

富 士 宮 市

新

地 域 公 共 交 通

総 合 連 携 計 画

静岡県
富士宮市

— 目 次 —

1. 地域公共交通総合連携計画の背景と目的	1
2. 地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標	2
3. 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	11
6. 地域公共交通総合連携計画の計画期間及び事業一覧	14

1. 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、乗車人員が少ないままの運行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。富士宮市では将来における公共交通の指針となる「富士宮市地域公共交通総合連携計画」を平成 21 年度に策定した。合併した旧芝川町域は富士宮市と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ため、芝川地域独自の計画を策定することで地域住民の合意形成を図り、「芝川地域公共交通総合連携計画」を平成 22 年 11 月に策定し、芝川地域の持続可能な公共交通の実現を目指してきた。

しかし、一体の市政運営・行政サービスを提供するにあたり、1 市で二つの地域公共交通総合連携計画を施行すると、交通システムの見直しや再編をする場合、不都合が生じる。

既に合併から 1 年 8 ヶ月が経過し、今後における本市の公共交通システムを円滑に進めるために、二つの計画を統合し市域全体を一つの指標で評価・検証できる地域公共交通の指針を定め、少子高齢化への対応、地球に優しい低炭素型社会づくりを推進し、身近で利用しやすい持続可能な公共交通の実現を図ることを目的とする。



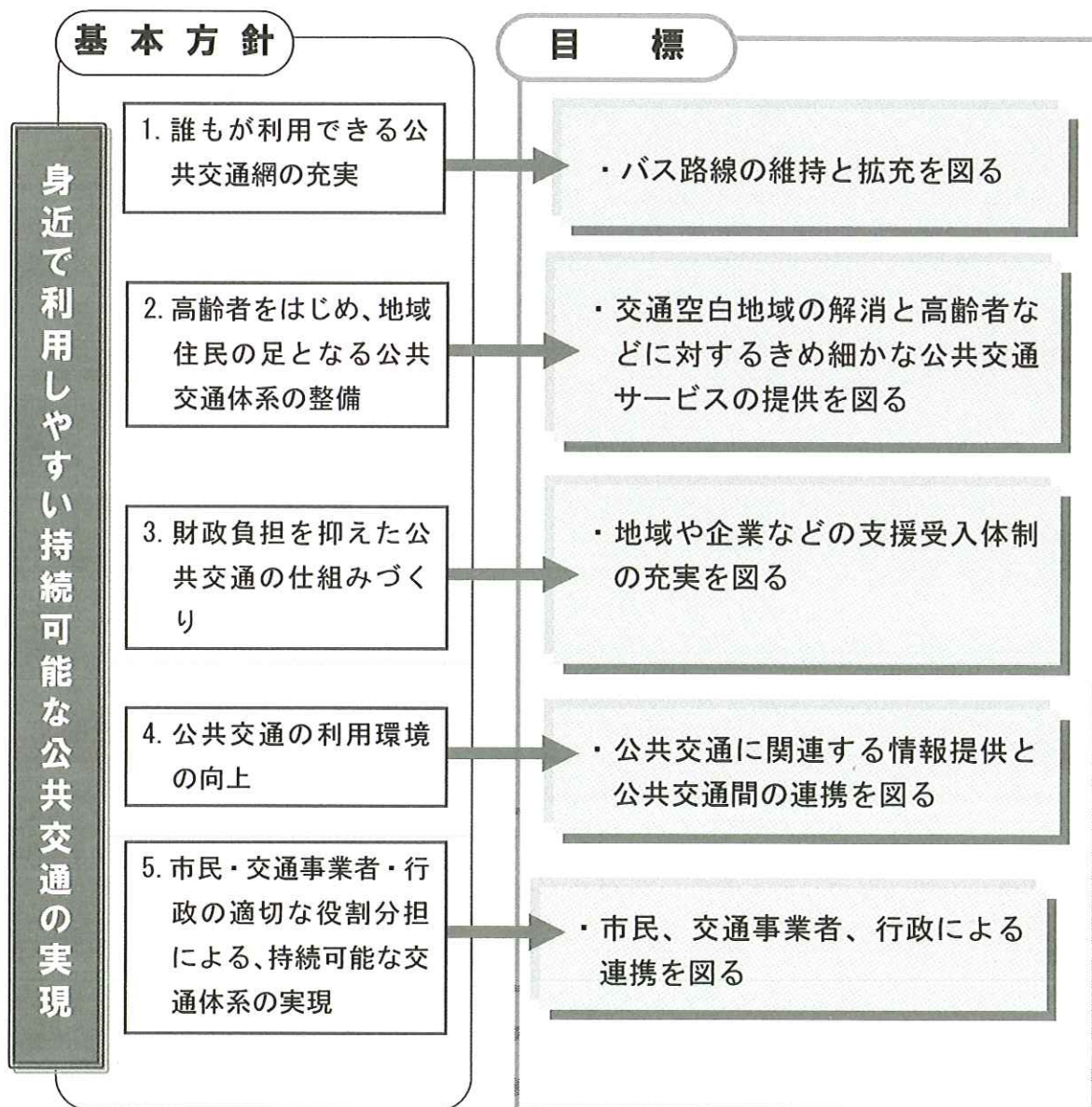
2. 地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標

