

# 甲斐市地域公共交通計画(案)

令和7(2025)年 3月

甲斐市

# 目次

<b>1. 計画の概要</b>	<b>1</b>
1.1 計画の目的	1
1.2 計画の期間	2
1.3 計画の区域	2
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</b>	<b>34</b>
3.1 甲斐市の上位・関連計画	34
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. 公共交通に関する調査等</b>	<b>38</b>

4.1 公共交通に関する市民アンケート調査.....	38
4.2 公共交通利用者アンケート.....	45
4.3 事業者ヒアリング.....	52
4.4 地域公共交通ワークショップ.....	53
<b>5. 地域公共交通における課題と課題解決の方向性.....</b>	<b>54</b>
5.1 地域公共交通の課題.....	54
5.2 課題解決の方向性.....	59
<b>6. 基本方針と目標.....</b>	<b>60</b>
6.1 基本方針.....	60
6.2 公共交通の役割と位置づけ.....	61
6.3 地域公共交通の将来像.....	69
6.4 目標.....	70
<b>7. 目標達成に向けた事業.....</b>	<b>71</b>
7.1 事業体系.....	71
7.2 事業スケジュール.....	72
7.3 具体的な事業内容.....	72
<b>8. 評価指標と評価方法.....</b>	<b>84</b>
8.1 評価指標.....	84
8.2 評価方法.....	87

# 1. 計画の概要

## 1.1 計画の目的

平成22年3月に「甲斐市地域公共交通総合連携計画」を策定し、持続可能な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を確保するとともに、まちづくりと一体となった交通網の整備と利用促進を推進してきました。

平成27年度からは現在の甲斐市民バスと同じ6系統8路線での運行を開始し、運行継続基準を定めてルートや時刻等の見直しを検討してきましたが、一部の路線では利用率が低迷しており、市内遠隔地への接続等の問題から、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。

近年、人口減少や少子高齢化の進展により社会構造が大きな転換期を迎える中、本市は平成16年の合併以降、主要事業として竜王駅及び塩崎駅周辺事業に取り組み、中央道双葉サービスエリアへのスマートインターチェンジの開通や大型商業施設の立地などを推進したことにより、人口が増加傾向で推移してきましたが、人口構成の観点からは、15歳未満の「年少人口」の割合が減り、65歳以上の「老年人口」の割合が増える、「少子高齢化」が着実に進行しており、その影響から令和7年度からは人口減少に転じることが予測されています。また、本県は自家用車依存率が高く、65歳以上の運転免許保有者数が年々増加傾向にありますが、高齢化による身体機能の低下に伴う交通事故の発生リスクの増加は避けられないため、交通事故が少ない安全なまちづくりを推進する観点からも、高齢者が自家用車に依存することなく移動できるよう、交通インフラのバリアフリー化や自動運転などの新たなモビリティへの取り組みを通じて、公共交通が運転免許証返納の受け皿になる必要があります。

また、コロナ禍の人流制限で元々赤字体質であった地域公共交通は経営的に大きな被害を受けており、現在は回復傾向にあるもののコロナ禍前の水準には戻らず、加えて「2024年問題」と称されるように、働き方改革関連法施行により時間外労働の上限規制等が適用され労働時間が制限されたことにより、担い手不足や減収に伴う減便や運行ダイヤの見直し、ひいては不採算路線の廃止に至る可能性もあり、交通業界の働き方改革や業務効率化が急務となっています。さらには、コロナ後の原油需要の高まり等による燃料費の高騰が重なり、公共交通を取り巻く社会環境は一層厳しさを増しています。

このような社会状況を踏まえ、甲斐市民バスだけではなく、鉄道や路線バス、タクシー等の地域の輸送資源を総動員し、交通事業者や行政はもちろんのこと、その利用者や協力者である市民も含めた公共交通に関わる様々な主体が連携・協働（＝共創）しながら、本市にとって効果的、効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、地域公共交通サービスの維持・確保を図ることを目的とします。

## 1.2 計画の期間

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年度から令和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等により、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、総合計画の基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、それぞれの取り組みを推進します。

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。

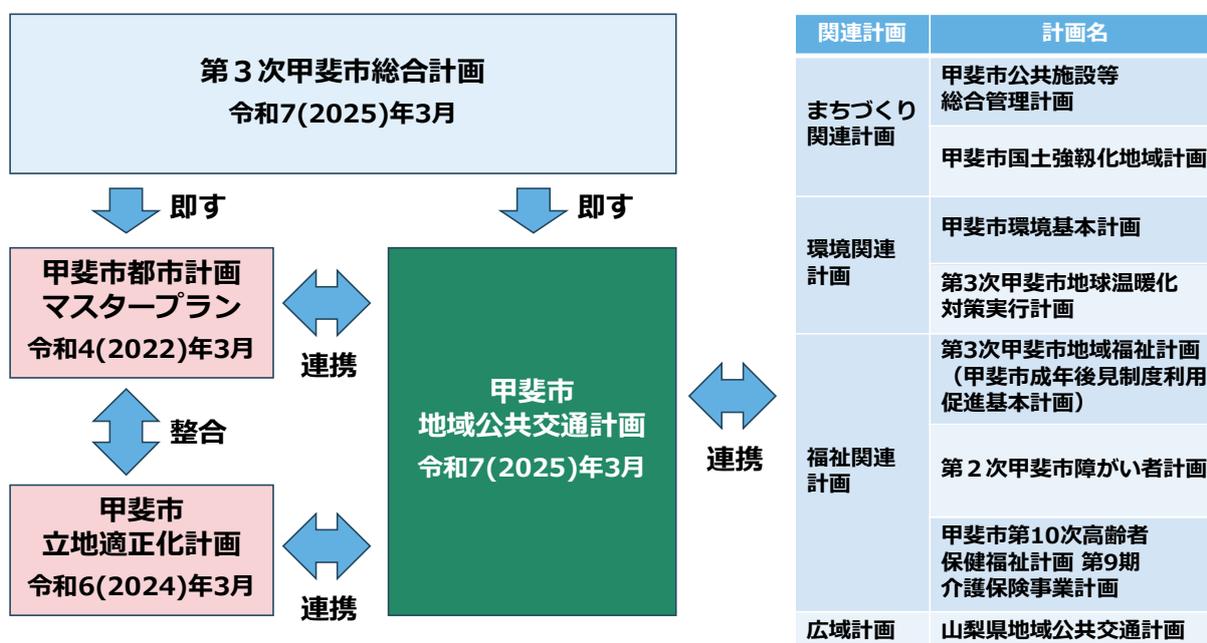


図 1-1 関連計画との整合・連携

## 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り組みを推進します。



図 1-2 SDGs の17の目標

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

## 2. 甲斐市の現状

### 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。市の北部には丘陵及び山岳地域、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71.95 k m<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。



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。

### 【基本的な考え方】

- ・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①市街地、②集落地、③優良農地、④山林に分類されます。
- ・「平地部」では、①市街地、②集落地、③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④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。

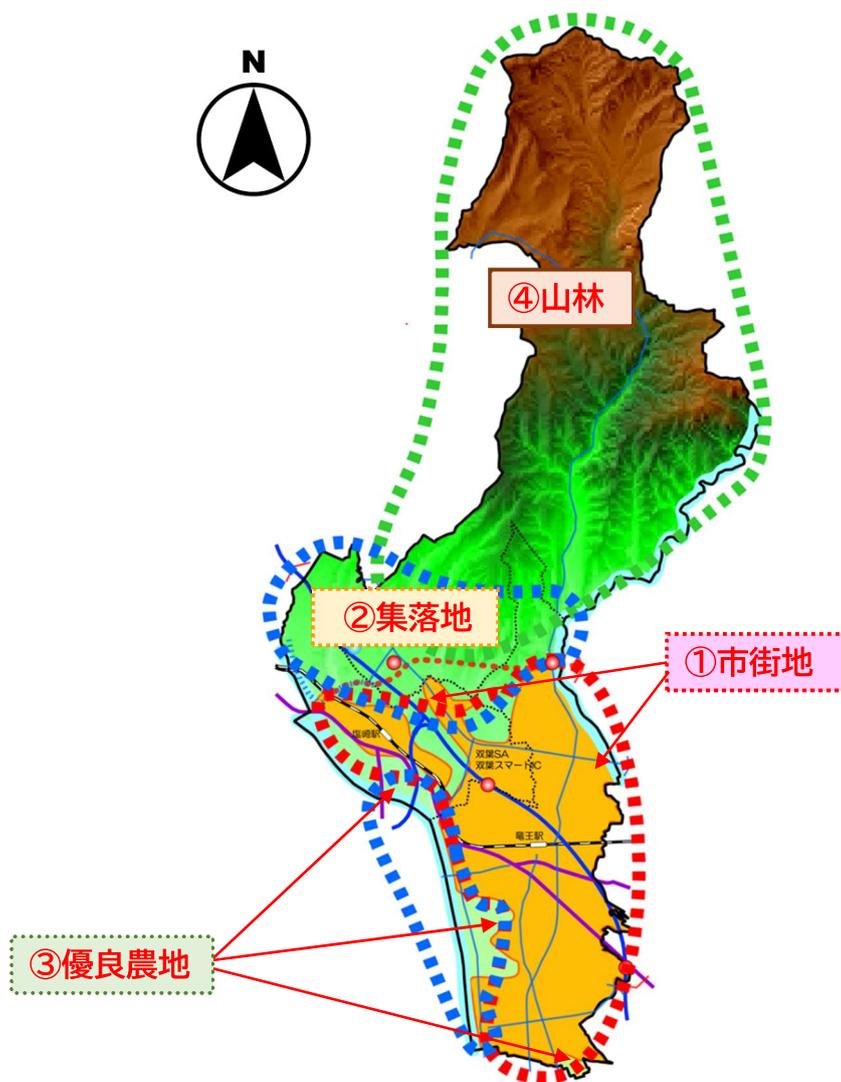


図 2-2 都市構造（空間構成）

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

## 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の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

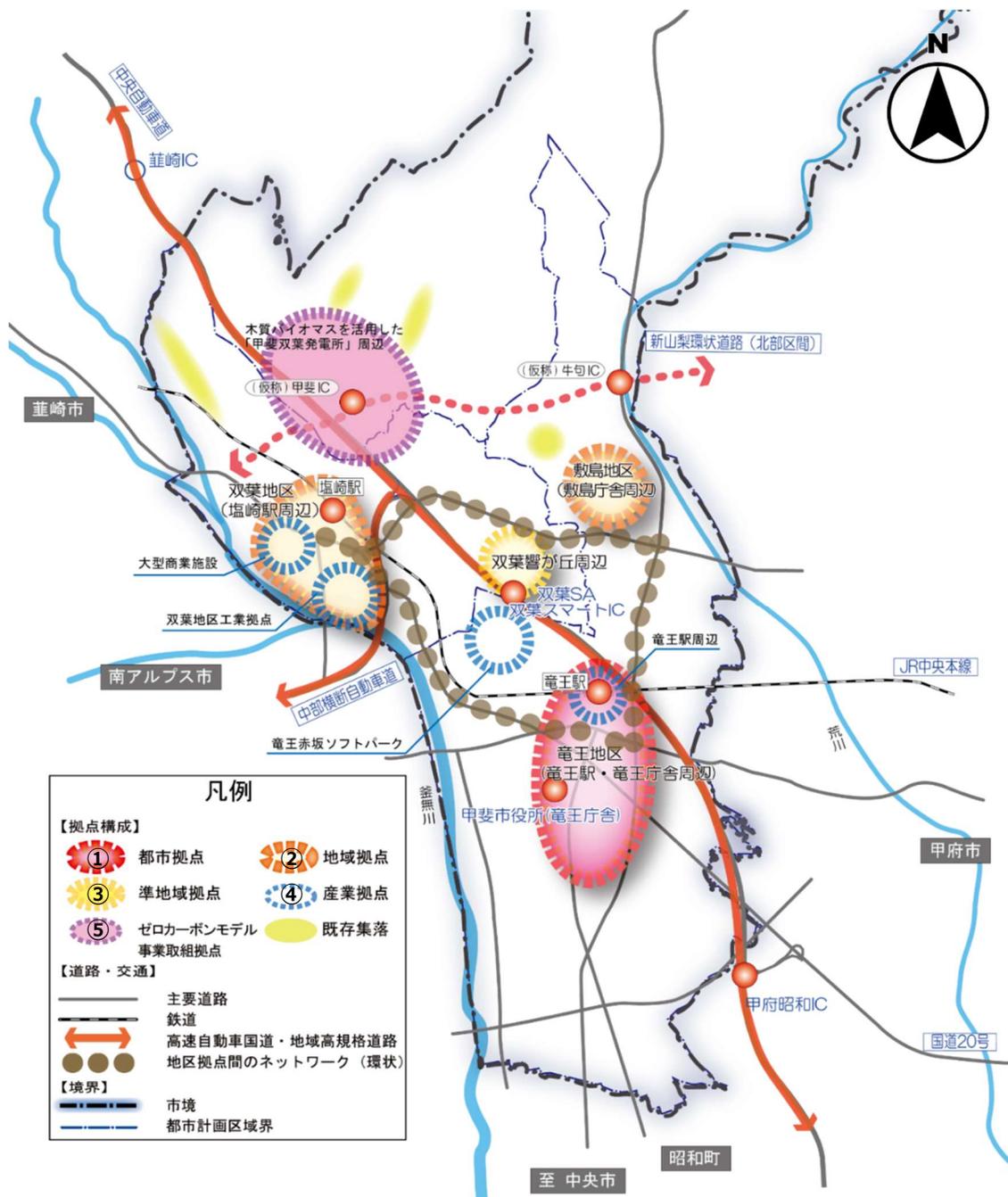


図 2-3 都市構造（拠点構成）

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

このうち、①の都市拠点には竜王地区の「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の都市拠点に加え、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ぶことが目指されています。

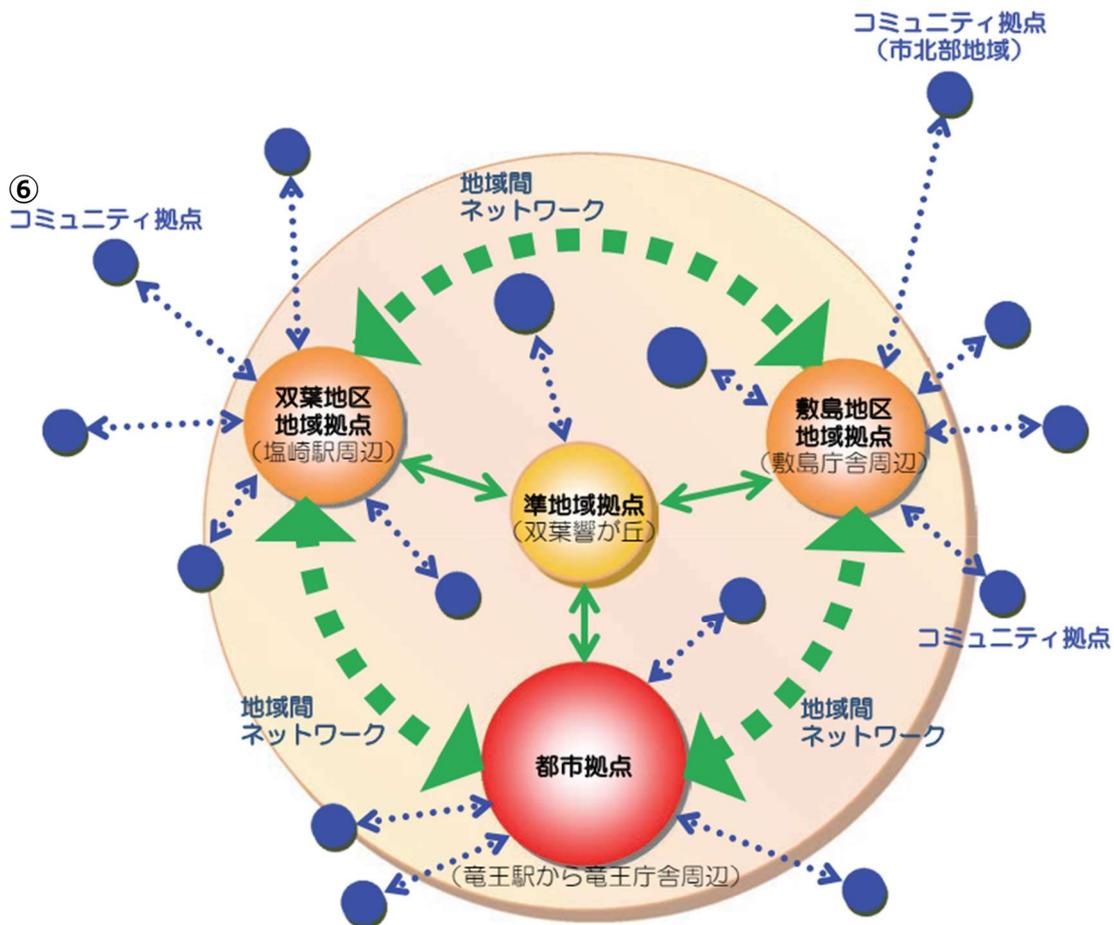


図 2-4 基幹拠点とコミュニティ拠点の配置パターンの概念

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

## 2.4 人口

### 2.4 (1) 人口推移

全国的に人口減少・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いますが、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見込みです。

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 人口推移

シミュレーション	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

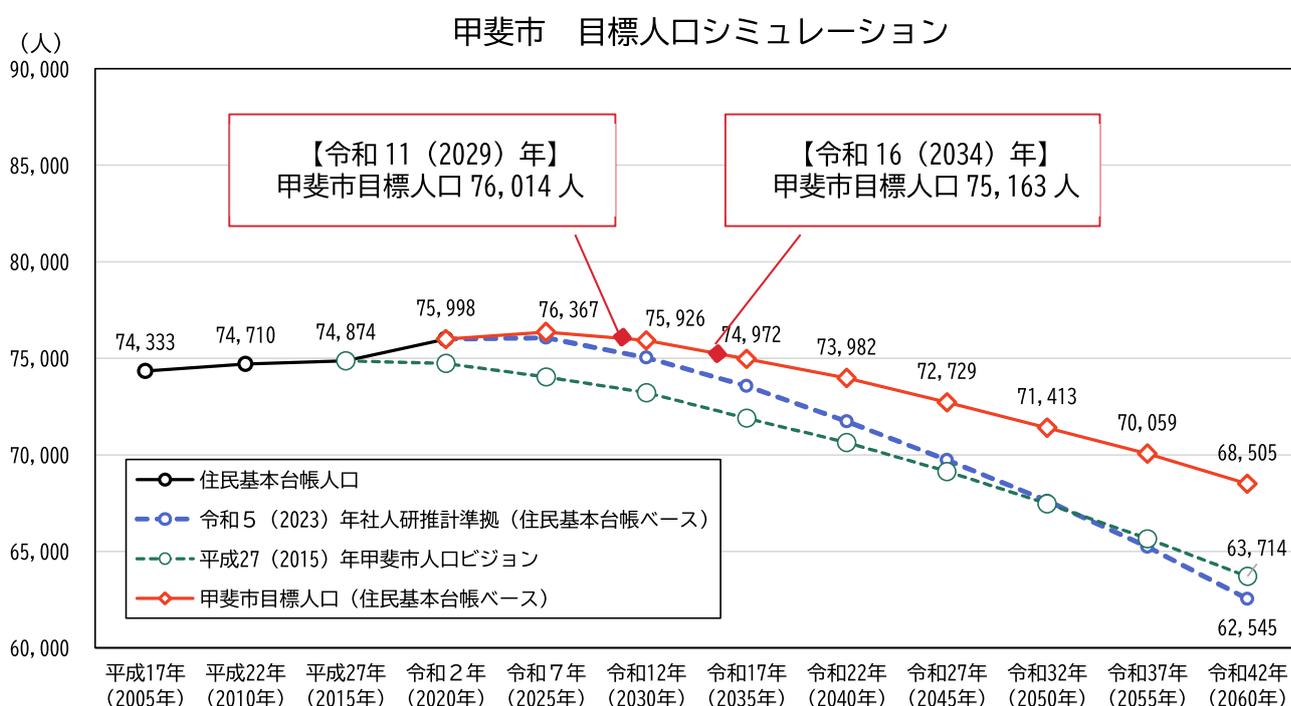


図 2-5 人口推移

出典：第3次甲斐市総合計画、令和7（2025）年3月

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。

甲斐市の3区分人口割合の推移

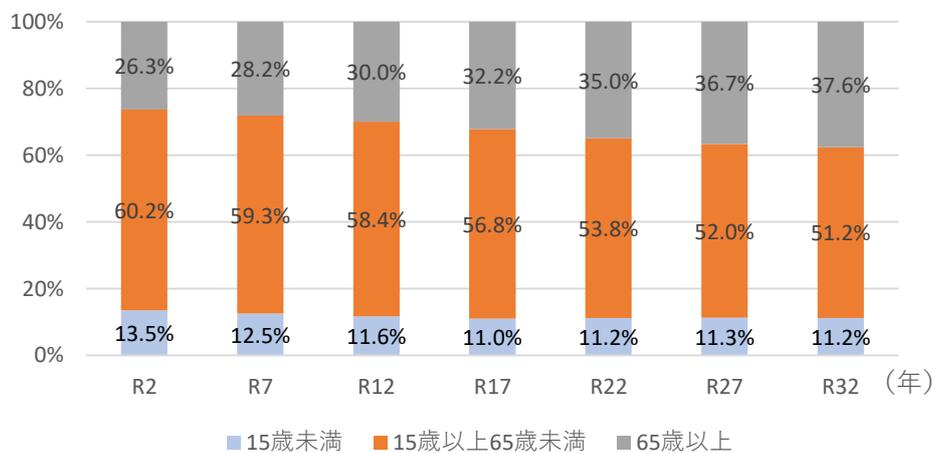


図 2-6 人口推移（3区分人口）

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

## 2.4 (2) 地区別の年齢3区分人口

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歳未満の人口割合が多い地区は双葉地区で、65歳以上の人口割合が最も多い地区は敷島地区となっています。

