

## 第4章 計画の基本方針と目標

### 4.1 計画の基本方針等

地域公共交通を取り巻く課題や本市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、都留市地域公共交通計画の基本理念と基本方針を以下のように決めました。

～基本理念：目指すべき公共交通の将来像～

ひと集い 暮らしと学びを支える快適な公共交通  
生涯のきらめきを育む自由で便利な交通サービス

#### 4.1.1 計画の基本方針

##### 基本方針1：市民のニーズに応える公共交通

本市の公共交通の現状は、主な利用者が高齢者のリピーターであり、一部の交通弱者における生活の足としての機能が見られる反面、全体的な利用者は少ない状況です。その理由として、「乗りたい時間帯がない」「行きたいところに行けない」といった声が多い状況です。

については、生活必需品の買い物・通勤などの義務的な移動だけでなく、趣味による外出などの自由な移動が気軽にでき、あらゆる世帯が地域間で交流できるよう、市民ニーズに応えられる新たな交通サービスの導入について検討する必要があります。

また、自動運転やAIを活用したスマートモビリティやMaaSの導入も検討し、日常生活における円滑な移動手段が確保できるよう努めます。

さらには、既存交通機関も含め、電気自動車をはじめとした次世代自動車の導入による公共交通機関の脱炭素化を推進します。

##### 【SDGsへの取り組み】



##### 【ゴール】

市民の移動ニーズに合った便利な交通サービスの導入を検討し、あらゆる年代の人々が移動しやすい環境を整備し、健康的に住み続けられるまちづくりを目指します。

また、環境に配慮した車両の導入を検討し、環境負荷の軽減及び持続可能な地域社会を目指します。

## 基本方針 2 : 生活を支える公共交通

自力で移動が難しい高齢者が安心して暮らせるまちづくりのため、買い物や通院、交流の場へ不自由なく移動できる手段の確保を行う必要がある。そのためには、便利な交通サービスの導入だけでなく、ボランティアや民間団体による移動支援体制の構築など、きめ細やかな体制整備が必要です。

また、本市は、都留文科大学を有しており、その学生数は全人口の約 10%を占めている。車を持たない大学生も交通弱者であり、人口減少対策としても大学生の定住促進を行うことは効果的であるため、住みやすいまちづくりの一環として、大学生にも使いやすいよう、既存公共交通の見直しや新たなサービスの導入について検討する必要があります。

これらを踏まえて、時間的な利便性に加え、スマートフォンによる予約が可能なサービスなど、利用へのハードルが低くなるような方法の検討と併せて、高齢者の利用率の向上を図るため、デジタルデバイド（情報格差）の解消に係る施策についても検討する必要があります。

### 【SDGs への取り組み】



#### 【ゴール】

高齢者が自由に移動でき、若者にも便利な公共交通を整備し、地域間交流や若年層の定住促進を目指します。

交流人口の拡大を図ることで、すべての世代が互いに助け合う住みやすいまちづくりを実現します。

## 基本方針 3 : 持続可能な公共交通

本市の公共交通においては、路線バス及びデマンドタクシーの運行により、各地域と市の中心部を結ぶ公共交通が整備されていますが、中には利用者数が奮わず、運行経費による負担が増加しているサービスも見られます。

これを踏まえて、市内におけるすべての公共交通サービスにおける将来的な持続性を高めるために、地域住民のニーズへの対応状況について継続的に検証を行うとともに、必要に応じて経路変更、運行時間帯の変更といった路線の見直しや、運行形態の転換など、効率のかつ利便性の高い交通サービスの形成に向けた方策を検討します。

### 【SDGs への取り組み】



#### 【ゴール】

関係機関と連携して、持続可能な公共交通として、多くの市民に利用していただけるような交通形態を目指します。

## 基本方針 4 : 便利で利用しやすい公共交通

本市の移動特性として山間部地域の居住者による市街地への生活移動と併せて、市内で下宿または市外から通学する大学生などが利用できる市街地内の回遊・短距離輸送などにも需要が見られます。

また、昨今では国内観光のみならず、インバウンド事業などを起点とした訪日外国人も含め、観光客の増加も予想されることから、富士山から大月方面へ向かう観光客及び大月から富士山へ向かう観光客を誘導し、市内散策に活用できる交通の整備がポイントとなります。

