

# 山梨市地域公共交通計画

令和5年3月

山 梨 市



# 目 次

1. 計画策定の概要	1
1.1. 位置・地勢	1
1.2. 計画の趣旨	2
1.3. 計画の区域と期間	2
2. 地域の現状	3
2.1. 人口	3
2.2. 施設分布	6
2.3. 交通網	8
2.4. 公共交通、送迎バス等	9
2.5. 交通空白地域	15
2.6. 通勤通学流動（国勢調査）	16
2.7. 観光動向	17
2.8. 上位・関連計画	18
3. アンケート等の分析	24
3.1. 市民アンケート調査	24
3.2. 市民バスOD調査	32
3.3. 交通事業者アンケート	40
4. 地域公共交通の問題・課題、基本理念、基本方針、計画目標	42
4.1. 地域公共交通の問題・課題	42
4.2. 地域公共交通計画の基本理念	46
4.3. 地域公共交通の基本方針	47
4.4. 基本方針と計画目標	48
4.5. 地域公共交通の計画目標	49
4.6. 目標とする地域公共交通ネットワーク	50
5. 実施する事業・事業主体	52
5.1. 通勤・通学を確保する機能的な幹線交通ネットワークの構築	54
5.2. 効率的で移動しやすい支線交通サービスの提供	58
5.3. 観光来訪者等の観光施設へのアクセス提供	59
5.4. 公共交通を利用する生活様式への転換促進	61
5.5. 行政負担額を抑制する仕組み導入や運賃収入以外による収支改善	69
5.6. 地域公共交通の社会課題への貢献	72
5.7. 中長期的に取り組む事業	76
6. 目標の設定と進行管理・評価	77
6.1. 目標の設定	77
6.2. 進行管理・評価	79
資料編	81

## 1. 計画策定の概要

### 1.1. 位置・地勢

山梨市（以下本市）は、甲府盆地の東部に位置し、面積は 289.80 平方 km で県内第 4 位の広さを有しています。西部から南部にかけては甲府市及び笛吹市、東部は甲州市、北部は埼玉県秩父市及び長野県川上村にそれぞれ接しています。

また、都心から約 100km 圏、JR 中央本線、中央自動車道で 90 分という交通の利便性に恵まれています。

地形的には、笛吹川沿い南北につながり、北部は山岳・丘陵地帯、南部は笛吹川左岸に平坦地、右岸は平坦地から丘陵地帯が広がっています。

面積の 8 割を森林が占め、笛吹川とその支流の琴川、鼓川、日川、重川などがもたらす肥沃な土地の恩恵を受け、なだらかな斜面や平坦地に広がる桃・ぶどうの果樹園は、美しい景観をおりなすとともに、県内有数の生産量を誇っています。

本市は、旧山梨市、旧牧丘町、旧三富村が合併し誕生した歴史的背景から、山梨地域、牧丘地域、三富地域の 3 つの地域に区分されています。



図 位置図

### 1.2. 計画の趣旨

本市では、民間路線バスの廃止に伴い運行を始めたコミュニティバス2路線（市民バス山梨循環線・牧丘循環線）と、平成17年3月の市町村合併に伴い運行を始めたコミュニティバス1路線（市民バス西沢溪谷線）が公共交通の要となっています。しかし、人口減少や運転免許を有する高齢者の増加に伴い、バスの利用者は減り続けています。加えて市民アンケート調査によれば、市の公共交通に対する住民の満足度は特に低くなっており、その充実は大きな課題となっています。

また、人口減少・高齢化の進行に伴い、現状のままの都市構造では都市を維持することが難しくなってきたことから、都市構造をコンパクトシティ・プラス・ネットワーク型に改変していくことを目指しています。公共交通ネットワークはその重要な要素であり、拠点への公共交通ネットワークを確保し地域と拠点をつないでいくこと、地域特性に応じた公共交通サービスの充実により、日常生活における拠点内の生活サービス施設等へのアクセス性を確保していくことで、安心して暮らすことのできるまちづくりを目標としています。

高齢者による事故の削減に向け自動車運転免許の返納を促進していくには、返納後の移動を支えるための公共交通サービスの充実が欠かせません。また、地球温暖化防止のため、CO<sub>2</sub>の排出量削減が地球規模で求められています。公共交通の利用者の増加は、輸送に伴うエネルギー消費の低減となり、CO<sub>2</sub>排出量の削減に貢献します。市民の交通手段をみると、マイカーによるライフスタイルが定着しており、マイカーから公共交通への転換は容易ではありません。こうしたなか、このような社会的な要請に応えるために、公共交通サービスの利便性向上とそれによる利用者増が重要になっています。

国では令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が施行されました。これは、自治体が交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら、公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に地方部などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取り組みを促し、持続可能な運送サービスの確保に資する取り組みを推進することを目的としたものです。

以上のことから、本市における公共交通サービスの在り方を根本から見直し、利便性が高く持続可能な地域に即した公共交通ネットワークを形成できるよう、山梨市地域公共交通計画を策定するものです。

### 1.3. 計画の区域と期間

計画の区域：山梨市全域（ただし、市内には塩山駅が最寄り駅となる地域があることから、甲州市との連携・調整を通じ、市内から塩山駅までの地域公共交通ネットワークの検討も行います。）

計画期間：令和5年度～令和9年度

## 2. 地域の現状

### 2.1. 人口

#### (1) 人口の推移

本市の総人口は、2020年（令和2年）（国勢調査）で33,435人となっています。本市の人口は2000年（平成12年）をピークに減少に転じています。将来人口2060年の推計値は、山梨市人口ビジョンでは28,685人（2020年比86%）に減少すると見込まれています。階層別の人口割合は、2060年時点で、老年人口は32.0%、生産年齢人口は53.5%、年少人口は14.5%と予測されています。

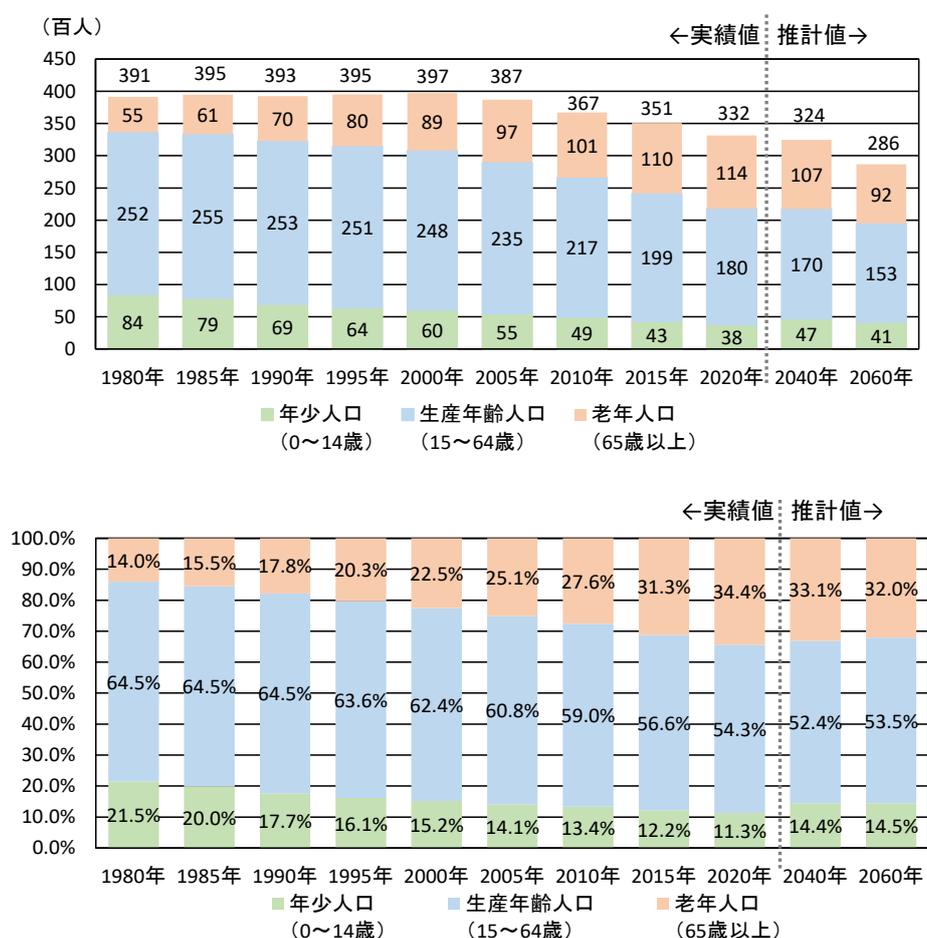


図 階層別人口の推移

データ：国勢調査（2020年まで）  
山梨市人口ビジョン

## 2. 地域の現状

### (2) 人口分布

人口は南部に多く分布しており、特に山梨市駅周辺、東山梨駅周辺に集積しています。牧丘、三富地域は人口が少なくなっています。65歳以上の人口の割合が50%を超えている地区が市の縁辺部に点在しています。

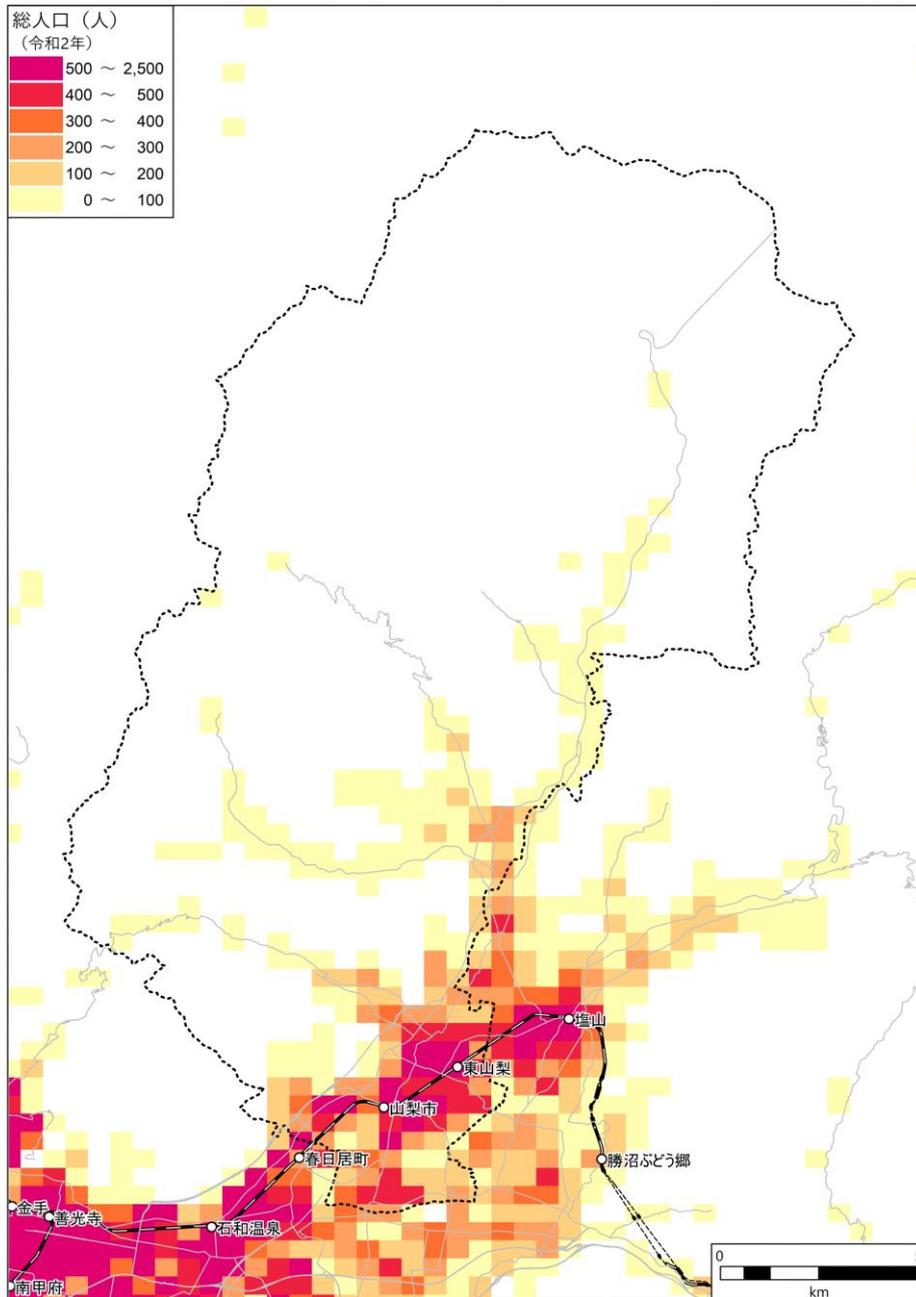


図 人口密度（500m メッシュ）

データ：令和2年国勢調査（500m メッシュ）より作成

## 2. 地域の現状

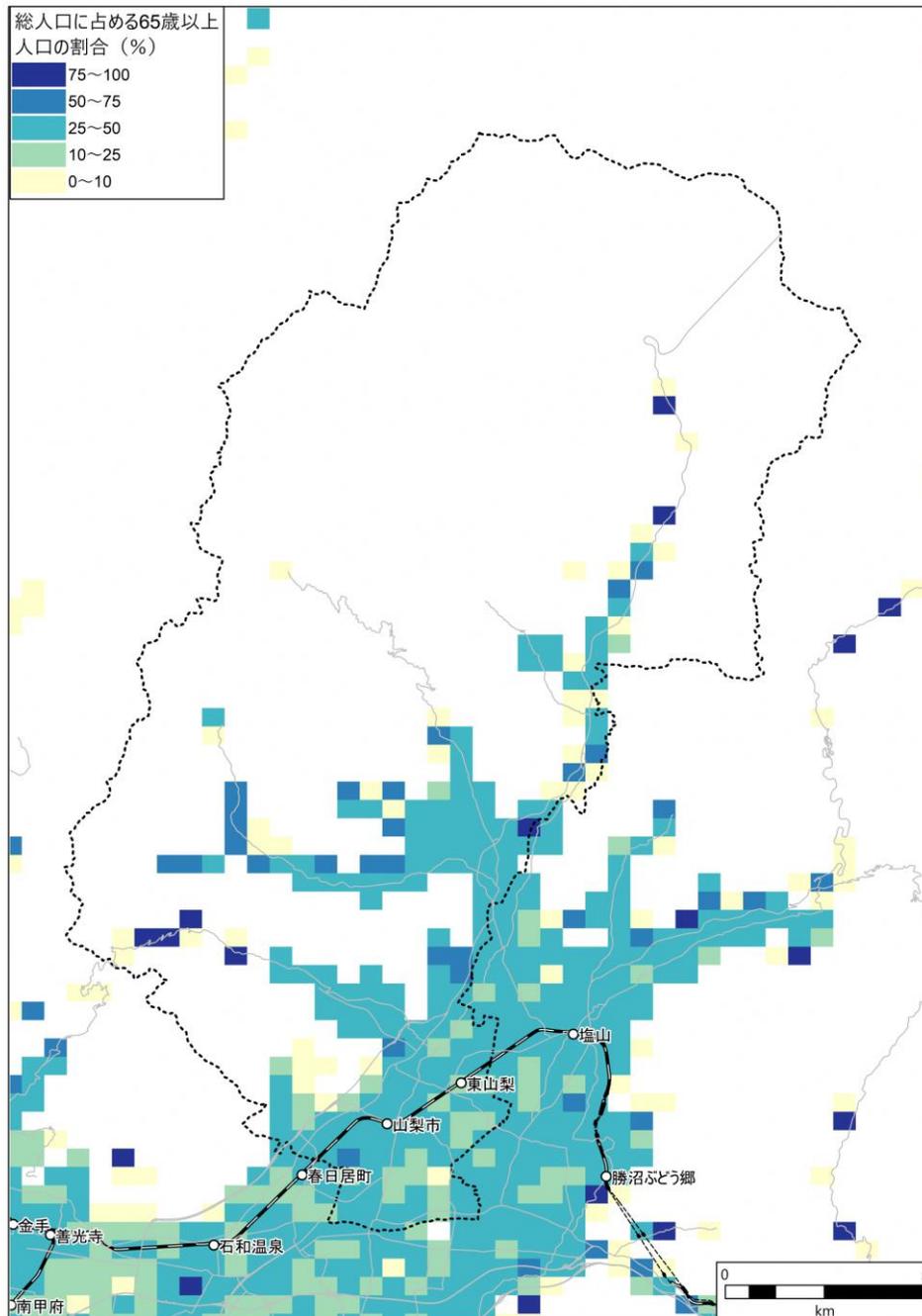


図 総人口に占める 65 歳以上人口の割合

データ：令和 2 年国勢調査（500m メッシュ）より作成

### 2.2. 施設分布

#### (1) 全体

本市の各種施設（公共施設、教育施設、医療施設、商業施設、観光施設）は、山梨市駅周辺、東山梨駅周辺に集積しています。

公共施設は、山梨地域では山梨市役所周辺に集積しています。牧丘地域では牧丘支所、三富地域では三富支所周辺に集積しています。

教育施設は、山梨市駅周辺、東山梨駅周辺に立地し、牧丘地区では牧丘支所周辺に立地しています。本市には高校が2校、短期大学が1校立地しています。

医療施設は、南部では、山梨市駅周辺、東山梨駅周辺に多く立地しています。また、牧丘地区中心部に立地しています。

大規模商業施設は、国道140号沿いに多く立地しています。

観光施設は広く分布しており、山間部では自然や山岳に関連する施設、山梨市駅周辺では公園や文化・歴史に関連する施設が立地しています。

## 2. 地域の現状

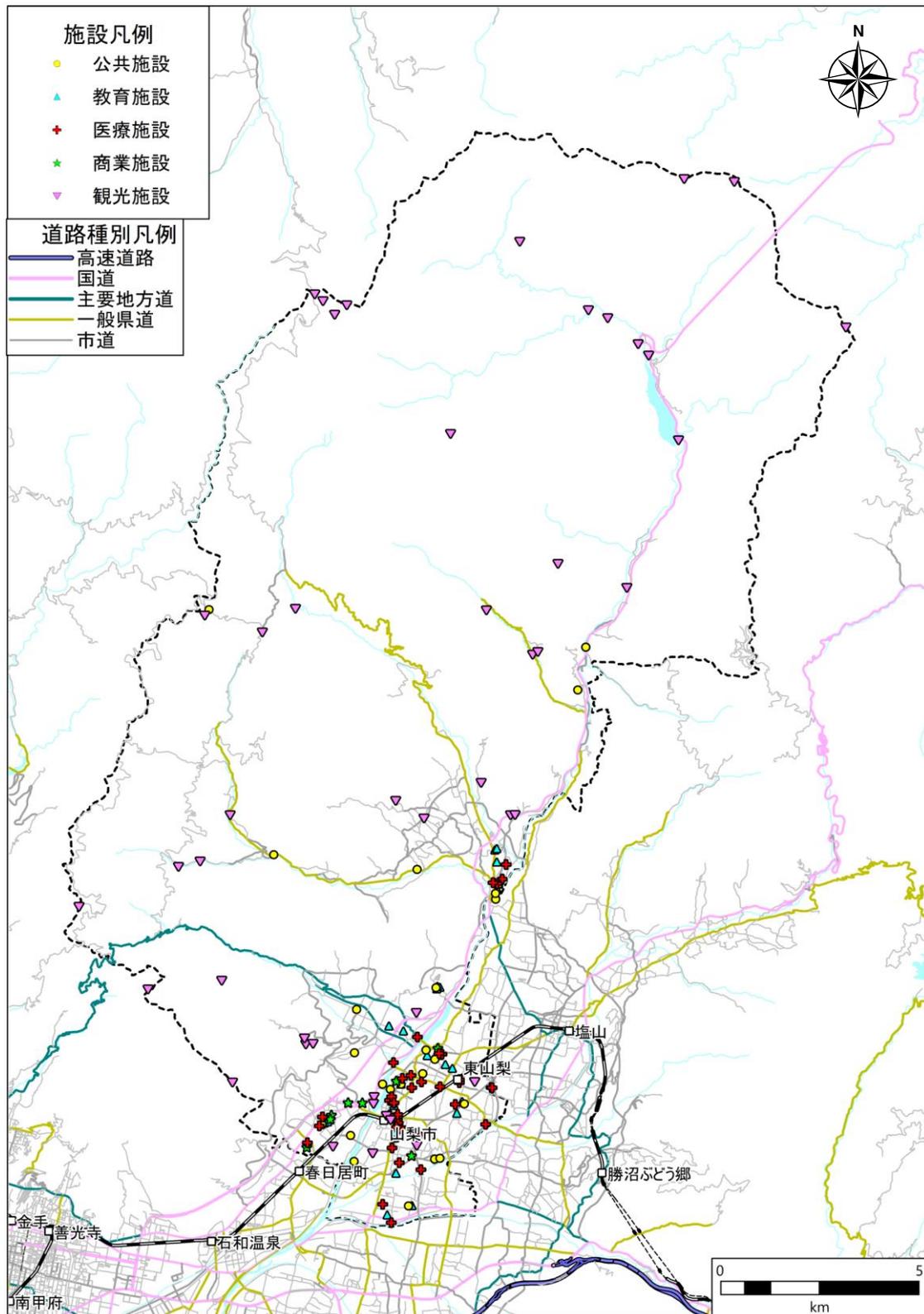


図 山梨市施設分布

データ：山梨市 HP、大規模小売店舗総覧（2022）大規模小売店舗立地法届出一覧（新設）

※店舗面積 1000 m<sup>2</sup>以上、データ：山梨市 HP

### 2.3. 交通網

本市の道路網は国道140号（甲府山梨道路）、国道411号、主要地方道甲府山梨線が骨格を形成しており、これらを補完する路線として、一般県道の万力小屋敷線、休息山梨線、市之蔵山梨線、山梨市停車場線、柳平塩山線、塩平窪平線、乾徳山線、下萩原三日市場線、三日市場南線が配置されています。

また、深谷市（関越自動車道花園インターチェンジ）から甲府市を結ぶ地域高規格道路として西関東連絡道路が計画されており、その一部区間として甲府山梨道路が開通しています。

鉄道網は、JR中央本線が運行しており、山梨市駅と東山梨駅があります。

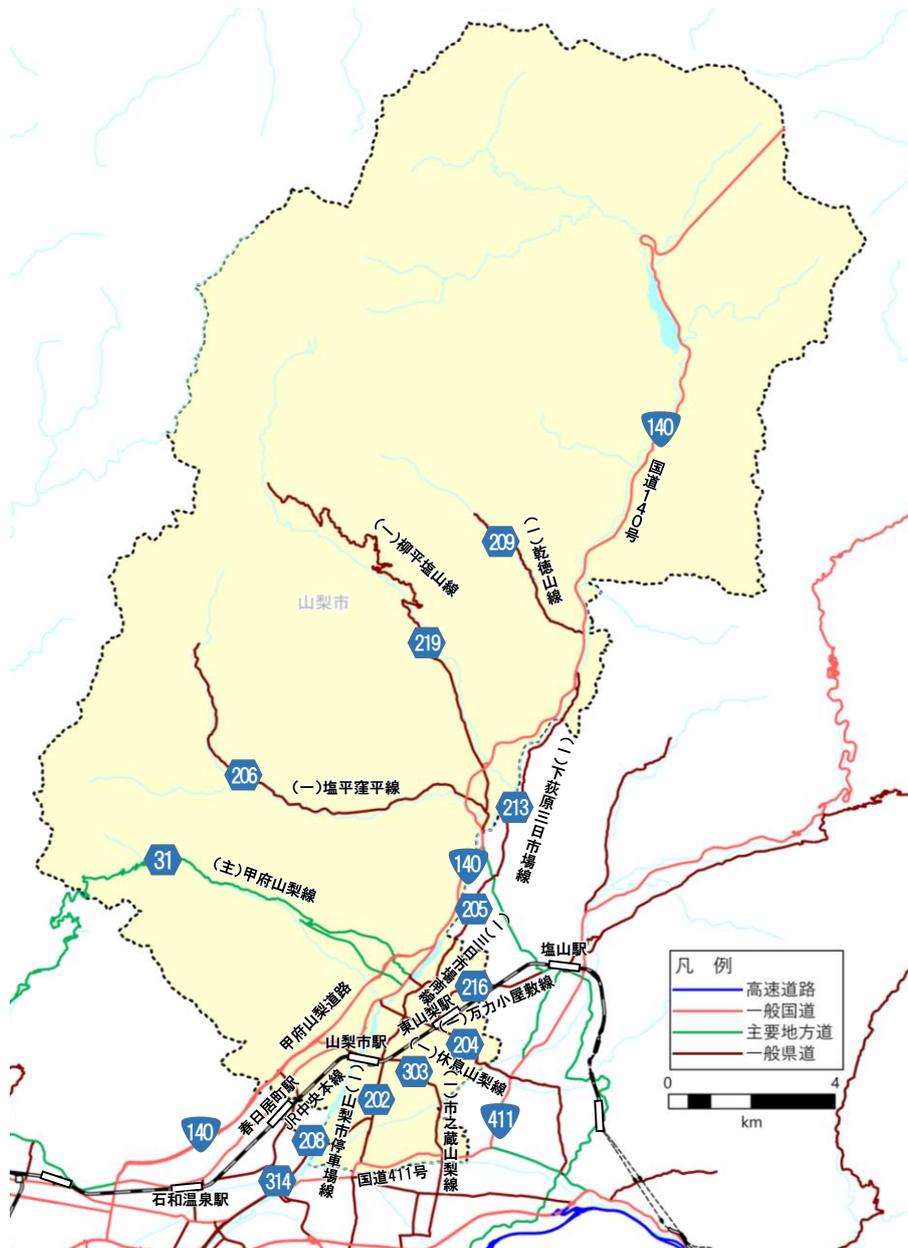


図 道路網・鉄道網

## 2.4. 公共交通、送迎バス等

本市の公共交通は、鉄道、民間路線バスと市民バスが運行しています。高速バスについては、山梨市役所から新宿高速バスターミナルまで運行されていましたが、現在は新型コロナウイルスの影響により運休となっています。また、小学校・中学校のスクールバス、山梨厚生病院の無料送迎バスが運行しています。

表 公共交通及び送迎バス（令和4年10月時点）

種類	概要
鉄道	JR 中央本線（東山梨駅、山梨市駅）
民間路線バス	窪平・西沢溪谷線、石和系統線
山梨市民バス	西沢溪谷線、山梨循環線、牧丘循環線
高速バス	甲州ワインライナー
小学校スクールバス	笛川小学校、八幡小学校
中学校スクールバス	笛川中学校
無料送迎バス	山梨厚生病院

### 2.4.1. 鉄道

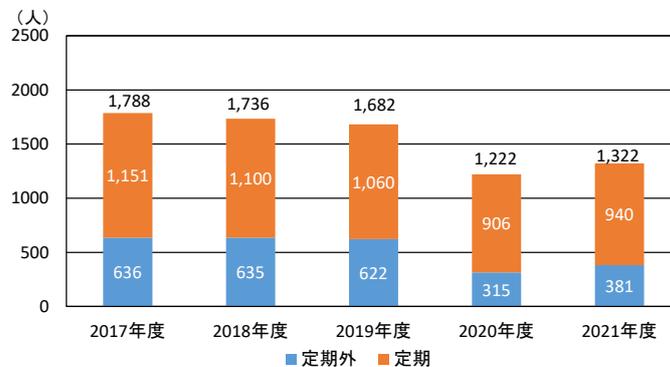
本市には、JR 中央本線山梨市駅、東山梨駅があります。山梨市駅は特急列車も一部停車し、上下線で最大 59 本運行しています。東山梨駅は普通列車のみ停車し上下線で最大 43 本運行しています。

山梨市駅の日平均乗車人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020 年度は大幅に減少しましたが、2021 年度は、2019 年度の 21% 減の 1,322 人まで回復しています。

