甲府市
地域公共交通計画

令和 6(2024)年3月

甲府市

はじめに

地域公共交通は、市民生活や観光客の足として、また、地域経済活動を支える手段として重要な役割を担っており、本市では、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図るため、平成 31(2019)年３月に「甲府市地域公共交通網形成計画」を策定し、各種施策に取り組んでまいりました。

近年、人口減少、少子高齢化が加速度的に進行している状況に加え、コロナ禍の影響によるライフスタイルの多様化や運転士不足の深刻化など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しており、目指すべき地域公共交通ネットワークのあり方について、改めて検討が求められる局面を迎えております。

こうしたことから、社会環境の変化や将来的なリニア開業等を踏まえる中で、市民の皆様をはじめ、行政、公共交通事業者などの関係者が、地域公共交通の目指すべき将来像と、その実現に向け、施策の方向性を広く共有し、連携・協働して取り組んでいくため、これまでの計画を見直す中で、新たに「甲府市地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画は、本市にとって望ましい地域公共交通のマスタープランとして、路線バスをはじめとする既存の地域公共交通を維持していくことに加え、将来を見据えた持続可能な新たな公共交通サービスの導入に向け、取り組んでいくこととしております。

今後は、将来にわたり誰もが暮らしやすいまちづくりを実現するため、市民の皆様や公共交通事業者をはじめとする多様な主体と更なる連携を図る中で、本計画の基本理念である、「みんなでつなぐ　誰もが暮らしやすい持続可能な交通体系の実現」に向けて取り組んでまいりますので、皆様の一層のご理解とご協力をお願いいたします。

結びに、本計画の策定にあたりまして、貴重なご意見やご提言をお寄せくださいました市民の皆様方をはじめ、多大なるご尽力を賜りました「甲府市地域公共交通活性化協議会」委員の皆様並びに関係各位に心から感謝申し上げます。

令和６（2024）年３月

甲府市長　樋　口　雄　一

目次

第１章　計画の概要と上位･関連計画

1　計画の目的 1

2　計画の区域 1

3　計画期間 2

4　上位･関連計画 2

第２章　本市と地域公共交通の現況

1　本市の現況 3

2　地域公共交通の現況 9

第３章　各種調査

1　市民アンケート調査 16

2　バス事業者ヒアリング調査 28

第４章　これまでの整理と課題設定

1　地域公共交通以外の分野との連携の視点 29

2　地域公共交通分野の固有の視点 31

3　地域公共交通の持続化を図るための視点 31

第５章　基本的な方針

１　基本理念 32

２　基本方針 32

第６章　目標とする地域公共交通ネットワーク

１　地域公共交通の機能分担 33

２　地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）の取組状況 34

３　現況及び目標とする地域公共交通ネットワーク 35

第７章　事業内容

１　事業の推進 36

第８章　計画の達成状況の評価

１　評価指標の設定 46

２　推進体制 48

参考資料 49

第１章　　計画の概要と上位･関連計画

１　計画の目的

- 本市の地域公共交通は、基幹的な輸送を担う鉄道と、その鉄道を補完する路線バス、タクシー等が相互に連携し、通勤、通学、通院をはじめとした市民の日常生活を支える社会基盤として重要な役割を担っています。
- 一方、コロナ禍を経て、市民のライフスタイルの変化をはじめ、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の改正、運転士不足、収益機会の喪失等の地域公共交通を取り巻く環境の変化等が生じており、既存の地域公共交通の維持が困難になりかねない状況に陥っています。加えて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、地域公共交通計画の策定が努力義務化されています。
- 甲府市地域公共交通網形成計画の計画期間（平成 31（2019）年度から令和６（2024）年度）であり、計画期間中とはなりますが、環境の変化等に順応しながら、地域公共交通ネットワークの持続化を図るため、甲府市地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）を策定します。

２　計画の区域

- 本市全域を対象とします。

図 1-1 計画区域

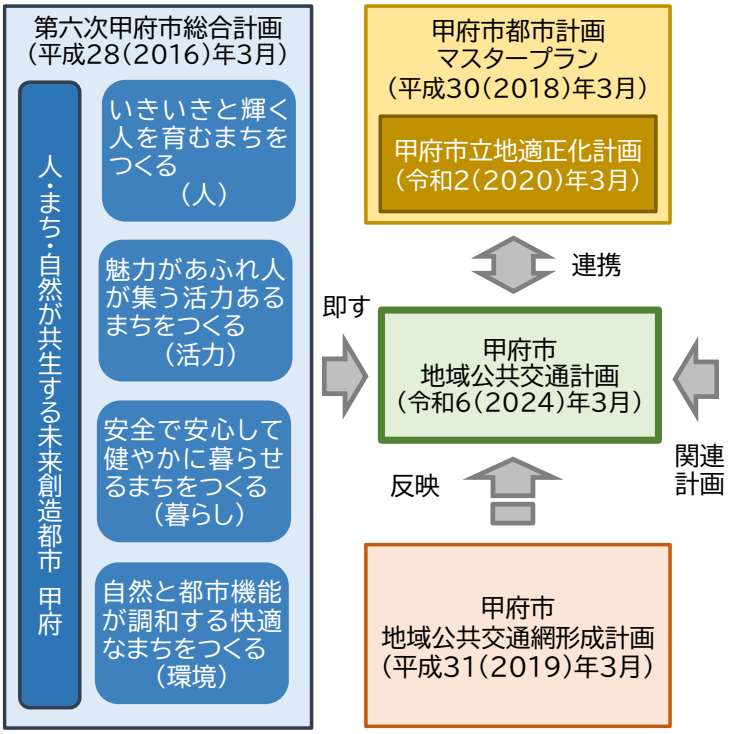
3　計画期間

- 社会情勢等に応じた計画内容とするため、計画の期間は、５年間（令和６（2024）年度から令和 10（2028）年度）とします。
- また、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて適宜計画の見直しを行うこととします。

4　上位･関連計画

(1) 上位･関連計画の整理目的

- 上位・関連計画に記載されている地域公共交通関連の内容との整合を図ります。



区分	計画名
総合政策関連	第二期甲府市総合戦略
	甲府市人口ビジョン
	甲府市SDGs推進ビジョン
まちづくり関連	甲府市リニア活用基本構想
	甲府市公共施設等総合管理計画
観光関連	第3次甲府市観光振興基本計画
福祉関連	健康都市こうふ基本構想
	高齢者いきいき甲府プラン
環境関連	甲府市地球温暖化対策実行計画
	第三次甲府市環境基本計画
県の関連計画	山梨県地域公共交通計画

図 1-2 関連計画との整合

(2) 計画の方向性

- 上位・関連計画を踏まえて、まちづくりと地域公共交通が連携し、過度に自動車に依存した交通ネットワークから地域公共交通を中心とした交通ネットワークへと転換を図りながら、市民や移住者等が気兼ねなく移動できるよう、各地域と都市機能施設や観光地を有機的に地域公共交通ネットワークで結んだコンパクト・プラス・ネットワークの実現を図ることが重要となります。
- 交通計画では、上位・関連計画に位置付けられた施策等を考慮しながら事業を立案します。各種事業の取り組みを通じて、地域公共交通を魅力的なものにしていくことにより、本市への移住を促進し、市民に加えて移住者等の地域公共交通の利用促進を図り、地域公共交通の持続化の好循環を目指します。

第２章　　本市と地域公共交通の現況

１　本市の現況

（1）人口の推移

- 本市の人口は、将来的に生産年齢人口が減少していき、高齢者（65 歳以上）割合が高まっていきます。

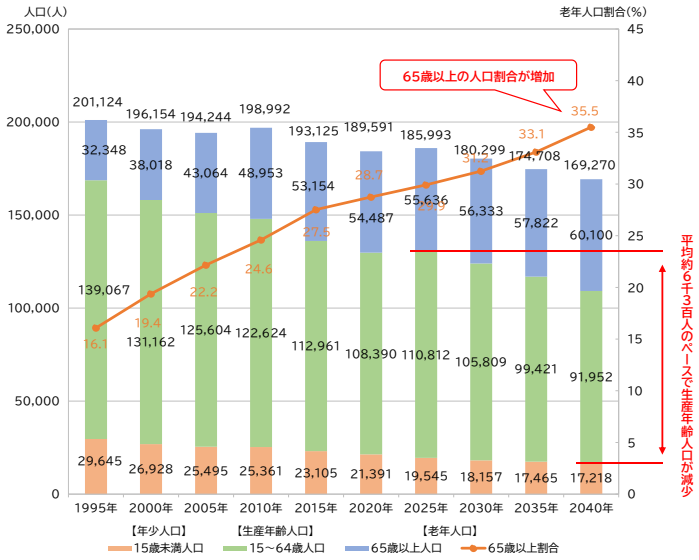


図 2-1 将来推計人口を含めた人口動態

出典：国勢調査（令和２（2020）年以前の人口等基本集計結果）

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和５（2023）年推計）」（令和７（2025）年以降）

（2） 市内の地域別人口の推移

- 地域別人口は、中道・上九一色地域の高齢者（65 歳以上）割合が最も高く、居住人口の多い南部地域では、高齢者（65 歳以上）割合が最も低くなっています。

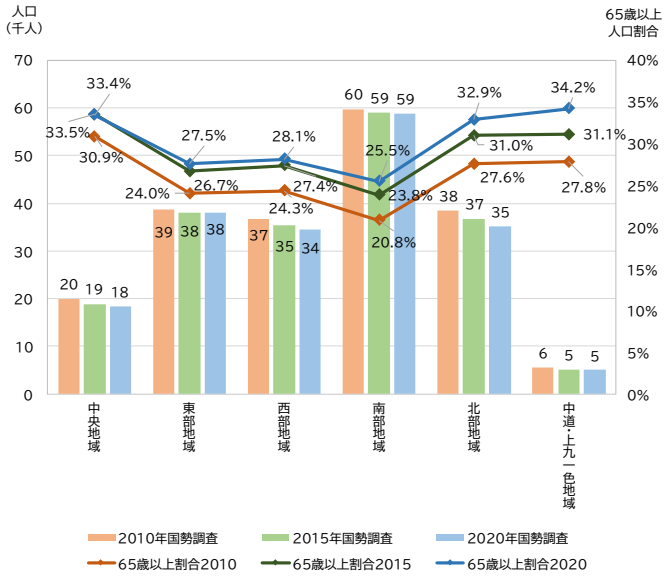


図 2-2 地域別人口

出典：国勢調査（小地域集計結果）、甲府市（地域と町丁目別対照表）

(3) 将来的な人口増減

- 市内の人口は、全体的に減少しますが、中心部よりも郊外部において減少幅が大きくなることが見込まれています。
- 人口に占める高齢者（65 歳以上）割合は、中心部から郊外部の間のエリアにおいて増加する見込みとなっています。

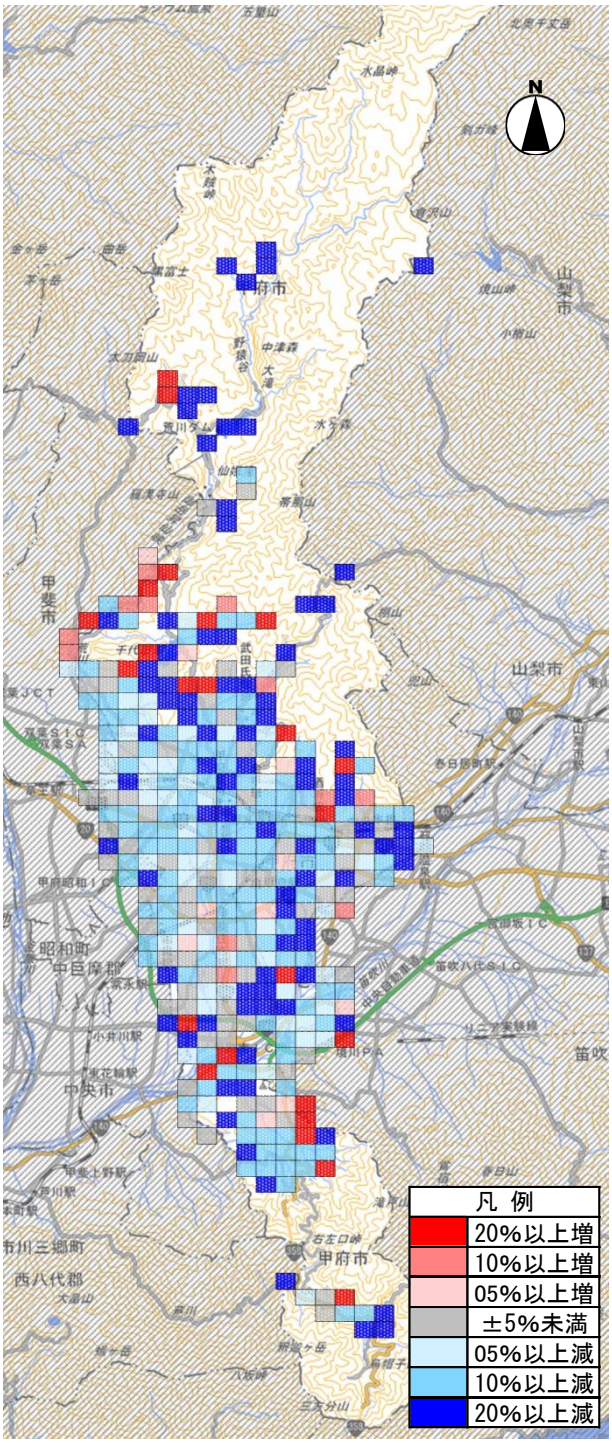


図 2-3 令和2(2020)年と令和 12(2030)年とを比較した人口増減率

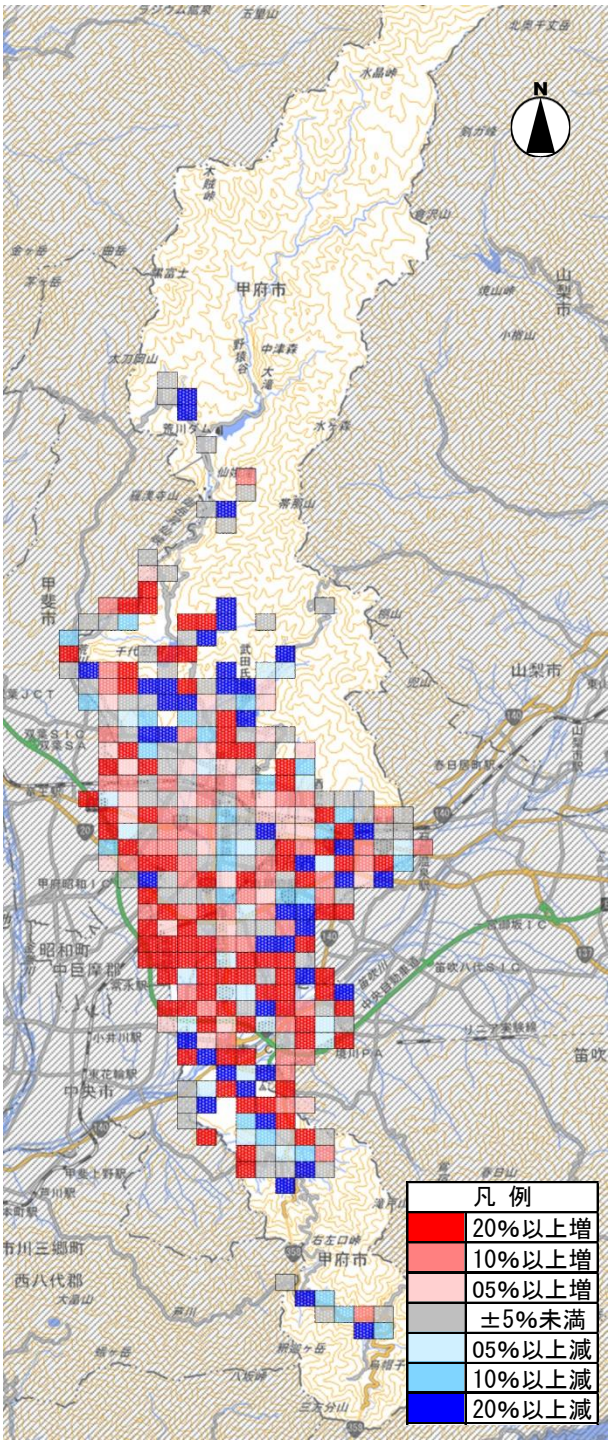


図 2-4 令和2(2020)年と令和 12(2030)年とを比較した高齢者(65 歳以上)増減率

出典：総務省統計局（令和２（2020）年国勢調査に関する地域メッシュ統計）
国土数値情報（500m メッシュ別将来推計人口（平成 30（2018）年国政局推計））