これらを踏まえて、本市の公共交通においても、観光客向けに MaaS 事業やキャッシュレス決済への対応など多様なニーズに対応した公共交通システムの構築を図るとともに、まちなか回遊性の向上に向けた既存交通の改良、新規交通サービスの整備等を検討します。

### 【SDGs への取り組み】



#### 【ゴール】

市民だけでなくインバウンドをはじめとする観光客にも利用しやすい公共交通を実現し、人々の移動による街なかの賑わい創出を目指します。

#### 4.1.2 計画の目標

基本方針に沿った計画の目標、目標を評価するための評価指標について、下記のとおり設定します。

##### <基本方針1：市民のニーズに応える公共交通>

- 目標①：新たな交通サービスの導入  
⇒ 評価指標：AI デマンド交通の登録者数、AI デマンド交通の導入地域数
- 目標②：公共交通に対する満足度の向上  
⇒ 評価指標：公共交通に対する満足度

##### <基本方針2：生活を支える公共交通>

- 目標①：交通空白地域への移動支援  
⇒ 評価指標：公共交通利用圏域の人口割合
- 目標②：公共交通の利用者の維持  
⇒ 評価指標：1人あたりの平均利用回数（総利用回数÷総人口）

##### <基本方針3：持続可能な公共交通>

- 目標①：既存公共交通の運行見直し  
⇒ 評価指標：公共交通の収支率、利用1回あたりの市財政負担額
- 目標②：市民意識醸成・公共交通活性化に向けた取り組み  
⇒ 評価指標：モビリティ・マネジメントの実施回数

##### <基本方針4：便利で利用しやすい公共交通>

- 目標①：観光やまちなか周遊にも利用しやすい環境整備  
⇒ 評価指標：事業者等とのMaaS事業の導入についての検討回数、キャッシュレス決済の導入数、利用環境の整備箇所数

#### 4.1.3 公共交通ネットワークの基本的な考え方

本市においては、地域によって特性が異なることから、求められる公共交通も地域により違いが生じます。このため、以下のとおり公共交通ネットワークを機能別に分類・定義します。

類型	基本的な機能	求められる役割	現状の 主な公共交通	再編後の 主な公共交通
幹線 ネットワーク	市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク	首都圏や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〉 富士急行線 〈路線バス〉 都留大月線 月夜野線	〈鉄道〉 富士急行線 〈路線バス〉 都留大月線 月夜野線
地域間及び 地域内 ネットワーク	市内地域間を結ぶネットワーク及び地域拠点を中心とした地域内の移動を担うネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線ネットワークを補完する支線軸として、市内の各地域を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワーク</li> <li>・居住地が点在し、人口密度が低い地域を最寄りの地域拠点や市街地内の都市拠点へと繋げる、地域の生活を支えるネットワーク</li> </ul>	〈路線バス〉 宝鉾山線 道の駅つる線  〈デマンドタクシー〉 東桂線※ 盛里線※	市街地間の便利な移動を担う交通 〈AI デマンド交通〉 AI つる〜と※  各地域と市街地間の移動を担う交通 〈デマンドタクシー〉 東桂線※ 禾生・盛里線※ 三吉線※ 開地線 宝線※
市街地内 ネットワーク	市街地内の移動を担うネットワーク	居住地や主要施設が集中し、市民等の活動の拠点となる市街地内において、多様なニーズ、多数の利用に対応可能な、きめ細かいネットワーク	〈路線バス〉 都留市循環線※	〈AI デマンド交通〉 AI つる〜と※

