

笛吹市地域公共交通計画 (案)

笛 吹 市
令和 5 年 2 月

目 次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景及び目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	3
1.3.1 第二次笛吹市総合計画	4
1.3.2 第2期笛吹市まち・ひと・しごと創生総合戦略	6
1.3.3 笛吹市都市計画マスタープラン*	7
1.3.4 第3次笛吹市観光振興計画	8
1.3.5 第3次笛吹市地球温暖化対策実行計画	9
1.4 計画の対象	10
1.5 計画の期間	10
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	11
2.1 地域特性	11
2.1.1 人口動態	11
2.1.2 人の動き	15
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況	17
2.1.4 自動車保有状況	22
2.1.5 高齢者の事故件数	23
2.1.6 観光来訪者	23
2.2 地域公共交通の現状	25
2.2.1 既存の地域公共交通網*	25
2.2.2 地域公共交通の利用状況	27
2.2.3 地域公共交通の運営状況	36
2.3 市民アンケート調査	37
2.3.1 市民アンケートの実施概要	37
2.3.2 主な調査結果	38
2.4 公共交通を取り巻く現状・課題の整理	48
第3章 計画の基本方針と計画目標	49
3.1 計画の基本方針等	49
3.1.1 各公共交通の基本的な考え方とそれぞれの役割	52
3.1.2 既存公共交通の機能	53
3.1.3 現状のバス等の必要性・有効性	54
3.1.4 市民、交通事業者、行政の役割	56
3.2 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の体系	57
第4章 目標達成に向けた施策	58
4.1 施策・事業の実施内容	58
第5章 目標の評価指標と計画の進行管理	68

5.1 目標の評価指標	68
5.2 計画の推進	70
5.2.1 推進・管理体制.....	70
5.2.2 進行管理	70
5.2.3 多様な関係者との連携・協働.....	70
用語解説	71

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や移動手段に関する国民の選好の多様化等の社会経済情勢の変化に伴い、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあります。また、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要があることなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっています。

こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確にこたえるため、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線、ダイヤ及び運賃の見直しや、新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源*を総動員しながら、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、施行されました。

本市の公共交通は、JR 中央本線が東西に運行し、東京都へのアクセス手段である高速バスが運行しています。また、石和温泉駅を中心として各地域に向けて放射状に、民営バス、自主運営バス、市営バス、デマンドタクシーを運行しており、施設等による送迎事業も運行されています。このほかに、市内外への移動手段として一般タクシーが運行しています。

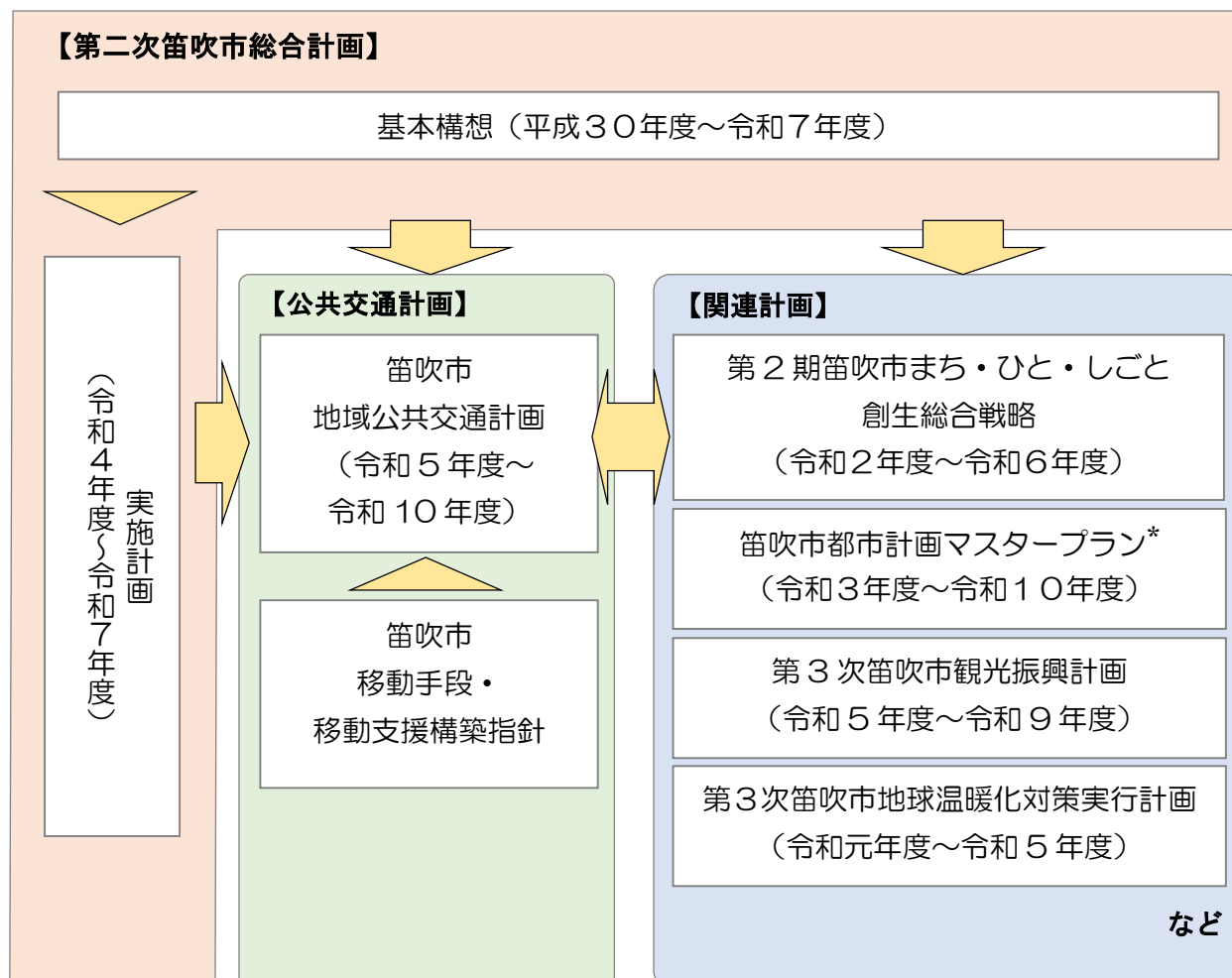
これに加えて、交通弱者等への外出支援として、運転免許証自主返納支援事業（タクシー券の交付）、高齢者外出支援事業（タクシー助成）、福祉タクシー利用助成（タクシー助成）を実施しています。

地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が減少し、交通事業者を取り巻く環境が厳しい状況となり、その維持が大きな課題となっています。また、今後人口減少が見込まれるなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化してきており、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと、郊外部の居住エリアを公共交通でつなぐことにより、まちづくりと連携した快適な市民生活を維持する必要があります。

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

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「第二次笛吹市総合計画」や関連計画の「笛吹市都市計画マスタープラン*」などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープラン*として策定します。



1.3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

本市の公共交通に係わる上位関連計画の位置づけ、施策・プロジェクトを整理し、政策連携を検討する上での基礎資料としました。整理した計画は次のとおりとなります。

各計画、施策・プロジェクトとの整合を図り、まちづくりと連携した施策・事業推進を検討します。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年
第二次笛吹市総合計画 基本構想	平成 30 年 3 月
第二次笛吹市総合計画 実施計画	令和 4 年 3 月
第 2 期笛吹市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和 1 年 3 月
笛吹市都市計画マスタープラン*	令和 3 年 3 月
第 3 次笛吹市観光振興計画	令和 5 年 3 月 (策定中)
第 3 次笛吹市地球温暖化対策実行計画	平成 31 年 3 月

1.3.1 第二次笛吹市総合計画

「第二次笛吹市総合計画（基本構想・実施計画）」は、本市のあるべき姿と進むべき方向性の基本的な指針として市民にまちづくりの長期的な展望を示すものであり、本市の最上位計画に位置づけられます。

「基本構想」は目指すべき理念を定め、将来都市像や土地利用構想、将来人口を示し、まちづくりの基本的な方向である施策大綱について定めており、8年間を計画期間としています。

基本計画となる「実施計画」では、「基本構想」に基づき、将来都市像の実現に向けての施策を定めており、計画期間は4年としています。

■第二次笛吹市総合計画「基本構想」の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	第二次笛吹市総合計画「基本構想」
策定年度	平成29年度（2017年度）
計画の期間	平成30年度（2018年度）～令和7年度（2025年度）（8年間）
将来都市像	ハートフルタウン笛吹 ～優しさあふれるまち～
基本目標	1. 幸せ実感 ころ豊かに暮らせるまち 2. 幸せ実感 にぎわいあふれるまち 3. 幸せ実感 100年続くまち
施策	■施策 幸せ実感 ころ豊かに暮らせるまち 1. 子育てしやすいまちづくりのまち 2. 誰もが安心して暮らせるまちづくり 3. 人と文化を育むまちづくり 幸せ実感 にぎわいあふれるまち 1. 再び訪れたいまちづくり 2. 実り豊かなブランド農林業づくり 3. 活力ある地域経済づくり 4. 移り暮らせる魅力あるまちづくり 幸せ実感 100年続くまち 1. 将来を見据えた土地利用を推進するまちづくり 2. 安全、安心で災害に強いまちづくり 3. 快適な生活環境づくり 4. 市民が起点、地域社会を支える協働のまちづくり 5. 将来を見据えた行財政づくり

■第二次笛吹市総合計画「基本計画」の概要（一部抜粋）

項目	内容							
計画名	第二次笛吹市総合計画「基本計画」							
策定年度	令和3年度（2021年度）							
計画の期間	令和4年度（2022年度）～令和7年度（2025年度）（4年間）							
公共交通に関する内容								
■施策 施策 3.3 快適な生活環境づくり 施策 3.3.4 効率的な交通ネットワーク □基本方針 高齢者などの交通弱者*をはじめとする利用者のニーズに応え、地域の実情に即した効率的な公共交通ネットワーク*の構築を進め、利用を促進します。 □数値目標 <table><thead><tr><th>指標名</th><th>基準値 (令和2年度)</th><th>目標値 (令和7年度)</th></tr></thead><tbody><tr><td>市営バス等利用者数</td><td>2.4万人</td><td>2.8万人</td></tr></tbody></table> □主な事業内容 <公共交通ネットワーク*の構築> ●市民の移動を支援する仕組みの構築 ○市民の移動を支援する仕組みの構築 移動支援仕組みの構築指針に基づき、市民の移動に関するニーズに応じ、既存事業の集約や改善、AIデマンド交通*等、新たな移動支援の研究を行い、笛吹市の実情に合った移動支援の仕組みを構築します。 ●市営バス運行事業 ○公共交通網*の確保 市民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、公共交通空白地域*において、日常生活に必要な移動手段として、市営バスの運行（生活の足）を維持確保します。 ●デマンド交通*運行事業 ○公共交通空白地域*の解消 公共交通空白地域*における市民、特に高齢者等の日常生活に必要な移動手段として、デマンドタクシーの運行（生活の足）を維持確保します。			指標名	基準値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)	市営バス等利用者数	2.4万人	2.8万人
指標名	基準値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)						
市営バス等利用者数	2.4万人	2.8万人						

1.3.2 第2期笛吹市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2期笛吹市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、人口減少が進むと予想されている子育て世代や若者のニーズに応じた取組を構築し発信することで、本市の人口減少に歯止めをかけ、地方創生につなげていくものです。

■第2期笛吹市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	第2期笛吹市まち・ひと・しごと創生総合戦略
策定年度	令和1年度（2019年度）
計画の期間	令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度）（5年間）
公共交通に関する内容	
	2 移住 ●豊かな自然と暮らしやすいまちで、のびのびと教育を受けられる環境をPR 教育志向を持つ首都圏の移住希望者に向けて、本市では、豊かな自然に囲まれた環境で、のびのびとした人間性を育む子育て、教育ができることをアピールし、移住促進に取り組めます。 ⇒公共交通の利便性を確保することの必要性 6 基盤整備 ●子育て環境を補完する基盤整備 子どもから大人まで、安全で快適に通行ができるよう、道路・橋梁整備を行います（道路・橋梁整備は、アクセス性を高めることによる観光・産業分野等への効果も同時に期待できます）。 また、駅周辺に公園をはじめとした地域活性化施設を整備し、駅周辺地域の振興を図る中で、親子の交流や憩いの場を提供します。 ⇒公共交通の利便性を確保することの必要性

1.3.3 笛吹市都市計画マスタープラン*

「笛吹市都市計画マスタープラン*」は、「第二次笛吹市総合計画」や山梨県が定める「山梨県都市計画マスタープラン*」などの上位関連計画の内容に即し、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めたものであり、長期的なまちづくりの指針を示す計画となります。

■笛吹市都市計画マスタープラン*の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	笛吹市都市計画マスタープラン*
策定年度	令和2年度（2020年度） ※改定
計画の期間	令和3年度（2021年度）～令和10年度（2028年度） （8年間）
都市計画の将来都市像	豊かな自然と大地の構造を土台に、コンパクトな都市構造の形成を図ります
将来都市構造の形成方針	【拠点】 中心市街地をはじめ、個性と活力ある多彩な拠点づくりを進めます 【骨格道路網と主要な交流軸】 周辺都市や地域間、拠点間を結ぶ骨格道路網の強化と交流軸を形成します 【土地利用エリア】 コンパクトな市街地と地域の特性に応じたバランスのとれた土地利用エリアの形成を図ります
分野別まちづくり方針	1. 土地利用に関する方針 2. 道路・交通まちづくり方針 3. 水と緑のまちづくり方針 4. 景観まちづくり方針 5. 観光まちづくり方針 6. 防災まちづくり方針 7. 安心・快適な住環境づくりの方針
公共交通に関する内容	
■分野別まちづくり方針 2. 道路・交通まちづくり方針 （1）基本方針 体系的な道路交通ネットワークの構築や公共交通の強化を図るとともに、安全で快適な暮らしのみちづくりを進めます。 2）駅などの主要な交通拠点の機能強化や公共交通の利用促進 本市の鉄道玄関口である石和温泉駅は、近年駅舎の改修、自由通路、駅前広場などが整備され、玄関口としての交通拠点機能が強化されました。今後は、これらの駅の交通拠点機能の適正な維持管理を図り、笛吹八代スマート IC へのアクセス道路の整備などを進め、交通拠点としての機能の向上を図ります。 その他、路線バス網と移動支援サービスとの連携やリニア中央新幹線の建設促進と新駅へのアクセス強化など、効率的な運行体制を構築し、公共交通の利用を促進します。	

区分	施策の方針
主な交通拠点の整備・強化	■鉄道駅の交通拠点機能の適正な維持・管理 ・整備が完了した石和温泉駅及び春日居町駅の交通拠点機能の適正な維持管理 ■笛吹八代スマート IC へのアクセス強化
公共交通の利用促進	■路線バス網と移動支援サービスとの連携の検討 ■リニア中央新幹線の建設促進と（仮称）山梨県駅へのアクセス強化 ・リニア中央新幹線の建設促進、新駅への交通アクセス強化

1.3.4 第3次笛吹市観光振興計画

「第3次笛吹市観光振興計画」は、旅の目的地となるための本市ならではの魅力を創出するため、笛吹市の魅力を国内外に発信するとともに、点在する地域資源を有機的につなげて新たな魅力を創出し、訪れる人々が感動する観光地域づくりや誰もが快適に市内観光できる仕組みや施設整備支援などに取り組むものです。

■笛吹市観光振興計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	第3次笛吹市観光振興計画
策定年度	令和4年度（2022年度）
計画の期間	令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）（5年間）
公共交通に関する内容	
	基本方針1 地域資源の保全と活用 ＜「点」と「点」を結ぶ2次交通の整備＞ ●既存公共交通機関を活用した観光案内の強化 電車、路線バス、タクシーなどの既存公共交通機関を上手に活用するための検討を行い、観光案内の充実につなげます。また、甲府駅からの誘客方法や公共交通機関の利用に当たっての課題を整理し、関係事業者と改善に向けた検討を進めます。 ●誰にも優しい交通アクセスの検討、改善 イベント会場やワイナリー、農産物直売所などへのアクセス方法を見直し、関係する事業者が共同して運営できる体制の検討と交通アクセスの改善を行います。また、移動するのも一つの楽しみとなるような仕組みも併せて検討します。 ●レンタサイクルの市内観光への利用促進 市内で貸し出しを行っているレンタサイクルを市内周遊観光やイベント時の移動等で利用していただくことで、観光客の利便性向上を図り、観光振興に繋がります。

1.3.5 第3次笛吹市地球温暖化対策実行計画

「第3次笛吹市地球温暖化対策実行計画」は、温対法第4条及び第21条に基づき、笛吹市における事務・事業によって発生する温室効果ガスの排出量削減に取り組むための具体的な数値目標や目標達成方策を定め、温室効果ガスの排出の抑制等に取り組み、地球温暖化対策の推進を図ることを目的とします。

■笛吹市地球温暖化対策実行計画（一部抜粋）

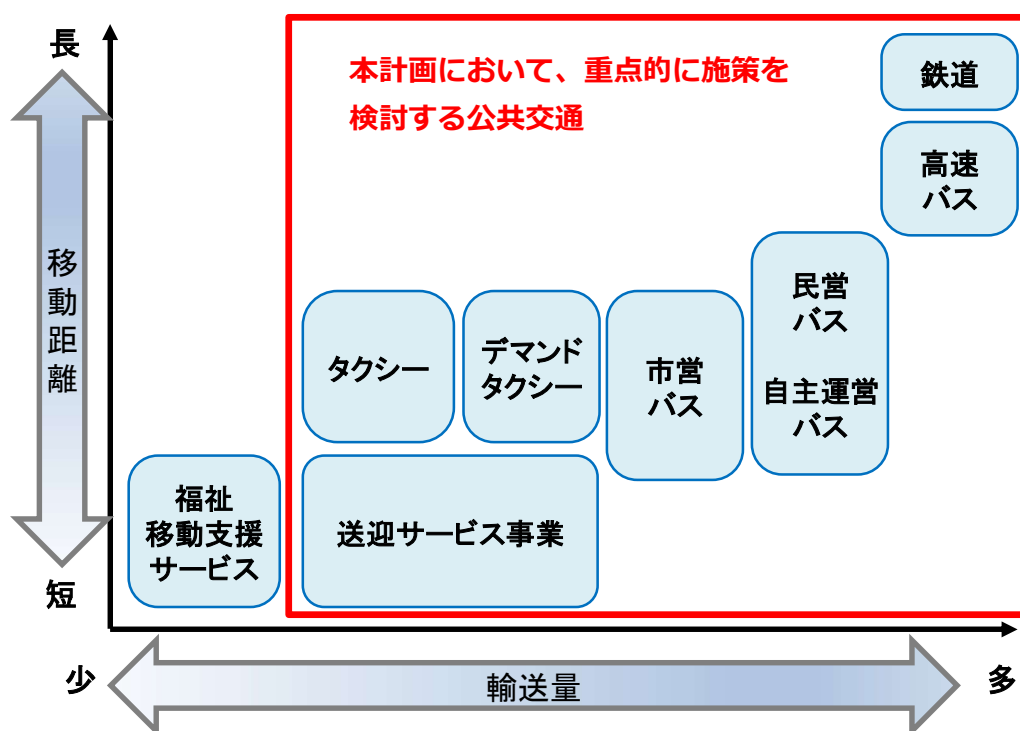
項目	内容
計画名	第3次笛吹市地球温暖化対策実行計画
策定年度	平成30年度（2018年度）
計画の期間	令和1年度（2019年度）～令和5年度（2023年度）（5年間）
公共交通に関する内容	
	1 財やサービスの購入・使用に当たっての取組 ●公用車の使用時の取り組み 1km未満は徒歩または自転車を利用することを心がける。 できるだけ公共交通機関を利用する。 ⇒全市的に、CO₂排出量が少ない公共交通へのシフトにしていくことの必要性

1.4 計画の対象

本計画の対象区域は、笛吹市全域とします。ただし、笛吹市と他市町村を結ぶ公共交通として、鉄道、高速バス、民営バス、自主運営バスが運行されているため、広域的なネットワークのあり方等も含めて、検討していきます。

また、本計画においては、従来の公共交通サービスに加えて、送迎サービス事業など、地域にある多様な輸送資源*の有効活用についても、併せて検討していきます。

ドア・ツー・ドア*の福祉移動支援サービスは、自宅の近くの乗降場所まで移動することが難しく、既存の公共交通の利用が困難な市民に向けたサービスのため、本計画において重点的に施策は検討しないこととします。



1.5 計画の期間

本計画の期間は、「笛吹市総合計画」の目標年次との整合を図り、令和5年度から令和10年度の6年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

■本計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

年度	令和4 2022	令和5 2023	令和6 2024	令和7 2025	令和8 2026	令和9 2027	令和10 2028
笛吹市総合計画 実施計画	令和4年～令和7年				令和8年～令和11年		
笛吹市都市計画 マスタープラン*	令和3年～令和10年						
笛吹市 地域公共交通計画*	計画 策定	令和5年～令和10年（6年間）					

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 地域の特性

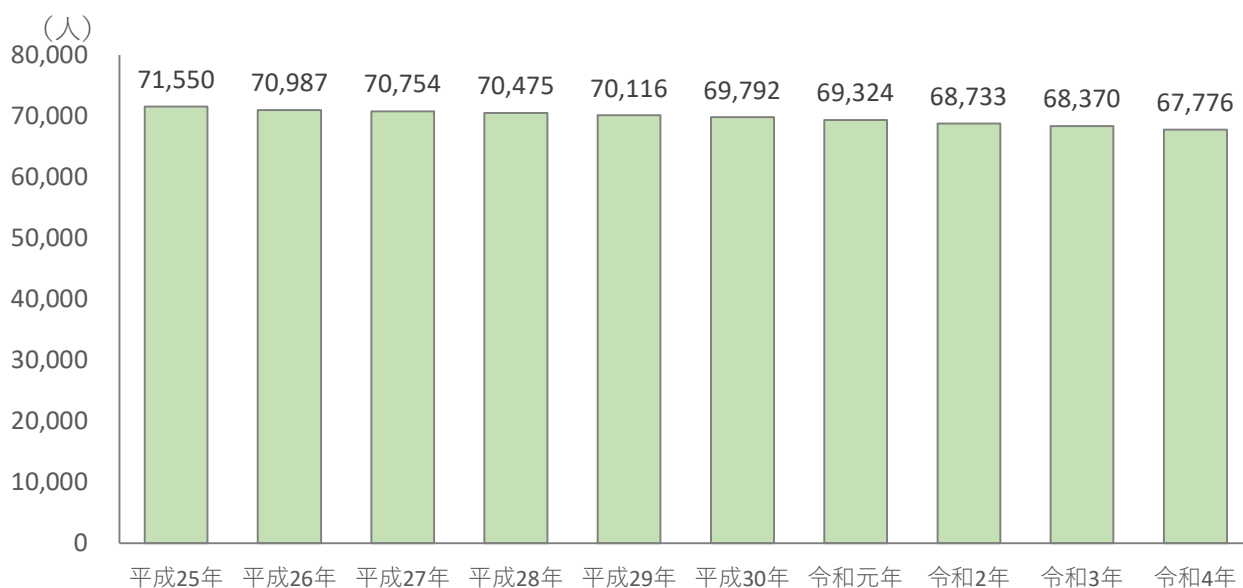
2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

本市の人口は、令和4年9月末現在で約68,000人となっています。5年前の平成29年に比べて、約2,300人減少しています。

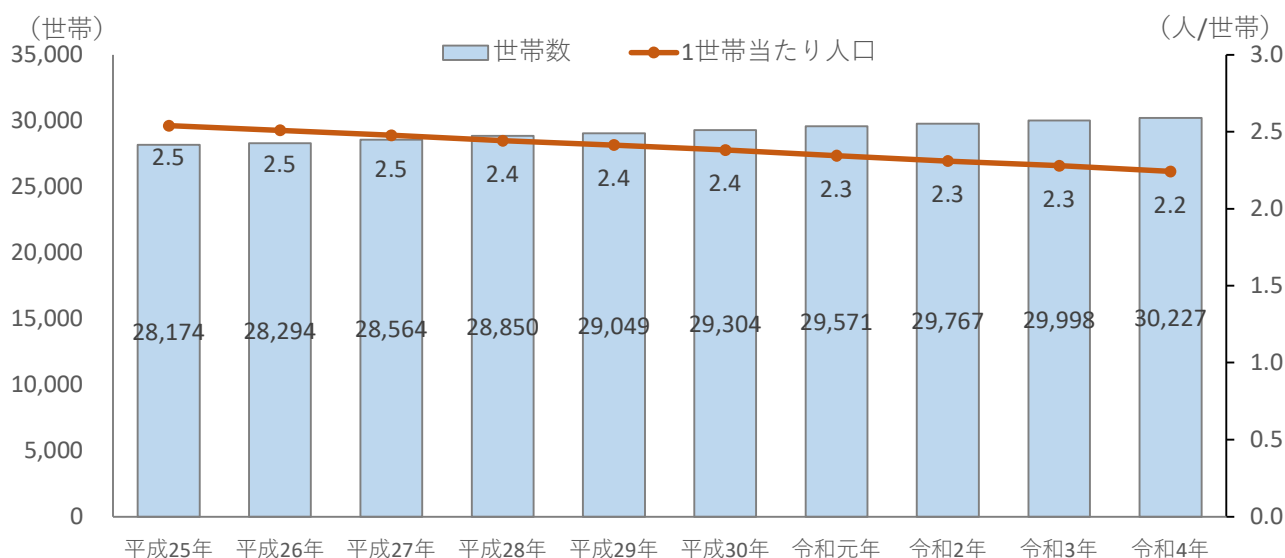
本市の世帯数は、令和4年9月末現在で約30,000世帯となっています。5年前の平成29年に比べて、約1,200世帯増加しており、令和4年の1世帯当たり人口は2.2人となっています。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年9月末現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年9月末現在）

