中央市地域公共交通計画

中央市地域公共交通活性化協議会

令和６年３月

［目　次］

1．　計画の概要 1
1-1　計画策定の目的・背景 1
1-2　計画の位置付け 1
1-3　計画対象 1
1-4　計画期間 1

2．　地域公共交通を取り巻く現状と課題 2
2-1　中央市の地域特性 2
2-2　地域公共交通の現状 11
2-3　地域公共交通におけるニーズ等の整理 21
2-4　上位・関連計画において公共交通に求められる役割 35
2-5　中央市の地域公共交通が抱える問題点および課題 36

3．　地域公共交通が目指す方向性 54
3-1　基本理念および基本方針 54
3-2　計画目標 55
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 56
3-4　市内公共交通の役割・必要性 57

4．　計画目標達成に向けた施策および事業 59
4-1　施策体系 59
4-2　事業一覧 60
4-3　事業の詳細 61

5．　計画の評価・進行管理 77
5-1　計画目標達成状況を把握するための評価指標 77
5-2　事業進捗状況を把握するための活動指標 80
5-3　進行管理手法 81

資料編 83

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・とまチュウバス・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およ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。

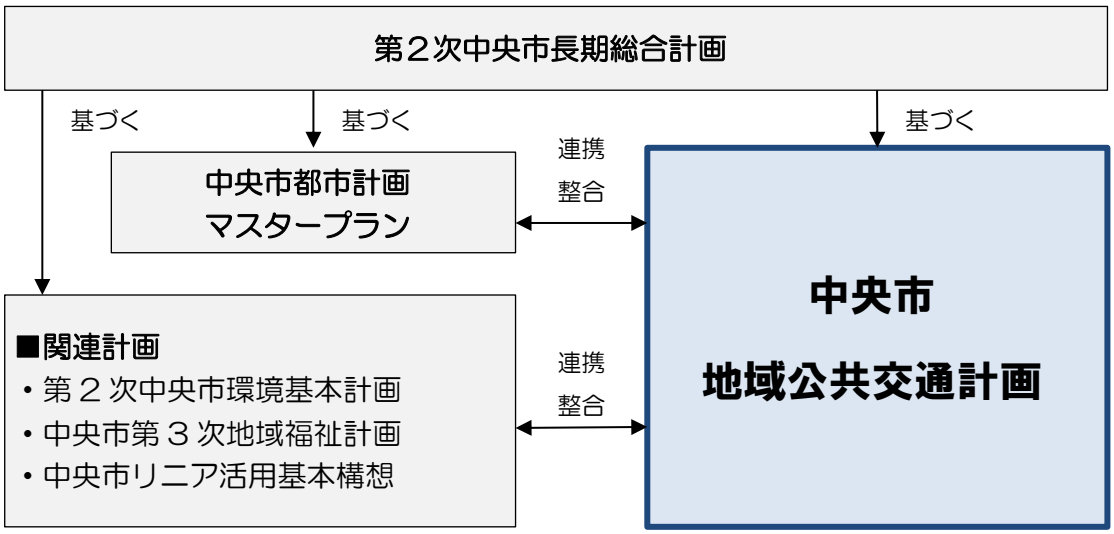


図 1-1　計画の位置付け

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。

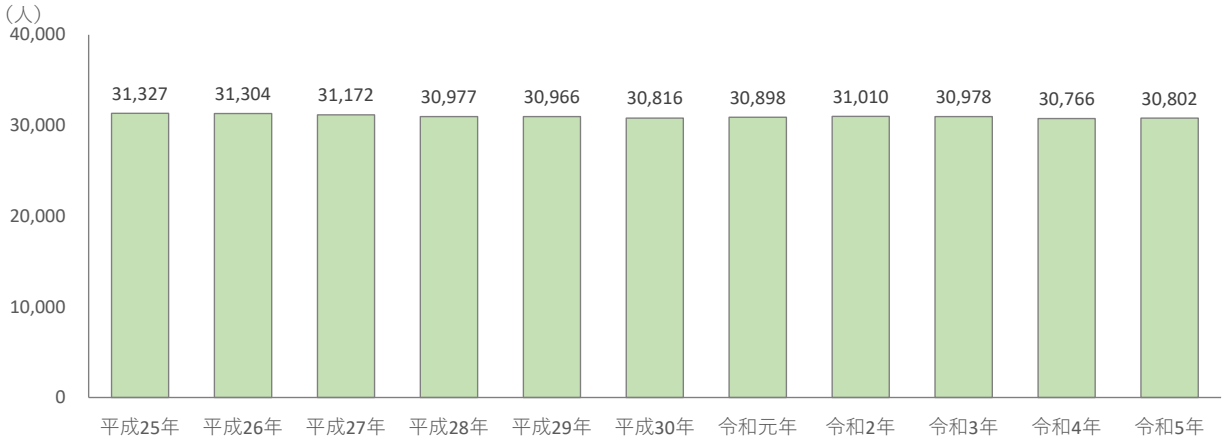
2．地域公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 中央市の地域特性

2-1-1 人口動態

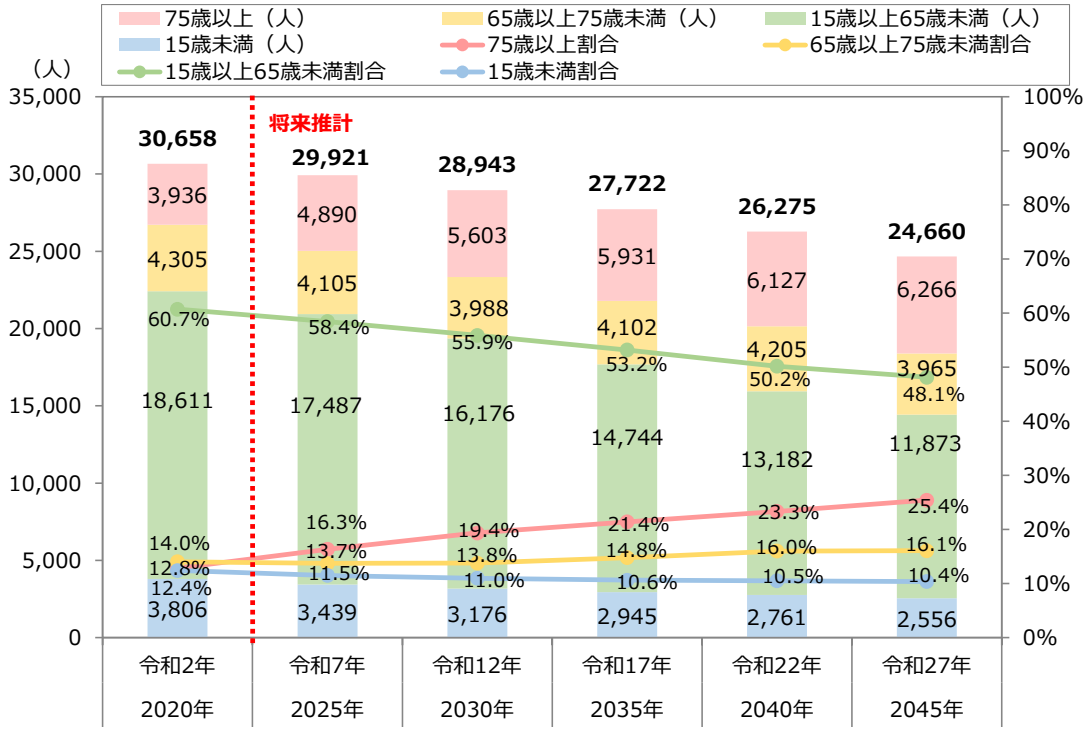
1） <u>人口推移および人口推計</u>

○ 本市の人口は横ばいに推移しており、令和５年では 30,802 人となっています。
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ます。
○ 加えて、75 歳以上人口の割合は増加する見込みです。



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

図 2-1　人口推移

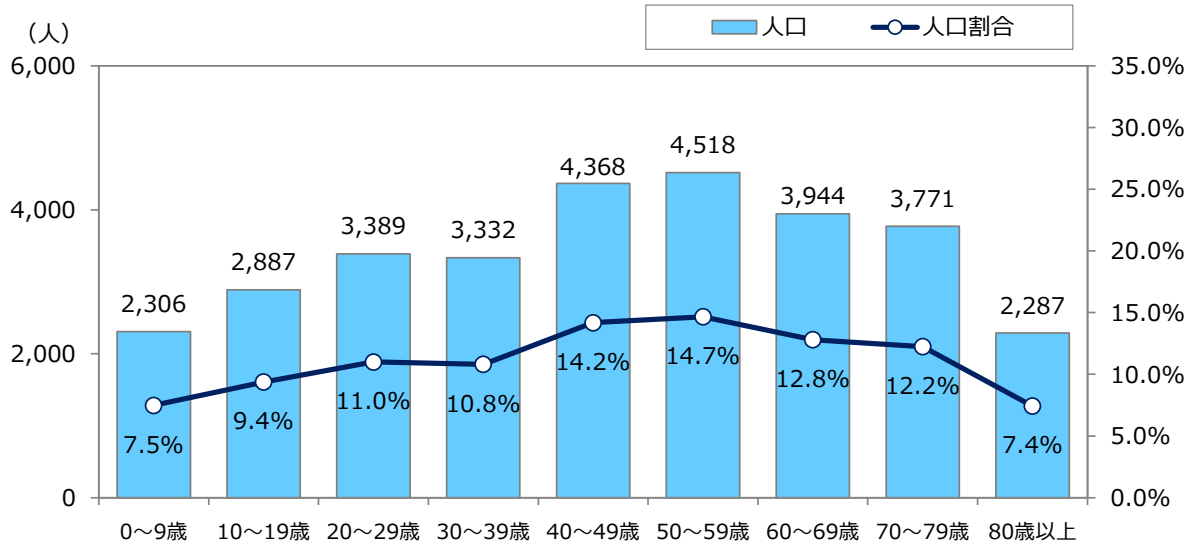


出典：国立社会保障・人口問題研究所　平成 30 年 12 月 25 日版

図 2-2　将来人口推計

2） 年齢別人口

○ 令和５年の年齢別人口を見ると、50 代が 4,518 人、40 代が 4,368 人と多くなっており、60 歳以上の人口は、全人口の 32.5%となっています。

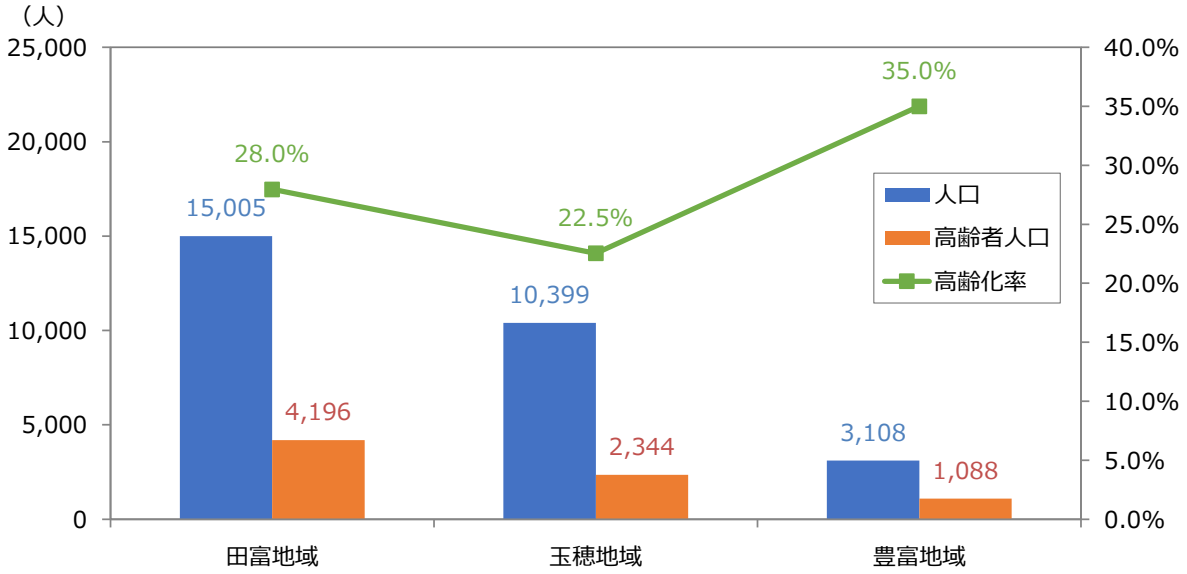


出典：住民基本台帳（１月１日現在）

図 2-3　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、人口が集中しています。玉穂地域にも一定程度の人口集中が見られます。
○ 高齢者人口を見ると、田富地域が 4,196 人と最も多くなっています。
○ 一方で、豊富地域では、人口が 3,108 人と比較的少なくなっています。加えて、高齢化率も 35.0%となっており、市内でも高齢化が進行している地域です。



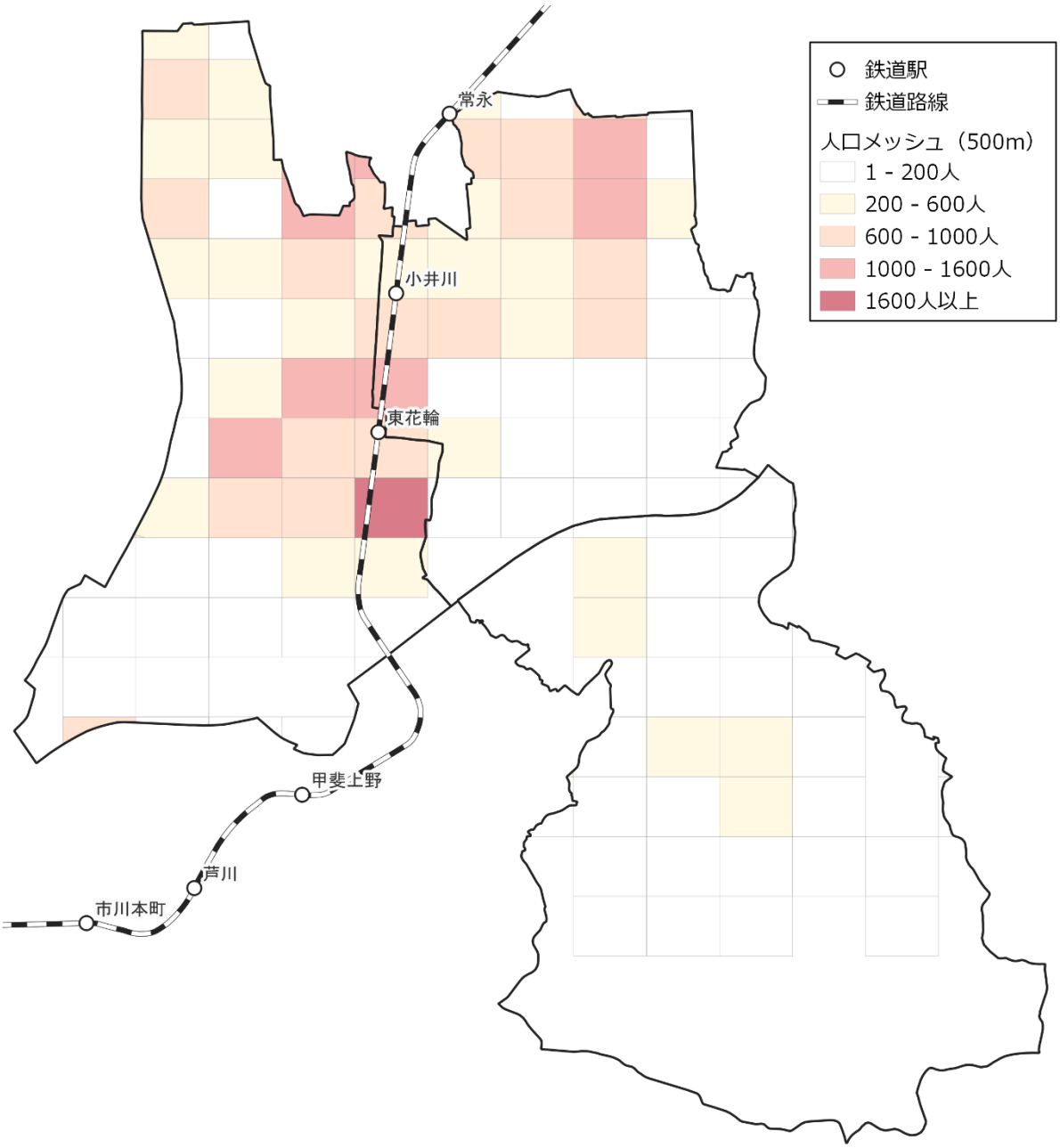
出典：令和２年国勢調査

※年齢不詳の 2,784 人は含まない

図 2-4　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見られます。
○ 豊富地域は、県道 29 号線沿線に人口集積が見られます。

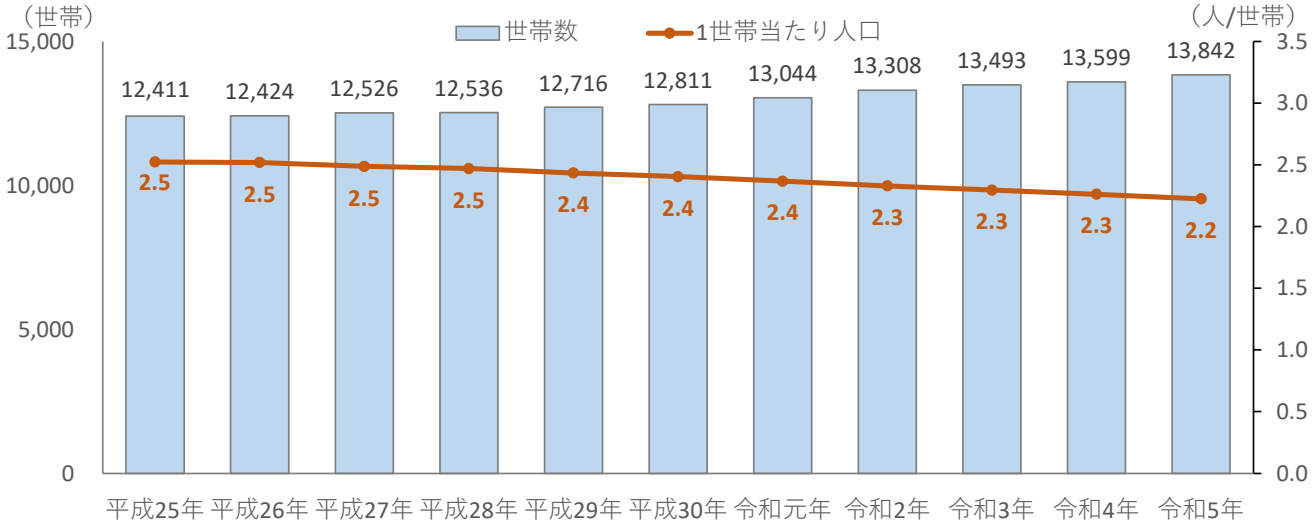


出典：鉄道駅・鉄道路線、バス停留所・バス路線は「国土数値情報」を基に作成
人口メッシュは「e-Stat」を基に作成

図 2-5　人口分布

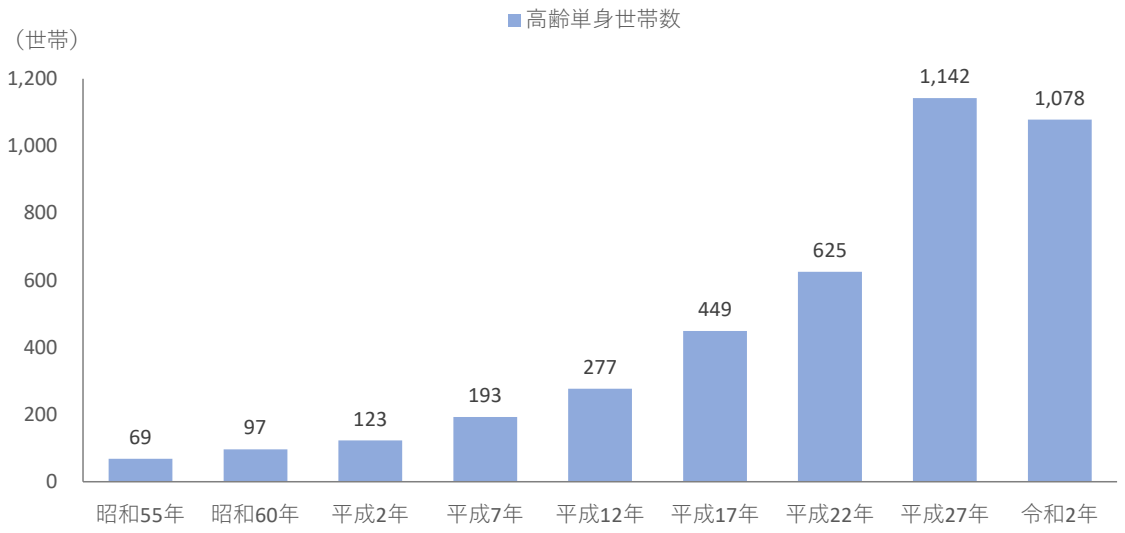
5） 世帯数

○ 世帯数は増加傾向にあり、令和５年で 13,842 世帯と、５年前の平成 30 年と比べて約 1,000 世帯増加しています。
○ 一方、１世帯当たりの人口はゆるやかな減少傾向にあり、令和５年で 2.2 人/世帯となっています。
○ 高齢単身世帯数を見ると、概ね増加傾向にあり、令和２年時点で 1,078 世帯となっています。



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

図 2-6　世帯数



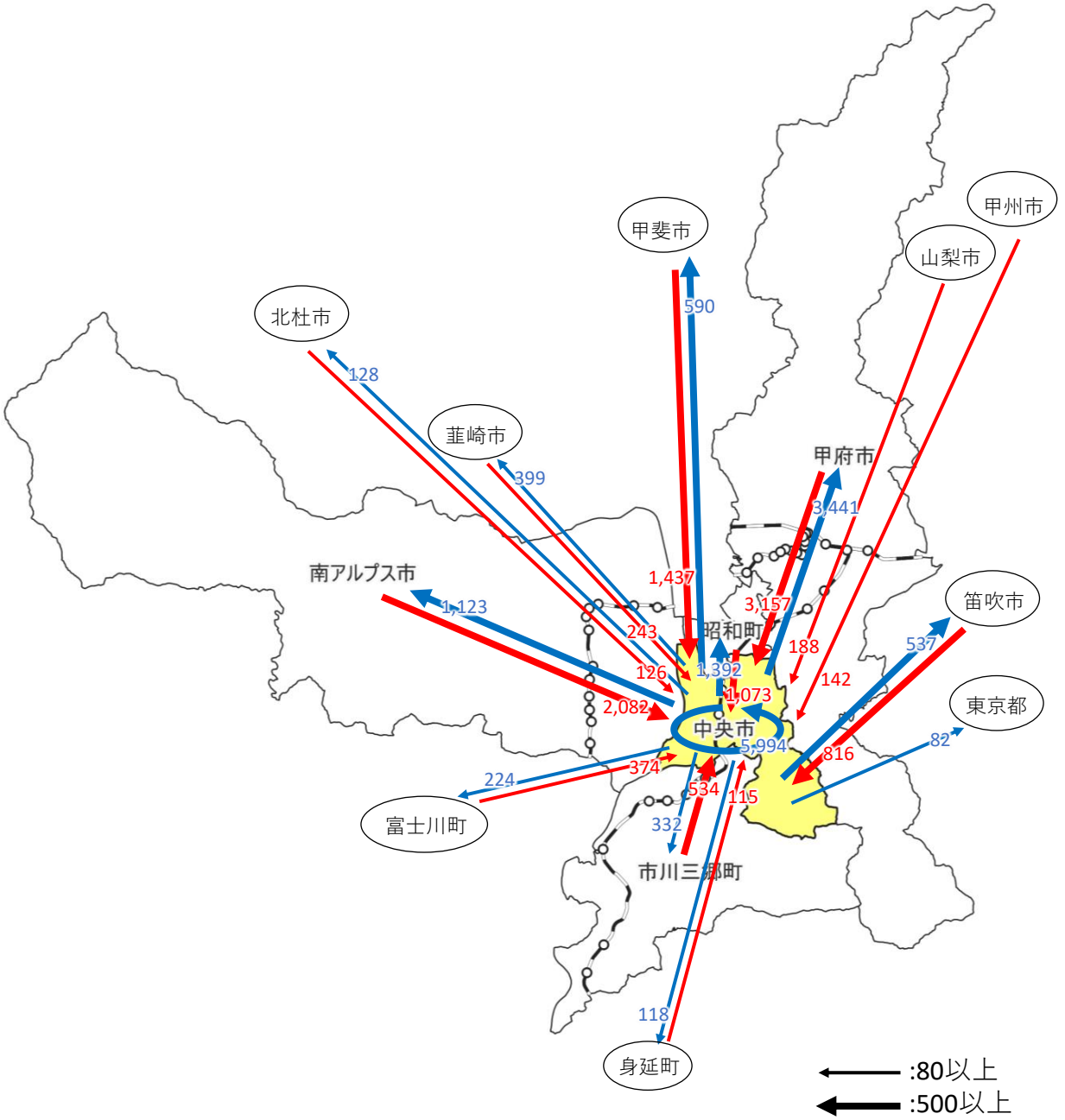
出典：国勢調査

図 2-7　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）が最も多くなっています。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）の流出が多くなっています。

