

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
- 6－2. 持続可能な運行に向けた方策
- 6－3. 目標と実施事業の整理

6-1. 芝川地域における新たな交通体系の検討

下記の目標を実現するため、芝川地域における新たな交通体系について検討する。

- 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

1) 芝川バスの運行形態の見直しと新たな公共交通導入の検討

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、地域ニーズを踏まえた、効率的で利便性の高い公共交通体系の構築を目指し、運行計画案として、次の2案を作成し、地域説明会等での検討を行い、新たな運行形態を決定した。

案1：芝川バスのダイヤの見直しと広域運行及び地域協力による健全運行

案2：芝川バスのダイヤの見直しとデマンド型乗合タクシーの導入及び地域協力による健全運行

① 芝川バスのダイヤの見直しと広域運行及び地域協力による健全運行

案1の運行計画の考え方と運行の概要は以下のとおりである。

運行計画の考え方

1. 通勤・通学での利用者のために、朝夕の便を確保
2. 芝川バスの路線の一部を延長し、JR身延線の空白時間において富士宮駅までの移動を確保
3. 芝川バスは現行の「3路線/2台」での運行から「5路線/1台」での運行に変更

計画の概要

● 運行回数及び運行ダイヤを以下のとおり変更

【芝富線】16便/日⇒2便/日					
芝川駅	⇒	新田	新田	⇒	芝川駅
6:34	~	6:46	6:47	~	7:12

【稲子線】9便/日⇒6便/日

芝川駅 ⇒ 上稲子	上稲子 ⇒ 芝川駅
	6 : 05 ~ 6 : 33
7 : 41 ~ 8 : 09	8 : 10 ~ 8 : 38
14 : 02 ~ 14 : 30	14 : 32 ~ 15 : 00
16 : 50 ~ 17 : 18	

【内房線】13便/日⇒6便/日

芝川駅 ⇒ 瓜島	瓜島 ⇒ 芝川駅
7 : 13 ~ 7 : 26	7 : 27 ~ 7 : 40
9 : 45 ~ 9 : 58	10 : 00 ~ 10 : 13
16 : 22 ~ 16 : 35	16 : 36 ~ 16 : 49

【香葉台線】4便/日（香葉台経由）

芝川駅 ⇒ 富士宮駅	富士宮駅 ⇒ 芝川駅
8 : 39 ~ 9 : 09	9 : 10 ~ 9 : 40
13 : 00 ~ 13 : 30	13 : 31 ~ 14 : 01

【稗久保線】4便/日（稗久保経由）

芝川駅 ⇒ 富士宮駅	富士宮駅 ⇒ 芝川駅
10 : 14 ~ 10 : 49	11 : 25 ~ 12 : 00
15 : 10 ~ 15 : 45	15 : 46 ~ 16 : 21

- 運賃は対距離制から均一運賃に変更
- 現行のフリーパスを廃止し、定期券（一般・学生）を発行
- 各世帯で「宮バス・宮タク・芝川バス共通回数券」の購入の促進やバス停オーナーの募集

