

1.中央市地域公共交通の現状（データ分析・各種調査結果）

■データ分析（現状）

人口が集積しているが、公共交通を利用しにくいエリア

人口は集積していないが、公共交通を利用しにくいエリア

とまチュウバス

路線バス

山梨交通数島営業所-山梨大学医学部附属病院線

53：数島営業所

53：県立中央病院

56：数島営業所-県立中央病院-千秋橋-山梨大学付属病院

56・57：数島営業所

56・57：山梨大学付属病院

58：数島団地

58：山梨大学附属病院

75：豊富

75：県立中央病院

バス停留所

鉄道駅

鉄道路線

公共交通利用圏域

人口メッシュ（500m）

1 - 200人

200 - 600人

600 - 1000人

1000 - 1600人

1600人以上

＜とまチュウバス＞

市北西部から南東部まで広域に運行しており、長大路線となっている。
とまチュウバスの利用者数は横ばいに対し、市の負担額は増加傾向にある。

＜路線バス(5路線)＞

山梨大学医学部附属病院を結節点として、甲府市・甲斐市・昭和町方面に運行している。利用者は概ね減少傾向である。

＜代替バス(2路線)＞

豊富線は豊富地域⇄県立中央病院間、南湖線は数島⇄田富地域⇄県立中央病院を運行している。令和２年、令和３年を比較すると、利用者の回復傾向が見られている。

＜鉄道(JR 身延線)＞

本市から甲府方面・静岡方面へ運行している。新型コロナウイルス感染症の影響もあり、特に東花輪駅における乗車人数は減少傾向にある。

＜タクシー＞

市内にはタクシー事業者が３社あり、主に高齢者の買物や通院における移動を支えている。

■アンケート調査結果(抜粋)

＜回答者の属性＞

・運転免許保有では、「普通自動車以上」が 84.7%(405 人)と最も高く、回答者の多くが自家用車を利用できる環境にある。

・免許返納意向(50 代以上を集計)は、約半数が免許返納意向を持っていない状況である。また、80 代以上の方の約 2 割が「移動が不便になるため、免許返納ができない」を回答している。

＜日常的な買い物・通院・お出かけに関する移動状況＞

・交通手段は、「自家用車(自分で運転)」が約 8 割、「自家用車(家族・知人等による送迎)」が約 2 割と、自家用車での移動が多い状況である。また、高齢者においても約半数以上が自家用車で移動をしている。

＜公共交通の利用状況＞

・過去 30 日以内の「とまチュウバス」利用は、「利用したことがない(ほとんど利用したことがない)」が約 9 割、「以前は利用していたが、最近は利用していない」および「利用した」がそれぞれ 2.7%である。

・「とまチュウバス」利用者の利用頻度は、「年に数回」が約 6 割、「週に 1 ～2 回」が約 1 割である。

・新型コロナウイルスが収束した際の路線バス利用頻度の変化については、「変化しないと思う」が約 7 割、「増加すると思う」が約 1 割である。

＜公共交通サービスに対する意見 ※回答の多くは非利用者＞

・路線バスについて満足していない点は、約 2 割の回答者が「日中の便が少ない」「目的地までのバスがない」と回答している。

・「とまチュウバス」について満足していない点は、「目的地までのバスがない」が約 2 割、「日中の便が少ない」が約 1 割である。

・公共交通が移動手段として選ばれるための改善点は、「利用したいときにいつでも利用できる公共交通サービス」が約 5 割、「運転免許返納者を対象にした運賃割引制度」が約 4 割であり、料金に関する改善点が多かった。

・デマンドタクシー(予約型の公共交通)が導入された場合の利用意向では、「買物や通院等、一部の用事で利用したい」が約 2 割、「ほとんどの外出で利用したい」が 2.5%であった。

・地域住民が運転手を担い地域で支えあう交通サービスの利用は、「利用すると思う」が約 3 割であった。

・中学生アンケートによると、鉄道やバスを使った通学・通勤の利便性が向上した場合、進路の選択肢が「増えると思う」が約 8割であった。

■関係機関等へのヒアリング調査

＜山梨県＞

・地域公共交通計画を策定しており、広域交通を維持していく方針である

・リニア中央新幹線山梨県駅の交通ネットワークを注視

＜バス事業者＞

・広域交通の危機となる幹線は今後も維持していく方針である

・ドライバー不足、ドライバーの高齢化が深刻

＜タクシー事業者＞

・多くの事業者がドライバー不足、ドライバーの高齢化を抱えている

2.中央市地域公共交通計画の課題

課題1 地域に応じた公共交通サービスの提供が必要

【関連する現状・問題点】

☐ 公共交通を利用しにくい地域が市内に点在

☐ 豊富地域において高齢化が進行

☐ 各地域の移動ニーズに対応する公共交通サービスの利便性が低い

☐ 豊富地域内に商業施設・医療施設が立地していない(地域外への移動が必要)

課題2 広域の移動を支える公共交通サービスの検討が必要

【関連する現状・問題点】

☐ 日常生活圏域が広範囲であり、市外への移動がみられる

☐ 広域の移動を担う路線バスの利用が低迷している

☐ 年間約 34 万人の観光客が本市を訪れている

☐ 将来的にリニア中央新幹線開通による人の動きの変化が見込まれる

課題3 公共交通サービスにおける持続可能性の確保

【関連する現状・問題点】

☐ とまチュウバスに対する負担額が増加傾向にある

☐ 公共交通の担い手不足が進行している

☐ 地域ドライバーとしての活動意向がある市民が一定数みられた

課題4 鉄道や路線バスを中心とした利用促進

【関連する現状・問題点】

☐ 東花輪駅を中心に乗車人数が減少している

☐ 鉄道への要望として「駅までのアクセス」「鉄道運行本数」が多い

☐ 路線バスの利用者数が減少傾向にある ※再掲

☐ 路線バスへの要望として「日中の運行本数」「運行ルート」「バス停までのアクセス」に関する要望が多い

☐ 公共交通サービスが認知されていない

☐ 日常生活における自家用車利用率が高い

課題5 デジタル技術活用の研究・導入検討

【関連する現状・問題点】

☐ 全国的に運転手を必要としない自動運転(レベル4)の実証が進んでいる。

☐ 全国的に利便性向上・運行効率化につながる AI 技術の導入が進んでいる

課題6 高齢者を中心とした交通弱者の移動手段の確保

【関連する現状・問題点】

☐ 市全体として人口減少および高齢化が進行すると推計されている

☐ 高齢単身世帯数が増加

☐ 高齢者や若年層における公共交通サービスの必要性が高い

☐ 豊富地域において高齢化が進行 ※再掲

☐ 高齢者の地域外・市外への買物や通院がみられる

☐ 高齢者においても主な交通手段は自家用車(自分で運転・家族等の送迎)

☐ 公共交通サービスの利便性が低いために免許返納ができない高齢者が 2 割

☐ 中学生の進路選択時において、公共交通による通いやすさが重視されている

3.まとめ（中央市地域公共交通活性化協議会）

中央市地域公共交通の現状・課題を踏まえて、中央市の公共交通の方向性を下記のとおり示します。

■中央市地域公共交通計画の基本理念

～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」「安心で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（下表参照）。
※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。

表 階層化ネットワークの基本的な考え方

類型	基本的な機能	求められる役割
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
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
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

■中央市地域公共交通サービス見直しの方向性

表 現在の公共交通サービス

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



表 今後の公共交通サービス

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

地域公共交通計画策定調査等業務のまとめ（令和 4 年度）
詳細版

令和 5 年 3 月



株式会社 ケー・シー・エス

[目 次]

1. 業務の概要	3
1-1 業務の目的	3
1-2 業務フロー	3
2. 地域特性の整理・分析	4
3. 公共交通の実態把握	4
4. 公共交通に関するニーズ等調査	5
4-1 市民アンケート調査	5
4-2 公共交通利用者アンケート調査	8
4-3 とまチュウバス利用者アンケート調査（追加調査）	10
4-4 中学生アンケート調査	11
5. 公共交通の課題の整理、分析	13
課題1 地域に応じた公共交通サービスの提供が必要	14
課題2 広域の移動を支える公共交通サービスの検討が必要	16
課題3 公共交通サービスにおける持続可能性の確保	19
課題4 鉄道や路線バスを中心とした利用促進	21
課題5 デジタル技術活用の研究・導入検討	25
課題6 高齢者を中心とした交通弱者の移動手段の確保	26
6. 仮説の検証及び立案(まとめ)	31
6-1 中央市地域公共交通計画の基本理念	31
6-2 中央市地域公共交通ネットワークの基本的な考え方	32
6-3 中央市地域公共交通サービス見直しの方向性	33

1. 業務の概要

1-1 業務の目的

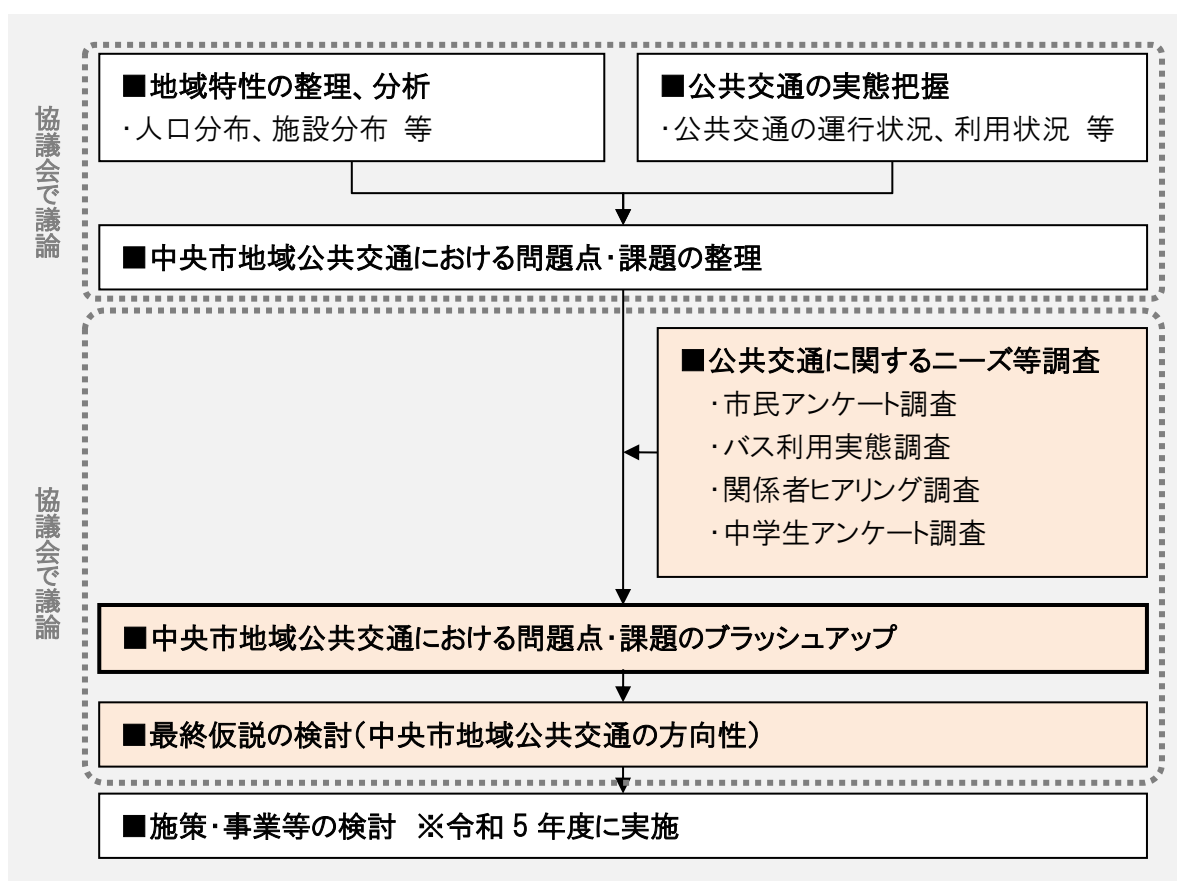
人口減少、少子高齢化が進むなか、自家用車への依存度はますます高まり、中央市内における地域公共交通においても利用者の減少や収支の悪化、運転手不足の深刻化、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少などにより地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増している。

