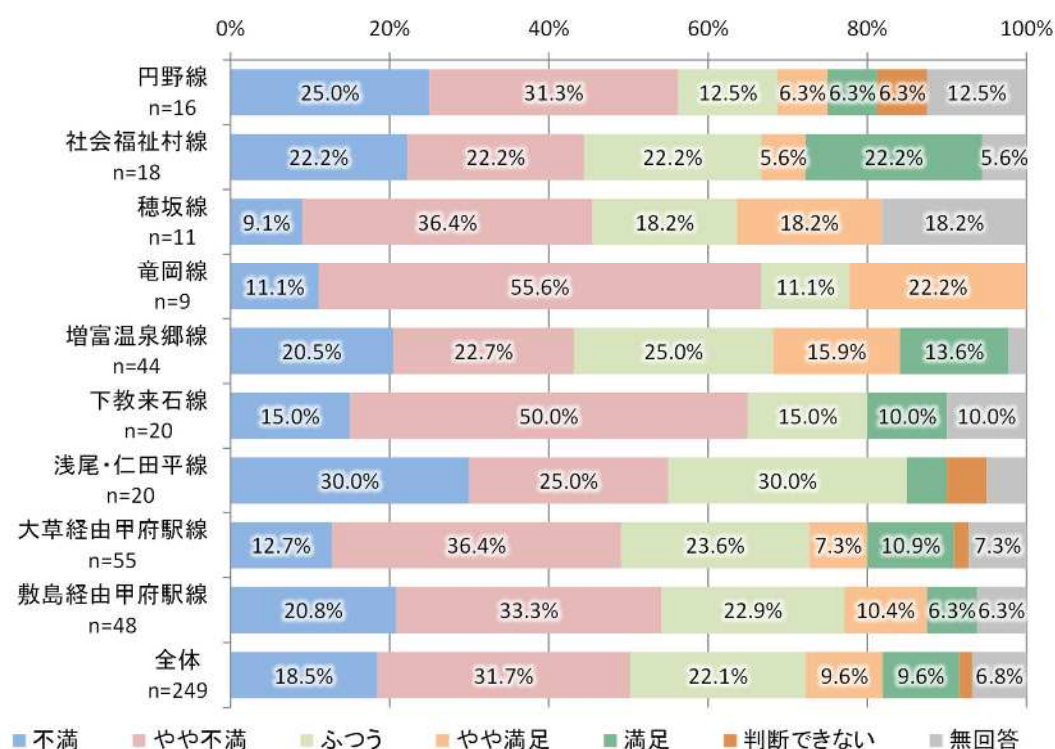
① 運行本数

- 運行本数では、「やや不満」が 28.9%（72 人）と最も高く、次いで「ふつう」が 24.5%（61 人）と続いている。
- 路線別で見ると、「不満」は浅尾・仁田平線が 45.0%と最も高い。



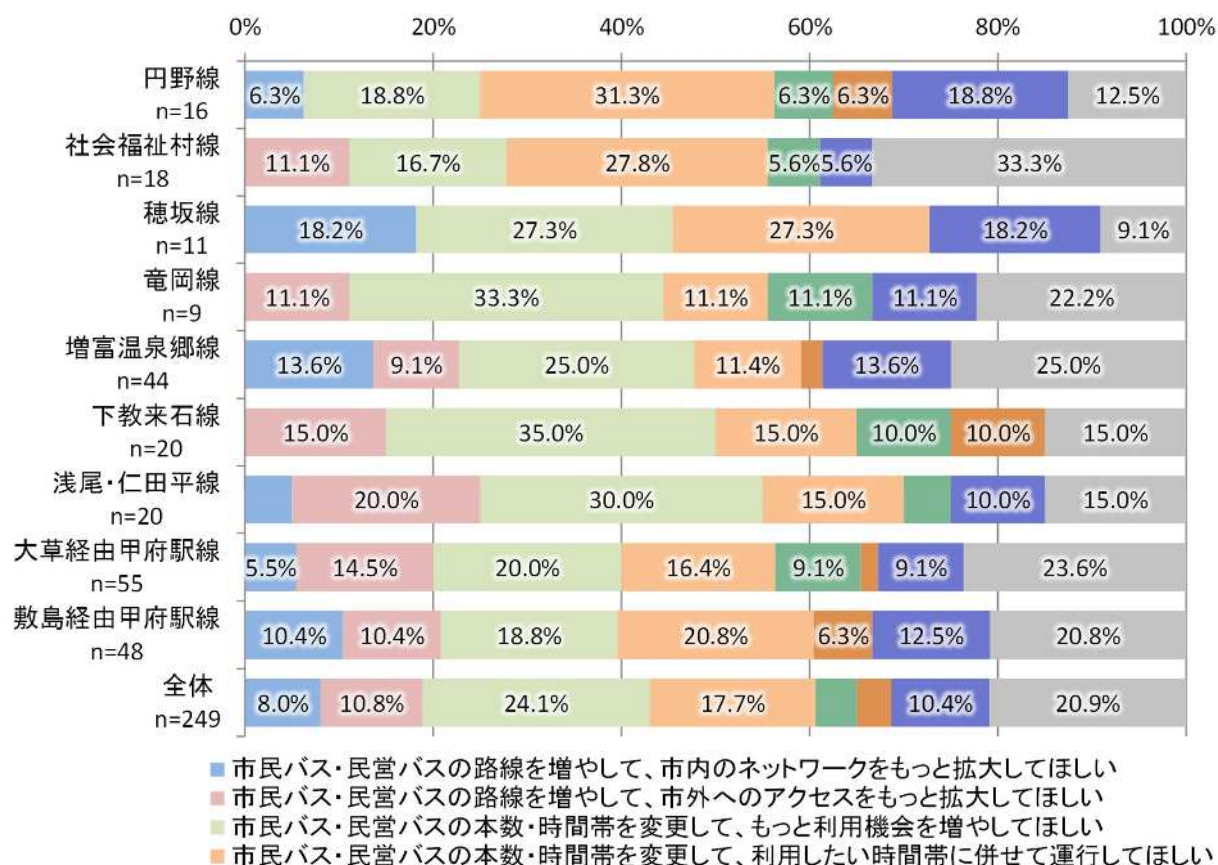
② 運行時間帯

- 運行時間帯では、「やや不満」が 31.7%（79 人）と最も高く、次いで「ふつう」が 22.1%（55 人）と続いている。
- 路線別で見ると、竜岡線・下教来石線が 6 割以上と比較的高い。



4) 公共交通に対する考え

- 公共交通に対する考えでは、「市民バス・民営バスの本数・時間帯を変更して、もっと利用機会を増やしてほしい」が 24.1%（60 人）と最も高く、次いで「市民バス・民営バスの本数・時間帯を変更して、利用したい時間帯に併せて運行してほしい」が 17.7%（44 人）と続いている。
- 路線別で見ると、竜岡線を除き市民バスは「市民バス・民営バスの本数・時間帯を変更して、利用したい時間帯に併せて運行してほしい」が最も高い。



（４） 結果概要

同アンケートの結果について、簡潔に整理・分析した内容は、以下の通りです。

＜利用者の属性＞

- ・回答者 249 人のうち、韮崎市民は 91 人であり、全体の約 4 割弱となっている。
- ・年齢は「75 歳以上」が約 2 割と最も多く、60 歳以上の利用者は約 5 割となっており、高齢者の回答が多い。
- ・運転免許の保有状況は「もともと免許を持っていない」「免許を返納している」を合わせて約 5 割弱となっている。

