

富 士 宮 市

第 2 次

地 域 公 共 交 通

総 合 連 携 計 画

静岡県
富士宮市

目 次

1. 第2次地域公共交通総合連携計画の背景と目的	1
2. 第2次地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標	2
3. 第2次地域公共交通総合連携計画の区域と交通体系の基本構想	3
4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	4
5. 計画推進のための事業評価サイクル	19
6. 第2次地域公共交通総合連携計画の計画期間及び事業一覧	22

資 料 編

1. 富士宮市の概況及び上位計画の位置づけ	
1-1. 富士宮市の概況	1-1
1-2. 上位計画の位置づけ	1-10
2. 地域公共交通の現状	
2-1. 民間バス路線の現状	2-1
2-2. 富士宮市公共交通サービス	2-10
3. 利用者意向及び市民意向の把握	
3-1. 利用者アンケート調査の概要	3-1
3-2. 利用者アンケート調査の結果	3-2
3-3. 市民アンケート調査の概要	3-15
3-4. 市民アンケート調査の結果	3-16
4. 観光客の動向	
4-1. 観光客の動向調査の概要	4-1
4-2. 調査結果	4-1
4-3. 観光客の動向	4-4

1. 第2次地域公共交通総合連携計画の背景と目的

過度なマイカー依存型の社会は鉄道やバスなどの公共交通に大きな影響を与えており、地方都市の民間交通事業者は路線の廃止・減便を余儀なくされている。

これは、本市においても例外ではなく、民間バス路線が撤退した路線や地域において、平成20年4月から「宮バス」「宮タク」の運行を開始した。

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る。

更にその交通ネットワークを面的にカバーする「宮タク」を市内の広い範囲に敷設することで、公共交通のセーフティ・ネットが張り巡らされた。

しかし、これらの仕組みは生活に必要な最低限の移動手段にすぎず、誰もが何時でも何処へでも移動できる仕組みにはなっていない。公共交通にマイカーと同様の利便性を求めることは難しいが、運転免許証を持たない人が、通勤・通学・買い物・通院等に困らない交通体系に改善する必要がある。

また、富士山世界文化遺産登録を受け多くの方が富士山及び構成資産を訪れている。環境保護や交通渋滞、交通事故等の問題を解決し、本市を訪れた人が安全に安心して移動できる交通体系の構築も重要な課題である。

「富士宮市第2次地域公共交通総合連携計画」では、民間バス路線及び「宮バス」「宮タク」の維持改善と新たな交通システムを開発することにより、さらに身近で利用しやすい持続可能な公共交通の実現を図ることを目的とする。



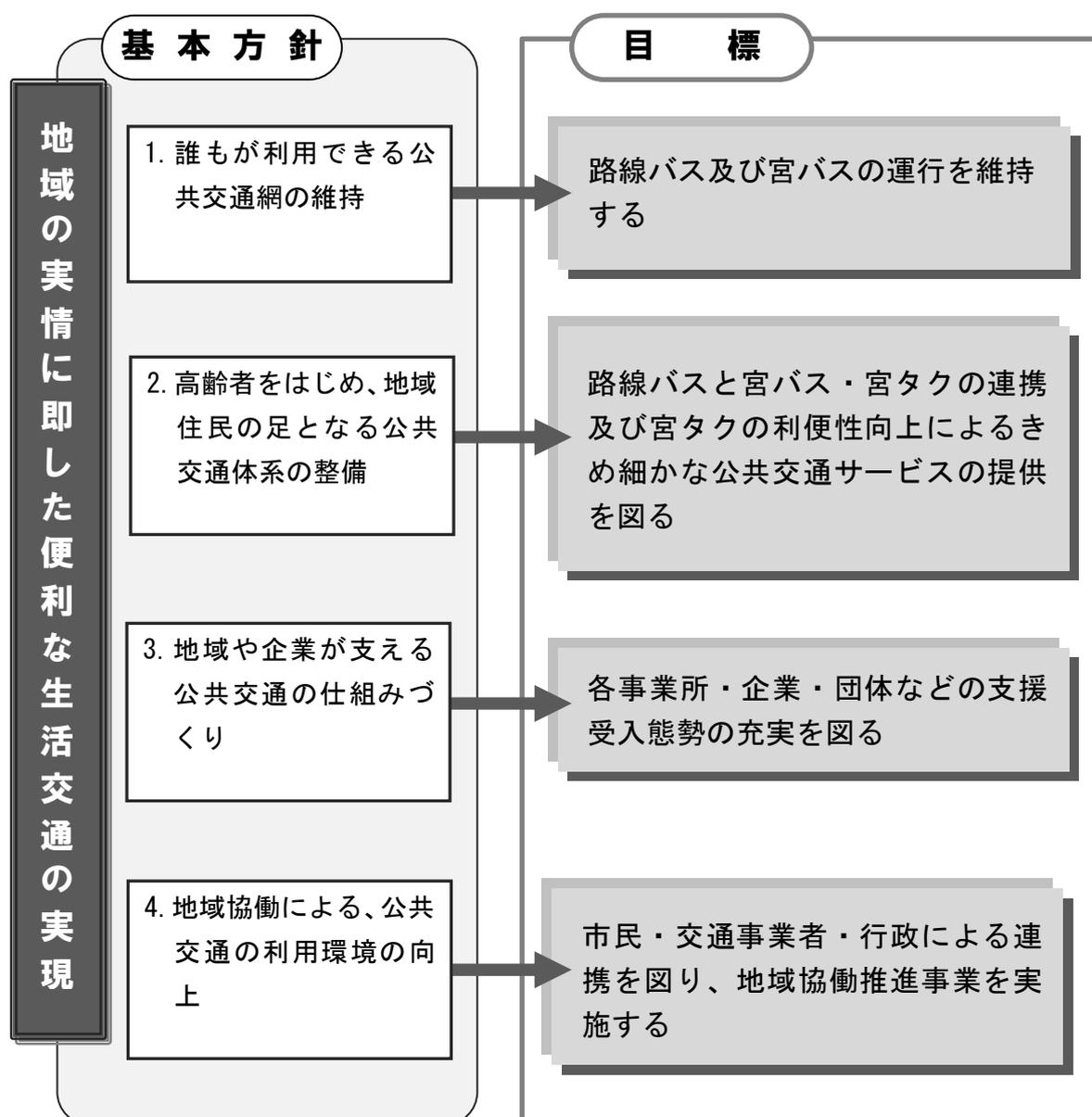
2. 第2次地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標

第1次地域公共交通総合連携計画では、効率的な運行を図り、持続可能な交通体系を整えることを目標とし、地域特性や利用者、市民意向などを踏まえた交通体系が実現されることにより、自動車から公共交通利用への転換による、地球にやさしい低炭素型社会の実現を目指した。

基本的には第1次の基本方針を踏襲し、新たなテーマを『**地域の実情に即した便利な生活交通の実現**』に定め、地域特性や利用者、市民意向などから明らかになった課題に対応した交通体系を実現する。

また、高齢者による交通事故の削減のため、マイカーから公共交通への転換を容易に進める施策や、身体障害者等の就労を支援するための公共交通の実現を目指す。

そのため、市民・交通事業者・行政がお互いの立場を尊重し、協力関係が保てる公共交通の仕組みを構築するため、4つの基本方針を立て、それに対する目標を、次のとおり設定する。

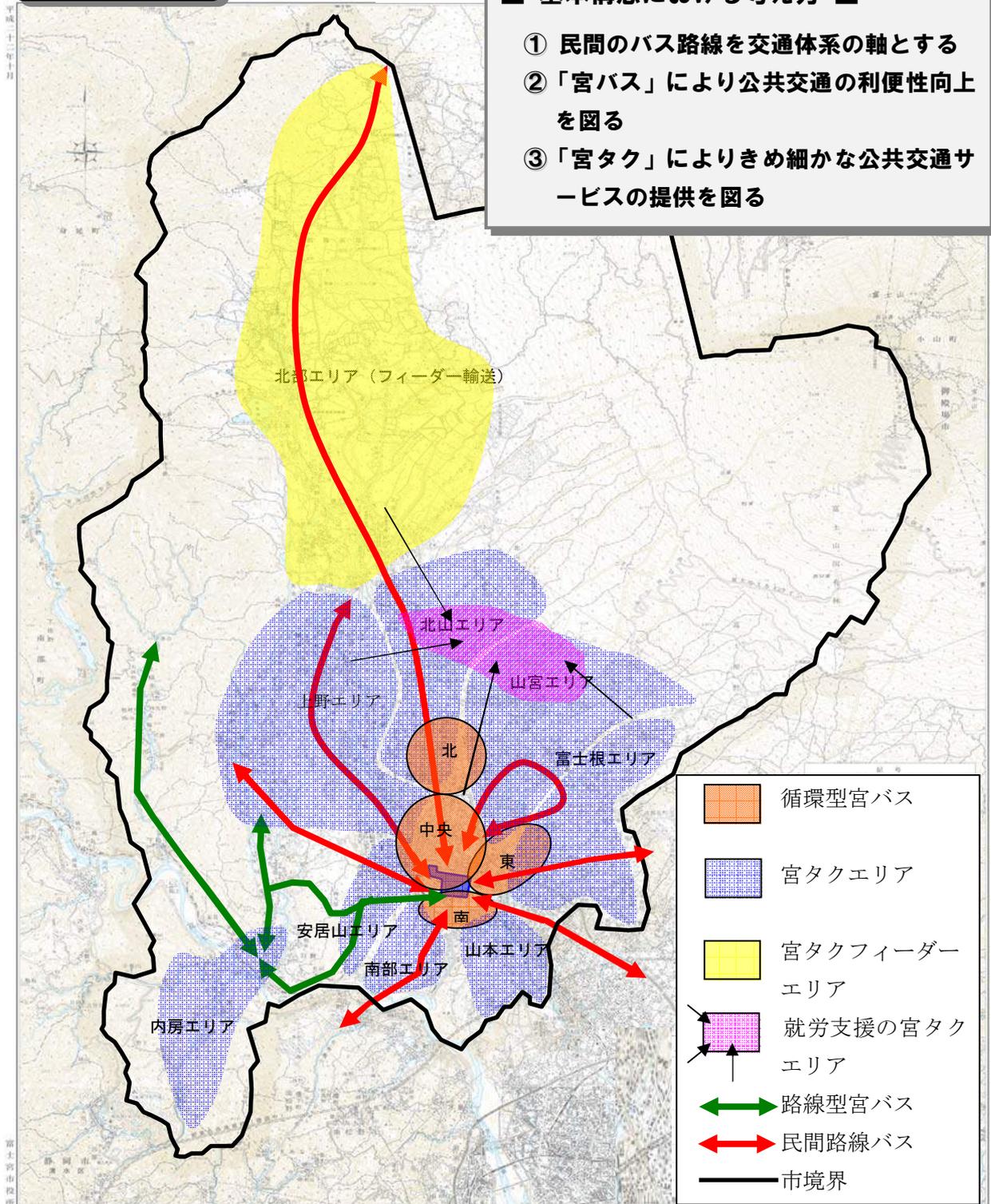


3. 第2次地域公共交通総合連携計画の区域と交通体系の基本構想

計画の区域は富士宮市全域とする。

また四つの基本方針のうち、『1. 誰もが利用できる公共交通の維持』及び『2. 高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備』を踏まえた本市の公共交通体系の基本構想図は、次のとおりである。