一方で、自家用車を所有しない、もしくは自らの運転が困難な高齢者等の「交通弱者」や地域公共交通が存在しない「交通空白地域」への移動手段の確保は重要な課題となっている。

本業務では、「誰もが利用しやすく移動しやすい仕組みづくり」の実現に向け、本市の公共交通に係る現状と課題を詳細に整理したうえで、様々な具体的解決手法(手段)について情報収集し、将来に向けた仮説を立案することで、令和5年度に予定している「地域公共交通計画」の策定が円滑に遂行されることを最終的な目的とする。

1-2 業務フロー

本業務は、以下のフローのとおり実施した。



2. 地域特性の整理・分析

地域特性の整理の結果概要は下記のとおり。

＜結果概要＞

- 西新居や西花輪、山之神では一定程度の人口集積があるものの公共交通空白地域となっており、公共交通を利用しにくい状況となっている。
- 人口集積が比較的多くない西花輪駅南西部や豊富地域も大部分が公共交通空白地域となっている。
- 豊富地域では、人口が約 3,000 人程度と比較的少なくなっている。加えて、高齢化率も 33.3%となっており、市内でも高齢化が進行している地域である。
- 市外への通勤流出は、甲府市（3,441 人）・昭和町（1,392 人）・南アルプス市（1,123 人）・甲斐市（590 人）の流出が多い。
- 市外への通学流出は、甲府市（598 人）の通学が多い。また、市川三郷町、昭和町への流出も見られる。
- 令和 3 年度の年齢別人口を見ると、40 代が 4,525 人、50 代が 4,347 人と多くなっており、60 歳以上の人口は、全人口の 31.9%となっている。
- 観光入込客数は、減少傾向となっており、令和 3 年度は約 34 万人が訪れている。

3. 公共交通の実態把握

公共交通の実態把握の結果概要は下記のとおり。

＜利用状況データより＞

- 鉄道：駅別乗車人数をみると、東花輪駅では令和元年度から令和 3 年度にかけて乗車人数が大きく減少しており、約 6 万人の減少（約 2 割減）がみられる。
- 路線バス：令和 3 年度の輸送実績は 214,712 人、前年度と比較して約 16%減少しており、平成 29 年度と比較すると約 38%減少している。
- コミュニティバス：毎年の利用者数はほぼ横ばい（9 千人程度）であり、協議会支出委託料・利用者一人当たりの協議会支出委託料は共に増加傾向である。

＜関係者ヒアリングより＞

- 山梨県：地域公共交通計画を策定しており広域交通を維持していく方針である。リニア中央新幹線山梨県駅の交通ネットワークを重視している。
- バス事業者：広域交通の危機となる幹線は今後も維持していく方針である。ドライバー不足、ドライバーの高齢化が深刻である。
- タクシー事業者：多くの事業者がドライバー不足、ドライバーの高齢化を抱えている

4. 公共交通に関するニーズ等調査

4-1 市民アンケート調査

4-1-1 調査概要

調査概要は下表のとおり。

表 調査概要

調査の目的	市民の移動実態の把握、市民の公共交通に対する要望等を把握するため
調査対象者	市内在住の 16 歳以上の市民 1,500 人
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査時期	令和 4 年 1 2 月 9 日（金）～令和 4 年 1 2 月 2 0 日（火）

4-1-2 回収結果

調査概要は下表のとおり。

表 回収結果

配布枚数	1,500 票
回収数	478 票
回収率	31.9%

4-1-3 結果概要

<回答者の属性>

- 性別は、男性が約 4 割、女性が 6 割である。
- 年齢は、60 代が約 2 割、70 代が約 2 割であり、回答者の約 6 割が 60 代以上である。
- 住まいは、「田富地域」が 37.4%(179 人)と最も高く、次いで「玉穂地域」が 29.9%(143 人)と続いている。
- 運転免許保有では、「普通自動車以上」が 84.7%(405 人)と最も高く、回答者の多くが自家用車を利用できる環境にある。
- 免許返納意向(50 代以上を集計)は、約半数が免許返納意向を持っていない状況である。
- 80 代以上の約 2 割が「移動が不便になるため、免許返納ができない」と回答。
- 新型コロナウイルスの影響で外出頻度の変化は、「減少した」が約 7 割、「変化していない」が約 3 割である。
- 新型コロナウイルスが収束した場合の外出回数の変化は、「増加すると思う」が約 5 割、「変化しないと思う」が約 4 割である。

<日常的な買い物に関する移動状況>

- 買い物をする場面では、「買い物を主な目的として外出する」が約 8 割、「通勤・通学の帰り道」が約 3 割である。
- よく利用する店舗は、市内店舗が多く、「イオンタウン山梨中央」が約 2 割、「イッツモア玉穂ショッピングセンター」が約 1 割と続いている。
- 交通手段は、「自家用車(自分で運転)」が約 8 割、「自家用車(家族・知人等による送迎)」が約 2 割と、自家用車での移動が多い状況である。また、高齢者においても約半数以上が自家用車で移動している状況である。

<通院に関する移動状況>

- 市内の通院先は、「山梨大学医学部附属病院」が約 2 割と最も多い。その他の回答者の 4 割が市外に通院している。
- 通院に出かける時間では、「9 時台」が約 3 割、「10 時台」が約 2 割である。
- 交通手段では、「自家用車(自分で運転)」が約 8 割、「自家用車(家族・知人等による送迎)」が約 2 割と、自家用車での移動が多い状況である。また、高齢者においても約半数以上が自家用車で移動している状況である。

<通勤通学に関する移動状況>

- 通勤先は、「山梨県内の市町村」が約 6 割、「市内」が約 3 割である。
- 通学先は、「山梨県内の市町村」が約 7 割、「市内」が約 3 割である。
- 外出時間帯は、「7 時台」が約 4 割、「8 時台」が約 3 割である。
- 帰宅時間帯は、「18 時台」が約 3 割、「17 時台」が約 1 割である。
- 交通手段は、「自家用車(自分で運転)」が約 8 割、「自転車」が約 1 割である。

<その他のお出かけに関する移動状況>

- 外出先は、「ショッピングモール」が約 3 割、「飲食店」が約 1 割である。
- 外出先の地域は、「山梨県内の市町村」が約 5 割、「田富地域」が約 2 割である。
- 交通手段は、「自家用車(自分で運転)」が約 8 割、「自家用車(家族・知人等による送迎)」が約 2 割と、自家用車での移動が多い状況である。

＜公共交通の利用状況＞

- ・過去 30 日以内の路線バス利用は、「利用したことがない(ほとんど利用したことがない)」が約 9 割、「以前は利用していたが、最近では利用していない」が 3.1%、「利用した」が 1.7%である。
- ・路線バスの利用頻度は、「年に数回」が約 5 割、「週に 1～2 回」および「月に数回」が約 1 割である。
- ・自宅最寄りバス停については、「バス停があるかどうか分からない」および「バス停名が分からない」がともに約 3 割であり、公共交通が市民に認知されていない状況である。
- ・過去 30 日以内の「とまチュウバス」利用は、「利用したことがない(ほとんど利用したことがない)」が約 9 割、「以前は利用していたが、最近では利用していない」および「利用した」がそれぞれ 2.7%である。
- ・「とまチュウバス」の利用頻度は、「年に数回」が約 6 割、「週に 1～2 回」が約 1 割である。
- ・自宅から「とまチュウバス」の最寄りバス停については、「バス停名が分からない」および「バス停があるかどうか分からない」がともに約 3 割であり、公共交通が市民に認知されていない状況である。
- ・新型コロナウイルスが収束した際の路線バス利用頻度の変化については、「変化しないと思う」が約 7 割、「増加すると思う」が約 1 割である。

＜公共交通サービスに対する意見＞

- ・本市の公共交通への満足度は、「どちらとも言えない」が約 5 割、「不満」が約 1 割である。
- ・路線バスについて満足していない点は、「日中の便が少ない」が約 2 割、「目的地までのバスがない」が約 2 割と続いている。
- ・とまチュウバスについて満足していない点は、「目的地までのバスがない」が約 2 割、「日中の便が少ない」が約 1 割である。
- ・鉄道について満足していない点は、「駅までの移動が大変」および「便数が少ない」がともに約 3 割である。
- ・タクシーについて満足していない点は、「タクシーの料金が安い」が約 3 割、「タクシーの乗場がない」が約 1 割である。
- ・公共交通が移動手段として選ばれるための改善点は、「利用したいときにいつでも利用できる公共交通サービス」が約 5 割、「運転免許返納者を対象にした運賃割引制度」が約 4 割であり、料金に関する改善点が多かった。
- ・デマンドタクシー（予約型の公共交通）が導入された場合の利用意向では、「買物や通院等、一部の用事で利用したい」が約 2 割、「ほとんどの外出で利用したい」が 2.5%であった。
- ・地域住民が運転手を担い地域で支えあう交通サービスの利用は、「利用すると思う」が約 3 割である。
- ・地域住民が運転手を担い地域で支えあう交通サービスの運転手としての活動意向は、「報酬があれば活動したい」が 15.7%、「無償で活動してもよい」が 2.9%である。
- ・中央市で利用できると嬉しい交通サービスは、「定額で路線バスや鉄道、タクシーが乗り放題になるサービス」が約 5 割、「安い運賃で利用できる自動運転バスや自動運転タクシー」および「アプリ等で予約をして、自宅近くで乗車できる交通サービス」がともに約 3 割である。

4-2 公共交通利用者アンケート調査

4-2-1 調査概要

調査概要は下表のとおり。

表 調査概要

調査の目的	公共交通利用者の属性や利用状況などを把握するため
調査対象者	以下の各バスの利用者 ①廃止代替バス2路線（南湖線・豊富線） 赤字路線バス3路線5系統（山梨大学医学部附属病院経由） ②地域コミュニティバス（とまチュウバス）
調査実施箇所	①バス停：花輪、中央市役所豊富庁舎入口、山梨大学医学部附属病院 ②バス内：とまチュウバス
調査方法	①平日 1 日、公共交通結節点や利用が多いバス停に調査員を配置し、対象路線のバスを待っている方・バスから降車した方に対して、聞き取りを行った。その場での聞き取りが難しい場合は、調査票を配布し、郵送回収とした。 ②平日 1 日、全便に調査員が乗り込み、調査票の内容に沿って、車内で聞き取りを行った。その場での聞き取りが難しい場合は、調査票を配布し、郵送回収とした。
調査日	令和 4 年 12 月 15 日（木）

