

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。

【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"> ・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 ・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 	〈路線バス〉 宝鉦山線 道の駅つる線 〈デマンドタクシー〉 東桂線 盛里線	新たな公共交通システム
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	

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"> 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。 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。 	月夜野線 本市と道志村の移動の際の通勤、通学、買物、通院に利用されている。 都留大月線 本市と大月市の移動の際の通勤、通学、買物、通院に利用されている。
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

	〈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
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	宝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	新たな交通形態への転換（既存路線の廃止を含む） 以下について、比較検討を行い、導入について運行事業者との協議を進めていく ①AI デマンド交通 ②市街地内の拠点施設（公共施設・店舗等）までの移動を担う交通（民間タクシー、ライドシェア、NPO 法人・ボランティア団体・地域の助け合いによる輸送サービスなど様々な移動手段を検討する）	

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	新たな交通形態への転換（既存路線の廃止を含む） AI デマンド交通

【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。

また、公共交通全体に係る事業費については、現状の事業者主体の運行形態に対する赤字補填額を基本とし、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を行った場合でも、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

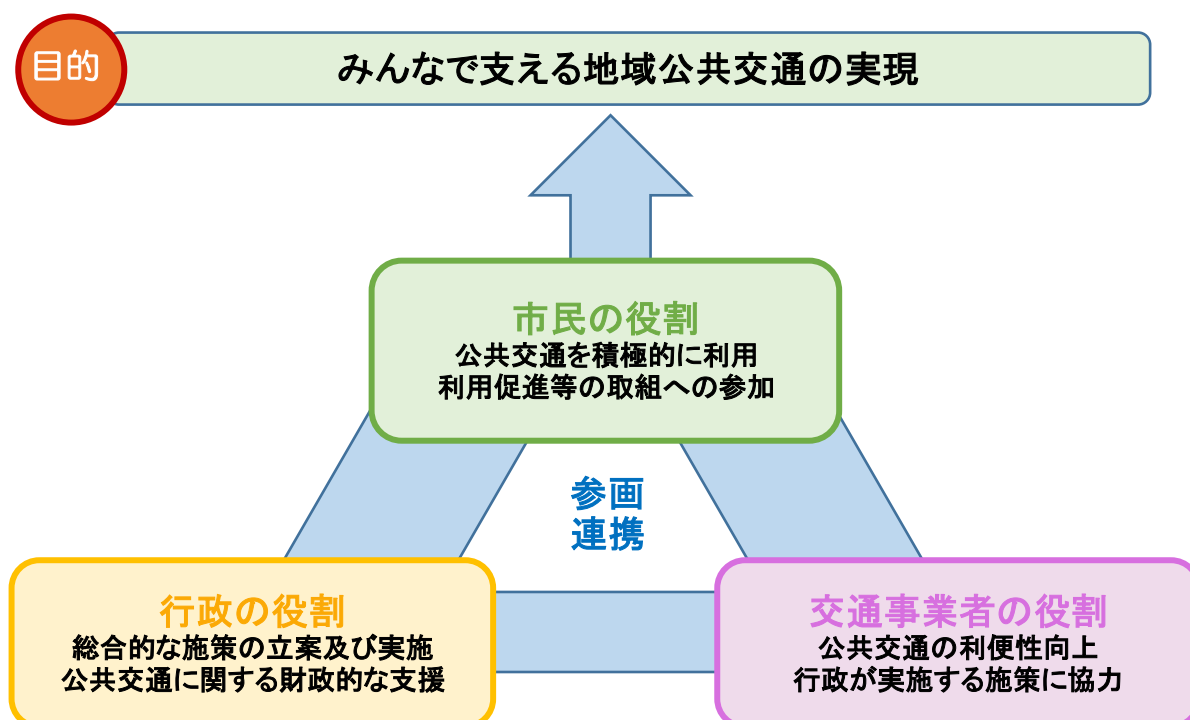
交通事業者は、安全かつ安定した運行を維持確保し、地域公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

(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

第4章 目標達成に向けた施策

施策① 持続可能な公共交通網の維持確保・充実

事業①-1 新たな公共交通システムの導入

施策概要 本市の地域特性に対応した、持続可能かつ有効な公共交通網の形成を図るため、路線バスの一部、デマンドタクシーの一体的な路線再編や運行の効率化など、公共交通網の再編を行います。