(4) 市街化の状況

- 緩やかに市街地が拡大しており、中心部から離れた郊外部においても一定の居住人口が分布しています。

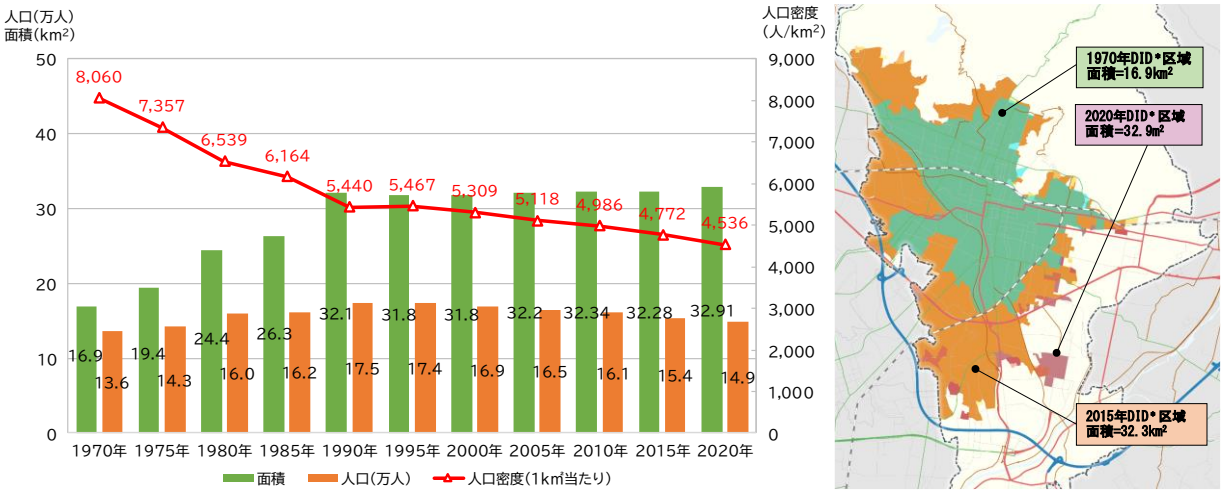


図 2-5 DID面積及びDID人口の推移

出典：山梨県統計データバンク（県内 DID 人口・世帯数、山梨県 DID 面積）
国土数値情報（人口集中地区）

(5) 都市機能の立地状況

- 基本的に路線バス網の沿線に都市機能施設が立地していますが、東部地域では、路線バス網が整備されていない箇所に商業施設の立地が見られます。

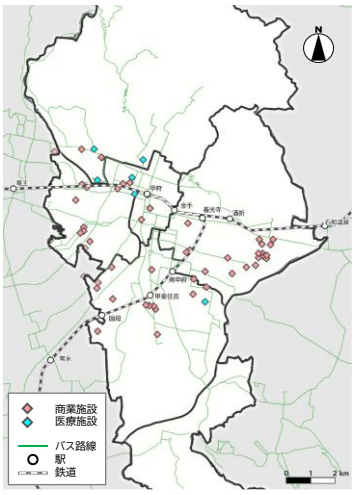


図 2-6 商業施設及び医療施設の立地状況

※商業施設は大規模小売店舗立地法に基づく届出施設を抽出し、医療施設は総合病院を抽出しています。

出典：国土数値情報（バスルート）、甲府市医師会（会員医療機関一覧）、市立甲府病院
都市計画基礎調査結果（大規模小売店舗等の立地状況）

(6) 観光

- 市内は、昇仙峡、武田神社及び甲府城を中心とした豊富な観光資源がありますが、観光における移動手段として、多くの方が自家用車を利用しています。

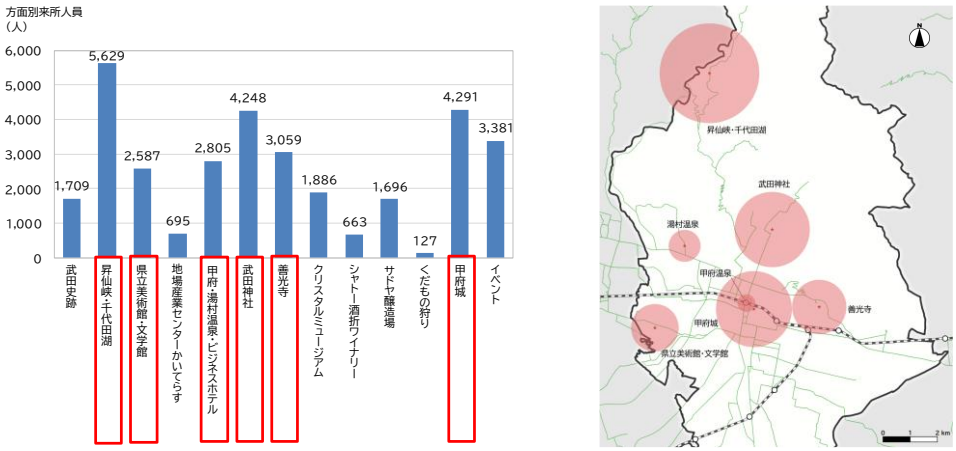


図 2-7 観光客の行先

出典：甲府市観光案内所

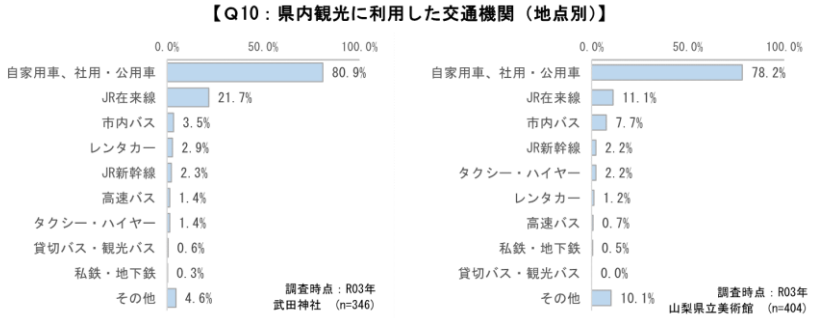


図 2-8 武田神社と県立美術館への利用交通機関

出典：令和３（2021）年山梨県観光入込客統計調査報告書（観光地点等パラメータ調査による分析）

(7) 運転免許保有状況

- 60 歳以上の高齢者における運転免許保有者が増加傾向となっています。

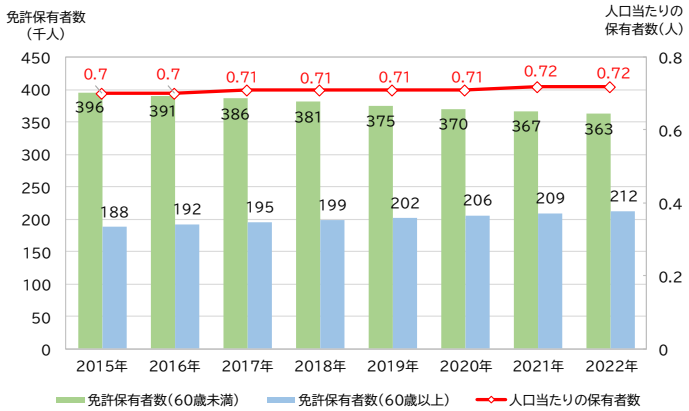


図 2-9 山梨県の運転免許保有者状況(第一種免許)

出典：運転免許統計（年齢別・男女別免許保有者数）

山梨県常住人口調査甲調査結果(各年１月１日で外国人を除く人口)

(8) 第二種免許(大型及び普通)

- 大型二種免許の保有者数の推移は、全体的に減少傾向であり、70 歳代が最も多い状況となっています。
- 普通二種免許の保有者数の推移は、全体的に増加傾向であり、50 歳代が最も多い状況となっています。

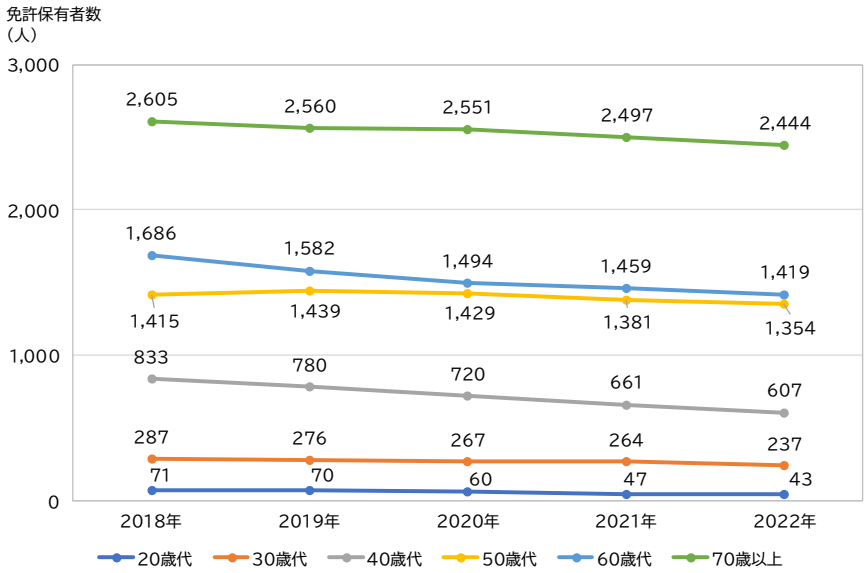


図 2-10 山梨県の大型二種免許保有者状況

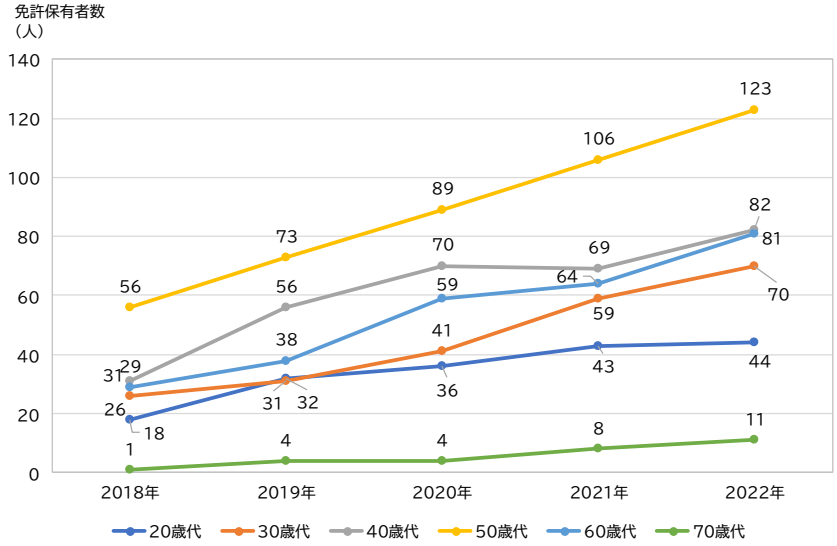


図 2-11 山梨県の普通二種免許保有者状況

出典：運転免許統計（年齢別・男女別免許保有者数）

(9) 交通機関分担率

- 全国や地方都市圏の平均と比べて本市は自動車の分担率が高く、地域公共交通の分担率が低くなっています。
- 平成 22（2010）年国勢調査と令和２（2020）年国勢調査を比較すると、通勤・通学における地域公共交通の分担率は減少傾向となっています。

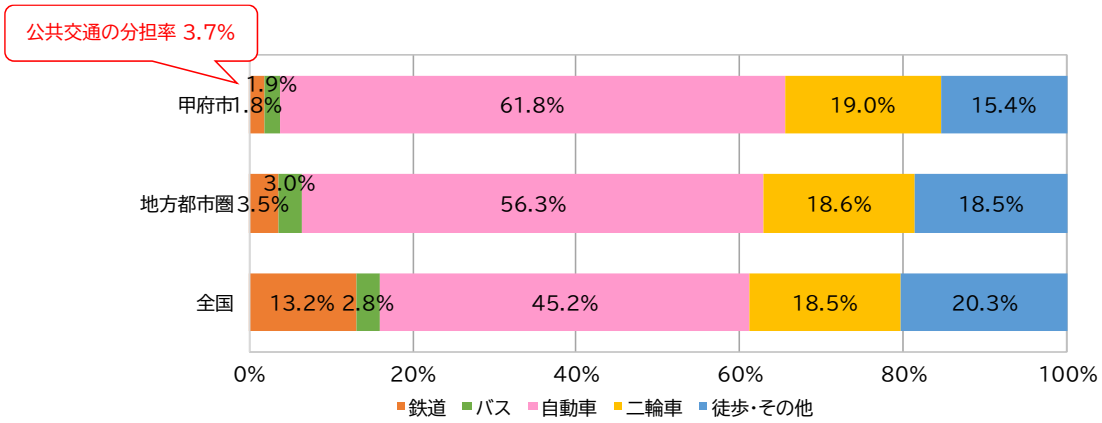


図 2-12 交通機関分担率(全目的)

出典：平成 17（2005）年山梨県甲府都市圏総合交通体系調査報告書(甲府市の分担率)
平成 17（2005）年国土交通省全国都市交通特性調査集計結果(地方都市圏及び全国の分担)

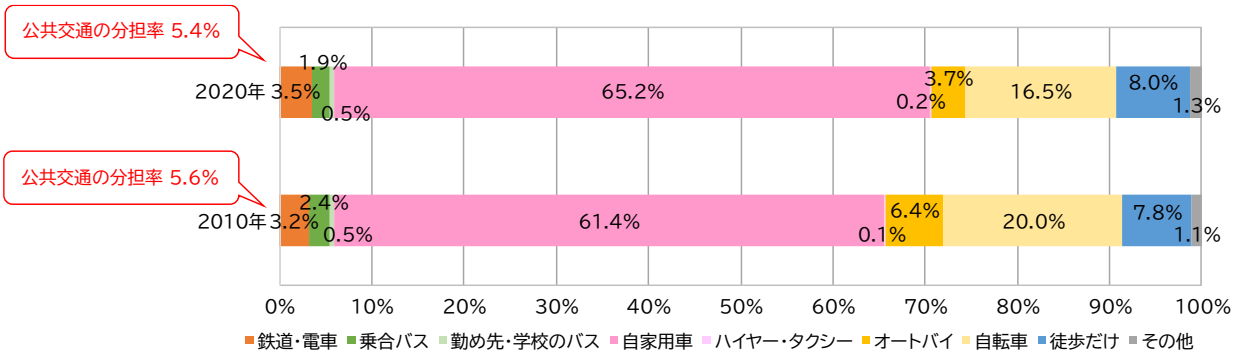


図 2-13 通勤・通学における交通機関分担率

出典：国勢調査（小地域集計結果）

2　地域公共交通の現況

(1)　鉄道及び路線バスのネットワークの状況

- 広域移動を担う鉄道ネットワークは、市内に２路線（ＪＲ中央本線・ＪＲ身延線）運行されています。
- 市内の主要な地域公共交通を担う路線バスネットワークは、甲府駅を中心に放射状に広がっています。

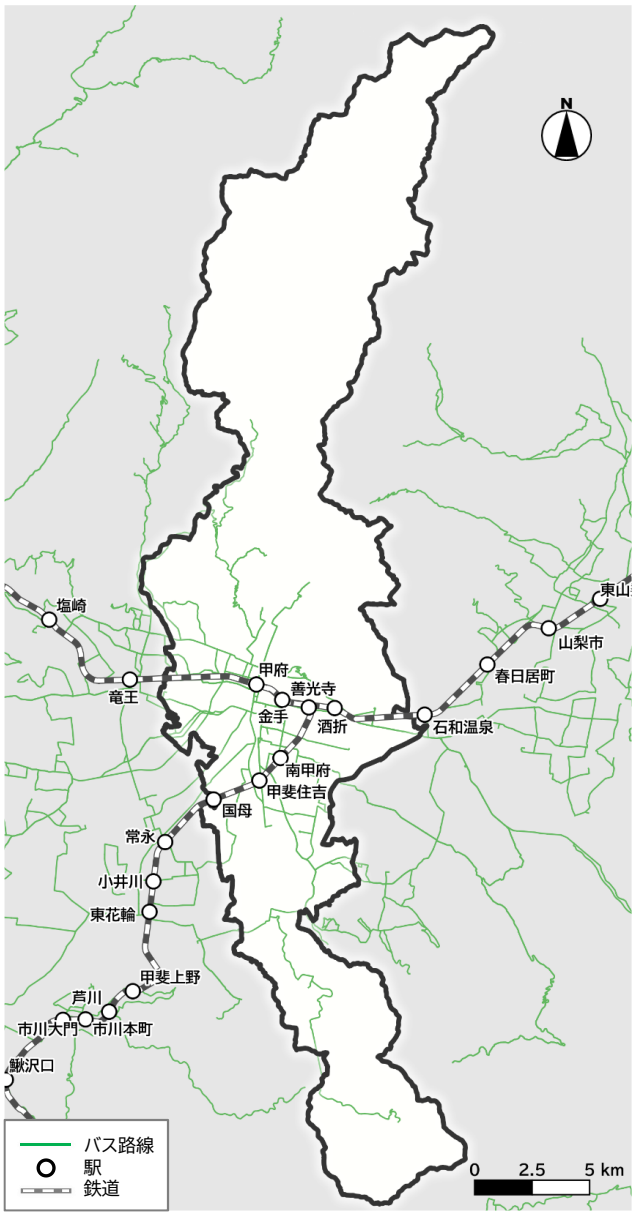


図 2-14　鉄道及び路線バスのネットワークの状況

出典：国土数値情報（バスルート、鉄道ライン）

（2） 利用状況

ア　鉄道の利用状況（市内各駅合計）

- コロナ禍により、令和２（2020）年度において、鉄道の乗車人員は減少しており、定期での乗車人員よりも定期外での乗車人員の方において、減少幅が大きい状況となっています。
- 令和２（2020）年度以降は、乗車人員が増加基調となっています。