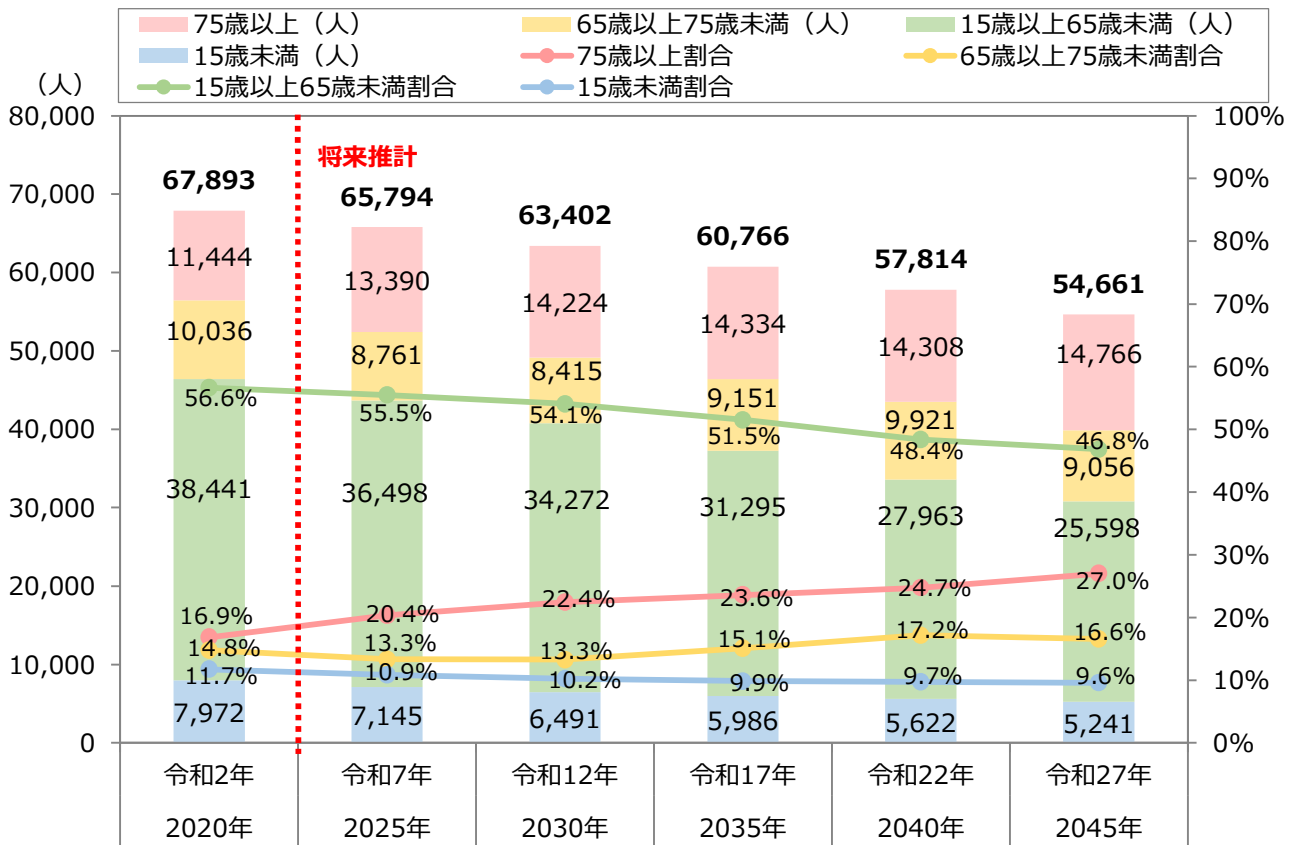
(2) 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は、令和2年の約68,000人から令和27年には約55,000人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の11.7%から令和27年の9.6%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、56.6%から46.8%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、31.6%から43.6%に増加する見込となっています。

■人口の推計（目標人口）

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満（人）	7,972	7,145	6,491	5,986	5,622	5,241
15歳以上65歳未満（人）	38,441	36,498	34,272	31,295	27,963	25,598
65歳以上（人）	21,480	22,151	22,639	23,485	24,229	23,822
65歳以上75歳未満（人）	10,036	8,761	8,415	9,151	9,921	9,056
75歳以上（人）	11,444	13,390	14,224	14,334	14,308	14,766
総人口（人）	67,893	65,794	63,402	60,766	57,814	54,661
15歳未満割合	11.7%	10.9%	10.2%	9.9%	9.7%	9.6%
15歳以上65歳未満割合	56.6%	55.5%	54.1%	51.5%	48.4%	46.8%
65歳以上割合	31.6%	33.7%	35.7%	38.6%	41.9%	43.6%
65歳以上75歳未満割合	14.8%	13.3%	13.3%	15.1%	17.2%	16.6%
75歳以上割合	16.9%	20.4%	22.4%	23.6%	24.7%	27.0%

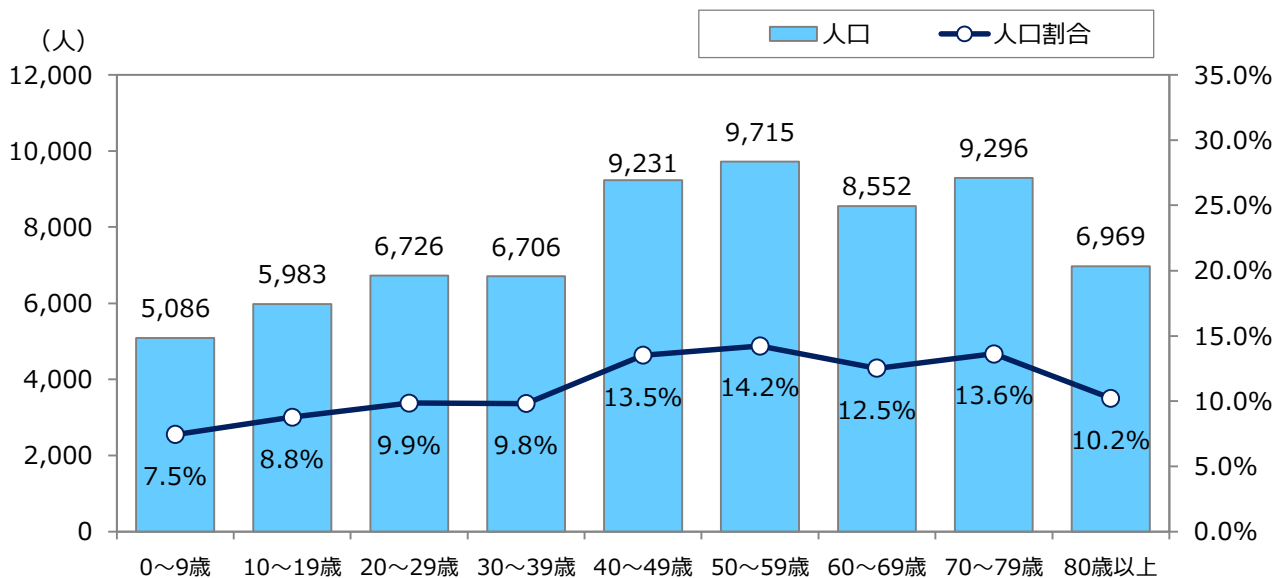


資料：国立社会保障・人口問題研究所

(3) 年齢別人口

令和4年1月末現在の年齢別人口を見ると50歳代が約9,700人、70歳代が約9,300人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の36.3%となっています。

■年齢別人口



資料：住民基本台帳（令和4年1月末現在）

(4) 地区別人口及び世帯数

令和4年度9月末現在の地区別人口を見ると、石和町地区が約26,400人と最も多く、次いで、御坂町地区が約11,400人となっています。

人口の増減率をみると、芦川町における減少が大きく、平成30年度から令和4年度にかけて約2割減少しています。その他の地区でも同様に減少しているが、減少率は5%前後となっています。

■地区別人口及び世帯数

		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	増減率 (平成30年度- 令和4年度)
石和町	人口	27,182	27,019	26,781	26,658	26,386	-2.9%
	世帯数	12,499	12,595	12,658	12,762	12,855	2.8%
	1世帯当たり人口	2.2	2.1	2.1	2.1	2.1	-5.6%
御坂町	人口	11,942	11,778	11,686	11,581	11,448	-4.1%
	世帯数	4,544	4,565	4,617	4,635	4,692	3.3%
	1世帯当たり人口	2.6	2.6	2.5	2.5	2.4	-7.2%
一宮町	人口	10,309	10,204	10,143	10,101	9,990	-3.1%
	世帯数	4,014	4,039	4,101	4,145	4,130	2.9%
	1世帯当たり人口	2.6	2.5	2.5	2.4	2.4	-5.8%
八代町	人口	8,330	8,278	8,159	8,120	8,088	-2.9%
	世帯数	3,136	3,174	3,158	3,193	3,240	3.3%
	1世帯当たり人口	2.7	2.6	2.6	2.5	2.5	-6.0%
境川町	人口	4,361	4,309	4,256	4,204	4,165	-4.5%
	世帯数	1,737	1,758	1,747	1,747	1,764	1.6%
	1世帯当たり人口	2.5	2.5	2.4	2.4	2.4	-6.0%
春日居町	人口	7,321	7,401	7,390	7,399	7,423	1.4%
	世帯数	3,194	3,259	3,310	3,345	3,387	6.0%
	1世帯当たり人口	2.3	2.3	2.2	2.2	2.2	-4.4%
芦川町	人口	347	335	318	307	276	-20.5%
	世帯数	180	181	176	171	159	-11.7%
	1世帯当たり人口	1.9	1.9	1.8	1.8	1.7	-10.0%

資料：住民基本台帳（令和4年度9月末現在）

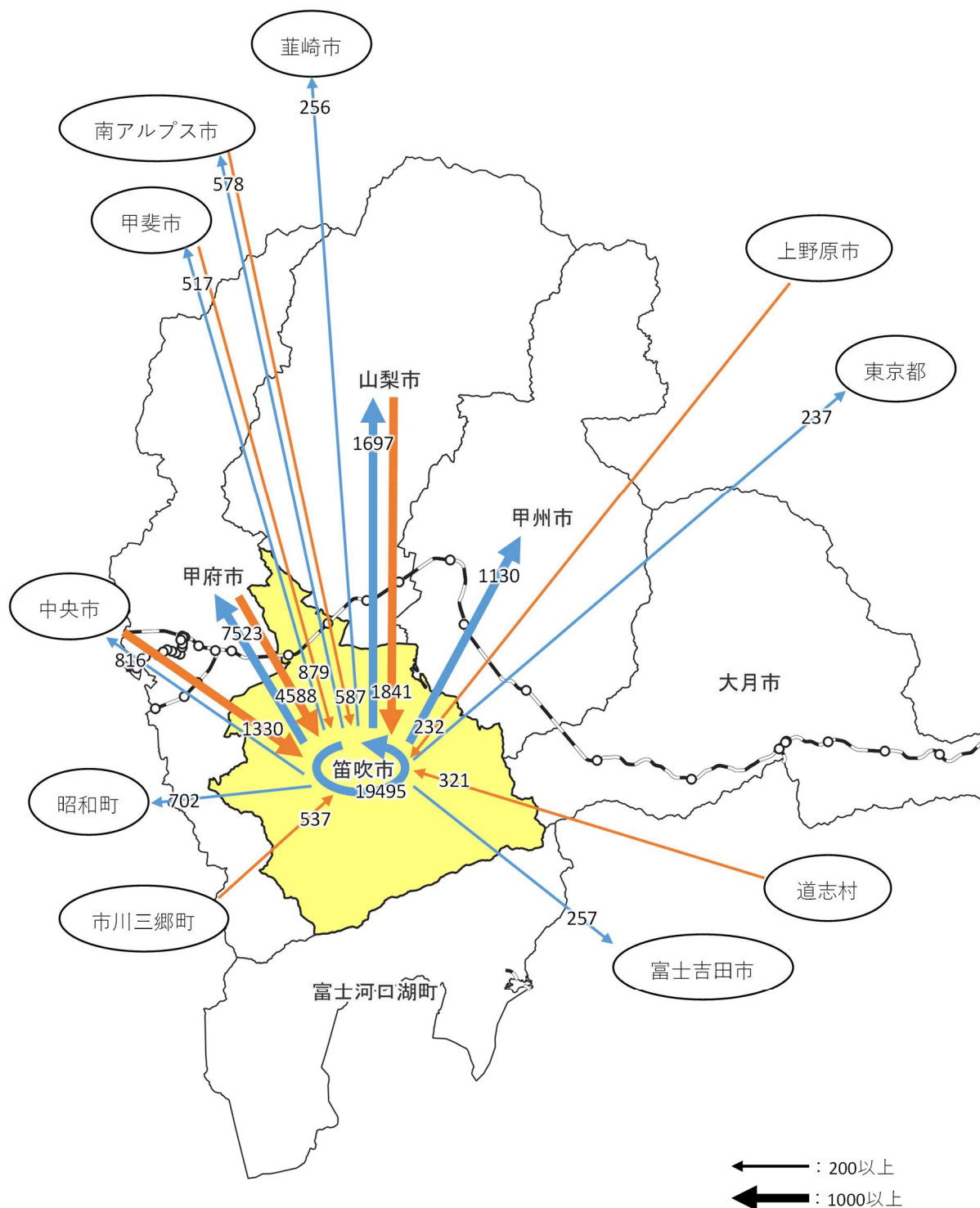
2.1.2 人の動き

(1) 通勤目的の人の動き

市内に通勤している人が最も多く 19,495 人となっています。

市外への通勤をみると、甲府市（7,523 人）山梨市（1,697 人）、甲州市（1,130 人）が多くなっています。

■通勤目的における人の動き



資料：国勢調査（令和2年）

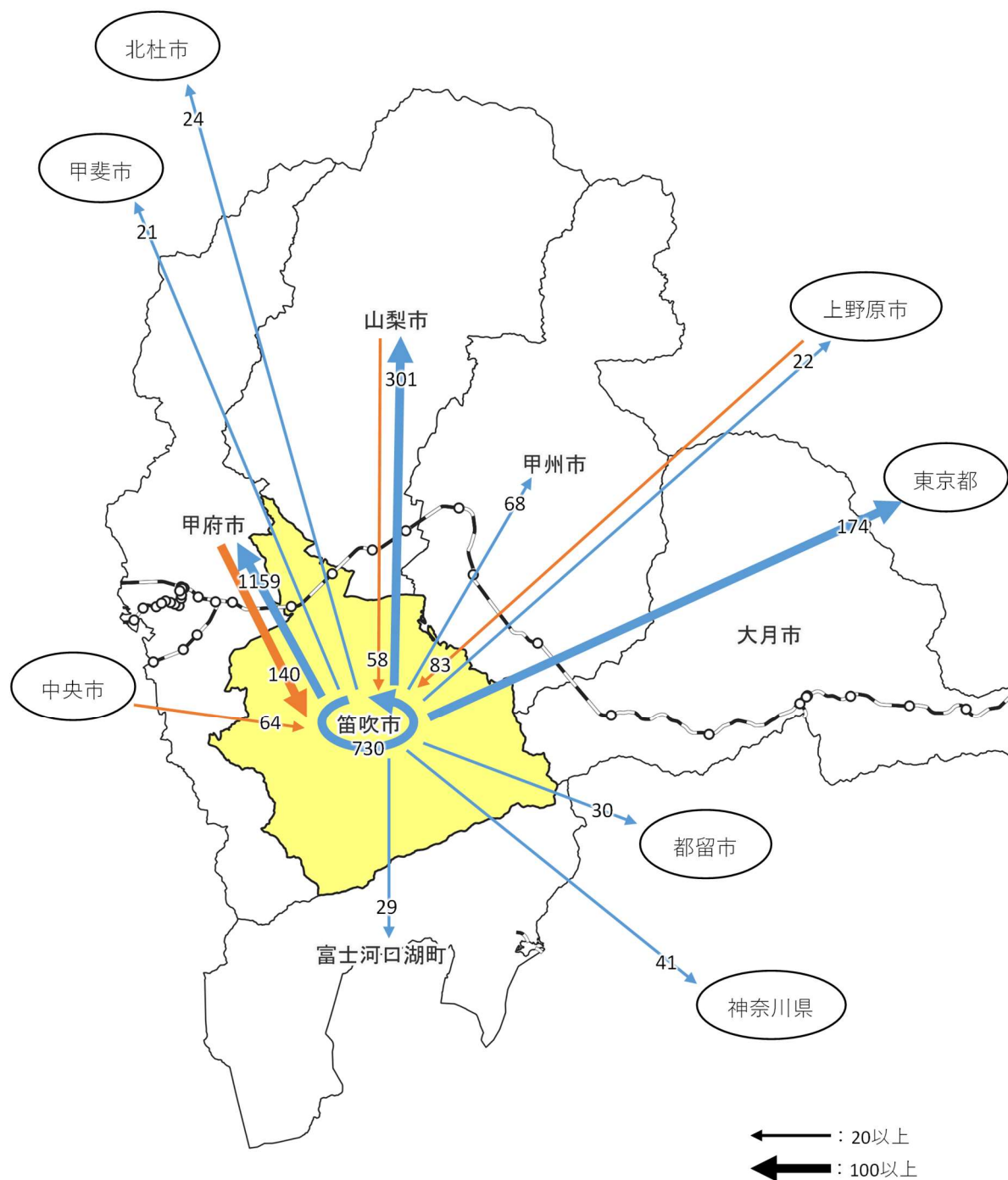
(2) 通学目的の人の動き

市内に通学している人が最も多く 730 人となっています。

市外への通学をみると、甲府市（1,159 人）山梨市（301 人）が多くなっています。

その他、東京方面へ通学している人も一部みられます。

■通学目的における人の動き

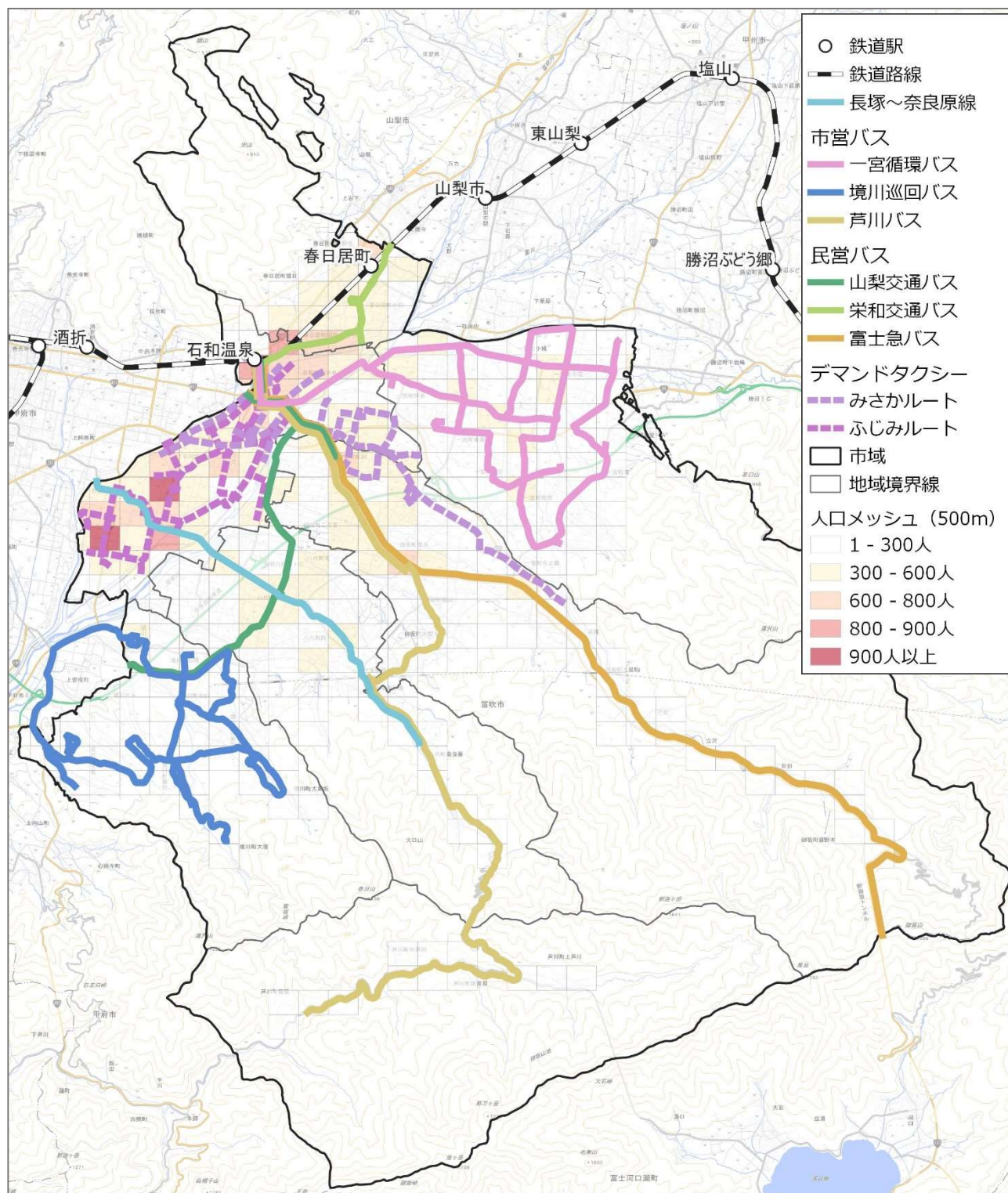


資料：国勢調査（令和 2 年）

2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況

(1) 概観

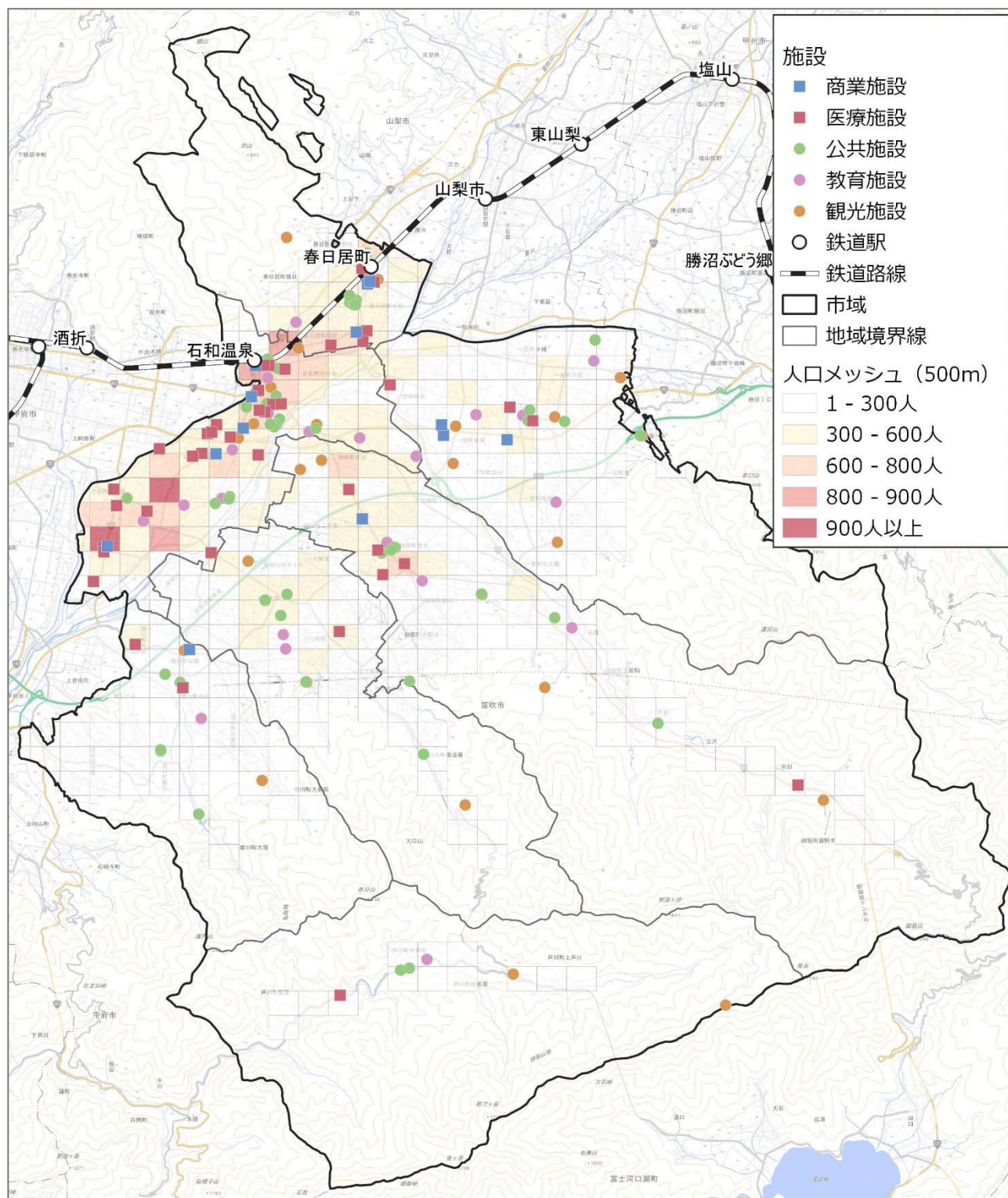
人口分布をみると、石和温泉駅を中心とした石和町エリアに人口集積が多くみられます。その他、鉄道沿線や御坂町北部や八代町北部にも一定程度の人口集積がみられます。