＜利用実態＞

- ・利用目的は「通勤」「買い物」「通院」が多く、特に市民バスでは「買い物」「通院」での利用が多く見られる。
- ・市内の目的地は「ライフガーデンにらさき」「オギノショッピングセンター」が多く、市外へは甲府市、北杜市を目的地とした回答が多い。
- ・他の公共交通との乗り継ぎを行う人は約 3 割だが、乗り継ぎを行う人のうち約 6 割が鉄道（中央本線）へと乗り継いでいる。
- ・往復で利用する人は約 6 割弱、片道利用の人は約 3 割であり、過半数の人は往復で利用している。
- ・往復で利用しない理由は「時間に合う便がないから」が 6 割と最も多く、利用しない理由が解消された場合の利用意向では「利用したい」が約 5 割であり、片道のみの利用者の中には本来的には往復で利用したい人が存在すると考えられる。
- ・バスの利用頻度は「ほぼ毎日」「週に数回程度」が合わせて 5 割以上であり、利用者の過半数は日常的にバスを利用していると考えられる。
- ・バスの満足度は運行本数、運行時間帯で「不満」「やや不満」が合わせてどちらも約 5 割と高い。
- ・公共交通に対する考えでは、「市民バス・民営バスの本数・時間帯を変更して、もっと利用機会を増やしてほしい」が 2 割以上と最も高いが（竜岡線を除き）市民バスでは「市民バス・民営バスの本数・時間帯を変更して、利用したい時間帯に併せて運行してほしい」が約 3 割程度と最も高い。

以上のことから、バスの運行見直し検討にあたって、通勤（通学）の時間帯のサービス水準の維持向上に加え、特に「買い物」「通院」の移動ニーズに応えられる日中の運行の充実が求められていると考えられる。

また、鉄道（中央本線）との乗り継ぎを考慮したダイヤの調整が必要であると考えられる。

2.5 公共交通を取り巻く課題の整理

視点1：地域特性からみた現状・問題点

- 本市の人口は令和4年時点で約28,500人ですが、過去10年間の推移を見ると継続的に減少傾向にあります。一方で世帯数は横ばいであり、1世帯当たりの世帯人数が減少を続けている様子が見受けられます。また、年齢別で見ると、50～70歳代が特に多いです。
- 地域別の人口では、葦崎地区・藤井町が多く、2地区で全人口の4割程度を占めています。一方で、この2地区やそれに次ぐ龍岡町といった、人口3,500人以上の規模の地区では、高齢化率は25～30%程度ですが、中田町、穴山町、円野町、清哲町、神山町などの人口が1,000人程度以下の地域では35～50%程度と特に高くなっています。
- 人口推計によると、将来的に、すべての年齢層において人口減少が進行すると予測されており、なかでも生産年齢人口については、20年間で約6割程度にまで減少するとされています（令和2年→令和22年）。
- 人流について、通勤利用の目的地では市内、北杜市、甲府市の順に多く、一方で南アルプス市、甲府市、北杜市から本市への通勤移動も多く見られます。通学では市内、甲府市、北杜市の順に多く、こちらは北杜市、甲斐市、南アルプス市から一定の通学移動が見られます。
- 本市の商業・医療施設については、葦崎地区、藤井町に特に多く、主に国道20号、141号に沿う形で立地している傾向にあります。

視点2：地域公共交通の状況からみた現状・問題点

- 民間路線バスの利用者数を見ると、敷島経由・大草経由甲府駅線、増富温泉郷線では、令和4年度時点で6～7万人程度となっている一方、浅尾・仁田平線、下教来石線については1～2万人程度となっています。また、経年的な推移を見ると、新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少はあったものの、令和4年度には多くの路線がコロナ禍前（令和元年度）の水準まで回復しています。一方で、増富温泉郷線、下教来石線については他の路線に比べて回復率が低いほか、浅尾・仁田平線に至っては令和3年度からさらに減少しています。
- 市民バスの利用者数を見ると、令和4年度時点ではおおよそ1.3～1.5万人程度の水準ですが、竜岡線については5千人程度に留まっています。ただ、経年的な推移では、竜岡線ではコロナ禍においても経年的に利用者が増加しています。また、穂坂線についてはコロナ禍以前の水準に近いところまで回復していますが、円野線、社会福祉村線についてはコロナ禍の水準のまま推移しています。
- 市民バスの利用者層を見ると、概ね高齢者と障がい者が合わせて全体の半数以上を占める傾向にあります。穂坂線については他の路線と比べて中学生の割合も高くなっています。
- 市民バスについて、時間帯別の傾向を見ると、概ね午前中の便がピークとなる傾向にありますが、穂坂線の柳平行きについては、夕方の時間帯が多くなっています。
- 郊外部の居住区域の一部に、交通空白地域となっている地域があるほか、高齢化が深刻な地域もありますが、これらに対応した交通サービスは運行されていません。

視点3：上位関連計画における公共交通の位置付けからみた現状・問題点

- 第7次総合計画（後期基本計画）では、既存交通への支援見直しと、市民バスの見直しや地域内運送の検討など、主に市全体での公共交通ネットワーク*の再編が求められています。
- 第2期葦崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略人口ビジョンでは、市民の移動ニーズに沿った既存交通の運行見直しと、公共交通空白地域*における移動手段の確保が求められています。
- 都市計画マスタープランでは、葦崎駅・高速バス停留所における交通結節機能の強化と、ハード面・ソフト面両軸での、公共交通の利用促進に向けた公共交通ネットワーク*の再検討や施策推進が求められています。
- 地域福祉計画、第5次障がい者ふれあい計画では、バリアフリー*・ユニバーサルデザイン*の導入、及び日常生活の移動に対応した公共交通ネットワーク*の整備が求められています。
- 市営総合運動場整備計画に基づき、老朽化した同施設の再整備が進められています。

視点4：町民や交通関係者に係る現状や意向からみた現状・問題点

- 買い物先は国道141号線沿線の施設への移動が多く、通院移動では、葦崎市立病院を中心に、居住地域内や、居住地域に隣接する地域・市町の医療施設を利用している傾向が見られます。
- 路線バス・市民バスの利用については、日常的に利用していない人が大半を占めるが、穂坂町、神山町については若干の利用が見られます。また、利用目的としては、通院利用が多くなっています。
- 路線バス・市民バスの利用については、日中の時間帯の増便を求める意見が多くなっています。
- 将来的なネットワーク構想に関しては、より自宅に近い場所から利用できる、路線バスの運行を拡充するなど、利用圏域の拡大を求める意見が多くなっています。

その他：社会動向・まちづくりの変化

- 全国的にデジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化*を図る取組が推進されています（MaaS*、AI*オンデマンド、自動運転等）。
- 新型コロナウイルス感染症によって、生活様式に変化が生じています。

課題1:人口減少・高齢化に対応した公共交通サービスの提供

- 市全域において、継続的な人口減少が進むと推計されていることから、人口規模に応じた交通体系の検討が必要です。
- ただし、人口規模の小さい地域では、中心部と比べて高齢化率がさらに高い傾向にあることから、より高齢者利用に即した交通サービスの検討が必要です。
- 通勤・通学移動の傾向を見ると、いずれも市内を目的地とした移動が最も多く、市内移動について充実を図る必要があります。
- 一方で、市外移動も一定数見られることから、広域に係る民間路線バスの維持確保・充実や、鉄道駅へのアクセス性向上を踏まえたネットワークの構築が必要です。
- 本市の商業・医療施設については、主に市中心部やその周辺の国道沿いを中心に立地しているため、日中の生活利用に際しては、中心部へのアクセス性向上が重要になります。
- 以上のことから、市内の郊外地域にて綿密な運行を行う公共交通手段の検討とともに、鉄道駅や市街地へのアクセス利便性が高い公共交通ネットワーク*の構築が必要と考えます。