基本構想図



4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本方針

1. 誰もが利用できる公共交通網の維持

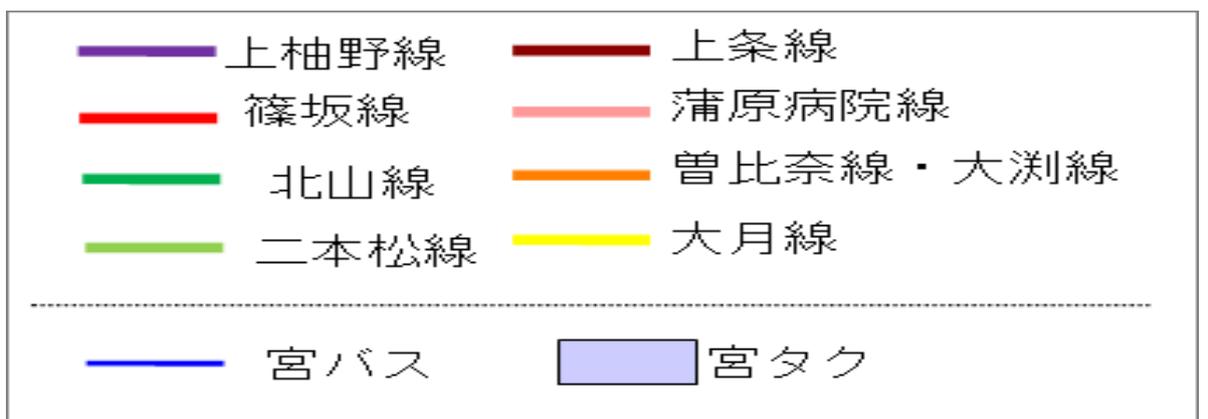
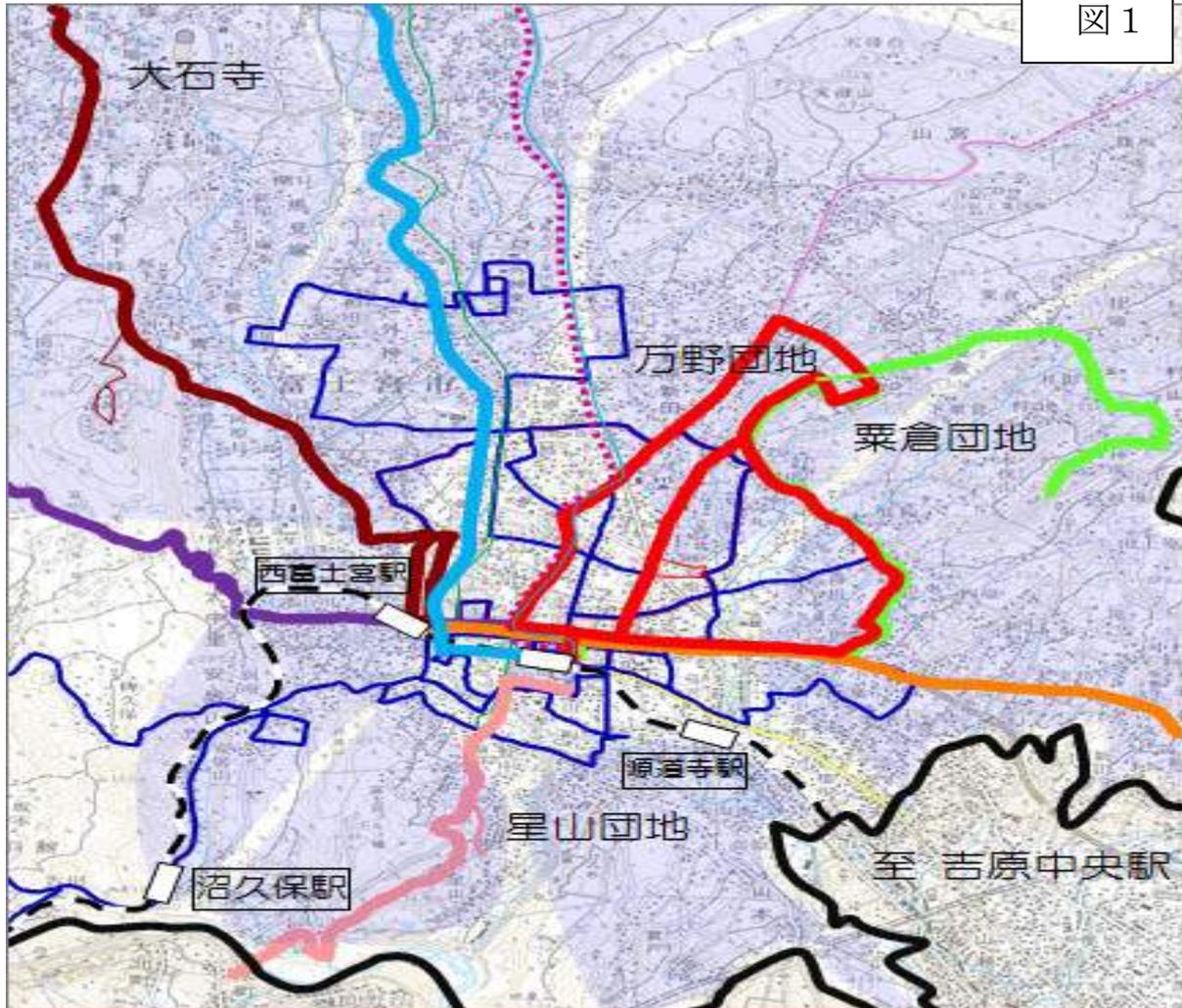


目標

路線バス及び宮バスの運行を維持する

1) 民間バス路線について、必要な路線の維持

図1



本市内を運行する富士急静岡バス（株）のバス路線は、JR富士宮駅を中心に放射状に広がっている。生活交通路線としては市内路線が5路線、広域路線が3路線でいずれも、通勤・通学による利用が多い。また、山交タウンコーチ（株）のバス路線は通勤・通学に加え通院や買い物による利用も見受けられる。いずれの路線も日常的な地域の足として利用されており、市郊外部から中心市街地への移動手段や他市間をまたがる広域的な移動手段として、路線の特性に応じた利用が行われている。

さらに、運行している路線上には、「白糸の滝」や「朝霧高原」などの富士山世界文化遺産の構成資産を含む観光施設が多数あり、今後、観光客の増加が想定される中では、路線の維持を図ることが必要となる。

しかし、これらの路線においては利用者が少なく、不採算路線となっていることから、市では「富士宮市地方バス路線維持補助金交付要綱」を策定し毎年運行経費の補助を行っている。また、広域幹線路線については国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業）を受け路線を維持している。

このことから、民間バス路線を本市の公共交通の軸としてとらえ、図1に示す路線については引き続き補助金を交付することで路線を維持する。

また、市営公共交通である「宮バス」「宮タク」と連携を図ることで、利用者の移動範囲を格段に広げ、通院や買い物等の日常生活に支障を及ぼさないような交通体系を維持する。

なお、引き続き調査を行い、ニーズの変化や他の運行形態の方が効果的と判断される場合は、補助事業の見直しを行う。

主な事業

- バス運行維持のための補助の実施
- 他の公共交通との連携、調整

目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市

2) 観光路線バスの運行

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、富士山の構成資産を始め、市北部地域の主な観光地を巡る観光路線バスの運行が喫緊の課題になっている。

既に民間バス事業者による循環型の観光路線バス「強力くん」が運行されているが、利用者数が低迷している。今後、利用者の推移を見守りながら、運行形態の見直しや路線の変更を検討することで、観光客等の来訪者に対して十分なサービスを提供する。

資料編第2章 p.2-6の「強力くん路線図」を参照。

主な事業

- 観光客に対する移動手段の確保

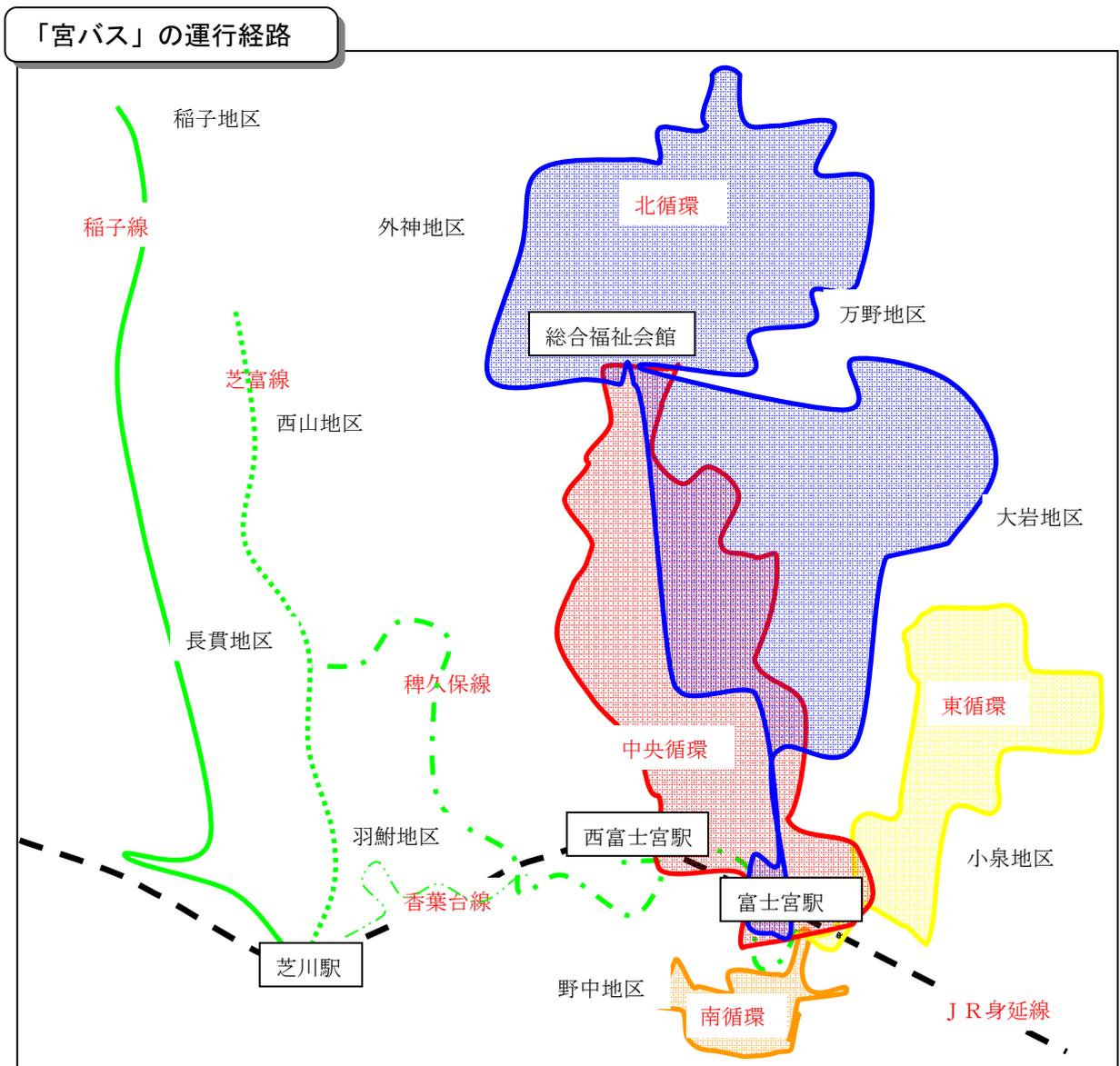
目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市

3) 「宮バス」の維持改善

資料編第5章利用者アンケートの結果から、地域公共交通に対しては現状の維持よりも充実を望む声が多いことが分かる。また、高齢者をはじめ、不特定多数の市民などが利用する医療・保健施設、公共施設、商業施設などに容易に公共交通でアクセスできる環境を整えることが求められている。

そこで、現在、運行している「宮バス」の維持・改善を図る。

また、日本大学理工学部「交通まちづくり工房」が開発した「宮BAN」(詳細はp13参照)を活用し利用者の利便性を向上させると共に、地域からの情報を発信していく。



主な事業

- 地域住民のニーズの把握
- 地域の実情に即した運行形態の構築
- 利用者満足度の調査
- 他の公共交通との連携・調整

目標を達成するための実施主体

交通事業者、富士宮市

4) タクシー事業の活性化

タクシー事業を取り巻く環境は年々悪化している。長引く不況を受け、企業等のビジネス利用が減少している。また、運転代行業や「宮バス」「宮タク」といった自治体運営の公共交通が競合し競争環境は厳しい状況にある。

反面、路線バスの廃止・減便により交通空白地域が拡大しており、タクシーが担う役割は増大していると思えるが、本市ではこのような交通空白地域において「宮タク」を運行しているため、一般タクシーと「宮タク」が役割分担することで共存・共栄できる仕組みを構築している。「宮タク」は安価な料金設定をすることで、通院や買い物といった日常の生活交通をカバーしているが、移動先や運行時間に制限があり、地域住民の全ての需要には応えきれていない。したがって、夜間・早朝の外出や中心市街地以外への移動はタクシーが唯一の移動手段となる。

地域住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にはタクシー事業は欠かせない交通手段である。

富士山世界遺産登録を受け、新たな観光客の需要が見込まれる中、タクシー事業の適正化・活性化の推進が重要となる。

本市では路線バス、「宮バス」「宮タク」、及びタクシー事業を総合的に判断し公共交通全体の底上げを図っていく。

主な事業

- 地域住民のニーズの把握
- 全ての公共交通機関との連携・調整

目標を達成するための実施主体

交通事業者、富士宮市



基本方針

2. 高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備



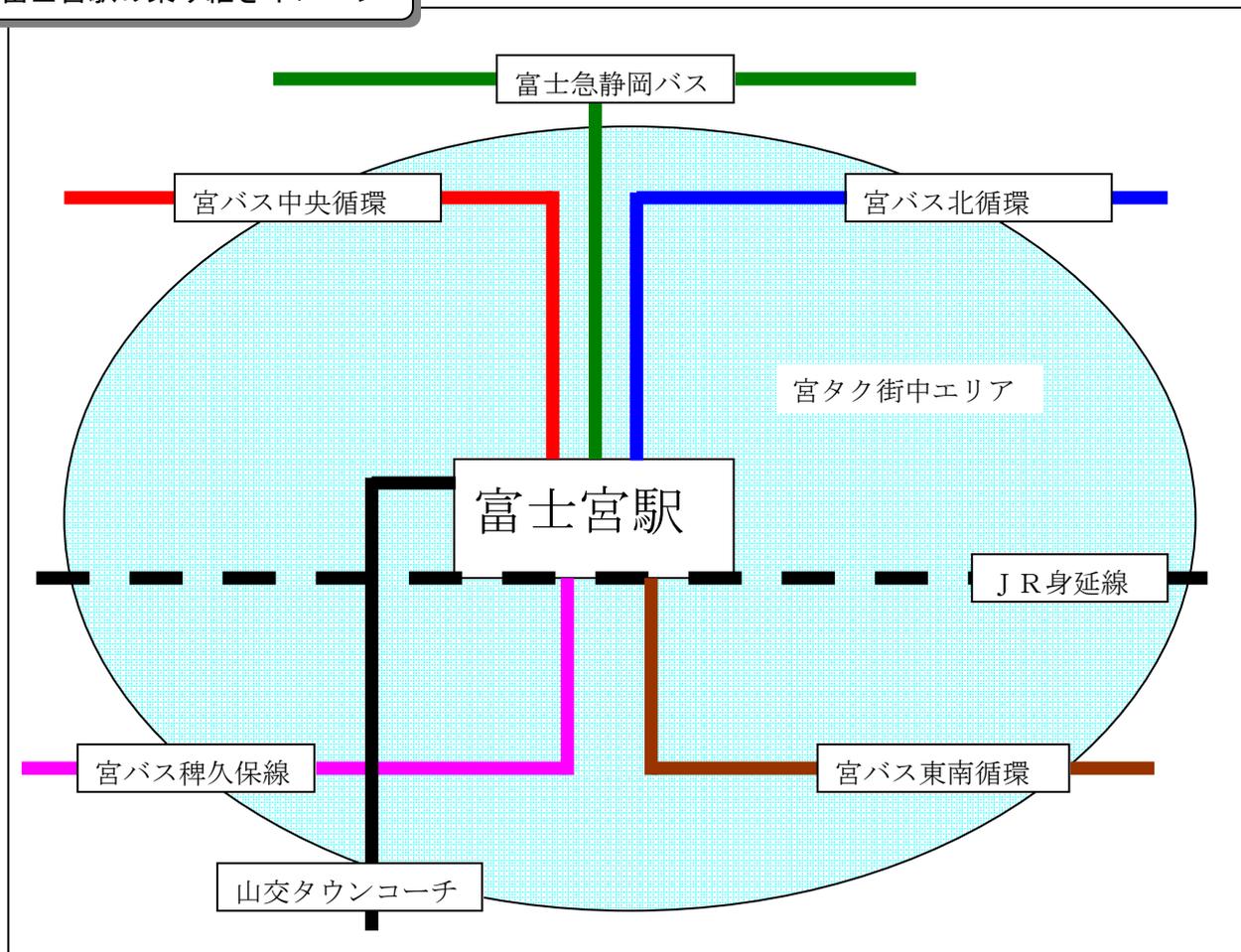
目標

路線バスと宮バス・宮タクの連携及び宮タクの利便性向上によるきめ細やかな公共交通サービスの提供を図る

1) JR身延線、路線バス、「宮バス」「宮タク」の連携

ニーズの多様化に伴い、地域住民の移動範囲も広域になっており、一定の場所への移動サービスの提供では不十分な実態がある。様々なモードを乗り継ぐことで高齢者をはじめ、多くの地域住民の生活交通が確保するため、路線の新設、ダイヤ改正の際はJR身延線、路線バス、宮バス及び宮タクの連携を図り相互の乗り継ぎを図る。

