

都留市地域公共交通総合連携計画 (素案)

— 目 次 —

序章 計画の策定にあたって.....	
序1 背景及び目的.....	
序2 計画の位置づけ.....	
序3 計画策定の流れ.....	
第1章 都留市の現況と課題.....	
1-1 市の概況.....	
(1) 地勢.....	
(2) 主要施設.....	
(3) 人口の推移、人口分布.....	
(4) 高齢化率の推移、高齢者分布.....	
(5) マイカー依存率.....	
1-2 公共交通の現状.....	
(1) 鉄道(列車本数、乗車人数推移).....	
(2) 路線バス(路線の概要、利用者状況の推移、利用者の意向).....	
(3) タクシー.....	
(4) スクールバス(本数、生徒数).....	
(5) 交通不便地帯.....	
1-3 市民意識調査.....	
(1) 長期総合計画後期基本計画データ(満足度).....	
(2) 低炭素まちづくり面的対策整備事業のデータ(利用者状況、利用ニーズ、移動目的).....	
1-4 生活交通施策の概要.....	
(1) 生活路線バス補助(予算額の推移).....	
(2) スクールバス委託.....	
(3) タクシー券配布.....	
(4) 福祉バス輸送(事業概要、予算額の状況).....	
1-5 実証運行の実施(実施内容、実績、アンケート調査結果).....	
1-6 計画策定にかかる意見集約.....	
(1) 地域意見の集約.....	
(2) 事業者ヒアリング調査.....	
1-7 課題の整理.....	
第2章 方針と目標の設定.....	
2-1 基本方針と目標.....	
(1) 基本方針.....	
(2) 4つの目標.....	
2-2 評価指標.....	
2-3 公共交通再編への取り組み姿勢と考え方.....	
第3章 計画に位置づける施策と事業.....	

3-1. 施策の概要と事業主体.....	
(1) 施策の概要と事業主体.....	
(2) 地区ごとの路線運行形態.....	
3-2 各施策・事業の内容.....	
第4章 施策・事業の展開にあたって.....	
4-1. 計画の推進体制.....	
4-2 実施スケジュール.....	
< 資料編 >.....	
資料1 市民アンケート結果.....	
資料2 利用者アンケート結果.....	
資料3 都留市実証運行実績報告.....	
資料4 既存路線バス利用者アンケート調査結果報告書.....	

序章 計画の概要

●計画策定の背景及び目的

近年、鉄軌道やバスなど地域公共交通は、モータリゼーションの進展、大規模店舗の郊外化、道路網の整備などに伴い、全国的に利用者が大幅に減少しています。

この状況は、市域の中央部を南北に通る鉄道と都留市駅を起点とした路線バスにより構成されている本市の主要な公共交通についても例外ではありません。公共交通の利用者は年々減少傾向にあり、特に路線バスは、平均乗車密度が1人に満たないという危機的状況となっており、これまで維持されてきた路線の廃止を免れない状況となっています。

こうした中、公共交通の利用が困難な地域や高齢者などの交通弱者対策として、また、交通渋滞の解消、環境問題への対応及び自動車事故防止といったまちづくりの観点からも市民のバス利用の促進により、公共交通の活性化を図ることが必要となっています。

このような状況を受け、本市では、平成21年6月から地域住民、交通事業者、各種団体、行政機関、学識経験者などで構成する「都留市地域公共交通会議」を組織し、利用者ニーズの把握など現状の課題整理を行ない、今後の地域の実情に合った持続可能な公共交通の仕組みを検討してきました。

さらに、22年度には、「低炭素地域づくり面的対策推進事業」（環境省事業）の一環として、本市をフィールドとして公共交通の実態調査を実施し、低炭素まちづくりの観点から、新たな路線や、運行形態が検討されてきました。

これらを踏まえ、本市における公共交通の実情を十分に把握し、新たな運行形態等の実証運行を通じて地域の実情に合った公共交通のあり方を検討し、各地域の基本方針や事業内容を盛り込んだ「都留市地域公共交通総合連携計画」を策定します。

●計画対象地域

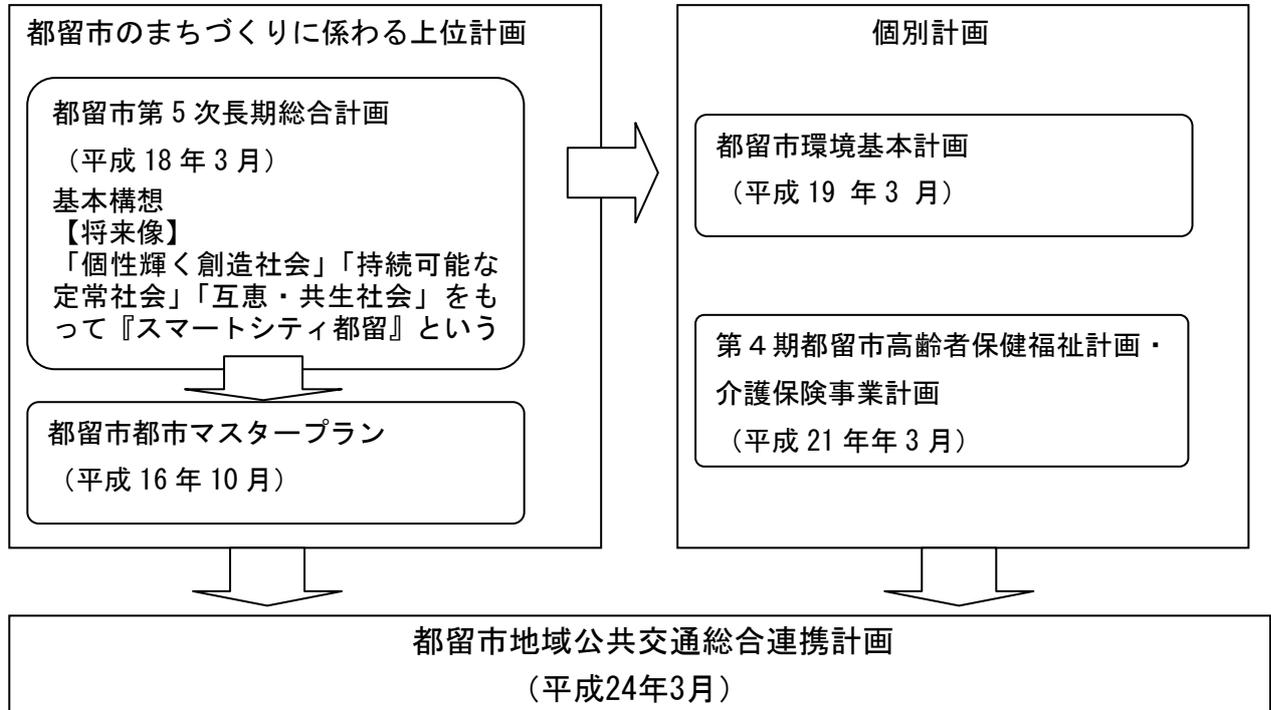
都留市全域

●計画期間

平成24年度～平成26年度（3年間）。ただし、本計画を実施するにあたり、変更が必要となった場合には随時見直しを行います。

●計画の位置づけ

「都留市地域公共交通総合連携計画」は、以下に示す上位計画あるいは関連計画を踏まえた上で、今後の都留市の公共交通のあり方を検討し、策定します。



「第5次都留市長期総合計画」(後期基本計画)

