

甲州市地域公共交通計画 (案)

令和4年 月



甲州市

【目 次】

第 1 章	はじめに.....	1
1-1.	地域公共交通計画策定の背景と目的	1
1-2.	上位計画との位置付け	2
第 2 章	現況と課題	5
2-1.	地域の現況	5
2-2.	地域公共交通の概要	9
2-3.	市民の移動実態の整理	24
2-4.	前計画の検証結果	33
2-5.	地域公共交通における問題点・課題	35
第 3 章	甲州市地域公共交通計画.....	37
3-1.	計画の区域	37
3-2.	計画期間	37
3-3.	基本的な方針	37
3-4.	計画の目標	38
3-5.	目標達成に向けた事業	39
3-6.	事業内容	40
3-7.	計画目標の達成状況を評価するための評価指標	49
3-8.	事業概要	50
3-9.	事業スケジュール	52
3-10.	甲州市地域公共交通会議での協議状況	52

第1章 はじめに

1-1. 地域公共交通計画策定の背景と目的

甲州市では、平成 28 年 3 月に策定した「甲州市地域公共交通網形成計画」に基づき、デマンドバスや勝沼地域バスの見直しを実施し、地域公共交通の利便性向上に努めてまいりました。

しかしながら、本市の地域特性として、車で移動する方が多い状況もありますが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動の自粛等により、地域公共交通の利用者数が落ち込んでおり地域公共交通のサービスを維持していくことが厳しい状況にあります。

一方で、高齢者の運転免許の返納も増える中、受け皿としての移動手段及び観光振興を図る上での二次交通など地域公共交通の役割は、一層、重要になってきています。

このような中、現行計画（甲州市地域公共交通網形成計画）の計画期間終了、並びに令和 2 年 11 月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正を踏まえ、新たに「甲州市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定いたしました。

今後も地域公共交通を維持・確保していくためには、さまざまな輸送資源を最大限に活用し、地域全体の公共交通ネットワークを構築していく必要があります。

また、市民バス等の運行の見直しや利用促進等の PR 活動などさまざまな取り組みを実施し、利用者数の増加を図っていく必要があります。

このため、本計画では、高齢者等の日常生活や来訪する観光客にとって利用しやすいように、地域住民等のニーズに基づき、より利便性の高い持続可能な地域公共交通の構築を目指していきます。

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2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のまち 甲州市」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。

上位計画

第2次甲州市総合計画

将来像	豊かな自然 歴史と文化に彩られた果樹園交流のまち 甲州市
-----	------------------------------



甲州市 国土利用計画(平成27年度)

市街地エリア展望	塩山駅周辺の市街地エリアは生活基盤の整備や商店街の活性化等を推進
----------	----------------------------------



甲州市都市計画マスタープラン

まちづくりの基本方針	①地域の特性を活かす賑わいのあるまちづくり ②持続可能なまちづくり ③自然・歴史・文化・景観を守り活用する個性豊かなまちづくり ④災害に強く、安全で快適に暮らし続けることのできるまちづくり ⑤協働によるまちづくり
------------	--

主な関連計画

甲州市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン

将来展望	人口規模 27,000 人の維持(2060年)
------	-------------------------

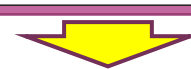


第3次甲州市観光振興計画

基本施策	・来訪者に対する受け入れ体制の整備強化
関連施策	・市内の二次交通の整備強化

甲州市まち・ひと・しごと創生 第2期甲州市総合戦略

目的	・人口減少と地域経済縮小の克服	・まち・ひと・しごとの創出と好循環の確立
関連施策	・高齢化に対応した生活サービス機能の維持と利便性の高いバスの運行	



総合戦略の
下位計画

甲州市地域公共交通計画(本計画)

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において、まちづくりを支える公共交通の方針や役割は、以下のとおり位置付けられています。

① 上位計画における公共交通の方針

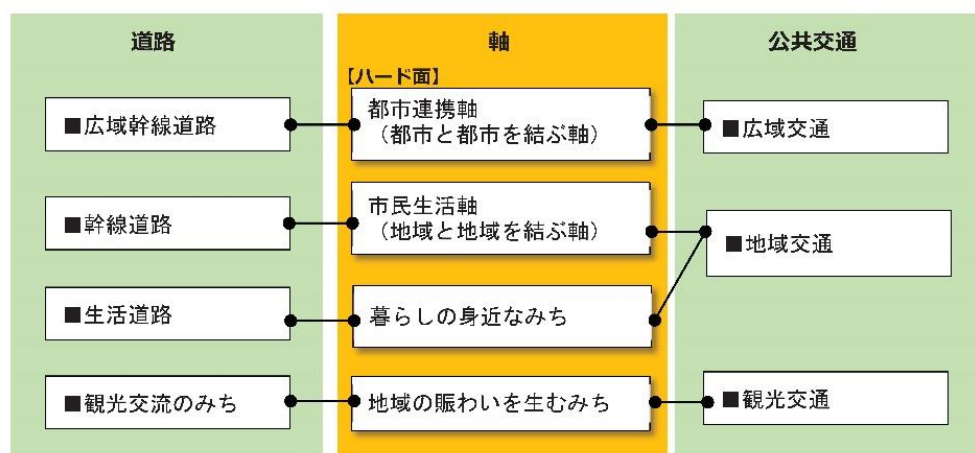
■ 誰もが気軽に移動できる道路交通体系の充実を目指す【甲州市都市計画マスタープラン】

道路や鉄道は、人々の交流や生活を支える大切な都市基盤です。本市も、江戸時代から続く甲州街道・青梅街道、明治時代に整備された鉄道、その後整備された高速道路、市街地を囲む道路等の様々な交通基盤があり、バスやタクシーなどの交通手段があります。

自家用車の保有率が高く、車での移動が多い生活ですが、環境への配慮や少子高齢化の進行を考え、自転車、バス及び鉄道といった移動手段への転換を促し、子供やお年寄りなどが安全で気軽に移動できるまちを目指します。

■ 軸を構成する道路・公共交通の役割【甲州市都市計画マスタープラン】

将来都市構造で示されている軸に対し、都市連携軸としての広域交通、市民生活軸及び暮らしの身近なみちとしての地域交通、地域の賑わいを生むみちとして観光交通の3つの役割が示されています。



出典：甲州市都市計画マスタープラン

図 1-2 公共交通の役割

■ 路線バス網の充実とデマンドバスの運行【甲州市都市計画マスタープラン】

市街地及び各拠点間を結ぶ交通として、塩山都市拠点から市民生活拠点、勝沼地区拠点及び大和地区拠点までの公共交通の利便性を向上させ、通勤、通学、買物及び通院など住民の日常生活を支えます。

■ 観光交通の充実【甲州市都市計画マスタープラン、第3次甲州市観光振興計画】

山梨県観光入込客統計調査結果によると、当市への観光客の多くは、交通手段としては、70%が自家用車となっています。都内から100キロメートルと非常に近いこともありますが、二次交通が充実していないことも、大きな要因であると考えられます。

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、ＪＲ中央本線と市内路線バスの接続の改善や観光施設を回る観光周遊バスの運行をバス事業者と調整し継続します。

② 公共交通に求められる役割

上位計画では、子供やお年寄りなどが安全で気軽に移動できるまちを目指し、各拠点間を結ぶ公共交通や観光交通の充実を図っていくことが掲げられています。

一方、公共交通事業は、人口減少や自家用車依存、コロナ禍の外出自粛等により公共交通の利用者数は減少し、厳しい状況にあります。

このような中、市民の日常の移動を支える公共交通の維持・確保を図っていくためには、市民バスのみならず様々な輸送資源を最大限に活用し、地域全体の公共交通ネットワークを確保していく必要があります。また、自家用車に比べると公共交通のサービスは十分ではありませんが、公共交通の維持のため、公共交通を利用する住民の協力等も必要です。

さらに、厳しい財政事情の中で市民バスを維持するために国の補助金等を活用し、安定的な財源確保を図っていく必要があります。

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都内から100キロメートル程度の好立地にあり、山梨県を代表する観光地です。

