

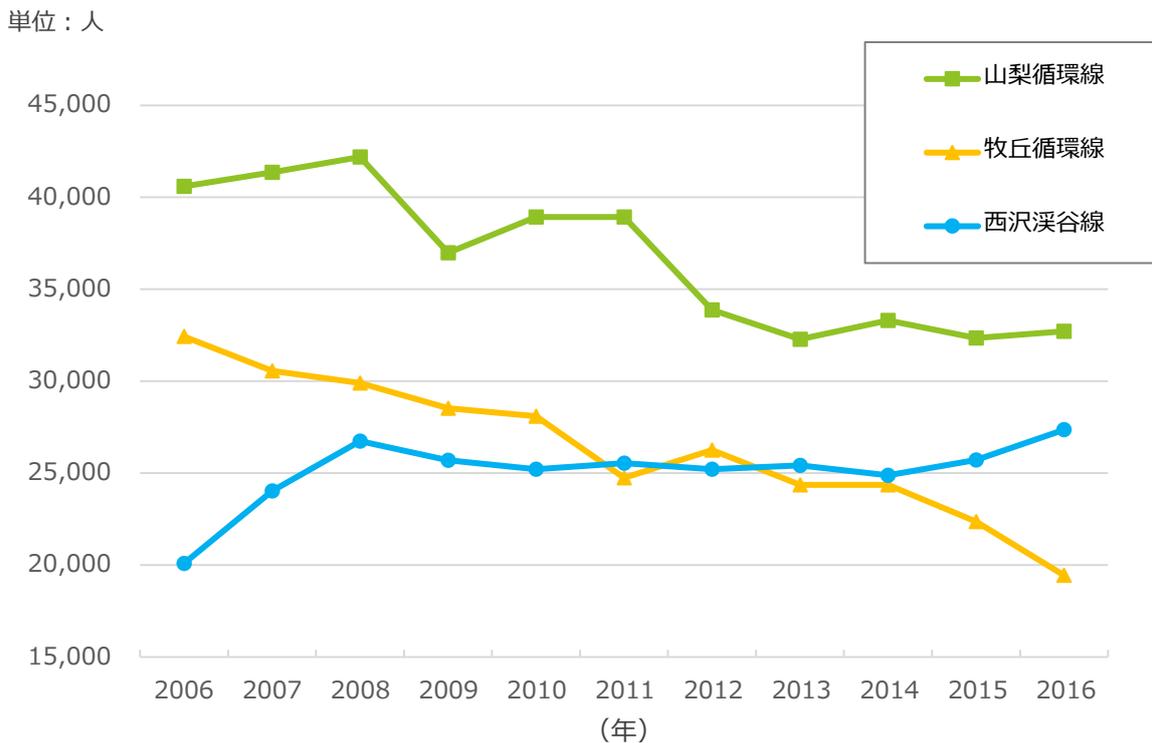


7. 交通ネットワークの方針

7.1 公共交通ネットワークの方向性

今後、少子高齢化によりさらに高齢化率の上昇が見込まれる中で、高齢者等の交通弱者が、コミュニティ拠点や誘導区域外から都市機能が集積する市街地中心部（中心拠点及び副次拠点）へ容易に移動でき、都市機能誘導区域に立地する誘導施設へ歩いてアクセス、利用できるようにするため、公共交通ネットワークの形成は「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク型まちづくり」を実現していく上で重要な要素になります。

