

# 富士宮市芝川地域公共交通総合連携計画

富士宮市

目 次

1. 芝川地域公共交通総合連携計画の背景と目的	1
2. 芝川地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標	2
3. 芝川地域公共交通総合連携計画の区域と交通体系の基本構想	3
4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	4
5. 計画推進のための事業評価サイクル	13
6. 芝川地域公共交通総合連携計画の計画期間及び事業一覧	15

資 料 編

1. 連携計画策定のための調査方法	1-1
2. 芝川地域の概況及び関連計画の位置づけ	
2-1. 芝川地域の概況	2-1
2-2. 関連計画の位置づけ	2-9
3. 地域公共交通の現状	
3-1. 民間バス路線の現状	3-1
3-2. 芝川バス路線の現状	3-2
3-3. 公共交通空白地域の状況	3-8
4. 利用者及び住民アンケート調査	
4-1. 芝川バス利用者アンケート調査の概要	4-1
4-2. 芝川バス利用者アンケート調査の結果	4-2
4-3. 路線バス利用者アンケート調査の概要	4-6
4-4. 路線バス利用者アンケート調査の結果	4-7
4-5. 住民アンケート調査の概要	4-9
4-6. 住民アンケート調査の結果	4-10
5. 芝川地域における地域公共交通の課題と基本方針	
5-1. 芝川地域における公共交通の課題	5-1
5-2. 課題に対する基本方針	5-3
5-3. 基本方針と目標の整理	5-4
6. 基本方針に基づく方策の検討	
6-1. 芝川地域における新たな交通体系の検討	6-1
6-2. 持続可能な運行に向けた方策	6-11
6-3. 目標と実施事業の整理	6-14
参考. 検討の経緯	
参考1. 平成22年度における地域公共交通活性化再生会議の開催状況	参考1-1
参考2. 芝川地域公共交通説明会の開催状況	参考2-1
参考3. パブリック・コメントの概要と結果	参考3-1

## 1. 芝川地域公共交通総合連携計画の背景と目的

マイカー依存型の社会構造は、地方における鉄道やバスなどの公共交通に大きな影響を与えている。

このため、地方自治体は公共交通の自主運行や交通事業者への補助制度で地域の生活交通を維持しているが、昨今の財政事情を鑑みると、現在の補助制度を継続できる状況ではない。仮に補助制度を継続しても、空のバスが運行するのでは税金の使途として大きな疑問が生まれる。

このような状況の中で、平成 22 年 3 月に富士宮市と芝川町は合併した。合併協定書では「交通関係事業の取扱いについては、富士宮市の制度に統一する。ただし、町営バス事業については、平成 22 年度までは現行のとおりとし、平成 23 年度に再編する。」としている。

芝川地域は旧富士宮市に隣接しているが、丘陵地帯で分断されており、基本的な交通体系は JR 身延線芝川駅を中心に放射状に広がっている。旧芝川町では平成 3 年にほとんどの民間路線バスが撤退し、それ以後は町営バスが 20 年近く地域の生活交通を担ってきた経緯があり、合併してすぐさま富士宮市の制度に統一した場合、地域に大変な混乱をおよぼす恐れがある。

そこで、芝川バスの利用実態調査・地域住民の移動目的の把握・運行経費に対する収入見込み額のバランス等を調査分析し「富士宮市芝川地域公共交通総合連携計画」を策定することで芝川地域の持続可能な公共交通の実現とその利用促進を図る。



