

富士宮市第3次地域公共交通計画



令和8年2月 富士宮市

本編目次

第1章 本計画の概要	1
第2章 富士宮市と公共交通の現状と課題	3
第3章 基本方針、目標、目指す姿	7
第4章 実施事業	14
第5章 計画の実現に向けて	36

第1章 本計画の概要

（1）計画策定の背景と目的

マイカー依存型の社会の進展は、地方都市の鉄道やバスなどの公共交通に大きな影響を与えており、民間交通事業者は路線の廃止・減便を余儀なくされています。また、公共交通の担い手であるバス・タクシーの運転者不足が深刻な状況です。

これは本市においても例外ではなく、対策として民間交通事業者が撤退した路線や地域において、平成20年4月からコミュニティバス「宮バス」とデマンド型乗合タクシー「宮タク」の運行を開始しました。そして、地域公共交通総合連携計画（現：地域公共交通計画）を策定し、この計画に基づき、宮バスの路線拡大や宮タクの利便性の向上を進めてきました。

これにより本市の公共交通は、JR身延線及び幹線道路を運行している民間路線バスを交通体系の軸とし、中心市街地と周辺住宅地を横断的に結ぶ宮バスが、富士宮駅から放射状に広がる民間路線バスと連携し交通ネットワークを構築しています。更にその交通ネットワークを面的にカバーする宮タクを公共交通のセーフティ・ネットとして運行しています。今後もこの交通体系を維持していく必要があります。

また、本市の人口は、芝川町と合併した2010年から2011年にかけて、約135,800人まで達しましたが、その後は減少に転じ、2025年の総人口126,348人は15年前のピーク時から約1万人減少しています。

本市の将来推計人口は、今後も減少傾向が見込まれており、それに伴い公共交通の利用者も減少すると想定しています。

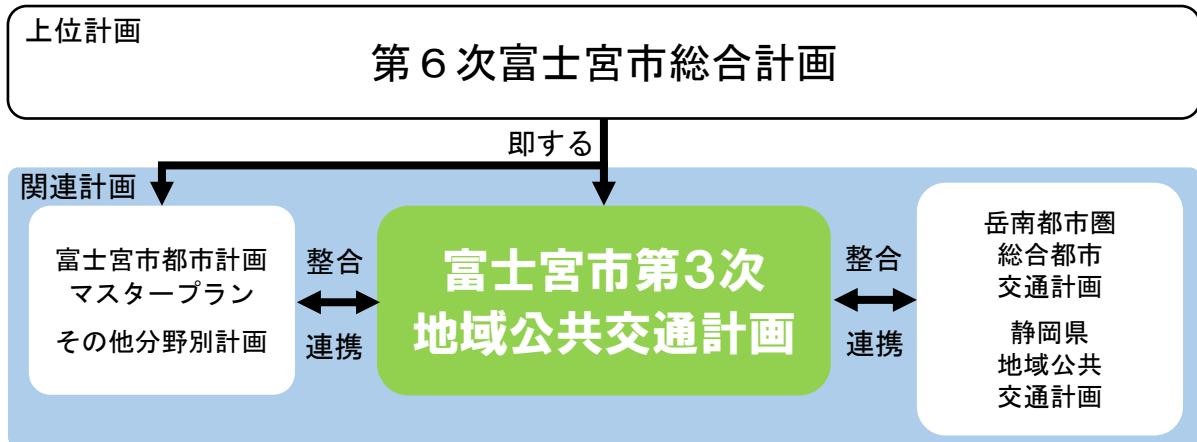
本計画は、このような背景を踏まえ、JR身延線、民間路線バス、宮バス、宮タク及び一般タクシー等の既存の公共交通を維持し利用環境の向上を図るとともに、利用促進策の推進により公共交通の利用を促し、市民の移動を支える公共交通の持続的な発展に寄与することを目的とします。

(2) 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）」に基づく地域公共交通計画として位置付けるものとします。

本計画の策定に当たっては、上位計画である「第 6 次富士宮市総合計画」（以下、総合計画という。）に即するとともに、関連する個別の分野別計画との整合・連携を図ります。

なお、上位関連計画の内容については資料編に記載します。



(3) 計画期間

計画期間は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間とします。

(4) 計画区域

計画区域は、富士宮市全域とします。

第2章 富士宮市と公共交通の現状と課題

(1) 公共交通ネットワーク

現状

- ・コロナ禍の影響により減少した民間路線バス利用者数は、緩やかな回復基調にありますが、現在もコロナ禍前の水準には達していません。
- ・民間路線バスやタクシーについては、運転者の高齢化に加え、改正労働基準法の施行が進む中で運転者不足が深刻な状況です。
- ・市内には、JR 身延線と民間路線バスや一般タクシーに加え、市が主体となって運行する宮バスや宮タクがあります。
- ・人口減少などによる利用者数の減少が見込まれ、それに伴う減便や路線の廃止が懸念されるなど、公共交通の維持・存続が危ぶまれています。
- ・バス路線の縮小や廃止が進むことで、時間帯等によっては「交通空白地」が発生する恐れもあります。
- ・第2次地域公共交通計画では、基本方針1「誰もが利用できる公共交通網の維持」の目標値を公共交通利用者（JRを除く。）2,700人以上/日としていますが、達成できていません。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」における目標値の市内人口の宮タクカバー率100%は、令和4年度以降は達成しています。

課題

→公共交通の安定した運行の維持により「交通空白地」の発生を防ぐ必要があります。

(2) 公共交通の利用環境

現状

- ・本市の富士市に隣接する地域では、買い物や通院で富士市内の施設を利用する傾向がありますが、宮タクは郊外ゾーンと市中心部の間に限定されており、登録地域から短距離であっても富士市内における乗降ができません。
- ・宮バスはバスロケーションシステムやキャッシュレス決済に非対応など、情報発信や利用環境に課題を抱えています。
- ・令和7年度のアンケート調査によると、マイカーを含む日常の移動についての満足度の平均点は5点満点中3.8点です。
- ・第2次地域公共交通計画では、基本方針4「公共交通の利用環境向上」の目標値を市民満足度4.1以上としており、令和4～6年度は達成しています。

課題

- 本市の富士市に隣接する地域では、買い物や通院で富士市内の施設を利用する傾向があるため、地域や対象者を限定して対応していくことが求められます。
- 市民満足度を維持するため、市民等が必要なときに気軽に使いやすくする必要があります。市民等がスマートフォンで情報を収集する現状を考慮し、インターネットを活用した情報発信の強化などのデジタル技術の導入も重要です。

(3) 公共交通に関する市民意識

現状

- ・日常の移動についてのアンケート調査では、運転免許証を持っている人は全体の 80%以上にのぼります。また、通勤・通学、買い物、通院といった移動手段では、約 80%の人が自家用車を利用しています。
- ・主要な公共施設、ショッピングセンター、市立病院などへは公共交通機関を使って行くことができますが、自家用車の利便性が高いため、公共交通を利用する人は全体の 5 %未満にとどまっています。
- ・路線バスを利用したことがない方が約 70%、定期的に利用している方はわずか 4 %とバスはあまり利用されていません。
- ・人口減少が進行しており、特に年少人口と生産年齢人口の減少が顕著になっています。
- ・高齢化率は 30%を超えており、高齢者の数が増加するだけでなく、要支援認定者や要介護認定者の増加も見込まれています。

課題

→自家用車を利用できなくなる市民が増加しますが、多くの市民は生活のために公共交通を利用したことがなく、複数の公共交通の存在とその選択や組み合わせに気づかない可能性があります。市民に公共交通に関して啓発し、理解・関心を深める必要があります。

(4) 公共交通を支える仕組み

現状

- ・本市では、バス停オーナー制度により地域と協力して公共交通を守り育てることを目的とした協力金収入により市営バス事業の安定的な運営を図っています。また、本市とイオンリテール株式会社は、市営公共交通の利用を促進する協定を締結しており、イオンスタイル富士宮では、利用者の購入金額に応じて乗車補助券を発行し、宮バス、宮タクの利用促進を図っています。
- ・新路線の導入に際しては、ルート沿線の医療施設や商業施設に協力を呼びかけ、バス停オーナーの獲得を進めてきました。しかし、バス停オーナーの数は平成 25 年度をピークに減少しており、さらに平成 30 年 9 月末の東南循環南コース廃止の影響もあり、減少傾向が続いている。
- ・地区社協や市民が主体となり、宮タクの利用促進活動や既存の公共交通で担うことが難しく、生活に欠かせない移動に関して支援が行われています。
- ・本市では、市が主体となって運行する宮バスや宮タクの事業評価を実施しており、評価基準に基づき路線運行形態の見直しを検討しています。
- ・第 2 次地域公共交通計画では、基本方針 3 「地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり」の目標値を宮バスのバス停オーナー数 40 人以上としていますが、達成できていません。

課題

- 公共交通を支える新たな仕組みが求められます。
- 既存の公共交通の不便な部分を補う、地域の実情に即した移動支援が望まれています。

第3章 基本方針、目標、目指す姿

(1) 基本方針

本計画では、基本的な方針に基づき、まちづくりに重要な生活インフラとしての公共交通ネットワークの充実に努めることにより、多様化する移動ニーズに応え、誰もが移動に困らない社会を目指します。また、様々な関係者と連携して利用促進等を図り、持続的な公共交通を実現します。

誰もが移動に困らない便利な公共交通ネットワークの構築

(2) 目標

1.公共交通ネットワークの充実

→JR 身延線、民間路線バス、一般タクシー、宮バス、宮タク等の様々な輸送資源を総動員して、市民の足を守ります。

→A I オンデマンド交通や情報通信技術などを活用した利便性の高い交通システムを検討します。

→富士宮市公共交通 PDCA 事業評価（以下、交通 PDCA という。）指針に基づき見直しが必要な場合は、宮バスから宮タク等の別の運行形態を検討します。

2.公共交通サービスの推進

→関係機関と連携した改善を進めることで、誰もが気軽に「おでかけ」できる社会を目指します。

→到着時刻や乗り換え案内など利用者に向けた情報発信やキャッシュレス決済等のスマートな利用環境を検討します。

3.公共交通の啓発

→市民の公共交通への理解・関心を深め、公共交通を中心とした外出機会の創出とモビリティマネジメント¹を様々な関係機関と連携し推進します。

4.官民連携による公共交通システムの整備

→バス停オーナー制度をはじめ、市民や市内の事業者が公共交通に触れ、運営を支える体制を構築します。

→地域の実情に即した移動支援など、共創型の交通システムを検討します。

¹ 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

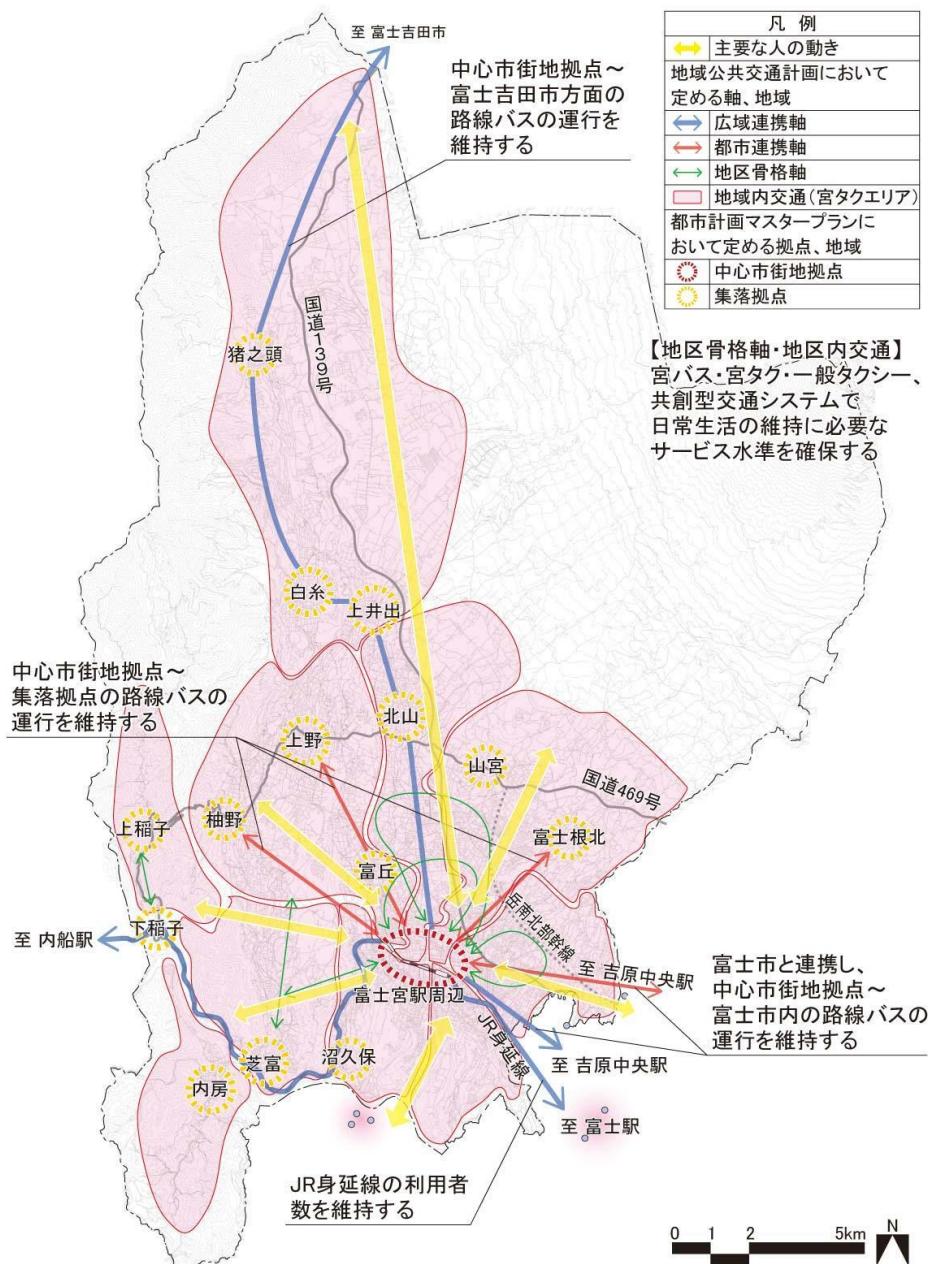
(3) 公共交通体系の基本構想

本市の公共交通ネットワークの考え方、都市計画マスタープランの将来都市構造を踏まえた公共交通体系の基本構想と基本構想図（2030年に目指す公共交通の姿）は、以下のとおりです。

<基本構想>

1. JR身延線、民間路線バスを交通体系の軸とします。
2. 宮バスにより公共交通の利便性向上を図ります。
3. 宮タク・一般タクシーにより生活に必要となる公共交通を確保します。

<基本構想図（2030年に目指す公共交通の姿）>



(4) 交通軸の設定

基本構想図（2030年に目指す公共交通の姿）における交通軸の役割と担当する交通機関は以下のとおりです。

交通軸等の名称	交通軸等の役割	担当する交通機関
広域連携軸 	都市拠点間を結び、隣接自治体と一体となって広域での市民の移動や交流、連携を支える公共交通ネットワークの中心となる路線	鉄道 高速バス 民間路線バス (地域間幹線系統)
都市連携軸 	中心市街地拠点や点在する集落拠点を連絡し、公共交通ネットワークの骨格となる路線	民間路線バス (地域間幹線系統、市補助路線)
地区骨格軸 	中心市街地拠点や集落拠点と近隣地区間を結び、広域連携軸や都市連携軸との機能分担や公共交通に関して日常生活の維持に必要なサービス水準の確保などによるネットワークの補完を図る路線	宮バス
地域内交通 	生活必須施設へ外出をしやすくするために、最寄りの生活必須施設もしくは中心市街地拠点まで行けるような公共交通を維持	宮タク 一般タクシー

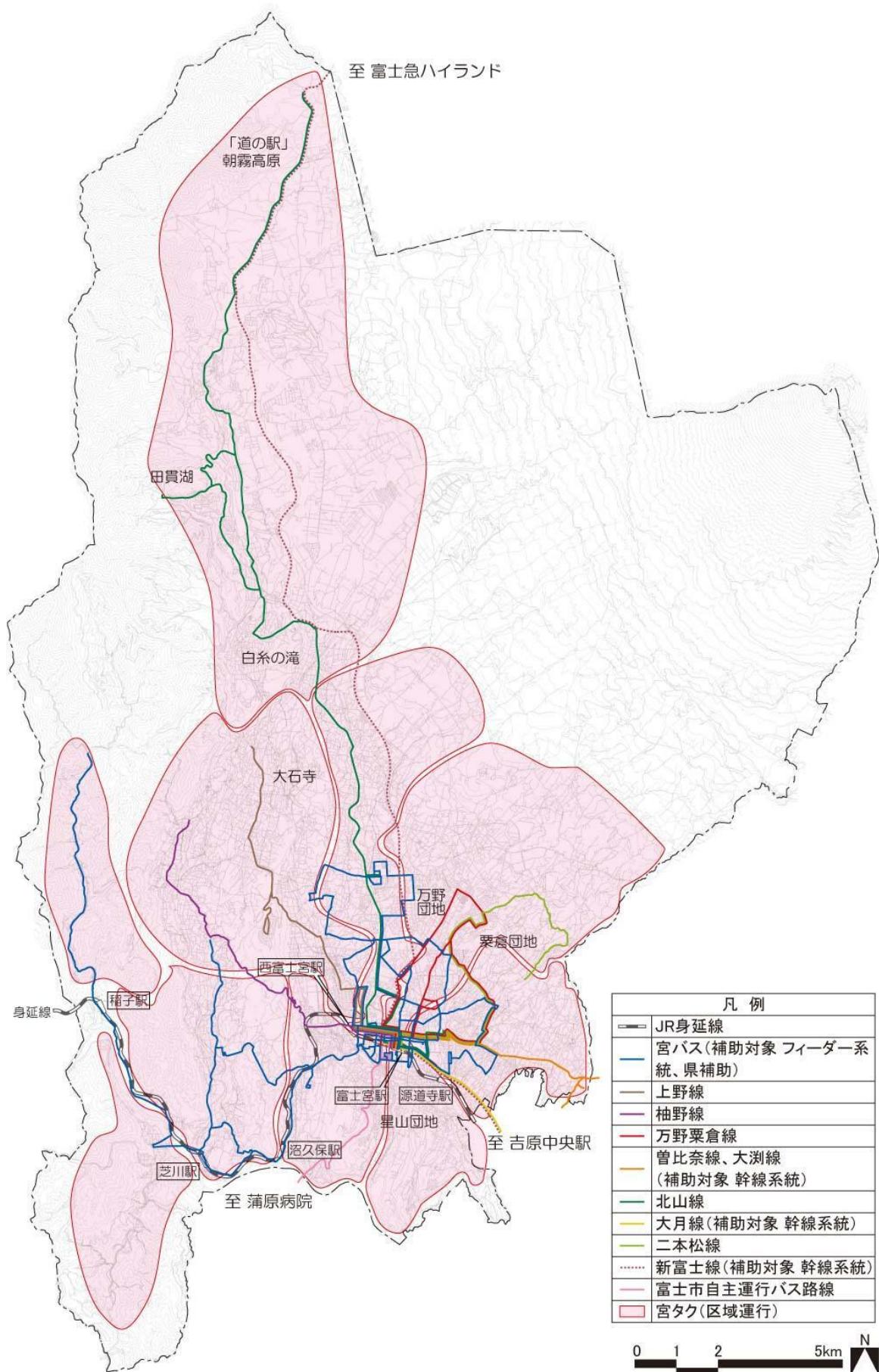
(5) 公共交通体系の構成要素

本市の公共交通体系は以下の構成要素にて形成されています。

＜公共交通体系の構成要素＞

移動手段分類	役割	主な路線	実施主体	備考（補助等）
鉄道	・高速で高い輸送力により市外から広域での移動を担う鉄道路線	・JR 身延線	・東海旅客鉄道	
高速バス	・市内から首都圏等へ向かう高速バス路線	・富士・富士宮～東京線 ・大阪・京都～河口湖・富士山駅線	・富士急静岡バス ・富士急バス ・近鉄バス	
路線バス	市内幹線	・中心市街地と都市的居住圏内を結ぶ、市民の日常生活の移動を担うバス路線	・宮バス (中央循環、北循環、東南循環) ・万野粟倉線	・市 (運行は富士急静岡バスに委託) ・富士急静岡バス
	郊外幹線	・中心市街地と集落拠点を結ぶ市民の日常生活の移動を担うバス路線	・宮バス (芝富線、香葉台線、稻子線、稗久保線) ・上野線 ・柚野線 ・北山線 ・二本松線	・市 (運行は信興バスに委託) ・富士急静岡バス
	広域路線	・市内から隣接する市町の拠点を結ぶ、広域での移動を担うバス路線	・大月線 ・曾比奈線 ・大渕線 ・新富士線	・富士急静岡バス ・富士急バス
タクシー(乗合)	・自宅と公共施設や病院などを結ぶ乗合タクシーで、面的なサービスを提供	・宮タク (山宮、山本、南部、上野、富士根、北山、北部、内房、芝富、稻子)エリア	・市 (運行はタクシー事業者に委託)	・国補助 (地域間幹線系統) ・県補助
タクシー(乗用)	・市内全域を対象とした乗用タクシー ・路線バスでは対応が難しい時間帯やエリアでのきめ細やかなサービスを提供	・市内全域	・タクシー事業者	・県補助

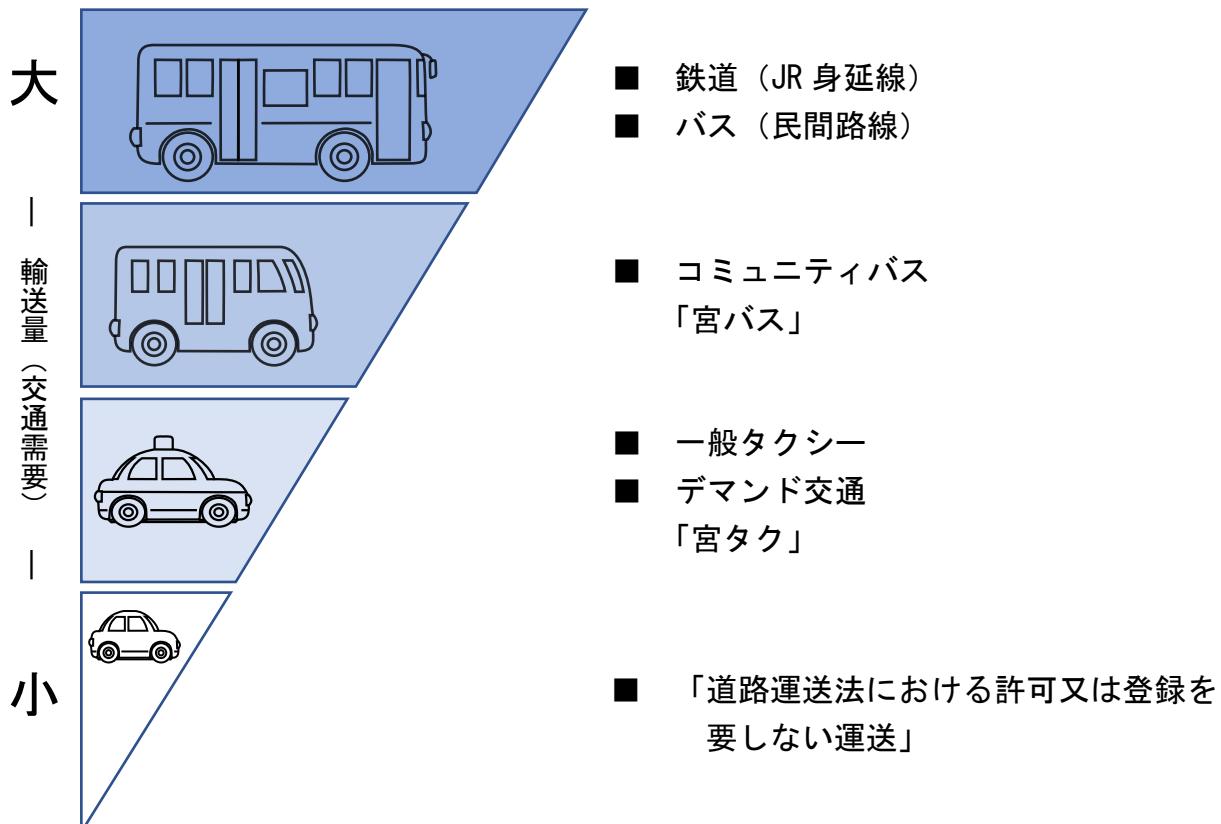
<路線図>



(6) 交通需要に応じた公共交通の検討

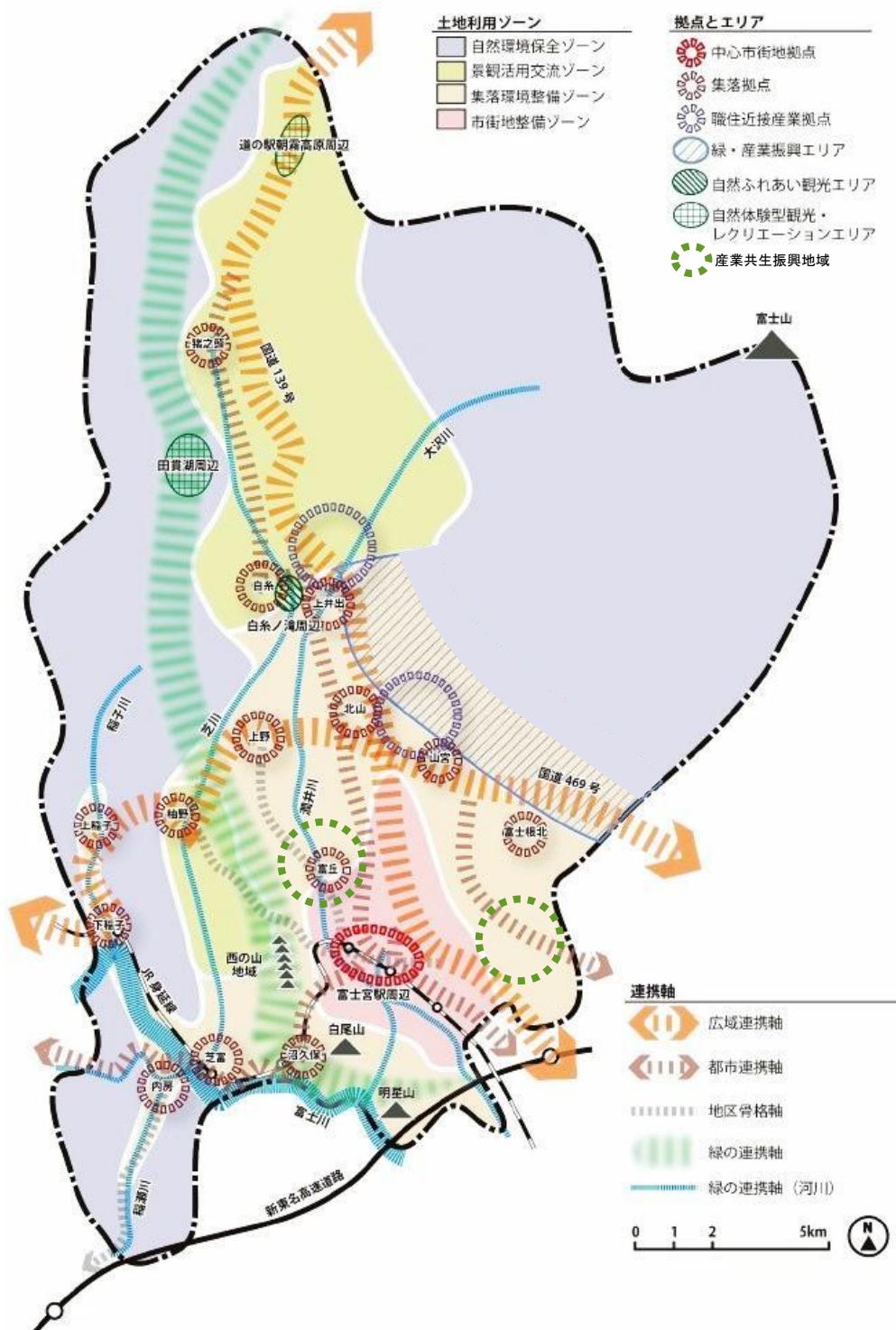
本市では持続的な公共交通の実現のため、輸送量（交通需要）に応じた公共交通を検討します。

＜輸送量（交通需要）に応じた公共交通の検討＞



(参考) 本市の将来都市構造図

本市は、中心市街地に人口や公共施設等が集中し、周辺地域に「北山」、「芝富」などの集落拠点が構成されています。本市の公共交通は、地域公共交通ネットワークを形成することで、「富士宮市都市計画マスターplan」との連携を図っていきます。

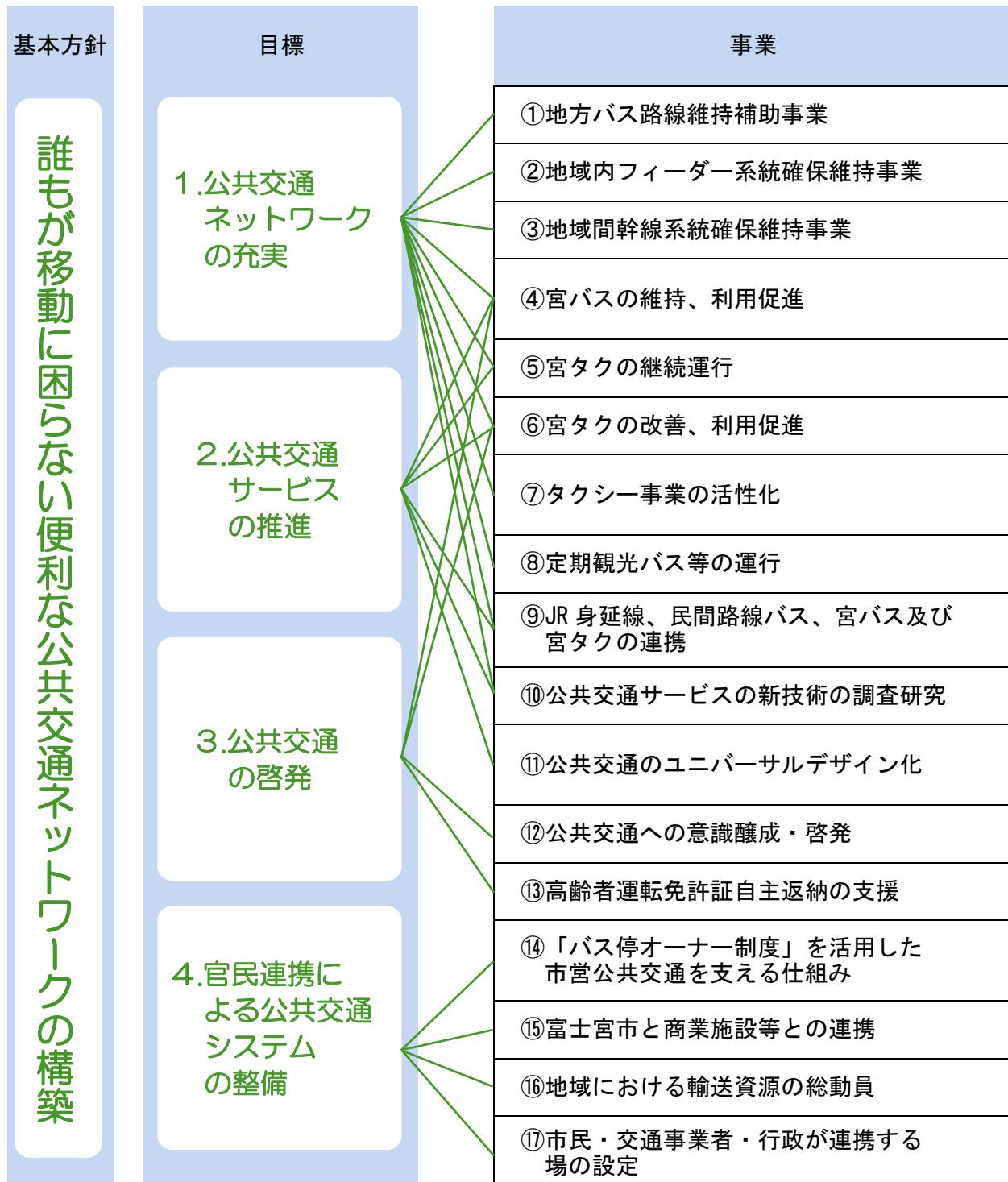


第4章 実施事業

(1) 体系図

本計画では、基本方針と目標に基づき、以下の 17 の事業に取り組みます。

<体系図>



【事業の実施主体】

(市) → 富士宮市 (交) → 交通事業者 (市民) → 市民

計画期間					実施主体		
R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	市	交通事業者	市民
						バス	タクシー
実施 (市、交)					○	○	
実施 (市、交)					○	○	
実施 (市、交)					○	○	
実施 (市、交、市民)					○	○	
第二種運転免許取得支援事業 (市)					○		○
実施 (市、交)					○		○
検討 → 実証実験 → 実施 (市、交)					○		○
実施 (市、交)					○		○
第二種運転免許取得支援事業 (市)					○		
実施 (市、交)					○	○	○
駅前広場工事等 (市) → 実施 (市、交)					○	○	○
検討 (市・交)					○	○	○
駅前広場工事等 (市、交) → 実施 (市、交)					○	○	○
ユニバーサルデザインタクシー車両購入事業 (市)					○		
実施 (市、交、市民)					○	○	○
実施 (市、交)					○	○	○
実施 (市、市民)					○		
実施 (市、交)					○	○	○
随時対応 (市、市民)					○		
実施 (市、交、市民)					○	○	○

(2) 第3次計画における新しい取組

本計画で取り組む事業のうち、新たに実施する取組は、以下のとおりです。

1. 宮バスの利便性向上

(⑩公共交通サービスの新技術の調査研究 参照)

○宮バスのGoogle検索への対応を検討します。

○運行事業者の意向を考慮しながら下記の取組を検討します。

- ・キャッシュレス決済の導入
- ・バスロケーションシステムの導入

2. 宮タクの利用環境の改善

(⑥宮タクの改善、利用促進 参照)

○市内においてはタクシー事業者と乗降可能な施設の追加を検討します。

- ・「商業施設（スーパー）」の追加

○市外においては、タクシー事業者、富士市の意向を考慮しながら乗降可能な施設の追加を検討します。

- ・富士市域の病院、商業施設等

※令和8年度に検討、令和9年度から実証実験、令和10年度から実施を予定しています。

3. 富士宮駅前広場等の改修

(⑨JR身延線、民間路線バス、宮バス及び宮タクの連携 参照)

(⑪公共交通のユニバーサルデザイン化 参照)

○駅前広場等の改修に伴い、交通広場には下記施設を整備予定です。

- ・タクシー乗り場のエレベーター設置（整備済）
- ・トイレ改築（バリアフリートイレ設置（整備済））
- ・待合所改築
- ・案内サイン

○バス時刻等を表示するデジタルサイネージの設置をバス事業者と検討します。

4. 公共交通サービスの新技術の調査研究

(⑩公共交通サービスの新技術の調査研究 参照)

○バスロケーションシステムの導入を検討します。

○AIオンデマンド交通の導入可能性について調査します。

○自動運転バス等の実証実験を実施するなど可能性について調査します。

(⑪公共交通のユニバーサルデザイン化 参照)

○EVバスの導入可能性について調査します。

(3) 実施事業の内容

本計画で実施する 17 の事業の内容は、以下のとおりです。

①地方バス路線維持補助事業

目的	市内のみを運行するバス路線の安定的な運営に必要な経費を補助し、本市における公共交通を維持します。				
対象路線	柚野線、北山線、上野線、万野粟倉線、二本松線				
事業内容	<ul style="list-style-type: none">富士宮市内のみを運行する生活路線としての民間バス路線は、富士急静岡バス株式会社が運行する柚野線、北山線、上野線、万野粟倉線、二本松線の 5 路線があります。これらのバス路線は、富士宮駅を中心に放射線状に伸びる広域連携軸や都市連携軸であり、通勤・通学・買い物などに利用されています。しかし、これらの路線は不採算で事業者が単独で維持ができないため、市では運行欠損額の一部を公費で負担（地方バス路線維持補助金）しております。今後も事業者と連携しながら路線の維持を行います。本計画に位置づけた各種施策の展開により、民間路線バスの運行効率改善と利用者の増加を図り、民間路線バスの運行欠損額の一部を公費で負担する（地方バス路線維持補助金）額を現状（令和 6 年度実績：47,450 千円）より減少させ 45,000 千円未満を目指します。				
実施主体	市、バス事業者				
実施時期	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	実施（市、交通事業者）				

<地方バス路線維持補助事業対象路線>

補助系統名 (民間バス)	路線の概要	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業 の活用
柚野線	富士宮駅から柚野地区を結ぶ路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	地方バス路線 維持補助事業
北山線	富士宮駅から白糸の滝を経由し、足形、猪の頭、休暇村富士、根原を結ぶ路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	地方バス路線 維持補助事業
上野線	富士宮駅から青木平を経由し上野地区を結ぶ路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	地方バス路線 維持補助事業
万野粟倉線	富士宮駅を起終点とし、万野団地、粟倉団地を経由する循環路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	地方バス路線 維持補助事業
二本松線	富士宮駅から粟倉団地を経由し二本松を結ぶ路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	地方バス路線 維持補助事業

②地域内フィーダー系統確保維持事業

目的	市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、宮バス東南循環、宮バス北循環を維持します。					
実施時期	令和8年度～（継続）					
対象路線	宮バス東南循環、北循環（宮バスの運行経路参照）					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内フィーダー系統は、中心市街地の活性化と免許返納後の高齢者をはじめとする交通弱者に必要な路線として、公共交通ネットワークの構成要素の一翼を担っており、高齢者をはじめとする多くの市民の足となっています。 ・本事業の対象路線は、医療・保健施設、公共施設、商業施設と公共交通の整備が十分でない地域を結んでおり、今後、高齢化がさらに進むことが見込まれる中、路線の維持・確保により市民の日常生活における交通手段として継続させていく必要があります。 ・地域内フィーダー系統は、大月線、曾比奈線、大渕線、新富士線の地域間幹線系統との富士宮駅での連携を深めることにより、市域全体の公共交通の機能充実や広域的な交通ネットワークの構築、相乗的な利用促進を行っていきます。 					
実施主体	市、バス事業者					
実施時期	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	
	実施（市、交通事業者）					

