

# 都留市地域公共交通実証運行実績報告書

平成24年1月  
都留市



## 1. 実証運行の目的

本市の公共交通のあり方について、地域の実情に合った持続可能な公共交通の仕組みを住民、事業者、行政の協働により、効率的で利用しやすい公共交通の実現と地域の魅力を高める交通体系を構築するため、路線ごとの運行形態のあり方と連携強化を明確化した「都留市地域公共交通総合連携計画」を策定します。

この策定にあたり、「低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書(平成23年2月)」をもとに、新たな運行路線、運行形態を地域の協力の下実際に運行し、検証し、現状の公共交通路線の維持を目的として、実用化に向け検討するものです。

## 2. 実証運行の内容

### (1) 実証運行実施期間

平成23年10月17日(月)～12月16日(金)※土日祝日除く

### (2) 利用料金

- ① 大人(中学生以上) . . . . . 100円
- ② 小人(小学生) . . . . . 50円
- ③ 乳幼児 . . . . . 無料

※ できる限り利用者を多くし、本格運行に向け意見の集約ができるよう、料金は100円とした。

### (3) 運行の形態

#### ■【市内循環バス】

- ① 運行方式 : 富士急山梨バス株式会社による路線定期運行を行なう。

○10月17日(月)～11月16日(水)

※ 低炭素地域づくり面的対策推進事業補助金による事業のため結果報告を省略

○11月17日(木)～12月16日(金) (市単独事業として実施)

- ② 乗車・下車場所

- a. 既存の停留所を使用
- b. 市道法能線については、新たに停留所を設置

- ③ 車両 : 小型低床バスを使用 (37人乗り : 20人掛)

④ 運行ルート

右回り：都留市立病院—都留市駅—赤坂—三吉入口—芭蕉月待ちの湯—

住吉駐在所前—都留文科大学駅—大学入口—都留市駅—都留市立病院

(左回りはこの逆)

※11月17日～12月16日までの期間は、利用者からの要望により右回り、左回りとも2度都留市駅を経由するルートとした。



⑤ 運行ダイヤ：1日6便（右回り・左回り各3便）

(発着時間)

右回り：第1便	発	7:45	⇒	着	8:38
第3便	発	12:00	⇒	着	12:53
第5便	発	16:00	⇒	着	16:53
左回り：第2便	発	9:45	⇒	着	10:38
第4便	発	13:00	⇒	着	13:53
第6便	発	17:00	⇒	着	17:53

## ■【デマンド型乗合タクシー】

- ① 運行方式：利用者の要求（デマンド）に応じて運行を行う。  
○10月17日（月）～12月16日（金）（市単独事業として実施）
- ② 利用方法
  - 利用は予約制とし、1時間前までに委託事業者にて電話で乗車を希望する時間と規定路線内の乗車希望場所を連絡する。ただし、朝第1便については、前日午後4時までの予約とする。
  - 予約の受付は、委託されたタクシー事業者が直接行うものとし、乗り合いにより規定のルートを実行する。
  - 予約受付時間は、午前8時から午後4時とする。
- ③ 乗車・下車場所  
乗車場所はバス停及び大平地域、境地域については集会所前とする。
- ④ 車両：セダン型タクシー車両を使用  
※利用者が6人以上の場合には車両を追加またはジャンボタクシー車両で対応
- ⑤ 運行ルート
  - a 盛里地区（既存のバス路線及び大平地区を含む）～赤坂～市立病院～都留市駅  
※11月17日～12月16日までの期間は、利用者からの要望により、都留市駅まで経路を延長した。
  - b 東桂地区（既存のバス路線及び境地区を含む）～市立病院



### 3. 実証運行にかかる経緯

- 平成 23 年 6 月 23 日 低炭素地域づくり面的対策推進事業報告(平成 23 年 2 月)を受け「企画推進局地域公共交通検討班」にて実証運行の実施について検討
- 6 月 28 日 平成 23 年度 第 1 回都留市地域公共交通会議の開催 「都留市地域公共交通実証運行について」内容の検討
- 7 月 21 日 「企画推進局地域公共交通検討班」にて実証運行実施計画(案)について検討
- 7 月 22 日 企画会議にて「都留市地域公共交通実証運行計画」の承認
- 7 月 28 日 平成 23 年度 第 2 回都留市地域公共交通会議の開催 「都留市実証運行実施計画」の承認
- 7 月～ 8 月 関係機関との調整  
通学路の運行にかかる路線周辺の小中学校との調整  
路線及び停留所の新設にかかる警察署への安全面の確認
- 8 月～10 月 地域への説明  
三吉地域(自治会連合会、法能地区敬老会、住吉自治会)  
開地地域(自治会連合会)  
東桂地域(自治会連合会、境自治会)  
宝地地域(自治会連合会)  
禾生地域(自治会連合会、月見ヶ丘自治会)  
谷村地域(各自治会連合会、谷村地区民生委員会、上天神町いきいきサロン、上町敬老会)  
盛里地域(ふれあいの集い、大平自治会)  
その他(老人クラブ連合会、ヘルパー連絡会)
- 9 月初旬 関東運輸局山梨運輸支局へ道路運送法 21 条に基づく運行許可申請書の提出(市内循環バス)
- 10 月初旬 関東運輸局山梨運輸支局へ道路運送法 21 条に基づく運行許可申請書の提出(デマンド型乗り合いタクシー)
- 10 月 1 日 広報つる 10 月号への実証運行実施にかかるお知らせの掲載
- 10 月 7 日 都留市実証運行実施にかかる折込チラシの配布(市内全世帯)
- 10 月 17 日 都留市地域公共交通実証運行の開始
- 10 月 30 日 産業祭りにおける実証運行時刻表等の配布
- 11 年 1 日 広報都留 11 月号への実証運行実施にかかるお知らせの掲載
- 11 月 10 日 「企画推進局地域公共交通検討班」にて実証運行における利用者アンケート内容及び事業者ヒアリング調査項目について検討
- 11 月 21 日 循環バス、デマンド型乗合タクシー(盛里線)の運行経路の変更(都留市駅を必ず経由する経路への変更)
- 11 月 22 日 都留市実証運行実施にかかる折込チラシの配布(市内全世帯)
- 11 月 28 日～12 月 16 日 利用者アンケートの実施

12月5日～19日 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

12月16日 実証運行終了

4. 実証運行実績結果  
【市内循環バス】

(1) 市内循環バス運行実績

■ 運行期間 平成23年11月17日～平成23年12月16日  
(延べ日数 19 日間)

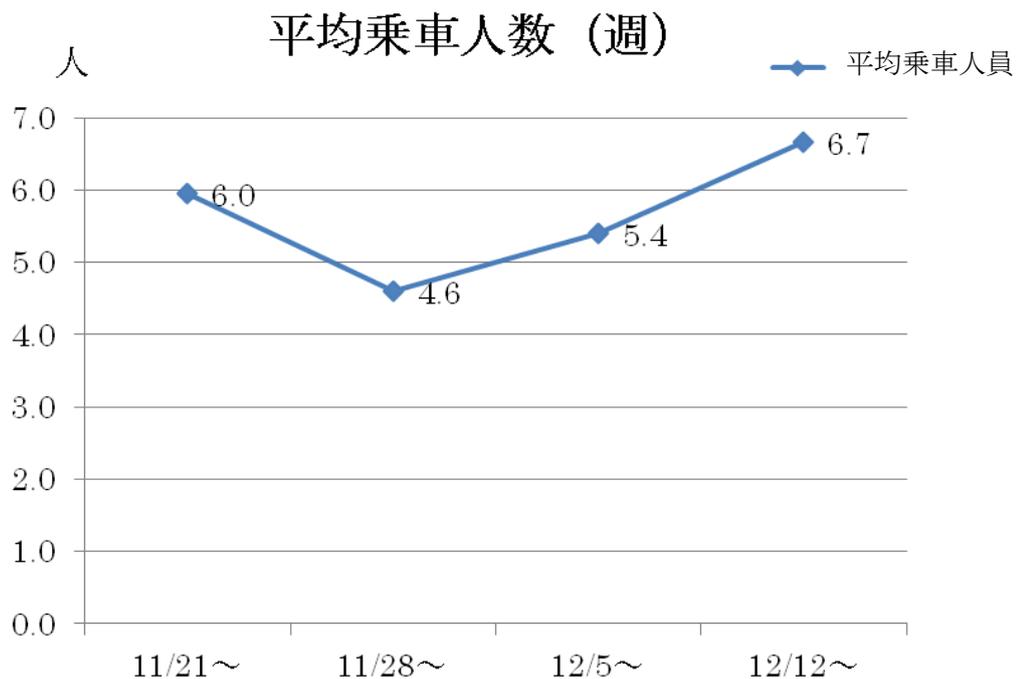
- 利用者合計 698 人 (うち 定期券利用 11 人)
- 平均利用者数 5.5 人/1 便
- 0 人乗車便数 2 便/126 便 (いずれも月曜日第 1 便)
- 1 人乗車便数 14 便/126 便 (うち 8 便は第 6 便)
- 1 便あたり最高利用者数 20 名 (12 月 16 日 (金) 第 2 便)
- 運行委託料 682,500 円
- 運賃収入合計 68,050 円
- 1 人あたり運行経費 894 円