4-2-2 回収結果

回収数は、24 件であった。

路線別回収数は、以下のとおりである。

表 路線別回収数

路線名	回答数
南湖線	0
豊富線	0
中央病院～豊富	0
中央病院～鯉沢営業所	0
敷島団地～山梨大学附属病院	4
敷島営業所～山梨大学附属病院	8
甲府駅～山梨大学附属病院	4
とまチュウバス	4
無回答	4

＜回答者の属性＞

- 性別は男性 4 名、女性 14 名、回答拒否 2 名、無回答 4 名であった。
- 年代別では 60 代以上が全体の約 60% を占めている。
- 利用者は中央市外に住んでいる人が多く、全体の約 60% を占めている。

＜バスの利用状況＞

- 利用者の約 50% が徒歩 10 分圏内に最寄り停留所がある。
- 通院、買い物のためバスを利用する人が多かった。
- バスが運行しなくなった場合、代替手段がない人が約 40% を占めた。

＜バスの満足度＞

- 満足度の高い項目としては、「運行ルート」「運賃の安さ」が挙げられた。
- 満足度の低い項目としては「運行本数」が最も多く約 6 割以上が不満と回答している。

＜バスにおいて重視する項目＞

- 重視する項目としては「運行本数（44 ポイント）」「運行ルート（23 ポイント）」「定時性（15 ポイント）」「運賃の安さ（13 ポイント）」であった。
- 重視しない項目としては「時刻や経路検索のしやすさ」「待合環境の快適さ」であった。

4-3 とまチュウバス利用者アンケート調査（追加調査）

4-3-1 調査概要

調査概要は下表のとおり。

表 調査概要

調査の目的	とまチュウバス利用者の属性や利用状況などを把握するため利用者アンケート調査を実施した。
調査対象者	地域コミュニティバス（とまチュウバス）利用者
調査方法	とまチュウバスに調査員が乗り込み、調査票の内容に沿って、車内で聞き取りを行った。
調査日	令和5年2月14日（火）、15日（水）、16日（木）

4-3-2 回収結果

回収数は、39件であった。

4-3-3 結果概要

<回答者の属性>

- ・年代は、「80代以上」が約4割、「70代」が約3割である。10代～30代からの回答はなかった。
- ・性別は、「女性」が約7割、「男性」が約2割である。
- ・住まいは、「田富地域」が約4割、「豊富地域」が約4割、「玉穂地域」が約2割である。
- ・運転免許（普通自動車）保持は、「持っていない」が約5割、「返納した」が約4割である。

<とまチュウバスの利用状況>

- ・とまチュウバスの往復利用は、「行き・帰りの両方」が約8割、「行きのみ」「帰りのみ」が約1割である。
- ・調査票を受け取った日の外出目的は、「買い物」が約5割、「通院」が約3割である。
- ・とまチュウバスが運行しなくなった場合の代替りの移動手段は、「その他の公共交通（バス、タクシー等）を利用する」が約5割、「代替りの交通手段はない」が約4割である。

<とまチュウバスの満足度>

- ・満足度の高い項目は、「運賃の安さ」「定時性（時間どおりに来るかどうか）」がある。ただし、本調査の回答者の多くが高齢者（100円で乗車できる）や免許返納者（無料で乗車できる）であることは留意が必要である。
- ・満足度の低い項目は、「運行本数」が最も多く約8割が不満である。
その他、「乗降場所までの近さ」「待合環境（バス停等）の快適さ」は、不満の割合が高い。

4-4 中学生アンケート調査

4-4-1 調査概要

調査概要は下表のとおり。

表 調査概要

調査の目的	市内在住の若年層における移動実態の把握、現行公共交通に対する意見やニーズを把握するため、中学生アンケート調査を実施した。
調査対象者	田富中学校 2 年生
調査方法	対象者に調査票を配布し、WEB による回収を行った。
調査日	令和5年1月24日（火）～2月3日（金）

4-4-2 回収結果

回収数は、121 件であった。

4-4-3 結果概要

<回答者の属性>

- ・性別では、「男性」が約5割、「女性」が約5割
- ・最寄りバス停の認知状況では、「分からない」が約9割、「おおよそ分かる」は約1割
- ・長期休暇時の登校頻度では、「週に2～3回」が約4割、「週に4～5回」が約2割

<学校生活以外（放課後、休日など）における移動状況>

- ・学校生活以外でよく行く場所では、「昭和町」に回答が集中し、約3割を占めた
- ・学校生活以外でよく行く場所に行く“主な目的”では、「買い物」が約5割、「塾・予備校等」が約2割
- ・学校生活以外でよく行く場所に“一緒に行く人”では、「友人」が約5割、「家族・親族」が約4割
- ・学校生活以外でよく行く場所への“交通手段”では、「自転車」が約6割、次いで「家族等の送迎」が約5割
- ・学校生活以外でよく行く場所への“頻度”では、「月に数回」が約4割、「週に1回」が約2割
- ・学校生活以外の移動でバスを利用しない理由では、「駅や目的地まで徒歩や自転車で行けるため」が約5割、「バスがどこを運行しているのか知らない」が約4割
- ・バスサービスが改善された場合のバスの利用意向では、「利用しないと思う」が約4割、「わからない」が約4割

<公共交通が進路選択に与える影響>

- ・進路選択時における“鉄道やバスでの通いやすさ”について、「やや重視する」が約5割、「とても重視する」が約2割
- ・“鉄道やバスでの通いやすさ”で特に重要だと思う項目では、「学校、職場までの鉄道やバスの運行本数の多さ」が約4割、「運賃や定期券の安さ」が約3割
- ・鉄道やバスを使った通学・通勤の利便性が向上した場合、進路の選択肢が増えると思うかでは、「思う」が約8割、「あまり思わない」が約2割

<公共交通に対する意見等>

- ・バス利用のメリットで共感できるものでは、「重い荷物があっても移動がラク」が約7割、「悪天候時も快適に移動ができる」が約5割
- ・電車やバスなどの時刻表や乗り換え検索に加え、利用予約をできるアプリの利用意向は、「利用してみたい」が約5割、「わからない」が約4割

5. 公共交通の課題の整理、分析

○前項までの内容を踏まえ、本市の地域公共交通における課題を下記のとおり整理した。

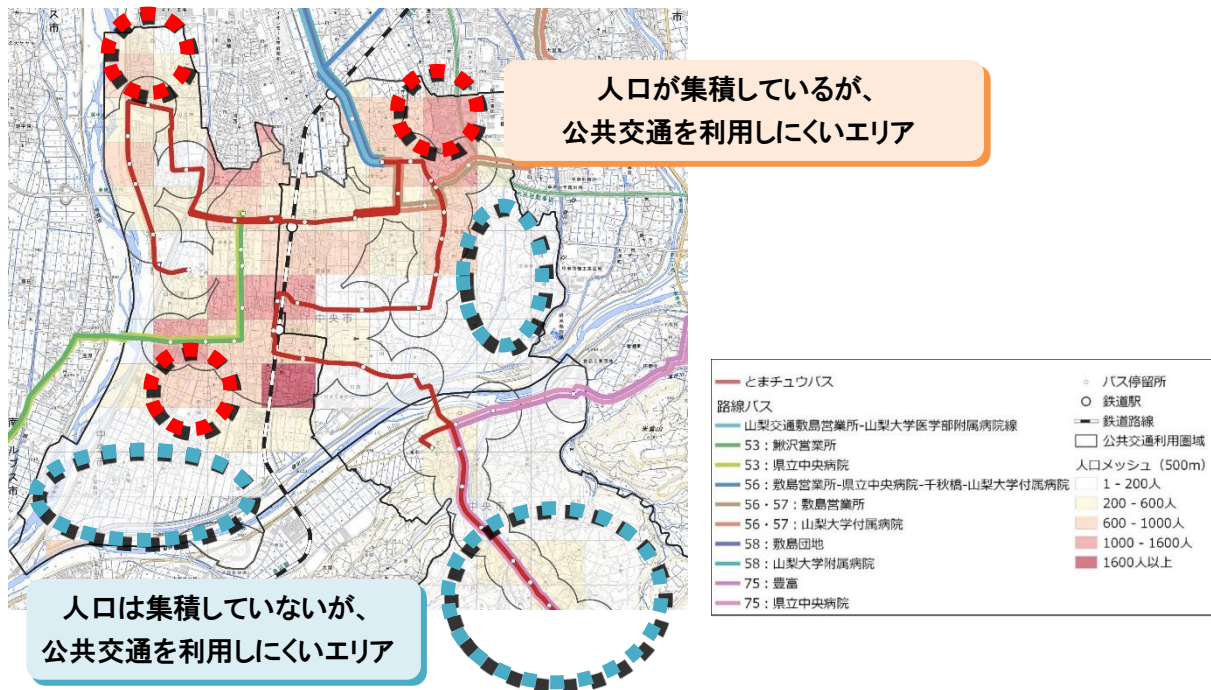
○各課題の詳細を次ページ以降に示す。

課題1 地域に応じた公共交通サービスの提供が必要
【関連する現状・問題点】 ☐ 公共交通を利用しにくい地域が市内に点在 ☐ 豊富地域において高齢化が進行 ☐ 各地域の移動ニーズに対応する公共交通サービスの利便性が低い ☐ 豊富地域内に商業施設・医療施設が立地していない(地域外への移動が必要)
課題2 広域の移動を支える公共交通サービスの検討が必要
【関連する現状・問題点】 ☐ 日常生活圏域が広範囲であり、市外への移動がみられる ☐ 広域の移動を担う路線バスの利用が低迷している ☐ 年間約 34 万人の観光客が本市を訪れている ☐ 将来的にリニア中央新幹線開通による人の動きの変化が見込まれる
課題3 公共交通サービスにおける持続可能性の確保
【関連する現状・問題点】 ☐ とまチュウバスに対する負担額が増加傾向にある ☐ 公共交通の担い手不足が進行している ☐ 地域ドライバーとしての活動意向がある市民が一定数みられた
課題4 鉄道や路線バスを中心とした利用促進
【関連する現状・問題点】 ☐ 東花輪駅を中心に乗車人数が減少している ☐ 鉄道への要望として「駅までのアクセス」「鉄道運行本数」が多い ☐ 路線バスの利用者数が減少傾向にある ※再掲 ☐ 路線バスへの要望として「日中の運行本数」「運行ルート」「バス停までのアクセス」に関する要望が多い ☐ 公共交通サービスが認知されていない ☐ 日常生活における自家用車利用率が高い
課題5 デジタル技術活用の研究・導入検討
【関連する現状・問題点】 ☐ 全国的に運転手を必要としない自動運転(レベル4)の実証が進んでいる。 ☐ 全国的に利便性向上・運行効率化につながる AI 技術の導入が進んでいる
課題6 高齢者を中心とした交通弱者の移動手段の確保
【関連する現状・問題点】 ☐ 市全体として人口減少および高齢化が進行すると推計されている ☐ 高齢単身世帯数が増加 ☐ 高齢者や若年層における公共交通サービスの必要性が高い ☐ 豊富地域において高齢化が進行 ※再掲 ☐ 高齢者の地域外・市外への買物や通院がみられる ☐ 高齢者においても主な交通手段は自家用車(自分で運転・家族等の送迎) ☐ 公共交通サービスの利便性が低いために免許返納ができない高齢者が 2 割 ☐ 中学生の進路選択時において、公共交通による通いやすさが重視されている