＜地域内フィーダー系統確保維持事業対象路線＞

補助系統名 (宮バス)	起点	経由地	終点	系統キロ程	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業 の活用
東南循環 (内回り)	富士宮駅 南口	ないとう 整形ほか	富士宮駅 南口	11.0km*	4条乗合	路線定期 運行	富士宮市 (運行は交 通事業者)	地域内フィ ーダー系統 補助
東南循環 (外回り)	富士宮駅 南口	さいとう 眼科ほか	富士宮駅 南口	10.75km*	4条乗合	路線定期 運行	富士宮市 (運行は交 通事業者)	地域内フィ ーダー系統 補助
北循環 (内・外回り)	富士宮駅 南口	総合福祉 会館	富士宮駅 南口	内・外回りとも 21.65km	4条乗合	路線定期 運行	富士宮市 (運行は交 通事業者)	地域内フィ ーダー系統 補助

*R8年4月以降の系統キロ程

＜車両更新等計画＞

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度
宮3・5	令和4年度 購入車両 国庫補助期間					令和9年度購入車両 国庫補助期間	

③地域間幹線系統確保維持事業

目的	市民の通勤・通学・通院及び買い物の足として重要であり、なくてはならない路線であるため、地域間幹線系統（大月線、曾比奈線、大渕線、新富士線）を維持します。				
対象路線	大月線、曾比奈線、大渕線、新富士線				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統は潜在的に多くの利用者が見込めるため、宮バスとの接続による相乗効果を図ること及び利用促進を行うことにより、各路線を維持していきます。 ・また、市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し運行を維持します。 				
実施主体	市、バス事業者				
実施時期	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	実施（市、交通事業者）				

＜地域間幹線系統確保維持事業対象路線＞

補助系統名 (民間バス)	路線の概要	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業 の活用
大月線	静岡県富士山世界遺産センターから富士宮駅・吉原中央駅を経由し新富士駅間を結ぶ広域的な路線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	地域間幹線系統補助
大月線	富士宮駅から峰畠を経由し吉原中央駅間を結ぶ広域的な路線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	地域間幹線系統補助
曾比奈線	西富士宮駅から富士脳研病院を経由し曾比奈間を結ぶ路線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	地域間幹線系統補助
大渕線	富士宮駅から富士脳研病院や中野・吉原中央駅を経由し、富士駅間を結ぶ路線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	地域間幹線系統補助
新富士線	山梨県の富士山駅から精進湖、白糸の滝、富士宮駅などを経由し新富士駅に向かう路線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者 (富士急バス)	地域間幹線系統補助

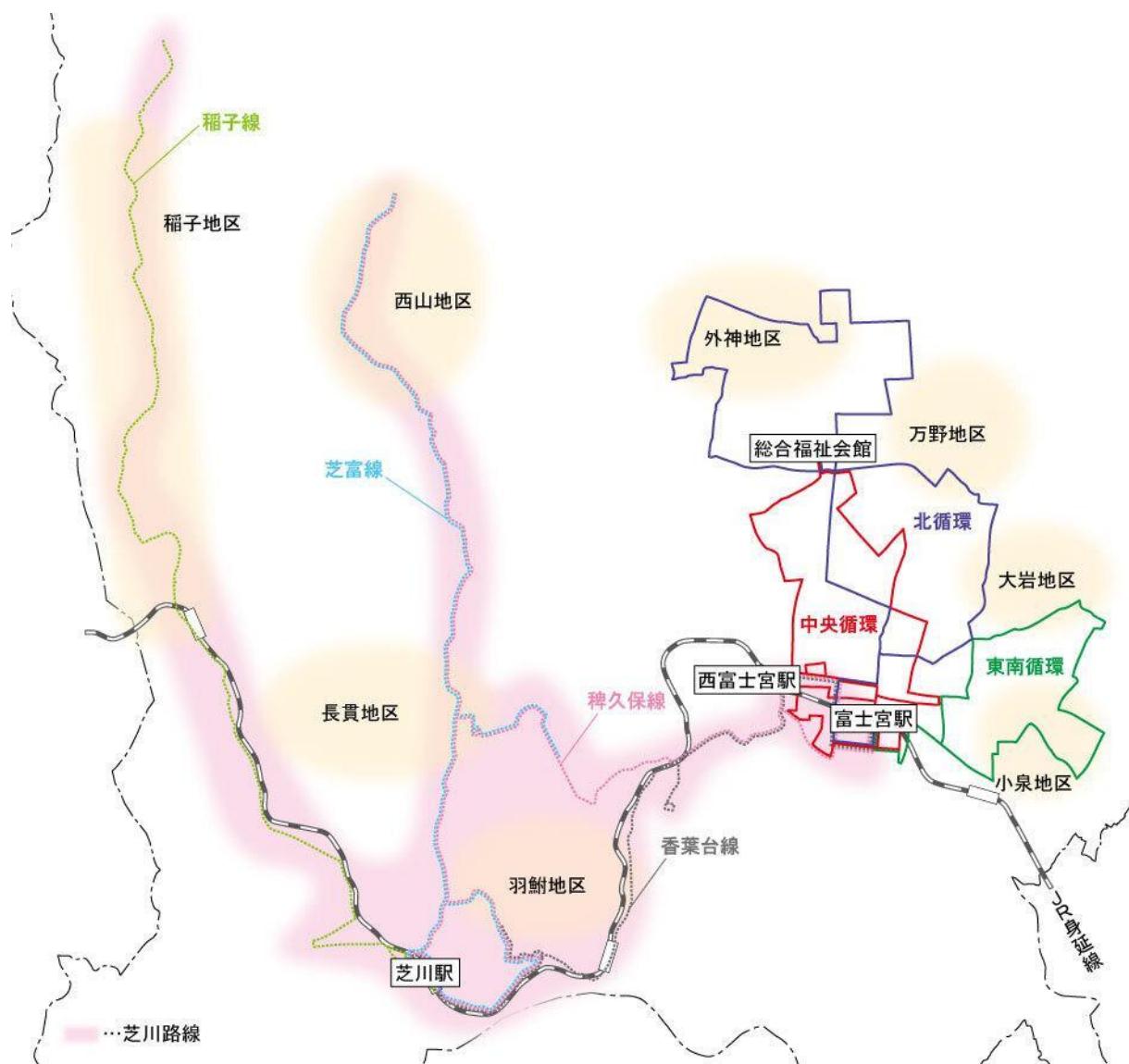
④宮バスの維持、利用促進

目的	市民の日常生活の移動を支援するため、宮バスの維持、利用促進を行います。利用の少ない宮バス路線については、宮タクでの活用で利用者の移動を確保し、路線の見直しを検討します。				
対象路線	中央循環、北循環、東南循環、芝川路線				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・中央循環と芝川路線については、静岡県の市町自主運行バス事業費補助金を活用し、東南循環と北循環については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し維持していきます。 ・宮バスは、これまで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てきました。しかし、宮バスの利用者は、コロナ禍による減少後、回復傾向にありますが、バス以外の別の交通手段を選択した方や若年人口の減少により、コロナ禍前の利用者数には戻っていません。 ・市の広報紙や地域説明会（富士山まちづくり出前講座）などによる広報活動に力を入れ、宮バスの利用促進を図るとともに、毎年度利用者満足度を調査し改善を行います。 ・交通 PDCA 指針の目標達成状況に応じて、宮タクの活用を含めた路線の見直しを検討します。 ・令和 7 年度から令和 11 年度まで、「富士宮市公共交通事業者第二種運転免許取得支援事業補助金」を対象となる交通事業者に交付し、運転者を確保する事業者を支援します。 				
実施主体	市、バス事業者、市民				
実施時期	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	実施（市、交通事業者、市民）				
	第二種運転免許取得支援事業（市）				

<車両更新等計画>

	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	R14 年度
芝川路線 宮 11～14			令和 9 年度購入車両 県補助期間				

＜宮バスの運行経路＞



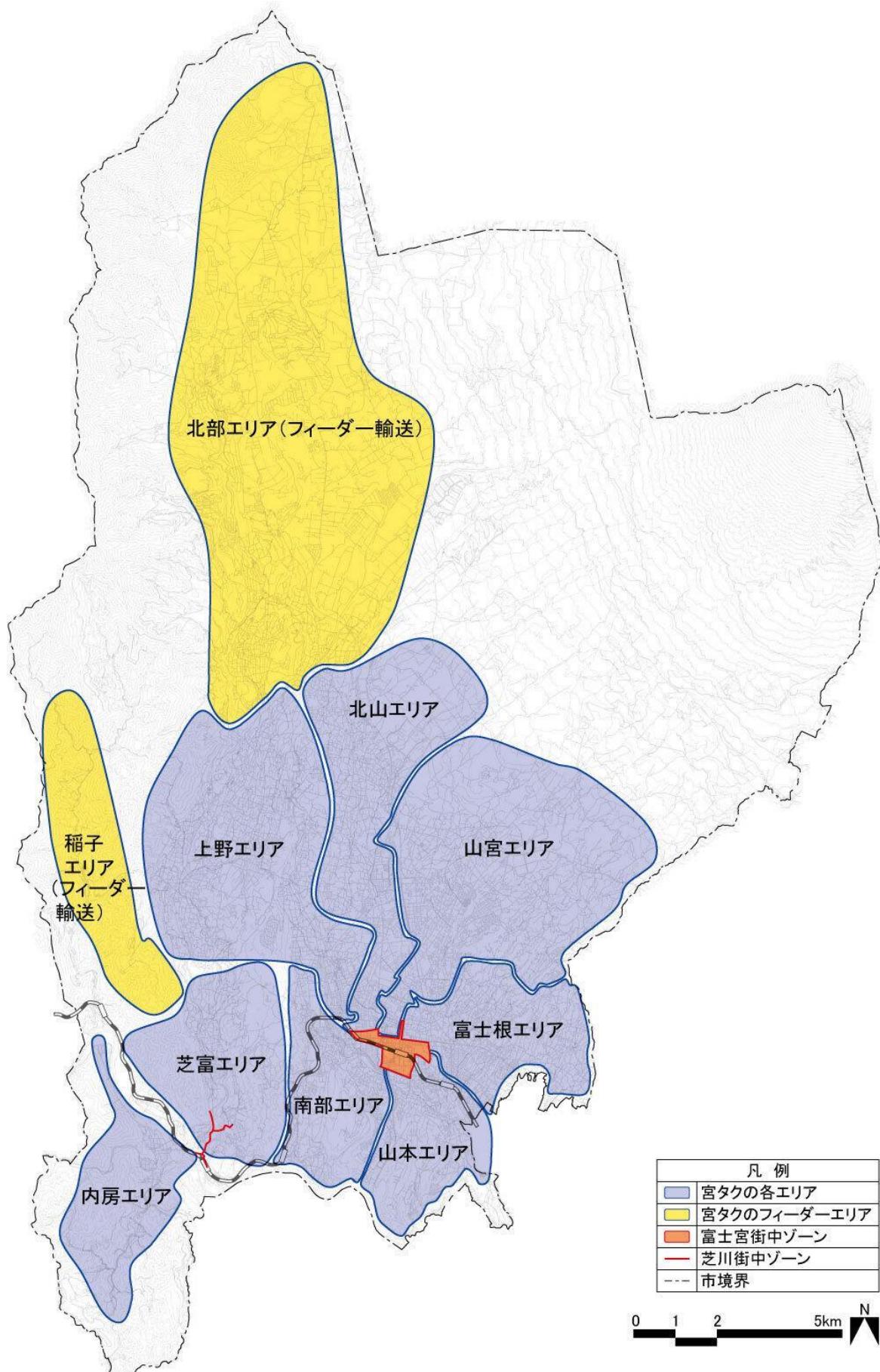
⑤宮タクの継続運行

目的	高齢者に配慮したきめ細かな公共交通サービスを継続的に提供するため、宮タクの運行を継続します。				
対象エリア	山宮エリアほか9エリア（全10エリア）				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 本市では、平成20年4月からデマンド型乗合タクシー宮タクの運行を開始し、交通不便地域等の重要な生活交通を確保しています。会員自宅等と中心市街地等をドア・ツー・ドアで結ぶことによって、高齢者や障がい者にとって大変優しい移動手段になっています。 また、誰もが宮タクを利用できる環境を整えるため、令和2年度から、宮タクの運行にユニバーサルデザインタクシーを導入する事業者に対し、車両購入費の補助を実施してきました。 宮タクを継続運行するために、引き続き利便性の向上と他の公共交通との連携・調整を行い、運行エリアの維持に努めます。 				
実施主体	市、タクシー事業者				
実施時期	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	実施（市、交通事業者）				

<宮タクの利用方法>



<宮タク運行エリア図>



<現在の運行形態>

エリア	対象地域	運行形態
山宮エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮東地区の一部 ・大宮中地区の一部 ・北山地区の一部 ・富士根南地区の一部 ・富士根北地区 ・大富士地区の一部 	<ul style="list-style-type: none"> ・各エリアと富士宮街中ゾーン間をドア・ツー・ドアで運行し、それぞれのエリア内にある公共施設等で乗降可能な場所を設ける。
山本エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮東地区の一部 ・大宮中地区の一部 ・富士根南地区の一部 	
富士根エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮東地区の一部 ・富士根南地区の一部 	
南部エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮中地区の一部 ・大宮西地区の一部 ・富丘地区の一部 	
上野エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮西地区の一部 ・富丘地区の一部 ・上野地区 ・芝川地区の一部 	
北山エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮西地区の一部 ・大富士地区の一部 ・富丘地区の一部 ・北山地区の一部 ・大宮中地区の一部 	
北部エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・白糸地区 ・上井出地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バス及び宮タク北山エリアとの乗り継ぎにより、北部エリアと富士宮街中ゾーンを結ぶ（フィーダー輸送）。 ・エリア内にある公共施設等で乗降可能な場所を設ける。 ・人穴小学校の児童を上井出小学校の放課後児童クラブに、井之頭小学校の児童を白糸小学校の放課後児童クラブに宮タクで移送を行う。
芝富エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・芝川地区の一部 	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア内と芝川駅周辺の芝川街中ゾーン、富士宮街中ゾーンを結ぶ。
内房エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・芝川地区の一部 	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア内と芝川駅周辺の芝川街中ゾーン、富士宮街中ゾーンを結ぶ。
稻子エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・芝川地区の一部 	<ul style="list-style-type: none"> ・宮バス及び宮タク内房エリアとの乗り継ぎにより、稻子エリアと富士宮街中ゾーンを結ぶ（フィーダー輸送）。 ・エリア内と芝川駅周辺の芝川街中ゾーンを結ぶ。

⑥宮タクの改善、利用促進

目的	高齢者に配慮したきめ細かな公共交通サービスを継続的に提供するため、宮タクの利用環境の改善、利用促進を図ります。				
対象エリア	山宮エリアほか9エリア（全10エリア）				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・宮タクは、民間路線バスや一般タクシーとの競合を解消するため乗降場所を限定して運行しており、街中ゾーン以外の商業施設や市外の病院における乗降はできませんでした。そこで、タクシー事業者、富士市の意向を考慮しながら、下記施設の乗降可能な施設への追加を検討します。 <ul style="list-style-type: none"> ■商業施設（スーパー）の追加 ■富士市域の病院、商業施設等 ・検討の結果、実施が可能であれば実証実験を行います。 ・利用促進として、宮タクの制度の周知と利用促進のため、地域説明会（富士山まちづくり出前講座）などを開催します。 				
実施主体	市、タクシー事業者				
実施時期	R8年度 検討	R9年度 実証実験	R10年度 実施（市、交通事業者）	R11年度	R12年度

⑦タクシー事業の活性化

目的	市民が安全に安心して暮らせる公共交通体系を整えるため、タクシー事業を活性化し事業継続を支援します。				
対象	市内タクシー事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業を取り巻く環境は、タクシーの運転者不足や企業等のビジネス利用が減少していることにより非常に厳しい状況にあります。 ・一方、民間路線バスの廃止・減便により交通不便地域が拡大しており、一般タクシーが担う役割は増大しています。 ・交通不便地域において、本市は宮タクを運行していますが、夜間・早朝の外出や中心市街地以外への移動は、一般タクシーが唯一の移動手段です。 ・本市では、タクシー事業者が宮タクなどの「公共交通の担い手」であることへの市民の認識を高め、一般タクシーと宮タクが役割分担することで共存・共栄できるよう、連携・調整をします。 ・令和7年度から令和11年度まで、「富士宮市公共交通事業者第二種運転免許取得支援事業補助金」を対象となる交通事業者に交付し、運転者を確保する事業者を支援します。 				
実施主体	市、タクシー事業者				
実施時期	R8年度 実施（市、交通事業者）	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度 第二種運転免許取得支援事業（市）

⑧定期観光バス等の運行

目的	富士宮市内の富士山世界文化遺産（構成資産）などを訪れる観光客（外国人観光客を含む）などの交通手段を確保するため、定期観光バスを運行します。				
対象路線	定期観光バス「強力くん」、新富士線、北山線				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年6月に富士山が世界文化遺産に登録されたことを受け、富士急静岡バス株式会社は、富士山の構成資産や市北部地域の主な観光地を巡る定期観光バスとして、定期観光バス「強力くん」を土曜・日曜・休日に運行しています。利用者（R6.10～R7.3まで）の7割強が外国人の利用でインバウンドに合わせ、利用者の拡大へ向けPRを行っています。 また、新富士駅から富士吉田市の富士山駅をつなぐ新富士線や「強力くん」などに使える「富士山西麓物語パスポート」や富士宮市内主要観光路線が乗り放題の「白糸の滝・田貫湖フリーきっぷ」で、観光客の利用促進を行っています。 				
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者				
実施時期	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度 実施（市、交通事業者）

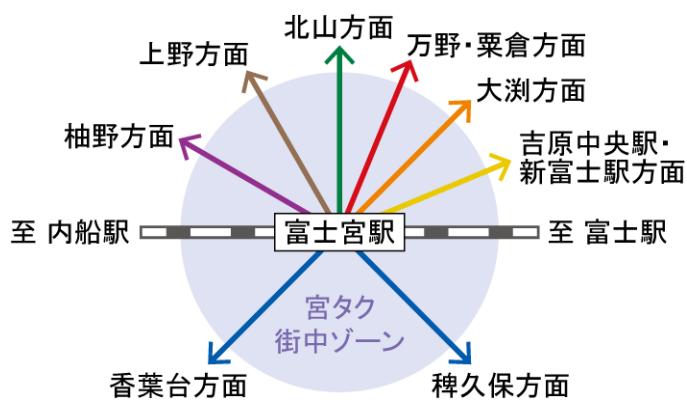
<定期観光バス「強力くん」パンフレット>



⑨JR 身延線、民間路線バス、宮バス及び宮タクの連携

目的	富士宮駅前広場等を改修し、乗り継ぎ案内や待合スペースを改善するとともに、宮バスの乗り継ぎ割引を継続し、公共交通利用者の利便性を向上させます。				
実施場所	富士宮駅前広場、宮バス（中央循環、東南循環、北循環）				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年10月に、市内人口の宮タクカバー率100%達成したことで、宮バス、宮タク、民間路線バスを使って、市民であれば富士宮駅まで移動が可能で、JR身延線に乗車できる移動手段を確保しています。 ・様々な公共交通機関を乗り継ぐことで高齢者をはじめ、多くの市民の生活交通を確保するため、路線の新設、ダイヤ改正の際はJR身延線、民間路線バス、宮バス及び宮タクを連携し、相互の乗り継ぎ時間の調整を図ります。 ・宮バスの中央循環、東南循環、北循環では、乗り継ぎ割引を継続します。 ・民間路線バス、宮バスでは、バスロケーションシステムの導入を検討します。 ・本市では、富士宮駅前広場等施設整備事業（交通広場の改修、案内サインの整備）、富士宮駅西駐輪場整備事業（駐輪場不足解消）を行います。 ・また、富士宮駅前広場にバス時刻等を表示するデジタルサイネージの設置をバス事業者と検討します。 				
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者				
実施時期	R8年度 駅前広場工事等（市）	R9年度	R10年度	R11年度 実施（市、交通事業者）	R12年度

＜富士宮駅の乗り継ぎイメージ＞



⑩公共交通サービスの新技術の調査研究

目的	公共交通ネットワークの利便性向上、市営公共交通の改善により公共交通ネットワークを維持するため、新技術の調査研究を行います。				
対象地域	富士宮市内全域				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・宮バスの Google 検索への対応を検討します。 ・宮バスへのキャッシュレス決済の導入を検討します。 ・宮バスへのバスロケーションシステムの導入を検討します。 ・AI オンデマンド交通の導入可能性について調査します。 ・宮タクのスマートフォン等を使った予約システムの導入について調査研究を継続していきます。 ・自動運転バス等の実証実験を実施するなど可能性について調査します。 ・将来を見据え、各地での MaaS の取組の情報収集に努め、調査研究を行います。 				
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者				
実施時期	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	検討（市・交）				

⑪公共交通のユニバーサルデザイン化

目的	本計画の基本方針である「誰もが移動に困らない便利な公共交通ネットワークの構築」を実現するため、高齢者や障がい者、外国人観光客等にも配慮した車両や案内表示を行います。				
対象車両	市内を運行する乗合バス、タクシー車両				
対象場所	富士宮駅前広場、宮バスの主要バス停				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）の導入を支援します。また、CO₂ 削減のため、宮バスへの EV バスの導入についても事業者と検討します。 ・富士宮駅前広場（交通広場）において、エレベーター・バリアフリートラfficileを新設し、ユニバーサルデザイン化を進めます。 ・富士山の世界遺産登録に伴い外国人の観光客が増えていることから、宮バスの主要なバス停では、3か国語の案内表示を行います。 ・市は令和8年度から令和12年度まで、ユニバーサルデザインタクシーを導入する「宮タク」運行事業者に対して毎年1社につき2台まで補助を行います。 				
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者				
実施時期	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	駅前広場工事等（市、交通事業者）				
	実施（市、交通事業者）				
	ユニバーサルデザインタクシー車両購入事業（市）				

⑫公共交通への意識醸成・啓発

目的	本市の公共交通についての理解を深め、公共交通の利用促進につなげるため、モビリティマネジメントや地域説明会を行います。				
対象地域	富士宮市内全域				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメントとして、のりもの祭を開催し、宮バスの無料運行の日（令和7年度はのりもの祭当日と富士山の日）を設定します。 ・寄合処などで、「宮バスや民間路線バス、宮タクの利用方法」を説明する公共交通の地域説明会（富士山まちづくり出前講座）を実施し、市民の公共交通への意識醸成・啓発します。 ・国、県、民間事業者等が行うバス無料デーに協力します。 				
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者、市民				
実施時期	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	実施（市、交通事業者、市民）				

<地域説明会(富士山まちづくり出前講座)の様子> <静岡県小学生バス無料デーのチラシ>



⑬高齢者運転免許証自主返納の支援

目的	高齢者ドライバーによる交通事故の減少と公共交通の利用促進を図るために、運転免許の自主返納を行った高齢者に公共交通補助券を交付します。 (富士宮市高齢者運転免許証自主返納支援事業)				
対象路線	富士宮市の住民基本台帳に登録されている満65歳以上で運転免許証を警察署または免許センターに自主返納した者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・本市では、高齢者ドライバーによる交通事故の減少と公共交通の利用促進を目的に、運転免許証の自主返納を行った高齢者に対し、自動車・バイクに代わる移動手段の支援として富士宮市公共交通補助券を交付します。(申請時1回限り) ・富士宮市公共交通補助券は、市営公共交通（宮バス・宮タク）及び、富士急シルバ定期券・民間路線バス・一般タクシーに利用できます。 ・富士急静岡バス、富士急バスはシルバ定期券の発行、静岡県タクシー協会加盟各社では、運転免許証返納割引を実施しており、交通事業者各社も運転免許証自主返納を支援しています。 				
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者				
実施時期	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	実施（市、交通事業者）				



⑯ 「バス停オーナー制度」を活用した市営公共交通を支える仕組み

目的	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、「バス停オーナー制度」を活用し、宮バスの継続的な運行に努めます。				
対象路線	宮バス全線				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・宮バス沿線の事業者等には、平成 20 年度の運行開始当初からご支援いただいており、制度の周知がなされていることから、宮バス沿線上に新たな事業者等が進出した場合には、バス停オーナーの勧誘を行います。 ・地域の商店、各種団体等の参入を促すことで、市営公共交通事業を市民がサポートする仕組み・体制を構築すると同時に、本制度の周知を行います。 				
実施主体	市、市民				
実施時期	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	実施（市、市民）				

【バス停オーナー制度】

(目的)

富士宮市営バス事業の安定的な運営と共に公共交通を守り育てること

(協力金の額)

バス停 1 基につき年間 36,000 円～180,000 円
(路線の運行回数に応じて金額が異なる。)

ただし、中央循環で 2 基以上のバス停オーナーについては、バス停 1 基につき協力金を年額 180,000 円のところを 120,000 円とする。)

(オーナーに対するサービス)

- ①事業所が指定する名称のバス停を作成し設置
- ②車内放送で事業所を紹介
- ③ホームページで紹介
- ④時刻表・ポスターで紹介など
- ⑤オーナー事業所で掲示可能な「オーナーバス停ごとの時刻表」を進呈



⑯富士宮市と商業施設等との連携

目的	市営公共交通事業の安定的な運営と地域と共に公共交通を守り育て、市営公共交通を支援及び応援する制度を継続するため、商業施設等と連携し宮バス宮タクの利用促進を図ります。				
対象路線	宮バス宮タク全線				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・「市営公共交通の利用を促進する協定」 <p>本市は、イオングループ株式会社中部カンパニーイオンスタイル富士宮と「市営公共交通の利用を促進する協定」を結び、イオンスタイル富士宮で利用者が商品を購入したとき、宮バスや宮タクの運賃として利用できる乗車補助券を購入金額に応じて（1,000円以上購入で100円分、2,000円以上購入で200円分、いずれも発行日当日限り有効）受け取ることができます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「市営公共交通サポーター制度」 <p>「市営公共交通サポーター制度」により、商業施設や医療施設、公共施設などとの連携を図ります。現在、サポーター数が少ないことが課題となっているため、地域の商店・病院・自治会等にサポーター登録を促す取組を行います。</p>				
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者				
実施時期	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	実施（市、交通事業者）				

<商業施設発行の乗車補助券>



【市営公共交通サポーター制度】

(目的)

市営公共交通の安定的な運営と地域と共に公共交通を守り育てる目的にして、地域の商店・病院・自治会等が市営公共交通をサポートし、「宮バス」等の利用促進を図る。

(制度内容)

サポーターは、売上金額や活動内容に応じて、市営公共交通で利用できる100円サービス券を発行する。

(サポーターに対するサービス)

- ①ホームページでサポーター支援内容を紹介
- ②時刻表・ポスターで支援内容を紹介

⑯地域における輸送資源の総動員

目的	高齢者等福祉的な要素を考慮する必要がある市民のため、本市福祉部門、企画部門と連携した移動手段の確保を検討します。				
対象地域	富士宮市全域				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の動向、福祉の動向についての情報共有を行い、福祉的な要素を考慮する必要がある市民や高齢者の移動手段の確保を検討します。 ・宮タクでは担うことが難しい、自宅から地域寄り合い処への送迎等に関して、地域における複数の関係者と連携し、移動支援を実施する市民や事業者等との相談対応や情報提供を行い、必要に応じ道路運送法上の許可・登録の要否に関しては、所管する国へ案内します。 				
実施主体	市、市民				
実施時期	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	随時対応（市、市民）				

【地域支えあいプロジェクトにおける移動支援の取組】

(地域支えあいプロジェクトとは)

- ・地域支えあいプロジェクトは、介護保険法に基づく「生活支援体制整備事業」の富士宮市における愛称です。（所管：高齢介護支援課、富士宮市社会福祉協議会）
- ・生活支援体制整備事業とは、本市が中心となり、地域の多様な主体（地縁団体、民生委員、NPO法人、民間企業、シルバー人材センター、社会福祉法人、社会福祉協議会、地域包括支援センター等）と連携し、地域の支えあいの充実及び高齢者の社会参加を推進する事業です。生活支援コーディネーターが地域の困りごとを把握して、地域住民とともに支えあいのしくみを協議し、寄り合い処へ送迎する支援等につながっています。

(移動支援の取組)

- ・地域の人が集まり交流する寄り合い処の会場へ、急な坂道がある等の理由で、歩いて通うのが大変な方のため、近隣の社会福祉法人と連携し、乗降の介助等を伴う移動支援を実施しています。



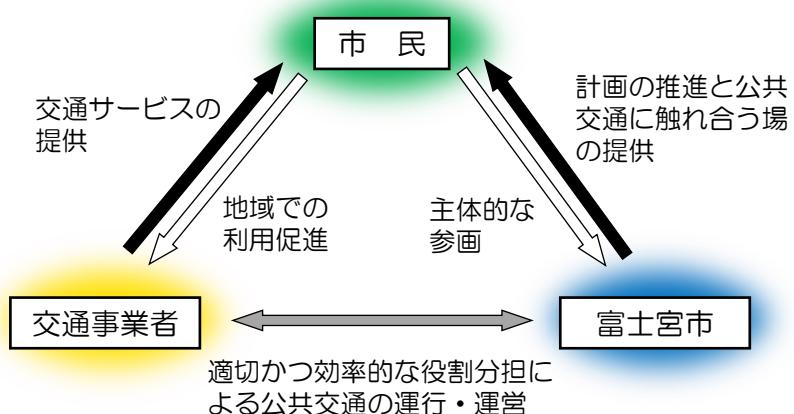
【市民主体の公共交通の積極的な利用や移動支援の取組事例】

- ・上野地区では、地区社協を中心に宮タクの利用促進が行われています。
- ・柚野地区では、独居老人世帯、高齢者のみの世帯が増加しており、地区社協を中心に生活支援をする柚野応援隊が、通院、金融機関や地域行事への付き添いなどの外出のお手伝いをしています。
- ・杉田3区と4区は、地区内の高低差が大きく富士市に隣接しているものの公共交通の利便性が高くないことから、地域の有志による通院や買い物の移動支援が行われています。

⑪市民・交通事業者・行政が連携する場の設定

目的	地域の公共交通を持続可能なものにしていくために、市民の協力が得られるよう、市民・交通事業者・行政が連携する場を設定します。
対象地域	富士宮市全域
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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す。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（のりもの祭、宮バスの無料運行日）を設けます。 ・また、市営公共交通を運行する交通事業者と市による交通事業者会議を定期的に開催し、市で行う市民アンケート、利用者アンケートを通じて市営公共交通の実態を共有し、課題解決と改善に努めます。
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者、市民
実施時期	R8年度 R9年度 R10年度 R11年度 R12年度 実施（市、交通事業者、市民）

<市民、交通事業者、富士宮市の連携体制>



第5章 計画の実現に向けて

(1) 計画の評価指標及び目標値

本計画で位置付けた4つの計画目標に対する評価指標は以下のとおりです。

評価指標は数値目標を達成するためだけに用いるものではなく、計画期間における公共交通の現状と推移を把握し、より改善していくために用いるものです。

なお、次期計画策定の際は令和12年度の実績値は算出できないため、令和11年度の実績値で本計画を評価します。

本計画の目標

目標1.公共交通ネットワークの充実

目標2.公共交通サービスの推進

目標3.公共交通の啓発

目標4.官民連携による公共交通システムの整備

<評価指標>

評価指標	目標 1	目標 2	目標 3	目標 4	基準値	目標値 (R12)
1 1日当たり公共交通利用者数 (JRを除く)	○				2,323人 (R6)	2,700人/日
2-1 宮バスの年間利用者数		○			68,999人 (R6)	80,000人
2-2 宮タクの年間利用者数		○			14,918人 (R6)	20,000人
3 市民満足度			○		2.5 (R7)	3.0
4 バス停オーナー数				○	31人 (R6)	34人

(2) 評価指標について

本計画の評価指標の考え方は以下のとおりです。

1 1日当たり公共交通利用者数 (JR を除く)

- ・本計画の目標1の公共交通ネットワークの充実についての評価指標を1日当たり公共交通利用者数 (JR を除く) とします。
- ・目標値は2,700人/日とします。コロナ禍前の平成30年度における民間路線バス、一般タクシー、宮バス、宮タクの1日あたりの乗車人数の合計が2,663人であり、前計画で目標値を達成できなかったため、前計画に引き続き2,700人以上/日とします。

年度	R8	R9	R10	R11	R12
目標値	2,449人/日	2,512人/日	2,575人/日	2,638人/日	2,700人/日

- ・1日当たり公共交通利用者数は以下のように算出します。

(4月～翌年3月(年度)の富士宮市内的一般タクシーの輸送人数 ²⁾ : 394,088人/年(R6) …… ①
(4月～翌年3月(年度)の宮バスの輸送人数) : 68,999人/年(R6) …… ②
(4月～翌年3月(年度)の宮タクの輸送人数) : 14,918人/年(R6) …… ③
(年間日数) : 365日/年(R6)※便宜的に365日とします …… ④
(一般タクシーの1日平均乗車人員) : ①/④=1,079人/日(小数点以下切り捨て) …… ⑤
(宮バスの1日平均乗車人員) : ②/④=189人/日(小数点以下切り捨て) …… ⑥
(宮タクの1日平均乗車人員) : ③/④=40人/日(小数点以下切り捨て) …… ⑦
(4月～翌年3月(年度)の民間路線バス1日平均乗車人員 ³⁾ : 1,015人/日(R6) …… ⑧
1日当たり公共交通利用者 : ⑤+⑥+⑦+⑧=2,323人/日

² 一般タクシーの1日あたり利用者数は、静岡県タクシー協会に富士宮市内の4月～翌年3月(年度)の輸送人数を問い合わせ算出します。

³ 民間路線バスの1日あたり利用者数は、交通事業者に4月～翌年3月(年度)の1日平均乗車人員を問い合わせ算出します。

2-1 宮バスの利用者数

2-2 宮タクの利用者数

- ・目標2の公共交通サービス推進についての評価指標を宮バスの利用者数と宮タクの利用者数とします。
- ・宮バス及び宮タクの利用者数は4月～翌年3月（年度）の年間利用者数とします。
- ・宮バスの利用者数は80,000人/年を目標とします。令和3年度の利用者数はコロナ禍の影響を受け61,913人/年まで減少していましたが、計画の基準値となる令和6年度の利用者数は68,999人/年であり、目標値は現在の回復傾向を勘案して設定しました。
- ・宮タクの利用者数は20,000人/年を目標とします。計画の基準値となる令和6年度の利用者数は14,918人/年ですが、山梨交通蒲原病院線の代替交通となることや今後の改善を勘案して利用者の増加を見込み、目標値を設定しました。
- ・これらを達成するには、宮バスを市民1人あたり約1回/年、宮タクを会員1人あたり約4回/年利用していただく必要があります。

年度	R8	R9	R10	R11	R12
宮バス 目標値	72,000人	74,000人	76,000人	78,000人	80,000人
宮タク 目標値	16,000人	17,000人	18,000人	19,000人	20,000人

3 市民満足度

- ・目標3の公共交通の啓発についての評価指標を市民満足度とします。
- ・本評価指標は総合計画の主観指標⁴「富士宮市の公共交通⁵の環境に満足している」と整合を図り、総合計画の市民アンケート調査において毎年度調査します。
- ・目標値は3.0とします。令和7年度の現状値（2.5）から公共交通の改善、利用促進、意識醸成・啓発により毎年度0.1の増加を見込んで設定しました。

年度	R8	R9	R10	R11	R12
目標値	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0

⁴ 主観指標は1～5段階評価で実施した市民アンケート調査の平均値を示しています。具体的には「非常にあてはまる」を5点、「全くあてはまらない」を1点として、それぞれの点数に百分率を乗じて指数化し、その合計を平均値としています。

⁵ 対象となる公共交通は、路線バス、タクシー、鉄道、宮バス、宮タクとします。

4 バス停オーナー数

- ・目標4の官民連携による公共交通システムの整備についての評価指標をバス停オーナー数とします。
- ・目標値は34人とします。既存の宮バス沿線の事業者等には制度について周知がなされていることから、新規事業者獲得を考慮して目標を設定しました。

年度	R8	R9	R10	R11	R12
目標値	32人	32人	33人	33人	34人

(3) 進捗管理の実施体制

1. 富士宮市地域公共交通活性化再生会議

本計画の進捗管理は、富士宮市地域公共交通活性化再生会議が主体となり、関係機関等の意見を反映しながら進めます。また本計画に記載された事業のうち宮バスと宮タクに関しては、交通 PDCA 指針により、評価は毎年度行い、隔年で評価に基づく運行見直しを検討します。

なお、社会情勢の変化等に伴い計画を見直す場合には、計画期間中であっても富士宮市地域公共交通活性化再生会議で協議の上、計画の見直しを実施します。

富士宮市地域公共交通活性化再生会議の年間予定は以下のとおりです。

第1回（5月）：前年度の事業報告、当該年度の事業計画の承認

第2回（9月）：前年度のPDCA評価、市営バス等の運行に係る申出

第3回（11月）：事業計画変更等の検討

第4回（1月）：次年度の生活交通確保維持改善計画の協議・承認

2. 富士宮市生活交通確保対策検討会

市の庁内組織として、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議します。

3. 交通事業者会議（マネジメント・モニタリングチーム）

地域公共交通活性化再生会議の約2週間前に行う本市と交通事業者との打合せをマネジメント・モニタリングチームと位置づけます。

マネジメント・モニタリングチームでは、機動的な施策の実行・見直しを図るため、公共交通の利用状況等のデータを活用しつつ、課題の共有や改善のためのアイデア出しを行います。

マネジメント・モニタリングチームの機能

公共交通の利用状況等の実績値の蓄積・共有

- ・利用状況や取組結果、評価指標に関するデータ等をマネジメント・モニタリングチーム内の調整のもとで蓄積共有



自己評価：事業の実施状況の確認、計画の達成状況の評価

- ・各目標の評価指標の達成・未達の要因分析、今後の取組方針、アイデア等を議論

(4) 進捗管理のスケジュール

1. 計画期間における進捗管理、評価スケジュール

本計画の進捗管理は、以下のスケジュールに基づき進めます。

年度	R8	R9	R10	R11	R12
事業の実施	実施 (D)				
宮バス、宮タクの事業評価 (交通 PDCA)	本評価(C) → (A・P) 準備・検討 改善に係る	仮評価(C) → (A・P) 準備・検討 改善に係る	本評価(C) → (A・P) 準備・検討 改善に係る	仮評価(C) → (A・P) 準備・検討 改善に係る	本評価(C) → (A・P) 準備・検討 改善に係る
事業の改善	(A・P) 準備・検討 改善に係る	(A・P) 準備・検討 改善に係る	(A・P) 準備・検討 改善に係る	(A・P) 準備・検討 改善に係る	(A・P) 準備・検討 改善に係る
計画の評価指標のモニタリング、目標達成状況の評価	モニタリング(C) →	モニタリング(C) →	モニタリング(C) →	モニタリング(C) →	状況の評価(C) → 計画目標達成
計画の見直し 検討・改訂	必要に応じて 計画の見直し (A・P)			次期計画の検討 (A・P)	次期計画の策定 (A・P)