実施主体 都留市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・現在の公共交通サービスについて、「乗りたい時間帯がない」「行きたいところに行けない」などの課題が顕在化している状況のため、市民ニーズに応えられる新たな公共交通サービスの導入について検討する必要があります。
- ・この現状を受け、令和5年11月20日より、市街地エリアを中心として、AI デマンド交通「AI つる〜と」の実証運行を実施しました。

<取組内容>

- ・AI デマンド交通の実証運行の評価検証も踏まえて、市内公共交通の一体的な路線再編に伴い、市内の移動の利便性向上、都留市駅、谷村町駅、都留文科大学駅周辺の市街地における賑わい創出、観光地への二次交通の確保の観点から、新たな公共交通システムを導入します。

<新たな公共交通（案）>

以下の2つについて、並行して比較検討を行い、導入を進めていきます。

- ①AI デマンド交通を中心とした市内全域運行
- ②市街地内におけるAI デマンド交通と市街地内の拠点施設（公共施設・店舗等）までの移動を担う交通（民間タクシー、ライドシェア、NPO 法人・ボランティア団体・地域の助け合いによる輸送サービスなど様々な移動手段を検討する）の組み合わせ
※市街地内においてもAI デマンドだけではなく、他の交通サービスとの連携を検討

【AI オンデマンド型乗合交通の概要】（政府広報オンライン）

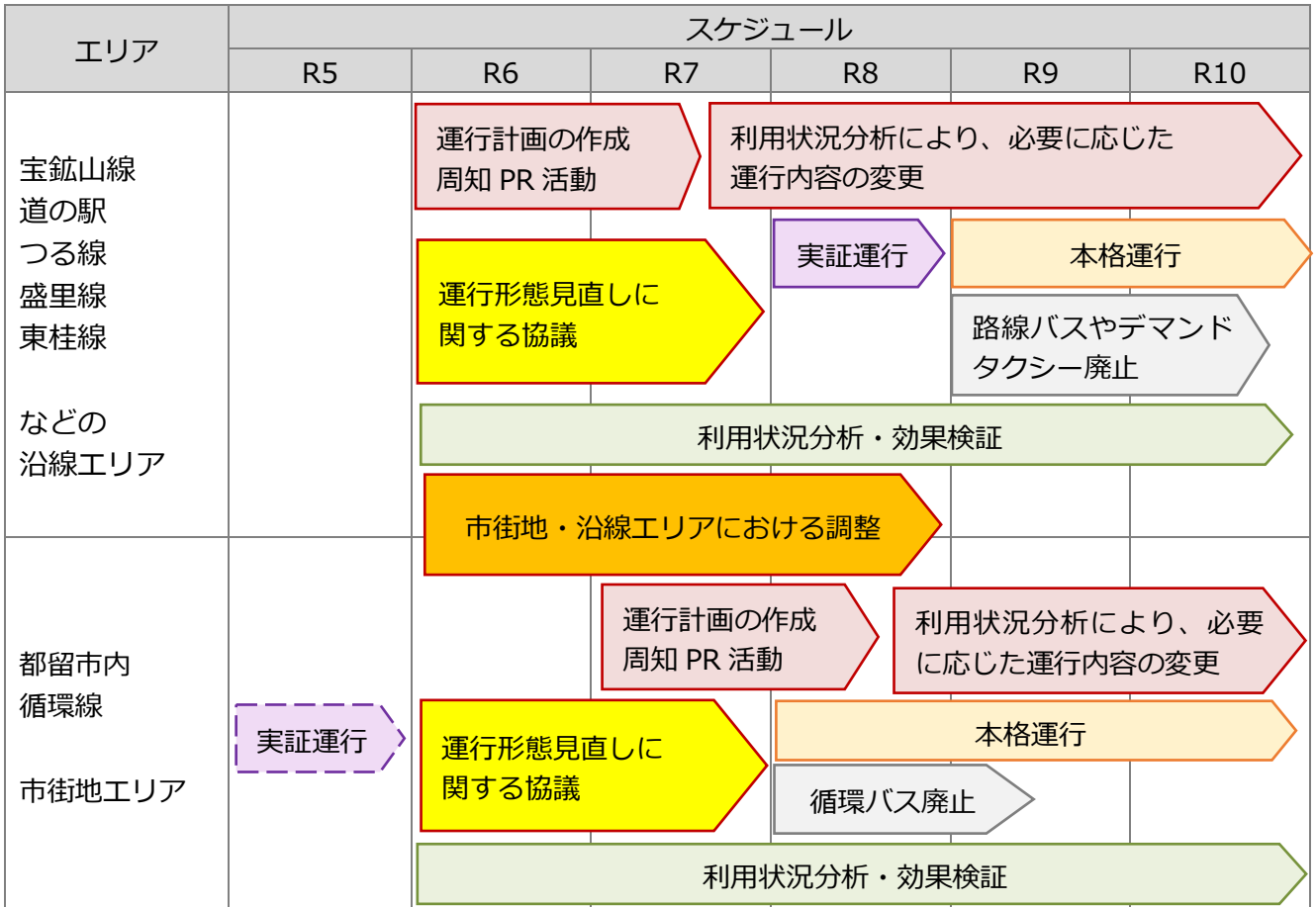


※AI デマンドシステムとは、AI（人工知能）を活用することで予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うサービス。配車予約と車両位置からAI がリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通りの移動が可能となる。

【AI デマンド交通による新たな公共交通システムの導入】

- 新たな交通システムは、今後の都留市の基軸となる公共交通に位置づけます。ICT 等の新技術の進展により、モビリティに関する多様なデジタル技術の開発が進められており、各地域で AI デマンドシステムを活用したデマンド交通の実証運行が進んでいることから、本市においても、AI デマンド交通の実証運行を開始しました。
