

第2期都留市地域公共交通総合連携計画
(案)

平成○年○月

都 留 市

目次

計画の概要.....	2
1 市の概況.....	3
(1) 位置・地勢.....	3
(2) 主要施設.....	4
(3) 人口.....	4
(4) 3区分別人口.....	5
(5) 人口分布.....	7
2 計画の基本方針と目標.....	8
(1) 基本方針.....	8
(2) 4つの目標.....	9
3 評価指標.....	10
4 公共交通再編への取組姿勢と考え方.....	11
(1) 取り組み姿勢.....	11
(2) 公共交通再編の基本的な考え方.....	11
5 施策の概要と事業主体.....	12
(1) 施策の概要と実施主体.....	12
(2) 地域ごとの路線運行形態.....	13
6 各施策・事業の内容.....	15
施策1. 既存路線の見直し.....	15
施策2. 地域に適した運行手法の導入.....	15
施策3. 地域の活性化を目指した公共交通施策の導入.....	16
施策4. 利用環境の向上.....	16
施策5. 地域住民による検討体制の構築.....	16
施策6. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施.....	17
7 計画の推進体制.....	18
8 施策の概要と取組スケジュール.....	19
資料編.....	20

計画の概要

○ 計画策定の背景と目的

地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少やモータリゼーションの進行を起因とする利用者の減少により収益が悪化し、年々厳しさを増しています。

しかしながらその一方で、高齢者をはじめとする交通弱者への「日常生活としての足」として地域公共交通の維持や確保は、全国的に大きな課題とされています。

国においても、人口減少や高齢化が進行している地方が、引き続きその活力を維持・強化させるためには、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもと、コンパクトなまちづくりと地域公共交通ネットワークを連携させて都市基盤を形成していくことが重要であるとし、そのためには、市民（利用者）・事業者・行政とが合意形成し、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図っていくことの必要性に言及しています。

本市においても、人口減少、少子高齢化社会への対応として、子どもから高齢者まで社会全体で助け合いながら、安心して暮らせる安全な社会環境の整備や、ライフステージの変化に対しバランスの取れた施策対応が求められています。その中でも、高齢者をはじめとする交通弱者対策として、また、健康づくりや環境問題への対応、交通事故防止といった安全で安心なまちづくりの観点からも、「生活交通確保対策」は重点的に取り組むこととしており、公共交通体系を見直し、改善することで、公共交通の利用を促進することを目指しています。

本市ではこれまでも、平成 24 年度から平成 26 年度までを計画期間とする「都留市地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域公共交通の維持を図ってきましたが、この計画が終了することから、3 年間の実績を検証・評価したうえで、2 期目となる新たな「都留市地域公共交通総合連携計画」（以下「第 2 期計画」といいます。）を策定するものとします。

○ 計画対象地域

都留市全域

○ 計画期間

第 2 期計画においては、平成 28 年度からスタートする第 6 次長期総合計画の前期計画期間を踏まえ、平成 27 年 10 月 1 日から平成 31 年 9 月 30 日までの 4 年間とします。

なお、計画内容については、実状に応じた適切な公共交通の運行を行うため、利用状況に応じた見直し基準の設定等により定期的に見直すものとします。

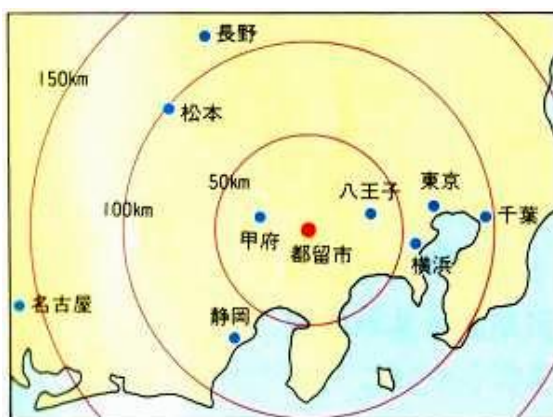
1 市の概況

(1) 位置・地勢

本市は、山梨県の東部（東経 138° 54′ 北緯 35° 33′ ）に位置し、都心から約 90km、県都甲府市より約 50km の距離にあります。

人口は 33,588 人（平成 22 年国勢調査）、面積は 161.58k m²で、標高は中心地で 490m、周囲は 1,000m 級の美しい山々に囲まれ、桂川（相模川）が市域の中央を西から東に貫流し、本市の主要な平坦地はこの河川に沿って帯状に形成されています。

本市の北東側で大月市に、西側で富士河口湖町から西桂町・富士吉田市に、東南側で上野原市、南側で道志村とそれぞれ接しており、大月市、西桂町・富士吉田市方面とは国道 139 号線で、また、上野原市とは県道四日市場上野原線、道志村とは県道都留道志線で連絡されています。



(2) 主要施設

市内の主要施設は、市街地及びその周辺に分散していますが、市役所は富士急行線谷村町駅に近接し、その周辺にまちづくり交流センター、ふるさと会館、ミュージアム都留などの文化施設が点在しています。また、総合運動公園や都の杜うぐいすホールは、都留文科大学前駅周辺にあり、その他レクリエーション施設や観光施設が各地域に点在しています。

また、都留文科大学駅周辺（谷村地域）、四日市場地区及び田野倉地区周辺（禾生地域）にショッピングセンターが点在しています。

なお、都留文科大学を始め、県立産業技術短期大学校、県立都留興譲館高校、さらに、平成28年4月には旧県立桂高校跡地に健康科学大学看護学部が開校予定となっています。

【イメージ】



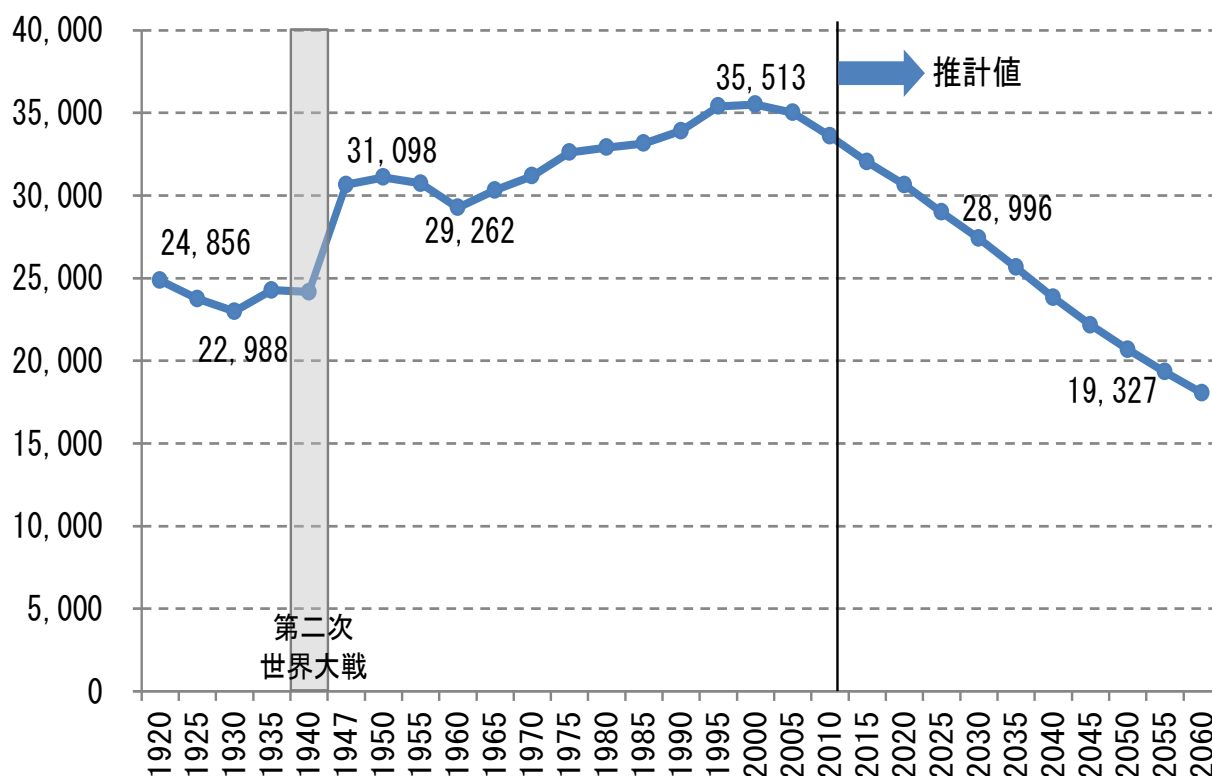
(3) 人口

本市の人口は、戦後増加した後、一旦人口は減少するものの、昭和35（1960）年で底を打ち、再び人口が増加しています。昭和50（1975）年からは人口増加の割合も幾分低くなりましたが、平成12（2000）年頃からは、再び人口増加の割合が高くなっています。

これらの要因としては、昭和 29（1954）年頃からの高度経済成長に伴い、就業を求めて一時的に都市部への人口の流出があったのち、昭和 44（1969）年の中央自動車道富士吉田線開通などに伴って、市内に企業等の立地が見られたことにより再度人口増加に転じたことと、また、平成 2（1990）年から着工した、山梨リニア実験線の工事に伴う人口流入によるものと考えられます。

しかしながら、本市の人口は平成 12（2000）年に 35,513 人に達成して以降、人口減少に転じています。

【人口推移と推計値】



出典：国勢調査・都留市人口推計

（４） 3 区分別人口

3 区分別人口（0～14 歳：年少人口、15～64 歳：生産人口、65 歳～：高齢者人口）の推移をみると、戦後、生産年齢人口は増加し、1990 年代にかけては一定水準を維持していましたが、1990 年代半ばを境として減少に転じ、現在まで減少が続いています。

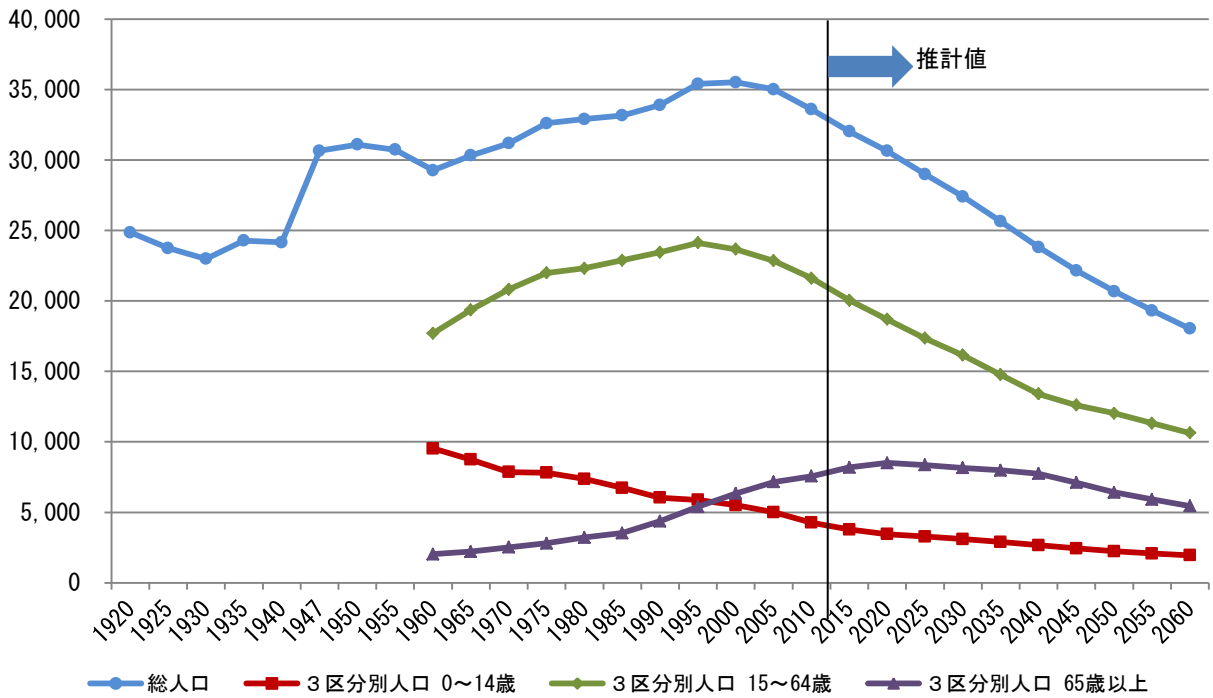
年少人口は、1970 年代には一時期、「団塊ジュニア世代」の誕生により維持された期間がありましたが、長期的には減少傾向が続き、1990 年代後半には、老年人口を下回りました。

一方で高齢者人口は、生産年齢人口が順次老年期に入り、また、平均余命が延びたことから、一貫して増加を続けています。

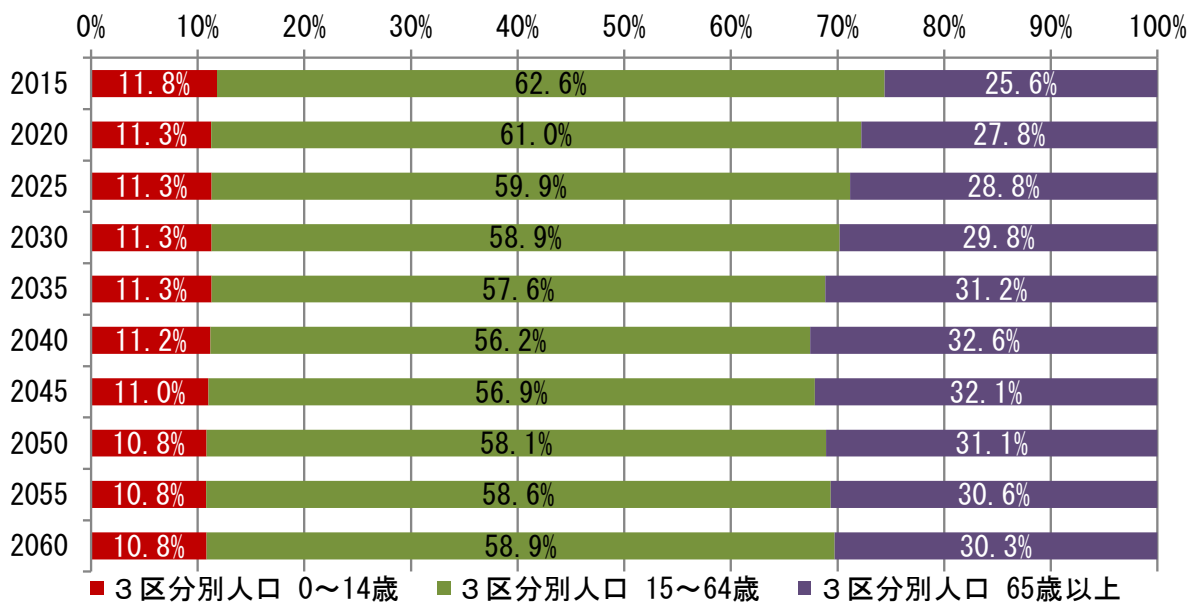
推計では、高齢者人口は増加し続けますが、平成 32 年（2020）を境に減少し始めます。しかしながら、割合でいうと平成 32 年以降も増加し、平成 47（2035）年には 30%を超えることとなり、その後も増加した後、平成 57（2045）年には減少に転じます。

一方、年少人口は着実に減少を続けていくこととなります。

【総人口と3区分別人口の推移】



【3区分別人口割合の推移】

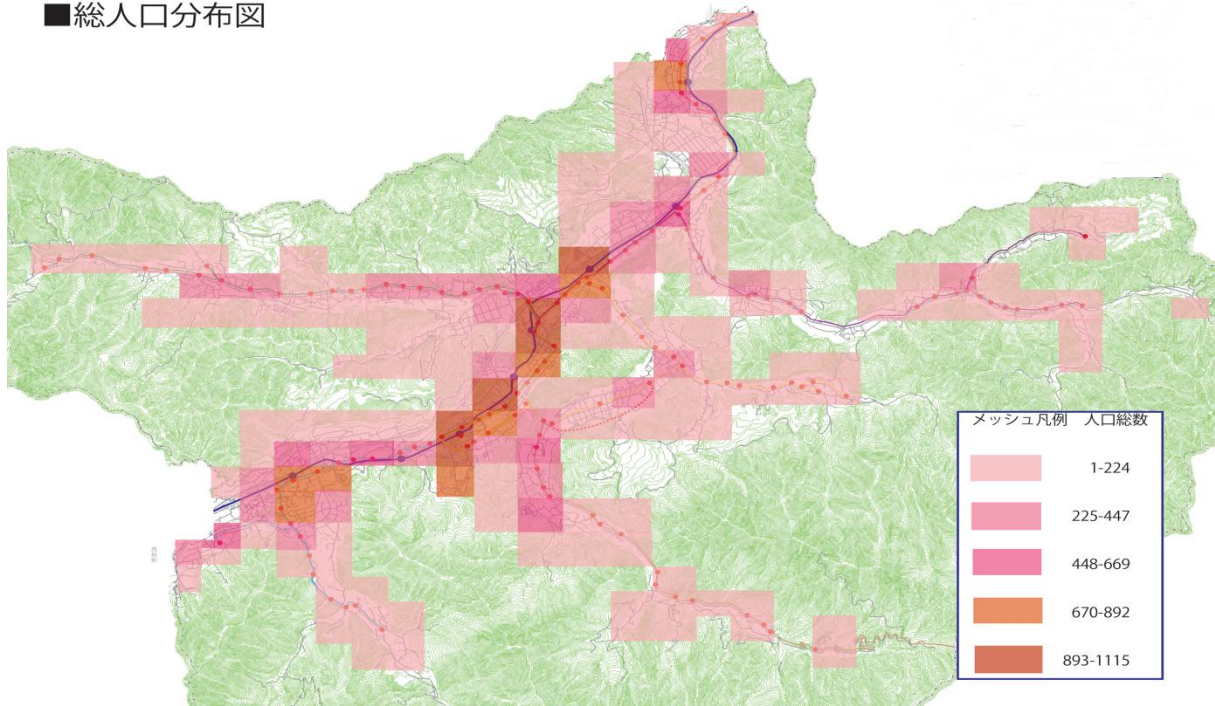


出典：国勢調査・都留市人口推計

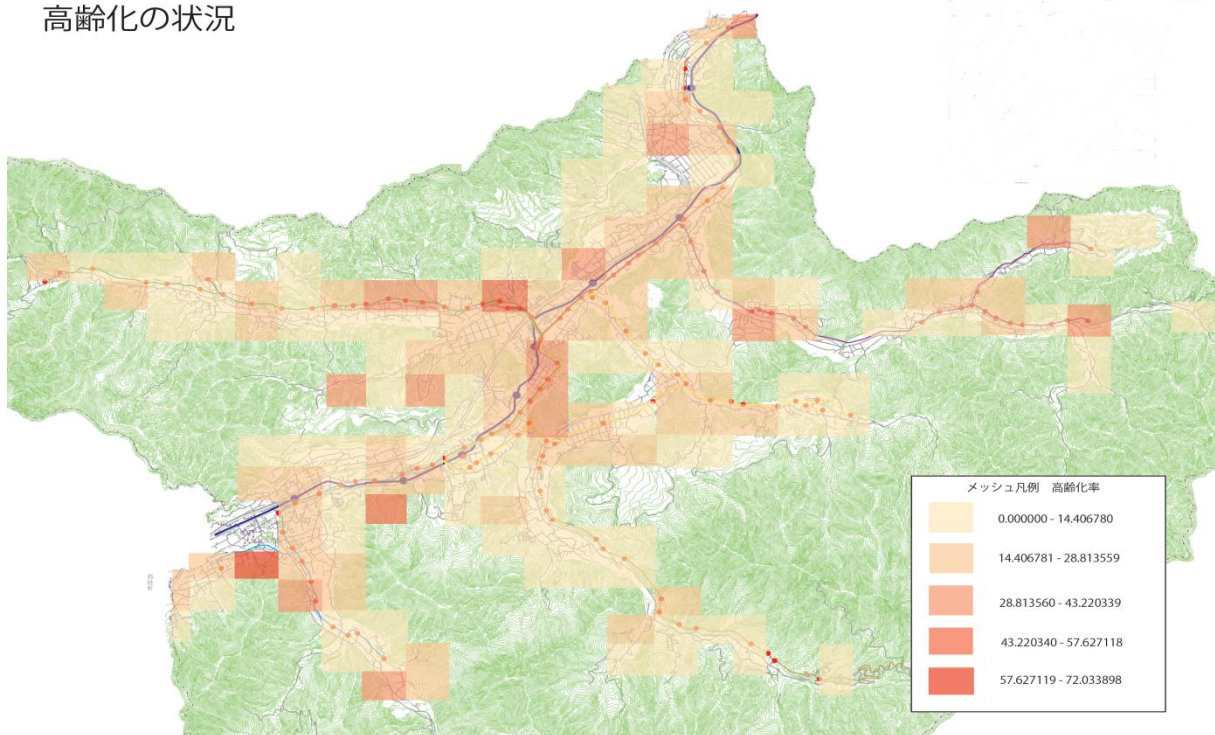
(5) 人口分布

本市の総人口分布を見てみると、市内中心部、富士急行線の各駅及び幹線道路沿いの人口が多くなっています。また高齢化率を人口分布で見ると、幹線道路から外れた中山間地において高齢化が進展していることが分かります。