地域公共交通については、地域特性や利用者、市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、少子高齢化が進展する中、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、市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、自動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。

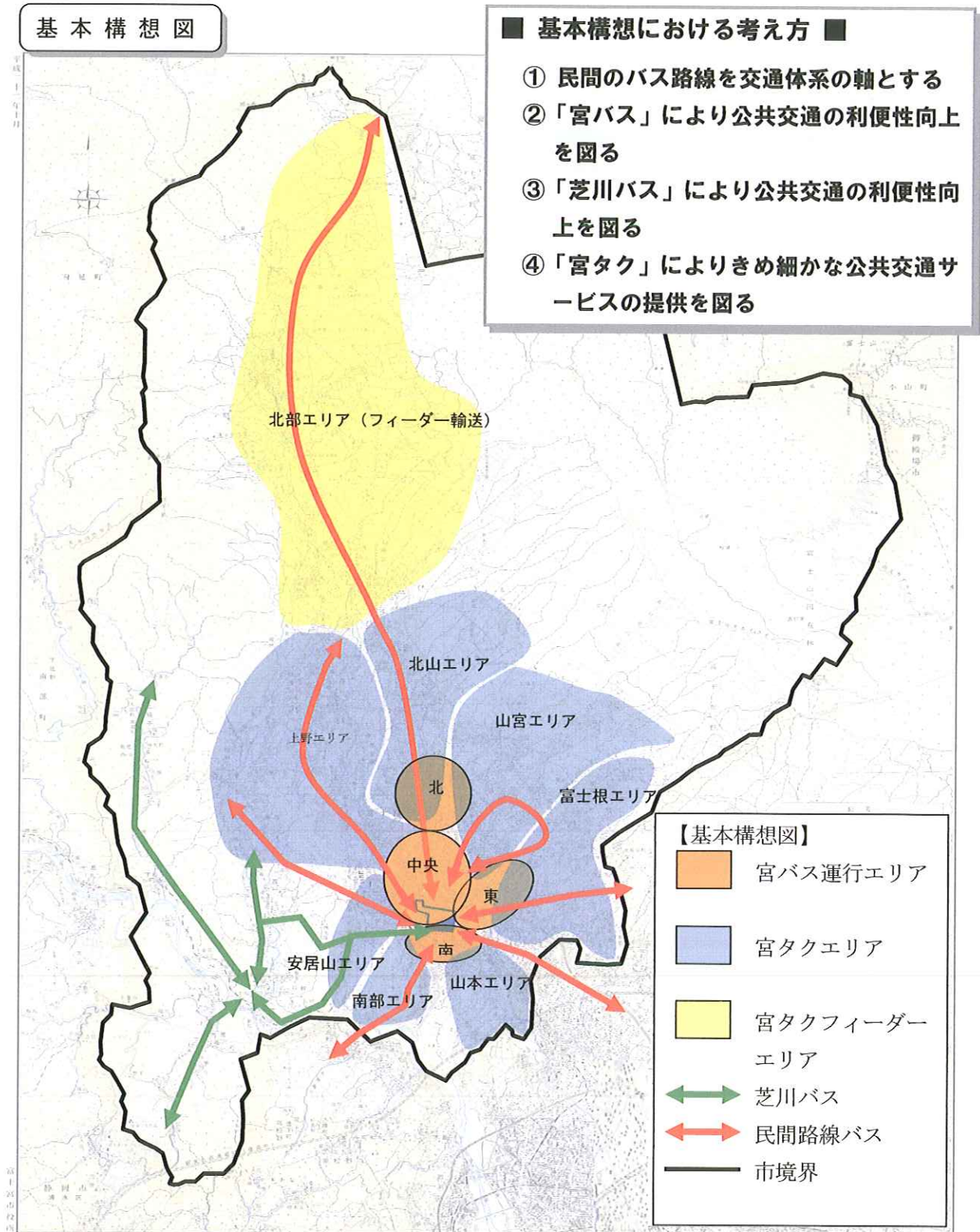
そのため、市民・交通事業者・行政がそれぞれの役割分担を明確にした、三者の協働による『身近で利用しやすい持続可能な公共交通の実現』を目指し、5つの基本方針を立て、それに対する目標を、次のとおり設定する。