- AI とは人工知能を使った配車システムのことで、AI を導入するメリットとして、複数の利用者が別々の場所に向かう際、最適なルート割り出し、無駄なく送迎することができます。そのため、より少ない車両で効率的かつ効果的な運行を実現することができ、運行経費を抑えることにもつながります。
- 実証運行の評価検証を踏まえて、市内各地域への展開を検討します。

◆スケジュール



施策① 持続可能な公共交通網の維持確保・充実

事業①－2 広域移動手段の維持確保

施策概要	鉄道や路線バスについて、基幹部分は維持しつつ、利用者のニーズ、交通事業者を取り巻く課題、他の交通モードとの連携を踏まえて、見直しを検討します。
実施主体	交通事業者、都留市、その他関係者

【取組内容】

＜取組の背景＞

- ・本市と周辺市町村をつなぐ鉄道や路線バスは、市外に移動する重要な交通手段となっており、今後も維持していくことが必要となります。
- ・まちづくりに伴う変化、市外への移動ニーズへの対応が求められています。
- ・運転手不足などの交通事業者を取り巻く課題を踏まえて、以下の取組内容を実施します。

＜取組内容＞

【路線バスの維持・確保】

- ・運転手不足などの交通事業者が抱える問題点が顕在化している状況に対して、現在のサービス水準を維持・確保するため、引き続き、交通事業者との協議を継続して行います。

【まちづくりの進展や需要の変化を踏まえたバス路線等の見直し】

- ・まちの変化への対応、日常生活における人の流れと路線バス網のマッチングを図り、最適なバス路線の再編検討を行います。

【取組スケジュール】

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
路線バスの運行維持	→				
見直し検討		→			
評価・検証 ※毎年実施	→				

施策① 持続可能な公共交通網の維持確保・充実

事業①-3 MaaS等の新たなモビリティの環境整備

施策概要	全国各地で実証実験が行われている MaaS（マース）など、新たなモビリティサービスの活用を関係者と連携し検討します。
実施主体	都留市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

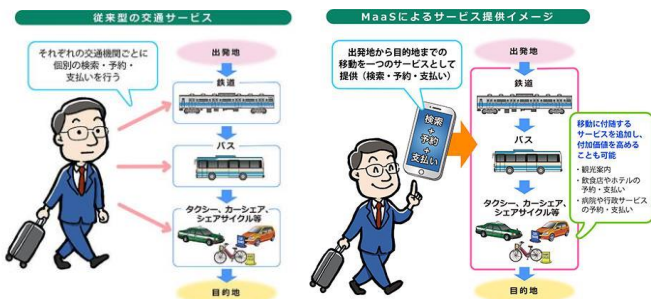
<取組の背景>

- ・市内において、路線バス、デマンドタクシー、タクシー、新たな公共交通システムなど、各交通手段の運行情報が各自で発信されており、情報の一元化が必要となっています。