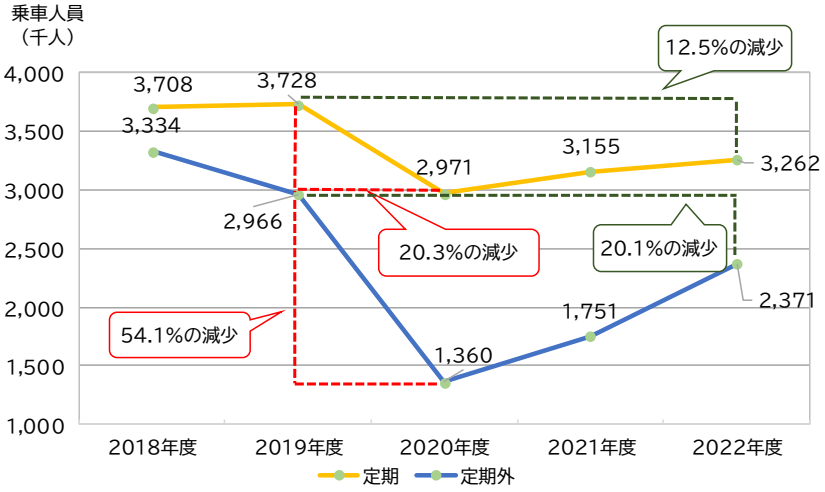


図 2-15 各駅合計の定期･定期外別乗車人員推移

出典：東日本旅客鉄道（株）（各駅の乗車人員）
東海旅客鉄道（株）（各駅の乗車人員）

イ　路線バスの利用状況

- コロナ禍により、定期及び定期外の輸送人員が大幅に減少しており、減少が継続していましたが、令和４（2022）年度より、乗車人員が増加基調となっています。

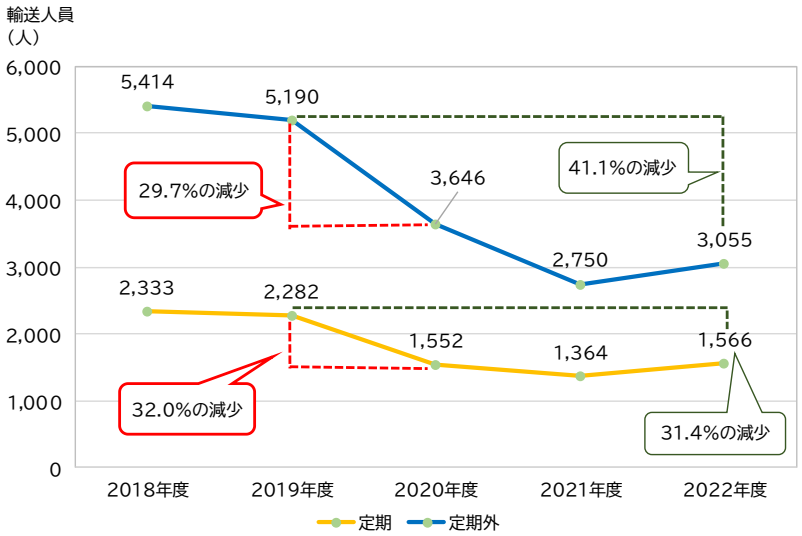


図 2-16 市内を運行するバス事業者の輸送人員推移

出典：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書（定期・定期外別の輸送人員）

ウ　鉄道と路線バスの利用のしやすさ

- 本市の南部地域を中心に、鉄道や路線バスが使いづらくなっています。

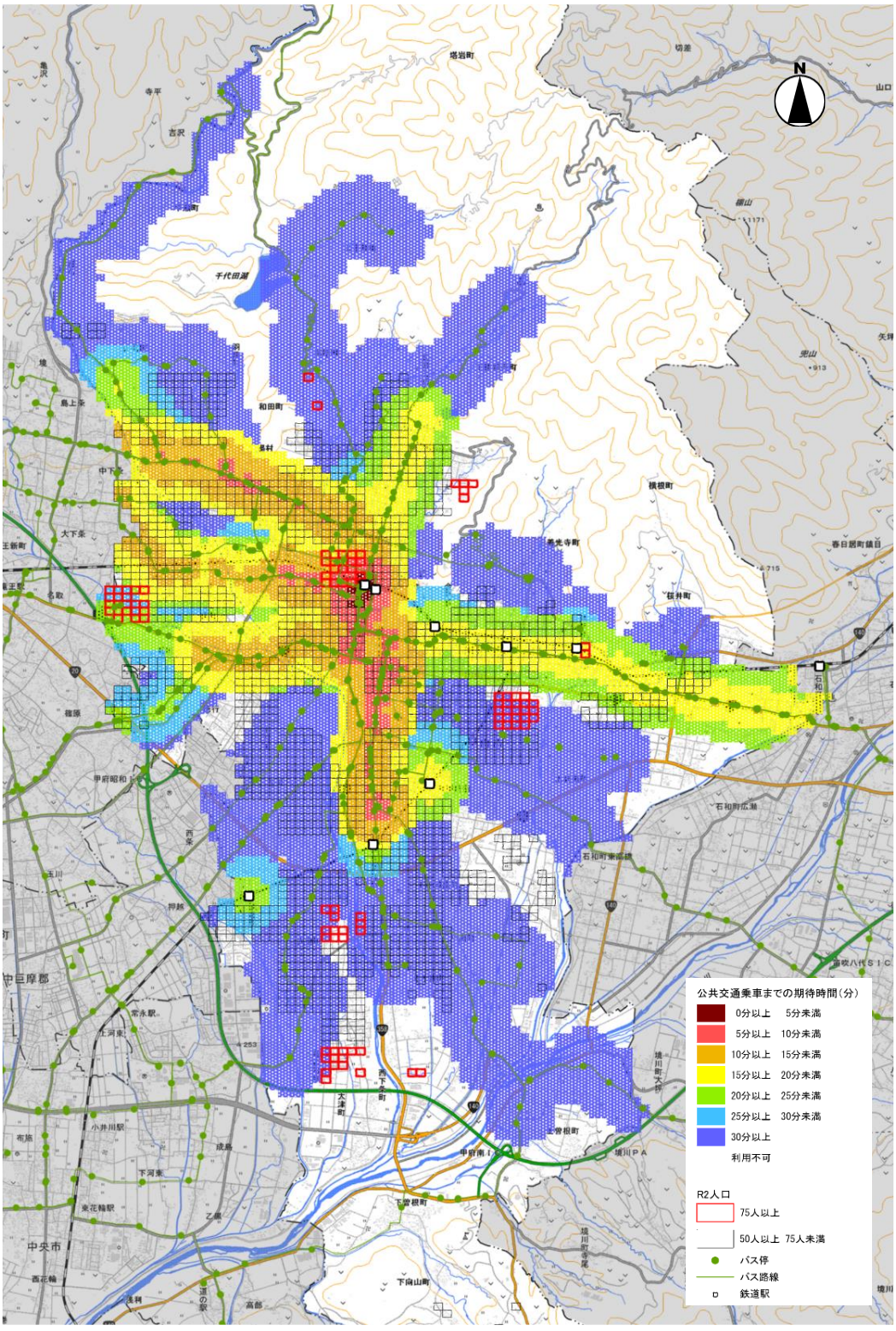


図 2-17 現況の地域公共交通アクセシビリティ(T-A 指標:平日 10 時～16 時)

※T-A 指標：地点毎(各メッシュの中心)の地域公共交通の利用しやすさを示す指標であり、最寄りのバス停又は鉄道駅までの移動時間に、地域公共交通の運行頻度による待ち時間の期待値を含めたものとなります。

※平成 26（2014）年アクセシビリティ指標活用の手引き案（国土技術政策総合研究所都市研究部）を基に作成しています。

(3) タクシー・ハイヤーの状況

- コロナ禍により、令和２（2020）年度において、本市におけるタクシー・ハイヤーの輸送人員は大幅に減少しています。
- 令和３（2021）年度以降は、輸送回数、輸送人員及び輸送収入を持ち直していますが、令和元（2019）年度の時点の水準には戻っていません。

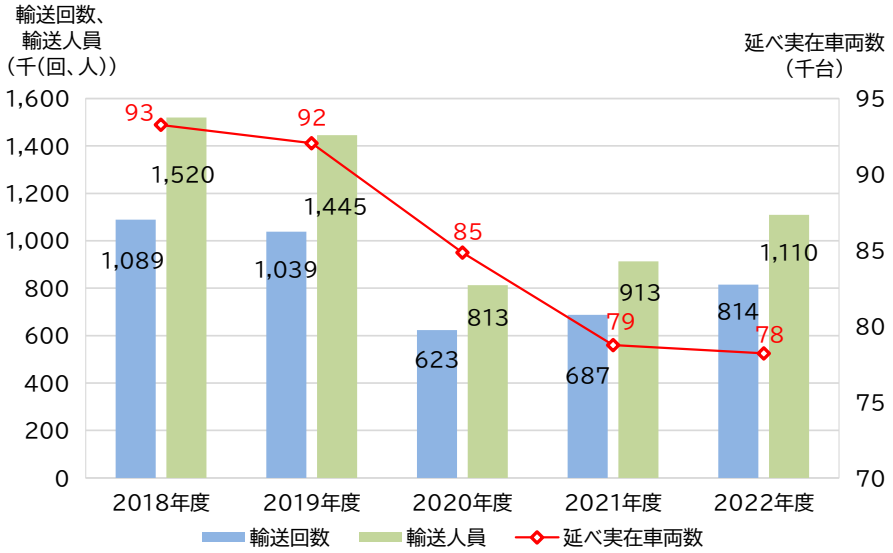


図 2-18 タクシー・ハイヤーの輸送実績

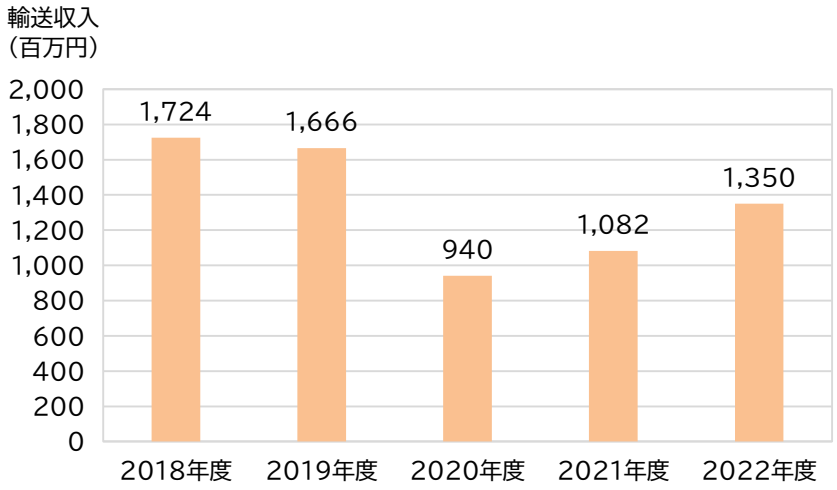


図 2-19 タクシー・ハイヤーの輸送収入の推移

※本市内に営業所を持つ事業者を対象としています。

資料：山梨県タクシー協会甲府支部提供資料

（4） コミュニティバスのネットワークの状況

- 既存の路線バスの利用が困難な中山間地域に居住している市民の移動手段を確保するため、北部地域及び中道・上九一色地域を起点とするコミュニティバスを運行しています。

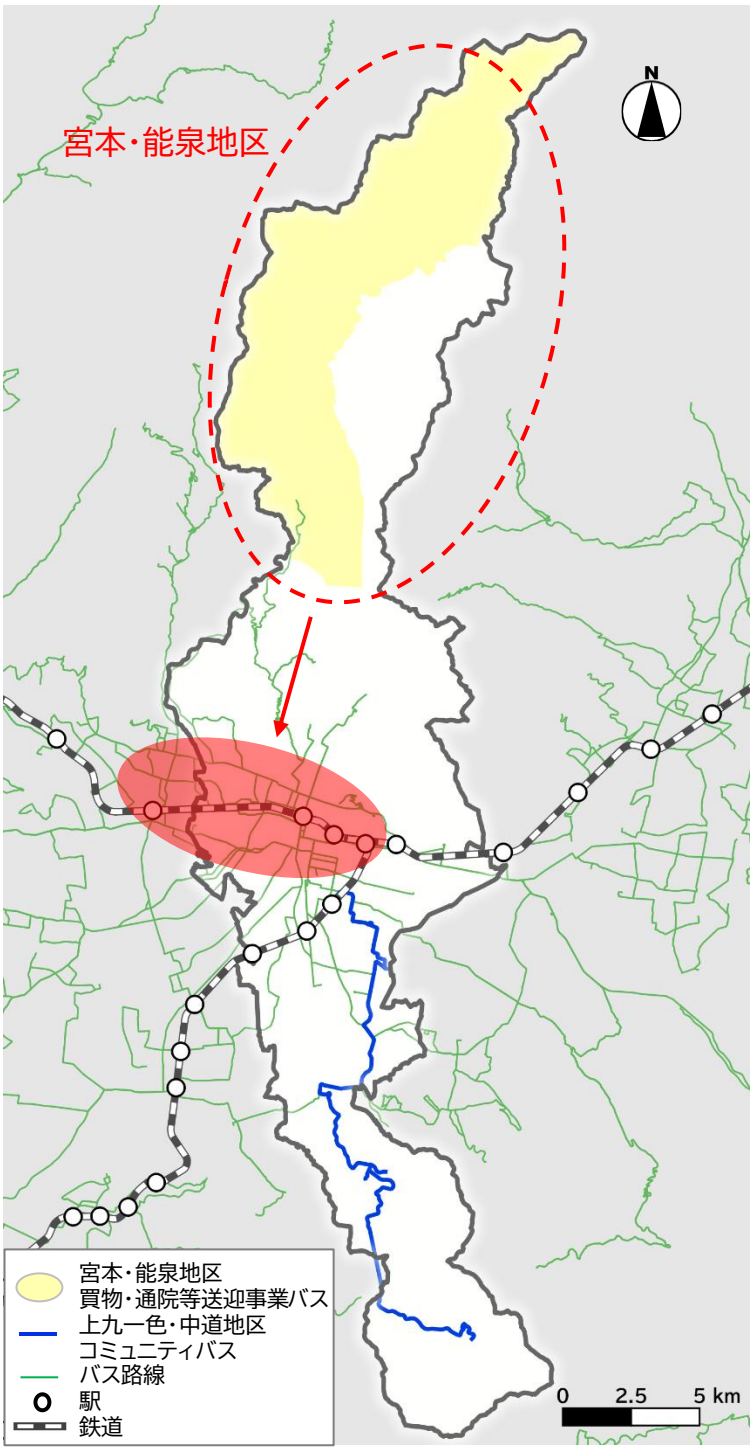


図 2-20 コミュニティバスのネットワークの状況

出典：甲府市（コミュニティバスルート）

（5） コミュニティバスの利用状況

ア　利用状況

- 宮本・能泉地区買物・通院等送迎事業バスは、事前予約制であることから、１便あたり乗車人員が 2.9 人であり、効率が良い運行をしています。
- 上九一色･中道地区コミュニティバスは､ダイヤが決まっている運行であり、宮本・能泉地区買物・通院等送迎事業バスよりも１便あたり利用者数が低くなっていますが、延べ 3,306 人の移動を支えています。

表 2-1 コミュニティバスの運行実績

移動手段別	宮本･能泉地区 買物･通院等送迎事業バス	上九一色･中道地区 コミュニティバス
期間	2022年4月～2023年3月	2021年10月～2022年9月
年間運行便数	202 便	2,131 便
年間延べ利用者数	592 人	3,306 人
1便あたり利用者数	2.9 人	1.6 人