課題1 地域に応じた公共交通サービスの提供が必要

現状・問題点① 公共交通を利用しにくい地域が市内に点在

西新居や西花輪、山之神では一定程度の人口集積があるものの公共交通空白地域となっており、公共交通を利用しにくい状況となっている。また、人口集積が比較的多くない西花輪駅南西部や豊富地域も大部分が公共交通空白地域となっている。



現状・問題点② 豊富地域において高齢化が進行

豊富地域の高齢化率は33.3%となっており、市内でも高齢化が進行している地域である。加えて、人口も約3,000人と比較的小さい。そのため、公共交通サービスの必要性が高い地域であると考えられる。

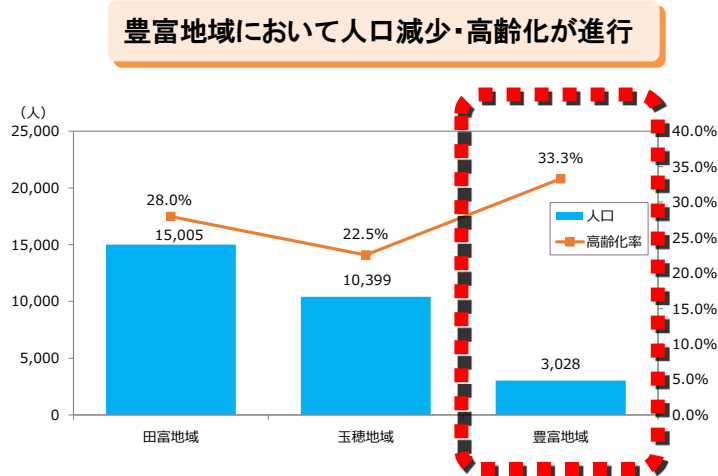
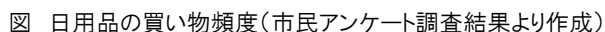


図 地区別の居住人口・高齢化率(国勢調査)

豊富地域では「イオンタウン山梨中央周辺」や「オギノ田富店」への買物移動が多くみられているが、豊富地域から玉穂地域へのとまチュウバスは1日3便のみとなっている。田富地域では地域内で買い物を済ませる移動が多いものの地域内移動に対応した公共交通サービスがタクシーのみとなっている。



豊富地域内に商業施設・医療施設が立地していない
(地域外への移動が必要)

豊富地域内に商業施設・医療施設が立地していない
(地域外への移動が必要)



- 公共交通空白地域のうち人口集積がみられるエリア（西新居・西花輪・山之神）や高齢化が進行している豊富地域を中心に移動手段確保に向けた検討を行う必要がある。
- 豊富地域から玉穂地域および田富地域への買物移動を支えるための公共交通サービスの利便性向上を検討する必要がある。
- 田富地域では地域内の移動を支える公共交通サービスの充実化を検討する必要がある。

課題2 広域の移動を支える公共交通サービスの検討が必要

現状・問題点① 日常生活圏域が広範囲であり、市外への移動がみられる

通勤通学流動をみると、甲府市・昭和町・南アルプス市など市外への移動も一定数みられる。市民アンケート調査によると、通院をしている方の約 4 割が「市外の病院」へ通院している。市外の通院先としては、「甲府市」が多く、富士川町・昭和町への通院も一部みられる。その他の外出（日用品の買物・通院・通勤通学以外）における外出先としても市民の約 5 割が市外へ移動している。

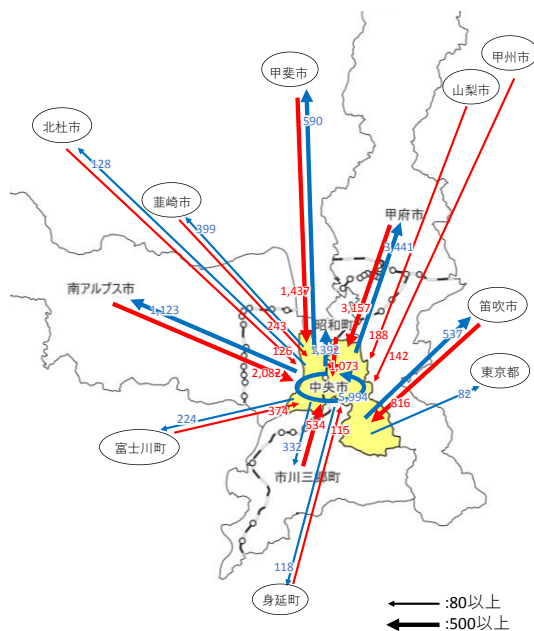


図 通勤流動図(国勢調査)

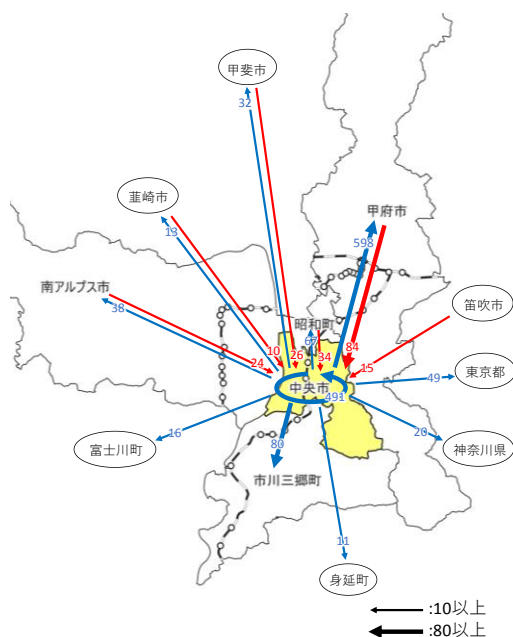
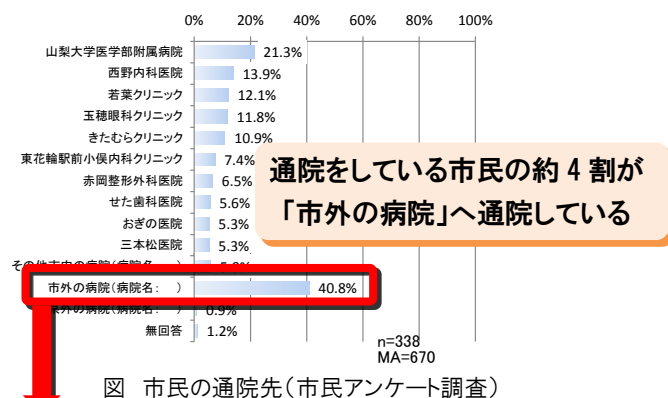


図 通学流動図(国勢調査)



	回答数	割合
市立甲府病院	16	11.3%
吉川外科整形外科医院	6	4.3%
山梨県立中央病院	6	4.3%
富士川病院	6	4.3%
甲府城南病院	5	3.5%
桜林医院	5	3.5%
北野医院	5	3.5%
あいのた内科消化器科クリニック	4	2.8%
山梨病院	4	2.8%
市川三郷病院	4	2.8%

※上位10を表示

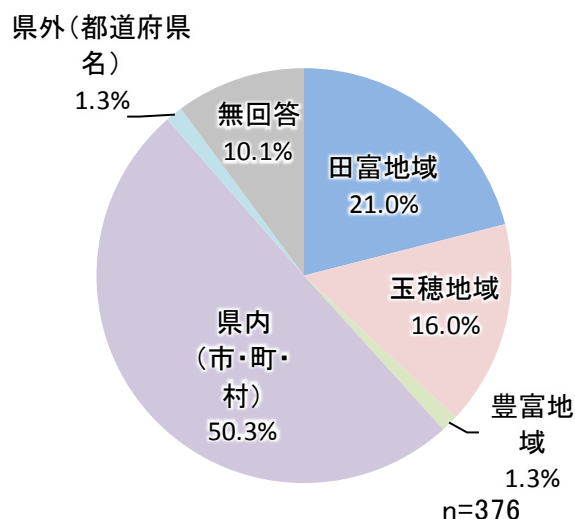


図 その他の外出(日用品の買物・通院・通勤通学以外)における外出先
(市民アンケート調査)

現状・問題点② 広域の移動を担う路線バスの利用が低迷している

令和3年度の路線バス輸送実績は214,712人、前年度と比較して約16%減少しており、平成29年度と比較すると約38%減少している。

新型コロナウイルス感染症の影響もあり、
路線バス利用者は減少傾向にある

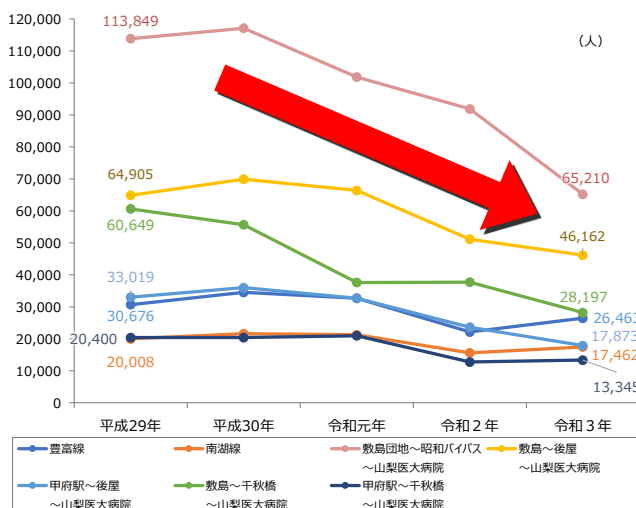


図 路線別の利用者数の推移

新型コロナウイルス感染症収束後、
路線バス利用頻度増加の見込みは少ない

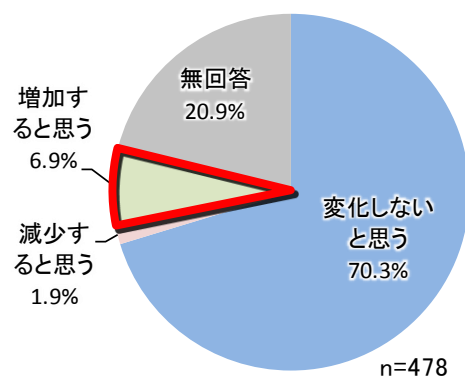


図 新型コロナウイルスが収束した際の
路線バス利用頻度の変化(市民アンケート調査)

