

# 甲斐市地域公共交通計画 (素案)

令和 7(2025)年 3 月

甲斐市

## 目次

<b>1. はじめに</b>	<b>1</b>
1.1 本計画の目的	1
1.2 計画の期間	1
1.3 計画の区域	1
1.4 計画の位置づけ	2
1.5 SDGs との関係	3
<b>2. 甲斐市の現状</b>	<b>4</b>
2.1 地理的状況	4
2.2 空間構成	5
2.3 拠点構成	6
2.4 人口	8
2.5 通勤・通学の状況	12
2.6 観光入込客数	14
2.7 主要施設の立地状況	16
2.8 運転免許の保有状況	19
2.9 公共交通の現状	21
2.9.1 公共交通ネットワーク	21
2.9.2 公共交通のカバー圏域	22
2.9.3 鉄道の利用状況	23
2.9.4 民間バス路線の利用状況	24
2.9.5 甲斐市民バスの利用状況	25
2.9.6 AI オンデマンド交通「かいのり」の利用状況	31
2.9.7 タクシーの利用状況	33
<b>3. 上位・関連計画及び施策等</b>	<b>34</b>
3.2 県・国の動向	37
3.2.1 第2次交通政策基本計画	37
3.2.2 山梨県地域公共交通計画	37
<b>4. AI オンデマンド交通「かいのり」実証運行</b>	<b>38</b>

<b>5. 公共交通に関する調査等</b>	<b>39</b>
5.1 公共交通に関する市民アンケート調査	39
5.2 公共交通利用者アンケート	48
5.3 地域公共交通ワークショップ	55
<b>6. 地域公共交通における課題と解決の方向性</b>	<b>56</b>
6.1 地域公共交通の課題	56
6.2 課題解決の方向性	61
<b>7. 基本方針と目標</b>	<b>62</b>
7.1 基本方針	62
7.2 公共交通の役割と位置づけ	63
7.3 地域公共交通の将来像	67
7.4 目標	68
<b>8. 目標達成に向けた事業</b>	<b>69</b>
8.1 事業体系	69
8.2 事業スケジュール	70
8.3 具体的な事業内容	71
<b>9. 評価指標と評価方法</b>	<b>83</b>
9.1 評価指標	83
9.2 評価方法	86
<b>10. 参考資料</b>	<b>87</b>
10.1 人口	87
10.2 甲斐市バス停別利用者数	91
10.3 本市内公共施設一覧	98
10.4 甲斐市地域公共交通会議構成員名簿	105

# 1. はじめに

## 1.1 本計画の目的

本市では、平成 22 年に 3 月に「甲斐市地域公共交通総合連携計画」を策定し、持続可能で望ましい地域公共交通ネットワークを構築するため、利用者ニーズに即した公共交通網の整備や高齢者等の交通弱者への移動手段確保とともに、まちづくりと一体となった公共交通網の整備と利用促進を推進してきました。

しかし、人口減少や少子高齢化、自家用車への依存、利用者ニーズの多様化などを背景に、利用者は減少傾向にあります。また、バス・タクシー運転手の高齢化や公共交通の担い手不足など地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、将来にわたり地域公共交通を維持することが喫緊の課題となっています。

このような状況の中、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るためには、甲斐市民バスだけではなく、鉄道や路線バス、タクシーなど地域の輸送資源を総動員し、市民・交通事業者・行政が連携を図りながら、それぞれの取組みを進める必要があります。

本計画の策定にあたり、国が定める基本方針に基づき、市民や利用者の代表、交通事業者、国、県、本市により構成される甲斐市地域公共交通会議を令和 4 年 7 月に設置し、望ましい公共交通の姿について検討してきました。

この検討結果を踏まえ、持続可能な公共交通を実現するため、その基本方針や計画目標及び取り組むべき施策を体系的に示すマスタープランとして、甲斐市地域公共交通計画を策定します。

## 1.2 計画の期間

令本計画の計画期間は、「第 3 次甲斐市総合計画」の中間目標年次との整合性を図り、令和 7 年から令和 11 年度の 5 年間とします。

なお、計画期間内においても、社会情勢の変化や関連計画の進捗状況などにより、必要に応じて適宜計画の見直し・修正を行います。

## 1.3 計画の区域

計画の区域は本市全域とします。なお、市民の移動実態等を考慮し、市外への移動で他自治体への乗入れ等、広域連携が必要な場合は、協議して事業を推進します。

## 1.4 計画の位置づけ

本計画は、「第3次甲斐市総合計画」を上位計画として、総合計画のもとに策定されている様々な計画と相互に連携しつつ取り組む計画です。特に、「甲斐市立地適正化計画」とは、都市基盤整備の両輪として強固に連携し、それぞれの取組みを推進します。

なお、本計画は、「交通政策基本法」の基本理念に則り、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を法的根拠として策定するものです。

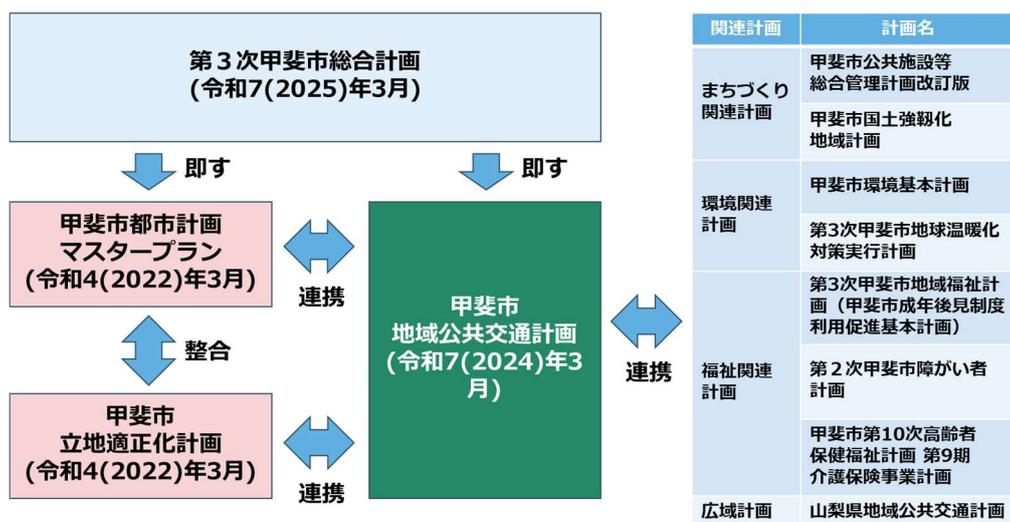


図 1-1 関連計画との整合・連携

## 1.5 SDGs との関係

国連は、平成 27(2015)年に令和 12(2030)年を期限とする国際社会全体の目標として SDGs(持続可能な開発目標)を定め、我が国においても、その達成に向けて総合的な取り組みを推進しています。

本市総合計画においても、総合戦略及び基本目標の達成に向けた政策の推進にあたり国際社会全体の開発目標である SDGs を踏まえていることから、本計画においても、SDGs の目標のうち、「9.産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11.住み続けられるまちづくりを」、「17.パートナーシップで目標を達成しよう」を関連目標として取組を推進します。



出典：国際連合広報センター SDGs (エス・ディー・ジーズ) とは？ 17 の目標ごとの説明、事実と数字、平成 31 (2019) 年 1 月

図 1-2 SDGs の 17 の目標

## 2. 甲斐市の現状

本市の地勢や人口分布、地域特性や主要施設の立地等を示します。

### 2.1 地理的状況

本市は山梨県の北西部に位置し、北側は北杜市、南側は昭和町、東側は甲府市、西側は韮崎市、南アルプス市に接しています。市の北部には丘陵および山岳地域、南部には釜無川左岸の平地が広がっています。

本市の面積は 71.95km<sup>2</sup> で、山梨県全体の 1.6% を占めており、地区別には、竜王地区が 17.8%、敷島地区が 56.0%、双葉地区が 26.2% となっています。



出典：甲斐市公共施設等総合管理計画改訂版、令和4（2022）年4月

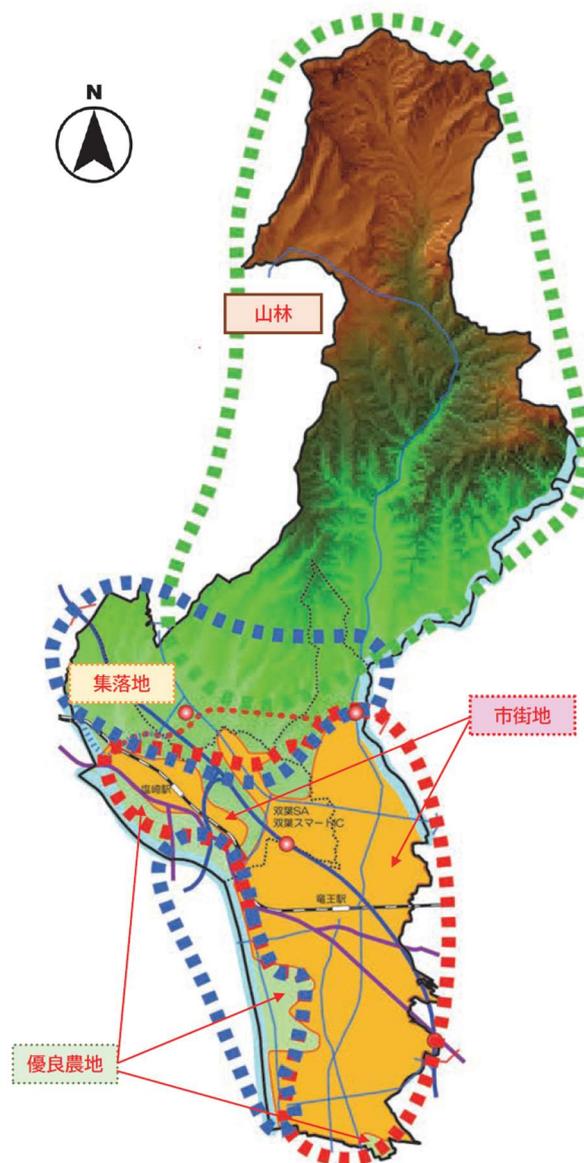
図 2-1 本市の位置

## 2.2 空間構成

土地利用の観点から市域を大きく分類し、ゾーニングしたものを示します。

本市の地理・地形上の条件からは「平地部」と「山間部」に大別され、土地利用の観点からは下記の通り①市街地、②集落地、③優良農地、④山林に分類されます。甲斐市都市計画マスタープランでは下記のような考え方となっています。

- ・ 「平地部」では、「市街地」「集落地」「優良農地」に区分され、都市的土地利用と農地等の自然環境の保全と共存を目指します。
- ・ 「山間部」では、その土地利用のほとんどが「山林」で占められており、自然的土地利用を今後も保全していくことを前提としつつ、必要に応じて利活用を図ります。



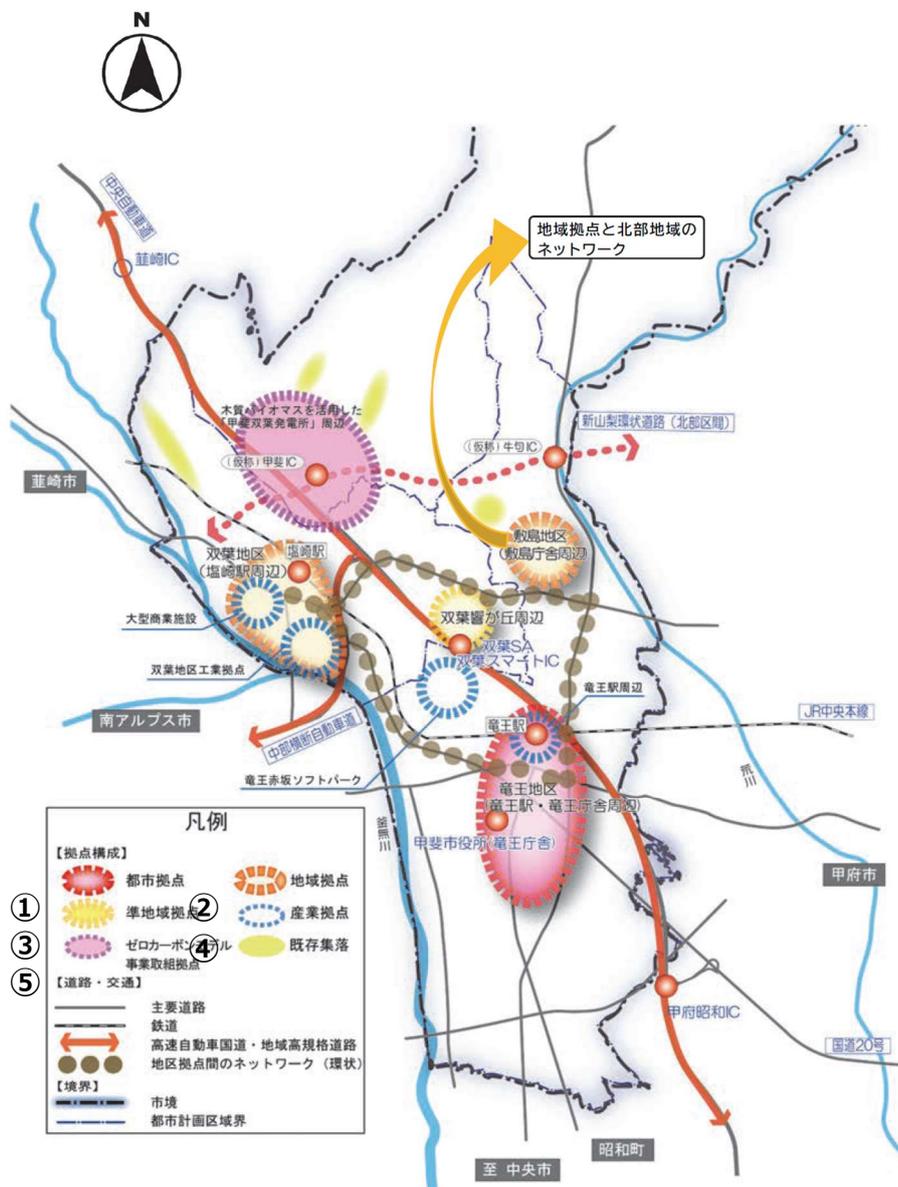
出典：甲斐市都市計画マスタープラン(令和3年度改定)、令和4（2022）年3月

図 2-2 都市構造(空間構成)

## 2.3 拠点構成

甲斐市都市計画マスタープランにおいて、都市施設の立地や都市機能に集積などの点的な要素、あるいは点的な要素を包括した拠点を形成したものを、下記の6つの拠点として示します。

- ① 都市拠点(基幹拠点)
- ② 地域拠点(基幹拠点)
- ③ 準地域拠点(基幹拠点)
- ④ 産業拠点
- ⑤ ゼロカーボンモデル事業取組拠点
- ⑥ コミュニティ拠点

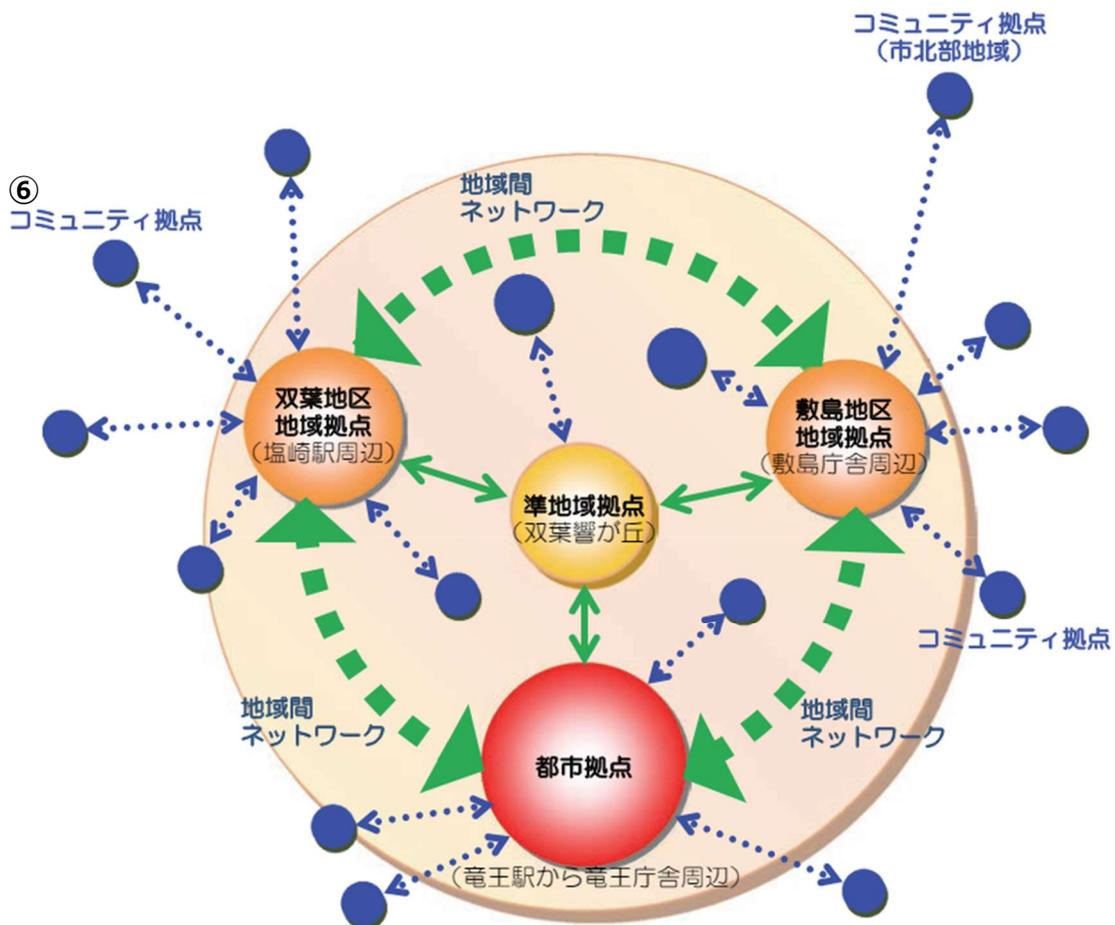


出典：甲斐市都市計画マスタープラン(令和3年度改定)、令和4（2022）年3月

図 2-3 都市構造(拠点構成)

このうち、①の都市拠点（竜王地区の「竜王駅周辺」から「甲斐市役所（竜王庁舎）周辺」及び「（仮称）篠原地区公園」に至る一体的な範囲を位置づけられており、「竜王駅周辺」には交通結節点としての機能とともに、複合的に都市機能を配置・集積させ、市民の生活や来訪者を迎え入れる“甲斐市の顔”となるよう、都市としての中心性の維持・増進を図る拠点を形成する、とされています。また、「甲斐市役所（竜王庁舎）」や「（仮称）篠原地区公園」周辺には市民の生活に必要な行政機能をはじめ、商業・業務機能や交流・レクリエーション機能などが集積する、本市の中心的な役割を担う拠点を形成することとなっています。

さらに、①に加え②地域拠点・③準地域拠点の基幹拠点と、市街地内外に形成される公民館、住宅地や既存集落地の地域集会施設の周辺として位置づけられている⑥のコミュニティ拠点を結び、下記のようなネットワークを構成することが目指されています。



