

都留市地域公共交通総合連携計画 (素案)

— 目 次 —

序章 計画の概要	1
●計画策定の背景及び目的.....	1
●計画の位置づけ.....	2
●計画策定の流れ.....	4
第1章 都留市の現況と課題.....	5
1-1 市の概況.....	5
1-2 市内の公共交通の現状.....	10
1-3 市民意識調査.....	14
1-4 生活交通関連施策の概要.....	21
1-5 実証運行の実施.....	23
1-6 計画策定にかかる意見集約.....	31
1-7 課題の整理.....	39
第2章 方針と目標の設定	40
2-1 基本方針と目標.....	40
2-2 評価指標.....	42
2-3 公共交通再編への取り組み姿勢と考え方.....	43
第3章 計画に位置づける施策と事業.....	44
3-1 施策の概要と事業主体.....	44
3-2 各施策・事業の内容.....	47
施策1. 既存路線の見直し.....	47
施策2. 地域に適した運行手法の導入.....	48
施策3. 乗り換え利便性の向上.....	50
施策4. 利用環境の向上.....	50
施策5. 地域活性化・商店街活性化との連携.....	51
施策6. 地域住民による検討体制の構築.....	51
施策7. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施.....	52
第4章 施策・事業の展開にあたって.....	53
4-1 計画の推進体制.....	53
4-2 実施スケジュール.....	54

序章 計画の概要

●計画策定の背景及び目的

近年、鉄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、市域の中央部を北東部から南西部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、**今後は**、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、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、**現状の公共交通体系を見直し、改善するとともに、公共交通の利用を促進することにより**、公共交通の活性化を促す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、平成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た公共交通の実態調査を実施し、低炭素の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、**本年6月28日に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「都留市公共交通活性化協議会」を設置し、誰もが生き生きと暮らせるまちづくりの観点から、長期的に持続可能な公共交通の実現に向け、平成24年度以降の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

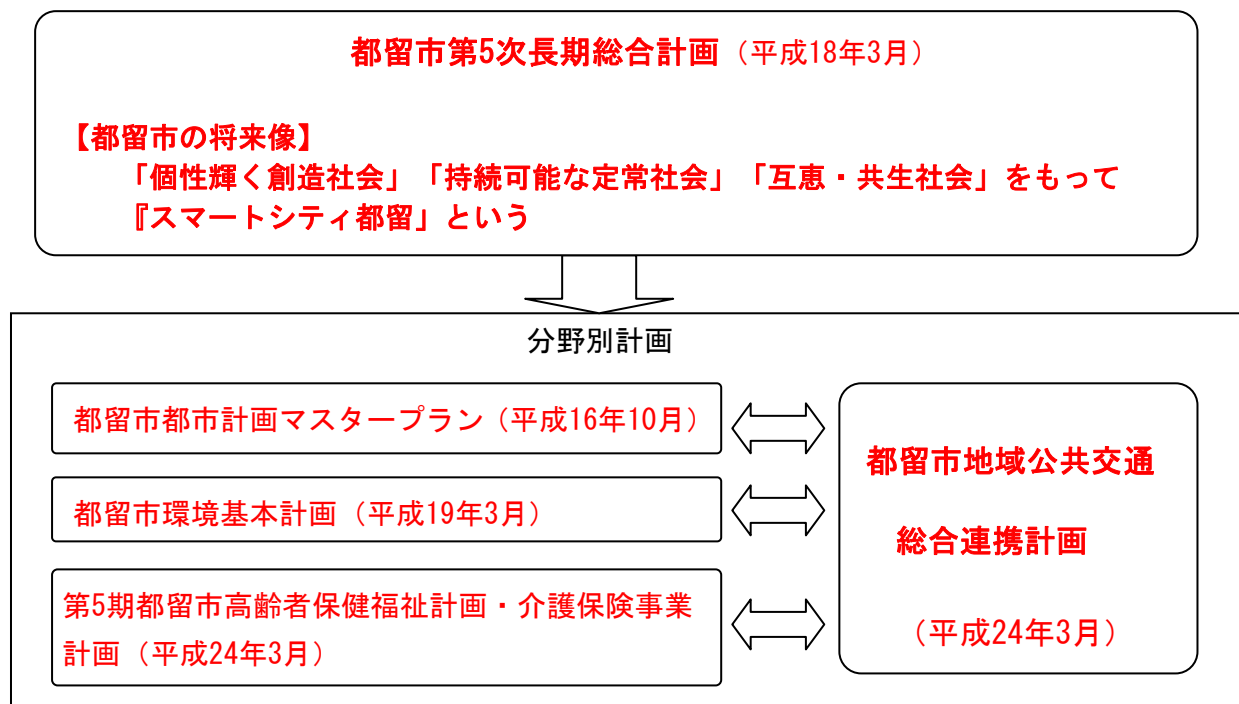
都留市全域

●計画期間

平成24年度～平成26年度（3年間）。ただし、**計画期間中において**、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である都留市第5次長期総合計画及び分野別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

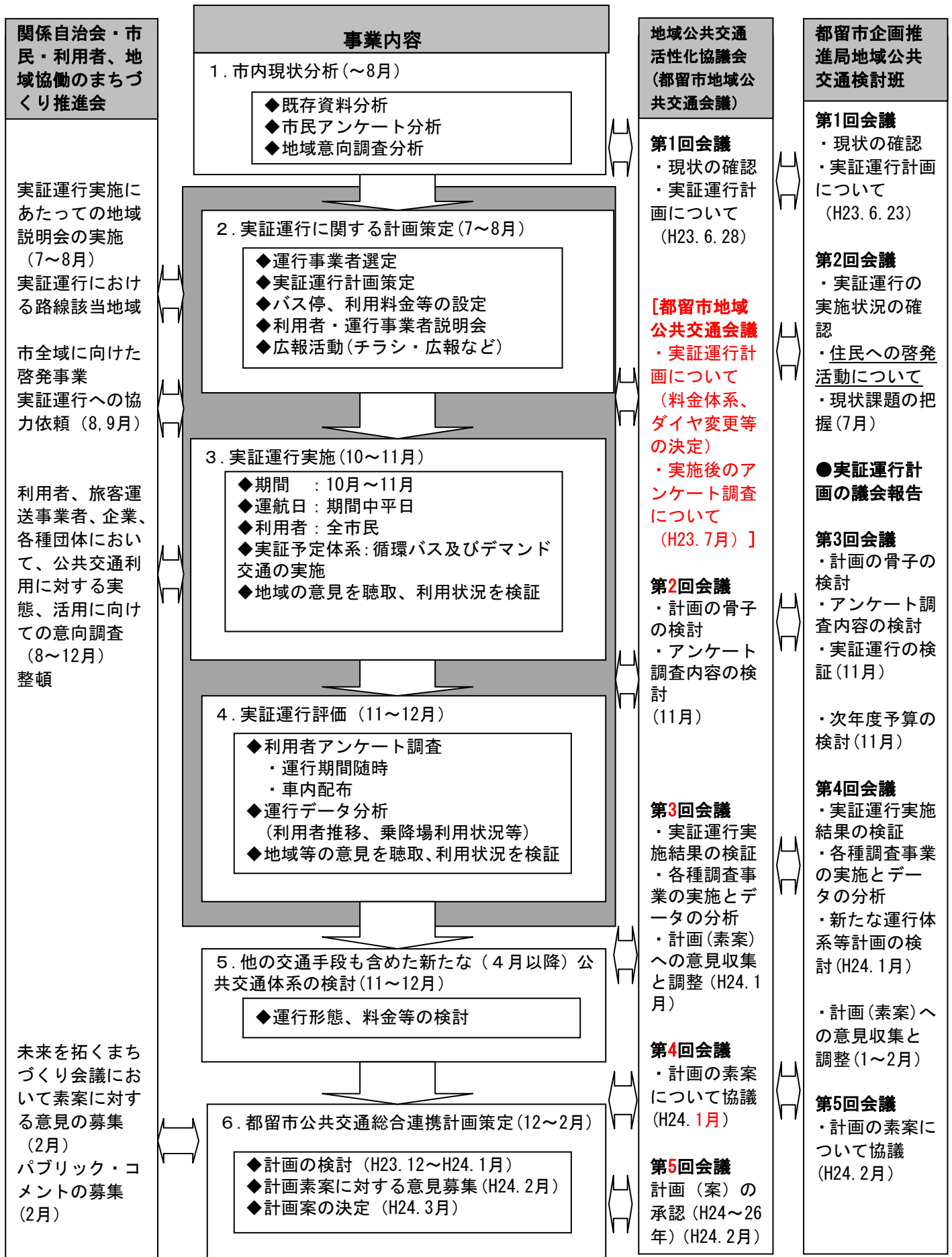
(2) 生活環境の整備

- ・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85%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北東部から南西部に流れ、それに沿うようにして国道139号や中央自動車道富士吉田線、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。

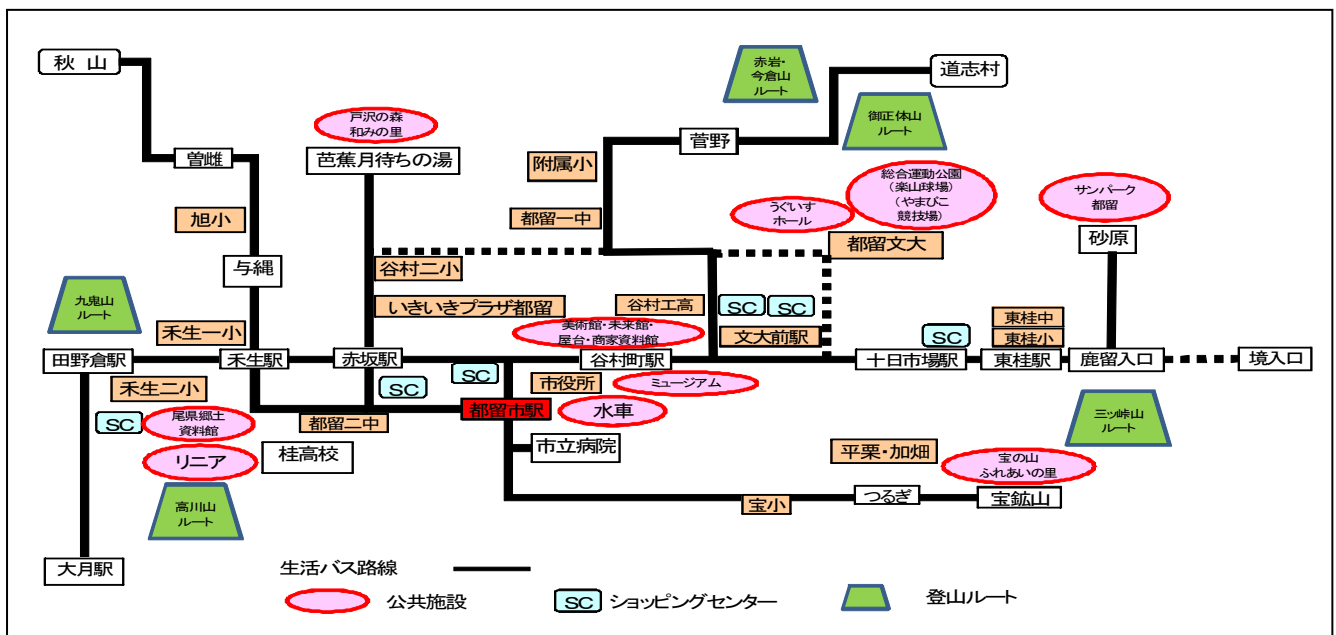
北側が大月市に、西側は富士河口湖町、西桂町、富士吉田市に、東側で上野原市、東南側で道志村、南側で忍野村、山中湖村とそれぞれ隣接しており、大月市、西桂町・富士吉田方面とは国道139号線で、また、上野原市とは県道四日市場上野原線、道志村とは県道都留道志線で連絡されています。

(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]

