

# 甲州市地域公共交通網形成計画

平成28年3月



甲州市



## 【目 次】

<b>第 1 章</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
1-1.	地域公共交通網形成計画策定の背景と目的 .....	1
1-2.	上位計画との位置付け .....	2
<b>第 2 章</b>	<b>現況と課題</b> .....	<b>4</b>
2-1.	地域の現況 .....	4
2-2.	地域公共交通の概要 .....	8
2-3.	市民の移動実態の整理 .....	14
2-4.	地域別の公共交通の現況 .....	16
2-5.	地域公共交通における問題点・課題 .....	29
<b>第 3 章</b>	<b>甲州市地域公共交通網形成計画</b> .....	<b>31</b>
3-1.	計画の区域 .....	31
3-2.	計画期間 .....	31
3-3.	基本的な方針 .....	31
3-4.	計画の目標 .....	32
3-5.	目標達成に向けた事業 .....	32
3-6.	計画達成状況の評価について .....	34
3-7.	甲州市地域公共交通会議での協議状況 .....	34



---

## 第1章 はじめに

### 1-1. 地域公共交通網形成計画策定の背景と目的

#### (1) 計画策定の背景と目的

全国各地で人口減少やマイカー普及による公共交通機関の輸送人員の減少により、路線バスの撤退、撤退に伴う公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下、代替バスとして自治体運営のコミュニティバスの導入などが見られています。一方で、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもと、地域公共交通ネットワークを確保することが重要と考えられております。

国では、このような状況を踏まえ、地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、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再構築を図るため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（以下、「法律」という。）が平成26年11月に施行しました。

甲州市の公共交通は、首都圏と本市を結ぶ鉄道と高速バスの1次交通と路線バス、市民バス、タクシーによる市内の2次交通が運行しています。市内の路線バスは、近年の急速な少子高齢化や人口減少、自家用車の普及等により、民間事業者の撤退が相次いだことから、市が市民バス（代替バス）を運行することで市民の移動手段を確保してきました。また、医療施設や商業施設が塩山地域に集中していることもあり、定時定路線バスの運行を補うため塩山地域では平成23年11月からデマンドバスの運行を開始しました。しかし、児童生徒の通学や高齢者の通院などマイカー利用が困難な市民の移動手段として市民バスは利用されていますが、利用者数は低迷しております。

一方、甲州市のまちづくり計画では、「甲州市人口ビジョン」や「甲州市総合戦略」を平成27年度に計画を策定し、人口減少の克服と地域活性化に取り組みはじめており、観光客など来訪者の交流人口の増大から地域活性化や移住へと結びつけることを目指しています。

これらのまちづくり計画の実現のためには、高速バスや鉄道の1次交通、市内の2次交通、1次交通と2次交通の結節点における利便性の向上が重要な役割を担っています。

このような背景の中、甲州市地域公共交通網形成計画（以下、「本計画」という。）は、公共交通の現況、問題点・課題を踏まえ、まちづくり（甲州市総合戦略など）が目指す将来像を実現していくために、今後5年間の公共交通のあり方を法律に基づき取りまとめたものです。

#### (2) 計画の区域と計画期間

計画の区域は甲州市全域とし、計画期間は平成28年度から平成32年度までの5カ年とします。

## 1-2. 上位計画との位置付け

### (1) 計画の位置付け

甲州市では、第1次甲州市総合計画において「豊かな自然歴史と文化に彩られた果樹園交流都市」を目指すべきまちづくりの将来像に掲げ、その実現に向けたまちづくりの基本方針を甲州市都市計画マスタープランで定めています。これらの上位計画に基づき各分野では個別の具体的な方針や取組む施策を関連計画に定め、まちづくりに取り組んでいます。

このような中、本計画は、人口ビジョンを受けた総合戦略の下部計画に位置付け、市民生活や観光などの交流に機能する公共交通の構築を目指していきます。

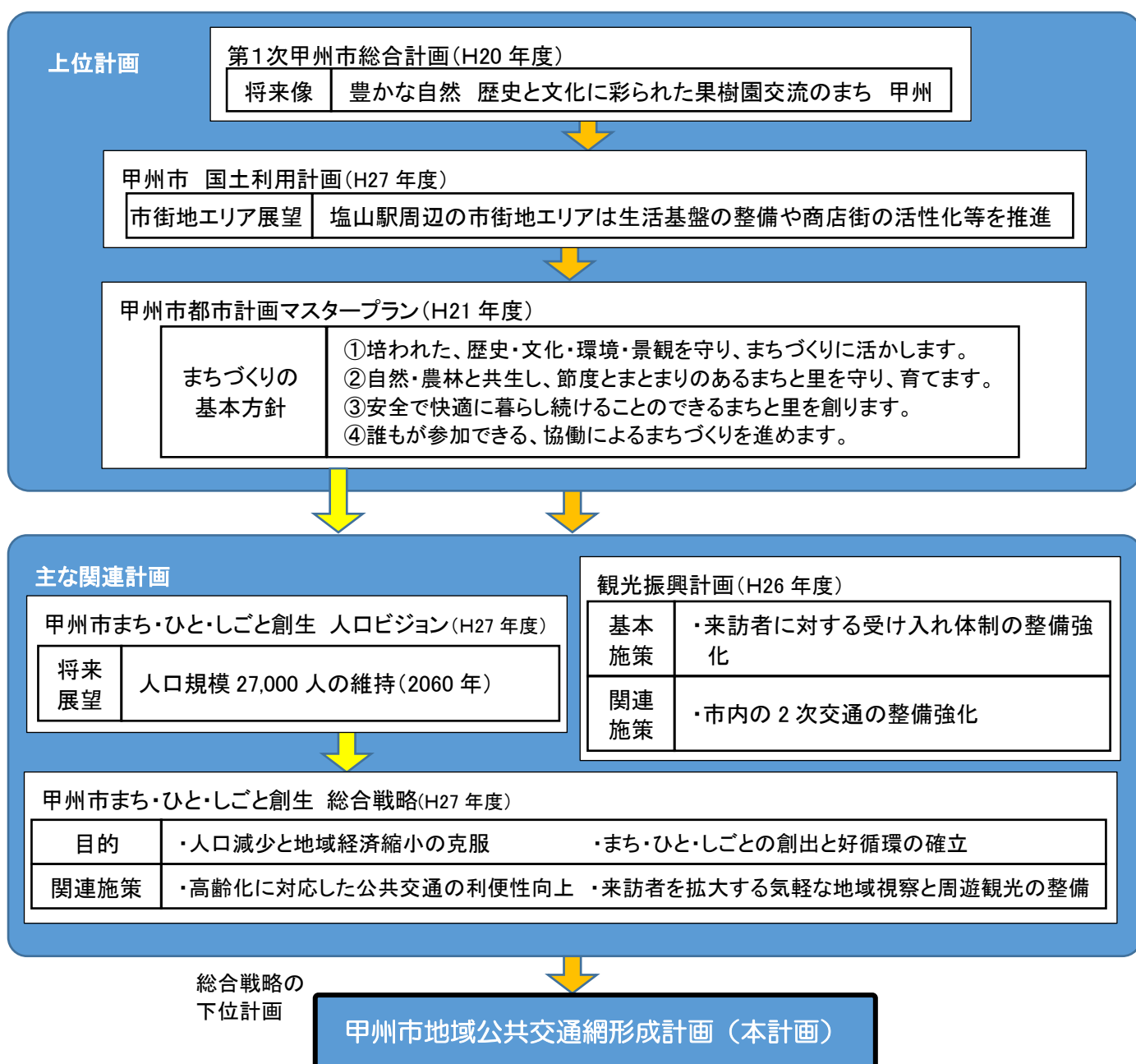


図 1-1 上位・関連計画と本計画の位置付け

## (2) 公共交通に求められる役割

上位計画や関連計画のまちづくり計画を踏まえ公共交通に求められる役割は以下のとおりに整理します。

### ① まちづくり計画に基づく生活交通の役割

まちづくりでは、塩山駅周辺を都市拠点に位置付け、商業や病院等の施設を集積させた市街地エリアとし、市街地エリアの周辺を果樹園エリア、里山エリアなど地域環境と居住地域を合わせ持った土地利用を設定しています。

これらまちづくりが機能するように果樹園エリアや里山エリアから都市機能が集約する市街地エリアまでの公共交通の利便性を向上し、市街地エリアに訪れやすくする必要があります。

また、市街地エリア内に来てからは病院やスーパー、市役所など複数の施設を気軽に回れるように市街地エリア内の移動の利便性を向上させる必要があります。

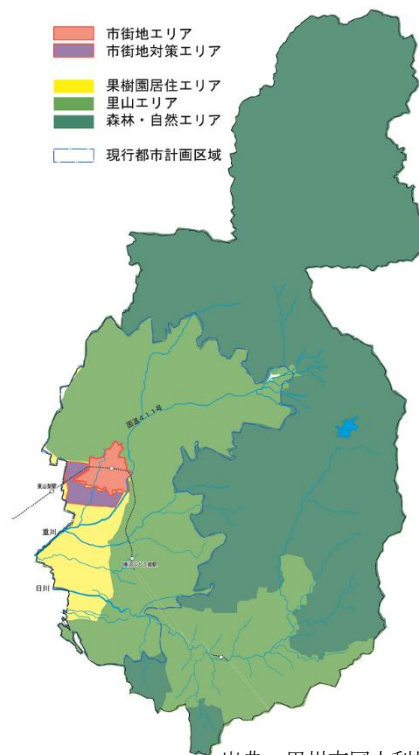


図 1-2 国土利用計画の地域区分

### ② 観光交通の確保

本市では、観光客の増加を目指し、観光拠点の整備強化や新たな観光資源の創出、PR活動などさまざまな観光振興に取り組んでいます。本市には、豊かな果樹園やワイナリー、神社仏閣などの観光施設を周遊できる公共交通が不足しており、観光客の来訪における1次交通、市内の観光施設を巡る2次交通の強化が求められています。

## 第2章 現況と課題

### 2-1. 地域の現況

#### (1) 地勢

本市は甲府盆地の東部に位置し、北東側には秩父多摩甲斐国立公園の大菩薩嶺をはじめとする秩父山系の山並みが連なり、多摩川水系の源流地帯となっています。南部は複合扇状地が広がり、葡萄や桃などの果樹栽培が盛んです。自然、文化、歴史、産業など豊富な地域資源に恵まれ首都圏から90分程度の好立地にあり、山梨県を代表する観光地です。

