

# 中央市地域公共交通総合連携計画

平成 21 年3月

山梨県中央市



# 目次

1	地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	1
2	本市における公共交通の課題	2
3	地域公共交通総合連携計画の区域	12
4	計画期間	13
5	地域公共交通総合連携計画の目標	13
6	5の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	14
7	地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項	16



## 1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

平成 18 年 2 月、玉穂町、田富町、豊富村の旧 3 町村が合併し、中央市が誕生しました。この合併により、本市では、JR 身延線の駅を 2 カ所、山梨交通バス路線の停留所を 23 カ所、有することとなりました。

これらの通学、通勤の重要な足となる公共交通機関については、全国的に利用者の減少が深刻化しています。車社会が進展し、女性や高齢者らの運転免許保有率の向上、自動車利用を前提としたライフスタイルの定着化が原因と考えられます。利用者が減少することで、赤字額が拡大し、不採算路線となり、廃線を余儀なくされるケースがあります。その結果、自家用車を所有しない人や子ども、学生、高齢者といった交通弱者の移動の手段が奪われています。

本市においても、高齢者や障がい者などの交通弱者の移動手段の確保として、今後、路線バス網の維持・充実は重要な課題です。

これまで、本市の公共交通への取り組みについては、玉穂地域・田富地域・豊富地域にそれぞれ通っているバス路線の維持に力点が置かれてきました。しかし、それらの中には必ずしも利用者のニーズに適合していないものもあります。また、市内を運行する路線バスと鉄道との相互連携等の課題も存在します。

昨年度、市内のバス交通体系の整備に関する調査を行い、今年度は、中央市地域公共交通活性化協議会を設置し、交通事業者、利用者、道路管理者等により、検討を行いました。

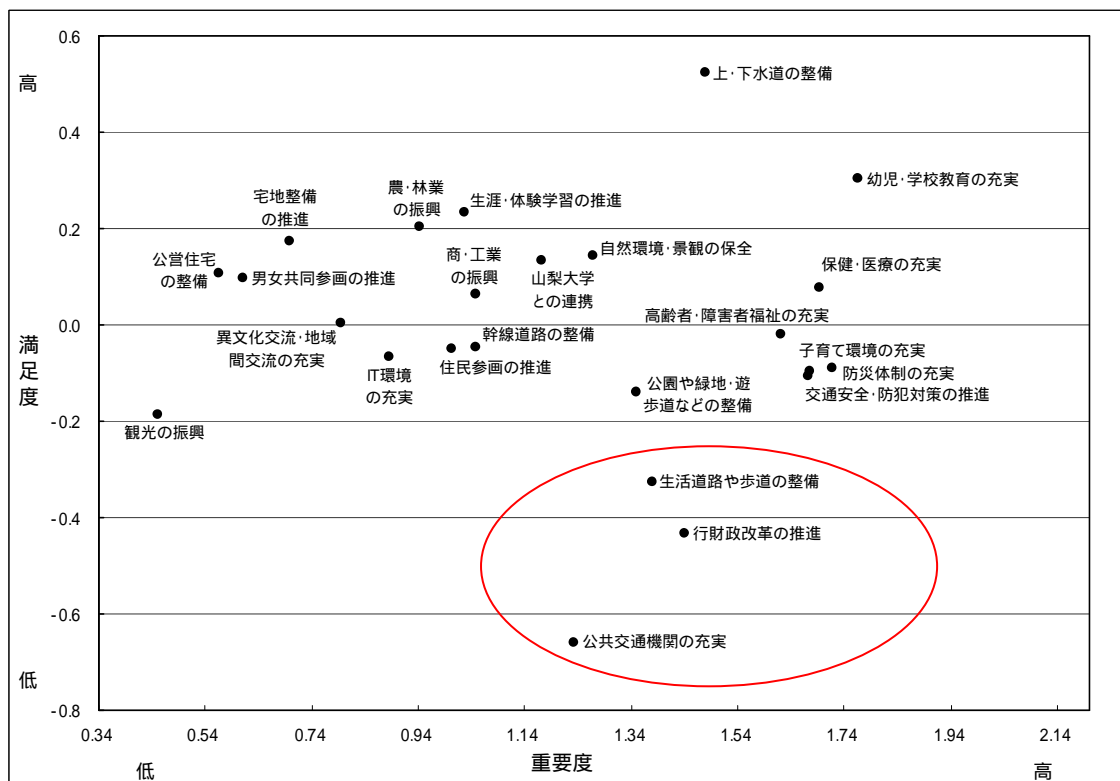
本計画は、これらの調査・検討結果に基づくものであり、「実り豊かな生活文化都市を目指し、誰もが暮らしやすい中央市を実現する」ために策定するものです。