富士宮駅の乗り継ぎイメージ



主な事業

- ダイヤの改正
- 利用者満足度の調査
- 乗り継ぎ割引の実施
- 他の公共交通との連携・調整

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者、富士宮市

2) 「宮タク」の継続運行

高齢者人口が年々増加する中、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ことが求められる。

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、交通空白地域等の重要な生活交通を確保している。交通空白地域等と中心市街地をドア・ツー・ドアで結ぶことによって、高齢者や障害を持たれた方にとって、大変優しい移動手段になっている。

今後は、更に利便性の高い運行形態に改善し、現在の運行エリアを維持する。

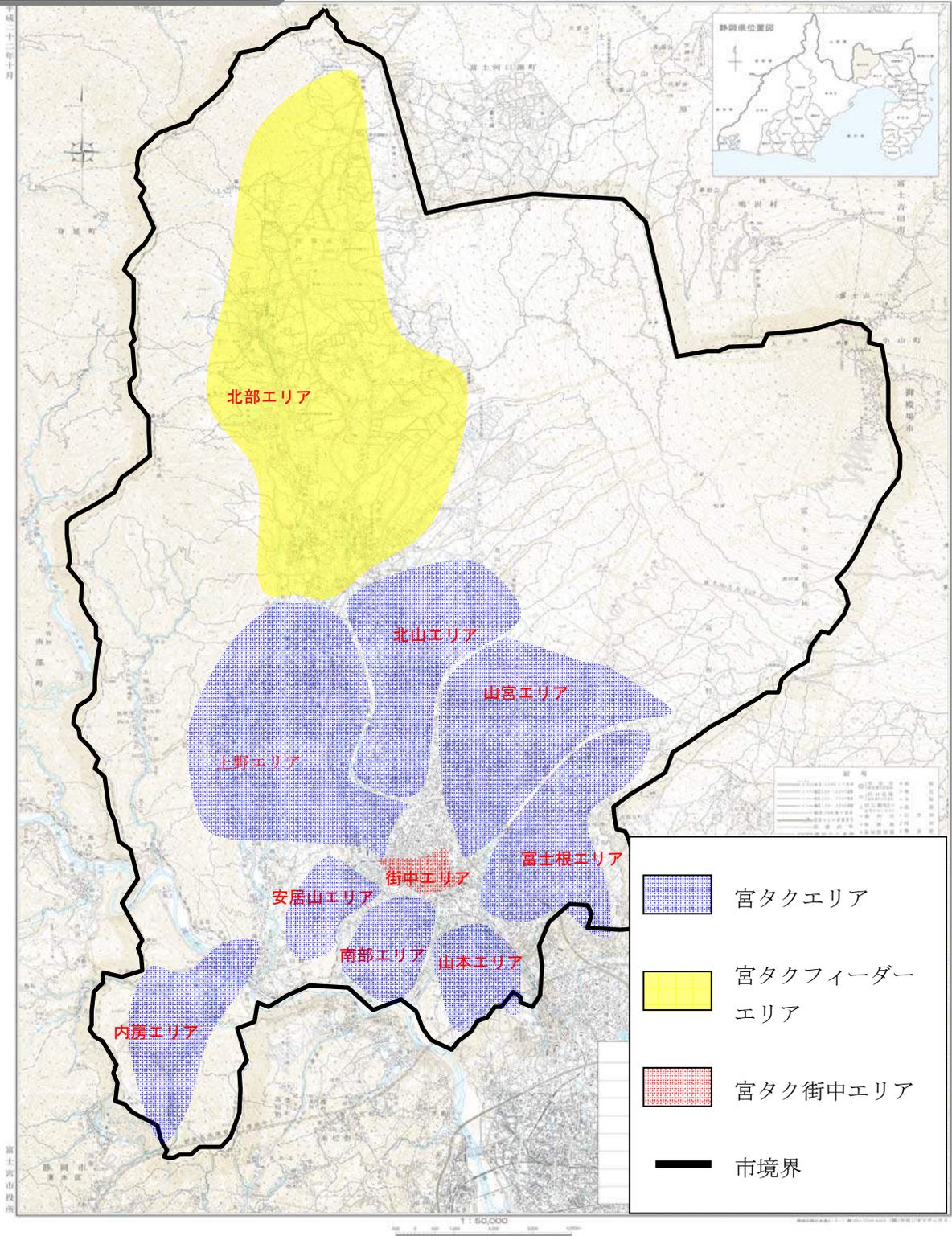
【現在の運行形態】

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



「宮タク」運行エリア図

富士宮市管内図



主な事業

- 「宮タク」の運行
- 他の公共交通との連携・調整

目標を達成するための実施主体

交通事業者、富士宮市

3) 「宮タク」の運行形態の改善

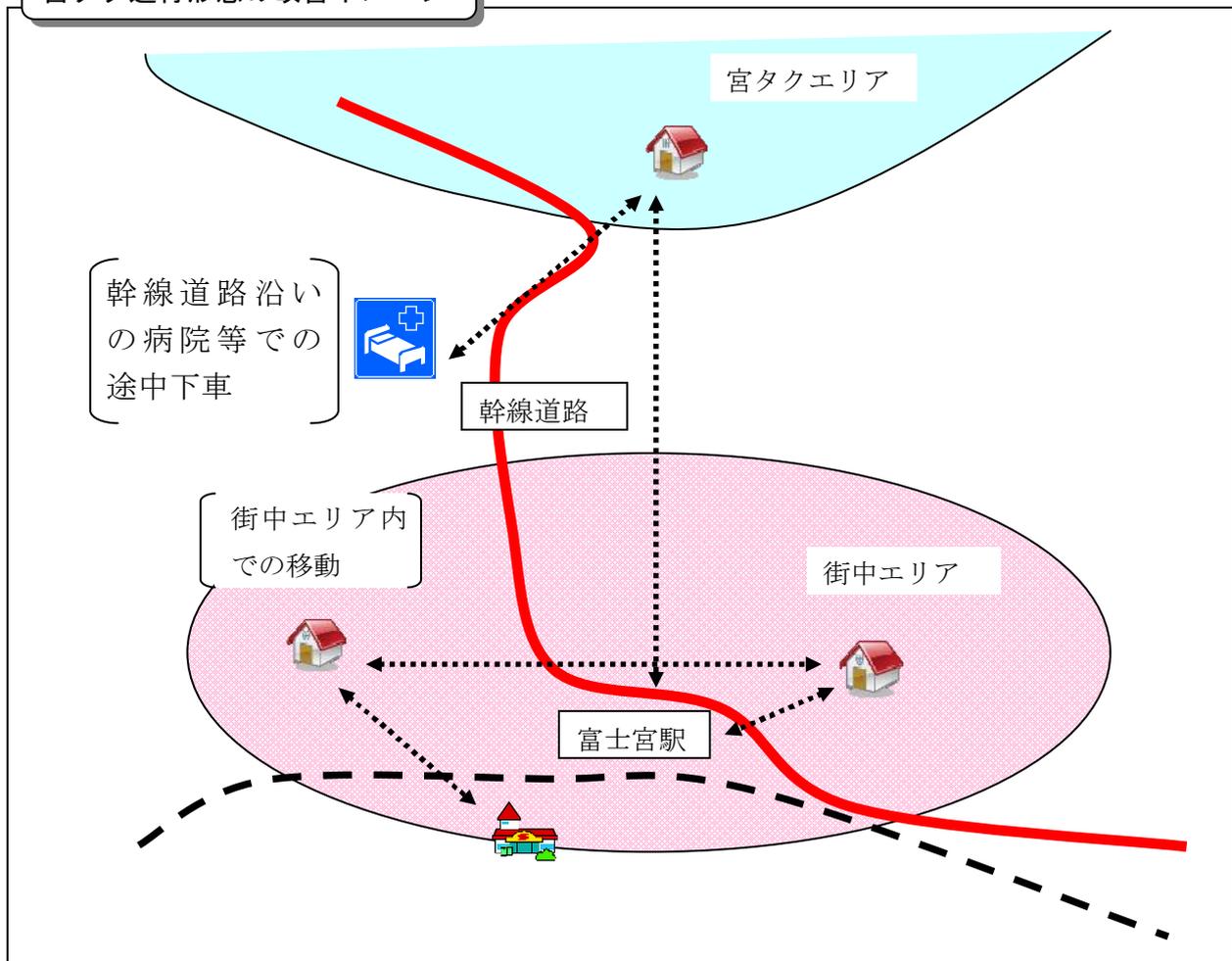
宮タクは路線バスが廃止された交通空白地域や交通不便地域から中心市街地への移動を目的に開発された仕組みである。したがって、現在の宮タクは中心市街地の住民は利用できない。しかし、中心市街地周辺内での移動需要も多く、より多くの住民が宮タクのサービスが受けられる仕組みを構築する必要がある。

また、路線バスや一般タクシーとのダブルトラックを解消するため、乗降場所を絞り込んでいるが、その結果、本来の目的地の横を通過するにも係らず、途中下車ができないため、使い勝手の悪さが指摘されている。

そこで、宮タクの運行エリア及び運行形態を大幅に改善し、地域住民がより利用しやすい利便性の高い交通モードに転換し、地域の高齢者等の外出の機会を増やすことで路線バス事業・一般タクシー事業が相乗的に活性化する仕組みを検討する。

なお、運行エリア及び運行形態の変更に当たっては、十分に各交通事業者と協議し、既存の民間交通事業者の営業になるべく影響を与えないように配慮する。

宮タク運行形態の改善イメージ



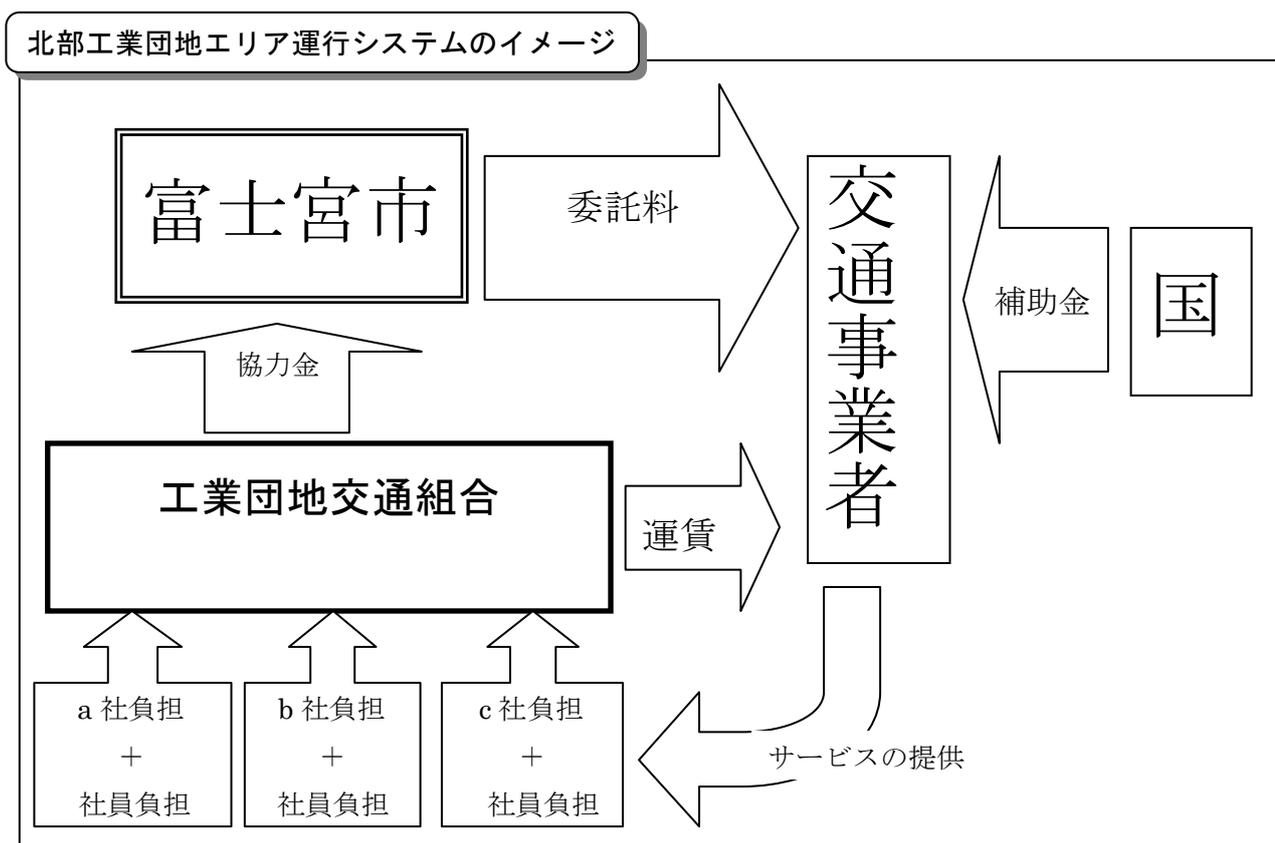
主な事業

- 交通事業者との連携・調整
- 利用者の要望・満足度調査
- 利用者のトリップ調査

目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市

4) 宮タク（北部工業団地エリア）の運行

北部工業団地等への新たな交通手段を確保し、誰もが通勤に困らない交通体系を整えることによって、就労におけるバリアを少しでも解消し、就労希望者・受入企業の双方にとって有益な社会環境を整える。また、富士山世界文化遺産登録を機会に多くの来訪者が見込まれる中、過度なマイカー通勤を抑制し環境問題・交通渋滞等を改善できる仕組みを目指す。