分野VI 人権を尊重し、互いに支え合う福祉のまちづくり

【生活交通システムの確立】

高齢者や障害者の身近な公共交通手段の確保及びより合理的で使いやすい生活交通システムの調査・研究

事業内容：既存バス運行回数の維持・増加及び新路線の開設を推進するとともに、市、市民、事業者の協働により、新たな公共交通システムの確立を図ります。

都留市都市計画マスタープラン

第4章部門構想—道路整備・公共交通整備の方針

2-5 公共交通施設整備

鉄道：鉄道輸送力の増強促進と新駅など関連施設の整備

バス路線：必要なサービスの見極めを行い最も効率的な輸送形態を選択する。

都留市環境基本計画

第2節 健康・安全・快適な生活環境の創造

(1) 公害の防止

☆市の役割

- ・環境負荷が小さい交通体系として、自家用車から公共交通機関への乗り換えを促進します。

☆市民の役割

- ・出来るだけ自転車や公共交通機関を利用し、自動車利用を控えます。

☆事業者の役割

- ・低公害車の購入に努めます。
- ・バス、電車など公共交通機関や自転車による通勤を広め、マイカー通勤を減らします。

第5期都留市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

第2章 生きがい対策と支え合いの体制づくり

第3節 すべての人にやさしいまちづくりの推進

2 人にやさしい環境の整備

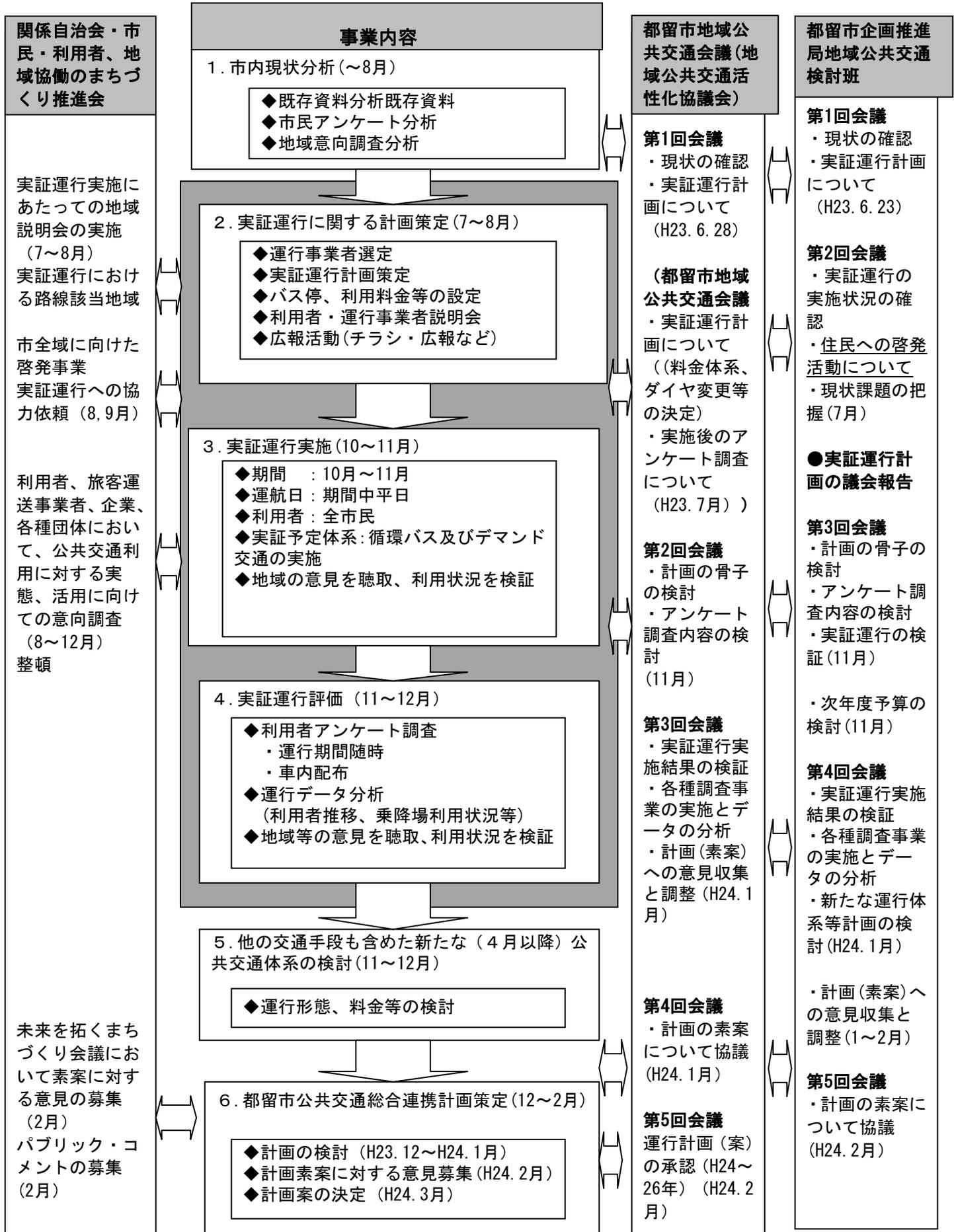
(2) 生活環境の整備

- ・ユニバーサルデザインを取り入れたまちづくりの推進
- ・高齢者等が目的の場所や施設へ積極的に外出できるような利便性の確保

具体的事業：鉄道やバスなどの公共交通機関について、だれもが利用しやすくなるよう施設の改修や低床バスの導入を働きかける。

身近な公共交通手段確保のため、生活バス路線の維持・増強を関係機関に要望していくとともに、新たな交通体系の調査・研究を進めていく。

● 計画策定の流れ



第1章 都留市の現況と課題

1-1 市の概況

(1) 地勢

都留市は、山梨県の東部に位置し、東京都心から約90km、甲府市から約50kmの距離にあります。周囲を1000m級の山々に囲まれた、市域の約80%が山林や森林に占められた、緑豊かな山間のまちです。