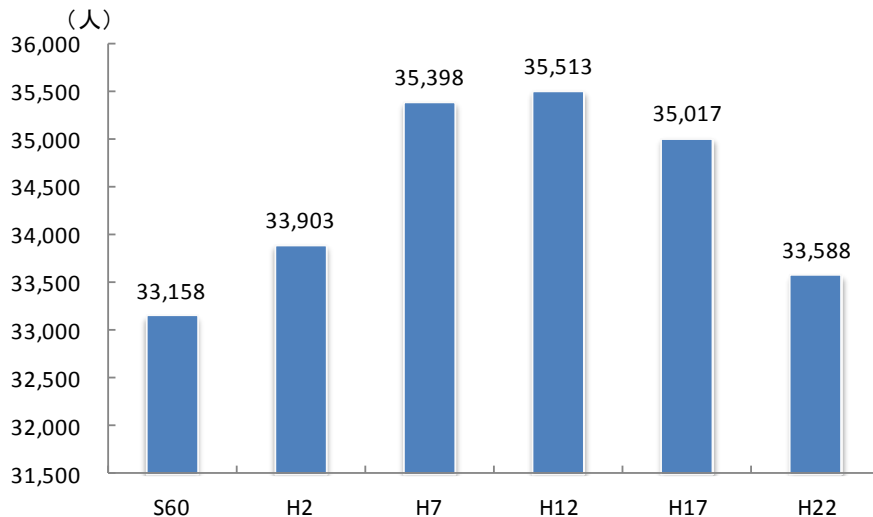


(3) 人口と世帯数の推移

本市の人口は、平成12年の35,513人をピークに減少に転じ、平成22年には33,588人となっています。

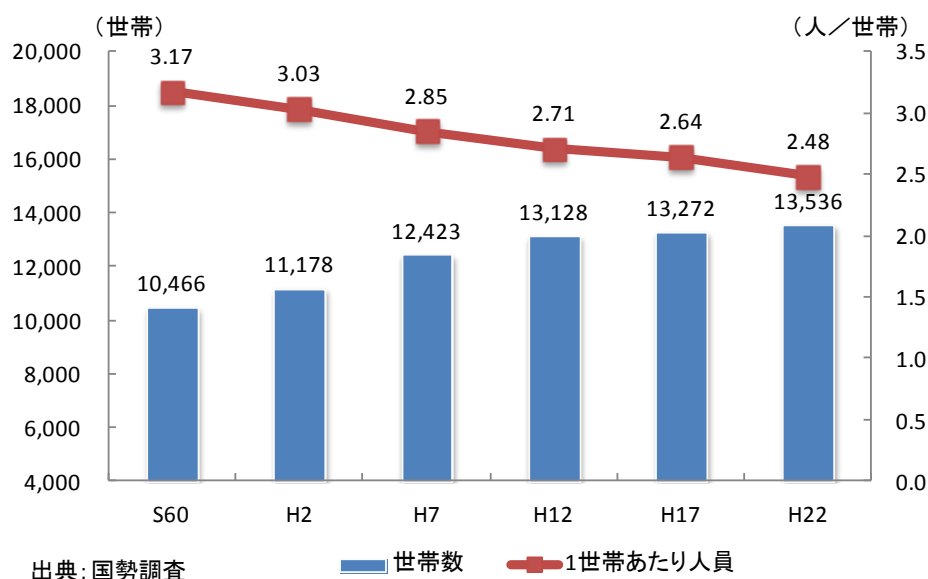
世帯数は、昭和60年以降一貫して増加しています。一方、1世帯あたりの人員は昭和60年の3.17人から減少を続け、平成22年には2.48人まで減少しています。市内世帯の核家族化や単身で生活をする人が増加していることがうかがえます。

■人口推移



出典: 国勢調査

■世帯数と1世帯あたり人員の推移



出典: 国勢調査

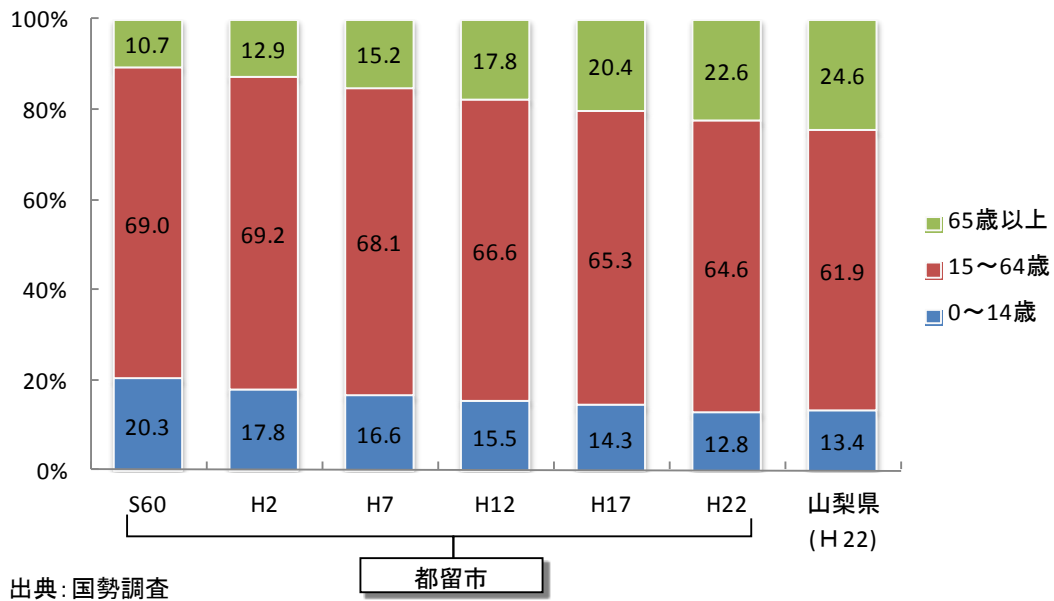
■ 世帯数 ■ 1世帯あたり人員

(4) 高齢化の進展

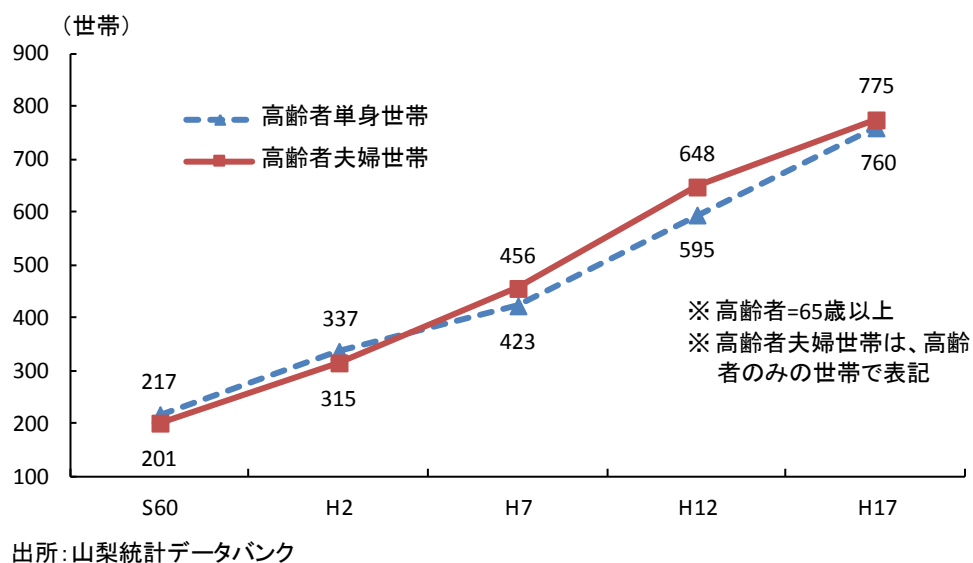
本市の人口を年齢階層別の比率で見ると、年少人口（0～14歳）比率が低下している一方で、高齢化率（65歳以上）は上昇傾向にあります。昭和60年の10.7%から平成22年には22.6%まで上昇しており、少子高齢化が確実に進行しています。

また、高齢者世帯の推移をみると、昭和60年以降増加傾向にあり、平成17年には高齢者夫婦世帯（775世帯）、高齢者単身世帯（760世帯）を合わせると、全世帯の11.6%となっています。

■ 年齢3区分別人口



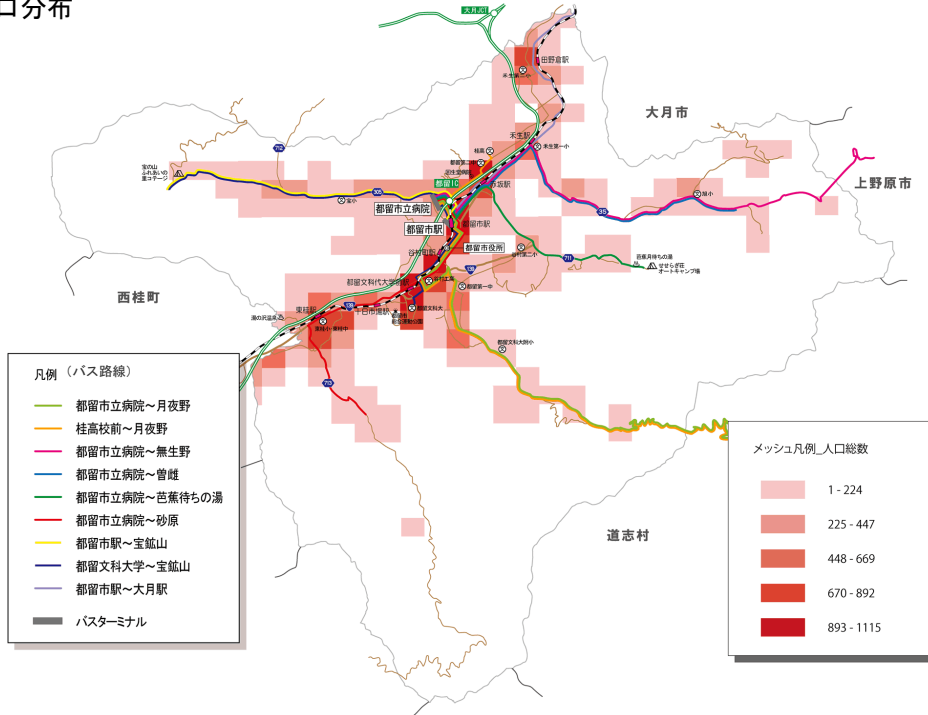
■ 高齢者世帯の推移



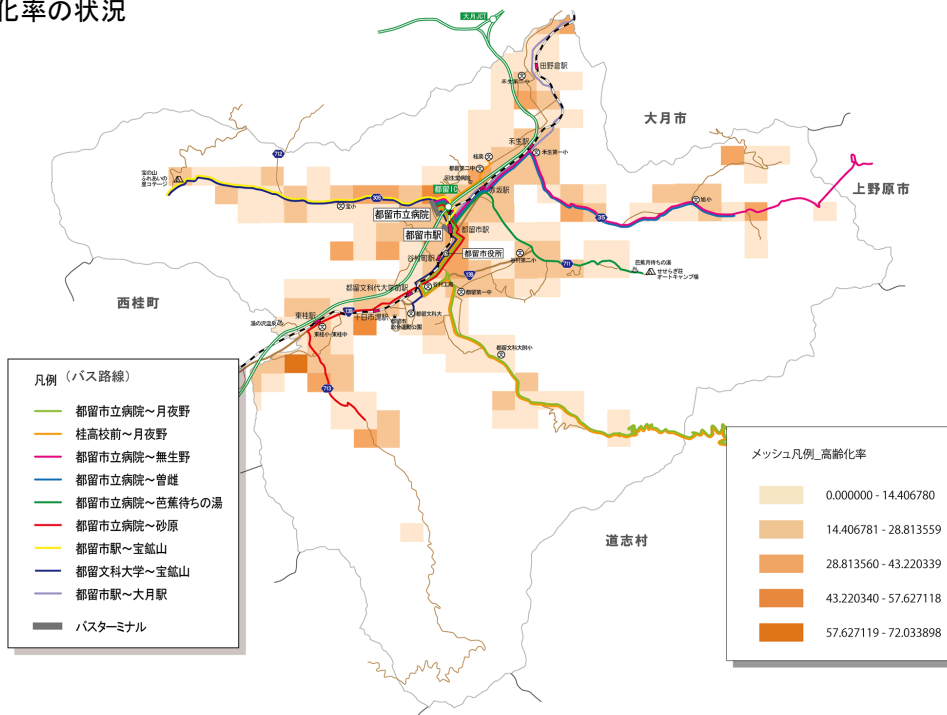
(5) 人口分布

都留市の総人口分布を見てみると、市内中心部、富士急行線の各駅及び幹線道路沿いの人口が多くなっています。また高齢化率を人口分布で見ると、幹線道路から外れた中山間地において高齢化が進展していることが分かります。