■総人口分布図



高齢化の状況



参考：平成22年度低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書

2 計画の基本方針と目標

(1) 基本方針

これまでの公共交通の取組みと評価を踏まえ、誰もが安心して暮らせる社会環境の整備を促進する計画とします。

基本方針 1 役割・方向性の明確化と連携強化

路線バス、循環バス、予約型乗合タクシーなど、役割分担の明確化と連携強化による公共交通体系を目指します。

基本方針 2 効率的で利用しやすい環境づくり

利用者ニーズや利用実績等に基づく運行ルートや時間帯の見直し等により、利便性の確保と運行の効率化に努めます。

基本方針 3 地域の魅力を高める交通体系

地域振興や高齢化対策、定住促進など、地域の課題と将来を見据えた公共交通体系を構築します。

基本方針 4 持続可能な仕組みづくり

新たな仕組みや仕掛けづくりに取り組み、持続可能な公共交通を実現します。

(2) 4つの目標

地域公共交通の活性化・再生・維持を図るため、以下の4つの目標を設定し取り組みます。

■目標1 利用者と地域の実情を踏まえた効率的な運行体系の構築

買い物・通院・通勤・通学といった日常活動を支える公共交通をできる限りニーズに即した運行内容で実現するため、鉄道、路線バス、循環バス、予約型乗合タクシーなどの各交通サービスの特性を活かし、それぞれの路線に合った効率的で持続可能な公共交通体系を構築します。

■目標2 地域活性化に資する地域公共交通体系の構築

まちづくりと連携し、公共交通の利用の活性化と併せ地域の魅力向上に向けた公共交通施策を推進します。

■目標3 利用しやすい環境の整備

公共交通の利用の活性化を図るためには、公共交通を積極的に利用できる環境の整備が必要です。運行だけでなく、乗り換え環境の整備や情報提供など、今よりも便利で利用しやすい環境の整備を進めます。

■目標4 地域公共交通を地域で支えるための仕組みの構築

評価指標を明確にして、社会状況の変化に柔軟に対応できる地域公共交通を目指します。

また、持続可能な公共交通体系の構築に向け、市民・交通事業者・行政が連携して協働で計画・運行・維持に取り組みます。

3 評価指標

計画を評価する指標を下記のとおり設定します。

評価指標	現在値（平成25事業年度）	目標値（平成30事業年度）
① 補助対象路線利用者数	23,671人／年	29,200人／年
② 市内循環バスの利用者数	9,708人／年	11,700人／年
③ 予約型乗合タクシーの1台当たりの乗車人数	1.4人／台	1.8人／台
④ 公共交通サービスの満足度 「満足」「やや満足」と回答した人の割合	11.6%	25%
⑤ 路線バスの平均収支率	16.4%	20%

※1 評価指標は現在運行している路線内容で設定

※2 平成25事業年度→平成25年10月1日～平成26年9月30日

[現在値及び目標値の算定根拠]

■指標①：補助対象路線利用者数 [人／年]

現在値：補助対象路線である市内路線バス4路線10系統(循環バスを含む)と予約型乗合タクシー東桂線及び盛里線の乗車人数を合わせた数値。

目標値：収支率を既存路線バス20%、予約型乗合タクシーの1台当たりの乗車人数1.8人で見込んだ数値(各路線目標利用者数 都留月夜野線：3,500人、宝鉦山線：9,000人、菅野道志線：2,400人、循環バス：11,700人、予約型乗合タクシー東桂線：740人、盛里線：1,900人)。

■指標②：市内循環バスの利用者数 [人／年]

現在値：市内循環バスの乗車人数。

目標値：収支率を20%に見込んだ数値。

■指標③：予約型乗合タクシーの1台当たりの乗車人数[人／台]

現在値：東桂線と盛里線の1台当たりの乗車人数の平均(東桂線1.2人、盛里線1.6人)。

目標値：東桂線の1台当たりの目標乗車人数を1.6人、盛里線を2.0とした。

■指標④：公共交通サービスの満足度 [%]

現在値：「第6次都留市長期総合計画策定のための市民意識調査」(平成26年10月実施)において、「満足」「やや満足」と回答した人の割合。

目標値：都留市第6次長期総合計画の前期計画終了時に実施予定である市民意識調査において、「満足」「やや満足」「やや不満」「不満」の4つの選択肢のうち、「満足」「やや満足」と回答した人の割合。

■指標⑤ 路線バスの平均収支率

現在値：都留市内路線バス4路線10系統(循環バスを含む)の平均収支率(循環バス16.6%、それ以外の3路線16.4%)。

目標値：路線バス全体の平均収支率を20%に設定した。

4 公共交通再編への取組姿勢と考え方

本市の公共交通再編は、誰もが安心して暮らせる社会環境の整備を促進することを目的に、以下の取組姿勢と考え方を基に地域公共交通の活性化・再生を図るものとしします。

(1) 取組姿勢

交通事業者が主体となっていた公共交通を地域の関わりの中で持続的に確保するため、市民、交通事業者、行政の各主体がそれぞれの立場で、それぞれがすべきこと、できることを確認し、それぞれが協働して、安定的で持続可能な交通システムを整えます。

市民の役割	交通事業者の役割	行政の役割
主体的な参画による地域の特性に合った交通システムを導入し、公共交通を確保、維持していく仕組みを整えます。	各交通機関の連携と質の高いサービスの提供及び効率的で利便性の高い交通システムを整備します。	積極的な情報提供を行うとともに、市民、事業者と相互の調整を図り、市民や事業者の取組をサポートします。

(2) 公共交通再編の基本的な考え方

ポイント	考え方
①運行路線	<ul style="list-style-type: none"> 従来の路線維持を基本としますが、利用実績の減少が著しいバス路線を中心に見直します。 利用者の利便性に配慮した路線・ダイヤを導入します。
②運行形態	<ul style="list-style-type: none"> 地域の実情に合った効率的で利便性の高い運行形態とします。 利用実績を考慮し、路線バスの代替が可能な路線は新たな運行形態での運行とします。
③運行日の設定	<ul style="list-style-type: none"> 土日運行を基本としますが、主たる利用者（通院、買い物、通勤・通学）の移動実態に即し、休止等の調整を柔軟に行います。
④運行回数	<ul style="list-style-type: none"> 1日あたり2～3回（2往復4便または3往復6便）を基本とします。（例：朝—通勤、通学、通院用、昼—通院、買い物用、夕—買い物、通勤・通学用）
⑤適正な財務負担	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態に即して路線、運行形態、ダイヤを見直し、経費削減を図ります。 利用の目的、利便性を考慮し、適正な利用料金を設定します。
⑥市民との協働による手法	<ul style="list-style-type: none"> 市民と行政・交通事業者が相互に情報を共有し、協働により地域の移動手段を確保します。 市民自らが地域公共交通を維持、確保、再編するために必要な取組を支援します。

5 施策の概要と事業主体

(1) 施策の概要と実施主体

目標	施策	具体的な事業	事業主体		
			市民	事業者	行政
Ⅰ. 利用者と地域の実情を踏まえた効率的な運行体系の構築	1. 既存路線の見直し	① 既存路線の見直し	○	○	○
		② 空白地域の解消		○	○
	2. 地域に適した運行手法の導入	① 市内観光拠点を結ぶ公共交通体系の導入		○	○
Ⅱ. 地域活性化に資する地域公共交通体系の構築	3. 地域活性化を目指した公共交通施策の導入	② 公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等の検討	○		○
Ⅲ. 利用しやすい環境の整備	4. 利用環境の向上	① 予約型乗合タクシーの名称の変更		○	○
		② 停留所名称変更		○	○
Ⅳ. 地域公共交通を地域で支えるための仕組みの構築	5. 地域住民による検討体制の構築	① 地域勉強会や自発的な取り組みの支援	○		○
		② 運行見直し基準の周知	○		○
	6. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施	① 広報・PR、出前講座等の実施	○	○	○
		② 公共交通利用を促すキャンペーン的な施策の実施	○	○	○

(2) 地域ごとの路線運行形態

開地地域

現行	定期路線バス(都留月夜野線・菅野道志線)	
対応	既存路線の維持及び見直し	
展開	利用実績によりダイヤ及び便数の変更	
	路線の目的	地域間路線 ※
	運行事業者	富士急山梨バス株式会社
	運営形態	市の補助による運行

※地域間路線：隣接する市町村と本市を結ぶ路線

宝地域

現行	定期路線バス(宝鉦山線)	
対応	既存路線の維持及び見直し	
展開	利用実績によりダイヤ及び便数の変更	
	路線の目的	地域内フィーダー路線 ※
	運行事業者	富士急山梨バス株式会社
	運営形態	市の補助による運行

※地域内フィーダー路線：市内の各地域と駅や基幹路線を結ぶ端末路線

谷村・三吉地域

現行	定期路線バス(循環線)	
対応	既存路線の維持及び見直し	
展開	利用実績によりダイヤ及び便数の変更	
	路線の目的	基幹路線※・地域内フィーダー路線
	運行事業者	富士急山梨バス株式会社
	運営形態	市・国(地域公共交通維持確保改善事業)の補助による運行

※基幹路線：各地域内フィーダー路線を結ぶ基幹的役割をする路線

東桂地域

現行	予約型乗合タクシー(東桂線)	
対応	既存路線の維持及び見直し	
展開	利用実績によりダイヤ及び便数の変更、運行地域の拡大	
	路線の目的	地域内フィーダー路線
	運行事業者	市内運行タクシー事業者
	運営形態	市・国(地域公共交通維持確保改善事業)の補助による運行

盛里地域

現行	予約型乗合タクシー（盛里線）	
対応	既存路線の維持及び見直し	
展開	利用実績によりダイヤ及び便数の変更	
	路線の目的	地域内フィーダー路線
	運行事業者	市内運行タクシー事業者
	運営形態	市・国（地域公共交通維持確保改善事業）の補助による運行

禾生地域

現行	予約型乗合タクシー（盛里線）	
対応	既存路線の維持及び見直し	
展開	利用実績によりダイヤ及び便数の変更	
	路線の目的	地域内フィーダー路線
	運行事業者	市内運行タクシー事業者
	運営形態	市・国（地域公共交通維持確保改善事業）の補助による運行

現行	定期路線バス（都留大月線）	
対応	既存路線の維持及び見直し	
展開	事業者との調整による運行内容の見直し	
	路線の目的	地域間路線
	運行事業者	富士急山梨バス株式会社
	運営形態	事業者路線

新設	（仮称）観光施設等連携路線バス（平成28年度新設）	
対応	観光拠点間の移動により、地域活性化を目指した公共交通施策の導入	
展開	大原地区の農林産物直売所と市内中心部の観光施設等を結ぶ路線の構築	
	路線の目的	地域内フィーダー路線
	運行事業者	未定
	運営形態	未定

6 各施策・事業の内容

施策1. 既存路線の見直し

(1) 施策の基本的な考え方

- 利用実態に即した運行経路、運行方法、ダイヤの調整により、経費を削減する。
- 限られた資源の中で、電車、バス、予約型乗合タクシーにおいて、できる限り利用者の利便性に配慮したダイヤを調整する。

(2) 具体的な取組

① 既存路線の見直し

現在運行する路線において、市民の利用実態や利用ニーズを見極めながら、実情に合った運行形態や、ダイヤ調整、路線の延伸・廃止等を見直しを図る。

② 空白地域の解消

予約型乗合タクシー東桂線について、利用者数の増加を図るため、現在の運行地域に夏狩地域を加える。さらに、都留文科大学前駅と結節し、駅前のスーパー等への買い物利用者の増加を図る。

施策2. 地域に適した運行手法の導入

(1) 施策の基本的な考え方

- 地域の実情やまちづくりの将来像を見据え、地域の特性に応じた新たな公共交通を導入する。

(2) 具体的な取組

① 農林産物直売所及びリニア見学センターと市内観光拠点を結ぶ公共交通体系の導入

平成26年4月にリニューアルオープンしたリニア見学センターには、市外から多くの観光客が訪れている。さらに、平成28年8月には、同センター近くに都留市農林産物直売所が完成する予定であり、今後更なる観光客の増加が見込まれる。これらの施設への公共交通によるアクセス向上を図るとともに、これらの観光客を市中心部に誘導するための公共交通を構築することにより、市域全域での交流人口の拡大を図る。

施策3. 地域の活性化を目指した公共交通施策の導入

(1) 施策の基本的な考え方

- 公共交通利用の利用促進及び商店街や観光施設の活性化を図るため、地域と連携した活性化施策を実施する。

(2) 具体的な取組

① 公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等の導入

公共交通で商店街に買い物等に訪れる方や観光施設を利用する方への運賃優遇や商品割引等を導入し、公共交通の利用促進と地域の活性化を図る。

施策4. 利用環境の向上

(1) 施策の基本的な考え方

- 路線の名称や停留所の名称については、利用する側の立場に立って改善する。

(2) 具体的な取組

① 予約型乗合タクシーの名称の変更

予約型乗合タクシーの盛里線について、禾生地域住民の利用促進のため、現在の路線の名称に「禾生」を加え、「つる～と禾生・盛里線」に変更し、PRを行う。

② 停留所の名称変更

乗降場所を容易に認識できるよう時代の変化に伴い不適當となっている停留所の名称を変更する。

施策5. 地域住民による検討体制の構築

(1) 施策の基本的な考え方

- 持続可能な交通システムの実現に向け、公共交通を事業者任せにするのではなく、市民、事業者、行政が協働して、そのあり方を考える機運を高める。
- 住民に公共交通の実情を正しく伝え、地域の状況や改善策を住民自らが主体的かつ具体的に考える体制を構築する。

(2) 具体的な取組

① 地域勉強会や自発的な取り組みの支援

持続可能な公共交通体系の構築に向けた交通不便地域への対応等、今後新たな路線開設を目指す地域主体の独自の取組に対し、市は積極的な支援体制を整

備する。また、地域が主体となって公共交通のあり方を検討するための組織づくりを推進する。

② 運行見直しの基準の周知

市域全体での効率的輸送の観点から、運行見直しの措置が必要となる基準をあらかじめ設定し、住民に周知する。

【路線バス運行見直し基準】

◆利用者数

1便あたりの利用者数3人未満（現行路線バスの1便あたりの利用者数3.1人）

◆収支率

15%未満（現行路線バスの平均収支率 16.4%）

施策6. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施

（1）施策の基本的な考え方

- 利用促進に向け、公共交通の現状に対する市民の認識度の向上を図る。
- 公共交通に対する市民の意識や関心を高めるため、公共交通に関するイベント等を定期的を開催する。