出典：甲斐市都市計画マスタープラン(令和3年度改定)、令和4（2022）年3月

図 2-4 基幹拠点とコミュニティ拠点の配置パターンの概念

## 2.4 人口

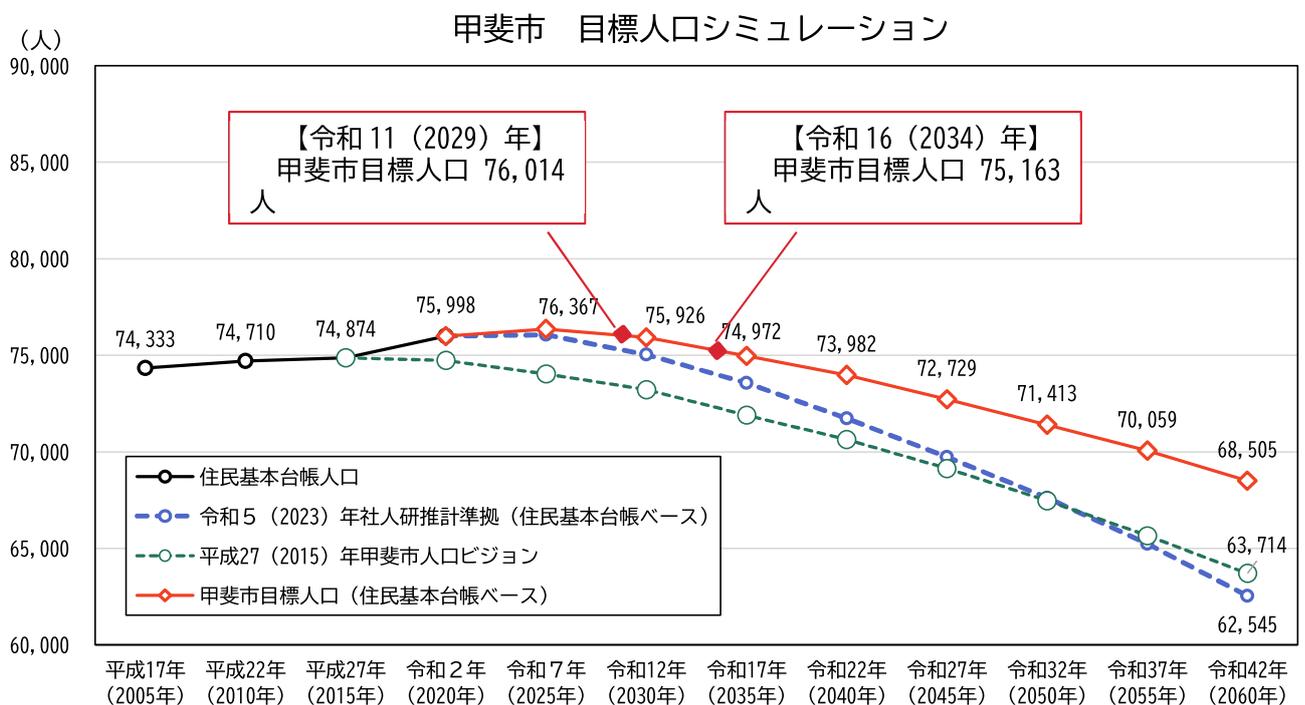
### (1) 人口推移

全国的な人口減少・少子高齢化が進む中、本市の人口は近年増加傾向で推移しておりますが、本市においても少子高齢化が確実に進行していることから、長期的には人口減少に転じることが予想されます。

そのため、第3次甲斐市総合計画の中間年度である令和11（2029）年度の目標人口は76,014人、計画終期の令和16（2034）年度の目標人口は75,163人とし、全国的な人口減少が進む中で、75,000人台の人口を維持することを目標としています。

表 2-1 本市の人口推移

シミュレーション	年度	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和11年 (2029年)	令和12年 (2030年)	令和16年 (2034年)	令和17年 (2035年)	令和22年 (2040年)	令和32年 (2050年)	令和42年 (2060年)
令和5年社人研推計準拠(住民基本台帳ベース)		75,998	76,066	75,247	75,042	73,863	73,568	71,737	67,627	62,545
平成27年甲斐市人口ビジョン		74,742	74,040	—	73,226	—	71,905	70,645	67,472	63,714
甲斐市目標人口(住民基本台帳ベース)		75,998	76,367	76,014	75,926	75,163	74,972	73,982	71,413	68,505



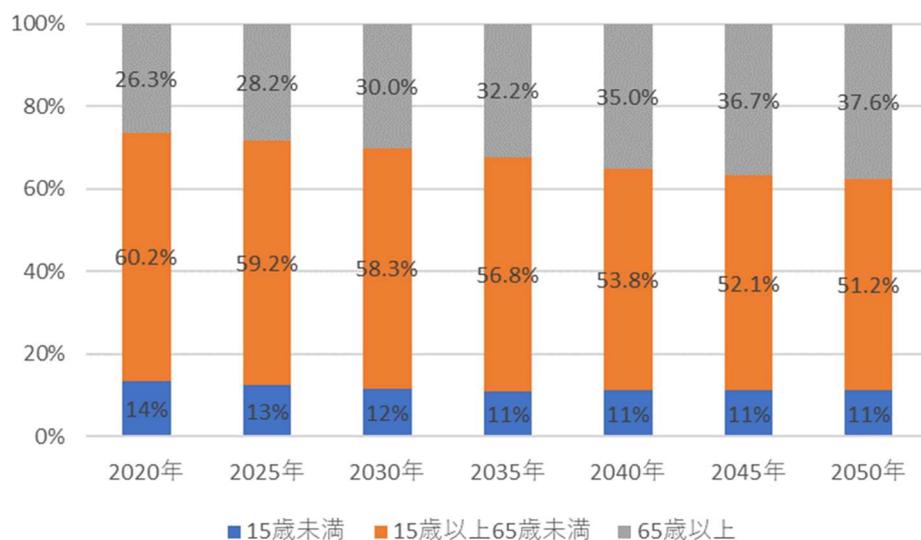
出典：第3次甲斐市総合計画、令和7（2025）年3月

図 2-5 本市の人口推移

また、65歳以上の人口割合は今後増加し、令和2年（2020年）の26.3%から令和17年（2035年）の32.2%まで増加することが想定されています。

表 2-2 本市の人口推移（3区分人口）

年	15歳未満	15歳以上65歳未満	65歳以上	計
2020年	10,200	45,307	19,806	75,313
2025年	9,420	44,484	21,176	75,080
2030年	8,587	43,024	22,147	73,758
2035年	7,935	40,924	23,190	72,049
2040年	7,814	37,688	24,529	70,031
2045年	7,646	35,367	24,908	67,921
2050年	7,343	33,645	24,721	65,709



出典：国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）、  
令和5（2023）年

図 2-6 本市の人口推移（3区分人口）

## (2) 地区別の年齢3区分人口

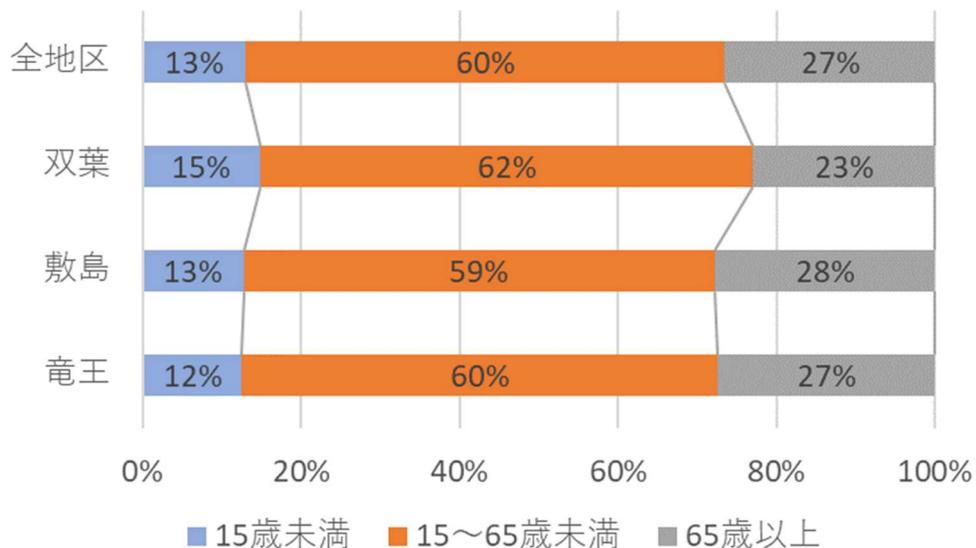
本市の年齢別人口は60%が15～65歳未満、27%が65歳以上、13%が15歳未満となっています。また3地区（双葉・敷島・竜王）のうち最も65歳未満の人口が多い地区は双葉地区であり、一方で65歳以上の人口が最も多い地区は敷島地区となっています。

表 2-3 本市の地区別の年齢3区分人口

単位：人

分類	竜王	敷島	双葉	全地区
15歳未満	4,924	2,466	2,601	9,991
15～65歳未満	23,777	11,509	10,931	46,217
65歳以上	10,858	5,387	4,049	20,294
計	39,559	19,362	17,581	76,502

※令和6（2024）年8月31日時点のデータを使用



出典：甲斐市人口統計、令和6（2023）年8月31日

図 2-7 本市の地区別の年齢3区分人口の割合

### (3) 人口分布

令和2（2020）年の国勢調査データ(甲斐市人口：75,313人)をもとに、本市全体における人口分布を下記に示します。

北部の山間地域の人口は少なく、南部、特に鉄道駅周辺の人口が多くなっています。

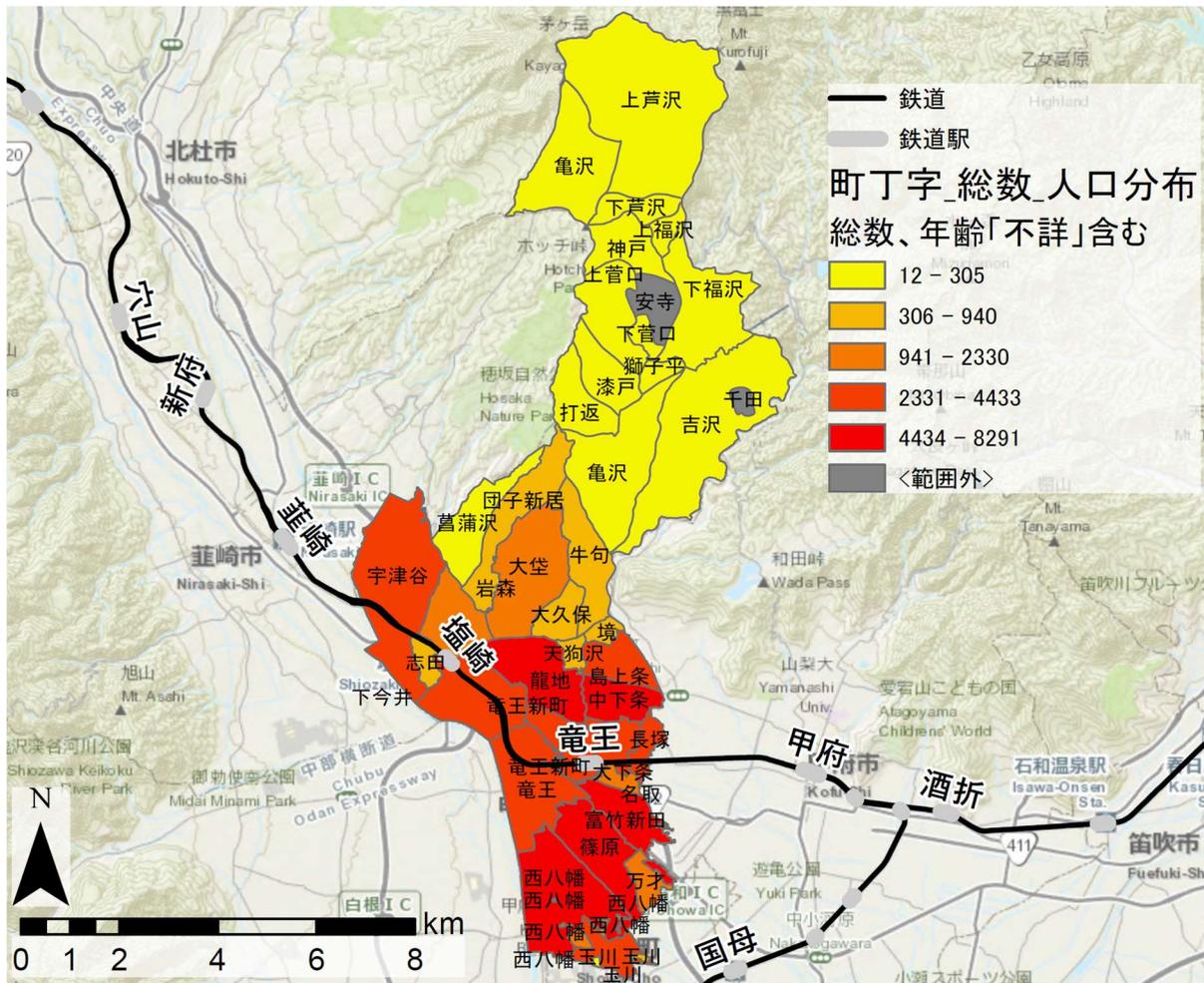


図 2-8 本市人口総数の分布

出典：国勢調査、令和2（2020）年度

## 2.5 通勤・通学の状況

### (1) 市内から市外への通勤・通学

令和2（2020）年の国勢調査では、通勤・通学している市民の66.1%が市外へ移動しており、市内で移動している市民は33.9%となっています。市外へ通勤・通学している人は山梨県内では甲府市が12,065人と最も多くなっており、次いで韮崎市の3,088人、南アルプス市の2,874人となっています。また山梨県外については東京都特別区部が207人と最も多くなっており、次いで八王子市の58人、茅野市の31人となっています。

表 2-4 本市居住者の通勤・通学の状況

単位：人

分類	就業者	通学者	計	割合
市内へ	12,441	1,140	13,581	33.9%
市外へ	23,864	2,652	26,516	66.1%
計	36,305	3,792	40,097	100.0%

単位：人

主な通勤・通学先		就業者(人)	通学者(人)	計
山梨県	甲府市	10,473	1,592	12,065
	韮崎市	2,865	223	3,088
	南アルプス市	2,695	179	2,874
	その他	7,290	449	7,739
	小計	23,323	2,443	25,766
山梨県外	東京都特別区部	159	48	207
	八王子市	31	27	58
	茅野市	26	5	31
	その他	325	129	454
	小計	541	209	750

出典：国勢調査、令和2（2020）年度

## (2) 市外から市内への通勤・通学

令和2（2020）年の国勢調査では、通勤・通学している人の57.2%が市内から移動しており、市外から本市に移動している人は42.8%となっています。市外から本市へ通勤・通学している人は山梨県内では甲府市が3,823人と最も多くなっており、次いで南アルプス市の2,115人、韮崎市の1,004人となっています。また山梨県外から本市へ通勤・通学している人は東京都特別区部が18人と最も多くなっており、次いで横浜市の12人、茅野市及び富士見町の9人となっています。

表 2-5 本市への通勤・通学の状況

単位：人

分類	就業者	通学者	計	割合
市内から	12,441	1,140	13,581	57.2%
市外から	9,714	466	10,180	42.8%
計	22,155	1,606	23,761	100.0%

単位：人

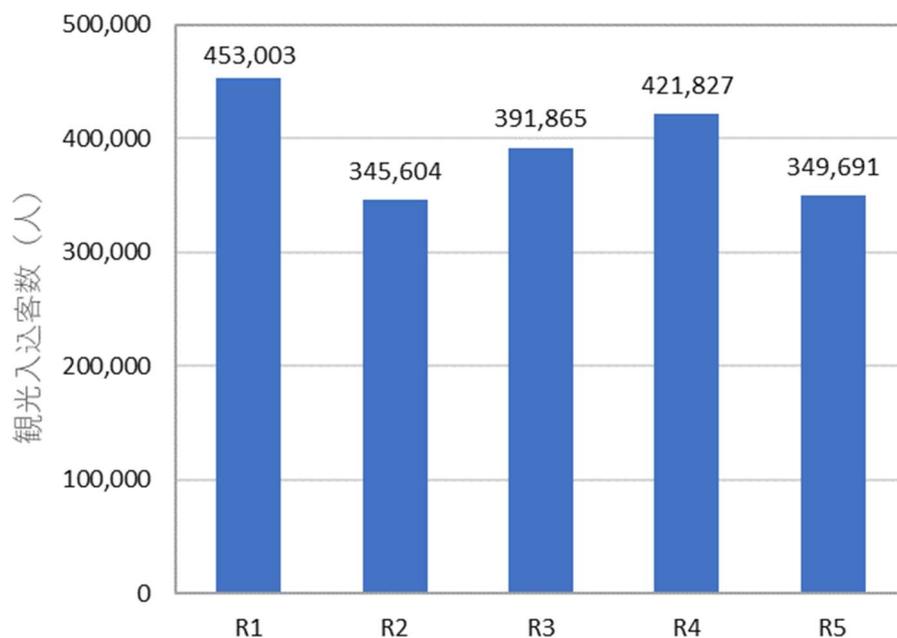
主な通勤・通学の移動元		就業者(人)	通学者(人)	計
山梨県内 から (甲斐市 内を除く)	甲府市	3,713	110	3,823
	南アルプス市	1,980	135	2,115
	韮崎市	981	23	1,004
	その他	2,915	143	3,058
	小計	9,589	411	10,000
山梨県外 から	東京都特別区部	14	4	18
	横浜市	9	3	12
	茅野市	5	4	9
	富士見町	8	1	9
	その他	89	43	132
	小計	125	55	180

出典：国勢調査、令和2（2020）年度

## 2.6 観光入込客数

本市には、御岳昇仙峡や信玄堤などの歴史的・文化的な観光資源が点在し、ワイナリーや農産観光施設などの集客施設も存在します。

観光入込客数については、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和 2(2021)年には近年で最も少なくなりましたが、令和 3(2022)年以降回復傾向にあります。



出典：山梨県 山梨県観光入込客統計調査報告書、令和 1（2019）年～令和 5（2023）年

図 2-9 本市の観光入込客数



出典：甲斐市ホームページ 施設紹介、令和6年12月1日時点

図 2-10 本市の主要観光施設

## 2.7 主要施設の立地状況

本市では、令和4(2022)年4月時点で201施設、総延床面積約20.5万㎡の公共施設を有しています。

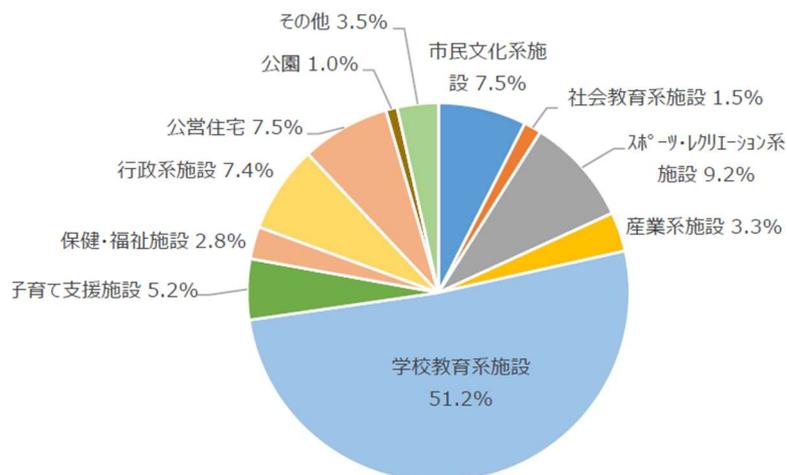
施設分類別で見ると、学校教育系施設の延床面積が約10.5万㎡と最も多く、総延床面積の約半分を占めています。

学校教育系施設に次いで、スポーツ・レクリエーション系施設（約1.9万㎡）が9.2%、市民文化系施設（約1.5万㎡）が7.5%となっています。

表 2-6 施設数と施設規模

施設分類	施設		延床面積	
	施設数	%	㎡	%
市民文化系施設	9	4.5	15,335	7.5
社会教育系施設	3	1.5	3,033	1.5
スポーツ・レクリエーション系施設	14	7.0	18,852	9.2
産業系施設	9	4.5	6,879	3.3
学校教育系施設	18	9.0	105,197	51.2
子育て支援施設	18	9.0	10,642	5.2
保健・福祉施設	3	1.5	5,648	2.8
行政系施設	27	13.4	15,251	7.4
公営住宅	12	6.0	15,437	7.5
公園	20	10.0	1,978	1.0
その他	68	33.8	7,134	3.5
総計	201	100.0	205,385	100.0

令和3年度調査時点



出典：甲斐市公共施設等総合管理計画改訂版、令和4(2022)年4月

図 2-11 施設分類別延床面積

主要施設として①市民文化系施設、②社会教育系施設、③スポーツ・レクリエー

ション系施設、④産業系施設、⑤学校教育系施設、⑥子育て支援施設、⑦保健・福祉施設、⑧行政系施設(消防団本部詰所等を除く)、⑨公園施設の 9 施設分類(Google Maps で位置が特定できない施設を除く)と、医療施設(国土数値情報より抽出、令和 2 (2020) 年度のデータ)について、その立地を示します。これらは、本市でこれまで実証運行を進めてきた AI オンデマンド交通「かいのり」の発着地ともなりうる施設です。