## 2 本市における公共交通の課題

### (1) 市内の公共交通網

第1次中央市長期総合計画策定にあたり、市の取り組みに関する住民の重要度と満足度に関する調査を行いました。楕円で囲ったグループが、「市民意識として重要度が高いにもかかわらず、満足度が低い」施策分野です。特に、「公共交通機関の充実」については、満足度が低いことが分かります。

市の取り組みに関する重要度と満足度



## ( 2 ) 旧町村間の連携（ 笛吹川兩岸の接続 ）

本市は、釜無川により形成された沖積平野の地域と御坂山系からなる地域との二つの地理的特性を持っており、両地域は笛吹川によって隔てられています。

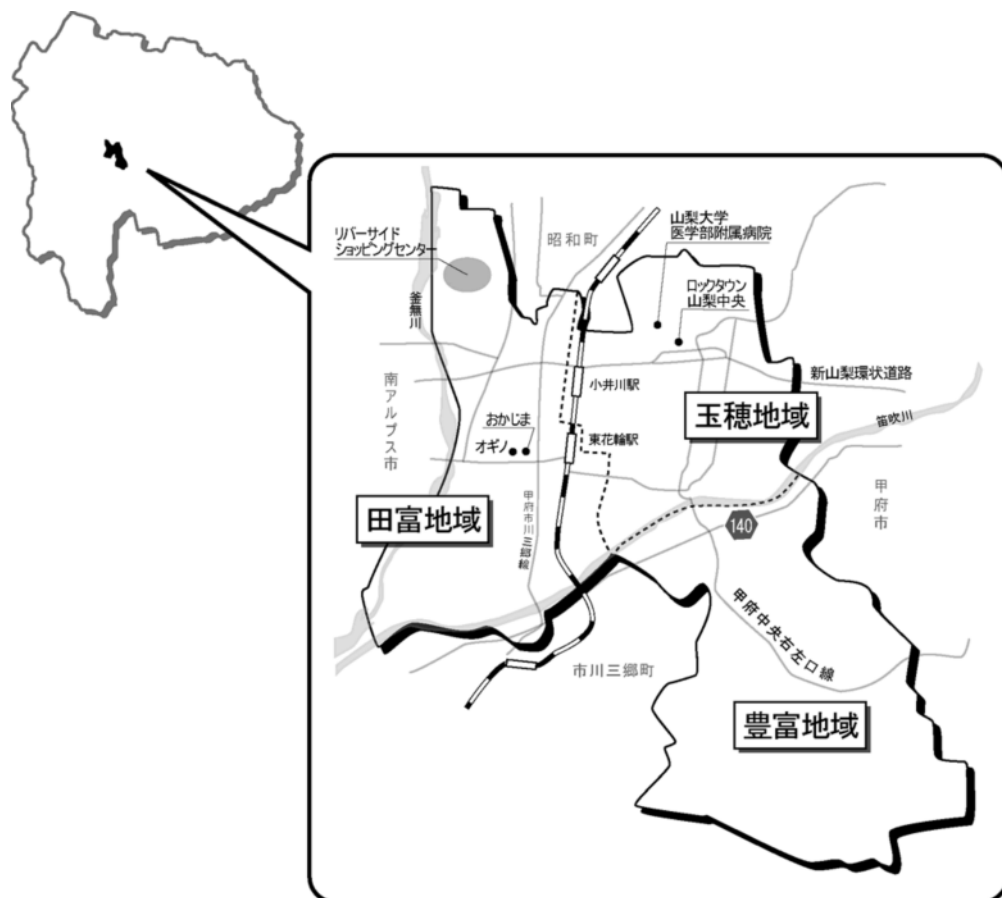
笛吹川の北岸にあたる玉穂地域・田富地域は、平坦部にあり、大学病院やショッピングセンターが集積し、市街化が進んでいます。しかし、笛吹川の南岸にあたる豊富地域は、山間部に広がり、農村地域となっています。このように、笛吹川を挟んで、その地域特性がまったく異なっています。

