

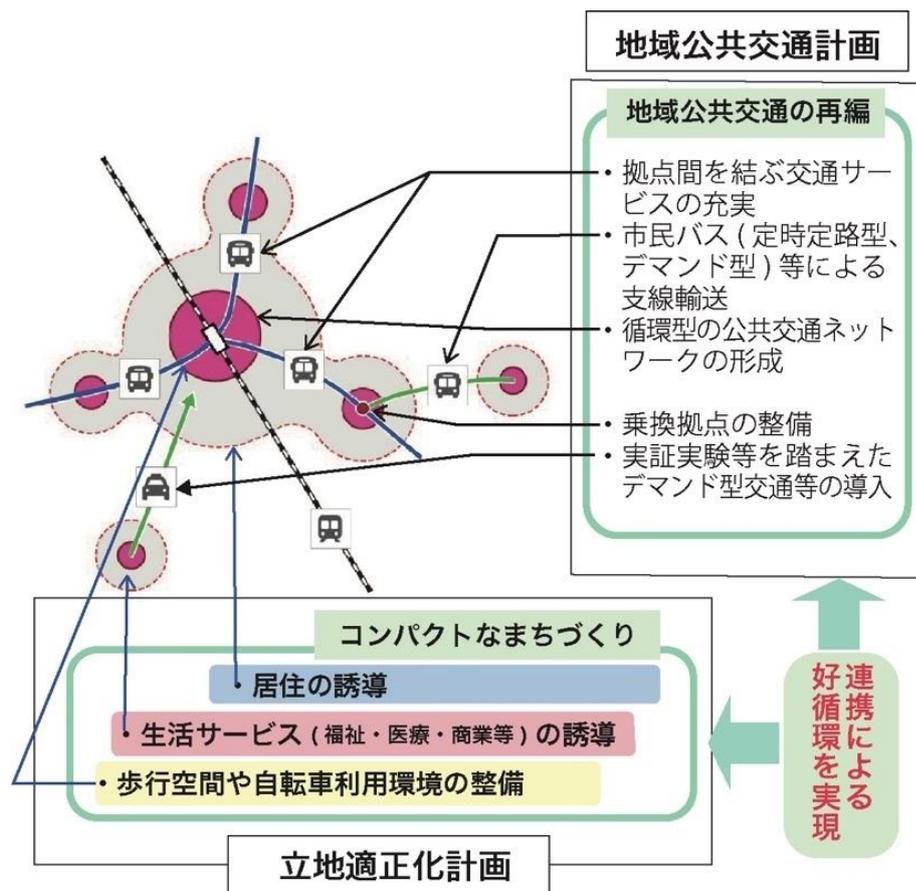
## 7. 交通ネットワークの方針

### 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し、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・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、「山梨市地域公共交通計画」の策定により、地域特性に応じた公共交通ネットワークの方向性やデマンド型交通の導入等による具現化する取組みが明確化されています。

「立地適正化計画」と「地域公共交通計画」は、相互に補完し合いながら、連携による好循環を実現し、地域の活性化や住民の利便性向上を目指すものとなります（図 22 参照）。

