

中央市地域公共交通計画 (骨子案)

中央市

令和 5 年 11 月時点

[目 次]

1. 計画の概要	3
1-1 計画策定の目的・背景	3
1-2 計画の位置付け	3
1-3 計画対象	3
1-4 計画期間	3
2. 地域公共交通を取り巻く現状と課題	4
2-1 中央市の地域特性	4
2-2 地域公共交通の現状	13
2-3 地域公共交通におけるニーズ等の整理	23
2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割	30
2-5 中央市の地域公共交通が抱える問題点および課題	31
3. 地域公共交通が目指す方向性	49
3-1 基本理念および基本方針	49
3-2 計画目標	50
3-3 中央市地域公共交通ネットワークの基本的な考え方	51
3-4 市内公共交通の役割・必要性	52
4. 計画目標達成に向けた施策および事業	54
4-1 施策体系	54
4-2 事業一覧	55
4-3 事業の詳細	56
4-4 実施スケジュール	72
5. 評価指標と進捗管理手法	73
5-1 計画目標達成状況を把握するための評価指標	73
5-2 事業進捗状況を把握するための活動指標	76
5-3 進捗管理手法	77
資料編	79

1. 計画の概要

1-1 計画策定の目的・背景

本市の公共交通は、鉄道・路線バス・とまちゅうバス・タクシーが運行しており、市民の日常生活を支えています。

一方で、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、市内の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公共交通利用者の減少など、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状況です。

また、国においては令和2年11月に持続可能な運送サービスの確保に資する取り組みを推進することを主な目的とし「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」の一部が改正され、地方公共団体における「地域公共交通計画（法定計画）」の作成が求められました。

こうした背景から、本市における地域公共交通の現状と課題を把握し、本市にふさわしい公共交通のあり方をまとめ、将来に向けて取り組むべき交通施策の方向性を示すことを目的とし「中央市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、総合計画を上位計画として、その他都市計画マスタープラン等の関連計画と連携しながら策定を行いました。

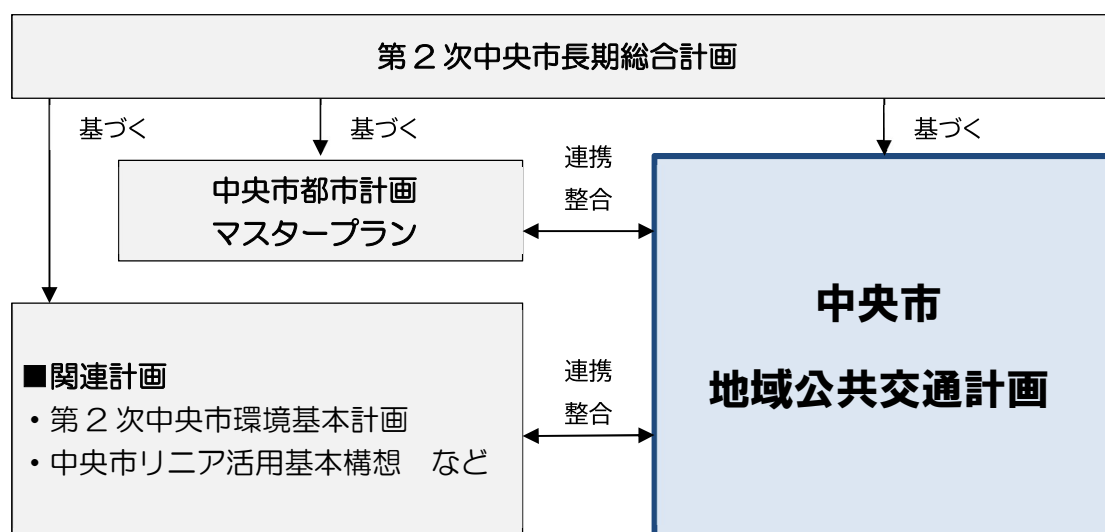


図 計画の位置付け

1-3 計画対象

本計画の区域は、中央市全域とします。なお、近隣市町を結ぶ広域交通については、関係自治体や交通事業者と連携を図ります。

1-4 計画期間

計画期間は令和6年度～令和10年度の5年間とします。社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は、適宜、改訂を行います。

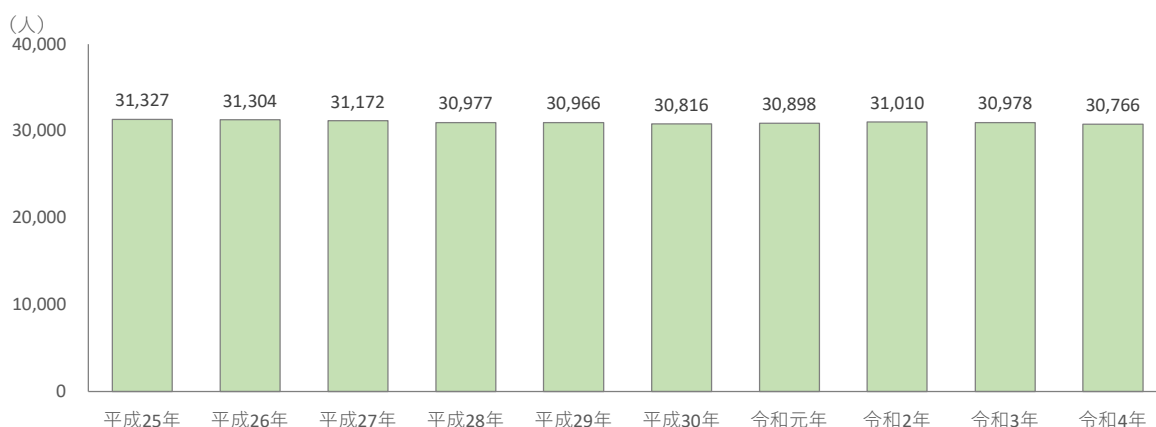
2. 地域公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 中央市の地域特性

2-1-1 人口動態

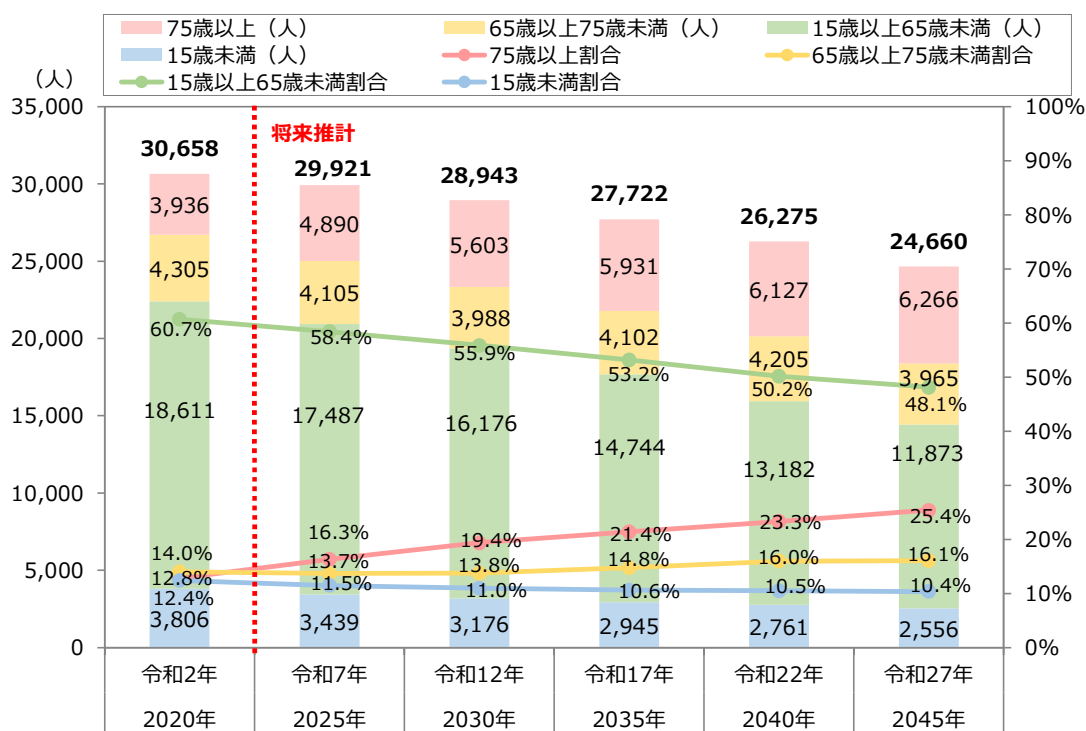
1) 人口推移および人口推計

- 本市の人口は横ばいに推移しており、令和4年では30,766人となっている。
国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、2045年まで人口が減少すると推計されており、24,660人まで減少（約1割減）すると推計されている。
- 加えて、75歳以上人口の割合は増加する見込みである。



出典：総務省 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（各年1月1日現在）

図 人口推移



出典：国立社会保障・人口問題研究所 H30.12.25 版

図 将来人口推計

2) 年齢別人口

- 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人と多くっており、60歳以上の人口は、全人口の31.9%となっている。

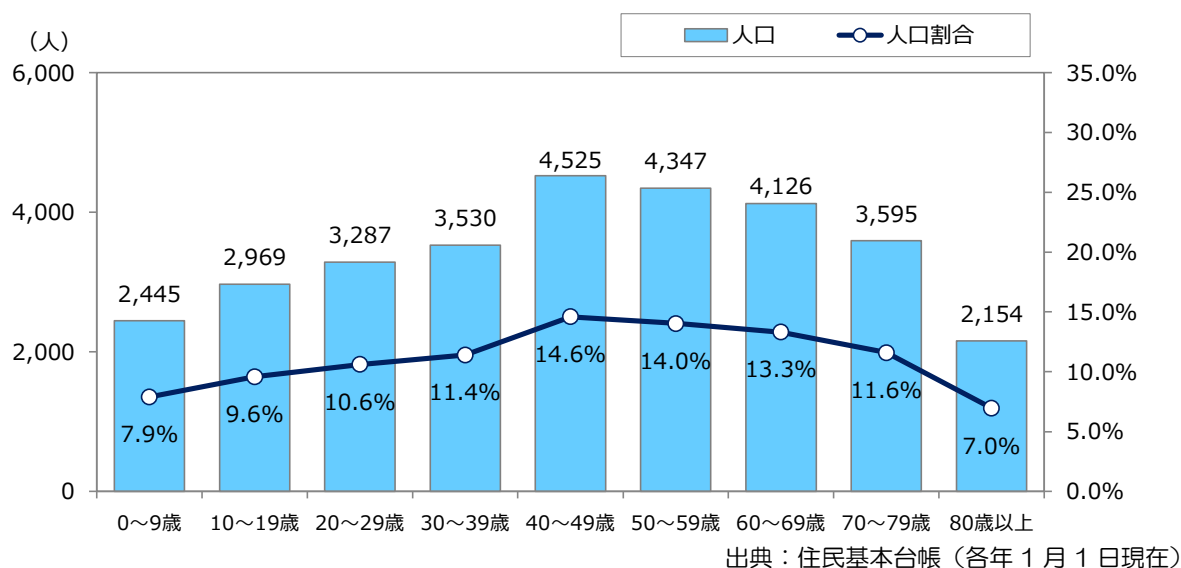
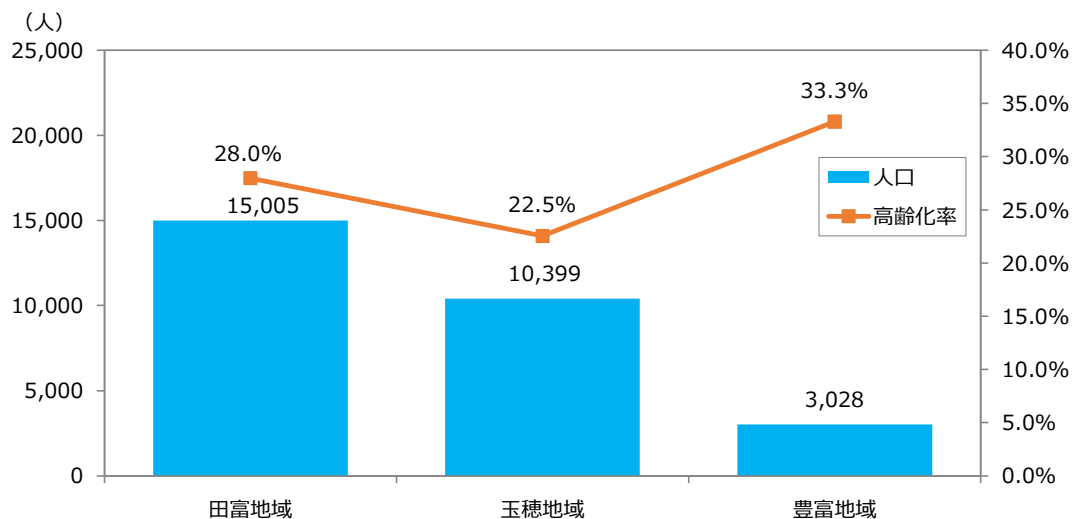


図 年齢別人口

3) 地区別人口

- 地区別人口を見ると、令和2年で田富地域が15,005人と最も多く、人口が集中している。玉穂地域にも一定程度の人口集中がみられる。
- 一方で、豊富地域では、人口が3,028人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。

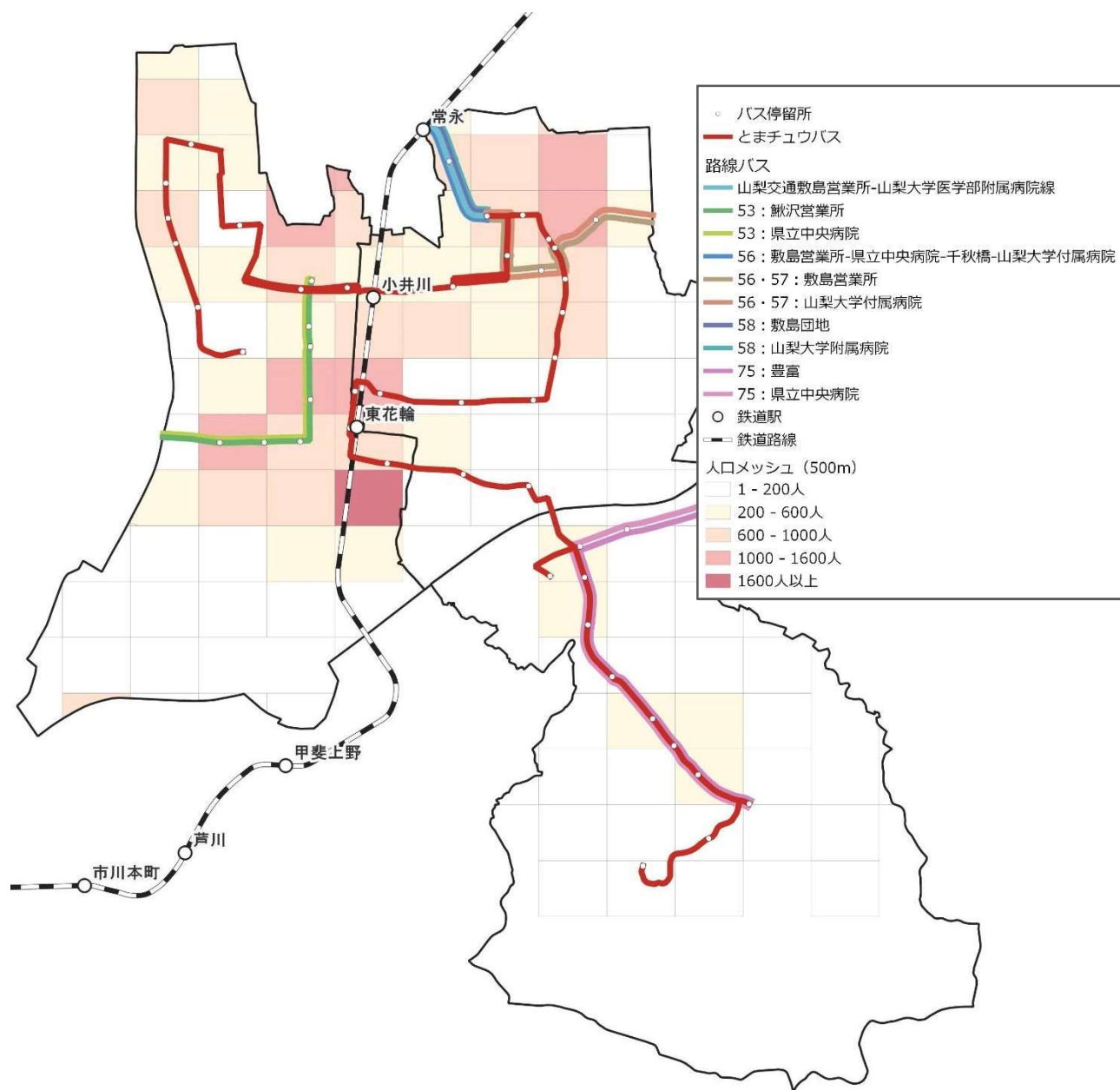


出典：R2年度国勢調査 ※年齢不詳を含まない

図 地区別人口

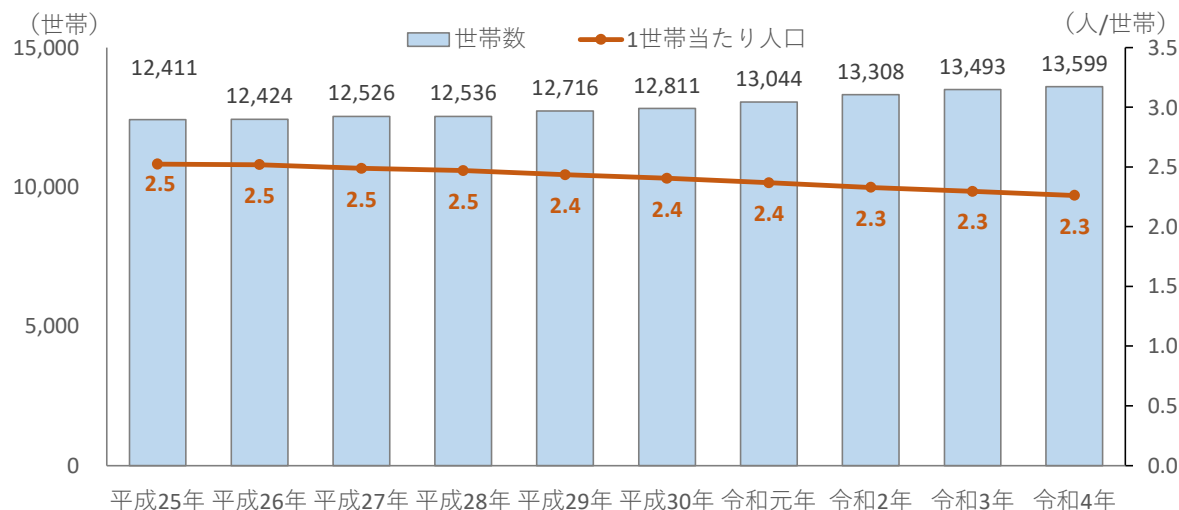
4) 人口分布

- 人口分布を見ると、市の北部（田富地域・玉穂地域）に人口が集積しており、特に鉄道沿線や山梨大学医学部附属病院などに人口集積がみられる。
- 豊富地域は、県道 29 号線沿線に人口集積がみられる。



