

協議事項 1 平成 23 年度事業計画（2）

実証運行（案）

低炭素地域づくり面的対策整備事業において、二酸化炭素削減に向けた対策の一環として、本市の新たな公共交通体系を検討し、有効な交通体系システムにより二酸化炭素の削減効果を図ることを目的とした路線の提案がなされました。

これは、公共交通を有効に活用するという観点から、市民にとって利便性の高いシステムになると考えられます。本市では、この実証運行の機会を活用することにより、今までとちがった路線、運行形態がどのように利用され、その利便性はどうか、今後の新公共交通を考えるにあたって実効性があるか等検討することにより、新公共交通の体系を模索し、その検証結果を都留市公共交通基本計画(案)に反映します。

1 新公共交通の構築にあたっての実証運行の方向性

（本市の現状を踏まえて）

- （1）私鉄 富士急行線を軸とした路線バス等の整備
- （2）通勤・通学時のバスダイヤ等の充実
- （3）市立病院を中心に市内公共機関等を結ぶ輸送網の整備
- （4）集落地における狭隘な道路（路線バス空白地帯）への対応と、日中における乗車人数減少への対応
- （5）スクールバスの有効利用（今後の課題）
- （6）料金体系の工夫
- （7）公共交通利用促進に向けた取組み
- （8）環境に配慮した交通体系と車両の活用

※ 上記の内容に考慮して、既存バス路線を有効に活用しつつ、新たな公共交通体系、及び新たな運行形態において実証運行を実施し、その有効性を検証する必要がある。

2 低炭素地域づくり面的対策推進事業において示された新たな公共交通のあり方に向けた実証運行の方向性

（「平成 22 年度低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書 財団法人山梨県総合研究所」より）

（1）市内循環バスの実証における、自家用車使用の減少実験

（主に日中時の交通弱者の利便性を考慮した実験）

①概要

市内中心地において主要施設を結ぶ循環バスの運行（ルート図参照）

②選定理由

- i) 都留市内には公共施設及び商店街などが点在している。これらの施設と富士急行線を結ぶ路線が定期的に走ることにより、特に高齢者率が高い市内中心地の人の流

れを広げることができる。

- ii) 市民アンケート結果においても、バスの利用目的としては「通院」、「買い物」、「金融機関・郵便局・役所の用事」、「レジャー（公営温泉施設）」が上位を占めた。これらの施設を循環することで、利用者の増加が見込まれる。
- iii) 市民アンケートの自由意見のなかで、市内循環バスを望む声が少数ではあるが見受けられた。なお、平成 22 年に行われた市民意識調査においても市内循環バスの要望が比較的多かった。
- iv) 病院、都留市駅において、鉄道や他のバス路線との接続を良くする事で、日中の交通弱者の動きを活性化することが考えられる。また、交通不便地域の一つである法能地域を運行することにより、新たなバス需要を見出すことができる。
- v) 将来的には富士急行線近くのバス停を基点とし、他地域を走るバス停等との乗換え利便性を向上させ、1 回の乗り継ぎで各地域から病院、市役所、いきいきプラザ、SC・商店街、月待ちの湯へ行くことができる交通機関の整備を考えたい。
- vi) 定時定路線バスを循環方式で走らせシンボル化し、コミュニティバス同様の意識を公共交通に向けることにより、各地域の市民意識の高揚を図ることができる。

③課題点

- i) 循環バスの場合、右回り、左回りを同時運行しないと、かえって不便になるという欠点がある。事業者が車両・運転手の確保ができるか、またその場合の採算性がどうかという問題がある。
- ii) 現在運行している上戸沢線と路線が重なってしまう。上戸沢線をそのまま循環路線として運行することが可能かどうか。また可能な場合、今まで上戸沢線を利用していた人にとって、逆に不便になるケースも考えられる。
- iii) 市内中心地と主要施設を巡るバス路線の整備による、他の交通事業者との競合。