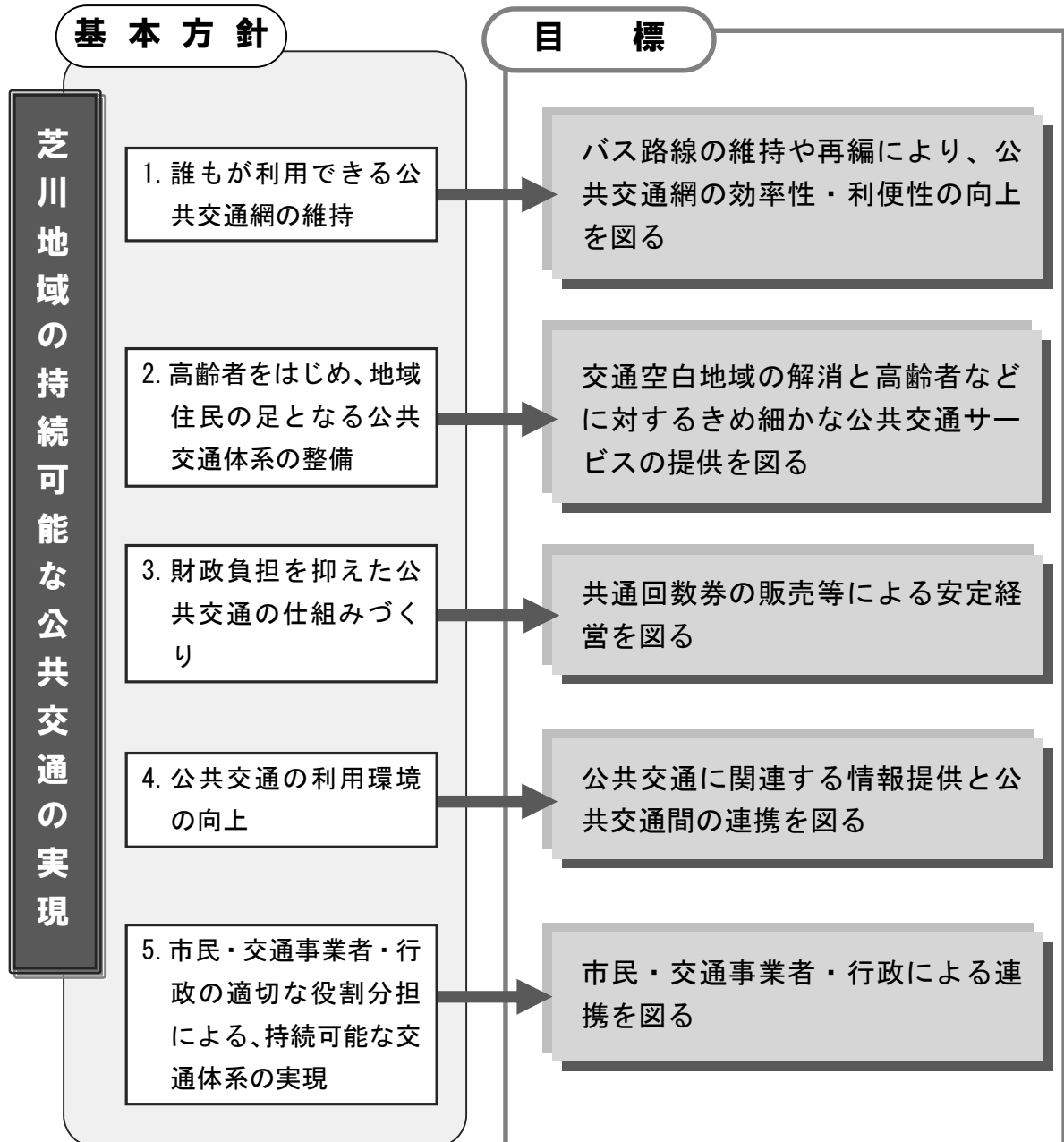
## 2. 芝川地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標

芝川地域公共交通については、地域特性や利用者、住民意向などから明らかになった課題に対応した交通体系の実現が求められる。

また、今後、少子高齢化が進展し大幅な税収の増加が見込めず、それに伴い公共交通に対する予算の増加も望めない中、効率的な運行を図り、持続可能な交通体系とすることも必要である。

さらに、地域特性や利用者、住民意向などを踏まえた交通体系が実現されることにより、自家用車から公共交通利用への転換による、地球にやさしい低炭素型社会づくりへの寄与も期待できる。