表 山梨市内各駅の運行本数

	平日		土曜・休日	
	上り (大月・新宿方面)	下り (甲府・松本方面)	上り (大月・新宿方面)	下り (甲府・松本方面)
山梨市駅	59 本	59 本	58 本	58 本
東山梨駅	43 本	43 本	42 本	42 本

データ：JR 東日本 HP（令和4年10月時点）



※ JR 東日本の公表値をそのまま掲載し合計が一致しない場合がある。

図 山梨市駅日平均乗車人員

データ：JR 東日本 HP

## 2. 地域の現状

### 2.4.2. 路線バス

#### (1) 路線網

本市の民間路線バスは、窪平・西沢溪谷線と石和系統線の2路線が運行しています。なお、窪平・西沢溪谷線の窪平～西沢溪谷入口は期間限定運行となっています。

市民バスは、西沢溪谷線、山梨循環線、牧丘循環線の3路線が運行しています。

表 民間路線バス一覧

路線名	運行区間	便数	運行会社	備考
窪平・西沢溪谷線	塩山駅～窪平～西沢溪谷入口	11 便	山梨交通	窪平～西沢溪谷入口 ● 4/16～11/20 の土曜祝日運行(ただし、4/23～5/5、7/9～8/15、10/1～11/20 毎日運行) その他区間 ● 一部 4/16～11/20 以外運休便あり ● 一部土休日及び 8/13～8/15 の間、運休便あり ● 12/31～1/3 は全便運休
石和系統線	山梨厚生病院～石和温泉駅	17 便	栄和交通	1/4～12/28 の土、日、祝日を除き運転

※便数は往復、最大運行便数を記載

表 山梨市民バス一覧

路線名	運行区間	便数	備考
西沢溪谷線	西沢溪谷入口～窪平～山梨厚生病院	12 便	1/1、1/2 は運休
山梨循環線	山梨厚生病院～山梨市駅～万力公園～老人福祉センター 山梨市駅～東山梨駅～山梨市駅 山梨市駅～フルーツセンター～山梨市駅	南 13 便 北 11 便	1/1、1/2 は運休
牧丘循環線	窪平～洞雲寺～塩平 塩山駅～窪平～柚口上 柚口上～花かげの湯前	29 便	● 1/1、1/2 は運休 ● 一部休日運休便あり

※便数は往復、最大運行便数を記載

## 2. 地域の現状

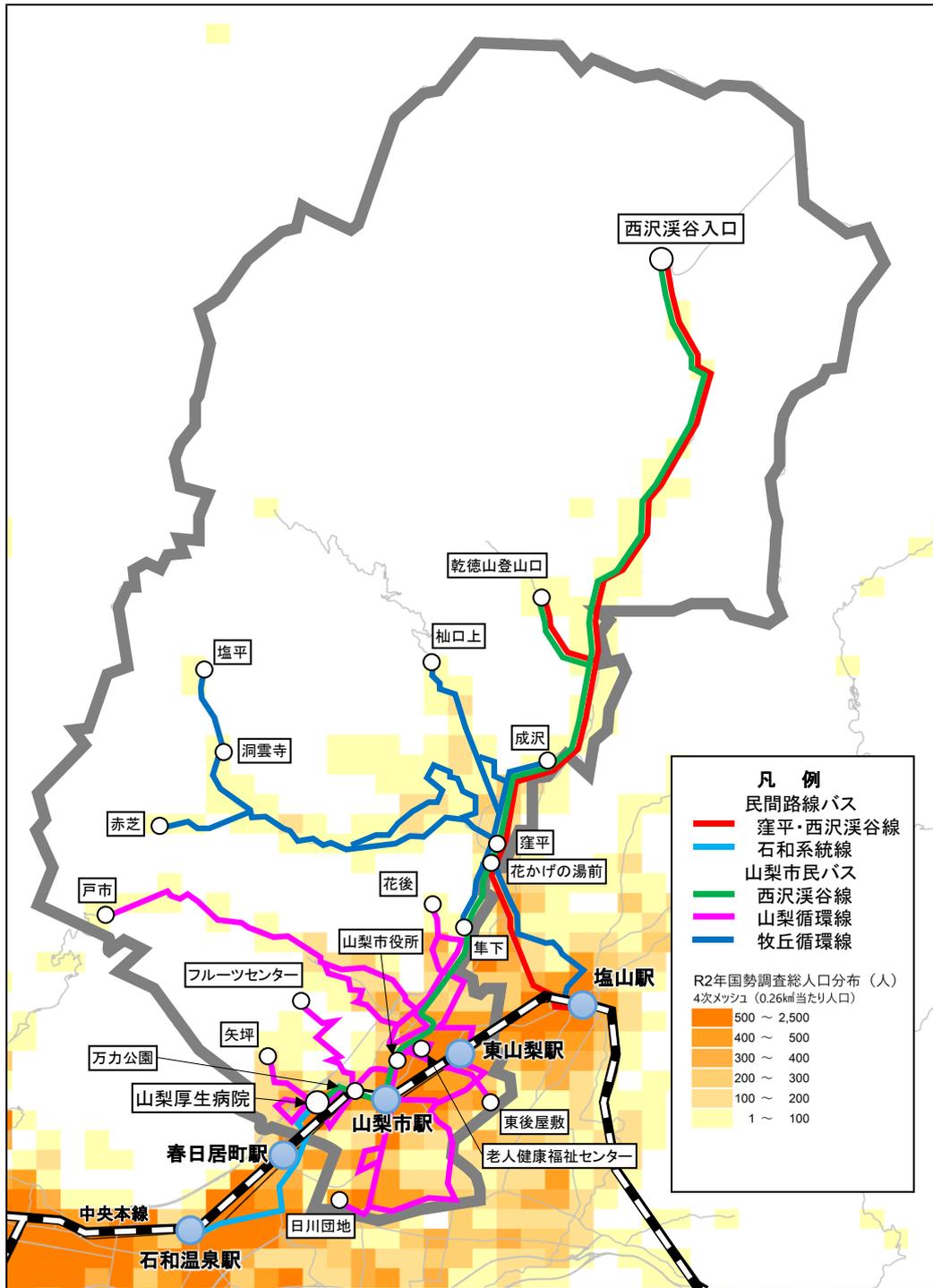


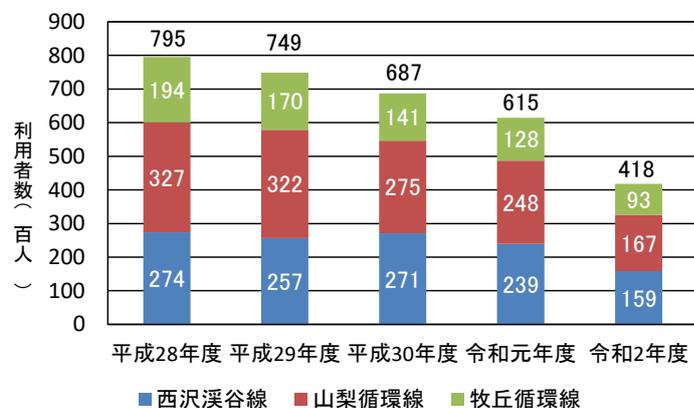
図 山梨市内バス路線

※令和4年10月時点

## 2. 地域の現状

### (2) 市民バスの利用状況

市民バスの利用者数は3路線ともに減少傾向にあります。3路線の中で最も利用者数が多い路線は山梨循環線となっています。収支率はいずれも低く、相対的には西沢溪谷線が高くなっています。



路線	令和元年度 利用者数 (人)	令和元年度 収支率
西沢溪谷線	23,931	20.5%
山梨循環線	24,763	12.4%
牧丘循環線	12,792	5.4%

※収支率: (運賃収入/運行コスト) × 100

データ: 山梨市

図 年度別利用者数

### (3) 市民バスのタクシー運賃との比較検討

過去の運行経費・収入、後述のOD調査の結果より、市民バス1人当たりの運行経費と市民バスの平均乗車距離をタクシー運賃で換算した結果を比較しました。

令和2年度の実績では、山梨循環線、牧丘循環線の利用者一人当たりの経費は、市民バス現行運行形態よりタクシー運賃の方が安価になり、西沢溪谷線はタクシー運賃より市民バス現行運行形態の方が安価となりましたが、タクシー運賃(「迂回なし(迂回なしとは、タクシーの乗車距離をバス乗車距離としているため、実際にタクシーを利用した場合には、バス路線と異なり、目的地への最短ルートを通ること)」や「相乗り利用」とした場合には、市民バスよりタクシー運賃の方が安価な結果となりました。

令和元年度の実績では、利用者一人当たりの経費は、牧丘循環線は市民バス現行運行形態よりタクシー運賃の方が安価になり、山梨循環線はタクシー運賃より市民バス現行運行形態の方が安価となりましたが、「迂回なし」や「相乗り利用」としたタクシー運賃の方が安価になり、西沢溪谷線は市民バス現行運行形態の方が安価な結果となりました。

令和2年度の運行経費で利用者数を令和元年度の80%とした場合についても試算しました。その結果、牧丘循環線が市民バス現行運行形態よりタクシー運賃の方が安価、山梨循環線が市民バス現行運行形態とタクシー運賃がほぼ同額で、「迂回なし」や「相乗り利用」とした場合にはタクシー運賃の方が安価となり、西沢溪谷線は市民バス現行運行形態の方が安価な結果となりました。

## 2. 地域の現状

表 タクシー運賃との比較検討結果

表 令和2年度実績

路線	R2年度 市民バス 運行経費 (円)	R2年度 市民バス 運賃収入 (円)	R2年度 利用者数 (人)	収支率(%)	1人当たり 運行経費 (円/人)	平均乗車 距離(km)	タクシー運賃 で換算した 場合の費用 (円/人)	迂回なしとし て70%とした タクシー運賃 換算額 (円/人)	相乗り1.5人 とした場合 のタクシー運 賃換算額 (円/人)
西沢溪谷線	38,850,883	3,879,602	15,858	10.0	2,450	9.53	3,243	2,270	2,162
山梨循環線	33,127,496	2,520,632	16,676	7.6	1,987	4.84	1,724	1,207	1,149
牧丘循環線	29,820,909	1,198,790	9,265	4.0	3,219	4.56	1,634	1,144	1,089
合計	101,799,288	7,599,024	41,799	7.5	2,435	6.13	2,143	1,500	1,429

表 令和元年度実績

路線	R元年度 市民バス 運行経費 (円)	R元年度 市民バス 運賃収入 (円)	R元年度 利用者数 (人)	収支率(%)	1人当たり 運行経費 (円/人)	平均乗車 距離(km)	タクシー運賃 で換算した 場合の費用 (円/人)	迂回なしとし て70%とした タクシー運賃 換算額 (円/人)	相乗り1.5人 とした場合 のタクシー運 賃換算額 (円/人)
西沢溪谷線	38,326,451	7,870,051	23,931	20.5	1,602	9.53	3,243	2,270	2,162
山梨循環線	32,571,454	4,027,583	24,763	12.4	1,315	4.84	1,724	1,207	1,149
牧丘循環線	29,754,809	1,615,309	12,792	5.4	2,326	4.56	1,634	1,144	1,089
合計	100,652,714	13,512,943	61,486	13.4	1,637	6.13	2,142	1,499	1,428

表 令和2年度運行経費・利用者令和元年度80%

路線	R2年度 市民バス 運行経費 (円)	R2年度 市民バス 運賃収入 (円)	R2年度 利用者数 (人)	収支率(%)	1人当たり 運行経費 (円/人)	平均乗車 距離(km)	タクシー運賃 で換算した 場合の費用 (円/人)	迂回なしとし て70%とした タクシー運賃 換算額 (円/人)	相乗り1.5人 とした場合 のタクシー運 賃換算額 (円/人)
西沢溪谷線	38,850,883	3,879,602	19,145	10.0	2,029	9.53	3,243	2,270	2,162
山梨循環線	33,127,496	2,520,632	19,810	7.6	1,672	4.84	1,724	1,207	1,149
牧丘循環線	29,820,909	1,198,790	10,234	4.0	2,914	4.56	1,634	1,144	1,089
合計	101,799,288	7,599,024	49,189	7.5	2,070	6.13	2,142	1,499	1,428

データ：山梨市

### 2.4.3. 高速バス

高速バスは、山梨市役所から新宿高速バスターミナルまで1日1往復（土日のみ）運行されていましたが、現在は新型コロナウイルスの影響により運休となっています。



図 山梨市駅日平均乗車人員

データ：富士急行バス HP（令和4年10月時点）

## 2. 地域の現状

### 2.4.4. スクールバス・施設送迎バス

本市では、笛川中学校、笛川小学校、八幡小学校においてスクールバスが運行しています。

施設送迎バスは、山梨厚生病院への通院の方を対象とした無料送迎バスが運行されています。

表 施設送迎バス

運行区間	便数	備考
山梨厚生病院←→塩山市民病院	2往復	日祝運休
山梨厚生病院←→勝沼病院	2往復	日祝運休
牧丘病院←→山梨厚生病院	1往復	日祝運休
山梨厚生病院←→山梨市駅	2往復	土日祝運休

出典：山梨厚生病院ホームページ令和4年10月時点

### 2.4.5. タクシー

本市のタクシーは、4事業者（牧丘タクシー、栄和交通タクシー、甲州タクシー、日下部タクシー）が運行しています。

### 2.4.6. 福祉有償運送

本市の福祉有償運送は、5団体（社会福祉法人 ぶどうの里、社会福祉法人 三富福祉会、社会福祉法人 山の都福祉会、社会福祉法人 和音の郷、社会福祉法人 光風会）が運行しています。

### 2.5. 交通空白地域

鉄道駅から1km以遠、バス停から300m以遠を交通空白地域とした場合、本市では非可住地が多いことから面積の88%が交通空白地域に該当しますが、人口で見ると交通空白地域は21%です。

表 交通空白地域

圏域	面積 (km <sup>2</sup> )	面積比率 (%)	人口 (人)	人口比率 (%)
鉄道駅1km圏域 バス停300m圏域	35.6	12.3%	26,480	79.3%
交通空白地域	254.2	87.7%	6,892	20.7%
合計	289.8	100.0%	33,372	100.0%

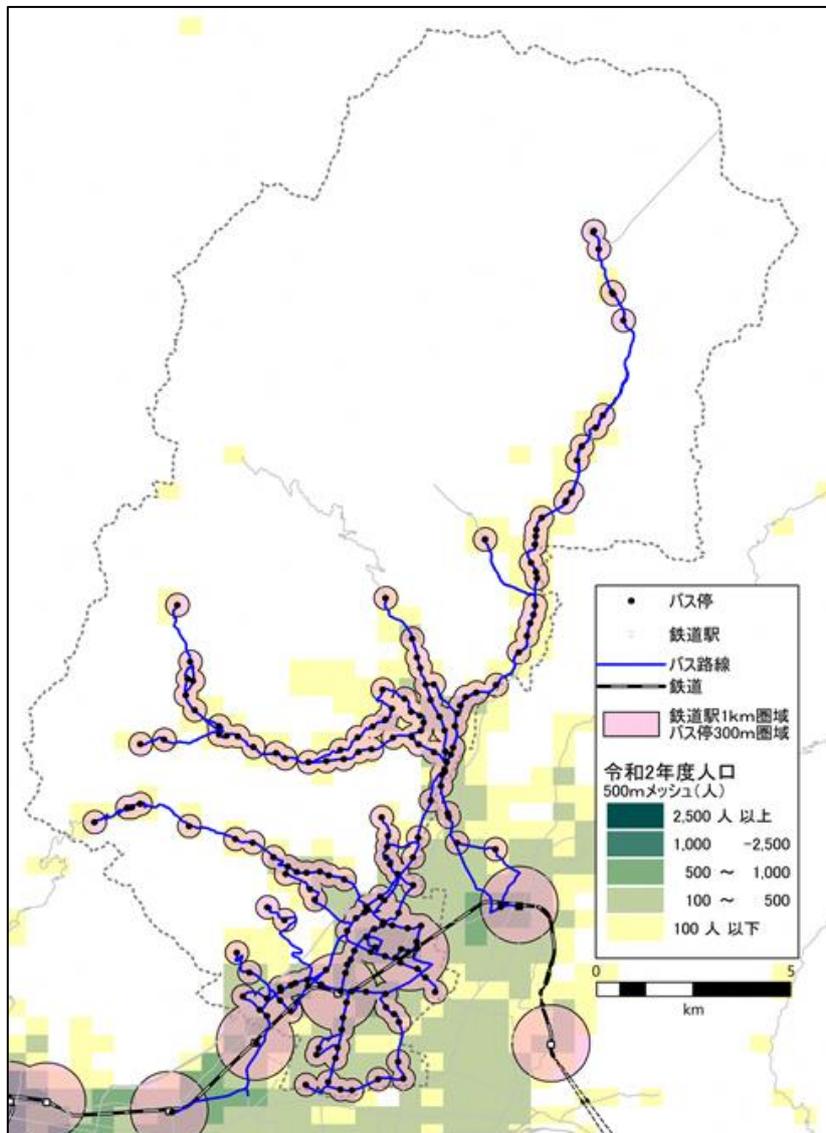


図 公共交通空白地域

データ：令和2年国勢調査

### 2.6. 通勤通学流動(国勢調査)

通勤は流出超過となっています。主な流出先は、甲府市、笛吹市、甲州市となっています。主な流入元は、甲州市、笛吹市、甲府市となっています。通学は流出超過となっています。主な流出先は甲府市です。主な流入元は笛吹市、甲州市です。

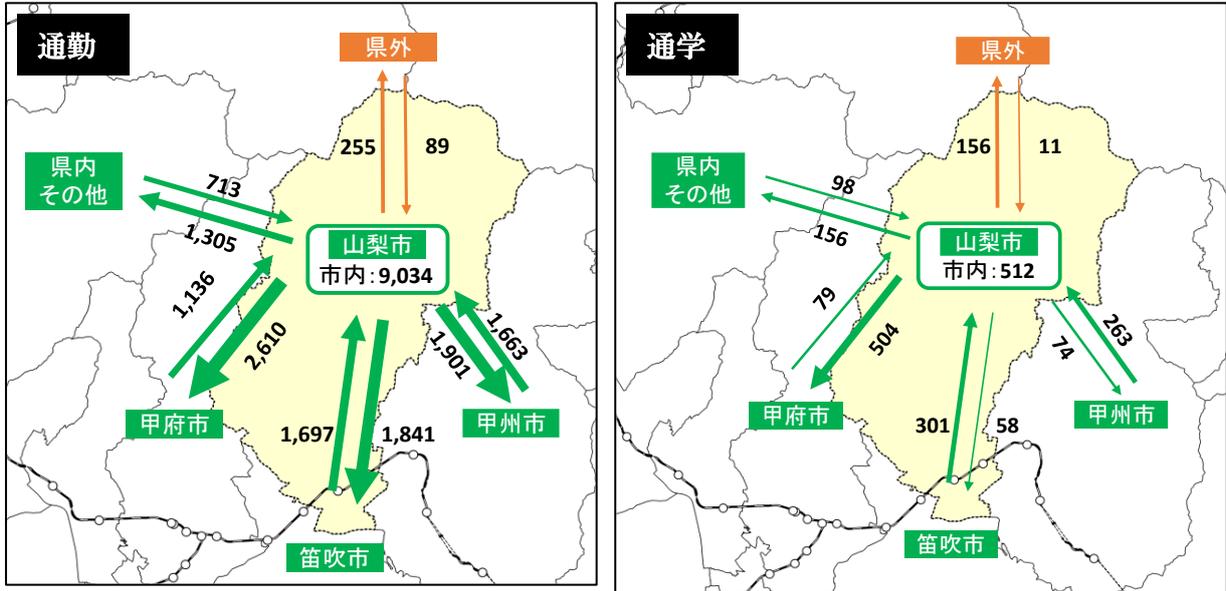


図 通勤、通学流動 (※単位: 人/日)

データ: 令和2年国勢調査

通勤・通学時における交通手段は、常住地、従業地・通学地集計結果ともに、自家用車の利用率が7割を占めており、乗合バスの利用率は極めて低く1%となっています。

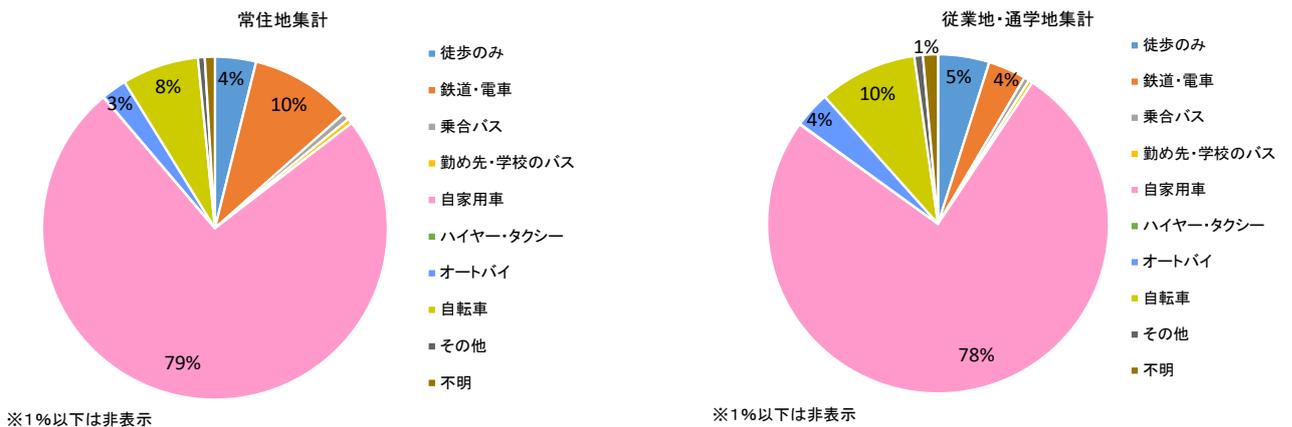


図 通勤・通学時の交通手段

出典: 令和2年国勢調査

## 2.7. 観光動向

### (1) 観光入込客数

山梨市への観光入込客数が令和元年以前はおおむね 128 万人～153 万人で推移していましたが、令和 3 年はコロナ渦により令和元年に比べ約 25%減少しています。

山梨市内の観光施設別利用者数は、フルーツ公園が 472,826 人と最も多く、次いで道の駅みとみの 167,065 人となっています。

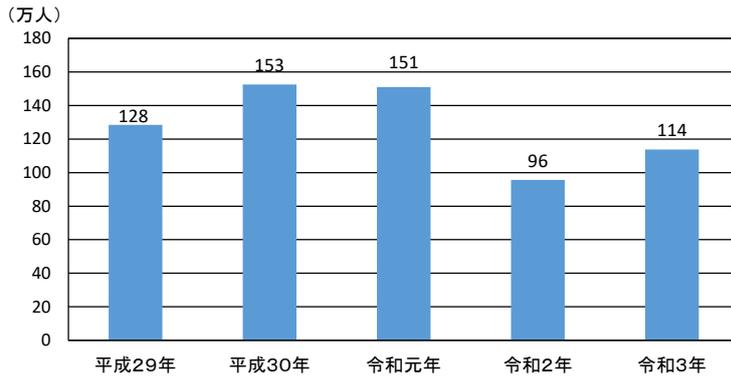


図 山梨市観光入込客数

出典：山梨県観光入込客統計調査

表 観光施設別利用者数

施設名称	令和元年度利用者数 (人)
フルーツ公園	472,826
道の駅みとみ	167,065
道の駅まきおか	115,580
西沢渓谷	74,000
花かげの湯	73,183
老人健康福祉センター(ちどり温泉)	52,837
鼓川温泉	48,289
笛吹の湯	22,774

データ：統計やまなしし令和 2 年

### (2) 観光施設別検索回数(RESAS)

自動車利用者については、「ほったらかし温泉」、「笛吹川フルーツ公園」、「西沢渓谷」の順で検索回数が多くなっています。

公共交通利用者については、「ほったらかし温泉」、「笛吹川フルーツ公園」、「ほったらかしキャンプ場」の順で検索回数が多くなっています。

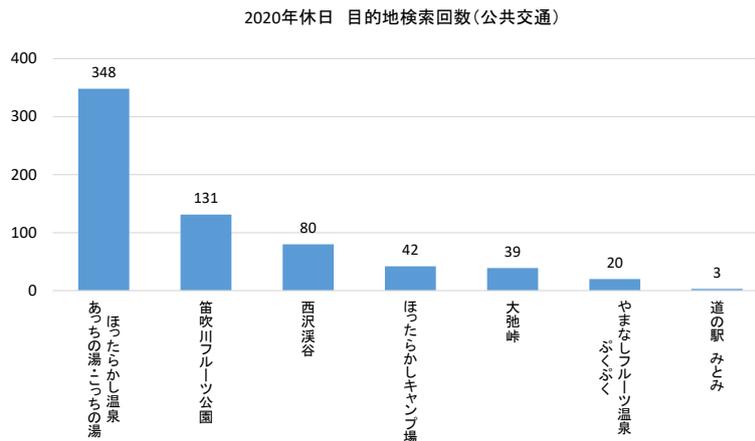


図 山梨市目的地検索回数 (2020 年休日・公共交通利用者)

出典：株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」

※地域経済分析システム (RESAS) より取得

## 2.8. 上位・関連計画

公共交通に関連する上位関連計画は次のとおりです。

### 2.8.1. 山梨県

#### (1) 山梨県総合計画

策定年月	令和元年 12 月
計画期間	令和元年度～令和 4 年度
策定目的	これから本県が目指す姿をお示しし、県民の皆様と共有するとともに、その実現に向けた県の取り組みの設計図となる総合計画を策定します。各部門における県計画の上位に位置する、新たな県政運営の基本方針となるものであり、約 20 年後の 2040 年頃までに目指すべき本県の姿を明らかにする長期的な構想としての性格と、リニア中央新幹線の開業後となる 2030 年を視野に、これからの 4 年間に実施する施策・事業の内容や工程等を明らかにするアクションプランとしての性格を併せ持つものです。
公共交通に関する記述	<p>アクションプラン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●JR 中央線・身延線の利便性向上 県内外への通勤や通学など「日常の足」として利用する県民や観光客の利便性向上のため、沿線市町村等と連携しながら、鉄道事業者や国などに対し強力に要望していくとともに、鉄道通学支援制度の見直し・検討などにより鉄道の利用拡大を図ります。</li> <li>●地域公共交通等の確保 県民の生活の足となる地域公共交通を確保するため、バス事業者や市町村等と連携してバス路線の再編整備を進めるとともに、自動運転・燃料電池バス・AI を活用した交通技術・MaaS など次世代モビリティ・システムの導入を検討・推進します。 また、公共交通空白地における交通弱者の移動手段を確保するため、新たな交通サービスの導入を促進します。</li> </ul>

#### (2) 山梨県都市計画マスタープラン及び都市計画区域マスタープラン

策定年月	令和 2 年 10 月改定（山梨県都市計画マスタープラン） 令和 3 年 7 月改定（都市計画区域マスタープラン）
計画期間	令和 3 年 4 月～令和 8 年 3 月
策定目的	都市計画区域外を含む県全域を対象とした「山梨県都市計画マスタープラン」を平成 22 年 3 月に策定し、これに即して各都市計画区域マスタープランを策定しました。本県では、山梨県都市計画マスタープランを改定し、時代の変化に対応した新たな都市計画の基本方針を明らかにすることとしました。
公共交通に関する記述	<p>都市づくりの基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●拠点間ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域・地域拠点間を繋ぐ基幹公共交通の維持</li> <li>・地区拠点と他の点との連携を可能とする地域内バス路線の構築</li> <li>・拠点や交通結節点での公共交通機関の利便性向上</li> </ul> </li> <li>●環境負荷の軽減 <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関の利用促進による自動車依存型生活スタイルからの転換</li> </ul> </li> <li>●リニア中央新幹線を活かした都市づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光・交流ネットワークの形成</li> </ul> </li> </ul>