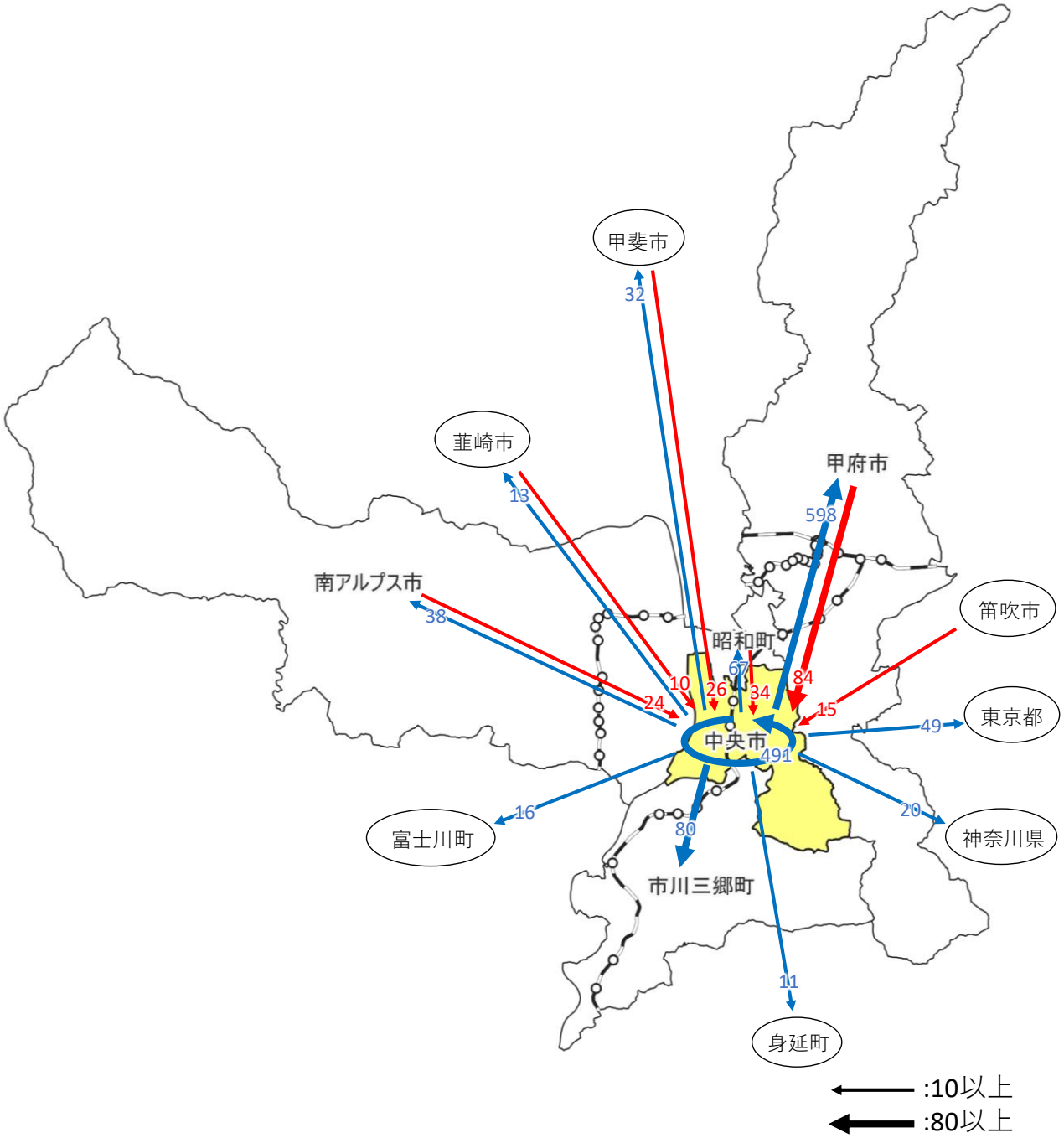


出典：令和２年国勢調査

図 2-8　通勤流動

2） 通学流動

○　通学流動を見ると、甲府市（598 人）の通学が多くなっています。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ます。



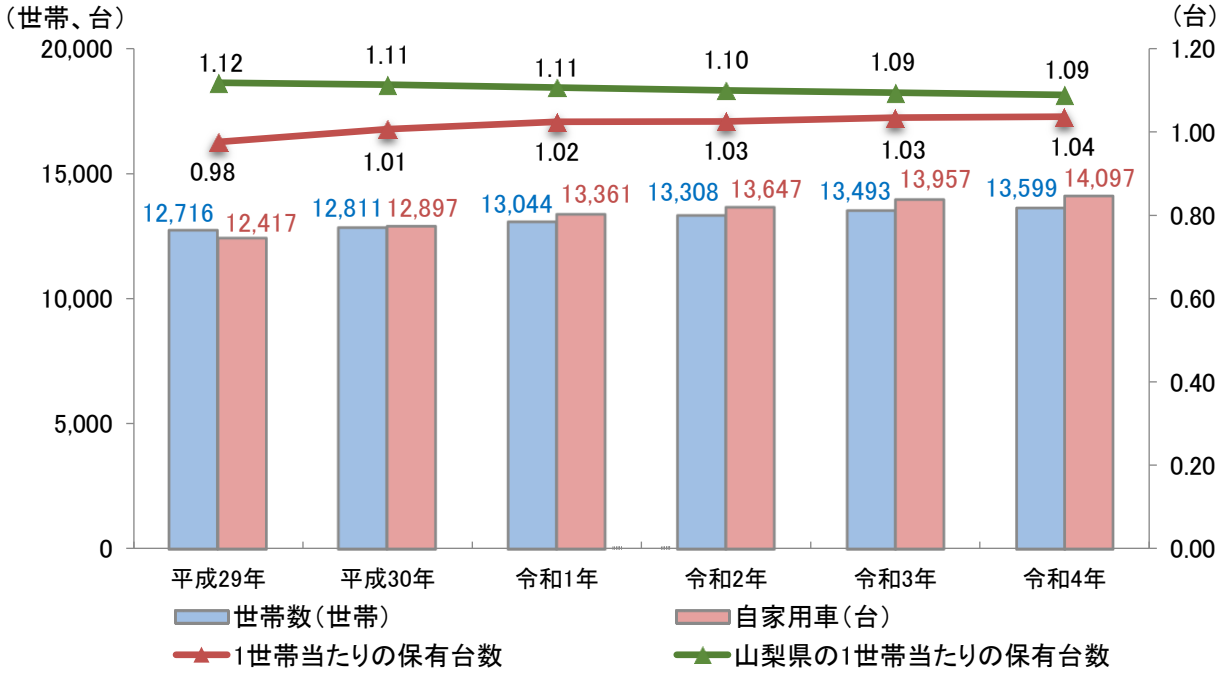
出典：令和２年国勢調査

図 2-9　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 台となっています。
○ 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、自家用車依存は低い状況です。

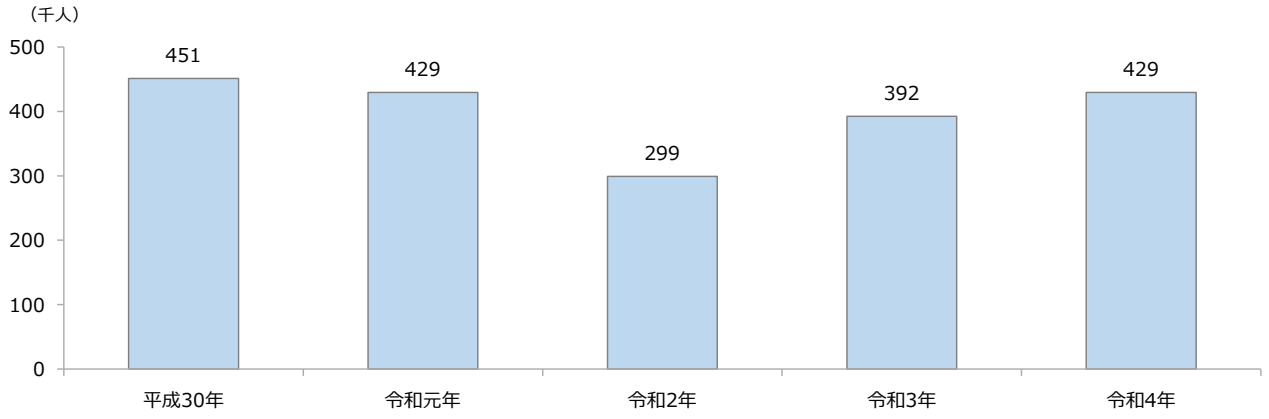


出典：山梨県自動車保有台数調査

図 2-10　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４年は約 43 万人と平成 30 年に比べて、約２万人減少しています。
○　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 27 万人、次いで「四季新鮮収穫広場た・から」が 13 万人と多くなっています。



出典：市提供資料

図 2-11　観光入込客数

表 2-1　観光入込客数（施設別）

	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	増減率 H30-R4
道の駅とよとみ	289,313	278,127	183,030	237,217	269,434	-6.9%
四季新鮮収穫広場た・から	127,761	118,170	93,696	124,589	126,542	-1.0%
シルクふれんどりぃ	33,965	33,195	22,454	30,427	33,503	-1.4%
合計	451,039	429,492	299,180	392,233	429,479	-4.8%

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ます。一方で、豊富地区には立地が見られません。
○　医療施設は、田富地域と玉穂地域に多く立地しています。豊富地域にはほとんど立地していません。
○　公共施設は、各地域に一定程度立地しています。
○　教育施設は、田富地域と玉穂地域に多く立地しています。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ません。
○　観光施設は、豊富地域に比較的多く立地しています。

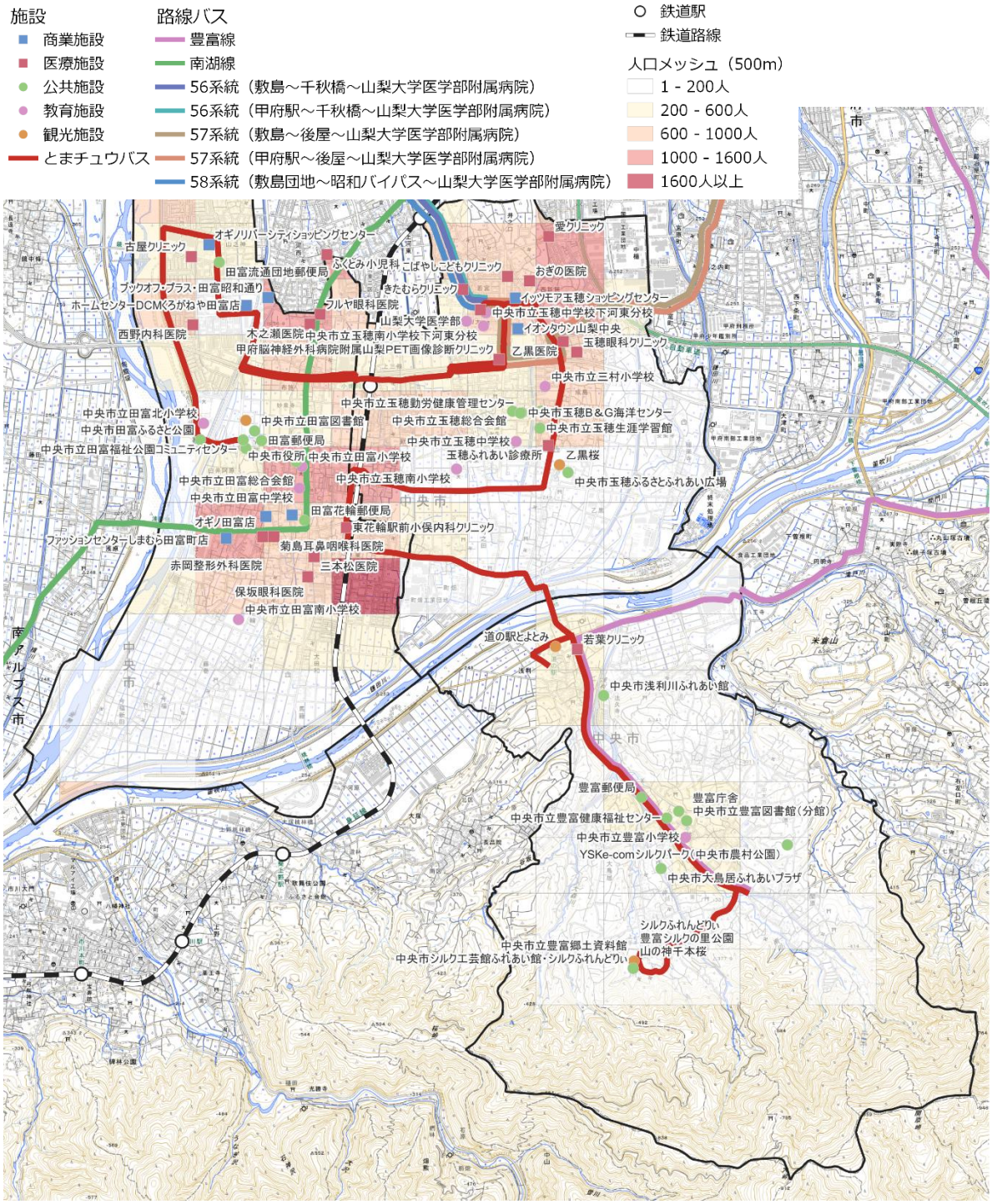


図 2-12　主要施設の立地状況

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ます。

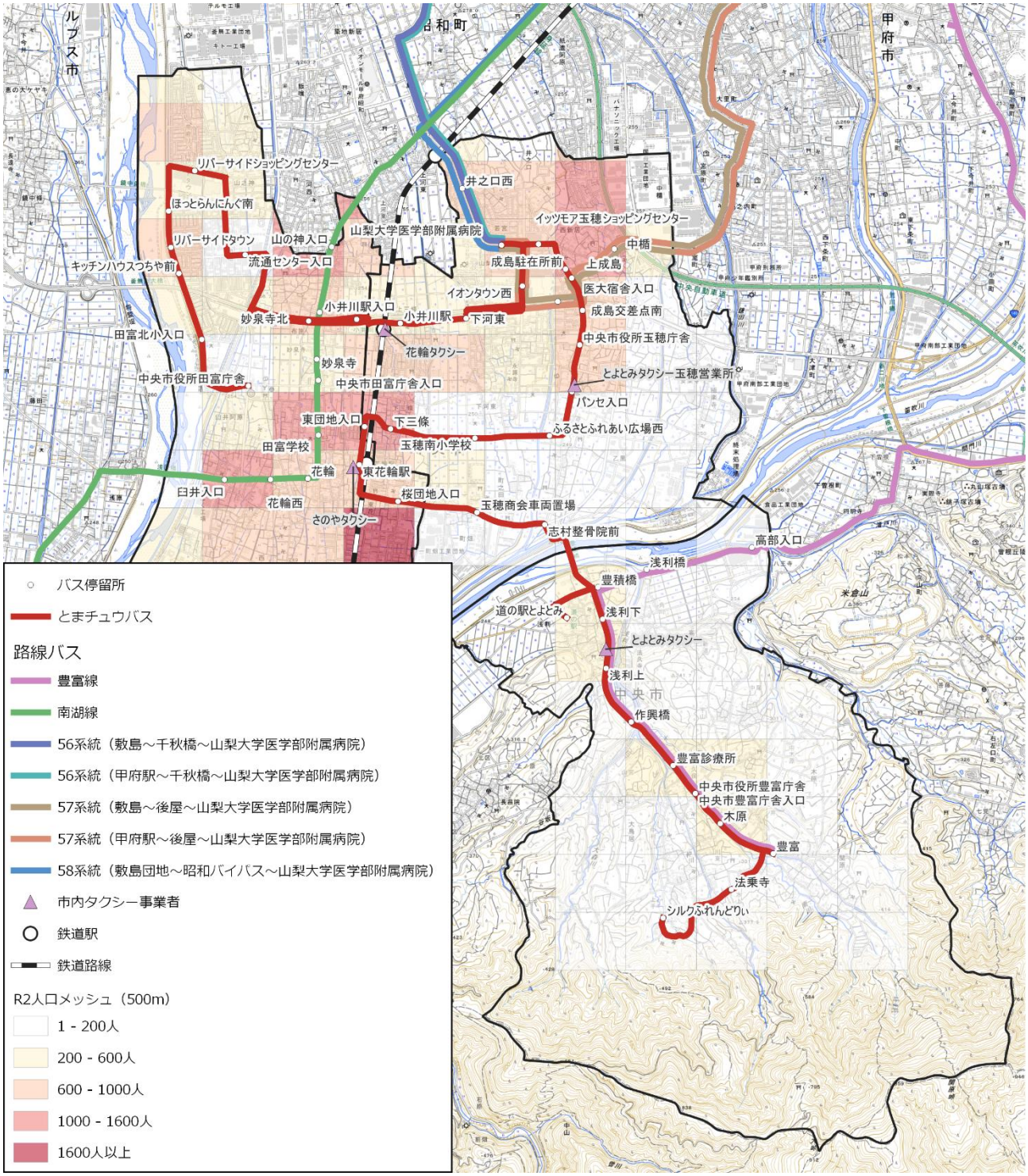


図 2-13　市内の公共交通ネットワーク

2-2-2 地域公共交通カバー圏域　※1

○　概ね人口集積が見られるエリアはカバーされています。鉄道およ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%となっています。
○　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ます。

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 以内としました。

※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

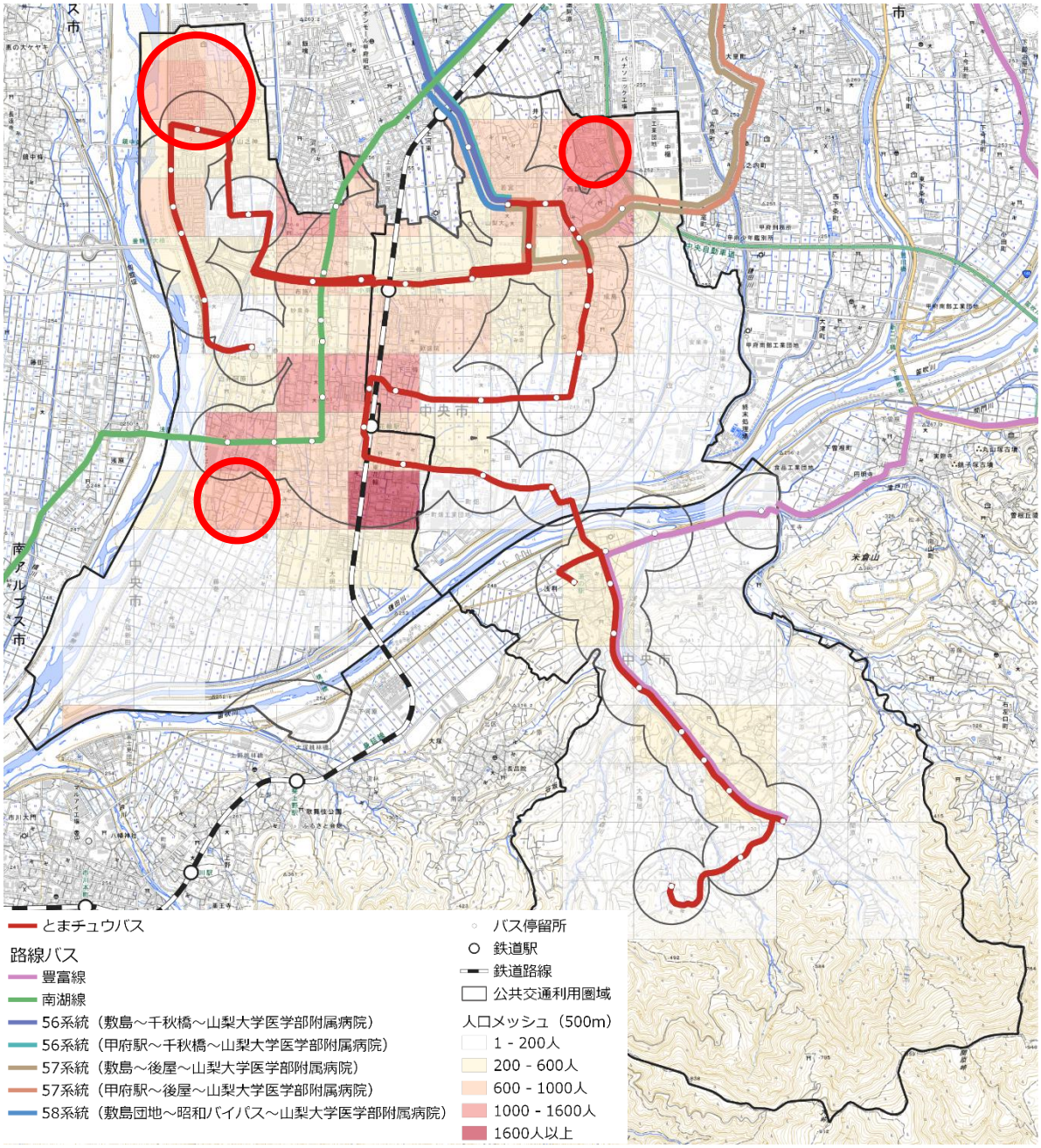


図 2-14　人口メッシュと公共交通の運行状況

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となっています。

表 2-2　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～富士駅	約 35 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
	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
	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
	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
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～シルクふれんどりぃ	約３便