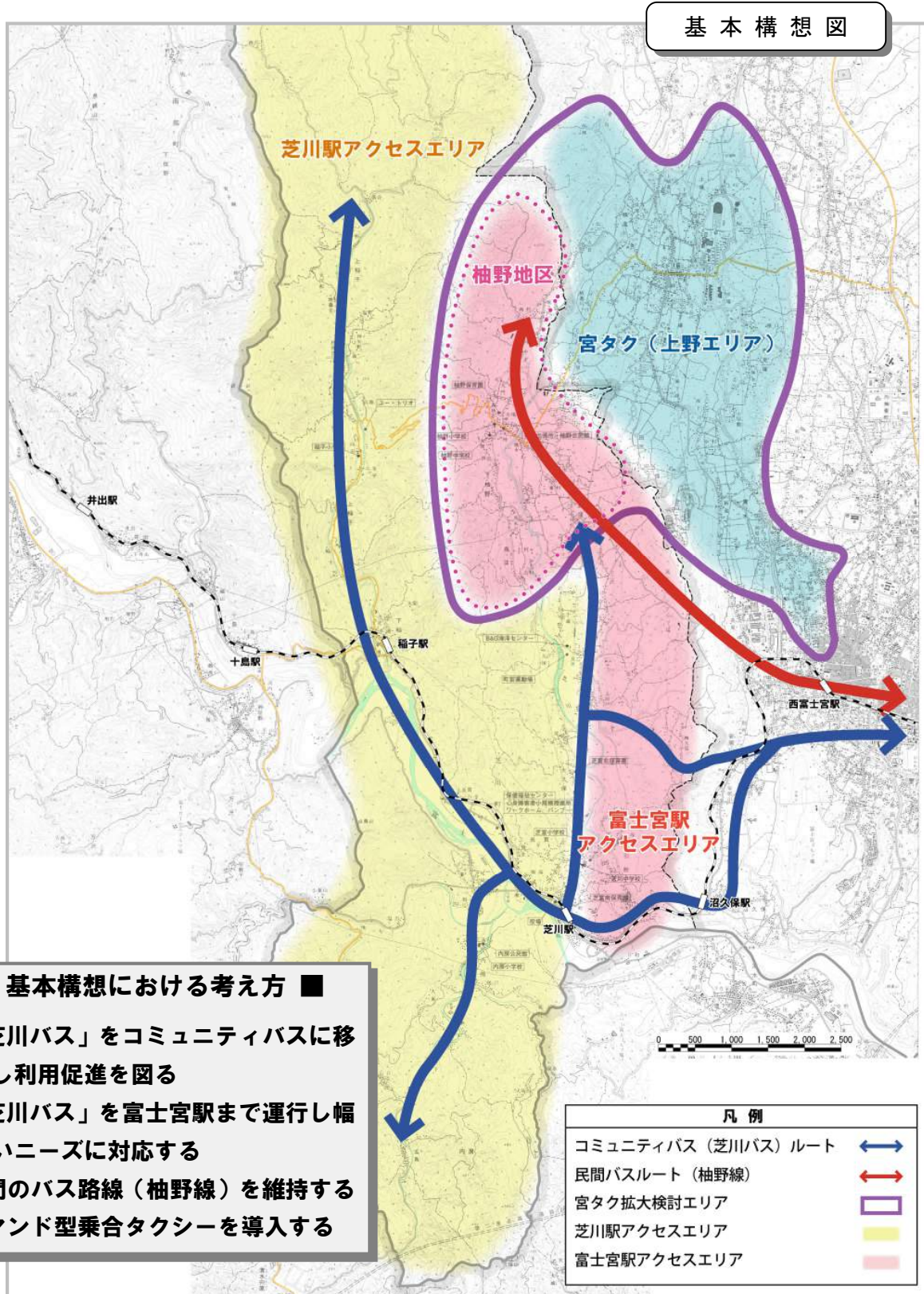
そのため、地域住民・交通事業者・行政がそれぞれの役割分担を明確にし『芝川地域の持続可能な公共交通の実現』を目指すため、次の基本方針を立て、それに対する目標を設定する。



### 3. 芝川地域公共交通総合連携計画の区域と交通体系の基本構想

計画の区域は芝川地域全域とする。

また、5つの基本方針のうち、『1. 誰もが利用できる公共交通網の維持』『2. 高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備』を踏まえた芝川地域の公共交通体系の基本構想図は、次のとおりである。



#### 4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

##### 基本方針

1. 誰もが利用できる公共交通網の維持



##### 目 標

バス路線の維持や再編により、公共交通網の効率性・利便性の向上を図る

#### 1) 芝川バスの再編

##### 【芝川バスの効率的な運行について】

資料編第4章 p. 4-26 の結果から、芝川バスの存続を望む声が多いことが分かる。朝夕の便は通勤・通学での利用が多く、JR 芝川駅・小中学校等までアクセスできる環境を整えることが求められている。

##### 【芝川バスを広域的に運行し利便性を高める】

また、アンケート結果から浮き彫りとなる課題として、昼間における買物、通院等の目的で多くの住民が富士宮駅への移動を希望している。芝川バスの運行については、合併前から富士宮駅周辺への乗り入れについての要望が多かった。