## 2. 地域の現状

### (3) 山梨県広域道路交通計画

策定年月	令和3年3月
計画期間	令和3年～令和22年
策定目的	山梨県総合計画の目指すべき本県の姿となる「県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし」の実現に向けて、本計画に位置づけた施策を計画的に取り組むことにより、県民の安全・安心な暮らしをまもり、活力ある地域経済を支えるとともに、県民全員が豊かに暮らせる県土づくりを目指すものです。
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広域道路交通ビジョン           <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な人の移動を確保するため、鉄道駅やバスターミナルにおいて、交通結節機能の強化を図ります。</li> <li>・ICT技術を最大限に活用しながら、多様な交通モードを選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化等をより一層促進します。</li> </ul> </li> <li>●広域道路交通計画           <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の乗換機能の強化</li> <li>・高速道路や道の駅を活用した交通拠点の整備</li> <li>・ICT技術を活用した交通モード間の連携強化の検討</li> <li>・先進バス交通技術の検討</li> <li>・MaaSによる公共交通の利用促進</li> </ul> </li> </ul>

### (4) リニアやまなしビジョン

策定年月	令和2年3月
計画期間	令和22年頃
策定目的	リニアの開業を契機として、本県が国内外の多くの皆様の目的地として選ばれるものとなるよう、リニアがある山梨が目指す姿を示しながら、その実現に向けた基本的な指針とするべく、本ビジョンを策定します。
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通弱者が多い中山間地域でのオンデマンドAIタクシーの運行</li> <li>・県内全域にリニアの開業効果を波及させるため、道路整備によりリニア駅と県内各地との移動時間を短縮するほか、リニア駅と県内の主要拠点を結ぶバス交通の整備を目指すなど、アクセスの向上を図ります。</li> <li>・県内交通ネットワークの充実は、富士山や南アルプスをはじめとする観光資源を活用した更なる誘客促進や、ワイン、織物、ジュエリーなどの地場産業の振興にも大きく貢献するものと考えます。</li> </ul>

### (5) 山梨県過疎地域持続的発展方針

策定年月	令和3年4月
計画期間	令和3年4月～令和8年3月
策定目的	過疎地域の自立に向けて、県が行う過疎地域の持続的発展のための対策の大綱であり、過疎地域の市町村が過疎地域持続的発展市町村計画を策定するための指針として、同法第7条の規定により令和3年度から令和7年度までにおける「山梨県過疎地域持続的発展方針」を定めるものです。
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過疎地域市町村単独では整備が困難な過疎—非過疎（地方都市）間の基幹的な道路の整備や過疎地域を圏域として支える核となる地方都市と過疎地域とを結ぶ生活交通の維持などについては、生産圏域や交流圏域の拡大のみならず、地域住民の安全・安心な生活の確保という観点からも広域的見地から整備や維持を図る。特に生活交通の維持については、地域の実情に見合った交通ネットワークが確保できるよう、市町村と事業者と連携して取り組みます。</li> <li>・住民や来訪者の足を確保するため、鉄道の利便性の向上、県内の主な拠点を短時間で結ぶ幹線バス交通と地域内をきめ細かく巡るバス交通の効果的な接続により、県内全域をカバーする交通ネットワークの確保に取り組む。また、住民の輸送手段の確保対策として、福祉バス等の活用を図る。さらに住民のタクシー利用について、福祉タクシー制度等による支援に努めます。</li> </ul>

## 2.8.2. 山梨市

## (1) 第2次山梨市まちづくり総合計画

策定年月	平成 29 年 3 月
計画期間	長期ビジョン：20 年～30 年先 中期計画：令和 4 年度～令和 7 年度までの 4 年間
策定目的	山梨市の地域経営の根幹となる計画であり、市民と行政が一体となってまちづくりを行うための指針です。
公共交通に関する記述	長期ビジョン ・都心とつながるバックアップのまち ・生活インフラの充実したまち 中期計画 ・Maas などの新たなモビリティサービスへの取組み ・持続可能な地域交通の実現に向けた環境整備

## (2) 第2期山梨市総合戦略

策定年月	令和 2 年 3 月
計画期間	令和 2 年度～令和 6 年度
策定目的	第 1 期山梨市総合戦略の検証を行ったうえで、本市における地方創生の目指すべき将来像や、目標及び関係施策の方向性等を掲げます。
公共交通に関する記述	目指すべき将来 ●都市のコンパクト化と公共交通ネットワークを構築し、良好な住環境を実現するコンパクト・プラス・ネットワークを推進する。 施策 ●コンパクト・プラス・ネットワークおよびスマートシティの推進 立地適正化計画の居住誘導区域内において身近な生活関連施設を立地しやすくするなど、良好な住環境を整備し、併せて、地域の公共交通ネットワークの維持・活性化に向け、持続可能で地域最適な地域交通の実現に向けた取組みを行います。 ●地域交通を取り巻く課題への対応 MaaS などの新たなモビリティサービスへの取組みを行うとともに、IoT、AI などの新技術の活用等、地域ごとの課題に応じた新たなモビリティサービスの構築に向けた取組みを行います。 また、地域公共交通ネットワークの維持・活性化に向け、地域における生活の基盤となる地域交通の利便性向上を図るため、官民連携し、持続可能で地域最適な地域交通の実現に向けた環境整備を行います。 併せて 2027 年のリニア中央新幹線開通に伴う県内への新駅建設により、広域的な人流の改善がみこまれるため、これに合わせた環境の整備を進めます。 重要業績評価指数（KPI）公共交通利用者増加数 2,000 人 ●「小さな拠点」及び「地域運営組織の形成」 地域住民が主体となった地域運営組織の形成を進めるとともに、生活サービス機能の集約・確保、集落生活圏内外との交通ネットワーク等による「小さな拠点」の形成を推進し、利便性の高い地域づくりを図ります。

## 2. 地域の現状

### (3) 山梨市都市計画マスタープラン

策定年月	平成 19 年 7 月（令和 2 年 9 月見直し）
計画期間	平成 19 年度～令和 8 年度（見直し期間：令和 2 年度～令和 8 年度）
策定目的	まちづくり施策を総合的・一体的に推進するとともに、これからのまちづくりの指針として、上位計画に即した新たな都市の将来像の具現化と、社会経済情勢を見据えた実効性のあるまちづくりを進めます。
公共交通に関する記述	<p>道路・交通まちづくり方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺都市や地域、多様な拠点間の交流と連携を促す体系的な道路交通ネットワークや公共交通の強化を図るとともに、安全で快適な暮らしのみちづくりを進めます。</li> <li>● 駅など主要交通拠点の機能強化と公共交通の利便性向上を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・山梨市駅南口の交通拠点機能の強化</li> <li>・東山梨駅の機能強化</li> <li>・窪平の交通拠点の充実</li> </ul> </li> <li>● 誰もが安心・快適に利用できる暮らしのみちづくりを進めます。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域公共交通網形成計画」の策定検討</li> <li>・地域の実情に合わせた交通網の再構築</li> <li>・幹線道路網整備に合わせた路線バス運行ルートの再編検討と運行強化</li> <li>・観光用路線バスの検討（笛吹川フルーツ公園、西沢溪谷方面）</li> <li>・パークアンドライドの導入検討</li> </ul> </li> </ul>

### (4) 山梨市立地適正化計画

策定年月	令和元年 6 月
計画期間	令和元年～令和 22 年
策定目的	医療・福祉施設や商業施設、住居等を集積し、市民がこれらの生活利便施設等に容易にアクセスでき、誰もが快適に暮らせる持続可能な「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」型のまちづくりに転換するため、立地適正化計画を策定します。
公共交通に関する記述	<p>● 交通ネットワークの方針</p> <p>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」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」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。</p> <p>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。</p> <p>● 中心部（路線バス圏内）の公共交通体系</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>● 郊外部（路線バス圏外）の公共交通体系</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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「目的が集積する中心市街地」「最寄りの目的地」「最寄りの交通結節点」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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 2. 地域の現状

### (5) 山梨市強靱化計画

策定年月	令和3年7月
計画期間	令和3年度～令和7年度
策定目的	いかなる自然災害等が発生しようとも、「一人の犠牲者も出さないまちづくりを目指して、「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な地域の構築を推進するため、「山梨市強靱化計画」を策定しました。
公共交通に関する記述	<p><b>【幹線道路及び交通ネットワークの災害対応力強化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・積雪時に道路交通の麻痺を回避するため、計画的な除排雪を行う必要があるため、他自治体との連携を推進します。</li> <li>・幹線道路等の分断による影響は多岐にわたることから、国、県、市の関係部署および建設事務所との連携強化を推進します。</li> <li>・鉄道の分断についても、代替機能の確保について検討するとともに鉄道事業者やバス事業者など関係機関との連携を強化します。</li> </ul>

### (6) 山梨市過疎化地域持続的発展計画

策定年月	令和3年4月
計画期間	令和3年4月～令和8年3月
策定目的	山梨市では、過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和3年法律第19号）に基づく「山梨市過疎化地域持続的発展計画」を策定しました。
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都市と農村の交流に舞台にふさわしい交通ネットワークづくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域に広がる多くの地域資源へのアクセスを改善し、都市部住民との地域間交流を促進するため、フルーツライン、クリスタルラインの整備をはじめとする地域内主要幹線道路の整備を図る。また、公共交通として、市営バス運行の充実を図ります。</li> </ul> </li> <li>●交通施設の整備、交通手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・学生、高齢者などに利便性の高い交通手段を確保するため、市営バス運行の継続・充実を図ります。</li> <li>・地域公共交通計画の策定を進め、住民ニーズに合った持続可能な公共交通の運行形態の研究・検討を行い、移動手段の利便性向上を図ります。</li> </ul> </li> </ul>

### (7) 第2次山梨市環境基本計画

策定年月	平成29年3月
計画期間	平成29年度～令和8年度
策定目的	山梨市環境基本条例に示される“基本理念”の実現を目的とし、平成29年度から平成38年度までの10年間の「第2次山梨市環境基本計画」を策定します。
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地球温暖化対策（山梨市地球温暖化対策実行計画） <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報などでの周知、パンフレット配布やポスター掲示によるエコドライブの徹底の普及啓発、自動車以外の移動手段（徒歩・自転車・バス・鉄道）の推奨、エコカーの導入推進、公用車で率先実施などに取り組みます。</li> </ul> </li> </ul>

## 2. 地域の現状

### (8) 第2次山梨市商工業振興指針

策定年月	平成31年3月
計画期間	平成31年度～令和10年度
策定目的	本指針は、2018（平成30）年7月に施行された「山梨市中小企業及び小規模企業振興基本条例」における基本理念を実効性のあるものとするとともに、商工業振興の基本的な指針として位置づけるものです。
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>●JR 駅（山梨市・東山梨）周辺の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点（JR 駅周辺）の整備、通勤・通学支援、電車の利用促進</li> </ul> </li> <li>●買い物の「場」「足」の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市では新たに店舗を出店する事業者や、移動販売を行う事業者へ支援していきます。また、支所や道の駅といった既存施設を、日常の買い物に活用するような試みも検討していきます。</li> </ul> </li> </ul>

### (9) 山梨市バリアフリー基本構想(山梨市全域)

策定年月	平成26年11月
計画期間	—
策定目的	高齢者や障がい者などの社会的不利を受けやすい人々が、他の人々と同じように生活を送ることが出来る社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念に基づき、市民が安全・安心に生活できる人にやさしいまちづくりを推進していくものです。
公共交通に関する記述	社会的弱者の立場にあるといわれる高齢者・障害者を始めすべての人が、住みなれた地域で安心して生活でき、あらゆる分野の活動に参加できる地域社会を築くため、施設・道路・交通機関など生活環境のバリアフリー化を推進します。

### (10) 山梨市地域福祉計画

策定年月	令和3年3月
計画期間	令和3年度～令和7年度
策定目的	地域の高齢者、障害者、子育て家庭 など支援を必要としている市民を地域全体で支え、誰もが住み慣れた地域でその人らしい自立した生活が送れるような仕組みを作るものです。
公共交通に関する記述	今後、多くの人々が利用する施設のバリアフリー化や、交通手段の利便性の向上に努める必要があります。

### (11) 第二次山梨市観光振興計画

策定年月	令和4年3月
計画期間	令和4年度～令和8年度
策定目的	新型コロナウイルス感染症収束後の山梨市観光産業のあり方を模索することにより、停滞している市内観光を活性化し、活力ある山梨市を作ることを目指すもので、観光振興の基本的な考え方と施策の方向性を定め、市民、民間事業者、観光関連団体、行政などが協働し、施策を計画的に推進することを目的としています。
公共交通に関する記述	県の進める MaaS 構想は、観光における公共交通不足の解消につながることを期待されます。本市への訪問機会の増加や観光客の利便性向上につながるよう、県と連携した観光施策展開を図っていきます。

## 3. アンケート等の分析

### 3.1. 市民アンケート調査

#### 3.1.1. 調査概要

市民の方を対象としたアンケート調査の概要は、以下のとおりです。

##### (1) 調査概要

- ・対象者

山梨市在住の13歳から95歳までの5,000人（過疎地域の高齢者(65歳以上)は全員)

- ・調査方法

郵送配布

##### (2) 設問内容

- ・個人属性（居住地、性別、年齢等）

- ・運転免許証について

- ・外出先、移動手段、外出頻度（通勤・通学、買物、通院・通学）

- ・公共交通について

- ・鉄道の利用状況

- ・市民バスの利用状況、満足度

- ・デマンド交通に対する考え

- ・山梨市の将来的な公共交通のあり方について

##### (3) 調査結果

- ・回収数 2,613人

- ・回収率 52.3%

### 3.1.2. 調査結果

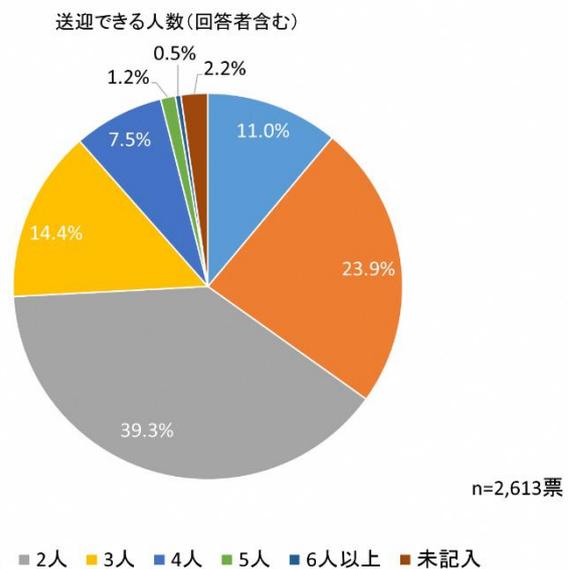
各項目別の調査結果概要は下記のとおりです。

#### (1) 個人属性

- ・ 回答者の性別は、女性が52%、男性が46%
- ・ 回答者の年齢層は、60歳以上が3/4
- ・ 同居家族人数は、単身者が15%、2人が35%、3人以上が約5割
- ・ 家族構成は、親と子供世帯が40%、夫婦のみが30%

#### (2) 運転免許

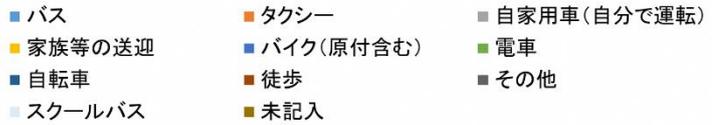
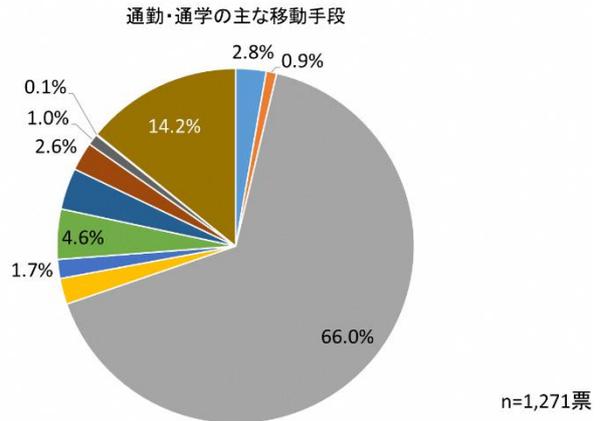
- ・ 運転免許の保有状況は、保有者が80%、非保有者が20%
- ・ 家族内(自分以外)に免許証を持っている人の割合は、0人が16%、1人が36%、2人以上が約5割
- ・ 回答者を含めて送迎できる人の人数は、0人が11%、1人が24%、2人以上が約6割
- ・ 回答者が自由に乗ることができる自動車又はバイクを所有している割合は、ありが77%、なしが21%
- ・ 回答者を含めた自動車の保有台数は、2台が32%、3台が24%
- ・ 回答者が60歳以上の運転免許証の自主返納について、現時点で自主返納するつもりはないが、将来的に検討するが59%、すでに自主返納したが7%、近いうちに自主返納することを考えているが5%、自主返納しないが10%



### 3. アンケート等の分析

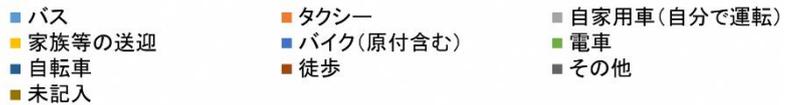
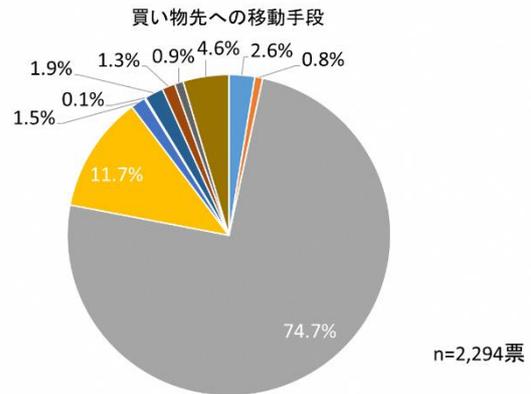
#### (3) 通勤・通学

- 通勤・通学している人の割合は39%
- 主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が66%、電車が5%、自転車4%、バスが3%



#### (4) 買物

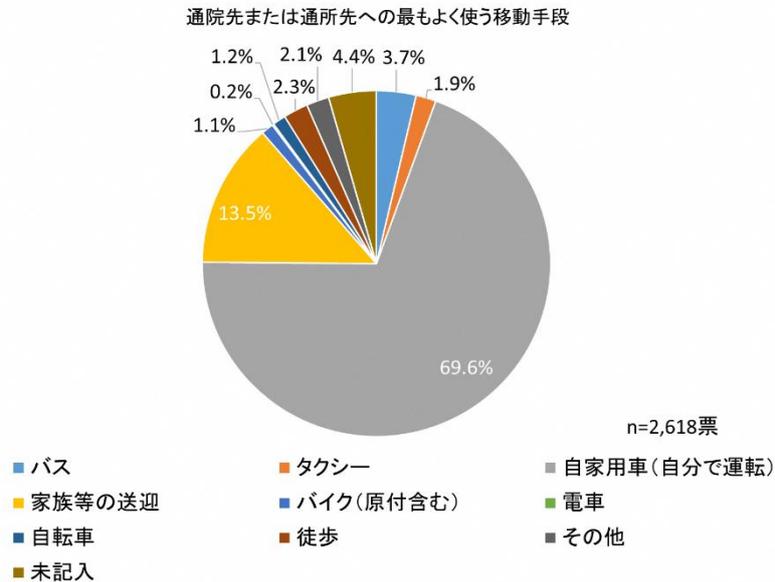
- 移動手段は、自家用車（自分で運転）が75%、家族等の送迎が12%、バスが3%
- 買物の頻度は週に1~2日が51%、週に3~4日以上が30%



### 3. アンケート等の分析

#### (5) 通院(病院)・通所(福祉・介護施設)

- ・ 移動手段は、自家用車(自分で運転)が70%、家族等の送迎が14%、バスが4%
- ・ 通院・通所の頻度は、年に数日が41%、1カ月に数日が31%



#### (6) その他外出に関する事

- ・ 最も行く市内の外出先は、金融機関が30%、その他が25%、公共施設が18%
- ・ 移動手段は、自家用車(自分で運転)が65%、家族等の送迎が8%、徒歩が5%、バスが3%
- ・ 外出の頻度は、1カ月に数日が38%、年に数日、週に1~2日が17%
- ・ 最も多い外出の時間帯は、10時台から12時台が33%、7時台から9時台は27%、13時台から15時台が20%
- ・ 最も多い帰宅の時間帯は、16時台から18時台が39%、13時台から15時台が18%、10時台から12時台が18%

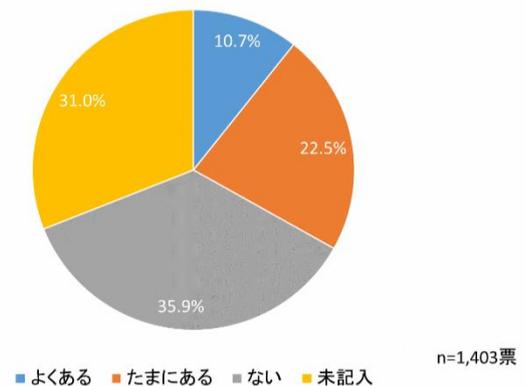
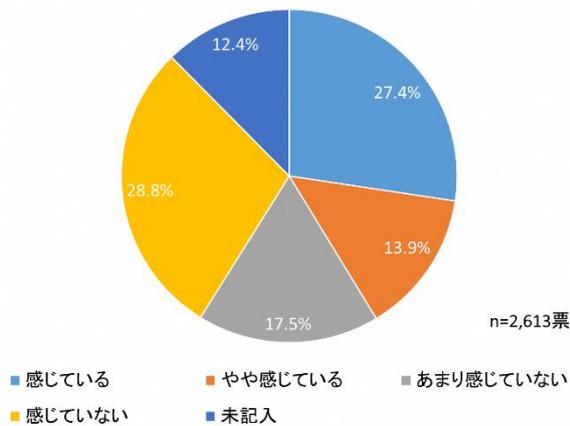
### 3. アンケート等の分析

#### (7) 公共交通

- 日常生活で公共交通を利用する際の不便さについて、感じているが 27%、やや感じているが 14%、あまり感じていないが 18%、感じていないが 29%
- 公共交通での移動に不便を感じる理由は、利用できる停留所があっても運行本数が少ないが 35%、停留所までが遠いが 19%、自家用車のように行先を自由に決められないが 9%
- 日常生活で公共交通を利用する際の不便さを感じている人のうち、公共交通が「利用できない」あるいは「利用しづらい」ために外出を控えたことがある人の割合は、よくあるが 11%、たまにあるが 23%、ないが 36%

日常生活で公共交通を利用される際、移動に不便を感じている人の割合

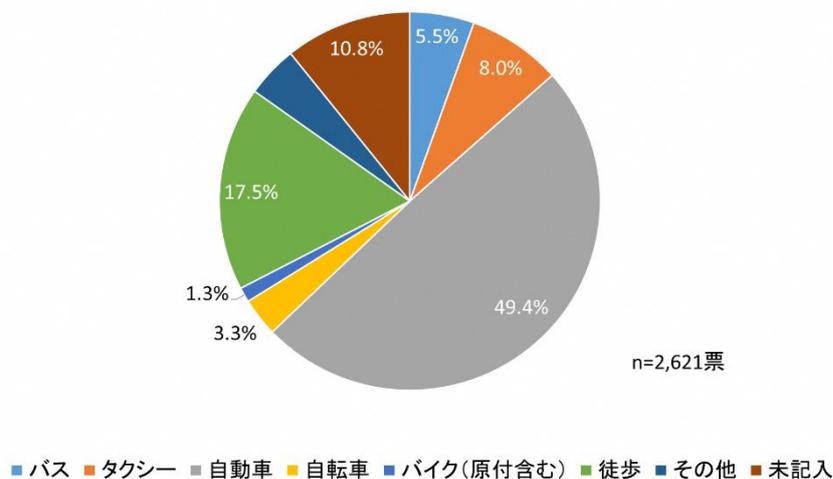
公共交通(鉄道・バス・タクシー等)が「利用できない」あるいは「利用しづらい」ために、外出を控えたこと



#### (8) 鉄道利用

- 鉄道の利用頻度は、ほぼ毎日利用するが 3%、ときどき利用するが 13%、ほぼ利用しないが 66%
- 鉄道を利用するときの駅は、山梨市駅が 42%、塩山駅が 33%、東山梨駅が 11%
- 駅までの交通手段は、自動車 that 49%、徒歩が 18%、タクシーが 8%、バスが 6%

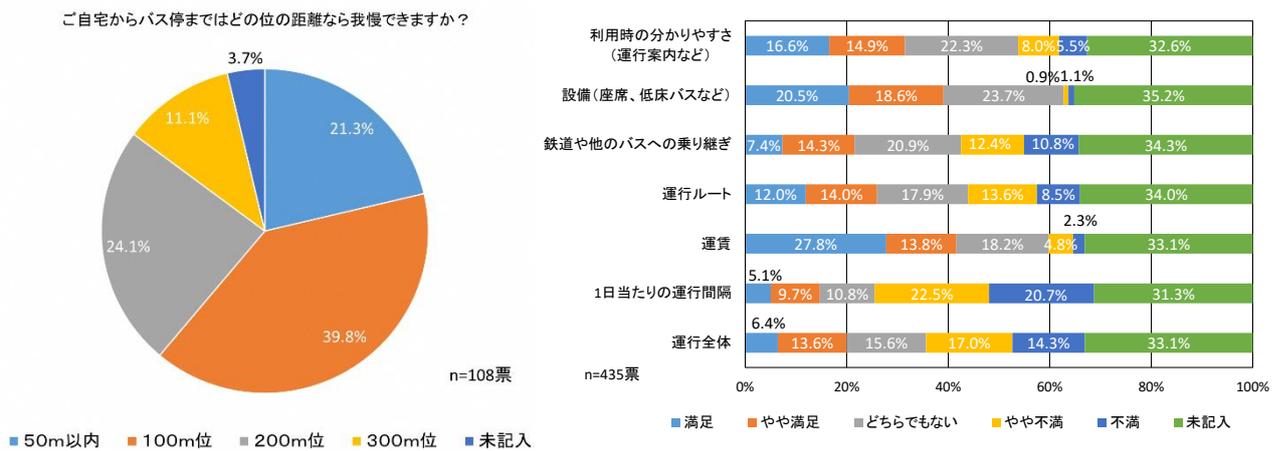
駅までの交通手段



### 3. アンケート等の分析

#### (9) 市民バス

- 市民バスの利用頻度は、使っていないが 83%、年に数回が 8%、月に 1~2 回が 3%、週に 1~2 回以上は 1.7%
- 自宅からバス停までの距離は、100m 以内が 36%、300m 位が 31%、200m 位が 28%
- バス停までの距離の感じ方について、ほど良い距離が 64%、ちょっと遠いが 21%、遠いが 12%
- 自宅からバス停までの距離の許容範囲は、50m 以内が 21%、100m 位が 40%、200m 位が 24%、300m 位が 11%
- バスを利用する理由は、バスしか交通手段がないが 33%、運賃が安い 18%、自宅がバス停に近いが 17%、目的地近くにバス停があるが 14%、時間にあった便があるが 4%
- 市民バスの各項目の満足度については、運賃・設備は満足、やや満足が 40%程度と高い一方、運行間隔はやや不満、不満の割合が 43%と高くなっています。
- 普段利用しているバスがなくなった際の、日常的なタクシー利用意向について、バスの運賃と同等くらいであれば利用するが 36%、通常料金の半額程度であれば、利用するが 19%、通常料金でも利用するが 12%、運賃に関わらず利用しないが 9%
- バスを利用しない理由は、自分で自動車等を運転できるが 47%、家族等が自動車で送迎してくれるが 13%、乗りたい時間の運行がないが 11%
- 市民バスを利用するために効果的だと思う取組は、自宅近くから乗車できる小型のバスなどを運行するが 20%、運行ルート・停留所の場所が分かる地図や分かりやすい時刻表を提供が 19%、1 日の運行回数を増やすが 19%、割引サービスの導入（乗り継ぎ割引など）が 16%、IC カードなどの電子決済を導入するが 12%、停留所を増やすが 6%、新しい運行ルートが 6%