[ (運行総経費—運賃収入) / 現金のみの利用者数 ]

(参考) 戸沢線における路線バスの平均利用者数及び 1 人あたり運行経費	
平均利用者数	2.2 人/便
1 人あたりの運行経費	1,246 円

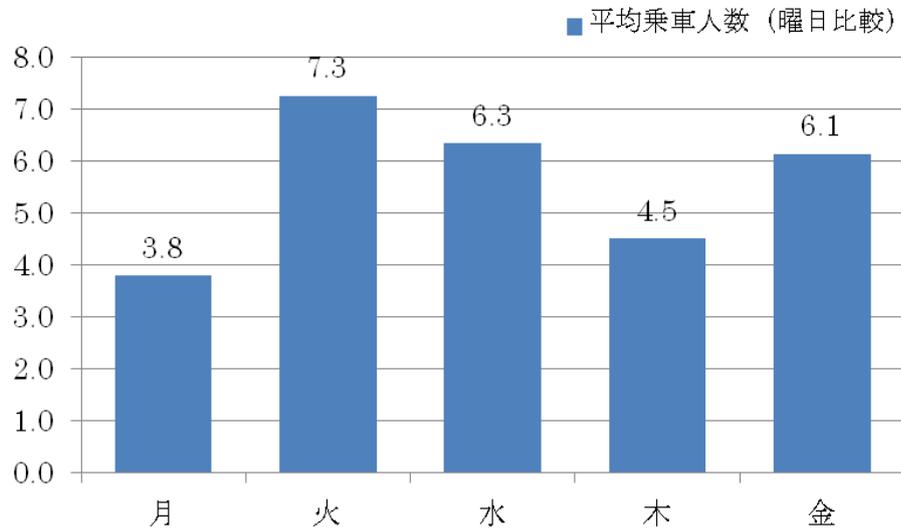
(2) 市内循環バス運行実績データ

① 週間別平均乗車人数



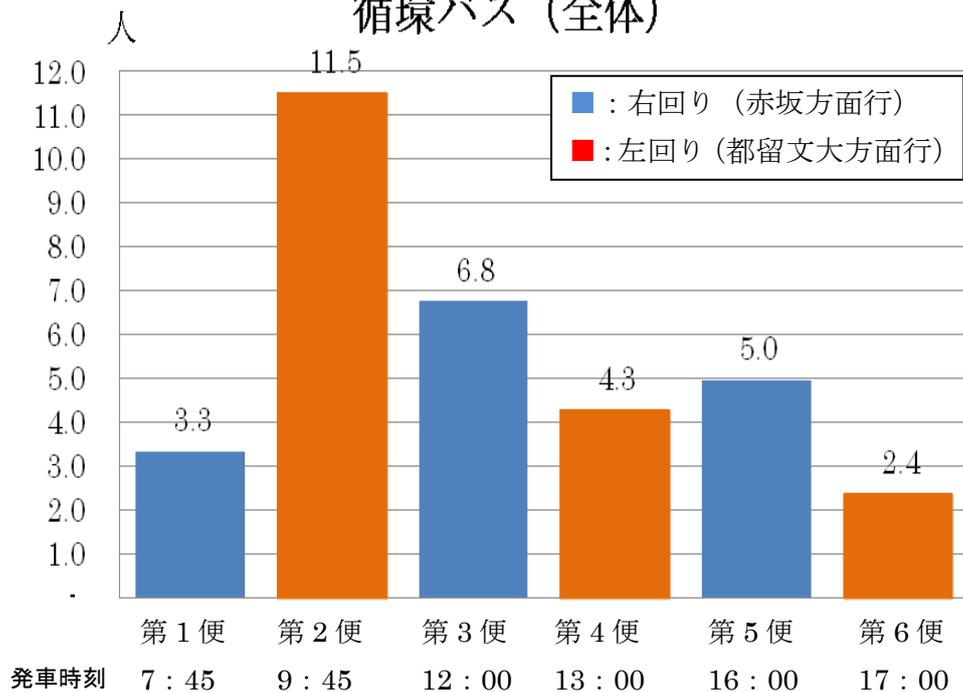
② 曜日別平均乗車人員

平均乗車人数（曜日比較）



③ 便別乗車人員数

循環バス（全体）



④ 停留所別乗降者数

市内循環バス右回り			
No.	停留所	乗車	降車
1	都留市立病院前	31	0
2	病院入口	3	0
3	道生掘	4	0
4	寿町	0	0
5	都留市駅	6	7
6	寿町	0	0
7	郵便局前	3	1
8	警察署前	0	1
9	新井	1	0
10	赤坂	34	5
11	三吉入口	2	0
12	瀬中	3	1
13	元姥沢橋	17	5
14	自動車教習所前	1	1
15	中野橋	4	2
16	前田橋	18	6
17	玉川橋	1	0
18	引野田	0	1
19	田之元	0	0
20	正蓮寺前	0	0
21	御岳神社前	0	1
22	上戸沢入口	0	3
23	西川	0	3
24	上戸沢	0	5
25	芭蕉月待ちの湯	62	10
26	上戸沢	2	2
27	和出	8	4
28	西川	1	2
29	上戸沢入口	0	0
30	御岳神社前	1	0
31	正蓮寺前	1	0
32	田之元	1	0
33	引野田	2	0
34	玉川橋	12	1
35	ビッグアイ	5	10
36	住吉工業所前	19	26
37	住吉駐在所前	12	15
38	天神前	5	2
39	金山神社前	0	2
40	岡島ファミリコ東口	6	16
41	田原三丁目	0	1
42	都留文科大学前	6	9
43	都留文科大学駅	8	18
44	大学入口	4	4
45	田原入口	1	0
46	岡島ファミリコ西口	1	3
47	谷村高校前	4	4
48	柳田橋	0	1
49	都留第一中学校入口	3	1
50	谷村町駅入口	1	4
51	大手前	0	20
52	日本生命前	2	5
53	局前	1	11
54	都留市駅	15	24
55	寿町	0	1
56	道生掘	0	5
57	病院入口	0	8
58	都留市立病院前	0	60