また、今後、中部横断自動車道などの開通により、首都圏以外の地域とのアクセス性の向上によりさらに観光等の来訪による交流が期待されています。

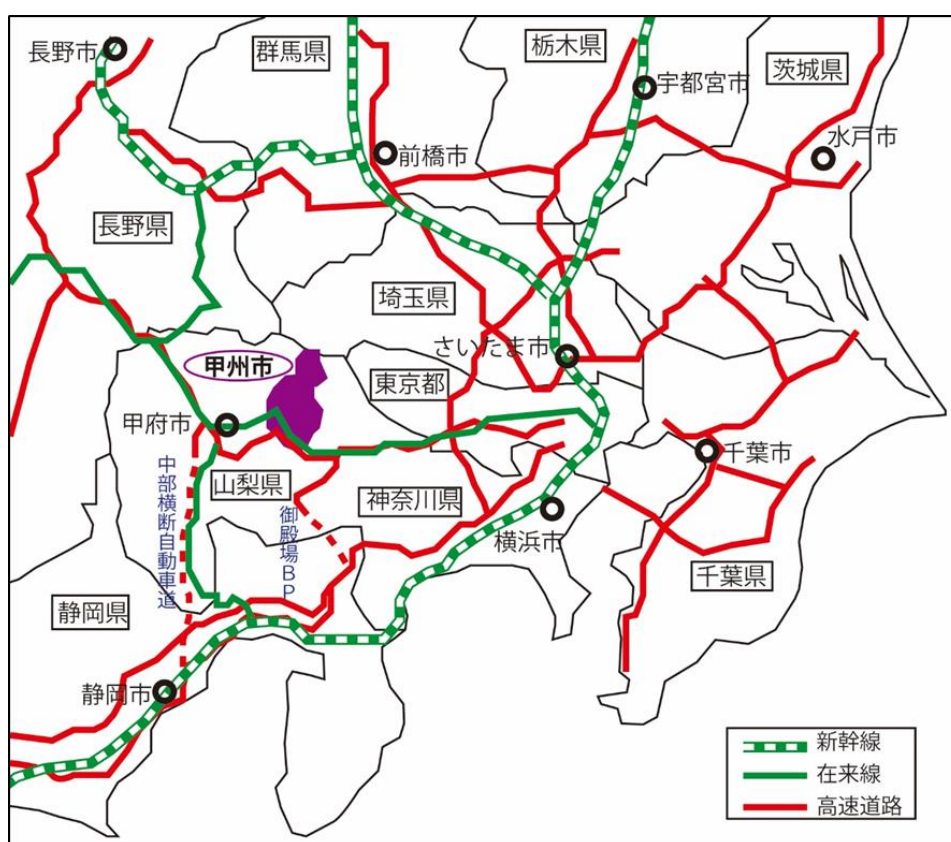


図 2-1 甲州市の位置



## (2) 主要施設・観光施設の分布

公共施設や病院施設、商業施設は、塩山駅周辺の市街地エリアに集積しています。

観光施設は、塩山地域に神社・仏閣や観光農園が、勝沼地域にワイナリーや観光農園が多く分布しています。

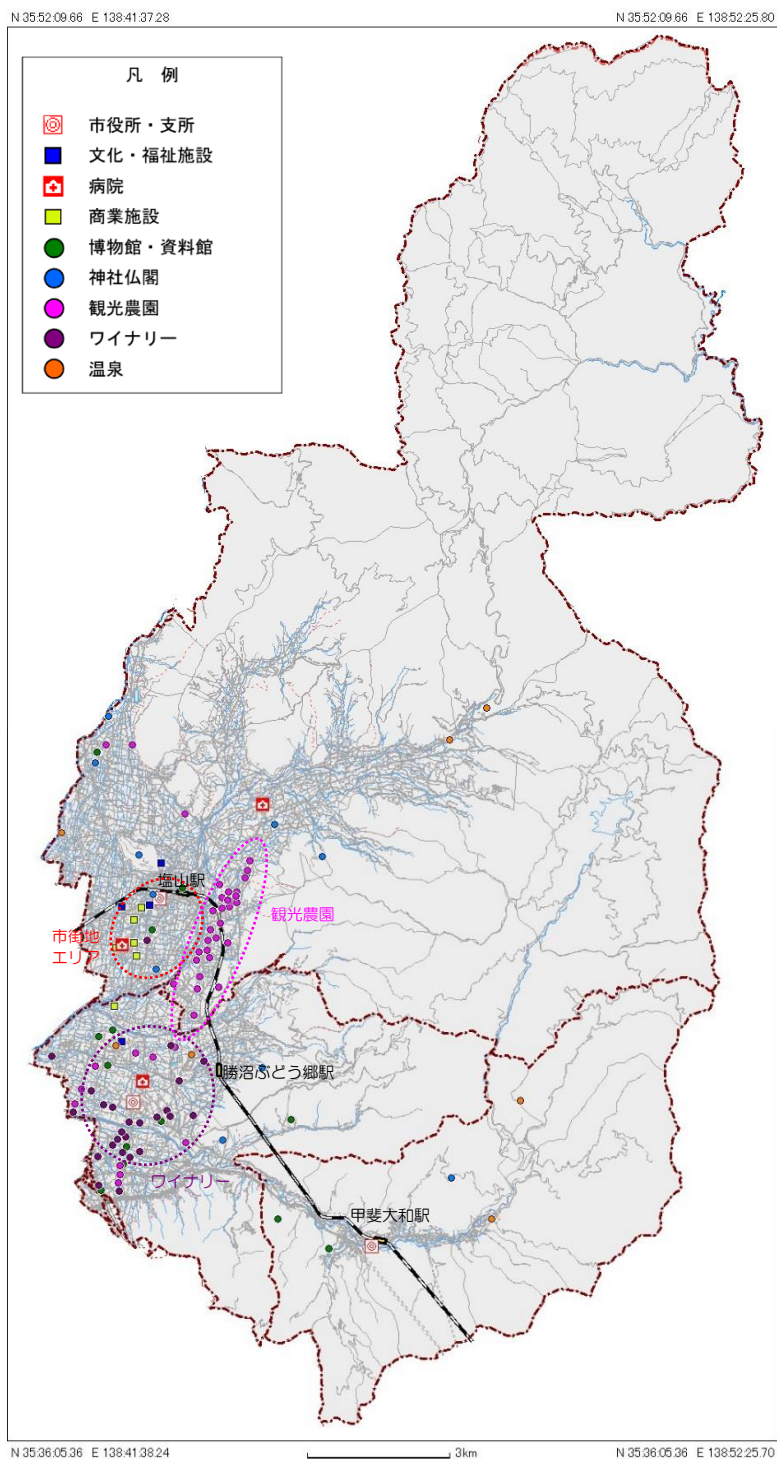


図 2-2 主要施設・観光施設の位置

### (3) 人口と高齢化

#### ① 人口推移

人口は34,000人で年々、減少しています。一方、65歳以上の高齢者は年々増加し高齢化が進展しています。

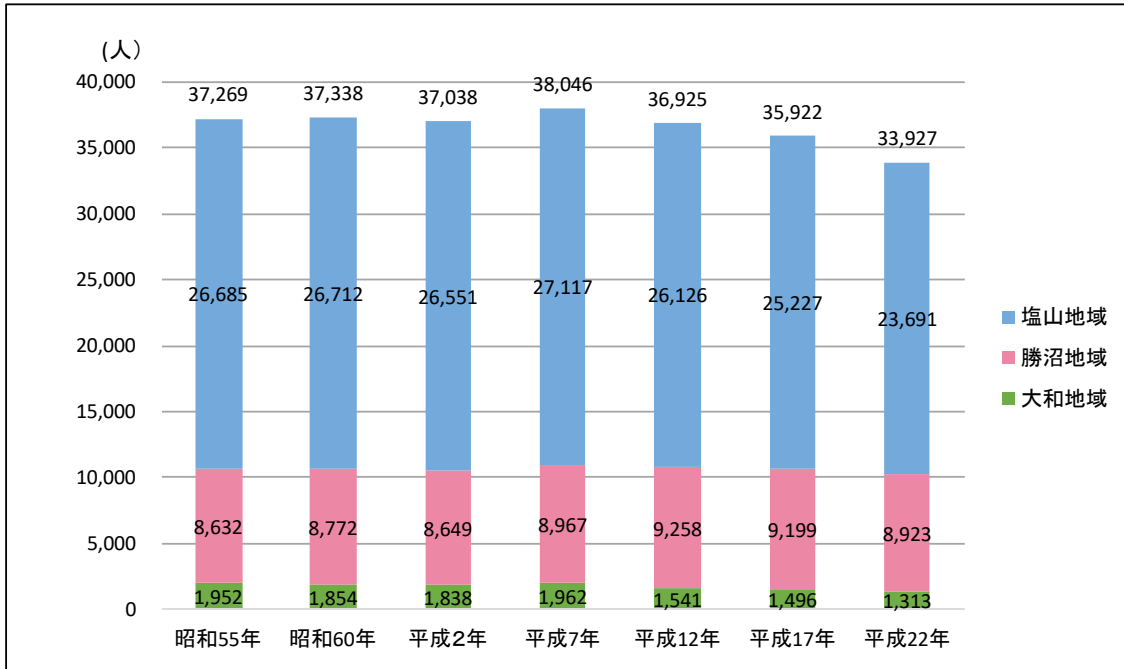


図 2-3 人口の推移

出典：国勢調査

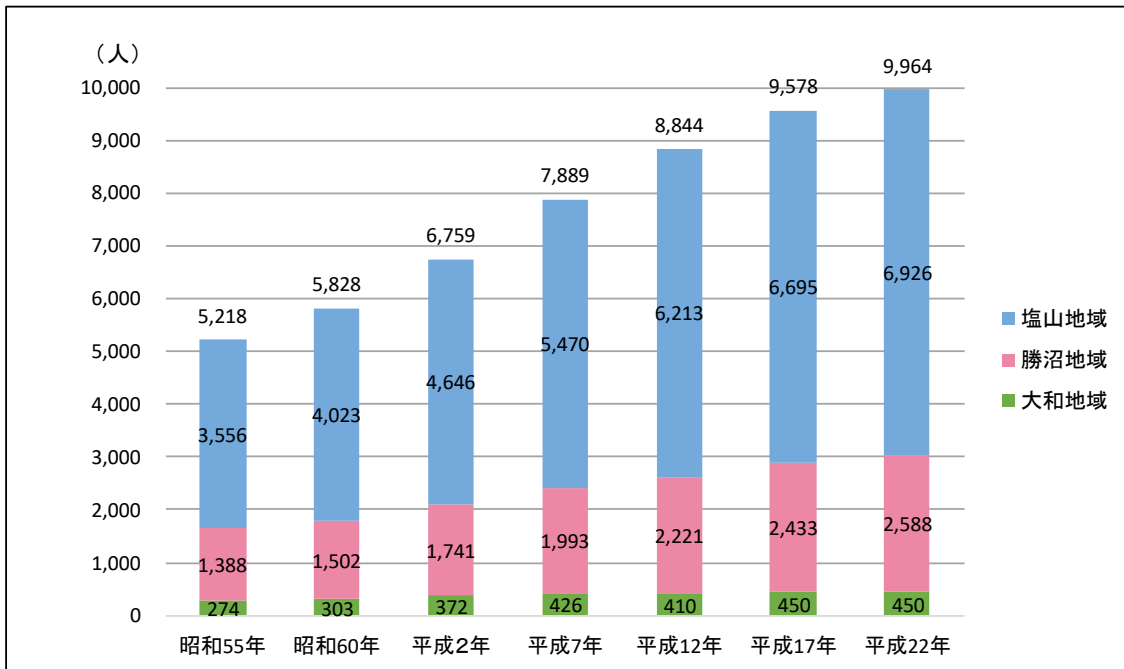


図 2-4 65歳以上の人口の推移

出典：国勢調査

## ② 人口と高齢化率の分布

人口は、塩山駅周辺の市街地エリアに集中しています。高齢化の状況をメッシュ単位で見ると神金地区のように塩山地域の郊外部に高齢化率80%を超える集落が存在しています。

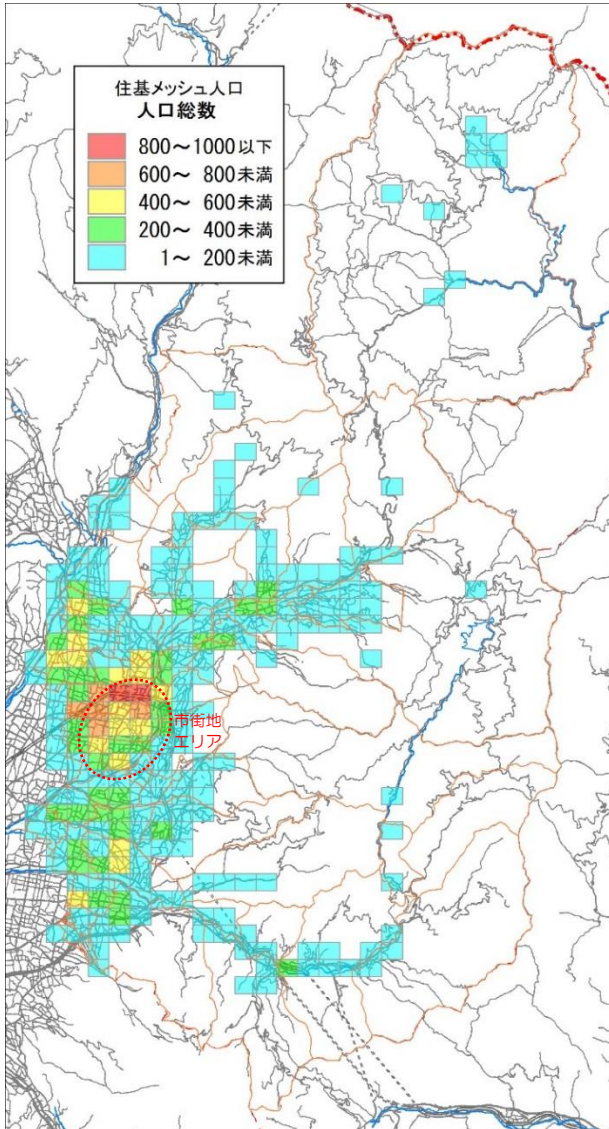


図 2-5 人口分布 (全年齢層)

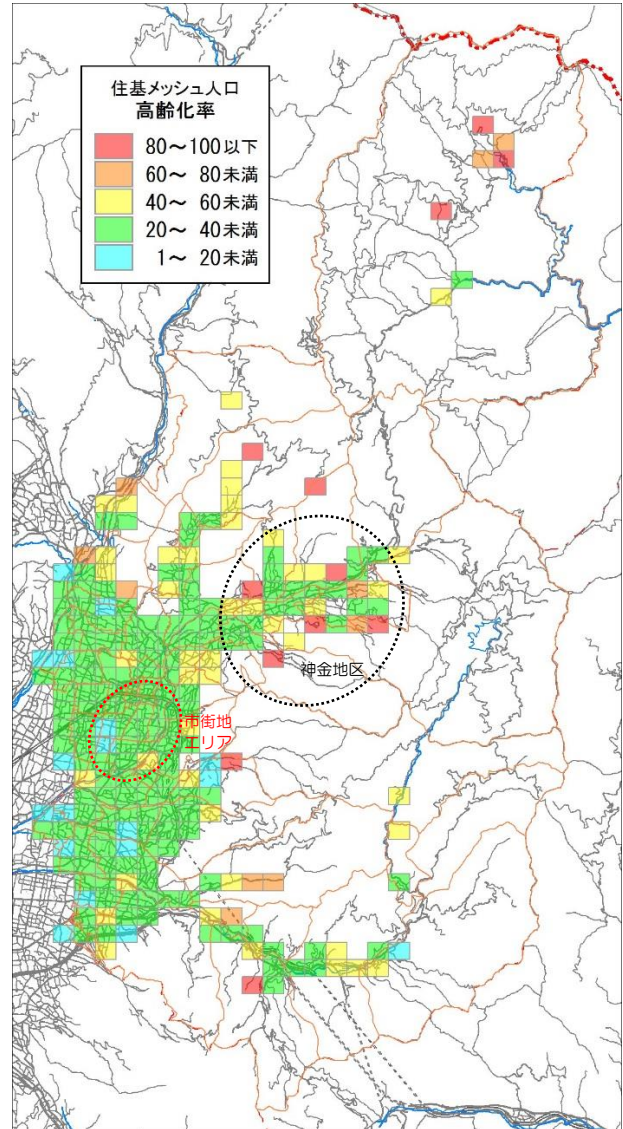


図 2-6 高齢化率の分布

出典：H27 住民基本台帳

## 2-2. 地域公共交通の概要

### (1) 交通事業者

市内の1次交通は、JR東日本による中央本線の塩山駅、勝沼ぶどう郷駅、甲斐大和駅の3駅があり、市外との移動に利用されています。また、本市と首都圏を結ぶ高速バスが2社により運行しています。