なお、運行ルートは次頁のとおり。

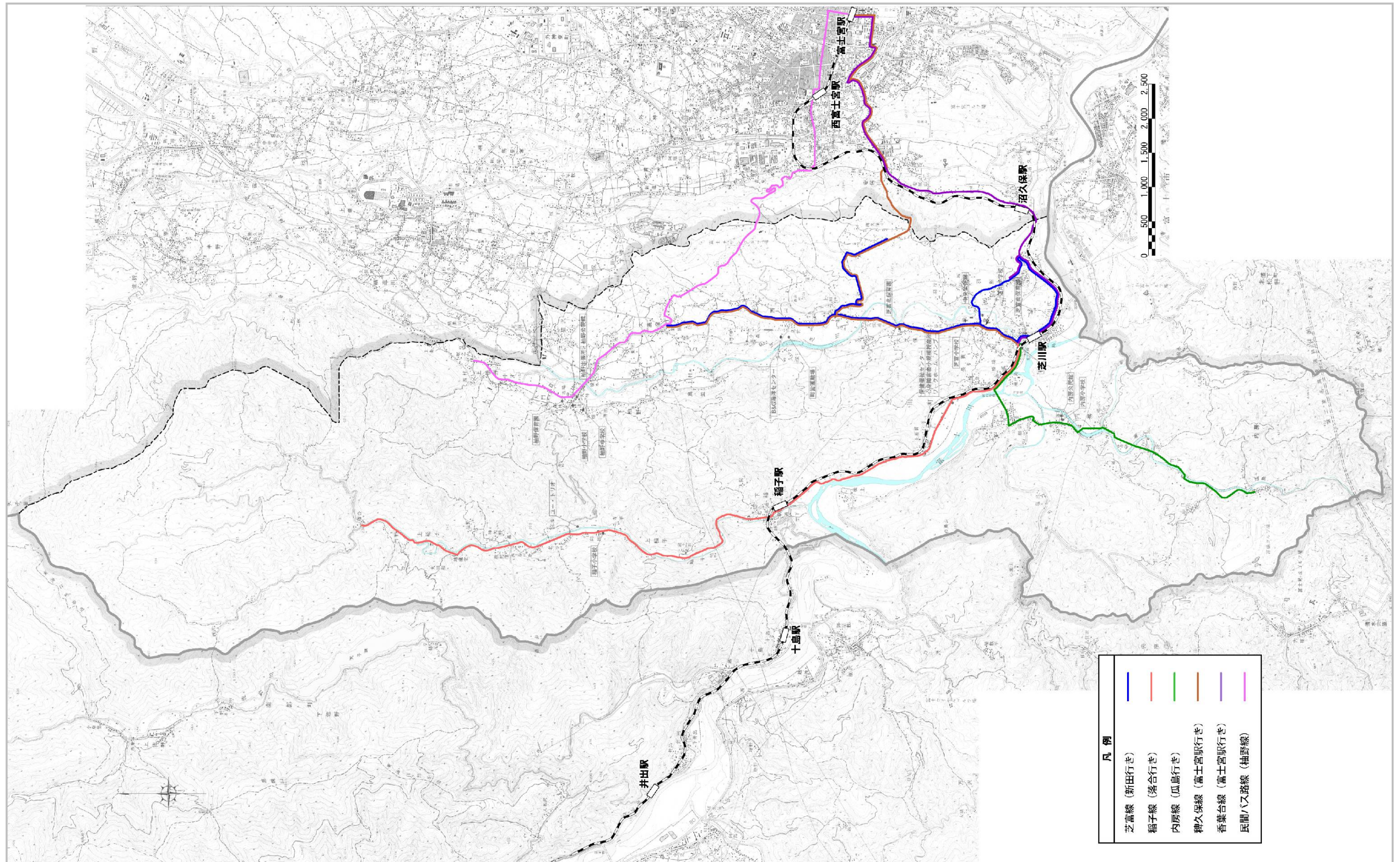


図 6-1 芝川バス運行ルート図 (案 1)

② 芝川バスのダイヤの見直しとデマンド型乗合タクシーの導入及び地域協力による健全運行

案2の運行計画の考え方と運行の概要は以下のとおりである。

運行計画の考え方

1. 通勤・通学での利用者のために、朝夕の便を確保
2. 通勤・通学以外の主な利用者は高齢者であることから、デマンド型乗合タクシーを運行
3. 芝川バスは現行の「3路線/2台」での運行から「3路線/1台」での運行に変更

計画の概要【芝川バス】

- 運行回数及び運行ダイヤを下記のとおり変更（運行ルートは現行のまま）

【芝富線】16便/日⇒6便/日					
芝川駅 ⇒ 新田			新田 ⇒ 芝川駅		
6:34	~	6:46	6:47	~	7:12
14:20	~	14:45	14:46	~	15:00
16:33	~	16:58	16:59	~	17:13