市の中央部には山中湖を源流とする桂川が東西に流れ、それに沿うようにして国道139号や中央自動車道富士河口湖線、そして私鉄 富士急行線が縦断し、これに沿って市街地が形成されています。また、桂川には南北の山々から支流が流れ込み、これらの川沿いに集落が形成されています。

北は大月市、西は上野原市、北西は道志村、南は、山中湖村、忍野村、東は西桂町に隣接しています。

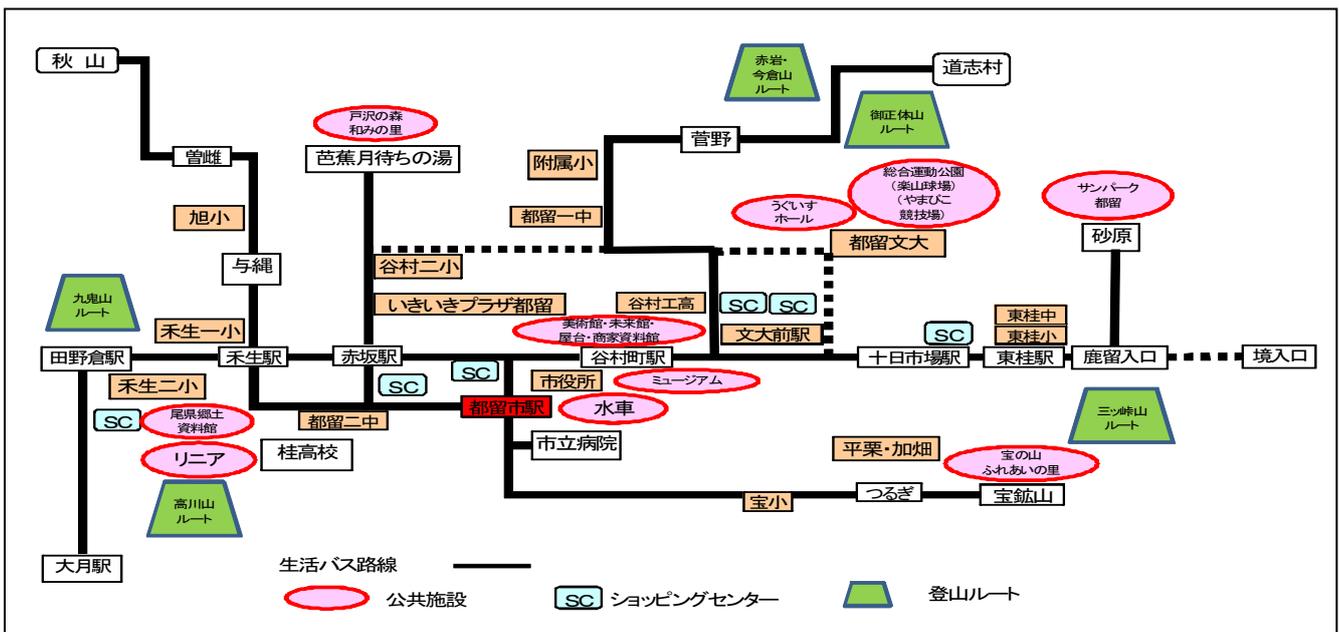
市内は、国道139号線沿いの3地域（禾生地域、谷村地域、東桂地域）のほか、支流にある4つの地域（宝地域、三吉地域、開地地域、盛里地域）を合わせた7つの地区から構成されています。

(2) 主要施設

市内の主要な公共施設は市街地およびその周辺部に分散していますが、市役所は富士急行線谷村町駅に近接し、その周辺に都留市文化会館、ふるさと会館、ミュージアム都留など、文化施設が隣接しています。また、総合運動公園や、都留市文化ホール（うぐいすホール）は、都留文科大学のある上谷地区にあり、その他レクリエーション施設や観光施設が、各地域に点在しています。

また、市内各地域に病院、ショッピングセンターが点在しています。

イメージ



- (3) 人口の推移、人口分布
- (4) 高齢化率の推移、高齢者分布
- (5) マイカー依存率

1-2 市内の公共交通の現状

- (1) 鉄道（列車本数、乗車人数推移）
- (2) 路線バス（路線の概要、利用者状況の推移）
- (3) タクシー
- (4) スクールバス（本数、生徒数）
- (5) 交通不便地帯

1-3 市民意識調査

- (1) 長期総合計画後期基本計画データ（満足度）
- (2) 低炭素まちづくり面的整備事業のデータ（利用者状況、利用ニーズ、移動目的、移動頻度）

1-4 生活交通施策の概要

- (1) 生活路線バス補助（予算額の推移）
- (2) スクールバス委託
- (3) タクシー券配布
- (4) 福祉バス輸送
（事業概要、予算額の状況）

1-5 実証運行の実施

（実施内容、実績、アンケート調査結果）

1-6 計画策定にかかる意見集約

- (1) 地域意見の集約
- (2) 事業者ヒアリング調査結果

1-7 課題の整理

本市のまちづくりにおいて公共交通が担うべき課題、あるいは本市の公共交通そのものが抱えている課題を以下に整理しました。

(1) 公共交通が担うべき課題

高齢化への対応

高齢化社会である現在、高齢者の積極的な外出はまちづくりにもつながることから、高齢者等が目的の場所や施設へ積極的に外出できるような利便性の確保が必要です。

環境に対する負荷の軽減

マイカーへの過度な依存を軽減することは、地球環境への負荷を抑制することにつながります。環境負荷の少ない移動手段としての公共交通や自転車等の利用を促進する必要があります。

市内地域間をつなぐ公共交通

公共施設や病院、商業地が分散する本市では、これらを結ぶ公共交通が不足しています。こうした施設の市民利用の活性化を初め市外からの来訪者への対応として、交流人口の増加につなげる面からもその充実が望まれます。

(2) 公共交通が抱えている課題

利用者の減少

特に路線バスの利用者は、年々著しい減少となっており、今後も利用者の減少が続くと、運賃収入の減少から運行事業者の経営環境の悪化を招き、サービス水準の低下によりさらなる利用者の減少といった悪循環に陥り、いずれは廃止という状況を招くこととなります。

