

3. 地域公共交通の現状

- 3－1. 民間バス路線の現状
- 3－2. 芝川バス路線の現状
- 3－3. 公共交通空白地域の状況

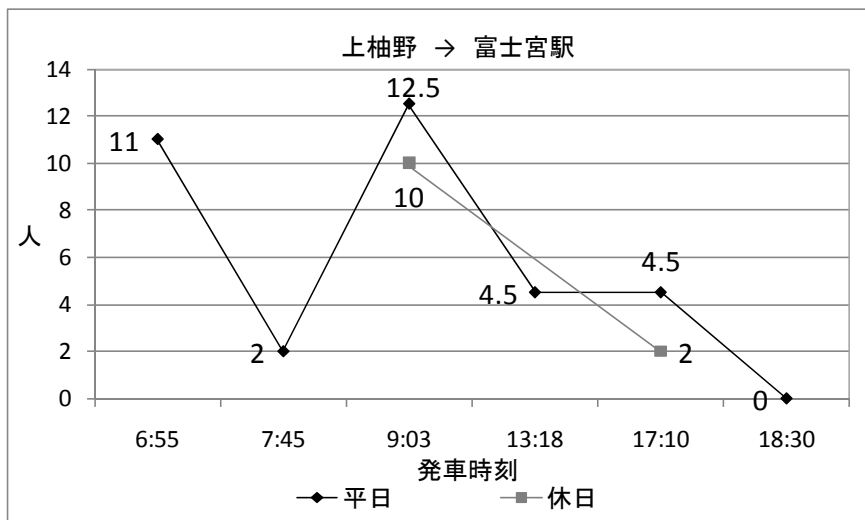
3-1. 民間バス路線の現状

1) 概要

現在芝川地域内を運行している民間のバス路線は、富士急静岡バス(株)の柚野線のみである。柚野地区と富士宮駅を結ぶ路線であり、平日は1日12便、休日は富士宮駅発が1日3便、上柚野発が1日2便運行している。

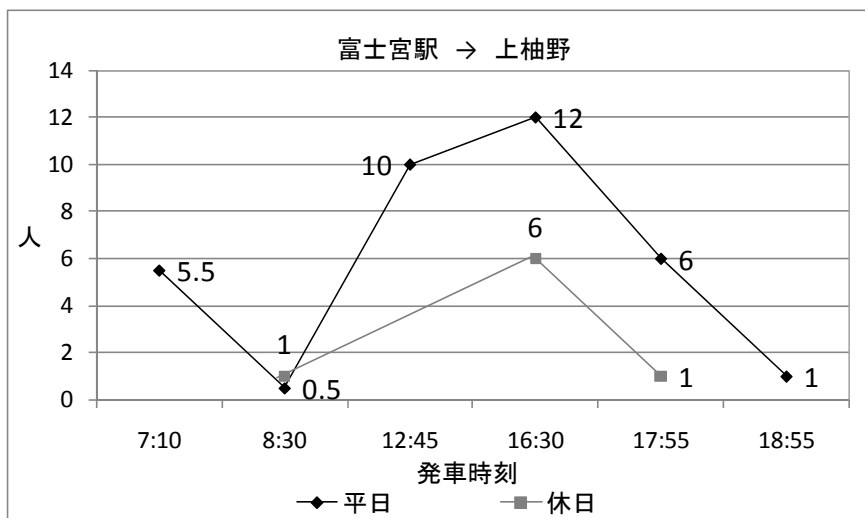
2) 利用状況

平成22年6月に行った乗車人数の調査より、平日と休日の便別の利用状況を図3-1及び図3-2に示す。上柚野発は6:55、9:03の便の利用者が多く午後の利用者は少ない。また、富士宮駅発は12:45、16:30の便の利用者が多く、16:30をピークに利用者は少なくなっている。平日と休日を比較すると、時間による利用傾向は同様であるが、平日の利用者の方が多い。



出典：富士宮市都市計画課

図3-1 便別利用者数の推移（上柚野発）



出典：富士宮市都市計画課

図3-2 便別利用者数の推移（富士宮駅発）

3-2. 芝川バス路線の現状

1) 概要

芝川バスは、芝川駅と柚野公民館とを結ぶ「柚野線」、上稲子落合とを結ぶ「稲子線」、瓜島とを結ぶ「内房線」の3路線からなる市営バスである。日曜日及び年末年始を除く毎日運行している。