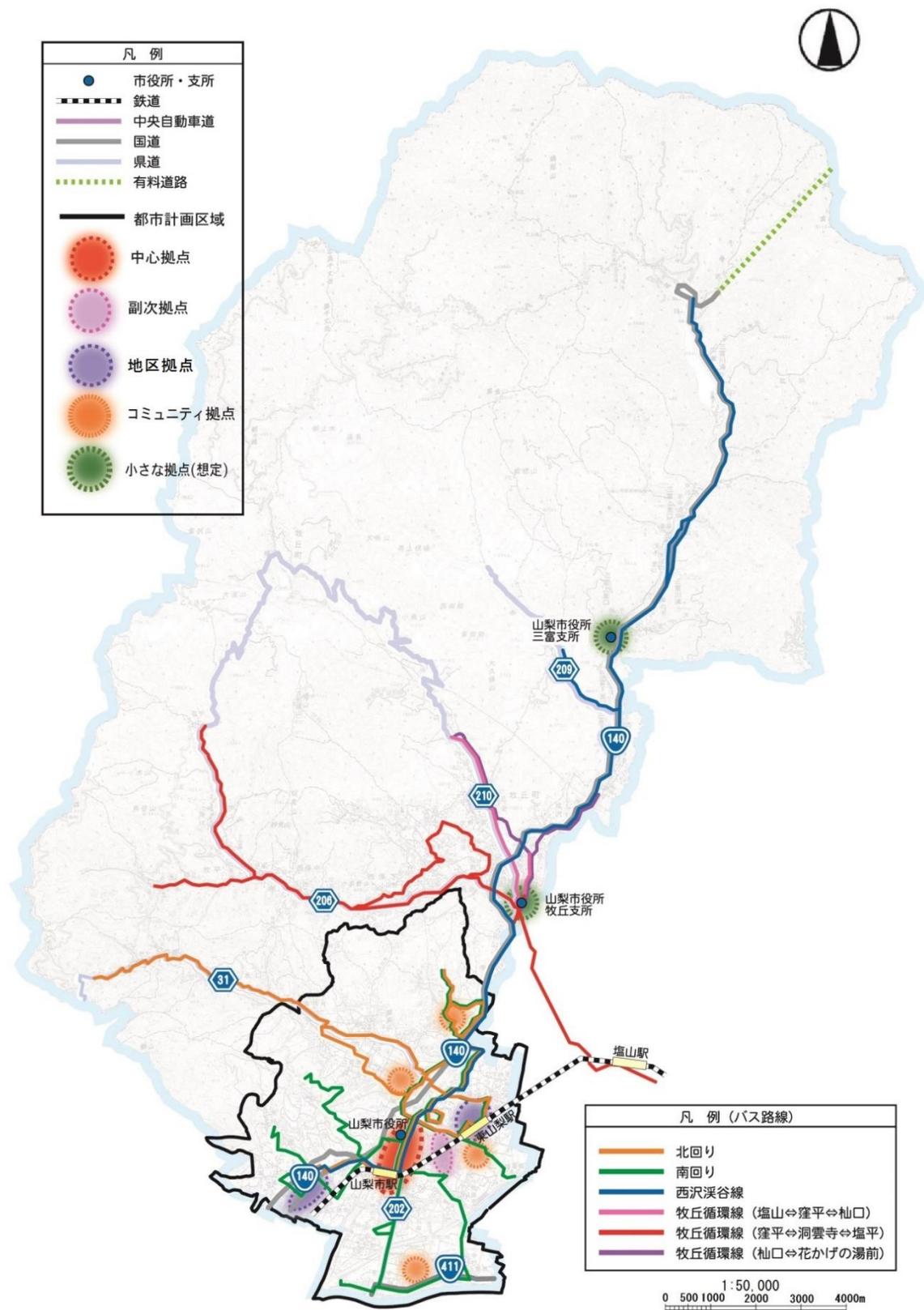
本市においては、現在の公共交通体系である山梨市駅を中心に南・北ルートで循環する市民バス路線やコミュニティ拠点・都市計画区域外の「小さな拠点」（P.49 参照）とのネットワークについて、市民・交通事業者・行政の協議のもと、バス運行ルートの再編や新たな公共交通システムの導入等も併せ検討し、今後、「地域公共交通網形成計画」¹を作成する中で本市にふさわしい公共交通ネットワークの方向性を示していきます。