現在、玉穂地域・田富地域・豊富地域には、それぞれ路線バスが走っていますが、その行き先地は、すべてが甲府駅であり、市内間（旧町村間）での連携はとれていません。

玉穂地域や田富地域にある、大学病院、ショッピングセンターや駅は、住民の利便性を高める重要な施設です。

本市の均衡ある発展のためには、これら施設に対し、豊富地域からのアクセスを向上させる仕組みが必要です。

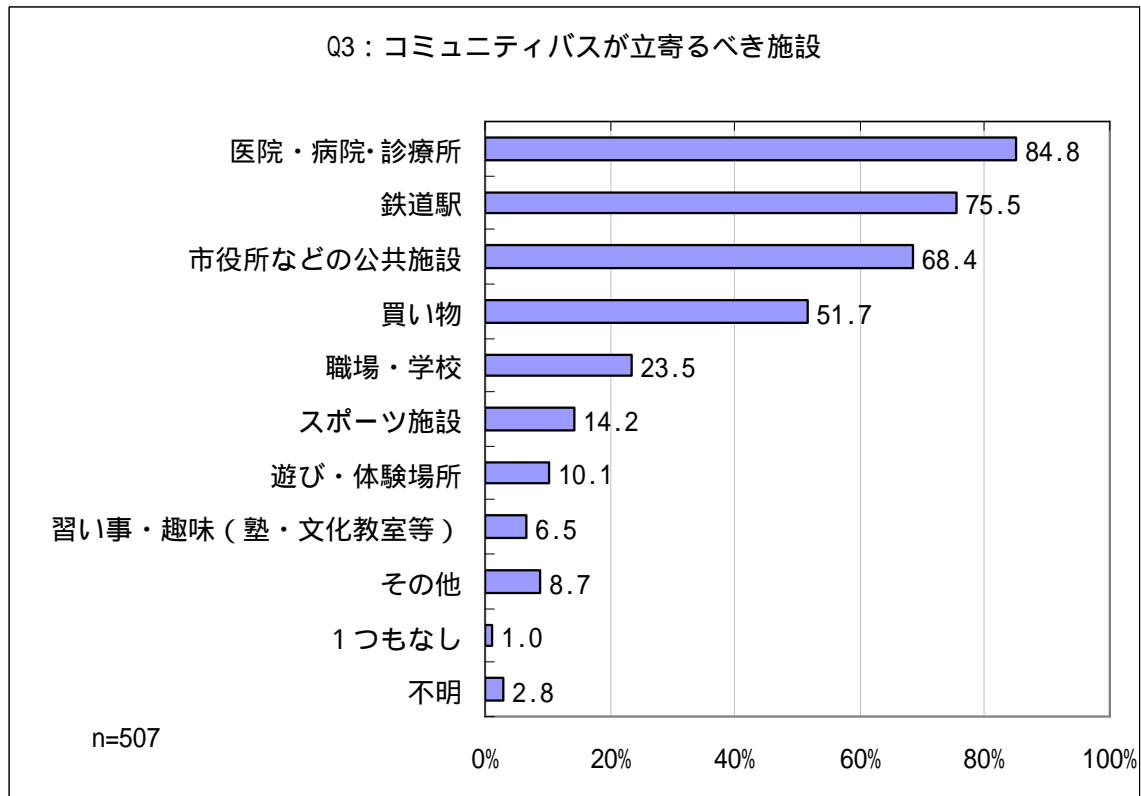
市の位置



### (3) 病院・駅・市役所との連携

平成19年度に行った地域住民へのアンケート結果（詳細は別添の「中央市地域公共交通総合連携計画資料（平成19年度 市民アンケート結果抜粋）」参照）によると、「医院・病院・診療所」「鉄道駅」「市役所などの公共施設」といった要望が多数あり、その対応が必要と考えます。