3. 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

計画の区域は富士宮市全域とする。

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の充実』及び『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』を踏まえた本市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充実



目 標

バス路線の維持と拡充を図る

1) 民間バス路線について、必要な路線の維持

本市内を運行する富士急静岡バス（株）及び山交タウンコーチ（株）のバス路線は通勤・通学による利用が多く、日常的な地域の足として利用されており、市郊外部から中心市街地への移動手段や市町間をまたがる広域的な移動手段として、路線の特性に応じた利用が行われている。

また、運行している路線上には、「白糸の滝」や「朝霧高原」などの観光施設も含まれており、今後、観光客の増加が想定される中では、路線の維持を図ることが必要となる。一方で、利用者が少なく、不採算路線となっていることから運行経費の補助を行っている路線も存在しており、それらの路線に対しては、補助の継続による路線維持の要望がある。

このことから、民間バス路線を本市の公共交通の軸としてとらえ、民間バス路線を維持する。

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。

- 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

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者、富士宮市



2) 市街地循環バス「宮バス」の維持改善

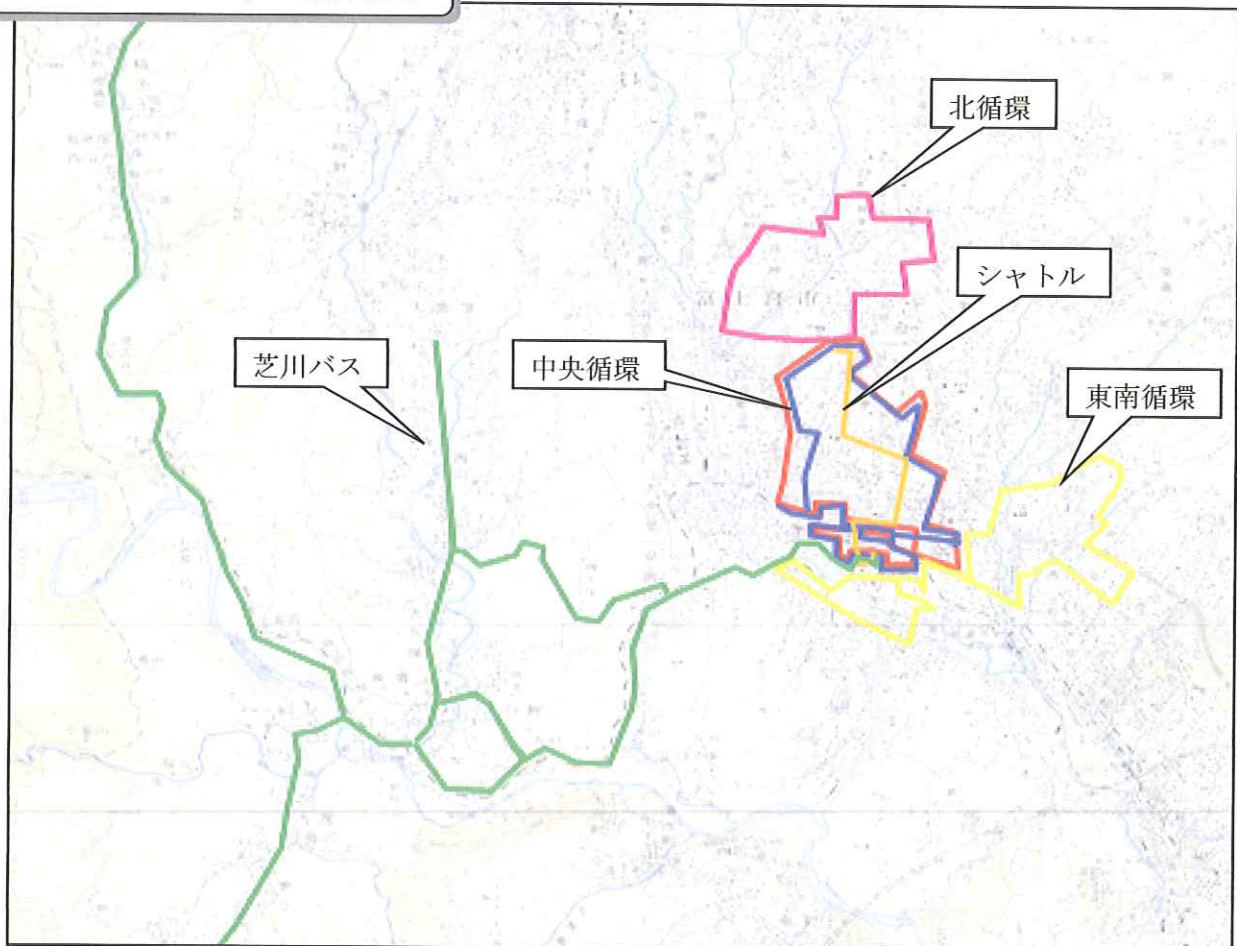
アンケート調査の結果から、地域公共交通に対しては現状の維持よりも充実を望む声が多いことが分かる。また、高齢者をはじめ、不特定多数の市民などが利用する医療・保健施設、公共施設、商業施設などに容易に公共交通でアクセスできる環境を整えることが求められている。

そこで、これら施設が集中しているものの、公共交通が充実されていない地域において、宮バスの中央循環・北循環・東南循環・シャトルを運行する。

3) 「芝川バス」の維持改善

旧芝川町地域の公共交通は、朝夕の通勤・通学の利用が多く、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。また、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移動している実態を踏まえ、芝川バスを運行する。また、その利用状況を調査し地域の実情に即した運行形態にするための維持改善を行うものとする。

「宮バス」「芝川バス」の運行経路



- | | |
|---------------|--------------------|
| ● 地域住民のニーズの把握 | ● 地域の実情に即した運行形態の構築 |
| ● 利用者満足度の調査 | ● 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
----------------	------------