2. 年間スケジュール

本計画の進捗管理における年間スケジュールは以下のとおりです。

<年間スケジュール>

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
交通会議			第1回					第2回 事業評価		第3回 変更等の承認		第4回		
事業					前年度事業の モニタリング(C)			事業の改善検討(A・P)			翌年度4月の事業変更 に向けた準備(A・P)			
					事業実施(D)									
計画					計画のモニタリング(C)									
調査			市民アンケート										宮バス、宮タク 利用者アンケート	

(5) 宮バス、宮タクの事業評価

本計画の事業のうち、宮バス、宮タクに関しては、本計画において位置付けた基本方針と目標、基本構想を踏まえ、運行実績に係る評価指標を定めて調査、分析、評価を毎年度行い、隔年で行う本評価に基づく運行見直しを検討します。

なお、宮バス、宮タクの事業評価の具体的な取扱いは交通 PDCA 指針に定めます。なお、交通 PDCA 指針については、現状を加味して隨時見直します。

宮バス、宮タクの評価指標及び目標値は以下のとおりです。

○宮バスの評価指標及び目標値	○宮タクの評価指標及び目標値
<u>収支率 目標値：50%以上</u> ・ 収支率は事業費に対する運賃等の収入割合 (※運賃等には協力金・補助金・その他雑入を含む。)	<u>収支率 目標値：35%以上</u> ・ 収支率は事業費に対する運賃等の収入割合 (※運賃等には協力金・補助金・その他雑入を含む。)
<u>1か月当たりの乗車人数</u> <u>目標値：交通 PDCA 指針に基づき毎年度目標値を設定</u> ・ 交通対策室による調査	<u>1便当たりの乗合人数</u> <u>目標値：交通 PDCA 指針に基づき毎年度目標値を設定</u> ・ 交通対策室による調査
<u>満足度 目標値：3.4 点以上</u> ・ 利用者アンケート調査から算出	<u>満足度 目標値：3.4 点以上</u> ・ 利用者アンケート調査から算出
<u>バス停オーナー数 目標値：34 人以上</u> ・ 交通対策室による調査	

資料編

資料編目次

第1章 富士宮市の概況及び上位関連計画の概要	44
第2章 公共交通の現状	67
第3章 市民意識及び市営公共交通利用者満足度の把握	96
第4章 事業に関する補足資料	107

第1章 富士宮市の概況及び上位関連計画の概要

(1) 富士宮市の概況

(1)-1 位置

本市は、静岡県の東部地域、世界遺産である富士山の南西麓に位置しています。北・西側は山梨県、東側は富士市、南側は静岡市清水区に接しています。

広域交通は、鉄道は市内をJR身延線が通り、隣接する富士市にあるJR東海道新幹線新富士駅からも路線バスにより市内へアクセスが可能です。自動車では東名高速道路富士インター、更に本市から近い位置にある新東名高速道路の新富士インターからアクセスが可能です。

市域は、東西 20.92 km、南北 32.63 kmと南北にやや細長く、面積は 389.08km² です。標高は、最高地点が富士山頂の 3,776m、最低地点が 35mであり、日本一標高差のある市となっています。

■図 1-1 富士宮市の位置



(1)-2.人口の推移と将来展望

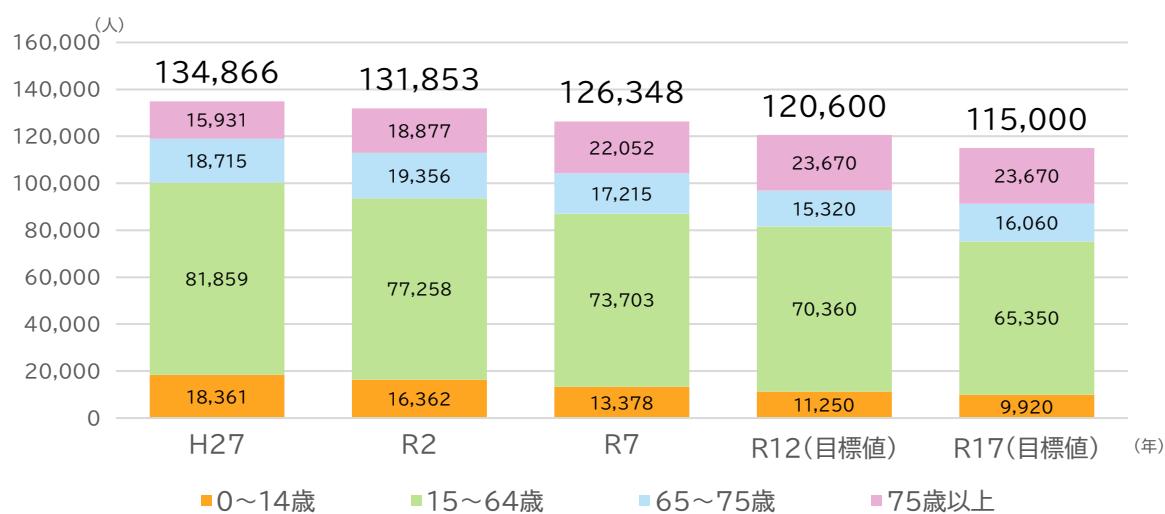
本市の人口の推移と将来展望は図1-2のとおりとなっています。

年齢階層別にみると、15歳から64歳までの生産年齢人口が約8,400人減少する見込みであり、産業や地域活動の担い手の大幅な不足などが想定されます。

また、こどもを産む世代となる人口の大幅な減少の影響により、0歳から14歳までの年少人口は10年間で約25%減少する見込みであり、本市の将来にも大きな影響を及ぼすことが想定されます。

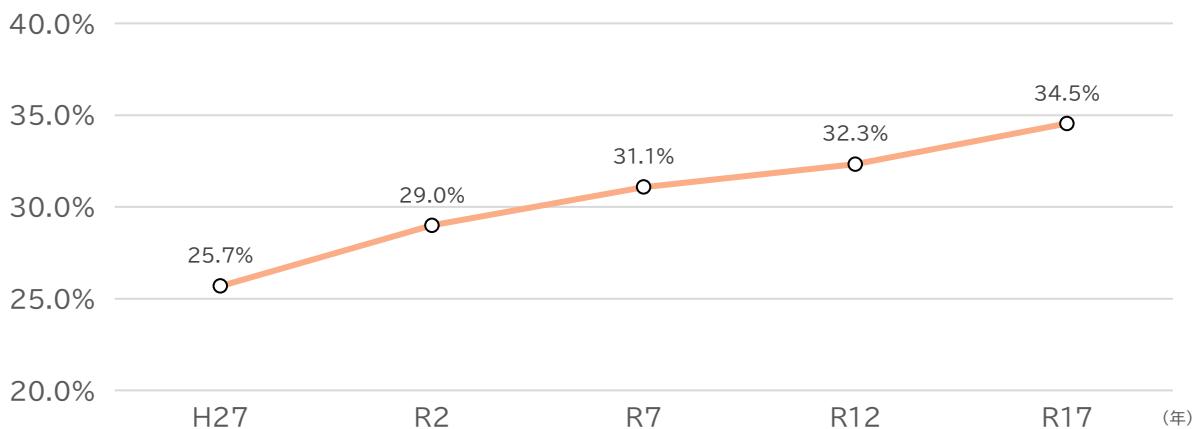
高齢化率は図1-3のとおり上昇する見込みです。

■図1-2 本市の人口推移と将来展望



出典：第6次富士宮市総合計画

■図1-3 本市の高齢化率の推移と将来展望



出典：第6次富士宮市総合計画

(1)-3.行政区別高齢化率の推移

図1-4 高齢化率分布図(令和7年4月1日時点)

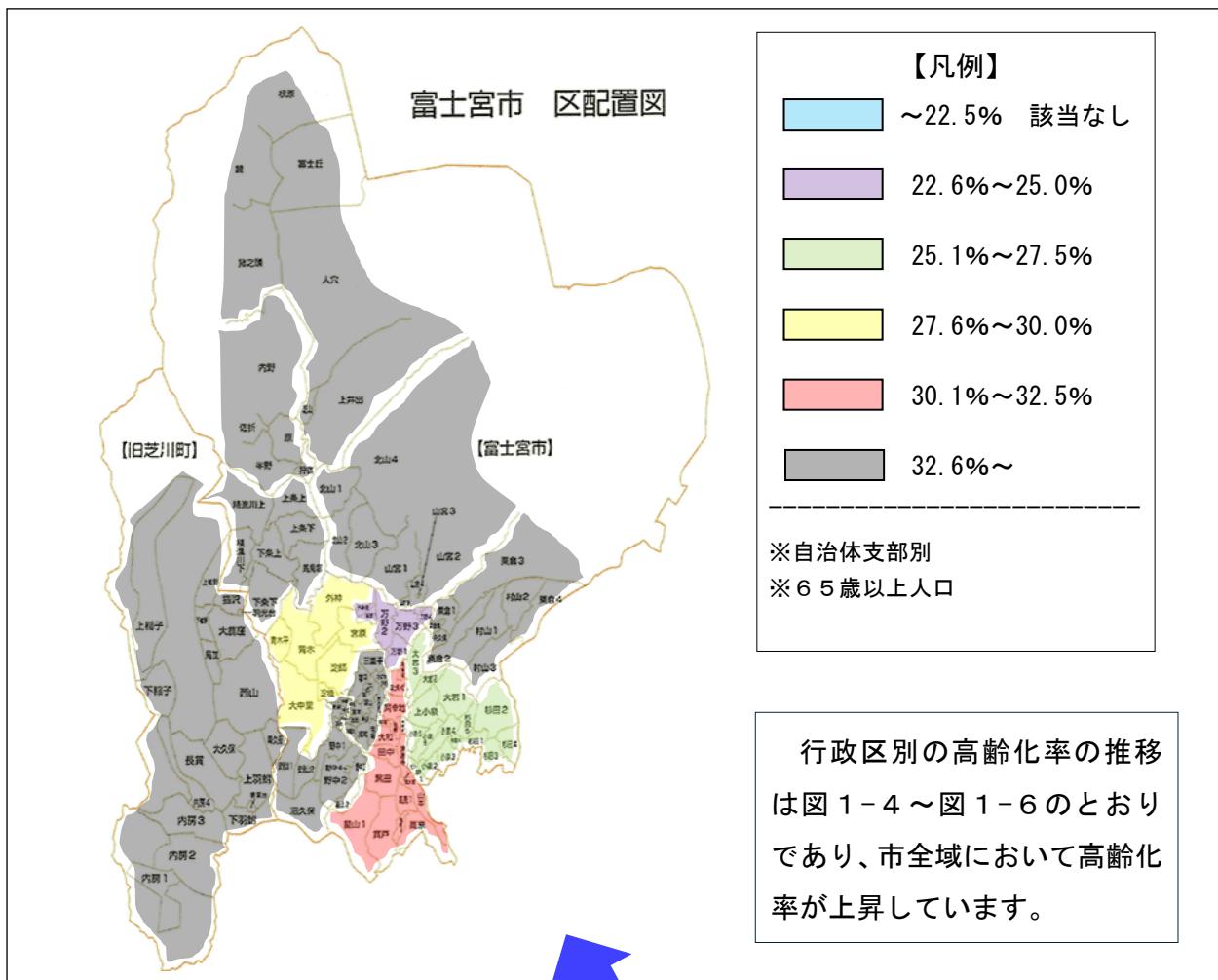


図1-6 高齢化率分布図(平成29年8月1日時点)

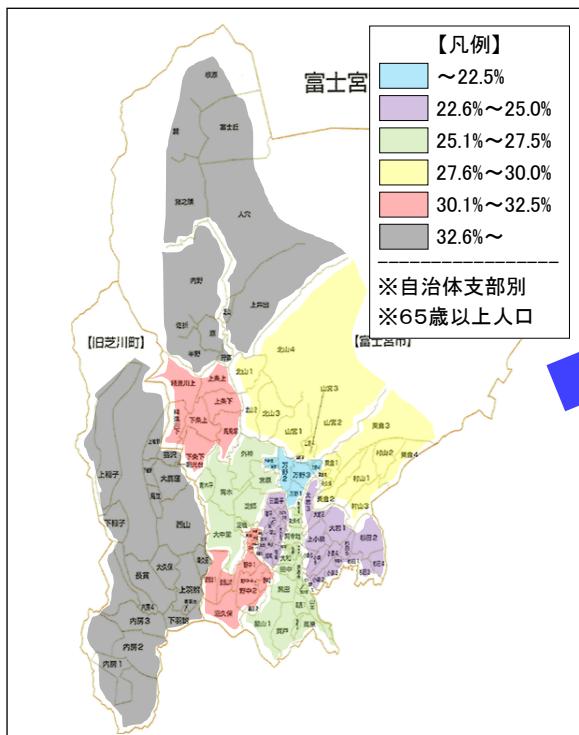
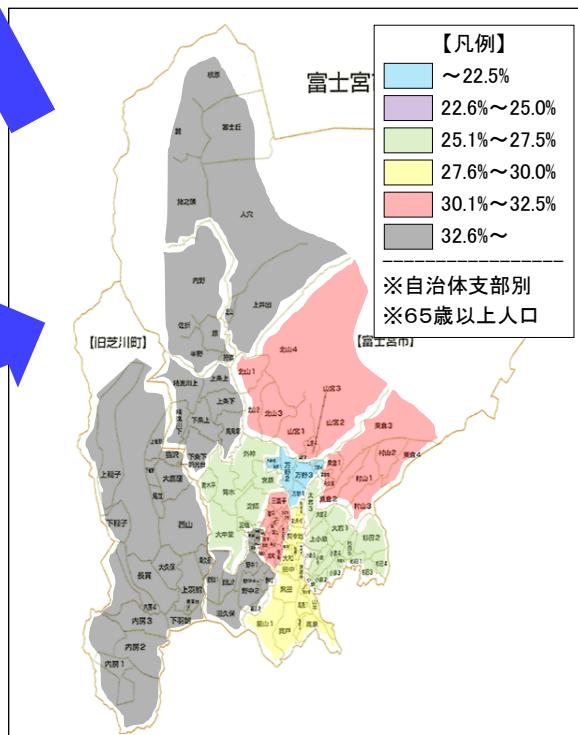


図1-5 高齢化率分布図(令和2年4月1日時点)



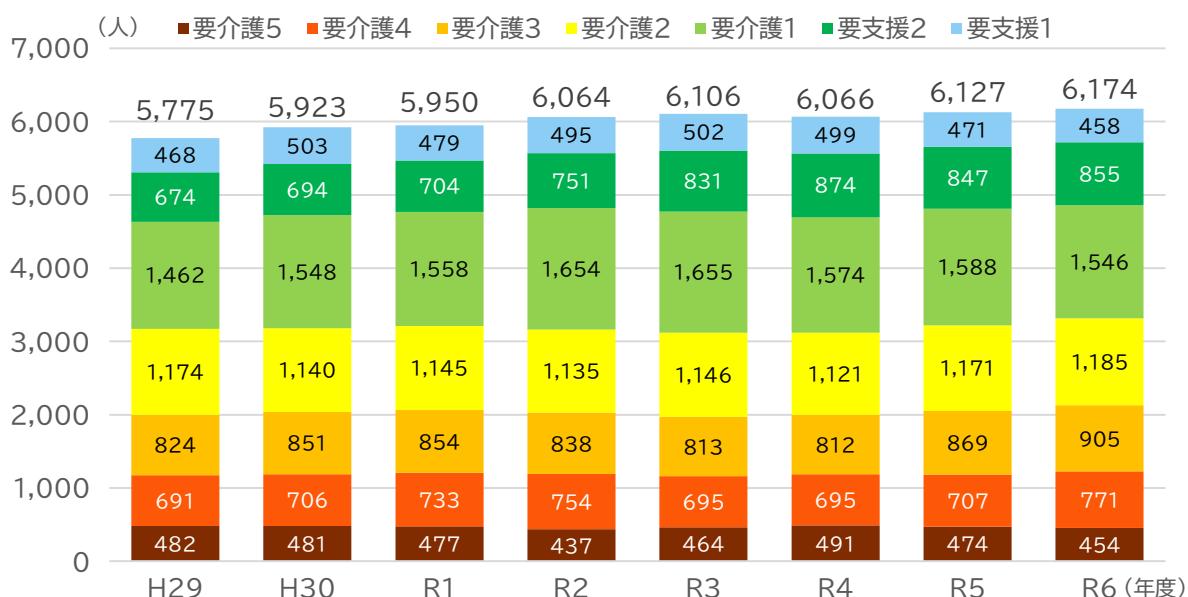
出典：福祉企画課資料

(1)-4.要支援認定者数、要介護認定者数の推移

介護保険制度では、寝たきりや認知症等で常時介護を必要とする状態（要介護状態）になった場合や、家事や身支度等の日常生活に支援が必要であり、特に介護予防サービスが効果的な状態（要支援状態）になった場合に、介護サービスを受けることができます。この要介護状態や要支援状態にあるかどうか、その中でどの程度かの判定を行うのが要介護認定（要支援認定を含む。）です。

本市では高齢者数（老人人口）・高齢化率が増加しており、介護保険の要支援認定者数、要介護認定者数も増加しています。今後も高齢者数が増加することが見込まれていることから、要支援・要介護認定者数も増加することが見込まれます。

■図1-7 本市の要支援・要介護認定者数の推移（65歳以上）



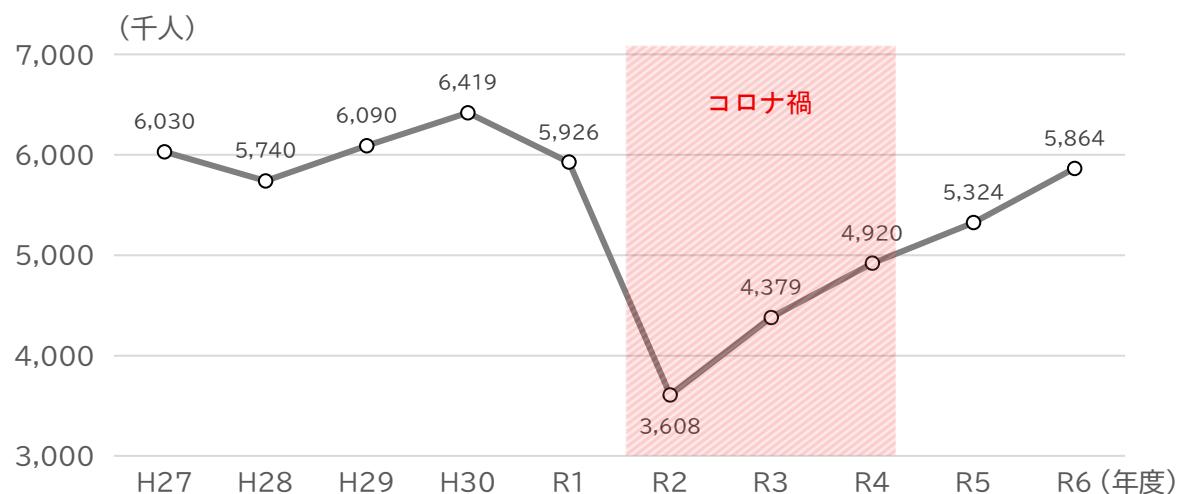
出典：平成 29 年度から令和 5 年度：厚生労働省「介護保険事業状況報告（年報）」

令和 6 年度：「介護保険事業状況報告（令和 7 年 3 月分）」

(1)-5.観光入込客数の推移

本市の観光入込客数の推移は図1-8のとおりで、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度は300万人台に落ち込み、令和6年度の時点でコロナ前の水準には戻っていません。

■図1-8 観光入込客数の推移



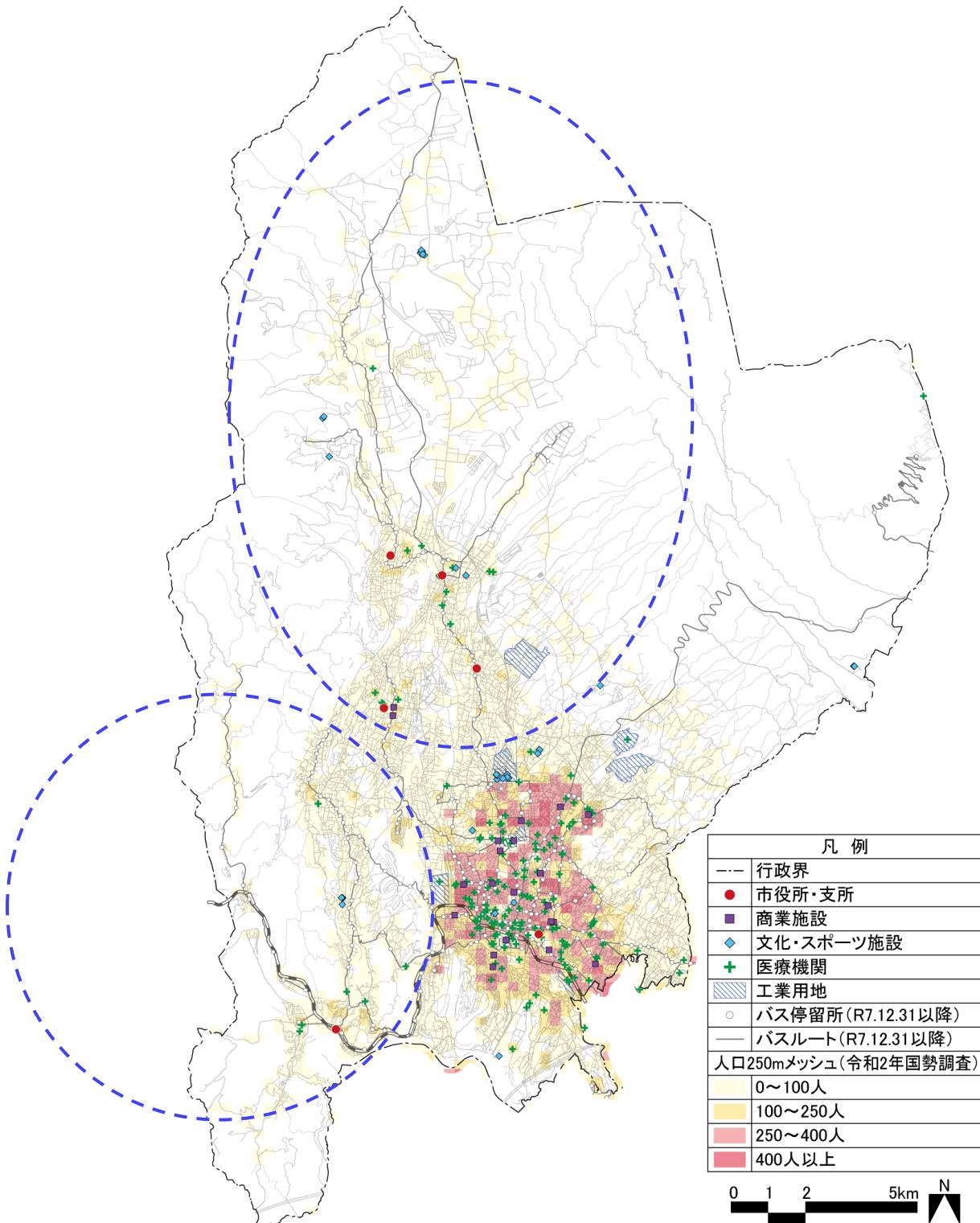
出典：観光課資料

(1)-6.富士宮市の交通に関する地域特性

①移動の出発地・目的地の分布状況

・人口が集中している富士宮駅周辺に商業施設、医療機関が集中しています。

⇒買い物や通院等の生活のため富士宮駅周辺の中心市街地と北部や西部（芝川地区）を結ぶ公共交通を維持する必要があります。



※令和7年7月時点（山梨交通蒲原病院線は非掲載）

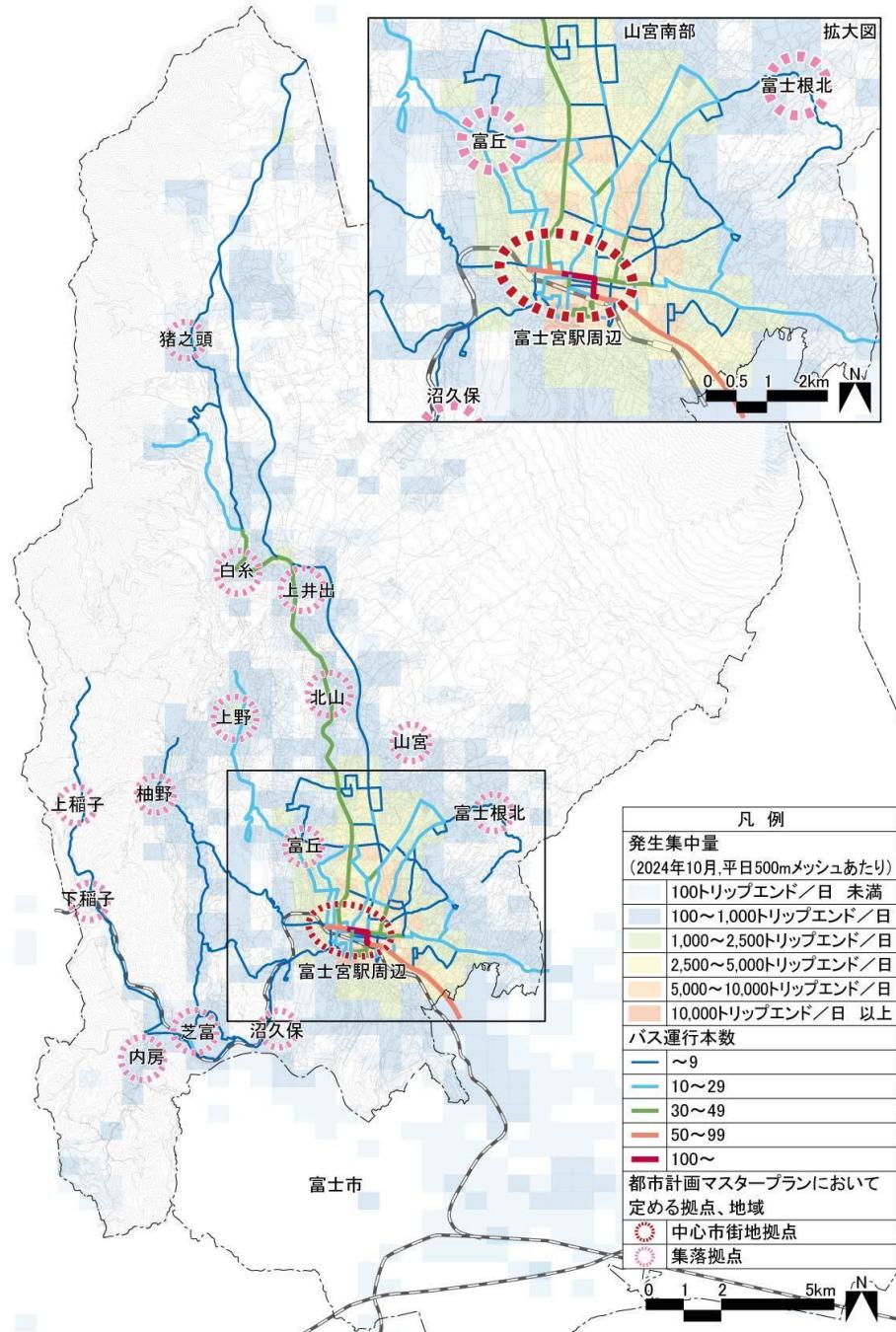
②富士宮市民の公共交通の需要

- ・富士宮駅周辺、富丘や山宮南部を含む市街地では、出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多く、バスによる公共交通が確保されています。

⇒発生集中量が多い地区ではバスが運行されています。

- ・北山地区、上井出地区、白糸地区では地区を出発地・目的地とする移動（発生集中量）は少ないものの、市内と市外の拠点を結ぶ路線の沿線であり運行本数が多い状況です。
- ・本市から富士市、富士市から本市への移動も活発です。

⇒本市と隣接する富士市との移動も多く、公共交通の利便性を確保する必要があります。

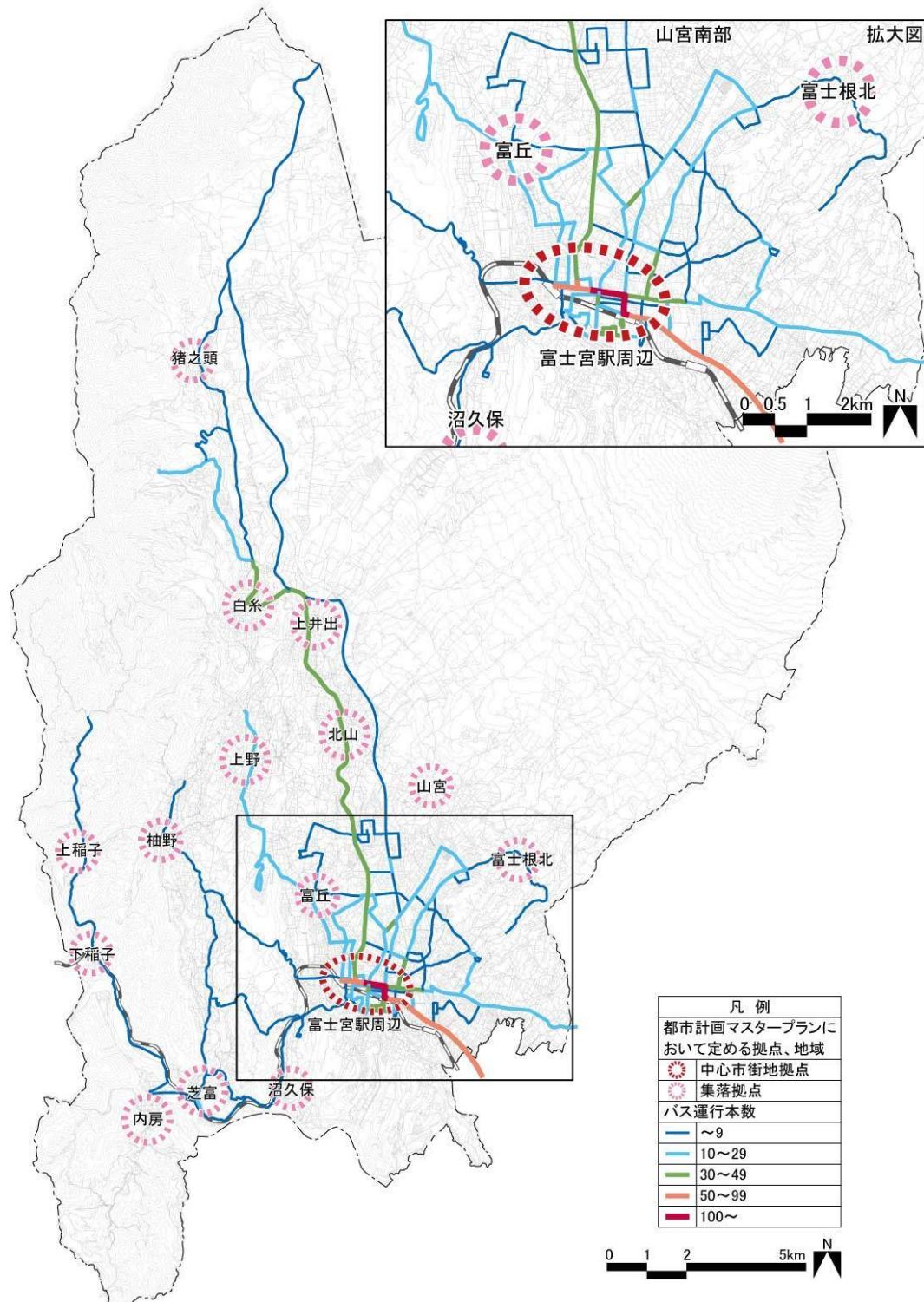


「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。バス運行本数は令和 7 年 7 月時点（山梨交通蒲原病院線は非掲載）

③本市の公共交通の状況

- 多くの集落拠点と中心市街地拠点間の移動ではバスを利用できます。
 - 山宮地区の集落拠点にはバスが運行されておらず、宮タクや一般タクシーを利用する必要があります。
- ⇒バス路線の縮小や廃止が進むことで、時間帯等によっては「交通空白地」が発生する恐れがあります。



※バス運行本数は令和7年7月時点（山梨交通蒲原病院線は非掲載）

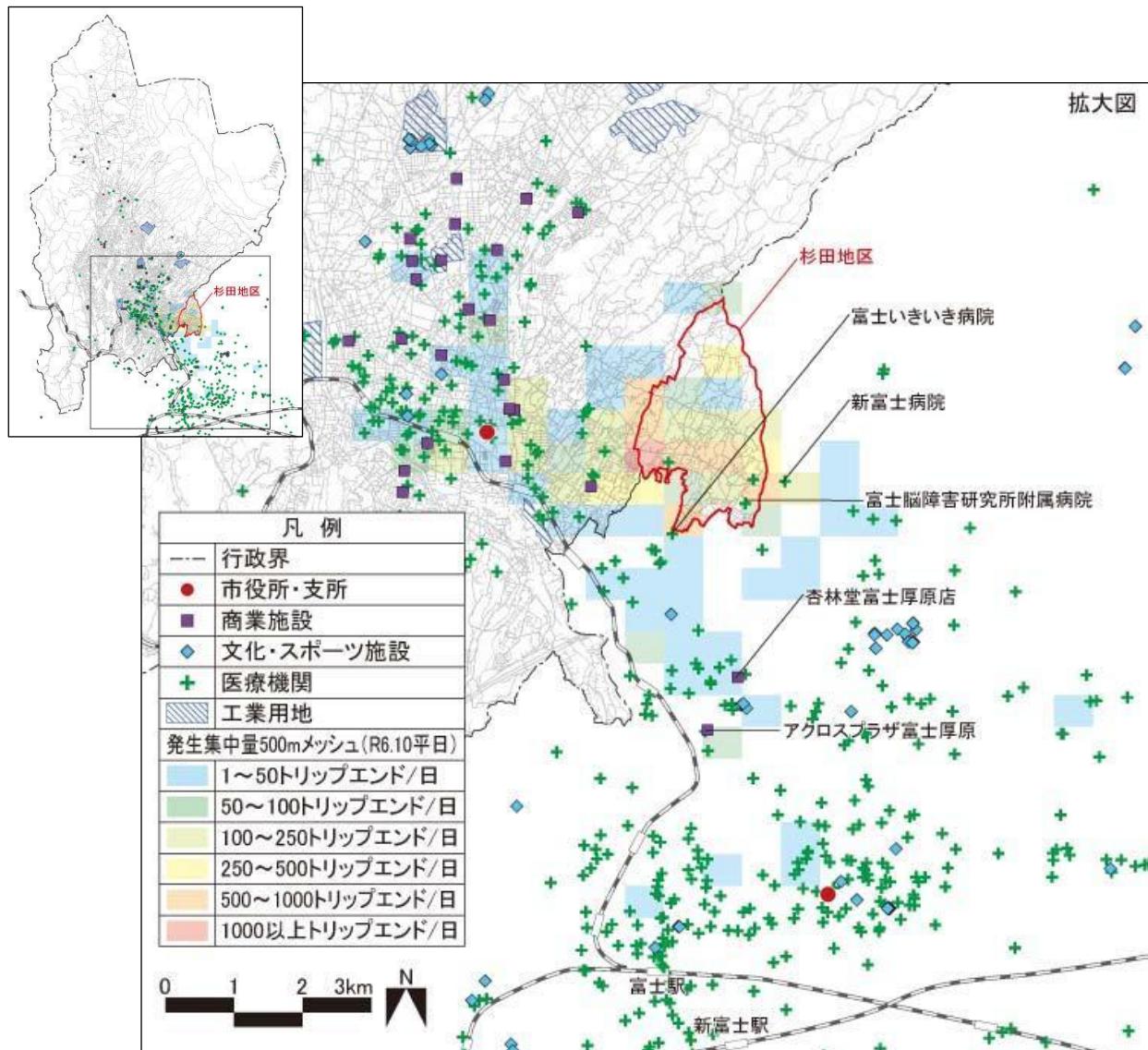
(1)-7. 杉田地区、上野地区の公共交通の潜在需要

杉田地区では地区の有志が移動支援を実施しており、上野地区では宮タクの利用促進活動を実施しています。当該地区の公共交通にて対応できていない潜在需要を把握し、事業改善を検討するため、携帯電話の位置情報を使用した GPS データから公共交通の潜在需要を分析しました。各地区的結果は以下のとおりです。

① 杉田地区の公共交通の潜在需要

- ・ 杉田地区では、富士宮駅周辺や国道 139 号沿線、隣接する富士市の新富士病院や富士いきいき病院周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多く、富士市北西部を出発地・目的地とする移動も見られます。

