

中央市地域公共交通計画

< 概要版 >

1. 計画の概要【本編P.1】

■ 本計画の目的

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。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。



図 とまチュウバス

■ 本計画の位置付け

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。

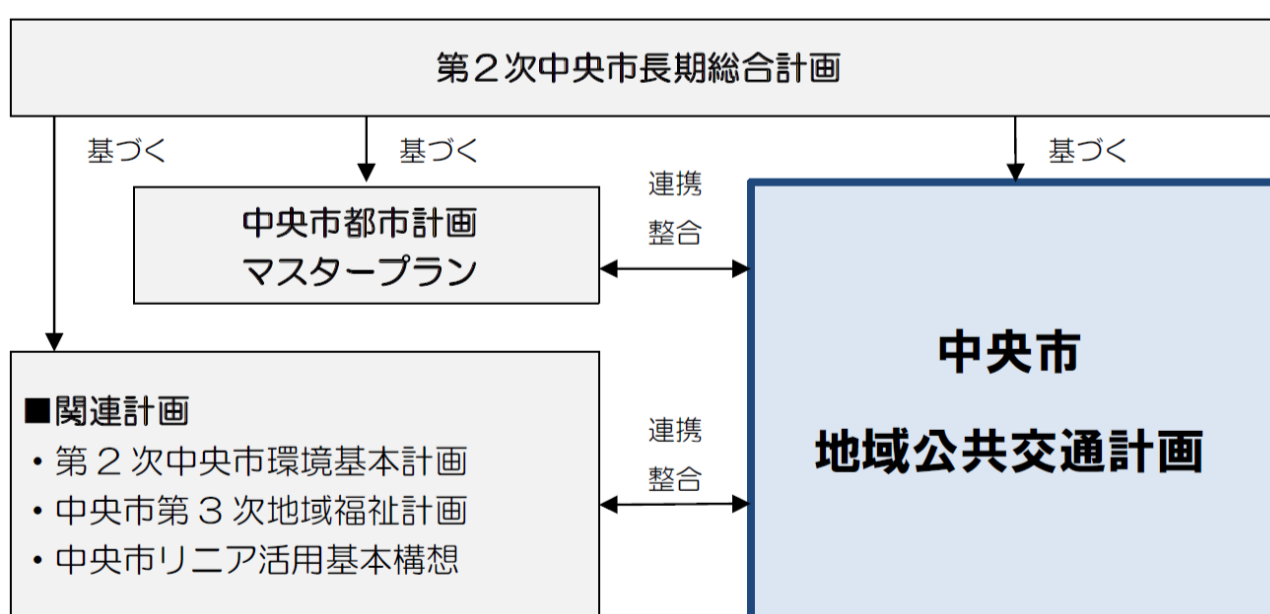


図 本計画の位置付け

■ 本計画の対象

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。

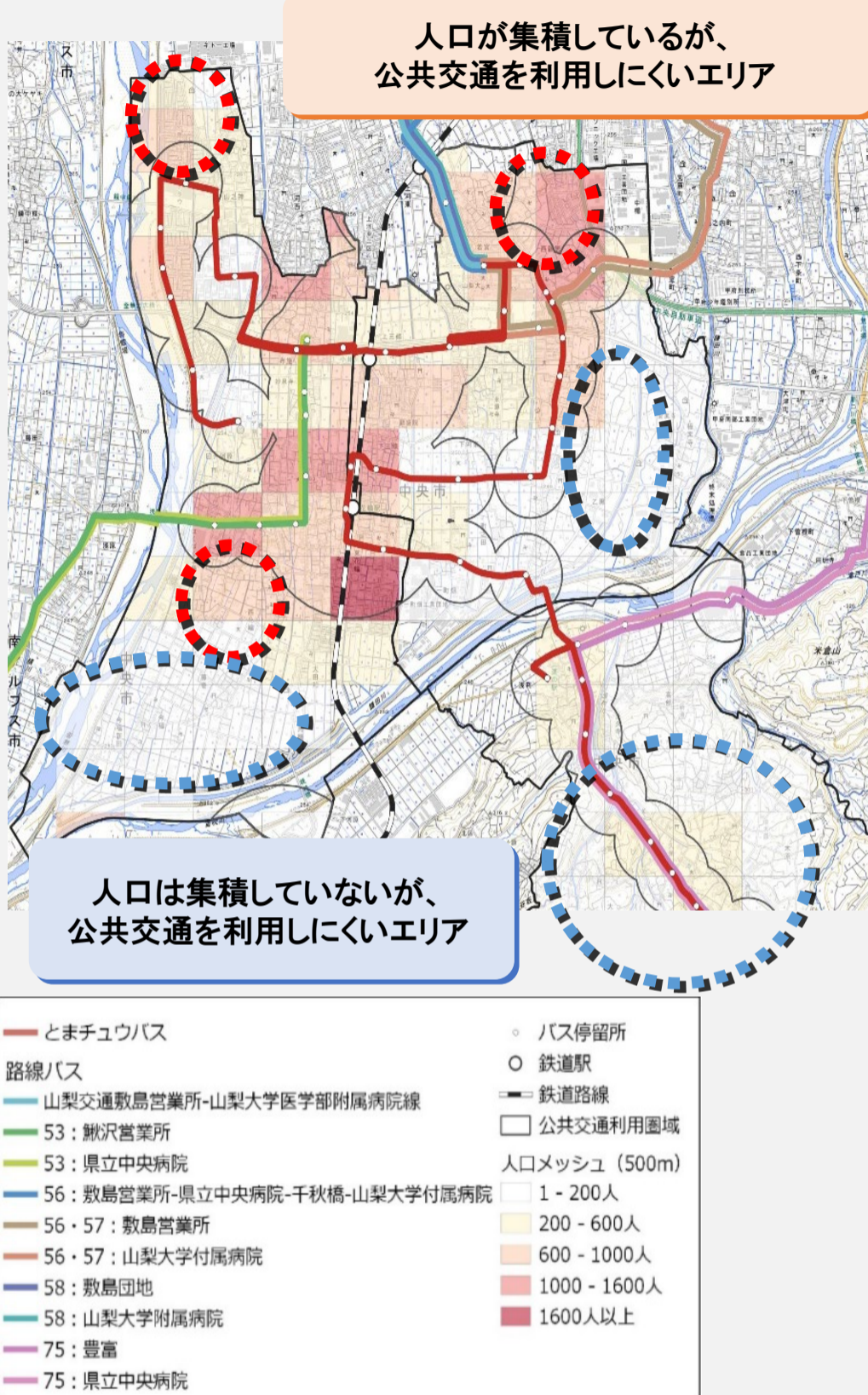
■ 計画期間

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. 中央市地域公共交通の現状および課題【本編P.2～53】

■ 地域公共交通の現状

■ データ分析



<とまチュウバス>

市北西部から南東部まで広域に運行しており、長大路線となっている。

とまチュウバスの利用者数は横ばいに対し、市の負担額は増加傾向にある。

<路線バス(5路線)>

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

<代替バス(2路線)>

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

<鉄道(JR身延線)>

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

<タクシー>

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

■ アンケート調査結果(抜粋)

<回答者の属性>

- ・運転免許保有では、「普通自動車以上」が84.7%(405人)と最も高く、回答者の多くが自家用車を利用できる環境にある。
- ・免許返納意向(50代以上を集計)は、約半数が免許返納意向を持っていない状況である。また、80代以上の方の約2割が「移動が不便になるため、免許返納ができない」を回答している。

<日常的な買い物・通院・お出かけに関する移動状況>

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

<公共交通の利用状況>

- ・過去30日以内の「とまチュウバス」利用は、「利用したことがない(ほとんど利用したことがない)」が約9割、「以前は利用していたが、最近では利用していない」および「利用した」がそれぞれ2.7%である。
- ・「とまチュウバス」利用者の利用頻度は、「年に数回」が約6割、「週に1～2回」が約1割である。
- ・新型コロナウイルス感染症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>