運賃や運行回数等の概要を表3-1に示す。

表 3-1 芝川バスの概要

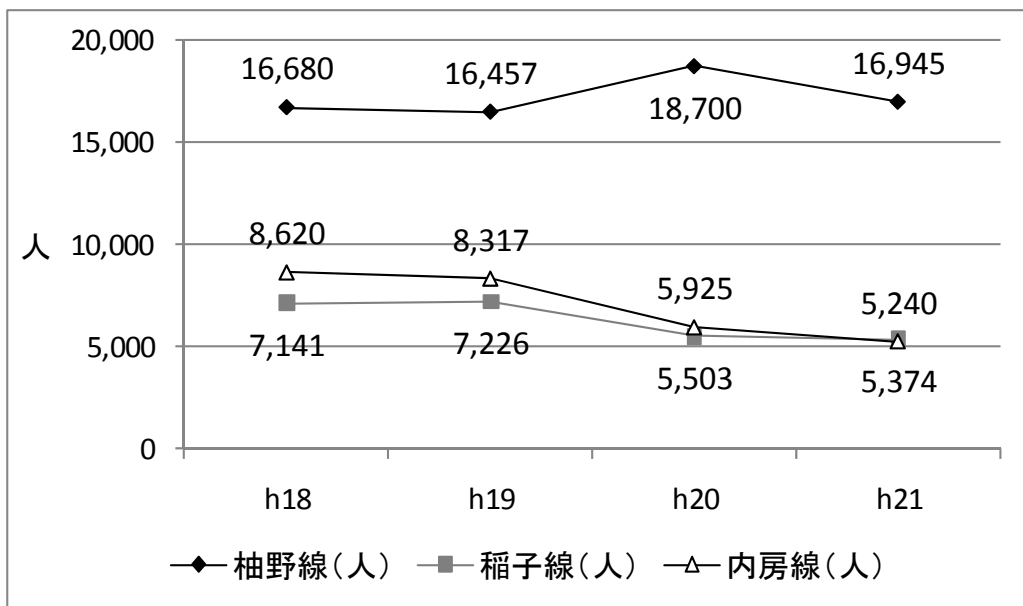
	柚野線	稲子線	内房線
運賃	140円～390円	140円～580円	140円～240円
運行回数	8往復	4.5往復	6.5往復
バス停	23か所	16か所	13か所
車両	マイクロバス2台		
運行形態	市がバス事業者に委託		

