

令和3年度 甲府市地域公共交通会議 (山梨県甲府市) (地域内フィーダー系統確保維持事業)

別紙1-3



上九一色地区は
過疎地域指定

地域の公共交通等の現況

当該地域は、甲府市の南端の中山間地域(平成18年3月に旧上九一色村が南北に分村合併した際の北部地域)に位置し、唯一の公共交通機関であるコミュニティバスが、地区住民の通勤・通学・通院等の移動手段となっており、交通手段のない交通不便者にとって欠かせないものとなっている。

また、コミュニティバスは、甲府市がバス事業者に業務委託し、定時定路線での運行しているものであり、当該地域での運行を継続できるよう、地域住民で構成される「上九一色地区公共交通協議会」において継続的に運行計画などを協議している。

交通計画(網形成計画)の目指す概要/地域公共交通に関する施策・取組の概要

甲府市の公共交通の現状や課題を整理した上で、①土地利用計画などとの一体性を確保した公共交通ネットワークの構築、②多様な交通手段の適切な組み合わせによるネットワークの再編、③効率的かつ効果的な利用促進の実施と取組実績を活かした実施手法の磨き上げを行うこととする3つの基本方針を定めている。

また、この基本方針に基づき、9つの課題(まちづくりと一体的な公共交通体系の構築等)に対応する23の施策(利用促進策等)を取りまとめており、各課題に応じた形で個別の評価指標(幹線バス網の目標路線数等)及び総合指標(市全体におけるバス利用者数等)を設定しており、持続可能な公共交通体系の形成を目指している。

交通施策として実施した事業の全体像の概要

利用促進策として、商品割引等のサービスをバス利用者が受けられる「バス利用お買物手形事業」の継続実施をはじめ、利便性向上のためのバス停(中道交流センター)移設や上九一色居住者等への時刻表全戸配布等を実施した。

補助対象事業の概要

コミュニティバスは、市内主要施設への接続ばかりではなく、広域移動できるよう鉄道駅等に接続させている。

【コミュニティバス「上九一色地区(古関町)～中道地区経由～市立甲府病院、南甲府駅線」】

事業者名:富士急バス株式会社

運行系統:古関町～中道地区～市立甲府病院経由～南甲府駅 23.45km 他

運行日:月曜～金曜(土曜、日曜、祝日、年末年始は運休)

運行時間帯:7時34分～17時05分

運行本数:4.5便/日(平成31年4月より、早朝1便のみ、10人乗り乗用車を追従する形で5人乗り乗用車を運行)

運行車両:10人乗り乗用車(平成31年4月より、早朝1便のみ、10人乗り乗用車を追従する形で5人乗り乗用車を運行)

運賃:一律300円(未就学児は無料、障がい者は100円)

ただし、市立甲府病院を中心とした半径1km圏内については、一律150円(未就学児は無料、障がい者は100円)

面積	212.47km ²	
人口 (R3.3.31時点)	186,438人	
年齢別人口	15歳未満	21,777人
	65歳以上	55,376人
高齢化率	29.7%	
世帯数	91,730世帯	

交通計画の策定年月日

平成31年3月31日

協議会等開催状況

○開催状況 2回開催

・第1回(令和3年6月28日)
生活交通確保維持改善計画(案)に関する事項について【書面会議】

・第2回(令和4年1月27日)

事業評価について【書面会議】

前回(R2.2.28)の事業評価結果の反映状況

各種利用促進の取組については、住民が取組を認知し活用しているか、またその活用状況がコストの大きさに見合っているか、導入効果を検証するとともに、利用者増に向けて改善策を検討することが必要との評価結果があった。

これに対しては、商品割引等のサービスをバス利用者が受けられる「バス利用お買い物手形実証事業」の継続実施をはじめ、利便性向上のためのバス停(中道交流センター)移設や上九一色地区居住者等向けに時刻表を全戸配布等を実施した。

定量的な目標・効果

【評価指標・目標値】

- ・ 指標①: 1回当たりの利用者数 4. 2人以上
- ・ 指標②: 年間利用者数 4, 200人以上
- ・ 指標③: フィーダー系統の1回当たりの利用者数 3. 5人以上
- ・ 指標④: フィーダー系統の年間利用者数 2, 000人以上

【当該指標・目標値を設定した理由】

- ・ 住民のコミュニティバスへの愛着を醸成するためには、高い努力目標を示すことが必要との判断により設定している。
- ・ なお、甲府市地域公共交通網形成計画の総合指標に「市全体におけるバス利用者数」を位置づけているが、当該利用者数には、コミュニティバスの年間輸送実績を含めて判断することとしている。

【効果】

- ・ コミュニティバスを運行することで、市内の医療施設・商業施設・鉄道駅などへの移動が可能になり、日常生活の維持が図られる。
- ・ 高齢者の外出促進及び健康寿命の延伸が期待できる。
- ・ コミュニティバスを鉄道駅に接続することにより、広域移動を行うことができる。



目標の達成状況・事業によって得られた効果

【上九一色・中道地区コミュニティバス】

- ・ 1回当たりの利用者数 3. 28人
(参考) 計算式 $3, 530人 \div 年間運行回数 1, 075回 (972回 (10人乗り) + 103回 (5人乗り))$
- ・ 年間利用者 3, 530人
- ・ フィーダー系統の1回当たりの利用者数 2. 78人
(参考) 計算式 $1, 637人 \div 年間運行回数 589回 (486回 (10人乗り) + 103回 (5人乗り))$
- ・ フィーダー系統の年間利用者数 1, 637人

