

第2章 焼津市地域公共交通総合連携計画

焼津市の地域公共交通が目指すべき基本目標と、その目標の達成および「現状分析およびアンケート調査からみる今後の課題」への対応としての焼津市地域公共交通連携計画の基本方針は、以下のとおりとする。

1. 基本目標

地域の生活を支える、便利で効率的な公共交通ネットワークの構築を目指す

本計画では、『地域の生活を支える、便利で効率的な公共交通ネットワークの構築を目指す』を基本目標とし、路線バスと自主運行バスの一体的なネットワーク化を図っていくとともに、焼津市の地域公共交通は、地域住民の快適な日常生活をサポートするためのサービスを提供していくことを目指すこととする。

2. 基本方針

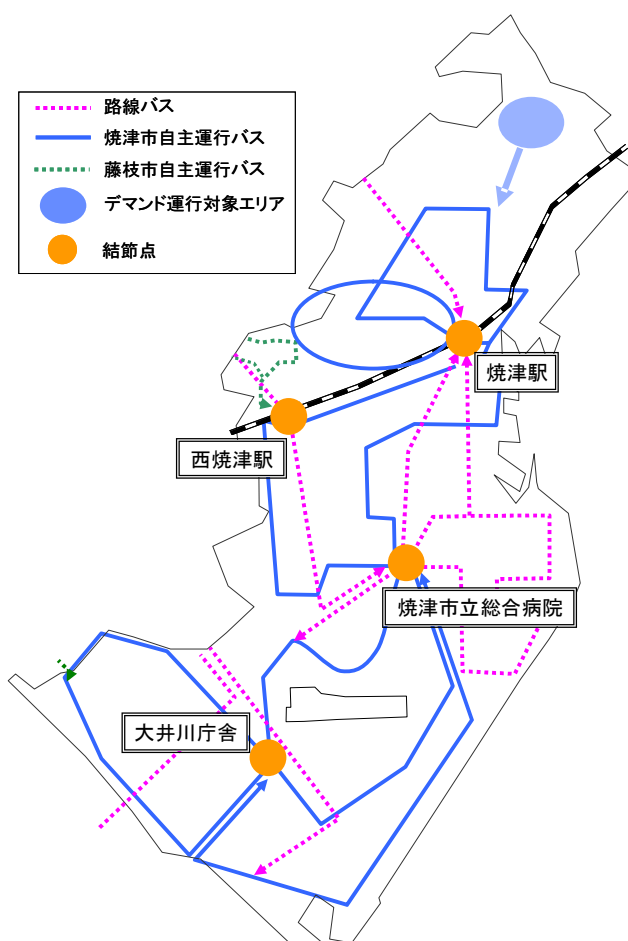
(公共交通ネットワーク構築の視点)

(1) 市民の生活交通を確保するための公共交通ネットワークの構築を目指します

現状では、焼津地区・大井川地区間の公共交通ネットワーク化が十分に図られているとはいえない状況である。実際に、ニーズ調査においても、とくに大井川地区からJR駅への直通バスを希望する声が多くなっている。

そこで、公共交通ネットワークの構築方針として、焼津駅、西焼津駅、焼津市立総合病院、大井川庁舎の4箇所を結節点として、路線バスと自主運行バスの乗り継ぎ利便性を高めるとともに、大井川庁舎からJR駅への移動利便性を高める。

図表 2-1-1 公共交通ネットワークイメージ



(顧客とサービスの視点)

(2) 自主運行バスは、自動車を運転できない高齢者など、交通手段を持たない方の買い物・通院等をサポートします

公共交通は、誰もが使いやすいものであることが理想ではあるが、限られた財源の中では全ての地域・住民に対して、高いサービスを継続して提供していくことは困難である。

現状では、自家用車を運転することのできない地域住民のうち、学生については、焼津市は平坦地が多いという地理的な特性もあり、自転車の利用割合が高く、一定程度のモビリティ（移動性）が確保されている。

したがって、焼津市の自主運行バスの役割としては、とくに自動車を運転できない高齢者など、交通手段を持たない方の日常生活をサポートするためのサービス提供を目的とする。

(持続可能な運営の視点)

(3) 利用状況をみながら不断の改善・見直しにより、持続可能な公共交通の運営を目指します

焼津市の自主運行バスが提供するサービス（公共性）としては、「(基本方針2に従い) 各路線により「目指すべきサービス水準」を明確化し、「サービスの改善・見直し」を継続的に実施していくことなど、P D C Aサイクルの構築と運営により、公共性・効率性のバランスを考慮した持続可能な公共交通ネットワークの実現を図っていくものとする。

また、上記の「サービスの改善・見直し」については、利用の少ない路線の「廃止」のみでなく「減便」・「隔日運行」・「車両の小型化」・「デマンド運行」・「ボランティア輸送」などその地域の利用特性・地理的特性などを考慮した運行形態や運賃の見直しなどを柔軟に検討していく。

なお、これらは連携計画策定時の制度を固定化するものではなく、実証運行を行っていくうえで、順次見直しを図っていく。

※P D C Aサイクルとは

地域公共交通におけるP D C Aサイクルは、運行開始後の継続した評価・改善を図るための制度であり、関係者間の協議により、目標を設定、事業計画を策定（Plan（計画））し、実際の運行・運営（Do（運行・運営））を行い、その成果を点検・評価（Check（点検・評価））した後、さらなる改善（Action（改善））を行うための、一連のプロセスである。

※デマンド運行とは

「①利用を希望する方には事前に電話で予約をしてもらい」、「②バス(もしくはタクシー)は、予約があった時のみ、その場所まで迎えに行き」、「③目的地まで移動する」というものである(帰りはその逆)。広い地域を対象に、利用者の足を効率的に確保することが可能となるため、とくに「利用者が少なく、広く点在している地域」において効果的な運行形態となる。

(組織間連携の視点)

(4) 焼津市・交通事業者・地域住民等の連携を図り、公共交通を支えます

市は、再編後の公共交通の活用方法や運営状況について、積極的な情報発信を行うとともに、公共交通は市民が支えて成立するという市民意識の醸成に努め、地域住民の主体的な取組を支援していく。