市内循環バス左回り			
No.	停留所	乗車	降車
1	都留市立病院前	67	0
2	病院入口	1	0
3	道生掘	11	1
4	寿町	1	1
5	都留市駅	76	18
6	局前	7	2
7	日本生命前	2	2
8	大手前	6	7
9	谷村町駅入口	2	2
10	都留第一中学校入口	2	6
11	柳田橋	6	1
12	谷村高校前	5	5
13	岡島ファミリコ西口	1	14
14	田原入口	0	3
15	大学入口	2	4
16	都留文科大学駅	32	17
17	都留文科大学前	2	0
18	田原三丁目	3	1
19	岡島ファミリコ東口	7	7
20	金山神社前	2	0
21	天神前	4	4
22	住吉駐在所前	12	9
23	住吉工業所前	8	15
24	ビッグアイ	6	17
25	玉川橋	4	7
26	引野田	0	1
27	田之元	0	0
28	正蓮寺前	0	1
29	御岳神社前	0	0
30	上戸沢入口	1	0
31	西川	5	2
32	上戸沢	0	0
33	芭蕉月待ちの湯	21	72
34	上戸沢	4	0
35	和出	3	3
36	西川	4	1
37	上戸沢入口	1	1
38	御岳神社前	0	0
39	正蓮寺前	3	2
40	田之元	0	0
41	引野田	1	0
42	玉川橋	1	1
43	前田橋	18	1
44	中野橋	1	3
45	自動車教習所前	6	0
46	元姥沢橋	20	13
47	瀬中	0	12
48	三吉入口	0	7
49	赤坂	4	28
50	新井	0	1
51	警察署前	3	2
52	郵便局前	7	16
53	寿町	0	3
54	都留市	1	20
55	寿町	3	1
56	道生掘	0	5
57	病院入口	0	1
58	都留市立病院前	0	36

## 【デマンド型乗合タクシー】

### (1) デマンド型乗合タクシー運行実績

- 運行実績調査期間 平成 23 年 10 月 17 日～平成 12 年 12 月 16 日  
(延べ日数 43 日間)
- 利用者合計 574 人 (うち 定期券利用 31 人)
  - 東桂線 150 人
  - 盛里線 424 人
- 平均利用者数 1.91 人/台
  - 東桂線 1.44 人/台
  - 盛里線 2.16 人/台
- 運行稼働率 58%
  - 東桂線 40%
  - 盛里線 76%
- 運行委託料 867,200 円 (タクシーメーター料金での運行)

(参考)

※同経路をバスで運行した場合の経費

最高運行距離 盛里 10.9 km × 311 円 × 6 便 × 43 日 ÷ 874,594 円

東桂 9.6 km × 311 円 × 6 便 × 43 日 ÷ 770,285 円

キロ当たり経費 約 311 円 (平成 23 年度)

合計額 1,644,879 円 / 43 日 ⇒バスの場合、運行区間は常に一定であり利用状況に応じた運行距離の調整は不可能であるため、運行経費は高くなる。

- 運賃収入合計 54,300 円
- 1 人あたり運行経費 1,597 円  
[ (運行総経費—運賃収入) / 現金のみの利用者数 ]

(参考) 東桂線、盛里線における路線バスの平均利用者数及び 1 人あたり運行経費

【東桂線】

平均利用者数 1.9 人

1 人あたり運行経費 1,752 円

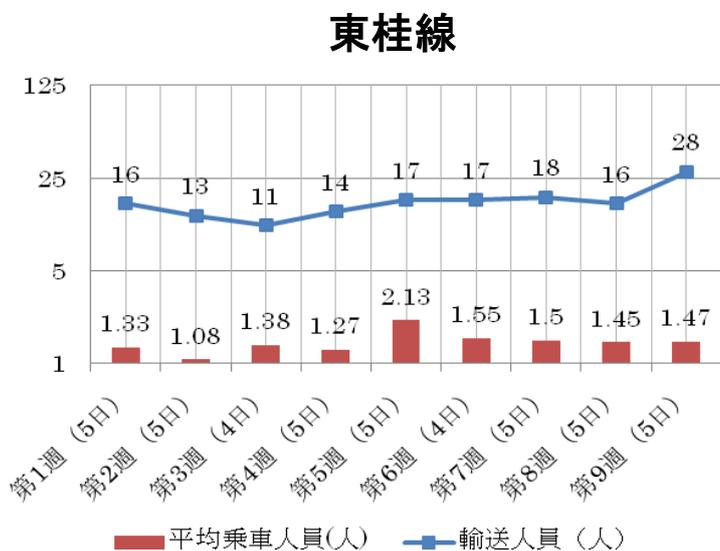
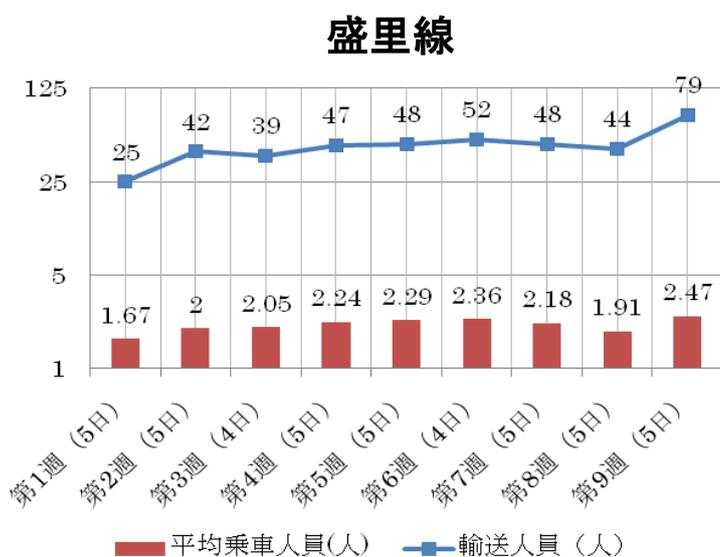
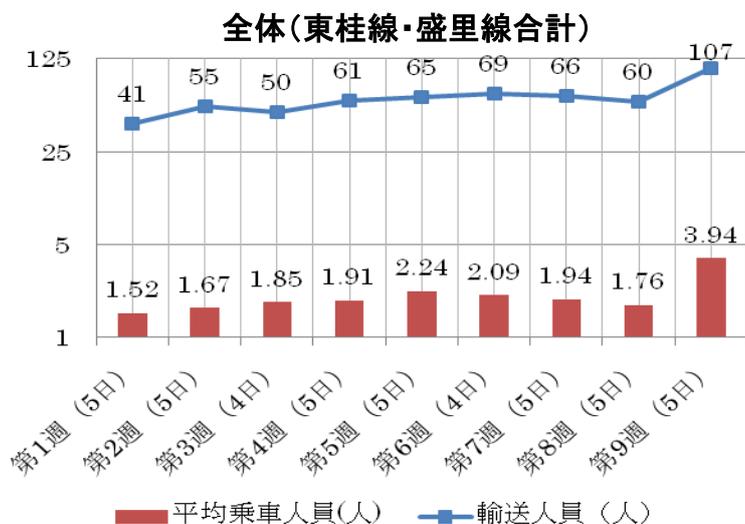
【盛里線】