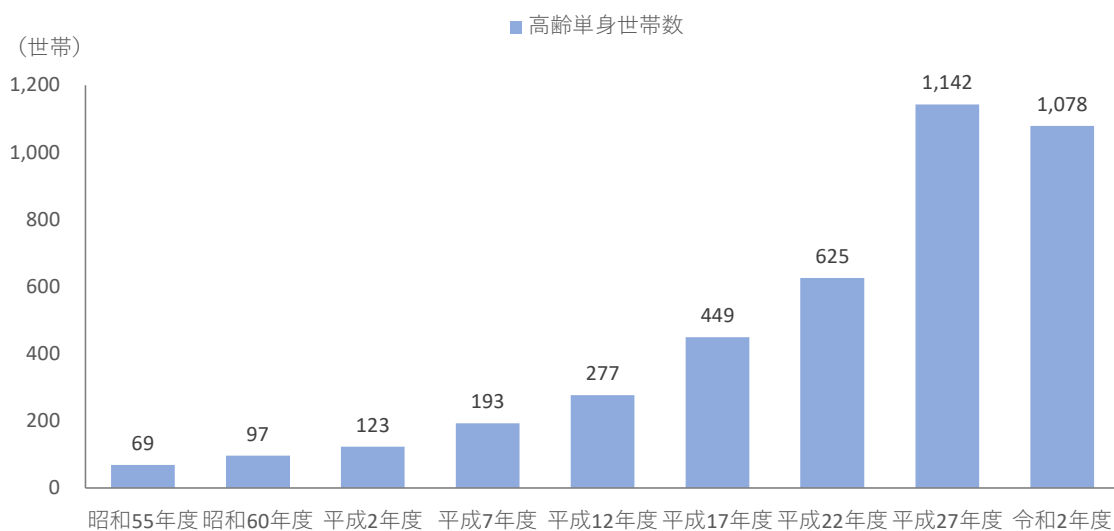
5) 世帯数

- 世帯数は増加傾向にあり、令和 4 年で 13,599 世帯と、5 年前の平成 29 年と比べて約 880 世帯増加している。
- 一方、一世帯当たりの人口はゆるやかな減少傾向にあり、令和 4 年で 2.3 人/世帯となっている。
- 高齢単身世帯数をみると、概ね増加傾向にあり、令和 2 年時点で 1,078 世帯となっていることから、今後、公共交通サービスの必要性は高まることが考えられる。



出典：総務省 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（各年 1 月 1 日現在）

図 世帯数



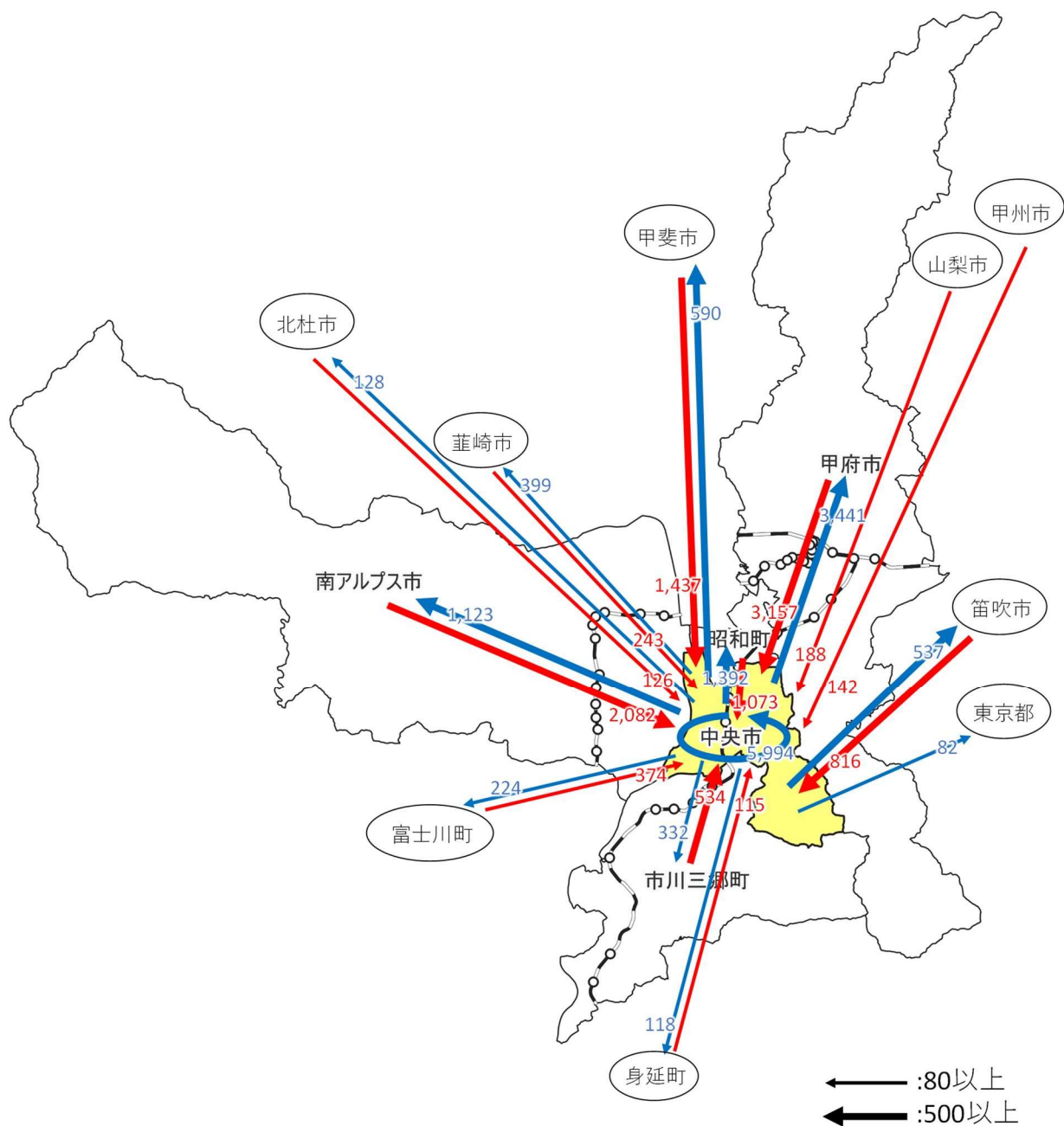
出典：国勢調査

図 高齢単身世帯数

2-1-2 通勤・通学流動

1) 通勤流動

○通勤流動を見ると、中央市内での通勤（5,994 人）が最も多い。市外への流出は、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。

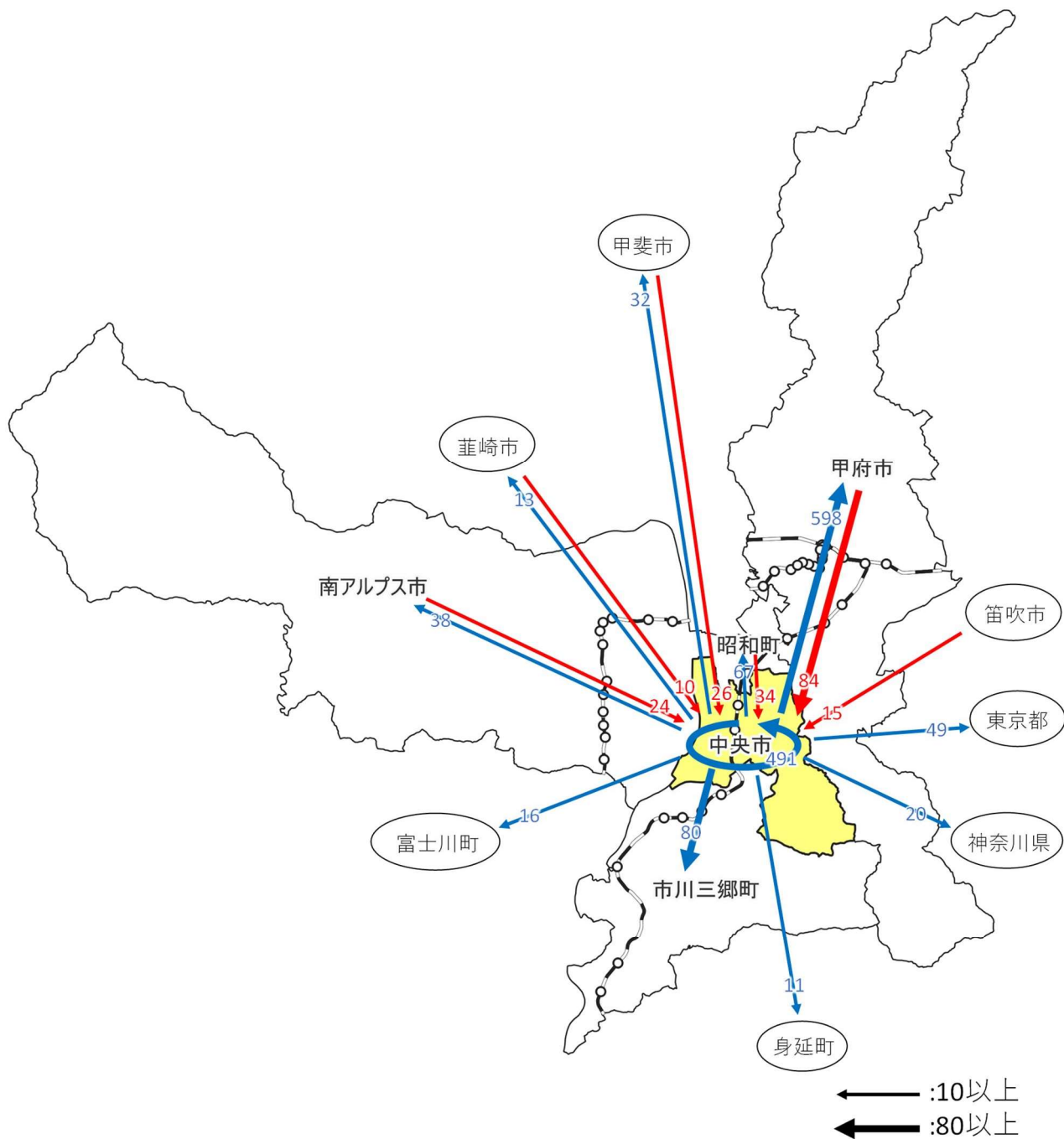


出典：R2 年度国勢調査

図 通勤流動

2) 通学流動

- 通学流動を見ると、甲府市（598人）の通学が多い。また、中央市内での通学や、市川三郷町、昭和町への通学も多く見られる。



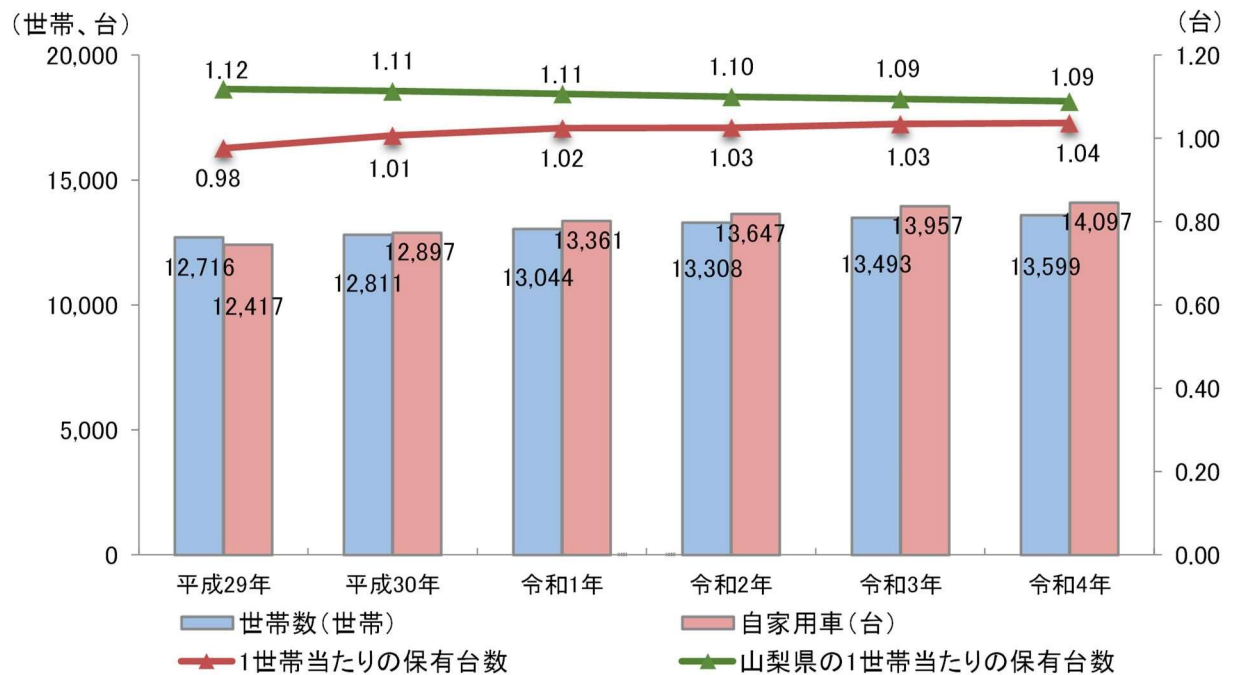
出典：R2 年度国勢調査

図 通学流動

2-1-3 自家用車の保有状況

1) 自家用車の保有数

- 自家用車の保有数は増加傾向にあり、令和4年時点では14,097台となっている。
- 1世帯当たりの保有台数は、令和4年時点で1.04台/世帯となっており、山梨県の1世帯当たりの保有台数と比べて、自動車依存は低い状況である。

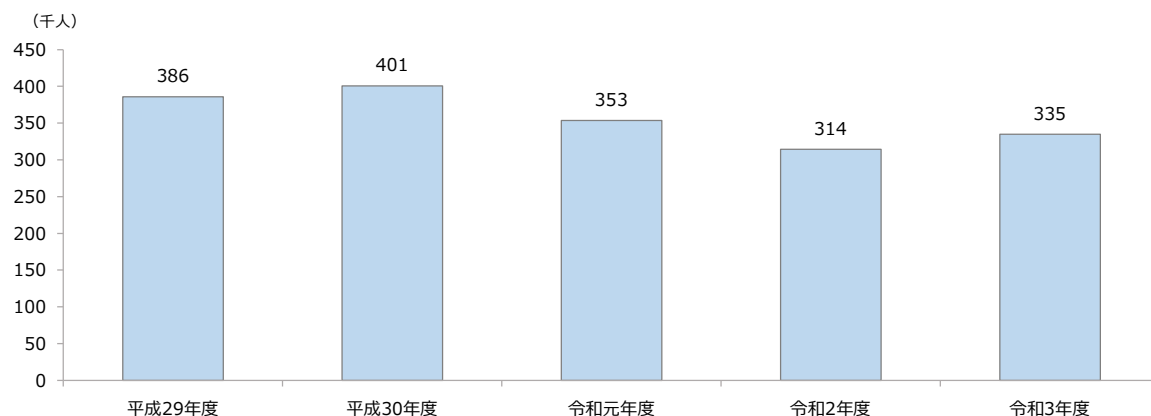


出典：山梨県自動車保有台数調査

図 自家用車保有台数

2-1-4 観光者数

- 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。



出典：山梨県観光入込調査報告書

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	5,721	3,674	3,047	2,192	3,493	-37.6%
シルクふれんどりい	35	数値確認中		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%

出典：市提供資料

2-1-5 施設立地状況

- 一定以上の規模を有する商業施設は、西花輪、山之神、下河東に集積している。一方で、豊富地区には立地が見られない。
- 医療施設は、田富地域と玉穂地域に多く立地している。豊富地域にはほとんど立地していない。
- 公共施設は、各地域に一定程度立地している。
- 教育施設は、田富地域と玉穂地域に多く立地している。豊富地域には小学校が1校あるものの中学校は立地していない。
- 観光施設は、豊富地域に比較的多く立地している。