現状・問題点③ 年間約34万人の観光客が本市を訪れている

観光入込客数の推移を見ると、減少傾向となっており、令和3年度は約34万人と平成29年に比べて、約5万人減少している。

主な観光施設別の入込客数を見ると、「道の駅とよとみ」が最も入込客数が多く約26万人、次いで「四季新鮮収穫広場た・から」が13万人と多い。

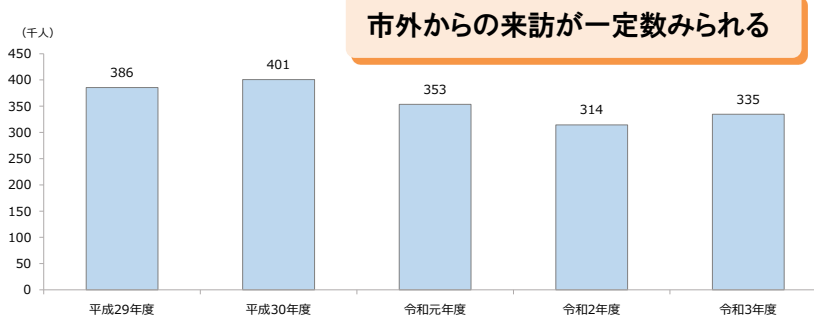


図 観光入込客数

表 施設別観光入込客数

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	増減率 H29-R3
四季新鮮収穫広場た・から	130,847	122,595	118,442	126,039	127,739	-2.4%
中央市豊富郷土資料館	5,594	3,951	3,915	2,192	3,493	-37.6%
シルクふれんどろい	35,696	33,743	33,961	30,103	30,427	-14.8%
道の駅とよとみ	308,010	286,974	274,972	234,193	257,107	-16.5%
合計	480,147	447,263	431,290	392,527	418,766	-12.8%

現状・問題点④ 将来的にリニア中央新幹線開通による人の動きの変化が見込まれる

リニア中央新幹線が2027年に東京～名古屋間を開通予定である。甲府市大津町に「リニア山梨県駅」が新設予定であり、今後市外への移動需要や市内への観光需要は高まることが考えられる。

山梨県が地域公共交通計画（令和6年4月策定）の策定を進めており、当計画内におけるリニア駅の位置づけ等も整合を図る必要がある。



＜まとめ＞

- 市外への通勤通学（甲府市・昭和町・南アルプス市方面）・通院（甲府市方面）を支える公共交通サービスの検討が必要である。併せて、路線バス効率化に向けた検討が必要である。
- リニア中央新幹線の開通や山梨県の計画策定動向、観光動向に留意しながら、小井川駅における交通結節機能（待合環境整備、バスと鉄道のダイヤ接続など）の向上に向けた検討を行い、来街者も移動しやすい公共交通を検討する必要がある。

課題3 公共交通サービスにおける持続可能性の確保

【修正前】 公共交通サービスにかかる市負担額の適正化

【修正理由】 事業者ヒアリングにより、「ドライバー不足およびドライバーの高齢化」などの問題点が整理された。財政面の課題、人材面の課題をセットで検討し、「公共交通サービスの持続可能性の確保」を課題として整理した。

現状・問題点① とまチュウバスに対する負担額が増加傾向にある

令和3年度の協議会支出委託料は5,575千円、国補助金は4,997千円である。

推移をみると、協議会支出委託料および補助金は概ね増加傾向である。

利用者一人当たりの協議会支出委託料は、近年では増加傾向である。

表 とまチュウバスの利用者数および運行経費の推移

	平成 29年度	平成 30年度	令和元年	令和2年度	令和3年度	増加率 H29-R3
利用者数（人）	8,651	8,762	9,653	7,814	9,023	4.3%
運賃収入（千円）	981	1,004	1,003	768	834	-14.9%
協議会支出委託料（千円）	4,417	4,843	4,860	3,784	5,575	26.2%
国補助金（千円）	4,290	3,787	5,470	6,895	4,997	16.5%
利用者一人あたりの協議会支出委託料（円）	511	553	503	484	618	21.0%

コミュニティバスに対する協議会支出委託料、
利用者一人当たりの協議会支出委託料は増加傾向

現状・問題点② 公共交通の担い手不足が進行している ※事業者ヒアリングより

交通事業者ヒアリングを行い、公共交通事業者が抱える問題点等を把握したところ、多くの交通事業者がドライバー不足を抱えていることが分かった。

加えて、「ドライバーの高齢化」も進行していることから、今後10～20年後には地域内のドライバー確保が難しくなることが予想される。

現状・問題点③ 地域ドライバーとしての活動意向がある市民が一定数みられた

市民アンケート調査によると、市民の約 3 割が「地域ドライバー輸送の利用意向」を示しており、市民の約 2 割が「ドライバーとして活動しても良い」と回答している。

「報酬があれば活動したい」が 15.7%(75 人)、「無償で活動してもよい」が 2.9%(14 人)と回答を得た。

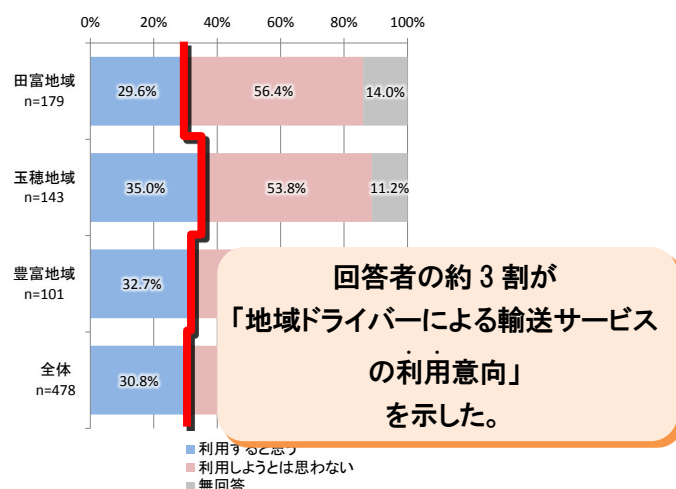


図 地域ドライバー輸送サービスの利用意向
(市民アンケート調査)

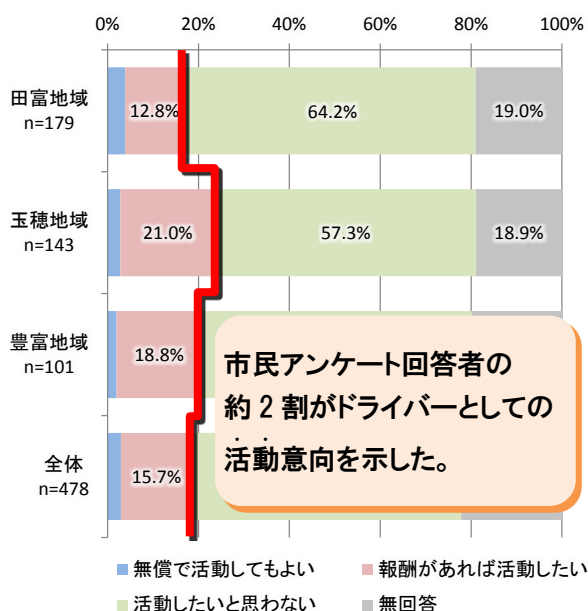


図 地域別のドライバーの活動意向
(市民アンケート調査)

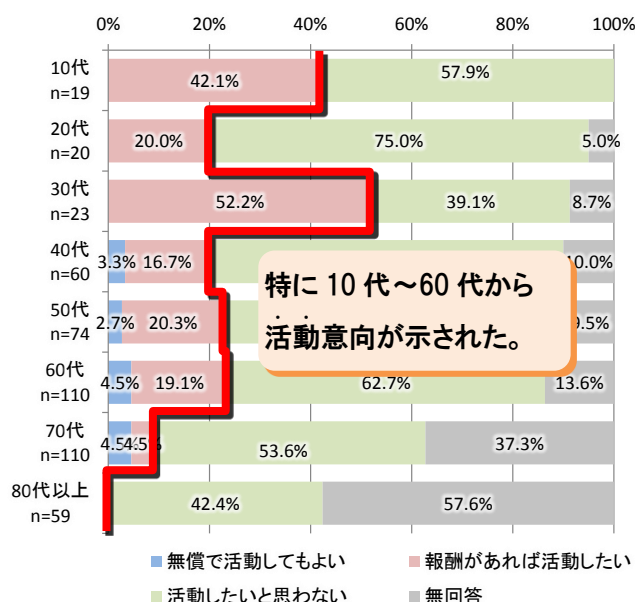


図 年代別のドライバーの活動意向
(市民アンケート調査)

<まとめ>

○コミュニティバスを中心に市内公共交通サービスの運行見直し等を行い、公共交通に係る市の負担額の適正化を図る必要がある。ただし、過度なサービス削減は利用者減少につながるため、可能な限り利便性の維持を図る。

○また、公共交通の担い手不足が深刻化している中、市民の約 2 割がドライバーとしての活動意向を示した。将来にわたって公共交通サービスを提供し続けるために、市・事業者・地域が一体となった公共交通サービスの検討を進める。

課題4 鉄道や路線バスを中心とした利用促進

現状・問題点① 東花輪駅を中心に乗車人数が減少している

駅別乗車人数をみると、東花輪駅では令和元年度から令和3年度にかけて乗車人数が大きく減少しており、約6万人の減少（約2割減）がみられる。近年、収支状況が悪い鉄道路線を対象に廃止検討される動きもある。

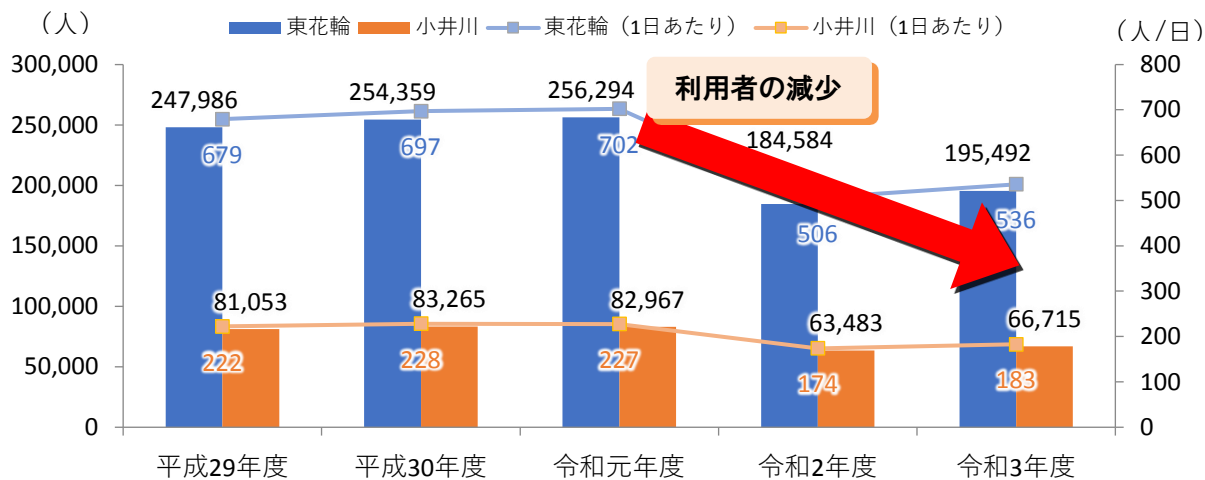


図 駅別乗車人数

現状・問題点② 鉄道への要望として「駅までのアクセス」「鉄道運行本数」が多い

市民アンケート調査によると、鉄道について満足していない点では、「駅までの移動が大変」が34.3%(164人)と最も高く、次いで「便数が少ない」が27.8%(133人)と続いている。