また、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。

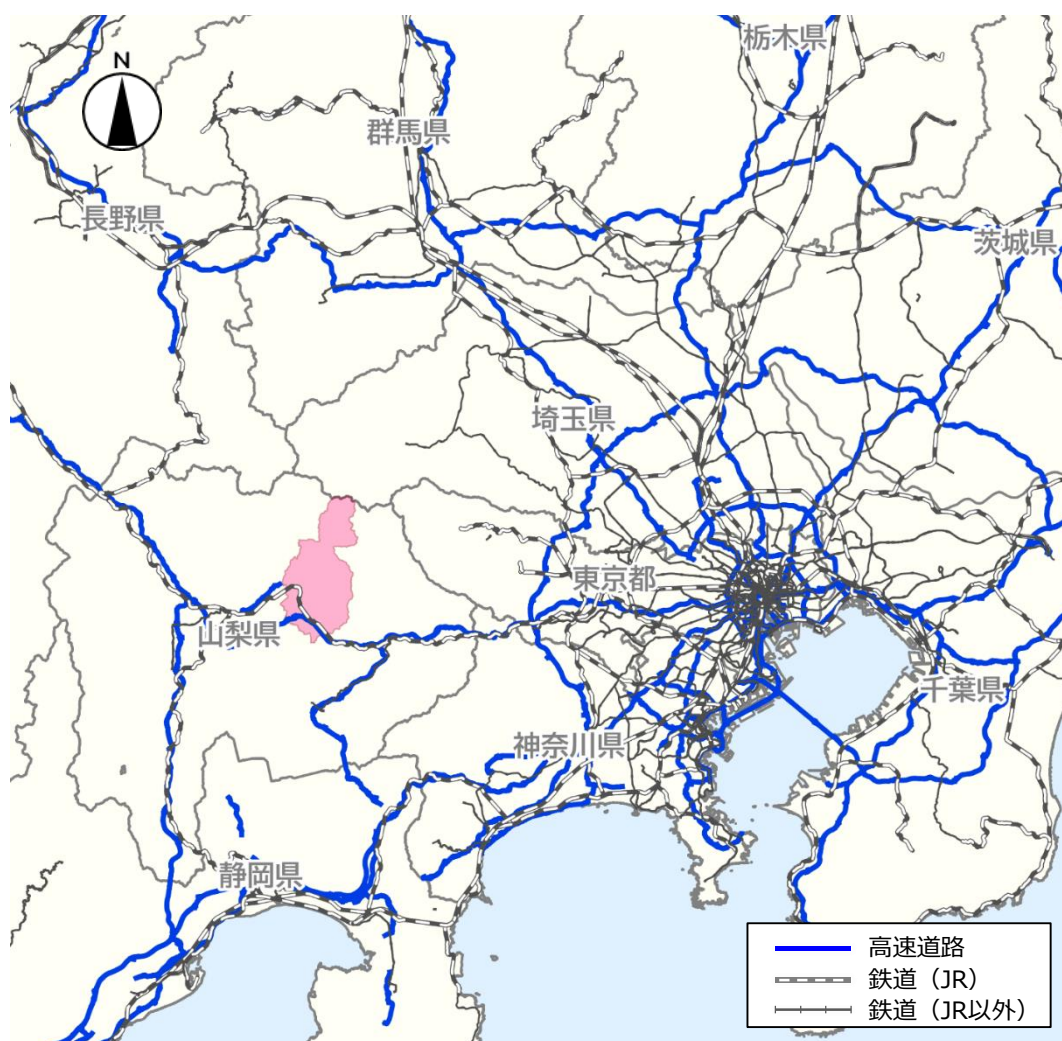


図 2-1 甲州市の位置

(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。

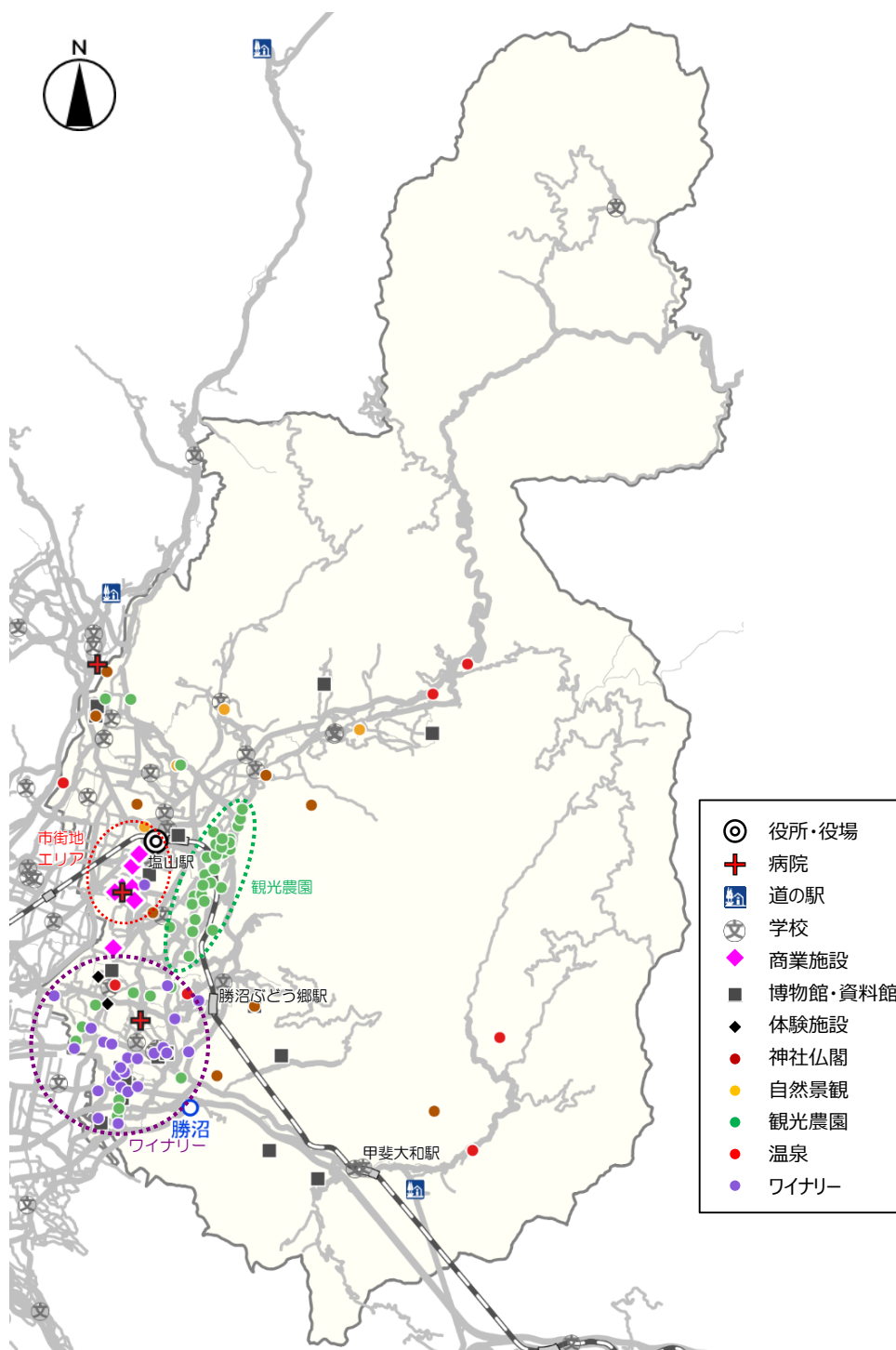


図 2-2 主要施設・観光施設の位置

(3) 人口と高齢化

① 人口推移

人口は29,237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。

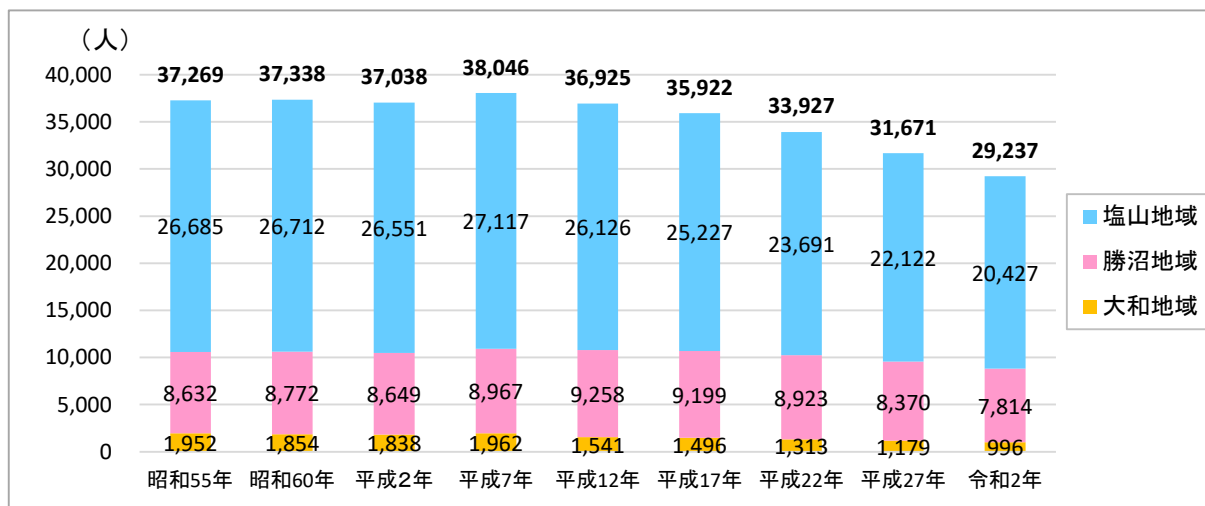


図 2-3 人口の推移

出典：国勢調査

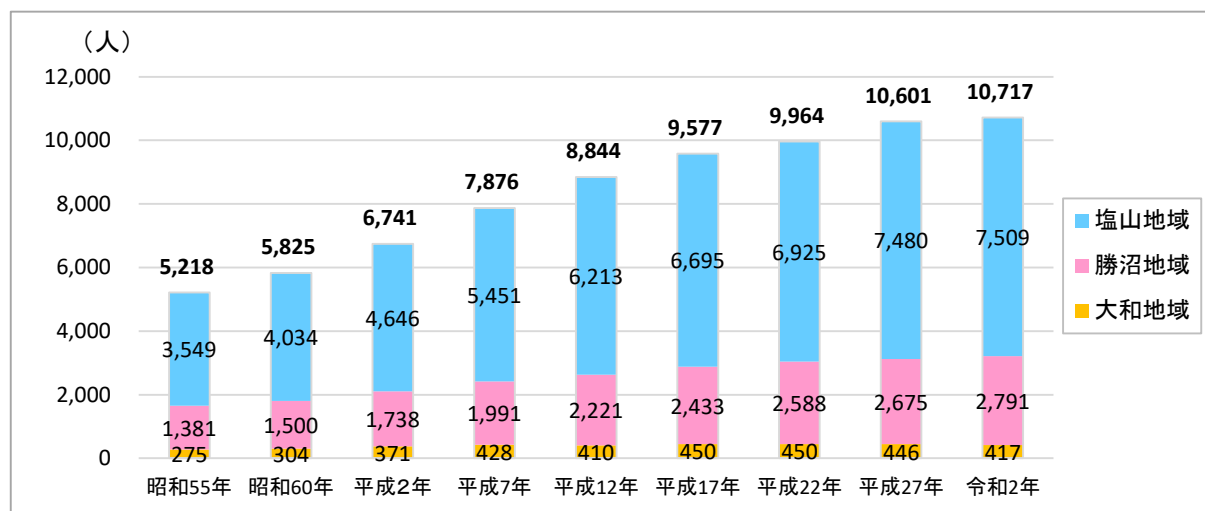


図 2-4 65歳以上の人口の推移

出典：国勢調査

② 人口と高齢化率の分布

■ 人口の変化

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で高齢化率 80% を超える集落が存在しています。

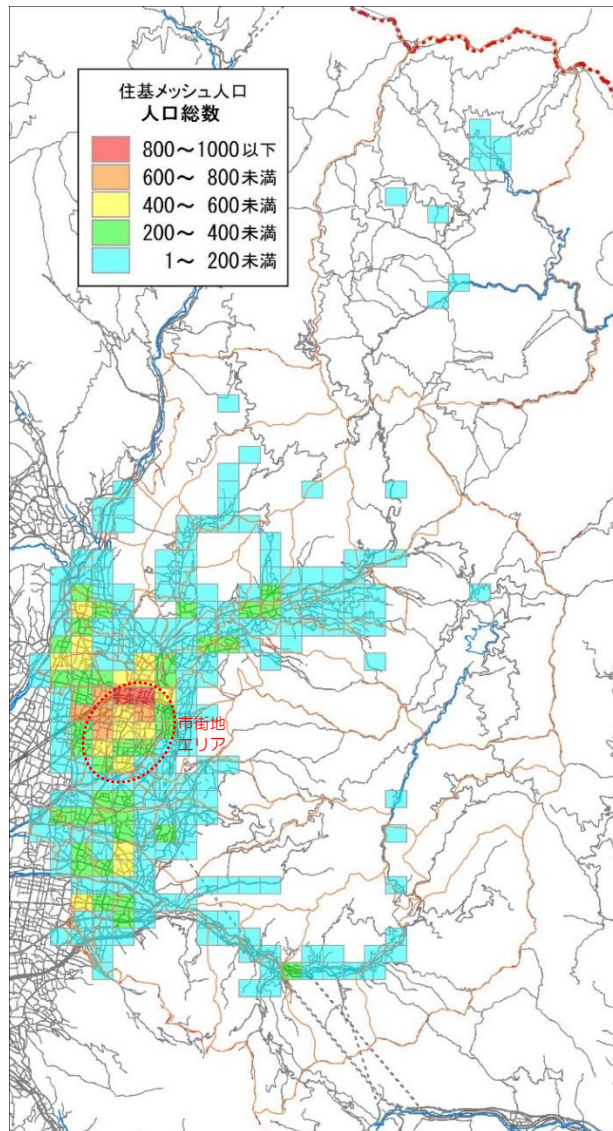
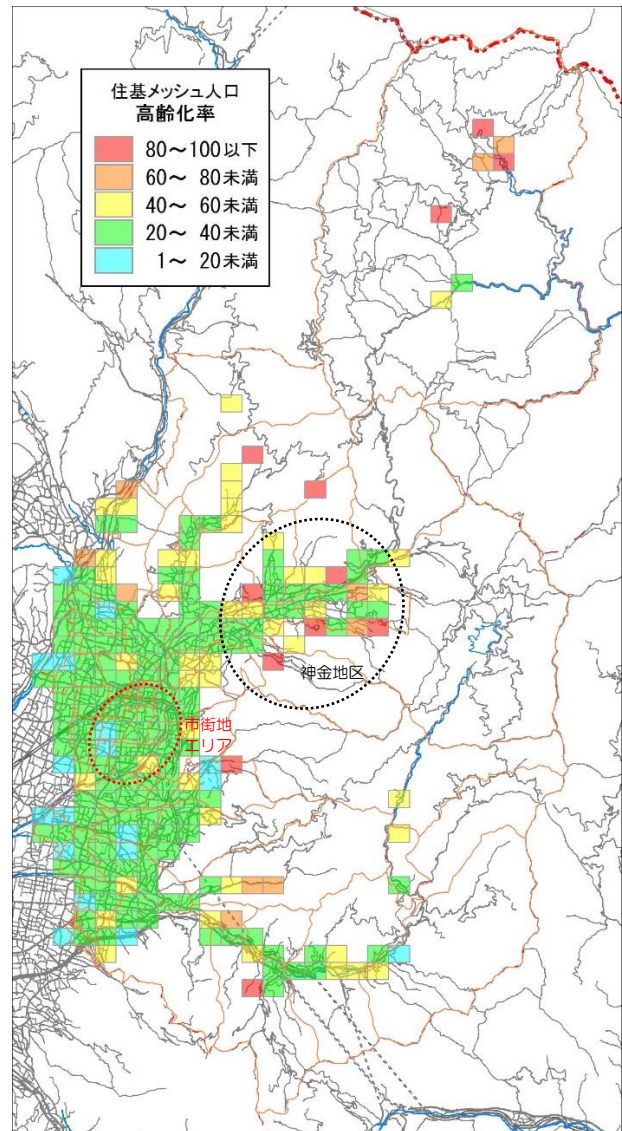


図 2-5 人口分布（全年齢層）



出典：平成 27 年住民基本台帳

図 2-6 高齢化率の分布

2-2. 地域公共交通の概要

(1) 交通事業者

市内の一次交通は、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、本市と都心や空港等を結ぶ高速バスが２社により運行されています。

市内の二次交通は、路線バスを２社が運行し、市が交通事業者へ委託し運行している市民バスを１社（デマンドバスを除く）が運行しています。

また、市内のタクシーは５社が運行しており、このうち２社がデマンドバスの運行もしています。さらに、平成２７年１０月から開始した勝沼周遊バスは、継続して運行しています。

表 2-1 交通事業者一覧

分類	会社名	路線	
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	大菩薩峠登山口線
			二本木経由大菩薩の湯線
			玉宮線
			塩山市民病院線
			下柚木線
			勝沼地域バス（ぶどうコース）
			勝沼地域バス（ワインコース）
			甲州市縦断線
		路線バス	窪平・西沢溪谷線
			塩山高校線
		高速バス	勝沼-成田空港行き
			勝沼-羽田空港行き
			勝沼-新宿行き
			勝沼-横浜行き
	（株）栄和交通	路線バス	大菩薩上日川峠線
			山梨市民バス牧丘循環線
	富士急バス（株）	観光バス	勝沼周遊バス（毎年期間限定で運行）
		高速バス	新宿～甲州塩山線（甲州ワインライナー）
タクシー	甲州タクシー（株）	デマンドバス	
	塩山タクシー（株）	デマンドバス	
	（有）牧丘タクシー		
	（株）栄和交通タクシー		
	（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。

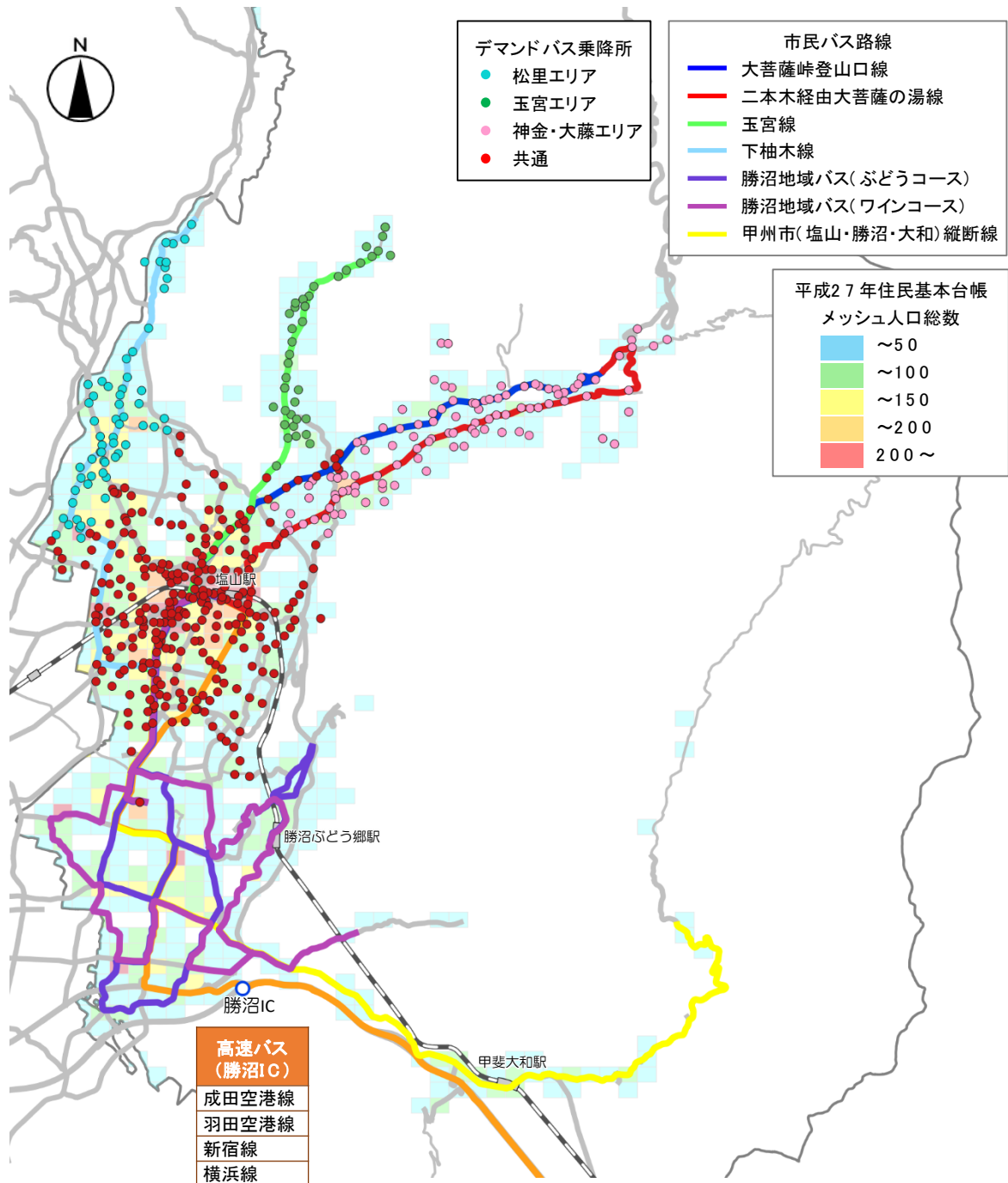


図 2-7 公共交通ネットワーク

(3) 鉄道

塩山駅を発着する鉄道は、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 1,300 人が利用しています。

勝沼ぶどう郷駅を発着する鉄道は、1 日あたり約 230 人が利用しており、平日より休日の運行本数が多く、休日には観光客に多く利用されています。

甲斐大和駅を発着する鉄道は、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（令和 2 年度）

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		運行間隔	備考
			平日	土曜・休日	平日	土曜・休日		
塩山駅	上り	1,299人	5:49～22:53		4	6	1時間に 3本程度	特急あずさ、かいじ 発着
	下り		5:38～0:21		5	6		
勝沼ぶどう郷駅	上り	229人	5:54～22:58		3	4	1時間に 2本程度	特急あずさ、かいじ 発着（シーズン運行）
	下り		6:18～23:34		4	4		
甲斐大和駅	上り	無人駅のため データ公表なし	6:12～23:28		3	3	1時間に 2本程度	平成27年4月より 無人化
	下り		6:00～23:04		3	3		

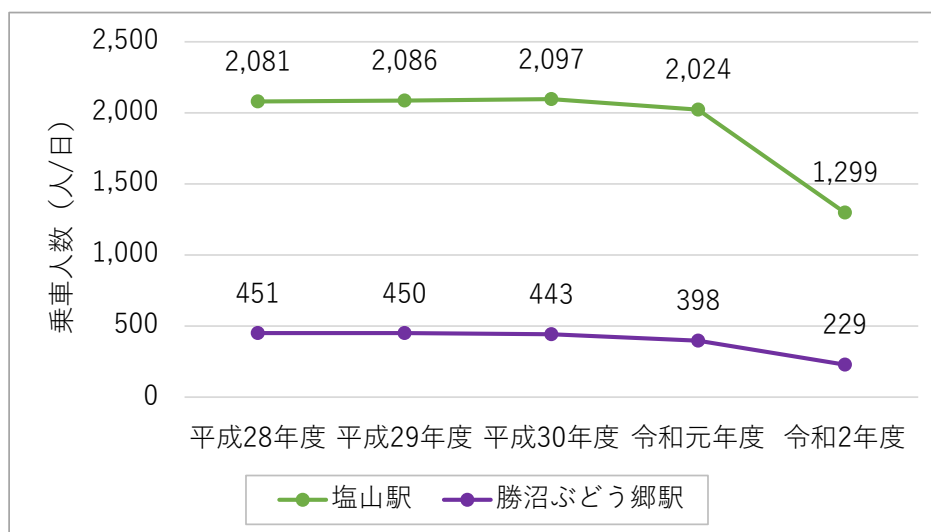


図 2-8 駅別乗車人数の推移

(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 停車	運行時間			1日あたりの運行本数			所要時間 (平日)	料金			備考			
						平日	土曜	日曜・ 祝日	平日	土曜	日曜・ 祝日		運賃	フリーバス (年間)	回数券				
塩山地域	大菩薩線	塩山駅南口→落合	路線定期運行	路線型	28	-	7:35～ 18:27		-	7		約60分	300～ 1,100円	年齢区分により 5,000～ 20,000円 ※甲州市民、市内 勤務在学が対象	15枚つづり3,000円 ※甲州市民が対象	オンシーズン（4月上旬～11月 下旬）			
		落合→塩山駅南口	路線定期運行	路線型	27	-	8:05～ 18:57		-	7		約60分	300～ 1,100円			オフシーズン（上記以外）			
		塩山駅南口→大菩薩峠登山口	路線定期運行	路線型	25	7:35～ 18:27			5			約30分	300円						
		大菩薩峠登山口→塩山駅南口	路線定期運行	路線型	24	7:05～ 18:57			6			約30分	300円						
	二本木線	塩山駅南口→大菩薩の湯	路線定期運行	路線型	21	6:40～ 19:01	6:40～ 16:36		4	3		約30分	300円						
		大菩薩の湯→塩山駅南口	路線定期運行	路線型	21	7:08～ 19:31	7:08～ 17:06		4	3		約30分	300円						
	玉宮線	塩山駅南口→玉宮	路線定期運行	路線型	20	6:53～ 18:40			3			約20分	300円						
		玉宮→塩山駅南口	路線定期運行	路線型	19	7:20～ 19:07			3			約20分	300円						
	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	-	6	4	-	約10分	300円						
		塩山市民病院→塩山駅南口	路線定期運行	路線型	5	8:11～ 17:20	11:12～ 16:09	-	8	5	-	約10分	300円						
	下柚木線	塩山駅南口→下柚木	路線定期運行	路線型	19	12:30～ 16:48	-		2	-		約30分	300円						
		下柚木→塩山駅南口	路線定期運行	路線型	19	7:50～ 17:20	-		3	-		約30分	300円						
	デマンドバス	塩山地区ほか	区間運行	デマンド型	449	8:00～ 18:00	-		-		-	200円	全年齢20,000円	12枚つづり2,000円	※甲州市民かつ利用登録者の み利用可能。				
勝沼地域	ぶどうコース1	塩山駅南口→塩山駅南口	路線定期運行	循環型	53	6:57～ 17:18	9:30～ 16:22		3		約90分	300円	年齢区分により 5,000～ 20,000円 ※甲州市民、市内 勤務在学が対象	15枚つづり3,000円 ※甲州市民が対象	循環型のため一部のバス停は2 度停車。バス停数は総停車回 数。また、便、平休により停車しな いバス停あり。				
	ぶどうコース2	塩山駅南口→塩山駅南口（逆循環）	路線定期運行	循環型	53	8:03～ 18:21	10:20～ 17:33		3		約90分	300円			循環型のため一部のバス停は2 度停車。バス停数は総停車回 数。また、便、平休により停車しな いバス停あり。				
	ワインコース1	塩山駅南口→塩山駅南口	路線定期運行	循環型	52	6:55～ 17:03	9:00～ 16:05		3		約90分	300円			一部往復区間があり、2箇所の み2度停車するバス停あり。バス 停数は総停車回数。また、便によ り停車しないバス停あり。				
	ワインコース2	塩山駅南口→塩山駅南口（逆循環）	路線定期運行	循環型	54	8:10～ 18:23	10:50～ 18:06		3		約90分	300円							
塩山・勝沼・ 大和地域	甲州市縦断線	塩山駅南口→天目	路線定期運行	路線型	35	7:46～ 18:44		9:07～ 18:44		6	5	約60分	300円						
		天目→塩山駅南口	路線定期運行	路線型	35	7:22～ 19:37		8:05～ 19:37		7	6	約60分	300円						