出典：山梨市統計

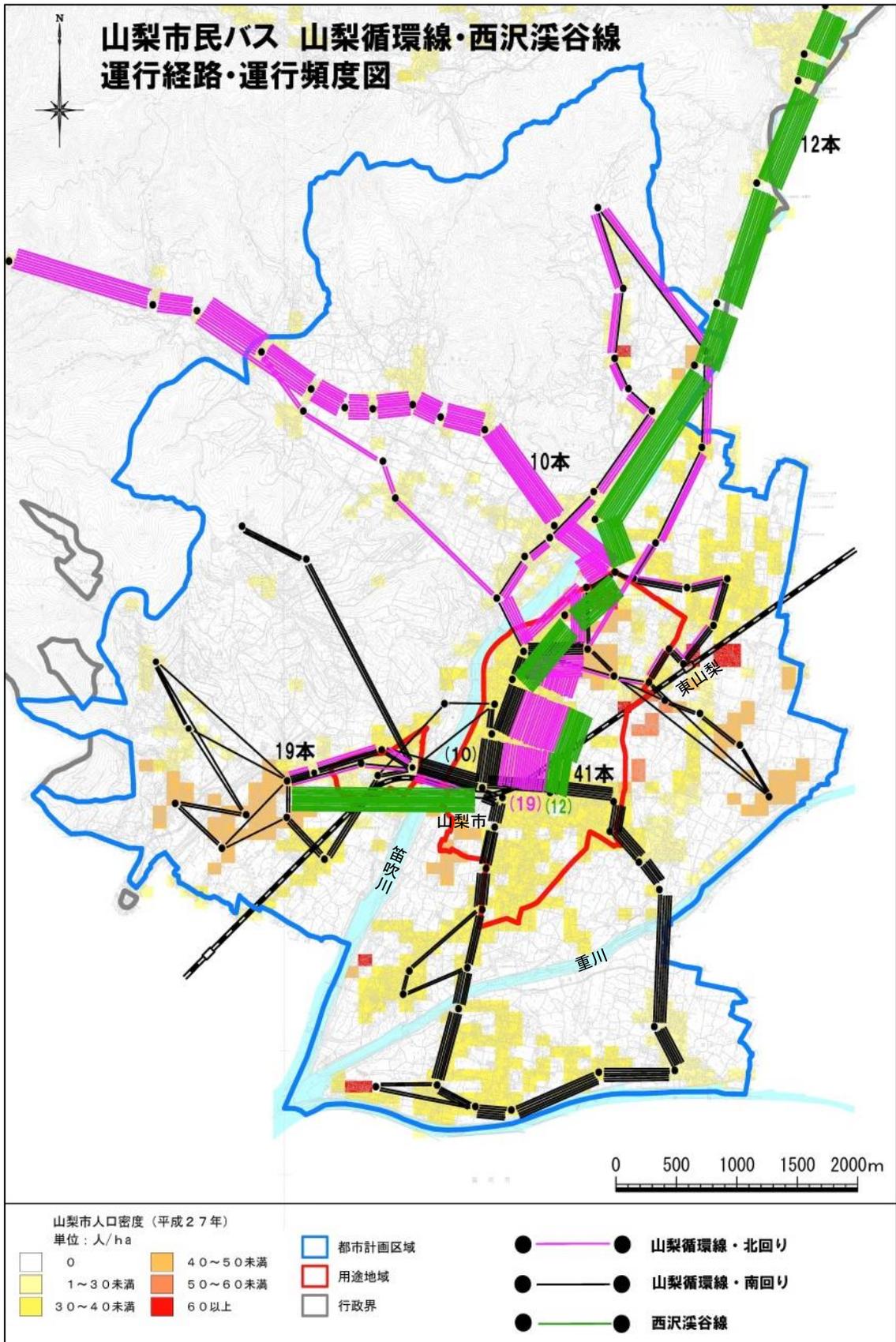
図 21 市民バス利用者数の推移

¹ 地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させるため、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定める計画。本市では未策定。



出典：山梨市資料

図 22 山梨市民バス路線(2017年(平成29年)4月時点)



出典：山梨市資料をもとに作成

図 23 山梨市民バス運行頻度(2017年(平成29年)4月時点)



7.2 公共交通の基本的な考え方

コンパクトシティ・プラス・ネットワーク型のまちづくりを実現していく上で、公共交通ネットワークの形成は欠くことができない要素になります。

しかし、実際には、急激な少子高齢化や人口減少、マイカーへの依存等によって、公共交通は利用者が減少し、存続が危機的な状況にあり、その確保・維持が、全国の地方都市における共通の重要課題となっています。

本市にふさわしい公共交通の方向性を明確化していくためには、地域住民・交通事業者・行政が、利便性・採算性・持続性等についての議論や検討を重ねていくことが重要となります。