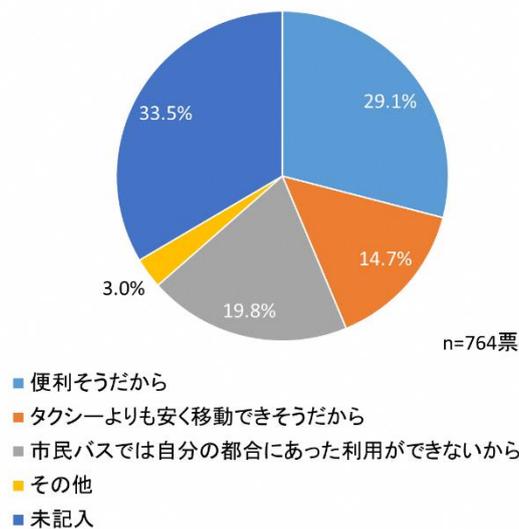


### 3. アンケート等の分析

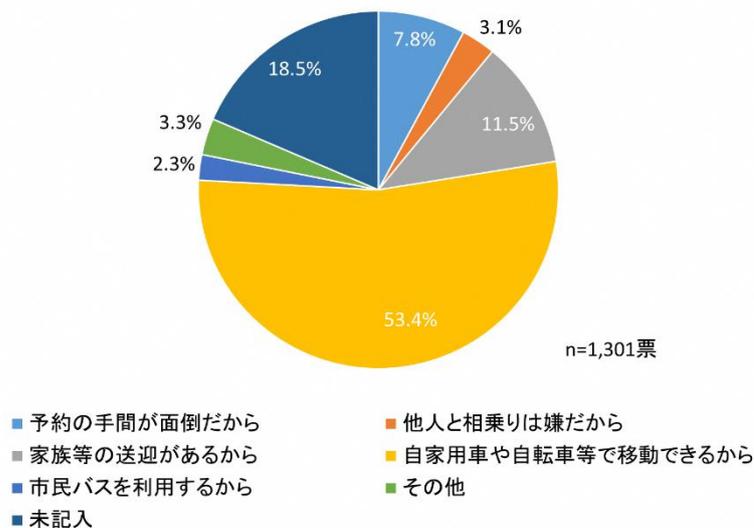
#### (10) デマンド交通

- ・ デマンド型交通を市内に導入した場合の利用の有無は、利用したいと思うが 20%、利用しないと思うが 40%、よくわからないが 31%
- ・ デマンド型交通を利用したいと思う理由については、便利そうだからが 29%、タクシーよりも安く移動できそうだからが 15%、市民バスでは自分の都合にあった利用ができないからが 20%、その他が 3%
- ・ 利用しないと思うと回答した人の理由は、自家用車や自転車等で移動できるからが 53%、家族等の送迎があるからが 12%、予約の手間が面倒だからが 8%、他人との相乗りは嫌だからが 3%、その他が 3%、市民バスを利用するからが 2%

デマンド型交通を「利用したいと思う」理由



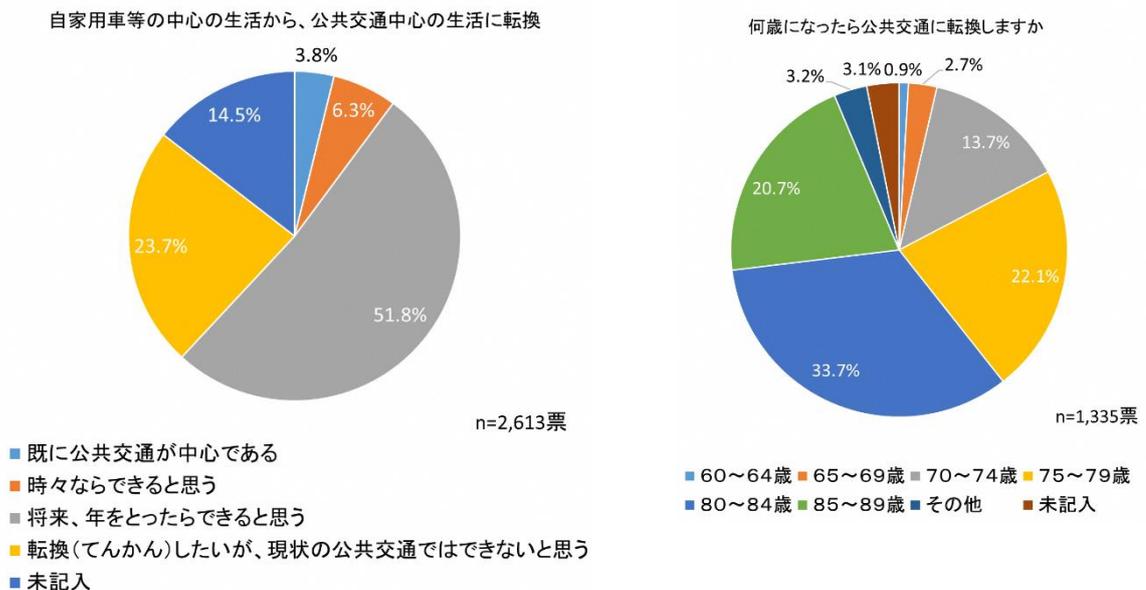
デマンド型交通を「利用しないと思う」理由



### 3. アンケート等の分析

#### (11) 公共交通のあり方

- 公共交通の必要性については、今は必要としていないが、将来的に必要となる交通手段であるが68%、必要不可欠な移動手段であるが14%、将来も必要性を感じないが7%、その他が2%
- 公共交通は、どのような「目的」のために優先して維持すべきかの問いには、「通院・通所」が25%、「買い物」が23%、「通学」が18%、高齢者や障害者、子どもなどの交通弱者の生活の足を確保が12%、「公共施設」を利用が6%、「通勤」が5%、「駅」利用が3%
- 自家用車等の中心の生活から公共交通中心の生活に転換できるかの問いについては、将来年をとったらできると思うが52%、転換したいが現在の公共交通はできないと思うが24%、時々ならできると思うが6%、既に公共交通が中心であるが4%
- 時々なら公共交通に転換できると回答した人のうち、公共交通転換時、一番多く利用する目的については、通院・通所が47%、買物が35%、通勤・通学が10%
- 将来、年をとったら公共交通に転換できると回答した人のうち、転換年齢については、80～84歳が34%、75～79歳が22%、85～89歳が21%



## 3.2. 市民バスOD調査

### 3.2.1. 調査概要

市民バス（西沢溪谷線、山梨循環線、牧丘循環線）を対象に、バス車内に調査員が同乗し、利用者個人について、乗車バス停、降車バス停を目視調査するとともに、下記の内容を調査しました。

①調査日：令和3年12月20日（月）

②調査時間：

西沢溪谷線（6:50～20:07）、山梨循環線（7:15～19:06）、牧丘循環線（6:42～18:51）

③調査項目

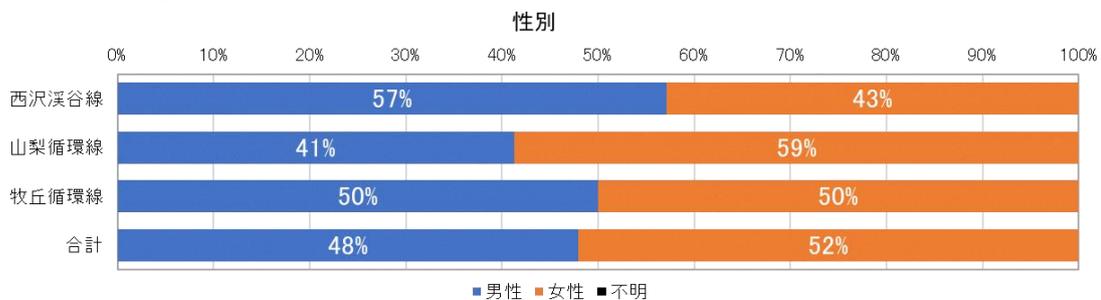
調査項目	選択肢	調査方法
乗車バス停 降車バス停	—	目視
性別	男性、女性	目視
年代	未就学児、小学生、中学生・高校生、18歳から64歳、65歳以上	目視
支払い方法	現金、回数券、定期券、無料	目視
割引	なし、未就学児無料、高校生以下の学生・生徒半額、障がい者割引半額、障がい者の介護人半額	目視
利用目的	通勤、通学、通院、買物、その他、帰宅（通勤）、帰宅（通学）、帰宅（通院）、帰宅（買物）、帰宅（その他）	ヒアリング
乗り継ぎの有無	有、無	ヒアリング

### 3.2.2. 調査結果

#### (1) 基礎集計

##### ①性別

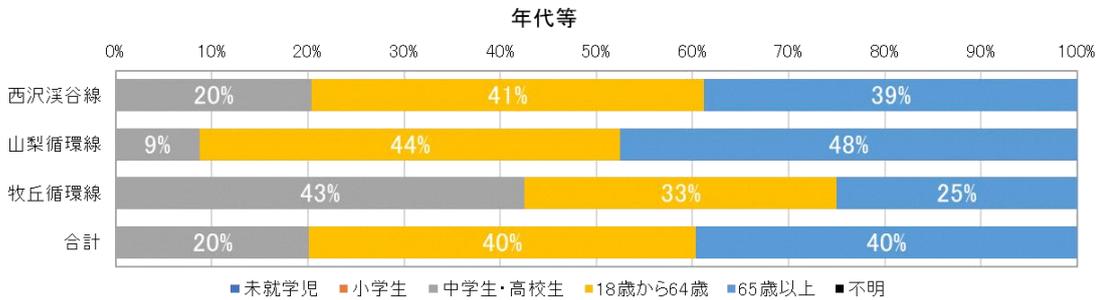
性別はほぼ男女同数です。



### 3. アンケート等の分析

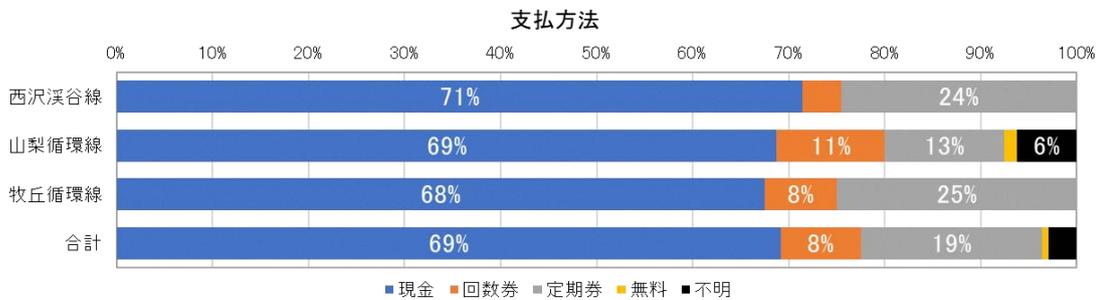
#### ②年代

牧丘循環線の中中学生・高校生の割合が高くなっています。(塩山高校)



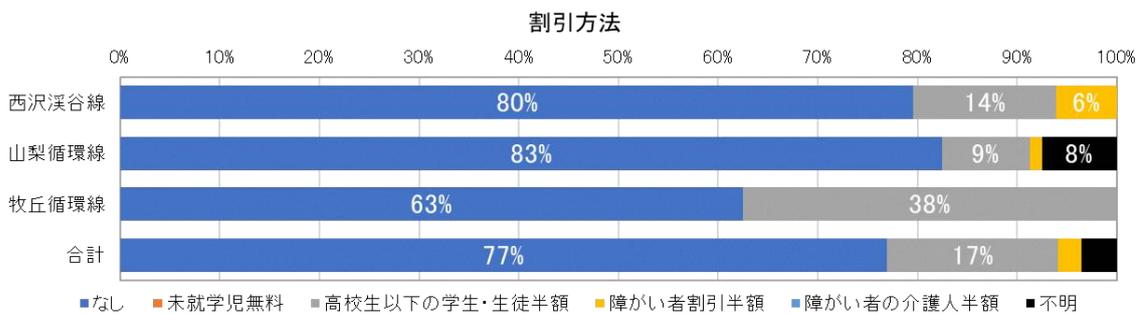
#### ③支払い方法

現金が約7割、定期券が約2割です。



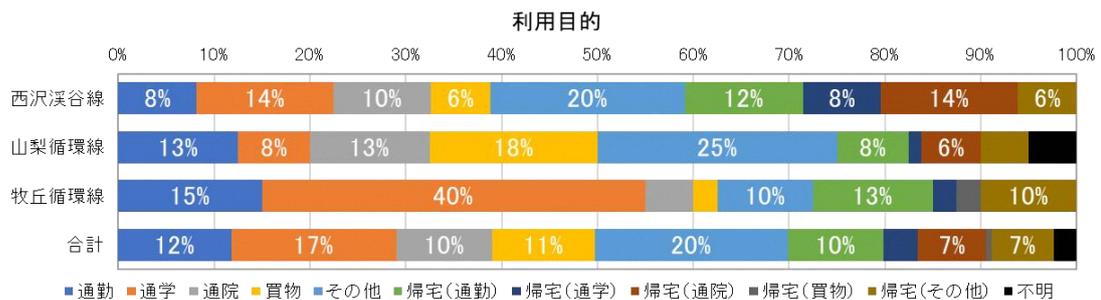
#### ④割引方法

割引なしが約8割です。



#### ⑤利用目的

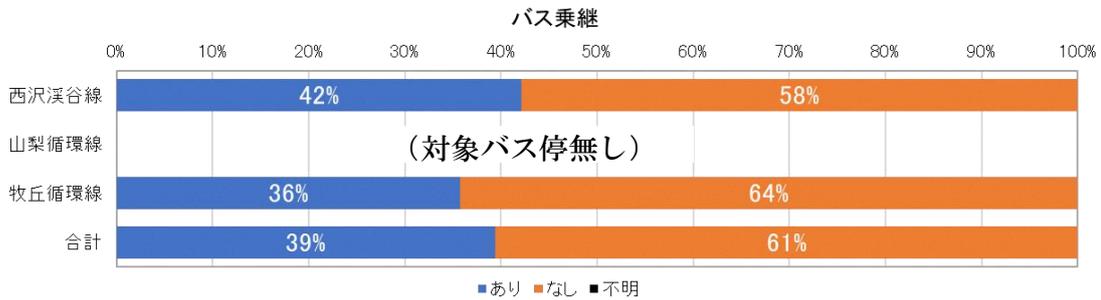
牧丘循環線では通学の割合が多くなっています。



### 3. アンケート等の分析

#### ⑥バス乗継

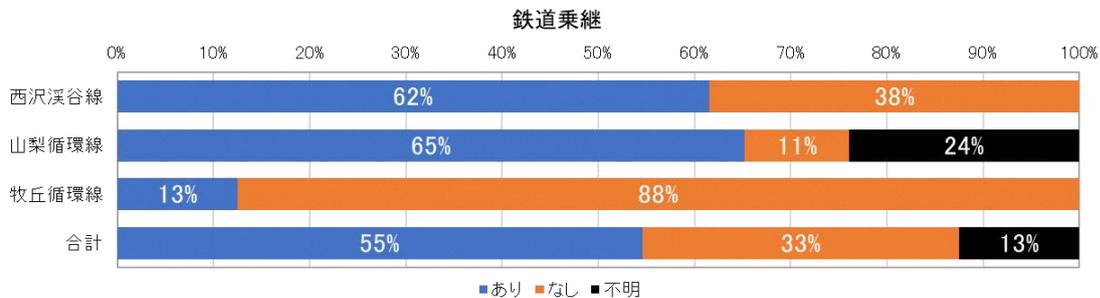
乗継ポイントでは約4割が乗継を行っています。



※対象バス停：窪平バス停の乗降者数が母数

#### ⑦鉄道乗継

乗継ポイントでは約55%が乗継を行っています。



鉄道乗り継ぎ：東山梨駅、山梨市駅、塩山駅バス停のいずれかの乗降者数が母数

#### ⑧時間帯別利用者数

利用は7時台、8時台に集中しています。

時刻	西沢渓谷線	山梨循環線	牧丘循環線	合計
06時台	3	0	0	3
07時台	5	19	7	31
08時台	6	12	16	34
09時台	1	7	2	10
10時台	7	6	2	15
11時台	4	1	3	8
12時台	4	8	1	13
13時台	5	9	2	16
14時台	1	0	1	2
15時台	4	8	2	14
16時台	0	5	0	5
17時台	4	4	4	12
18時台	1	1	0	2
19時台	4	0	0	4
20時台	0	0	0	0
合計	49	80	40	169

### 3. アンケート等の分析

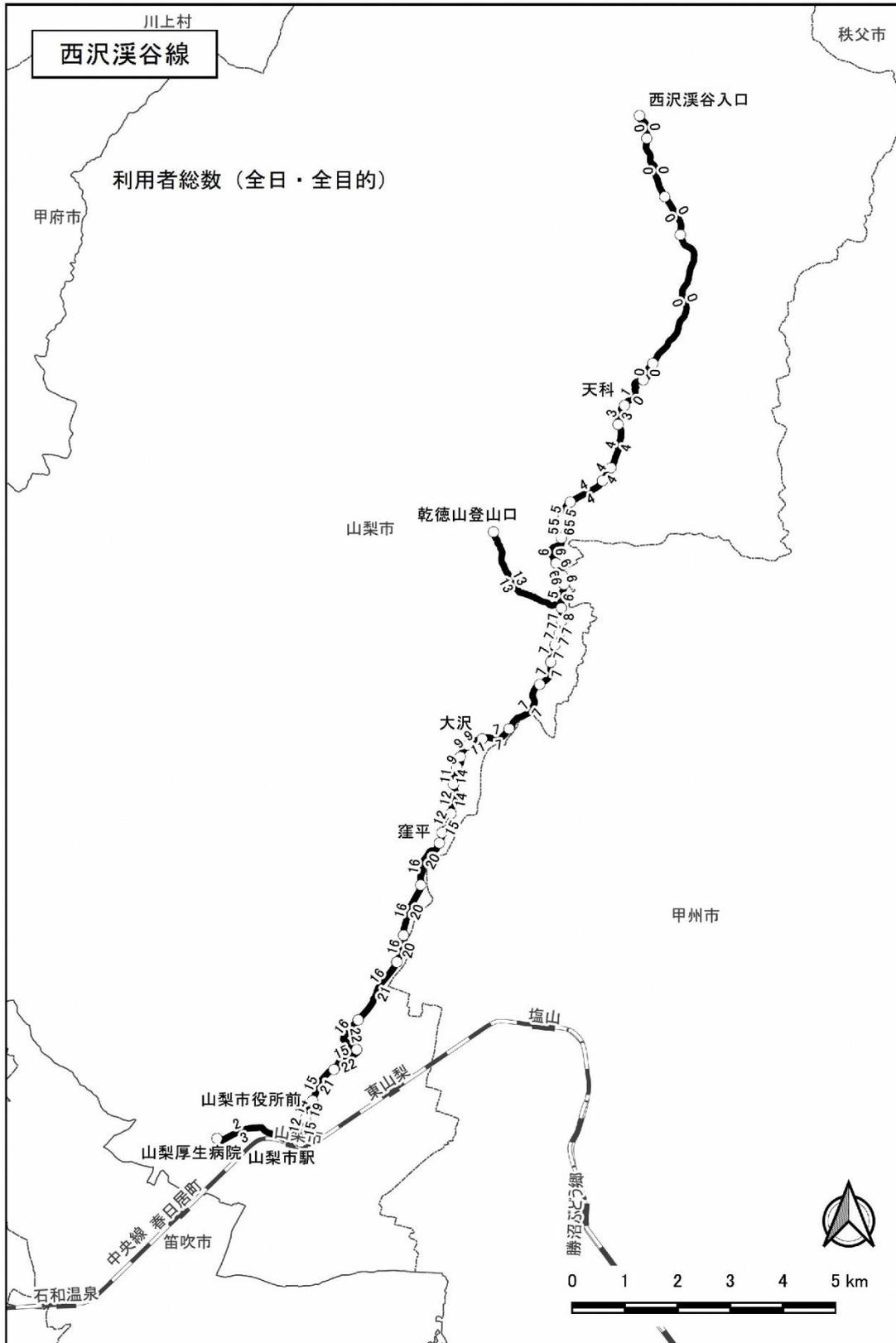
#### (2) 利用区間集計

OD調査結果のうち、公共交通網の再編において、留意すべき点等を把握するためにポイントとなる結果を示します。

表 市民バスの利用区間状況

路線	西沢溪谷線	山梨循環線	牧丘循環線
総利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>天科以北はほとんど利用がない。</li> <li>窪平で20人/片方向、北中入口付近が最も多く22人/片方向である。</li> <li>山梨市駅では15人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10人/片方向の利用がみられるのは、山梨市駅から北公会堂、一町田中から山梨市駅である。</li> <li>最大断面は、山梨郵便局付近の23人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相対的に利用が多いのは、牧平から窪平で最大断面9人/片方向で、市外区間であるが塩山駅から塩山高校が14人/片方向である。</li> <li>利用者の1/4が塩山高校～塩山駅の通学・14人とその帰宅1人である。</li> </ul>
時間帯別利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>断面ピーク時刻は、山梨市役所7時台で7人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>断面ピーク時刻は、山梨郵便局で9時台、9人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>断面ピーク時刻は、8時台で、窪平で8人/片方向、塩山高校14人/片方向である。</li> </ul>
通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、窪平付近、山梨市駅の2人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、山梨市駅南側で6人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、窪平側で5人/片方向である。</li> </ul>
通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、窪平付近～山梨市駅で7人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、上市川～北中入口で4人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、塩山駅から塩山高校が14人/片方向である。それ以外の区間で利用がほとんどなく、最大で1人/片方向である。</li> </ul>
通院	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、加納岩総合病院付近で5人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、加納岩総合病院付近で6人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、窪平で1人/片方向である。ほとんど利用がない。</li> </ul>
買物	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、窪平付近、山梨市駅付近の2人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、山梨郵便局付近で6人/片方向である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面は、鳥谷原からJA中牧西で1人/片方向である。それ以外では利用がない。</li> </ul>

### 3. アンケート等の分析





### 3. アンケート等の分析

#### (3) バス停乗降者数集計

OD調査結果のうち、公共交通網の再編において、留意すべき点等を把握するためにポイントとなる結果を示します。

##### ①西沢溪谷線

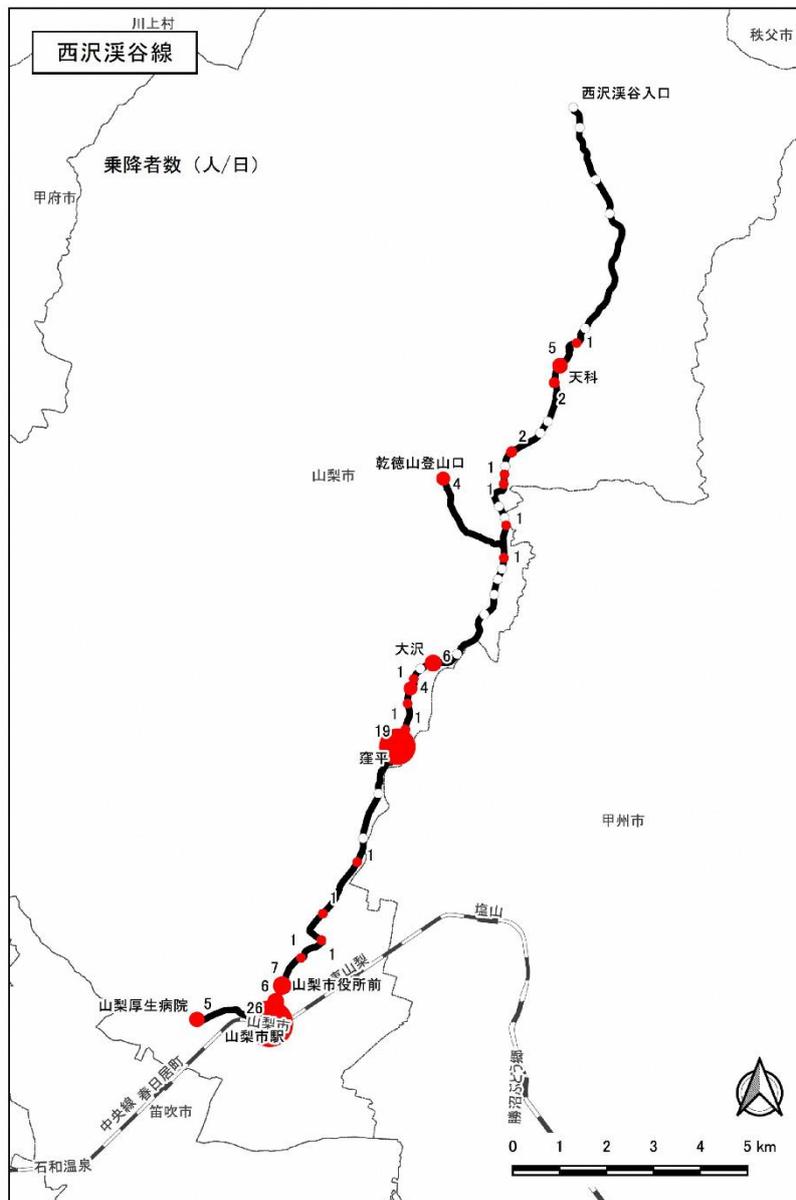
顕著に乗降者数の多いのは山梨市駅で次いで窪平となっています。その他では、山梨市役所、加納岩総合病院、山梨厚生病院、天科となっています。

##### ②山梨循環線

山梨市駅の乗降者数が突出して多くなっています。その他では、山梨厚生病院、山梨市役所、老人健康福祉センター、山梨郵便局、加納岩総合病院となっています。

##### ③牧丘循環線

乗降者数は、塩山駅、塩山高校、窪平の3箇所に集中しています。





### 3.3. 交通事業者アンケート

#### 3.3.1. アンケート概要

市内を運行する、バス事業者（4社）、タクシー事業者（6社）を対象に、下記の内容のアンケート調査を実施しました。バス事業者、タクシー事業者ともに3社より回答を得ました。

表 アンケート項目

バス事業者	タクシー事業者
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者の規模</li> <li>・輸送実績</li> <li>・現在の問題点</li> <li>・今後深刻になる問題点</li> <li>・今後必要な取組み</li> <li>・デマンド交通の運行の受託可能性</li> <li>・利用者の方からの要望</li> <li>・地域公共交通計画に対する意見</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者の規模</li> <li>・輸送実績</li> <li>・現在の問題点</li> <li>・今後深刻になる問題点</li> <li>・利用の多い区間</li> <li>・事業上の課題</li> <li>・利用者の方からの要望</li> <li>・将来の需要見込み</li> <li>・新たな事業の検討見込み</li> <li>・地域公共交通計画に対する意見</li> <li>・新たな公共交通と営業エリアが重複した場合に考慮すべき点</li> <li>・デマンド交通の運行の受託可能性</li> </ul>

#### 3.3.2. アンケート結果

##### (1) バス事業者

アンケート結果の概要は次のとおりです。

表 バス事業者の回答概要

質 問	意 見
①現在の問題点	利用者の減少（特にコロナの影響）、乗務員不足、乗務員の高齢化（平均50歳代）が課題として挙げられています。
②今後深刻になる問題点	現状の問題点と同様に、利用者の減少、乗務員不足、乗務員の高齢化が挙げられています。
③今後必要な取組み	「キャッシュレス化」と「大幅な路線見直し」が挙げられています。
④デマンド交通の運行の受託	「受託可能である」、あるいは「受託する意思はあるがタクシー車両・ワゴン車を有していない」との回答で運行の受託に前向きな回答となっています。
⑤利用者からの要望	キャッシュレス、利用しやすい便の増設、共通乗車券が挙げられています。
⑥地域公共交通計画への意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド交通導入は仕方ない面もあるが、コロナ前は利用者が増加傾向であったことを考慮すべき。</li> <li>・幹線道路はバス、細かい地域はデマンド交通とし、それが乗り継ぎできるようにすべきである。このことで観光地への増便も可能となる。</li> </ul>

