

令和5年度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第1回会議

日 時：令和5年6月26日（月）
午後1時30分から

場 所：都留市役所3階大会議室

次 第

1. 開 会

2. 市長あいさつ

3. 報告事項

- (1) 令和4年度市内循環バス事業及び予約型乗合タクシー事業について
- (2) 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について
- (3) 道の駅つる線 延伸に伴う効果について

4. 協議事項

- (1) 都留市生活交通確保維持改善計画（案）の認定申請について
- (2) 都留市AIデマンド型交通運行計画（実証運行）（案）について
- (3) 都留市地域公共交通計画（骨子案）について
- (4) その他

5. その他

6. 閉 会

資料1：令和4年度市内循環バス事業及び予約型乗合タクシー事業実績報告

資料2：地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表

資料3：道の駅つる線 延伸に伴う効果について

資料4：都留市生活交通確保維持改善計画（案）

資料5：都留市AIデマンド型交通運行計画（実証運行）（案）について

資料6：都留市地域公共交通計画（骨子案）

都留市地域公共交通会議委員名簿（令和5年6月26日～令和7年6月25日）

No.	区 分	役 職 名	氏 名
1	学識経験者	都留文科大学 教授	鈴木 健大
2	各種団体の代表	都留市老人クラブ連合会長	三枝 秀雄
3		都留市小中学校校長会長（禾一小）	渡邊 正司
4		都留市地域協働のまちづくり推進会連絡会	相川 義美
5	住民又は利用者を代表する者	市民代表者(公募)	鶴田 寛
6		市民代表者(公募)	安富 康雄
7	一般乗合旅客自動車 運送事業者	富士急バス株式会社 取締役社長	古屋 毅
8	一般乗用旅客自動車 運送事業者	富士急山梨ハイヤー株式会社 取締役社長	木村 尚寛
9	大月警察署又は その指名するもの	山梨県大月警察署交通課長	和田 康平
10	山梨県知事又は その指名するもの	山梨県県民生活部交通政策課長	渡辺 正尚
11	山梨運輸支局長又は その指名する者	関東運輸局山梨運輸支局 首席運輸企画専門官	森下 文章
12	運転者の団体を 代表する者	富士急バス株式会社 鶴の会運転手	高橋 弥尚
13	市長又はその指名 する職員	市民部長	山口 哲央
14		総務部長（幹事）	紫村 聡仁
15		福祉保健部長（幹事）	清水 敬
16		産業建設部長（幹事）	齊藤 浩稔
17		教育委員会教育次長（幹事）	矢嶋 亘

都留市地域公共交通活性化協議会委員名簿（令和5年6月26日～令和7年6月25日）

No.	区 分	役 職 名	氏 名
1	学識経験者	都留文科大学 教授	鈴木 健大
2	各種団体の代表	都留市老人クラブ連合会長	三枝 秀雄
3		都留市小中学校校長会長（禾一小）	渡邊 正司
4		都留市地域協働のまちづくり推進会連絡会	相川 義美
5	住民又は利用者を代表する者	市民代表者(公募)	鶴田 寛
6		市民代表者(公募)	安富 康雄
7	一般乗合旅客自動車運送事業者	富士急バス株式会社 取締役社長	古屋 毅
8	一般乗用旅客自動車運送事業者	富士急山梨ハイヤー株式会社 取締役社長	木村 尚寛
9	大月警察署又はその指名するもの	山梨県大月警察署交通課長	和田 康平
10	山梨県知事又はその指名するもの	山梨県県民生活部交通政策課長	渡辺 正尚
11	山梨運輸支局長又はその指名する者	関東運輸局山梨運輸支局 首席運輸企画専門官	森下 文章
12	運転者の団体を代表する者	富士急バス株式会社 鶴の会運転手	高橋 弥尚
13	その他会長が必要と認めるもの	富士山麓電気鉄道株式会社 取締役鉄道部長	奥田 壮一
14	市長又はその指名する職員	市民部長	山口 哲央
15		総務部長	紫村 聡仁
16		福祉保健部長	清水 敬
17		産業建設部長	齊藤 浩稔
18		教育委員会教育次長	矢嶋 亘

令和4年度市内循環バス事業及び予約型乗合タクシー事業報告

【令和4年度 取組状況】

①都留市循環線

- ・運行内容：路線定期運行
- ・運行本数：(右回り、左回り) 各3本/日

・運行経路

(右回り)

都留市駅－都留市立病院前－赤坂－芭蕉月待ちの湯－都留文科大学駅－都留市駅－都留市立病院前

(左回り)

都留市立病院前－都留市駅－都留文科大学駅－芭蕉月待ちの湯－赤坂－都留市立病院前－都留市駅

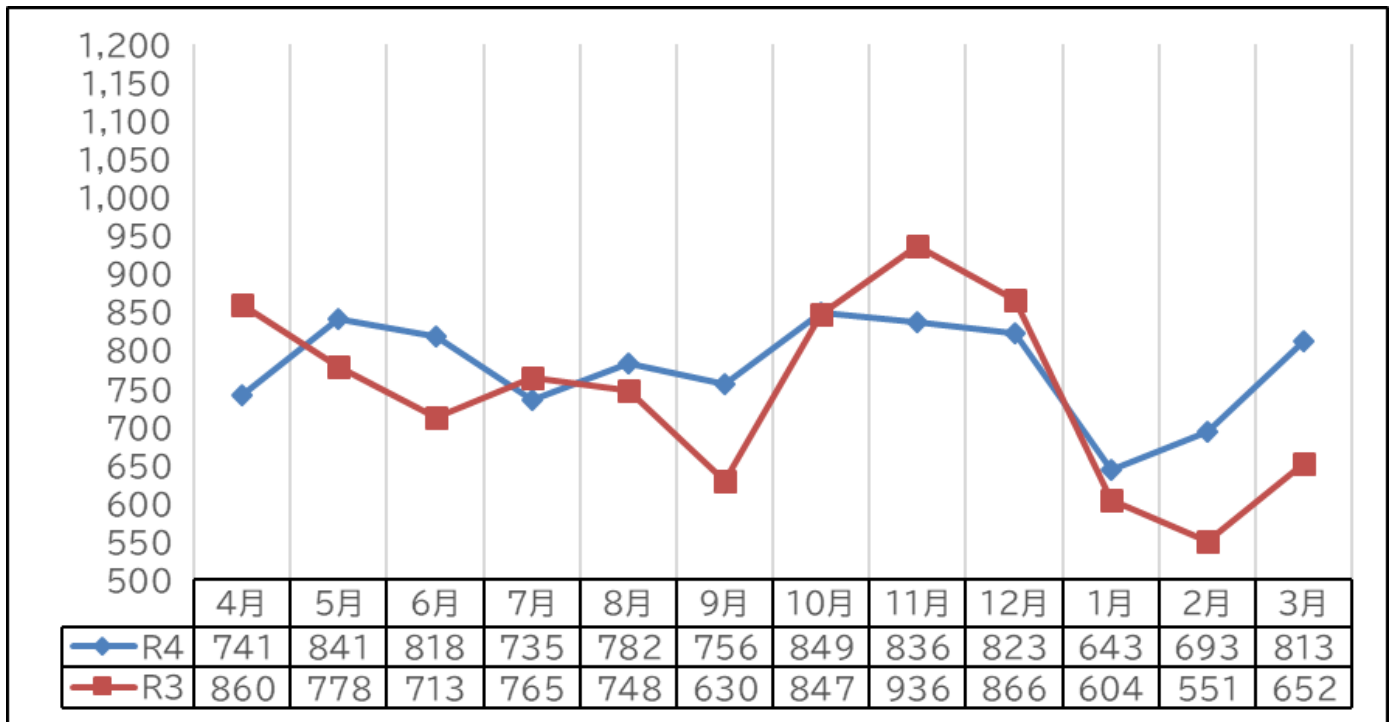
- ・運行日：毎日運行（年末・年始を除く）
- ・料金（一乗車）：大人（中学生以上）200円、小人（小学生）100円、乳幼児 無料
- ・運行事業者：富士急バス株式会社