平均利用者数 2.6 人

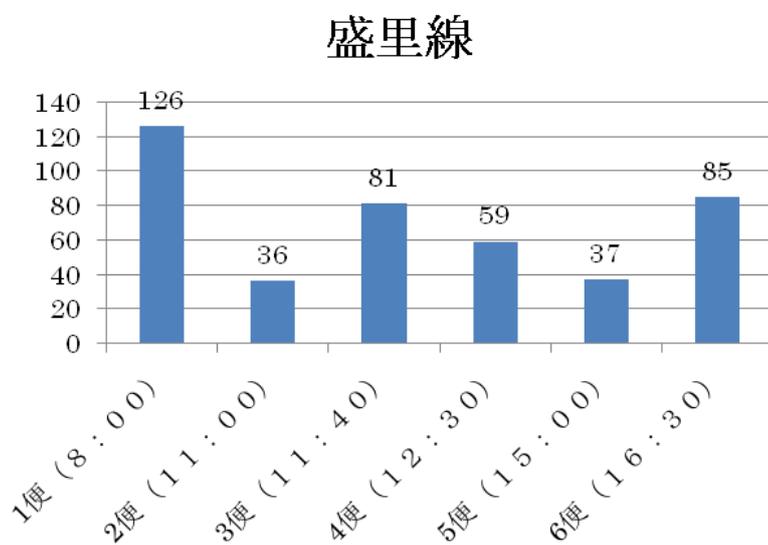
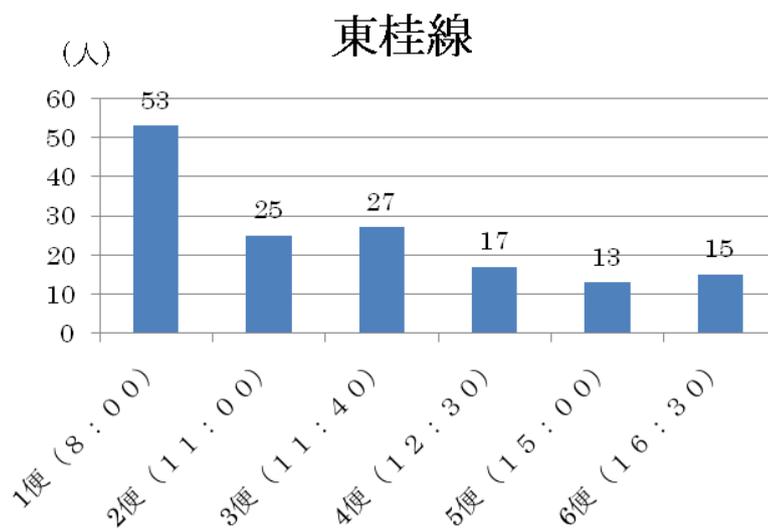
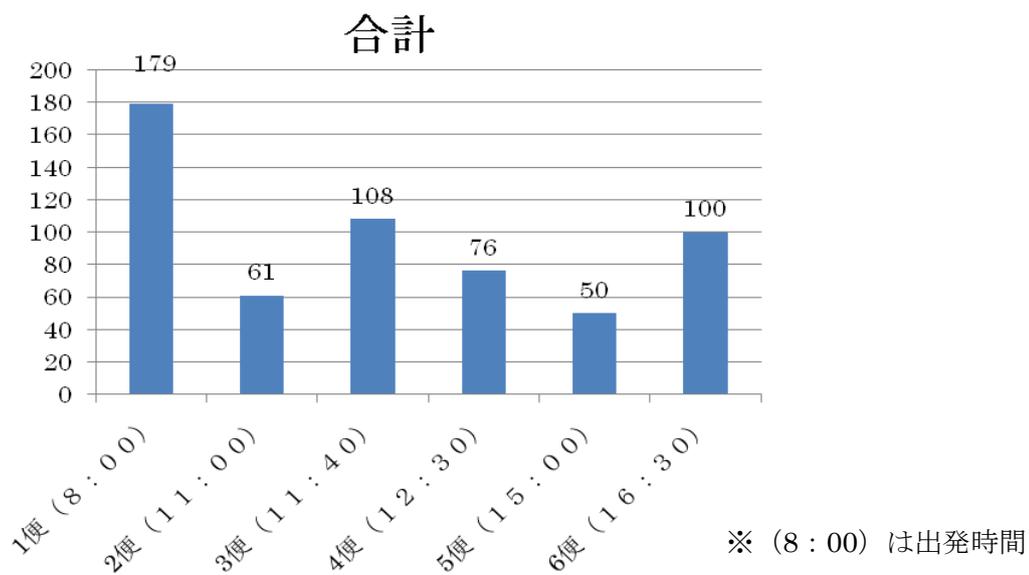
1 人あたり運行経費 1,503 円

## (2) デマンド型乗合タクシー運行実績データ

### ① 週別輸送人員及び平均乗車人数

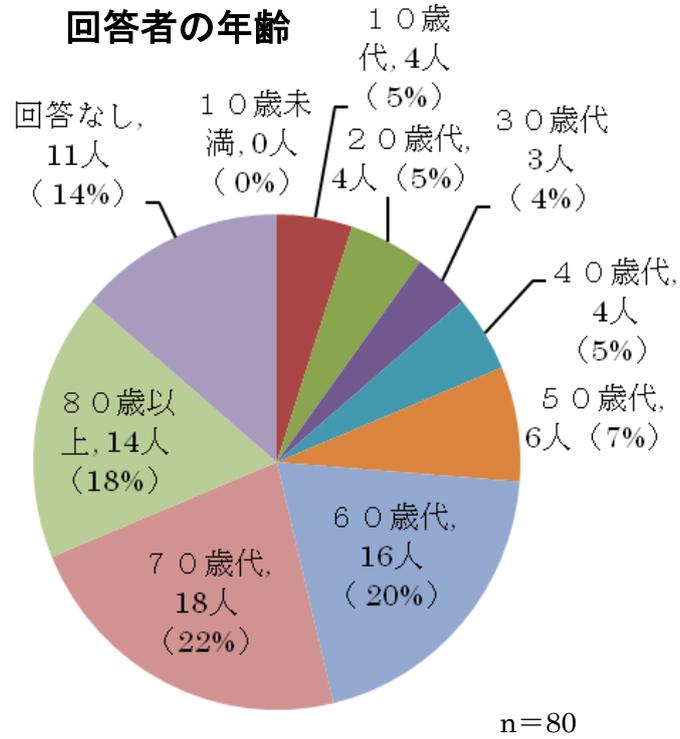


## ② 便別輸送人員

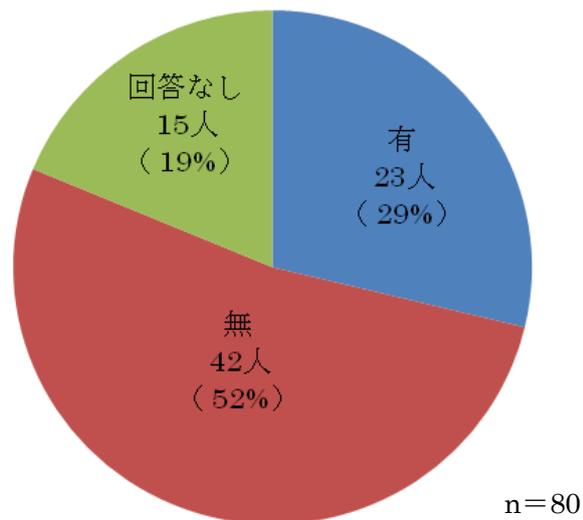


## 5. 実証運行利用者アンケート結果

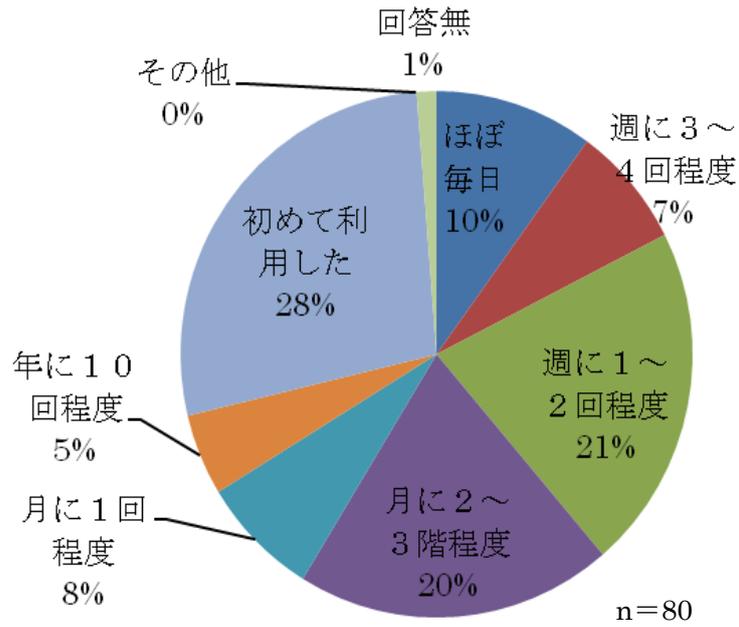
### (1) 市内循環バス利用者アンケート調査結果(回答者数 80 人)