■ 総人口分布



■ 高齢化率の状況



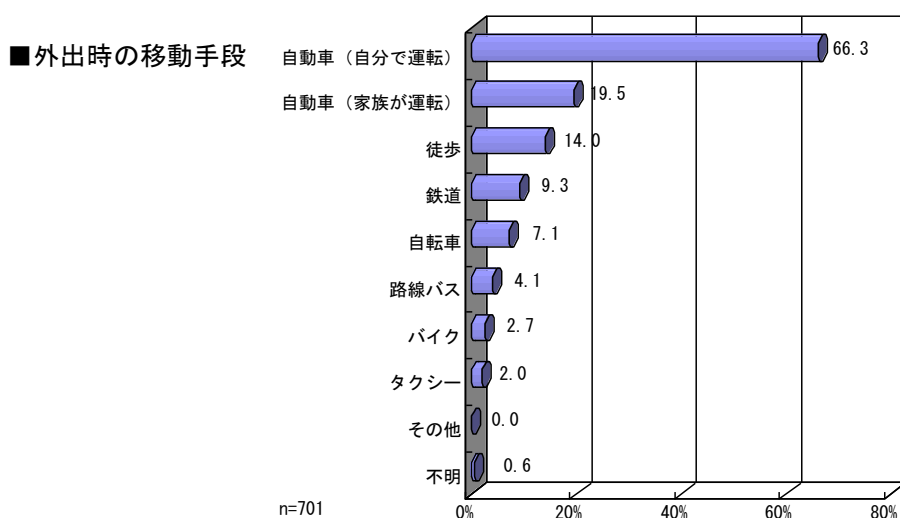
出典: 平成22年度低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書

(6) マイカー依存社会

平成22年度に環境省が行った「低炭素地域づくり面的対策推進事業」におけるアンケート調査では、外出時の移動手段として「自動車（自分で運転）」が66.3%、「自動車（家族が運転）」が19.5%となっており、日常の移動手段として自動車への依存が高い状況がうかがえます。

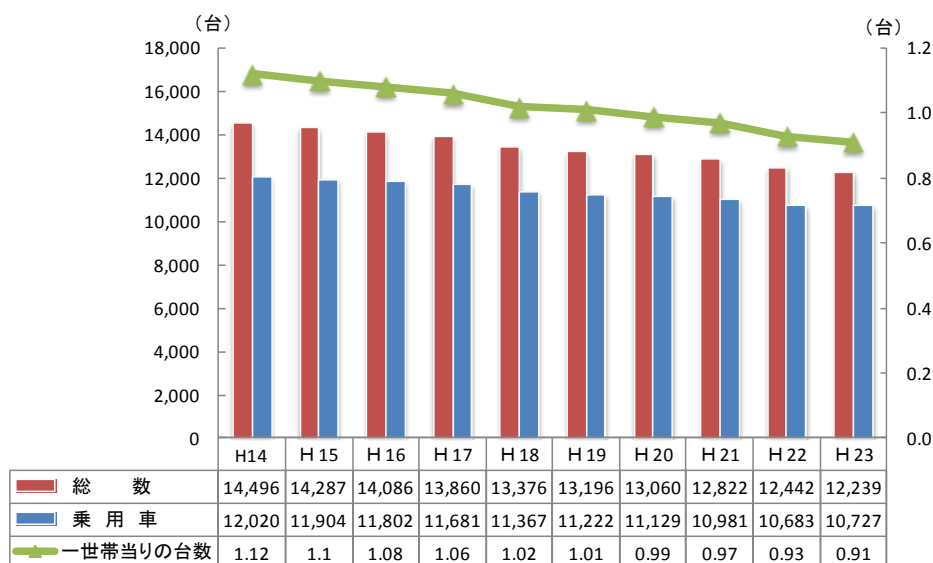
一方で、都留市の自動車課税台数はここ10年間減少傾向にあります。また、世帯数は増加しているものの、一世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向にあり、平成23年には0.91台と車を持たない世帯も増えてきていることが分かります。

都留市における一人当たりの二酸化炭素排出量は、運輸部門において全国平均より高くなっています。環境にやさしいまちづくりをめざし、自動車から公共交通への転換を促すとともに、自家用車を持たない人たちの移動手段を確保できるような、利便性の高い公共交通体系の構築が求められます。



出典：平成22年度低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書

■ 自動車課税台数と一世帯当たり自動車保有台数の推移



出所：山梨県統計データバンク

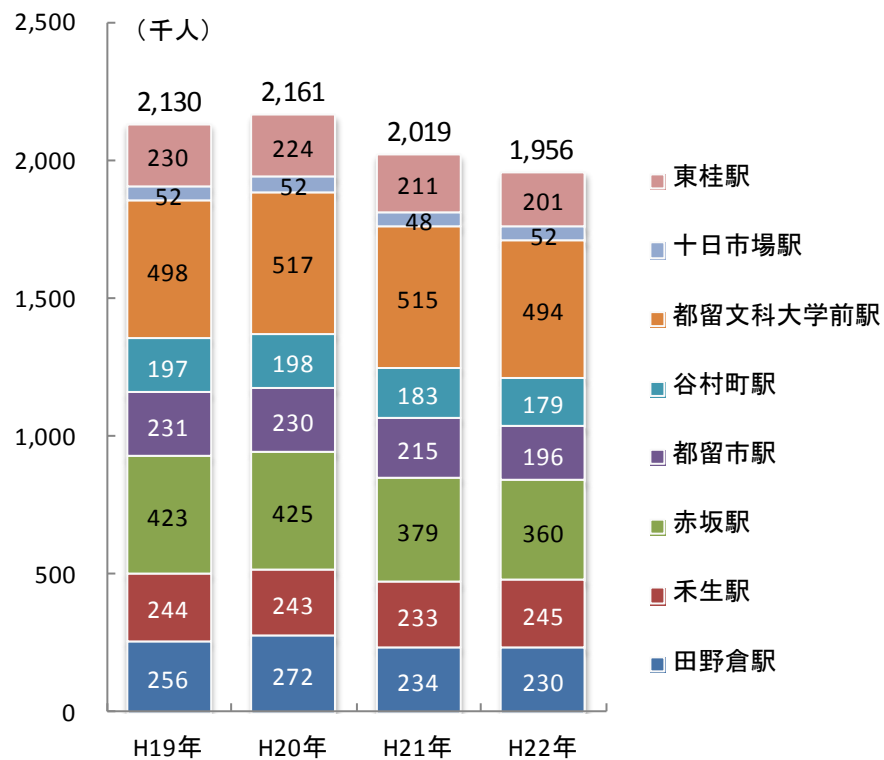
1-2 市内の公共交通の現状

(1) 鉄道（列車本数、乗車人数推移）

本市の北東部から南西部にかけて、富士急行線（大月市－富士河口湖町）が運行しています。平成23年度の運行本数は、朝27便、日中68便、夕方19便、夜間44便の計158便です。

市内には田野倉駅、禾生駅、赤坂駅、都留市駅、谷村町駅、都留文科大学前駅、十日市場駅、東桂駅と8つの駅があり、平日は通勤・通学利用を、土日祝日は観光客を中心に、利用者は年間約200万人前後で推移しています。富士急行線全駅の中でも有数の利用者がある「都留文科大学前駅」と、「赤坂駅」の利用者を合わせると、40%以上の割合を占めています。

■ 都留市内にある駅の利用者数の推移



出典：政策形成課資料

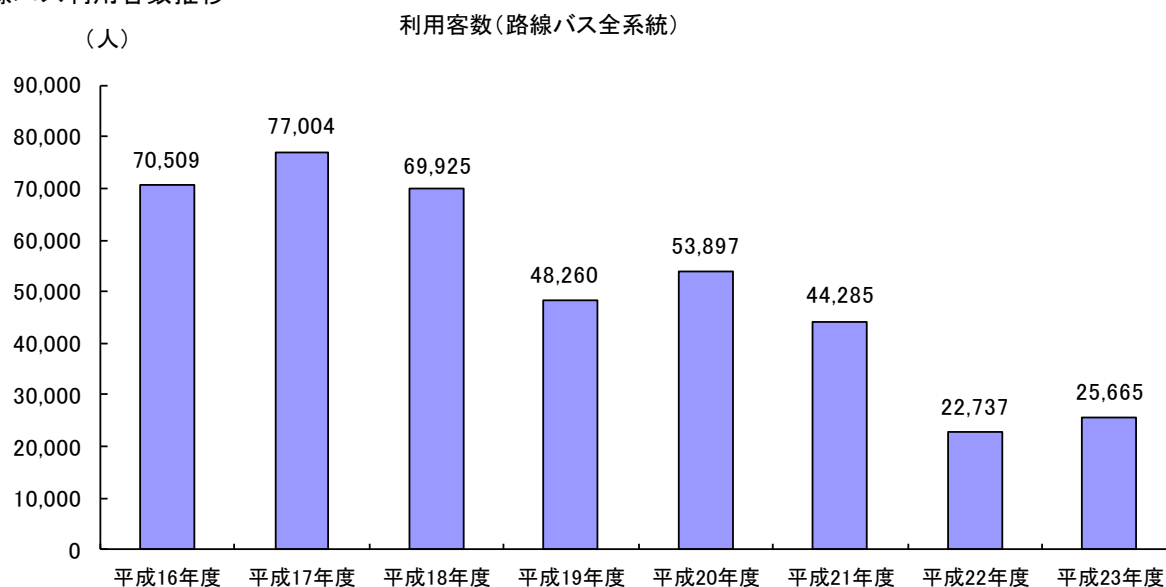
(2) 路線バス(路線の概要、利用者状況の推移)

都留市内には、「都留・月夜野線」、「宝鉦山線」、「上戸沢線」、「曾雌・秋山線」、「菅野・道志線」、「砂原線」の6路線19系統が運行しています。

利用客数は減少傾向にあり、平成17年度の77,004人をピークに平成22年度は22,737人、平成23年度は25,665人と、ピーク時の3分の1以下にまで減少しています。

路線別にみると、宝鉦山線、曾雌・秋山線が大幅に減少しており、ピーク時と平成23年度の利用客数を比較すると、それぞれ、20,338人(△67.6%)、16,852人(△90.1%)減少しています。

■路線バス利用客数推移



出典:政策形成課資料

■路線別利用客数推移

運行系統名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
都留・月夜野線 (3系統)	6,609	13,946	13,285	12,687	8,170	9,637	7,007	5,276
宝鉦山線 (5系統)	30,066	25,885	24,322	18,098	19,399	14,662	6,745	9,728
上戸沢線 (3系統)	9,123	8,009	7,619	5,186	7,306	6,096	3,418	4,256
曾雌・秋山線 (4系統)	18,291	18,712	17,692	7,743	12,810	6,284	1,018	1,860
菅野・道志線 (2系統)	2,957	9,574	5,426	3,465	5,103	4,709	3,593	2,295
砂原線 (1系統)	3,463	878	1,581	1,081	1,109	1,079	956	2,250
都留文大線 (1系統)						1,818		
合計	70,509	77,004	69,925	48,260	53,897	44,285	22,737	25,665

出典:政策形成課資料

*「都留文大線」は平成22年度より「砂原線」の一部として組み込まれています。

(3) タクシー

市内にはタクシー会社が3社あり、車両台数は合計40台程度を保有しています。主に高齢者の通院・買い物利用が中心ですが、鉄道駅からの観光客の利用も見受けられます。

タクシーについても路線バスと同様、利用者は減少傾向にあり、ここ4～5年の間に半減しています。利用者減少の要因としては、景気の低迷、飲食店の送迎増加、介護・福祉タクシーの利用者増加などが考えられます。

また、デマンド（予約）型乗合タクシーの実証運行により、一部タクシー会社の利用客数にも影響がでていることから、タクシー事業者との競合ではなく、共存していくための施策として、市内の交通体系を構築していく必要があります。

(4) スクールバス

市内の小学校2校、中学校1校でスクールバスを運行しています。児童・生徒数の約23%にあたる211人の児童・生徒が利用しています。

運行については、すべて民間バス事業者に委託しており、毎年約3,000万円の運行経費を市が負担しています。

■都留市内のスクールバスの状況

地区名	学校名	児童・生徒数	スクールバス利用 児童・生徒数	運行本数
盛里地区	禾生第一小学校	312	46	3
宝地区	宝小学校	135	21	6(うち1本は路線バス)
盛里・宝地区	都留第二中学	474	144	7
合 計		921	211	16(うち1本は路線バス)