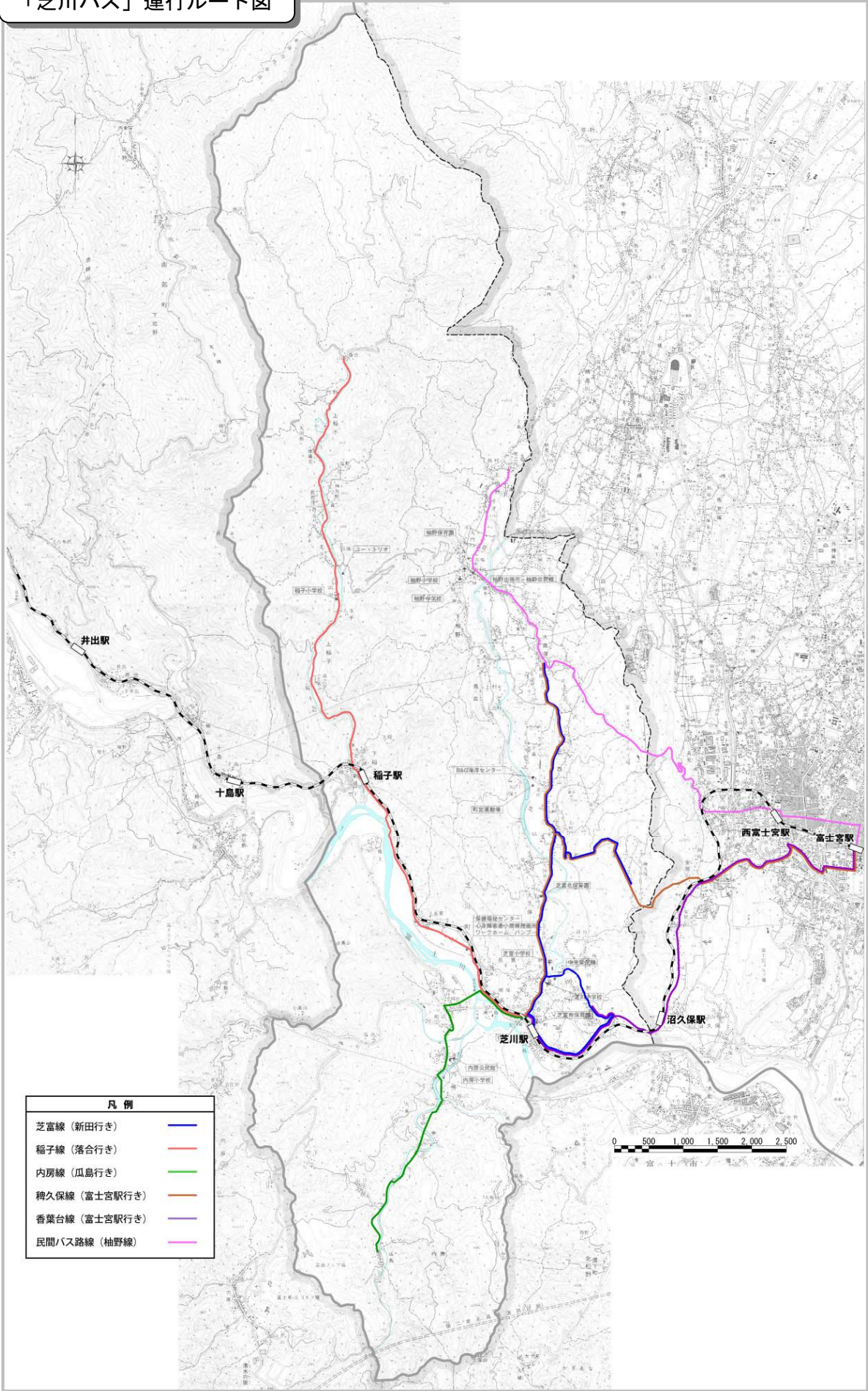
これらの要望に対し、今までは自治体をまたぐ運行形態になることから実現が難しかったが、合併を機会に路線を延長することで幅広いニーズに応えることとする。

項 目	実施内容
概 要	現在運行している芝川バスの路線を一部延長し、富士宮駅までのアクセスを確保する。また、運賃については均一料金制とする。
運行区間	次頁運行ルート図参照
運行日	日曜日及び年末年始を除く毎日
時間帯	午前6時～午後5時
運 賃	各路線一律200円（障がい者及び子どもは100円）