### 3. アンケート等の分析

#### (2) タクシー事業者

アンケート結果の概要は次のとおりです。

表 タクシー事業者の回答概要

質 問	意 見
①現在の問題点	利用者の減少、乗務員不足、乗務員の高齢化（平均 50～60 歳代）が課題として挙げられています。
②今後深刻になる問題点	現状の問題点と同様に利用者の減少、乗務員不足、乗務員の高齢化が挙げられています。
③利用の多い区間	自宅・駅～病院の利用が多いとの回答でした。
④事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公的資金の投入のあり方</li> <li>・駅乗降が中心で企業等の利用が少ない</li> <li>・乗務員の確保と高齢化</li> <li>・夜間の利用者獲得</li> </ul>
⑤利用者の方からの要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者外出支援、運転免許自主返納支援</li> <li>・夜間の駅でのタクシー配車</li> </ul>
⑥将来の需要の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・減少する</li> <li>・病院、駅、ショッピングセンターが中心</li> <li>・駅から観光農園への輸送も必要になる</li> <li>・夜間の飲食の利用が減少する</li> <li>・日中に事業者間で利用者を奪い合うことになる</li> </ul>
⑦新たな事業の検討見込	定額運賃、変動運賃、事前確定運賃、配車アプリ、相乗り運行、自動運転のいずれも取組み意向がみられますが、特に定額運賃、変動運賃、配車アプリが挙げられています。
⑧地域公共交通計画に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド交通と競合する形になると、タクシー事業は成立しない。</li> <li>・計画は3年に一度は見直すべき。</li> </ul>
⑨新たな公共交通と営業エリアが重複した場合に考慮すべき点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・競合するとタクシー事業は成立しない</li> <li>・新たな公共交通への参画</li> <li>・競合して減収となった場合の補填</li> </ul>
⑩デマンド交通の運行の受託可能性	一般乗合旅客運送事業許可を有している事業者（2社）は受託可能との回答があり、一般乗合旅客運送事業許可を有していない事業者（1社）は受託が困難との回答となっています。

## 4. 地域公共交通の問題・課題、基本理念、基本方針、計画目標

## 4.1. 地域公共交通の問題・課題

前述の現況整理、市民バスOD調査、市民アンケート等より、地域公共交通の問題・課題を次のように考えます。

表 問題・課題

視点1：社会を取り巻く状況		
	問題・課題	根拠等
人口減少、隣接市とのアクセス、観光施設へのアクセス等の都市・社会構造の対応や、カーボンニュートラル、バリアフリー、衛生対策、災害といった社会課題への対応	人口減少に伴う公共交通利用者の減少	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年における人口 33,435 人が、将来人口（2045年）には、国立社会保障・人口問題研究所推計値では、17,463 人、山梨市人口ビジョンでは、28,685 人に減少すると予測されている。</li> </ul>
	隣接市との結びつきを考えた公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>最寄り鉄道駅が塩山駅の市民が約3割となっており、塩山駅への公共交通によるアクセスを確保する必要がある。</li> </ul>
	観光施設へのアクセス手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光施設が広く山間部に分布しており、公共交通でのアクセスが不便</li> </ul>
	カーボンニュートラルの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーボンニュートラルゼロ宣言を達成するには、以下の取組が必要</li> <li>マイカーから公共交通への転換が有効</li> <li>公共交通の脱炭素化が必要（電動化等）</li> </ul>
	バリアフリーの高度化	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー基本構想を達成するには、以下の取組が必要</li> <li>低床バス、UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの普及</li> <li>障がいに応じた各種対策の実施</li> </ul>
	公共交通の衛生対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染症等に対応した衛生対策や三密対策</li> </ul>
	災害の激甚化に伴う、災害時の公共交通対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>被災時における、公共交通による移動確保</li> </ul>
	高齢者の運転免許返納	<ul style="list-style-type: none"> <li>山梨市の運転免許返納者数は令和2年138人、令和3年144人（65歳以上・日下部警察署へ照会）と増加しており、公共交通を必要としている人が増加している。</li> </ul>

4. 地域公共交通の問題・課題、基本理念、基本方針、計画目標

視点2:自動車依存		
問題・課題		根拠等
公共交通利用を高めなければ、公共交通の存続が困難	自動車依存による公共交通の利用低迷	・バスの分担率は、通勤・通学で2.8%、買物で2.6%、通院で3.7%と低い。
	鉄道端末としてのバス利用の低迷	・鉄道端末交通の手段割合は、バスが5.5%、自動車が49.4%と自動車に依存している。
	家族等の送迎による負担	・家族等送迎の分担率は、買物で11.1%、通院で13.5%であり、いずれも自動車（自分で運転）の次に多い。
	進まない公共交通への転換	・公共交通中心の生活をしている人が3.8%、時々なら公共交通を使うことができるという人も6.3%にとどまっている。
	高齢者の自動車依存	・公共交通への転換を考える年齢は、80歳未満が約4割にとどまっている。
視点3:市民バスのサービス改善ニーズ		
問題・課題		根拠等
バス停までの距離に対する近接ニーズや運行間隔改善ニーズが高く、公共交通の利便性の改善	市民バスのバス停までの距離	・バス停まで100m以内でしか我慢できない人の割合が約6割である。
	市民バス運行間隔	・市民バスの運行間隔に満足しない人の割合が約4割である。
	分かりづらいバス系統	・路線型で広いサービスを提供しているために系統が複雑になっている。
	デマンド型交通への希望	・デマンド型交通を利用したい人の割合が2割である。 ・デマンド型交通を利用しない人の理由は、自家用車や自転車等の移動手段があるが約5割、家族送迎が可能が約1割である。

#### 4. 地域公共交通の問題・課題、基本理念、基本方針、計画目標

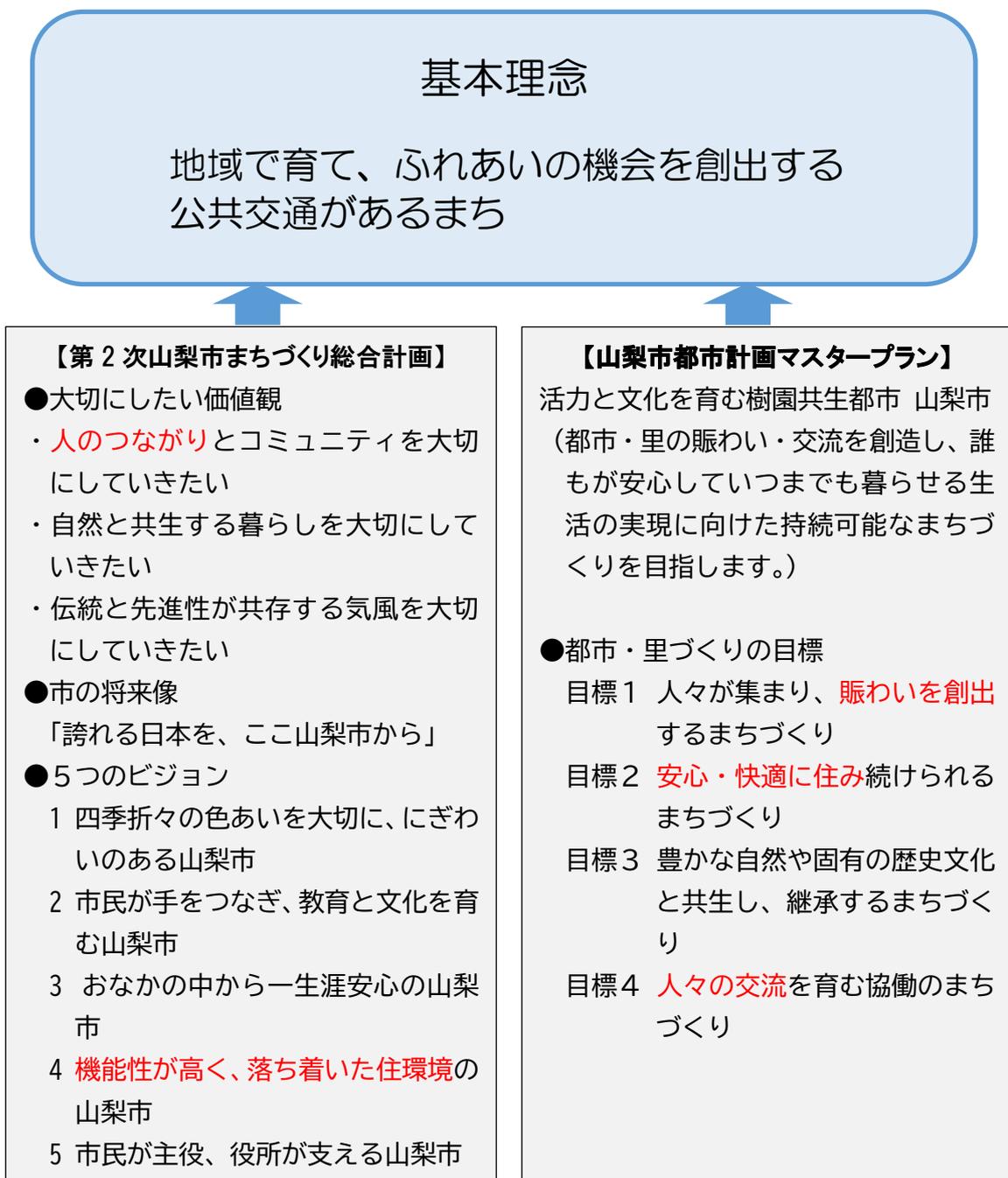
視点4:公共交通のサービス水準と外出への影響		
問題・課題		根拠等
公共交通空白地域の解消と交通弱者の移動確保	公共交通空白地域の未解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地域（鉄道1km圏外、バス停300m圏外）が人口比で20%残っている。</li> </ul>
	公共交通を原因とする外出抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を不便と感じる人の割合が41.3%である。</li> <li>このうち、公共交通が利用しづらいため外出を控えたことのある人の割合が約3割である。</li> </ul>
視点5:市民バスの利用と運行形態		
問題・課題		根拠等
需要に見合った公共交通運行形態への改変	低い収支率	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間利用者数41,799人、運行経費101,799,288円、収支率7.5%である。</li> </ul>
	非効率な運行形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>山梨循環線、牧丘循環線の利用者1人当たり経費は、タクシー運賃換算額よりも高い。また、西沢溪谷線もタクシーの迂回なしや相乗り試算額よりも高い。</li> </ul>
	利用状況に見合わない車両サイズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大断面利用者数が、西沢溪谷線が7人、山梨循環線が9人、牧丘循環線が塩山高校で14人、窪平で8人である。塩山高校-塩山駅間以外はワゴン車の定員以下である。いずれも朝の時間帯であり、日中は断面利用者数が前記以下である。</li> </ul>
視点6:公共交通の事業継続		
問題・課題		根拠等
乗務員の高齢化・不足と公共交通利用者減による公共交通の事業継続が困難	乗務員の高齢化・不足による事業縮小	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗務員の高齢化</li> <li>若手乗務員の不足</li> </ul>
	利用者減少による路線バスの減便、撤退	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少による利用者の自然減</li> </ul>
	利用者減少によるタクシー実車率低下、減収	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少による利用者の自然減</li> </ul>

視点7: 地域の特徴		
問題・課題		根拠等
三富地域では路線バスが効率的であるが、牧丘地域、山梨地域では、路線バスが非効率	<b>三富地域</b> ・西沢溪谷への観光客が利用することもあり、定時定路線型バスの運行が安価である。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学者が40%と市平均程度である。</li> <li>・バス利用者の割合が少ないが、山梨地域より多い。</li> <li>・西沢溪谷線は市民バス3路線の中では最も収支率が高いが、行政負担額自体は最も高額である。</li> </ul>
	<b>牧丘地域</b> ・バス利用者が少なく、定時定路線型バスでは非効率な運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学者が最も少ない(27%)。</li> <li>・バス利用者の割合が少ないが、山梨地域より多い。</li> <li>・デマンドを利用したい人の割合が他地域より高い。</li> <li>・牧丘循環線の利用が少なく、収支率が非常に低い。タクシー運賃よりもバスの利用者1人当たりコストの方が高い。</li> <li>・バスで山梨市駅に行くには、窪平での乗り換えが必要であるが、乗継ダイヤとなっていない便がある。</li> </ul>
	<b>山梨地域</b> ・バス利用者が少なく、定時定路線型バスでは非効率な運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他地域に比較して通勤・通学者が多い(57%)。</li> <li>・バス利用者の割合が非常に少ない。</li> <li>・山梨循環線の利用が少なく、収支率が低い。タクシー運賃よりもバスの利用者1人当たりコストの方がやや高い。</li> <li>・山梨循環線の系統が複雑でわかりづらい。</li> </ul>

## 4.2. 地域公共交通計画の基本理念

第2次山梨市まちづくり総合計画長期ビジョン、山梨市都市計画マスタープラン、山梨市立地適正化計画等の関連計画の方針のもと、市の公共交通が抱えている課題を踏まえ、将来に渡って市民が暮らしのなかで安心して公共交通を利用できる環境の整備、世代間、地域間及び観光来訪者等の利用を通じた多様なふれあいと賑わいを創出するとともに、地域にとって大切な公共交通として育て守っていくことを目指す基本理念を次のとおり定めるものとします。

この基本理念の実現に向けた基本方針及び計画目標を定め、それを具現化するための事業を検討し実施・推進していきます。



### 4.3. 地域公共交通の基本方針

基本方針は地域公共交通のあるべき姿を示すものです。基本理念、上位関連計画、問題・課題より次のように設定します。

#### 基本方針1 骨格となる幹線交通ネットワークの確保・維持

生活の根幹である通勤・通学の移動を担う幹線ネットワークを確保する必要があります。しかし、需要が少ないことから、交通需要に見合った手段や民間バス路線等との機能分担などを図った効率的な幹線交通ネットワークを確保し維持していきます。

#### 基本方針2 交通空白地域の解消と移動しやすい公共交通の提供

公共交通空白地域が約2割残されていることから、その解消を図っていくとともに、市民や観光来訪者のニーズに対応した移動しやすい公共交通の提供を図っていきます。

#### 基本方針3 地域交通資源を考えた持続可能な公共交通への改善

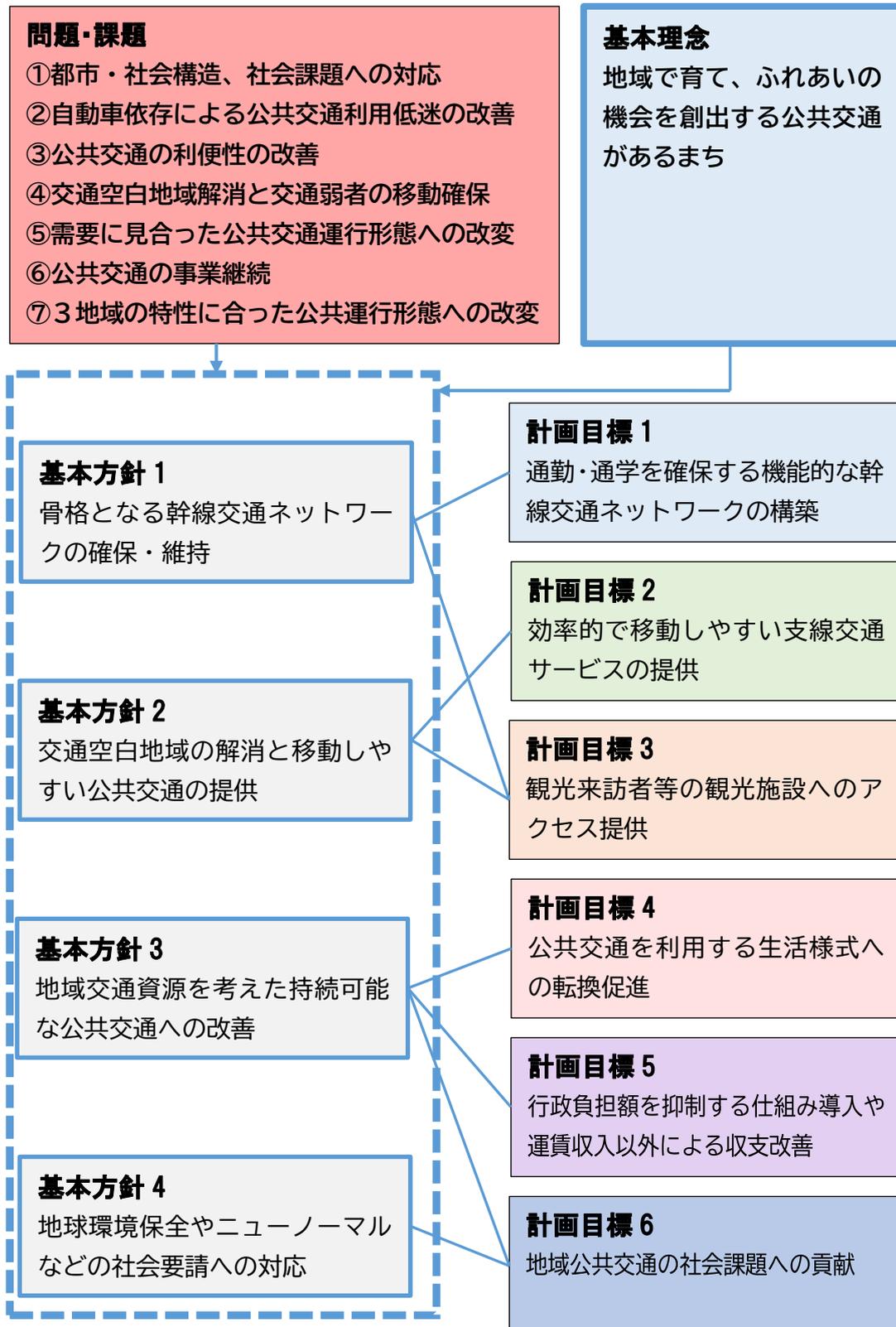
バスやタクシー等の交通事業者の供給体制を考えた現実的、かつ収支改善の工夫を行い、持続可能性の高い公共交通体系へと改善します。

#### 基本方針4 地球環境保全やニューノーマルなどの社会要請への対応

カーボンニュートラル、ニューノーマル（衛生対策など）、バリアフリーや災害時の公共交通移動確保など、社会的な要請事項に対応した公共交通を目指していきます。

#### 4.4. 基本方針と計画目標

課題、基本理念及び基本方針より、「計画期間中に達成すべき目標」を次のように設定します。



## 4.5. 地域公共交通の計画目標

計画目標は計画期間内に達成すべき目標を示すものです。基本方針と問題・課題より次のように設定します。

### 計画目標1 通勤・通学を確保する機能的な幹線交通ネットワークの構築

通勤・通学需要はデマンド型交通では対応が困難であり、通勤・通学に利用されているバス路線については確保していく必要があります。終日運行することが非効率な路線では時間を限定した運行、民間路線バス等と重複している路線については役割分担を図るなか、機能的な幹線交通ネットワークを構築します。

### 計画目標2 効率的で移動しやすい支線交通サービスの提供

路線バスでは非効率な運行となっている路線については、定時定路線型を見直し、効率的で移動しやすいサービスの提供を行います。

### 計画目標3 観光来訪者等の観光施設へのアクセス提供

市内には観光施設が点在しており、そのアクセスや周遊が公共交通ではしづらい状況になっています。住民の利用が少ない時間帯については観光客のニーズに合わせた運行ダイヤ設定を行うなど、観光来訪者等にも利用しやすいサービスの提供を行います。

### 計画目標4 公共交通を利用する生活様式への転換促進

公共交通利用促進となる多様な取組み（情報提供、バス認知度向上等）を行います。特に情報提供等では、ICTを活用した取組みも進め、MaaSについても段階的に取組を行います。

### 計画目標5 行政負担額を抑制する仕組み導入や運賃収入以外による収支改善

市民バス等のコミュニティ交通について、運行継続や運行改善実施の基準を設けるとともに、運賃収入以外による収支改善に取り組みます。

### 計画目標6 地域公共交通の社会課題への貢献

カーボンニュートラル（温室効果ガスの排出量と吸収量の均衡）、バリアフリー化、災害の激甚化などの社会課題への対応に取り組みます。

新型コロナウイルスの感染拡大により、ライフスタイルが変化し、それが定着した新たな日常（ニューノーマル）への対応（衛生対策等）を実施していきます。

#### 4.6. 目標とする地域公共交通ネットワーク

民間路線バスについては現状の役割を維持するものとし、市民バスについては、西沢溪谷線を市内の幹線とし、各地域の公共交通は支線と位置づけ、西沢溪谷線との乗り継ぎによる市中心部へのアクセスを考えたサービス形態とします。その運行形態については、ワゴン車等による区域運行と朝夕の通勤・通学対応のバス路線の組み合わせを考えるものとし、

目標とする地域公共交通ネットワークの機能分類は次のとおりです。

表 山梨市における公共交通の機能分類

分 類		機 能	
鉄道		地域間を結ぶ広域的かつ大量・高速の輸送を担う交通機関で、鉄道事業者が運営する。	
路線バス(民間)		山梨市と市外を連絡する定時定路線型バスで、観光、通院などの移動目的を担っている。民間バス事業者が運行を担う。	
市民バス等	幹線	定時定路線型のバスで終日運行し、市内の地域拠点を連絡する。市が運営を担い、運行は民間バス事業者が担う。	
	支線	定時定路線型 小型車両(朝夕運行)	需要が集中する通勤・通学時間帯及びその帰宅時間帯に、定時定路線型でその需要を担う小型車両である。運行範囲は地域内で幹線との接続により地域間の移動需要を担う。
	支線	デマンド型 ワゴン車(日中)	需要が少ない日中の通院、買物等の移動目的を担うワゴン車両で、デマンド型(事前予約制)による運行を行う。
タクシー		個別の移動ニーズに対応する小型車両を用いた移動手段である。バス等の運行時間外もカバーする。	

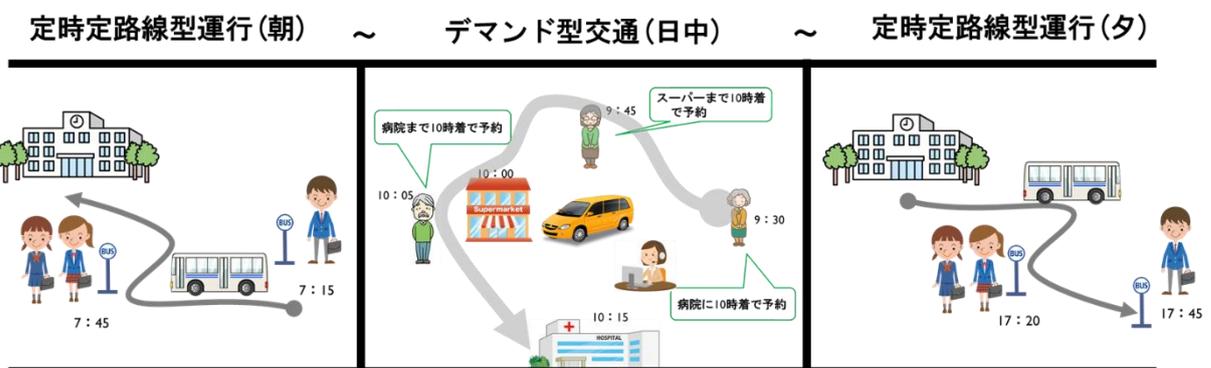


図 支線交通のイメージ

#### 4. 地域公共交通の問題・課題、基本理念、基本方針、計画目標

目標とする地域公共交通ネットワークは次のとおりです。

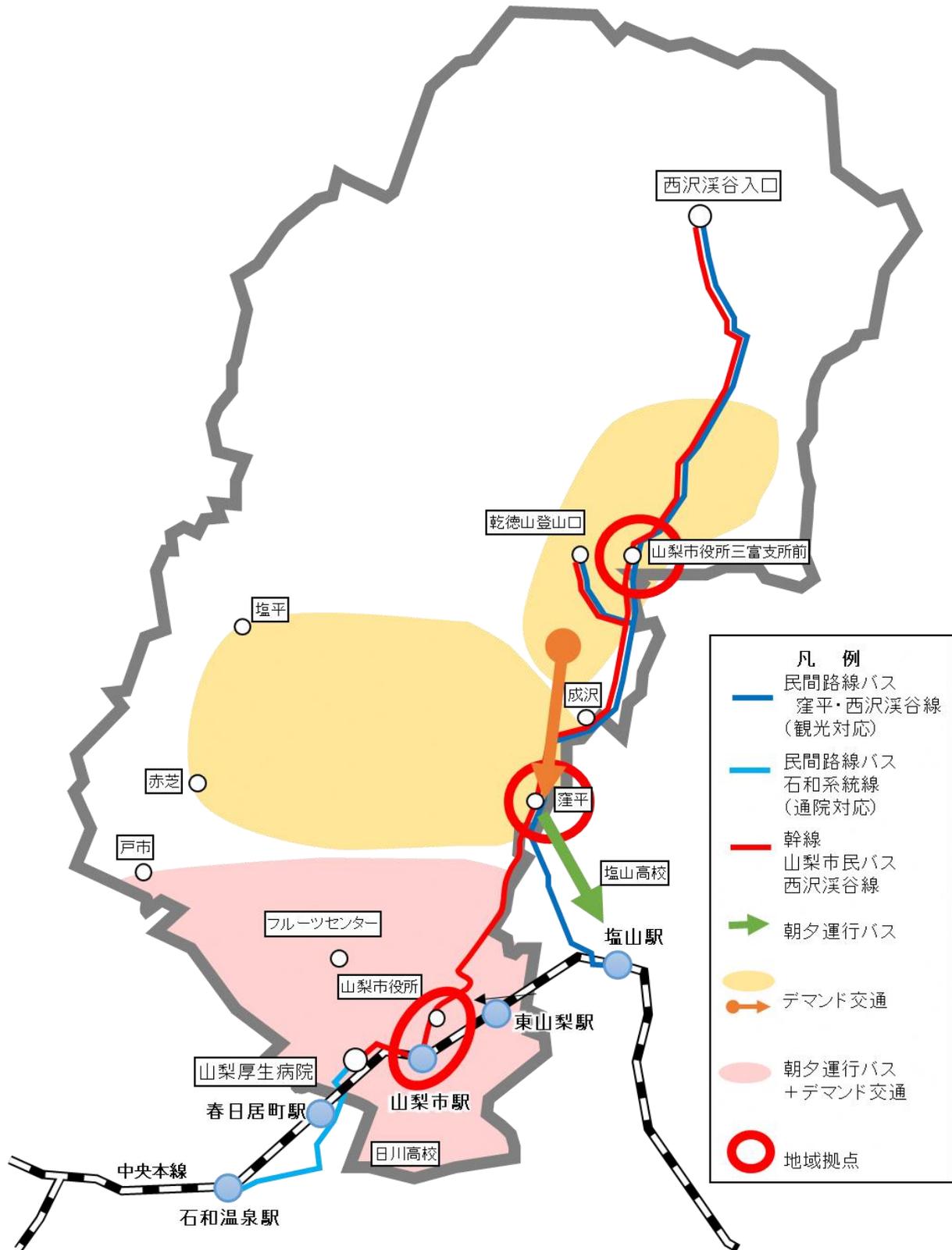


図 目標地域公共交通ネットワーク

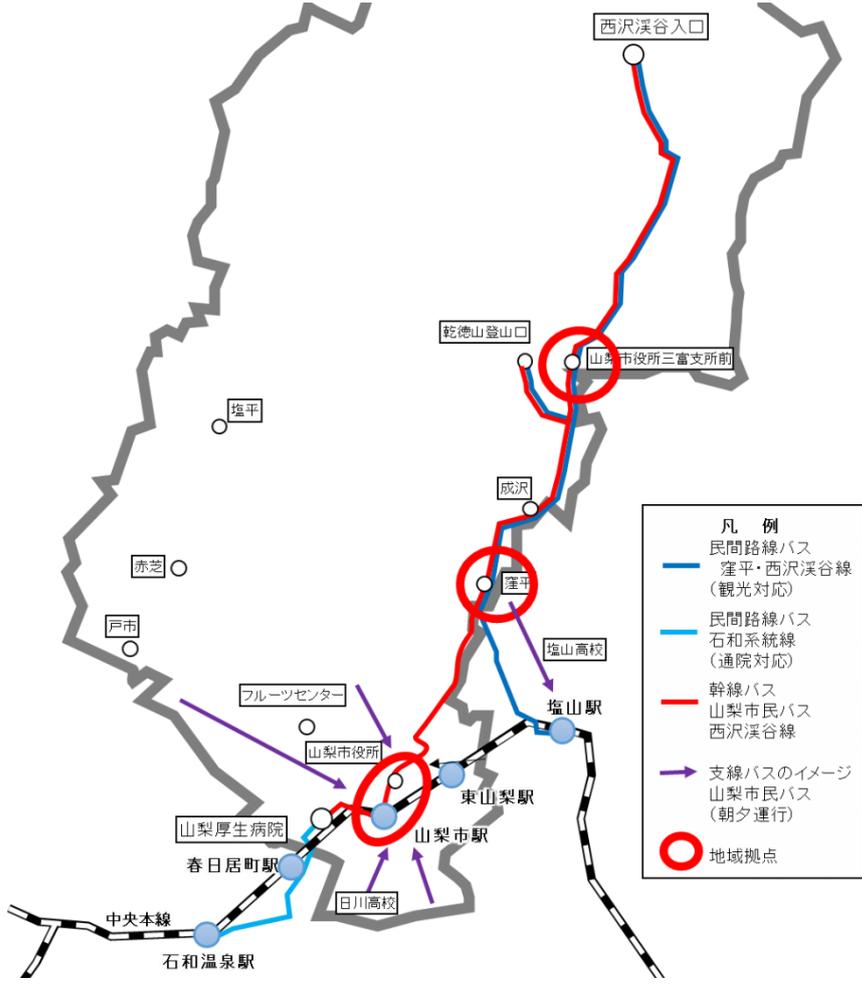
## 5. 実施する事業・事業主体

計画期間中に具体的に実施する事業とスケジュールは次のとおりとし、計画目標1事業1-1バス路線の段階的再編、及び、計画目標2事業2-1デマンド交通の導入を中心に、並行して関連事業に取り組みます。