課題2:沿線住民のニーズに沿った既存公共交通サービスの在り方の検討

- コロナ禍以前の水準と比べると、十分に回復していない増富温泉郷線や浅尾・仁田平線や下教来石線について、沿線状況を踏まえて運行体制の見直しや、他交通との連携を図るなど、利用促進につながる施策が必要です。
- ただし、人口規模の小さい地域では、中心部と比べて高齢化率がさらに高い傾向にあることから、より高齢者利用に即した交通サービスの検討が必要です。
- 通勤・通学移動の傾向を見ると、いずれも市内を目的地とした移動が最も多く、市内移動について充実を図る必要があります。
- 一方で、市外移動も一定数見られることから、広域に係る民間路線バスの維持確保・充実や、鉄道駅へのアクセス性向上を踏まえたネットワークの構築が必要です。
- 本市の商業・医療施設については、主に市中心部やその周辺の国道沿いを中心に立地しているため、日中の生活利用に際しては、中心部へのアクセス性向上が重要になります。

課題3:主要拠点・主要施設アクセスに関する公共交通サービスの整備

- 本市の商業・医療施設については、国道20号、141号沿線に多く立地しており、既存の民間路線バスや市民バスの経路上にあることから、該当する区間については継続的な運行を図る必要があります。
- ただし利用実態としては、多くの市民が自家用車で移動する傾向が見られることから、ダイヤの見直し等による利便性向上を図るとともに、自家用車からの利用転換など、沿線住民に対する利用促進策の検討が必要になります。
- 一方で、主要施設への移動ニーズが想定される郊外の居住区域では、一部地域が公共交通空白地域*となっているほか、高齢者などにおけるバス停留所までのアクセスがなく、民間路線バスや市民バスの利用につながっていないケースへの対応が必要になります。
- 以上のことから、既存路線沿線における利用促進と、民間路線バス、市民バスとの接続も踏まえた地域内交通新設の検討が必要になります。

課題4:デジタル技術活用の研究等による利用促進・運行効率化*の検討

- 路線バスの利用者数減少や公共交通の担い手不足を受けて、路線見直し等と並行して、利用促進や運行効率化*を検討する必要があると考えられます。
- 全国的に公共交通分野において、AI*オンデマンド交通*の導入や、それに伴う予約システムのデジタル化などが進められており、町外来訪者の対応や、他事業者との連携の観点から導入を検討する必要があると考えられます。
- AI*オンデマンド交通*の導入に伴う、予約システムのデジタル化は、MaaS*事業参入の基盤構築に繋がり、観光客誘致や、広域観光施策への参画などが期待できることから、本市の交通へも導入を模索する余地があると考えられます。
- 以上のことから、AI*オンデマンド交通*を起点とするデジタル技術活用の取組事例の整理や、本市におけるさらなるデジタル技術の導入可能性の検証などを行うことが必要であると考えられます。

第3章 計画の基本方針と目標

3.1 計画の基本方針等

地域公共交通を取り巻く課題や本市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、韮崎市地域公共交通計画*の基本理念と基本方針を以下のように定めました。

3.1.1 計画の基本理念

～基本理念：目指すべき公共交通の将来像～

人とまちを繋ぎ 暮らしを支える 持続可能な公共交通の実現

3.1.2 計画の基本方針

基本方針1 人とまちを繋ぐ交通体系の維持・形成

本市においては、中心市街地を起点として地域内外に移動することができる公共交通が整備されているものの、自家用車が主たる移動手段となっており、公共交通利用者の減少が懸念されています。

今後も人口減少社会の進展により、利用者の減少が進むことが予想され、益々、既存路線の維持確保*が重要となるものと考えます。

これらを踏まえて、公共交通の利用増につなげるプロモーション活動を実施するとともに公共交通ネットワーク*の調査・研究においても定時定路線*型にこだわらず、あらゆる運行形態の公共交通サービスの運行を模索していきます。

基本方針2 暮らしを支える地域公共交通の構築

中心市街地へのアクセスに特化した路線バスを主体とする、本市の公共交通ネットワーク*においては、路線バス利用圏域外における移動や地域内での移動など、日常生活の外出という観点では、一部の移動ニーズに対応できていない様子が見られます。

これに対応すべく、移動ニーズに沿った市民バスの再編や、民間路線バスや鉄道への接続を踏まえた新たな形態による地域内交通の変更など、既存の公共交通ネットワーク*の強化を図ります。

基本方針3 協働による持続可能な公共交通の実現

人口減少、交通事業者における労働力不足などにより、公共交通サービスを取り巻く環境は、今後さらに厳しい状況になることが予想されます。

こういった将来的な動向への対策として、一人でも多くの市民が利用できるような交通体系の形成を図るとともに、生活移動における沿線住民の利用促進や、自家用車移動からの利用転換などによる十分な利用実績の維持による、持続可能な公共交通ネットワーク*の形成を図ります。

3.1.3 計画の基本目標

基本方針 1 人とまちを繋ぐ交通体系の維持・形成

1 公共交通ネットワーク*の利便性向上

市外、県外へのアクセスとして、本市の公共交通の基幹とも言える鉄道路線と民間路線バスについて、運行区間・経由地などの運行経路や、運行便数、運行時刻、運行間隔等のダイヤ構成などの改善に向けた関係機関との意見交換の場を持ち、市民の人口分布や高齢化率、意見要望などに沿った効率的・効果的な交通体系の形成を推進します。

成果指標：JR 菰崎駅利用者数、民間路線バス利用者数

2 公共交通の認知度向上及び交通行動の変容促進

交通手段としての公共交通の利点や“地域の足”としての認知度を高めるとともに設備の充実などを推進することで、市内交通全体のイメージアップと利便性を向上させ、利用機会の増加を図ります。また、技術の進歩による新たな形態での運行も調査・研究を継続的に実施します。

成果指標：公共交通に係る広報・イベント等の実施回数、市民満足度

基本方針 2 暮らしを支える地域公共交通の構築

1 市街地へのアクセスの向上

菰崎駅を中心とする本市の中心市街地への移動について、市民バスの再編や地域内交通の検討による民間路線バスへのアクセス性向上を図ることで、中心市街地への利便性向上を図ります。

成果指標：市民バス利用者数

2 日常生活に欠かせない公共交通網*の整備

現在の公共交通体系では対応できない地域について、路線バスや鉄道との接続を踏まえた地域内交通の整備などを実施することによる、公共交通利用圏域*の拡大を図ります。

成果指標：公共交通のカバー率

基本方針 3 協働による持続可能な公共交通の実現

1 協働による公共交通サービスの実現

地域住民や地元NPO法人等を中心とした地域主体での発起、運行による交通サービスの実現に向けた支援を検討します。

成果指標：地域等との協働による運行主体数

2 多様な手段の連携による効率化と利便性向上

既存の公共交通サービスではカバーできない地域については、医療機関や福祉施設、宿泊施設などの民間施設で運行されている送迎サービスのほか、市内小中学校で運行されているスクールバスといった輸送サービスの利活用や運賃形態の見直し・検討を実施し、利便性及び効率化を図ります。

成果指標：利用者1人当たりに係る市負担額（市民バス・民間バス路線）

3.1.4 公共交通ネットワーク*の基本的な機能と役割

本市においては、鉄道や民間路線バス、市民バスなど様々な公共交通等が運行されていますが、地域によって、特性やまちづくりにおける役割等が異なることから、求められる公共交通の役割についても違いが生じます。このため、以下のとおり公共交通ネットワーク*を機能別に分類・定義します。

| 類型 | 基本的な機能・役割 | 公共交通の位置付け |
|---------------|------------------------------|---|
| 幹線 ネットワーク | ・市外、県外への広域的な移動を担う。 | 【 鉄 道 】 JR 中央本線 |
| | ・甲府市をはじめとする周辺市町への移動を担う。 | 【 路 線 バ ス 】 大草経由甲府駅線 敷島経由甲府駅線 増富温泉郷線 浅尾・仁田平線 |
| | ・定時定路線*型、大量輸送が可能な形態での運行。 | |
| | ・路線バス沿線から市街地エリアまでのアクセスを担う。 | |
| 地域間 ネットワーク | ・本市内の各地域から、市街地エリアまでのアクセスを担う。 | 【 市 民 バ ス 】 穂坂線、社会福祉村 円野線※ ¹ 、竜岡線※ ² |
| 地域内 ネットワーク | ・地域内移動にも対応する。 | |
| | ・公共交通不便地域に居住する高齢者の移動を担う。 | 【タクシー】 |