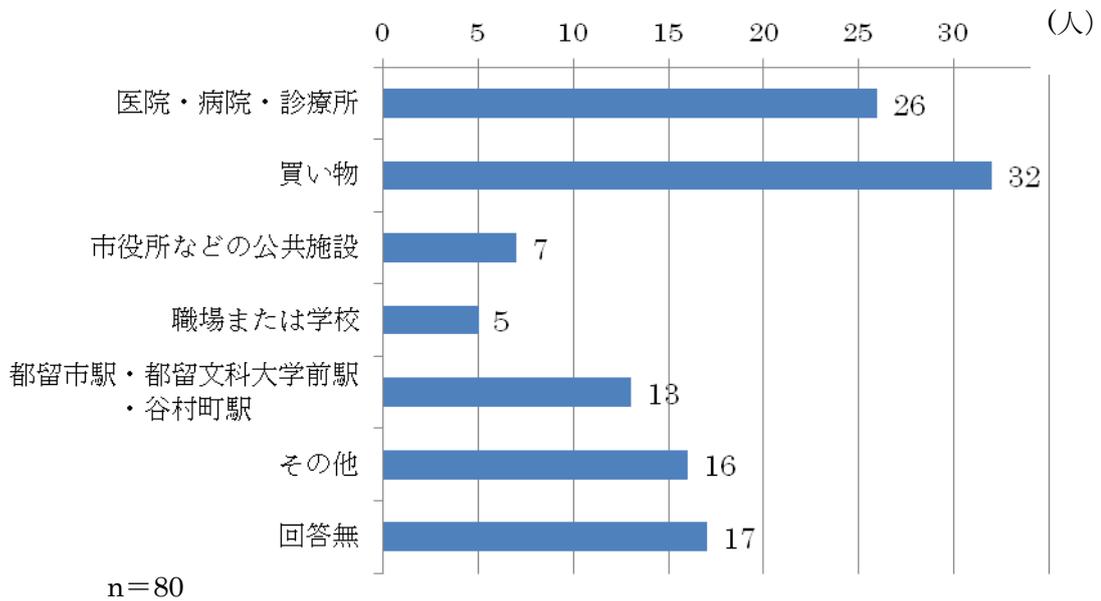
### 運転免許証の有無



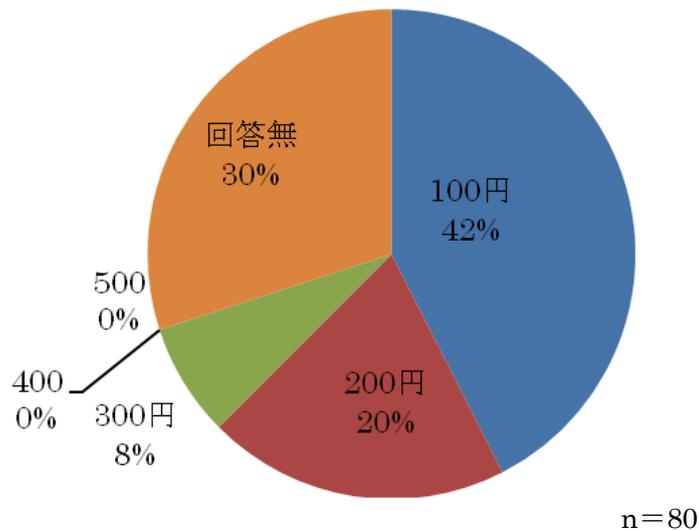
### 循環バスの利用頻度



### 路線バスを利用する際の主な行き先・目的



## 循環バスの希望利用料金

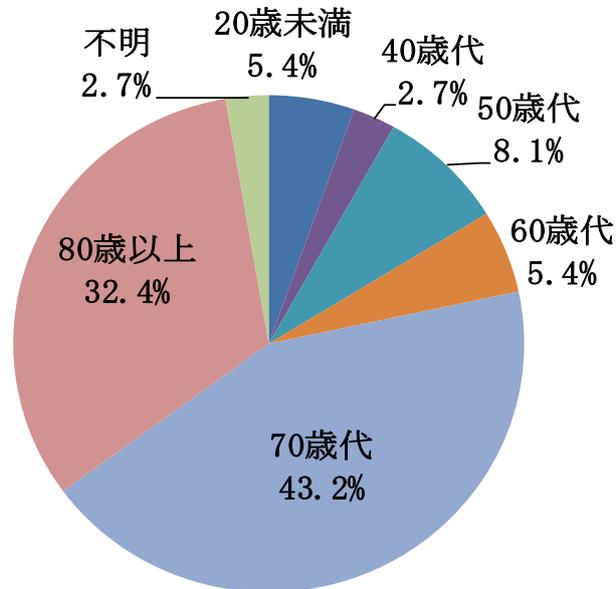


### 【自由回答】

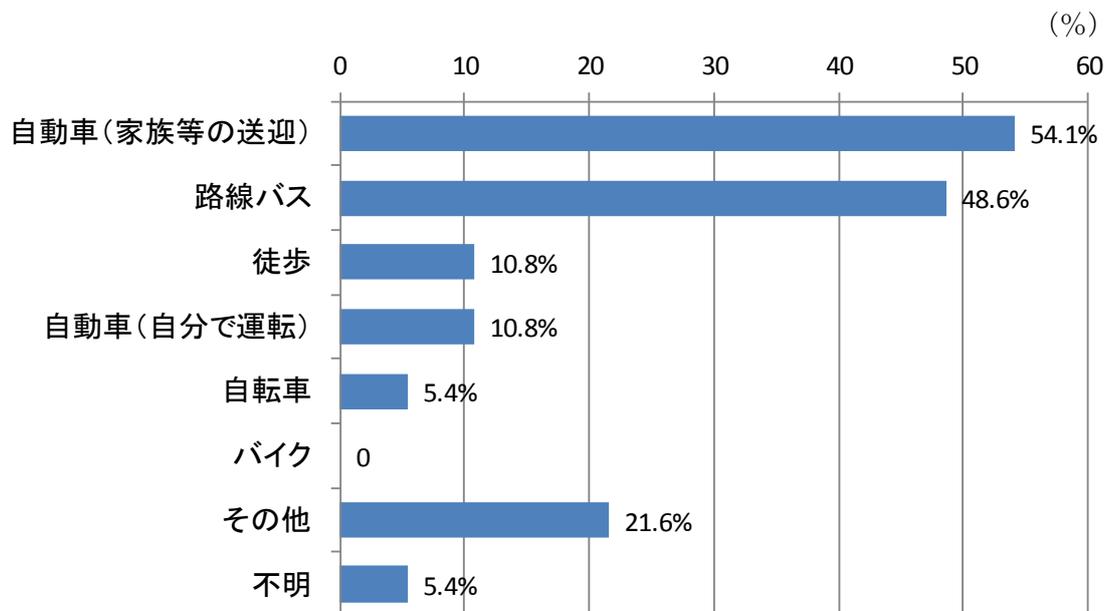
- 循環は便利です。もう少し本数を増やしてほしい。(女性/40歳代)
- 学生へのアピールが足りなかった。(男性/20歳代)
- 継続を是非希望します。バスを利用することによって、心の余裕が生まれました。運転手さんとの心のふれあいが良かったです。利用する人も多く、学生、子連れの人もいて楽しい一日でした。
- 停留所は、上下線にある方が分かりやすく利用者も増えると思う。(女性/60歳代)
- バス停を分かりやすくしてください。年寄りのためにも継続してください。大変便利だと感じました。(男性/80歳代)
- もっと(長く)続けて下さい。(女性/70歳代)(男性/60歳代)
- 利用者が少ないが何とか続けることを望みます。(男性/60歳代)
- 朝一番のバス(10時28分発)をもっと早くしてもらいたい。病院へ着くのが10時30分以降でいつも診察が12時近くなり、家に帰るのが遅くなる。(女性/80歳代)
- 10月からではなく、早く循環バスの運転をしてほしい。(女性/60歳代)
- デマンドはある程度の融通がきけば200円でも利用する。もう少し頻繁に走らせてほしい。(男性/50歳代)
- 定時運行をお願いします。遅れると予約してある高速バスに乗れません。(男性/70歳代)
- 100円バスの運行を多く願います。私は大月です。(不明)

(2) デマンド型乗合タクシー利用者アンケート調査結果(回答者数 37 人)