運行実績（令和4年度）

各月の乗車人数	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
	741	841	818	735	782	756	849	836	823	643	693	813	9,330

※令和3年度 8,950人

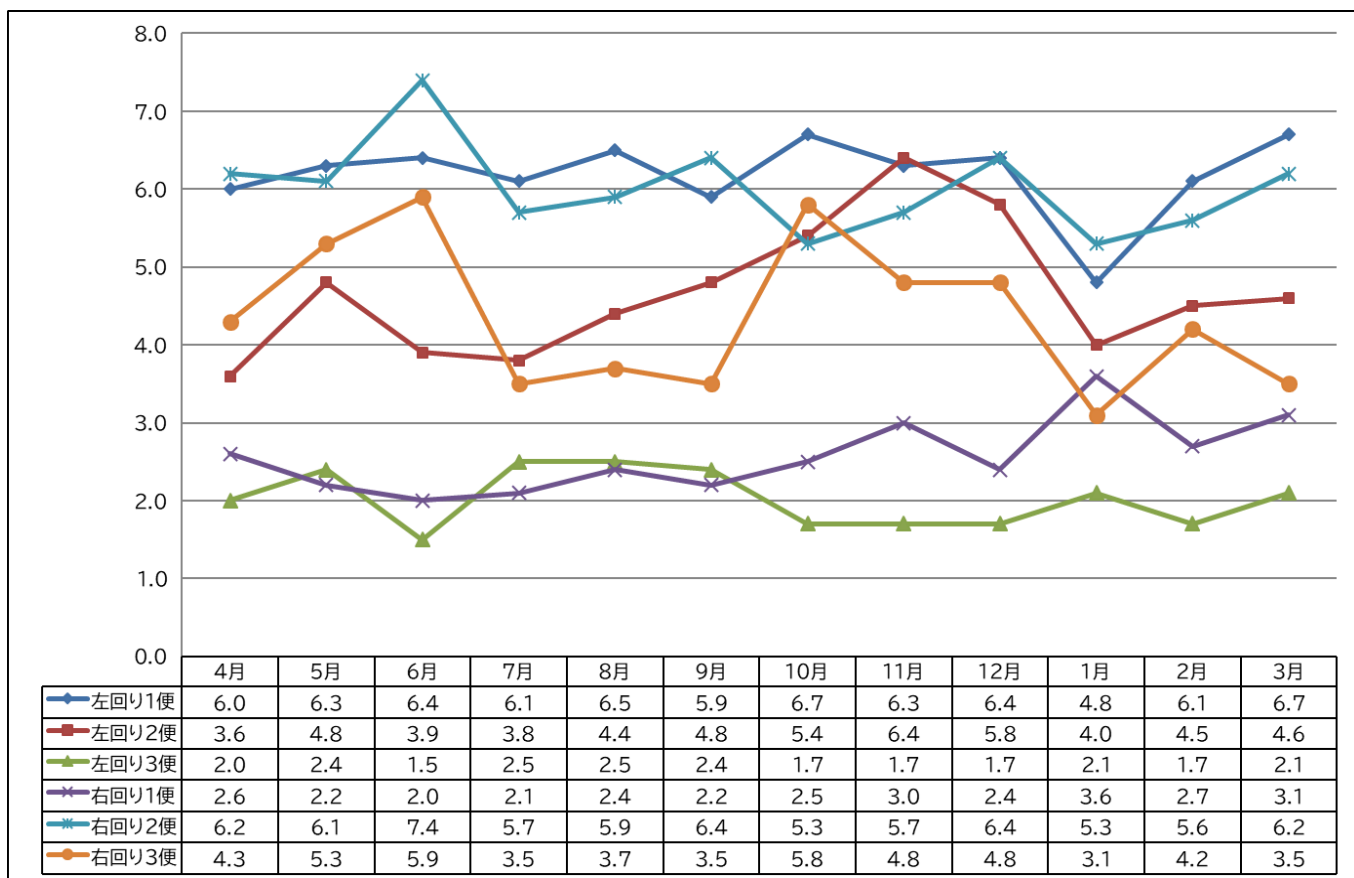
R3・R4 乗車人数の比較



平均乗車人数

1日平均	令和4年度												合計・平均
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
	24.7	27.1	27.3	23.7	25.2	25.2	27.4	27.9	27.4	23	24.8	26.2	25.8
1便平均	4.1	4.5	4.5	3.9	4.2	4.2	4.6	4.7	4.5	3.8	4.0	4.3	4.3
平日(1便平均)	4.4	4.4	4.2	4.2	4.6	4.5	4.5	4.5	4.5	3.8	4.3	4.5	4.4
土日(1便平均)	3.4	4.6	5.2	3.4	3.0	3.6	4.8	4.9	4.8	3.7	3.7	3.8	4.1
左回り1便	6.0	6.3	6.4	6.1	6.5	5.9	6.7	6.3	6.4	4.8	6.1	6.7	6.2
左回り2便	3.6	4.8	3.9	3.8	4.4	4.8	5.4	6.4	5.8	4.0	4.5	4.6	4.7
左回り3便	2.0	2.4	1.5	2.5	2.5	2.4	1.7	1.7	1.7	2.1	1.7	2.1	2.0
右回り1便	2.6	2.2	2.0	2.1	2.4	2.2	2.5	3.0	2.4	3.6	2.7	3.1	2.6
右回り2便	6.2	6.1	7.4	5.7	5.9	6.4	5.3	5.7	6.4	5.3	5.6	6.2	6.0
右回り3便	4.3	5.3	5.9	3.5	3.7	3.5	5.8	4.8	4.8	3.1	4.2	3.5	4.4