【運行形態の概要】

- ① 利用者の自宅と勤務先の会社までドア・ツー・ドアで輸送する。
- ② 利用料金は組合からの協力金を受け、現在運行中の宮タクよりも低運賃とする。
- ③ 運行時間は朝2便、夕方2便とし各企業と調整し決定する。
- ④ 北部工業団地を起終点とする。
- ⑤ 市外及び旧芝川地域の利用者は富士宮駅又は西富士宮駅での乗降とする。
- ⑥ 地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）を活用する。

主な事業

- 工業団地組合との連携・調整
- 富士特別支援学校との連携・調整
- 交通事業者との連携・調整

目標を達成するための実施主体	工業団地組合 富士特別支援学校 交通事業者、富士宮市
----------------	-------------------------------

5) 交通関連施設のユニバーサルデザイン化

① ノンステップバスの導入

現在、宮バス車両は予備車両まで含め6台で運行している。その内訳はノンステップバス2台、リフト付バス1台、普通マイクロバス3台である。

今後は「富士宮市交通バリアフリー基本構想」に従い、本連携計画の計画期間内に全ての車両をノンステップバスに改善することを目標にする。

また、民間路線バスの車両についても、順次ノンステップバスへの入替えを進める。

② 「宮BAN」の有効活用

従来の車内放送は音声のみのバス停案内で、耳の不自由な方にとっては不便な仕組みであった。そこで、日本大学理工学部「交通まちづくり工房」は平成24年に簡易ソフトを活用した「宮BAN」を開発した。これにより音声と映像でバス停の案内ができるほか、乗り継ぎ案内、各種情報発信をすることで、高齢者や耳の不自由な方に優しいサービスができるようになった。

現在、4台の車両に「宮BAN」を導入しているが、本連携計画の計画期間内に全ての車両に「宮BAN」を導入することを目標にする。

③ 駅及び交通の結節点における案内表示

富士宮駅はJR身延線・民間路線バス・宮バスほか様々な交通機関の結節点になっている。そこで、誰もが困らない乗り場、乗り継ぎの案内表示をする。特に、富士山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、各種案内表示は4ヶ国語を基本とし整備していく。



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態勢の充実を図る

1) 「バス停オーナー制度」等を活用した市営公共交通を支える仕組み

行財政改革、財政健全化のための取り組みを実施している中で、「宮バス」を含めた地域の公共交通を持続可能なものとしていくためには、行政による負担の軽減を図ることも重要となる。

現在、本市においては「バス停オーナー制度」を活用し、「宮バス」の継続的な運行に努めている。

また、イオン富士宮ショッピングセンターでは本市との協定により「宮バス」「宮タク」で利用できる100円サービス券を発行している。この制度を更に拡大し、地域の商店、病院、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強化する。

主な事業

- バス停オーナーの勧誘・募集
- 市営公共交通サポーターの募集
- 地域住民から支援を受けられる仕組みづくり
- 全国の企業などから支援を受けられる仕組みづくり



目標を達成するための実施主体 富士宮市

【バス停オーナー制度】

(目的)

運賃以外の収入として、地域の集客施設・病院等にバス停の命名権を販売し資金協力を受けることで宮バスの安定的な運行を実現する。

(協力金の額)

バス停 1 基につき年間 48,000 円～180,000 円
(路線の運行回数に応じて金額が異なる)

(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

【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ことを目的にして、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 車内放送でサポーター支援内容を紹介
- ② ホームページでサポーター支援内容を紹介
- ③ 時刻表・ポスターで支援内容を紹介

基本方針

4. 地域協働による、公共交通の利用環境の向上



目標

市民・交通事業者・行政による連携を図り、地域協働推進事業を実施する

1) 地域協働による「富士山世界文化遺産～構成資産めぐりガイド～」の発行

平成25年6月に富士山が世界文化遺産に登録された。これを受け、構成資産の整備はもとより周辺環境整備が大きな課題となっている。

来訪者の殆どがマイカーで押し寄せた場合、交通渋滞や駐車場不足が社会問題となる恐れがある。そこで公共交通の積極的な活用をアナウンスするパンフレット・チラシを作成することによって、観光における公共交通の利用環境を向上させる。

主な事業

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

目標を達成するための実施主体 富士宮市

2) 地域協働による「のりもの祭」の開催

既存公共交通の利用促進及び新たな交通システムの開発に向けた調査等を行うため、「のりもの祭」を開催する。

のりものクイズ・宮バス体験乗車等の企画に家族で参加することによって、子供からお年寄りまで楽しみながら、公共交通の必要性について考えていただく機会を提供する。

主な事業

- イベントの開催
- ノベルティの配布
- アンケート調査の実施
- マスメディアを活用した情報の提供

目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市



3) 地域協働による公共交通間のスムーズな乗継ぎ

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

このことから、既存の路線バスや「宮バス」のダイヤ、「宮タク」の運行時間についても富士宮駅を基本とした中で、他の公共交通機関との乗継ぎの考慮・調査を行い、富士宮駅等の結節点において乗り換え案内板等の設置を行う。

主な事業

- 乗継ぎを考慮したダイヤの作成
- 乗り換え案内板の設置
- 外国語表記のサイン
- 乗換えを考慮した時刻表の作成

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

4) 地域協働による富士宮市と商店街等他施設や他機関との連携の強化

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

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

主な事業

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

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

5) 地域協働による公共交通への意識啓発、参加支援

公共交通を、より地域の実状に適した、利用者にとって使いやすいものにするために、地域住民が自ら公共交通の必要性を感じ、生活の中に公共交通を取り込んでいく意識啓発を行い、地域住民が積極的にシステム開発に参加できる環境を整える。

主な事業

- モビリティ・マネジメント事業
- 公共交通に関するNPOの育成
- 市民の運行参画のための仕組みづくり
- ハイブリッド通勤の奨励

目標を達成するための実施主体	市民、交通事業者、富士宮市
----------------	---------------

【モビリティ・マネジメント】

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ 自発的に変化することを促す取組みを指す。

【ハイブリッド通勤】

通勤手段をマイカーだけに頼るのではなく、一日の計画や天候に応じて、マイカー・公共交通・自転車・徒歩を巧みに組み合わせた通勤方法。

6) 地域協働による「のりものゲーム」「紙芝居」「絵本」の作成

既存公共交通の利用促進や新システムの開発は交通弱者をも守るための対処療法である。過度なマイカー依存や家族の送迎を基本とする移動形態は見直す必要である。自らが公共交通の必要性を理解し、公共交通を積極的に活用して行く構造改革を進めていく。

各年代におけるモビリティ・マネジメントも必要だが、幼少期から公共交通の必要性を学ぶことが最も重要と考え、のりものゲーム・紙芝居・絵本等を作成し、子供を中心に家族みんなが楽しみながら公共交通の事について話し合える環境を整える。

主な事業

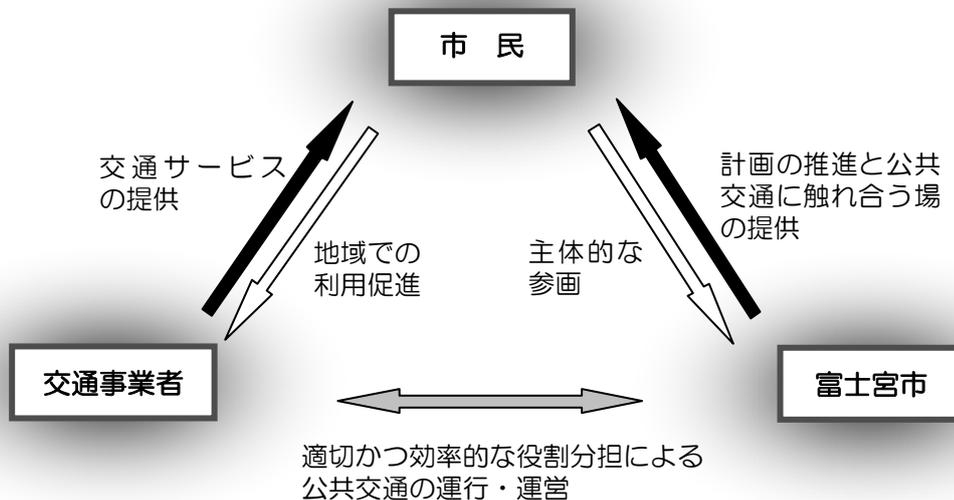
- モビリティ・マネジメント事業
- 公共交通に対する学校教育
- 公共交通に対する家庭教育

目標を達成するための実施主体 富士宮市教育委員会、富士宮市

7) 地域協働による市民・交通事業者・行政が連携する場の設置

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

そのため、公共交通の安全性や利便性などの特性について市民の理解を得るために、市民が、公共交通に触れ合う機会を設ける。



主な事業

- 市民へのアンケートやワークショップの実施
- 市民・交通事業者・行政による懇話会の開催
- 市民が公共交通に触れ合えるイベントの開催

目標を達成するための実施主体 市民、交通事業者、富士宮市

8) 地域協働による地域内フィーダー系統確保維持事業

現在運行している民間路線バス・宮バス・宮タクのニーズを把握し、利用者満足度調査を踏まえたうえで、サービスレベルの見直しを行う。地域の実情に即した運行形態に改善することで、便利な生活交通の実現を目指す。

主な事業

- 利用者実態調査
- 利用者満足度調査
- 地域の実情に即した運行形態の見直し

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者、富士宮市

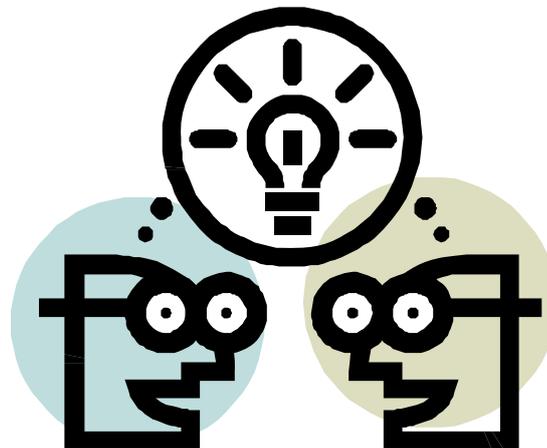
9) 地域協働による地域間幹線系統確保維持事業

現在運行している民間バス路線のうち、地域間幹線系統については、沿線住民に対する周知活動を充実させ、利用者の増加を図る。

主な事業

- 沿線住民意向調査
- 利用者満足度調査
- 地域の実情に即した運行形態の見直し

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者



5. 計画推進のための事業評価サイクル

1) 評価指標及び目標値

事業評価の実施に当たり、計画の基本方針を踏まえた指標及び目標値又はその考え方を次に示す。

地域の実情に即した便利な生活交通の実現

路線バス及び宮バスの運行を維持する

路線バスと宮バス・宮タクの連携及び宮タクの利便性向上によるきめ細かな公共交通サービスの提供を図る

各事業所・企業・団体などの支援受入態勢の充実を図る

市民・交通事業者・行政による連携を図り、地域協働推進事業を実施する

◀ 「宮バス」の評価指標 ▶

● 収支率

宮バスが利便性向上に資するものであること、また、持続可能な運行に向けた市の財政状況を踏まえ、事業費に対する運賃等の収入割合（収支率）の目標値を下記のとおり設定する。※運賃等には協力金・補助金・その他雑入を含む。

目標値：50%以上

● 1カ月当たりの乗車人数

富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針に基づき、目標値を設定する。

● 利用者満足度調査の実施

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

目標値：3.4点以上

● バス停オーナー数

平成25年度のバス停オーナー数（43人）、宮バス沿線の施設数等の状況を踏まえ、目標値を下記のとおり設定する。

目標値：50人以上

● 市営公共交通サポーター制度による100円サービス券利用割合

平成25年4月～7月のサービス券の利用状況（6.03%）を基に、目標値を下記のとおり設定する。※運賃収入に占めるサービス券収入の割合

目標値：8%以上

◀ 「宮タク」の評価指標 ▶

● 事業費に対する運賃等の収入割合

宮バスの収支率及び民間路線バスに対する補助率を勘案し、持続可能な運行に向けた市の財政状況を踏まえ、事業費に対する運賃等の収入割合（収支率）の目標値を下記のとおり設定する。※運賃等には協力金・補助金・その他雑入を含む。

