

事前仮説の検証と最終仮説の検討について

(1) 事前仮説の検証

- ・前回の協議会（10月28日）において設定しました事前仮説について、統計データの整理結果、アンケート調査やヒアリング調査などの基礎調査結果を踏まえて、事前仮説の検証を行います。

【事前仮説（前回の協議会で提示）】

【事前仮説の検証】

<鉄道・広域路線バス>

- 中心・都市機能集積拠点や地域拠点などと、市外を接続する役割を担います。
- ・基本的には維持していく方向としますが、利用状況等により、一部再編を検討します。
- ・2027年にリニア中央新幹線が開業予定となっており、広域交流拠点が整備される予定のため、中心・都市機能集積拠点や地域拠点などと広域交流拠点を接続する新たな広域路線バスの運行について、交通事業者と連携して検討します。
- ・鉄道については、昨今、JR東日本において各路線の利用状況が公表され、今後の方針が示されているなど、取り巻く環境が変化していることを踏まえて、JR身延線の維持に向けて利用促進策などを展開していきます。

●大きな変更なし

- ・統計データやアンケート調査において、日常生活の外出状況を見ると、通勤、通学、買物、通院、飲食などにおいて、市内だけで完結せず、市外まで移動している状況が見られます。
- ・交通事業者の声としても、広域交通の幹となる幹線の部分については、今後も維持していく方針となっています。
- ・山梨県では地域公共交通計画の策定を進めており、具体像は未定なもの、広域交通を維持していく方針となっています。
- ・一方で、買物、通院、飲食などにおいて、目的地までの移動ニーズに対応しきれていない部分も見られます。
(例えば、複数回の乗り換えがなければ移動できないなど)
- ・基本的には維持していく方向で、一部再編を検討することが必要となります。

<路線バス・コミュニティバス>

- 中心・都市機能集積拠点や地域拠点などの拠点間を接続する役割を担います。
- ・利用状況の分析を行い、利用が少ない区間については、効率化を検討し、一方で、人口が多く居住しており、需要が見込める区間については、充実化を検討するなど、利便性向上と効率化の両立につながる再編を行います。
- ・特にコミュニティバス（とまチュウバス）については、車両1台で長距離を運行していることで、1日あたりの運行本数が少なくなっている状況を踏まえて、運行距離や運行本数などの再編を検討します。

●大きな変更なし

- ・路線バスの利用実績は減少傾向にあり、5年前と比較すると50%程度の減少となっている系統も見られます。
- ・アンケート調査において、路線バスやコミュニティバス（とまチュウバス）に対する改善ニーズが出ており、特に、運行ルート、運行本数、運行時間帯について改善の必要性があります。
- ・日常生活における移動ニーズや改善ニーズに対応した再編を検討することが必要となり、コミュニティバス（とまチュウバス）については、運行形態の変更も含めた再編を検討することが必要となります。

<新たなモビリティ>

- 市内の各地域から中心・都市機能集積拠点や地域拠点などに接続する役割を担います。
- ・路線バスやコミュニティバスではカバーしきれない交通空白地域、路線バスやコミュニティバスの再編により効率化するエリア等の運行を検討します。
- ・昨今、AIデマンド交通などの新たなモビリティの取組が広がっている中で、中央市の地域特性に合った、新たなモビリティの導入を検討します。
- ・新たなモビリティについては、市内在住者だけでなく、観光客などの来訪者も利用できる仕組みを検討します。

●一部追加

- ・田富地域、玉穂地域、豊富地域で実情が異なっており、公共交通を利用しにくいエリアである交通空白地域が存在しています。
- ・また、高齢化率が高い地域や、地域内に目的地となる施設が立地していないため地域外への移動が必要な地域も見られます。
- ・上記の課題に対応するため、新たなモビリティが必要となりますが、交通事業者の声や市民アンケート結果も踏まえて、「AIデマンド交通」だけでなく、「タクシー有効活用策（タクシー利用助成事業など）」や地域ドライバーと連携した「自家用有償旅客運送」、「ボランティア輸送」など、多様な選択肢を含めて、新たなモビリティを検討することが必要となります。

<乗用タクシー>

- 市内の各地域から中心・都市機能集積拠点や地域拠点などに接続する役割を担います。
- ・引き続き、他の公共交通ではカバーしきれないエリアや時間帯をカバーします。
- ・また、新たなモビリティを導入するほどの需要が見込めないエリアについては、タクシーとの連携を検討します。

●一部追加

- ・交通空白地域などをカバーしつつ、自宅の前から利用できるなど、自由度が高い公共交通として、他の公共交通ではカバーしきれない需要をカバーします。
- ・上記のとおり、新たなモビリティの一つとして、「タクシー有効活用策（タクシー利用助成事業など）」を検討することが必要となります。

※新たなモビリティとは、小型モビリティ、ライドシェア、カーシェアリング、自動運転、BRT（電車と同等の輸送力を有し定時性と速達性が優れた交通システム）、LRT（低床式車両による乗降の容易性、定時性や速達性が優れた軌道系交通）など、昨今のICTの発展や技術開発により出現している新しい交通モードや交通サービスのこと。