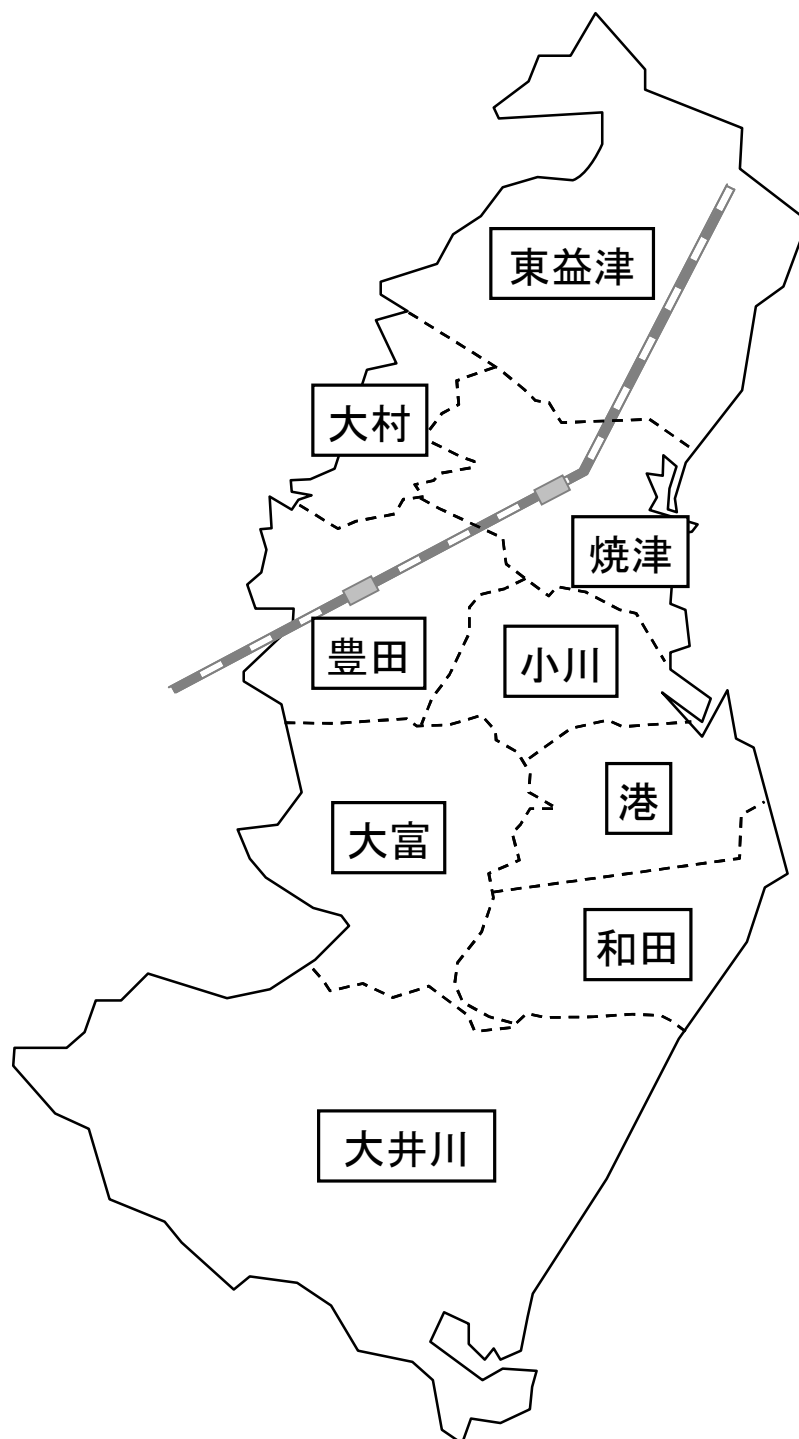
さらに、焼津市・交通事業者・地域住民の連携による利用促進のための取り組みを実施し、公共交通の積極的な利用を図り、環境への配慮に努める。

また、藤枝市との広域連携による公共交通ネットワークの整備についても検討する。

3. 計画の対象地域

本計画の対象地域は「焼津市」とする。

図表 2-3-1 計画の対象地域（焼津市）



4. 基本方針に対する目標値

基本方針(1)：市民の生活交通を確保するための公共交通ネットワークの構築を目指します
基本方針(2)：自主運行バスは、自動車を運転できない高齢者など、交通手段を持たない方の買い物・通院等をサポートします

【目標】市民の満足度の向上

⇒ 市民意識調査で、市内のバスを「便利だと思う」または「どちらかといえば便利だと思う」と回答される方の割合

【実績値】 21.0% (平成 21 年度) ⇒ 【目標値】 25.0% (平成 26 年度)
⇒ 【目標値】 30.0% (平成 30 年度)

基本方針(3)：利用状況をみながら不断の改善・見直しにより、持続可能な公共交通の運営を目指します

基本方針(4)：焼津市・交通事業者・地域住民等の連携を図り、公共交通を支えます

【目標】自主運行バスの年間利用者数の増加

⇒ 計画期間中に新たに2台の車両を追加運行させることを想定した利用者数
平成21年度はバス5台の運行で、1台当りの利用者数は平均 27,338 人
2台追加により、7台×27,338 人=191,366 人(目標 200,000 人)

【実績値】 136,689 人 (平成 21 年度) ⇒ 【目標値】 200,000 人 (平成 30 年度)

【目標】自主運行バスの収支率の維持

⇒ 再編によりバスの運行地域が拡大するため、収支率の低下が予想されるが、地域全体での利用促進の取り組み等により、収支率の現状維持を目指す

【実績値】 24.0% (平成 21 年度) ⇒ 【目標値】 現状維持 (平成 23~30 年度)