<取組内容>

【総合的な公共交通の構築】

- ・バスロケーションシステム、ICT アプリの活用、オープンデータ化（GTFS など）、地域公共交通全体の検索・予約システム、MaaS 等の最新技術を取り入れた取組について、現状把握を行いつつ、既に導入されている既存システムの利活用も含めて検討を行います。
- ・各公共交通サービス間の接続を強化し、公共交通が利用しやすい環境を整備するため、各公共交通の運行情報をつなぐなど、全国各地で実証実験が行われている MaaS（マース）の導入を関係者と共に検討します。
- ・公共交通の運行をつなぐ取組については、都留市内の公共交通だけでなく、送迎サービス事業など地域における多様な輸送資源との連携の可能性を検討します。
- ・脱炭素化に向けた電気自動車等の次世代車両導入について、事業者と検討を行います。
- ・持続可能な交通サービスという観点から、国が推進するライドシェアの導入検討や自動運転車両の導入についての研究を進めていきます。



【MaaSの概要】
（政府広報オンライン）



【やまなしバスコンシェルジュ】
（一般社団法人山梨県バス協会）

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
調査・研究、調整・協議				
実施できる取組を順次展開				
評価・検証 ※毎年実施				

施策② 利用しやすい地域公共交通の環境整備

事業②-1 交通結節点における環境整備

施策概要	公共交通同士を接続する拠点において、待合環境の整備、接続強化に関する施策を実施します。
実施主体	都留市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・初めて公共交通を利用する場合でもわかりやすく利用できるような環境整備、待ち時間を快適に過ごせるような環境整備が必要となります。

<取組内容>

【誰もがわかりやすい案内板の設置や待合環境の整備】

- ・待合環境の向上に向けた取組を進めるため、公共施設、商業施設などと協議し、空きスペースなどの有効活用を検討します。
- ・都留市役所内、鉄道駅の駅舎内などに路線バス等の運行時刻や乗り継ぎ情報等の運行情報を示したデジタルサイネージなどの案内板の設置を検討します。



【デジタルサイネージによる情報発信】
(茨城県龍ケ崎市、関東鉄道株式会社)



【商業施設と連携した待合スペース】
(神奈川県横浜市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
連携箇所の検討、施設等との協議、連携方策の検討		既存施設との連携		
関係者との協議や連携方策の検討		デジタルサイネージの設置などの連携		
評価・検証 ※毎年実施				

施策② 利用しやすい地域公共交通の環境整備

事業②-2 ラストワンマイルの環境整備

施策概要	主要な交通結節点のアクセスのしやすさの向上及びラストワンマイルの公共交通を検討します。
実施主体	都留市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

自宅や目的地から、路線バス等の停留所が離れているケースがあります。停留所へのアクセス向上に向けて、以下の取組内容を実施します。

<取組内容>

【駐輪場の整備やシェアサイクル等のポート設置の検討】

- ・自宅とバス停間の移動手段として機能するように、例えば、バス停周辺のスペースに駐輪場の整備を検討します。
- ・主要な交通結節点に、富士山麓電鉄株式会社が都留文科大学前駅に設置した駅直結型レンタサイクル「Q-BIKE」のようなシェアサイクルや、電動キックボード等のポートの設置を検討します。

【高齢者等への移動支援の検討】

- ・特に高齢者や身体の不自由な方について、停留所から自宅までの移動支援として、自治会やNPO、民間事業者による運行を検討します。

【市街地内の交通結節点への移動】

- ・市街地の外から市街地内の交通結節点への移動が自由にできるようライドシェアや民間タクシー、ライドシェア、NPO法人・ボランティア団体・地域の助け合いによる輸送サービスなど様々な移動手段を検討します。

**【レンタサイクル】
(Q-BIKE)
都留文科大学前駅**



**【サイクルアンドバスライド】
(埼玉県蓮田市)**



**【電動キックボード】
(茨城県常陸太田市)**



**【グリーンスローモビリティ】
(福島県埴町)**



【地域主体による運行】(千葉県木更津市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
実施箇所や実施内容の検討			実施(必要に応じて見直し)	
評価・検証 ※毎年実施				

施策② 利用しやすい地域公共交通の環境整備

事業②-3 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

施策概要	誰もが利用しやすい環境づくりに向けてキャッシュレス決済の検討、安心して公共交通を利用できるようにバリアフリー対策を進めます。
実施主体	都留市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・誰もが利用しやすく、安心して公共交通を利用できるような環境整備が必要となります。