目標値：35%以上

● 1便当たりの乗合人数

乗合タクシーとしての特徴が損なわれないよう、既存の「宮タク」の運行エリアの実績を踏まえ、目標値を下記の通り設定する。

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

● 利用者満足度調査の実施

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

目標値：3.4点以上

● 市営公共交通サポーター制度による100円サービス券利用割合

平成25年4月～7月のサービス券の利用状況（6.03%）を基に、目標値を下記のとおり設定する。※運賃収入に占めるサービス券収入の割合

目標値：8%以上

◀ 基本方針に係る評価指標 ▶

● 市民満足度調査の実施

平成24年度に実施したアンケート調査による市民の「お住まいからの移動のしやすさ」における満足度は全体で3.7点（5点満点）、交通弱者は3.3点となっていることから、市民満足度の目標値を以下のとおり設定する。

全体＝目標値：3.8点以上

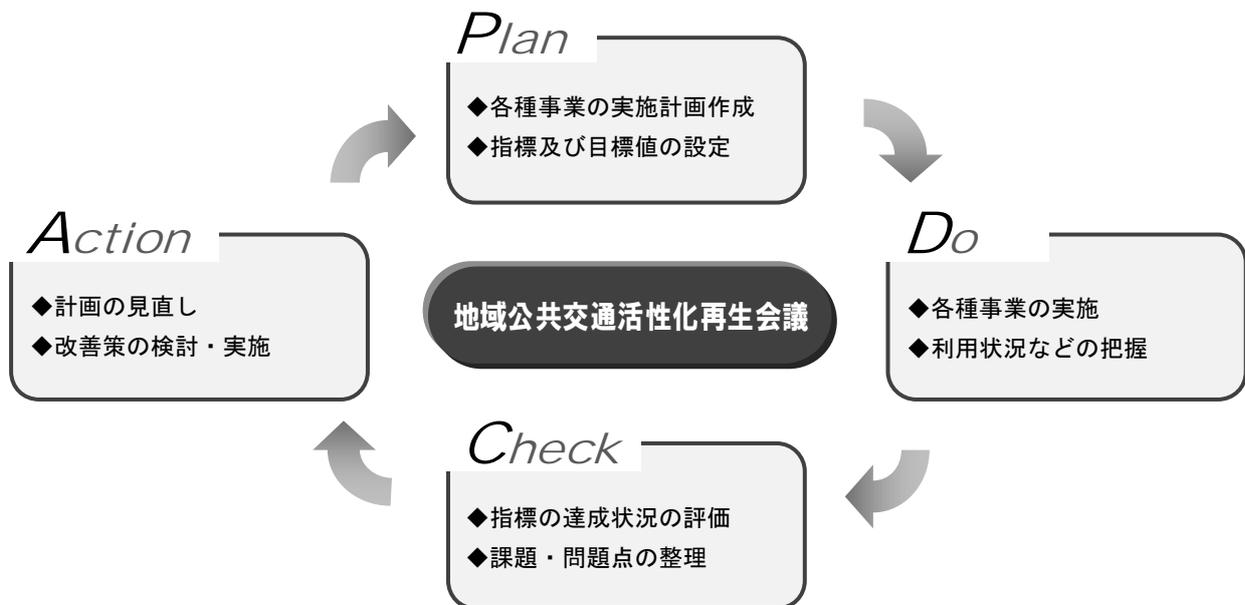
交通弱者＝目標値：3.4点以上

2) 事業評価サイクル

事業の実施に当たっては、持続的に公共交通を運営するため、PDCA サイクルを持って検証し、適宜計画の見直しを行っていく。

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

なお、事業評価の具体的な取扱は別に定める。



Plan

地域懇話会などによる地域意向、財政計画などを踏まえて、各種事業に係る実施計画を策定する。

また、それぞれの事業を評価するための指標、目標値を設定する。

Do

実施計画に基づき、事業を実施するとともに、利用状況などの把握を行う。

Check

目標値と実際の利用状況などを比較し、指標の達成状況の評価を行う。

また、事業の改善に向けた課題や問題点の整理を行う。

Action

課題や問題点に対する改善策の検討・実施をするとともに、適宜、計画の見直しを行う。

6. 第2次地域公共交通総合連携計画の計画期間及び事業一覧

本計画に基づく事業期間は平成26年度から平成29年度の4ヶ年とする。

事業内容	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	備考
1.誰もが利用できる公共交通網の維持					
1) 民間バス路線について、必要な路線の維持 【不採算バス路線補助】	●	●	●	●	
2) 観光路線バスの運行【強力くんの運行】	●	●	●	●	
3) 「宮バス」の維持改善	●	●	●	●	
4) タクシー事業の活性化	●	●	●	●	
2.高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備					
1) JR 身延線、路線バス、宮バス及び宮タクの連携 【各モードの乗り継ぎを考慮したダイヤの改正】	●	●	●	●	
2) 「宮タク」の継続運行	●	●	●	●	
3) 宮タクの運行形態の改善	●	●	●	●	
4) 宮タク(北部工業団地エリア)の運行 【新エリアの開発・実証実験】	●	●	●	●	
5) 交通関連施設のユニバーサルデザイン化	●	●	●	●	
3.地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり					
1) 「バス停オーナー制度」等を活用した市営公共交通を支える仕組み 【広報活動及び制度PR】	●	●	●	●	
4. 地域協働による、公共交通の利用環境の向上					
1) 地域協働による「富士山世界文化遺産～構成資産めぐりガイド～」の発行	●	●	●	●	※ 地域公共交通確保維持改善事業 【地域協働推進事業の活用】
2) 地域協働による「のりもの祭」の開催	●	●	●	●	
3) 地域協働による公共交通間のスムーズな乗継ぎ 【時刻表・乗換え案内板・外国語サイン等の設置】	●	●	●	●	
4) 地域協働による富士宮市と商店街等他施設や他機関との連携の強化【公共交通利用券の発行】	●	●	●	●	
5) 地域協働による公共交通への意識啓発、参加支援 【公共交通講座の実施】	●	●	●	●	
6) 地域協働による「のりものゲーム」「紙芝居」「絵本」の作成	●	●	●	●	
7) 地域協働による市民・交通事業者・行政が連携する場の設置 【ワークショップの開催等】	●	●	●	●	
8) 地域協働による地域内フィーダー系統確保維持事業 【既存路線のサービスレベルの見直し】	●	●	●	●	
9) 地域協働による地域間幹線系統確保維持事業 【既存路線のサービスレベルの見直し】	●	●	●	●	

資料編

1. 富士宮市の概況及び上位計画の位置付け

- 1-1. 富士宮市の概況
- 1-2. 上位計画の位置付け

1-1. 富士宮市の概況

1) 位置・地勢

本市は静岡県東部に位置し、東は富士山の南斜面、南は富士市、北は山梨県に接している。平成22年3月23日には西側の富士郡芝川町と合併した。

古くより富士山本宮浅間大社の門前町として栄え、浅間大社を中心に市街地が形成されている。市内には国道139号、国道469号、JR身延線が通り、県内外を結ぶ重要なルートとなっている。

気候は温暖で、富士山麓の豊富な地下水・森林や緑あふれる朝霧高原など豊かな自然に恵まれ、田貫湖や白糸の滝など観光資源も多い。平成25年6月23日、富士山が日本で13件目の世界文化遺産として登録された。



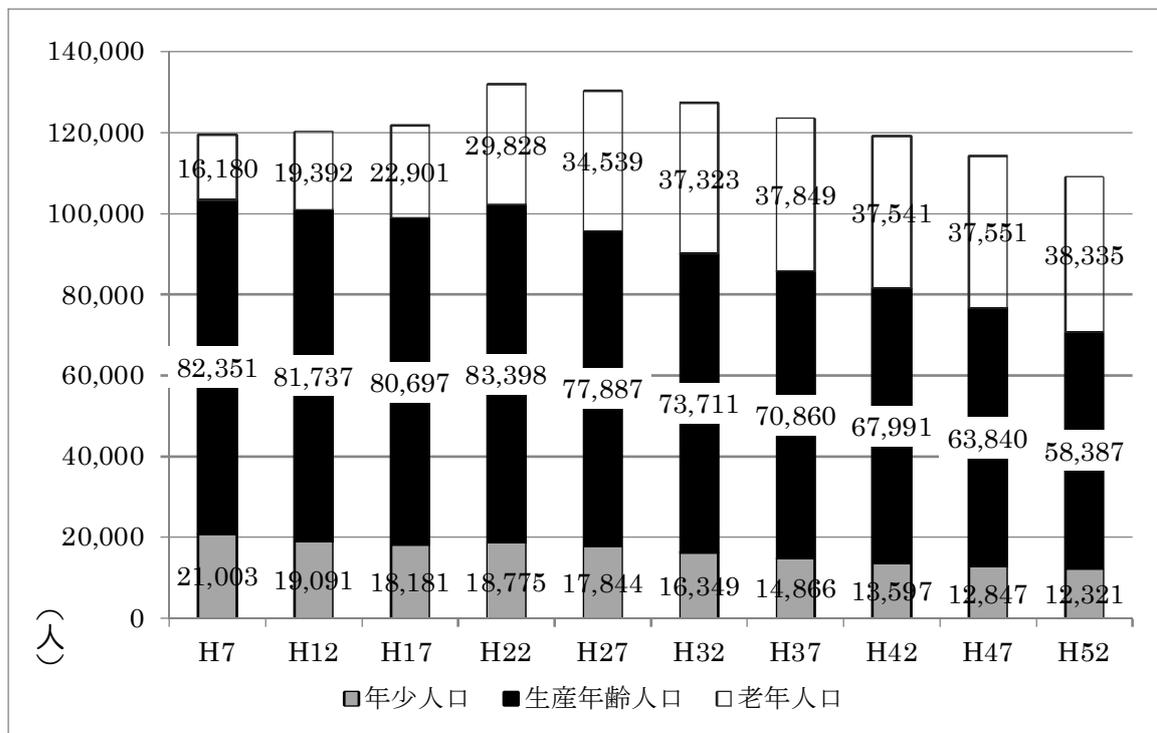
図1-1 富士宮市の位置



図1-2 富士宮市の市域

2) 人口の推移・高齢化率等の状況

本市の人口の推移は図 1-3 のとおりである。国立社会保障人口問題研究所の将来推計によると、本市の総人口は平成 27 年以降、減少すると予測されている。年齢構成別では、年少人口及び生産年齢人口は減少傾向である。一方、老年人口は増加傾向となっており、少子高齢化が進展していくものと考えられる。

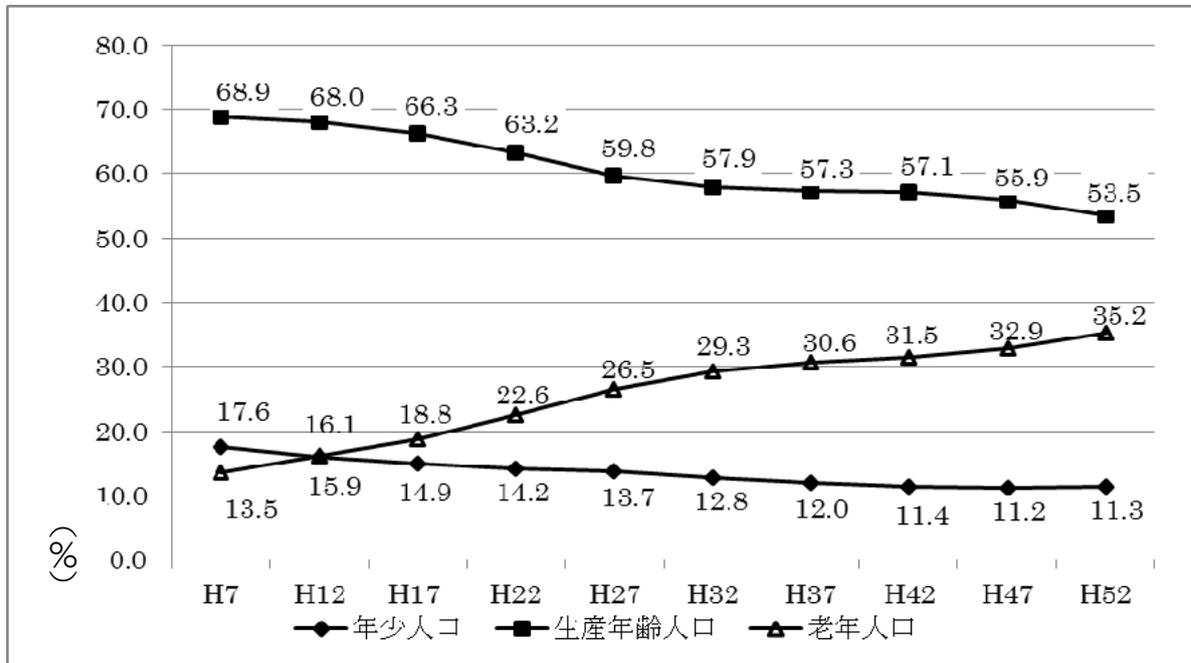


出典：国立社会保障人口問題研究所資料

図 1-3 市行政人口推移

また、年齢別の人口割合を示したものが図 1-4 である。平成 22 年には、総人口における 5 人に 1 人が高齢者であるが、さらに平成 47 年には 3 人に 1 人が高齢者になり、老年人口の割合は増え続けると予測されている。

なお、平成 25 年 8 月における行政区別の高齢化率の分布は図 1-5 のとおりであり、市郊外部における高齢化率が比較的高くなっている。



出典：国立社会保障人口問題研究所資料

図 1-4 市年齢別人口割合の推移

表 1-1 市行政人口推移

年度	H7	H12	H17	H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52
総人口(人)	119,534	120,220	121,779	132,001	130,270	127,383	123,575	119,129	114,238	109,043
年少人口(人)	21,003	19,091	18,181	18,775	17,844	16,349	14,866	13,597	12,847	12,321
(割合,%)	17.6	15.9	14.9	14.2	13.7	12.8	12.0	11.4	11.2	11.3
生産年齢人口(人)	82,351	81,737	80,697	83,398	77,887	73,711	70,860	67,991	63,840	58,387
(割合,%)	68.9	68.0	66.3	63.2	59.8	57.9	57.3	57.1	55.9	53.5
老年人口(人)	16,180	19,392	22,901	29,828	34,539	37,323	37,849	37,541	37,551	38,335
(割合,%)	13.5	16.1	18.8	22.6	26.5	29.3	30.6	31.5	32.9	35.2

