上野原市地域公共交通計画

（案）

令和５年４月

上野原市

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
３．計画の区域……2
４．計画の期間……2
５．計画策定の経緯……2

Ⅱ　地域の現状等……4

１．上野原市の現状……4
２．公共交通の現状……18
３．主な関連計画の整理……28
４．公共交通の利用実態把握……35
５．地域公共交通網形成計画の評価……46

Ⅲ　地域公共交通の課題と解決の方向性……48

１．地域公共交通の課題……48
２．課題解決の方向性……49

Ⅳ　将来像と基本方針等……50

１．地域公共交通の将来像の設定……50
２．基本方針の設定……51
３．計画の目標……52

Ⅴ　目標達成のための事業及び実施主体等……53

基本方針１　多くの人が利用しやすい公共交通に！……53
基本方針２　将来にわたって持続可能な公共交通に！……56
基本方針３　まちづくりと整合が取れた、多様な主体の連携による公共交通に！……58

Ⅵ　計画の評価と達成状況の評価……60

１．評価方法……60

Ⅰ　はじめに

１．計画策定の背景と目的

本市ではこれまでに、平成23年３月に「上野原市地域公共交通総合連携計画」、平成30年３月に「上野原市地域公共交通網形成計画」を策定し、地域公共交通の維持や改善に努めてきました。しかし、人口減少、少子高齢化、自家用車への依存、利用者ニーズの多様化などを背景として、地域公共交通の利用者は減少傾向にあり、地域公共交通を取り巻く状況は依然として厳しい状況にあります。また、地域公共交通の運営面では、バス、タクシー運転手の高齢化、担い手不足が深刻化しており、将来にわたる地域公共交通の持続可能性を確保することが喫緊の課題となっています。

このような状況の中で、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るためには、鉄道やバスだけではなく、タクシー、福祉輸送、スクールバス、各種送迎サービスなどの地域における移動・輸送資源を総動員し、地域住民・交通事業者・行政が連携を図りながら、それぞれの取り組みを進める必要があります。そのため、本計画の策定にあたっては、国が定める基本方針に基づき、上野原市地域公共交通協議会を設置し、地域公共交通の将来像を検討しました。この協議会における検討結果を踏まえ、本市が目指す将来都市像を実現するうえで地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本方針、計画目標及び取り組み施策を体系的に示すマスタープランとして、「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計画」を策定します。

ＳＤＧｓとの関連

SDGsとは、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた、17の目標(ゴール)と169のターゲットから構成される国際社会の共通目標です。2019年12月に国が策定したSDGsアクションプラン2020では、公共交通の分野においても、政府の進める具体的な取り組みの１つとして、「新たなモビリティサービスであるMaaSの全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。」と掲げています。

本市においても、SDGs達成に貢献できるよう、本計画を策定し、推進します。

２．計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第５条第１項」に規定する地域公共交通計画として策定します。

本計画の位置づけは、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。

３．計画の区域

本計画の区域は、市民の「日常生活の足」を確保・維持・改善するという観点から、上野原市全域とします。ただし、市民の移動実態等を考慮し、市域外への移動で他自治体との広域連携が必要な場合は、協力して事業を推進します

４．計画の期間

本計画の計画期間は、令和５年度から令和９年度の５年間とします。なお、本市を取り巻く社会経済情勢、環境の変化や計画の進捗状況などにより、見直しの必要性が生じた場合には、適宜対応するものとします。

５．計画策定の経緯

（１）各種調査の実施

地域公共交通の実態を把握するために、下記の調査を実施しました。

①市民アンケート調査

調査対象：上野原市内にお住まいの16歳以上の市民

調査方法：郵送配付・郵送回収

調査期間：令和４年８月４日～８月19日

回収状況：配布1,800件　有効回収703件（有効回収率39.1%）

②デマンドタクシー利用者アンケート調査

調査対象：デマンドタクシーの利用者

調査方法：デマンドタクシー運転手から利用者へ配布・郵送回収

調査期間：令和４年10月中に配布・回収

回収状況：有効回収104件

③路線バス利用者アンケート調査

調査対象：路線バスの利用者（全路線）

調査方法：路線バス利用者へ乗車時に配布・降車時に回収

調査期間：令和４年９月11日（日）、９月13日（火）

回収状況：有効回収1,297件

④路線バス乗降調査（OD調査）

調査対象：路線バスの利用者（全路線）

調査方法：調査員による観測

調査期間：令和４年９月11日（日）、９月13日（火）

（２）パブリックコメント

計画素案ができた段階で、幅広く市民より意見を募集し、計画への反映に努めるために、パブリックコメントを行いました。●件の意見を頂き、計画に反映しました。

実施期間：令和５年３月１日（水）～令和５年３月20日（月）

提出方法：指定する場所への書面の提出、郵便、ファクシミリ、電子メール

（３）地域公共交通活性化協議会

計画策定においては、様々な意見が計画に反映されるよう市民、地域公共交通に関する関係者等で構成される地域公共交通活性化協議会で計画の検討を行いました。

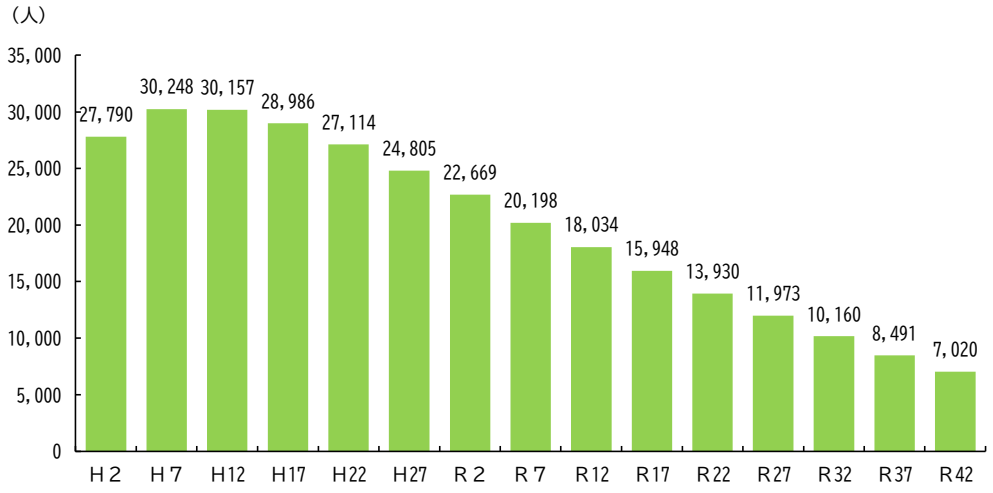
Ⅱ　地域の現状等

１．上野原市の現状

（１）人口・世帯の動向

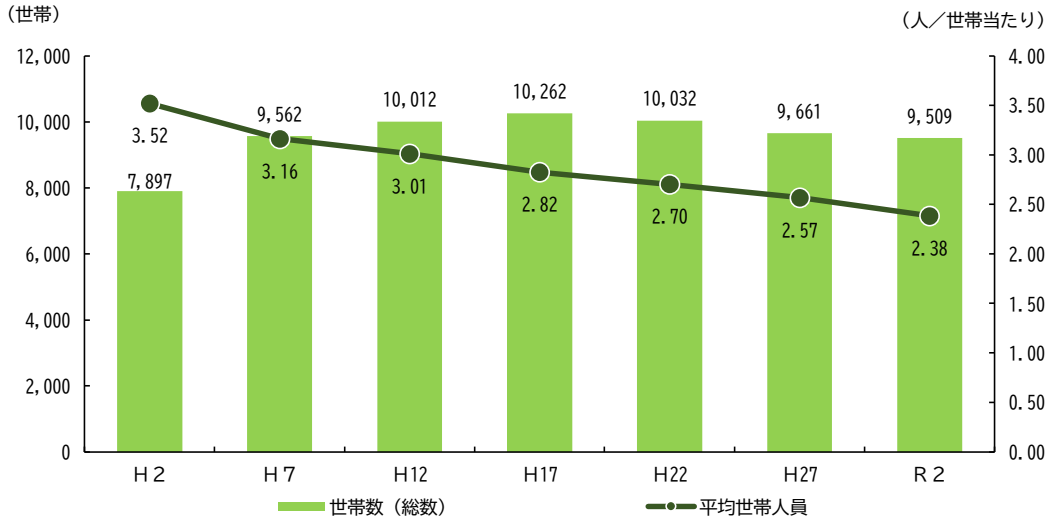
本市の人口は、ニュータウン（コモアしおつ）の分譲開始により平成２年から７年にかけて増加しましたが、平成７年の30,248人をピークに減少に転じています。人口減少に歯止めをかけるため、「第２期上野原市総合戦略」に基づき雇用の創出や結婚・出産・子育て支援などの諸施策を実施していますが、上野原市人口ビジョンによると、令和42年には7,020人にまで減少する見通しとなっています。世帯数をみると、平成２年以降増加傾向にありましたが、平成17年をピークに減少に転じ、令和２年には9,509世帯となっています。一方、平均世帯人員は平成２年の3.52人から一貫して減少を続け、令和２年には2.38人にまで減少しています。

■人口の推移



出典：国勢調査、上野原市人口ビジョン（令和７年以降）

■世帯数及び平均世帯人員の推移

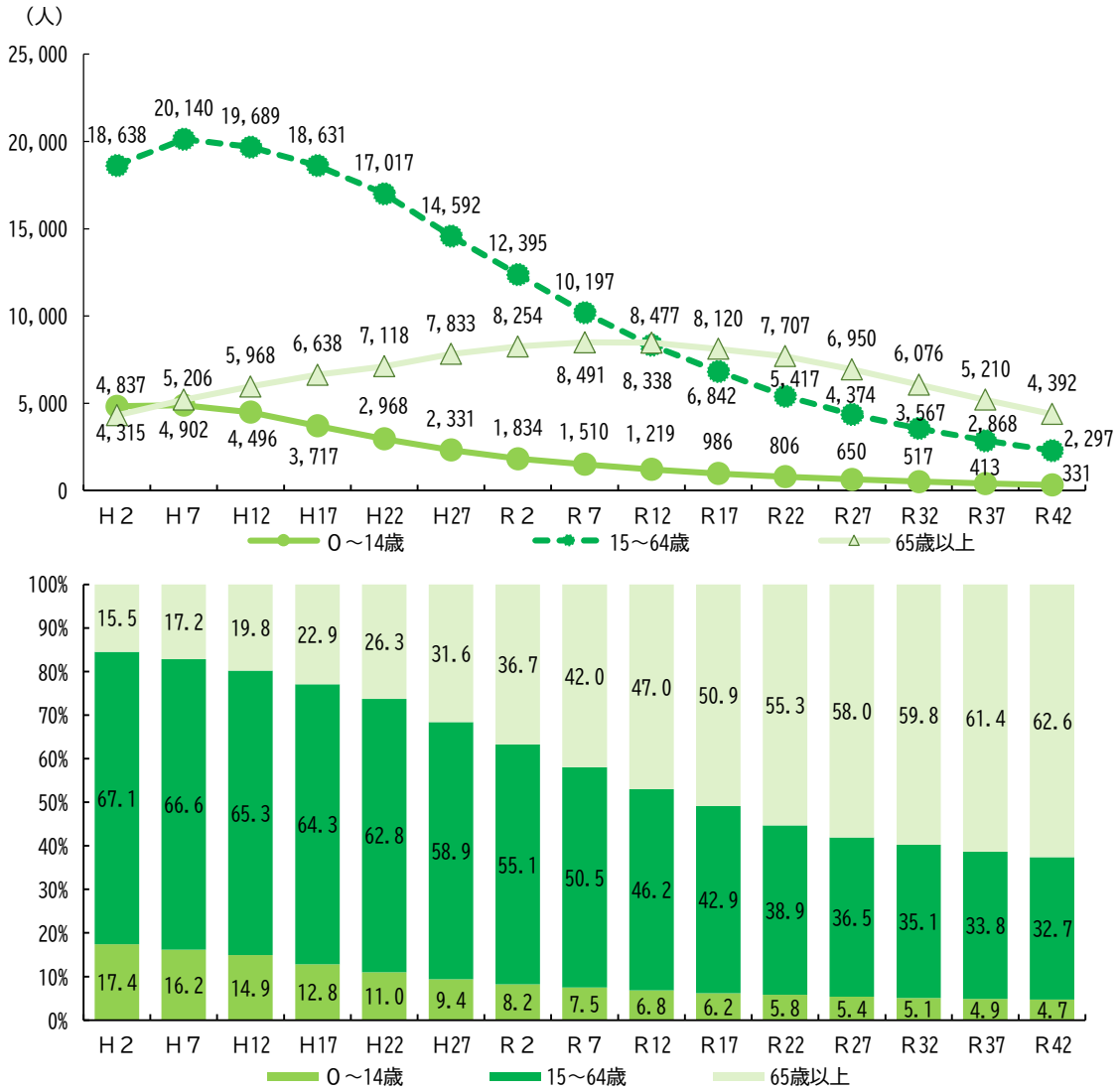


出典：国勢調査

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%）から令和２年の1,834人（8.2%）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、令和２年には12.395人（55.1%）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%）から令和２年には8,254人（36.7%）と、およそ1.9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、老年人口は令和７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区分別人口の推移及び人口比率



出典：国勢調査、上野原市人口ビジョン（令和７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、西原地区が57.1%と最も高くなっています。

	人口 （人）	人口比率 （%）	高齢者数 （人）	高齢化率 （%）
大目地区	782	3.5	419	53.6
甲東地区	885	4.0	373	42.1
巌地区	5,581	25.0	1,785	32.0
大鶴地区	841	3.8	382	45.4
島田地区	1,941	8.7	802	41.3
上野原地区	9,505	42.5	3,281	34.5
棡原地区	861	3.9	465	54.0
西原地区	496	2.2	283	57.1
秋山地区	1,469	6.6	641	43.6
計	22,361	100.0	8,431	－

（２）通勤・通学状況

①市内から市外への通勤・通学

令和２年の国勢調査では、就業・就学している市民の63.6%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36.4%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1,019人で21.2%、山梨県外への通勤・通学者は3,787人で78.8%（東京都59.2%、神奈川県18.0%、その他1.6%）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（488人）、都留市（189人）が多く、県外では八王子市（1,284人）、相模原市（866人）、東京特別区部（594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