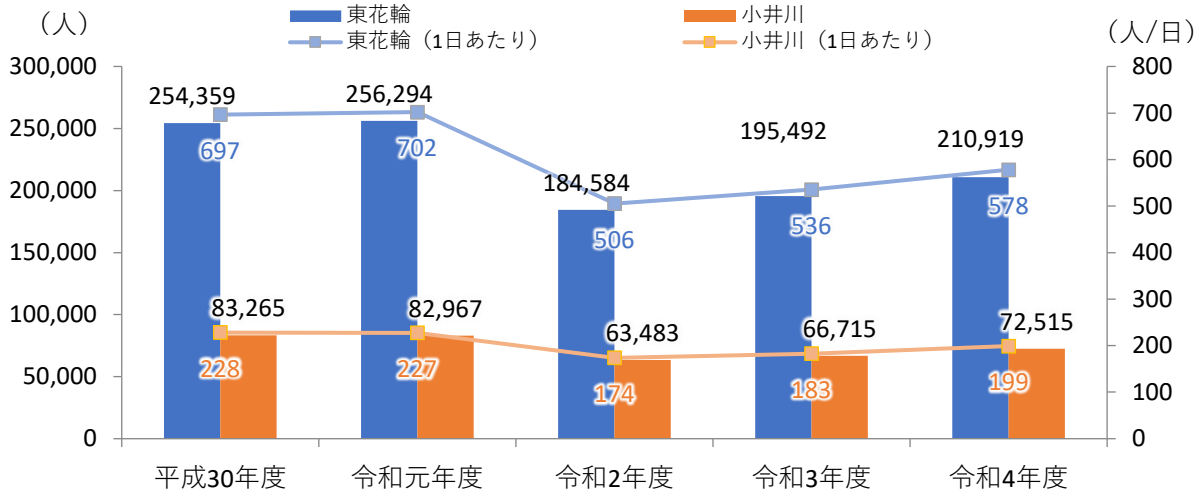
表 2-3　市内タクシー事業者の概要

事業者名	主な運行エリア
とよとみタクシー	豊富地域
さのやタクシー	田富地域
花輪タクシー	玉穂地域

2-2-4 地域公共交通の利用状況

1） 鉄道

○ 令和４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 21 万人、小井川駅での利用は、約７万人です。
○ 推移を見ると、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）が見られます。

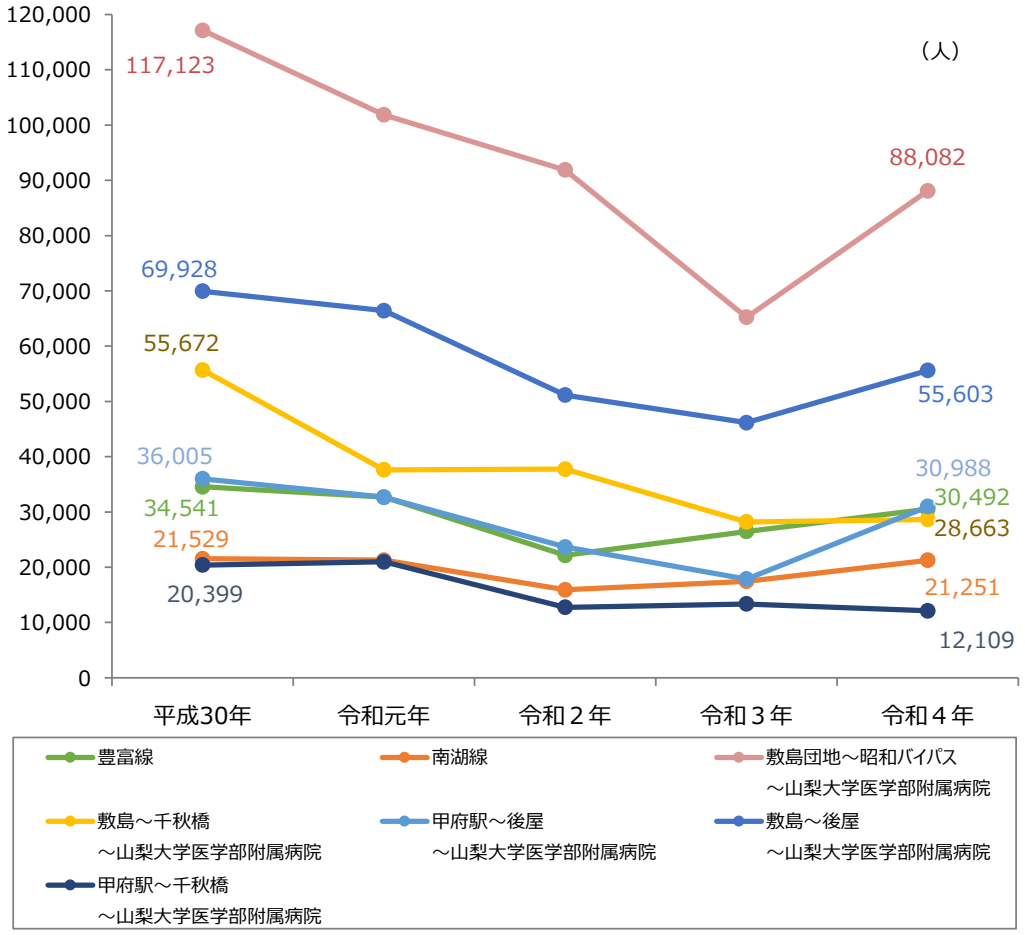


出典：東海旅客鉄道（株）

図 2-15　駅別乗車人数

2） 路線バス

○　令和４年の輸送実績は 267,188 人、前年と比較して約 24%増加しており、平成 30 年と比較すると約 25%減少しています。



出典：市提供資料

図 2-16　路線別の利用者数の推移

表 2-4　路線別の利用者数の推移

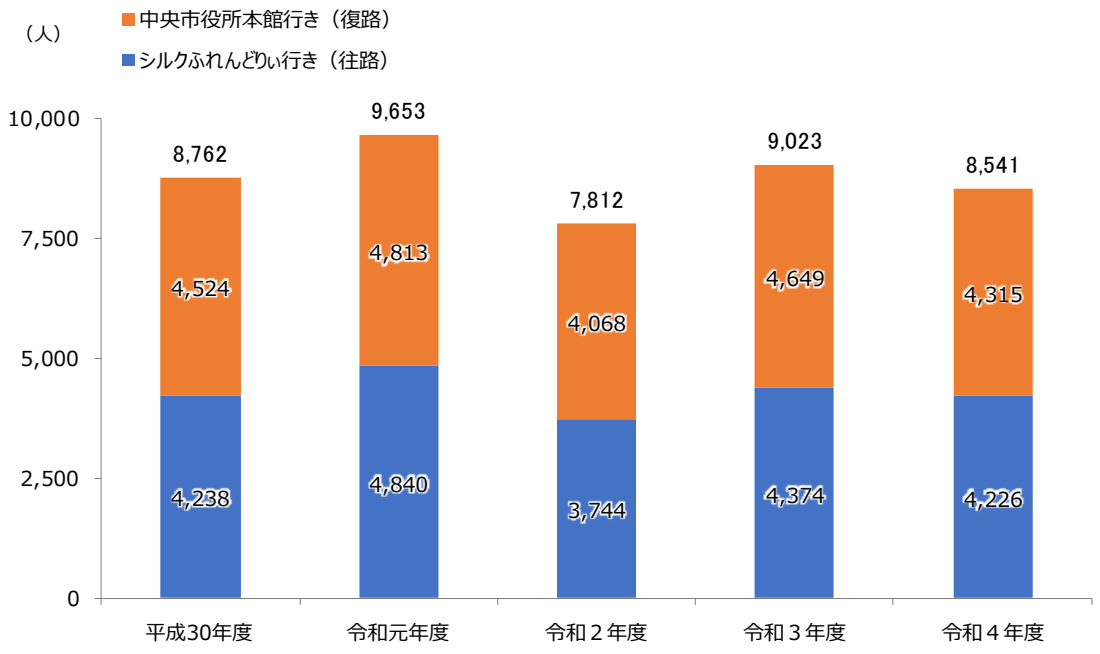
路線名（経路等）		平成30 年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	増減率 H30-R4
豊富線	県立中央病院～甲府駅～中道橋～豊富	34,541	32,666	22,134	27,025	30,492	-11.7%
南湖線	鰍沢～南湖経由～甲府駅～県立中央病院	21,529	21,281	15,910	17,462	21,251	-1.3%
56 系統	敷島～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	55,672	37,622	37,732	28,197	28,663	-48.5%
56 系統	甲府駅～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	20,399	20,969	12,757	13,345	12,109	-40.6%
57 系統	敷島～後屋～山梨大学医学部附属病院	69,928	66,402	51,145	46,162	55,603	-20.5%
57 系統	甲府駅～後屋～山梨大学医学部附属病院	36,005	32,670	23,653	17,873	30,988	-13.9%
58 系統	敷島団地～昭和バイパス～山梨大学医学部附属病院	117,123	101,836	91,874	65,210	88,082	-24.8%
合計		355,197	313,446	255,205	215,274	267,188	-24.8%

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４年度の利用者数は約 8,500 人です。
○　推移を見ると、令和元年度までは増加傾向でしたが、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ます。令和３年度以降では利用が戻り、平成 30 年度と同程度の利用者数となっています。

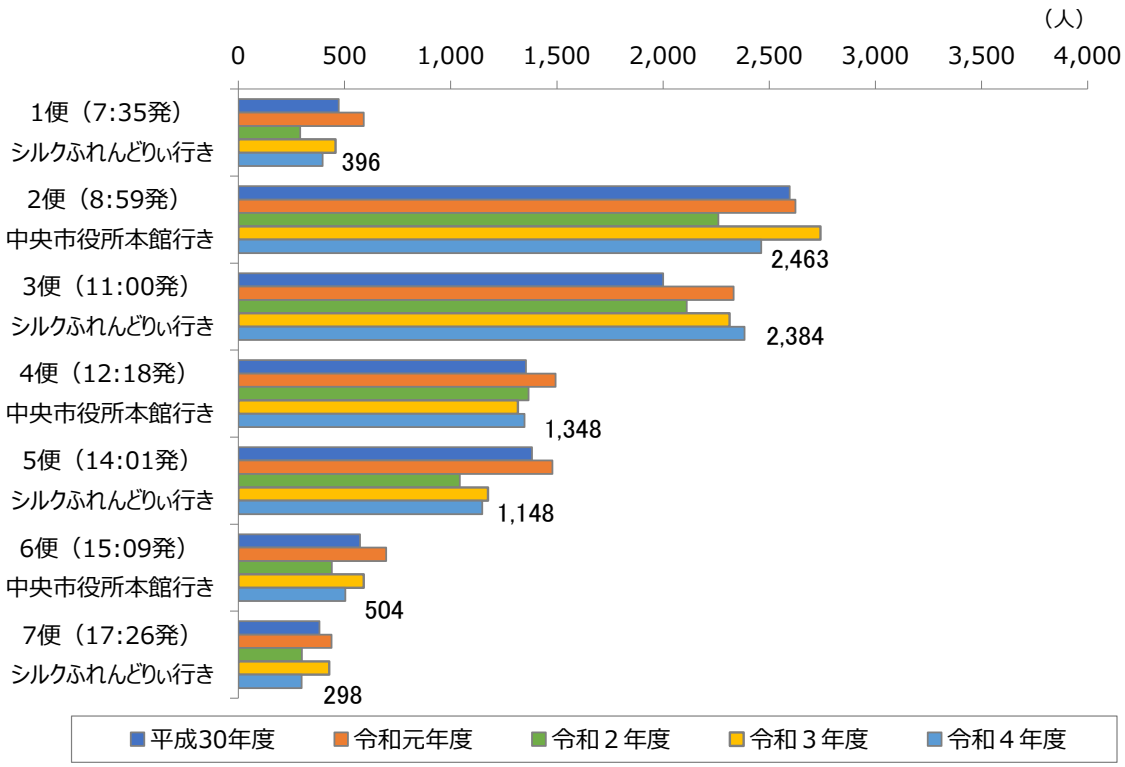


出典：市提供資料

図 2-17　利用者数の推移

② 便別利用者数の推移

○　便別利用者数を見ると、２便（2,463 人）、３便（2,384 人）の利用が多くなっています。４便、５便でも一定程度の利用がみられます。
○　一方で、１便、６便、７便の利用者数は少なく、600 人未満となっています。



出典：市提供資料

図 2-18　便別利用者数

表 2-5　便別利用者数

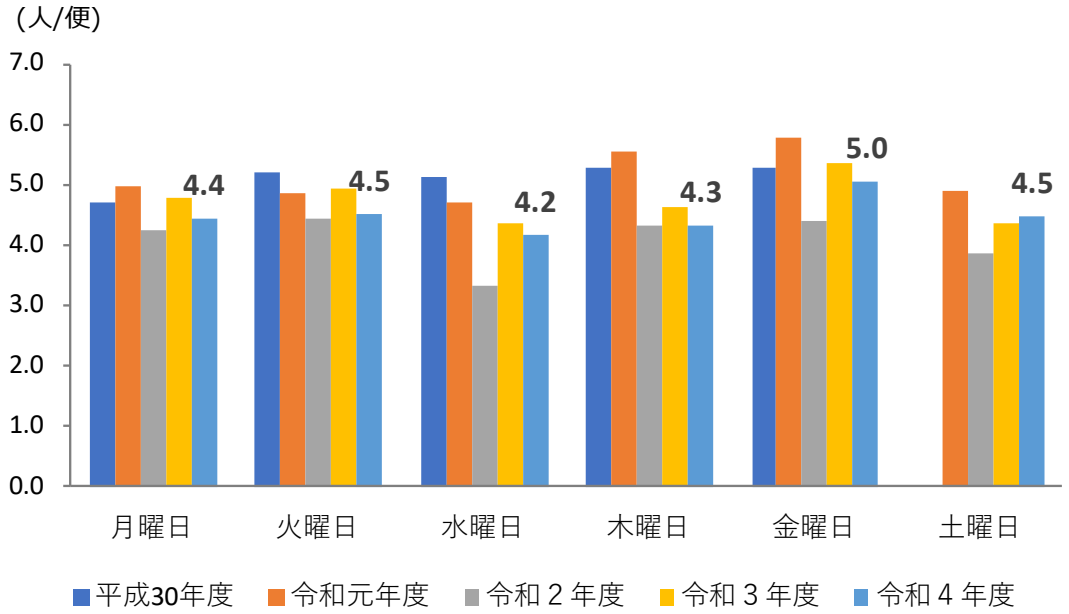
（人）

		平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度
シルクふれんどりぃ行き（往路）	１便　(7:35 発)	473	590	291	457	396
	３便　(11:00 発)	2,000	2,332	2,111	2,314	2,384
	５便　(14:01 発)	1,383	1,479	1,043	1,176	1,148
	７便　(17:26 発)	382	439	299	427	298
中央市役所本館行き（復路）	２便　(8:59 発)	2,597	2,623	2,261	2,742	2,463
	４便　(12:18 発)	1,354	1,494	1,367	1,317	1,348
	６便　(15:09 発)	573	696	440	590	504
合　計		8,762	9,653	7,812	9,023	8,541

出典：市提供資料

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見ると、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ます。



出典：市提供資料

図 2-19　曜日別の１便当たりの利用者数

表 2-6　曜日別の１便当たりの利用者数

（人）

	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度
月曜日	4.7	5.0	4.2	4.8	4.4
火曜日	5.2	4.8	4.4	4.9	4.5
水曜日	5.1	4.7	3.3	4.3	4.2
木曜日	5.3	5.6	4.3	4.6	4.3
金曜日	5.3	5.8	4.4	5.3	5.0
土曜日	―	4.9	3.9	4.4	4.5

出典：市提供資料

2-2-5 収支状況

1） 路線バス

○ 利用者１人当たりの負担状況を見ると、廃止路線代替バス（豊富線）に対する負担が大きく、166.7 円となっています。
○ その他路線では、「鰍沢～南湖経由～甲府駅」「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す。

表 2-7　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30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	増加率 H30-4
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）	34,541	32,666	22,134	27,025	30,492	-11.7%
			市負担額（千円）	5,163	5,316	6,224	5,829	5,084	-1.5%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	**149.5**	**162.7**	**281.2**	**215.7**	**166.7**	**11.5%**
	南湖線	鰍沢～南湖経由～甲府駅～県立中央病院	利用者数（人）	21,529	21,281	15,910	17,462	21,251	-1.3%
			市負担額（千円）	1,209	1,190	1,380	1,338	1,204	-0.4%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	**56.2**	**55.9**	**86.7**	**76.6**	**56.7**	**0.9%**
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）	117,123	101,836	91,874	65,210	88,082	-24.8%
			市負担額（千円）	113	45	27	173	63	-44.2%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	**1.0**	**0.4**	**0.3**	**2.7**	**0.7**	**-25.9%**
		敷島～後屋～山梨大学医学部附属病院	利用者数（人）	69,928	66,402	51,145	46,162	55,603	-20.5%
			市負担額（千円）	956	806	877	588	522	-45.4%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	**13.7**	**12.1**	**17.1**	**12.7**	**9.4**	**-31.3%**
		甲府駅～後屋～山梨大学医学部附属病院	利用者数（人）	36,005	32,670	23,653	17,873	30,988	-13.9%
			市負担額（千円）	9	0	521	956	206	2188.9%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	**0.2**	**-**	**22.0**	**53.5**	**6.6**	**2559.5%**
		敷島～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	利用者数（人）	55,672	37,622	37,732	28,197	28,663	-48.5%
			市負担額（千円）	71	261	211	317	237	233.8%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	**1.3**	**6.9**	**5.6**	**11.2**	**8.3**	**548.3%**
		甲府駅～千秋橋～山梨大学医学部附属病院	利用者数（人）	20,399	20,969	12,757	13,345	12,109	-40.6%
			市負担額（千円）	215	220	313	292	283	31.6%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	**10.5**	**10.5**	**24.5**	**21.9**	**23.4**	**121.7%**
合　計			市負担額（千円）	7,736	7,838	9,553	9,493	7,599	-1.8%
			利用者あたりの市負担額（円/人）	**232**	**249**	**438**	**394**	**272**	**17.0%**

出典：市提供資料

2） コミュニティバス（とまチュウバス）

○ 令和４年度の運行経費は約 11,931 千円となっており、過去５か年の推移を見ると増加傾向にあります。
○ 利用者１人当たりの市支出額は、令和４年度で 1,022 円であり、平成 30 年度と比較すると、約 85%増加しています。

表 2-8 運行収支状況

年度		平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	増加率 H30-R4
収入	A	9,634,340	11,333,184	11,446,238	11,406,022	11,930,997	23.8%
運賃収入	B	1,004,476	1,003,160	767,632	834,280	819,011	-18.5%
国補助金	C	3,787,000	5,470,000	6,895,000	4,997,000	2,379,000	-37.2%
市支出金	D	4,842,864	4,860,024	3,783,606	5,574,742	8,732,986	80.3%
運行経費	E	9,634,340	11,333,184	11,446,238	11,406,022	11,930,997	23.8%
利用者数（人）	F	8,762	9,653	7,814	9,023	8,541	-2.5%
運賃収支率（%） B÷E×100		10.4	8.9	6.7	7.3	6.9	-33.7%
利用者 1 人当たり 運行経費（円） E÷F		1,100	1,174	1,465	1,264	1,397	27.0%
利用者 1 人当たり 市支出額（円） D÷F		553	503	484	618	1,022	85.0%

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・WEB による回収
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）

＜回答者の属性＞

- 性別は、男性が約４割、女性が約６割です。
- 年齢は、60 代と 70 代が約２割であり、回答者の約６割が 60 代以上です。
- 住まいは、「田富地域」が約４割であり、「玉穂地域」が約３割です。
- 運転免許保有では、「普通自動車以上」が約８割であり、回答者の多くが自家用車を利用できる環境にあります。
- 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す。

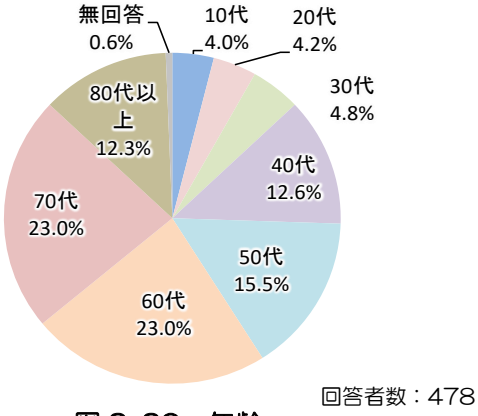


図 2-20　年齢

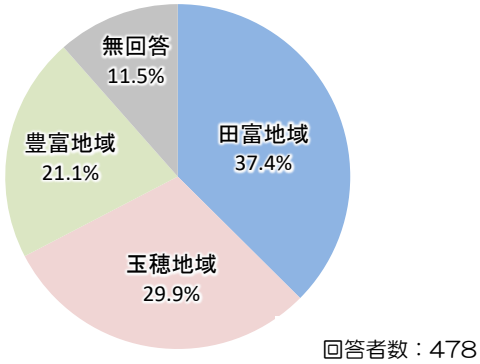


図 2-21　住まい

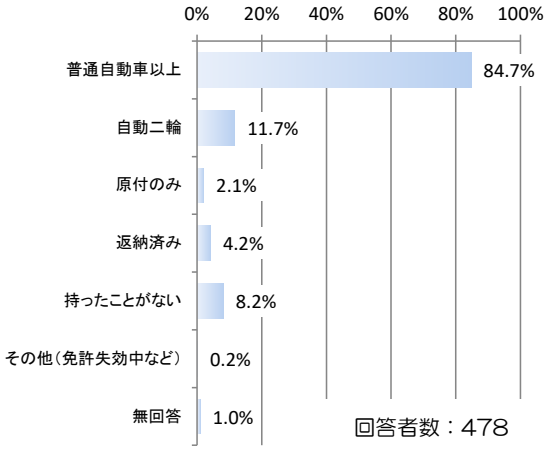


図 2-22　運転免許保有

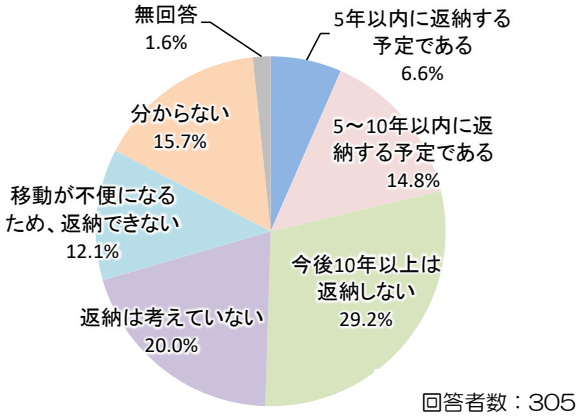


図 2-23　免許返納

＜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割です。
- 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割と続いています。
- 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す。