- ・路線バスについて満足していない点は、約2割の回答者が「日中の便が少ない」「目的地までのバスがない」と回答している。
- ・「とまチュウバス」について満足していない点は、「目的地までのバスがない」が約2割、「日中の便が少ない」が約1割である。
- ・公共交通が移動手段として選ばれるための改善点は、「利用したいときにいつでも利用できる公共交通サービス」が約5割、「運転免許返納者を対象にした運賃割引制度」が約4割であり、料金に関する改善点が多かった。
- ・デマンドタクシー(予約型の公共交通)が導入された場合の利用意向では、「買い物や通院等、一部の用事で利用したい」が約2割、「ほとんどの外出で利用したい」が2.5%であった。
- ・地域住民が運転手を担い地域で支えあう交通サービスの利用は、「利用すると思う」が約3割であった。
- ・中学生アンケートによると、鉄道やバスを使った通学・通勤の利便性が向上した場合、進路の選択肢が「増えると思う」が約8割であった。

■ 関係機関等へのヒアリング調査

<山梨県>

- ・地域公共交通計画を策定しており、広域交通を維持していく方針

- ・リニア中央新幹線山梨県駅の交通ネットワークを注視

<バス事業者>

- ・広域交通の危機となる幹線は今後も維持していく方針
- ・ドライバー不足、ドライバーの高齢化が深刻

<タクシー事業者>

- ・多くの事業者がドライバー不足、ドライバーの高齢化を抱えている

■ 地域公共交通の課題

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

【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

3. 中央市地域公共交通の方向性(基本理念・計画目標)【本編P.54～55】

■ 基本理念および基本方針

中央市地域公共交通の現状および課題を踏まえ、中央市地域公共交通が目指す将来像（基本理念・基本方針）と公共交通が果たすべき役割を下記のとおり決めました。

～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。

■ 計画目標

目指すべき将来像、基本方針を踏まえ、計画目標を下記のとおり決めました。

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、暮らしに必要な移動サービスを確保します。

評価指標	現況値	目標値
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

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。

評価指標	現況値	目標値
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
公共交通の満足度	13.2% (R4年)	現状値以上