5. 計画期間

計画期間は平成 23 年度から平成 30 年度までとする

6. 目標達成のための事業と実施主体

基本方針	基本的な考え方	施策メニュー	実施主体	事業スケジュール（年度）							参照頁			
				H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29		H30		
【公共交通ネットワークの視点】 基本方針① 市民の生活交通を確保するための公共交通ネットワークの構築を目指します	■ 焼津駅、西焼津駅、総合病院、大井川庁舎の4箇所を結節点とした公共交通ネットワークの形成 →4箇所の施設を結節点とし、鉄道や路線バス、自主運行バスの乗り継ぎ利便性の向上を図り、各交通機関が有機的に結びついた公共交通ネットワークを構築する。 ■ 大井川地区からJR駅間の移動利便性の向上 →大井川庁舎を結節点として、焼津駅への直通便を運行するとともに、路線バスとの乗り継ぎ利便性の確保により、藤枝駅へのアクセス利便性の向上を図る。	(1) 基本方針と地域課題にもとづく、地域公共交通ネットワークの再編	焼津市地域公共交通会議 焼津市 交通事業者		■							P. 36		
		(2) 地帯制運賃の導入	焼津市		●●●●●								P. 41	
		(3) 結節点におけるP&R、C&Rの実施	焼津市 交通事業者		●●●●●									P. 41
		(4) 結節点における公共交通総合案内板の設置	焼津市地域公共交通会議 焼津市 交通事業者		■									P. 42
【顧客とサービスの視点】 基本方針② 自主運行バスは、自動車を運転できない高齢者など、交通手段を持たない方の買い物・通院等をサポートします	■ 自動車を運転できない高齢者など、交通手段を持たない方の日常生活をサポート →具体的には、とくに高齢者の買い物や通院利用を想定した場合に、生活パターンにあった便利な路線となるようにルート・ダイヤの設計を行う。 ■ 各便の運行目的を明確化した上で、公共交通の活用方法を分かりやすく広報周知 →具体的な利用方法を想定した路線設計を行うとともに、その利用方法についてきめ細かな広報周知を実施する。	(1) 生活パターンにあった運行ダイヤの確保	焼津市地域公共交通会議 焼津市・交通事業者		■							P. 42		
		(2) 高齢者が利用しやすい運賃割引制度の導入	焼津市 交通事業者		●●●●●								P. 43	
		(3) 利用しやすい車両の整備など	焼津市 交通事業者		■									P. 43
		(4) フリー降車区間の検討	焼津市地域公共交通会議 焼津市		■									P. 44
		(5) 公共交通の活用方法に関する広報周知の徹底	焼津市地域公共交通会議 焼津市・交通事業者		■									P. 44
【持続可能な運営の視点】 基本方針③ 利用状況をみながら不断の改善・見直しにより、持続可能な公共交通の運営を目指します	■ PDCAサイクルの構築と運営により、公共性・効率性を考慮した公共交通ネットワークの実現 →法定協議会が中心となり、PDCAサイクルに沿った地域公共交通の運営を行い継続的な改善・見直しを行う。 ■ 定時定路線のみでなく、点在する移動ニーズを効率的にカバーする「デマンド運行」の導入を検討 →ニーズの総数が少なく、かつ、点在している地域については、デマンド運行の導入を検討する。	(1) PDCAサイクルの実施	焼津市地域公共交通会議 焼津市 交通事業者 地域住民		■							P. 45		
		(2) デマンド運行の検討と実験的導入	焼津市地域公共交通会議 焼津市 交通事業者 地域住民		●●●●●								P. 47	
【組織間連携の視点】 基本方針④ 焼津市・交通事業者・地域住民等の連携を図り、公共交通を支えます	■ 市民が支える地域公共交通の実現 →利便性の向上とマイバス意識の醸成等により、より多くの市民から積極的に利用される公共交通を実現する。 ■ 「路線バス」と「自主運行バス」間の乗り継ぎ利便性の向上 →結節点において、乗り継ぎ料金割引やダイヤの調整を行うことにより、路線バスと自主運行バスの乗り継ぎ利便性の向上を図る。 →路線バスと自主運行バスのルート、時刻表を併記した広報資料を作成し、地域住民へのわかりやすい情報の提供を行う。	(1) 公共交通に関する積極的な情報発信とマイバス意識の醸成	焼津市地域公共交通会議 焼津市・交通事業者 地域住民		■							P. 48		
		(2) 結節点における乗り継ぎ割引の導入	焼津市 交通事業者		●●●●●								P. 48	
		(3) 公共交通マップの作成	焼津市地域公共交通会議 焼津市		■									P. 48

※ ●●●●● 検討期間 ■■■■■ 実施期間

③「藤枝吉永線」の大井川庁舎への一部乗り入れによる、自主運行バスとの乗り継ぎ利便性の向上と、藤枝駅への移動手段の確保

②で記述したとおり、とくに大井川西部地域においては主要な移動ニーズが藤枝駅方面に向いているが、現状では、しずてつジャストライン(株)が運行する大井川地域と藤枝駅を結ぶ路線、「藤枝吉永線」および「藤枝相良線」については、その沿線の住民以外は利用が難しい状況となっている。

この度の再編では、とくに大井川西部地域の住民が藤枝吉永線を藤枝駅までの移動手段として利用できるようにするため、藤枝吉永線の一部の便を「結節点である大井川庁舎」に乗り入れることにより、自主運行バスとの乗り継ぎ利便性を高めることとする。

とくに、移動ニーズが藤枝駅方面を向いている大井川西部地域を運行する「(仮称)大井川西部循環線」については、「藤枝吉永線」との乗り継ぎダイヤの調整などを行い、乗り継ぎ利便の確保を図る。