#### コミュニティバスが立ち寄るべき施設





特に鉄道については、本市には、JR 身延線の特急が停車する東花輪駅と、普通列車のみが停車する小井川駅があり、市内公共交通の中核となっています。

東花輪駅の平成 18 年度の乗車人数は約 31 万人、小井川駅の乗車人数は、約 6 万人となっています。

東花輪駅については、駅前にバス乗り入れが可能なスペースはありますが、現在路線バスの乗り入れが行われておらず、自家用車での送迎や徒歩・自転車でのアクセスが多い状況です。

また、小井川駅については、これまで駅前に十分な広場がないために、大型バスの乗り入れができませんでした。しかし、今年度、新山梨環状道路の一部開通に伴い、側道も整備され、小井川駅付近の道路の利便性が向上しています。この利便性を活かす取り組みも重要です。

#### 東花輪駅及び小井川駅の乗車人数

単位:人

	東花輪駅乗車人数			小井川駅乗車人数		
	定期外	定期	計	定期外	定期	計
平成12年度	123,642	229,545	353,187	13,441	58,373	71,814
平成13年度	117,283	217,459	334,742	11,497	60,287	71,784
平成14年度	115,994	204,294	320,288	10,976	60,430	71,406
平成15年度	111,247	198,623	309,870	10,738	70,219	80,957
平成16年度	104,036	188,605	292,641	9,944	65,732	75,676
平成17年度	98,117	202,644	300,761	8,734	53,079	61,813
平成18年度	98,152	213,167	311,319	7,223	50,765	57,988
<b>平均</b>	109,782	207,762	317,544	10,365	59,841	70,205

出典:山梨県統計年鑑(JR甲府地区センター)