回答者の年齢

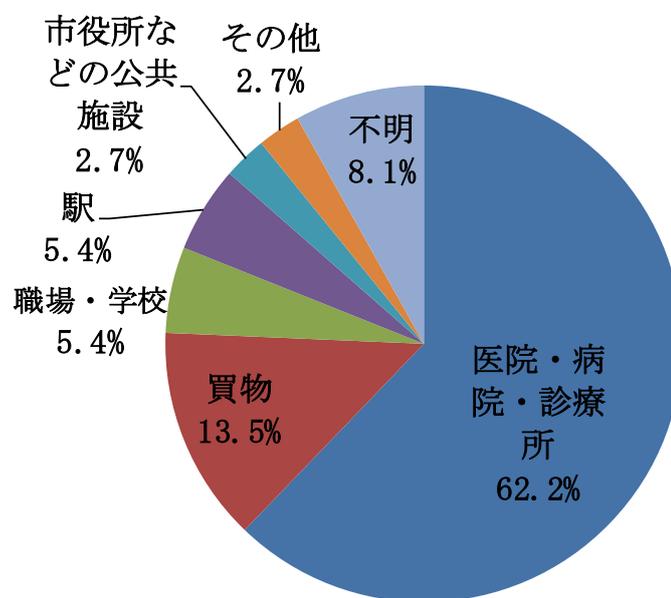


実証運行前の交通手段

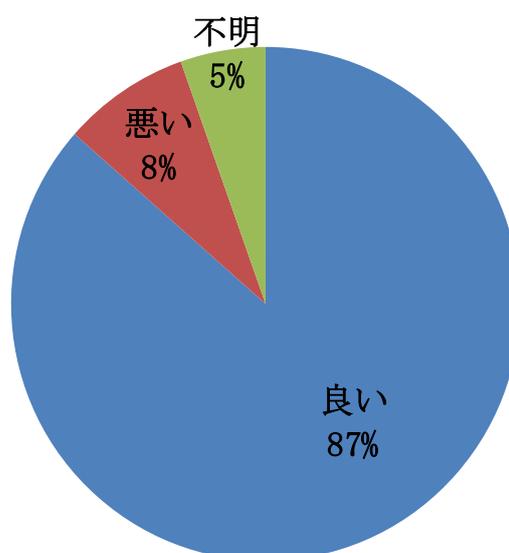


※ 数値は、回答者全体(37名)に対する割合

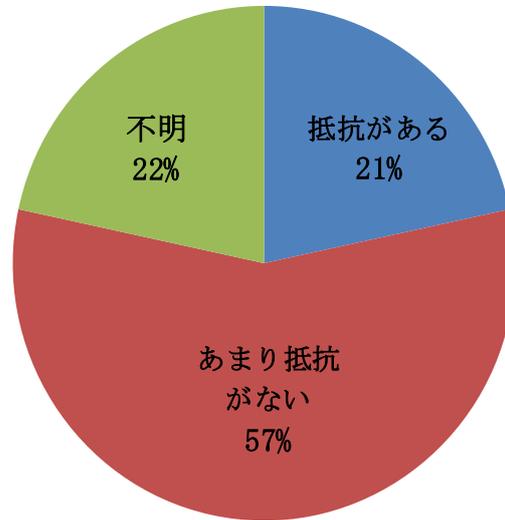
## 利用目的



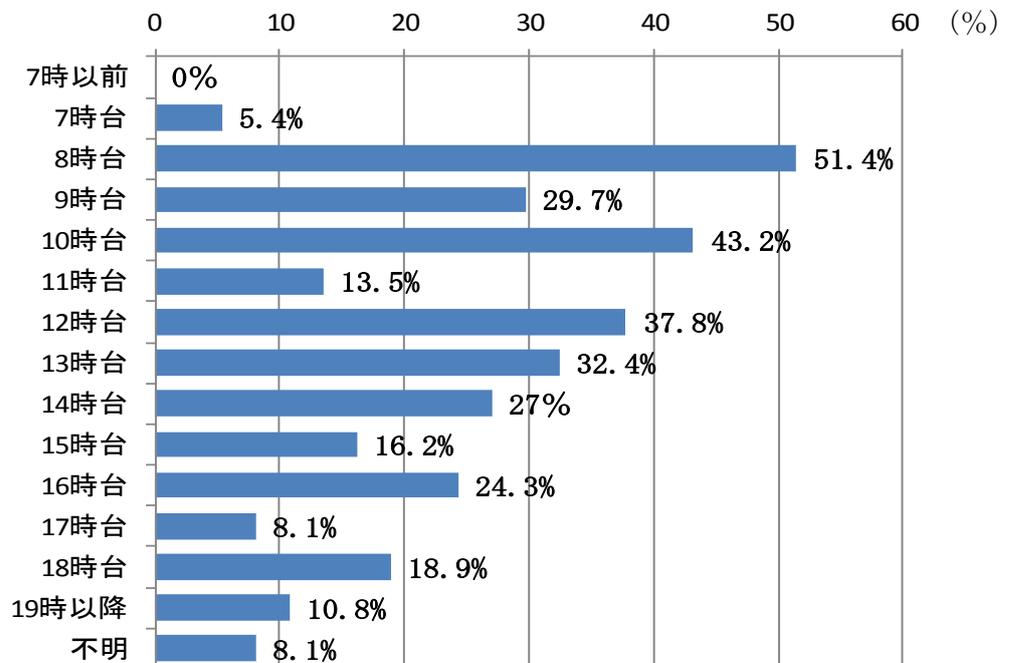
## デマンドという手段について



## 予約方法（電話予約）について

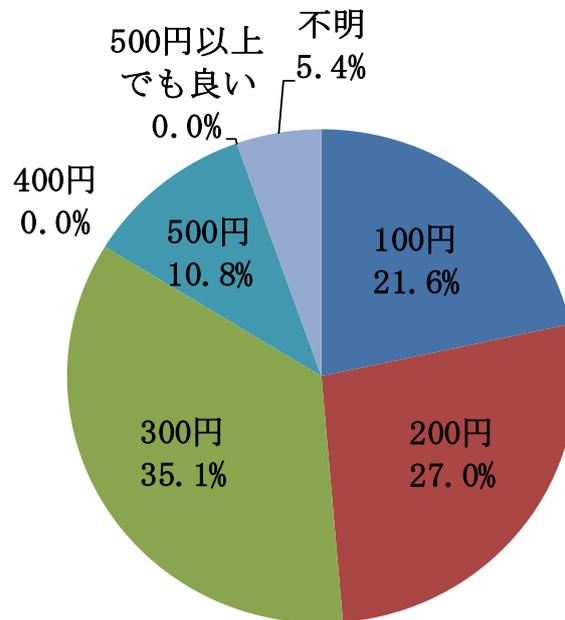


## 利用したい時間帯



※ 数値は、回答者全体(37名)に対する割合

## 運賃はいくらまでなら利用してもよいと思うか



### 【自由回答】

#### 盛里線

- 本当に助かります。今後も是非続けて下さい。お願いします。(女性/70歳代)
- 市の行事、催し物がほとんど日曜祝祭日だが、平日のみの運行では参加できないので何とかならないのか。(女性/80歳代)
- 企画としてすごくよいことだと思います。PRの工夫等で利用客を増やし、末永く続けてもらいたく思っています。試験運行期間が12月16日までとなっていますが、少なくとも年末までの延長を希望したいと思います。よろしく。(男性/60歳代)
- 運転手さんが大変親切にしてくださいました。2ヶ月間本当に楽しみでした。以後も是非続けて下さい。お願いします。都留市駅まで運行してもらい助かりました。月待ちの湯に行きたくても連絡が取れません。何とかできませんか。(女性/70歳代)
- とても使い易かったです。(女性/20歳未満)
- 毎日お願いします。(女性/80歳代)
- 大変ありがたいと思っております。これからも続けて頂ければ本当に助かります。(女性/70歳代)
- 休日も運行して欲しいです。(女性/20歳未満)
- 呼んで来てもらうのはちょっと悪い気がするから、定期的に運行してもらえたらいい。朝の八時だと診療所などは開いていないため、時間を潰すのが大変です。(女性/60歳代)
- 今までの経験から話します。病院へ行きました。降りる時に12時30分の便を予約しまし