（2）具体的な取組

① 広報・PR、出前講座等の実施

行政が行う各種広報PR活動（出前講座や協働のまちづくり会議、地域コミュニティ活動等でのPR）によって、公共交通に対する市民の意識や関心を高める。

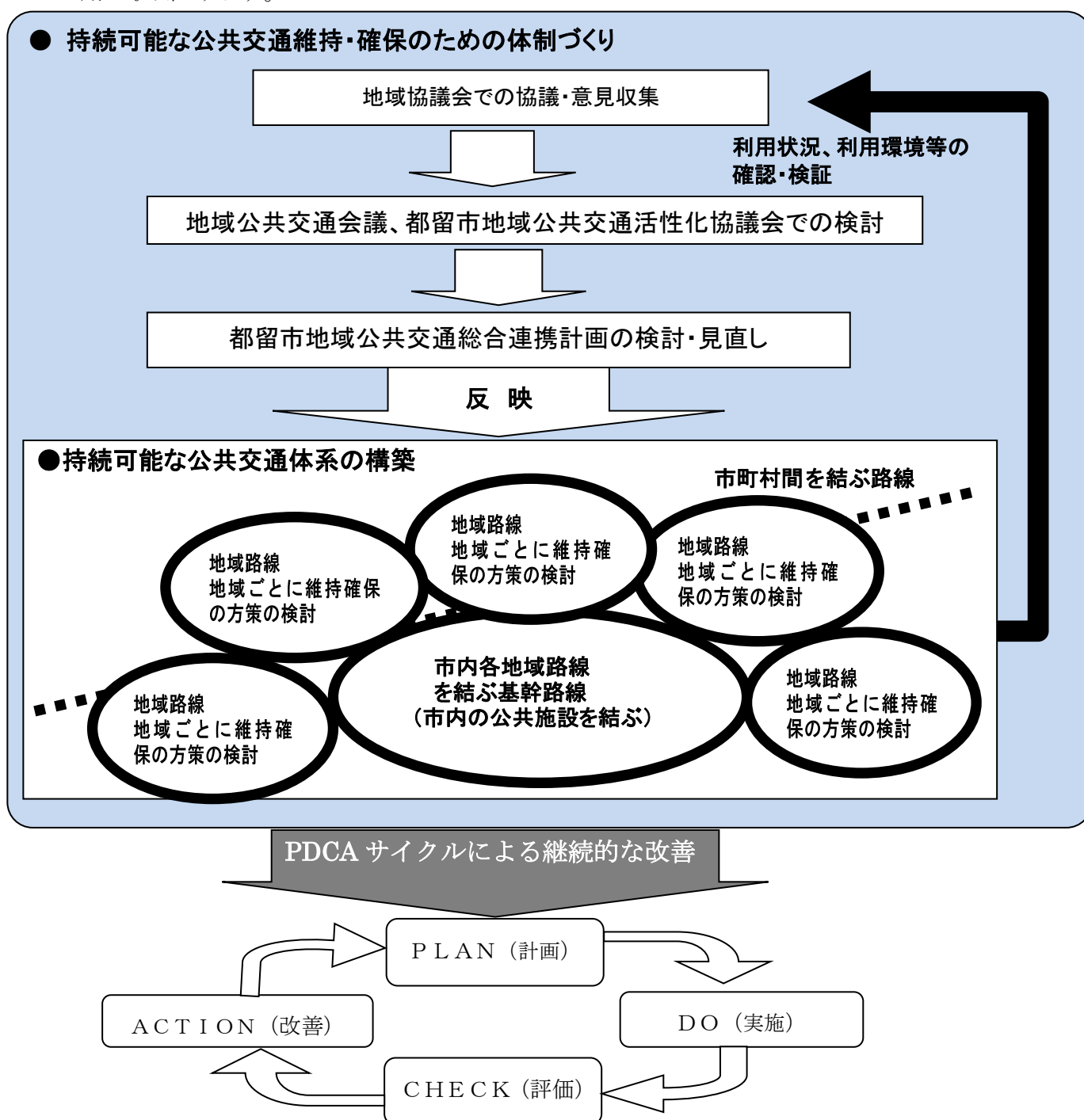
② 公共交通利用を促すキャンペーン的な施策の実施

八朔祭りや産業祭り等のイベント開催時の積極的な広報やノーマイカーデーの呼びかけなど、公共交通利用を促すキャンペーンなどを行い、公共交通を利用したことがない人が利用するきっかけを作る。

7 計画の推進体制

施策の成果や今後の動向などを継続的に評価・検討し、改善を図りながら計画を着実に推進するため、市全体の公共交通を総括的に考える「都留市地域公共交通会議」及び「都留市地域公共交通活性化協議会」と、地域・エリア単位で具体的に議論する地域組織が一体となり、計画を推進します。また、より実効性・効率性を確保するため、必要に応じて2つの組織の統合・再編を図ります。

計画の推進にあたっては、市民、交通事業者、関係団体、行政の連携・協働体制と役割分担が必要になることから、計画に掲げる実施主体が責任を持ってPDCAサイクルを活用し取り組みます。



8 施策の取組スケジュール

公共交通再編は、誰もが安心して暮らせる社会環境の整備を促進する計画とし、次のスケジュールで取り組みます。

施策	具体的な事業	スケジュール			
		平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
1. 既存路線の見直し	①既存路線の見直し	見直しと改善の検討			
	②予約型乗合タクシー東桂線の運行路線の拡大	10月	運行実施		
2. 地域に適した運行手法の導入	①農林産物直売所及びリニア見学センターと市内観光拠点を結ぶ公共交通体系の導入		8月	農林産物直売所完成予定	
3. 地域活性化を目指した公共交通施策の導入			運行実施		
	②公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等の検討	事業の検討と実施			
4. 利用環境の向上	①予約型乗合タクシーの名称の変更	名称変更			
	②停留所名称変更		名称変更		
5. 地域住民による検討体制の構築	①地域勉強会や自発的な取り組みの支援	支援体制の検討・支援の実施			
	②運行見直し基準の設定	適正な運行基準の検討		基準に基づく見直し	
6. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施	①広報・PR、出前講座等の実施	広報・PR・出前講座等の実施			
	②公共交通利用を促すキャンペーン的な施策の実施	事業の検討と実施			

資料編

1	市内の公共交通の現状.....	21
	(1) 鉄道(列車本数、乗車人数推移)	21
	(2) 路線バス(路線の概要、利用者状況の推移、補助額の推移等)	22
	(3) タクシー	28
	(4) スクールバス	39
	(5) マイカー依存度.....	40
2	計画にかかる意見集約.....	42
	(1) 長期総合計画データ(満足度)	42
	(2) 公共交通の再編について	43
	(3) 計画策定にかかる市民からの意見	45
	(4) 市民による事業評価提案会における意見及び提案内容	46
3	第1期都留市地域公共交通総合連携 評価指標と事業評価	48
	(1) 第1期都留市地域公共交通総合連携計画 事業施策実施内容一覧	48
	(2) 計画事業に係る事後評価	48
	①計画策定の背景.....	48
	②計画全体の評価.....	49
	③「地域公共交通の活性化・再生の目標」に対する評価	49
	④評価指標に対する評価	51

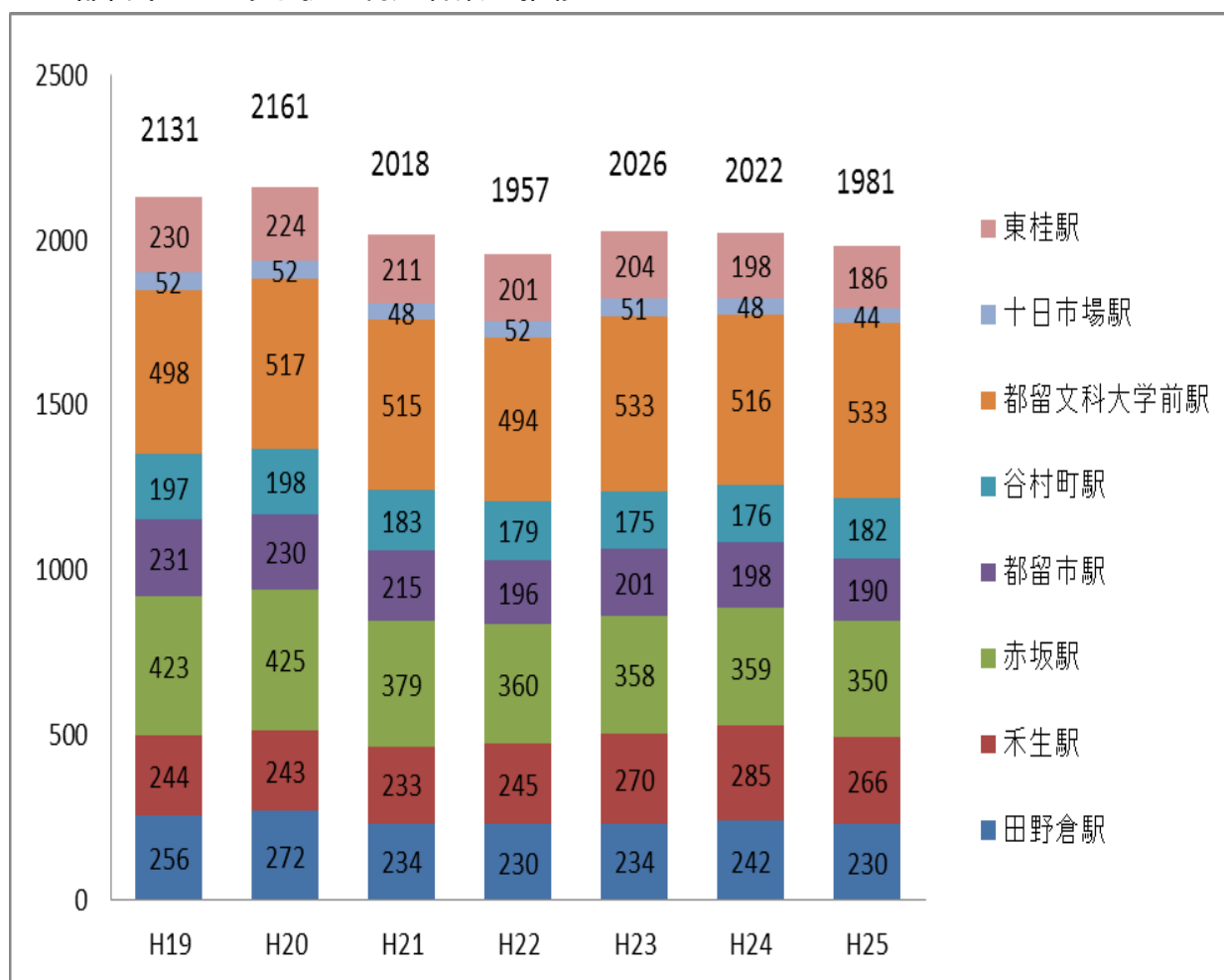
1 市内の公共交通の現状

(1) 鉄道（列車本数、乗車人数推移）

本市の北東部から南西部にかけて、富士急行線（大月市－富士河口湖町）が運行しています。平成 26 年度の運行本数は、朝 29 便、日中 68 便、夕方 18 便、夜間 40 便の計 155 です。

市内には田野倉駅、禾生駅、赤坂駅、都留市駅、谷村町駅、都留文科大学前駅、十日市場駅、東桂駅と 8 つの駅があり、平日は通勤・通学利用を、土日祝日は観光客を中心に、利用者は年間約 200 万人前後で推移しています。富士急行線全駅の中でも有数の利用者がある「都留文科大学前駅」と、「赤坂駅」の利用者を合わせると、40%以上の割合を占めています。

■ 都留市内にある駅の利用者数の推移

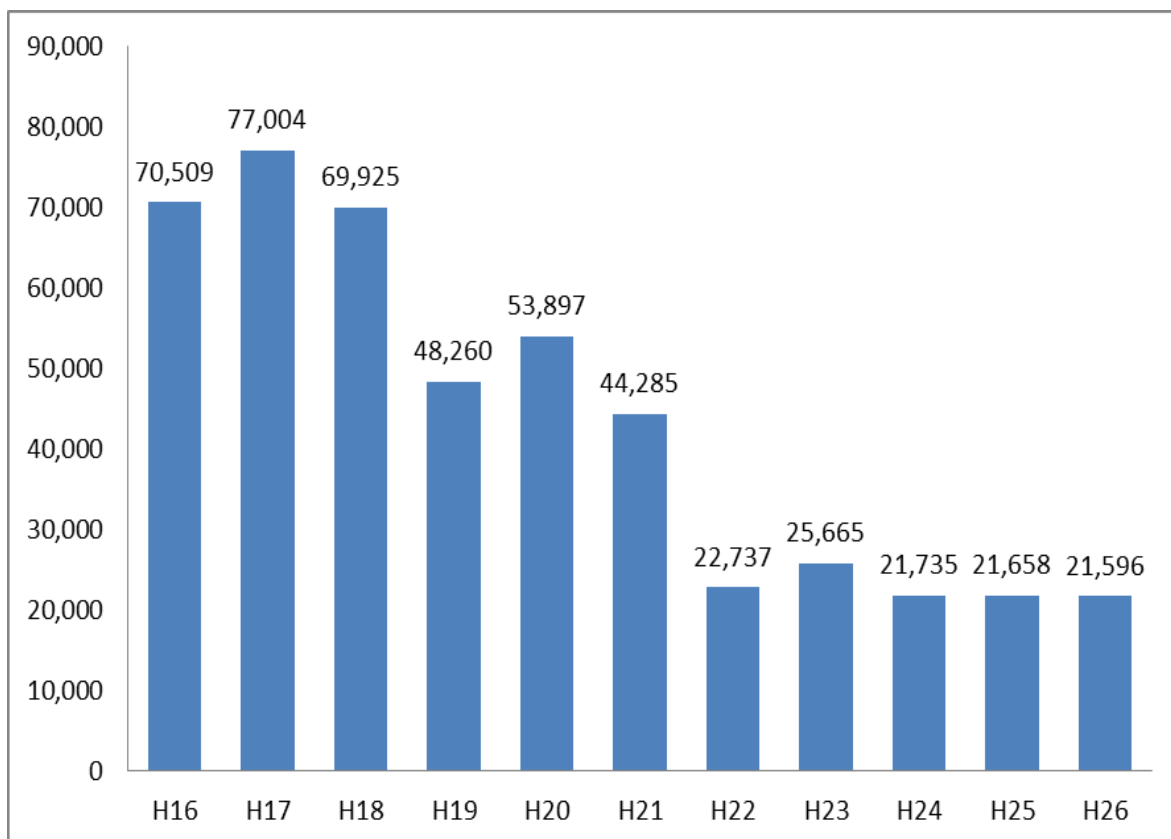


(2) 路線バス(路線の概要、利用者状況の推移、補助額の推移等)

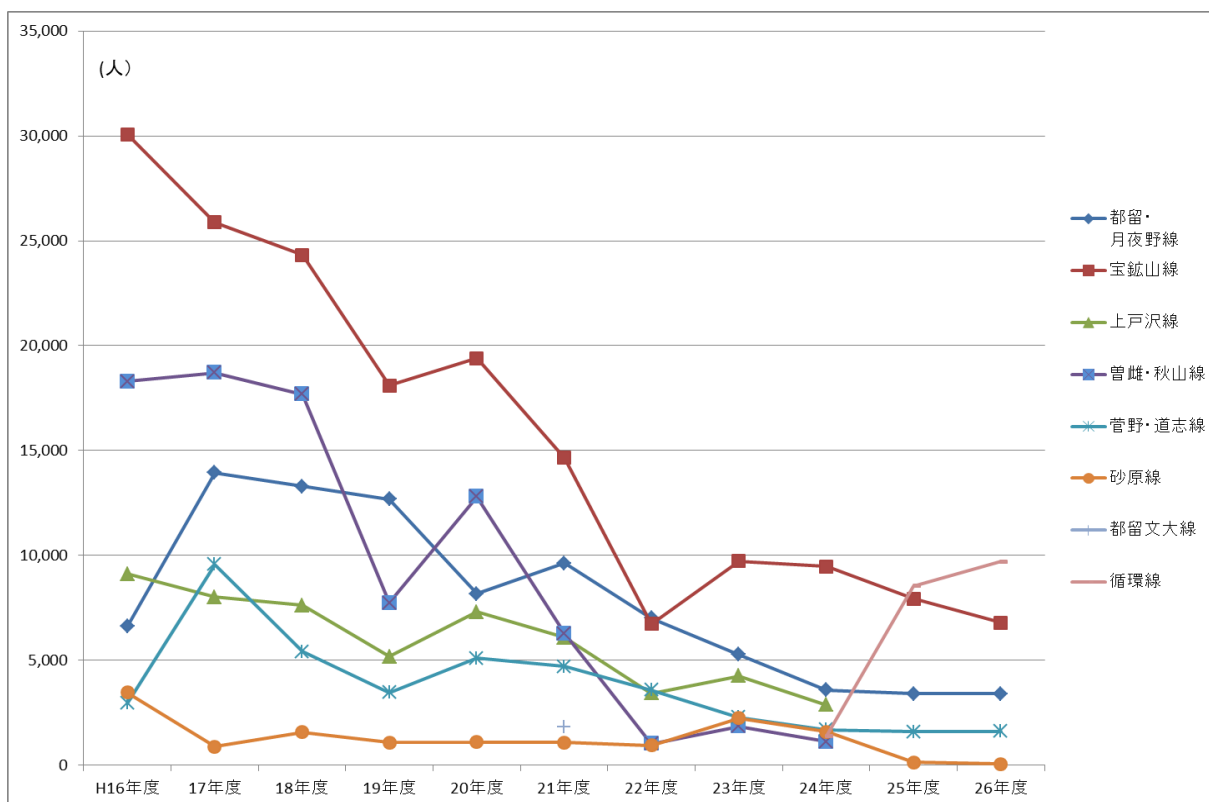
都留市内には、「都留・月夜野線」、「宝鉦山線」、「曾雌・秋山線」、「菅野・道志線」の4路線10系統が運行しています。

利用客数は減少傾向にあり、平成17年度の77,004人をピークに平成25年度は21,658人、平成26年度は21,596人と、ピーク時の3分の1以下にまで減少しています。

■路線バス利用客数推移(市内循環バスを含む)



■路線別利用客数推移



運行系統名	乗車人数(人)	H16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年
都留・月夜野線	乗車総数	6,609	13,946	13,285	12,687	8,170	9,637	7,007	5,276	3,583	3,414	3,400
	1日平均	18.1	38.2	36.4	34.8	22.3	26.4	19.2	14.5	9.8	9.4	9.3
宝鉱山線	乗車総数	30,066	25,885	24,322	18,098	19,399	14,662	6,745	9,728	9,482	7,946	6,803
	1日平均	82.1	70.9	66.6	49.6	53.0	40.2	18.5	26.7	25.9	21.8	18.6
上戸沢線	乗車総数	9,123	8,009	7,619	5,186	7,306	6,096	3,418	4,256	2,872		
	1日平均	24.9	21.9	20.9	14.2	20.0	16.7	9.4	11.7	7.8		
曾雌・秋山線	乗車総数	18,291	18,712	17,692	7,743	12,810	6,284	1,018	1,860	1,121		
	1日平均	50.0	51.3	48.5	21.2	35.0	17.2	2.8	5.1	3.1		
菅野・道志線	乗車総数	2,957	9,574	5,426	3,465	5,103	4,709	3,593	2,295	1,689	1,749	1,685
	1日平均	8.1	26.2	14.9	9.5	13.9	12.9	9.8	6.3	4.6	4.8	4.6
砂原線	乗車総数	3,463	878	1,581	1,081	1,109	1,079	956	2,250	1,593		
	1日平均	9.5	2.4	4.3	3.0	3.0	3.0	2.6	6.2	4.4		
都留文大線	乗車総数						1,818					
	1日平均						5.0					
循環線	乗車総数									1,395	8,549	9,708
	1日平均									22.9	35.2	26.6
合計		70,509	77,004	69,925	48,260	53,897	44,285	22,737	25,665	21,735	21,658	21,596