出典：甲府市

イ　上九一色･中道地区コミュニティバスでの移動実態

- 通学の移動を中心としながら、商業施設や医療施設への移動に使われています。加えて、広域移動のために南甲府駅への移動にも使われています。

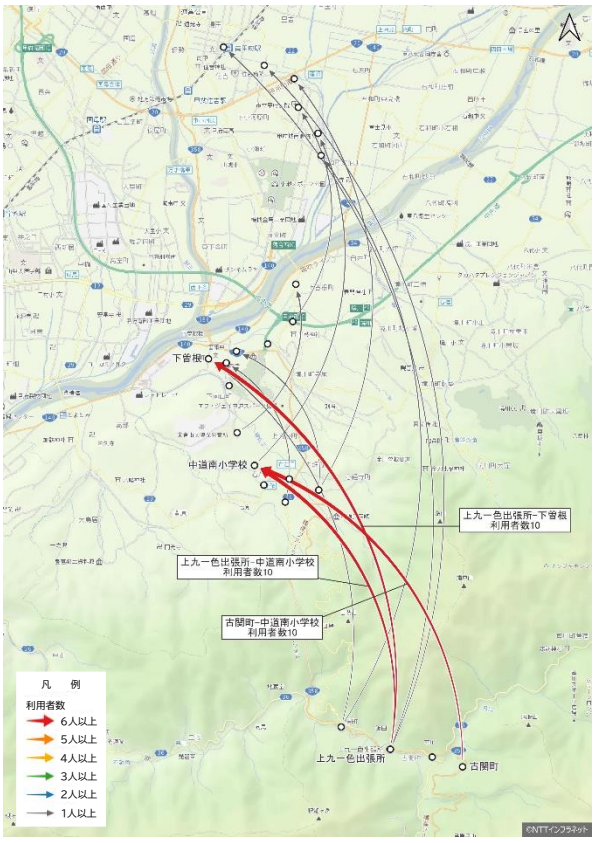


図 2-21 往路

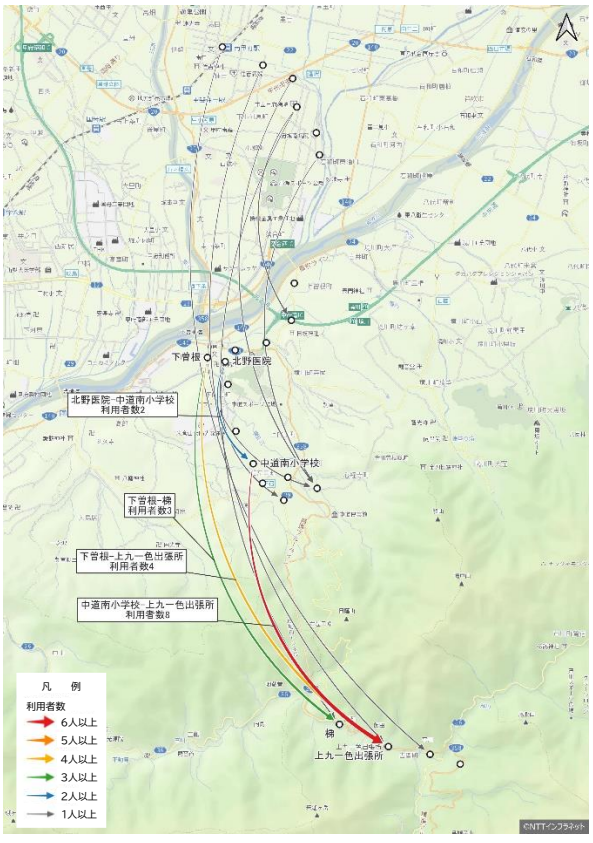


図 2-22 復路

※令和５（2023）年６月 26 日（月）から６月 30 日（金）までの間、バス事業者により個人ごとの乗降（OD）調査を実施した結果を基に作成

(6) 代替バス

ア　ネットワークの状況

- バス事業者が撤退した赤字路線のうち、本市又は本市・沿線自治体が政策的に必要と判断し、経費を全額負担して委託運行する代替バスを４路線運行しています。

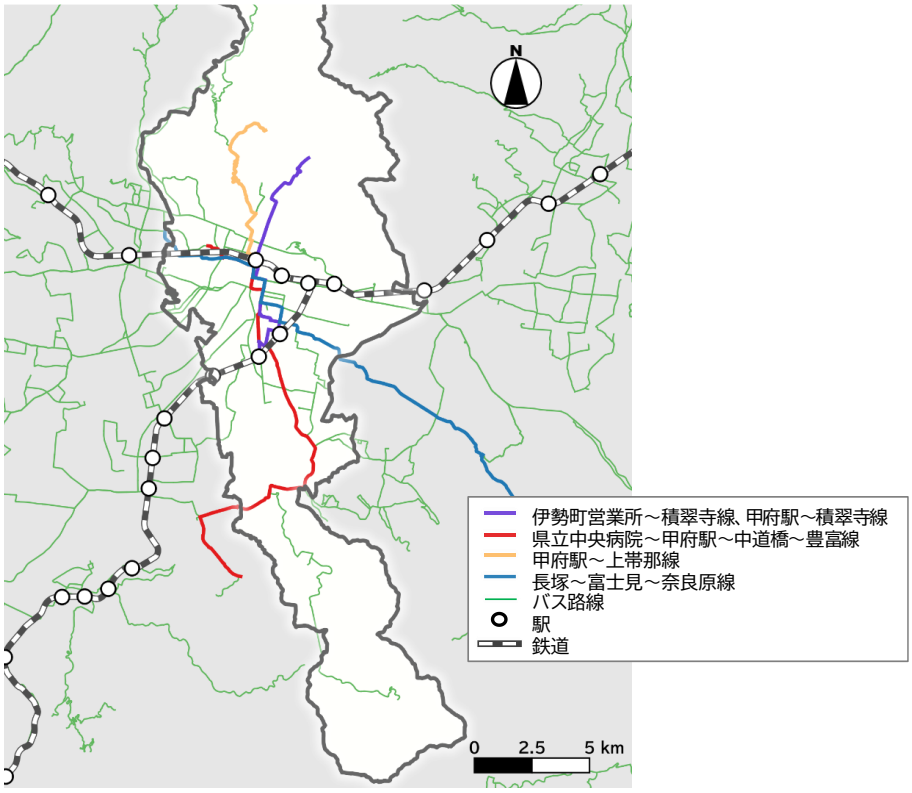


図 2-23 代替バスのネットワークの状況

出典：国土数値情報（バスルート、鉄道ライン）

イ　サービス内容と利用状況

- 市民の移動ニーズに見合う運行便数を確保しており、１便あたり乗車人員は８人以上と乗合を生じさせながら運行できています。

表 2-2 令和4(2022)年度のサービス水準と利用状況

路線名	乗車人員	2022年度 運行便数	1便あたり 乗車人員	備考
伊勢町営業所～積翠寺線 甲府駅～積翠寺線	28,403人	2,190 便	13.0人	2017年10月より 代替バスとして運行
県立中央病院～甲府駅～ 中道橋～豊富線	29,909人	2,382 便 480 便	10.5人	2023年1月より 運行便数を変更 (平日10便から6便へ、休日 6便から4便へ)
甲府駅～上帯那線	15,528人	1,946 便	8.0人	2017年10月より 代替バスとして運行
長塚～富士見 ～奈良原線	33,256人	4,134 便	8.0人	

出典：甲府市

第３章　　各種調査

１　市民アンケート調査

(1)　実施目的

- 普段の生活スタイル等を把握し、今後の事業検討を行うために実施しました。

(2)　調査項目

- 居住している地区名
- 普段の通勤・通学の状況（通勤・通学先等）
- 普段の買い物の状況（買い物先等）
- 普段の通院の状況（通院先等）
- コロナ禍前と直近の状況を比較したときの行動の変化内容（リモート勤務実施等）
- 地域公共交通の利用を考える場合に重視する内容（最終目的地に乗り換えなしで行けること等）
- 地域公共交通への転換可能性（できると思う等）　等

(3)　調査実施日等

- 都市計画マスタープランに示された地域拠点周辺地区の世帯を抽出後、令和５(2023)年７月 24 日（月）から８月７日（月）までを対象期間とし、市民の意向を確認しました。

表 3-1 市民アンケート調査の実施概要

地区名	調査実施日	配布世帯数	世帯員換算での回答状況
新紺屋	2023 年 7月 24 日(月) ～8月7日(月) ※郵送で配付･回収	44 世帯	40 人
里垣		61 世帯	27 人
玉諸		98 世帯	47 人
貢川		66 世帯	19 人
石田		58 世帯	28 人
東		41 世帯	20 人
山城		131 世帯	67 人
千塚		66 世帯	30 人
中道		37 世帯	23 人
相川		69 世帯	38 人
大里		79 世帯	42 人
合計		750 世帯	401 人(地区不明者(20 人)含む。)

※配布対象は、様々な属性の状況を把握したいことから世帯を対象とし、地区の人口を考慮して配布世帯数を決定しています。なお、調査票は世帯員４人まで回答できる設計としています。

(4) 調査結果

ア　普段の通勤･通学の状況

- 回答者の半数以上は、通勤・通学をしており、自家用車で移動しています。
- 主な通勤・通学時間は７時台と 18 時台となっています。

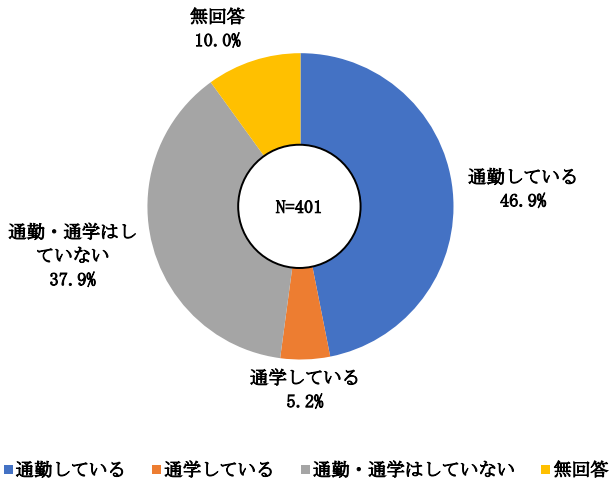


図 3-1 通勤･通学の有無

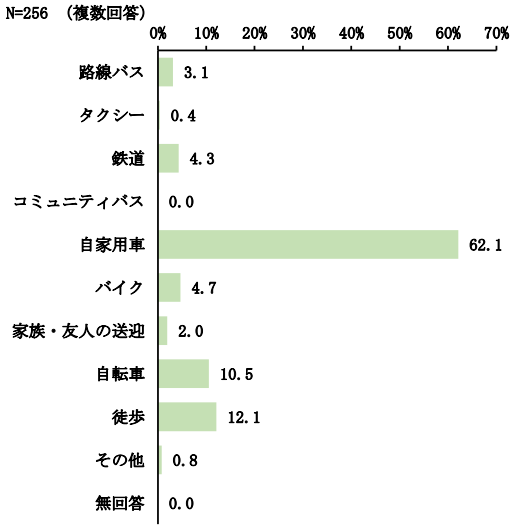


図 3-2 移動手段(通勤･通学)

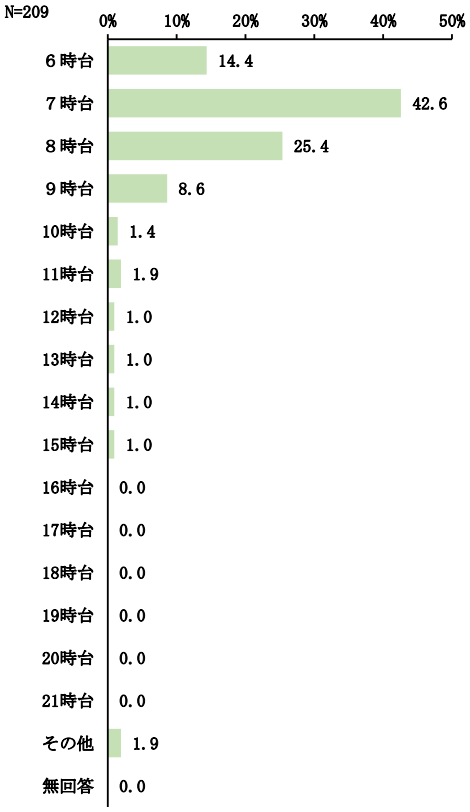


図 3-3 外出時間(通勤･通学)

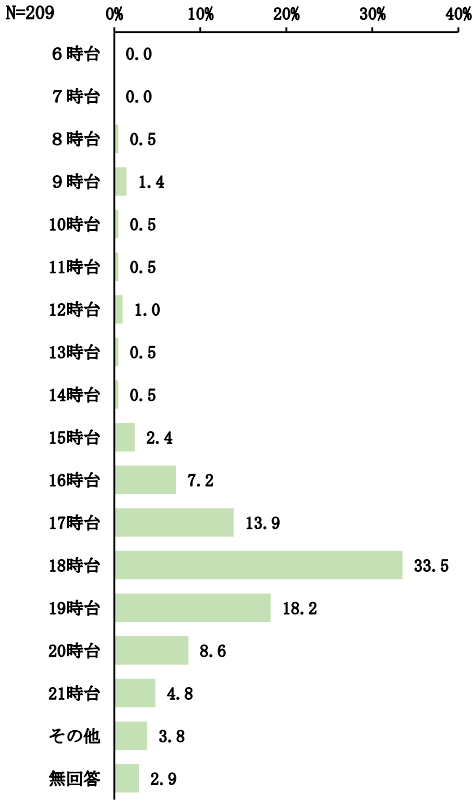


図 3-4 帰宅時間(通勤･通学)

イ　普段の買い物の状況

（ア）地区ごとの移動範囲(買い物)

- 地区ごとに移動範囲は、地区内、近隣地区又は市外となっています。

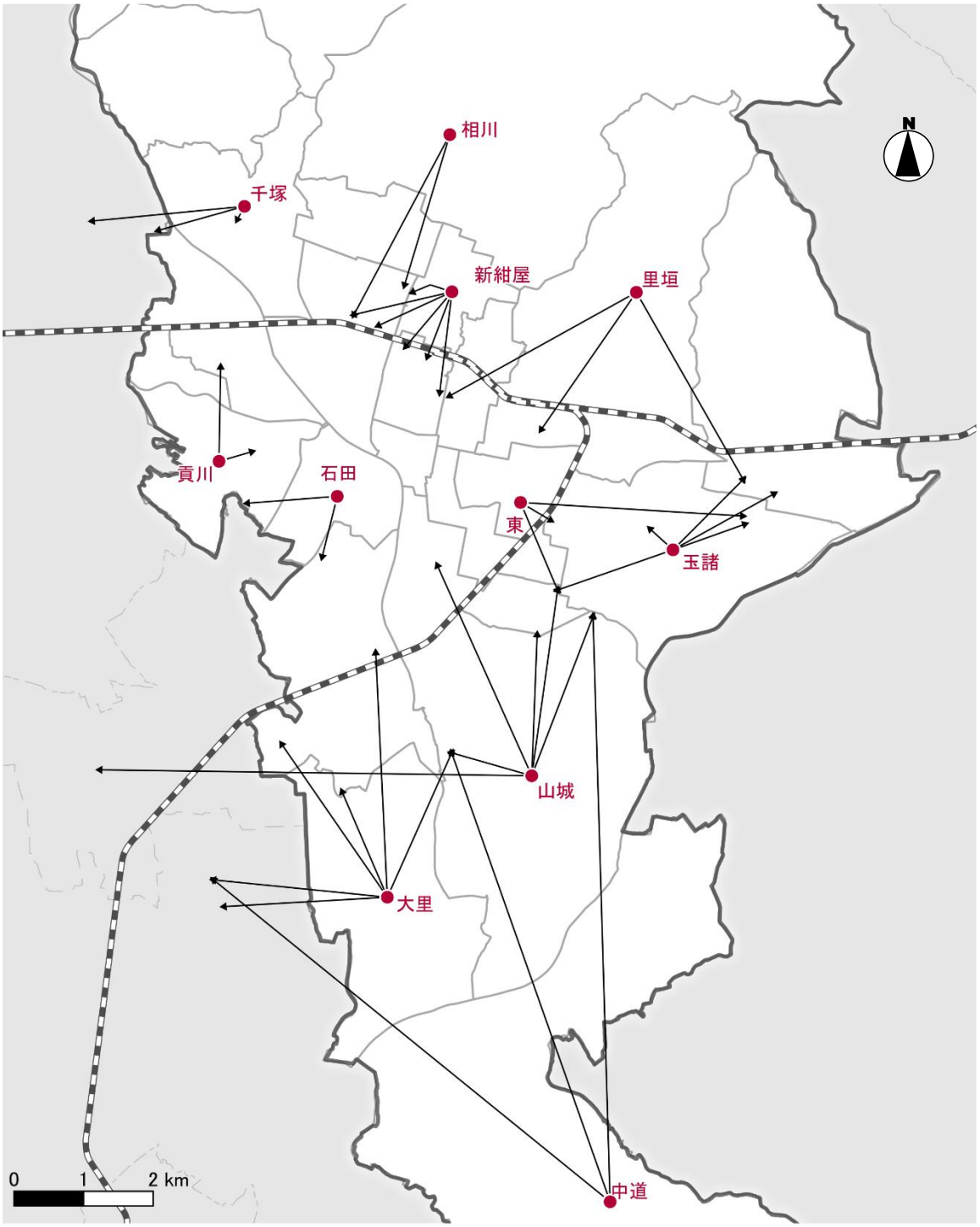


図 3-5 地区ごとの移動範囲(買い物)

※３票以上の回答があった施設先を表示しています。

（イ） 移動手段と外出･帰宅時間(買い物)

- 買い物頻度は、週 1 回が最も多く、移動手段は自家用車が中心となっています。
- 外出・帰宅時間は、午前中が中心となっており、外出時間は 10 時台が最も多く、帰宅時間は 12 時台が最も多くなっています。

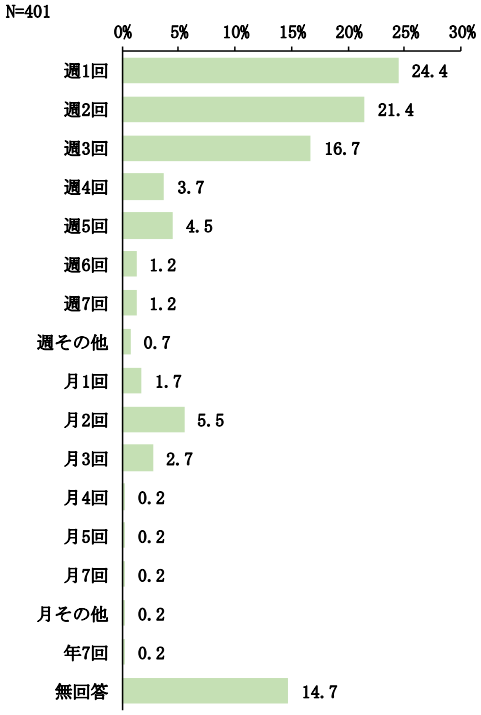


図 3-6 買い物頻度

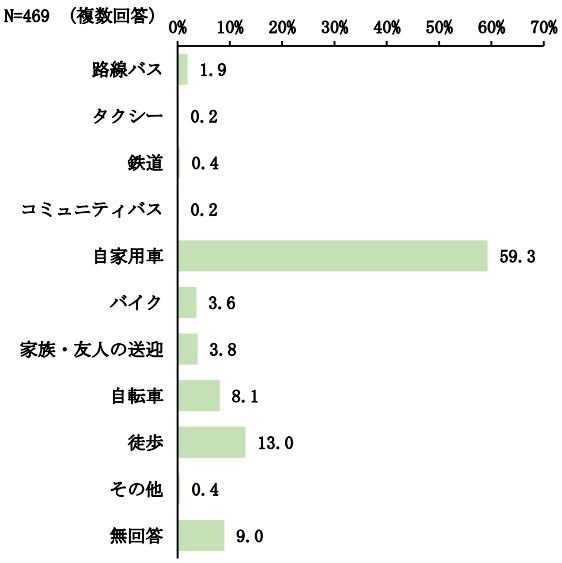


図 3-7 移動手段(買い物)

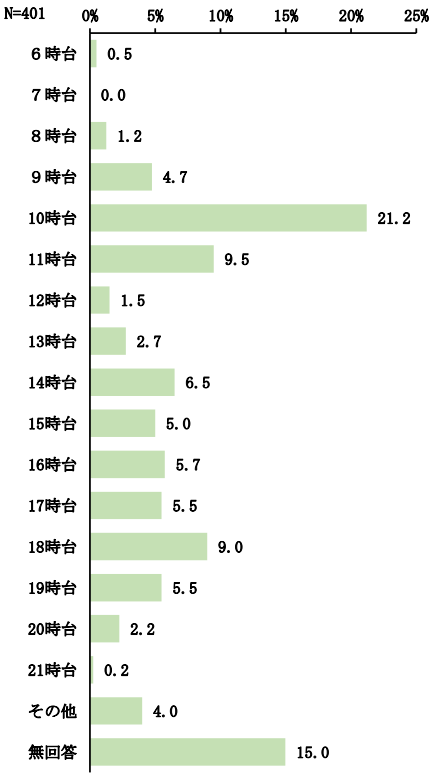


図 3-8 外出時間(買い物)

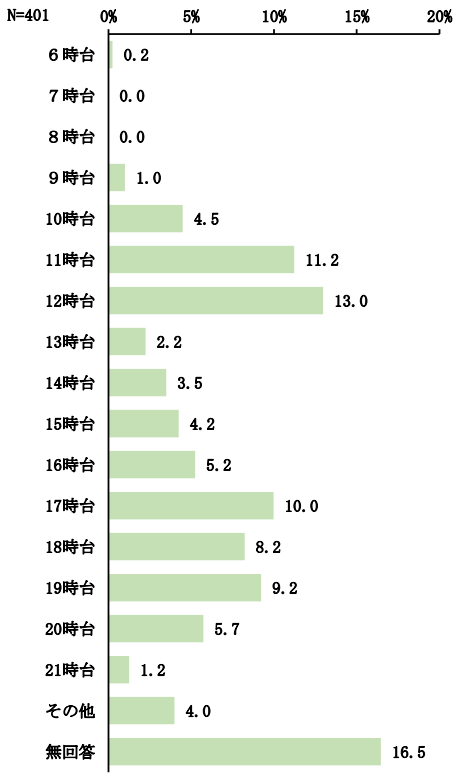


図 3-9 帰宅時間(買い物)