④「(仮称)大井川西部循環線」による公共交通カバーエリアの拡大

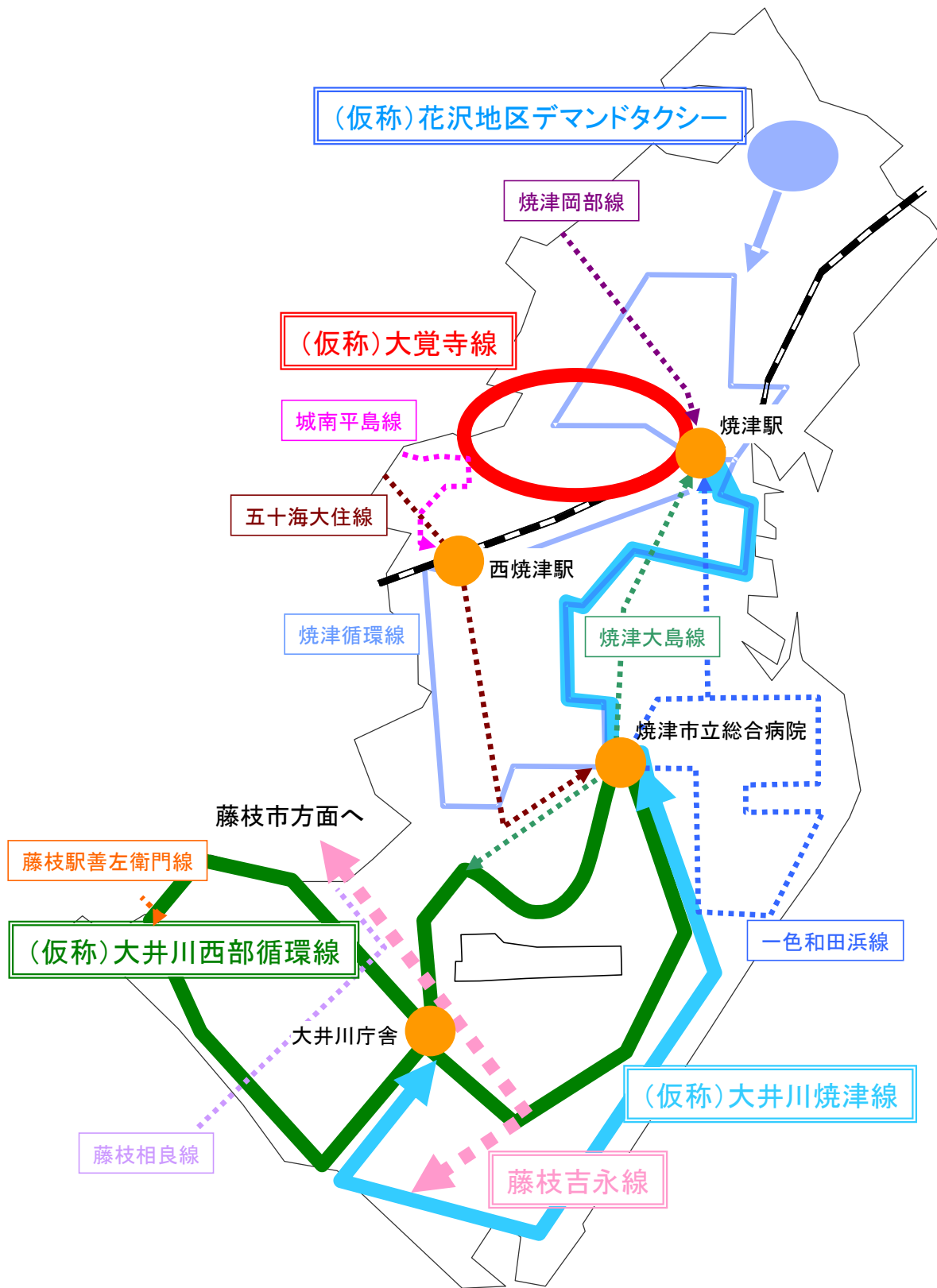
(仮称)大井川西部循環線を、現在の大井川循環線が運行されていない上小杉地域や航空自衛隊静浜基地北部地域に新たに運行を拡大する。これにより、当該地域から総合病院周辺地域、大井川地域などへの移動手段を確保し、日常的な買い物や通院に活用しやすい路線とする。

⑤「(仮称)花沢地区デマンドタクシー」の導入による、東益津北部地域から焼津駅までの移動手段の確保

東益津の北部地域においては、広いエリアが公共交通空白地域となっており、新たな路線の運行や焼津循環線の延伸などの要望が寄せられているが、当該地域は世帯数も少なく、定時定路線でのバスの運行では収支の面から効率の悪い路線となることが予想される。

したがって、ここでは予約があった場合のみ運行を行う「デマンド方式」での運行を想定し、当該地域から、特に結節点である焼津駅までの移動手段を確保することを検討していくこととする。

図表 3-1-1 具体的な再編後イメージ



※p. 36～p. 37 で記した主たる再編対象となっている路線名を二重線囲いで表示

図表 3-1-2 焼津市内を運行するバス路線と各路線の位置付け【再編後イメージ】

路線種別	路線名称	路線の位置付け	主な沿線施設
市内路線	焼津大島線	<ul style="list-style-type: none"> ・焼津駅と大島新田を結び、焼津市を南北に運行する市内の幹線という位置付け ・沿線には焼津駅、市立総合病院があり、通勤・通学・買い物・通院と幅広く利用されている 	焼津駅、市立総合病院、静岡福祉大学
	一色和田浜線	<ul style="list-style-type: none"> ・港地区、和田地区と焼津駅、市立総合病院を結ぶ市内の幹線路線 ・沿線には焼津駅、市立総合病院があり、通勤・通学・買い物・通院と幅広く利用されている 	焼津駅、焼津高校、焼津水産高校、市立総合病院
	焼津循環線	<ul style="list-style-type: none"> ・焼津市内を循環する自主運行バス ・主に焼津駅や市立総合病院、文化会館、市役所、総合福祉会館などの公共施設への移動に利用される ・主に通院・買い物利用と焼津駅でのJRやその他のバス路線への乗り継ぎに利用されている 	焼津駅、焼津市役所、市立総合病院、駿河西病院、西焼津駅
	(仮称)大井川焼津線	<ul style="list-style-type: none"> ・大井川東部と市立総合病院、焼津駅を結ぶ自主運行バス。大井川地区から焼津駅の唯一の直通路線として位置付け ・主に焼津駅周辺や大井川庁舎周辺での買い物・通院利用や市立総合病院への通院、大井川庁舎周辺の公共施設利用などを想定する 	焼津駅、市立総合病院、大井川庁舎などを主として検討
	(仮称)大井川西部循環線	<ul style="list-style-type: none"> ・大井川西部と大井川庁舎、市立総合病院を結ぶ自主運行バス。主に大井川西部からの大井川庁舎周辺の公共施設利用、市立総合病院への通院利用などを想定する 	大井川庁舎、市立総合病院などを主として検討
	(仮称)大覚寺線	<ul style="list-style-type: none"> ・豊田、大村地区と焼津駅を結ぶ自主運行バス。これらの地域からの通院、買い物利用、および焼津駅でのJRやその他のバス路線への乗り継ぎ利用を想定する 	焼津駅、甲賀病院などを主として検討
	(仮称)花沢地区デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・東益津の北部地域の一部と焼津駅を結ぶ自主運行のデマンドタクシー。主にこれらの地域からの通院、買い物利用、および焼津駅でのJRやその他のバス路線への乗り継ぎ利用を想定する 	焼津駅などを主として検討