- 新路線の形態の検討・調整
- 新ダイヤに対する検討
- 他の公共交通との連携・調整

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

「芝川バス」運行ルート図



## 2) 富士急静岡バス(株)の柚野線の維持

柚野地区は旧富士宮市に隣接しており、従来から上柚野と富士宮駅を結ぶ富士急静岡バス(株)の路線バスが運行されている。主な利用目的は通勤・通学であるが、昼間は地域の足として、市郊外部から中心市街地への移動手段として利用されている。

したがって、この路線に対しては、補助の継続により運行を維持する。

なお、引き続き調査を行い、ニーズの変化や他の運行形態の方が効果的と判断される場合は、補助事業の見直しを行う。

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● バス運行維持のための補助の実施</li> <li>● 他の公共交通との連携・調整</li> </ul> |
|--|

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------



**基本方針**

2. 高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備

**目 標**

交通空白地域の解消と高齢者などに対するきめ細やかな公共交通サービスの提供を図る

高齢者人口が増加傾向にある中では、高齢者に配慮したきめ細かな公共交通サービスの提供が求められる。

そこで、次の運行形態を導入する。

## 1) デマンド型乗合タクシー「宮タク」のエリア拡大

アンケート調査等の結果から柚野地区は、直接、富士宮駅周辺に移動できることを希望している。また、高齢者にとってはバス停までの距離やバスの乗車ステップが移動制約の原因にもなっている。そこで、柚野地区に隣接している「宮タク（上野エリア）」を拡大することで、セダン型タクシーによるドア to ドアのサービスを提供する。

なお、運行内容は下表のとおりとする。

項 目	内 容
概 要	「宮タク」の上野エリアを柚野地区まで拡大し、柚野地区と街中エリア間をドア to ドアで運行する。
対象地区 (行政区)	大鹿窪区・猫沢区・明光台区・上柚野区・下柚野区・鳥並区 (エリアの位置は次頁運行エリア図参照)
運行日	祝祭日及び年末年始を除く、月・水・金曜日
運 賃	600 円