表 2-2 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

甲斐市の年齢3区分人口

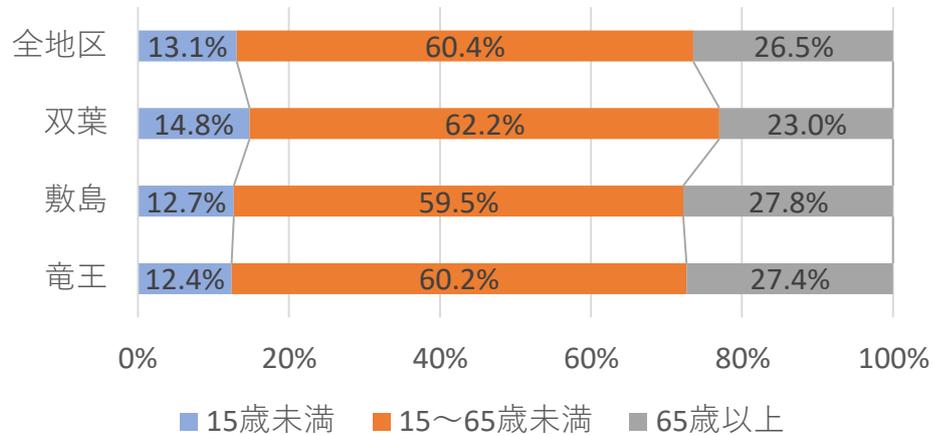


図 2-7 地区別の年齢3区分人口の割合

出典：甲斐市人口統計、令和6（2024）年8月31日

### 2.4 (3) 人口分布

令和2年国勢調査データ（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。

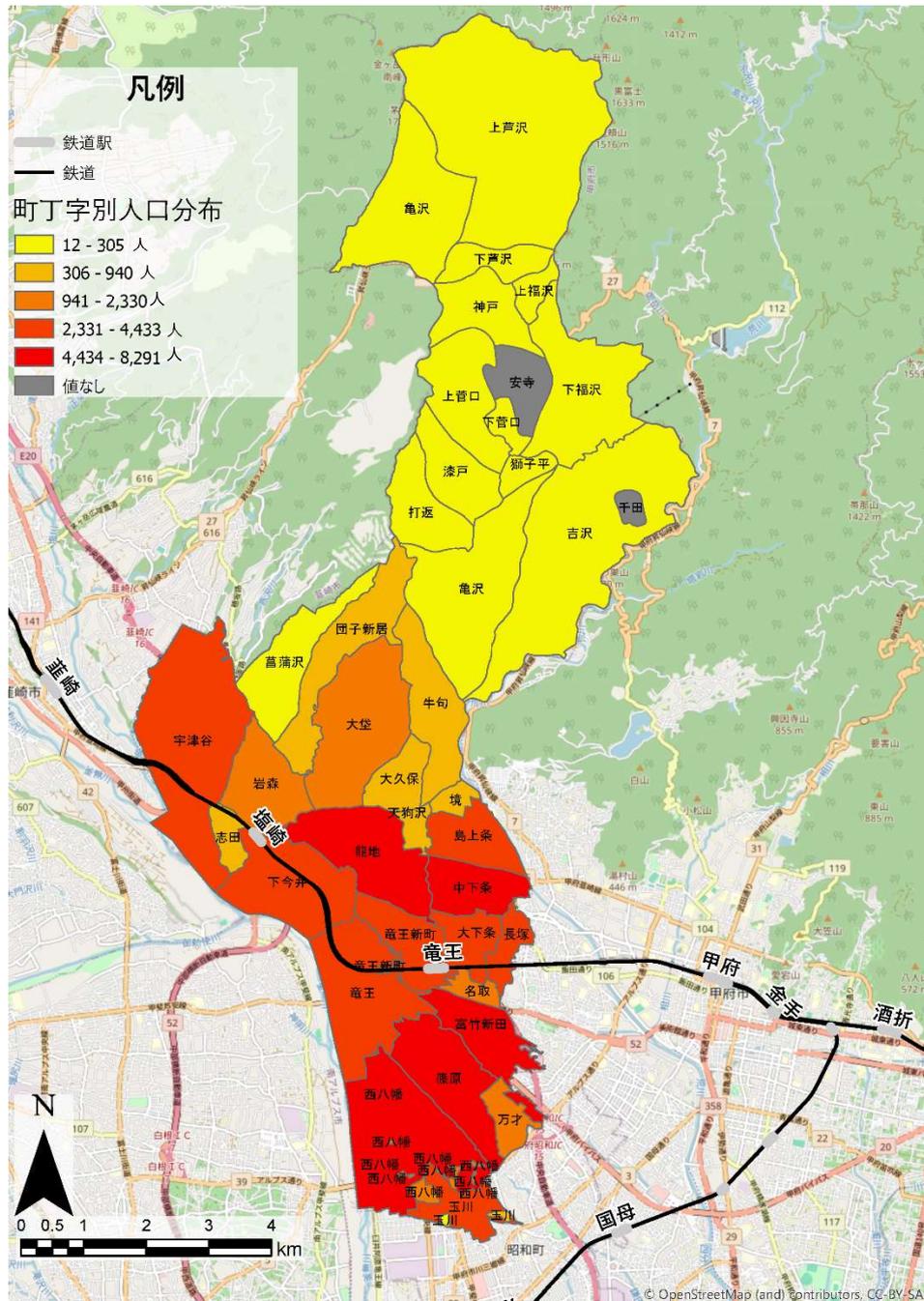


図 2-8 人口総数の分布

出典：総務省統計局 令和2年国勢調査

## 2.5 通勤・通学の状況

### 2.5 (1) 市内から市外への通勤・通学

令和2年国勢調査では、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、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、次いで八王子市の58人、茅野市の31人となっています。

表 2-3 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：総務省統計局 令和2年国勢調査

## 2.5 (2) 市外から市内への通勤・通学

令和2年国勢調査では、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、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、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 2-4 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：総務省統計局 令和2年国勢調査

## 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等の集客施設も立地しています。

観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2（2020）年には近年で最も少なくなりましたが、令和3（2021）年以降回復傾向にあります。

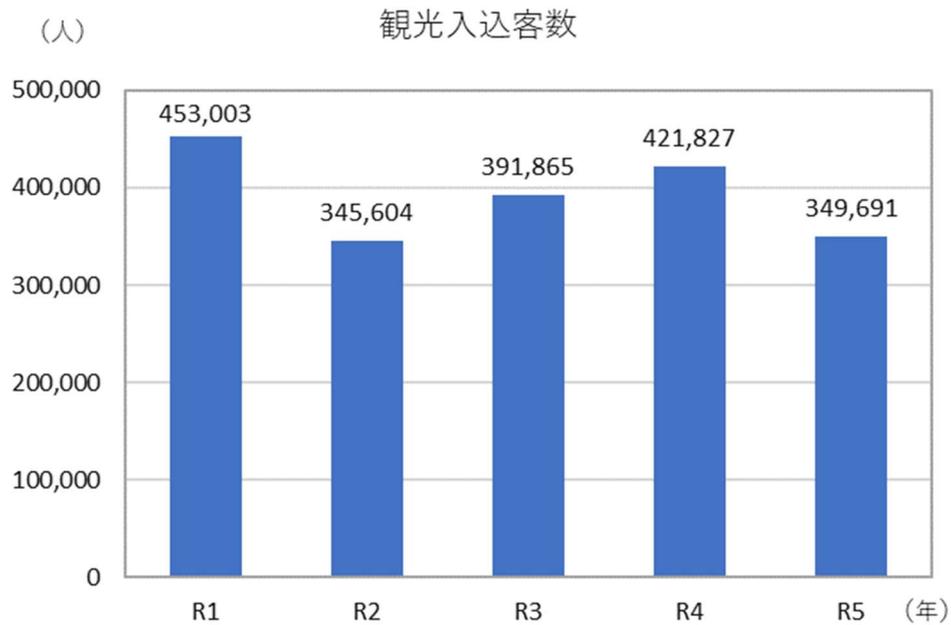


図 2-9 本市の観光入込客数

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



図 2-10 主要観光施設

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

## 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。

施設分類別でみると、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。

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 2-5 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

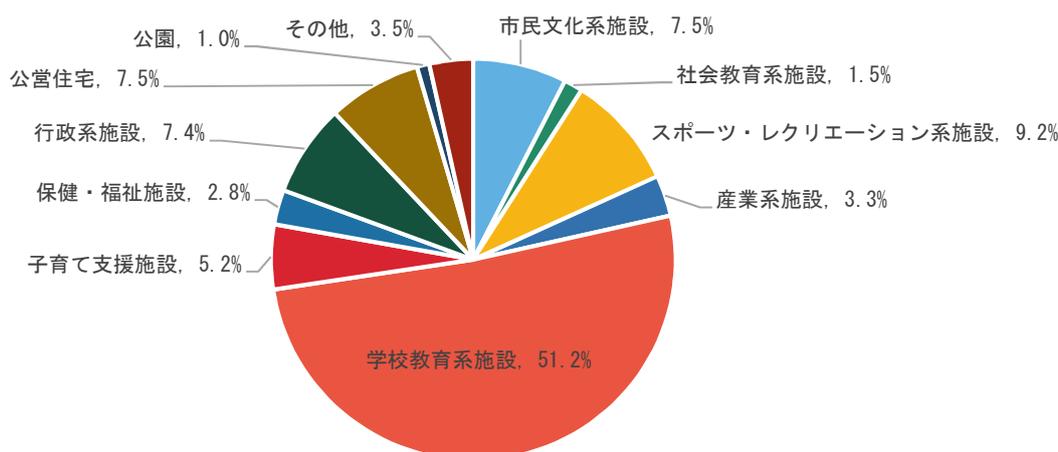
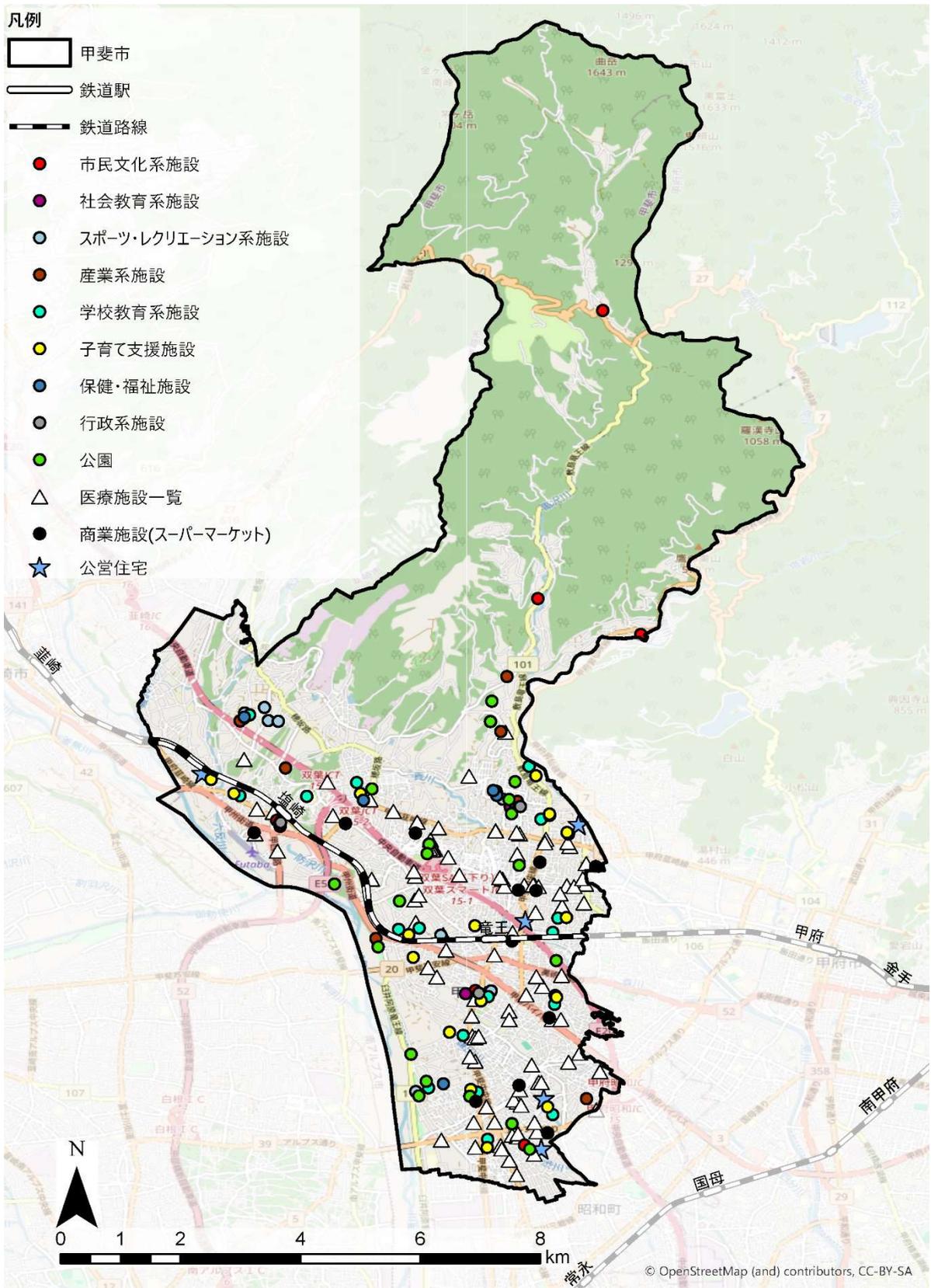


図 2-11 施設分類別延床面積

出典：甲斐市公共施設等総合管理計画（令和3年度改訂）、令和4（2022）年4月

主要施設として市民文化系施設、社会教育系施設、スポーツ・レクリエーション系施設、産業系施設、学校教育系施設、子育て支援施設、保健・福祉施設、行政系施設（消防団本部詰所等を除く）、公営住宅、公園施設の10施設分類と、医療施設、商業施設（スーパーマーケット）の立地を示します。これら施設は、A I 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、竜王駅や塩崎駅、各庁舎周辺に集積しており、病院等の医療施設やスーパーマーケット等の商業施設の多くが市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。



※令和2（2020）年度 国土数値情報より抽出（Google Mapsで位置が特定できない施設を除く）

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

### 2.8 (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。

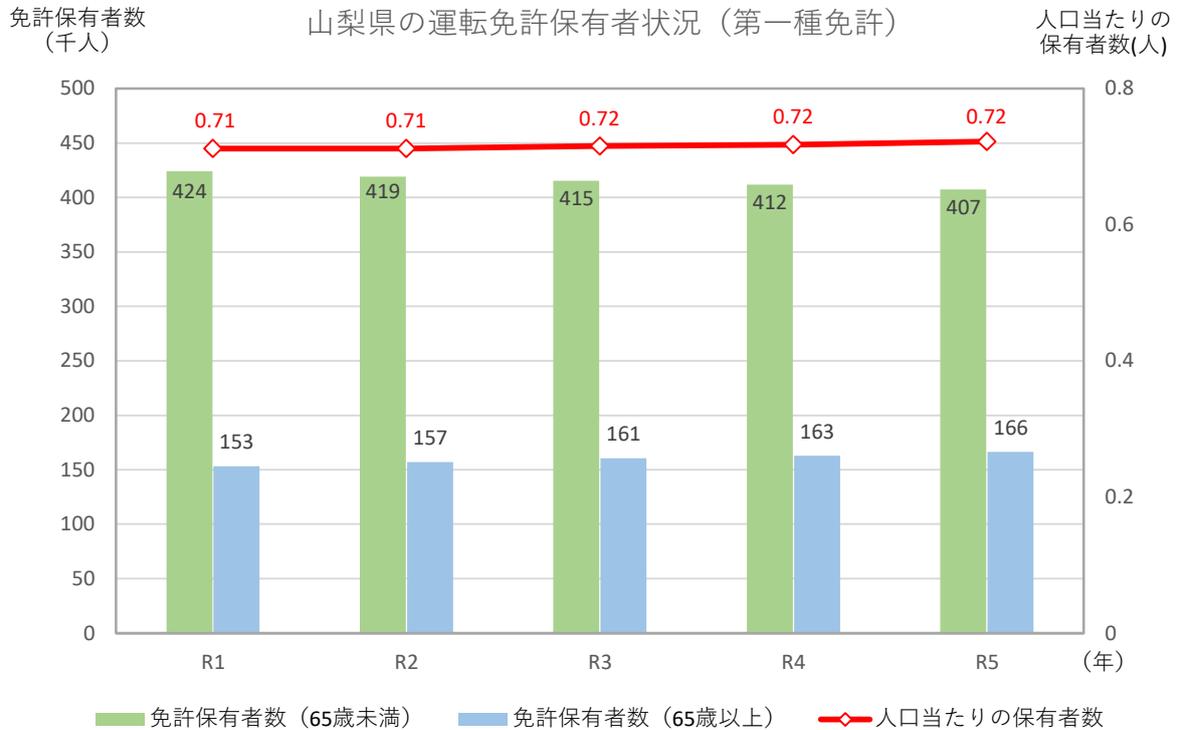


図 2-13 山梨県の第一種運転免許の保有状況

出典：警察庁 運転免許保有者数、令和元（2019）年～令和5（2023）年

### 2.8 (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、70歳以上の保有者数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、50歳代の保有者数が最も多い状況となっています。