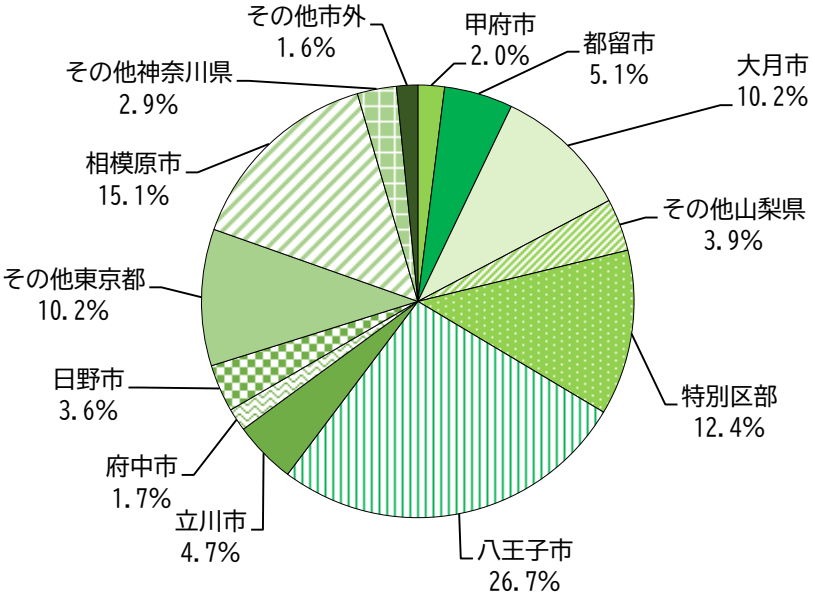
	就業者（人）	通学者（人）	就業・通学者合計（人）	割合（%）
市内で就業・通学者	6,786	1,609	8,395	63.6
市外で就業・通学者	4,107	699	4,806	36.4
上野原市に居住する就業・通学者	10,893	2,308	13,201	100.0

出典：国勢調査（令和２年）

■通勤・通学の状況（上野原市内市外）

主な通勤・通学地		就業者（人）	通学者（人）	就業・通学者合計（人）
山梨県	甲府市	51	45	96
	都留市	201	45	246
	大月市	328	160	488
	その他	167	22	189
	小計	747	272	1,019
東京都	特別区部	492	102	594
	八王子市	1,134	150	1,284
	立川市	207	17	224
	府中市	80	1	81
	日野市	155	16	171
	その他	408	83	491
	小計	2,476	369	2,845
神奈川県	相模原市	706	20	726
	その他	115	25	140
	小計	821	45	866
その他市外		63	13	76
合計		4,107	699	4,806

出典：国勢調査（令和２年）



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65.3%で、市外から通っている人は34.7%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1,780人で39.9%、山梨県外から市内に通勤・通学しているのは2,676人で60.1%（東京都38.0%、神奈川県17.6%、その他4.4%）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（1,011人）、都留市（330人）が多く、県外では八王子市（888人）、相模原市（617人）が多くなっています。

■通勤・通学の状況

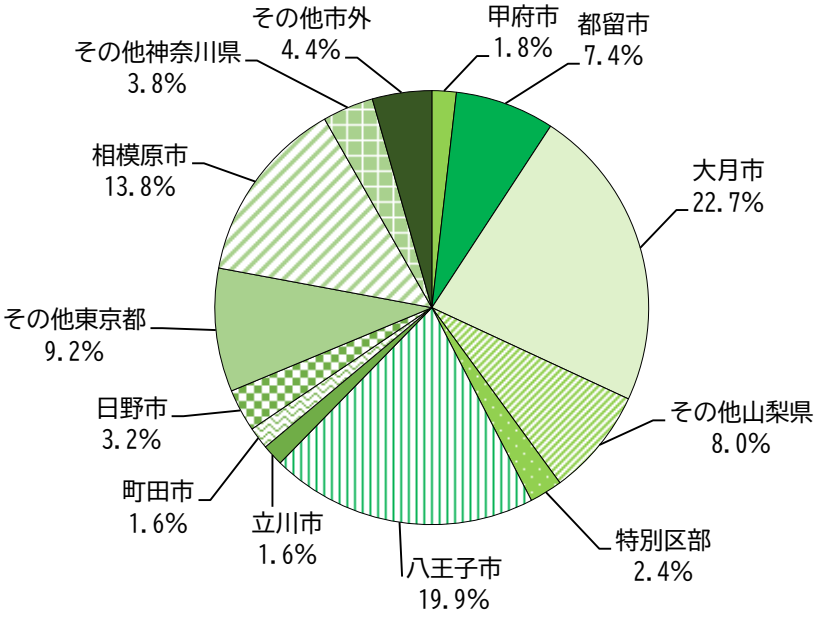
	就業者（人）	通学者（人）	就業・通学者合計（人）	割合（%）
市内居住者	6,786	1,609	8,395	65.3
市外居住者	2,944	1,512	4,456	34.7
上野原市での就業・通学者	9,730	3,121	12,851	100.0

出典：国勢調査（令和２年）

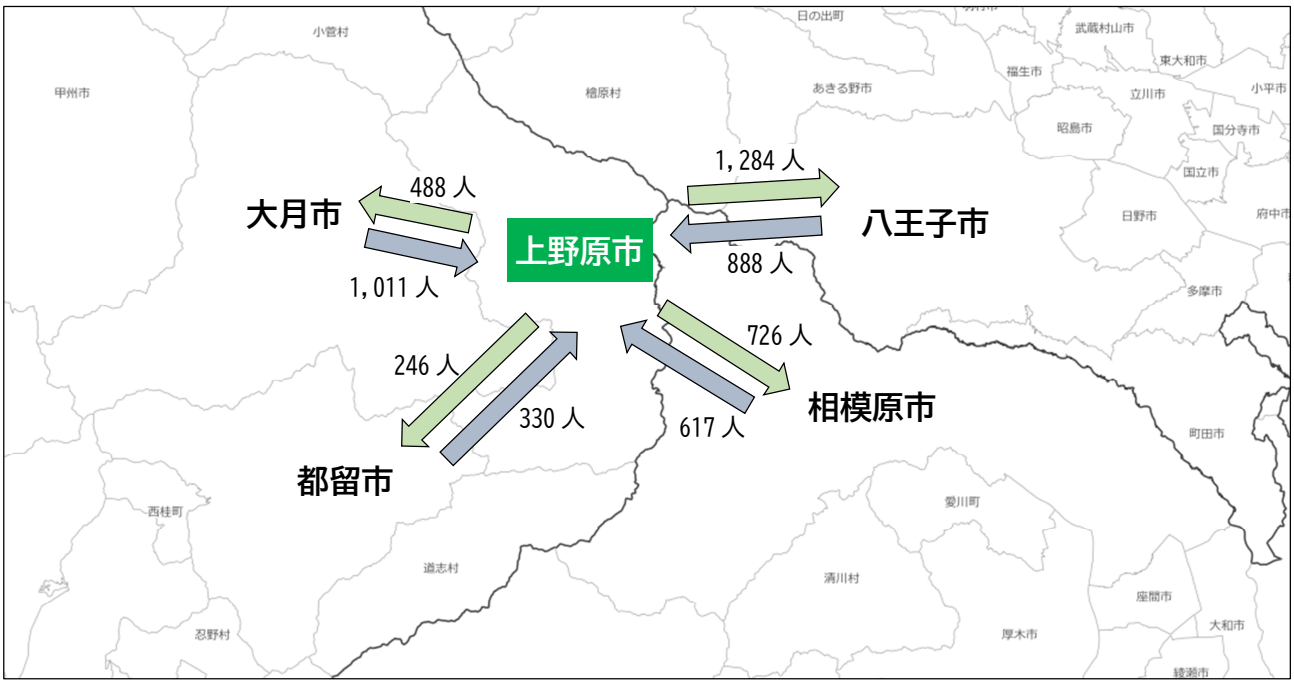
■通勤・通学の状況（市外→上野原市内）

主な居住地		就業者（人）	通学者（人）	就業・通学者合計（人）
山梨県	甲府市	51	30	81
	都留市	313	17	330
	大月市	913	98	1,011
	その他	237	121	358
	小計	1,514	266	1,780
東京都	特別区部	58	51	109
	八王子市	481	407	888
	立川市	21	50	71
	町田市	19	54	73
	日野市	38	104	142
	その他	147	263	410
	小計	764	929	1,693
神奈川県	相模原市	484	133	617
	その他	96	73	169
	小計	580	206	786
その他市外		86	111	197
合計		2,944	1,512	4,456

出典：国勢調査（令和２年）



■通勤・通学の移動実態

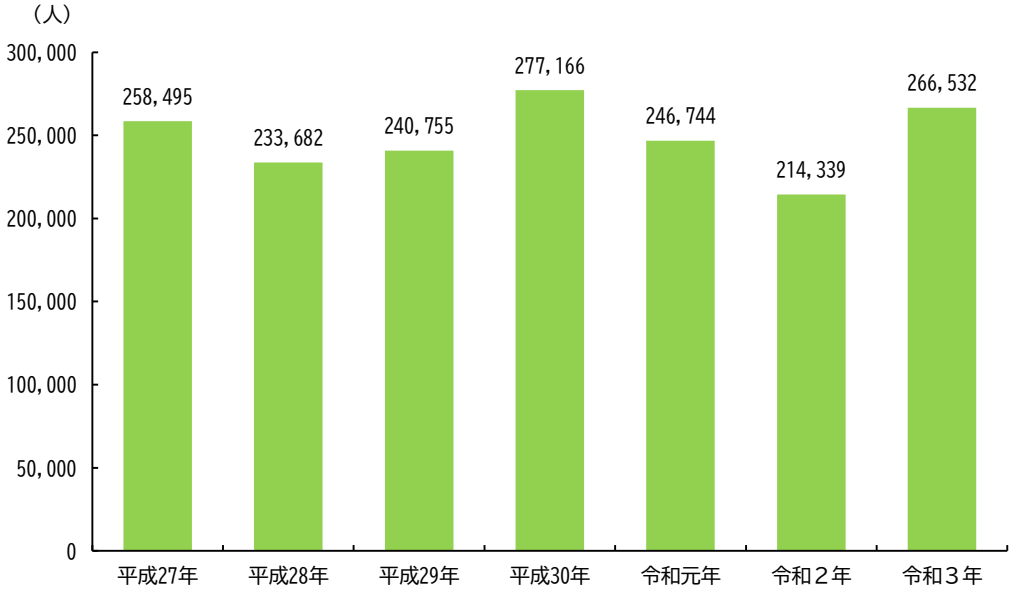


出典：国勢調査（令和２年）

（３）観光入込客の動向

新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和２年には上野原市内への観光入込客数は214,339人と近年で最も少なくなりましたが、令和３年には、山梨県の施策である「やまなしグリーン・ゾーン認証制度」や「県民限定やまなしグリーン・ゾーン宿泊割り」が実施されたことや、自粛ムードが低下したことにより、観光入込客数は266,532人と増加しました。

■上野原市への観光入込客数の推移

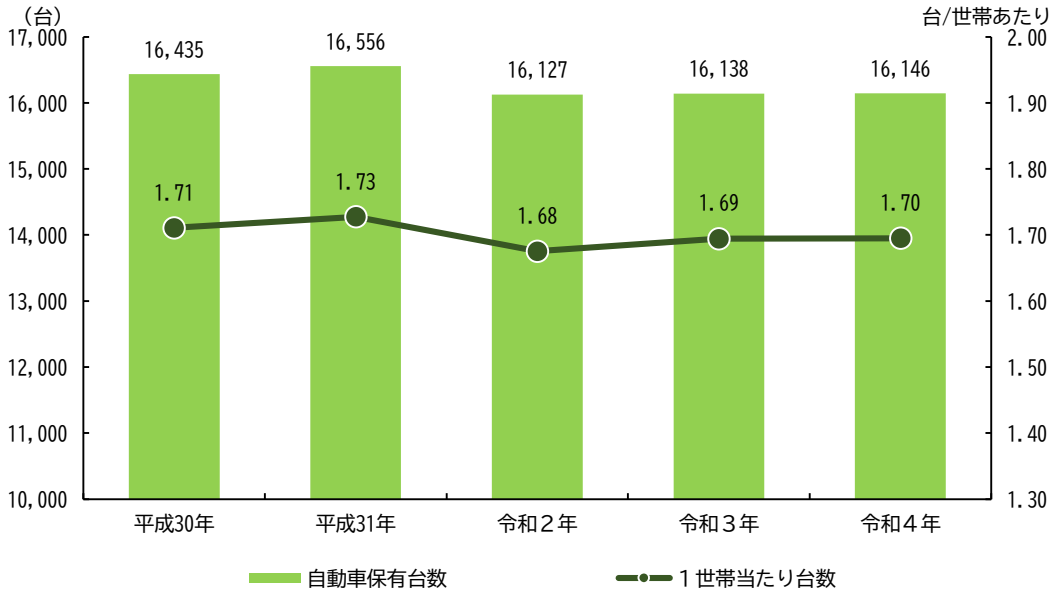


出典：山梨県観光入込客統計調査

（４）自動車の保有状況

本市の自動車保有台数は、16,000台程度で横ばいに推移しています。また、1世帯当たりの乗用車保有台数は1.7台程度となっており、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。

■自動車保有台数の推移



出典：関東運輸局及び山梨県軽自動車協会

（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、令和元年に大きく増加し、3,181件となりました。以降、2,900件程度の返納で推移しています。

上野原市においては令和元年には100件を超える返納がありましたが、以降は横ばいとなっています。また、年齢別にみると、75歳以上の返納数が多くなっています。

■山梨県の運転免許証返納状況　　単位：人

	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年
64 歳以下	39	74	83	62	60
65～74 歳	372	726	720	705	497
75 歳以上	2,028	2,381	2,108	2,159	2,300
計	2,439	3,181	2,911	2,926	2,857

出典：上野原警察署

■上野原市の運転免許証返納状況　　単位：人

	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年
64 歳以下	1	7	3	3	3
65～74 歳	22	34	35	22	26
75 歳以上	63	60	60	60	60
計	86	101	98	85	89

出典：上野原警察署

（６）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３８３２
秋山支所	秋山７１３１
大目出張所	大野１２６１
甲東出張所	野田尻３３４－１
巌出張所	四方津９４０－２
大鶴出張所	大倉３１－１
島田出張所	鶴島５４３３
棡原出張所	棡原２３６７－９
西原出張所	西原３９４７

【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３８３２
上野原市立図書館（リンデン・ドーム）	上野原３５３１
上野原市立図書館秋山分館	秋山７１３１
県立ゆずりはら青少年自然の里	棡原１３８８０
上野原市勤労青少年ホーム	上野原３５０４－１