② 路線バスのサービス内容

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。

路線バス		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 (平日)	所要時間	割引	備考	
				平日	土曜	日曜・ 祝日	平日	土曜	日曜・ 祝日					
路線バス	窪平・西沢溪谷線	塩山駅南口→窪平	14	9:05～ 17:45	9:05～ 14:45	5	4	約1～3時間に1本	約15分	小児、障がい者	令和3年の場合、4/17～9/26の土日祝、 4/24～5/5、7/10～8/15、10/1～ 11/23以外の期間の運行。			
		窪平→塩山駅南口	14	8:35～ 15:40	10:20～ 15:40	5	4	約1.5～2時間に1本	約15分					
		塩山駅南口→西沢溪谷入り口	22	8:30～ 17:45	8:30～ 15:30	6	5	約30分～2.5時間に1本	約60分	小児、障がい者		令和3年の場合、4/17～9/26の土日祝、 4/24～5/5、7/10～8/15、10/1～ 11/23に運行。		
		西沢溪谷入り口→塩山駅南口	22	8:35～ 16:40	9:35～ 16:40	6	5	約1～2時間に1本	約60分					
	塩山高校線	塩山駅南口→塩山高校	10	8:10～ 8:22	-	1	-	日に1本	約10分	小児、障がい者				
		塩山高校→塩山駅南口	10	16:46～ 18:22	-	2	-	約1.5時間	約10分					
	大菩薩上日川峠線	甲斐大和駅→上日川峠（大菩薩）	13	8:10～ 15:31	8:10～ 15:31	3	5	約30分～4時間に1本 （土日祝）	約90分	小児、障がい者		令和3年の場合、4/17～12/12の土日祝 のみ運行。ただし一部平日も運行。		
		上日川峠（大菩薩）→甲斐大和駅	13	9:00～ 16:30	9:00～ 16:30	3	5	約1～4時間に1本（土日 祝）	約90分					
	山梨市民バス 牧丘循環線	塩山駅南口→窪平	5	8:25～ 18:00			3		2	約4～5時間に1本	約15分		未就学児、学生、 障がい者、障がい 者の介護人	
		杣口上→塩山駅南口	16	7:50～ 17:40			3		2	約1～5時間に1本	約30分			
高速バス	新宿～甲州塩山線 （甲州ワインライナー）	新宿高速バスターミナル→甲府上阿原車庫	9	-	16:55～ 19:40		1	1	日に1本	約180分				
		甲府上阿原車庫→新宿高速バスターミナル	8	-	7:55～ 10:30		1	1	日に1本	約150分				
	羽田空港線	勝沼→羽田空港第3ターミナル	4	4:30～ 18:52			4		約1.5～8.5時間に1本	約180分			山梨交通、京浜急行バスの2社による運行。 勝沼は区間の途中停留所、記載内容は勝 沼-羽田間の情報。	
		羽田空港第3ターミナル→勝沼	4	10:00～ 22:10			4		約1.5～4時間に1本	約150分				
	成田空港線	勝沼→成田空港第1ターミナル	6	4:45～ 18:00			6		約1～3時間に1本	約180分		山梨交通、千葉交通の2社による運行。勝 沼は区間の途中停留所、記載内容は勝沼- 成田間の情報。		
		成田空港第1ターミナル→勝沼	6	8:45～ 23:35			6		約1.5～4.5時間に1本	約180分				
	新宿線	勝沼→新宿	3～ 14	5:35～ 22:40			21		約30分～1.5時間に1本	約80～ 100分			勝沼は区間の途中停留所、記載内容は勝 沼-新宿間の情報。 便により停車回数が異なる。実際の停留所 数は新宿行き22、勝沼行き23。	
		新宿→勝沼	3～ 14	7:05～ 23:40			21		約30分～1.5時間に1本	約80～ 90分				
	横浜線	勝沼バス停→横浜駅	2	7:05～ 18:52			2		約8時間	約120分		山梨交通、京浜急行バスの2社による運行。 勝沼、横浜駅は区間の途中停留所、記載 内容は勝沼-横浜駅の情報。また、別途土 日祝限定運行の路線あり。		
		横浜駅→勝沼バス停	2	10:45～ 20:35			2		約8時間	約120分				

(5) バスの利用状況

① 市民バスの利用状況

■ 年間利用者数の推移

市民バスの年間利用者数の推移は、年々減少傾向にあります。新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の利用者数は、平成30年度と比較すると3割程度減少しています。