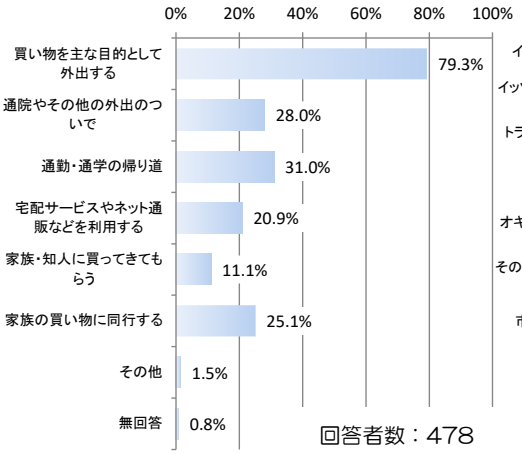


図 2-24　買い物をする場面

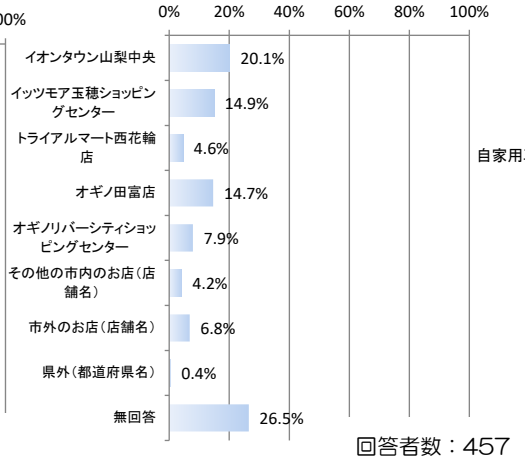


図 2-25　普段の買い物でよく利用する店舗

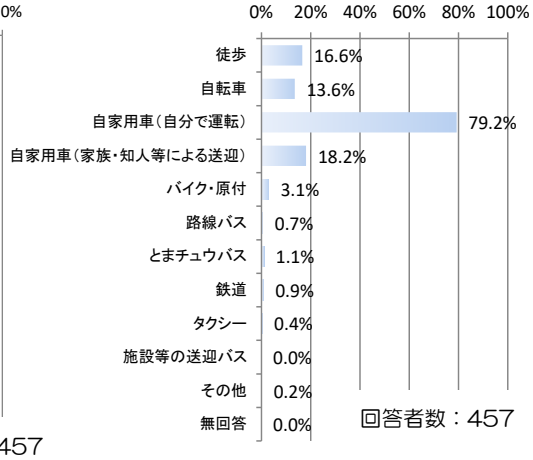


図 2-26　買い物に出かけるときの交通手段

＜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割と最も多くなっています。その他の回答者の４割が市外に通院しています。
- 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す。

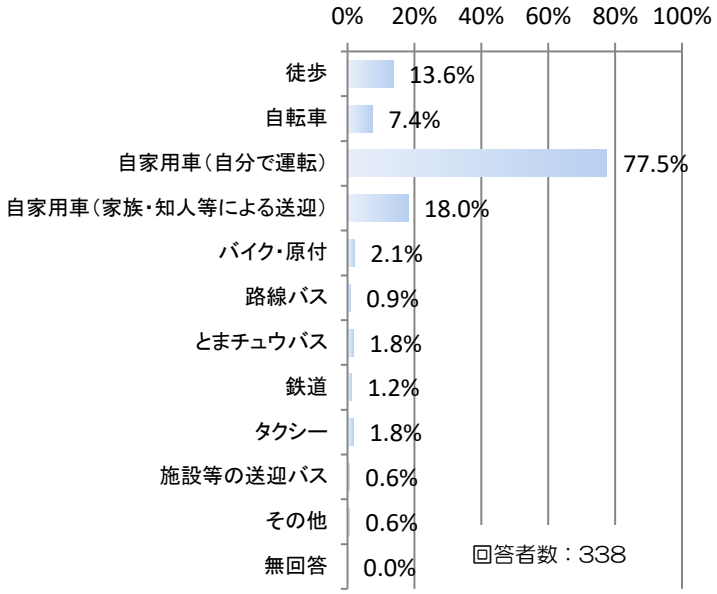


図 2-27　通院に出かけるときの交通手段

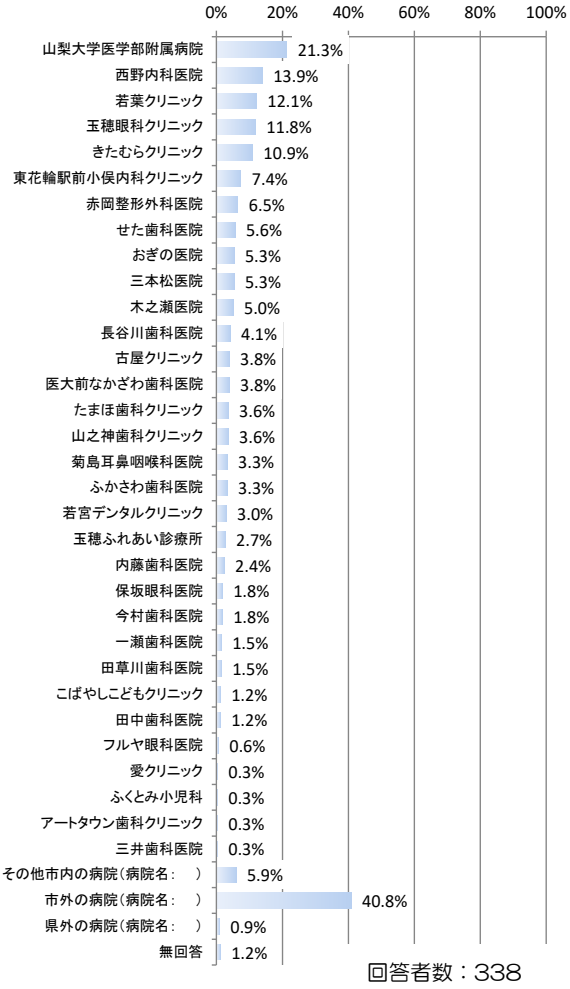


図 2-28　市内の通院先

＜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割です。
- 通学先は、「山梨県内の市町村」が約７割、「市内」が約３割です。
- 交通手段は、「自家用車(自分で運転)」が約８割、「自転車」が約１割です。

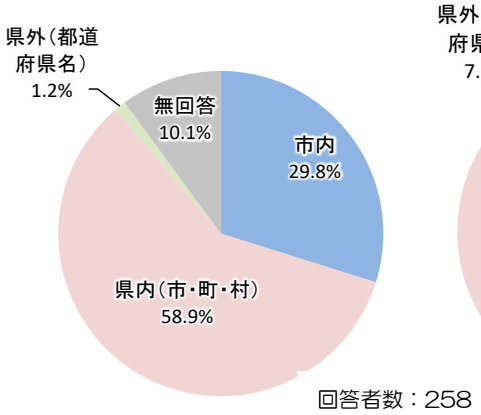


図 2-29　通勤先

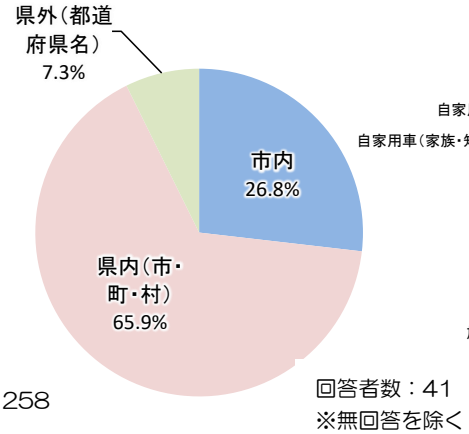


図 2-30　通学先

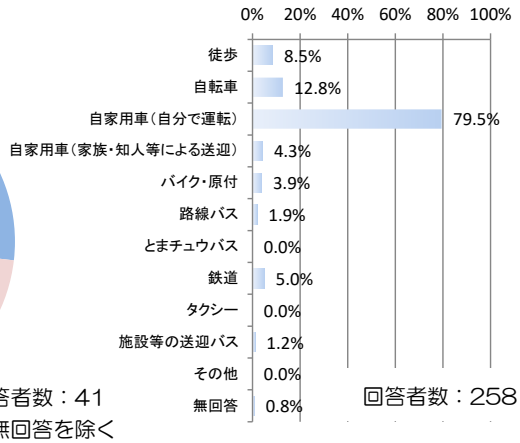


図 2-31　通勤・通学の交通手段

＜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」が約３割、「利用した」が約１割です。
- 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す。

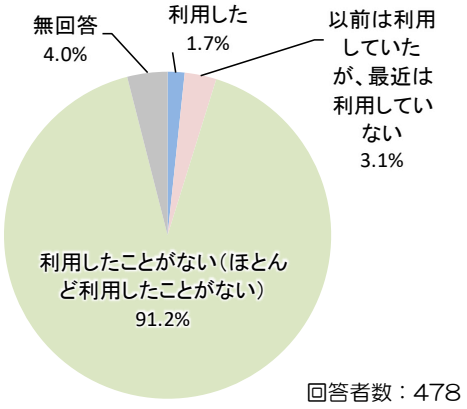


図 2-32　過去 30 日以内の路線バス利用

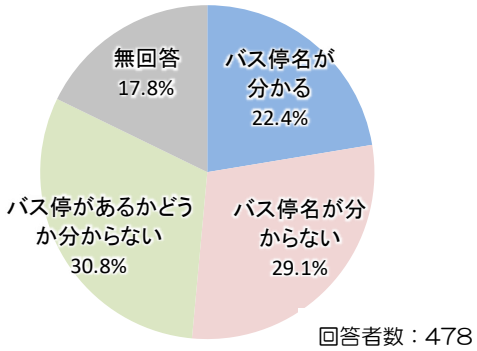


図 2-33　自宅最寄りバス停について

・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」がそれぞれ約１割です。
・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す。

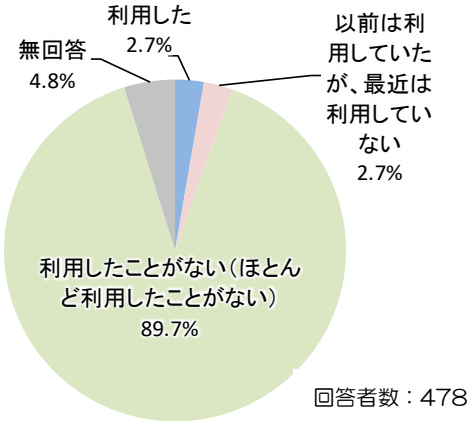


図 2-34　過去 30 日以内の「とまチュウバス」利用

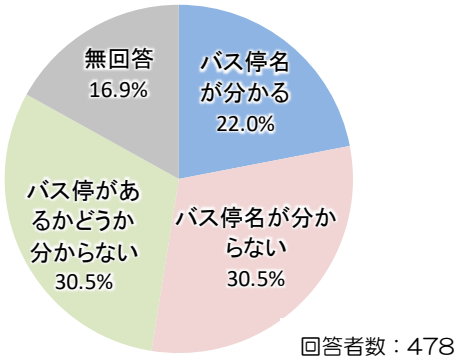


図 2-35　自宅から「とまチュウバス」の最寄りバス停について

＜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割です。
・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割と続いています。
・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割です。

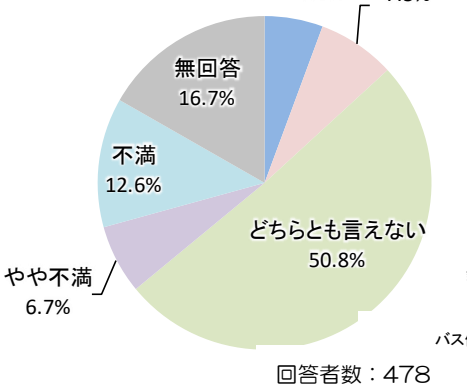


図 2-36　本市の公共交通への満足度

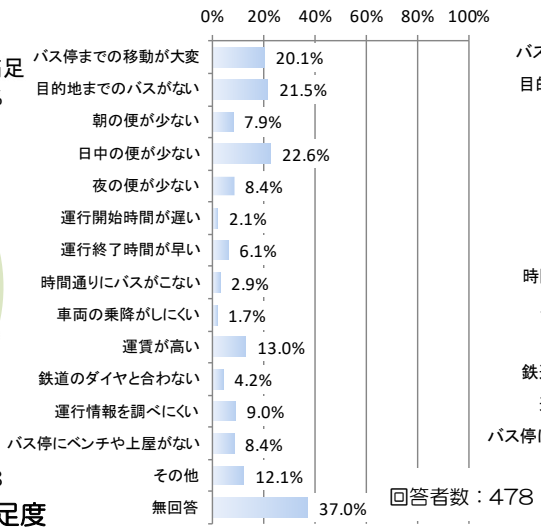


図 2-37　路線バスについて満足していない点

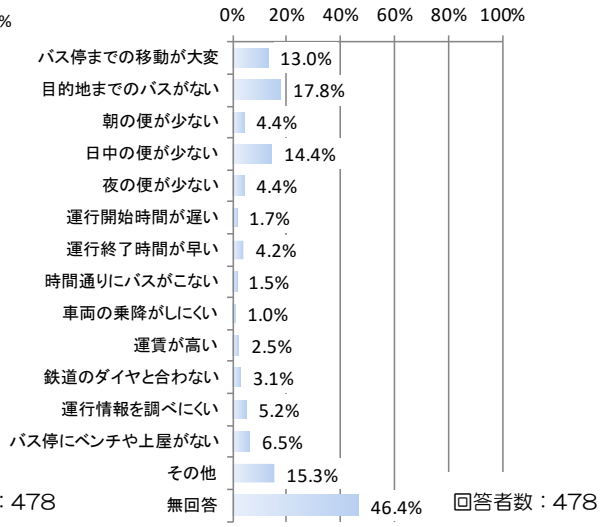


図 2-38　とまチュウバスについて満足していない点

- 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割です。
- タクシーについて満足していない点は、「タクシーの料金が高い」が約３割、「タクシーの乗場がない」が約１割です。

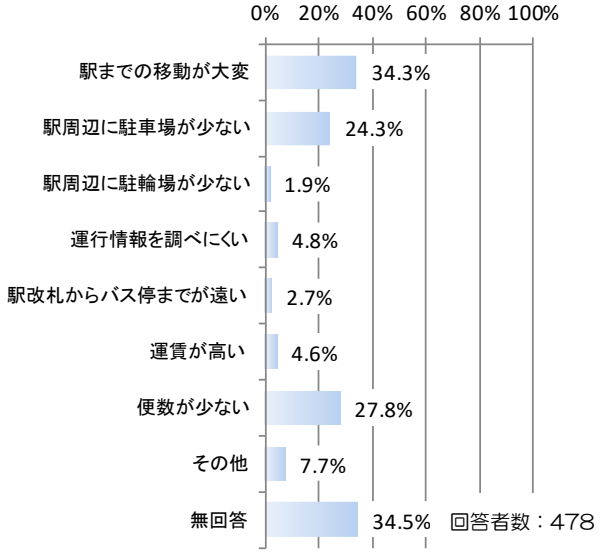


図 2-39　鉄道について満足していない点

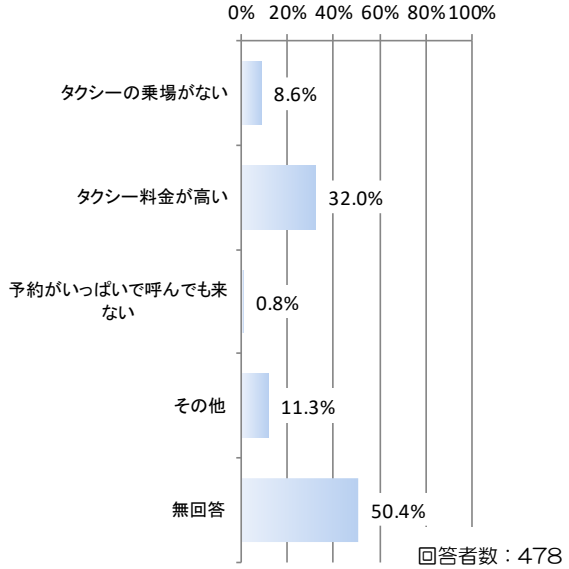


図 2-40　タクシーについて満足していない点

- 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く見られました。
- 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、「乗合に抵抗があるため、利用したくない」が約１割でした。

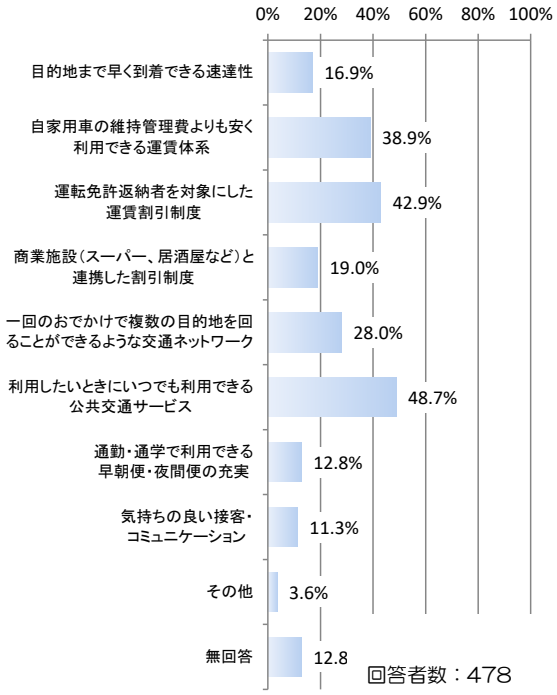


図 2-41　公共交通が移動手段として選ばれるための改善点

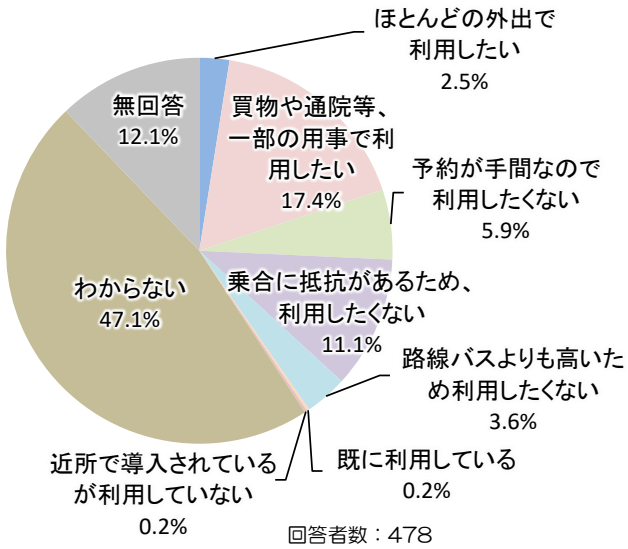


図 2-42　「デマンドタクシー（予約型の公共交通）」が導入された場合の利用意向

・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」が約２割、「無償で活動してもよい」が約１割です。

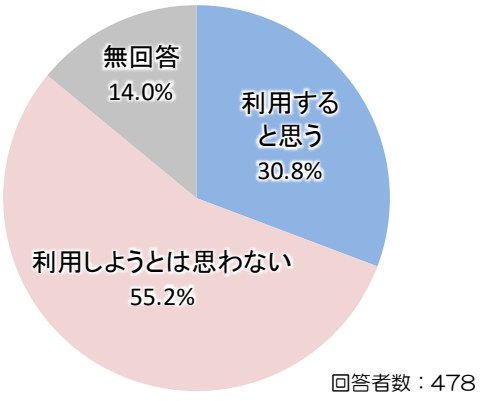


図 2-43　地域住民が運転手を担い、地域で支えあうサービスの利用

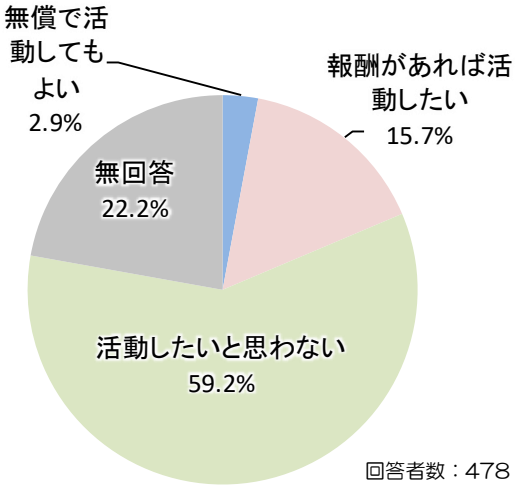


図 2-44　運転手としての活動意向

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）

＜回答者の属性＞

- 性別では、「男性」が約５割、「女性」が約５割です。
- 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割です。
- 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割です。

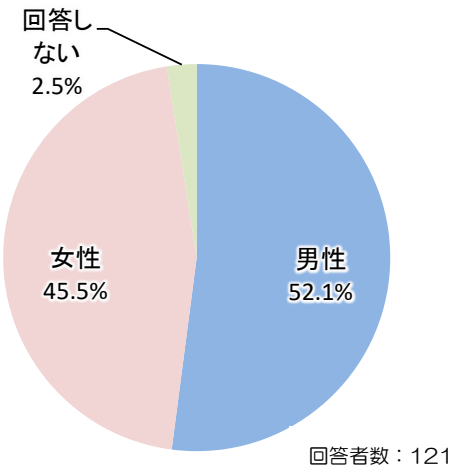


図 2-45　性別

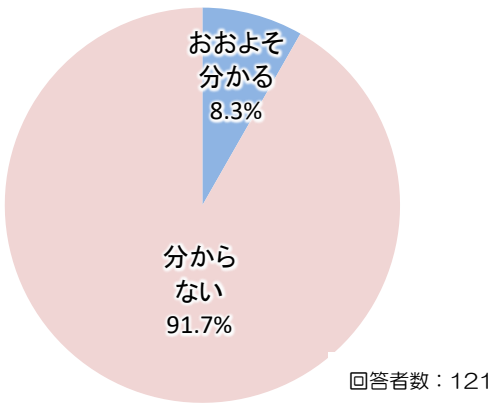


図 2-46　最寄りバス停の認知状況

＜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割を占めました。
- 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割です。
- 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割です。
- 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割です。
- 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割です。
- 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割です。

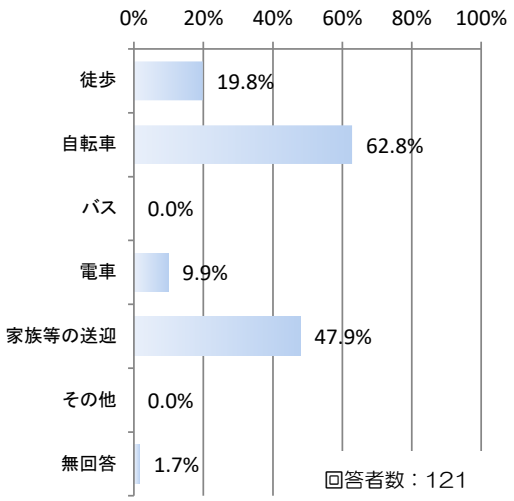


図 2-47　学校生活以外でよく行く場所への”交通手段”

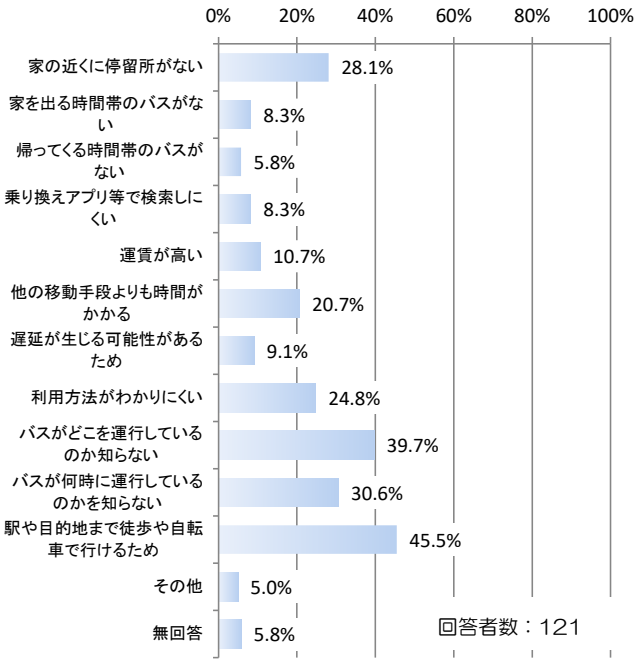


図 2-48　学校生活以外の移動でバスを利用しない理由

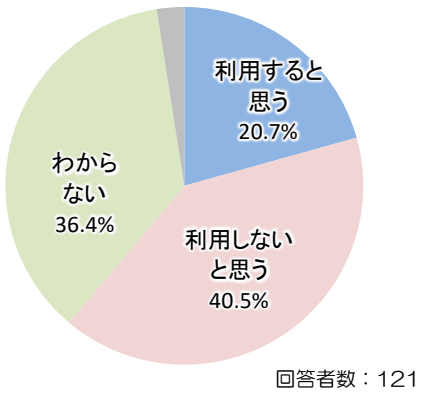


図 2-49　バスサービスが改善された場合のバスの利用意向

＜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割です。
- “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割です。
- 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割です。