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

1) デマンド型乗合タクシー「宮タク」の維持改善

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。

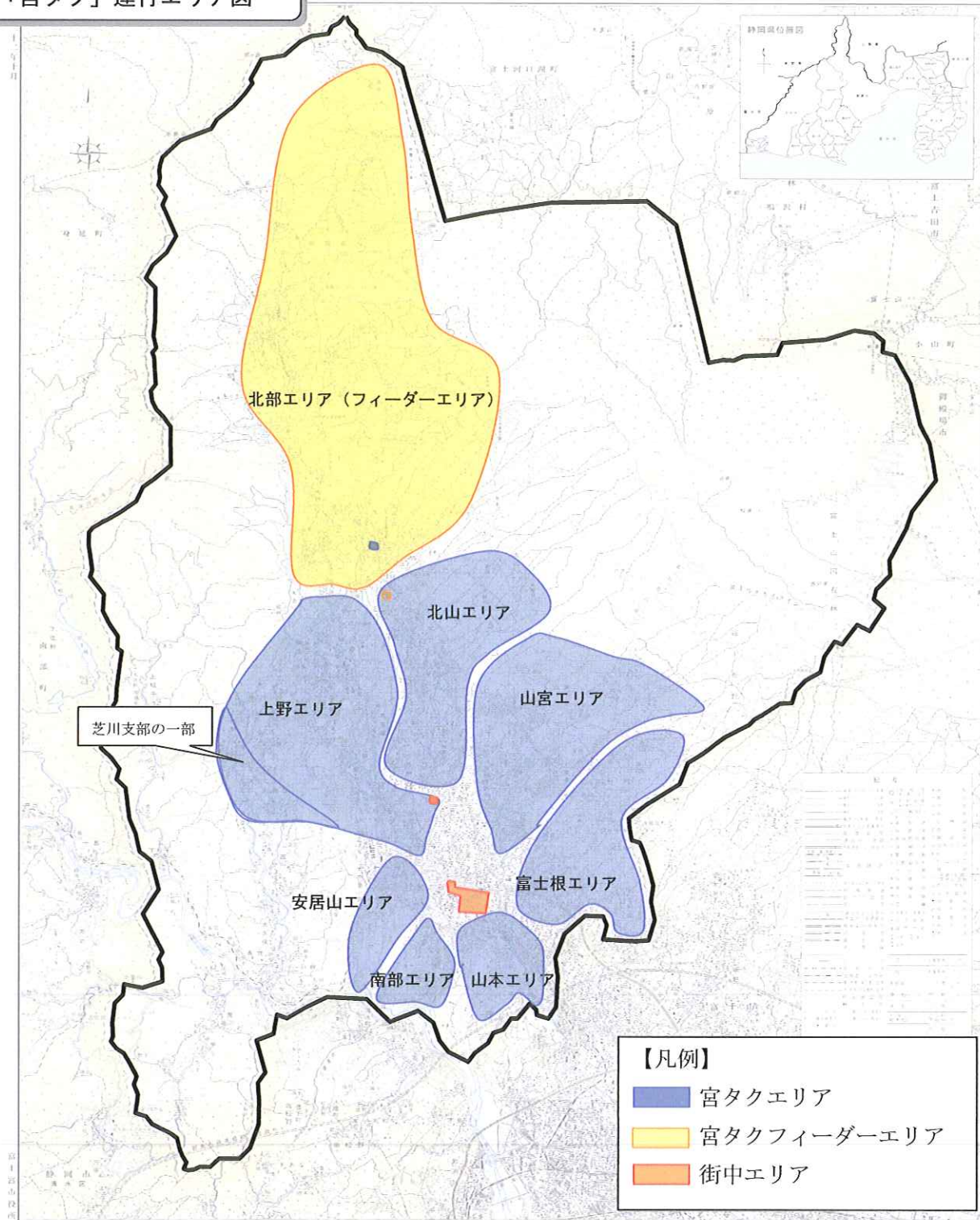
一方、交通空白地域が多く、高齢化率の比較的高い市郊外部においては、住宅が広範囲に分散していることなどから、路線バスや「宮バス」のようにルートやダイヤを定めた公共交通の運行は効率的ではない。

そこで、このような地域において、公共交通サービスを提供するため、デマンド型乗合タクシー「宮タク」を運行する。

なお、地域住民のニーズの把握、利用者の満足度を調査し地域の実情に即した運行形態を構築する。

	対象地域	運行形態
山本エリア	大宮東支部の一部・富士根南支部の一部	各エリアと街中エリア間をドア to ドアで運行
南部エリア	大宮東支部の一部・大宮西支部の一部	
安居山エリア	大宮西支部の一部・富丘支部の一部	
富士根エリア	富士根南支部の一部・富士根北支部	
山宮エリア	大宮東支部の一部・大宮中支部の一部・北山支部の一部	
上野エリア	富丘支部の一部・上野支部の一部・芝川支部の一部	
北山エリア	富丘支部の一部・北山支部の一部・大宮中支部の一部	
北部エリア	白糸支部・上井出支部	エリア内と上井出出張所間のフィーダー輸送と、路線バス及び宮タク北山エリアとの乗継ぎにより、北部エリアと街中エリアを結ぶ

「宮タク」運行エリア図



- 「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

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

地域や企業などの支援受入態勢の充実を図る

1) 「バス停オーナー制度」「宮バスサポーター制度」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、「宮バス」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。