主要施設は、竜王駅や竜王庁舎、敷島庁舎、塩崎駅周辺とその周辺に集積しています。病院等の医療施設やスーパー等の商業施設のほとんどが市の南部に立地しているため、特に市北部の郊外部の居住者は買物や通院等に、公共交通や自家用車等を利用して移動することが必要な状況となっています。

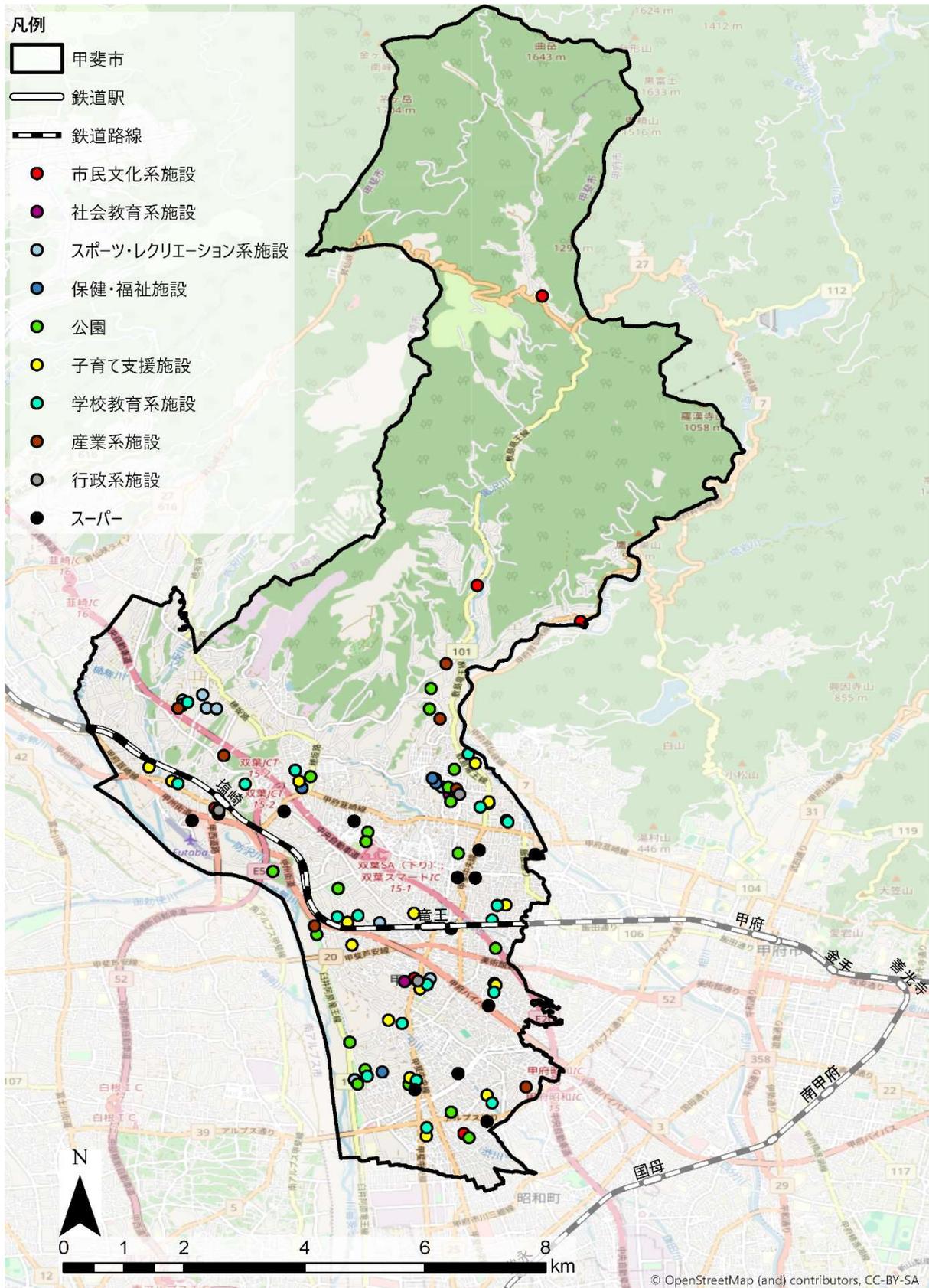
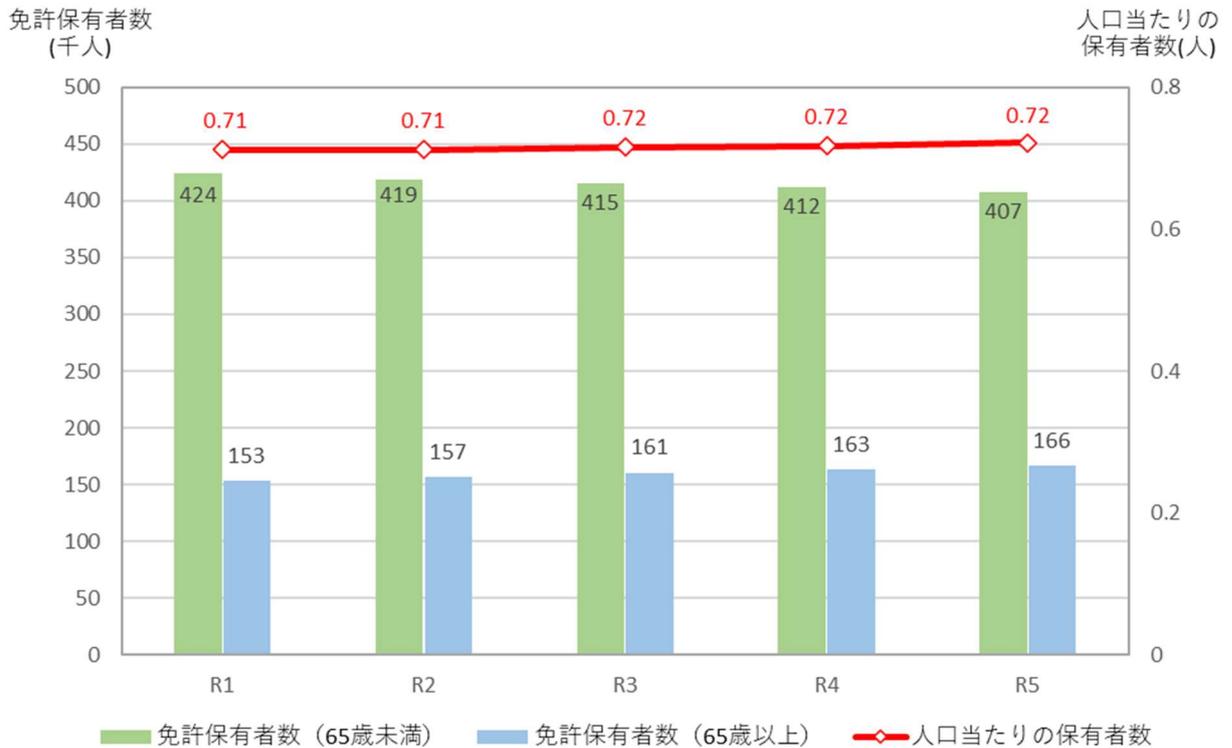


図 2-12 公共施設及び医療施設の立地

## 2.8 運転免許の保有状況

### (1) 第一種免許

山梨県では、65歳以上の高齢者の運転免許保有者数が増加傾向となっています。



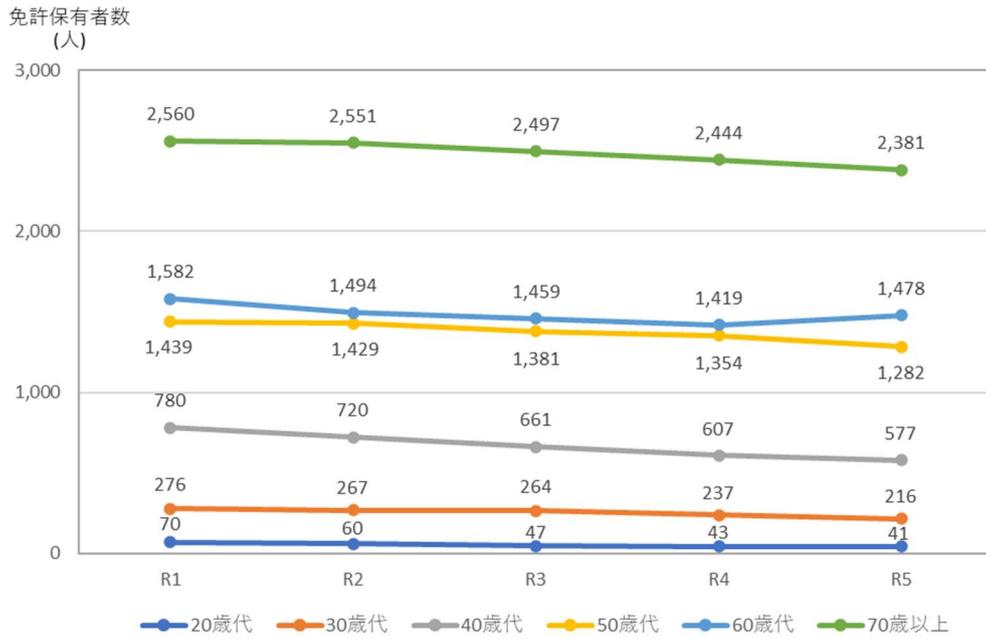
山梨県の運転免許保有者状況（第一種免許）

出典：警察庁 運転免許保有者数、令和1（2019）年～令和5（2023）年

図 2-13 山梨県の第一種運転免許の保有状況

### (2) 第二種免許（大型及び普通）

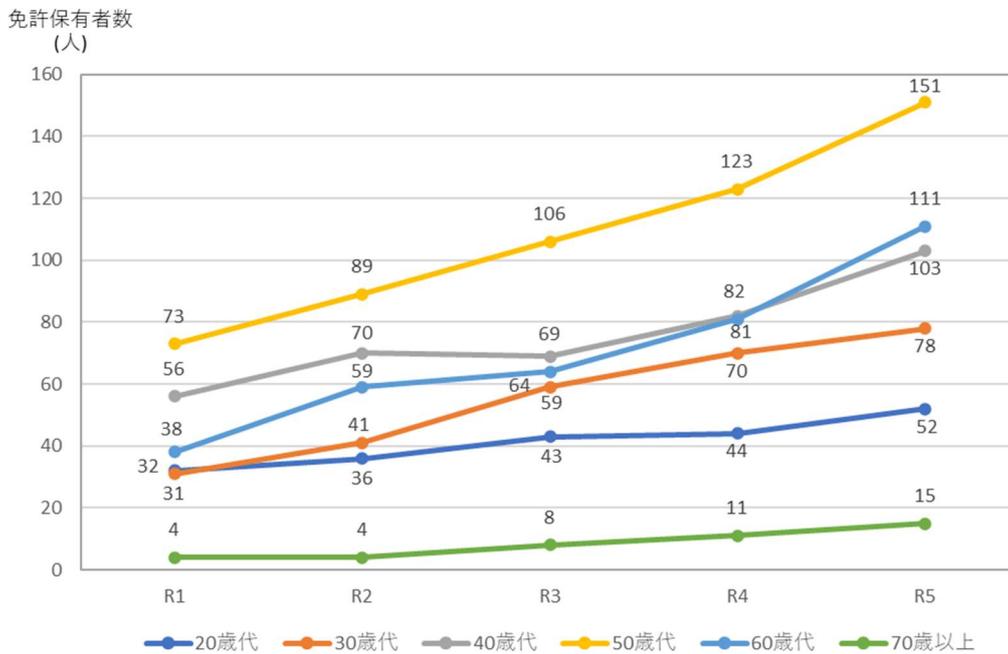
大型二種免許の保有者数は全体的に減少傾向であり、70歳以上が最も多い状況となっています。また、普通二種免許の保有者数は全体的に増加傾向であり、50歳代が最も多い状況となっています。



第二種大型運転免許保有者数（山梨県）

出典：警察庁 運転免許保有者数、令和1（2019）年～令和5（2023）年

図 2-14 山梨県の大型二種免許の保有状況



第二種普通運転免許保有者数（山梨県）

出典：警察庁 運転免許保有者数、令和1（2019）年～令和5（2023）年

図 2-15 山梨県の普通二種免許の保有状況

## 2.9 公共交通の現状

本市の公共交通の現状（利用状況、経営環境等）について整理します。

### 2.9.1 公共交通ネットワーク

本市の公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、甲斐市民バス、タクシーで形成されています。

市内と市外の移動を鉄道(JR 東日本)と路線バス(山梨交通)が主に担い、JR 中央本線が市南部を南東方面から北西方面を貫き、特急列車の一部停車駅である竜王駅と塩崎駅の2駅があります。

路線バスは、竜王駅と塩崎駅を中心に整備されていますが、甲府駅を中心に放射状に形成されているため、市を東西に横断する形状になっており、それを補完する形で6系統8路線の甲斐市民バスを運行しています。

また、4社のタクシー会社の事務所が立地しています。

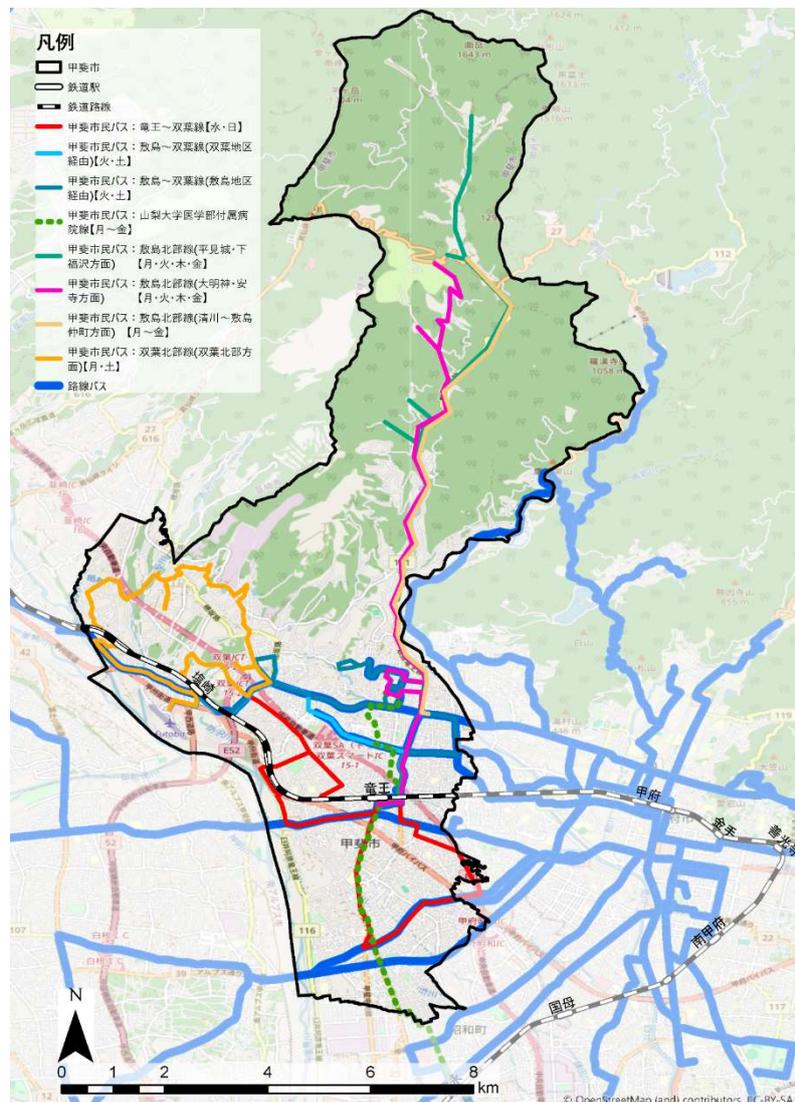


図 2-16 本市内における鉄道および甲斐市民バス・路線バス

## 2.9.2 公共交通のカバー圏域

本計画では、鉄道から 800m、路線バス又は甲斐市民バスのバス停から 300m の範囲を「公共交通のカバー圏域」と定義しています。

本市の公共交通カバー圏域の人口割合は 73.1%で、約 5.5 万人の市民が公共交通を利用できる状況となっています。

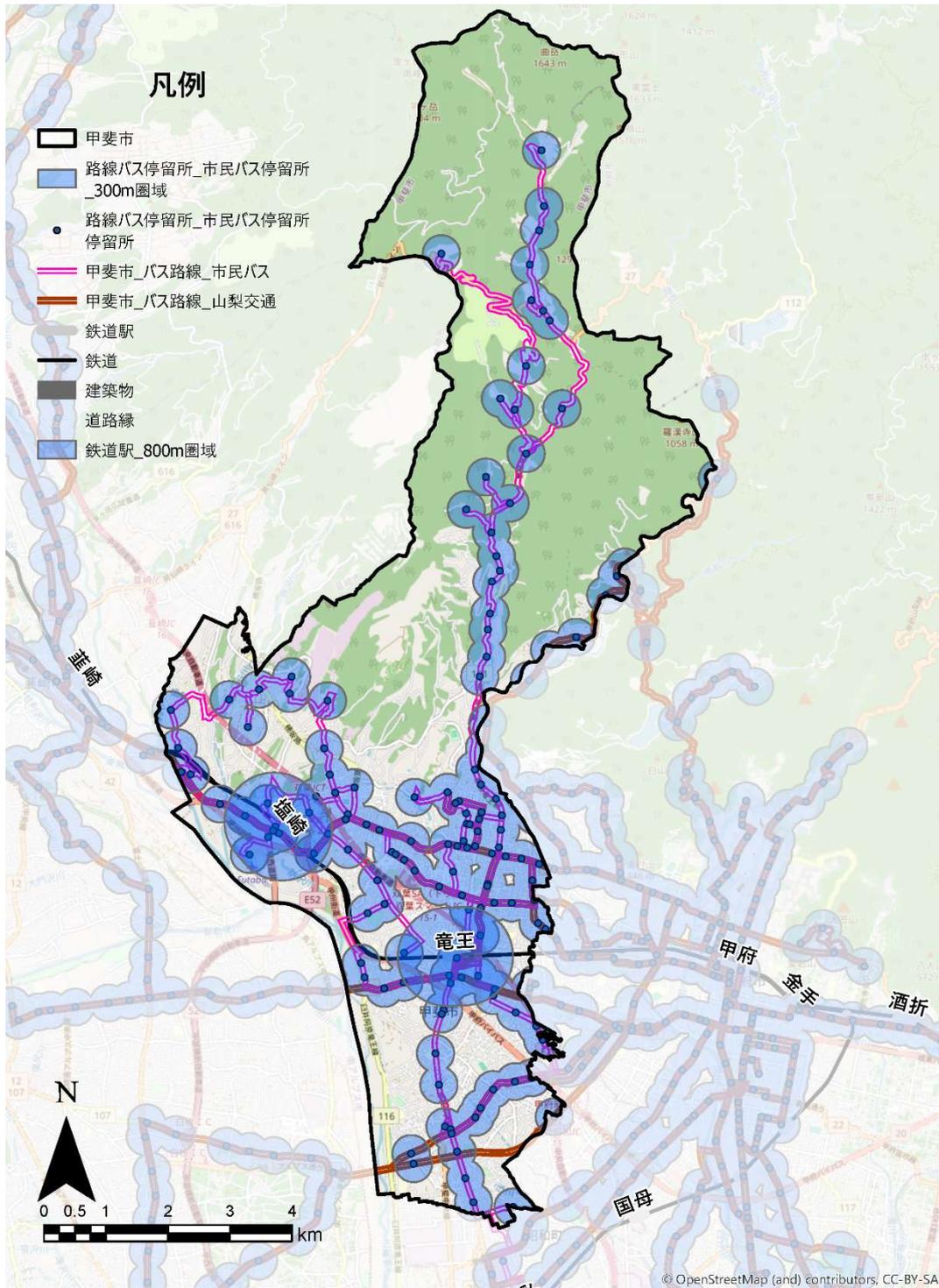


図 2-17 本市内における公共交通のカバー圏域

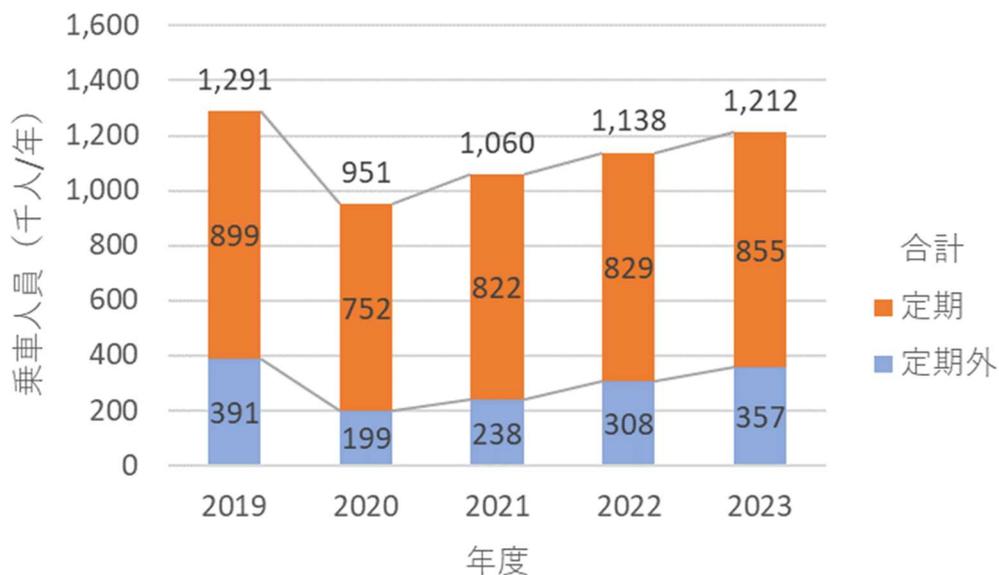
### 2.9.3 鉄道の利用状況

令和 5(2023)年度の 1 日平均乗車人員は竜王駅が 2,304 人、塩崎駅が 1,016 人となっています。乗車人員の推移をみると、令和 2(2021)年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により減少していますが、以降は増加傾向となっています。なお、竜王駅の 69%、塩崎駅の 75%と約 7 割以上が定期券利用者となっていることから、通勤・通学による利用者が大多数であると考えられます。