出典:政策形成課資料

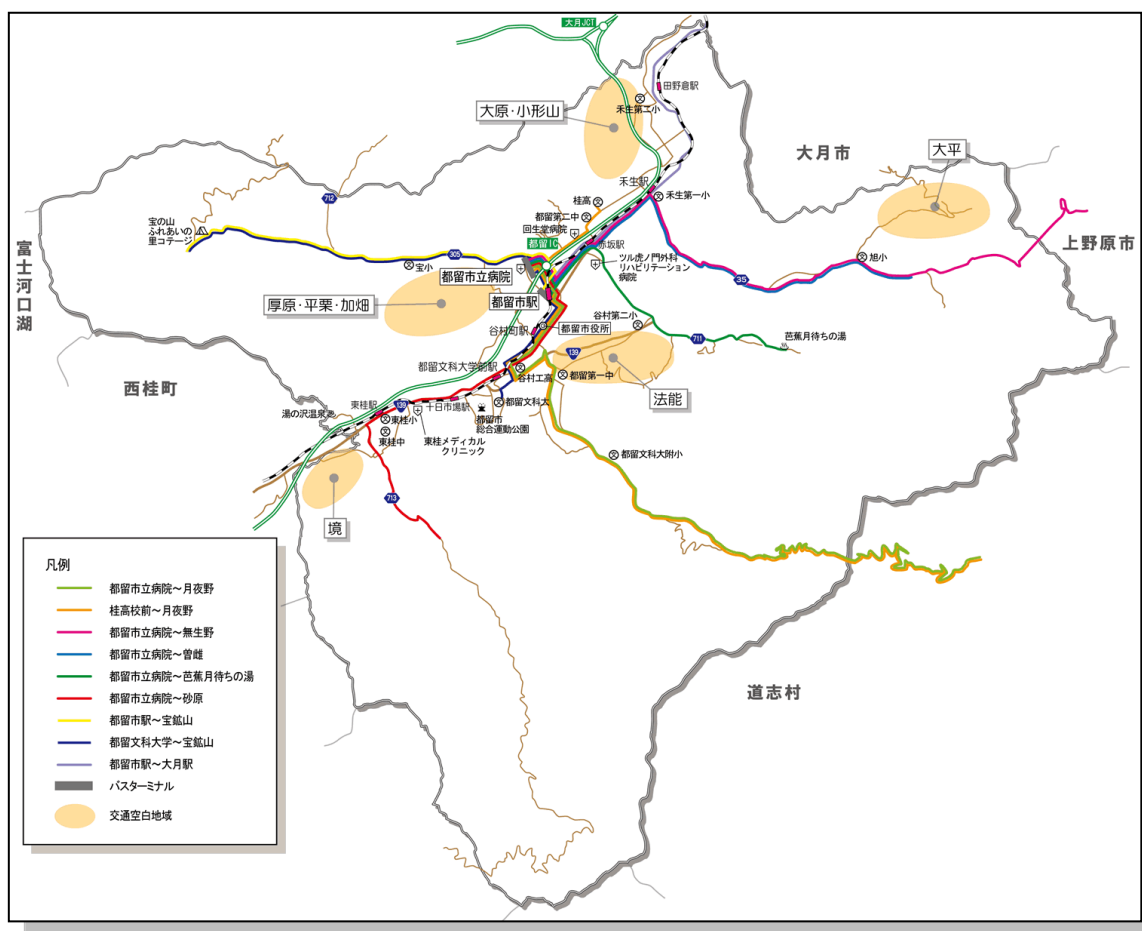
(5) 交通不便地域

市内には、富士急行線の8つの駅と、6路線19系統で運行する路線バスの多数の停留所が存在します。

しかし、路線バスは幹線道路を中心に駅と市内の各地を結ぶ直線的な路線となっていることから、中山間地などにおいては、駅やバス停留所までの距離が遠く、利用できない地域が見られます。このような地域を「交通不便地域」と定義し、都留市の人口分布を地図上に当てはめてみると、都留市内には「大平」、「大原・小形山」、「厚原・平栗」、「境」、「法能」の5カ所が交通不便地域であると言えます。

なお、環境省の「平成22年度低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書」においては、同様の地域を「交通空白地域」と定義しています。

■都留市の交通不便地域（交通空白地域）



出典：平成22年度低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書

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)

本市では平成22年9月に、「第5次都留市長期総合計画 後期基本計画」策定にむけて、市民の生活に関する満足度や市の将来のまちづくりに対する意識、市政への要望などを広く把握するために、市民アンケート調査を行いました。

①調査概要

1) 調査時期

平成22年9月

2) 調査対象

16歳以上の都留市民 2,500人(有効対象者数 2,490人)

3) 調査方法

郵送配布・郵送回収

4) 回収結果

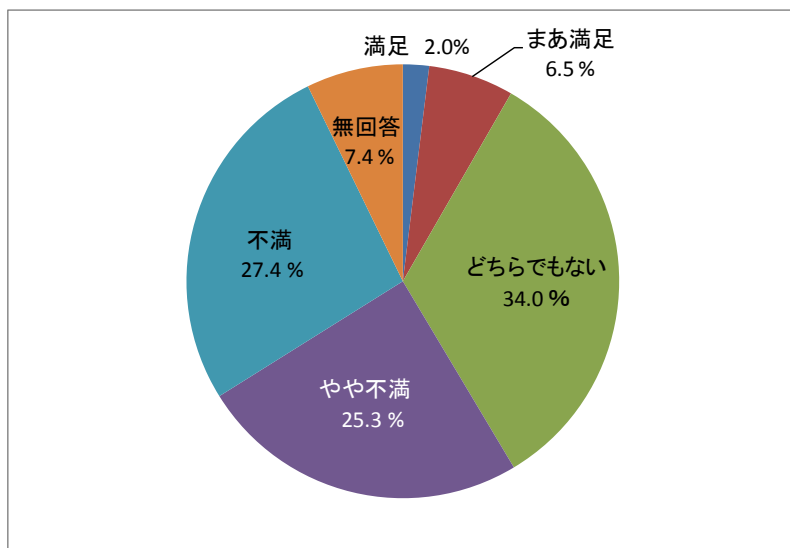
888人(回収率35.7%)

②調査結果

「福祉のまちづくりへの取り組み」のなかで、「路線バスの運行」に対する満足度を尋ねたところ、「満足」(「満足」2.0%、「やや満足」6.5%と回答した人の合計)は8.5%でした。平成16年の同様の調査(「満足」が8.4%)から、あまり改善がみられていません。

一方で「不満」(「不満」27.4%、「やや不満」25.3%と回答した人の合計)は、52.7%と過半数となっていることから、路線バスの運行に対する市民の改善要望を十分把握したうえで、既存路線の見直しや新たな交通体系の構築などを検討する必要があります。

■路線バスの満足度



出典：「第5次都留市長期総合計画 後期基本計画策定」のための市民意識調査

(2) 低炭素地域づくり面的対策推進事業調査結果(利用者状況、利用ニーズ、移動目的、移動頻度)

平成22年度に環境省が行った「低炭素地域づくり面的対策推進事業」におけるアンケート調査結果から、市民の交通行動や、公共交通に対するニーズなどを明らかにします。

(平成22年度低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書より抜粋、一部再掲)

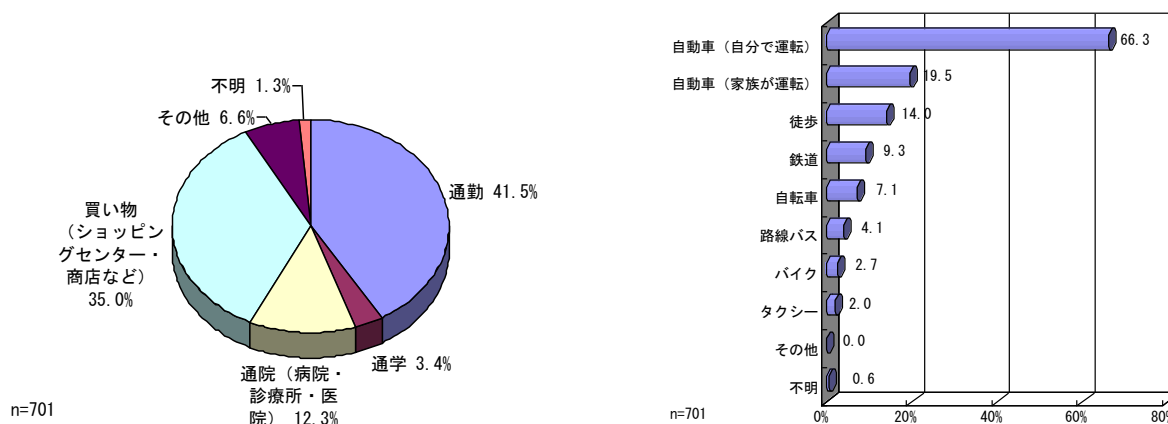
①市民の交通行動

1) 自動車への過度な依存

都留市民が日常生活において、最も多く外出する目的としては、「通勤」が41.5%と最も多く、次いで「買い物」(35.0%)、「通院」(12.3%)となっている。

その際の移動手段としては、「自動車(自分で運転)」が66.3%と最も多く、次いで「自動車(家族が運転)」(19.5%)となっており、日常の移動手段として自動車への依存が高い状況がうかがえる。

図表3-3-1 普段の外出目的と移動手段



外出目的別に移動手段をしてみると、次表の通りとなる。

外出目的が「通勤」、「買い物」の場合、9割前後の人が「自動車」を移動手段としており、一方、路線バスの利用者はほとんどいない。

「通院」、「通学」では、自分で運転するよりも家族の送迎を受けている割合の方が多く、また、路線バスの利用者も1割程度見受けられる。路線バスの利便性が向上した場合に、新たに利用する可能性が高いと考えられる。

自動車に過度に依存した状況は、渋滞や環境問題などの都市問題を引き起こす要因の一つとなる。低炭素地域を目指すためには、住民ニーズの把握に基づいた、公共交通の利便性向上により、自動車から公共交通への転換を促すような交通体系の構築が望まれる。

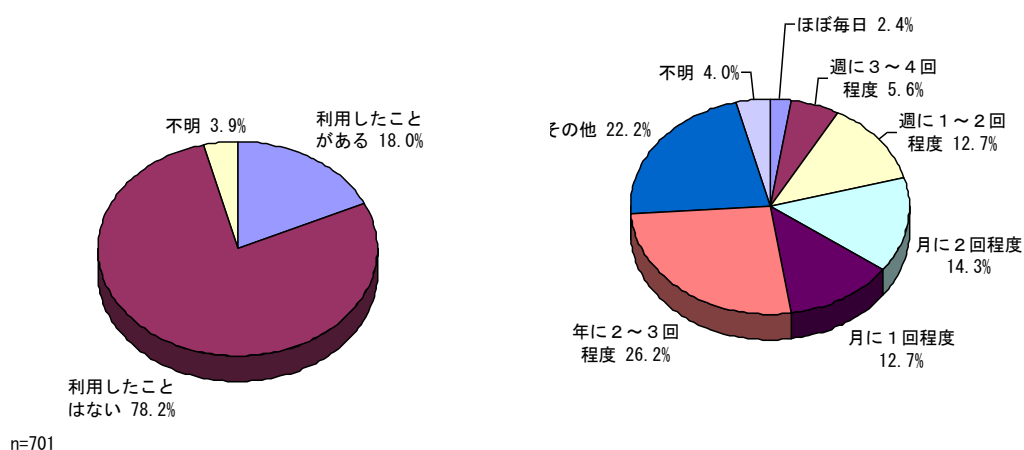
図表3-3-2 目的別の移動手段

	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族が運転)	自動車利用計	路線バス
通勤	85.6	6.9	92.5	1.0
通学	20.8	29.2	50.0	12.5
通院	27.9	43.0	70.9	15.1
買い物	59.6	28.6	88.2	2.9

2) 路線バスの利用状況

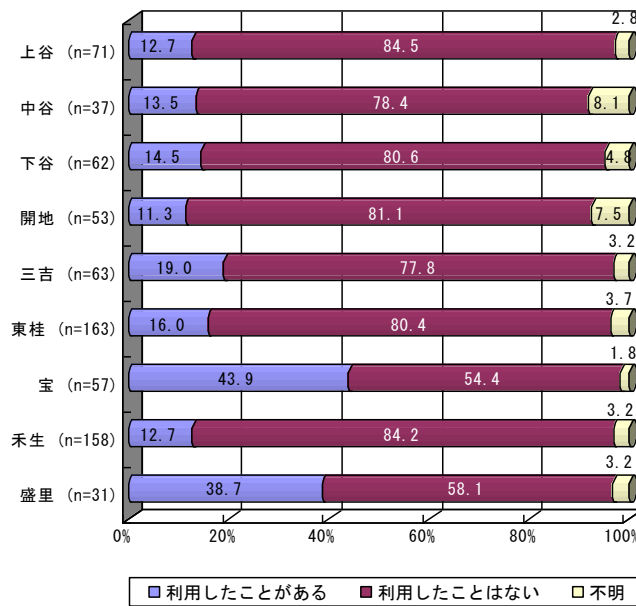
都留市民の路線バスの利用状況は、「利用したことはない」人が78.2%と大半を占めている。また、「利用したことがある」人も、その利用頻度は低く、「週に1回以上」の利用は20.7%にとどまっている。