⇒本市と隣接する富士市への移動も多く、公共交通の利便性を確保する必要があります。



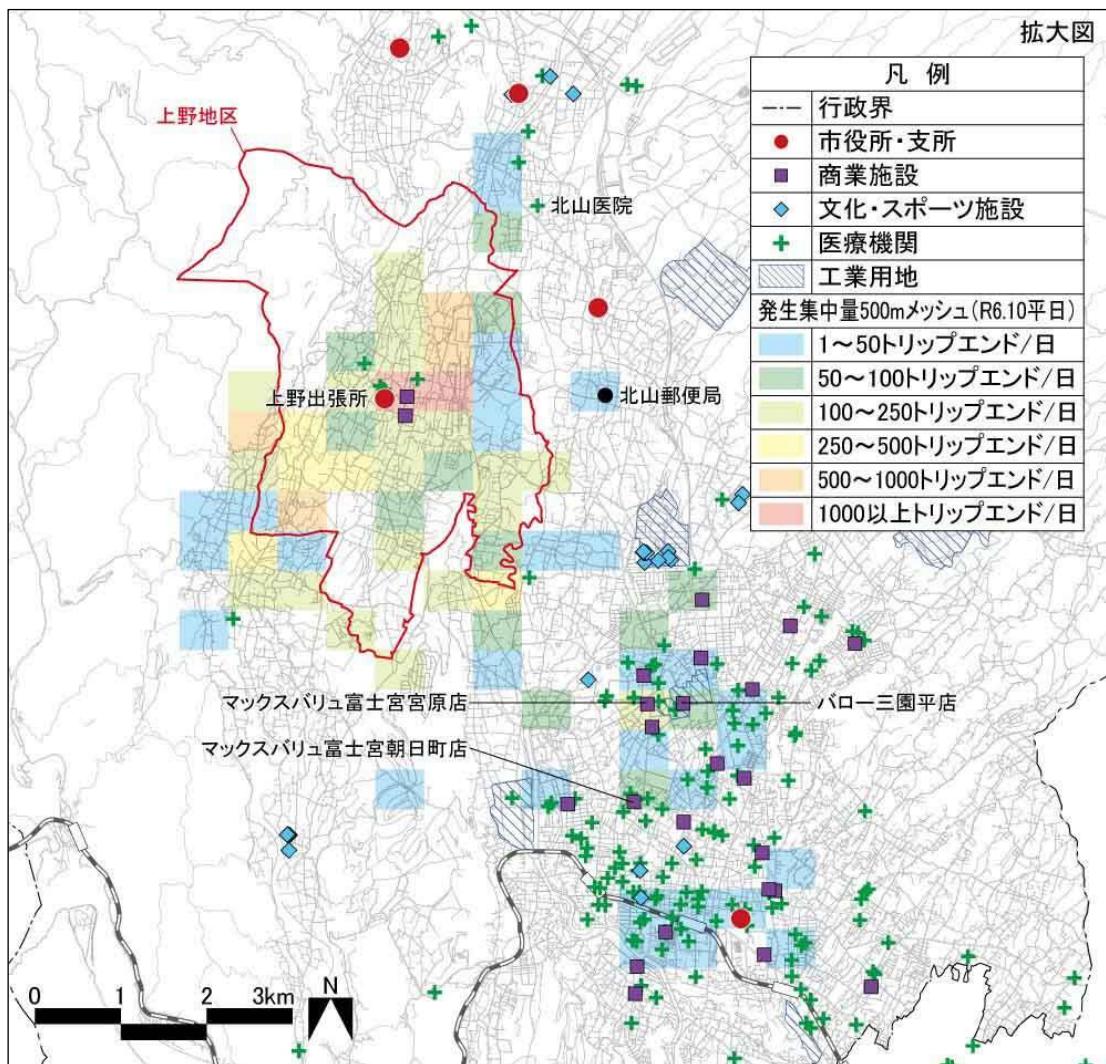
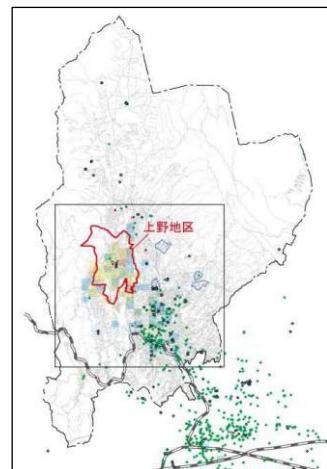
「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

②上野地区の公共交通の潜在需要

- ・上野地区では、宮原や三園平、朝日町のスーパー周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多く、中心市街地や北山地区を出発地・目的地とする移動も見られます。

⇒自家用車により宮原や三園平、朝日町のスーパーが利用されていると考えられ、公共交通利用への転換余地があります。



「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

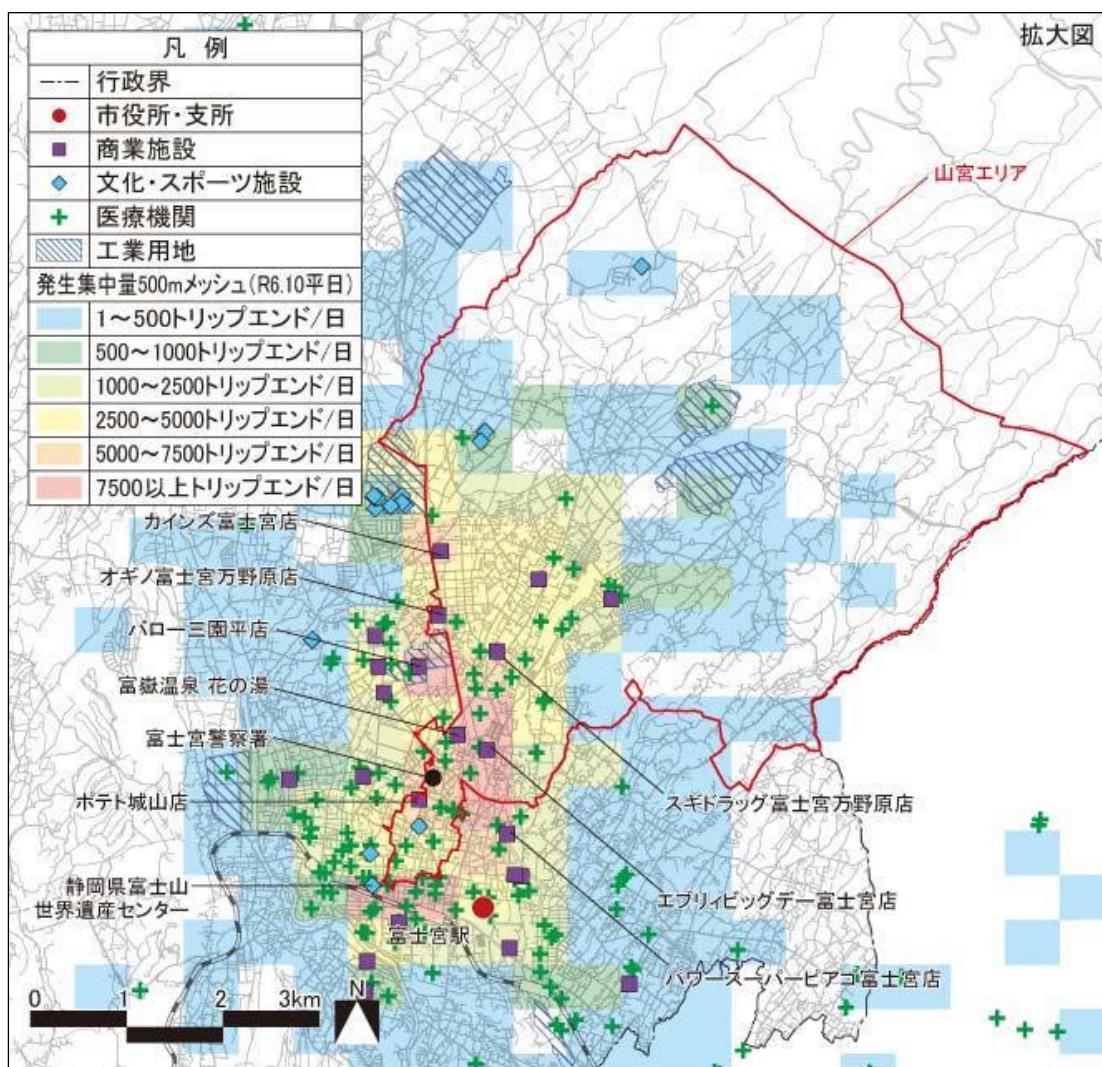
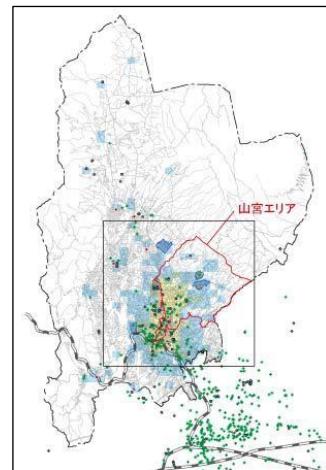
注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

(1)-8. 宮タク各エリアの公共交通の潜在需要

宮タクの事業改善を検討するため、携帯電話の位置情報を使用した GPS データをもとに、宮タクのエリア別に公共交通の潜在需要を分析しました。データが少なく解析できない稻子エリアを除く各エリアの結果は以下のとおりです。

① 宮タク山宮エリアの公共交通の潜在需要

- ・宮タク山宮エリアでは、花の湯周辺、富士宮駅周辶、バロー三園平店周辶、エブリィビッグデー富士宮店周辶、世界遺産センター周辶を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多い傾向が見られます。
- ⇒発生集中量が多い場所には公共交通で移動できます。



「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

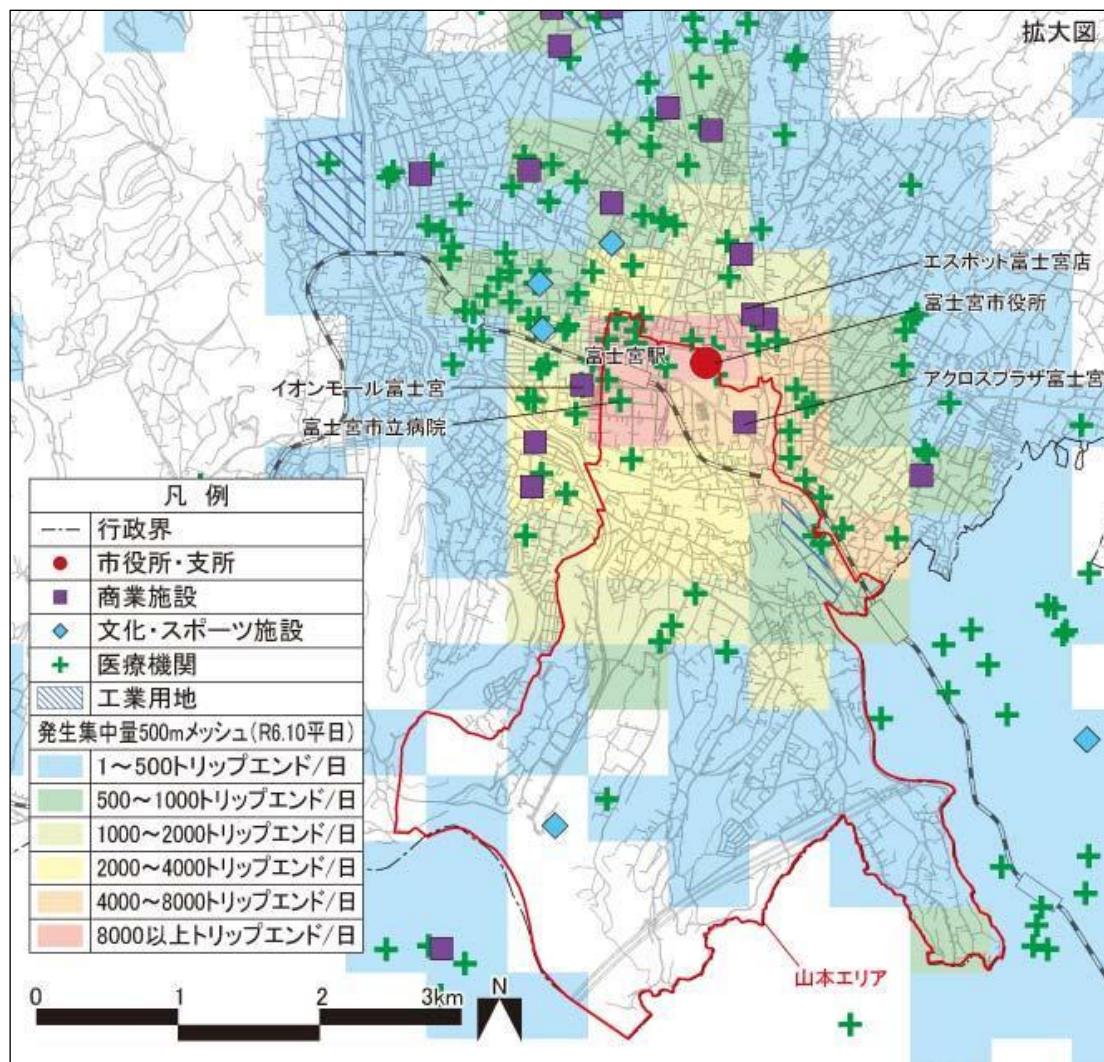
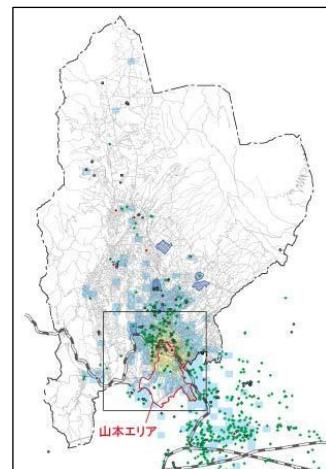
注: 「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

②宮タク山本エリアの公共交通の潜在需要

- ・宮タク山本エリアでは、富士宮駅周辺、イオンモール富士宮、市立病院周辺、市役所周辺、アクロスプラザ富士宮周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多い傾向が見られます。

⇒発生集中量が多い場所には宮タク等の公共交通で移動できます。

⇒本市と隣接する富士市への移動も多く、富士宮駅での乗り換えにより、JR や民間路線バスで移動ができます。



「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

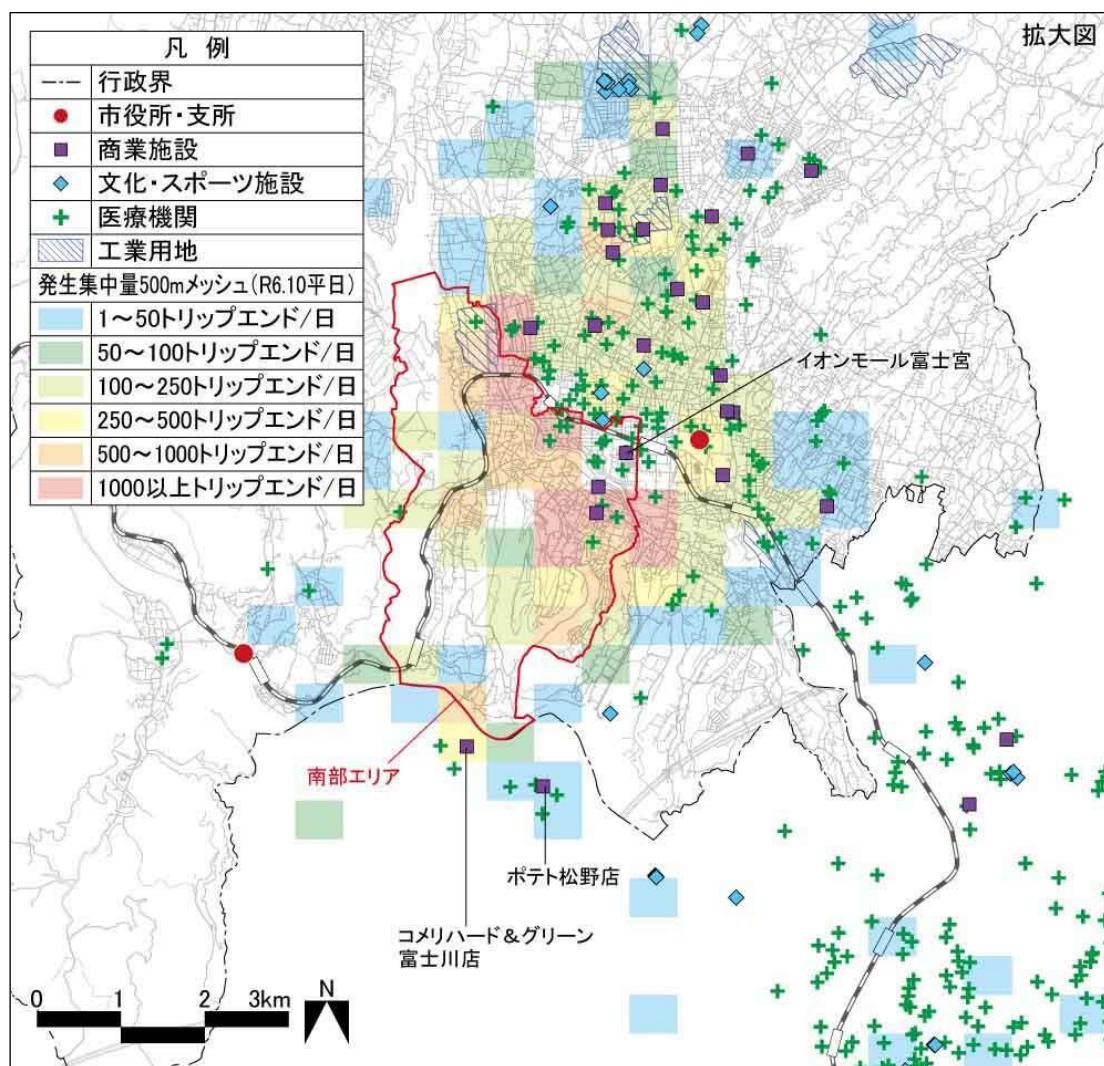
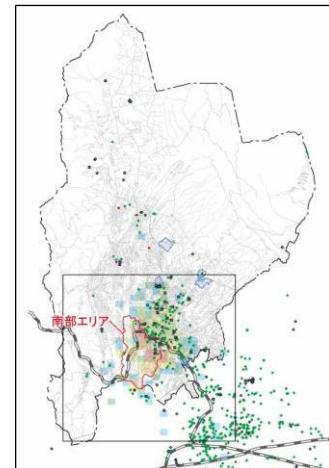
注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

③宮タク南部エリアの公共交通の潜在需要

(富士宮駅、西富士宮駅、イオンモール富士宮、神田川観光駐車場が位置するメッシュを除く)

- ・宮タク南部エリアでは、富士市街を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多く、隣接する富士市のコメリハード&グリーン富士川店、ポテト松野店周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）も見られます。
- ⇒発生集中量が多い場所には宮タク等の公共交通で移動できます。

⇒自家用車により富士市のコメリやポテト松野店周辺でも買い物や通院が行われていると考えられ、公共交通利用への転換余地があります。



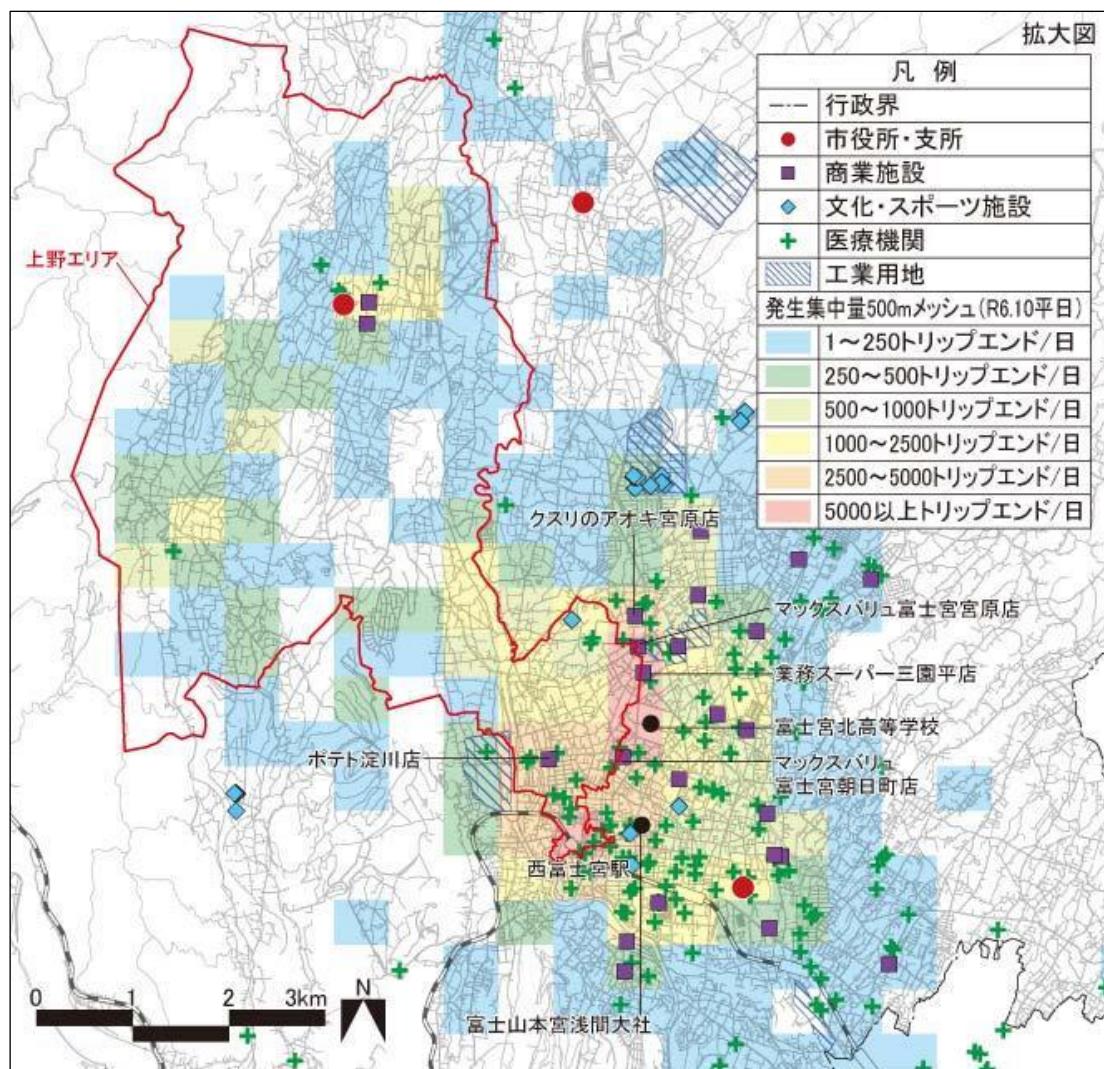
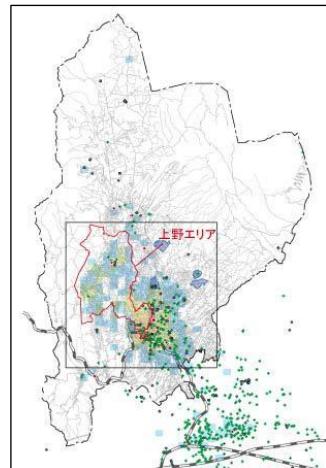
「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

④宮タク上野エリアの公共交通の潜在需要

- ・宮タク上野エリアでは、マックスバリュ富士宮宮原店周辺、マックスバリュ富士宮朝日町店周辺、富士宮北高等学校周辺、西富士宮駅周辺、クスリのアオキ宮原店周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多く、北山地区を出発地・目的地とする移動も見られます。

⇒自家用車により宮原や朝日町のスーパー や ドラッグストアが利用されていると考えられ、公共交通利用への転換余地があります。



「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

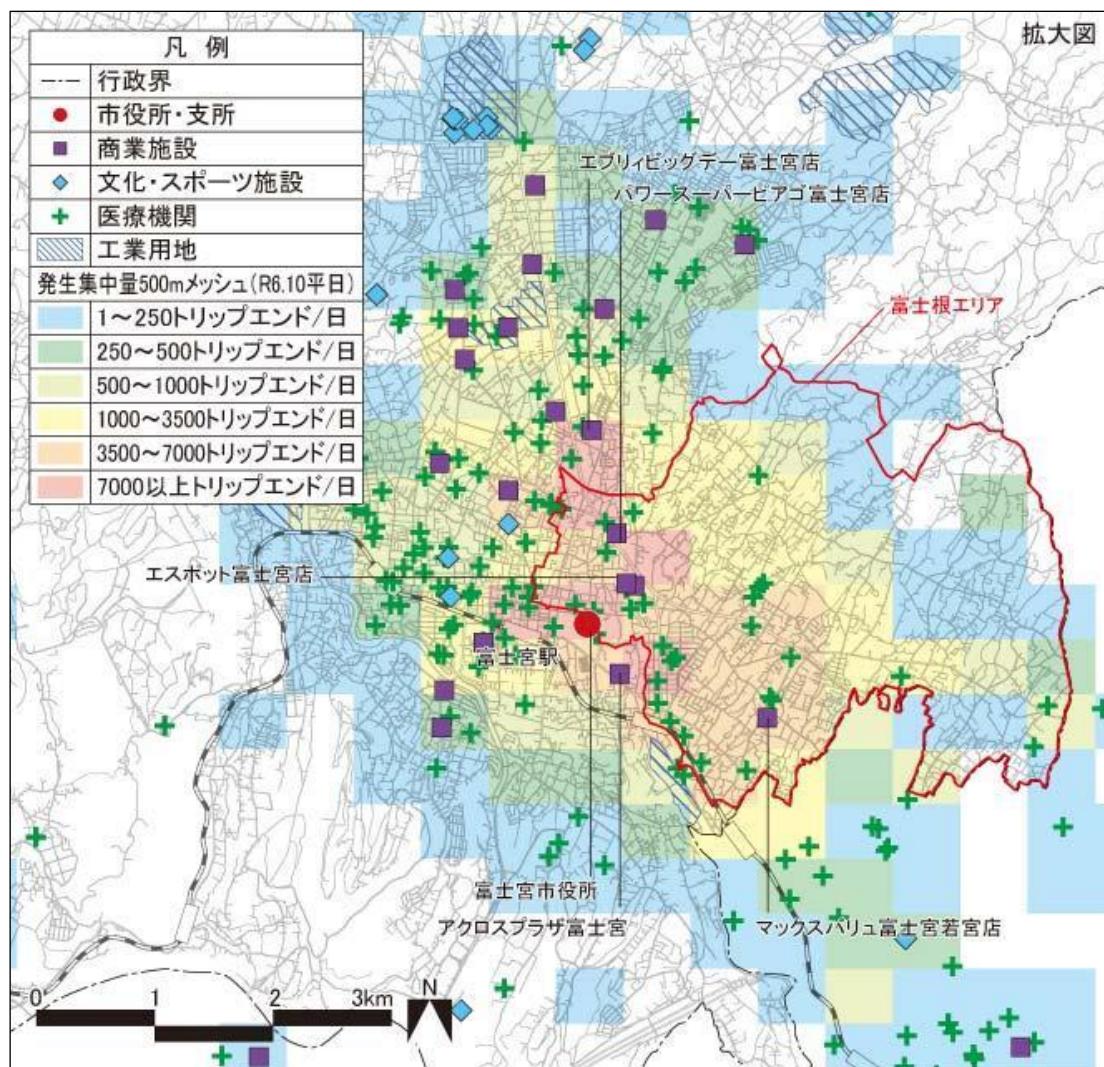
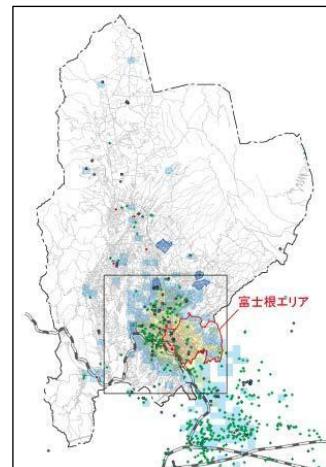
注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

⑤宮タク富士根エリアの公共交通の潜在需要

- ・宮タク富士根エリアでは、富士宮駅周辺、市役所周辺、エスポット富士宮店周辺、エブリィビッグデー富士宮店周辺、ピアゴ富士宮店周辺、アクロスプラザ富士宮周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多い傾向が見られます。

⇒発生集中量が多い場所には公共交通で移動できます。

⇒本市と隣接する富士市への移動も多く、富士宮駅での乗り換えにより、JR や民間路線バスで移動ができます。



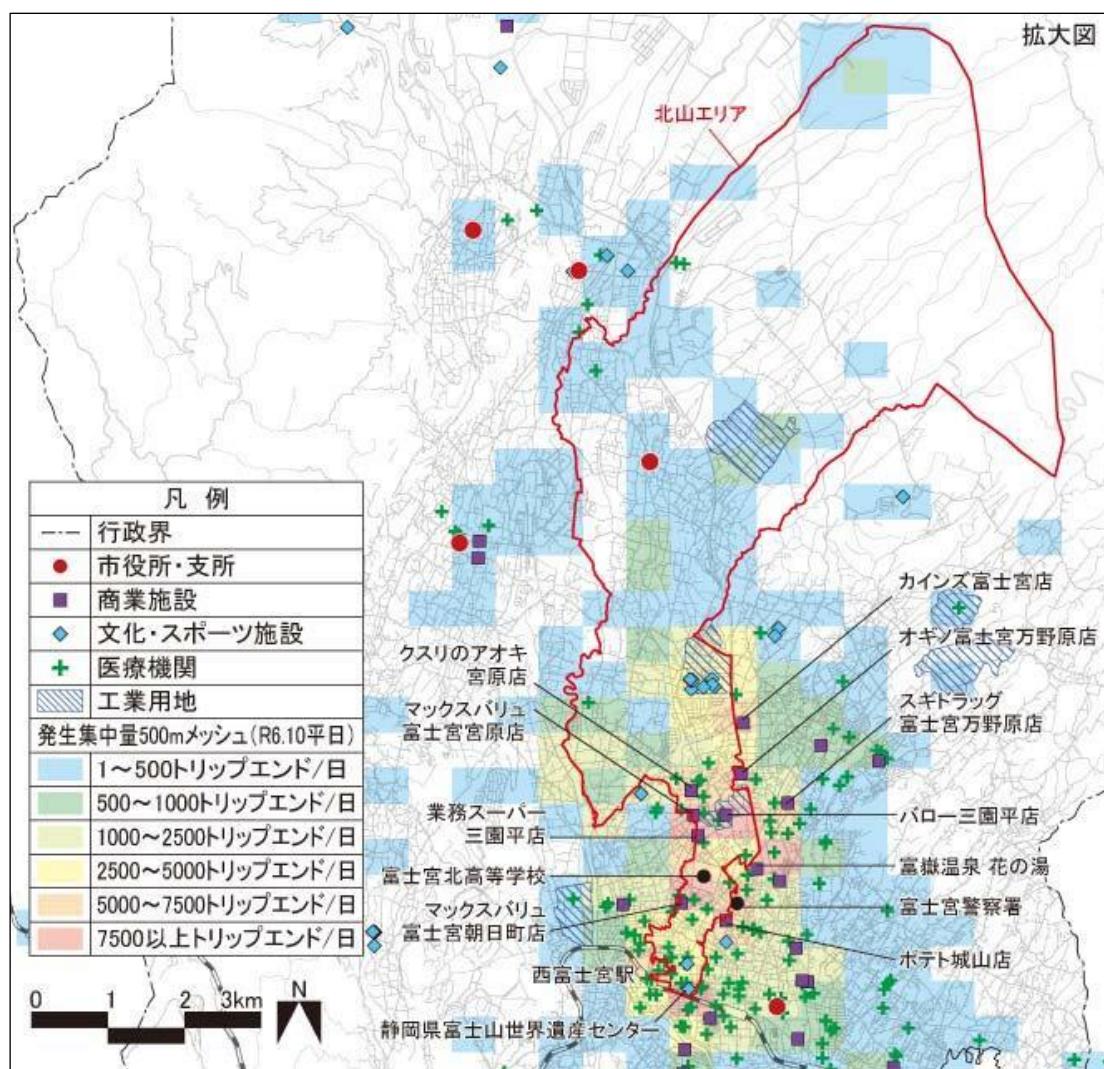
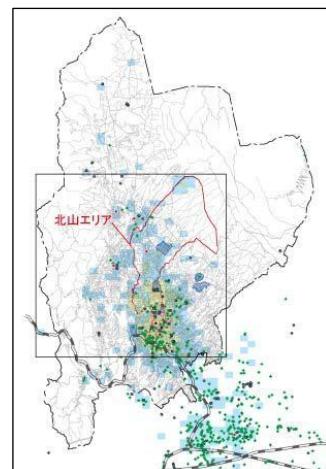
「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

⑥宮タク北山エリアの公共交通の潜在需要

- ・宮タク北山エリアでは、花の湯周辺、マックスバリュ富士宮宮原店周辺、パロー三園平店周辺、世界遺産センター周辺、マックスバリュ富士宮朝日町店周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多い傾向が見られます。

⇒発生集中量が多い場所には公共交通で移動できます。



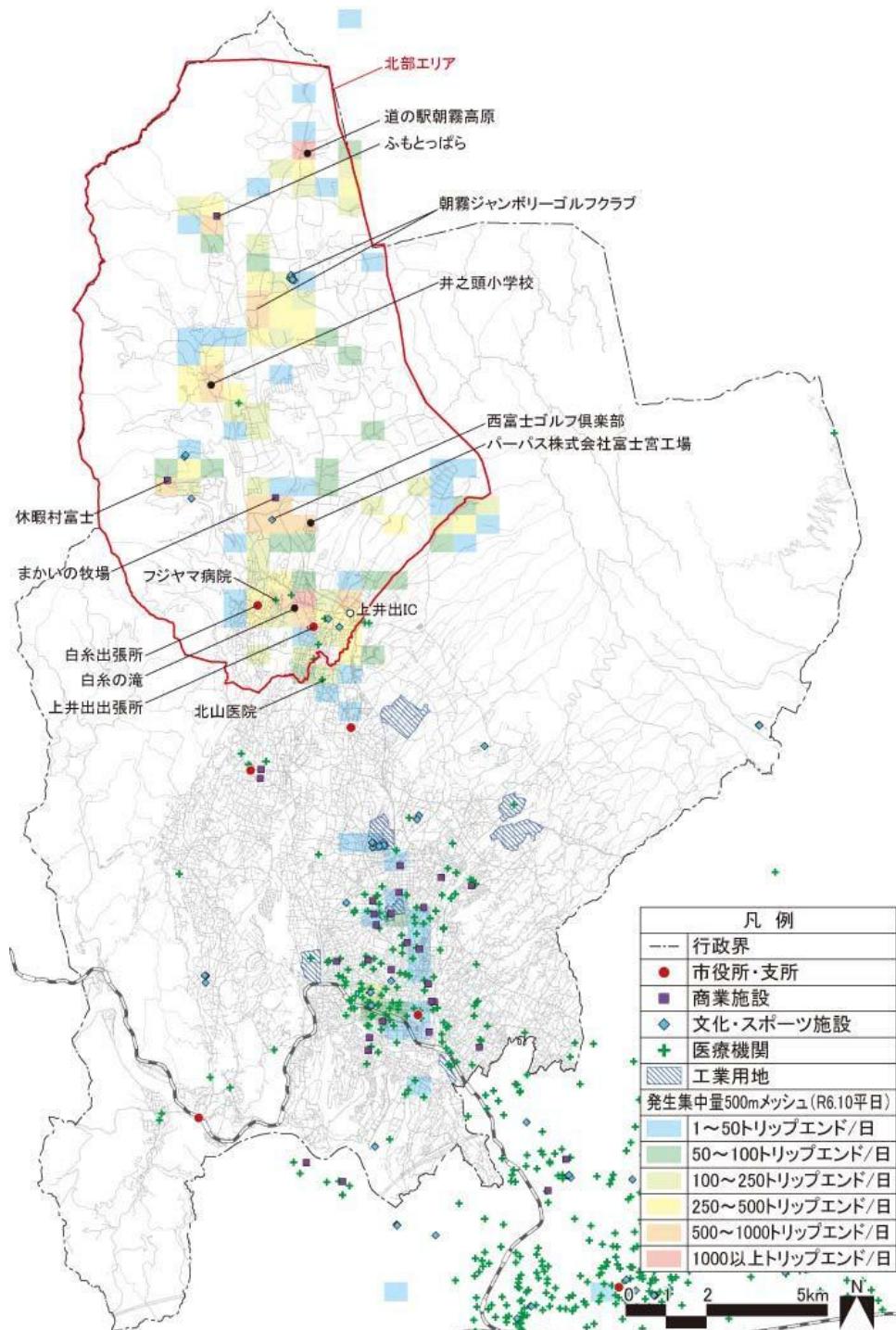
「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

⑦宮タク北部エリアの公共交通の潜在需要

- ・宮タク北部エリアでは、白糸の滝周辺、道の駅朝霧高原周辺、休暇村富士周辺、朝霧ジャンボリーゴルフクラブ周辺、まかいの牧場周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が多い傾向が見られます。

⇒発生集中量が多い場所には民間路線バス等の公共交通で移動できます。



「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

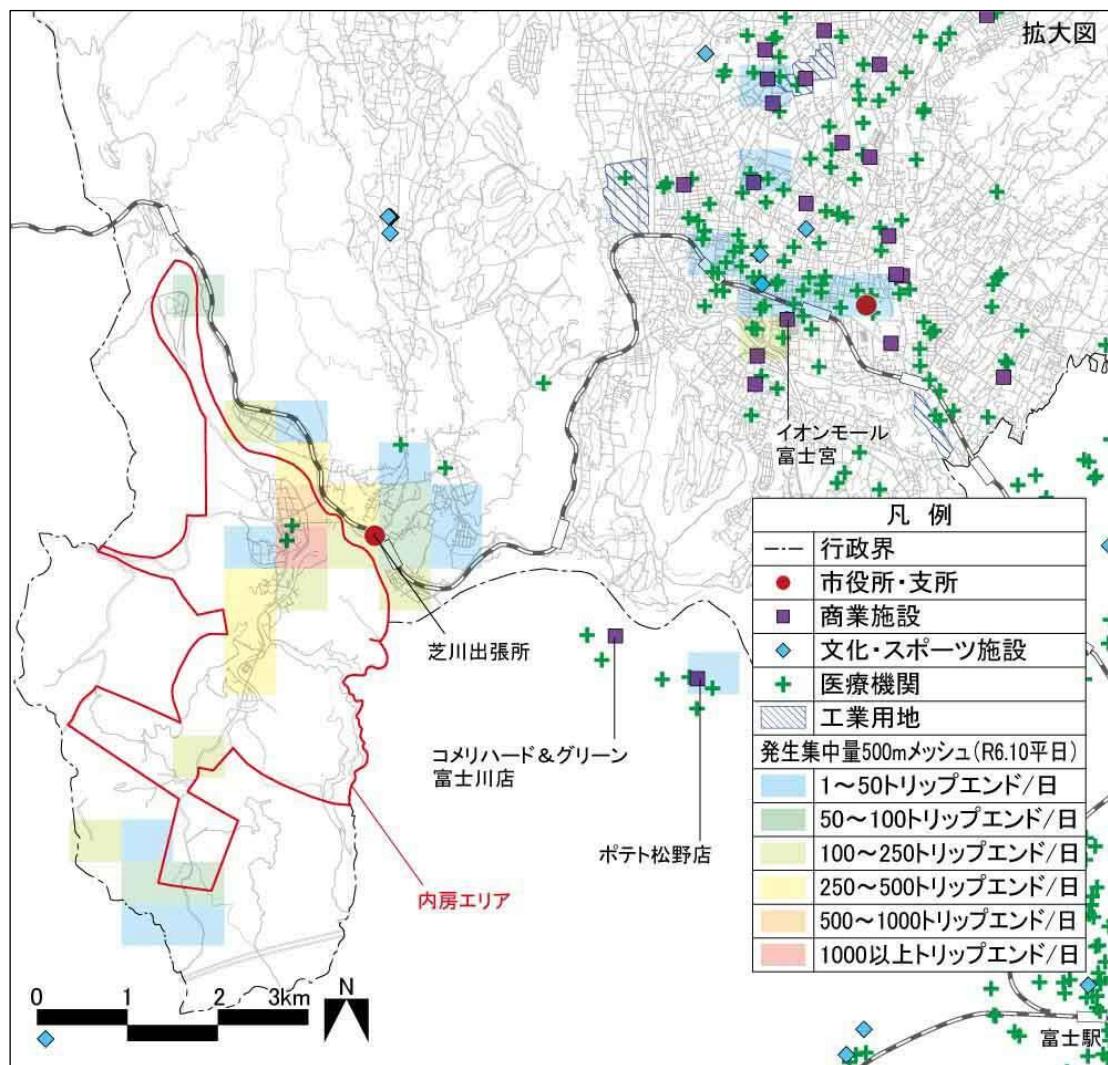
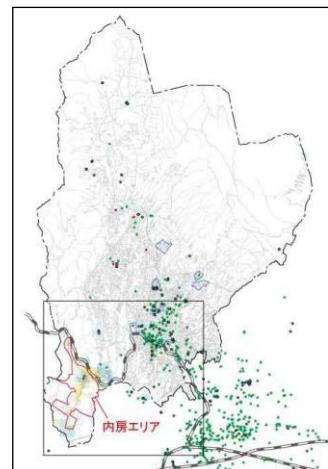
注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