【観光・福祉・環境施設】

名称	所在地
新湯治場秋山温泉	秋山２２１０
平野田休養村	西原７２９３
ふるさと長寿館	棡原２３７４－１
羽置の里びりゅう館	西原６９３１
緑と太陽の丘キャンプ場	秋山５０３０
上野原市営マス釣場	秋山７６３７
上野原市総合福祉センターふじみ	上野原３１６３
秋山老人福祉センター	秋山５７５６
クリーンセンター	上野原８３４４
上野原市葬斎場	上野原３３６０
東部地域広域水道企業団上野原事務所	上野原３４０５

【消防・警察】

名称	所在地
上野原市消防本部（兼消防署）	松留５１４－８
上野原市消防署秋山出張所	秋山７１３１
上野原市消防署棡原出張所	棡原１０７４４－１
上野原警察署	上野原３８１９
大目警察官駐在所	大野１３３５
甲東警察官駐在所	野田尻５８２
四方津警察官駐在所	四方津７７０－３
コモアしおつ警察官駐在所	コモアしおつ３－２０－２０
島田警察官駐在所	新田８４８－７
棡原警察官駐在所	棡原２３６２－４
西原警察官駐在所	西原３９４８－２４
秋山警察官駐在所	秋山７０９２－４

【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	八ツ沢５５５
私立日本大学明誠高等学校	上野原３２００
帝京科学大学東京西キャンパス	八ッ沢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	八ツ沢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
旧棡原小グラウンド・体育館	棡原７２３４
旧棡原中グラウンド・体育館	棡原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３５０４－３	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７１１２	内･整･外
上野原市立病院附属西原診療所	西原３９４７	内･整･外
安藤歯科医院	上野原７０１	歯
石井歯科医院	上野原１９８７	歯
うえのクリニック	コモアしおつ３－２２－５	内･胃
上野原梶谷整形外科	上野原３７８５－１	整･リ・リハ･泌
遠藤歯科クリニック	上野原３８０５	歯
大野眼科	新田１５４７	眼
長田クリニック	鶴島１９３４－２	内･循･外･リハ
小田歯科医院	コモアしおつ３－２０－１２	歯
加藤眼科	上野原３２４１	眼
上條内科クリニック	大野１２８４	訪･内
川原医院	上野原１９８４	内･小･外
けやき歯科医院	新田８４８－１１	歯
三生会病院	上野原１１８５	精･心療
佐藤歯科	上野原１６６３	歯
島崎歯科医院	上野原２０１８－６	歯
鈴木医院	上野原２１０５	内
鈴木眼科医院	上野原２１０５	眼
盛池歯科クリニック	上野原６６１－４	歯
西井クリニック	上野原７２９－１	内･消
細川歯科医院	上野原４１１３－１	歯
山下クリニック	上野原５０９－１	内･循
山下歯科医院	上野原５０８－１	歯
山本内科クリニック	松留６４４－２	内
渡部耳鼻咽喉科医院	上野原３７５３－１	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３５２３
山梨信用金庫上野原支店	上野原３２６０－１
都留信用組合上野原支店	上野原２００８－３
ＪＡクレイン島田支店	鶴島５４２５
ＪＡクレイン巌支店	コモアしおつ1-42-1
ＪＡクレイン上野原支店	上野原３６６２
ＪＡクレイン棡原支店	棡原２３６７－８

【郵便局】

名称	所在地
大目郵便局	大野１３３２－２
甲東簡易郵便局（令和元年8月31日より一時閉鎖中）	桑久保１６３１
野田尻簡易郵便局	野田尻５８３－２
四方津郵便局	四方津７４６－１
大鶴簡易郵便局	鶴川１５９９－１
島田郵便局	新田７３９－１
上野原郵便局	上野原１０７０
上野原羽佐間郵便局	上野原３６５５
棡原郵便局	棡原２３３１
西原郵便局	西原３９８３－１
秋山郵便局	秋山１１９１７
日向海戸郵便局	秋山７１３７－２
桜井簡易郵便局	秋山２２９６

④商業施設（スーパー等）

名称	所在地
いちやまマート上野原店	新田１５０３
DCMくろがねや上野原店	新田１４６０
マツモトキヨシ上野原店	四方津５０６
スーパー公正屋コモアプラザ店	コモアしおつ３－２０－１２
スーパー公正屋上野原店	上野原４０６０
オギノ上野原店	上野原１９３８－１
ウエルシア上野原店	上野原４１１４
クスリのサンロード上野原店	上野原６９７
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１０２５
ＪＲ四方津駅	四方津１９８１

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、四方津駅ともに高尾・東京方面49本、大月・甲府方面49本、上下線で計98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。

令和２年度における上野原駅の1日の平均乗客数は3,278人で、四方津駅の1日の平均乗客数は1,114人となっていますが、いずれの駅も乗客数は新型コロナウイルス感染症の影響で上野原駅は32.7%、四方津駅は27.0%、前年から減少しています。

上野原駅の80.4%、四方津駅の80.9%と乗客数の8割以上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。また、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。

■上野原駅・四方津駅の利用者数の推移

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R１	R２
上野原駅	5,350 人	5,203 人	5,287 人	5,212 人	5,041 人	4,996 人	4,873 人	3,278 人
四方津駅	1,850 人	1,773 人	1,759 人	1,680 人	1,641 人	1,617 人	1,525 人	1,114 人

■上野原駅・四方津駅の定期外・定期別利用者の比率

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R１	R２
上野原駅	小計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	定期外	20.8%	21.4%	21.7%	21.5%	21.9%	22.4%	21.1%	19.6%
	定期	79.2%	78.6%	78.3%	78.5%	78.1%	77.6%	78.9%	80.4%
四方津駅	小計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	定期外	21.7%	22.1%	21.7%	22.3%	22.7%	22.3%	21.1%	19.1%
	定期	78.2%	77.9%	78.2%	77.6%	77.3%	77.6%	78.8%	80.9%

■上野原駅・四方津駅の定期外・定期別利用者の前年比

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R１	R２
上野原駅	小計	1.6%	-2.7%	1.6%	-1.4%	-3.3%	-0.9%	-2.5%	-32.7%
	定期外	-1.2%	0.1%	2.8%	-2.3%	-1.5%	1.5%	-8.2%	-37.3%
	定期	2.3%	-3.5%	1.3%	-1.2%	-3.7%	-1.6%	-0.8%	-31.5%
四方津駅	小計	-1.1%	-4.2%	-0.8%	-4.5%	-2.3%	-1.5%	-5.7%	-27.0%
	定期外	-2.7%	-2.7%	-2.3%	-1.8%	-0.8%	-3.0%	-10.8%	-33.9%
	定期	-0.7%	-4.5%	-0.4%	-5.2%	-2.8%	-1.0%	-4.2%	-25.0%

出典：ＪＲ東日本　各駅の乗車人員

（２）路線バス

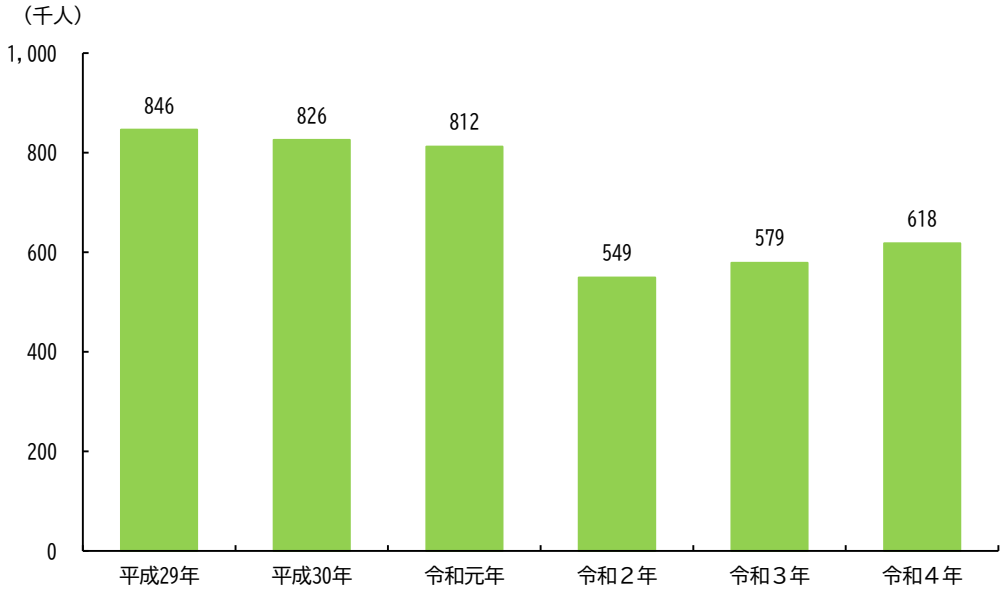
①路線状況

路線バスとしては、民間事業者（富士急バス株式会社）が運行する民営バスがあり、上野原駅を起点として、市内各地域を結ぶ役割を果たしています。

②利用者数

新型コロナウイルス感染症の発生した令和２年に利用者数が大きく減少しました。以降、徐々に回復していますが、コロナ禍以前の水準に戻るかは注視していく必要があります。

■路線バス利用者数の推移



※路線バスや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29年は平成28年10月から平成29年９月まで、令和４年は令和３年10月から令和４年９月までを指しています。

③不採算路線の赤字額、補助金支出額

不採算路線の赤字額は増減を繰り返しており、令和３年度では約4,100万円となっています。これに対して市は、地域住民の生活交通の確保を図る目的で生活バス路線維持費補助金を交付しており、令和３年度では約3,000万円を補助しています。

■不採算路線の赤字額の推移　　単位：円

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度
飯尾線	10,484,687	11,004,140	7,622,949	12,730,604	10,273,679
不老下線	11,641,593	11,168,528	11,024,493	7,667,798	7,334,177
太田上線	4,266,187	4,600,763	4,456,013	2,105,538	2,489,168
犬目線	8,346,216	8,870,254	9,047,899	7,063,705	5,726,265
井戸線	3,677,314	3,685,931	4,097,007	6,366,808	3,991,257
秋山坂下線	9,611,154	9,489,520	7,460,910	7,367,837	6,870,227
新井線			1,165,434		
循環線				4,552,066	4,672,493
計	48,027,151	48,819,136	44,874,705	47,854,356	41,357,266

■不採算路線の補助金支出額の推移　　単位：円

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度
飯尾線	7,005,000	7,005,000	4,852,000	8,102,000	7,846,000
不老下線	7,111,000	7,111,000	7,018,000	4,881,000	5,784,000
太田上線	2,894,000	2,930,000	2,835,000	1,340,000	2,048,000
犬目線	5,626,000	5,928,000	5,758,000	4,495,000	4,339,000
井戸線	1,277,000	1,280,000	1,422,000	2,210,000	1,609,000
秋山坂下線	5,889,000	5,797,000	4,587,000	4,541,000	5,288,000
新井線			741,000		
循環線				2,898,000	3,794,000
計	29,802,000	30,051,000	27,213,000	28,467,000	30,708,000

■【参考】不採算路線の輸送人数と平均乗車密度（令和３年度）

	輸送人数	平均乗車密度
飯尾線	19,927	3.3
飯尾線（光電・新町）	158,399	3.8
不老下線	11,475	0.1
太田上線	866	0.4
犬目線	2,632	0.5
井戸線	7,686	1.7
秋山坂下線	8,942	1.4
循環線	11,177	1.3

※平均乗車密度とは、1便あたりの乗車数を全線で平均した値（始点から終点までの平均乗車数）

（３）民間タクシー

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、令和３年の輸送人員は78,223人となっています。

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。

■市内タクシー事業者の輸送実績の推移

	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年
輸送回数（回）	78,598	79,550	74,016	47,776	54,083
輸送人員（人）	108,773	108,950	104,056	67,602	78,223
運送収入（千円）	132,209	132,073	128,148	84,550	94,895

出典：山梨県タクシー協会（各年４月から３月までの実績）

（４）デマンドタクシー

市では、交通弱者の移動手段の確保や交通空白地域の解消などのため、タクシー車両などを使い「上野原デマンドタクシー」を運行しています。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りますが、実際の運行は入札により協議会から委託された、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を有している市内交通事業者５社が担っています。

令和４年10月１日時点の登録者数は4,141人で、巌地区の登録者が最も多くなっています。新型コロナウイルス感染症により、利用者数は減少傾向にあります。また、利用者の多くが60歳以上で占められています。奇数便では市立病院や梶谷整形外科、偶数便では大堀バス停やスーパーオギノが利用の多い停留所となっています。

運行収支は年々減少傾向にあり、全体では11.0%となっています。

①概要

■運行区域

運行区域（エリア）	対象地区
第 1.1 地域 （棡原）	棡原地区の一部(日原、猪丸の一部、椿、小伏、井戸、尾続の一部)、上野原地区の一部(八米、山風呂、向風、先祖・丸畑、奈須部)、大鶴地区の一部(小倉)
第 1.2 地域 （西原）	西原地区、棡原地区の一部(沢渡、大垣外、猪丸の一部、用竹、尾続の一部)
第 2 地域 （大鶴・甲東）	大鶴地区(小倉を除く)、甲東地区
第 3 地域 （大目・巌）	大目地区、巌地区、上野原地区の一部(新田倉)
第 4 地域 （島田・秋山）	島田地区、秋山地区、上野原地区の一部(諏訪、塚場)

■利用対象者・運行方法・運行日・運賃

	内容
利用対象者	・市民、市民の親族及び市内に住居等を有する者 ・事前に利用者登録が必要（登録・会費は無料）
運行方法	・利用登録者からの電話予約により、運行区域ごとに乗り合いで運行 ・同一地域内の停留所間での乗降は可能 ・中心市街地内の停留所間での利用は不可
運行日	・平日のみ ・土曜日・日曜日、祝日、年末年始は利用不可
運賃	・大人（中学生以上）：最大 500 円/回（片道） ・小学生：最大 250 円/回（片道） ・乳幼児：無料

②登録状況（令和４年10月１日時点）

単位：人

	人口	人口比率	登録者数	登録者割合(%)
大目地区	757	3.5	259	6.3
甲東地区	871	4.0	345	8.3
巌地区	5,556	25.0	954	23.0
大鶴地区	839	3.8	210	5.1
島田地区	1,907	8.7	344	8.3
上野原地区	9,429	42.5	450	10.9
棡原地区	841	3.9	513	12.4
西原地区	479	2.2	294	7.1
秋山地区	1,437	6.6	539	13.0
市外	－	－	233	5.6
計	22,116	100.0	4,141	100.0