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、今後も、両制度を積極的に活用していくとともに、企業のほか個人でも「宮バス」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
- 宮バスサポーターの募集
- 宮バスサポーターによる支援内容の拡充
- 全国の企業などから支援を受けられる仕組みづくり
- 地域協力による共通回数券の販売

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) 観光情報など合わせ公共交通に関連する情報を一括して提供

現在の市内を運行しているバス交通などの運行ルートやダイヤなどの情報は各事業者がそれぞれ個別に情報提供している。そこで、行政や市内バス事業者などの連携により、路線や周辺施設の情報を総合的に提供することで市民の公共交通の利用環境を向上させる。

また、政府の観光立国の早期実現に向けた取り組みも強化され、観光客の増加が想定される中、観光情報など合わせ公共交通に関連する情報を一括して提供することにより、観光客の公共交通の利用環境を向上させる。

- 利用者に配慮した分かりやすい案内情報の提供 (チラシ・パンフレットの作成)
- インターネット・マスメディアを活用した情報の提供

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者、富士宮市

2) 公共交通間のスムーズな乗継ぎ

市内の路線バスの利用者の多くは、富士宮駅を起終点として利用している。また、観光客の公共交通機関を利用したの来訪は、鉄道または高速バス利用の2通りが想定されるが、いずれも富士宮駅が市内の拠点となる。

このことから、既存の路線バスや「宮バス」・「芝川バス」のダイヤ、「宮タク」の運行時間についても富士宮駅を基本とした中で、他の公共交通機関との乗継ぎの考慮・調査を行う。

- 乗継ぎを考慮したダイヤの作成

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者、富士宮市

3) 富士宮市と商店街等他施設や他機関との連携の強化

「宮バス」などの運行ルートに含まれる商店街などの商業施設や医療施設、公共施設などとの連携により、買物割引や利用者割引などの割引制度の導入・拡充や、運転免許の返納者に対する割引制度の導入を行うことで、公共交通の利用環境を向上させる。