⑧宮タク内房エリアの公共交通の潜在需要

- ・宮タク内房エリアでは、芝川街中ゾーン、富士宮街中ゾーンや、隣接する富士市のポテト松野店周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が見られます。

⇒芝川街中ゾーン、富士宮街中ゾーンへは宮タクが運行されています。

⇒自家用車により富士市のポテト松野店周辺で買い物や通院が行われていると考えられ、公共交通利用への転換余地があります。



「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

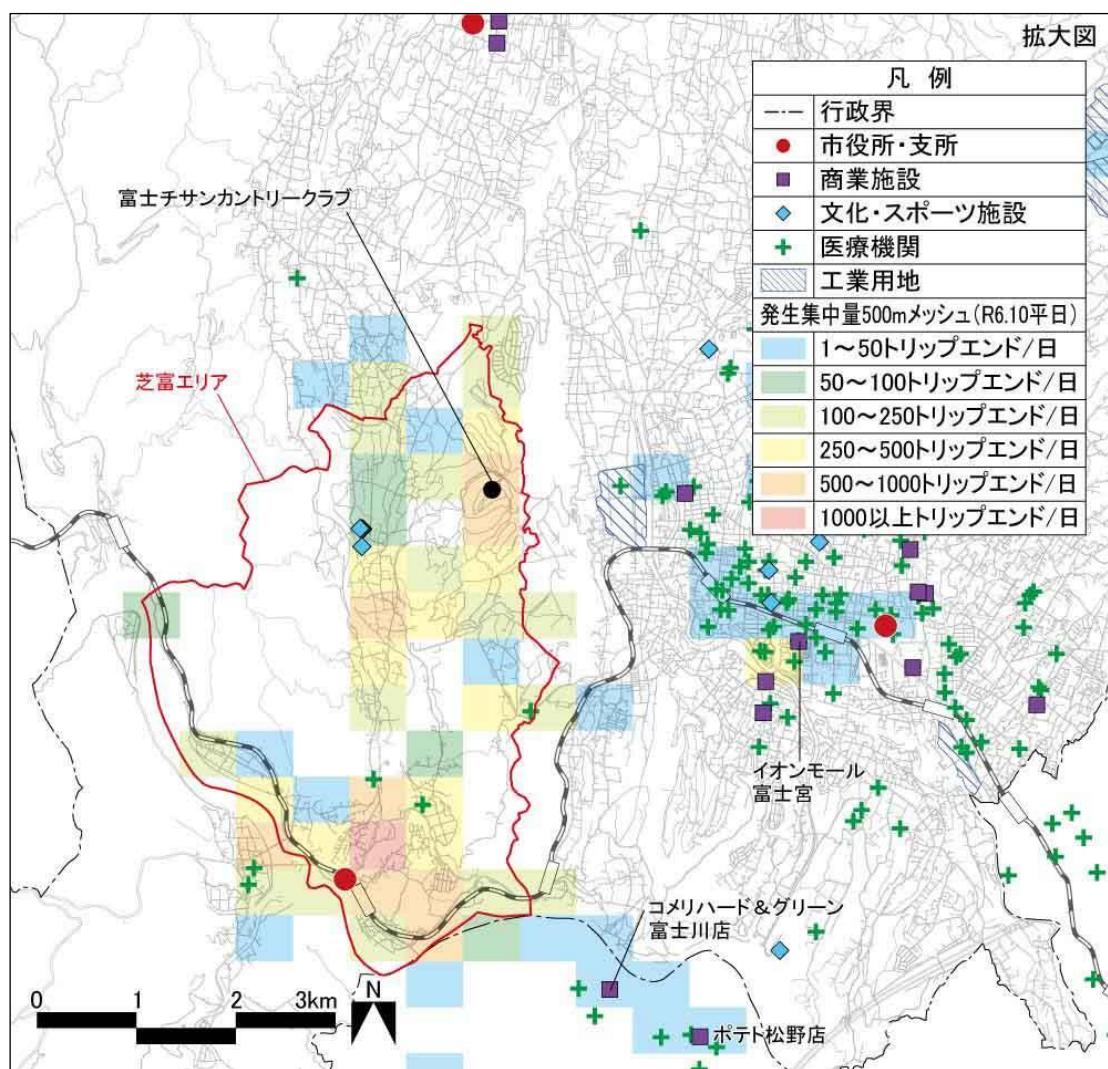
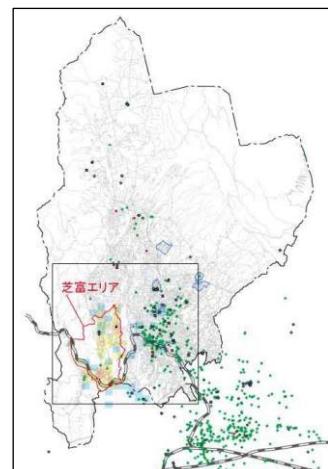
注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

⑨宮タク芝富エリアの公共交通の潜在需要

- ・宮タク芝富エリアでは、芝川街中ゾーン、富士宮街中ゾーンや、隣接する富士市のコメリハード＆グリーン富士川店、ポテト松野店周辺を出発地・目的地とする移動（発生集中量）が見られます。

⇒芝川街中ゾーン、富士宮街中ゾーンへは宮タクが運行されています。

⇒自家用車により富士市のコメリやポテト松野店周辺でも買い物や通院が行われていると考えられ、公共交通利用への転換余地があります。



「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

注：「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

(2) 上位計画の概要

(2)-1. 第6次富士宮市総合計画（令和8年度～令和17年度）

本市では、令和7年度に第6次総合計画を策定しました。総合計画は、まちづくりに取り組むための基本的な考え方などを示す計画であり、公共交通に関しては、基本方針を重要な生活インフラとして交通ネットワークの充実に努めるとともに、多様化する移動ニーズに応え、誰もが移動に困らない社会を目指します。また、様々な関係者と連携して利用促進等を図り、持続的な公共交通を実現するとしています。

将来都市像	富士山を心に 人の和と豊かな自然が織りなす 幸せ感じる富士宮
まちづくりの基本方針 (将来都市像を実現するための 重点取組)	取組1：地域の魅力を活かしたにぎわいづくり 取組2：若者や女性にも選ばれる地域づくり 取組3：安心して健やかに暮らせる幸せづくり 取組4：明るい未来を支える人づくり

6 都市整備 富士山の魅力を活かした快適な居住環境を創造するまちづくり

政策3 公共交通

目指すまちの姿：誰もが移動に困らない便利な公共交通ネットワークが構築されています。

基本方針：重要な生活インフラとしての公共交通ネットワークの充実に努めることにより、多様化する移動ニーズに応え、誰もが移動に困らない社会を目指します。また、様々な関係者と連携して利用促進等を図り、持続的な公共交通を実現します。

施策の内容

1. 公共交通ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> ○民間路線バスを地域の交通体系の軸として維持するとともに、一般タクシーや市営公共交通など、様々な交通資源を活用して交通ネットワークの整備に努めます。 ○A I や情報通信技術を活用し、広い世代に配慮した利便性の高い交通システムを検討します。 ○富士地域の広域的な振興・発展を図るため、新幹線などと連携した乗換利便性向上に向けた取組を関係機関と検討します。
2. 公共交通サービスの推進	<ul style="list-style-type: none"> ○誰もが気軽に「おでかけ」できる社会を目指し、多様な移動ニーズを把握するとともに、関係機関と連携し公共交通の利便性の向上に努めます。 ○到着時刻や乗り換え案内など利用者に向けた情報発信やキャッシュレス決済等のスマートな利用環境を検討します。 ○公共交通を中心とした外出機会の創出とモビリティマネジメントを様々な関係機関と連携し推進します。 ○市民が公共交通への理解・関心を深めるため、宮バス・宮タク説明会を行い乗車人数の増加を図ります。
3. 官民連携による交通システムの整備	<ul style="list-style-type: none"> ○バス停オーナー制度をはじめ、個人や事業者が公共交通を身近に感じ、運営を支える体制を構築します。 ○地域の実情に即した移動支援など、共創型の交通システムを推進します。

客観指標

指標	基準値(R6)	目標値(R12)
宮バス利用者数	68,999人	80,000人
宮タク利用者数	14,918人	20,000人

主観指標*

指標	基準値(R7)	目標値(R12)
富士宮市の公共交通(※)の環境に満足している ※路線バス、タクシー、鉄道、宮バス、宮タク	2.5	3.0

*主観指標は、1～5段階評価で実施した市民アンケート調査の平均値を示しています。具体的には「非常に当てはまる」を5点、「全くあてはまらない」を1点として、それぞれの点数に百分率を乗じて指数化し、その合計を平均値としています。

(3) 関連計画の概要

(3)-1. 静岡県地域公共交通計画（令和6年度～令和10年度）

静岡県では、令和5年度に静岡県地域公共交通計画を策定しました。2050年の「将来、目指す姿」の実現に向けて着実にステップアップしていくため、『2050年の目指す姿を実現するためには、2028年（5年の計画期間）にはどうあるべきか』の視点から、5か年の短期計画における基本的な方針は「地域の足を支える公共交通の確保」と「乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供」であり、基本的な方針に沿った目標を掲げ、施策に取り組むとしています。

基本的な方針	・地域の足を支える公共交通の確保 ・乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供
目標	目標1：公共交通ネットワークの維持確保 目標2：公共交通の利活用促進 目標3：公共交通サービスの効率化・高度化

(3)-2. 岳南都市圏総合都市交通計画（令和元年度～令和17年度）

岳南都市圏総合都市交通計画協議会は平成31年2月に岳南都市圏都市総合交通計画（岳南都市圏都市交通マスターplan）を策定しました。この計画は、現状及び将来にわたる都市交通の課題に対応するため関係機関が共同で策定する都市圏交通のビジョンです。

目指す 都市交通像	富士山のふもと 活発な交流と住みやすさを支える交通ネットワーク
都市交通体系 の基本方針	方針1：集約連携型都市構造による「活力創出」に寄与する交通体系の構築 方針2：「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築 方針3：豊かな自然環境と共生し「魅力向上」につながる交通体系の構築

(3)-3. 富士宮市都市計画マスターplan（令和2年度～令和21年度）

本市では、令和元年度に都市計画マスターplanを改定しました。都市計画マスターplanは、市町村が定める都市計画の根拠を示す計画であり、都市基盤計画にて市街地縁辺部や集落も含めて暮らしの移動を支え、環境に優しい都市交通の実現のため、市民に寄り添う交通システムの形成を目指し、公共交通利用の市民意識醸成の取組、環境への負荷の軽減、交通結節点機能の維持・向上に取り組むとしています。

基本理念	富士山の恵みを活かした、文化・交流、健やかな暮らしが生まれる都市づくり
------	-------------------------------------

その他分野別計画

(3)-4.第3次富士宮市環境基本計画（令和8年度～令和17年度）

(3)-5.富士宮市ゼロカーボン推進戦略（令和4年度～令和12年度）

(3)-6.第5次富士宮市観光基本計画（令和8年度～令和12年度）

(3)-7.第5期富士宮市地域福祉推進計画（令和8年度～令和12年度）

(3)-8.第10次富士宮市高齢者福祉計画（令和6年度～令和8年度）
第9期富士宮市介護保険事業計画（令和6年度～令和8年度）

(3)-9.富士宮駅周辺地区交通バリアフリー基本構想

第2章 公共交通の現状

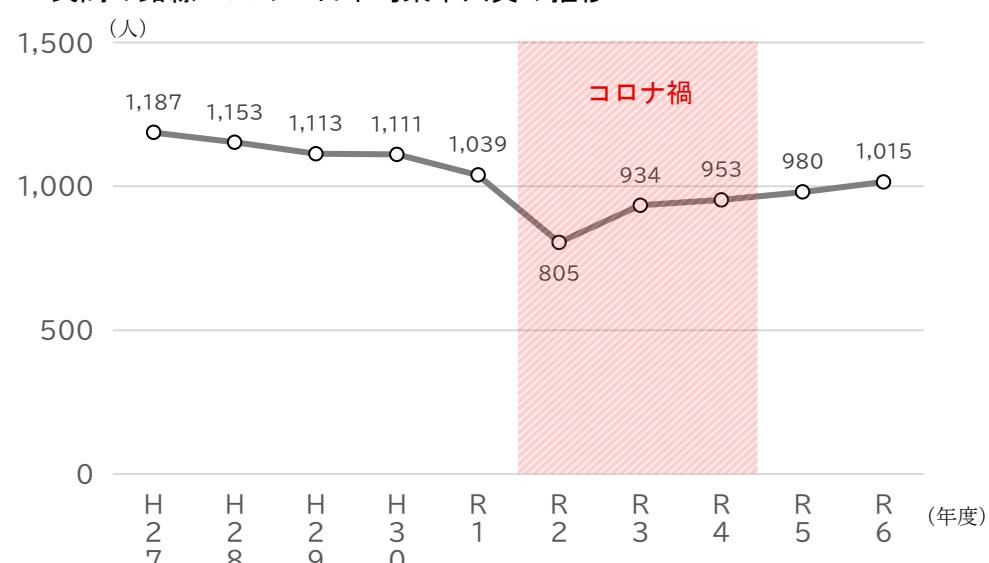
(1) 民間バス路線

(1)-1. 民間の路線バスの利用状況

令和6年度は、富士急静岡バス株式会社、山梨交通株式会社及び富士急バス株式会社の3社が市内で路線バスを運行していました。

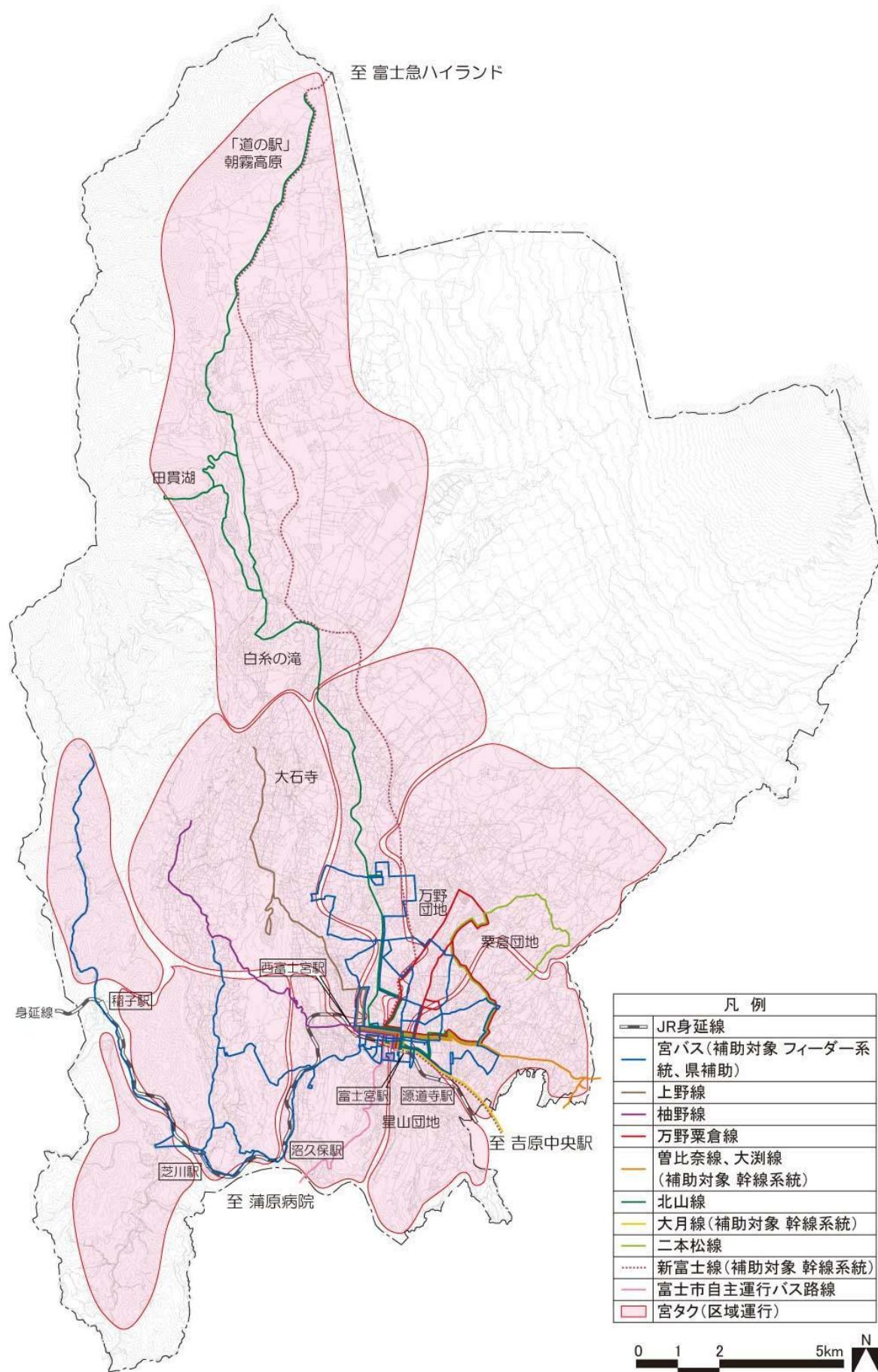
民間の路線バスの1日平均乗車人員（図2-1）は平成27年度以降1日約千人が利用していましたが、コロナ禍の影響により公共交通の利用者数は減少し、直近の令和6年度は4年ぶりに1,000人を超え、回復傾向にあります。

■図2-1 民間の路線バスの1日平均乗車人員の推移



出典：富士宮市の統計（資料：富士急静岡バス（株）・山梨交通（株））

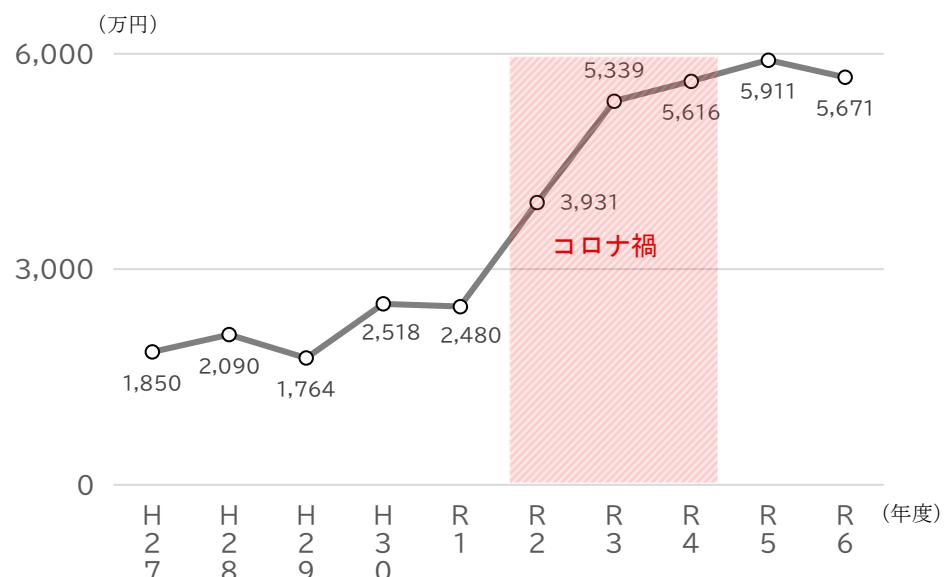
■図 2-2 市内の公共交通の路線図



(1)-2.不採算バス路線に対する補助

本市では不採算バス路線の運行経費の一部を負担することで、バス路線の維持を図っています。その補助金額の推移は図2-3のとおりで、令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響による利用減や燃料費、人件費の値上がり等により負担が増加しています。

■図2-3 不採算バス路線に対する補助金額の推移



出典：富士宮市資料

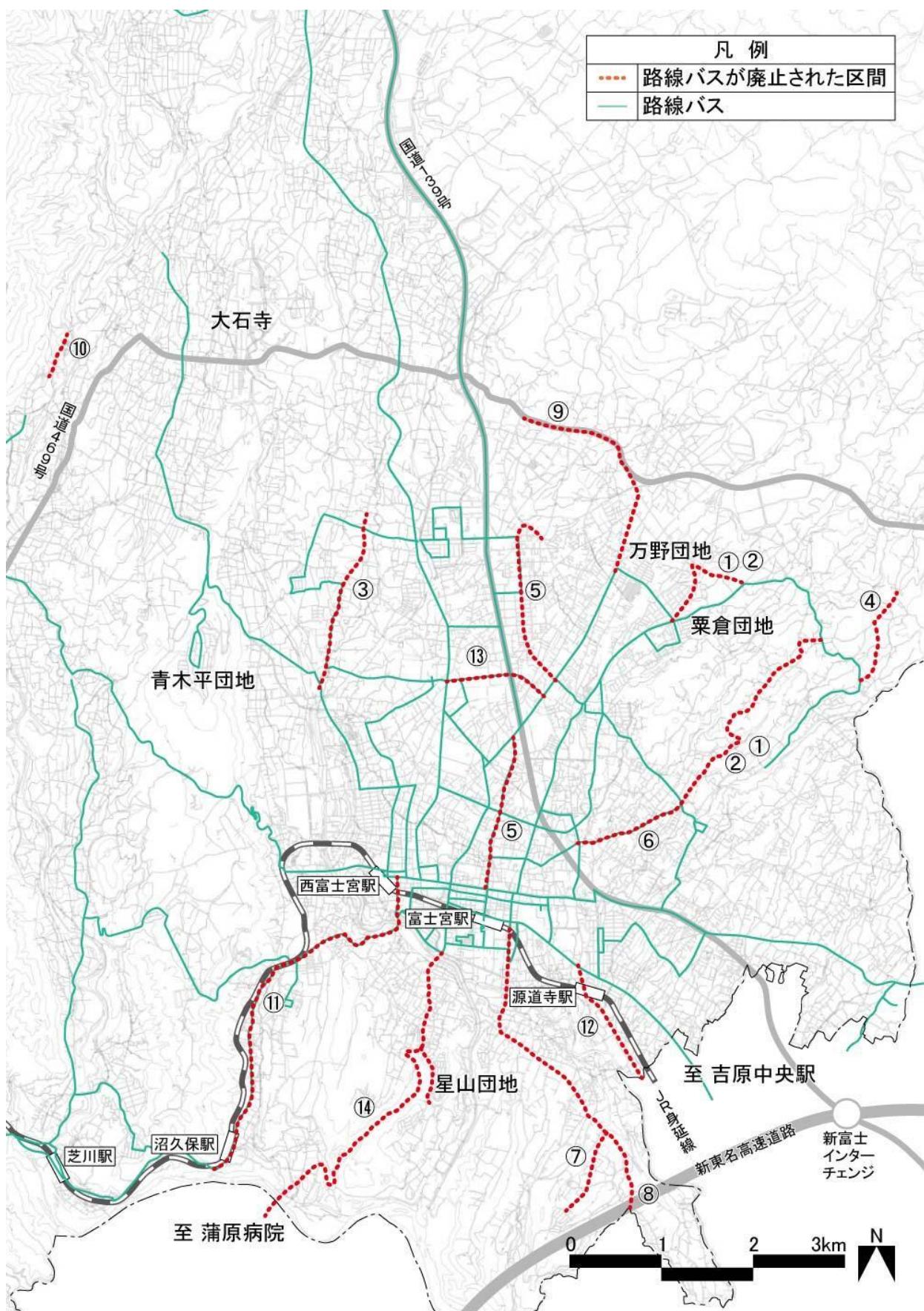
(1)-3.バス運行区間の廃止状況

バス事業者からの退出意向の申出があった路線については、地域住民やバス事業者と協議しながら、平成 14 年度以降に下表に示す 14 区間が廃止されました。直近では令和 7 年 12 月にも廃止されています。

バス運行区間の廃止状況を図 2-4 に示します。

	廃止区間	廃止期日
①	下粟倉 653～村山 1550	H14. 10
②	大岩 1541～村山 1550	H14. 10
③	淀師 489-2～上外神 1194	H15. 10
④	村山 56～村山 988	H17. 3
⑤	中央町 10-1～万野 403-7 の一部	H18. 4
⑥	東阿幸地 719～大岩 1551	H18. 4
⑦	山本 477 地先～山本 610 地先	H20. 4
⑧	中央町 30-5 地先～山本 813 地先	H20. 4
⑨	万野 3045 地先～山宮 2526 地先	H20. 4
⑩	精進川 1868 地先～精進川 1833 地先	H20. 4
⑪	西町 26-20 地先～沼久保 878 地先	H20. 4
⑫	源道寺町 1200 地先～小泉 360 地先	H20. 4
⑬	中原町 150 地先～宮原 7-1 地先	H20. 4
⑭	山梨交通蒲原病院線	R 7. 12

■図2-4 廃止バス路線



(2) 富士宮市営公共交通サービス

(2)-1. 市営公共交通の沿革

本市では平成 20 年から市営公共交通を運行しています。沿革は以下のとおりです。

年月日	市営公共交通の導入背景
H11～H19 年度	総合福祉会館までの民間路線バスに市が補助 JR 富士宮駅～総合福祉会館間を 1 日 3 往復運行
H19 年度	市は総合福祉会館行き路線バスを再編した宮バスを構想 ⇒H20. 4 に総合福祉会館行きバスを廃止し宮バスに移行 市は、タクシー事業者との協議の上、路線バスへの補助金の範囲内で地域住民が利用できる新交通システムを計画 ⇒H20. 4 に 3 地域で路線バスが廃止され、宮タクに移行

年月日	宮バス 主な内容	宮タク 主な内容
H20. 4. 1	中央循環（内回り・外回り）各 8 便で運行開始	3 エリア（山本・安居山・山宮）運行開始。月～金運行
H22. 3. 23	芝川町と合併し、H22 年度は芝川町のバスは旧町の内容のままで運行	—
H22. 7. 1	—	南部エリア、上野エリア、富士根エリア、北山エリア、北部エリアを追加し 8 エリアで運行開始
H23. 4. 1	再編した新芝川バス（稗久保線・香葉台線・稻子線・内房線・芝富線）運行開始	—
H23. 10. 1	東南循環（東・南コース）、北循環（北コース）、シャトル（現北循環西コース）を新規拡大	—
H25. 4. 1	—	平日毎日運行に変更 全エリアで 1 便増便
H25. 10. 1	芝川バス内房線を廃止、北循環東コースを新設しシャトルを北循環西コースとして北循環を 3 コース（北・西・東）に再編	宮バス内房線廃止により、内房エリアの運行を開始

年月日	宮バス 主な内容	宮タク 主な内容
H27. 4. 1	—	全エリアで2～4便に増便し、街中ゾーンの住民も利用可能に変更
H30. 6. 2	東南循環及び北循環の土曜日の運行を運休。	内房エリアを除く、宮タク8エリアで土曜日の運行を開始
H30. 4. 1	—	人穴小学校の児童を上井出小学校の児童クラブに移送開始
H30. 10. 1	東南循環南コースを廃止	—
R2. 4. 1	—	猪之頭小学校の児童を白糸小学校の児童クラブに移送開始
R3. 4. 1	—	宮タク会員の同乗者利用の実証実験開始 ⇒R4. 4に本格運行開始 宮タク北部エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験開始 ⇒R5. 4に本格運行開始 宮タク内房エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験開始 ⇒R5. 4に本格運行開始
R4. 10. 1	—	芝富エリアと稻子エリアの実証運行開始
R6. 4. 1	—	芝富エリアが本格運行開始 安居山エリアが、南部エリアに統合され、新「南部エリア」として運行開始
R7. 4. 1	宮バス芝富線の短縮運行開始	稻子エリアが本格運行開始
R8. 1. 1	—	山梨交通蒲原病院線の廃止代替措置として南部エリアを5便/日に増便 富士市北松野に乗降場所を追加

(2)-2.宮バス

①宮バスの概要

市街地周辺の公共施設・医療施設・ショッピングセンターなどと住宅地を循環バスで結び、地域住民の生活交通の足を確保すると同時に、中心市街地の活性化を目指しています。

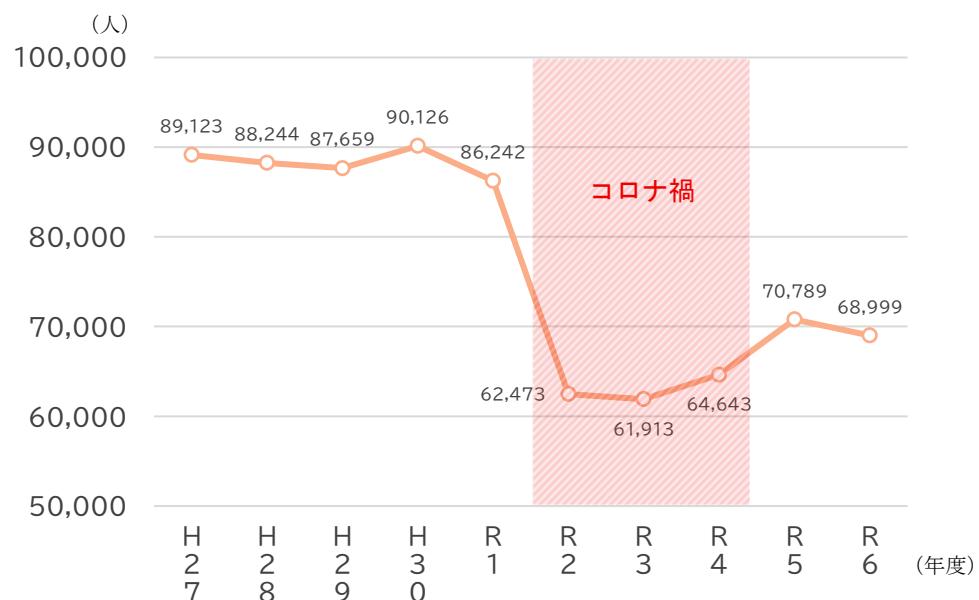
導入当初は、総合福祉会館行きの民間のバス路線の廃止の対応として、中央循環（内回り・外回り）の2ルートの運行から始まりました。その後、新路線の導入や変更を行い、平成25年10月1日から再編路線での運行が開始されました。現在の運行概要は以下のとおりです。

運行ルート	宮1 中央循環内回り (H20.4.1~) 宮2 中央循環外回り (H20.4.1~) 宮3 東南循環 (H23.10.1~/H30.10.1~南コース廃止) 宮5 北循環 (H23.10.1~ ※H25.10~路線を大幅に再編) 宮11 芝富線 (H23.4.1~の再編「芝川バス 芝5」を名称変更) 宮12 稲子線 (H23.4.1~の再編「芝川バス 芝3」を名称変更) 宮13 香葉台線 (H23.4.1~の再編「芝川バス 芝3」を名称変更) 宮14 稔久保線 (H23.4.1~の再編「芝川バス 芝1」を名称変更)
事業主体	富士宮市（運行業務は道路運送法4条により事業者に委託）
料金	1乗車当たり 200円（※北循環は各コース 200円） 小学生以下及び障害者手帳保持者は半額。 乳幼児は保護者が同伴の場合に限り2名まで無料。 宮1~3・宮5の各路線、宮5の各コースは半額で乗り継ぎ可能。
運行日	宮1・2 中央循環 毎日運行（※1便と8便は土日祝日運休） 宮3・5 東南・北循環 月～金（土日祝日運休） 宮11～14 月～土・祝（日曜運休） (全線 12月29日～1月3日は運休)
1日当たり運行回数	宮1・2 中央循環 計16便（土日祝日は計12便） 宮3 東南循環 6便 宮5 北循環 6便 宮11～14 計18便
運行時間帯	6:00～18:40
車両	ノンステップバス6台、 マイクロバス1台（25人乗り） ノンステップバスは車椅子での乗降可

②利用状況

宮バスの利用者数は平成 30 年度に 90,126 人と過去最高を記録しましたが、コロナ禍の影響を受け、令和 3 年度に 61,913 人まで減少しました。その後は緩やかな回復傾向にあります。

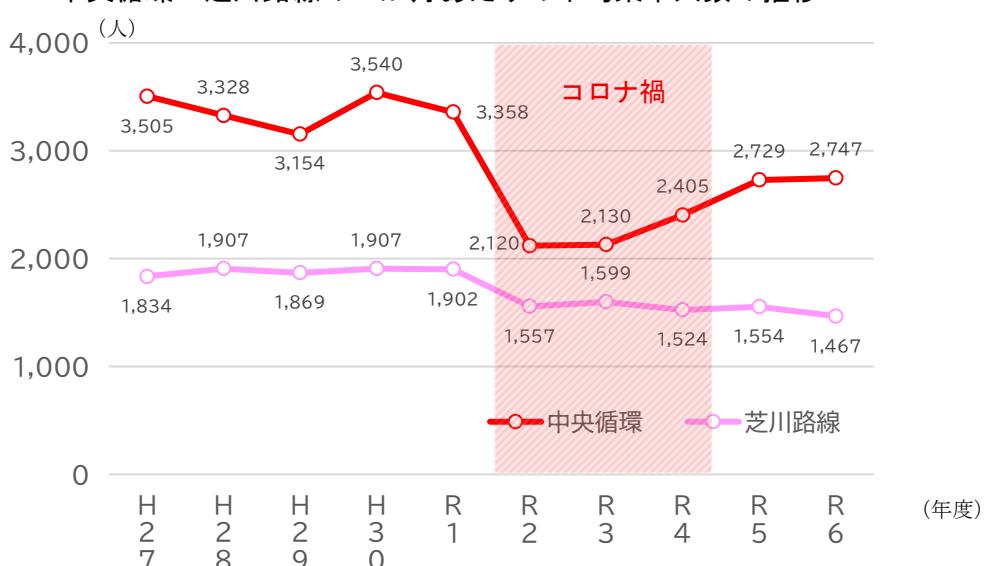
■図 2-5 宮バスの年間利用者数の推移



出典：宮バス実績報告

宮バス中央循環・芝川路線の利用者数は、運行開始後から、両路線とも平均乗車人数は横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響を受け、令和 2 年度は減少しました。令和 3 ~ 4 年度は利用者数が増加に転じていますが、コロナ前の利用者数には達していません。

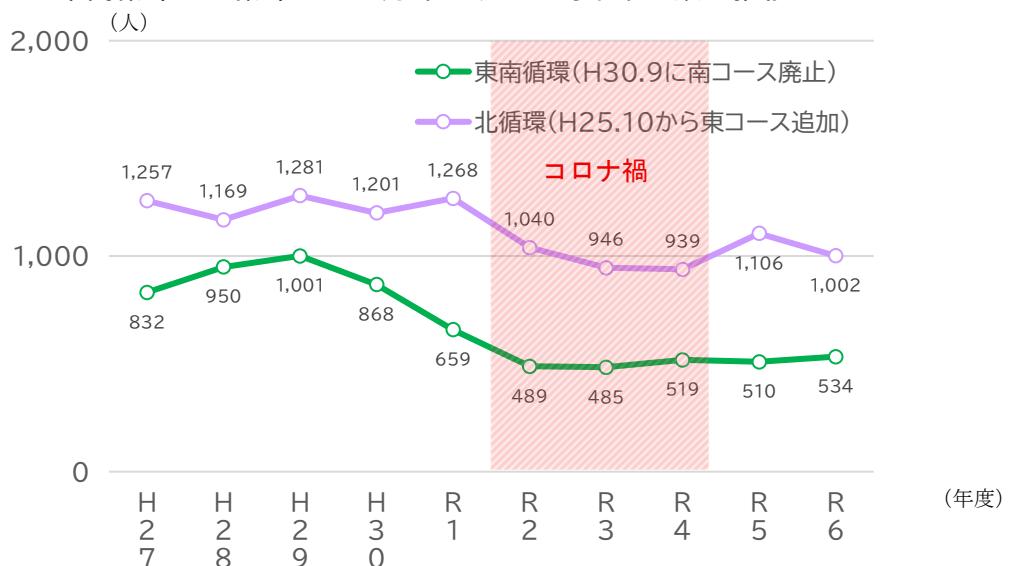
■図 2-6 中央循環・芝川路線の 1か月あたりの平均乗車人数の推移



出典：宮バス実績報告

また、宮バス東南循環・北循環の利用者数は、北循環は平成 25 年 10 月から東コースが追加され、利用者数が急増しました。東南循環も順調に利用者数を増やしていましたが、平成 30 年 9 月末に東南循環南コースが廃止されたことで減少に転じています。令和 2 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受けています。

■図 2-7 東南循環・北循環の 1 か月あたりの平均乗車人数の推移



出典：宮バス実績報告

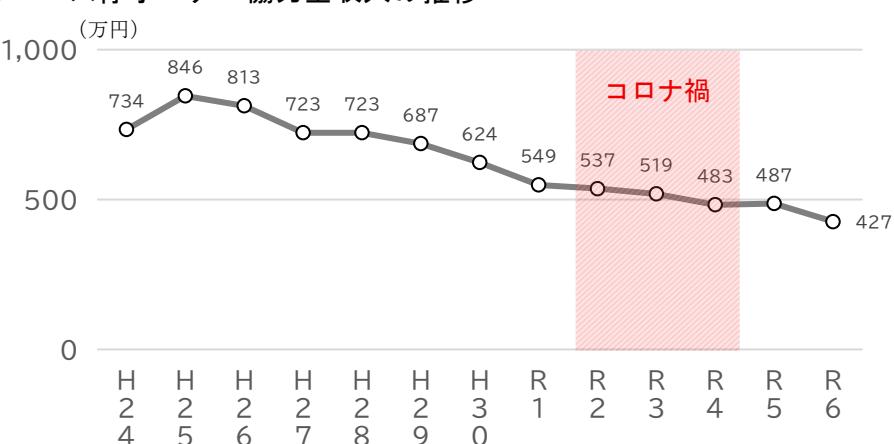
③宮バスの運行支援策

本市ではバス停オーナー制度により、市営バス事業の安定的な運営と地域と共に公共交通を守り育てることを目的とした協力金収入を得ています。

新路線を導入するに当たり、ルート沿線の医療施設・商業施設等沿線施設に協力を呼びかけることでバス停オーナーの獲得を図ってきました。

バス停オーナーの数は平成 25 年度をピークに減少し、平成 30 年 9 月末の東南循環南コース廃止に伴いさらに減少しました。令和 6 年度の協力金収入は約 427 万円となっています。