※フィーダー系統

#### 4.1.4 公共交通の再編について

前項の「公共交通ネットワークの基本的な考え方」に基づき、下記のとおり本市における既存公共交通を類型ごとに整理し、再編について検討しました。

##### 幹線ネットワーク

	〈鉄道〉 富士急行線	〈路線バス〉 月夜野線・都留大月線
実施主体	富士山麓電鉄道株式会社	富士急バス株式会社
事業区分	第一種鉄道事業	一般乗合旅客自動車運送事業
事業概要	本市を南北に縦断し、北は甲府市方面・首都圏方面への玄関口となる大月市、南は県内有数の観光拠点である富士吉田市、富士河口湖町方面へアクセスしている。	本市のバス交通の骨格を担う路線（定時定路線）であり、交通結節点である鉄道駅に接続し、市域を跨いで周辺市町村（道志村・大月市）と本市を結ぶ路線
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市には8つの駅が設けられており、大月市・西桂町・富士吉田市・富士河口湖町への移動ができる。</li> <li>大月駅から富士吉田方面に向かう外国人観光客や通学・通勤に多く利用されている。</li> </ul>	<p><u>月夜野線</u> 本市と道志村の移動の際の通勤、通学、買い物、通院に利用されている。</p> <p><u>都留大月線</u> 本市と大月市の移動の際の通勤、通学、買い物、通院に利用されている。</p>
再編における分析	観光客の利用も多く、他市へのアクセシビリティや通勤・通学などの生活の足としても欠かせない交通である。	それぞれ他市町村との間を移動できる重要な路線手段であり、特に生活の足として欠かせない交通である。
再編案	路線維持	路線維持

地域間及び地域内ネットワーク

	<p>&lt;路線バス&gt; 宝鉢山線・道の駅つる線・菅野道志線</p>	<p>&lt;デマンドタクシー&gt; 東桂線・盛里線</p>
実施主体	富士急バス株式会社	富士急山梨ハイヤー株式会社
事業区分	一般乗合旅客自動車運送事業	
事業概要	各地域と市街地間の移動を担うバス路線であり、定時定路線の運行を行う。	東桂地域及び盛里地域と市街地間の移動を担うタクシー路線であり、予約に応じて運行を行う。
現状	市内での生活（通学、買物、通院、都留市駅周辺への移動）に利用されているが、利用者は少なく、市が赤字補填をして、維持している状態であり、自治体や事業者の運営努力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（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要がある。	
再編における分析	利用者が少ないため、収益性が低く、市や国の補助金がないと継続が困難である。また、ドライバー不足により、増便対応も難しい。	
再編案	<p><b>新たな交通形態への転換</b> （既存路線の廃止を含む） AI デマンド交通及びデマンドタクシーへの転換</p> <p>&lt;AI デマンド交通&gt; 【事業区分】一般乗合旅客自動車運送事業 【役割】市街地間の便利な移動を担う 【実施主体】富士急ハイヤー株式会社</p> <p>&lt;デマンドタクシー&gt; 三吉線・開地線・宝線 【事業区分】一般乗合旅客自動車運送事業 【役割】各地域と市街地間の移動を担う 【実施主体】富士急ハイヤー株式会社</p>	<p><b>路線維持</b></p> <p>現状のダイヤを基準とした停留所増加及びルート延伸</p>

市街地内ネットワーク

〈路線バス〉 都留市循環線	
実施主体	富士急バス株式会社
事業区分	一般乗合旅客自動車運送事業
事業概要	市街地を周回（右回り・左回り）する定時定路線のバス路線
現状	市内での生活（通学、買物、通院、都留市駅周辺、谷村町駅周辺、都留文科大学前駅周辺への移動）に利用されているが、利用者は少なく、市が赤字補填をして、維持している状態であり、自治体や事業者の運営努力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（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要がある。
再編における分析	利用実態と比べて車両の大きさが合っていない。利用者も少ないため、大きな赤字が生じており、市や国の補助金がないと継続が困難である。また、ドライバー不足により、増便対応も難しいため、利用者数は頭打ちしている。
再編案	<p><b>新たな交通形態への転換（既存路線の廃止を含む）</b></p> <p>〈AI デマンド交通〉</p> <p>【事業区分】 一般乗合旅客自動車運送事業</p> <p>【役割】 市街地間の便利な移動を担う</p> <p>【実施主体】 富士急ハイヤー株式会社</p>

【公共交通再編における考え方】

再編にあたり、「地域間及び地域内ネットワーク」においては、実証運行の際に導入に対する地域別登録率・利用率の設定を行うなどをして、その地域における想定利用者数及び運行条件から見た費用対効果・採算性について十分に検証を行う必要がある。

「市街地内ネットワーク」についても、令和5年度に行った実証運行の結果を踏まえ、同様の検証を行う必要がある。なお、AI デマンド交通ではエリア内における予約に応じて運行を行うことができるため、「地域間及び地域内ネットワーク」において、導入実現性が低い地域がある場合には、「市街地内ネットワーク」における車両において当該エリアをカバーする方法も検討する。