市内の2次交通は、民間路線バスを2社が運行し、市が交通事業者に委託し運行している市民バスは2社（デマンドバスを除く）により運行しています。

また、市内のタクシーは4社が運行しており、このうち2社がデマンドバス（市民バス）を運行しています。さらに、昨年10月に観光シーズンの休日に運行した勝沼周遊バスは好評だったことから、今後も観光シーズンに運行を予定しています。

表 2-1 交通事業者一覧

分類	事業者名	路線名
鉄道	東日本旅客鉄道(株)	JR中央本線
バス	山梨交通(株)	【市民バス】玉宮線、下柚木線、大菩薩峠登山口線 二本木経由大菩薩の湯線 【高速バス】勝沼ー成田空港、羽田空港、新宿、横浜 【路線バス】窪平・西沢溪谷線、塩山高校線 【市民バス】ぶどうコース、ワインコース
	(株)栄和交通	【市民バス】縦断線 【路線バス】大菩薩上日川峠線
	富士急山梨バス(株)	【高速バス】新宿～甲州塩山線(甲州ワインライナー) 【観光バス】勝沼周遊バス
タクシー	甲州タクシー(株)	【市民バス】デマンドバス
	塩山タクシー(株)	【市民バス】デマンドバス
	(株)栄和交通	
	(有)勝沼観光タクシー	



## (2) 公共交通ネットワーク

概ね人口分布をカバーし、各地域から市街地エリア（塩山駅）までのバス路線が整備されています。

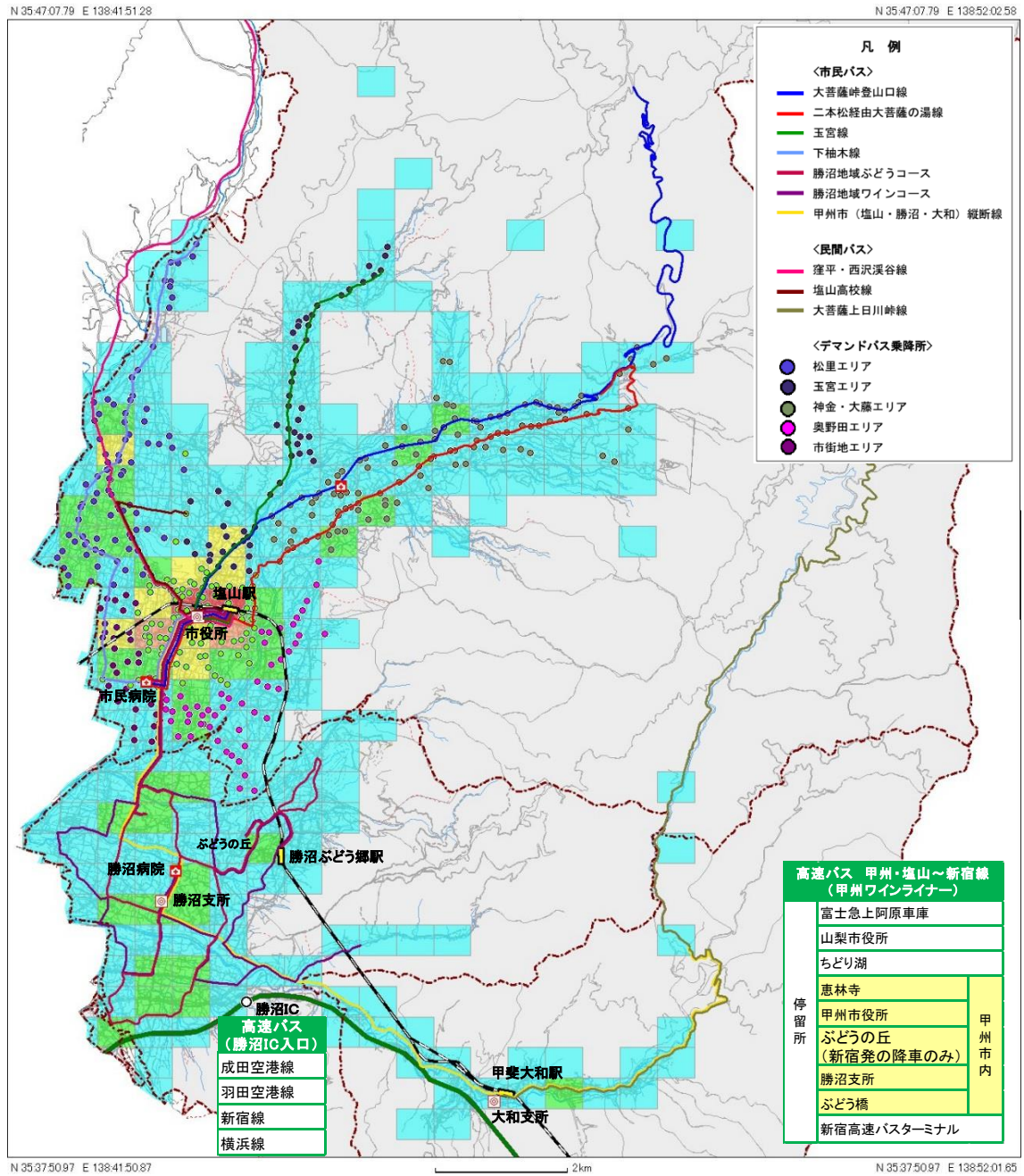


図 2-7 公共交通ネットワーク

### (3) 鉄道

特急あずさや特急かいじが停車する塩山駅は、約 20 分間隔で運行しており、他の駅よりサービス水準が高く 1 日あたり約 2,000 人が利用しています。

勝沼ぶどう郷駅は、1 日あたり約 500 人が利用しており、平日より休日の運行本数が多く、休日には観光客に利用されています。

甲斐大和駅は、約 30 分間隔で運行しており、平日と休日の運行本数に差はありません。

表 2-2 鉄道のサービス概要

JR中央本線駅名		1日あたりの利用者数	運行時間		1時間あたりの最大運行本数(本)		運行間隔	備考
			平日	土曜・休日	平日	土曜・休日		
塩山駅	上り	2,160人 (平成26年)	5:49~22:53	5:49~1:33	5	6	約1時間に3本	
	下り		5:38~2:00	5:38~2:00	6	6		
勝沼ぶどう郷駅	上り	485人 (平成26年)	5:54~22:58		3	6	約1時間に2本	
	下り		6:17~23:34		3	5		
甲斐大和駅	上り	143人 (平成25年)	6:00~23:04		4	4	約1時間に2本	
	下り		6:11~23:28		3	3		

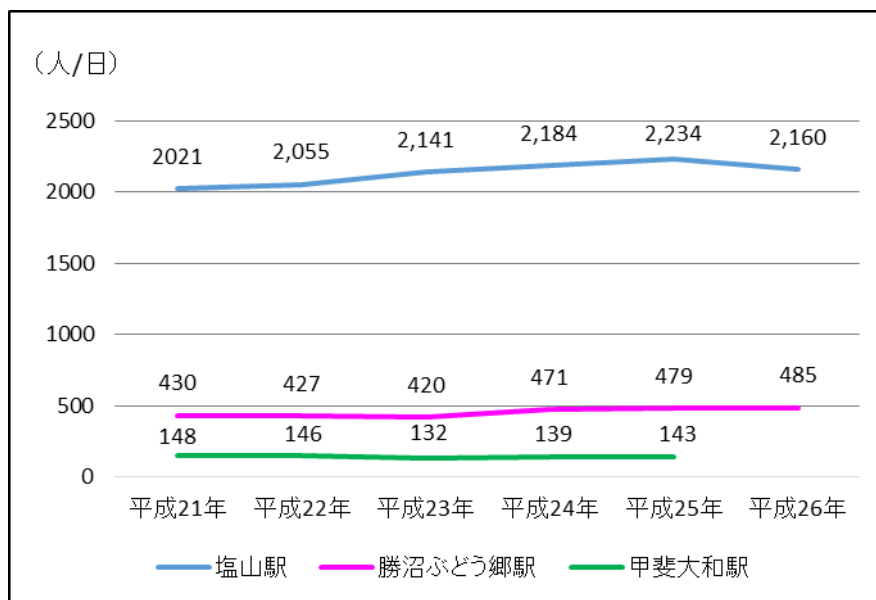


図 2-8 駅別乗車人数の推移

#### (4) バスのサービス内容

##### ① 市民バスのサービス内容

市民バスのサービス内容は以下のとおりです。

市民バス	行き先	運行形態	路線形態	バス 停数	運行時間			1日あたりの 運行本数		運行間隔 (平日)	所要時間 (平日)	料金			備考		
					平日	土曜	日曜・祝日	平日	休日			運賃 (大人)	フリーバス (年間)	回数券			
塩山 地域	大菩薩峠 登山口線	塩山駅南口→落合	路線定期運行	路線型	32	7:35～18:27			7		約1時間に 1本	約30分	300円	年齢区分 により 5,000円 ～20,000 円	15枚綴り 3,000円	塩山市民病院～塩山駅南口間は日・ 祝日運休。4/25～11/25の土・日・祝 日は増便ダイヤで運行。	
		落合→塩山駅南口				7:05～18:57			7								
	二本木経由 大菩薩の湯線	塩山駅南口→大菩薩の湯	路線定期運行	路線型	25	6:40～19:01	6:40～16:36		4	3	約3時間に 1本	約30分	300円			塩山市民病院～塩山駅南口間は日・ 祝日運休。	
		大菩薩の湯→塩山駅南口				7:08～19:31		7:08～17:06		4							3
	玉宮線	塩山駅南口→玉宮	路線定期運行	路線型	24	6:53～18:40			3		約6時間に 1本	約30分	300円			塩山市民病院～塩山駅南口間は日・ 祝日運休。	
		玉宮→塩山駅南口				7:20～19:07			3								
市民病院線	塩山駅南口→塩山市民病院	路線定期運行	路線型	5	7:43～16:27	7:43～10:43	運休		6	約90分に 1本	約10分	300円	下柚木線は土・日・祝日運休。				
	塩山市民病院→塩山駅南口				8:11～17:20	11:12～16:09	運休		8								
下柚木線	塩山駅南口→下柚木	路線定期運行	路線型	20	12:30～16:48	運休		2	—	約4時間に 1本	約30分	300円					
	下柚木→塩山駅南口				7:50～17:20	運休		3	—								
デマンドバス	塩山地区	区域運行	フルデマンド型 セミデマンド型	461	8:00～18:00		運休		—	—	—	200円	—	12枚綴り 2,000円	乗降する停留所を決めて、利用者の予 約に応じて、そのつどコースを選定して 目的地まで運行。		
勝沼 地域	ぶどうコース	塩山市民病院⇄塩山市民病院	路線定期運行	循環型	36	7:05～17:56	運休		6	—	約2時間に 1本	約1時間	300円	年齢区分 により 5,000円 ～20,000 円	15枚綴り 3,000円		
		健康福祉センター⇄健康福祉センター			32	運休	9:30～17:41		—	6							
ワインコース	塩山市民病院⇄塩山市民病院	路線定期運行	路線型	36	7:05～17:58	運休		6	—	約2時間に 1本	約1時間	300円	塩山市民病院～塩山駅南口間は日・ 祝日運休。				
	健康福祉センター⇄健康福祉センター			35	運休	9:00～18:06		—	6								
塩山 勝沼 大和	縦断線	塩山駅南口→天目	路線定期運行	路線型	34	7:46～18:24		9:07～18:24		6	5	約2時間に 1本	約1時間			300円	
		天目→塩山駅南口				7:22～19:17		8:05～19:17		7	6						

## ② 民間バスのサービス内容

民間の路線バス及び高速バスのサービス内容は以下のとおりです。

民間バス	行き先	バス 停 数	運行時間			1日あたりの 運行本数		運行間隔	所要時間	割引	備考	
			平日	土曜	日曜・祝日	平日	休日					
窪平・西沢溪谷線	塩山駅南口→窪平	14	9:05～14:45			4	約90分に 1本	約15分	-	塩山駅～市民病院 間は、日・祝日運 休。		
	窪平→塩山駅南口		10:20～15:40			4						
	塩山駅南口→西沢溪谷入口	22	8:30～15:30			5	約90分に 1本		-			
	西沢溪谷入口→塩山駅南口		9:35～16:40			5						
塩山高校線	塩山駅南口→塩山高校	10	8:10～8:22	運休		1	-	1日に1本	約12分	-	祝日及び学校の休 校日は運休。	
	塩山高校→塩山駅南口		16:46～18:22	運休		2	-					1日に2本
大菩薩上日川峠線	甲斐大和駅⇄甲斐大和駅	25	8:10～16:30			3	5	約100分 に1本 (休日)	約1時間40分	-		
高速バス	新宿～甲州塩山線 (甲州ワインライナー)	9	運休	16:50～19:35		-	1	1日に1本	約2時間45分	往復割引	土・日・祝日のみ運 行	
			運休	7:55～10:30		-	1					
	羽田空港線	勝沼バス停→羽田空港	4	勝沼バス停発	4:30～9:40		4		約90分に 1本	約3時間	-	
		羽田空港→勝沼バス停	4	勝沼バス停着	16:20～23:35		4					
	成田空港線	勝沼バス停→成田空港	4	勝沼バス停発	4:35～14:45		6		約2時間に 1本	約3時間	-	
		成田空港→勝沼バス停	4	勝沼バス停着	11:35～23:05		6					
	新宿線	勝沼バス停→新宿	24	勝沼バス停発	5:35～21:05		21		約40分に 1本	約90分	平日割 引 回数券	
		新宿→勝沼バス停	24	勝沼バス停着	7:00～22:00		21					
	横浜線	勝沼バス停→横浜	2	運休 (学休期は運行)	8:20～17:20		-	2	約5時間に 1本	約1時間45分	往復割引	土・日・祝日及び学 休期のみ運行
		横浜→勝沼バス停	2		9:55～19:55		-	2				