【目標を達成できなかった要因(分析)】

コロナウイルス感染症拡大に伴い、利用が減少してしまったことが主な原因と考えている。

《参考》 移動が困難とされる北部地域(宮本・能泉)で運行している自家用有償旅客運送(本市直営)輸送実績
延べ輸送人員 629人(令和元年度)⇒570人(令和2年度)

アピールポイント

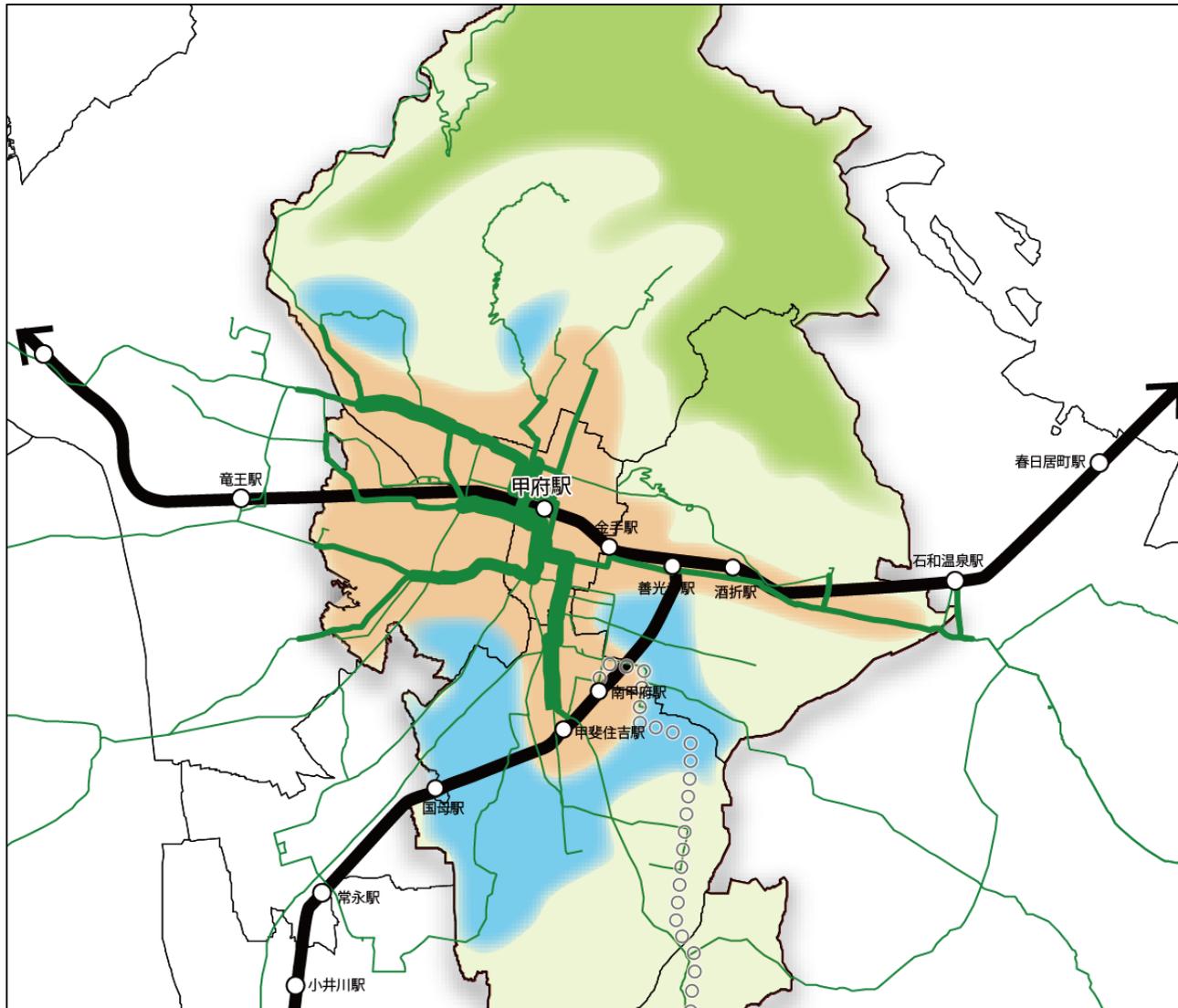
モビリティ・マネジメントを積極的に展開している。

- ・ 商品割引等のサービスをバス利用者が受けられる「バス利用お買い物手形事業」の継続実施
- ・ 利便性向上のためのバス停(中道交流センター)移設や上九一色地区居住者等向けに時刻表を全戸配布の実施等

今後の改善点等

- ・ 運行中のバス車内の換気など、適切な感染対策を講じていること等の周知を図ることにより、コミュニティバスの利用を促進する。
- ・ 商品割引等のサービスをバス利用者が受けられる「バス利用お買い物手形」事業を継続できるよう調整する。

公共交通体系図(鉄道・民間路線バス)



人口密度(高)・公共交通の利便性(高)
 人口密度(高)・公共交通の利便性(低)
 人口密度(低)・公共交通の利便性(低)
 非居住エリア(イメージ)

※人口密度(高): 50人/ha以上
 ※公共交通の利便性(高): 概ね30分以内で鉄道又は路線バスに乘車可能

鉄道網
 バス路線網

 上九一色・中道地区コミュニティバス

バス運行本数(1日片道当たり)

30未満
 30以上~60未満
 60以上~90未満
 90以上