図表3-3-3 路線バスの利用状況と利用頻度



路線バスの利用状況を居住地区別に見ると、利用したことがあると回答した人の割合は、「宝地区」が43.9%と最も高く、次いで「盛里地区」(38.7%)、「三吉地区」(19.0%)となっている。これらの地域は、比較的路線バスの利用ニーズが高いものと考えられる。

図表3-3-4 地域別の路線バス利用状況

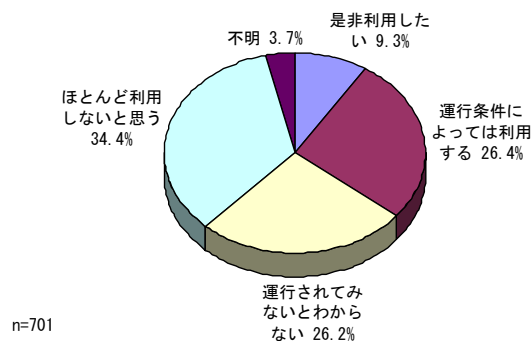


②新公共交通に対するニーズ

1) 新公共交通の利用可能性

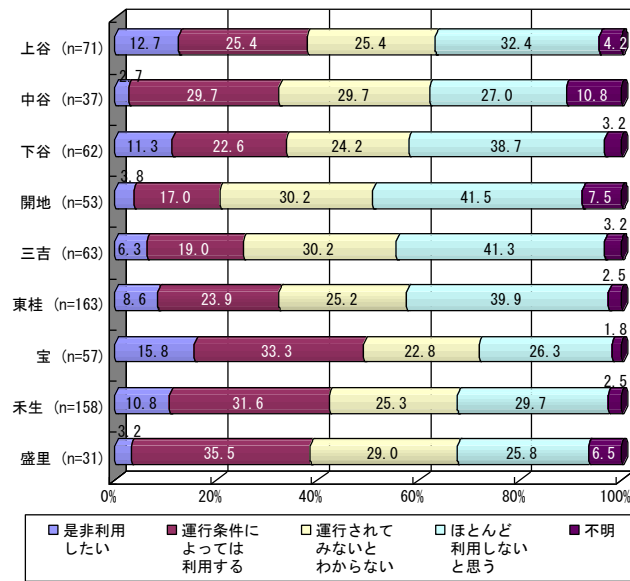
コミュニティバス等の新しい公共交通が導入され、自身の希望する施設に立ち寄る場合に、利用するかどうかが尋ねたところ、「ほとんど利用しないと思う」という回答が34.4%と最も多かった。一方で「是非利用したい」との回答は9.3%にとどまっているが、「運行条件によっては利用する」との回答も26.4%あり、3人に1人は新公共交通の利用可能性があるという回答している。

図表3-3-5 新公共交通の利用可能性



利用可能性について居住地区別に見ると、「宝地区」が最も高く、「是非利用したい」、「運行条件によっては利用する」を合わせると49.1%、次いで「禾生地区」(42.4%)、「盛里地区」(38.7%)となっている。

図表3-3-6 居住地区別に見た新公共交通の利用可能性

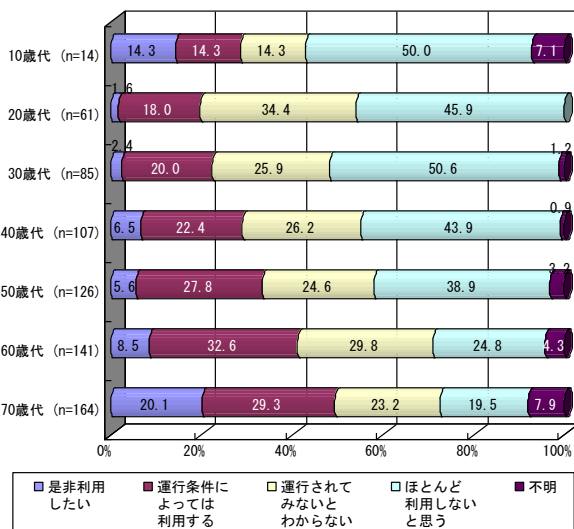


利用可能性について年齢別に見ると、「70歳代」が最も高く、「是非利用したい」、「運行条件によっては利用する」を合わせると49.4%、次いで「60歳代」(41.1%)、「50歳代」(33.4%)となり、高齢になるにつれて利用可能性が高くなっている。また、「10歳代」(28.6%)についても、通学等に対する一定の利用ニーズが見受けられる。

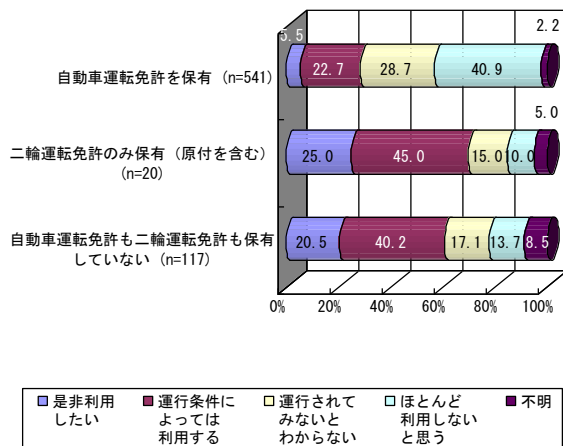
また、利用可能性について自動車運転免許の保有状況別に見ると、「是非利用したい」、「運行条件によっては利用する」を合わせると、「二輪運転免許のみ保有」が70.0%、「自動車運転免許も二輪運転免許も保有していない」が60.7%と高い比率を示している。

以上のことから、高齢者や運転免許非保有者など、交通弱者の利用可能性が高い様子が伺える。新公共交通の運行形態等を考える際には、交通弱者の利用ニーズを汲み取ることが必要であると考えられる。

図表3-3-7 年齢別に見た新公共交通の利用可能性



図表3-3-8 自動車運転免許保有状況別に見た新公共交通の利用可能性

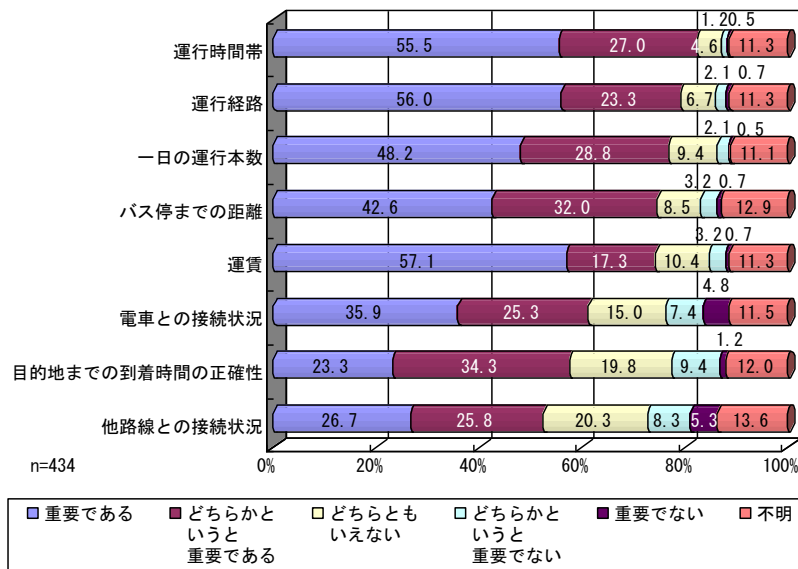


2) 運行条件の重要度

コミュニティバス等の新しい公共交通が導入された場合、運行条件としての重要度は図表3-3-21のとおりである。「重要である」、「どちらかという重要である」を合わせた比率で見ると、「運行時間帯」の重要度が最も高く82.5%、次いで「運行経路」(79.3%)、「一日の運行本数」(77.0%)となっている。

利用者数を向上させるには、これらの条件面で住民ニーズに合わせた運行形態を検討していく必要がある。

図表3-3-9 運行条件の重要度



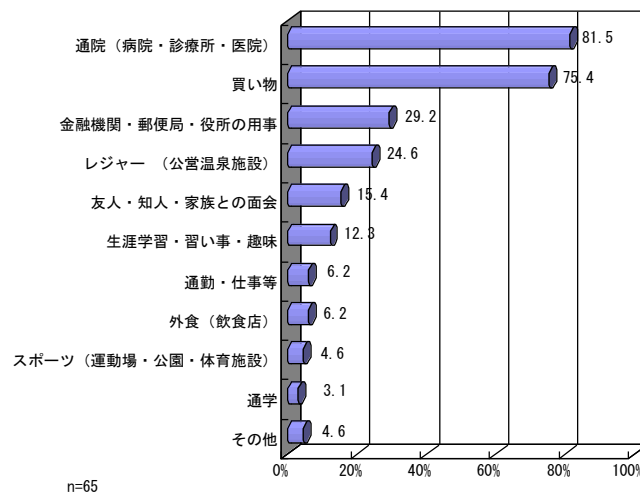
3) 生活に必要な施設への接続

コミュニティバス等の新しい公共交通が導入された場合、「是非利用したい」と回答した人の利用目的は、「通院」が最も多く81.5%、次いで「買い物」(75.4%)、「金融機関・郵便局・役所の用事」(29.2%)となっている。

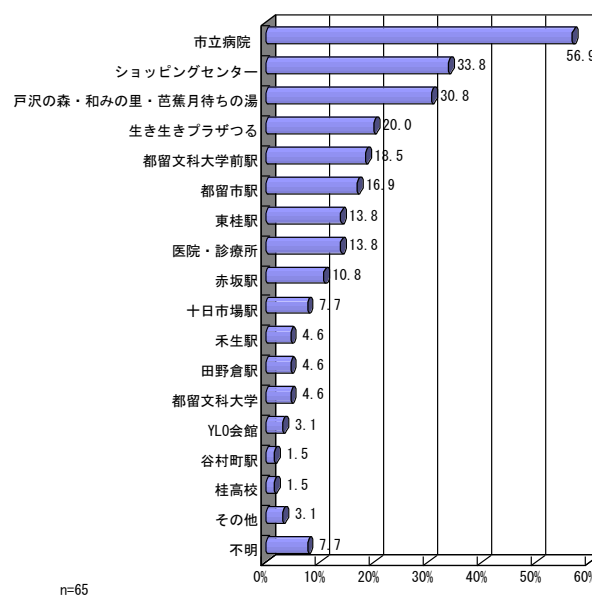
同様に、「是非利用したい」と回答した人が立ち寄りを希望する施設は、「市立病院」が56.9%と最も多く、次いで「ショッピングセンター」(33.8%)、「戸沢の森・和みの里・芭蕉月待ちの湯」(30.8%)、「いきいきプラザ都留」(20.0%)となっている。

新しい公共交通の導入に当たっては、これら施設への接続を十分検討する必要がある。

図表3-3-10 新公共交通の利用可能性が高い人の利用目的



図表3-3-11 新公共交通の利用可能性が高い人の立ち寄り希望施設



1-4 生活交通関連施策の概要

(1) 生活交通関連施策への支出負担

都留市では、生活交通関連施策として、「生活路線バス運行補助」、「スクールバス運行委託」、「タクシー券配布補助」、「福祉バス輸送補助」を行っています。これらの施策は主に高齢者や児童などの交通弱者を中心とした市民の移動手段を確保・維持するためのものです。予算額ベースで補助・委託費を見てみると、毎年4,500万円前後の大きな財政負担となっています。

■主な生活交通関連施策の予算額推移（年度別当初予算）

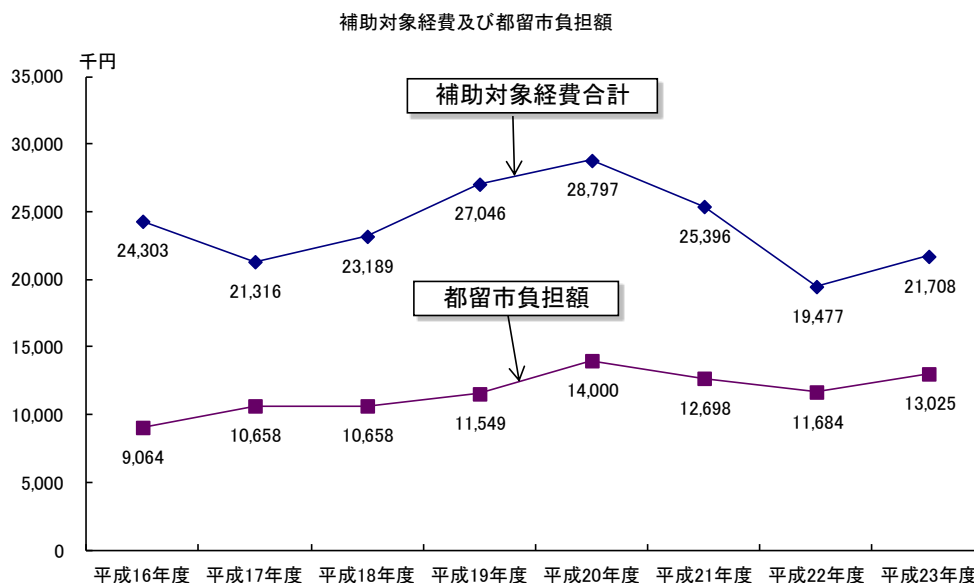
（単位：円）

	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年
生活路線バス運行費補助経費	11,000,000	12,000,000	14,000,000	14,000,000	13,200,000
スクールバス運行経費	29,699,250	29,571,768	29,571,768	29,571,768	29,571,768
タクシー券配付経費	891,000	1,000,000	1,100,000	1,100,000	972,000
福祉バス輸送経費	2,268,000	2,269,000	2,527,000	2,476,000	2,430,000
合計	43,858,250	44,840,768	47,198,768	47,147,768	46,173,768