各月における便別平均乗車数の推移



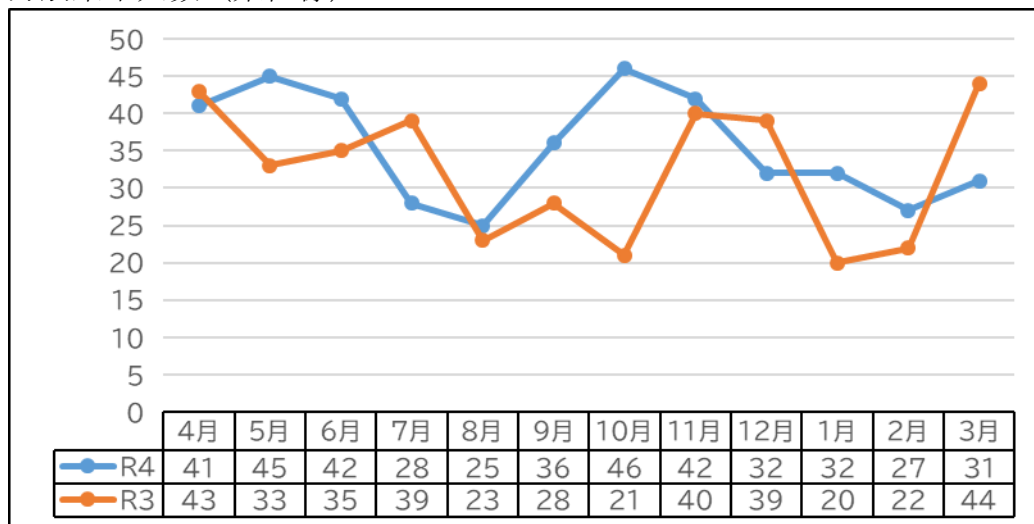
②予約型乗合タクシー（東桂線・盛里線）

- ・運行内容：区域運行
- ・運行本数：（往路、復路）各 3 便／日
- ・運行経路：東桂地区（既存のバス路線及び境地区を含む）－市立病院
盛里地区（既存のバス路線及び大平地区を含む）－市立病院
- ・料金（一乗車）：大人（中学生以上）300 円、小人（小学生）150 円、乳幼児 無料
- ・運行日：毎日運行（年末・年始を除く）
- ・運行事業者：富士急山梨ハイヤー株式会社

運行実績

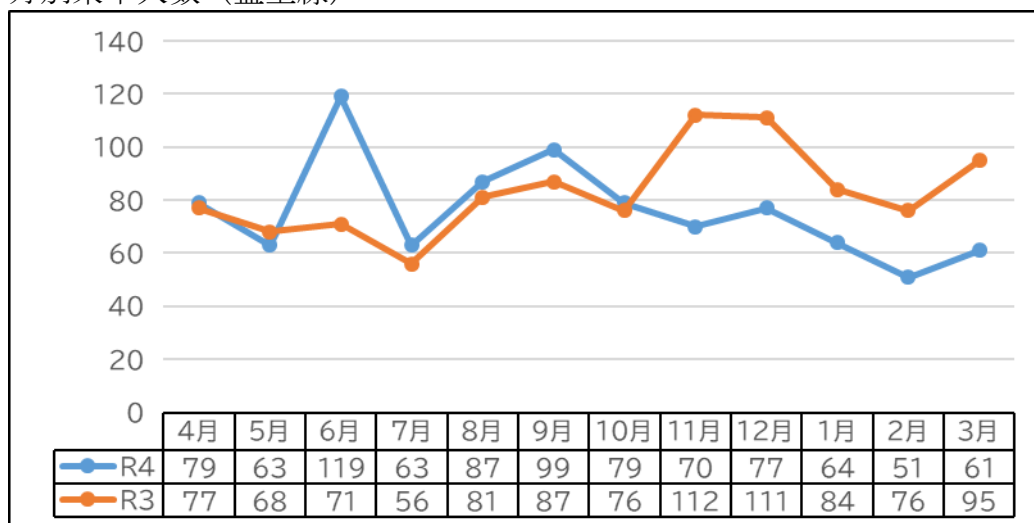
乗車人数	令和 4 年度												
	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	合計
東桂	41	45	42	28	25	36	46	42	32	32	27	31	427
盛里	79	63	119	63	87	99	79	70	77	64	51	61	912

月別乗車人数（東桂線）



※令和 3 年度 387 人

月別乗車人数（盛里線）



※令和 3 年度 994 人

月別 運行数・乗車人数・1 運行あたり乗車人数

		令和 4 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	平均
東桂線	運行数	32	29	29	25	24	27	36	26	26	27	20	23	27.0
	乗車人数	41	45	42	28	25	36	46	42	32	32	27	31	35.6
	乗車人数 (1 運行あたり)	1.3	1.6	1.4	1.1	1.0	1.3	1.3	1.6	1.2	1.2	1.4	1.3	1.3
盛里線	運行数	60	49	77	53	65	69	61	55	61	49	42	52	57.8
	乗車人数	79	63	119	63	87	99	79	70	77	64	51	61	76.0
	乗車人数 (1 運行あたり)	1.3	1.3	1.5	1.2	1.3	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.2	1.2	1.3