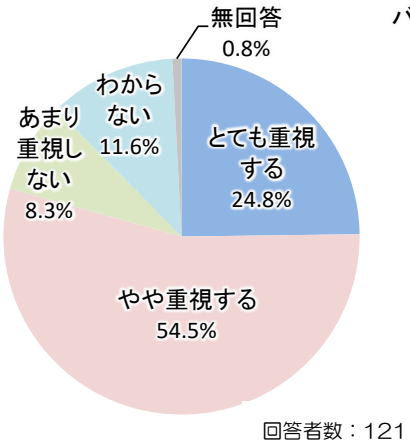


図 2-50　“鉄道やバスでの通いやすさ”について

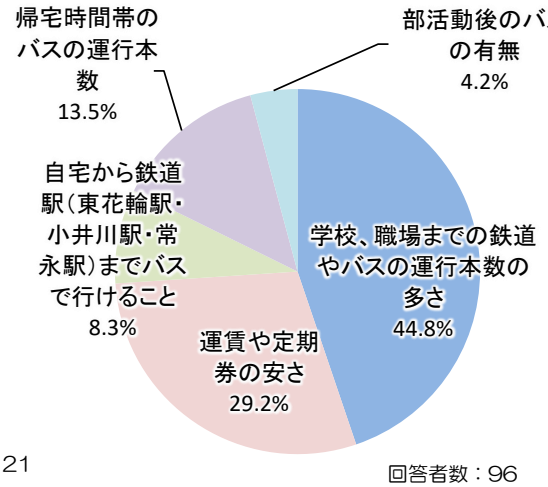


図 2-51　“鉄道やバスでの通いやすさ”で特に重要だと思う項目

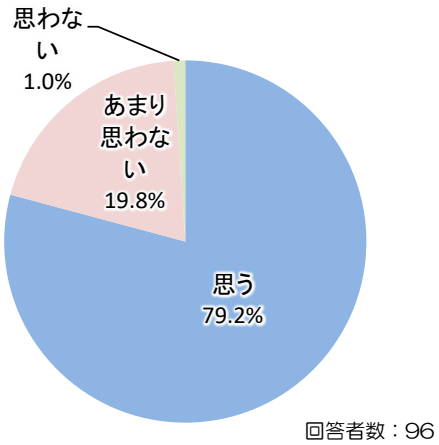


図 2-52　公共交通の利便性向上によって進路の選択肢が増えると思うか

＜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割です。
- 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割です。

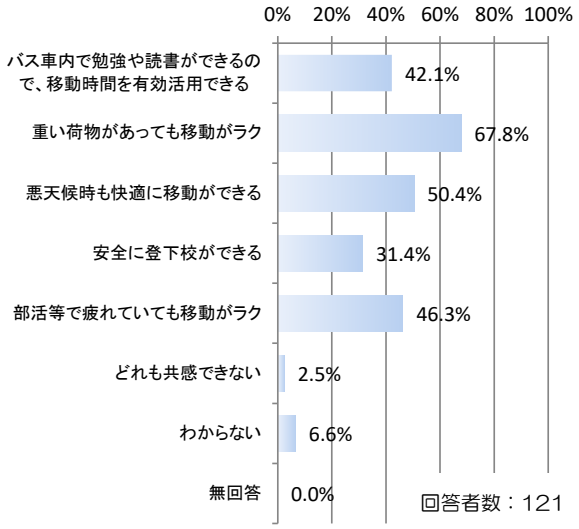


図 2-53　バス利用のメリットで共感できるもの

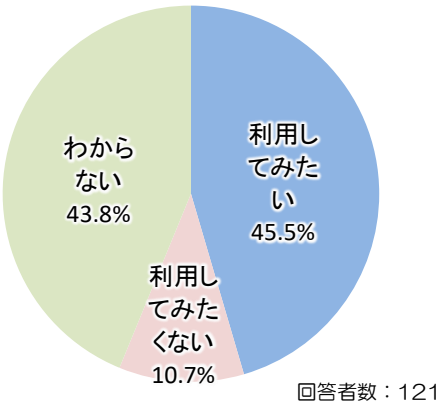


図 2-54　利用予約できるアプリの利用意向

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、郵送回収しました。 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、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、郵送回収しました。
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）

＜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名でした。
- 年代別では 60 代以上が全体の約６割を占めています。
- 利用者は中央市外に住んでいる人が多く、全体の約６割を占めています。

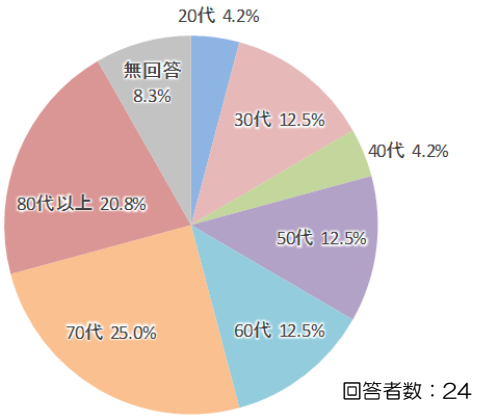


図 2-55　年代

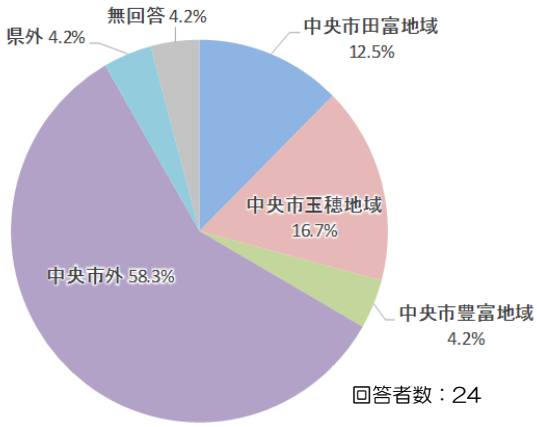


図 2-56　居住地

＜バスの利用状況＞
・利用者の約５割が徒歩 10 分圏内に最寄り停留所があります。
・通院、買い物のためバスを利用する人が多かったです。
・バスが運行しなくなった場合、代替手段がない人が約４割を占めました。

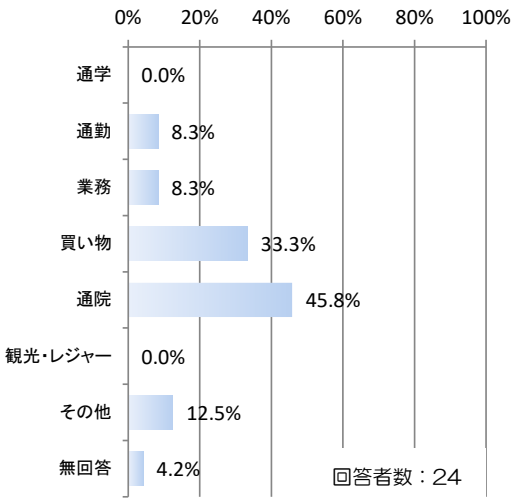


図 2-57　外出目的

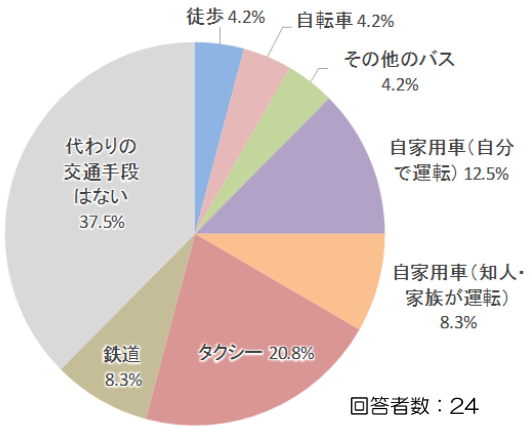


図 2-58　代替の移動手段

＜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」が挙げられました。
・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ます。

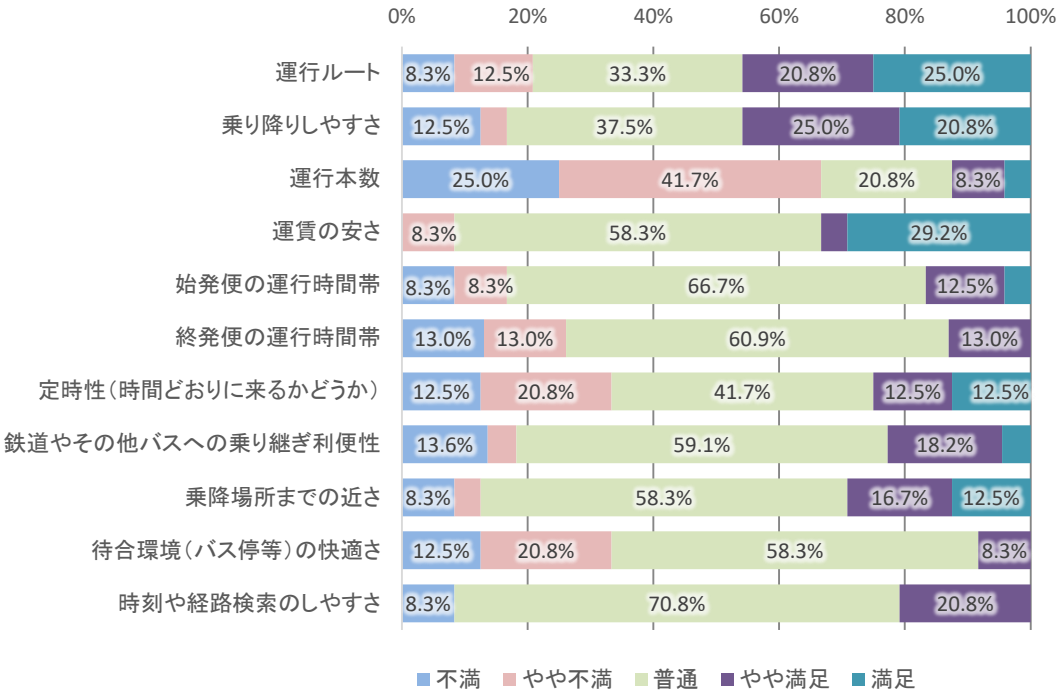


図 2-59　バス路線の満足度

回答者数：24
※無回答を除く
※5%以上を表示

＜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）」でした。
・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」でした。

※回答内容から重視する項目を次のとおり点数化し、集計しました。
「最も重要な項目（3 ポイント）」「2 番目に重要な項目（2 ポイント）」「3 番目に重要な項目（1 ポイント）」
「最も重要ではない項目（-3 ポイント）」「2 番目に重要ではない項目（-2 ポイント）」「3 番目に重要ではない項目（-1 ポイント）」

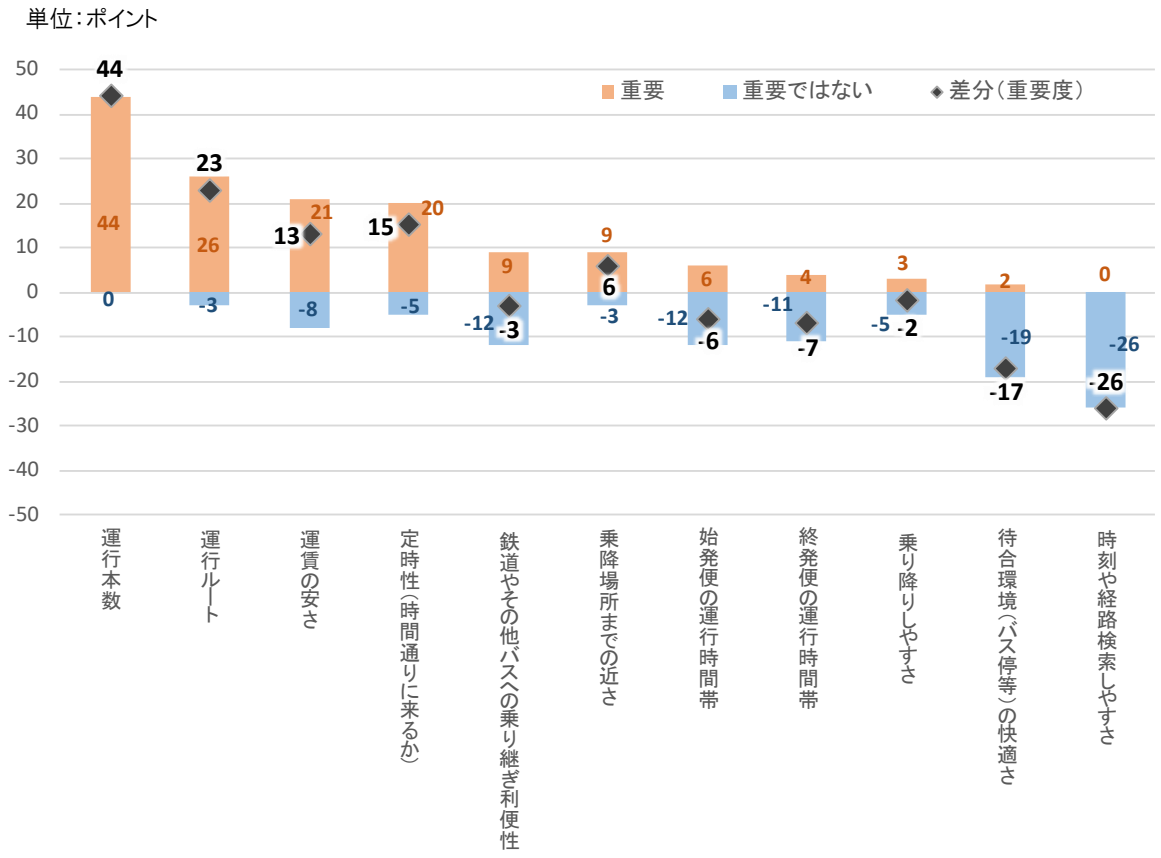


図 2-60　バス路線において重視する項目（全体）

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）

＜回答者の属性＞

- 性別は、「女性」が約７割、「男性」が約２割です。
- 年代は、「80 代以上」が約４割、「70 代」が約３割です。10 代～30 代からの回答はありませんでした。
- 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割です。
- 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割です。

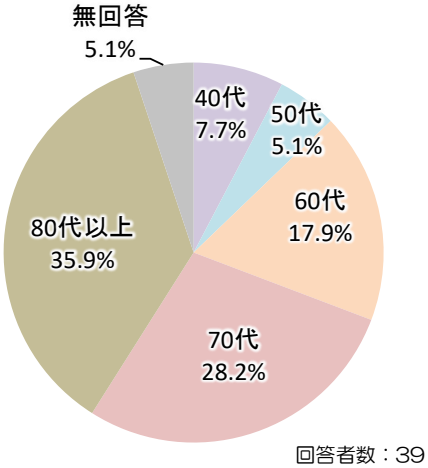


図 2-61　年代

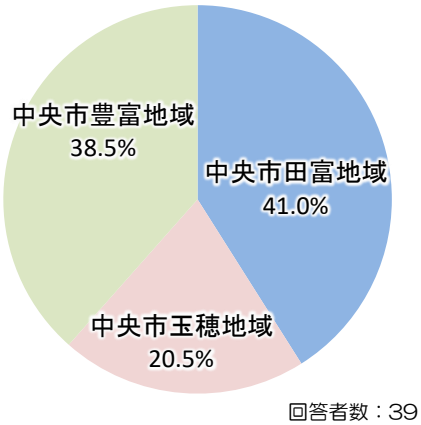


図 2-62　住まい

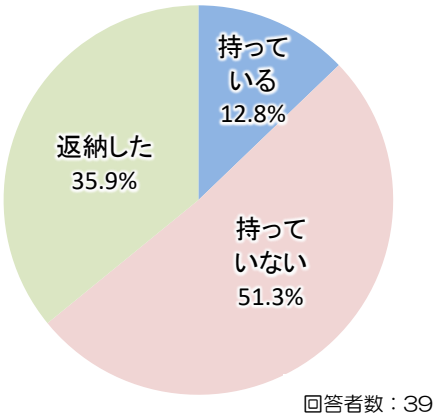


図 2-63　運転免許
(普通自動車)保持

＜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割です。
- 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割です。
- とまチュウバスが運行しなくなった場合の代わりの移動手段は、「その他の公共交通(バス、タクシー等)を利用する」が約５割、「代わりの交通手段はない」が約４割です。

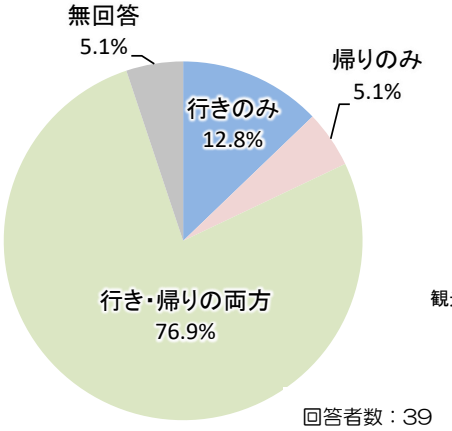


図 2-64　とまチュウバスの往復利用

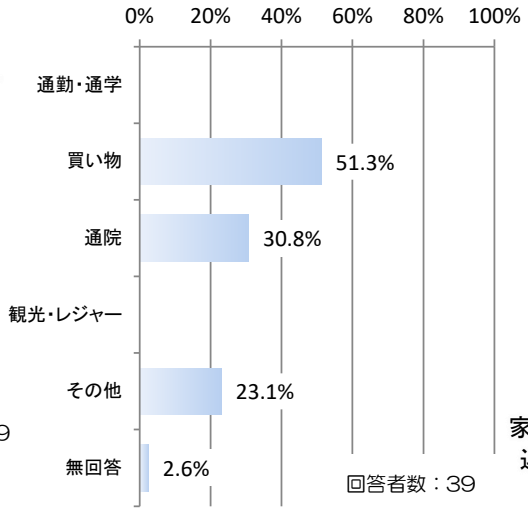


図 2-65　調査票を受け取った日の外出目的

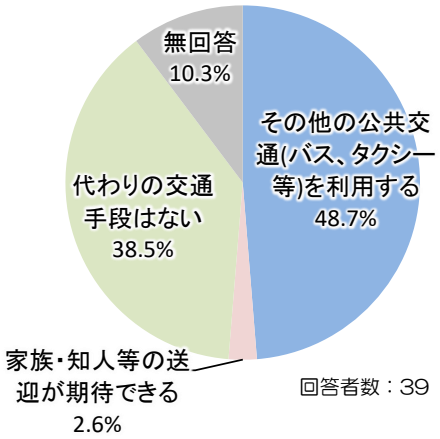
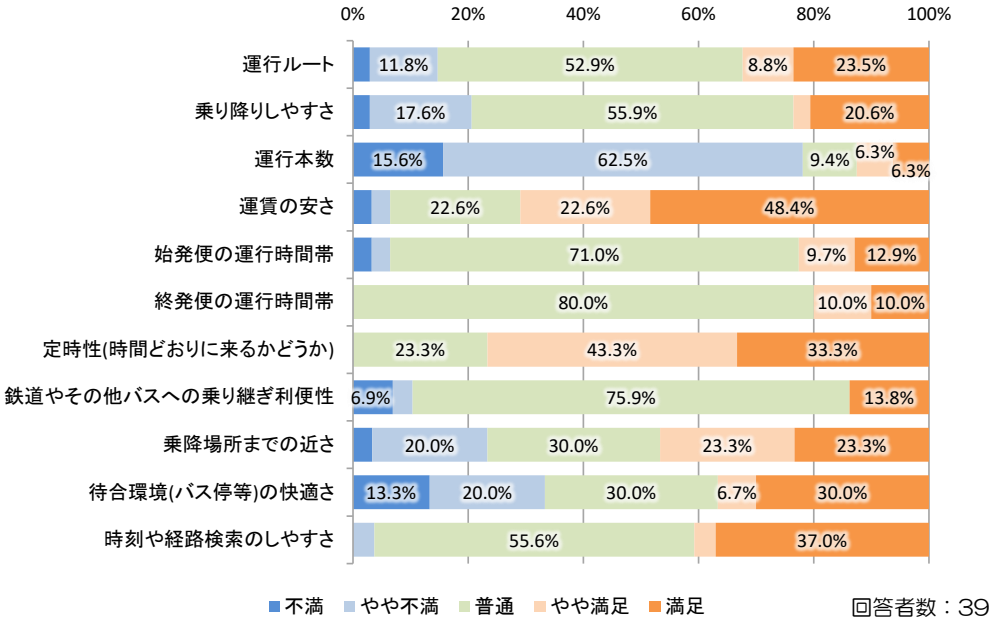


図 2-66　とまチュウバスが運行しなくなった場合の代わりの移動手段

＜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)」があります。
  ※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）であるため、「運賃の安さ」に対する満足度が高くなっているものと考えられます。
- 満足度の低い項目は、「運行本数」が最も多く、約８割が不満と回答しています。
  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、不満の割合が高くなっています。



回答者数：39
※無回答を除く
※5%以上を表示

図 2-67　とまチュウバスの満足度

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ました。参照した上位・関連計画は以下のとおりとなっています。

表 2-9　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	【地域公共交通に関係する施策事業】 ■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します。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みます。 ・JR 身延線東花輪駅・小井川駅との交通結束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します。
関連計画	中央市都市計画マスタープラン	【地域公共交通に関係する施策事業】 ■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	【地域公共交通に関係する施策事業】 ■自動車の電動化の普及促進 ・公用車に低公害車を積極的な導入 ・公共施設、民間施設への充電ステーション設置を促進する取り組みの実施 ■環境配慮型の生活様式の普及 ・市内事業者の従業員の通勤等において公共交通機関の積極的な利用の呼びかけ ・従業員に対するパーク＆バスライド制度の周知、利用促進
	中央市第３次地域福祉計画	【地域公共交通に関係する施策事業】 ・施設について、ユニバーサルデザイン化を推進 ・障がいがある人や高齢者などの意見を十分に反映させたバリアフリー化を促進
	リニア活用基本構想	【地域公共交通に関係する施策事業】 ■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ました。各課題の詳細を次ページ以降に示します。

課題１　高齢者を中心とした交通弱者への移動サービスの提供
【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 □　高齢者の地域外・市外への買い物や通院が見られる □　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２　地域に応じた公共交通サービスの提供
【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　※再掲 □　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３　公共交通サービスの持続性の確保
【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見られた
課題４　鉄道や路線バスの利用者の拡大（自家用車依存からの脱却）
【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　公共交通を担う人材不足の解消
【関連する現状・問題点】 □　公共交通の担い手不足が進行している　※再掲 □　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　広域の移動を支える公共交通サービスの維持
【関連する現状・問題点】 □　日常生活圏域が広範囲であり、市外への移動が見られる □　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 43 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

2-5-1 課題１　高齢者を中心とした交通弱者への移動サービスの提供

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ます。
また、75 歳以上人口の割合は今後も増加する見込みです。