なお、各施設との連携により、街の活性化や商業施設などの活性化に寄与することも期待できる。

- 利用者割引・買物割引などの割引制度の導入・拡充
- 商店の店頭などへの運行ルートマップの掲示
- 運転免許返納者に対する割引制度の導入

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



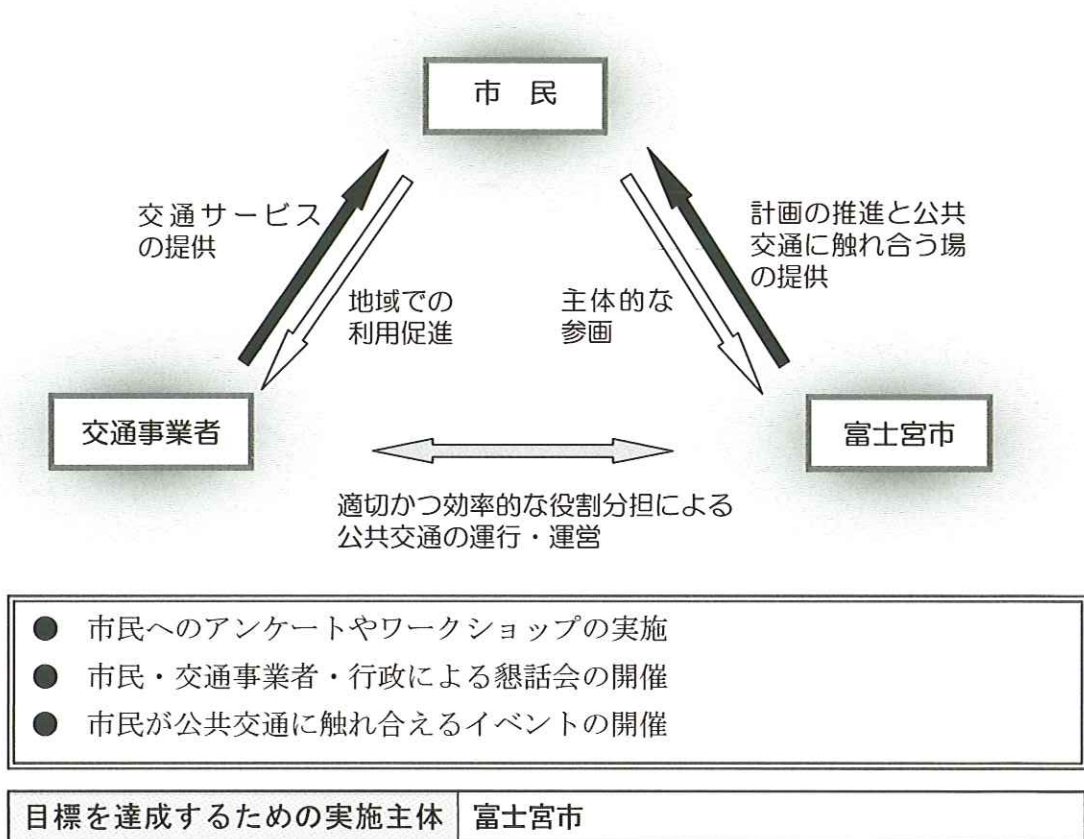
目 標

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

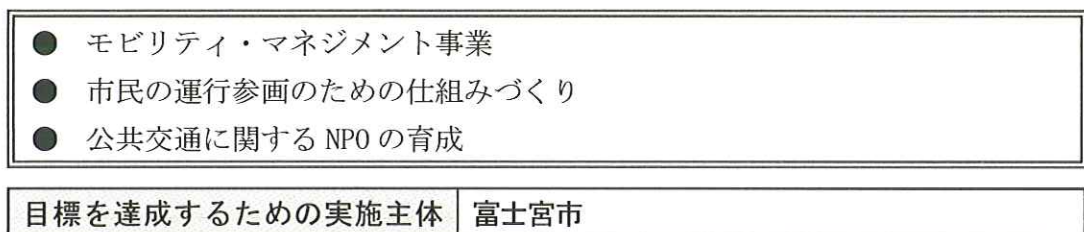
地域の公共交通を持続可能なものとしていくことは、行政や交通事業者個々の努力だけでなく、公共交通の積極的な利用など、市民の協力が重要である。

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。



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。



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。

身近で利用しやすい持続可能な公共交通の実現

バス路線の維持と拡充を図る

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

企業などの支援受入体制の充実を図る

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

市民・交通事業者・行政による連携を図る

◀ 「宮バス」「芝川バス」の評価指標 ▶

● 事業費に対する負担割合