令和8年4月からの「新たな公共交通」の本格運行では、市街地ではAI デマンド交通、市街地と各地域を結ぶ路線としてデマンドタクシーを運行するが、本市にとって効率的で持続可能な新たな交通網となるよう検討を行う。

なお、新たな交通形態への転換に伴い、市財政負担は大きくなるため、市の財政負担だけでは運行が難しいことが想定されるため、持続可能な公共交通を実現するため、引き続き地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、生活交通手段を確保・維持する必要がある。

#### 4.1.5 市民、交通事業者、行政の役割

本市の地域公共交通を維持確保・充実させていくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、連携して取り組むことが必要となります。

##### (1) 市民の役割

利用されない公共交通を維持していくことは困難であることから、地域に住む市民一人一人が地域公共交通の必要性などを認識し、積極的な利用を心がけるとともに、利用促進に向けた各種取組に主体的に関わるなど、地域公共交通を支える役割を担う。

##### (2) 交通事業者の役割

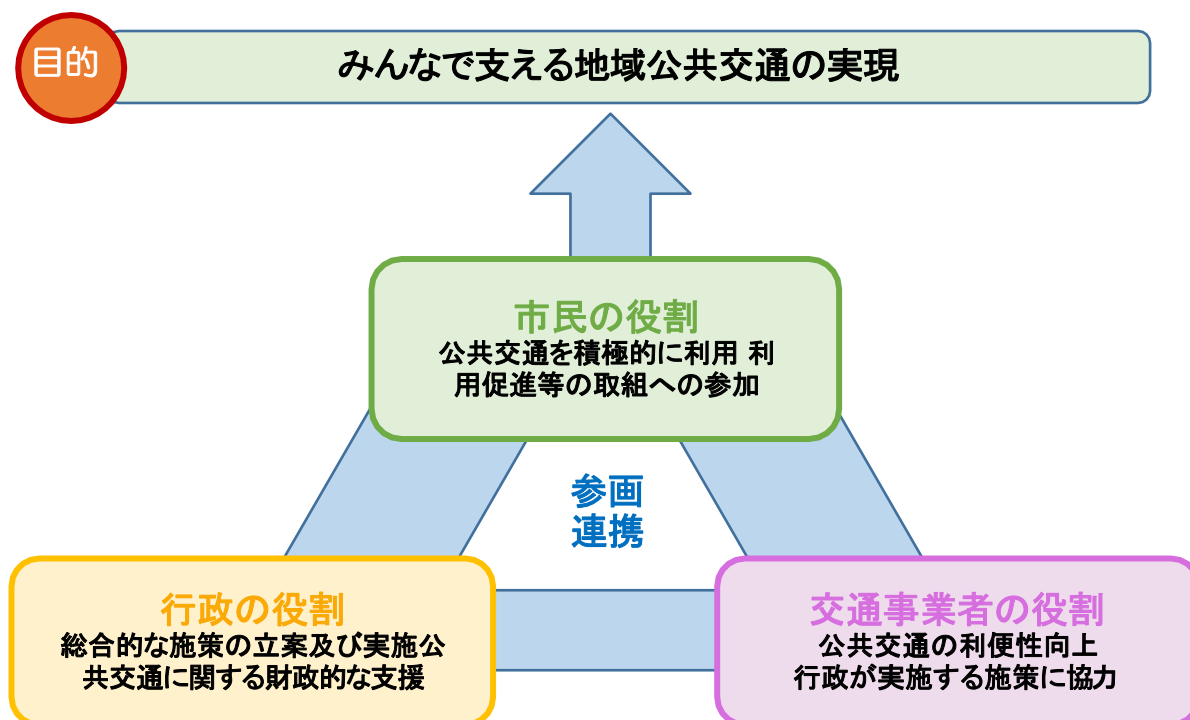
交通事業者は、安全かつ安定した運行を維持確保し、地域公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

##### (3) 行政の役割

市は、市民や交通事業者等の意向を調整し、地域公共交通を将来にわたって維持確保できるよう、まちづくりにおける各種施策と連携して、地域公共交通に関する取組を行う。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言等を行う役割を担う。