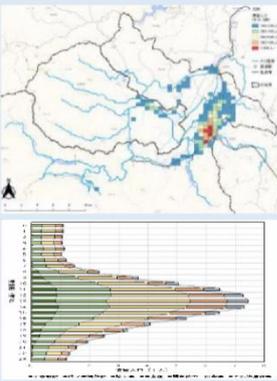
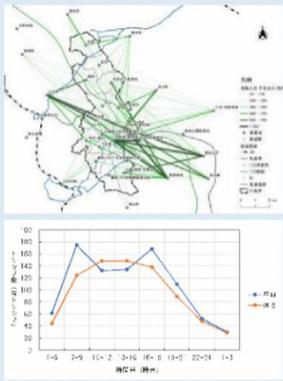
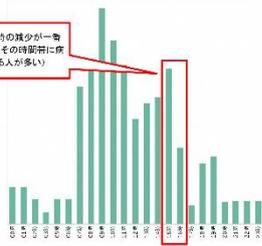
計画目標	事業	スケジュール				
		R5	R6	R7	R8	R9
計画目標1 通勤・通学を確保する機能的な幹線交通ネットワークの構築	1-1 バス路線の段階的再編	検討・協議・調整				
		調整完了区域から順次実施				
	1-2 利用者ニーズやビックデータにもとづく運行の改善	調査・分析				
		実施可能な運行改善を順次実施				
1-3 バス、乗合タクシー等の利用しやすい運賃体系の導入		検討・協議・調整				
		調整完了後順次実施				
1-4 共通定期券、共通回数券の導入		検討・協議・調整				
		調整完了後順次実施				
計画目標2 効率的で移動しやすい支線交通サービスの提供	2-1 デマンド交通の導入	検討・協議・調整				
		調整完了後順次実施				
計画目標3 観光来訪者等の観光施設へのアクセス提供	3-1 1日共通乗車券による観光客の利便性向上	検討・協議・調整・実施				
	3-2 やまなし観光MaaSへの参画による観光魅力向上	検討・協議・調整・実施				
計画目標4 公共交通を利用する生活様式への転換促進	4-1 公共交通利用ガイドの作成、配布、定期更新による利用促進	検討・協議・調整・実施				
	4-2 高齢者等のICT機器利用案内による情報リテラシー支援	検討・協議・調整・実施				
	4-3 モビリティマネジメントによる公共交通への転換	検討・協議・調整・実施				
	4-4 バス等利用特典制度の拡大による利用促進	検討・協議・調整・実施				
	4-5 バス等の周知企画による認知度の向上	検討・協議・調整・実施				



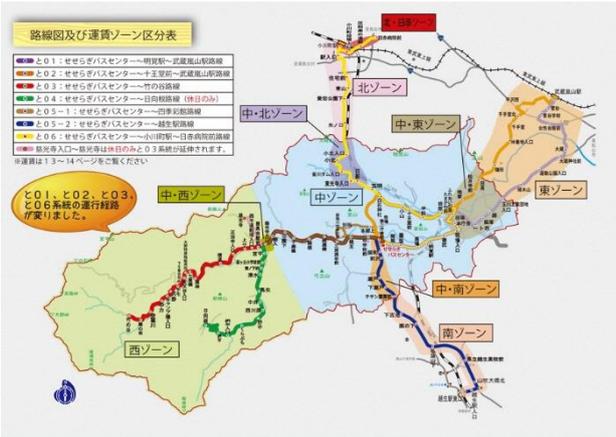
### 5.1. 通勤・通学を確保する機能的な幹線交通ネットワークの構築

事業	1-1 バス路線の段階的再編
概要	<p>現在の市民バスは利用者が低迷し、時間帯によっては小型バスでも供給過多となっている状況です。したがって、需要に応じた運行形態への再編を進めます。</p> <p>バス交通は、市内の骨格となる幹線、地域内を運行する支線へと再編します。西沢渓谷線を生活交通の幹線とし終日運行、通勤・通学機能を確保するために、「牧丘循環線の牧丘地域中心部～塩山駅区間」と「山梨循環線」路線網・経路等を見直した上で、定時定路線のバス車両での朝夕運行とします。（日中はワゴン車両などによるデマンド型運行）</p> <p>なお、民間路線バスについては、石和系統が厚生病院来院者、窪平・西沢渓谷線が観光来訪者を中心とした路線として、現行の運行を維持するものとしします。</p> 
実施主体	市、交通事業者

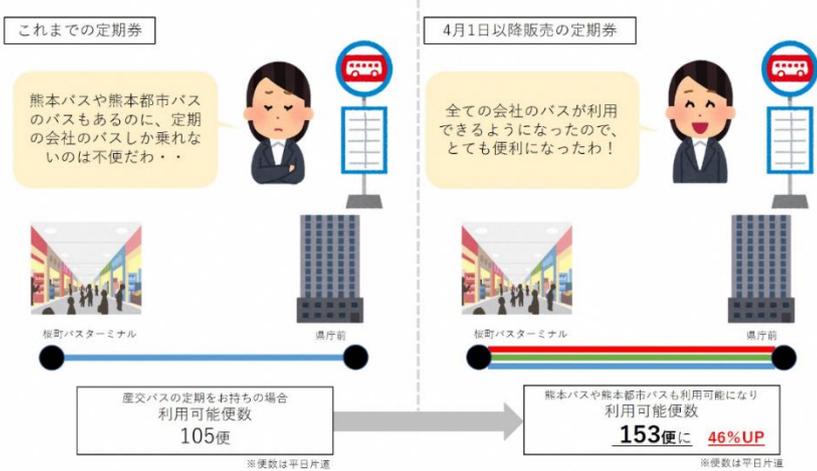
## 5. 実施する事業・事業主体

事業	1-2 利用者ニーズやビッグデータにもとづく運行の改善																					
概要	<p>沿線住民、バス利用者等のニーズを把握するため、ヒアリングやアンケートを定期的実施、市の運送に関する事業の検証結果を反映させることにより、ニーズに対応した、ルート、バス停やダイヤの改善を図っていきます。</p> <p>また、ICカード化を進め、詳細な利用データ（乗降バス停、利用日時等）を把握するとともに、人流ビッグデータを活用し、実需要や潜在需要の掘り起こしに対応した有効なダイヤ編成を随時行っていきます。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○ビッグデータ分析イメージ</p> <div data-bbox="539 748 1326 1323" style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px;"> <p><b>●データの分析方法</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>○滞留人口</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滞留が多い場所や時間帯の他、滞留している人の属性（居住地、年齢等）を分析</li> </ul>  </div> <div style="width: 45%;"> <p><b>○流動人口</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流動が多い地域の組合せや時間帯の他、移動している人の居住地、年齢、性別等を分析</li> </ul>  </div> </div> </div> <p>出典：データ活用による交通ネットワーク再編事業 概要版 令和3年3月 埼玉県</p> <p>○茨城県境町のビッグデータ活用による路線検討</p> <div data-bbox="571 1473 1278 1845" style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>平日午後に病院からスーパーまでの便を設定</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">ターゲット</td> <td>高齢者にこれまで送り迎えをしてもらっている人</td> <td rowspan="3" style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;">ダイヤ：人口減少が大きい15-16時出発 ルート：高齢者が多い西南医療センターを始発点とし、住宅街を通過して、西南医療センターまで運行</td> </tr> <tr> <td>提供価値</td> <td>利用者側：自立した移動が可能になること 店舗側：新たな利用者が増え、訪問者の増加、及び売上の増加に繋がること</td> </tr> <tr> <td>分析概要</td> <td>町の上記のスーパーマーケットを目的地に設定し、ルートとダイヤを分析</td> </tr> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>西南医療センターのデータ</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>05: 地方で大きくから帰らず高齢者層</td><td>27.29%</td></tr> <tr><td>12: 団塊世代の三世代家族</td><td>22.29%</td></tr> <tr><td>00: 都市部外の長期を保有する大企業</td><td>13.73%</td></tr> <tr><td>03: 都市部近郊の農業や農業の副業は家</td><td>10.52%</td></tr> <tr><td>10: 製造業の労働者層</td><td>8.39%</td></tr> <tr><td>04: 大企業層の通勤者層</td><td>3.63%</td></tr> <tr><td>15: 製造業の中間社員</td><td>3.42%</td></tr> </table> </div> <div style="width: 45%;">  <p>15-16時の乗降者数が一層大きい。その時間帯に乗客を出る人が多い</p> </div> </div> </div> <p>出典：国土交通省ホームページ(<a href="https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/content/001489842.pdf">https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/content/001489842.pdf</a>)</p>	ターゲット	高齢者にこれまで送り迎えをしてもらっている人	ダイヤ：人口減少が大きい15-16時出発 ルート：高齢者が多い西南医療センターを始発点とし、住宅街を通過して、西南医療センターまで運行	提供価値	利用者側：自立した移動が可能になること 店舗側：新たな利用者が増え、訪問者の増加、及び売上の増加に繋がること	分析概要	町の上記のスーパーマーケットを目的地に設定し、ルートとダイヤを分析	05: 地方で大きくから帰らず高齢者層	27.29%	12: 団塊世代の三世代家族	22.29%	00: 都市部外の長期を保有する大企業	13.73%	03: 都市部近郊の農業や農業の副業は家	10.52%	10: 製造業の労働者層	8.39%	04: 大企業層の通勤者層	3.63%	15: 製造業の中間社員	3.42%
ターゲット	高齢者にこれまで送り迎えをしてもらっている人	ダイヤ：人口減少が大きい15-16時出発 ルート：高齢者が多い西南医療センターを始発点とし、住宅街を通過して、西南医療センターまで運行																				
提供価値	利用者側：自立した移動が可能になること 店舗側：新たな利用者が増え、訪問者の増加、及び売上の増加に繋がること																					
分析概要	町の上記のスーパーマーケットを目的地に設定し、ルートとダイヤを分析																					
05: 地方で大きくから帰らず高齢者層	27.29%																					
12: 団塊世代の三世代家族	22.29%																					
00: 都市部外の長期を保有する大企業	13.73%																					
03: 都市部近郊の農業や農業の副業は家	10.52%																					
10: 製造業の労働者層	8.39%																					
04: 大企業層の通勤者層	3.63%																					
15: 製造業の中間社員	3.42%																					
実施主体	市、交通事業者																					

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	1-3 バス、乗合タクシー等の利用しやすい運賃体系の導入
概要	<p>現在、バスの運賃体系は路線ごとに異なっており、乗り継ぎ割引なども実施されていません。今後のバス網の幹線・支線型への改変に併せ、ゾーン運賃（事業者共通）や乗り継ぎ割引（異なる事業者間）の導入により、わかりやすい運賃体系や乗り継ぎ利便性向上を図ります。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○深谷市 民間路線バスとコミュニティバス等の乗り継ぎ割引          埼玉県深谷市はコミュニティバス「くるリン」から民間バス路線・秩父鉄道に乗り継ぎ、またはその逆を行った場合、一律 100 円の割引を行っている。民間事業者の「割引による減収分」は市が負担している。</p> <div data-bbox="454 846 1380 1243" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>乗継方法</b></p>  <p><b>くるリン⇄民間路線バスへの乗継の場合は・・・</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①最初のバス降車時、運転士に乗継割引を申し出てください。運転士から日付入りの割引券を発行します。</li> <li>②民間路線バスに乗り継ぐ場合は、次のバス降車時、お支払いの前に運転士に割引券を提示し、乗継割引分を差し引いた料金をお支払いください。くるリンから武蔵観光・国際十王交通に乗り継ぐ場合は必ず整理券をお取りください。</li> <li>③くるリンに乗り継ぐ場合は、バス乗車時に割引を受けてください。</li> </ol> <p><b>秩父鉄道⇄くるリンへの乗継の場合は・・・</b></p> <p>改札通過時、駅係員に乗継割引を申し出てください。駅係員から日付入りの割引券が発行されます。その後、くるリン乗車時、運転士に割引券を提示し、乗継割引分を差し引いた料金を伝えて、支払ってください。</p> <p><b>くるリン⇄秩父鉄道への乗継の場合は・・・</b></p> <p>バス降車時に乗継券を発行してもらいます。切符購入後、必ず乗車前に駅係員に切符を提示し、本券と引き換えの上、100円をお受け取りください。乗車後の割引は受けられません。</p> </div> <p>○ときがわ町 ゾーン運賃制          平成 20 年に全路線がイーグルバスの運行となり、平成 22 年に路線再編（ハブ&amp;スポーク）を行い、ゾーン運賃制を導入した。その結果、利用者が 25%増加した。</p> <div data-bbox="778 1350 1394 1787" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>路線図及び運賃ゾーン区分表</p>  <p>● 2.01：せせらぎバスセンター→朝見野-武蔵嵐山駅路線          ● 2.02：せせらぎバスセンター→玉置野-武蔵嵐山駅路線          ● 2.03：せせらぎバスセンター→竹の谷路線          ● 2.04：せせらぎバスセンター→日向駅路線（休日のみ）          ● 2.05-1：せせらぎバスセンター→四ツ野駅路線          ● 2.05-2：せせらぎバスセンター→緑を繋ぎ線          ● 2.06：せせらぎバスセンター→山形野-日本病院駅路線          ● 観光等入口-観光等は休日のみと03系統が延伸されます。          ※運賃は13～14ページをご覧ください</p> <p>○2.01、2.02、2.03、2.06系統の運行経路が変更されました。</p> </div> <p>出典：イーグルバスホームページ(<a href="http://new-wing.co.jp/rosen/tokigawa/unchin.html">http://new-wing.co.jp/rosen/tokigawa/unchin.html</a>)</p>
実施主体	市、交通事業者

## 5. 実施する事業・事業主体

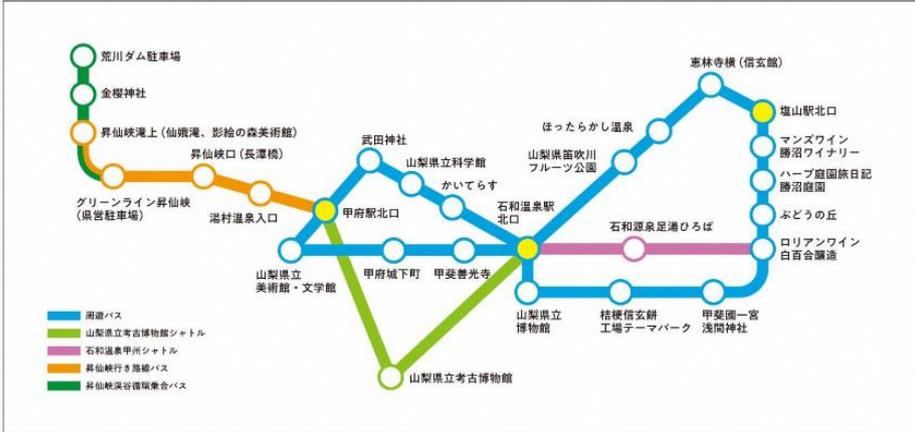
<p>事業</p>	<p>1-4 共通定期券、共通回数券の導入</p>
<p>概要</p>	<p>市内には市民バスと路線バス（民間）の重複区間があります。重複区間内の利用は共通で利用できる定期券があると利便性が大幅に向上します。また、デマンド交通と定時定路線型の朝夕バスと共通で利用できる定期券も利便性が期待できます。したがって、多様な交通機関で共通で利用できる定期券等の検討を行い導入を図っていきます。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○広島における定期共通化 定期券で重複する区間内であれば7社のいずれのバスでも利用できる。</p>  <p>出典：備北交通㈱ホームページ</p> <p>○熊本市の共同経営による共通定期券 九州産交バス株式会社、産交バス株式会社、熊本電気鉄道株式会社、熊本バス株式会社、熊本都市バス株式会社は、2022年4月1日（金）販売分より、IC定期券の区間内であれば全てのバスがご利用可能となる「共通定期券」のサービスを開始。</p> <p>具体的なイメージ (1) 共通定期券（県庁方面）</p>  <p>出典：熊本市ホームページ(<a href="https://jmpo.kumamoto-toshibus.co.jp/information/announce8/">https://jmpo.kumamoto-toshibus.co.jp/information/announce8/</a>)</p>
<p>実施主体</p>	<p>市、交通事業者</p>



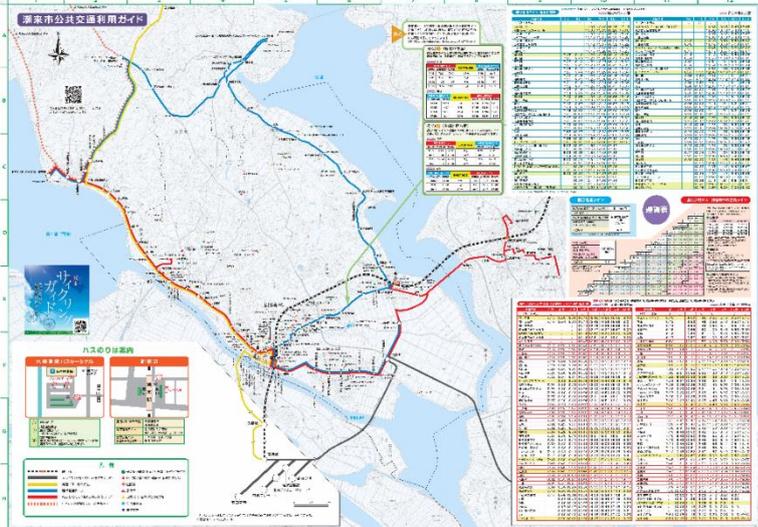
### 5.3. 観光来訪者等の観光施設へのアクセス提供

事業	3-1 1日共通乗車券による観光客の利便性向上
概要	<p>これからの観光来訪者は、高齢者や訪日外国人などのマイカーを利用しない方の増加が予想されます。したがって、観光客をターゲットとした、バス路線を1日（及び2日）乗り放題とする、1日共通乗車券等の導入を図っていきます。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○京都観光一日乗車券          京都市内では、市営バス、市営地下鉄及び京都バスが乗り放題となる共通乗車券を販売しています。現在、価格は見直しが行われ1,100円となっています。</p>  <p>出典：京都市交通局 各種割引乗車券等の抜本的見直し及び現行乗車券の取扱いについて ホームページ(<a href="https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000284803.html">https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000284803.html</a>)</p> <p>○函館市 市電・函館バス1日乗車券          函館市電全線と函館バス指定区間が乗り放題の乗車券。函館空港や函館山へ函館バスご利用の方に大変お得な乗車券です</p> <p>【販売価格】 大人 1,000円          小児 500円</p> <p>【販売期間】 通年</p> <p>【利用範囲】 市電全線・函館バス指定区間</p> <p>【有効期間】 利用開始～終電・終バスまで（当日限り）</p>  <p>出典：函館市ホームページ(<a href="https://www.city.hakodate.hokkaido.jp/docs/2014012100977/">https://www.city.hakodate.hokkaido.jp/docs/2014012100977/</a>)</p>
実施主体	市、交通事業者

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	3-2 やまなし観光 MaaS への参画による観光魅力度向上
概要	<p>県内には多様な観光資源があり、これらを連携する県が主体となり実施、現在は民間事業者が自走している「やまなし観光 MaaS」の取組みと連携します。</p> <p>また、山梨市観光協会等では、モデルコースを提案しており、こういった取組みと連携し進めていきます。</p> <p>○やまなし観光 MaaS</p> <p style="text-align: right;">2021年10月28日</p> <div style="border: 2px solid yellow; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> <p>国内初の最新テクノロジーなどを活用した 令和スタイルの山梨旅</p> <p>旬の観光スポットをつなぎ、マイカーなしで楽しめる、お酒も楽しめる <b>“やまなし観光MaaS”</b> 11月の祝・週末限定の実証事業 お得な「シンゲンバス」発売開始！</p> </div> <p><b>【背景及び概要】</b> 今回、実証事業の舞台となる、山梨県甲府市及び峡東3市(山梨市・笛吹市・甲州市)については、景勝地やワイナリーなど観光資源が豊富な地域であるものの、それぞれの観光資源が離れた距離にあり、それに合わせた観光のための二次交通が整備されている状況ではありませんでした。 この課題を解決し、この地を訪れる観光客に1つでも多くの魅力あふれる観光資源に触れもらうべく、やまなし観光MaaS実証事業を開催します。 実証事業では、通常は走行していない、観光地をダイレクトにつなぐ本事業専用バスを、また、ワイナリーエリアではAI乗合タクシーを運行するなど、様々な交通サービスを提供します。これらは一日乗り降り自由の専用バス(シンゲンバス等)により利用が可能となります。 なお、観光地情報や観光地までの経路検索、専用交通サービスの決済や乗降は全て、本事業公式ページをアクセスし、スマートフォン1台で完結できます。 11月は日本遺産「昇仙峡」の紅葉が見頃を迎え、日本を代表する山梨のワイナリーエリアでは「ワインツーリズム」が開催されるなど、各地で多くのイベントも開催されます。 新たな交通サービスとテクノロジーを融合させ、これから旬を迎える甲府市及び峡東3市に是非ご注目ください。</p>  <p>出典：山梨県ホームページ(<a href="https://www.pref.yamanashi.jp/kankou-sk/kokusaik/kankou_maas.html">https://www.pref.yamanashi.jp/kankou-sk/kokusaik/kankou_maas.html</a>)</p>
実施主体	市、交通事業者、観光事業者

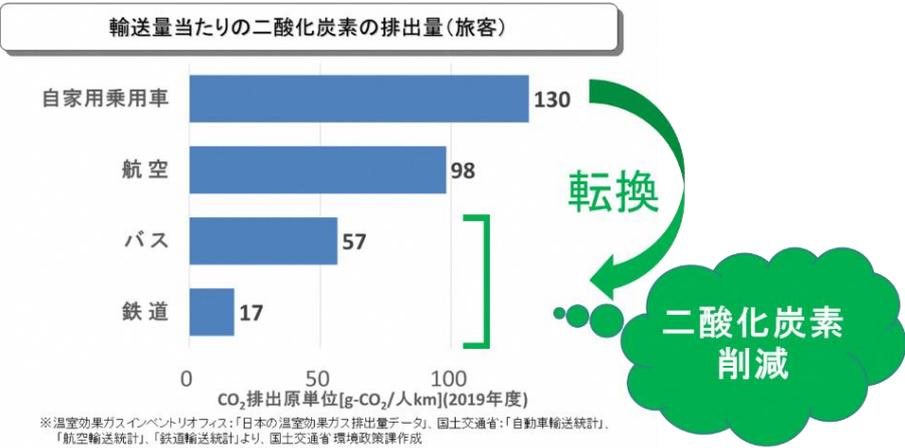
5.4. 公共交通を利用する生活様式への転換促進

事業	4-1 公共交通利用ガイドの作成、配布、定期更新による利用促進
概要	<p>地域住民や観光来訪者に公共交通に関する情報を紙媒体で提供します。これにより公共交通利用者の増加を図っていきます。いわゆるバスマップは、そのターゲット（読み手）により掲載すべき内容が異なることから、総合的なものか、ターゲット別に作成するかなどを検討していきます。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○潮来市公共交通ガイド</p>  <p>出典：潮来市ホームページ(<a href="https://www.city.itako.lg.jp/data/doc/1558769531_doc_185_0.pdf">https://www.city.itako.lg.jp/data/doc/1558769531_doc_185_0.pdf</a>)</p> <p>○府中市 バスマップ</p>  <p>出典：府中市ホームページ(<a href="https://www.city.fuchu.tokyo.jp/kurashi/machi/chubus/bus.files/chu_bus_rosen_zikoku_R2.4.pdf">https://www.city.fuchu.tokyo.jp/kurashi/machi/chubus/bus.files/chu_bus_rosen_zikoku_R2.4.pdf</a>)</p>
実施主体	市

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	4-2 高齢者等の ICT 機器利用案内による情報リテラシー支援
概要	<p>スマートフォン等の普及に伴う社会のデジタル化は、リアルタイムに情報を収集できる等、利用者にとって利便性が大きく向上します。一方、ICT 機器が利用できず、その恩恵を受けることができないデジタルデバイスと呼ばれる格差が広がっていくことが懸念されます。</p> <p>そこで、スマートフォンの路線検索（無料）等のサービスを利用できるように、ICT 機器の利用促進を行うことで、誰一人取り残すことなくデジタル化の恩恵を受けられるような支援を検討します。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○大阪府 シニア向けスマホ教室</p> <p>大阪府では高齢者向けのスマホ教室を開催しています。内容は下記のとおりです。</p> <p>対 象： シニア向け※年齢制限なし</p> <p>定 員： 20 名(申込先着順・参加無料)</p> <p>講 師： ドコモショップ 東大阪花園店 スタッフ</p> <p>場 所： 中央図書館2階 多目的室</p> <p>共 催： 公益社団法人消費者関連専門家会議（ACAP）</p> <p>学習内容： スマホ操作方法、アプリの使い方、インターネットの使い方</p> <p>出典：大阪府立中央図書館ホームページ(<a href="https://www.library.pref.osaka.jp/site/central/seniorlife1.html">https://www.library.pref.osaka.jp/site/central/seniorlife1.html</a>)</p>
実施主体	市