宮バスの新路線が利便性向上に資するものであること、また、持続可能な運行に向けた市の財政状況を踏まえ、事業費に対する負担割合の目標値を下記のとおり設定する。

目標値：50.0%

● 1カ月当たりの乗車人数

全国的なコミュニティバスの収支率の状況等を参考に、運賃収入に限った場合の収支率を設定し、次式により目標値を設定する。

新路線の運行経費 × 仮の収支率 ÷ 乗車運賃 ÷ 12ヶ月 = 目標値(人)

● 100円サービス券の利用割合

平成21年度(4月～9月)のサービス券の利用状況※(0.15%)を踏まえ、目標値を下記のとおり設定する。※運賃収入に占めるサービス券収入の割合

目標値：0.20%

● 利用者満足度調査の実施

アンケート形式による利用者満足度調査を実施し、調査結果の検証を行いながら利用者満足度の向上を図り目標値を以下の通り設定する。

目標値：3.40点

● バス停オーナー数

平成21年度のバス停オーナー数(15人)、宮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。

宮バス中央循環の目標値：15人 宮バス北循環の目標値：6人

宮バス東南循環の目標値：12人 シャトルの目標値：2人

芝川バスの目標値：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、目標値を下記の通り設定する。

目標値：35.0%

● 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、目標値を下記の通り設定する。

エリア名	目標値	エリア名	目標値
北部エリア	1.5 人	富士根エリア	2.1 人
北山エリア	1.9 人	山本エリア	2.2 人
山宮エリア	2.0 人	南部エリア	1.6 人
上野エリア	2.1 人	安居山エリア	2.0 人