(2) 生活路線バス運行補助

本市で運行されているバス路線は全て赤字路線であり、平成23年度の都留市の負担額は約1,300万円となっています。利用者が減少傾向にある中、補助対象経費の一部を市が負担していますが、このまま利用低迷が続けば、さらなる財政負担の増加につながりかねません。地域住民にとって利便性の高い交通体系を再構築する中で、利用者増に向けた取り組みが求められています。

■生活路線バス運行補助経費と都留市負担額



(3) スクールバス運行委託

スクールバスは、盛里地域、宝地域の小中学校が統合されたことに伴い、地域との協議により実施されています。学校から遠距離に居住しているため、歩いて通学できない児童・生徒が対象となっています。スクールバスの運行はバス事業者に委託していますが、利用料金は無料であるため、平成23年度は2,957万円の委託金を負担しています。

(4) タクシー券配布補助

タクシー券の配布は、身体障害者手帳1・2級所持者及び療育手帳A該当者に対して、年間最大24枚を配布しています。タクシー券を利用することで、タクシー中型初乗り運賃相当額（上限710円まで）の助成が受けられます（福祉タクシーシステム事業）。平成23年度は905,000円の補助を行っています。

(5) 福祉バス輸送事業補助

都留市社会福祉協議会が管理及び使用している都留市福祉バス、通称「みどり号」により、市内の老人クラブ、社会福祉協議会、地区社会福祉協議会、民生委員・児童員協議会等の福祉事業への利用を対象として福祉バス輸送事業を行っています。平成23年度は2,372,533円の補助を行っています。

1-5 実証運行の実施

(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・検証し、現状の公共交通路線の維持を目的として、実用化に向け検討したものです。

(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

○大人(中学生以上)・・・・・・・・・・100円

○小人(小学生)・・・・・・・・・・50円

○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った。

○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・降車場所

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（予約）型乗合タクシー】

1) 運行方式：利用者の要求（デマンド）に応じて運行を行った。

○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こととした。ただし、朝第1便については、前日午後4時までの予約とした。
- 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した。
- 予約受付時間は、午前8時から午後4時とした。

3) 乗車・降車場所

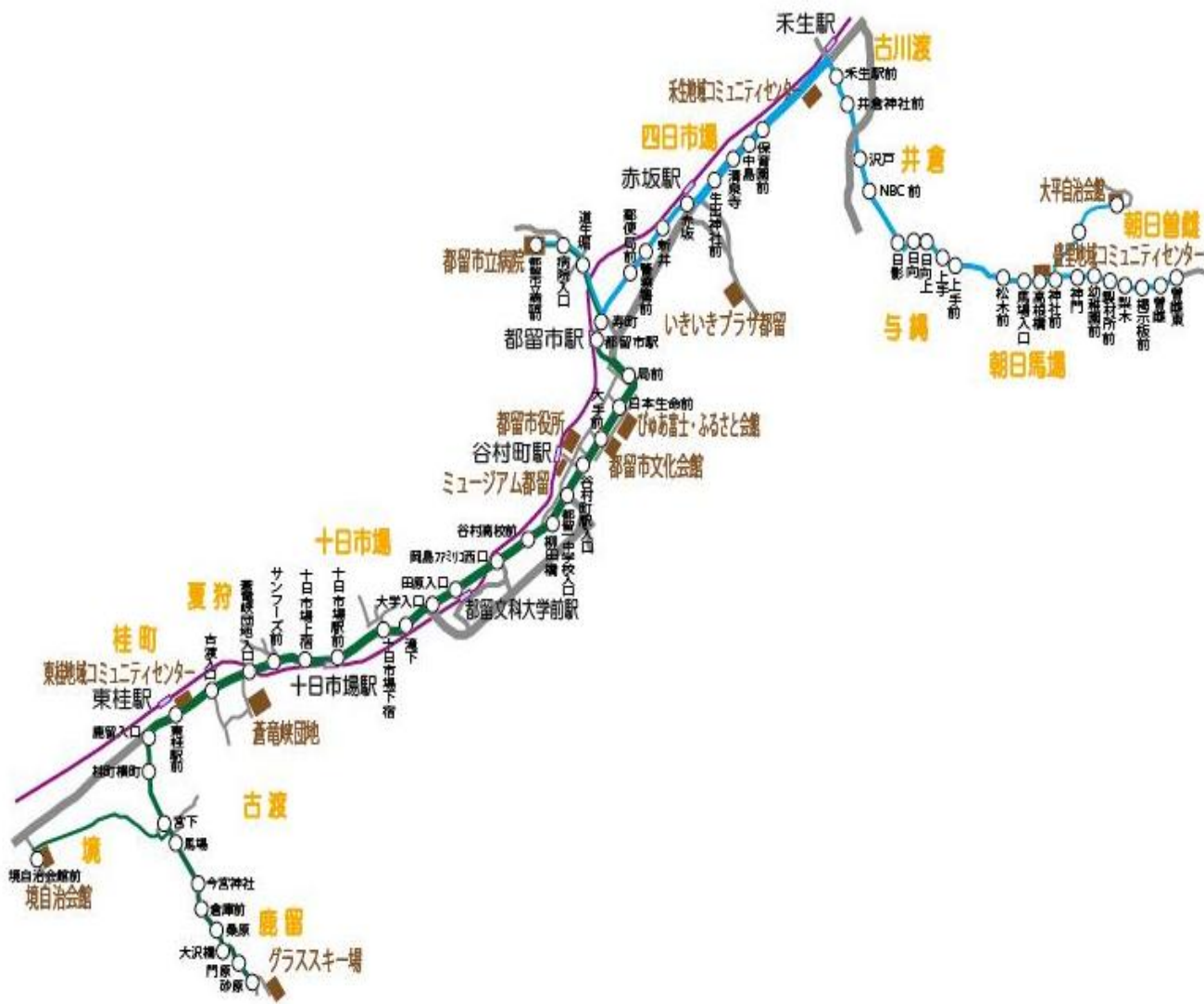
乗車場所はバス停及び大平地域、境地域については集会所前とした。

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



6) 運行時間帯 (出発時間)

- a. 盛里地区 往路(盛里地区～市立病院) 8:00、11:40、15:00
復路(市立病院～盛里地区) 11:00、12:30、16:30
- b. 東桂地区 往路(東桂地区～市立病院) 8:00、11:40、15:00
復路(市立病院～東桂地区) 11:00、12:30、16:30

【宝地域における朝夕通勤・通学のバス増便 (通勤・通学者を対象とした試験運行)】

1) 運行方式: 宝鉢山線における、通勤・通学者を対象とした朝夕のバスの増便

○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による試験運行のため実績等報告を省略

(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、法能自治会敬老会、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 広報つる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（予約）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）

(4) 実証運行実績結果

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デマンド（予約）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	10.9km	×311円	×6便	×43日	≒874,594円
	東桂	9.6km	×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

■運賃収入合計	54,300 円
■1人あたり運行経費	1,497 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

(5) 実証運行アンケート結果

①市内循環バス利用者アンケート調査結果まとめ（回答者数80人）

- 回答者の年齢は、「70歳代」（22%）、「60歳代」（20%）、「80歳以上」（18%）となっており、60歳以上の利用が6割を占めました。
- 回答者の自動車運転免許証の保有状況は保有していない人の割合が52%と過半数を占めています。
- 循環バスの利用頻度は、「週に1～2回程度」が21%と最も多く、週に1回以上利用する人の割合は38%と、定期的に利用している人が3割以上いることが分かりました。また、「初めて利用した」人も28%おり、積極的な利用が見られました。
- 路線バスを利用する際の主な行き先・目的では、「買い物」、「通院」での利用が多く見られました。
- 循環バスの希望料金としては、実証運行時と同額の「100円」が42%と最も多く、「200円」の20%と合わせると、多くの人が100円～200円の運賃設定を望んでいる様子が見えます。

②デマンド（予約）型乗合タクシー利用者アンケート調査（回答者数37人）

- 回答者の年齢は、「70歳代」（43%）、「80歳以上」（32%）を合わせると、70歳以上の高齢者の利用が75%と大半を占めており、高齢者の移動手段として利用されている様子が見えます。
- 実証運行前の交通手段は、「自動車（家族等の送迎）」が54%と過半数を占めており、車利用からの転換が見られました。
- 利用目的は、通院が62%と多数を占めています。次いで「買い物」が14%でした。
- 「デマンド」という運行形態については「良い」が87%と回答しており、
- 電話での予約方法については「あまり抵抗がない」が57%と過半数を占めていますが、「抵抗がある」と回答した方も22%いました。
- デマンド（予約）型乗合タクシーが本格運行した時に利用したい時間帯は、「8時台」（51%）、「10時台」（43%）、「12時台」（38%）の順で回答が多く、朝からお昼過ぎまでの利用希望が多く見受けられました。
- 本格運行した時に、運賃がいくらまでなら利用してもよいかと尋ねたところ、「300円」が35%と最も多く、次いで「200円」（27%）、「100円」（22%）となっています。実証運行では100円で行いましたが、その利便性から、金額が多少上がっても利用したいと考える人が半数以上いることが確認できました。

1-6 計画策定にかかる意見集約

(1) 地域意見の集約

都留市では、平成23年12月に地域懇談会を開催し、循環バス、デマンド（予約）型乗合タクシーの実証運行や地域公共交通の活性化などについて、広く住民の意見をうかがいました。

①実証運行について

市 内 循 環 バ ス	運行の可能性について
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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します。
	運行経路について
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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いる。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。

市内循環バス	運行ダイヤについて
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 ■ 買い物に行くにあたって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。 ■ 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いる。便利である。(駅、病院を必ず結ぶ線としている。) ■ 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運行の時間を少なくした方が使い勝手が良いのではないか。 ■ 便数についても午前午後にあと1便ずつ増やしてもよいのではないか。
	バス停について
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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って、どのような施設があるのか分かりにくい。 例) ツル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。 ■ バス停の設置が分かりにくい場所である。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、多くの人々が活用している。できれば考慮してほしいが、危険ということも考慮すべきとも思う。 ■ 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	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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、朝子どもを送迎する親が多く、混雑している。

デマンド（予約）型乗合タクシー	運行の可能性について
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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も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
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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よい。 	
停留所について	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 境は、停留所（自治会館）まで出ていけない。遠い。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よい。 	

共 通	利用料金について
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 ■ 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。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。 ■ 本格運行で土日でも運行するなど、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。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。 ■ バス停間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。 ■ 循環バス、デマンドタクシーは、現在 100 円で一律であるが、定期バスとの公平性を考え定期バスと同様に料金を距離制に設定するべきではないか。
	市の負担割合について
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 	