■ 人口分布

主要施設の立地状況をみると、石和温泉駅周辺を中心とした石和町エリアに施設の立地が多くなっています。

一方で、山間部には比較的施設が少なくなっています。

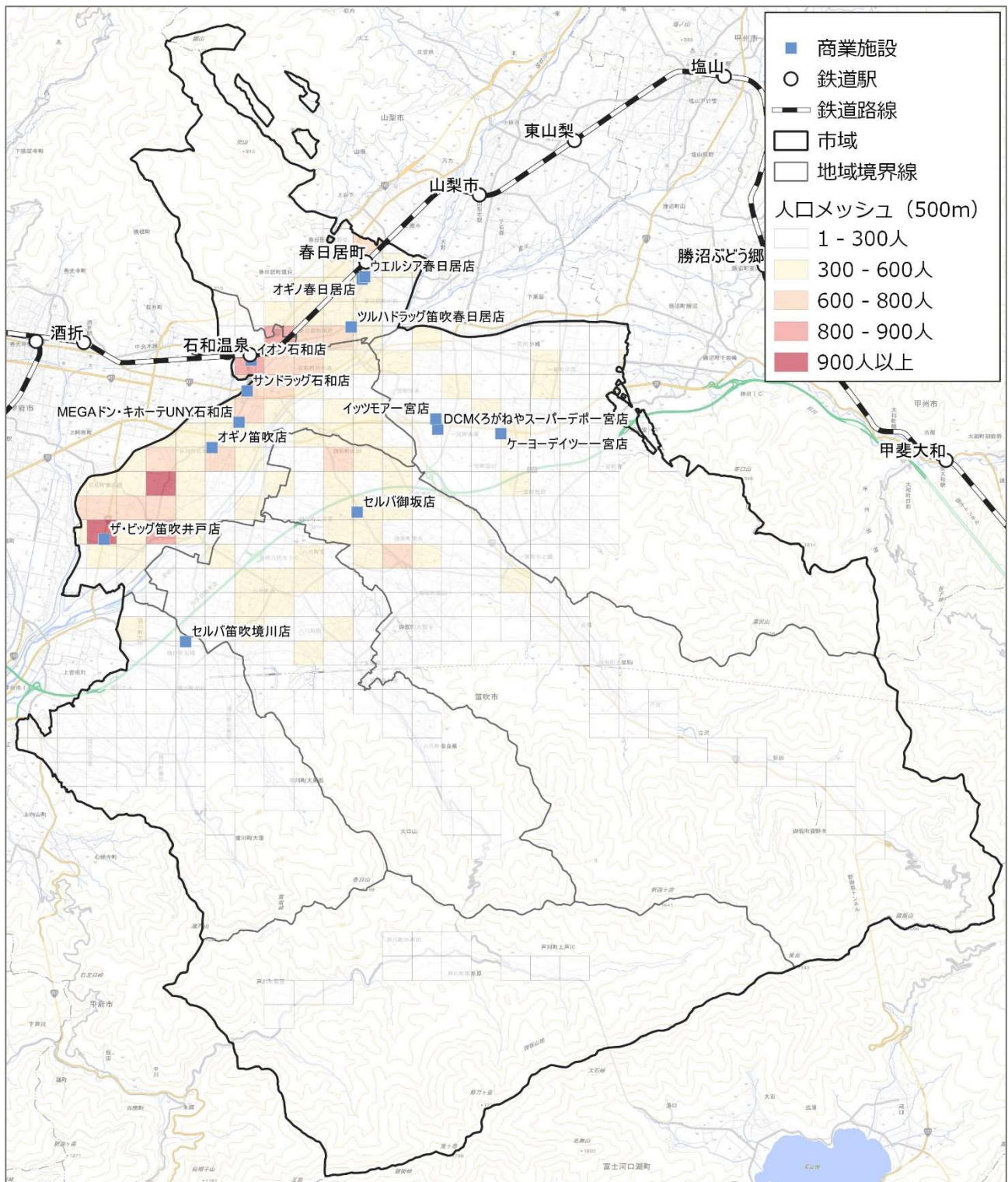


■施設等の立地状況

(2) 主な商業施設

商業施設は市街地部に立地しています。

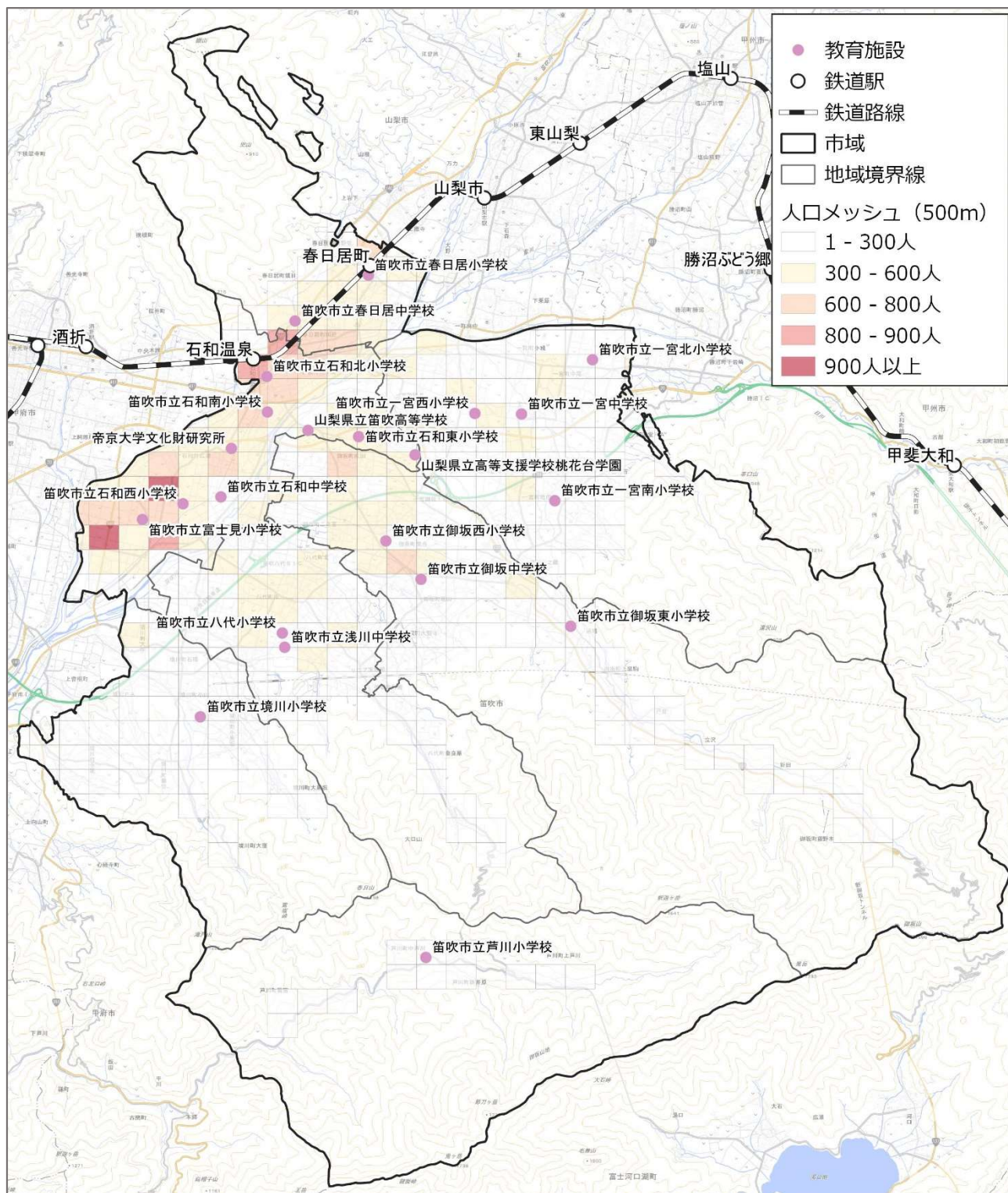
一方で、山間部（芦川町エリア、御坂町南部など）には立地が見られない状況となっています。



■ 商業施設の立地状況

(3) 主な教育施設

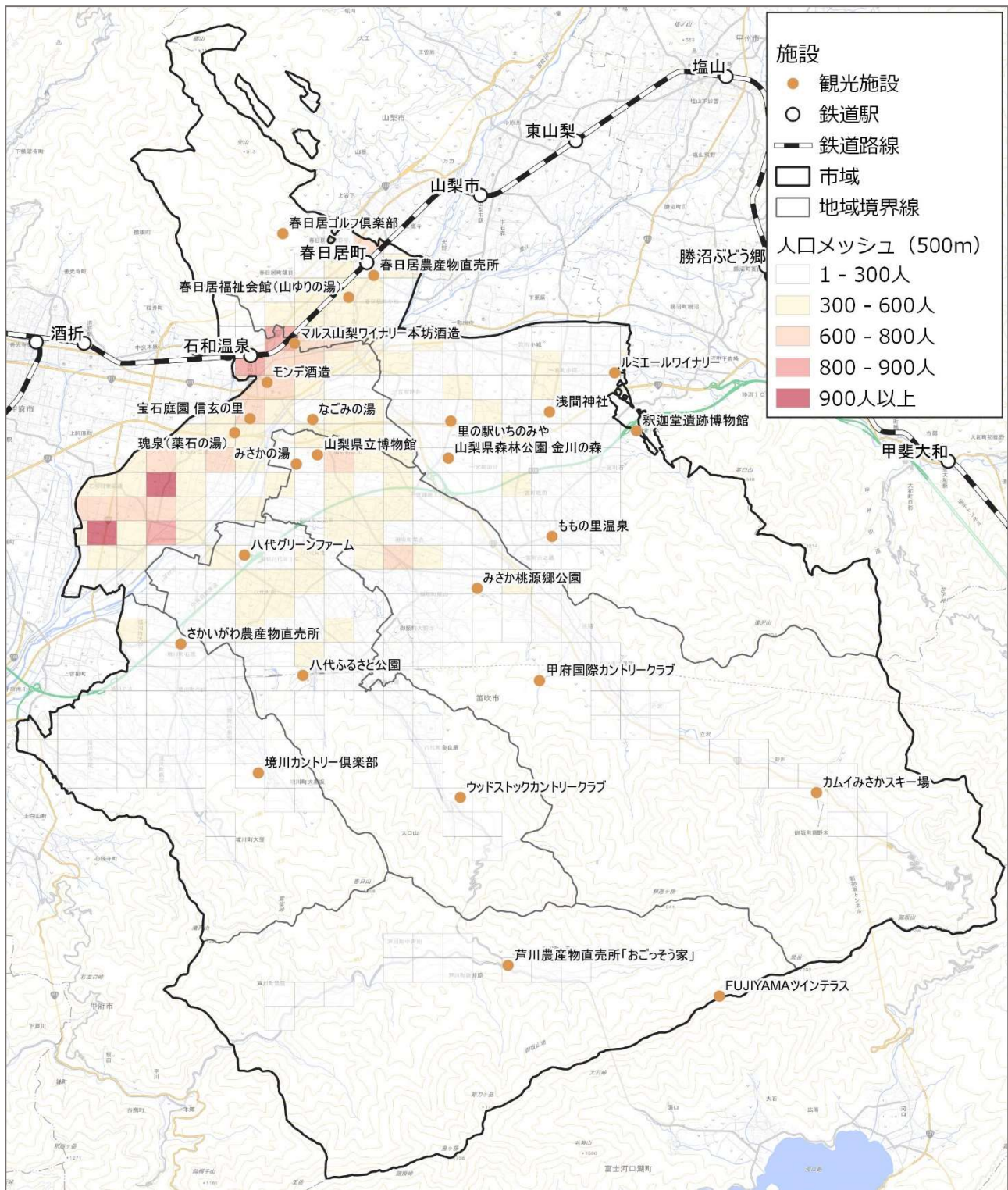
市街地部に多く立地しています。旧町村ごとに小学校が1つ以上立地しています。
山間部（芦川町、御坂町南部）には中学校が立地していない状況となっています。



■ 教育施設の立地状況

(4) 主な観光施設

市街地部に多く集積しています。また、芦川町にも一定程度立地しています。



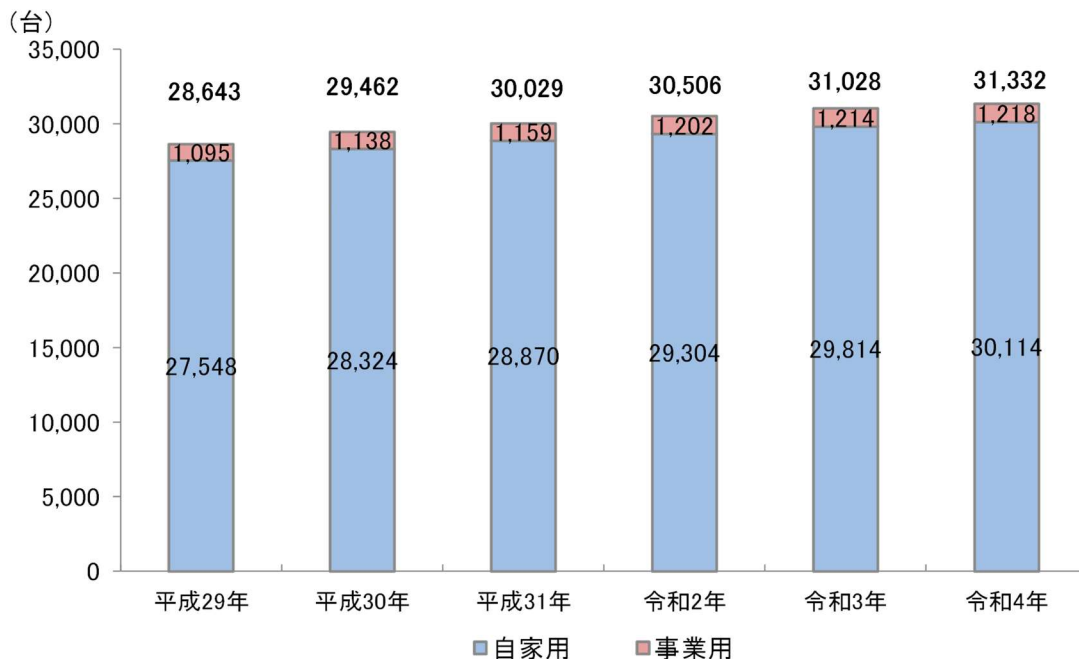
■ 観光施設の立地状況

2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和4年3月末現在で約30,000台となっています。5年前の平成29年に比べて、約2,600台増加しています。

1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和4年3月末現在で約1.0台となっています。

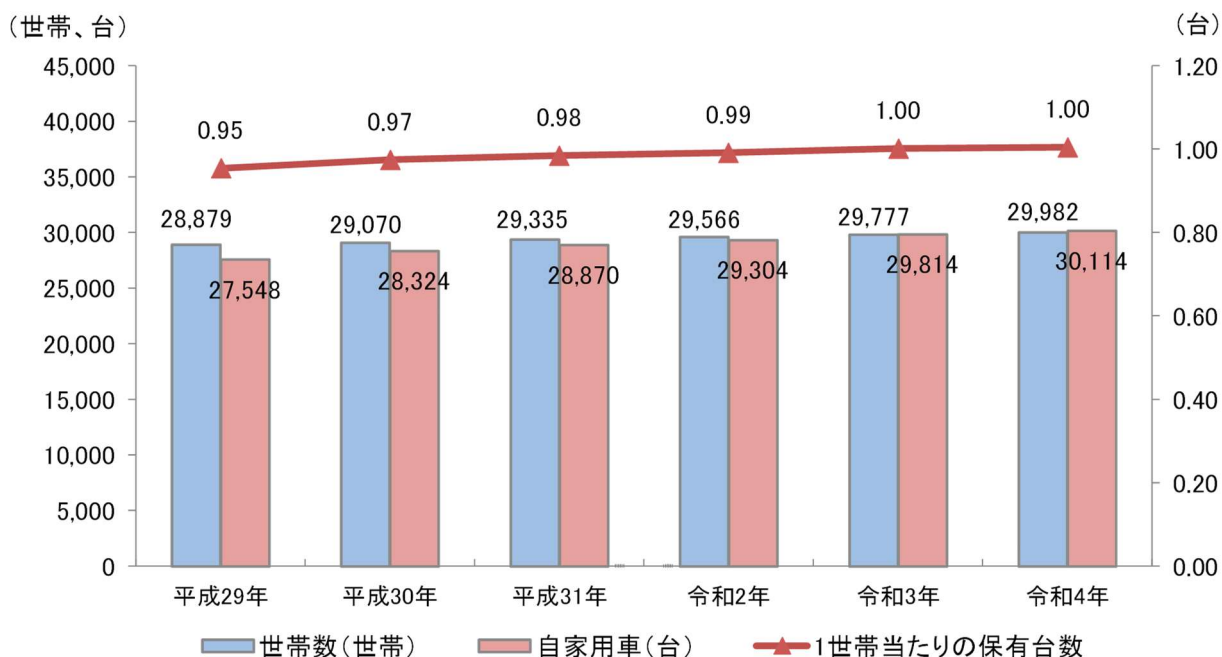
■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報

※各年3月末現在

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

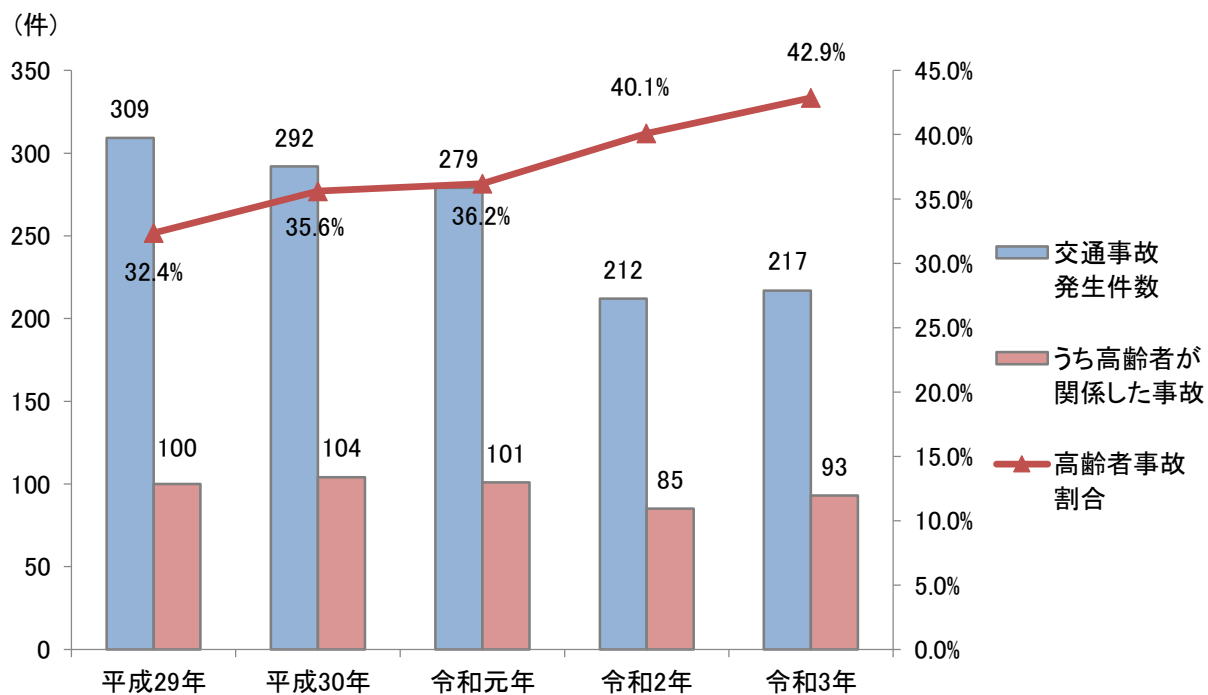


資料：関東運輸局統計情報

※各年3月末現在

2.1.5 高齢者の事故件数

令和3年における65歳以上の高齢者による交通事故割合は42.9%と高くなっている。

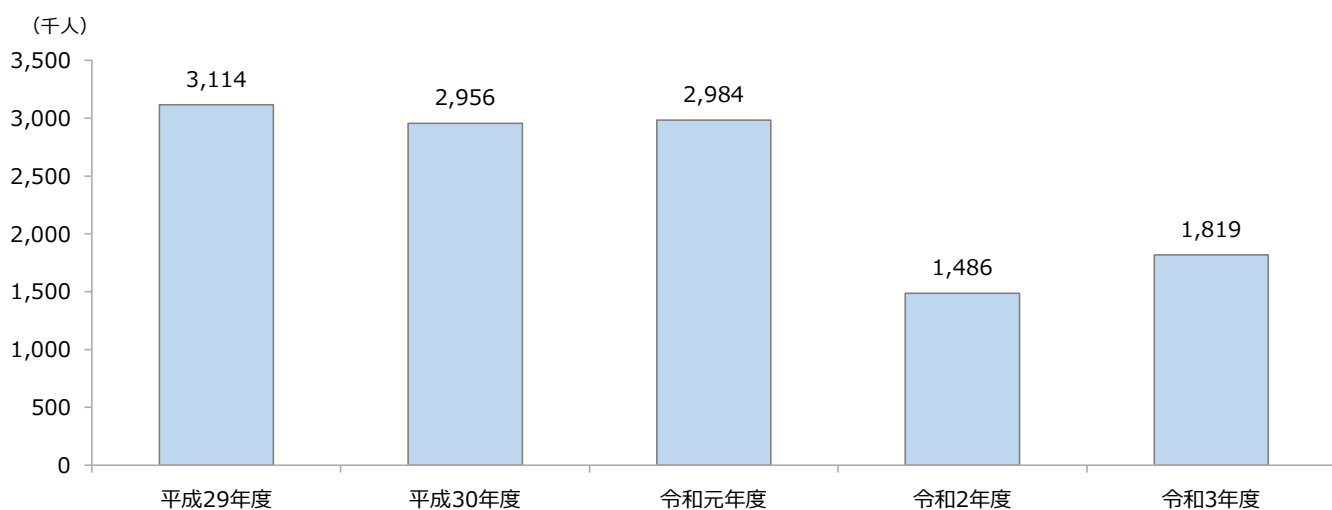


資料：笛吹警察署

2.1.6 観光来訪者

観光入込客数は、令和元年度から令和2年度にかけて大きく減少しており、令和3年度時点では、約181万人となっています。

■ 笛吹市の観光入込客数の推移

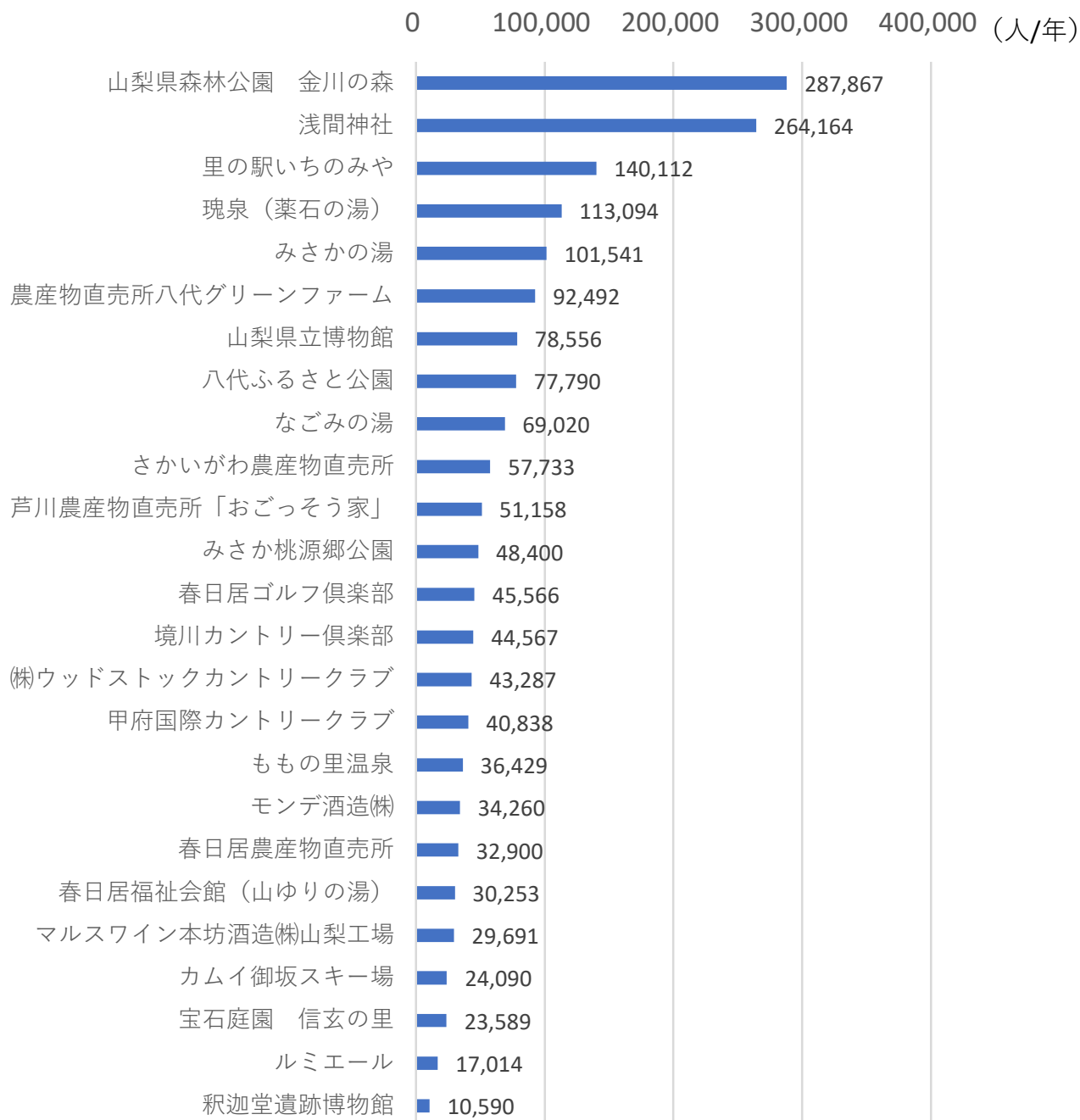


資料：山梨県観光入込調査報告書

■施設別観光入込客数

令和 3 年の施設別観光入込客数をみると、「山梨県森林公園（約 29 万人）」「浅間神社（約 26 万人）」が特に多くなっています。

その他、「里の駅いちのみや」「瑰泉（薬石の湯）」「みさかの湯」にも一定程度の来場がみられます。



資料：笛吹市

2.2 地域公共交通の現状

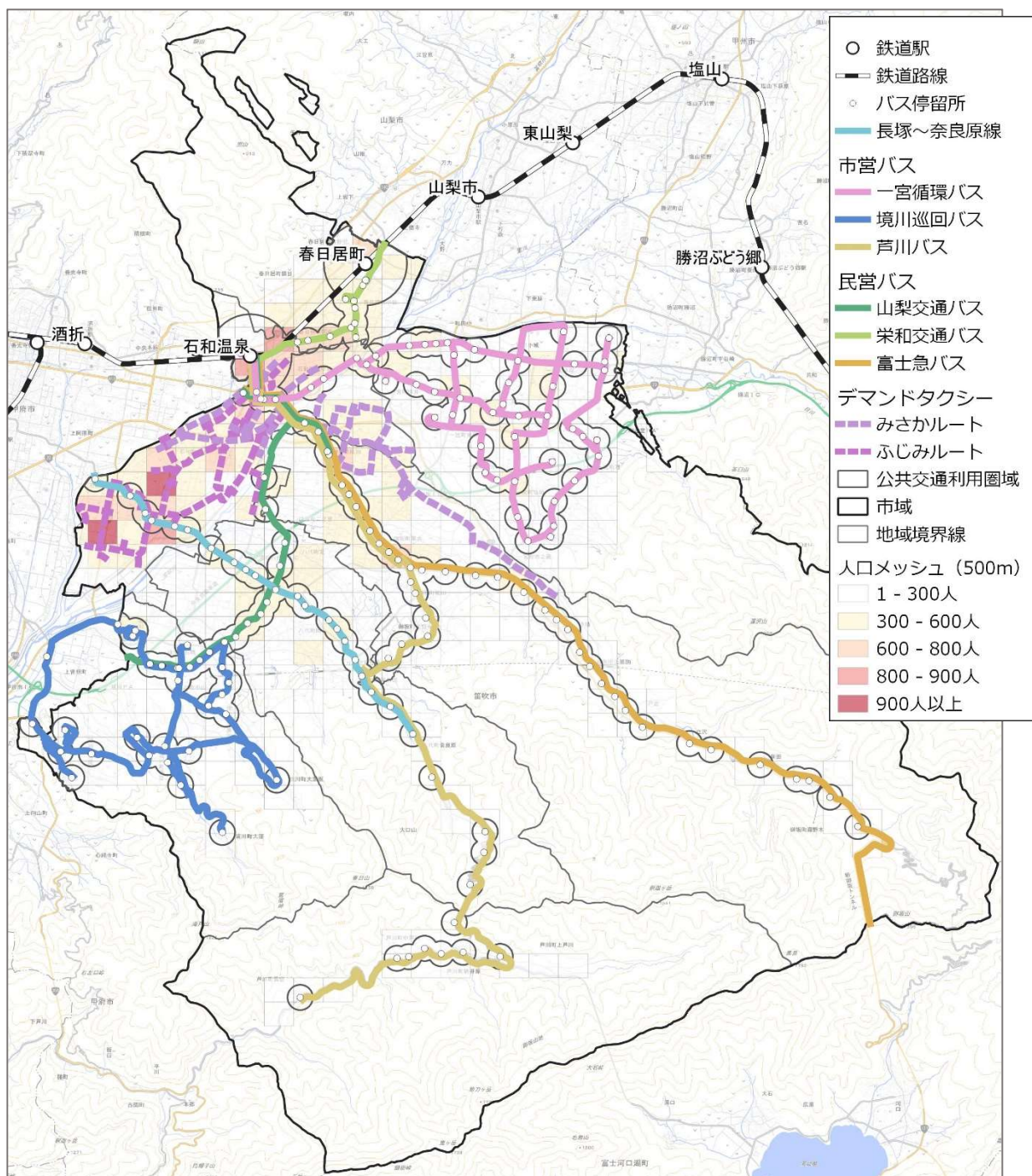
2.2.1 既存の地域公共交通網*

市内を運行する路線のほとんどが石和温泉駅に乗り入れています。人口集積がみられる地域は、概ね公共交通サービスが運行しています。

石和温泉駅と春日居町駅間の地区は一定程度の人口集積がみられるものの、公共交通空白地域*（バス停から300m以遠かつ鉄道から800m以遠の地域）となっています。

鉄道及びバス交通（デマンドタクシーは除く）が利用可能な人口は、約29,000人であり、全人口の約42%となっています。（総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩800m以内、バスについてはバス停留所から徒歩300m以内とした。）