公共交通の維持のためには、利用者の増加が不可欠であり、その為の利便性の向上・利用促進が必要です。

また、利用促進に当たっては、住民の参画・協働が重要であり、市民全員が公共交通の重要性を認識し、社会全体で支えていく意識をもつことが必要です。

財政負担への対応

路線バスの運行に対する補助金などの行政負担は増加傾向にあります。

限りある財源の中で、持続可能な公共交通としていくためには、利用者の増加を図る一方で、運行方法や効率的な運行など経費削減に向けた取り組みが必要となっています。

不便地域の解消

市内には駅、バス停までの距離が遠く利用しにくい、あるいは実質的に利用できない集落や世帯が存在します。これまでの経緯や環境を考慮し、新たな手段の導入や適正なサービス水準の検討を行った上で、このような地域をできる限り減らしていく必要があります。

第2章 方針と目標の設定

2-1 基本方針と目標

(1) 基本方針

本市における公共交通の課題を踏まえ、皆が安心して生活できる持続可能な社会に向け、地域の交通手段を維持・確保するため、以下の基本方針をもとに地域公共交通の活性化・再生を図ります。

基本方針1 役割・方向性の明確化と連携強化

路線バス、循環バス、デマンド交通など、役割分担の明確化と連携強化による公共交通体系を目指します。

基本方針2 効率的で利用しやすい環境づくり

利用者ニーズ等に基づく運行ルートや時間帯の見直し等による利便性の確保、利用実績に応じた運行の効率化を図ります。

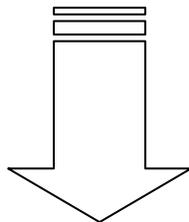
基本方針3 地域の魅力を高める交通体系

地域振興や環境配慮、高齢化対策や定住促進など、将来を見据えた公共交通の実現を図ります。

基本方針4 持続可能な仕組みづくり

持続可能な公共交通の実現に向けた新たな仕組みや仕掛けづくりに取り組みます。

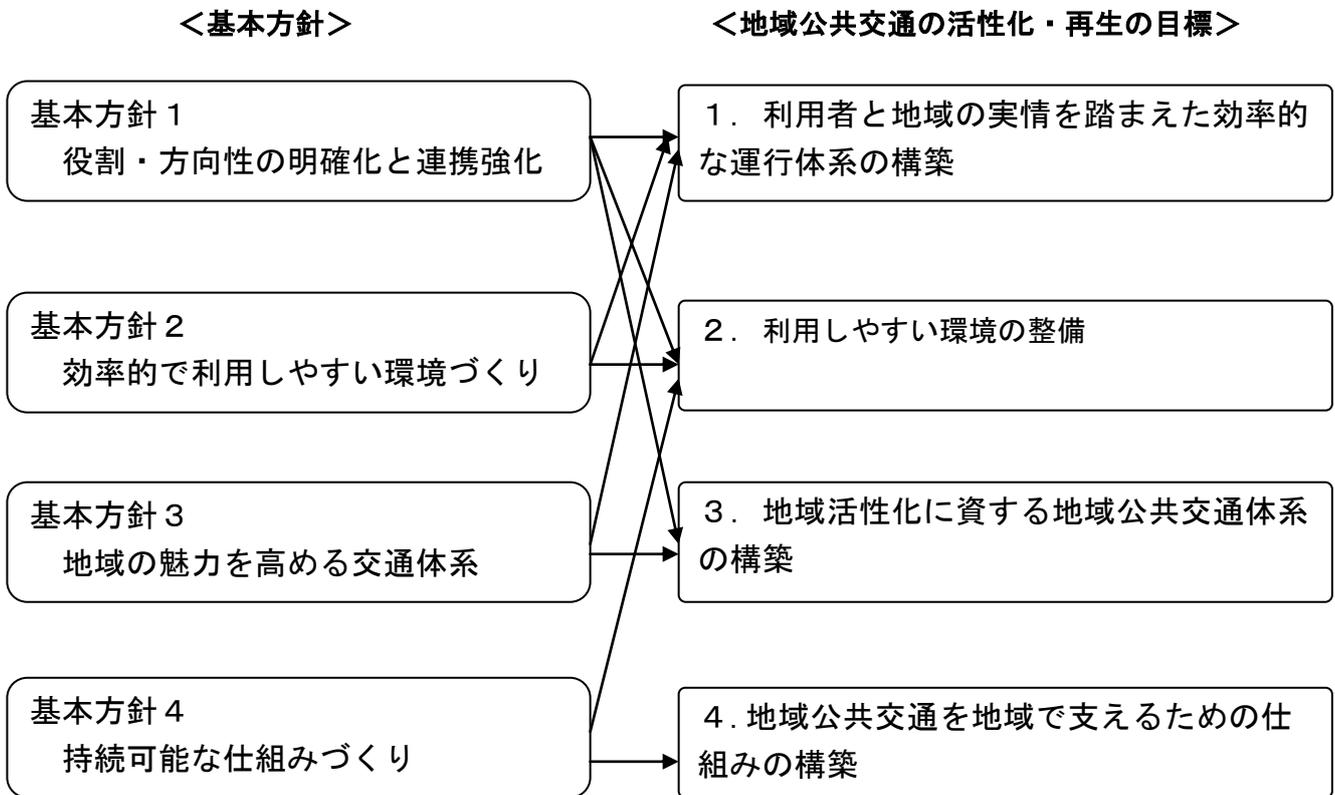
目指すべき方向性



地域にとって大切な交通手段を「創り」「愛し」「守る」公共交通システムの構築

(2) 4つの目標

上記の基本方針の下で地域公共交通の活性化・再生を進めるにあたり、以下の4つの目標を設定し取り組みを実行します。



- 目標 1 利用者と地域の実情を踏まえた路線の維持及び新設と新たな運行体系の導入
買い物・通院・通学といった活動を支える公共交通をニーズに即したサービスでの運行を実現するため、鉄道、路線バス、循環バス、乗合タクシーなどの各交通サービスの特性を活かして、それぞれの路線に合った効率的で持続可能な公共交通体系を構築します。
- 目標 2 公共交通維持のための効率的な運行と利用環境の整備
サービスの見直し基準を明確にして、社会状況の変化に柔軟に対応できる地域公共交通を目指します。また、運行だけでなく、環境や情報提供など、今よりも便利で使いやすい環境の整備を進めます。
- 目標 3 地域活性化に資する地域公共交通体系の構築
まちづくりと連携し、地区・集落の元気再生、地域の魅力向上に向けた公共交通施策を推進します。
- 目標 4 地域公共交通を地域で支えるための仕組みの構築
持続可能な公共交通体系の構築に向け、市民・交通事業者・行政が連携して協働で計画・運行・維持に取り組みます。