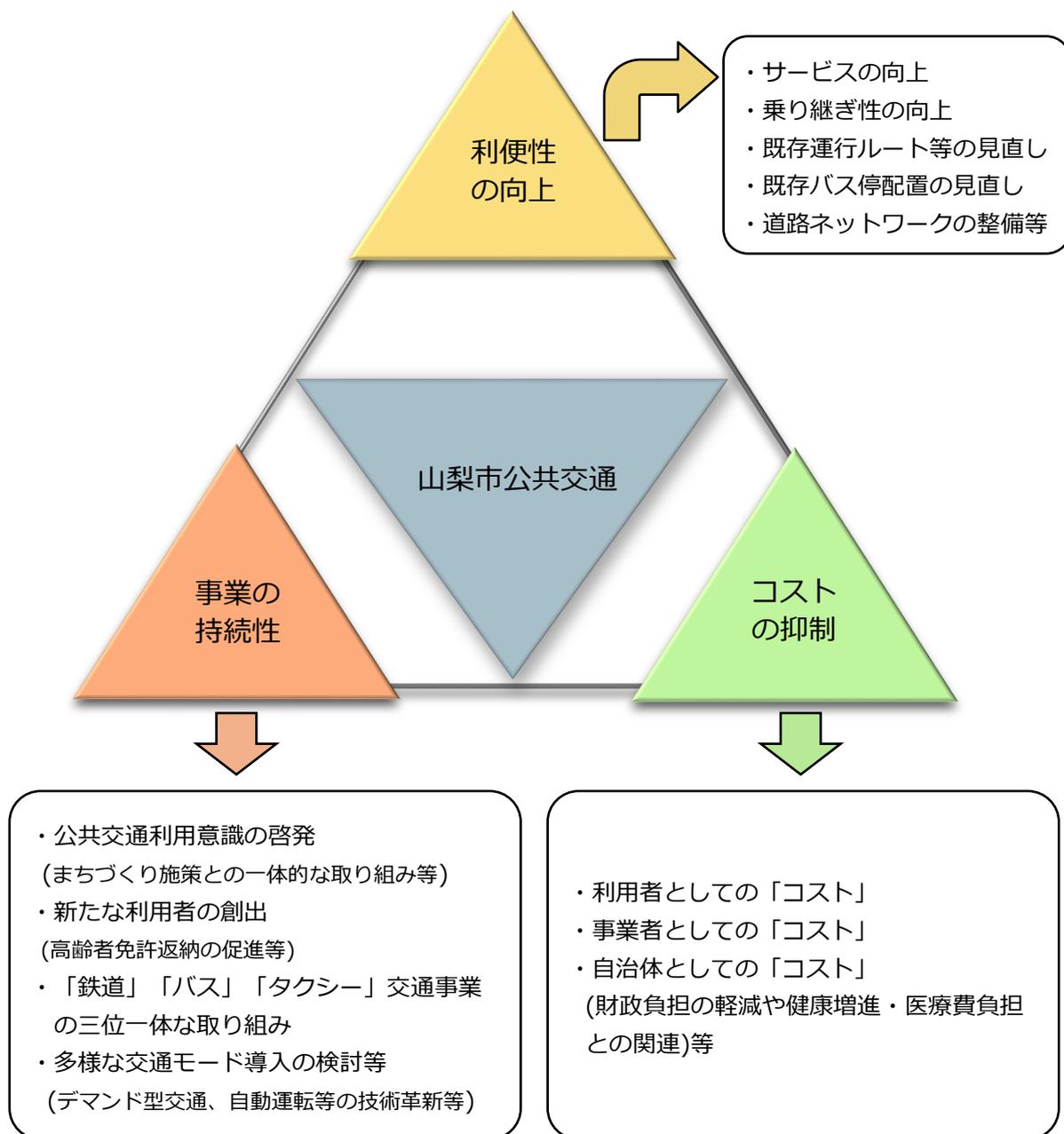


図 24 公共交通の基本的な考え方



～公共交通ネットワークの検討案～

各誘導施設（特に重点誘導施設）や駅を循環する一定量の交通需要が期待できる路線バス圏を設定し、路線バス圏内外において交通体系の異なる運行方法を実施することにより、「利便性の向上」「事業の持続性」「コストの抑制」に考慮した公共交通ネットワークを確保します。

➤ 中心部（路線バス圏内）の公共交通体系：コミュニティバス（「路線バス」運行）

【需要量に対応した供給量の確保】

中心部は、一定量の利用者（需要）が見込めるエリアであるため、それに見合ったバス運行（供給）とする交通体系

- ・ 路線バス圏内を循環するコミュニティバス（市民バス）を現行と同様に定期便として運行することを基本とします。
- ・ 今後、アンケート調査等により需要量を把握した中で、市民バス運行ルートや運行時刻の見直しを行い、デマンドバス等の新たな公共交通システムの導入も検討していきます。

➤ 郊外部（路線バス圏外）の公共交通体系：コミュニティバス（「舟が出るゾー型」運行）

【供給量に対応した需要量の確保】

郊外部は、ある一定量のバス運行（供給）を行い、それに合わせて利用者（需要）が行動する交通体系

- ・ 路線バス圏外の集落の形成状況から拠点となるバス停を設定し、郊外部と「目的地が集積する中心市街地（パターン1）」「最寄りの目的地（パターン2）」「最寄りの交通結節点（パターン3）」等を結ぶ目的を限定した目的別バスを定期（定曜日・定時）運行します。
- ・ 利用者は運行時間に合わせて行動しなければならないが、発着場所（目的地）、運行時間がわかりやすく、高齢者にとっても利用しやすい交通体系になると考えられます。



図 25 公共交通ネットワークの検討案(イメージ図)