

上野原市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月

上野原市

上野原市地域公共交通網形成計画 目次

I	はじめに	1
1.	計画策定の背景と目的.....	1
2.	計画の位置づけ	2
II	地域の現状等	3
1.	上野原市の現状	3
(1)	人口・世帯の動向.....	3
(2)	通勤・通学の状況.....	6
(3)	観光入込客の動向.....	10
(4)	自動車の保有状況.....	11
(5)	運転免許証の返納状況	12
(6)	交通事故の状況	13
(7)	主要施設の分布状況.....	14
2.	公共交通の現状	19
(1)	鉄道	19
(2)	タクシー	19
(3)	路線バス	20
(4)	デマンドタクシー.....	25
(5)	スクールバス、企業バス.....	37
	■市内公共交通図.....	38
3.	主な関連計画の整理	39
(1)	上野原市地域公共交通総合連携計画	39
(2)	上野原市総合戦略.....	40
(3)	上野原市都市計画マスタープラン	41
(4)	上野原市国土利用計画	43
(5)	上野原駅周辺整備基本計画	45
(6)	上野原市バリアフリー基本構想.....	46
(7)	上野原市地域福祉計画	47
(8)	上野原市立地適正化計画.....	48

Ⅲ	地域公共交通の課題	49
1.	人口減少、少子高齢化.....	49
2.	過度な車依存	49
3.	サービス水準の地域格差.....	50
4.	不均衡な需給バランス.....	50
5.	不足する観光客等の移動手段.....	50
6.	改善を要する乗継・待合環境.....	51
7.	情報発信の不足	51
8.	ニーズの把握手法の不足.....	52
9.	不明確な市内公共交通の役割.....	52
10.	大きな財政負担	53
Ⅳ	地域公共交通網形成計画.....	54
1.	基本的な方針	54
2.	計画の区域.....	55
3.	計画の目標.....	55
4.	目標を達成するために行う事業と実施主体.....	59
5.	達成状況の評価	75
6.	計画の期間.....	75
7.	その他、地域公共交通網形成計画の実施に関し必要と認める事項	76
	<市民アンケート調査結果（概要版）>	79
	<路線バス利用者アンケート調査結果（概要版）>	91
	<デマンドタクシー利用者アンケート調査結果（概要版）>	99
	<上野原市地域公共交通活性化協議会規約>	106
	<上野原市地域公共交通活性化協議会協議経過>	110

I はじめに

1. 計画策定の背景と目的

平成 19 年に施行された「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）」では、市町村の役割として、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならないと定めています。

上野原市では、平成 23 年 3 月に「上野原市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成 23 年度には新たな公共交通であるデマンドタクシーの実証運行を開始し、平成 25 年度には本格運行へと移行するなどして、高齢者・運転困難者を中心とした交通弱者の交通手段の確保や交通空白地域の解消等、市が抱える課題への対応を図りつつ、効率的かつ持続可能な公共交通の確保・維持に取り組んできました。

このような中、国では平成 25 年 12 月に「交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）」を公布・施行し、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。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（平成 26 年法律第 41 号）」が施行され、人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上のために地方公共団体が中心となって関係者との合意のもと、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通を形成することの重要性が示されました。

本市においては、上野原駅周辺地区を魅力ある交流拠点とすることを目指し、平成 23 年度より上野原駅周辺整備事業が進められています。平成 30 年 4 月には、南口駅前広場の供用が開始され、これまで北口に整備されていたバスやタクシーの乗降場所が南口に移転されます。また、(仮称) 談合坂スマートインターチェンジの整備計画が進められているほか、圏央道の開通によって神奈川、埼玉方面への移動が便利になり、首都圏の他都市との交通ネットワークが拡充しています。これらに伴い、市街地や中山間地域を円滑かつ安全に連絡する市内交通網の整備が求められています。

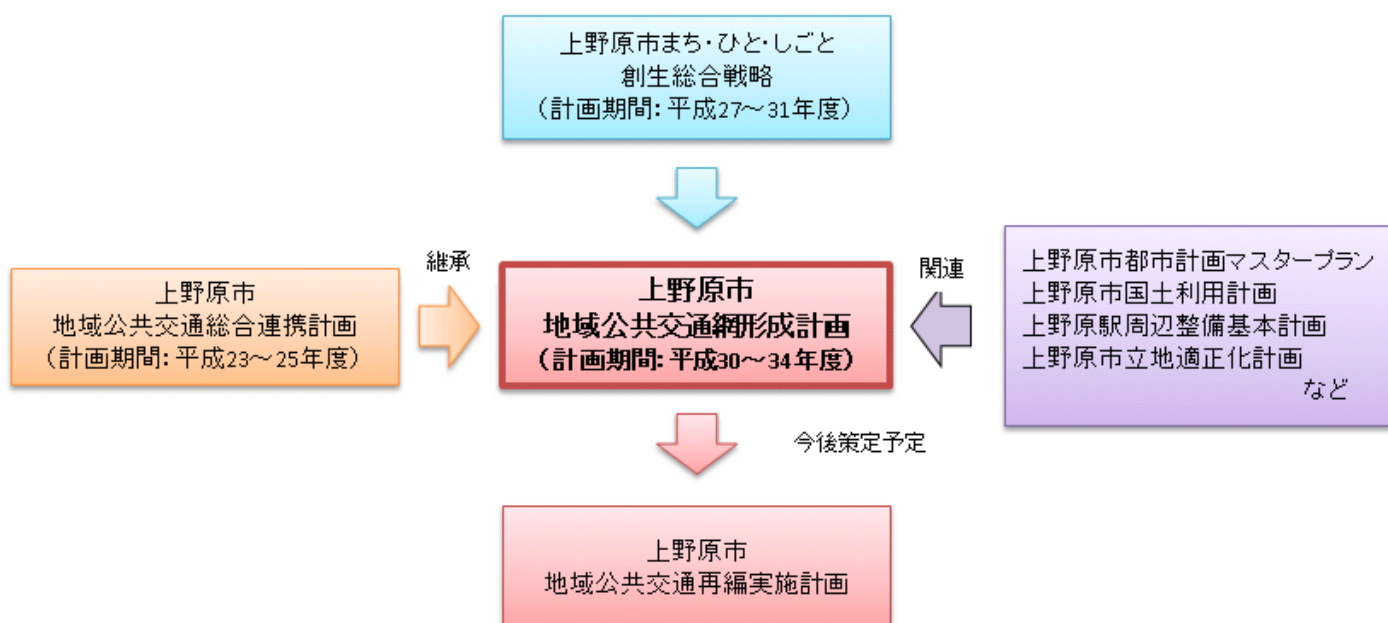
このような現状を踏まえて、上野原市では、より将来を見据えた地域公共交通網を形成するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「上野原市地域公共交通網形成計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画の位置づけは下図に示すとおりであり、上位計画である上野原市まち・ひと・しごと創生総合戦略や都市計画マスタープランなどの関連分野別計画を踏まえて検討を行います。

本計画はこれらの関連計画に基づく交通分野の基本計画であり、本市の公共交通を考えていくうえで、今後の在り方を示す指針となるものです。

■上野原市地域公共交通網形成計画の位置づけ



Ⅱ 地域の現状等

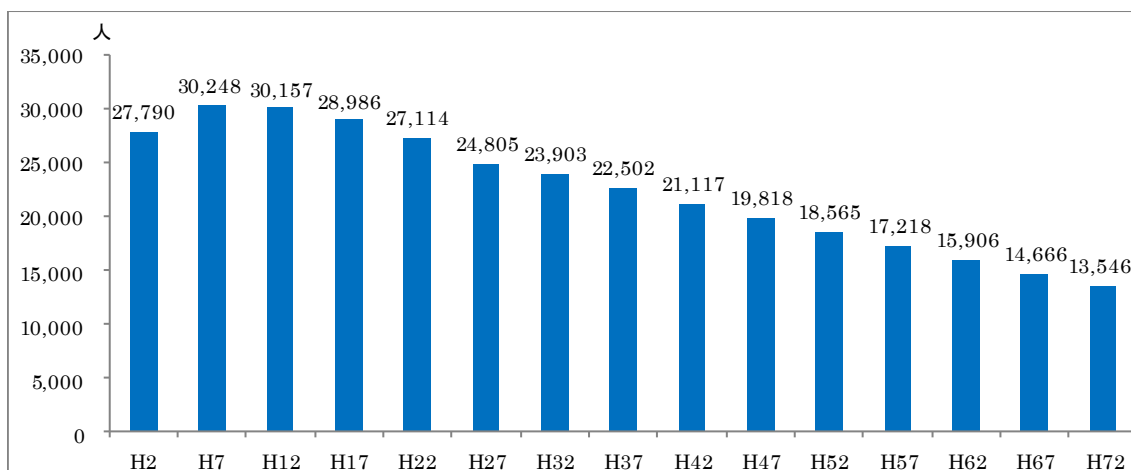
1. 上野原市の現状

(1) 人口・世帯の動向

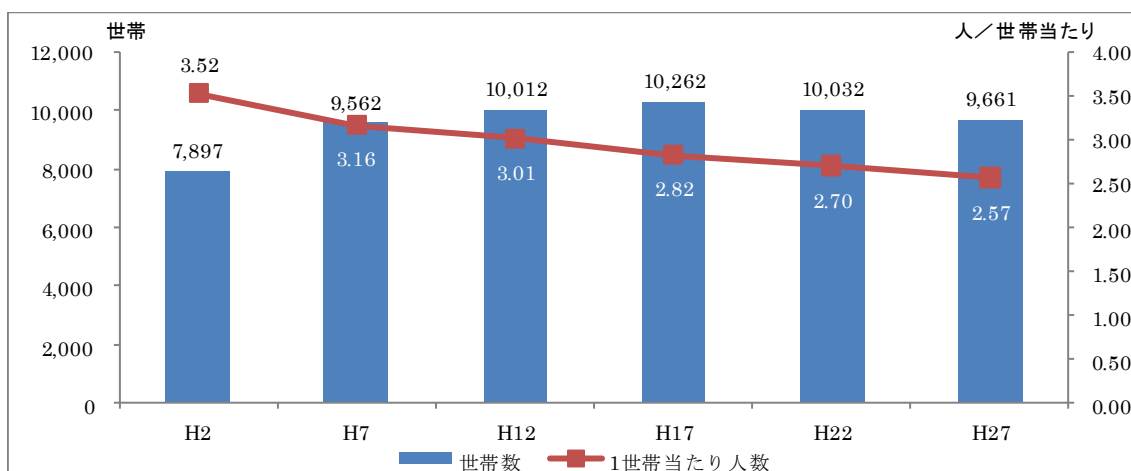
本市の人口は、ニュータウン（コモアしおつ）の分譲開始により平成2年から7年にかけて増加しましたが、平成7年の30,248人をピークに減少に転じています。人口減少に歯止めをかけるため、平成27年度に策定した「上野原市総合戦略」に基づき雇用の創出や結婚・出産・子育て支援などの諸施策を実施することとしていますが、上野原市人口ビジョンによると、平成72年には13,546人にまで減少する見通しとなっています。

世帯数をみると、平成2年以降増加傾向にありましたが、平成17年をピークに減少に転じ、平成27年には9,661世帯となっています。一方、平均世帯人員は平成2年の3.52人から一貫して減少を続け、平成27年には2.57人にまで減少しています。

■人口の推移



■世帯数及び平均世帯人員の推移



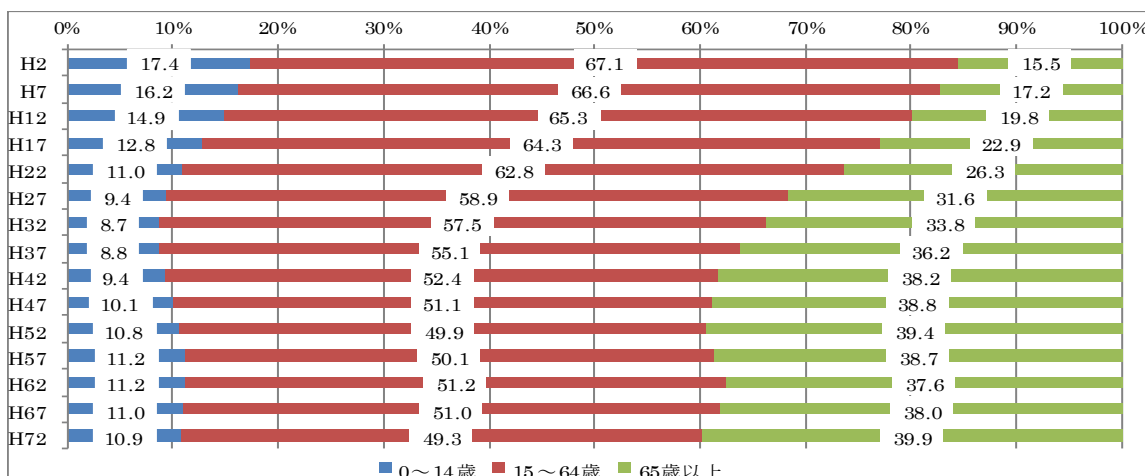
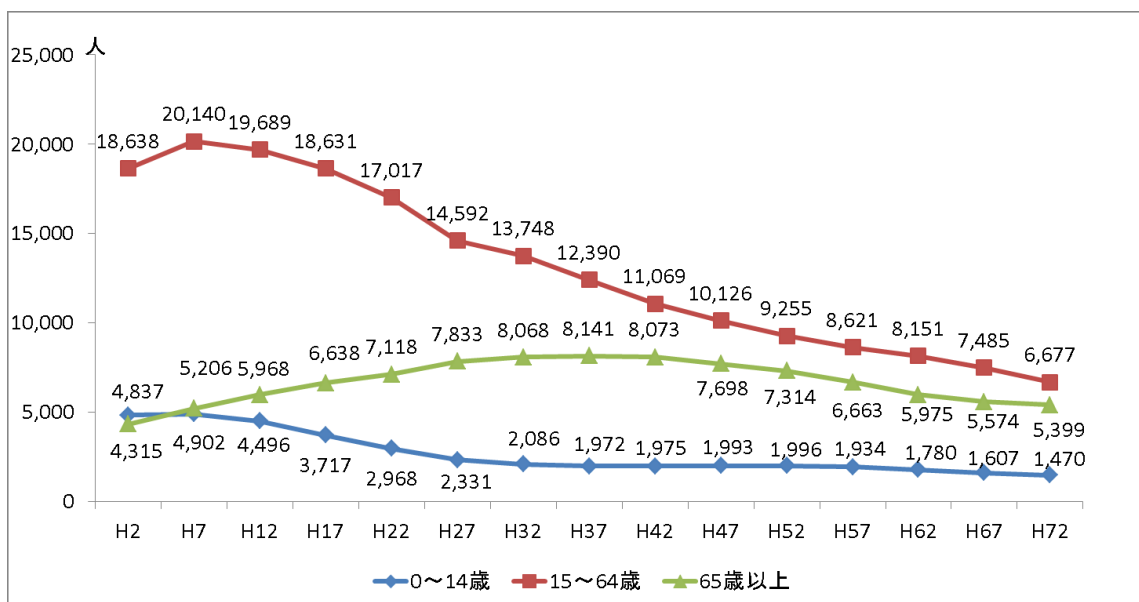
(出典：国勢調査、「上野原市人口ビジョン（平成32年以降）」)

①年齢3区分別人口

本市の人口を年齢3区分別にみると、15歳未満の年少人口は減少傾向にあり、平成2年の4,837人（17.4%）から平成27年の2,331人（9.4%）へとおよそ半減しています。15～64歳の生産年齢人口も、平成7年をピークに減少傾向で推移し、平成27年には14,592人（58.9%）となっています。一方、65歳以上の老年人口は増加傾向にあり、平成2年の4,315人（15.5%）から平成27年には7,833人（31.6%）と、およそ1.8倍になっています。このことから、本市においても少子高齢化が進展していることがわかります。

今後の見通しとしては、上野原市人口ビジョンによると、年少人口は緩やかながらも減少が続くほか、生産年齢人口も著しく減少する見通しとなっています。一方、老年人口は平成37年をピークに減少に転じるものの、その比率は4割弱を占める見込みとなっており、若い世代が減少するなかで、まちの活力が減退することが懸念されます。

■年齢3区分別人口推移及び人口比率



(出典：国勢調査、「上野原市人口ビジョン（平成32年以降）」)

②地区別人口

本市の地区別の人口をみると、市の中心部である上野原地区に人口の約4割が集中しています。

各地区の高齢化率をみると、大目地区が50.3%と最も高く、次いで西原地区50.2%、桐原地区46.7%となっています。全ての地区において、超高齢社会の指標となる21%を超えています。

■地区別の人口及び高齢化の状況（平成30年1月1日現在）

地区名	人口	人口比率	高齢者数	高齢者率
大目地区	893	3.8%	449	50.3%
甲東地区	970	4.1%	379	39.1%
巖地区	5,809	24.5%	1,592	27.4%
大鶴地区	927	3.9%	365	39.4%
島田地区	2,013	8.5%	796	39.5%
上野原地区	9,877	41.7%	3,193	32.3%
桐原地区	980	4.1%	458	46.7%
西原地区	582	2.5%	292	50.2%
秋山地区	1,655	7.0%	630	38.1%
合計	23,706	100.0%	8,154	34.4%

（出典：地区別住民基本台帳人口）

(2) 通勤・通学の状況

①市内から市外への通勤・通学

平成27年の国勢調査では、就業・就学している市民の62.0%が上野原市内で通勤・通学しており、市外への通勤・通学者は38.0%となっています。

市外に通勤・通学している人のうち、山梨県内への通勤・通学者は1,094人で19.4%、山梨県外への通勤・通学者は4,550人で80.6%（東京都61.2%、神奈川県17.5%、その他1.9%）となっています。

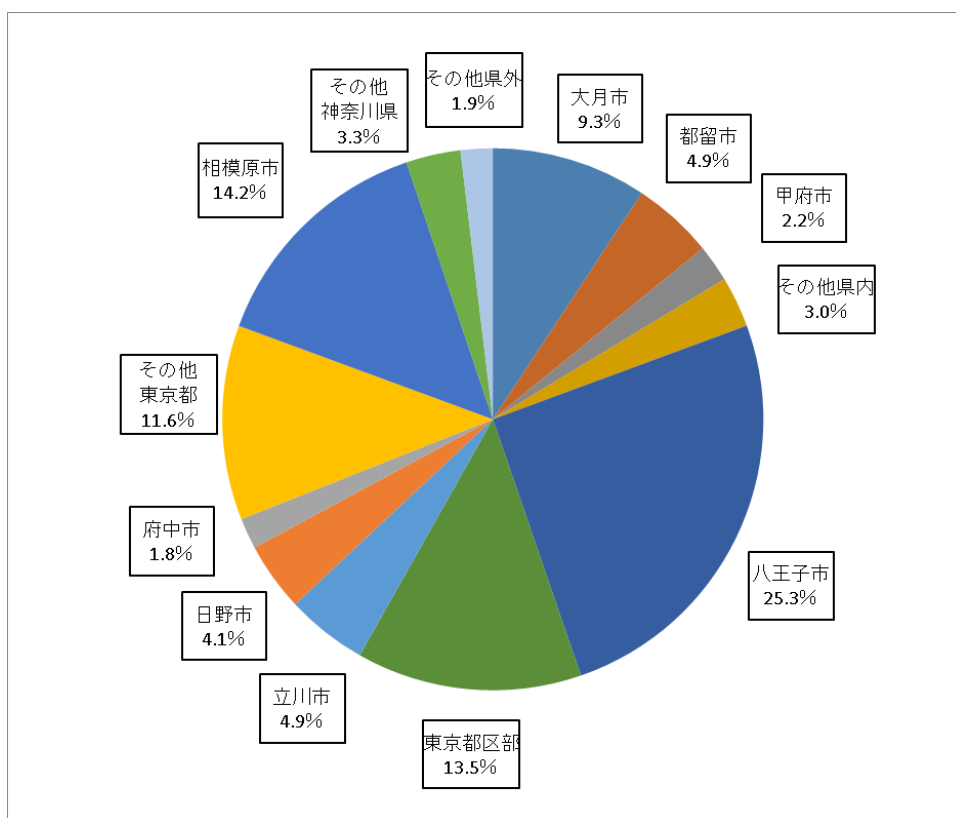
上野原市外への通勤・通学先としては、県内では大月市（524人）、都留市（274人）が多く、県外では八王子市（1,430人）、相模原市（803人）、東京特別区部（760人）が多くなっています。

■上野原市居住者の通勤・通学の状況

	人数（人）	割合（%）
市内での通勤・通学者	9,202	62.0
市外への通勤・通学者	5,644	38.0
上野原市に居住する就業・就学者	14,846	100.0

■通勤・通学の状況（上野原市内 → 市外）

主な通勤・通学地		通勤・通学者
山梨	大 月 市	524
	都 留 市	274
	甲 府 市	125
	そ の 他	171
	小 計	1,094
東京	八 王 子 市	1,430
	特 別 区 部	760
	立 川 市	274
	日 野 市	232
	府 中 市	104
	そ の 他	655
	小 計	3,455
神奈川	相 模 原 市	803
	そ の 他	184
	小 計	987
その他県外		108
合 計		5,644



(出典：国勢調査)

②市外から市内への通勤・通学

市内で就業・就学している人のうち市民が 65.2%で、市外から通っている人は 34.8%となっています。

市外から市内に通勤・通学している人のうち、山梨県内から市内に通勤・通学しているのは 1,975 人で 40.3%、山梨県外から市内に通勤・通学しているのは 2,926 人で 59.7% (東京都 36.1%、神奈川県 18.6%、その他 5.0%) となっています。

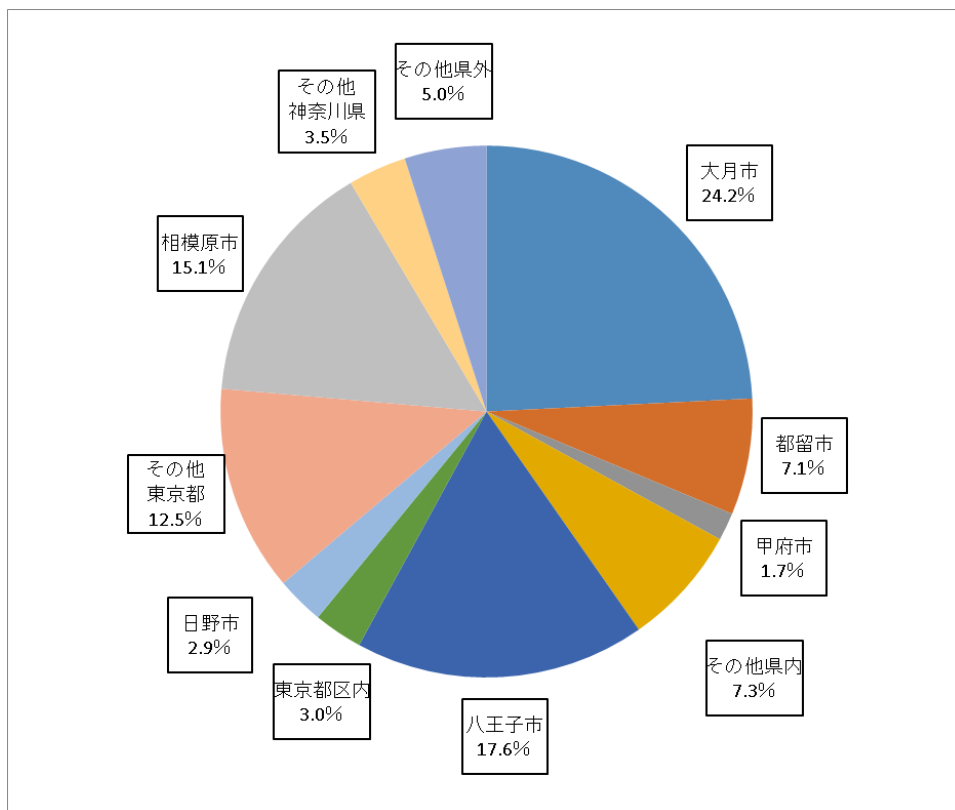
上野原市外から通勤・通学している人の居住地としては、県内では大月市 (1,187 人)、都留市 (346 人) が多く、県外では八王子市 (865 人)、相模原市 (740 人) が多くなっています。

■通勤・通学の状況

	人数 (人)	割合 (%)
市内居住者	9,202	65.2
市外居住者	4,901	34.8
上野原市での就業・就学者	14,103	100.0

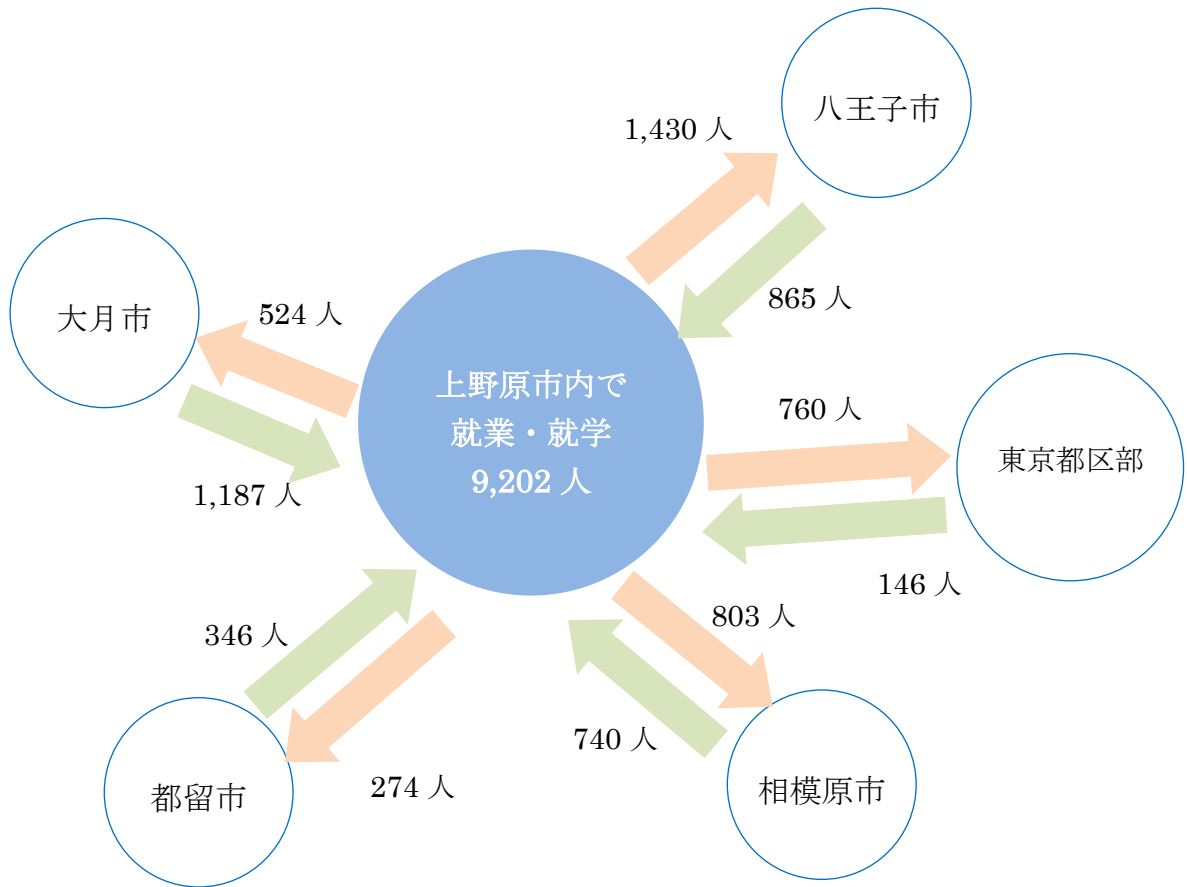
■通勤・通学の状況（市外 → 上野原市内）

主な居住地		通勤・通学者
山梨県	大月市	1,187
	都留市	346
	甲府市	83
	その他	359
	小計	1,975
東京都	八王子市	865
	特別区部	146
	日野市	143
	その他	614
	小計	1,768
神奈川県	相模原市	740
	その他	174
	小計	914
その他県外		244
合計		4,901



(出典：国勢調査)

■通勤・通学の移動実態

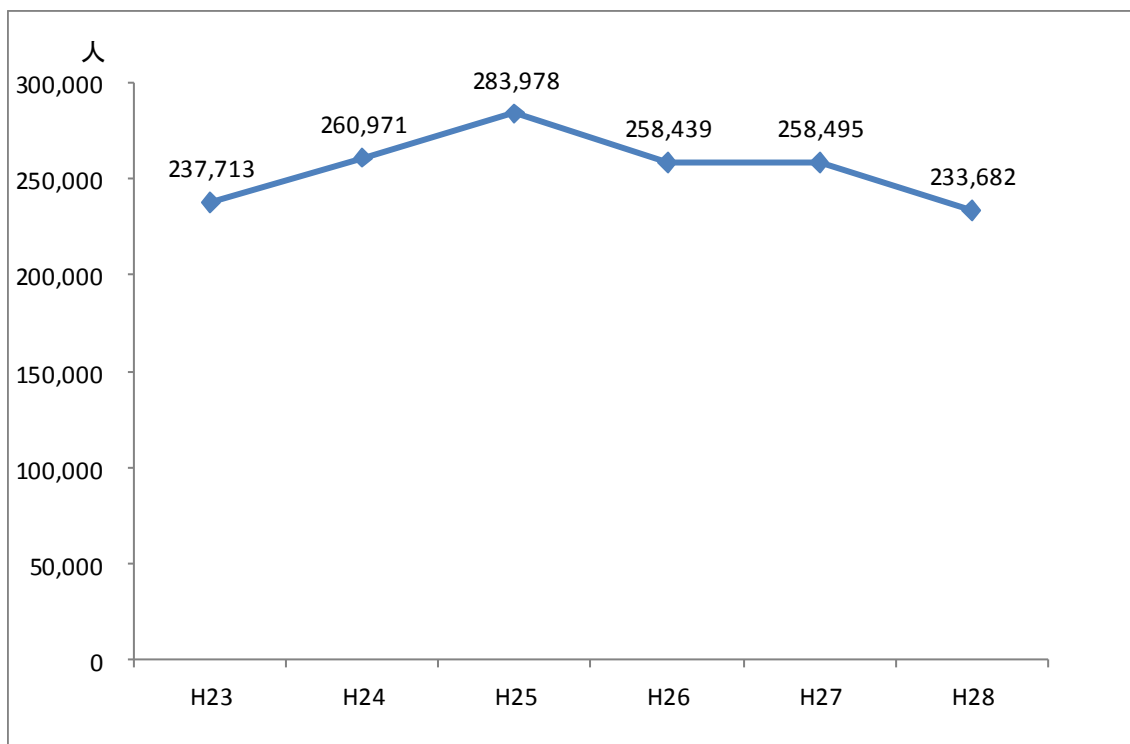


(出典：国勢調査)

(3) 観光入込客の動向

平成 25 年には富士山の世界遺産登録を背景に県内全域の観光客が増加したこともあり、上野原市内の観光入込客も 283,978 人となりました。その後は緩やかに減少し、直近の平成 28 年には 233,682 人にまで減少しています。