2-2 評価指標

計画を評価する指標を下記のとおり設定します。

評価指標(案)	現在	目標
路線バスの利用者数	25,665人／年	〇〇人／年 3年間で 〇〇%向上
循環バスの利用者数	11,800人／年	〇〇人／年 3年間で 〇〇%向上
デマンド型乗合タクシーの1台当たりの乗車数	1.91人／台	〇〇人／台 3年間で 〇〇%向上
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	8.6%	〇〇% 3年間で 〇〇%向上
収支率15%未満の路線数	4本	0本

[現在値の算定根拠]

■指標①：路線バスの年間総輸送人員 [人／年]

【資料】「平成23年度運行系統別輸送実績報告書」都留市（対象系統数：19系統／対象期間：平成22年10月1日～平成23年9月30日）の数値。

■指標②：市内循環バスの年間総輸送人員 [人／年]

【資料】「都留市地域公共交通実証運行実績報告書」（平成23年11月17日～平成23年12月16日）の1か月分から年間輸送人員を推測

■指標③：デマンド型乗合タクシーの1台当たりの乗車数[人／台]

【資料】「都留市地域公共交通実証運行実績報告書」（平成23年11月17日～平成23年12月16日）の数値。

■公共交通サービスの満足度 [%]

・都留市第5次長期総合計画 後期基本計画策定における「市民意識調査」（平成23年3月）の数値。

■指標④：収支率15%未満の路線バス系統数

【資料】「平成23年度運行系統別輸送実績報告書」都留市（対象系統数：19系統／対象期間：平成22年10月1日～平成23年9月30日）の数値。

2-3 公共交通再編への取り組み姿勢と考え方

本市の公共交通再編は、「スマートシティ都留」の実現に向けたまちづくりのあり方に沿い、以下の取り組み姿勢と考え方をもとに地域公共交通の活性化・再生を図るものとし、具体的な計画を立案します。

(1) 取り組み姿勢

事業者主体となっていた公共交通を地域で持続的に確保するため、皆で「創り、愛し、守る」公共交通に向け、それぞれの立場で、それぞれのすべきこと、できることを確認し、市民、事業者、行政が協働して安定的で持続可能な交通システムを整えます。

市民の役割	交通事業者の役割	行政の役割
主体的な参画による地域の特性に合った交通システムを創り、愛し、守っていく仕組みを整えます。	各交通機関の連携と質の高いサービスの提供及び効率的で利便性の高い交通システムの整備を行います。	積極的な情報提供を行います。また、市民、事業者との相互の調整を図り、市民や事業者の取り組みをサポートします。

(2) 公共交通再編の基本的な考え方

ポイント	考え方
① 運行路線	<ul style="list-style-type: none"> ・従来の路線維持を基本とし、運行ダイヤの減少が著しいバス路線を主に見直します。 ・まちづくりに資する利用者の利便性に配慮した路線を検討します。
② 運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的で利便性の高い運行形態とします。 ・利用実績を考慮し、路線バスの代替が可能な路線は新たな運行形態での運行とします。
③ 運行日の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・主たる利用者[通院・買い物・通学・通勤]の移動実態に配慮し、土、日の運行も行います。なお、利用実態に即し休止等の調整を柔軟に行います。
④ 運行回数	<ul style="list-style-type: none"> ・1日あたり3回（3往復6便）を基本とします。 (例：朝—通勤、通学、通院用、昼—通院、買い物用、夕—買い物、通勤通学用)
⑤ 適正な財務負担	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態に即して路線、運行形態、ダイヤの見直しによる経費削減を行います。 ・利用の目的、利便性を考慮しつつ適正な利用料金の設定を行う。
⑥ 住民との協働による手法	<ul style="list-style-type: none"> ・住民と行政・交通事業者が相互に情報を共有し、協働により地域の移動手段を確保するための計画づくりを行うます。 ・住民自らが地域の交通「創り・愛し・守る」仕組みの中で再編を行います。

第3章 計画に位置づける施策と事業

3-1 施策の概要と事業主体

(1) 施策の概要と実施主体

目標	施策	具体的な事業	事業主体		
			市民	事業者	行政
Ⅰ. 利用者と地域の実情を踏まえた効率的な運行体系の構築	1. 既存路線の見直し	①低利用路線の見直し	○	○	○
		②市内循環バスの運行		○	○
	2. 地域に適した運行手法の導入	①デマンド型（予約型乗合）交通の運行		○	○
		②目的バスの活用等の検討（スクールバスの混乗・間合い利用など）	○	○	○
Ⅱ. 利用しやすい環境の整備	3. 乗り換え利便性の向上	①乗り換えに考慮した運行ダイヤの見直し		○	○
	4. 利用環境の向上	①小型車両・低床バスの導入		○	
		②利用しやすい停留所の設置		○	
		③公共交通ガイド等の作成、配布		○	○
Ⅲ. 地域活性化に資する交通サービスの提供	5. 地域活性化・商店街活性化との連携	①公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等の検討	○		○
Ⅳ. 地域公共交通を地域で支えるための仕組みの構築	6. 地域住民による検討体制の構築	①地域勉強会や自発的な取り組みの支援	○	○	○
		②運行見直し基準の設定	○		○
	7. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施	①広報・PR、出前講座等の実施	○	○	○
		②公共交通利用を促すキャンペーン的な施策の実施	○	○	○

(2) 地域ごとの路線運行形態

開地地域

現行	定期路線バス(都留月夜野線・菅野道志線)	
対応	既存路線の見直し	
展開	(H24～) 既存路線バスの継続運行 (H25～) 利用実績によりダイヤの変更、デマンド交通での代替え運行等を検討する。	
	路線の目的	地域間路線
	運行事業者	富士急山梨バス株式会社
	運営形態	市の補助による運行

宝地域

現行	定期路線バス(宝鉱山線)	
対応	既存路線の見直し	
展開	(H24～) 既存路線バスの継続運行 (H25～) 利用実績によりダイヤの変更、デマンド交通での代替え運行やスクールバスの混乗運行などを検討する。	
	路線の目的	地域内フィーダー路線
	運行事業者	富士急山梨バス株式会社
	運営形態	市の補助による運行

谷村・三吉地域

現行	定期路線バス(上戸沢線)	
対応	既存路線バスを廃止し、新たな運行形態、運行路線を導入する。	
展開	(H24～) 循環バスの開始 (H25～) 適宜利用実績に即しダイヤの調整等を行う。	
	路線の目的	基幹路線・地域内フィーダー路線
	運行事業者	富士急山梨バス株式会社
	運営形態	市の補助による運行