2) ルート別年間利用者数の推移

平成18年度から平成21年度の芝川バスのルート別の利用者数の推移を図3-3に示す。

柚野線は、一日の運行回数が3路線の中で最も多いこともあり利用者数も他の路線と比較して多く、増減を繰り返している。

稲子線と内房線はともに減少傾向にあり、平成21年度の利用者数は共に、約5,300人となっている。



出典：富士宮市都市計画課

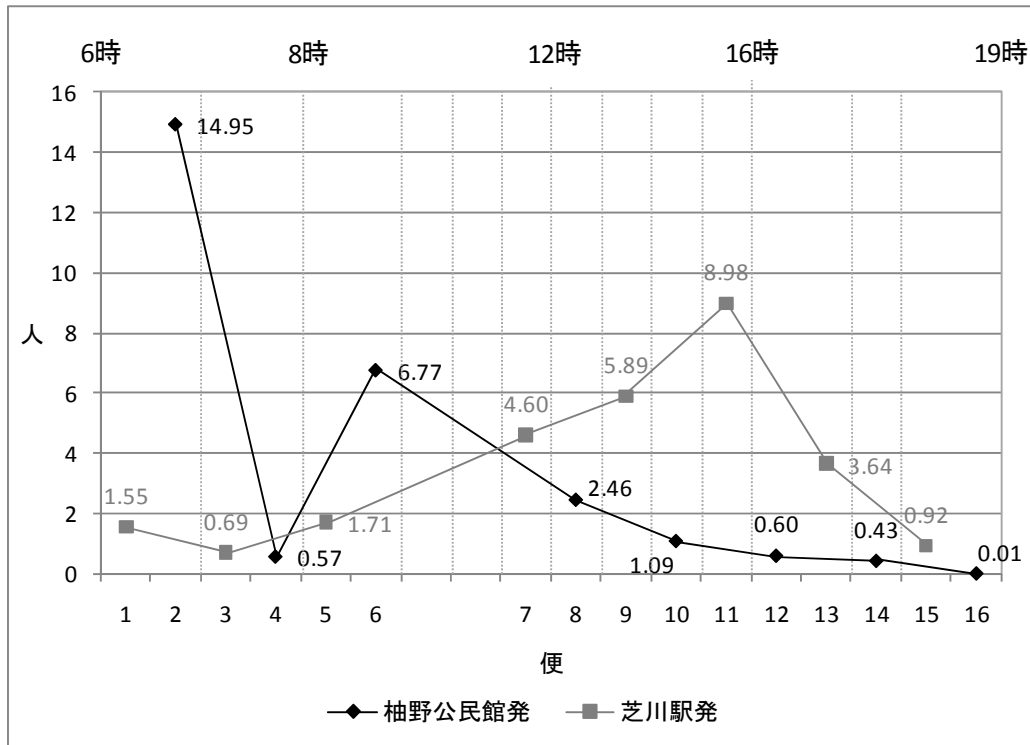
図 3-3 ルート別年間利用者数の推移

3) 時間帯別の利用状況

平成 21 年度における時間帯別の平均利用者数を図 3-4～図 3-6 に示す。

① 柚野線

柚野線の 1 便の平均利用者数は、柚野公民館からの始発便が 14.95 人/便で最も多く、次いで 8 時台で 6.77 人/便となっているが、その他の柚野公民館発の便はほとんど 1 人/便に満たない状況である。芝川駅発の 11 時～16 時台の便は比較的多くの利用があるが、その他の時間帯はほとんど利用がない状況である。

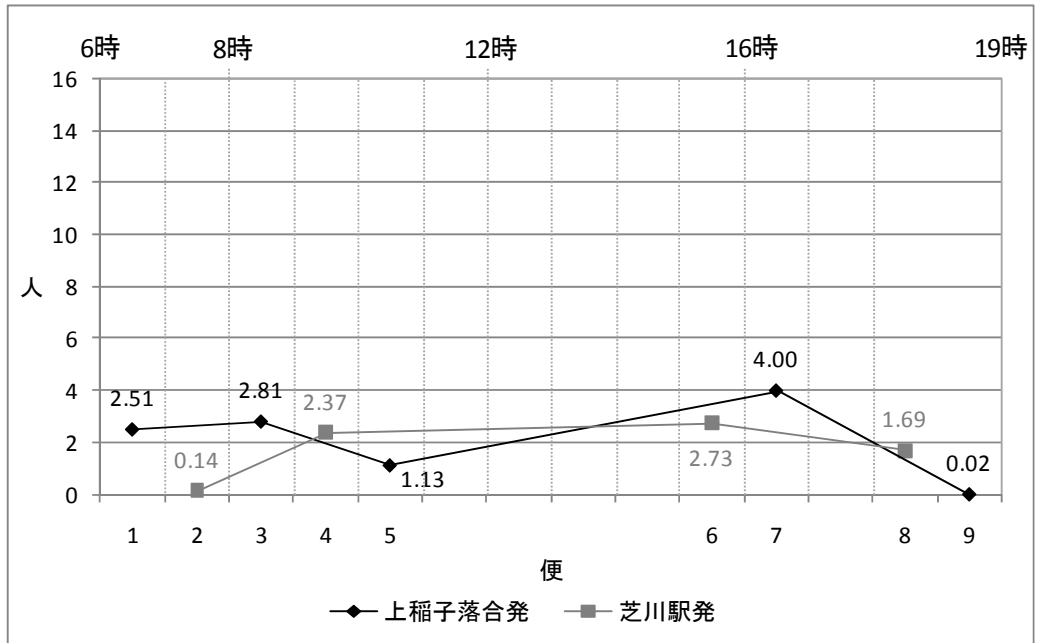


出典：富士宮市都市計画課

図 3-4 柚野線の時間帯別の利用状況

②稲子線

稲子線の1便の平均利用者数は、16時台の上稲子落合発便が4.00人/便で最大となっている。その他の便は2.00～3.00人/便となっており、時間帯によっては1.00人/便に満たない便もある。