た。病院が早く終わりました（10時10分でした）。10時21分に電話をしました。病院が早く終わったので、11時の都留市駅発か病院からか、どちらかをお願いしようとしたところ、予約は終わりましたと断られ、それから12時30分まで、どうしてよいやら町へ出てフラフラしていました。12月は昼間でも寒いです。都留市駅へ来て、35～45分位時間があったので、運転手さんをお願いをしました。1人の方は、予約は12時30分ですが、他の利用客が1人もいなかったため、乗せてもらえました。1時間前までの予約ではなく、30分～20分前又は予約なしで乗ることができたら良いと思います（病人の場合）。（女性／70歳代）

- 大変良いと思います。よろしく申し上げます。（女性／70歳代）

## 東桂線

---

- 運賃は近い所と遠くの場合とでは、少しは違ってよいのではと思う。午後3時頃の便が欲しい。また、行き帰りの間に2時間くらいの差が欲しいですね。（女性／70歳代）
- 今回のデマンドは画期的な一歩で感動しました。現代の世の中では車は、もはや一人一台は必然になっている中で、家を守る家族としても急用などで出かける時、事実として利便性は高いです。個人商店なども、「人」が動くことによって、更に商業的にも救われる。また、都留市全体が「人」が移動し歩くことによって今後の高齢化社会という垣根が取り払える、人と人とのコミュニケーション（つながり）が、活性化の力となる。（女性／50歳代）
- 携帯電話がないと不便です。（女性／70歳代）
- チラシで見たときはタクシーの中でも予約受付とありましたが、実際はその都度、前日に予約をするように言われます。出来れば長期予約を受け付けて欲しいです。デマンドタクシーが長く続いて下さいますように。（男性／70歳代）
- 年齢的にも是非利用させて頂きたいと思います。（男性／80歳代）
- 今まででは徒歩か電車でした。病院に行くのにとっても便利ですので、これからもよろしく申し上げます。（女性／70歳代）
- 集合タクシー利用はとても便利でした。有難うございました。どんな形態でも移動できる足は確保して頂きたいと願っています。とても心配です。また、利用に際し、メールでも受付可能にして頂ければ便利です。（女性／50歳代）
- デマンド型タクシーありがとうございました。住みよい町になりますよう、どうぞよろしく申し上げます。（女性／80歳代）

## 6. 実証運行について地域からの意見

### <地域懇談会意見より>

#### 【市内循環バス】

##### <運行の可能性について>

- 高齢化社会を迎え私たちもいずれは公共交通を頻繁に利用するようになる。そうした時にこの循環バスは一番利用範囲が広いと思う。
- バスを生活に浸透させることが重要であると思う。実施していくうちに乗客も増えていくと思う。
- 朝の運行時間を少し早めると、新たな利用者が生まれるのではないか。
- 福祉タクシーでは、初乗り運賃の700円が無料となる制度がある。谷村などはこの制度が便利であるが、三吉などはこの制度だと負担が生じてくることから、この制度と比較してバスの運賃が低いと利用する人も増えると思う。
- 登山客が多く乗る時がある。しかし、観光地ではないので、そこまで多くの外からの乗客は見込めないようにも思う。
- 夕方、子どもたちの下校が非常に危険であり、バスを活用できると安全になると思う。子どもたちも登下校に使えるように考慮すべき。
- ターゲットを明確に設定すれば乗るのではないか。
- 周辺施設の利用者が行事等に利用できると効果的である。
- こうしたバスがあれば安心して免許証の返納ができるので、都留市は営利目的でなく福祉の目的で循環バスが走っているというようにしてほしい。
- 富士宮市では1時間30分かって循環バスが1周しており、市内7カ所の病院すべてを廻るといふ。料金は200円である。私の娘の嫁ぎ先の姑は、小さな子どもがバスに乗るといふ体験がないことから、わざわざ孫をバスに乗せに連れて行くといふ。
- タクシーのようなセダンやワンボックスなどの小型の車両で運べるシステムとするべきである。
- 運行開始の際には十分周知をお願いする。

##### <運行経路について>

- 循環バスは路線が長く時間がかかってしまい行きたくないところまで通らなければいけない。同じ方向でぐるぐる回っているようなバスであればよい。
- 富士吉田市などでは、商店街を中心としたバス路線にしており便利である。(駅、病院を必ず結ぶ線としている。)
- 循環バスは乗る方向によって目的地が遠くなってしまう場合があり、不便である。この部分は検討する必要がある。
- 循環バスを開地地域(八幡橋を越えたところ)まで伸ばせないか。

##### <運行ダイヤについて>

- 運行時間について、バスに乗って買い物に行く際、買い物時間が1時間とれるよう考えてほしい。
- 最終の便にはほとんど人が乗っていなかった。時刻を調整するべきだと思う。
- 買い物に行く際、スーパーなどが開店する10時頃の時間帯に合わせて運行してほしい。中途半端な時間の運行がある。
- 帰りのバスの時間が遅く病院ですずっと待っていなければならない。早く帰りたくてタクシーで帰ることもあったがこれには800円もかかってしまい不便である。なんとかしてほしい。

- バスを2台使って8の字で運行し一定の場所で接続するなどして、1運行の時間を短くした方が使い勝手が良いのではないか。
- 便数については午前午後にあと1便ずつ増やしてもよいのではないか。

#### <バス停について>

- 重要度の高いバス停は残して、他のバス停を再編してはどうか。
- バス停が遠く利用することが不便であるのでそういった生活環境への配慮も必要である。
- バス停がどの場所にあつて、どのような施設があるのか分かりにくい。  
例) カイ虎ノ門病院が近くにある「瀬中」のバス停であれば虎の門病院があることを表示するなどしてほしい。
- バス停が分かりにくい場所に設置されている。また、向きが悪い、色が分かりにくい等の意見がある。
- バス停について、宮原地区でも一か所設置してほしい。(例えば、小学校前等)
- 和出のバス停については、確かに細い道をバスが運行しており危険という話もある。しかし、多くの方が活用しているため、できれば考慮してほしい。
- 瀬中のバス停について、虎の門病院の前に持ってきてもらえると利用しやすい。

#### <安全面への配慮>

- 朝、住吉球場前で子どもを見ている。バスが停車する際、駐在所前に車を寄せるが、子どもたちの登校中であるため危険と感じた。冬季の始業は8時30分からであり、子どもたちが登校中にバスが通ることになる。また、朝子供を送迎する親が多く、混雑している。

### 【デマンド型乗合タクシー】

#### <運行の可能性について>

- デマンド運行は無駄がないため、予算の中で有効に運行することができると思う。
- デマンドという名前が分かりにくい。年寄りにもわかる名前にすればよい。
- 自分たちが車を使わなくなった時のことを考えると、病院に行くために利用できる実証運行の形態(デマンド運行)はベターだと思う。
- 予約はネックである。携帯電話を持たない場合、電話をかけることも難しい。利用時に予約ができるとあったが、それもできなかったため、不便な時もあった。帰りに利用できないときはタクシーを利用することになる。
- デマンドの良いところは車両が小型であることからドアツードアができ利便性が良いことであると思う。料金を上げるなどしてその利便性を生かせないか。
- デマンドにおいて目的地がそれぞれであるとタクシーと同じになってしまうが、乗車地は便利にして降車地を限定すればよいのではないか。
- デマンドにするということはこの路線を廃止するということだと思うが、そうすると高校生が使えない。日中の便だけデマンドにすることで対応できないか。
- 自分が使いたいときに使えない。また、キャンセルの手間もあり、その部分がネックだと思う。
- タクシーは家の前まで来てくれるため、非常に便利である。一方デマンドは多少不便であるが金額は安い。そのようなタクシーとの住み分けがあってもいいのではないか。
- 桂高校と谷村工業高校の統合の話が出ているが、今後は統合後の高校生の通学の事も考えた路線を検討すべきだと思う。