■上野原市への観光入込客数の推移

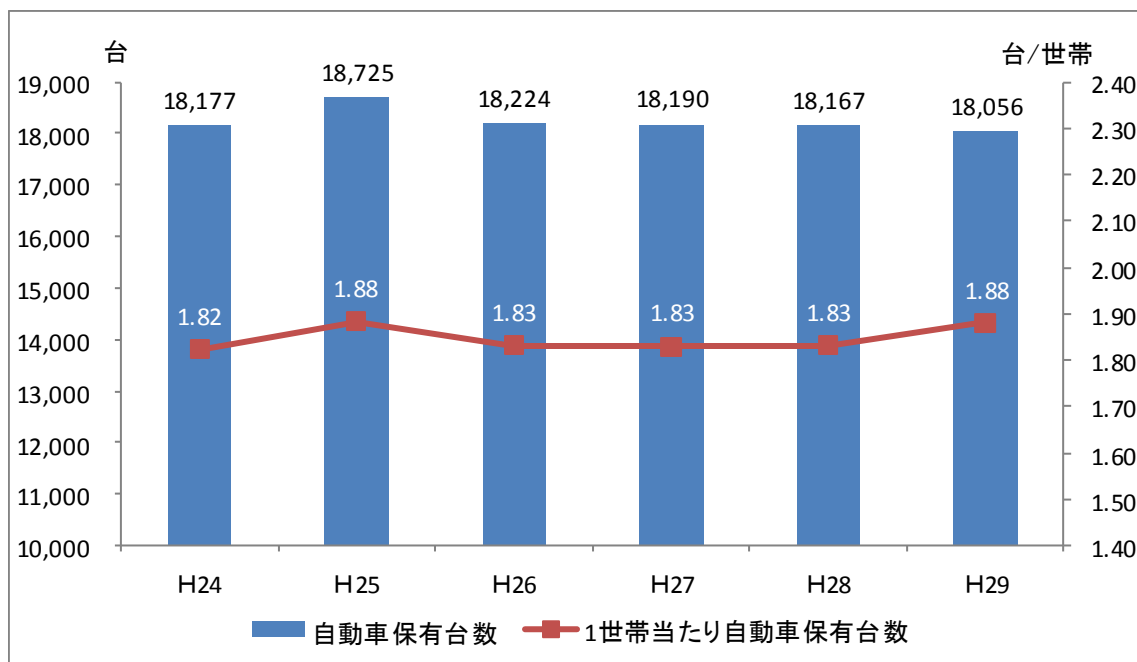


(出典：山梨県観光入込客統計調査)

(4) 自動車の保有状況

上野原市における自動車保有状況をみると、平成25年をピークに減少傾向にあり、平成29年には18,056台となっています。また、1世帯当たりの乗用車保有台数は1.8台超となっており、自家用車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。

■自動車保有台数及び世帯当たり自動車保有率の推移



※自動車保有台数は3月末現在、世帯数は4月1日現在

(出典：日本自動車販売店協会連合会、山梨県統計調査課「市町村別推計人口・世帯数」)

(5) 運転免許証の返納状況

山梨県における運転免許証の返納状況をみると、全国的な高齢者の交通事故報道などを受けて、平成26年以降、年々件数は増加しています。一方、上野原市においては年によるばらつきがありますが、平成29年の返納総数は80件となっています。また、年齢別にみると、75歳以上の返納率が高くなっています。

返納理由としては、「身体的衰えを感じたため」「危険を感じるが多くなったため」「自分以外に迷惑を掛けるような事があってはならないため」などが主なものとなっていて、交通安全の観点からも公共交通の充実が求められています。

■山梨県の運転免許証返納状況

	64歳以下	65歳～74歳	75歳以上	総数
H26	23	357	690	1,070
H27	56	576	1,121	1,753
H28	63	638	1,441	2,142
H29	62	507	1,893	2,462

■上野原市の運転免許証返納状況

	64歳以下	65歳～74歳	75歳以上	総数
H26	0	22	17	39
H27	1	26	33	60
H28	3	11	32	46
H29	3	21	56	80

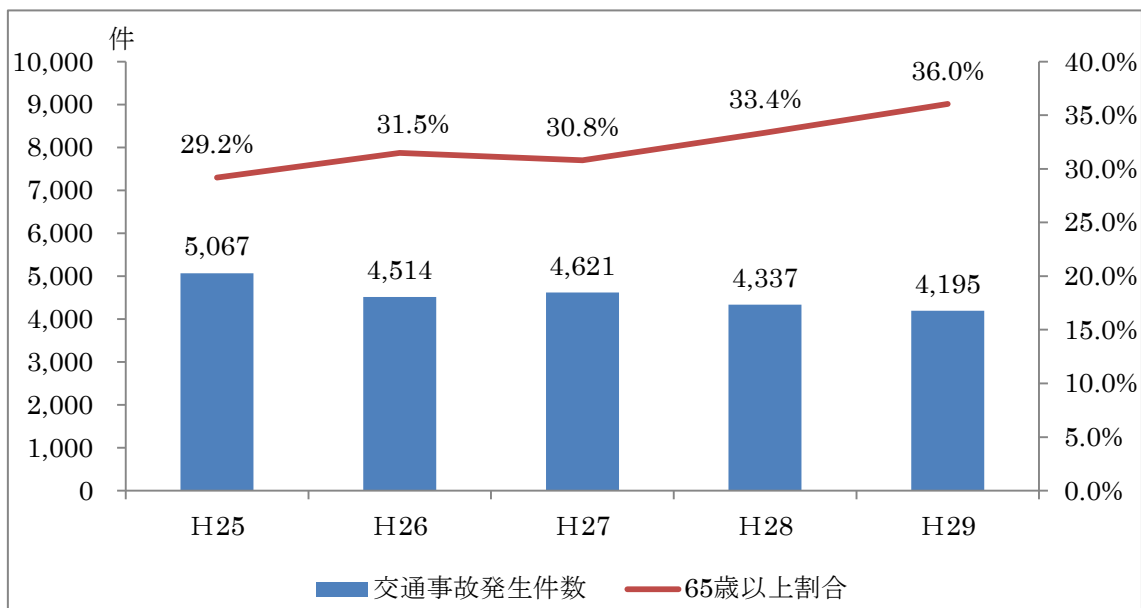
(出典：山梨県警察本部交通部運転免許課)

(6) 交通事故の状況

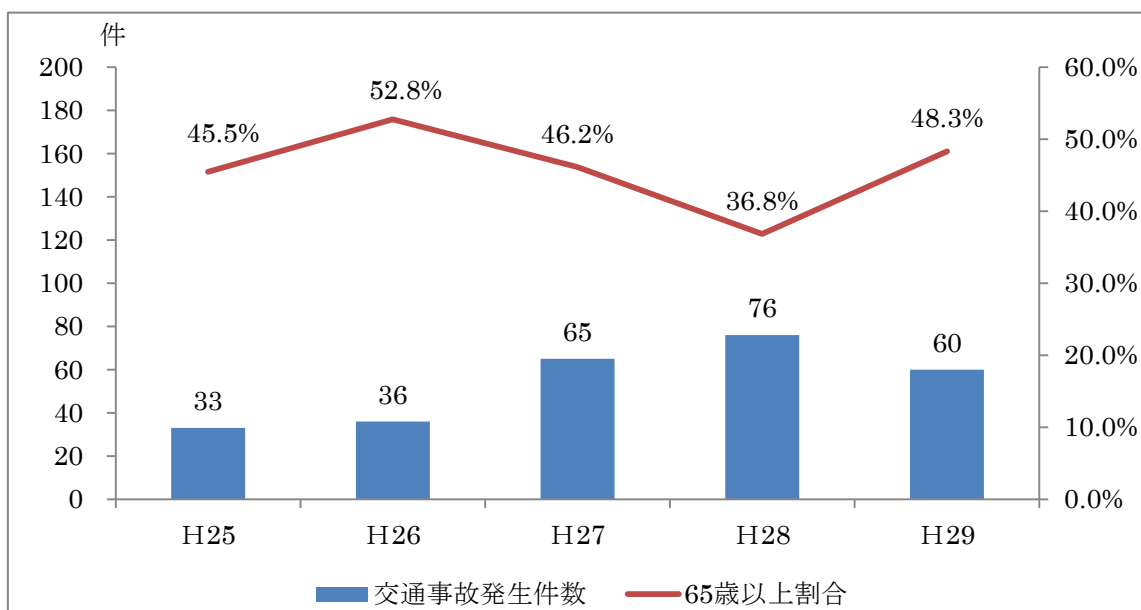
山梨県内における交通事故発生件数をみると、年々減少していますが、そのうち65歳以上の高齢者の割合は上昇傾向にあります。

一方、上野原市においては、交通事故発生件数にばらつきはありますが、高齢者の割合は一貫して山梨県の平均よりも高く、概ね4割を超えています。

■山梨県の交通事故発生件数



■上野原市の交通事故発生件数



(出典：山梨県警察本部交通部交通企画課資料より作成)

(7) 主要施設の分布状況



① 公共施設

【市役所（本庁・支所・出張所）】

名称	所在地
上野原市役所本庁舎	上野原 3 8 3 2
秋山支所	秋山 7 1 3 1
大目出張所	大野 1 2 6 1
甲東出張所	野田尻 3 3 4 - 1
巖出張所	四方津 9 4 0 - 2
大鶴出張所	大倉 3 1 - 1
島田出張所	鶴島 2 0 3 8 - 2
桐原出張所	桐原 2 3 6 7 - 9
西原出張所	西原 3 9 4 7

【社会教育・図書館施設】

名称	所在地
上野原市文化ホール（もみじホール）	上野原 3 8 3 2
上野原市立図書館（リンデン・ドーム）	上野原 3 5 3 1
上野原市立図書館秋山分館	秋山 7 1 3 1
県立ゆずりはら青少年自然の里	桐原 1 3 8 8 0
上野原市勤労青少年ホーム	上野原 3 5 0 4 - 1

【観光・福祉・環境施設】

名称	所在地
新湯治場秋山温泉	秋山 2 2 1 0
平野田休養村	西原 7 2 9 3
ふるさと長寿館	桐原 2 3 7 4 - 1
羽置の里びりゅう館	西原 6 9 3 1
緑と太陽の丘キャンプ場	秋山 5 0 3 0
上野原市営マス釣場	秋山 7 6 3 7
上野原市総合福祉センター（H30/4 開所）	上野原 3 1 6 3
秋山老人福祉センター	秋山 5 7 5 6
クリーンセンター	上野原 8 3 4 4
上野原市葬斎場	上野原 3 3 6 0
東部地域広域水道企業団 上野原事務所	上野原 3 4 0 5

【消防・警察】

名称	所在地
上野原市消防本部（兼消防署）	松留 5 1 4 - 8
上野原市消防署秋山出張所	秋山 7 1 3 1
上野原市消防署桐原出張所	桐原 1 0 7 4 4 - 1
上野原警察署	上野原 3 8 1 9
大目警察官駐在所	大野 1 3 3 5
甲東警察官駐在所	野田尻 5 8 2
四方津警察官駐在所	四方津 7 7 0 - 3
コモアしおつ警察官駐在所	コモアしおつ 3 - 2 0 - 2 0
島田警察官駐在所	新田 8 4 5
桐原警察官駐在所	桐原 2 3 6 2 - 4
西原警察官駐在所	西原 3 9 4 8 - 2 4
秋山警察官駐在所	秋山 7 0 9 2 - 4

【学校】

名称	所在地
市立上野原西小学校	コモアしおつ2-13-1
市立上野原小学校	上野原3454
市立島田小学校	鶴島2024
市立西原小学校	西原4069
市立秋山小学校	秋山8674
市立上野原西中学校	四方津215
市立上野原中学校	上野原9191
市立秋山中学校	秋山6770
県立上野原高等学校	ハツ沢555
私立日本大学明誠高等学校	上野原3200
帝京科学大学上野原キャンパス	ハツ沢2525

【スポーツ施設】

名称	所在地
上野原スポーツプラザ市民プール	新田227-2
桂川少年野球場兼ソフトボール球場	新田188
桂川野球場	鶴島5425
桂川テニス場	鶴島5425
仲間川テニス場	鶴川1512
観光スポーツ広場	秋山12057
東部スポーツ広場	秋山2550
旧大目小グラウンド・体育館	大野4013
旧平和中グラウンド・体育館	野田尻808
旧沢松小グラウンド・体育館	ハツ沢12
旧大鶴小グラウンド・体育館	鶴川1571
旧島田中グラウンド・体育館	鶴島2255
旧柵原小グラウンド・体育館	柵原7234
旧柵原中グラウンド・体育館	柵原6443
旧西原小グラウンド・体育館	西原6996
旧浜沢小グラウンド・体育館	秋山11862
旧桜井小グラウンド・体育館	秋山3325

② 医療機関（病院・医院・診療所等）

名称	所在地	診療科
上野原市立病院	上野原 3 5 0 4 - 3	内・循・小・外・ 肛・整・脳外・リハ・ 放・皮・泌・耳・ 眼・麻酔・神内・ 婦
上野原市立病院附属秋山診療所	秋山 7 1 1 2	内・整・外
上野原市立病院附属西原診療所	西原 3 9 4 7	内・整・外
安藤歯科医院	上野原 7 0 1	歯
石井歯科医院	上野原 1 9 8 7	歯
うへのクリニック	コモアしおつ 3 - 2 2 - 5	内・胃
上野原梶谷整形外科	上野原 3 7 8 5 - 1	整・リ・リハ・泌
遠藤歯科クリニック	上野原 3 8 0 5	歯
長田クリニック	鶴島 1 9 3 4 - 2	内・循・外・リハ
小田歯科医院	コモアしおつ 3 - 2 0 - 1 2	歯
加藤眼科	上野原 3 2 4 1	眼
上條内科クリニック	大野 1 2 8 4	訪・内
川原医院	上野原 1 9 8 4	内・小・外
けやき歯科医院	新田 8 4 8 - 1 1	歯
小林歯科医院	上野原 1 6 2 2	歯
三生会病院	上野原 1 1 8 5	精・心療
島崎歯科医院	上野原 2 0 1 8 - 6	歯
鈴木医院	上野原 2 1 0 5	内
鈴木眼科医院	上野原 2 1 0 5	眼
盛池歯科クリニック	上野原 6 6 1 - 4	歯
西井クリニック	上野原 7 2 9 - 1	内・消
細川歯科医院	上野原 4 1 1 3 - 1	歯
山下クリニック	上野原 5 0 9 - 1	内・循
山下歯科医院	上野原 5 0 8 - 1	歯
山本内科クリニック	松留 6 4 4 - 2	内
渡部耳鼻咽喉科医院	上野原 3 7 5 3 - 1	耳

③ 金融機関（銀行・郵便局等）

【銀行・信用金庫・信用組合・JA】

名称	所在地
山梨中央銀行上野原支店	上野原 3 5 2 3
山梨信用金庫上野原支店	上野原 3 2 6 0 - 1
都留信用組合上野原支店	上野原 2 0 0 8 - 3
JA クレイン大目支店	大野 2 5 7 2 - 1
JA クレイン甲東支店	桑久保 1 6 3 1
JA クレイン巖支店	四方津 7 6 5
JA クレイン大鶴支店	鶴川 1 6 0 0
JA クレイン島田支店	鶴島 5 4 2 5
JA クレイン上野原支店	上野原 3 6 6 2
JA クレイン柵原支店	柵原 2 3 6 7 - 8
JA クレイン西原支店	西原 3 8 4 9
JA クレイン秋山支店	秋山 7 1 2 4

【郵便局】

名称	所在地
大目郵便局	大野 1 3 3 2 - 2
甲東簡易郵便局	桑久保 1 6 3 1
野田尻簡易郵便局	野田尻 5 8 3 - 2
四方津郵便局	四方津 7 4 6 - 1
大鶴簡易郵便局	鶴川 1 6 0 0
島田郵便局	新田 7 3 9 - 1
上野原郵便局	上野原 1 0 7 0
上野原羽佐間郵便局	上野原 3 6 5 5
桐原郵便局	桐原 2 3 3 1
西原郵便局	西原 3 9 8 3 - 1
秋山郵便局	秋山 1 1 9 1 7
日向海戸郵便局	秋山 7 1 3 7 - 2
桜井簡易郵便局	秋山 2 2 9 6

④ 商業施設（スーパー等）

名称	所在地
マツモトキヨシ 上野原店	四方津 5 0 6
スーパー公正屋 コモアプラザ店	コモアしおつ 3 - 2 0 - 1 2
スーパー公正屋 上野原店	上野原 4 0 6 0
オギノ 上野原店	上野原 1 9 3 8 - 1
ウエルシア 上野原店	上野原 4 1 1 4
クスリのサンロード 上野原店	上野原 6 9 7
上野原商店街	本町三丁目～新町一丁目

⑤ 鉄道駅

名称	所在地
JR 上野原駅	新田 1 0 2 5
JR 四方津駅	四方津 1 9 8 1

2. 公共交通の現状

(1) 鉄道

JR中央本線が市内を東西方向に横断しており、上野原駅と四方津駅の両駅があります。この両駅は、市内と市外を結ぶ交流拠点になっています。

上野原駅は、平日は上下線が100本、土・休日は108本が停車し、四方津駅では上下線が平日100本、土・休日102本が停車します。なお、これまで特急かいじの一部が上野原駅に停車していましたが、平成29年のダイヤ改正に伴い、特急列車の停車はなくなりました。

平成28年度における上野原駅の1日の平均乗客数は5,212人で、四方津駅の1日の平均乗客数は1,680人となっていますが、いずれの駅も乗客数は緩やかながら減少傾向をたどっています。

上野原駅の78.5%、四方津駅の77.7%と乗客数の8割近くが定期券利用者となっていることから、通勤・通学による利用者が大多数であるといえます。実際に両駅を利用し、東京都や神奈川県に通勤・通学する市民は通勤・通学者の約40%を占めています。一方、市外から本市の高校や大学、工業団地への通勤・通学者も多く、こうした地域間交流の強化のため、交通ネットワーク基盤の整備が進められています。

現在は、上野原駅周辺整備事業が進められており、平成30年4月からは南口駅前広場が供用開始となります。今後は、鉄道と路線バスをはじめとした市内公共交通のネットワークの充実をより一層図っていく必要があります。

■上野原駅・四方津駅の利用状況

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
上野原駅	5,401	5,359	5,415	5,427	5,414	5,273	5,267	5,350	5,203	5,287	5,212
四方津駅	2,007	2,032	2,019	1,993	1,948	1,911	1,870	1,850	1,773	1,759	1,680
合計	7,408	7,391	7,434	7,420	7,362	7,184	7,137	7,200	6,976	7,046	6,892

(出典：JR 東日本)

(2) タクシー

タクシー事業は、市内の4つの事業者（上野原タクシー、駅前タクシー、四方津交通、島田交通）が実施しており、総車両台数は19台となっています。

タクシーは、鉄道や路線バスのような大量輸送機関にはない機動力を持ち、利用者一人一人のニーズへ対応し、自宅等から目的地までをつなぐ公共交通として重要な役割を担っています。

(3) 路線バス

① 運行本数

路線バスとしては、民間事業者（富士急山梨バス）が運行する「民営バス」13 路線 27 系統があります。路線ごとの運行本数は下表のとおりとなっており、平日合計 216 本、土曜日合計 162 本、日曜・祝日合計 137 本が市内各地を運行しています。

■ 路線ごとの運行本数

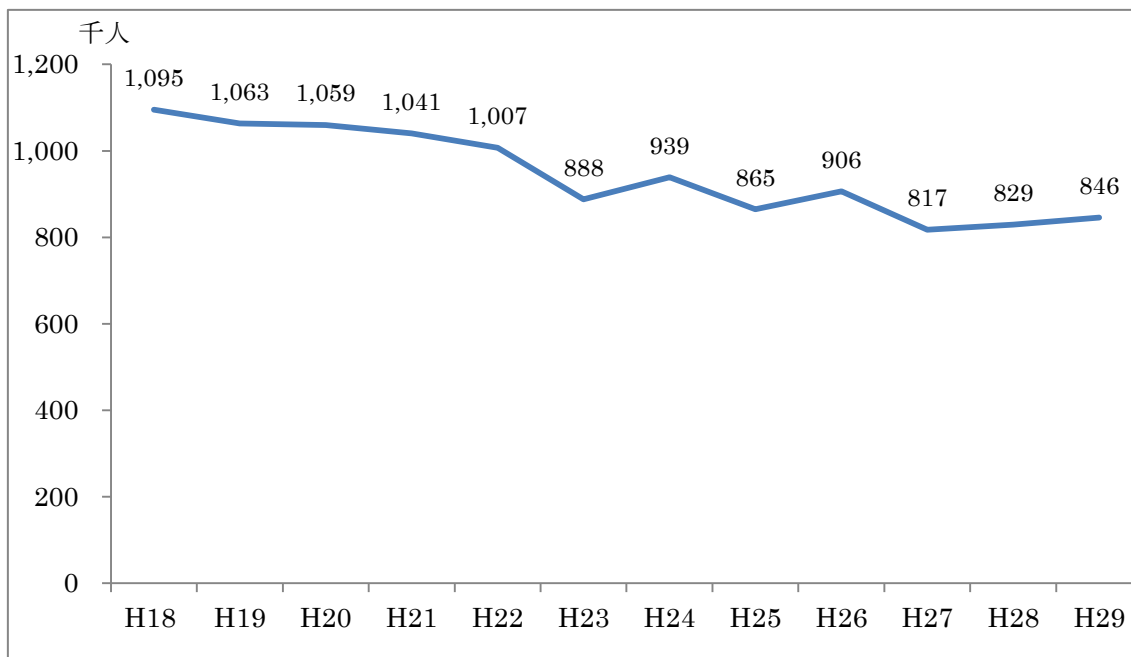
	路線名	運行本数						
		系統数	平日		土曜日		日曜・祝日	
			往路	復路	往路	復路	往路	復路
1	新井線	1	40	41	37	31	35	29
2	本町三丁目線	1	6	3	3	5	3	5
3	帝京科学大学線	2	23	25	10	8	3	4
4	明誠高校線	1	15	19	11	6	7	-
5	諏訪神社線	1	-	-	-	1	-	1
6	向風線	1	2	2	-	-	-	-
7	原・飯尾線	2	3	4	5	5	5	5
8	不老下線	2	5	6	6	8	6	8
9	太田上線	2	1	1	1	1	1	1
10	犬目線	6	4	3	3	1	3	1
11	井戸線	1	3	4	7	5	7	5
12	秋山・坂下線	4	3	3	2	2	2	2
13	鶴峠・小菅の湯・松姫峠線	3	-	-	2	2	2	2
合計		27	105	111	87	75	74	63

(出典：富士急山梨バス株)

②利用者数

自家用車の普及や人口減少などを背景として、市内の路線バス利用者は基調としては減少傾向にあります。特に、デマンドタクシーの実証運行を開始した平成 23 年度には約 12 万人減少しました。その後は、増減を繰り返しながら、足元ではやや増加に転じています。

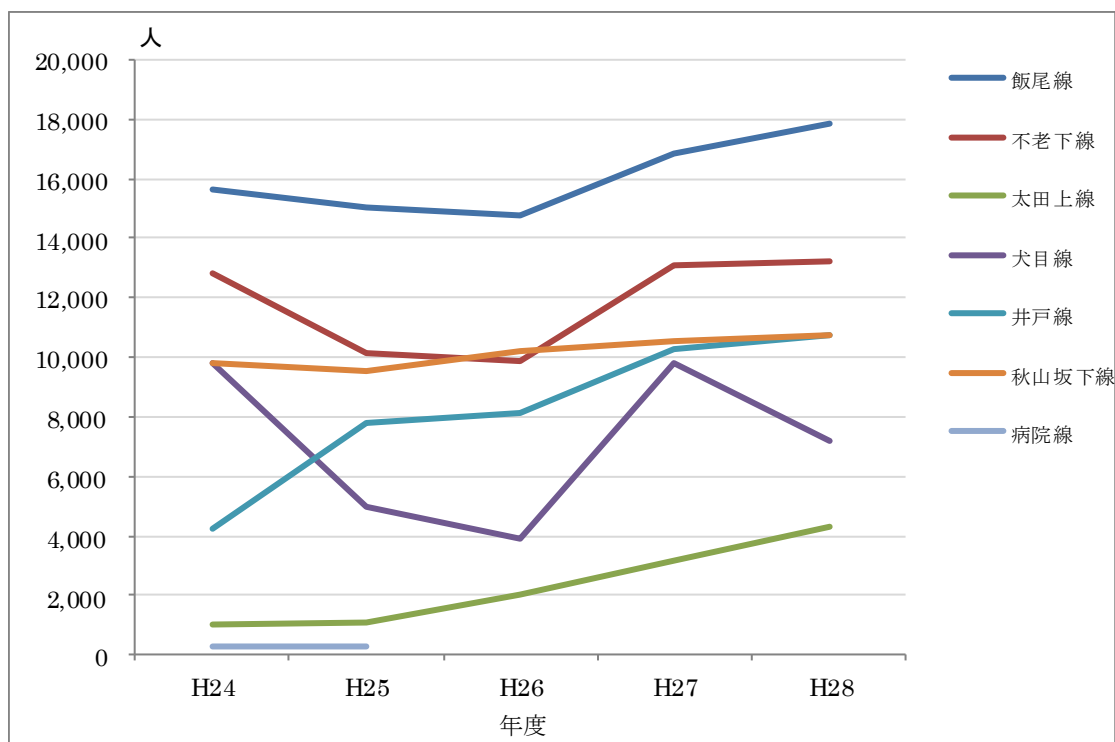
■市内路線バス利用者数の推移



(出典：富士急山梨バス株)

赤字路線の利用者数をみると、おおむね横ばいで推移していますが、なかには増加に転じている路線も見受けられます。全体でも、平成 26 年度からは増加に転じ、直近の平成 28 年度は 64,035 人の利用者を確保しています。その要因としては、都心からの登山客を誘客していることや、高齢化の進展に伴い免許を返納した人が増え、日常的な移動手段として路線バスへの乗り換えが進んでいることなどが考えられます。

■赤字路線の利用者数の推移



利用人数	H24	H25	H26	H27	H28
飯尾線	15,645	15,005	14,765	16,817	17,855
不老下線	12,810	10,140	9,865	13,096	13,217
太田上線	1,006	1,120	2,050	3,147	4,318
犬目線	9,780	4,951	3,910	9,811	7,163
井戸線	4,210	7,800	8,150	10,283	10,733
秋山坂下線	9,820	9,546	10,180	10,539	10,749
病院線	300	300	-	-	-
合計	53,571	48,862	48,920	63,693	64,035

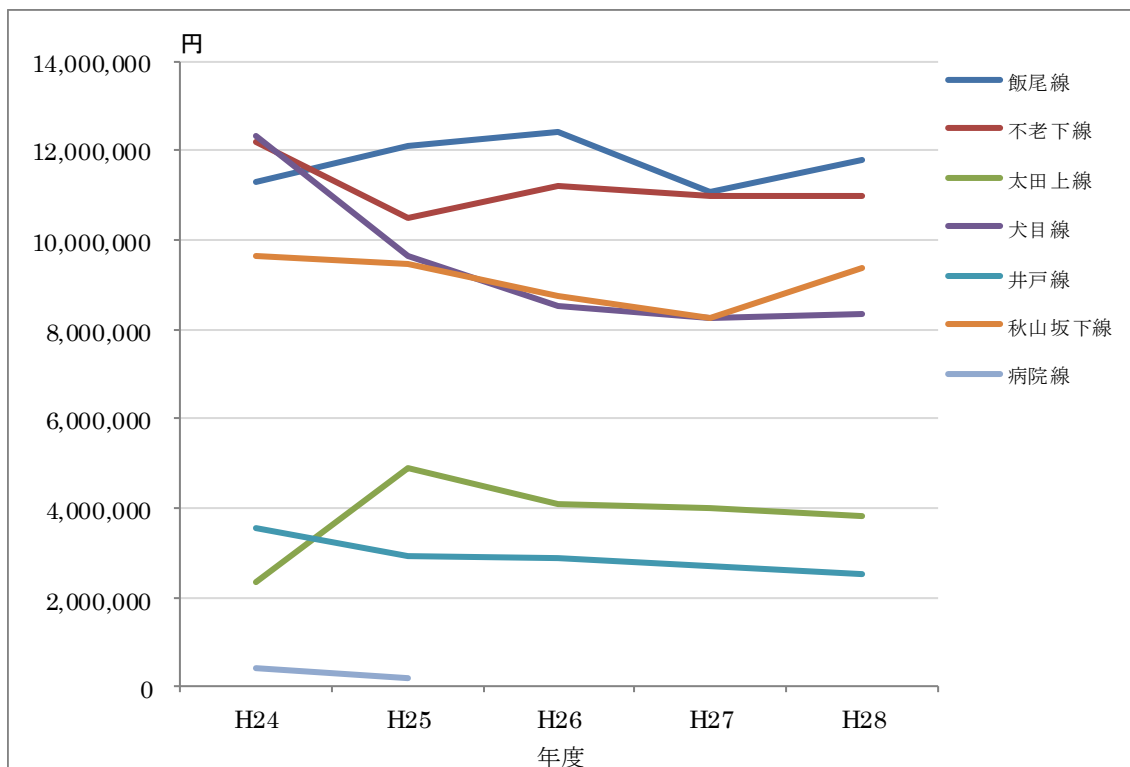
(出典：富士急山梨バス株)

③赤字額

各路線の赤字額は、下表のとおりとなっており、飯尾線と不老下線は1千万円以上、犬目線と秋山坂下線も、8百万円以上の赤字となっています。

赤字の合計額は年々減少傾向にありますが、平成28年度は全体で4,684万円の赤字となっています。

■バス路線ごとの赤字状況



市内赤字額	H24	H25	H26	H27	H28
飯尾線	11,316,027	12,112,942	12,420,384	11,083,551	11,768,738
不老下線	12,205,413	10,503,492	11,203,189	10,991,607	10,981,152
太田上線	2,352,564	4,884,147	4,075,725	4,011,187	3,839,018
犬目線	12,330,056	9,656,283	8,540,213	8,270,827	8,357,574
井戸線	3,565,100	2,929,134	2,893,379	2,689,177	2,524,992
秋山坂下線	9,632,561	9,447,488	8,723,499	8,260,282	9,371,863
病院線	432,251	201,687	-	-	-
合計	51,833,972	49,735,173	47,856,389	45,306,631	46,843,337

(出典：富士急山梨バス㈱)

④補助金支出額

本市では、高齢者や運転困難者など交通弱者を中心とした市民の移動手段を確保・維持するため、路線バス事業者に対して赤字路線の赤字額の 6 割程度の補助金を支出し、残りの 4 割程度については路線バス事業者が負担しています。

ここ数年は都心からの登山客の誘客による利用者数の増加などを背景に事業者の赤字額が減少傾向にあり、本市の補助金支出額も年々減少し、平成 28 年度には 2,982 万円の補助金を路線バス事業者へ支出しています。なお、市の負担額に対しては、特別交付税措置があります。