出典：国立社会保障人口問題研究所資料

3) 公共施設等の分布状況

本市における主な公共施設等の分布状況を図 1-6 に示す。また、公共施設の名称は以下の表 1-2 のとおりである。市役所、出張所、教育・スポーツ施設は市全域に点在している。

一方で、医療・保健・福祉施設及び病院・医院、商業施設は市北部にはほとんど分布していない状況である。

表 1-2 公共施設一覧

No.	名称	No.	名称
①市役所（本庁・支所・連絡所）		④高等学校	
1	富士宮市役所	1	県立富士宮北高等学校
2	富士宮市役所 北山出張所	2	県立富士宮西高等学校
3	富士宮市役所 上野出張所	3	県立富士宮東高等学校
4	富士宮市役所 上井出出張所	4	県立富岳館高等学校
5	富士宮市役所 白糸出張所	5	静岡理工科大学星陵高等学校
6	富士宮市役所 芝川出張所		
②医療・保健・福祉		⑤観 光	
1	富士宮市立病院	1	白糸ノ滝
2	保健センター	2	陣馬の滝
3	救急医療センター	3	田貫湖
4	総合福祉会館	4	小田貫湿原
5	長生園	5	狩宿の下馬桜
6	あすなる園	6	富士山本宮浅間大社
③教育・スポーツ		7	奇石博物館
1	市民文化会館	8	富士花鳥園
2	中央図書館	9	ドライブインもちや遊園地
3	西富士図書館	10	富士山表富士宮口五合目
4	芝川図書館	11	「道の駅」朝露高原
5	富丘公民館	12	まかいの牧場
6	南部公民館	13	杵塚養鱒場
7	富士根北公民館	14	静岡県水産試験場富士養鱒場
8	富士根南公民館	15	スポーツビレッジ村山ジャンボ
9	西公民館	16	富士ミルクランド
10	芝川公民館	17	環境省田貫湖ふれあい自然塾
11	芝川公民館内房分館	18	富士山天母の湯
12	柚野公民館	19	富獄温泉 花の湯
13	麓山の家	20	あさぎりフードパーク
14	児童館	21	山宮浅間神社
15	勤労青少年ホーム	22	村山浅間神社
16	男女共同参画センター	23	人穴富士講遺跡
17	青少年相談センター	24	大宮・村山口登山道 (現富士宮口登山道)
18	市民体育館		
19	市民プール		
20	芝川 B&G 海洋センター		
21	芝川スポーツ広場		
22	新稲子川温泉ユ一・トリオ		
23	学校給食センター		
24	芝川学校給食共同調理場		
25	富士宮市富士宮駅前交流センター（愛称：きらら）		

出典：富士宮市 HP

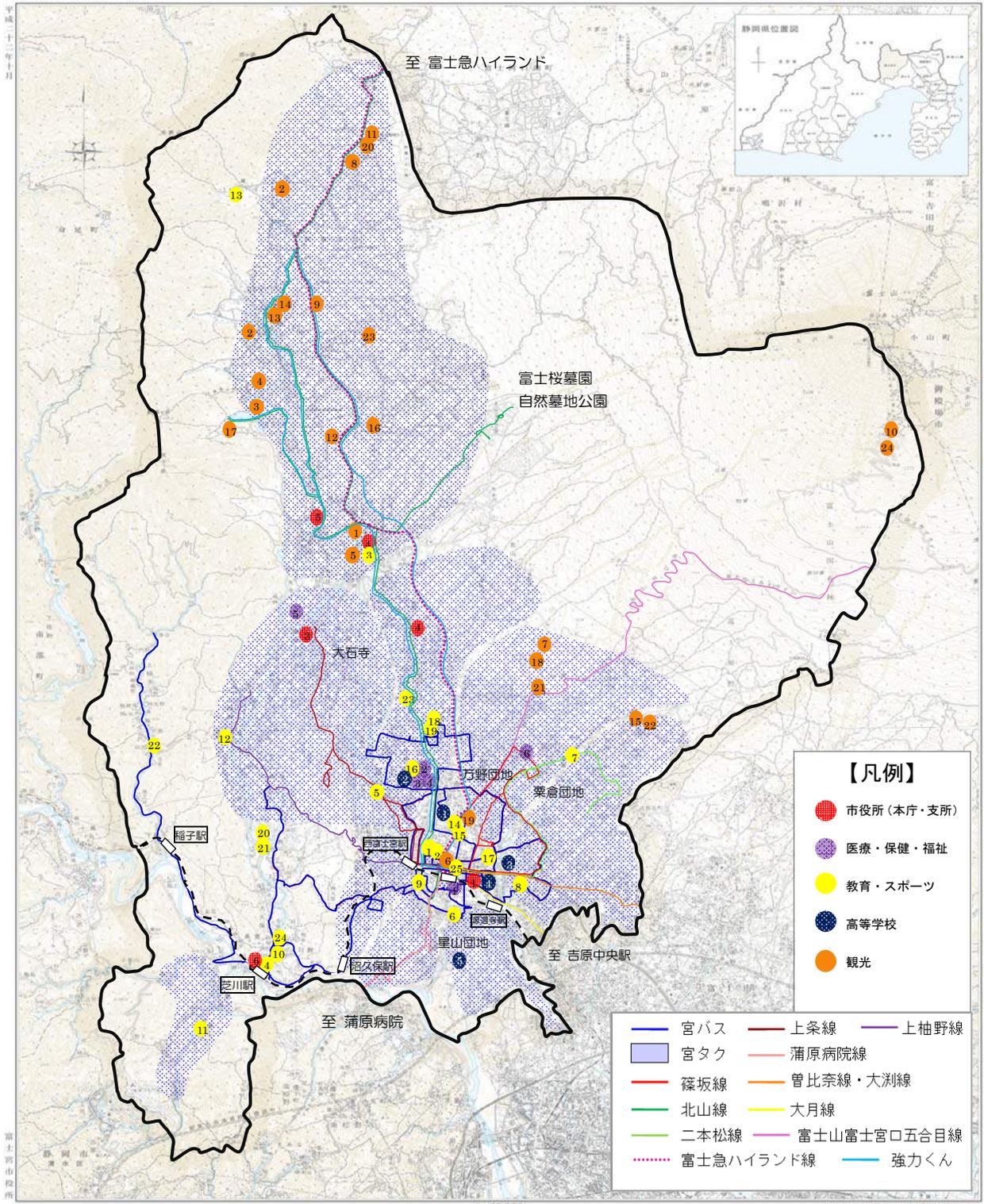
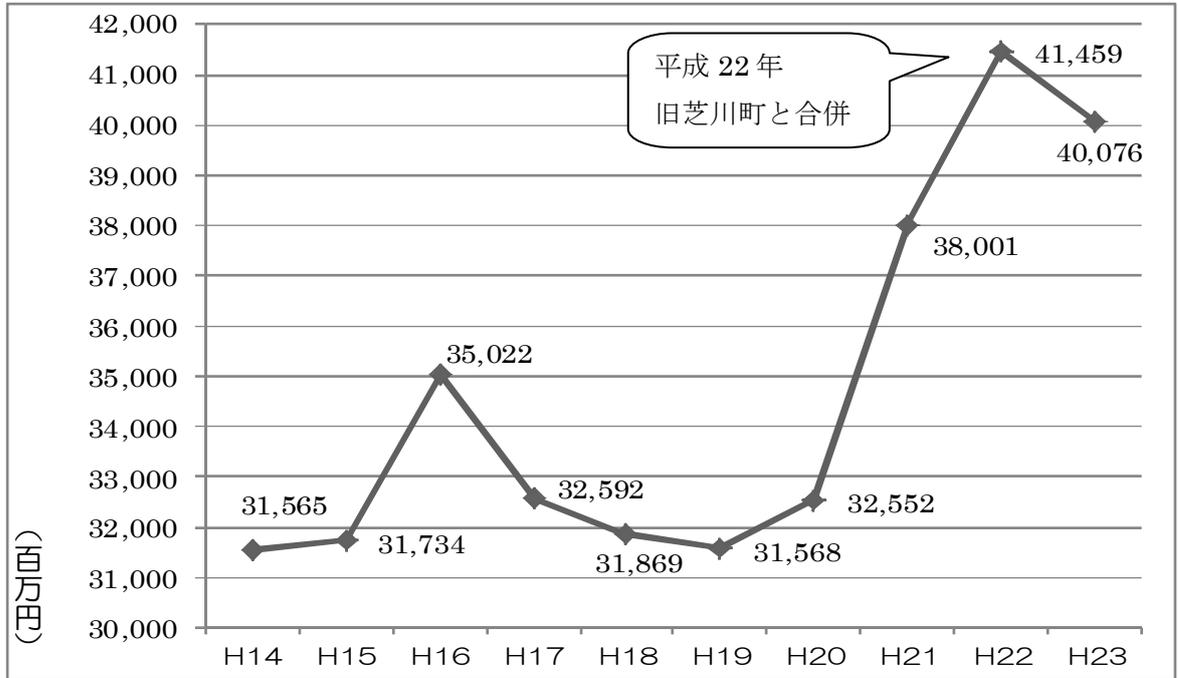


図-9 公共施設分布図

公共施設分布図

4) 一般会計歳入額の推移

本市における一般会計歳入決算額の推移は図 1-7 のとおりである。平成 18 年度に財政健全化計画を策定（平成 20 年度に第 2 次改定）し、行財政改革・財政健全化に努めている。平成 19 年度以降、基金の切り崩しを行い、平成 22 年には芝川町と合併したため増額している。



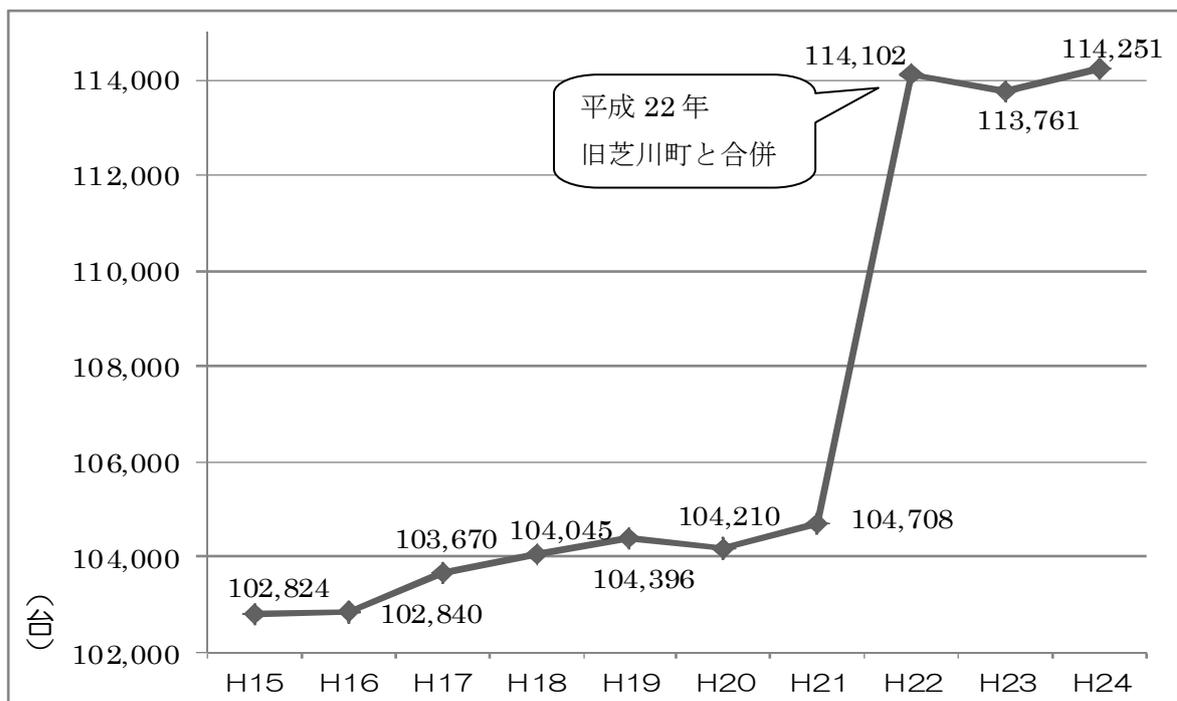
出典：富士宮市の統計

図 1-7 市一般会計歳入決算額推移

5) 自家用車の保有台数

本市の自動車保有台数の推移を図 1-8 に示す。平成 15 年度の 102,824 台から平成 24 年度の 114,251 台へと増加傾向にあり、日常の移動における自動車への依存が増大していることが伺える。

しかし、人口推移の分析からわかるように、今後は少子高齢化が進展しそれに伴う自動車の保有台数の減少が予測されるとともに、平成 20、23 年度に減少の傾向も表れたことから、今後は自動車から公共交通への転換が進む可能性もあると考えられる。