路線種別	路線名称	路線の位置付け	主な沿線施設
複数市を またぐ 広域路線	焼津岡部線	<ul style="list-style-type: none"> ・焼津駅と岡部(藤枝市)を結ぶ幹線路線 ・焼津駅までの移動と、焼津駅でのJRやその他のバス路線への乗り継ぎに利用されている 	焼津駅
	五十海大住線	<ul style="list-style-type: none"> ・市立総合病院と西焼津駅、清里(藤枝市)を結ぶ幹線路線 ・主として総合病院への通院や、西焼津駅からの通学に利用されている 	市立総合病院、静岡福祉大学、西焼津駅
	藤枝吉永線	<ul style="list-style-type: none"> ・飯淵(焼津市)と藤枝駅、藤枝市立総合病院を結ぶ広域路線。大井川と藤枝市を結ぶ幹線として機能 ・主として、藤枝駅、藤枝市立総合病院への移動に利用されている ・結節点である大井川庁舎から、藤枝駅利用および藤枝市立総合病院への通院の利用を想定する 	藤枝駅、藤枝市立総合病院、大井川高校
	藤枝相良線	<ul style="list-style-type: none"> ・藤枝市(藤枝駅)、焼津市、吉田町、牧之原市(相良営業所)を結ぶ幹線路線 ・焼津市からは主に大井川地区から藤枝駅への移動に利用されている 	藤枝駅、大井川高校、榛原総合病院
	城南平島線	<ul style="list-style-type: none"> ・西焼津駅と藤枝市役所、藤岡(藤枝市)を結ぶ藤枝市の自主運行バスであり、西焼津駅と藤枝市を結ぶ広域路線として位置付け ・主に藤枝市から西焼津駅への移動と、焼津市の豊田地域から西焼津駅・藤枝市への移動に利用されている 	西焼津駅、藤枝市役所
	藤枝駅善左衛門線	<ul style="list-style-type: none"> ・つつじ平団地(焼津市)と藤枝駅、藤枝市総合病院を結ぶ藤枝市の自主運行バスであり、つつじ平団地と藤枝市を結ぶ広域路線として位置付け ・主に、つつじ平団地から藤枝駅利用、藤枝市立総合病院の通院に利用されている 	つつじ平団地、藤枝駅、藤枝市立総合病院

(2) 地帯制運賃の導入

【現状の料金体系】

現在の焼津市内の自主運行バスは「定額制運賃」となっており、乗車距離に関わらず定額（大人については200円）を支払う料金システムとなっている。それに対し、民間の路線バスでは運賃は「距離制運賃」となっており、利用者が乗車した距離に応じて運賃が高くなる仕組みとなっている。

自主運行バスの「定額制運賃」は、民間路線バスよりも運行本数が少ないことや、路線が冗長であることなどの相対的に不便な面に対し、運賃については廉価で且つ利用者にとって分かりやすいものに設定することにより、利用の促進を図ったものであるといえる。

【再編後の地帯制運賃の導入イメージ】

この連携計画に基づく公共交通ネットワークの再編では、前述のとおり「(仮称)大井川焼津線」の運行により、新たに大井川地域から焼津駅までの直通便が運行されることとなっている。この路線については、他の路線と比較して運行(乗車)距離が長くなることが想定される。現状では、特に大井川地域における自主運行バスの収支率は低い状況でもあることから、焼津駅までの直通路線である当該路線については、「地帯制運賃(ゾーン制運賃)」の導入により、利用者に一定程度の負担を課すことも検討する。

「(仮称)大井川焼津線」を地帯制運賃とする場合は、例えば、総合病院をまたぐような利用の場合には運賃を上げることなどが考えられる。

※地帯制運賃とは

「地帯制運賃(ゾーン制運賃)」とは、「定額制運賃」と「距離制運賃」の中間に位置する運賃制度。市内を複数の地域に分割し、同一地域内の移動であれば定額運賃であるが、地域をまたぐ利用の場合には運賃が上がるような仕組みの運賃制度である。

(3) 結節点におけるP&R(パークアンドライド)、C&R(サイクルアンドライド)の実施

【現状の問題点】

定時定路線のバスにより、運行区域を拡大しようとする場合、費用の増大や、特に大井川地区については狭隘な道路が多いことなどが課題となり、バスを利用することのできる人が路線の沿線に居住する市民に限定されてしまうという問題がある。

【P&R、C&Rの導入イメージ】

大井川地域では、家屋が点在していることや、狭隘な道路が多いことなどから、定時定路線のバスだけではカバーできる地域の範囲に限界があることから、P&RやC&Rの活用により、バスを利用することのできる範囲が広がることなどが期待される。

「大井川庁舎」については、P & Rのための駐車場や、C & Rのための駐輪場のスペースが比較的確保しやすいことから、「大井川庁舎」における導入を優先的に検討していく。

「大井川庁舎」で実施する場合は、藤枝駅方面に運行される「藤枝吉永線」や、焼津駅方面に運行される「(仮称) 大井川焼津線」の利用などが対象として考えられる。

※P & R、C & Rとは

P & R…交通結節点（鉄道駅や主要公共施設など）に駐車場を整備することにより、結節点までは自動車で移動し、そこから鉄道やバスに乗り換えて目的地まで移動できるようにするもの。

C & R…交通結節点に駐輪場を整備することにより、結節点までは自転車で移動し、そこから鉄道やバスに乗り換えて目的地まで移動できるようにするもの。

（４）結節点における公共交通総合案内板の設置

本計画において、市内であらたに設定する４箇所の結節点（焼津駅、西焼津駅、総合病院、大井川庁舎）においては、特に鉄道とバスや、路線バス⇄自主運行バス間の乗り継ぎ利便性の強化を図るという観点から、各路線の運行ダイヤや乗り継ぎによる活用の方法に関する情報を、利用者に対して分かりやすく情報発信することが求められる。

したがって、それぞれの結節点に順次「公共交通総合案内板」を設置し、公共交通利用者に対して分かりやすい情報の提供を行っていくものとする。

2. 自主運行バスは、自動車を運転できない高齢者など、交通手段を持たない方の買い物・通院等をサポートします

（１）生活パターンにあった運行ダイヤの確保

自主運行バスは、交通手段を持たない方の買い物や通院等をサポートするために運行するという基本方針に従い、これらの利用目的にあった運行がなされる必要がある。

図表 3-1-1 で示した再編イメージのように、運行ルートとしては、主要な商業施設や医療施設、駅などを結ぶような路線を設計することになるが、実際に利用されることを想定した場合は、その活動にあった時間帯での運行や、さらには往復の足がしっかりと確保されているなど、運行ダイヤの面からも生活パターンを考慮した路線設計がなされる必要がある。

図表 3-2-1 に、実際の通院や買い物、駅へ接続する路線を運行する場合に、ダイヤ設計の面から留意すべきポイントについて整理した。とくに、結節点で路線を乗り継いで目的地へ行くような動線を想定する場合は、乗り継ぎダイヤの調整などにも留意する必要がある。