※太枠内は稗久保経由

【稲子線】9便/日⇒4便/日					
芝川駅 ⇒ 上稲子			上稲子 ⇒ 芝川駅		
			6:05	~	6:33
15:35	~	16:03	16:04	~	16:32
17:42	~	18:10			

【内房線】13便/日⇒6便/日					
芝川駅 ⇒ 瓜島			瓜島 ⇒ 芝川駅		
7:13	~	7:26	7:26	~	7:40
15:03	~	15:16	15:18	~	15:31
17:14	~	17:27	17:28	~	17:41

- 運賃は対距離制から均一運賃に変更
- 現行のフリーパスを廃止し、定期券（一般・学生）を発行
- 各世帯で「宮バス・宮タク・芝川バス共通回数券」の購入の促進やバス停オーナーの募集

計画の概要【デマンド型乗合タクシー】

- デマンド型乗合タクシーを週2回（火・木曜日）下記の時間帯にて運行

柚野方面 ⇒ 芝川駅周辺		
9 時頃	11 時頃	2 便
芝川駅周辺 ⇒ 柚野方面		
15 時頃		1 便
稲子方面 ⇒ 芝川駅周辺		
9 時頃	11 時頃	2 便
芝川駅周辺 ⇒ 稲子方面		
15 時頃		1 便
内房方面 ⇒ 芝川駅周辺		
9 時頃	11 時頃	2 便
芝川駅周辺 ⇒ 内房方面		
15 時頃		1 便