③利用状況（各年10月から翌９月までの実績）

■年代別利用者数の推移

単位：人

	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年
20 歳未満	79	68	37	110	93
20 歳以上 60 歳未満	1,798	1,585	1,017	1,080	1,004
60 歳以上	14,093	14,293	11,885	10,258	9,521
計	15,970	15,946	12,939	11,448	10,618

■地域別利用者数の推移

単位：人

	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年
第 1.1（棡原）	1,934	2,350	1,714	1,705	1,736
第 1.2（西原）	3,396	3,116	2,421	1,964	1,886
第 2（大鶴・甲東）	3,124	3,127	2,362	2,119	1,737
第 3（大目・巌）	4,156	4,169	3,495	3,080	3,002
第 4（島田・秋山）	3,360	3,184	2,947	2,580	2,257
計	15,970	15,946	12,939	11,448	10,618

■便別利用者数（奇数便【各地域→中心市街】）の推移

降車No.	停留所名	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年
301	大塚バス停	813	483	370	320	364
302	スーパーオギノ	260	275	194	251	186
303	新町バス停	177	169	134	152	124
304	新一集会所前	375	446	345	265	256
305	市立病院	2,179	2,131	1,711	1,392	1,344
306	新町商工会駐車場	37	33	26	113	82
307	本町商工会駐車場	351	378	278	225	238
308	市立図書館	15	12	27	27	20
309	市役所	456	451	339	359	251
310	大堀バス停	400	455	423	341	428
311	上野原駅北口駐輪場前	202	168	160	208	232
312	川原医院	262	306	243	166	119
313	梶谷整形外科	1,746	1,835	1,520	1,254	1,096
314	新井三差路	19	9	17	12	15
315	やまとやビル専用駐車場	191	214	177	249	250
316	渡部耳鼻咽喉科医院	92	82	85	114	58
317	三生会病院	124	159	143	124	146
318	鈴木内科・眼科医院	54	40	27	5	7
319	総合福祉センター	107	239	144	167	202
その他	同一地域内	290	352	317	267	305
計		8,150	8,237	6,680	6,011	5,723

■便別利用者数（偶数便【中心市街→各地域】）の推移

乗車No.	停留所名	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年
301	大塚バス停	463	282	193	175	189
302	スーパーオギノ	1,087	1,001	853	798	669
303	新町バス停	59	82	54	68	77
304	新一集会所前	142	96	87	81	41
305	市立病院	1,212	1,145	945	565	484
306	新町商工会駐車場	77	86	91	97	50
307	本町商工会駐車場	345	358	235	193	166
308	市立図書館	97	75	83	87	113
309	市役所	424	427	301	390	317
310	大堀バス停	2,046	2,106	1,784	1,561	1,429
311	上野原駅北口駐輪場前	370	406	378	442	438
312	川原医院	83	95	46	31	20
313	梶谷整形外科	800	794	599	404	408
314	新井三差路	8	0	1	4	5
315	やまとやビル専用駐車場	167	160	118	85	68
316	渡部耳鼻咽喉科医院	19	21	13	7	3
317	三生会病院	34	44	36	43	53
318	鈴木内科・眼科医院	37	16	8	7	12
319	総合福祉センター	33	74	74	106	98
その他	同一地域内	317	441	360	293	255
計		7,820	7,709	6,259	5,437	4,895

③運行収支

デマンドタクシーの運行にあたっては、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、新型コロナウイルス感染症の影響から利用者が減少し徴収金額が大きく落ち込んでおり、令和３年度には市負担金は約2,585万円となっています。デマンドタクシーを持続可能な公共交通としていくためには、必要な輸送量を維持しつつ、乗車密度を向上させるなど、生産性の向上を図ることが必要となります。

単位：円

	項目	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年
第 1.1 地域（桷原）	委託料	6,535,080	6,779,268	6,587,295	6,899,420	6,869,280
	徴収金額	695,400	856,200	602,400	605,500	615,800
	差引	5,839,680	5,923,068	5,984,895	6,293,920	6,253,480
	収支率	10.6	12.6	9.1	8.8	9.0
第 1.2 地域（西原）	委託料	7,496,712	7,589,376	7,369,010	7,496,940	7,417,190
	徴収金額	1,589,800	1,446,800	1,084,700	881,000	835,400
	差引	5,906,912	6,142,576	6,284,310	6,615,940	6,581,790
	収支率	21.2	19.1	14.7	11.8	11.3
第 2 地域（大鶴・甲東）	委託料	6,696,756	6,823,872	6,540,820	6,862,790	6,717,810
	徴収金額	1,056,150	1,056,850	813,200	740,500	617,400
	差引	5,640,606	5,767,022	5,727,620	6,122,290	6,100,410
	収支率	15.8	15.5	12.4	10.8	9.2
第 3 地域（大目・巌）	委託料	7,154,892	7,196,580	6,902,940	6,923,620	6,836,610
	徴収金額	1,290,100	1,292,700	1,102,500	974,800	929,300
	差引	5,864,792	5,903,880	5,800,440	5,948,820	5,907,310
	収支率	18.0	18.0	16.0	14.1	13.6
第 4 地域（島田・秋山）	委託料	7,433,208	7,477,056	7,379,020	7,646,980	7,373,300
	徴収金額	1,336,650	1,263,000	1,168,700	1,014,000	880,050
	差引	6,096,558	6,214,056	6,210,320	6,632,980	6,493,250
	収支率	18.0	16.9	15.8	13.3	12.0
全体	委託料	35,316,648	35,866,152	34,779,085	35,829,750	35,214,190
	徴収金額	5,968,100	5,915,550	4,771,500	4,215,800	3,877,950
	差引	29,348,548	29,950,602	30,007,585	31,613,950	31,336,240
	収支率	16.9	16.5	13.7	11.8	11.0
	国庫補助金	4,924,000	7,948,000	7,586,000	7,619,000	5,482,000
	市負担金	24,424,548	22,002,602	22,421,585	23,994,950	25,854,240

（５）公共交通以外の移動手段

本市には、福祉有償運送や企業送迎など、公共交通以外の移動手段が複数存在しています。公共交通以外の移動手段には、既存の公共交通ではカバーできないニーズを補完する役割が求められます。

■市内の公共交通以外の移動手段

移動手段	概要	事業実施者
秋山温泉 送迎バス	上野原駅～秋山温泉間で無料の送迎バスを毎週月曜日～土曜日に運行	秋山温泉
移送サービス 事業	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	上野原市・ 上野原市社会福祉協議会
スクールバス	中山間地域に位置する市内小中学校の児童・生徒の送迎のため実施	上野原市
病院送迎	医療機関が、自宅から医療機関までの送迎のために運行	上野原市立病院
企業送迎	工業団地に立地する事業所が上野原駅（南口バス停）と事業所間の従業員の輸送を実施。	市内民間企業

３．主な関連計画の整理

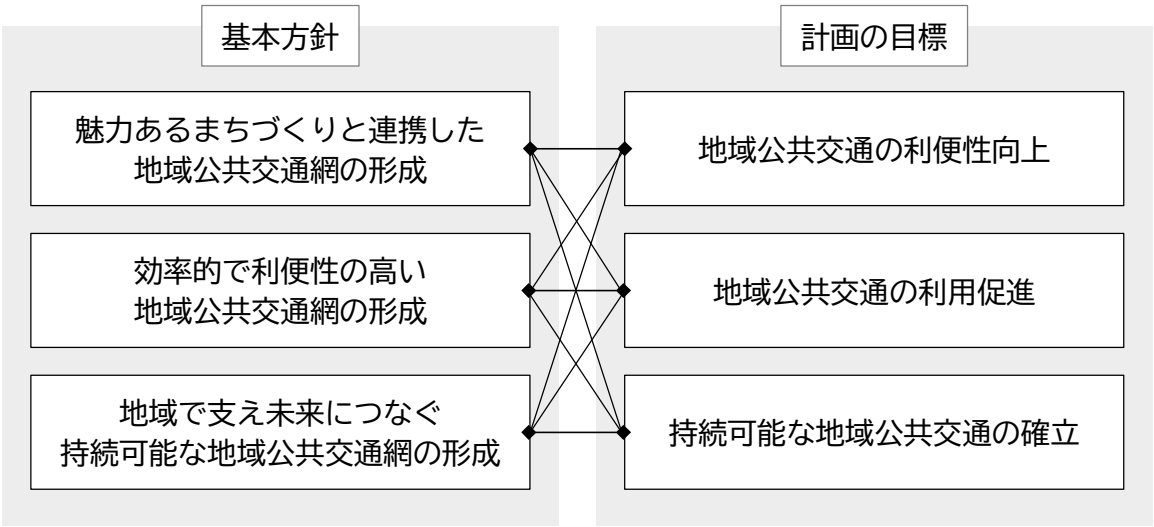
（１）上野原市地域公共交通網形成計画

平成25年12月に「交通政策基本法」が公布・施行され、地方自治体は地域公共交通の確保・維持・改善において一定の役割を担うことが明確に規定されました。また、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、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。これらを受け、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を整備し、より将来を見据えた地域公共交通網を形成するため、平成30年３月に「上野原市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

◇計画期間：平成30年度～令和４年度
◇根拠法：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」
◇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！
◇地域公共交通の課題

1. 人口減少、少子高齢化
2. 過度な車依存
3. サービス水準の地域格差
4. 不均衡な需給バランス
5. 不足する観光客等の移動手段
6. 改善を要する乗継・待合環境
7. 情報発信の不足
8. ニーズの把握手法の不足
9. 不明確な市内公共交通の役割
10. 大きな財政負担

これらの課題への対応を図り、魅力あるまちづくりと連携した効率的で持続可能な公共交通網の形成に取り組むため、３つの基本方針と３つの目標を設定しています。



（２）上野原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第２期上野原市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、将来人口推計の分析や中長期の将来展望を示す「上野原市人口ビジョン」を踏まえ、地域の人口の動向、現状の市民のニーズ、地域の現状などの視点を反映させて策定された計画で、人口減少時代における諸問題を市民とともに共有し、継続を力にして持続可能な地域社会の形成を推進していくものです。

◇計画期間：令和２年度～令和６年度
◇根拠法：「まち・ひと・しごと創生法」
◇将来に向けて取り組むべき視点：④安心な暮らしを守るまちづくり
⑤上野原への人の流れをつくる

基本目標２　多くの人が訪れ、住みたくなるまちづくり

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。また、交流人口、関係人口を増やすためにも、市の魅力や情報を積極的に発信し、市内外に上野原市をＰＲしていきます。

■具体的な施策②　地域資源を活かした環境整備と賑わいの創出

事業名	事業の概要
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、地域資源を活かした体験型観光を広げたり、既存の観光施設を有効活用することで、交流人口を増やす。

基本目標４　時代にあった地域をつくり、快適で安心な暮らしを守るまちづくり

将来にわたり、活力あるまちにしていくためには、子どもから高齢者まで誰もが安全で安心して暮らせるまちづくりを整備していく必要があります。快適な移動を実現する道路網の整備や地域公共交通の充実、また安全で安心な暮らしを守る地域防災・防犯体制等をさらに充実させていきます。

■具体的な施策②　誰もが安全で安心して暮らせる環境の整備

事業名	事業の概要
②地域交通充実事業	交通弱者を中心とする市民の移動手段の確保や交通空白地域の解消のため、デマンドタクシーや市内循環バスの運行を推進し、地域交通の充実を図る。
③四方津駅周辺バリアフリー化整備事業	誰もが安心して利用できる駅や駅周辺にするため、「上野原市バリアフリー基本構想」及び「同特定事業計画」に基づき、四方津駅及び駅周辺のバリアフリー化を推進する。

（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」（市町村の都市計画に関する基本的な方針）は、都市計画法第18条の２に基づき、「まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、今後取り組む課題をはじめ、市全域および各地域・地区のまちづくりの課題とこれに応じた整備方針」を総合的に定めた都市計画の方針として定めるものです。

社会情勢の変化や上位関連計画などの周辺動向を踏まえ、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めることを目的として策定され、本市が定める都市計画は、本マスタープランに沿って定められることになり、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ています。

◇計画期間：平成26年度～令和16年度
◇根拠法：「都市計画法」
◇都市のイメージ：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

◇分野別まちづくりの方針
（２）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～

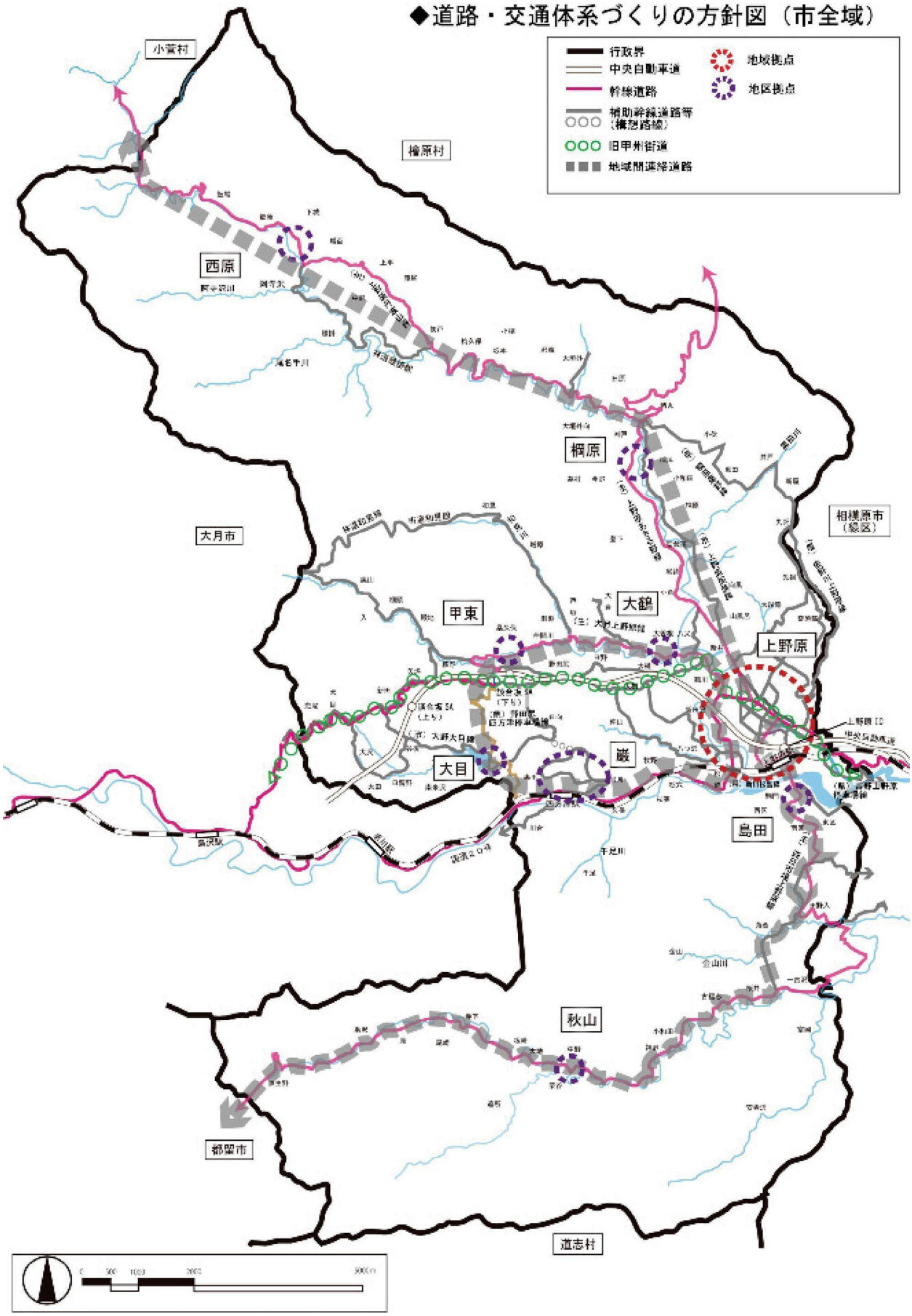
国道20号などの慢性的な交通渋滞や、安全性が十分に確保されていない歩行環境、災害時における道路寸断の懸念や緊急時の救急・医療上の対応などの様々な問題・課題に対応するため、中心市街地内や地域間を連絡する骨格的な道路網の強化を図るとともに、上野原駅等の交通結節点の強化、安心・快適なみちづくりなど総合的な交通環境づくりを進めていきます。