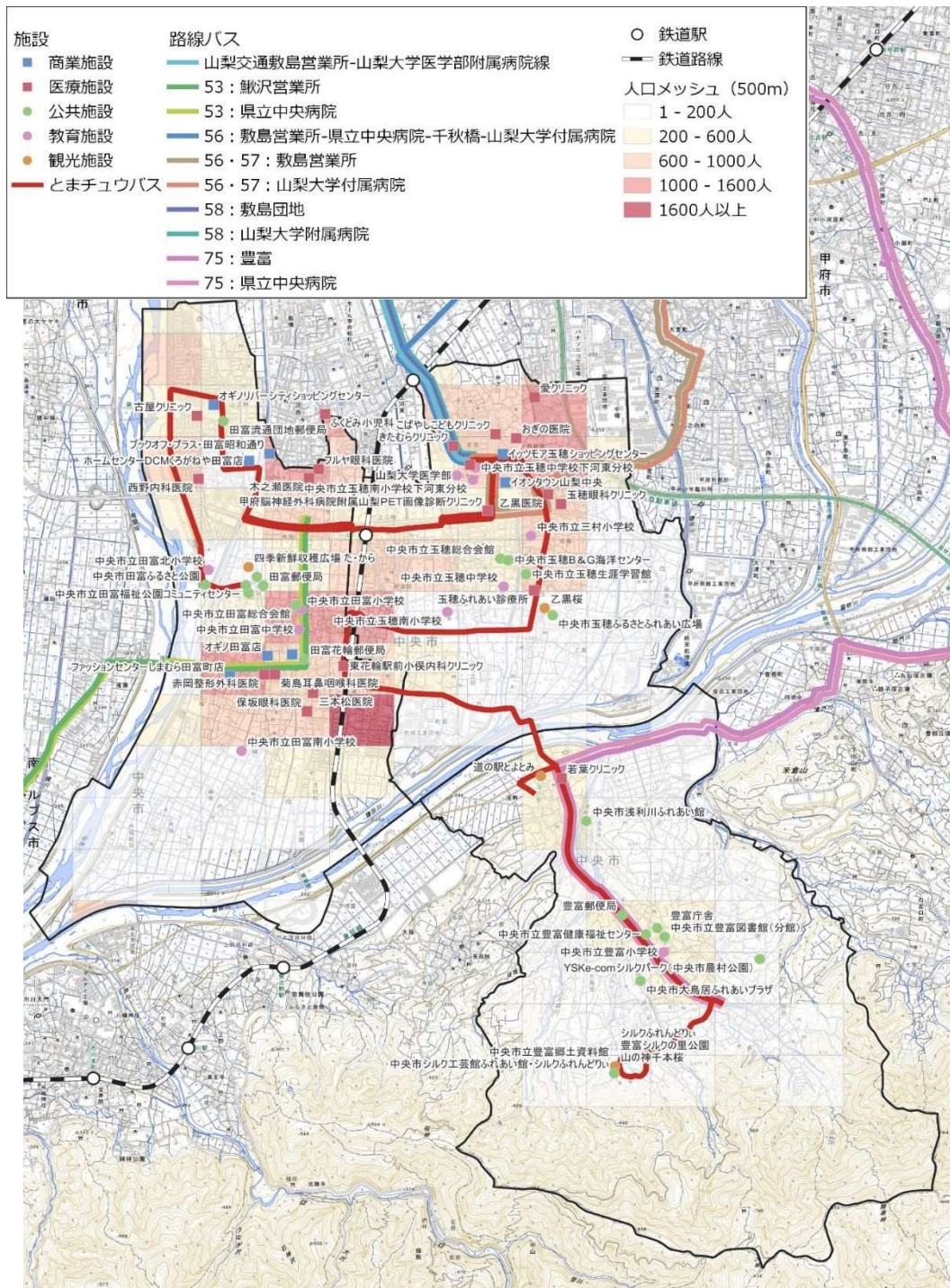


図 主要施設の立地状況

2-2 地域公共交通の現状

2-2-1 既存の地域公共交通網

- 本市の公共交通は、山梨大学医学部附属病院を主な公共交通結節点として、市内に公共交通ネットワークが展開されている。

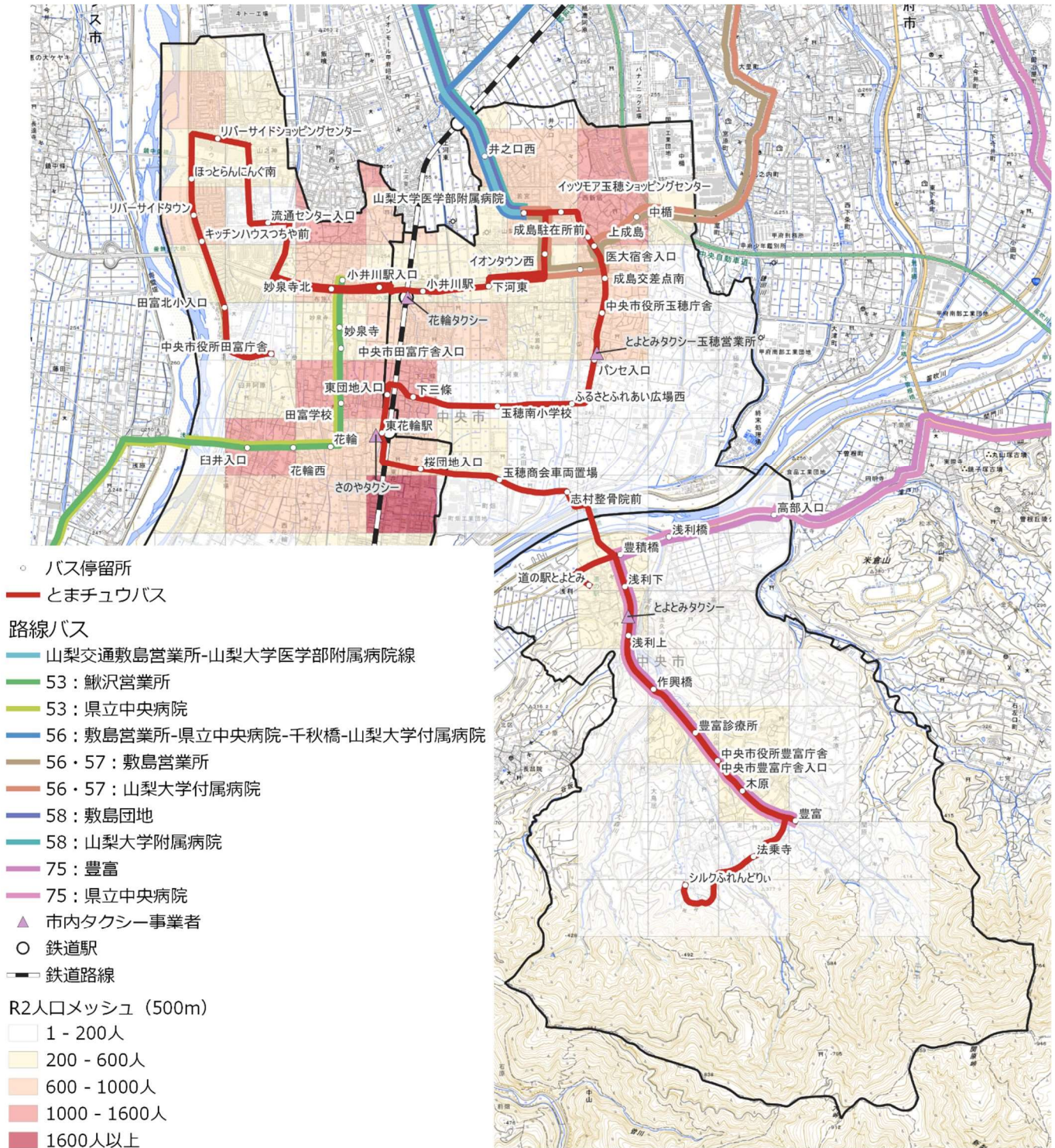


図 市内の公共交通ネットワーク

2-2-2 地域公共交通カバー圏域 ※1

- 概ね人口集積がみられるエリアはカバーされている。鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約 24,000 人であり、全人口の約 76%となっている。
- 一方で、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カバー圏域外となっており、公共交通を利用しにくい状況となっている。

地域公共交通カバー人口は、総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータ※2を利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩 800m以内、バスについてはバス停留所から徒歩 300m以内とした。

※1 カバー圏域：路線バスやコミュニティバス等の利用可能な範囲。一般的にはバス停留所から半径 300m 程度

※2 メッシュデータ：地域を格子状に区切った単位で、その範囲における情報を格納したデータ

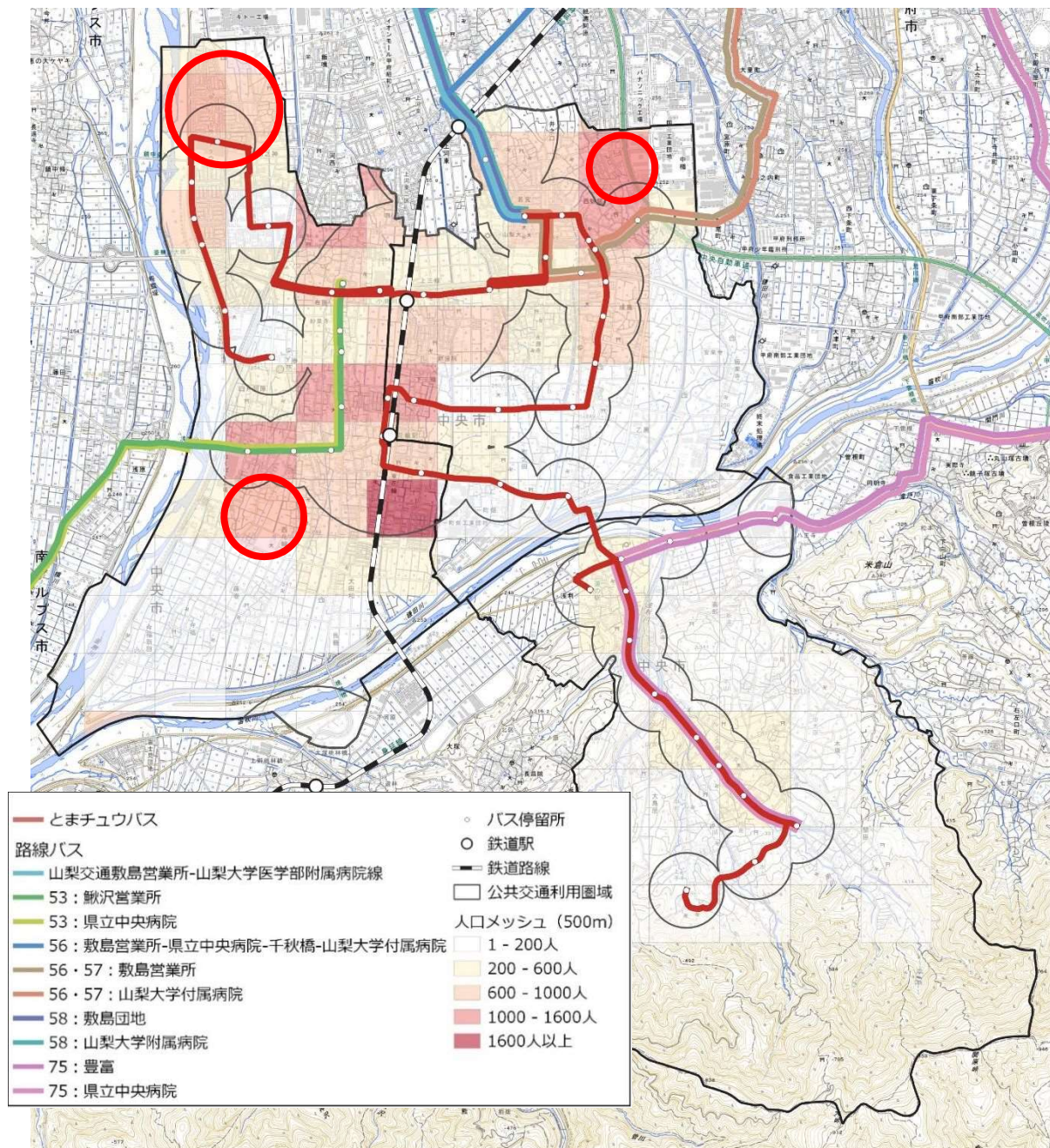


図 人口メッシュと公共交通の運行状況

2-2-3 地域公共交通の運行概要

市内の公共交通の運行概要は以下のとおり。

表 鉄道・バスの運行概要

種別	路線名	運行区域（起終点）	運行本数 （1 日片側）
鉄道	JR 身延線	甲府駅～東花輪駅～静岡駅	約 34 便
路線バス	豊富線	県立中央病院～甲府駅～中道橋～豊富	約 3 便
	南湖線	鰍沢～南湖経由～甲府駅～県立中央病院	約 4 便
	58 系統	敷島団地～昭和バイパス～山梨大学医学部附属病院	約 6 便
	57 系統	敷島～後屋～山梨大学医学部附属病院	約 5 便
	57 系統	甲府駅～後屋～山梨大学医学部附属病院	約 3 便
	56 系統	敷島～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	約 1 便
	56 系統	甲府駅～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	約 2 便
コミバス	とまチュウバス	中央市役所本館～小井川駅～山梨大学医学部附属病院～東花輪駅～シルクふれんどりい	約 3 便

表 市内タクシー事業者の概要

事業者名	事業所所在地
とよとみタクシー	浅利 2990 成島 2365
さのやタクシー	東花輪 579
花輪タクシー	上三條 294-1

2-2-4 地域公共交通の利用状況

① 鉄道

- 令和3年度の駅別の乗車人数を見ると、東花輪駅での利用が多く約20万人、小井川駅での利用は、約7万人である。
- 推移をみると、東花輪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。

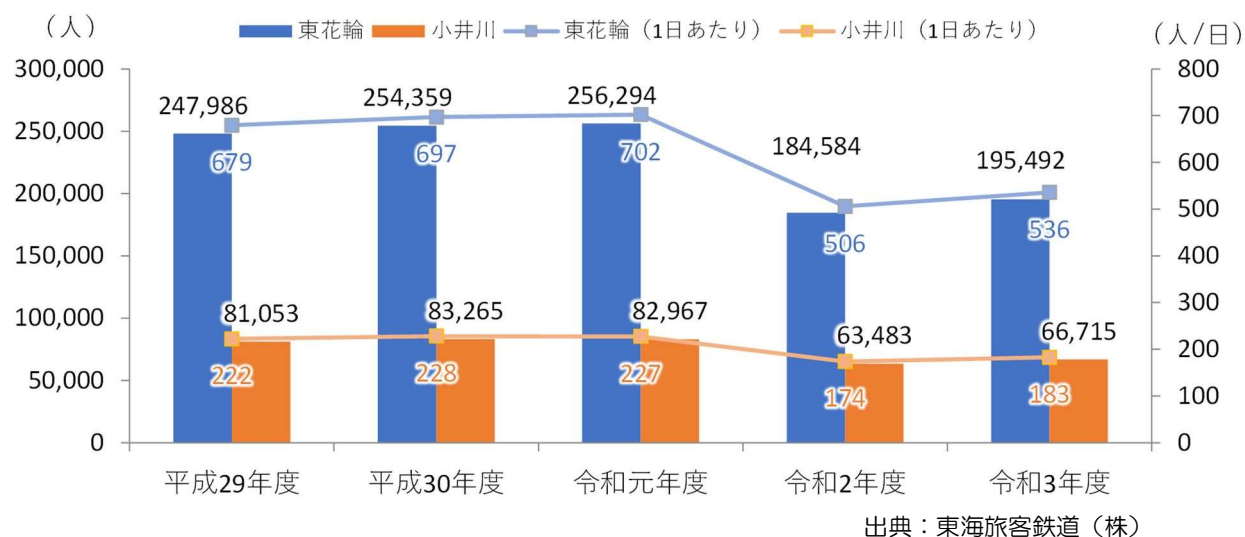


図 駅別乗車人数

2) 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。
- 推移をみると、いずれの路線も横ばいまたは減少傾向にある。
- 中でも「敷島団地～昭和バイパス～山梨大学医学部附属病院」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。

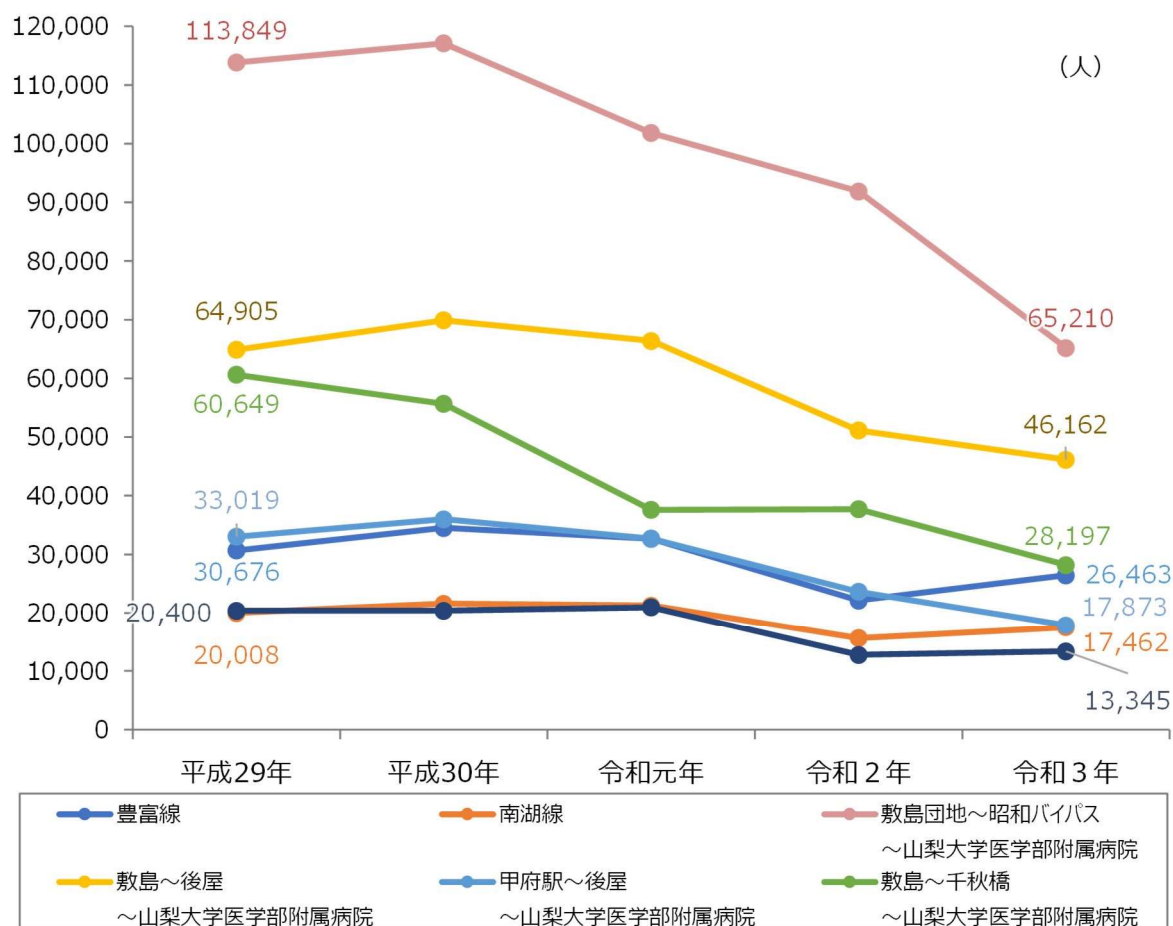


表 路線別の利用者数の推移

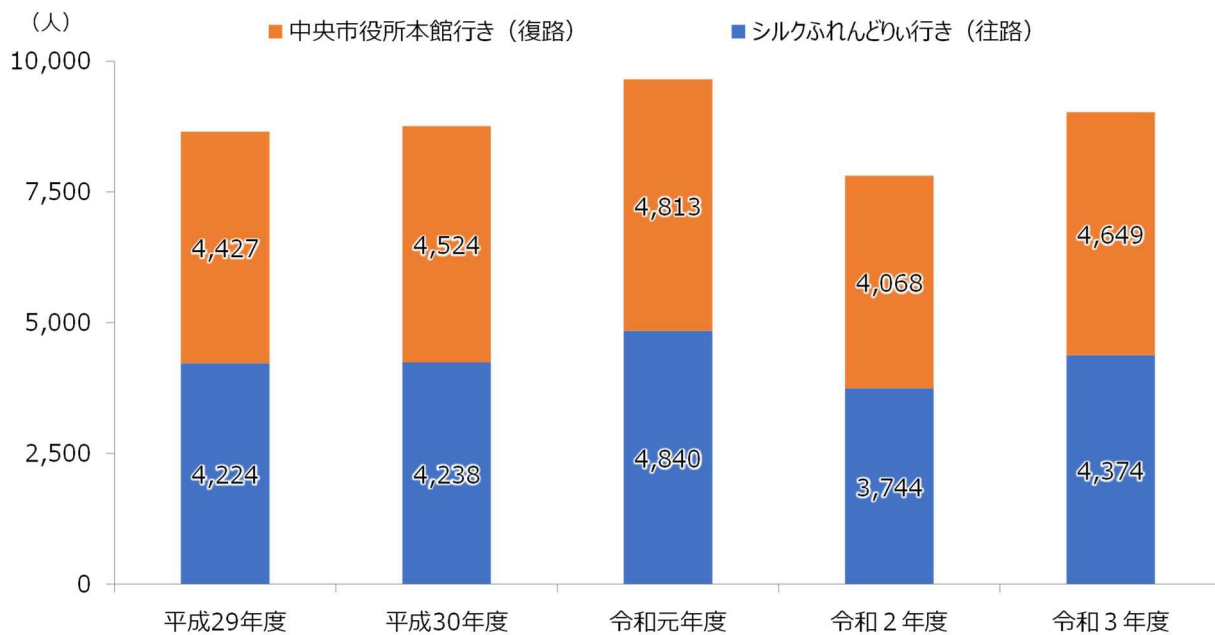
路線名（経路等）		平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	増減率 H29-R3
豊富線	県立中央病院～甲府駅 ～中道橋～豊富	30,676	34,541	32,706	22,134	26,463	-13.7%
南湖線	鵜沢～南湖経由～甲府駅 ～県立中央病院	20,008	21,606	21,281	15,622	17,462	-12.7%
医大経由	敷島団地～昭和バイパス ～山梨大学医学部附属病院	113,849	117,123	101,836	91,874	65,210	-42.7%
医大経由	敷島～後屋～山梨大学医学部附属病院	64,905	69,928	66,402	51,145	46,162	-28.9%
医大経由	甲府駅～後屋～山梨大学医学部附属病院	33,019	36,005	32,670	23,653	17,873	-45.9%
医大経由	敷島～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	60,649	55,672	37,622	37,732	28,197	-53.5%
医大経由	甲府駅～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	20,400	20,399	20,969	12,757	13,345	-34.6%
合計		343,506	355,274	313,486	254,917	214,712	-37.5%