運行系統名		運行系統			経常費用 A	経常収益 B	収支率 C=B/A	線別収支率
		起点	経由地	終点				
第1号	都留月夜野線	市立病院	道志中学校	月夜野	2,836,465	312,569	11.0%	19.3%
第2号	〃	月夜野	岡島ファミリコ	桂高校	2,681,646	880,060	32.8%	
第3号	〃	道志小学校	都留市駅	市立病院	1,752,090	247,767	14.1%	
第4号	宝鉢山線	都留市駅	市立病院	宝鉢山	5,904,270	878,968	14.9%	15.3%
第5号	〃	都留市駅	市立病院	つるぎ	736,331	133,409	18.1%	
第6号	〃	都留市駅	市立病院	つるぎ	725,003	123,683	17.1%	
第7号	〃	都留文大	市立病院	宝鉢山	608,849	68,214	11.2%	
第8号	菅野道志線	都留市駅	岡島ファミリコ	菅野上	3,032,658	306,579	10.1%	14.1%
第9号	〃	都留市駅	岡島ファミリコ	都留文大	160,853	29,220	18.2%	
第10号	循環線	市立病院	市内循環	都留市駅	12,201,250	2,030,038	16.6%	16.6%
全体平均収支率							16.4%	

- ※「上戸沢線」は平成24年度より「循環線」の一部として組み込まれている。
- ※「曾雌・秋山線」は平成24年度より予約型乗合タクシー「つる～と盛里」に代替。
- ※「砂原線」は平成24年度より予約型乗合タクシー「つる～と東桂」に代替。
- ※「都留文大線」は平成22年度より「砂原線」の一部として組み込まれている。
- ※「循環線」の平成23年度は実証運行により2か月間運行。

■市内循環バスについて

市内循環バスは、これまで運行していた「戸沢線」を廃止し、商店街や医療機関、公共施設を循環するバス路線として平成24年8月より本格運行を開始しました。

【市内循環バスの概要】

運行日：毎日（12月31日、1月1日、2日、3日を除く）

利用料金：大人200円、小人（小学生）100円、乳幼児無料

運行事業者：富士急山梨バス株式会社（大月営業所）

都留市内循環バス運行表

毎日運行 (但し、12月31日、1月1日・2日・3日は運休)

- 乗車料金(1回)／大人**200円** 小学生**100円**
- お得な回数券販売(11枚綴…**2,000円**)

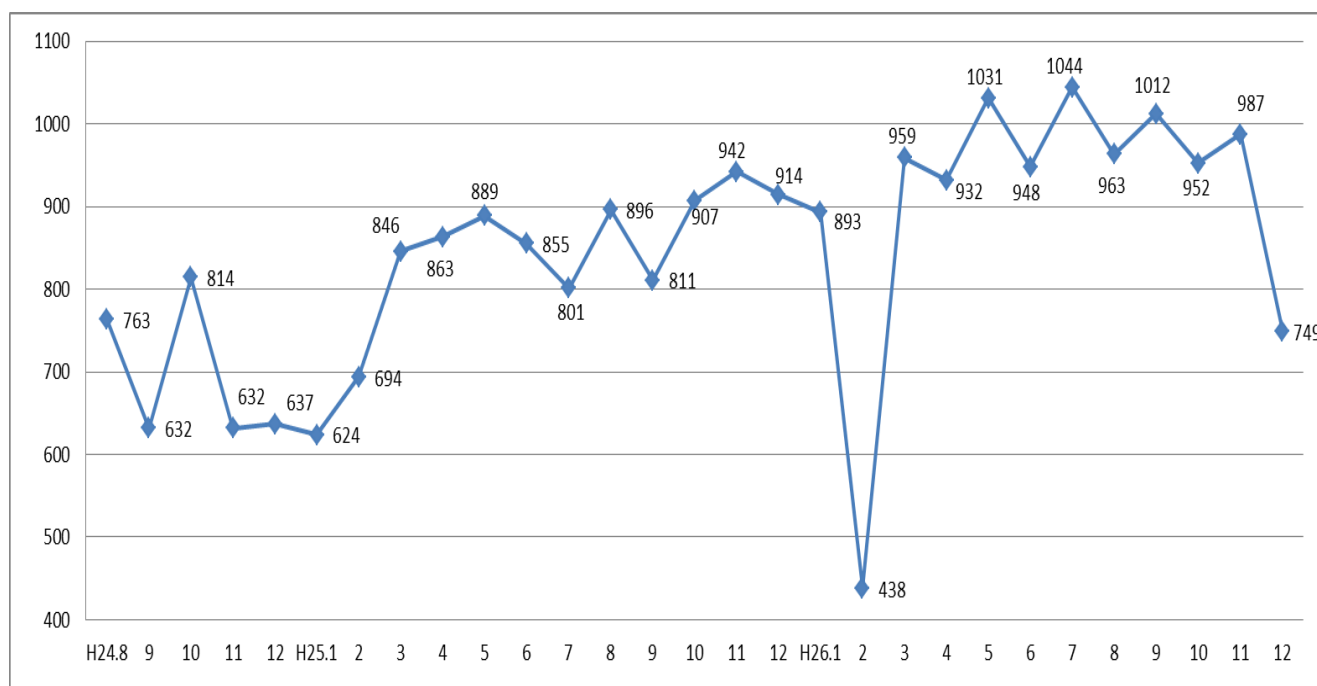


お問い合わせ
 富士急山梨バス株式会社 大月営業所 TEL 0554-22-6600 FAX 0554-22-1516 <http://www.yamanashibus.com/>

左回り			
停留所名	時刻表		
都留市立病院前	09:30	13:30	17:00
病院入口	09:31	13:31	17:01
道生掘	09:32	13:32	17:02
寿町	09:33	13:33	17:03
都留市駅	09:34	13:34	17:04
中央二郵便局前	09:36	13:36	17:06
日本生命前	09:37	13:37	17:07
大手前(市役所入口)	09:37	13:37	17:07
谷村町駅入口	09:38	13:38	17:08
都留第一中学校入口	09:38	13:38	17:08
柳田橋	09:39	13:39	17:09
谷村高校前	09:40	13:40	17:10
JAクレイン前	09:40	13:40	17:10
田原入口	09:41	13:41	17:11
大学入口	09:42	13:42	17:12
都留文科大学駅	09:45	13:45	17:15
都留文科大学前	09:47	13:47	17:17
田原三丁目	09:48	13:48	17:18
産業短期大学前(旧岡島ファミlico東口)	09:49	13:49	17:19
金山神社前	09:50	13:50	17:20
天神前	09:51	13:51	17:21
住吉駐在所前	09:54	13:54	17:24
住吉工業所前	09:56	13:56	17:26
ビッグアイ前	09:58	13:58	17:28
宮原	10:00	14:00	17:30
玉川橋	10:01	14:01	17:31
引野田	10:02	14:02	17:32
田之元	10:02	14:02	17:32
正蓮寺前	10:03	14:03	17:33
御岳神社前	10:04	14:04	17:34
上戸沢入口	10:04	14:04	17:34
西川	10:05	14:05	17:35
上戸沢	10:06	14:06	17:36
芭蕉月待ちの湯	10:07	14:07	17:37
上戸沢	10:09	14:09	17:39
西川	10:10	14:10	17:40
上戸沢入口	10:11	14:11	17:41
御岳神社前	10:12	14:12	17:42
正蓮寺前	10:12	14:12	17:42
田之元	10:13	14:13	17:43
引野田	10:13	14:13	17:43
玉川橋	10:14	14:14	17:44
前田橋	10:14	14:14	17:44
中野橋	10:15	14:15	17:45
自動車教習所前	10:16	14:16	17:46
元姥沢橋(いきいきプラザ)	10:17	14:17	17:47
ツル虎ノ門病院前	10:18	14:18	17:48
三吉入口	10:18	14:18	17:48
赤坂	10:20	14:20	17:50
新井	10:21	14:21	17:51
警察署前	10:22	14:22	17:52
郵便局前	10:23	14:23	17:53
寿町	10:24	14:24	17:54
道生掘	10:25	14:25	17:55
病院入口	10:26	14:26	17:56
都留市立病院前	10:27	14:27	17:57
病院入口	10:28	14:28	17:58
道生掘	10:29	14:29	17:59
寿町	10:30	14:30	18:00
都留市駅	10:31	14:31	18:01

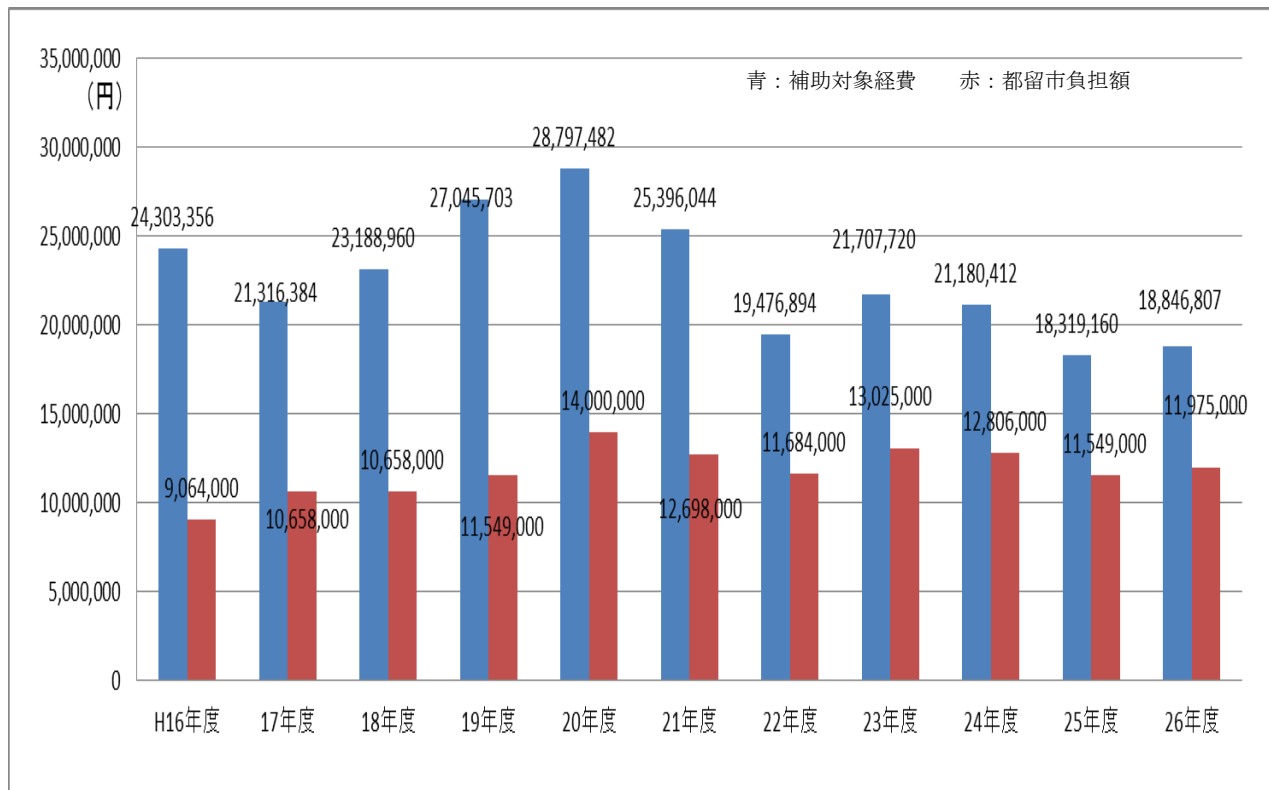
右回り			
停留所名	時刻表		
都留市駅	07:30	11:30	15:30
寿町	07:31	11:31	15:31
道生掘	07:32	11:32	15:32
病院入口	07:33	11:33	15:33
都留市立病院前	07:34	11:34	15:34
病院入口	07:35	11:35	15:35
道生掘	07:36	11:36	15:36
寿町	07:37	11:37	15:37
郵便局前	07:38	11:38	15:38
警察署前	07:39	11:39	15:39
新井	07:40	11:40	15:40
赤坂	07:41	11:41	15:41
三吉入口	07:43	11:43	15:43
ツル虎ノ門病院前	07:43	11:43	15:43
元姥沢橋(いきいきプラザ)	07:44	11:44	15:44
自動車教習所前	07:45	11:45	15:45
中野橋	07:46	11:46	15:46
前田橋	07:47	11:47	15:47
玉川橋	07:47	11:47	15:47
引野田	07:48	11:48	15:48
田之元	07:48	11:48	15:48
正蓮寺前	07:49	11:49	15:49
御岳神社前	07:49	11:49	15:49
上戸沢入口	07:50	11:50	15:50
西川	07:51	11:51	15:51
上戸沢	07:52	11:52	15:52
芭蕉月待ちの湯	07:54	11:54	15:54
上戸沢	07:55	11:55	15:55
西川	07:56	11:56	15:56
上戸沢入口	07:57	11:57	15:57
御岳神社前	07:57	11:57	15:57
正蓮寺前	07:58	11:58	15:58
田之元	07:59	11:59	15:59
引野田	07:59	11:59	15:59
玉川橋	08:00	12:00	16:00
宮原	08:01	12:01	16:01
ビッグアイ前	08:03	12:03	16:03
住吉工業所前	08:05	12:05	16:05
住吉駐在所前	08:07	12:07	16:07
天神前	08:10	12:10	16:10
金山神社前	08:11	12:11	16:11
産業短期大学前(旧岡島ファミlico東口)	08:12	12:12	16:12
田原三丁目	08:13	12:13	16:13
都留文科大学前	08:14	12:14	16:14
都留文科大学駅	08:16	12:16	16:16
大学入口	08:19	12:19	16:19
田原入口	08:20	12:20	16:20
JAクレイン前	08:21	12:21	16:21
谷村高校前	08:21	12:21	16:21
柳田橋	08:22	12:22	16:22
都留第一中学校入口	08:23	12:23	16:23
谷村町駅入口	08:23	12:23	16:23
大手前(市役所入口)	08:24	12:24	16:24
日本生命前	08:24	12:24	16:24
中央二郵便局前	08:25	12:25	16:25
都留市駅	08:27	12:27	16:27
寿町	08:28	12:28	16:28
道生掘	08:29	12:29	16:29
病院入口	08:30	12:30	16:30
都留市立病院前	08:31	12:31	16:31

■市内循環バス利用客数推移



■補助対象経費及び都留市負担額

運行系統名	H16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
都留・月夜野線	1,412,667	875,059	1,262,408	1,684,019	2,248,384	2,686,217	2,647,842	2,888,550	2,427,758	2,467,259	2,537,704
宝鉱山線	6,835,422	6,487,733	7,434,987	8,462,596	9,035,461	6,391,566	5,853,628	6,987,007	7,057,559	7,183,910	6,770,179
上戸沢線	3,515,467	3,394,194	3,474,285	3,943,282	4,101,523	4,220,511	4,259,581	4,230,038	3,312,599		
曾雌・秋山線	9,614,894	6,726,694	7,297,520	8,494,537	8,689,788	7,071,556	1,530,607	1,962,376	2,232,085		
菅野・道志線	2,669,059	3,293,571	3,261,788	3,953,266	4,148,184	3,827,481	3,509,954	3,159,909	2,863,524	3,085,562	2,857,712
砂原線	255,847	539,133	457,972	508,003	574,142	520,640	1,675,282	2,479,840	2,313,963		
都留文大線						678,073					
循環線									972,924	5,582,429	6,681,212
合計	24,303,356	21,316,384	23,188,960	27,045,703	28,797,482	25,396,044	19,476,894	21,707,720	21,180,412	18,319,160	18,846,807
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
都留市負担額	9,064,000	10,658,000	10,658,000	11,549,000	14,000,000	12,698,000	11,684,000	13,025,000	12,806,000	11,549,000	11,975,000



(3) タクシー

市内にはタクシー会社が3社あり、車両台数は合計40台程度を保有しています。主に高齢者の通院・買い物利用が中心ですが、鉄道駅からの観光客の利用も見受けられます。

平成24年10月から本格運行を開始した予約型乗合タクシーについては、低利用路線に替わる新たな運行形態として導入しました。

■ 予約型乗合タクシーについて

予約型乗合タクシーは、これまで運行していた「曾雌・秋山線」と「砂原線」を廃止し、その代替として運行を開始しました。利用者は事前に予約をし、決められた停留所から乗車して目的地まで向かうという、新しい運行形態です。