道路・交通体系－１
中心市街地および地域間を結び、内外の交流を支える道路網の強化を図ります

道路・交通体系－２
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

道路・交通体系－３
安心・快適な暮らしを支えるみちづくりを進めます

◆道路・交通体系づくりの方針図（市全域）



（４）上野原市過疎地域持続的発展計画

本市では、秋山地区が、令和３年４月１日に「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」の適用を受け、「一部過疎」の指定を受けました。その後、令和２年の国勢調査の結果を受け、令和４年４月１日から本市全域が「全部過疎」の指定を受けることになったことから、策定したものです。

本市の過疎対策において、地域住民の安心・安全な暮らしを支える生活基盤の整備を推進するとともに、地域住民一人ひとりが持つ知恵や力を発揮・結集して、豊かな自然や魅力的景観、大都市の近隣に整備された工業団地等の特色ある地域資源を磨きあげ、地域外へと発信し、興味関心を集め、訪れてもらい、その魅力を認めてもらうことが、地域住民の誇りに繋がるという好循環をさらに創り出すことが重要となっています。

◇計画期間：令和３年度～令和７年度
◇根拠法：「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」

５　交通施設の整備、交通手段の確保

（１）現状と問題点　ウ　公共交通機関

路線バスをはじめとする公共交通は、通勤や通学、買い物や通院など住民生活に欠くことのできないものであるが、自家用車の普及や道路網の整備が進むなか、人口移動や人口減少などにより公共交通の利用は減少傾向にある。また、地方における公共交通の利便性の低さは、高齢者が運転免許証を自主返納することへの妨げになっており、それに伴う交通事故の増加も懸念される。今後、住民生活に必要な利便性の高い公共交通の確保・維持をしていく対策が必要である。

（２）その対策　ウ　公共交通機関

地域における公共交通は、地元商店の減少や医師不足による地域医療の衰退等に伴い、今後、利便性の低さが深刻化することが懸念されるが、自家用車を持たない交通弱者にとっては、日常生活における買い物や通院等の移動手段として必要不可欠である。このことから、安定的な運行の確保に努めるとともに、民間運行業者と連携し、路線バス及びデマンドタクシー等公共交通の総合的な利便性の向上に向けて運行形態も含めた改善等を目指す。

（３）事業計画

持続的発展施策区分	事業名	事業内容	事業主体
交通施設の整備、交通手段の確保	過疎地域持続的発展特別事業 ・公共交通	・上野原デマンドタクシー運行事業 ・生活バス路線維持事業	市 市

（５）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することを目的に、「上野原市地域福祉計画」を策定しました。

「上野原市地域福祉計画」は、地域福祉を推進するための目標を定め、取り組みを体系化する基本計画としての性格を持っており、支援を必要とする対象者ごとに策定された各計画に共通する地域福祉推進のための理念を相互につなぐとともに、各計画の施策が地域において、より効果的に展開されるよう推進する役割を担っています。

◇計画期間：平成29年度～令和８年度
◇根拠法：社会福祉法
◇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

ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した施設整備の促進や、移動手段の確保など、だれもが住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らせる環境づくりを進めます。

施策の方向性（３）外出・移動の支援

公共交通機関や道路、施設等のハード面のバリアフリー化に取り組むとともに、市民の意識向上等のソフト面のバリアフリー化である「心のバリアフリー」も促進していきます。

また、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。

事業名	内容
公共施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進	障がいの有無や年齢にかかわらず誰もが利用しやすい施設となるよう、公共施設のバリアフリー化の推進を図るとともに、計画段階からの歩行空間のユニバーサルデザイン化を検討していきます。
移動支援・社会参加事業の充実	障がいのある方向けのサービスとなる重度訪問介護、同行援護のほか、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り組みを進めます。
高齢者等移送サービスの継続	市社協に委託して実施している移送サービスが継続できるよう支援していきます。

（６）上野原市立地適正化計画

国では、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者をはじめとする住民が安心して暮らすことのできるよう、地域公共交通と連携して、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の都市構造を形成していくことが重要であるとの認識のもと、平成26年８月１日に都市再生特別措置法の一部を改正し、居住機能や医療・福祉・子育て・商業等の都市機能の立地及び公共交通の充実に関し、「市町村都市計画マスタープラン」の高度化版として、「立地適正化計画制度」を創設しました。

本市においても、これまで進めてきたまちづくりを継承し、長期的な視点により、都市施設や居住地の緩やかな集約化と、市民の日常生活に必要な都市機能の効果的なネットワーク化を進め、将来にわたって持続可能な都市を目指すことを目的に、「上野原市立地適正化計画」を策定しました。

◇計画期間：令和元年度～令和20年度
◇根拠法：都市再生特別措置法
◇立地適正化計画における都市の将来像：
　　持続可能な都市として、機能や仕組み、
　　人や活動が柔軟にネットワークし、定住と交流を育む
　　首都圏近郊の豊かなふるさと生活圏「うえのはら」の創造

居住誘導及び都市機能誘導に向けた主要施策
（３）道路交通網と公共交通体系を構築する誘導施策

●市街地幹線道路の整備推進による道路交通網の構築と交通拠点の機能強化

●「上野原市地域公共交通網形成計画」との整合・連携

●公共交通体系の構築

・公共交通ネットワークの現状と課題を充分考慮し、持続可能な都市経営の実現に向けた施策を推進します。
・居住誘導区域内では、行政サービス・医療・福祉・商業施設等への重点的なアクセスを強化するため、「上野原市地域公共交通網形成計画」との連携を図り、市街地内循環バスの導入により、「歩いて暮らせる生活圏」を構築します。
・市役所周辺の公共交通拠点整備と歩行空間の確保、上野原駅等の交通拠点と誘導区域や主要施設までの端末交通からの乗り換え利便性の向上など、公共交通によるアクセシビリティ向上を推進します。さらに、市立病院や保健福祉の拠点となる総合福祉センターふじみ、コモアしおつ地区や周辺拠点を路線バスと循環バス、デマンドタクシーが連携し相互に補完しあい結ぶ、公共交通の充実・強化に取り組みます。
・誘導区域外の中山間地域や公共交通空白地区は、利便性の確保や地域コミュニティの維持を図るため、生活バス路線の維持とともに、デマンドタクシー等の代替交通の導入に取り組みます。

４．公共交通の利用実態把握

（１）市民アンケート調査

Ⅰ　調査概要

１　調査対象：上野原市内にお住まいの16歳以上の市民

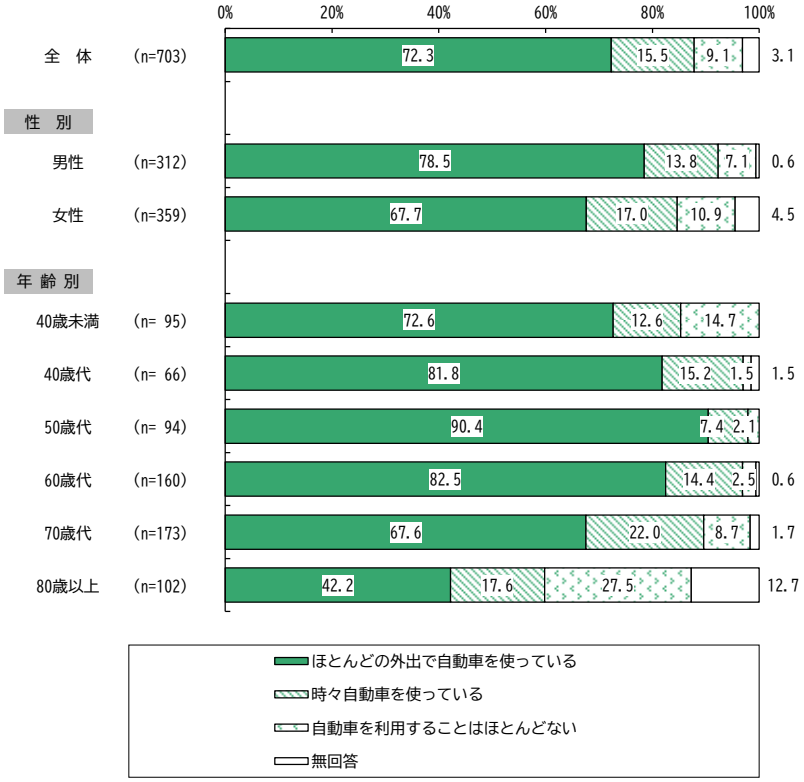
２　調査方法：郵送配付・郵送回収

３　調査期間：令和４年８月４日～８月19日

４　回収状況：配布1,800件　有効回収703件（有効回収率39.1%）

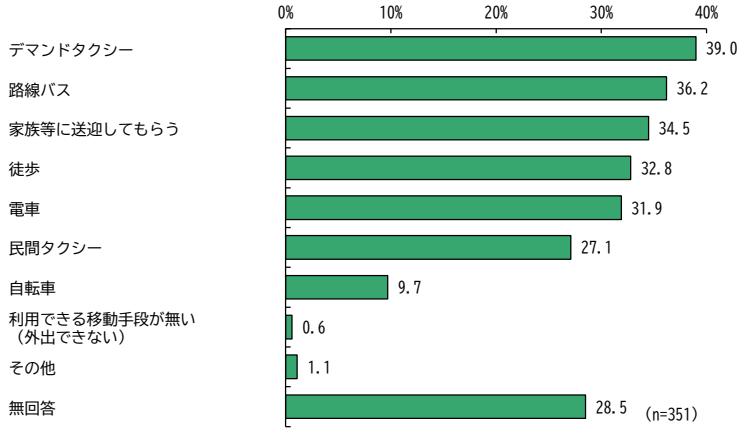
Ⅱ　調査結果

自動車の利用頻度（同乗を含む）



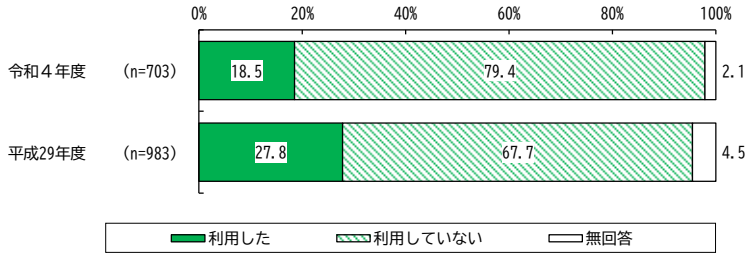
「ほとんどの外出で自動車を使っている」が、全体で約７割と最も多く、市民の移動が自動車中心であることがわかります。

運転免許返納後に利用している（利用したい）移動手段



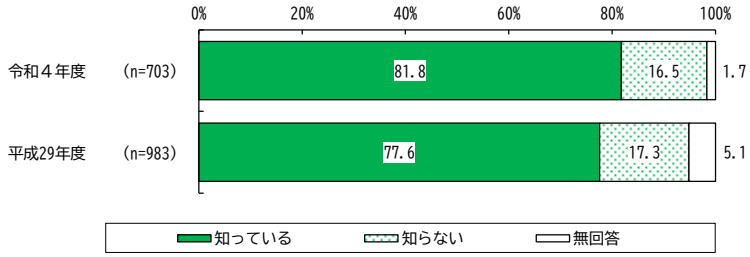
運転免許返納後の移動手段として、「デマンドタクシー」や「路線バス」の利用ニーズが一定程度あると考えられます。

過去１年間の路線バス利用状況



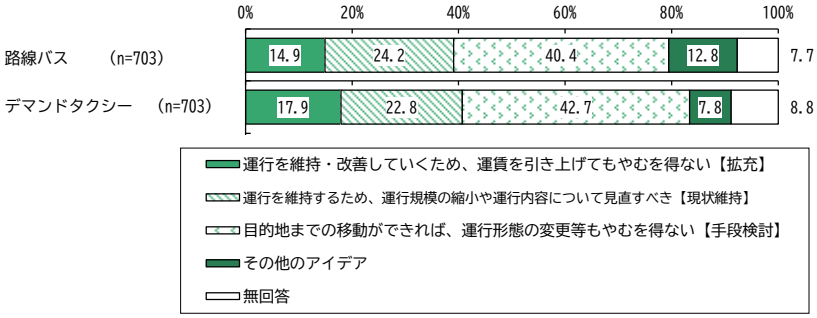
平成29年度と比べて「利用した」が9.3ポイント低くなっています。新型コロナウイルス感染症の流行も影響したと考えられます。