- 「宮タク」の運行
- 他の公共交通との連携・調整

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

【「宮タク」の詳しいサービス内容については資料編第2章 p. 2-14 をご参照ください。】

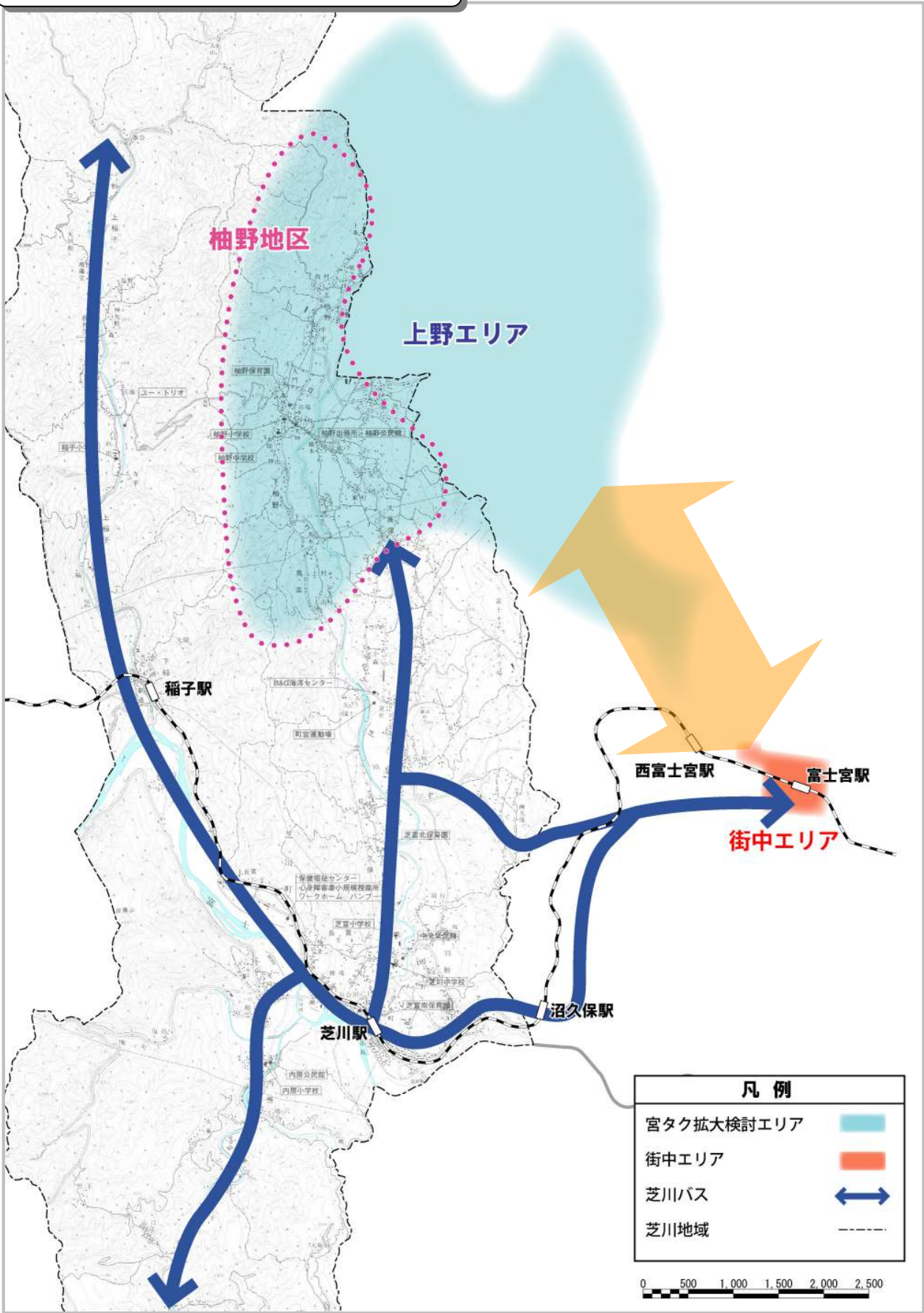
## 2) 広域バス路線の新設

上記のデマンド型乗合タクシーのエリア拡大とあわせ、芝川バスの利用者実態調査の結果、昼間の利用者数が極めて少ない。その理由の一つに、目的地（富士宮駅周辺）まで移動できないというものがある。そこで、昼間の運行便を直接、富士宮駅まで結ぶことで、乗換えが不要となり、高齢者でも安心して芝川バスが利用できる仕組みとする。この仕組みによる運行は、前述の「芝川バスの再編」に含めた対応を図るものとする。

- 芝川バスの広域運行
- 他の公共交通との連携・調整

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

「広域バス路線及び宮タク」運行エリア図



**基本方針**

3. 財政負担を抑えた公共交通の仕組みづくり

**目 標**

共通回数券の販売等による安定経営を図る

## 1) 共通回数券の販売

行財政改革、財政健全化のための取り組みを実施している中で、芝川バスを含めた地域の公共交通を持続可能なものとしていくためには、行政による負担の軽減を図ることも重要となる。