②計画の策定にあたって

公共交通の活性化について	利便性の向上
	<ul style="list-style-type: none"> ■ バス停まで遠いので、バス停に行くまでの距離を考えると車で送って行った方が良いと思ってしまう。 ■ 今現在でも公共交通の維持にあたっては多くの財源が投入されているとすれば、今後高齢化率がさらに高くなり投入すべき財源も多くならざるを得ない。バスなどではない違った方法での公共交通の維持が必要ではないか。 ■ 介護タクシーや福祉タクシーがまだ使えない高齢者で元気ではあるが、歩くのが少し不自由な人への対応も必要である。市では地域全体の状況を見て判断すべきである。 ■ バスの料金が高いと感じる。 ■ バスの本数を増やせば便利さが増しもっと乗るのではないか。小中学生も便利になれば乗ると思う。乗らないから減らす、減らすから乗らないという悪循環を積極的な姿勢で解消してはどうか。 ■ 各家庭を回る介護タクシーがある。これより便利でなければ乗らない。 ■ 世の中が便利すぎている。そのため、バス停まで歩かないし、時間の縛りを意識してしまうため乗らない。 ■ 地域は自営業が多いため、車を運転できる誰かが家にいるため公共交通を利用しない。 ■ マイカーがあるため、学生や通勤者の利用がほとんどだと思う。運賃が高いため、家族に頼んで送ってもらうなどしている。（料金体系等）富士急に前向きに考えてもらわないと利用が増えないのではないかと思う。 ■ 富士急は回数券などがあるのか。あった方がバスの利用が増えるのではないか ■ 便数を増やしてほしい。常にバスが走っていれば乗る。 ■ 利用者を増やすには、通勤通学の利用者を増やすべきだ。しかし、通勤者に関しては、駅から勤務地が近い場合はいいが、遠い場合は公共交通が使えない。 ■ 桂高校の生徒だけでも乗れるようにすれば、利用が増えるのではないか。 ■ 公共交通は、高齢になると使いにくくなる。操作ができないなどの難しさがある。 ■ タクシーは時間に制約されないから利用がある。多少運賃が高くても、使いやすい時間に便がある方がよい。 ■ 乗る人が少なくて本数を減らすと、利便性が落ちるため、乗る人もどんどん少なくなる。減便によるコスト削減は逆効果である。 ■ もう少し料金を上げ、運行本数を増やしてはどうか。（300円くらいでもいい）
	行政の取り組み
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用者が少ないが、維持するにはどの程度まで行政が負担できるのかだと思ふ。全国を見ても、行政の負担の上に成り立っているのが通例であると思う。 ■ 国に負担をもっと求めていくことは必要と考える。また、自治体の負担としてどこまでが適正なのかということも重要である。現在市では一般会計予算の0.1%が路線バスの補助予算となっている。これが適正かどうか。

公共交通の活性化について	地域の意識啓発
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現在、自分たちの足が自動車等で確保できているから利用者も少ないのである。みんなで利用とする意識がない限り公共交通は育つことはできない。それを意識しなくてはならない。 ■ 昔、市でノーカーデーの取組をしていたが、同じようなことを市内企業にお願いしてはどうか。 ■ 地域住民も動くよう、市でも働きかけてはどうか。 ■ サービスの提供を受ける側がわがままになったため、利用者が減ったと思う。ライフスタイルの変革も併せて考えなければならない。
	地域での意見収集の場の設置について
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 今後も、地域協働のまちづくり推進会だけではなく、連合自治会など様々なところに協力してもらい、意見聴取の場を設けるなどして公共交通を考えていきたい。 ■ 協働のまちづくりに部会を作ればよい。 ■ 自治会長の中での引継ぎについても考えてもらいたい。 ■ 意見を集めるとなれば簡単にはいかない。 ■ 各自治会の中で公共交通を使っている人達の意見等を聞き、こうした場で報告ができればよいと思う。

地域における公共交通について	公共交通のあり方について
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 近所では福祉タクシーを使っている人もいる。運転できない人もいるので、残してほしい。 ■ 人の入れ替わりがなく、高齢者が減り若者が外へ出ていく現状がある。このままでは地域に住めなくなってしまう。最低限の地域の足の確保をお願いしたい。 ■ 高齢者が郊外から都心へ移り住んでいるという話を聞く。これは、郊外には足となる公共交通がないからである。もうすでに待たなしの状況であるので、現状を維持しながら、さらに効率の良い便利な方法を考えてほしい。 ■ できれば、このまま循環バスを動かしてほしい。三吉にとってはありがたいバスである。残してほしい。 ■ デマンドであれば車両が小さいので地域の狭いところやバス停から遠いところに来てもらうことができる ■ 高齢化社会になる中、核家族の世帯も多くなる。私たちの時代は、公共交通がないとられない状況になるのではないか。 ■ 将来は、既存のバスを基本に考えるのではなく、きめ細かいサービスにするべきである。利用者がいない。 ■ 結局人口が少ないことが大きな問題である。絶対数が少ないから乗る人も少ない。地域で維持する形の運行は、人が少ない地域では、地域全体で会費などを出さなければ運営しきれない。 ■ 地域住民としては、バスの大きさを小さくしてほしい。 ■ タクシーと同じように必要な時にすぐ来てくれて、かつ安ければ使うのは当然である。法規制で乗合事業は個人が自由に行くことはできないが、できるようになれば企業努力で安くして利用させてあげられる。そういうビジネスが成り立つのではないか。法令が整えば、定年退職した人などが地域の要望に応じて運行業務を行うようになるのではないか。法令が整っていない中、結論の出ないことを議論しているようだ。 ■ 加畑の方までデマンドが入ってくれるなら、利用者もいると思う。実際、加畑から2人がいつも歩いて買い物に出かけている。また、平栗についても3人は自転車や歩きで外出している。そのような方は利用するのではないか。

地域における公共交通について	鉄道に係る意見
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 東京方面へ行くが、帰りの接続がないのではないかと不安があるため、大月の駐車場を使う。また、二人で東京方面に行く場合、大月の駐車場を使った方が安く上がる。料金と利便性の課題がある。 ■ 電車は日ごろ使わないが、雪の降った時などは、利用する。 ■ 通勤で電車を使うが、特急は通過するため乗れず、普通の便数は少ない。特急は地元の人間に効果的ではないと思う。 ■ 富士急行電車は料金が安い。東京に行く時は高速バスの方が安いのでそちらを使ってしまう。
	地域の力による路線の維持について
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 車さえ用意してもらえば、地域で運送ボランティアをできるのではないと思う。 ■ 今は議論が詰まって中断しているが、少し前に地域の中で、「バス購入費用ぐらいいは出す」という人がいたことから、自分たちで公共交通を維持する方法を検討した経緯がある。この件は無しとなってしまったが、もし、自分たちで公共交通を維持しようという流れになるのであれば、再び検討を始めたい。
	市の負担や運賃について
<ul style="list-style-type: none"> ■ 乗っている人が1~2人なら、今の運行形態はもったいないように思う。 	

(2) 事業者ヒアリング調査結果

都留市内を運行する鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者に対し、交通事業者から見る都留市公共交通の現状、今後の課題などについて意見を伺いました。その内容を以下にまとめます。

①都留市公共交通の現状

- 市内路線バスの利用者は、毎年2%前後減少している。鉄道はほぼ横ばい。
- 鉄道の利用は、平日は通勤・通学がメインだが、土日祝日は観光客の方が多い。バス、タクシーは高齢者の通院・買い物利用が多くみられるが、一方で通勤・通学での利用はほとんどない。
- 公共交通の利用者は朝夕の時間帯が多い。バスについては14時台の利用も多くみられる。

②今後の課題

1) 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を行っているため、需要が多い通勤・通学時間帯に合わせたダイヤ設定が困難。また、朝夕のバス運行本数を増やす場合、運転手の確保などコスト面での課題もある。
- 交通弱者の通院・買い物需要などへのターゲットの絞り込みも必要。
- 利用頻度の高い施設へのアクセス向上により利用者増が見込まれる。
- マイカー利用者をバス利用に転換させることは困難であり、トリガー方式などの検討も必要。

2) デマンド（予約）型乗合タクシーについて

- 実証運行では人口の多い東桂地区の方が利用が少なかった。もともとバスに乗る習慣がないことも要因と考えられる。
- 電話予約が面倒であるという声が寄せられている。
- 予約時間を30分前までに早めることが可能であれば、より市民の利便性が高まる。
- 一部タクシー事業者では、デマンド（予約）型乗合タクシー実証運行により、利用客数に影響が出ている。タクシー事業者と共存していくための施策展開が必要である。

3) 鉄道について

- 富士急行線は平日と土日祝日で利用層が異なるが、「地元住民の足」と「観光の足」のバランスを検討していく必要がある。

4) 鉄道・バスの接続について

- 鉄道での通勤・通学利用は多いが、バスでの利用が少ないことを考えると、公共交通の活性化には鉄道とバスの接続の良さが重要になるのではないかと。

5) 公共交通の利用促進について

- 利用増加に向けて効果が高いのは「運賃が安くなること」であり、鉄道・バス・タクシーが連携した割引制度などを検討することも必要。
- 市民の目に留まるように、情報発信の方法を工夫する必要がある。

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が懸念されます。こうした状況は、さらなる利用者の減少といった悪循環につながり、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持つことが必要です。

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（予約）型乗合タクシーなど、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。

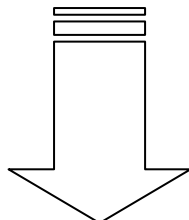
基本方針3 地域の魅力を高める交通体系

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。

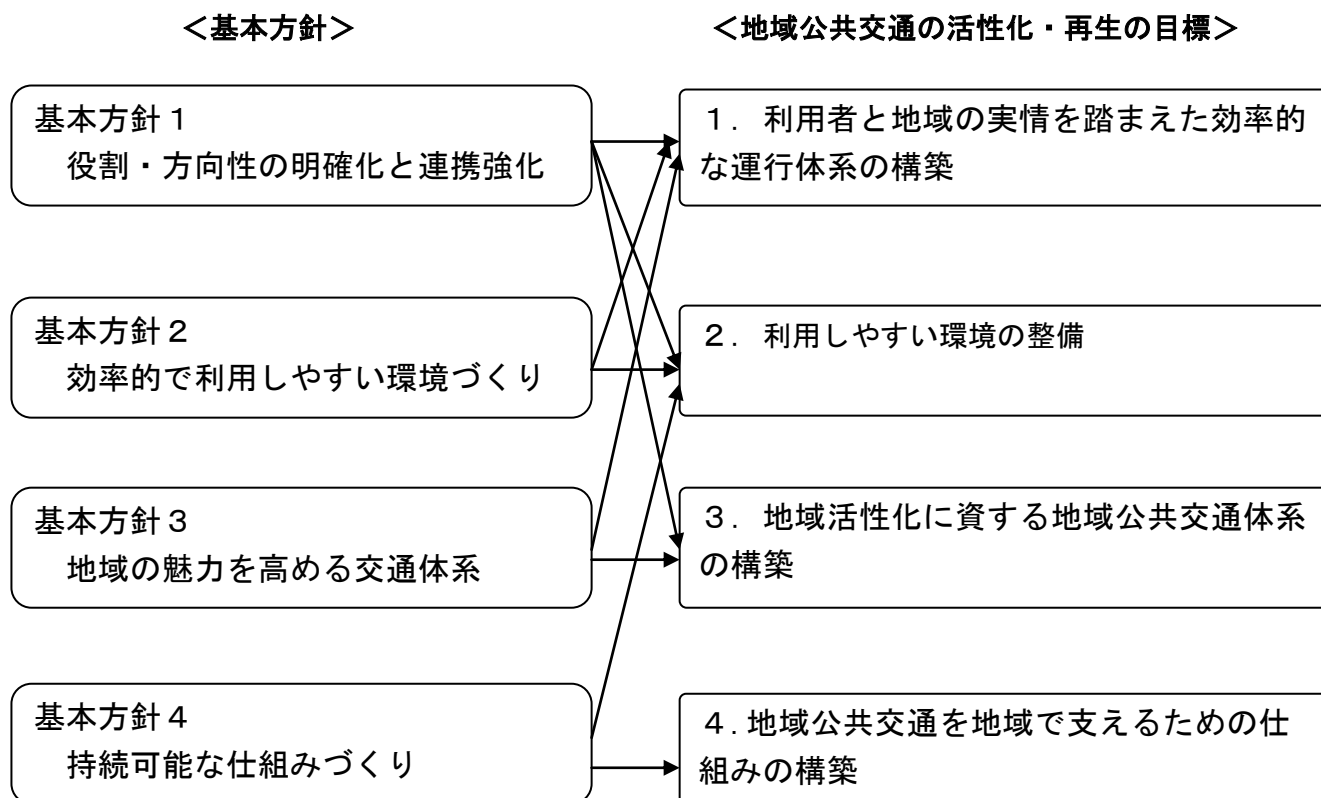
目指すべき方向性



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効率的な運行体系の構築

買い物・通院・通学といった活動を支える公共交通をできる限りニーズに即した運行内容で実現するため、鉄道、路線バス、循環バス、デマンド（予約）型乗合タクシー乗合タクシーなどの各交通サービスの特性を活かした、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 利用しやすい環境の整備

公共交通の利用の活性化を図るためには、公共交通を積極的に利用できる環境の整備が必要です。運行だけでなく、乗り換え環境の整備や情報提供など、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、公共交通の利用の活性化と併せ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