■ 笛吹市の市内の地域公共交通網*



■笛吹市の地域公共交通の運行概要

鉄道は JR 中央本線が運行しており、石和温泉駅・春日居町駅の 2 駅があります。石和温泉駅には中央線特急が停車し、東京方面へのアクセスが確保されています。

市営バスは、3 路線運行しており、一宮町、芦川町、境川町のエリアに対して交通サービスを提供しています。

デマンド交通*は 2 ルート運行しており、民営バスや市営バスがカバーできないエリアに対して交通サービスを提供しています。

奈良原線は、八代町奈良原を起点に甲府市方面まで、甲府市と共同運行しています。

民営バス路線は、山梨交通バス、富士急バス、栄和交通バスによって運行されています。

また、その他、スクールバスや施設による送迎サービス事業などが運行されています。

路線名		主な経由地	運行日	便数	運賃
市 営 バ ス	一宮循環バス	一宮町内循環～石和温泉駅 ※曜日によって運行ルートが異なる	月～土曜 (日曜、12/29～1/4運休)	通勤・通学便 2便 通常便 4便	一乗車100円 (小学生以下無料)
	境川巡回バス	境川町内巡回	月～土曜 (土曜午後、日曜、祝日、12/29～1/3運休)	通学便 2便 通常便 5便	一乗車100円 ・ 児童定期券：500円/1ヶ月 ・ 回数券：1,000円/11枚 ・ 障害者：手帳提示無料
	芦川バス	芦川町鶯宿～石和温泉駅	年中運行	8便(4往復)	対キロ区間制 (最高1,070円) 富士急グループの割引有 ・ 定期券 ・ 障がい者割引(半額)
デ マ ン ド 交 通	デマンドタクシー (みさかルート)	御坂町若宮地区(旧若宮公民館) ～石和温泉駅	月～土曜 (日曜、祝日、12/29～1/3運休)	10便	一乗車200円 ・ 小学生以下：100円 (中学生以上の付き添いがいる場合無料) ・ 回数券1,000円/6枚
	デマンドタクシー (ふじみルート)	石和町富士見地区(河内公民館) ～石和温泉駅～山岸公民館	月～土曜 (日曜、祝日、12/29～1/3運休)	10便	
自 主 運 営	長塚～奈良原線	甲斐市長塚～甲府市～八代町奈良原	年中運行	14便(7往復) (休日6便(3往復))	対キロ区間制 山梨交通の割引有 ・ 定期券 ・ 福祉割引(半額)
民 営 バ ス 路 線	山梨交通バス	敷島～甲府駅～英和大学～石和温泉駅		17便(8往復+石和発1便) (休日7便(3往復+石和発1便))	対キロ区間制
		甲府駅～英和大学～石和温泉駅		6便(3往復) (休日2便)	
		敷島～石和・中道～甲府駅		5便 (休日4便)	
		敷島～御所循環～敷島		6便 (休日5便)	
	富士急バス	甲府駅～石和温泉駅～十郎橋～河口湖駅～富士山駅		22便 (11往復)	対キロ区間制
		甲府駅～甲府北バイパス～石和温泉駅～上黒駒バイパス～河口湖駅～富士山駅		4便 (2往復)	
		甲府駅～石和温泉駅～(新倉トンネル経由)～富士山駅		2便	
	栄和交通バス	春日居町駅～山梨厚生病院		1便	対キロ区間制
		山梨厚生病院～春日居町駅～山梨リハビリテーション病院～石和温泉駅		7便	
		石和温泉駅～山梨リハビリテーション病院～山梨厚生病院		6便	
		石和温泉駅～春日居町駅		2便	

令和3年4月から運休

2.2.2 地域公共交通の利用状況

令和 3 年度の全体（市営バス・デマンド交通*・自主運営バス）の利用者数は、約 5 万人となっています。

平成 29 年度と令和 3 年度を比較すると、約 2 割減となっています。中でも市営バス、デマンド交通*における減少幅が比較的大きく、約 25%減少しています。

利用者数の減少が大きい路線は、デマンドタクシー（みさかルート）、芦川バス、一宮循環バスであり、それぞれ3～4 割減少しています。

一方で、境川巡回バス・デマンドタクシー（ふじみルート）では、1 便当たりの利用者数が増加しています。

路線名		主な経由地		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	増減率 (平成29年度 - 令和3年度)
市 営 バ ス	一宮循環バス	一宮町内循環～石和温泉駅 ※曜日によって運行ルートが異なる	利用者数	11,675	11,280	10,606	6,707	7,743	-33.7%
			1便当たりの利用者数	6.3	6.1	5.8	3.7	4.2	-33.3%
	境川巡回バス	境川町内巡回	利用者数	4,458	4,475	3,525	4,668	4,916	10.3%
			1便当たりの利用者数	2.2	2.2	1.7	2.3	2.4	9.1%
	芦川バス	芦川町鶯宿～石和温泉駅	利用者数	7,307	7,606	5,295	3,895	4,717	-35.4%
			1便当たりの利用者数	2.5	2.6	1.8	1.3	1.6	-36.0%
	計		利用者数	23,440	23,361	19,426	15,270	17,376	-25.9%
デ マ ン ド 交 通	デマンドタクシー (みさかルート)	御坂町若宮地区(旧若宮公民館) ～石和温泉駅	利用者数	3,736	3,877	3,922	2,926	2,152	-42.4%
			1便当たりの利用者数	2.0	1.9	1.9	1.7	1.6	-20.0%
	デマンドタクシー (ふじみルート)	石和町富士見地区(河内公民館) ～石和温泉駅～山岸公民館	利用者数	4,310	4,103	4,528	3,585	3,908	-9.3%
			1便当たりの利用者数	2.1	2.0	2.1	2.1	2.2	4.8%
	計		利用者数	8,046	7,980	8,450	6,511	6,060	-24.7%
自 主 運 営 バ ス	長塚～奈良原線	甲斐市長塚～甲府市～八代町奈良原	利用者数	36,291	41,039	39,196	27,142	30,345	-16.4%
			1便当たりの利用者数	8.5	9.7	9.2	6.4	7.1	-16.5%
合計			利用者数	67,777	72,380	67,072	48,923	53,781	-20.7%

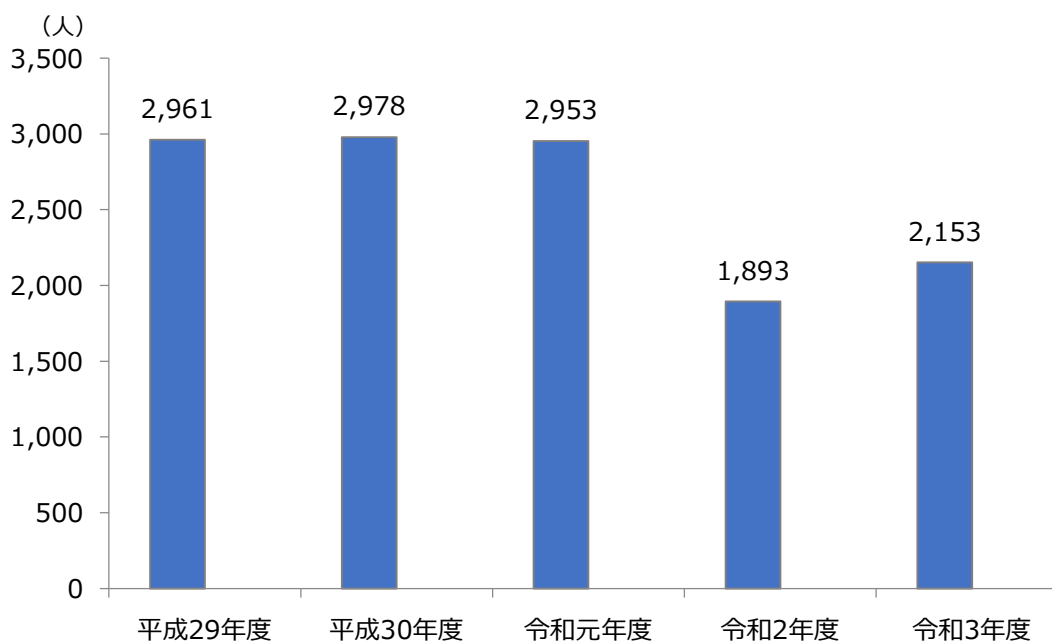
(1) 鉄道

令和 3 年度の 1 日平均乗車人員は、石和温泉駅で 2,153 人となっています。

(春日居町駅については、1 日平均乗車人員が公表されていない)

推移をみると、令和元年度から令和 2 年度にかけて利用の落ち込みがみられており、令和 2 年度以降は 2,000 人前後(約 3 割減)となっています。

■石和温泉駅の 1 日平均乗車人員



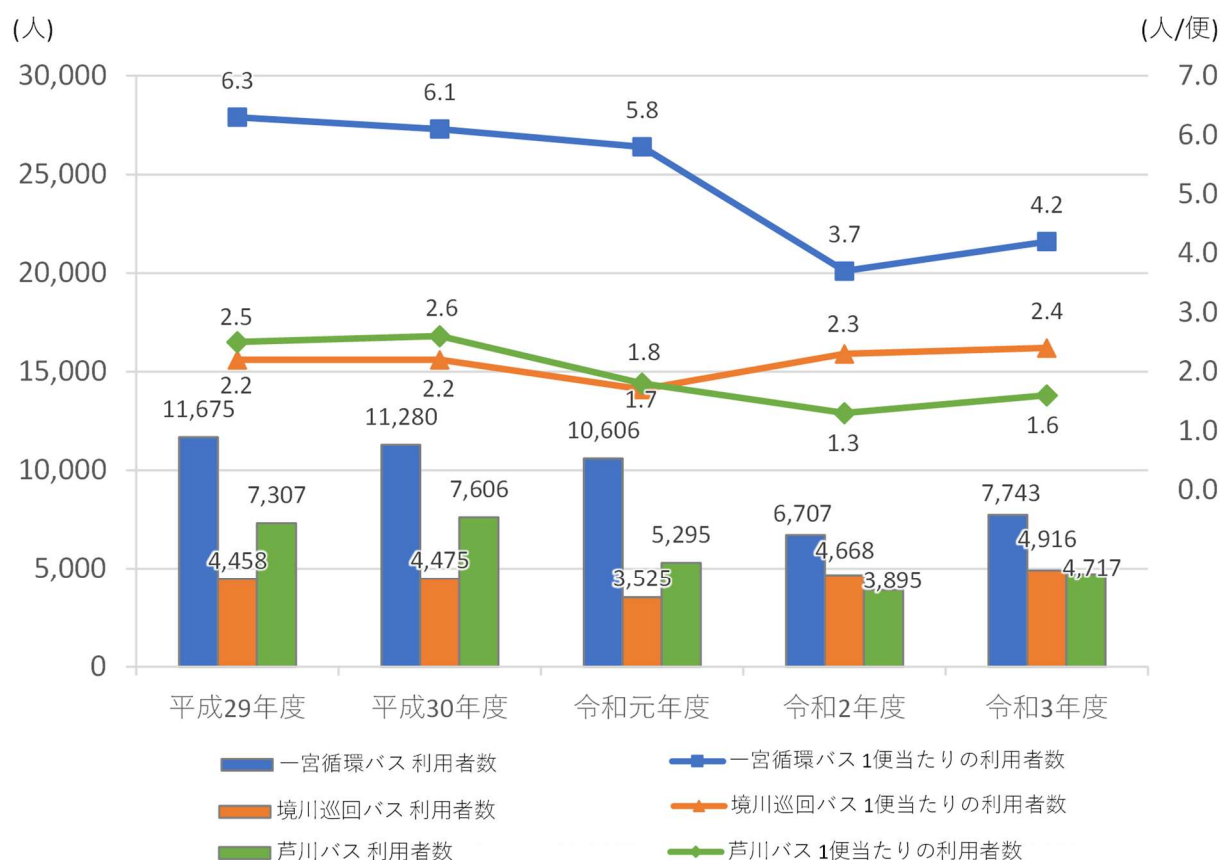
資料：東日本旅客鉄道(株)

(2) 市営バス

1) 利用者の推移

3路線のうち、一宮循環バスの利用が最も多く、令和3年度時点で7,743人/年（1便当たり4.7人の利用）が利用しています。次いで、境川巡回バスが4,916人、芦川バスが4,717人となっています。

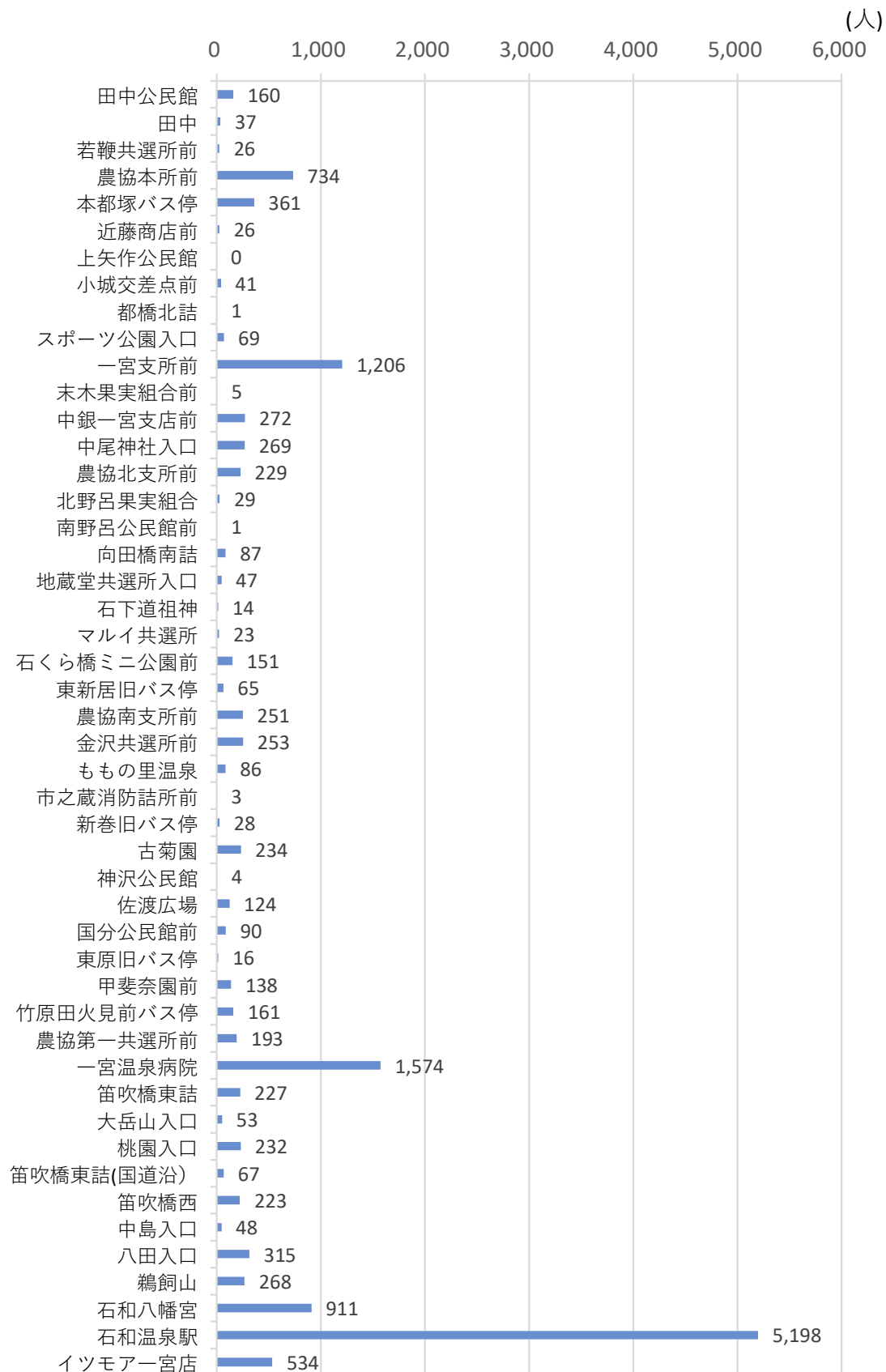
推移をみると、境川巡回バスは、利用者数および1便当たりの利用者数が増加傾向にあり、令和3年度時点では4,916人の利用があり、1便あたり2.4人の利用があります。一宮循環バス、芦川バスは、令和2年度に利用が落ち込んでいるものの、令和3年度から増加に転じています。



2) 利用状況

■バス停別乗降者数（一宮循環バス、令和3年度）

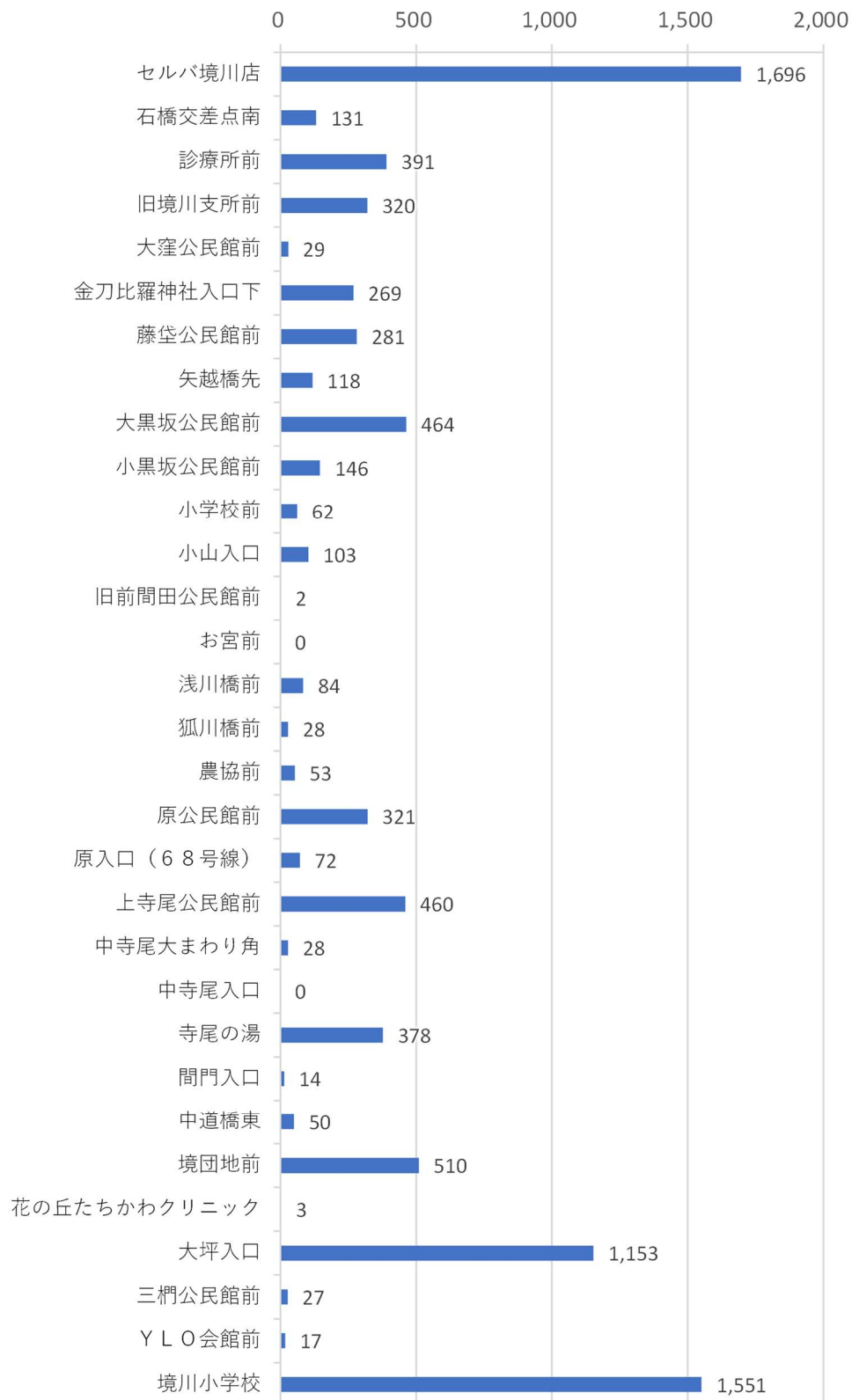
一宮循環バスの乗降者数をみると、「石和温泉駅」が最も多く、5,189人/年となっています。次いで、一宮温泉病院（1,574人/年）、一宮支所前（1,206人/年）が多くなっています。一方、「上矢作公民館」や「都橋北詰」など利用が著しく少ないバス停も見られます。



■バス停別乗降者数（境川巡回バス、令和３年度）

境川巡回バスの乗降者数をみると、「セルバ境川店」が最も多く、1,696 人/年となっています。次いで、境川小学校（1,551 人/年）、大坪入口（1,153 人/年）が多くなっています。一方、「旧前間田公民館前」や「お宮前」など利用が著しく少ないバス停も見られます。

(人)



※一部の児童が通学で利用しているため、境川小学校での乗降者数が多くなっています。

■バス停別乗降者数（芦川バス、令和3年度）

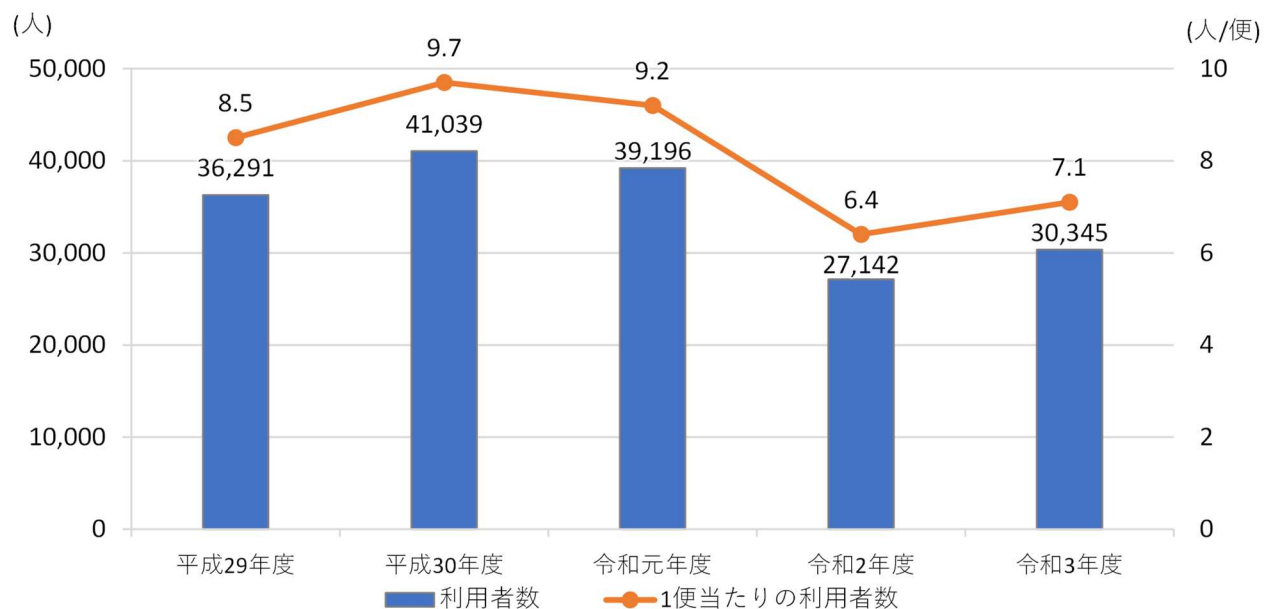
芦川バスの乗降者数をみると、「石和温泉駅」が最も多く、2,548 人/年となっています。
 鶯宿～上芦川、竹居～石和温泉駅入口においても一定程度の利用が見られます。
 一方、七曲上～門林では、利用が少ない状況となっています。