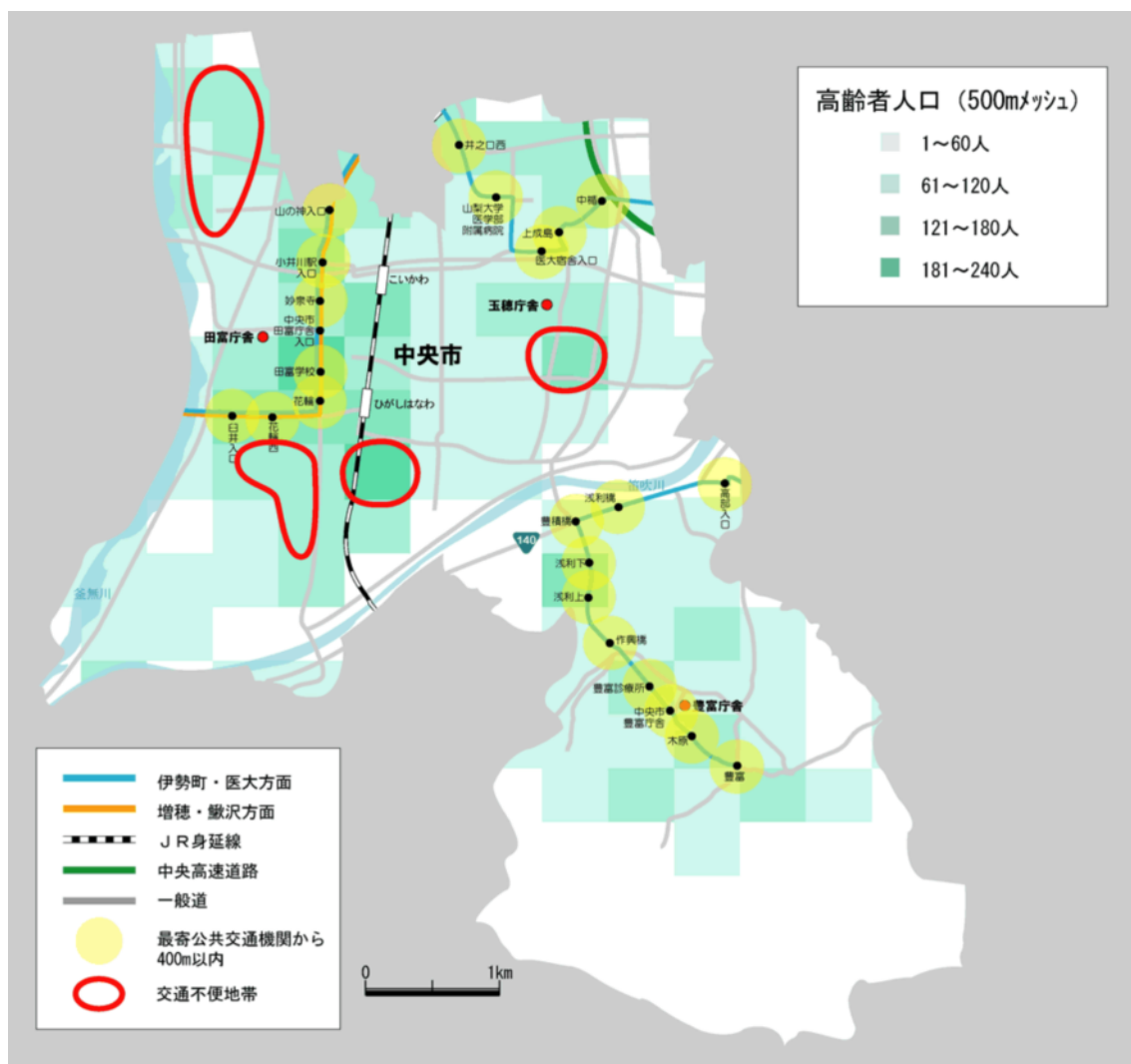
JR 身延線の西側には、主要地方道甲府市川三郷線が平行して走っており、ここには、路線バスが運行しています。東花輪駅の最寄りバス停は「花輪」、小井川駅の最寄りバス停は「小井川駅入口」ですが、どちらも駅 - バス停間が400m以上離れていることもあり、路線バスからJRへの乗り換える人はほとんどいません。

#### (4) 交通不便地帯の解消

現在、中央市には、JR身延線の駅が2カ所、山梨交通バス路線の停留所が23カ所あります。このように多数の駅・停留所が存在するのですが、高齢者の人口分布を地図上に当てはめ考察すると、駅・停留所から400m超となる交通不便地帯は、4地区あります。