※令和 3 年度

東桂線 運行数 24.7 乗車人数 32.3 1 運行あたり乗車人数 1.3

盛里線 運行数 59.9 乗車人数 82.8 1 運行あたり乗車人数 1.4

便別乗車人数

		令和 4 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	平均
東桂線	1 便(ガラススキー場入口発)	14	14	24	6	8	12	13	12	10	5	6	10	11.2
	2 便(病院発)	4	4	4	5	2	7	6	4	2	4	3	3	4.0
	3 便(ガラススキー場入口発)	10	9	6	9	6	6	14	7	8	12	11	6	8.7
	4 便(病院発)	7	10	3	4	4	3	9	7	5	3	1	8	5.3
	5 便(ガラススキー場入口発)	3	2	3	3	3	4	1	6	7	3	2	2	3.3
	6 便(病院発)	3	6	2	1	2	4	3	6	0	5	4	2	3.2
盛里線	1 便(曾雌東発)	19	22	43	12	6	9	7	11	13	8	10	14	14.5
	2 便(病院発)	3	4	4	3	4	10	5	4	5	3	6	2	4.4
	3 便(曾雌東発)	25	19	24	14	31	27	29	24	21	23	18	19	22.8
	4 便(病院発)	13	8	25	11	15	16	13	14	10	11	8	13	13.1
	5 便(曾雌東発)	7	5	8	17	14	21	12	8	12	8	6	8	10.5
	6 便(病院発)	12	5	15	6	17	16	13	9	16	11	3	5	10.7

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月25日

協議会名: 都留市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①運行事業者	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
富士急バス株式会社	都留市循環線 都留市立病院～都留市駅 谷村・三吉地域	利用促進施策として学生や高齢者への周知活動を実施した。また、新たな利用者の確保に向けた路線の延伸における協議を行った。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 年間利用者目標数13,240人に対し、9,129人であった。	学生等の新たな利用者に対する利用促進を図りながら、持続可能な地域公共交通に向けた施策を、事業者と連携しながら実施していく。
富士急山梨ハイヤー株式会社	東桂線 東桂・谷村地域	利用促進施策として学生や高齢者への周知活動を実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 1台あたりの平均乗車人数の目標1.8人に対し、1.3人であった。	持続可能な地域公共交通に向けた施策を、事業者と連携しながら実施していく。
富士急山梨ハイヤー株式会社	盛里線 禾生・盛里地域	新たな利用者の確保に向け、商業施設へのアクセスといった施策を多角的に検討した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 1台あたりの平均乗車人数の目標1.8人に対し、1.4人であった。	持続可能な地域公共交通に向けた施策を、事業者と連携しながら実施していく。
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>商業施設へのアクセスや周知活動などの利用促進の取組は評価できるが、年間利用者及び1台あたりの平均乗車人数の目標数は未達成となった。第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ▶「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 ▶アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。 					

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和5年1月25日

協議会名: 都留市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域公共交通計画策定事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③計画等の策定等に向けた方針
<p>○地域の現状把握 地域特性、既存公共交通の現況、上位計画におけるまちづくりの方向性を整理した。</p> <p>○地域公共交通の現実態把握 市民アンケート調査(16歳以上の市民を対象、2,000人無作為抽出)を実施し、公共交通の利用に際しての課題および要望等の把握を行った。 交通事業者へのヒアリング調査から、利用意向や将来の方向性等について把握した。 大学生へのヒアリング調査を実施し、新たな利用者における地域の移動需要を把握した。</p> <p>○公共交通に求められる役割の検討 課題解決へ向けて、公共交通網の在り方として各公共交通機関の機能分担や交通結節点の位置づけを明確にした。</p> <p>○既存計画の評価・検証 既存公共交通のデータ整理により、地域の公共交通の状況を整理・把握した。</p> <p>○地域公共交通の課題の整理 調査等を踏まえ、地域にとって望ましい公共交通の在り方についての基本方針をまとめ、基本方針に沿って、持続可能な公共交通の形成に向けた目標、事業の実施主体、スケジュール等を具体的に反映させた計画としていく。</p> <p>○協議会開催 計画策定に向けた調査内容や、調査結果を受けて今後の交通体系のあり方について議論するための協議会を開催した。(令和4年度末までに計2回開催)</p>	<p>当初の計画通りに事業は適切に実施される見込み。</p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p>・既存の路線バスやタクシーとの役割分担を明確化することで、市内外を問わず移動しやすい公共交通網の充実を図っていく。</p> <p>・公共交通利用に対する意識の醸成や分かりにくさによる不安の解消により利用促進を図るとともに、目的地となる施設との連携により持続性を確保し、安心して公共交通を利用できる環境を整備する。</p> <p>・今回収集した基礎データやアンケート等を有効に活用し、利用ニーズに合った新たな公共交通のシステムの導入や、既存公共交通を補完する移動手段の仕組みづくりの支援体制の構築を目指す。</p>

<p>地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)</p>	<p>事業が計画通り適切に実施される見込みであり評価する。第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を今後の計画策定に向けた検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市機能と交通網との関係が整理することが重要。 ・交通はあくまでまちづくりを支えるための手段なので、まちづくりに関する部署や地域との連携を引き続き深めてほしい。 ・実際の人流や物流は行政境内で完結していないものもある。計画において、行政境を越えた部分について触れないのではなく、連続して交通網などの情報を載せるとより良い。 ・「公共交通を利用する生活様式への転換」をどう評価するかが課題。数値だけがすべてではないと思われるが、何らかの形で人々の意識の変化、公共交通を支えるという点が可視化されるよう、数値目標の項目立て、数値などを検討してほしい。
--	--

No.	停留所名	都留文科大学駅→県立リニア見学センター										計	
		9:00		11:20		14:20		16:15		乗車	降車	乗車	降車
		乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車				
1	都留文科大学駅	1		2		2		14		19			
2	都留文科大学前							1		1			
3	田原三丁目												
4	おかじま食品館	1				1		4		6			
5	都留興譲館高校北									2			2
6	柳田橋						2						2
7	都留第一中学校入口	1						3		4			
8	谷村町駅	2		7		6		1	3	16			
9	谷村町駅入口			4				1	1	5	1		
10	大手前					1				1			
11	日本生命前		1					6		7			
12	中央二郵便局前	1	1					1	1	2			
13	都留市駅	2		14	2	4		3	9	23	11		
14	寿町	2		1		1			1	4	1		
15	道生堀												
16	市立病院入口												
17	都留市立病院前		2	6		3	3	2		11	5		
18	鷹之巣入口												
19	下谷交流センター入口	3	2	3	9					6	11		
20	月見ヶ丘入口	1						2	5	3	5		
21	都留第二中学校前	1			2		2			1	4		
22	健康科学大学前				3		1				4		
23	川茂発電所入口		2		3						5		
24	八王子神社前												
25	禾生駅前	3			1			1		4	1		
26	カインズ前		4	3	1		5						
27	須藤病院入口		1		1		1				3		
28	落合	1		1	6		3	3	2	5	11		
29	大原橋												
30	大原入口												
31	道の駅つる		3		11		1		4		19		
32	中谷入口												
33	県立リニア見学センター		3		2				1		6		
	計	19	19	41	41	18	18	35	35	113	113		
	現金(大人)利用者数	7		23		10		9		49			
	現金(小人)利用者数			1						1			
	回数券利用者数	1		1		4		6		12			
	IC(大人)利用者数	11		16		4		19		50			
	IC(小人)利用者数							1		1			
	計	19		41		18		35		113			