3.1.5 計画に伴う再編案

前項の「公共交通ネットワーク*の基本的な機能・役割」に基づき、下記の形への再編を図ります。

| 類型 | 施策の方向性 | 再編後の公共交通 |
|--------------------------------|---|---|
| 幹線 ネットワーク | ・既存路線及び韮崎駅を発着とする便数の維持確保 | 【 鉄 道 】 JR 中央本線 |
| | ・既存路線及び便数の維持確保 ・鉄道や市民バスとの接続強化 | 【 路 線 バ ス 】 大草経由甲府駅線 敷島経由甲府駅線 増富温泉郷線 浅尾・仁田平線 |
| 地域間 ネットワーク 地域内 ネットワーク | ・効率的な運行等による利便性の向上 | 【 市 民 バ ス 】 穂坂線 |
| | ・既存路線の維持及び利用促進 | 【 市 民 バ ス 】 社会福祉村線 |
| | ・運行形態見直しによる利便性の向上 | 【市民バス（ハイブリッド型運行）】 ＜ 一 般 乗 合 4 条 乗 合 ＞ 円野線※ ¹ 、竜岡線※ ² |
| | ・起点となる地域内での、小規模、短距離の移動にも対応できるデマンド交通*を整備 | 【ハイブリッド型に伴うデマンド交通*】 円野エリア 下祖母石など国道20号線沿線エリア 竜岡エリア |
| | ・市民バスの見直しに伴い、公共交通不便地域等への影響に配慮した助成 | 【タクシー】 |

※¹ 再編後は路線名変更を予定

※² 自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用し、運行を維持・確保する

第4章 目標達成に向けた施策

4.1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策の一覧

人とまちを繋ぎ

暮らしを支える持続可能な公共交通の実現



4.2 施策の実施内容

4.2.1 位置付ける施策の概要

| | |
|---|---|
| 基本方針１ 人とまちを繋ぐ交通体系の維持・形成 | |
| 【施策１】広域ネットワークの維持確保 | 山梨交通が運行する各路線バス系統及び鉄道路線について、継続的な維持や見直しを図る。 |
| 【施策２】バス停留所における交通サービス間の連携模索 | 主要バス停留所における、公共交通サービス間の連携強化について模索する。 |
| 【施策３】DX事業*の導入による公共交通サービスの利便性向上 | バスロケーションシステム*の導入や、タクシー券の電子化などによる公共交通業務の最適化や、利便性向上を図る。 |
| 【施策４】モビリティ・マネジメント*の実施 | 公共交通に係る利用促進施策を一体的に実施し、より効果的な取組みの実施を図る。 |
| 【施策５】本市公共交通における先進技術の導入に向けた調査・研究 | EV車両導入をはじめとする公共交通の省エネルギー化や、自動運転技術、ライドシェア*制度導入による人員不足解消など、研究中の最新技術の導入に向けた協議を行う。 |
| 基本方針２ 暮らしを支える地域公共交通の構築 | |
| 【施策６】市民バスの運行再編検討 | 市民バスの運行に係る最適化について、次項の地域内交通導入と併せて検討を図る。 |
| 【施策７】下教来石線の見直し検討 | 本市の委託代替バスである下教来石線について、抜本的な見直しを検討する。 |
| 【施策８】タクシー助成制度の見直し | ネットワーク再編に伴ない、必要とする地域住民が利用できるように見直しを行う。 |
| 【施策９】市街地周辺の回遊性向上に向けた交通手段の整備検討 | キックボード・シェアサイクル等、市街地内などの短距離移動における移動手段の充実を図る。 |
| 基本方針３ 協働による持続可能な公共交通の実現 | |
| 【施策１０】送迎輸送サービスの活用検討 | 市内の学校におけるスクールバスや、民間企業、医療機関等の送迎バスなど、特定の輸送手段における一般利用者混乗などによる、公共交通空白地域*等での公共交通の利用機会増加を図る。 |
| 【施策１１】福祉有償運送の参画や、地域主体の運行による公共交通サービス導入に向けた検討 | 福祉有償輸送や、自治会やNPO法人などによる自家用有償旅客運送*など、地域住民や地域の事業者が起点となって運行するコミュニティ交通サービスについての検討や、要望があった際の支援体制などについて検討する。 |
| 【施策１２】バス停留所待合環境*の充実 | 民間等の施設を活用した、待合環境*の充実を図る。 |
| 【施策１３】市内公共交通運賃の見直し | 市内の各公共交通について、運賃形態の見直しを図る。 |
| 【施策１４】定期的な地域住民の意向把握及び関心の醸成 | 地域ワークショップ、アンケート調査による定期的な意向把握と、公共交通施策に関する意識醸成を図る。 |

4.2.2 施策の具体的内容

| 基本方針1 施策1 広域ネットワークの維持確保 | | | | | |
|-------------------------|---|-------|-------|-------|--------|
| 概要 | <p>市外・県外への移動において基幹となる広域的な路線として、現在、民間路線バス（甲府駅方面・須玉明野方面）が運行されており。「人と人、人とまち、都市と都市を繋ぐ」重要な役割を担っている。</p> <p>このような広域生活交通の鉄道や路線バスについては、より一層生活に必要な交通手段としての役割を発揮できるよう、関係機関と連携して、更なるサービスの向上や鉄道及び路線バスの利用促進、広域生活交通の将来を見据えた調査・研究、関係機関との継続的な意見交換、パークアンドライドの普及啓発など、増客による路線維持確保に繋げていく。</p> | | | | |
| | | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市、交通事業者 | | | | |
| スケジュール | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 適宜実施 | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |
| | | | | | |

| 基本方針 1 施策 2 バス停留所における交通サービス間の連携模索 | | | | | |
|-----------------------------------|---|-------------|---------|---------|----------|
| 概要 | <p>本市市街地における公共交通ネットワーク*は、定路線型の交通サービスのみで構成されており、鉄道による広域移動や、沿線外の目的地への移動などで、路線バスから鉄道、路線バス同士など、乗り継ぎ利用が発生するケースがある。</p> <p>こういったケースでの利便性を高めるため、市街地部の主要バス停留所における路線バス間の運行間隔を調整し、市街地内での移動圏域の拡大を図る。また、将来的にシェアモビリティ*を整備する際には、停留所の最寄りにポート（＝乗降場所）を接続し、郊外地域からの利用者の市街地回遊性向上を図ることで、各地域の地域間交通が経由しない地点についても利用できる体制をつくる。</p> | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市 | | | | |
| スケジュール （回数・時期は状況に応じて要検討） | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 実施箇所の検討 | 適宜運用開始 | | | |
| | | 評価・検証（適宜実施） | | | |

| 基本方針 1 施策 3 DX 事業の導入による公共交通サービスの利便性向上 | | | | | |
|---------------------------------------|--|---------|---------|---------|----------|
| 概要 | <p>近年では、ICT*技術の普及により、位置情報を活用することによる路線バス運行に係る情報提供や、利用に係る手続きの電子化などによる手続きの簡略化などが全国的に進められている。</p> <p>本市においても、時刻表や路線図のみならず、バス車両のリアルタイムでの運行位置を示すバスロケーションシステム*の導入や、タクシー助成制度におけるタクシー券の電子化などを検討・実施する。</p> | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市、市内事業者 | | | | |
| スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 調査・研究の後、導入・運行 | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