(2) 宝地域における朝夕通勤・通学のバス増便による、自家用車使用の減少実験

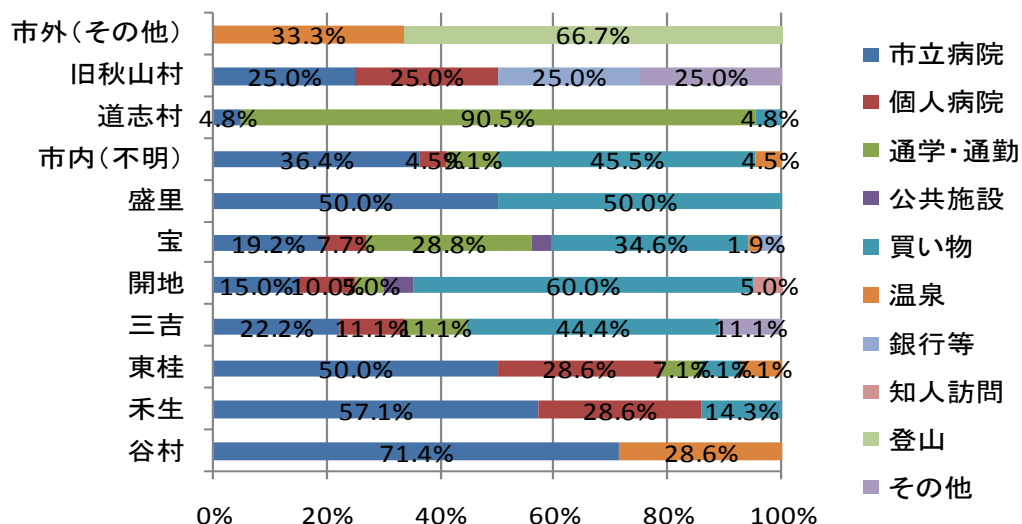
(通勤・通学者を対象とした実験)

①概要

現状運行している宝鉱山線において、通勤・通学者を対象とした朝夕のバス増便

②選定理由

- i) 市民アンケート結果において、バスの利用可能性がある人の利用目的として、「通勤・仕事等」(11.1%)、「通学」(4.1%)を選択した方が、15.2% (431 名中 66 名) いたことから、通勤・通学者のバス利用ニーズが確認できた。
また、二酸化炭素排出量削減の観点から見ると、特に通勤者に対し自動車利用から公共交通機関への利用転換を図ることが効果が高いことから、通勤・通学者を対象とした時間帯のバス運行を検討する必要がある。
- ii) 平成 21 年度に都留市が行ったバス利用者アンケートにおいて、路線バスの利用目的を見ると次表の通りである。



通勤・通学での利用率が最も高いのは道志村の90.5%（21名中19名が回答）であるが、これは市内でも菅野・道志線のみ8時以前の便があるためと考えられる。

次に高い利用率は宝地区の28.8%（52名中15名が回答）である。宝地域は、市内全体の中で以前よりバスの利用率が高く、そのため現状でも路線バスの本数が市内でも一番多く走っている。しかし、朝夕の通勤・通学率が一番高いと判断する時間にバスの運行が無いため、その時間帯の運行を行うことで、これまで使用していなかった人を新たなバス利用者として見込こむことができる。

iii) 現在、中学生は都留第二中学校に全員（約100名）がスクールバスにより通っている。卒業後これらの学生の高校への現在の通学方法は父兄の送迎がほとんどと考えられることから、これらの通学者をバス利用者として見込みやすい。

iv) 循環バスとの接続が、病院及び都留市駅で可能であるので、調整がしやすい。ダイヤについては、朝は上り電車の時間に合わせたもの、夕は下りの電車の時間に合わせたものを想定する。