東桂地域

現行	定期路線バス（砂原線）		
対応	既存路線バスを廃止し、新たな運行形態、運行路線を導入する。		
展開	（H24～）デマンド型乗合タクシーの運行の開始 （H25～）適宜利用実績に即したダイヤの調整等を行う。		
	路線の目的	地域内フィーダー路線	
	運行事業者	市内運行タクシー事業者	
	運営形態	市・国（地域公共交通維持確保改善事業）の補助による運行（予定）	

盛里地域

現行	定期路線バス（曾雌秋山線）		
対応	既存路線バスを廃止し、新たな運行形態、運行路線を導入する。		
展開	（H24～）デマンド型乗合タクシーの運行の開始 （H25～）適宜利用実績に即したダイヤの調整等を行う。 スクールバスの混乗運行などを検討する。		
	路線の目的	地域内フィーダー路線	
	運行事業者	市内運行タクシー事業者	
	運営形態	市・国（地域公共交通維持確保改善事業）の補助による運行（予定）	

禾生地域

現行	定期路線バス（曾雌秋山線）（都留大月線）	定期路線バス（都留大月線）		
対応	既存路線バスを廃止し、新たな運行形態、運行路線を導入する。	既存路線の見直し		
展開	（H24～）デマンド型乗合タクシーの運行の開始 （H25～）適宜利用実績に即したダイヤの調整等を行う。		（H24～）事業者との調整による運行内容の見直し	
	路線の目的	地域内フィーダー路線	路線の目的	地域間路線
	運行事業者	市内運行タクシー事業者	運行事業者	富士急山梨バス株式会社
	運営形態	市・国（地域公共交通維持確保改善事業）の補助による運行（予定）	運営形態	事業者路線

3—2 各施策・事業の内容

施策1. 既存路線の見直し

(1) 施策の基本的な考え方

- 利用実態に即した運行経路、運行方法、ダイヤの調整により、経費の削減を図ります。
- アンケート調査からの公共交通の利用実態では、朝夕の通学需要、主に午前からお昼にかけての時間帯での通院・買い物需要に対応していく必要があり、これらの時間帯において重点的なサービスを提供することが求められます。
- 様々な施設が集積する市街地内では、公共交通による移動サービスの充実を図ることにより、本市の公共交通の核として、公共交通利用の活性化が図られます。

(2) 具体的な取組

① 低利用路線の見直し（実施主体：市・事業者）

現状において、利用者の少ない路線では、市民の利用実態や利用ニーズを見極めながら、実情に合った運行形態の適用やダイヤ調整及び路線の延伸、廃止等を見直しを図ります。

<事業概要>

- [上戸沢線] これまでの定期路線バスを廃止し、市内循環バスを運行します。
- [砂原線] これまでの定期路線バスを廃止し、代替輸送としてデマンド型交通の運行により空バスを抑制します。
- [曾雌秋山線] これまでの定期路線バスを廃止し、代替輸送としてデマンド型交通の運行により空バスを抑制します。
- [菅野道志線・都留月夜野線、宝鉦山線] 利用実態に基づきダイヤの調整（運行時刻の変更、減便）を行います。

② 市内循環バスの運行（実施主体：市・事業者）

市内に点在する病院・公共施設・商業地などの生活拠点等を結び且つ市内の地域間を連絡する循環型路線バスを新設します。

鉄道や他の公共交通機関と結節させることで利便性を向上させます。

<事業概要（案）>

- 運行形態：実証運行結果を下に、市立病院を起点とし商店街や医療機関、公共施設を循環（内回り・外回りを設定）する路線バス運行とする。
- 運行便数：6便／日
- 運行時間：午前7時30分～午後6時00分（2時間間隔を基本に運行）
※実証運行で利用者の少なかった朝の便については、運行間帯の設定にあたり試験的な運行を期間を決めて実施します。
- 所要時間53分
- 利用料金：大人200円、子ども100円、乳幼児無料

■ 運行路線図



施策 2. 地域に適した運行手法の導入

(1) 施策の基本的な考え方

- 需要が少なく人口が分散している地区においては、路線バスサービスによる対応は難しく、地域特性に応じた新たな公共交通の導入が必要です。
- これらの地区における通院・買い物に利用するための運行サービスは、定時定路線による路線バス運行でなく、需要に応じて運行するデマンド型（予約型乗合）交通が考えられます。
- また、通勤通学時間帯以外の時間帯において需要が少なくなる路線においては、特定の時間帯におけるデマンド型（予約型乗合）交通の導入が考えられます。