■図 2-8 バス停オーナー協力金収入の推移



出典：富士宮市資料

(年度)

④クロスセクター効果

クロスセクター効果とは、地域公共交通が生み出す多面的な効果のうち自治体が支えるべき移動について、行政の視点から定量的に評価したものです。

多面的な効果とは、交通分野だけでなく医療・福祉等の多様な分野（クロスセクター）に関わる効果ということであり、クロスセクター効果を定量的に算出することで、現在の地域公共交通への財政支出の妥当性や必要性を可視化することが可能となります。

宮バス中央循環 クロスセクター効果

令和6年度の宮バス中央循環のクロスセクター効果の算出結果は、本市が中央循環に支出した費用が年間約1,970万円であるのに対して、廃止した場合の分野別代替費用が約2,630万円必要であることから、クロスセクター効果は年間約660万円と算出しました。

よって、中央循環への財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と捉えることができます。

<宮バス中央循環 クロスセクター効果算出結果>

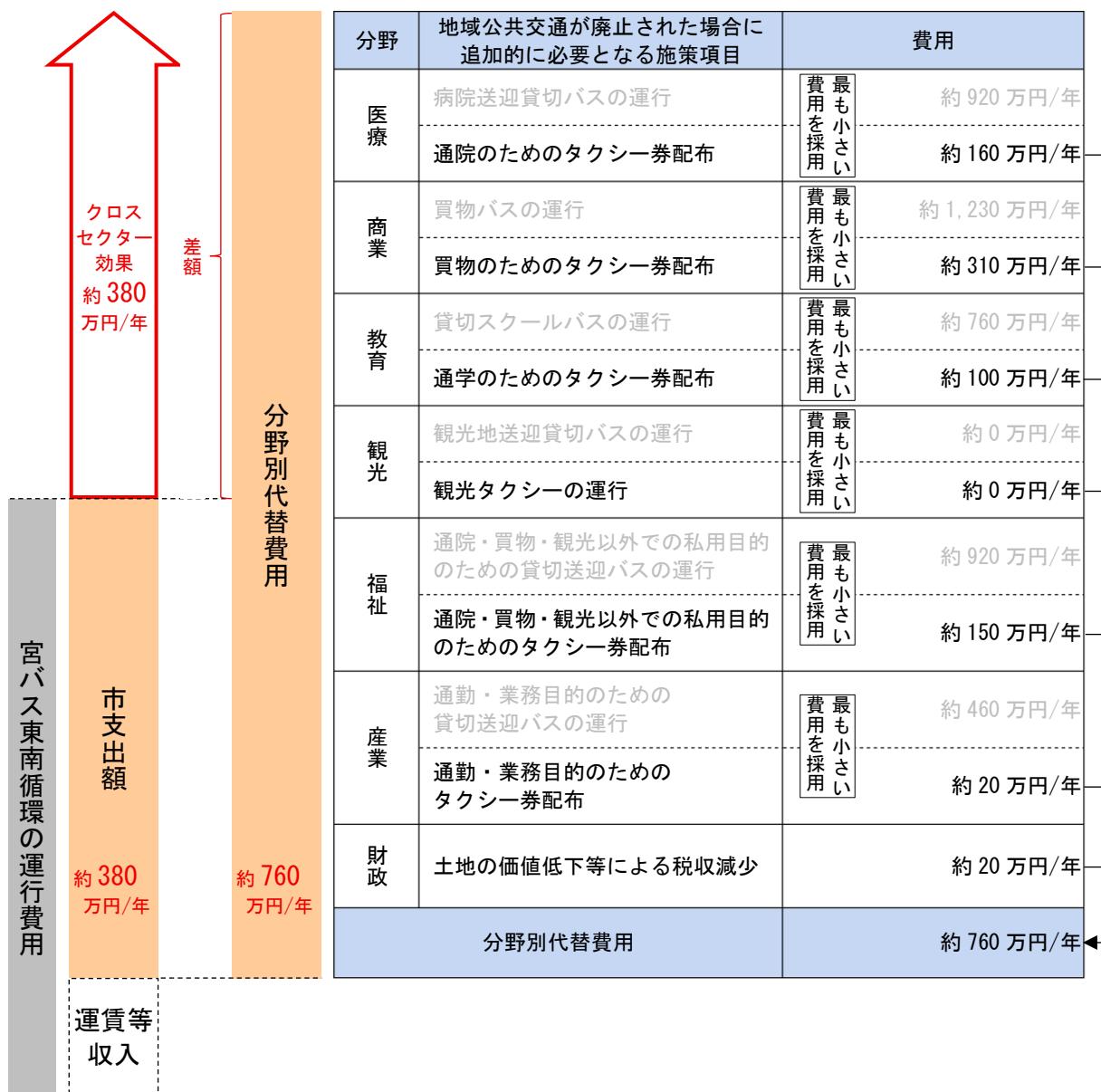
宮バス中央循環の運行費用		分野別代替費用	差額	クロスセクター効果 約660万円/年																																																
市支出額	約1,970万円/年	分野別代替費用	約2,630万円/年																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>分野</th> <th>地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる施策項目</th> <th>費用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">医療</td> <td>病院送迎貸切バスの運行</td> <td>費用最も小さい採用 約1,520万円/年</td> </tr> <tr> <td>通院のためのタクシー券配布</td> <td>費用最も大きい採用 約330万円/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">商業</td> <td>買物バスの運行</td> <td>費用最も小さい採用 約2,340万円/年</td> </tr> <tr> <td>買物のためのタクシー券配布</td> <td>費用最も大きい採用 約840万円/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">教育</td> <td>貸切スクールバスの運行</td> <td>費用最も小さい採用 約380万円/年</td> </tr> <tr> <td>通学のためのタクシー券配布</td> <td>費用最も大きい採用 約20万円/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">観光</td> <td>観光地送迎貸切バスの運行</td> <td>費用最も小さい採用 約770万円/年</td> </tr> <tr> <td>観光タクシーの運行</td> <td>費用最も大きい採用 約80万円/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">福祉</td> <td>通院・買物・観光以外での私用目的のための貸切送迎バスの運行</td> <td>費用最も小さい採用 約2,190万円/年</td> </tr> <tr> <td>通院・買物・観光以外での私用目的のためのタクシー券配布</td> <td>費用最も大きい採用 約780万円/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">産業</td> <td>通勤・業務目的のための貸切送迎バスの運行</td> <td>費用最も小さい採用 約1,820万円/年</td> </tr> <tr> <td>通勤・業務目的のためのタクシー券配布</td> <td>費用最も大きい採用 約580万円/年</td> </tr> <tr> <td>財政</td> <td>土地の価値低下等による税収減少</td> <td></td> <td></td> <td>約3万円/年</td> </tr> <tr> <td colspan="3">分野別代替費用</td> <td colspan="2">約2,630万円/年</td> </tr> <tr> <td colspan="2">運賃等収入</td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table>					分野	地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる施策項目	費用	医療	病院送迎貸切バスの運行	費用最も小さい採用 約1,520万円/年	通院のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約330万円/年	商業	買物バスの運行	費用最も小さい採用 約2,340万円/年	買物のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約840万円/年	教育	貸切スクールバスの運行	費用最も小さい採用 約380万円/年	通学のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約20万円/年	観光	観光地送迎貸切バスの運行	費用最も小さい採用 約770万円/年	観光タクシーの運行	費用最も大きい採用 約80万円/年	福祉	通院・買物・観光以外での私用目的のための貸切送迎バスの運行	費用最も小さい採用 約2,190万円/年	通院・買物・観光以外での私用目的のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約780万円/年	産業	通勤・業務目的のための貸切送迎バスの運行	費用最も小さい採用 約1,820万円/年	通勤・業務目的のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約580万円/年	財政	土地の価値低下等による税収減少			約3万円/年	分野別代替費用			約2,630万円/年		運賃等収入				
分野	地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる施策項目	費用																																																		
医療	病院送迎貸切バスの運行	費用最も小さい採用 約1,520万円/年																																																		
	通院のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約330万円/年																																																		
商業	買物バスの運行	費用最も小さい採用 約2,340万円/年																																																		
	買物のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約840万円/年																																																		
教育	貸切スクールバスの運行	費用最も小さい採用 約380万円/年																																																		
	通学のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約20万円/年																																																		
観光	観光地送迎貸切バスの運行	費用最も小さい採用 約770万円/年																																																		
	観光タクシーの運行	費用最も大きい採用 約80万円/年																																																		
福祉	通院・買物・観光以外での私用目的のための貸切送迎バスの運行	費用最も小さい採用 約2,190万円/年																																																		
	通院・買物・観光以外での私用目的のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約780万円/年																																																		
産業	通勤・業務目的のための貸切送迎バスの運行	費用最も小さい採用 約1,820万円/年																																																		
	通勤・業務目的のためのタクシー券配布	費用最も大きい採用 約580万円/年																																																		
財政	土地の価値低下等による税収減少			約3万円/年																																																
分野別代替費用			約2,630万円/年																																																	
運賃等収入																																																				

宮バス東南循環 クロスセクター効果

令和6年度の宮バス東南循環のクロスセクター効果の算出結果は、本市が東南循環に支出した費用が年間約380万円であるのに対して、廃止した場合の分野別代替費用が約760万円必要であることから、クロスセクター効果は年間約380万円と算出しました。

よって、東南循環への財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と捉えることができます。

＜宮バス東南循環 クロスセクター効果算出結果＞

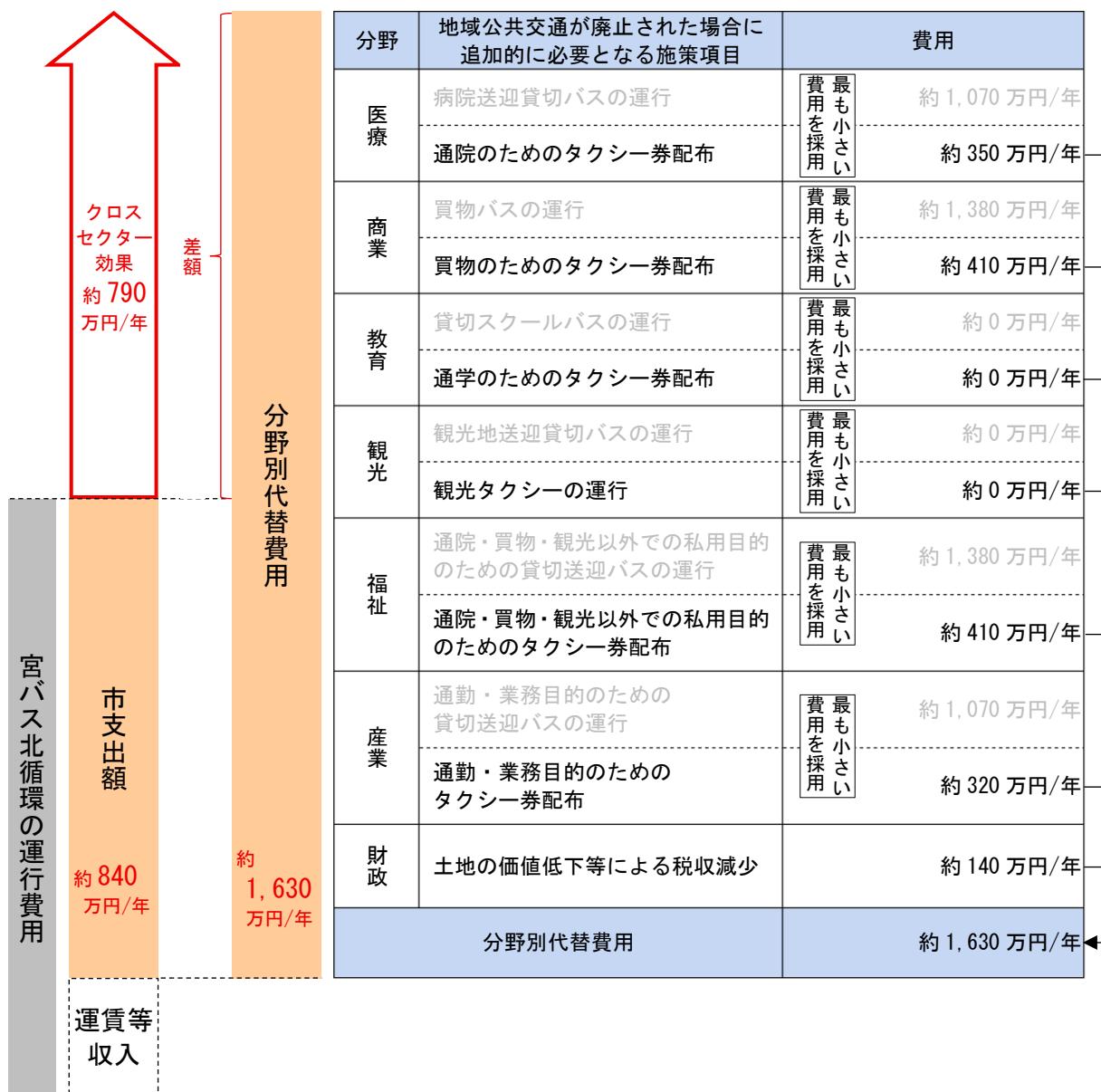


宮バス北循環 クロスセクター効果

令和6年度の宮バス北循環のクロスセクター効果の算出結果は、本市が北循環に支出した費用が年間約840万円であるのに対して、廃止した場合の分野別代替費用が約1,630万円必要であることから、クロスセクター効果は年間約790万円と算出しました。

よって、北循環への財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と捉えることができます。

<宮バス北循環 クロスセクター効果算出結果>



宮バス芝川路線（全体）クロスセクター効果

令和6年度の宮バス芝川路線のクロスセクター効果の算出結果は、本市が芝川路線に支出した費用が年間約2,210万円であるのに対して、廃止した場合の分野別代替費用が約2,110万円必要であり、分野別代替費用が市支出額よりも100万円安いことから、クロスセクター効果は年間マイナス100万円と算出しました。

クロスセクター効果はマイナス100万円ですが、平日6時53分に新田停留所を出発する便には、11人の通学利用者が集中しています。また、平日と土曜9時53分に芝川会館停留所を出発する便にも8～9人の利用者が乗り合わせています。これらの便の利用者等に対して、タクシーによる代替輸送が現実的に可能かどうかという問題があります。

よって現時点では、芝川路線への財政支出は「地域を支えるための適切な支出」と捉えることができます。

＜宮バス芝川路線 クロスセクター効果算出結果＞

分野	地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる施策項目	費用
	費用最も小さい採用	
医療	病院送迎貸切バスの運行	約2,140万円/年
	通院のためのタクシー券配布	約280万円/年
商業	買物バスの運行	約2,080万円/年
	買物のためのタクシー券配布	約740万円/年
教育	貸切スクールバスの運行	約1,260万円/年
	通学のためのタクシー券配布	約400万円/年
観光	観光地送迎貸切バスの運行	約0万円/年
	観光タクシーの運行	約0万円/年
福祉	通院・買物・観光以外での私用目的のための貸切送迎バスの運行	約1,460万円/年
	通院・買物・観光以外での私用目的のためのタクシー券配布	約220万円/年
産業	通勤・業務目的のための貸切送迎バスの運行	約1,780万円/年
	通勤・業務目的のためのタクシー券配布	約290万円/年
財政	土地の価値低下等による税収減少	約180万円/年
	分野別代替費用	約2,110万円/年
差額	クロスセクター効果 約-100万円/年	
市支出額	約2,210万円/年	
分野別代替費用	約2,110万円/年	
運賃等収入		

宮バス芝富線 クロスセクター効果

令和6年度の宮バス芝富線のクロスセクター効果の算出結果は、本市が芝富線に支出した費用が年間約370万円であるのに対して、廃止した場合の分野別代替費用が約370万円必要であり、両者が同額であることから、クロスセクター効果は年間0円と算出しました。

クロスセクター効果は0円ですが、平日6時53分に新田停留所を出発する便には、11人の通学利用者が集中しています。この便の利用者に対して、タクシーによる代替輸送が現実的に可能かどうかという問題があります。

よって現時点では、芝富線への財政支出は「地域を支えるための適切な支出」と捉えることができます。

＜宮バス芝富線 クロスセクター効果算出結果＞

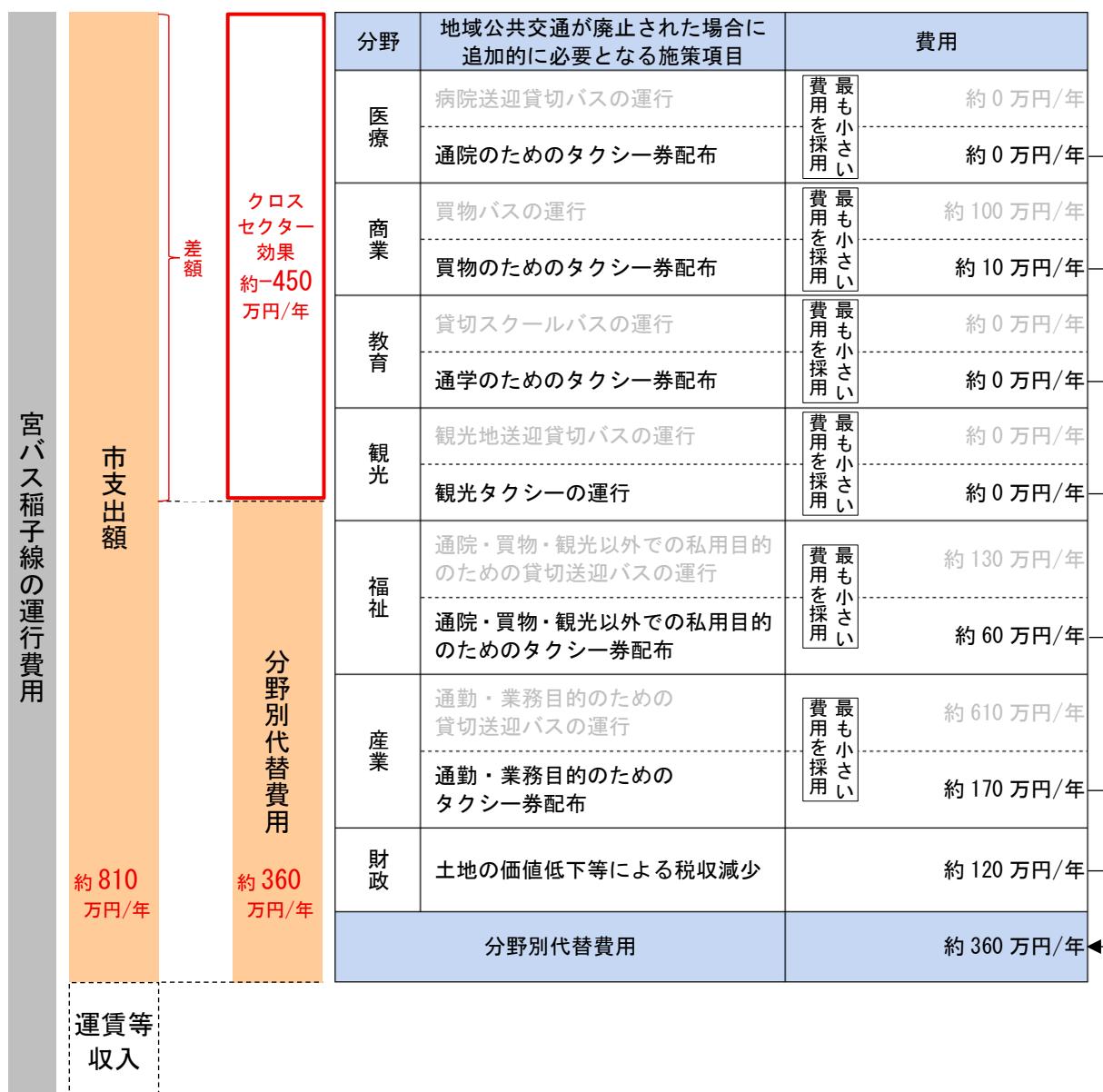
分野	地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる施策項目	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行	費用最も小さい 約460万円/年
	通院のためのタクシー券配布	約20万円/年
商業	買物バスの運行	費用最も小さい 約0万円/年
	買物のためのタクシー券配布	約0万円/年
教育	貸切スクールバスの運行	費用最も小さい 約760万円/年
	通学のためのタクシー券配布	約350万円/年
観光	観光地送迎貸切バスの運行	費用最も小さい 約0万円/年
	観光タクシーの運行	約0万円/年
福祉	通院・買物・観光以外での私用目的のための貸切送迎バスの運行	費用最も小さい 約0万円/年
	通院・買物・観光以外での私用目的のためのタクシー券配布	約0万円/年
産業	通勤・業務目的のための貸切送迎バスの運行	費用最も小さい 約0万円/年
	通勤・業務目的のためのタクシー券配布	約0万円/年
財政	土地の価値低下等による税収減少	約0万円/年
分野別代替費用		約370万円/年
市支出額		
約370万円/年		
運賃等収入		
約370万円/年		

宮バス稻子線 クロスセクター効果

令和6年度の宮バス稻子線のクロスセクター効果の算出結果は、本市が稻子線に支出した費用が年間約810万円であるのに対して、廃止した場合の分野別代替費用が約360万円必要であり、分野別代替費用が市支出額よりも450万円安いことから、クロスセクター効果は年間マイナス450万円と算出しました。

よって、稻子線については、交通PDCA指針の目標達成状況に応じて、宮タクの活用を含めた路線の見直しを検討する必要があると考えられます。

＜宮バス稻子線 クロスセクター効果算出結果＞

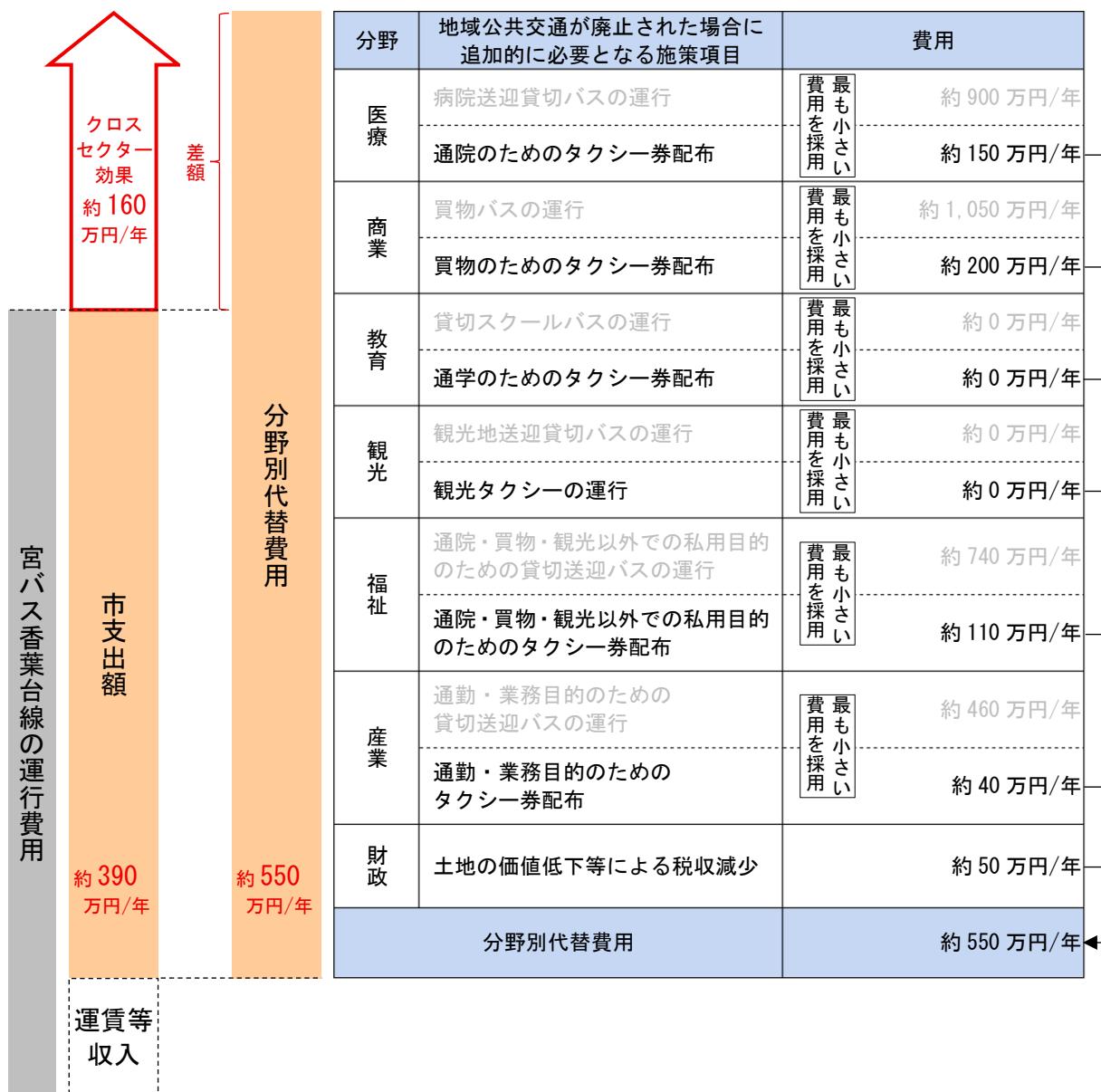


宮バス香葉台線 クロスセクター効果

令和6年度の宮バス香葉台線のクロスセクター効果の算出結果は、本市が香葉台線に支出した費用が年間約390万円であるのに対して、廃止した場合の分野別代替費用が約550万円必要であることから、クロスセクター効果は年間約160万円と算出しました。

よって、香葉台線への財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と捉えることができます。

＜宮バス香葉台線 クロスセクター効果算出結果＞

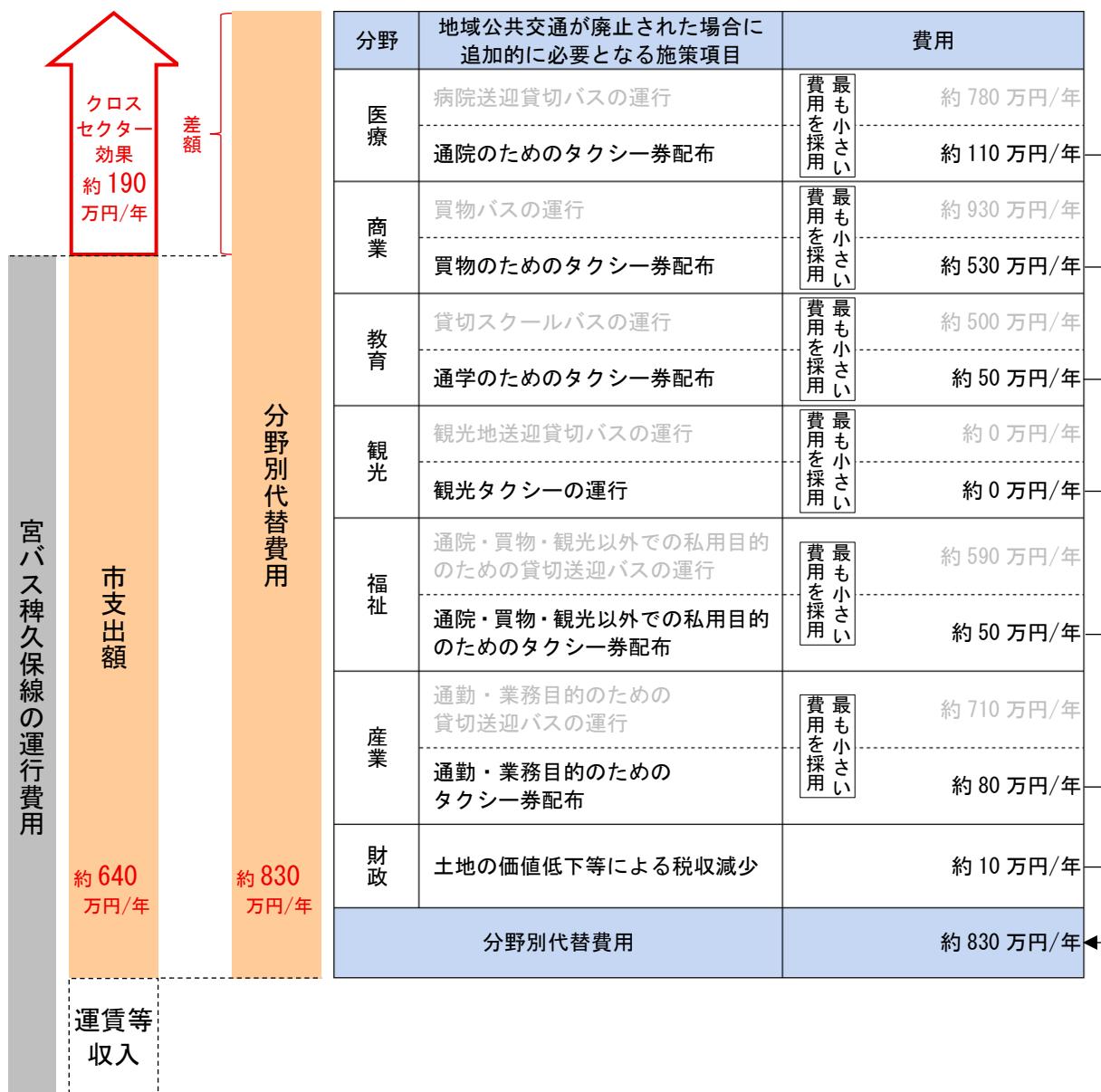


宮バス稗久保線 クロスセクター効果

令和6年度の宮バス稗久保線のクロスセクター効果の算出結果は、本市が稗久保線に支出した費用が年間約640万円であるのに対して、廃止した場合の分野別代替費用が約830万円必要であることから、クロスセクター効果は年間約190万円と算出しました。

よって、稗久保線への財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と捉えることができます。

＜宮バス稗久保線 クロスセクター効果算出結果＞



(2)-3.宮タク

①宮タクの概要

「宮タク」は平成 20 年 4 月にバス路線の運行が廃止された地域（山宮・山本・安居山）を対象に運行をスタートさせたデマンド型乗合タクシーです。郊外と街中エリア間を運行しており、エリアごと運行する時刻表があり、予約を受けたときのみ運行し、ドア・ツー・ドアのサービスを行っています。

その後、当時運行されていなかった地域の住民から要望が寄せられ、平成 22 年度から合併前の市域全体にエリアを拡大しました。平成 27 年度に増便・拡大、令和 4 年度には更なるエリアの拡大を行いました。現在市内全域で運行しています。

運行エリア	山宮エリア・山本エリア・上野エリア・南部エリア (安居山エリアは R6 から南部エリアに統合) 富士根エリア・北山エリア・北部エリア・内房エリア 芝富エリア・稻子エリア
事業主体	富士宮市（運行業務は道路運送法 4 条により事業者に委託）
料金	500 円～1,700 円 ※エリア内の距離に応じて異なり、廃止されたバス路線の料金に準じて設定されている。 小学生以下及び障害者手帳保持者は半額
運行日	平日・土曜運行（日祝日・12 月 29 日～1 月 3 日は運休） ※内房エリア・芝富エリア・稻子エリアは土曜も運休
運行便数	北部エリア・南部エリア（10 便／日） 山宮エリア・山本エリア・北山エリア（8 便／日） 上野エリア（7 便／日） 富士根エリア・内房エリア（6 便／日） 芝富エリア・稻子エリア（4 便／日）
運行時間帯	7:10～18:20
車両	セダン型タクシー、UD タクシー ※現在 UD タクシーの導入を推進している。
委託料の特徴	運行経費と乗車賃の差額を委託料としているため、乗合率が上昇すると 1 台あたりの乗車賃が増えるため委託料が下がる。

②利用状況

宮タクの年間利用者数は、コロナ禍の影響を受け令和2年度に一度減少したものの、その後回復し、令和6年度はコロナ禍前の平成29年度や30年度を上回り14,918人が利用しています。

■図2-9 宮タクの年間利用者数の推移

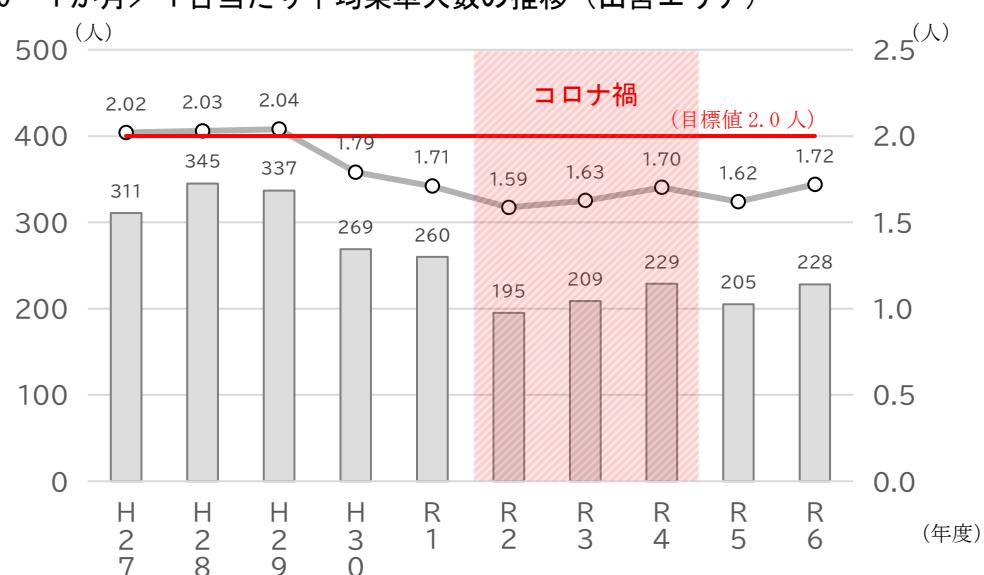


出典：宮タク実績報告

平成27年度から令和6年度までのエリア別の1か月当たり、1台当たりの平均乗車人数は図2-10から図2-20までのとおりです。

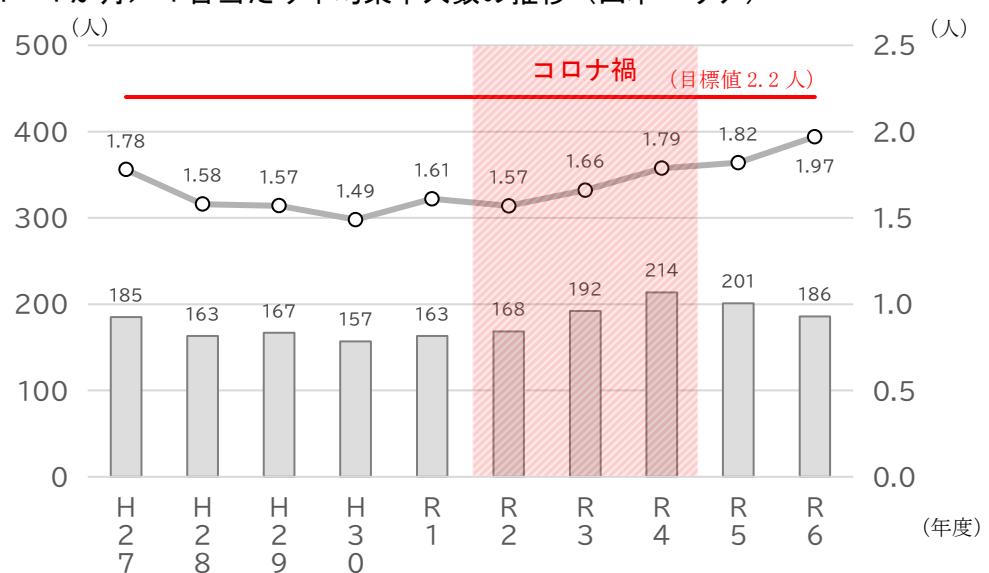
平成25年4月に増便したことも影響し、各エリアの輸送人員はそれぞれ前年度と比較して増加傾向にありました。しかしその後、平成27年4月に更なる増便をしたことにより、利用者が分散し、令和2年度は新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響を受け多くのエリアで平均乗車人数が減少しました。令和3～4年度は多くのエリアで平均乗車人数が増加傾向にあります。

■図2-10 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（山宮エリア）



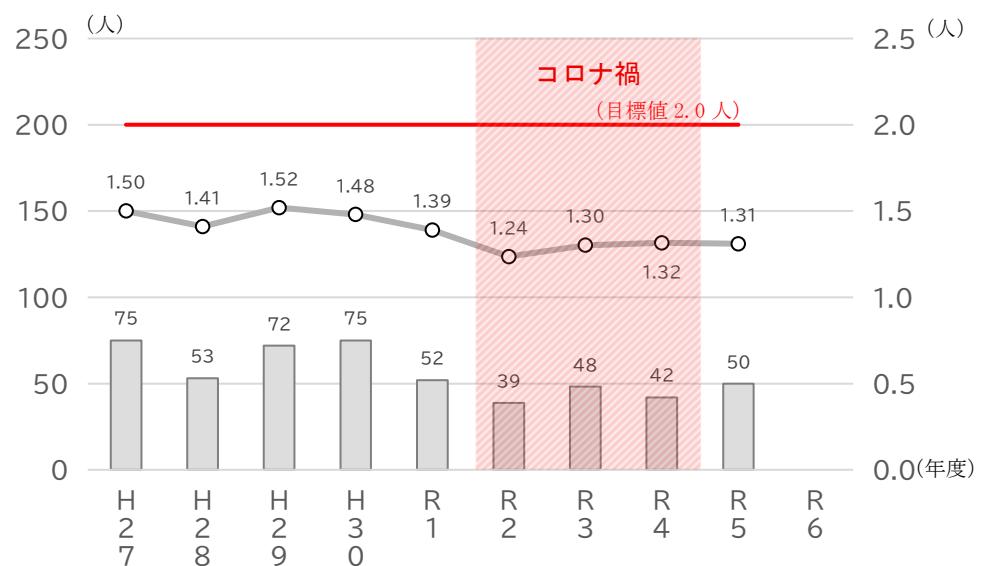
出典：宮タク実績報告

■図 2-11 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（山本エリア）



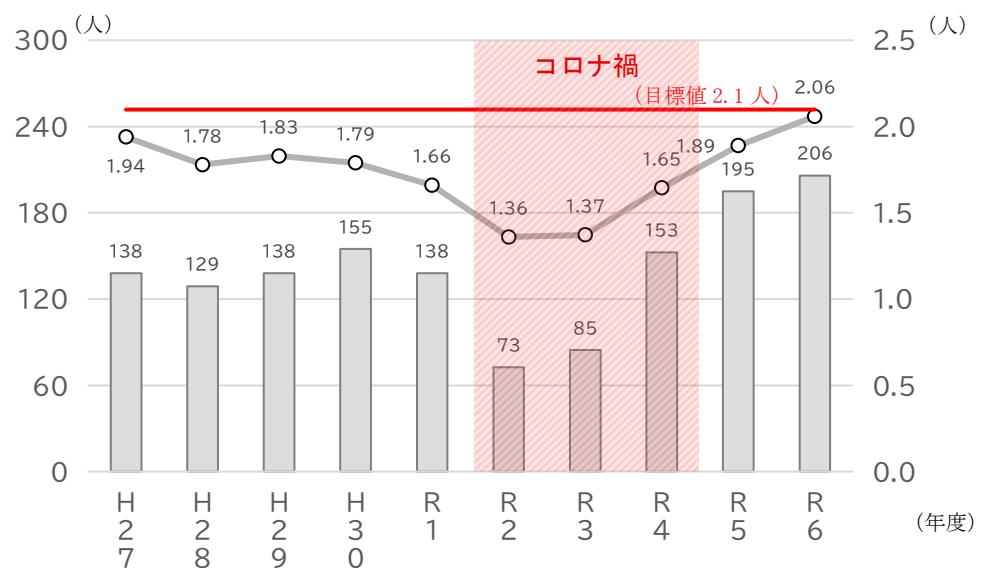
出典：宮タク実績報告

■図 2-12 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（安居山エリア）
(R6. 4から南部エリアに統合)



