

## 交通事業者ヒアリング調査結果について

## 1. 調査目的

・バス事業者、タクシー事業者及び鉄道事業者に対して、ヒアリング調査を行い、利用状況、運行上の課題等を把握し、地域公共交通総合連携計画策定の基礎資料とする。

## 2. 調査内容

・調査対象事業者(バス事業者1社、タクシー事業者1社、鉄道事業者1社)に対して、インタビュー形式のヒアリング調査を実施した。

## 3. 調査結果(概要)

		バス事業者	タクシー(デマンド含む)事業者	鉄道事業者
都留市公共交通の現状	運行状況	○計6台のバスが都留市内を運行(路線・スクールバス併用4台、スクールバス専用1台、循環バス1台)	○中型(5人乗り)10台、ジャンボタクシー1台 ○デマンドタクシーは利用状況に応じて中型、ジャンボタクシーを使用する予定(現状は中型車両のみで対応可)	○1日70便運行
	利用状況	○全体的な利用者は毎年2%前後減少している ○利用が最も多いのは宝鑑山線。次いで月夜野・菅野線	○デマンド開始後も、タクシーの利用に影響なし(現状、デマンドとの競合なし)	○年間300万人程度の利用を見込む
	利用時間帯	○8～9時頃と14時頃の利用が多い	○朝(7:00～10:00)、夕方(16:00～19:00)の利用が多い	○朝は6:00前後～8:00頃(上り)、7:00前後～8:30頃(下り)の利用が多く、夕方は18:30～19:00にピークを迎える
	利用目的(利用が多い駅・停留所)	○バスでの乗降が多い停留所は市立病院、都留市駅、禾生駅 ○通勤・通学利用は少ない ○循環バスは病院・買い物主体	○市立病院・駅・スーパーなどが多い ○通院・買い物メインで通勤・通学はほとんどない	○鉄道利用では都留文科大学前駅が最も多い
	利用者	○高齢者の通院・買い物利用が多い	○デマンド利用者の8割以上が70～80歳の高齢者 その内7～8割は女性	○平日は通勤・通学がメイン(通勤<通学) 土日祝日は観光客の方が多い
今後の課題	路線バスについて	○バス車両は路線・スクールバスでの併用利用が多い → 曜日によって変わるスクールバスの時間に合わせた路線バスダイヤを組んでいる 需要が多いと思われる通勤・通学時間帯に合わせたダイヤ設定が困難である	○朝夕のバス運行本数を増やした場合、利用が少ない昼間の時間帯をどうするか課題 → 運転手や車両の確保とコストの問題	
		○「月待ちの湯」の利用者は観光客・登山客ともに増えており、それに伴いバス利用者も増加している → 施設の利用状況と路線バスの利用状況は似通っており、利用頻度の高い施設へのアクセシビリティ向上を検討することも必要		
		○一般的にはバス利用対象者として交通弱者の通院・買い物または通勤・通学が考えられるが、都留市では通勤・通学利用ほとんどない → 需要のあるところにターゲットを絞り込むことも必要		
		○バスの利用は移動手段を持たない高齢者がほとんどで、マイカー利用者を新たなバス利用に向かわせることは困難 → トリガー方式などの検討も必要		
	デマンドタクシーについて	○デマンド実証において、人口の多い東桂の方が利用が少なかった → もともとバスがあまり走っておらず、バスに乗る習慣がないことも要因と考えられる	○デマンドの電話予約が面倒との声が寄せられている	
			○病院など帰りの時間が読めない場合に、予約時間を過ぎてしまったというケースもある → 現状は1時間前までの予約であるが、30分前までに早めることが可能であれば、より利便性が高まる	
	鉄道について	○富士急行線は観光の足と地元の足(通勤・通学)という2つの利用を考えなければならない → 平日、土日祝日で利用者層が異なるが、どちらを優先するかバランスが難しい		
鉄道・バスの接続について	○公共交通の活性化には鉄道とバスの接続の良さが大切であると考え(鉄道の通勤・通学利用者は多いが、路線・循環バスやデマンドでは通勤・通学利用者がほとんどいない) → 現状、接続状況が良いとは言えない → 鉄道の乗り降りどちらに合わせるべきかはどちらとも言い難い			
公共交通利用促進について	○公共交通の利用増加に向けて一番インパクトがあるのは「運賃が安くなること」 → 鉄道部門ではJRとのセット商品や定期券割引などの割引サービスを実施している 実証運行に合わせて、バス・デマンド利用者の鉄道への乗換割引を実施	○情報発信の仕方にも工夫が必要 → ポスターやHP等だけではなく、市民の目に留まるような情報発信が大事		
実証運行から本格運行に向けて	循環バスについて	○循環バスはさらなる周知を図るとともに、アンケート結果を踏まえた見直しを行うことで利用者は増えると思われる → 事業者の採算や都留市の補助金負担などを考慮すると、スクールバスの時間見直しや他の路線バスの見直し・廃止などを合わせた検討も必要		
		○循環バスの料金設定については検討する必要もある → 既存路線バスとの公平を保つということもあるが、都留市の公共交通の核となる路線として考えれば、安い運賃設定でもよいのではないかと		
	デマンドタクシーについて	○デマンドの本格運行は安定収入が見込まれる点からも、事業者にとっては営業的にプラスとなる → デマンド実証運行により、タクシー利用が減ったということはない	○デマンドの良いところは予約制であること → 予約がない時は一般車両として営業に利用できる	
		○デマンドの周知期間が短かったが、利用は増加傾向にあり好評を得ている → さらなる周知を図ることで、利用者増加も見込まれる		
		○住民サービスの向上や地域の活性化を図るためには、少量輸送に適したデマンドタクシーによる交通体系の確立も必要である		
公共交通体系の構築について	○デマンドは乗りにくいという声もある → 運賃がタクシーと比べ、安すぎることへの遠慮もあると考えられる	○鉄道、バス、タクシーの連携を踏まえた交通計画は他に例をみない。公共交通を使ってもらえるような施策や、都留市以外からも顧客を呼び込むような施策を考えるなかで、より良い公共交通体系を考えていきたい。		