v) 現在宝地域では、地域協働のまちづくり推進会の中に、公共交通を考える会が既存しており、地域の公共交通の確保に対し大変意識が高い地域である。

実証運行には、地域のコンセンサスが必要となることから、地域のコンセンサスを得やすく今後協力を得やすいと考えられる。

③課題点

i) 現状既にある路線（宝鉱山線）の増便であるが、事業者が車両・運転手の確保ができるか、またその場合の採算性がどうかという問題がある。

ii) 宝地域のみ通勤・通学者の利便性を向上させることになるため、他の地域との公平性が確保できるか。

(3) 交通不便地域におけるデマンド交通の導入による、自動車使用の減少実験

①概要

都留市内の交通不便地域における、デマンド交通導入の検討。

車両はジャンボタクシーまたはセダン型タクシーとする

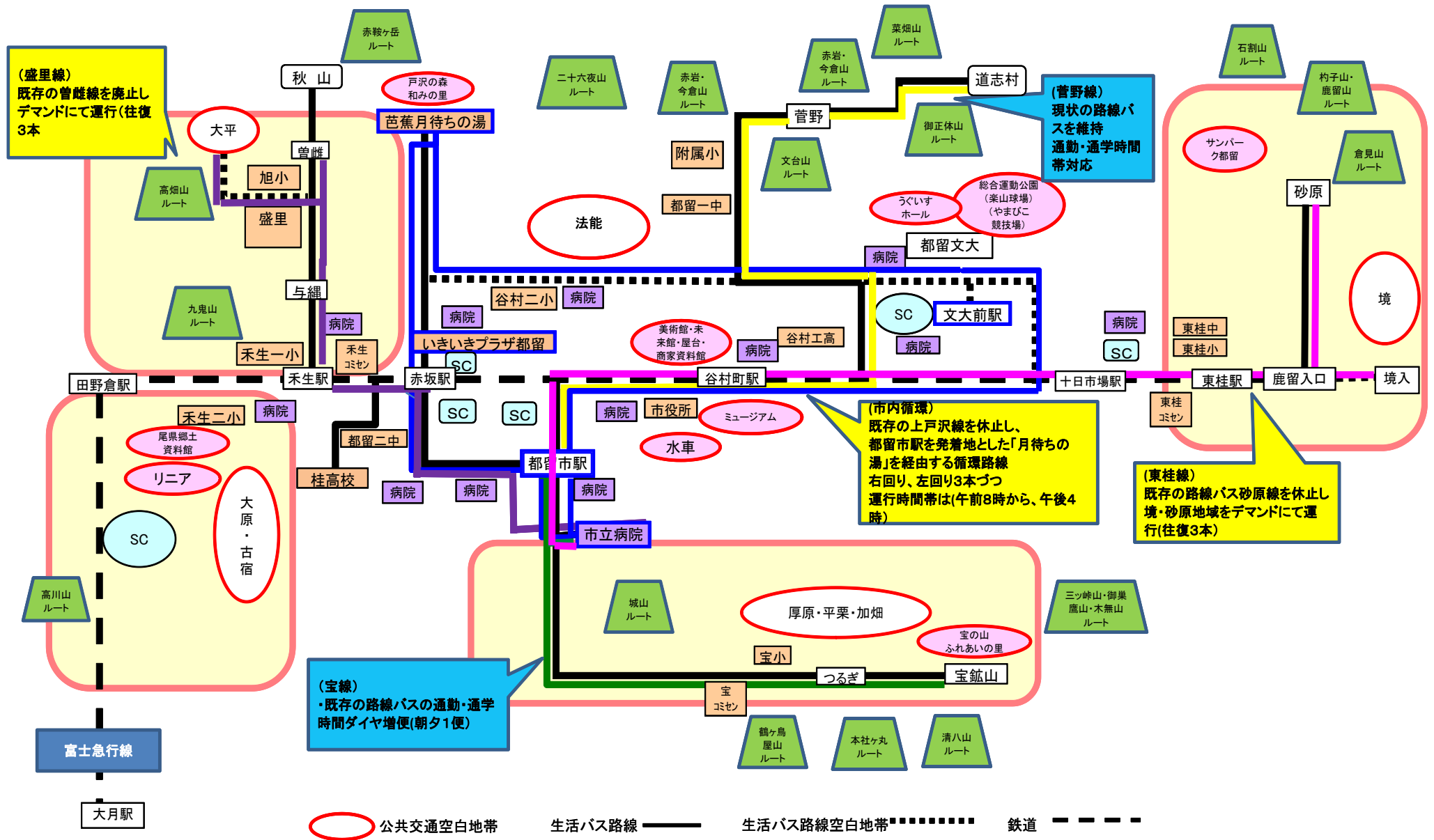
②選定理由

- i) 都留市内には5ヵ所の交通不便地域がある。不便地域周辺には既に路線バスが走っているが、バス停までは遠く、なかなか利用できないのが現状である。
- ii) また、不便地域は道幅も狭く、大型のバスが入っていくことができないため、既存路線のルート変更での対応は難しい。
- iii) そこで、ジャンボタクシー又はセダン型タクシー等、車両を小型化し、デマンド交通システムを導入した場合について、各地域の利用可能性、二酸化炭素排出量の削減効果、収支を検証する。
- iv) なお、交通不便地域のうち、法能地域は(1)の循環バス運行を検討すること、厚原・平栗・加畑地域については、(2)で宝地域の増便を検討することから、ここでは、境地域、大平地域、大原・古宿地域の3地域について検討する。

③課題点

- i) 既存バス路線やタクシー事業者との競合が考えられる
- ii) デマンド交通を導入する地域は、場合によってはバスよりも利便性が高まるため、他の地域との公平性が確保できるか。

3 実証運行経路(案)