そこで、宮バス・宮タク・芝川バスの共通回数券を購入していただき、芝川地域の公共交通の安定経営を目指す。

- 宮バス・宮タク・芝川バスの共通回数券の販売

目標を達成するための実施主体	自治会、富士宮市
----------------	----------

## 2) 「バス停オーナー制度」による支援

また、現在本市においては「バス停オーナー制度」、「宮バスサポーター制度」の活用により、宮バスの継続的な運行に努めている。

そこで、芝川バスにおいても、企業のほか個人でも芝川バスの運行・利用促進に協力できる仕組み・体制を構築する。

- バス停オーナーの勧誘・募集
- 全国の企業などから支援を受けられる仕組みづくり

目標を達成するための実施主体	富士宮市
----------------	------

**基本方針**

4. 公共交通の利用環境の向上

**目 標**

公共交通に関連する情報提供と公共交通間の連携を図る

## 1) 公共交通間のスムーズな乗継ぎ

芝川バスの利用者のうち、富士宮駅方面へ移動する人は、芝川駅を利用している。また、観光客の鉄道を利用しての来訪は、芝川駅・稲子駅が拠点となる。

このことから、芝川バスのダイヤについては芝川駅において、JR 身延線への乗り継ぎを考慮する必要がある。

- 乗継ぎを考慮したダイヤの検討
- 時刻表を含めたチラシの印刷・配布

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

**基本方針**

5. 市民・交通事業者・行政の適切な役割分担による持続可能な交通体系の実現



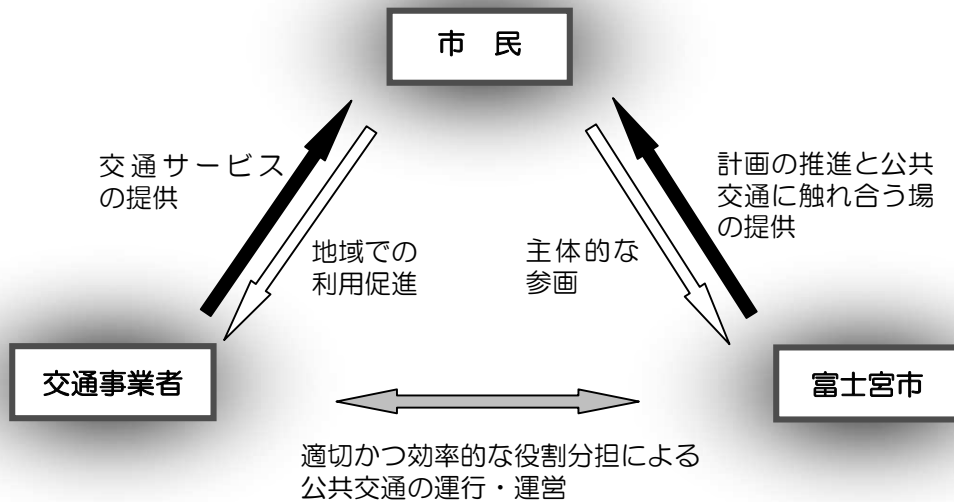
**目 標**

市民・交通事業者・行政による連携を図る

1) 市民・交通事業者・行政が連携する場の設置

地域の公共交通を持続可能なものとしていくことは、行政や交通事業者個々の努力だけでなく、公共交通の積極的な利用など、市民の協力が重要である。

そのため、公共交通の安全性や利便性などの特性について市民の理解を得るために、市民が、公共交通に触れ合う機会を設ける。



- 市民へのアンケートやワークショップの実施
- 市民・交通事業者・行政による懇話会の開催
- 市民が公共交通に触れ合えるイベントの開催

目標を達成するための実施主体 富士宮市

2) 市民の公共交通への意識啓発、参加支援

公共交通を、より地域の実状に適した、利用者にとって使いやすいものにするために、地域住民が運行計画づくりに参画する仕組みを整えていくとともに、将来的には、地域住民による運行につなげていくことも検討する。