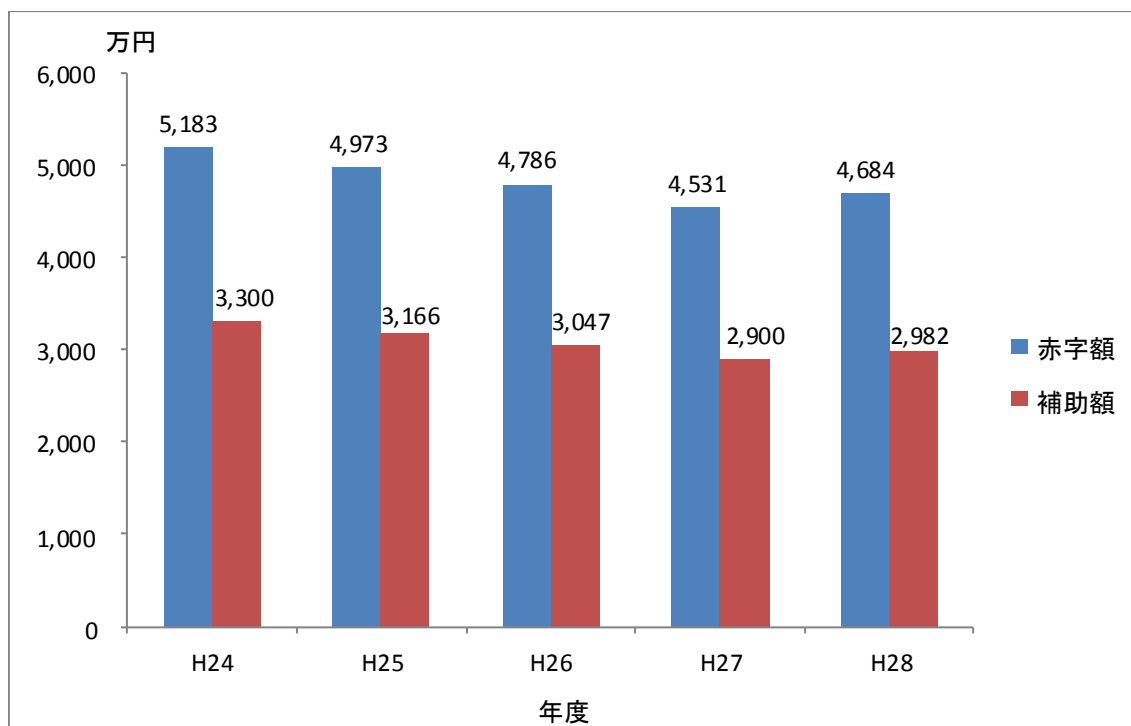
赤字路線を持続可能な公共交通に転換していくためには、乗車密度の向上（利用者の増加）等による赤字額の縮減が必要となっています。

※参考

○平成 28 年度補助額 29,822,000 円 ÷ 赤字路線利用者数 64,035 人
= 465.7 円/人（赤字路線利用者 1 人当たりに対する市の負担額）

○平成 28 年度補助額 29,822,000 円 ÷ 平成 28 年 10 月 1 日住基人口 24,277 人
= 1,228.4 円/人（住民 1 人当たりの負担額）

■上野原市内路線バスの赤字状況・補助金の状況



(出典：富士急山梨バス株)

(4) デマンドタクシー

本市では、新しい公共交通の一形態として、平成 23 年 10 月から第 1 地域（柵原・西原方面）と第 4 地域（島田・秋山方面）の 2 地域 3 方面で、デマンドタクシーの実証運行を開始しました。その後、平成 24 年 10 月には第 2 地域（大鶴・甲東方面）及び第 3 地域（大目・巖方面）を含めた 4 地域 5 方面へと運行を拡大し、平成 25 年 10 月からは本格運行へと移行しています。

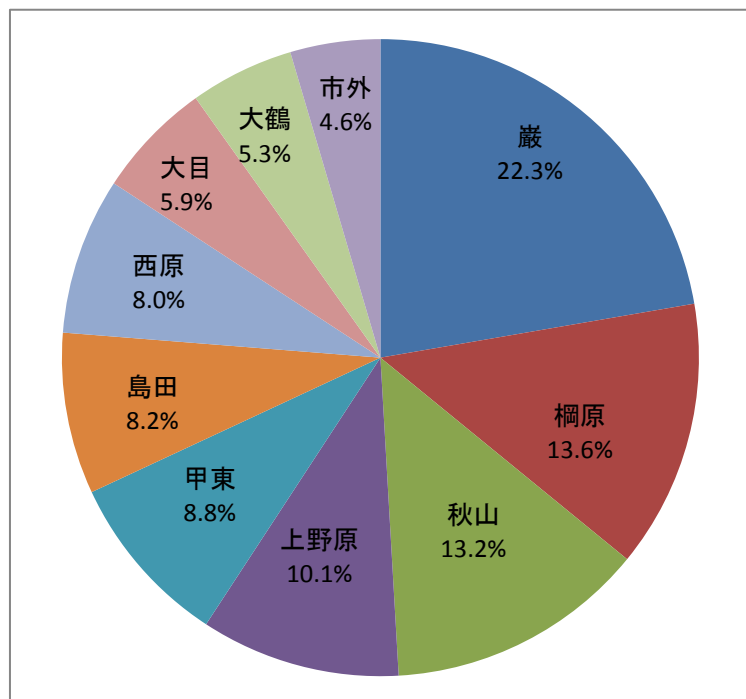
デマンドタクシーは、電話での予約に応じて、主に自宅付近の停留所と中心市街地の停留所（医療機関、金融機関、商業施設などに設置）との間を、タクシー車両などを使い乗り合いで送迎するものです。利用には事前利用登録が必要ですが、登録者、利用者とも年々増加傾向にあります。

運行時間帯は平日（年末年始は運休）の 8 時から 17 時まで、運行便数は 1 日 8 便（4 往復）、料金は最大 500 円となっています。また、運行の実施主体は上野原市地域公共交通活性化協議会となっていますが、実際の運行は入札により協議会から委託された市内交通事業者 5 社が担っています。

利用登録者数は年々増加しており、平成 29 年 9 月末現在では 3,504 名が登録しています。地域別にみると、最も登録者数が多いのは巖の 781 人（22.3%）で、次いで柵原の 477 人（13.6%）、秋山の 462 人（13.2%）で、この 3 地域でおよそ半分を占めています。

■利用登録者数

地域	登録者数	割合
大目	208	5.9%
甲東	310	8.8%
巖	781	22.3%
大鶴	185	5.3%
島田	287	8.2%
上野原	355	10.1%
柵原	477	13.6%
西原	279	8.0%
秋山	462	13.2%
市外	160	4.6%
計	3,504	100.0%



人口に占める登録者数の割合を地区別にみると、桐原が48.3%、西原が47.9%と5割近くを占めています。これらの地域にとっては、デマンドタクシーが日常生活に不可欠な移動手段となっている様子が見えてきます。一方、最も人口が多い上野原では、わずか3.6%にとどまっています。このことから、デマンドタクシーは各地区から市内中心地に向かう人の移動手段として利用されている一方で、市内中心地に住む人にとっては、利便性が低い交通手段として認識されていると考えられます。

■地区別人口比率と登録者比率

	人口	人口比率	登録者数	登録者比率
大目	900	3.8%	208	23.1%
甲東	979	4.1%	310	31.7%
巖	5,823	24.5%	781	13.4%
大鶴	943	4.0%	185	19.6%
島田	2,015	8.5%	287	14.2%
上野原	9,902	41.6%	355	3.6%
桐原	987	4.1%	477	48.3%
西原	582	2.4%	279	47.9%
秋山	1,664	7.0%	462	27.8%
合計	23,795	100.0%	3,344	14.1%

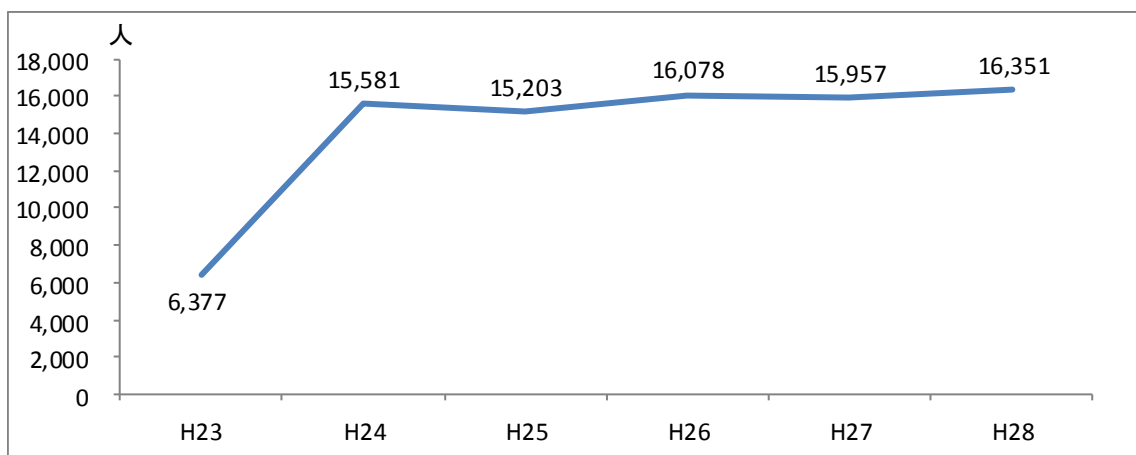
※地区別人口は平成29年10月1日現在、登録者数は平成29年9月30日現在

(出典：地区別住民基本台帳人口)

①利用者数

平成 23 年度は 2 地域 3 方面での運行であり、また住民への周知も至らなかったことから利用者数は 6,377 人とどまりました。しかし、次年度以降は 4 地域 5 方面へと運行が拡大し、デマンドタクシーが徐々に住民にも浸透したことから、利用者は 15,000 人を超えて推移しており、この 6 年間での合計利用者数は 85,547 人となっています。

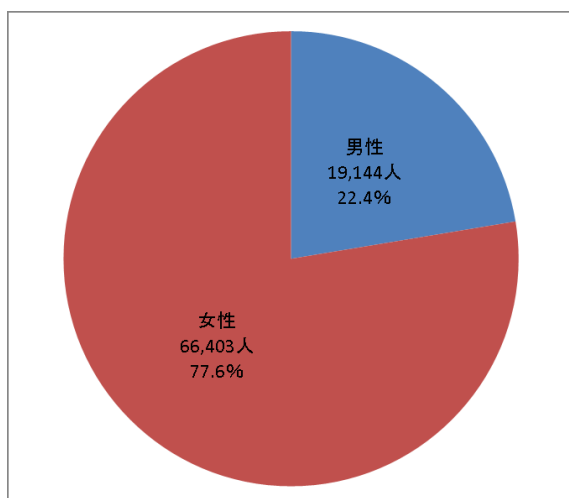
■利用者数の推移



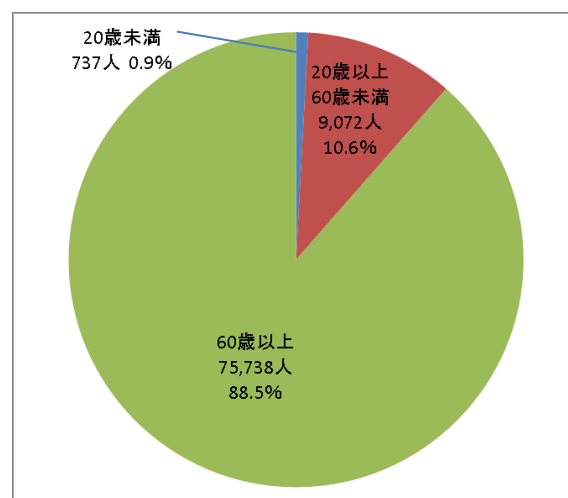
(注) デマンドタクシーなど公共交通に関しては、10 月から翌年 9 月を事業年度とするため、平成 23 年度は平成 23 年 10 月から平成 24 年 9 月まで、平成 24 年度は平成 24 年 10 月から平成 25 年 9 月までを指しています。

利用者の内訳を性別で見ると、女性が 8 割弱を占めています。また、年代別では、60 歳以上の高齢世代が 9 割弱と多くなっています。

■利用者数（男女別）

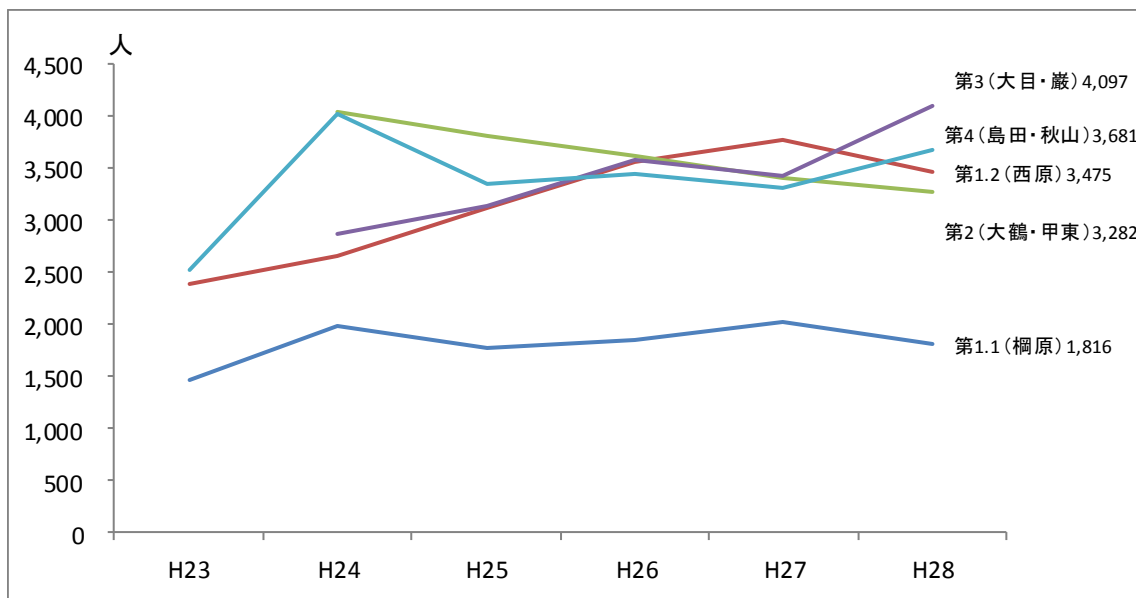


■利用者数（年代別）



運行地域別に利用者数の推移をみると、年度によるばらつきはありますが、第1.1(桐原)が2,000人弱で推移している以外は、おおむね3,000人以上が利用しています。ただし、第2(大鶴・甲東)は、年々減少傾向にあります。

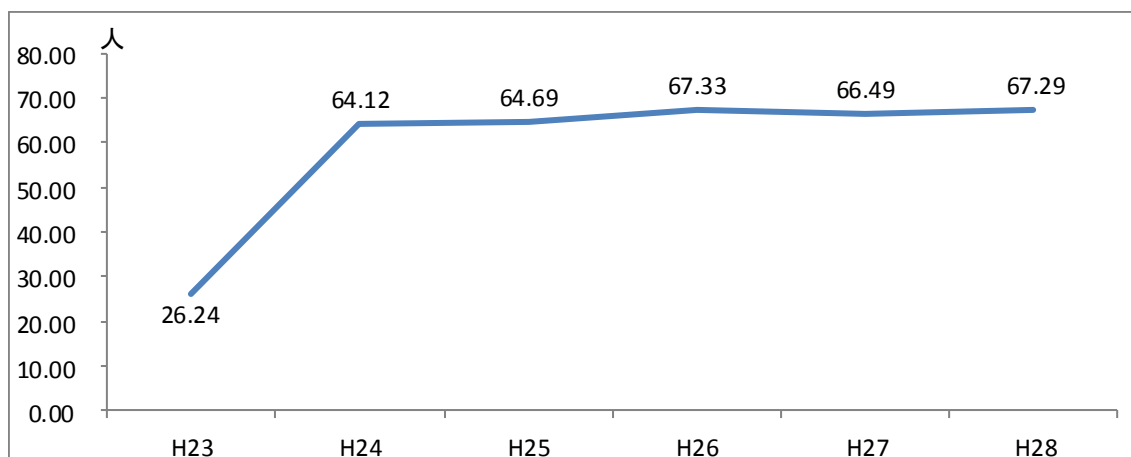
■地域別利用者数の推移



運行地域	H23	H24	H25	H26	H27	H28	合計	平均
第1.1(桐原)	1,467	1,987	1,780	1,854	2,021	1,816	10,925	1,821
第1.2(西原)	2,392	2,652	3,122	3,574	3,783	3,475	18,998	3,166
第2(大鶴・甲東)		4,036	3,805	3,618	3,412	3,282	18,153	3,631
第3(大目・巖)		2,875	3,134	3,585	3,433	4,097	17,124	3,425
第4(島田・秋山)	2,518	4,031	3,362	3,447	3,308	3,681	20,347	3,391
計	6,377	15,581	15,203	16,078	15,957	16,351	85,547	14,258

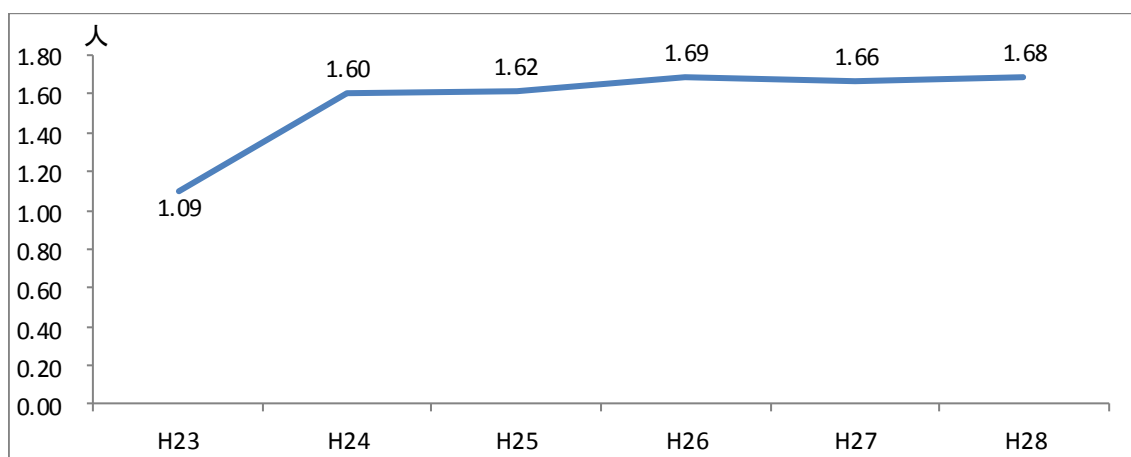
1日当たりの利用者数をみると、平成24年度以降は1日64人を超える利用があります。また、1便当たりの利用者数をみると、平成24年度以降は、1便当たり1.6人を超える利用があります。

■利用者数（1日当たり）の推移



運行地域	H23	H24	H25	H26	H27	H28	平均
第1.1(柵原)	6.04	8.18	7.57	7.76	8.42	7.47	7.57
第1.2(西原)	9.84	10.91	13.29	15.02	15.76	14.30	13.17
第2(大鶴・甲東)		16.61	16.19	15.14	14.22	13.51	15.13
第3(大目・巖)		11.83	13.34	15.00	14.30	16.86	14.27
第4(島田・秋山)	10.36	16.59	14.31	14.42	13.78	15.15	14.10
計	26.24	64.12	64.69	67.33	66.49	67.29	64.24

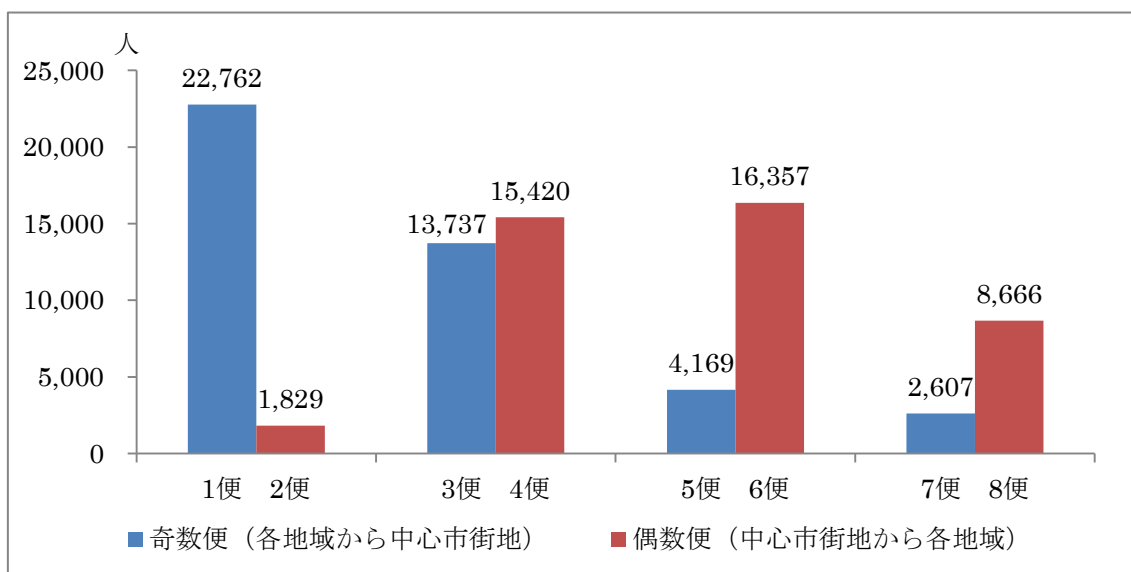
■利用者数（1便当たり）の推移



運行地域	H23	H24	H25	H26	H27	H28	平均
第1.1(柵原)	0.75	1.02	0.95	0.97	1.05	0.93	0.95
第1.2(西原)	1.23	1.36	1.66	1.89	1.97	1.79	1.65
第2(大鶴・甲東)		2.08	2.02	1.89	1.78	1.69	1.89
第3(大目・巖)		1.48	1.67	1.88	1.79	2.11	1.78
第4(島田・秋山)	1.30	2.07	1.79	1.80	1.72	1.89	1.76
計	1.09	1.60	1.62	1.69	1.66	1.68	1.59

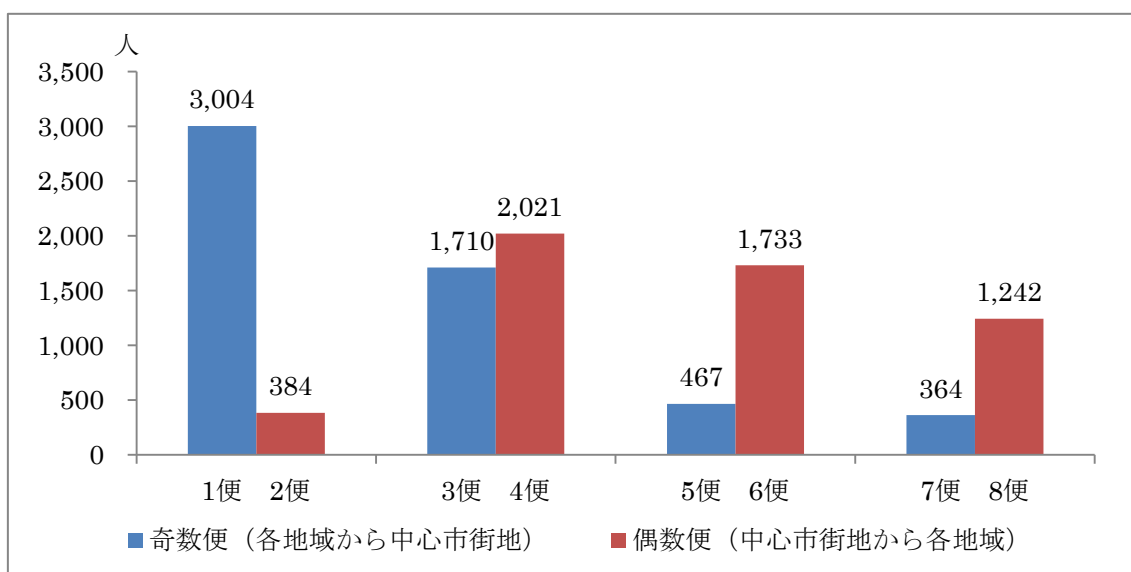
実証運行開始以降、6年間の利用者数を便別にみると、奇数便（各地域から中心市街地）では1便の利用が最も多く、22,762人（52.6%）と半数以上を占めています。一方、偶数便（中心市街地から各地域）は6便の利用が最も多く16,357人（38.7%）、次いで4便が15,420人（36.5%）で、この2便でおおよそ75%を占めています。このことから、午前中、早い時間に各地域から中心市街地に出かけ用件を済ませ、昼前後に自宅に帰るといった動向がうかがえます。

■便別利用者数（6年間合計）

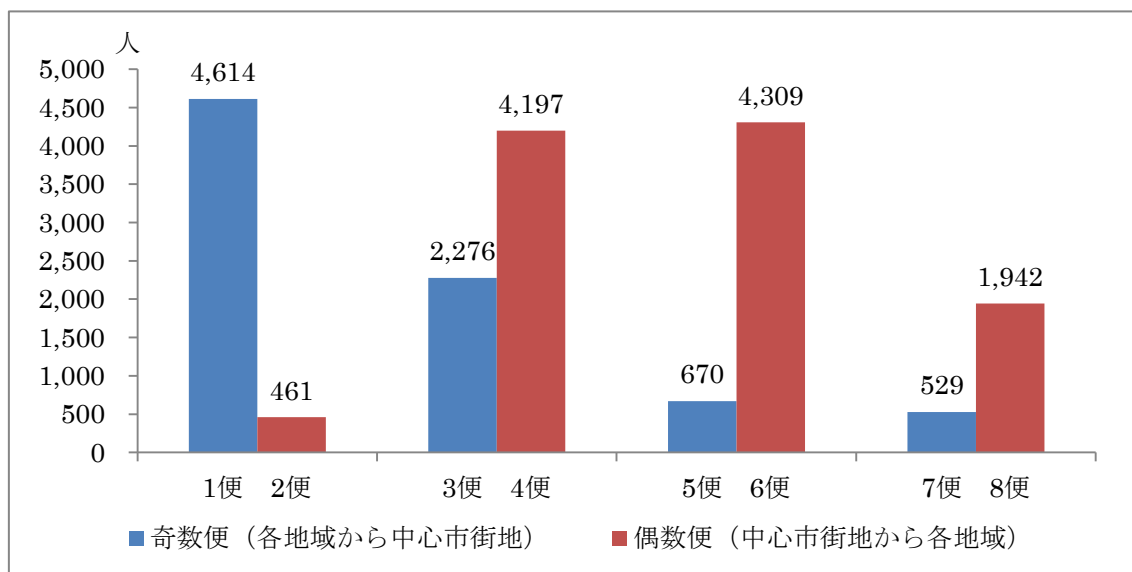


■参考：地域別・便別利用者数

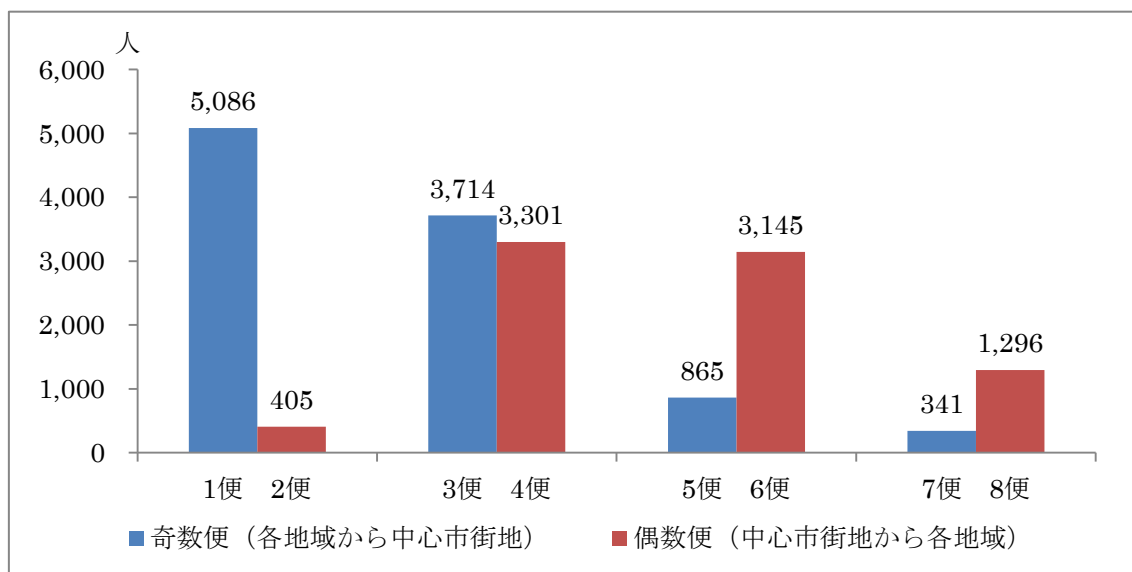
○第1.1（桐原）



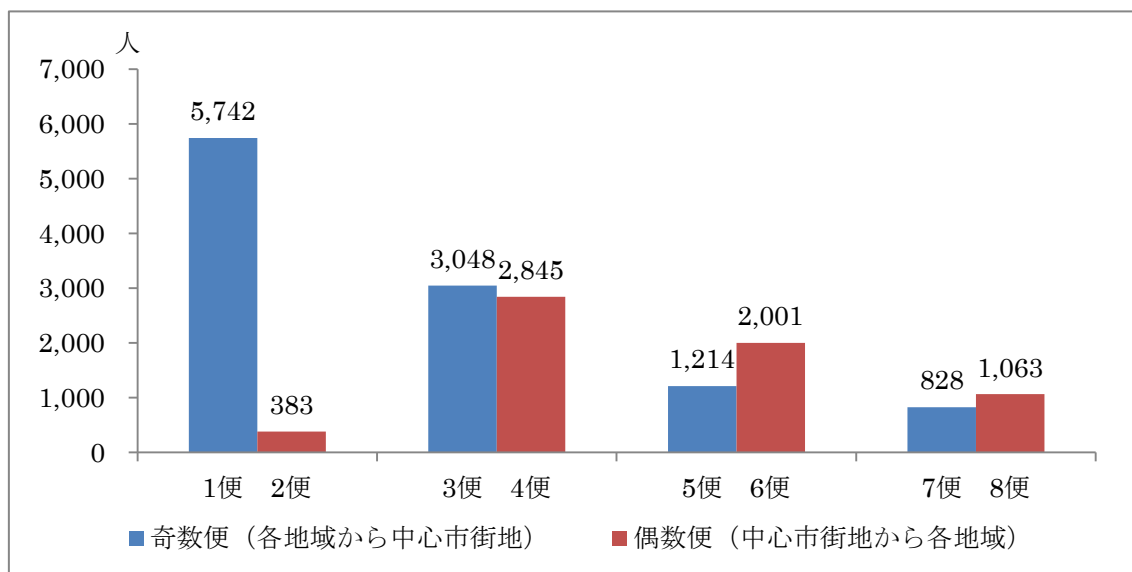
○第 1.2 (西原)



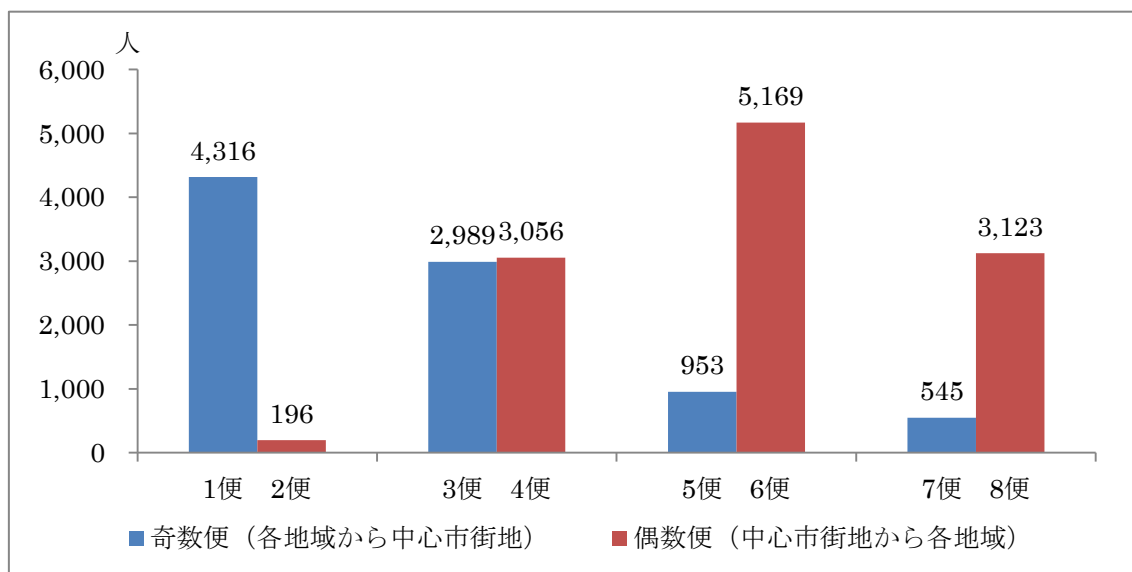
○第 2 (大鶴・甲東)