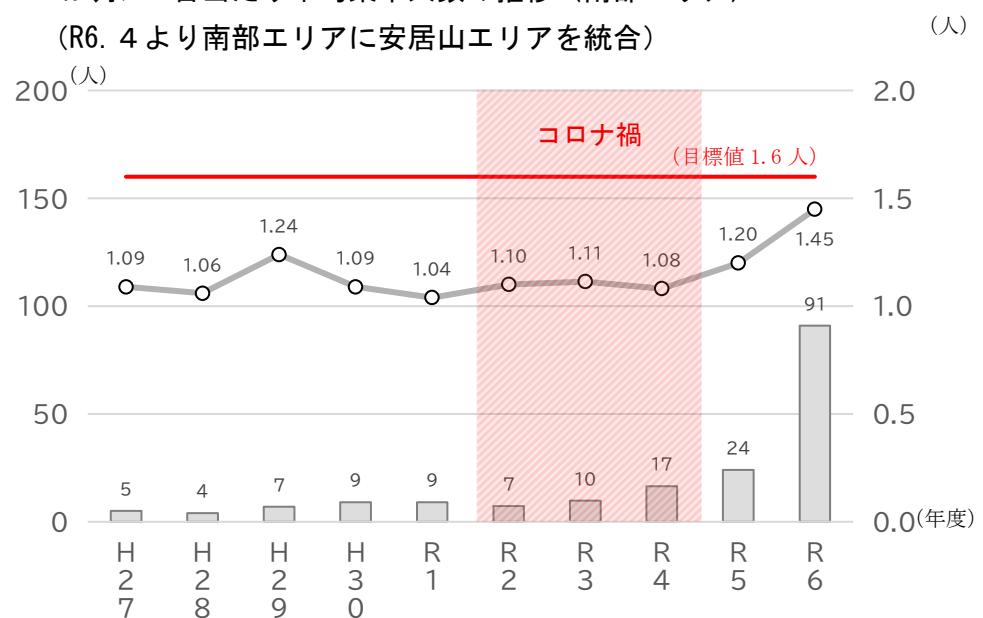
出典：宮タク実績報告

■図 2-13 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（上野エリア）



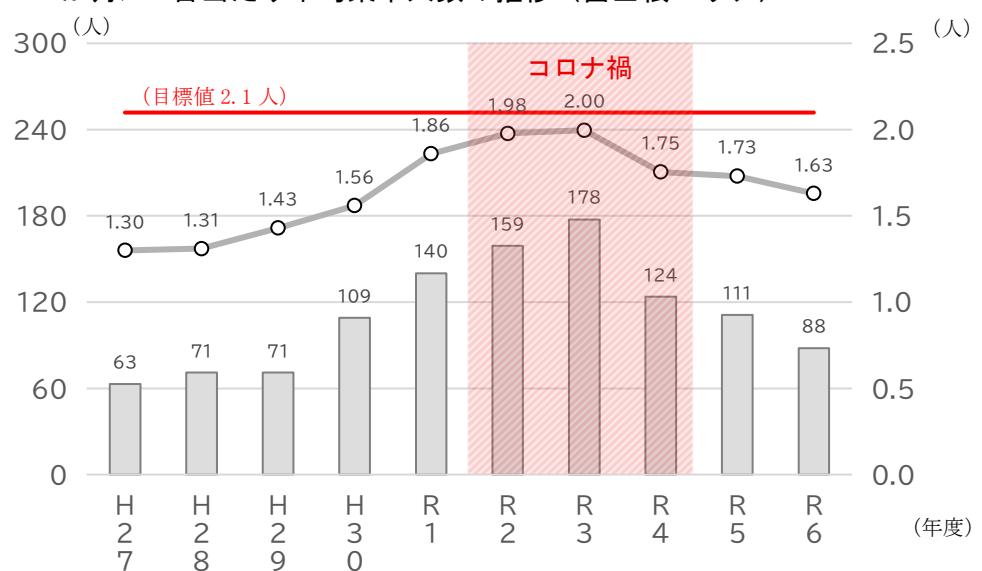
出典：宮タク実績報告

■図 2-14 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（南部エリア）



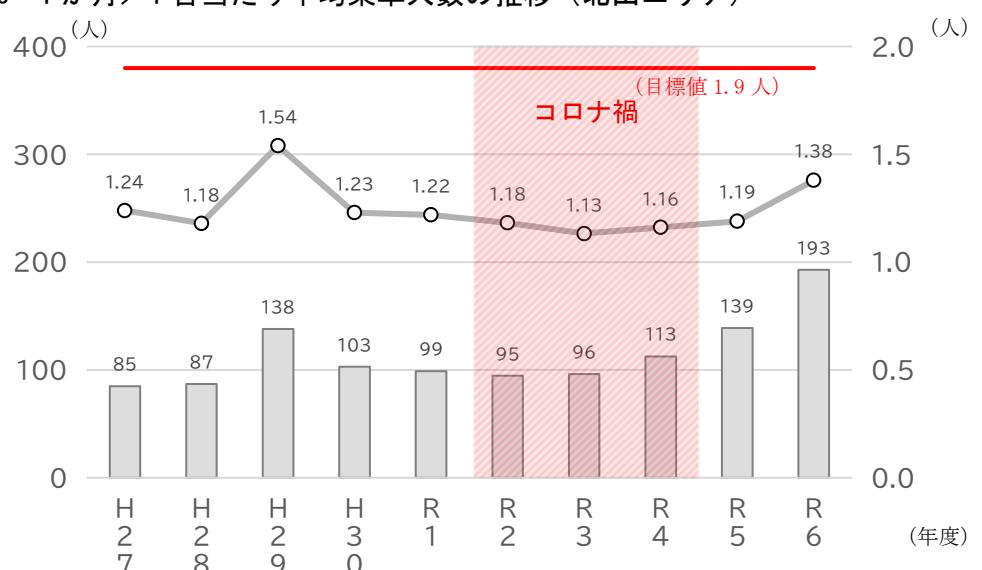
出典：宮タク実績報告

■図 2-15 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（富士根エリア）



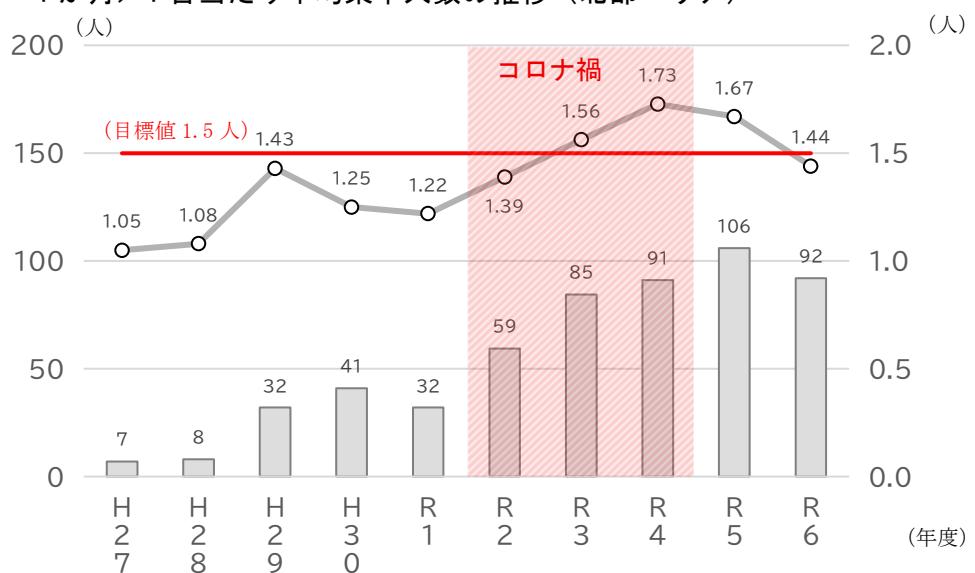
出典：宮タク実績報告

■図 2-16 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（北山エリア）



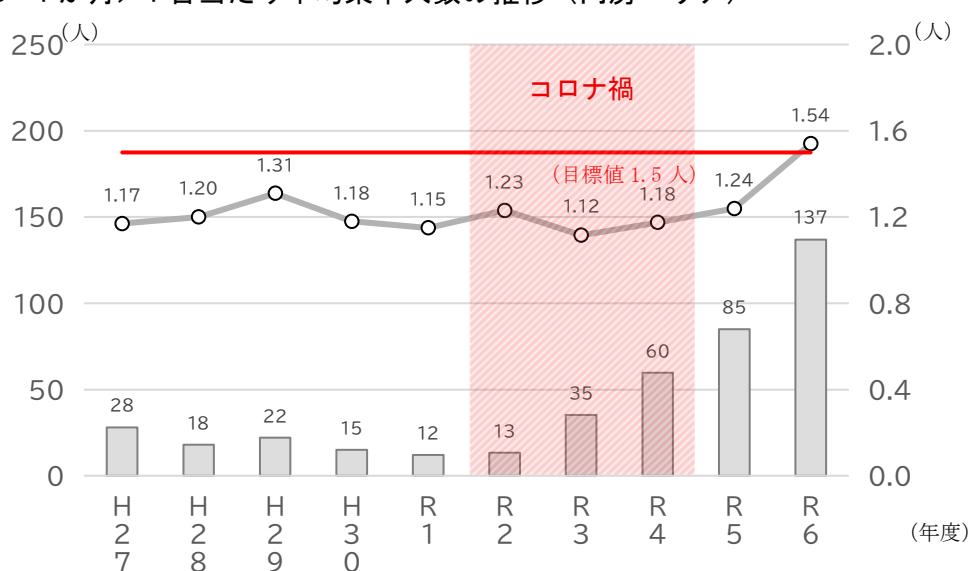
出典：宮タク実績報告

■図 2-17 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（北部エリア）



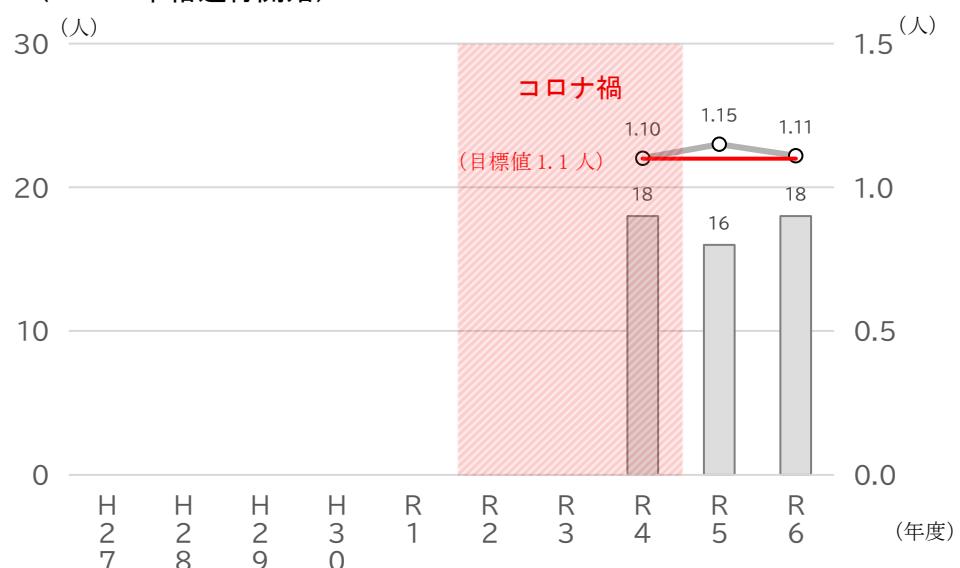
出典：宮タク実績報告

■図 2-18 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（内房エリア）



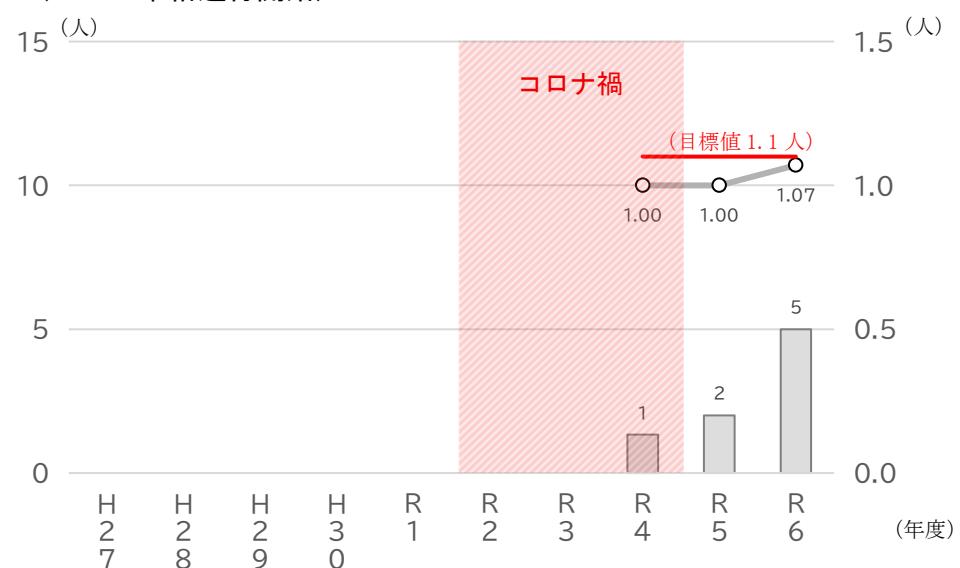
出典：宮タク実績報告

■図 2-19 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（芝富エリア）
(R 6. 4本格運行開始)



出典：宮タク実績報告

■図 2-20 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（稻子エリア）
(R 7. 4本格運行開始)



出典：宮タク実績報告

(2)-3.宮バス路線数・宮タクエリア数の推移

平成 20 年 4 月 1 日から現在までの宮バスの路線数と宮タクのエリア数の推移は以下のとおりです。

①宮バス路線数

日付	計	旧富士宮市	旧芝川町	備考
H20. 4. 1	2	2	(3)	・中央循環内回り、中央循環外回り ・芝川町営バス（内房線、柚野線、稻子線）
H22. 3. 23	5	2	3	・芝川町との合併により、芝川町営バス編入
H23. 4. 1	7	2	5	・芝川バスを再編（稗久保線、香葉台線、稻子線、内房線、芝富線）
H23. 10. 1	11	6	5	・「宮バス」を拡大（東南循環（東コース）、東南循環（南コース）、北循環、シャトル）
H25. 10. 1	9	5	4	・北循環東コースを新設、シャトル（西コース）と北循環（北コース）を含め、北循環に再編する。 ・内房線を廃止（「宮タク」内房エリアを新設） ・名称を「宮バス」に統一
H30. 10. 1	8	4	4	・東南循環南コースを廃止、東コースを東南循環とする

②宮タクエリア数

日付	計	旧富士宮市	旧芝川町	備考
H20. 4. 1	3	3	-	・山宮、山本、安居山（現：南部）の3エリアで開始
H22. 7. 1	8	8	0	・南部、上野、富士根、北山、北部の5エリアを新設
H25. 10. 1	9	8	1	・「宮バス」内房線廃止により、内房エリアを新設
R4. 10. 1	11	8	3	・芝富エリアと稻子エリアで実証運行開始
R6. 4. 1	10	7	3	・芝富エリアが本格運行開始 ・安居山エリアが、南部エリアに統合され、新「南部エリア」の運行開始
R7. 4. 1	10	7	3	・稻子エリアが本格運行開始

(2)-4.市営公共交通の事業評価

平成 30 年度から令和 6 年度までの市営公共交通の事業評価結果は以下のとおりです。原則、隔年 (H30、R2、R4、R6) で行う本評価が 2 回連続で E 評価、3 回連続 D 評価以下だった場合は、運行形態の見直しや周知啓発活動を図ることとなります。

①宮バス事業評価（見直しに向けた総合評価）

路線名	H30 本評価	(R1)	R2 本評価	(R3)	R4 本評価	(R5)	R6 本評価	(R7)
中央循環	B+	B+	B+	D+	D+	D+	D+	D+
東南循環	B+	C+	C+	D+	D+	D+	D+	D+
北循環	C+	C+	C+	C+	D+	D+	C+	D+
北循環(北コース)	D+	D+	C+	D+	D+	D+	D+	D+
北循環(西コース)	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+
北循環(東コース)	B+	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+
芝川路線	D+	C+	D+	D+	D+	D+	D+	D+
芝富線	D+	D+	D+	D+	D+	D+	D+	D+
稻子線	D+	C+	D+	D+	D+	D+	D+	E+
稗久保線	C+	C+	C+	D+	D+	D+	D+	D+
香葉台線	D+	D+	D+	D+	D+	D+	D+	D+
市営バス全体	C+	C+	C+	D+	D+	D+	D+	D+

②宮タク事業評価（見直しに向けた総合評価）

路線名	H30 本評価	(R1)	R2 本評価	(R3)	R4 本評価	(R5)	R6 本評価	(R7)
山宮エリア	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+
山本エリア	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+
安居山エリア	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+	
上野エリア	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+
南部エリア	C	C+	C+	C-	C+	C-	C+	C+
富士根エリア	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+
北山エリア	C+	C+	C+	C+	D-	D+	D+	D+
北部エリア	D+	C	C+	D+	C+	B+	C+	C+
内房エリア	C+	C+	C+	C+	D+	D+	D+	C+
芝富エリア							C+	C+
稻子エリア								D+

※評価値の (+) (-) については、宮バス、宮タクの利用者に毎年行う「利用者満足度調査」における満足度を記しています。

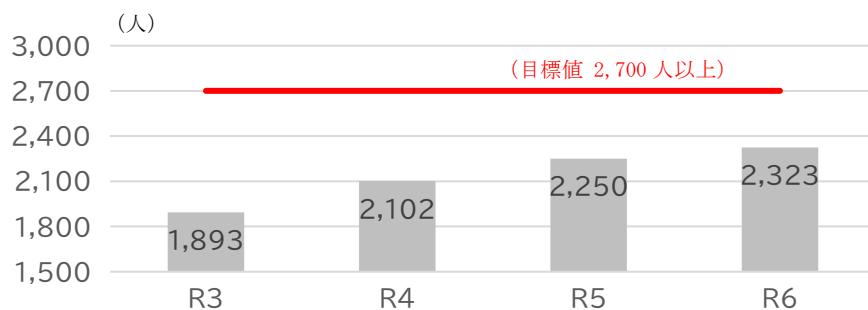
(3) 富士宮市第2次地域公共交通計画の評価

基本方針1. 誰もが利用できる公共交通網の維持

【目標】路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシーの運行を維持する

【目標値】公共交通利用者（JR除く） 2,700人以上/日

■図2-21 公共交通利用者（JR除く）

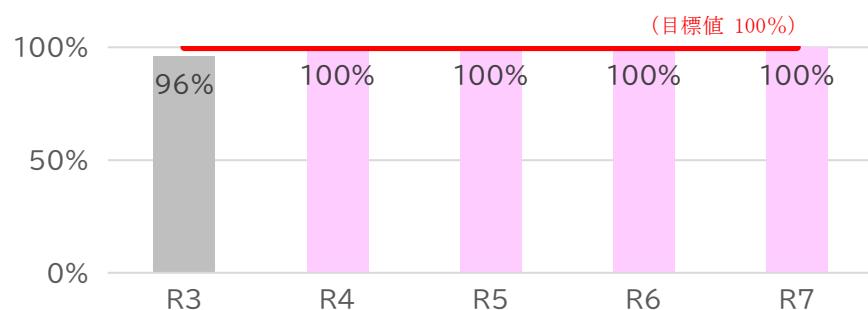


基本方針2. 高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備

【目標】路線バスと「宮バス」、「宮タク」の連携及び利便性の向上によるきめ細かな公共交通サービスの提供を図る

【目標値】市内人口の「宮タク」カバー率 100%

■図2-22 市内人口の「宮タク」カバー率

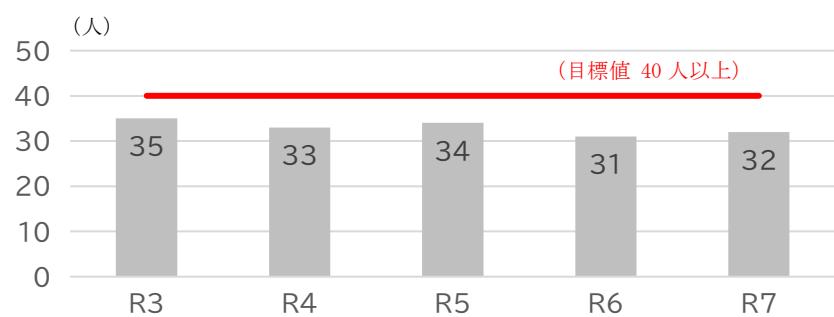


基本方針3. 地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり

【目標】各事業所・企業・団体などの支援受入体制の充実を図る

【目標値】「宮バス」のバス停オーナー数 40人以上

■図2-23 バス停オーナー数の推移

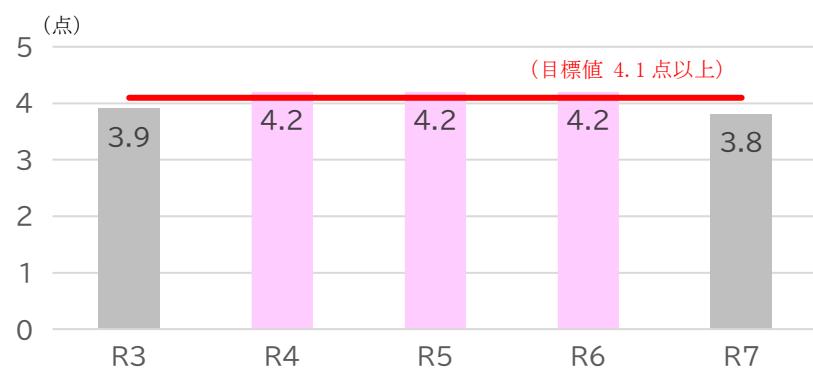


基本方針4. 公共交通の利用環境の向上

【目標】市民・交通事業者・行政が連携し、利用促進などによる意識向上と公共交通の利用環境の向上を図る

【目標値】市民満足度 4.1点以上（出典：市民満足度調査）

■図2-24 市民満足度



第3章 市民意識及び市営公共交通利用者満足度の把握

(1) 公共交通に関する市民意識

(1)-1. 日常の移動についてのアンケート調査（令和6年度）の概要

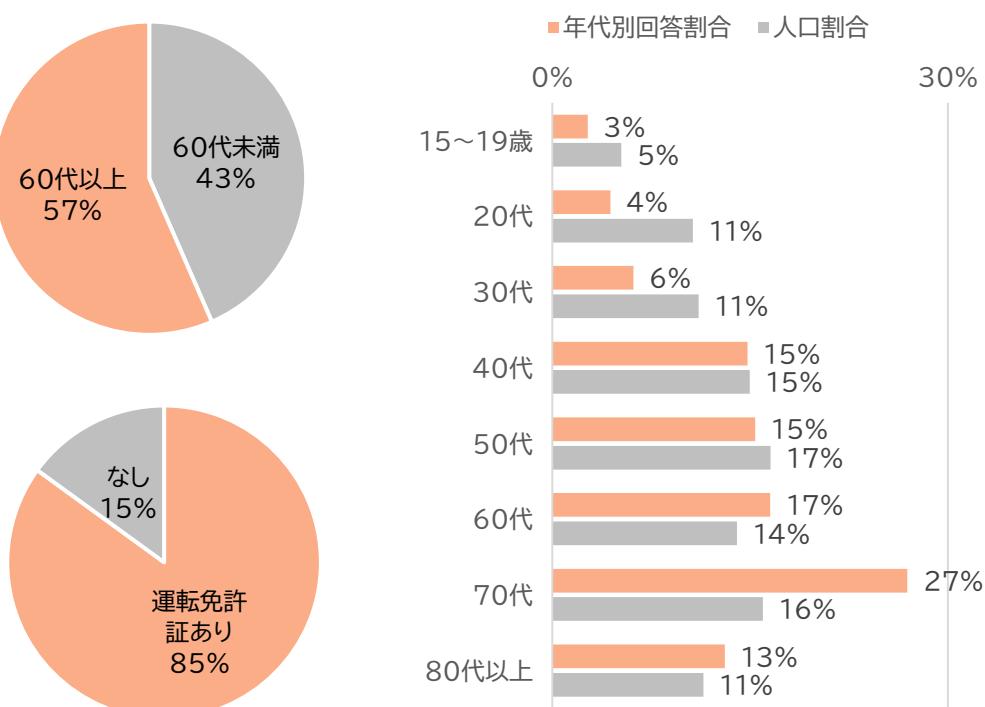
本調査は、市民の日常生活における移動手段の状況や、その満足度、市内公共交通の課題などについて意見や意向を調査し、今後の公共交通政策の基礎資料とするために実施しました。調査概要を以下のとおりです。

調査期間	令和6年5月1日から5月16日まで
調査対象	平成21年3月31日以前に生まれた方で15歳以上の市民1%（1,275人）を無作為抽出
調査方法	郵送による配布・回収
回答数	518件
回答率	40.6%

(1)-2. 日常の移動についてのアンケート調査（令和6年度）の結果

①回答者の年齢構成、運転免許証の有無

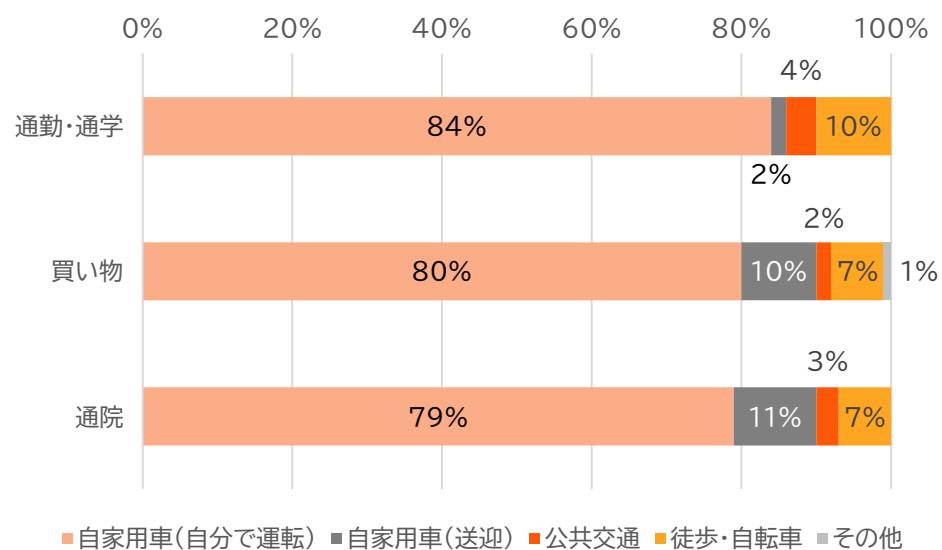
回答者の過半数が60代以上となっています。年代別では人口割合と比較して70代の回答者が多く30代以下の回答者が少ない結果でした。運転免許証は8割以上が所有しています。



②通勤・通学、買い物、通院の交通手段、時間帯

通勤・通学、買い物、通院は自家用車（マイカー）の利用が8割以上であり、公共交通の利用は2～4%と非常に低い結果でした。

買い物、通院は自家用車（送迎）が約1割を占めています。

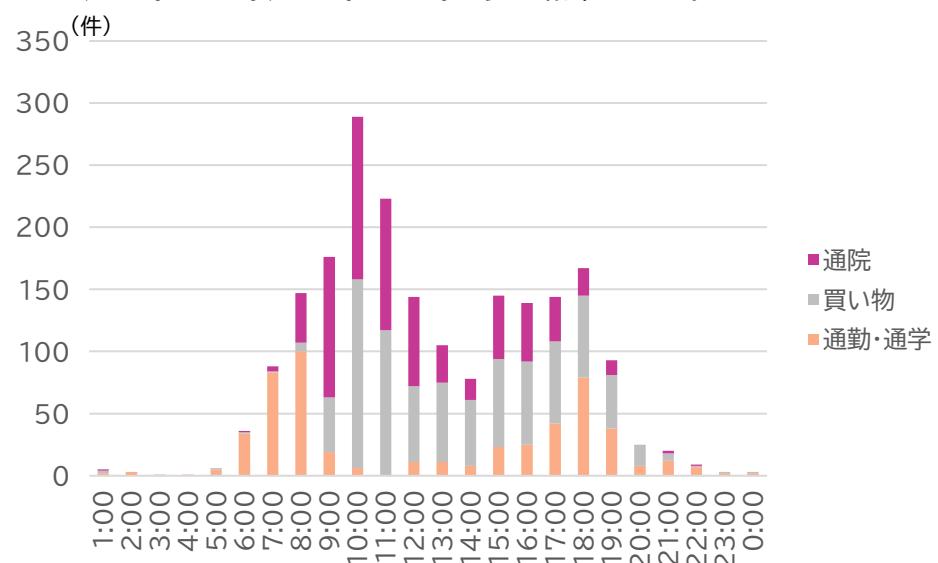


通勤・通学の時間帯は、6時～8時、17時～19時が多い結果でした。

買い物の時間帯は、10時～11時が最も多く、12時～19時ごろまで一定の移動があります。

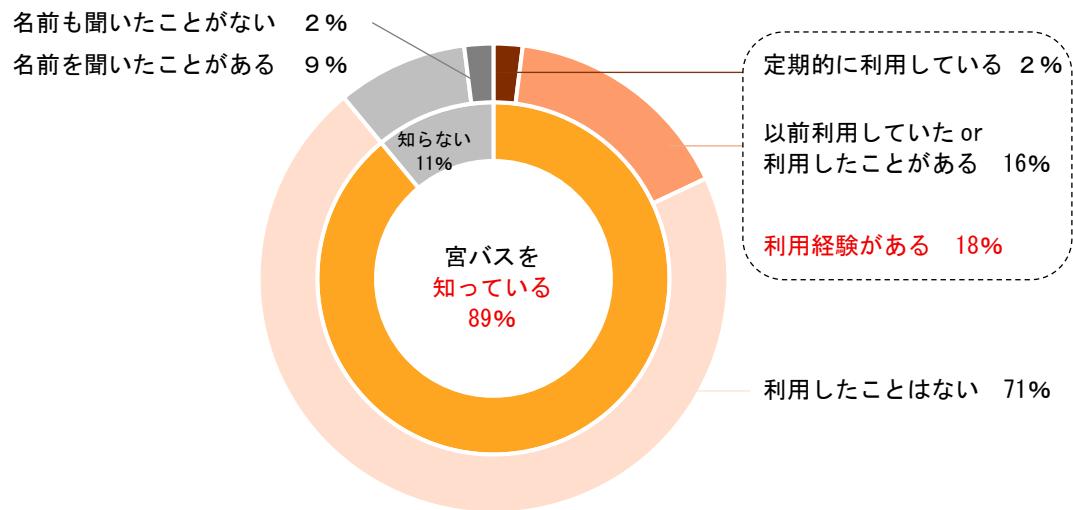
通院の時間帯は9時～11時が最も多く、午後は比較的少ない結果でした。

移動の総量は、8時～12時、15時～18時が多い結果でした。



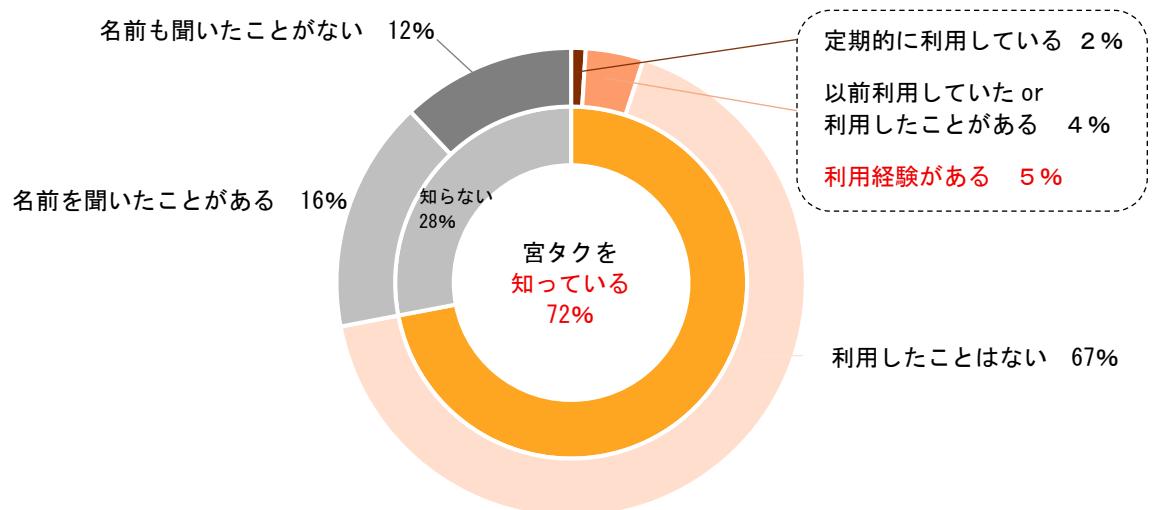
③宮バス・宮タクの認知度、利用経験

宮バスは9割程度の認知度がありますが、利用経験があるのは2割に満たない結果でした。



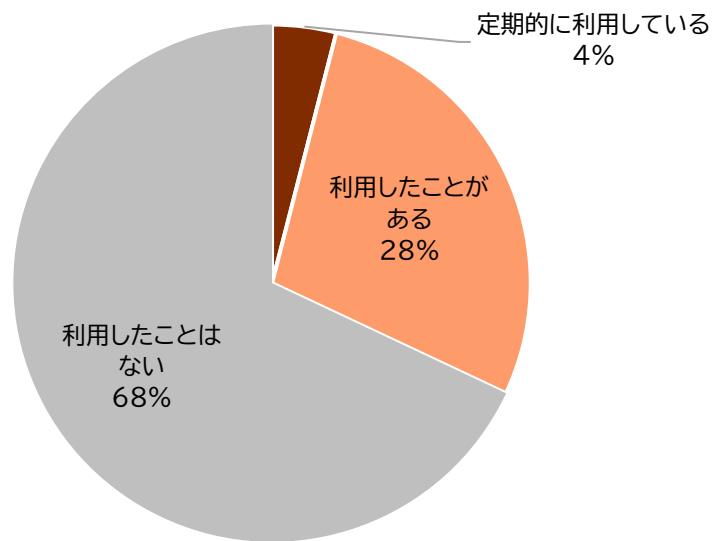
宮タクは7割程度の認知度があるが、利用経験がある人は5%となっています。

宮タクについて「名前も聞いたことがない」との回答が12%となっています。



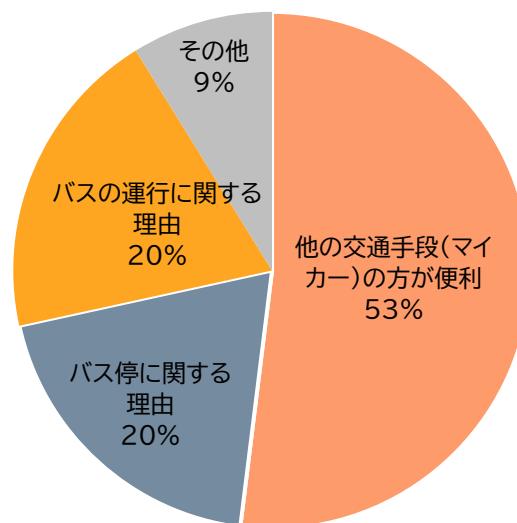
④路線バスの利用

「利用したことはない」が7割、「定期的に利用している」と「利用したことがある」を合わせて3割となっています。



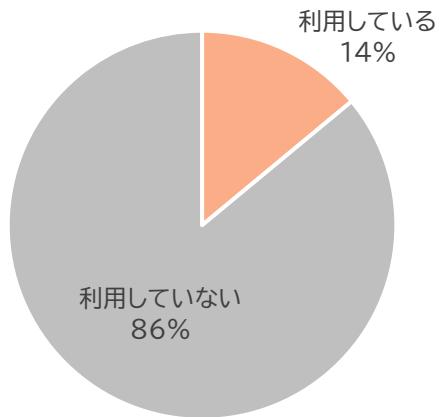
⑤路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由として、「他の交通手段（マイカー）の方が便利」が5割、「バス停に関する理由」（バス停が遠い、目的地にバスが通っていない等）、「バスの運行に関する理由」（本数が少ない、利用したい時間に運行していない等）が各2割となっています。