表 地域別の鉄道について満足していない点(市民アンケート調査)

	鉄道について、満足していない点									合計
	駅までの移動が大変	駅周辺に駐車場が少ない	駅周辺に駐輪場が少ない	運行情報を調べにくい	駅改札からバス停までが遠い	運賃が高い	便数が少ない	その他	無回答	
田富地域 n=179	25.7%	23.5%	2.2%	6.1%	1.7%	3.4%	33.0%	10.6%	34.6%	140.8%
玉穂地域 n=143	33.6%	25.9%	0.7%	4.9%	2.8%	6.3%	38.5%	7.0%	31.5%	151.0%
豊富地域 n=101	54.5%	25.7%	2.0%	4.0%	5.0%	4.0%	12.9%	5.0%	30.7%	143.6%
全体 n=478	34.3%	24.3%	1.9%	4.8%	2.7%	4.6%	27.8%	7.7%	34.5%	142.7%

駅までのアクセスに関して不満が多い

運行本数に対する不満

豊富地域では、
約半数が「駅までの移動が大変」と回答

現状・問題点③ 路線バスの利用者数が減少傾向にある ※再掲

路線バスの令和3年度の輸送実績は214,712人、前年度と比較して約16%減少しており、平成29年度と比較すると約38%減少している。
中でも「敷島団地～昭和バイパス～山梨医大病院」の乗車人員は減少が大きく、令和3年度と平成29年度を比較すると約57%減少している。

新型コロナウイルス感染症の影響もあり、 路線バス利用者は減少傾向にある

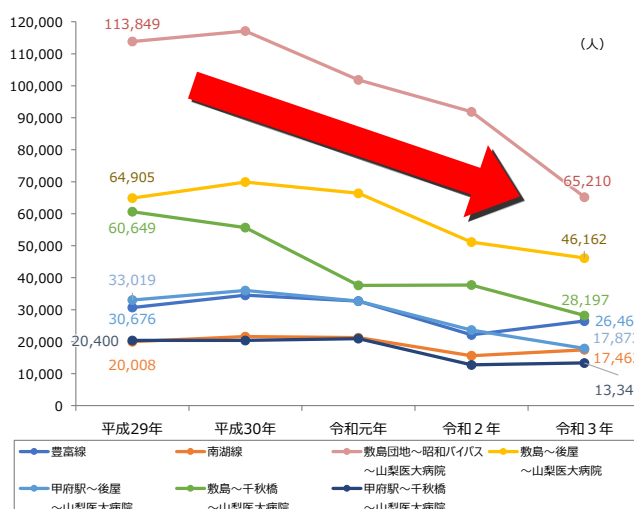


図 路線別の利用者数の推移

現状・問題点④ 路線バスへの要望として「日中の運行本数」「運行ルート」「バス停までのアクセス」に関する要望が多い

市民アンケート調査によると、路線バスについて満足していない点では、「日中の便が少ない」が22.6%(108人)と最も高く、次いで「目的地までのバスがない」が21.5%(103人)と続いている。

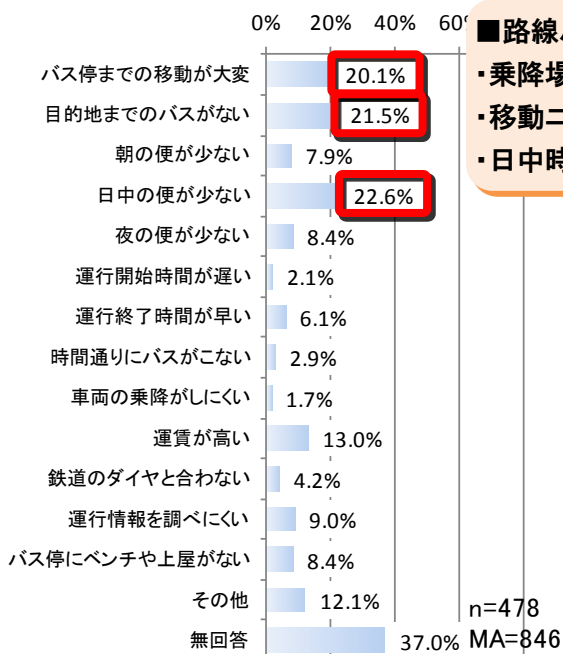


図 路線バスについて満足していない点
(市民アンケート調査)

■路線バス運行見直し時のポイント

- ・乗降場所へのアクセス性(近さ、バス停までの傾斜など)
- ・移動ニーズに合った運行ルート(買物・通院等の移動ニーズ)
- ・日中時間帯の運行本数(日中の移動ニーズに合わせた運行)

表 路線バスについて満足していない点
(市民アンケート調査)

	回答数	割合
バス停までの移動が大変	96	20.1%
目的地までのバスがない	103	21.5%
朝の便が少ない	38	7.9%
日中の便が少ない	108	22.6%
夜の便が少ない	40	8.4%
運行開始時間が遅い	10	2.1%
運行終了時間が早い	29	6.1%
時間通りにバスがこない	14	2.9%
車両の乗降がしにくい	8	1.7%
運賃が高い	62	13.0%
鉄道のダイヤと合わない	20	4.2%
運行情報を調べにくい	43	9.0%
バス停にベンチや上屋がない	40	8.4%
その他	58	12.1%
無回答	177	37.0%
合計	846	177.0%

現状・問題点⑤ 公共交通サービスが認知されていない

市民アンケート調査によると、自宅最寄りの路線バス停については、「バス停があるかどうか分からない」が30.8%(147人)と最も高く、次いで「バス停名が分からない」が29.1%(139人)と続いている。田富地域・玉穂地域では認知度が低い。

また、中学生アンケート調査によると、中学2年生のうち約9割が自宅最寄りバス停を認知していない状況である。

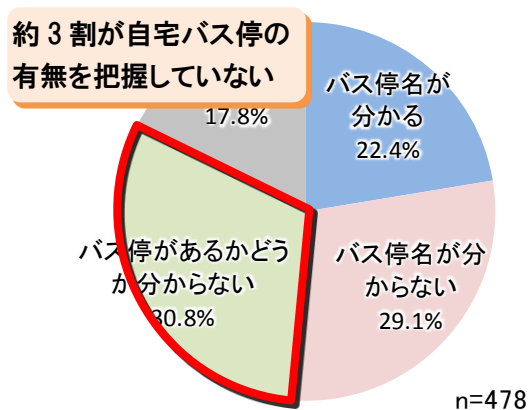


図 自宅最寄りバス停について
(市民アンケート調査)

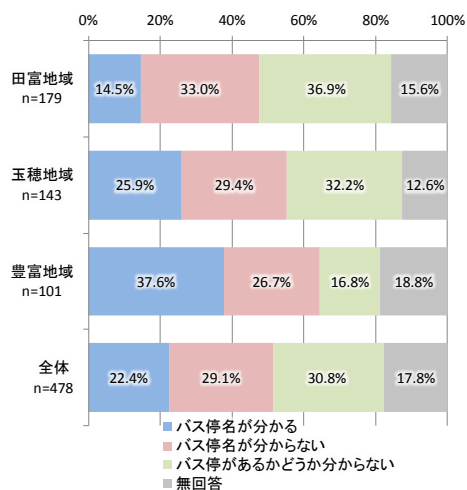


図 地域別の自宅最寄りバス停について
(市民アンケート調査)

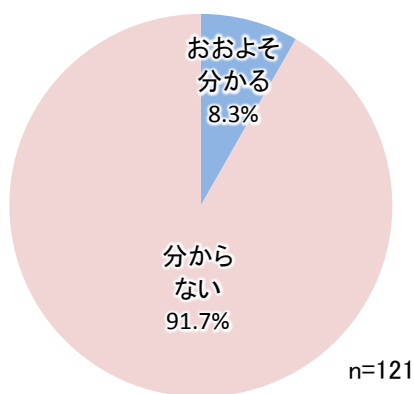


図 最寄りバス停の認知状況
(中学生アンケート調査)

現状・問題点⑥ 日常生活における自家用車利用率が高い

市民アンケート調査によると、日用品の買物・通院・通勤通学において約 8 割が「自家用車（自分で運転）」で移動をしており、公共交通（路線バス・とまチュウバス・鉄道・タクシー）による移動は、それぞれ 5%以下となっている。

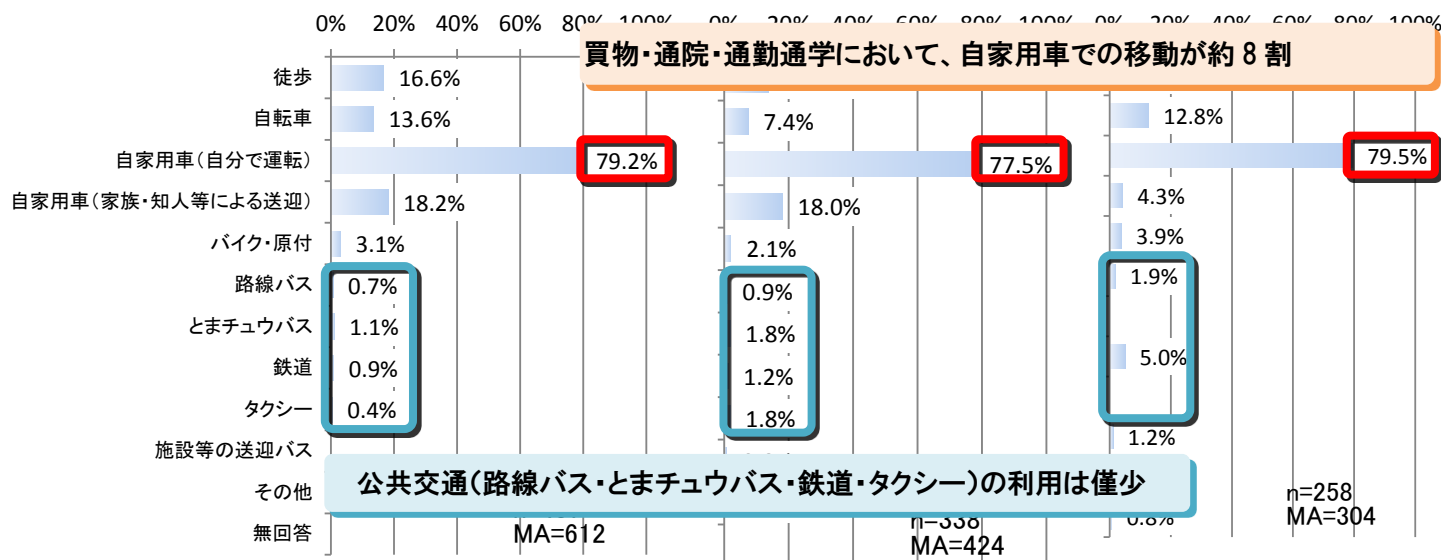


図 日用品の買い物に出かけるときの交通手段
(市民アンケート調査)

図 通院時の交通手段
(市民アンケート調査)

図 通勤・通学時の交通手段
(市民アンケート調査)