○第3 (大目・巖)

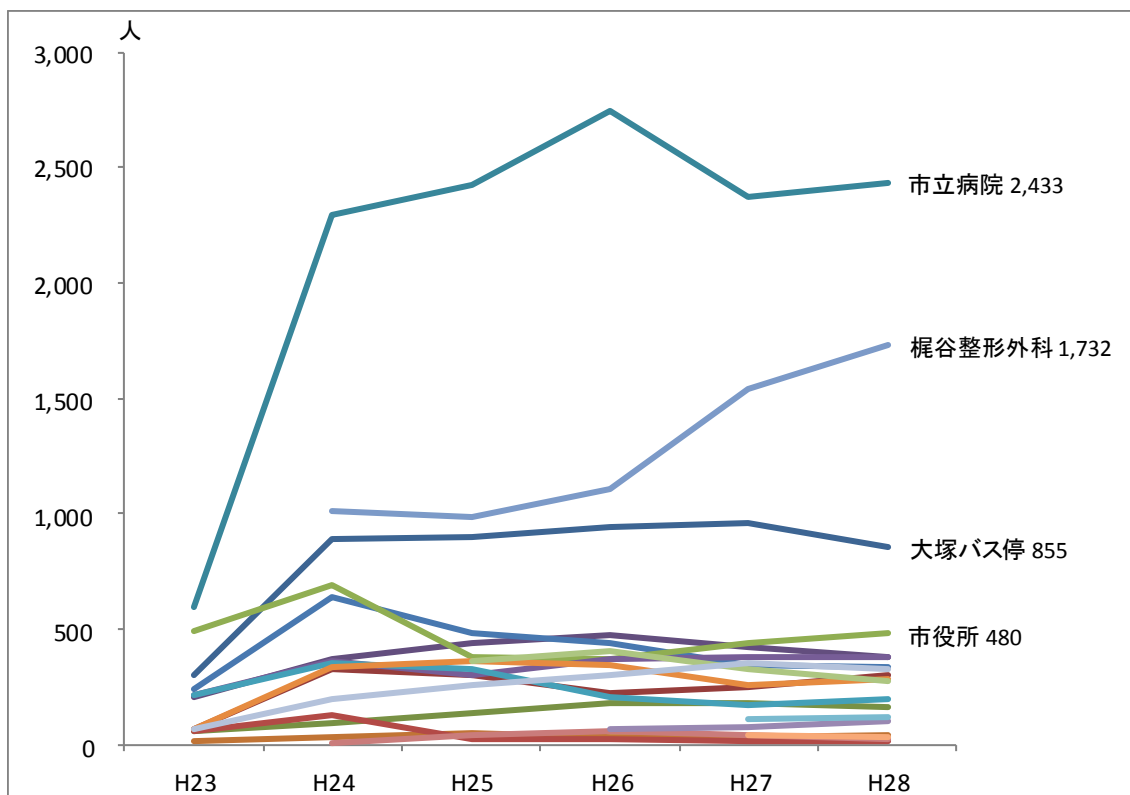


○第4 (島田・秋山)



奇数便（各地域から中心市街地）で利用される中心市街地の停留所は、市立病院が最も多く、次いで梶谷整形外科、上野原駅への乗り換え時にも利用される大塚バス停、市役所の順となっています。

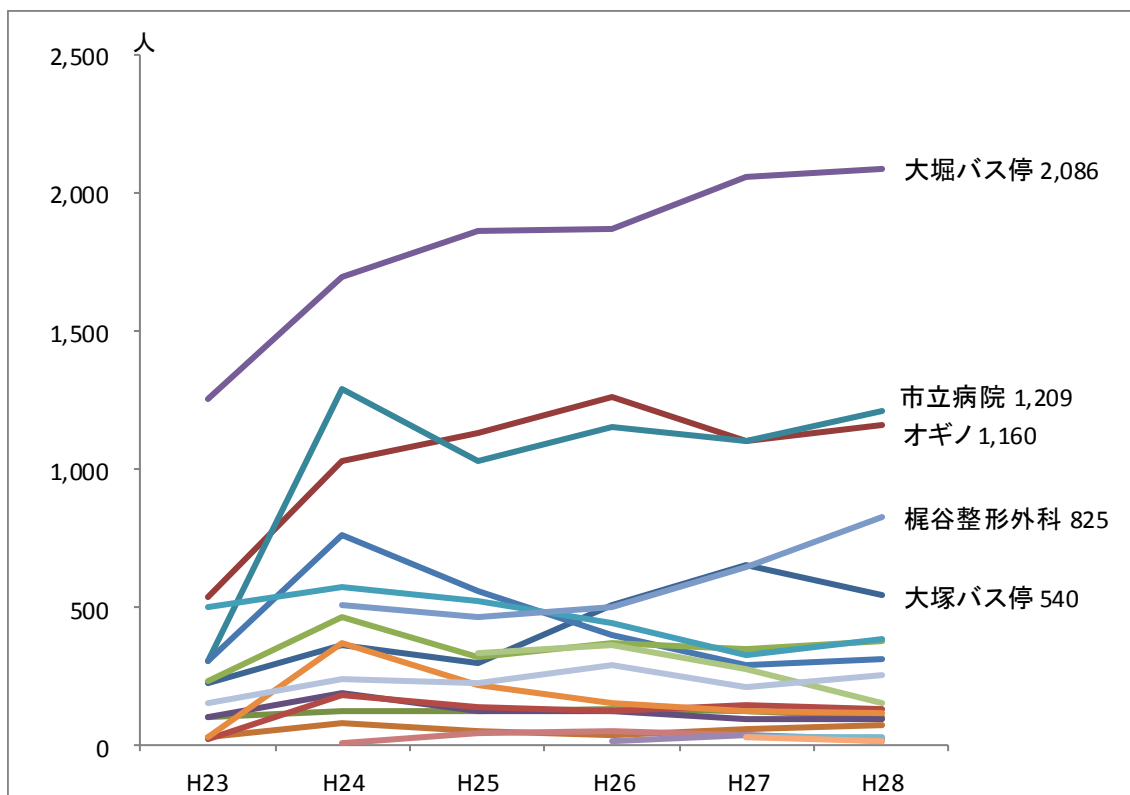
■利用者数（奇数便：各地域から中心市街地）



降車No.	停留所名	H23	H24	H25	H26	H27	H28	合計
301	大塚バス停	303	894	898	940	959	855	4,849
302	スーパーオキノ	72	328	302	223	253	300	1,478
303	新町バス停	63	98	136	185	180	163	825
304	新一集会所前	204	373	443	479	421	380	2,300
305	市立病院	599	2,299	2,425	2,745	2,374	2,433	12,875
306	新町商工会駐車場	13	30	55	35	37	43	213
307	本町商工会駐車場	242	637	485	442	348	336	2,490
308	市立図書館	59	125	29	26	20	17	276
309	市役所	493	691	381	369	444	480	2,858
310	大塚バス停	212	366	303	372	377	384	2,014
311	上野原駅北口駐輪場前	214	350	331	207	171	195	1,468
312	川原医院	70	334	365	346	257	282	1,654
313	梶谷整形外科		1,011	985	1,111	1,541	1,732	6,380
314	新井三差路		7	38	58	38	27	168
315	やまとやビル専用駐車場			359	409	325	276	1,369
316	渡部耳鼻咽喉科医院				65	76	106	247
317	三生会病院					115	121	236
318	鈴木内科・眼科医院					41	30	71
その他	同一地域内	65	199	260	306	350	324	1,504
	計	2,609	7,742	7,795	8,318	8,327	8,484	43,275

偶数便（中心市街地から各地域）で利用される中心市街地の停留所は、スーパー公正屋上野原店前にある大塚バス停が最も多く、次いで市立病院、オギノ、梶谷整形外科、大塚バス停の順となっています。

■利用者数（偶数便：中心市街地から各地域）



乗車No.	停留所名	H23	H24	H25	H26	H27	H28	合計
301	大塚バス停	226	361	298	504	647	540	2,576
302	スーパーオギノ	534	1,026	1,129	1,260	1,096	1,160	6,205
303	新町バス停	97	119	124	131	118	97	686
304	新一集会所前	101	187	120	123	91	92	714
305	市立病院	303	1,286	1,027	1,151	1,102	1,209	6,078
306	新町商工会駐車場	24	76	52	33	58	72	315
307	本町商工会駐車場	306	756	557	400	291	313	2,623
308	市立図書館	22	182	133	122	144	126	729
309	市役所	232	465	319	367	343	378	2,104
310	大塚バス停	1,251	1,693	1,858	1,865	2,056	2,086	10,809
311	上野原駅北口駐輪場前	500	571	518	438	322	379	2,728
312	川原医院	24	368	216	151	122	112	993
313	梶谷整形外科		507	463	499	642	825	2,936
314	新井三差路		5	43	51	31	13	143
315	やまとやビル専用駐車場			331	359	271	151	1,112
316	渡部耳鼻咽喉科医院				15	33	19	67
317	三生会病院					26	30	56
318	鈴木内科・眼科医院					28	14	42
その他	同一地域内	148	237	220	291	209	251	1,356
	計	3,768	7,839	7,408	7,760	7,630	7,867	42,272

②運行収支等

運行収支は、路線バスや一般タクシーなどと比べると、場合によっては安価な運賃となっていることなどから、赤字となっています。収支率（委託料に占める徴収料金の割合）については、第1.2（西原）が20%超で推移しているものの、その他の地域は低下傾向にあり、足元では20%を下回っています。特に、第1.1（桐原）は平成28年度は10.2%にまで低下しており、その結果、全体でも17.6%となっています。

■運行収支

運行地域	項目	H23	H24	H25	H26	H27	H28	合計
第1.1(桐原)	委託料	5,367,200	5,058,000	4,883,152	5,415,768	6,369,948	6,330,096	33,424,164
	徴収料金	669,300	879,550	750,600	727,150	744,600	647,000	4,418,200
	差引	4,697,900	4,178,450	4,132,552	4,688,618	5,625,348	5,683,096	29,005,964
	収支率	12.5%	17.4%	15.4%	13.4%	11.7%	10.2%	13.2%
第1.2(西原)	委託料	5,409,200	5,041,000	6,233,030	6,643,782	7,548,336	7,363,656	38,239,004
	徴収料金	1,039,600	1,238,850	1,460,100	1,663,100	1,730,750	1,583,600	8,716,000
	差引	4,369,600	3,802,150	4,772,930	4,980,682	5,817,586	5,780,056	29,523,004
	収支率	19.2%	24.6%	23.4%	25.0%	22.9%	21.5%	22.8%
第2(大鶴・甲東)	委託料		6,145,000	5,123,035	6,129,432	6,486,804	6,403,644	30,287,915
	徴収料金		1,287,650	1,276,250	1,222,050	1,157,600	1,103,000	6,046,550
	差引		4,857,350	3,846,785	4,907,382	5,329,204	5,300,644	24,241,365
	収支率		21.0%	24.9%	19.9%	17.8%	17.2%	20.0%
第3(大目・巖)	委託料		5,487,000	5,500,587	6,181,920	6,545,232	6,905,088	30,619,827
	徴収料金		921,550	999,900	1,111,000	1,083,450	1,286,100	5,402,000
	差引		4,565,450	4,500,687	5,070,920	5,461,782	5,618,988	25,217,827
	収支率		16.8%	18.2%	18.0%	16.6%	18.6%	17.6%
第4(島田・秋山)	委託料	5,818,100	6,125,000	3,030,081	6,306,984	7,151,220	7,488,720	35,920,105
	徴収料金	1,048,700	1,683,700	1,396,350	1,429,500	1,353,100	1,436,200	8,347,550
	差引	4,769,400	4,441,300	1,633,731	4,877,484	5,798,120	6,052,520	27,572,555
	収支率	18.0%	27.5%	46.1%	22.7%	18.9%	19.2%	23.2%
計	委託料	16,594,500	27,856,000	24,769,885	30,677,886	34,101,540	34,491,204	168,491,015
	徴収料金	2,757,600	6,011,300	5,883,200	6,152,800	6,069,500	6,055,900	32,930,300
	差引	13,836,900	21,844,700	18,886,685	24,525,086	28,032,040	28,435,304	135,560,715
	収支率	16.6%	21.6%	23.8%	20.1%	17.8%	17.6%	19.5%

国土交通省から地域公共交通確保維持改善事業費補助金を受けているものの、委託料の増加と国庫補助金の減少により市の負担額は年々増加しており、平成 28 年度には約 2,400 万円の負担となっています。なお、市の負担額に対しては、特別交付税措置があります。デマンドタクシーを持続可能な公共交通に転換していくためには、委託料の縮減や乗車密度の向上（利用者の増加）等による収支率の向上が必要となっています。

■市負担額

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	合計
委託料	16,594,500	27,856,000	24,769,885	30,677,886	34,101,540	34,491,204	168,491,015
徴収料金	2,757,600	6,011,300	5,883,200	6,152,800	6,069,500	6,055,900	32,930,300
差引	13,836,900	21,844,700	18,886,685	24,525,086	28,032,040	28,435,304	135,560,715
国庫補助金	-	-	8,989,000	8,434,000	6,689,000	4,436,000	28,548,000
市負担額	13,836,900	21,844,700	9,897,685	16,091,086	21,343,040	23,999,304	107,012,715

※参考

- 平成 28 年度負担額 23,999,304 円÷デマンドタクシー利用者数 16,351 人
 =1,467.8 円／人（デマンドタクシー利用者 1 人当たりに対する市の負担額）
- 平成 28 年度負担額 23,999,304 円÷平成 28 年 10 月 1 日住基人口 24,277 人
 =988.6 円／人（住民 1 人当たりの負担額）

(5) スクールバス、企業バス

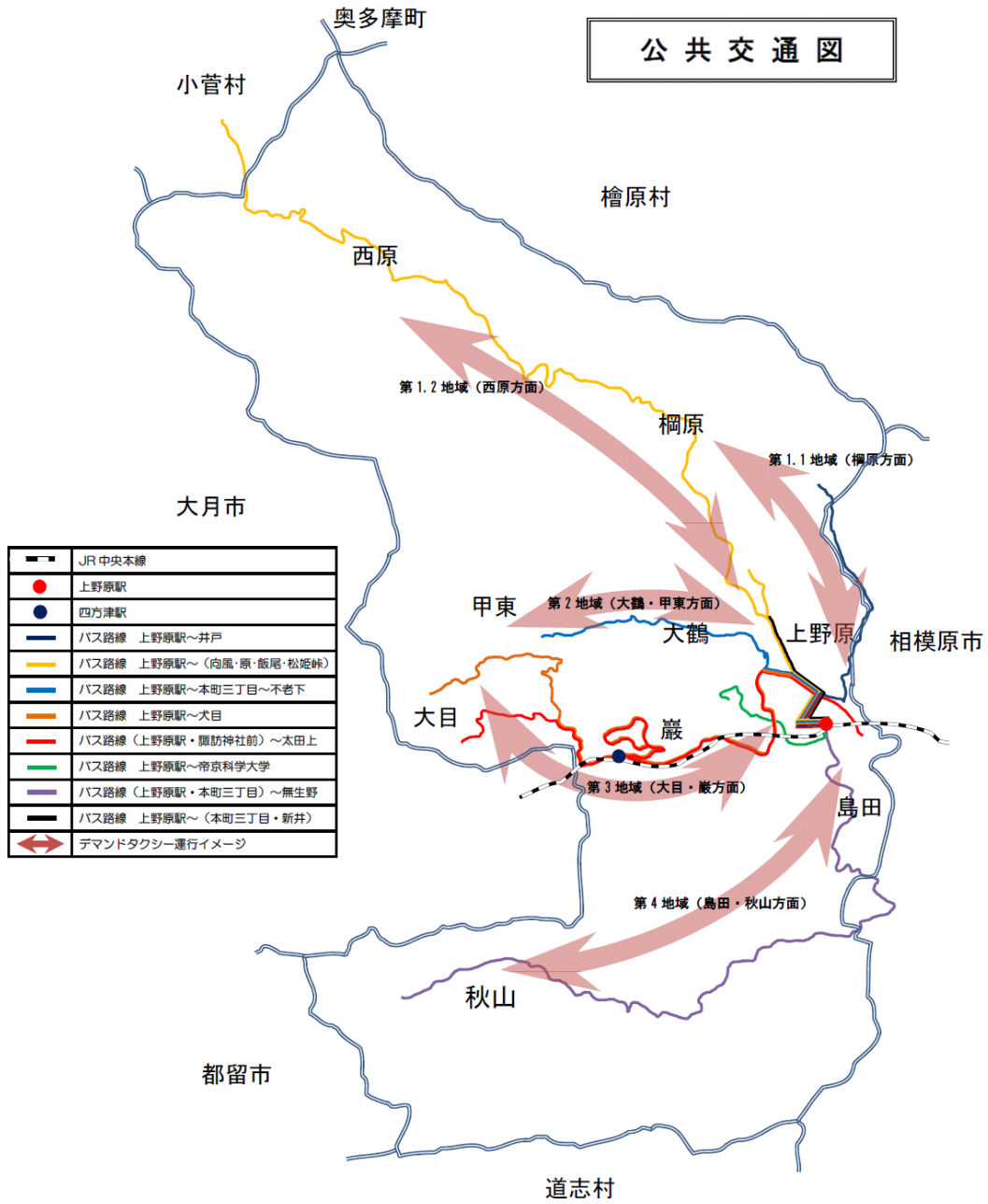
本市では、少子化に伴い、小中学校の統廃合が進み、その結果、中山間地域を中心にスクールバスの運行が行われています。

平成 23 年度には 10 台のスクールバスを所有していましたが、その後も小中学校の統廃合が進んだため現在は 25 台を所有し、7 つの小中学校の児童・生徒のために運行されています。

平日の運行回数は、朝 1 便、夕方 2 便で、土・日・祝日は部活動対応のために 2 往復しています。その他、各種行事のために臨時運行する場合があります。運行時間は各学校と調整のうえ決められていますが、基本的には朝晩の登下校時を中心とした運行となっており、日中の利用されていない時間帯のバス車両の活用等について検討を要請されています。

また、本市では、市内外からの通勤の足として、多数の企業が従業員用の送迎バスを運行しています。一部の企業では、施設利用者の送迎用としても活用されています。

■ 市内公共交通図



3. 主な関連計画の整理

(1) 上野原市地域公共交通総合連携計画

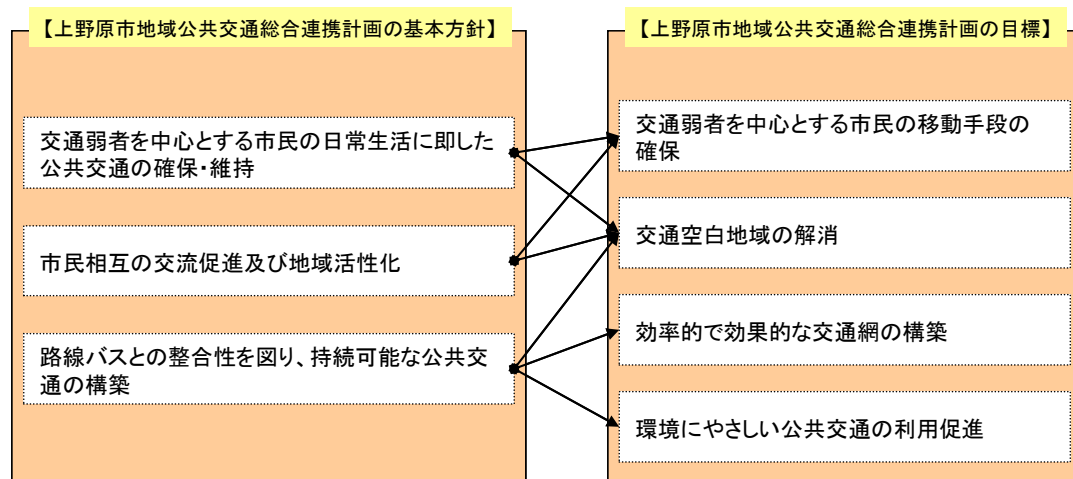
多様で広範な課題を抱える本市の地域公共交通について、交通弱者を中心とする日常生活の利便性を向上させることを主な目的に、本市の公共交通の現状と問題点、住民や路線バス利用者のニーズを把握したうえで本市の望ましい地域公共交通を明らかにするとともに、それを実現するための事業計画である「上野原市地域公共交通総合連携計画」を平成23年3月に策定しました。

◇計画期間：平成23～25年度

◇公共交通の課題

- ①高齢者・運転困難者を中心とした交通弱者への対応
- ②交通空白地域の点在
- ③自動車への過度な依存
- ④財政負担の抑制

これらの課題を解決するべく、市の財政負担を抑制しつつ効率的かつ持続可能な公共交通の確保・維持に取り組むこととし、事業の取り組みに当たっては、3つの基本方針と4つの目標を設定しています。



(2) 上野原市総合戦略

「上野原市総合戦略」は、国の「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、「上野原市人口ビジョン」を踏まえた市の「まち・ひと・しごと創生」に向けた施策の基本的方向や具体的な施策・事業等をまとめたものです。各施策の実施により、人口減少に歯止めをかけ、将来にわたり活力あるまちづくりを推進していきます。

◇計画期間：平成 27～31 年度

◇基本的な視点：「地域資源を活かしたまちづくり」

基本方針 2. 上野原への新しいひとの流れをつくる

自然などの地域資源を活用した賑わいの創出や、点である資源を面として繋げる環境整備を行うことにより、インバウンドを含めた交流人口を増やしていきます。そのためにも、市の魅力や情報を積極的に発信し、市内外に PR していきます。

施策（2）地域資源の環境整備、賑わいの創出

事業名	事業の概要	事業の効果と KPI
②地域資源等を活用した観光振興事業	市内にある風光明媚なポイント周辺を他の地域資源と一体的に観光コースとして整備したり、廃校跡地等を活用して、観光ポイントとポイントを結ぶ交通拠点（駐車場等）を設けたり、地域資源を活かした体験型観光を広げることで、交流人口を増やす。	<ul style="list-style-type: none"> ・交流人口増 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">KPI</div> <ul style="list-style-type: none"> ・交流人口 1 万人（年間）

施策（3）交流人口の増加

事業名	事業の概要	事業の効果と KPI
④公共交通充実事業	既存のデマンドタクシー、バス等の運行時間の拡大などにより、夜間や休日の市民及び観光客の利便を図る。	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の利便性向上 ・交流人口増 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">KPI</div> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数 2 万人（年間）

(3) 上野原市都市計画マスタープラン

「上野原市都市計画マスタープラン」は、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、都市計画の観点からみた長期的・総合的なまちづくりの施策として位置づけられています。

平成26年を基準年次、平成46年を目標年次としており、都市計画の決定変更や各種まちづくり事業の実施、地域のまちづくりのルールなどを定める際の指針として、さらに市民や事業者（企業等）、行政が共有する「まちづくりの指針」としての役割を果たします。

◇計画期間：平成26～46年度

◇都市イメージ：人と自然にやさしい環境共生都市“うえのはら”
「都市環境と自然環境の共生」

【まちづくりの目標】

目標① 豊かな環境の中で健やかに暮らせるまちづくり

目標② 自然災害・都市災害・犯罪などを防ぎ、市民が安全・安心に暮らせるまちづくり

目標③ 都市的なまち・自然豊かなまちの中で賑わいと活気あふれるまちづくり

目標④ コンパクトな市街地・地区拠点の形成と連携

○総合的まちづくり～循環型公共交通体系の確立

【分野別まちづくりの方針】

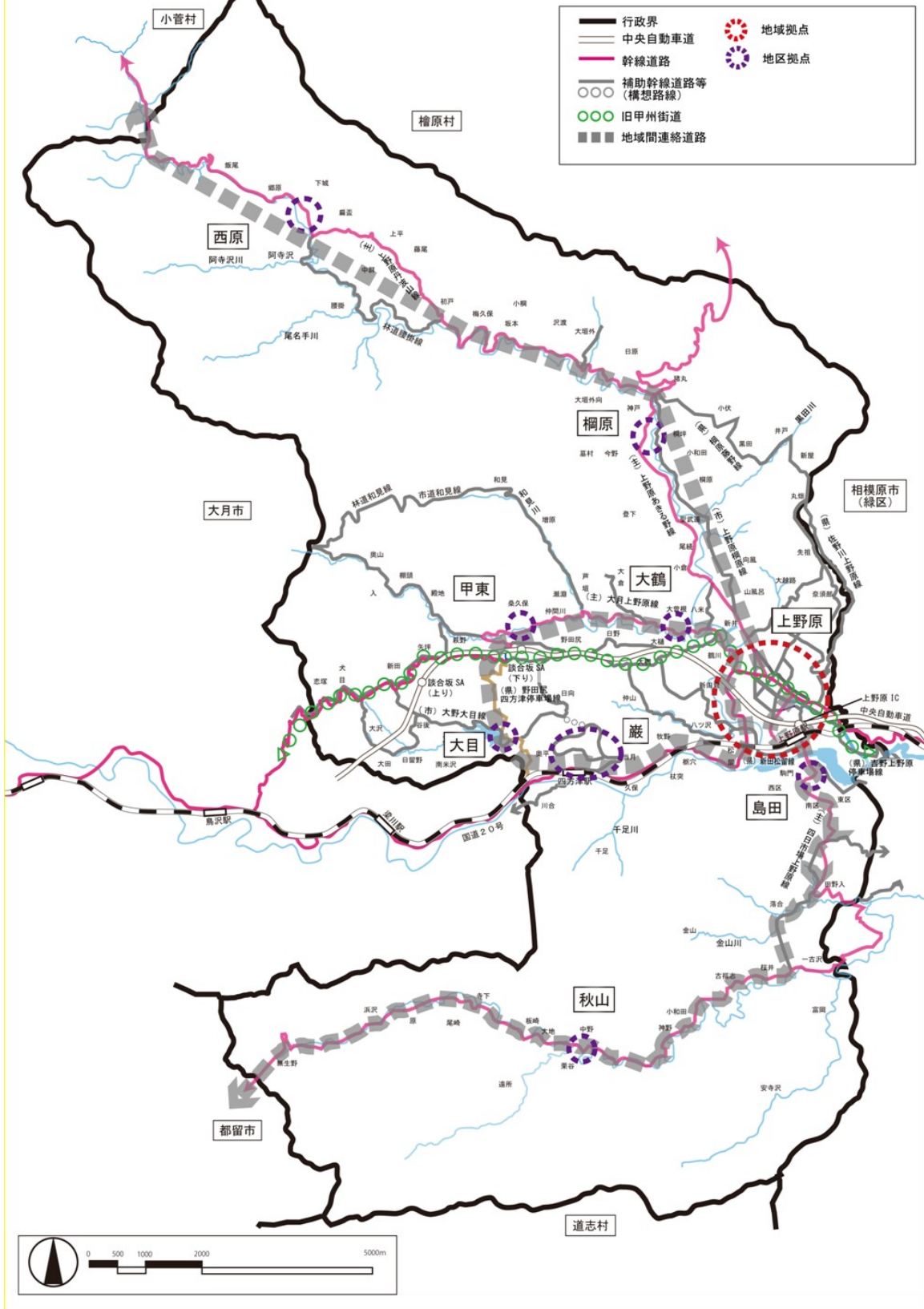
◇道路・交通体系づくり

～骨格的な道路網や交通結節点の強化と安全快適な暮らしと交流を支えるみちづくり

②道路・交通体系：駅など交通結節点の機能の強化と公共交通機関の利便性を高めます。

・駅と中心市街地を結ぶ路線バスや、山間集落等を結ぶデマンドタクシーについては、増便、運行時間帯拡大などのサービス向上策について検討します。

◆道路・交通体系づくりの方針図（市全域）



(4) 上野原市国土利用計画

「上野原市国土利用計画」は、上野原市の区域における国土（以下「市土」という。）の利用に関する基本的事項を定めた計画で、市土の利用に関する行政上の指針を定めたものです。

市土の利用については市民の理解と協力のもとに、公共の福祉を優先させ、自然環境の保全を図りつつ、自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮し、健康で文化的な生活環境の保全を図るとともに、持続可能な市土づくりを目指し、計画的に進めることとします。

◇策定年度：平成26年度

◇基本方針

- ①市土の有効利用・高度利用の推進
- ②集約的な地域構造への転換
- ③災害に強い市土づくり
- ④新たな公共の担い手との連携・協働

【目標を達成するために必要な措置】

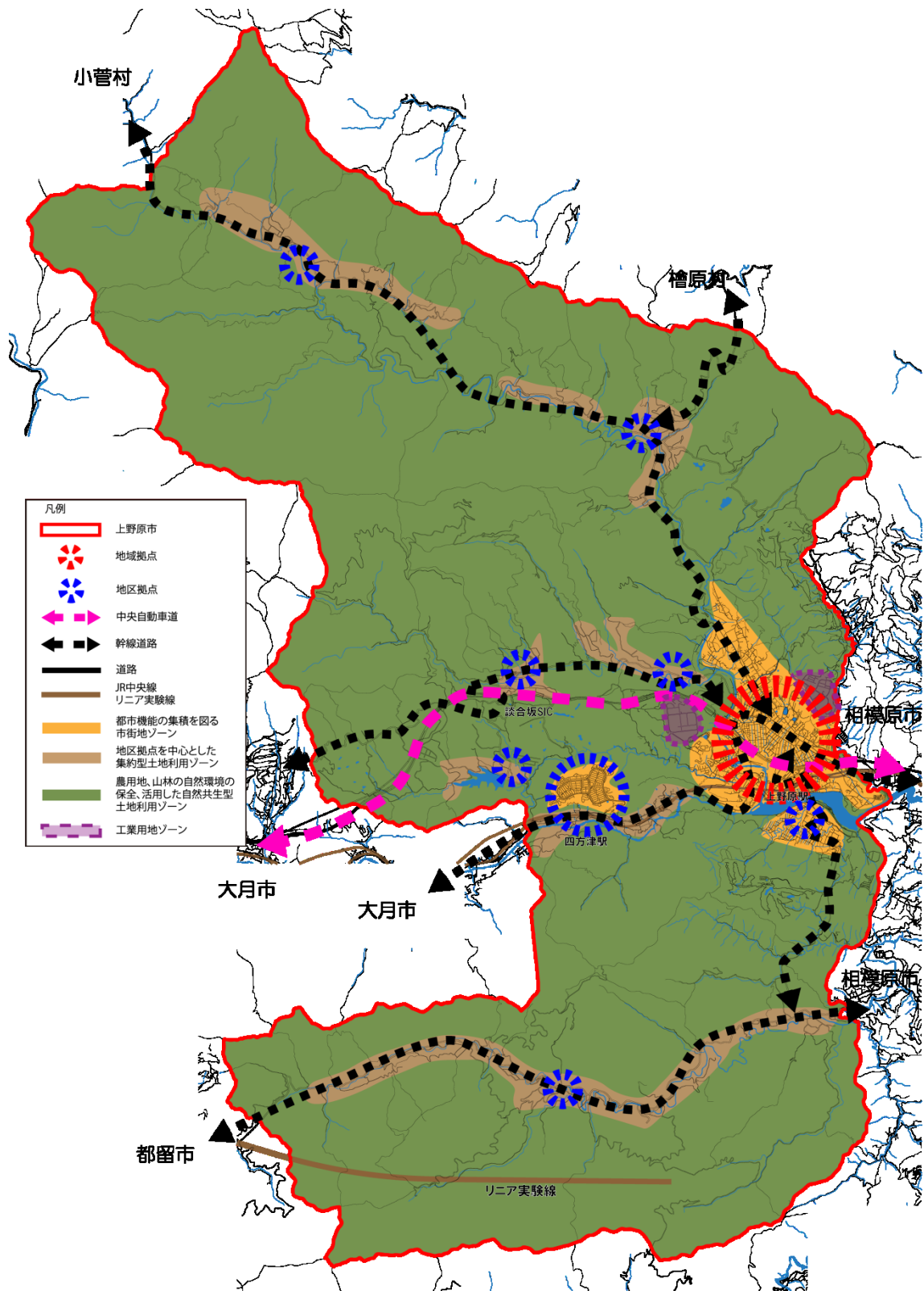
3. 産業の活力と交流の基盤となる地域整備施策の推進

市土の発展を図るため、地域間連携に向けた交通網の強化と利便性及び安全性の確保を基本とし、地域産業の育成、生活環境の向上に資するよう、地域の特性を踏まえた生活環境及び地域拠点などの整備を推進します。