- 利用する側にとっては、タクシーのようにきめ細やかに運行してほしいが、無理ということもわかる。できるだけニーズに沿ったものを導入するという方向で実施すべき。
- 朝の様々なニーズがあるときに便を増やせれば使いやすくなると思う。

#### <運行路線について>

- 国道メインだと、家から歩いていく距離が長い。
- 以前、小形山を回り、高速の側道を運行する路線があればという話もあった。
- 月待ちの湯にバスで行けない。循環バスとの連結も考えてほしい。

#### <運行ダイヤについて>

- 病院に行く人が多いのなら、午前のみ運行するなど、便の調整が必要。
- 予算や便数を増やしても利用者が増えるか分からず、非常に難しいところだと思う
- 300円くらいかかってもいいので、本数を増やしてほしい。本数が少ないので、自分の使いたい時間に便がなく、タクシーを使ってしまうということも考えられる。
- 予算の範囲で本数を決めていると思う。本数は多いに越したことはないが、予算の都合上、仕方ないとも思う。
- 病院の利用者を第一に考えてデマンドを実施したとのことであるが、病院は診療にどのぐらい時間がかかるか分からないため、1時間前予約は難しい。
- 朝、昼、夕方の方の3便は最低限必要な便だと思った。
- まだニーズがアバウトである。ある程度ターゲットを絞ってしまった方が良い。

#### <停留所について>

- 境は、停留所(自治会館)まで出ていくのが遠くて乗れない。路線も検討しなおしてはどうか。
- バス停をもっと増やし、利便性を上げた方が良い。

### 【共通】

#### <利用料金について>

- 運賃について、100円であるから利用しているという人もいる。安ければ使うと思う。
- 運賃について、距離に応じて金額を変えてはどうか。(ただし、距離と金額の表示システムなどが必要)
- 200円くらいならいいのではないかと。200円でシミュレーションしてみてもどうか。しかし、これまで利用していた方の金額的な負担が増えないよう配慮すべき。
- 本格運行で土日も運行するなど、条件が今より良いのであれば、200円となっても納得がいくと思う。実証運行で100円だったことを考えると、受け入れにくい。
- 電車への乗り換えは負担である。それを上回るメリット(運賃が安いなど)が無ければ乗らないと思う。
- 料金を上げると乗らないのではないかと。富士吉田でも100円でやっている。安ければ待つこともしようがないと思える。
- バスの本数を増やすこともよいと思うが、みんなの税金を市がそこまで負担しきれないと思う。しかし、最低でも運行するのであれば現在の料金を維持すべきでないか。それができないのであればやめるべきである。
- 予算の都合でバスの本数が増やせないのであれば、その分料金は安くして利便性を上げてお

くことが必要と思う。

- バス停からバス停までの距離が短いことを考えると、一区間300円になってしまうのは高いと思う。
- 都会だと年間パスもある。先に運行資金を稼げるため、導入してみてもどうか。
- 電車があるところとバスしかないところの格差を少し考え、高齢者だけでも使いやすいパスの導入を考えてほしい。
- デマンドは自宅の近くから利用できるため、魅力的だった。禾生タクシーが2,500円程度かかることを考えると、500円でも1,000円でも便利と思えば乗ると思う。
- 秋山では、500円で上野原駅まで行けるようである。また、大月市では5,000円払えば年間乗り放題とのことである。同じようにできないか。

#### <市の負担割合について>

- 富士吉田市においても商店街にバスで人を運ぼうとしている。そうなればまちが活性化する。まちが活性化するのであれば、もう少し予算を投入してもよいのではないか。
- 年寄りが外に出なくなってしまうと地域が地盤沈下をする。それが一番怖い。年寄りが外出するためにも便数を増やして便利にしてほしい。福祉施策の一環としてとらえ財源を投入してもよいのではないか。そのためにも行政は税金の無駄遣いをしないように努力すべき。
- 月10万円かかるとなると、バスやデマンド以外の方法について考えることも必要であると思う。

#### <その他>

- 燃費のいい車(電気自動車)などを活用して運行してはどうかと思った。

## 7. まとめ

今回の実証運行結果に基づき以下の点について、市内循環バス及びデマンド型乗合タクシーの有効性についてまとめた。

### ■実験エリアにおける必要性

#### 【市内循環バス】

実証運行期間中の平均乗車人員は5.5人を記録しており、現在の市内全路線バスの乗車状況と比較して高い数値である。

また、路線上のバス停の利用状況を見ても、当初想定された経路内の病院、公共機関、商業地、温泉施設、駅等での実績が充分認められ、運行経路として適正と考えられる。

本格運行にあたっては、便ごとに運行目的、対象利用者を想定し、効率的な運行となるよう調整が必要である。

#### 【デマンド型乗合タクシー】

平均乗車人数については、東桂線が1.44人、盛里線は2.16人と一定の実績が上がっている。両路線とも運行距離が長い、運行本数が少なかったために利便性が低く利用者数が減少してきた路線である。予約式となったことで乗客の無い便が走ることなく、効率の良い運行ができていると判断する。また、デマンド(予約式)という方式についての意見では、「良い」が90%を超えていることから、利便性の上での影響はないと判断できる。ただし、電話での予約については、「抵抗がない」が過半数ではあるが、「抵抗がある」が20%を超えており、携帯電話を持たない者への対応や、車内での予約の受付等柔軟な対応が必要と考えられる。

また、周知の不十分な面が指摘されているため、本格運行実施の際は、周知の徹底により、効率的な利用に向けた取組みが必要である。

### ■交通拠点へのアクセス手段として有効性

全ての運行路線において、駅の利用頻度が多く確認できることから、交通拠点へのアクセス手段として活用できる。

本格運行に向けては、電車だけに限らず、限られた便数での運行における各路線ごとの接続も十分に考慮する必要がある。

### ■高齢者をはじめとする交通弱者対策

実利用者のうち、循環バスでは高齢者(70歳以上)の利用は40%、運転免許証の無い方の利用も50%以上であり、また、デマンド型乗合タクシーでは、家族の送迎で移動していた方の利用も50%を超えている。

また、高校生の利用も確認でき、交通弱者の足の確保対策として一定の成果を上げることができた。

### ■環境面での影響

循環バスの利用者において、約30%が運転免許証を持っている人であり、デマンド型乗合

タクシーの利用者についても利用する以前の移動手段は、約半数が家族の運転であることから、自家用車からの乗り換えが多いことがうかがえCO<sub>2</sub>の削減については一定の効果が出ていると判断する。

## ■結論

今回の実証運行において、一定の平均乗車人数が確認されており、それぞれの運行形態に合った利用がなされていると判断できる。

また、実証運行をきっかけとして地域において公共交通に対する関心が高まりつつあることが確認され、次年度以降の本格運行を契機としてさらなる意識の向上が期待されるものである。

今回は実証運行であることから初めて利用する人の乗車も確認されており、こうした利用者の継続的な利用を促進するためにも、今後本格運行を開始する際には、十分な周知と啓発による利用者意識の向上や地域で公共交通を支えるための仕組みづくりが必要である。

また、持続可能な路線として運行していくためには、新たな利用者の開拓と併せて市内の10分の1の人口を占める都留文科大学生の利用の拡大を図ることも重要な方策と考えられる。

利用料金については、今回の実証運行では、多くの人々の利用を目的として、利用料金を100円とした。現状の利用状況では、運行経費の1割程度であるが、持続可能な運行事業を実施するためには、受益者負担である利用料金を十分に検討する必要がある。特にデマンド型乗合タクシーについては、効率的運行の面からも、1台当たりの乗車率の向上を上げるなど、更なる工夫が必要である。利用する人、しない人の意見も含め、財政負担のあり方を十分に考慮する中、公共交通の利用の活性化の面にも配慮した適正な料金設定が求められる。

さらに、他の公共交通機関との利用も併せて活性化を図るため、他の公共交通機関への乗り換えの際のダイヤ調整や割引制などの料金体系の工夫も必要と考える。