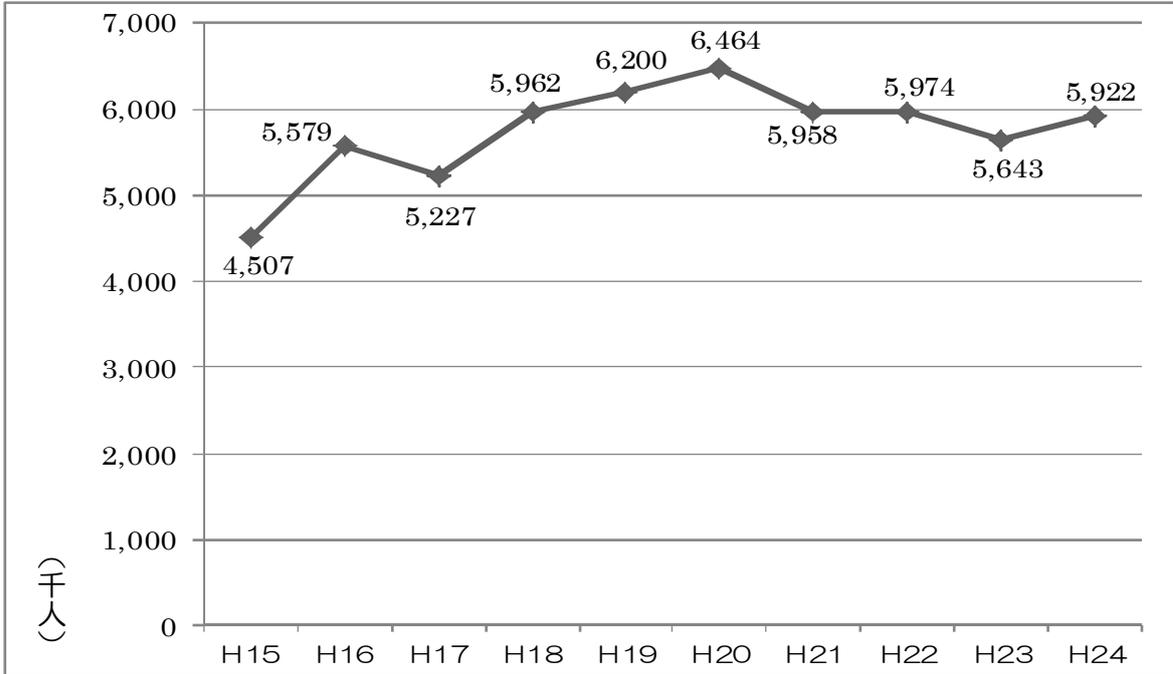
出典：富士宮市の統計

図 1-8 自動車保有台数推移

6) 観光客の流入状況

観光客の推移は図 1-9 のとおりで、平成 20 年度は過去 10 年で最大の入込客数となったが、翌年からは増加と減少を繰り返している。

平成 25 年 6 月 26 日に富士山が世界文化遺産として登録され、今後、登山客や「富士山の構成資産※」に訪れる観光客の増加が見込まれる。



出典：富士宮市観光課資料

図 1-9 観光客入込客数推移

※富士山の構成資産

古より数多くの信仰と芸術を生み出した富士山に関わる文化財には、富士山山体だけでなく、周囲にある神社や登山道、洞穴、樹型、湖沼などがあり、富士山の価値を構成する資産（構成資産／構成要素）として現在まで受け継がれてきた。

本市単独では6つの構成資産があり、現在も整備が進められている。6つの構成資産については以下のとおり。

- ・大宮・村山口登山道（現富士宮口登山道）
- ・富士山本宮浅間大社
- ・山宮浅間神社
- ・村山浅間神社
- ・人穴富士講遺跡
- ・白糸ノ滝

出典：富士宮市富士山文化課ホームページ

1-2. 上位計画の位置付け

「富士宮市地域公共交通総合連携計画」を策定するに当たって考慮すべき公共交通に関する上位計画の位置付けを整理する。

1) 第4次富士宮市総合計画（平成18年度～平成27年度）

「第4次富士宮市総合計画」は、日本一元気な自立した都市を創造するための目的志向型の戦略計画として、まちづくりの基本方向を示すものである。平成27年度を目標年次とし、平成17年度に策定された。

基本目標：富士山の自然に抱かれた やさしく元気なまち

【基本目標】

1. 富士山の自然と産業が調和した元気なまちづくり
2. やさしい心で進める健康と福祉のまちづくり
3. 健全な心と体をはぐくみ人が輝くまちづくり
4. 快適でにぎわいのあるまちづくり
5. コミュニティ豊かな安全・安心まちづくり
6. 市民協働と自立したまちづくり



「快適でにぎわいとふれあいのあるまちづくり」

交通体系が整った便利なまち

【基本方針】

広域交通の円滑化を図るため、第二東名自動車道、国道469号（富士南麓道路）等の建設促進を国・県に要請するとともに、総合的な交通体系の確立を目指し、都市計画道路の整備を進める。また、新幹線新富士駅と在来線との接続について関係機関に要請するなど、公共交通機関の整備に努める。

1. 道路交通体系の確立

- 国土幹線・広域幹線道路の整備
- 都市計画道路の整備

2. 公共交通機関の整備

- 富士地域の広域的な振興・発展を図るため、新幹線新富士駅と在来線との接続について、DMV[※]等の調査・研究を進めるとともに、関係機関に要請する。
- 市民のニーズに合わせ、バス路線の維持等について検討する。

※DMV：デュアル・モード・ビークル（Dual Mode Vehicle）の略。道路とレールの両方を自在に行き来し走行できる新しい乗り物。

2) 富士宮市都市計画マスタープラン（平成 14 年度～平成 32 年度）

「富士宮市都市計画マスタープラン」は、住民の意向を反映させて、都市づくりの将来像を確立し、長期的視野に立った土地利用、都市施設などの配置及び整備その他都市計画の基本的な方針を示している。平成 32 年度を目標年度とし、平成 14 年度に策定された。

基本理念：富士山の恵みを大切に“職・住・遊・学”が共存する創造都市

道路・交通体系計画

【基本的な考え方】

幹線道路網の形成と併せて、人と環境にやさしい都市交通の実現を目指して、効率的な自動車利用の実現や徒歩・自転車・公共交通への転換・活用を促進するとともに、公共交通の充実や交通拠点の機能強化、安全で快適な歩行者空間の整備を進める。

【基本方針】

人と環境にやさしい都市交通の実現

●交通需要マネジメントへの取り組み

効率的な自動車利用や公共交通などへの転換を促進する交通需要マネジメント施策の導入を検討し、道路交通渋滞の緩和や環境負荷の少ない都市づくりを進める。

●公共交通の充実

各交通結節点における、JR 身延線とバスとの相互の連絡性を高め、各交通機関が連結した一体的なネットワーク機能の強化を図る。また、市民ニーズに応えるバスの運行や鉄道利用の促進を図り、誰もが安心して利用できる利便性の高い公共交通として充実する。

【整備方針】

●公共交通の利用促進

通勤時における富士市などへの自動車交通量を低減させ、国道 139 号などの道路渋滞の緩和や環境負荷の軽減を図るため、パーク・アンド・ライドやパーク・アンド・バスライド、キス・アンド・ライドなどを推進し、公共交通への利用転換を図る。併せて、駅周辺の駐車場整備などを進める。

●市民ニーズに応えるバスの運行

誰もが利用しやすく、利便性の高いバス交通の実現や交通需要マネジメントを推進するため、公共交通機関協力のもと、車両サイズのミニ化、低床化、新規開発拠点への路線網の設定、フリー乗降制などを推進するとともに、高齢社会に対応したバス運行への取り組みを進める。また、バスの走行条件の改善を図るため、バスターミナル、優先レーン、バスベイの設置の拡充を進める。

3) 岳南都市圏総合都市交通計画（平成 18 年度～平成 37 年度）

岳南都市圏（富士市、富士宮市、芝川町）における交通量実態調査では、「岳南都市圏総合都市交通計画協議会」を組織し、平成 16 年から平成 18 年の 3 ヶ年にわたり検討を行い、平成 18 年度に報告書をまとめた。協議会では、将来交通計画として都市圏レベルの広域的な交通計画を示している。また、将来交通計画は長期と短・中期の 2 時点での計画を行う。

都市交通体系の基本方針

- 「都市活力の向上」に資する都市交通体系の構築
- 「安全・快適な暮らし」を支える都市交通体系の構築
- 「環境負荷の小さな都市づくり」を目指す都市交通体系の構築



【長期交通計画】（目標年次：概ね 20 年後）

財政等の制約を考慮しない条件下において必要性のある施策をすべて取り込んだ計画であり、最終的な整備目標として位置付けした長期の交通体系として計画する。

【短・中期交通計画】（目標年次：概ね 5～10 年後）

道路交通網計画・公共交通計画・交通需要管理計画等をパッケージ化した「都市交通戦略」の提案、及び財政や整備量等の制約条件や施策の重要度を踏まえた「中期道路網計画」の策定を行う。

長期計画**■公共交通施策の展開方針**

都市交通体系の基本方針のもと公共交通施策の展開方針を、次のとおり示しており、地域公共交通総合連携計画においては、展開方針を受けての検討が必要となる。

公共交通施策の展開方針**都市圏の公共交通軸の形成**

都市圏内を運行する公共交通について、機能分担を図りながら、公共交通軸の形成を目指す。

ニーズに応じた公共交通の運行

各地域の実情に応じて運行の効率化を図るとともに、地域の生活交通を担う地域内公共交通の運行を目指す。

公共交通の利便性向上

住民ニーズに対応するため、公共交通の利便性向上に関する施策の導入を目指す。

交通結節点の機能強化

さまざまな交通が集まる駅及びバスターミナルなどの交通結節点について、駅前広場や歩行空間のバリアフリー化、駐車場・駐輪場の整備を行い、交通結節点の整備に係わる機能を強化することによって、乗り継ぎの改善や快適な公共交通利用を促進することを目指す。

短・中期計画

■公共交通活性化プラン

短・中期交通計画における岳南都市圏の公共交通活性化プランは、次の3点を柱として「都市圏の軸となる公共交通の利便性向上及び利用促進」を図ることを目標としている。

軸となる公共交通の利便性向上及び利用促進

生活の足の確保（高齢者の公共交通利便性向上）

高齢者など交通弱者の生活の足を確保するため、住民の生活と密着した移動（主要な公共施設や医療施設への移動など）に対応できる公共交通の運行。

自動車通勤からの転換促進（通勤時の公共交通利便性向上）

通勤時間帯において自動車から公共交通への転換を促すため、通勤時間帯の移動特性に対応した公共交通の運行、公共交通での通勤の利便性を向上できる施策を実施する。

使いやすい公共交通の実現（利用者ニーズへの対応）

公共交通利用者のニーズに対応した使いやすい公共交通とするとともに、広域的な交流を促進できる施策を実施する。

■都心部交通戦略（富士宮市プラン）

都心部交通戦略（富士宮市プラン）は、次の3点を柱とした「地域資源を活かした安全・安心で快適な移動の実現」を目標としている。

地域資源を活かした安全・安心で快適な移動の実現

まちなかのネットワーク向上

富士宮市中心市街地及びその周辺地域内での快適な移動を実現するため、南北市街地の分断要素となっている JR 身延線と道路との立体化と併せて、まちなかでの歩行者ネットワークを向上するとともに、公共施設の連携を強化できる交通施策を実施する。

安全で安心して移動できる交通施設の整備

富士宮市都心部は、商業や業務施設が集中する地区であり、さまざまな人が集まる場所であることから、誰もが利用しやすい交通施設や公共交通の運行など、安全で安心できる交通施設整備の実施。

地域資源を活かせる公共交通の運行と情報提供

富士宮市中心市街地周辺には、浅間大社や神田川など観光資源が豊富にあるとともに、“富士宮やきそば”を利用したまちおこしを都市交通面から支援するため、観光まちづくりと連携した交通施策の実施。

2. 地域公共交通の現状

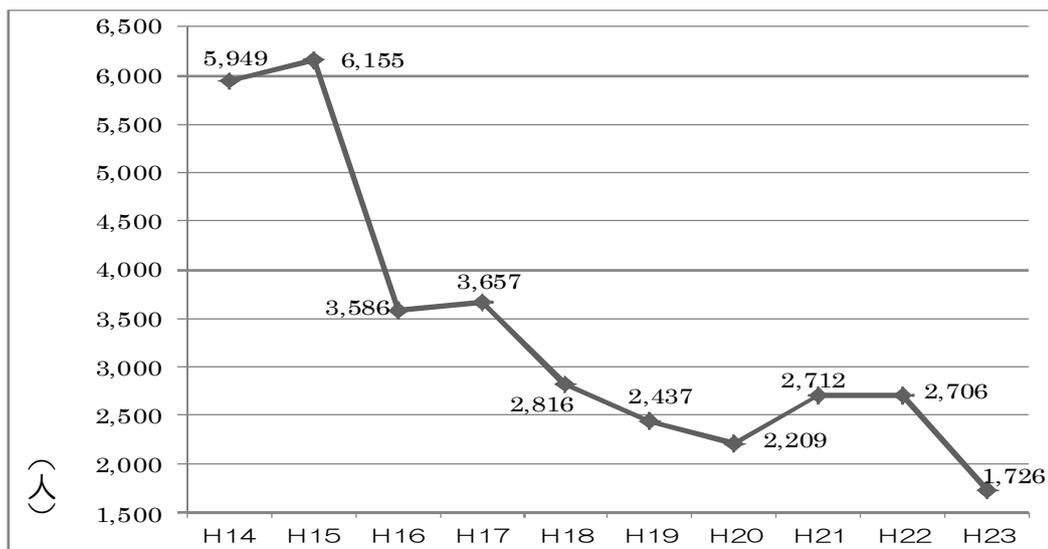
- 2-1. 民間バス路線の現状
- 2-2. 富士宮市公共交通サービス

2-1. 民間バス路線の現状

1) バス路線の利用状況

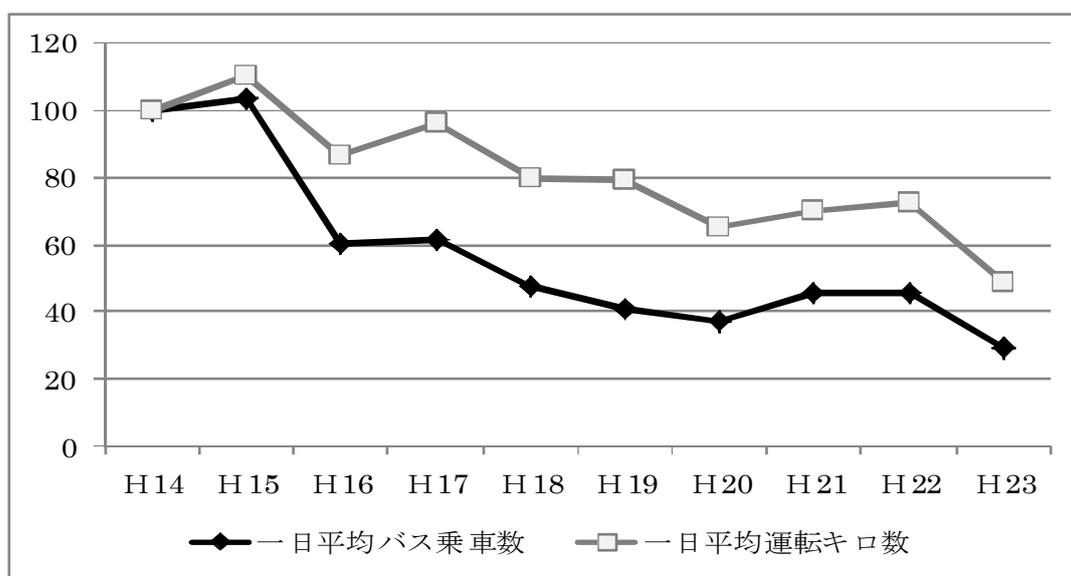
現在、本市内の路線バスは、富士急静岡バス株式会社及び山交タウンコーチ株式会社の2社が運行している。2社の1日平均乗車人員は図2-1のとおり減少傾向にあり、平成23年度には平成14年度の3分の1以下まで減少している。