⑥タクシーの利用

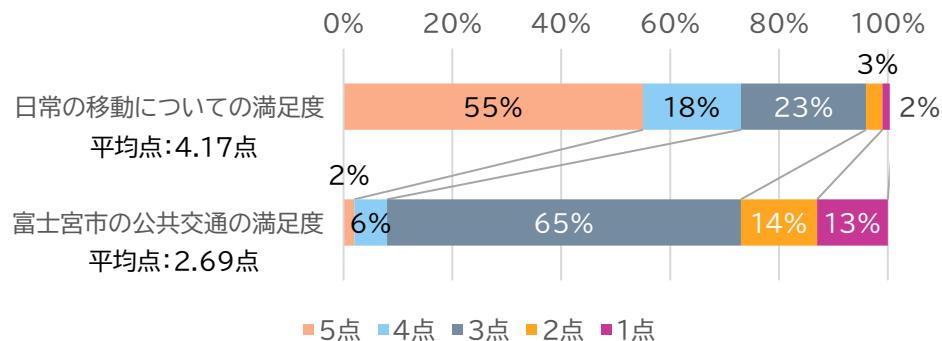
タクシーは「利用している」が14%、「利用していない」が86%となっています。



⑦マイカーを含む日常の移動についての満足度、富士宮市の公共交通の満足度

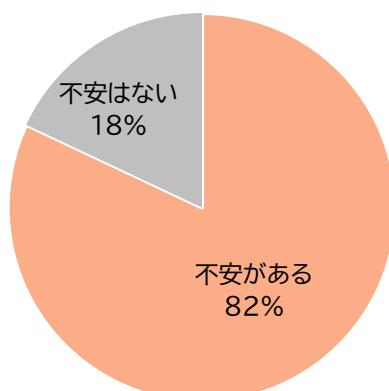
マイカーを含む日常の移動における満足度は「5点」が55%、対して富士宮市の公共交通の満足度における「5点」は2%と日常の移動についての満足度が高くなっています。

また、日常の移動についての満足度の平均点は4.17点、富士宮市の公共交通の満足度における平均点は2.69点と公共交通の満足度よりも日常の移動についての満足度が高くなっています。



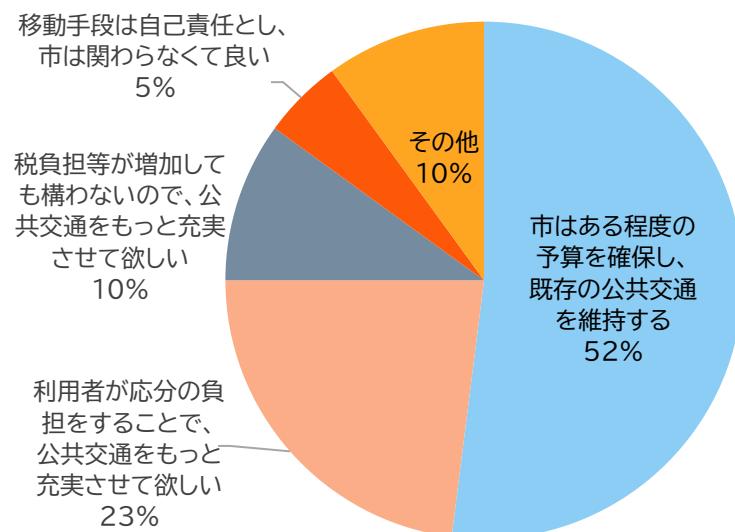
⑧将来、高齢になってからの移動に関して不安はあるか

「不安がある」が8割となっています。



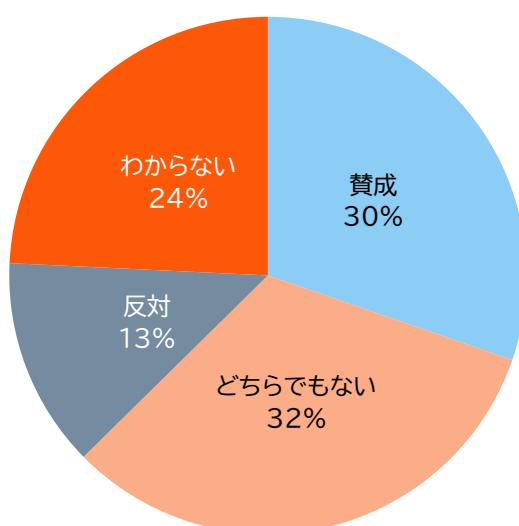
⑨富士宮市は今後、どのようにしていくのが望ましいと思うか

「市はある程度の予算を確保し、既存の公共交通を維持する」が5割、「利用者が応分の負担をすることで、公共交通をもっと充実させて欲しい」が2割、「税負担等が増加しても構わないので、公共交通をもっと充実させて欲しい」が1割、「移動手段は自己責任とし、市は関わらなくて良い」が5%となっています。



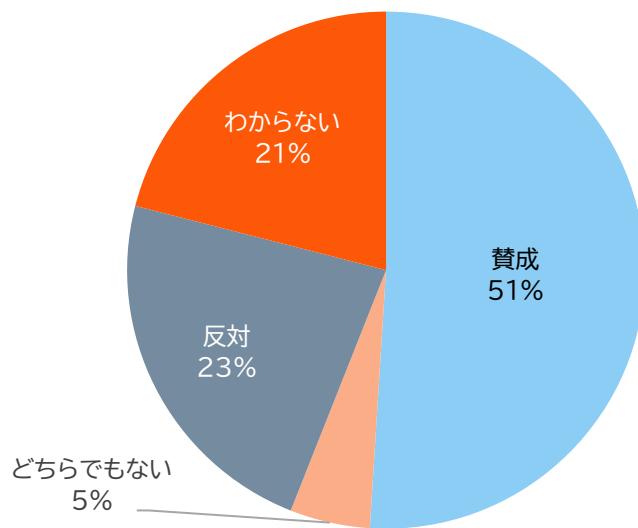
⑩ライドシェアについて

ライドシェアについて「賛成」が3割、「どちらでもない」が3割、「反対」が1割となっています。また、「わからない」が2割を越えています。



⑪スマートフォンからタクシーやバスを予約するシステムについて

「賛成」が5割、「反対」が2割となっています。また、「わからない」が2割を超えています。



⑫考察

- ・通勤・通学、買い物、通院のいずれの移動も自家用車（マイカー）の利用が8割を超えマイカーと比較して公共交通の利便性が低く、公共交通の利用が選択されないものと考えられます。
- ・宮バスは9割の認知度がありますが、8割は宮バスを利用したことがありません。宮タクは7割の認知度がありますが9割は宮タクを利用したことがありません。宮バスや宮タクの認知度の向上と利用促進を図っていく必要があります。
- ・マイカーを含む日常の移動についての満足度と富士宮市の公共交通の満足度を比較すると、公共交通の満足度よりも日常の移動についての満足度が高くなっています。マイカーによる移動が便利で不満が少ないことが考えられますが、市街地や主要道路における慢性的な渋滞やイベント時の渋滞も発生していることから、公共交通の利用促進を図ることが求められます。
- ・高齢になってからの移動に関して「不安がある」が8割であり、過度なマイカー依存により免許返納後の移動手段に不安を感じているものと考えられます。
- ・ライドシェアやスマートフォンからタクシーやバスを予約するシステムについて、「わからない」がそれぞれ2割あり、ライドシェアや予約システムに関して丁寧に説明していくことが求められます。

(2) 宮バス＆宮タク利用者アンケート調査

(2)-1. 宮バス＆宮タク利用者アンケート調査の概要

本調査は、市内を運行する市営公共交通の利用者に、「宮バス」、「宮タク」に対する意向や満足度を把握するために実施しました。調査概要は以下のとおりです。

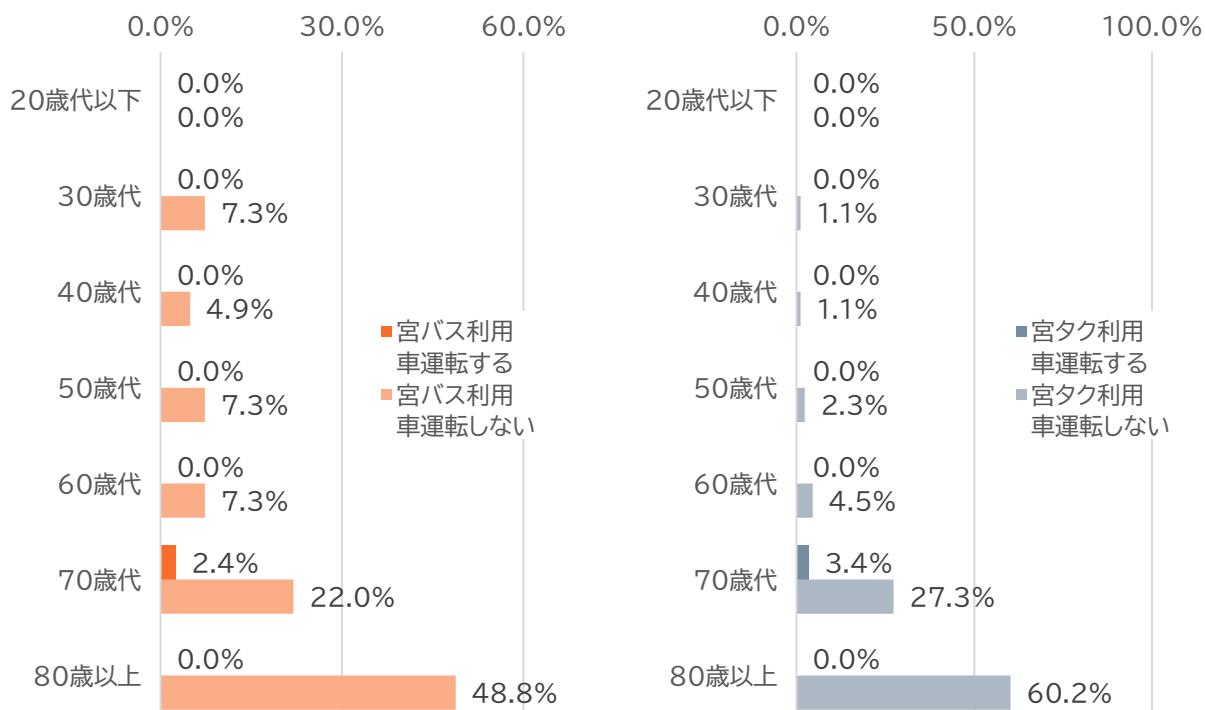
調査期間	令和6年1月29日から2月29日まで
調査対象	調査期間中に宮バス・宮タクを利用した人
追加調査	宮タク山宮エリア・芝富エリア・稻子エリアは調査期間中の回答がなく、内房エリアは回答が2件と少数であったため、同エリアの追加調査対象者に郵送にてアンケート調査を実施
追加調査期間	令和6年4月15日から5月10日まで
追加調査対象	宮タク山宮エリア：2月に利用した会員 宮タク内房エリア・芝富エリア・稻子エリア：3月に利用した会員
回収数	宮バス利用者アンケート：42件、宮タク利用者アンケート91件

(2)-2. 宮バス＆宮タク利用者アンケート調査の結果

①利用者（アンケート回答者）概要

利用者（アンケート回答者）は宮バス、宮タクどちらも「80歳以上」で「車を運転しない人」、「70歳代」で「車を運転しない人」が多い結果でした。

宮タクの60歳代以下の利用者（アンケート回答者）は10%未満と少ない結果でした。

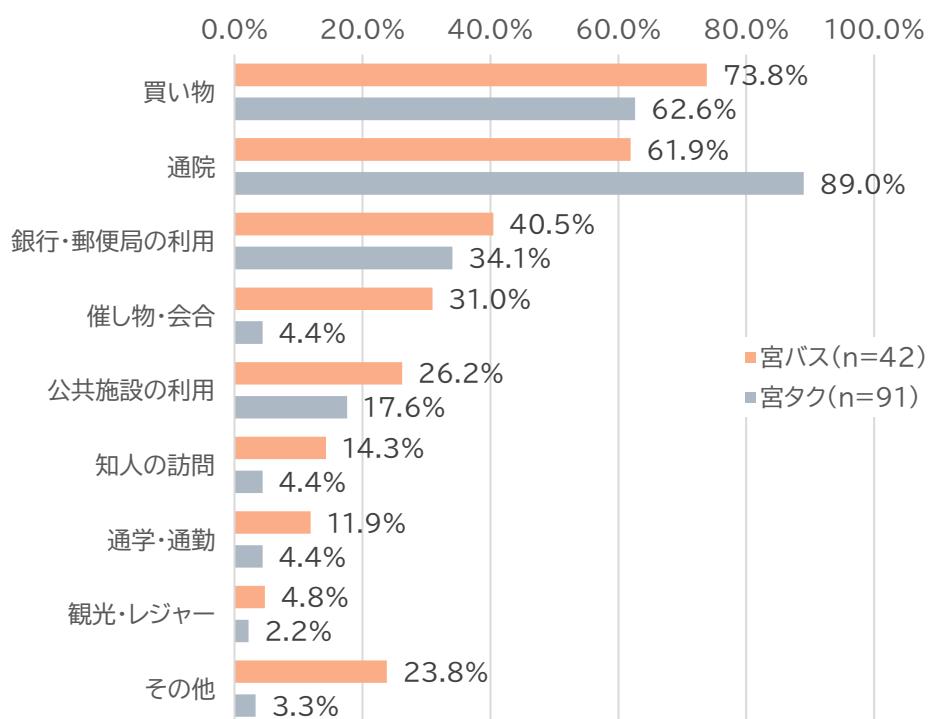


※1 宮バスアンケート回収数42件中、車の運転の有無の無回答者1件を除く

※2 宮タクアンケート回収数91件中、年齢無回答者3件を除く

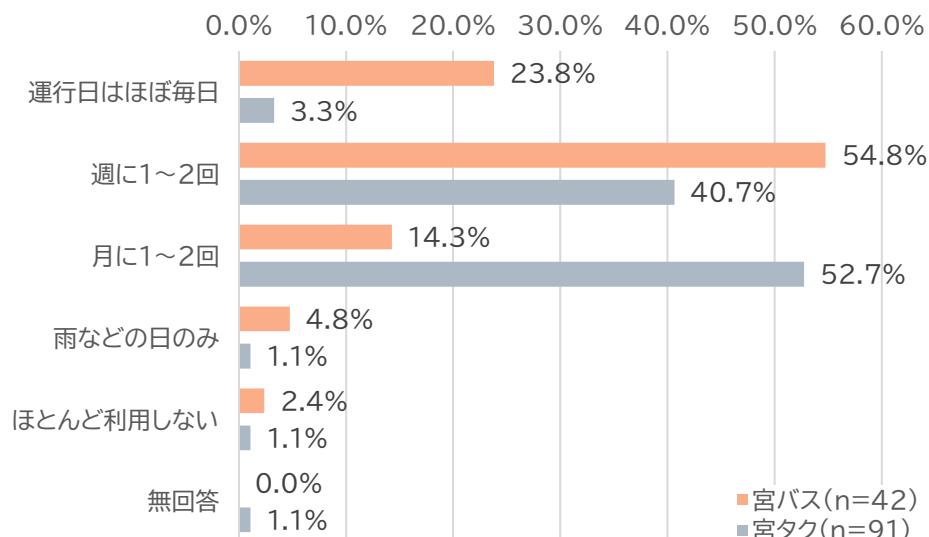
②利用目的

宮バスは「買い物」、宮タクは「通院」が最も多い。宮バスは宮タクと比べ「催し物・会合」目的の利用が多い結果でした。



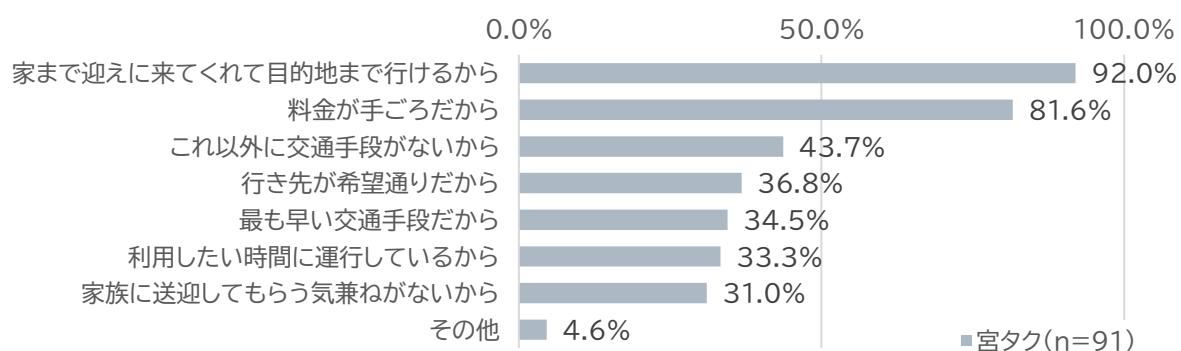
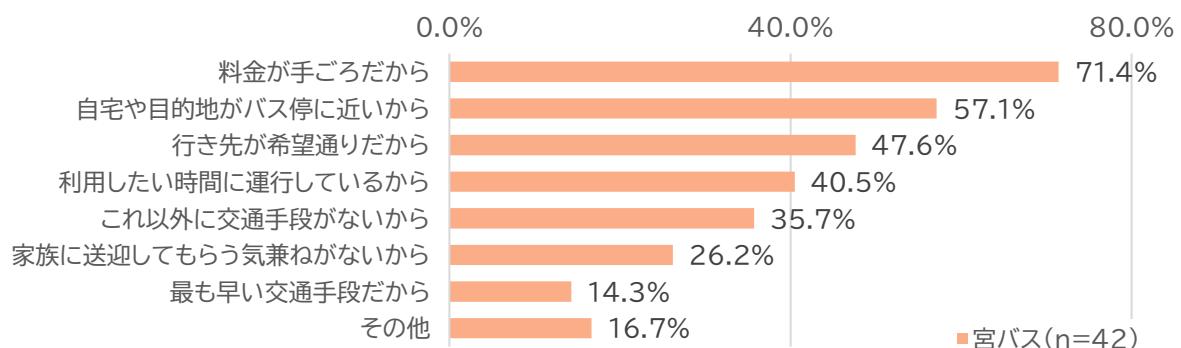
③利用頻度

宮バスは「週に1～2回」、宮タクは「月に1～2回」が最多く、定期的に利用されています。



④利用している理由

宮バスは「料金が手ごろだから」、宮タクは「家まで迎えに来てくれて目的地まで行けるから」が最も多い、宮バス、宮タクの仕組みを理解した市民が利用しています。



⑤宮バスで行きたい場所

個別の店舗や公共施設、病院が挙げられています。既に宮バスのバス停がある場所も含まれています。

行きたい場所	回答数	行きたい場所	回答数
富丘交流センター	3	カインズ小泉店	1
市役所	2	図書館	1
イオン	2	文化会館	1
福祉会館	1	16市	1
保健センター	1	富士山五合目	1
西原医院	1	ユートリオ	1
駅	1	体育館	1
富士脳研病院	1	マックスバリュ万野原店	1

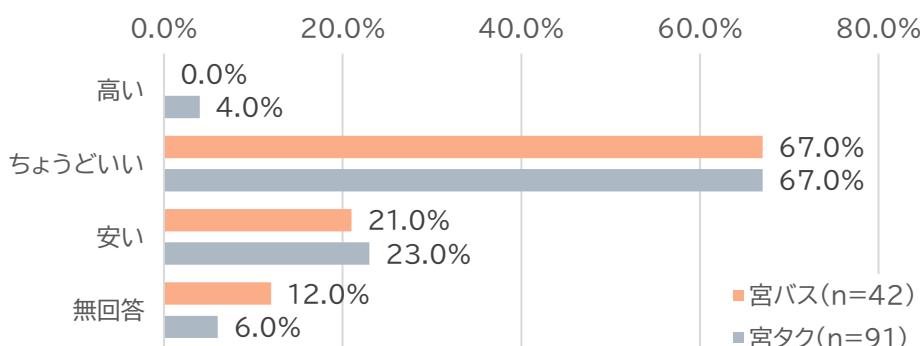
⑥宮タクで行きたい場所

病院や個別の店舗が挙げられています。また、エリア外の病院、商業施設も挙げる回答もありました。

行きたい場所（2件以上）	回答数	行きたい場所（2件以上）	回答数
病院	4	富士宮ごとう眼科	3
お墓参り[靈園・寺]	3	ポテト	3
総合福祉会館	3	ないとう整形外科クリニック	2

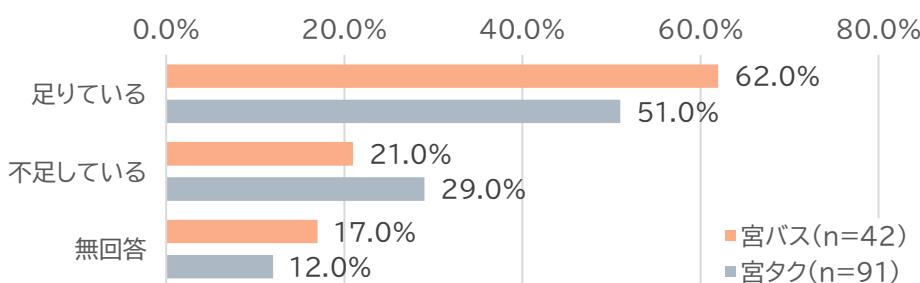
⑦料金感度

宮バス、宮タクともに「ちょうどいい」「安い」を合わせた回答が8割以上を占めています。



⑧広報、周知の充実度

宮タクは宮バスよりも広報、周知の充実が求められています。



⑨考察

- 利用者（アンケート回答者）は宮バス、宮タクどちらも「80歳以上」で「車を運転しない人」、「70歳代」で「車を運転しない人」が多く、高齢者の外出の足になっていることがわかります。
- 宮バスは宮タクと比べ「催し物・会合」目的の利用が多く、非日常のお出かけにも活用されていることがわかります。
- 宮バス、宮タクで行きたい場所に、宮バス、宮タクで直接（乗り換えなし）行きたいと考えると非効率な運行となるため、持続可能な公共交通を実現するために、市民に協力を求める必要があります。

第4章 事業に関する補足資料

(1) 高齢者運転免許証自主返納支援事業

(1)-1.高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績

本市では、高齢者ドライバーによる交通事故の減少と公共交通の利用促進を目的に、満65歳以上の市民で、運転免許証を自主返納した方を対象に、マイカーに代わる移動手段の支援として「富士宮市公共交通補助券」を交付しています。

公共交通補助券は、市営公共交通の宮バス、宮タクの運賃、民間路線バス、一般タクシーの運賃、富士急静岡バスのシルバー定期等で使用できます。

高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績は以下のとおりです。

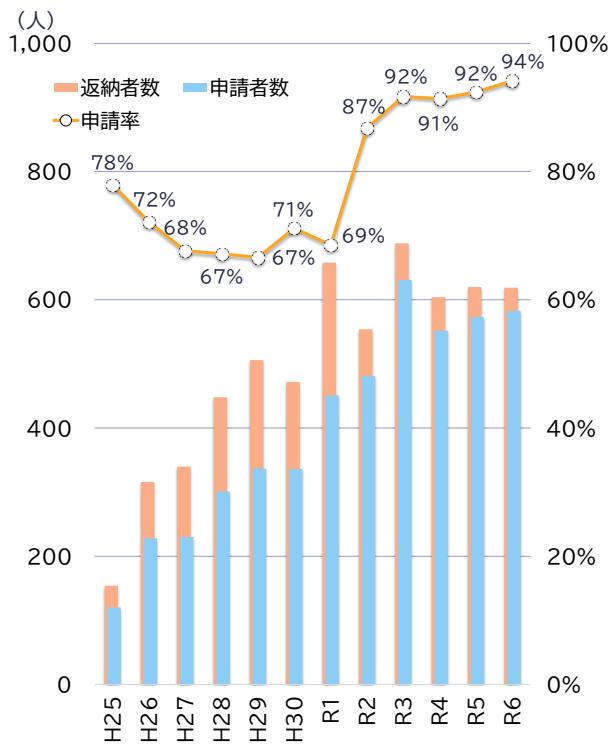
公共交通補助券の申請者数、申請割合及び使用済み額

年度	公共交通補助券申請者数（人）			運転 免許 証返 納者 数②	申請率 ①/②	公共交通 補助券 交付額 (円)	利用先別の利用額（円）					合計				
	内訳 (返納日により交付額が異なる)		合計①				内訳（R1～R3に利用先拡大）									
	5,000円 H25.10～	10,000円 R2.4～					宮バス	宮タク	優遇定期	路線バス	一般タク					
H25	120		120	154	78%	600,000	30,200	12,100				42,300				
H26	228		228	316	72%	1,140,000	146,300	28,800				175,100				
H27	230		230	340	68%	1,150,000	200,900	65,700				266,600				
H28	301		301	448	67%	1,505,000	301,300	81,300				382,600				
H29	337		337	506	67%	1,685,000	345,600	157,300				502,900				
H30	336		336	472	71%	1,680,000	436,400	101,300				537,700				
R1	451		451	658	69%	2,255,000	473,200	152,500	35,000			660,700				
R2	19	462	481	554	87%	4,715,000	240,600	137,100	10,000	132,600	690,100	1,210,400				
R3	6	10	615	631	688	92%	18,580,000	257,900	187,700	85,000	341,800	4,543,800	5,416,200			
R4	3	1	548	552	604	91%	16,465,000	390,200	166,700	75,000	466,800	7,193,400	8,292,100			
R5	0	0	573	573	620	92%	17,190,000	505,100	261,300	20,000	596,000	7,997,600	9,380,000			
R6	1	0	582	583	619	94%	17,465,000	547,000	326,100	40,000	651,700	9,398,400	10,963,200			
合計	2,032	473	2,318	4,823	5,979		84,430,000	3,874,700	1,677,900	265,000	2,188,900	29,823,300	37,829,800			

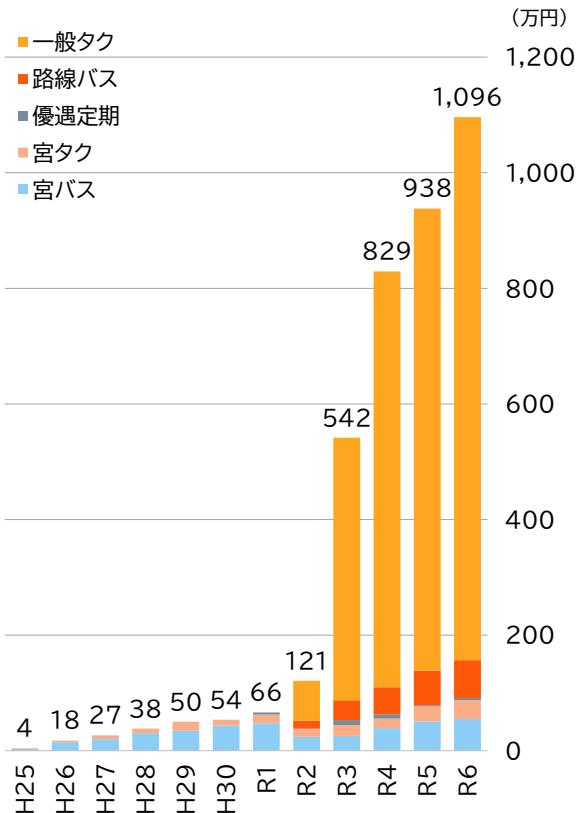
参考：公共交通補助券制度の変遷

年度	備考・変更点
H25	※平成25年10月、5千円分の公共交通補助券交付開始（対象：宮バス、宮タクのみ）
R1	4月1日～ 利用先を富士急シルバ定期、山交ゴールド定期の購入に拡大
R2	4月1日～1万円分に増額。利用先を一般路線バス、一般タクシーに拡大
R3	4月1日～3万円分に増額。

■図4-1 運転免許証の返納者数と公共交通
補助券の申請者割合



■図4-2 公共交通補助券の利用先



(1)-2.令和6年度 高齢者運転免許証自主返納補助金アンケート調査の概要

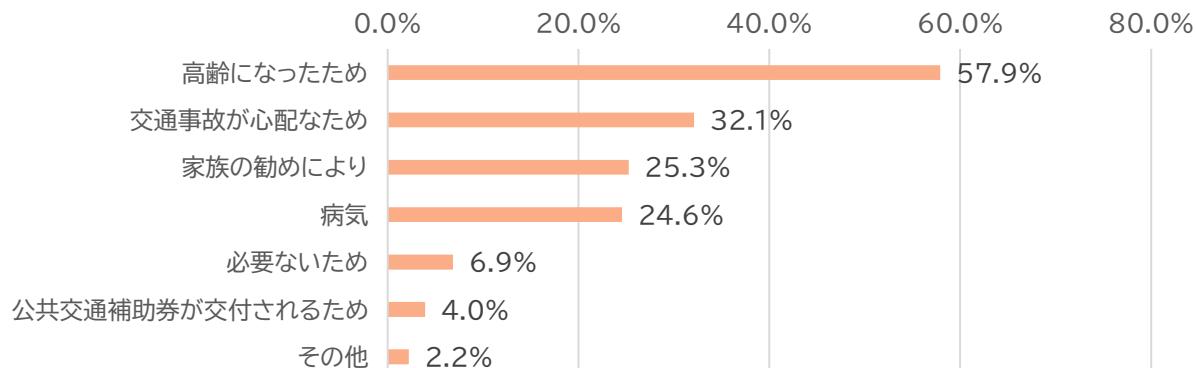
本調査は、高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請者に実施しました。調査概要は以下のとおりです。

調査期間	令和6年4月1日から令和7年3月31日まで
調査対象	高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請者
回答者数	582人

(1)-3.高齢者運転免許証自主返納補助金アンケート調査の結果

①運転免許証返納の動機（複数回答）

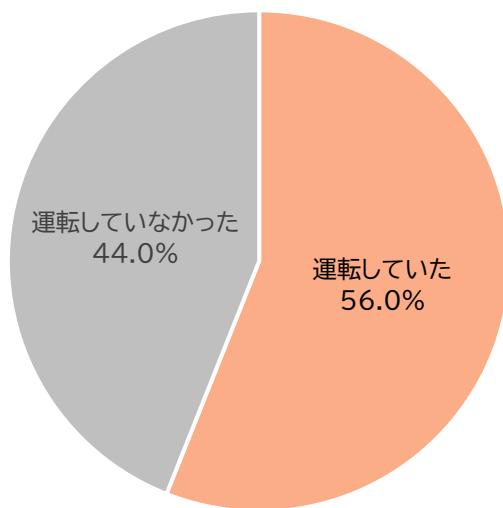
「高齢になったため」が最も多く57.9%、次いで「交通事故が心配なため」が32.1%でした。



※複数回答のため合計は100%にならない

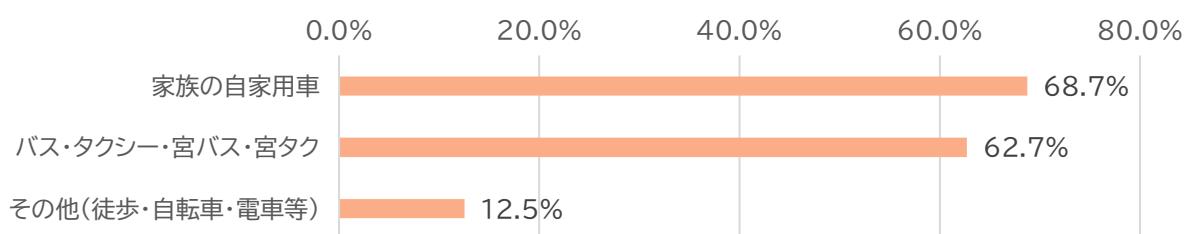
②直前まで、自家用車・原付等を自分で運転していたか

「運転していた」が最も多く 56.0%、「運転していなかった」が 44.0%でした。



③今後の移動手段について（複数回答）

「家族の自家用車に乗せてもらう」が最も多く、次いで「バス・タクシー・宮バス・宮タクを利用する」が多い結果でした。



※複数回答のため合計は 100%にならない

(2) 交通事業者等へのヒアリング調査結果

公共交通に係る現状と課題、将来ビジョン及び市民アンケート調査では現れてこない公共交通利用者の移動特性やニーズを把握することを目的として令和6年度にヒアリングを実施しました。主な意見は以下のとおりです。

(2)-1.バス事業者の主な意見

【現状と課題】

- ・通勤・通学・買い物目的の利用が多い
- ・乗車人員はコロナ前の水準まで戻っていない
- ・路線バスを運行するため、高速バスの運休、貸切バスの受注調整を行わざるを得ない
- ・乗務員の確保に課題を抱えている

【今後について】

- ・現状維持を基本に考えている
- ・車両サイズの小型化やデマンド運行等で効率化を図る

(2)-2.タクシー事業者の主な意見

【現状と課題】

- ・午前中は通院、午後は企業の利用、夜間は醉客が主な利用者
- ・富士山の登山シーズンは観光客も多く利用する
- ・需要はコロナ前の水準まで戻っていない
- ・乗務員の確保状況は会社によって差がある
- ・宮タクは利用者がルールを覚えられないことがあり制度の改良が課題

【今後について】

- ・日本版ライドシェア、自治体ライドシェア等の政策動向を注視し判断していく

(2)-3.地域住民の移動支援（コミュニティカーシェア）に取り組む団体の主な意見

【現状と課題】

- ・宮タクの利用を推奨しており、宮タクが使いにくい場合の移動支援をしている
- ・8割が通院目的で利用しており、半径約5kmの範囲の移動が多い
- ・宮タクが乗り入れていない富士市の病院への通院に活用されている

【今後について】

- ・行政サービスが行き届かない部分を支援していく
- ・宮タクの利便性が向上し、利用件数が減少していくのが理想

(2)-4. 宮タクの利用促進取り組む団体の主な意見

【現状と課題】

- ・生活のために自家用車が必要不可欠であり、運転免許返納時期に関して悩みを抱える方がいる
- ・宮タクは時間の制約があり、予約も必要で街中ゾーン以外には行けない不便さがある
- ・アンケート調査からお年寄りが息子や娘に頼んで送迎してもらうよりも、自分で移動するほうがストレスが少ないと感じていることが判明した
- ・利用促進によって登録者数は増えたが、自家用車を運転できる方が多いため利用されない
- ・宮タクの利用促進のため、宮タク利用者に直接話を聞きたいが機会がない

【今後について】

- ・今後は、宮タクの利用者や利用登録者と直接コミュニケーションを取り宮タクの利用促進を図りたい

(3) 地域における輸送資源の総動員の取組

本市では市域全域において宮タクと一般タクシーを利用することができ、交通空白はありません。一方で、宮タクでは担うことが難しい、自宅から地域寄り合い処への送迎等の問題が顕在化することが考えられます。

そこで、地域交通法における地域の関係者相互間の連携に関する事項として、高齢介護支援課、富士宮市社会福祉協議会（以下、社協という。）及び市内の社会福祉法人にヒアリングし、地域の関係者相互間の連携方法、本市の取組を検討しました。

①現状・課題

社協は、身近な地域の区民館、集会所などで、地域住民の閉じこもり防止や孤立防止、健康づくりなどを目的に地域寄り合い処を設置しています。

地域寄り合い処への来場方法は、会場まで徒歩もしくは家族などの送迎が一般的ですが、加齢に伴い長距離歩けない、送迎できる家族もいないなどの理由で、通い慣れた寄り合い処に通えなくなる状況が生まれています。

参加者の自宅から地域寄り合い処への送迎には一般タクシーが利用できるものの、利用者は、寄り合い処へ参加しなくなる傾向があるという問題を抱えています。

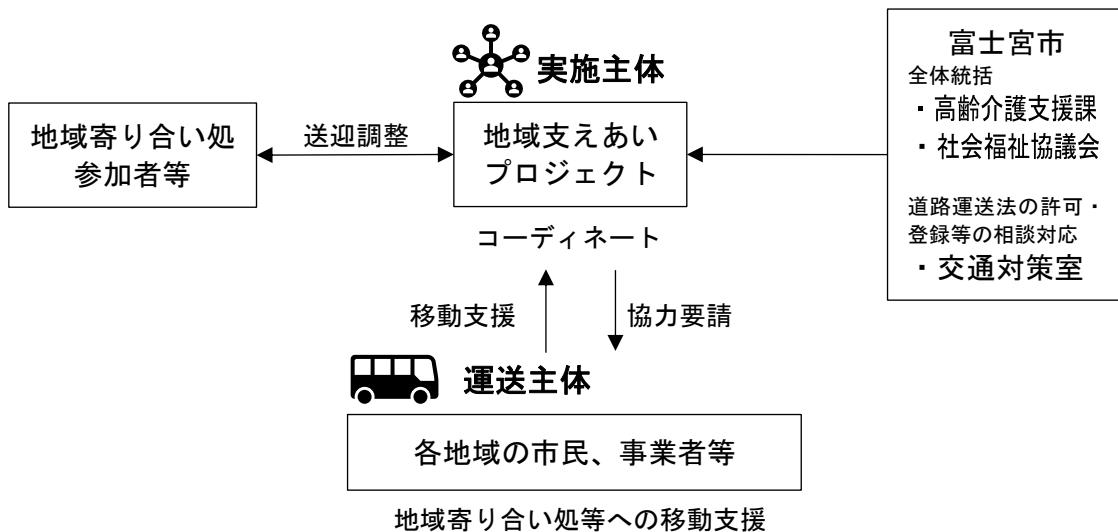
そこで、本市と社協は、介護保険法に基づく「生活支援体制整備事業」（地域支えあいプロジェクト）において、地域の困りごとに応じた移動支援を実施しています。具体的には、市内の社会福祉法人と連携して寄り合い処への移動支援を実施しています。

社会福祉法人による寄り合い処への移動支援は、介護経験のある事務スタッフがデイサービスで使用している車両の空き時間を利用し無償で対応しています。移動支援の利用者に合わせて乗降の介助等を行うため、対応エリアや人数などには限りがあるということです。

継続のため自家用車を用いて費用をもらい移動支援等の実施を検討する場合には、道路運送法の許可・登録が必要になるのか、許可登録を要しない運送になるのかを、所管する国に相談する必要があります。

②各主体の役割や相互の連携体制（連携体制の全体像・仕組み）

地域の関係者相互の役割や関係性は以下のとおりです。



③市の取組

- 交通対策室は、自家用車を用いて移動支援を実施しようとする市民、事業者等の移動支援の内容を確認し、必要に応じて道路運送法上の許可・登録の要否に関して中部運輸局静岡運輸支局等を案内します。また、交通事業者との調整を行います。
- 高齢介護支援課、社協は、自家用車を用いて移動支援を実施しようとする市民、事業者等があった場合は、必要に応じて交通対策室と協議します。
- これらの取組により、既存の交通事業と調和し交通や福祉の地域づくり全体にとって効果的な移動支援となるように協議調整します。

④地域の関係者との連携・協働

- 地域の高齢者は、地域の市民、事業者等が移動支援を実施することにより、地域寄り合い処等に通い続けることができ、地域住民の閉じこもり防止や孤立防止、健康増進につながります。その結果、住み慣れた地域でより長く充実した生活をし続けることができるようになることが見込まれます。

⑤既存交通との関係性

- 地域支えあいプロジェクトにて行う移動支援は既存交通と補完関係にあります。本市のタクシーサービスの営業所は市中心部に集中しており、各地域への派遣のためには回送距離が長距離となる傾向があります。

富士宮市第3次地域公共交通計画

【発行】富士宮市 市民部 市民生活課 交通対策室

〒418-8601 静岡県富士宮市弓沢町150番地

TEL:0544-22-1111（代表）

令和8年2月