【予約型乗合タクシーの概要】

運行区間：東桂方面（市立病院—都留市駅—境—砂原）

盛里方面（市立病院—都留市駅—大平—曾雌）

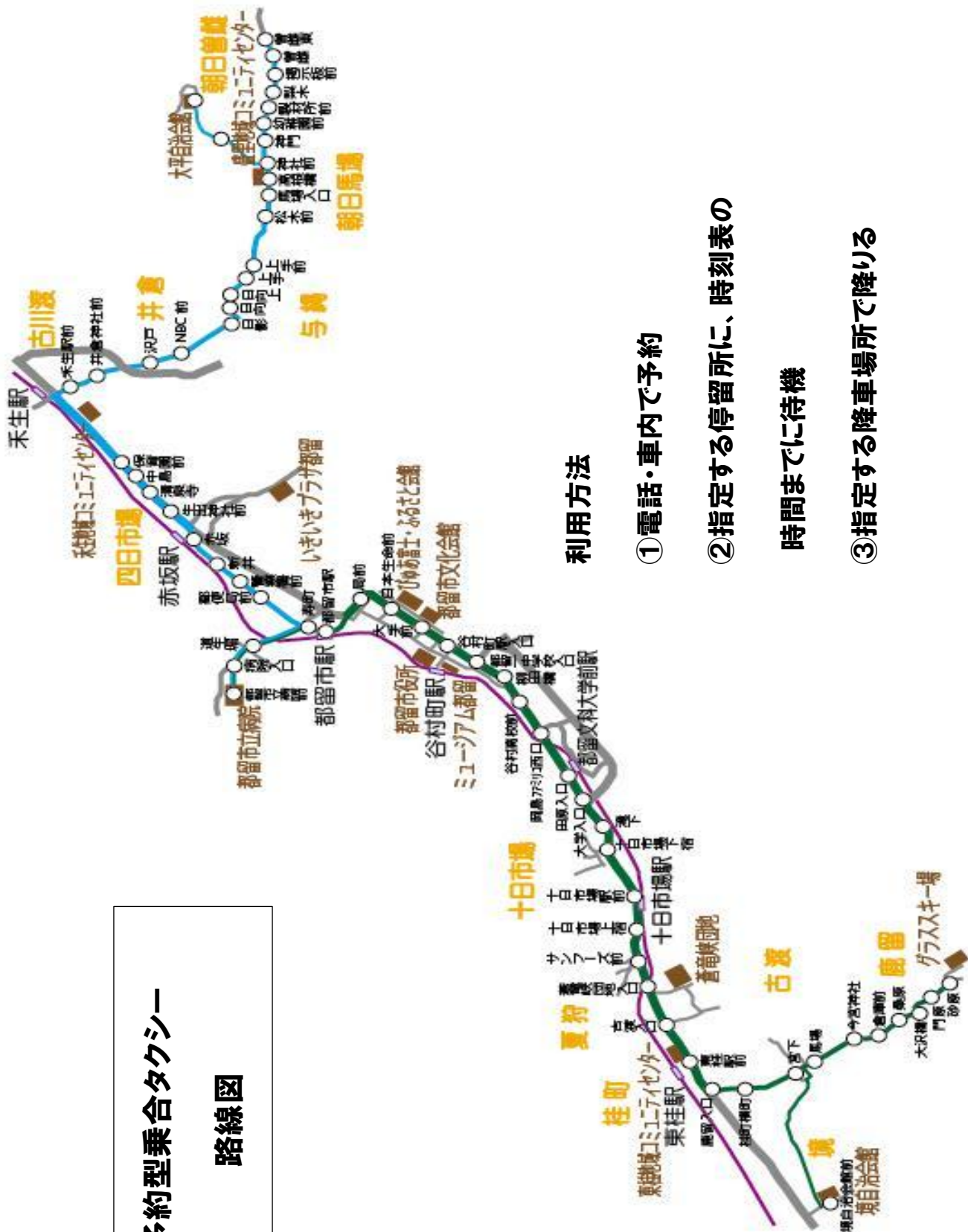
運行日：毎日（12月31日、1月1日、2日、3日を除く）

利用料金：大人300円、小人（小学生）150円、乳幼児無料

運行事業者：富士急山梨ハイヤー株式会社

予約型乗合タクシー

路線図



利用方法

- ① 電話・車内で予約
- ② 指定する停留所に、時刻表の時間までに待機
- ③ 指定する降車場所です降りる

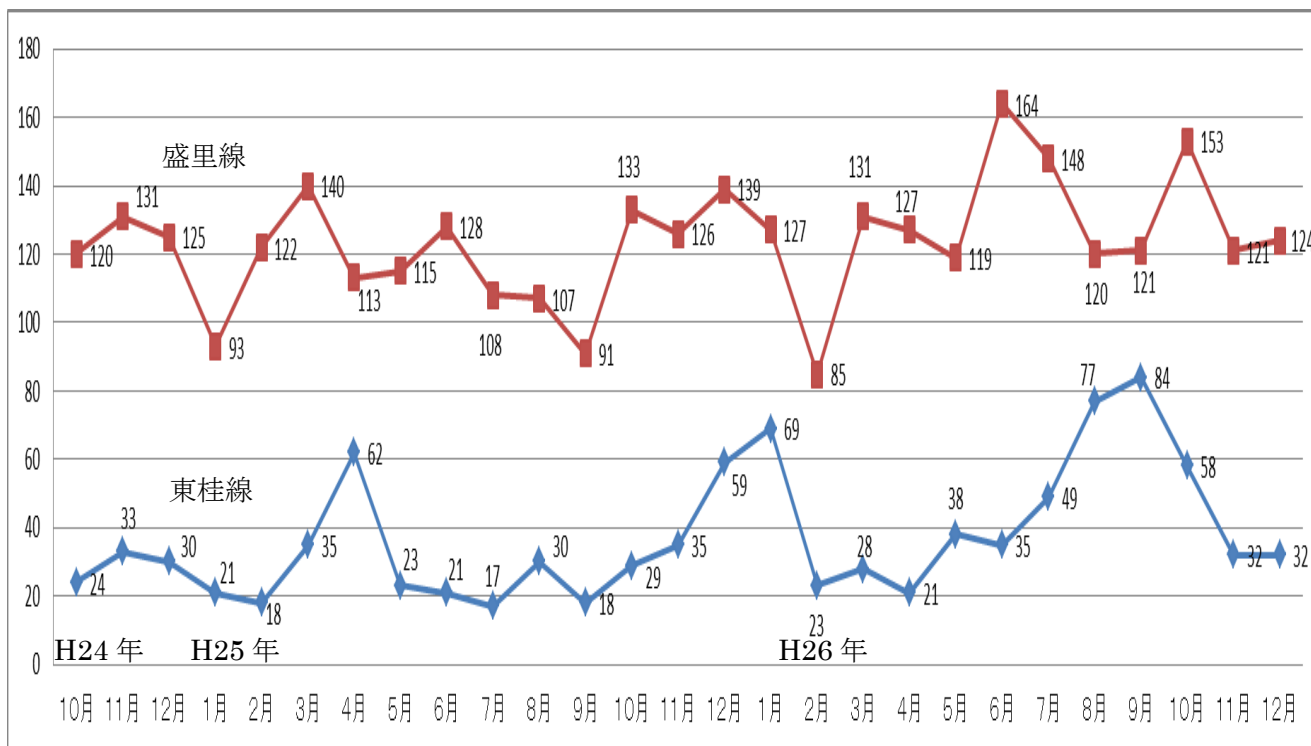
予約型乗合タクシー運行時刻表

予約型乗合タクシー つるーと 盛里 (時刻表)							
番号	停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便
1	曾雌東	08:00	11:53	11:55	13:28	13:30	17:03
2	曾雌	08:01	11:52	11:56	13:27	13:31	17:02
3	揭示板前	08:02	11:51	11:57	13:26	13:32	17:01
4	梨木	08:03	11:50	11:58	13:25	13:33	17:00
5	製材所前	08:03	11:50	11:58	13:25	13:33	17:00
6	幼稚園前	08:04	11:49	11:59	13:24	13:34	16:59
7	神門	08:04	11:49	11:59	13:24	13:34	16:59
8	神社前	08:05	11:48	12:00	13:23	13:35	16:58
9	久保自治会館	08:05	11:48	12:00	13:23	13:35	16:58
10	大平自治会館	08:08	11:45	12:03	13:20	13:38	16:55
11	久保自治会館	08:11	11:42	12:06	13:17	13:41	16:52
12	神社前	08:11	11:42	12:06	13:17	13:41	16:52
13	高根橋	08:12	11:41	12:07	13:16	13:42	16:51
14	馬場	08:13	11:40	12:08	13:15	13:43	16:50
15	松木前	08:13	11:40	12:08	13:15	13:43	16:50
16	上手上	08:15	11:38	12:10	13:13	13:45	16:48
17	上手	08:15	11:38	12:10	13:13	13:45	16:48
18	日向向上	08:16	11:37	12:11	13:12	13:46	16:47
19	日向	08:16	11:37	12:11	13:12	13:46	16:47
20	日影	08:17	11:36	12:12	13:11	13:47	16:46
21	NBC前	08:18	11:35	12:13	13:10	13:48	16:45
22	沢戸	08:19	11:34	12:14	13:09	13:49	16:44
23	井倉神社前	08:20	11:33	12:15	13:08	13:50	16:43
24	禾生駅前	08:21	11:32	12:16	13:07	13:51	16:42
25	保育園前	08:22	11:31	12:17	13:06	13:52	16:41
26	中島	08:23	11:30	12:18	13:05	13:53	16:40
27	清泉寺	08:24	11:29	12:19	13:04	13:54	16:39
28	生出神社前	08:25	11:28	12:20	13:03	13:55	16:38
29	赤坂	○ 08:26	■ 11:27	○ 12:21	■ 13:02	○ 13:56	■ 16:37
30	新井	○ 08:27	■ 11:26	○ 12:22	■ 13:01	○ 13:57	■ 16:36
31	警察署前	○ 08:28	■ 11:25	○ 12:23	■ 13:00	○ 13:58	■ 16:35
32	郵便局前	○ 08:29	■ 11:24	○ 12:24	■ 12:59	○ 13:59	■ 16:34
33	寿町	○ 08:30	■ 11:23	○ 12:25	■ 12:58	○ 14:00	■ 16:33
34	都留市駅	○ 08:31	■ 11:22	○ 12:26	■ 12:57	○ 14:01	■ 16:32
34	道生堀	○ 08:32	■ 11:21	○ 12:27	■ 12:56	○ 14:02	■ 16:31
35	市立病院前	○ 08:33	■ 11:20	○ 12:28	■ 12:55	○ 14:03	■ 16:30

注意：○印は、乗車はできません。■印では降車はできません。

予約型乗合タクシー つるーと 東桂 (時刻表)							
番号	停留所	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
1	砂原	08:00	11:52	11:55	13:27	13:30	17:02
2	門原	08:01	11:51	11:56	13:26	13:31	17:01
3	大沢橋	08:01	11:51	11:56	13:26	13:31	17:01
4	桑原	08:02	11:50	11:57	13:25	13:32	17:00
5	倉庫前	08:03	11:49	11:58	13:24	13:33	16:59
6	今宮神社	08:04	11:48	11:59	13:23	13:34	16:58
7	馬場	08:05	11:47	12:00	13:22	13:35	16:57
8	境自治会館前	08:08	11:44	12:03	13:19	13:38	16:54
9	宮下	08:11	11:41	12:06	13:16	13:41	16:51
10	桂町横町	08:12	11:40	12:07	13:15	13:42	16:50
11	鹿留入口	08:12	11:40	12:07	13:15	13:42	16:50
12	東桂駅前	08:13	11:39	12:08	13:14	13:43	16:49
13	古渡入口	08:14	11:38	12:09	13:13	13:44	16:48
14	蒼竜峡団地入口	08:16	11:36	12:11	13:11	13:46	16:46
15	サンアース	08:16	11:36	12:11	13:11	13:46	16:46
16	十日市場上宿	08:17	11:35	12:12	13:10	13:47	16:45
17	十日市場駅前	08:17	11:35	12:12	13:10	13:47	16:45
18	十日市場下宿	08:18	11:34	12:13	13:09	13:48	16:44
19	滝下	08:18	11:34	12:13	13:09	13:48	16:44
20	大学入口	○ 08:19	■ 11:33	○ 12:14	■ 13:08	○ 13:49	■ 16:43
21	田原入口	○ 08:20	■ 11:32	○ 12:15	■ 13:07	○ 13:50	■ 16:42
22	岡崎ファミリコ西口 (J.A.スライツ前)	○ 08:21	■ 11:31	○ 12:16	■ 13:06	○ 13:51	■ 16:41
23	谷村高校前	○ 08:22	■ 11:30	○ 12:17	■ 13:05	○ 13:52	■ 16:40
24	柳田橋	○ 08:22	■ 11:30	○ 12:17	■ 13:05	○ 13:52	■ 16:40
25	都留第一中学校入口	○ 08:23	■ 11:29	○ 12:18	■ 13:04	○ 13:53	■ 16:39
26	谷村町駅前	○ 08:24	■ 11:28	○ 12:19	■ 13:03	○ 13:54	■ 16:38
27	大手前	○ 08:26	■ 11:26	○ 12:21	■ 13:01	○ 13:56	■ 16:36
28	日本生命前	○ 08:27	■ 11:25	○ 12:22	■ 13:00	○ 13:57	■ 16:35
29	局前 (中央二郵便局前)	○ 08:28	■ 11:24	○ 12:23	■ 12:59	○ 13:58	■ 16:34
30	都留市駅	○ 08:29	■ 11:23	○ 12:24	■ 12:58	○ 13:59	■ 16:33
31	寿町	○ 08:30	■ 11:22	○ 12:25	■ 12:57	○ 14:00	■ 16:32
32	道生堀	○ 08:31	■ 11:21	○ 12:26	■ 12:56	○ 14:01	■ 16:31
33	都留市立病院前	○ 08:32	■ 11:20	○ 12:27	■ 12:55	○ 14:02	■ 16:30

■予約型乗合タクシー乗車人数推移



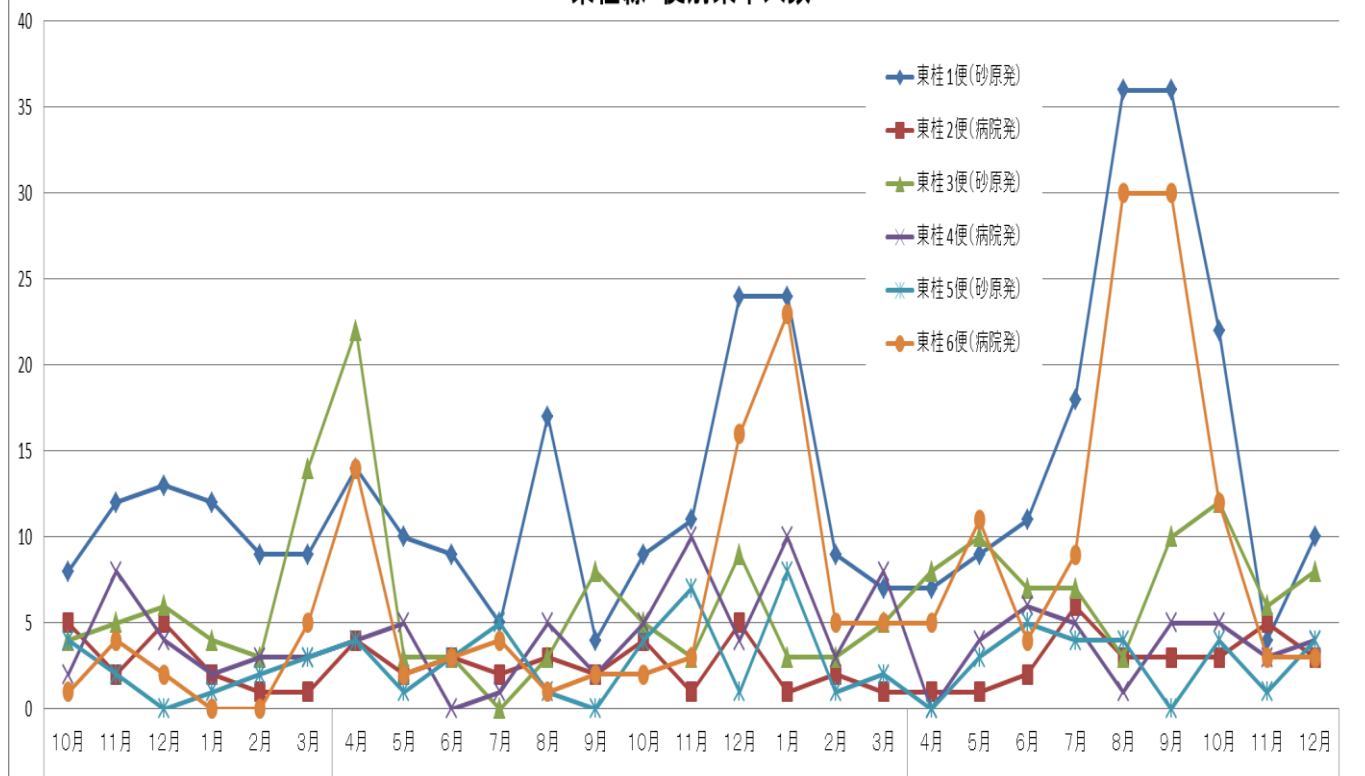
平成 24 年 利用状況		10 月	11 月	12 月	合計 平均
東桂	乗車人数	24	33	30	87
	平均乗車人数	1.2	1.1	1.2	1.1
盛里	乗車人数	120	131	125	367
	平均乗車人数	1.8	1.7	1.9	1.8

利用者数 (人)	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	合計
東桂線	87	368	535	990
盛里線	367	1,415	1,540	3,322

平成 25 年 利用状況		1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計 平均
東桂	乗車人数	21	18	35	62	23	21	17	30	18	29	35	59	368
	平均乗車人数	1.4	1.2	1.3	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.3	1.2
盛里	乗車人数	93	122	140	113	115	128	108	107	91	133	126	139	1,415
	平均乗車人数	1.5	1.8	2.0	1.7	1.7	1.9	1.6	1.5	1.5	1.7	1.5	1.6	1.7

平成 26 年 利用状況		1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計 平均
東桂	乗車人数	69	23	28	21	38	35	49	77	84	58	21	32	535
	平均乗車人数	1.2	1.2	1.4	1.1	1.1	1.2	1.1	1.1	1.2	1.3	1.0	1.1	1.2
盛里	乗車人数	127	85	131	127	119	164	148	120	121	153	121	124	1,540
	平均乗車人数	1.7	1.6	1.7	1.5	1.5	1.6	1.6	1.5	1.6	1.8	1.5	1.5	1.6