出典：市提供資料

3) コミュニティバス（とまチュウバス）

① 利用者数の推移

- 令和3年度の利用者数は約9,000人である。
- 推移をみると、令和元年度までは増加傾向であったが、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により利用が落ち込んでいる。令和3年度では利用が戻り、平成30年度と同程度の利用者数となっている。

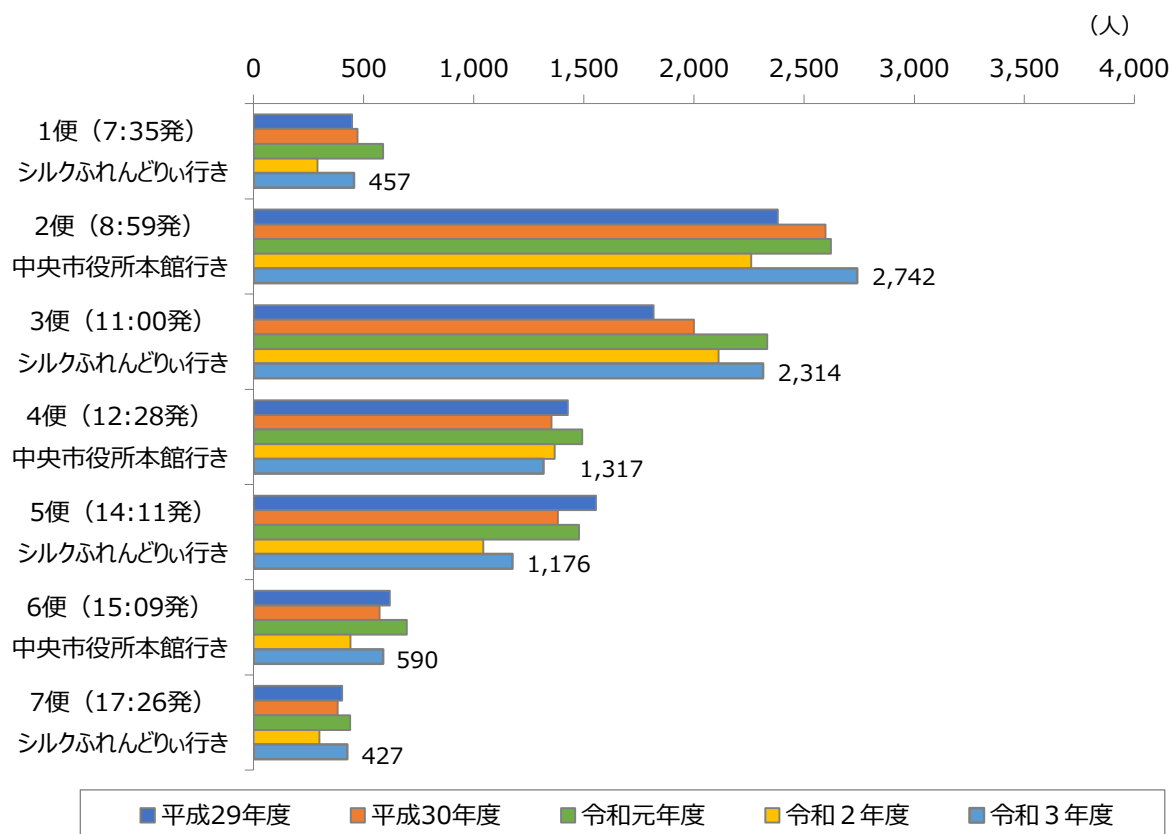


出典：市提供資料

図 利用者数の推移

② 便別利用者数の推移

- 便別利用者数をみると、2 便（2,742 人）、3 便（2,314 人）の利用が多い。3 便、4 便でも一定程度の利用が見られる。
- 一方で、1 便、6 便、7 便の利用者数は少なく、600 人未満となっている。

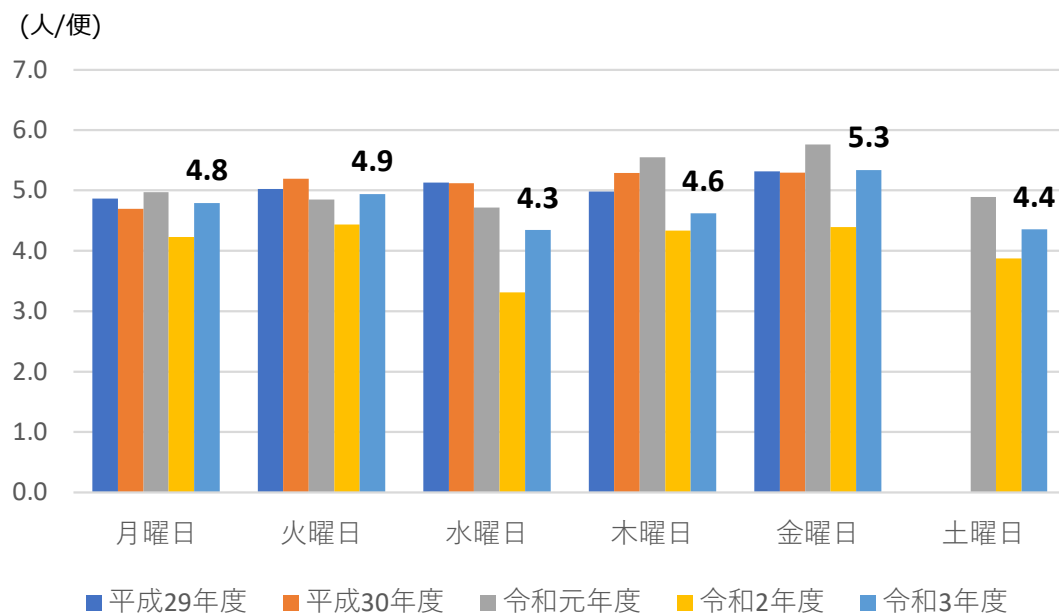


出典：市提供資料

図 便別利用者数

③ 曜日別の 1 便当たりの利用者数

- 曜日別に 1 便当たりの利用者数をみると、平日・土曜日ともに 1 便あたり 4 人～5 人程度の利用が見られる。



出典：市提供資料

図 曜日別の 1 便当たりの利用者数

2-2-5 収支状況

1) 路線バス

- 利用者一人当たりの負担状況をみると、廃止路線代替バス（豊富線・南湖線）に対する負担が大きく、豊富線が約 220 円、南湖線が約 77 円である。
- その他路線では、「甲府駅～後屋～山梨大学医学部附属病院」「甲府駅～千秋橋～山梨大学医学部附属病院」への負担が比較的高い状況である。

表 路線バスの利用者数と市負担額の推移

路線名（経路等）			負担額等	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	増加率 H29-R3
廃止 路線 代替 バス	豊富線	県立中央病院～甲府駅 ～中道橋～豊富	利用者数（人）	30,676	34,541	32,706	22,134	26,463	-13.7%
			市負担額（千円）	5,501	5,163	5,316	6,224	5,829	6.0%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	179.3	149.5	162.5	281.2	220.3	22.8%
	南湖線	鯉沢～南湖経由～甲府駅 ～県立中央病院	利用者数（人）	20,008	21,606	21,281	15,622	17,462	-12.7%
			市負担額（千円）	1,260	1,209	1,190	1,380	1,338	6.2%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	63.0	56.0	55.9	88.3	76.6	21.7%
赤字 バス 路線	医大経由	敷島団地～昭和バイパス ～山梨大学医学部附属病院	利用者数（人）	113,849	117,123	101,836	91,874	65,210	-42.7%
			市負担額（千円）	125	113	45	27	173	38.4%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	1.1	1.0	0.4	0.3	2.7	141.6%
		敷島～後屋～山梨大学医学部附属病院	利用者数（人）	64,905	69,928	66,402	51,145	46,162	-28.9%
			市負担額（千円）	1,053	956	806	877	588	-44.2%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	16.2	13.7	12.1	17.1	12.7	-21.5%
		甲府駅～後屋～山梨大学医学部附属病院	利用者数（人）	33,019	36,005	32,670	23,653	17,873	-45.9%
			市負担額（千円）	368	9	0	521	956	159.8%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	11.1	0.2	-	22.0	53.5	379.9%
		敷島～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	利用者数（人）	60,649	55,672	37,622	37,732	28,197	-49.4%
			市負担額（千円）	0	71	261	211	317	346.5%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	-	1.3	6.9	5.6	11.2	781.5%
		甲府駅～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	利用者数（人）	20,400	20,399	20,969	12,757	13,345	-34.6%
			市負担額（千円）	275	215	220	313	292	6.2%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	13.5	10.5	10.5	24.5	21.9	62.3%

※敷島～千秋橋～山梨大学医学部附属病院の増加率は、平成 30 年度と令和 3 年度の比較

2) コミュニティバス（とまチュウバス）

- 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。加えて利用者数も増加している。
- 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 利用者数と運行経費の推移

	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%

出典：市提供資料

2-3 地域公共交通におけるニーズ等の整理

2-3-1 市民アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	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
調査方法	郵送配布、郵送回収 WEB 回収
調査対象	市内在住の 16 歳以上の市民 1,500 人
調査時期	令和 4 年 12 月 9 日（金）～令和 4 年 12 月 20 日（火）
配布数・回収数	1,500 票・478 票

2) 調査結果（概要） ※適宜、グラフを掲載

<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、およそ半数が免許返納意向を持っていない状況である。
- ・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。

<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。

＜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、「田舎地域」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。

2-3-2 中学生アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	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
調査方法	対象者に調査票を配布し、WEBによる回収
調査対象	田富中学校2年生
調査時期	令和5年1月24日（火）～2月3日（金）
回収数	121票

2) 調査結果（概要） ※適宜、グラフを掲載

<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

2-3-3 バス利用実態調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	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、聞き取り調査。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。 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、社内で聞き取り調査。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。
調査対象	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）
調査時期	令和4年12月15日（木）
回収数	24票

2) 調査結果（概要） ※適宜、グラフを掲載

<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」がであった。

2-3-4 とまチュウバス乗り込み調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	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
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
調査対象	地域コミュニティバス（とまチュウバス）利用者
調査時期	令和5年2月14日（火）、15日（水）、16日（木）
回収数	39 票

2) 調査結果（概要） ※適宜、グラフを掲載

<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。

2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

上位計画・関連計画内における公共交通関連の施策事業を整理した。参照した上位・関連計画は以下のとおり。

表 上位・関連計画における公共交通に関する施策事業

区分	分野（計画）	地域公共交通に求められる役割や関係する施策事業等
上位計画	第2次中央市長期総合計画	【地域公共交通に係る施策事業】 ■公共交通機関の利便性の向上 - 利用者の更なる利便性の向上を目指して、公共交通の効果的な運用方法を検討する。また、市民のニーズを踏まえた市コミュニティバスの運行体系の見直しや、鉄道と路線バスとの相互連携の強化など、市民が公共交通を利用しやすい環境整備に取り組む。 - JR 身延線東花輪駅・小井川駅との交通結節機能の強化について検討を行い、市コミュニティバスとの連携やリニア山梨県駅（仮称）へのアクセス道路などの整備計画を推進する。
関連計画	中央市都市計画マスタープラン	【地域公共交通に係る施策事業】 ■公共交通機関のバリアフリー化の促進 - 鉄道駅（東花輪駅、小井川駅）のバリアフリー化の促進（JR 東海への要請） - ノンステップバスの導入、バス停のバリアフリー化 など ■公共交通の利便性と機能の強化 - 小井川駅の交通結節機能の強化 - コミュニティバスの運行継続
	第2次中央市環境基本計画	【地域公共交通に係る施策事業】 ※後期計画策定中のため、内容確定後に記載
	リニア活用基本構想	【地域公共交通に係る施策事業】 ■交通ネットワークの整備 - 中央市幹線道路網整備計画に基づく道路の整備によるリニア山梨県駅との接続性の向上 - リニア山梨県駅とJR身延線既存駅をつなぐ交通システムの検討（例：バスネットワーク、BRT、自動運転システムの導入検討） - バス交通ネットワークの整備の検討

2-5 中央市の地域公共交通が抱える問題点および課題

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

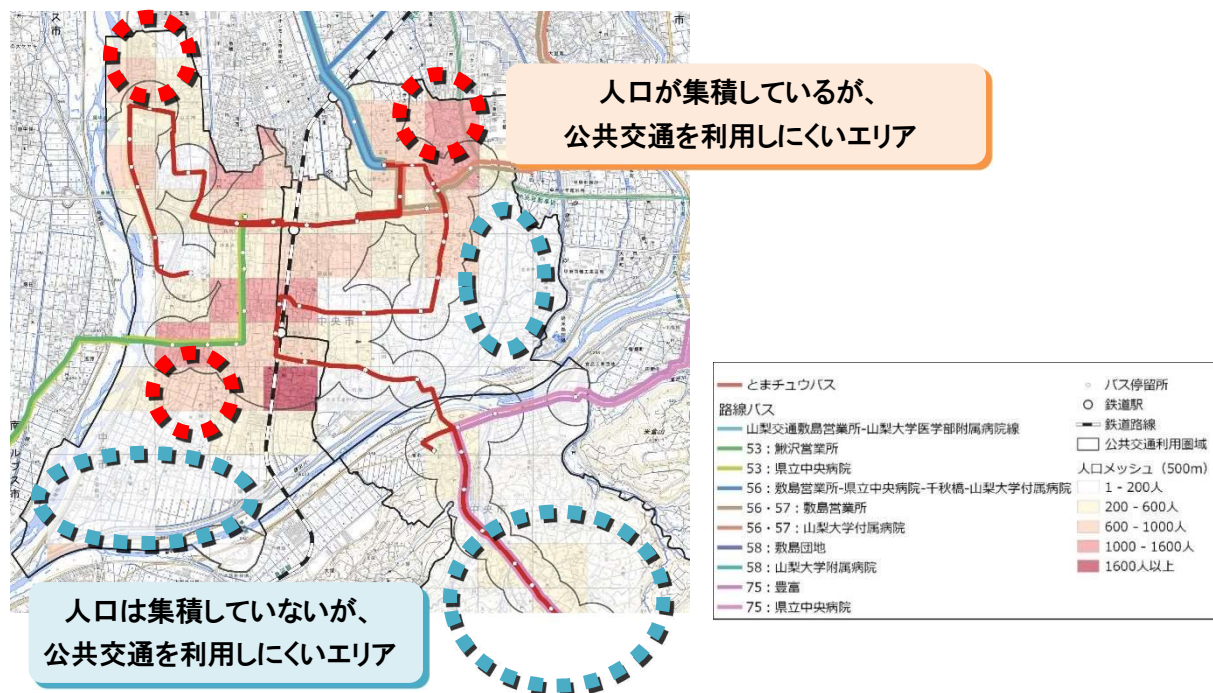
【関連する現状・問題点】

- ☐ 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

2-5-1 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。

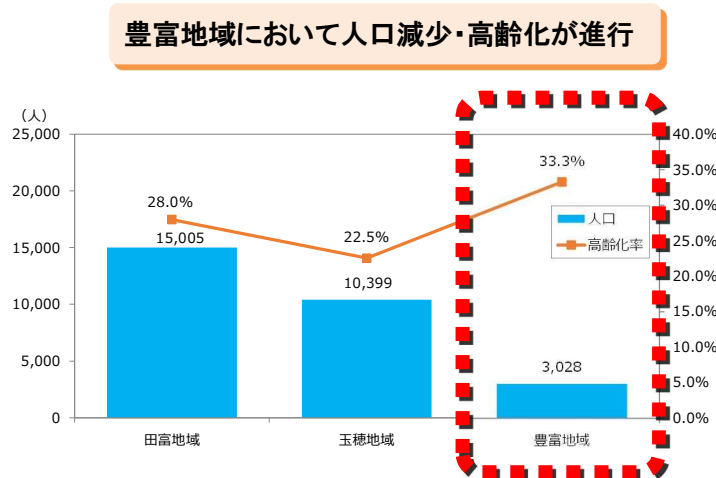


図 地区別の居住人口・高齢化率(国勢調査)

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。

日用品の買い物

※数字は一週間における買物移動回数(市民アンケートによって把握した買物先と買物頻度から算出)

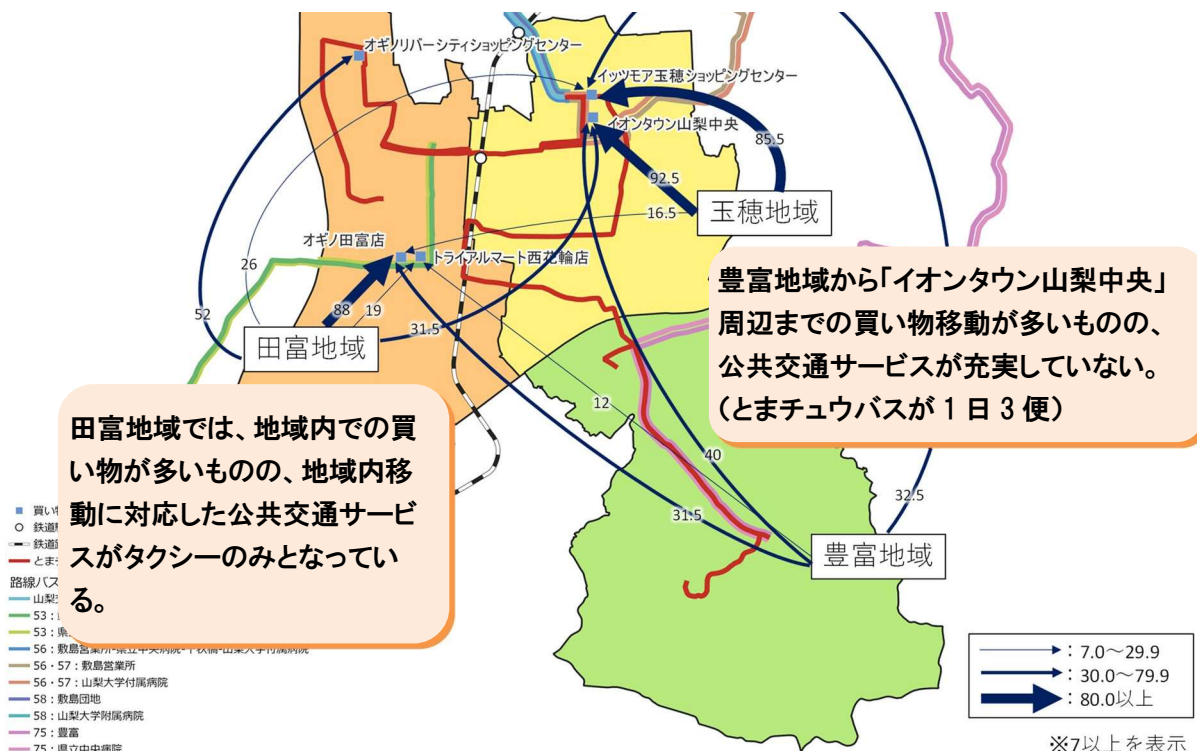


図 日用品の買い物頻度(市民アンケート調査結果より作成)

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)

[illegible]

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。

2-5-2 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た。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た。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。