表 2-7 各駅の定期・定期外別乗車人員推移

■年間乗車人員 単位：千人

駅名	年度	2019		2020		2021		2022		2023	
竜王駅	定期外	812	32%	391	22%	473	24%	614	29%	725	31%
	定期	1,687	67%	1,399	78%	1,524	76%	1,530	71%	1,579	69%
	小計	2,500	100%	1,791	100%	1,997	100%	2,145	100%	2,304	100%
塩崎駅	定期外	258	25%	153	19%	178	20%	231	24%	253	25%
	定期	777	75%	662	81%	728	80%	742	76%	763	75%
	小計	1,036	100%	815	100%	907	100%	974	100%	1,016	100%
合計	定期外	1,070	30%	544	21%	651	22%	845	27%	978	29%
	定期	2,464	70%	2,061	79%	2,252	78%	2,272	73%	2,342	71%
	合計	3,536	100%	2,606	100%	2,904	100%	3,119	100%	3,320	100%

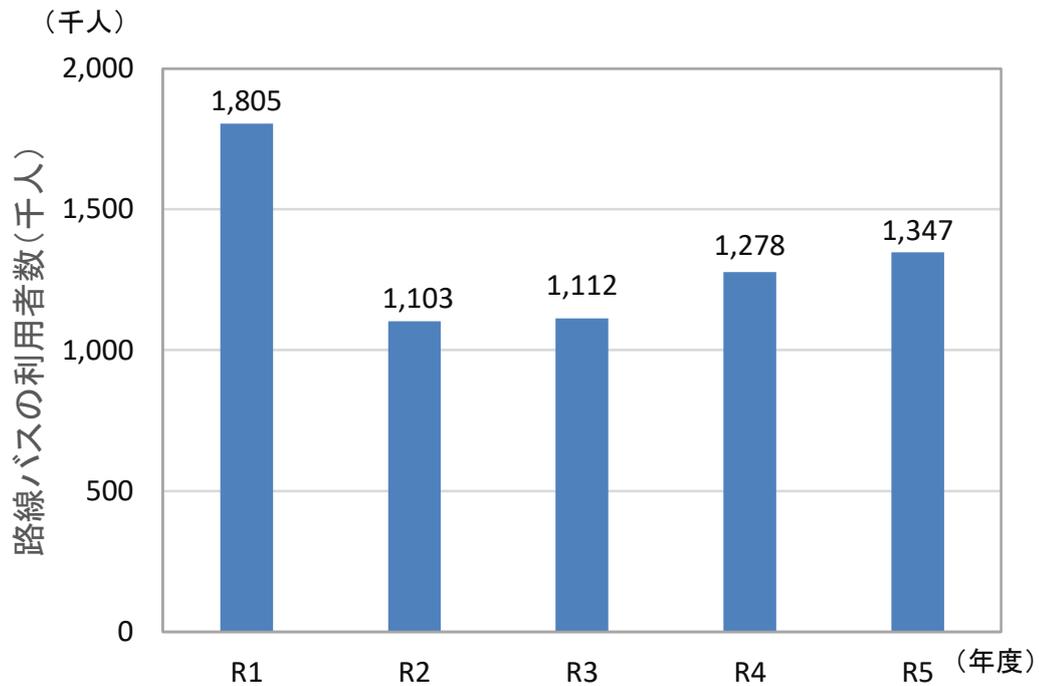


出典：東日本旅客鉄道 各駅の乗車人員、令和 6（2024）年

図 2-18 各駅合計の定期・定期外別乗車人員推移

#### 2.9.4 民間バス路線の利用状況

路線バスとして、山梨交通が運行する 32 系統が市内を通過しており、利用者数の推移をみると、令和 2(2021)年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により減少していますが、以降は増加傾向となっています。



出典：山梨交通路線バス 甲斐市内の路線の利用者数、令和元（2019）年～令和5（2023）年

図 2-19 民間バス路線の利用者数の経年変化

## 2.9.5 甲斐市民バスの利用状況

市内の移動を支える地域公共交通として、令和7年3月時点で、甲斐市民バスを6系統8路線運行しています。

### (1) 市民バス需要の傾向

甲斐市民バス全体の利用者数は、令和2(2020)年度において、新型コロナウイルス感染症の影響により減少していますが、以降は増加傾向となっています。

しかし、路線別の利用者数は、1日14便平日毎日運行している山梨大学医学部附属病院線を除くと新型コロナウイルス感染症拡大前(令和1年度)の水準を下回る路線が多く、それに伴い1便当たりの平均乗車人数が約1~3人程度であり、サービスが十分とは言い難い状況となっています。

表 2-8 市民バス利用者数の経年変化

各路線乗客者数(月ごとの乗客数は別表のとおり) 上段：年間利用者数 下段：1便当たり平均乗車人数

路 線	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度
①山梨大学医学部附属病院線	20,858 5.82	23,130 6.45	23,863 6.63	17,502 4.86	20,445 5.68	22,021 6.1	25,144 7.0
②竜王～双葉線	607 3.17	1,123 2.75	1,162 2.85	1,069 2.59	937 2.30	1,189 2.9	1,034 2.5
③敷島～双葉線（敷島経由）	1,169 2.83	997 2.44	1,106 2.65	740 1.81	874 2.12	1,199 3.0	1,326 3.2
④敷島～双葉線（双葉経由）	540 1.31	557 1.36	559 1.34	412 1.00	386 0.93	504 1.2	457 1.1
⑤敷島北部線（大明神方面）	1,055 2.57	745 1.81	790 1.91	748 1.82	879 2.13	1,131 2.7	1,015 2.7
⑥敷島北部線（平見城方面）	1,852 4.51	1,398 3.40	1,312 3.18	1,239 3.02	1,201 2.91	1,019 2.5	1,023 2.7
⑦敷島北部線（清川・敷島仲町）	113 0.46	308 1.26	132 0.55	66 0.27	57 0.24	243 0.2	105 0.47
⑧双葉北部線	1,002 2.43	940 2.30	880 2.12	689 1.67	554 1.36	572 1.4	635 1.5

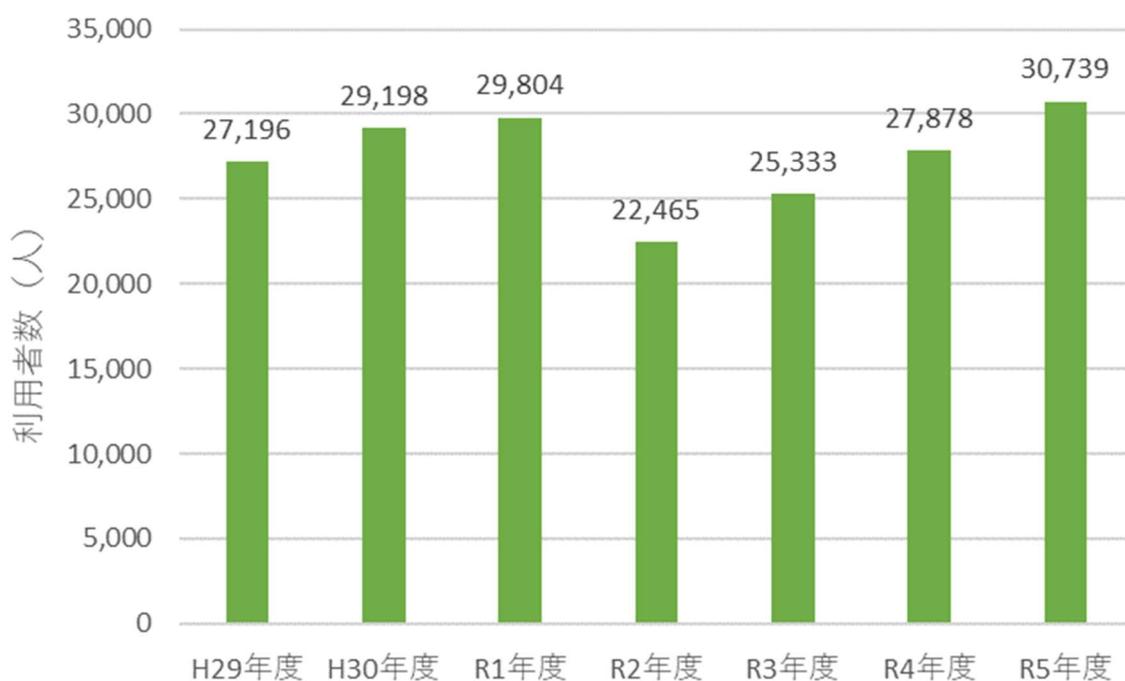


図 2-20 市民バス利用者数の経年変化

## (2) バス停別時間帯別利用者数の経年推移

時間帯別の利用者数を、平成30(2018)年度と令和5(2023)年度の変化で把握しました。

その結果、各路線とも、朝の需要が多く、午後の需要が少ない傾向にあること、また、この傾向は、平成30(2018)年度と令和5(2023)年度で大きな変化がないことがわかります。

この点で、特に午後のバス運行が経営に負担をかけていることが予測されます。

表 2-9 平成 30 年度と令和 5 年度の時間帯別の利用者数①

山梨大学医学部附属病院線

年度	山梨大学医学部附属病院行								合計	運行日数	平均乗車 人数（便 あたり）
	01便	03便	05便	07便	09便	11便	13便	人数			
	06:30	07:35	08:35	09:50	12:35	13:20	15:20	小計			
H30	662	2,688	1,926	3,654	1,921	804	1,227	11,982	23,130	256	6.5
	56.9	178.4	173.8	295.9	149.8	79.1	64.5	998.5			
	5.7%	17.9%	17.4%	29.6%	15.0%	7.9%	6.5%	100.0%			
R05	677	2,871	1,867	3,868	1,971	838	1,330	13,422	25,699	285	6.4
	56.4	239.3	155.6	322.3	164.3	69.8	110.8	1,118.5			
	5.0%	21.4%	13.9%	28.8%	14.7%	6.2%	9.9%	100.0%			

※R05年度は9/2～11/26の期間で行われた土日運行の実証実験の値が含まれる

竜王双葉線

年度	竜王～双葉地区						合計	運行日数	平均乗車 人数（便 あたり）
	01便	03便	人数	02便	04便	人数			
	09:35	14:05	小計	12:10	16:30	小計			
H30	444	135	579	381	163	544	1,123	102	2.8
	37.0	11.3	48.3	31.8	13.6	45.3			
	76.7%	23.3%	100.0%	70.0%	30.0%	100.0%			
R05	338	150	488	358	172	530	1,018	103	2.5
	28.2	12.5	40.7	29.8	14.3	44.2			
	69.3%	30.7%	100.0%	67.5%	32.5%	100.0%			

敷島双葉線（敷島～双葉地区）

年度	敷島地区からラザ		双葉地区からラザ		人数	合計	運行日数	平均乗車 人数（便 あたり）
	01便	03便	02便	04便				
	09:45	13:55	11:25	15:35				
H30	428	96	244	29	797	1,554	102	1.9
	35.7	8.0	20.3	2.4	66.4			
	53.7%	12.0%	30.6%	3.6%	100.0%			
R05	598	149	180	14	941	1,749	101	2.2
	49.8	12.4	15.0	1.2	78.4			
	63.5%	15.8%	19.1%	1.5%	100.0%			

表 2-10 平成 30 年度と令和 5 年度の時間帯別の利用者数②

敷島北部線

年度	睦沢・清川方面						合計	運行日数	平均乗車 人数（便 あたり）
	01便	03便	人数	02便	04便	人数			
	09:00	13:00	小計	11:00	16:00	小計			
H30	801	443	1,244	428	471	899	2,143	205	2.6
	66.8	36.9	103.7	35.7	39.3	74.9			
	64.4%	35.6%	100.0%	47.6%	52.4%	100.0%			
R05	741	671	1,412	254	346	600	2,012	189	2.7
	61.8	55.9	117.7	21.2	28.8	50.0			
	52.5%	47.5%	100.0%	42.3%	57.7%	100.0%			

敷島仲町線

年度	清川・敷島仲町線		合計	運行日数	平均乗車 人数（便 あたり）
	01便				
	07:25				
H30	308		308	244	1.3
	25.7				
	100.0%				
R05	112		112	227	0.5
	9.3				
	100.0%				

双葉北部線

年度	ラザ→駒沢→菖蒲澤→ラザ			ラザ→菖蒲澤→駒沢→ラザ			合計	運行日数	平均乗車 人数（便 あたり）
	01便	03便	人数	02便	04便	人数			
	09:40	13:45	小計	12:00	16:10	小計			
H30	364	133	497	390	53	443	940	102	2.3
	30.3	11.1	41.4	32.5	4.4	36.9			
	73.2%	26.8%	100.0%	78.5%	10.7%	100.0%			
R05	296	36	332	311	56	367	699	101	1.7
	24.7	3.0	27.7	25.9	4.7	30.6			
	89.2%	10.8%	100.0%	84.7%	15.3%	100.0%			

### (3) 経営環境

下記に、本市の市民バスの委託料実績について、平成 28(2016)年から令和 5(2023)年までの運行経費から料金収入を除いた差し引き支払額の推移を示します。

甲斐市民バスの運行に必要な経費(人件費、燃料費、車両修繕費、税金、保険料など)である運行経費は年々増加傾向にあり、令和 5 年(2023)は 32,144,118 円となっています。一方、令和 2(2020)年以降新型コロナウイルス感染症拡大の影響で減少した運賃収入は増収傾向にあり、令和 5(2023)年は 4,824,600 円で、コロナ禍以降の直近の 4 年間でみると最高額となっています。

なお、運行経費と運賃収入の比率を示す事業収支率について、コロナ禍前の平成 30 年と令和 5 年を比べると合計で 2.4%減少しており、経営環境は直近数年では回復傾向にあるものの依然厳しい状況が続いています。

表 2-11 甲斐市民バス委託料実績(H28～R5 年度)

路 線	委託料	H28 年 計	H29 年 計	H30 年 計	H31 年 計	R02 年 計	R03 年 計	R04 年 計	R05 年 計
敷島営業所～ 医大線	運行経費	16,000,049	16,480,512	16,480,512	16,950,620	17,130,849	17,452,870	17,972,010	17,854,208
	料金収入	3,196,600	3,695,700	3,929,600	3,736,600	2,843,000	3,297,300	3,592,578	3,920,000
	差引支払	12,803,449	12,784,812	12,550,912	13,214,020	14,287,849	14,155,570	14,379,432	13,934,208
竜王～双葉線	運行経費	2,057,748	1,980,248	2,009,298	2,073,746	2,185,042	2,196,672	2,323,165	2,442,439
	料金収入	207,300	236,500	199,500	203,900	180,800	152,200	180,401	160,400
	差引支払	1,850,448	1,743,748	1,809,798	1,869,846	2,004,242	2,044,472	2,142,764	2,282,039
敷島～双葉線	運行経費	2,565,606	2,719,566	2,710,956	2,852,564	2,918,730	2,992,047	3,072,723	3,294,455
	料金収入	385,100	311,100	302,100	286,000	198,600	229,700	287,224	280,800
	差引支払	2,180,506	2,408,466	2,408,856	2,566,564	2,720,130	2,762,347	2,785,499	3,013,655
敷島北部線 (清川・睦沢 線)	運行経費	4,763,647	4,538,674	4,822,010	4,996,567	5,186,090	5,333,134	5,606,340	5,317,016
	料金収入	512,200	487,100	354,100	337,900	308,900	339,100	354,346	329,800
	差引支払	4,251,447	4,051,574	4,467,910	4,658,667	4,877,190	4,994,034	5,251,994	4,987,216
敷島北部線 (清川仲町 線)	運行経費	690,120	698,328	700,768	712,385	752,085	766,656	813,078	768,120
	料金収入	15,500	17,500	49,300	21,800	10,900	9,900	9,670	17,600
	差引支払	674,620	680,828	651,468	690,585	741,185	756,756	803,408	750,520
双葉北部線	運行経費	2,005,932	2,040,121	2,032,452	2,137,187	2,207,599	2,237,268	2,340,069	2,467,880
	料金収入	180,800	170,600	160,100	145,700	119,100	103,800	102,400	116,000
	差引支払	1,825,132	1,869,521	1,872,352	1,991,487	2,088,499	2,133,468	2,237,669	2,351,880
合 計	運行経費	28,083,102	28,457,449	28,755,996	29,723,069	30,380,395	30,978,647	32,127,385	32,144,118
	料金収入	4,497,500	4,918,500	4,994,700	4,731,900	3,661,300	4,132,000	4,526,619	4,824,600
	差引支払	23,585,602	23,538,949	23,761,296	24,991,169	26,719,095	26,846,647	27,600,766	27,319,518
	事業収支率	16.0%	17.3%	17.4%	15.9%	12.1%	13.3%	14.1%	15.0%