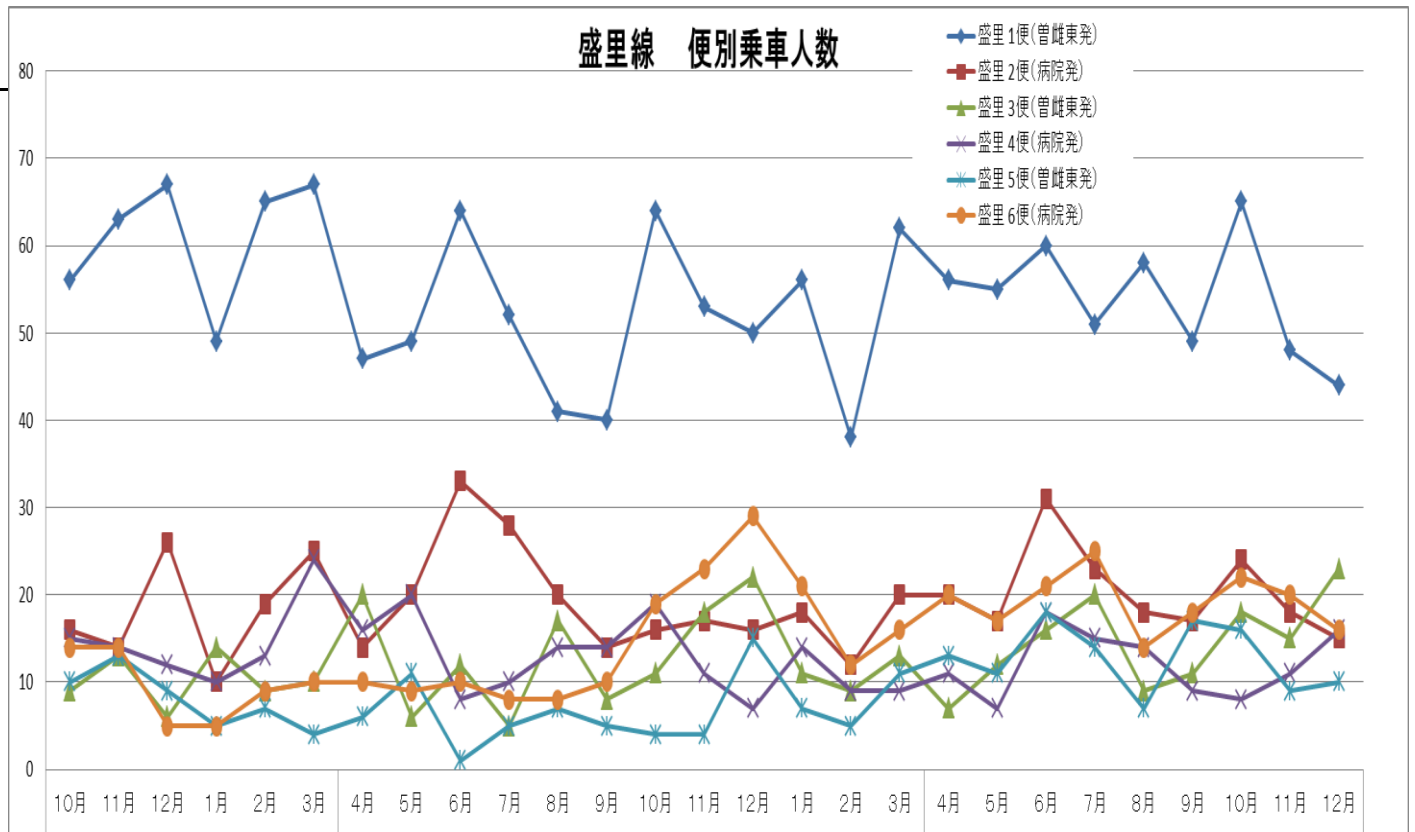
東桂線 便別乗車人数



予約型乗合タクシー東桂線 便別利用状況	平成 24 年			平成 25 年											
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
東桂 1便(砂原発)	8	12	13	12	9	9	14	10	9	5	17	4	9	11	24
2便(病院発)	5	2	5	2	1	1	4	2	3	2	3	2	4	1	5
3便(砂原発)	4	5	6	4	3	14	22	3	3	0	3	8	5	3	9
4便(病院発)	2	8	4	2	3	3	4	5	0	1	5	2	5	10	4
5便(砂原発)	4	2	0	1	2	3	4	1	3	5	1	0	4	7	1
6便(病院発)	1	4	2	0	0	5	14	2	3	4	1	2	2	3	16

予約型乗合タクシー東桂線 便別利用状況	平成 26 年												平均
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	
東桂 1便(砂原発)	24	9	7	7	9	11	18	36	36	22	4	10	13.3
2便(病院発)	1	2	1	1	1	2	6	3	3	3	5	3	2.7
3便(砂原発)	3	3	5	8	10	7	7	3	10	12	6	8	6.4
4便(病院発)	10	3	8	0	4	6	5	1	5	5	3	4	4.1
5便(砂原発)	8	1	2	0	3	5	4	4	0	4	1	4	2.7

盛里線 便別乗車人数



予約型乗合タクシー東桂線 便別利用状況	平成 24 年			平成 25 年											
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
盛里 1便(曾雌東発)	56	63	67	49	65	67	47	49	64	52	41	40	64	53	50
盛里 2便(病院発)	16	14	26	10	19	25	14	20	33	28	20	14	16	17	16
盛里 3便(曾雌東発)	9	13	6	14	9	10	20	6	12	5	17	8	11	18	22
盛里 4便(病院発)	15	14	12	10	13	24	16	20	8	10	14	14	19	11	7
盛里 5便(曾雌東発)	10	13	9	5	7	4	6	11	1	5	7	5	4	4	15
盛里 6便(病院発)	14	14	5	5	9	10	10	9	10	8	8	10	19	23	29

予約型乗合タクシー東桂線 便別利用状況	平成 26 年												平均
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	
盛里 1便(曾雌東発)	56	38	62	56	55	60	51	58	49	65	48	44	54.4
盛里 2便(病院発)	18	12	20	20	17	31	23	18	17	24	18	15	19.3
盛里 3便(曾雌東発)	11	9	13	7	12	16	20	9	11	18	15	23	12.7
盛里 4便(病院発)	14	9	9	11	7	18	15	14	9	8	11	16	12.9
盛里 5便(曾雌東発)	7	5	11	13	11	18	14	7	17	16	9	10	9.0
盛里 6便(病院発)	21	12	16	20	17	21	25	14	18	22	20	16	15.0

■乗降車場所及び乗車時間帯

①東桂地域停留所別乗降人数（往路）

1便8:00~8:32、3便11:55~12:27、5便13:30~14:02

【東桂線(往路)】	1便	1便	3便	3便	5便	5便	全体合計	全体合計
	乗車回数	降車回数	乗車回数	降車回数	乗車回数	降車回数	乗車回数	降車回数
砂原	3	0	0	0	6	0	9	0
門原	2	0	0	0	0	0	2	0
大沢橋	0	0	0	0	0	0	0	0
桑原	1	0	0	0	0	0	1	0
倉庫前	0	0	0	0	0	0	0	0
今宮神社	0	0	0	0	0	0	0	0
馬場	1	0	0	0	0	0	1	0
境自治会館	22	0	38	0	4	0	64	0
宮下	18	0	10	0	16	0	44	0
桂町横町	5	0	9	0	2	0	16	0
鹿留入口	3	0	4	0	3	0	10	0
東桂駅前	130	4	12	1	2	0	143	5
古渡入口	0	0	1	0	0	0	1	0
蒼竜峡団地入口	5	0	0	0	0	0	5	0
サンフーズ前	0	1	4	0	5	1	9	2
十日市場上宿	0	0	2	0	0	0	2	0
十日市場駅前	3	0	2	0	0	0	5	0
十日市場下宿	0	0	0	0	0	0	0	0
滝下	0	0	0	0	0	0	0	0
大学入口	0	0	0	9	0	6	0	15
田原入口	0	0	0	1	0	1	0	2
岡島ファミリコ前	0	2	0	13	0	2	0	17
谷村高校前	0	0	0	0	0	2	0	2
柳田橋	0	0	0	0	0	1	0	1
都留一中入口	0	0	0	13	0	4	0	17
谷村町駅入口	0	1	0	2	0	2	0	5
大手町	0	0	0	14	0	1	0	15
日本生命前	0	0	0	2	0	0	0	2
局前	0	0	0	0	0	0	0	0
都留市駅	0	12	0	12	0	8	0	32
寿町	0	0	0	0	0	0	0	0
道生堀	0	0	0	0	0	0	0	0
市立病院前	0	173	0	15	0	7	0	195
合計	193	193	82	82	38	35	312	310

②東桂地域停留所別乗降人数（復路）

2便 11:20~11:52、4便 12:55~13:27、6便 16:30~17:02

【東桂線(復路)】	2便	2便	4便	4便	6便	6便	全体合計	全体合計
	乗車回数	降車回数	乗車回数	降車回数	乗車回数	降車回数	乗車回数	降車回数
市立病院前	12	0	21	0	118	0	151	0
道生堀	0	0	0	0	0	0	0	0
寿町	0	0	0	0	0	0	0	0
都留市駅	6	0	6	0	12	0	24	0
局前	0	0	0	0	0	0	0	0
日本生命前	0	0	2	0	0	0	2	0
大手町	0	0	0	0	0	0	0	0
谷村町駅入口	0	0	2	0	0	0	2	0
都留一中入口	0	0	0	0	0	0	0	0
柳田橋	1	0	0	0	1	0	2	0
谷村高校前	0	0	0	0	0	0	0	0
岡島ファミlico前	9	0	11	0	5	0	25	0
田原入口	0	0	3	0	0	0	3	0
大学入口	3	0	9	0	5	0	17	0
滝下	0	3	0	3	0	1	0	3
十日市場下宿	0	0	0	0	0	0	0	0
十日市場駅前	0	0	0	0	0	0	0	0
十日市場上宿	0	0	0	0	0	0	0	0
サンフーズ前	0	6	0	4	0	0	0	10
蒼竜峡団地入口	0	0	0	0	0	0	0	0
古渡入口	0	0	0	0	0	0	0	0
東桂駅前	0	5	0	3	0	112	0	120
鹿留入口	0	1	0	4	0	5	0	10
桂町横町	0	0	0	10	0	1	0	11
宮下	0	3	0	14	0	3	0	20
境自治会館	0	14	0	17	0	15	0	46
馬場	0	0	0	0	0	0	0	0
今宮神社	0	0	0	0	0	0	0	0
倉庫前	0	0	0	0	0	0	0	0
桑原	0	0	0	0	0	0	0	0
大沢橋	0	0	0	0	0	0	0	0
門原	0	0	0	0	0	0	0	0
砂原	0	1	0	1	0	3	0	5
合計	31	33	54	56	141	140	226	225

①盛里地域停留所別乗降人数（往路）

1便8:00~8:33、3便11:55~12:28、5便13:30~14:03

【盛里線(往路)】	1便	1便	3便	3便	5便	5便	全体合計	全体合計
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
曾雌東	24	0	7	0	2	0	33	0
曾雌	82	0	4	0	10	0	96	0
揭示板前	8	0	9	0	14	0	31	0
梨木	36	0	18	0	9	0	63	0
製材所前	0	0	0	0	3	0	3	0
幼稚園前	0	0	0	0	0	0	0	0
神門	12	0	3	0	10	0	25	0
神社前	6	0	12	0	2	0	20	0
久保自治会館	28	0	0	0	2	0	30	0
大平自治会館	3	0	0	0	3	0	6	0
久保自治会館	15	0	0	0	2	0	17	0
神社前	9	0	16	0	4	0	29	0
高根橋	0	0	1	0	0	0	1	0
馬場入口	198	0	15	0	8	0	221	0
松木前	94	0	46	0	0	0	140	0
上手上	47	0	2	0	32	0	81	0
上手	5	0	1	0	12	0	18	0
日向上	2	0	5	0	4	0	11	0
日向	1	0	0	0	0	0	1	0
日陰	34	0	25	1	16	0	75	1
NBC前	10	1	0	0	0	0	10	1
沢戸	26	0	0	0	0	0	26	0
井倉神社前	2	0	0	0	0	0	2	0
禾生駅前	1	54	0	38	0	32	1	124
保育園前	0	0	0	1	0	0	0	1
中島	0	0	0	0	0	0	0	0
清泉寺入口	0	0	0	0	0	0	0	0
生出神社前	0	0	0	1	0	0	0	1
赤坂	0	20	0	41	0	13	0	74
新井	0	0	0	0	0	2	0	2
警察署前	0	1	0	0	0	0	0	1
郵便局前	0	22	0	6	0	4	0	32
寿町	0	0	0	0	0	0	0	0
都留市駅	0	210	0	71	0	66	0	347
道生堀	0	4	0	0	0	0	0	4
市立病院前	0	330	0	5	0	17	0	352
合計	643	642	164	164	133	134	940	940

②盛里地域停留所別乗降人数（復路）

2便 11:20~11:53、4便 12:55~13:28、6便 16:30~17:03

【盛里線(復路)】	2便	2便	4便	4便	6便	6便	全体合計	全体合計
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
市立病院前	30	0	39	0	5	0	74	0
道生堀	0	0	1	0	0	0	1	0
都留市駅	111	0	38	0	148	0	297	0
寿町	0	0	0	0	0	0	0	0
郵便局前	3	0	0	0	0	0	3	0
警察署前	0	0	0	0	0	0	0	0
新井	0	0	1	0	0	0	1	0
赤坂	71	0	58	0	53	0	182	0
生出神社前	1	0	2	0	0	0	3	0
清泉寺入口	0	0	0	0	0	0	0	0
中島	0	0	0	0	0	0	0	0
保育園前	0	0	0	1	0	0	0	1
禾生駅前	17	1	3	0	15	0	35	1
井倉神社前	0	2	0	0	1	2	1	4
沢戸	0	0	0	0	0	0	0	0
NBC前	0	2	0	5	0	0	0	7
日陰	0	26	0	10	0	11	0	47
日向	0	1	0	0	0	0	0	1
日向上	0	8	0	3	0	2	0	13
上手	0	7	0	2	0	0	0	9
上手上	0	41	0	2	0	1	0	44
松木前	0	4	0	18	0	130	0	152
馬場入口	0	23	0	21	0	19	0	60
高根橋	0	2	0	1	0	0	0	3
神社前	0	6	0	14	0	8	0	28
久保自治会館	0	29	0	13	0	4	0	46
大平自治会館	0	1	0	2	0	2	0	5
久保自治会館	0	0	0	0	0	0	0	0
神社前	0	0	0	4	0	1	0	5
神門	0	10	0	2	0	1	0	13
幼稚園前	0	0	0	0	0	0	0	0
製材所前	0	2	0	0	0	0	0	2
梨木	0	7	0	18	0	8	0	33
掲示板前	0	2	0	3	0	14	0	19
曾雌	0	39	0	22	0	20	0	81
曾雌東	0	20	0	1	0	3	0	24
合計	233	233	142	142	222	226	597	598

■ 予約型乗合タクシー運行経費

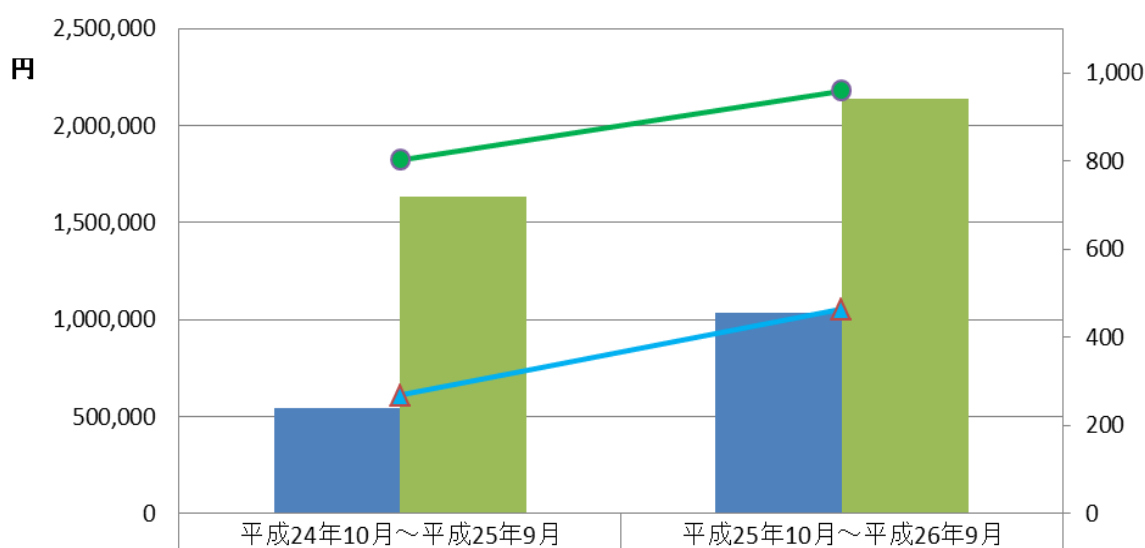
① 平成 24 事業年度

運行系統名	1回あたりの運行時間 A	運行回数 B	合計運行時間 C=A×B	時間当たりの経常費用 D	運行経費 E=C×D
東桂線	0.85 時間	268 回	227.8 時間	2,397.75 円	546,207 円
盛里線		803 回	682.6 時間		1,636,584 円

② 平成 25 事業年度

運行系統名	1回あたりの運行時間 A	運行回数 B	合計運行時間 C=A×B	時間当たりの経常費用 D	運行経費 E=C×D
東桂線	0.85 時間	463 回	393.6 時間	2,624.29 円	1,032,789 円
盛里線		960 回	816.0 時間		2,141,421 円

予約型乗合タクシー 運行経費・運行回数



東桂線運行経費(円)	546,207	1,032,789
盛里線運行経費(円)	1,636,584	2,141,421
東桂線運行回数(回)	268	463
盛里線運行回数(回)	803	960

(4) スクールバス

市内の小学校2校、中学校1校でスクールバスを運行しています。児童・生徒数の約23%にあたる185人の児童・生徒が利用しています。

運行については、すべて民間バス事業者に委託しており、毎年約3,000万円の運行経費を市が負担しています。

■都留市内のスクールバスの状況

地区名	学校名	児童・生徒数	スクールバス 利用児童・生徒数	運行本数
盛里地区	禾生第一 小学校	264	52	3
宝地区	宝小学校	123	17	6 (うち1本は路線バス)
盛里・宝地区	都留第二 中学校	433	116	7
合計		820	185	16 (うち1本は路線バス)

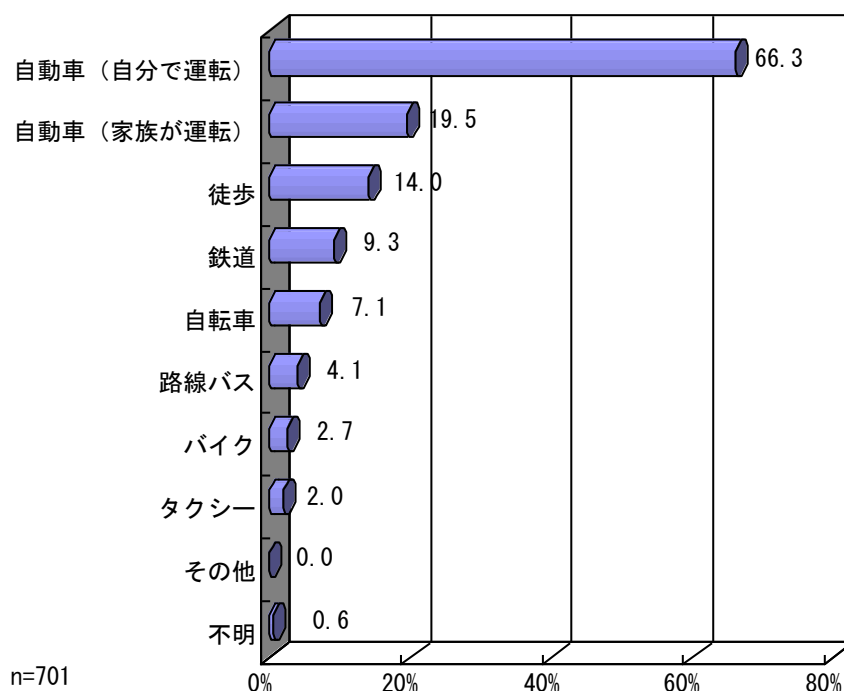
出典：学校教育課資料

(5) マイカー依存度

平成 22 年度に環境省が行った「低炭素地域づくり面的対策推進事業」におけるアンケート調査では、外出時の移動手段として「自動車（自分で運転）」が 66.3%、「自動車（家族が運転）」が 19.5%となっており、日常の移動手段として自動車への依存が高い状況がうかがえます。