No.	停留所名	県立リニア見学センター→都留文科大学駅										計	
		8:00		10:40		13:40		15:20		乗車	降車	乗車	降車
		乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車				
33	県立リニア見学センター			4		7		12		23			
32	中谷入口	1		2						3			
31	道の駅つる	5		4		12	2	7		28	2		
30	大原入口					1				1			
29	大原橋												
28	落合	8		9		16		1		34			
27	須藤病院入口			3	1					3	1		
26	カインズ前			2	7	1		2		5			
25	禾生駅前				3	1	1		4	1	8		
24	八王子神社前	4		8						12			
23	川茂発電所入口	1		2						3			
22	健康科学大学前	1		4		1				6			
21	都留第二中学校前	4	1				11	1		5	12		
20	月見ヶ丘入口	2	1	3	2					5	3		
19	下谷交流センター入口	1	1	5	2	4	8			10	11		
18	鷹之巣入口			1						1			
17	都留市立市立病院前		22	1	3	1	1	1		3	26		
16	市立病院入口												
15	道生堀			1						1			
14	寿町				3		5		4		12		
13	都留市駅	6		1	9		4		7	7	20		
12	中央二郵便局前				1		1			2			
11	日本生命前				3		1			4			
10	大手前		6		7				2		15		
9	谷村町駅入口		1		2		2				5		
8	谷村町駅				2	1	4		5				
7	都留第一中学校入口												
6	柳田橋												
5	都留興譲館高校北					1				1			
4	おかじま食品館					1		3		4			
3	田原三丁目		1		1					1	3		
2	都留文科大学前					1		1		2			
1	都留文科大学駅					2		2		1	5		
	計	33	33	50	50	46	46	24	24	153	153		
	現金(大人)利用者数	13		24		12		5		54			103
	現金(小人)利用者数			2						2			3
	回数券利用者数	5		1		2		1		9			21
	IC(大人)利用者数	15		23		31		15		84			134
	IC(小人)利用者数					1		3		4			5
	計	33		50		46		24		153			266

道の駅つる線 延伸に伴う変化について

道の駅つる線

- ・平成 28 年 11 月 1 日、谷村町駅を起点にリニア見学センターを結ぶ路線として運行開始
- ・令和 5 年 4 月 3 日、谷村町駅～都留文科大学前駅までのルート：1.95 kmを延伸
(谷村駅 ～ 都留第一中学校入口 ～ 柳田橋 ～ 都留興譲館高校北 ～ おかじま食品館 ～ 田原三丁目 ～ 都留文科大学入口 ～ 都留文科大学前駅)

【延伸区間内における乗降車実績（令和 5 年 4 月分）】

●都留文科大学駅 → 県立リニア見学センター

(延伸区間は、“最初”の7つのバス停)

延伸区間内での 「乗車」	延伸区間内での 「降車」
30	4

⇒ 延伸区間で乗車した方のうち、同区間で降車した方は少ない
(既存区間で降りている方が多い) ため、延伸により、新たな乗降車ニーズ
に応えられている。

●県立リニア見学センター → 都留文科大学駅

(延伸区間は、“最後”の7つのバス停)

延伸区間内での 「乗車」	延伸区間内での 「降車」
1	14

⇒ 延伸区間内からの乗車は少なく、降車が多いため、既存区間から
乗車した方の延伸区間内での降車ニーズについて応えられている。

【延伸による効果】

新たな移動ニーズに応えられており、利用実績から延伸における効果が見られる。

利用者も昨年同月比で 5.1% の増加 (R4.4: 253 人 ⇒ R5.4: 266 人) となっている。

令和5年6月 日

都留市公共交通活性化協議会

生活交通確保維持改善計画の名称				
都留市生活交通確保維持改善計画				
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性				
<p>都留市においては、市内中心部を運行し近隣市、首都圏を結ぶ鉄道（富士急行線）を軸に、市域内に路線バス、循環バス、予約型乗合タクシーにより構成される公共交通機関が整備されている。</p> <p>これら公共交通については、近隣市及び首都圏への通勤・通学、車を運転できない高齢者が通院、買い物に利用する等、生活に必要不可欠な交通として機能している。</p> <p>しかしながら、人口減少、自家用車の普及により、公共交通利用者は大幅な減少には至らないものの、減少傾向にあり、収支悪化による行政負担の増加等多くの課題が生じている。</p> <p>現在、循環バス（平成24年8月）、予約型乗合タクシー（平成24年10月）をそれぞれ運行しており、利用者は主に高齢者などの交通弱者のリピーターが多く、核家族化により運転免許返納後に自力での移動が困難な高齢者の方の利用が多いことが予想できる。</p> <p>については、当該地域住民の生活に不可欠な路線として、地域公共交通確保維持事業により、今後も存続していくことが必要である。</p>				
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果				
(1) 事業の目標				
<p>地域の特性、実情に対応した移動手段の維持及び確保のため、効率的な運行体系の構築及び住民が利用しやすい環境の整備に向け以下の指標の実現を目指す。</p> <p>(指標)</p>				
評価指標	現在（令和5年事業年度）	令和6年事業年度	令和7年事業年度	令和8年事業年度
① 補助対象線利用者数	30,780人	30,780人	30,780人	30,780人
② 循環バスの利用者数	13,240人	13,240人	13,240人	13,240人
③ 予約型乗合タクシーの1台当たりの乗車数	1.8人/台	1.8人/台	1.8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	25%	25%	25%	25%
⑤ 路線全体の平均収支率	20%	20%	20%	20%