(3) 自主運営バス（長塚～奈良原線）

1) 利用者の推移

利用者数の推移をみると、令和 2 年度で利用が落ち込んでいるものの、令和 3 年度に増加しています。

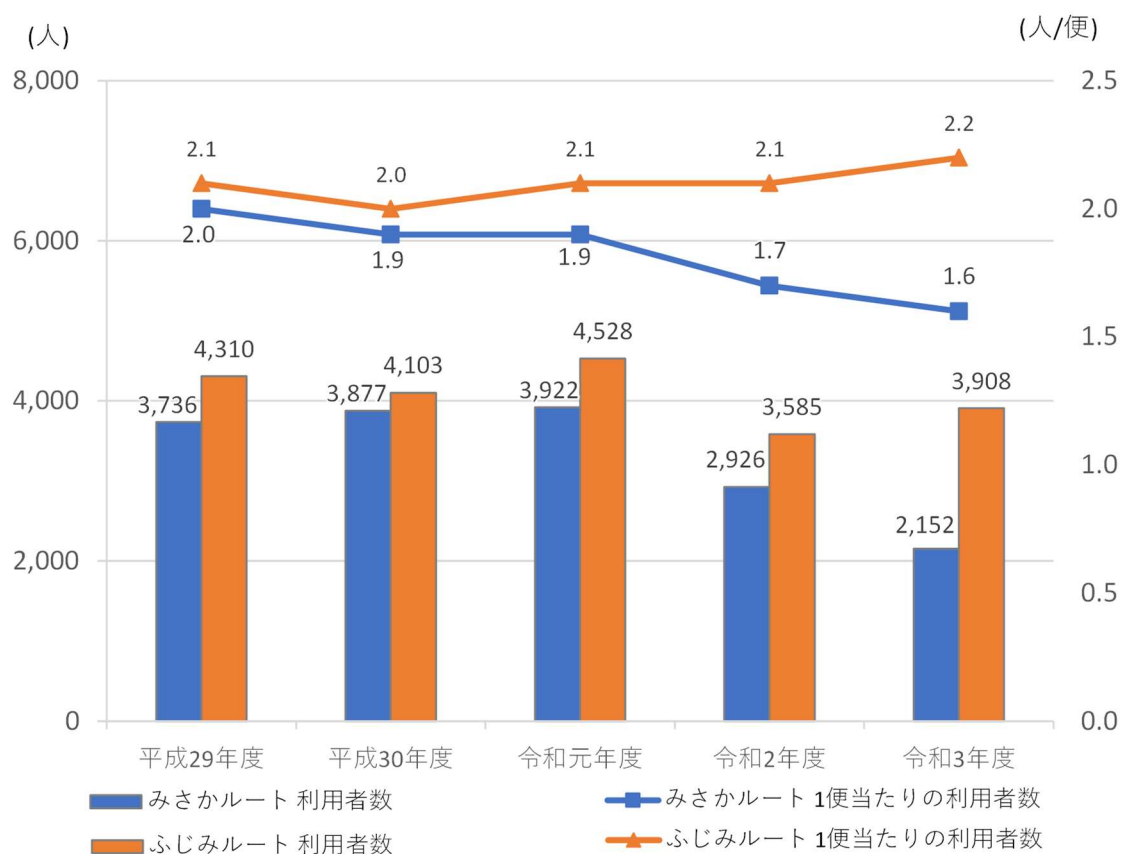


(4) デマンドタクシー

1) 利用者の推移

みさかルートの利用者数は、令和元年まで増加傾向でしたが、令和 2 年度以降は減少傾向にあります。令和 3 年度時点では、2,152 人/年となっています。

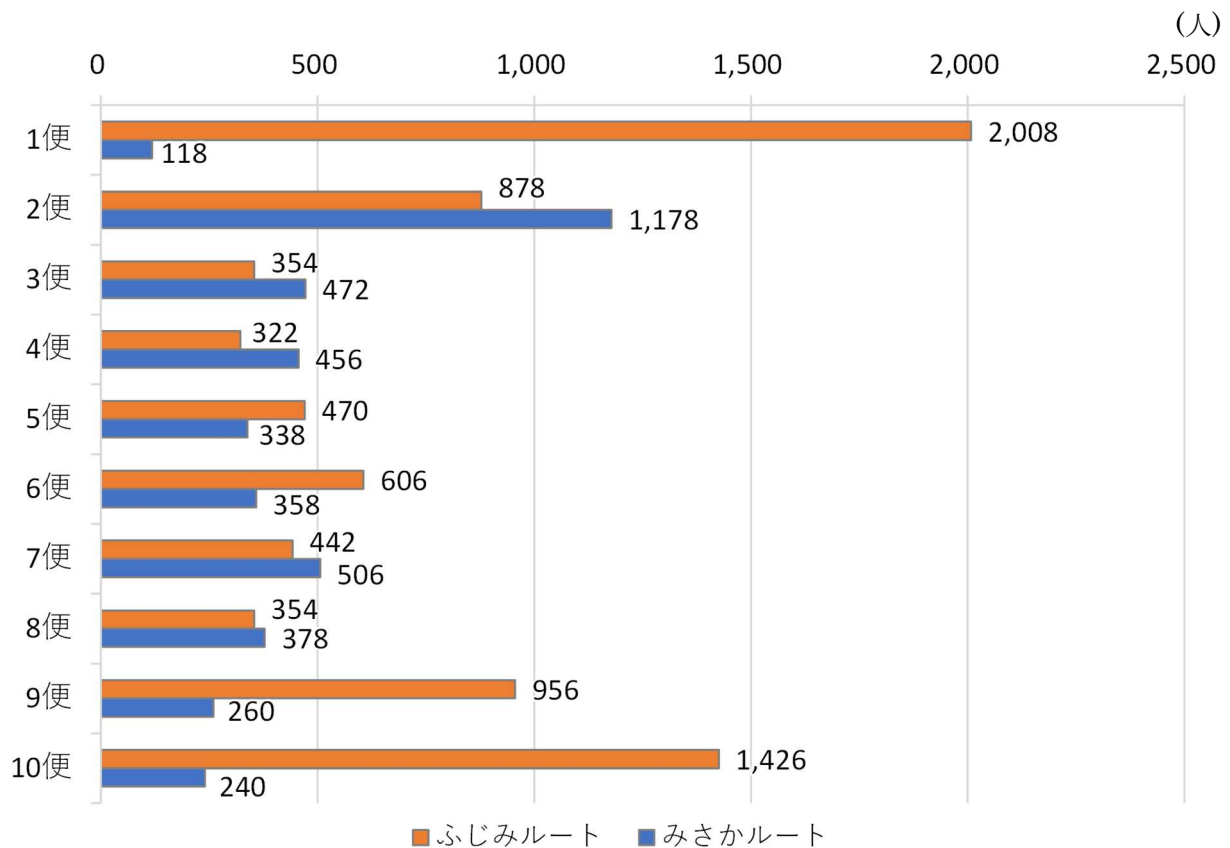
ふじみルートの利用者数は、令和元年まで概ね増加傾向でしたが、令和 2 年度に利用が落ち込み、令和 3 年度では利用が増加しており、3,908 人/年となっています。1 便当たりの利用者数をみると、微増傾向となっています。



2) 便別の利用状況

みさかルートは 2 便に利用が集中しており、1 便は比較的利用が少ない状況となっています。

ふじみルートは 1 便～2 便、9 便～10 便に利用が集中しています。



(5) スクールバス

現在、5台のスクールバスが運行されています。

NO.	管理者	対象校	利用者数（令和4年度）
1	笛吹市 学校教育課	笛吹市立御坂西小学校	133 名
2	笛吹市 学校教育課	笛吹市立御坂東小学校 笛吹市立御坂中学校	9 名 10 名
3	笛吹市 学校教育課	笛吹市立八代小学校	97 名
4	笛吹市 学校教育課	笛吹市立境川小学校 笛吹市立浅川中学校	16 名 15 名
5	笛吹市 学校教育課	笛吹市立芦川小学校	0 名（※） ※利用者がいない場合は 運行しないため 0 名

資料：笛吹市

2.2.3 地域公共交通の運営状況

市内の公共交通にかかる市負担額の推移をみると、平成 29 年度から概ね増加傾向であり、令和 3 年度時点で約 6,100 万円となっています。

市営バスに対する負担が 5 割増で、一宮循環バスや芦川バスに対する負担額の増加が多くを占めています。

また、デマンド交通*に対する負担も約 2 割増加しています。

利用者一人当たりの市負担額をみると、芦川バス、デマンドタクシー（みさかルート）において約 2 倍に増加しています。

一方で、民営バス路線に対する市負担は減少傾向にあり、平成 29 年度から令和 3 年度にかけて約 2 割減少しています。

（単位：円）

路線名			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	増減率 (平成29年度- 令和3年度)
市 営 バ ス	一宮循環バス	市負担額	10,213,000	10,213,000	10,307,566	10,402,130	10,402,130	1.9%
		利用者1人あたりの 市負担額	875	905	972	1,551	1,343	53.6%
	境川巡回バス	市負担額	3,201,000	3,190,000	3,492,000	3,504,000	3,492,000	9.1%
		利用者1人あたりの 市負担額	718	713	991	751	710	-1.1%
	芦川バス	市負担額	11,054,619	11,376,759	13,307,549	13,823,162	14,364,863	29.9%
		利用者1人あたりの 市負担額	1,513	1,496	2,513	3,549	3,045	101.3%
	計	市負担額	24,468,619	24,779,759	27,107,115	27,729,292	28,258,993	15.5%
デ マ ン ド 交 通	デマンドタクシー (みさかルート)	市負担額	4,998,950	5,553,538	6,093,178	6,110,795	5,994,667	19.9%
		利用者1人あたりの 市負担額	1,338	1,432	1,554	2,088	2,786	108.2%
	デマンドタクシー (ふじみルート)	市負担額	6,094,272	5,386,803	4,806,415	5,747,873	7,069,376	16.0%
		利用者1人あたりの 市負担額	1,414	1,313	1,061	1,603	1,809	27.9%
	計	市負担額	11,093,222	10,940,341	10,899,593	11,858,668	13,064,043	17.8%
自 主 バ ス 運 営	長塚～奈良原線	市負担額	9,147,937	8,341,264	8,605,834	10,210,118	9,596,576	4.9%
		利用者1人あたりの 市負担額	252	203	220	376	316	25.5%
民 営 バ ス 路 線	山梨交通バス	市負担額	6,900,000	6,900,000	6,900,000	6,372,000	6,471,000	-6.2%
	富士急バス	市負担額	4,430,000	4,430,000	4,430,000	4,430,000	2,215,000	-50.0%
	栄和交通バス	市負担額	1,800,000	1,800,000	1,800,000	1,800,000	1,800,000	0.0%
	計	市負担額	13,130,000	13,130,000	13,130,000	12,602,000	10,486,000	-20.1%
合計（市負担額）			57,839,778	57,191,364	59,742,542	62,400,078	61,405,612	6.2%

2.3 市民アンケート調査

2.3.1 市民アンケートの実施概要

日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、公共交通全般に対する市民ニーズや地域公共交通の問題点・課題などを把握するため、「市内公共交通に関するアンケート」を実施しました。

市民 3,000 人を対象に、アンケート票を郵送配布し、郵送回収またはインターネットでの回答を受付しました。

アンケートは 927 人から回収し、回収率は 30.9%となりました。

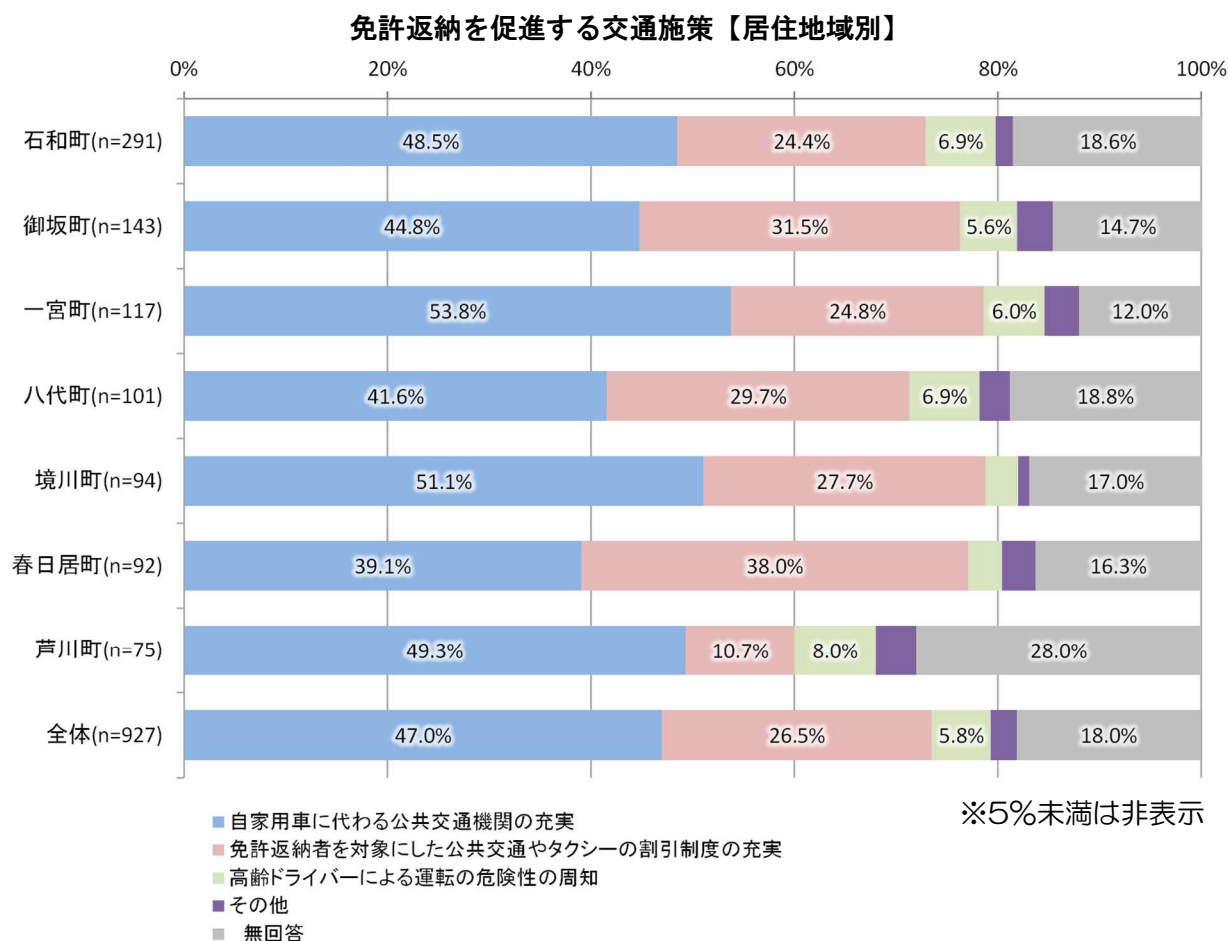
項目	内容
実施時期	令和 4 年 9 月 23 日（金）～10 月 11 日（火）
実施目的	・日常生活における移動実態の把握 ・公共交通の利用状況の把握 ・公共交通全般に対する市民ニーズの把握 ・地域公共交通の問題点・課題点の整理
実施方法	郵送配布、郵送回収またはインターネットでの回答
対象者	18 歳以上 80 歳未満の市民 3,000 人
配布数	3,000 票
回収数	927 票
回収率	30.9%

2.3.2 主な調査結果

(1) 免許返納を促進する交通施策

免許返納を促進する交通施策は、「自家用車に代わる公共交通機関の充実」が 47.0%で最も高く、次いで「免許返納者を対象にした公共交通やタクシーの割引制度の充実」が 26.5%となっています。

居住地域別にみると、「免許返納者を対象にした公共交通やタクシーの割引制度の充実」は【春日居町】が 38.0%と、他の居住地域に比べ、高くなっています。



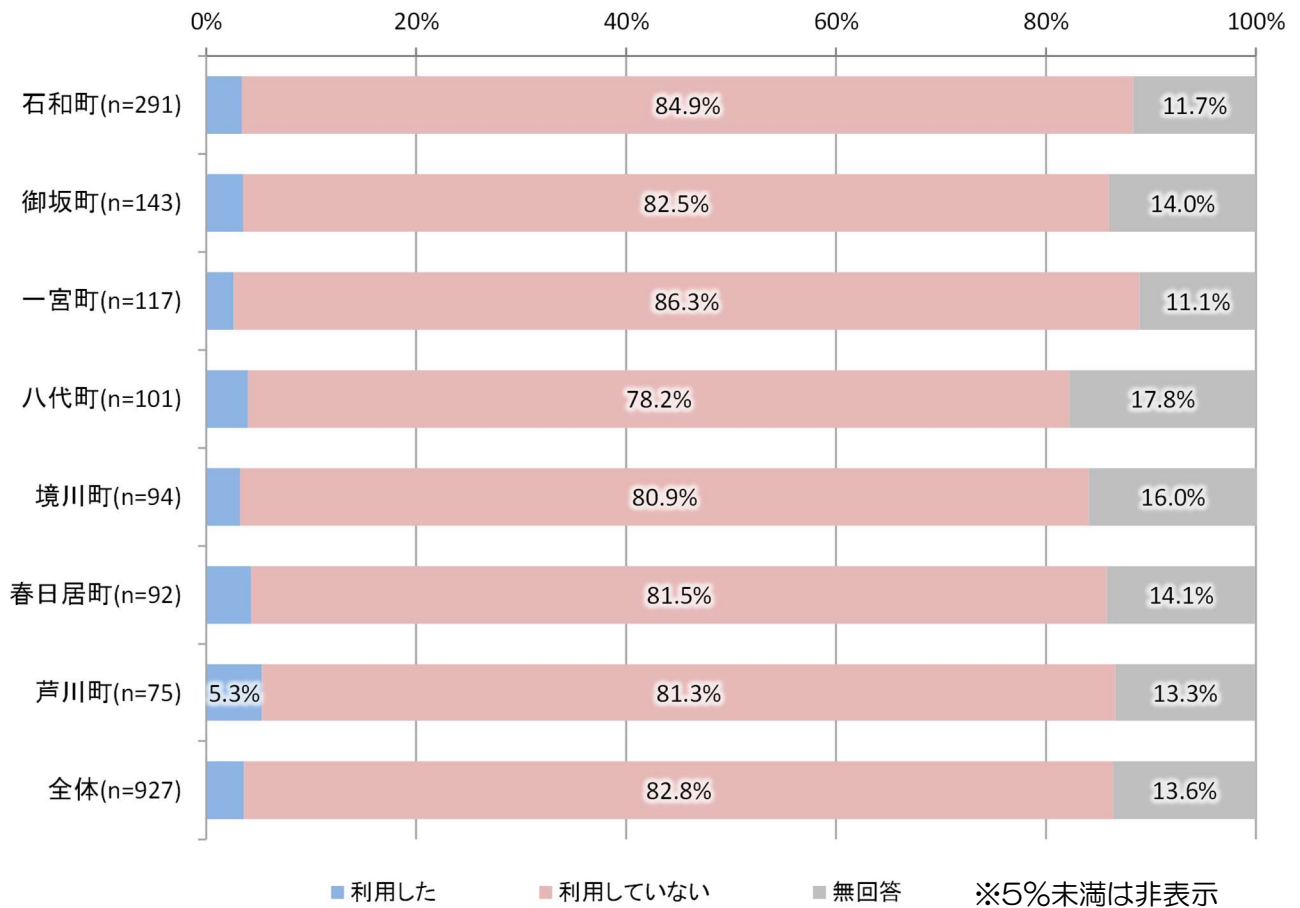
【「その他」の意見】

- 玄関近くまでの送迎があればと思う
- 自動運転車の普及
- ドライバーに安全な自動車（エコ＋セーフティシステム）
- 歩いていける距離への日常必需品が調達できるよう店舗等誘致
- 家族の協力 など