図表 3-2-1 通院・買い物の利用を想定した運行ダイヤの確保（例）

	ポイント
通院	<ul style="list-style-type: none"> ・午前中の通院割合が高い ・とくに受付開始時刻である 8:00～9:00 前後に病院に到着し、診察が終了する 11:00～12:00 くらいの時刻に帰宅できる（病院を出発する）ような便を設定することなどが重要 など
買い物	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗が開店する時刻である（例えば）10:00 過ぎなどに到着し、買い物にかかる所要時間を考慮し、その約 1 時間後に帰宅できる（店舗を出発する）ような便を設定することなどが重要 ・通院と異なり、午後に出出する割合も比較的高いことから、昼過ぎの往復便を確保することも重要度が高い など
駅	<ul style="list-style-type: none"> ・市外への外出を想定し、午前中の比較的早い時刻に駅へアクセスできるような便を設定する他、用事を済ませるのに比較的長い時間がかかることを考慮し、帰宅のための便を昼過ぎおよび夕方を中心に確保することが重要 など

（２）高齢者が利用しやすい運賃割引制度の導入

自主運行バスの運行で想定している主要な利用者は、自動車を運転できない高齢者などであるため、とくにこのような高齢者にとって利用しやすい運賃割引制度を導入することで、新たな利用者が生まれる可能性もある。

高齢者に対する運賃割引制度の一例としては、現在焼津市内の路線バスを運営しているしずてつジャストライン(株)で販売されている「大御所パス」の対象路線に、焼津市内の自主運行バスを加えることなどがある。

また、これにより結節点での乗り継ぎもスムーズに行うことができるようになるなど、路線間の乗り継ぎに対しても利便性の向上につながると考えられる。

したがって、高齢者が利用しやすい運賃割引制度の導入を検討する。

（３）利用しやすい車両の整備など

現在は、焼津循環線において 3 車両が、大井川循環線においては 2 車両が運行されており、焼津市内を運行する自主運行バスの車両は全部で 5 台となっている。

しかしながら、前述の公共交通ネットワークの再編を行う場合、現在の 5 車両では十分な本数のダイヤを組むことが困難であり、さらに各路線において「生活パターンにあった運行ダイヤの確保」を実現することもできない。

したがって、再編を行うにあたっては、高齢者にも利用しやすい低床車両の導入を検討する。また、ルートの詳細な検討を行ったうえで、狭隘な道路も運行することができるような小型車両や環境に配慮した電気自動車についても、その費用対効果などを勘案しながら導入を検討する。

また、運賃支払い方法の利便性を図るため、プリペイドカードや IC カード対応の運賃箱などの設備の整備を検討していく。

(4) フリー降車区間の検討

停留所以外の場所でも自由にバスを降りることのできる「フリー降車」は、停留所から自宅の離れている高齢者の方にとって利便性の高いものであり、現在においても、東益津（日本坂PA～林叟院入口）、大井川（相川上～富士見橋）区間においてフリー降車を行っている。

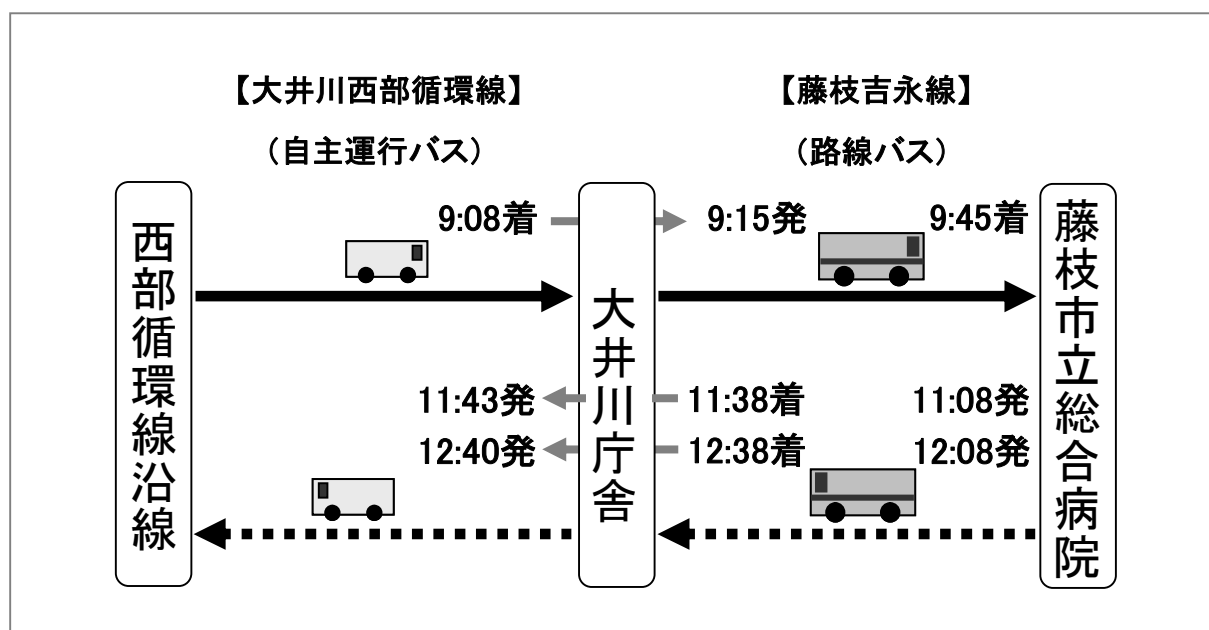
フリー降車は、交通量が少なく、停車時に交互通行が可能で降車に危険が無い区間であることが必要であるが、その利便性に鑑み、関係機関（警察、道路管理者など）と協議をしながら引き続きフリー降車区間を検討する。

(5) 公共交通の活用方法に関する広報周知の徹底

「生活パターンにあった運行ダイヤの確保」は、実際にそのようなルート・ダイヤを構築したとしても、バスの利用者および地域住民にその活用方法が十分に周知されなければ、効果が不十分なままになってしまうことが想定される。特に、結節点においては、路線バスと自主運行バスの乗り継ぎが発生する場合もあることから、利用者が十分にそれらの公共交通ネットワークを活用するには、図表 3-2-2 のような「各利用者の生活パターンに応じた広報周知」を行う必要がある。

また、広報周知の際は、バス車内だけではなく、「各医療施設や買物施設」などで配布することや、新規利用を発掘するため、広報などを通じた各戸への配布などを行い、利用の促進につなげていく。さらに、これらの活用方法が地域住民の日常生活においてある程度定着してきた段階で、商業施設との連携による利用促進を検討していく。