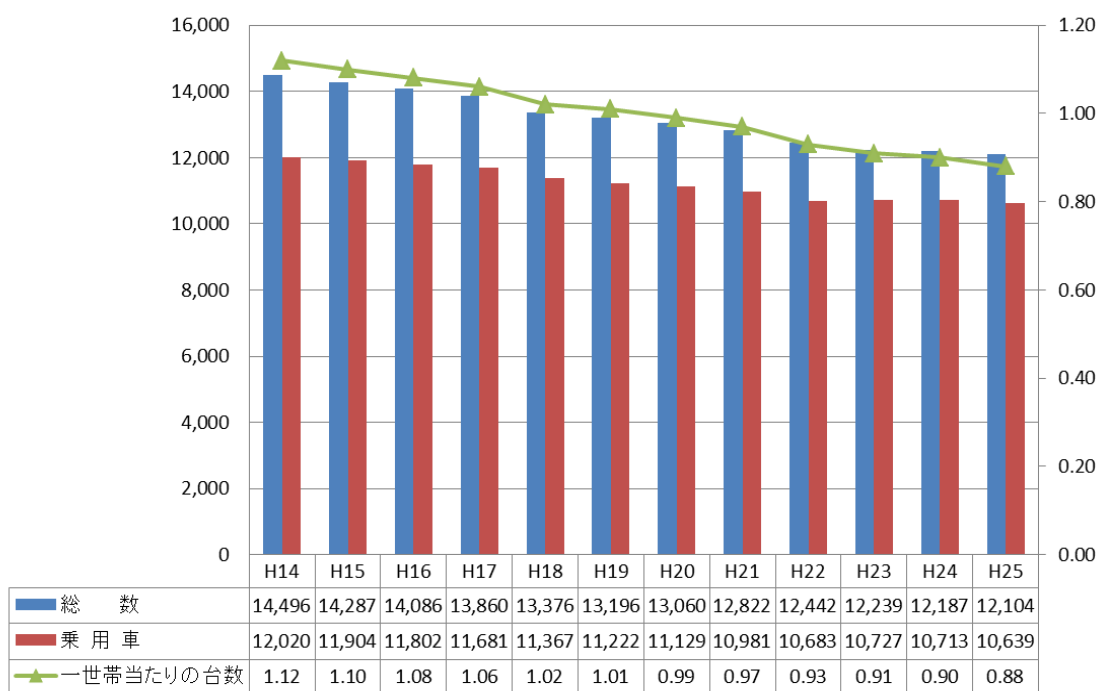
一方で、都留市の自動車課税台数はここ 10 年間減少傾向にあります。また、世帯数は増加しているものの、一世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向にあり、平成 25 年には 0.88 台と車を持たない世帯も増えてきていることが分かります。

■外出時の移動手段



出典：平成 22 年度低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書

■自動車課税台数と一世帯当たり自動車保有台数の推移



出所：山梨県統計データバンク

2 計画にかかる意見集約

(1) 長期総合計画データ(満足度)

本市では平成 26 年 10 月に、「第 6 次都留市長期総合計画」策定にむけて、市民の生活に関する満足度や市の将来のまちづくりに対する意識、市政への要望などを広く把握するために、市民アンケート調査を行いました。

①調査概要

- 1) 調査時期：平成 26 年 10 月
- 2) 調査対象：16 歳以上の都留市民 2,000 人
(有効発送数 1,997 票 2,490 人)
- 3) 調査方法：郵送配布 郵送回収・直接回収
- 4) 回収結果：755 票 (回収率 37.8%)

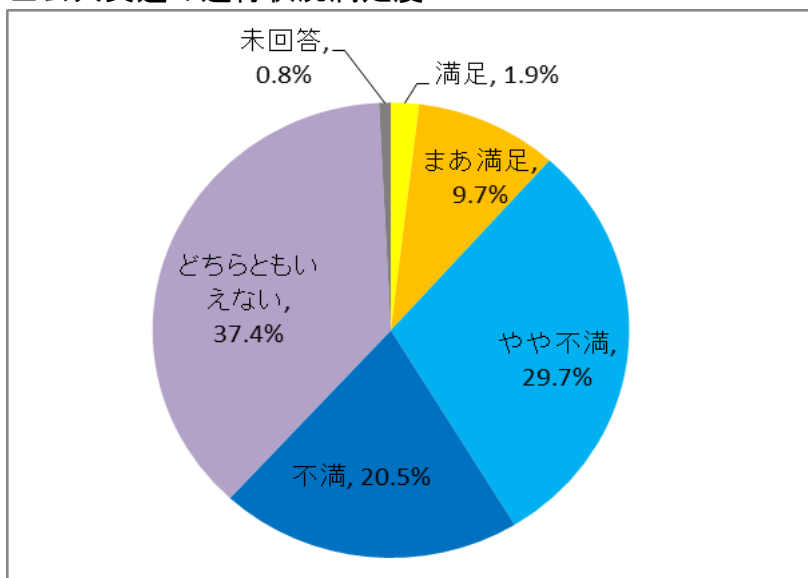
②調査結果

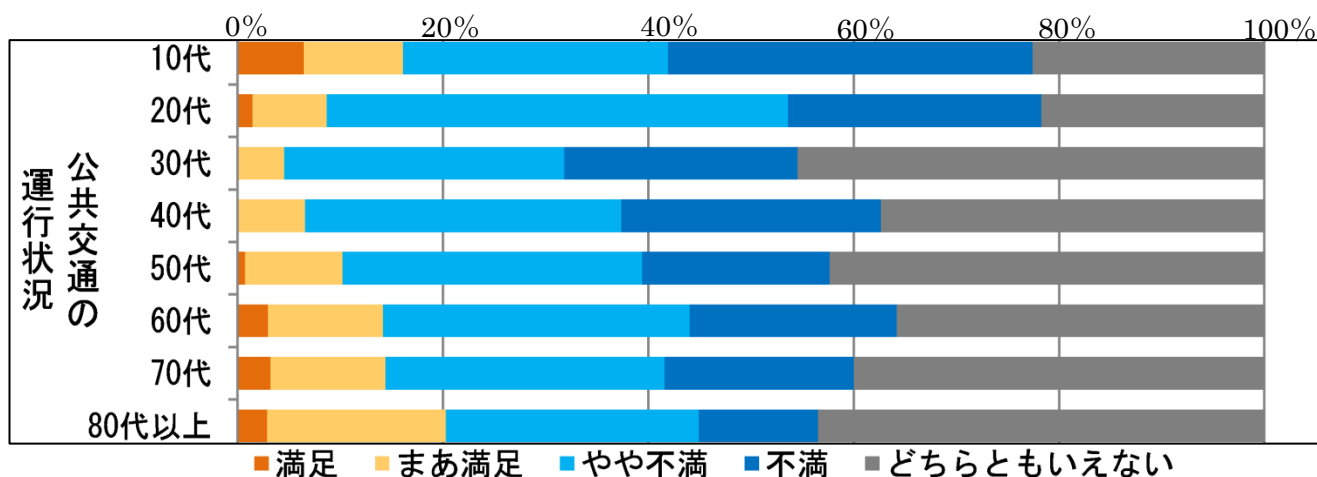
i 公共交通の運行状況満足度

「都留市のこれまでの取り組み」のなかで、「公共交通の運行状況」に対する満足度を尋ねたところ、「満足」(「満足」1.9%、「やや満足」9.7%と回答した人の合計)は 11.6%でした。平成 16 年の同様の調査(「満足」が 8.5%)から、あまり改善がみられていません。

一方で「不満」(「不満」20.5%、「やや不満」29.7%と回答した人の合計)は、50.2%と過半数となっていることから、路線バスの運行に対する市民の改善要望を十分把握したうえで、既存路線の見直しや新たな交通体系の構築などを検討する必要があります。

■公共交通の運行状況満足度





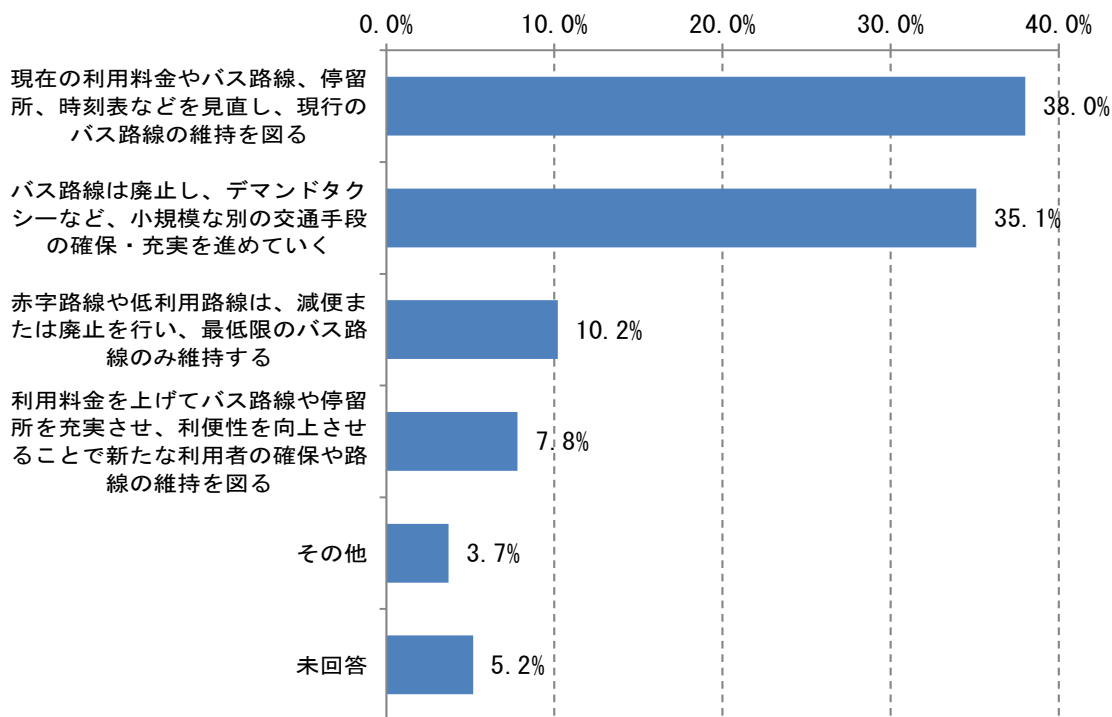
出典：「第6次都留市長期総合計画策定のための市民意識調査結果報告書」

(2) 公共交通の再編について

公共交通の再編について、今後どのように進めていけばよいか尋ねたところ、「現在の利用料金やバス路線、停留所、時刻表などを見直し、現行のバス路線の維持を図る」が38.0%、「バス路線は廃止し、デマンドタクシーなど、小規模な別の交通手段の確保・充実を進めていく」が35.1%となり、「バス路線の維持」と「小規模化の手法」という回答が拮抗する結果となりました。

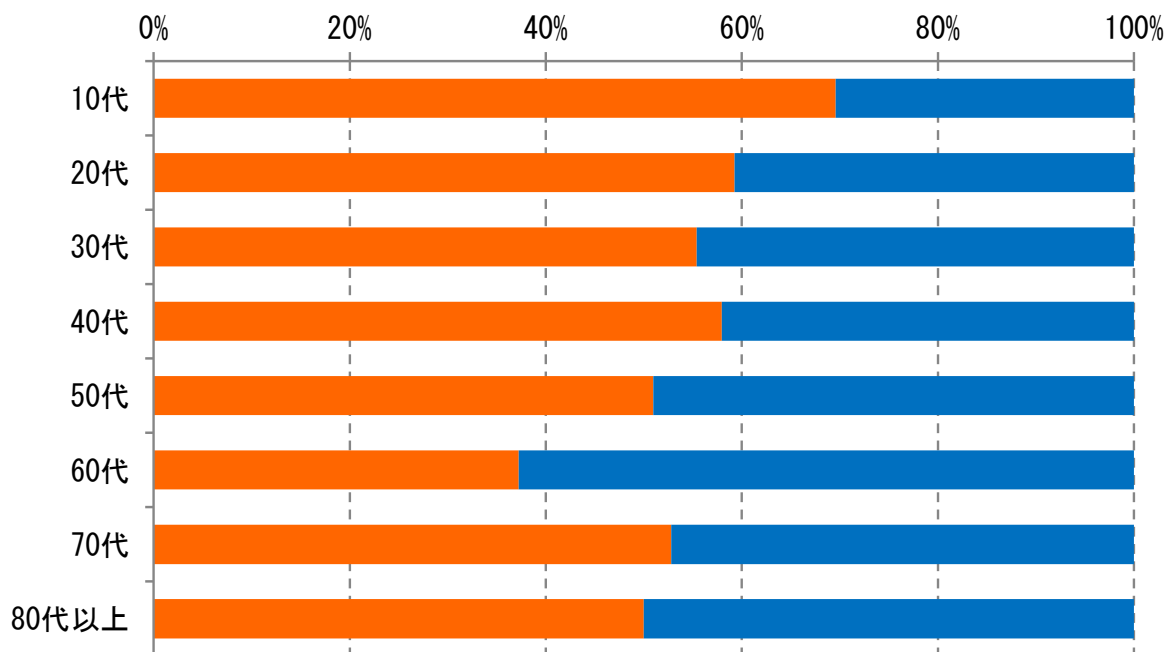
また、最低限のバス路線のみの維持は10.2%、利用料金を上げて維持は7.8%と、少数意見となり、このことから現状維持と別手法の二元論が大勢を占めていることがわかります。

問：公共交通の再編をどのように進めていけばよいと思いますか（クロス集計）

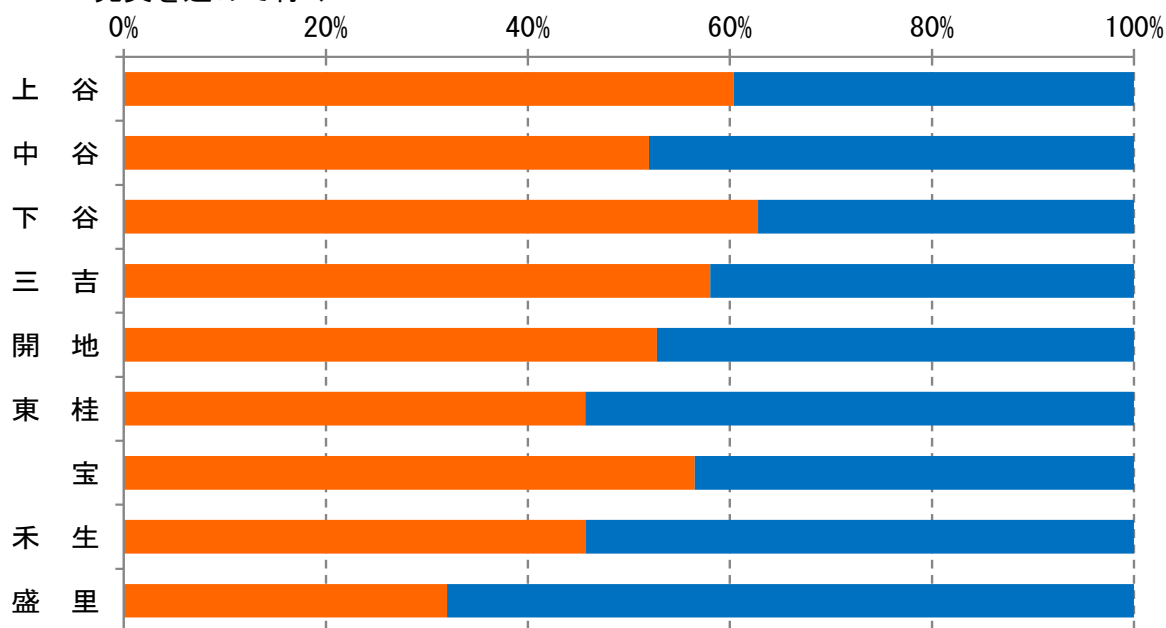


SA: n=755

- 現在の利用料金やバス路線、停留所、時刻表などを見なおし、現行のバス路線の維持を図る
- バス路線は廃止し、デマンドタクシーなど、小規模な別の交通手段の確保・充実を進めて行く



- 現在の利用料金やバス路線、停留所、時刻表などを見なおし、現行のバス路線の維持を図る
- バス路線は廃止し、デマンドタクシーなど、小規模な別の交通手段の確保・充実を進めて行く



公共交通の再編についての設問のうち、回答が拮抗した2つの項目を年代別・地域別に集計しました。この結果、年代別では若い世代ほど「現行維持（バス路線の維持）」を望む声が多く、60代では「別手法（デマンドタクシーなどの導入）」を選択した方が多くなっています。

また、地域別にみると、谷村地域、三吉地域、開地地域、宝地域などでは「現行維持（バス路線の維持）」を望む声が多くなっています。一方、盛里地域においては、「別手法（デマンドタクシーなどの導入）」を望む声が高くなっています。

これは、現在運行している予約型乗合タクシーの利便性が高いことから、「路線バスでない別手法」を指向しているものと推測できます。

（3）計画策定にかかる市民からの意見

公共交通全般について
<ul style="list-style-type: none"> ○高齢化で足の確保を望む。（宝地域・60代・女性） ○東京方面に行く際、交通に不便さを感じる。大月乗り換えでない直通の便数を増やして欲しい。（禾生地域・50代・女性） ○車社会のなった現代、習い事も送迎が多い。特に盛里地区の子供たちは、スクールバスで帰ってくると、その後の習い事等へ行くのも、誰かに送ってもらわなければならない。（盛里地域・30代・女性） ○都留市は基本的交通の利便性に欠けていると思うし、不便な街だと思う。（下谷地域・10代・男性）
バス路線について
<ul style="list-style-type: none"> ○宝から夏狩、古渡奥から開地に繋がる道を作り、市内循環バス路線を新設してほしい。（上谷地域・60代・男性） ○東桂地域はバスが通っていないので、何かと不便なところがある。（東桂地域・10代・男性） ○大月～吉田間のバスを運行させてほしい。市立病院にもバスで通院したい。（東桂地域・70代・男性）
鉄道関係について
<ul style="list-style-type: none"> ○富士急行線の運賃が高い。時間帯も不便である。（上谷地域・40代・女性） ○市内に道の駅や物産展をつくり、田野倉駅と上大月の間に新たな駅をつくれれば便利だと思う。（上谷地域・40代・男性） ○電車の便数を増やして欲しい。（三吉地域・20代・女性） ○富士急電車料金が高い。（東桂地域・20代・女性） ○富士急行線沿いに何か目玉となるものがあると途中下車してくれる人が増えると思う。（東桂地域・20代・男性） ○富士急行線の本数をもう少し増やしたら便が良くなり、東京の大学にも自宅から通いやすくなると思う。（禾生地域・10代・女性） ○電車に乗る機会が多いが、電車の時間帯、本数が少ない。特に普通日は午後12時～1時までの間（学校が早く終わることに乗る電車の時間帯）に、1本しか出ないことや、次の電車が来る間が1時間弱も不便である。土日帯も観光客のために富士山特急を出すのは良いことだが、普通電車が少ないし、車両が短いから入るにも入りにくい、降りるときにも困っている。（禾生・10代・女性） ○富士急行線の代金が高くてなかなか乗れない。（禾生地域・20代・女性）
まちづくり全般について
<ul style="list-style-type: none"> ○交通の便が悪いため住みにくい。（上谷地域・40代・女性） ○都留文科大学前はできたが、谷村町駅付近にあまり店がなく、さみしい状況になっている。（上谷地域・60代・女性） ○高齢になっても安心して出かけられる様な街であって欲しい。（上谷地域・7