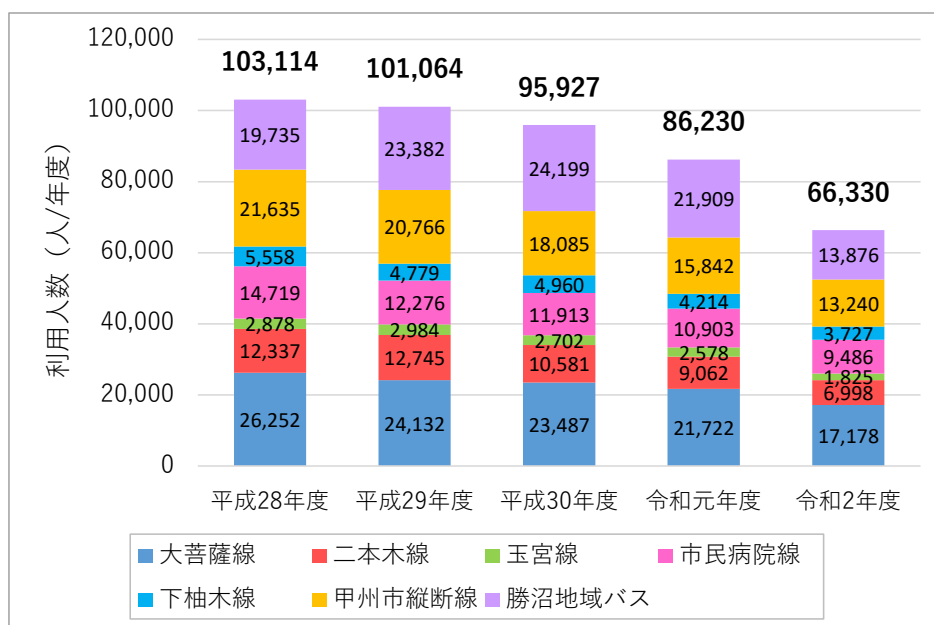


図 2-9 市民バスの利用状況推移

■ 1日平均利用者数

市民バスの1日あたりの平均利用者数は、大菩薩線や甲州市縦断線、勝沼地域バスの利用が約40人/日と比較的によく利用されています。

玉宮線の日利用者数は、5人/日と低迷しています。

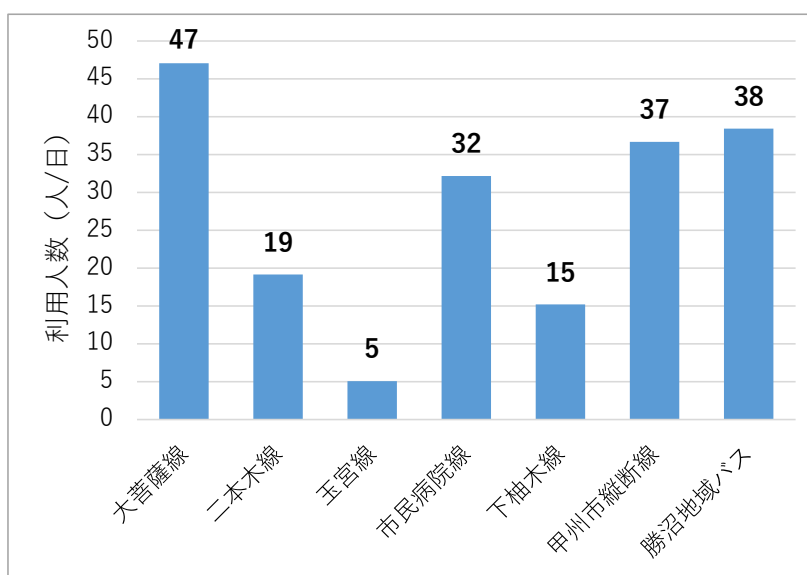


図 2-10 市民バスの利用状況（令和2年度）

■ 1日平均利用者数の推移

市民バスの1日あたりの平均利用者数の推移は、年々、減少傾向にあります。特に大菩薩線や勝沼地域バス、甲州市縦断線の利用者数の減少が大きくなっています。

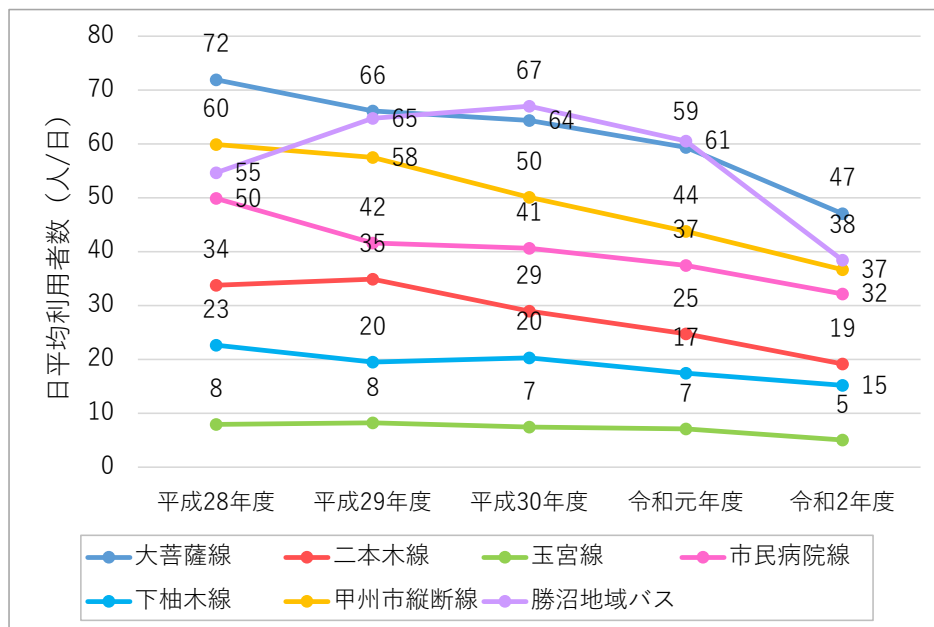


図 2-11 市民バスの利用者数推移

■ バス停毎の利用者数

1) 勝沼地域バスのバス停利用状況

勝沼地域バスでは、平日と休日の利用バス停に大きく差があります。

平日は、塩山駅南口や塩山市民病院、健康福祉センターの利用が多く見られます。

一方休日は、勝沼ぶどう郷駅やぶどうの丘に利用者の多くが集中しています。

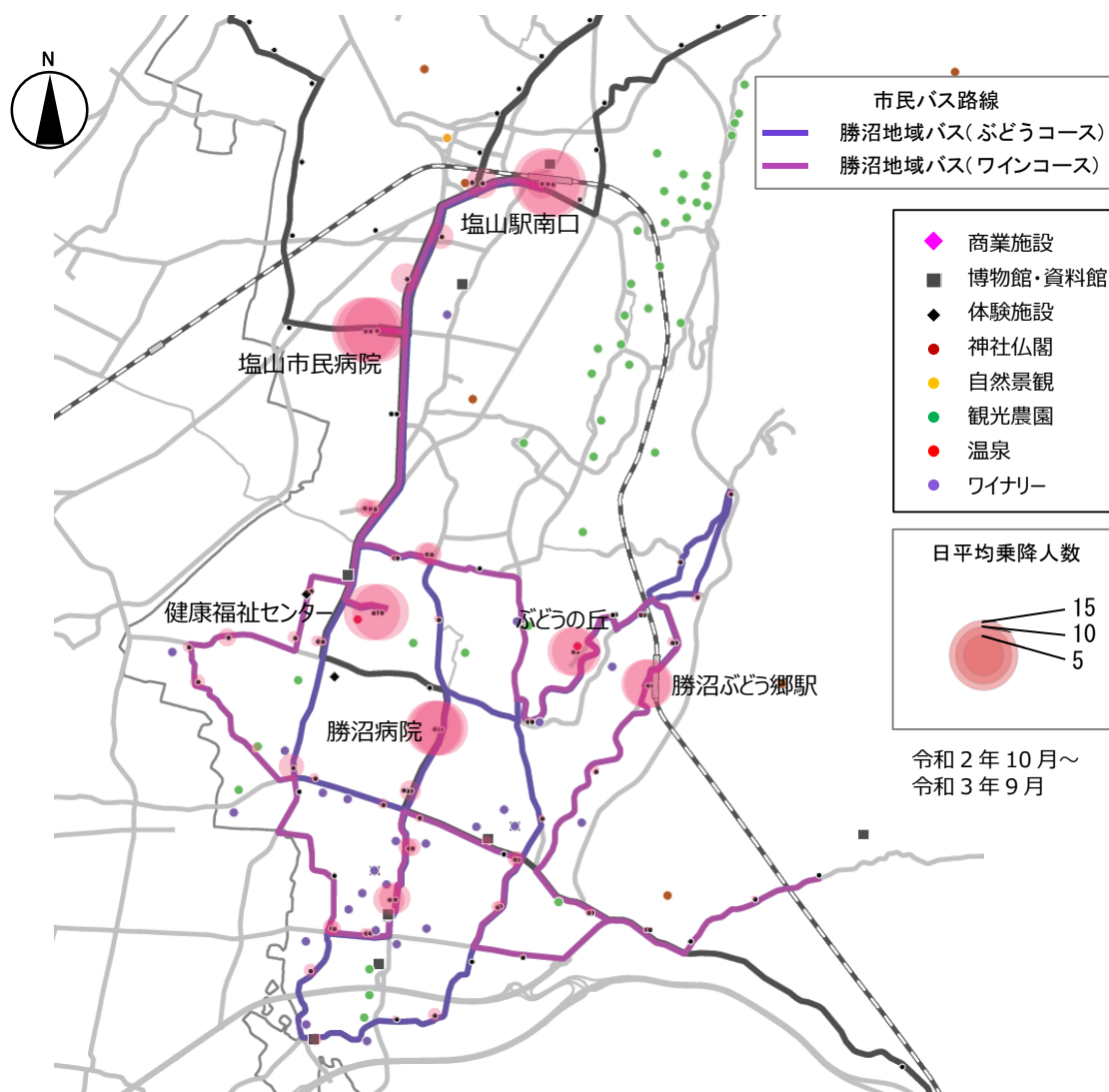


図 2-12 平日の日平均乗降人数

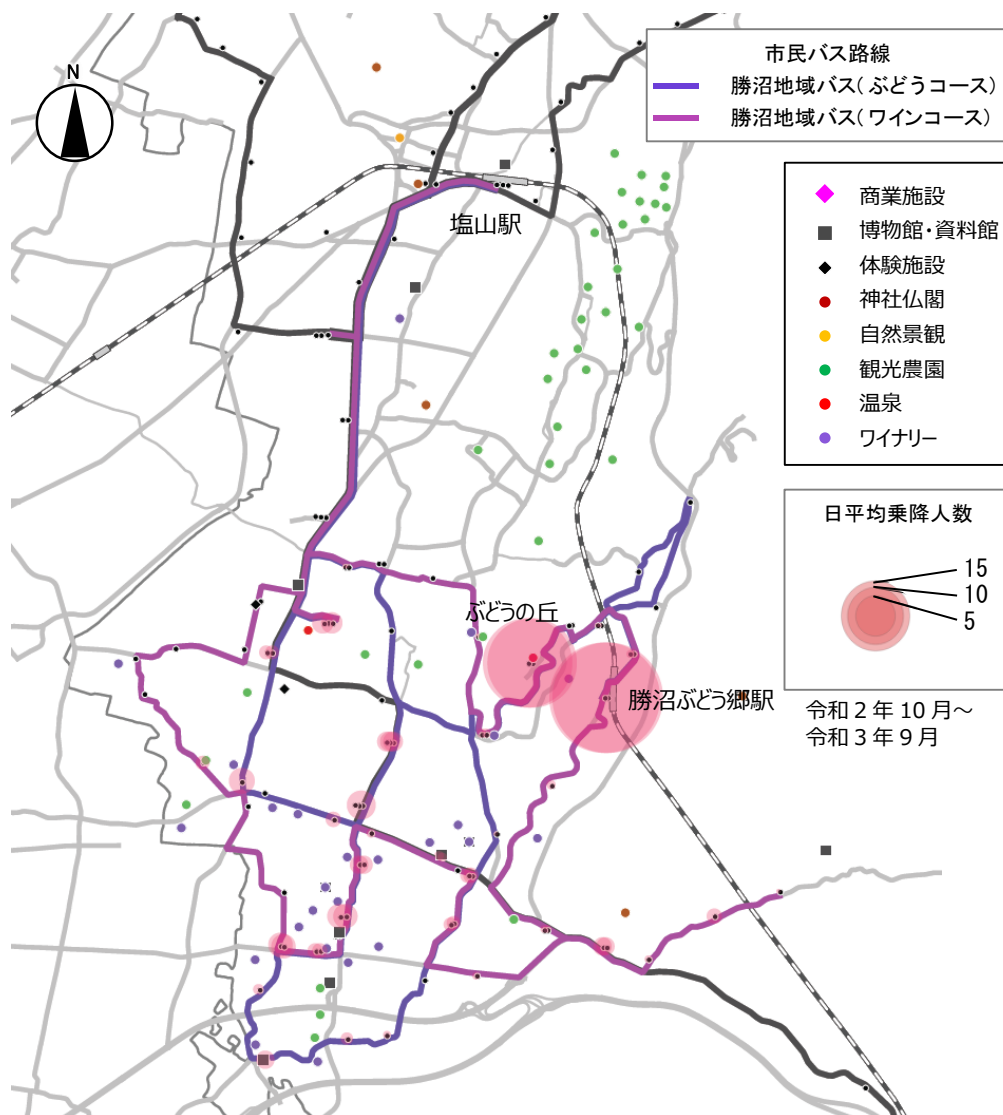


図 2-13 休日の日平均乗降人数

2) 甲州市縦断線のバス停利用状況

甲州市縦断線では、平日と休日の利用バス停にはあまり差が見られません。

平日は、甲斐大和駅や塩山市民病院、天目山温泉、塩山駅南口の利用が多く見られます。

休日も、利用者数は平日に比べて少ないものの、同様の乗降所の利用が多く見られます。

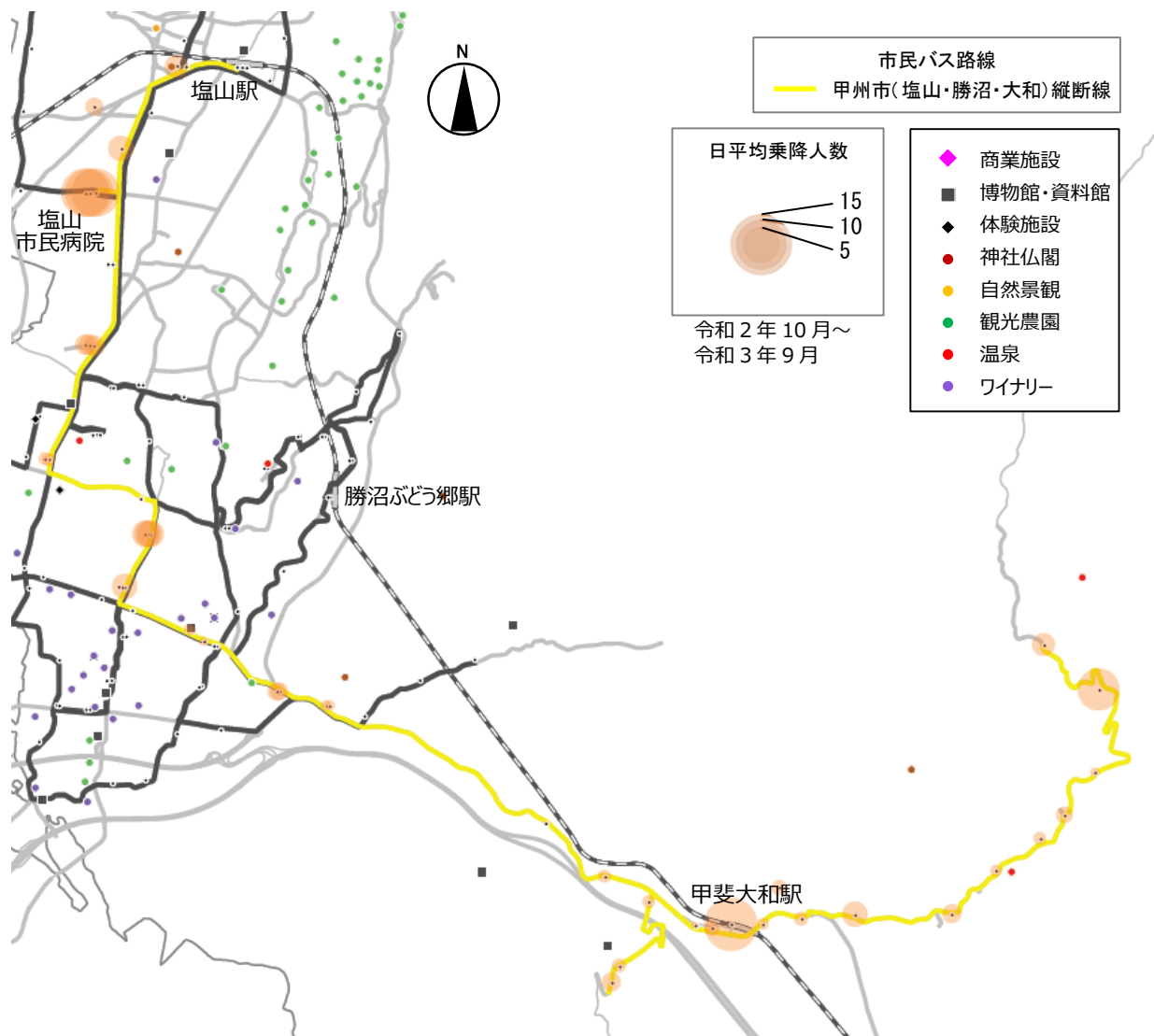


図 2-14 平日の日平均乗降人数

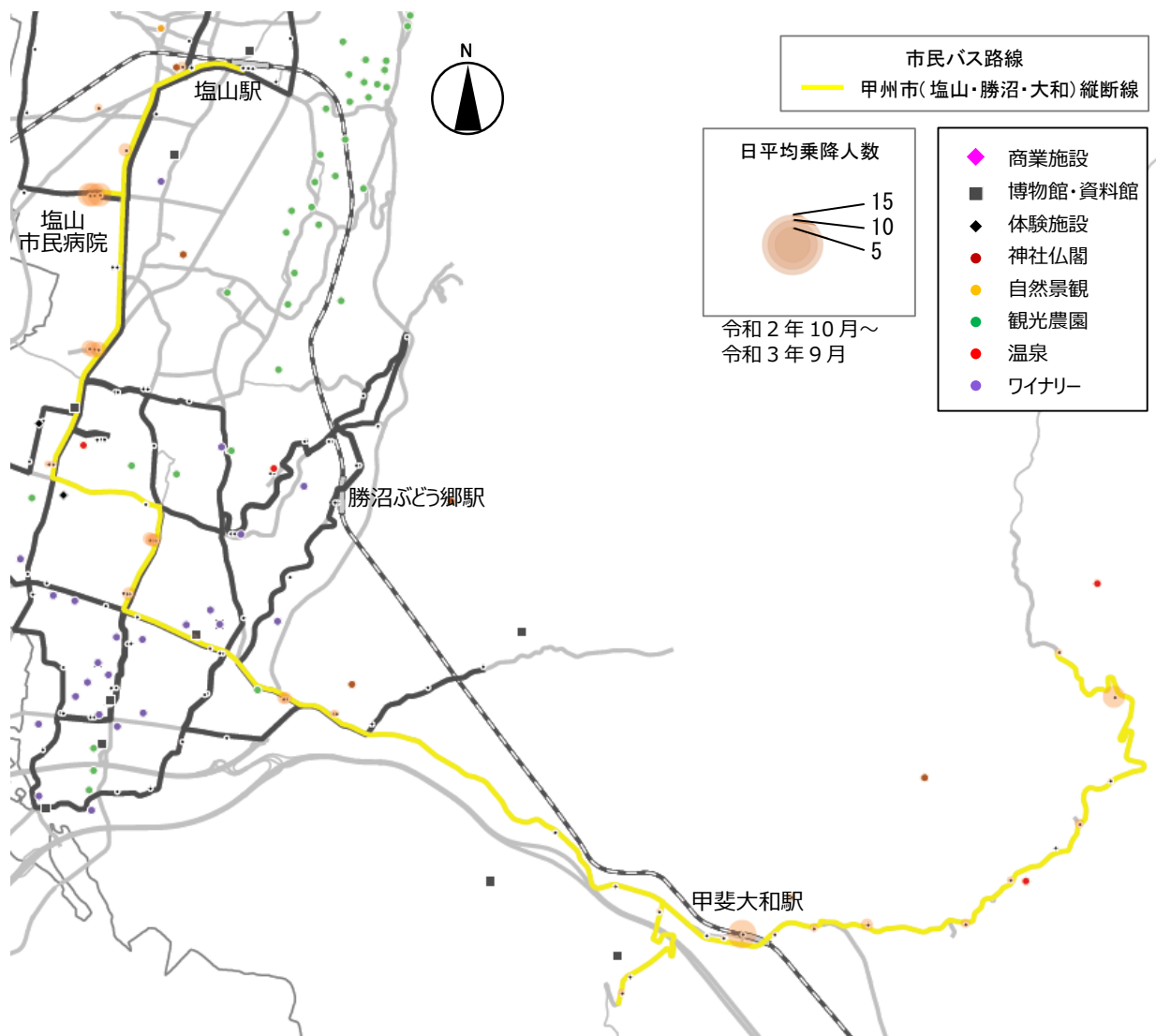


図 2-15 休日の日平均乗降人数

② 路線バスの利用状況

■ 年間利用者数の推移

路線バスの年間利用者数の推移は、年々減少傾向にあります。新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の利用者数は、平成30年度と比較すると4割程度減少しています。

高速バスの令和2年度の利用者数は、新型コロナウイルスの影響で運休や減便が発生したことなどが原因となり、令和元年度と比較すると、9割程度減少しています。

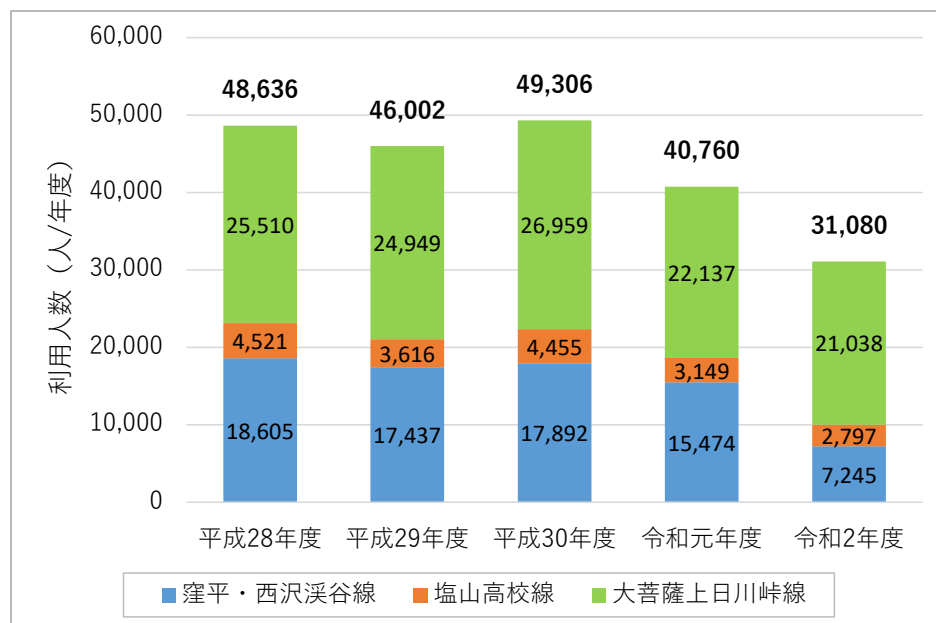


図 2-16 路線バスの利用状況推移

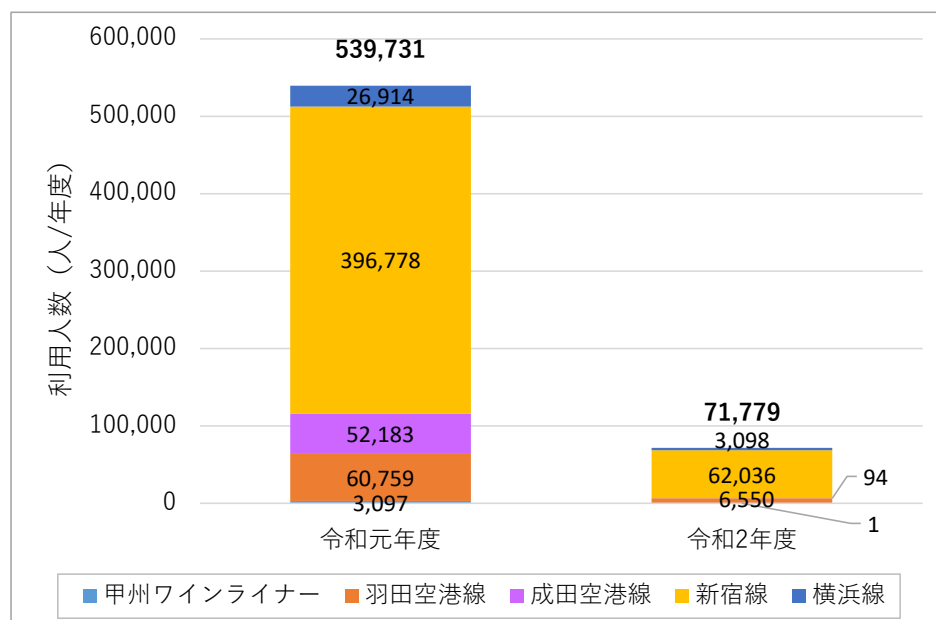


図 2-17 高速バスの利用状況推移

■ 1日平均利用者数

路線バスの1日あたりの平均利用者数は、大菩薩上日川峠線が最も多く、142人/日となっています。

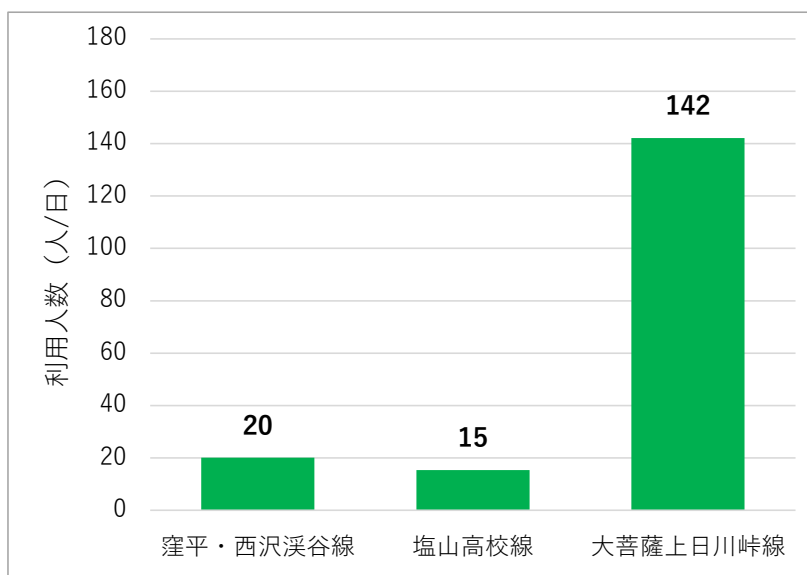


図 2-18 路線バスの利用状況（令和2年度）

■ 1日平均利用者数の推移

路線バスの1日あたりの平均利用者数の推移は、減少傾向となっています。新型コロナウイルスの影響を受け、令和元年以降の窪平・西沢溪谷線と大菩薩上日川峠線の利用者数の減少が大きくなっています。

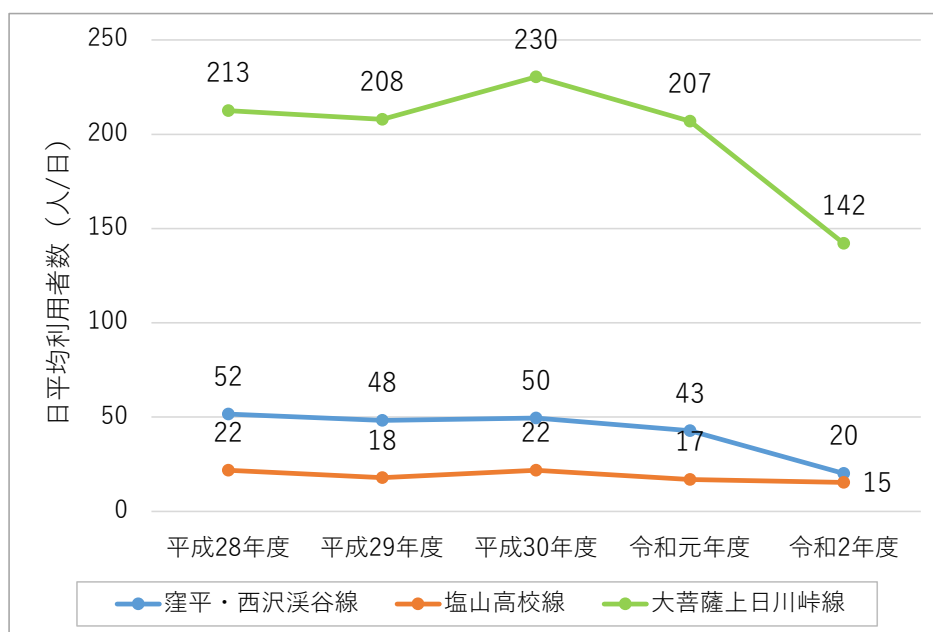


図 2-19 路線バスの利用者数推移

③ デマンドバスの利用状況

■ 年間利用者数の推移

デマンドバスの年間利用数の推移は、令和元年度まではほぼ横ばいですが、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度では、令和元年度と比較して2割程度減少しています。

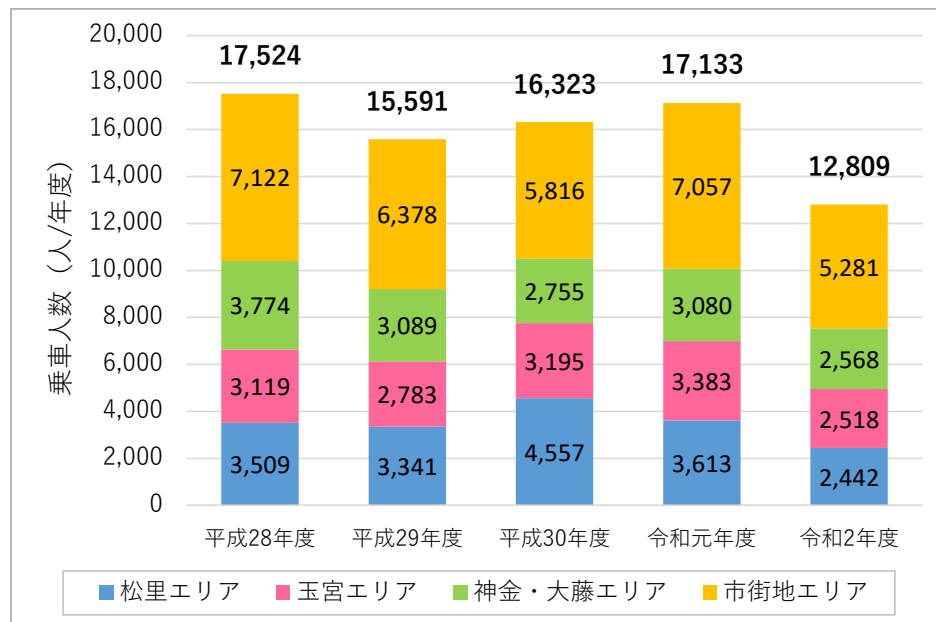


図 2-20 デマンドバスの利用状況推移

■ 1日平均利用者数の推移

デマンドバスの1日あたりの平均利用数の推移は、減少傾向となっています。松里エリアや市街地エリアでは、平成30年度や令和元年度での利用者増加が見られますが、全体を通してみると減少傾向となっています。

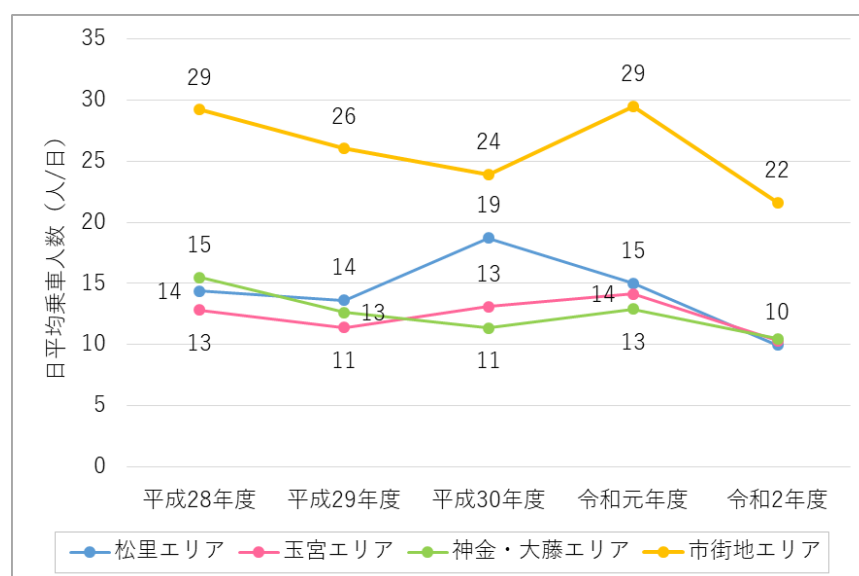


図 2-21 デマンドバスの利用者数推移

■ 乗り合い率の推移

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）の乗合率は他エリアより高くなっています。

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、市街地エリアに向けた移動など、長距離乗車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が高くなっています。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、乗合率が低い状況になっています。