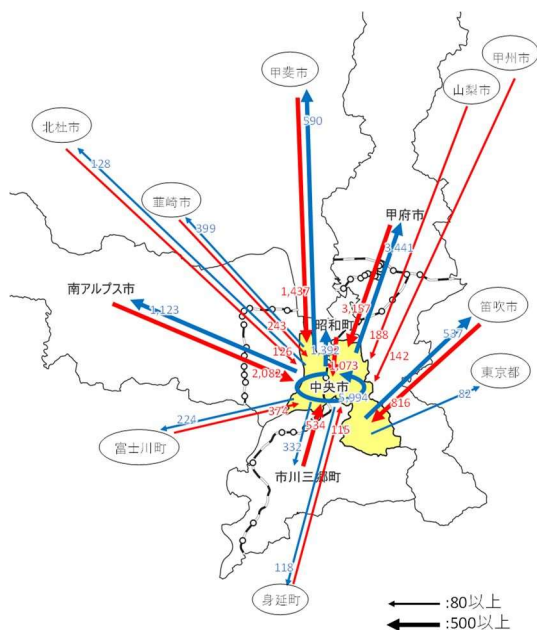


図 通勤流動図(国勢調査)

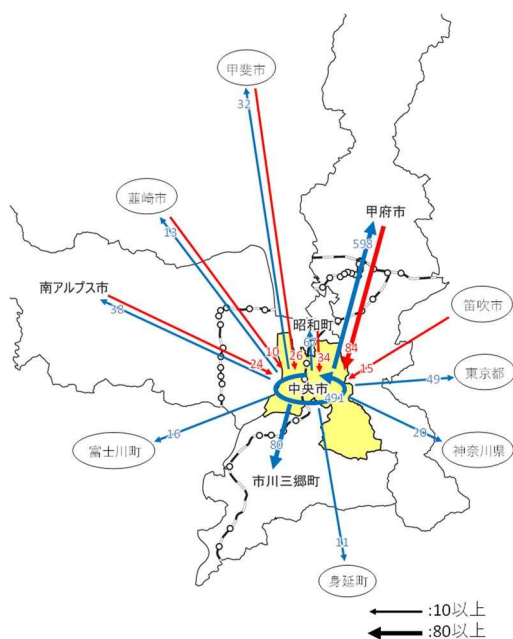


図 通学流動図(国勢調査)

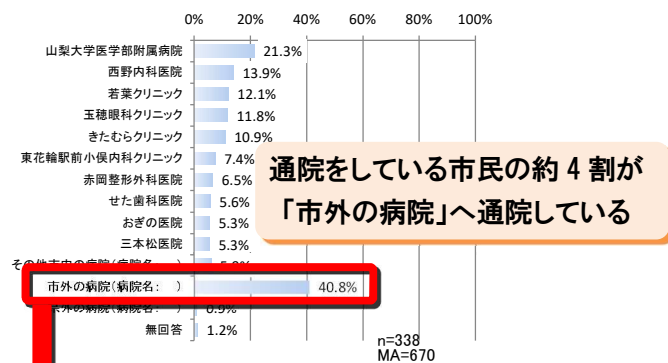


図 市民の通院先(市民アンケート調査 P.25)

	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

県外(都道府県名)

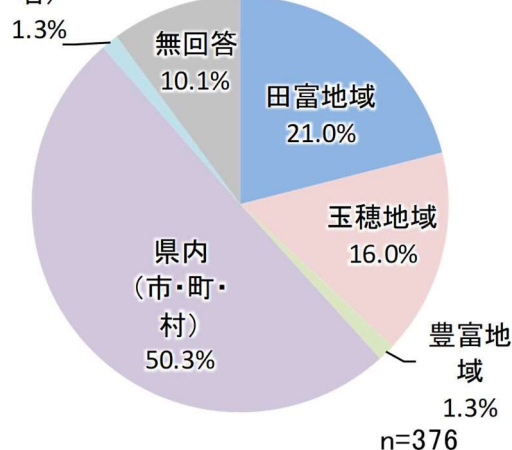


図 その他の外出(日用品の買物・通院・通勤通学以外)における外出先(市民アンケート調査 P.37)

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

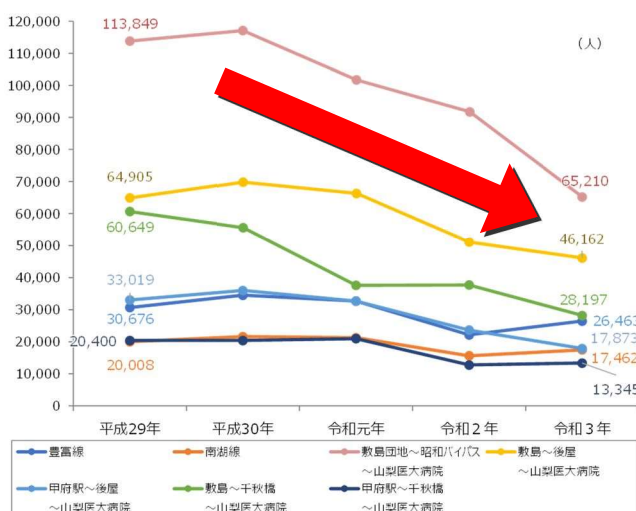


図 路線別の利用者数の推移

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

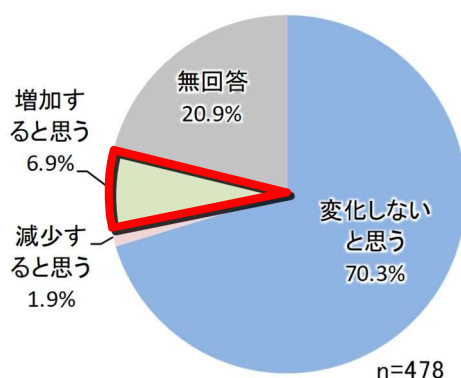


図 新型コロナウイルスが収束した際の
路線バス利用頻度の変化(市民アンケート調査 P.54)

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。

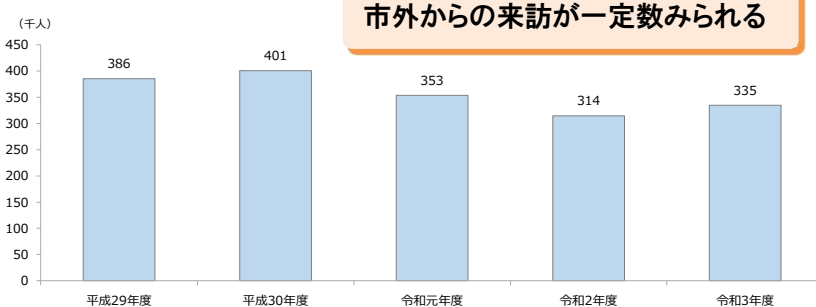


図 観光入込客数

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	数値確認中		2,192	3,493	-37.6%
シルクふれんどろい	35,696			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。

2-5-3 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。

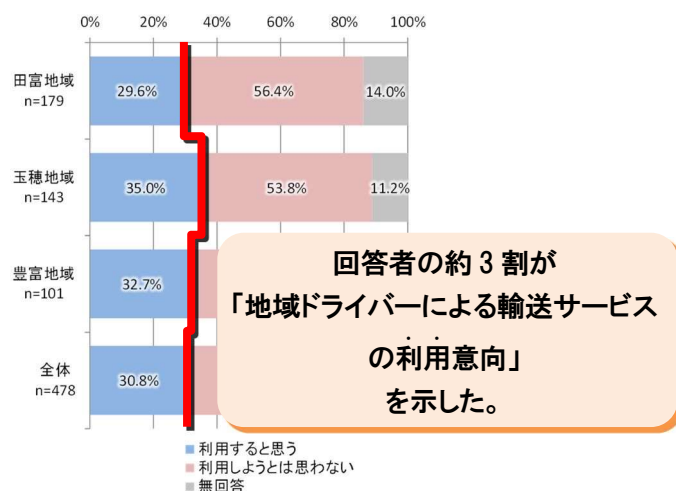


図 地域ドライバー輸送サービスの利用意向
(市民アンケート調査 P.79)

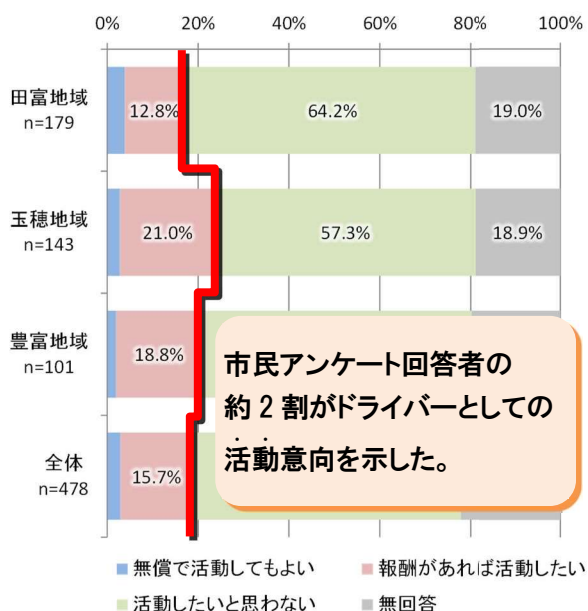


図 地域別のドライバーの活動意向
(市民アンケート調査 P.81)

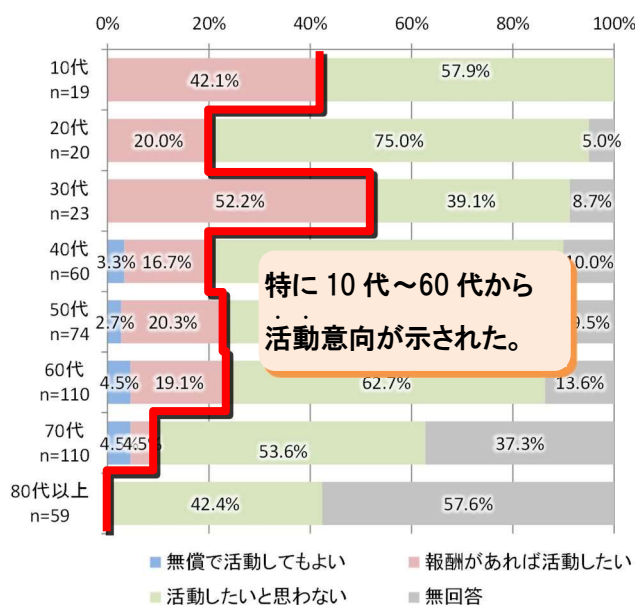


図 年代別のドライバーの活動意向
(市民アンケート調査 P.81)

<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。

2-5-4 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。

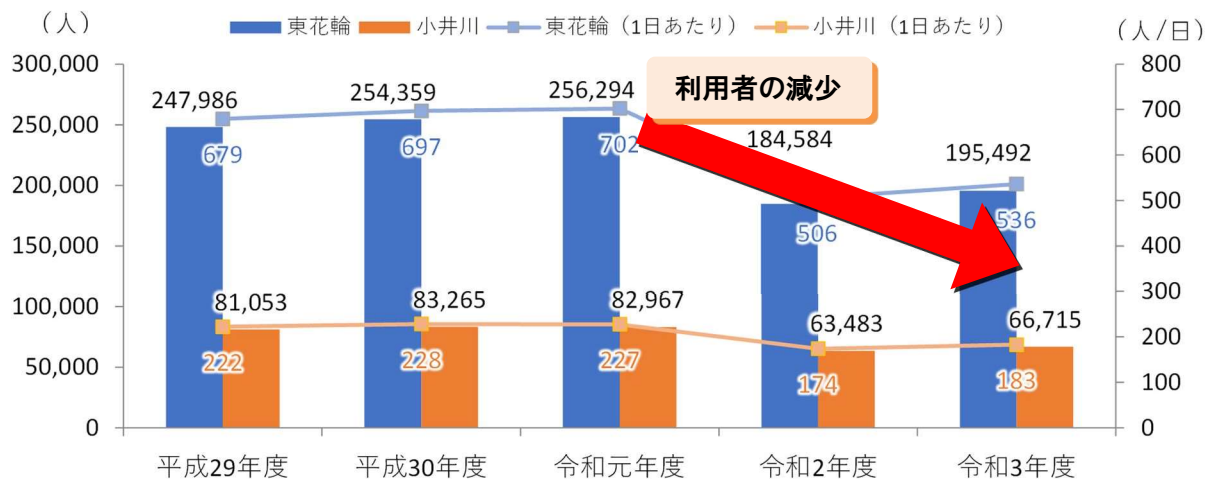


図 駅別乗車人数

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 P.68)

	鉄道について、満足していない点									
	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	合計
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～山梨大学医学部付属病院」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

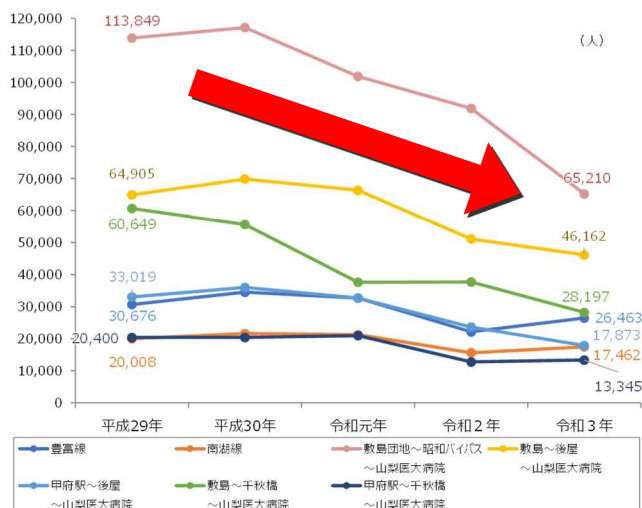


図 路線別の利用者数の推移

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。

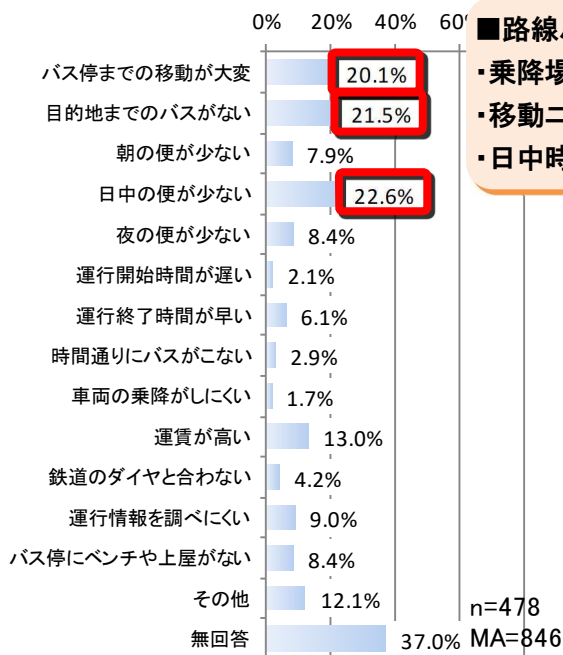


図 路線バスについて満足していない点
(市民アンケート調査 P.64)

■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。

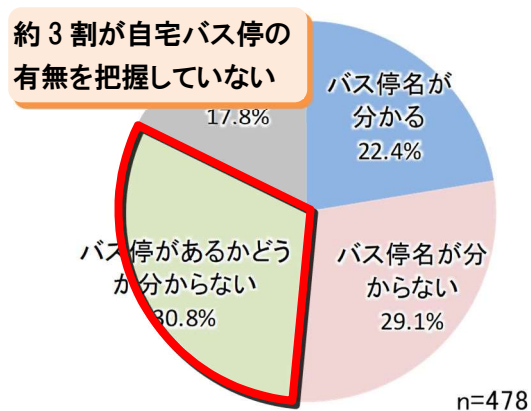


図 自宅最寄りバス停について
(市民アンケート調査)

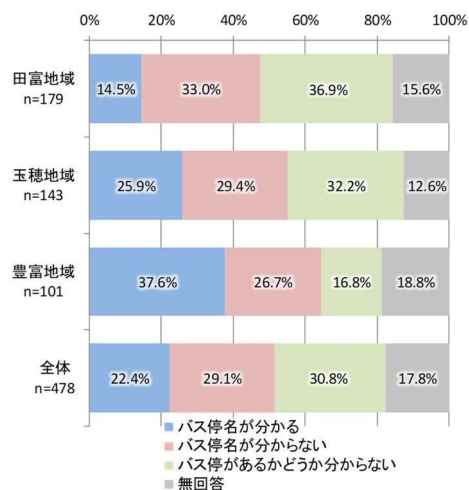


図 地域別の自宅最寄りバス停について
(市民アンケート調査)

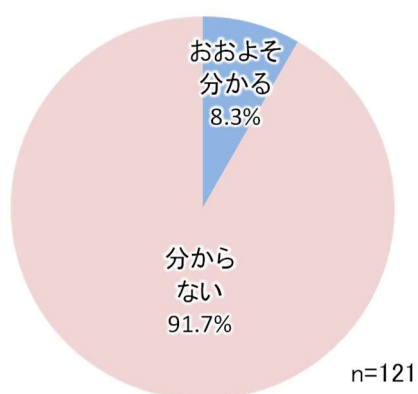


図 最寄りバス停の認知状況
(中学生アンケート調査)

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。

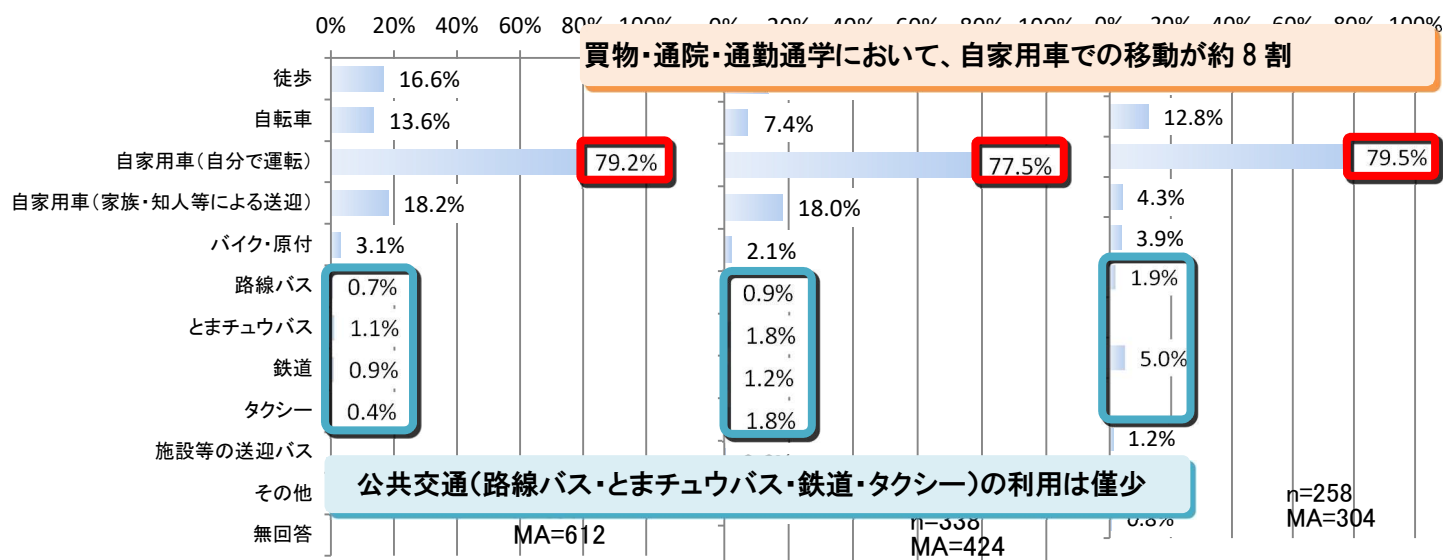


図 日用品の買い物に出かけるときの交通手段
(市民アンケート調査 P.23)