（ウ） 外出曜日と所要･滞在時間(買い物)

- 買い物する曜日は、土・日曜日が多くなっています。
- 買い物先までの所要時間は 10 分が最も多く、滞在時間は 30 分が最も多くなっています。

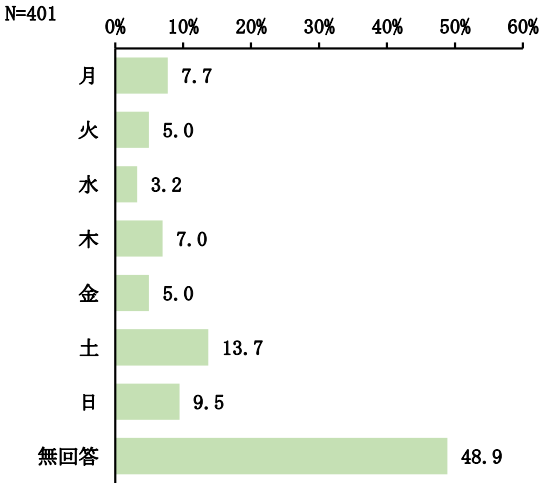


図 3-10 買い物する曜日

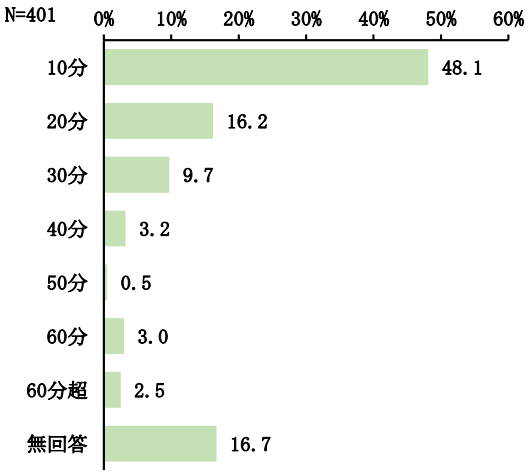


図 3-11 所要時間(買い物)

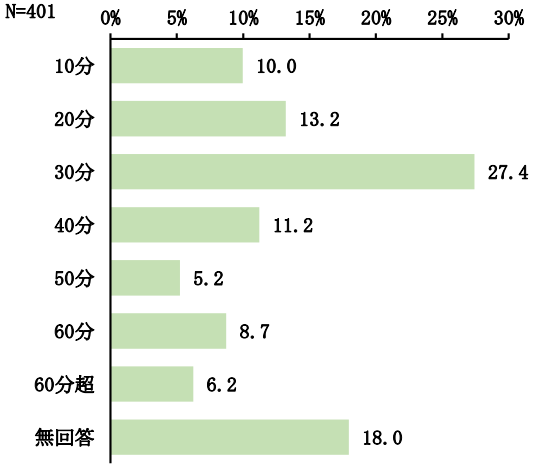


図 3-12 滞在時間(買い物)

ウ　普段の通院の状況

（ア）地区ごとの移動範囲(通院)

- 地区ごとに移動範囲は、地区内、近隣地区又は市外となっています。

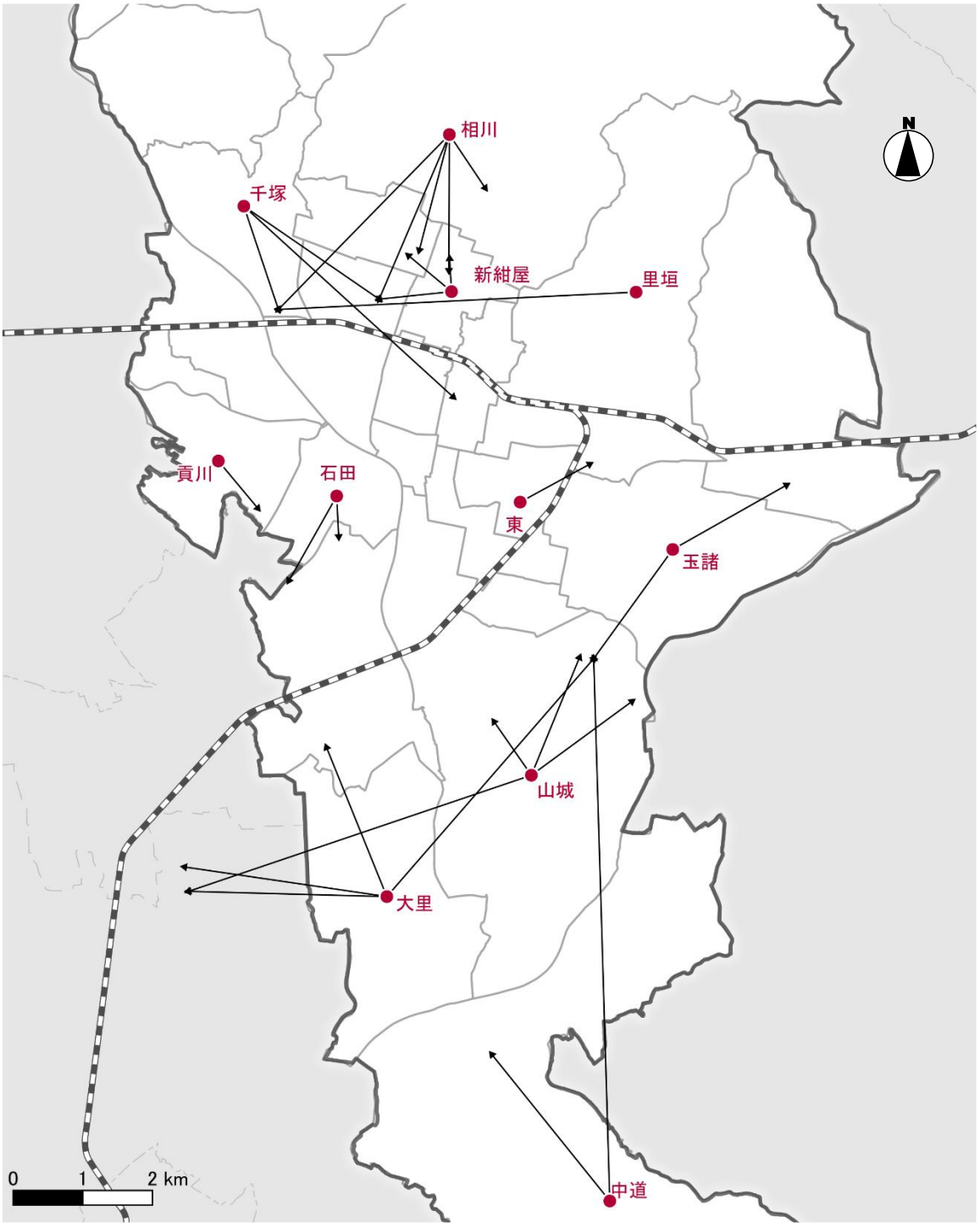


図 3-13 地区ごとの移動範囲(通院)

※３票以上の回答があった施設先を表示しています。

（イ）移動手段と外出･帰宅時間(通院)

- 通院頻度は、月１回が最も多く、移動手段は自家用車が中心となっています。
- 外出・帰宅時間は、午前中が中心となっており、外出時間は９時台が最も多く、帰宅時間は 12 時台が最も多くなっています。

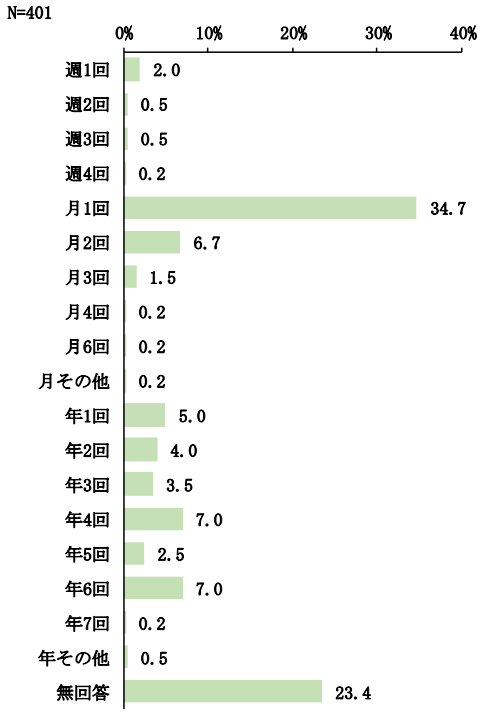


図 3-14 通院頻度

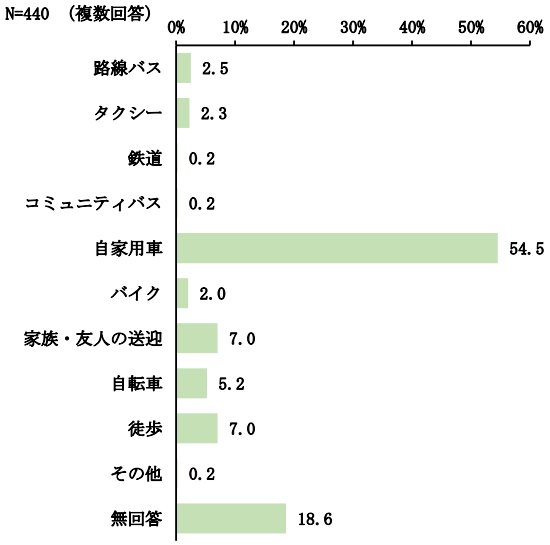


図 3-15 移動手段(通院)

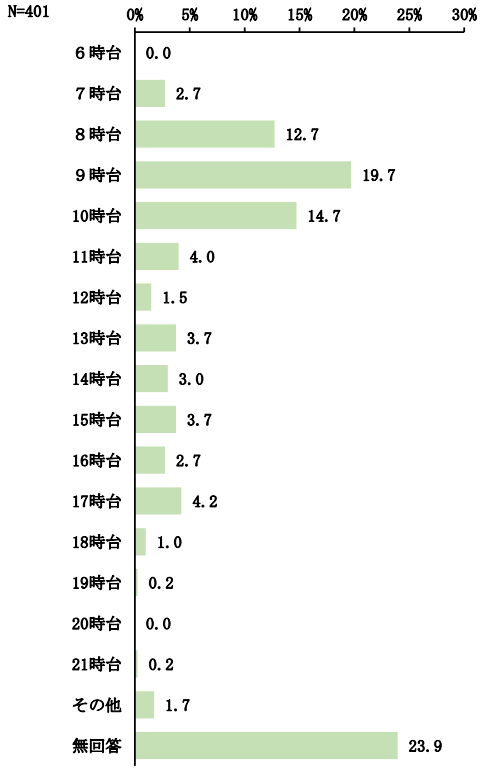


図 3-16 外出時間(通院)

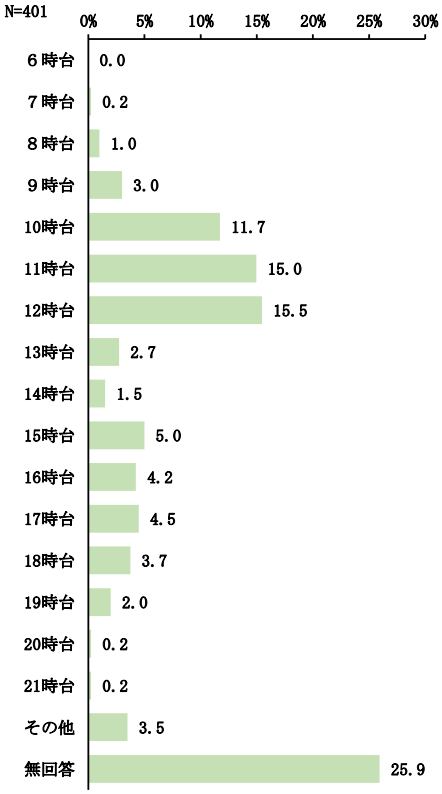


図 3-17 帰宅時間(通院)

（ウ）外出曜日と所要・滞在時間（通院）

- 通院する曜日は、月曜日が最も多くなっています。
- 通院先までの所要時間は 10 分が最も多く、滞在時間は 60 分超が最も多くなっています。

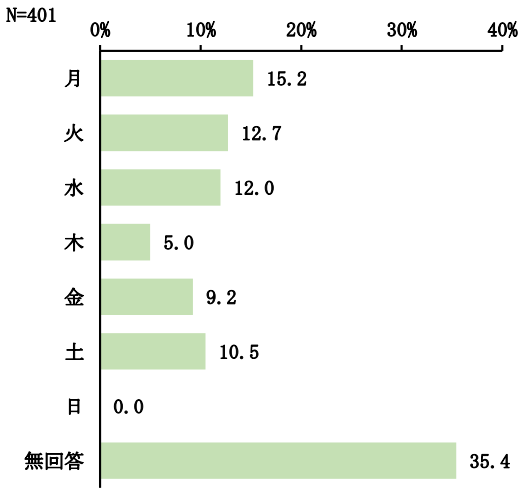


図 3-18 通院する曜日

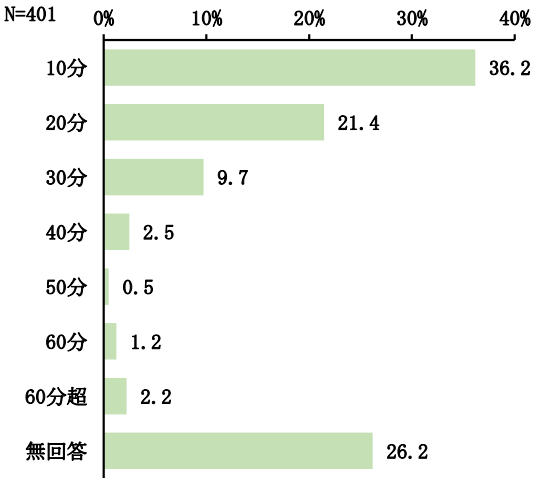


図 3-19 所要時間（通院）

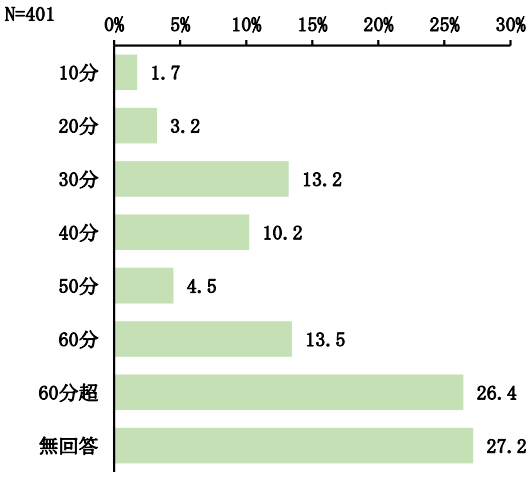


図 3-20 滞在時間（通院）

エ　コロナ禍前と直近の状況を比較したときの行動の変化

（ア）リモート勤務又はオンライン授業の実施状況（コロナ禍前と直近との比較）

- コロナ禍前と変化していない方が約６割となっていますが、時々実施している方を中心に変化している方は約１割となっています。

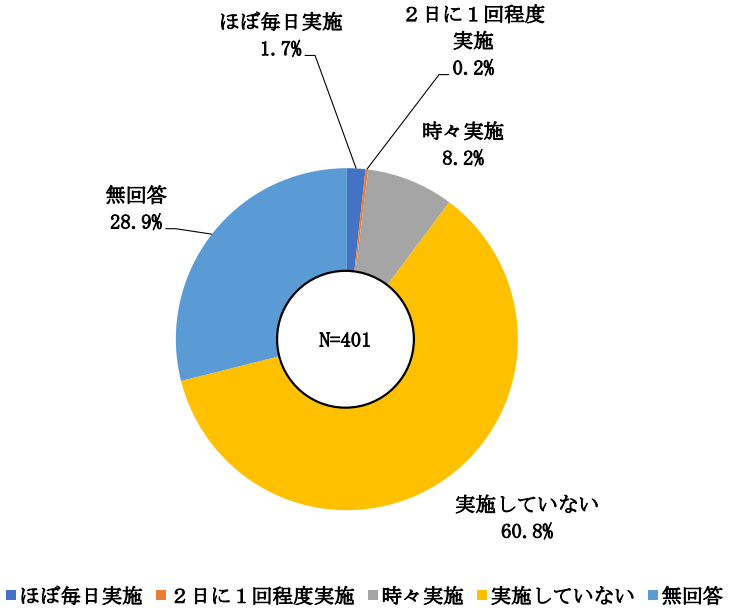


図 3-21 リモート勤務又はオンライン授業の実施状況

（イ）買い物行動の変化状況（コロナ禍前と直近との比較）

- 外出頻度は、約６割の方は変化していませんが、約２割の方は外出頻度が低下しています。

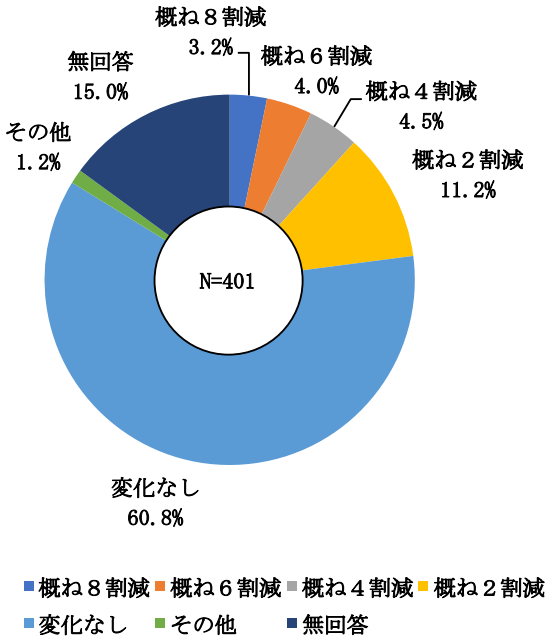


図 3-22 外出頻度の変化状況（買い物）

（ウ）通院行動の変化状況（コロナ禍前と直近との比較）

- 外出頻度は、約７割の方は変化していませんが、約１割の方は外出頻度が低下しています。

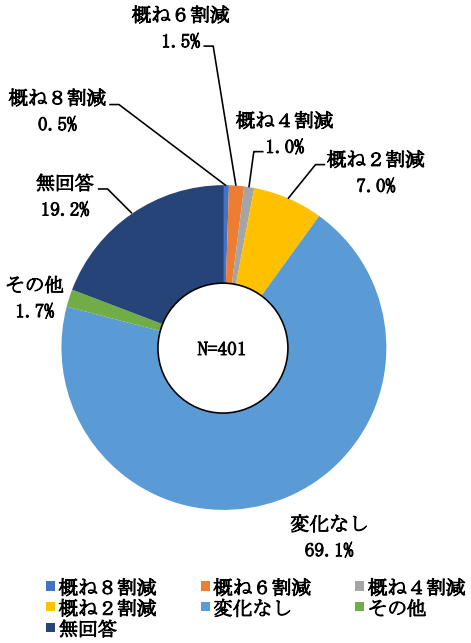


図 3-23 外出頻度の変化状況（通院）

オ　地域公共交通の利用を考える場合に重視する内容

- 自宅から乗降場所が近いことが、地域公共交通の利用を考える場合に重要視する方が多くなっています。
- 自宅から乗降場所まで負担なく歩ける時間は、５分以内とする方が最も多くなっています。