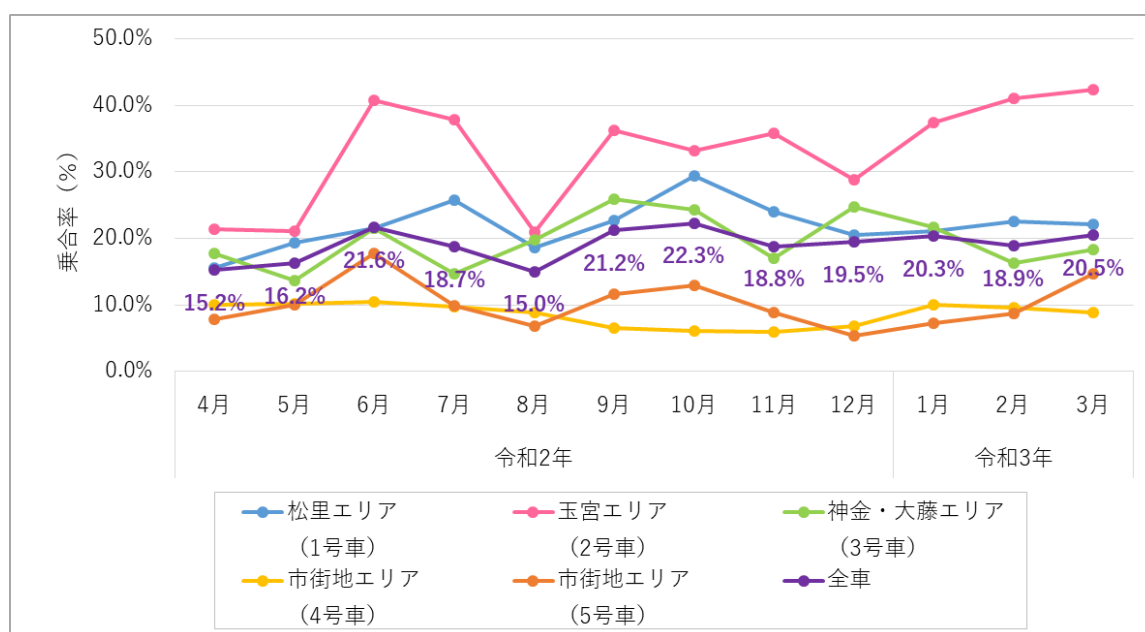


図 2-22 デマンドバスの乗合率推移

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。

(1) バス利用者アンケート調査概要

市民バスの見直しに向けて、調査員により、利用者にアンケートの聞き取り（ヒアリング）を実施しました。

アンケートの回答者は、64名でした。



① 年齢

- ・ 全年齢層から回答を得ているが、70歳以上の高齢者が56.2%（36名）と約6割を占めます。

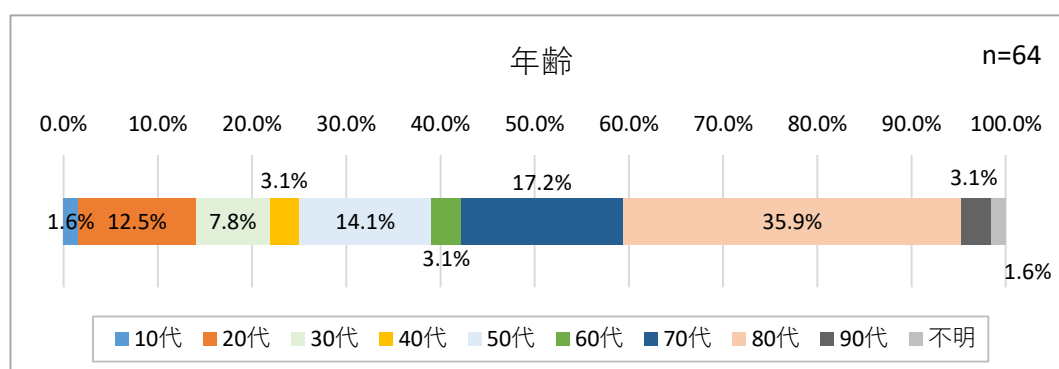


図 2-23 年齢

② 利用目的

- ・ 「その他の私用」が最も多く29.7%（19名）で、次に「通院」が18.8%（12名）、「通勤」「買い物」「観光」がそれぞれ14.1%（9名）でした。

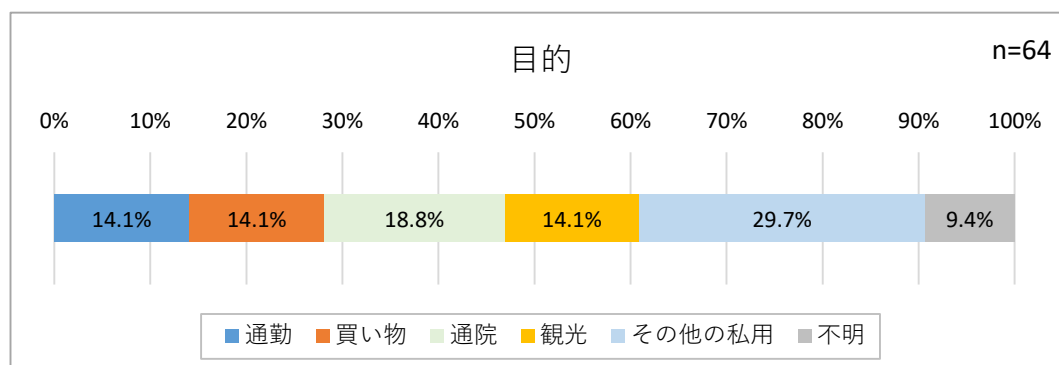


図 2-24 利用目的

③ 利用頻度

- ・ 週に数回（週に1～4日）」が最も多く 45.3%（29 名）で、次に「ほぼ毎日（週に5～7日）」が 20.3%（13 名）でした。

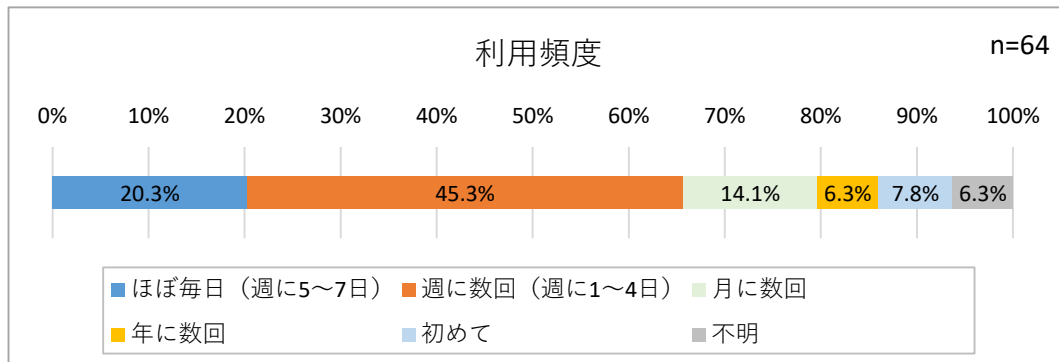


図 2-25 利用頻度

④ 満足度

- ・ 市民バスに「満足」と回答した方が、78.1%（50 名）を占め、「不満」と回答した方はいませんでした。

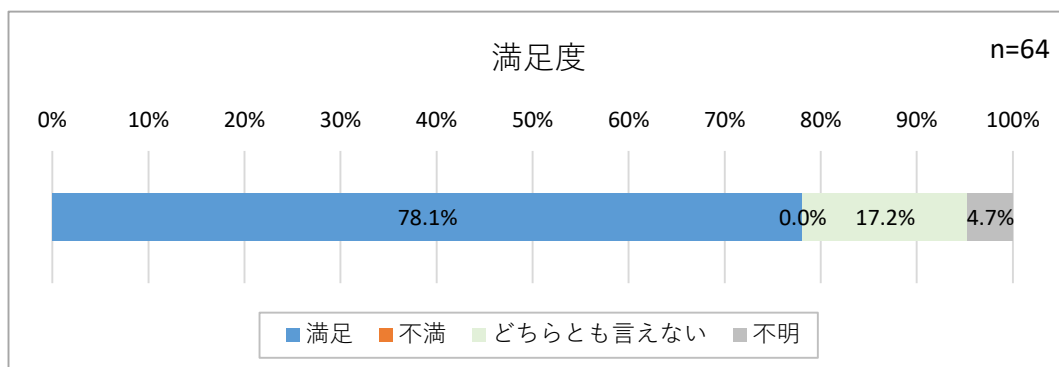


図 2-26 満足度

(2) 玉宮地区公共交通アンケート調査

玉宮地区の公共交通（玉宮線、デマンドバス）の利用者数が他地区に比べ少ないことから、玉宮地区の区長及び区長代理を対象に、利用状況の推移の説明、またアンケート調査実施に向けた協力の依頼、アンケート内容の協議を実施しました。



協議を踏まえ、運行内容の見直しに向けた課題やニーズを把握するためアンケート調査を実施しました。

アンケート調査は、世帯配布とし、アンケート用紙に最大5名までの家族等が記入できるもので実施しました。配布回収状況は、以下のとおりでした。

- ・ 配布数：275 世帯
- ・ 回収数：227 世帯（回収率 82.5%）
- ・ 回答者数：429 名
- ・ 有効サンプル数：424 名

（回答者のうち、個人属性以外の設問に1問も回答されていない5名を除外）

① 住まいの地区

- ・ 各地区の人口構成比と同様の構成で回答を得ており、地区の偏りはありませんでした。
- ・ どの地区も、65 歳以上の方の回答が約半数を占めます。

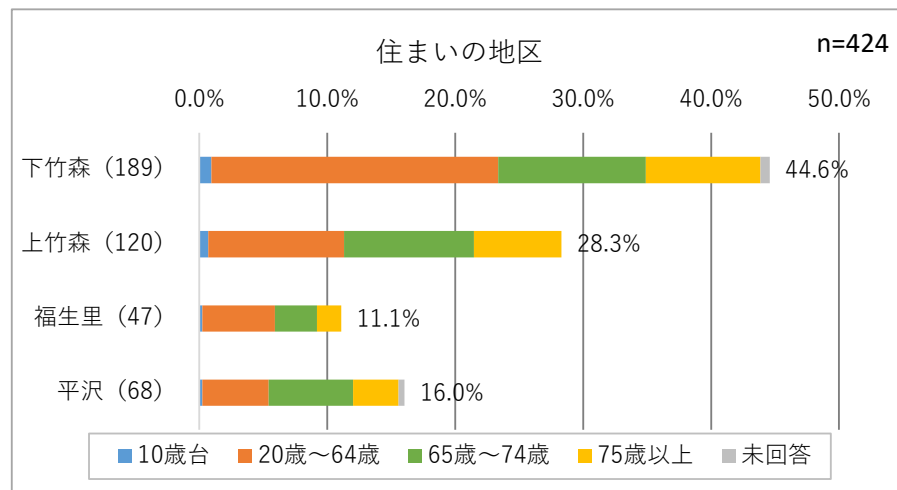


図 2-27 回答者の住まいの地区

② 年齢

- ・ 全世代から回答を得ており、75 歳以上が最も多く 21.2% (90 名) を占めます。
- ・ 65 歳以上の高齢者は、約 53%を占めることから半数は高齢者の意見でした。

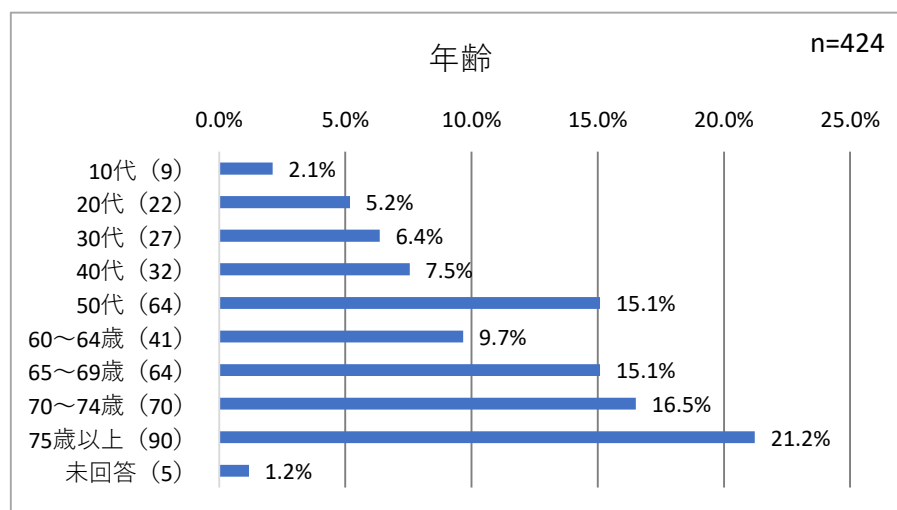


図 2-28 回答者の年齢

③ 市民バスの利用状況

- ・ 「全く利用したことがない」の市民バス非利用者は、66.3%（281名）で最も多くを占めます。
- ・ 「現在使用している」の市民バス利用者は、5.2%（22名）と少数でした。
- ・ 「以前使用していた、利用したことがある」の市民バス利用経験者は、21.0%（89名）でした。
- ・ 「現在使用している」「以前使用していた、利用したことがある」の市民バスを使用したことがある利用経験者は、26.2%（111名）でした。

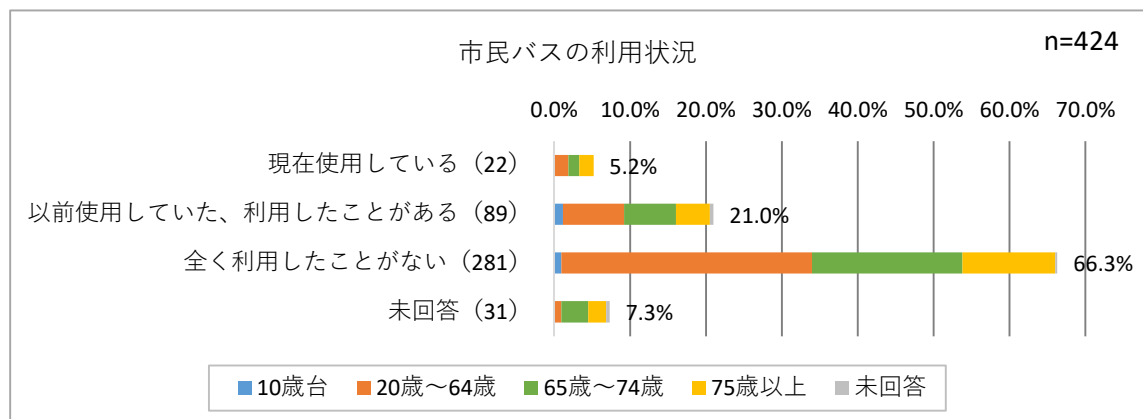


図 2-29 市民バスの利用状況

④ デマンドバスの利用状況

- ・ 「全く利用したことがない」のデマンドバス非利用者は82.3%（349名）と大半を占めます。
- ・ 「現在使用している」のデマンドバス利用者は3.5%（15名）と少数でした。
- ・ 「以前使用していた、利用したことがある」のデマンドバス利用経験者は5.0%（21名）でした。
- ・ 「現在使用している」「以前使用していた、利用したことがある」のデマンドバスを使用したことがある利用経験者は、8.5%（36名）でした。

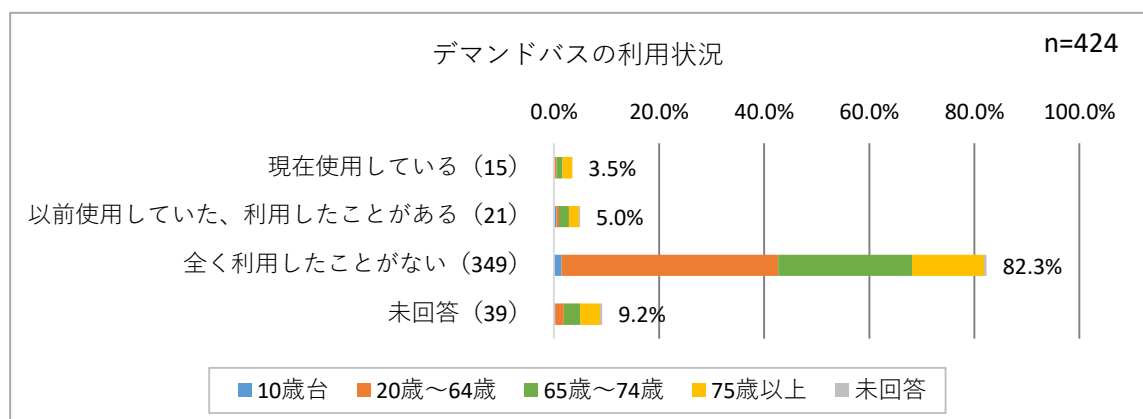


図 2-30 デマンドバスの利用状況

⑤ 市民バスについて感じる事（複数回答）

- ・ 「他の交通手段が便利で使う必要がない」が48.3%（205名）で最も多くを占めます。
- ・ 次に、「運行本数が少ない」が16.7%（71名）、「利用したい時間・曜日に走っていない」が10.1%（43名）でした。