デマンドタクシーの認知状況



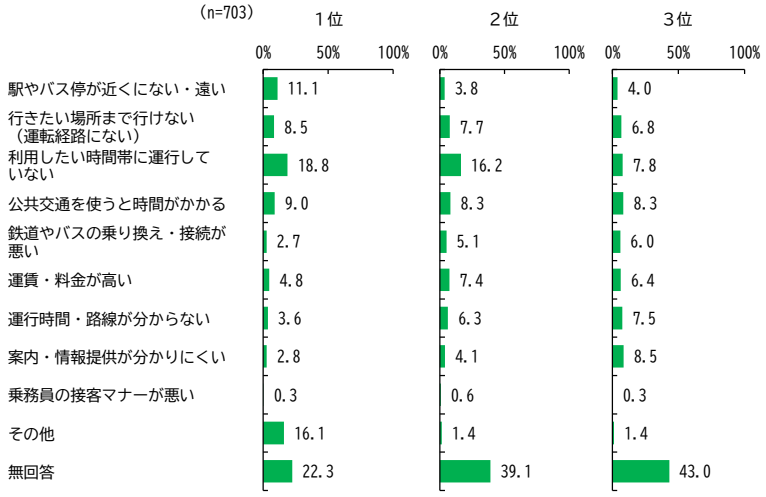
平成29年度と比べて「知っている」が4.2ポイント高くなっています。徐々にですがデマンドタクシーの認知度は向上していると考えられます。

路線バス・デマンドタクシーの維持・改善についての考え



路線バス、デマンドタクシーともに「目的地までの移動ができれば、運行形態の変更等もやむを得ない」が最も多くなっています。

公共交通を利用してない理由（利用している場合は改善してほしいこと）



【1位3点、2位2点、3位1点として得点化】

	１位	２位	３位	点数計
駅やバス停が近くにない・遠い	234	54	28	316
行きたい場所まで行けない（運転経路にない）	180	108	48	336
利用したい時間帯に運行していない	399	226	55	680
公共交通を使うと時間がかかる	189	120	56	365
鉄道やバスの乗り換え・接続が悪い	57	74	41	172
運賃・料金が高い	102	104	45	251
運行時間・路線が分からない	75	88	53	216
案内・情報提供が分かりにくい	60	58	60	178
乗務員の接客マナーが悪い	6	8	2	16
その他	339	14	7	360

１位で最も選ばれたのは「利用したい時間帯に運行していない」となっています。1位3点、2位2点、3位1点として得点化すると、「利用したい時間帯に運行していない」、「公共交通を使うと時間がかかる」、「行きたい場所まで行けない（運転経路にない）」、「駅やバス停が近くにない・遠い」の順となっており、改善が求められています。

（２）デマンドタクシー利用者アンケート調査

Ⅰ　調査概要

１　調査対象：デマンドタクシーの利用者

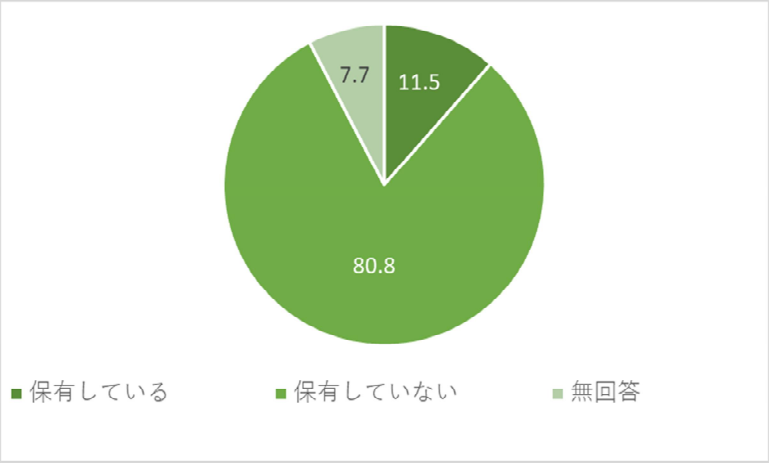
２　調査方法：デマンドタクシー運転手から利用者へ配布・郵送回収

３　調査期間：令和４年10月中に配布・回収

４　回収状況：有効回収104件

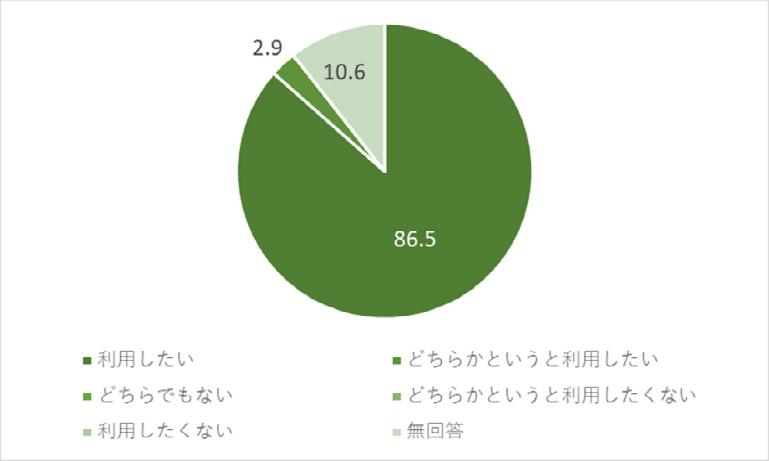
Ⅱ　調査結果

【運転免許の保有状況】



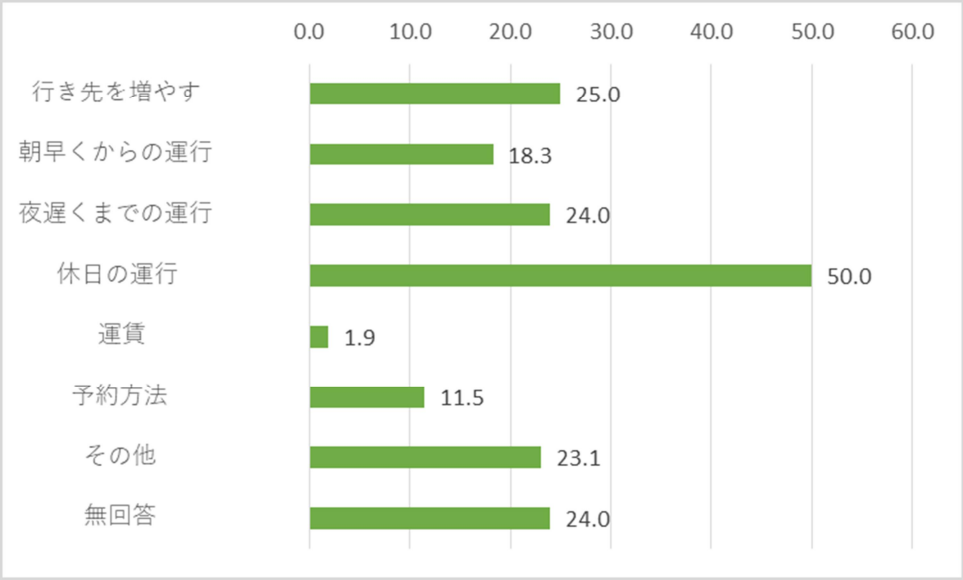
「保有していない」が80.8%で、運転免許を保有していない方の移動手段となっています。

【デマンドタクシーの利用意向】



「利用したい」が86.5%で、現在の利用者の利用意向は高くなっています。

【デマンドタクシーを利用しやすくするために求めること】



「休日の運行」が50.0%で、ニーズが高くなっています。「行き先を増やす」の具体的な場所としては「上野原駅」が多くなっています。

（３）路線バス利用者アンケート調査

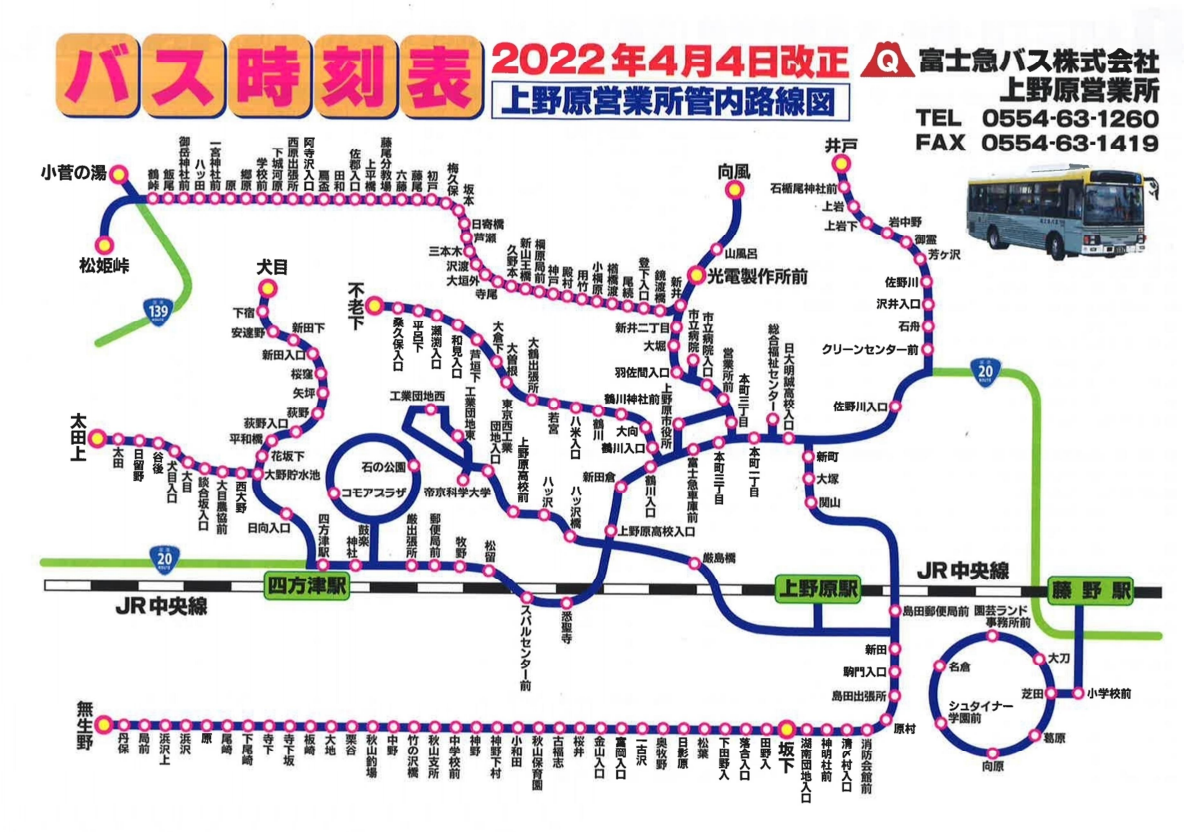
Ⅰ　調査概要

１　調査対象：路線バスの利用者（全路線）

２　調査方法：路線バス利用者へ乗車時に配布・降車時に回収

３　調査期間：令和４年９月11日（日）、９月13日（火）

４　回収状況：有効回収1,297件



資料：富士急バス株式会社　HPより

Ⅱ　調査結果

【年齢分布】

行先・方面		全体	19 才以下	20 才台	30～50 才台	60 才以上	無回答
全体	人数	1,297	218	239	399	427	14
	%	100	16.8	18.4	30.8	32.9	1.1
本町三丁目・新井・光電製作所前	人数	788	173	91	272	245	7
	%	100	22.0	11.5	34.5	31.1	0.9
飯尾・鶴峠・松姫峠・向風	人数	108	10	3	34	60	1
	%	100	9.3	2.8	31.5	55.6	0.9
井戸	人数	72	1	5	11	53	2
	%	100	1.4	6.9	15.3	73.6	2.8
犬目・太田上	人数	18	－	2	12	4	－
	%	100	－	11.1	66.7	22.2	－
不老下	人数	38	4	4	10	20	－
	%	100	10.5	10.5	26.3	52.6	－
坂下・無生野	人数	20	－	－	5	15	－
	%	100	－	－	25.0	75.0	－
中心市街地循環	人数	51	5	9	10	24	3
	%	100	9.8	17.6	19.6	47.1	5.9
帝京科学大学	人数	202	25	125	45	6	1
	%	100	12.4	61.9	22.3	3.0	0.5

最も利用が多い路線は本町三丁目・新井線となっています。全体的には「60才以上」の利用が多い傾向にありますが、本町三丁目・新井線や帝京科学大学線では沿線に高校や大学があることから、「19才以下」や「20才台」の利用が多くなっています。

【目的】

行先・方面		全体	通学	通勤	買い物	通院	交遊	その他	無回答
全体	人数	1,297	338	451	85	74	141	265	14
	%	100	26.1	34.8	6.6	5.7	10.9	20.4	1.1
本町三丁目・新井・光電製作所前	人数	788	167	336	49	38	80	144	6
	%	100	21.2	42.6	6.2	4.8	10.2	18.3	0.8
飯尾・鶴峠・松姫峠・向風	人数	108	6	15	1	15	29	39	5
	%	100	5.6	13.9	0.9	13.9	26.9	36.1	4.6
井戸	人数	72	9	17	8	4	18	43	-
	%	100	12.5	23.6	11.1	5.6	25.0	59.7	-
犬目・太田上	人数	18	-	1	3	4	8	3	-
	%	100	-	5.6	16.7	22.2	44.4	16.7	-
不老下	人数	38	7	14	7	1	3	7	-
	%	100	18.4	36.8	18.4	2.6	7.9	18.4	-
坂下・無生野	人数	20	-	5	7	1	-	7	-
	%	100	-	25.0	35.0	5.0	-	35	-
中心市街地循環	人数	51	6	12	9	11	3	13	2
	%	100	11.8	23.5	17.6	21.6	5.9	25.5	3.9
帝京科学大学	人数	202	143	51	1	-	-	9	1
	%	100	70.8	25.2	0.5	-	-	4.5	0.5

路線バスを利用する目的としては「通勤」、「通学」の割合が高くなっており、利用者の多い本町三丁目・新井線や帝京科学大学線の利用傾向が反映されたものと考えられます。飯尾・向風線や井戸線で割合が高くなっている「その他」の内容としては、ハイキング等のレジャー客の利用と推測されます。