(2) 路線バスの利用有無

過去 30 日以内の路線バスの利用の有無は、「利用していない」が 82.8%となっています。
居住地域による大きな差はみられません。

過去 30 日以内の路線バスの利用の有無【居住地域別】

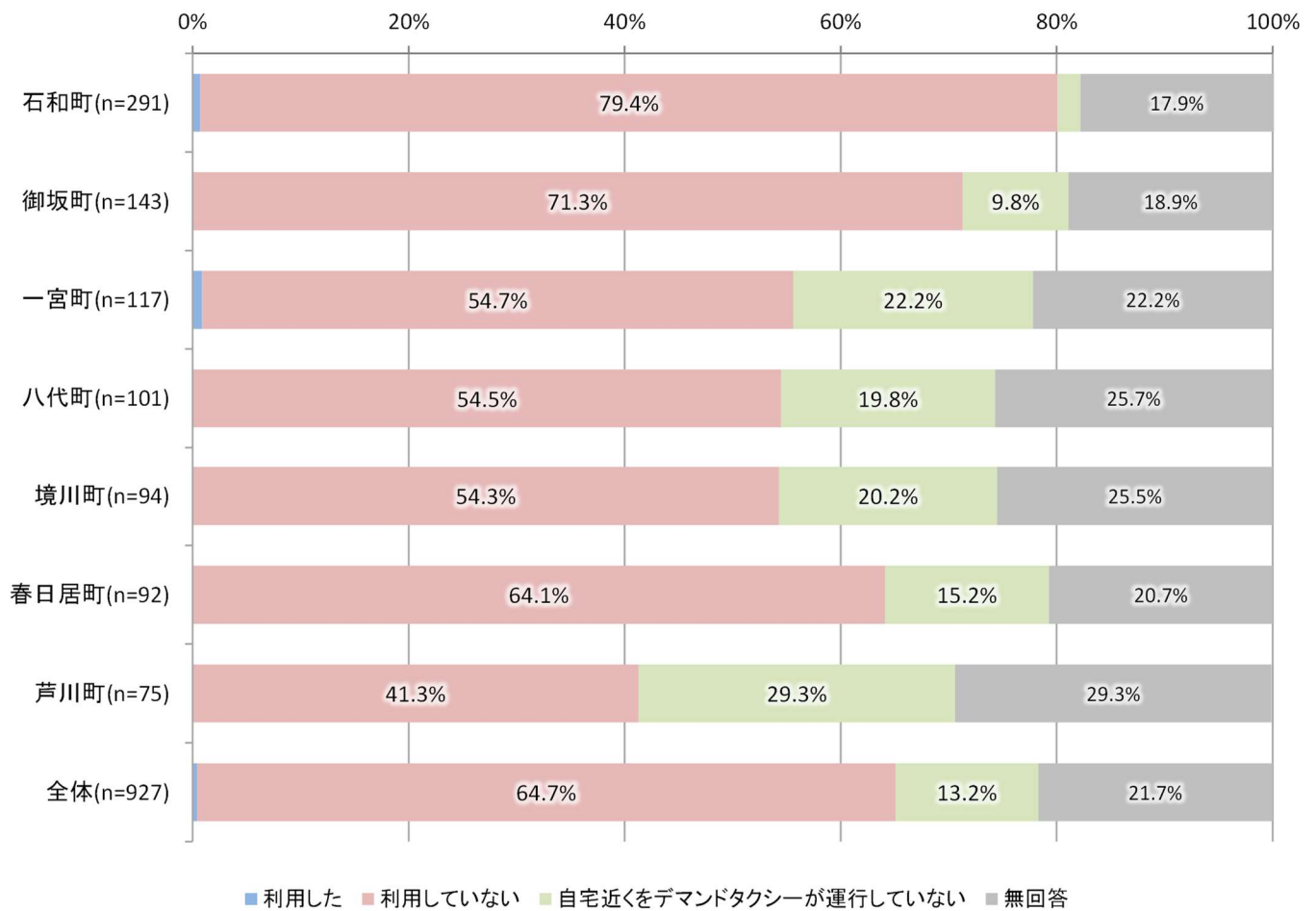


(3) デマンドタクシーの利用有無

過去 30 日以内のデマンドタクシー利用の有無は、「利用していない」が 64.7%、「自宅近くをデマンドタクシーが運行していない」が 13.2%となっています。

居住地域別にみると、「利用していない」は【石和町】が 79.4%と、他の居住地域に比べ、高くなっています。

過去 30 日以内のデマンドタクシー利用の有無【居住地域別】

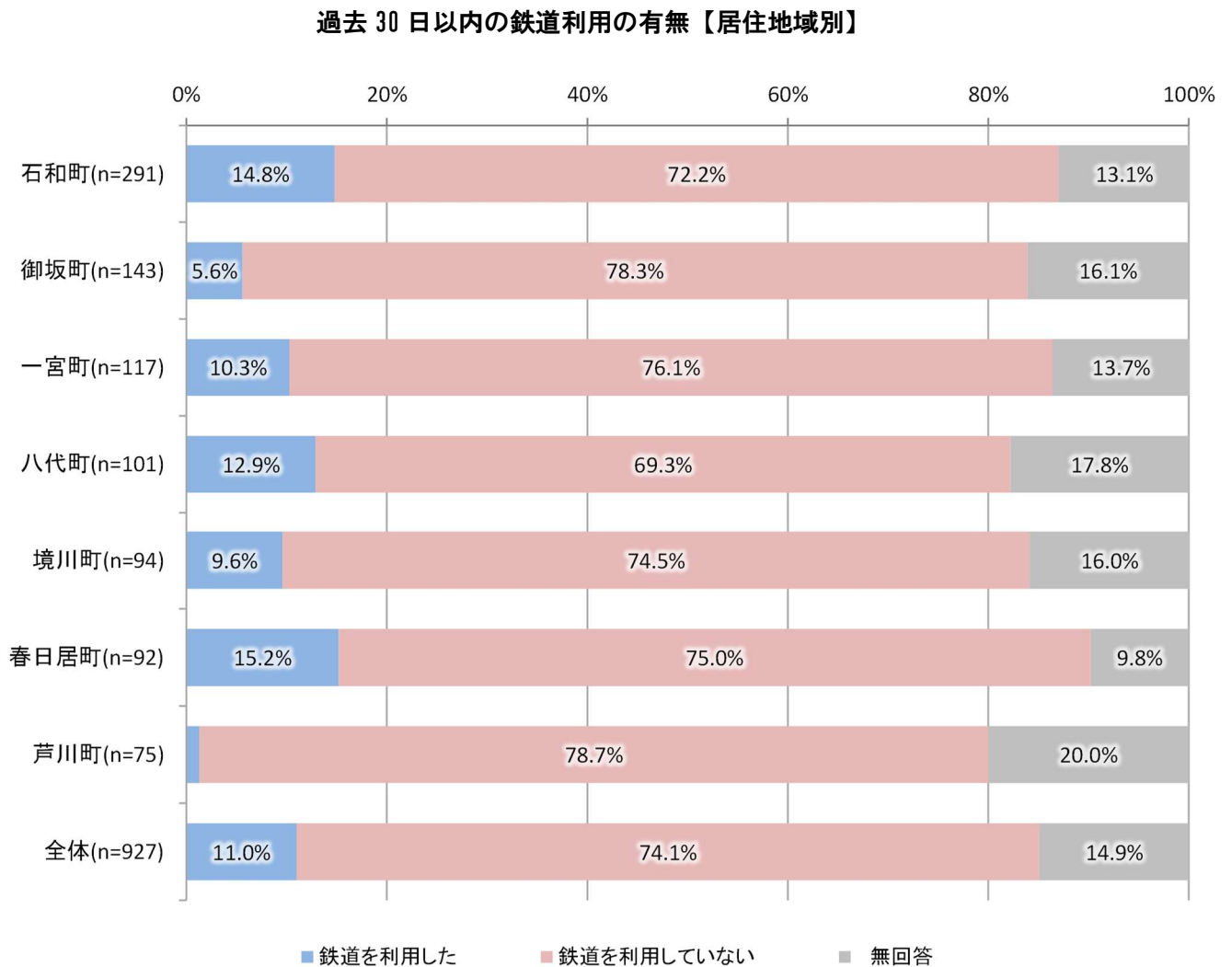


※5%未満は非表示

(4) 鉄道の利用有無

過去 30 日以内の鉄道利用の有無は、「鉄道を利用した」が 11.0%、「鉄道を利用していない」が 74.1%となっています。

居住地域による大きな差はみられません。

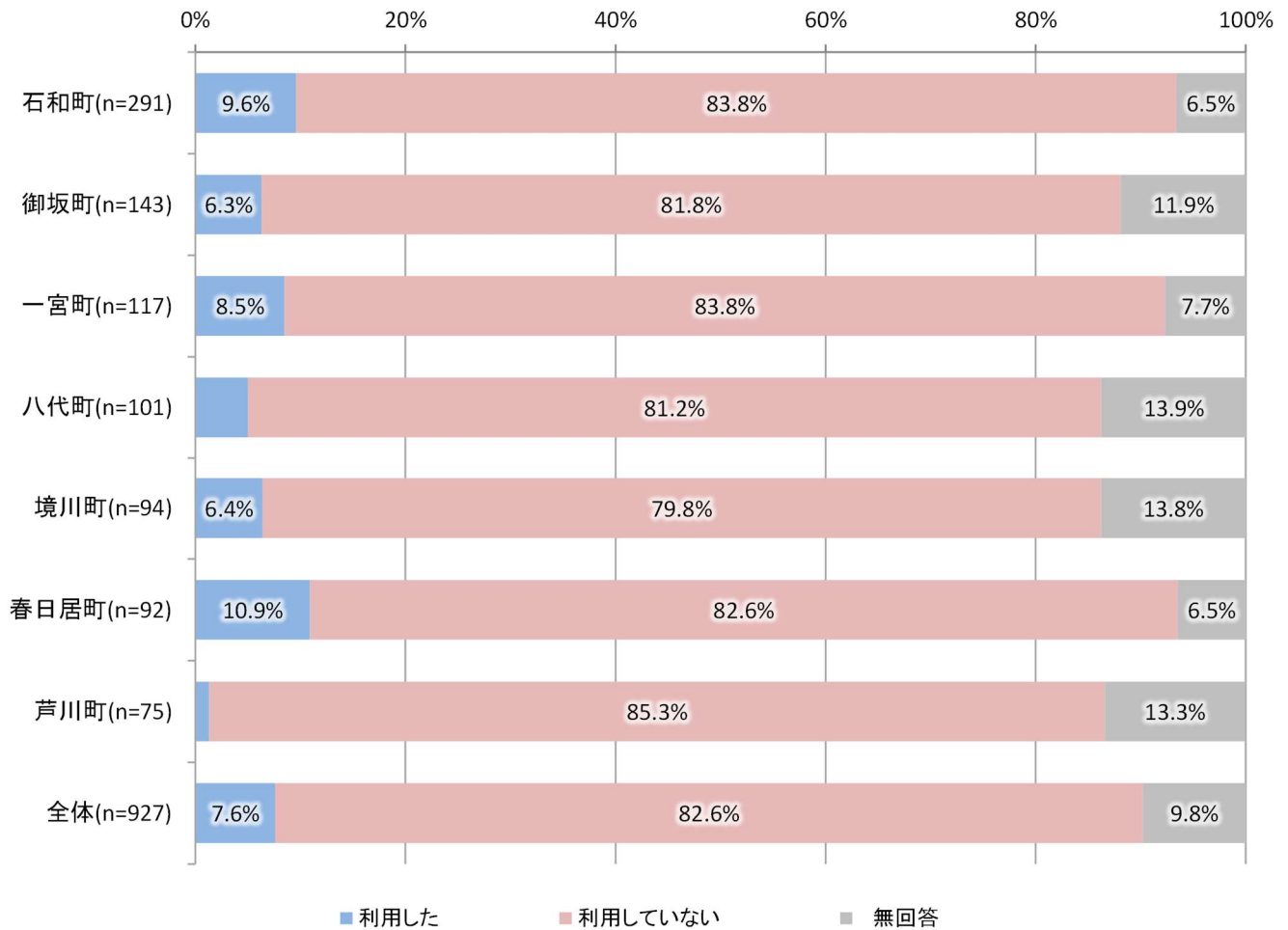


※5%未満は非表示

(5) タクシーの利用有無

過去 30 日以内のタクシー利用の有無は、「利用していない」が 82.6%となっています。
居住地域による大きな差はみられません。

過去 30 日以内のタクシー利用の有無【居住地域別】

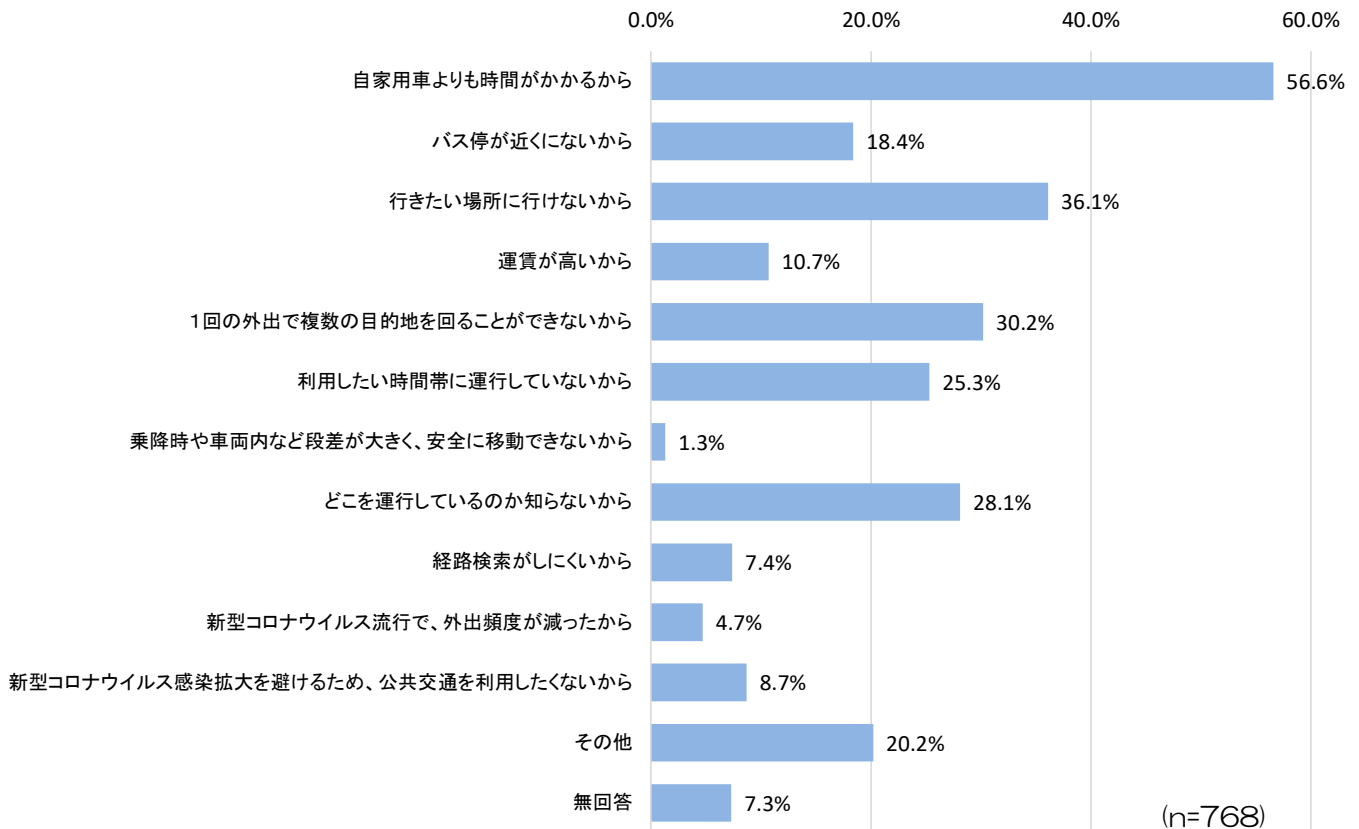


※5%未満は非表示

（６）市内のバスを利用していない理由

市内のバスを利用していない理由は、「自家用車よりも時間がかかるから」が 56.6%で最も高く、次いで「行きたい場所に行けないから」が 36.1%、「1 回の外出で複数の目的地を回ることができないから」が 30.2%、「どこを運行しているのか知らないから」が 28.1%、「利用したい時間帯に運行していないから」が 25.3%と続いています。

市内のバスを利用していない理由



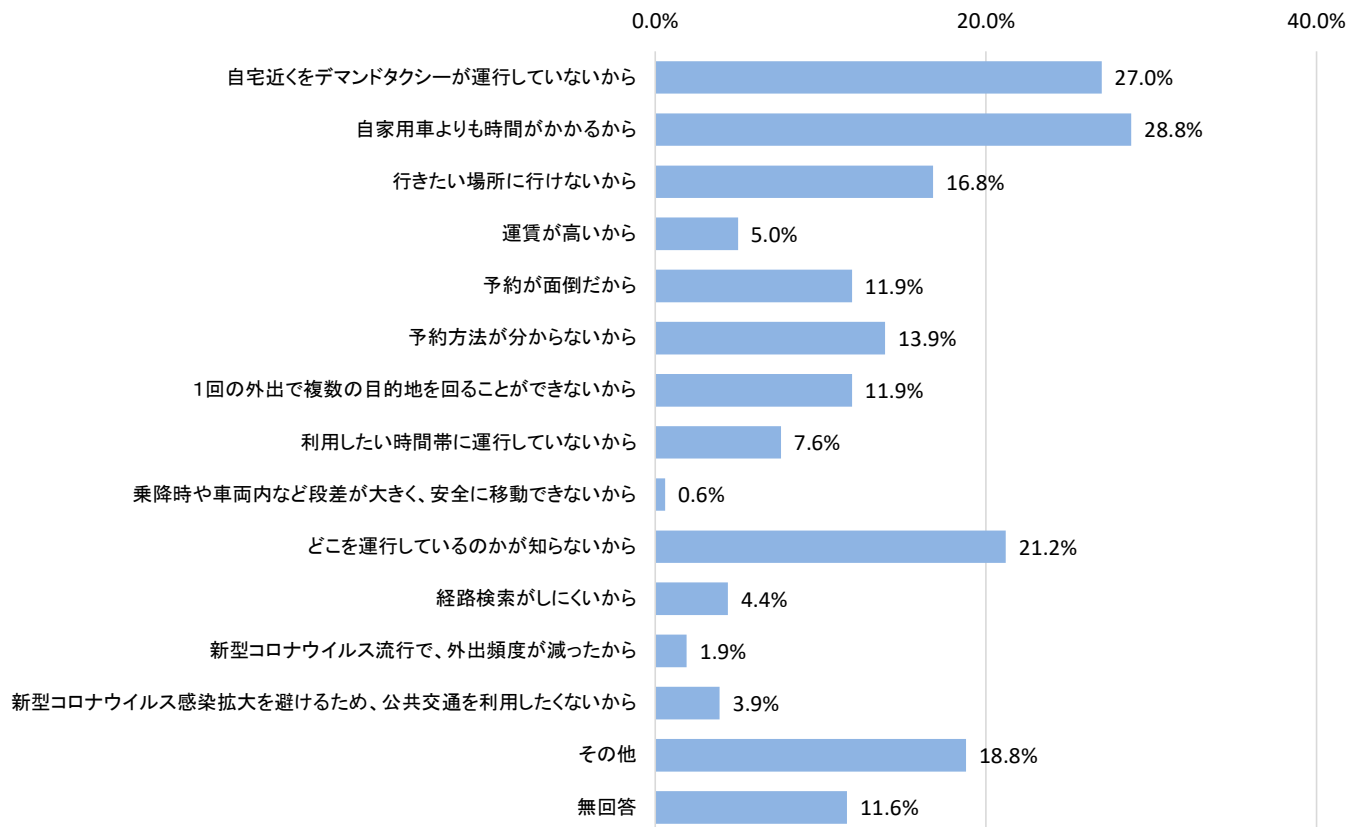
【「その他」の意見】

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| ○子ども（幼児）を連れている為 | ○時間が少ない（本数が） |
| ○自家用車を利用している為 | ○体力に不安 |
| ○今は自家用運転できていますので、不自由ない為 | ○外出機会が無い |
| ○バスが走っていないから | ○歩きたいから |
| ○自分で運転するので利用しない | ○鉄道の方がはやすい |
| ○よく理解していないため | ○デマンドタクシーそのものを知らない |
| ○車の方が自由だから | ○家族による送迎 |
| ○興味がない | ○自家用車に比べ適宜利用不能 |
| ○介助者がいないと外出できない | ○ひとりで利用できないから |
| ○バス停がわからない | ○買い物が高くバス停から自宅まで持つのが大変 |
| ○徒歩片道 1 時間以内ウォーキングをかね歩く | ○バス停まで歩けないから |
| ○自分で動けるから | ○不便だから |
| ○市内バスが経路にない、乗りたいが乗れない | ○運転が好きだから |
| ○施設の送迎車を利用の為 | ○乗り方がわからない |
| ○原付や鉄道による移動で十分に生活できているから | ○乗り継ぎが難しい |
| ○時間通りに駅に行かないので不安 | ○他人の運転は怖い |
| | など |

(7) デマンドタクシーを利用していない理由

デマンドタクシーを利用していない理由は、「自家用車よりも時間がかかるから」が28.8%で最も高く、次いで「自宅近くをデマンドタクシーが運行していないから」が27.0%、「どこを運行しているのかが知らないから」が21.2%と続いています。

デマンドタクシーを利用していない理由



(n=722)

【「その他」の意見】

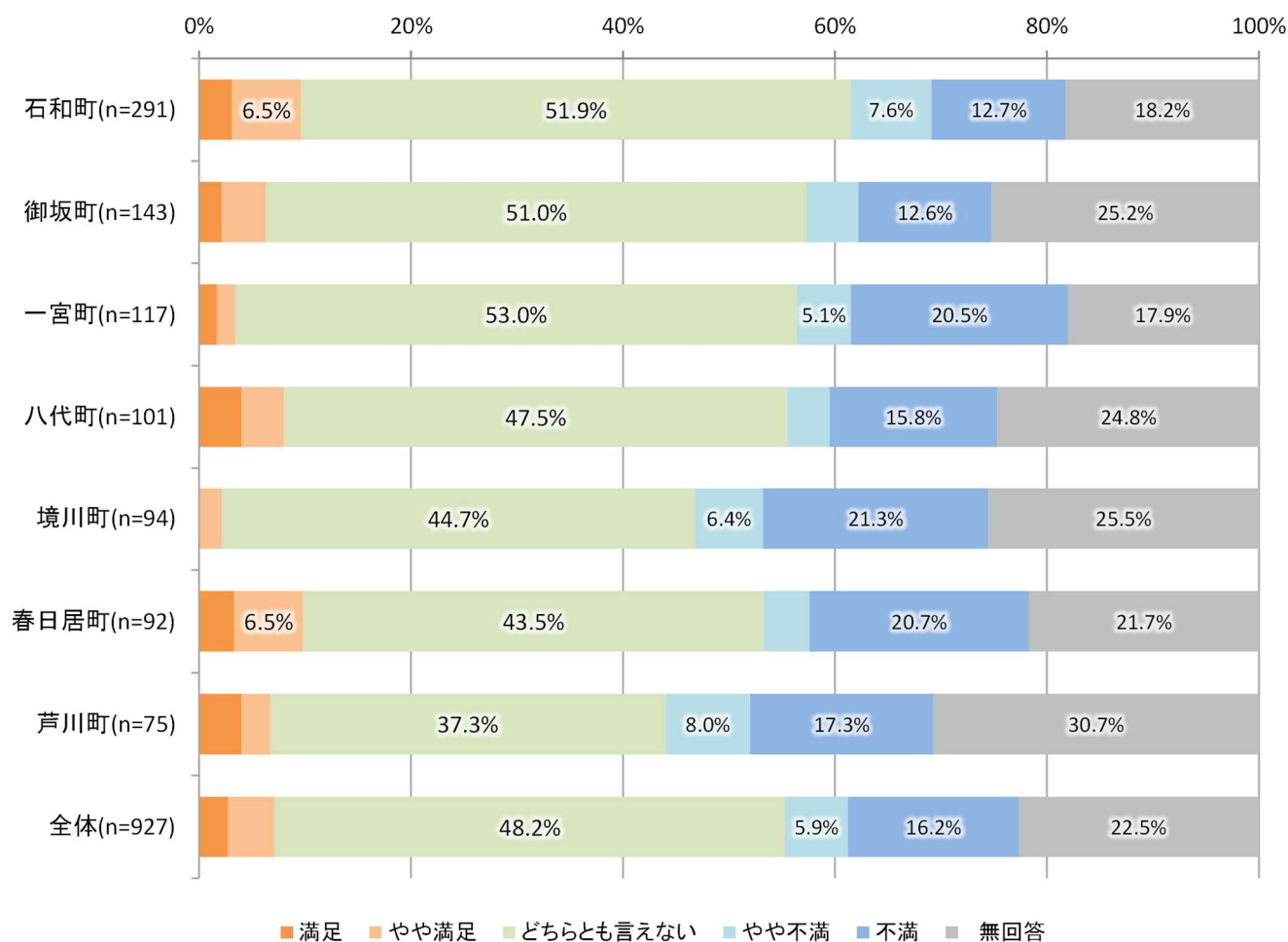
- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| ○原付や鉄道による移動で十分に生活できているから | ○自家用車を利用するから |
| ○現状で不自由ない為 | ○外出しない |
| ○情報が全くないから | ○歩きたいから |
| ○存在を知らなかった | ○歩行困難の為 |
| ○自分で運転するので利用しない | ○自身で行動出来るから |
| ○よく理解していない為 | ○自家用車は自由に目的地に行けるため |
| ○徒歩で行ける距離だから | ○バス停が近くにありません |
| ○デマンドタクシーが何かを知らない | ○必要ないから |
| ○市外にでかけるのが多く自家用車ででかける | ○予約したけど来なかったことがあるから |
| ○市外にでかけるのが多く自家用車ででかける | ○ひとりで利用できないから |
| ○以前からデマンドタクシーの情報が得られてない | ○引越をしたばかりで良く知らないから |
| ○知らない | ○システムがよくわからない |
| ○デマンドタクシーを近所の人が利用した所を見た事がない | ○システムがよくわからない |
| ○デマンドタクシーの利用方法等がわからない | ○必要性を感じないから |
| | など |

(8) 市の公共交通の満足度

市の公共交通の満足度は、「満足」(2.7%)と「やや満足」(4.4%)を合わせた『満足(計)』が7.1%、「不満」(16.2%)と「やや不満」(5.9%)を合わせた『不満(計)』が22.1%となっています。

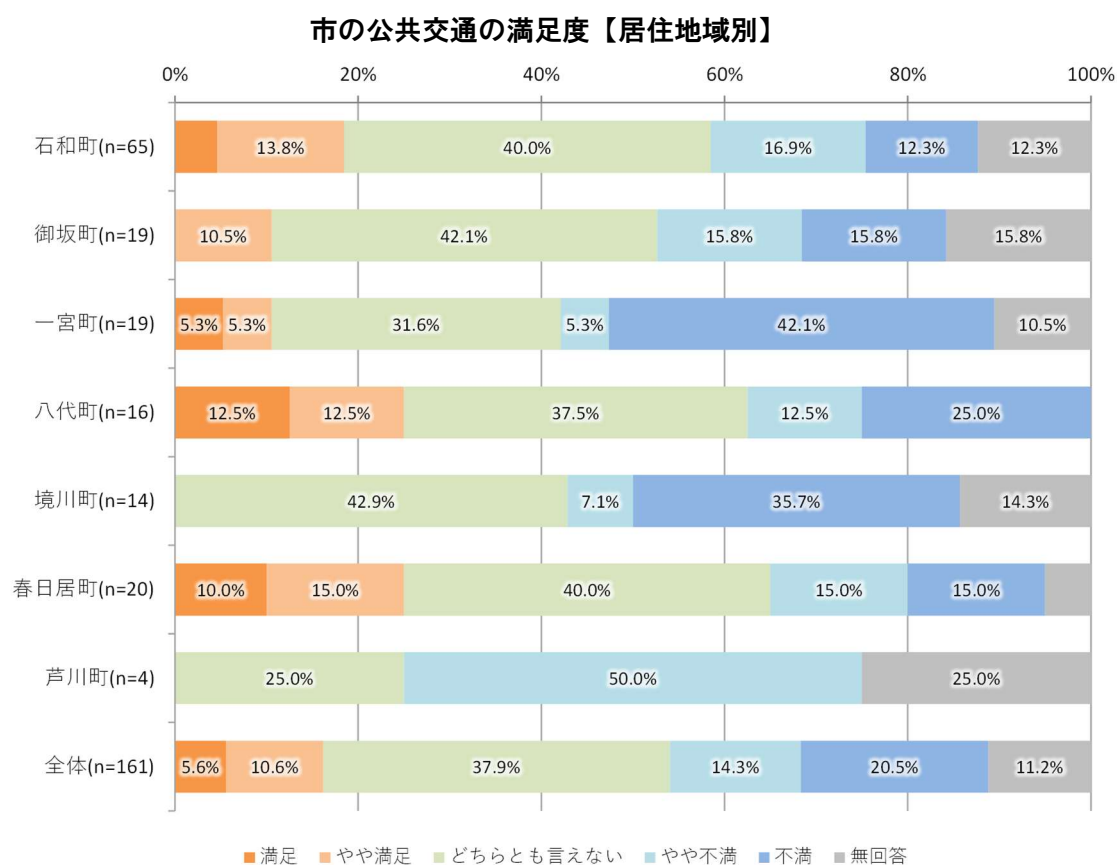
居住地域別にみると、『不満(計)』は【境川町】が27.7%と、他の居住地域に比べ、高くなっています。