図 通院時の交通手段
(市民アンケート調査 P.29)

図 通勤・通学時の交通手段
(市民アンケート調査 P.35)

<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。

2-5-5 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。

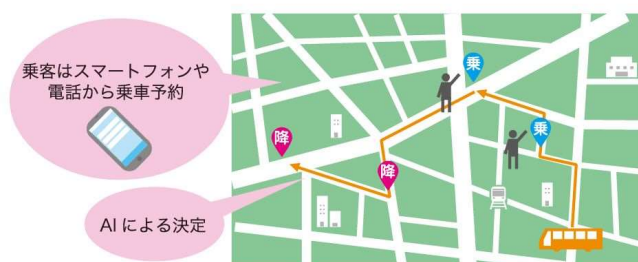


図 AI 配車システムのイメージ

＜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。

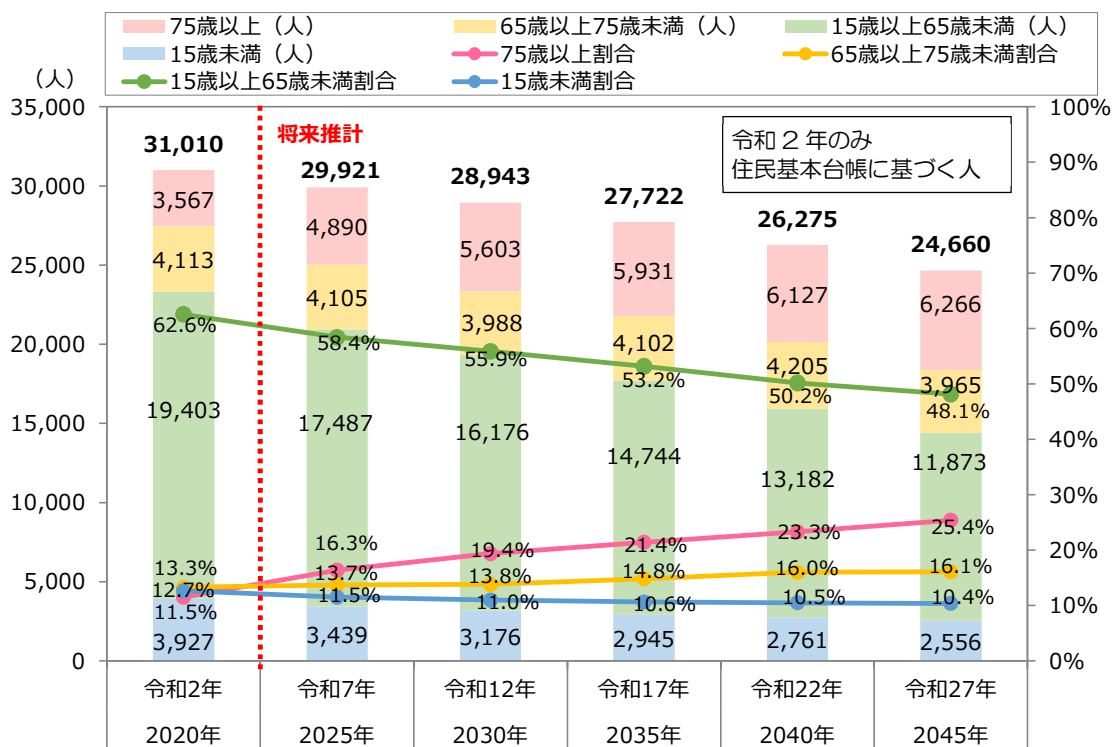


図 将来人口推計(国立社会保障・人口問題研究所による推計)

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。

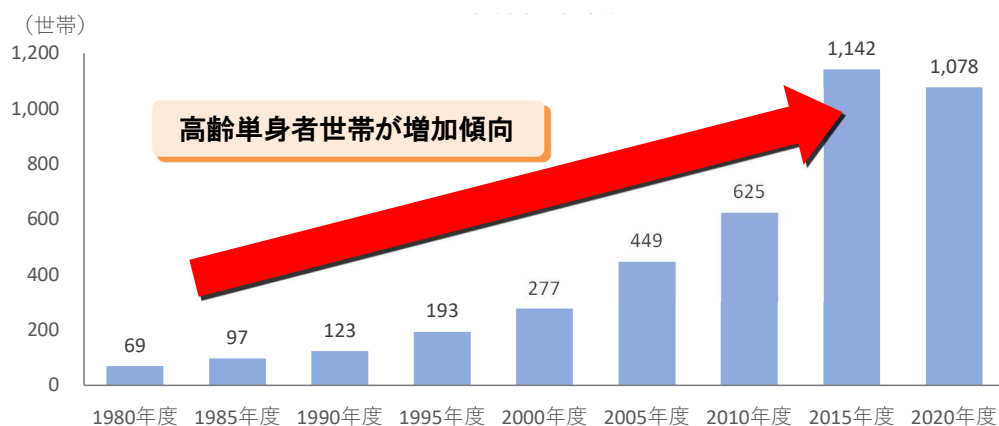


図 高齢単身世帯数の推移(国勢調査)

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 P.12)

	自由に使える車両					
	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない	無回答	合計
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

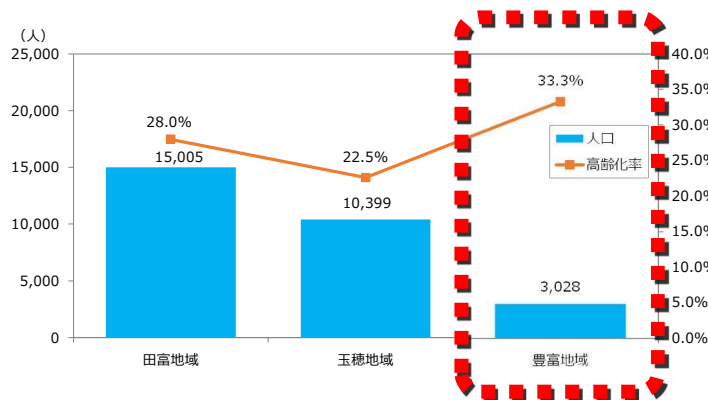
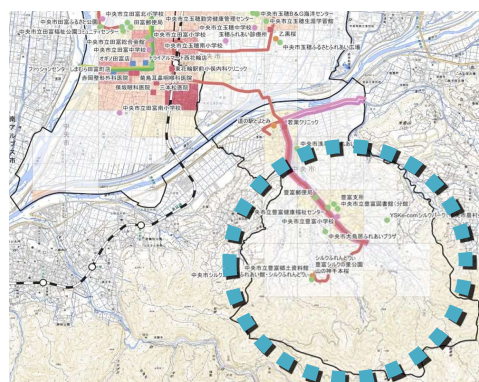


図 地区別の居住人口・高齢化率(国勢調査)

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。

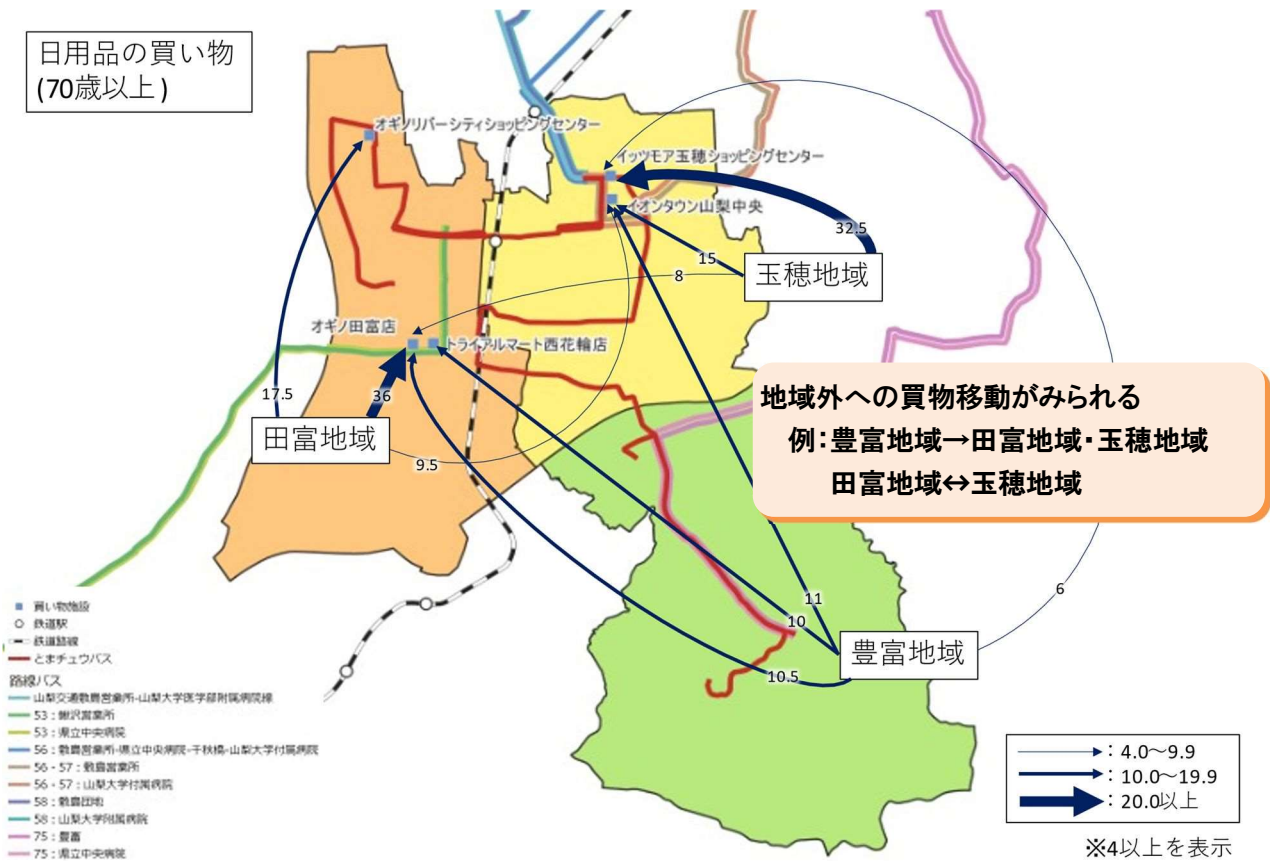


図 高齢者の買物先(市民アンケート調査)

表 普段の通院でよく利用する病院(市民アンケート調査 P.26)

	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	東花輪駅前小児内科クリニック	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%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	44.2%	1.9%
60代 n=84	22.6%	16.7%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	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 P.23）

	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%	91.8%	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 P.29）

	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=6	10.0%	10.0%	80.0%	30.0%	0.0%
30代 n=6				30.0%	0.0%
40代 n=6				2.9%	5.9%
50代 n=52	5.8%	5.8%	94.2%	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に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。

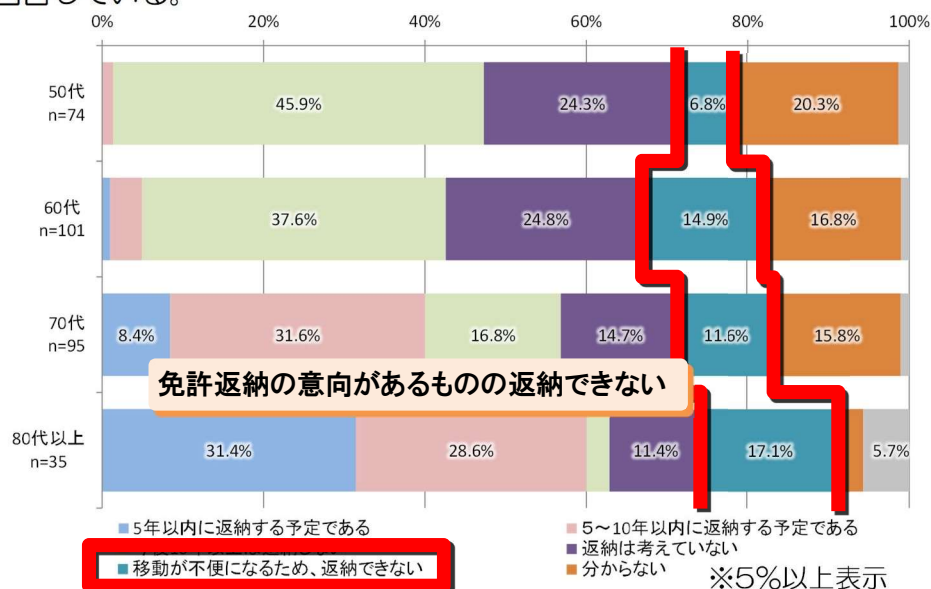


図 免許返納の意向（市民アンケート調査 P.10）

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。

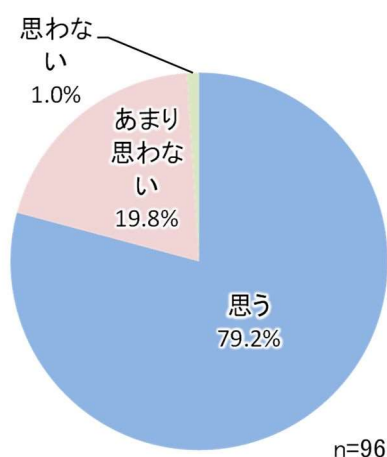


図 公共交通の利便性向上によって
進路の選択肢が増えると思うか
(中学生アンケート調査)

<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。

3. 地域公共交通が目指す方向性

3-1 基本理念および基本方針

前項までの整理を踏まえ、本市の地域公共交通の基本方針を定めました。

～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。限られた財源の中で、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。

3-2 計画目標

基本方針に沿った計画目標および評価指標を定めました。

計画目標① 交通弱者の生活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、暮らしに必要となる移動サービスを確保します。

計画目標② 地域内公共交通における利便性の向上

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ります。

計画目標③ みんなで支える公共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します。
コミュニティ交通について、利用促進による運賃収入の確保及び、運賃収入以外による収支改善に取り組みます。

計画目標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を推進します。

計画目標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ます。

3-3 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
地域間交通	地域と市街地を結ぶ交通サービス	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

表 交通拠点の基本的な考え方

類型	機能・役割	位置付けられる施設
交通結節点	広域交通、地域間交通、地域内交通が乗り入れ、公共交通の乗り継ぎが期待される施設	東花輪駅、小井川駅、山梨大学医学部付属病院

3-4 市内公共交通の役割・必要性

市内公共交通の役割・必要性を下記のとおり整理しました。

なお、地域内フィーダー系統の交通については、交通事業者の運営努力や自治体の運営補助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・確保する必要があります。

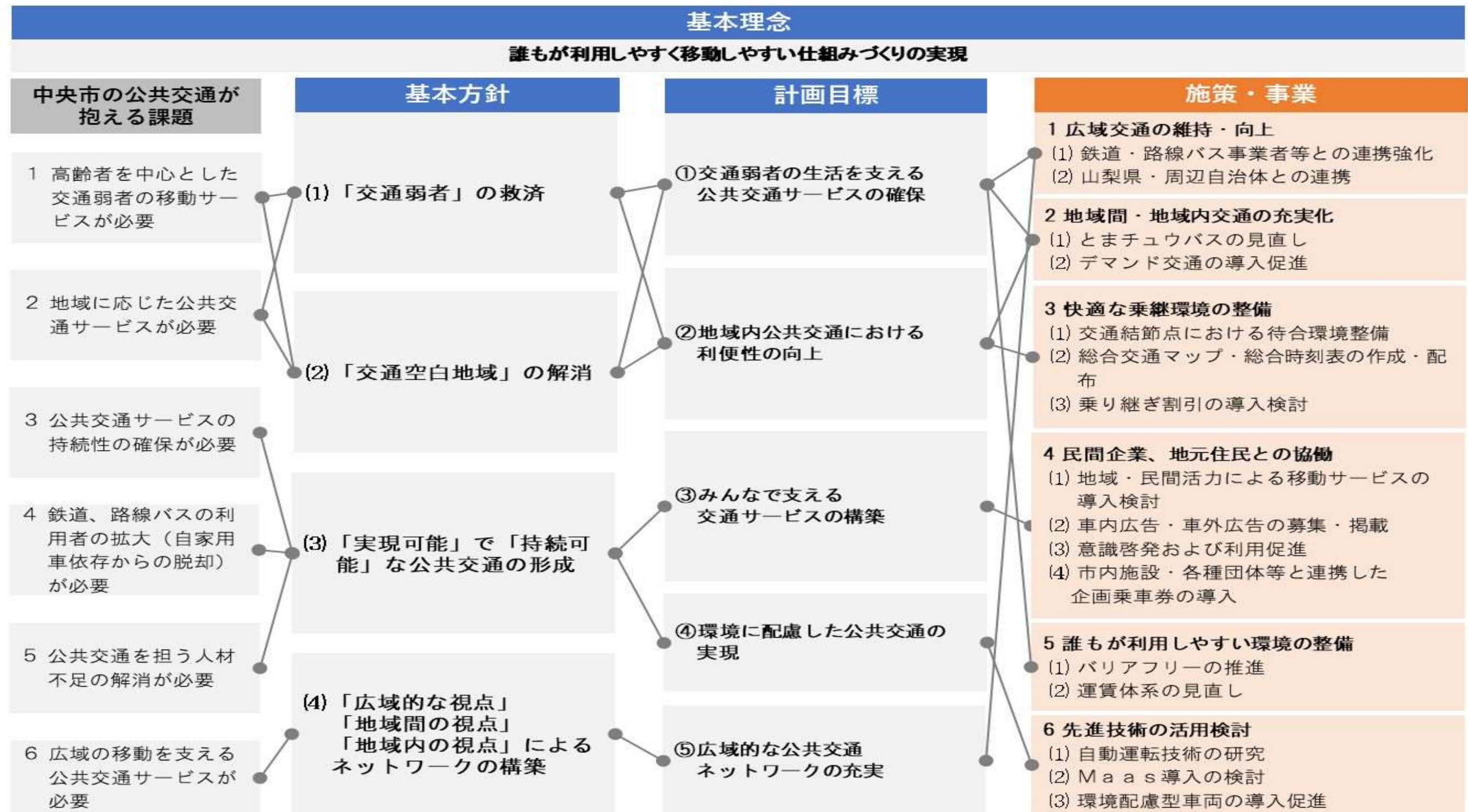
路線名	事業概要	役割・必要性	補助事業の活用
JR 身延線	・交通事業者が運行 ・本市から甲府方面・静岡方面を結ぶ定時定路型の路線	・甲府～本市～静岡市間を運行し、主に通勤通学時の交通手段となっている。	
豊富線	・交通事業者が運行 ・本市から甲府方面を結ぶ定時定路型の路線	・本市～県立中央病院間を運行し、主に通院時の交通手段となっている。	
南湖線	・交通事業者が運行 ・本市から富士川町方面・市川三郷町方面・甲府市方面を結ぶ定時定路型の路線	・富士川町・市川三郷町～本市～甲府駅～県立中央病院間を運行し、主に通院時の交通手段となっている。	
58 系統 (敷島団地～昭和バイパス～山梨大学医学部附属病院)	・交通事業者が運行 ・本市から昭和町・甲斐市方面を結ぶ定時定路型の路線	・山梨大学医学部附属病院～昭和町・甲斐市間を運行し、主に通院来訪者の交通手段となっている。	
57 系統 (敷島～後屋～山梨大学医学部附属病院)	・交通事業者が運行 ・本市から昭和町・甲斐市方面を結ぶ定時定路型の路線	・山梨大学医学部附属病院～昭和町・甲斐市間を運行し、主に通院来訪者の交通手段となっている。	
57 系統 (甲府駅～後屋～山梨大学医学部附属病院)	・交通事業者が運行 ・本市から甲府市方面を結ぶ定時定路型の路線	・甲府駅～山梨大学医学部附属病院間を運行し、主に通院来訪者や通勤通学者の交通手段となっている。	
56 系統 (敷島～千秋橋～山梨大学医学部附属病院)	・交通事業者が運行 ・本市から甲斐市・甲府市方面を結ぶ定時定路型の路線	・甲斐市～甲府市～山梨大学医学部附属病院間を運行し、主に通院来訪者の交通手段となっている。	