(2) 具体的な取組

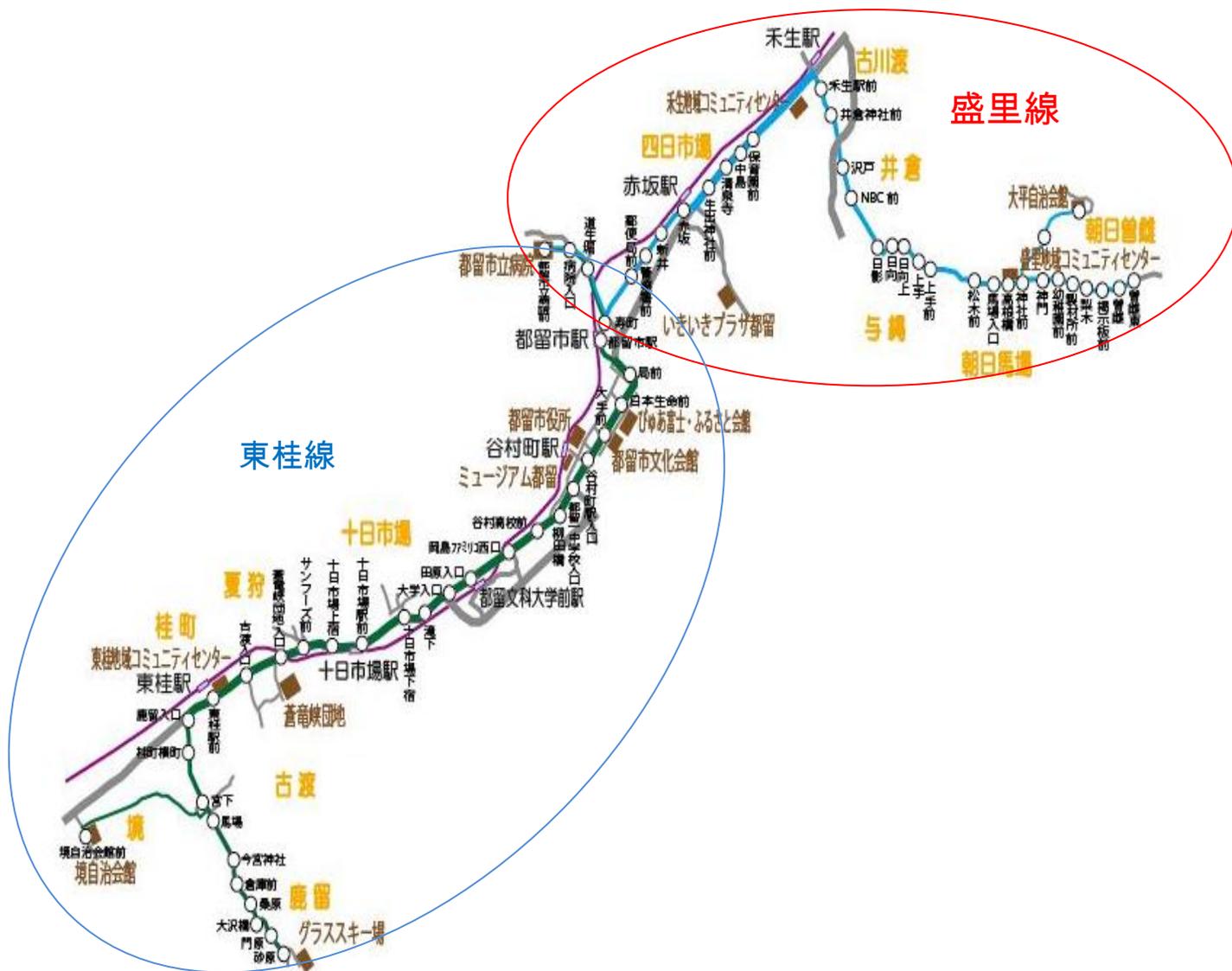
① デマンド型（予約型乗合）交通の運行（実施主体：事業者・市）

需要が少なくこれまで積極的に減便がなされ、利便性の低下からさらなる利用者の減少を産んでいる路線において、地域住民の移動の活性化を図るとともに、利用者がいない際の空バスの運行を回避するため、定時定路線式のデマンド型（予約型乗合）交通を運行します。

< 事業概要（案） >

- 適用路線：砂原線、曾雌秋山線
- 運行形態：実証運行結果を下に、市立病院を起点とし、事前予約を受け小型車（タクシー車両）にて運行する。

- 運行便数：6便／日（往復3便）
- 運行時間：午前8時から午後5時（2時間ごとの運行を基本とし、他の公共交通機関へのアクセスに配慮する。）
- 利用料金：大人300円、子ども150円、乳幼児無料
- 運行路線図



② スクールバスの混乗等の検討（実施主体：市民・事業者・市）

効率的な運行体系の可能性として、将来を見据えスクールバスを活用した一般利用者と児童・生徒の混乗について検討します。

<事業概要>

- 該当路線：宝鉦山線、曾雌秋山線
- 取組内容：地域協議を中心として、関係機関との調整を図りつつその可能性について検討します。可能な範囲で試験的な取り組みを実施します。

施策3. 乗り換え利便性の向上

(1) 施策の基本的な考え方

- 公共交通利用の活性化を図るため、鉄道と路線バスを軸とした公共交通の再編ではこれらの交通手段間の乗換えが容易であることが重要です。限られたダイヤの中で、できる限り利用者の利便性に配慮したダイヤの工夫が必要です。

(2) 具体的な取組

- ① 乗り換えに考慮した運行ダイヤの見直し（事業主体：事業者・市）
バス、デマンド型交通の鉄道駅での鉄道ダイヤとの接続改善を図ります。

<事業概要>

- 該当路線：全路線
- 取組内容：朝は市内の地域間路線から鉄道への接続を意識し、夕方は鉄道から各路線バス等への接続を中心に検討します。

施策4. 利用環境の向上

(1) 基本的な考え方

- 小型車両の利用による経費の削減及び低炭素まちづくりの実現、また、狭隘な路線での安全な運行を行うことができます。また、ワンステップバスなどの低床車両の導入により、高齢者への対応が図られます。
- 停留所位置は分かりやすい場所とし、停留所の表示については利用者が認識しやすいよう利用する側の立場に立った工夫が必要です。
- 公共交通を身近に感じ利用が気楽にできるよう、利便性に配慮した時刻表や乗換え案内等と作成し、幅広く配布します。

(2) 具体的な取組

- ① 小型車・低床バス等の導入（事業者）
市内全路線において、小型バスや低床バス、低公害車等の導入を推進します。
- ② 利用しやすい停留所の設置（事業者）
乗車場所が容易に認識できるよう、分かりやすい停留所の設置に努めるとともに、表示内容についてもダイヤや行き先等が確認しやすいように工夫します。
- ③ 公共交通ガイド等の作成・配布（市・事業者）
公共交通ガイドマップを作成し、鉄道や路線バスの路線図や発着時刻、乗り換えなどの利用情報を一体的に分かりやすく伝える環境を整えます。

施策5. 地域活性化・商店街活性化との連携

(1) 施策の基本的な考え方

- 公共交通利用の活性化及びまちなかの商店街の活性化を図るため、地域の商店街等と相互に連携した施策の実施により、地域経済活動の活性化と公共交通利用促進を目指します。

(2) 具体的な取組

- ① 公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等の検討（市民[商工会・商店街]・市）
公共交通で商店街に買い物等に訪れる方への運賃優遇や商品割引等、公共交通の利用促進と商業地の活性化策の連携を検討します。

施策6. 地域住民による検討体制の構築

(1) 施策の基本的な考え方

- 持続可能な交通システムの実現には、地域の実情にあった効率的な公共交通体系の構築が不可欠です。この実現のためには、これまで事業者任せであった公共交通を市民、事業者、行政が協働してそのあり方を考える機運を高めることが必要です。
- また、住民に公共交通の実情を正しく伝え、地域の状況や改善策を住民自らが主体的且つ具体的に考える体制の構築が必要です。

(2) 具体的な取組

- ① 地域勉強会や自発的な取り組みの支援（実施主体：市民・事業者・市）
持続可能な公共交通体系の構築に向けた交通空白地帯、不便地帯への対応等、今後新たに路線を開設するなどの地域における独自の取組に対し、市は積極的な支援体制を整備します。また、地域が主体となって公共交通のあり方を検討するための組織づくりを推進します。
- ② 運行見直しの基準の設定（実施主体：市・市民）
低利用の状態が続く路線バスについては、市域全体での効率的輸送の観点から減便・廃止等の措置が必要です。その目安となる基準をあらかじめ設定し住民に周知します。
また、適用の際は地域住民と十分な協議を行います。