| 基本方針 1 施策 4 モビリティ・マネジメント*の実施 | | | | | |
|------------------------------|---|---------|---------|---------|----------|
| 概要 | <p>地域住民における生活移動での公共交通利用促進に向けて、運行情報や日常生活での活用例などを盛り込んだチラシ及びポスターの配布・掲示を行う。</p> <p>また、市内での普及を図るデマンド交通*についても、認知度向上や利用に係るハードルを下げるべく、乗り方ガイドマップ等の案内紙を配布する。(現状、広報への掲載、チラシ等の配布、バス乗り方教室、市民バス体験乗車を実施)</p> | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市 | | | | |
| スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 適宜実施 | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

| 基本方針 1 施策 5 本市公共交通における先進技術の導入に向けた調査・研究 | | | | | |
|--|--|---------|---------|---------|----------|
| 概要 | <p>公共交通機関の維持確保が課題となっている背景を受けて、近年では、次世代の公共交通サービスに関する開発が盛んになっており、様々な技術で実用化に向けた研究が進められている。</p> <p>本市においても、電気バス車両の導入による環境保全、自動運転技術の導入による担い手不足の解消、ライドシェア*制度の導入によるタクシー事業の補填など、様々な次世代技術の導入が検討されている。</p> <p>こういった技術革新が実用化された際、迅速に対応できるように、これらの開発動向について、継続的に調査・研究を実施する。</p> | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市、地域団体、市内の事業者 | | | | |
| スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 調査・研究 (状況に応じて市内での導入も検討する) | | | | |
| | | | | | |

基本方針２ 施策６ 市民バスの運行再編検討



概要

現在、本市の郊外地域における公共交通サービスは、地域内を運行する民間路線バス、市民バスによる定路線での運行のみとなっており、バス停留所から距離のあるエリアは、生活移動で公共交通を利用できない、いわゆる公共交通空白地となっている。

これを解消し、将来的な高齢化社会においても利便性の高い生活環境の整備を図るべく、市民バスの運行形態変更を含む路線再編を実施し、より自由度の高く柔軟性のある運行を検討する。

また、再編にあたり導入するデマンド型交通については、AI*技術を活用した運行システムを導入し、さらなる効率的な運行と利便性向上を図るとともに、MaaS*等の今後発展が期待される交通サービスとの連携も見据えた運行形態を模索する。

併せて、施策５にて整理した環境課題への対応や自動運転等の最新技術の導入についても、今後継続的に導入を検討する。

| 運行方式 | 特徴 |
|------------------|--|
| A 定路線型 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスやコミュニティバスのように所定のバス停留所等で乗降を行う。予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない。 運行ルートが一定であり、決められた時間に移動ができる。 バス停留所等から離れたエリアの居住者が利用しづらい。交通空白地域が残ってしまう。  |
| B 迂回ルート・エリアデマンド型 | <ul style="list-style-type: none"> 定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる。バス停留所等まで遠い。 地域に迂回ルートを設定することで、一部利用者の利便性が向上する。 定路線型に比べてエリアが拡大するものの、バス停留所等から離れた居住者は利用しづらい。  |

再編を検討する路線は、社会福祉村線を除く主に以下の３路線（穂坂線、竜岡線、円野線）である。

■穂坂線

人口集積が少なく、沿線利用も少ない深田記念公園への運行を取り止め、荑崎駅～柳平間の運行とするとともに、この区間短縮と併せて荑崎インター入口～鳥の小池間を、上ノ山・穂坂地区工業団地・県営荑崎穂坂団地を経由するルートに変更し、両施設の利用者の輸送を図る。

また、運行区間の短縮により生じる余裕時分を活用し、利用目的に応じた発着時刻の見直しや増便、市街地側での運行区間拡大など、利便性の向上についても検討する。

■社会福祉村線

アンケートやヒアリングの結果等から、荑崎駅（市街地）から県立北病院、社会福祉村への利用が一定数を占めることから、現状の定時定路線*を維持し、通院者の移動手段を確保しつつ、今後の利用者数や利用目的等の変化に応じて、輸送形態の変更を随時検討する。

■竜岡線

朝夕は通勤通学者の大量輸送に対応するため、定時定路線*での運行を継続し、日中の時間帯については、AI*デマンド運行を実施し、利便性向上を図る。

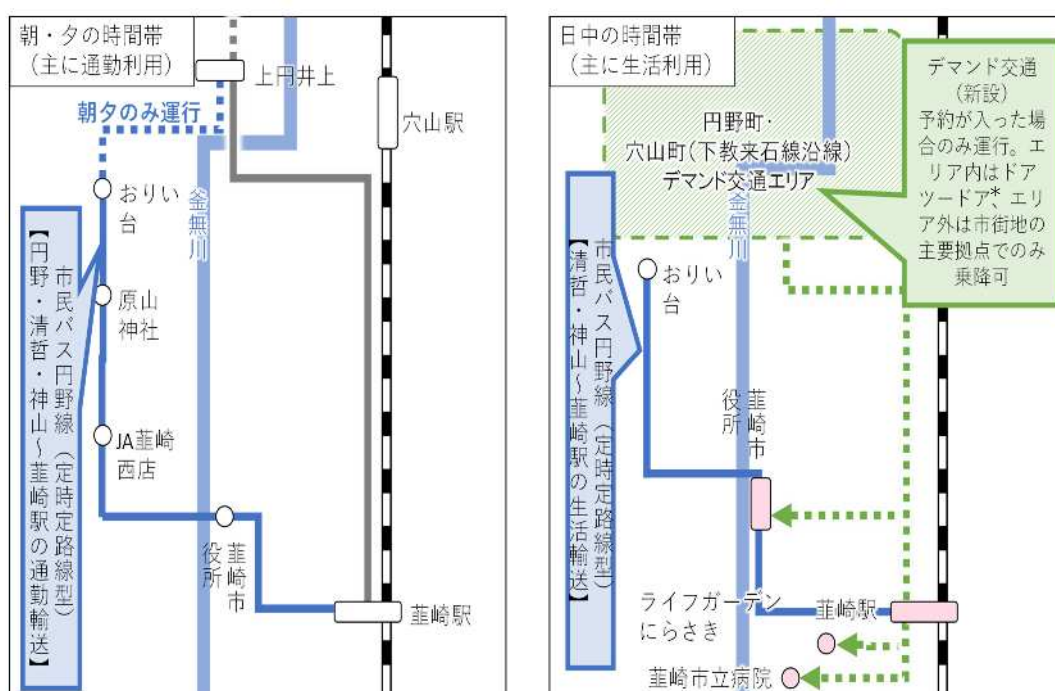
■円野線

運行効率化*及び利用圏域の拡大を図るため、円野地域内（おりい台以北）をデマンド交通*に転換し、地域内全域で乗降ができる運行形態とする。

併せて、エリア外利用として市街地の主要施設へのアクセスも可能とし、市街地アクセスの利便性向上を図る。

ただし、朝夕の通勤時間帯については、現行通り定路線型での運行を行い、通勤・通学に伴う大量輸送に対応する。


おりい台以南の清哲・神山地域の区間については、引き続き定時定路線*型での運行とし、区間短縮に併せて運行間隔短縮・増便を図る。

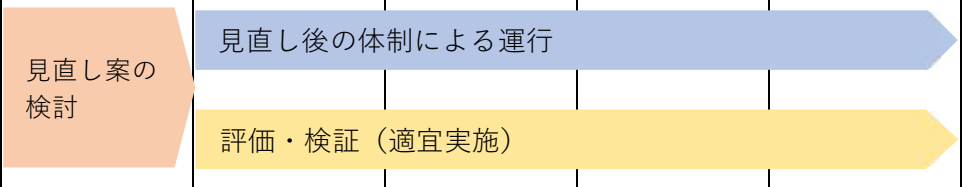


(導入する運行形態イメージ図)