※AIデマンド交通とは、AI（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと。

(2) 最終仮説の検討

- ・事前仮説の検証を踏まえて、中央市の公共交通の方向性を示します。

～長期総合計画に示した将来都市像～

実り豊かな生活文化都市

- ・5つのまちづくりを基本政策に掲げ、まちの将来像を「実り豊かな生活文化都市」として、このまちすべての人が豊かで実りある生活ができるまちづくりを目指します。
- ※「賑わいと交流の生まれるまちづくり」「安心して健やかに暮らせるまちづくり」「誇りと愛着の持てるまちづくり」「安全で快適な住みやすいまちづくり」「市民参加による協働のまちづくり」



～中央市地域公共交通計画の基本理念：目指すべき将来像と公共交通が果たすべき役割～

『誰もが利用しやすく移動しやすい仕組みづくり』の実現

- ・目指すべき公共交通の将来像は、10年先を見据えて中長期的に目指す将来像としています。将来的には、若年層から高齢者層まで、通勤・通学・買物・通院などの外出において、移動しやすい仕組みづくりを構築することを目指します。
- ・この将来像の考え方に基づき、優先して取り組むべき地域公共交通の方針として、以下の4つを位置づけます。

<優先して取り組むべき地域公共交通の方針>

- 「交通弱者」の救済
- 「交通空白地域」の解消
- 「実現可能」で「持続可能」な公共交通
- 「広域的な視点」「地域間の視点」「地域内の視点」によるネットワーク構築

- ・高齢者などの交通弱者の移動確保の観点から、現在の公共交通の運行状況、市民ニーズ、交通事業者の声などを考慮して、既存の公共交通の見直しを検討します。
- ・公共交通の見直しにおいては、現在の交通空白地域を解消しつつ、現実的に実現可能な公共交通を構築することを目指します。
- ・交通弱者に対して、市を跨ぐ移動を支える広域、市内の各地域をつなぐ地域間、地域内の移動を支える地域内の階層化ネットワークを構築することを目指します。

※中央市地域公共交通計画（5ヵ年計画）において、市が目指す将来像及び、その実現に向けて短期的に取り組む具体的内容や目標を設定します。

公共交通の基本的な考え方と公共交通の機能及び役割を以下の通り整理し、実現可能で、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

類型	基本的な機能	求められる役割	主な公共交通 (従来)	主な公共交通 (今後)
広域幹線 ネット ワーク	市内と市外を 結ぶ広域的な ネットワーク	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、公共交通網の骨格を担 うネットワーク	・鉄道 ・路線バス	・鉄道 ・路線バス
地域間 ネット ワーク	地域と市街地 を結ぶネット ワーク	幹線ネットワークに接続 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 要ネットワーク	・路線バス ・コミュニティ バス（とまち ユウバス） ・乗用タクシー	・路線バス ・コミュニティ バス（とまち ユウバス） ・乗用タクシー ・新たな モビリティ
地域内 ネット ワーク	地域内の移動 を担うネット ワーク	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 ネットワーク	・コミュニティ バス（とまち ユウバス） ・乗用タクシー	・コミュニティ バス（とまち ユウバス） ・乗用タクシー ・新たな モビリティ

前項の公共交通ネットワークの基本的な考え方にに基づき、下記のとおり既存公共交通を機能別に分類します。

■従来

類型	主な公共交通	機能
広域幹線ネットワーク	・鉄道	・甲府市方面等への広域的な移動を担う ・定時定路線を基本とし、多くの人を運ぶことができる
	・路線バス	・交通結節点に接続し、市域を跨いで周辺市町を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
地域間ネットワーク	・路線バス ・コミュニティバス	・地域と市街地を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
	・乗用タクシー	・ドア・ツー・ドアの小人数の輸送を担う公共交通 ・自由経路ドア・ツー・ドア型の運行形態のため、移動の自由度が高い
地域内ネットワーク	・コミュニティバス	・地域内の移動を担う公共交通 ・定時定路線を基本とする
	・乗用タクシー	・地域内の移動を担う公共交通 ・ドア・ツー・ドアの小人数の輸送を担う公共交通 ・自由経路ドア・ツー・ドア型の運行形態で自由度が高い

■今後

類型	主な公共交通	機能
広域幹線ネットワーク	・鉄道	■現状維持
	・路線バス	■現状維持
地域間ネットワーク	・路線バス ・コミュニティバス	■再編 ・利用状況、ニーズ、交通事業者との調整をもとに再編検討 ・新たなモビリティの導入状況に応じて再編検討
	・乗用タクシー	■現状維持もしくは新規 ・新たなモビリティの導入状況に応じて、タクシー有効活用に関する新規施策を検討
	・新たなモビリティ	■新規 ・AIを含めたデマンド交通、自家用有償旅客運送、ボランティア輸送など、様々な選択肢をもとに新規施策を検討
地域内ネットワーク	・コミュニティバス	■再編 ・利用状況、ニーズ、交通事業者との調整をもとに再編検討 ・新たなモビリティの導入状況に応じて再編検討
	・乗用タクシー	■現状維持もしくは新規 ・新たなモビリティの導入状況に応じて、タクシー有効活用に関する新規施策を検討
	・新たなモビリティ	■新規 ・AIを含めたデマンド交通、自家用有償旅客運送、ボランティア輸送など、様々な選択肢をもとに新規施策を検討