市の公共交通の満足度【居住地域別】



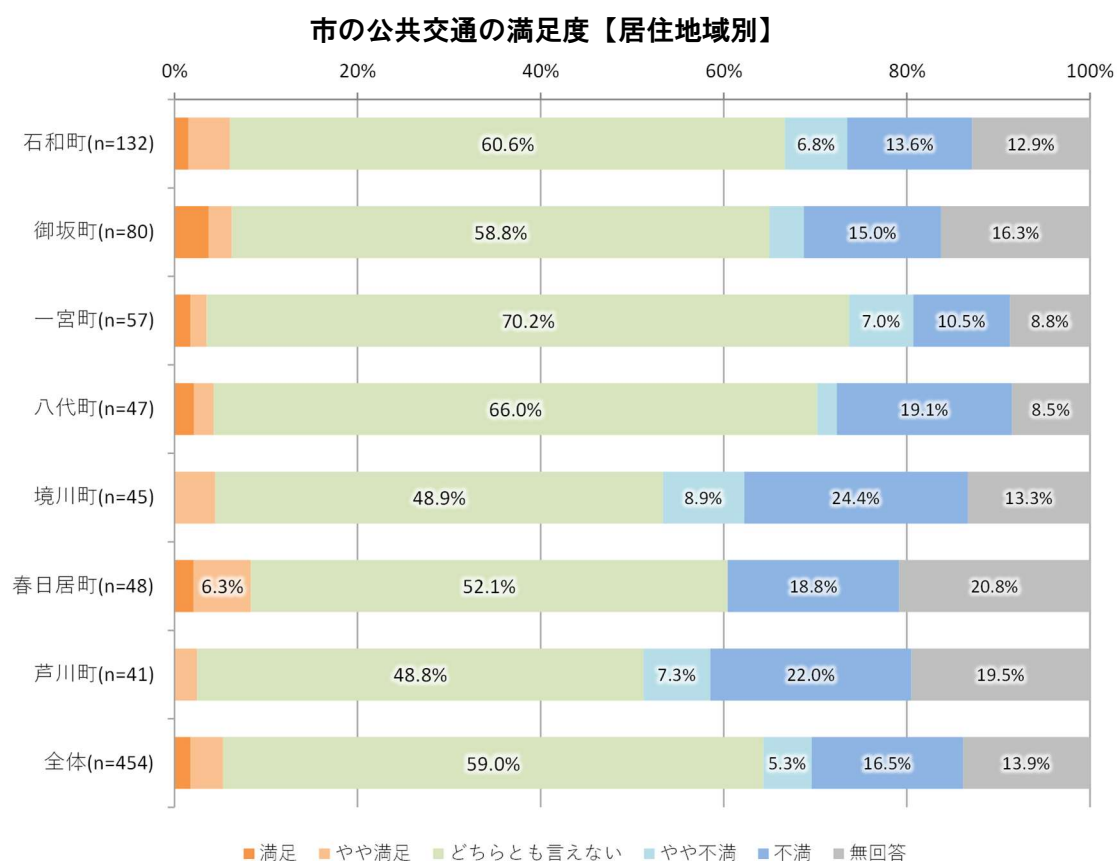
※5%未満は非表示

市の公共交通を利用している人のみを集計



※5%未満は非表示

市の公共交通を利用していない人のみを集計

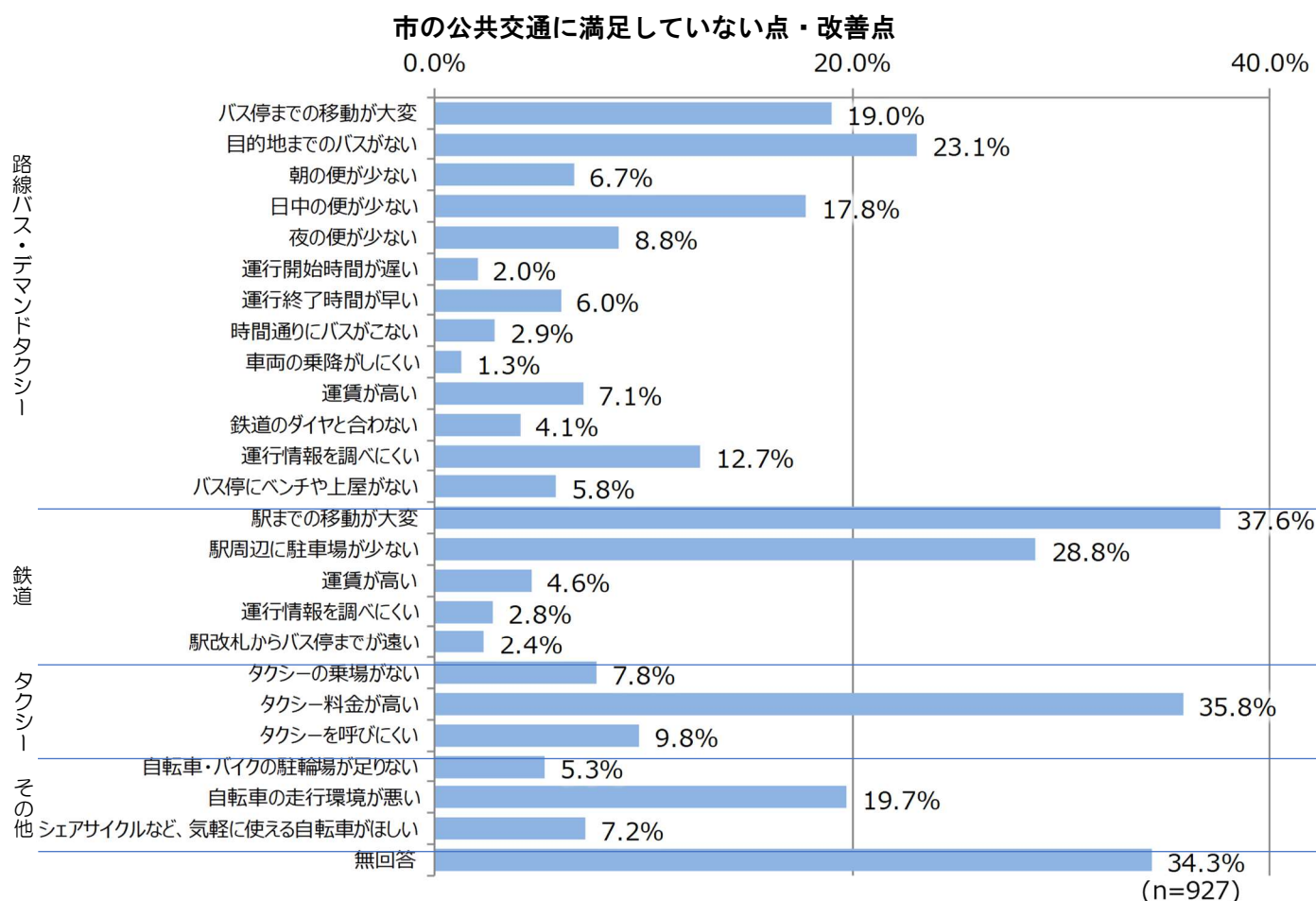


※5%未満は非表示

(9) 市の公共交通に満足していない点・改善点

市の公共交通に満足していない点・改善点の一覧は下記の通りとなっています。

- ①路線バス・デマンドタクシーに満足していない点・改善点は、「目的地までのバスがない」が23.1%で最も高く、次いで「バス停までの移動が大変」が19.0%、「日中の便が少ない」が17.8%、「運行情報を調べにくい」が12.7%と続いています。
- ②鉄道に満足していない点・改善点は、「駅までの移動が大変」が37.6%で最も高く、次いで「駅周辺に駐車場が少ない」が28.8%となっています。
- ③タクシーに満足していない点・改善点は、「タクシー料金が安い」が35.8%で最も高くなっています。
- ④自転車、原付・バイクに満足していない点・改善点は、「自転車の走行環境が悪い」が19.7%で最も高くなっています。



2.4 公共交通を取り巻く現状・課題の整理

笛吹市の地域公共交通における現状及び課題を以下のとおりです。

地域及び地域公共交通の現状
<人口動態> 令和 4 年 1 月の人口は約 68,000 人で今後も人口減少は続く見込みとなっており、令和 27 年には人口は約 55,000 人にまで減少することが見込まれています。一方で、75 歳以上の人口は増加していくことが見込まれており、移動手段の確保が必要となる交通弱者*は増加していくことが推測されます。
<人の動き> 通勤目的と通学目的で若干の違いは見られるものの、笛吹市内の移動だけでなく、市外への移動も見られます。一方で、市外から市内への流入も見られます。
<人口と主要施設の分布> - 人口は、石和温泉駅を中心とした市街地部に多く居住しているものの、郊外部にも居住しています。 - 商業施設、医療施設、公共施設、教育施設は、市街地部周辺に立地しており、市街地部へのアクセス強化、各地域から支所周辺へのアクセス確保が求められます。
<まちづくり> - 総合計画では、市民の移動を支援する仕組みの構築として、AI デマンド交通*などの新たな取組として位置づけています。 - 都市計画マスタープラン*では、中心市街地を中心にした拠点づくり、周辺都市や地域間、拠点間を結ぶ交流軸の形成を位置づけており、交通拠点の整備・強化、公共交通の利用促進を位置づけています。 - 観光振興計画では、拠点間を結ぶ二次交通の整備を位置づけています。 - また、関連計画において、子育て支援に向けた環境の整備、移住の促進、脱炭素化の推進などの観点から公共交通の利便性向上や利用促進が求められています。
<自動車保有状況、高齢者の自動車運転> - 自家用車の保有台数はほぼ横ばいであり、令和 4 年 3 月末現在で約 30,000 台となっています。1 世帯当たりの自動車保有台数は、約 1.0 台となっている状況です。 - 高齢者による交通事故割合は、全体の交通事故の 42.9%と高い状況にあります。
<観光来訪者> 観光入込客数は、令和元年度から令和 2 年度にかけて減少しているものの、年間 200 万人が訪れているため、鉄道駅からの二次交通の確保が求められます。
<地域公共交通と利用状況> - JR 中央本線が市内を東西に縦断しており、民営バスや自主運営バスは石和温泉駅から市外など広域に運行しています。 - 一部の地域は、公共交通のサービスが行き届かない交通空白地域が存在します。 - 市営バスは、地域内を循環して運行している路線、地域から石和温泉駅まで広域で運行している路線があります。デマンドタクシーは、石和温泉駅を起点に地域と接続しています。広域の移動を担う役割が鉄道、民営バス、地域間及び地域内の移動を担う役割が自主運営バス、市営バス、デマンドタクシーとなっています。 - 石和温泉駅が 1 日あたり約 2,000 人の利用となっており、本市の重要な交通結節点*となっています。 - 市営バスの境川巡回バスや芦川バス、デマンドタクシーは 1 便あたりの利用者数が少ない状況となっています。
<地域公共交通の運営状況> - 平成 29 年度から増加傾向であり、令和 3 年度現在で約 6,100 万円の経費を市が負担しています。 - 市営バスやデマンドタクシーに対する負担額が増加しています。
<公共交通に関する市民ニーズ> - 免許返納を促進する交通施策として、自家用車に代わる公共交通の充実が求められています。 - それぞれの公共交通の利用状況は低い状況となっており、利用しない理由としては、行きたい場所にいけないこと、複数の目的地を周遊できないこと、利用したい時間帯に運行していないこと、運行状況を知らないことなどがあげられています。その結果、公共交通の満足度は低い状況となっています。

課題 1：新たな公共交通の構築に向けた検討

- 石和温泉駅を起点として、周辺自治体や各地域への地域公共交通が形成できているものの、利用者が少ない公共交通が存在し、市民ニーズに対応しきれていない部分があるなどの課題があります。
- また、公共交通サービスが行き届かない公共交通空白地域が存在します。
- 公共交通の利便性向上に向けて、現在の公共交通に代わる AI デマンド交通*などの新たな公共交通を構築し、市民の移動手段の確保に向けた検討が必要となります。

課題 2：まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討

- 中心市街地を中心とした拠点に対して、公共交通による周辺都市及び拠点間ネットワークを図るなど、まちづくりと連携した地域公共交通の形成が必要となります。
- 観光来訪者などの交流人口の増加に向けて、二次交通の確保が必要となります。
- 子どもから大人までの定住及び市外からの移住の促進、交通の脱炭素化に向けて、公共交通の利便性向上による暮らしやすいまちづくりの実現が必要となります。

課題 3：利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進

- 中心市街地を軸にした地域公共交通の形成に伴い、拠点における待合環境*の改善が必要となります。また、鉄道駅等の拠点や車両等におけるバリアフリー*化の推進など、引き続き、利用者が公共交通を利用しやすい環境を整備することが必要となります。
- 公共交通利用者に対する情報提供などの利用促進活動について、今後も継続して実施していくことが必要となります。公共交通に関する情報の提供を行うとともに、乗り方教室の開催による利用促進や運転免許証自主返納の促進につながる施策の展開などにより、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるような施策を検討していくことが必要となります。

課題 4：社会情勢や市及び公共交通を取り巻く環境の変化への対応

- 日常生活圏が市内の各地域及び市外にまで及んでおり、市外からの流入も多い状況です。こうした人の流れに対応して、鉄道、民営バス、自主運営バス、市営バス、タクシーなどの各公共交通の特性に応じて、役割分担及び交通結節点*の整備を行い、市内全域を通じた最適な地域公共交通網*を形成していく必要があります。また、周辺自治体と連携し市内だけでなく、市外との連携も含めた総合的な地域公共交通のネットワークの形成を目指すことも必要となります。

課題 5：財政負担の抑制に向けた対応

- コロナ禍により、テレワークや時差出勤などの新たな生活様式が見られる中、公共交通の利用者が減少し、市の財政負担が厳しい状況となっています。
- 今後も人口が減少していくと見込まれている中で、地域の実情に応じて運行形態や運行方法を検討して、効率化を図ることが必要となります。

課題 6：法改正や新技術の活用

- 法改正に伴い、まちづくりと連携した施策や福祉施策を通じた移動手段の確保などを含めて、輸送資源*を総動員する具体的を必要に応じて盛り込むことができます。
- また、ICT*などのモビリティの新技術開発に伴い、こうした新技術を活用した地域公共交通の検討も必要となります。

第3章 計画の基本方針と計画目標

3.1 計画の基本方針等

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

～基本理念：目指すべき公共交通の将来像～

誰もが便利・安心に利用できる公共交通
地域内外の交流を通じて、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通

基本方針１：本市にとって最適な地域公共交通網^{*}の形成

＜課題１：新たな公共交通の構築に向けた検討＞

＜課題２：まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討＞

地域の拠点が各地域に形成されており、また、これら市街地の周辺に集落が広く分散している本市の地域特性に対応し、集落から地域内拠点までの地域内移動及び地域から市街地となる石和温泉駅周辺までの地域間移動など、これら公共交通ネットワーク^{*}の維持確保・充実を図るため、民営バス、自主運営バス、市営バス、デマンドタクシーの一体的な路線再編、効率的な運行方法等の検討及び見直し、地域の実情に応じた新たな公共交通システムの導入検討等を行い、各公共交通の連携により、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網^{*}の構築を図ります。

＜課題４：社会情勢や市及び公共交通を取り巻く環境の変化への対応＞

＜課題５：財政負担の抑制に向けた対応＞

＜課題６：法改正や新技術の活用＞

公共交通の利用者が減少し、市の財政負担が厳しい状況となっている中、限られた財源の中で最大値の効果を出すための効果的かつ効率的な地域公共交通網^{*}の形成が必要となります。

効果的な地域公共交通網^{*}の形成に向けては、連携できる輸送資源^{*}を有効的に活用することと、デジタル技術などを活用して、最適な地域公共交通網^{*}につなげていきます。

■計画目標①：地域公共交通の利用圏域の拡大及び利用者数の減少傾向の改善

各公共交通機関の緊密な連携のもと、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網^{*}を構築し、市民等の日常生活における移動手段を確保することで、地域公共交通の利用圏域の拡大及び減少傾向にある公共交通利用者数の減少割合の改善を目指します。

⇒評価指標：新たな公共交通の運行、公共交通利用圏域^{*}人口割合、公共交通利用者数

■計画目標②：地域公共交通の維持に係る市負担額の増加抑制

本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網^{*}の構築を図ることで、近年増加傾向にあった地域公共交通の維持に係る市負担額（市が事業主体となり運行する公共交通に要する財政負担額及びバス等の維持に係る運行補助金等の合計）の増加抑制を目指します。

⇒評価指標：地域公共交通の維持に係る市負担額

基本方針２：誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの提供

＜課題２：まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討＞

人口減少や自家用車の普及等により、公共交通の利用者数が大幅に減少し、公共交通離れが進行していることから、公共交通の利便性の向上及び利用促進を図り、地域に愛される公共交通に育てることが重要となります。

近年では高齢化の進行により、高齢ドライバーの交通事故が増加していることから、公共交通を利用しやすい環境を整え、高齢者等の公共交通の利用促進を図ることは、交通事故防止の観点からも重要となります。また、高齢者以外にも、子育て世代や学生、観光来訪者などが利用しやすい公共交通サービスを提供することで、移住・定住の促進及び交流人口の拡大につなげていきます。

＜課題３：利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進＞

＜課題４：社会情勢や市及び公共交通を取り巻く環境の変化への対応＞

公共交通同士の連携に向けた利用環境の整備や公共交通に関する周知・啓発等の取組を行い、誰もが気軽に安心して利用できる、わかりやすく、便利で利用しやすい公共交通サービスの提供を目指します。

■計画目標③：地域公共交通の市民満足度の向上

地域公共交通を利用しやすい環境を整備することで、利用者の満足度の向上、公共交通の利用促進及び高齢者等の運転免許証の返納促進を目指します。

⇒評価指標：公共交通に対する満足度、利用環境の整備箇所数

基本方針３：みんなで支える公共交通の実現

＜課題２：まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討＞

＜課題３：利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進＞

＜課題５：財政負担の抑制に向けた対応＞

地域公共交通は、移送サービスを担う社会インフラ*であることから、そのサービスは将来にわたって維持確保していく必要があります。地域公共交通を持続させていくためには、交通事業者の自助努力や行政の支援のみならず、地域に住む一人一人が公共交通に興味と愛着を持ち、その利用促進に主体的に関わるなど、地域全体で公共交通を支えていくことが必要となります。

また、地域公共交通は、脱炭素化社会の実現に向けて欠かせない手段の一つであることから、クルマ社会からの脱却、クルマ社会からクルマときどきバスへの移行を目指していくことが必要となります。

そのため、各種体験イベント等の実際に公共交通に触れる機会を創出するモビリティ・マネジメント*の手法を取り入れ、市民、交通事業者、行政等の協働による積極的な利用促進を図り、運賃等の収入増による財政負担の軽減につなげていきます。

また、本市の目指す公共交通を実現させるため、PDCAサイクル*に沿った各種公共交通施策の立案・実施、効果検証、改善策の検討など、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを市民等との協働により行っています。

■計画目標④：モビリティ・マネジメント*の推進

市民一人一人が、公共交通に興味と愛着を持ち、「公共交通は、みんなで創り、守り、育てるもの」という意識を持って、その利用促進に主体的に関わっていくためのきっかけづくりとなる取組の展開を目指します。

⇒評価指標：モビリティ・マネジメント*の実施回数、公共交通乗り方教室の実施回数

3.1.1 各公共交通の基本的な考え方とそれぞれの役割

公共交通の基本的な考え方と公共交通の機能及び役割を以下の通り整理し、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

類型	基本的な機能	求められる役割	現状の 主な公共交通	再編後の 主な公共交通
広域幹線 ネット ワーク	市内と市外を結ぶ 広域的なネットワ ーク	周辺都市等への移動手段 を確保し、本市の広域的 な交流を支える幹線軸で あり、公共交通網*の骨格 を担うネットワーク	〈鉄道〉 〈高速バス〉 〈民営バス〉 〈自主運営 バス〉	〈鉄道〉 〈高速バス〉 〈民営バス〉
地域間 ネット ワーク	地域と市街地を結 ぶネットワーク	幹線ネットワークに接続 する支線軸として、地域 間や拠点間を繋ぎ、都市 機能連携の軸となる地域 の主要ネットワーク	〈市営バス〉	〈新たな 公共交通 システム〉
地域内 ネット ワーク	地域内の移動を担 うネットワーク	居住地が点在し、人口密 度が低い地域を最寄りの 地域の拠点や市街地へと 繋げる、地域の生活を支 えるネットワーク	〈市営バス〉	
市街地内 ネット ワーク	市街地内の移動を 担うネットワーク	居住地や主要施設が集中 し、市民等の活動の拠点 となる市街地内におい て、多様なニーズ、多数 の利用に対応可能な、き め細かいネットワーク	〈デマンド タクシー〉	

3.1.2 既存公共交通の機能

前項の公共交通ネットワーク*の基本的な考え方に基づき、下記のとおり既存公共交通を機能別に分類します。

■現状

類型	主な公共交通	機能
広域幹線ネットワーク	〈鉄道〉 〈高速バス〉	- 東京都及び甲府市方面等への広域的な移動を担う - 定時定路線*を基本とし、多くの人を運ぶことができる
	〈民営バス〉 〈自主運営バス〉	- 鉄道等の広域交通との交通結節点*に接続し、市域を跨いで周辺市町と本市を結ぶ路線 - 定時定路線*を基本とする
地域間ネットワーク	〈市営バス〉	- 地域と市街地を結ぶ路線 - 定時定路線*を基本とする - 計画期間の中で、段階的に再編し効率化を検討
地域内ネットワーク	〈市営バス〉	- 地域内の居住地と拠点をつなぐ路線 - 定時定路線*を基本とする - 計画期間の中で、段階的に再編し効率化を検討
市街地内ネットワーク	〈デマンドタクシー〉	- 市街地内の移動を担う公共交通 - 定時定路型のデマンド交通* - 計画期間の中で、段階的に再編し効率化を検討

■再編後

類型	主な公共交通	機能
広域幹線ネットワーク	〈鉄道〉 〈高速バス〉	- 東京都及び甲府市方面等への広域的な移動を担う - 定時定路線*を基本とし、多くの人を運ぶことができる
	〈民営バス〉	- 鉄道等の広域交通との交通結節点*に接続し、市域を跨いで周辺市町と本市を結ぶ路線 - 定時定路線*を基本とする
地域間ネットワーク	〈新たな公共交通システム〉	- AI*等の新技術を活用したデマンド交通* - 運行形態は、自由経路の停留所（ミーティングポイント*）型
地域内ネットワーク		停留所（ミーティングポイント*）を現在のバスよりも、きめ細かく設定することで、利便性の向上を図ることができる
市街地内ネットワーク		市街地内や地域内だけでなく、地域間の移動も可能にすることを検討

3.1.3 現状のバス等の必要性・有効性

バス等について、国の補助制度を活用し、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統の運行を維持していきます。

地域公共交通の再編後、市営バスやデマンドタクシーから新たな公共交通システムに移行していくことを予定しており、新たな交通システムの維持・確保のため、引き続き、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用していくことを予定しています。

路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
民営バス 甲府駅～ 石和温泉駅	- 本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 - 一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	- 本市と甲府市を結ぶ路線 - 山梨交通（株）が運行	—
民営バス 敷島～ 石和温泉駅	本市と甲斐市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。	- 本市と甲府市を結ぶ路線 - 山梨交通（株）が運行	※1
民営バス 敷島～ 御所循環	本市と甲府市、甲斐市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。	- 本市と甲府市を結ぶ路線 - 山梨交通（株）が運行	※1
民営バス 富士山駅～ 河口湖～ 御坂～ 石和温泉～ 甲府駅	本市と富士吉田市、富士河口湖町、甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者及び観光来訪者の交通手段となっている。	- 本市と富士吉田市、甲府市を結ぶ路線 - 富士急バス（株）が運行	—
民営バス 石和温泉駅～ 春日居町駅～ 山梨厚生病院	本市と山梨市の移動の際の買物、通院利用者の交通手段となっている。	- 本市と山梨市を結ぶ路線 （株）栄和交通が運行	—
市営バス 一宮循環バス	市内での生活（通学、買物、通院、石和温泉駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	（有）一宮交通が運行	—
市営バス 境川巡回バス	市内での生活（通学、買物、通院への移動）の際の交通手段になっている。	自家用有償旅客運送*で運行	—
市営バス 芦川バス	市内での生活（通学、買物、通院、石和温泉駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	富士急バス（株）が運行	—
自主運営バス 奈良原線	本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。	- 本市と甲府市を結ぶ路線 - 山梨交通（株）が運行	—

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

路線名	事業概要	必要性・有効性	補助
デマンド タクシー みさかルート	<運行区域> ・御坂町若宮地区（旧若宮公民館）～石和温泉駅 <事業許可区分> ・一般乗合（4条乗合） <実施主体> ・笛吹市（運行は石和タクシー（株）が実施）	・市内での生活（買物、通院、石和温泉駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	※2
デマンド タクシー ふじみルート	<運行区域> ・富士見地区（河内公民館）～石和温泉駅～山岸公民館 ・一般乗合（4条乗合） <実施主体> ・笛吹市（運行は日之出観光自動車（株）が実施）	・市内での生活（買物、通院、石和温泉駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	※2

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

3.1.4 市民、交通事業者、行政の役割

本市の公共交通を維持確保・充実させていくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組むことが必要となります。

(1) 市民の役割

再編により、将来的に市内全域に新たな公共交通システムが導入される見込みとなっている。公共交通の利便性が大きく向上することで、移動手段の多様化の効果を享受することができ、積極的に公共交通を利用する。また、利用促進に向けた各種取組に主体的に関わり、公共交通を支える役割を担う。

(2) 交通事業者の役割

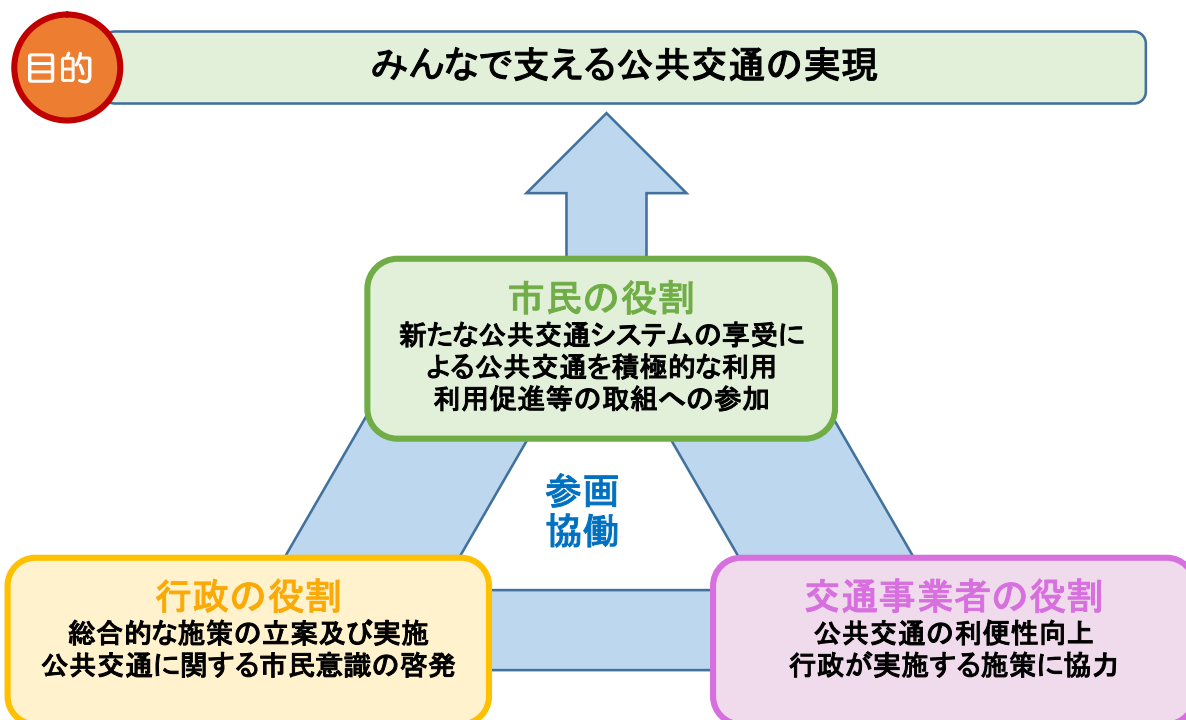
交通事業者は、安全かつ安定した運行を維持確保し、公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

(3) 行政の役割

市は、市民や交通事業者等の意向を調整し、地域公共交通を将来にわたって維持確保できるよう、まちづくりにおける各種施策と連携して、公共交通に関する取組を行う。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言等を行う役割を担う。