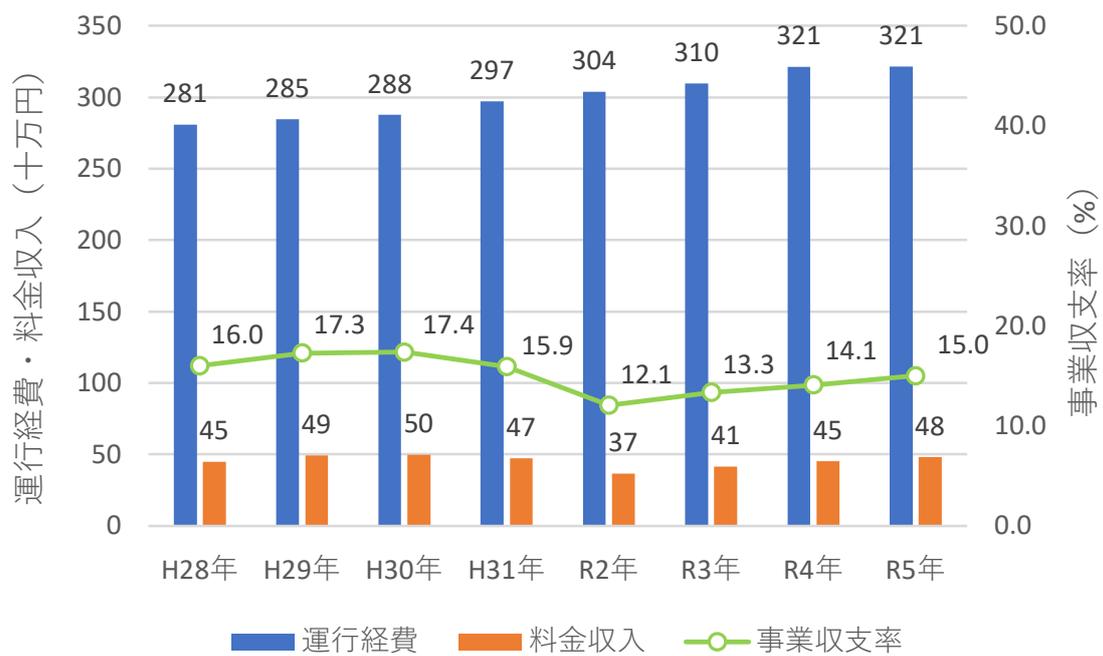


図 2-21 市民バス委託料実績(平成 28～令和 5 年度)

### 2.9.6 AI オンデマンド交通「かいのり」の利用状況

交通弱者や交通空白地域の解消を目的に、予約制乗合型公共交通の AI オンデマンド交通「かいのり」の実証実験を、令和 4(2022)年度から 6(2024)年度にかけて合計 4 回実施しました。



図 2-22 AI オンデマンド交通のイメージ



図 2-23 運行に用いられた車両の例

事業の効果と効率を高めるため、運行区域の段階的な拡大や移動ルールの設定、有償化による受容性の検討を行った結果は次の通りとなりました。

表 2-12 各実証の概要

運行区域(実証期間)	運行日数	停留所数
双葉北部地域(R4.11-R5.1)	62日	104
敷島北部地域(R5.9)	30日	142
竜王全域、敷島南部、双葉東部地域(R5.11-12)	52日	199
市内全域(R6.11-12)	52日	373

表 2-13 利用対象者、運行方法、運賃

運行区域	利用対象者/利用方法	移動のルール	運賃
双葉北部地域	会員登録をすれば誰でも利用可能。電話又は Web で事前予約が必要。	運行区域内の移動に限る	無料
敷島北部地域		JR 中央線を跨いで移動する場合は乗継が必要	
竜王全域、敷島南部、双葉東部地域		旧町を跨いで移動する場合は乗継が必要	有料 最大 600 円 ※割引あり
市内全域			

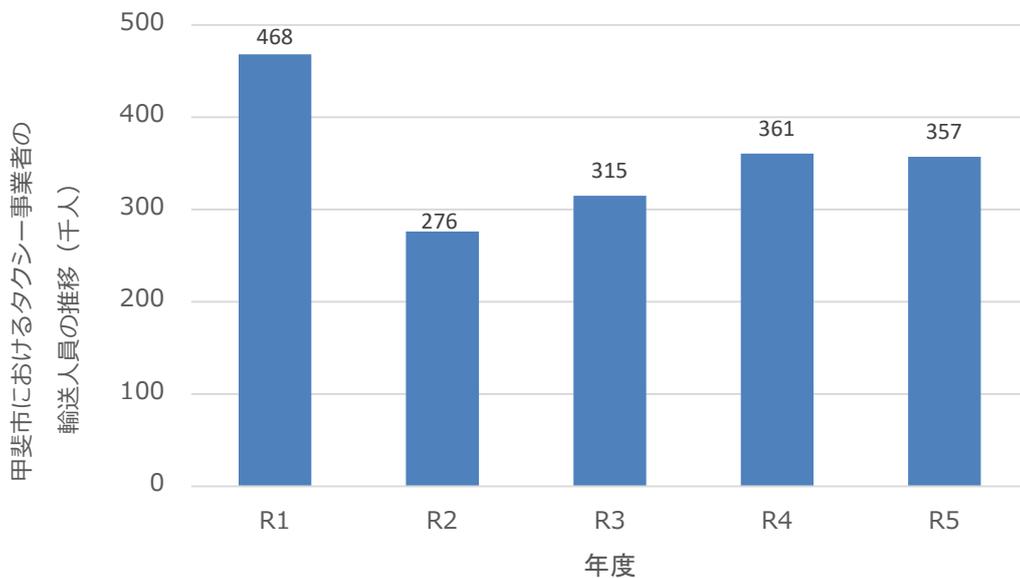
表 2-14 利用状況

運行区域	登録者	運行日数	予約件数	乗車人数	乗車人数/日	実人数	乗合率
双葉北部地域	363人	62日	576件	748人	12.1人	107人	1.39
敷島北部地域	204人	30日	382件	448人	14.9人	79人	1.43
竜王全域、敷島南部、双葉東部地域	458人	52日	1,084件	1,266人	24.3人	233人	1.17
市内全域	1,015人	52日	1,191件	1,322人	25.4人	232人	1.15

### 2.9.7 タクシーの利用状況

市内に4つの事業者(山梨交通、合同タクシー、玉幡第一交通、二葉タクシー)が運行しており、令和5(2023)年の輸送人員は357人となっています。輸送人員の推移をみると、令和2(2020)年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により減少していますが、以降は増加傾向となっています。

また、タクシー事業者は、高齢者・障がい者のタクシー利用助成事業について、市と連携を図り市民の移動支援を行っていることから、地域の必要な役割を担っています。



出典：山梨交通株式会社・株式会社合同タクシー・玉幡第一交通有限会社・二葉タクシー株式会社、  
令和6(2024)年1月

図 2-24 本市内におけるタクシー事業者の輸送人員の推移

### 3. 上位・関連計画及び施策等

#### (1) 第3次甲斐市総合計画

第3次甲斐市総合計画																									
計画期間	令和7年度から令和16年度																								
将来像	緑と活力あふれる生活快適都市																								
公共交通・まちづくりに関する事項																									
<p>本市の公共交通関連施策については、基本目標3「美しい景観と快適で安全な都市機能を築くまち」を達成するための政策「(3) 計画的な道路・交通環境の整備」に位置付けられており、施策として「④持続可能な公共交通の提供」が掲げられています。</p> <p>課題としては、今後の高齢化の進行を見据えた交通弱者の移動手段の確保が求められていることを挙げています。そして、その課題解決に向けて、交通空白地帯・不便地帯の解消や交通弱者の移動手段の確保に努めるため、AI やEV（電気自動車）を活用したオンデマンドバスや自動運転バスの実証運行を行うとともに、交通事業者との連携した持続可能な公共交通の整備に取り組むこととしています。</p>																									
<p>政策(3) 計画的な道路・交通環境の整備</p> 																									
<p>【目指す姿】</p> <p>★安全で快適な道路交通環境が整備され、市民、事業者、行政の共創による持続可能な公共交通が確保されたまちを目指します。</p>																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>達成目標指標</th> <th>現状値 (令和5年)</th> <th>令和11年度 目標値</th> <th>令和16年度 目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路幅員が4m未満の市道の割合</td> <td>18.9%</td> <td>18.0%</td> <td>17.0%</td> </tr> <tr> <td>市の運行する公共交通利用者数</td> <td>30,739人</td> <td>32,000人</td> <td>37,000人</td> </tr> </tbody> </table>		達成目標指標	現状値 (令和5年)	令和11年度 目標値	令和16年度 目標値	道路幅員が4m未満の市道の割合	18.9%	18.0%	17.0%	市の運行する公共交通利用者数	30,739人	32,000人	37,000人												
達成目標指標	現状値 (令和5年)	令和11年度 目標値	令和16年度 目標値																						
道路幅員が4m未満の市道の割合	18.9%	18.0%	17.0%																						
市の運行する公共交通利用者数	30,739人	32,000人	37,000人																						
<p>【現状と課題】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">①幹線道路の整備促進</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現状</td> <td>○「第2期甲斐市道路整備計画」(令和5(2023)年度)を策定し、計画的な整備を推進しています。</td> </tr> <tr> <td>課題</td> <td>●幹線道路、生活道路については、災害時の安全確保も含めた整備の推進が必要です。</td> </tr> <tr> <th colspan="2">②生活道路の整備</th> </tr> <tr> <td>現状</td> <td>○地区要望等により、計画的な整備を推進しています。</td> </tr> <tr> <td>課題</td> <td>●生活道路については、災害時の安全確保も含めた整備の推進を、地域住民の理解を得ながら実施することが必要です。</td> </tr> <tr> <th colspan="2">③歩行環境の整備</th> </tr> <tr> <td>現状</td> <td>○幹線道路の歩道整備について積極的に進めていますが、道路幅員が狭く、十分な歩道整備ができていない路線があります。</td> </tr> <tr> <td>課題</td> <td>●道路側溝の改修などによる幅員確保や段差の解消により、誰もが安全で快適に利用できる歩行環境の整備が必要です。</td> </tr> <tr> <th colspan="2">④持続可能な公共交通の提供</th> </tr> <tr> <td>現状</td> <td>○公共交通の利用促進に向けて、市民バスの運行や不採算路線への補助のほか、AIオンデマンド交通や自動運転の実証運行を実施しています。 ○年齢が上がるにつれて、「バス等の公共交通の縮小・廃止」に不安を感じる市民が多くなっています(市民アンケート)。</td> </tr> <tr> <td>課題</td> <td>●高齢化のさらなる進行を見据え、交通弱者に向けた移動手段の確保が求められています。</td> </tr> </tbody> </table>		①幹線道路の整備促進		現状	○「第2期甲斐市道路整備計画」(令和5(2023)年度)を策定し、計画的な整備を推進しています。	課題	●幹線道路、生活道路については、災害時の安全確保も含めた整備の推進が必要です。	②生活道路の整備		現状	○地区要望等により、計画的な整備を推進しています。	課題	●生活道路については、災害時の安全確保も含めた整備の推進を、地域住民の理解を得ながら実施することが必要です。	③歩行環境の整備		現状	○幹線道路の歩道整備について積極的に進めていますが、道路幅員が狭く、十分な歩道整備ができていない路線があります。	課題	●道路側溝の改修などによる幅員確保や段差の解消により、誰もが安全で快適に利用できる歩行環境の整備が必要です。	④持続可能な公共交通の提供		現状	○公共交通の利用促進に向けて、市民バスの運行や不採算路線への補助のほか、AIオンデマンド交通や自動運転の実証運行を実施しています。 ○年齢が上がるにつれて、「バス等の公共交通の縮小・廃止」に不安を感じる市民が多くなっています(市民アンケート)。	課題	●高齢化のさらなる進行を見据え、交通弱者に向けた移動手段の確保が求められています。
①幹線道路の整備促進																									
現状	○「第2期甲斐市道路整備計画」(令和5(2023)年度)を策定し、計画的な整備を推進しています。																								
課題	●幹線道路、生活道路については、災害時の安全確保も含めた整備の推進が必要です。																								
②生活道路の整備																									
現状	○地区要望等により、計画的な整備を推進しています。																								
課題	●生活道路については、災害時の安全確保も含めた整備の推進を、地域住民の理解を得ながら実施することが必要です。																								
③歩行環境の整備																									
現状	○幹線道路の歩道整備について積極的に進めていますが、道路幅員が狭く、十分な歩道整備ができていない路線があります。																								
課題	●道路側溝の改修などによる幅員確保や段差の解消により、誰もが安全で快適に利用できる歩行環境の整備が必要です。																								
④持続可能な公共交通の提供																									
現状	○公共交通の利用促進に向けて、市民バスの運行や不採算路線への補助のほか、AIオンデマンド交通や自動運転の実証運行を実施しています。 ○年齢が上がるにつれて、「バス等の公共交通の縮小・廃止」に不安を感じる市民が多くなっています(市民アンケート)。																								
課題	●高齢化のさらなる進行を見据え、交通弱者に向けた移動手段の確保が求められています。																								
<p>出典：第3次甲斐市総合計画 前期基本計画・総合戦略(案)、令和6(2024)年12月</p>																									

図 3-1 第3次甲斐市総合計画における政策・施策の体系(1/2)

<p><b>【施策の方向性】</b></p> <p>①幹線道路の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な幹線道路については、関係機関との調整や地域住民の理解と協力のもと、道路の危険個所の改良により安全な歩行空間の確保を図るなど、沿線と一体となった整備を行い、安心安全な居住環境の形成を図ります。</li> <li>・都市計画道路の持続的な整備を推進する一方、長期にわたり未整備となっている都市計画道路については、近隣市とも連携を図りながら、地域の状況変化や将来交通需要を見極め、整備方針を検討します。</li> </ul> <p>②生活道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の生活環境の向上や本市の均衡ある発展と一体感のあるまちづくりを目指し、4m未満の狭あい道路については、地域住民の協力により、誰もが安心して利用できる道路環境の整備を促進します。</li> <li>・「甲斐市橋梁及び大型カルバート長寿命化修繕計画」に基づくアセットマネジメント手法の導入等により、橋梁の老朽化にも対応した効率的な管理を推進します。</li> </ul> <p>③歩行環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全に配慮した歩道の整備や段差解消などによる歩行空間の形成、バリアフリー化の推進等による乳幼児から高齢者まで安心して生活できる歩行環境を整備するとともに、幹線道路の無電柱化を進め、防災面での強化を図ります。</li> </ul> <p>④持続可能な公共交通の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空白地帯・不便地帯の解消や交通弱者の移動手段の確保に努めるため、AI やEV（電気自動車）を活用したオンデマンドバスや自動運転バスの実証運行を行うとともに、交通事業者との連携した持続可能な公共交通の整備に取り組みます。</li> </ul>
<p>出典：第3次甲斐市総合計画 前期基本計画・総合戦略（案）、令和6（2024）年12月</p>
<p>図 3-2 第3次甲斐市総合計画における政策・施策の体系（2 / 2）</p>

## (2) 甲斐市都市計画マスタープラン

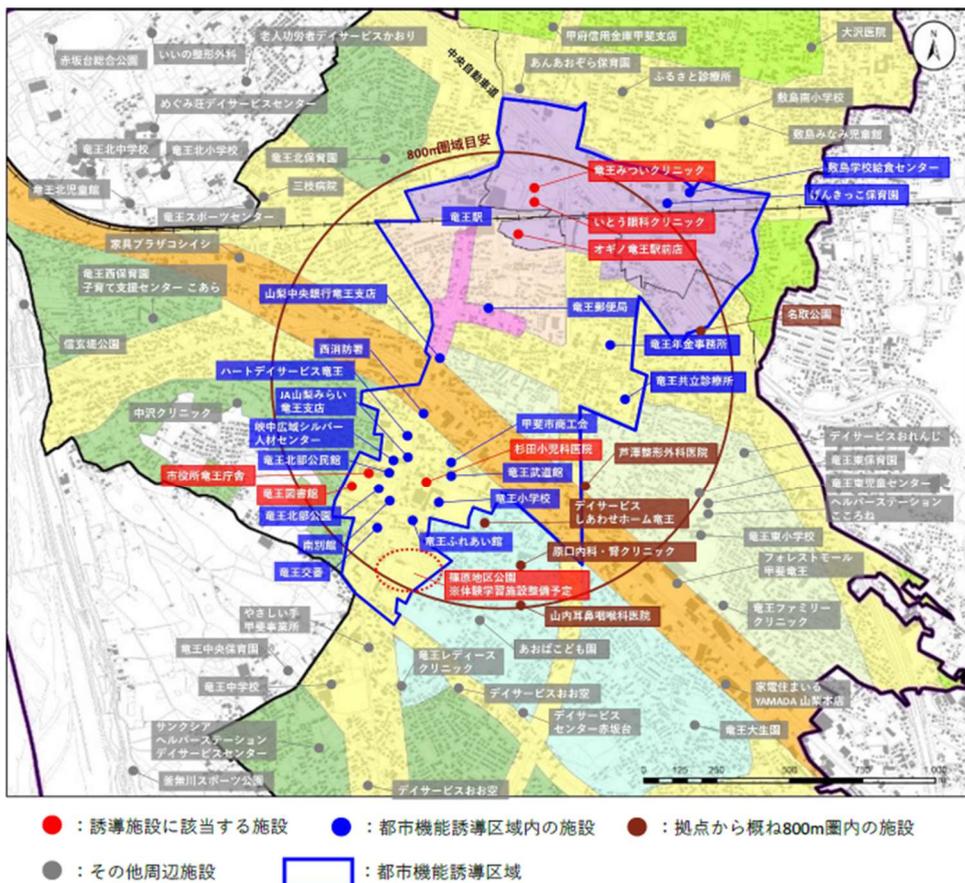
甲斐市都市計画マスタープラン	
計画期間	令和4年度から令和12年度
テーマ	人がつくり人がつどう活気あふれるサステイナブルな生活快適都市・甲斐
公共交通・まちづくりに関する事項	
<p>◆公共交通の基本的な考え方</p> <p>本市が目指す集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）の実現を目指し、各地域間や主要な都市施設を機能的に結ぶ“ネットワーク”を形成する、バス路線等の公共交通手段を確保することを示しています。また、環境負荷の低減や今後ますます進行していく高齢化に対応するため、高齢者をはじめとした誰もが利用しやすい移動手段を確保するとともに、社会活動への参加を促すため、現在の公共交通の維持・増進を進め、事業者や地域住民と協力しながら、適正な交通手段を検討し、公共交通の利便性向上を図ることが重要だとしています。</p> <p>◆具体の取組みについて</p> <p>民間バスについては、その維持とサービス拡大に向けた支援を行うこととしており、主に民間との連携を重視しています。</p> <p>一方、市民バスについては、市民の通勤、通学、買物、通院などの移動手段として、路線バスを補完する重要な路線と位置付けているものの、利用者の推移や費用対効果などを検証しながら、その改善を図ることが重要だとしています</p>	

### (3) 立地適正化計画

甲斐市立地適正化計画	
計画期間	令和5年度から令和12年度
テーマ	人やモノを未来に繋げるサステナブルな生活快適都市
公共交通・まちづくりに関する事項	

令和5（2023）年度末に策定された立地適正化計画においては、各エリアにおいて都市機能誘導区域や居住誘導区域、各地域の拠点が設定されています。本計画においても、これらの上位計画と整合性を図りながら計画策定を行います。

誘導施設	
市役所庁舎	地方自治法第4条第1項に定める施設であり、甲斐市役所の位置を定める条例に規定する施設
体験学習施設	都市公園法施行令第5条第5項第1号に規定する体験学習施設
図書館	図書館法第2条第1項に規定する施設
大規模小売店舗	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積1,000㎡以上の施設
診療所	医療法第1条の5第2項に規定する施設（歯科診療所を除く）



出典：甲斐市立地適正化計画、令和6（2024）年3月

図 3-3 立地適正化計画における各地区の整備方針

## 3.2 県・国の動向

### 3.2.1 第2次交通政策基本計画

第2次交通政策基本計画(国土交通省)	
計画期間	令和3年度から令和7年度
基本的方針	危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み
概要	
<p>我が国の交通は、需要縮小による経営悪化や人手不足、サービスの「質」の低迷等の危機に直面しています。</p> <p>そこで、第2次交通政策基本計画において、危機をふまえた今後の交通政策の基本的方針の1つとして、「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」を挙げています。その中で、「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保、MaaS や更なるバリアフリー化推進等の政策に新たにに取り組むこととしています。</p>	

### 3.2.2 山梨県地域公共交通計画

山梨県地域公共交通計画	
計画期間	令和6年度から令和10年度
計画を構成する2つの領域	セーフティネットとしての公共交通(生活交通) 創意工夫で強化する公共交通(公共交通活性化)
広域的な公共交通に関する事項	
<p>生活交通における山梨県の役割として、市町村をまたぐ広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生に取り組むとともに、国と連携しつつ、市町村など地域の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成及び合意に基づく取組の実施に必要な助言等の支援を行うこととしています。</p> <p>他方で、市町村の役割としては、地域にとって最適な公共交通の在り方について、他の市町村や県と連携しつつ、住民などの地域の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて地域の関係者と連携しつつ取り組むこととしています。また、地域のニーズをきめ細かく把握し、地域の輸送資源の総動員に向けて、関係者との調整に取り組むこととしています。</p>	