写真：学生の利用が多い路線（午前８時頃）

写真：ハイキング客が多い路線（午前９時頃）

【今回の目的地へバスを使わずに行く場合の移動手段】

行先・方面		全体	行けない	徒歩	電車	タクシー	デマンドタクシー	車（自分で運転）	車（送迎）
全体	人数	1,297	175	790	81	278	19	73	144
	%	100	13.5	60.9	6.2	21.4	1.5	5.6	11.1
本町三丁目・新井・光電製作所前	人数	788	79	514	54	152	2	41	98
	%	100	10.0	65.2	6.9	19.3	0.3	5.2	12.4
飯尾・鶴峠・松姫峠・向風	人数	108	25	33	4	31	5	13	5
	%	100	23.1	30.6	3.7	28.7	4.6	12.0	4.6
井戸	人数	72	36	29	3	30	4	4	5
	%	100	50.0	40.3	4.2	41.7	5.6	5.6	6.9
犬目・太田上	人数	18	4	4	5	7	1	1	1
	%	100	22.2	22.2	27.8	38.9	5.6	5.6	5.6
不老下	人数	38	5	18	6	8	3	2	5
	%	100	13.2	47.4	15.8	21.1	7.9	5.3	13.2
坂下・無生野	人数	20	3	10	－	8	2	1	1
	%	100	15.0	50.0	－	40.0	10.0	5.0	5.0
中心市街地循環	人数	51	2	27	6	11	2	3	3
	%	100	3.9	52.9	11.8	21.6	3.9	5.9	5.9
帝京科学大学	人数	202	21	155	3	31	－	8	26
	%	100	10.4	76.7	1.5	15.3	－	4.0	12.9

※回答の少ない一部の選択肢を省略

今回の目的地へバスを使わずに行く場合の移動手段としては「徒歩」が多く、「タクシー」、「行けない」と続きます。路線バスに代わる交通手段が乏しいことを示しています。

（４）路線バス乗降調査（OD調査）

Ⅰ　調査概要

１　調査対象：路線バスの利用者（全路線）

２　調査方法：調査員による観測

３　調査期間：令和４年９月11日（日）、９月13日（火）

【乗車の多いバス停】

行先・方面	1 位	2 位	3 位
本町三丁目・新井・光電製作所前	上野原駅（446 人）	日大明誠高校入口（90 人）	大堀（57 人）
飯尾・鶴峠・松姫峠・向風	上野原駅（63 人）	日大明誠高校入口（5 人）	新井（4 人）
井戸	上野原駅（63 人）	クリーンセンター前（3 人）	上岩下（2 人）
犬目・太田上	四方津駅（3 人）	新町、他（2 人）	巌出張所、他（1 人）
不老下	上野原駅（8 人）	日大明誠高校入口（6 人）	大曾根（5 人）
坂下・無生野	上野原駅（9 人）	消防会館前、他（2 人）	坂下、他（1 人）
中心市街地循環	上野原駅（31 人）	上野原市役所（5 人）	新町、他（3 人）
帝京科学大学	上野原駅（124 人）	東京西工業団地入口（56 人）	工業団地東、他（5 人）

【降車の多いバス停】

行先・方面	1 位	2 位	3 位
本町三丁目・新井・光電製作所前	上野原駅（306 人）	日大明誠高校入口（95 人）	新町（77 人）
飯尾・鶴峠・松姫峠・向風	上野原駅（34 人）	鶴峠（20 人）	新井（13 人）
井戸	井戸（45 人）	上野原駅、他（6 人）	石楯尾神社（5 人）
犬目・太田上	四方津駅、他（3 人）	本町三丁目、他（1 人）	—
不老下	上野原駅（26 人）	島田郵便局前、他（2 人）	本町三丁目、他（1 人）
坂下・無生野	上野原駅（7 人）	新田（4 人）	無生野、他（1 人）
中心市街地循環	上野原駅（12 人）	日大明誠高校入口（7 人）	上野原市役所（6 人）
帝京科学大学	上野原駅（73 人）	東京西工業団地入口、帝京科学大学（52 人）	上野原高校前（14 人）

乗降ともに「上野原駅」が多くなっています。行先・方面によっては、乗降数が多いバス停でも10人未満となっています。

【乗降０人のバス停】

行先・方面	バス停
本町三丁目・新井・光電製作所前	山風呂、向風
飯尾・鶴峠・松姫峠・向風	島田郵便局前、関山、営業所前、鏡渡橋、登下入口、楢橋渡、小椢原、殿村、椢原局前、芦瀬、日寄橋、坂本、梅久保、藤尾、六藤、藤尾文教場、上平橋、扁盃、郷原、原、一宮神社前、八ッ田
井戸	佐野川入口、石舟、芳ヶ沢、御霊、上岩
犬目・太田上	関山、大塚、日大明誠高校入口、新田倉、上野原高校入口、スバルセンター前、松留、牧野、コモアプラザ、鼓楽神社、花坂下、荻野入口、荻野、桜窪、新田入口、新田下、下宿、西大野、大目農協前、談合坂入口、大目、犬目入口、谷後、日留野、太田、太田上
不老下	関山、車庫前、大向、大鶴出張所、大倉下、芦垣下、和見入口、瀬渕入口、平呂下
坂下・無生野	本町三丁目、本町一丁目、日大明誠高校入口、新町、島田郵便局前、駒門入口、原村、田野入、落合入口、下田野入、松葉、日影原、奥牧野、一古沢、富岡入口、金山入口、古福志、小和田、中学校前、秋山支所、竹の沢橋、釣場、栗谷、大地、坂崎、寺下坂、寺下、下尾崎、尾崎、原、浜沢、浜沢上、局前、丹保
中心市街地循環	鶴川入口
帝京科学大学	島田郵便局前、関山、大塚、本町一丁目、車庫前、鶴川入口、新田倉、厳島橋、八ツ沢

調査期間中に乗車、降車ともになかったバス停は上記のとおりで、行先・方面によっては、乗降０人のバス停の方が多い場合もあります。

５．地域公共交通網形成計画の評価

上野原市地域公共交通網形成計画に位置付けられた施策について、計画の目標ごとに評価を実施しました。

１.地域公共交通の利便性向上

実施事業	進捗・評価
①公共交通の役割分担の明確化	役割分担について議論してきましたが、将来的な役割分担について利用者のニーズを勘案しながら、市民の移動が滞らないように検討していく必要があります。
②新たな公共交通の導入	循環バスは令和元年から実証運行を重ね、令和３年には本格運用を開始しましたが、このコースが的確に市民のニーズを反映しているかを注視していく必要があります。スクールバスの活用については制度面等の問題からも時期尚早と判断されます。
③乗継・待合環境の整備	まちづくり施策と連携した交通結節や拠点整備は推進出来ていないものの、市民ニーズに合わせたバス停位置変更等の環境整備に取り組みました。
④車両の規格の検討	効率的な運用を考慮して、小型化の議論をしてきましたが、費用面や最大利用者数を勘案する観点から実現はしていません。
⑤ニーズを把握する仕組みの構築	各地区の民生委員児童委員の集会に出向き、公共交通の利用に関する要望等を把握するなど取り組みました。今後も地域の実際の声を把握していく必要があります。
⑥その他、利便性の向上に資すること	交通事業者と市担当部署で定例会議を設け、情報共有をしています。今後も市民ニーズを的確に反映できるように継続して取り組みます。

指標	目標値（令和３年度）	実績値（令和４年度）
路線バス満足度	3.06以上	3.0
デマンドタクシー満足度	3.05以上	3.1

２.地域公共交通の利用促進

実施事業	進捗・評価
⑦わかりやすい情報発信	交通事業者から提供されるデータについて定例会議で共有しているほか、地域公共交通だよりによる広報を行い、主にデマンドタクシーの認知度の向上を図っています。
⑧公共交通利用への転換促進	工業団地内に路線バスの停留所が作られたことで、路線バスの利用への転換も見られました。高齢者の運転免許返納促進事業も実施しました。
⑨その他、利用の促進に資すること	地域公共交通だより以外の広報には課題があるため、商工会や企業等と連携した取り組みが必要となっています。

指標	目標値（令和３年度）	実績値（令和３年度）
路線バス利用者数	888,000人以上	579,000人
過去１年間の路線バスを利用した人の割合	27.8%以上	18.5%（※）
デマンドタクシー利用者数	18,000人	10,618人
デマンドタクシーの認知度	77.6%以上	81.8%（※）

※「過去１年感の路線バスを利用」「デマンドタクシーの認知度」については、令和４年度に実施したアンケート調査の結果

３.持続可能な地域公共交通の確立

実施事業	進捗・評価
⑩地域への公共交通の現状の発信	デマンドタクシーについては、利用状況等を地域公共交通だよりにより情報発信しています。
⑪地域で公共交通を「創り、守り、育てる」意識の醸成	手法等について検討中であり未着手となりました。近隣市で実施している乗り方教室等の開催を検討しています。
⑫採算性の向上	デマンドタクシーについては、まず市民の移動手段として確立させるために採算性を厳しい中でも運用してきました。今後は運行維持のため、委託方法等を含めて検討していく必要があります。
⑬その他、持続可能な地域公共交通の確立に資すること	公共交通の利用促進等に取り組む団体等の表彰については、該当がなく未実施となりました。

指標	目標値（令和３年度）	実績値（令和３年度）
公共交通に関する市からの補助金・負担金等の支出額	5,382万円未満	5,624万円
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	８回（公共交通のたよりとデマンドタクシーに関するチラシによる啓発）

Ⅲ　地域公共交通の課題と解決の方向性

１．地域公共交通の課題

（１）人口減少、少子高齢化の進行に対し、自動車中心社会からの転換を目指す必要がある

上野原市では、自動車の利用率が高く、鉄道やバスの利用頻度は低くなっておりますが、自動車を運転できない移動制約者に通勤・通学等でよく利用されるなど、移動手段として重要な役割を担っています。特に、鉄道利用者は東京都内など市外への移動、バスは市内や近隣地域への移動に利用されています。

また、人口減少・高齢化がすでに進行し、交通需要が減少しているとみられる地域・地区があります。高齢者世帯は増加を続けていることから、今後、買い物や通院などの日常の移動が困難となる高齢者が増加することも考えられます。

今後、交通需要の減少により、鉄道、バスとも、現行の運行サービス水準の維持が困難となる可能性がある一方で、高齢化の進行により公共交通の役割は、より重要になると考えられます。

（２）持続可能な公共交通を確立していく必要がある

人口減少・高齢化に伴う将来的な税収減や社会福祉費の増加により、市が運行経費の一部を負担している公共交通への財政的な影響も予想されます。

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ています。

しかしながら、バス・デマンドタクシー路線の区間、バス停、便によっては、利用者数が非常に少ないところもあります。

今後とも公共交通を維持していくためには、市が運行経費の一部を負担している公共交通に対して、費用対効果に留意するなど、持続可能性を考慮していくことが必要です。また、利用状況に応じた運行内容の見直し及び改善を図る必要があります。

（３）まちづくりの将来ビジョンと連動した公共交通体系を構築する必要がある

今後の人口見通しを踏まえるとともに、本市のまちづくりの将来像や方針を踏まえた地域公共交通体系の構築が必要です

本市の中長期の将来展望を示す「第２期上野原市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、「多くの人が訪れ、住みたくなるまちづくり」を目標の１つとし、交流人口・関係人口を増やすことや、都市圏からの移住者を増やすことを推進しています。目標実現のためには、本市を訪れた人が不便しない公共交通があることは大きな要素であると考えられます。

また、まちづくりの指針となる「上野原市都市計画マスタープラン」では、「コンパクトな市街地・地区拠点の形成と連携」を目標に掲げているほか、「上野原市立地適正化計画」においても、居住誘導区域内での行政サービス・医療・福祉・商業施設等への重点的なアクセスを強化し、「歩いて暮らせる生活圏」を構築するとしています。地域公共交通はこうしたまちづくりの将来ビジョンと連動したものである必要があります。

2．課題解決の方向性

上野原市における公共交通の課題に対して、課題解決の方向性を検討します。

課題	（1） 人口減少、少子高齢化の進行に対し、自動車中心社会からの転換を目指す必要がある	（2） 持続可能な公共交通を確立していく必要がある	（3） まちづくりの将来ビジョンと連動した公共交通体系を構築する必要がある

↓

方向性	① 高齢化社会に対応した移動手段の確保	② 地域公共交通に対する利用意識の醸成	③ 公共交通の役割分担明確化による適切な配置	④ 利用状況に応じた見直し・改善	⑤ 集約型都市構造の推進	⑥ 多様な主体の連携による公共交通の維持

主な検討項目（数字は対応する方向性）

- 利用ニーズの高い施設等へのルート検討（①③④⑤）
- 健康づくり施策（運動・外出促進）との連携（①⑥）
- 地域公共交通についてのPR方法（②）
- 乗り方教室等の開催による乗り方の周知（②）
- 将来を見据えた役割分担に基づく市民ニーズへの対応（①③⑤）
- 費用対効果を踏まえた経路・ダイヤの見直し（③④）
- 改善のための検証方法の設定（④）
- まちづくり施策との連携方法（⑤⑥）
- 新技術を活用した公共交通体系の調査・研究（①⑤⑥）
- 地域の輸送資源の活用のための調査・研究（①⑥）

Ⅳ　将来像と基本方針等

１．地域公共交通の将来像の設定

上野原市が目指す将来都市像の実現に向けた、地域公共交通の将来像を設定します。

■上野原市における地域公共交通の将来像

多くの人が公共交通を使って、便利で気軽に移動ができる、暮らしやすいまちの実現
ー みんなで支える持続可能な地域公共交通 ー

■上野原市における地域公共交通の特性と役割

機能分類	交通機関等	特性・役割
広　域　幹　線	ＪＲ中央線	○東京都内や市外など比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡
地 域 内 幹 線	路線バス	○市街地内の住宅地から鉄道駅へのアクセス、主要施設へのアクセスなど、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡
支　　線	デマンドタクシー	○公共交通不便地域の解消や公共公益施設などへの連絡など、一般の路線バスを補完
面　的　輸　送	タクシー、企業等送迎バス	○個別の移動ニーズに対応し、面的なサービスを提供
交通結節拠点	ＪＲ上野原駅	○上記地域内生活交通の乗継ぎ拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報等機能強化を図るべき拠点

２．基本方針の設定

上野原市における公共交通の課題に対して、課題解決の方向性の検討結果に基づき、以下に掲げる基本方針を設定します。

基本方針１　多くの人が利用しやすい公共交通に！

人口減少、少子高齢化が進行する中で、日常の移動が難しい方、また、市外からの来訪者も含め、市内で多くの人が便利で気軽に公共交通を利用できるように、鉄道、路線バス、デマンドタクシーといった各交通手段をそれぞれの特性や役割分担、利用状況、利用ニーズに応じて、適切に配置・運行するとともに、交通手段相互の連携を円滑にし、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を図ることが必要です。