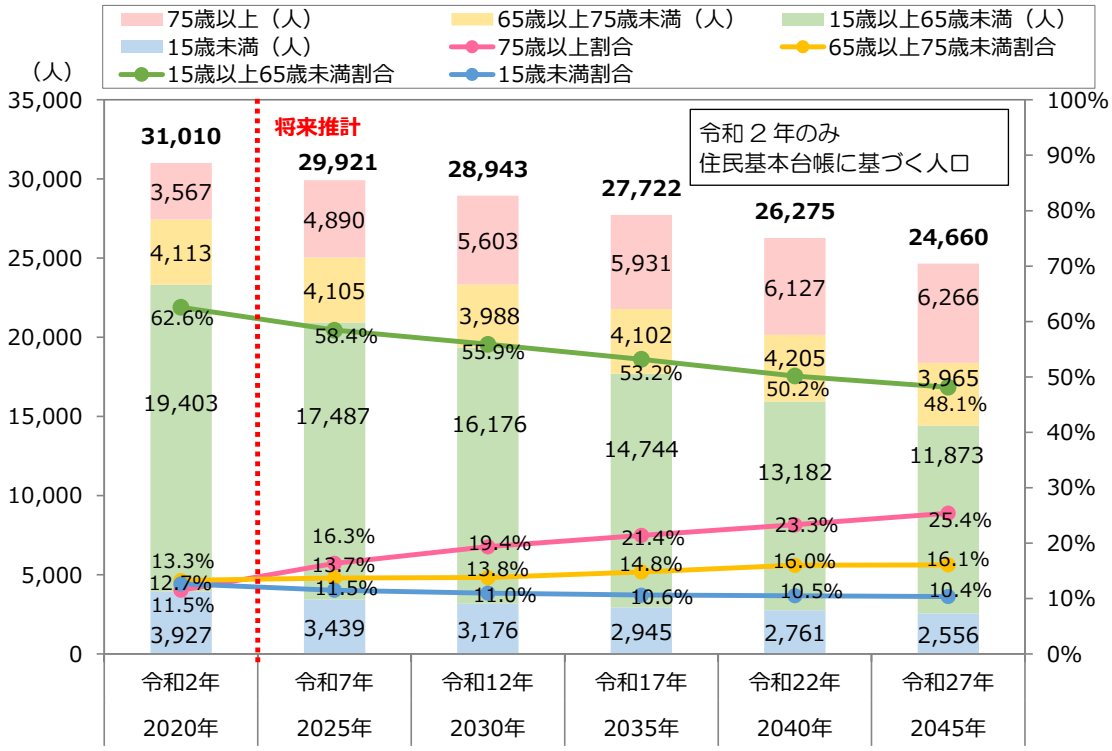


図 2-68　将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所による推計）

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見ると、概ね増加傾向にあり、令和２年時点で 1,078 世帯となっています。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います。

図 2-69　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くなっています。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ます。

表 2-10　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					
	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%

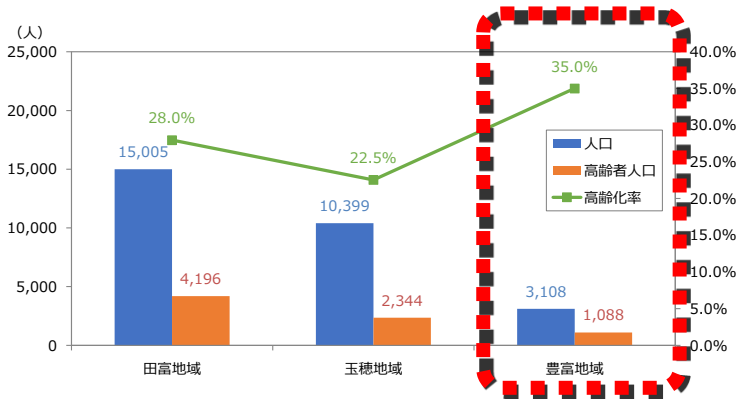
若年層は自転車・バイクによって一定程度の移動手段が確保されています

高齢者は自身での移動に制限があります

現状・問題点④　豊富地域において高齢化が進行

豊富地域の高齢化率は 35.0%となっており、市内でも高齢化が進行している地域です。加えて、人口も約 3,100 人と比較的少なくなっています。

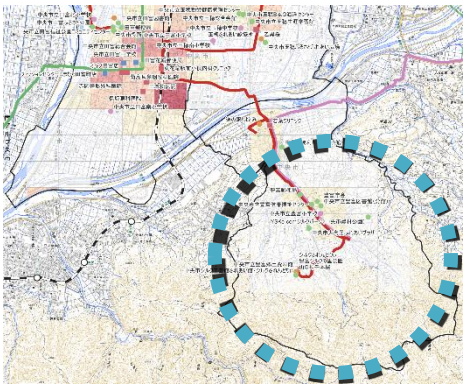
豊富地域において人口減少・高齢化が進行



※年齢不詳の 2,784 人は含まない

図 2-70　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ません（地域外への移動が必要）



現状・問題点⑤　高齢者の地域外・市外への買い物や通院が見られる

市民アンケート調査によると、日用品の買い物においては、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）が見られます。

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ます。

図 2-71　高齢者の買い物先（市民アンケート調査）

表 2-11　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%	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	35.3%	2.9%
50代 n=52	11.5%	11.5%	1.9%	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	44.2%	1.9%
60代 n=84	22.6%	16.7%	14.3%	8.3%	8.3%	8.3%	7.1%	3.6	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%

約3～4割の高齢者が市外へ通院をしています

※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、買い物や通院において 60 代～70 代の約８割、80 代の約５割が「自家用車（自分で運転）」で移動しています。また、60 代以上の約２割が「自家用車（家族・知人等の送迎）」を利用しています。

表 2-12　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%	[illegible]	[illegible]	[illegible]
40代 n=60	20.0%	8.3%	[illegible]	[illegible]	[illegible]
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%	[illegible]	[illegible]

表 2-13　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 [illegible]	10.0%	10.0%	80.0%	30.0%	0.0%
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	30.0%	0.0%
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.9%	5.9%
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 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	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ます

60 代以上の約2割が家族・知人等の送迎で移動しています

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」を回答しています。

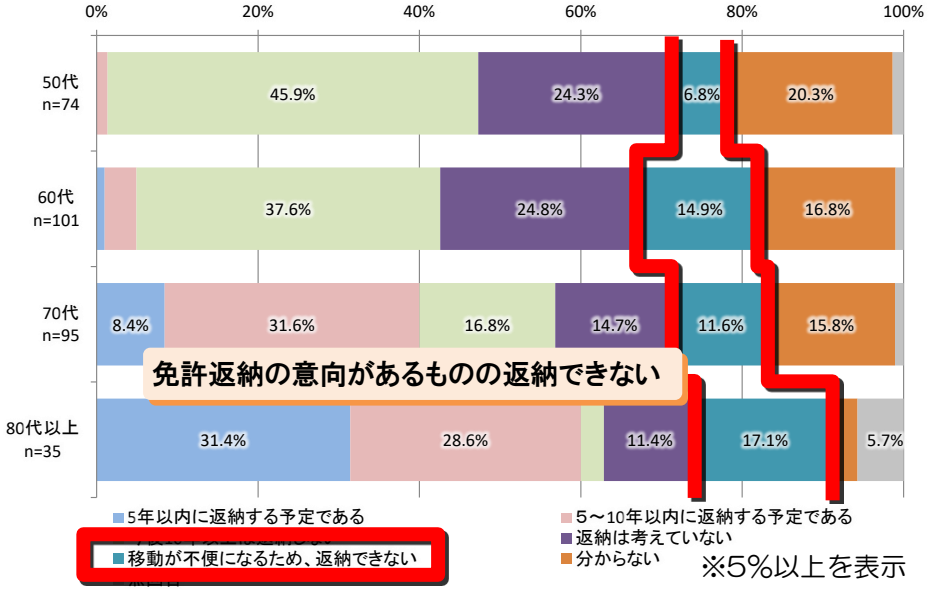


図 2-72　免許返納の意向（市民アンケート調査）

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勤・通学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)と続いています。

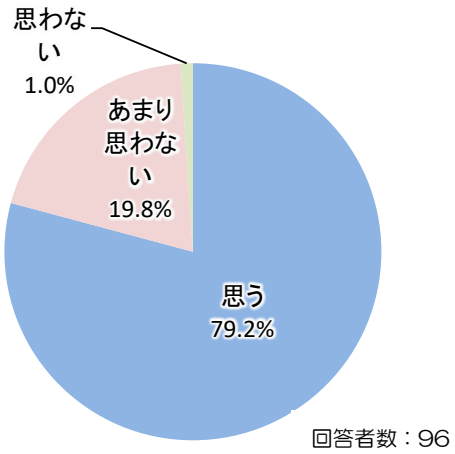


図 2-73　公共交通の利便性向上によって進路の選択肢が増えると思うか

(中学生アンケート調査)

＜まとめ＞

〇市民のなか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ります。

〇特に、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す。

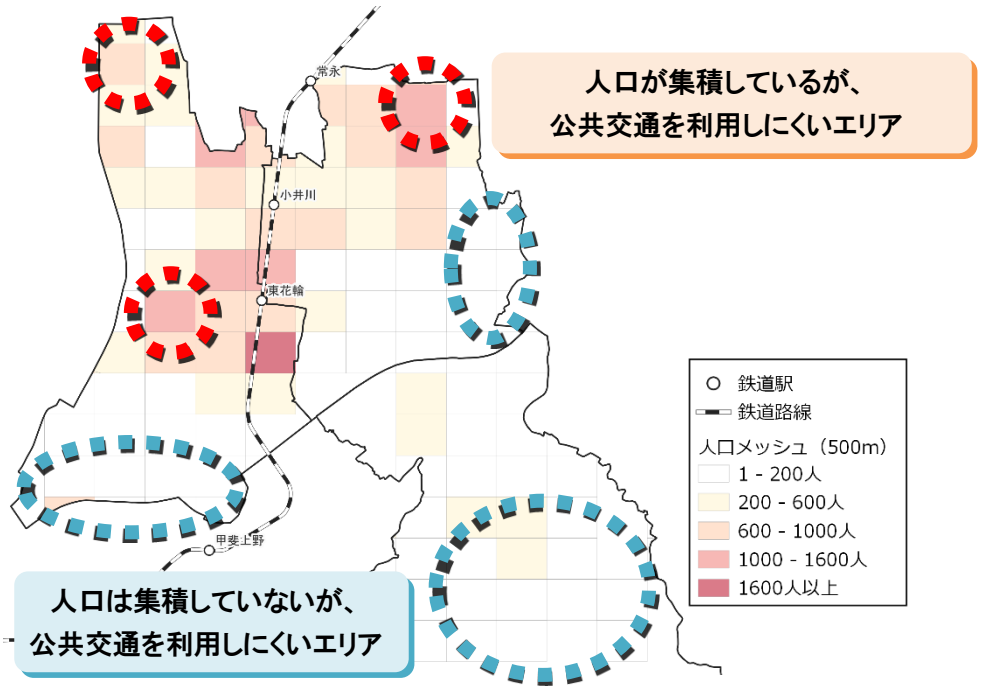
〇また、自家用車やバイクなどを持たない中学生においては、公共交通利便性向上による進路選択拡大の可能性があるため、中学生のニーズに対応した交通サービスの検討も視野に入れる必要があります。

〇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ります。

2-5-2 課題２　地域に応じた公共交通サービスの提供

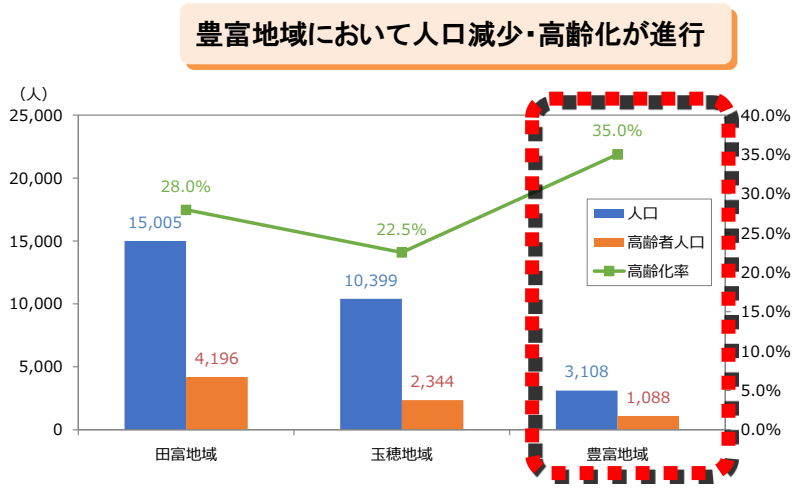
現状・問題点①　公共交通を利用しにくい地域が市内に点在

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ます。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ます。



現状・問題点②　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 35.0%となっており、市内でも高齢化が進行している地域です。加えて、人口も約 3,100 人と比較的少なくなっています。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ます。



※年齢不詳の 2,784 人は含まない

図 2-74　地区別の居住人口・高齢化率（国勢調査）

現状・問題点③　**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**

豊富地域では「イオンタウン山梨中央周辺」や「オギノ田富店」への買い物移動が多く見られていますが、豊富地域から玉穂地域へのとまチュウバスは１日３便のみとなっています。
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ます。

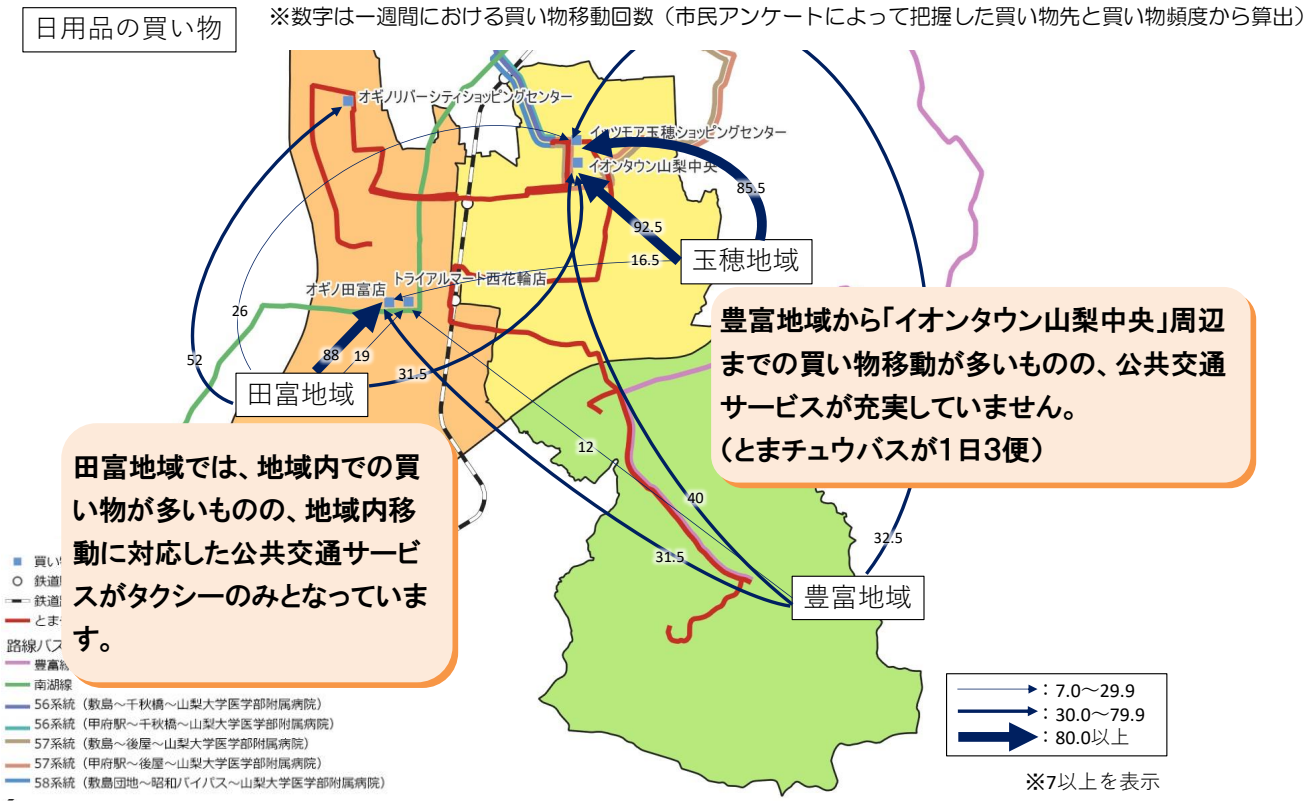
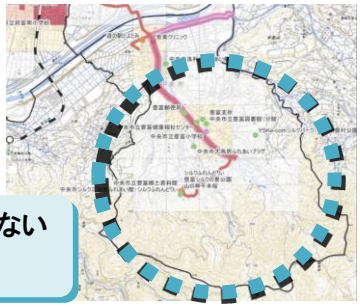


図 2-75　日用品の買い物頻度（市民アンケート調査結果より作成）

現状・問題点④

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)

豊富地域は商業施設や医療施設の立地が少なく、買い物や通院は地域外まで移動する必要があります。



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）

＜まとめ＞
- ○公共交通空白地域のうち人口集積が見られるエリア（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ります。
- ○豊富地域から玉穂地域および田富地域への買い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ります。
- ○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ります。

2-5-3 課題３　公共交通サービスの持続性の確保

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４年度の運行経費は約 11,931 千円 となっており、過去５か年の推移をみると増加傾向にあります。

利用者１人当たりの市支出額は、令和４年度で 1,022 円であり、平成 30 年度と比較すると、約 85%増加しています。

表 2-14　とまチュウバスの運行収支状況

年度		平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	増加率 H30-R4
収入	A	9,634,340	11,333,184	11,446,238	11,406,022	11,930,997	23.8%
運賃収入	B	1,004,476	1,003,160	767,632	834,280	819,011	-18.5%
国補助金	C	3,787,000	5,470,000	6,895,000	4,997,000	2,379,000	-37.2%
市支出金	D	4,842,864	4,860,024	3,783,606	5,574,742	8,732,986	80.3%
運行経費	E	9,634,340	11,333,184	11,446,238	11,406,022	11,930,997	23.8%
利用者数（人）	F	8,762	9,653	7,814	9,023	8,541	-2.5%
運賃収支率（%） B÷E×100		10.4	8.9	6.7	7.3	6.9	-33.7%
利用者 1 人当たり 運行経費（円） E÷F		1,100	1,174	1,465	1,264	1,397	27.0%
利用者 1 人当たり 市支出額（円） D÷F		553	503	484	618	1,022	85.0%

コミュニティバスに対する運行経費、
利用者1人当たりの運行経費は増加傾向

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りました。

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ます。

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見られた

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」と回答しています。
「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）と回答を得ました。

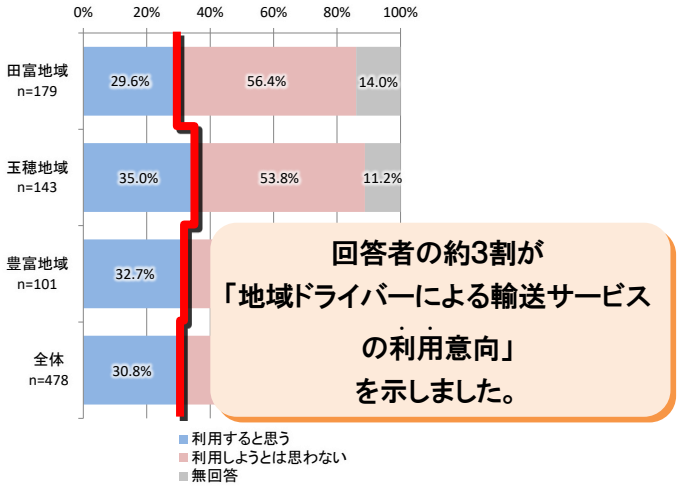


図 2-76　地域ドライバー輸送サービスの利用意向

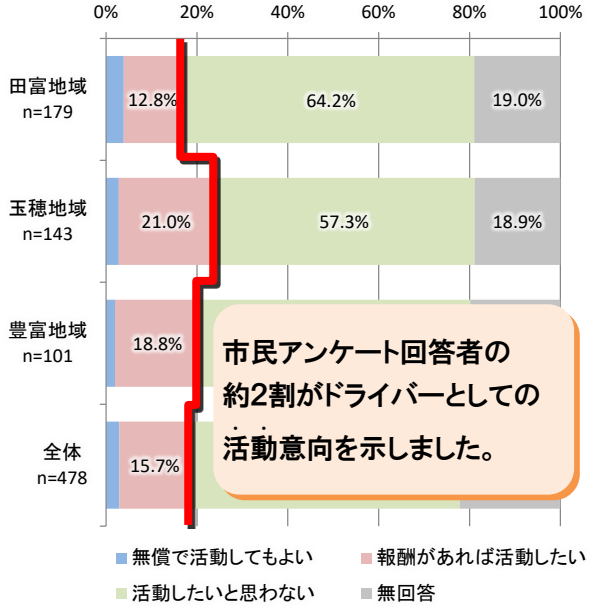


図 2-77　地域別のドライバーの活動意向

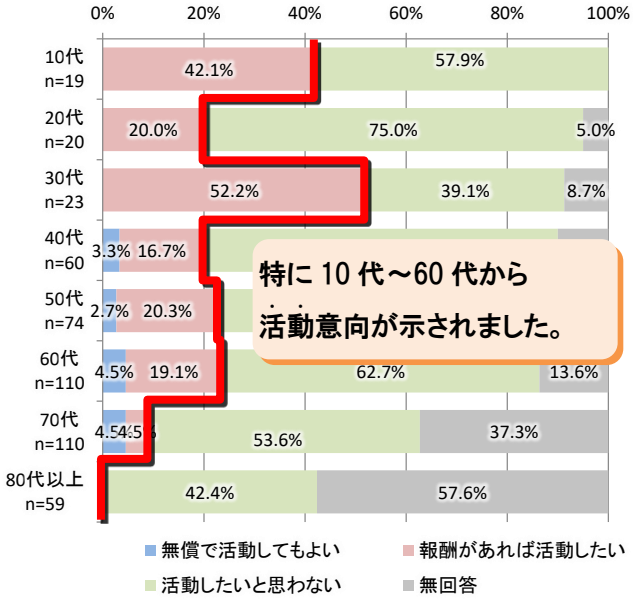


図 2-78　年代別のドライバーの活動意向

＜まとめ＞
〇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ります。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ります。
〇また、公共交通の担い手不足が深刻化しているなか、市民の約２割がドライバーとしての活動意向を示しました。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ます。

2-5-4 課題４　鉄道や路線バスの利用者の拡大（自家用車依存からの脱却）

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

駅別乗車人数を見ると、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）が見られます。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ります。