5. 環境の保全と美しい市土の形成

(2) 生活環境の保全

生活環境の保全を図るため、住宅地と工業用地との適切な配置など秩序ある土地利用を推進します。また、交通網の再編や改善を進め、安心・安全な生活環境の形成に努めます。



(5) 上野原駅周辺整備基本計画

上野原駅周辺地区を魅力ある交流拠点とすることを旨とし、平成22年5月に中長期的な視点に立った駅周辺整備の指針として「上野原駅周辺整備基本構想」を策定しました。

「上野原駅周辺整備基本計画」は、この基本構想で示した『桂川をのぞむ景観の中で、人の賑わいや温かみを感じるまち』の実現に向けて、整備方針を具体化し、駅周辺整備を進めるにあたっての基本的な方向性を示したものです。

◇計画期間：平成23～32年度

◇将来像：～桂川をのぞむ景観の中で、人の賑わいや温かみを感じるまち～

【駅周辺整備の基本的な目標】

目標① 通勤・通学利用者や観光客等の利便と安全性が備わった『交流拠点』の形成

目標② 住民をはじめ、市民や観光客等が集まる機能などが備わった『賑わい・交流拠点』を有し、誰もが安全に安心して住み、訪れることのできる複合市街地の形成

目標③ 駅前拠点、既成市街地、水辺の空間等を結ぶ安全で楽しめる歩行空間のネットワーク

目標④ 山のスカイラインや桂川の美しい眺めを活かした景観形成

アクションプラン

1. 駅前広場の整備・改善

【整備計画】

◇駅南口におけるバス、タクシー、自家用車利用者等、それぞれが安全に安心して利用できる広場の整備

○駅北口との連携、周辺道路からのアクセスが安全で容易にでき、広場周辺と一体的な土地利用を図ることのできる駅直近・高さでの駅前広場の整備

○駅北口との連絡、バス利用者の滞留空間等に配慮した施設配置、及びバス、タクシー、自家用車が安全で快適に利用できる交通広場を有する駅前広場の整備

◇公共交通機関による市内外へのアクセス利便性の向上

○直通電車の増発等、鉄道事業者への働きかけの実施

○利用者ニーズに基づいた将来の公共交通のあり方の検討

(6) 上野原市バリアフリー基本構想

「上野原市バリアフリー基本構想」は、高齢者、障害者等の移動や施設の利便性・安全性の向上を図るために、上野原駅周辺地区と四方津駅周辺地区を重点整備地区として策定され、鉄道駅を中心とした地区の重点的かつ一体的なバリアフリーを推進します。

◇計画期間：平成27～32年度

◇基本的な考え方：

- ①鉄道駅を中心とした地区におけるバリアフリー化を重点的に推進します。
- ②高齢者、障害者等の移動や施設の利便性・安全性の向上を効果的に推進します。
- ③平成32年度までの事業実現を目指します。

【公共交通のバリアフリー整備方針】

◇上野原駅

移動等円滑化基準や関連するガイドライン、条例等に留意した整備を推進するとともに、ホームの勾配改善や視覚表示・音声による案内の充実を進めていきます。また、ホームと車両の間の段差解消など、構造的な理由などからバリアフリー整備が困難な課題については、駅係員による人的対応などソフト面での対策を推進します。さらに、駅南口側で行われる土地地区画整理事業の中で、南口駅前広場が新設されることから、駅構内から南口駅前広場までの一体的なバリアフリー整備を進めていきます。

◇四方津駅

駅構内の大規模改修によるバリアフリー化に向けて関係機関が協議のうえ実現可能な整備内容について検討を行い、移動等円滑化基準や関連するガイドライン、条例等に留意した整備を推進します。また、既存の構内においても、ホームの嵩上げや舗装のがたつき改善など、実現可能な範囲内で改修等を実施し、高齢者、障害者等が利用しやすい環境整備を目指します。

◇路線バス

ノンステップバスの導入が進んでおり、今後も引き続き普及させていくとともに、社員教育の実施等による接遇向上や正着・ニーリングの徹底など、ソフト面での対策によるバリアフリー化を推進します。

◇タクシー

高齢者、障害者、ベビーカー利用者等への接遇向上などソフト面での対策によるバリアフリー化を推進します。

(7) 上野原市地域福祉計画

これからの地域のあり方や住民自治のあり方をデザインし、市民の主体的で実践的な活動につなげていくため、本市における地域福祉を取り巻く現状を踏まえ、多様化する課題に対応した地域福祉の方向を明らかにするために策定しました。

◇計画期間：平成29～38年度

◇基本理念：「地域で助け合う安全・安心のまち うえのはら」

基本目標 4. 安全・安心に暮らせる地域づくり

公共施設や公共交通機関のバリアフリー化や移動支援の充実を図り、誰にでもやさしいまちづくりを推進します。

◇施策の方向 (3) 外出・移動の支援

高齢化の進行や社会情勢が変化する中、移動や買い物、通院の支援などの福祉ニーズに対応したサービスの創出に努めます。

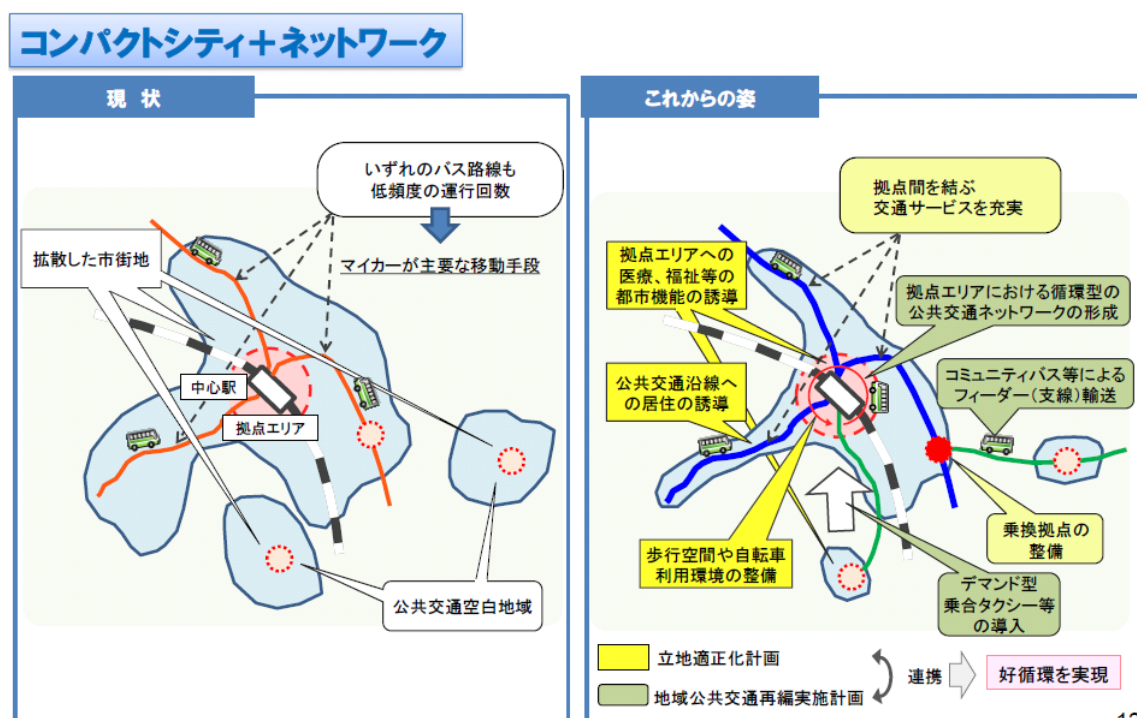
事業	説明
●移動支援・社会参加事業の充実	「上野原市障害福祉計画」に基づき、重度訪問介護、同行援護のほか、地域生活支援事業の移動支援事業、コミュニケーション支援事業を推進します。 また、日常生活を営むのに支障のある在宅の要介護者に対し、移送サービスを実施し、病院受診等に伴う交通不便の解消や、自立支援の促進を図ります。
●デマンドタクシーの運用	予約のあった時だけ運行するデマンド式タクシーについて、停留所の増設等、改良を加えながら、市民が使いやすい交通手段として取組を進めます。

(8) 上野原市立地適正化計画

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題です。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要です。

このため、都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設されました。

上野原市においても、全国動向と同様に人口減少や高齢化が進み、都市の低密度化による都市機能の劣化が危惧されるため、平成30年度中に立地適正化計画を策定すべく、平成29年度に基礎調査を実施しました。課題の分析にあたっては、公共交通の利便性・持続可能性などの視点が重要視されています。平成30年度には、立地適正化に向けたまちづくりの方針や目指すべき都市の骨格構造、課題解決のための施策・誘導方策等が検討されることとなっています。



(出典：国土交通省「立地適正化計画の説明会資料(平成27年6月1日時点版)」)

Ⅲ 地域公共交通の課題

<人口・都市構造>

1. 人口減少、少子高齢化

本市の人口は平成7年以降、減少傾向にあります。今後も長期的に人口減少が続き、高齢化が一層進展するものと予想されています。

高齢化の進展に伴い公共交通の役割がさらに重要となる一方、人口減少によって利用者の減少につながることもなります。特に、生産年齢人口の減少による通勤・通学需要の減少がバス路線の維持に大きな影響を与えることが考えられます。そのため、自動車から公共交通への転換を促すなど、新たな需要を掘り起こす必要があります。

一方、全国的に高齢者の交通事故が話題となる中で、本市においても運転免許証の返納件数は年々増加していくと考えられます。高齢者の公共交通利用増加が見込まれるため、鉄道駅やバス車両のバリアフリー化など、誰もが利用しやすい交通環境づくりが求められています。また、免許返納を促すような対策についても検討していく必要があります。

2. 過度な車依存

市民アンケートによると、普段の買い物、通院、通勤・通学、その他（各種手続きなど）のいずれの項目においても、主に利用する交通手段として「自動車（自分で運転）」が半数以上と最も多く、「自動車（家族などが送迎）」を合わせた自動車の利用状況は65%超、買い物に至っては76.5%となっています。これに対し、路線バスあるいはデマンドタクシーの利用者はいずれも5%未満と、公共交通の利用者は非常に少ない状況です。

こうした自動車への依存傾向は、渋滞や排気ガスなど環境問題を引き起す要因の一つになるほか、公共交通の利用者の減少に拍車をかけ、市の財政負担の増大にもつながります。

誰もが安心して外出することができるように、公共交通の利便性を向上させるため、交通手段の選択肢を増やすなどして、過度な車依存の交通環境から脱却し、公共交通への転換を促すような仕組みづくりが重要です。

■目的別の移動手段

	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族などが 送迎)	自動車利用 合計	路線バス	デマンド タクシー
買 い 物	58.3	18.2	76.5	1.9	2.1
通 院	52.5	17.1	69.6	3.0	4.2
通 勤 ・ 通 学	58.5	7.4	65.9	1.0	0.2
そ の 他	55.3	11.8	67.1	2.3	1.3

※平成29年度 市民アンケート調査結果

<市民生活>

3. サービス水準の地域格差

本市においては、市の中心部である上野原地区に人口の4割が集中しています。商業施設や医療機関なども集積している上野原地区は、上野原駅から新井までの地区を中心に路線バスが充実しています。しかしながら、デマンドタクシーは中心市街地間の利用ができないため、不公平感が生じています。一方、その他の地域では、路線バスよりも停留所の近いデマンドタクシーを利用できるようになったものの、路線バスも含めて運行本数が少ないため、外出しにくいという声も聞かれます。どの地域でも移動手段に困らない地域公共交通のサービス水準を享受できるよう、地域格差の是正を図っていく必要があります。

4. 不均衡な需給バランス

路線バスにおいては、通勤・通学での利用者が多いことから、朝夕の時間帯に利用が集中し混雑していますが、昼間の時間帯は利用が少ないなど、利用者数の平準化と効率的な運行の両面が課題となっています。また、幹線区間に利用が集中し、特定の区間では混雑がみられる一方、それ以外の路線・区間では利用者が少なく路線の維持が困難となるなどの状況も見受けられます。

デマンドタクシーにおいては、車両数に限りがあり、また、運行区域も広範囲のため需要に沿った運行ができない状況も見受けられます。

そのため、利用者のニーズや移動動向を注視しながら、運行本数、車両の大きさや車両数、運行時間帯などについて需給バランスの調整を図るなど、利便性の向上とともに効率化を進めていく必要があります。

<観光振興>

5. 不足する観光客等の移動手段

鉄道で本市を訪れた人にとっては、路線バスやタクシー等が目的地へ向かう交通手段として重要になっています。近年では登山客が増加しており、公共交通が地域の足としてだけでなく、観光客の2次交通としての機能を担っています。

一方で、デマンドタクシーについては登録制となっており、市外在住者の利用は一定の条件が必要であるため、観光客等は利用できないのが現状です。

今後、インバウンドを含めた交流人口の増加が期待されるなかで、市内の公共交通それぞれの役割を明確化するなどして、観光客等にとってわかりやすく利用しやすい観光2次交通のあり方を検討する必要があります。また、市外の方が本市の魅力を知り、ぜひ訪れたいと思っていただけるように、市内観光として人気の高い登山やハイキングなどの情報を市内の公共交通情報とも連携して発信し、公共交通の利用増加につながるような仕組みを考えていくことが必要です。

＜利用環境＞

6. 改善を要する乗継・待合環境

市民アンケートによると、路線バスにおいては「電車等への乗り換え」の重要度が最も高くなっています。また、路線バス利用者へのアンケートにおいても、今後バスの乗降口が上野原駅では北口から南口へ移転することに伴い、従来よりも電車への乗り換えに時間がかかることを危惧する声が聞かれました。

公共交通を利用した移動には、公共交通ネットワークを構成する鉄道、路線バス、デマンドタクシー等を乗り継ぐことが必要となる場合があります。乗り継ぎのための待ち時間は、公共交通を不便に感じる大きな要因の一つともなっています。一方で、渋滞などにより到着時間に遅れが生じた場合は、乗り換えができない事態も想定されます。そのため、公共交通相互の連携による運行ダイヤの編成により、できるだけ待ち時間を短縮することを考慮しつつ、遅れが生じた場合などの柔軟な対応についても交通事業者に協力を求めていく必要があります。また、乗り継ぎの負担軽減を図るため、快適に過ごせる待合環境の整備やバリアフリー化等が求められます。なお、待合環境については、既存停留所の整備だけでなく、まちづくり等の戦略を踏まえ、病院や商業施設などとも連携して整備していく必要があります。

7. 情報発信の不足

上野原市地域公共交通総合連携計画では、交通空白地域の解消を目標の一つに掲げ、4地域 5方面に新たな公共交通としてデマンドタクシーを導入しました。デマンドタクシーの停留所は、地域の幹線だけではなく支線の入り込んだところまできめ細かく設置されたことから、交通空白地域はほぼ解消に至りました。利用者からは「高齢者にとって必要な交通手段である」「デマンドタクシーが運行されて本当に良かった」「非常に助かっている」等の声が聞かれるなど、地域の足として欠かせない移動手段となっていることがわかります。一方、市民アンケートでは、「デマンドタクシーについて知らない」あるいは「利用の仕方がわからない」という意見も多くみられ、市民に対する周知不足の面も浮き彫りとなりました。

路線バスやデマンドタクシーといった市内の公共交通について、その利用方法や利用状況、市の財政負担、利用者の声など、必要な情報を市民に発信することで、公共交通に対する理解度、関心度を高めていくことも重要です。また、市民が公共交通を利用する機会は少ないため、年に数回でも公共交通を利用するような仕組みづくりも検討していく必要があります。

<運行体制>

8. ニーズの把握手法の不足

市民アンケートによると、路線バスについては、本数の増加や運行時間帯の拡大などの意見が多かったほか、利用者が少ない路線での車両の小型化を求める声が多く聞かれました。一方、デマンドタクシーについては、駅利用時の乗り換えや平日のみの運行に対する改善要望が多くみられました。

また、日中の利用されていない時間帯のスクールバス車両の活用や、市内の中心市街地を循環するバスの導入を求める声も多くみられました。

車両や乗務員の確保など、交通事業者として収支の判断が必要な課題もあり、すべての要望に応えていくことは困難ですが、利用状況、財政負担の状況などを見ながら、地域のニーズを今後の交通体系の検討に活かしていくことが必要です。

市民ニーズを把握するためには、市民アンケートや利用者アンケートだけではなく、ヒアリングやグループインタビューで地域の声を聞くことも重要です。その上で市民が交通事業者や行政などと協働して、地域の公共交通を「創り、守り、育てる」といった意識を持って主体的に参画していけるような取組みが求められます。

9. 不明確な市内公共交通の役割

デマンドタクシーは停留所が幹線道路だけではなく支線の入り込んだところまで設置されています。また、路線バスと同様幹線道路を通り、上野原地区の商業施設や医療機関にも停車するため、デマンドタクシーが運行している第1地域（桐原・西原）、第2地域（大鶴・甲東）、第3地域（大目・巖）、第4地域（島田・秋山）の住民にとっては、非常に利便性が高いものとなっています。しかし、その利便さ故に路線バスからデマンドタクシーに利用を切り替えている人も多く、同地域の路線バスの利用者は減少傾向にあります。

このままでは、各地域を運行している路線バスやデマンドタクシーを維持・確保していくことが困難になってしまいます。路線バスとデマンドタクシーが競合するのではなく、役割を分担し相互に補完しあうような公共交通体系を検討していく必要があります。

また、デマンドタクシーの利便性を高めすぎると、民間タクシー事業との競合も想定されます。デマンドタクシーはあくまで公共交通であり、一定の制約のなかで利用していただくことを市民に認識していただく必要があります。

市内の公共交通についてそれぞれの役割分担を明確にし、まちづくりの一環として路線の集約や新たな交通路線の開拓などを行いつつ、互いの運行の効率化と利便性の向上を図っていく必要があります。

10. 大きな財政負担

本市では路線バス事業者へ補助金を支出しているほか、デマンドタクシーの委託事業者に対しても徴収料金で賄えない赤字分を負担し、交通弱者を中心とした市民の移動手段を確保・維持しています。平成 28 年度の支出額は路線バスが約 3,000 万円、デマンドタクシーが約 2,400 万円、合計 5,400 万円と大きな財政負担となっています。

公共交通の確保・維持・改善などには多くの費用・税負担を必要としますが、移動手段を確保するための取組みは交通の問題にとどまらず行政上非常に重要であり、採算性だけでは計れないところがあります。

市民アンケートによると、「今後の路線バス、デマンドタクシーの在り方」について、「公的負担の増にならないよう助成金等を現状維持し、利用促進を図りながら現状水準を維持する」が路線バス、デマンドタクシーとも最も多くみられました。一方で、「現行より公的負担を減らすために助成金等を削減し、運行規模も縮小する」「公的負担のある不採算の路線バスや、デマンドタクシーは廃止する」といった、廃止を含めて規模縮小を要望する厳しい意見も路線バスで 25.5%、デマンドタクシーで 10.7%ありました。

このような市民アンケートを踏まえ、費用対効果の観点も重視しながら適正な財政負担の中、市民や地域のニーズを十分に把握したうえで、実情に即した公共交通体系を構築していくとともに、利用促進に向けた取組みを行っていく必要があります。

IV 地域公共交通網形成計画

1. 基本的な方針

本市が抱えている課題への対応を図るために、本計画では、以下の基本方針に基づき、地域公共交通網の形成に取り組みます。

【基本方針】

まちづくりと連携し未来につなぐ利便性の高い地域公共交通網の形成！

(1) 魅力あるまちづくりと連携した地域公共交通網の形成

少子高齢化や人口減少が進展するなかで、これまでの自動車中心の生活スタイルが変わらなければ、公共交通の利用者は減少し、公共交通を維持していくことも困難となります。

上野原市都市計画マスタープランにおいては、「コンパクトな市街地、地区拠点の形成と連携」を目標としています。公共交通を持続可能なものとし、活力あるまちづくりを推進するため、各地域に交通結節点となるような拠点を設け、中心市街地と鉄道駅、中山間地域を公共交通でつなぎ、魅力あるまちづくりと連携した地域公共交通網を形成することにより、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の実現を目指します。

また、本市を訪れるビジネスマンや観光客など、市民でない方も移動に困らないように、公共交通のわかりやすい情報提供を行うほか、利便性の高い移動手段を提供するなど、観光等と公共交通の一体性も確保する中で、まちづくりに寄与していくことを目指します。

(2) 効率的で利便性の高い地域公共交通網の形成

上野原市地域公共交通総合連携計画により、デマンドタクシーが導入された結果、市内の交通空白地域はほぼ解消に至りました。

しかしながら、市民生活においては、現在も変わらず、通勤・通学、通院、買い物など多様な目的での移動ニーズがあるほか、中心市街地や郊外部、中山間地など居住地によっても、循環バス路線の新設やデマンドタクシーの継続運行など、公共交通へのニーズは異なります。地域住民等の多様なニーズを把握し、適切な移動手段を適正な財政負担の中で提供できるよう、フレキシブルで効率的な交通体系を確立し、利用者の選択肢を増やしていくことを目指します。

また、鉄道、バス、タクシー、デマンドタクシーなどの既存の公共交通の確保・維持・改善を行うことはもとより、それぞれの役割を明確にしながら相互の連携を強化するほか、乗継・待合環境の改善や新たな交通体系の導入を検討するなどし、公共交通全体の利便性の向上を図っていきます。

(3) 地域で支え未来につなぐ持続可能な地域公共交通網の形成

公共交通は利用者があってはじめて成立する移動手段であり、交通事業者と行政だけで支えていくことは不可能です。未来につながる持続可能な公共交通網の形成には、交通事業者や行政が公共交通サービスの向上に向けて取り組むことはもとより、地域の理解と協力、参画が不可欠です。利便性の向上を図るためであっても、採算性を無視した際限のないニーズへの対応は持続可能なものとはなりません。必要な公共交通を確保していくためには適正な負担が必要であること、公共交通が地域の生活環境を支える重要な財産であることを認識し、地域社会全体で公共交通を「創り、守り、育てる」意識を醸成する仕組みづくりを検討し推進していく必要があります。

また、公共交通を支える手法として、事業者や市民が日常生活等で公共交通を積極的に利用するような取り組みについても推進していきます。

2. 計画の区域

本計画の対象区域は、市内全域とします。

3. 計画の目標

基本方針を踏まえ、次のとおり計画目標を設定します。

(1) 地域公共交通の利便性向上

本市における公共交通の課題は、本市のまちづくりや観光、さらには福祉・教育・環境等、様々な分野にも影響を与えています。そうした課題は、一つの特効薬的な施策で解決できるものではありませんが、ひと言で表現すれば「利便性の向上」という言葉に集約されるのかもしれませんが。

誰もが安心して移動できる利便性の高い公共交通の実現は、まちづくりの根幹です。「利便性の向上」とは言っても、内容は多岐にわたります。既存の公共交通の役割分担の明確化や乗継・待合環境の整備などの改善を一步ずつ着実に実施するとともに、新たな公共交通の導入等にもチャレンジし、他のまちづくり施策と一体となって地域公共交通網を形成し、本市における公共交通に対する満足度を高めていくことを目標とします。

<実施事業>

①公共交通の役割分担の明確化

- 1 路線バスとデマンドタクシーの役割分担の明確化
- 2 タクシーとデマンドタクシーの役割分担の明確化

②新たな公共交通の導入

- 1 中心市街地における循環バスの導入
- 2 スクールバスの活用

③乗継・待合環境の整備

- 1 まちづくり施策と連携した交通拠点の整備
- 2 乗継・待合場所への上屋・ベンチの設置など

④車両の規格の検討

- 1 車両の大きさやバリアフリー化の検討

⑤ニーズを把握する仕組みの構築

- 1 ヒアリングやグループインタビューの導入

⑥その他、利便性の向上に資すること

- 1 乗務員等の接客マナーの向上
- 2 鉄道事業者との連携
- 3 交通事業者と市担当部署との月 1 回の定例会議の継続

■目標の達成度評価には、利便性の向上による満足度の向上を確認するため、次の指標を使用する。

指 標	現 況 値	目 標 値
路線バス満足度	3.06 (平成 29 年度アンケート)	現況値より改善 (平成 33 年度アンケート)
デマンドタクシー満足度	3.05 (平成 29 年度アンケート)	現況値より改善 (平成 33 年度アンケート)

※市民アンケートの満足度を問う各設問において、「満足である」：5点、どちらかという満足である：4点、どちらでもない・分からない：3点、どちらかという不満である：2点、不満である：1点」として、5段階で数値化し平均値を算出。

※路線バス満足度・デマンドタクシー満足度の目標値については、「現況値よりも改善」させることを目指します。

(2) 地域公共交通の利用促進

公共交通の利便性向上は、利用の促進にもつながりますが、どのような公共交通がどのように利用できるのか、どのように便利なのかを知ってもらわなければ、実際の利用にはつながりません。

地域の公共交通に関するわかりやすい情報を発信するとともに、普段は公共交通を利用しない方々に公共交通を利用してもらい取り組みなどを推進することで、地域の公共交通利用者を増加させていくことを目標とします。

<実施事業>

⑦わかりやすい情報発信

- 1 市内公共交通の利用方法等のデータ集約
- 2 公共交通マップや運行ダイヤ・利用促進チラシ等の作成

- 3 市内ケーブルテレビでの利用促進番組の放送

⑧公共交通利用への転換促進

- 1 市内企業等への通勤手段の変更などの協力依頼
- 2 高齢者の運転免許証の返納促進

⑨その他、利用の促進に資すること

- 1 市民が年1回以上公共交通を利用するための仕組みづくり
- 2 デマンドタクシー回数券や商業施設等との連携による割引券の導入

■目標の達成度評価には、利用促進による利用者数の増加等を確認するため、次の指標を使用する。

指 標	現 況 値	目 標 値
路線バス利用者数	845,502 人 (平成 28 年度実績)	888,000 人 (平成 33 年度実績)
この 1 年で路線バスを利用したことのある人の割合	27.8% (平成 29 年度アンケート)	現況よりも改善 (平成 33 年度アンケート)
デマンドタクシーの利用者数	16,351 人 (平成 28 年度実績)	18,000 人 (平成 33 年度実績)
デマンドタクシーの認知度	77.6% (平成 29 年度アンケート)	現況よりも改善 (平成 33 年度アンケート)

※路線バス利用者数の目標値については、登山客の誘客などにより近年緩やかな増加傾向にあることから、5%増を目指します。

※この1年で路線バスを利用したことがある人の割合の目標値については、新たな利用者層を開拓することで「現況よりも改善」させることを目指します。

※デマンドタクシーの利用者数の目標値については、各方面 1.5 人増/日×5 方面×240 日=1,800 人増(≒10%増)を目指します。

※デマンドタクシーの認知度の目標値については、わかりやすい情報発信を行うことなどにより「現況よりも改善」させることを目指します。

(3) 持続可能な地域公共交通の確立

公共交通は、採算性だけは計れないところがありますが、採算性を全く度外視することもできません。採算の合わない公共交通の維持はどこかで無理が生じ、公共交通の空白地域や不便地域が再発生する可能性も否定できません。必要な公共交通を地域社会全体で「創り、守り、育てる」意識を醸成し、それぞれが適正な負担をしながら支えていく必要があります。適正な負担には、金銭的な負担のみではなく、利便性の向上のために関係者間で時間をかけて調整をする、ある程度の不便さについては容認するといった負担なども含まれます。

地域社会全体で公共交通の現状について共通認識を持ちながら、利便性の向上、利用の促進を図り、それぞれの負担が軽減されるような持続可能な地域公共交通を確立していくことを目標とします。

<実施事業>

- ⑩地域への公共交通の現状の発信
 - 1 公共交通の利用状況等の分析と市民等への情報提供
- ⑪地域で公共交通を「創り、守り、育てる」意識の醸成
 - 1 公共交通に関する啓発活動の実施
- ⑫採算性の向上
 - 1 デマンドタクシーの運賃制度・委託料決定方法の再検討
 - 2 各種補助制度等の活用
- ⑬その他、持続可能な地域公共交通の確立に資すること
 - 1 公共交通の利用促進等に取り組む団体等の表彰

■目標の達成度評価には、負担の軽減を確認するため、次の指標を使用する。

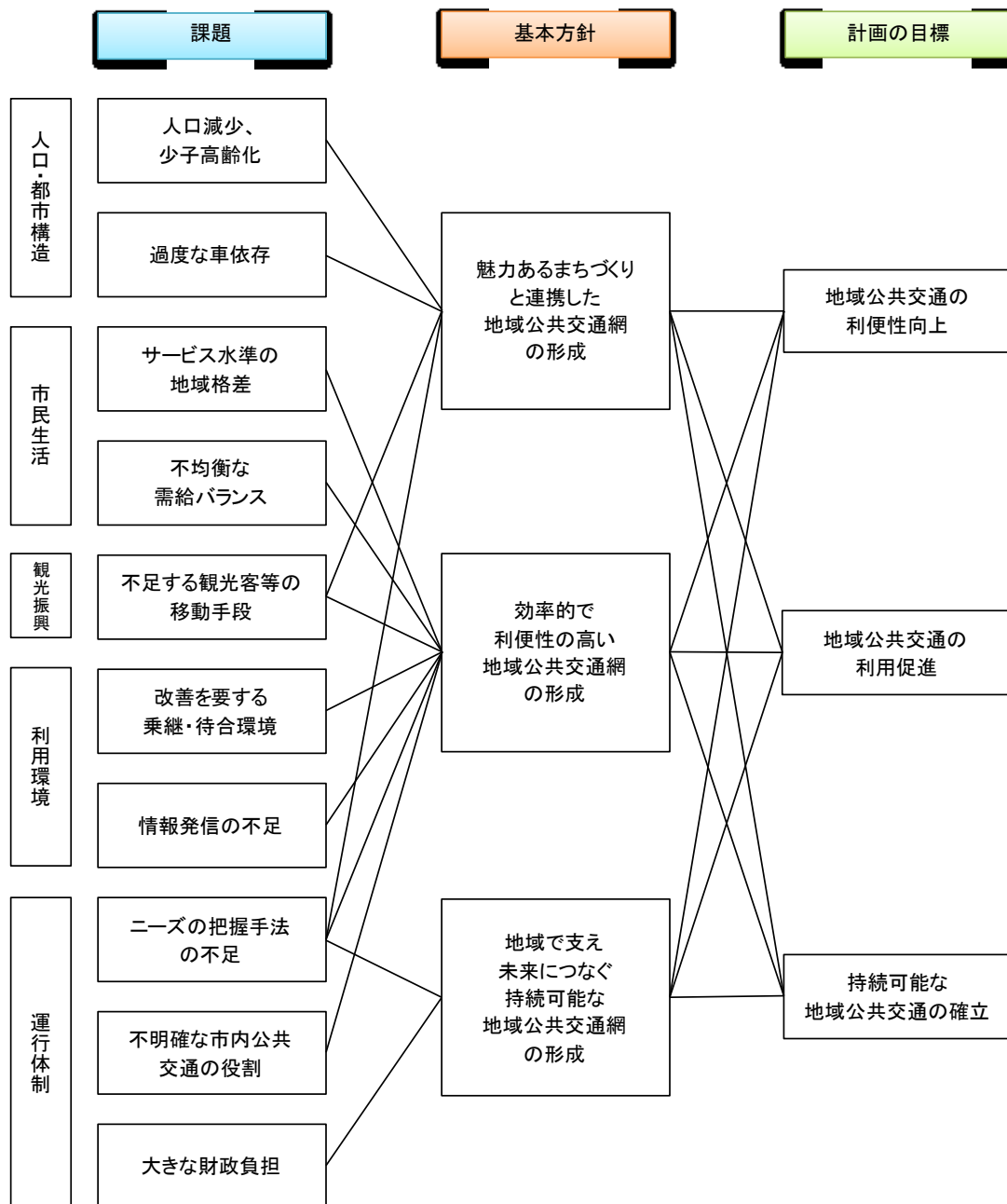
指 標	現 況 値	目 標 値
公共交通に関する市からの補助金・負担金等の支出額	5,382 万円 (平成 28 年度実績)	現況よりも改善 (平成 33 年度実績)
公共交通に関する啓発活動の実施回数	—	計画期間累計 8 回以上 (平成 34 年度まで実績)