朝夕は通勤通学輸送に備えた定時定路線*型、
日中は自宅前から利用できるデマンド交通*での運行とする。

| 実施主体 | | 韭崎市、交通事業者 | | | | | |
|--------|--------|-------------|-------------|-------------|---------|------------------------|------------------------|
| スケジュール | 穂坂線 | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | |
| | | 運行計画 の作成 | 再編後の体制による運行 | | | | 結果を次期計 画施策検討に 反映 |
| | | | 評価・検証（適宜実施） | | | | |
| | 竜岡線 | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | |
| | | 運行計画の 作成 | 実証運行 | 再編後の体制による運行 | | 結果を次期計 画施策検討に 反映 | |
| | | | 評価・検証（適宜実施） | | | | |
| | 円野線 | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | |
| | | 運行計画の 作成 | 実証運行 | 再編後の体制による運行 | | 結果を次期計 画施策検討に 反映 | |
| | | | 評価・検証（適宜実施） | | | | |
| | 社会福祉村線 | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | |
| | | 適宜見直し・実施 | | | | | |
| | | 評価・検証（適宜実施） | | | | | |

| 基本方針２ 施策７ 下教来石線の見直し検討 | | | | | |
|-----------------------|--|-------|-------|-------|--------|
| 概要 | <p>韮崎駅を起点に、隣接する北杜市まで運行する委託代替バスの下教来石線は、利用者数の伸び悩みが経年的な課題となっている一方で、長距離路線ゆえに運行ダイヤに余裕がなく、需要に即した再編が困難な状況にあります。</p> <p>これを解消し、沿線地域により充実した公共交通サービスの提供を図れるように、運行ダイヤのみならず、運行形態、運行区間などを含めた抜本的な見直しを検討する。</p> <p>なお、実施にあたっては、交通事業者との連携のほか、運行圏域を共有する北杜市とも協議を行い、検討する。</p> | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市、交通事業者 | | | | |
| スケジュール | 令和６年度 | 令和７年度 | 令和８年度 | 令和９年度 | 令和１０年度 |
| |  | | | | |

| 基本方針２ 施策８ タクシー助成制度の見直し | | | | | |
|------------------------|---|-------|-------|-------|--------|
| 概要 | <p>本市では、兼ねてより一般タクシーを対象とした利用助成制度を実施することで、公共交通空白地や、利便性の低い地域における移動支援を実施してきた。</p> <p>今回想定している再編により、市内の公共交通空白地や、一般タクシーを必要とする需要も大きく変化することが予想されることから、本当に必要としている人が制度を利用できるよう、対象地域や利用額などの見直しを行う。</p> | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市 | | | | |
| スケジュール | 令和６年度 | 令和７年度 | 令和８年度 | 令和９年度 | 令和１０年度 |
| |  | | | | |

| 基本方針 2 施策 9 市街地周辺の回遊性向上に向けた交通手段の整備検討 | | | | | |
|--------------------------------------|--|--------------|-------------|---------|--------------------------|
| 概要 | <p>本市の市街地部にあたる韮崎地区において、市内各地域からの地域間交通は確保されているものの、市街地部内の回遊を担う交通サービスがなく、まちなかの賑わい創出、回遊性に課題がある状況である。</p> <p>これを解消するため、市街地及びその周辺をエリアとしたシェアモビリティ*サービスを展開し、市民のみならず市外からの来訪者も、市内を柔軟に回遊できるネットワークの形成を図るとともに、鉄道駅やバス停留所からのラストワンマイル*移動に対応した交通サービスとして整備する。</p> <p>また、電動キックボード、小型 EV 自動車など、設置する車両によっては、将来的な市内での電気駆動バス導入への活用も併せて検討する。</p> <p>また、令和 7 年秋に開館する、韮崎市営新体育館へのアクセス等についても検討する。</p> | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市、交通事業者 | | | | |
| スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 運行計画の作成 再編に向けた準備・調整 | 試験導入 | 再編後の体制による運行 | | 結果を施策検討に反映 (次期計画策定検討) |
| | | 評価・検証 (適宜実施) | | | |

| 基本方針 3 施策 10 送迎輸送サービスの活用検討 | | | | | |
|----------------------------|--|---------|---------|---------|----------|
| 概要 | <p>郊外部・山間部における輸送サービスの検討においては、主な利用者層となる運行区域内の人口が少なく、サービス維持に必要な利用者数の確保が困難であることから、単独事業としての新設整備・維持確保を行うことは非常に難しい。</p> <p>これを踏まえた上で、継続的な公共交通機関の維持確保を図るため、市内外の医療機関や福祉施設、宿泊施設などの民間施設で運行されている送迎サービスや、市内小中学校で運行されているスクールバスといった輸送サービスにおける一般利用客の混乗などの連携や、公共交通サービスへの転換などを模索・検討し、郊外地域の移動利便性向上を図る。</p> | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市、市内事業者 | | | | |
| スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 連携・公共交通化に係る運行計画の検討（適宜実施） | | | | |
| | 各種輸送サービスの運行事業者との調整（適宜実施） | | | | |
| | 活用事業の実施（適宜実施） | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

| 基本方針 3 施策 1 1 福祉有償運送の参画や、地域主体の運行による公共交通サービス導入に向けた検討 | | | | | |
|---|--|---------|---------|---------|-----------------------------------|
| 概要 | <p>近年、沿線人口が少なく、民間事業者による公共交通整備が行われないエリアにて、自治会や地元の NPO 法人といった地域住民が発起人・運行主体となって、小規模の交通サービスを運行するケースがみられるようになった。</p> <p>また、本市では福祉有償運送の一環として、ボランティアによる移動支援の活動が行われている。</p> <p>これらを踏まえて、交通不便地域の市民や地域団体から同様の発起があった際の対応や、ボランティア参画者の育成など、こういった地域等との協働による取組みを行政として十分なサポートができる体制の整備を行う。</p> | | | | |
| 実施主体 | 韮崎市、地域団体、市内の事業者 | | | | |
| スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 適宜実施 | | | | 結果を施策 検討に反映 (次期計画) 策定検討) |
| | 評価・検証 (適宜実施) | | | | |

| 基本方針 3 施策 1 2 バス停留所待合環境*の充実 | | | | | |
|-----------------------------|--|-----------|---------|---------|----------|
| 概要 | <p>路線バスの主要な停留所における待合環境*向上のため、停留所の沿線や周辺施設への協力を募り、施設内を待合場所として利用できる仕組みづくりを検討する。</p> <p>併せて、バス停看板に掲載する情報の充実や、主要停留所における、照明施設やデジタルサイネージ広告*の設置による、夜間の視認性向上・待合環境*の充実についても、検討する。</p> <div><div><p>「ファミリーマート甲府朝日店」は 甲府市のバス緑地※制度の協力施設 です。施設内で路線バスを待つことができます。</p><p>※ 遊園地の造語であり、「バス」と「市民」の縁を結び場所を意味します。</p><p>下のQRコードを読み込んで路線バスの接近・遅延情報をご確認いただき、乗車予定バス停付近までバスが来たら、バス停へ向かってください。</p><div><p>甲府駅北口方面 北新・塚原方面 湯村・敷島(岩)方面</p></div><p>※出典：山梨交通株式会社HP</p><div><p>本取組の問い合わせ先 〒400-8585 甲府市丸の内一丁目18番1号 甲府市まちづくり部リニア交通室交通政策課 電話番号：055-237-5109 受付時間：午前8時30分から午後5時15分まで(平日)</p></div></div></div> | | | | |
| | <p>【他地域事例】：バス緑地制度（バス停周辺に立地する商業施設や公共施設等の協力を得て、店内や施設内ロビーなどでバスの待合ができるようにする制度・甲府市）</p> | | | | |
| | 実施主体 | 韮崎市、交通事業者 | | | |
| スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 実施箇所の検討 | | | | |
| | 設置・周辺施設の活用を適宜開始 | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

| 基本方針 3 施策 1 3 市内公共交通運賃の見直し | | | | | |
|----------------------------|---|--------------|---------|---------|----------|
| 概要 | 今回の再編による大幅な公共交通ネットワーク*の転換に応じて、既存交通について、全体的な運賃の見直しを実施し、継続的な運行に向けたネットワークの維持管理を図る。 | | | | |
| 実施主体 | 荊崎市 | | | | |
| スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 見直し案の検討 | 見直し後の体制による運行 | | | |
| | | 評価・検証（適宜実施） | | | |

| 基本方針 3 施策 1 4 定期的な地域住民の意向把握及び関心の醸成 | | | | | |
|------------------------------------|---|---------|---------------|---------|----------------------------------|
| 概要 | まちづくりアンケート、利用者や各種関係団体からのヒアリング等を実施し、地域ごとのニーズや利用者の意向を把握するとともに、今後の本市の公共交通施策について、どのように進めるべきか協議して、これを継続することにより、市民全体への公共交通施策に対する関心を高める。 | | | | |
| 実施主体 | 荊崎市 | | | | |
| スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 協議内容の検討 | | 対象エリアにて WS 開催 | | 結果を施策 検討に反映 (次期計画 策定検討) |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