【路線バス運行見直し基準（案）】

- ◆利用者数：1便あたりの利用者数3人未満（現行路線バスの1便あたりの利用者数3.1人）
- ◆収支率： %未満（現行路線バスの平均収支率 %）

施策 7. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施

(1) 施策の基本的な考え方

- 公共交通の利用促進には、現状に対する市民の理解向上が不可欠と言えます。
- 公共交通に対する市民の意識や関心を高めるため、公共交通に関するイベント等の定期的な開催を検討します。

(3) 具体的な取組

① 広報・PR、出前講座等の実施（実施主体：市・市民[地域・学校]）

行政が行う各種広報PR活動（出前講座や地域コミュニティ活動等でのPR）によって、公共交通に対する市民の意識や関心を高めます。

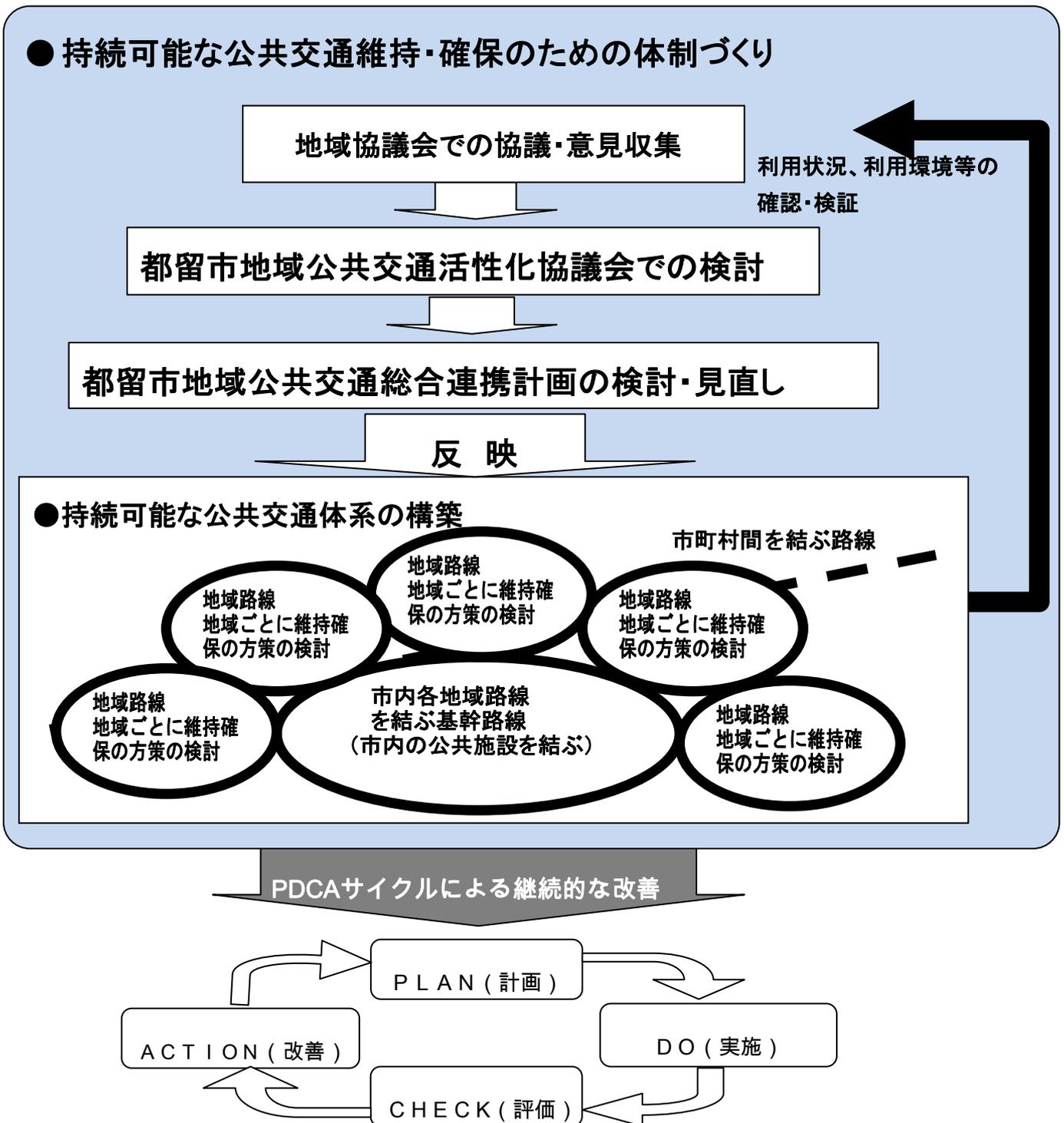
② 公共交通利用を促すキャンペーン施策の実施（市・事業者・市民[各種団体等]）

八朔祭りや産業祭り等のイベント開催時の積極的な広報やノーマイカーデーの呼びかけなど、公共交通利用を促すキャンペーンなどの実施。

4-1. 計画の推進体制

実施施策の成果や今後の動向などを継続的に評価・検討し、改善を図りながら、計画を着実に推進するため、市全体を総括的に考える「都留市地域公共交通活性化協議会」と、地域・エリア単位で具体的に議論する地域組織が一体となり、計画を推進します。

計画の推進にあたっては、市民、交通事業者、関係団体、行政の連携・協働体制と役割分担が必要になることから、計画に掲げる実施主体が責任を持ってPDCAサイクルを活用し取り組みます。



5-2 実施スケジュール

施策	具体的な事業	スケジュール		
		平成24年度	平成25年度	平成26年度
1. 既存路線の見直し	①低利用路線の見直し			
	②市内循環バスの運行			
2. 地域に適した運行手法の導入	①デマンド型（予約型乗合）交通の運行			
	②目的バスの活用等の検討（スクールバスの混乗・間合い利用など）			
3. 乗り換え利便性の向上	①乗り換えに考慮した運行ダイヤの見直し			
4. 利用環境の向上	①小型車両・低床バスの導入			
	②利用しやすい停留所の設置			
	③公共交通ガイド等の作成、配布			
5. 地域活性化・商店街活性化との連携	①公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等の検討			
6. 地域住民による検討体制の構築	①地域勉強会や自発的な取り組みの支援			
	②運行見直し基準の設定			
7. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施	①広報・PR、出前講座等の実施			
	②公共交通利用を促すキャンペーン的な施策の実施			

<資料編>

資料1 市民アンケート結果

資料2 利用者アンケート結果

資料3 都留市実証運行実績報告

資料4 既存路線バス利用者アンケート調査結果報告書