図表 3-2-2 生活パターンに応じた広報周知（例）



※大井川西部地区にお住まいの方が、(仮称)大井川西部循環線に乗り継ぎ、藤枝市立総合病院へ向かう場合の移動方法

※時刻については仮の時刻である

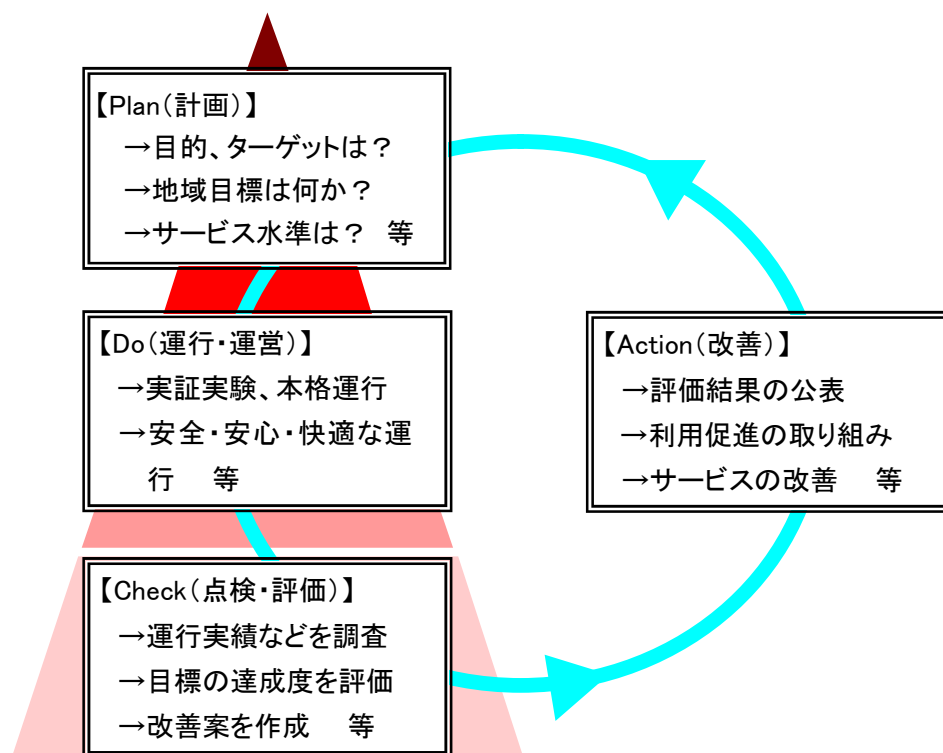
3. 利用状況をみながら不断の改善・見直しにより、持続可能な公共交通の運営を目指します

(1) PDCAサイクルの実施

地域公共交通におけるPDCAサイクルは、運行開始後の継続した評価・改善を図るための制度であり、関係者間の協議により、目標を設定、事業計画を策定（Plan（計画））し、実際の運行・運営（Do（運行・運営））を行い、その成果を点検・評価（Check（点検・評価））した後、さらなる改善（Action（改善））を行うための、一連のプロセスを示したものである。これは、運行後の地域公共交通の問題点を常に把握し、継続した改善の取り組みを行うためのツールとなる。

焼津市では、再編後の公共交通ネットワークについて、その利用状況をみながら不断の改善・見直しを行うため、「p.34 の計画目標」と「p.35 の計画スケジュール」および次頁の「公共交通ネットワーク運営方針」などをもとに、定期的に年に1度、「焼津市地域公共交通総合連携計画」の進捗確認、および「公共交通ネットワークの評価・改善策の検討」を行い、その結果を公表する。

図表 3-3-1 地域公共交通の持続的な維持・改善のためのPDCAサイクル



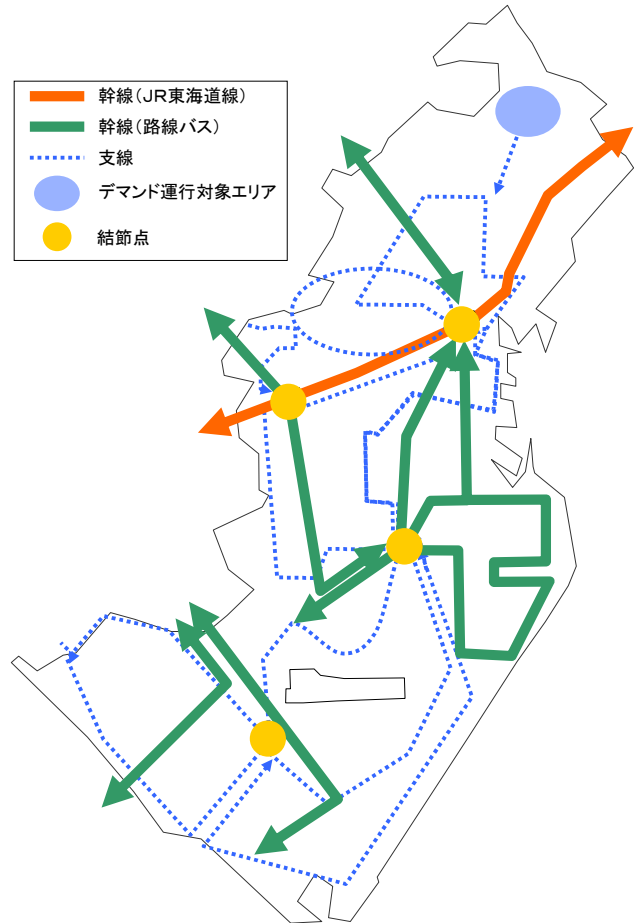
※出典：「地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン（中部運輸局）」をもとに作成

(公共交通ネットワーク運営方針)

【公共交通ネットワーク】

- ・ J R 東海道線と民間路線バスを公共交通の幹線として位置付ける。また、自主運行バスは、民間路線バスが運行されていない地域を運行するとともに、幹線（J R 東海道線と民間路線バス）に対する支線として機能させることを基本とする
- ・ その上で、鉄道・路線バス・自主運行バスが一体となった公共交通ネットワークを構築するため、市内4箇所の結節点（焼津駅、西焼津駅、総合病院、大井川庁舎）において、乗り継ぎダイヤの調整や乗り継ぎ割引制度の導入を図るなど、円滑な乗り継ぎ環境の実現に努める
- ・ 一部の地域（東益津北部）については、先行的にデマンド運行の実験的導入を行っていくとともに、導入可能性および導入効果を鑑みながら、段階的に他地域への適用も検討していく