※運行時間は3エリアで調整の上決定

- 料金は 600 円程度を上限とし、エリアを区切って運行
- 各エリアの指定道路上でフリー乗降
- 年末年始及び祝祭日は運休

案2による運行の場合にも、案1と同様に各世帯において「宮バス・宮タク・芝川バス共通回数券」を購入するものとする。

また、デマンド型乗合タクシーの運行ルートは次頁のとおり。

※案1、案2共に運行ダイヤや時間帯は検討時に参考として作成したものであり、実際の運行に当たっては、運行事業者との協議により調整を行うものである。

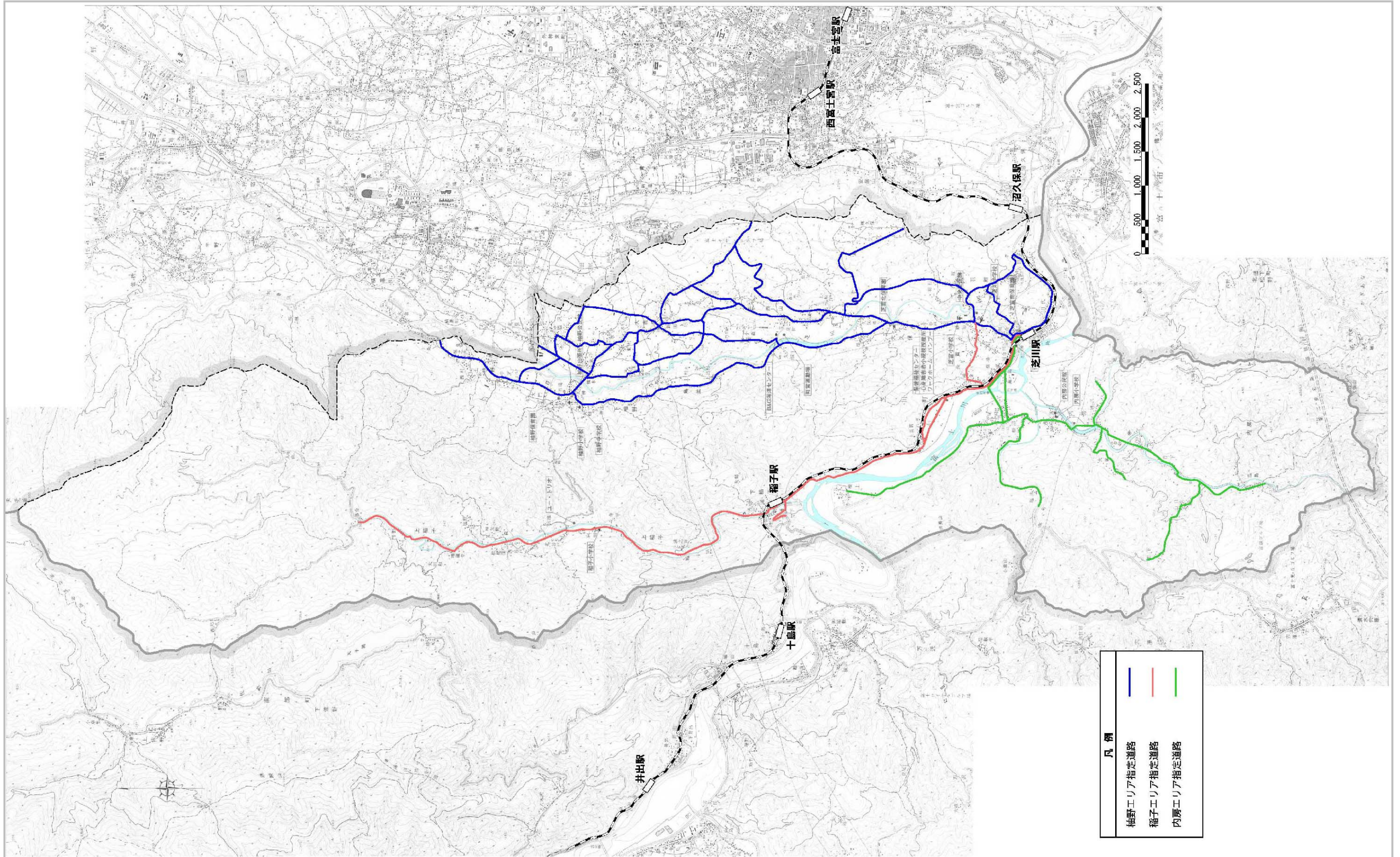


図 6-2 デマンド型乗合タクシーの運行ルート案 (案 2)

③ 運行計画の決定

以下の状況等を踏まえ、地域説明会において検討を行った結果、芝川地域の運行計画については、案1にて運行することとした。

【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があげられる。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入について要望が多かった。

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。

【対応方策案】

- ★新路線の形態の検討・調整
- ★新ダイヤに対する検討
- ★芝川バスの広域運行
- ★他の公共交通との連携・調整

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。

【対応方策案】

- ★バス運行維持のための補助の実施
- ★他の公共交通との連携・調整

3) デマンド型乗合タクシー「宮タク」のエリア拡大

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、以下の状況を踏まえ、柚野地区においてデマンド型乗合タクシー「宮タク」のエリアを拡大する。

- 各種アンケート調査の結果から芝川地域においては芝川駅周辺よりも富士宮市内を目的地とした移動が多くなっており、位置や道路状況などから特に柚野地区においてこの傾向が顕著である。
- また、柚野地区は現在富士宮市で運行している「宮タク」の上野エリアと隣接した地区である。
- さらに、「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」ことが目標とされている中で、図 3-8 に示すように、柚野地区は他の地区に比べ公共交通空白地域が多く、かつ、集約されている。
- これら地域のニーズや地域特性を活かすため、「宮タク」の上野エリアに柚野地区を統合し、直接、富士宮市内（街中エリア）へ移動できるようにする。

ただし、この『「宮タク」の拡大』のみでは芝川地域全体の交通空白地域の解消は図れないため、今後も地域との調整や前述の運行計画案に基づく実証運行の状況を踏まえながら、交通空白地域の解消を図るための方策の検討を継続する。