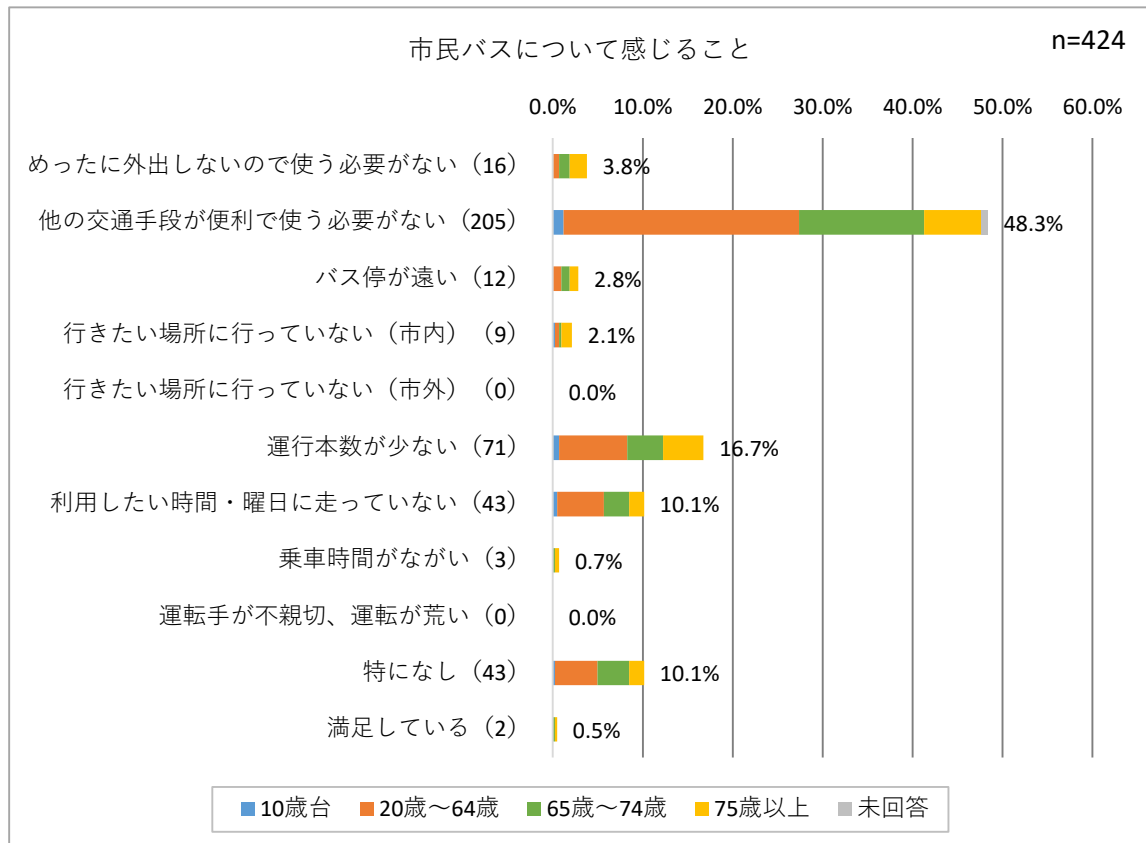


図 2-31 市民バスについて感じる事

⑥ デマンドバスについて感じる事（複数回答）

- ・ 「他の交通手段が便利で使う必要がない」が33.3%（141名）で最も多くを占めます。
- ・ 次に、「予約が面倒」が13.2%（56名）、「利用登録が面倒」が7.1%（30名）の順でした。

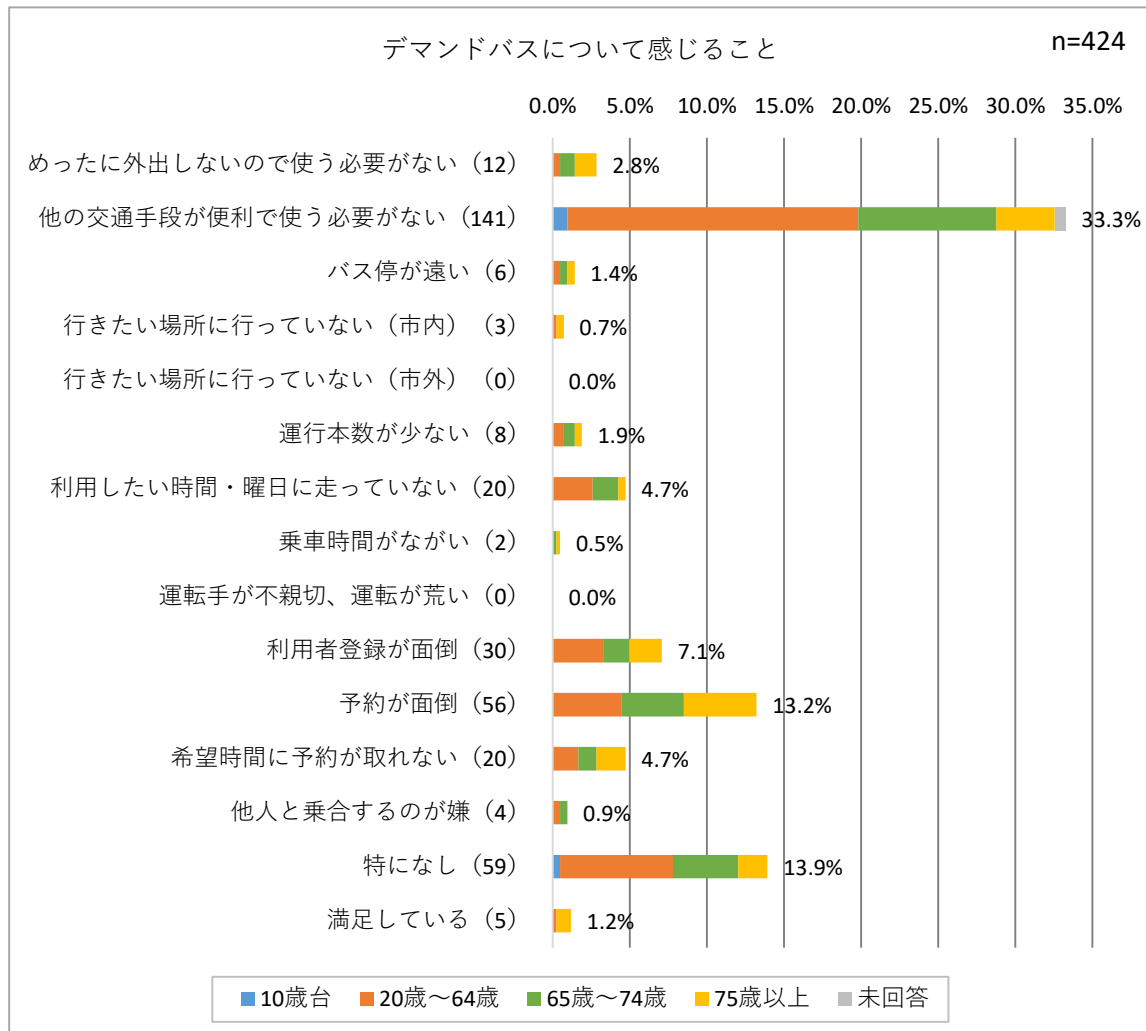


図 2-32 デマンドバスについて感じる事

⑦ 将来利用する移動手段（5年後）

- ・ 5年後も「自動車（自分で運転）」で移動する方が 55.9%（237 名）で最も多くを占めます。

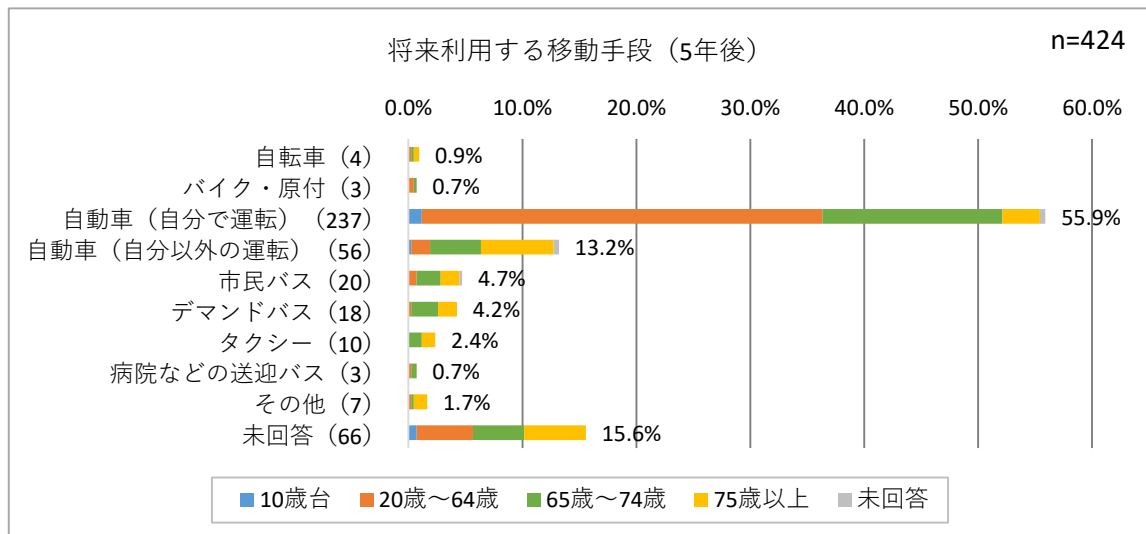


図 2-33 将来利用する移動手段（5 年後）

⑧ 将来利用する移動手段（5 年後以降）

- ・ 5 年後以降も「自動車（自分で運転）」で移動する方が 42.7%（181 名）で最も多くを占めます。

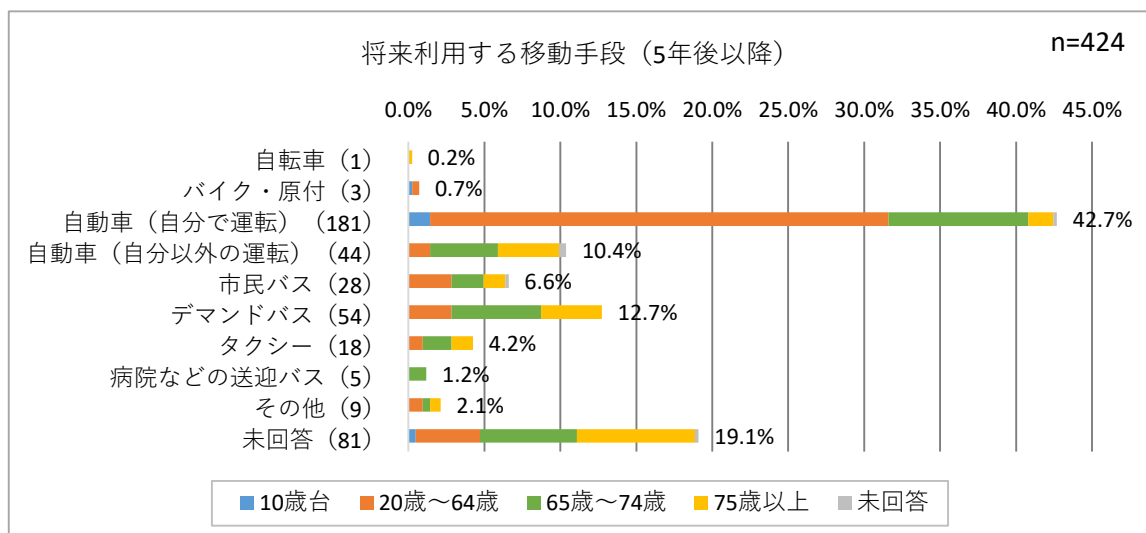


図 2-34 将来利用する移動手段（5 年後以降）

⑨ 免許返納の意向

- ・ 「わからない」「未回答」を除くと、「返納する気は全くない」が21.7%（92名）と最も多く、「将来、免許を返納するつもり（5年後、10年後）」は、9.9%（42名）と約1割でした。

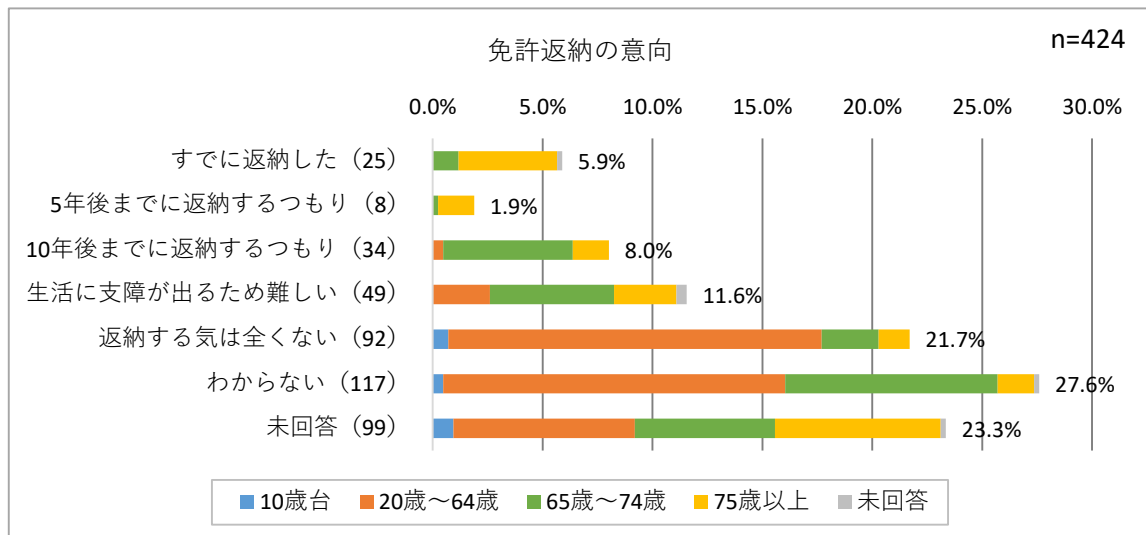


図 2-35 免許返納の意向

2-4. 前計画の検証結果

(1) 前計画の概要

「甲州市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）」で掲げた計画期間、基本方針、計画目標、目標達成に向けた事業は、以下のとおりです。

■計画期間

- ・ 5 年間（平成 28 年度～平成 32 年度）

■基本方針

- ・ 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
- ・ 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

■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
- ・ 目標 3：観光二次交通の整備

■目標達成に向けた事業

- ・ 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

(2) 前計画の検証結果

平成 28 年 3 月に策定した「甲州市地域公共交通網形成計画」に基づく、3 つの事業における目標値の達成状況について整理します。事業 1 の乗合率は目標値の半分程度と下回り、事業 2 および事業 3 の利用者数は、概ね目標値を上回り達成しています。

表 2-3 前計画の検証結果

	前計画策定時の 事業内容	実施状況	指標	目標値と実績値	目標値の 達成状況
事業1 デマンド バスの運 行効率化	・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（必要に応じ運行エリアの見直し） ・運行方法の変更に伴う市民への広報・PR 活動	・玉宮エリアのみ定時運行を実施 ・高齢者運転免許証自主返納支援事業	乗合率	【目標値】 40% 【実績値】 21%	【未達成】
事業2 ぶどうコ ース・ワ インコー スの見直 し	・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への見直し ・運行方法の変更に伴い市民への広報・PR 活動	・塩山駅までのルートの確保をはじめとした、コースの見直し（重複区間は残存） ・市民バス時刻表『バスナビ』配布	利用者数	【目標値】 55 人/日 【実績値】 H31:60 人/日 (R2:38 人/日)	【達成】
事業3 観光周遊 バスの導 入	・勝沼周遊バスの効率的な運行に向けたバス事業者との調整	・観光シーズンにおける勝沼周遊バスの導入を実施	利用者数	【目標値】 1,500 人 【実績値】 H31:4,143 人 (R2:1,075 人)	【達成】

2-5. 地域公共交通における問題点・課題

公共交通の現況や市民ニーズ、まちづくりの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

■ 地域全体を見渡した公共交通サービスの持続可能な提供の確保

- ・本市では、高速バス、路線バス、市民バス、デマンドバス及びタクシーの既存公共交通サービスに加え、送迎バスなどの輸送資源が運行していますが、人口減少や自家用車依存、コロナ禍の外出自粛等により公共交通の利用者数は減少し、公共交通事業は厳しい状況にあります。また、今後、高齢化の進展に伴い公共交通を利用する交通弱者の増加が予想され、これら交通弱者の移動手段の確保・維持は一層、重要になってきます。
- ・このため、地域にとって望ましい公共交通サービスの確保・維持を実現できるよう、これら地域の様々な輸送資源を最大限に活用・連携することが必要です。

■ 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

- ・まちづくりの方針では、市街地及び各拠点間を結ぶ交通として、塩山都市拠点から市民生活拠点、勝沼地区拠点及び大和地区拠点までの公共交通の利便性を向上させ、通勤、通学、買物及び通院など住民の日常生活を支えることを目指しています。
- ・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の公共交通の利便性向上が必要です。

■ 住民の協力を含む関係者の連携

- ・市民バスは、地区に1台など限られた車両により運行しているため、数時間に1本など必ずしも利用しやすいサービス水準とはなっていません。また、運行本数などのサービス水準を高めることにも限界があります。
- ・このため、地区に割り当てられた輸送資源がより地域住民にとって便利なサービスとなるように住民や自治会等と改善ニーズについて意見を収集・集約するなど連携していくことが必要です。

(2) 公共交通の現況及び市民ニーズ

■ 塩山地域：地域住民ニーズに応じた運行内容の見直し

- ・市民バス及びデマンドバスの利用者数は年々、減少しており、特に玉宮線（市民バス）の利用者数が低迷しています。
- ・市民バスは「運行本数が少ない」との不満が多く見られます。
- ・デマンドバスは「予約が面倒」との不満が多く見られます。また、運行開始から約10年経過し、利用方法を知らない方が増えていると想定されます。
- ・このため、玉宮地区の市民バス及びデマンドバスについて地域住民の意見に応じた運行内容に見直すとともに、デマンドバス利用方法の周知や利用促進が必要です。

■ 勝沼地域：ターゲットを明確にした運行内容の見直し

- ・勝沼地域バス（ぶどうコース、ワインコース）は、“市民”と“観光客”を利用対象者とし、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などから、利用が伸び悩んでいます。
- ・休日は、「勝沼ぶどう郷駅」「ぶどうの丘」の観光利用が多い状況です。その中で休日の運行経路も住民の利用を想定し勝沼地域を隈なく回っており、利用されていないバス停もあります。
- ・このため、住民利用（平日）、観光利用（休日）の利用状況に応じ、ターゲットを絞って効率的に運行ダイヤや経路を見直していく必要があります。

■ 大和地域：他路線等と連携した縦断線の見直し

- ・縦断線は、これまで通学利用により朝夕の時間帯を固定せざるを得ませんでしたが、中学校の統合に伴い、通学利用を確保する必要がなくなりました。そのため、利用者ニーズによる縦断線の運行の見直しが可能な状況です。
- ・縦断線の見直しにおいては、市民バスの中で運行距離が最も長いため、ニーズの高い施設への直行性を確保しつつ、他の交通機関とのダイヤ接続も考慮する必要があります。