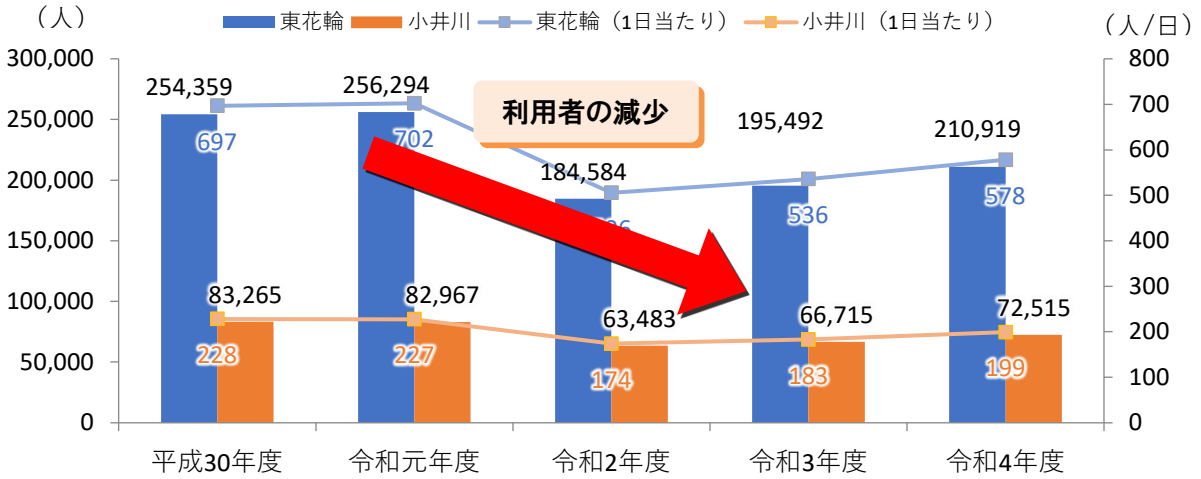


図 2-79　駅別乗車人数

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)と続いています。

表 2-15　地域別の鉄道について満足していない点

	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

路線バスの令和４年の輸送実績は267,188 人、前年と比較して約 24%増加しており、平成 30 年と比較すると約 25%減少しています。

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ります

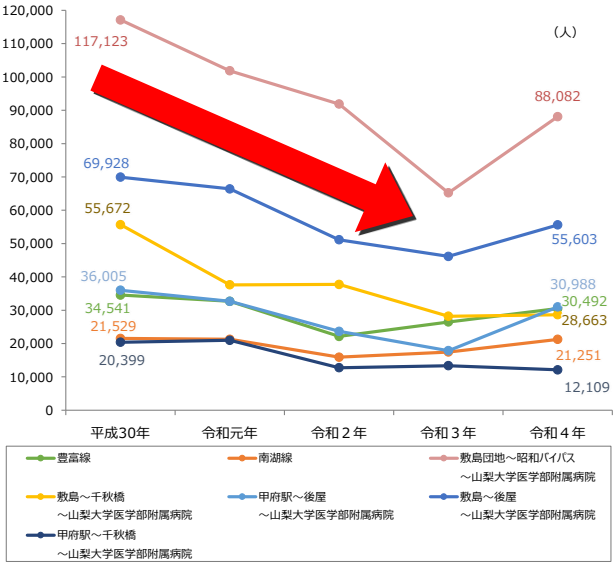


図 2-80　路線別の利用者数の推移

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）と続いています。

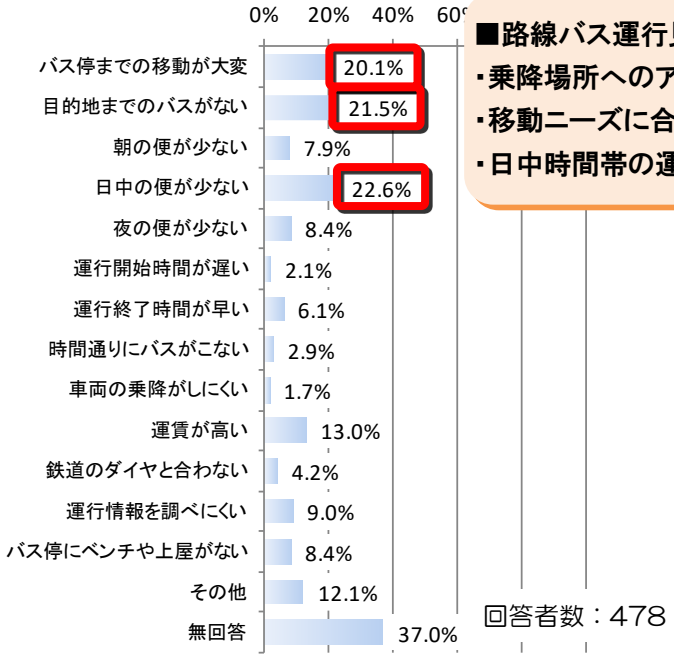


図 2-81　路線バスについて満足していない点

■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（買い物・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 2-16　路線バスについて満足していない点

	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)と続いています。田富地域・玉穂地域では認知度が低くなっています。
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す。

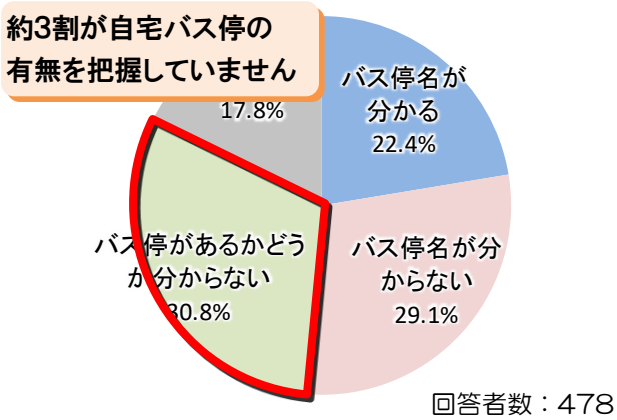


図 2-82　自宅最寄りバス停について
(市民アンケート調査)

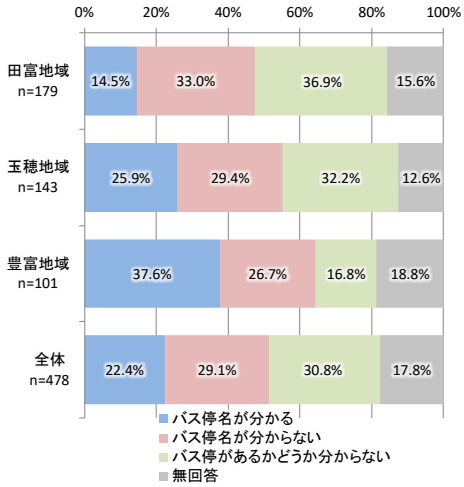


図 2-83　地域別の自宅最寄りバス停について
(市民アンケート調査)

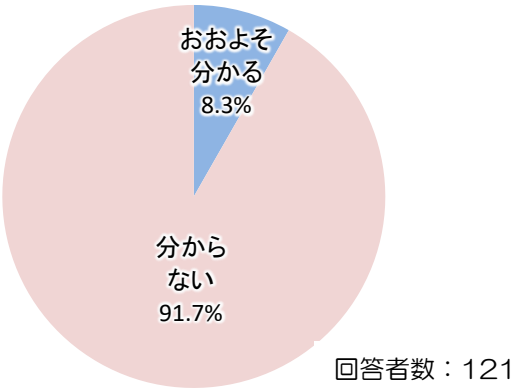


図 2-84　最寄りバス停の認知状況
（中学生アンケート調査）

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、日用品の買い物・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%以下となっています。

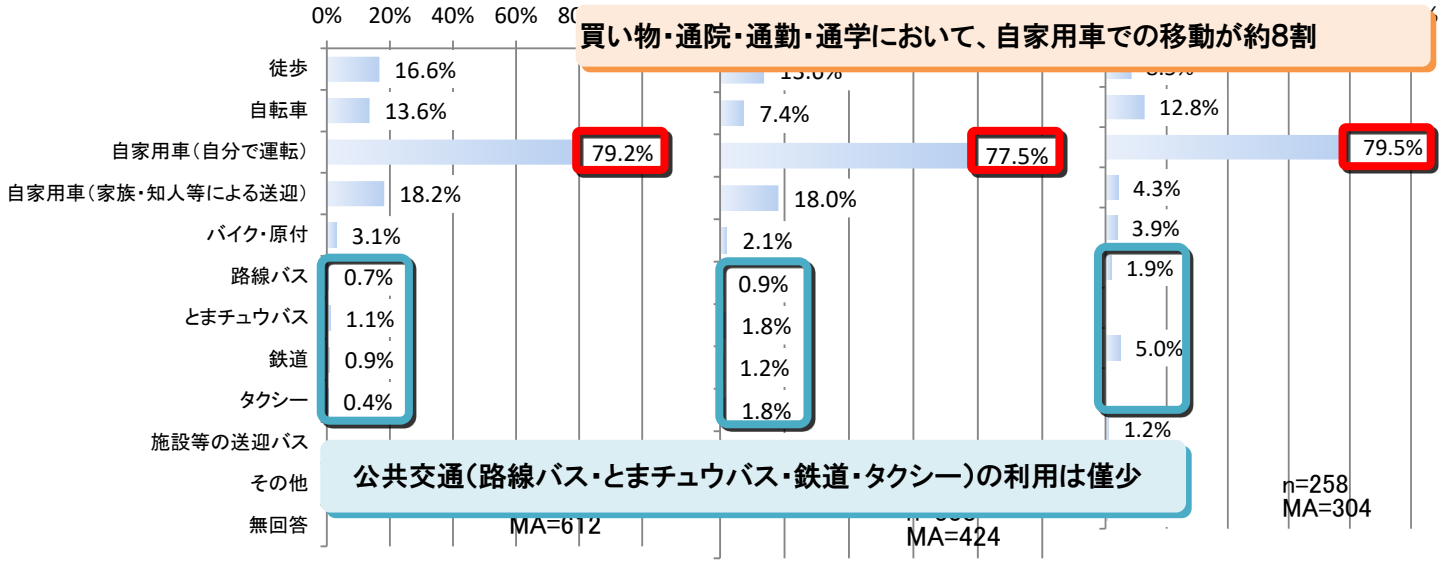


図 2-85　日用品の買い物に出かけるときの交通手段
（市民アンケート調査）

図 2-86　通院時の交通手段
（市民アンケート調査）

図 2-87　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ります。

○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ります。

○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ります。

2-5-5 課題５　公共交通を担う人材不足の解消

現状・問題点①　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りました。
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ます。

現状・問題点②　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たことにより、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、様々な取り組みが進められています。

図 2-88　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、適切に応答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③　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ます。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ます。

図 2-89　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ります。それにより、便利で持続可能な公共交通の実現を目指します。

2-5-6 課題６　広域の移動を支える公共交通サービスの維持

現状・問題点①　日常生活圏域が広範囲であり、市外への移動が見られる

通勤・通学流動を見ると、甲府市・昭和町・南アルプス市など市外への移動も一定数見られました。

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」へ通院しています。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見られました。

その他の外出（日用品の買い物・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ます。

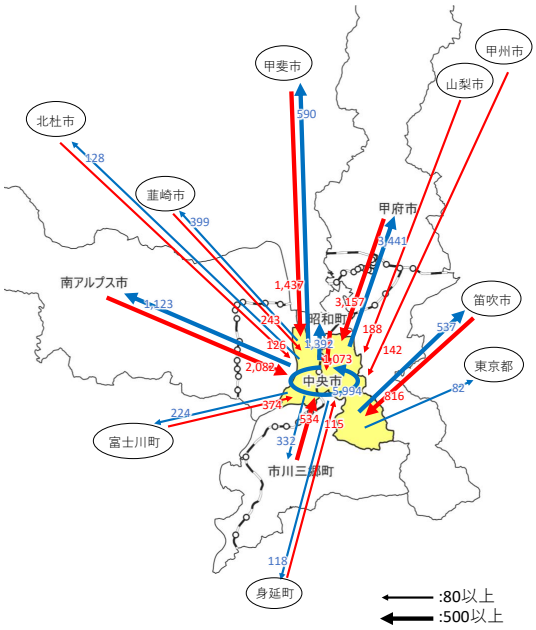


図 2-90　通勤流動図（令和２年国勢調査）

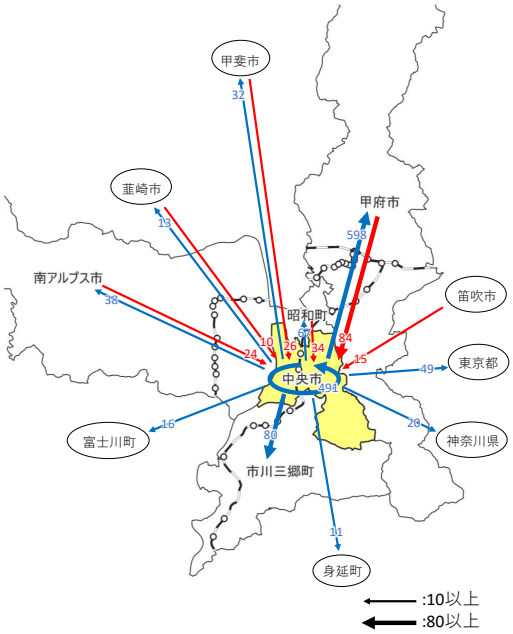


図 2-92　通学流動図（令和２年国勢調査）

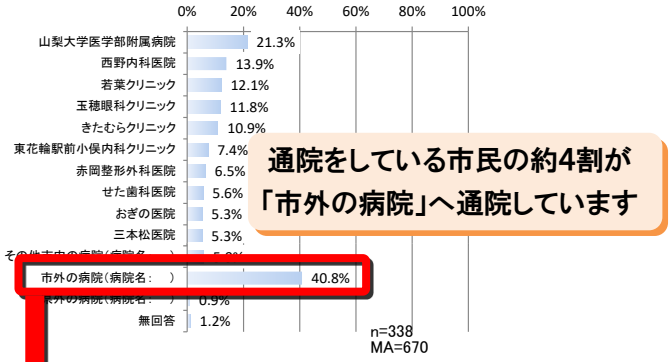


図 2-91　市民の通院先（市民アンケート調査 P.22）

	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

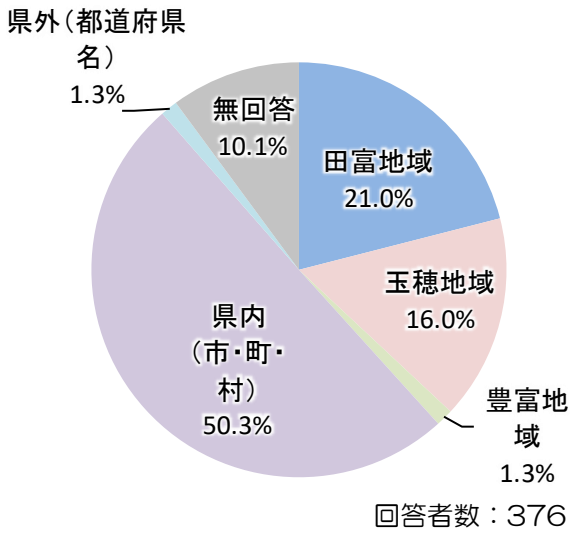


図 2-93　その他の外出（日用品の買い物・通院・通勤・通学以外）における外出先

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　※再掲

令和４年の輸送実績は 267,188 人、前年と比較して約 24%増加しており、平成 30 年と比較すると約 25%減少しています。

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ります

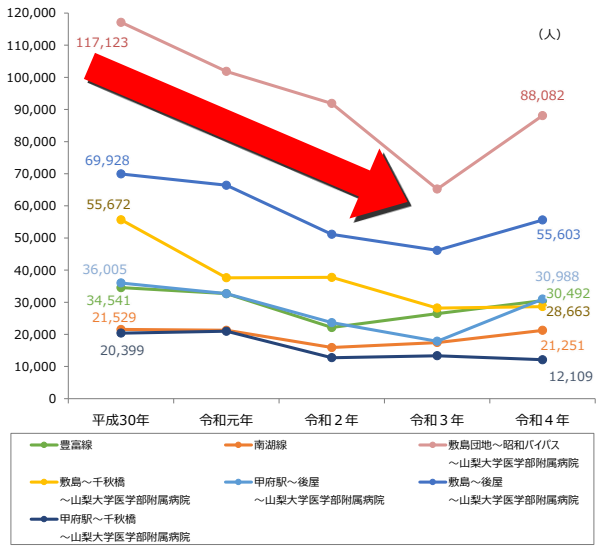


図 2-94　路線別の利用者数の推移

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です

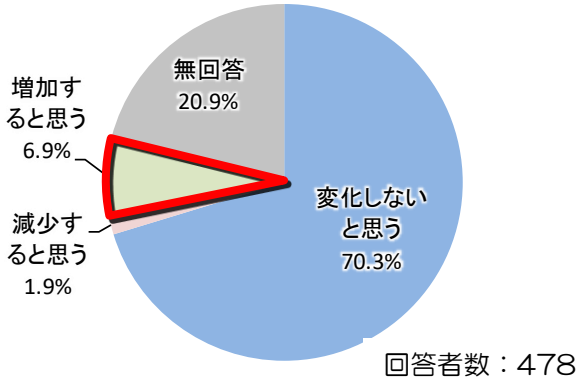


図 2-95　新型コロナウイルス感染症が収束した際の路線バス利用頻度の変化

現状・問題点③　年間約 43 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４年は約 43 万人と平成 30 年に比べて、約２万人減少しています。

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 27 万人、次いで「四季新鮮収穫広場た・から」が 13 万人と多くなっています。

市外からの来訪が一定数見られます

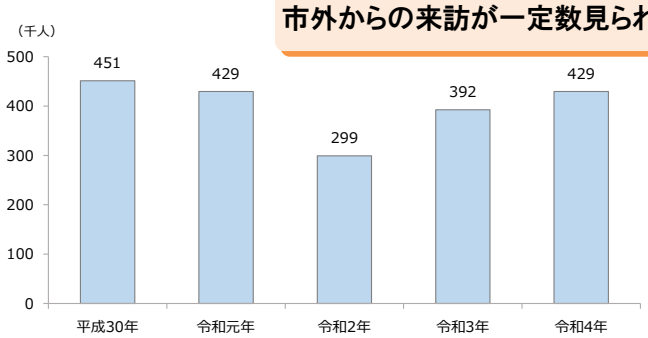


図 2-96　観光入込客数

出典：市提供資料

表 2-17　施設別観光入込客数

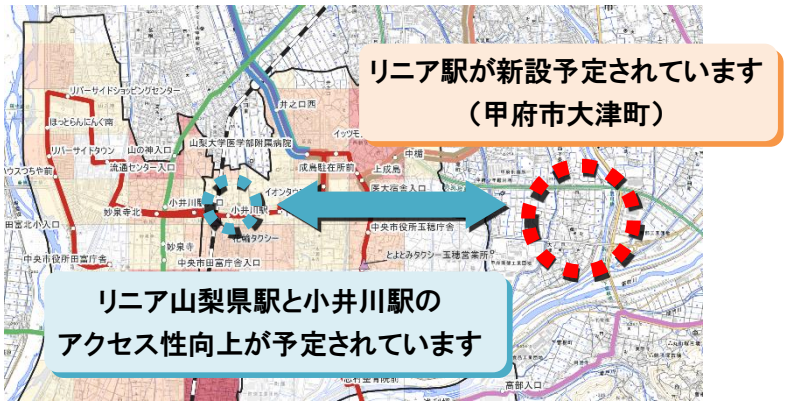
	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	増減率 H30-R4
道の駅とよとみ	289,313	278,127	183,030	237,217	269,434	-6.9%
四季新鮮収穫広場た・から	127,761	118,170	93,696	124,589	126,542	-1.0%
シルクふれんどりぃ	33,965	33,195	22,454	30,427	33,503	-1.4%
合計	451,039	429,492	299,180	392,233	429,479	-4.8%

出典：市提供資料

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東京～名古屋間を開通予定です。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ます。

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付け等も整合を図る必要があります。



＜まとめ＞

〇市外への通勤・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す。併せて、路線バス効率化に向けた検討が必要です。

〇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ります。

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。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・買い物・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つを位置付けます。

＜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、市をまた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。

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付け、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および、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　社会の変化に対応した公共交通の実現
全国的に進展している公共交通の DX（自動運転や MaaS など）を取り入れながら、人材不足の解消や、公共交通の利便性向上を図ります。
また、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およ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 3-1　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 3-2　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、 山梨大学医学部附属病院

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。

表 3-3　市内公共交通の役割・必要性

路線名	事業概要	役割・必要性	補助事業の活用
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～富士市間を運行し、主に通勤・通学時の交通手段となっています。	
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ます。	
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ます。	
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ます。	
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 ・本市から甲府市・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～甲府市・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ます。	
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ます。	

路線名	事業概要	役割・必要性	補助事業の活用
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ます。	
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ます。	
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ます。	※

※ 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

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

中央市の公共交通が抱える課題

課題１
高齢者を中心とした交通弱者への移動サービスの提供

課題２
地域に応じた公共交通サービスの提供

課題３
公共交通サービスの持続性の確保

課題４
鉄道や路線バスの利用者の拡大（自家用車依存からの脱却）

課題５
公共交通を担う人材不足の解消

課題６
広域の移動を支える公共交通サービスの維持

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」な公共交通の形成

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

計画目標

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

計画目標２
地域内公共交通における利便性の向上

計画目標３
みんなで支える公共交通サービスの構築

計画目標４
社会の変化に対応した公共交通の実現

計画目標５
広域的な公共交通ネットワークの充実

施策・事業

施策１ 広域交通の維持・向上
1 鉄道・路線バス事業者等との連携強化
2 山梨県・周辺自治体との連携

施策２ 地域間および地域内交通の充実化
1 とまチュウバスの見直し
2 デマンド交通の導入促進

施策３ 快適な乗継環境の整備
1 交通結節点における待合環境整備
2 総合交通マップ・総合時刻表の作成・配布
3 乗り継ぎ割引の導入検討

施策４ 民間企業・地元住民との協働
1 地域・民間活力による移動サービスの導入検討
2 車内広告・車外広告の募集・掲載
3 意識啓発および利用促進
4 市内施設・各種団体等と連携した企画乗車券の導入

施策５ 誰もが利用しやすい環境の整備
1 バリアフリーの推進
2 運賃体系の見直し

施策６ 先進技術の活用検討
1 自動運転技術の研究
2 ＭａａＳ導入の検討
3 環境配慮型車両の導入検討

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。

施策	事業	実施主体	関連する計画目標				
			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	計画目標2 地域内公共交通における利便性の向上	計画目標3 みんなで支える公共交通サービスの構築	計画目標4 社会の変化に対応した公共交通の実現	計画目標5 広域的な公共交通ネットワークの充実
施策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】	協議会・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】	協議会・市	●				●
施策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	協議会・交通事業者	●	●			
	2-2 デマンド交通の導入促進	協議会・交通事業者	●	●			
施策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	協議会・交通事業者		●			
	3-2 総合交通マップ・総合時刻表の作成・配布	協議会		●			
	3-3 乗り継ぎ割引の導入検討	協議会・交通事業者		●			
施策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	協議会・市・地域・交通事業者			●		
	4-2 車内広告・車外広告の募集・掲載	協議会			●		
	4-3 意識啓発および利用促進	協議会・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	協議会・地域・交通事業者			●		
施策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）	協議会・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等）	協議会・交通事業者	●				
施策6 先進技術の活用検討	6-1 自動運転技術の研究	協議会・交通事業者				●	
	6-2 MaaS 導入検討	協議会・交通事業者				●	
	6-3 環境配慮型車両の導入促進	協議会・市・交通事業者				●	

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います。 ・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います。 ・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います。
実施主体	協議会・市・交通事業者
関連する計画目標	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 計画目標５　広域的な公共交通ネットワークの充実

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
事業者等との連携	実施				
リニア山梨新駅との接続	検討				

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・推進します。
実施主体	協議会・市
関連する計画目標	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 計画目標５　広域的な公共交通ネットワークの充実

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
県および周辺自治体との連携	実施				

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います。 ・見直しにあたって、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します。
実施主体	協議会・交通事業者
関連する計画目標	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 計画目標２　地域内公共交通における利便性の向上

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
とまチュウバスの運行	実施	調整			
新サービスへの移行	検討	実証運行		本格運行	