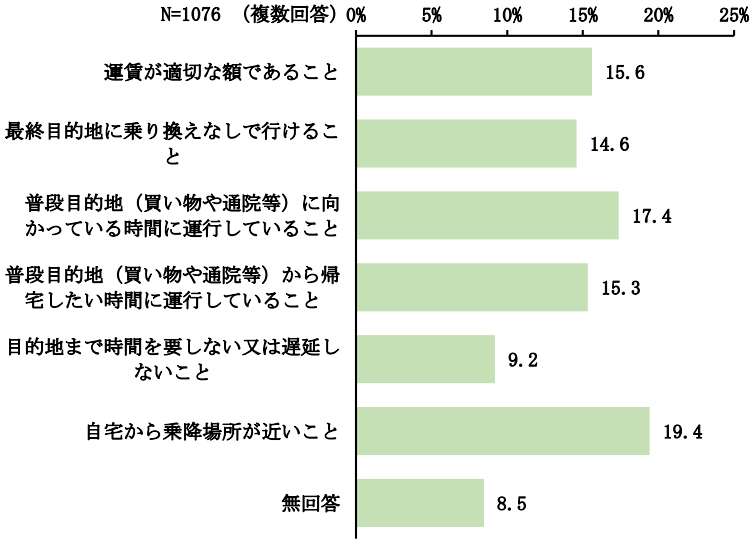


図 3-24　重視する内容

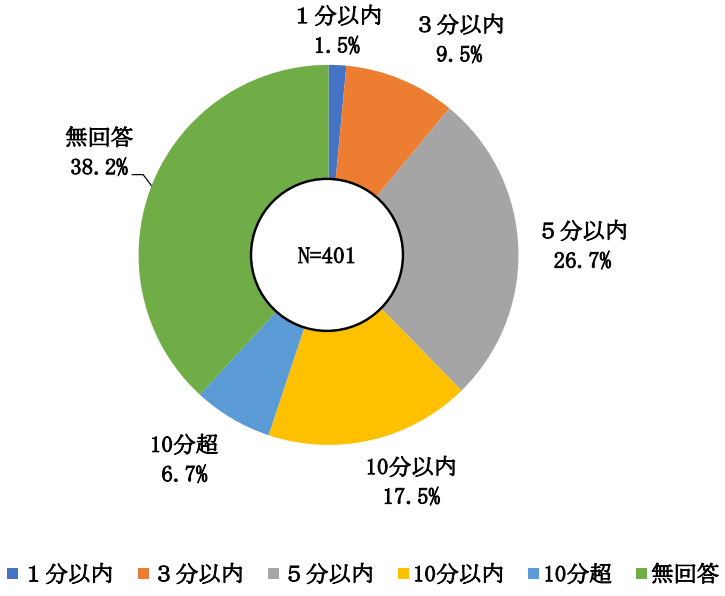


図 3-25　自宅から乗降場所まで負担なく歩ける時間

カ　地域公共交通への転換可能性

- 通勤・通学時の移動手段を地域公共交通へと転換できる可能性は、約１割の方ができる可能性があるとしています。
- 買い物時の移動手段を地域公共交通へと転換できる可能性は、約２割の方ができる可能性があるとしています。
- 通院時の移動手段を地域公共交通へと転換できる可能性は、約２割の方ができる可能性があるとしています。

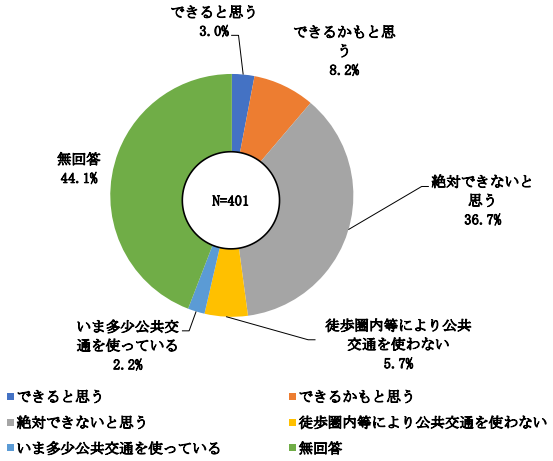


図 3-26　通勤･通学時の移動手段を地域公共交通へと転換できる可能性

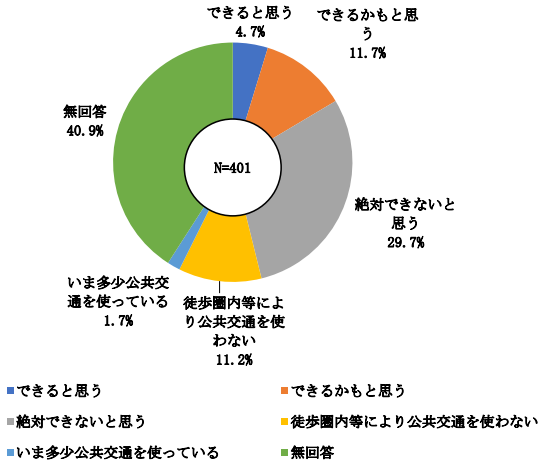


図 3-27　買い物時の移動手段を地域公共交通へと転換できる可能性

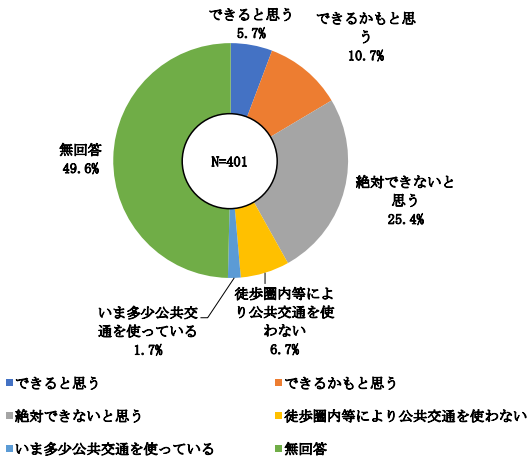


図 3-28　通院時の移動手段を地域公共交通へと転換できる可能性

2　バス事業者ヒアリング調査

(1) 実施目的

- 本市内の主たる移動手段である路線バスを運行しているバス事業者の現状を把握し、今後の事業検討を行うために実施しました。

(2) 調査項目

- 運行を継続する上での問題点・課題
- 路線バスの利用促進にあたって取り組みたい（又は取り組んでいる）事業　等

(3) 調査実施日等

- 本市内で路線バスを運行している２事業者を対象に、令和５(2023)年６月 28 日(水)にヒアリングを実施しました。

表 3-2 バス事業者ヒアリング調査の概要

バス事業者名	調査実施日	ヒアリング場所
山梨交通(株)	2023 年6月 28 日(水)	山梨交通(株)本社内
富士急バス(株)		富士急バス(株)甲府営業所内

(4) 調査結果

- バス事業者で共通する課題としては、運転士の確保となっています。
- また、利用促進については、バス事業者で小中学校を対象に出前講座を実施しており、将来の地域公共交通の利用者の確保の重要性を把握しています。

表 3-3 バス事業者へのヒアリング結果

ヒアリング事項	意見交換内容(主なもの)
運行を継続する上での問題点･課題	➢ 路線バスの利用者は、コロナ禍前と比較して、概ね8割まで回復しているが、これ以上の回復は見込めない。高齢者を中心に移動頻度が下がったままである。 ➢ 路線バスの運転士が不足しており、運転士の平均年齢も高くなっている。等
路線バスの利用促進にあたって取り組みたい(又は取り組んでいる)事業	➢ デジタルサイネージの設置 ➢ 停留所の待合環境の整理 ➢ 小中学校の出前講座 ➢ VISA タッチ決済の導入等

第４章　　これまでの整理と課題設定

１　　地域公共交通以外の分野との連携の視点

(1) 地域公共交通ネットワークのサービス内容の維持

ア　整理結果

- 路線バスの運行経費は大きく下がらない中で、路線バス利用者が戻ってきておらず、収支は悪い状況となっています。
- コロナ禍を経てバス事業者の経営状況が厳しさを増す中で、路線バスの現在のサービス内容が低下する可能性があります。

イ　課題設定

- 立地適正化計画に位置付けたエリアへの居住誘導を図りながら、地域公共交通の利用者を維持・確保するため、路線バスの運行頻度等のサービス内容を維持させる取り組みを講じていくことが課題となります。

(2) 市街地の外延化と高齢化率の高まり

ア　整理結果

- 路線バス沿線に一定の人口及び都市機能施設の集積がみられ、地域公共交通が利用されやすい都市構造となっていますが、一方で、郊外部で大規模な商業施設の立地が進む等、自動車を前提とした土地利用が行われています。
- 郊外部に行くほど、地域公共交通のサービスレベルが低くなっている中において、郊外部の高齢者（65 歳以上）割合が高まることが想定されています。

イ　課題設定

- 地域公共交通のサービスレベルが低い地域を中心に、福祉関連と連携しながら、移動手段に困る方の買い物や通院等の日常生活を支える移動手段を確保していくことが課題となります。

(3) 観光客の取り込み

ア　整理結果

- 本市は観光資源に優れていますが、観光先までの移動手段として観光客の自家用車が用いられており、二次交通として地域公共交通が利用されていない状況となっています。

イ　課題設定

- 観光客の市内滞在時間の延伸をはじめ、地域公共交通の収益力の改善を図るため、観光関連と連携しながら、インバウンドや国内観光客にとっての地域公共交通の二次交通化を促進していくことが課題となります。

(4) 運転士不足の顕在化

ア　整理結果

- 大型二種運転免許保有者の減少やバス事業者への応募が少ない状況により、運転士の確保が難しくなっており、路線バスの運行継続に懸念が生じています。

イ　課題設定

- 路線バスをはじめとする地域公共交通の運行継続を行っていくため、産業関連とも連携しながら、地域公共交通の事業者が実施する運転士の雇用の取り組みを支援していくこと等が課題となります。

(5) リニア開業後のリニア利用者の移動のあり方

ア　整理結果

- 本市では、将来的にリニア中央新幹線の開通が予定されており、（仮称）リニア山梨県駅の利用者の移動ニーズに対応する必要があります。

イ　課題設定

- リニア関連とも連携しながら、（仮称）リニア山梨県駅と本市を含むリニア利用圏域とのアクセス性を向上させるための移動手段のあり方を検討していくことが課題となります。

2　地域公共交通分野の固有の視点

(1) 公共交通空白地域の存在や環境の変化に柔軟に対応する移動手段

ア　整理結果

- 地域公共交通の利用が困難な地域が存在しており、運転免許証を返納する方を中心に日常生活が営みづらい環境が存在しています。
- バス路線は、移動需要量等を考慮しながら整備されるものであり、直ちに新たな施設への移動ニーズや市街地の拡大等には対応しにくい状況となっています。

イ　課題設定

- 公共交通空白地域から路線バス停留所や商業・医療施設等への移動手段を確保していくことが課題となります。

3　地域公共交通の持続化を図るための視点

(1) 外出頻度･生産年齢人口の減少や高齢化率の高まりによる地域公共交通利用者数の減少

ア　整理結果

- コロナ禍により市民の買い物や通院等の外出頻度が低下しており、地域公共交通の収益機会が喪失しています。
- 生産年齢人口の減少は、通勤･通学需要の減少となり、高齢化率の高まりは、外出機会の減少へとつながることから、とりわけ地域公共交通で市内移動の中心となっている路線バスにおいて、バス路線の維持に大きな影響を与えます。

イ　課題設定

- 地域公共交通を維持していくためには、年少の頃から地域公共交通が身近なものとして理解される取り組みをはじめ、自動車から地域公共交通への転換の促進や利用頻度を高める取り組みを講じていくことが課題となります。また、地域公共交通の利用促進は、コロナ禍で減少した地域公共交通の利用者数の回復に寄与するとともに、環境負荷の低減等の観点からも効果的であり、本市の SDGs における地域公共交通関連の基本的な考えである「安全･安心に住み続けることができるまち」の実現に資するものであります。

第５章　基本的な方針

１　基本理念

- 交通計画では、コロナ禍を経て地域公共交通の収益機会の喪失等が生じており、地域公共交通の維持が危機的な状況に陥っていることに対する適切な対応方策の立案に加え、本市の総合計画で掲げる都市像の実現を目指していきます。
- そのためには、将来にわたり誰もが暮らしやすい交通体系を実現していく必要があることから、交通計画の基本理念を次のとおりとします。

みんなでつなぐ　誰もが暮らしやすい持続可能な交通体系の実現

図 5-1 交通計画の基本理念

２　基本方針

- 地域公共交通以外の分野との連携が必要なもの、地域公共交通分野の固有なもの及びそれらに共通するもの（利用促進）の課題があり、それに対応する基本方針を設定します。

(1)　各種計画等と整合を図りながら移動需要に応じた地域公共交通ネットワークの適正配置

- 地域公共交通以外の分野との連携が必要な課題に対応します。
- まちづくり等と地域公共交通が連携しながら、各地域と都市機能施設や観光地を地域公共交通ネットワークで結んだコンパクト・プラス・ネットワークの実現が図られるよう取り組みます。

(2)　新たな移動手段と既存の移動手段の組み合わせによるネットワークの形成

- 地域公共交通分野の固有な課題に対応します。
- 経営資源（ヒト・カネ・モノ）が限られる中、運用改善や効率化を意識しながら、多様な移動手段を有効活用する地域公共交通ネットワークの形成に取り組みます。

(3)　地域公共交通の持続化を図るための利用促進

- 利用促進に関する課題に対応します。
- 持続可能な地域公共交通の形成を図るために、地域公共交通の利用を促進させたいターゲットの特性に応じた利用促進策に取り組みます。

第６章　目標とする地域公共交通ネットワーク

１　地域公共交通の機能分担

- 目標とする地域公共交通ネットワークを明らかにするにあたり、本市の地域公共交通ネットワークの機能分けを、次のとおり行います。

表 6-1 地域公共交通の機能分担

<table>
<tr><th>位置付け</th><th>系統名等</th><th>役割</th><th>方向性</th></tr>
<tr><td>鉄道網</td><td>中央本線</td><td rowspan="10">➢ 居住者や来訪者の交流の促進やにぎわいの創出につながるネットワーク</td><td rowspan="10">➢ 本市の骨格を引き続き形成できるよう、利用促進等により、将来にわたって一定以上のサービス水準を確保していきます。</td></tr>
<tr><td>身延線</td></tr>
<tr><td rowspan="8">幹線バス網
※運行本数が多い方面（概ね片道 30 分に1本）</td><td>武田神社方面</td></tr>
<tr><td>国立甲府病院方面</td></tr>
<tr><td>湯村温泉郷方面</td></tr>
<tr><td>県立中央病院方面</td></tr>
<tr><td>県立美術館方面</td></tr>
<tr><td>南甲府駅方面</td></tr>
<tr><td>甲斐住吉駅
（伊勢町営業所）方面</td></tr>
<tr><td>酒折駅方面</td></tr>
<tr><td rowspan="4">支線バス網</td><td>幹線バス網以外の民間バス路線（代替バス含む。）</td><td rowspan="4">➢ 地域に暮らす人々の日常を支えることや来訪者の細やかな移動需要に対応するネットワーク</td><td rowspan="4">➢ 効率的な運行や利用促進等により、一定以上のサービス水準を確保していきます。
➢ 既存の支線バス網では満たされない移動需要がある場合は、その他の移動手段として新たな移動手段を確保します。</td></tr>
<tr><td>上九一色・中道地区
コミュニティバス※</td></tr>
<tr><td>宮本・能泉地区
買物・通院等送迎事業バス</td></tr>
<tr><td>その他の移動手段</td></tr>
</table>

※地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）を活用し、持続可能な運行を実施

2　地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)の取組状況

(1) 地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)の必要性

- 地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）を継続して活用していくことの必要性は、次のとおりです。

表 6-2 地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)の必要性

移動手段名	必要性
上九一色･中道地区コミュニティバス	➢ 上九一色･中道地区の住民を中心とし、通学･買い物･通院等の多様な目的での移動において、重要な路線となっています。 ➢ 一方で、本市の運営努力や運送事業者だけでは、路線の維持が難しくなっており、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)により運行を確保･維持する必要があります。

(2) 事業及び実施主体の概要

- 事業や実施主体の概要は、次のとおりです。

表 6-3 事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
上九一色線	古関町	市立甲府病院	南甲府駅	道路運送法第４条(乗合)	路線定期運行	甲府市運送事業者	地域内フィーダー補助