地域の利便性を向上し、交通不便地帯をなくすためには、各地域のニーズを把握した公共交通網の整備が必要です。

市における高齢者人口分布と交通不便地帯の状況



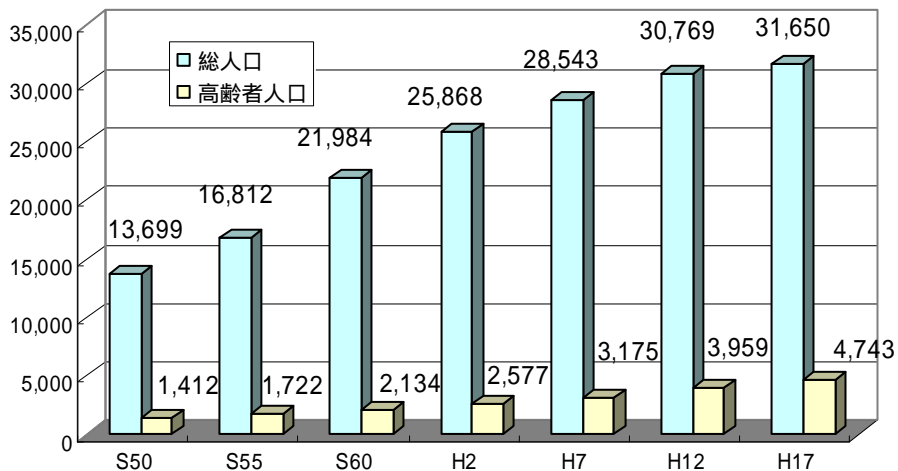
平成17年 国勢調査メッシュ統計を基に、山梨総研で加工

## ( 5 ) 高齢者需要への対応

平成 17 年の国勢調査による本市の人口は、31,650 人と平成 12 年と比較して 2.9%増加しています。また、65 歳以上の「高齢者人口」は 4,743 人と、こちらも増加しており、その割合は 15.0%となっています。

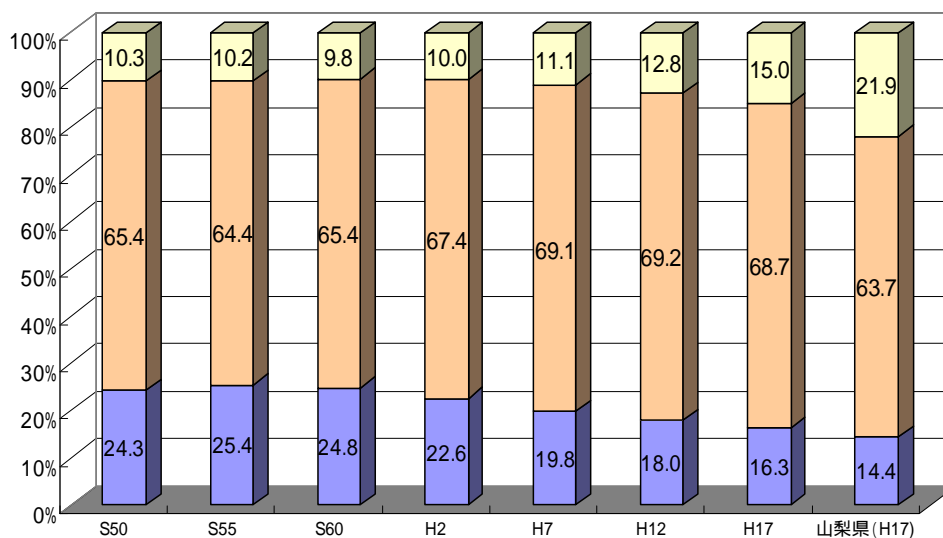
このように、本市においても高齢者数・高齢化率は増加しており、今後一層進展する高齢化時代に向けて、対応が必要となります。

### 市における人口の推移



出典：国勢調査

### 市における人口割合の推移



出典：国勢調査

■ 年少人口 ■ 生産年齢人口 ■ 高齢者人口

特に本市には、山梨大学医学部附属病院があり、高齢者の需要が高くなっています。そのため、山梨大学医学部附属病院への公共交通の接続を確保する必要があります。

また、高齢者についても、移動ニーズはあることから市内の各地域の主要施設や駅をつなぐ公共交通の確保も重要です。

#### 山梨大学医学部附属病院を利用している年齢層について

年齢	山梨大学医学部附属病院を利用 していると回答した数	
	件数	構成比
20歳未満	1	2.5
20歳代	4	10
30歳代	1	2.5
40歳代	5	12.5
50歳代	11	27.5
60歳以上	17	42.5
不明	1	2.5
合計	40	

平成19年度市民アンケート結果より、山梨総研で加工

#### 路線が運行された場合、現在利用していないが、今後利用したい施設について

年齢	回答者数		全体	利用したいと回答した人の割合 /
	1つ以上選択	1つもない		
20歳未満	4	3	7	57.1
20歳代	3	7	10	30.0
30歳代	7	7	14	50.0
40歳代	8	12	20	40.0
50歳代	15	5	20	75.0
60歳以上	37	13	50	74.0
不明	3		3	
合計	77	47	124	