路線名	事業概要	役割・必要性	補助事業の活用
56 系統 (甲府駅～千秋橋～山梨大学医学部附属病院)	・ 交通事業者が運行 ・ 本市から甲府方面を結ぶ定時定路型の路線	・ 甲府駅～山梨大学医学部附属病院間を運行し、主に通院来訪者や通勤通学者の交通手段となっている。	
とまチュウバス	・ 中央市が実施主体となり、交通事業者が運行 ・ 市内全域を運行エリアとする定時定路型の路線	・ 豊富地域～東花輪駅～山梨大学医学部附属病院～中央市役所田富庁舎を運行し、高齢者の日常的な外出を支えている。	※

※ 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

4. 計画目標達成に向けた施策および事業

4-1 施策体系



4-2 事業一覧

基本方針および施策の方向性を踏まえ、施策・事業を検討しました。候補案は下表のとおりです。

施策	事業	実施主体	関連する基本方針			
			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
1 広域交通の維持・向上	1-1 鉄道・路線バス事業者等との連携強化【継続的な取組】	市・交通事業者	●			●
	1-2 山梨県・周辺自治体との連携【継続的な取組】	市	●			●
2 地域間交通および 地域内交通の充実化	2-1 とまチュウバスの見直し	市・交通事業者	●	●	●	●
	2-2 デマンド交通の導入促進	市・交通事業者	●	●	●	●
3 快適な乗継環境の整備	3-1 交通結節点における待合環境整備	市・交通事業者				●
	3-2 総合交通マップ・総合時刻表の作成・配布	市			●	
	3-3 乗り継ぎ割引の導入検討	市・交通事業者			●	●
4 民間企業・地元住民との協働	4-1 地域・民間活力による移動サービスの導入検討	市・地域・交通事業者	●		●	
	4-2 車内広告・車外広告の募集・掲載	市			●	
	4-3 意識啓発および利用促進	市	●		●	
	4-4 市内施設・各種団体等と連携した企画乗車券の導入	市・地域・交通事業者			●	
5 誰もが利用しやすい環境の 整備	5-1 バリアフリーの推進 （UD 車両導入、心のバリアフリー啓発等）	市・交通事業者	●		●	
	5-2 運賃体系の見直し （定期券や回数券の導入、公共交通弱者への割引など）	市・交通事業者	●		●	
6 先進技術の活用検討	6-1 自動運転技術の研究	市・交通事業者			●	
	6-2 MaaS 導入検討	市・交通事業者			●	
	6-3 環境配慮型車両の導入促進	市・交通事業者			●	

4-3 事業の詳細

事業 1-1	鉄道・路線バス事業者等との連携強化 【継続的な取組】														
実施内容	■取組内容 ・学生の通学手段として機能している JR 身延線の維持に向けた鉄道事業者への要望活動や鉄道利便性向上に向けた協議を行う。 ・広域交通として市外への移動を支えている路線バスについて、運行本数の維持に向けた支援を行う。 ・また、リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア山梨新駅～本市間を結ぶ交通サービスの検討を行う。														
実施主体	市・交通事業者														
関連する基本方針	基本方針①「交通弱者」の救済 基本方針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														
実施スケジュール															
	令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年		
市															
事業者	関係者と調整後、記載														

準備・検討

実施

評価・検証

事業 1-2	山梨県・周辺自治体との連携【継続的な取組】													
実施内容	■取組内容 ・リニア中央新幹線の開業に伴い、広域移動のニーズが変化することが想定されます。そのため、山梨県や周辺自治体と連携しながら、市民や来訪者のニーズに対応した広域的な移動サービス等を検討・推進する。													
実施主体	市													
関連する基本方針	基本方針①「交通弱者」の救済 基本方針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													
実施スケジュール														
	令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年	
市														
事業者	関係者と調整後、記載													

関係者と調整後、記載

準備・検討

実施

評価・検証

事業 2-1		とまチュウバスの見直し													
実施内容		■取組内容 ・市内の移動を支えている「とまチュウバス」の現状や問題点、本計画の目標等を踏まえながら、廃止も含めた抜本的な見直しを行う。 ・見直しにあたっては、事業 2-2 と連動しながら、利便性および持続可能性の向上に向け、新たな交通サービスへの移行を含め検討する。													
実施主体		市・交通事業者													
関連する基本方針		基本方針①「交通弱者」の救済 基本方針②「交通空白地域」の解消 基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通 基本方針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													
実施スケジュール															
		令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年	
市															
事業者		関係者と調整後、記載													

準備・検討

実施

評価・検証

事業 2-2		デマンド交通の導入促進													
実施内容	■取組内容 ・とまチュウバスの見直し（事業2－1）に併せ、新たな移動サービスとしてデマンド交通の導入に向けた取り組みを促進する。 ・導入にあたっては、実証運行を行った上で、本市におけるデマンド交通の導入効果、持続可能性等を検証し、本格運行につなげる。 ＜デマンド交通の運行イメージ＞ ・市内全域を対象とし、各地域（各地区）へ乗降ポイントを設定。（ゴミ集積場や各地区公会堂等） ・日々の生活を過ごす中で必要となる、買い物、通院、通学に関連する施設をスポットとし、行き先（目的地）を設定する。 ・スポットの設定に際しては協賛金を募るなど、資金的にも持続可能な仕組みづくりを検討する。 ※デマンド交通の導入による既存の公共交通サービスへの影響を考慮した運行内容を検討する。														
	■参考事例（山梨県甲斐市） ・甲斐市では、利用率が低迷している市民バスを運行しているものの利用率が低迷している路線を対象に、デマンド交通を導入し、利用者の利便性向上を図った。 														
実施主体	市・交通事業者														
関連する基本方針	基本方針①「交通弱者」の救済 基本方針②「交通空白地域」の解消 基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通 基本方針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														
実施スケジュール															
	令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年		
市															
事業者	関係者と調整後、記載														



準備・検討

実施

評価・検証

事業 3-1	交通結節点における待合環境整備																			
実施内容	■取組内容 ・鉄道駅や複数路線が乗り入れるバス停などにおいて、ベンチ設置や乗継案内等の情報発信を行い、利用環境の整備、乗継ぎによる負担軽減を図る。 ＜交通結節点イメージ＞ 東花輪駅、小井川駅、山梨大学医学部附属病院　など																			
実施主体	市・交通事業者																			
関連する基本方針	基本方針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																			
実施スケジュール																				
	令和 6 年				令和 7 年				令和 8 年				令和 9 年				令和 10 年			
市																				
事業者																				

準備・検討

実施

評価・検証

事業 3-2	総合交通マップ・総合時刻表の作成・配布														
実施内容	■取組内容 - 市内を運行する公共交通サービスの運行情報を掲載した「総合交通マップ」および「総合時刻表」を作成する。 - 作成後は、市ホームページに掲載し、必要に応じて住民や利用者への配布を行う。 - 作成時期は「とまチュウバスの見直し（事業 2-1）」が完了した翌年度を目安とする。 ＜掲載内容のイメージ＞ 鉄道・路線バス・とまチュウバスの運行内容、市内主要施設の位置、乗継ダイヤの案内 など ■参考事例（熊本県美里町） - 町内を運行する路線バス、デマンド交通の運行情報や町内主要施設を掲載したマップを作成し、町民に全戸配布を行った。 ■参考事例（熊本県八代市） - 市内を運行する路線バス、乗合タクシーの運行ダイヤを 1 冊の時刻表に整理し、市ホームページに掲載している。  														
実施主体	市														
関連する基本方針	基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通														
実施スケジュール															
	令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年		
市															
事業者	関係者と調整後、記載														

準備・検討	実施	評価・検証
-------	----	-------

事業 3-3		乗り継ぎ割引の導入検討													
実施内容	■取組内容 ・鉄道、路線バス、とまチュウバスを乗り継ぎ利用した場合の割引制度を導入により、利便性向上および利用者増加を図る。 ・実施手法や割引内容については、交通事業者と協議連携しながら、検討を行う。 <取組イメージ> 乗継割引券の発行、IC カードを活用した乗継運賃の適用、路線バスととまチュウバスの共通切符 など ■参考事例（香川県高松市） ・IruCa カード（交通系 IC カード）を利用して、公共交通を乗り継いだ場合に、乗り継ぎ運賃割引が適用になるサービス。後に乗車した交通機関の運賃が、これまでの20円引きから100円引きとなった。 ・電車と路線バス、路線バスと路線バス、路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎが対象となっている。 														
実施主体	市・交通事業者														
関連する基本方針	基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通 基本方針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														
実施スケジュール															
	令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年		
市															
事業者	関係者と調整後、記載														

準備・検討

実施

評価・検証

事業 4-1		地域・民間活力による移動サービスの導入検討												
実施内容	■取組内容 ・市内の民間企業と連携し、企業が保有している送迎車両等を活用した移動交通サービスを検討する。 ・また、路線バスやタクシーによるサービスが行き届かない地域を対象にボランティア輸送サービスの導入検討を行うことで、市民の日常生活における移動手段を確保する。 ・地域住民がボランティアドライバーとなり運行を行う。運行本数や運行曜日等のサービス水準は、地域との協議や実証運行等を重ねながら検討を行う。 ＜民間活力の活用イメージ＞ 企業送迎ルート上にバス停の新設（市民利用可）、送迎車両を使用していない時間帯に住民向けにデマンド運行を行う など ■参考事例（千葉県船橋市） ・千葉県船橋市では、交通不便地域に住む高齢者の足を確保するため、平成 16 年度より、老人福祉センターや自動車学校・教習所のバスを活用して「高齢者支援協力バス」を運行している。  													
	実施主体	市・地域・交通事業者												
	関連する基本方針	基本方針①「交通弱者」の救済 基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通												
	実施スケジュール													
	令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年	
市														
事業者	関係者と調整後、記載													

準備・検討

実施

評価・検証

事業 4-2		車内広告・車外広告の募集・掲載													
実施内容	■取組内容 - とまチュウバスの車内広告や車外広告を募集し、広告収入を得ることで、市の財政負担の低減を図る。 - 近隣自治体における広告掲載料金の相場等を踏まえ、広告掲載料金の設定を行う。 - 市ホームページや中吊り広告等に募集ポスターを掲示し、広告主を募集する。 ■参考事例（関越交通株式会社） - 路線沿線の施設や自治体を PR するための車内 CM 放送や車内広告、車両ラッピングを行っている。  参考：https://kan-etsu.net/publics/index/33/														
実施主体	市														
関連する基本方針	基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通														
実施スケジュール															
	令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年		
市															
事業者															
準備・検討															
実施															
評価・検証															

事業 4-3		意識啓発および利用促進												
実施内容	■取組内容 - 日常生活の交通手段として「自家用車移動」が浸透している状況があることから、公共交通も交通手段の一つとして認識してもらい、利用してもらうためのイベント企画、チラシやポスターの配布等を行い公共交通の利用促進を図る。 - 公共交通を理解してもらい、乗って守る意識を醸成する。 ＜取組のイメージ＞【発信テーマの設定】 - 公共交通サービスは乗合サービスとなるため、単一の公共交通モードだけで、全ての方々に最適な移動手段を提供することが難しいことを理解いただき、「個人が公共交通サービスを上手に使い分ける意識」を醸成する。 「このままでは公共交通の維持が難しい」という現状を市民と共有し、「将来へ乗ってつなげる公共交通」の意識を高める。													
	■参考事例（山梨交通株式会社） バス営業所やバスターミナルの見学、またはバス車両を学校等へ派遣し、構造の説明や機械操作の実演、バスの果す役割などを説明する取組を実施している。													
	■参考事例（新潟県新潟市） 新潟市では、市内学校を対象にした出前講座や公共交通のメリットの周知等を行い、公共交通を適度に利用してもらうための意識啓発を行っている。													
														
実施主体	市													
関連する基本方針	基本方針①「交通弱者」の救済 基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通													
実施スケジュール														
	令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年	
市														
事業者	関係者と調整後、記載													

準備・検討

実施

評価・検証

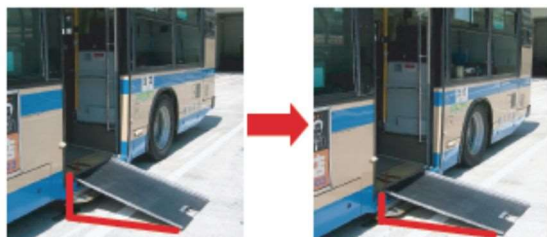
事業 4-4	市内施設・各種団体等と連携した企画乗車券の導入									
実施内容	■取組内容 ・移動手段と目的地をセットで捉え、ひとつのサービスとして提供することで、公共交通サービスと市内施設の相乗効果を図る。 ・市内のスーパー・ドラッグストア・観光施設等と調整を行い、企画乗車券を販売することで、公共交通利用者の増加・地域活性化を図る。 ■参考事例（長野県松本市） ・松本市内を走る周遊バス「タウンスニーカー」（松本市が事業主体となり、運行はアルピコ交通に委託）の1日乗車券は、以前より販売されてきたが、一般路線バスにも利用範囲を拡大し、浅間温泉・美ヶ原温泉まで利用可能とした。 ・合わせて、松本城観覧券をセットとし、ジョルダンのスマートフォンアプリを活用したデジタルチケットとして販売をはじめた。 アルピコ交通 タウンスニーカー PLUS 24時間券 									
実施主体	市・地域・交通事業者									
関連する基本方針	基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通									
実施スケジュール										
	令和6年		令和7年		令和8年		令和9年		令和10年	
市										
事業者	関係者と調整後、記載									



準備・検討

実施

評価・検証

事業 5-1	バリアフリーの推進									
実施内容	■取組内容 ・高齢者や障がい者が公共交通を利用しやすい環境づくりに向け、公共交通に関するバリアフリー化を推進する。 ・ハード面、ソフト面の両面からバリアフリーの取組を展開する。 <取組イメージ> とまチュウバス車両・路線バス車両・タクシー車両のバリアフリー対応の検討、駅舎内のバリアフリー化（誘導ブロックの設置、急斜面・段差解消など）、心のバリアフリーの周知 など   「ニーリング」 の お らく めい 乗り降りが楽になるように、エアサスペンション（空気ばね） しゃこう き どう だんき で車高を下げて歩道との段差を少なくします。 参考： https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/barrier_free/date/guide_book.pdf									
	実施主体 市・交通事業者									
	関連する基本方針 基本方針①「交通弱者」の救済 基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通									
	実施スケジュール									
	令和 6 年		令和 7 年		令和 8 年		令和 9 年		令和 10 年	
市	関係者と調整後、記載									
事業者										

準備・検討

実施

評価・検証

事業 5-2		運賃体系の見直し													
実施内容	■取組内容 - とまチュウバスを中心に運賃設定の見直し検討を行い、市負担額の適正化を図る。また、新たな公共交通サービスの導入検討にあたっても持続可能な運賃設定を心掛ける。 - また、利便性向上や利用者増加（収入増加）を図るため、とまチュウバスの定期券や回数券などの導入検討を行う。 ■参考事例（山梨県南アルプス市） - 令和4年 10月1日から令和5年 9月 30日まで利用できる応援定期券を販売している。 - 有効期間内は、どの路線も乗り放題。ご家族も一緒にご利用でき、買い物・通勤・通学など、生活の移動での活用が期待されている。 														
	実施主体 市・交通事業者														
関連する基本方針	基本方針①「交通弱者」の救済 基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通														
実施スケジュール															
	令和6年			令和7年			令和8年			令和9年			令和10年		
市															
事業者	関係者と調整後、記載														



準備・検討	実施	評価・検証
-------	----	-------

事業 6-1		自動運転技術の研究											
実施内容	■取組内容 - 全国的に自動運転技術の研究が進められており、当技術が実用化されることで利便性の向上、公共交通の担い手不足の解消が期待されている。 - 当市においても公共交通の担い手不足を抱えていることから、自動運転技術を研究し、当市における導入可能性等の検討を行う。 ■参考事例（茨城県境町） - 自動運転バスを 3 台導入し、生活路線バスとして定時・定路線での運行を令和 2 年 11 月 26 日（木）から開始した。自治体による自動運転バスの公道上での定常運行は、国内初である。 - 役場周辺の道の駅や高校、コミュニティセンター等を結ぶ運行ルートとなっており、一日 18 便運行している。												
実施主体	市・交通事業者												
関連する基本方針	基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通												
実施スケジュール													
	令和 6 年		令和 7 年		令和 8 年		令和 9 年		令和 10 年				
市													
事業者	関係者と調整後、記載												



準備・検討

実施

評価・検証

事業 6-2	MaaS 導入検討					
実施内容	■取組内容 - 市内の様々な公共交通等を一つの交通サービスとして束ねるためのツール（アプリ、WEB サイト等）の構築について検討します。 - 本市においては、日常生活圏が市外に及んでいる場合が多いことから、検討にあたっては、山梨県や近隣自治体の動向を踏まえる。 - ICT 技術によって、本市のどのような課題解決を図っていくのかを明確化し、その導入効果や実現可能性等の検討・研究を行います。 ■参考事例（福島県会津若松市） - スマートフォンアプリに市内の多様な公共交通サービス、施設情報（商業施設・観光施設等）の情報が掲載されており、アプリ内で経路検索～発券～決済まで行うことができる。					
	ご予約・ご乗車 ・ご予約後、バスの位置をアプリでご確認の上、バス停・乗降ポイントにてお待ちください。 いらっしゃなければ予約をキャンセルいたします。 MyRide さわやか号 My Rideさわやか号に ようこそ！ 開始する Powered by VIQ アプリを起動します 出発地 会津若松市七日町11-27七日町 目的地 会津若松市七日町12-33七日町 目的地を設定 目的地を設定 （施設名からの検索もできます） 乗降地点とバスが来る時間を 確認して予約 乗車地点まで移動 （既存バス停・乗降ポイント）					
	実施主体 市・交通事業者					
関連する 基本方針	基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通					
実施スケジュール						
	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年	
市						
事業者	関係者と調整後、記載					

準備・検討	実施	評価・検証
-------	----	-------

事業 6-3		環境配慮型車両の導入促進													
実施内容		■取組内容 ・本市では、ゼロカーボンシティ宣言を行っており、環境に配慮した取組の推進としてEV車両やハイブリッド車両等の導入促進を図り、社会的な課題である環境問題の解決に寄与することを目指す。													
実施主体		市・交通事業者													
関連する基本方針		基本方針③「実現可能」で「持続可能」な公共交通													
実施スケジュール															
		令和 6 年			令和 7 年			令和 8 年			令和 9 年			令和 10 年	
市															
事業者		関係者と調整後、記載													