## (5) 民間バスの利用状況

高速バスを含む民間バスの1日あたりの平均利用数は、以下のとおりです。

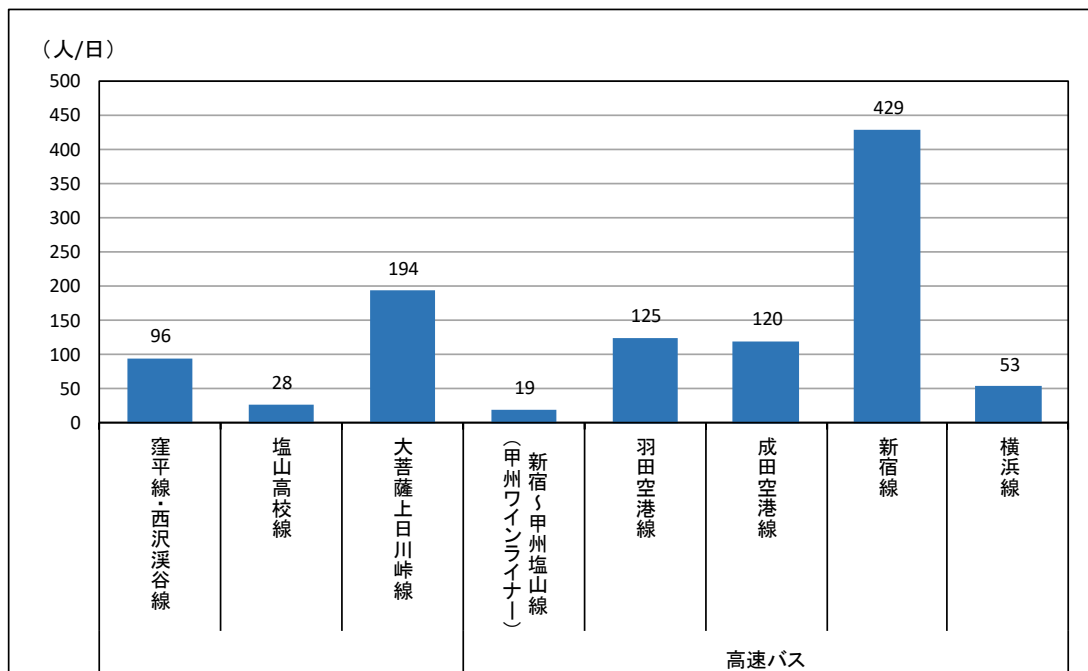


図 2-9 民間バスの利用状況 (1日平均)

### 2-3. 市民の移動実態の整理

本計画の策定にあたり、公共交通に関するアンケート調査を実施し市民の移動実態について整理しました。調査結果については、地域別に示しております。

#### (1) アンケート調査概要

塩山地域・勝沼地域・大和地域の3つに分けてアンケート調査を実施し、目標の回収率40%を上回る1,329世帯（回収率44%）から回答を得ました。

また、アンケート調査票は、最大5名まで記入できる調査票を用いており、回収人数では、2,613人から回答を得ました。多くの市民の皆様から回答を得ており、公共交通に関する市民の関心の高さが伺えます。

表 2-3 配布回収状況

地域	世帯数	アンケート実績			
		配布数 (世帯)	回収数 (世帯)	回収率	回収人数 (人)
塩山地域	9,479	1,307	555	42%	1,103
勝沼地域	3,245	1,202	521	43%	1,052
大和地域	501	491	253	52%	458
甲州市全域	13,225	3,000	1,329	44%	2,613

#### (2) 回答者の年齢

各世代からバランスよく回答を頂いており、65歳以上の高齢者は全体の42%の状況です。

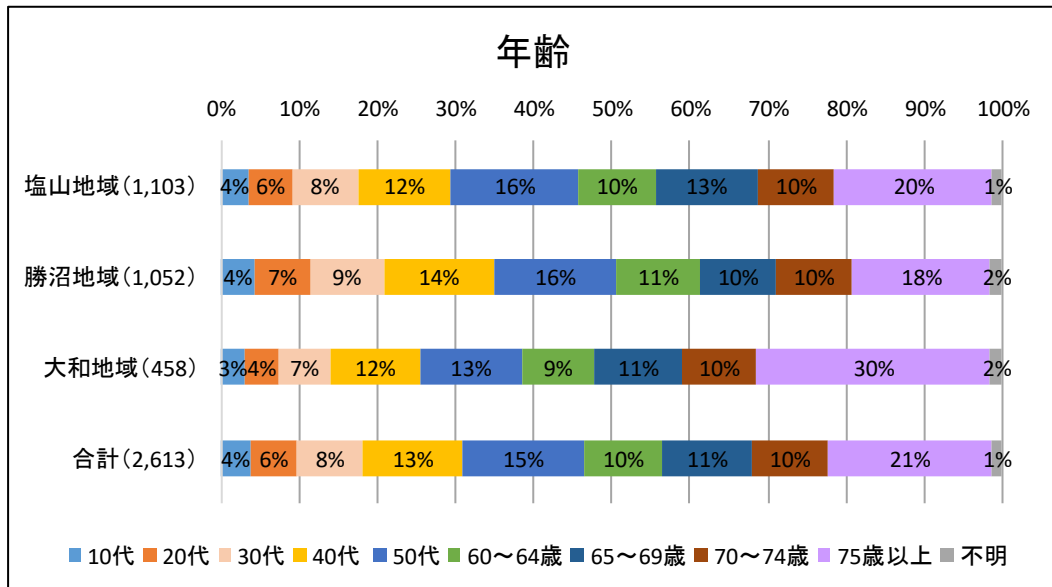


図 2-10 回答者の年齢

### (3) 日常の移動手段

- ・最もよく出かける外出目的の移動手段は、地域差はなく、自家用車（家族・友人の送迎含む）が約8割と多く、自家用車に頼ったライフスタイルが定着しています。
- ・公共交通は鉄道が3%、バスが3%、タクシーが1%の状況です。

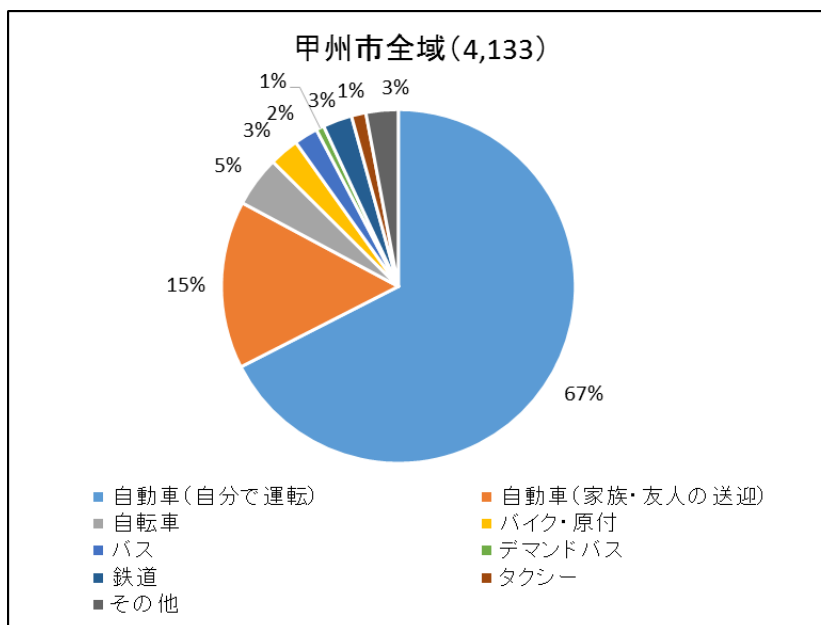


図 2-11 移動手段（甲州市全域）

## 2-4. 地域別の公共交通の現況

### (1) 塩山地域

#### ① 利用状況

- ・山沿いの3地域から市街地エリアまで定時定路の市民バスの4路線が1時間から6時間に1本の間隔で運行し、1便あたり2人から5人が利用しています。
- ・また、運行本数の少ない市民バスを補完するように予約して利用するデマンドバスが5エリア5台で運行し、1台あたり17人が利用しています。

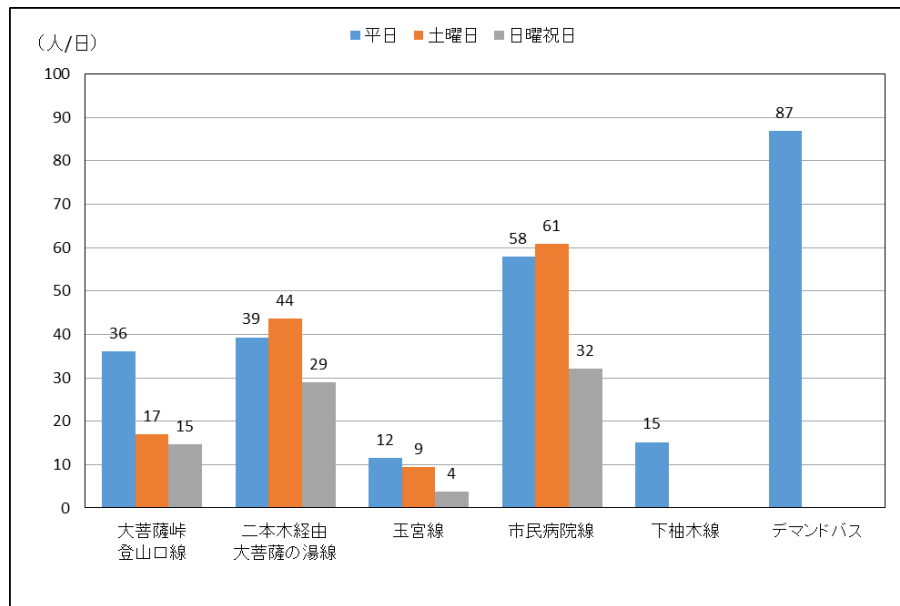


図 2-12 利用状況（1日平均）



図 2-13 公共交通ネットワーク（塩山地域）

## ② デマンドバスの利用傾向の分析

デマンドバスの運行方法は、予約内容に応じて運行するフルデマンド運行を行っています。ただし、玉宮エリアのみ先行して、駅や病院の到着時刻や出発時刻を予め固定するセミデマンド運行を行っています。