(2) 事業の効果
<p>地区の状況に応じた公共交通を維持、改善することにより、当該地域の交通弱者等の通院、買い物、通学などの日常生活に必要な移動手段の確保がなされる。</p> <p>鉄道及び既存の路線バスやその他市内地域の支線を結ぶ循環線の構築による幹線、支線のネットワークの連携により効率的な運行体系が実現でき、これに伴い外出の促進や地域活性化が促される。</p>
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道及びバスの時刻表の市内全戸配布 (作成：事業者、配布：都留市) ・ 予約型乗合タクシーの時刻表の市内該当地区への配布 (作成：都留市、配布：都留市) ・ 市内CATV、事業者、都留市、地域協働による利用促進番組作成 (都留市、事業者、CATV) ・ 公共交通利用促進のための出張講座 (都留市) ・ 公共交通未利用者に対する乗車体験、乗り方教室の実施 (事業者、都留市) ・ 新たな利用者の確保 (都留市、事業者)
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者
別添の表1のとおり。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
事業者の収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分の内、路線ごとに割合を決め、補助金として負担することとしている。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
<ul style="list-style-type: none"> ・ 富士急バス株式会社 ・ 富士急山梨ハイヤー株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 <u>【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</u>
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要 <u>【地域間幹線システムのみ】</u>
※該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線システムのみ】</u>
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線システムのみ】</u>

※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
※該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別添の表5のとおり。
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし

19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

20. 協議会の開催状況と主な議論

平成23年6月28日 平成23年度 第1回会議

- ・現状の確認
- ・実証運行計画について

// 11月15日 平成23年度 第2回会議

- ・計画の骨子の検討
- ・アンケート調査内容の検討

平成24年1月11日 平成23年度 第3回会議

- ・実証運行実施結果の検証
- ・各種調査事業の実施とデータの分析
- ・計画(素案)への意見収集と調整 (H24. 1月)

// 1月31日 平成23年度 第4回会議

- ・都留市地域公共交通総合連携計画(素案)について
- ・都留市生活交通ネットワーク計画の策定について

// 2月27日 平成23年度 第5回会議

- ・計画(案)の承認(H24~26年) (H24. 2月)

// 6月20日 平成24年度 第1回会議

- ・運行事業者の選定
- ・計画の決定

平成25年6月28日 平成25年度 第1回会議

- ・平成24年度地域公共交通確保維持事業にかかる事業評価
- ・都留市生活交通ネットワーク計画認定申請について

平成26年2月13日 平成25年度 第2回会議

- ・消費増税に係る乗車料金について
- ・乗継割引制度について
- ・地域商店街との連携について

// 6月26日 平成26年度 第1回会議

- ・予約型乗合タクシーの運行形態の変更について
- ・平成27年度都留市生活交通ネットワーク計画認定申請について

平成27年2月27日 平成26年度 第2回会議

- ・第1期都留市地域公共交通総合連携計画取組評価について
- ・新たな公共交通改善施策の方向性について

平成27年3月18日 平成26年度 第3回会議

- ・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について
- ・予約型乗合タクシーの運行路線の拡大について
- ・運行ダイヤの修正、車両及び停留所の名称変更について

// 6月24日 平成27年度 第1回会議

- ・第2期都留市地域公共交通総合連携計画（案）について
- ・予約型乗合タクシーの運行経路拡大について
- ・平成28年度都留市生活交通確保維持改善計画認定申請について

平成28年3月23日 平成27年度 第2回会議

- ・道の駅と市内拠点を結ぶ新たなバス路線（案）について

// 5月31日 平成28年度 第1回会議

- ・道の駅と市内拠点を結ぶ新たなバス路線（案）について
- ・交通不便地域指定申請書について

// 3月23日 平成27年度 第2回会議

- ・道の駅と市内拠点を結ぶ新たなバス路線（案）について

// 5月31日 平成28年度 第1回会議

- ・道の駅と市内拠点を結ぶ新たなバス路線（案）について
- ・交通不便地域指定申請書について

// 6月28日 平成28年度 第2回会議

- ・平成29年度都留市生活交通確保維持改善計画認定申請について

平成29年6月28日 平成29年度 第1回会議

- ・平成30年度都留市生活交通確保維持改善計画認定申請について

平成30年6月26日 平成30年度 第1回会議

- ・平成31年度都留市生活交通確保維持改善計画認定申請について

令和元年6月28日 令和元年度 第1回会議

- ・令和2年度都留市生活交通確保維持改善計画認定申請について

令和2年7月28日 令和2年度 第1回会議

- ・令和3年度都留市生活交通確保維持改善計画認定申請について

令和3年6月28日 令和3年度 第1回会議

- ・令和4年度都留市生活交通確保維持改善計画認定申請について
- ・交通不便地域指定申請書について

令和4年6月27日 令和4年度 第1回会議

- ・令和5年度都留市生活交通確保維持改善計画認定申請について（協議⇒承認を得る）

令和5年1月25日 令和5年度 第2回会議

- ・令和4年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー・計画策定）の事業評価について
- ・都留市地域公共交通計画の策定に向けた各種調査結果について