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。

評価指標	現況値	目標値
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

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。

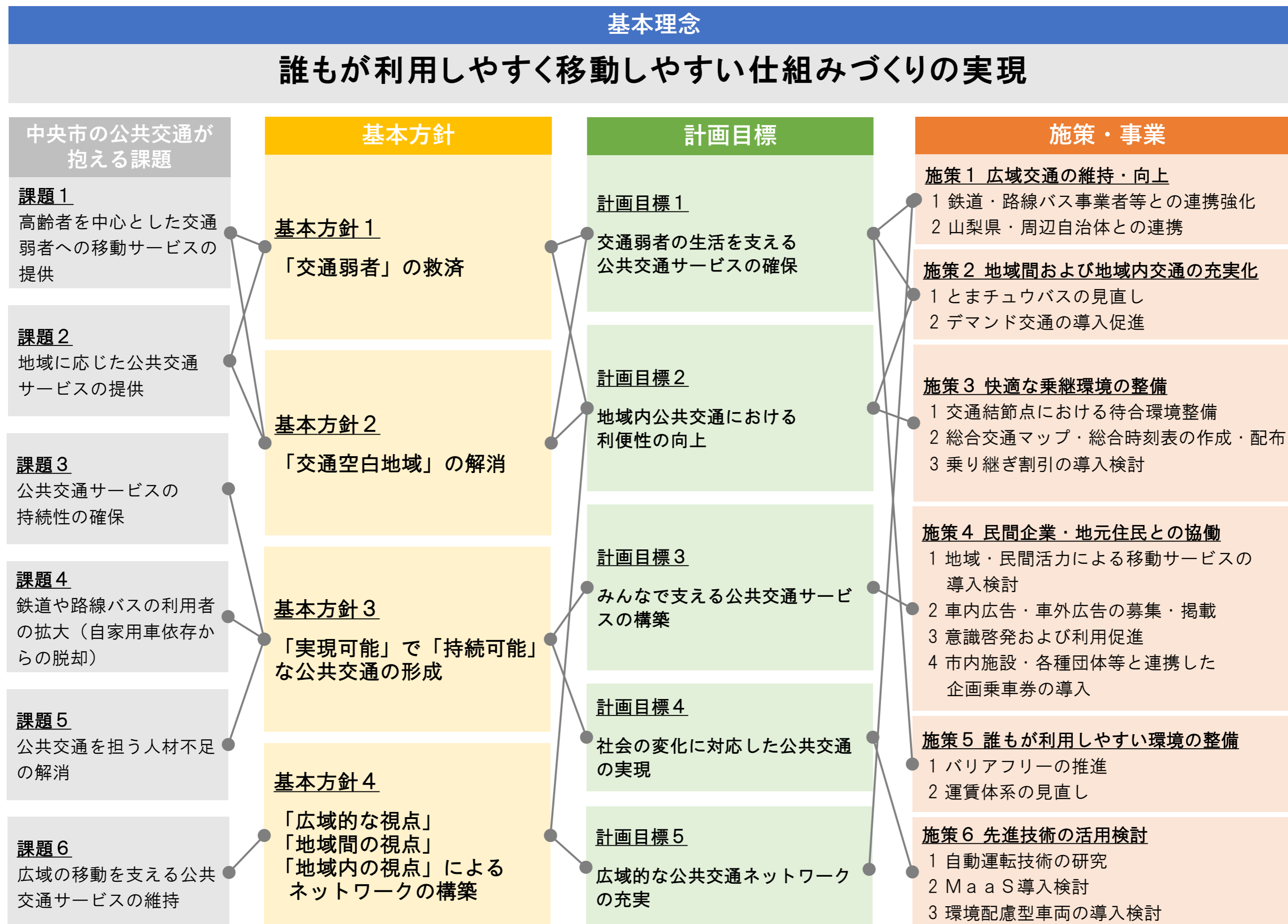
評価指標	現況値	目標値
環境配慮型車両の導入台数	0台 (R4年)	1台以上

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。

評価指標	現況値	目標値
市内鉄道駅利用者数	777人/日 (R4年)	現状値以上
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

■ 施策体系図



4. 施策および事業【本編P.60～76】

施策1 広域交通の維持・向上

事業1-1 鉄道・路線バス事業者等との連携強化

- 学生の通学手段として機能しているJR身延線、市外への移動を支えている路線バスについて、交通事業者への要望活動や鉄道利便性向上に向けた協議等を行います。
- 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。

事業1-2 山梨県・周辺自治体との連携

- 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。

施策2 地域間交通および地域内交通の充実化

事業2-1 とまチュウバスの見直し

- 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。



事業2-2 デマンド交通の導入促進

- 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。

施策3 快適な乗継環境の整備

事業3-1 交通結節点における待合環境整備

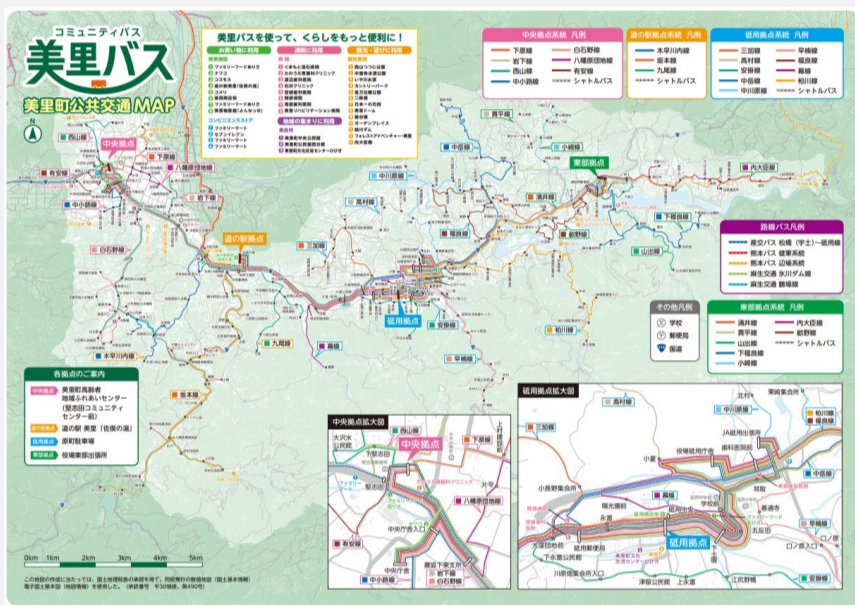
- とまチュウバスの見直しや、新たな交通サービスへの移行を踏まえ、鉄道駅や複数路線が乗り入れるバス停などにおいて、ベンチ設置や乗継案内等の情報発信を行い、利用環境の整備、乗り継ぎによる負担軽減を図ります。