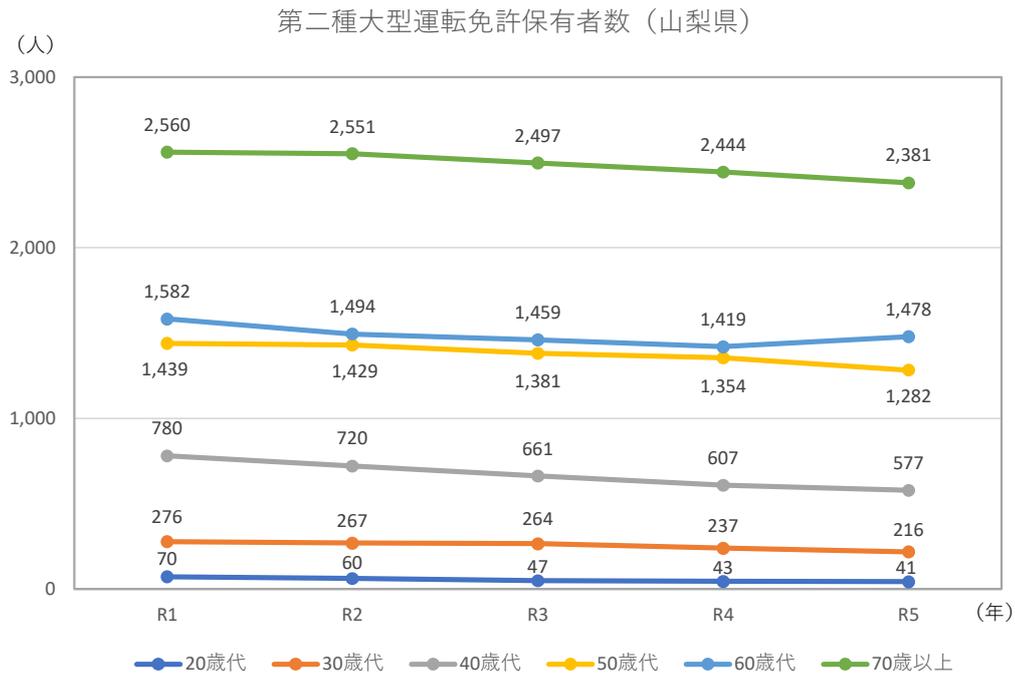


図 2-14 山梨県の大型二種免許の保有状況

出典：警察庁 運転免許保有者数、令和元（2019）年～令和5（2023）年

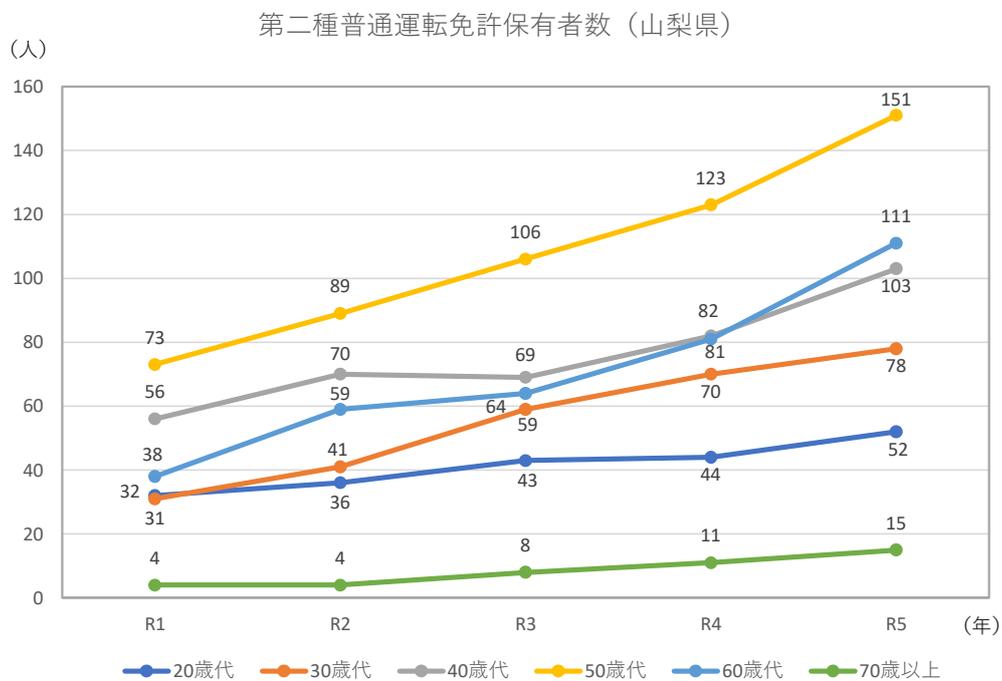


図 2-15 山梨県の普通二種免許の保有状況

出典：警察庁 運転免許保有者数、令和元（2019）年～令和5（2023）年

## 2.9 公共交通の現状

本市の公共交通の現状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と路線バスが主に担い、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社のタクシー事業者が立地しています。

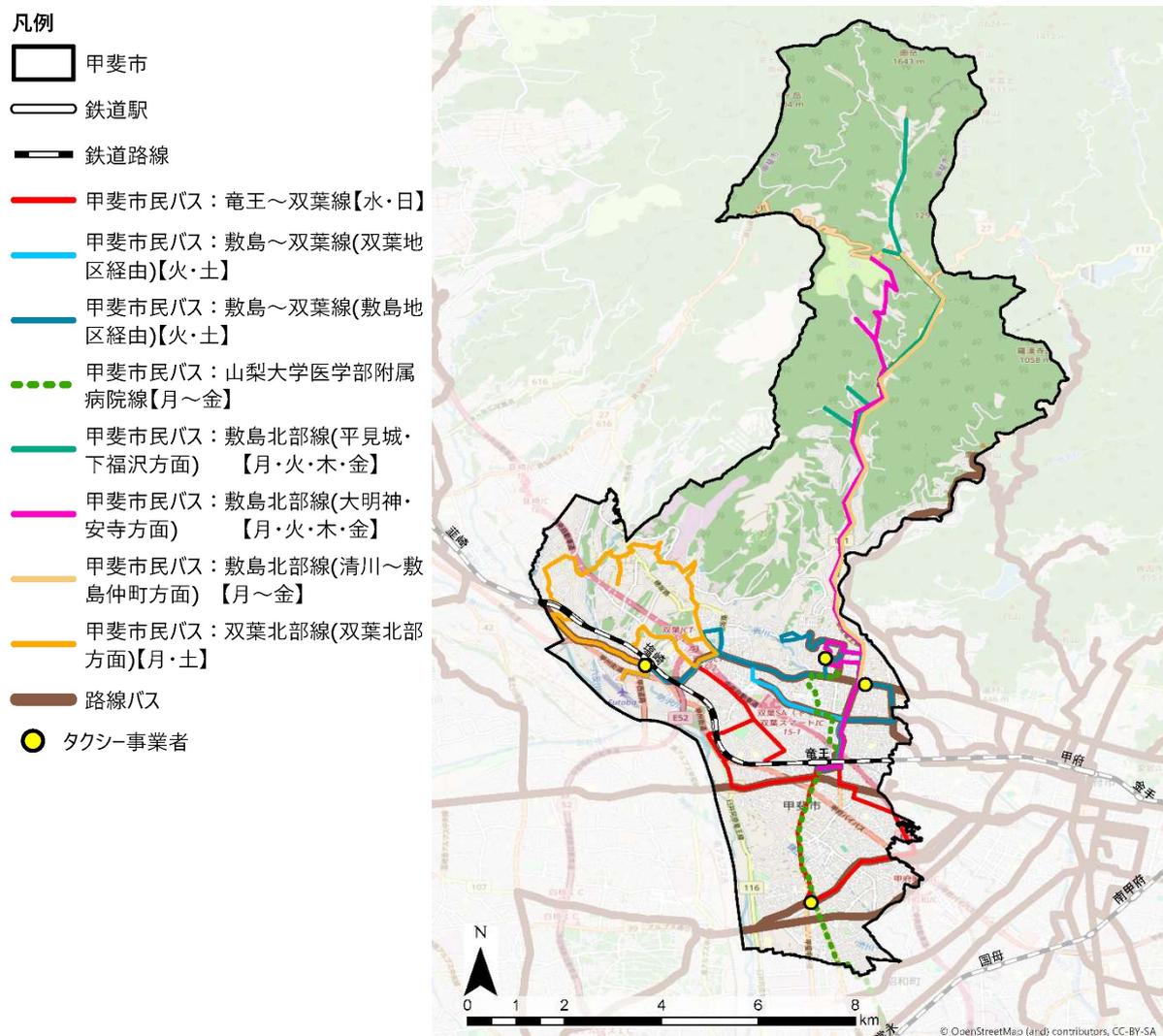


図 2-16 鉄道および甲斐市民バス・路線バス

## 2.9.2 公共交通のカバー圏域

本計画では、鉄道駅から半径 800m以内、路線バス・甲斐市民バスの停留所から半径 300m以内の範囲を「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。

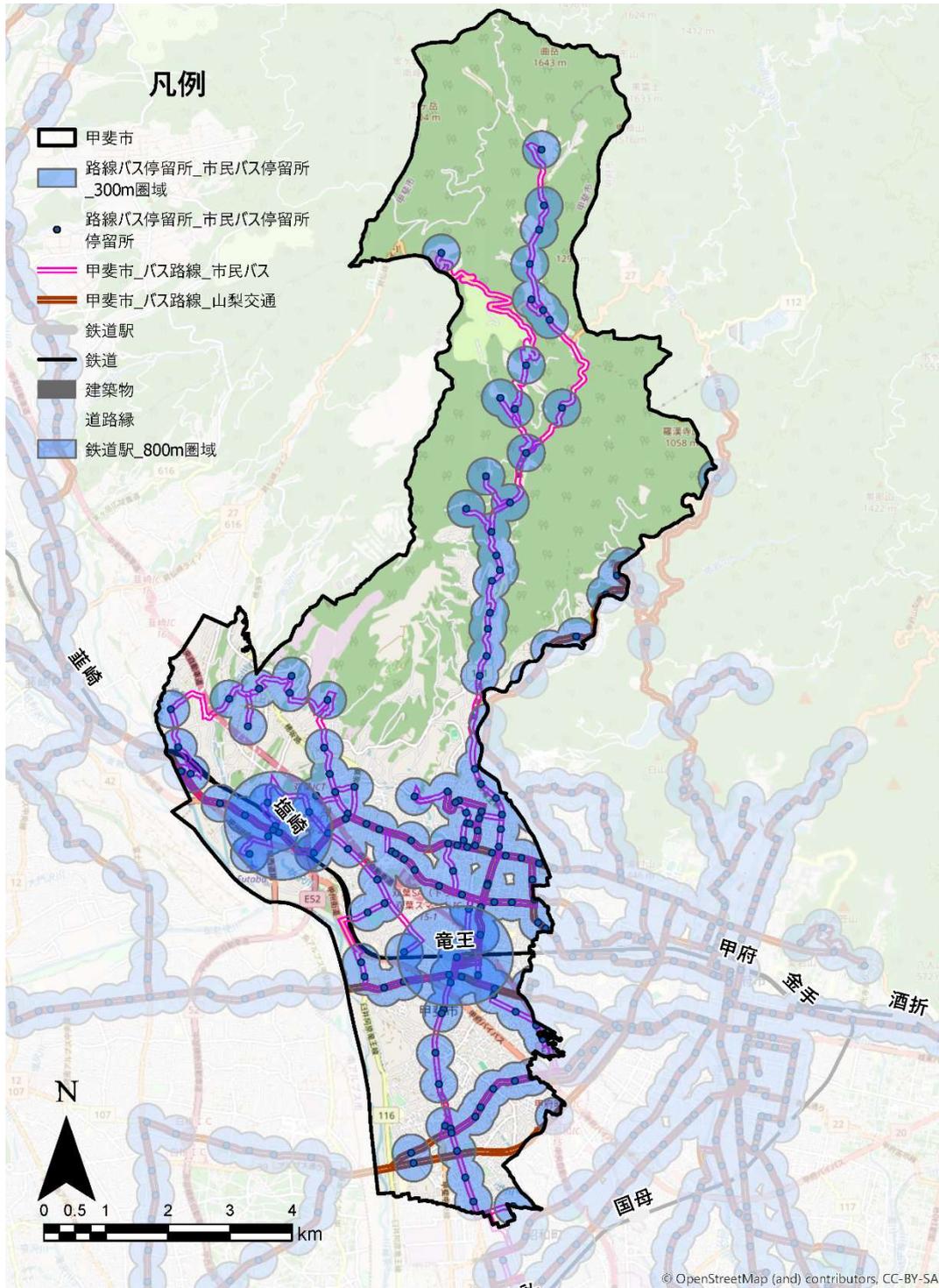


図 2-17 公共交通のカバー圏域

### 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。乗車人員の推移について、令和2（2020）年度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 2-6 各駅の定期・定期外別乗車人員推移

■1日平均乗車人数 単位:人

駅名	券種	R1年度		R2年度		R3年度		R4年度		R5年度	
		人数	割合								
竜王駅	定期外	812	32%	391	22%	473	24%	614	29%	725	31%
	定期	1,687	68%	1,399	78%	1,524	76%	1,530	71%	1,579	69%
	小計	2,499	100%	1,790	100%	1,997	100%	2,144	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	1,035	100%	815	100%	906	100%	973	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	3,534	100%	2,605	100%	2,903	100%	3,117	100%	3,320	100%

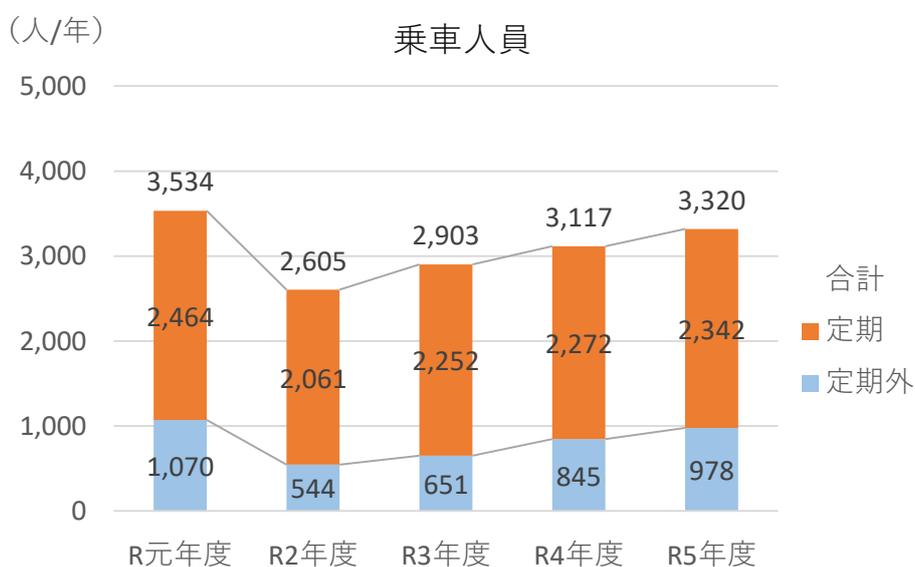


図 2-18 各駅合計の定期・定期外別乗車人員推移

出典：東日本旅客鉄道 各駅の乗車人員、令和6（2024）年

## 2.9.4 民間バス路線の利用状況

山梨交通株式会社が運行する 32 系統の路線バスが市内を運行しています。利用者数の推移について、令和 2（2020）年度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。

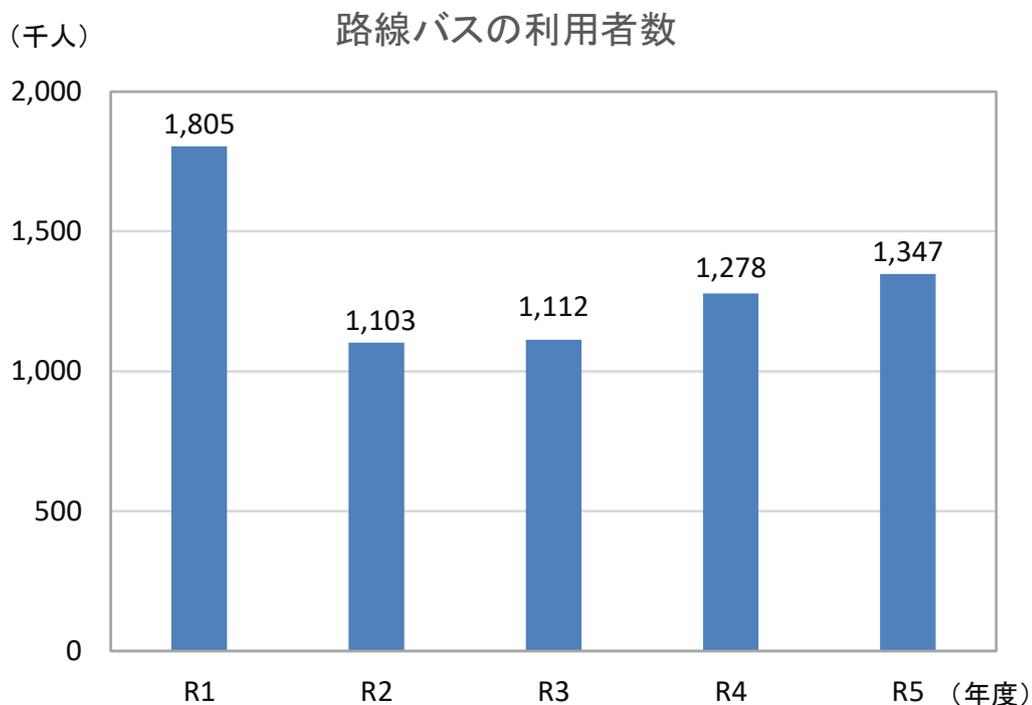


図 2-19 民間バス路線の利用者数の経年変化

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

## 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6系統8路線の甲斐市民バスを運行しています。

### 甲斐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便を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（令和元年度）の水準を下回る路線が多く、1便当たりの平均乗車人数は約1～3人程度となっています。

表 2-7 市民バス利用者数の経年変化

各路線乗客数（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	R元年度	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

#### 2.9 (1) 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、各路線で朝の需要が多く、午後の需要が少ない傾向にあること、またこの傾向が平成30(2018)年度と令和5(2023)年度で大きな変化がないことから、特に午後の運行が経営に負担をかけていることが予測されます。

表 2-8 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）
	1便	3便	5便	7便	9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
	5.7%	17.9%	17.4%	29.6%	15.0%	7.9%	6.5%	100.0%			
R5	677	2,871	1,867	3,868	1,971	838	1,330	13,422	25,699	285	6.4
	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）
	1便	3便	人数	2便	4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
	76.7%	23.3%	100.0%	70.0%	30.0%	100.0%			
R5	338	150	488	358	172	530	1,018	103	2.5
	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）
	1便	3便	2便	4便				
	09:45	13:55	11:25	15:35				
H30	428	96	244	29	797	1,554	102	1.9
	53.7%	12.0%	30.6%	3.6%	100.0%			
R5	598	149	180	14	941	1,749	101	2.2
	63.5%	15.8%	19.1%	1.5%	100.0%			

※表中、上段に各便の乗車人数、下段に系統別の乗車人員合計のうちの各便の乗車人数の割合を示す

※ラザ：ラザウォーク甲斐双葉

表 2-9 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	陸沢・清川方面						合計	運行日数	平均乗車 人数（便 あたり）
	1便	3便	人数	2便	4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
	64.4%	35.6%	100.0%	47.6%	52.4%	100.0%			
R5	741	671	1,412	254	346	600	2,012	189	2.7
	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）
	1便			
	07:25			
H30	308	308	244	1.3
	100.0%			
R5	112	112	227	0.5
	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）
	1便	3便	人数	2便	4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
	73.2%	26.8%	100.0%	78.5%	10.7%	100.0%			
R5	296	36	332	311	56	367	699	101	1.7
	89.2%	10.8%	100.0%	84.7%	15.3%	100.0%			

※表中、上段に各便の乗車人数、下段に系統別の乗車人員合計のうちの各便の乗車人数の割合を示す

※ラザ：ラザウォーク甲斐双葉

## 2.9 (2) 経営環境

甲斐市民バスの運行経費（人件費、燃料費、車両修繕費、税金、保険料等）は増加傾向にあり、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、コロナ禍以降では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表す事業収支率について、コロナ禍前の平成30年と令和5年を比較すると2.4%減少しています。また、直近の事業収支率は回復傾向にあるものの依然として厳しい状況が続いています。

表 2-10 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	R元年計	R2年計	R3年計	R4年計	R5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%

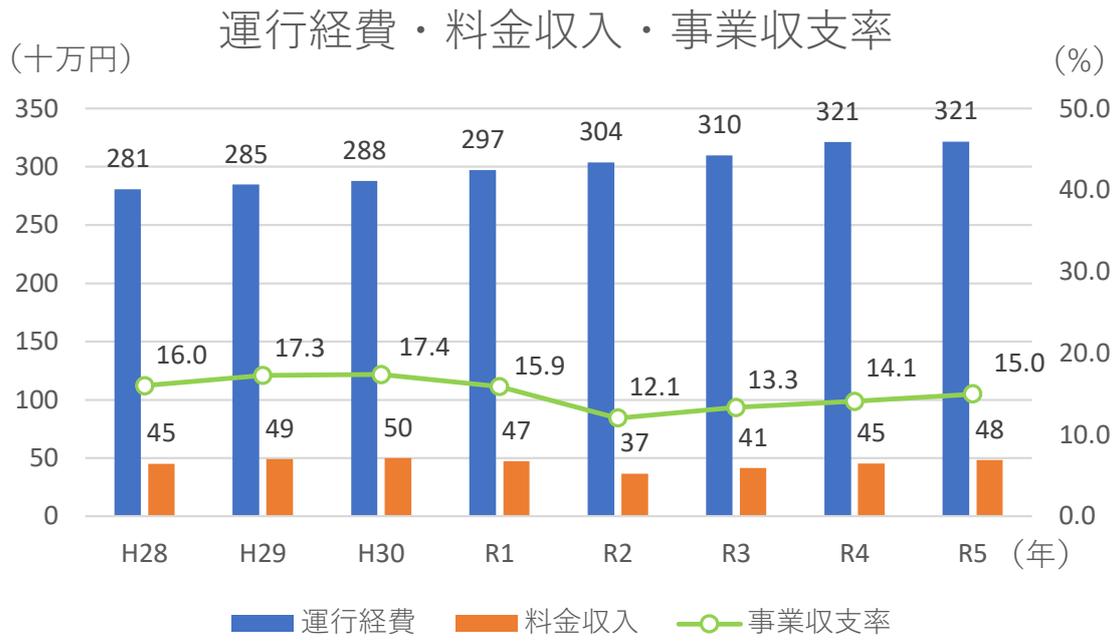


図 2-21 市民バス委託料実績 (平成28～令和5年度)