## 4. AI オンデマンド交通「かいのり」実証運行

本市では、高齢者等の移動手段の確保を図るため、公共交通の空白地帯に甲斐市民バスを運行していますが、近年その利用率は低迷しています。これまでもルートや時刻等の見直しを検討していましたが、多種多様な目的や市内遠隔地への連結等の解決には至らず、結果として利用者の求める利便性の向上にはつながっていない状況です。

そこで、上記の課題解決のため、市内全域を対象として、AI オンデマンド交通「かいのり」の実証運行を令和4（2022）年以降実施してきました。「AI オンデマンド交通」とは、定時定路線のバスとは異なり、予約に応じてバス（乗用車型）が運行され、目的地まで最短経路で運行を行う交通手段です。

実証運行を重ねるごとに、1日あたりの乗車人数は増加しており、利用者の80%を超える方が「サービスの便利さ」や「乗車時間」に対して「少し満足」・「満足」と回答されました。また、「今回のサービスを利用して良かった点」を聞かれ、「自宅前や目的地の前での乗り降りができた」と回答された方が最も多くなりました。

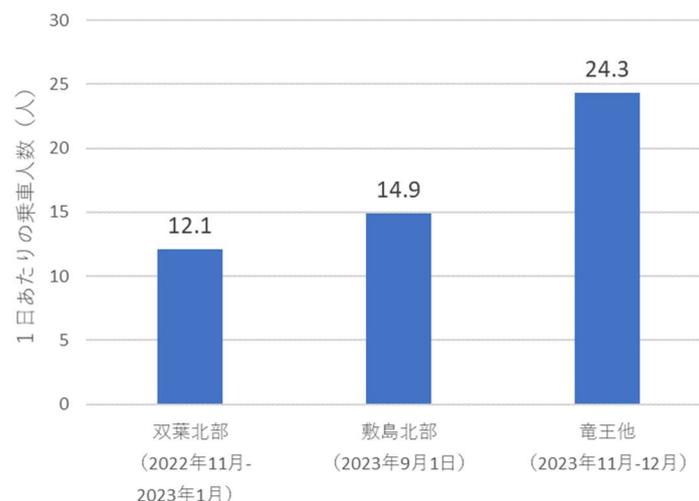


図 4-1 AI オンデマンド交通「かいのり」の実証運行の1日あたりの乗車人数



図 4-2 竜王他(令和5年11月-12月)の実証運行におけるアンケート調査結果

## 5. 公共交通に関する調査等

### 5.1 公共交通に関する市民アンケート調査

#### (1) 調査概要

表 5-1 調査概要

項目	内容
調査内容	公共交通の利用状況、現在の公共交通に対する不満点、改善要望 等
調査対象	甲斐市全域
調査対象者	市内に在住する 15 歳以上の男女
配布数	17,500（うち 500 通は 65 歳以上に紙調査票を配布）
回収数	1,490 通（回収率：8.5%）
調査方法	WEB 及び郵送配布・回収によるアンケート調査
調査期間	令和 6（2024）年 9 月 2 日（月）～16 日（月） （9 月 20 日（金）までの到着分を有効票とした）

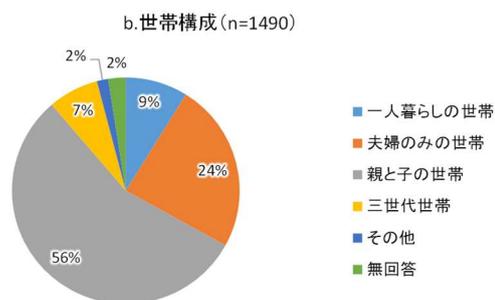
#### (2) 調査結果

##### ◆回答者属性

##### <世帯構成>

- ・ 親と子の世帯の方が 55.7%と最も多くなっており、次いで夫婦のみの世帯の方が 24.2%と なっています。

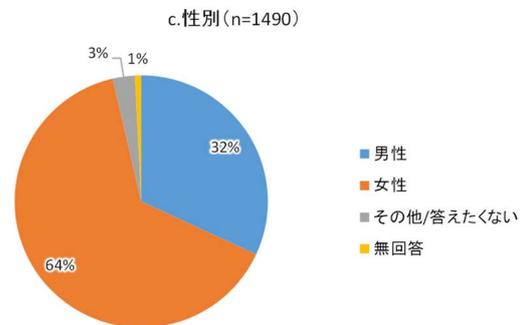
No	項目	回答数	割合
1	一人暮らしの世帯	132	8.9%
2	夫婦のみの世帯	360	24.2%
3	親と子の世帯	830	55.7%
4	三世帯世帯	107	7.2%
5	その他	24	1.6%
99	無回答	37	2.5%
合計		1490	100.0%



## <性別>

- ・ 女性の方が 64.5%と多くなっており、男性の方は 31.9%となっています。

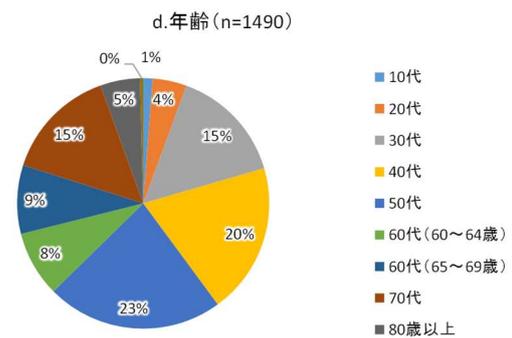
No	項目	回答数	割合
1	男性	475	31.9%
2	女性	961	64.5%
3	その他/答えたくない	42	2.8%
99	無回答	12	0.8%
合計		1490	100.0%



## <年齢>

- ・ 50代の方が 22.7%と最も多くなっており、次いで 40代の方が 19.5%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	10代	18	1.2%
2	20代	65	4.4%
3	30代	222	14.9%
4	40代	290	19.5%
5	50代	338	22.7%
6	60代 (60~64歳)	126	8.5%
7	60代 (65~69歳)	132	8.9%
8	70代	217	14.6%
9	80歳以上	76	5.1%
99	無回答	6	0.4%
合計		1490	100.0%

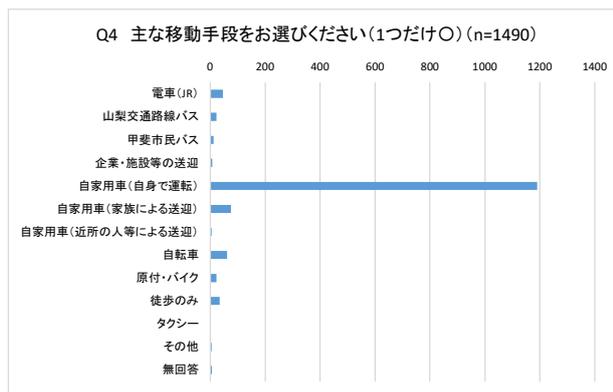


## ◆公共交通利用実態

### ＜直近1か月の移動における主な移動手段＞

- ・ 自家用車（自身で運転）を利用された方が 79.9%と多くなっており、次いで自家用車（家族による送迎）を利用された方が多くなっています。
- ・ 電車を利用された方は 3.1%、山梨交通路線バスを利用された方は 1.5%、甲斐市民バスを利用された方は 0.8%となっています。

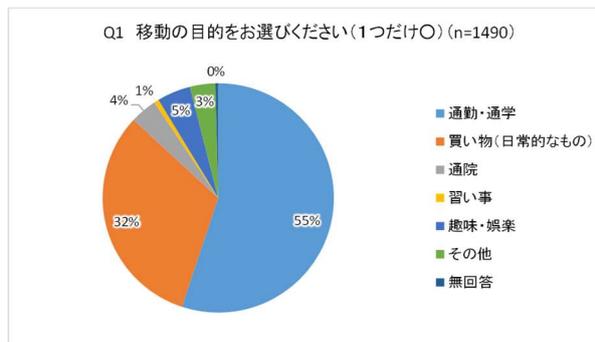
NO	項目	回答数	割合
1	電車（JR）	46	3.1%
2	山梨交通路線バス	22	1.5%
3	甲斐市民バス	12	0.8%
4	企業・施設等の送迎	8	0.5%
5	自家用車（自身で運転）	1190	79.9%
6	自家用車（家族による送迎）	76	5.1%
7	自家用車（近所の人等による送迎）	5	0.3%
8	自転車	61	4.1%
9	原付・バイク	23	1.5%
10	徒歩のみ	34	2.3%
11	タクシー	2	0.1%
12	その他	5	0.3%
99	無回答	6	0.4%
合計		1490	100.0%



### ＜直近1か月の移動における移動目的＞

- ・ 通勤・通学と答えた方が 55.1%と最も多くなっており、次いで買い物（日常的なもの）と答えた方が 31.8%と多くなっています。

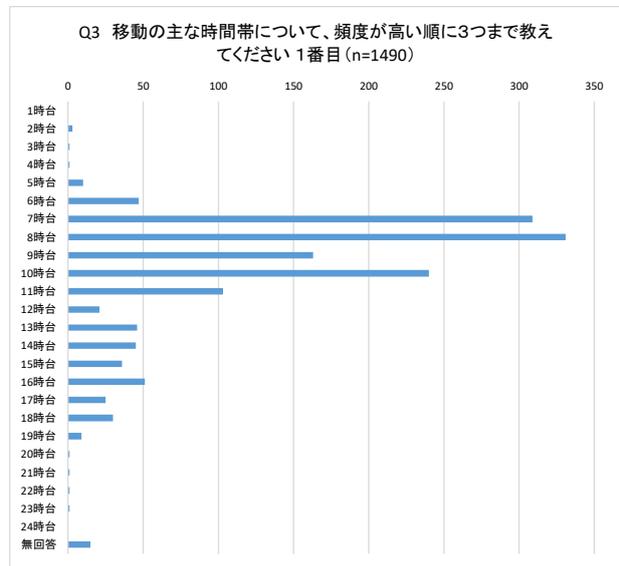
NO	項目	回答数	割合
1	通勤・通学	821	55.1%
2	買い物（日常的なもの）	474	31.8%
3	通院	56	3.8%
4	習い事	10	0.7%
5	趣味・娯楽	70	4.7%
6	その他	53	3.6%
99	無回答	6	0.4%
合計		1490	-



### <直近1か月の移動における主な移動の時間帯>

- ・ 通勤・通学時間帯である8時台と答えた方が 22.2%と最も多くなっており、次いで7時台と答えた方が 20.7%と多くなっています。

1番目	時台	回答数	割合
1	1時台	0	0.0%
2	2時台	3	0.2%
3	3時台	1	0.1%
4	4時台	1	0.1%
5	5時台	10	0.7%
6	6時台	47	3.2%
7	7時台	309	20.7%
8	8時台	331	22.2%
9	9時台	163	10.9%
10	10時台	240	16.1%
11	11時台	103	6.9%
12	12時台	21	1.4%
13	13時台	46	3.1%
14	14時台	45	3.0%
15	15時台	36	2.4%
16	16時台	51	3.4%
17	17時台	25	1.7%
18	18時台	30	2.0%
19	19時台	9	0.6%
20	20時台	1	0.1%
21	21時台	1	0.1%
22	22時台	1	0.1%
23	23時台	1	0.1%
24	24時台	0	0.0%
99	無回答	15	1.0%
合計		1490	100.0%

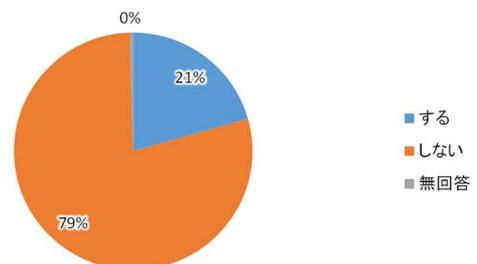


### <普段の移動における公共交通(電車、バス)の利用の有無>

- ・ 普段公共交通を利用しない方が 78.9%と多くなっており、利用している方は 20.6%となっています。

NO	項目	回答数	割合
1	する	307	20.6%
2	しない	1176	78.9%
99	無回答	7	0.5%
合計		1490	100.0%

Q7 あなたは普段公共交通(電車、バス)を使った移動をしますか(1つだけ〇) (n=1490)



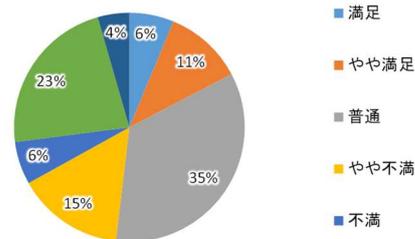
## ◆公共交通の利用満足度

### <電車(JR)>

- 普通と答えた方が 34.6%と最も多くなっており、次いでやや不満と答えた方が 15.0%となっています(利用しないので分からないと答えた方を除く)。

JR	項目	回答数	割合
1	満足	93	6.2%
2	やや満足	165	11.1%
3	普通	515	34.6%
4	やや不満	224	15.0%
5	不満	90	6.0%
6	利用しないので分からない	337	22.6%
99	無回答	66	4.4%
合計		1490	100.0%

Q15 公共交通に対する満足度を教えてください(各項目1つだけ○) JR(n=1490)

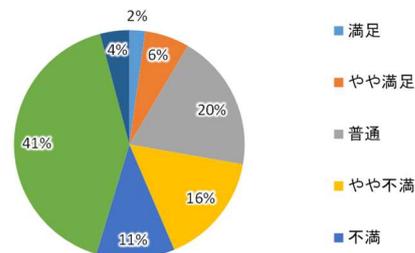


### <山梨交通路線バス>

- 普通と答えた方は 19.3%と最も多く、次いでやや不満と答えた方が 15.8%となっています(利用しないので分からないと答えた方を除く)。

山梨交通	項目	回答数	割合
1	満足	33	2.2%
2	やや満足	93	6.2%
3	普通	288	19.3%
4	やや不満	236	15.8%
5	不満	164	11.0%
6	利用しないので分からない	615	41.3%
99	無回答	61	4.1%
合計		1490	100.0%

Q15 公共交通に対する満足度を教えてください(各項目1つだけ○) 山梨交通(n=1490)

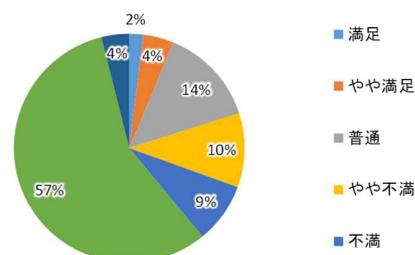


### <甲斐市民バス>

- 普通と答えた方は 13.8%と最も多く、次いでやや不満と答えた方が 10.5%となっています(利用しないので分からないと答えた方を除く)。

甲斐市民バス	項目	回答数	割合
1	満足	29	1.9%
2	やや満足	64	4.3%
3	普通	206	13.8%
4	やや不満	156	10.5%
5	不満	127	8.5%
6	利用しないので分からない	850	57.0%
99	無回答	58	3.9%
合計		1490	100.0%

Q15 公共交通に対する満足度を教えてください(各項目1つだけ○) 甲斐市民バス(n=1490)



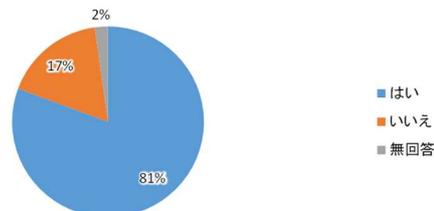
## ◆甲斐市民バスの今後の意向

### ＜甲斐市民バスの必要性＞

- ・ 甲斐市民バスが必要だと答えた方は 80.7%と多くなっています。

No	項目	回答数	割合
1	はい	1202	80.7%
2	いいえ	255	17.1%
99	無回答	33	2.2%
合計		1490	100.0%

Q22 甲斐市民バスは利用者からの運賃収入だけでなく、利用しない人も含めた市民の税金により運行されていますが、それでも甲斐市民バスは必要だと思いますか(1つだけ○)(n=1490)

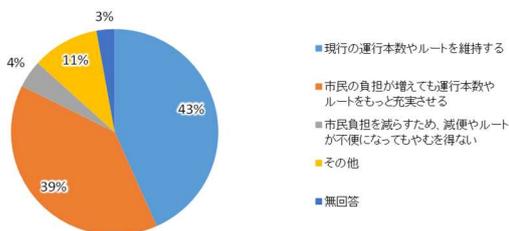


### ＜今後の運行内容(運行本数・ルート)の方向性＞

- ・ 現行の運行本数やルートを維持すると答えた方は 43.3%と最も多くなっており、次いで市民の負担が増えても運行本数やルートをもっと充実させると答えた方が 39.0%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	現行の運行本数やルートを維持する	521	43.3%
2	市民の負担が増えても運行本数やルートをもっと充実させる	469	39.0%
3	市民負担を減らすため、減便やルートが不便になってもやむを得ない	52	4.3%
4	その他	126	10.5%
99	無回答	34	2.8%
合計		1202	100.0%

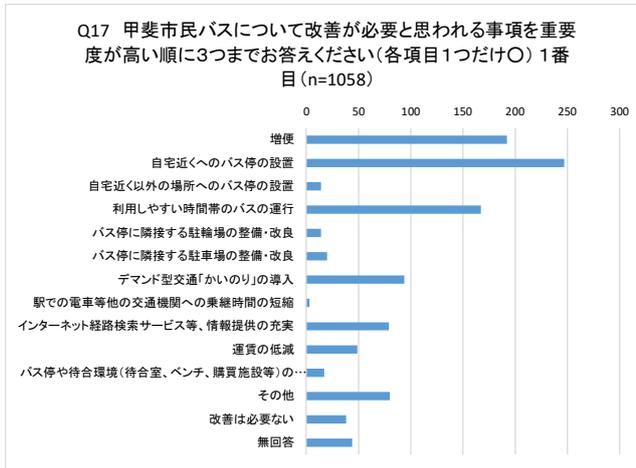
Q23 今後の運行内容(運行本数・ルート)をどのようにすべきだと思いますか(1つだけ○)。(n=1202)



## <改善が必要と思われる事項>

- 特に改善が必要と思われる事項として自宅近くへのバス停の設置と答えた方は 16.6%と最も多くなっており、次いで増便と答えた方が 12.9%、利用しやすい時間帯のバスの運行と答えた方が 11.2%となっています（普段甲斐市民バスを利用しないのでわからないと答えた方を除く）。

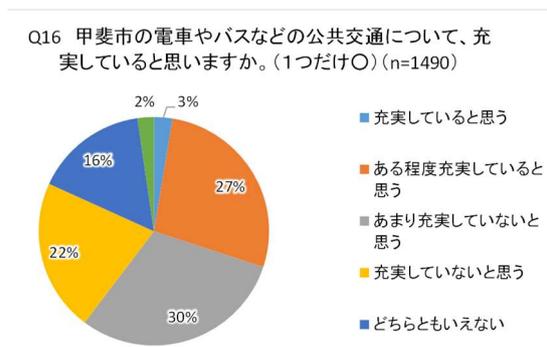
1番目	項目	回答数	割合
1	増便	192	18.1%
2	自宅近くへのバス停の設置	247	23.3%
3	自宅近く以外の場所へのバス停の設置	14	1.3%
4	利用しやすい時間帯のバスの運行	167	15.8%
5	バス停に隣接する駐輪場の整備・改良	14	1.3%
6	バス停に隣接する駐車場の整備・改良	20	1.9%
7	デマンド型交通「かいのり」の導入	94	8.9%
8	駅での電車等其他の交通機関への乗継時間の短縮	3	0.3%
9	インターネット経路検索サービス等、情報提供の充実	79	7.5%
10	運賃の低減	49	4.6%
11	バス停や待合環境（待合室、ベンチ、購買施設等）の整備	17	1.6%
12	その他	80	7.6%
13	改善は必要ない	38	3.6%
99	無回答	44	4.2%
合計		1058	100.0%



## ◆公共交通全体の充実度

- あまり充実していないと思うと答えた方が 30.2%と最も多くなっており、次いである程度充実していると思うと答えた方が 27.4%となっています。
- 全体としては、充実していないと感じている方が 51.7%と半数以上となっています。

項目	項目	回答数	割合
1	充実していると思う	39	2.6%
2	ある程度充実していると思う	409	27.4%
3	あまり充実していないと思う	450	30.2%
4	充実していないと思う	321	21.5%
5	どちらともいえない	237	15.9%
99	無回答	34	2.3%
合計		1490	100.0%