予約内容に応じて乗合しながら運行するデマンドバスの利用傾向は次のとおりです。

### 1) 郊外部の3エリアの移動パターン

- ・外部の3エリア（松里エリア、玉宮エリア、神金・大藤エリア）は、市街地までの長い区間を同一方向のパターンで移動しており、乗合が生じやすい動きをしています。

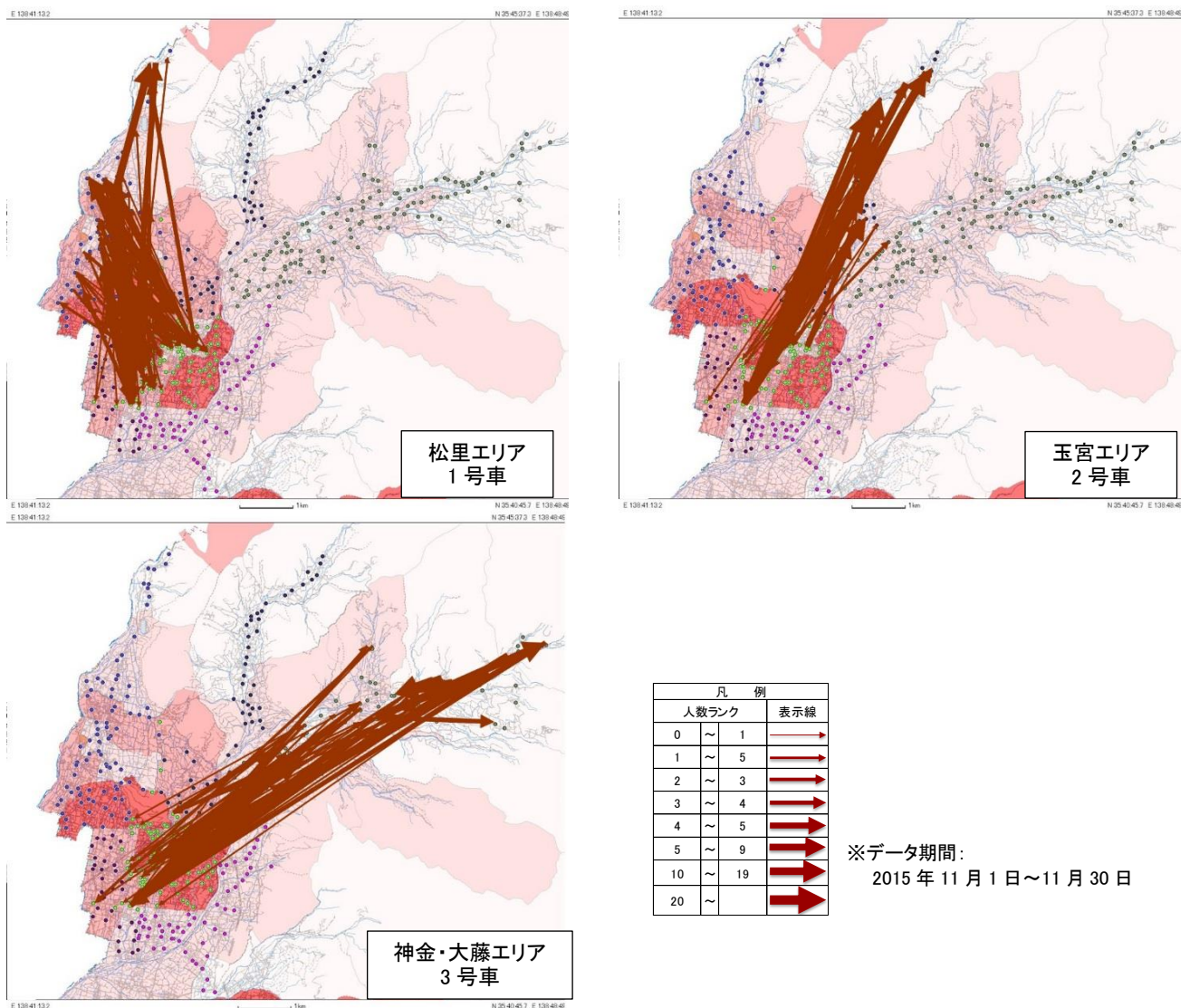


図 2-14 車両毎の移動パターン（郊外部）

## 2) 市街地エリアの移動パターン

- 市街地エリアは、市街地エリア内の短い区間を各方面に移動し、移動パターンが発散しており、乗合が生じにくい動きをしています。

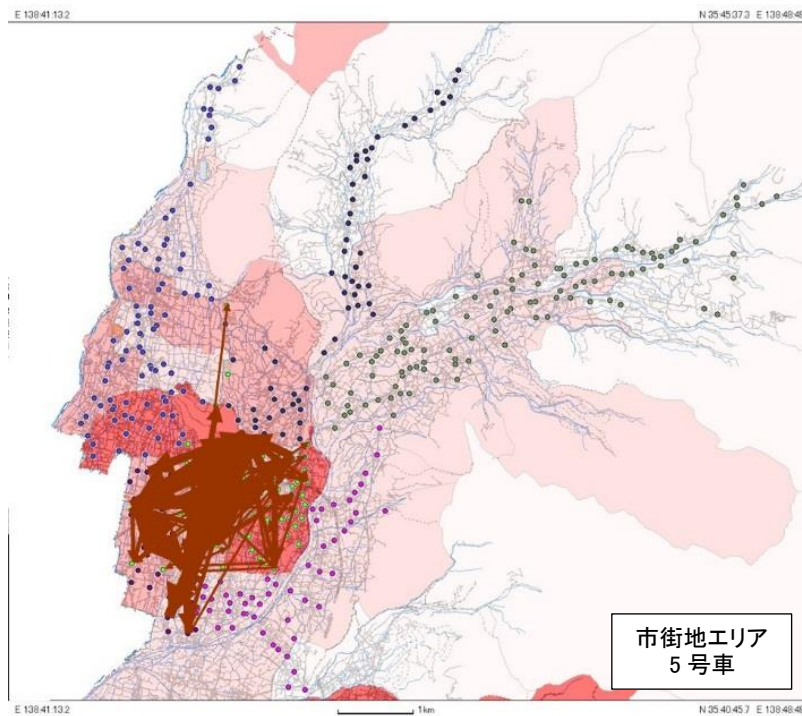
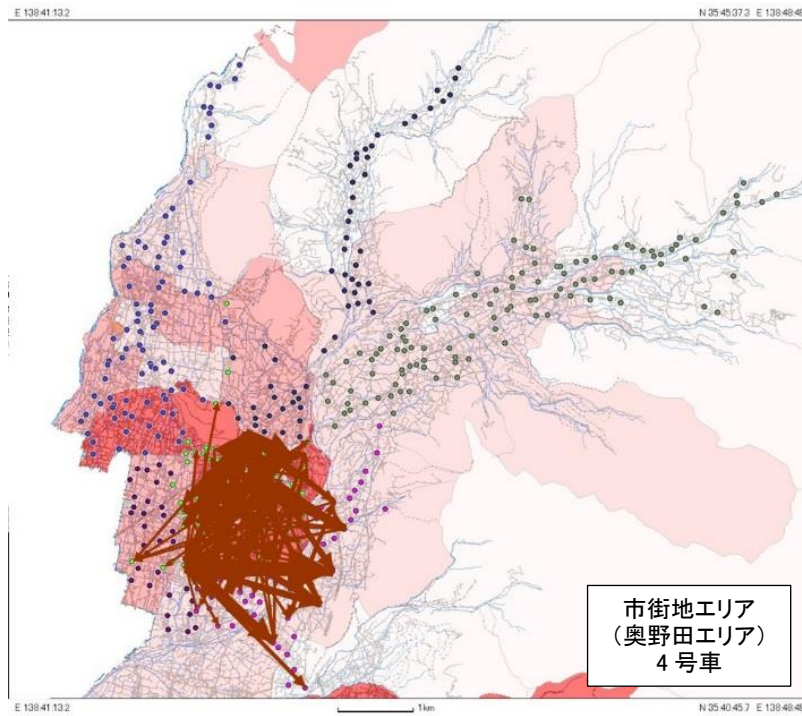


図 2-15 車両毎の移動パターン（市街地）



### 3) 乗合率と予約成立率

- 先行して導入した発着時刻を固定したセミデマンド運行を行っている玉宮エリア（2号車）の乗合率、予約成立率は、他エリアより高く、効率の良い運行が行われています。
- 郊外部を運行する松里エリア（1号車）、玉宮エリア（2号車）、神金・大藤エリア（3号車）は、長トリップで移動パターンが同一方向のため、市街地エリアより乗合率、予約成立率が高くなっています。
- なお、松里エリア（1号車）は玉宮エリア（2号車）、神金・大藤エリア（3号車）に比べ、移動パターンが広がっているため予約成立率が低くなっています。
- 市街地エリア（4号車、5号車）は、乗合するほどの距離を走っておらず、移動パターンが各方面に発散していることから乗合が生じにくく、乗合率や予約成立率が低い状況になっています。

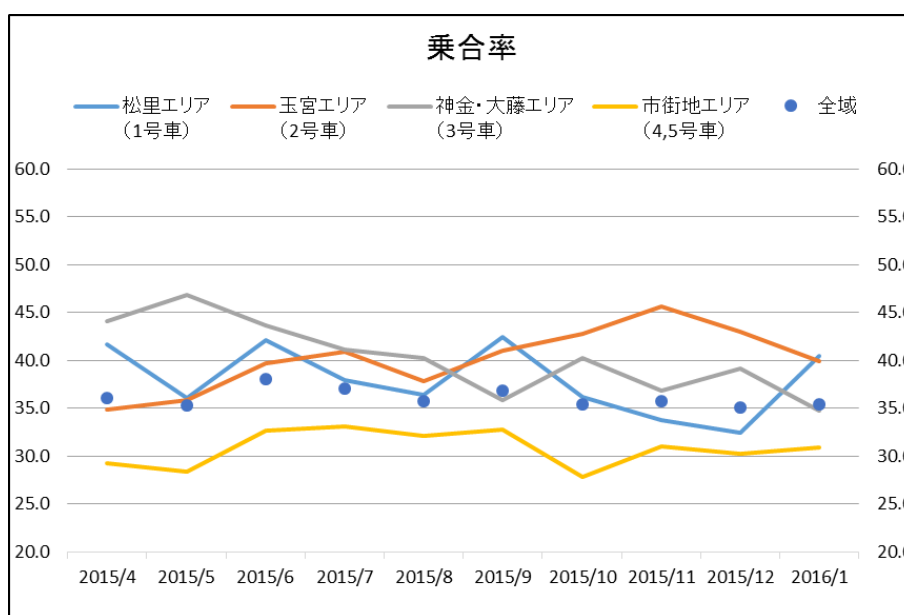


図 2-16 乗合率

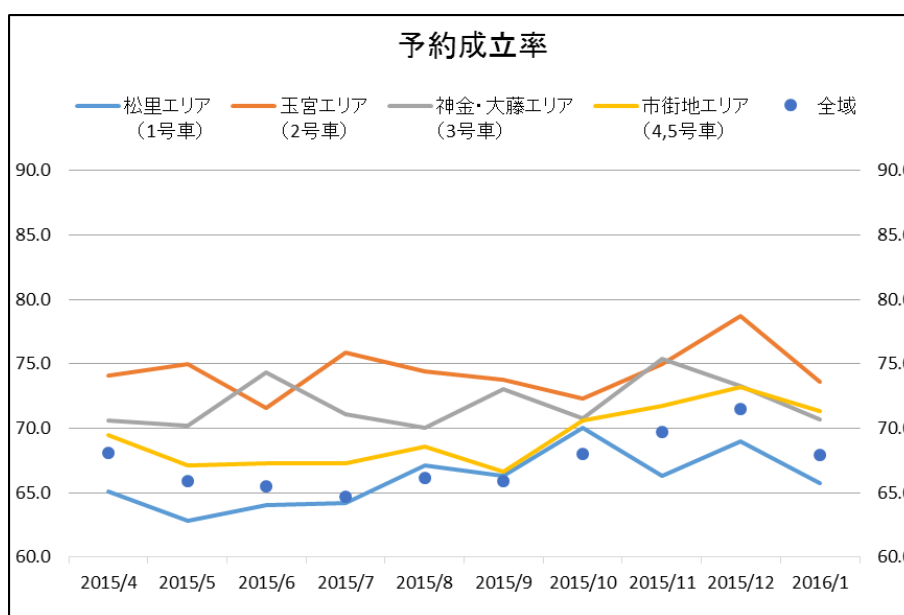


図 2-17 予約成立率

### ③ バスを利用しない理由

- ・バスを利用しない方のバスを利用しない理由は、「他の交通手段が便利でバスを使う必要がない」が約6割を占めています。
- ・自動車が便利でバスを使う必要がないという市民の方が多く状況です。
- ・自由意見において「デマンドバスは希望時間に予約が取れない」「予約が取れないと聞いたため利用を控えている」など予約の取りにくさに関する意見があります。

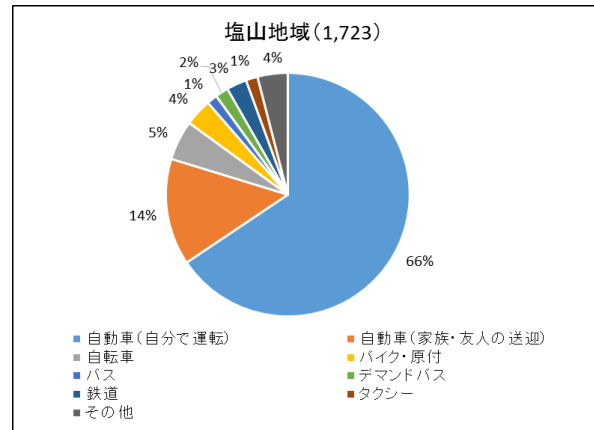


図 2-18 移動手段 (塩山地域)

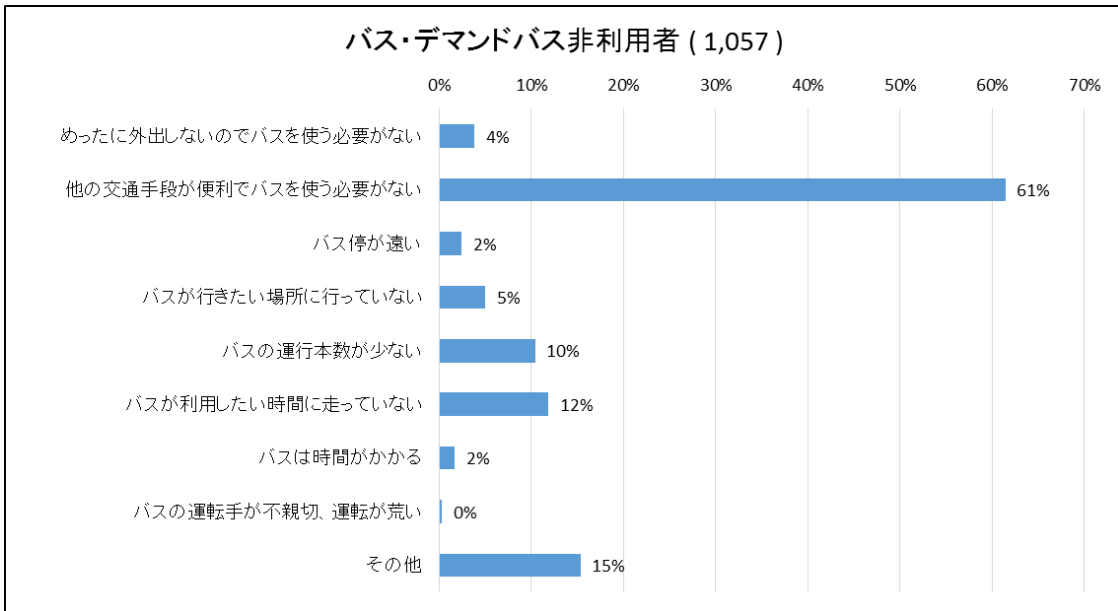


図 2-19 バスを利用しない理由 (塩山地域)