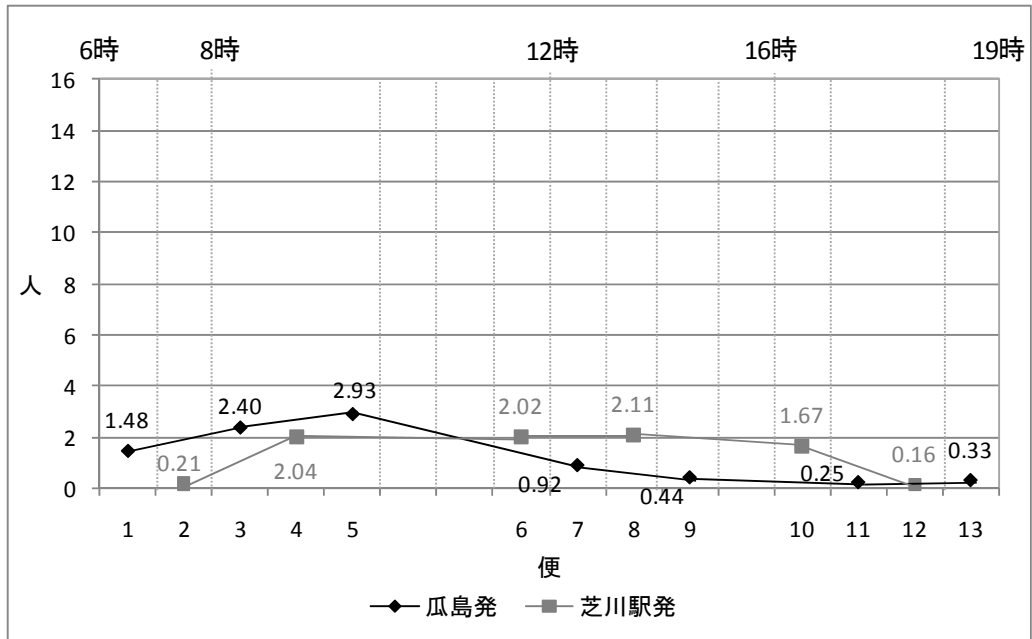


出典：富士宮市都市計画課

図 3-5 稲子線の時間帯別の利用状況

③内房線

内房線の1便の平均利用者数は、最大で2.93人/便、12時以降の瓜島発の便は全て1人に満たない。また、芝川駅発の便の日中の利用者は1.00～2.00人/便で、朝夕については1.00人/便に満たない。