<取組内容>

【キャッシュレス決済の検討】

- ・近年、便利なキャッシュレス決済の導入が増えてきており、特に若者世代の利便性向上のため、キャッシュレス決済の導入について検討します。

【バリアフリー化の推進】

- ・高齢者や障がい者、妊産婦など、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備するために、バスやタクシーの車両のバリアフリー化、停留所や待合所などの交通結節点におけるバリアフリー化による利便性向上が求められているため、引き続き、ノンステップバスやUDタクシーなどユニバーサルデザイン化に向けた取組を推進します。
- ・関東運輸局（山梨支局）が実施する小学校を対象とした「バリアフリー教室」も活用し、バリアフリーの重要性についての啓発も併せて行っていきます。



【ノンステップバス】

出典：国土交通省総合政策局
バリアフリー政策課

「公共交通機関の車両等に関する
移動等円滑化整備ガイドライン
(バリアフリー整備ガイドライン
車両等編)」



【UDタクシー】
(ユニバーサル
デザインタクシー)



【QUICK RIDE】

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
車両更新時にノンステップバスやUDタクシーを導入				
関係者との協議及びキャッシュレス決済事業及びバリアフリー事業の実施				
評価・検証 ※毎年実施				

施策③ 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

事業③-1 AI デマンド交通の周知 PR 活動

施策概要	地域の市民団体や施設と連携し、公共交通の情報提供を行うとともに、企画乗車券やタイアップ企画などの利用促進策を実施します。
実施主体	都留市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組内容>

- ・事業③-1 で示したとおり、AI デマンド交通の実証運行を開始しています。
- ・AI デマンド交通の導入の横展開に向けて、AI デマンド交通の利用方法などの周知 PR 活動を実施していきます。地域や大学での説明会（事前登録会）、広報誌への掲載、チラシ作成による全戸配布、ホームページへの掲載、生活利便施設や公共施設での提示などを行います。
- ・各種イベントの開催時などにおいて、AI デマンド交通の積極的な情報発信を行い、市民のAI デマンド交通に対する理解を深めます。

【周知 PR に向けたチラシ】（再掲）



【高齢者への説明会】



【乗り方教室】

【取組スケジュール】

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
チラシ等の作成・拡充	[進行中]				
説明会や使い方教室、情報媒体を活用した周知 PR 活動の実施	[進行中]				
評価・検証 ※毎年実施	[進行中]				

施策③ 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

事業③-2 地域公共交通利用に向けた意識啓発

施策概要	教育機関や高齢者団体と連携し、出前講座や乗り方教室の開催、公共交通に関する情報提供及びリーフレットなどの配布を行い、公共交通の利用に関する意識を啓発することで、利用促進につなげます。
実施主体	都留市、交通事業者、その他関係者、市民

【取組内容】

<取組の背景>

- ・人口減少に伴い、公共交通の利用者が減少すると、公共交通を維持することが難しくなります。そのため、現在、公共交通を利用している人は利用頻度の増加、公共交通を利用していない人は新規利用の促進を図り、公共交通の利用者数を維持・拡大していく取組が必要となります。

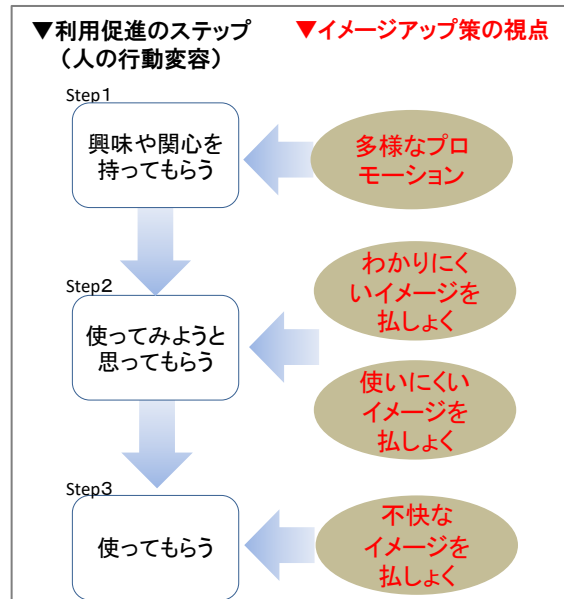
<取組内容>

【利用促進ツールの作成】

- ・これまで以上に地域公共交通を利用してもらうために、高齢者や児童・生徒を対象とした乗り方教室の開催や出前講座を実施し、地域公共交通の現状について情報を提供するとともに、地域公共交通の利用に関する意識啓発を実施することが必要となります。
- ・AI デマンド交通の導入を機に、過度に自動車に依存することなく、「クルマのみ」から「クルマ時々AI デマンド交通」への意識啓発を促すための取組を展開します。
- ・出前講座や乗り方教室の開催時に、地域公共交通に関する利用促進リーフレットなどを配布し、利用促進につなげます。
- ・中学生や高校生に対して、利用促進リーフレット及びお試し乗車券を配布し、公共交通を利用した移動促進につなげます。
- ・利用促進リーフレットについては、自家用車だけでなく、公共交通の利用を促進するような意識啓発内容の掲載を検討します。