第5章 目標の評価指標と計画の進捗管理

5.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

| 基本方針・目標 | 評価指標 | 現状値 | 目標値 (令和10年度) |
|--------------------------------------|---------------------------------------|------------------------|-----------------|
| 【基本方針1】 1. 公共交通ネットワーク*の利便性向上 | 民間路線バス利用者数 (下教来石線を除く) | 222,385 人 (令和4年度実績) | 223,000 人 |
| | JR荏岐駅利用者数 | 2,291 人 (令和4年度実績) | 2,300 人 |
| 【基本方針1】 2. 公共交通の認知度向上及び交通行動の変容促進 | 公共交通に係る広報、イベント等の実施回数 | 4 回 (令和5年度実績) | 7 回 |
| | 市民満足度※ | 2.59 (令和5年度実績) | 2.71 |
| 【基本方針2】 1. 市街地へのアクセスの向上 | 市民バス利用者数 | 48,468 人 (令和4年度実績) | 57,000 人 |
| 【基本方針2】 2. 日常生活に欠かせない公共交通網*の整備 | 公共交通のカバー率 (P.17 参照) | 69% (令和5年度実績) | 75% |
| 【基本方針3】 1. 協働による公共交通サービスの実現 | 地域等との協働による運行主体数 | 0 件 (令和5年度実績) | 1 件 |
| 【基本方針3】 2. 多様な交通手段の連携による効率化と利便性向上 | 市民バス利用者1人当たり に係る市負担額 (負担額÷利用者数) | 775 円 (令和4年度実績) | 725 円 |
| | 民間バス利用者1人当たり に係る市負担額 (負担額÷利用者数) | 1,450 円 (令和4年度実績) | 1,445 円 |

※市民アンケートにおける満足度(「満足している」～「満足していない」の5段階)を5点から1点に点数化した平均値

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

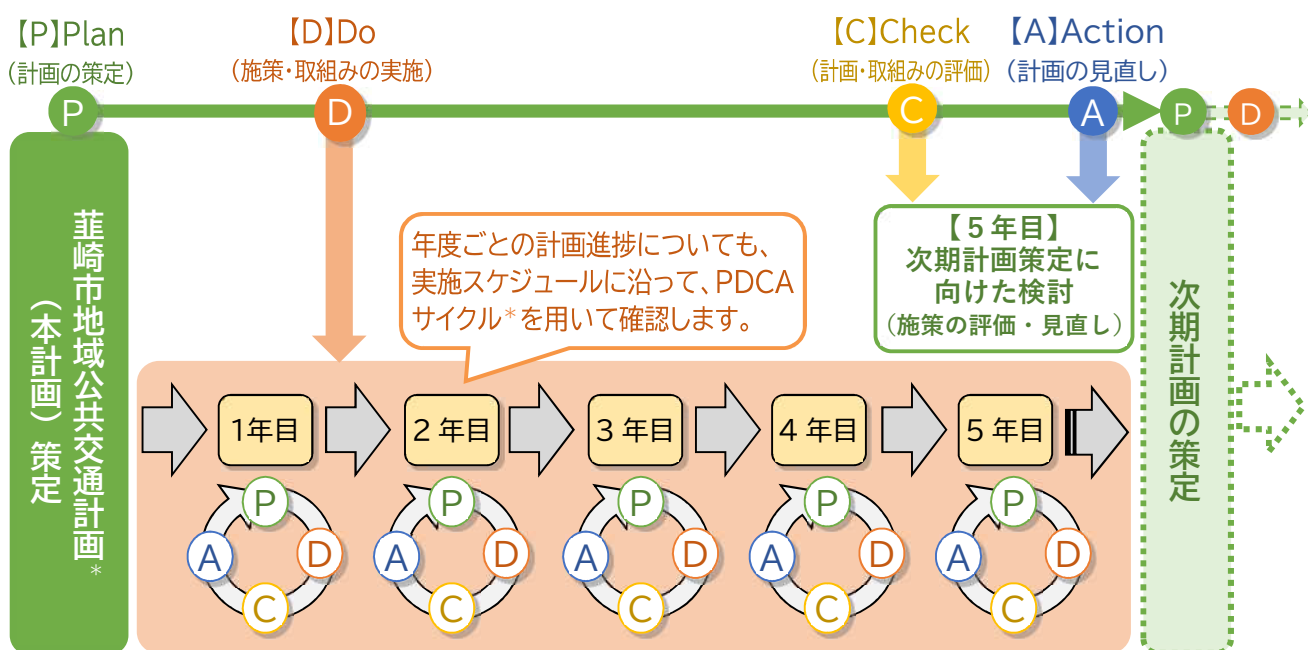
地域公共交通会議*において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

| 推進・管理体制 | 構成員 | 役 割 |
|-----------|------------------------|--|
| 地域公共交通会議* | 市民、交通事業者、警察、国の交通施策担当者等 | 取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行います。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行います。 |

5.2.2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル*【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。



5.2.3 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本市の目指す公共交通の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網*の構築を目指します。

参考資料

1. 策定経過

| 日時 | 内 容 |
|----------------------------|---------------------------------------|
| 令和 5 年 6 月 22 日 | 第 1 回 蕨崎市地域公共交通会議 |
| 令和 5 年 7 月 18 日～8 月 7 日 | 市民アンケートの実施 |
| 令和 5 年 7 月 24 日～8 月 6 日 | 市民バス・民営バス利用者アンケートの実施 |
| 令和 5 年 9 月 5 日～19 日 | 中学 3 年生アンケートの実施（蕨崎西中学校、蕨崎東中学校） |
| 令和 5 年 9 月 5 日～24 日 | 民生委員・児童委員アンケートの実施 |
| 令和 5 年 9 月 7・8 日 | 交通事業者ヒアリングの実施 （山梨交通、甲斐タクシー、蕨崎タクシー） |
| 令和 5 年 10 月 3 1 日 | 庁内関係課ヒアリングの実施 |
| 令和 5 年 10 月 31 日 | 第 1 回分科会の実施 |
| 令和 5 年 11 月 10 日 | 第 2 回 蕨崎市地域公共交通会議 |
| 令和 5 年 12 月 27 日 | 第 2 回分科会の実施 |
| 令和 6 年 1 月 29 日 | 第 3 回 蕨崎市地域公共交通会議 |
| 令和 6 年 3 月 | パブリックコメントの実施 |