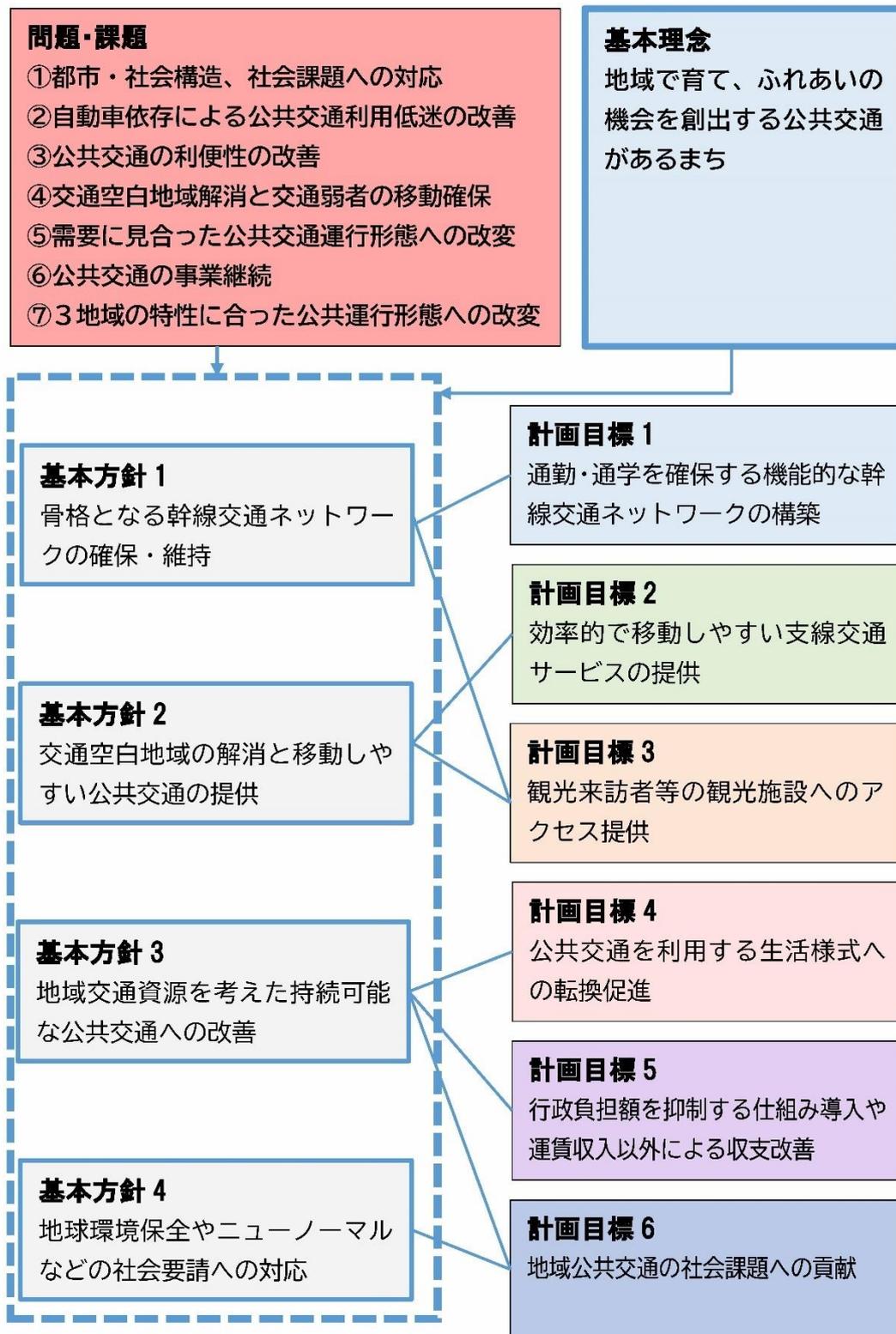


出典：国土交通省「立地適正化計画の手引き【資料編】（2024(R6)年6月改訂）」を基に作成

図 22 立地適正化計画と地域公共交通計画の関係

## 7.2 目標とする地域公共交通ネットワーク

「山梨市地域公共交通計画」に示されている基本方針と計画目標は次のとおりです。



出典：山梨市「山梨市地域公共交通計画（2023(令和5)年3月)」

図 23 「山梨市地域公共交通計画」の基本方針と計画目標

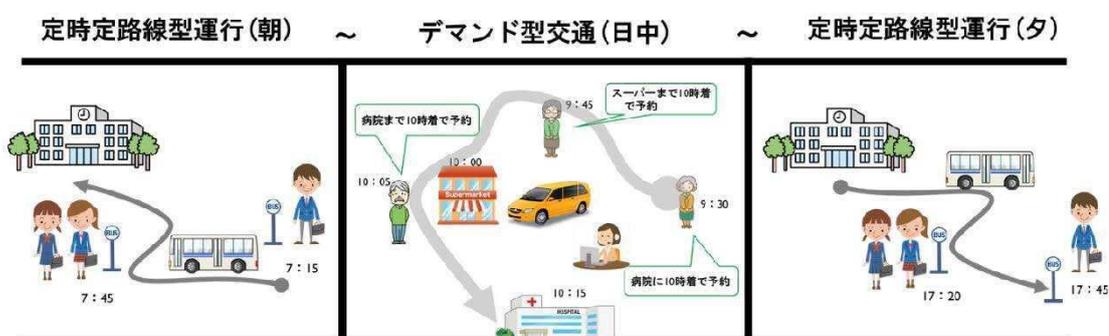
地域公共交通の計画目標の設定内容は、概ね以下のとおりです。

- 1) 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。
- 2) 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。