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	4-3 モビリティマネジメントによる公共交通への転換																														
概要	<p>モビリティマネジメント（MM:Mobility Management）とは、自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促すものです。このような手法で、マイカーから公共交通への転換を促すことで、温室効果ガスの削減等を図ります。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○公共交通特定路線の利用促進を対象としたモビリティ・マネジメント（豊橋市）</p> <table border="1" data-bbox="443 667 1375 1003"> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成17年7月</td> <td>乗降調査「利用促進策実施前」</td> </tr> <tr> <td>平成18年10月1日</td> <td>「路線の見直しやフリー乗降の導入」のレイクタウン線利用促進策の実施</td> </tr> <tr> <td>平成18年10月上旬</td> <td>「富士見台モビリティ検討会議」の設置</td> </tr> <tr> <td>平成18年10月中旬</td> <td>乗降調査「利用促進策実施後」</td> </tr> <tr> <td>平成18年11月上旬</td> <td>「MMキット」（※1）の地域住民への配布</td> </tr> <tr> <td>平成18年12月上旬</td> <td>「レイクタウン線のバス利用促進に関するアンケート調査」を回収</td> </tr> <tr> <td>平成18年12月上旬</td> <td>乗降調査「モビリティ・マネジメント実施後」</td> </tr> <tr> <td>平成19年1月上旬</td> <td>「バス利用に関する意識や行動の変化についてのアンケート調査」の実施</td> </tr> <tr> <td>平成19年2月上旬</td> <td>乗降調査「モビリティ・マネジメント実施後」</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：豊橋市(<a href="https://www.city.toyohashi.lg.jp/10361.htm">https://www.city.toyohashi.lg.jp/10361.htm</a>)</p> <p>○交通手段別の二酸化炭素排出量</p>  <p>輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)</p> <table border="1" data-bbox="526 1254 1109 1590"> <thead> <tr> <th>交通手段</th> <th>CO<sub>2</sub>排出原単位[g-CO<sub>2</sub>/人km](2019年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自家用乗用車</td> <td>130</td> </tr> <tr> <td>航空</td> <td>98</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>57</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table> <p>※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省「環境政策課作成」</p> <p>出典：「運輸部門における二酸化炭素排出量(国土交通省HP)」に加筆</p>	時期	内容	平成17年7月	乗降調査「利用促進策実施前」	平成18年10月1日	「路線の見直しやフリー乗降の導入」のレイクタウン線利用促進策の実施	平成18年10月上旬	「富士見台モビリティ検討会議」の設置	平成18年10月中旬	乗降調査「利用促進策実施後」	平成18年11月上旬	「MMキット」（※1）の地域住民への配布	平成18年12月上旬	「レイクタウン線のバス利用促進に関するアンケート調査」を回収	平成18年12月上旬	乗降調査「モビリティ・マネジメント実施後」	平成19年1月上旬	「バス利用に関する意識や行動の変化についてのアンケート調査」の実施	平成19年2月上旬	乗降調査「モビリティ・マネジメント実施後」	交通手段	CO <sub>2</sub> 排出原単位[g-CO <sub>2</sub> /人km](2019年度)	自家用乗用車	130	航空	98	バス	57	鉄道	17
時期	内容																														
平成17年7月	乗降調査「利用促進策実施前」																														
平成18年10月1日	「路線の見直しやフリー乗降の導入」のレイクタウン線利用促進策の実施																														
平成18年10月上旬	「富士見台モビリティ検討会議」の設置																														
平成18年10月中旬	乗降調査「利用促進策実施後」																														
平成18年11月上旬	「MMキット」（※1）の地域住民への配布																														
平成18年12月上旬	「レイクタウン線のバス利用促進に関するアンケート調査」を回収																														
平成18年12月上旬	乗降調査「モビリティ・マネジメント実施後」																														
平成19年1月上旬	「バス利用に関する意識や行動の変化についてのアンケート調査」の実施																														
平成19年2月上旬	乗降調査「モビリティ・マネジメント実施後」																														
交通手段	CO <sub>2</sub> 排出原単位[g-CO <sub>2</sub> /人km](2019年度)																														
自家用乗用車	130																														
航空	98																														
バス	57																														
鉄道	17																														
実施主体	市																														

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	4-4 バス等利用特典制度の拡大による利用促進																															
<p data-bbox="263 286 327 315">概要</p> <p data-bbox="454 286 1382 459">買物において、マイカー利用を削減し、公共交通利用を促進するには、買物における特典等が有効です。したがって、商業施設等において、事業者の協力のもと、バス等利用者に対して商品割引等のサービス提供を図っていきます。</p> <p data-bbox="422 526 566 555">&lt;参考事例&gt;</p> <p data-bbox="454 571 901 600">○潮来市のバス利用特典参加企業</p> <p data-bbox="574 627 821 649">&lt;乗車証明書特典対象施設（順不同）&gt;</p> <table border="1" data-bbox="574 649 1292 1265"> <thead> <tr> <th>対象施設（所在地）</th> <th>【路線名】・「最寄バス停」</th> <th>特典内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー （潮来市永山777）</td> <td>【神宮あやめ白帆ライン】 「ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー」下車</td> <td>・以下の対象店舗でお買い上げ（100円以上）のお客様に対して100円割引（対象店舗：ウインク エクセラ、大地堂、ミーツ、カネヒラ、ビーンズ、イジマ、アーネスト、なごみ、ミミー） ※令和3年1月2日より複数枚同時利用不可</td> </tr> <tr> <td>セイミヤ 潮来店 （潮来市潮来617）</td> <td>【神宮あやめ白帆ライン】 「二丁目」下車</td> <td rowspan="3">・商品お買い上げのお客様へ購入金額に応じてポイントを付与 ・ポイントを貯めることにより、特典と交換が可能です。</td> </tr> <tr> <td>セイミヤ 區方店 （潮来市小泉南1365）</td> <td>【鹿行北浦ライン】 「潮来税務署前」下車</td> </tr> <tr> <td>セイミヤ モール麻生店 （行方市麻生3288-50）</td> <td>【鹿行北浦ライン】 「セイミヤモール麻生店・カワチ薬品麻生店 中央」下車</td> </tr> <tr> <td>道の駅いたこ （潮来市前川1326-1）</td> <td>【2路線共通】 「道の駅いたこ」下車</td> <td>・乗車証明書1枚と当日1,000円以上のお買い上げレシート1枚（他のレシートとの合算不可）を提示でら焼き1個プレゼント</td> </tr> <tr> <td>なめがたファーマーズヴィレッジ （行方市宇崎1561）</td> <td>【鹿行北浦ライン】 「レイクエコー」下車</td> <td>・大食いも1バック（定価650円（税込））を100円割引</td> </tr> <tr> <td>かんぼの宿潮来 （潮来市水原1830-1）</td> <td>【鹿行北浦ライン】 「白鳥の里・かんぼの宿潮来下」下車</td> <td>・日帰り入浴料金（通常750円）を200円割引 ・宿泊（1泊2食）利用時の料金を500円割引 ※他の割引、クーポンとの併用は不可</td> </tr> <tr> <td>あそう温泉白帆の湯 （行方市麻生421-3）</td> <td>【2路線共通】 「あそう温泉「白帆の湯」（天王崎）」下車</td> <td>・レンタルタオル大小セット（通常100円）の無料貸し出し</td> </tr> <tr> <td>紀之園茶舗 （潮来市潮来3085）</td> <td>【神宮あやめ白帆ライン】 「大塚野入口」下車</td> <td>・ご来店のお客様に接客サービス ・お茶をお買い上げの方に煎茶の飲み切りバックをプレゼント</td> </tr> <tr> <td>リハビリ孫の茶（※） （潮来市永山777） （※）ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー内</td> <td>【神宮あやめ白帆ライン】 「ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー」下車</td> <td>・体力測定（血圧、握力、身長、体重、3m歩行スピード測定）、リハビリ相談を無料で実施 ・お客様にあった体検をレクチャー ※所要時間約10分程度</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="454 1288 1382 1366">出典：潮来市ホームページ（<a href="https://www.city.itako.lg.jp/data/doc/1607674507_doc_325_0.pdf">https://www.city.itako.lg.jp/data/doc/1607674507_doc_325_0.pdf</a>）</p> <p data-bbox="454 1377 869 1411">○幸手市の1日乗車券への特典</p> <div data-bbox="909 1377 1364 1926" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="454 1713 893 1892">出典：幸手市ホームページ（<a href="http://www.city.satte.lg.jp/sitetop/soshiki/shiminkyoudou/1_2/9430.html">http://www.city.satte.lg.jp/sitetop/soshiki/shiminkyoudou/1_2/9430.html</a>）</p>	対象施設（所在地）	【路線名】・「最寄バス停」	特典内容	ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー （潮来市永山777）	【神宮あやめ白帆ライン】 「ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー」下車	・以下の対象店舗でお買い上げ（100円以上）のお客様に対して100円割引（対象店舗：ウインク エクセラ、大地堂、ミーツ、カネヒラ、ビーンズ、イジマ、アーネスト、なごみ、ミミー） ※令和3年1月2日より複数枚同時利用不可	セイミヤ 潮来店 （潮来市潮来617）	【神宮あやめ白帆ライン】 「二丁目」下車	・商品お買い上げのお客様へ購入金額に応じてポイントを付与 ・ポイントを貯めることにより、特典と交換が可能です。	セイミヤ 區方店 （潮来市小泉南1365）	【鹿行北浦ライン】 「潮来税務署前」下車	セイミヤ モール麻生店 （行方市麻生3288-50）	【鹿行北浦ライン】 「セイミヤモール麻生店・カワチ薬品麻生店 中央」下車	道の駅いたこ （潮来市前川1326-1）	【2路線共通】 「道の駅いたこ」下車	・乗車証明書1枚と当日1,000円以上のお買い上げレシート1枚（他のレシートとの合算不可）を提示でら焼き1個プレゼント	なめがたファーマーズヴィレッジ （行方市宇崎1561）	【鹿行北浦ライン】 「レイクエコー」下車	・大食いも1バック（定価650円（税込））を100円割引	かんぼの宿潮来 （潮来市水原1830-1）	【鹿行北浦ライン】 「白鳥の里・かんぼの宿潮来下」下車	・日帰り入浴料金（通常750円）を200円割引 ・宿泊（1泊2食）利用時の料金を500円割引 ※他の割引、クーポンとの併用は不可	あそう温泉白帆の湯 （行方市麻生421-3）	【2路線共通】 「あそう温泉「白帆の湯」（天王崎）」下車	・レンタルタオル大小セット（通常100円）の無料貸し出し	紀之園茶舗 （潮来市潮来3085）	【神宮あやめ白帆ライン】 「大塚野入口」下車	・ご来店のお客様に接客サービス ・お茶をお買い上げの方に煎茶の飲み切りバックをプレゼント	リハビリ孫の茶（※） （潮来市永山777） （※）ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー内	【神宮あやめ白帆ライン】 「ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー」下車	・体力測定（血圧、握力、身長、体重、3m歩行スピード測定）、リハビリ相談を無料で実施 ・お客様にあった体検をレクチャー ※所要時間約10分程度	市、交通事業者、商業施設等協賛企業・団体
対象施設（所在地）	【路線名】・「最寄バス停」	特典内容																														
ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー （潮来市永山777）	【神宮あやめ白帆ライン】 「ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー」下車	・以下の対象店舗でお買い上げ（100円以上）のお客様に対して100円割引（対象店舗：ウインク エクセラ、大地堂、ミーツ、カネヒラ、ビーンズ、イジマ、アーネスト、なごみ、ミミー） ※令和3年1月2日より複数枚同時利用不可																														
セイミヤ 潮来店 （潮来市潮来617）	【神宮あやめ白帆ライン】 「二丁目」下車	・商品お買い上げのお客様へ購入金額に応じてポイントを付与 ・ポイントを貯めることにより、特典と交換が可能です。																														
セイミヤ 區方店 （潮来市小泉南1365）	【鹿行北浦ライン】 「潮来税務署前」下車																															
セイミヤ モール麻生店 （行方市麻生3288-50）	【鹿行北浦ライン】 「セイミヤモール麻生店・カワチ薬品麻生店 中央」下車																															
道の駅いたこ （潮来市前川1326-1）	【2路線共通】 「道の駅いたこ」下車	・乗車証明書1枚と当日1,000円以上のお買い上げレシート1枚（他のレシートとの合算不可）を提示でら焼き1個プレゼント																														
なめがたファーマーズヴィレッジ （行方市宇崎1561）	【鹿行北浦ライン】 「レイクエコー」下車	・大食いも1バック（定価650円（税込））を100円割引																														
かんぼの宿潮来 （潮来市水原1830-1）	【鹿行北浦ライン】 「白鳥の里・かんぼの宿潮来下」下車	・日帰り入浴料金（通常750円）を200円割引 ・宿泊（1泊2食）利用時の料金を500円割引 ※他の割引、クーポンとの併用は不可																														
あそう温泉白帆の湯 （行方市麻生421-3）	【2路線共通】 「あそう温泉「白帆の湯」（天王崎）」下車	・レンタルタオル大小セット（通常100円）の無料貸し出し																														
紀之園茶舗 （潮来市潮来3085）	【神宮あやめ白帆ライン】 「大塚野入口」下車	・ご来店のお客様に接客サービス ・お茶をお買い上げの方に煎茶の飲み切りバックをプレゼント																														
リハビリ孫の茶（※） （潮来市永山777） （※）ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー内	【神宮あやめ白帆ライン】 「ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー」下車	・体力測定（血圧、握力、身長、体重、3m歩行スピード測定）、リハビリ相談を無料で実施 ・お客様にあった体検をレクチャー ※所要時間約10分程度																														

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	4-5 バス等の周知企画による認知度の向上
概要	<p>マイカー中心となっている山梨市では、バス等を知ってもらう、乗り方を知ってもらうことが重要です。そこで次のような取り組みを実施し、認知度を高め、利用促進を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス乗り方教室 イベント時にバス等乗り方教室（乗車体験）を実施する。</li> <li>・出前講座 乗り方だけでなく路線バスの歴史についても解説するほか、路線図と時刻表から日常生活での利用方法を考える体験学習も行う。</li> <li>・路線バス車内展示会 市民からバス利用促進につながるポスターを募集し、車内展示を実施。</li> <li>・高校オープンスクール等での啓発 高校オープンスクールや入学説明会において、路線バス無料乗車券を配布、また路線バスの利用案内（通学・帰宅時間帯の時刻表）を配布する。</li> <li>・公共交通の愛称やマスコットを公募 市民からの親しみやすさを向上することで認知度の向上を図る。</li> </ul> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○那須塩原市の体験乗車無料券</p>  <p>出典：那須塩原市</p>
実施主体	市、交通事業者、中学・高校

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	4-6 バス情報のオープンデータ化による路線検索サービスの実現
概要	<p>現在、路線検索プロバイダーでは、バス路線の GTFS (General Transit Feed Specification) の略で、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットデータの提供があれば、路線検索サービスが可能となっています。</p> <p>したがって、バスの路線検索が可能となるように、バスに関する GTFS データを作成・オープン化を図っていきます。</p> <p>&lt;参考事例&gt;  OGTFS形式によるデータ提供による情報提供の例</p>  <p>※動的情報については、複数のバス事業者のバスロケーションを行う場合、たとえばバスターミナルのデジタルサイネージ等では、情報形式を統一しなければ、個々のバス事業者のバスロケーションシステムとの互換が複雑になり、かつデータの不足が生じる。そのため、動的情報の標準化が求められている。</p> <p>出典：GTFS・標準的なバス情報フォーマットのページホームページ(<a href="https://gtfs.jp/blog/">https://gtfs.jp/blog/</a>)に加筆</p>
実施主体	市、バス事業者

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	4-7 バス停名称、バス停ポールの共同化、行先表示・ナンバリングの統一等のバスのわかりやすさ向上
概要	<p>現在、バス路線ごとにバス停ポールが設置されています、これらを共有化し、わかりやすい時刻表にしています。</p> <p>バス系統が複雑でわかりづらくなっています。行先表示のナンバリングを行い、バス路線をわかりやすくしていきます。</p> <div data-bbox="963 331 1385 416" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">○窪平におけるバス停ポールの乱立</div> <div data-bbox="963 421 1385 808" style="text-align: center;">  </div> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○宇都宮市の例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-1a 個別の停留所(3本)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-1b 個別の停留所(2本)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-1c 一本化された停留所</p> </div> </div> <p>出典:宇都宮市における高齢者等に配慮したバス時刻表の検討 村上啓介、森本章倫、島田昌司</p> <p>○八戸市のバスナンバリング</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>【路線ナンバリングとバスルートカラーを方面別に分かりやすく展開している(3事業者で共通化して実施)】</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要バス路線について、方面別のアルファベット記号と行き先番号からなる「路線ナンバリング」と方面毎の「バスルートカラー」を設定</li> <li>・バス車両の行先表示(LED、方向幕、補助サインボード)にもナンバリング</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>「中心街(三日町・八日町・中央通り・朔日町・六日町)」を終点とする行先表示は「C(Central)」とするほか、方面別の代表的な地名をアルファベット記号で作成し、路線図を「ルートカラー」で表示する。さらに、具体的行き先を2桁の数字で示す。</p> </div> <div style="flex: 1;">  <p>・方面別のアルファベットを色やグラ...</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;">  </div> <p>出典：国土交通省ホームページ(<a href="https://www.mlit.go.jp/common/001258021.pdf">https://www.mlit.go.jp/common/001258021.pdf</a>)</p>
実施主体	市、交通事業者

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	4-8 交通弱者の公共交通利用促進												
概要	<p>交通弱者に対し、公共交通の利用促進を図るための制度を導入します。総務課において行っている、山梨市高齢者運転免許証自主返納支援事業の拡充や、障害手帳保有等による利用者の範囲、選挙等の利用目的に応じ回数や上限を設けた移動支援を検討します。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○館林市</p> <table border="1" data-bbox="491 607 1382 994"> <thead> <tr> <th>事業名</th> <th>対象者</th> <th>助成内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高齢者通院等タクシー助成事業</td> <td>70歳以上のかた</td> <td>タクシー券 500円×24枚＝ 12,000円</td> </tr> <tr> <td>いきいきタクシー料金補助事業</td> <td>要介護・要支援者、障がい者、ひとり親</td> <td>タクシー券 500円×36枚＝ 18,000円</td> </tr> <tr> <td>高齢者運転免許証自主返納支援事業</td> <td>70歳以上で運転免許を返納したかた</td> <td>タクシー券 500円×24枚＝ 12,000円</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：館林都市圏地域公共交通計画 2021年5月 館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町</p> <p>○潮来市</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 助成内容 1枚740円分のタクシー助成券を年間48枚交付</li> <li>2. 対象者 ※次のいずれにも該当する方             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 潮来市内に住民登録をされている方</li> <li>(2) 申請時において満75歳以上の方</li> <li>(3) 原動機付自転車などを含むすべての運転免許を保有していない方</li> <li>(4) 潮来市福祉タクシー事業において、利用券の交付を受けていない方</li> <li>(5) 介護保険の施設等に入所等されていない方</li> </ol> </li> </ol> <p>出典：潮来市ホームページ(<a href="https://www.city.itako.lg.jp/page/page004379.html">https://www.city.itako.lg.jp/page/page004379.html</a>)</p> 	事業名	対象者	助成内容	高齢者通院等タクシー助成事業	70歳以上のかた	タクシー券 500円×24枚＝ 12,000円	いきいきタクシー料金補助事業	要介護・要支援者、障がい者、ひとり親	タクシー券 500円×36枚＝ 18,000円	高齢者運転免許証自主返納支援事業	70歳以上で運転免許を返納したかた	タクシー券 500円×24枚＝ 12,000円
事業名	対象者	助成内容											
高齢者通院等タクシー助成事業	70歳以上のかた	タクシー券 500円×24枚＝ 12,000円											
いきいきタクシー料金補助事業	要介護・要支援者、障がい者、ひとり親	タクシー券 500円×36枚＝ 18,000円											
高齢者運転免許証自主返納支援事業	70歳以上で運転免許を返納したかた	タクシー券 500円×24枚＝ 12,000円											
実施主体	市、交通事業者、福祉関係事業者・団体												

## 5.5. 行政負担額を抑制する仕組み導入や運賃収入以外による収支改善

事業	5-1 貨客混載による収支の改善
概要	<p>市民バスは運賃収入だけでは路線維持が困難で、行政負担により路線維持を行っています。行政負担を軽減するために、貨客運送効率化事業制度を活用し、鉄道駅などで販売可能な特産品などの輸送等により、収支の改善を図ります。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○貨客混載の許可</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【乗合バス】</p>  <p>350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【タクシー】</p>  <p>荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※<b>過疎地域に限る</b></p> </div> </div> <p>出典：国土交通省ホームページ (<a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000134.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000134.html</a>)</p> <p>○貨客混載事例</p> <p>(3) 混載方法等</p> <div style="text-align: center;"> <p>11:02発車      11:25到着      11:35頃到着</p> </div> <p>神姫バス株式会社は、兵庫六甲農業協同組合（以下、JA）及び地域の農産物生産者他（以下、生産者）と連携し、利用者の減少により路線の維持確保に苦しむ<b>路線バス</b>と、農産物販売所までの輸送手段の確保に悩む<b>JA・生産者</b>の課題を解決する取組みとして、路線バスで農産物を運送する<b>貨客混載の実証運行</b>を令和3年1月19日（火）から開始します。</p> <p>出典：NEWS RELEASE 2021年1月 国土交通省近畿運輸局</p> <p>○那須塩原温泉郷の自動運転・貨客混載の実証実験（栃木県 ABC プロジェクト）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
実施主体	市、交通事業者、荷主

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	5-2 ネーミングライツや広告による収支改善																																															
概要	<p>バス停の命名権販売、バス車内外広告等による営業外収入により収支を改善する取組みを行っていきます。車内の広告掲示やバス車体のラッピング（バスの愛称等のラッピングと調整が必要）による広告による収入により収支改善を図ります。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○大和市におけるバス停ネーミングライツの例</p> <p>大和市は、新たな財源を確保し、市民サービスの向上及び地域の活性化を図るため、市内4地域を運行するコミュニティバス「やまとんGO」のバス停の名称を決定するネーミングライツ（命名権）を実施しています。</p> <p>地域の皆さまの大切な移動手段を確保維持していくため、地域で公共交通を支えながら、企業や店舗のイメージアップとPRに役立つツールとしてぜひご活用ください。</p> <p>◇ネーミングライツの具体的内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大和市コミュニティバスのバス停への名称掲示</li> <li>・車内アナウンスでのバス停名案内</li> <li>・路線図、時刻表等への名称記載</li> </ul> <p>出典：大和市ホームページ(<a href="http://www.city.yamato.lg.jp/web/t-soumu/basstop-namingrights.html">http://www.city.yamato.lg.jp/web/t-soumu/basstop-namingrights.html</a>)</p> <p>○茨城交通のラッピング広告料</p> <table border="1" data-bbox="478 1332 933 1579"> <tr> <td rowspan="2">3面</td> <td>対象バス</td> <td colspan="2">乗合バス</td> </tr> <tr> <td>掲出期間</td> <td colspan="2">最低1ヶ月間以上</td> </tr> <tr> <td></td> <td>製作費</td> <td>1台</td> <td>750,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td rowspan="2">広告料金</td> <td>1年間</td> <td>700,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1ヶ月間</td> <td>100,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td rowspan="2">合計金額</td> <td>1年間</td> <td>1,450,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1ヶ月間</td> <td>850,000</td> </tr> </table>  <p>側面1面</p> <table border="1" data-bbox="478 1624 989 1870"> <tr> <td>規格</td> <td colspan="2">側面部（左面または右面）</td> </tr> <tr> <td>対象バス</td> <td colspan="2">乗合バス</td> </tr> <tr> <td>掲出期間</td> <td colspan="2">最低1ヶ月間以上</td> </tr> <tr> <td>製作費</td> <td>1面</td> <td>400,000</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">広告料金</td> <td>1年間</td> <td>250,000</td> </tr> <tr> <td>1ヶ月間</td> <td>50,000</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">合計金額</td> <td>1年間</td> <td>650,000</td> </tr> <tr> <td>1ヶ月間</td> <td>450,000</td> </tr> </table>  <p>出典：茨城交通ホームページ(<a href="http://www.1bako.co.jp/advertisement/wrapping_bus.html">http://www.1bako.co.jp/advertisement/wrapping_bus.html</a>)</p>	3面	対象バス	乗合バス		掲出期間	最低1ヶ月間以上			製作費	1台	750,000		広告料金	1年間	700,000		1ヶ月間	100,000		合計金額	1年間	1,450,000		1ヶ月間	850,000	規格	側面部（左面または右面）		対象バス	乗合バス		掲出期間	最低1ヶ月間以上		製作費	1面	400,000	広告料金	1年間	250,000	1ヶ月間	50,000	合計金額	1年間	650,000	1ヶ月間	450,000
3面	対象バス		乗合バス																																													
	掲出期間	最低1ヶ月間以上																																														
	製作費	1台	750,000																																													
	広告料金	1年間	700,000																																													
		1ヶ月間	100,000																																													
	合計金額	1年間	1,450,000																																													
		1ヶ月間	850,000																																													
規格	側面部（左面または右面）																																															
対象バス	乗合バス																																															
掲出期間	最低1ヶ月間以上																																															
製作費	1面	400,000																																														
広告料金	1年間	250,000																																														
	1ヶ月間	50,000																																														
合計金額	1年間	650,000																																														
	1ヶ月間	450,000																																														
実施主体	市、交通事業者、広告主																																															

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	5-3 企業版ふるさと納税による収支改善
概要	<p>企業版ふるさと納税とは、正式名称を「地方創生応援税制」といい、国が認定した地方公共団体の地方創生の取り組みに対し、企業が寄付を行った場合に、法人関係税から税額控除する制度です。この制度は令和6年度までとなっています。</p> <p>この制度を活用し、バス車両等の購入や公共交通事業の推進のための寄付を募ります。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○南山城村</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「新交通推進事業」に対しご賛同いただき、南山城村企業版ふるさと納税第1号となる1,000万円のご寄附を受けた。</li> </ul>  <p>出典：南山城村ホームページ(<a href="https://www.vill.minamiyamashiro.lg.jp/0000002113.html">https://www.vill.minamiyamashiro.lg.jp/0000002113.html</a>)</p> <p>○大泉町</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域公共バス事業（まちの交通機能向上プロジェクト）（老朽化した車両を買い替え、自家用車に替わる移動手段を充実させることで、本町における生活利便性の向上を図ります。）</li> </ul> <p>出典：大泉町ホームページ(<a href="https://www.town.oizumi.gunma.jp/s005/gyosei/010/010/1102021/202110105.html">https://www.town.oizumi.gunma.jp/s005/gyosei/010/010/1102021/202110105.html</a>)</p>
実施主体	市、協賛企業・団体