- モビリティ・マネジメント事業
- 市民の運行参画のための仕組みづくり
- 公共交通に関する NPO の育成

目標を達成するための実施主体 富士宮市

## 5. 計画推進のための事業評価サイクル

### 1) 評価指標及び目標値

事業評価の実施に当たり、計画の基本方針を踏まえた指標及び目標値又はその考え方を次に示す。

## 芝川地域の持続可能な公共交通の実現

バス路線の維持や再編により、公共交通網の効率性・利便性の向上を図る

交通空白地域の解消と高齢者などに対するきめ細かな公共交通サービスの提供を図る

共通回数券の販売等による安定経営を図る

公共交通に関する情報提供と公共交通間の連携を図る

市民・交通事業者・行政による連携を図る

### ◀ 「芝川バス」の再編に係る評価指標 ▶

#### ● 事業費に対する地域協力

芝川バスの再編については、持続可能な運行に向けた市の財政状況を踏まえ、事業費に対する運賃収入（共通回数券の販売収入を含む）の目標値を下記のとおり設定する。

**目標値：50.0%**

#### ● バス停オーナー数

芝川バス沿線の施設数等の状況を踏まえ、目標値を下記のとおり設定する。

**目標値：3人**

### ◀ 「宮タク」のエリア拡大に係る評価指標 ▶

#### ● 収支率

「宮バス」の運行経費や、民間バス路線への補助とのバランスを考慮し、目標値を下記のとおり設定する。

**目標値：35.0～40.0%**

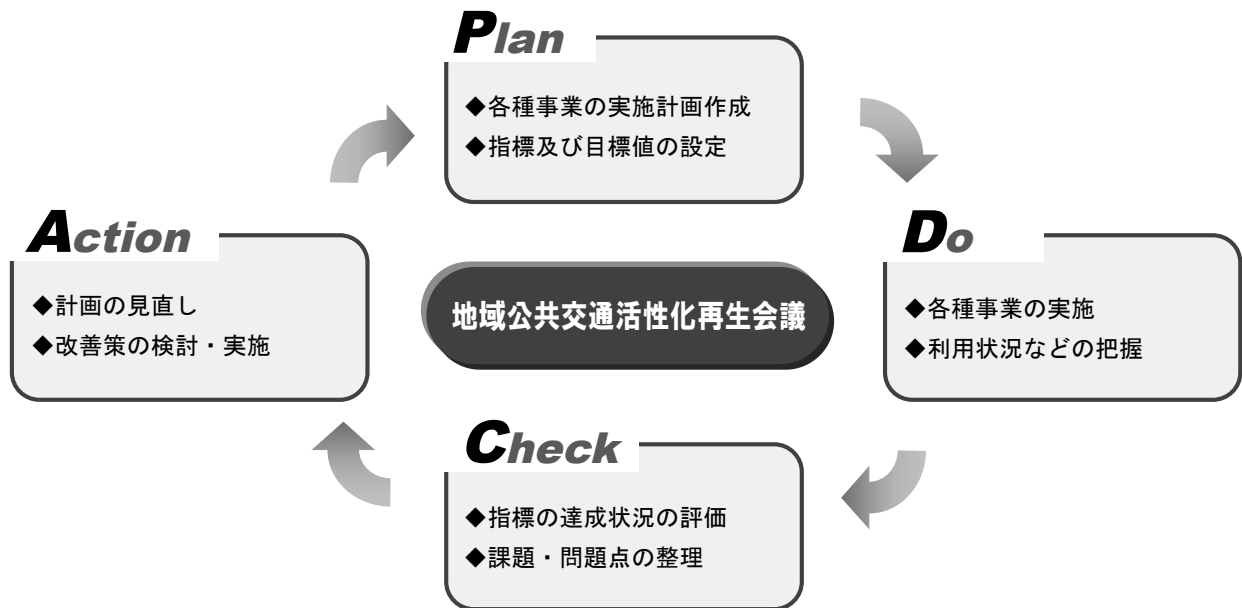
#### ● 1便当たりの乗合人数

乗合タクシーとしての特徴が損なわれないよう、既存の「宮タク」の運行エリアの実績を踏まえ、目標値を下記のとおり設定する。

エリア名	目標値
上野エリア(柚野)	<b>2.1人</b>

## 2) 事業評価サイクル

事業の実施に当たっては、持続的に公共交通を運営するため、PDCA サイクルを持って検証し、適宜計画の見直しを行っていく。



### **Plan**

地域説明会などによる地域意向、財政計画などを踏まえて、各種事業に係る実施計画を策定する。  
また、それぞれの事業を評価するための指標、目標値を設定する。

### **Do**

実施計画に基づき、事業を実施するとともに、利用状況などの把握を行う。

### **Check**

目標値と実際の利用状況などを比較し、指標の達成状況の評価を行う。  
また、事業の改善に向けた課題や問題点の整理を行う。

### **Action**

課題や問題点に対する改善策の検討・実施をするとともに、適宜、計画の見直しを行う。



## 6. 芝川地域公共交通総合連携計画の計画期間及び事業一覧

本計画に基づく事業期間は平成 23 年度から平成 25 年度の 3 ヶ年とする。

事業内容	H23 年度	H24 年度	H25 年度	備考
1.誰もが利用できる公共交通網の維持				
1) 「芝川バス」の再編 【コミュニティバス運行】	●—————●			
2) 富士急静岡バス(株)の柚野線の維持 【不採算バス路線補助】	●—————●			
2.高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備				
1) デマンド型乗合タクシー「宮タク」のエリア拡大 【デマンド型乗合タクシー運行】	●—————●			
3.財政負担を抑えた公共交通の仕組みづくり				
1) 共通回数券の販売 【共通回数券の印刷・販売及びPR】	●—————●			公共交通の利用促進に資する事業
2) 「バス停オーナー制度」による支援 【広報活動及び制度PR】	●—————●			公共交通の利用促進に資する事業
4.公共交通の利用環境の向上				
1) 公共交通間のスムーズな乗継ぎ 【JR身延線乗継ダイヤ検討・チラシの印刷・配布】	●—————●			公共交通の利用促進に資する事業
5.市民・交通事業者・行政の適切な役割分担による持続可能な交通体系の実現				
1) 市民・交通事業者・行政が連携する場の設置 【市民アンケートやワークショップの実施】	●—————●			公共交通の利用促進に資する事業
2) 市民の公共交通への意識啓発、参加支援 【モビリティ・マネジメント】	●—————●			公共交通の利用促進に資する事業