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、新たな交通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します。 ・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、本格運行につなげます。 ＜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します。（ゴミ集積所や各地区公会堂等） ・日々の生活を過ごすなかで必要となる、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）を設定します。 ・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します。 ※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します。また、周辺自治地体との広域連携による運行の可能性についても検討します。 ■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対象に、デマンド交通を導入し、利用者の利便性向上を図りました。
実施主体	協議会・交通事業者
関連する計画目標	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 計画目標２　地域内公共交通における利便性の向上

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
制度設計	実施				
運行		実証運行		本格運行	

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 ・とまチュウバスの見直しや、新たな交通サービスへの移行を踏まえ、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、乗り継ぎによる負担軽減を図ります。 ＜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	協議会・交通事業者
関連する計画目標	計画目標２　地域内公共交通における利便性の向上

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
関係者協議			実施		
整備計画				検討	

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 ・とまチュウバスの見直しや、新たな交通サービスへの移行を踏まえ、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」を作成します。 ・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います。 ・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します。 ＜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いました。 ■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ます。
実施主体	協議会
関連する計画目標	計画目標２　地域内公共交通における利便性の向上

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
総合マップ等の作成			検討	実施	

事業 3-3	乗り継ぎ割引の導入検討
実施内容	■取組内容 ・とまチュウバスの見直しや、新たな交通サービスへの移行を踏まえ、鉄道、路線バス、市が主体となり運行する公共交通サービスを乗り継ぎ利用した場合の割引制度の導入により、利便性向上および利用者増加を図ります。 ・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、検討を行います。 ＜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です。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 円引きとなりました。 ・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ます。
実施主体	協議会・交通事業者
関連する計画目標	計画目標２　地域内公共交通における利便性の向上

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
乗り継ぎ割引の導入検討			検討		

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します。 ・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します。 ・地域住民がボランティアドライバーとなり、運行を行う移動サービスを検討します。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います。 ＜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） ・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」を運行しています。
実施主体	協議会・市・地域・交通事業者
関連する計画目標	計画目標３ みんなで支える公共交通サービスの構築

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
地域・民間活力による移動サービスの導入検討	調査	検討			

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 ・とまチュウバスの見直しを行い、新サービスへの移行を踏まえ、市が主体となり運行する公共交通サービ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ります。 ・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います。 ・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、広告主を募集します。 ■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ます。
実施主体	協議会
関連する計画目標	計画目標３ みんなで支える公共交通サービスの構築

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
車内および車外広告の募集および掲載	検討	実施	実施	実施	実施

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ります。 ・現行の公共交通（鉄道・路線バス・とまチュウバスなど）の運行状況や実態を理解してもらい “乗って守る意識” を醸成します。 ・デマンド交通の導入に向けた取り組みに合わせ、実証運行内容の周知や便利な使い方などを発信します。 ・その他、本計画に示した地域公共交通の課題や目指す方向性などの周知により市民との意識共有を図ります。 ＜取組イメージ＞【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」を醸成します。 ・「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」の意識を高めます。 ■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、バスの果たす役割などを説明する取り組みを実施しています。 ■参考事例（新潟県新潟市） ・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ます。
実施主体	協議会・市
関連する計画目標	計画目標３ みんなで支える公共交通サービスの構築

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
現行公共交通利用促進	実施				
新たな公共交通の利用促進	実証運行の利用促進		本格運行の利用促進		

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ります。 ・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・地域活性化を図ります。 ■参考事例（長野県松本市） ・市内を走る周遊バス「タウンスニーカー」（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ましたが、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ました。 ・併せて、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ました。
実施主体	協議会・地域・交通事業者
関連する計画目標	計画目標３ みんなで支える公共交通サービスの構築

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
企画乗車券の導入	検討	実施			

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します。 ・ハード面、ソフト面の両面からバリアフリーの取り組みを展開します。 ・国土交通省関東運輸局や関係機関と連携し、バリアフリーに関する取り組みを推進します。 ＜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 ■参考事例（国土交通省関東運輸局） ・小・中・高・大学生、教師、一般の方を対象にバリアフリー教室を実施している。 ・バリアフリー教室では、実際の公共交通機関を利用した体験ができます。また、鉄道駅、学校内の校庭、体育館など一定程度のスペースがある場合は、実際のバスやタクシーでの体験もできます。
実施主体	協議会・市・交通事業者
関連する計画目標	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

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
バリアフリーの推進	実施				

事業 5-2	運賃体系の見直し
実施内容	■取組内容 ・市が主体となり運行する公共交通サービスにおける運賃設定の見直し検討を行い、市負担額の適正化を図ります。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ます。 ・また、利便性向上や利用者増加（収入増加）を図るため、定期券や回数券などの導入検討を行います。 ■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ます。 ・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ます。
実施主体	協議会・交通事業者
関連する計画目標	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

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
運賃体系の見直し	実施				

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ます。 ・本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、本市における導入可能性等の検討を行います。 ■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）から開始しました。自治体による自動運転バスの公道上での定常運行は、国内初です。 ・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、１日 18 便運行しています。
実施主体	協議会・交通事業者
関連する計画目標	計画目標４　社会の変化に対応した公共交通の実現

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
自動運転の研究	調査・検討				

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ます。 ・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ます。
実施主体	協議会・交通事業者
関連する計画目標	計画目標４　社会の変化に対応した公共交通の実現

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
MaaS 導入検討	調査・検討				

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、環境に配慮した取り組みの推進として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します。 ・路線バスやタクシーへの導入も視野に交通事業者との協議・支援等を行います。
実施主体	協議会・市・交通事業者
関連する計画目標	計画目標４　社会の変化に対応した公共交通の実現

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
公用車への導入	実施				
市民啓発	実施				
交通事業者との調整	実施				

5．計画の評価・進行管理

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	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
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	高齢者における公共交通サービスの利用率	3.6% （R４年）	現状値以上	【評価指標設定の考え方】 交通弱者の生活を支える公共交通サービスの確保に向けて、「とまチュウバスの見直し」「デマンド交通の導入促進」などを実施予定です。これらの事業推進により、高齢者を中心とした公共交通利用率の増加が見込まれることから、「高齢者における公共交通サービスの利用率」を計画目標１の評価指標として設定します。 【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）の日常生活において、公共交通を利用する割合を算出します。※令和８年度と最終年度に評価を行います。	【現状値以上を目標値とします】 「とまチュウバスの見直し」「デマンド交通の導入」「運賃体系の見直し」等による利便性の向上に伴い、利用者の増加が見込まれます。 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ます。
計画目標２ 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公共交通サービスの年間利用者数	8,541 人/年 （R４年）	現状値以上	【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ます。地域内公共交通における利便性の向上に向けて、「とまチュウバスの見直し」「デマンド交通の導入促進」などを実施予定です。これらの事業推進により、利用者増加が見込まれることから、市が主体となり運行する交通サービスの「年間利用者数」を計画目標２の評価指標として設定します。 【算出方法】 １年間の「市が主体となり運行する交通サービスの利用者数」を集計します。	【現状値以上を目標値とします】 「とまチュウバスの見直し」「デマンド交通の導入促進」等による、利便性向上だけでなく、交通空白地域の解消が見込まれ、公共交通を利用しやすい環境になることで、利用者が増える見込みです。 また、計画期間の人口推移は概ね横ばいを見込んでおり、潜在的な利用ニーズは大きく変化しないものと考えられるため、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であると考えます。
	公共交通の満足度	13.2% （R４年）	現状値以上	【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ます。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」を計画目標２の評価指標として設定します。 【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します。 ※令和８年度と最終年度に評価を行います。	【現状値以上を目標値とします】 「とまチュウバスの見直し」「デマンド交通の導入促進」等により、公共交通の利便性向上、交通空白地域の解消などが見込まれるため、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であると考えます。

計画目標	評価指標	現状値	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
計画目標３ みんなで支える公共交通サービスの構築	市が主体となり運行する公共交通サービスの運賃収支率	6.9% （R４年）	現状値以上	【評価指標設定の考え方】 みんなで支える公共交通サービスの構築（特に収支率改善）に向けて、「車内広告・車外広告の募集・掲載」「意識啓発および利用促進」を実施予定です。これらの事業推進により、利用者増加・収入増加が期待されることから、市が主体となり運行する交通サービスの「運賃収支率」を計画目標３の評価指標として設定します。 【算出方法】 「市が主体となり運行する交通サービスの運賃収入」を「市が主体となり運行する交通サービスに係る運行経費」で除し、100 を乗じた数値とします。	【現状値以上を目標値とします】 「とまチュウバスの見直し」「デマンド交通の導入促進」「地域・民間活力による移動サービスの導入検討」「利用促進策の推進等」により、利用者増加・収入増加が見込まれています。新たなサービスの運行により、費用が増えることも想定されますが、それ以上に利用者を増やすことを目指すことから「現状値以上」を目標値とします。
計画目標４ 社会の変化に対応した公共交通の実現	環境配慮型車両の導入台数	０台 （R５年）	１台以上	【評価指標設定の考え方】 環境に配慮した公共交通の実現に向けて、「環境配慮型車両の導入促進」を実施予定です。本事業の推進により、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、温室効果ガスの排出量削減が図られる見込みです。このことから、「環境配慮型車両の導入台数」を計画目標４の評価指標として設定します。 【算出方法】 路線バス事業者、タクシー事業者からの情報提供を基に、市内を運行する路線バスやタクシー等における環境配慮型車両の導入台数を集計します。	【１台以上を目標値とします】 「環境配慮型車両の導入検討」によって、環境配慮型車両の導入推進が見込まれているため、「１台以上」を目標値とすることが妥当であると考えます。
計画目標５ 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	777 人/日 （R４年）	現状値以上	【評価指標設定の考え方】 現在は、鉄道・路線バスが広域的な移動を担っています。広域的な公共交通ネットワークの充実に向けて、「鉄道・路線バス事業者等との連携強化」「山梨県・周辺自治体との連携」を実施予定です。これらの事業推進により、鉄道の運行本数の維持を図られることが期待されるため、「市内鉄道駅利用者数」を計画目標５の評価指標として設定します。 【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」の合計値を算出します。	【現状値以上を目標値とします】 「鉄道・路線バス事業者等との連携強化」「山梨県・周辺自治体との連携」によって、広域路線の維持に向けた取り組みを推進します。また、「利用促進策の推進」によって利用者の増加が見込まれます。さらに、「とまチュウバスの見直し」や「デマンド交通の導入促進」により、鉄道駅までのアクセス性が向上することが見込まれます。 また、計画期間の人口推移は概ね横ばいを見込んでおり、潜在的な利用ニーズは大きく変化しないものと考えられるため、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であると考えます。

計画目標	評価指標	現状値	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
計画目標５ 広域的な公共交通ネットワークの充実	交通結節点における広域交通の運行本数	144 便/日 （R５年）	現状値以上	【評価指標設定の考え方】 現在は、鉄道・路線バスが広域的な移動を担っています。広域的な公共交通ネットワークの充実に向けて、「鉄道・路線バス事業者等との連携強化」「山梨県・周辺自治体との連携」を実施予定です。これらの事業推進により、鉄道および路線バスの運行本数の維持を図られることが期待されるため、「交通結節点における広域交通の運行本数」を計画目標５の評価指標として設定します。 【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・路線バス・とまチュウバス・新たな交通サービス（デマンド交通など）の発便数の合計値を算出します。 ※定時型のデマンド交通を導入する場合は、その１日の最大便数を集計	【現状値以上を目標値とします】 「鉄道・路線バス事業者等との連携強化」「山梨県・周辺自治体との連携」によって、広域路線の維持に向けた取り組みを推進します。また、「利用促進策の推進」によって利用者の増加が見込まれます。さらに、「とまチュウバスの見直し」や「デマンド交通の導入促進」により、自宅等から鉄道駅までのアクセス性が向上することが見込まれます。 また、計画期間の人口推移は概ね横ばいを見込んでおり、潜在的な利用ニーズは大きく変化しないものと考えられるため、「現状値以上」を目標値とすることが妥当であると考えます。

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。
※各事業の実施スケジュールに合わせ各年度の目標値を設定しています。

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、事業進捗を評価します。市と関係者が協議したものを１回としてカウントします。
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、事業進捗を評価します。市と関係者が協議したものを１回としてカウントします。
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、事業進捗を評価します。
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、事業進捗を評価します。
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します。
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・総合時刻表の配布回数【回】	-	-	-	1	-	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します。
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	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、事業進捗を評価します。
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	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、事業進捗を評価します。市と関係者が協議したものを１回としてカウントします。
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	広告主の募集を行い、掲載に至った件数を以て、事業進捗を評価します。
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、事業進捗を評価します。
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、事業進捗を評価します。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します。
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、ソフト面の取り組み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、事業進捗を評価します。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します。
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、事業進捗を評価します。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します。
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、事業進捗を評価します。２年に１回程度実施することを目標とします。
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 進行管理手法

5-3-1 実施体制

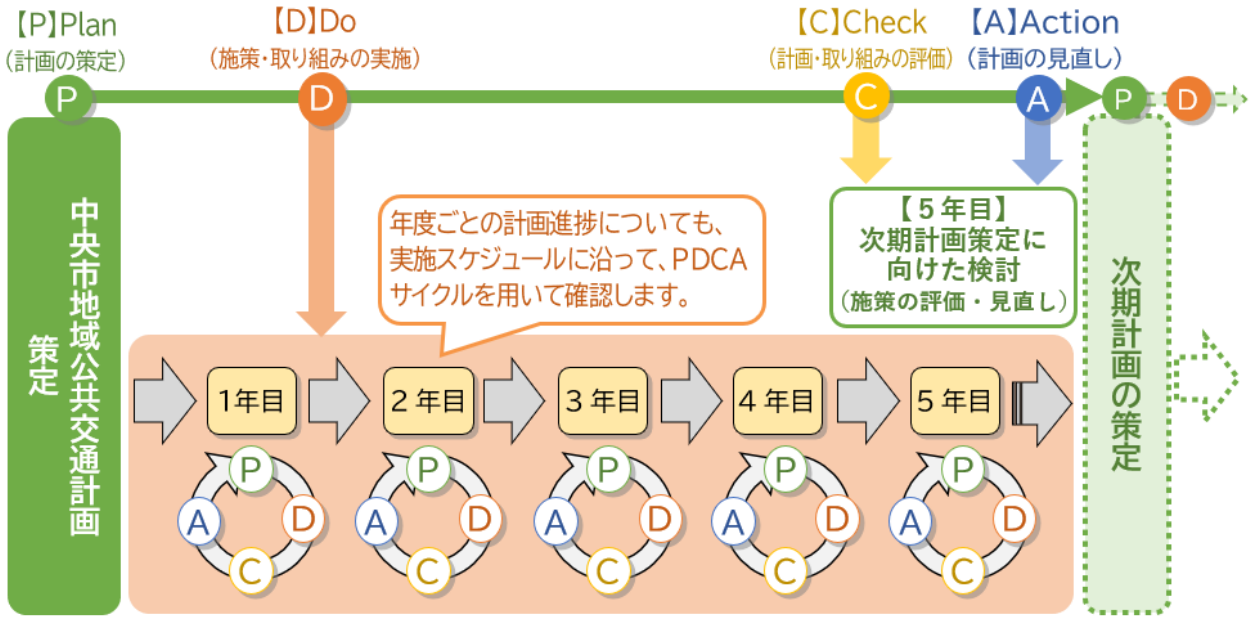
地域公共交通会議において、毎年度、取り組みの実施状況の確認、効果検証や取り組みの改善案等について協議を行います。

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	国・県・市の交通施策担当者、交通事業者、警察、学識経験者等	本計画に位置付けた取り組みの実施状況の確認、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います。 また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行います。

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り組み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 計画目標未達成時における見直し検討

本計画で掲げた目標（55 ページ）や位置付けた事業（60 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、取り組みの方向性を再検討することで、計画推進を図ります。

また、計画目標１、計画目標２、計画目標３の評価指標については、必要となる公共交通サービスが提供された上で、目標達成となることが望まれます。そのため、市が主体となり運行する公共交通サービスにおいて“提供すべき公共交通サービス水準”が確保されているかについても確認します。提供すべき公共交通サービス水準が確保されていない場合は、確保に向けた取り組みを検討することとします。

※「事業 2-1 とまチュウバスの見直し」および「事業 2-2 デマンド交通の導入促進」の具体的な検討を進めるなかで“提供すべきサービス水準”の設定を行います。

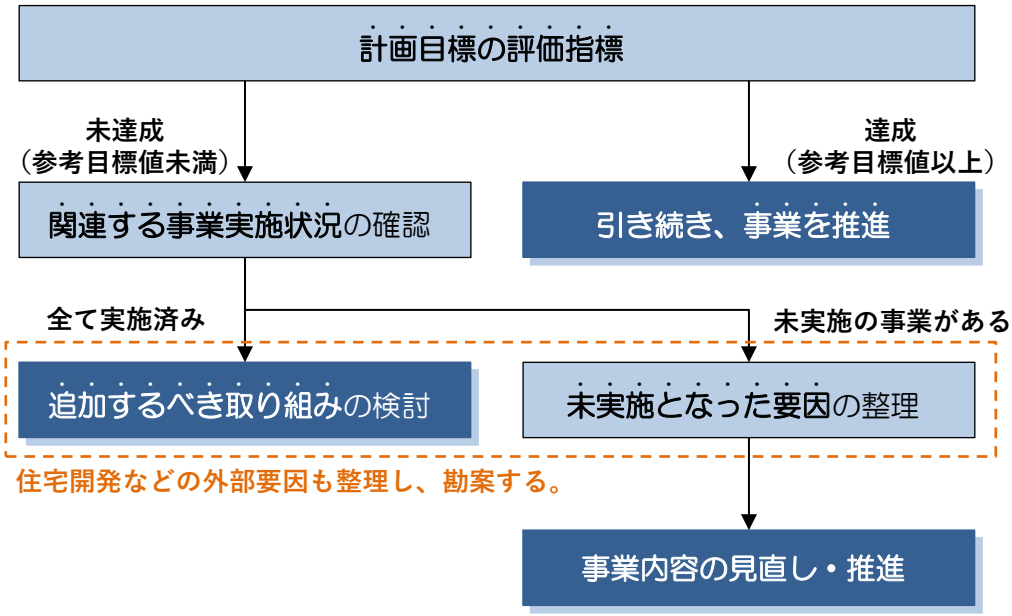


図 5-1　検討フロー

資 料 編

① 中央市地域公共交通計画の策定経過

年度	月	実施内容
令和４年度	10 月	■第３回中央市地域公共交通活性化協議会の開催（10 月 28 日） ・中央市地域公共交通計画の策定スケジュール ・中央市地域公共交通の現状および課題 ・事前仮説（目指すべき公共交通のあり方）の検討 ・ニーズ等各種把握調査の実施方法
	12 月	◇市民アンケート調査の実施（12 月９日～20 日） ◇バス利用実態調査の実施（12 月 15 日）
	１月	◇中学生アンケート調査の実施（１月 24 日～２月３日）
	２月	■第５回中央市地域公共交通活性化協議会の開催（２月３日） ・各種調査結果の報告 ・中央市地域公共交通の現状および課題 ・調査結果の分析、 問題・課題の整理 ・事前仮説の検証及び最終仮説の検討 ◇とまチュウバス乗り込み調査【追加】の実施（２月 14 日～16 日）
令和５年度	６月	■第２回中央市地域公共交通活性化協議会の開催（６月 23 日） ・令和４年度地域公共交通計画策定調査等業務の報告 ・今後のスケジュールについて
	９月	■第３回中央市地域公共交通活性化協議会の開催（書面）（９月８日） ・施策・事業（案）について
	11 月	■第４回中央市地域公共交通活性化協議会の開催（11 月 17 日） ・計画の骨子（案）について ・施策・事業（案）について ・評価指標（案）と進行管理手法（案）について
	12 月	■第５回中央市地域公共交通活性化協議会の開催（12 月 22 日） ・素案（案）について
	１月	◇パブリックコメントの実施（１月 31 日～２月 20 日）
	３月	<u>中央市地域公共交通計画の策定</u>

② 中央市地域公共交通活性化協議会の委員名簿（令和５年４月１日時点）

区分	所属・役職	氏名	備考
地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体	中央市 副市長	赤岡 重人	会長
	中央市 政策秘書課長	橘田 修	
関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	山梨県バス協会 専務理事	篠原 勇	
	山梨交通株式会社 路線バス事業部長	池田 雄次	
	山梨県タクシー協会 常務理事	菊島 貴	
	国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所 道路副所長	本住 武司	
	山梨県中北建設事務所 道路課長	森 真吾	
	中央市 建設課長	河西 利広	
関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者	国土交通省関東運輸局山梨運輸支局 首席運輸企画専門官	森下 文章	
	山梨県県民生活部 交通政策課長	渡辺 正尚	
	山梨県南甲府警察署 交通課長	加藤 洋平	
	山梨交通甲府会 会長	雨宮 弘	
	中央市自治会長会 会長	矢島 孝雄	
	中央市自治会長会 副会長	齊藤 邦彦	
	中央市自治会長会 副会長	藤田 松男	
	中央市社会福祉協議会 事務局長	加藤 朝香	監事
	中央市商工会 会長	浦田 勉	監事
	早稲田大学理工学術院 教授	佐々木 邦明	副会長
事務局	中央市 企画課長	山本 由起子	
	中央市 企画課	青木 司	
	中央市 企画課	渡辺 圭太	

③ 用語解説

用語	意味
ICT 技術	情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレット端末など、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称。
SDGs	2015 年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。
AI 配車システム	人工知能（ＡＩ）を用いて、デマンドタクシー等の運行ルートを設定するシステム。効率的な配車が可能になることで、利便性の向上や運行収支の改善などが期待される。
公共交通空白地域	公共交通サービスが不足または存在しない地域。
交通弱者	自身での移動に制約があったり、困難を抱える個人やグループ。高齢者や障害者、子育て世帯などが含まれる。
コミュニティ交通	既存の路線バスでは対応できないきめ細やかなニーズに対応し、地域の実情に応じて提供される公共交通。
自動運転	運転者でなく、システムが運転操作に関わる認知、予測、判断、操作のすべてを代替して行い、車両を自動で走行させること。
ゼロカーボンシティ	排出する二酸化炭素などのガスがゼロに近づくことを目指した都市を指す。これに向けた取組としては、自家用車から公共交通利用への転換、再生可能エネルギーの利用や、風力や太陽光などを活用などが挙げられる。
地域公共交通	地域住民の日常生活や社会生活における移動、観光客など当該地域を来訪する者のための移動手段として利用される鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関。
デマンド交通	利用者のニーズに応じて、運行する予約型の公共交通サービス。利用予約がない場合は運行を行わないことで、利用者の移動利便性を維持しながら、運行にかかる負担を減らすことが期待される。
DX（Digital transformation）	デジタル技術の導入によって生じる変革、特にビジネスモデルや業界構造の変化を指す。公共交通分野では、デジタル技術を活用して、サービス向上や効率化などを図られることが期待されている。
ノンステップバス	地上面から車両床面までの高さが概ね 30ｃｍ以下となるバス車両を指す。これにより、高齢者や身体障がい者の負担軽減を図ることができる。
バリアフリー化	高齢者・障がい者等が健常者と同じような生活を送れるようにすること。
MaaS（Mobility as a Service）	複数の移動サービス（バスやシェアサイクル、レンタカー等）を一つのサービスとして捉え、それぞれの交通サービスをスムーズに利用できるようにするコンセプト。
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、人種及び障害の有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境をデザインする考え方。

※五十音順

中央市地域公共交通計画

令和６年３月

発行：中央市地域公共交通活性化協議会
（事務局：中央市企画課）

山梨県中央市臼井阿原 301 番地 1
TEL:055-274-8523