なお、柚野地区における宮タクの運行内容は下表のとおりとし、運行エリアは次頁に示す。

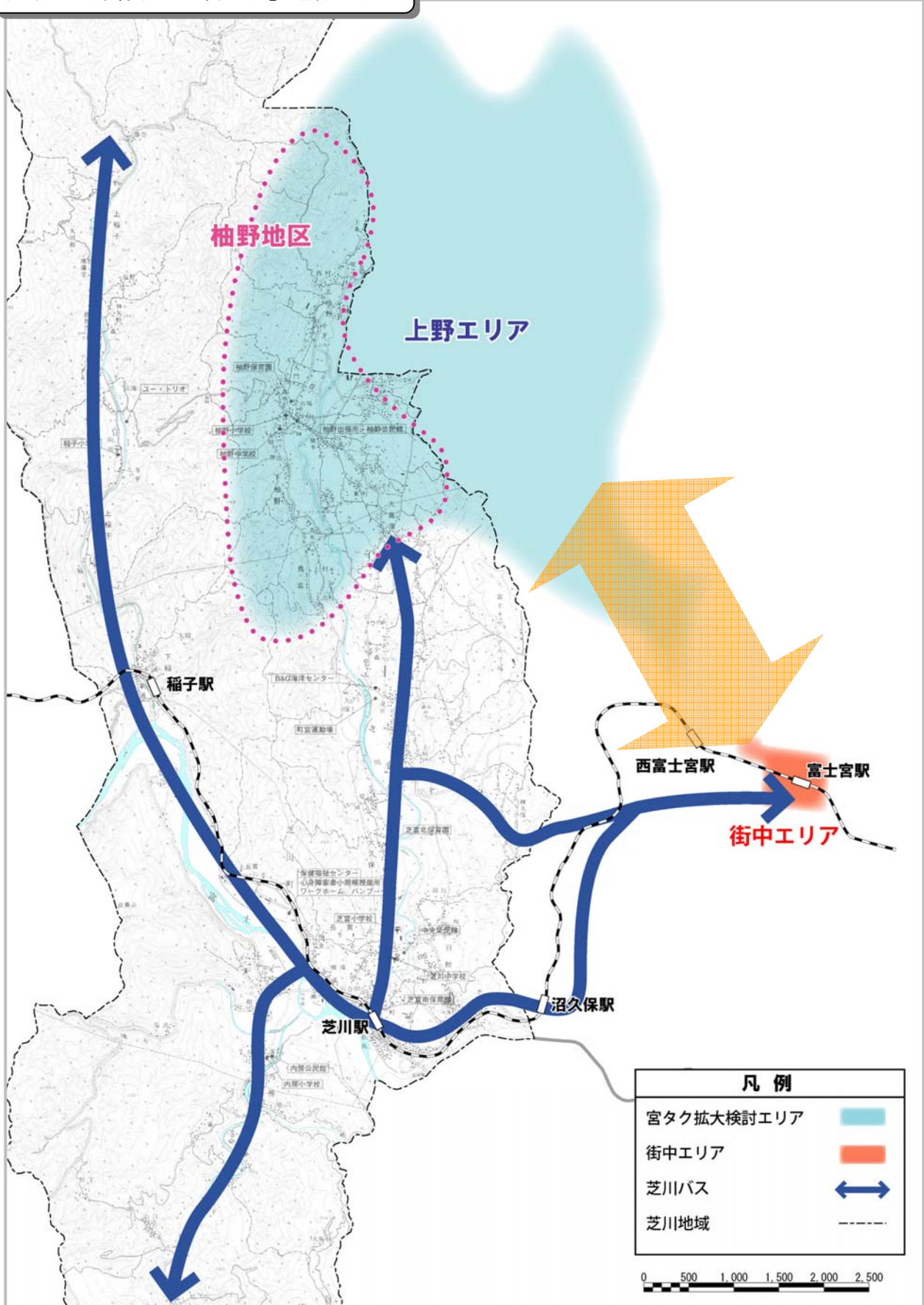
表 6-1 柚野地区における宮タクの運行形態

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

【対応方策案】

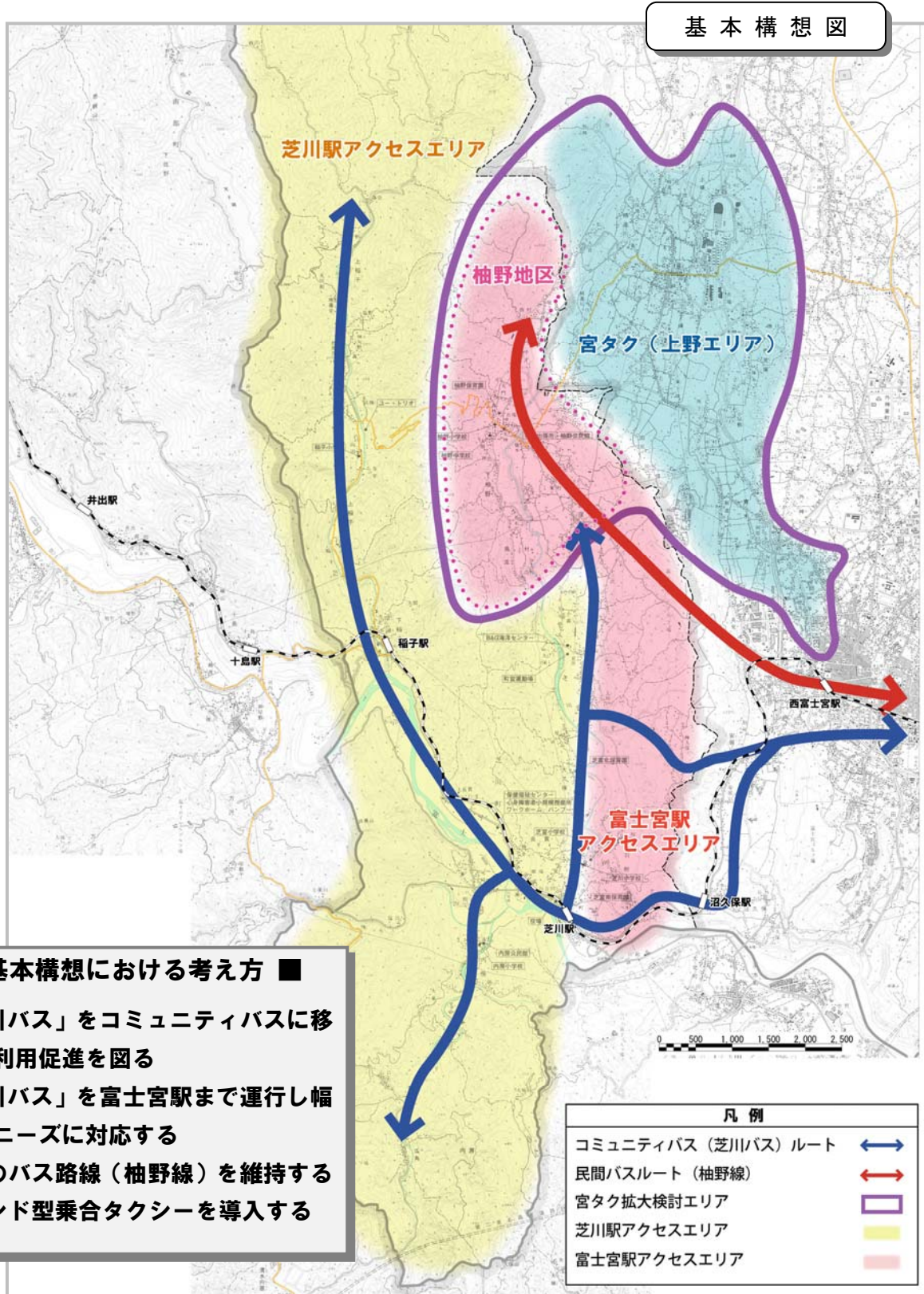
- ★「宮タク」の運行
- ★他の公共交通との連携、調整

広域バス路線及び「宮タク」運行エリア



4) 交通体系の基本構想図

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。



6-2. 持続可能な運行に向けた方策

地域公共交通は、地域住民の足として今後も維持していかなければならない。そのためには、より多くの人に利用してもらうことが重要となる。また、運行の原資となる市の財政の負担の軽減を図ることも公共交通の運行を維持していく上で重要となる。

1) 財政負担を抑えた公共交通の仕組づくり

次の目標を実現するための対応方策について検討する。

■ 共通回数券の販売等による安定経営を図る

① 「バス停オーナー制度」による支援