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、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(平成23年度)	目標(平成26年度)
① 補助対象路線利用者数	25,665人/年	45,000人/年
② 循環バスの利用者数	12,000人/年	20,000人/年
③ 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	3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	8.6%	30%
⑤ 公共交通の改編により、公共交通の利用頻度が 増加した人の割合	(参考値 28%)	50%
⑥ 路線全体の平均収支率	13%	30%

[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]

「運行系別輸送実績、平均乗車密度算定表(平成23年度)」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]

「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(予約)型乗合タクシーの1台当たりの乗車数[人/台]

「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。

■指標④：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⑤：循環バス利用者における「初めて利用した人」の割合

※目標年度では、循環バス、デマンド(予約)型乗合タクシー、定期路線バス利用者へのアンケート調査において、平成23年度と比較し、公共交通利用での外出回数が増えたと思う人の割合。

■指標⑥ 路線全体の平均収支率

「運行系別輸送実績、平均乗車密度算定表(平成23年度)」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基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います。
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（予約）型乗合タクシーの運行		○	○
		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		○	○
		②乗り継ぎ割引制度の検討		○	○
	4. 利用環境の向上	①小型車両・低床バスの導入		○	
		③ デマンド（予約）型乗合タクシーの愛称の命名		○	○
		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(予約)型乗合タクシーでの代替運行等を検討する。	
	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(予約)型乗合タクシーでの代替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. 8～) 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. 10～）デマンド（予約）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. 10～）デマンド（予約）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（予約）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。
- [首雌秋山線] 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。

鉄道や他の路線バス等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します。
- 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：実証運行における乗降者数の実績に基づき、運行効率を踏まえ便により運行経路の変更をします。



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（予約）型乗合タクシーが考えられます。
- 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も、特定の時間帯におけるデマンド（予約）型乗合タクシーの導入が考えられます。

(2) 具体的な取組

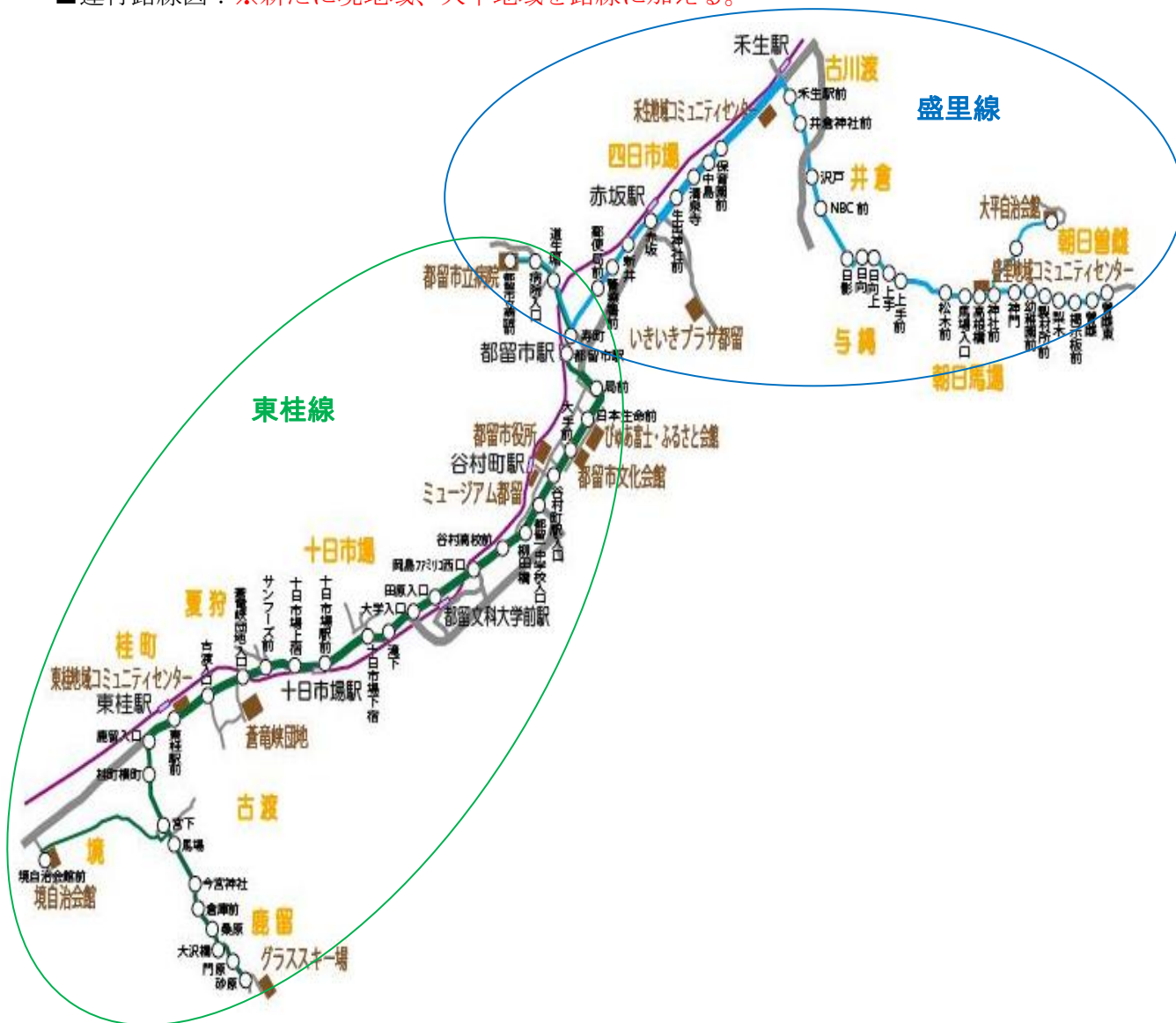
① デマンド（予約）型乗合タクシーの運行（実施主体：事業者・市）

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（予約）型乗合タクシーを運行します。

< 事業概要（案） >

■適用路線：東桂線（現 砂原線）、盛里線（現 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本）
- 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：※新たに境地域、大平地域を路線に加える。



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（実施主体：事業者・市）

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ダイヤを調整するなど、路線バス、デマンド（予約）型乗合タクシーの鉄道駅での鉄道ダイヤとの接続改善を図ります。

② 乗り継ぎ割引制度の検討（実施主体：事業者・市）

公共交通利用の活性化を図るためには、各種の公共交通手段が容易に乗り継ぐことが可能な環境の整備が必要です。利用者ニーズの面から利用料金への配慮が必要であることから、乗り継ぎの際の割引制度等、利用者に分かりやすく活用しやすい制度を検討します。

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 デマンド（予約）型乗合タクシーの愛称の命名（実施主体：市・事業者）

デマンド（予約）型乗合タクシーは、その名称が難しいことから、利用者や地域に親しまれるよう「愛称名」を市民に公募して名付けます。

④ 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商店街や観光施設の活性化を図るため、地域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

（実施主体：市民[商工会・商店街・観光施設等]・市）

公共交通で商店街に買い物等に訪れる方や観光施設を利用する方への運賃優遇や商品割引等、公共交通の利用促進と地域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不便地帯への対応等、今後新たに路線を開設するなど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：15%未満（現行路線バスの平均収支率13%）

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。

(2) 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]）

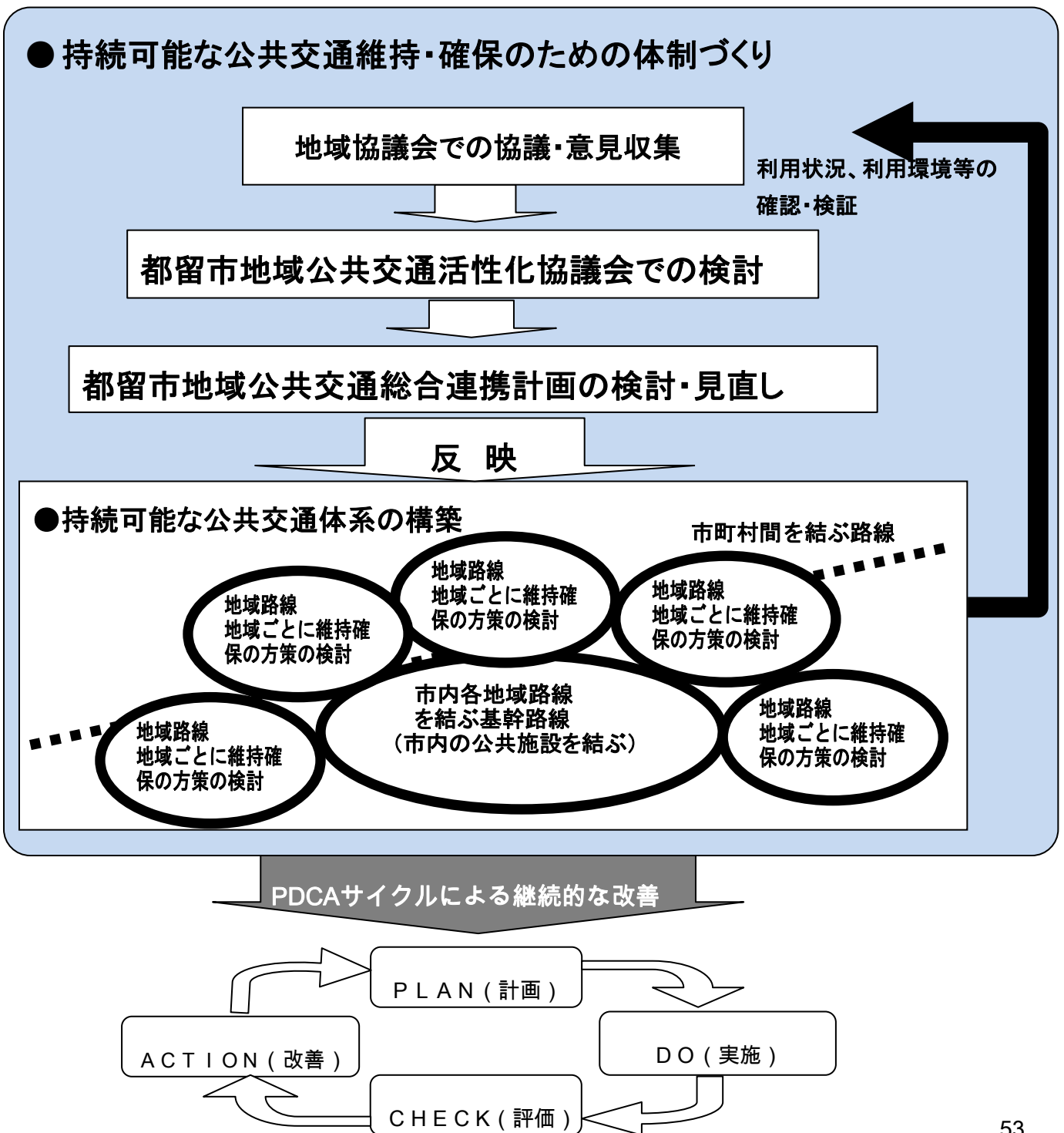
八朔祭りや産業祭り等のイベント開催時の積極的な広報やノーマイカーデーの呼びかけなど、公共交通利用を促すキャンペーンなどを実施します。

第4章 施策・事業の展開にあたって

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。



4-2 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	平成27年度以降
1. 既存路線の見直し	①低利用路線の見直し	見直しと改善の検討			継続実施
	②市内循環バスの運行	運行準備	運行と利用状況の公表		見直しを踏まえて継続実施
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	運行準備	運行と利用状況の公表		見直しを踏まえて継続実施
	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）	活用等の検討	検討結果に基づく試験運行の実施と本格運行の検討		検討結果を踏まえ実施
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	見直しと改善			継続実施
	②乗り継ぎ割引制度の検討	制度の検討	検討結果に基づく本格運用と見直し		見直しを踏まえて継続実施
4. 利用環境の向上	①小型車両・低床バスの導入	導入の検討・導入			継続実施
	②デマンド（予約）型乗合タクシーの愛称の命名	愛称名の募集と決定			
	③利用しやすい停留所の設置	停留所への意見聴取と改善			継続実施
	④公共交通ガイド等の作成、配布	ガイド等の作成と配布・効果の検証			継続実施
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	制度の検討	検討結果に基づく本格運用		継続実施
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	支援体制の検討・支援の実施			継続実施
	②運行見直し基準の設定	適正な運行基準の検討	基準に基づく見直し		
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	広報・PR・出前講座等の実施			継続実施
	②公共交通利用を促すキャンペーン的な事業の実施	事業の検討と実施			継続実施

<資料編>

資料1 市内循環バス利用者アンケート調査結果報告書

資料2 デマンド型乗合タクシー利用者アンケート調査結果報告書

資料3 市内既存路線バス利用者アンケート調査結果報告書