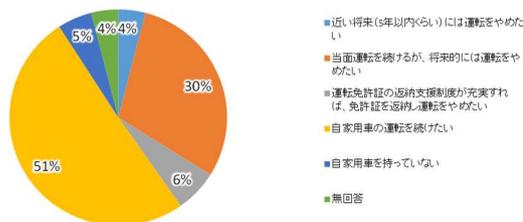


### < 自家用車の運転の継続意向 >

- ・ 自家用車の運転を続けたいと答えた方は 50.6%と最も多くなっており、次いで当面運転を続けるが、将来的には運転をやめたいと答えた方が 29.9%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	近い将来（5年以内くらい）には運転をやめたい	60	4.0%
2	当面運転を続けるが、将来的には運転をやめたい	445	29.9%
3	運転免許証の返納支援制度が充実すれば、免許証を返納し運転をやめたい	95	6.4%
4	自家用車の運転を続けたい	754	50.6%
5	自家用車を持っていない	76	5.1%
99	無回答	60	4.0%
合計		1490	100.0%

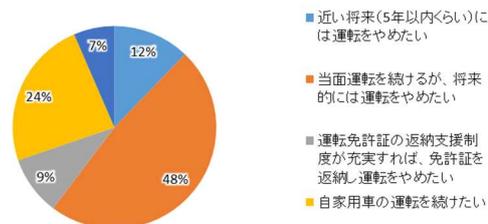
Q21 自家用車の運転を今後も続けたいですか(1つだけ○)。(n=1490)



### 高齢者（65歳以上）の方の今後の自家用車の運転意

No	項目	回答数	割合
1	近い将来（5年以内くらい）には運転をやめたい	45	12.2%
2	当面運転を続けるが、将来的には運転をやめたい	178	48.1%
3	運転免許証の返納支援制度が充実すれば、免許証を返納し運転をやめたい	35	9.5%
4	自家用車の運転を続けたい	88	23.8%
5	自家用車を持っていない	24	6.5%
合計		370	100.0%

Q21 自家用車の運転を今後も続けたいですか(1つだけ○)。(n=1490) (n=370)



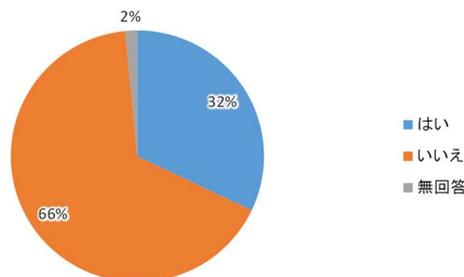
### ◆かいのりの認知度・利用状況・今後の意向

#### < 『かいのり』の認知の有無 >

- ・ いいえと回答された方が 66.4%と多くなっており、はいと答えた方は 32.1%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	はい	478	32.1%
2	いいえ	989	66.4%
99	無回答	23	1.5%
合計		1490	100.0%

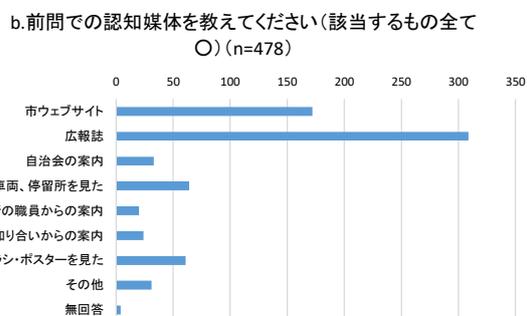
a. 『かいのり』を知っていましたか(1つだけ○) (n=1490)



### <認知媒体>

- 『かいのり』を知った媒体として広報誌が 64.6%と最も多くなっており、次いで市ウェブサイトが 36.0%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	市ウェブサイト	172	36.0%
2	広報誌	309	64.6%
3	自治会の案内	33	6.9%
4	街中で車両、停留所を見た	64	13.4%
5	市役所の職員からの案内	20	4.2%
6	家族・知り合いからの案内	24	5.0%
7	案内チラシ・ポスターを見た	61	12.8%
8	その他	31	6.5%
99	無回答	4	0.8%
合計		478	-

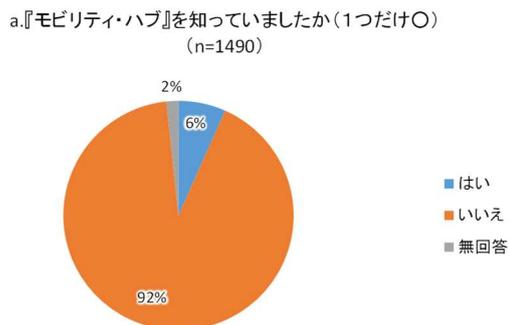


### ◆モビリティ・ハブの認知度・利用状況・今後の意向

#### <『モビリティ・ハブ』の認知の有無>

- いいえと答えた方が 91.7%と多くなっており、はいと答えた方は 6.6%となっています。

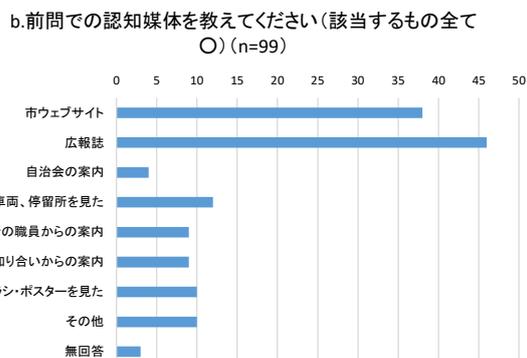
No	項目	回答数	割合
1	はい	99	6.6%
2	いいえ	1366	91.7%
99	無回答	25	1.7%
合計		1490	100.0%



### <認知媒体>

- 『モビリティ・ハブ』を知った媒体として広報誌と答えた方が 46.5%と最も多くなっており、次いで市ウェブサイトと答えた方は 38.4%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	市ウェブサイト	38	38.4%
2	広報誌	46	46.5%
3	自治会の案内	4	4.0%
4	街中で車両、停留所を見た	12	12.1%
5	市役所の職員からの案内	9	9.1%
6	家族・知り合いからの案内	9	9.1%
7	案内チラシ・ポスターを見た	10	10.1%
8	その他	10	10.1%
99	無回答	3	3.0%
合計		99	-



## 5.2 公共交通利用者アンケート

### (1) 調査概要

表 5-2 調査概要

項目	内容
調査内容	市民の日常の外出移動の実態、将来的な交通体系に向けた移動手段等の変化、公共交通の利用状況、現在の公共交通に対する不満点、改善要望 等
調査対象	甲斐市民バス（6系統8路線）の利用者
調査対象者	市民バス利用者
配布数	250
回収数	29 通（回収率：11.6%）
調査方法	WEB 及び郵送配布・回収によるアンケート調査 ※運転手から回答依頼を呼びかけ ※QR コードにより Web 回答も併用
調査期間	令和 6 年 9 月 2 日（月）～16 日（月） （9 月 20 日（金）までの到着分を有効票とした）

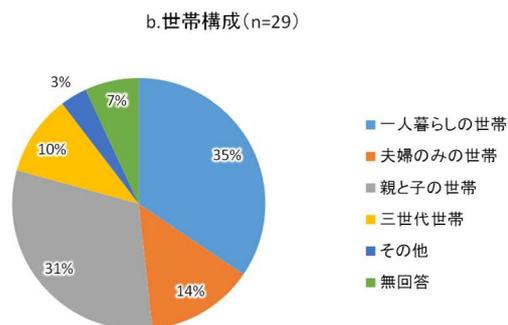
### (2) 調査結果

#### ◆回答者属性

##### <世帯構成>

- 一人暮らしの世帯と答えた方が 34.5%と最も多くなっており、次いで親と子の世帯と答えた方が 31.0%となっています。

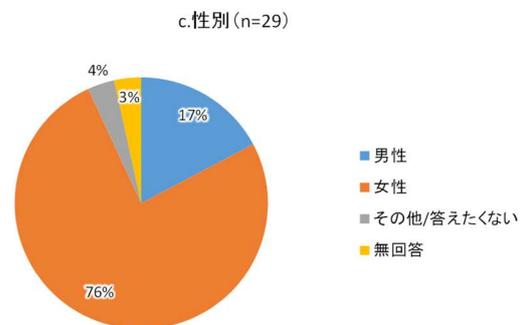
No	項目	回答数	割合
1	一人暮らしの世帯	10	34.5%
2	夫婦のみの世帯	4	13.8%
3	親と子の世帯	9	31.0%
4	三世帯世帯	3	10.3%
5	その他	1	3.4%
99	無回答	2	6.9%
合計		29	100.0%



## <性別>

- ・ 女性の方が 75.9%と多くなっており、男性の方は 17.2%となっています。

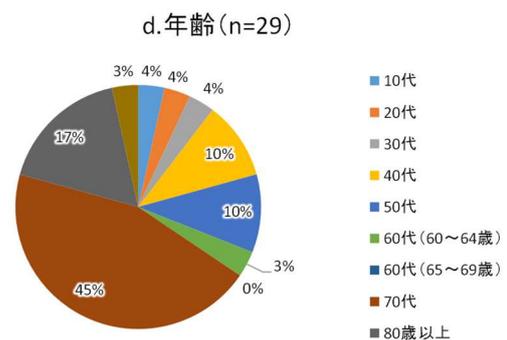
No	項目	回答数	割合
1	男性	5	17.2%
2	女性	22	75.9%
3	その他/答えたくない	1	3.4%
99	無回答	1	3.4%
合計		29	100.0%



## <年齢>

- ・ 70代の方が 44.8%と最も多くなっており、次いで 40代、50代の方が 10.3%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	10代	1	3.4%
2	20代	1	3.4%
3	30代	1	3.4%
4	40代	3	10.3%
5	50代	3	10.3%
6	60代 (60~64歳)	1	3.4%
7	60代 (65~69歳)	0	0.0%
8	70代	13	44.8%
9	80歳以上	5	17.2%
99	無回答	1	3.4%
合計		29	100.0%

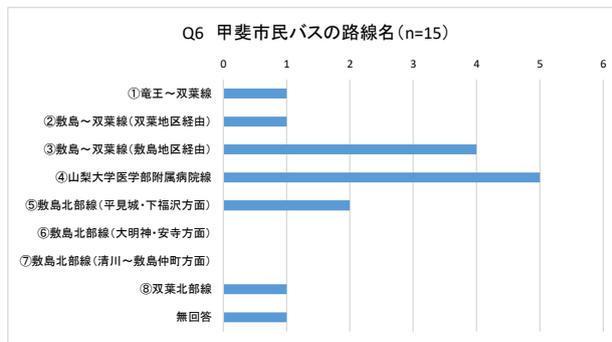


## ◆甲斐市民バスの利用実態

### <普段利用している甲斐市民バスの路線名>

- ・ ④山梨大学医学部附属病院線が 33.3%と最も多くなっており、次いで③敷島～双葉線（敷島地区経由）が 26.7%となっています。

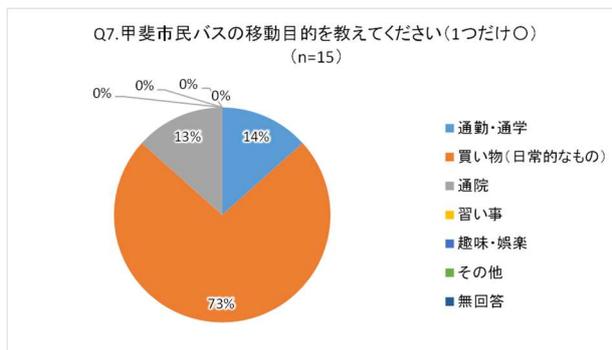
NO	項目	回答数	割合
1	①竜王～双葉線	1	6.7%
2	②敷島～双葉線（双葉地区経由）	1	6.7%
3	③敷島～双葉線（敷島地区経由）	4	26.7%
4	④山梨大学医学部附属病院線	5	33.3%
5	⑤敷島北部線（平見城・下福沢方面）	2	13.3%
6	⑥敷島北部線（大明神・安寺方面）	0	0.0%
7	⑦敷島北部線（清川～敷島仲町方面）	0	0.0%
8	⑧双葉北部線	1	6.7%
99	無回答	1	6.7%
合計		15	100.0%



### <普段の甲斐市民バスでの移動目的>

- ・ 買い物（日常的なもの）が 73.3%と最も多くなっており、次いで通勤・通学及び通院が 13.3%となっています。

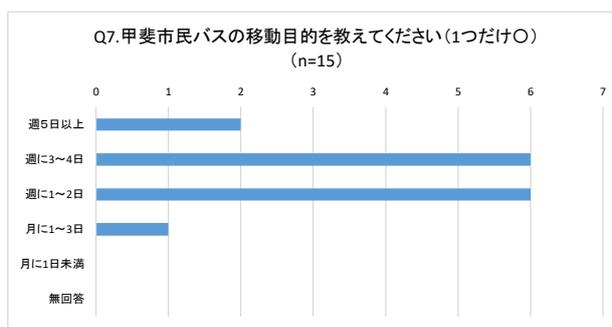
NO	項目	回答数	割合
1	通勤・通学	2	13.3%
2	買い物（日常的なもの）	11	73.3%
3	通院	2	13.3%
4	習い事	0	0.0%
5	趣味・娯楽	0	0.0%
6	その他	0	0.0%
99	無回答	0	0.0%
合計		15	100.0%



### <直近1か月の甲斐市民バスの利用頻度>

- ・ 週に3～4日及び週に1～2日と答えた方が 40.0%と最も多くなっており、次いで週5日以上と答えた方が 13.3%となっています。

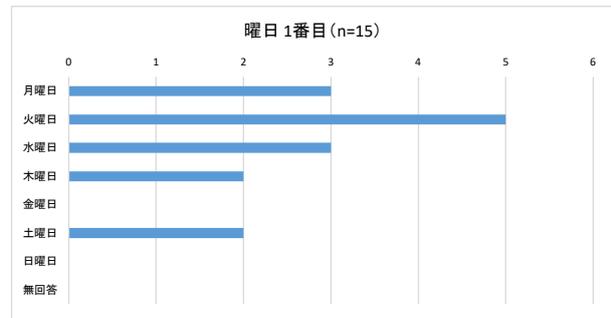
NO	項目	回答数	割合
1	週5日以上	2	13.3%
2	週に3～4日	6	40.0%
3	週に1～2日	6	40.0%
4	月に1～3日	1	6.7%
5	月に1日未満	0	0.0%
99	無回答	0	0.0%
合計		15	100.0%



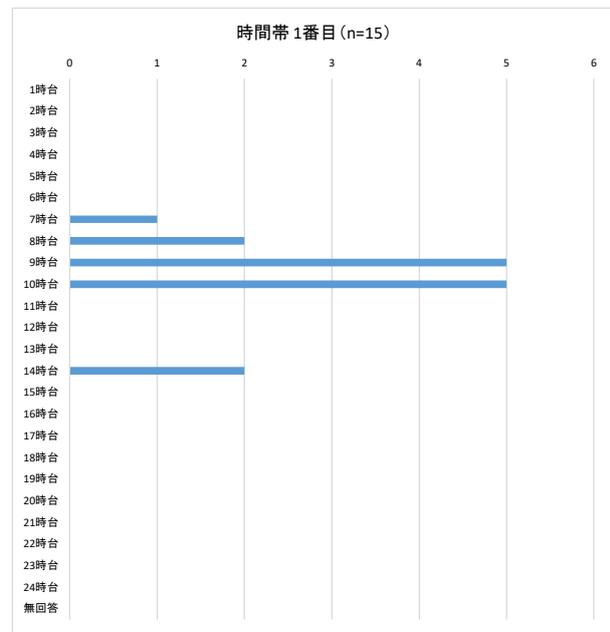
### <甲斐市民バスを利用した移動の主な曜日と時間帯>

- ・ 移動の主な曜日は火曜日と答えた方が 33.3%と最も多くなっており、次いで月曜日及び水曜日と答えた方が 20.0%となっています。
- ・ 移動の主な時間帯は 9 時台及び 10 時台と答えた方が 33.3%と最も多くなっており、次いで 8 時台及び 14 時台と答えた方が 13.3%となっています。

1番目	項目	回答数	割合
1	月曜日	3	20.0%
2	火曜日	5	33.3%
3	水曜日	3	20.0%
4	木曜日	2	13.3%
5	金曜日	0	0.0%
6	土曜日	2	13.3%
7	日曜日	0	0.0%
99	無回答	0	0.0%
合計		15	100.0%



1番目	項目	回答数	割合
1	1時台	0	0.0%
2	2時台	0	0.0%
3	3時台	0	0.0%
4	4時台	0	0.0%
5	5時台	0	0.0%
6	6時台	0	0.0%
7	7時台	1	6.7%
8	8時台	2	13.3%
9	9時台	5	33.3%
10	10時台	5	33.3%
11	11時台	0	0.0%
12	12時台	0	0.0%
13	13時台	0	0.0%
14	14時台	2	13.3%
15	15時台	0	0.0%
16	16時台	0	0.0%
17	17時台	0	0.0%
18	18時台	0	0.0%
19	19時台	0	0.0%
20	20時台	0	0.0%
21	21時台	0	0.0%
22	22時台	0	0.0%
23	23時台	0	0.0%
24	24時台	0	0.0%
99	無回答	0	0.0%
合計		15	100.0%

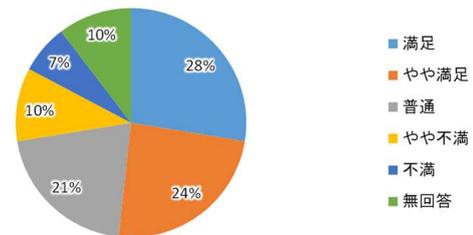


## ◆甲斐市民バスの利用満足度

- 満足と答えた方が 27.6%と最も多くなっており、やや満足と答えた方は 24.1%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	満足	8	27.6%
2	やや満足	7	24.1%
3	普通	6	20.7%
4	やや不満	3	10.3%
5	不満	2	6.9%
99	無回答	3	10.3%
合計		29	100.0%

Q11 甲斐市民バスに対する満足度を教えてください(1つだけ○) (n=29)



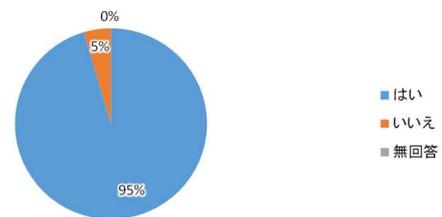
## ◆甲斐市民バスの今後の意向

### <甲斐市民バスの必要性>

- 甲斐市民バスが必要だと答えた方は 95.5%と多くなっています。

m	項目	回答数	割合
1	はい	21	95.5%
2	いいえ	1	4.5%
99	無回答	0	0.0%
合計		22	100.0%

Q16 甲斐市民バスは利用者からの運賃収入だけでなく、利用しない人も含めた市民の税金により運行されていますが、それでも甲斐市民バスは必要だと思いますか(1つだけ○) (n=22)



### <今後の運行内容(運行本数・ルート)の方向性>

- 現行の運行本数やルートを維持すると答えた方は 50.0%と最も多くなっており、次いで市民の負担が増えても運行本数やルートをもっと充実させると答えた方が 41.7%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	現行の運行本数やルートを維持する	12	50.0%
2	市民の負担が増えても運行本数やルートをもっと充実させる	10	41.7%
3	市民負担を減らすため、減便やルートが不便になってもやむを得ない	0	0.0%
4	その他	2	8.3%
99	無回答	0	0.0%
合計		24	100.0%

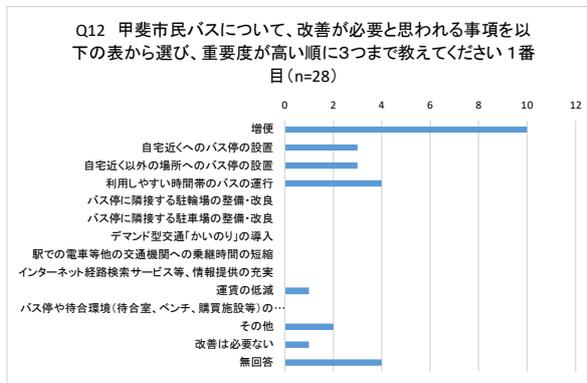
Q17 今後の運行内容(運行本数・ルート)をどのようにすべきだと考えますか(1つだけ○)。(n=24)