#### ▼市民、交通事業者、行政の連携イメージ



# 基本理念～事業の検討について

## 都留市が目指すまちの姿

- 第6次都留市長期総合計画 持続可能な公共交通の整備と利用
- 都留市人口ビジョン(第3版) 公共交通施策の充実の推進(分散する地域)
- 都留市都市計画マスタープラン
  - 自家用自動車に過度に頼らない市街地内の移動や集落地等からの移動手段の確保
- 都留市版「生涯活躍のまち」基本計画 交通アクセス・地域内交通網の確保・充実
- つる観光戦略 観光客の移動の手段と公共交通での観光案内の充実
- 都留市障害者計画 障がいのある方の社会参加のための公共交通費の支援
- 第9期高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画
  - 誰もが安全に安心してまちの中を移動し、様々な施設を利用できる環境づくり
- 都留市地球温暖化対策実行計画
  - 市民・観光客のニーズに対応した公共交通、電気自動車をはじめとした次世代自動車の導入検討、公共交通機関の脱炭素化

## 課題

- 人口減少・高齢化に対応した公共交通サービスの提供
- 沿線住民のニーズに沿った既存公共交通サービスのあり方の検討
- 市内公共交通サービスに係る利用促進
- 市民の移動及び観光需要を支える公共交通サービスの検討
- 利用促進・運行効率化に向けたデジタル技術活用の研究

## 基本理念

ひと集い  
暮らしと学びを支える  
快適な公共交通  
生涯のきらめきを育む  
自由で便利な  
交通サービス

## 現状

- 市内の総人口は減少しており、少子高齢化が進行している。
- 地区別人口を見ると、禾生・東柱・上谷地区といった鉄道沿線の地域に集中している。
- 市内の通勤・通学流動は、大半が市内を目的地とした移動となっている。
- 観光施設は、主に市街地を囲むように山間部に点在している一方、最低限の公共施設を除き、それ以外の施設は鉄道沿線に集中している傾向にある。
- 市民アンケートでは、市民の移動は概ね自家用車が用いられており、公共交通利用についてはニーズ内での運行本数や速達性など、運行時間に関して自家用車に劣ると考えられている。
- 都留市内循環バスの輸送人数は、過去5年で1便あたり4～6人程度、乗合タクシーでは1～2人程度と、いずれも輸送過多な状況が続いている。

## 計画の目標・指標

### 基本方針1 市民のニーズに応える公共交通

1. 新たな交通サービスの導入  
指標: AI デマンド交通の登録者数  
AI デマンド交通の導入地域数

2. 公共交通に対する満足度の向上  
指標: 公共交通に対する満足度

### 基本方針2 生活を支える公共交通

1. 交通空白地域への移動支援  
指標: 公共交通利用圏域の人口割合

2. 公共交通利用者の維持  
指標: 1人あたりの平均利用回数  
(総利用回数 ÷ 総人口)

### 基本方針3 持続可能な公共交通

1. 既存公共交通の運行見直し  
指標: 公共交通の収支率  
利用1回あたりの市財政負担額

2. 市民意識醸成・公共交通活性化に向けた取り組み  
指標: モビリティ・マネジメントの実施回数

### 基本方針4 便利で利用しやすい公共交通

1. 観光やまちなか周遊にも利用しやすい環境整備  
指標: 事業者等との MaaS 事業の導入についての検討回数  
キャッシュレス決済の導入数  
利用環境の整備箇所数

## 施策・事業

赤: 基本方針1  
紫: 基本方針2  
緑: 基本方針3  
水色: 基本方針4

### ■持続可能な公共交通網の維持確保・充実

- ・新たな公共交通システムの導入
- ・広域移動手段の維持確保
- ・MaaS等の新たなモビリティの環境整備

### ■利用しやすい地域公共交通の環境整備

- ・交通結節点における環境整備
- ・ラストワンマイルの環境整備
- ・利用しやすく、乗りやすいバリアフリーに配慮した環境づくり

### ■公共交通の利用促進と意識啓発の実施

- ・AIデマンド交通の周知PR
- ・地域公共交通利用に向けた意識啓発
- ・地域との公共交通に関する協働
- ・ICTによる情報発信