0代・女性)
 ○街を歩く人の数が減ったので何らかの対策をして欲しい。(上谷地域・80代・性別不明)
 ○高尾町商店街の活性について対策をして欲しい。(中谷地域・40代・女性)
 ○街中に住むことを進め、小ぢんまりしたまちづくりをすべきである。(中谷地域・50代・女性)
 ○車がないと移動できない距離に公共交通機関がある。コンパクト化した方がよい。(下谷地域・30代・女性)
 ○都留文科大学生や健康科学大学生が安心して、住みよいまちづくりを図って欲しい。(下谷地域・50代・男性)
 ○子どもたちが休日や放課後、安心して遊びに行ける公園が欲しい。芭蕉月待ちの湯には歩いていけない。(開地地域・30代・女性)
 ○もっと大学生にやさしく、住み良いまちづくりはできないものかと思う。(開地地域・60代・女性)
 ○開地地域の奥の住人は鍛冶屋坂トンネルを抜けて通勤や通学、買い物に行かなければならない。また、開地地域には店(コンビニ等)も無く、運転できる人は良いが、高齢者はとても不便に思っている。(開地地域・60代・女性)
 ○都留市は、役所、病院、いきいきプラザ、うぐいすホール、何もかもがバラバラの場所にあり、公共交通も不便で車の運転ができなくなった高齢者世帯には生活しづらい環境だと思う。(東桂地域・40代・女性)
 ○子どもを遊ばせられる公園がない。わざわざ車で行かなければならない。(東桂地域・50代・女性)
 ○都留市駅のまわりをもっと明るい感じにして欲しい。駅をきれいな感じにしたらいい。宝方面のバスは利用する人が多いので今のままで良い。(宝地域・60代・女性)
 ○利便的なまちづくりのためのコンパクトシティの様なまちづくりにして欲しい。(禾生地域・30代・男性)
 ○うぐいすホールでいろいろな催しがあるが、山なので雪や雨が降ればタクシーを使わなくてはいけないので、都留市のまちづくり交流センターでいろいろなイベントをして欲しい。高齢者になり、無理をしてうぐいすホールへ行かなければならない。(禾生地域・60代・女性)

(4) 市民による事業評価提案会における意見及び提案内容

本市では、平成26年11月に「市民による事業評価・提案会(学生版)」を実施し、公共交通も評価・提案対象事業に選定されました。

評価・提案会では、本市の既存の事務事業や市の取り組みについて、公募により選考された市内在住の学生と本市職員がコーディネーターを交え議論を重ね、市事業の提案発表や評価を行いました。公共交通に係る提案内容や評価は以下のとおりです。

提案内容
○バスの中に子供の絵を貼ることで保護者を呼び込んだり、コラボレーションバスにするなど、公共交通を使うことがメリットとなる付加価値をつければ利用者が増加するのではないか。
○予約型乗合タクシーを大学生の利用が見込めるルートなどを検討してはどう

か。10人乗りの車などを用意できれば使いやすい。
○県内の就職活動や帰省シーズンに合わせ、大月駅まで行く臨時便があると活用しやすい。現状で電車賃が高いため、そういった場面で利用できると思われる。
○月待ちの湯に行く場合、歩いていくのを不可能であるため、バーベキュー場とセットにし、10時頃から3時頃に帰るツアーパックを作ればどうか。
○大学と連携して学生課から通知してもらい、サークル団体などに周知する。
○バスを利用した方に、事業者のグッズなどを配布したらどうか。

評価結果

○バスを乗り物としての活用に限定するのではなく、ツアーパックの付与や他事業とコラボレーションするなど、付加価値を付けることで利用者の増加を見込める。
○学生の利用者増を図る場合は、帰省時期や就職活動時期など、シーズンを意識した便を設定し、学生のニーズを取り入れた特別便を検討すべきである。
○利用者が少ない地域では、そこに住む高校生が卒業までを意識した運行内容を検討しても良いと思われる。

3 第1期都留市地域公共交通総合連携 評価指標と事業評価

(1) 第1期都留市地域公共交通総合連携計画 事業施策実施内容一覧

第1期 目標	施策	実施内容
I. 利用者と地域の実情を踏まえた効率的な運行体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ○ 既存路線の見直し ○ 地域に適した運行手法の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「上戸沢線」を廃止し、市内循環バスを運行。 ・ 「砂原線」「曾雌秋山線」を廃止し、予約型乗合タクシーを運行。
II. 利用しやすい環境の整備	○ 乗り換え利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内循環バスや予約型乗合タクシーの運行時間を調整し、市内鉄道への接続の改善を図った。
	○ 利用環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予約型乗合タクシーの愛称を公募し、「つる〜と」に決定。 ・ 停留所の名前を変更あるいはカッコ書きを加えるなどし、分かり易い名称の停留所を設置。 ・ 予約型乗合タクシーの降車場所を停留所に限定していたが、決められた路線上であればどこでも降車可能とした。また、これまでは全ての停留所を回っていたが、予約のある停留所のみを回る運行内容に改めた。
III. 地域活性化に資する交通サービスの提供	○ 地域活性化・商店街活性化との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等の検討。
IV. 地域公共交通を地域で支えるための仕組みの構築	○ 地域住民による検討体制の構築	<p>【1期 見直し基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1便あたりの利用者数3人未満 ・ 路線バス収支率15%未満 <p>【平成26年 実績値】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス1便あたり平均利用者数 <u>3.1人</u> ・ 路線バス1便当たりの平均収支率 <u>16.4%</u>
	○ 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全世帯に対し、時刻表を配布。 ・ 東桂地域コミュニティセンターにて、センターを利用する地域住民に対し、予約型乗合タクシーの説明会を実施。 ・ 山梨県主催「エコ通勤トライアルウィーク」に参加し、期間中は積極的な公共交通での通勤に努めた。 ・ 「市民による事業評価提案会（学生版）」を開催し、公共交通について、学生からの意見や提案を受けた。

(2) 計画事業に係る事後評価

①計画策定の背景

近年、地方における鉄道やバスなど地域公共交通は、モータリゼーションの進展、郊外における大規模店舗の出店、道路網の整備などに伴い、利用者が大幅に減少している。

本市においてもこの状況は同様であり、平成24年3月に「都留市地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域の実情に合った持続可能な公共交通の仕組みを構築し、多くの市民に公共交通の問題を自分たちの問題としてとらえていくことを重要視し、「市民、事業者、行政」が協働して、みんなで「創り」「愛し」「守る」公共交通システムの構築を目指してきた。

②計画全体の評価

都留市地域公共交通総合連携計画については、毎年度、地域住民、交通事業者、各種団体、行政機関、学識経験者などで構成する「都留市地域公共交通活性化協議会」において、地域住民が利用しやすく、安全快適な地域公共交通であり続けるために、利用状況などを分析し、その都度必要な改善を図ってきた。

計画期間3年のうちの2年したところであり中間評価としての位置付けとはなるが、「役割・方向性の明確化と連携強化」、「効率的で利用しやすい環境づくり」、「地域の魅力を高める交通体系」、「持続可能な仕組みづくり」の4つの基本方針のもと新たに導入した「市内循環バス」、「予約型乗合タクシー」などにより、減少し続ける公共交通の利用者に歯止めをかけることができ、持続可能な公共交通体系の構築に一定の成果を上げることができたと評価する。

③「地域公共交通の活性化・再生の目標」に対する評価

a. 「目標1 利用者と地域の実情を踏まえた効率的な運行体系の構築」について

目標	○買い物・通院・通学といった活動を支える公共交通をできる限りニーズに即した運行内容で実現するため、鉄道、路線バス、循環バス、デマンド（予約）型乗合タクシーなどの各交通サービスの特性を活かした、それぞれの路線に合った効率的で持続可能な公共交通体系を構築します。
評価	○既存路線の見直し・地域に適した運行手法の導入 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の少ない路線では、市民の利用実態や利用ニーズを見極め、路線の廃止を行い、実情に合った運行形態の構築を行った。 ・「上戸沢線」については、市内に点在する病院・公共施設・商業地などの生活拠点等を結び且つ市内地域間を連絡する循環型路線バスを導入した。 ・東桂地域と盛里地域でそれぞれ運行していた「砂原線」と「曾雌秋山線」については、需要が少なくこれまで積極的に減便がなされ、利便性の低下化からさらなる利用者の減少を生んでいた。これにより、利用者がいないいわゆる「空バス」の運行を回避するため、予約型乗合タクシーを導入した。 ・これらの導入により、地域に見合う持続可能な運行体系の構築を行うことができた。

b. 「目標2 利用しやすい環境の整備」について

目標	○公共交通の利用の活性化を図るためには、公共交通を積極的に利用できる環境の整備が必要です。運行だけでなく、乗り換え環境の整備や情報提供など、今よりも便利で使いやすい環境の整備を進めます。
評価	○乗り換え利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が多いことから、全ての便が富士急行線と接続できた

	<p>わけではないが、循環バスや予約型乗合タクシーが富士急行線と接続できるよう、運行時間の調整を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環バスは「赤坂駅」「都留市駅」「谷村町駅」「都留文科大学前駅」、予約型乗合タクシー東桂線は「都留市駅」「谷村町駅」「十日市場駅」「東桂駅」、盛里線は「都留市駅」「赤坂駅」「禾生駅」へそれぞれ接続している。 <p>○利用環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の周知を図るため、予約型乗合タクシーの愛称の公募を行った。東桂線と盛里線を合わせて29件の応募が寄せられ、協議の結果、東桂線は「つる～と東桂」、盛里線は「つる～と盛里」にそれぞれ決定した。 ・循環バスのバス停については、バス停の名称が現在の街並みとそぐわない箇所があった。しかし、これまで慣れ親しんだバス停の名称を変更することは、少なからずとも利用者に混乱を与えかねないため、新名称の後ろに旧名称をカッコ書きするなどし、今まで公共交通を利用していた人も、これから公共交通を利用する人にもわかりやすいバス停の名称となるよう努めた。 ・予約型乗合タクシーの利便性を向上させるため、これまで降車場所を停留所に限定していたが、決められた路線上であり、停車禁止区域、降車が危険と判断される場所でなければ降車を可能とした。また、これまで予約の入っていない停留所を含めた全ての停留所を回って運行していたが、予約の入った停留所のみ回る運行内容に改め、利用者が目的地に早く到着できるようになった。
--	--

c 「目標3 地域活性化に資する交通サービスの提供」について

目標	○まちづくりと連携し、公共交通の利用の活性化と併せ地域の魅力向上に向けた公共交通施策を推進します。
評価	<p>○地域活性化・商店街活性化との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者を市内商店街へと繋げ、公共交通の利用者を増やすと同時に商店街の活性化を図るため、公共交通と市内商店街との間で割引制度等を設けるなどの検討、協議を行った。しかし、循環バスや予約型乗合タクシーが商店街に停車しないため、都留市駅あるいは谷村町駅から歩いて商店街に行かなくてはならないことや、帰りの便が不便であることが課題として挙げられた。 ・商店街などとの連携による割引制度の導入は、バスの利用促進に対し一定のインセンティブがあるものと思われ、引き続き、制度の設計及び導入に向けて検討を行うこととした。

d 「目標4 地域公共交通を地域で支えるための仕組みの構築」について

目標	○サービスの見直し基準を明確にして、社会状況の変化に柔軟に対応できる地域公共交通を目指します。また、持続可能な公共交通体系の構築に向け、市民・交通事業者・行政が連携して協働で計画・運行・維持に取り組みます。
評価	<p>○地域住民による検討体制の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1期公共交通総合連携計画において、公共交通の利用状況に対し

	<p>て見直し基準を設けた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス1便あたりの利用者数としては、3人未満という見直し基準を設けたが、これに対する平成26年の実績値は3.1人であった。また、路線バスの収支率としては、15%未満という見直し基準を設けたが、これに対する平成26年の実績値は16.4%であった。2つの見直し基準について、いずれも基準値を上回ることができたため、これまでの取組内容の成果が表れているものと評価できる。 <p>○利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の周知及びPRについては、新たに稼働させた循環バス及び予約型乗合タクシーの本格運行に合わせ、市広報やホームページにて周知を行い、市内全世帯に対してチラシの配布を行った。 ・予約型乗合タクシーが運行する東桂地域については、利用状況があまり良くないことから、東桂地域コミュニティセンターにて市内公共交通の現状等に関する説明会及び、予約型乗合タクシーの利用方法などの説明会を5回にわたって実施した。 ・平成26年11月に「市民による事業評価提案会（学生版）」を開催し、市内公共交通の利用促進について、市内在住の大学生からの意見や提案を受けた。学生からは、車内に子どもが書いた絵を掲載することで家族連れを呼び込んだり、ツアーパックを作成し、市内を公共交通で巡るなど、バスを乗り物としての活用に限定するのではなく、他事業とセットにするなどし、付加価値を付けることで利用者の増加を見込めるといった意見が挙げられた。他には、学生の利用増を図る場合は、帰省時期や就職活動時期などのシーズンに特別便を出すことや、公共交通の利用が少ない地域では、そこに住む高校生の卒業までを意識した運行内容を検討しても良いという意見があった。
--	--

④評価指標に対する評価

a. 評価指標の達成値及び達成度

第1期 評価指標	平成26年度 目標値	平成25事業 年度*達成値	目標値に対する 達成度 (%)
i 補助対象路線利用者数	38,000人/年	23,671人/年	62.3%
ii 循環バスの利用者数	16,500人/年	9,708人/年	58.8%
iii デマンド（予約）型乗合 タクシーの1台当たり の乗車人数	2.5人/台	1.4人/台	56.0%
iv 公共交通サービスの満 足度「満足」「やや満足」 と回答した人の割合	50%	11.6%	23.2%
v 路線バスの平均収支率	20%	16.4%	82.0%

*平成25事業年度とは平成25年10月から平成26年9月までをいう。

b. 各評価指標に対する評価

i 「補助対象路線利用者数」に対する評価

現在、市が補助を行っている路線は、富士急山梨バス(株)が運行する路線バス(循環バスを含む。以下同じ。)の4路線と、富士急山梨ハイヤーが運行する「予約型乗合タクシー」2路線の計6路線である。これらの1年間の合計利用者数の目標値38,000人に対し、平成25事業年度の6路線合計利用者数は23,671人であり、達成割合は62.3%であった。

路線バスの利用者数は、4路線中3路線が減少しているが、全体としては21,000人台で踏みとどまっている状況である。これは、循環バスの利用者が増加していることが要因である。循環バスの導入により、公共交通の利用者の減少を抑えることができたと評価することができる。しかし、その他の路線については、利用者の減少を抑える施策や、効率的な運行内容について検討を行う必要がある。

ii 「循環バスの利用者数」に対する評価

循環バスについては、1年間の目標利用者数の目標値数を16,500人に設定したが、平成25事業年度の利用者数は9,708人であり、達成割合は58.8%となった。

循環バスの利用者は年々増加してはいるものの、目標利用者数の達成に向けては、周知やPR活動を積極的に行い、公共交通を通常利用しない人を呼び込む施策の実施が必要不可欠である。目標値については現状の利用状況から、やや乖離している数値であるため、第2期の目標値は現状を踏まえた上で設定を行う必要がある。

iii 「予約型乗合タクシーの1台当たりの乗車人数」に対する評価

予約型乗合タクシーについては、1台当たりの乗車人数の目標値を2.5人と設定したが、1台当たりの乗車人数実績値は東桂線1.2人、盛里線1.6人であり、平均して1.4人となり、達成割合は56%となった。

予約型乗合タクシーが効率よく稼働するためには、1台により多くの人に乗ることが条件となるが、現在は1人での利用がほとんどである。

1台当たりの乗車人数の増加には、予約型乗合タクシー全体の利用者を増やす必要があるため、予約型乗合タクシーについても、周知やPR活動を積極的に行う。さらに、予約型乗合タクシーは路線バスと違い、定時で運行せず、事前に予約を行う必要があるため、初めて利用する人にとっては不安があり、新規の利用者が増えにくい。利用者の増加に向けては、より細やかな説明を行い、利用者を獲得していく必要がある。

iv 「公共交通サービスの満足度「満足」「やや満足」と回答した人の割合」に対する評価

平成23年に行った公共交通サービスに対する満足度調査では、「満足」「やや満足」と回答した割合は、合計で8.5%だった。市では、公共交通の再編によって満足とする割合を50%に高めるという目標設定を行ったが、平成26年10月に実施した「長期総合計画策定のための市民意識調査」では、「満足」「やや満足」と回答した割合は、合計で11.6%となり、計画策定前とさほど変化のない結果となった。

年代別に見ると 20～40 歳代の「満足度」が低くなっており、最も「満足度」が高かったのが 80 歳代以上であった。マイカーを持つことが多い 20～40 歳代の「満足度」が低くなっていることについては、公共交通を利用する機会が少なく、また、質問の内容から「鉄道」に対する回答とも見て取れる。「満足度」を全体的に上昇させていくためには、誰もが利用しやすい環境づくりを行うと同時に、子を持つ若い親の世代を呼び込み、実際に乗ってもらう取組が必要である。

v 「路線バス全体の平均収支率」に対する評価

路線バスの収支率については、全体の目標平均収支率を 20% に設定をしたが、平成 25 事業年度の実績値は 16.4% となり、目標を 2 割ほど下回った。唯一、目標を達成したのは、道志村の高校生が多く利用する月夜野発桂高校行きの都留月夜野線であり、その他の線については目標値を下回っている。今後、収支率を上げていくためにも、利用者の増加を図るとともに、路線の効率化、料金体系等の見直しを図り、持続可能な公共交通体系の確立を図る必要がある。