▼市民、交通事業者、行政の連携イメージ



3.2 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の体系

【基本方針1】

本市にとって最適な地域公共交通網*

■目標①

地域公共交通の利用圏域の拡大
及び利用者数の減少傾向の改善

○評価指標

新たな公共交通の運行数、公共交通利用圏域人口割合、公共交通利用者数

■目標②

地域公共交通の維持に係る市負担額の増加抑制

○評価指標

地域公共交通の維持に係る市負担額

【基本方針2】

誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの提供

■目標③

地域公共交通の市民満足度の向上

○評価指標

公共交通に対する満足度、利用環境の整備箇所数

【基本方針3】

みんなで支える公共交通の実現

■目標④

モビリティ・マネジメント*の推進

○評価指標

モビリティ・マネジメント*の実施回数
公共交通乗り方教室の実施回数

施策① 持続可能な公共交通網*の維持確保・充実

事業①-1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網*の再編

事業①-2 広域移動手段の維持確保・充実

施策② 公共交通サービスに関する情報提供の充実

事業②-1 誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成

事業②-2 ICT*導入に向けた検討

施策③ 公共交通に関心を持ち気軽に利用できる環境の充実

事業③-1 施設等との連携も含めた利用環境の改善

事業③-2 ラストワンマイル*環境の整備検討

施策④ 公共交通の利用に向けた意識啓発

事業④-1 周知 PR 活動の実施

事業④-2 モビリティ・マネジメント*の実施

事業④-3 運転免許証の自主返納に向けた取組

事業④-4 地域等との協働による利用促進

第4章 目標達成に向けた施策

4.1 施策・事業の実施内容

施策① 持続可能な公共交通網*の維持確保・充実

事業①－1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網*の再編

- 本市の地域特性に対応した、持続可能かつ有効な公共交通網*の形成を図るため、路線別の利用実態や財政負担の状況などを踏まえて、民営バス、自主運営バス、市営バス、デマンドタクシーの一体的な路線再編や運行の効率化*など、公共交通網*の再編を行います。市内公共交通の一体的な路線再編に伴い、市内の移動の利便性向上、石和温泉駅周辺の市街地における賑わい創出、観光地への二次交通の確保の観点から市内全域をカバーする新たな交通システムを導入します。



【AI*デマンド型乗合交通の概要】（NTTドコモ）

【AI デマンド交通*による新たな交通システムの導入】

- 新たな交通システムは、今後の笛吹市の基軸となる公共交通に位置づけます。ICT*等の新技術の進展により、モビリティに関する多様なデジタル技術の開発が進められており、各地域で AI*デマンドシステムを活用したデマンド交通*の実証運行が進んでいることから、本市においても、AI デマンド交通*の導入を検討します。
- 電話でも、スマートフォンでも予約できるように検討します。また、現在のデマンドタクシーは 1 時間前までの予約が必要な状況に対して、30 分前までの予約や即時予約など利便性向上を図ります。
- AI*とは人工知能を使った配車システムのことで、AI*を導入するメリットとして、複数の利用者が別々の場所に向かう際、最適なルート割り出し、無駄なく送迎することができます。そのため、より少ない車両で効率的かつ効果的な運行を実現することができ、運行経費を抑えることにもつながります。

◆スケジュール

	エリア	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
第1期 AI*デマンド システム導入	御坂町西部 八代町 芦川町	運行計画の作成 周知 PR 活動		利用状況分析により、必要に応じた 運行内容の変更			
		実証運行 R6.1 開始		本格運行 R7.4 開始			
		市営芦川 バスの 運行 ※R6.3 で廃止					
		利用状況分析・効果検証					
第2期 AI*デマンド システム導入	石和町中央 石和町東部 石和町西部 御坂町東部 春日居町	運行計画の作成 周知 PR 活動		利用状況分析により、必要に応じた 運行内容の変更			
		デマンドタクシー の運行 ※R7.3 で廃止		本格運行 R7.4 開始			
				利用状況分析・効果検証			
第3期 AI*デマンド システム導入	一宮町 境川町	運行計画の作成、周知 PR 活動					
		市営バス（一宮循環バス、 境川巡回バス）の運行 ※R8.3 で廃止		本格運行 R8.4 開始 市内全域に展開			
		自主運営バス（奈良原線） の共同運行 ※廃止を含めた検討		利用状況分析により、必要に 応じた運行内容の変更			
				利用状況分析・効果検証			

【AI デマンド交通*による新たな交通システムの導入の方針】

- ・まずは、市民向けサービスとして導入を進めていき、将来的には観光来訪者なども利用できるようにしていくことを想定しています。
- ・R6.1 からの実証運行開始から運行エリアを徐々に拡大していき、R8.4 に市内全域に展開していきます。
- ・車両台数は、R6.1 の段階では3台体制、R7.4 の段階では5台体制、R8.4 の段階では6台体制を想定しています。
- ・運行開始後、継続的に利用状況分析・効果検証を行い、必要に応じて運行内容の見直しを行う内容を掲載しています、エリアごとに行うのではなく、AI デマンド交通*を運行しているエリア全体で行います。

施策① 持続可能な公共交通網*の維持確保・充実

事業①－２ 広域移動手段の維持確保・充実

- ・本市と市外を結ぶ広域的な幹線ネットワークである鉄道及び高速バスについて、サービス改善及び利用促進に係る要望活動や連携を継続的に実施し、広域移動手段の維持確保・充実を図ります。

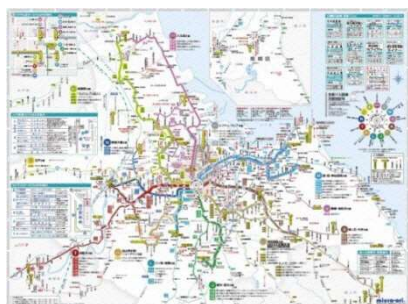
◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
広域移動手段の維持確保・充実	市交通事業者	運行維持及び充実について協議（随時実施）					
		評価・検証 ※毎年実施					

施策② 公共交通サービスに関する情報提供の充実

事業②-1 誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成

- ・利用者目線でわかりやすく、本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通マップ等を新たに作成し、市民へ配布するとともに、市内主要施設に配架することにより公共交通の情報提供の充実を図ります。なお、作成にあたっては、公共交通の利用方法を記載するなど、きめ細かな情報提供に努めます。
- ・公共交通マップ等については、市民だけでなく、インバウンド*を含む観光客等の来訪者も活用できるよう、観光地の場所や公共交通を利用した観光地までの行き方等の情報を併せて記載し、観光情報との一元化を図ります。
- ・公共交通マップ等については、紙媒体だけでなく、スマートフォンやタブレット等でも閲覧できるよう、デジタル化を行います。



【総合的な公共交通マップ】
(青森県八戸市)



【ポケット時刻表】
(静岡県藤枝市)



【公共交通の使い方】（茨城県常陸大宮市）

◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成	市交通事業者	公共交通マップ等の作成					
		再編に合わせたマップ等の発行		運行内容の変更に合わせたマップ等の変更			
		評価・検証 ※毎年実施					

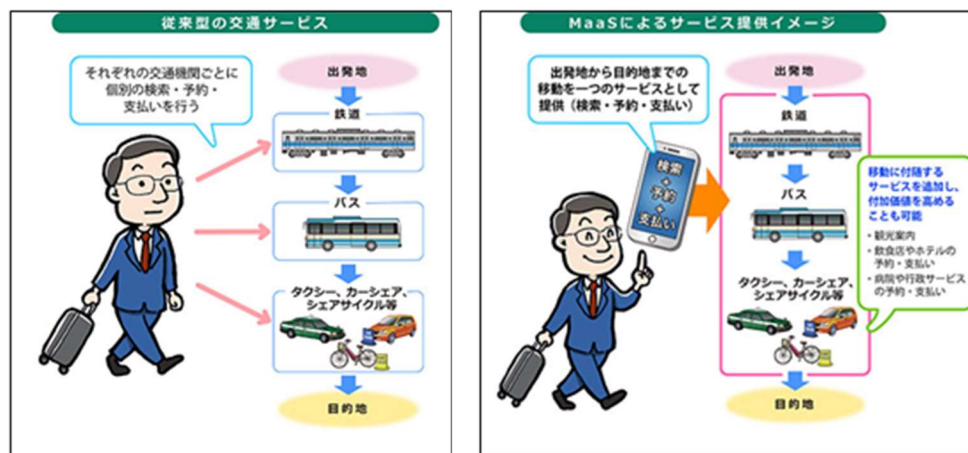
施策② 公共交通サービスに関する情報提供の充実

事業②-2 ICT*導入に向けた検討

- ・バスロケーションシステム*、ICT*アプリ*の活用、オープンデータ*化（GTFS*など）、地域公共交通全体の検索・予約システム、キャッシュレス化*、MaaS*等の最新技術を取り入れた取組について、現状把握を行いつつ、既に導入されている既存システムの利活用も含めて検討を行います。

【総合的な公共交通の構築】

- ・各公共交通サービス間の接続を強化し、公共交通が利用しやすい環境を整備するため、各公共交通の運行情報をつなぐなど、全国各地で実証実験が行われている MaaS*（マース）の導入を関係者と共に検討します。
- ・公共交通の運行をつなぐ取組については、笛吹市内の公共交通だけでなく、送迎サービス事業など地域における多様な輸送資源*との連携の可能性を検討します。



【やまなしバスコンシェルジュ】（一般社団法人山梨県バス協会）

◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
ICT*導入に向けた検討	市交通事業者	調査・研究、調整・協議					
		実施できる取組を順次展開					
		評価・検証 ※毎年実施					

施策③ 公共交通に関心を持ち気軽に利用できる環境の充実

事業③－１ 施設等との連携も含めた利用環境の改善

【ハード面の利用環境の改善に向けた検討】

- ・公共交通の利用者の多くが、高齢者、障害者、子ども及び妊産婦等の交通弱者であることを踏まえて、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、バリアフリー*に配慮した施設や車両など、利用環境の改善に努めます。
- ・施設と連携した待合スペースの設置などの待合環境*の改善について検討します。施設敷地内への乗り入れや駐輪場確保など、利用しやすい環境整備について検討します。

【ソフト面の利用環境の改善に向けた検討】

- ・利用者目線で誰もが迷うことなく気軽に利用できるよう、ＪＲ石和温泉駅等の主要な交通結節点*において、公共交通の行き先やダイヤといった運行情報や乗継案内などの情報提供を行うデジタルサイネージ*等の設置について検討します。



【ノンステップバス*】



【UD タクシー*（ユニバーサルデザイン*タクシー）】



【商業施設と連携した待合スペース】
（神奈川県横浜市）



【商業施設に整備したバス利用者専用の駐輪場】
（茨城県神栖市）



【公共交通情報相互提供システム】（埼玉県三郷市）

◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
施設等との 連携も含めた 利用環境の改 善	市 交通事業者 市民	実施箇所や実施内容の検討					
				実施（必要に応じて見直し）			
		評価・検証 ※毎年実施					

施策③ 公共交通に関心を持ち気軽に利用できる環境の充実

事業③－２ ラストワンマイル*環境の整備検討

【石和温泉駅周辺の周遊性向上に寄与する小さな交通の導入検討】

- ・現在、実施しているシェアサイクル*について、車両台数の増加や石和温泉駅周辺の主要拠点にサイクルポートを設置するなど、石和温泉駅周辺を自由に移動できるような拡充を検討します。JR 中央本線で石和温泉駅まで移動してきた利用者のラストワンマイル*の公共交通としても機能するように検討します。
- ・また、笛吹市のまちづくりやモビリティの技術開発の状況に応じて、電動キックボードや小型モビリティなどの新たなモビリティの導入について検討します。

【バス停周辺から自宅までのラストワンマイル*交通の環境整備】

- ・自宅からバス停までの移動手段、バス停から自宅までの移動手段として機能するように、例えば、バス停周辺のスペースに駐輪場を整備して、自転車がラストワンマイル*の公共交通として機能するようなシステムを検討します。



【シェアサイクル*イメージ】
(HELLO CYCLING)



【サイクルアンドバスライド*】
(埼玉県蓮田市)

◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
ラストワンマイル*環境の整備検討	市 交通事業者 市民	実施箇所や実施内容の検討					
				実施（必要に応じて見直し）			
		評価・検証 ※毎年実施					

施策④ 公共交通の利用に向けた意識啓発

事業④-1 周知 PR 活動の実施

- ・事業①-1 で示したとおり、令和 6 年 1 月から実証運行の開始、令和 7 年 4 月から本格運行の開始を予定しています。
- ・運行開始に向けて、AI デマンド交通*の利用方法などの周知 PR 活動を実施していきます。地域に入った説明会（事前登録会）、利用方法などの使い方教室の実施、広報誌への掲載、チラシ作成による全戸配布、ホームページへの掲載、生活利便施設や公共施設での提示などを行います。
- ・各種イベントの開催時などにおいて、AI デマンド交通*の積極的な情報発信を行い、市民の AI デマンド交通*に対する理解を深めます。

【周知 PR に向けたチラシ】（埼玉県狭山市）



【高齢者への説明会】（静岡県藤枝市）



【乗り方教室】（茨城県神栖市）

◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
周知 PR 活動の実施	市交通事業者	チラシ等の作成・拡充					
		説明会や使い方教室、情報媒体を活用した周知 PR 活動の実施					
		評価・検証 ※毎年実施					

施策④ 公共交通の利用に向けた意識啓発

事業④-2 モビリティ・マネジメント*の実施

- ・AI デマンド交通*の導入を機に、過度に自動車に依存することなく、「クルマのみ」から「クルマ時々AI デマンド交通*」への意識啓発を促すための取組を展開します。
- ・AI デマンド交通*を利用した買物体験ツアーや食事体験ツアーなどを企画し、AI デマンド交通*を「知ってもらい」「利用してもらい」「継続的に利用しようと思ってもらう」など、AI デマンド交通*の利用機会を提供することで、公共交通に対する意識啓発を促し、公共交通の利用促進を図ります。
- ・「クルマ時々AI デマンド交通*」への意識啓発を促すチラシの作成、転入者へ配布するモビリティ・マネジメントキット*の作成、高校の新入生等へのリーフレット及びお試し乗車券などのツール作成を行います。



【クルマときどきバスリーフレット】
(茨城県公共交通活性化会議)



【高齢者用リーフレット】
(静岡県藤枝市)



【学生用リーフレット】
(茨城県公共交通活性化会議)

◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
モビリティ・マネジメント*の実施	市 交通事業者 市民 その他関係者	検討・協議		新規取組の実施			
		実施できる取組、AI デマンド交通*の導入地域から順次実施					
		評価・検証 ※毎年実施					

施策④ 公共交通の利用に向けた意識啓発

事業④－３ 運転免許証の自主返納促進に向けた取組

- ・高齢者の交通事故防止及び健康づくりに向けて、事業④-2 に示した「クルマのみ」から「クルマ時々AI デマンド交通*」への意識啓発を促し、運転免許証の自主返納者を促進するため、AI デマンド交通*の利用機会を提供することに合わせて、定額フリーパスなど低廉な料金で AI デマンド交通*を利用できるなどの施策を検討します。

◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
運転免許証の 自主返納に向 けた取組	市 交通事業者 警察	免許返納に向けた 料金施策の検討		料金施策の実施 (定額フリーパスなど)			
		評価・検証 ※毎年実施					

施策④ 公共交通の利用に向けた意識啓発

事業④－４ 地域等との協働による利用促進

- ・交通事業者と観光施設等が連携した企画切符の継続販売に加えて、新たに健康増進や地域コミュニティの維持・創出につながる企画乗車券等の検討を行います。
- ・市民団体等と連携し、公共交通の利用方法等の情報提供に努めます。



【公共交通利用者への運賃補助】
(神奈川県小田原市)



【バスパック】
(青森県八戸市)



【企画乗車券】
(エスパルスドリームフェリー)

◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール					
		R5	R6	R7	R8	R9	R10
地域等との協働による利用促進	市 交通事業者 市民 その他関係者	実施できる取組、実施できる地域から順次実施					
		検討・協議		新規取組の実施			
		評価・検証 ※毎年実施					

第5章 目標の評価指標と計画の進捗管理

5.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
地域公共交通 の利用圏域の 拡大及び利用 者数の減少傾 向の改善	新たな公共交通の 運行	—	市内全域
	公共交通利用圏域* 人口割合	42%	100%
	公共交通利用者数 (市営バス、デマン ドタクシー)	23,436人	23,400人
地域公共交通 の維持に係る 市負担額の増 加抑制	地域公共交通の維持 に係る市負担額 (市営バス、デマン ドタクシー、自主 運営バス、民営バ ス)	61,405千円	61,000千円
地域公共交通 の市民満足度 の向上	公共交通に対する 満足度	11.5%	16.5%
	利用環境の整備箇所 数	—	5箇所
モビリティ・ マネジメント* の推進	AI デマンド交通*の 説明会や使い方教室 の実施回数	—	14回
	モビリティ・マネジ メント*の実施回数	—	6回

■目標値設定の考え方

評価指標	目標値設定の考え方
評価指標① 新たな公共交通の運行	• 一体的な公共交通網*の再編に伴い、AI デマンド交通*による新たな交通システムの導入を予定しています。 • この新たな交通システムを市内全域に導入することを目標として設定しています。
評価指標② 公共交通利用圏域* 人口割合	• 市内全域に AI デマンド交通*による新たな交通システムの導入を予定しており、導入後は、公共交通空白地域*が解消され、全市民が自宅の近くから公共交通を利用できるようになるため、100%として設定しています。
評価指標③ 公共交通利用者数	• 市営バス、デマンドタクシーの利用者数は、現在、約 23,400 人となっています。今後、人口は減少していくことが見込まれていますが、公共交通の利便性を向上させて、市民一人あたりの利用割合の増加につなげることで、現状維持を目指します。
評価指標④ 地域公共交通の維持 に係る市負担額	• 市営バス、デマンドタクシー、自主運営バス、民営バスにおいて、現在、約 61,000 千円を負担しています。今後、路線再編を行いますが、一方で、新たな交通システムを導入していくため、市負担額は現状維持を設定しています。
評価指標⑤ 公共交通に対する 満足度	• 令和 4 年度に実施した市民アンケート結果をみると、公共交通利用者の公共交通全般に対する満足度は、「満足」及び「やや満足」を合わせた割合が11.5%となっています。 • 公共交通の利便性を向上により、+5%の上昇を目指して、16.5%を設定しています。
評価指標⑥ 利用環境の整備箇所 数	• 令和8年度から市全域に新たな交通システムを導入していくことを予定していますが、拠点等において、5箇所程度において、公共交通同士の接続強化、情報発信などの整備をすることを目指します。
評価指標⑦ AI デマンド交通*の 説明会や使い方教室 の実施回数	• AI デマンド交通*の運行内容や使い方について、説明会や使い方教室を開始していきます。市内 7 地区において2回程度の開催を予定しており、計画期間6年間の累計で14回程度の開催を目指します。
評価指標⑧ モビリティ・マネジ メント*の実施回数	• 毎年、1 年に 1 回程度、モビリティ・マネジメント*に関する取組を実施していくことを目指します。

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

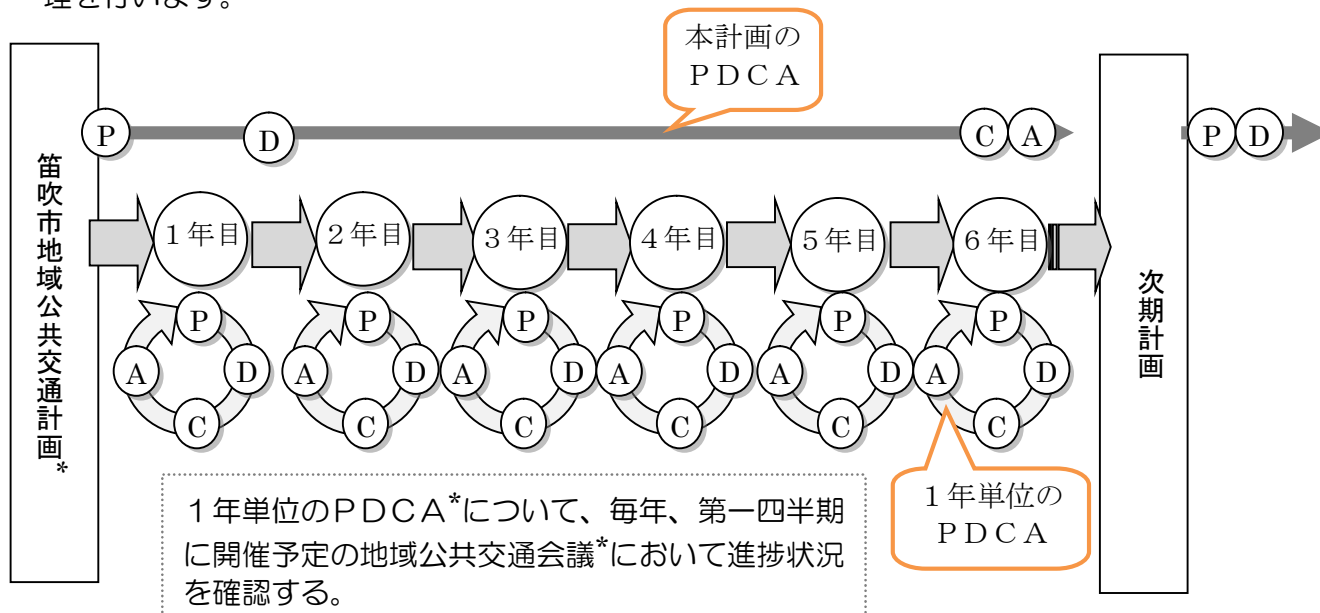
地域公共交通会議*において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

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

推進・管理体制	構成員	役 割
地域公共交通会議	笛吹市、山梨県、運輸局、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

5.2.2 進行管理

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



5.2.3 多様な関係者との連携・協働

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

用語解説

【あ行】

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

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレット端末など、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称。（P48、P58 など）

■アプリ

「アプリケーションソフト」の略で、パソコンでいうソフトのこと。スマートフォンに様々なアプリをダウンロードすることで、スマートフォンで経路検索や電子決済などができるようになる。（P62 など）

■インバウンド

外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行又は訪日旅行という。（P61 など）

■運行の効率化

乗客が少ない時間の運行時間の見直し・調整、路線の統合、運行便数の削減、ルートや乗換場所の変更、車両の小型化などによりバスの運行を効率化すること。（P58 など）

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。（P5、P53 など）

■オープンデータ

オープンデータは、国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、公開されたデータであり、近年、公共交通においても、運行情報、駅や停留所の施設情報等をリアルタイムで提供する取組が進められている。（P62 など）

【か行】

■キャッシュレス化

紙幣・硬貨といった現金を使用せずに支払いを済ませる決済方法に切り替えていくこと。交通系ICカードやクレジットカード等が該当する。（P62 など）

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車及び自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。
(P48、P53 など)

■公共交通空白地域

近隣に鉄道駅・バス停留所が設置されておらず、公共交通を利用しづらい地域をいう。
本市では、鉄道駅から 800m 以上、バス停留所から 300m 以上離れた地域とする。
(P5、P25 など)

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、デマンドタクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。(P5、P49 など)

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。(P1、P5 など)

■公共交通利用圏域

鉄道やバス等が、無理なく利用できる圏域のこと。本市では、鉄道駅 800m、バス停留所 300m 範囲のこと。(P49、P69 など)

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で自動車等を運転することが出来ないため、公共交通に頼らざるを得ず、自動車中心社会において、移動を制約された人のこと。(P5、P48 など)

【さ行】

■サイクル・アンド・バスライド

公共交通機関の利用促進策の一つ。自宅からバス停付近の駐輪場まで自転車で行き、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤、通学等を行う方法。(P64 など)

■シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムのこと。利用者はどこのポート（拠点）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな交通システム。(P64 など)

■GTFS (General Transit Feed Specification)

経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通デー

タフォーマット。一定のルールに沿って作られたテキストファイルで構成され、公共交通の情報を利用者に届ける手段の 1 つとして世界で普及が進み、多くの地域でオープンデータとして公開されている。(P62 など)

■社会インフラ

産業や生活の基盤として整備される施設を意味する言葉。道路・鉄道・上下水道・送電網・港湾・ダム・通信網といった産業基盤となる施設のほか、生活基盤となる学校・病院・公園・公営住宅等も含まれる。(P51 など)

■自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。自家用有償旅客運送には、公共交通空白地域において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障害者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。(P54 など)

■自由経路ミーティングポイント型

運行ルートやバス停留所等を設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドア・ツー・ドアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、乗降場所を限定する場合もある。(P53 など)

【た行】

■地域公共交通会議

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成 18 年 10 月の改正道路運送法に位置付けられたもの。(P71 など)

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。(P1、P10 など)

■定時定路線

利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行する運行形態。(P53 など)

■デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。(P63 など)

■デマンド交通及び AI デマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。AI の機能をデマンド交通に取り入れた交通を AI デマンド交通という。(P5、P26 など)

■ドア・ツー・ドア

自宅や施設の玄関口から目的施設の玄関口まで直行で移動できる運行形態。(P10 など)

【な行】

■ノンステップバス

床面を超低層として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。(P63 など)

【は行】

■バスロケーションシステム

無線通信や GPS (全地球測位システム) を用いてバスの位置情報等を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等にバスの位置情報を提供するシステム。(P62 など)

■バリアフリー

対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。(P48、P63 など)

■PDCA サイクル

Plan (計画)、Do (実行)、Check (測定・評価)、Action (対策・改善) の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。(P51、P71 など)

【ま行】

■MaaS（マース：Mobility as a Service）

移動全体を1つのサービスにとらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。
（P62 など）

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。（P1、P2 など）

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。
（P48、P63 など）

■モビリティ・マネジメント（Mobility Management）

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組。（P48、P51 など）

■モビリティ・マネジメントキット

モビリティ・マネジメントの取組を進めるための動機付け冊子、公共交通マップなどの情報ツールを取りまとめたもの。（P66 など）

【や行】

■輸送資源

従来の公共交通サービス（鉄道、バス及びタクシーなど）に加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス及び送迎サービス等も含む運送サービス。（P1、P10 など）

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、人種及び障害の有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境をデザインする考え方。（P63 など）

■UD タクシー（ユードータクシー）

ユニバーサルデザインタクシーの略。足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の家族連れ及び妊娠中の方など、誰もが利用しやすいように設計された新しいタクシー車両。（P63 など）

【ら行】

■ラストワンマイル

交通結節点（鉄道駅やバス停など）から最終目的地（自宅など）までのワンマイル程度の狭く限定された区間のこと。（P57、P64 など）