## 2.9.6 AI オンデマンド交通「かいのり」の利用状況

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実施してきましたが、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。

この課題を解決するため、AI（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用予約者に対して最適な配車を行う、AI オンデマンド交通「かいのり」の実証運行を、令和4（2022）年度から令和6（2024）年度にかけて合計で4回実施しました。

なお、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いました。



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

表 2-1 1 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

※黄色部分は有償運行

表 2-1 2 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		J R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			

※黄色部分は有償運行

表 2-1 3 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

※黄色部分は有償運行

今回のサービスを利用して良かった点

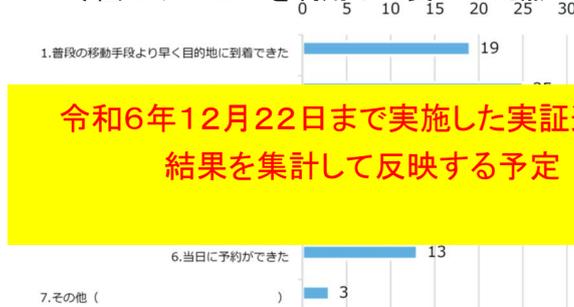


図 2-2 4 令和6年11～12月の実証運行におけるアンケート調査結果

### 2.9.7 タクシーの利用状況

市内には、4社（山梨交通、合同タクシー、玉幡第一交通、二葉タクシー）の事業所があり、令和5（2023）年の輸送人員は413人となっています。輸送人員の推移について、令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症拡大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、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、重要な役割を担っています。

甲斐市におけるタクシー事業者の  
輸送人員の推移

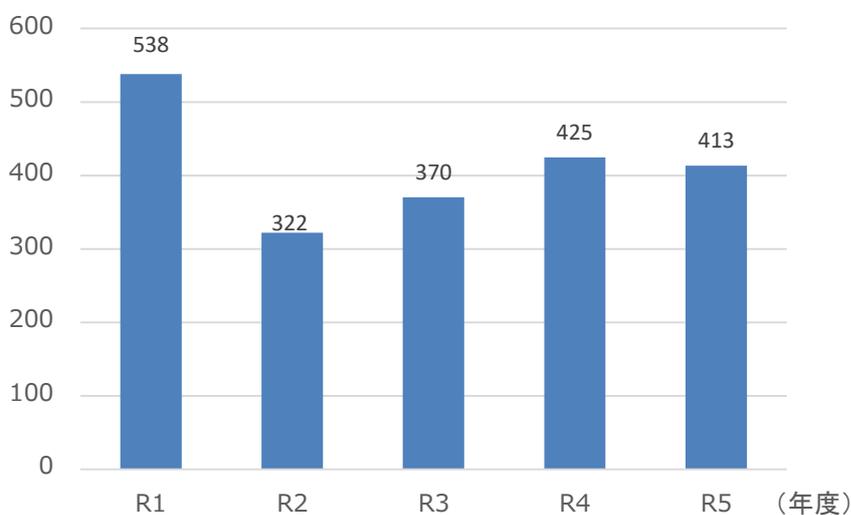


図 2-25 本市に事業所を置くタクシー事業者の輸送人員の推移

出典：山梨県タクシー協会・タクシー事業者、令和6（2024）年1月

### 3. 上位・関連計画

#### 3.1 甲斐市の上位・関連計画

##### 3.1 (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、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>			
【目指す姿】			
★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。			
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
【現状と課題】			
④持続可能な公共交通の提供			
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○年齢が上がるにつれて、「バス等の公共交通の縮小・廃止」に不安を覚える市民が多くなっています（市民アンケート）。</li> </ul>		
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。		
【施策の方向性】			
④持続可能な公共交通の提供			
<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>			

図 3-1 第3次甲斐市総合計画における政策・施策の体系

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

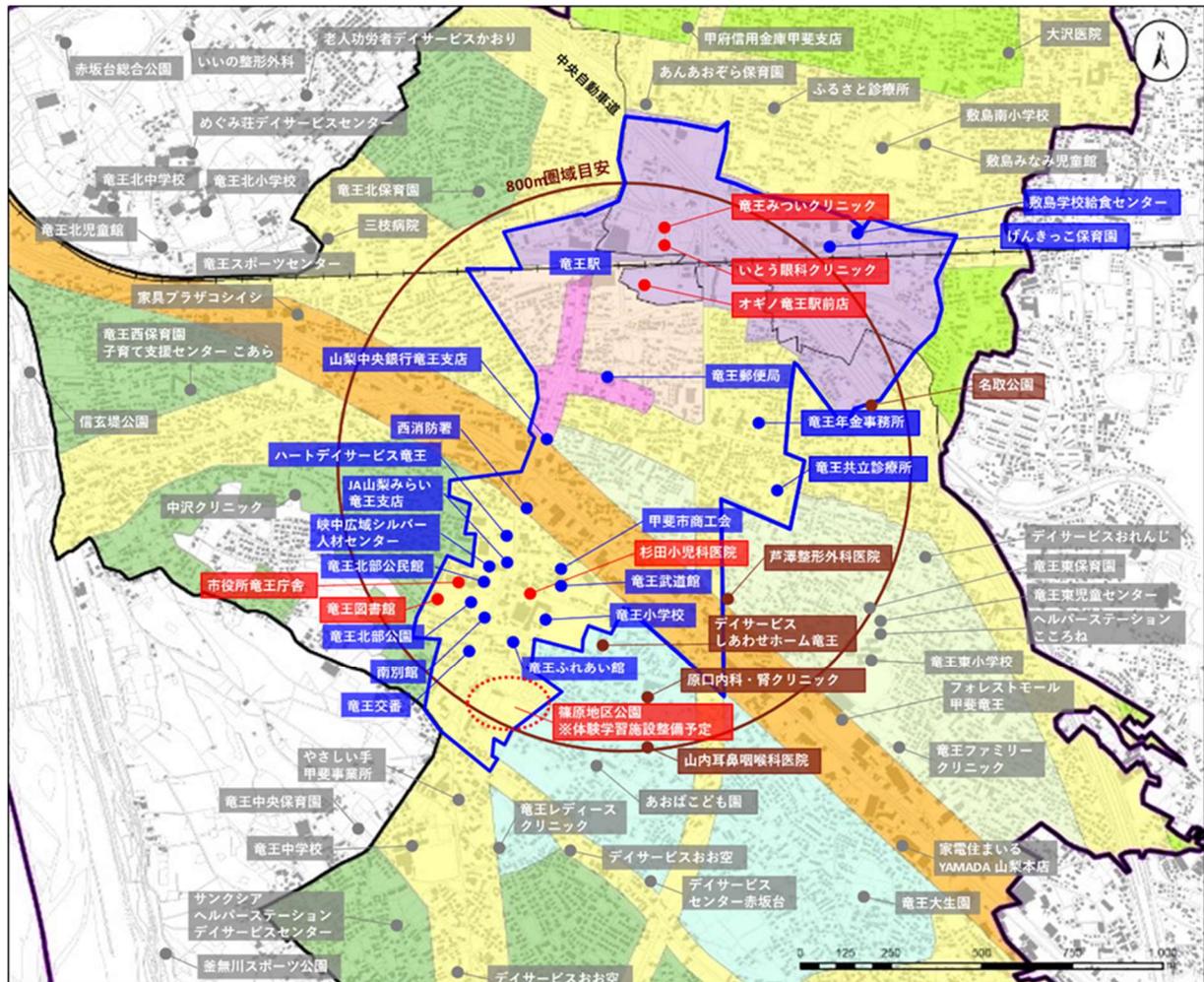
### 3.1 (2) 甲斐市都市計画マスタープラン

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>①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>②公共交通の構想</p> <p>(1) 鉄道</p> <p>環境にやさしく、誰もが利用可能な交通手段であり、隣接都市や広域的な交流・連携にとって重要な役割を担っていることから、市民の利用を促しながら、維持を図ります。</p> <p>(2) 高速バス</p> <p>乗継の負担が少なく、市民にとって身近な交通手段であり、広域的な都市との交流・連携にとって重要な役割を担っています。市民の利用を促すとともに、市民ニーズに対応した路線の維持・拡充を図ります。</p> <p>(3) 民間路線バス</p> <p>市民の生活に身近で、誰もが利用可能な交通手段であり、市内や隣接都市との交流・連携にとって重要な役割を担っています。市民の利用を促しながら、維持・連携を図るとともに、路線バス空白地における公共交通のあり方について検討します。</p> <p>(4) 市民バス</p> <p>市民の通勤、通学、買物、通院などの移動手段として、路線バスを補完し、運行していることから、利用者の推移や費用対効果などを検証しながら改善を図るとともに、鉄道や民間バス路線、リニア中央新幹線山梨県駅との接続について、さらなる利便性の向上を目指すことで、市内及び広域的な地域公共交通ネットワークの整備を図ります。</p>	

### 3.1 (3) 立地適正化計画

甲斐市立地適正化計画	
計画期間	令和6年度から令和12年度
方針	人やモノを未来に繋げるサステイ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。



- : 誘導施設に該当する施設
- : 都市機能誘導区域内の施設
- : 拠点から概ね800m圏内の施設
- : その他周辺施設
- : 都市機能誘導区域

図 3-2 立地適正化計画における各地区の整備方針

出典：甲斐市立地適正化計画、令和6（2024）年3月

## 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り組み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、合意がなされた取り組み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. 公共交通に関する調査等

### 4.1 公共交通に関する市民アンケート調査

#### 4.1 (1) 調査概要

表 4-1 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)

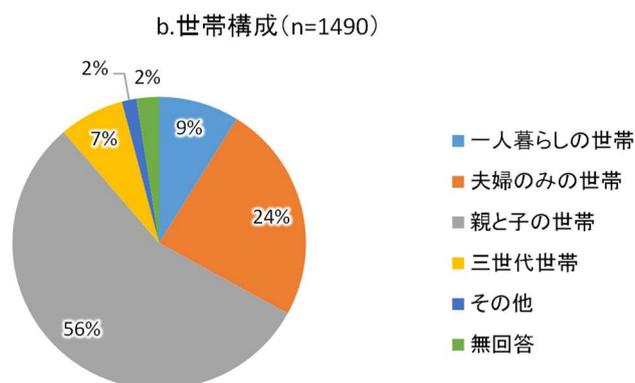
#### 4.1 (2) 調査結果

##### ◆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。

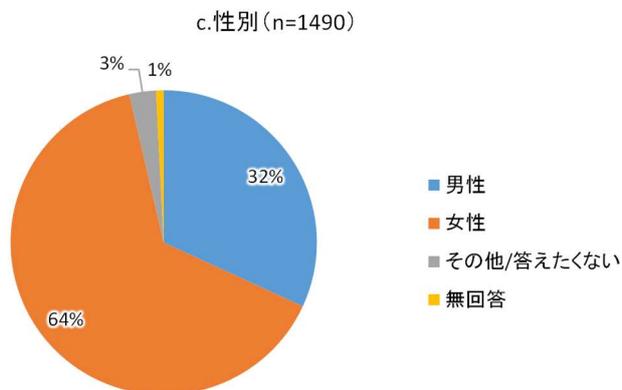
No	項目	回答数	割合
1	一人暮らしの世帯	132	8.9%
2	夫婦のみの世帯	360	24.2%
3	親と子の世帯	830	55.7%
4	三世帯世帯	107	7.2%
5	その他	24	1.6%
	無回答	37	2.5%
合計		1490	100.0%



## <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。

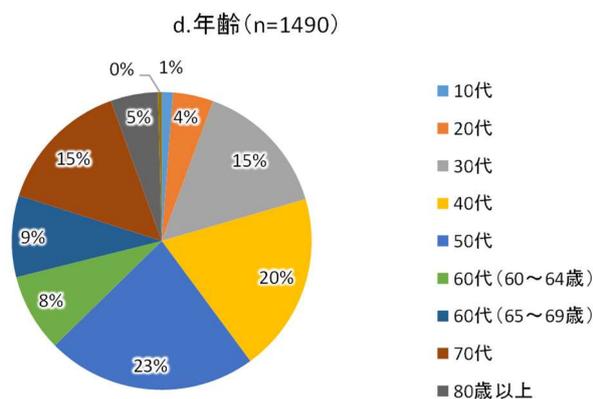
No	項目	回答数	割合
1	男性	475	31.9%
2	女性	961	64.5%
3	その他/ 答えたくない	42	2.8%
	無回答	12	0.8%
合計		1490	100.0%



## <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%
	無回答	6	0.4%
合計		1490	100.0%

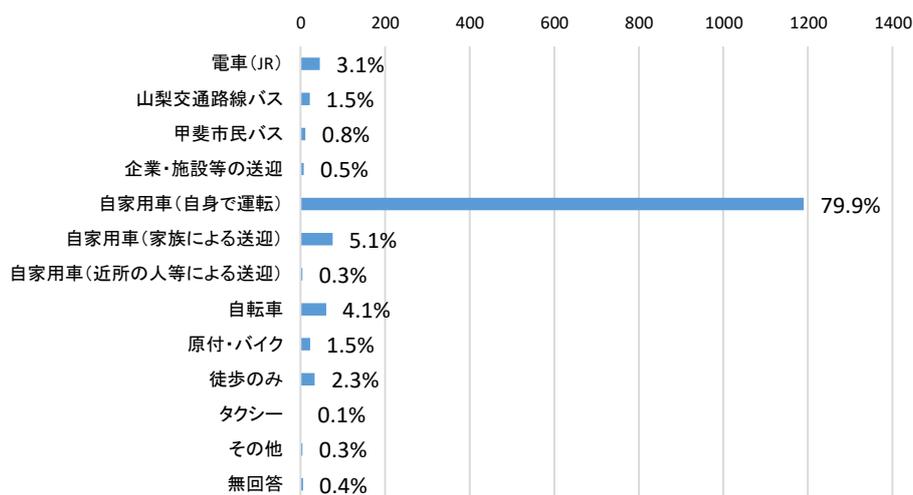


## ◆公共交通利用実態

### <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 5.1%と多くなっています。
- ・ また、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。

Q4 主な移動手段をお選びください(1つだけ○) (n=1490)

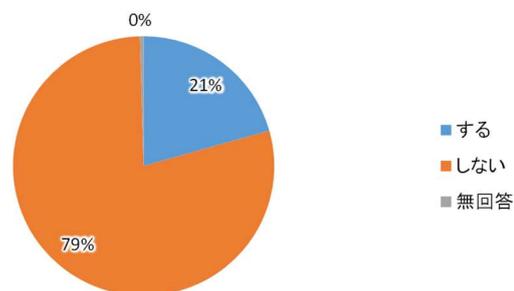


### <普段の移動における公共交通(電車、バス)の利用の有無>

- ・ 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%
	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○) (n=1490)

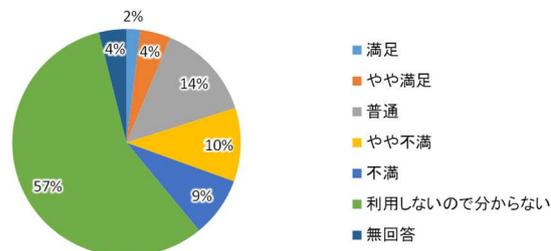


### ◆甲斐市民バスの利用満足度

- ・ 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）。

No	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%
	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)



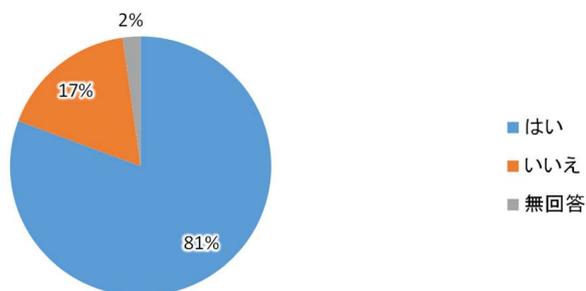
### ◆甲斐市民バスの今後の意向

#### <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%
	無回答	33	2.2%
合計		1490	100.0%

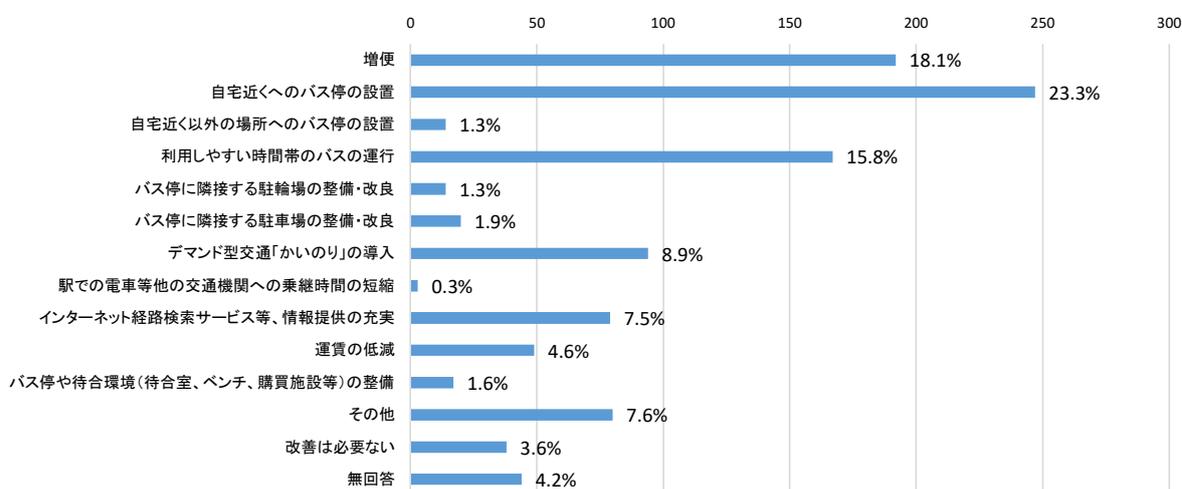
Q22 甲斐市民バスは利用者からの運賃収入だけでなく、利用しない人も含めた市民の税金により運行されていますが、それでも甲斐市民バスは必要だと思いますか(1つだけ○)(n=1490)



## <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 23.3%と最も多くなっており、次いで増便と答えた方が 18.1%、利用しやすい時間帯のバスの運行と答えた方が 15.8%となっています。

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)

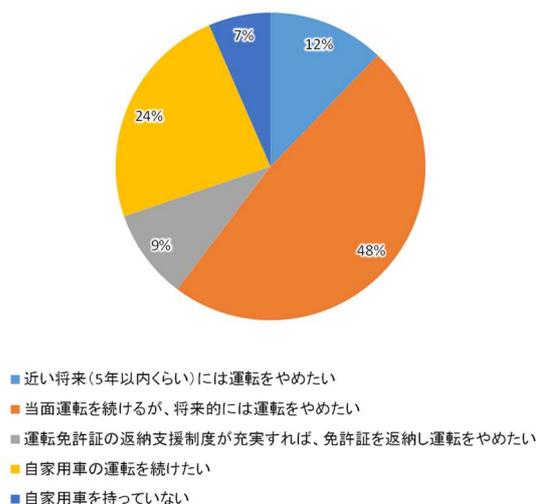


## <自家用車の運転の継続意向>

- 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は 48.1%と最も多くなっており、次いで自家用車の運転を続けたいと答えた方が 23.8%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	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=370)