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、各区において目標値を設定し、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。

【対応方策案】

★宮バス・宮タク・芝川バスの共通回数券の販売

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。

【対応方策案】

- ★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

【バス停オーナー制度とは】

ルート沿線の医療施設・金融機関・商店・レジャー施設などに、近接するバス停のオーナーとなっただき、バス停へのネーミングライツの提供などを行う代わりに、宮バスの運行に資金協力を頂く制度。

現在、富士宮市では、15の事業所にバス停オーナーとして協力を頂いている。



↓バス停オーナーのメリット↓

- ・施設付近へのバス停の設置
- ・バス停のネーミングライツ
- ・市のホームページによる紹介
- ・車内放送による紹介

2) 公共交通の利用環境の向上

次の目標を実現するための対応方策について検討する。

■ 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の考慮・調査を行う。

【対応方策案】

- ★乗り継ぎを考慮したダイヤの作成
- ★時刻表を含めたチラシの印刷・配布

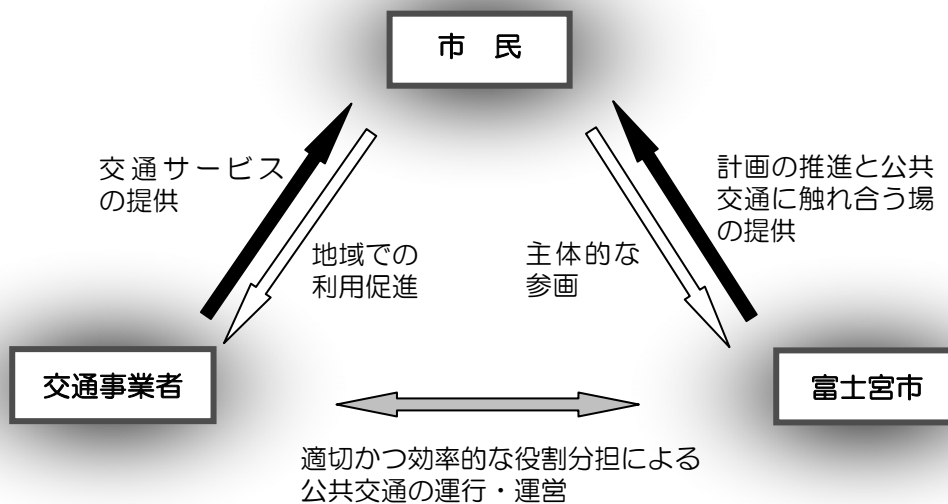
- 3) 市民・交通事業者・行政の適切な役割分担による持続可能な交通体系の実現
次の目標を実現するための対応方策について検討する。

■ 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。



【対応方策案】

- ★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・行政による懇談会の開催
- ★市民が公共交通に触れ合えるイベントの開催

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。

【対応方策案】

- ★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

6-3. 目標と実施事業の整理

上記までの検討結果を踏まえ、目標に対する実施事業案について整理する。