3　現況及び目標とする地域公共交通ネットワーク

- 各種事業の取組を通じ、居住誘導と連携した現況の地域公共交通ネットワークの維持を図りながら、公共交通空白地域の解消を目指します。

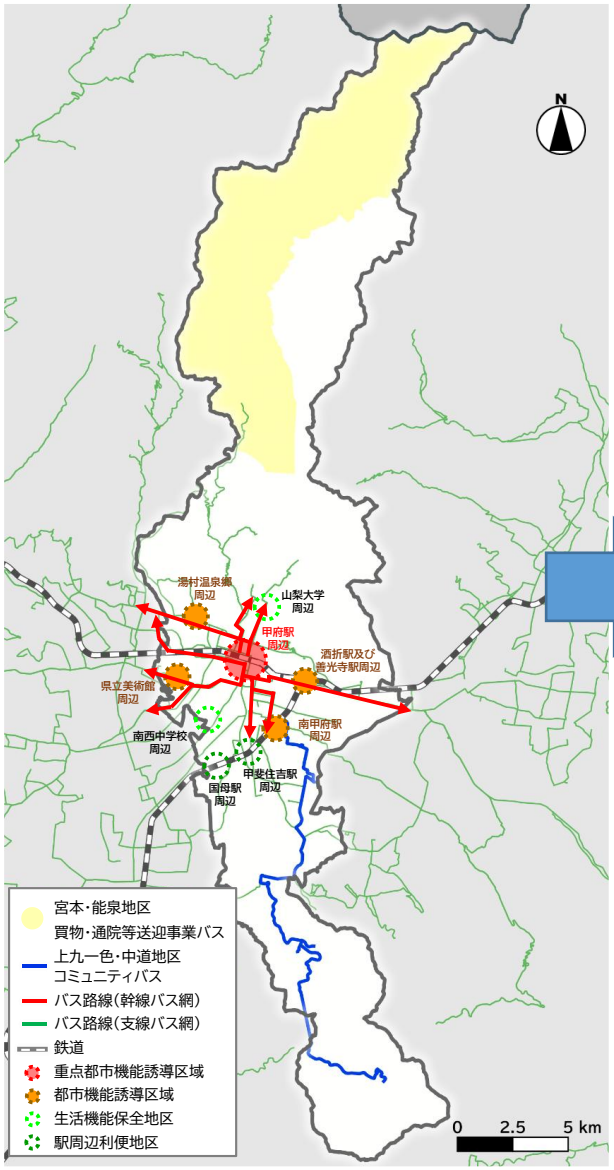


図 6-1 現況の地域公共交通ネットワーク

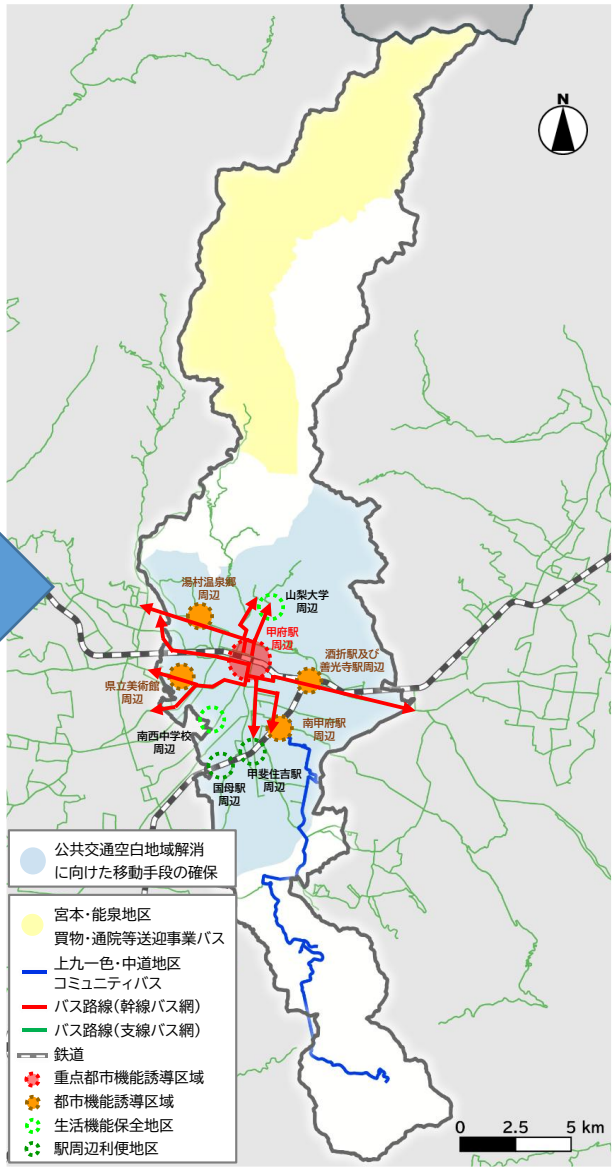


図 6-2　目標とする地域公共交通ネットワーク

第７章　　事業内容

1　事業の推進

- 本市が抱える地域公共交通に関する課題を解決するため、基本方針ごとに事業を位置付けて取り組むことにより、目標とする地域公共交通ネットワークを実現します。
- 加えて、事業の推進により、幹線バス・支線バス網の現状のサービス水準を維持するとともに、更なる向上を目指します。

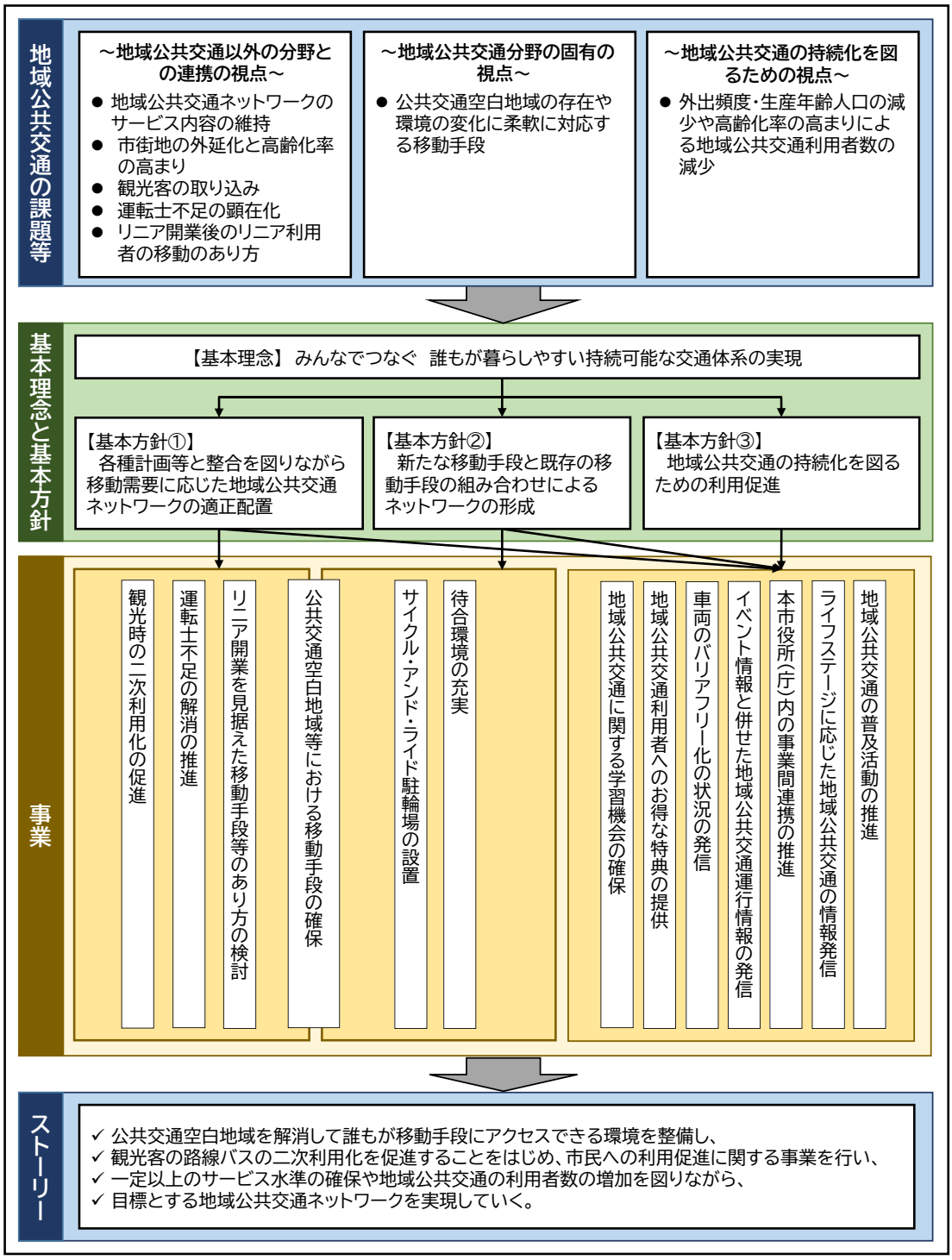
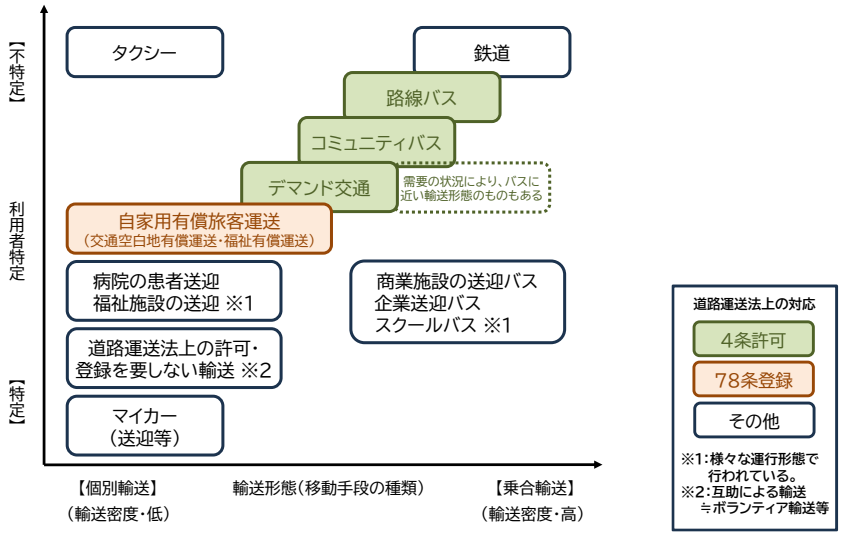


図 7-1 課題等・基本理念(方針)・事業・ストーリーの体系図

（1） 各種計画等と整合を図りながら移動需要に応じた地域公共交通ネットワークの適正配置

- 本基本方針に基づき、次の事業に取り組みます。

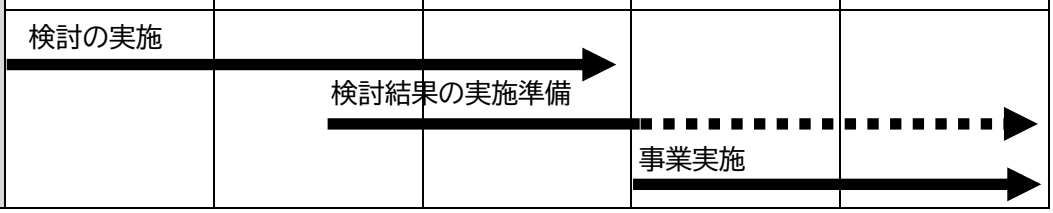
<table>
<tr><td>事業名称</td><td colspan="2">公共交通空白地域等における移動手段の確保</td><td> </td></tr>
<tr><td rowspan="3">事業推進の役割</td><td>甲府市</td><td colspan="2">関係者との調整役を担いながら、公共交通空白地域に適する移動手段・運行計画・利用促進策等を立案します。</td></tr>
<tr><td>バス・タクシー事業者</td><td colspan="2">交通運営主体として培ってきたノウハウを基に、運行計画・利用促進策等の立案や競合を回避する方策への助言を行います。</td></tr>
<tr><td>市民</td><td colspan="2">移動時間帯や目的地等の市民の移動ニーズを顕在化させて運行計画の立案に携わりながら、主体的に地域公共交通の利用を促進して需要を創出します。</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="3">市民の声を聞き取り、運送事業者等とも連携しながら、公共交通空白地域に適する移動手段の立案のための実証実験を実施・検証することにより、想定利用者数や移動ニーズの内容等を把握し、移動手段としての有効性を確認する中で導入を目指します。
新たな移動手段の導入後は、関係者全体で運行計画・利用促進策の立案や普及活動に取り組み、公共交通空白地域等の既存地域公共交通のサービス提供が困難である地域における買い物や通院等の日常生活のための移動手段の持続性を確保します。
 
</td></tr>
<tr><td>取組スケジュール（年度）</td><td colspan="3">2024：実証実験の実施
2025：実証実験の検証の実施
2025～2028：空白地域等への新たな移動手段の導入を順次目指す</td></tr>
</table>

事業名称	観光時の二次利用化の促進	
事業推進の役割	甲府市	甲府市観光バスマップの改訂や観光周遊モデルルートの追加を行うとともに、周知のための協力施設を確保します。
	バス協会	「やまなしバスコンシェルジュ」の検索結果が最新のものとなるように努めます。
	バス事業者	インバウンドが最終目的地に辿り着けるように、観光地の英語等の表記名を統一する等の連携を行います。
事業概要	毎年、最新の観光先等を把握する中で、日本語と多言語に対応した甲府市観光バスマップの改訂や観光周遊モデルルートの追加を実施し、インバウンド・国内観光客の路線バスの利用促進を図ります。 加えて、観光協会や観光施設等と協力しながら、日本語と多言語に対応した改訂甲府市観光バスマップや「やまなしバスコンシェルジュ」等について、観光客に到達するよう周知します。 さらに、本市以外の主体において観光地への移動手段を提供している場合、本市においても積極的に観光客に情報発信します。	

取組スケジュール（年度）	2024	2025	2026	2027	2028
	バスマップの改訂・モデルルートの追加（必要に応じて改正・追加）				
	施設等でのバスマップやモデルルートの周知や観光地への移動手段の情報発信				

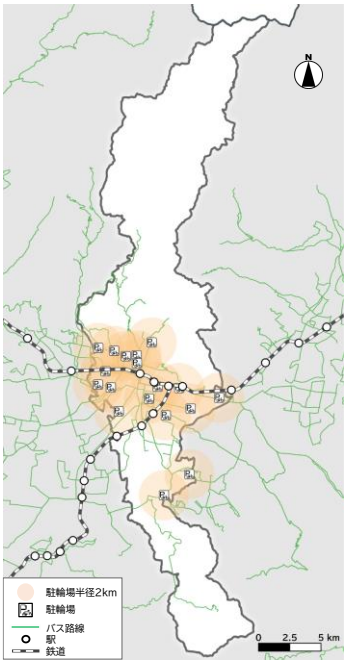
事業名称	運転士不足の解消の推進	
事業推進の役割	甲府市	関係者と連携し、運転士不足解消に向けた広報活動をはじめ、運転士の職業体験や採用説明会に参加できる環境を整えます。
	バス・タクシー事業者	職業体験や運転士の採用説明会に積極的に参加し、バス運転士・タクシー運転手の確保に努めます。
事業概要	関係者と連携し、運転士の職業体験の実施促進や運転士への採用説明会の場にバス・タクシー事業者が参加できるよう環境整備を図ることにより、運転士の確保につなげます。 加えて、バス・タクシー事業者と連携して運転士確保の広報活動を行います。 また、将来を見据えた自動運転技術等の先進技術についての情報収集等を行い、バス運転士の負担軽減について調査・研究します。	

取組スケジュール（年度）	2024	2025	2026	2027	2028
	バス・タクシー事業者が採用説明会に参加できるよう関係者と調整				
	運転士不足解消に向けた広報活動の実施・バスやタクシー事業者による参加				
	自動運転技術等の先端技術の情報収集等の実施				

<table>
<tr><td>事業名称</td><td colspan="2">リニア開業を見据えた移動手段等のあり方の検討</td><td> </td></tr>
<tr><td rowspan="3">事業推進の役割</td><td>甲府市</td><td rowspan="3">関係者が連携し、リニア開業による効果を十分に取り込められる移動手段等のあり方を協議します。</td></tr>
<tr><td>山梨県</td></tr>
<tr><td>バス・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="3">リニア中央新幹線利用者の円滑な移動手段や走行空間のあり方に関する検討及びリニア開業に合わせた各種取組の準備について、関係者が連携して実施します。
この際、MaaS 等の情報通信技術の活用や PTPS 等の速達性確保方策等の検討も行います。</td></tr>
<tr><td>取組スケジュール（年度）</td><td colspan="3"> 
</td></tr>
</table>

（2） 新たな移動手段と既存の移動手段の組み合わせによるネットワークの形成

- 本基本方針に基づき、公共交通空白地域を中心とする地域での移動円滑化のため、前述の「公共交通空白地域等における移動手段の確保」をはじめ、次の事業に取り組みます。

<table>
<tr><td>事業名称</td><td colspan="2">サイクル・アンド・ライド駐輪場の設置</td><td colspan="3"> </td></tr>
<tr><td rowspan="2">事業推進の役割</td><td>甲府市</td><td colspan="4">サイクル・アンド・ライドの適地となる施設を選定し、当該施設との交渉により、サイクル・アンド・ライド駐輪場を確保・周知します。</td></tr>
<tr><td>バス事業者</td><td colspan="4">サイクル・アンド・ライド駐輪場が新たに確保できた場合において、路線バス停留所で当該駐輪場の周知を図ります。</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">路線バスのサービス水準が低い地域においても路線バス等を活用しやすくなるよう、サイクル・アンド・ライド駐輪場を一定程度確保していますが、本市南部地域では、既存駐輪場を利用できない地域が存在しています。そのため、本市南部地域の民間等施設と連携しながら、サイクル・アンド・ライド駐輪場を充実させます。
加えて、路線バス停留所や自治会等を通じて周知することにより、既存利用者や潜在利用者に対して、路線バスの利用を促します。
 