## <改善が必要と思われる事項>

- 特に改善が必要と思われる事項として増便と答えた方が 35.7%と最も多くなっており、次いで利用しやすい時間帯のバスの運行と答えた方が 14.3%となっています。

1番目	項目	回答数	割合
1	増便	10	35.7%
2	自宅近くへのバス停の設置	3	10.7%
3	自宅近く以外の場所へのバス停の設置	3	10.7%
4	利用しやすい時間帯のバスの運行	4	14.3%
5	バス停に隣接する駐輪場の整備・改良	0	0.0%
6	バス停に隣接する駐車場の整備・改良	0	0.0%
7	デマンド型交通「かいのり」の導入	0	0.0%
8	駅での電車等其他の交通機関への乗継時間の短縮	0	0.0%
9	インターネット経路検索サービス等、情報提供の充実	0	0.0%
10	運賃の低減	1	3.6%
11	バス停や待合環境（待合室、ベンチ、購買施設等）の整備	0	0.0%
12	その他	2	7.1%
13	改善は必要ない	1	3.6%
99	無回答	4	14.3%
合計		28	100.0%



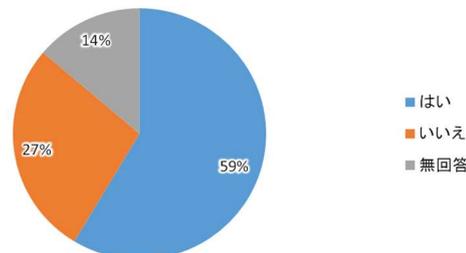
## ◆かいのりの認知度・利用状況・今後の意向

### <『かいのり』の認知の有無>

- はいと答えた方が 58.6%と多くなっており、いいえと答えた方は 27.6%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	はい	17	58.6%
2	いいえ	8	27.6%
99	無回答	4	13.8%
合計		29	100.0%

a.『かいのり』を知っていましたか(1つだけ○) (n=29)

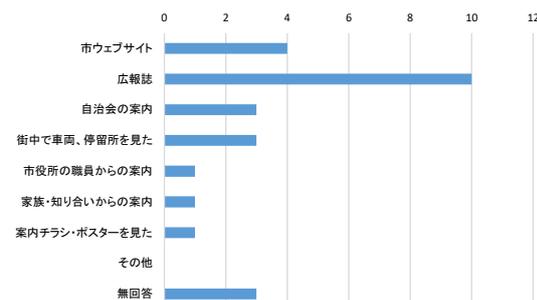


### <認知媒体>

- 『かいのり』を知った媒体として広報誌が 58.8%と多くなっており、次いで市ウェブサイトの方は 23.5%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	市ウェブサイト	4	23.5%
2	広報誌	10	58.8%
3	自治会の案内	3	17.6%
4	街中で車両、停留所を見た	3	17.6%
5	市役所の職員からの案内	1	5.9%
6	家族・知り合いからの案内	1	5.9%
7	案内チラシ・ポスターを見た	1	5.9%
8	その他	0	0.0%
99	無回答	3	17.6%
合計		17	-

b.前問での認知媒体を教えてください(該当するもの全て○) (n=17)



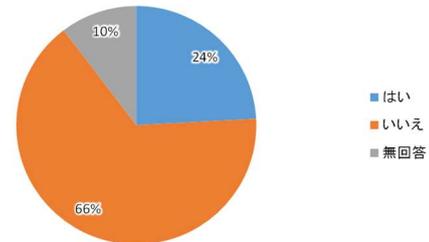
## ◆モビリティ・ハブの認知度・利用状況・今後の意向

### <『モビリティ・ハブ』の認知の有無>

- ・ いいえと答えた方が 65.5%と多くなっており、はいと答えた方は 24.1%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	はい	7	24.1%
2	いいえ	19	65.5%
99	無回答	3	10.3%
合計		29	100.0%

a.『モビリティ・ハブ』を知っていましたか(1つだけ○)

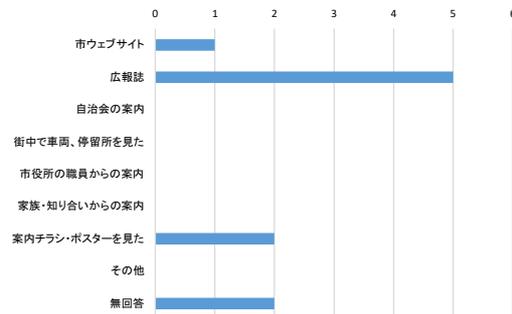


### <認知媒体>

- ・ 『モビリティ・ハブ』を知った媒体として広報誌と答えた方が 71.4%と最も多くなっており、次いで案内チラシ・ポスターを見たと答えた方は 28.6%となっています。

No	項目	回答数	割合
1	市ウェブサイト	1	14.3%
2	広報誌	5	71.4%
3	自治会の案内	0	0.0%
4	街中で車両、停留所を見た	0	0.0%
5	市役所の職員からの案内	0	0.0%
6	家族・知り合いからの案内	0	0.0%
7	案内チラシ・ポスターを見た	2	28.6%
8	その他	0	0.0%
99	無回答	2	28.6%
合計		7	-

b.前問での認知媒体を教えてください(該当するもの全て○)(n=7)



### 5.3 地域公共交通ワークショップ

公共交通のあり方について、市民に考えていただく機会を提供するワークショップを開催しました。ワークショップに参加された皆様からは、「市民バスがどこを走っているのかわからない」、「電車・バスの本数が少ない」、「電車とバスの接続が悪い時間帯がある等、時間を効率的に使えない」等の問題・課題意見を頂きました。また、AI オンデマンド交通「かいのり」についても、「予約が簡単に変更できない」、「市域をまたぐ移動で利用できない」等、利用のしづらさやネットワークに関する問題についての意見を頂きました。

問題・課題の解決策としては、「公共交通を実際に利用してみる」、「10年後・20年後の公共交通を市民が自ら考える」等、公共交通利用への市民の意識改革についての意見を頂きました。また、「かいのり」については、「夜間の運行時間の延長」や「市内外をつなぐネットワークの構築」、「サブスクの導入」、「(乗降時に親に連絡がいく等の)子供の送迎に使える仕組みの導入」といった意見を頂きました。

市民の皆様に参加いただき、公共交通を利用する気運を高めるとともに、AI オンデマンド交通「かいのり」といった新たな交通モードの導入等、公共交通の利用環境の向上を図ります。

表 5-3 ワークショップの開催概要

日時	議題
日時	令和6年11月20日(水) 10時30分～12時
議題	テーマ1「普段のお出かけについて」 テーマ2「普段のお出かけの問題・課題について」 テーマ3「普段のお出かけの問題・課題の解決策について」



## 6. 地域公共交通における課題と解決の方向性

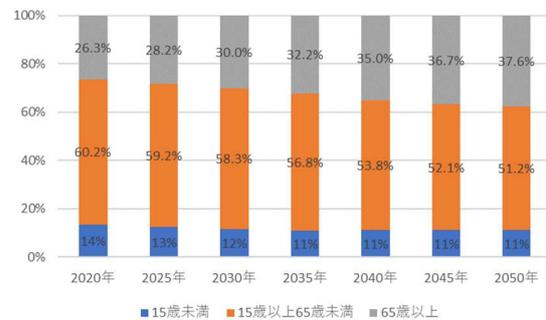
### 6.1 地域公共交通の課題

#### ① 少子高齢化による公共交通需要増加への対応

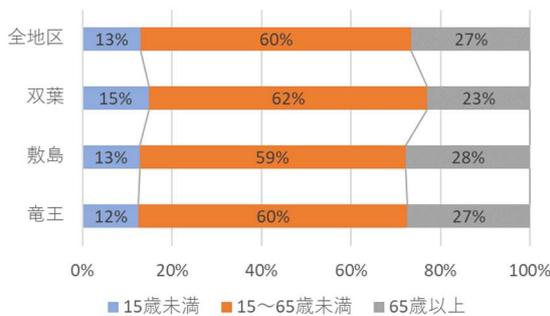
本市の人口は微増傾向にあるものの、令和7（2025）年度を境に人口減へと転じ、高齢化率が増加する見込みであり、令和17（2035）年には32.2%まで増加する見込みです。また、65歳以上の高齢者における将来的な運転免許証返納意向も高いことから、運転免許証返納後も安心して移動できる交通手段の確保及び今後増加する公共交通需要への対応が求められます。



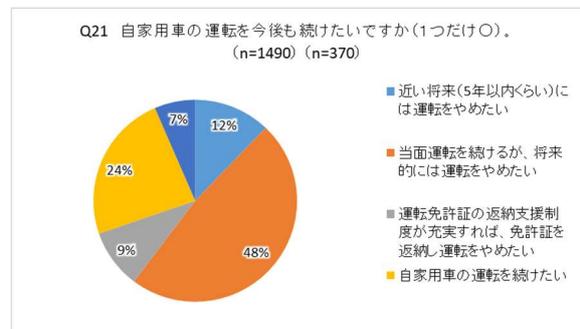
<人口推移>



<3区分人口の推移>



<地域別の3区分人口の割合>



<65歳以上の方の今後の運転の継続意向>

※グラフは再掲

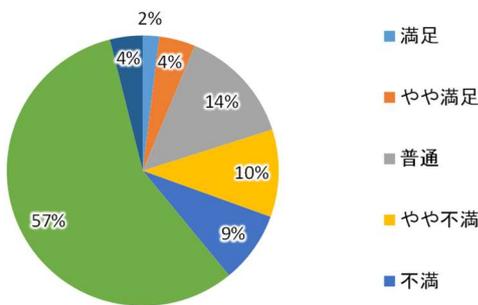
## ② 利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供

過去にも運行ルートや時刻等の見直し等を検討してきましたが、公共交通への満足度は依然として低い状況です。当市では市内で甲斐市民バスを運行していますが、その利用率は低迷しており、利用者のニーズに合っていない。改善点としては、「運行本数」や「ルート」の増加、「自宅近くへの停留所の設置」を望む声が多く、多くの市民が甲斐市民バスの必要性を感じています。

一方で、利用者の求める利便性に応えるため、AI オンデマンド交通「かいのり」の実証運行をこれまで3回実施してきました。実証運行を重ねるごとに、利用は増えており、またそのサービスにも満足をいただいている状況です。特に、サービスを利用して良かったこととして、「自宅前や目的地の前での乗り降りができる」ことを挙げている方が多くなっています。

また、昨今の運転手不足や燃料費の高騰等社会情勢の変化を受け、運行本数やルートの増加を交通事業者や本市の営業努力だけでは実現することが難しい状況です。利用者ニーズをふまえながら、持続可能性の観点から公共交通サービスの提供・利用促進を進めていく必要があります。

Q15 公共交通に対する満足度を教えてください(各項目1つだけ○) 甲斐市民バス(n=1490)



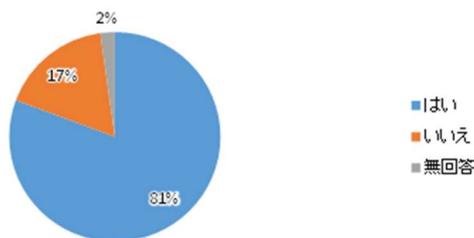
<甲斐市民バスに対する満足度>

Q17 甲斐市民バスについて改善が必要と思われる事項を重要度が高い順に3つまでお答えください(各項目1つだけ○) 1番目(n=1058)



<甲斐市民バスで改善が必要と思われる項目>

Q22 甲斐市民バスは利用者からの運賃収入だけでなく、利用しない人も含めた市民の税金により運行されていますが、それでも甲斐市民バスは必要だと思いますか(1つだけ○) (n=1490)



<甲斐市民バスの必要性>



<今回のサービスを利用して良かった点>

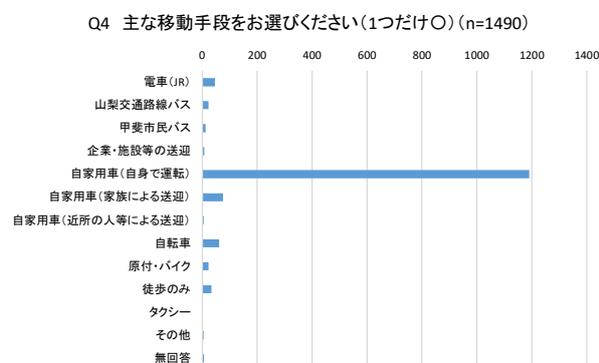
※グラフは再掲

### ③ 自家用車への依存

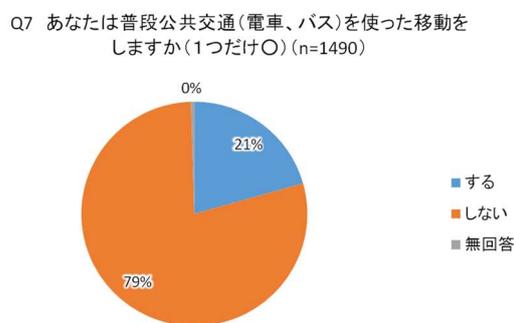
市民の主な移動手段における自家用車の占める割合は約8割であり、多くの市民が自身あるいは家族の運転による自家用車での移動に依存しています。

また、普段の移動において公共交通を利用しない市民の割合は約8割であり、市民アンケート調査では、「公共交通を利用しないので分からない」と回答した人が各設問で見られます。

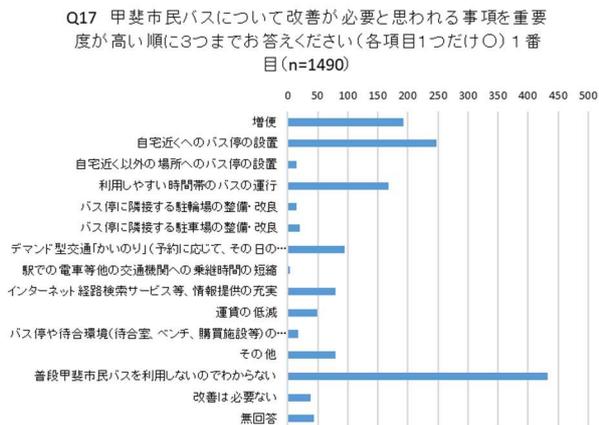
一方で、運転免許証を返納した高齢者の増加等により公共交通の必要性が高まることから、自家用車から公共交通への転換を促し、将来にわたり公共交通を維持していくことが必要です。



<直近1か月における市民の主な移動手段>



<普段の移動における公共交通の利用>



<甲斐市民バスで改善が必要と思われる項目

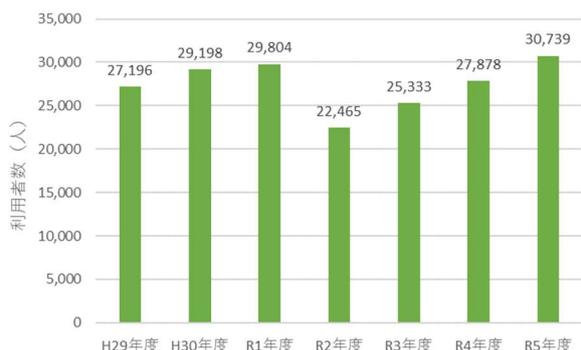
(普段甲斐市民バスを利用しないので分からないと回答した方を含む) >

※グラフは再掲

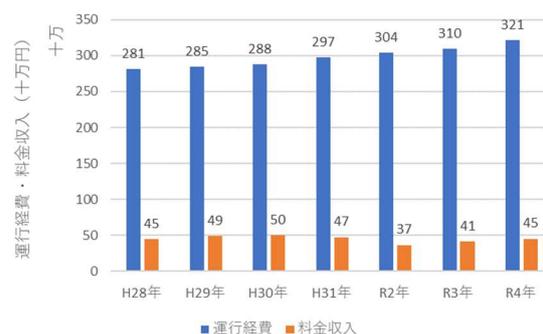
#### ④ 甲斐市民バスの収入の確保

甲斐市民バスの利用者数は増加傾向にあり運賃収入も増収傾向にありますが、運転手不足や燃料費の高騰等社会情勢の変化の影響を受けて公共交通の運営に係る経費が増加することが見込まれます。

こうした状況から、引き続き甲斐市民バスを維持していくための収入の確保が必要になります。



< 甲斐市民バスの利用者数 >



< 甲斐市民バスの運賃収入・運行経費の推移 >

※グラフは再掲

#### ⑤ 公共交通の周知、情報発信

令和4（2022）年度から継続的に実証運行を実施している AI オンデマンド交通「かいのり」については約7割、乗継拠点である「モビリティハブ」については約9割の市民が事業を「認知していない」と回答しています。

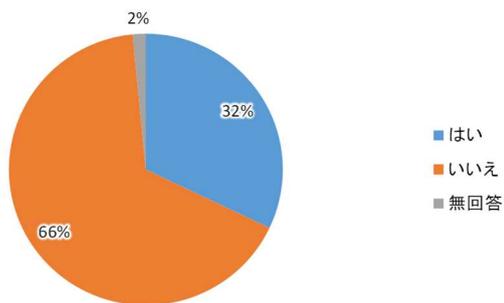
また、市民アンケートでは、改善が必要と思われる項目として甲斐市民バスの「インターネット経路検索サービス等の情報発信の充実」を望む回答があります。

周知には市の広報誌やウェブサイト、公式 LINE 等様々な取組を行っておりますが、依然として周知が不足していることが確認できます。

また、平成25（2013）年の甲斐市民バスの運行開始から11年が経過していますが、一部の路線でしかキャッシュレス決済が利用できないなど、時代に即した対応ができていない現状です。

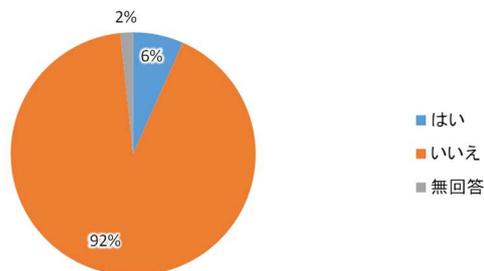
公共交通の利用促進に向けて継続的な周知を行うとともに、市民や自治会、民間事業者や交通事業者等、地域と共創し、時代に即した情報発信が求められています。

a.『かいのり』を知っていましたか(1つだけ○)(n=1490)



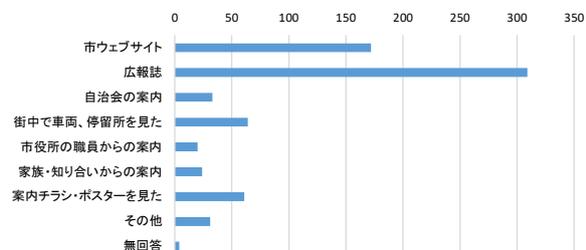
<「かいのり」の認知度>

a.『モビリティ・ハブ』を知っていましたか(1つだけ○)(n=1490)



<モビリティ・ハブの認知度>

b.前問での認知媒体を教えてください(該当するもの全て○)(n=478)



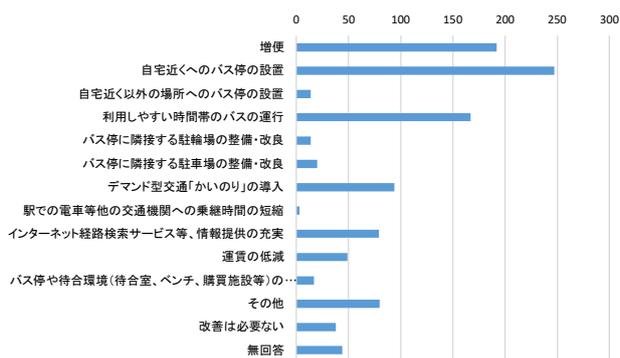
<「かいのり」の認知媒体>

b.前問での認知媒体を教えてください(該当するもの全て○)(n=99)



<モビリティ・ハブの認知媒体>

Q17 甲斐市民バスについて改善が必要と思われる事項を重要度が高い順に3つまでお答えください(各項目1つだけ○)1番目(n=1058)



<甲斐市民バスの改善が必要と思われる項目>

※グラフは再掲