平成19年度市民アンケート結果より、山梨総研が加工

## ( 6 ) 通学環境の向上

町村合併により、中学校区の変更が行われ、豊富地域の中学生が、笛南中学校（甲府市中道地区）から玉穂中学校へ変更となりました。

これまでは、笛吹川南岸が通学経路となっていたましたが、今後は、笛吹川をわたっての通学となります。その結果、雨などの際、交通事故等の危険性も増加します。これらの生徒に対し、安全性、利便性を確保する方策が必要です。

## ( 7 ) 代替路線の確保

本市においては、駅から各地域の主要施設、山梨大学医学部などを結ぶバス交通が不十分であり、地域の車依存に拍車をかけています。

このような中で、昨年度、赤字路線の1つである、県立中央病院 - 豊富線について、共同で運行する甲府市から路線の廃止、もしくはルート変更を打診されました。

また、市では赤字路線のバス運行等について全体で、毎年 1000 万円ほどの補助を行っています。

今後、こういった課題に対応するために、代替路線を整備し、地域住民の足を確保することは重要です。

## ( 8 ) 通勤需要への対応

市民の通勤先として、自市町村がトップ、次いで甲府市となっています。

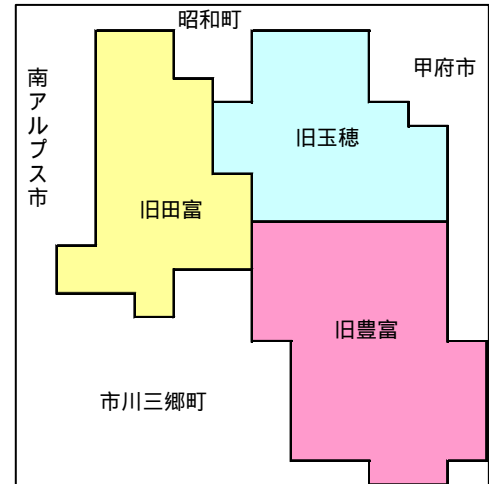
### 市におけるパーソントリップ調査結果

常住地による従業・通学 市区町村	総 数			
	総 数	15歳以上 就 業 者	15歳以上 通 学 者	15歳未満 通 学 者 を含む通 学 者
385 田 富 町				
自市町村で従業・通学	3,208	3,068	140	1,737
201 甲 府 市	2,284	1,887	397	447
202 富 士 吉 田 市	888	779	109	110
203 塩 山 市	796	782	14	29
205 山 梨 市	520	491	29	30
206 大 月 市	411	397	14	16
207 韮 崎 市	303	245	58	66
208 南アルプス市	245	245	-	1
209 北 杜 市	192	179	13	13
210 甲 斐 市	173	142	31	31
211 笛 吹 市	151	151	-	-
326 中 道 町	114	102	12	13
328 豊 富 村	72	72	-	-
346 市 川 三 郷 町	59	51	8	9
361 増 穂 町	46	37	9	9
362 鰍 沢 町	44	44	-	1
364 早 川 町	22	22	-	-
365 身 延 町	18	18	-	-
383 玉 穂 町	18	16	2	2
384 昭 和 町	14	14	-	-
その他の市町村	50	38	12	12
他 県	112	63	49	49

常住地による従業・通学 市区町村	総 数			
	総 数	15歳以上 就 業 者	15歳以上 通 学 者	15歳未満 通 学 者 を含む通 学 者
383 玉 穂 町				
自市町村で従業・通学	2,638	2,257	381	1,151
201 甲 府 市	1,720	1,402	318	362
384 昭 和 町	471	432	39	41
385 田 富 町	332	331	1	1
208 南アルプス市	294	286	8	16
210 甲 斐 市	207	195	12	13
211 笛 吹 市	159	158	1	1
346 市 川 三 郷 町	99	98	1	5
326 中 道 町	84	84	-	-
207 韮 崎 市	70	70	-	1
361 増 穂 町	60	55	5	5
328 豊 富 村	41	41	-	-
365 身 延 町	37	35	2	2
205 山 梨 市	30	27	3	3
209 北 杜 市	29	25	4	6
203 塩 山 市	20	18	2	2
362 鰍 沢 町	16	16	-	-
その他の市町村	45	37	8	8
他 県	73	49	24	24