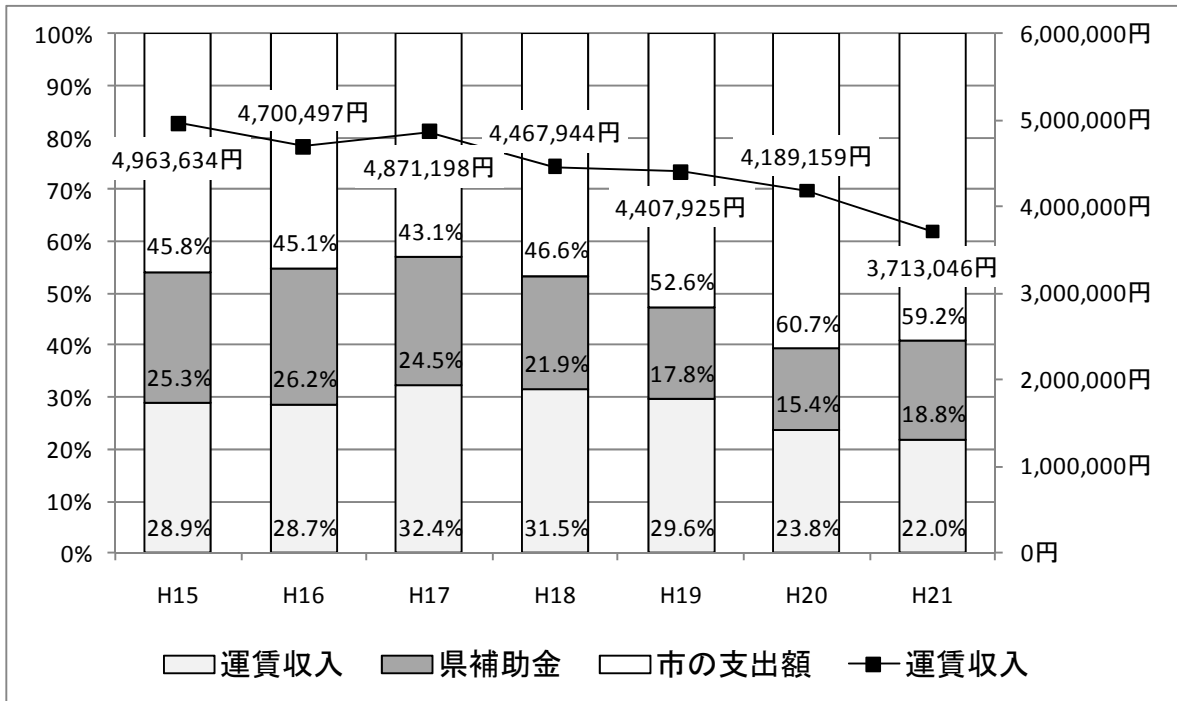


出典：富士宮市都市計画課

図 3-6 内房線の時間帯別の利用状況

4) 運賃収入の推移

平成 15 年度から平成 21 年度までの運行経費に占める運賃収入の割合（収支率）の推移を図 3-7 に示す。平成 15 年度以降、収支率は 30%前後で推移したが、平成 21 年度の収支率は 22%まで減少し、市の財政を圧迫している状況にある。



出典：富士宮市都市計画課

図 3-7 運行経費に占める運賃収入の割合の推移

5) 公共交通に係る行政の財政負担額の比較

平成 21 年度の旧芝川町と旧富士宮市における公共交通に係る財政負担額を表 3-2 に示す。旧富士宮市の一人当たり経費が 154 円であるのに対し、旧芝川町では 1,101 円となっており、旧芝川町における公共交通に係る負担額は大きかったことが伺える。

表 3-2 公共交通に係る財政負担額の比較 (単位：円)

	自主運行バス等に係る負担額	地方バス路線維持費補助金	合計	一人当たり経費
旧富士宮市 (126,121 人)	(宮バス・宮タク) 5,665,000	(13 路線) 13,706,000	19,371,000	154
旧芝川町 (9,738 人)	(芝川バス) 10,058,000	(1 路線) 662,000	10,720,000	1,101

平成 21 年度の交通空白地域における旧芝川町と旧富士宮市の財政負担額を表 3-3 に示す。旧芝川町の 1 世帯当たり経費 3,917 円と比較すると、旧富士宮市では少ない運行回数で多くの世帯をカバーし、効率の良い運行をしていると言える。

表 3-3 交通空白地域等における財政負担額の比較 (単位：円)

	世帯数 (世帯)	財政負担額	一世帯 経費	平均運行回数
山宮・山本・安居山 (交通空白地域)	5,337	(宮タク) 3,591,000	673	2.5 往復
根原・猪之頭・人穴他 (北部地域)	1,623	(バス路線補助金) 1,691,000	1,042	4.5 往復
芝川地域	2,737	10,720,000	3,917	富士急柚野線：6 往復
				芝川バス 柚野線：8 往復 稲子線：4.5 往復 内房線：6.5 往復

3-3. 公共交通空白地域の状況

路線バスや鉄道などの現状を踏まえ、下記のとおり「駅勢圏」及び「バス停圏」を設定し、鉄道と路線バスでカバーされている地域を除いた「公共交通空白地域」を抽出した。

芝川地域内は集落が点在していることから、公共交通空白地域にも分散傾向が見られる。また、芝富地区と柚野地区では、まとまった公共交通空白地域が見られる。

■ 駅勢圏（駅から半径 700m）

富士宮市地域公共交通総合連携計画に準じて設定する。

■ バス停圏（バス停から半径 300m）

富士宮市地域公共交通総合連携計画に準じて設定する。

参考：富士宮市地域公共交通総合連携計画における駅勢圏・バス停圏

■ 駅勢圏

駅勢圏とは、日常生活のなかで最寄駅まで徒歩で無理なく向かうことができる領域として捉えるものとする。岳南都市圏パーソントリップ調査における「富士宮駅」での徒歩によるアクセス・イグレスの結果より、駅から徒歩 10 分程度を徒歩圏としてとらえると、一般的な徒歩での移動速度は 4km/h であることから、10 分では概ね 700m となる。よって、鉄道駅から半径 700m の領域を徒歩で無理なく向かうことができる駅勢圏として設定する。