<まとめ>

- 路線バスについては、「乗降場所」「運行ルート」「日中の運行本数」を中心とした運行内容の見直しなどによる利便性向上を図り、利用者数の回復を図る必要がある。
- また、公共交通サービスでの「鉄道駅へのアクセス性向上」により、利便性を高め、地域公共交通の満足度の向上、鉄道利用者の増加を図る必要がある。
- その他、鉄道や路線バスを中心とした周知活動や利用呼びかけ等の利用促進策を推進し、公共交通サービスを移動手段として認識してもらう必要がある。

課題5 デジタル技術活用の研究・導入検討

【修正前】 利用促進・運行効率化に向けたデジタル技術活用の研究

【修正理由】 課題③・課題④の記載内容と重複しているため、見直しを行った。また、本市が抱える問題の一つにドライバー不足があり、その解決策の一つとして、自動運転等のデジタル技術の活用が考えられる。研究だけでなく、本市における導入検討までを行う必要があると判断したため。

現状・問題点① 全国的に運転手を必要としない自動運転（レベル4）の実証が進んでいる。自動運転の研究が進められており、2023年4月からは改正道路交通法が施行されることにより、一定の条件下での自動運行が可能になる等、全国的な自動運転の普及に向けて、様々な取組が進められている。



図 自動運転レベル4対応車両
(NAVYA 社)

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作※の主体
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	運転者
レベル3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に反応しなければならない。	自動運行装置 (自動運行装置の作動が困難な場合は運転者)
レベル4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置

※ 車両の操縦のために必要な、認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと

＜自動運転(レベル4)による運行が可能になるための要件＞出典:警察庁

- 運行計画を公安委員会に提出し、許可を受けていること
- 運行主任者などに対して必要な教育を行っていること
- 遠隔監視装置の要件を満たしていること
- 国土交通大臣や関係市町村の長から意見を聴いていること など

現状・問題点② 全国的に利便性向上・運行効率化につながる AI 技術の導入が進んでいる

デマンド交通の配車システムに AI を活用し、少ないドライバーで多くの利用者を運行するための配車計画を立てることができる。最短経路を検索できるため、利用者の待ち時間の縮小、目的地までの所要時間の縮小など、利便性の向上が期待できる。



図 AI 配車システムのイメージ

＜まとめ＞

- ドライバー不足解消・利便性向上・運行効率化に向け、自動運転技術や AI 配車システム等の先端技術の研究および導入研究を行う必要がある。それにより、便利で持続可能な公共交通の実現を目指す。

課題6 高齢者を中心とした交通弱者の移動手段の確保

現状・問題点① 市全体として人口減少および高齢化が進行すると推計されている

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市においても人口減少が推計されており、2045年には24,660人まで減少（約1割減）すると推計されている。

また、75歳以上人口の割合は今後も増加する見込みである。

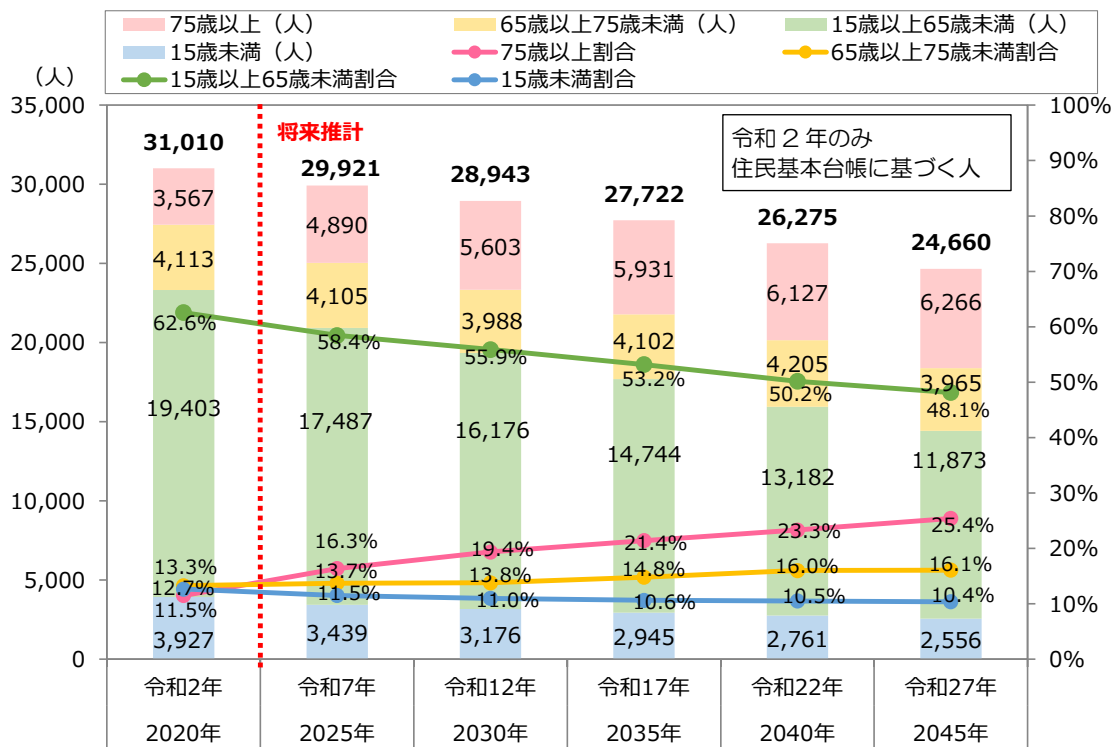


図 将来人口推計(国立社会保障・人口問題研究所による推計)

現状・問題点② 高齢単身世帯数が増加

高齢単身世帯数の推移をみると、概ね増加傾向にあり、2020年度時点で1,078世帯となっている。高齢単身者が自身で運転することが難しくなった場合、移動手段が大幅に限定されてしまうため、今後は高齢者に対する公共交通サービスの必要性が高まることが考えられる。

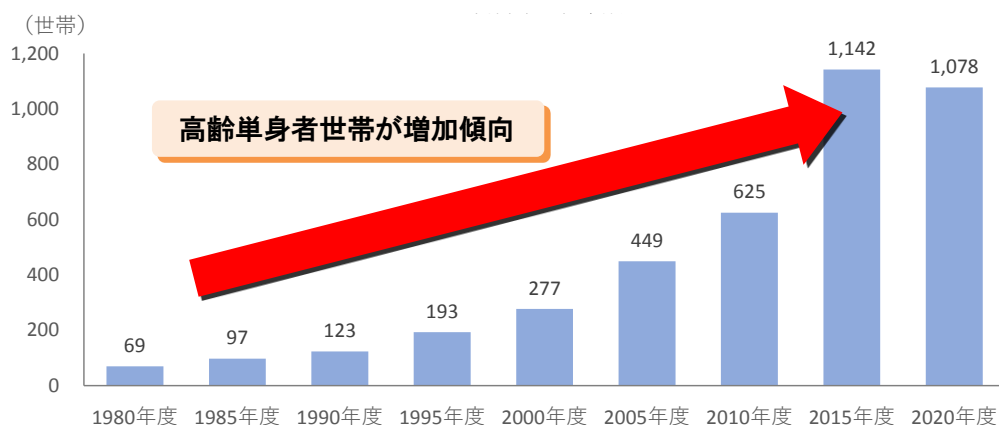


図 高齢単身者世帯数の推移(国勢調査)

現状・問題点③ 高齢者や若年層における公共交通サービスの必要性が高い

市民アンケート調査によると、高齢者は、自由に使える車両を「持っていない」と回答している割合が高い。一人での移動に制限が生じている可能性が高く、公共交通サービスの必要性が高いことが考えられる。

表 自由に使える車両(市民アンケート調査)

	自由に使える車両					合計
	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない	無回答	
10代 n=19	21.1%	26.3%	63.2%	5.3%		
20代 n=20	75.0%	15.0%	40.0%	15.0%		
30代 n=23	87.0%	13.0%	60.9%	0.0%	0.0%	160.9%
40代 n=60	90.0%	6.7%	36.7%	3.3%	1.7%	138.3%
50代 n=74	94.6%	14.9%	32.4%	1.4%	0.0%	143.2%
60代 n=110	90.0%	10.9%	29.1%	4.5%	0.9%	135.5%
70代 n=110	84.5%	1.8%	30.9%	7.3%		
80代以上 n=59	55.9%	6.8%	30.5%	13.6%		
全体 n=478	81.6%	9.2%	34.5%	5.9%	2.5%	133.7%

若年層は自転車・バイクによって
一定程度の移動手段が確保されている。

高齢者は
自身での移動に制限がある

現状・問題点④ 豊富地域において高齢化が進行 ※再掲

豊富地域の高齢化率は 33.3% となっており、市内でも高齢化が進行している地域である。加えて、人口も約 3,000 人と比較的少ない。

豊富地域において人口減少・高齢化が進行

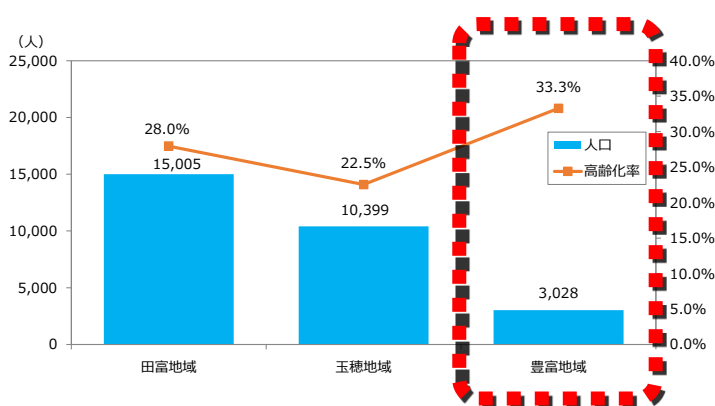
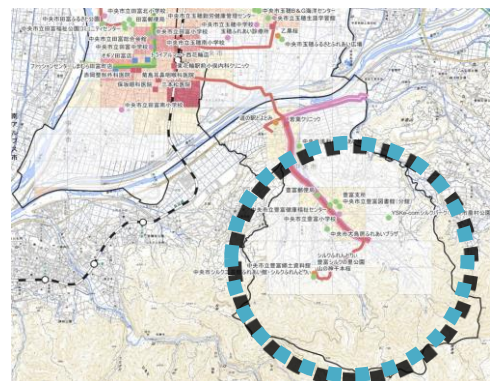


図 地区別の居住人口・高齢化率(国勢調査)

豊富地域内に
商業施設・医療施設が立地していない
(地域外への移動が必要)



現状・問題点⑤ 高齢者の地域外・市外への買物や通院がみられる

市民アンケート調査によると、日用品の買物においては、地域外への移動（豊富地域→田富地域・玉穂地域、田富地域⇄玉穂地域）が見られる。
通院では、60代以上の方の約3～4割が「市外の病院」へ通院しており、高齢者においても広域移動のニーズが見られる。



図 高齢者の買物先(市民アンケート調査)

表 普段の通院でよく利用する病院(市民アンケート調査)