21. 利用者等の意見の反映状況

平成23年11月25日

路線バス利用者アンケート調査

〃 11月28日～12月16日

10月17日から2ヶ月間実施した新たな運行体系、新たな運行経路による実証運行における実施利用者アンケートの実施

〃 11月28日

事業者ヒアリング調査

〃 12月5日～19日

市内公共交通に関する地域懇談会の開催（三吉地域、開地地域、東桂地域、禾生地域、谷村地域、宝地域、盛里地域）

平成24年1月13日

市内タクシー事業者アンケート調査

〃 2月6日～23日

パブリック・コメントの実施

〃 2月17日～22日

未来を拓く都留まちづくり会議の開催

平成25年9月2日～19日

東桂地域にて、利用者増加に向けた地元説明会を開催。予約型乗合タクシーの運行方法等に対する意見聴取

平成26年8月～9月

循環バス、予約型乗合タクシー利用者アンケートの実施

〃 10月17日

第6次都留市長期総合計画策定のための市民意識調査の中で公共交通再編方針に関するアンケートを実施

〃 11月6日

市民による事業評価・提案会（学生版）の実施により、公共交通活性化策について市内大学生の提案を受けた

平成27年5月1日～29日

「第2期都留市地域公共交通総合連携計画（案）」に対するパブリック・コメントの実施

平成29年9月～翌年2月

予約型乗合タクシーの利用促進に向け、対象地域（東桂・盛里）の利用者へ意見聴取

平成30年10月17日

第6次都留市長期総合中期基本計画策定のための市民意識調査実施

平成 30 年 10 月～翌年 2 月

予約型乗合タクシー路線延長（H30. 10 月～）に伴う地域住民への周知活動及び利用促進策の実施（お試し乗車券配布）

平成 31 年（令和元年）6 月～翌年 2 月

高齢者の集まりの場でお試し乗車券を配布

令和 2 年 2 月 20 日

市内移住者を対象とした乗車体験を実施

令和 3 年 7 月 14 日

高齢者を対象とした「バスの乗り方教室」を実施

令和 4 年 9 月 14 日

市内在住の 2,000 人（16 歳以上の無作為抽出）へアンケート調査（外出状況について、公共交通の利用頻度・課題等について）を実施

〃 11 月 21 日

都留文科大学学生との意見交換会を開催し、学生が日常の外出で困っていること、公共交通の改善に向けて意見交換した

〃 11 月 25 日

地域公共交通作成に向け、予約型乗合タクシー事業者へ利用実態及び今後の課題等のヒアリングを行った

〃 12 月 6 日

地域公共交通作成に向け、路線バス事業者へ利用実態及び今後の課題等のヒアリングを行った

22. 協議会メンバーの構成員	
一般乗合旅客自動車運送事業者	富士急バス(株)取締役社長
一般乗用旅客自動車運送事業者	富士急山梨ハイヤー(株)取締役社長
その他会長が必要と認めるもの	富士山麓電気鉄道(株)取締役鉄道部長
山梨運輸支局長又はその指名する者	関東運輸局山梨運輸支局 首席運輸企画専門官
運転者の団体を代表する者	富士急バス(株)鶴の会運転手代表
住民又は利用者を代表する者	都留文科大学 教授(学識経験者) 市民代表者(公募)
各種団体の代表	都留市老人クラブ連合会長 都留市小中学校校長会長 都留市地域協働のまちづくり推進会連絡会
大月警察署又はその指名するもの	山梨県大月警察署交通課長
山梨県知事又はその指名するもの	山梨県県民生活部交通政策課長
市長又はその指名する職員	都留市総務部長 都留市市民部長 都留市福祉保健部長 都留市産業建設部長 都留市教育委員会教育次長

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 山梨県都留市上谷 1-1-1

(所 属) 都留市役所 地域環境課

(氏 名) 蛭間 悠太

(電 話) 0554-43-1111 (内線 174)

(e-mail) chiikishinkou@city.tsuru.lg.jp

都留市AIデマンド型交通
運行計画（実証運行）（案）

令和5年6月

目 次

1. 運行計画策定の趣旨	1
2. 運行計画	1
(1) 運行の態様	1
(2) 運行主体	1
(3) 運行計画表	2

1. 運行計画策定の趣旨

都留市では、地域公共交通計画の策定に向けた調査を進めています。

その中で、人口減少・少子高齢化の進展、公共交通の利用者数の減少、都留市の財政負担の増加、郊外部の地域における施設立地状況の少なさなどの課題が顕在化しています。

そのため、中心部における回遊に適した交通サービスや山間部における高齢者が利用可能な交通サービスの整備など、地域の実情に応じた公共交通サービスの構築が求められています。

また、地域における移動手段の維持・確保は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、さらには、健康、福祉、教育、環境など、様々な分野で大きな効果をもたらし、地域社会全体の価値を高めることに直結する取組となります。

こうしたことを踏まえ、都留市では、新たな交通サービスとして、AIデマンド交通を導入していくことを検討しており、運行の態様や運行主体などの考え方を取りまとめ、実証運行開始に向けた具体的な取り組みを進めていくため「都留市AIデマンド交通運行計画（実証運行）」を策定するものです。

2. 運行計画

都留市AIデマンド交通の実証運行は次のとおりとします。

(1) 運行の態様

運賃無料による「区域運行」

(2) 運行主体

- ・富士急バス株式会社
- ・富士急山梨ハイヤー株式会社

(3) 運行計画表 (案)

No.	項目	内容
1	運行方式	・無料方式
2	登録できる方	・都留市にお住まいの方。
3	利用できる方	・登録者 ・登録者と同乗する方（登録者の介助者・保護者・同一世帯の方）
4	利用方法	①事前に利用登録の申請を行う ②利用者は予約専用ダイヤルに直接電話をかけて予約する※1 （登録者氏名又は登録番号、利用日時、出発地と目的地※2、利用人数、希望出発時刻又は希望到着時刻を伝える） ※1スマートフォンでも予約できる ※2予約時の出発地と目的地はそれぞれ一か所のみ指定できる。
5	運行エリア	・市街地部内を基本とする（都留市内循環バスの運行エリア）
6	運行形態	・共通乗降場から共通乗降場まで （ミーティングポイント型を想定）
7	共通乗降場	・鉄道施設（都留文科大学前駅、都留市駅、谷村町駅） ・商業施設、医療施設、公共施設など
8	車両・台数	・ジャンボタクシー（ワゴンタイプ・10人乗り（運転手含む）） またはミニバン（7人乗り（運転手含む）） ・1～2台（デマンド交通専用車両） ※車両サイズについては、交通事業者を含めた協議が必要。
9	利用料金	・無料
10	運行日	・月曜日から土曜日 （日曜、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休）
11	運行時間	・午前8時から午後6時まで
12	予約受付時間等	・予約受付時間：運行日の午前8時から午後6時まで ※利用日の1週間前から希望出発時刻の30分前まで
13	計画期間	・令和5年12月または令和6年1月から開始 ・実証運行開始から1～2ヶ月とする。

■検討事項①

＜運行形態について＞

フルデマンド型で行くのか、ミーティングポイント型で行くのか。

	メリット	デメリット
フルデマンド型で行くのか、ミーティングポイント型で行くのか。 また、自宅側はフルデマンド、目的地側はミーティングポイントという方法も考えられる。	<ul style="list-style-type: none">フルデマンド型の場合、自宅の目の前から乗車できる。ミーティングポイント型の場合、隘路等の運行が必要なく、1回あたりの運行時間も短縮できる。目的地が固定化できれば、自宅等はフルデマンド、目的地はミーティングポイント型で運行可能。	<ul style="list-style-type: none">フルデマンド型の場合、隘路等の運行が必要となり、1回あたりの運行時間がかかる。ミーティングポイント型の場合、自宅から道路までの移動が必要。

■検討事項②

＜共通乗降場について＞

どこまでを対象施設にするのか協議が必要。

なお、共通乗降場について、施設内への乗り入れを検討する際は、運営組織や地域住民が施設との交渉を行うことが必要となる。

■検討事項③

＜運行時間帯について＞

タクシーの営業に影響を与えない日中時間帯を運行時間帯とすることが考えられる。

大学生に利用してもらうことを考えて、夕方以降も運行することも考えられるが、交通事業者との調整が必要。

計画の基本方針と目標

1.1 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定めました。

～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

1.1.1 計画の基本方針

基本方針 1：市民のニーズに応える新たな交通サービスの導入検討

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。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。