【各種イベント時における利用促進】

- ・市の会議、学校行事、観光、地域のイベント等の開催時において、公共交通を利用してもらえるような情報提供等を行い、市民の公共交通に対する理解を深め、市民意識の醸成を図ります。



【利用促進のステップ】



【バスの乗り方教室】



【公共交通利用促進リーフレット】
(茨城県公共交通活性化会議)



【児童・生徒への出前講座】
(茨城県神栖市)



【クルマときどきバスリーフレット】
(茨城県公共交通活性化会議)



【高齢者用のリーフレット】
(静岡県藤枝市)

【取組スケジュール】

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
利用促進 ツールの検討		利用促進ツールの作成 利用促進活動を通じたバージョンアップ			
利用促進活動の実施					
評価・検証 ※毎年実施					

施策③ 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

事業③-3 地域との公共交通に関する協働

施策概要	地域の市民団体や施設と連携し、公共交通の情報提供を行うとともに、企画乗車券やタイアップ企画などの利用促進策を実施します。
実施主体	都留市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

＜取組内容＞

- ・地域住民にとって身近な存在である市民団体と連携し、説明会などを開催して、公共交通の利用方法などの情報提供を行います。
- ・多様な関係者と連携した利用促進策として、買物補助券や食事券とセットになった乗車券（バスパック）の企画や商業施設とのタイアップ企画など、新たな健康増進や地域コミュニティの維持・創出に繋がる利用促進策についても検討します。
- ・また鉄道やバス（民間事業者のバスも含む）による貨客混載による効率的な運送も事業者等と検討を行う。



【公共交通利用者への運賃補助】
(神奈川県小田原市)



【バスパック】(青森県八戸市)



【企画乗車券】(エスパルスドリームフェリー)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;"> 施策の検討地域との協議・調整 </div>		<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;"> 市民団体と連携した説明会などの開催 企画乗車券など新たな利用促進策の実施 </div>		
<div style="border: 1px solid green; padding: 5px; display: inline-block;"> 評価・検証 ※毎年実施 </div>				

施策③ 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

事業③-4 ICTによる情報発信

施策概要	利用者目線でわかりやすく、本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックを新たに作成します。
実施主体	都留市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

＜取組の背景＞

- ・本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックがない状況のため、利用促進の観点から必要となります。

＜取組内容＞

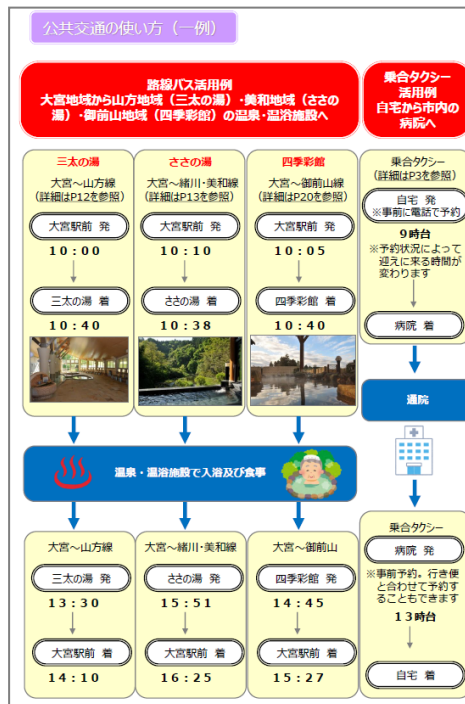
- ・利用者目線でわかりやすく、本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックを新たに作成し、市民へ配布するとともに、市内主要施設に設置することにより公共交通の情報提供の充実を図ります。なお、作成にあたっては、公共交通の利用方法を記載するなど、きめ細かな情報提供に努めます。
- ・公共交通ガイドブックについては、紙媒体だけでなく、スマートフォンやタブレット等でも閲覧できるよう、デジタル化を行います。



【総合的な公共交通マップ】
(青森県八戸市)



【ポケット時刻表】
(静岡県藤枝市)