準備・検討

実施

評価・検証

4-4 実施スケジュール

2023 年 11 月時点

事業	スケジュール				
	R6	R7	R8	R9	R10
1-1 鉄道・路線バス事業者等との連携強化 【継続的な取組】					
1-2 山梨県・周辺自治体との連携 【継続的な取組】					
2-1 とまチュウバスの見直し	実証と 連動	実証と 連動	実証と 連動	見直し	
2-2 新たな公共交通サービスの導入促進		実証実験（予定）			
3-1 交通結節点における待合環境整備					
3-2 総合交通マップ・総合時刻表の作成・配布					
3-3 乗り継ぎ割引の導入検討					
4-1 地域・民間活力による移動サービスの導入検討	実証と 連動	実証と 連動	実証と 連動	(導入)	
4-2 車内広告・車外広告の募集・掲載					
4-3 意識啓発および利用促進					
4-4 市内施設・各種団体等と連携した企画乗車券の導入		実証と 連動			
5-1 バリアフリーの推進（UD 車両導入、心のバリアフリー啓発等）					
5-2 運賃体系の見直し（定期券や回数券の導入、公共交通弱者への割引など）		実証と 連動	実証と 連動	見直し	
6-1 自動運転技術の研究					
6-2 MaaS 導入検討					
6-3 環境配慮型車両の導入促進					

検討・準備

実施

5. 評価指標と進捗管理手法

5-1 計画目標達成状況を把握するための評価指標

本計画に掲げる計画目標の達成状況を評価するための指標を下記のとおり設定します。なお、中間年度（令和 8 年度）にあるべき数値を参考目標値として、設定し、計画目標達成状況の進捗管理に活用します。

計画目標	評価指標	現状値	参考 目標値 (R8)	目標値 (R10)	評価指標設定の考え方・算出方法	目標値設定の考え方
交通弱者の生活を支える公共交通サービスの確保	高齢者における公共交通サービスの利用率	3.6%	4.3%	5.0%	【評価指標設定の考え方】 とまチュウバスの見直し、新たな公共交通サービスの導入検討などにより、交通弱者が外出しやすい環境を整備する。その成果のひとつとして、高齢者における公共交通利用率の増加が見込まれるため、評価指標として設定。 【算出方法】 市民アンケート調査（市民 1,500 人を無作為抽出）を行い、高齢者（70 歳以上）の買物において、公共交通を利用する割合を算出する。 ※令和 8 年度と最終年度に評価を行う。	【 現状値以上 を目標値とする】 とまチュウバスの見直し、デマンド交通の導入等によって、より利用しやすい運行内容になり、運賃体系の見直しによって、従来よりもお得に利用できるようになることが見込まれている。また、今後も高齢者人口は増加することが想定されているため、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であると考え。 令和 2 年度から令和 12 年度にかけて、75 歳以上人口が約 1.4 倍に増加する見込みであることを参考に「現状値 3.6×1.4=5.04」から 5.0%を目標値とした。 ※推計値は今後精査
地域内公共交通における利便性の向上	市が主体となり運行する交通サービスの 1 日当たりの利用者数	30.9 人/日	37.1 人/日	43.3 人/日	【評価指標設定の考え方】 現在は、とまチュウバスが地域内の移動を支えている。計画策定後は、とまチュウバス（見直し後）やデマンド交通によって、地域内の移動が支えられる見込みであることから、それらの交通サービスの 1 日当たりの利用者数を整理することで、計画目標の達成状況を評価する。 【算出方法】 「市が主体となり運行する交通サービスの利用者数」を「運行日数」で除した数値を算出する。	【 現状値以上 を目標値とする】 とまチュウバスの見直し、デマンド交通の導入等によって、地域内の公共交通利便性が高まるが見込まれている。また、人口推移は概ね横ばいであり、潜在的な利用ニーズは大きく減少しないと考えられるため、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であると考え。 令和 2 年度から令和 12 年度にかけて、75 歳以上人口が約 1.4 倍に増加する見込みであることを参考に「現状値 30.9×1.4=43.3」から 43.0%を目標値とした。 ※推計値は今後精査

計画目標	評価指標	現状値	参考 目標値 (R8)	目標値 (R10)	評価指標設定の考え方・算出方法	目標値設定の考え方
	公共交通の満足度	13.2%	●%	●%	【評価指標設定の考え方】 現在は、とまチュウバスや一般タクシーが地域内の移動を支えている。本計画においては、とまチュウバスに関する抜本的な見直しが予定されており、公共交通の満足度の変化は、地域内公共交通の利便性向上と大きく関わることが考えられるため、公共交通の満足度を整理することで、計画目標の達成状況を評価する。 【算出方法】 市民アンケート調査（市民 1,500 人を無作為抽出）を行い、市民の公共交通に対する満足度を聞き取り、「満足」「やや満足」と回答した回答者の割合を算出する。 ※令和 8 年度と最終年度に評価を行う。	【現状値以上を目標値とする】 とまチュウバスの見直し、デマンド交通の導入等によって、地域内の公共交通利便性が高まることを見込まれていることから「現状値以上」を目標値とすることが妥当であると考ええる。
みんなで支える公共交通サービスの構築	交通事業者以外による移動サービス数	0 件	●件	●件	【評価指標設定の考え方】 とまチュウバスの見直し、新たな公共交通サービスの導入検討などにより、交通弱者が外出しやすい環境を整備する。その成果のひとつとして、高齢者における公共交通利用率の増加が見込まれるため、評価指標として設定。 【算出方法】 市民アンケート調査（市民 1,500 人を無作為抽出）を行い、高齢者（70 歳以上）の買物において、公共交通を利用する割合を算出する。※令和 8 年度と最終年度に評価を行う。	【現状値以上を目標値とする】 とまチュウバスの見直し、デマンド交通の導入等によって、より利用しやすい運行内容になり、運賃体系の見直しによって、従来よりもお得に利用できるようになることを見込まれていることから、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であると考ええる。
	利用者 1 人当たりの市負担額（鉄道・路線バスを除く）	618 円/人	●円/人	●円/人	【評価指標設定の考え方】 将来的な公共交通サービスの維持に向け、公共交通に対する市負担額を適正化することから、利用者 1 人当たりの市負担額を整理し、計画目標の達成状況を評価する。 【算出方法】 「市が主体となり運行する交通サービスに対する市負担額の合計」を「市が主体となり運行する交通サービスの利用者数の合計」で除した数値を算出する。 ※令和 8 年度と最終年度に評価を行う。	【現状値以下を目標値とする】 とまチュウバスの見直し、デマンド交通の導入、地域・民間活力による移動サービスの導入、利用促進策の推進等によって、利用者の増加が見込まれている。新たなサービスの運行によって、費用が増えることも想定されるが、それ以上に利用者を増やすことを目指すことから「現状値以下」を目標値とする。
環境に配慮した公共交通の実現	環境配慮型車両の導入台数	0 台	●台	●台	【評価指標設定の考え方】 自動車からの温室効果ガスの排出量削減に向け、市内の公共交通における EV 車両やハイブリッド車両の導入が推進されることで、環境負荷の低減が期待されていることから、環境配慮型車両の導入台数を評価指標として設定する。 【算出方法】 路線バス、タクシー事業者と連携し、導入台数を集計する。	【現状値以上を目標値とする】 とまチュウバスの見直し、デマンド交通の導入、利用促進策の推進等によって、公共交通の利用者の増加が見込まれている。また、人口推移は概ね横ばいであり、潜在的な利用ニーズは大きく減少しないと考えられるため、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であると考ええる。

計画目標	評価指標	現状値	参考 目標値 (R8)	目標値 (R10)	評価指標設定の考え方・算出方法	目標値設定の考え方
広域的な公共交通ネットワークの充実	市内鉄道駅利用者数	● 人/年	● 人/年	● 人/年	【評価指標設定の考え方】 本市の広域的な移動を担う公共交通は、鉄道であることから、市内鉄道駅利用者数を整理し、計画目標の達成状況を評価する。 【算出方法】 交通事業者から提供されるデータを基に「東花輪駅利用者数」「小井川駅利用者数」の合計値を算出する。	【現状値以上を目標値とする】 交通事業者や近隣自治体との連携を強化し、維持に向けた取り組みを推進し、利用促進策の推進によって利用者の増加が見込まれる。さらに、デマンド交通の導入促進によって、鉄道駅までのアクセス性が向上することが期待される。 また、人口推移は概ね横ばいであり、潜在的な利用ニーズは大きく減少しないと考えられるため、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であるとする。
	交通結節点における公共交通サービスの接続便数	● 便	● 便	● 便	【評価指標設定の考え方】 本市の広域的な移動を担う公共交通は、鉄道および路線バスである。それらが乗り入れる交通結節点における発着便数を整理し、計画目標の達成状況を評価する。 【算出方法】 交通事業者から提供されるデータを基に「東花輪駅」「小井川駅」「山梨大学医学部附属病院」における鉄道および路線バスの発着便数の合計値を算出する。 ※定時型のデマンド交通を導入する場合は、その1日の便数を算出する。	【現状値以上を目標値とする】 交通事業者や近隣自治体との連携を強化し、維持に向けた取り組みを推進し、利用促進策の推進によって利用者の増加が見込まれる。さらに、デマンド交通の導入促進によって、鉄道駅までのアクセス性が向上することが期待される。 また、人口推移は概ね横ばいであり、潜在的な利用ニーズは大きく減少しないと考えられるため、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であるとする。

5-2 事業進捗状況を把握するための活動指標

本計画に位置付けた事業の進捗状況を評価するための指標を下記のとおり設定します。

事業	活動指標	目標値					活動指標設定の考え方
		R6	R7	R8	R9	R10	
1-1 鉄道・路線バス事業者等との連携強化 【継続的な取組】	鉄道事業者および路線バス事業者との協議回数 【回/年】	1	1	1	1	1	連携強化に向けては、各関係者との協議が必須となることから、協議回数を以て、事業進捗を評価する。市と関係者が30分以上協議したものを1回としてカウントする。
1-2 山梨県・周辺自治体との連携 【継続的な取組】	山梨県および周辺自治体との協議回数 【回/年】	1	1	1	1	1	連携に向けては、山梨県・周辺自治体との協議が必須となることから、協議回数を以て、事業進捗を評価する。市と関係者が30分以上協議したものを1回としてカウントする。
2-1 とまチュウバスの見直し	本件を協議会の議題とした回数【回/年】	2	2	2	-	-	とまチュウバス見直し検討にあたっては、協議会へ諮ることが必要であることから、協議会の議題として設定した回数を以て、事業進捗を評価する。
2-2 デマンド交通の導入促進	本件を協議会の議題とした回数【回/年】	2	2	2	-	-	新たな公共交通サービスの導入検討にあたっては、協議会へ諮ることが必要であることから、協議会の議題として設定した回数を以て、事業進捗を評価する。
3-1 交通結節点における待合環境整備	ベンチや案内板の設置件数【件】	-	-	-	2	2	取組内容として予定されている「ベンチ設置」や「案内板の設置」の実施数を評価指標として設定。
3-2 総合交通マップ・総合時刻表の作成・配布	総合交通マップ・総合時刻表の配布世帯数【世帯】	-	-	-	全世帯	-	総合交通マップを作成し、全世帯へ配布することを予定しているため、配布世帯数を評価指標として設定。
3-3 乗り継ぎ割引の導入検討	本件を協議会の議題とした回数【回/年】	1	1	1	1	1	乗り継ぎ割引の導入にあたっては、協議会へ諮ることが必要であることから、協議会の議題として設定した回数を以て、事業進捗を評価する。
4-1 地域・民間活力による移動サービスの導入検討	地域または民間企業との協議回数	1	1	1	1	1	移動サービスの導入検討にあたっては、各関係者との協議が必須となることから、協議回数を以て、事業進捗を評価する。市と関係者が30分以上協議したものを1回としてカウントする。
4-2 車内広告・車外広告の募集・掲載	車内広告・車外広告の掲載件数【件/年】	-	1	1	1	1	広告主の募集を行い、掲載に至った件数を以て、事業進捗を評価する。
4-3 意識啓発および利用促進	利用促進に係る取組件数【回/年】	-	1	1	1	1	乗り方教室実施回数、利用啓発チラシ配布回数などを以て、事業進捗を評価する。
4-4 市内施設・各種団体等と連携した企画乗車券の導入	企画乗車券の導入件数【累計件数】	-	1	1	1	1	導入に至った回数を以て、事業進捗を評価する。実証運行と合わせて試験的に導入し、その後本格導入に移行することを念頭に左記のとおり目標値を設定。
5-1 バリアフリーの推進（UD車両導入、心のバリアフリー啓発等）	心のバリアフリー啓発に関する取組件数【件/年】	-	1	-	1	-	実施可能性を勘案し、ソフト面の取組を優先的に実施することとし、心のバリアフリーの推進に関する取組件数を以て、事業進捗を評価する。実証運行開始（令和7年度）、とまチュウバス見直し（令和9年度）と合わせて、周知予定であるため、左記のとおり目標値を設定。
5-2 運賃体系の見直し（定期券や回数券の導入、公共交通弱者への割引など）	本件を協議会に報告した回数【回/年】	-	1	-	1	-	運賃体系の見直しにあたっては、協議会へ報告することが必要であることから、協議会への報告回数を以て、事業進捗を評価する。実証運行開始（令和7年度）、とまチュウバス見直し（令和9年度）と合わせて、周知予定であるため、左記のとおり目標値を設定。
6-1 自動運転技術の研究	先進事例のヒアリングまたは視察回数【累計回数】	-	-	-	-	3	先進技術等が本市に適するかをより具体的に検討するためには、事例収集のみでなく、ヒアリングや視察等が効果的であることから、その実施回数を以て、事業進捗を評価する。2年に1回程度実施することを目標とする。
6-2 MaaS導入検討	先進事例のヒアリングまたは視察回数【累計回数】	-	-	-	-	3	
6-3 環境配慮型車両の導入促進	先進事例のヒアリングまたは視察回数【累計回数】	-	-	-	-	3	

5-3 進捗管理手法

5-3-1 実施体制

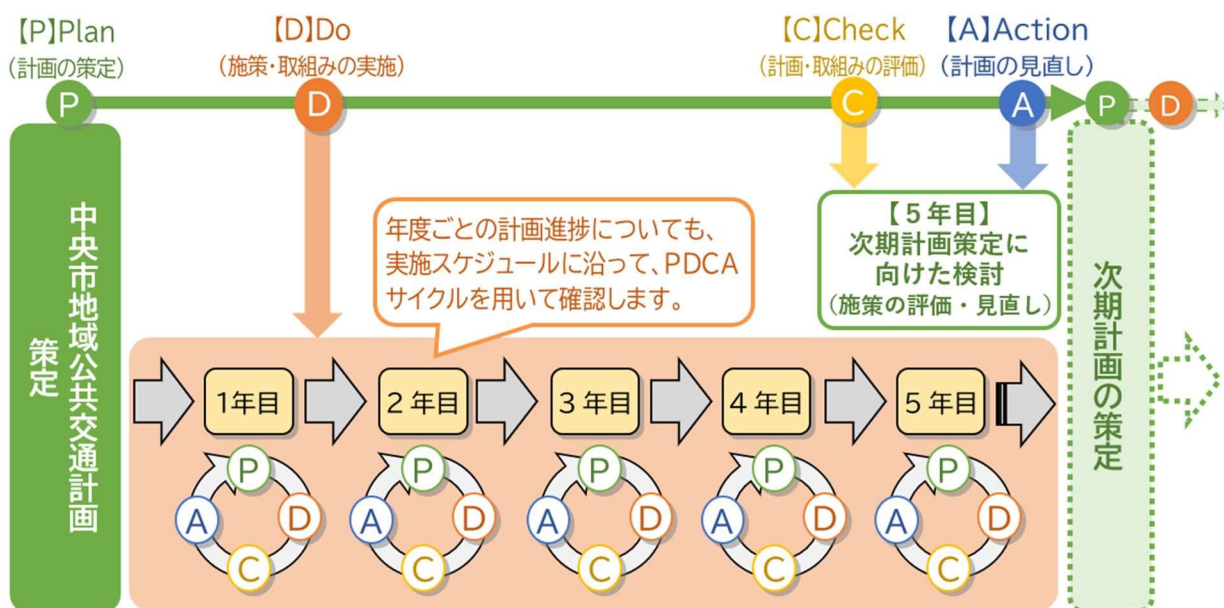
地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進組織	構成員	役割
中央市地域公共交通活性化協議会	交通事業者、警察、国の交通施策担当者、学識経験者等	本計画に位置付けた取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。 また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

5-3-2 実施時期

計画目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。



5-3-3 本計画の進捗状況の確認方法

本計画で掲げた目標（●ページ）や位置付けた事業（●ページ）の進捗状況を確認しながら、予定どおり計画が推進されているのかを確認します。

目標が未達成となっている場合は、その要因を分析し、取組の方向性を再検討することで、計画推進を図ります。

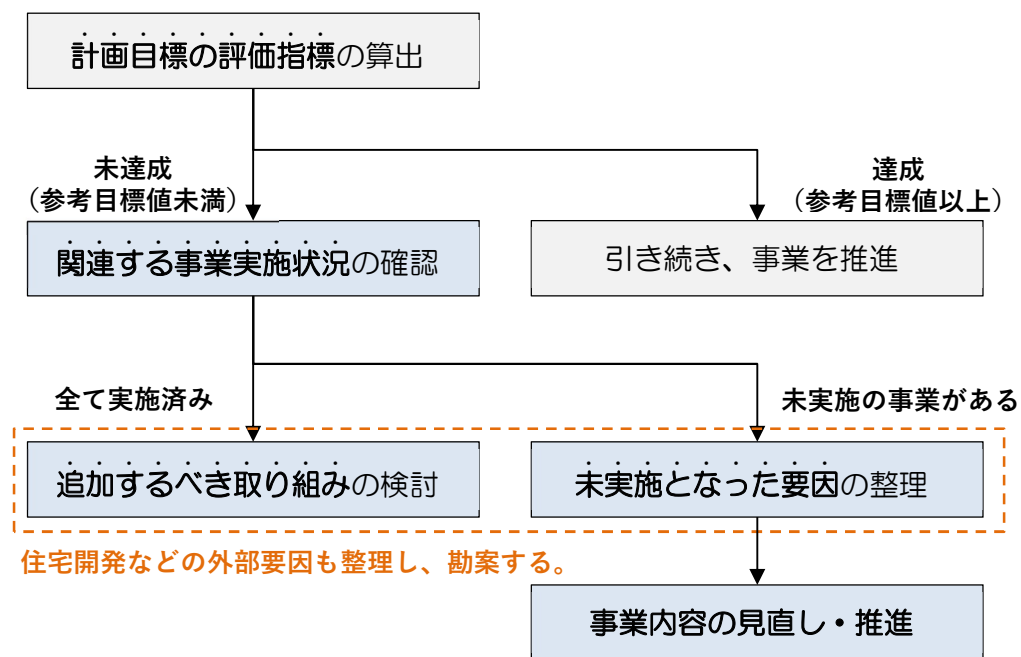


図 計画目標未達成時の検討フロー

資料編

① 再編に向けたアクションプラン

①-1 とまチュウバス再編計画

①-2 利用促進に向けた取組み

② 中央市地域公共交通活性化協議会の開催概要

	議題
第●回 (令和●年●月● 日)	・ あああ
第●回 (令和●年●月● 日)	
第●回 (令和●年●月● 日)	
第●回 (令和●年●月● 日)	
第●回 (令和●年●月● 日)	

③ 中央市地域公共交通活性化協議会の委員名簿

区分	所属・役職	氏名	備考
学識経験 を有す るもの	あああ		
公共交通 事業を 行う者 及び公 共交通 関係団 体の構 成員			

④ 用語解説