

資料1 計画策定の経緯

年月日	内容
2018年7月17日(火)、 7月21日(土)	バス利用者アンケート調査 <ul style="list-style-type: none"> ● 対象：バス利用者 ● 調査方法：甲府駅バスターミナル及び甲府駅北口駅前広場での調査員による聞き取り ● 有効回答数：288票(平日140票、休日148票)
2018年7月～9月	公共交通に関する市民アンケート調査 <ul style="list-style-type: none"> ● 対象：本市民1,200世帯(2,400票) ● 調査方法：自治会を通じた配布回収 ● 有効回答数：1,199票(有効回答割合55.4%)
2018年8月20日(月)	甲府市地域公共交通網形成計画庁内検討会議 平成30年度第1回会議 <ul style="list-style-type: none"> ● 議事：(1)庁内検討会議の開催スケジュール (2)公共交通網の課題と施策展開の方向性
2018年8月22日(水)	甲府市地域公共交通活性化協議会 委嘱状交付式及び平成30年度第1回会議 <ul style="list-style-type: none"> ● 議事：(1)協議会の開催スケジュール (2)公共交通網の課題と施策展開の方向性
2018年10月	公共交通に関する事業者ヒアリング調査 <ul style="list-style-type: none"> ● 対象：本市内に存在する主要企業、大学、主要病院、百貨店・商店街、バス事業者 ● 調査方法：FAX又は訪問によるヒアリング
2018年11月16日(金)	甲府市地域公共交通網形成計画庁内検討会議 平成30年度第2回会議 <ul style="list-style-type: none"> ● 議事：(1)前回会議の議事要旨と対応案 (2)計画骨子・利用促進事業案
2018年11月19日(月)	甲府市地域公共交通活性化協議会 平成30年度第2回会議 <ul style="list-style-type: none"> ● 議事：(1)計画骨子・利用促進事業案
2019年1月10日(木)	甲府市地域公共交通網形成計画庁内検討会議 平成30年度第3回会議 <ul style="list-style-type: none"> ● 議事：(1)地域公共交通網形成計画(素案)
2019年1月11日(金)	甲府市地域公共交通活性化協議会 平成30年度第3回会議 <ul style="list-style-type: none"> ● 議事：(1)地域公共交通網形成計画(素案)
2019年1月25日(金)	甲府市地域公共交通網形成計画庁内検討会議 平成30年度第4回会議 <ul style="list-style-type: none"> ● 議事：(1)地域公共交通網形成計画(案)
2019年2月1日(金) ～2月28日(木)	パブリック・コメント
2019年3月	地域公共交通網形成計画の策定

資料2 甲府市地域公共交通活性化協議会

【甲府市地域公共交通活性化協議会設置要綱】

甲府市地域公共交通活性化協議会設置要綱

平成 30 年 2 月 26 日
企 第 4 号

(目的)

第 1 甲府市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。「以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の策定及び実施に関する協議を行うために設置する。

(事務所)

第 2 協議会は、事務所を山梨県甲府市丸の内一丁目 18 番 1 号に置く。

(業務)

第 3 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 網形成計画の策定及び変更に係る協議に関すること。
- (2) 網形成計画の実施に係る協議に関すること。
- (3) 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項に関すること。

(組織)

第 4 協議会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

(任期)

第 5 委員の任期は、第 3 条で規定する業務の終了までとする。

- 2 任期の途中で委員が交代したときは、後任者の任期は前任者の任期の残存期間とする。

(会長及び副会長)

第 6 会長及び副会長は、委員の中から、これを選任する。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を処理する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(協議会の委員)

第 7 協議会の委員は、次の各号に掲げる者で構成する。

- (1) 計画策定団体
- (2) 公共交通事業者
- (3) 道路管理者
- (4) 公安委員会・警察

- (5) 住民代表
- (6) 学識経験者
- (7) 国・県・隣接市町関係者
- (8) 商工・観光関係者
- (9) 前各号に掲げる者のほか、協議会が必要と認める者

(会議)

第8 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

ただし、会長が選任される前に招集する会議は、市長が招集する。

- 2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。ただし、書類の持ち回りにより開催することを妨げない。
- 3 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする
- 4 協議会の議決方法は、出席した委員による全会一致を原則とする。ただし、意見が分かれる等、会長がやむを得ないと認めるときは、会長及び出席委員の3分の2以上の多数をもって決するものとする。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前各号に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取り扱い)

第9 協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(部会)

第10 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じて協議会に部会を置くことができる。

- 2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(庶務)

第11 協議会の庶務は、甲府市企画部リニア交通室交通政策課において処理する。

(その他)