※公共交通に関する市からの補助金・負担金等の支出額の目標値については、新たな公共交通の導入による不確定要素もありますが、利用者の増加に伴う収入増などにより「現況よりも改善」させることを目指します。

※公共交通に関する啓発活動の実施回数の目標値については、平成 30 年度に計画調整を行い、平成 31 年度から平成 34 年度までの 4 年間で各年 2 回以上の実施を目指します。

4. 目標を達成するために行う事業と実施主体

(1) 課題、基本方針及び計画の目標の整理



(2) 計画の目標及び実施事業の整理

計画の目標及び実施事業	
(1) 地域公共交通の利便性向上	①公共交通の役割分担の明確化
	- 1 路線バスとデマンドタクシーの役割分担の明確化
	- 2 タクシーとデマンドタクシーの役割分担の明確化
	②新たな公共交通の導入
	- 1 中心市街地における循環バスの導入
	- 2 スクールバスの活用
	③乗継・待合環境の整備
	- 1 まちづくり施策と連携した交通拠点の整備
	- 2 乗継・待合場所への上屋・ベンチの設置など
	④車両の規格の検討
	- 1 車両の大きさやバリアフリー化の検討
	⑤ニーズを把握する仕組みの構築
	- 1 ヒアリングやグループインタビューの導入
(2) 地域公共交通の利用促進	⑥その他、利便性の向上に資すること
	- 1 乗務員等の接客マナーの向上
	- 2 鉄道事業者との連携
	- 3 交通事業者と市担当部署との月1回の定例会議の継続
	⑦わかりやすい情報発信
	- 1 市内公共交通の利用方法等のデータ集約
	- 2 公共交通マップや運行ダイヤ・利用促進チラシ等の作成
	- 3 市内ケーブルテレビでの利用促進番組の放送
	⑧公共交通利用への転換促進
	- 1 市内企業等への通勤手段の変更などの協力依頼
- 2 高齢者の運転免許証の返納促進	
⑨その他、利用の促進に資すること	
- 1 市民が年1回以上公共交通を利用するための仕組みづくり	
- 2 デマンドタクシー回数券や商業施設等との連携による割引券の導入	
(3) 持続可能な地域公共交通の確立	⑩地域への公共交通の現状の発信
	- 1 公共交通の利用状況等の分析と市民等への情報提供
	⑪地域で公共交通を「創り、守り、育てる」意識の醸成
	- 1 公共交通に関する啓発活動の実施
	⑫採算性の向上
	- 1 デマンドタクシーの運賃制度・委託料決定方法の再検討
- 2 各種補助制度等の活用	
⑬その他、持続可能な地域公共交通の確立に資すること	
- 1 公共交通の利用促進等に取り組む団体等の表彰	

(3) 実施事業と実施主体及び実施スケジュール



(1) 地域公共交通の利便性向上【計画の目標】

(1) - ① - 1





実施事業	①公共交通の役割分担の明確化 -1 路線バスとデマンドタクシーの役割分担の明確化				
事業目的・概要	<p>デマンドタクシーは、幹線道路から支線の入り込んだところにも停留所が設置され、路線バスと同様幹線道路を通り、上野原地区の商業施設や医療機関に設置された停留所との行き来が可能です。また、一部では路線バス料金よりもデマンドタクシーの料金の方が安価な設定となっています。</p> <p>そのため、路線バス利用からデマンドタクシー利用に切り替えている人が多くなっており、このままでは、各地域を運行している路線バスやデマンドタクシーを共に維持・確保していくことが困難になってしまいます。</p> <p>よって、両者の運行経路や運行本数、運行時間帯などについて検討し、役割を分担し相互に補完しあうような公共交通網を形成していきます。</p>				
事業エリア等	市内全域（路線バス・デマンドタクシー運行区域）				
実施主体	協議会、上野原市、路線バス事業者、デマンドタクシー事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
当面の分担検討					
将来的分担検討					

(1) - ① - 2

実施事業	①公共交通の役割分担の明確化 -2 タクシーとデマンドタクシーの役割分担の明確化				
事業目的・概要	<p>デマンドタクシーは、交通空白・不便地域の解消に寄与し、高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段として欠かせないものとなっています。利便性の向上のため、停留所数も徐々に増加しています。</p> <p>しかしながら、デマンドタクシーの利便性を高めすぎると、民間タクシー事業との競合が想定されます。デマンドタクシーはあくまでも一定の制約のなかで利用していただくことを利用者に認識していただく必要もあります。</p> <p>よって、デマンドタクシーの停留所の設置基準や予約手法などについて</p>				

	検討し、両者が役割を分担し相互に補完しあうような公共交通網を形成していきます。				
事業エリア等	市内全域（民間タクシー・デマンドタクシー運行区域）				
実施主体	協議会、上野原市、民間タクシー事業者、デマンドタクシー事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
当面の分担検討					
将来的分担検討					


(1) - ② - 1 ※地域公共交通再編事業として実施

実施事業	②新たな公共交通の導入 -1 中心市街地における循環バスの導入				
事業目的・概要	<p>市民アンケートによると、中心市街地を循環するバスの導入を求める声が多くみられました。</p> <p>本市は中心市街地に病院や商業施設などの主要施設が集中しているものの、デマンドタクシーでは中心市街地間の移動ができず、路線バスでも上野原駅を起・終点として放射線状に伸びた路線付近の施設利用に留まるため、高齢者をはじめとした交通弱者が多数の用件を済ませたい場合など、移動しにくい状況が見受けられます。</p> <p>よって、各公共交通の役割分担の明確化も踏まえるなかで、中心市街地を循環するバスの導入について検討を進め、路線バスやデマンドタクシーとも連携しながら、中心市街地内での移動の一助となる公共交通網を形成していきます。</p>				
事業エリア等	中心市街地（市役所⇄上野原駅⇄総合福祉センター⇄市立病院⇄市役所）と結ぶエリアを想定				
実施主体	協議会、上野原市、路線バス事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
運行方法検討					
実証運行					
再編実施計画作成					
本格運行					


(1) - ② - 2

実 施 事 業	②新たな公共交通の導入 -2 スクールバスの活用				
事業目的・概要	<p>スクールバスについては、平日の運行回数が朝1便、夕方2便で、土・日曜日や祝日は部活動対応のために2往復していますが、年度ごとに児童・生徒の居住地によってルートが変わったり、各種学校行事のため臨時運行が生じたりと不確定要素を抱えています。</p> <p>一方で、市民アンケートによると、日中等の利用されていない時間帯のスクールバスの有効活用を求める声も多くみられました。</p> <p>よって、スクールバスの活用方法について検討し、移動手段の選択肢を増やす取り組みを進めていきます。</p>				
事業エリア等	市内全域（スクールバス運行・活用区域）				
実 施 主 体	協議会、上野原市、教育委員会、小中学校、スクールバス事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
方法検討・調整					
活用					


(1) - ③ - 1

実施事業	③乗継・待合環境の整備 -1 まちづくり施策と連携した交通拠点の整備				
事業目的・概要	<p>上野原市都市計画マスタープランや上野原市国土利用計画、また、今後策定予定の上野原市立地適正化計画においても、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考え方が重要視されています。</p> <p>交通拠点の一つである上野原駅においては、路線バスや民間タクシーの乗降場所が、交通安全上も課題のあった北口から平成30年4月に供用開始となる南口ロータリーに移転となり、鉄道と路線バス・民間タクシーの結節点として整備がなされるとともに、駅周辺の環境も急速に整備されています。</p> <p>上野原駅周辺整備事業の終了後は、市・国・鉄道事業者で検討を進めている四方津駅のバリアフリー化も本格的に推進されていくこととなりますが、上野原駅と同様にまちづくりを意識した整備を進めていく必要があります。</p> <p>よって、今後もまちづくり等の戦略を踏まえ、それぞれの拠点の関係者とも連携して、交通拠点の整備を進めていきます。</p>				
事業エリア等	交通拠点、ネットワーク形成のための路線・区域等				
実施主体	上野原市、拠点施設				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
交流拠点整備					



(1) - ③ - 2

実施事業	③乗継・待合環境の整備 -2 乗継・待合場所への上屋・ベンチの設置など				
事業目的・概要	市内の路線バスやデマンドタクシーの停留所では、道路事情等により上屋やベンチの設置等の環境整備が進んでいませんが、こうした環境整備は、利用者の快適性の向上のほか、停留所位置の明確化にもつながります。よって、公共交通の結節点となるような中心市街地や地区拠点の停留所など必要性の高い箇所から整備を進めていきます。また、病院や商業施設等とも連携するなかで、乗継・待合環境を向上していきます。				
事業エリア等	路線バス・デマンドタクシー停留所設置箇所				
実施主体	上野原市、路線バス事業者等				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
環境整備					



(1) - ④ - 1

実施事業	④車両の規格の検討 -1 車両の大きさやバリアフリー化の検討				
事業目的・概要	市民アンケートでは、利用の少ないバス路線での車両の小型化を求める声も多く聞かれました。路線バス車両の大きさについては最大需要を想定して大きなものも確保せざるを得ず、事業者として採算上確保できる車両数も限られてくるという実情から、需給バランスが釣り合わなくなることがあります。また、デマンドタクシー車両についても、通常は一般のタクシー車両として使用しているため、定員数の多い車両を導入できない実情があり、やはり需給バランスが釣り合わなくなることがあります。そうした実情を踏まえつつも、効率的で効果的な車両規格については、常に検討を進めていく必要があります。よって、車両のバリアフリー化なども含めた規格については、利用データや各公共交通の役割分担の明確化を踏まえ、検討を進めていくこととします。				
事業エリア等	路線バス・デマンドタクシー車両				
実施主体	協議会、上野原市、路線バス事業者、デマンドタクシー事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
規格検討・導入					

(1) - ⑤ - 1

実施事業	⑤ニーズを把握する仕組みの構築 -1 ヒアリングやグループインタビューの導入				
事業目的・概要	<p>これまではニーズの把握手法として、アンケートの手法に頼ることがほとんどでした。しかしながら、紙面上の文字のやり取りだけではうまく表現ができず、把握できていないニーズが存在する可能性も否定できません。また、アンケートだけでは受け身となり、地域の公共交通づくりに主体的に参画していくといった状況にはなり難いものです。</p> <p>よって、今後は、市民アンケートや利用者アンケートだけでなく、ヒアリングやグループインタビューで直接地域の声を聞くといった手法も導入し、文字では表現できないような市民や地域の熱量を含めたニーズの把握を進めていきます。</p>				
事業エリア等	市内全域（各種団体の活動時等）				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
手法検討					
実施					

(1) - ⑥ - 1

実施事業	⑥その他、利便性の向上に資すること -1 乗務員等の接客マナーの向上				
事業目的・概要	<p>デマンドタクシーの利用者から寄せられる意見をみると、感謝の言葉をいただくことが多い一方で、乗務員や受付担当者の言行に対する苦言も含まれています。</p> <p>乗務員や受付担当者は、利用者が一番近い存在であり、その接遇態度が利用者を増やすことにも減らすことにもつながります。</p> <p>よって、苦言等の内容については交通事業者間で共有するとともに、研修等を実施し、乗務員等の接客マナーの向上を図ります。</p>				
事業エリア等	各交通事業所				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
情報共有					
研修等実施					

(1) - ⑥ - 2

実施事業	⑥その他、利便性の向上に資すること -2 鉄道事業者との連携				
事業目的・概要	<p>JR 中央本線は、市内と市外を結ぶ大動脈ですが、利用者数の減少に伴い、平成 29 年のダイヤ改正により特急の上野原駅への停車がなくなるなどの影響も生じています。しかしながら、市内の 2 つの鉄道駅は現在も多くの通勤・通学者が利用し、市内と市外を結ぶ重要な交通拠点となっています。</p> <p>また、市と鉄道事業者とは「駅からハイキング」などの観光イベントでの連携を図ってきました。</p> <p>よって、今後もダイヤ等の改善要望などを行うとともに、利用者の増加をとまなう観光イベント等での連携を強化していきます。</p>				
事業エリア等	—				
実施主体	上野原市、鉄道事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
改善要望など	→				
イベント等連携	→				

(1) - ⑥ - 3

実施事業	⑥その他、利便性の向上に資すること -3 交通事業者と市担当部署との月 1 回の定例会議の継続				
事業目的・概要	<p>デマンドタクシーを市内全域で試行運行して以降、デマンドタクシー事業者と市の公共交通担当部署とは、月 1 回の定例会議を継続して実施してきました。</p> <p>当初は、デマンドタクシーの運行に関する問題等について協議することが主眼となっていましたが、本格運行開始時に路線バス事業者もデマンドタクシーの運行を受託したことから、市内の公共交通全般に関する問題等についても協議できるようになりました。今後も市内公共交通の役割分担の明確化等について、協議し調整を図っていく必要があります。</p> <p>よって、月 1 回の定例会議については、今後も継続して実施していきます。</p>				
事業エリア等	—				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
定例会議	→				

(2) 地域公共交通の利用促進【計画の目標】

(2) - ⑦ - 1

実施事業	⑦わかりやすい情報発信 -1 市内公共交通の利用方法等のデータ集約				
事業目的・概要	<p>公共交通事業者それぞれが乗降場所や運行ダイヤ、利用方法等の情報を利用者に発信したとしても、乗継の方法などにまでたどり着くのは容易ではありません。</p> <p>市内の公共交通に関するわかりやすい情報とするためには、乗継や観光情報などにも配慮したデータを作成していく必要があります。</p> <p>よって、わかりやすい情報発信のための基礎となるデータ集約の手法を検討し、運行ダイヤの改正等にも即座に対応できるよう、交通事業とも連携して構築していきます。</p>				
事業エリア等	—				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
集約手法検討					
データ集約実施					

(2) - ⑦ - 2

実施事業	⑦わかりやすい情報発信 -2 公共交通マップや運行ダイヤ・利用促進チラシ等の作成				
事業目的・概要	<p>公共交通の利便性を向上させたとしても、どのような公共交通がどのように利用できるのか、どのように便利なのかを知ってもらわなければ、実際の利用にはつながりません。</p> <p>市民アンケートでも、デマンドタクシーについては、利用者からは「高齢者にとって必要な交通手段である」「非常に助かっている」といった声が聞かれる一方、「デマンドタクシーについて知らない」「利用の仕方がわからない」といった意見も多くみられ、周知不足の面が浮き彫りとなりました。</p> <p>よって、市内の公共交通情報をわかりやすく集約した公共交通マップや運行ダイヤ・利用促進チラシ等を作成するとともに、ホームページなども利用して広く情報発信することで、利用促進を図ります。</p>				

事業エリア等	市内全域				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
HP 随時更新	→				
マップ・チラシ等検討	→				
マップ・チラシ等作成	→				

(2) - ⑦ - 3

実施事業	⑦わかりやすい情報発信 -3 市内ケーブルテレビでの利用促進番組の放送				
事業目的・概要	<p>デマンドタクシーの運行開始以降、市内のケーブルテレビにおいてその利用方法や利用状況、利用者の声などをお知らせする番組を作成し放送されてきました。市内の高齢者が実際にデマンドタクシーを予約するところから取材した番組は、わかりやすく親しみやすい内容となっており、番組を見た市民の利用にもつながりました。</p> <p>今後は、デマンドタクシーに限らず、市内公共交通全体の利用促進や意識啓発を図る番組を作成し、放送していきます。</p>				
事業エリア等	市内全域				
実施主体	協議会、上野原市、交通業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
番組作成検討	→				
番組作成	→				














(2) - ⑧ - 1

実施事業	⑧公共交通利用への転換促進 -1 市内企業等への通勤手段の変更などの協力依頼				
事業目的・概要	<p>市内では、多数の企業が従業員用の送迎バスを運行しています。企業が集積した工業団地においても現状では団地内に入るバス路線がないため同様の状況となっています。こうした状況は、従業員の確保にも影響が出るなど、企業の存続にも関わる重要な課題となっており、検討を要請されています。</p> <p>よって、工業団地組合などを通じて企業バスから路線バスへの転換を促すとともに、路線バス事業者とも協議していきます。</p>				
事業エリア等	工業団地区域等				
実施主体	協議会、上野原市、路線バス事業者、市内企業等				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
働きかけ					
協議・調整					














(2) - ⑧ - 2

実施事業	⑧公共交通利用への転換促進 -2 高齢者の運転免許証の返納促進				
事業目的・概要	<p>運転免許証の主な返納理由は、「身体的衰えを感じた」「危険を感じるが多くなった」「自分以外に迷惑を掛けるような事があってはならない」といった生命に関わるような切実な理由となっており、交通安全の観点からも、高齢者の免許返納を促していくことは重要です。</p> <p>よって、他自治体の事例等も参考に運転免許証の返納促進策の導入について検討するとともに、運転免許証の返納後、誰もが安心して移動できる公共交通網の形成を図ることで、公共交通利用への転換を図っていきます。</p>				
事業エリア等	市内全域				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者、警察署				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
手法検討					
協議・調整					
実施					

(2) - ⑨ - 1

実施事業	⑨その他、利用の促進に資すること -1 市民が年1回以上公共交通を利用するための仕組みづくり				
事業目的・概要	<p>市民アンケートによると、過去1年間で路線バスを利用したことのない人が67.7%も存在します。こうした人に公共交通について理解してもらう機会をつくったり、年に1回でも公共交通を利用するよう働きかけていくことが重要です。実際に利用することで、公共交通の利便性や問題点を認識し、地域の公共交通を主体的に考えるきっかけとなります。また、年に複数回利用することにつながる可能性もあります。</p> <p>よって、市が主催するイベント時等に公共交通利用を呼びかける等の仕組みづくりを進めていきます。</p>				
事業エリア等	市内全域				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者等				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
仕組み検討					
協議・調整					
実施					

(2) - ⑨ - 2

実施事業	⑨その他、利用の促進に資すること -2 デマンドタクシー回数券や商業施設等との連携による割引券の導入				
事業目的・概要	<p>これまでデマンドタクシーについては、回数券の発行や商業施設等との連携による割引券の発行等を実施してきませんでした。</p> <p>しかしながら、こうした取り組みを進めることによって、デマンドタクシーの利用促進のみならず、商店街等の賑わいの創出等にもつながります。</p> <p>よって、デマンドタクシーの回数券や割引券等の制度導入について、調査・検討を進めていきます。</p>				
事業エリア等	市内全域（デマンドタクシー運行区域・商工会等）				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者、商工会等				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
仕組み検討					
協議・調整					
実施					

(3) 持続可能な地域公共交通の確立【計画の目標】

(3) - ⑩ - 1

実施事業	⑩地域への公共交通の現状の発信 -1 公共交通の利用状況等の分析と市民等への情報提供				
事業目的・概要	<p>これまでも市内公共交通の利用状況等については、定期的に分析等を行い、利用動向の把握等に努めてきましたが、そうした情報を市民等へ提供することについては、あまり実施してきませんでした。</p> <p>しかし、そうした情報に市民等が触れることで、市内の公共交通の現状について考え、行動する機会につながっていきます。</p> <p>よって、公共交通の利用状況等の分析を継続的に行い、市民等へわかりやすく情報提供していきます。</p>				
事業エリア等	市内全域				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
利用状況等分析					
情報提供					

(3) - ⑪ - 1

実施事業	⑪地域で公共交通を「創り、守り、育てる」意識の醸成 -1 公共交通に関する啓発活動の実施				
事業目的・概要	<p>地域に必要な公共交通について、地域社会全体で「創り、守り、育てる」意識を醸成していくことが求められています。</p> <p>そのためには、公共交通の現状や課題などについて理解してもらうための啓発活動も必要です。</p> <p>よって、小中学校やイベント等の開催場所で、公共交通に関する環境負荷軽減等の問題も踏まえた啓発活動の手法を検討し、実施していきます。</p>				
事業エリア等	市内全域（小中学校・イベント等開催場所）				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者、教育委員会、小中学校等				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
手法検討					
協議・調整					
実施					

(3) - ⑫ - 1

実施事業	⑫採算性の向上 -1 デマンドタクシーの運賃制度・委託料決定方法の再検討				
事業目的・概要	<p>デマンドタクシーについては、路線バスや一般タクシーなどと比べると、場合によっては安価な運賃となっていること、また、ガソリン価格や人件費の上昇などを背景に運行単価も上昇していることから、収支率が低下傾向にあります。</p> <p>デマンドタクシーは、本市において交通空白・不便地域の解消や交通弱者の移動手段の確保のため必要不可欠なものとなっており、採算性だけでは計れないところがありますが、他の交通手段との著しい運賃格差の発生や際限のない運行単価の上昇は、持続可能な公共交通とはなりません。</p> <p>よって、デマンドタクシーの運賃制度や委託料の決定方法について再検討していきます。</p>				
事業エリア等	市内全域（デマンドタクシー運行区域）				
実施主体	協議会、上野原市、デマンドタクシー事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
運賃再検討					
委託料再検討					

(3) - ⑫ - 2

実施事業	⑫採算性の向上 -2 各種補助制度等の活用				
事業目的・概要	<p>デマンドタクシーを運行するにあたっては、現在も国土交通省所管の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用するとともに、特別交付税措置も受けています。このように、公共交通に関する国や県の補助制度については、多様に設けられています。</p> <p>よって、各種事業の実施にあたっては、多様に設けられた補助制度等を積極的に活用していきます。</p>				
事業エリア等	—				
実施主体	協議会、上野原市、交通事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
補助制度活用					

(3) - ⑬ - 1

実施事業	⑬その他、持続可能な地域公共交通の確立に資すること -1 公共交通の利用促進等に取り組む団体等の表彰				
事業目的・概要	<p>持続可能な公共交通を確立していくために、必要な公共交通を地域社会全体で「創り、守り、育てる」意識をもって活動する個人・団体等を育成していく必要があります。</p> <p>また、そうした個人・団体等の活動については、広く地域社会全体に伝えていく必要があります。</p> <p>よって、公共交通の利用促進等に取り組む団体等の表彰等の制度導入について検討します。</p>				
事業エリア等	市内全域（利用促進団体等）				
実施主体	協議会、上野原市				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
制度検討					
実施					

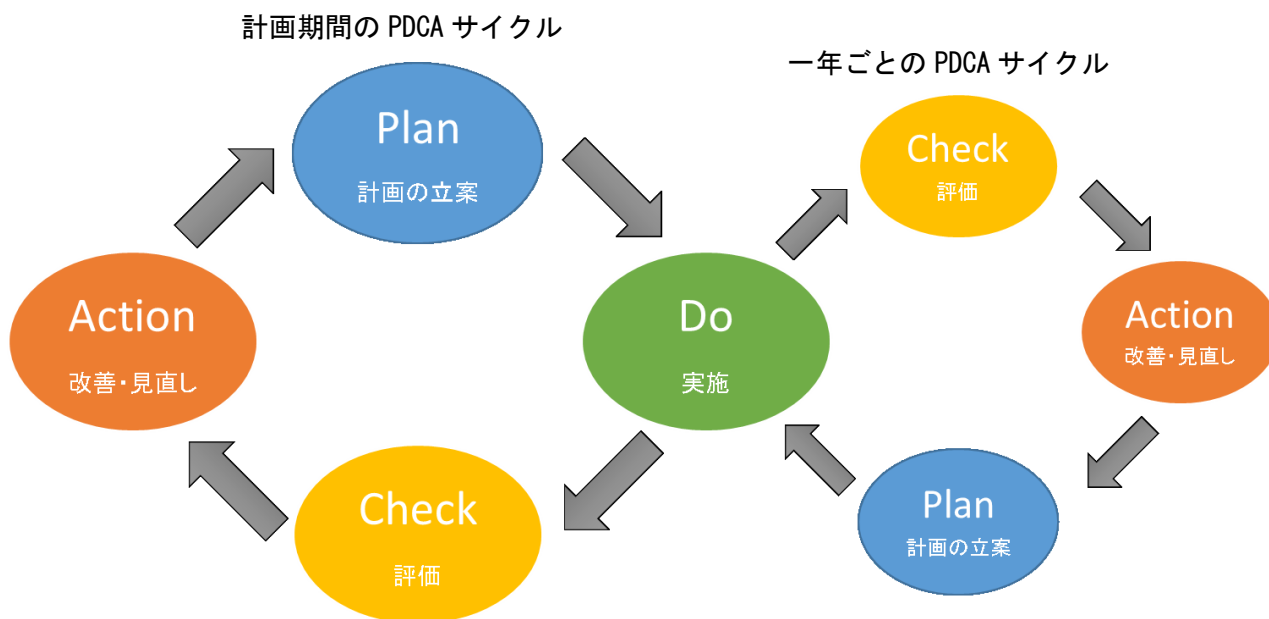
5. 達成状況の評価

本計画で掲げた施策・事業を計画的に実行し、目標を達成するため、PDCA サイクルによる進行管理を行います。

本計画を初めの計画（Plan）とし、施策・事業を実施し（Do）、評価を行い（Check）、評価結果を活用した改善・見直し（Action）を行い、次の計画（Plan）へとつなげていきます。

また、計画全体を通じた大きな PDCA サイクルと合わせ、毎年のモニタリングや見直しを行う小さな PDCA サイクルを組み合わせ、今後のまちづくりの進展に合わせて弾力的に対応していきます。

なお、PDCA サイクルによる計画の進行管理は、市民や有識者、交通事業者などからなる地域公共交通活性化協議会において行います。



6. 計画の期間

本計画の期間は、5 年間（平成 30 年度～34 年度）とし、計画の実現を目指します。ただし、本計画を実施するにあたり変更が必要となった場合には、随時見直しを行います。

7. その他、地域公共交通網形成計画の実施に関し必要と認める事項

本計画の『4. 目標を達成するために行う事業と実施主体』の『(3) 実施事業と実施主体及び実施スケジュール』に掲げた次の事業については、地域公共交通再編事業として実施していくこととします。また、実証運行の状況等を踏まえつつ再編実施計画を作成し、市内の公共交通網の再々編を進めていくこととします。

(1) - ② - 1 ※地域公共交通再編事業として実施

実施事業	②新たな公共交通の導入 -1 中心市街地における循環バスの導入				
事業目的・概要	<p>市民アンケートによると、中心市街地を循環するバスの導入を求める声が多くみられました。</p> <p>本市は中心市街地に病院や商業施設などの主要施設が集中しているものの、デマンドタクシーでは中心市街地間の移動ができず、路線バスでも上野原駅を起・終点として放射線状に伸びた路線付近の施設利用に留まるため、高齢者をはじめとした交通弱者が多数の用件を済ませたい場合など、移動しにくい状況が見受けられます。</p> <p>よって、各公共交通の役割分担の明確化も踏まえるなかで、中心市街地を循環するバスの導入について検討を進め、路線バスやデマンドタクシーとも連携しながら、中心市街地内での移動の一助となる公共交通網を形成していきます。</p>				
事業エリア等	中心市街地（市役所⇄上野原駅⇄総合福祉センター⇄市立病院⇄市役所）と結ぶエリアを想定				
実施主体	協議会、上野原市、路線バス事業者				
実施スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
運行方法検討					
実証運行					
再編実施計画作成					
本格運行					

■循環バスのイメージ図



上野原市地域公共交通網形成計画
市民アンケート調査結果（概要版）

I. 調査概要

1. 調査目的

この調査は、「上野原市地域公共交通網形成計画」を策定するにあたって、公共交通に関するニーズなどを把握することを目的に実施しました。

2. 調査期間

平成 29 年 11 月 15 日（水）～平成 29 年 12 月 4 日（月）

3. 調査対象

上野原市内の 16 歳以上の住民 1,800 人（無作為抽出）

4. 調査方法

郵送による配布・回収

5. 回収結果

発送数	有効回収数	有効回収率
1,800 通	983 通	54.6%

6. 本報告書の注意点

- ・複数回答の場合は合計値が 100%にならない場合があります。
- ・アンケート結果の数値は小数点第 2 位を四捨五入しており、単一回答であっても合計が 100%にならない場合があります。
- ・グラフ上では文章が長い選択肢を省略して表記している場合があります。
- ・グラフ上の「N」は回答先数（number）をあらわします。「N=100」は対象回答先数が 100 先という意味です。

Ⅱ. 結果の概要

■ 普段の生活・行動実態について

- ・運転免許証は「保有している」が77.0%と多数を占めているほか、自動車も「自分が保有している」が最も多く、家族の保有を含めると88.3%を占めています。また、自動車について、「好きな時に自動車を使用できる（いつもお願いすれば送迎してもらえる）」が最も多く、都合がつけば利用可能な場合を含めると86.3%を占めています。このことから、市民の移動手段として、自動車へ過度に依存している状況がうかがわれます。
- ・免許返納の意向は「今後も免許を保有し続けたい」が85.9%と多数を占めています。これを年齢別にみると、70歳代、80歳以上の高齢者でも8割以上が保有し続けたいとの意向があります。高齢者の交通事故が全国的な問題となっているなか、高齢者の免許返納を促すような取組みを検討する必要があると考えられます。
- ・外出頻度は、買い物で「週に1～2回程度」、通院で「月に1回程度」、通勤・通学で「ほぼ毎日」が最も多くなっています。
- ・外出先は、買い物先や通院先で上野原市内が多数を占める一方、通勤・通学先で上野原市内と市外がほぼ半数ずつとなっています。
- ・交通手段はいずれの目的でも自動車（自分で運転、家族の送迎）が多数を占めている一方、公共交通（路線バス、デマンドタクシー）の利用が非常に少ない状況にあります。このことから、自動車へ過度に依存している状況がうかがわれます。

■ 路線バスについて

- ・バス停留所までの歩行時間を居住地区別にみると、甲東、柵原、大鶴地区で「徒歩15分超」が最も多くなっています。その他の地区と比べるとバス停留所までの距離が遠く、地区により利便性に格差がある状況がうかがわれます。
- ・過去1年間の利用状況は「利用していない」が67.7%と多数を占めています。また、利用頻度は「年に10回以下」が最も多く、週1回以上利用している人の割合は利用者の17.9%にとどまっています。路線バスを定期的に利用する市民は少ない状況にあります。
- ・過去1年間の利用状況を居住地区別にみると、中心市街地で「利用した」が67.1%と多数を占める一方、その他の地区では利用率が低く、地区により差がみられます。