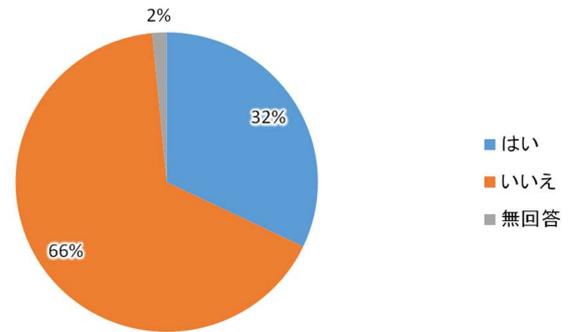
◆かいのりの認知度・利用状況・今後の意向

<『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%
	無回答	23	1.5%
合計		1490	100.0%

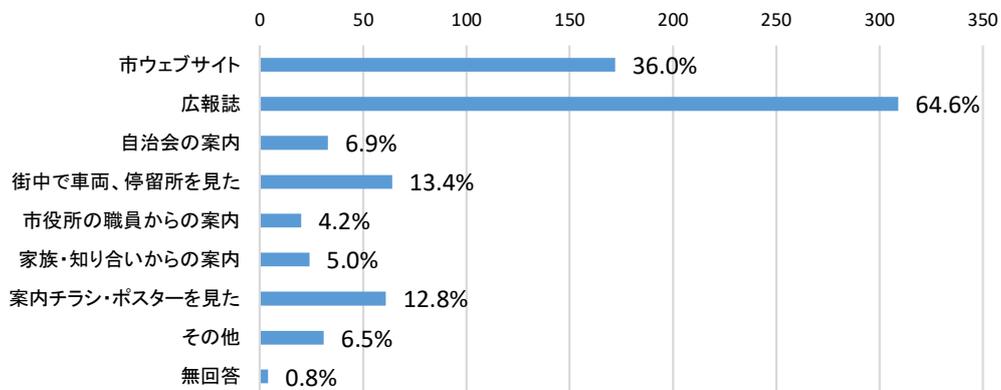
a.『かいのり』を知っていましたか(1つだけ○)(n=1490)



<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。

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)



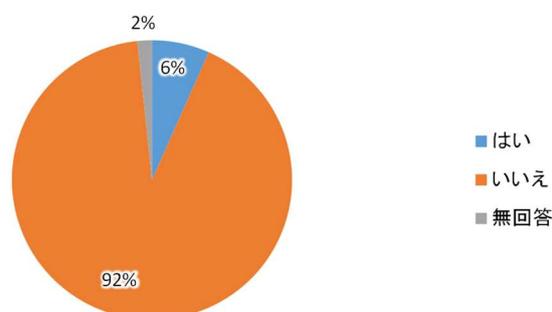
## ◆モビリティハブの認知度・利用状況・今後の意向

### <『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%
	無回答	25	1.7%
合計		1490	100.0%

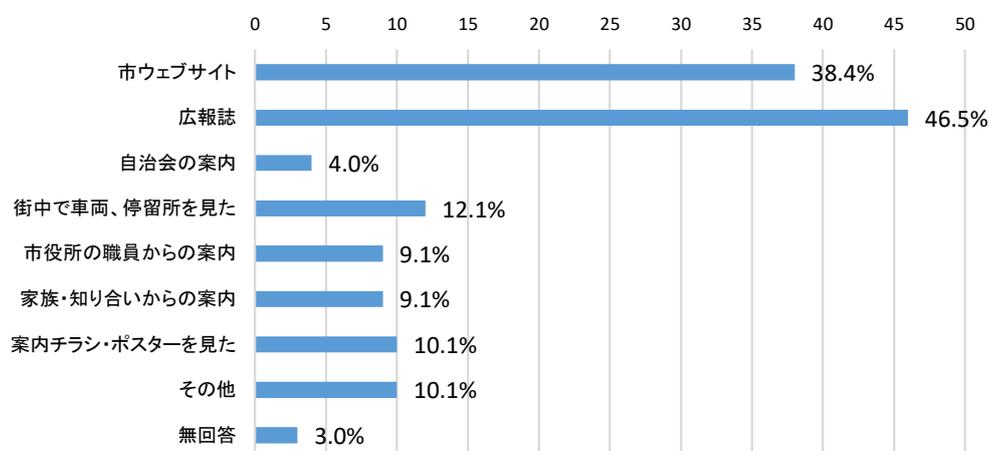
a.『モビリティ・ハブ』を知っていましたか(1つだけ○)  
(n=1490)



### <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。

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)



## 4.2 公共交通利用者アンケート

### 4.2 (1) 調査概要

表 4-2 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）

### 4.2 (2) 調査結果

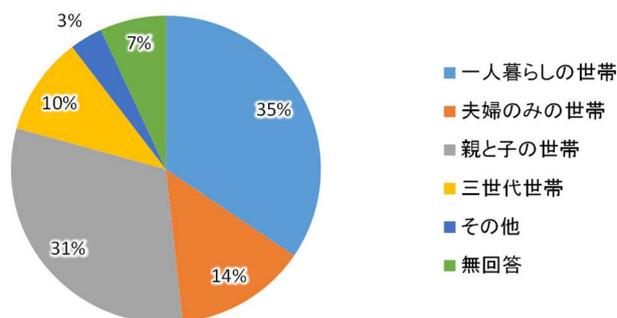
#### ◆回答者属性

##### <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%
	無回答	2	6.9%
合計		29	100.0%

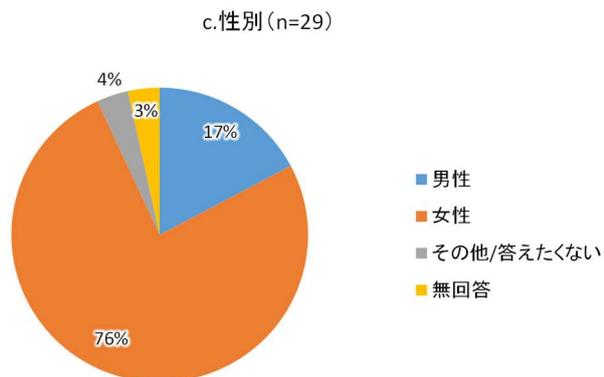
b.世帯構成(n=29)



## <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。

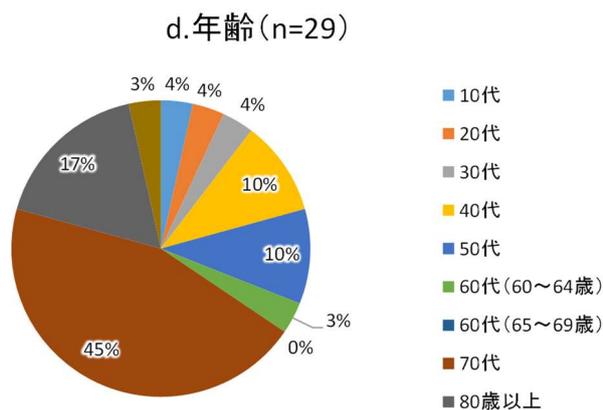
No	項目	回答数	割合
1	男性	5	17.2%
2	女性	22	75.9%
3	その他/ 答えたくない	1	3.4%
	無回答	1	3.4%
合計		29	100.0 %



## <年齢>

- ・ 70代の方が 44.8%と最も多くなっており、次いで 80歳以上の方が 17.2%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%
	無回答	1	3.4%
合計		29	100.0%

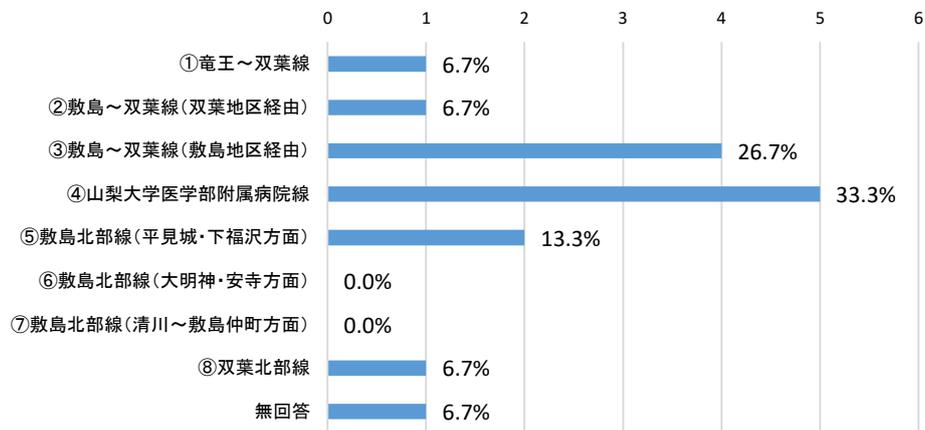


## ◆甲斐市民バスの利用実態

### <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。

Q6 甲斐市民バスの路線名 (n=15)

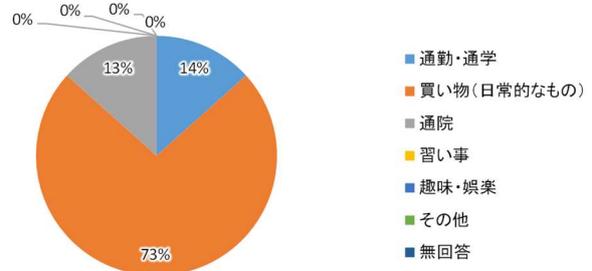


### <普段の甲斐市民バスでの移動目的>

- ・ 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%
	無回答	0	0.0%
合計		15	100.0%

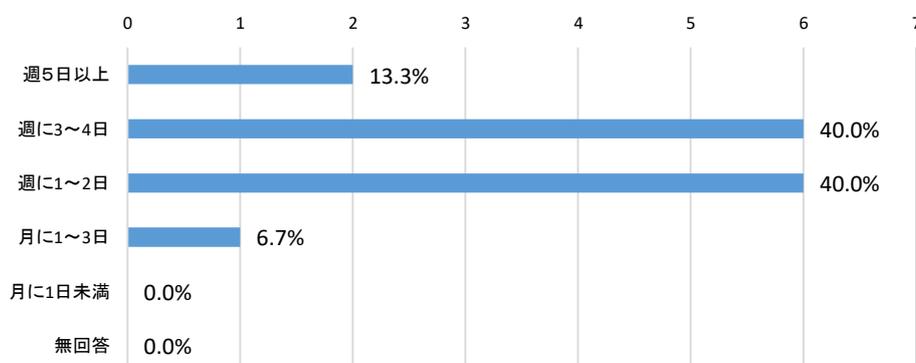
Q7.甲斐市民バスの移動目的を教えてください(1つだけ○)  
(n=15)



### <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。

Q7.甲斐市民バスの移動目的を教えてください(1つだけ○)  
(n=15)

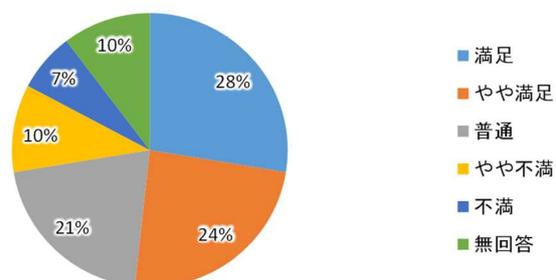


### ◆甲斐市民バスの利用満足度

- ・ 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%
	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)



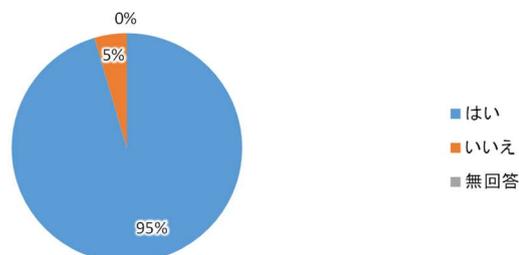
## ◆甲斐市民バスの今後の意向

### <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。

No	項目	回答数	割合
1	はい	21	95.5%
2	いいえ	1	4.5%
	無回答	0	0.0%
合計		22	100.0%

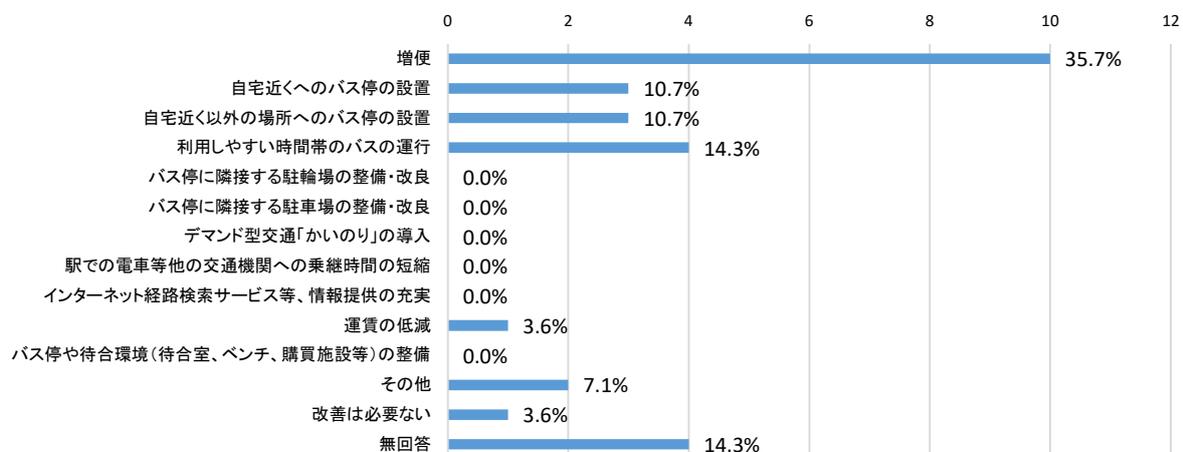
Q16 甲斐市民バスは利用者からの運賃収入だけでなく、利用しない人も含めた市民の税金により運行されていますが、それでも甲斐市民バスは必要だと思いますか(1つだけ○)(n=22)



### <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。

Q12 甲斐市民バスについて、改善が必要と思われる事項を以下の表から選び、重要度が高い順に3つまで教えてください1番目(n=28)



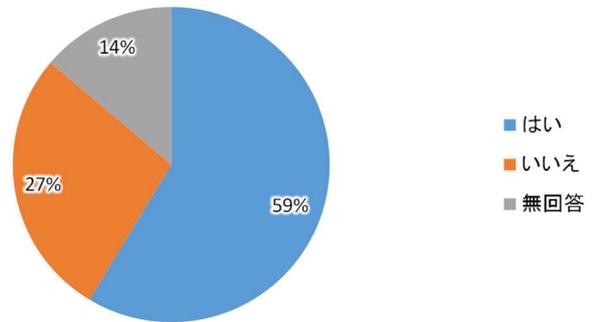
◆かいのりの認知度・利用状況・今後の意向

<『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%
	無回答	4	13.8%
合計		29	100.0%

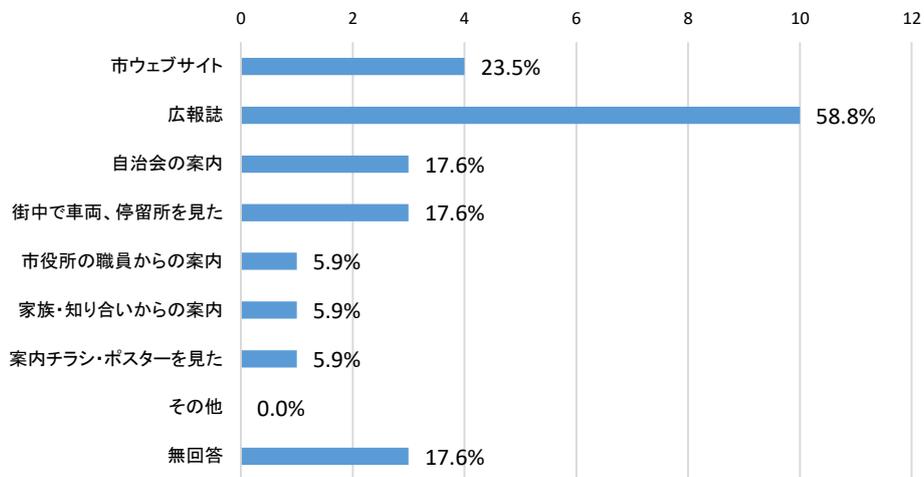
a.『かいのり』を知っていましたか(1つだけ○)(n=29)



<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。

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)



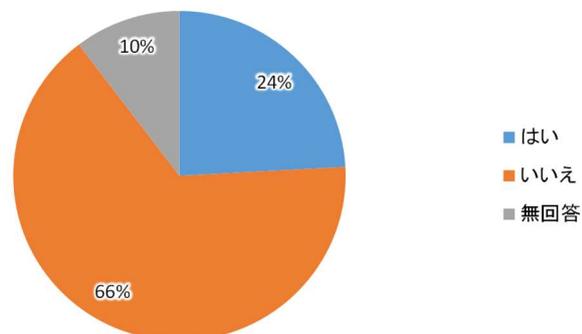
## ◆モビリティハブの認知度・利用状況・今後の意向

### <『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%
	無回答	3	10.3%
合計		29	100.0%

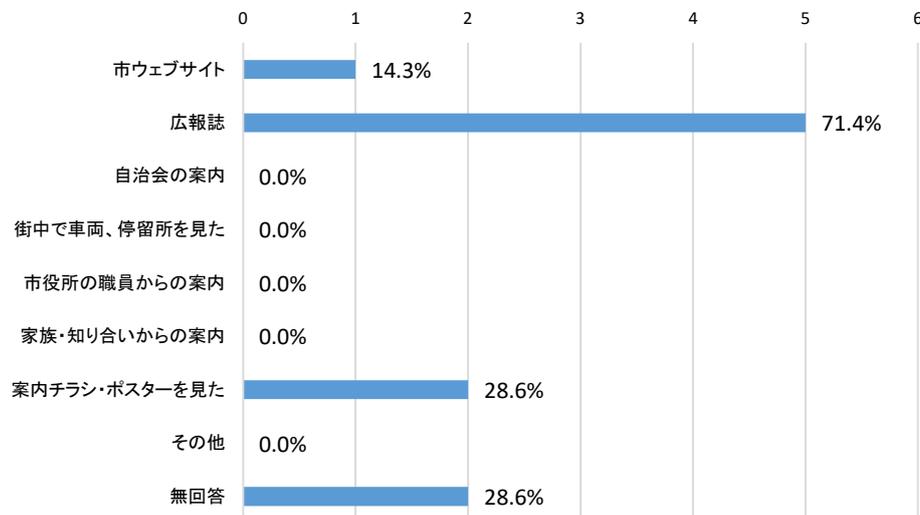
a.『モビリティ・ハブ』を知っていましたか(1つだけ○)



### <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。

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)



### 4.3 事業者ヒアリング

現在ヒアリング中

#### 4.4 地域公共交通ワークショップ

本計画を策定するため、事業者・行政・市民が一体となり、今後の公共交通維持について、直接意見を交わすワークショップを開催し、参加者から地域公共交通に関する問題点や解決策、A I オンデマンド交通「かいのり」等に関する意見をいただきました。

表5-1 ワークショップの開催概要

項目	内容
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」
参加者	12名（30～70代後半の男女） ・日常的に公共交通を利用している方、していない方 ・子育て中の方、子どもと同居していない方 等

分類	本市の公共交通に関するご意見	A I オンデマンド交通「かいのり」に関するご意見
問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車、バスの運行本数が少ない</li> <li>・一部バス路線の料金が安い 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約方法が煩雑である</li> <li>・近隣自治体との接続が不便 等</li> </ul>
解決策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を実際に利用する等、市民の公共交通利用への意識改革を行う</li> <li>・料金設定の再検討 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・手を挙げると止まる（自由乗降）など、簡単な予約システムだと良い</li> <li>・市内外をつなぐネットワーク構築 等</li> </ul>



## 5. 地域公共交通における課題と課題解決の方向性

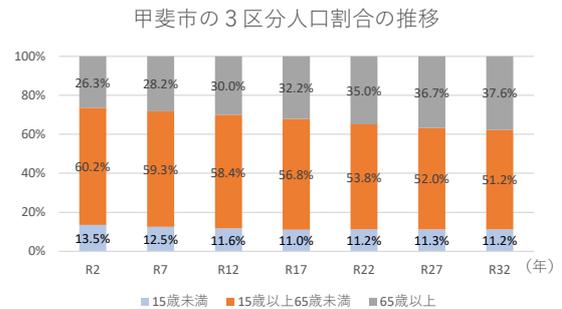
### 5.1 地域公共交通の課題

#### 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、高齢化率が上昇する見込みであり、令和17（2035）年には32.2%まで増加する見込みです。また、本県における65歳以上の運転免許保有者数は増加傾向にありますが、アンケート調査結果では65歳以上の高齢者における将来的な運転免許返納意向は69%と高いことから、運転免許返納後も安心して移動できる交通手段を確保するなど、今後増加することが見込まれる公共交通需要への対応が求められます。