【公共交通の使い方】(茨城県常陸大宮市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
公共交通ガイドブックの作成	再編内容に応じてバージョンアップ			
継続的な乗り方教室や出前講座などのモビリティ・マネジメントの実施				
評価・検証 ※毎年実施				

第5章 目標の評価指標と計画の進行管理

5.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

基本方針	目標	評価指標	現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
市民のニーズに応える公共交通	新たな交通サービスの導入	AI デマンド交通の登録者数	—	3,000 人
		AI デマンド交通の導入地域数	—	検証の結果、導入が効果的であると認められた地域
	公共交通に対する満足度の向上	公共交通に対する満足度	4.3%	20.0%
生活を支える公共交通	交通空白地域への移動支援	公共交通利用圏域の人口割合	85%	100%
	公共交通の利用者の維持	1人あたりの平均利用回数（総利用回数÷総人口）	0.82 回	1.5 回
持続可能な公共交通	既存公共交通の運行見直し	公共交通の収支率（平均割合）	61.29%	70.0%
		利用1回あたりの市財政負担額	1,317 円	800 円
	市民意識醸成・公共交通活性化に向けた取り組み	モビリティ・マネジメントの実施回数	—	10 回 (累計)
便利で利用しやすい公共交通	観光やまちなか周遊にも利用しやすい環境整備	事業者等とのMaaS事業の導入についての検討回数	—	3 回 (累計)
		キャッシュレス決済の導入数	—	1 事例 (累計)
		利用環境の整備箇所数	—	2 箇所 (累計)

■目標値設定について

指標の取得時期については、令和9年度中を基本とし、各指標における取得予定時期を記載している。

評価指標	目標値設定の考え方	指標の取得方法	指標の取得 予定時期
評価指標① AI デマンド交通の登録者数	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年11月から2ヶ月間実施したAIデマンド交通の利用登録者数は459人でした。 事業①-1のとおり、将来的に市全域をカバーするデマンド交通の実現を目指しており、デマンド交通の利便性を向上させることで、現在の約6.5倍の登録者数3,000人を目指します。 	AI デマンド交通システムにて、利用登録者を集計する	令和9年 10月末
評価指標② AI デマンド交通の導入地域数	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った上で、効率的で持続可能な新たな交通網として、AI デマンド交通の導入を行います。	AI デマンド交通の乗降場が設定されている地域数をカウントする	
評価指標③ 公共交通に対する満足度	令和4年度に行った公共交通に関する意識調査での公共交通に対する満足度について、「満足・やや満足」との回答は4.3%となっており、AI デマンド交通など、市内の公共交通の利便性を向上させることで、15.7ポイントの向上を目指します。	地域環境課における意識調査の実施	令和9年度 中
評価指標④ 公共交通利用圏域の人口割合	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バス、デマンドタクシーが利用可能な人口割合は、総人口の約85%となっています。 市全域をカバーするデマンド交通の実現及び各種施策により、利用可能な人口割合を増加させることにつなげていき、100%を目指します。 ※総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道駅から徒歩800m以内、バス停留所から徒歩300m以内としています。	令和7年国勢調査地域メッシュデータを利用し、公共交通のカバー圏域を設定し算出する	令和9年 10月末
評価指標⑤ 1人あたりの平均利用回数 (総利用回数÷総人口)	市民のニーズに合った公共交通となるように、人口減少が見込まれる中でも、路線バスの維持確保、AI デマンド交通の導入などにより、市民一人あたりの平均利用回数を約2倍に増加させることを目指します。	公共交通の総利用回数÷総人口にて算出する	

評価指標	目標値設定の考え方	指標の取得方法	指標の取得 予定時期
評価指標⑥ 公共交通の収支率 (平均割合)	既存公共交通維持における市の財政負担は年々増加している現状であるため、交通形態の再編により、収支率の改善を目指します。	運行事業者からの収支率の取得	令和9年 10月末
評価指標⑦ 利用1回あたりの市財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> 現状の事業者主体の運行形態に対する赤字補填額を基本とし、市民のニーズを把握し、費用対効果・採算性について十分に検証を行うことで、効率的で利便性の高い新たな公共交通サービスへの転換を行います。 利用者の増加によって、市財政負担額の約40%削減を目指します。 	公共交通事業における市財政負担額 ÷ 公共交通利用者数にて算出する	
評価指標⑧ モビリティ・マネジメントの実施回数	<ul style="list-style-type: none"> 施策③の公共交通の利用促進と意識啓発の実施により、モビリティ・マネジメントに関する取組を年間2回程度開催することを目指しておて、累計で10回と設定しています。 	事業実績をカウントする	令和10年 3月末
評価指標⑨ 事業者等とのMaaS事業の導入についての検討回数	<ul style="list-style-type: none"> 全国各地での実証実験の事例収集、関係者との調整により、MaaS事業の導入について検討を3回行います。 		
評価指標⑩ キャッシュレス決済の導入数	<ul style="list-style-type: none"> 全国各地での実証実験の事例収集、関係者との調整により、キャッシュレス決済の新設の導入1事例を目指します。 		
評価指標⑪ 利用環境の整備箇所数	<ul style="list-style-type: none"> 利用しやすい公共交通の環境整備のため、利用環境の整備を累計2箇所（利用者が多い主要な駅を想定）で実施することを目指します。 		