● 利用者満足度調査の実施

アンケート形式による利用者満足度調査を実施し、調査結果の検証を行いながら利用者満足度の向上を図るものとする。

◀ 基本方針に係る評価指標 ▶

● 市民満足度調査の実施

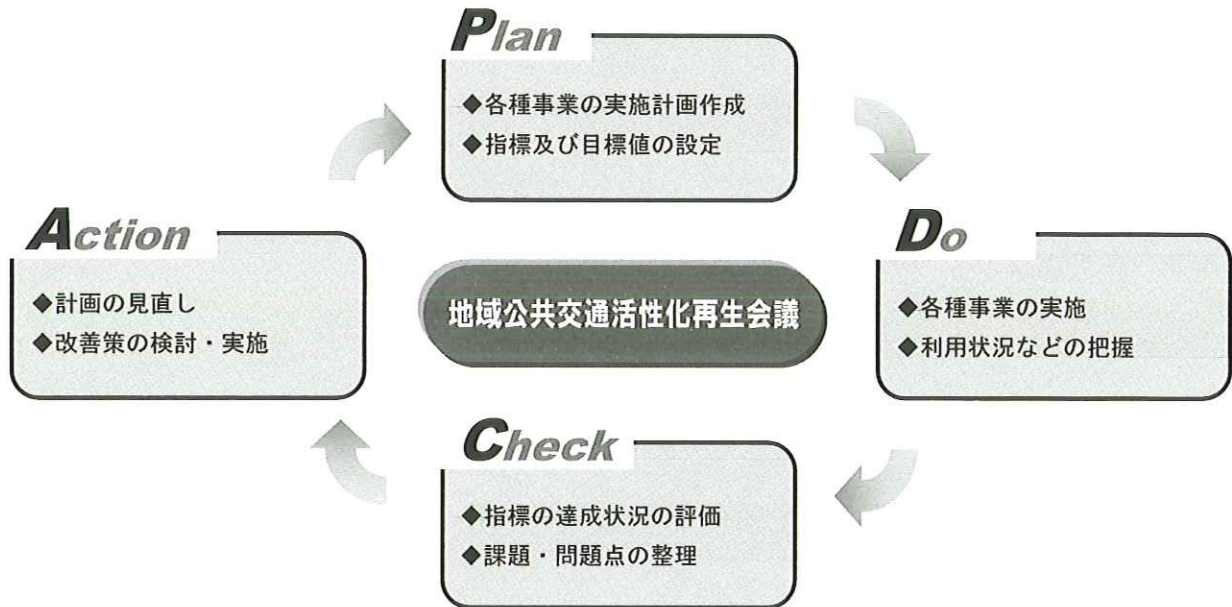
平成 21 年度に実施したアンケート調査による市民の「お住まいからの移動のしやすさ」における満足度は 3.36 点（5 点満点）となっていることから、運行後の目標値を以下の通り設定する。

目標値：3.40 点

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。

また、地域の実情から「基本構想図」による移動手段以外の方法が効率的と判断される場合は新たな運行形態の導入を検討するものとする。



Plan 地域懇話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. 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の充実				
1) 民間バス路線について、必要な路線の維持 【不採算バス路線補助】	●	●	●	
2) 「宮バス」の運行 【宮バス中央循環の運行】	●	●	●	バス・乗合タクシー等の活性化・再生に係る事業
【宮バス北循環、東南循環、シャトルの運行準備】	●			
【宮バス北循環、東南循環、シャトルの実証運行】	●	●		
3) 「芝川バス」の運行 【コミュニティバスの運行】	●	●	●	
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) 「宮タク」の運行 【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) 「バス停オーナー制度」「宮バスサポーター制度」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) 観光情報等と合わせ公共交通に関連する情報を一括して提供 【市内公共交通及び観光情報提供】	●	●	●	公共交通の利用促進に資する事業
2) 公共交通間のスムーズな乗継 【市内公共交通乗継ダイヤ検討】	●	●	●	
3) 商店街等他施設や他機関との連携の拡充 【他施設・他機関と連携した割引制度・企画サービスの実施】	●	●	●	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 【公共交通イベントの開催】	●	●	●	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

富士宮市新地域公共交通総合連携計画

平成24年1月

発行 富士宮市地域公共交通活性化再生会議
事務局 富士宮市都市整備部都市計画課
〒418-8601
静岡県富士宮市弓沢町150番地
TEL : 0544-22-1111 (代表)
E-mail : toshi@city.fujinomiya.shizuoka.jp