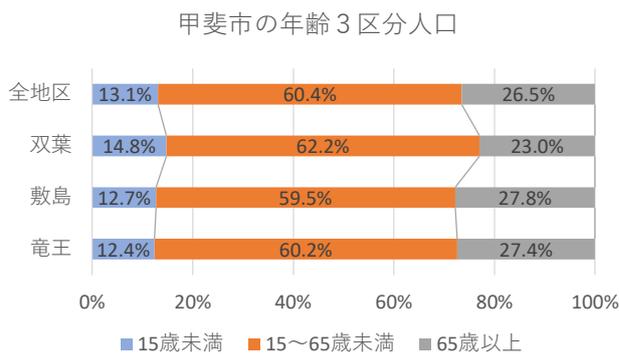


<人口推移 (P8 掲載) >

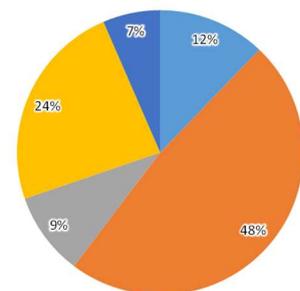


<3区分人口の推移 (P9 掲載) >

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



<地域別の3区分人口の割合 (P10 掲載) >



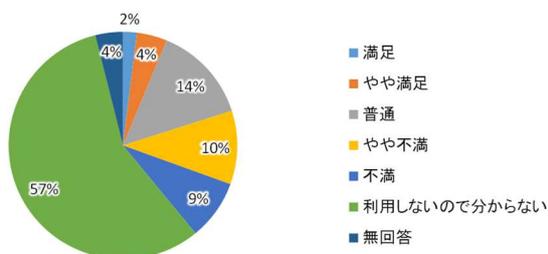
<65歳以上の方の今後の運転の継続意向 (P42 掲載) >

## ② 市民ニーズに応じた公共交通サービスの提供

甲斐市民バスの満足度に対するアンケート調査では、満足・やや満足と回答した人の割合は6%と低く、甲斐市民バスを利用しないので分からないと回答した人が57%であったことから、市民ニーズに応じた交通サービスが提供できているとは言いがたい状況です。また、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、市民ニーズに応じた公共交通サービスが求められています。

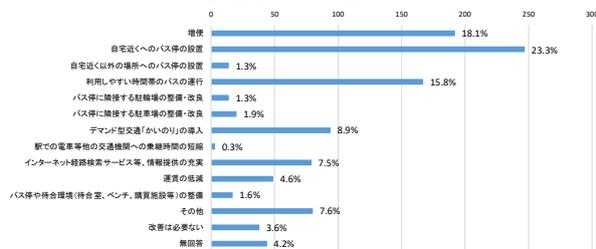
その一方で、令和4年度から継続して実証運行を行うAIオンデマンド交通「かいのり」については、自宅前や目的地の前で乗り降りができた等の利便性の向上につながる点を評価いただいておりますが、交通事業者や行政の営業努力だけでは市民ニーズに応じた公共交通サービスの提供が難しいため、市民ニーズを踏まえながら持続可能性を意識した公共交通サービスの提供と市民・事業者・行政が一体となり利用促進に取り組む必要があります。

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 (P41 掲載) >

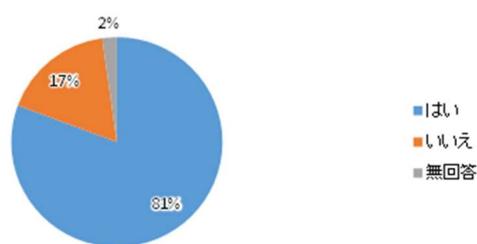
Q17 甲斐市民バスについて改善が必要と思われる事項を重要度が高い順に3つまでお答えください(各項目1つだけ○) 1番目(n=1058)



<甲斐市民バスで改善が必要と思われる項目

(P42 掲載) >

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 (P41 掲載) >



<今回のサービスを利用して良かった点

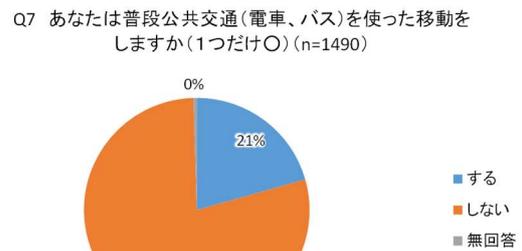
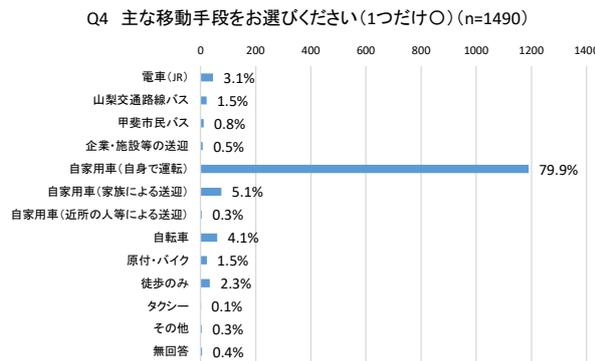
(P32 掲載) >

### ③ 自家用車への依存

アンケート調査に回答した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。

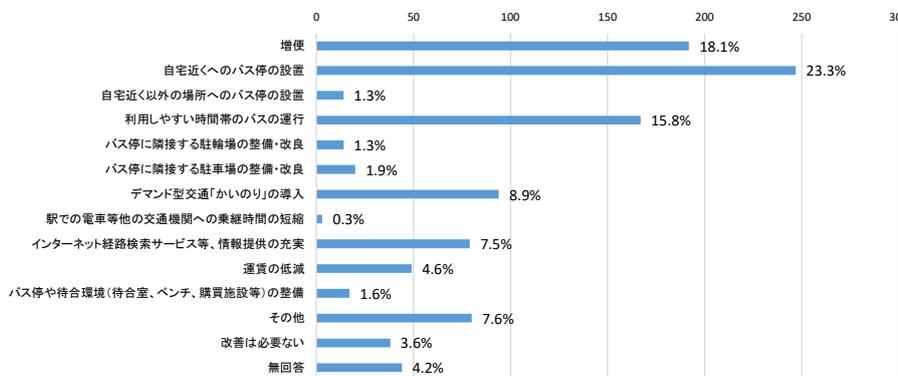
一方で、65歳以上の高齢者の運転免許返納意向が高いことから、自家用車から公共交通への転換を促し、将来にわたり公共交通を維持していくことが必要です。



<直近1か月における市民の主な移動手段 (P40 掲載) >

<普段の移動における公共交通の利用 (P40 掲載) >

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)



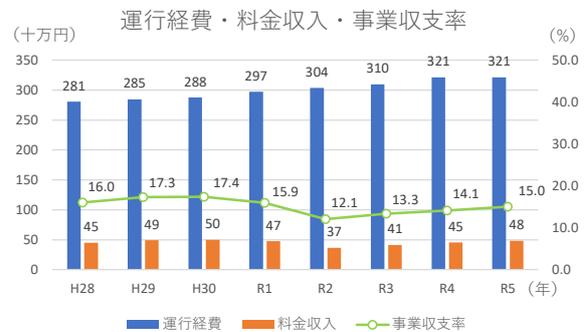
<甲斐市民バスで改善が必要と思われる項目 (P42 掲載) >

#### 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回復傾向にあり、料金収入も増収傾向にあります。が、運転手不足や燃料費高騰等社会情勢の変化を受け、公共交通の運営に要する経費は増加することが見込まれるため、甲斐市民バスを維持するための収入の確保が必要となります。



< 甲斐市民バスの利用者数 (P26 掲載) >



< 甲斐市民バスの運賃収入・運行経費の推移 (P30 掲載) >

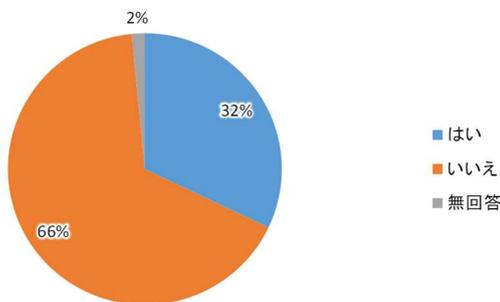
#### ⑤ 公共交通の周知、情報発信

アンケート調査では、A I オンデマンド交通「かいのり」の認知度は3割、乗継拠点の「モビリティハブ」の認知度は1割であり、事業の周知が十分ではありませんでした。

また、甲斐市民バスの改善事項として「インターネット経路検索サービス等の情報発信の充実」を望む声があり、広報誌やウェブサイト、LINE等で情報発信を行っているものの、依然として周知が足りていない状況です。

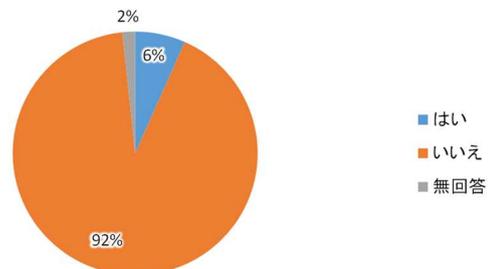
公共交通の利用促進には継続的で効果的な情報発信が不可欠なことから、行政のみならず市民や事業者と協力を図りながら、時代に即した情報発信に取り組む必要があります。

a.『かいのり』を知っていましたか(1つだけ〇)(n=1490)

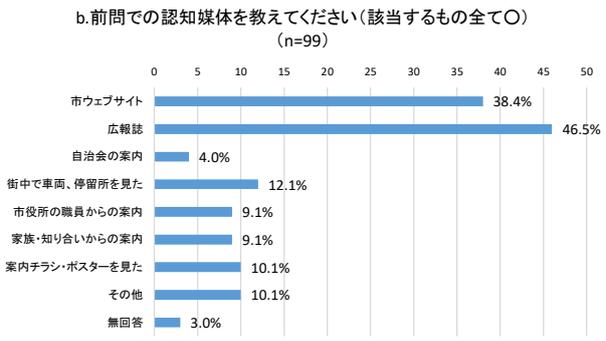
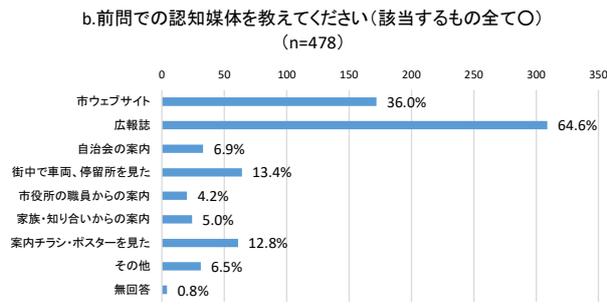


< 「かいのり」の認知度 (P43 掲載) >

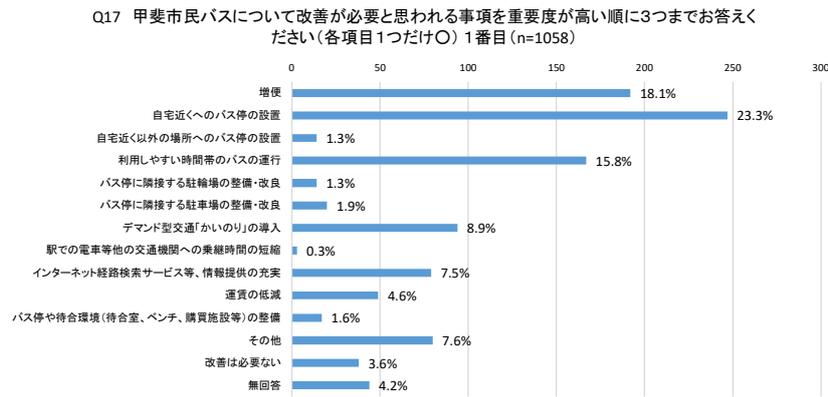
a.『モビリティ・ハブ』を知っていましたか(1つだけ〇)(n=1490)



< モビリティハブの認知度 (P44 掲載) >



< 「かいのり」の認知媒体 (P43 掲載) > < モビリティハブの認知媒体 (P44 掲載) >



< 甲斐市民バスの改善が必要と思われる項目 (P42 掲載) >

## 5.2 課題解決の方向性

本市の現状や、市民及び公共交通利用者アンケート調査の結果から得られた課題と、課題解決の方向性は次のとおりです。

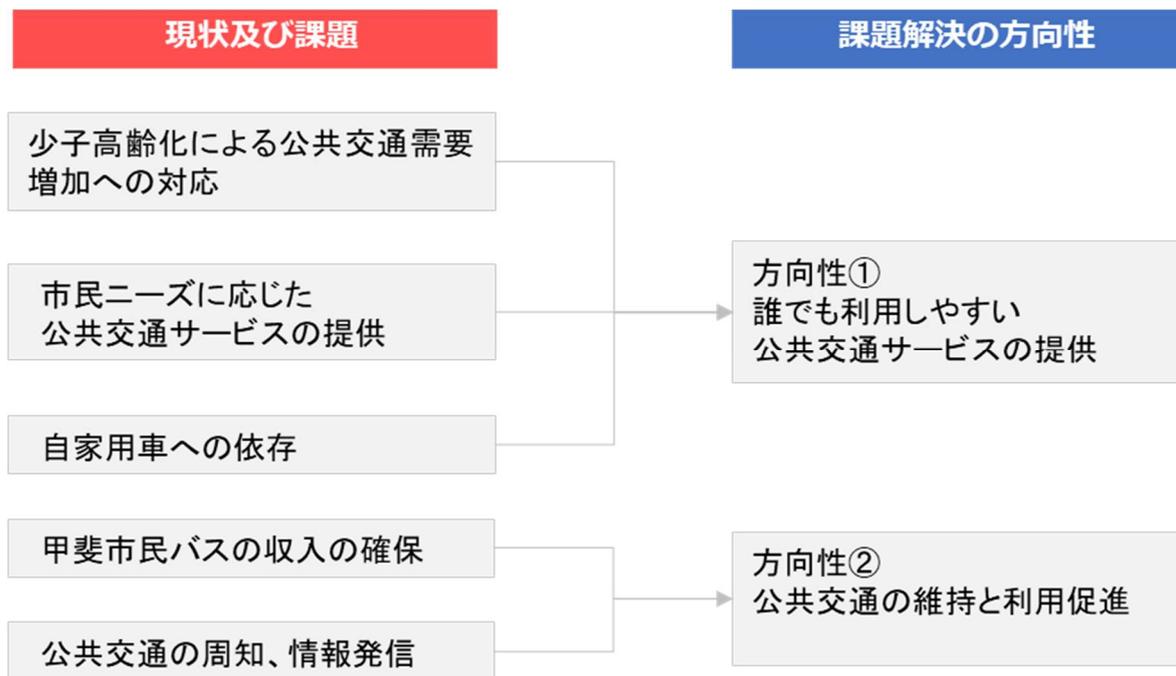


図 5-1 現状と課題のまとめと解決の方向性

## 6. 基本方針と目標

### 6.1 基本方針

本市の最上位計画である「第3次甲斐市総合計画」では、市の将来像を「緑と活力あふれる生活快適都市」と定めています。また、まちづくりの具体性を示す「甲斐都市計画マスタープラン」では、「誰もが住み良さと安らぎを感じるまちづくり」を都市づくりの目標の一つとして定めています。

これらの上位計画における将来像の実現と目標の達成に向けて、本市公共交通の目指す姿を基本方針として定めます。

### 基本方針 1

---

#### 市民が利用しやすい公共交通体系の構築

##### 課題解決の方向性 誰でも利用しやすい公共交通サービスの提供

本市では、電車、バス、タクシーを含めると概ね市内全域で公共交通が整備されていますが、市民アンケート調査において、甲斐市民バスの満足度は低く、運行本数の不足やルートの充実、A I オンデマンド交通等の新たな公共交通事業の認知度の課題が明確となっています。公共交通を誰もが安心して快適に利用してもらうため、利便性と効率性の高い公共交通サービスの提供に努めます。

### 基本方針 2

---

#### 事業者、行政、市民の共創による持続可能な公共交通の構築

##### 課題解決の方向性 公共交通の維持と利用促進

今後は少子高齢化が進み、公共交通のニーズが高まることが見込まれます。一方、運転手不足や燃料費の高騰等による公共交通の維持に係る経費の増加に対応するため、事業者、行政、市民が連携・協力し、公共交通の維持と充実を図るとともに利用促進に取り組みます。

## 6.2 公共交通の役割と位置づけ

本市では、平成25年4月から甲斐市民バスの本格運行を行い、鉄道、路線バス、甲斐市民バス、タクシーなど複数の公共交通が連携することにより市内の移動環境の充実に努めてきました。

また、AIオンデマンド交通「かいのり」や自動運転など、新たなモビリティ導入の検討も同時に行い、より効果的で効率的な交通体系の構築に努めてきました。

これからの地域公共交通は、移動範囲や輸送量など各々の特性に応じた役割を果たし、公共交通機関が連携して地域公共交通ネットワークを形成・維持する必要があります。

本市は、基本方針に基づいた誰でも利用しやすい持続可能な公共交通を共創するため、地域公共交通の役割と位置づけ、目指すべき地域公共交通ネットワークのイメージ（＝将来像）を以下のように定めます。

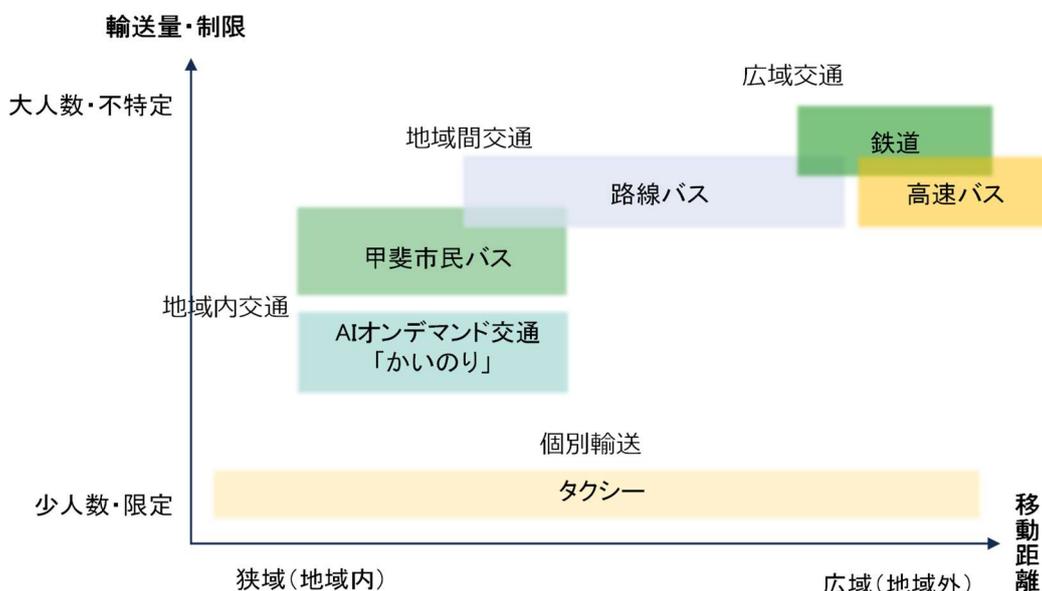


図 6-1 各公共交通が担う役割と位置付け

表 6-1 各公共交通の基本的な考え方

類型	基本的な機能	求められる役割	主な公共交通 (現在)	主な公共交通 (再編後)
広域交通	市内と市外を結ぶ広域的な交通サービス	周辺都市等への移動手段を確保し、本市の広域的な交流を支える幹線軸であり、公共交通の骨格を担う	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道</li> <li>・高速バス</li> <li>・路線バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道</li> <li>・高速バス</li> <li>・路線バス</li> </ul>
地域間交通	地域と市街地を結ぶ交通サービス	幹線交通に接続する支線軸として、地域間や拠点間を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス</li> <li>・甲斐市民バス</li> <li>・タクシー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス</li> <li>・甲斐市民バス</li> <li>・新たなモビリティ</li> <li>・タクシー</li> </ul>
地域内交通	地域内の移動を担う交通サービス	居住地が点在し、人口密度が低い地域を最寄りの地域の拠点や市街地へと繋げる、地域の生活を支える交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・甲斐市民バス</li> <li>・タクシー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・甲斐市民バス</li> <li>・新たなモビリティ</li> <li>・タクシー</li> </ul>