- ・今後の在り方は「現行水準を維持する」(39.6%)が最も多くなっています。一方、縮小・廃止に関する回答が25.5%、拡充を希望する回答は10.0%となっています。
- ・満足度が低い項目は「運行本数」、「運行時間帯(平日)」、「運賃」の順となっています。一方、重要度が高い項目は「電車等への乗り換え」、「路線経路(行き先)」、「運行時間帯(平日)」・「バス停の近さ」(同順位)の順となっています。これらを踏まえ、市民のニーズとして優先順位が高い(満足度が低く重要度が高い)項目をみると、「運行時間帯(平日)」、「運行本数」、「運賃」の順となります。
- ・自由意見で多かった回答は「バスの小型化」、「運行本数の増加」、「運行時間帯の改善」の順となっています。特に「バスの小型化」に関する意見が非常に多く、検討を進める必要があると考えられます。

■ デマンドタクシーについて

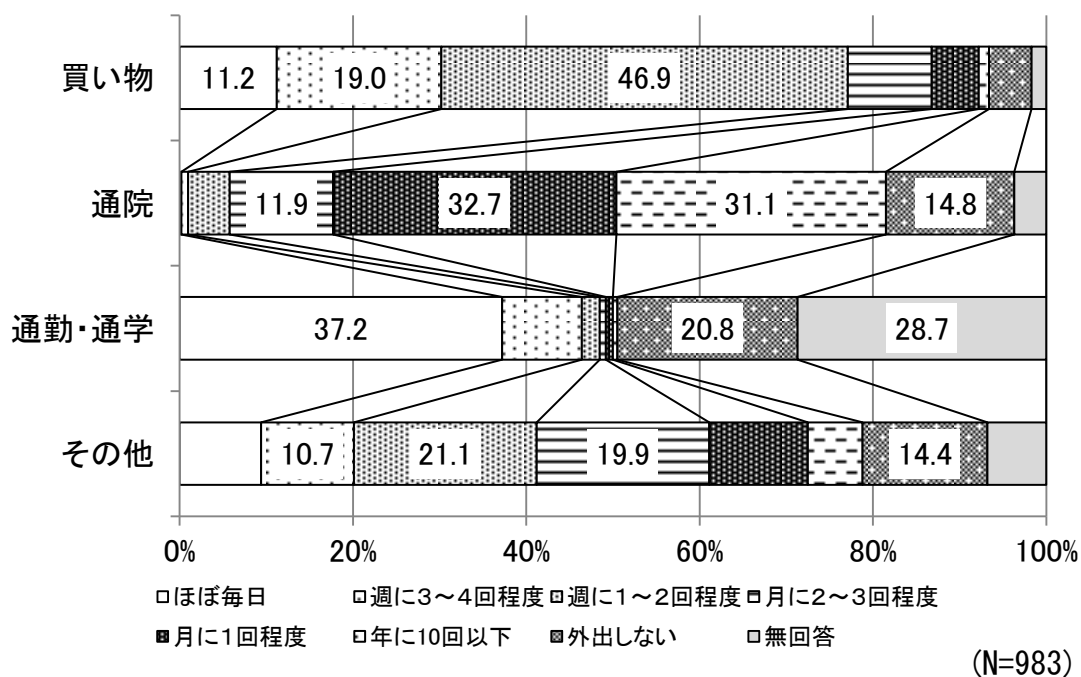
- ・知名度は「知っている」が77.6%と多数を占めています。また、知ったきっかけは「市の広報(ホームページ、広報誌等)」、「走っているのを見かけた」、「口コミ・紹介」の順となっており、特に若年層で「走っているのを見かけた」という回答が多くみられました。知名度向上に向けて、多様な宣伝・PRの方法を模索していく必要があると考えられます。
- ・利用登録状況は「登録していない」が75.2%と多数を占めています。また、登録した人の利用状況は「利用した」(46.4%)、「利用していない」(53.6%)でほぼ半数ずつとなっています。
- ・今後の在り方は「現行水準を維持する」(49.3%)が最も多くなっています。一方、拡充を希望する回答が16.8%、縮小・廃止に関する回答は10.7%となっています。
- ・満足度が低い項目は「運行時間帯(休日)」、「運行本数」、「運行時間帯(平日)」の順となっています。一方、重要度が高い項目は「路線経路(行き先)」、「運賃」、「停留所の近さ」の順となっています。これらを踏まえ、市民のニーズとして優先順位が高い(満足度が低く重要度が高い)項目をみると、「運行時間帯(休日)」、「運行時間帯(平日)」、「路線経路(行き先)」の順となります。
- ・自由意見で多かった回答は「情報発信の強化」、「予約方法の改善」、「運行時間帯の改善」の順となっています。歴史が浅いデマンドタクシーでは、知名度の向上や運営方法の改善が求められていると考えられます。

■ 今後の対策・公共交通の将来像について

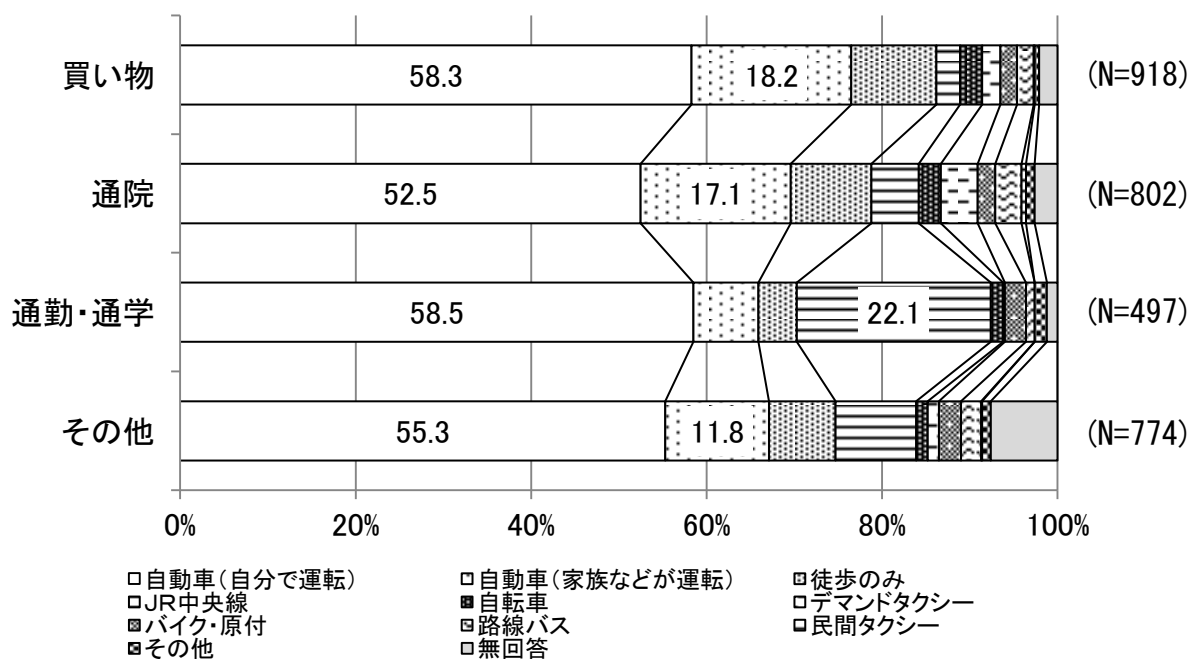
- ・免許返納の特典・優遇制度は「民間タクシー利用の割引券等」(58.5%)が最も多くなっています。また、「デマンドタクシー利用の割引券等」、「路線バス利用の割引券等」も5割を超えており、移動手段の割引券等に市民の要望が集中しています。
- ・公共交通の将来像に関する意見で多かった回答は「スクールバスの活用」、「循環バスの新設」、「路線バスの改善」の順となっています。特にスクールバスや循環バスといった新たな公共交通の在り方について、今後検討していく必要があると考えられます。

Ⅲ. 調査結果（抜粋）

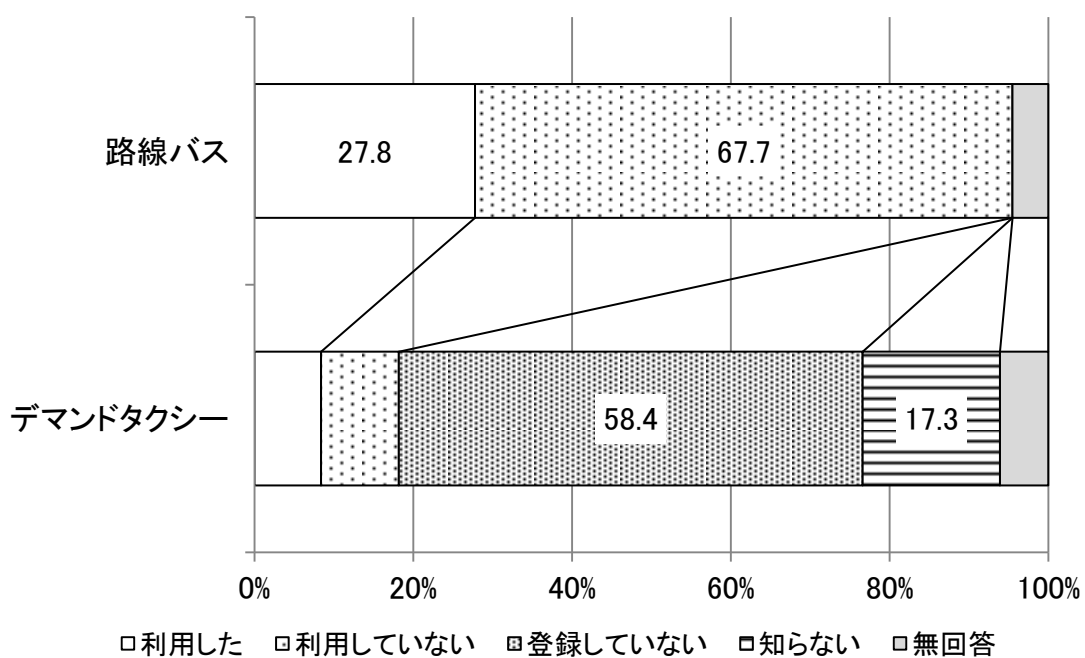
1. 外出頻度／目的別



2. 交通手段／目的別

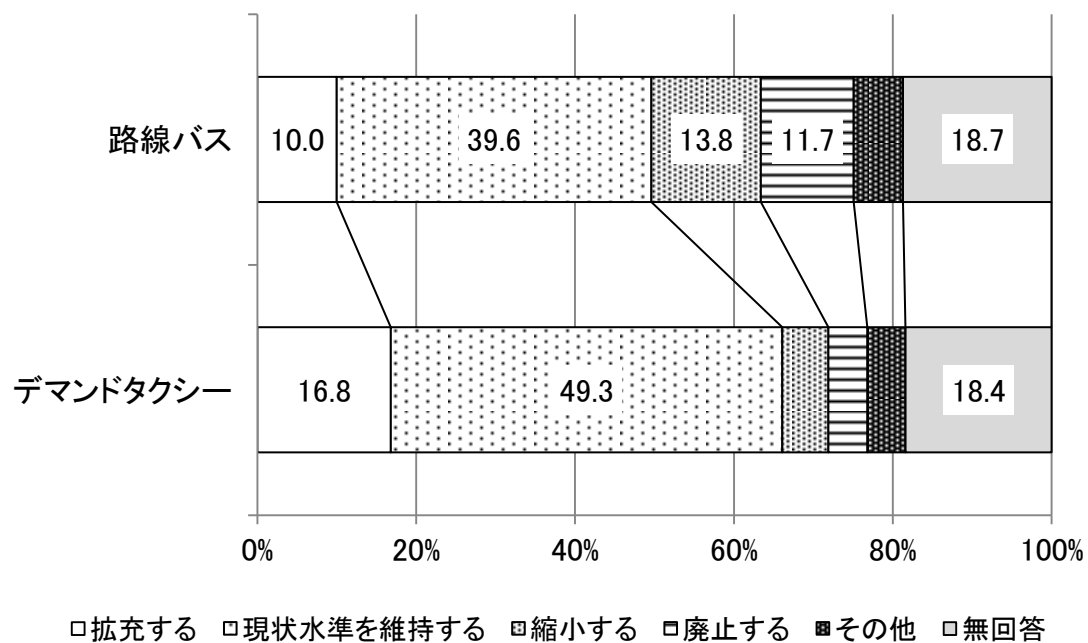


3. 利用状況／公共交通別



(N=983)

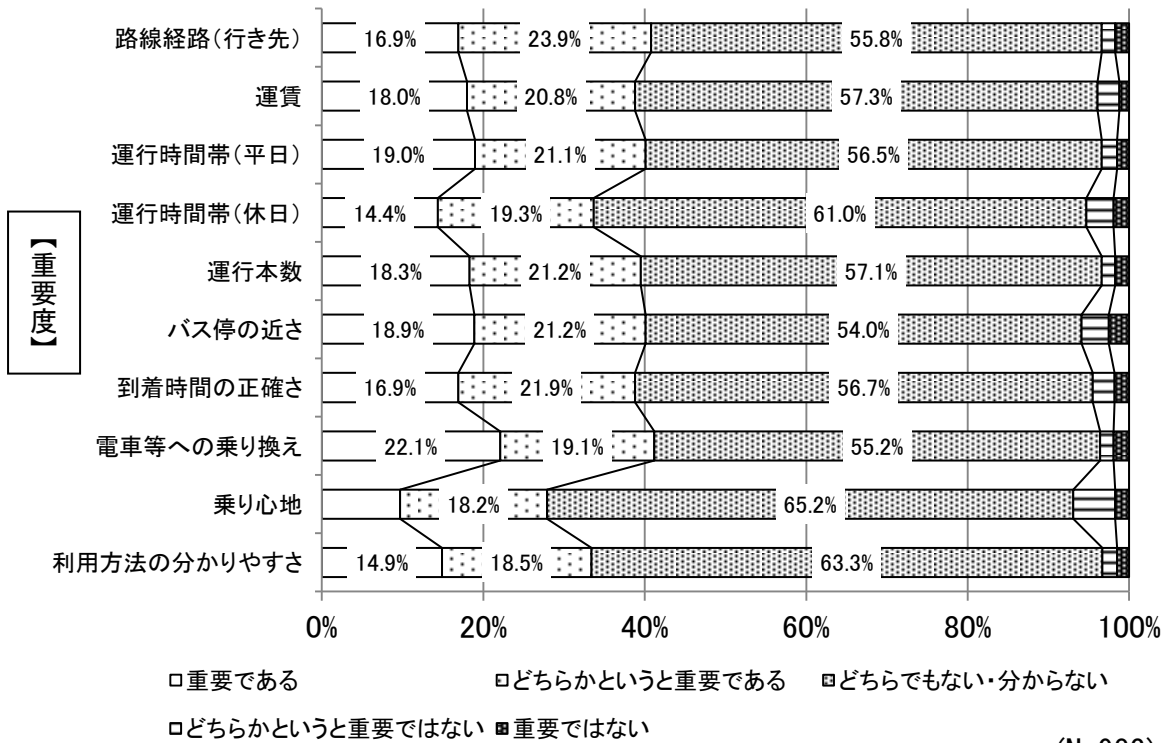
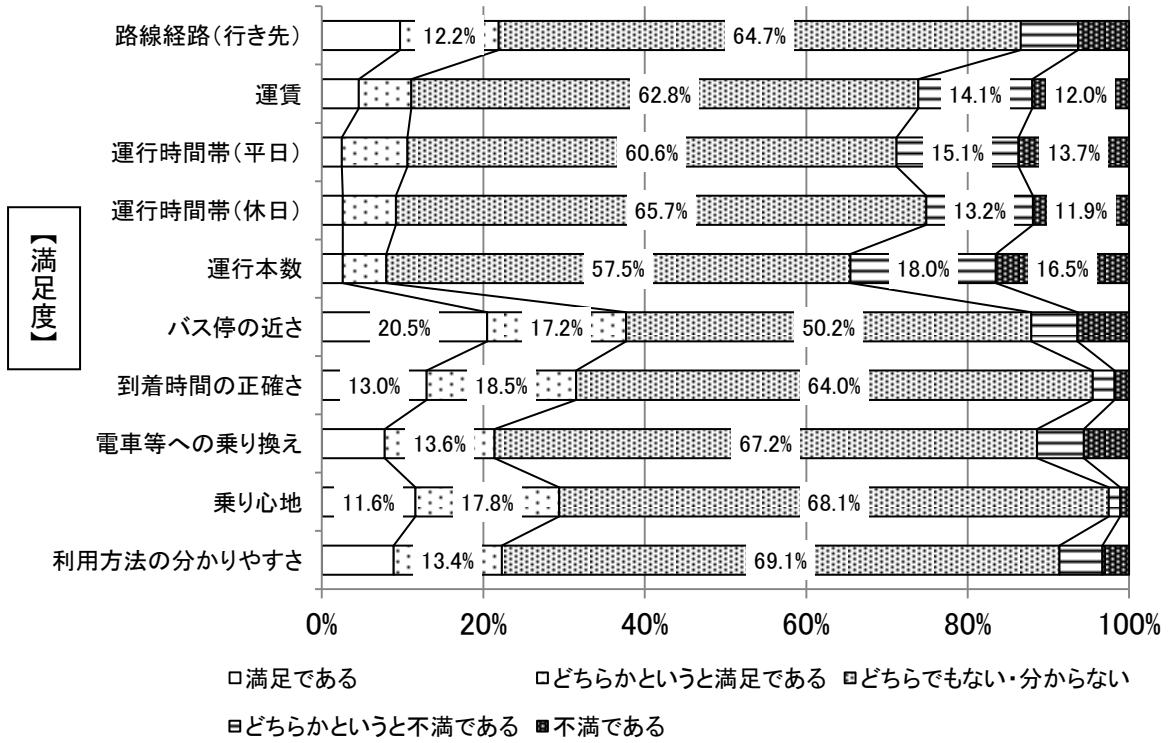
4. 今後の公共交通の在り方



(N=983)

5. 路線バスの満足度・重要度

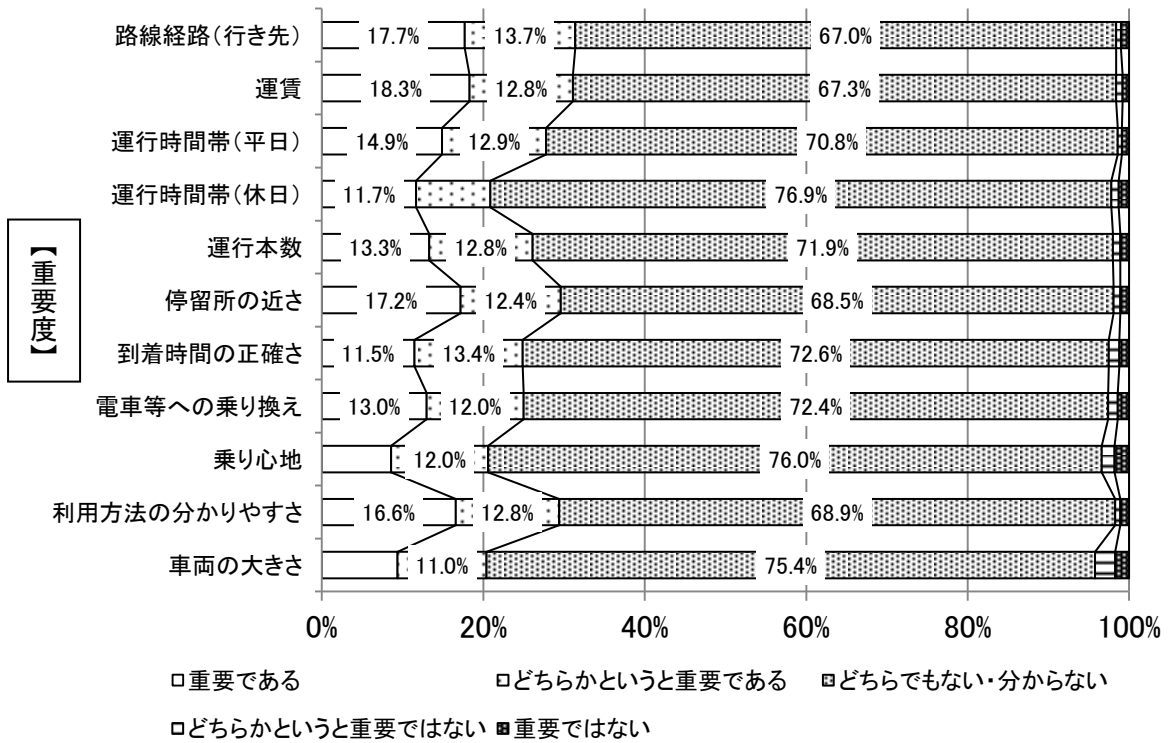
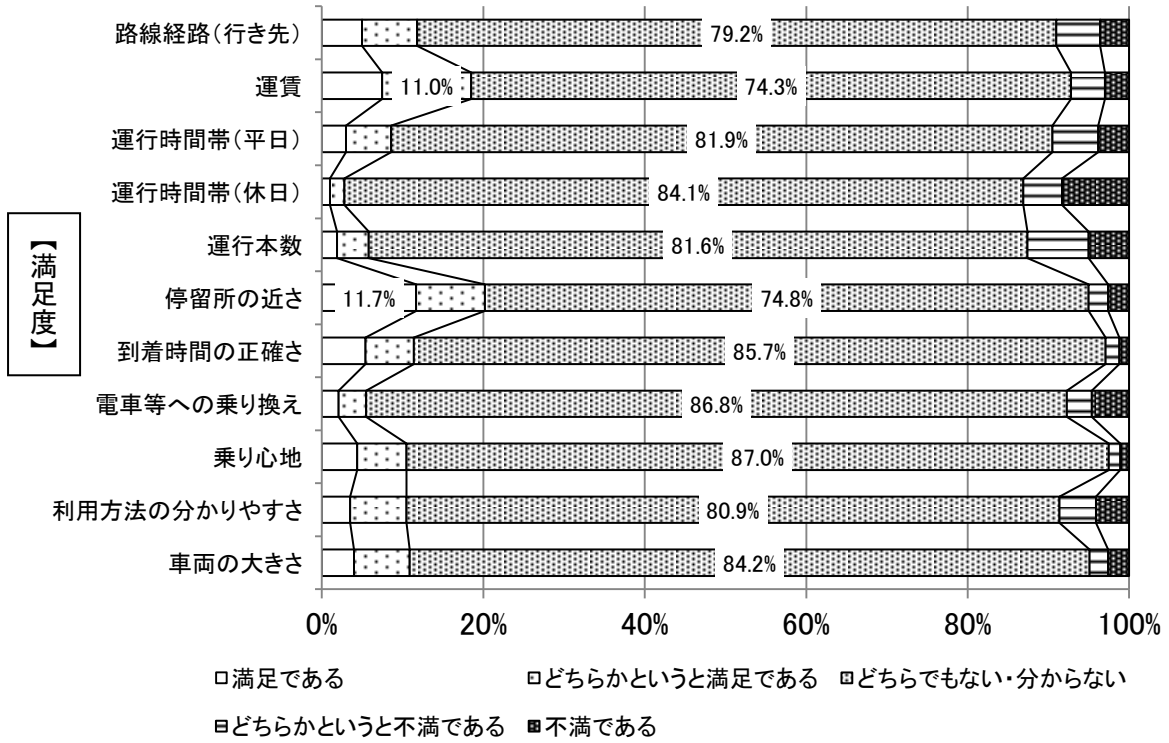
※「無回答」を「どちらでもない・分からない」に含めた場合



(N=983)

6. デマンドタクシーの満足度・重要度

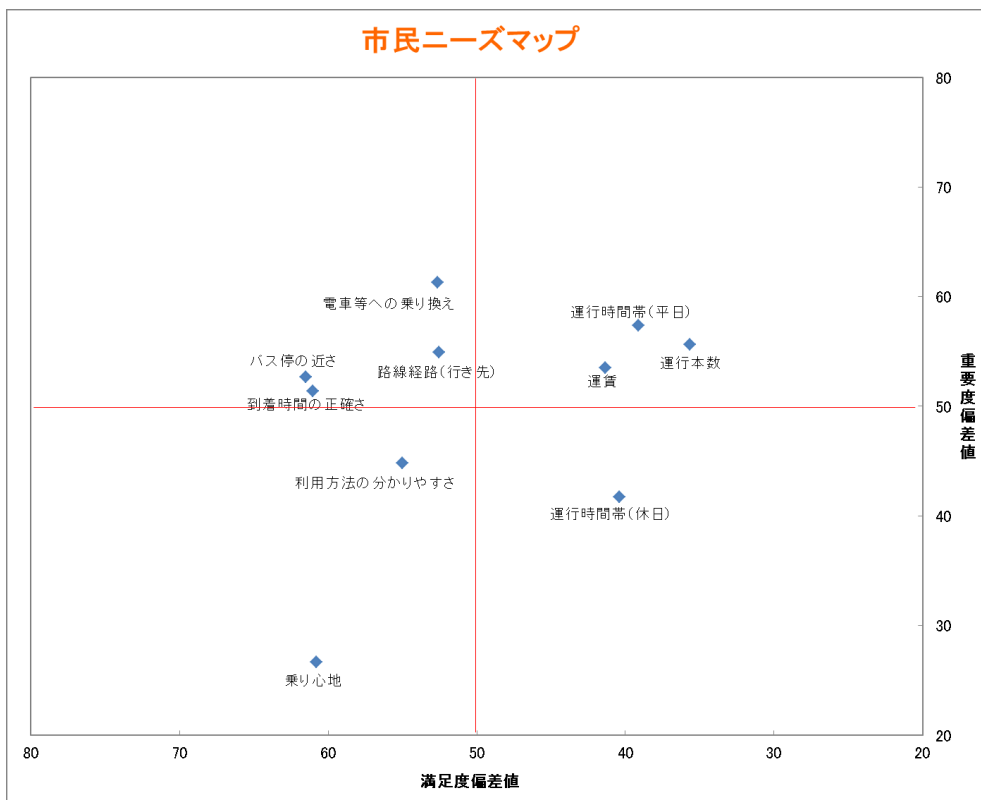
※「無回答」を「どちらでもない・分からない」に含めた場合



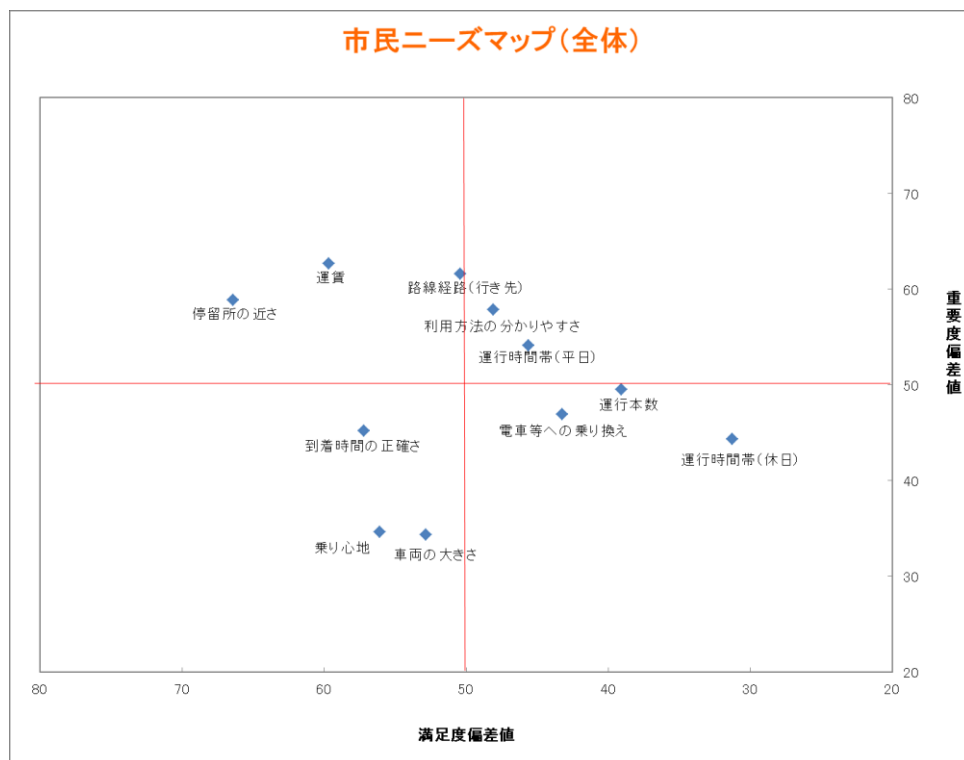
(N=983)

【市民ニーズマップ】

＜路線バス＞



＜デマンドタクシー＞



7. 公共交通に関するご意見・ご要望（自由回答）

<路線バスについて／回答数：568件>

内容	回答数
バスの小型化	149
運行本数の増加	98
運行時間帯の改善	74
循環バスの新設	73
デマンドタクシーへの切替	68
バス停設置場所の改善	36
路線経路の改善	34
運賃の値下げ	29
観光客への対応強化	19
コミュニティバスの導入	19
スクールバスの活用	17
電車乗り換えの利便性向上	16
ニーズ把握の必要性	14
休日運行の改善	14

<デマンドタクシーについて／回答数：464件>

内容	回答数
情報発信の強化	28
予約方法の改善	27
運行時間帯の改善	25
運行本数の増加	21
路線経路の改善	18
休日運行の実施	17
停留所設置場所の改善	14
路線バスへの切替	14
駅までの運行	13
運賃の値上げ	11
運転手の接遇改善	11
不公平感の改善	11
車両の改善	10

<公共交通の将来像について／回答数：309件>

内容	回答数
スクールバスの活用	79
循環バスの新設	71
路線バスの改善	63
まちづくり・地域活性化の促進	30
道路・駅前等のインフラ整備	16
コミュニティバスの導入	15
ニーズ把握の強化	13
デマンドタクシーの改善	12
他地域の事例活用	12

上野原市地域公共交通網形成計画
路線バス利用者アンケート
調査結果（概要版）

I. 調査概要

1. 調査目的

この調査は、「上野原市地域公共交通網形成計画」を策定するにあたって、路線バスに関するニーズなどを把握することを目的に実施しました。

2. 調査期間

平成 29 年 11 月 22 日（水）、平成 29 年 12 月 8 日（金）

3. 調査対象

上野原市内の路線バスを利用されている方

4. 調査方法

調査員による聞き取り

5. 回収結果

回収数：180 通

6. 本報告書の注意点

- ・複数回答の場合は合計値が 100%にならない場合があります。
- ・アンケート結果の数値は小数点第 2 位を四捨五入しており、単一回答であっても合計が 100%にならない場合があります。
- ・グラフ上では文章が長い選択肢を省略して表記している場合があります。
- ・グラフ上の「N」は回答先数（number）をあらわします。「N=100」は対象回答先数が 100 先という意味です。