2. 韮崎市地域公共交通会議委員名簿

| No. | 団体 | 役職 | 氏名 |
|-----|------------------|-------------|-------|
| 1 | 韮崎市 | 市長 | 内藤 久夫 |
| 2 | 山梨交通株式会社 | 取締役路線バス事業部長 | 池田 雄次 |
| 3 | 山梨県バス協会 | 専務理事 | 篠原 勇 |
| 4 | 山梨県タクシー協会 | 常務理事 | 菊島 貴 |
| 5 | 韮崎市地区長連合会 | 副会長 | 大木 純 |
| 6 | 韮崎市シニアクラブ | 会長 | 藤嶋 英毅 |
| 7 | 韮崎市社会福祉協議会 | 会長 | 水川 勉 |
| 8 | 韮崎市女性団体連絡協議会 | 理事 | 大柴 啓子 |
| 9 | 関東運輸局山梨運輸支局 | 首席運輸企画専門官 | 森下 文章 |
| 10 | 山梨交通株式会社労働組合 | 韮崎支部長 | 小澤 一夫 |
| 11 | 関東地方整備局甲府河川国道事務所 | 副所長 | 本住 武司 |
| 12 | 山梨県中北建設事務所 峡北支所 | 支所長 | 小林 人士 |
| 13 | 韮崎市 | 建設課長 | 谷 宗久 |
| 14 | 甲斐警察署 | 交通課長 | 谷内 大地 |
| 15 | 山梨県県民生活部 | 交通政策課長 | 渡辺 正尚 |
| 16 | 東日本旅客鉄道株式会社 | 韮崎駅長 | 深山 英樹 |

3. 関係法令

○韮崎市地域公共交通会議設置要綱

平成30年3月28日告示第71号
改正 令和5年3月24日告示第18号

（設置）

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の推進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、韮崎市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

（協議事項）

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- （1） 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- （2） 市が運営する有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- （3） 交通会議の運営方法
- （4） その他交通会議が必要と認める事項

（構成員）

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- （1） 市長及びその指名する者
- （2） 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- （3） 住民又は利用者の代表
- （4） 関東運輸局山梨運輸支局長又はその指名する者
- （5） 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- （6） 山梨県における関係行政機関の職員
- （7） 学識経験者その他交通会議の運営上必要と認められる者

（任期）

第4条 委員の任期は、市長が委嘱した日の属する年度の翌年度末までとし、再任を妨げない。
ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長及び副会長）

第5条 交通会議に会長及び副会長を各1人置く。

- 2 会長は市長とし、副会長は会長が指名する者をもって充てる。
- 3 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。

（交通会議の運営）

第6条 交通会議は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 交通会議の議決は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 交通会議は、原則として公開とする。
- 5 会長は、必要があると認める場合は、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を聴くことができる。
- 6 地域公共交通に関する相談、苦情及びその他に対応するため、総合政策課に連絡及び相談窓口を置くものとする。

（協議結果の取扱い）

第7条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(軽微な事項に関する取扱い)

第8条 運行回数、運行時刻等の軽微な変更については、交通会議への報告事項とする。

(幹事会)

第9条 交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

2 幹事会の委員は、第3条に定める構成員の中から、会長が指名する。

3 前項の委員のほか、交通会議が必要と認めた者を幹事会の委員とすることができる。

4 幹事会は、必要に応じて関係者を招集し、意見を聴くことができる。

(庶務)

第10条 交通会議の庶務は、総合政策課において処理する。

(補則)

第11条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、平成30年4月1日から施行する。

(経過措置)

2 この告示の施行の際廃止前の蕪崎市地域公共交通会議設置要綱（平成21年1月蕪崎市訓令乙第2号）の規定により市長から委嘱された委員は、この告示の相当規定によりなされたものとみなす。この場合において、当該委員に委嘱された者の任期は、廃止前の蕪崎市地域公共交通会議設置要綱の規定による任期の残任期間と同一の期間とする。

附 則（令和5年3月24日告示第18号）

この告示は、公布の日から施行する。

4. 用語集

【あ行】

■ICT（アイシーティ：Information and Communication Technology）

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレット端末など、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称。（P69）

■運行効率化

乗客が少ない時間の運行時間の見直し・調整、路線の統合、運行便数の削減、ルートや乗換場所の変更、車両の小型化などによりバスの運行を効率化すること。（P60、61、72）

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。（P30、60、61、71、72）

■オープンデータ

オープンデータは、国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、公開されたデータであり、近年、公共交通においても、運行情報、駅や停留所の施設情報等をリアルタイムで提供する取組が進められている。（P30）

【か行】

■公共交通空白地域

近隣に鉄道駅・バス停留所が設置されておらず、公共交通を利用しづらい地域をいう。本市では、鉄道駅から 800m 以上、バス停留所から 300m 以上離れた地域とする。
（P1、17、22、27、32、60、61、67）

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、デマンドタクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。
（P60、61、62、63、64、67、69、78、79）

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。（P1、17、30、63、79、80）

■公共交通利用圏域／カバー圏域

鉄道やバス等が、無理なく利用できる圏域のこと。本市では、鉄道駅 800m、バス停留所 300m 範囲のこと。（P17、63）

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で自動車等を運転することができないため、公共交通に頼らざるを得ず、自動車中心社会において、移動を制約された人のこと。
（P30、35、36）

【さ行】

■シェアモビリティ

主に1～2人乗りのモビリティ（乗り物）を共同利用する交通システムのこと。最も一般的なのはシェアサイクル（自転車）だが、近年では電動キックボードやグリーンスローモビリティ車両、小型EV車両など多種多様なサービスが展開されている。利用者はどこかのポート（拠点）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな交通システム。（P69、75）

■自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービスのこと。自家用有償旅客運送には、公共交通空白地域において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障害者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。（P67）

【た行】

■地域公共交通会議

地域のニーズに応じた多様な形態の輸送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成18年10月の改正道路運送法に位置付けられたもの。（P80）

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

（P1、2、29、30、62、80）

■定時定路線

利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行する運行形態。

（P62、64、71、72）

■DX推進事業

組織が行う取組みに、最新のIT技術・デジタル技術を積極的に導入・活用し、あらゆる取組みを加速化させる（DX=Digital Transformation）こと。行政の取組みでは、住民の生活利便性の向上や、行政組織における業務効率化による行政サービスの向上などの効果が期待されている。（P67）

■デジタルサイネージ広告

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。（P77）

■デマンド交通及びAIデマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。中でも、AIの機能をデマンド交通に取り入れ、運行の効率化と利便性の向上を図ったものをAIデマンド交通という。

（P61、64、70、72）

■ドア・ツー・ドア型

自宅や施設の玄関口から目的施設の玄関口まで直行で移動できる運行形態。（P72）

【は行】

■バスロケーションシステム

無線通信や GPS（全地球測位システム）を用いてバスの位置情報等を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等にバスの位置情報を提供するシステム。（P67、69）

■バリアフリー

対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。（P35、60）

■PDCA サイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。（P80）

【ま行】

■MaaS（マース：Mobility as a Service）

移動全体を1つのサービスにとらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。（P60、61、71）

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。（P1、2）

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。（P45、67、78）

■モビリティ・マネジメント（Mobility Management）

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組。（P67、70）

【や行】

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、人種及び障害の有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境をデザインする考え方。（P31、36、60）

【ら行】

■ライドシェア

一般的に「相乗り」や「配車サービス」を指し、自家用車の所有者と自動車に乗りたい人を結びつける移動手段。（P67、70）

■ラストワンマイル

交通結節点（鉄道やバス停など）から最終目的地（自宅など）までのワンマイル（約 1.6km）程度の狭く限定された区間のこと（P75）

■路線の維持確保

運行の見直しや、利用促進による利用者増加、補助事業等の活用による運行支援などにより、継続的な運行を図ること。（P62）

韮崎市地域公共交通計画

発行日 令和6年3月

発 行 韮崎市

編 集 韮崎市地域公共交通会議（事務局：韮崎市財務政策課）

〒407-8501 山梨県韮崎市水神一丁目3番1号

TEL：0551-22-1111（代） FAX：0551-22-8479

URL： <https://www.city.nirasaki.lg.jp/>