第3章 甲州市地域公共交通計画

甲州市の現況や課題、まちづくり計画等を踏まえ、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

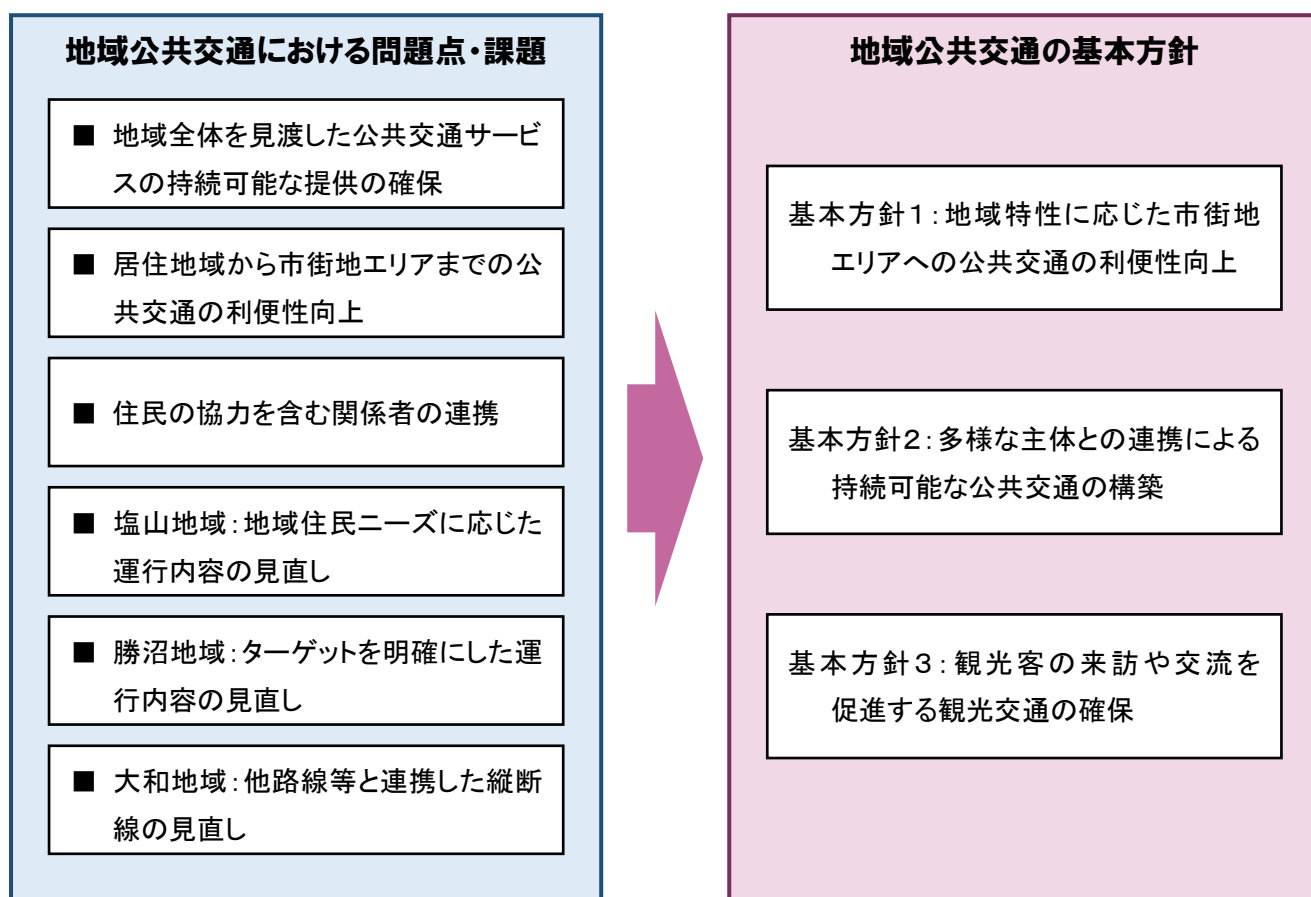
甲州市全域

3-2. 計画期間

5年間（令和4年度～令和8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 : 多様な主体との連携による持続可能な公共交通の構築

- ・ 公共交通事業は、人口減少や新型コロナウイルスの感染症の拡大、過度な自家用車依存などから利用者数は減少し厳しい状況です。従来の行政と交通事業者に加え、地域住民や自治会、社会福祉協議会、教育委員会（スクールバス）などの多様な主体と連携し持続可能な地域全体の公共交通ネットワークを構築していきます。

(3) 基本方針 3 : 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の移動利便性を高め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積する市街地エリア（塩山）までの公共交通の利便性の向上を図っていきます。
- ・ はじめに利用者数が低迷している玉宮地区の市民バス及びデマンドバスから住民ニーズに基づく利便性の向上を図っていきます。

(2) 目標 2 : 生活密着型の公共交通の確立

- ・ 高齢化の進展を踏まえ、主に高齢者の買物や通院などの日常生活を支える公共交通の充実を図っていきます。

(3) 目標 3 : 観光二次交通の整備

- ・ 鉄道等を利用して来訪する観光客の市内の移動手段を確保するため、観光二次交通の強化を図っていきます。

3-5. 目標達成に向けた事業

地域公共交通における各路線の位置付け・役割を明確にした上、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。

表 3-1 各路線の位置付け・役割

各路線の位置付け			主な役割	備 考
広域交通	幹線交通	高速バス	・交通結節点（高速バス停留所のIC等）を起点に都心とのアクセスを担う広域交通の路線 ・ビジネス・観光などの目的に対応	－
地域交通 観光交通		路線バス 観光バス	・鉄道駅や主要な公共施設、観光施設などを結ぶ地域交通・観光交通の路線 ・通勤・通学・買い物・観光などの多様な目的利用に対応	
地域交通 観光交通	支線交通	市民バス	・路線バスではカバーできないエリアを補完し、市民生活を支える地域交通の路線（一部は観光交通の役割を担う） ・通勤・通学・買い物・通院・観光などの多様な目的に対応	バス運行対策費補助金（山梨県補助金）
地域交通		デマンドバス	・路線バスおよび市民バスではカバーできないエリアを補完し、市民生活を支える地域交通の路線 ・通勤・通学・買い物・通院などの多様な目的に対応	地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

<目標達成に向けた3事業>

- ・事業1：「玉宮地区の公共交通改善に向けた見直し・再周知」
- ・事業2：「勝沼・大和地域の住民ニーズに応える運行ダイヤ・経路見直し検討」
- ・事業3：「観光二次交通の整備調整」

3-6. 事業内容

■ 事業1：「玉宮地区の公共交通改善に向けた見直し・再周知」

(1) 現状

① 地域の現状

- ・玉宮地区の人口は、塩山地域の他地区に比べ少ない状況です。
- ・勝沼大和地域の他地区においても同程度の人口はある一方で、玉宮地区には市民バスとデマンドバスの両方が運行しています。
- ・デマンドバスは、市民バス等の運行ではカバーできない公共交通不便地域の解消のため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、運行を維持しています。



市民バス車両



デマンドバス車両

② 市民バスの利用状況からみる地域の現状

- ・玉宮線の利用者数は、市民バス全体の3%ほどで1日平均5人/日と少ない状況です。
- ・玉宮線の利用者が少ないことの原因には、人口の少なさが挙げられますが、運行本数の少なさも原因の一つと考えられます。
- ・地形的にバスの運行経路は単路線の折り返しルートとなり循環型のルートが構築できないため、他地域を運行する路線との連結や乗り換えなどは望めず、運行増便が見込めない状況です。
- ・また、バス停までの道が勾配になっているため、市民バスの運行経路の沿線から外れた住民は利用しにくい状況です。

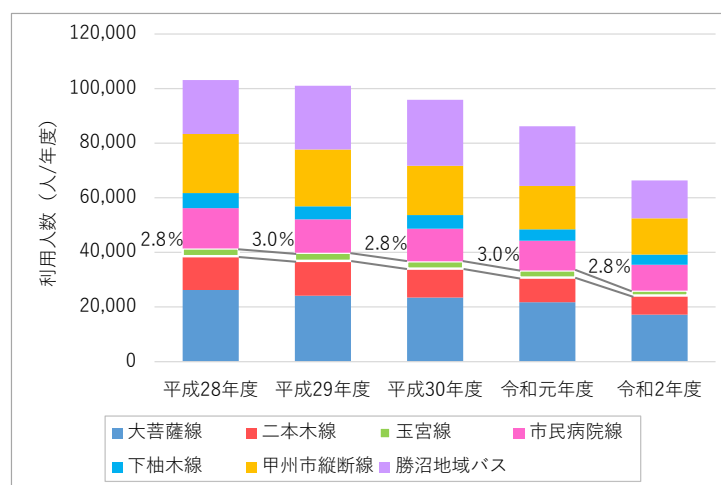


図 3-1 市民バスの利用状況推移

③ デマンドバスの利用状況からみる地域の現状

- ・玉宮地区を運行するデマンドバス（2号車）の乗合率は他地域と比べ最も高い状況です。
 - ・玉宮地区で唯一運行しているセミデマンドバスが高い乗合率の一因となっていると考えています。
 - ・乗合率が高く効率的な運行ができている一方で、利用者数は他地区と同程度と利用者が多い状況ではありません。
 - ・セミデマンドバスは、市民バスとほぼ同一の経路を運行しているため、最寄りの停留所から運行経路外れた利用者にとっては利便性が薄く、むしろ自由度の高い予約可能時間を圧迫しているといった不便な一面があり、セミデマンドバスの利用者数が伸び悩んでいる要因と考えています。
 - ・また、デマンドバスは運行開始から10年が経過し、高齢化に伴い新たに交通弱者に位置付けられる人が増加しています。
 - ・これら新たな交通弱者については、デマンドバスの使い方を改めて知る機会が少なく、デマンドバスの使い方を知らない人もいと推測されます。
 - ・デマンドバスの利用を見込められる交通弱者が増えているものの、セミデマンドバスの不便性、また使い方の未周知により利用者数が減少していると考えています。
- 勾配の多い玉宮地区においてデマンドバスは、自宅近くに停留所があり、交通弱者にとって利用しやすいサービスです。玉宮地区の公共交通利用者数の課題解決には、現状のデマンドバスの見直しが必要と考えます。

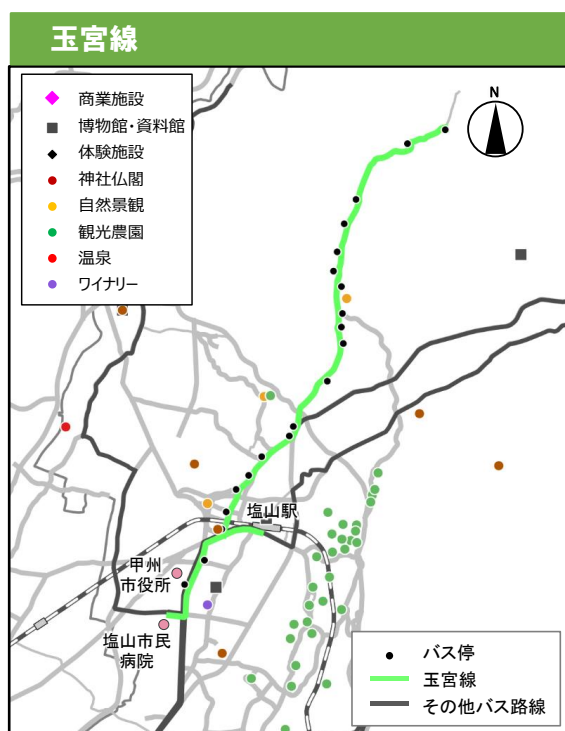


図 3-2 玉宮線の運行経路

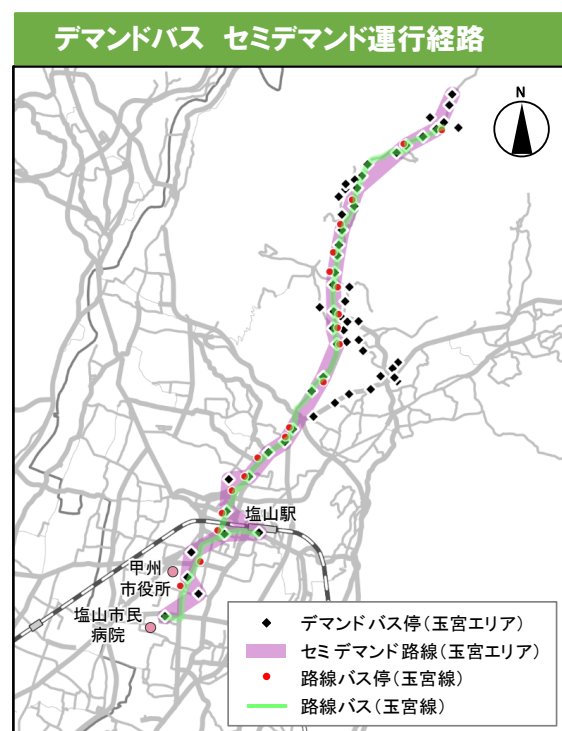


図 3-3 セミデマンド運行経路

(2) 地域住民の意見集約

① バス利用者アンケート調査

玉宮線の主な意見は、以下のとおりです。

- ・「自宅からバス停が近くて使いやすい」
- ・「普段から使っているので運行をなくさないでほしい」
- ・「市民バスの運行便がない時間帯ではデマンドバスを利用している」

② 地元区長及び区長代理を対象にした説明会

市民バスの利用状況の説明やアンケート調査実施に向けた協力の依頼、アンケート内容の協議を実施しました。協議の中での主な意見は、以下のとおりです。

- ・日常生活の移動手段は車がほとんどであり、車を手放すこと（免許返納）が難しい。
- ・デマンドバスの利用方法及びセミデマンドバスの存在を知らない。
- ・免許返納したらデマンドバスを使いたいのでそれまで残してもらいたい。

③ 玉宮地区公共交通アンケート調査

「デマンドバスについて感じること」について、デマンドバスの利用状況から使ったことがない人の不満な意見は、以下のとおりです。

- ・予約が面倒
- ・利用者登録が面倒
- ・利用方法がわからない

デマンドバスの利用状況から使ったことがある人の不満な意見は、以下のとおりです。

- ・予約が面倒
- ・希望時間に予約が取れない

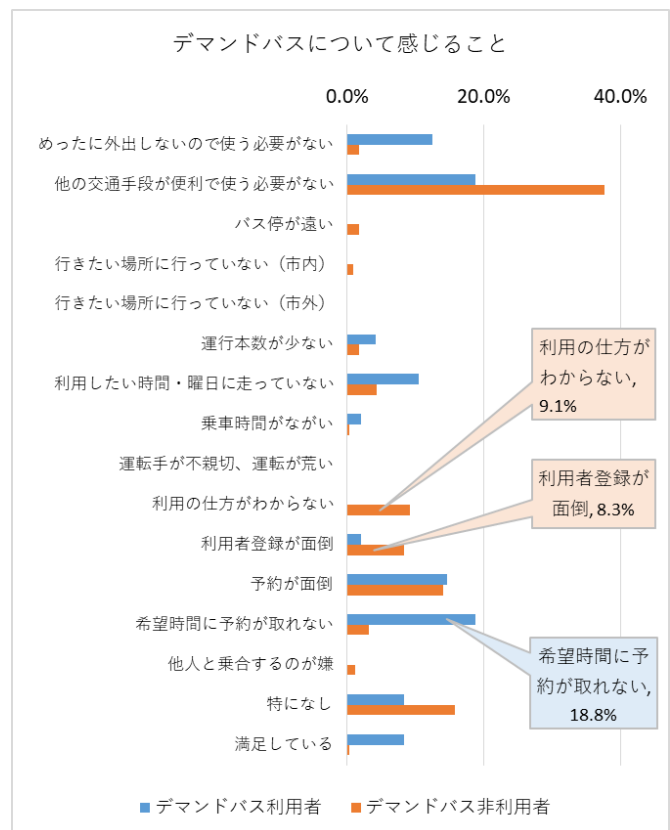


図 3-4 デマンドバスについて感じること

- 玉宮線及びデマンドバスの利用者数の増加のために「バス停・停留所の立地環境」「利用方法がわからない」「予約が面倒」などの利用しない理由を集約し、改善していく必要があります。

(3) 改善点

① デマンドバスの利用者に対して

- ・予約の面倒さ
- ・セミデマンドバスの利用者意向や有効性を踏まえた改善

② デマンドバスの非利用者に対して

- ・予約の面倒さ
- ・利用方法の再周知
- ・デマンドバスを利用しない理由の集約
- ・停留所の設置希望など、乗りやすい環境の調査

③ 玉宮線・デマンドバス

- ・地域住民ニーズに基づく玉宮線およびデマンドバスの見直し

④ 利用促進・PR

- ・新たな利用者の獲得に向けた玉宮線およびデマンドバスの利用促進・PR

(4) 事業内容

- ・地域住民の意見集約や地元住民を対象にした公共交通の利用実態調査を実施し、地域の移動ニーズを精査
- ・意見に応じて、市民バス・デマンドバスの運行内容を見直し、利用が減少している市民バスおよびデマンドバスを地域との協議を踏まえたうえで、持続可能な運行へ再構築
- ・新たな利用者の獲得を目指し、デマンドバスの再周知やPR等の利用促進を実施
- ・デマンドバスは、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な運行を確保維持

■ 事業2：「勝沼・大和地域の住民ニーズに応える運行ダイヤ・経路見直し検討」

(1) 現状

① 勝沼地域（勝沼地域バス）の現状

- ・勝沼地域バスは、運行経路が長く、行き先によっては時間がかかっています。
- ・観光振興計画から、市民の足と観光の足の確保が求められています。
- ・平日と土日祝で運行ダイヤ・経路を分け、平日は市民の足として、塩山駅、市民病院へ発着しています。
- ・土日祝は観光の足として、塩山駅、市民病院への発着がなく、勝沼地域のみを循環しています。
- ・ぶどうコース、ワインコースに分けて勝沼地域の全地区を網羅しており、周遊＋塩山駅発着をする平日は運行経路が長く市民の足として利便性を損なっています。
- ・一方、観光利用を優先した土日祝の運行経路では、市民の足として利便性を損なっています。