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

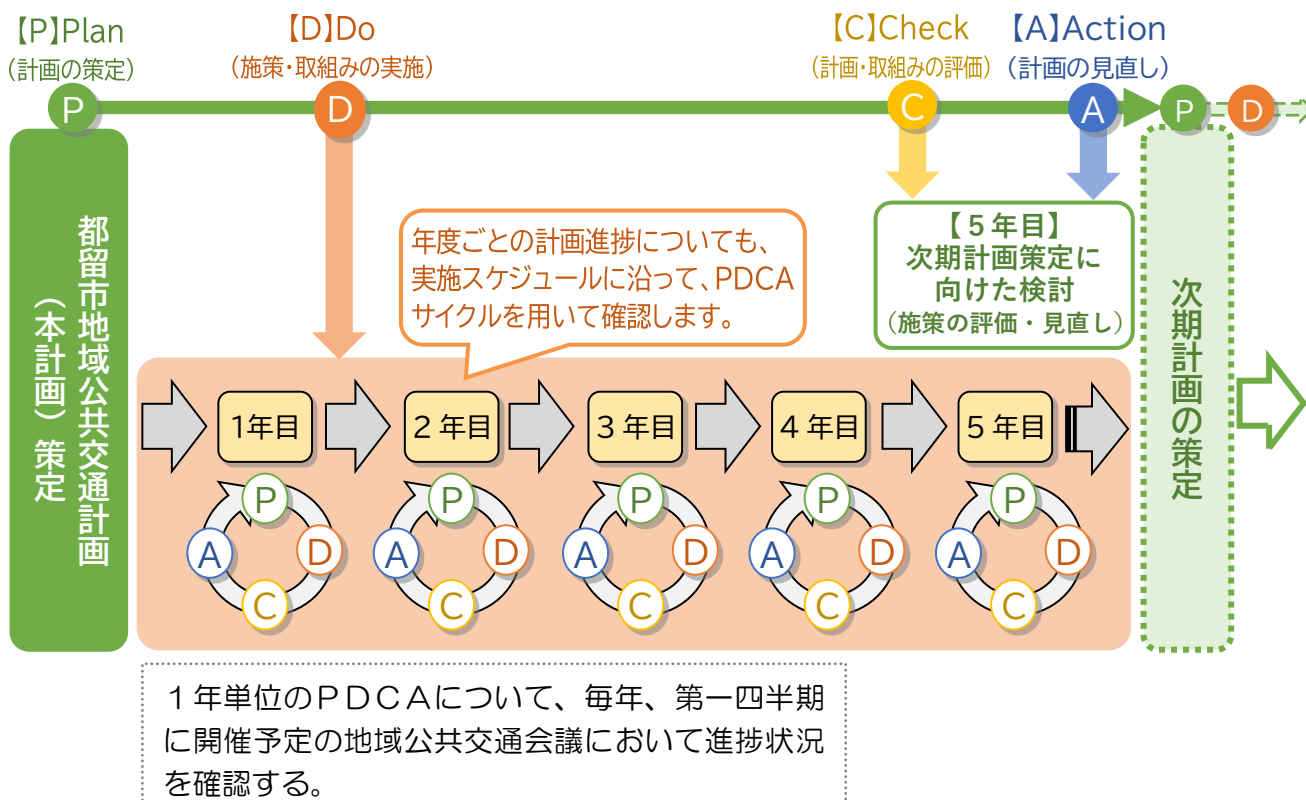
都留市地域公共交通会議及び都留市地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
都留市 地域公共交通会議	都留市、山梨県、運輸局、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。
都留市 地域公共交通活性化協議会		

5.2.2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。



5.2.3 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本市の目指す公共交通の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。