※自転車駐車場整備マニュアル（監修：建設省都市局、編著：自転車駐車場研究会）の記載内容を考慮して利用圏域を2km と想定</td></tr>
<tr><td>取組スケジュール（年度）</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td></tr>
<tr><td colspan="5">南部地域の民間等施設において駐輪場の確保（累計５箇所以上）</td></tr>
<tr><td colspan="5">駐輪場を路線バス停留所での表示や自治会を通じたチラシ配布等により周知</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>事業名称</td><td colspan="2">待合環境の充実</td><td colspan="3"> </td></tr>
<tr><td rowspan="3">事業推進
の役割</td><td>甲府市</td><td colspan="3">　市内の各種施設に協力要請を行い、バス待ち環境の提供事業者を確保・周知します。</td></tr>
<tr><td>バス協会</td><td colspan="3">　「やまなしバスコンシェルジュ」の検索結果が最新のものとなるように努めます。</td></tr>
<tr><td>バス事業者</td><td colspan="3">　バス待ち環境が整った施設を新たに確保できた場合において、路線バス停留所で当該施設の周知を図ります。</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="4">　路線バスの待合環境の改善のため、民間等施設と引き続き連携しながら、当該施設内で路線バスを待てる環境を整えます。
　加えて、路線バス停留所や自治会等を通じて周知することにより、既存利用者や潜在利用者に対して、路線バスの利用を促します。
　また、学術研究機関等とも連携しながら、各種施設内へのバスロケーションシステムの導入可能性等について調査・研究します。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">取組
スケジュール
（年度）</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td></tr>
<tr><td colspan="5">バス待ち環境の確保（累計５箇所以上）</td></tr>
<tr><td colspan="5">バス待ち環境の協力施設を路線バス停留所での表示や自治会を通じたチラシ配布等により周知</td></tr>
<tr><td colspan="5">バスロケーションシステムの導入可能性等の調査・研究の実施</td></tr>
</table>

(3) 地域公共交通の持続化を図るための利用促進

- 本基本方針に基づき、次の事業に取り組みます。

<table>
<tr><td>事業名称</td><td colspan="2">地域公共交通に関する学習機会の確保</td><td colspan="3"> </td></tr>
<tr><td rowspan="2">事業推進の役割</td><td>甲府市</td><td colspan="4">市内の小・中学校で地域公共交通の授業を組み込んでもらえるように調整するとともに、授業で取り扱う各種データの整理・提供を行います。</td></tr>
<tr><td>バス事業者</td><td colspan="4">甲府市又は教育委員会からの要請により、出前授業に協力し、乗り方教室等を実施します。</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">児童・生徒を対象に、地域公共交通に親しみを持ち、自発的に環境にやさしい交通行動を選択できるように育つことを目的とした交通環境学習（路線バスの乗車方法・時刻表・路線図の読み方等）について、教育委員会を通じて市内の各学校で実践することを促進し、将来の地域公共交通利用者の確保を図ります。</td></tr>
<tr><td>取組スケジュール（年度）</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="4">実施に向けて教育委員会等と調整
実施（市内の小・中学校）
交通環境学習で活用する各種データの整理・更新</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>事業名称</td><td colspan="2">地域公共交通利用者へのお得な特典の提供</td><td colspan="3"> </td></tr>
<tr><td rowspan="2">事業推進の役割</td><td>甲府市</td><td colspan="4">市内の各種施設に協力要請を行い、特典の提供施設を確保・周知します。</td></tr>
<tr><td>バス・タクシー事業者</td><td colspan="4">地域公共交通の利用者が特典の提供施設で特典を得られる体制づくりに協力します。</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">他自治体の類似事例での運用方法を参考にしながら、市内の各種施設やバス・タクシー事業者と連携し、各施設でお得な特典を提供できる体制を整えます。
加えて、お得な特典を市民に周知することにより、高齢者等の利用頻度を高めて日中時間帯を中心に地域公共交通の利用機会を増やします。
神戸市交通局の取組
 </td></tr>
<tr><td>取組スケジュール（年度）</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="4">特典の提供施設の確保
提供体制の構築（必要に応じて体制の修正）
特典の提供施設の周知</td></tr>
</table>

事業名称	車両のバリアフリー化の状況の発信				
事業推進の役割	甲府市	本市が事業主体となるコミュニティバス等の車両のバリアフリー対応状況等を集約して市民に周知を図ります。			
	バス・タクシー事業者	所有する車両台数とバリアフリー対応済の車両数の状況を市に提供します。			
事業概要	車両のバリアフリー化を促進し、本市がバリアフリー対応車両の導入状況を集約するとともに、市民に周知することにより、地域公共交通の利用を促進します。				
取組スケジュール（年度）	2024	2025	2026	2027	2028
	バリアフリー対応状況をバス・タクシー事業者より集約				
	バリアフリー対応状況の周知（毎年度本市ＨＰで公表）				

事業名称	イベント情報と併せた地域公共交通運行情報の発信				
事業推進の役割	甲府市	イベント情報を集約する関係者と連携し、イベント情報を対外的に発信する際に地域公共交通の利用を促します。			
	バス協会	「やまなしバスコンシェルジュ」の検索結果が最新のものとなるように努めます。			
	タクシー協会甲府支部	タクシー協会のホームページが最新のものとなるように努めます。			
事業概要	イベント情報を発信する際に、イベント施設周辺の駅・停留所の名称をはじめ、「やまなしバスコンシェルジュ」やタクシー事業者一覧に展開するQRコード等の併記を推進し、地域公共交通の利用を促進します。				
取組スケジュール（年度）	2024	2025	2026	2027	2028
	本市役所（庁）内に併記例を提示しながら協力要請を実施（毎年度年度当初）				

事業名称	本市役所(庁)内の事業間連携の推進					
事業推進の役割	甲府市	本市役所(庁)内において、地域公共交通の利用を促すための仕掛けづくりを行います。				
事業概要	本市役所(庁)内の地域公共交通との親和性がある分野と連携し、地域公共交通利用促進企業に対する入札時の加点制度等、地域公共交通の利用を促進するための仕掛けづくりを行います。					
取組スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028	
	本市役所（庁）内での事業立案時を中心に各課と調整					

事業名称	ライフステージに応じた地域公共交通の情報発信					
事業推進の役割	甲府市	ライフステージに応じた情報提供物を作成し、協力施設に配置依頼をします。				
	公安委員会(警察)	市から免許証返納者向けのチラシ配置依頼があった際には協力し、警察署窓口にチラシを配置します。				
事業概要	転入窓口・公安委員会(警察)・教育委員会等と連携し、転入や免許証返納等のライフステージの変化に合わせた地域公共交通の情報提供を行うことにより、地域公共交通の利用を促進します。					
取組スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028	
	転入窓口に「やまなしバスコンシェルジュ」のチラシ配置 免許証返納窓口に「マイバス・鉄道時刻表作成配布事業」のチラシ配置 中学３年生向けにバス通学を促進するチラシ配布等を実施					
	配置・配布の協力団体に協力依頼を実施					

<table>
<tr><td>事業名称</td><td colspan="2">地域公共交通の普及活動の推進</td><td colspan="3"> </td></tr>
<tr><td rowspan="3">事業推進の役割</td><td>甲府市</td><td colspan="3">地域公共交通に関する情報提供ができる機会をつくり、市民に情報提供します。</td></tr>
<tr><td>バス・タクシー事業者</td><td colspan="3">地域公共交通に関する情報提供内容を修正する必要が生じた場合は、市に情報提供します。</td></tr>
<tr><td>公安委員会（警察）</td><td colspan="3">地域から交通安全の講演依頼があった際、市からの地域公共交通に関する情報提供が行えるよう調整し、地域公共交通の利用促進に資する機会を創出します。</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">バス・タクシー事業者や公安委員会等と連携し、地域公共交通に関する情報（利用するメリット・モバイル IC カードの紹介・お得な情報その他利用促進に資するもの）を出前講座やその他の手段により情報提供等することにより、地域公共交通の利用を促進します。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">取組スケジュール（年度）</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td></tr>
<tr><td colspan="5">出前講座等で活用する資料の作成（必要に応じて更新）</td></tr>
<tr><td colspan="5">出前講座やその他の手段により地域公共交通の普及活動（情報提供等）の実施</td></tr>
</table>

第８章　計画の達成状況の評価

１　評価指標の設定

- 交通計画に位置付けた事業の進捗状況等を評価するため、次の指標を設定します。

(1) 個別指標

ア　公共交通空白地域の解消

- 誰もが移動手段にアクセスできる環境を整備します。

表 8-1 公共交通空白地域の解消に関する目標値等

目標	現況値（2023 年度）	目標値（2028 年度）	把握方法
公共交通空白地域を有している地区自治会連合会の解消地区数	11地区	公共交通空白地域の解消	本市が主体となって運行する移動手段の運行区域情報により把握

イ　観光客の路線バス利用状況

- 観光客の路線バスの二次利用を促進します。

表 8-2 観光客の路線バス利用状況に関する目標値等

目標	現況値（2022 年度）	目標値（2028 年度）	把握方法
主要観光路線の定期外利用者数（昇仙峡と武田神社）	324,686 人／年	2023 年度実績値以上	バス事業者の輸送実績により把握

ウ　地域公共交通の利用促進事業の実施

- 地域公共交通の利用を促進します。

表 8-3 地域公共交通の利用促進事業の実施に関する目標値等

目標	現況値（2023 年度）	目標値（2028 年度）	把握方法
地域公共交通の利用促進事業の実施数	－	15 件以上／年	本市の事業推進状況により把握

【事業推進状況の把握方法】

- 年度ごとに区切った上で、実施した内容（性質）に応じて把握します。

（2） 総合指標

ア　バスネットワークの持続性

- 生産年齢人口の減少や高齢化が進む中であっても、バスネットワークの持続性を確保します。

表 8-4 バスネットワークの持続性に関する目標値等

目標	現況値 （2022 年度）	目標値 （2028 年度）	把握方法
実車走行キロあたりの輸送人員	1.11 人／キロメートル	2023 年度実績値以上	バス事業者及び本市の輸送実績により把握

現況値：路線バス（代替バスを含む。）、コミュニティバス（上九一色・中道地区コミュニティバスと宮本・能泉地区買物・通院等送迎事業バス）の輸送実績

イ　鉄道ネットワークの持続性

- 生産年齢人口の減少や高齢化が進む中であっても、鉄道ネットワークの持続性を確保します。

表 8-5 鉄道ネットワークの持続性に関する目標値等

目標	現況値 （2022 年度）	目標値 （2028 年度）	把握方法
市内の鉄道駅乗車人員 （JR中央本線）	5,037,730 人／年	2023 年度実績値以上	鉄道事業者からのヒアリング等により把握
市内の鉄道駅乗車人員 （JR身延線）	596,045 人／年	2023 年度実績値以上	

現況値

ＪＲ中央本線：甲府駅、酒折駅の令和４（2022）年度乗車人員

ＪＲ身延線：金手駅、善光寺駅、南甲府駅、甲斐住吉駅、国母駅の令和４（2022）年度乗車人員

2　推進体制

- 交通計画の事業評価・検証・改善・事業検討等は、「甲府市地域公共交通活性化協議会」が主体となり実施します。
- 毎年４月に事業を実施し始め、毎年１月頃に進捗状況を報告しながら、事業評価・検証・改善・事業検討を実施し、次年度の事業実施に反映します。
- なお、本市が事業主体の上九一色・中道地区コミュニティバスについて、交通計画と併せて事業評価を行い、評価結果を次年度の地域内フィーダー系統申請に反映します。

表 8-6 甲府市地域公共交通活性化協議会の運営方針

区分	審議内容	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
交通計画	➢ 事業実施 ➢ 評価･検証 ➢ 改善 ➢ 事業検討	★事業実施(Do)									★事業評価･検証(Check) ★改善(Action) ★事業検討(Plan)		
上九一色･中道地区コミュニティバス	地域内フィーダー系統の ➢ 申請 ➢ 事業評価			★地域内フィーダー系統申請(通常6/30〆)							★地域内フィーダー系統の事業評価(通常1/31〆)		
甲府市地域公共交通活性化協議会			地域内フィーダー系統申請関係	審議①						➢ 地域内フィーダー系統事業評価関係 ➢ 交通計画の事業評価･検証･改善･事業検討関係	審議②		

参考資料

資料1：交通計画策定の経緯・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50
資料2：甲府市地域公共交通活性化協議会委員名簿・・・・・・・・・・・・51
資料3：用語解説・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・52

資料１　交通計画策定の経緯

年月日	内容
2023 年３月８日（水） ～17 日（金）	2022 年度第３回甲府市地域公共交通活性化協議会 （書面開催） ● 審議事項：甲府市地域公共交通計画策定の概要及び進め方
2023 年６月８日（木） ～20 日（火）	2023 年度第２回甲府市地域公共交通活性化協議会 （書面開催） ● 報告事項：甲府市地域公共交通計画策定の進捗 ● 審議事項：甲府市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査
2023 年６月 28 日（水）	バス事業者ヒアリング調査 対　　象：市内で路線バスを運行している路線バス事業者 調査方法：路線バス事業者の営業所等内でのヒアリング
2023 年７月 24 日（月） ～８月７日（月）	地域公共交通に関する市民アンケート調査 対　　象：本市民 750 世帯（1 票につき 4 人まで回答可） 調 査 方 法：郵送配布・回収 有効回答数：401 票
2023 年 10 月６日（金）	2023 年度第３回甲府市地域公共交通活性化協議会 ● 審議事項：①地域公共交通ネットワークの課題設定と対応方針 ②策定スケジュール
2023 年 12 月 26 日（火）	2023 年度第４回甲府市地域公共交通活性化協議会 ● 審議事項：①前回会議での指摘事項への対応状況 ②目標とする地域公共交通ネットワークと事業内容等
2024 年３月５日（火） ～21 日（木）	パブリック・コメント
2024 年３月 27 日（水）	2023 年度第６回甲府市地域公共交通活性化協議会 ● 審議事項：①甲府市地域公共交通計画（案） ②今後のスケジュール
2024 年３月	甲府市地域公共交通計画の策定

資料２　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

令和6年3月27日現在

区分		所属	役職	委員名
1	一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	山梨交通(株)	取締役部長	池田　雄次
		富士急バス(株)	代表取締役社長	古屋　毅
		東日本旅客鉄道株式会社	企画総務部経営戦略ユニットマネージャー	倉科　大地
		東海旅客鉄道株式会社	管理部総務課長	濱田　久也
		山梨県タクシー協会甲府支部	支部長	橋本　博之
		山梨県バス協会	専務理事	篠原　勇
2	住民又は利用者の代表	甲府市自治会連合会	理事	渡邉　康雄
		甲府市社会福祉協議会	事務局長	中澤　義明
		甲府市小中学校PTA連合会	顧問	服部　順子
		甲府商工会議所	事務局長	花田　智
3	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	山梨交通労働組合	執行委員長	野田　基春
		全国自動車交通労働組合連合会山梨地方連合会	中央執行委員長	赤池　聡
		全国自動車交通労働組合総連合会山梨地方連合会	執行委員長	金子　治毅
4	山梨運輸支局長又はその指名する者	関東運輸局山梨運輸支局	首席運輸企画専門官	森下　文章
5	道路管理者	甲府河川国道事務所	副所長	本住　武司
		山梨県中北建設事務所道路課	課長	森　真吾
		甲府市まちづくり部道路河川課	課長	清水　賢司
6	都道府県警察	甲府警察署	交通課長	小川　京大
		南甲府警察署	交通課長	古屋　広幸
7	学識経験を有する者	早稲田大学理工学術院	教授	佐々木　邦明
		山梨県立大学国際政策学部	教授	申　龍徹
8	その他市長が必要と認める者	山梨県交通政策課	課長	渡辺　正尚
		山梨中央銀行　本店営業部　事業サポート課	課長	川崎　宏俊
9	市長が指名する市の職員	甲府市	リニア交通政策監	下山　聡
		甲府市まちづくり部都市計画課	課長	古屋　幸治

（敬称略、順不同）

資料３　用語解説

用語	解説
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平方キロメートルあたり 4,000 人以上かつ人口が 5,000 人以上となる地域をいう
IC カード	地域公共交通機関の運賃決済に利用が可能なカードであり、車載器にカードをかざすことにより、運賃を支払えるもの
MaaS	市民ひとりひとりの移動ニーズに対応して、複数の地域公共交通機関の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと
PTPS	路線バス等の公共車両が優先的に通行できるよう、停止時間を極力短縮する信号制御等を行うシステムのこと
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、縦と横の二方向に情報を持たせていることにより、記録できる情報量を増加させたもの
あ行	
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと
運送事業者	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等の総称のこと
か行	
公共交通空白地域	路線バス停留所や鉄道駅が一定の範囲内（交通計画では停留所：半径 500m・駅：1,000m と設定）に存在せず、地域公共交通が利用しづらい地域のこと
コミュニティバス	バス事業者のバス路線以外のバスを必要としている地域に対し、自治体が事業主体となり運行するバスのこと
さ行	
サイクル・アンド・ライド	路線バス停留所や鉄道駅等の周辺施設内に自転車駐輪場を設置し、路線バスや鉄道へ乗り継ぎを図るシステムのこと
た行	
代替バス	バス事業者により廃止されたバス路線において、沿線自治体が民間バス事業者に替わって運行するバスのこと
は行	
バスロケーションシステム	バス車両の位置情報を収集し、利用者に対してバス運行状況やバス停留所への接近情報等を表示するシステムのこと
ま行	
マイバス・鉄道時刻表作成配布事業	甲府市内に居住する個人ごとの依頼に基づき、自宅周辺から目的地周辺までの時刻表を作成・配布する取り組みのこと

甲府市地域公共交通計画

編集・発行
甲府市企画財務部リニア交通室交通政策課
〒400-8585　甲府市丸の内一丁目 18 番１号
電話番号　055-237-1161（代表）
ホームページ　https://www.city.kofu.yamanashi.jp