表 6-2 交通拠点の基本的な考え方

類型	基本的な機能、求められる役割	位置づけが 想定される施設
モビリティハブ (親ハブ)	広域交通、地域間交通、地域内交通が乗入れ、公共交通の乗り継ぎが期待される施設	竜王駅、山梨交通敷島営業所、ラザウオーク甲斐双葉
モビリティハブ (子ハブ)	地域間交通、地域内交通の拠点から近い距離への移動を担うことが期待される施設	路線バスや甲斐市民バスの停留所

表 6-3 市内公共交通の役割・必要性

路線名	事業概要	役割・必要性	補助
路線バス 甲府駅～御勅使	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 伊勢町～双葉ニュータウン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 甲府駅～双葉ニュータウン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 敷島団地～伊勢町～小瀬スポーツ公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 敷島団地～昭和バイパス～医大病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、昭和町、中央市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、昭和町、中央市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 敷島営業所～グリーンライン～昇仙峡滝上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	

路線名	事業概要	役割・必要性	補助
路線バス 敷島営業所～ 竜王駅～昇仙峡口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 敷島営業所～ 御所循環～ 敷島営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、笛吹市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、笛吹市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 敷島営業所～ 山梨英和大学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、笛吹市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 敷島営業所～ 山梨英和大学～ 石和温泉駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、笛吹市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、笛吹市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 甲府駅～上今諏訪	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	

路線名	事業概要	役割・必要性	補助
路線バス 甲府駅～十五所～ 小笠原車庫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 県立中央病院～ 西野～ 小笠原下仲町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 甲府駅～十五所～ 鰍沢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 県立中央病院～ 西野～鰍沢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 甲府駅～長塚～ 双葉ニュータウン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 敷島営業所～ 一高～甲府駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 甲府駅～十五所～ 小笠原下仲町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 敷島営業所～ 長塚～甲府駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、笛吹市を結ぶ路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、笛吹市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	

路線名	事業概要	役割・必要性	補助
路線バス 鰍沢～西野～ 県立中央病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 鰍沢～十五所～ 甲府駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 小笠原車庫～ 十五所～甲府駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス 小笠原下仲町～ 西野～ 県立中央病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 鰍沢～十五所アル プス通り～一高前	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	
路線バス フォレストモール 富士川～十五所～ 甲府駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、南アルプス市、富士川町の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> </ul>	

路線名	事業概要	役割・必要性	補助
路線バス 韮崎駅～ 敷島営業所～ 甲府駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、韮崎市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、韮崎市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
路線バス 韮崎駅～大草～ 甲府駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、韮崎市、南アルプス市を結ぶ路線</li> <li>・山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市と甲府市、韮崎市、南アルプス市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。</li> <li>・一方、交通事業者や自治体の経営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。</li> </ul>	※1
甲斐市民バス (山梨大学医学部 附属病院線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・甲斐市が実施主体となり、山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内での生活（通勤、通学、買物への移動）の際の移動手段となっている。</li> </ul>	
甲斐市民バス (双葉北部線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・甲斐市が実施主体となり、山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内での生活（通勤、通学、買物、塩崎駅周辺への移動）の際の移動手段となっている。</li> </ul>	
甲斐市民バス (敷島双葉線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・甲斐市が実施主体となり、山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内での生活（通勤、通学、買物、塩崎駅及び竜王駅周辺への移動）の際の移動手段となっている。</li> </ul>	
甲斐市民バス (竜王双葉線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・甲斐市が実施主体となり、山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内での生活（通勤、通学、買物、塩崎駅及び竜王駅周辺への移動）の際の移動手段となっている。</li> </ul>	
甲斐市民バス (敷島北部線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・甲斐市が実施主体となり、山梨交通（株）が運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内での生活（通勤、通学、買物、竜王駅周辺への移動）の際の移動手段となっている。</li> </ul>	

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費補助金」を活用

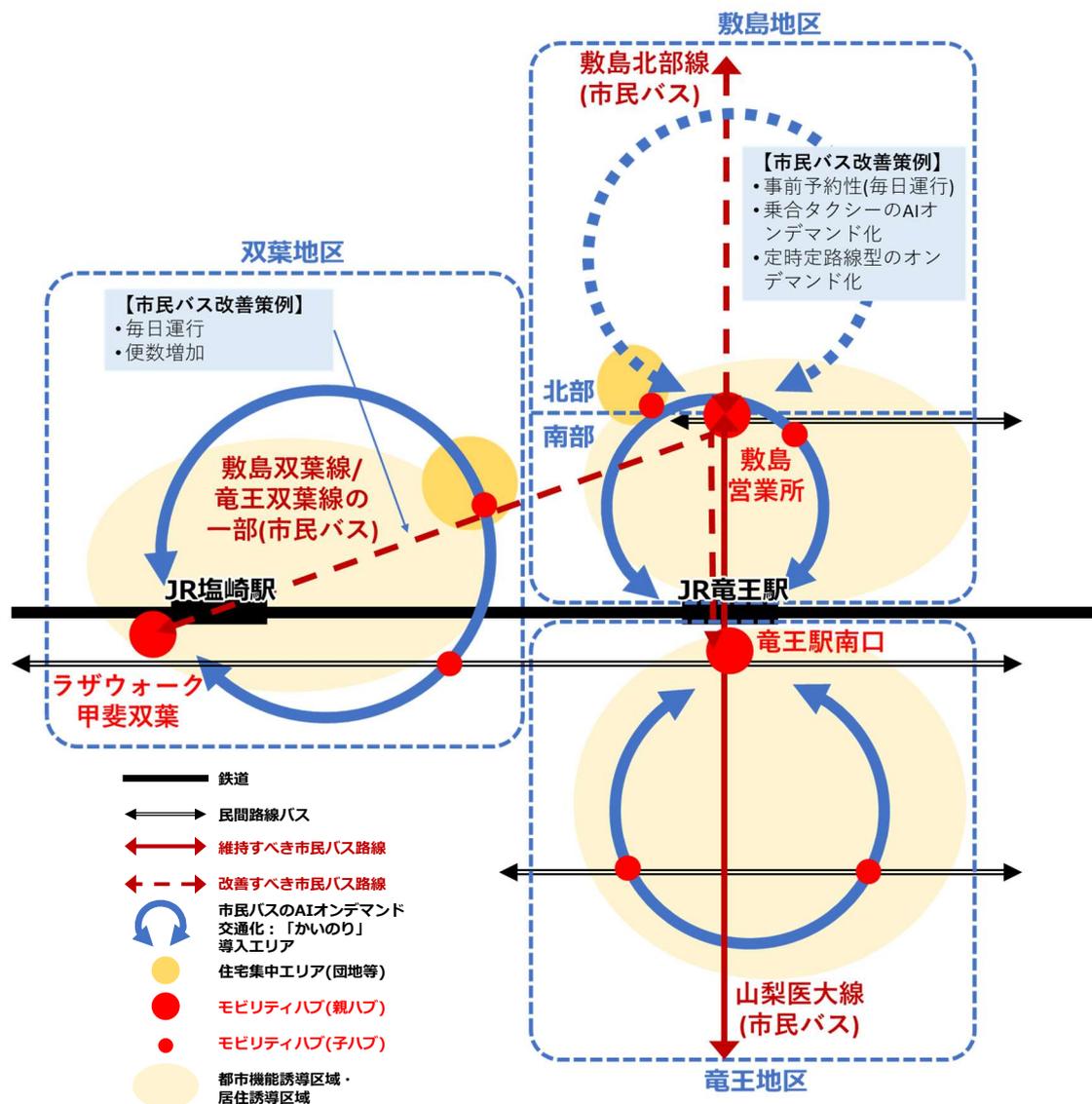


### 6.3 地域公共交通の将来像

市内と市外を結ぶ「広域交通」として鉄道と路線バスを維持します。

甲斐市民バスについては、広域交通に接続する地域の主要交通として維持しつつ、竜王地区・敷島地区・双葉地区、拠点間を繋ぐ「地域間交通」と、居住地が点在し人口密度が低い地域と地域間交通を結ぶ「地域内交通」に役割を整理し、自動運転やAIオンデマンド交通等の新たな技術や手法を用いて再編を図ります。

また、モビリティハブで広域交通、地域間交通、地域内交通を乗継拠点として結び、各交通の役割が整理された効果的、効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指します。



※親ハブ：鉄道駅等の大規模な交通拠点や大型商業施設等に設置し、滞在空間を充実させることで、複数の交通モードの乗り継ぎや滞在ができる機能を有するモビリティハブ  
 ※子ハブ：バスとAIオンデマンド交通が重なる拠点を、小規模な交通拠点として機能するモビリティハブとして位置付け

図 6-3 地域公共交通の将来像

## 6.4 目標

ここまで整理した課題及び解決策の方向性、基本方針を踏まえ、本市の地域公共交通計画における目標は以下の通りとします。

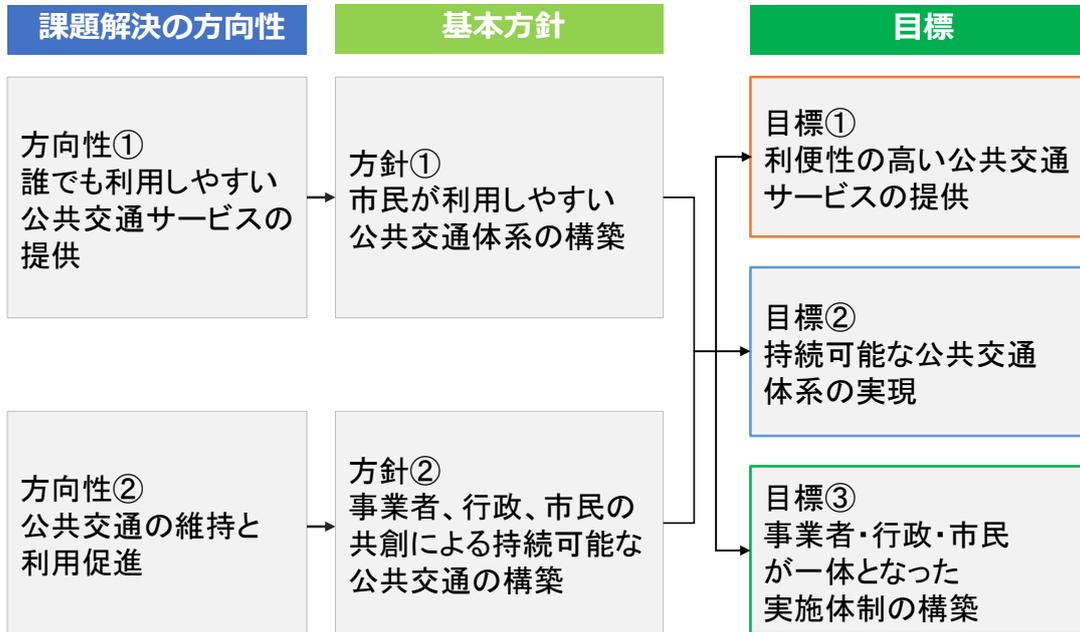


図 6-4 課題解決の方向性をふまえた計画の基本方針と目標

## 7. 目標達成に向けた事業

### 7.1 事業体系

目標達成に向けて、以下の事業に取り組みます。

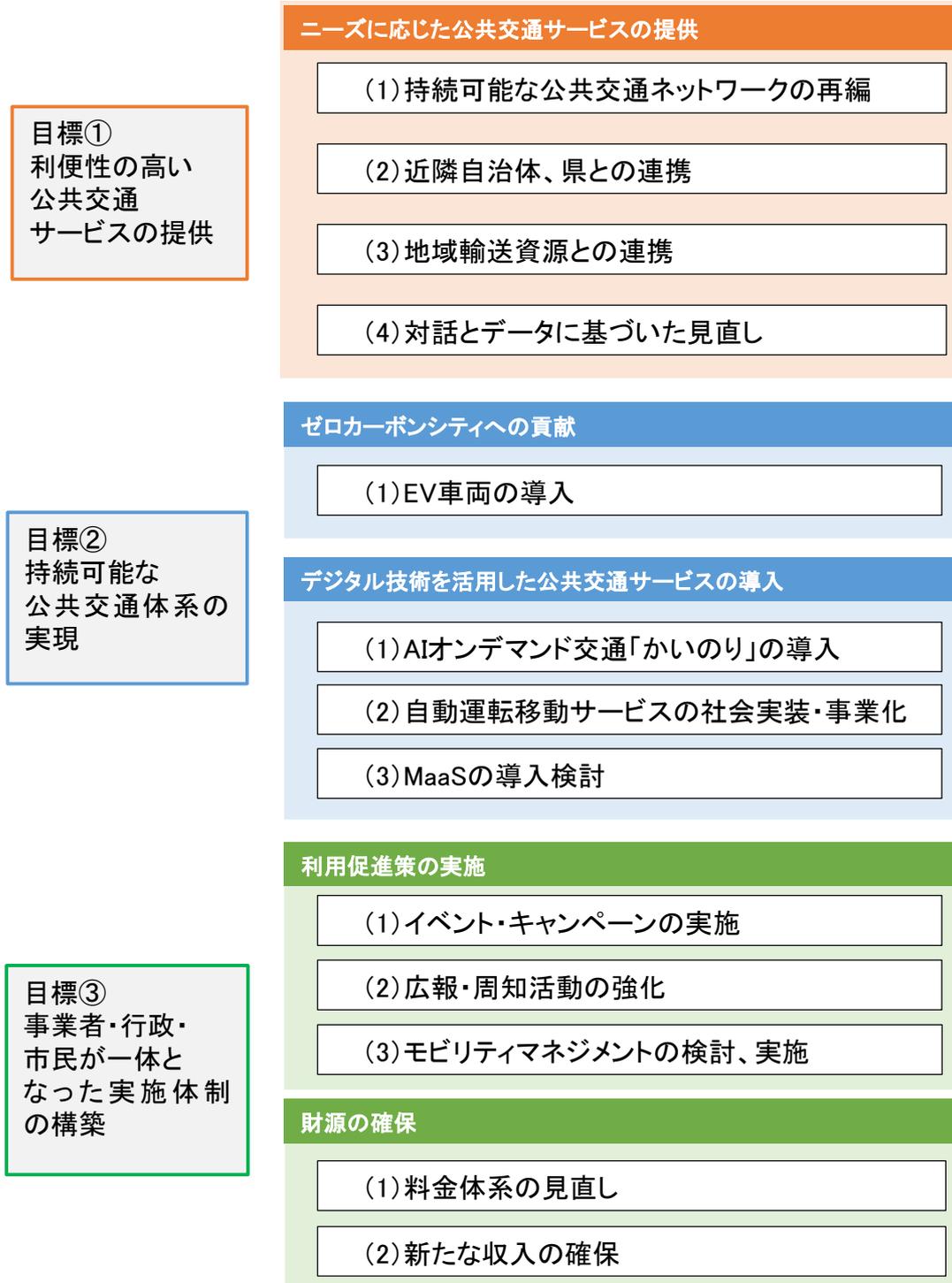


図 7-1 目標と事業の体系

## 7.2 事業スケジュール

令和7（2025）年度から令和11（2029）年度にかけて、各事業を検討・実施します。

## 7.3 具体的な事業内容

### ニーズに応じた公共交通サービスの提供

(1) 持続可能な公共交通ネットワークの再編					
実施主体	市民、交通事業者、市、県、国				
実施内容	<p>市民の移動実態の変化や時間帯別の需要といった利用状況等、ニーズに応じた公共交通ネットワークの再編に取り組みます。その際、立地適正化計画に位置付けた都市機能誘導区域や居住誘導区域への機能の誘導を図りながら、地域公共交通の利用者の維持・確保に努めます。特に、甲斐市民バスについては、運行本数、ルート、ダイヤの見直しを検討しますが、敷島北部線や双葉北部線など乗車人数の少ない路線を対象に廃止も視野に入れ、AI オンデマンド交通や自動運転化など、新たな交通モードへの切り替えも含め検討します。なお、再編の際は、地域に点在する観光資源までの二次交通の整備も視野に入れて検討します。</p> <p>見直しにあたり、鉄道、路線バス、甲斐市民バス、タクシーなど公共交通の乗継利便性を向上させるため、令和5年度から実施している「モビリティハブ」の整備を含め、総合的な検討を行います。</p>				
実施時期	都市機能配置の変化や鉄道、路線バスのダイヤ改正等の社会状況に変化があった場合は状況に応じて検討を行います。				
実施スケジュール					
事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
運行本数、ルート、ダイヤの見直し	検討				
乗継利便性の向上	検討・実施				
甲斐市民バスの再編	竜王～双葉線	検討・準備	AI オンデマンド交通など新たなモビリティによる運行検討		
	敷島～双葉線（双葉地区経由）	検討・準備	自動運転化など新たなモビリティによる運行検討		
	敷島～双葉線（敷島地区経由）	検討・準備	自動運転化など新たなモビリティによる運行検討		
	山梨大学医学部附属病院線	自動運転など新たなモビリティによる運行検討			
	敷島北部線（平見城・下福沢方面）	検討・準備	AI オンデマンド交通など新たなモビリティによる運行検討		
	敷島北部線（大明神・安寺方面）	検討・準備	AI オンデマンド交通など新たなモビリティによる運行検討		
	敷島北部線（清川～敷島仲町方面）	検討・準備	AI オンデマンド交通など新たなモビリティによる運行検討		
	双葉北部線（双葉北部方面）	検討・準備	AI オンデマンド交通など新たなモビリティによる運行検討		

(2) 近隣自治体、県との連携					
実施主体	交通事業者、市、近隣自治体、県				
実施内容	行政界にとらわれない利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けて、県及び近隣自治体との連携を図ります。また、本市及びその周辺地域では、新山梨環状道路（北部区間）やリニア中央新幹線などの整備構想がありますが、特にリニア中央新幹線については、開業効果を本市にも最大限に波及させるよう、リニア山梨県駅への甲斐市民バスの乗り入れが可能となるような交通広場の計画や余裕を持ったスペースを確保するために県や関係市町と協議し、広域的な交通ネットワークの構築に向けた働きかけを行います。				
実施スケジュール					
事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
近隣自治体、県との連携	検討・実施				

(3) 地域輸送資源との連携（民間送迎サービスの活用や自家用有償旅客運送の導入）					
実施主体	事業者、市				
実施内容	甲斐市に事業所を置く、あるいはJR竜王駅や塩崎駅を拠点として送迎を行う企業や商業施設が従業員や利用客の送迎を行っています。 また、ボランティアや地域の助け合いの活動として、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送を行っています。 これら地域の輸送資源との連携について検討を行います。				
実施スケジュール					
事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
地域輸送資源との連携	検討	実施			