■ バス停圏

バス停圏とは、日常生活のなかで最寄のバス停まで徒歩で無理なく向かうことができる領域として捉えるものとする。市民アンケートの「自宅からバス停までの距離が最大でどのくらいまでならばバスを利用するか」の設問の結果を踏まえ、バス停から半径 300m の領域を徒歩で無理なく向かうことのできるバス停圏として設定する。

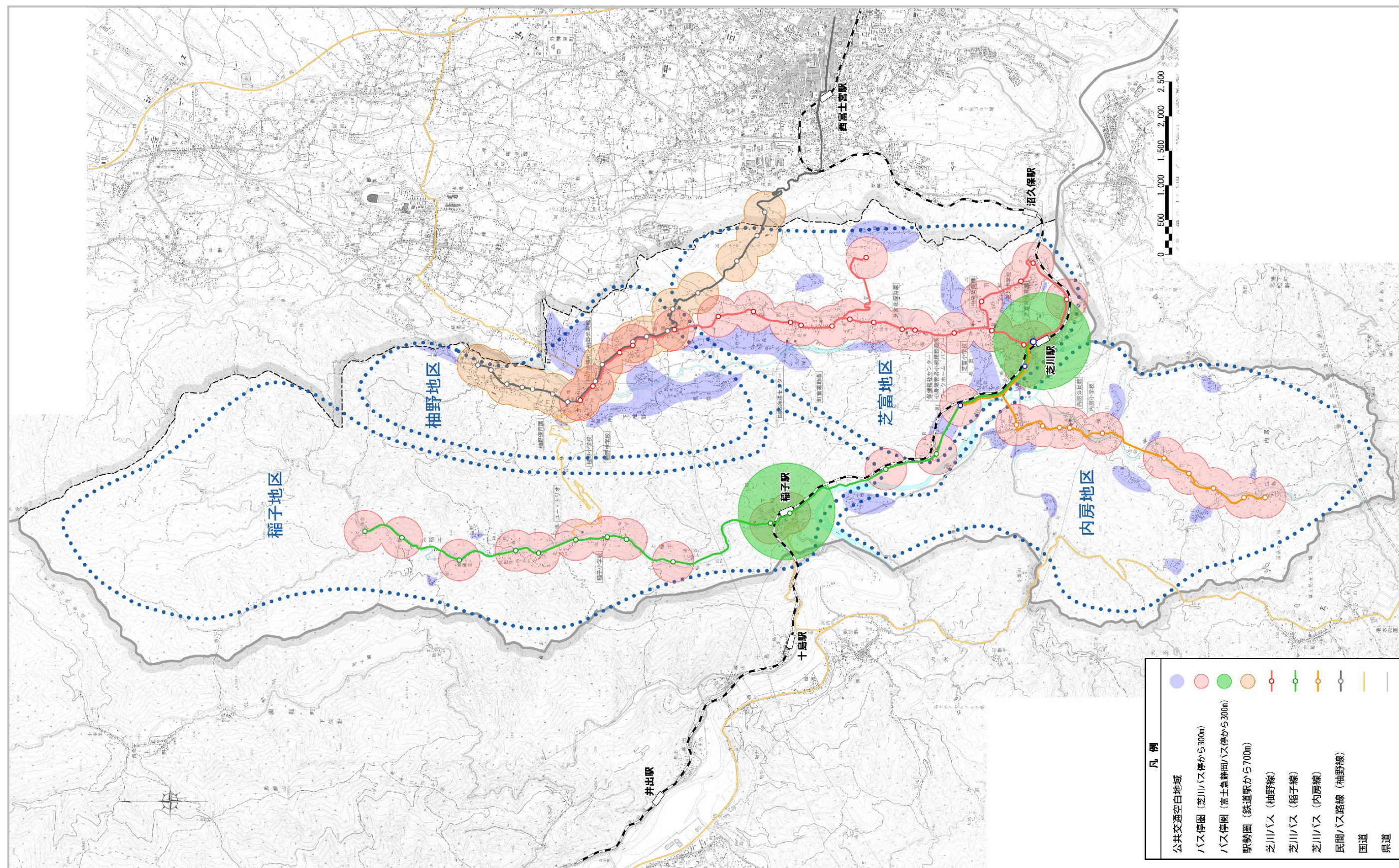


図 3-8 公共交通空白地域状況図