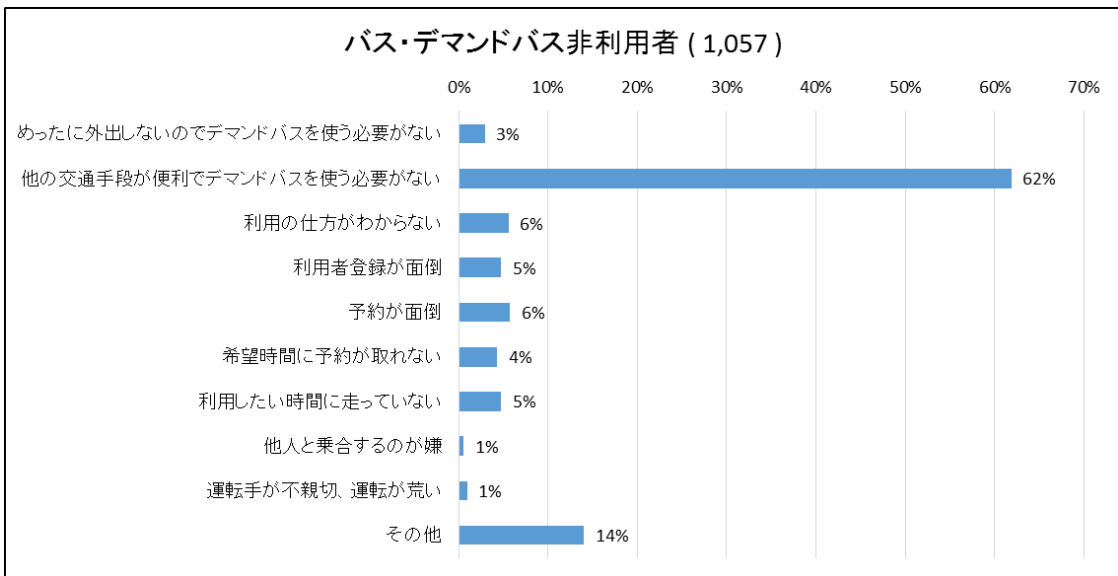


図 2-20 デマンドバスを利用しない理由 (塩山地域)



#### ④ 移動実態

- ・バスを利用した移動は、市民病院や塩山駅周辺の市街地エリアが多い状況です。
- ・一方、公共交通への転換が期待される高齢者の家族送迎の移動も市街地エリアへの移動が多く、需要量も多い状況です。
- ・市街地エリアまでのバスの利便性向上により、家族送迎が負担となっている方の公共交通への転換が期待されます。

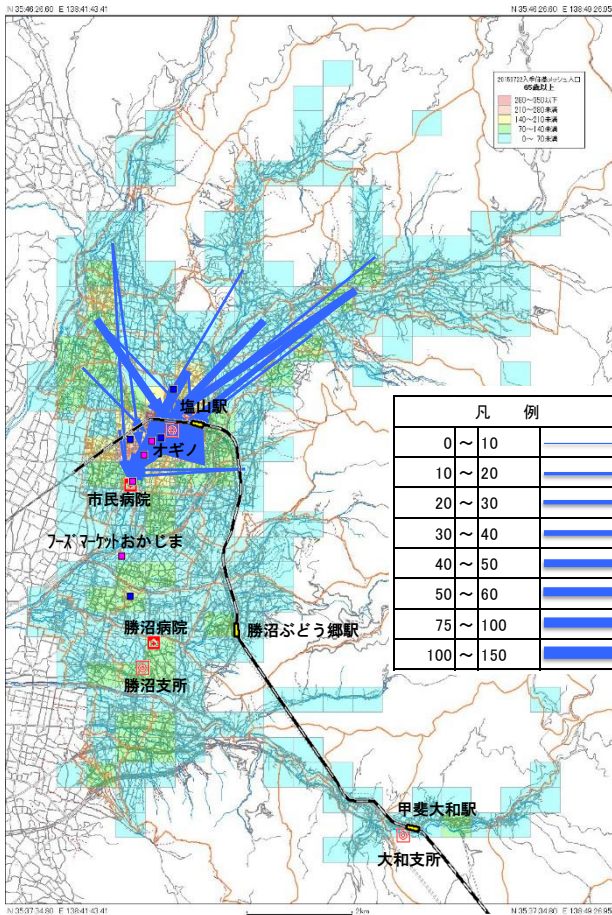


図 2-21 移動実態（バス）

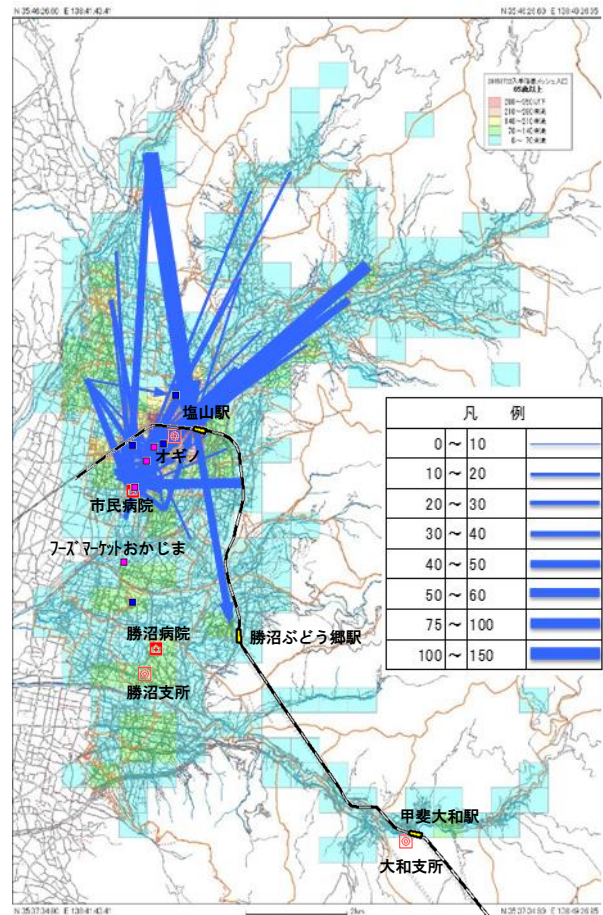


図 2-22 移動実態（65歳以上の家族送迎）

## (2) 勝沼地域

### ① 利用状況

- ・ぶどうコース・ワインコースは、勝沼地域を1周約1時間で限なく回る循環型コースを2時間に1本の運行間隔で右回り、左回りと交互に運行しています。
- ・平日の利用者数は約40人（1便あたり3.4人）、休日は平日の2倍の約90人（1便あたり約8人）と平日の利用が低迷しています。

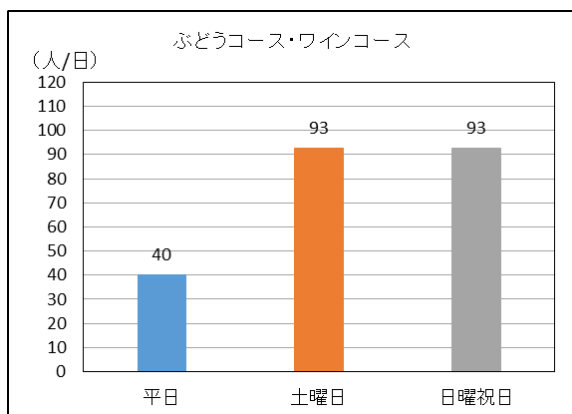


図 2-23 利用状況（1日平均）

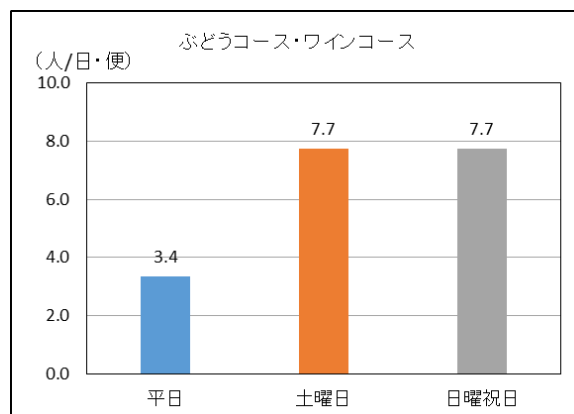


図 2-24 利用状況（1便平均）



図 2-25 公共交通ネットワーク（勝沼地域）

## ② バス停毎の利用状況

- ・平日は、「勝沼ぶどう郷駅」「勝沼健康福祉センター」での利用が多い状況です。
- ・休日は、平日に利用が見られない「ぶどうの丘」「日体入口」「大日影トンネル遊歩道入口」と周辺など観光利用が想定される停留所での乗降が多くなっています。

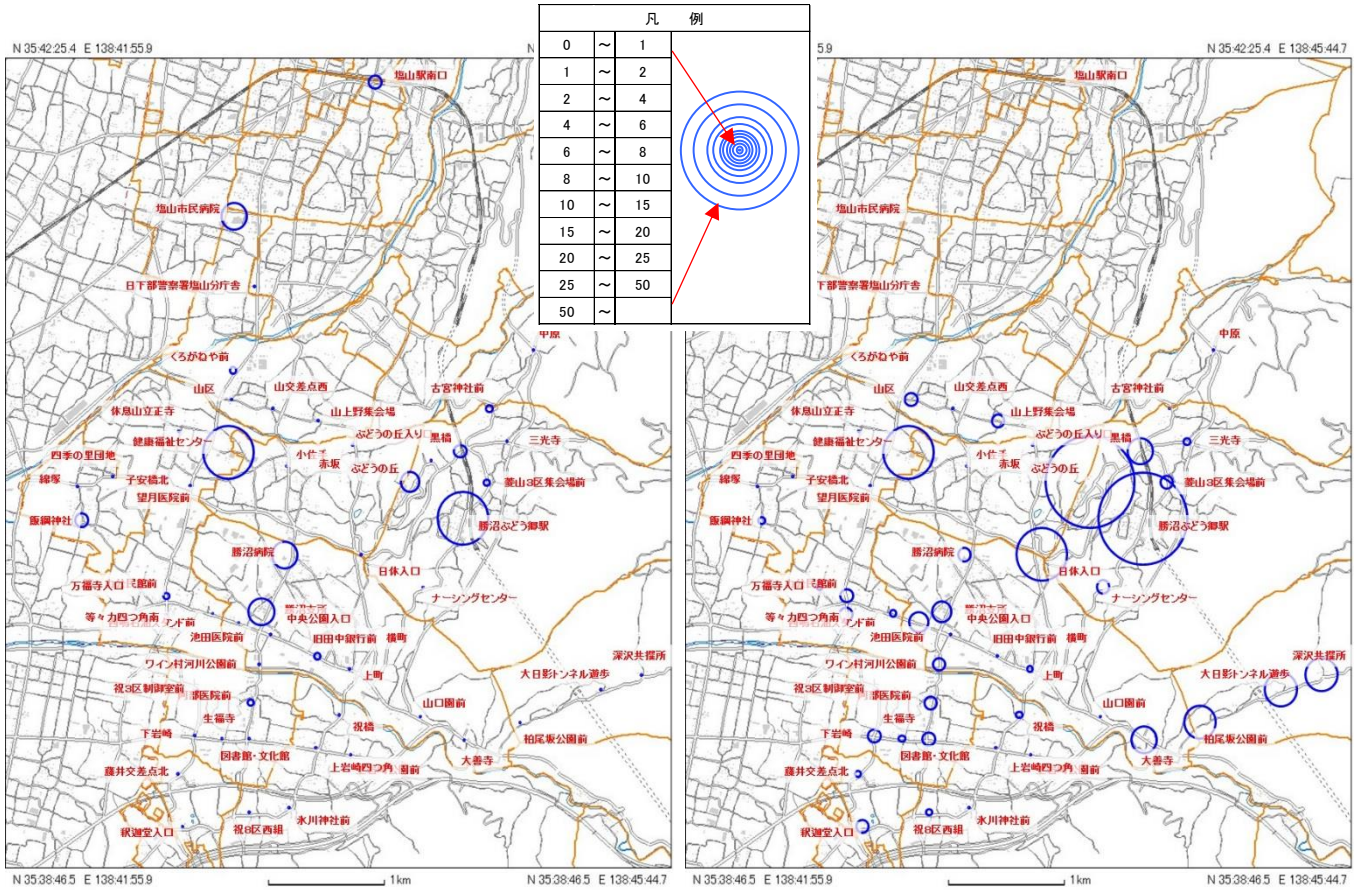


図 2-26 日平均乗降者数(平日)

図 2-27 日平均乗降者数(休日)

### ③ バスを利用しない理由

- ・バスを利用しない方のバスを利用しない理由は、「他の交通手段が便利でバスを使う必要がない」が約4割を占めています。
- ・自動車が便利でバスを使う必要がないという市民の方が多い状況です。