第12 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し、必要な事項は会長が別に定める。

附則

- 1 この要綱は、平成30年2月26日から施行する。

【甲府市地域公共交通活性化協議会 委員名簿】

甲府市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

平成31年1月11日現在

区分		所属	役職	氏名
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条2項2号	関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	山梨交通株式会社	取締役	一瀬 文仁
		富士急山梨バス株式会社	代表取締役社長	高部 久夫
		山梨県タクシー協会	甲府支部長	廣瀬 建志
		東日本旅客鉄道株式会社	総務部企画室担当課長	原 清
		東海旅客鉄道株式会社	管理部総務課長	川島 友憲
		甲府河川国道事務所	副所長	田中 満
		山梨県中北建設事務所	道路課長	殿岡 徳仁
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条2項3号	関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者	甲府警察署	交通課長	大代 正史
		南甲府警察署	交通課長	前野 克典
		甲府市自治会連合会	理事	志村 文夫
		甲府市社会福祉協議会	事務局長	水野 栄
		甲府市社会福祉事業団	常務理事	中野 博
		甲府市小中学校PTA連合会	会長	佐野 誠
		甲府市老人クラブ連合会	会長	浅利 勝往
		早稲田大学理工学術院	教授	佐々木 邦明
		山梨大学大学院総合研究部工学域	教授	豊木 博泰
		山梨大学大学院総合研究部医学域	教授	山縣 然太郎
		山梨県立大学国際政策学部	准教授	申 龍徹
		(一社) 甲府市観光協会	専務理事	七沢 福富
		甲府商工会議所	事務局長	越石 寛
		甲府商店街連盟		畑 和子
		関東運輸局山梨運輸支局	首席運輸企画専門官	渡邊 太朗
		山梨県	交通政策課長	若尾 哲夫
		甲斐市	企画財政課長	山田 洋
		中央市	リニア交通政策課長	五味 将元
笛吹市	企画課長	水谷 和彦		
昭和町	総務課長	渥美 幸久		
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条2項1号	地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体	甲府市	リニア交通政策監	長坂 哲雄

(敬称略、順不同)

資料3 用語解説

用語	意味
A～(アルファベット)	
DID	「人口集中地区」の略語であり、原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上かつ合計人口が5,000人以上となる地域をいう。
EVバス	電気を充電した蓄電池の電力により、モータを動かすことで走行するバスであり、走行時はCO ₂ や有害ガスを排出しない。
ICT	情報通信技術(Information and Communication Technology)の略称であり、PCやスマートフォン等、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。
ICカード	鉄道やバス等の公共交通機関の運賃決済に利用可能なカードであり、乗降時にバスの車載器にタッチすることにより、現金が無くてもスムーズにバスを利用することが可能となる。
MM(モビリティ・マネジメント)	大規模、かつ個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策を中心とした施策の実施により、当該の地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に(かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。
OD交通量	人や車等が、ある地点からある地点へ移動する交通量である。なお、ODとは、Origin(出発地)-Destination(到着地)の略語である。
PDCAサイクル	Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(改善)の4段階を繰り返すことにより、業務を継続的に改善する手法。
PTPS(公共車両優先システム)	ICTの活用によりバス優先信号、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示等をリアルタイムで行うことにより、公共交通の走行の円滑化を図るシステム。
QRコード	2次元バーコードの一種で、モザイク状の四角いドットで作られており、1方向のみで情報を記録するバーコードに対し、縦、横2方向に情報を持つことで、記録できる情報量を飛躍的に増加させたものである。
TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)	「事前調査」→「コミュニケーションアンケート(特定の情報提供と一体的なアンケート)」→「事後調査」→「フィードバック」の手順により対象者と複数回にわたってコミュニケーションを行い、自発的な行動の変化を促す取り組み。
あ行	
アクセシビリティ	人々があるサービスを利用するに当たり、その入り口に入るまでのサービスへの到達のしやすさをいう。本計画書においては、最寄りの鉄道駅又はバス停までの移動時間に、公共交通の運行頻度による待ち時間を加えた値とし、あるエリアにおける公共交通の利用しやすさを表す指標とする。
インセンティブ	報奨金、表彰、景品等の形により、個人が行動を起こすときの内的欲求を刺激し、個人の行動に対する動機付けや消費者の購買意欲を駆り立てるための刺激策。
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。

用語	意味
か行	
グリーンスローモビリティ	電動で時速 20km/h 未満で公道を走行する事が可能な 4 人乗り以上の車両であり、高齢化が進む地域での生活の足の確保や、観光資源としての展開等、地域が抱える様々な課題の解決が期待されている。
コミュニティバス	公共交通空白地域、不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、交通事業者等への委託や市町村自らが登録を受けて運行するバス。
さ行	
自由乗降区間	バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる自由乗降制が適用されている区間。
サイクル・アンド・ライド	郊外や都心周辺部の鉄道駅・バスターミナルやバス停周辺等に駐輪場を整備し、自転車から鉄道・バスへの乗り継ぎを図るシステム。
ソフト施策	施設の整備等の有形の施策(ハード施策)に対し、運用方法や情報発信等の無形の施策をいう。
た行	
代替バス	乗客の減少等により廃止された路線バスを、その代替として沿線自治体がバス事業者に替わって運行する(バス事業者に委託)バス。
デジタルサイネージ	屋外、店頭、公共空間、交通機関等、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用して情報を発信するメディアの総称。
トランジットモール	中心市街地やメインストリート等の商店街を、歩行空間として整備するとともに、バスや路面電車等の公共交通だけを通行させる、安全で快適な歩行空間。
な行	
燃料電池バス	水素を燃料とする燃料電池で発電した電力でモーターを回すことにより走行するバスであり、走行時には水だけが排出され、CO ₂ や有害ガスを出さない。
乗合タクシー	決まった路線やエリア、運賃、運行時刻で不特定の乗客を輸送する公共交通のうち、タクシー等のバスより小型の車両により運行されているもの。
は行	
パーク・アンド・バスライド	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺等に駐車場を整備し、マイカーや自転車からバスへの乗り継ぎを図るシステム。
バストリガー協定	行政等の仲介のもと、バス事業者と利用者が合意(協定の締結)の上で運賃や路線の新設、延長、運行ダイヤの増便等を決定するもので、予め設定した利用者数等の指標を下回った場合は取り組みをやめることができる手法。
バスロケーションシステム	車載機を積んだバスから、移動体通信を通じて車両の現在位置を把握し、利用者に対してバスの運行状況やバス停への接近情報等を表示・提供することによりバス利用の利便性向上を図るシステム。
ら行	
ラストマイル自動運転	最寄り駅やバス停と自宅や目的地の間の短い区間(ラストマイル)の移動に対し、自動運転技術を活用した無人の小型車両により輸送を行う公共交通であり、現在でも全国の複数箇所で実証実験が実施されている。