常住地による従業・通学 市区町村	総 数			
	総 数	15歳以上 就 業 者	15歳以上 通 学 者	15歳未満 通 学 者 を含む通 学 者
328 豊 富 村				
自市町村で従業・通学	927	921	6	263
201 甲 府 市	496	377	119	133
326 中 道 町	117	103	14	106
211 笛 吹 市	107	107	-	-
383 玉 穂 町	97	94	3	3
384 昭 和 町	78	78	-	-
208 南アルプス市	74	69	5	6
346 市 川 三 郷 町	68	54	14	17
385 田 富 町	66	66	-	-
210 甲 斐 市	42	39	3	3
207 韮 崎 市	24	24	-	-
365 身 延 町	20	11	9	9
205 山 梨 市	16	14	2	2
361 増 穂 町	16	15	1	1
その他の市町村	36	33	3	3
他 県	9	9	-	-

中央市と近隣の市町村略図



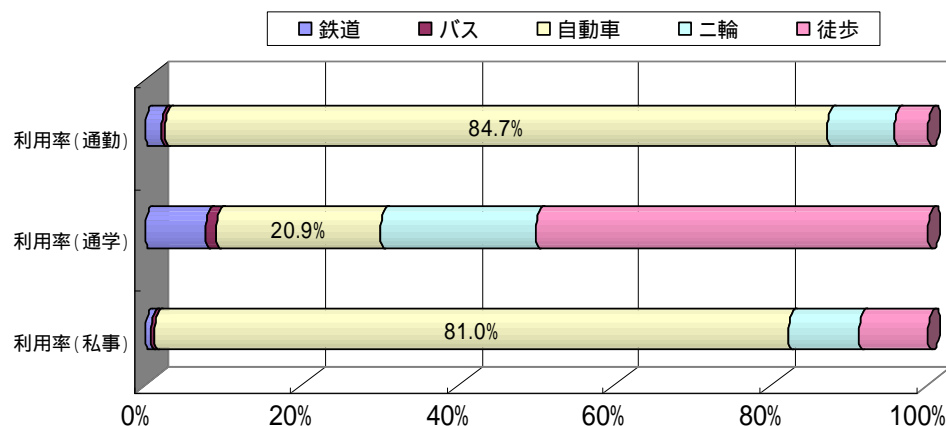
出典：平成18年度

甲府都市圏総合都市交通体系調査業務報告書

平成17年度に実態調査を行っているため、  
合併前の旧町村名となっている

また、パーソントリップ調査の結果から、その通勤方法としては、「自動車」によるものがほとんどで、次に「二輪」「徒歩」となっています。

#### 市における目的別にみた交通手段の利用率



平成18年度 甲府都市圏総合都市交通体系調査業務報告書より、山梨総研が加工

「二輪」「徒歩」といった回答が多い理由としては、自市町村内及び近隣市町村へ通勤していることが考えられます。また、バスの利用がほとんどありませんが、その理由として、便数が少ないため帰宅時に利用できないことや、利便性の面で自動車に劣ることが考えられます。

しかし、甲府市への通勤が多いことから、通勤時間に合わせた市内の駅との接続を行うことにより、その需要が満たされると思われます。

#### 二輪・徒歩による市町村間の利用率

目的	通勤						合計
	甲府市	玉穂町	昭和町	田富町	豊富村	その他	
玉穂町	45.3%	31.3%	5.0%	0.0%	0.0%	18.4%	100.0%
田富町	19.0%	9.0%	16.0%	42.7%	0.0%	13.4%	100.0%
豊富村	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%

目的	徒歩				合計
	玉穂町	昭和町	田富町	豊富村	
玉穂町	89.9%	10.1%	0.0%	0.0%	100.0%
田富町	12.0%	5.4%	82.6%	0.0%	100.0%
豊富村	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

平成18年度 甲府都市圏総合都市交通体系調査業務報告書より、山梨総研が加工

### 3 地域公共交通総合連携計画の区域

計画の対象区域は、中央市全域とします。