基本方針２　将来にわたって持続可能な公共交通に！

利便性の高い公共交通の構築を目指す一方で、今後の人口減少・少子高齢化に伴う交通需要の減少による公費負担の増加が予想される中、出来るだけ財政への影響を少なくするため、特に、市が運行経費の一部を負担しているバス路線等が、今後とも、自立運行していくことが可能となるよう、効率的な運行内容への改善を進めていくことが必要です。

基本方針３　まちづくりと整合が取れた、多様な主体の連携による公共交通に！

本市のまちづくりの指針・目標として、「多くの人が訪れ、住みたくなるまちづくり」、「コンパクトな市街地・地区拠点の形成と連携」、「歩いて暮らせる生活圏」といった方向性が掲げられています。このような将来都市像と整合の取れた公共交通ネットワークの構築を実現するためには、地域住民との協力をはじめとして、多様な主体が連携しながら、都市運営の一環として地域公共交通施策を推進していく必要があります。

３．計画の目標

基本方針１　多くの人が利用しやすい公共交通に！

■目標

地域住民や市に訪れた人が公共交通を使って自由に移動している。

■指標

指標	現況値（R3）※1	目標値（R9）
路線バス年間利用者数	579,000人	677,000人　※2
デマンドタクシー年間利用者数	10,618人	15,000人　※3

※1　路線バス：令和２年10月～令和３年９月、デマンドタクシー：令和３年10月～令和４年９月の実績値

※2　コロナ影響前の一人あたりの乗車数(35回)を令和9年の人口予想値から算出、R9人口19,332人×35回＝676,620≒677,000

※3　コロナ影響前の利用者数を目標値として設定

基本方針２　将来にわたって持続可能な公共交通に！

■目標

地域公共交通事業が一定のサービス水準を満たしながらも、適正な負担額の中で抑えられている。

■指標

指標	現況値（R3）	目標値（R9）
公共交通に関する市からの補助金・負担金等の支出額	56,245,000円	現況値より改善

基本方針３　まちづくりと整合が取れた、多様な主体の連携による公共交通に！

■目標

まちづくりの指針、将来都市像との整合を意識した施策の推進がされている。

■指標

指標	現況値（R4）	目標値（R9）
市庁内における横断的な協議の場の設置と協議	未設置	市庁内で横断的な協議がされている

Ⅴ　目標達成のための事業及び実施主体等

基本方針１　多くの人が利用しやすい公共交通に！

１－１　広域幹線（鉄道）の継続運行

甲府・河口湖方面及び東京都方面を連絡します。交通需要に応じた適正なサービスを提供します。

■事業エリア

ＪＲ中央線（市内拠点においてはＪＲ上野原駅、ＪＲ四方津駅）

■実施主体

鉄道事業者

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
継続実施（事業評価：必要に応じ随時）				

１－２　地域内幹線（路線バス）の継続運行と見直し

市街地内の住宅地から鉄道駅へのアクセス、主要施設へのアクセスなど、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡します。

運行経費の一部を負担している路線については、利用実態、利用者需要に応じた運行内容の見直し、改善等を行うことにより、持続可能な公共交通を目指します。

■事業エリア

市内全域

■実施主体

路線バス事業者、上野原市

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
継続実施・随時見直し（事業評価:毎年）				

１－３　地域内フィーダー（デマンドタクシー）の継続運行と見直し

【地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー補助）活用事業】

交通不便地域の解消や公共公益施設などへの連絡など、路線バスを補完します。

収支率は約10%と財政上は厳しい運用となっており、今後もすぐに改善が見込まれるものではありませんが、特に交通不便地域に住む地域住民の日常生活に必要な移動を確保するために、地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー補助）制度を活用しながら実施していきます。また、上記制度の趣旨である「地域公共交通の確保、維持、改善」の観点から、利用実態、利用者需要に応じた運行内容の見直し、改善等を行うことにより、持続可能な公共交通を目指します。

■事業エリア

市内全域

■実施主体

デマンドタクシー事業者、上野原市

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
継続実施・随時見直し（事業評価:毎年）				

１－４　デマンドタクシーのあり方検討

デマンドタクシーは交通不便地域の解消や高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段として一定の認知を得てきました。その中で利用者からは、ＪＲ上野原駅への乗り入れや土日祝の運行などの要望を受けています。利用者の要望に合わせ利便性を高めることも重要ですが、一方で、路線バスは地域内幹線として、また、デマンドタクシーは支線として、それぞれの役割を担い、共存共栄を図ることが必要です。

そのため、路線バス、デマンドタクシー、または民間タクシーなどの役割を、今後少子高齢化が進み、公共交通全体の利用者が減少していく可能性なども考慮した、中長期的な視点に立って明確化しつつ、デマンドタクシーのあり方を検討していきます。

■事業エリア

市内全域

■実施主体

上野原市、路線バス事業者、民間タクシー事業者

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
協議				
実証運行・随時見直し				
		検証を行ったうえで本格運行へ移行		
進捗状況の報告及び事業評価（毎年）				

１－５　バス等利用環境の改善

利用者の利用継続を図るための施設整備を講じ、バス待ち時の安全性確保、快適性向上を図ることを目的とします。

・バス停周辺の安全確保のための整備
・低公害車両、ノンステップバス等の充実

■事業エリア

路線バス・デマンドタクシー停留所設置箇所（利用者の要望に合わせて検討）

■実施主体

上野原市、路線バス事業者

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
（利用者の要望に合わせ）随時実施（事業評価:必要に応じ随時）				

１－６　公共交通に関するわかりやすい情報発信

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、ホームページやＳＮＳなども活用して広く情報発信することで、利便性の向上と利用促進を図ります。

・公共交通だよりの継続発行
・市の公式ＳＮＳ（ＬＩＮＥ等）を活用したプッシュ型の情報発信
・観光客や外国人にもわかりやすい情報内容の整理

■事業エリア

市内全域

■実施主体

上野原市、交通事業者

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
継続実施・随時見直し（事業評価:毎年）				

基本方針２　将来にわたって持続可能な公共交通に！

２－１　モビリティ・マネジメントの推進

本市は、自動車中心社会であり、公共交通利用者が少ない状況にあります。利用者を増やしていくためには、市民の移動が自動車に頼る状態から公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へと少しずつ変えていく取り組みである「モビリティ・マネジメント」の考え方を推進していくことが重要です。

・バスの乗り方教室の開催（学校教育との連携を含む）
・転入者への公共交通に関する情報提供と支援
・健康増進施策と連携した取組の実施
・エコ通勤の促進（企業への働きかけ）
・山梨県の実施する啓発事業等と連携し、その取り組みを周知
・商業施設等と連携した利用促進施策の検討（ポイントカード制度・割合制度等）

■事業エリア

市内全域

■実施主体

上野原市、交通事業者、企業等関係団体

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
検討				
準備が整い次第実施・検証・見直し（事業評価:毎年）				

２－２　高齢者運転免許証返納の促進

近年、高齢の運転者による事故が社会問題となっています。本市では、高齢者運転免許自主返納支援事業を実施しており、高齢者の運転免許の自主返納を推進しています。今後も高齢化社会に対応し、高齢者の安全を図るため、運転免許自主返納を促進します。

・高齢者運転免許自主返納支援事業の実施
・運転免許自主返納のＰＲ（高齢者の家族への広報も含む）
・健康増進施策と連携した取組の実施
・商業施設と連携した特典制度の検討（割引制度等）

■事業エリア

市内全域

■実施主体

上野原市、交通事業者、警察署

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
【高齢者運転免許自主返納支援事業】継続実施・随時見直し（事業評価:必要に応じ随時）				
検討	準備が整い次第実施（事業評価:必要に応じ随時）			

２－３　デマンドタクシー及び不採算バス路線の改善

デマンドタクシー及び補助金を支出して運行しているバス路線については、市財政への影響を考慮するとともに、今後も市民全体の理解を得られた状態で維持していくことを目的に、ガイドラインの策定や改善方法の検討を十分にしたうえで、路線の見直し・改善を行います。

・不採算路線の改善・見直しのためのガイドラインの策定
・デマンドタクシーの委託方法や支払い方法の検討

■事業エリア
市内全域

■実施主体
上野原市、交通事業者

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
【デマンド】検討･協議･実行（事業評価：毎年）				
【バス】協議・随時見直し（事業評価：毎年）				

※デマンドタクシーの委託期間は２年間であり、期間ごとに受託者を選定する

２－４　新技術を活用した公共交通体系の検討

持続可能な地域公共交通の実現、ドライバーの確保といった課題に対しては、コストや人的資源の投入により改善を図っていく手法だけではなく、最先端技術を活用した地域公共交通の利便性の向上や効率性の確保について検討していきます。

・本市の実情に合った移動手段や方法の調査・研究
・実証実験による検証

■事業エリア
市内全域

■実施主体
上野原市、交通事業者、企業等関係団体

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
検討・準備が整い次第実施				
		実証・随時見直し（事業評価：必要に応じ随時）		

基本方針３　まちづくりと整合が取れた、多様な主体の連携による公共交通に！

３－１　多様な主体の連携・協議の体制整備

「多くの人が訪れ、住みたくなるまちづくり」、「コンパクトな市街地・地区拠点の形成と連携」、「歩いて暮らせる生活圏」といった本市のまちづくりの指針と整合の取れた公共交通ネットワークの構築を実現するためには、本市が抱える公共交通に関する課題を多用な主体と共有し、協議する場を設ける必要があります。

・地域公共交通活性化協議会の開催
・交通事業者との連絡部会の開催
・市庁内における横断的な協議の場の設置検討（政策・まちづくり・観光・福祉等）

■事業エリア
市内全域

■実施主体
上野原市、交通事業者

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
【地域公共交通活性化協議会・交通会議】継続実施（事業評価：毎年）				
検討	準備が整い次第実施（事業評価：必要に応じ随時）			

３－２　交通機関相互の連携

鉄道駅において交通結節点として、バスを待っている時の環境を整備するとともに、鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎに要する時間が適切となる運行ダイヤを設定することにより、乗り継ぎに伴う移動の負担の軽減、時間短縮を図ります。

・ダイヤ等の改善要望の共有
・イベント等での連携

■事業エリア
市内全域

■実施主体
上野原市、鉄道事業者、路線バス事業者

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
継続実施・随時見直し（事業評価：必要に応じ随時）				

３－３　モビリティ・マネジメントの推進（再掲）

・バスの乗り方教室の開催
・転入者への公共交通に関する情報提供と支援
・健康増進施策と連携した取組の実施
・エコ通勤の促進（企業への働きかけ）
・山梨県の実施する啓発事業等と連携し、その取り組みを周知
・商業施設等と連携した利用促進施策の検討（ポイントカード制度・割合制度等）

■事業エリア
市内全域

■実施主体
上野原市、交通事業者、企業等関係団体

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
検討				
準備が整い次第実施・検証・見直し（事業評価：毎年）				

３－４　多様な輸送資源の活用可能性の検討

公共交通不便地域解消、高齢者の移動手段確保、バス・タクシーの乗務員不足の解決策として、病院や企業、学校の送迎バスに一般旅客を混乗することが考えられます。一方、送迎バスは本来の輸送目的のために運行しており、混乗の実現には解決すべき事項があります。そのため、他自治体の事例等を参考にしつつ、各関係者の意見等を聞きながら混乗の可能性を検討・協議していきます。

・本市の実情に合った移動手段や方法の調査・研究
・関係者や専門家へのヒアリング・協議

■事業エリア
市内全域、スクールバス運行区域

■実施主体
上野原市、企業等関係団体、交通事業者、小中学校、教育委員会

■事業実施スケジュール

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
検討･協議				
準備が整い次第実施				
実証・随時見直し（事業評価：必要に応じ随時）				

Ⅵ　計画の評価と達成状況の評価

１．評価方法

実施スケジュールに沿って事業を実施した後、進捗状況や成果を定期的に把握・モニタリングし、計画の達成状況を評価します。その評価結果を踏まえて改善策を検討した上で、改めて事業を実施し、目標達成へと近づけていきます。

事業の推進や必要に応じた計画の見直しを行うため、計画の策定（Plan）、事業の実施（Do）、進行管理・評価の実施（Check）、評価結果を受けた見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルによる計画の進行管理を、上野原市地域公共交通活性化協議会において行います。

基本的に、毎年開催する上野原市地域公共交通活性化協議会の場において、本計画に記載する事業の進捗と評価を報告していくものとします。

■ＰＤＣＡサイクルによる計画の進行管理

Ｐｌａｎ （計画）	地域公共交通計画に基づき、上野原市地域公共交通活性化協議会が具体的な実施事業を検討し、計画策定を行います。
Ｄｏ （実施）	目標を達成するために講じる実施事業を、実施スケジュールに沿って実施していきます。なお、目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。
Ｃｈｅｃｋ （評価）	目標を達成するために講じる実施事業が実施スケジュールに沿って進行されているか、また、目標が達成されているかについて、定期的に進行管理・評価を実施します。 目標については、設定した目標値への達成状況を確認します。
Ａｃｔｉｏｎ （改善）	実施事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取り組みの見直しや改善を図ります

■事業の評価スケジュール

	令和 ５年度	令和 ６年度	令和 ７年度	令和 ８年度	令和 ９年度
１－１　広域幹線（鉄道の継続運行）	○	○	✔	○	✔
１－２　地域内幹線（路線バス）の継続運行と見直し	●	●	✔	●	✔
１－３　地域内フィーダー（デマンドタクシー）の継続運行と見直し	●	●	✔	●	✔
１－４　デマンドタクシーのあり方検討	●	●	✔	●	✔
１－５　バス等利用環境の改善	○	○	✔	○	✔
１－６　公共交通に関するわかりやすい情報発信	●	●	✔	●	✔
２－１　モビリティ・マネジメントの推進	●	●	✔	●	✔
２－２　高齢者運転免許証返納の促進	○	○	✔	○	✔
２－３　デマンドタクシー及び不採算バス路線の改善	●	●	✔	●	✔
２－４　新技術を活用した公共交通体系の検討	○	○	✔	○	✔
３－１　多様な主体の連携・協議の体制整備	●	●	✔	●	✔
３－２　交通機関相互の連携	○	○	✔	○	✔
３－３　モビリティ・マネジメントの推進（再掲）	●	●	✔	●	✔
３－４　多様な輸送資源の活用可能性の検討	○	○	✔	○	✔

凡例　●：実施、○：必要に応じて実施、✔：令和７年度に中間評価、令和９年度に最終評価を実施