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発的な移動が気軽にできるよう、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る。

【目標 1】

地域公共交通の利用圏域及び利用時間帯の拡大
(指標)

- ①地域公共交通の利用者数
- ②地域公共交通の利用圏域

【目標 2】新たな交通サービスの導入 (指標)

- ①AI デマンド交通の登録者数
- ②AI デマンド交通の実証実験回数
- ③AI デマンド交通の導入地域数

〈施策・事業（イメージ）〉

- ・ AI デマンド交通の導入
- ・ AI デマンド交通の説明会、登録指導の実施
- ・ 新設する AI デマンド交通の評価検証（データの蓄積）

基本方針 2：交通弱者の移動手段として機能する交通サービスの検討

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。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る。

加えて、経年的に高まる少子高齢化による高齢化社会への対応に向けて、高齢者が自家用車を利用できなくなった際に向けた生活移動手段の確保を図る必要がある。

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る。

【目標 1】大学生や高齢者の公共交通の利用促進

（指標）

- ①既存公共交通の利用者数
- ②AI デマンド交通の大学生及び高齢者の登録者数
- ③AI デマンド交通（実証実験を含む）の大学生及び高齢者の利用者数

【目標 2】大学生や高齢者における利用方法の周知

（指標）

- ①AI デマンド交通の使い方教室の開催回数
- ②高齢者のスマートフォン使い方教室の開催回数

〈施策・事業（イメージ）〉

- ・交通弱者の使いやすさを重視した公共交通の再編
- ・高齢者を対象にした AI デマンド交通利用方法の周知
- ・既存公共交通及び AI デマンド交通の大学生への周知

基本方針 3 : 既存公共交通の継続的な利便性の検証及び向上策の検討

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、効率的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。

【目標 1】 既存公共交通の運行見直し

(指標)

- ①市財政負担額の軽減
- ②公共交通全体の運賃収入の増加
- ③公共交通の運賃以外での収益獲得の模索

【目標 2】 市民を対象とした利用促進

(指標)

- ①モビリティ・マネジメントの実施回数
- ②利用環境の整備
- ③住民ワークショップ・説明会の開催

〈施策・事業 (イメージ)〉

既存公共交通の見直し

- ・公共交通サービスの見直し
- ・利用環境の整備
- ・利用促進に向けた取組みの実施

基本方針 4 : 観光やまちなか周遊にも有効的な公共交通の検討

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、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、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、市内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。

【目標 1】 MaaS 事業の導入

(指標)

- ①MaaS 事業の新設導入数
- ②キャッシュレス決済の導入数

【目標 2】 市民のまちなか回遊及び観光周遊利用の増加

(指標)

- ①本市における観光入込客数
- ②市街地における歩行者数

〈施策・事業（イメージ）〉

観光にも便利な交通サービスの検討

- ・公共交通サービスと市内施設との連携
- ・市内観光スポット・商業施設周辺の乗降場所の増設
- ・MaaS 事業（企画乗車券、キャッシュレス決済など）の導入

1.1.2 計画の目標

現在、策定中。次回の協議会において、計画（素案）として示します。

1.1.3 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、特性やまちづくりにおける役割等が異なることから、求められる公共交通も地域により違いが生じる。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・定義する。

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〉 〈路線バス〉 月夜野線 都留大月線	〈鉄道〉 〈路線バス〉 月夜野線 都留大月線
地域間 ネットワーク	市内地域間を結ぶネットワーク 主要施設と都市拠点を結ぶネットワーク	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	〈路線バス〉 〈デマンドタクシー〉	現在、策定に向けて調整中
地域内 ネットワーク	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	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都市拠点へと繋げる、地域の生活を支えるネットワーク	〈路線バス〉 〈デマンドタクシー〉	現在、策定に向けて調整中

1.1.4 既存公共交通の機能

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、下記のとおり既存公共交通を機能別に分類する。

■現状

類型	主な公共交通	機能
幹線 ネットワーク	<鉄道>	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺市町及び県内主要都市への広域的な移動を担う ・定時定路線を基本とし、多くの人を運ぶことができる
	<路線バス> 月夜野線 都留大月線	<ul style="list-style-type: none"> ・本市のバス交通の骨格を担う路線であり、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と本市を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
地域間 ネットワーク	<路線バス> <デマンドタクシー>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内地域間を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする ・地域内ネットワーク機能を有する
地域内 ネットワーク	<路線バス> <デマンドタクシー>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内地域内での輸送を担う公共交通 ・運行形態はミーティングポイント型 ・地域内ネットワーク機能を有する。

■再編案

類型	主な公共交通	機能
幹線 ネットワーク		
地域間 ネットワーク		
地域内 ネットワーク		

現在、策定に向けて調整中。

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
“効率的で利便性の高い公共交通の選択と整備の実現
- 都留市人口ビジョン（第2版）
人口減少に歯止めをかけるべく、まちの魅力を向上させ、若者の希望に沿った生活ができる環境を整え、雇用を創出していくための施策を着実に実施し、中長期的な展望で人口の維持・増加へつなげていくことが重要
- 都留市版「生涯活躍のまち」基本計画
空き施設や空き家といった既存ストックを含む地域資源の有効活用と、地域資源におけるコミュニティの魅力・利便性向上の観点から、交通アクセスや町内交通網の確保・充実に配慮

計画の目標・指標（案）

基本理念・基本方針の確定後、
目指すべき方向性の
具体的なイメージとなるように、
基本目標を定めます。

基本目標にあたっては、
具体的な指標を位置付け、
計画期間内における

施策・事業（イメージ）

ネットワーク再編に
あたって必要な事業を
位置付ける他、基本方針に
沿った取組みや、基本目標
達成に寄与する取組みなど
も、位置付けを検討します。

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
P1～
本
この

6/23 修正

交通ネットワークの再編

い物時間帯における路
曾便

におけるデマンド交通

は地域住民を対象とし
査の実施

② 対家地域～市街地方面の路線バスと、
市内循環バスの乗継機会

3. 利用者・市民ニーズの把握

- 指標：①公共交通利用者に対するアンケート調査の実施数
②郊外部における住民ワークショップの開催数

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。

第4章 目標達成に向けた施策

現在、策定に向けて調整中。