Ⅱ. 結果の概要

■ 利用状況について

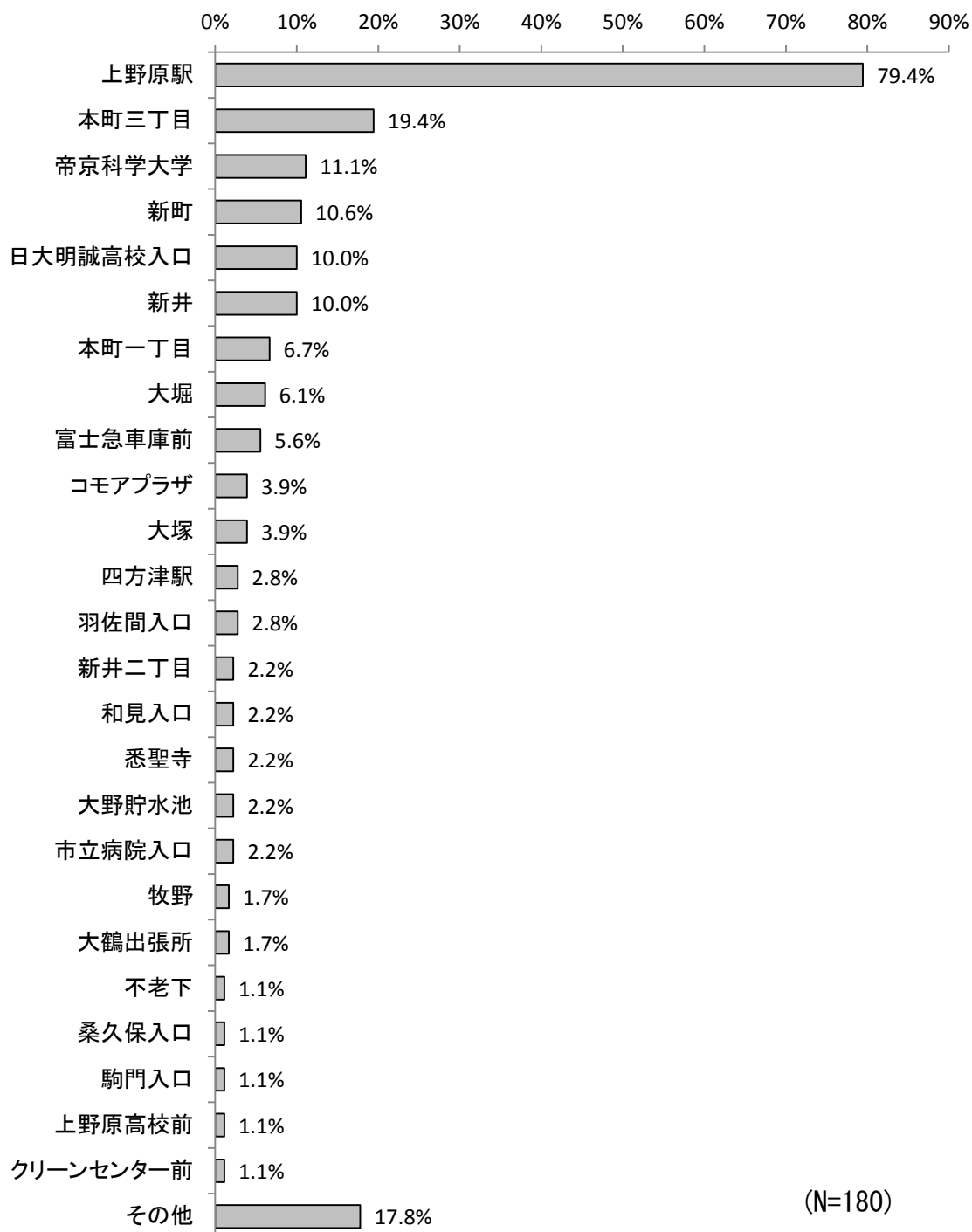
- ・路線バス利用者は「60歳代」(18.9%)が最も多く、次いで「50歳代」(16.7%)、「20歳未満」(15.6%)の順となっています。各年代で7~18%台の割合を占めており、若年層から高齢者まで偏りなく路線バスが利用されている状況となっています。
- ・運転免許証は「保有している」(48.3%)と「保有していない」(42.8%)がほぼ半数ずつとなっています。免許を保有していない交通弱者の移動手段として路線バスが重要な役割を担っている一方で、免許を保有している市民も一定数路線バスを利用している状況がうかがわれます。
- ・乗降停留所は「上野原駅」(79.4%)が最も多く、次いで「本町三丁目」(19.4%)、「帝京科学大学」(11.1%)の順となっており、上野原駅を中心とした利用が大半を占めています。また、乗降区間は「上野原駅-本町三丁目」(13.9%)が最も多く、次いで「上野原駅-帝京科学大学」(10.0%)、「上野原駅-新町」(8.9%)の順となっており、上野原駅から中心市街地までの利用が多くを占めています。
- ・利用頻度は「ほぼ毎日」(27.8%)が最も多く、次いで「週に1~2回」(18.9%)、「月に1回程度」(16.1%)の順となっています。
- ・利用目的は「通勤・通学」(43.3%)が最も多く、次いで「買い物」(22.8%)、「通院」(21.7%)の順となっています。

■ 今後の改善について

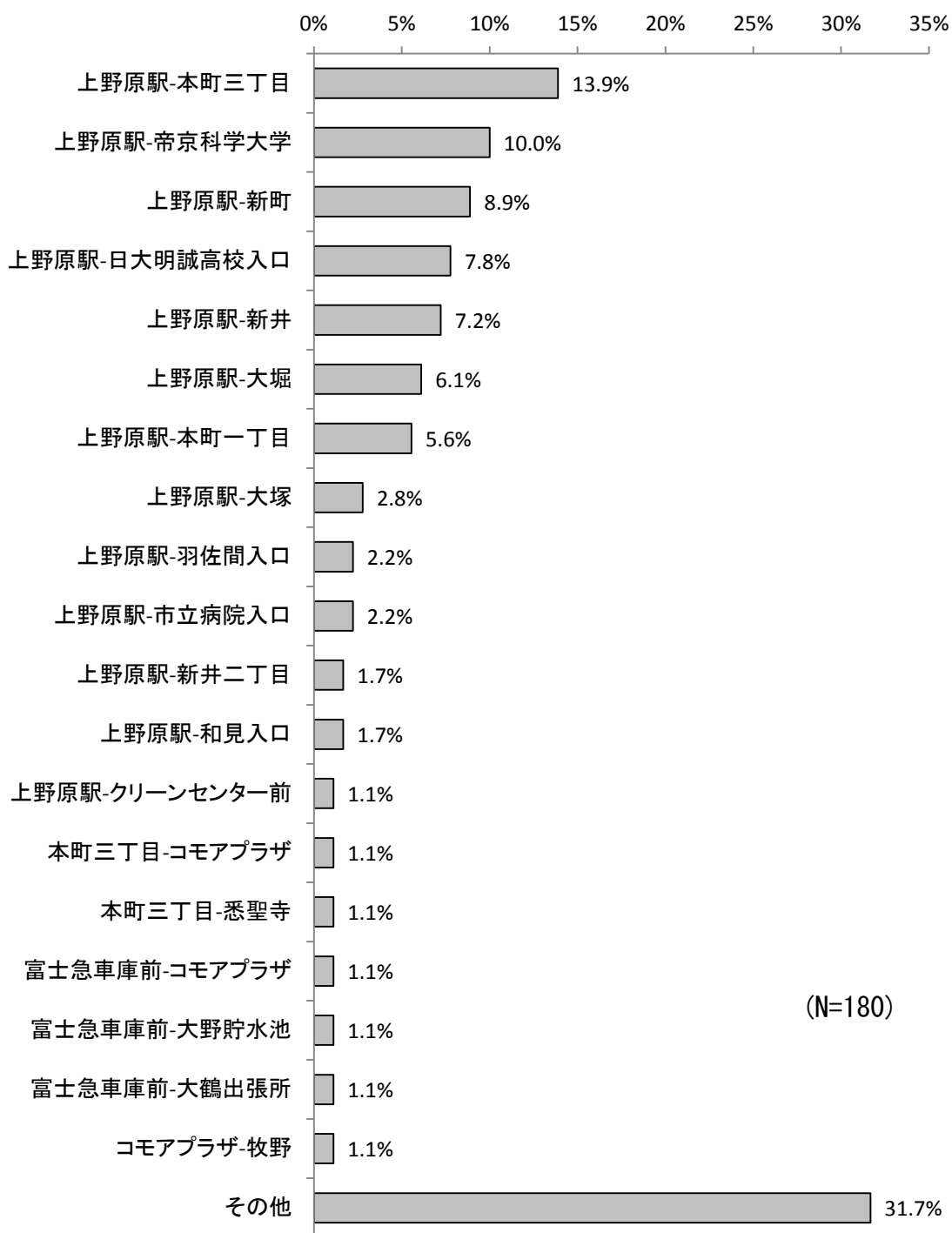
- ・見直しを望むか尋ねたところ、「現状のままでよい」(33.3%)が最も多く、次いで「ぜひ望む」(27.2%)、「できれば望む」(24.4%)の順となっています。「ぜひ望む」と「できれば望む」を合わせると半数以上を占めています。
- ・改善点は「運行本数」(71.0%)が最も多く、次いで「運行時間帯(平日)」(26.9%)、「運賃」(15.1%)の順となっています。路線バス利用者の運行本数増加に対するニーズが顕著にあらわれています。
- ・自由意見で多かった回答は「運行本数の増加」(12件)、「運行時間帯の改善」(11件)、「電車乗り換えの利便性向上」(9件)の順となっています。また、「いつも助かっている」といった感謝の言葉がみられたほか、上野原駅南口の開発に伴う運賃上昇や電車接続への影響などを懸念する声もありました。

Ⅲ. 調査結果（抜粋）

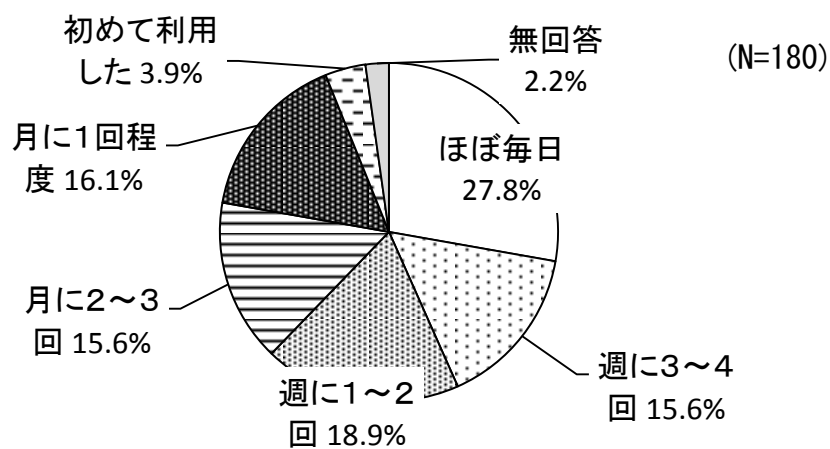
1. 乗降車停留所



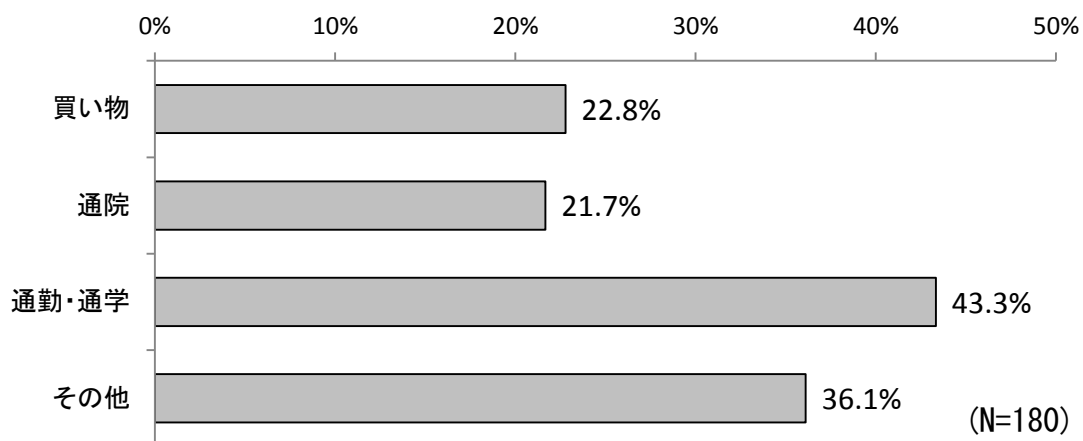
2. 乗降車停留所（区間）



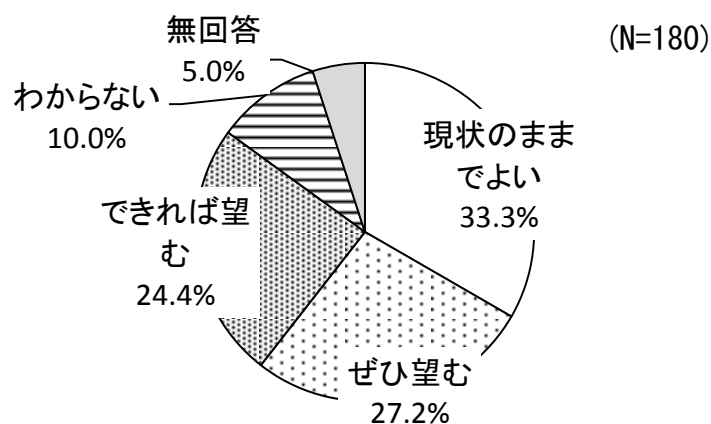
3. 利用頻度



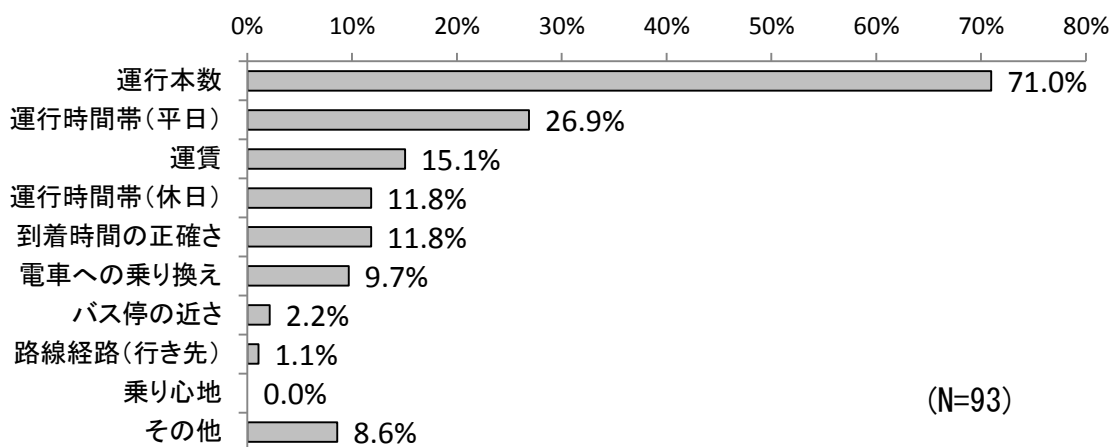
4. 利用目的 (複数回答)



5. 改善希望



6. 改善点 (複数回答)



7. その他お気づきの点・ご意見 (自由回答)

内容	回答数
運行本数の増加	12
運行時間帯の改善	11
電車乗り換えの利便性向上	9
路線バス・運転手への感謝	9
駅南口開発の影響懸念	5
バスの小型化	5

上野原市地域公共交通網形成計画
デマンドタクシー利用者アンケート
調査結果（概要版）

I. 調査概要

1. 調査目的

この調査は、「上野原市地域公共交通網形成計画」を策定するにあたって、デマンドタクシーに関するニーズなどを把握することを目的に実施しました。

2. 調査期間

平成 29 年 11 月 15 日（水）～平成 29 年 11 月 30 日（木）

※平成 29 年 12 月 8 日（金）事務局到着分までを集計

3. 調査対象

上野原市内のデマンドタクシーを利用されている方

4. 調査方法

デマンドタクシー事業者からの手渡し、郵送による回収

5. 回収結果

配布数：250 通 回収数：144 通 回収率：57.6%

6. 本報告書の注意点

- ・複数回答の場合は合計値が 100%にならない場合があります。
- ・アンケート結果の数値は小数点第 2 位を四捨五入しており、単一回答であっても合計が 100%にならない場合があります。
- ・グラフ上では文章が長い選択肢を省略して表記している場合があります。
- ・グラフ上の「N」は回答先数（number）をあらわします。「N=100」は対象回答先数が 100 先という意味です。

Ⅱ. 結果の概要

■ 利用状況について

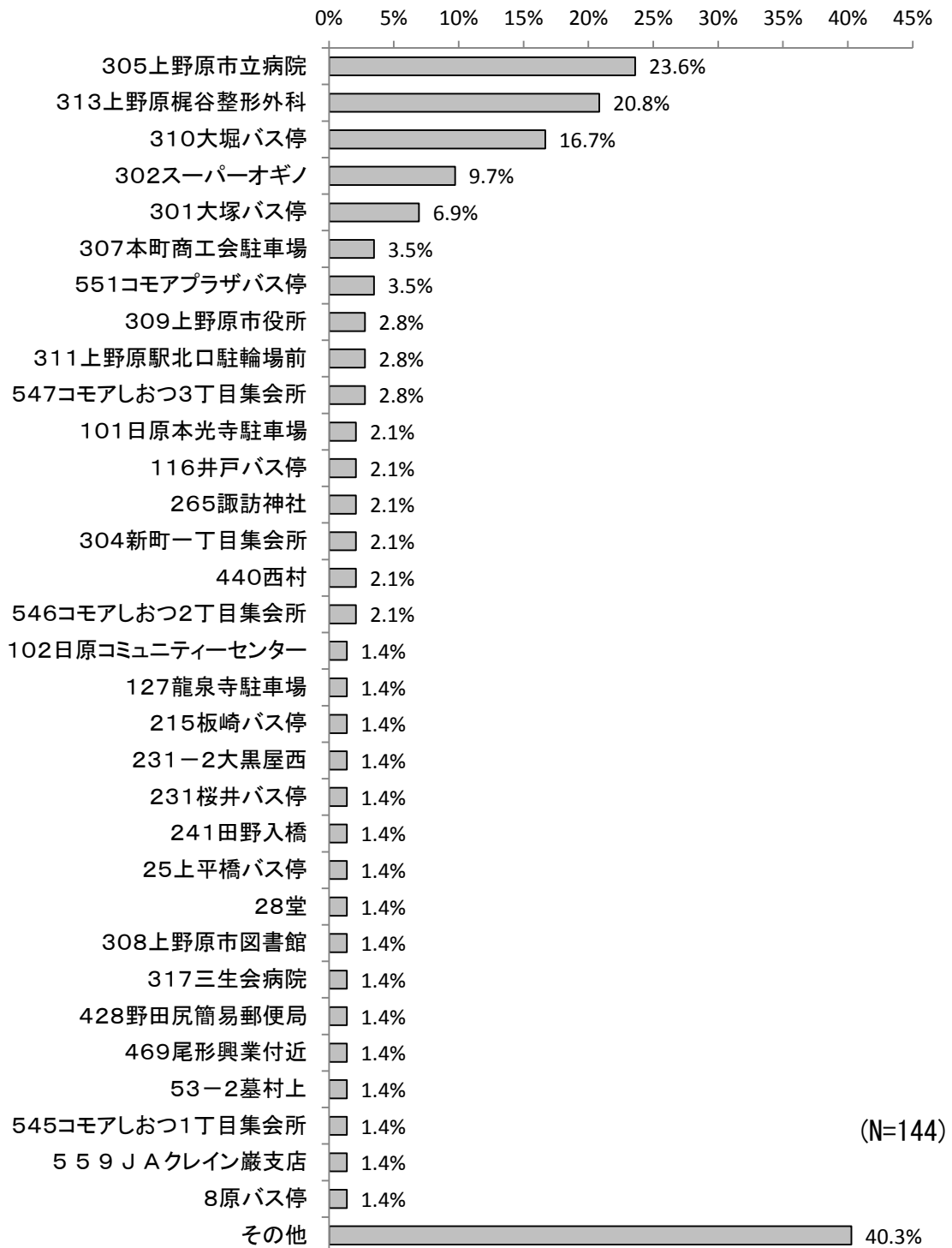
- ・ デマンドタクシーは「女性」(66.7%)の利用者が「男性」(24.3%)よりも多くなっています。また、年齢別にみると「80歳以上」(43.1%)が最も多く、次いで「70歳代」(32.6%)、「60歳台」(13.2%)の順となっています。60歳以上は88.9%を占めており、高齢者の利用が主体となっています。
- ・ 運転免許証は「保有していない」(63.2%)が最も多く、次いで「保有している」(12.5%)、「以前保有していたが返納した」(11.1%)の順となっています。未保有者と返納者を合わせると74.3%を占めており、免許を保有していない交通弱者の移動手段として、デマンドタクシーが重要な役割を担っていると考えられます。
- ・ 乗降停留所は「305上野原市立病院」(23.6%)が最も多く、次いで「313上野原梶谷整形外科」(20.8%)、「310大堀バス停」(16.7%)の順となっています。
- ・ 利用頻度は「週に3～4回」(63.2%)が最も多く、次いで「平日のほぼ毎日」(12.5%)、「週に1～2回」(11.1%)の順となっています。
- ・ 利用目的は「通院」(66.0%)が最も多く、次いで「買い物」(31.9%)、「通勤・通学」(0.7%)の順となっています。

■ 今後の改善について

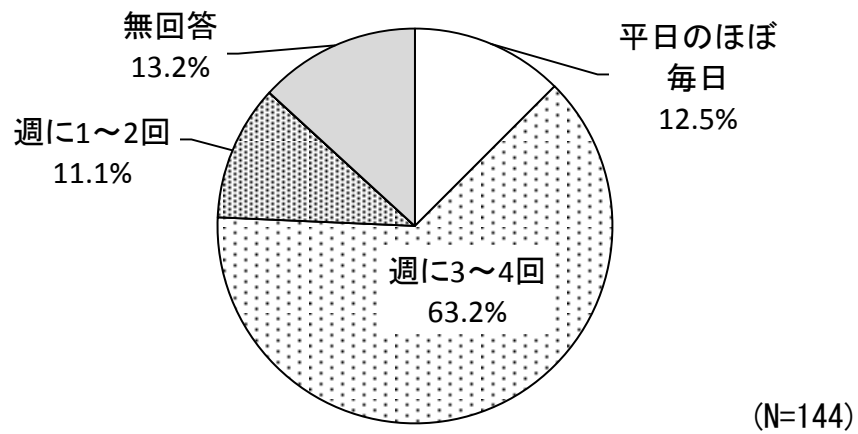
- ・ 見直しを望むか尋ねたところ、「ぜひ望む」(31.9%)が最も多く、次いで「できれば望む」・「現状のままでよい」(いずれも27.8%)の順となっています。「ぜひ望む」と「できれば望む」を合わせると半数以上を占めています。
- ・ 改善点は「運行本数」(55.8%)が最も多く、次いで「運行時間帯(休日)」(37.2%)、「運行時間帯(平日)」(32.6%)の順となっています。運行本数の増加を希望する意見が顕著なほか、休日の運行を望む意見も多くみられます。
- ・ 自由意見で多かった回答は「いつも助かっている」といった感謝の言葉が34件、次いで、「運行本数の増加」(11件)、「停留所の位置改善」(6件)、「土日祝日の運行」(5件)の順となっています。デマンドタクシー利用者は高い満足を得ている一方で、可能であればさらなる改善をしてほしいといった要望も寄せられています。

Ⅲ. 調査結果（抜粋）

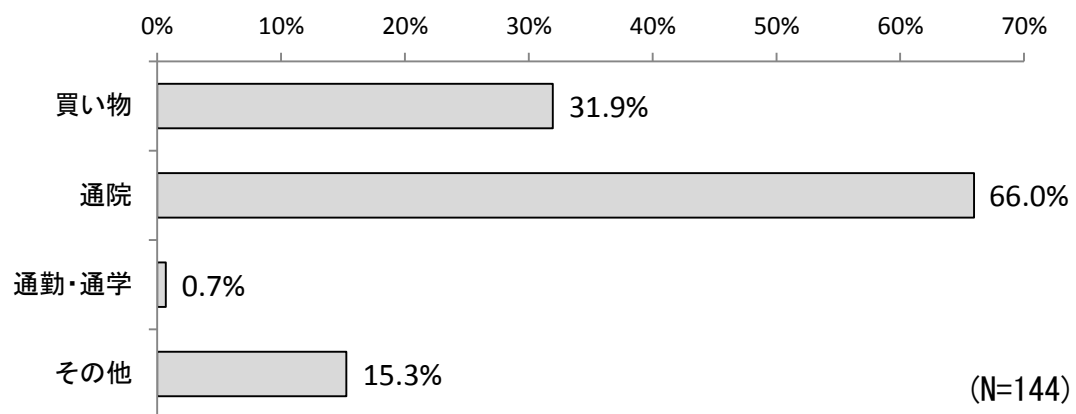
1. 乗降車停留所



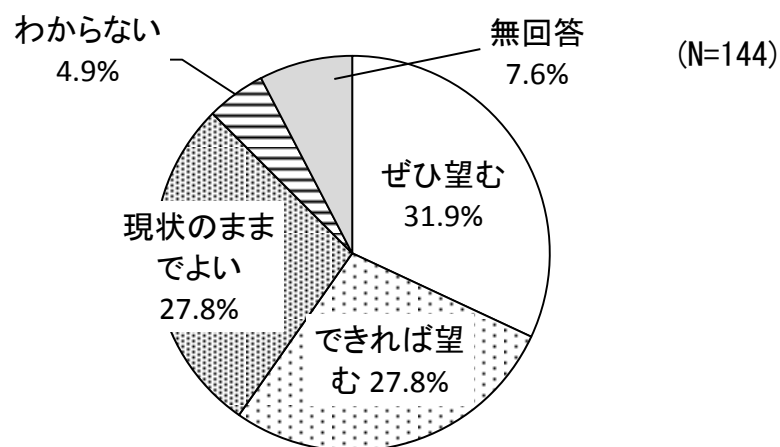
2. 利用頻度



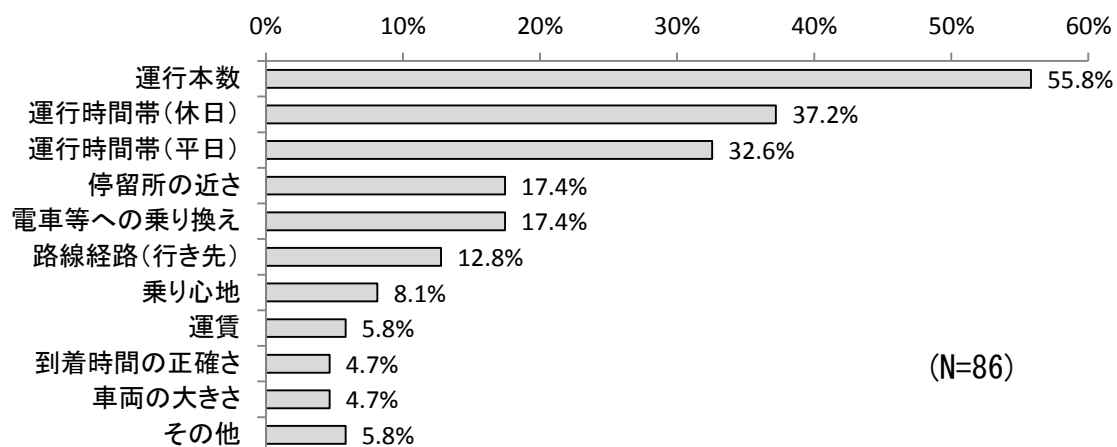
3. 利用目的 (複数回答)



4. 改善希望



5. 改善点 (複数回答)



6. その他お気づきの点・ご意見 (複数回答)

内容	回答数
デマンドタクシー・運転手への感謝	34
運行本数の増加	11
停留所の位置改善	6
土日祝日の運行	5

＜上野原市地域公共交通活性化協議会規約＞

(設置)

第1条 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。以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画(以下「形成計画」という。)の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた市民生活に必要なバス等の旅客運送の確保及び旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、協議会を設置する。

(名称及び事務所)

第2条 協議会の名称は、上野原市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)とする。

2 協議会の事務所は、山梨県上野原市上野原3832番地上野原市役所内に置く。

(所掌事項)

第3条 協議会の所掌する事項は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 形成計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (2) 形成計画の実施に関し必要な協議に関する事項
- (3) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃及び料金に関する事項
- (5) 前4号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 2人

3 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、役職により協議会の委員となった者の任期は、その職にある期間とする。

2 補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第6条 会長は、委員の互選により選出し、副会長は、委員の中から会長が指名する。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(監事)

第7条 監事は、委員の中から会長が指名する。

2 監事は、協議会の会計を監査し、その結果を協議会の会議において報告しなければならない。

(会議の運営等)

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 委員は、委任より代理者を出席させることができる。

4 会議の議事は、出席した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。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 会議の会議録等は、原則として公開する。ただし、会議録等の記載内容のうち非公開としなければならない事項については、上野原市情報公開条例（平成17年上野原市条例第9号）の規定を準用する。

7 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務等)

第9条 協議会で協議が整った事項については、委員はその協議結果を尊重しなければならない。

2 会長は、協議会で協議が整った事項について、運行回数又は運行時刻等の軽微な事項を変更することができる。この場合において、会長は、変更した事項を協議会へ報告するものとする。

(幹事会)

第10条 協議会に提案する事項について、協議又は調整を行うため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第11条 第3条各号に規定する事項について、専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するとともに、地域公共交通に関する問い合わせ等に対応するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、上野原市市民部生活環境課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局次長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費及び財務に関する事項)

第13条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

2 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。
(報酬及び費用弁償)

第14条 委員は、報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。

2 前項の報酬及び費用弁償の額、支給方法等については、上野原市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例(平成17年上野原市条例第54号)の規定を準用する。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(補則)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、平成21年12月21日から施行する。

2 この規約の規定により最初に委員となった者の任期は、第5条第1項の規定にかかわらず、平成24年3月31日までとする。

附 則

この規約は、公布の日から施行し、平成22年4月1日から適用する。

附 則

この規約は、公布の日から施行する。

附 則

この規約は、公布の日から施行する。

附 則

この規約は、公布の日から施行する。

附 則

この規約は、公布の日から施行する。

附 則

この規約は、公布の日から施行する。

附 則

この規約は、公布の日から施行する。

別表（第4条関係）

No.	区分	団体等の名称	備考
1	法第6条第2項第1号の委員	上野原市	副市長
2	法第6条第2項第2号の委員	一般社団法人山梨県バス協会	専務理事
3		富士急山梨バス株式会社	代表取締役社長
4		山梨県タクシー協会	専務理事
5		市内タクシー事業者代表	有限会社島田交通
6		国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所	副所長
7		山梨県富士・東部建設事務所	所長
8		上野原市建設経済部	部長
9		法第6条第2項第3号の委員	国土交通省関東運輸局山梨運輸支局
10	山梨県リニア交通局交通政策課		交通政策課長
11	上野原警察署		交通課長
12	富士急山梨バス株式会社運転士代表		運転士
13	上野原市議会		文教厚生常任委員長
14	上野原市区長会		会長
15	上野原市社会福祉協議会		事務局長
16	上野原市老人クラブ連合会		
17	上野原市商工会		事務局長
18	山梨大学大学院		教授
19	市内公共交通利用者		
20	市内公共交通利用者		

<上野原市地域公共交通活性化協議会協議経過>

◆平成 29 年度協議会

会議名及び開催日	主な協議事項
第 1 回協議会 平成 29 年 6 月 30 日	○協議第 4 号 ～上野原市地域公共交通再編整備事業～事業計画（案）について （3）地域公共交通の再々編 （上野原市地域公共交通網形成計画の策定を含む）
書面協議 平成 29 年 11 月 2 日～ 平成 29 年 11 月 10 日	○上野原市地域公共交通網形成計画の策定に伴うアンケート調査 について
第 2 回協議会 平成 29 年 12 月 25 日	○協議第 1 号 上野原市地域公共交通網形成計画策定支援業務に係る業者選定 結果について ○協議第 2 号 平成 29 年 11 月実施の書面協議「上野原市地域公共交通網形成計 画の策定に伴うアンケート調査について」について ○協議第 3 号 上野原市公共交通に関する市民アンケート調査等の状況につい て ○協議第 4 号 地域の現況のとりまとめ状況について ○協議第 5 号 地域公共交通網形成計画の基本的な方針について
第 3 回協議会 平成 30 年 2 月 20 日	○協議第 1 号 上野原市地域公共交通網形成計画（素案）について
第 4 回協議会 平成 30 年 3 月 22 日	○協議第 1 号 上野原市地域公共交通網形成計画（案）について