図表 3-3-2 公共交通ネットワーク（イメージ）



【路線の設計におけるサービス水準の考え方】

- ・ 各路線の利用者は、地域の主要な医療施設と商業地域について、それぞれ2箇所程度が利用可能となるような路線およびダイヤとする。なお、ダイヤの設計については、ニーズ調査の結果などを反映し、できるだけ利便性の高い時間帯での利用が可能となるよう配慮する
- ・ 関係主体はバス路線のダイヤの変更などを行う際、ダイヤ調整による乗り継ぎ利便性の確保などに関し、他の関係主体と十分に協議し、上記のサービス水準の維持に努めることとする

【料金設定】

- ・ 料金は大人200円、小人（高校生以下）100円、小学校就学前の幼児無料を基本とし、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、戦傷病者手帳所持者及びその介護者は半額とする
- ・ その他、前述の「地帯制運賃の導入」や「高齢者が利用しやすい運賃割引制度の導入」、後述の「結節点における乗り継ぎ割引の導入」などについて関係者間の協議を行い、順次導入を図っていくものとする
- ・ なお、社会情勢の変化や利用者の低迷などにより、収支率が大幅に落ち込むなどの状況変化があった場合は、下記の「サービスの改善・見直し」に加え、運賃の値上げも選択肢の1つとして検討を行うこととする

【サービスの改善・見直し】

- ・「サービスの改善・見直し」は、定期的に行うこととするが、利用者数の減少やそれに伴う収支率の低下があった場合は、とくに費用削減策（運行形態の変更、減便、隔日運行、路線廃止など）もしくは利用促進策（運行形態の変更、活用方法の周知、利用状況に関する情報発信など）の検討を行うこととする

（２）デマンド運行の検討と実験的導入

【現状の問題点】

現状では「停留所を設置して欲しい」、「増便して欲しい」などの要望が多くなっているが、そのようなニーズに対して「定時定路線」の運行のみで応えていくことには限界がある。

【デマンド運行の導入イメージ】

焼津市では、先行的に東益津の北部地域における導入を検討していくが、前頁の「公共交通運営方針」中の「サービスの改善・見直し」における選択肢の1つとして「デマンド方式」を位置づけ、今後の利用者数の動向などを踏まえながら、他地域への展開も視野に入れながら詳細な検討を進めるものとする。

また、デマンド運行の導入にあたっては、地域協議会などが主体となった、地域住民による運営の可能性も視野に入れ、行政からは地域の参画を促進するための働きかけを行っていくこととする。

図表 3-3-3 デマンド運行の例（岐阜県大野町の「あいのりくん」（※区域運行））

—基礎データ—【あいのりくん】						
※平成20年10月～平成21年9月までのデータ 収支の単位は千円						
運行の開始	ルート延長	日運行本数	運行日	運賃	車両定員	年間利用者数
2007年7月	-	21本	平日	200円	5人	1,460人
運行経費計	運賃収入	国負担額	県負担額	町負担額	その他収入	収支率
1,432	291	-	-	1,141	-	20.3%


○ゾーン内の停留所と停留所を結ぶデマンド型乗合タクシーです。大野バスセンターを出発する時刻は決まっていますが、各停留所に着く時間は利用状況によって異なります。予約のない便は運行しません。車両は一般タクシー車両を用いています。

○町内を北・南・西の3つのゾーンに分けられており、各ゾーンから町の中心部である「共通ゾーン」への移動に利用されます。

○北・西・南ゾーン間の移動には、共通ゾーンを経由し、乗り換えをする必要があります（別途予約が必要、別料金）。

○利用者は、1時間前までに揖斐タクシー(株)の予約センターに電話で予約し、利用する便と乗降の停留所を伝えます。予約センター側はそれを受けて運行のルートを決め、利用者に折り返し電話をして到着時刻を伝えます。利用者はその時間に合わせて乗車する停留所に行き、「あいのりくん」を利用します。

○現在、運行本数は各ゾーン6便/日で、停留所は全ゾーン合計で82あります。



※出典：中部運輸局ホームページより

4. 焼津市・交通事業者・地域住民等の連携を図り、公共交通を支えます

(1) 公共交通に関する積極的な情報発信とマイバス意識の醸成

公共交通に関する情報発信は、「公共交通の活用方法に関する広報周知の徹底 (p. 44)」や「公共交通マップの作成 (p. 48)」によるものの他、公共交通の利用実態や収支の状況などについて、市の広報などを活用して積極的な情報発信を行っていく。

また、公共交通は市民が支えて成立するというマイバス意識の醸成に努め、公共交通の利用の促進につなげていくこととする。

(2) 結節点における乗り継ぎ割引の導入

本計画で想定している公共交通ネットワークでは、4箇所の結節点（焼津駅、西焼津駅、総合病院、大井川庁舎）において、路線バス⇄自主運行バス間、または自主運行バス⇄自主運行バス間での乗り継ぎ利便性を向上させることが必要となる。

例としては、(仮称)大井川西部循環線では、大井川庁舎にて藤枝吉永線との乗り継ぎが想定されているとともに、(仮称)花沢地区デマンドタクシーでは、焼津駅において焼津大島線との乗り継ぎが発生することなどが想定されている。

このように乗り継ぎ利用をする場合は、直通の路線を利用する場合と比較して運賃負担が重くなり、利用者にとっては円滑な乗り継ぎの抵抗となることが考えられる。

したがって、結節点におけるバスとバスの乗り継ぎについては、割引運賃制度を導入することにより、乗り継ぎ利便性の円滑化を図ることとする。なお、これには自主運行バスを運行する焼津市と路線バスを運行するしずてつジャストライン(株)との調整（割引の価格や実施方法など）が必要となるため、その導入の実現に向けて関係者間で十分な協議を行うこととする。

(3) 公共交通マップの作成

市内の公共交通ネットワークの再編に合わせ、自主運行バスだけでなく、路線バスのルートや時刻表も掲載された、公共交通マップを作成する。

なお、本計画では結節点における乗り継ぎダイヤの調整が重要になるため、各路線のダイヤやルートを変更する際には、実際に変更が行われる日までに、公共交通マップについても修正することができるよう、関係者間における連絡・調整を速やかに行うよう心がける。

また、作成された公共交通マップは、バス車両の他、バスによるアクセスを想定している主要な商業施設や医療施設に設置するとともに、定期的に広報を通じて配布するなど、地域住民がいつでも入手しやすいよう、広く配布することを心がける。