勝沼地域バスの車両

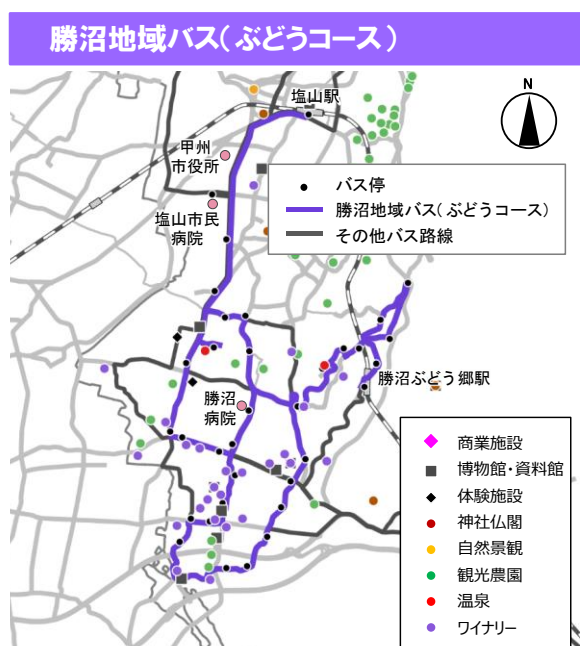


図 3-5 ぶどうコースの運行経路

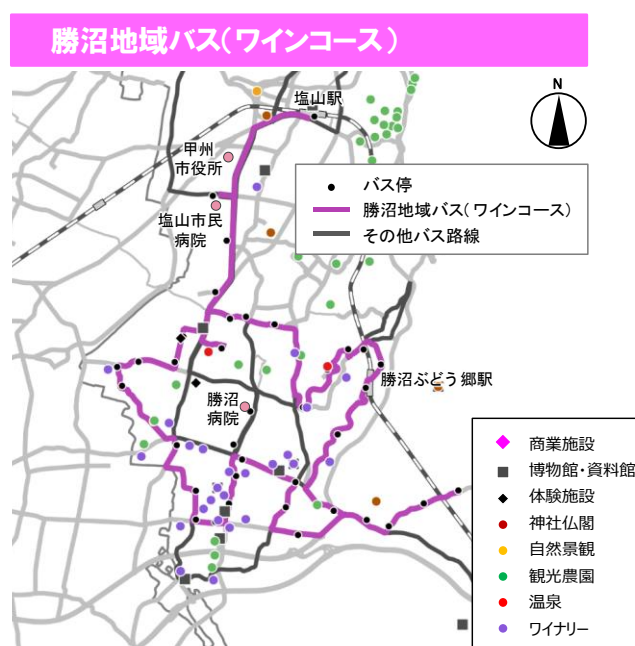


図 3-6 ワインコースの運行経路

平日	ぶどう1			ぶどう2			ワイン1			ワイン2		
塩山駅南口	—	9:58	16:09	8:03	—	—	—	11:14	15:52	8:10	14:28	—
塩山市民病院	—	10:06	16:17	8:11	12:50	—	—	11:22	16:00	8:18	14:36	—
勝沼健康福祉センター	6:57	10:15	16:26	8:21	12:59	—	6:55	11:31	16:09	8:33	14:46	—
勝沼病院	7:02	10:20	16:31	8:30	13:08	17:37	7:14	11:50	16:28	—	—	—
勝沼ぶどう郷駅	7:25	10:43	16:54	8:46	13:24	17:53	7:24	12:13	16:51	8:47	15:00	17:55
勝沼病院	7:40	10:58	17:09	9:09	13:47	18:16	—	—	—	9:09	15:23	—
勝沼健康福祉センター	7:49	11:07	17:18	9:14	13:52	18:21	7:36	12:25	17:03	9:29	15:42	18:23
塩山市民病院	7:57	11:16	—	9:23	14:01	—	7:45	12:34	—	9:38	15:51	—
塩山駅南口	8:04	11:23	—	9:30	14:08	—	7:53	—	—	9:46	15:59	—

図 3-7 ぶどうコース及びワインコースの運行ダイヤ

② 大和地域（甲州市縦断線）の現状

- ・ 甲州市縦断線は、大和中学校の通学時間に合わせて現状、運行ダイヤを設定しています。
 - ・ 今後、中学校の統合により通学時間を考慮する必要がなくなります。
 - ・ このため、甲州市縦断線の運行ダイヤについて市民の足として改善していく必要があります。
- 勝沼地域では観光客が、大和地域では通学が優先されており、市民の日常利用が優先されていない状況のため、市民の日常利用のために市民バスの見直しを図って行く必要があります。



図 3-8 甲州市縦断線の運行経路

	天目行き						
塩山駅南口	—	9:07	12:31	15:10	—	—	—
塩山市民病院	—	9:20	12:44	15:23	—	—	—
勝沼病院	—	9:35	12:59	15:38	—	—	—
共和	7:46	9:43	13:07	15:46	16:50	18:10	—
日影上	7:54	9:51	13:15	15:54	16:58	—	—
甲斐大和駅	8:00	9:57	13:21	16:00	17:06	18:30	—
やまと天目山温泉	—	10:08	13:32	16:11	17:17	18:41	—
天目(栖雲寺)	—	10:11	13:35	16:14	17:20	18:44	—

	塩山駅南口行き						
天目(栖雲寺)	7:22	—	10:25	13:36	16:22	17:30	18:45
やまと天目山温泉	7:24	—	10:27	13:38	16:24	17:32	18:47
甲斐大和駅	7:35	8:05	10:40	13:50	16:36	17:44	19:03
日影上	—	8:11	10:46	13:56	16:42	17:50	19:09
共和	—	8:18	10:53	14:03	16:49	17:57	19:16
勝沼病院	—	8:26	11:01	14:11	—	—	19:24
塩山市民病院	—	8:41	11:16	14:26	—	—	19:32
塩山駅南口	—	8:55	11:30	14:40	—	—	19:37

図 3-9 甲州市縦断線の運行ダイヤ

(2) 地域住民の意見集約

① バス利用者アンケート調査（勝沼地域バス）

勝沼地域バスの主な意見は、以下のとおりです。

- ・「ぐるぐるまわっているので時間がかかる」
- ・「本数をもっと増やしてほしい」

② バス利用者アンケート調査（甲州市縦断線）

甲州市縦断線の主な意見は、以下のとおりです。

- ・「市街地からの帰りの便が少ない」
- ・「塩山から帰る時間をもっと遅くしてほしい」

- 市民の日常利用において、塩山（市街地エリア）との往来について、運行ダイヤや経路の利便性向上が求められています。

(3) 改善点

① 勝沼地域バス

- ・ 地域循環および市街地までの運行経路・往来時間の見直し

② 甲州市縦断線

- ・ 市街地までの運行経路・往来時間の見直し

(4) 事業内容

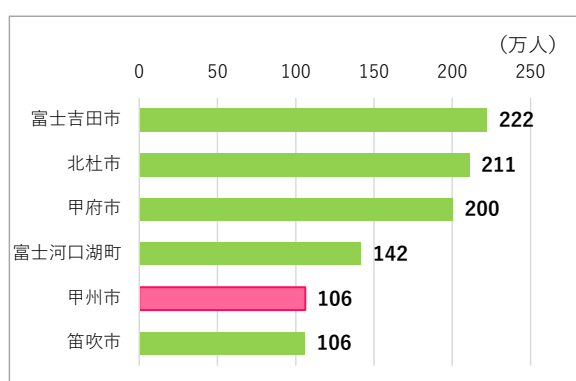
- ・ 地域住民の意見集約や地元住民を対象にした公共交通の利用実態調査を実施し、地域の移動ニーズを精査
- ・ 意見に応じて、地域循環および市街地往来時間の改善住民の移動ニーズに合わせて公共交通の運行ダイヤや経路を見直し、地域循環および市街地往来時間を改善
- ・ 本市における公共交通資源を総動員し、公共交通間の接続性見直しを検討

■ 事業3：「観光二次交通の整備調整」

(1) 現状

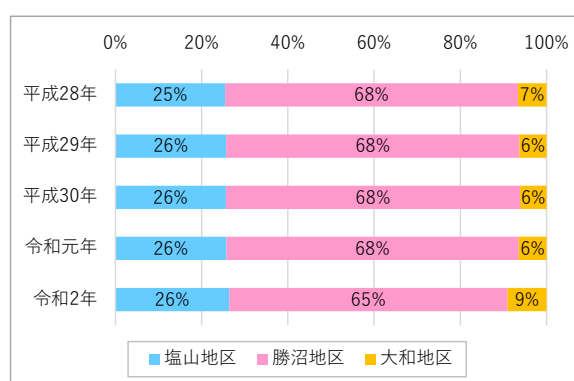
① 甲州市の観光入込客数

- ・令和2年度の山梨県内の観光入込客数のうち、甲州市は県内5番目に高い入込客数でした。
- ・地区別の観光客入込客数では、勝沼地区が約7割、塩山地区が約3割となっており、勝沼地区に観光客が集中している状況です。
- ・観光のアンケート調査では、甲州市について「甲州ワインの産地」「ももやぶどう等のフルーツの産地」のイメージを持つ回答者が多い結果でした。



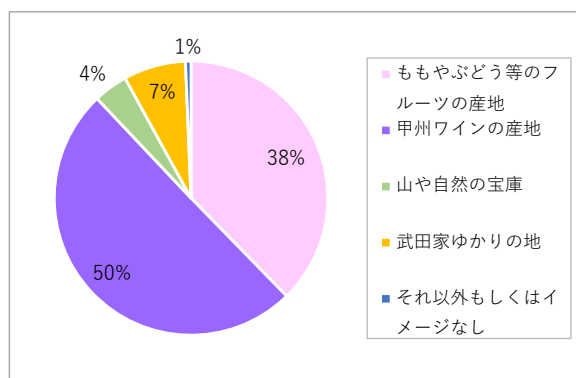
出典：令和2年山梨県観光客入込客統計報告書

図 3-10 山梨県市町村別観光客入込客数



出典：甲州市

図 3-11 地区別観光客入込客数



出典：第3次甲州市観光振興計画（令和2年3月）

図 3-12 甲州市のイメージ



図 3-13 甲州市観光パンフレット

② レンタサイクル「ぐるりん」の運行

- ・平成 28 年からレンタサイクル「ぐるりん」が運用開始されています。
- ・カード決済等が可能な電動アシスト自転車で、利用者も年々増加しています。
- ・登録機やスマートホンによる利用登録が可能です。また、市内 3 箇所（塩山駅、勝沼ぶどう郷駅、勝沼支所）の各サイクルポートで乗り捨てが可能です。



③ 甲州市への観光アクセス

- ・山梨県観光入込客統計調査結果によると、約 70%の観光客が自家用車で来訪しており、甲州市においても観光客の多くは自家用車で来訪されていると推測されます。
- ・自家用車による来訪の多さは、都内から 100 キロメートルと非常に近いアクセスしやすいことに要因があるとも考えられる一方で、市内の二次交通が充実していないことにも大きな要因があると考えられます。

(2) 改善点

① 二次交通の強化

- ・観光アクセスの 70%が自家用車利用、また若者世代の車離れの進行という状況を踏まえた二次交通の充実
- ・ワイナリー巡りにおける移動手段の確立

② 観光資源の面的活用と二次交通の連携

- ・甲州市観光振興計画で運用される、観光資源の面的活用や観光資源の発掘、滞在型や体験型の観光メニューの開発と連携した観光ルートの構築や P R 等

(3) 事業内容

- ・観光ニーズに応じた運行に向けてバス事業者と調整・連携
- ・本市の公共交通の内容を誰もがわかりやすく周知するために、乗り継ぎや路線図など公共交通に関する情報を発信
- ・観光資源の面的活用と連携した二次交通の情報発信・P R
(二次交通による観光拠点のアクセスを含めた、周遊観光のモデルルートの提案 等)

3-7. 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

(1) 評価指標及び目標値

計画の達成状況を評価するため、現況値を参考に各事業の目標値を以下のとおり設定します。

事業	評価指標	現況値	目標値
事業1: 玉宮地区の公共交通改善 に向けた見直し・再周知	玉宮線の利用者数	5 人/日 (ピーク 8 人/日)	10 人/日
	デマンドバス(玉宮エリア) の利用者数	10 人/日 (ピーク 14 人/日)	17 人/日
	市民バス全体の収支率	13% (市財政負担額 約 80,000 千円)	13%
事業2: 勝沼・大和地域の住民ニー ズに応える運行ダイヤ・経 路見直し検討	勝沼地域バスの利用者数	38 人/日 (ピーク 67 人/日)	74 人/日
	甲州市縦断線の利用者数	37 人/日 (ピーク 60 人/日)	66 人/日
事業3: 観光二次交通の整備調整	勝沼周遊バスの利用者数	1,075 人/年 (ピーク 5,015 人/年)	5,000 人/年

※現況値・ピーク : 現況値は令和 2 年度の年間平均利用者数を示す。ピークは過去 5 年で最も利用が多かった年間平均利用者数を示す。

※市民バス全体の収支率 : 市の財政負担額は運行日数により年度で変動するため、収支率(運賃収入÷運行委託費×100)を評価指標とする。

(2) 目標値の達成状況の評価方針

目標値の達成状況は、計画の最終年度に達成できるように PDCA サイクルの仕組みにより、毎年、地域公共交通会議において評価しながら実施します。

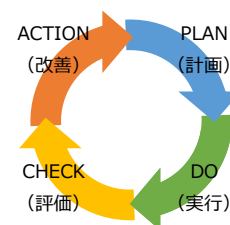
毎年実施する目標値の達成状況については、人口減少やコロナ禍における外出抑制により、目標値と現況値が乖離することが予想されます。このため、必要に応じて、目標値や事業内容の見直しを実施し、よりよい地域公共交通ネットワークの構築に努めます。

【1年目～4年目】

- ・事業の進捗状況の確認
- ・毎年、目標値の達成状況の評価
- ・必要に応じ目標値や事業内容等の見直しを実施

【5年目(計画期間の最終年度)】

- ・目標値の達成状況の評価・検証
- ・検証結果に基づく次期計画に向けた検討



PDCA の概念

3-8. 事業概要

事業1から事業3の事業概要は、以下のとおりとします。

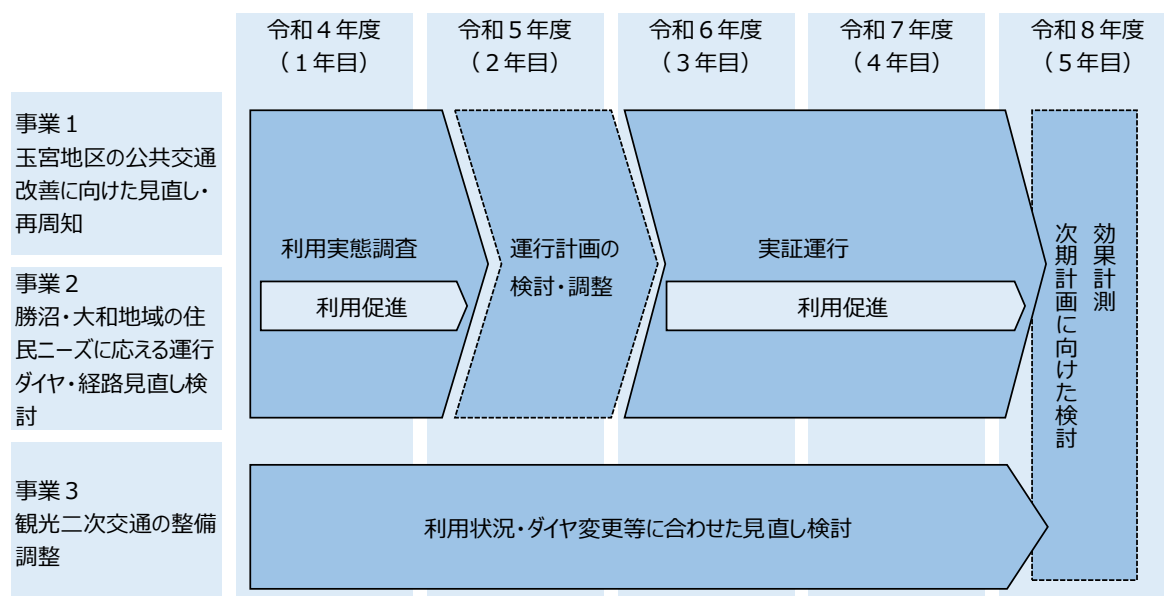
事業1	玉宮地区の公共交通改善に向けた見直し・再周知
地域	玉宮地域
計画目標	目標1：市街地エリアまでの公共交通の利便性向上 目標2：生活密着型の公共交通の確立
実施主体	甲州市
事業内容	・地元住民を対象にした公共交通の利用実態調査を実施し、地域の移動ニーズを精査 ・地域との協議を踏まえたうえで、市民バスおよびデマンドバスの持続可能な運行の再構築 ・住民の意見を集約しつつ、公共交通の利用促進・PR
評価指標	・市民バス（玉宮線）：現況値 5 人/日（ピーク 8 人/日） →目標値 10 人/日 ・デマンドバス（玉宮エリア）：現況値 10 人/日（ピーク 14 人/日） →目標値 17 人/日 ・市民バス全体の収支率：現況値 13% →目標値 13%
備考	・市民バスの運行維持に関わる市財政負担額 約 80,000 千円

事業2	勝沼・大和地域の住民ニーズに応える運行ダイヤ・経路見直し検討
地域	勝沼、大和地域
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 目標2：生活密着型の公共交通の確立
実施主体	甲州市
事業内容	・地元住民を対象にした公共交通の利用実態調査を実施し、地域の移動ニーズを精査 ・市民の移動ニーズに合わせて公共交通の運行ダイヤ・経路を見直し、地域循環および市街地往来時間を改善 ・本市における交通資源を総動員し、交通機関間の接続性見直しを検討
評価指標	・勝沼地域バス：現況値 38 人/日（ピーク 67 人/日） →目標値 74 人/日 ・甲州市縦断線：現況値 37 人/日（ピーク 60 人/日） →目標値 66 人/日
備考	

事業 3	観光二次交通の整備調整
地 域	甲州市全域
計画目標	目標 3：観光二次交通の整備
実施主体	甲州市、観光バス事業者
事業内容	・観光ニーズに応じた運行に向けてバス事業者と調整・連携 ・本市の公共交通の内容を誰もがわかりやすく周知するために、乗り継ぎや路線図など公共交通に関する情報を発信
評価指標	・勝沼周遊バス：現況値 1,075 人/年（ピーク 5,015 人/年） →目標値 5,000 人/年
備 考	目標値は現在、高速バス（甲州市ワインライナー）が運休していること、コロナ禍における外出動向が見えないこと、バス事業者の運営によるところが大きいと、過去（平成 30 年度）のピーク利用者数を目指す

3-9. 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。



3-10. 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	令和3年8月31日	甲州市地域公共交通計画の策定について	書面開催
第2回	令和3年12月7日	甲州市地域公共交通計画の素案について	
第3回	令和4年1月14日	甲州市地域公共交通計画(案)について	書面開催
第4回			