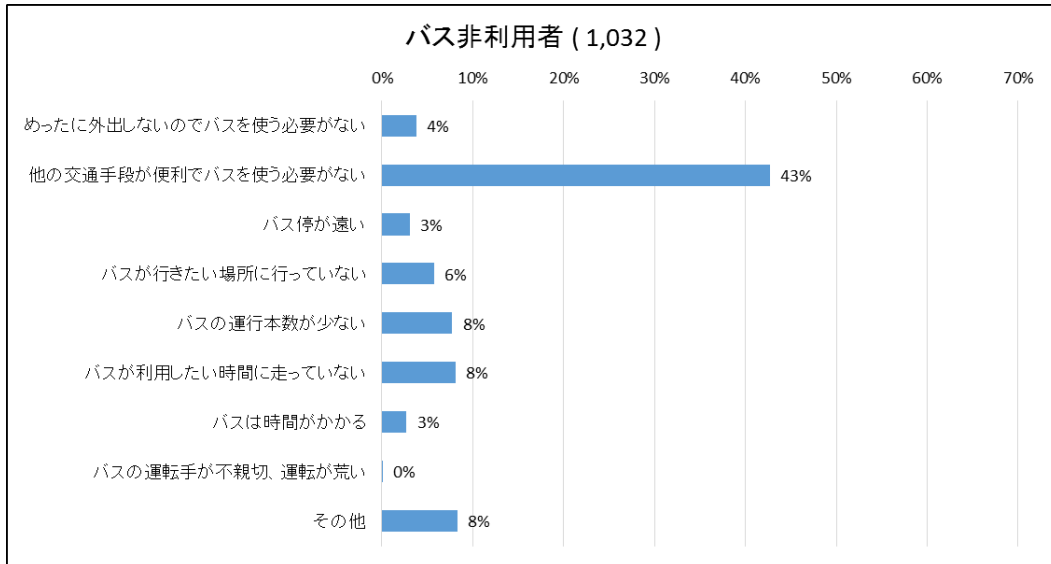


図 2-28 バスを利用しない理由（勝沼地域）

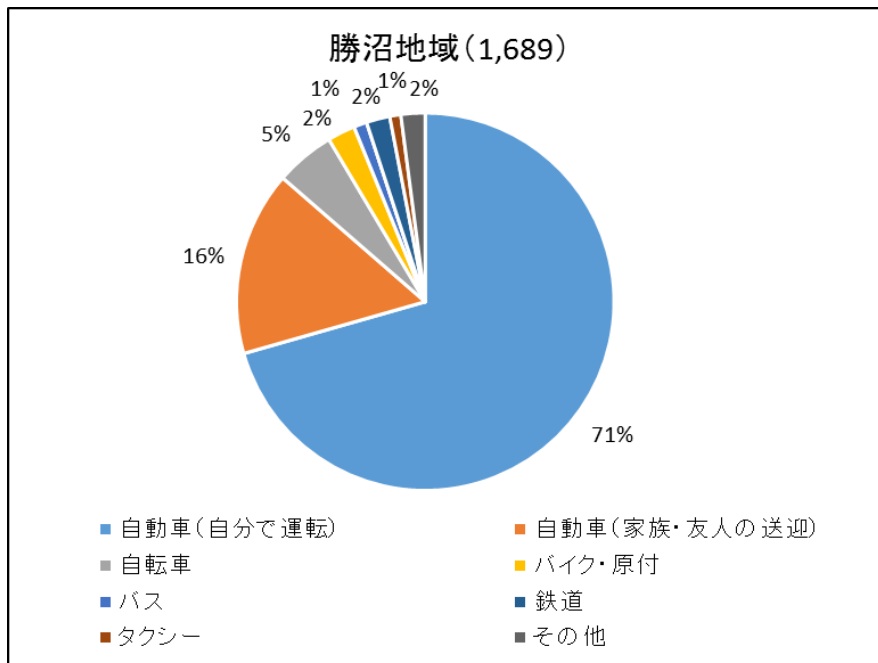


図 2-29 移動手段（勝沼地域）



#### ④ 移動実態

- ・バスを利用した移動は、市民病院、フーズマーケットおかしま甲州店が多い状況です。
- ・一方、公共交通への転換が期待される高齢者の家族送迎の移動も市街地エリアへの移動が多く、需要量も多い状況です。
- ・市街地エリアまでのバスの利便性向上により、家族送迎が負担となっている方の公共交通への転換が期待されます。

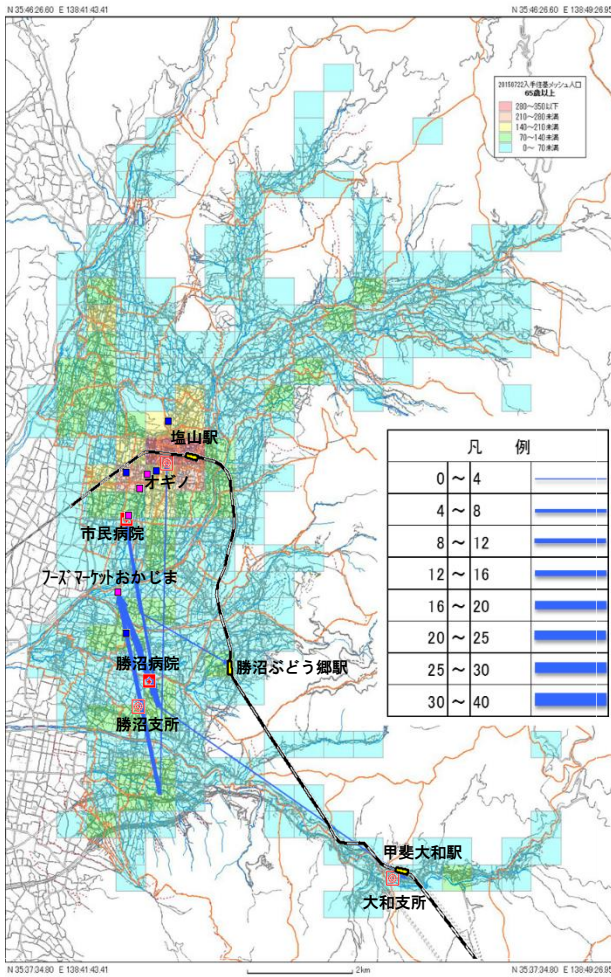


図 2-30 移動実態 (バス)

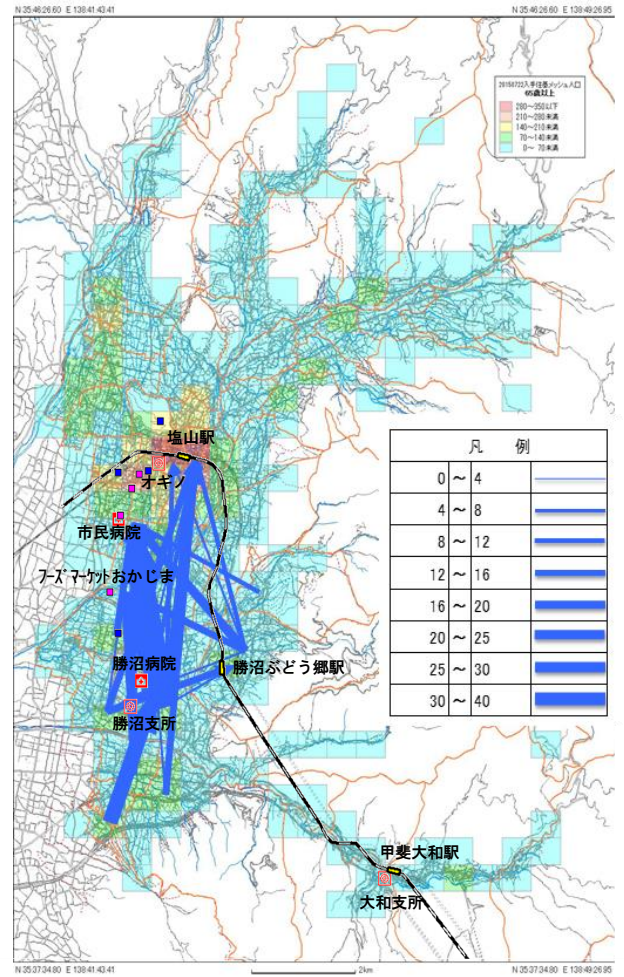


図 2-31 移動実態 (65 歳以上の家族送迎)

### (3) 大和地域

#### ① 利用状況

- ・縦断線は、約2時間に1本の運行間隔で運行しており、路線全体で約80人（1便あたり約6人）が利用しています。

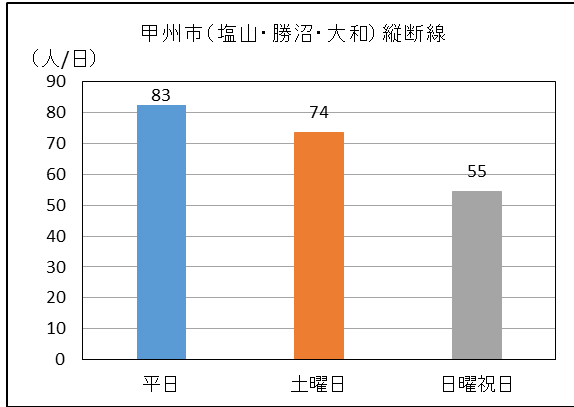


図 2-32 利用状況 (1日平均)

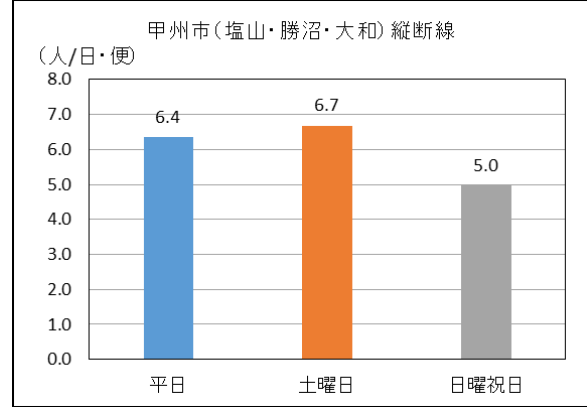


図 2-33 利用状況 (1便あたり)



図 2-34 公共交通ネットワーク (大和地域)

## ② バスを利用しない理由

- ・バスを利用しない方のバスを利用しない理由は、「バスの運行本数が少ない」が 30%、「バスは時間がかかる」が 23%、「バスが利用したい時間帯に走っていない」が 17%の状況です。

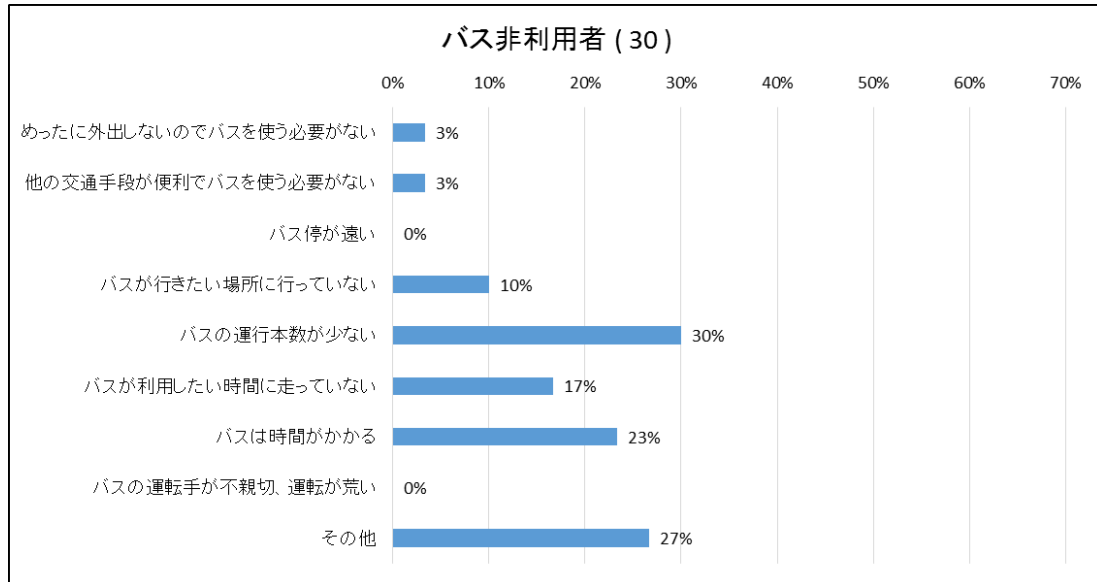


図 2-35 バスを利用しない理由 (大和地域)