### 5.6. 地域公共交通の社会課題への貢献

事業	6-1 電動バス等の導入支援によるCO <sub>2</sub> 排出量の削減推進																																				
概要	<p>CO<sub>2</sub>の削減は地球環境保全で欠かすことのできないものです。カーボンニュートラルに向け、電動バス等の導入により温室効果ガスの削減、PRを行っていきます。</p> <p>&lt;参考事例&gt; ○環境対応車</p>  <p>出典：「燃料電池バスの普及及び導入支援策について（国土交通省自動車局環境政策課）」を加工</p> <p>○電動バスの種類</p> <table border="1" data-bbox="475 1339 1388 1892"> <thead> <tr> <th>車種</th> <th>電気バス</th> <th>プラグインハイブリッドバス</th> <th>燃料電池バス</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>サイズ</td> <td>コミュニティバス～大型</td> <td>中型</td> <td>大型</td> </tr> <tr> <td>動力</td> <td>モーター・蓄電池</td> <td>モーター・エンジン</td> <td>モーター・燃料電池</td> </tr> <tr> <td>特徴</td> <td>サイズが豊富 運用方法により必要なバッテリー容量・充電回数が変わる</td> <td>1日に1回充電で走行可能 充電と軽油の燃料補給が必要</td> <td>1日に1回充電で走行可能 地域にバス用水素ステーションが必要</td> </tr> <tr> <td>車両価格</td> <td>約6,000万円～1億円</td> <td>約8,500万円</td> <td>約1億円</td> </tr> <tr> <td>航続距離</td> <td>約30km～250km</td> <td>EV走行約15km、HV走行300km</td> <td>約200km</td> </tr> <tr> <td>補給方法</td> <td>普通充電、急速充電</td> <td>給油所 普通充電、急速充電</td> <td>水素ステーション</td> </tr> <tr> <td>環境性能</td> <td>◎</td> <td>○</td> <td>◎</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：電動バス導入ガイドライン 2018年12月 国土交通省</p>	車種	電気バス	プラグインハイブリッドバス	燃料電池バス					サイズ	コミュニティバス～大型	中型	大型	動力	モーター・蓄電池	モーター・エンジン	モーター・燃料電池	特徴	サイズが豊富 運用方法により必要なバッテリー容量・充電回数が変わる	1日に1回充電で走行可能 充電と軽油の燃料補給が必要	1日に1回充電で走行可能 地域にバス用水素ステーションが必要	車両価格	約6,000万円～1億円	約8,500万円	約1億円	航続距離	約30km～250km	EV走行約15km、HV走行300km	約200km	補給方法	普通充電、急速充電	給油所 普通充電、急速充電	水素ステーション	環境性能	◎	○	◎
車種	電気バス	プラグインハイブリッドバス	燃料電池バス																																		
																																					
サイズ	コミュニティバス～大型	中型	大型																																		
動力	モーター・蓄電池	モーター・エンジン	モーター・燃料電池																																		
特徴	サイズが豊富 運用方法により必要なバッテリー容量・充電回数が変わる	1日に1回充電で走行可能 充電と軽油の燃料補給が必要	1日に1回充電で走行可能 地域にバス用水素ステーションが必要																																		
車両価格	約6,000万円～1億円	約8,500万円	約1億円																																		
航続距離	約30km～250km	EV走行約15km、HV走行300km	約200km																																		
補給方法	普通充電、急速充電	給油所 普通充電、急速充電	水素ステーション																																		
環境性能	◎	○	◎																																		
実施主体	市、交通事業者																																				

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	6-2 UDタクシーの導入支援によるバリアフリー化の推進
概要	<p>UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシーの略）とは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい”みんなにやさしい新しいタクシー車両”で、誰もが普通に使える一般のタクシーです。</p> <p>国では地域公共交通確保維持改善事業費補助金（バリアフリー化設備等整備事業）にて、車両購入の補助が行われています。県ではユニバーサルデザインタクシー導入促進事業費補助金制度が創設され、車両本体購入1台につき30万円を上限とした補助が行われています、このUDタクシー（ユニバーサルデザインタクシーの略）の導入を促進し、移動のバリアフリー化に貢献します。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○UDタクシー認定制度</p> <p>■特長2 乗降口 乗降時や立ち座り時などの安全確保のため、握りやすく視認性の高い配色の乗降用手すりを装備。また、スライドドアの開閉に連動するステップを装備し、乗降口の地上高を低くすることで安全でスムーズな乗り降りが可能に。</p>   <p>■特長3 車いす乗降口及びスロープ ゆとりのある高さで幅を確保することで、安全安心な乗り降りが可能に。スロープ幅を広く、勾配を緩やかなものにするすることで、安全でスムーズな乗り入れが可能に。</p>    <div data-bbox="900 1576 1369 1845" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>UDタクシーマーク</b></p> <p>■UDレベル2 レベル1に比べてスロープの角度が緩やかで乗降口が低く車降りやすい等、構造上特に優れているユニバーサルデザインタクシー</p> <p>■UDレベル1 車いす使用者のためのためのスロープが備えられ、また、高齢者等の乗降を円滑にするため地上高を低くするなどの配慮がされている等、様々な人にとって利用しやすい構造を有するユニバーサルデザインタクシー</p> <p>■その他 流し営業に使用されるタクシーであって、車いす専用スロープ又はリフトを備えたユニバーサルデザインタクシー</p> </div> <p>出典：UD タクシー研究会(<a href="https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/ud-taxi/index.html">https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/ud-taxi/index.html</a>)</p>
実施主体	市、交通事業者

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	6-3 災害時の公共交通による移動確保
概要	<p>近年、豪雨災害が激化してきており、災害時のモビリティ確保が重要となっています。</p> <p>市が公共交通確保に係る防災計画を立案し、交通事業者の協力による災害対応を実施していきます。</p> <p>その交通事業者の協力については、交通関係事業者と行政が災害協定を締結するなどにより、官民連携の強化を進めていきます。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○山梨県と山梨県バス協会の災害協定</p> <div data-bbox="667 728 1114 772" style="font-size: small;"> <p>2018年12月26日、山梨県と山梨県バス協会が災害時にむける緊急輸送に関する協定を締結し、協定で副都知が首行されました。</p> </div> <div data-bbox="671 795 1109 1097" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="746 1102 1029 1120" style="font-size: x-small;"> <p>協定書とす。山梨バス協会の副都知長(右)と副都知長</p> </div> <div data-bbox="671 1146 885 1294" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="901 1164 1114 1272" style="font-size: x-small;"> <p>災害発生時に口頭利用可能な緊急輸送が確保される。被災地へ入る車両や災害対応車両を確保し、被災地へ輸送する。また、1日24時間対応することができ、被災地へ迅速に輸送が確保される。</p> </div> <p>出典：山梨県バス協会ホームページ(<a href="http://www.bus-yamanashi.jp/wp-content/uploads/saigaikyoutei.pdf">http://www.bus-yamanashi.jp/wp-content/uploads/saigaikyoutei.pdf</a>)</p> <p>○遠鉄グループの南海トラフ地震対策</p> <p>遠州鉄道グループでは、南海トラフ地震に備え、社員全員に「震災発生時個人行動マニュアル」をスマホ・携帯電話配信し、予知情報および地震発生時の行動内容を定めています。</p> <div data-bbox="491 1630 762 1814" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="491 1818 587 1841" style="font-size: x-small;"> <p>衛星携帯電話</p> </div> <div data-bbox="774 1630 1045 1814" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="774 1818 853 1841" style="font-size: x-small;"> <p>避難訓練</p> </div> <div data-bbox="1056 1630 1327 1814" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1056 1818 1152 1841" style="font-size: x-small;"> <p>災害図上訓練</p> </div> <p>出典：遠州鉄道グループホームページ(<a href="https://www.entetsu.co.jp/company/profile/emergency.html">https://www.entetsu.co.jp/company/profile/emergency.html</a>)</p>
実施主体	市、交通事業者

## 5. 実施する事業・事業主体

事業	6-4 非接触決済システムの導入・普及
概要	<p>交通系 ICカードの導入や、QRコード決済の電子マネークレジットカードでの支払いなど交通系 ICカード以外の電子マネー等での支払い等について検討します。</p> <p>遠隔型の非接触カード、カードやスマートフォン等の媒体を用いない方法（顔認証等）など、より利便性の高い方法について動向を注視します。</p> <p>&lt;参考事例&gt;</p> <p>○山梨交通の ICカード導入</p> <div data-bbox="549 707 1289 1223" data-label="Image"> </div> <p>出典：山梨交通ホームページ(<a href="http://yamanashikotsu.co.jp/route_buses/support/payment/">http://yamanashikotsu.co.jp/route_buses/support/payment/</a>)</p> <p>○新交通ユーカリが丘線とバスの顔認証システム</p> <div data-bbox="475 1406 1366 1787" data-label="Image"> </div> <p>出典：山万株式会社、パナソニック株式会社 コネクティッドソリューションズ社、ジョルダン株式会社 プレスリリース 2021年9月</p>
実施主体	市、交通事業者

### 5.7. 中長期的に取り組む事業

山梨市地域公共交通計画の計画期間は5年間ですが、重要な課題を解決する事業については、中長期的に取り組むべき事業と位置づけします。その事業は次のとおりです。

#### ①新しいモビリティ及び先進技術による地域の魅力創出

- ・近年、低速電気自動車をはじめとした新しいモビリティが次々と登場しており、それぞれのモビリティの特徴を把握し、適材適所を活かした地域の魅力創出を目指します。自動運転技術についても動向を注視し実証実験等の活用を目指します。

#### ②各種二次交通の導入と利用環境の向上

- ・市内の観光施設等をマイカーなしで自由に移動できるように移動手段（公共交通、カーシェアリング、シェアサイクル、パーソナルモビリティのシェアリング等）を整備することで地域の活性化を目指します。鉄道やバスの端末交通として、自転車利用の利便性を向上するよう、駐輪場整備、レンタサイクル導入、シェアサイクル導入等を目指します。小型モビリティ、パーソナルモビリティや電動キックボード等の新しいモビリティに関し、駅や拠点バス停へのアクセス環境（停車スペース、駐車場等）整備を目指します。

#### ③公共交通利用パックツアーの企画造成(市外来訪者向)

- ・観光スポットを公共交通で周遊するパックツアー（Web含む）やクーポン付き乗車券等の販売を行い、公共交通利用の観光客の招致を目指します。

#### ④市民が出かけたい市内名所等を周遊するパックツアーの企画造成

- ・市民が気軽に出かけ、山梨市を再発見するような市内名所等を周遊するパックツアーを企画造成し販売することを目指します。

#### ⑤路線バス、タクシー、カーシェアリング等の複数交通手段の総合交通情報提供(MaaS)による公共交通の利便性向上

- ・MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、複数の公共交通やそれ以外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です。来訪者、市民の移動の利便性向上のため、バス、タクシー、カーシェアリング等の案内、予約のポータルアプリ（MaaS）を民間事業者とともに構築していくことを目指します。

#### ⑥市民バス等の運行継続、運行見直し基準の導入

- ・市民バス等について、利用者数や収支などの基準を設け、運行の継続や見直しをルール化し、行政負担額の抑制を目指します。

#### ⑦広域連携の検討

- ・本地域と他地域を繋ぐ広域交通について、リニアの中央新幹線開通に伴う新駅建設により広域的な人流の改善が見込まれるため、これに合せた環境の整備を行うほか、鉄道や民間バス及び、他自治体にて運行されている公共交通と連携し、交通結節点の充実を図るなど、利用者の利便性を高める事を目指します。

## 6. 目標の設定と進行管理・評価

### 6.1. 目標の設定

令和2年11月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正により、地域公共交通計画においては、利用者数及び収支率その他の定量的な目標を定めることとされています。また「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 令和2年11月 国土交通省」では、標準指標として、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支率」、「公共交通への公的資金投入額」が示されています。

計画目標(1~6)に対応する数値目標の指標は次のとおりとします。設定した指標は、①前記標準指標を含むこと、②アウトカム指標を含むことを条件に選定しました。

表 数値目標指標

計画目標	数値目標	根拠データ
計画目標1 通勤・通学を確保する機能的な幹線交通ネットワークの構築	・市民バス等の利用者数	市データ
	・通勤通学者のバス利用率	アンケート実施
計画目標2 効率的で移動しやすい支線交通サービスの提供	・市民バス等の公的資金投入額	市データ
	・市民バス等の収支率	市データ
	・公共交通に関する満足度	山梨市住民意向調査
計画目標3 観光来訪者等の観光施設へのアクセス提供	・観光入込客数	県データ
	・ほったらかし温泉 あっちの湯・こっちの湯(最も検索数が多い)の公共交通検索数	地域経済分析システム(RESAS)
計画目標4 公共交通を利用する生活様式への転換促進	・山梨市高齢者運転免許証自主返納支援事業の年間利用者数	市データ
	・市民バス等の利用率	アンケート実施
計画目標5 行政負担額を抑制する仕組み導入や運賃収入以外による収支改善	・市民バス等の営業外収入	市データ
計画目標6 地域公共交通の社会課題への貢献	・新たな取組み実施数	市による確認

6. 目標の設定と進行管理・評価

表 目標数値

計画目標	数値目標	現況値	目標値 (R9)	目標値設定根拠
計画目標1 通勤・通学を確保する機能的な幹線交通ネットワークの構築	市民バス等の利用者数(千人/年)	41.8千人 (2020年度)	68.7千人	市民バス料金改定後の平成30年度の利用者数
	通勤通学者のバス利用率(%)	7.4% (2021年)	8.6%	2021年実施の市民アンケートにおける、通勤通学における、主な交通手段がバス+電車の割合7.4%に、家族送迎2.4%×0.5を加える
計画目標2 効率的で移動しやすい支線交通サービスの提供	市民バス等の公的資金投入額(千円/年)	94,200千円 (2020年度)	89,600千円*	目標とする地域公共交通ネットワークの試算結果
	市民バス等の収支率(%)	7.5% (2020年度)	11%*	目標とする地域公共交通ネットワークの試算結果
	公共交通に関する満足度(%)	48.6%	51%	山梨市住民意向調査(令和3年11月)における鉄道やバスなどの公共交通機関の満足度(満足+まあ満足)の過半数
計画目標3 観光来訪者等の観光施設へのアクセス提供	観光入込客数(万人/年)	114万人 (2021年)	136万人	第二次山梨市観光振興計画の目標値。平成27年～平成30年の平均値
	ほったらかし温泉あっちの湯・こっちの湯の公共交通検索数(回/年)	348回 (2020年)	610回	Resasによる休日・公共交通での検索数において、過去最も多かった回数(556回、2018年)×1.1
計画目標4 公共交通を利用する生活様式への転換促進	山梨市高齢者運転免許証自主返納支援事業の年間利用者数(人/年)	94人 (2020年度)	214人	アンケート調査では、公共交通に転換する年齢は80以上が多い。新たに80歳となる人口の半数とする。(令和2年の75～79歳人口の1/5である428人の半数)
	市民バス等利用率(%)	12.5% (2021年)	13.5%	2021年実施の市民アンケートにおける、市民バス利用者の割合(100-利用していない-不明)12.5%×8%(H28年からR2年の高齢化率の伸び率)
計画目標5 行政負担額を抑制する仕組み導入や運賃収入以外による収支改善	市民バス等の営業外収入(千円/年)	0千円	1,420千円	令和2年度における乗合バス事業の山梨・静岡ブロックにおける、実車走行キロ当たりの「営業外収入6.35円/輸送原価450.1円=1.4%」再編後予想運行経費101,462千円×1.4%
計画目標6 地域公共交通の社会課題への貢献	新たな取り組み実施数(件)	0件	4件	計画目標6の事業数

※10月～翌9月の値とする。

## 6.2. 進行管理・評価

進行管理は、法定協議会が行います。その構成は下表のとおりです。

事務局は、施策・事業の進捗状況をモニタリングし、法定協議会に報告します。法定協議会では、そのモニタリング報告を受け、適切に事業が実施されているか、その成果が適正であるか等を評価し、今後の事業の進め方を協議します。その結果より、必要に応じて地域公共交通計画を変更するものとします。なお、評価結果は国土交通省関東運輸局へ報告します。これは次頁の図のとおり、計画期間内では毎年行っていきます。そのため法定協議会は少なくとも、モニタリング報告時、計画変更の必要性・見直し時期の2回/年の開催とします。

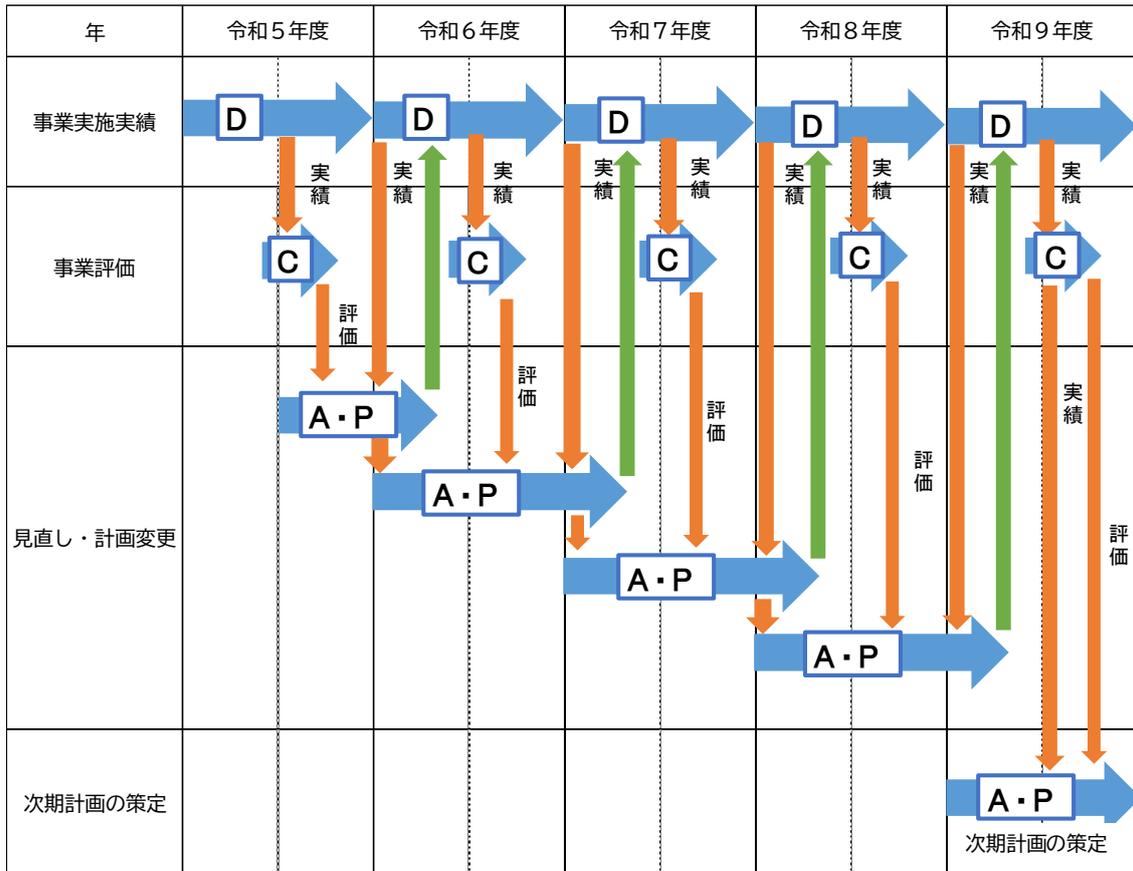
なお、モニタリング報告については、「各実施事業(事業1-1～6-4、及び中長期的に取り組む事業)の進捗状況がわかる資料」及び「前節の数値目標指標値」を報告することを基本とします。ただし、数値目標のうちその時点で把握できない指標については、他の数値から類推するなど柔軟に運用するものとします。

表 法定協議会の構成

区分		所属	役職
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条2項1号	地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体	山梨市	副市長
		山梨市	まちづくり企画監
		山梨市	統括監
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条2項2号	関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込める者	一般社団法人山梨県バス協会	専務理事
		一般社団法人山梨県タクシー協会	専務理事
		一般旅客自動車運送事業者 株式会社 栄和交通	代表取締役社長
		一般旅客自動車運送事業者 市民観光 株式会社	代表取締役
		一般旅客自動車運送事業者 笛吹観光自動車 株式会社	代表取締役
		東日本旅客鉄道(株)	塩山駅長
		一般社団法人山梨県タクシー協会 峡東支部	支部長
		山梨県 県土整備部 峡東建設事務所	所長
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条2項3号	関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者	山梨県警察 日下部警察署	署長
		国土交通省関東運輸局山梨運輸支局	首席運輸企画専門官
		山梨県 県民生活部 交通政策課	課長
		学識経験者	大学教授
		山梨市区長会	会長
		山梨市老人クラブ連合会	会長
		山梨市障害者福祉会	会長
		山梨市観光協会	会長
		山梨市商工会	事務局長
		山梨市社会福祉協議会	会長

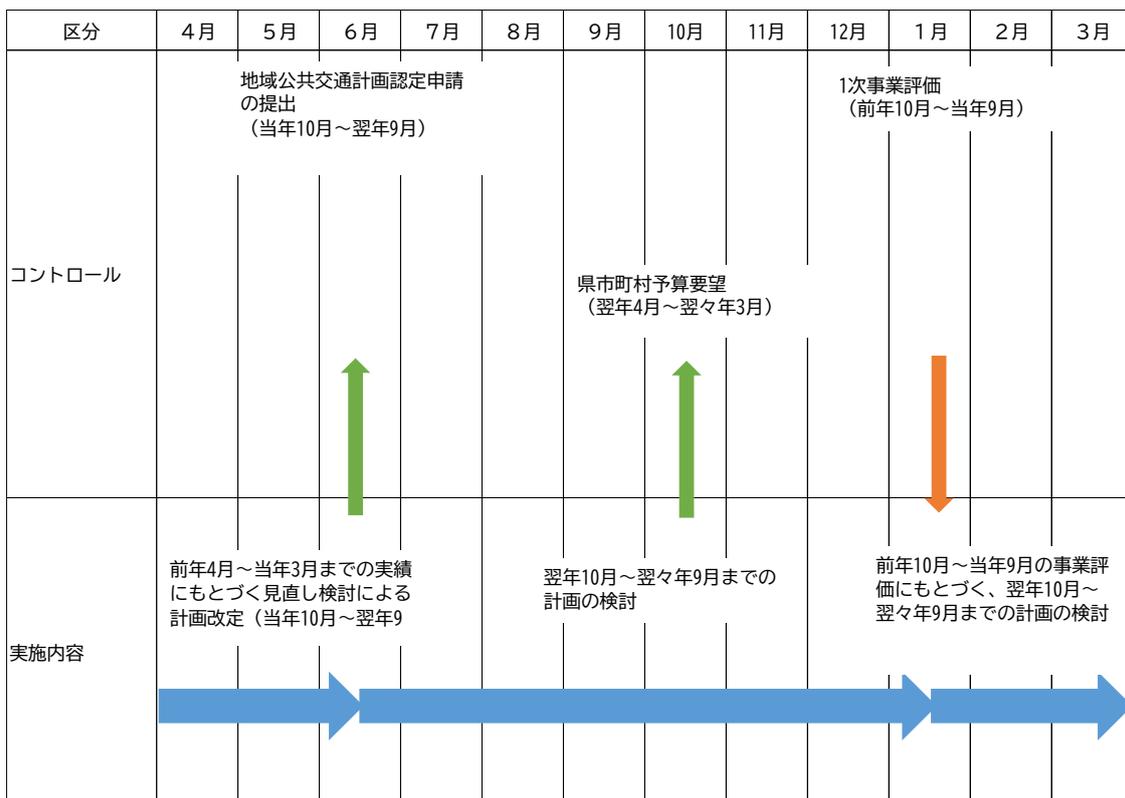
## 6. 目標の設定と進行管理・評価

図 計画期間内のスケジュール



※ P：計画立案、D：実施、C：確認、A：修正

図 年間スケジュール





資料編

## 山梨市地域公共交通計画策定経緯

開催日	会議名・議事内容
令和3年4月30日	令和3年度 第1回 山梨市地域公共交通活性化協議会 (1) 計画策定の概要について (2) 今後のスケジュール(案)について (3) その他
令和3年7月9日	令和3年度 第2回 山梨市地域公共交通活性化協議会 (1) アンケート調査の実施について (2) 調査業務委託業者の選定方法について (3) 予算(案)について (4) 今後のスケジュールについて (5) その他
令和4年3月18日	令和3年度 第3回 山梨市地域公共交通活性化協議会 (1) 山梨市地域公共交通計画に関する骨格案について (2) 令和4年度業務委託事業者の選定方法について (3) その他
令和4年6月2日 ～ 令和4年6月9日	令和4年度 第1回 山梨市地域公共交通活性化協議会 (1) 令和3年度 事業報告 (2) 令和3年度 収支報告及び会計監査報告 (3) 令和4年度 事業(案)について (4) 令和4年度 予算(案)について (5) 部会の設置について (6) その他 ※書面開催
令和4年7月14日	第一回デマンド型交通検討部会 (1) 部会の目的 (2) 市民バスの現状報告(利用者及び経費と収入の推移) (3) アンケート結果から見る公共交通の需要
令和4年8月18日	第二回デマンド型交通検討部会 (1) 他自治体におけるデマンド型交通について (2) 山梨市の公共交通形態について
令和4年9月12日	第三回デマンド型交通検討部会 (1) 山梨市の交通形態について
令和4年10月3日	令和4年度 第2回 山梨市地域公共交通活性化協議会 (1) 山梨市地域公共交通形態について (2) 地域公共交通の問題・課題について (3) 実施する事業について
令和4年12月5日	令和4年度 第3回 山梨市地域公共交通活性化協議会 (1) 山梨市地域公共交通計画(案)について
令和5年2月10日	令和4年度 第4回 山梨市地域公共交通活性化協議会 (1) パブリックコメント、住民説明会の結果について (2) 山梨市地域公共交通計画の答申案について

## 山梨市地域公共交通活性化協議会委員名簿等

表 協議会名簿

区分		所属	役職	氏名	備考
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条2項1号	地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体	山梨市	副市長	古屋 博敏	(副会長) ~令和4年3月31日
		山梨市	副市長	守屋 裕史	(副会長) 令和4年4月1日~
		山梨市	まちづくり企画監	深澤 秀史	
		山梨市	統括監	中山 浩貴	
		山梨市	統括監	小田切 聡	~令和4年10月31日
		山梨市	統括監	長沼 裕子	令和4年11月1日~
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条2項2号	関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込める者	一般社団法人山梨県バス協会	専務理事	篠原 勇	
		一般社団法人山梨県タクシー協会	常務理事	菊島 貴	
		一般旅客自動車運送事業者 株式会社 栄和交通	代表取締役社長	原田 孝典	
		一般旅客自動車運送事業者 市民観光 株式会社	代表取締役	寺島 仁	
		一般旅客自動車運送事業者 笛吹観光自動車 株式会社	代表取締役	雨宮 亮二	
		東日本旅客鉄道(株)	塩山駅長	深沢 薫	
		一般社団法人山梨県タクシー協会 峡東支部 有限会社 石和交通	支部長 代表取締役	小池 洋一	~令和4年8月29日
		一般社団法人山梨県タクシー協会 峡東支部 甲州タクシー 株式会社	支部長代理 取締役社長	河住 敏	令和4年10月3日~
		山梨県 県土整備部 峡東建設事務所	所長	若尾 洋一	~令和4年3月31日
		山梨県 県土整備部 峡東建設事務所	所長	矢野 昌	令和4年4月1日~
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条2項3号	関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の該当地方公共団体が必要と認める者	山梨県警察 日下部警察署	署長	藤井 清	~令和4年3月31日
		山梨県警察 日下部警察署	署長	進藤 明	令和4年4月1日~
		国土交通省関東運輸局山梨運輸支局	首席運輸企画専門官	秋山 裕保	
		山梨県 県民生活部 交通政策課	課長	藤原 さつき	~令和4年3月31日
		山梨県 県民生活部 交通政策課	課長	金子 哲也	令和4年4月1日~
		学識経験者	早稲田大学教授	佐々木 邦明	(会長)
		山梨市区長会	会長	名取 茂久	
		山梨市老人クラブ連合会	会長	戸田 潔	
		山梨市障害者福祉会	会長	村松 岩男	(監査)
		市観光協会	会長	山下 一公	
		山梨市商工会	事務局長	坂倉 稔	(監査)
		山梨市社会福祉協議会	会長	詫間 仁	

表 デマンド型交通検討部会名簿

団体名	代表者	備考
笛吹観光自動車(株)	雨宮 亮二	
市民観光(株)	寺島 仁	
(株)日下部タクシー	三枝 喜久男	
(有)牧丘タクシー	雨宮 寛	
(株)栄和交通	原田 孝典	
甲州タクシー(株)	河住 敏	
山梨市	中山 浩貴	(部会長)



---

# 山梨市地域公共交通計画

令和5年3月発行

山梨市地域公共交通活性化協議会

山梨市 総務課

山梨市小原西 843

TEL : 0553-22-1111(代)

---