	普段の通院でよく利用する病院									
	山梨大学医学部附属病院	若葉クリニック	玉穂眼科クリニック	きたむらクリニック	東花輪駅前小俣内科クリニック	赤岡整形外科医院	せた歯科医院	木之瀬医院	市外の病院 (病院名:)	県外の病院 (病院名:)
10代 n=6	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	16.7%
20代 n=10	20.0%	10.0%	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	40.0%	0.0%
30代 n=10	20.0%	10.0%	20.0%	30.0%	0.0%	10.0%	0.0%	20.0%	60.0%	0.0%
40代 n=34	20.6%	8.8%	11.8%	20.6%	11.8%	2.9%	2.9%	0.0%	35.3%	2.9%
50代 n=52	11.5%	11.5%	1.9%						44.2%	1.9%
60代 n=84	22.6%	16.7%	14.3%						38.1%	0.0%
70代 n=91	26.4%	9.9%	15.4%	11.0%	11.0%	6.6%	3.3%	5.5%	41.8%	0.0%
80代以上 n=49	24.5%	14.3%	12.2%	14.3%	6.1%	10.2%	10.2%	10.2%	34.7%	0.0%
全体 n=338	21.3%	12.1%	11.8%	10.9%	7.4%	6.5%	5.6%	5.0%	40.8%	0.9%

※70代以上における回答率が10%以上の病院のみ表示

現状・問題点⑥ 高齢者においても主な交通手段は自家用車（自分で運転・家族等の送迎）
 市民アンケート調査によると、買物や通院において60代～70代の約8割、80代の約5割が「自家用車（自分で運転）」で移動している。また、60代以上の約2割が「自家用車（家族・知人等の送迎）」を利用している。

表 買い物に出かけるときの交通手段
 （市民アンケート調査）

	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族・知人等による送迎）	バイク・原付
10代 n=16	6.3%	37.5%	18.8%	62.5%	18.8%
20代 n=19	15.8%	21.1%	89.5%	21.1%	10.5%
30代 n=23	30.4%	21.7%	82.6%		
40代 n=60	20.0%	8.3%	90.0%		
50代 n=73	8.2%	12.3%	81.8%	12.3%	1.4%
60代 n=109	13.8%	10.1%	82.6%	16.5%	2.8%
70代 n=104	15.4%	9.6%	78.8%	19.2%	1.0%
80代以上 n=51	31.4%	23.5%	54.9%	23.5%	3.9%
全体 n=457	16.6%	13.6%	79.2%		

表 通院に出かけるときの交通手段
 （市民アンケート調査）

	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族・知人等による送迎）	バイク・原付
10代 n=6	0.0%	16.7%	0.0%	100.0%	16.7%
20代 n=11	10.0%	10.0%	80.0%	30.0%	0.0%
30代 n=11				30.0%	0.0%
40代 n=11				2.9%	5.9%
50代 n=52	9.8%	5.8%	84.2%	5.8%	3.8%
60代 n=84	13.1%	6.0%	85.7%	10.7%	2.4%
70代 n=91	12.1%	5.5%	76.9%	25.3%	0.0%
80代以上 n=49	28.6%	10.2%	49.0%	26.5%	0.0%
全体 n=457					2.1%

60代、70代の約8割、
 80代の約5割が自家用車を運転して移動している

60代以上の約2割が家族・知人等の送迎で移動している

現状・問題点⑦ 公共交通サービスの利便性が低いため免許返納ができない高齢者が2割
 市民アンケート調査によると、80代以上の方の約2割が「移動が不便になるため免許返納ができない」を回答している。

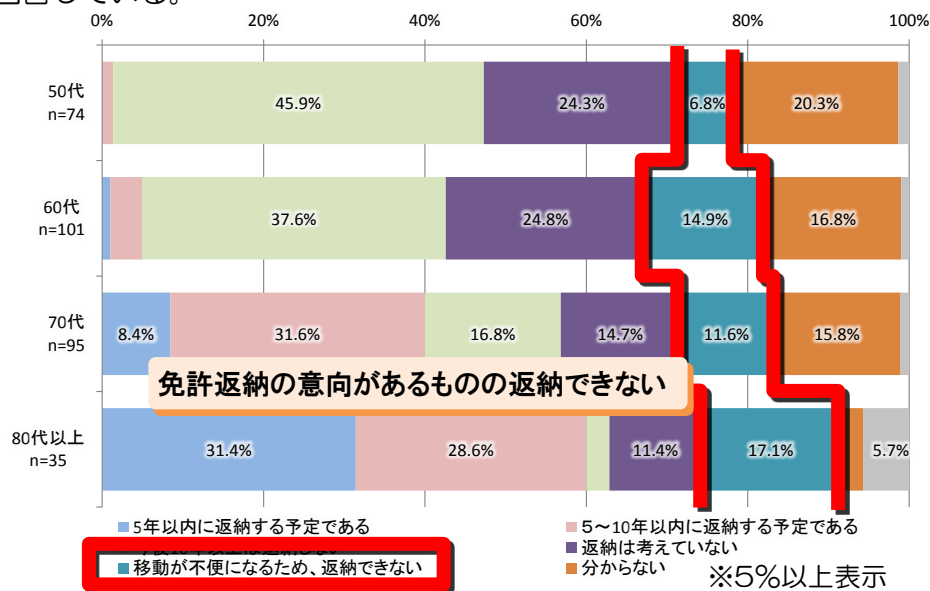


図 免許返納の意向（市民アンケート調査）

現状・問題点⑧ 中学生の進路選択時において、公共交通による通いやすさが重視されている
 中学生アンケート調査によると、鉄道やバスを使った通学、通勤の利便性が向上した場合、進路の選択肢が増えると思うかについて「思う」が79.2%(76人)、「あまり思わない」が19.8%(19人)と続いている。

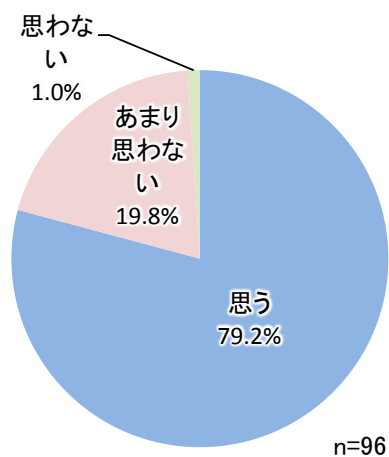


図 公共交通の利便性向上によって
 進路の選択肢が増えると思うか
 (中学生アンケート調査)

<まとめ>

- 市民の中でも公共交通サービスの必要性が特に高いと考えられる高齢者を中心に移動手段確保に向けた検討を行う必要がある。
- 特に、豊富地域→田富地域・玉穂地域、田富地域↔玉穂地域における高齢者の移動を支える交通サービスの検討が必要である。
- また、自家用車やバイクを持たない中学生においては、公共交通利便性向上による進路選択拡大の可能性があるため、中学生のニーズに対応した交通サービスの検討も視野に入れる必要がある。
- 高齢者や子どもの移動を支える公共交通サービスの充実によって、免許返納による移動不便の解消や、自家用車依存の低減等につなげていく必要がある。

6. 仮説の検証及び立案（まとめ）

- ・各種調査結果を踏まえて、中央市の公共交通の方向性の仮説を下記のとおり示す。

6-1 中央市地域公共交通計画の基本理念

～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つき、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。

6-2 中央市地域公共交通ネットワークの基本的な考え方

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。

表 公共交通ネットワークの基本的な考え方

類型	基本的な機能	求められる役割	主な公共交通（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 ・とまチュウバス ・乗用タクシー	・路線バス ・とまチュウバス ・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	・とまチュウバス ・乗用タクシー	・とまチュウバス ・乗用タクシー ・新たなモビリティ

6-3 中央市地域公共交通サービス見直しの方向性

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

表 現在の公共交通サービス

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



表 今後の公共交通サービス

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

中央市地域公共交通計画フレーム（案）

1. 中央市地域公共交通計画の概要

■策定の目的

公共交通に対する環境や交通需要が変化しているなか、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加など、公共交通を取り巻く現状や課題を把握し、課題の解決及び将来的に持続可能な地域公共交通の形成を目指し、本市にふさわしい新たな公共交通の在り方をまとめ、「地域交通に関するマスタープラン」としての役割を担う計画を作成する。

■計画期間

令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）の5年間

2. 基本理念

『誰もが利用しやすく移動しやすい仕組みづくり』の実現

3. 中央市地域公共交通の現状および課題

- | | |
|---|---|
| ☐ 地域に応じた公共交通サービスが必要 | ☐ 広域の移動を支える公共交通サービスが必要 |
| ☐ 公共交通サービスの持続性の確保が必要 | ☐ 鉄道、路線バスの利用者の拡大（自家用車依存からの脱却）が必要 |
| ☐ 公共交通を担う人材不足の解消が必要 | ☐ 高齢者を中心とした交通弱者の移動サービスが必要 |

4. 施策の体系（案）

基本方針

①「交通弱者」の救済

②「交通空白地域」の解消

③「実現可能」で「持続可能」な公共交通

④「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の構築

施策の柱（案）

① 交通弱者（高齢者の買い物・通院、学生の通学）を支える公共交通サービスの確保

現に公共交通を必要としている人を重点ターゲットに位置づけ、暮らしに必要なとなる移動サービスを確保する

② 地域内公共交通の利便性を向上

目的地までの速達性や各種公共交通サービスとの乗り継ぎ、待合環境等の利便性向上、公共交通空白地域の解消など、市内移動を支える公共交通サービスの充実化を図る

③ みんなで支える交通サービスの構築

地域連携・協働による持続可能な公共交通を構築する。

④ 環境に配慮した公共交通の実現

持続可能な開発目標（SDGs）を考慮し、ゼロカーボンシティに寄与すべく環境に配慮した低炭素な交通システムの推進

⑤ 広域的な公共交通ネットワークの充実

広域的な公共交通サービスやアクセス手段を充実させ、市内外からの利便性を向上させる

施策・事業（イメージ）

■広域交通の維持・向上

- ・鉄道、路線バスのサービス水準の維持および向上
- ・鉄道駅へのアクセス性向上

■地域内交通の充実化

- ・とまチュウバスの利便性向上
- ・新たな公共交通サービスの導入検討

■快適な乗継環境の整備

- ・待合環境整備
→ベンチ等の整備、情報発信
- ・公共交通同士のダイヤ調整
→鉄道⇄バス、バス⇄バス
- ・乗継割引の導入検討
→乗継券、フリーパス等の検討

■公共交通不便地域の解消

- ・公共交通不便地域への乗り入れ検討
- ・新たな公共交通サービスの導入検討

■民間企業・地域住民との協働

- ・民間送迎サービスの活用検討
- ・ボランティア輸送サービス導入検討

■公共交通の利用啓発

- ・チラシおよびポスターの配布
- ・バスの乗り方教室の開催

■利用状況に合わせた見直し検討

- ・とまチュウバスの運行見直し

5. 実施スケジュール

- | | | | | | |
|-----------------|-----------------|---------------|-------------|------------|----------|
| 第3回協議会（8月開催予定） | ・公共交通計画フレーム（設定） | ・施策及び事業（案） | | | |
| 第4回協議会（10月開催予定） | ・施策及び事業（決定） | ・評価指標（案） | ・進行管理手法（案） | ・事業推進体制（案） | ・計画骨子（案） |
| 第5回協議会（12月開催予定） | ・評価指標（設定） | ・進行管理指標（設定） | ・事業推進体制（設定） | | |
| 第6回協議会（3月開催予定） | ・パブコメ実施結果（報告） | ・地域公共交通計画のまとめ | | | |