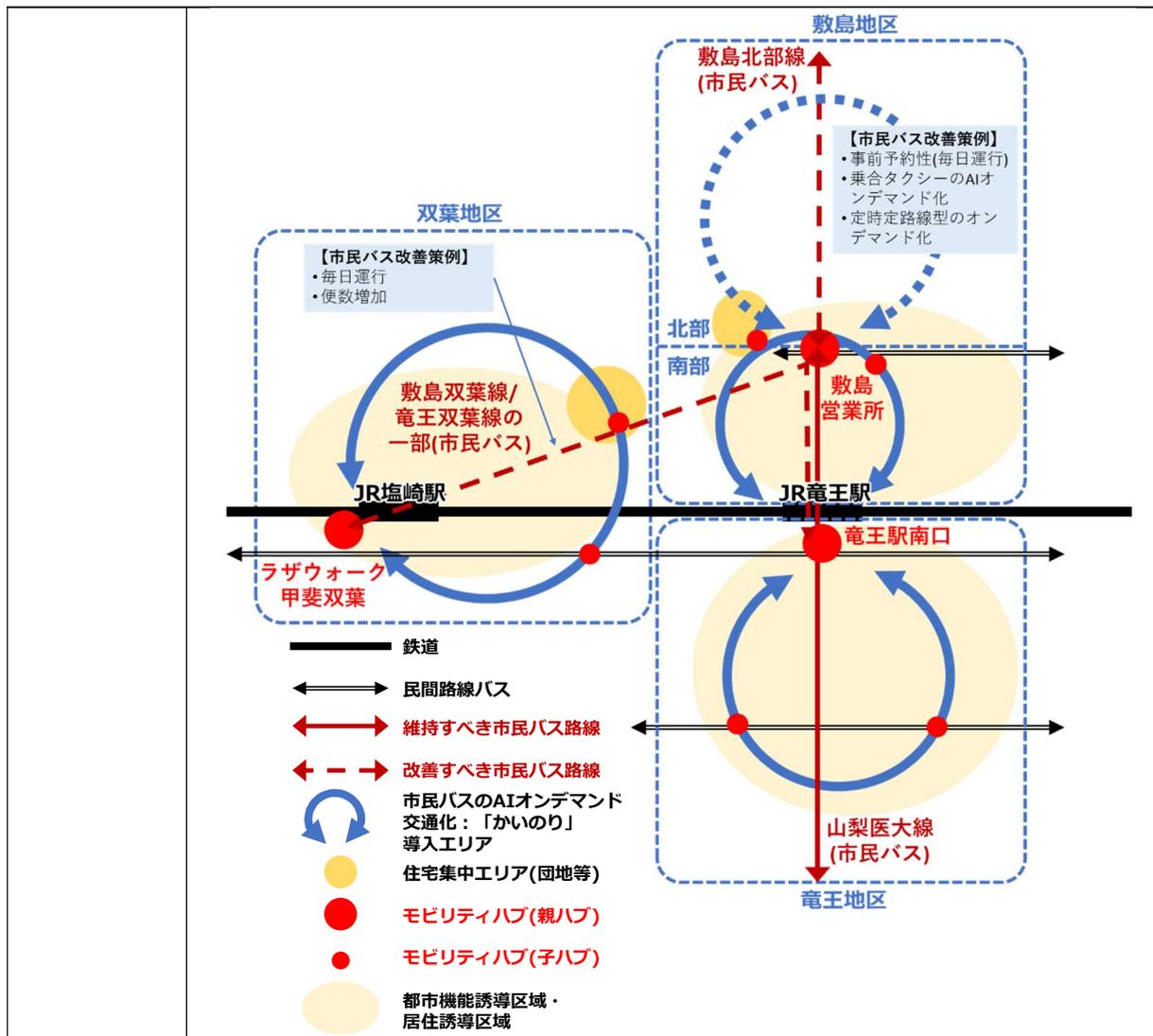
(4) 対話とデータに基づいた見直し					
実施主体	市民、事業者、市、県、国				
実施内容	市民やバス利用者等のニーズを把握するため、アンケート調査やヒアリングを定期的実施し、利用者の声を反映させた見直しを行います。 また、キャッシュレス決済の導入等のデジタル化を進め、利用者データ（乗降停留所、利用日時等）を把握するとともに、人流ビッグデータを活用したデータのフィードバックにより、常に見直しを行うことができるデータ駆動型の公共交通サービスを提供します。				
実施スケジュール					
事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
対話とデータに基づいた見直し	検討・実施				

## ゼロカーボンシティへの貢献

(1) EV車両の導入					
実施主体	交通事業者、市、県、国				
実施内容	ゼロカーボンシティの実現に向け、二酸化炭素や窒素酸化物等を排出しない車両の導入や、地域新電力を活用した充電施設等の導入検討を行います。				
実施スケジュール					
事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
EV車両の導入	検討・実施				

## デジタル技術を活用した公共交通サービスの導入

(1) AI オンデマンド交通「かいのり」の導入	
実施主体	交通事業者、市、県、国
実施内容	<p>電車、路線バス、甲斐市民バス、タクシーを含めると概ね市内全域で公共交通が整備されていますが、運行便数やダイヤが利用者のニーズに合わないことから、市の北部を運行している甲斐市民バス敷島北部線や双葉北部線のように利用者の少ない路線も存在します。</p> <p>これらの状況を踏まえ、AI（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用予約者に対して最適な配車を行うAI オンデマンド交通「かいのり」の社会実装を目標とします。さらに、社会実装後も利用実績データに基づく停留所配置の見直しや、運行エリアの評価・再検討を適宜実施します。</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>2024 22版 今年度は、市内全域が対象！</p> <p>実証実験案内 (令和6年)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>AIが最適な道順を決定</p> <p>AI オンデマンド交通の概要</p> </div> </div>



地域公共交通の将来像における AI オンデマンド交通の位置付け

実施スケジュール

事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
計画検討	導入エリア検討		エリアの評価・見直し		
プロモーション活動	市民バス応援事業の拡大、市ホームページ掲載、SNSによる案内・PR、イベントの実施				
社会実装		社会実装			

(2) 自動運転移動サービスの社会実装・事業化					
実施主体	交通事業者、市、県、国				
実施内容	<p>自動車産業はCASE※、カーボンニュートラルなどの大きな波に直面しています。特に自動運転は、交通事故の削減や高齢者等の移動手段の確保、運転手不足の解消に繋がる技術として期待されています。</p> <p>国は、令和7年度を目途に50か所程度で自動運転移動サービスの実現、令和9年度までに本格的な自動運転移動サービスの普及を目標として掲げています。</p> <p>本市では、令和5年度には市北部地域でのゴルフカート型車両、令和6年度は甲斐市民バスの一部区間において小型EVバスを用いた実証実験を行い、環境整備や技術開発、社会受容性向上の総合的な検討を行いました。</p> <p>今後も実証実験に取り組み国内外の動向を踏まえつつ、令和8年度までに甲斐市民バスにレベル4自動運転サービスを実装することを目指します。</p>				
					
	自動運転の実証運行の様子		自動運転車両のイメージ		
	<small>※：「Connected (コネクテッド)」、「Autonomous (自動運転)」、「Shared &amp; Service (シェアリング・サービス)」、「Electrification (電動化)」の4つの変革領域を表す略称</small>				
実施スケジュール					
事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
社会実装					

(3) M a a S の導入検討

実施主体	交通事業者、市、近隣自治体、県、国				
実施内容	<p>M a a S (マース: M o b i l i t y a s a S e r v i c e) とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、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・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的における交通以外のサービスとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。</p> <p>本市では、J R 竜王駅やラザウオーク甲斐双葉に設置したデジタルサイネージを活用したバスロケーションシステム (無線通信やG P S を用いてバス等の位置情報等を収集し表示するシステム)、やまなしバスコンシェルジュによる地域公共交通全体の検索システム、A I オンデマンド交通「かいのり」の予約システム、甲斐市民バス等におけるキャッシュレス決済の導入等に取り組んでいますが、そのすべてを一括で行うサービスとして、M a a S の導入について検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="427 806 778 1220">  <p>MaaS の概要</p> </div> <div data-bbox="842 840 1364 1205">  <p>GunMaaS の概要</p> </div> </div> <p>出典：国土交通省 M a a S 入門ガイドブック～M a a S を導入したい自治体・事業者の皆様へ、令和4 (2022) 年 群馬県 G u n M a a S パンフレット、令和6 (2024) 年3月</p>				
実施スケジュール					
事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
M a a S の導入検討	検討		実施		

## 利用促進策の実施

(1) イベント、キャンペーンの実施	
実施主体	市民、事業者、市、県
実施内容	<p>(1) イベントの実施</p> <p>市民アンケート調査において、AIオンデマンド交通等の新たな公共交通事業の認知度が低い課題が明確となっており、利用が進まない要因となっています。</p> <p>自動運転の実証実験に合わせたEVバスの展示や試乗体験、AIオンデマンド交通「かいのり」の実証運行に合わせたモビリティハブでのマルシェの開催等、公共交通に親しみを持ってもらえるようなイベントを開催してきましたが、交通事業者との連携を強化する中で、今後も引き続き事業の周知と公共交通全体の利用者の拡大を目指し、交通事業者や県との連携を図りながら、イベントの実施を検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>自動運転の実証運行</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>竜王駅における モビリティハブの実証</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>やまなし公共交通フェスティバル</p> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">出典：山梨県 やまなし公共交通フェスティバル 2018、令和元（2019）年</p> <p>(2) キャンペーンの実施</p>

甲斐市民バスに親しんでもらい、また、バスの乗り方や運行内容について知ってもらうため、甲斐市民バス無料キャンペーンの開催等で利用促進を図ります。

また、公共交通で通勤・通学を行う、「エコ通勤・エコ通学」など、事業者や教育機関との連携を強化し、地域が一体となった取り組みを推進します。



新潟市内バス無料デー  
バスの無料乗車キャンペーン（新潟市）



バスの割引乗車のキャンペーン  
（鹿児島県）

出典：新潟市 新潟市内バス無料デー、令和6（2024）年  
鹿児島県 やってみよう！エコ通勤、令和6（2024）年

実施スケジュール

事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
イベント・キャンペーンの実施	検討・実施				

(2) 広報、周知活動の強化

実施主体

市

実施内容

甲斐市民バスの路線図や時刻表について、情報の更新や内容の見直しを行い、最新の情報を発信します。  
また、持ち運びを意識して、サイズや形状の見直しについても検討します。



甲斐市民バスの路線図

甲斐市民バスの時刻表

また、広報紙やウェブサイト、LINEなど時代に即した多様な媒体を活用した情報発信を継続します。



チラシによる情報発信



LINEによる情報発信

実施スケジュール

事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
広報、周知の強化	検討・実施				

(3) モビリティマネジメントの検討、実施

実施主体	市民、事業者、市、				
実施内容	<p>モビリティマネジメント（MM）とは、日常生活における移動を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度にかしこく利用する状態」へと自発的な転換を促し、「ひとり一人の行動や意識の問題をはっきりと考えながら、交通政策を展開する一連の取り組みです。</p> <p>市民アンケート調査では、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。その一方で、自家用車による移動は渋滞や事故、交通に起因する環境問題等様々なリスクを伴うほか、高齢化による免許返納問題にも関連します。</p> <p>個々のライフスタイルを尊重しつつ、ひとり一人が無理のない範囲で行動や意識の転換を図るためのモビリティマネジメントについて検討、実施します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p style="text-align: center;">公共交通の利用促進に向けた情報発信（うるま市）</p> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center;">  </div> <p style="text-align: center;">バス利用の促進に向けた情報発信（日立市）</p> <p style="text-align: right;">出典：うるま市 モビリティ・マネジメント、令和5（2023）年 鹿児島県 やってみようよ！エコ通勤、平成30（2018）年</p>				
実施スケジュール					
事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
モビリティマネジメントの 検討、実施	検討		実施		

## 財源の確保

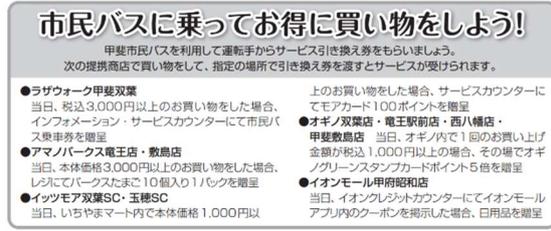
### (1) 料金体系の見直し

実施主体	交通事業者、市、近隣自治体、県				
実施内容	<p>市民アンケート調査結果では、「負担が増えても運行本数やルート を充実させること」を望んでいる声が約4割を占めることから、運 行本数、ルート、ダイヤの見直しと併せて、甲斐市民バスの料金体 系の見直しを検討します。</p> <p>なお、料金体系の見直しに伴い、キャッシュレス決済の充実や割 引、電車、バスの乗継割引制度、お得な回数券や定期券の発行も併 せて検討し利便性の向上を図ります。</p> <p>また、高齢者の運転免許証自主返納支援制度の創設や、障がい者 (児)の社会参加を促進するタクシー利用料金の助成(障がい者支 援課)や高齢者福祉タクシー・バス利用料金助成事業(長寿推進 課)など交通弱者への支援の在り方も併せて検討します。</p> <div data-bbox="660 801 1066 1384" style="text-align: center;">  <p>延岡市 運転免許証自主返納支援制度 (延岡市)</p> </div> <p style="text-align: right;">出典：延岡市 運転免許証自主返納支援制度について、令和6（2024）年</p>				
実施スケジュール					
事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
料金体系の見直し	検討		実施		

(2) 新たな収入の確保

実施主体 事業者、市、県、国

実施内容 甲斐市民バスの利用者に対して連携する事業者で使えるサービス券を配布する「市民バス応援事業」について、「かいのり」の利用者への適用も図るなど、事業の拡大を図ります。  
また、車両等への広告掲載や停留所の設置を行う「かいのりスポンサー制度」について、内容の見直しと拡大を図ります。



**市民バスに乗ってお得に買い物をしよう!**  
甲斐市民バスを利用して運転手からサービス引き換え券をもらいましょう。  
次の提携店で買い物をして、指定の場所で引き換え券を渡すとサービスが受けられます。

- ラザウォーク甲斐双葉  
当日、税込3,000円以上のお買い物をした場合、インフォメーション・サービスカウンターにて市民バス乗車券を贈呈
- アマノパークス電王店・敷島店  
当日、本体価格3,000円以上のお買い物をした場合、レジにてパークスタまで10個入り1パックを贈呈
- イツモア双葉SC・玉穂SC  
当日、いちやまマート内で本体価格1,000円以上のお買い物をした場合、サービスカウンターにてモアカード100ポイントを贈呈
- オギノ双葉店・電王駅前店・西八幡店・甲斐数島店  
当日、オギノ内で1回のお買い上げ金額が税込1,000円以上の場合、その場でオギノグリーンスタンプカードポイント5倍を贈呈
- イオンモール甲府昭和店  
当日、イオンクレジットカウンターにてイオンモールアプリ内のクーポンを提示した場合、日用品を贈呈



**AIオンデマンド交通「かいのり」の予約制乗合型交通サービス「かいのり」の「スポンサーを募集しています！」**

スポンサー募集のメリット:

- 地域に貢献し、交通の利便性を向上させます。
- 地域の活性化に貢献し、観光客の誘致に役立ちます。
- 企業イメージの向上に貢献します。

スポンサータイプ	月額	乗車回数	広告掲載	乗降ポイント	乗降
ファミリープラン	10,000円	0	0	0	0
ビジネスプラン	5,000円	0	0	0	X
シニアプラン	3,000円	0	0	X	X
学生プラン	1,000円	0	X	X	X

055-278-1678  
KotaiKakuteiCity, Kaiyamanashi.jp  
甲斐市登録事務所 甲斐市藤原2-10

甲斐市民バス応援事業

AI オンデマンド交通「かいのり」のスポンサー募集

また、停留所命名権などのネーミングライツ事業や車内アナウンス広告や車両ラッピング広告などについて導入を検討します。



**とさでん交通 バス停ネーミングライツ スポンサー募集**

バス停ネーミングライツとは?

導入の目的

バス停

導入のメリット

年間 約270万人

年間 約60,000円(月5,000円)



**伊予鉄道 電車・伊予鉄バス 車内アナウンス広告のご案内**

2019年8月19日(月)

幅広い年齢層に 知名度、利用率 社からの信頼は 高に誘う

【広告費】  
100,000円～720,000円(税別)  
【取組形式】  
30,000円～480,000円(税別)

ネーミングライツの スポンサー募集

出典：とさでん交通 バス停ネーミングライツスポンサー募集、令和6（2024）年  
伊予鉄道 電車・伊予鉄バス 車内アナウンス広告のご案内、令和元（2019）年

AI オンデマンド交通や自動運転の実証実験に際しては、「新たなモビリティサービス導入促進モデル事業」や「地域公共交通確保維持改善事業」の補助金を活用してきましたが、今後も県や国の動向を注視し連携を図りながら、必要な事業費の確保に努めます。

事業内容	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
新たな収入の確保	検討・実施				

## 8. 評価指標と評価方法

### 8.1 評価指標

目標達成のための各事業の実施により、その達成状況を評価するための指標として、以下の通り設定します。

#### 目標① 利便性の高い公共交通サービスの提供

指標1: 公共交通のカバー圏域	現状値 令和6年度 (2024年度)		目標値 令和11年度 (2029年度)
公共交通による人口カバー率	73.1%		90%以上
目標設定の考え方	A I オンデマンド交通の導入を予定しており、今よりも多くの市民が自宅近くから公共交通を利用できるようになることが見込まれるため、概ねの人口をカバーする90%を目標とします。		
算出方法	鉄道駅から半径800m、路線バス又は甲斐市民バス（導入予定のA I オンデマンド交通を含む）の停留所から半径300m圏域に含まれる人口を総人口で除して算出		

指標2: 公共交通利用者数	現状値 令和6年度 (2024年度)		目標値 令和11年度 (2029年度)
甲斐市民バスの利用者数	30,739人		38,000人以上
JR竜王駅、塩崎駅の利用者数	1,212,000人		現状値以上
甲斐市を經由する路線バスの利用者数	1,347,102人		現状値以上
目標設定の考え方	甲斐市民バスについては、A I オンデマンド交通の導入を含めた再編を予定しており、再編により利便性の向上が見込まれます。また、モビリティハブの整備により、鉄道、路線バス、甲斐市民バスの乗継利便性の向上も見込まれ、公共交通全体の利用者数の増加が予測されます。しかしながら、近年の甲斐市民バス利用者数の増加は、コロナ禍からの回復に依るところが大きいため、コロナ禍を除く期間における甲斐市民バス利用者数の増加率を考慮して、38,000人以上を目標にします。		
算出方法	交通事業者、市が利用者数を算出		

目標② 持続可能な公共交通体系の実現

指標3:事業収支率	現状値 令和6年度 (2024年度)	→	目標値 令和11年度 (2029年度)
甲斐市民バス事業収支率	15.0%		15.9%以上
目標設定の考え方	令和5年度の甲斐市民バスの利用者数は過去最高となっており、今後予定する甲斐市民バスの再編やモビリティハブの整備により、更なる利用者の増加とそれに伴う料金収入の増収が予測されます。一方で、運転手不足や燃料費の高騰等、公共交通を取り巻く社会情勢は依然として不安定であり、また、AIオンデマンド交通等のデジタル技術を活用した公共交通サービスの導入には多額の経費を要することから、コロナ禍前の事業収支率と同水準である15.9%以上を目標にします。		
算出方法	事業収支率＝収入／運行経費×100		

指標4:連携事業者数	現状値 令和6年度 (2024年度)	→	目標値 令和11年度 (2029年度)
甲斐市民バス応援事業への 連携事業者数	10事業者		15事業者以上
甲斐市民バス等への 広告掲載事業者数	0事業者		5事業者以上
目標設定の考え方	既に甲斐市民バス応援事業に連携していただいている事業者との連携を維持・強化しつつ、計画期間中に新たに実施する、車両や時刻表等への広告掲載など、新たに連携していただける事業者を1年に1事業者以上増やすことを目標とします。		
算出方法	—		

目標③ 事業者・行政・市民が一体となった実施体制の構築

指標5:事業者・行政・市民が共創する事業数	現状値 令和6年度 (2024年度)		目標値 令和11年度 (2029年度)
公共交通利用促進イベント・キャンペーン等の開催回数	0回		5回以上
地域主体の公共交通を運行する地域数	0地域		1地域以上
目標設定の考え方	<p>多様な関係者が地域の実情に即した交通サービスの実現について協議する「甲斐市地域公共交通会議」を継続して開催しつつ、公共交通の乗り方教室や新たなモビリティへの試乗イベント等、市民参加型のイベント・キャンペーンを、年に1回以上、事業者と共催することを目標とします。</p> <p>また、地域の担い手による移動手段の確保については、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）やボランティア輸送等の実施を検討し、まずは1地域以上で運行することを目標に将来的な横展開を図ります。</p>		
算出方法	—		

## 8.2 評価方法

本計画の策定にあたり、「甲斐市地域公共交通会議」にて協議を重ね、また各事業においても利用者アンケートやヒアリングを継続的に実施してきました。

本計画で設定した評価指標においても甲斐市地域公共交通会議にて、PDCAサイクルを基本に、毎年評価・検証を行うこととし、継続的なアンケート調査等を実施してきます。

さらに、必要に応じて事業の実施や継続について協議し、計画のアップデートを行います。



PLAN【計画】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者ニーズの把握</li> <li>・現状の課題に基づく基本指針・目標の設置</li> <li>・評価指標の設定 等</li> </ul>
DO【実施】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画に基づく事業の実施</li> <li>・広報活動 等</li> </ul>
CHECK【評価】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価指標の達成状況</li> <li>・その他の効果検証 等</li> </ul>
ACTION【見直し】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価を踏まえた事業計画</li> <li>・スケジュールの見直し 等</li> </ul>