4. 実施詳細

(1) 市内循環バス

- ①都留市駅を発着地とした「月待ちの湯」を經由する循環路線
- ②右回り3本、左回り3本
- ③運行時間帯は(午前8時から、午後6時)
※1時間に1本を想定(1循環=約53分:18.58km)
- ④法能線については、旧道を運行
※ ・道路管理者は「市」
・警察署に安全面から許可をもらうことが必要⇒公共交通会議より要望書の提出の必要がある
・新たにバス停が必要となるため、地域の方への説明、及び設置位置に隣接の家に対し、了承をもらうことが必要。(7月中に実施)
- ⑤実施事業者:富士急山梨バス
- ⑥該当地域 下谷、中谷、上谷、三吉地区

(2) 宝線

- ①通勤・通学時間帯は、路線バスのダイヤを増便
※午前8:30以前、午後18:30以降の便の増便

(3) 盛里線

- ①曾雌、大平地域を循環式にデマンドで運行
(1日往復3本:午前8時~午後4時の間)
※ 事前登録制として事業者にて電話で受け付けを行い、需要に応じて対応する。
既存路線バスは連絡をする手間はないので、乗客にはその分の負担を強いることとなる。また、空白地帯を通ることとなるので、その分目的地までの乗車時間は長くなる。
また、登録していない乗客への配慮が課題となる。
- ②経路 曾雌・大平~赤坂駅前~市立病院・・・・市内循環に接続

(4) 東桂線

- ①境、砂原地域を循環式にデマンドで運行
(1日往復3本:午前8時~午後4時の間)
- ②経路 東桂~都留市駅前~市立病院・・・・市内循環に接続
※ 事前登録制として事業者にて電話で受け付けを行い、需要に応じて対応する。
既存路線バスは連絡をする手間はないので、乗客にはその分の負担を強いることとなる。また、空白地帯を通ることとなるので、その分目的地までの乗車時間は長くなる。
また、登録していない乗客への配慮が課題となる。

(5) その他(実証運行に向けた啓発活動等)

① 乗車料金については、実証運行路線のみ、100円料金とする。

※ 今後の市全体の料金設定について検討していく必要がある。

② 実証運行実施に当たっての地域説明会を実施する。

⇒7月から8月にかけて実施を想定。

③ 8月号、9月号広報にて公共交通問題を掲載

④ 他の路線への配慮

実証にあたってはこれまで交通の不便地域であったところに対し、既存のバスの本数より若干の本数の増便として運行を想定している。

既に便数の多い宝線、菅野線に対して問題はないと考えるが、料金設定については課題が残る。

⑤ 禾生・田野倉地域・加畑地域について

交通空白地帯は他にも古宿、加畑地域があるが、現状ではこれらに対するきめ細かい対応は難しい。対応しようとするれば、デマンドや乗合のタクシーでの対応となるが、1運行あたりの経費は割高となることが想定され、市としては財政負担の面から十分な協議が必要である。

⑥ 宝地域を中心に、通勤、通学への積極的利用を促す。

⑦ 市役所職員の積極的利用 ※実証運行車両と電車を活用した通勤など

⑧ 企業への働きかけ＝ノーカーデーの呼びかけ

⑨ 市内商工会加入店などに協力を得て、フリーパスを購入した際、パスを提示すると、ポイントが加算されるなど、公共交通を使ったメリットをつくる。

⑩ 計画の策定を目的として、関係各課には窓口に来た人たちから交通の利用状況等を聴取する。

⑪ 低炭素地域づくりの面から、使用する車両は省エネ車両が好ましい。

※デマンド交通(Demand Responsive Transport:DRT)は、

デマンド方式ともいい、利用者のデマンド(需要、要求)にあわせて基本路線の外の迂回路線を経由する運行形態である。

バス等の運行を管理する者に対し、利用者が通信手段(電話、ファックス、専用端末、インターネットなど)によりデマンドの手続きを行うと、バス等に情報が伝えられ希望する停留所まで迂回する。デマンドが無い場合には迂回路線を経由せずに運行する。「オンデマンド」と称する事業者もある。(山梨県内:身延町・増穂町・北杜市)本市でも今形式を活用したい。

5. スケジュール

年 度	23年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
各種準備等												
実証運行事業に係る準備等	←————→											
調査業務計画準備	←————→											
補助金申請業務			●									
各種調査												
市内公共交通実態調査				←————→								
利用者関係機関調査				←————→								
実証運行												
地域説明会				←————→								
啓発事業				←————→								
循環バス						←————→						
デマンド交通						←————→						
利用者アンケート						←————→						
新公共交通の検討												
課題の整理							←————→					
計画の策定							←————→					
地域説明会・懇談会				←————→					←————→			
パブリックコメント										←————→		
報告書作成												●
地域公共交通活性化協議 会及び地域公共交通会議			●	●				●	●		●	