事業3-2 総合交通マップ・総合時刻表の作成・配布

- 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。

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。



下道一帯下道支所	下道一帯下道支所	下道一帯下道支所	下道一帯下道支所
下道	9:00 13:00	下道	10:14 14:14
高木製材工場前	9:02 13:02	中央庁舎	10:16 14:16
上村建設前	9:04 13:04	中央庁舎入口	10:17 14:17
中央橋前	9:06 13:06	中央橋前	10:19 14:19
中央庁舎入口	9:08 13:08	上村建設前	10:21 14:21
中央庁舎	9:09 13:09	高木製材工場前	10:23 14:23
下道支所	9:11 13:11	下道	10:25 14:25

事業3-3 乗り継ぎ割引の導入検討

- 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。

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。



4. 施策および事業【本編P.60～76】

施策4 民間企業・地元住民との協働

事業4-1 地域・民間活力による移動サービスの導入検討

- 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。

事業4-2 車内広告・車外広告の募集・掲載

- 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。

事業4-3 意識啓発および利用促進

- 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。



図 公共交通に関するパンフレット
(新潟県新潟市)



■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。

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

- 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。

施策5 誰もが利用しやすい環境の整備

事業5-1 バリアフリーの推進

- 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。

事業5-2 運賃体系の見直し

- 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。



図 「こころのバリアフリー」ガイドブック（国土交通省）

施策6 先進技術の活用検討

事業6-1 自動運転技術の研究

- 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。



図 自動運転車両（茨城県境町）

事業6-2 MaaS導入検討

- 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。

事業6-3 環境配慮型車両の導入促進

- 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。

■ 事業スケジュール

事業	取組	R6	R7	R8	R9	R10
1-1 鉄道・路線バス事業者等との連携強化	事業者等との連携	実施				
	リニア山梨新駅との接続	検討				
1-2 山梨県・周辺自治体との連携	県および周辺自治体との連携	実施				
2-1 とまチュウバスの見直し	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		
2-2 デマンド交通の導入促進	制度設計	実施				
	運行		実証運行	本格運行		
3-1 交通結節点における待合環境整備	関係者協議			実施		
	整備計画				検討	
3-2 総合交通マップ・総合時刻表の作成・配布	総合マップ等の作成			検討	実施	
3-3 乗り継ぎ割引の導入検討	乗り継ぎ割引の導入検討			検討		
4-1 地域・民間活力による移動サービスの導入検討	地域・民間活力による移動サービスの導入検討	調査	検討			
4-2 車内広告・車外広告の募集・掲載	車内および車外広告の募集および掲載	検討	実施			
4-3 意識啓発および利用促進	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		
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	検討	実施			
5-1 バリアフリーの推進	バリアフリーの推進	実施				
5-2 運賃体系の見直し	運賃体系の見直し	実施				
6-1 自動運転技術の研究	自動運転の研究	調査・検討				
6-2 MaaS導入検討	MaaS導入検討	調査・検討				
6-3 環境配慮型車両の導入促進	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				