また、目標とする地域公共交通ネットワークの機能分類（鉄道、路線バス、市民バス等、タクシー）を表 3に示します。

表 3 山梨市における公共交通の機能分類

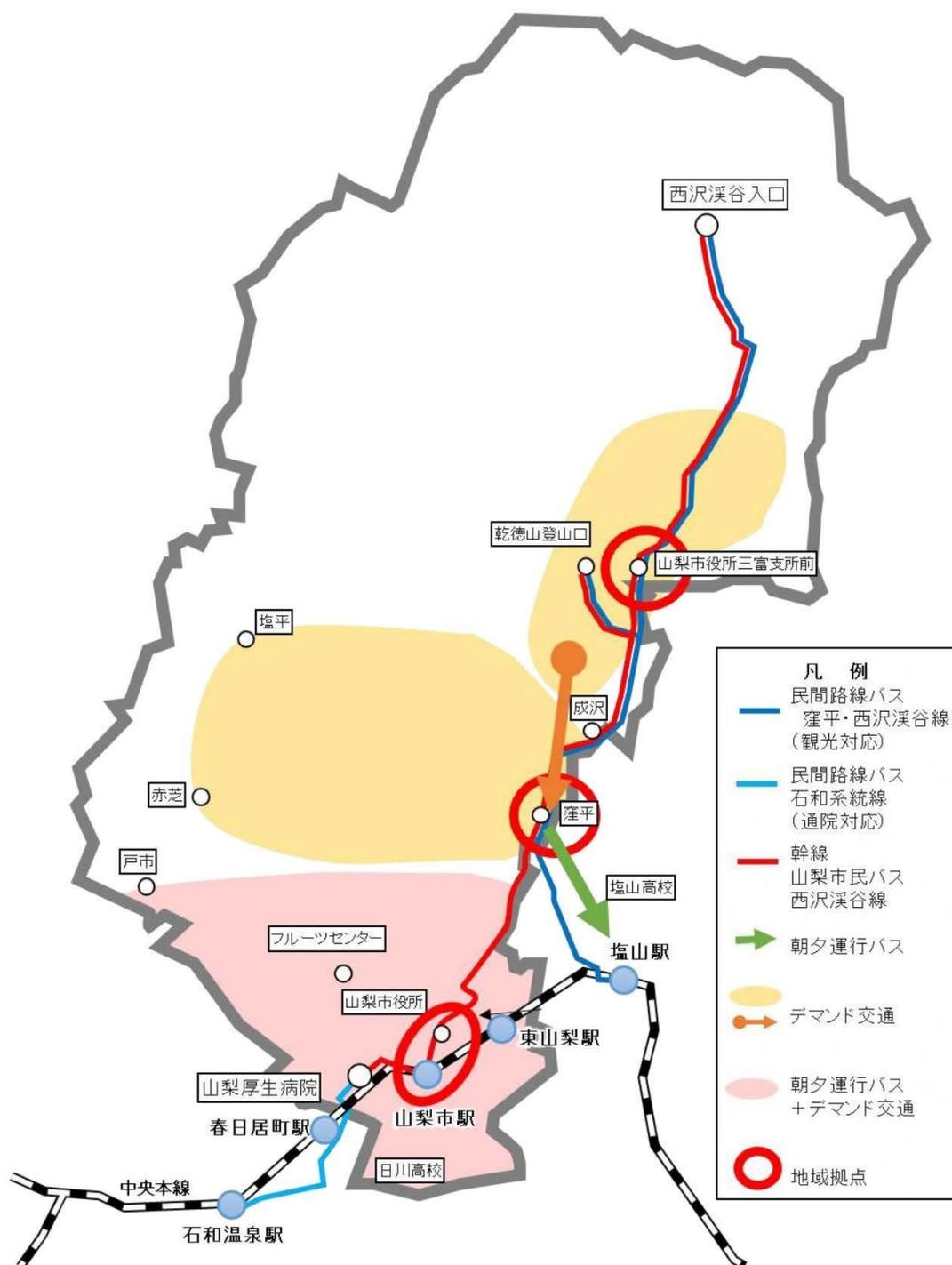
分 類		機 能	
鉄道		地域間を結ぶ広域のかつ大量・高速の輸送を担う交通機関で、鉄道事業者が運営する。	
路線バス		山梨市と市外を連絡する定時定路線型バスで、観光、通院などの移動目的を担っている。民間バス事業者が運行を担う。	
市民バス等	幹線	定時定路線型のバスで終日運行し、市内の地域拠点を連絡する。市が運営を担い、運行は民間バス事業者が担う。	
	支線	定時定路線型 小型車両 (朝夕運行)	需要が集中する通勤・通学時間帯及びその帰宅時間帯に、定時定路線型でその需要を担う小型車両である。運行範囲は地域内で幹線との接続により地域間の移動需要を担う。
	デマンド型 ワゴン車(日中)	需要が少ない日中の通院、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。	



出典：山梨市「山梨市地域公共交通計画（2023(令和5)年3月)」

図 24 支線交通のイメージ

「山梨市地域公共交通計画」に示されている目標とする地域公共交通ネットワークは、図 25に示すとおりです。今後、バス路線の段階的再編やデマンド型交通（令和6年度実証運行、令和7年度本格運行）の導入等に取り組み、本市にふさわしい公共交通ネットワークを構築していきます。



出典：山梨市「山梨市地域公共交通計画（2023(令和5)年3月)」

図 25 目標とする地域公共交通ネットワーク