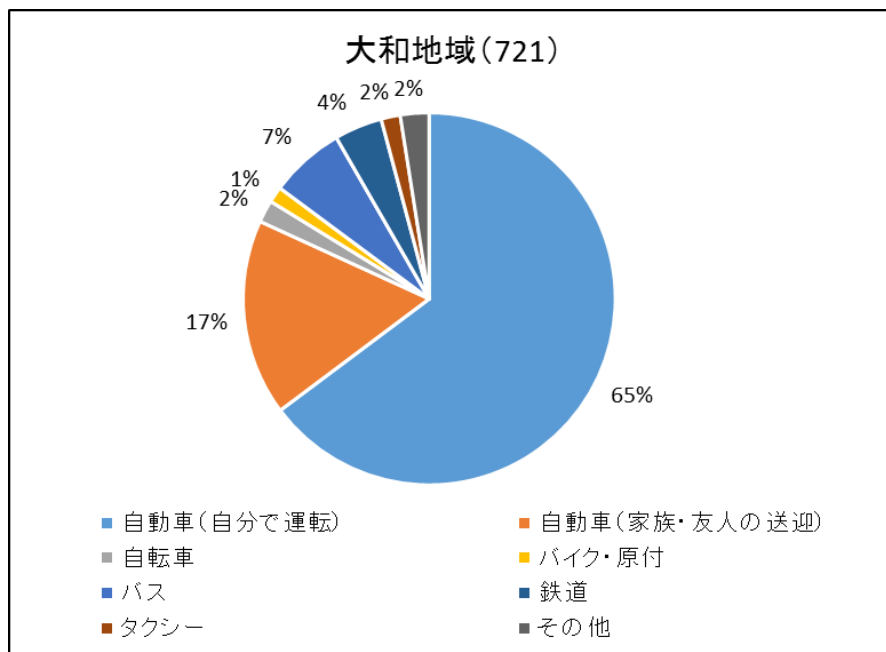


図 2-36 移動手段 (大和地域)



### ③ 移動実態

- ・バスの移動は、塩山駅、市民病院の市街地エリアに見られます。
- ・一方、公共交通への転換が期待される高齢者の家族送迎の移動は甲斐大和駅、市街地エリアへの移動がありますが、需要量的には多くはありません。

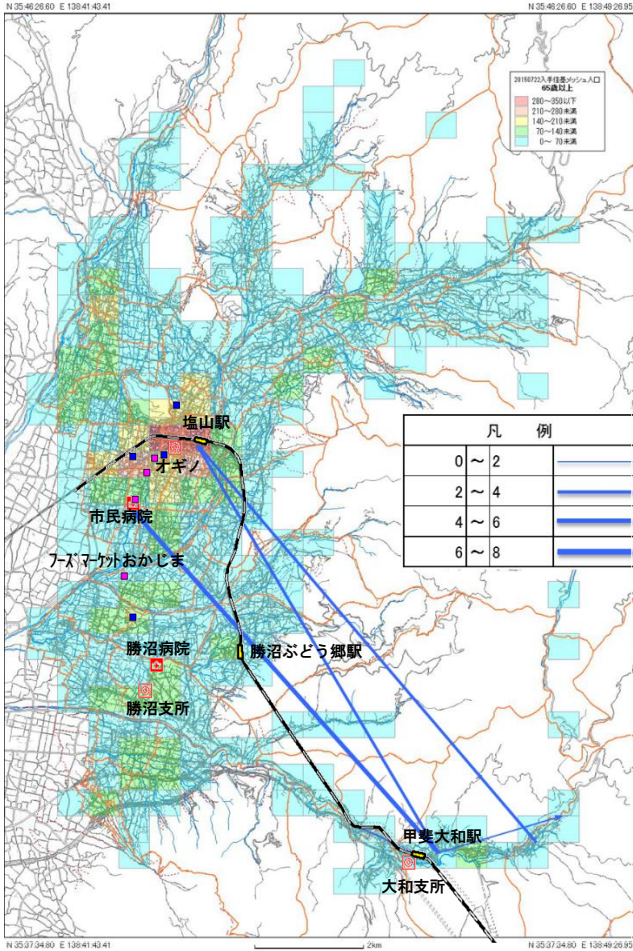


図 2-37 移動実態（バス）

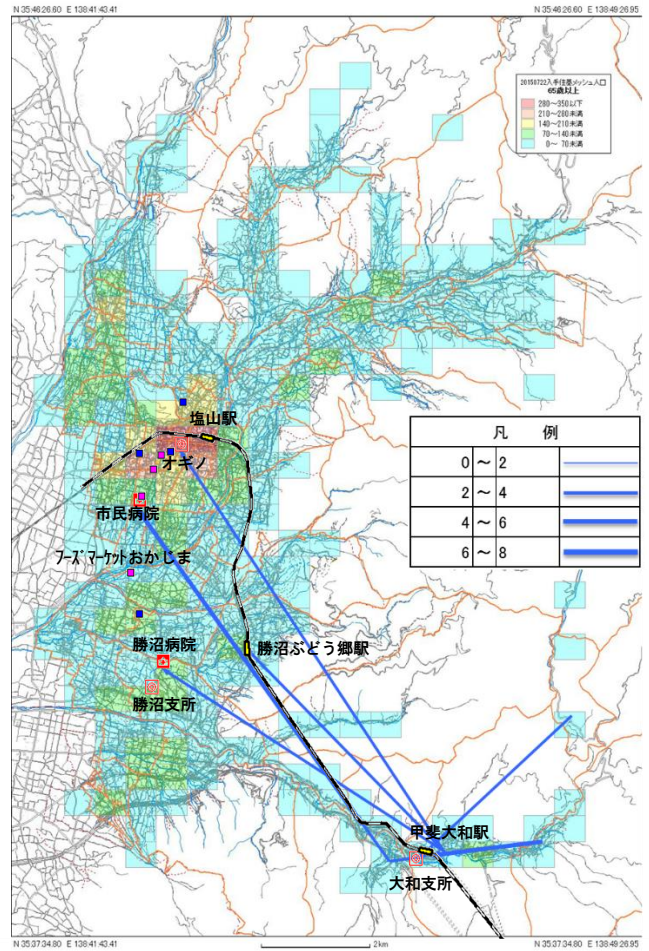


図 2-38 移動実態（65歳以上の家族送迎）



---

## 2-5. 地域公共交通における問題点・課題

公共交通の現況、市民の移動実態や移動ニーズのまちづくり方針を踏まえ地域公共交通の問題点・課題は以下のとおりとします。

### (1) まちづくりの視点

#### ① 居住地域から市街地エリアまでの公共交通の利便性向上

- ・今後、まちづくり方針に基づき、塩山駅周辺の市街地エリアに都市機能が集積されていく方針です。このため、各地域から市街地エリアの病院施設や商業施設などの施設まで公共交通を使って移動し、各施設を回ることができるように利便性の向上が必要です。

#### ② 1次交通・2次交通の充実と結節点の整備

- ・市外からの来訪者を増加させ交流を促すためには、高速バスの増便や路線新設などの1次交通の強化と同時に2次交通との結節点の整備や気軽に市内を回れる2次交通の充実が必要です。
- ・勝沼地域には観光シーズンに勝沼周遊バスの運行が予定されていますが、塩山地域にもフルーツライン沿いの観光農園や恵林寺、雲峰寺等の神社仏閣などの観光資源があり、これら塩山地域の観光施設を周遊する観光2次交通についてもバス事業者と調整し、導入を目指していく必要があります。

### (2) 塩山地域

#### ① 定時定路線の見直しの限界

- ・増車を伴わない市民バス（定時定路）の見直しは、利用の少ない区間をやめて別の場所を増便運行するなどいずれかのサービスを犠牲にしなければ実現が難しい。
- ・デマンドバスは、予約の取りにくさを改善し、予約が取りにくいとの市民の声が定着することを避けていく必要があります。
- ・デマンドバスのセミデマンド運行により乗合率、予約成立率が高く効率的な運行を行っている玉宮エリアと同様に残りの4エリアもセミデマンド化を図って乗合率、予約成立率を向上し、車両の空き時間を作り、多くの利用者を運ぶように改善していく必要があります。

---

### (3) 勝沼地域

#### ■ぶどうコース・ワインコースの利便性向上

- ・ぶどうコース、ワインコースは、勝沼地域を隈なく回る結果、所要時間（運行距離）が長く、運行本数を確保できないため、平日の市民利用が少ない状況です。
- ・朝1便のみ塩山駅に運行していますが、塩山駅からの帰りの便がないため塩山駅（1次交通）との接続が不便な状況です。

### (4) 大和地域

#### ■市街地エリアまで移動手段の充実

- ・利用者ニーズにおける縦断線の増便や時間帯の見直しは、通学利用により朝・有の時間帯を固定せざるを得ないため、一部に限られ効果が期待できません。
- ・市街地エリアまでの移動手段は、縦断線のほかに鉄道経路があるものの、塩山駅から市民バスとのダイヤ接続性が不十分で乗換利用が想定されていません。また、塩山駅からの市民病院線はあるものの、市民病院以外の施設に利用できる路線がなく、市街地内の移動が不便です。

---

## 第3章 甲州市地域公共交通網形成計画

甲州市の現況や課題やまちづくり計画を踏まえ、甲州市の公共交通のあり方を以下のように定めます。

### 3-1. 計画の区域

甲州市全域

### 3-2. 計画期間

5年間（平成28年度～平成32年度）

### 3-3. 基本的な方針

本市の現状や課題を踏まえ、市のまちづくりを支える公共交通整備を目指し、次の基本方針に基づき、事業展開を図っていきます。

#### (1) 基本方針1：地域特性に応じた市街地エリアへの公共交通の利便性向上

- ・地域特性に応じて、商業施設や病院等の都市機能が集約する市街地エリアまでの移動および市街地エリア内の移動の利便性について向上させ、まちづくりと連携した公共交通を構築していきます。

#### (2) 基本方針2：観光客の来訪や交流を促進する観光交通の確保

- ・観光客の増加を目指し、鉄道等を利用して来訪する観光客における観光施設を巡る観光交通の確保を図っていきます。

---

### 3-4. 計画の目標

基本方針に基づき、計画の目標を以下のとおり定めます。

#### (1) 目標 1：市街地エリアまでの公共交通の利便性向上

- ・各地域からまちづくりが進める商業施設や病院等の都市機能が集約する市街地エリアまでの公共交通の利便性を向上させ、買物や通院など市民の日常生活を支える公共交通を充実させていきます。

#### (2) 目標 2：市街地エリア内の公共交通の回遊性向上

- ・市街地エリア内の塩山駅、市民病院等の主要施設間を移動できる公共交通の回遊性を向上させ、市街地エリア内の施設を訪れやすい公共交通を充実させていきます。

#### (3) 目標 3：観光 2 次交通の整備

- ・鉄道等を利用して来訪する観光客の移動手段を確保するため、観光施設を回る観光周遊バスの導入をバス事業者と調整し推進していきます。

### 3-5. 目標達成に向けた事業

計画の目標を達成するために行う事業を以下のとおり設定します。

- ・事業 1：デマンドバスの運行効率化
- ・事業 2：ぶどうコース・ワインコースの見直し
- ・事業 3：観光周遊バスの導入調整

## (1) 事業内容

事業 1 から事業 3 の事業内容は、以下のとおりとします。

事業 1	デマンドバスの運行効率化
地域	甲州市全域
計画目標	目標 1：市街地エリアまでの公共交通の利便性向上 目標 2：市街地エリア内の公共交通の回遊性向上
実施主体	甲州市
事業内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・デマンドバスの4エリア（松里、神金・大藤、奥野田、市街地）について運行効率化を図るため、定時定路の市民バスのダイヤを補完するセミデマンド運行への見直しを行う。</li><li>・セミデマンドの見直しにおいては、必要に応じ運行エリアの見直しを行う。</li><li>・運行方法の変更に伴い市民への広報・PR 活動し、利用促進を図る。</li></ul>
評価指標	乗合率：現況値 36% → 目標値 40%
備考	※乗合率とは 2 人以上が同時に乗車した運行回数の割合。

事業 2	ぶどうコース・ワインコースの見直し
地域	勝沼地域
計画目標	目標 1：市街地エリアまでの公共交通の利便性向上
実施主体	甲州市
事業内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・ぶどう・ワインコースおよび縦断線の重複区間を解消し、塩山駅までのルートを確認したコース見直しを行う。</li><li>・運行方法の変更に伴い市民への広報・PR 活動し、利用促進を図る。</li></ul>
評価指標	利用者数：現況値 40 人/日 → 目標値 55 人/日
備考	

事業 3	観光周遊バスの導入
地域	塩山地域、勝沼地域
計画目標	目標 3：観光 2 次交通の整備
実施主体	甲州市、民間バス事業者
事業内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・勝沼周遊バスの効率的な運行に向けてバス事業者と調整する。</li></ul>
評価指標	・観光周遊バスの利用者数：1,500 人（H31 年度）
備考	※評価指標は甲州市総合戦略の重要業績評価指標と同様

## (2) 事業スケジュール

事業の実施スケジュールは以下のとおりに計画します。

事業名	実施主体	地域			計画期間					
		塩山	勝沼	大和	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	
事業1	デマンドバスの 運行効率化	甲州市	●	●	●	運行計画検討 (再編実施計画)		運行開始・利用促進		
事業2	ぶどうコース・ ワインコースの 見直し	甲州市		●		運行計画検討 (再編実施計画)		運行開始・利用促進		
事業3	観光周遊バスの 導入	甲州市、 バス事業者	●	●		交通事業者への調整 (働きかけ)		運行開始 ・利用促進		

### 3-6. 計画達成状況の評価について

評価指標の目標値の達成状況について PDCA サイクルの中で実施します。

目標値の妥当性も含めて評価計画を見直しながら実施します。

### 3-7. 甲州市地域公共交通会議での協議状況

回数	日程	協議事項	備考
第1回	平成27年6月8日	甲州市地域公共交通網形成計画の策定について	
第2回	平成27年9月4日	勝沼地域へのバス路線新設について	
第3回	平成27年10月5日	アンケート調査内容について	書面開催
第4回	平成28年2月18日	甲州市地域公共交通網形成計画の策定に向けた進捗状況について	
第5回	平成28年3月1日	甲州市地域公共交通網形成計画のとりまとめ	

## 甲州市地域公共交通体系の構築イメージ