また、路線バスの乗車人員の減少に伴い、運転キロ数についても減少傾向にある。



出典：富士宮市の統計

図2-1 民間バス路線の1日平均乗車人員の推移



出典：富士宮市の統計

図2-2 バス乗車数と運転キロ数の経年変化比較
(H14を100とする)

2) バス路線の概要

現在運行しているバス路線は、富士急静岡バス株の 9 路線及び山交タウンコーチ株の 1 路線である。通常運行している各路線の概要は表 2-1 のとおりであり、主な機能は次の 3 つに大別される。

この他に、富士山富士宮口五合目線や、観光地周遊バス「強力くん」が運行されている。(参考-1、参考-2 を参照)

- A：市郊外部から中心市街地へのアクセスの確保
 B：富士宮市と他市町間のアクセスの確保
 C：その他

表 2-1 バス路線の概要

	路線の概要	路線の主な機能
篠坂線	富士宮駅を起終点とし、万野団地、栗倉団地を經由する循環路線。一部の便については、富士根南小学校及び富士根南中学校を經由する。	A
富士急ハイランド線	新富士駅と富士急ハイランドバスターミナル間の運行を基本とする路線であり、国道 139 号を運行することで速達性を高めている。また、ルート上には「白糸ノ滝」や「朝霧高原」など本市を代表する観光資源が存在する。	C
北山線	富士宮駅と市北端の「根原」を結ぶ路線であるが、「富士宮駅」～「根原」間の運行は平日の朝に富士宮駅へ向かう 1 便のみである。殆どの便が途中の「白糸滝」を經由し、「白糸滝」以北については「足形」「猪之頭」や「休暇村富士」が起終点となる。	A
二本松線	平日の朝・午後に往復で 1 便ずつ運行しており、運行ルートは、富士根南小学校及び富士根南中学校、栗倉団地、富士根北小学校及び富士根北中学校を經由して二本松を結んでいる。	A
上条線	富士宮駅と上条を結ぶ路線を基本とし、青木平中央公園を經由している。	A
上柚野線	富士宮駅を起終点とし、市中心部と旧芝川町を結んでいる広域的な路線。	A
大月線	富士宮駅と吉原中央駅を結ぶ、本市と富士市間を運行する広域的な路線の 1 つ。市内の運行は富士宮駅から源道寺駅周辺までであり、ほとんどが富士市内の運行となっている。	B
曾比奈線	朝・夕に西富士宮駅から富士脳研病院を經由し富士市（曾比奈）を結ぶ路線。	B
大淵線	日中に富士宮駅から富士脳研病院を經由し、吉原中央駅を結ぶ路線。曾比奈線とともに、本市と富士市間を結ぶ広域的な路線の 1 つ。	B
蒲原病院線	富士宮駅から星山団地を經由し、蒲原病院を結ぶ路線を基本とし、多くの便はイオン富士宮 SC も經由している。本市と富士市間を結ぶ広域的な路線の 1 つ。	B

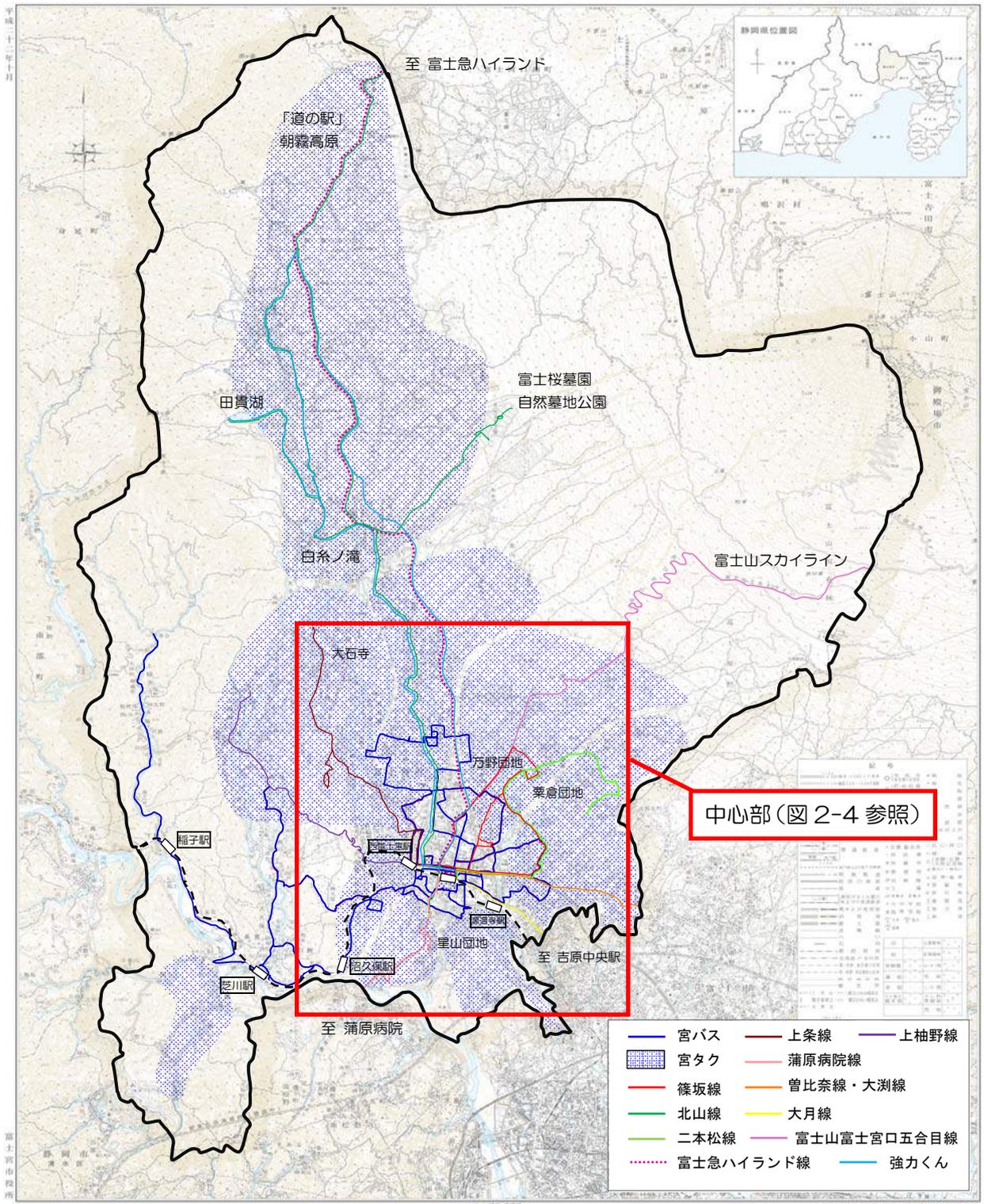
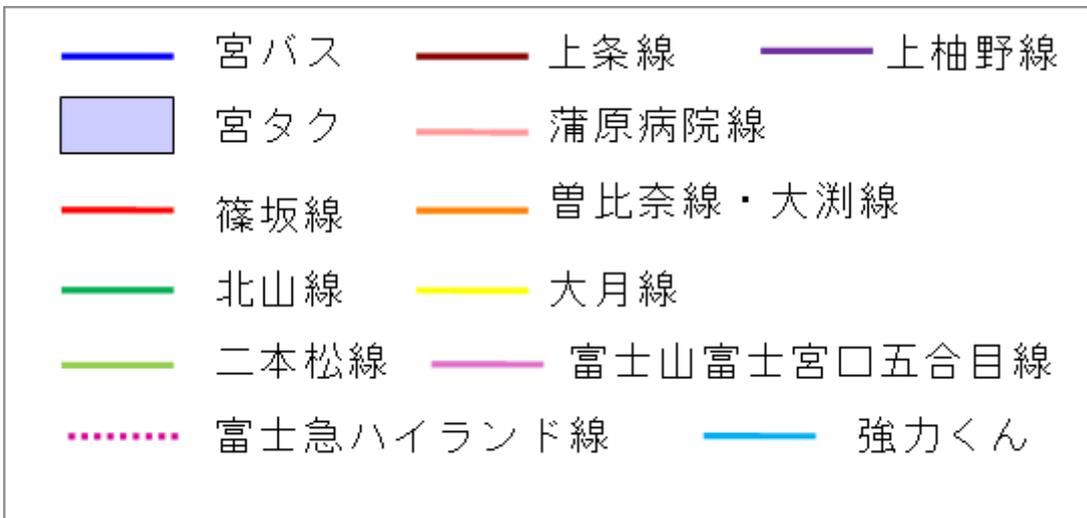


図 2-3 バス路線状況図 (本市全域)

バス路線状況図 (本市全域)



図 2-4 バス路線状況図



参考-1:「強力くん」パンフレット(表)

GORIKI

富士宮周遊バス

(ごうりき)

強力くん

強力(ごうりき)とは、昔富士登山案内をしたり荷物を運ぶ人のことです



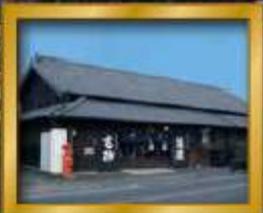
1日乗車券 1,200円

(小人600円)

毎日運行







	午前の部		午後の部	
富士宮駅	9:00	11:30	富士宮駅	14:00
浅間大社	9:05	11:35	まかいの牧場	14:30
富士高砂酒造	9:07	11:37	朝霧高原	14:35
白糸の滝	9:30	12:00	猪の頭	14:40
田貫湖	9:45	12:15	田貫湖	15:00
猪の頭	10:05	12:35	白糸の滝	15:15
朝霧高原	10:10	12:40	富士高砂酒造	15:35
まかいの牧場	10:15	12:45	浅間大社	15:37
富士宮駅	10:45	13:15	富士宮駅	15:45

富士宮駅

浅間大社

富士高砂酒造

白糸滝

田貫湖

猪の頭

朝霧高原

まかいの牧場

富士宮駅

※写真はイメージです

※強力くんきっぷ(1日乗車券 大人1,200円/小人600円)はバス車内のみで販売です。

※強力きっぷで、強力くんのルートを守る富士急静岡バス(株)の路線バスにもご乗車できます。

※強力くんのバス停に停まる路線バス時刻表は、裏面に記載しております。

※強力くんは、毎日運行いたします。

参考-2:「強力くん」パンフレット(裏)

富士宮周遊バス **GORIKI**

強力くんのバス停に停まる 路線バス時刻表

富士宮駅					
白糸滝・足形行					
▲9:40	▲10:45	▲12:25	▲13:50	14:40	18:00
19:00	▲19:38				
田貫湖(休暇村富士)行					
9:15	11:10	13:10	15:10	16:00	
猪の頭行					
11:40	16:20	17:35	▲18:35		
富士高砂酒造(宝町仲屋前)					
白糸滝・足形行					
▲9:44	▲10:49	▲12:29	▲13:54	14:44	18:04
19:04	▲19:42				
田貫湖(休暇村富士)行					
9:19	11:14	13:14	15:14	16:04	
猪の頭行					
11:44	16:24	17:39	▲18:39		
富士宮駅行(表記は12時より)					
12:42	▲13:37	14:12	14:42	▲15:02	15:52
16:42	17:32	▲18:22	19:07	▲20:09	
白糸滝					
田貫湖(休暇村富士)行					
9:45	11:40	13:40	15:40	16:30	
猪の頭行					
12:10	16:55	18:05	▲19:05		
富士宮駅行(表記は11時より)					
▲11:35	12:20	▲13:15	13:50	14:20	▲14:40
15:30	16:20	17:10	▲18:00	18:45	▲19:47
田貫湖(休暇村富士)					
富士宮駅行					
10:07	12:05	14:05	16:05	16:55	
猪の頭(ますの家)					
富士宮駅行					
13:32	18:27				
朝霧高原					
富士宮駅行					
12:30	14:20	18:40			
土日祝のみ運行					
まかいの牧場					
朝霧高原行					
15:45					
富士宮駅行					
12:37	14:27	18:47			
土日祝のみ運行					

■…強力くん ▲…土日祝日連休及び(8/13~8/16、12/29~1/3)の間も運休

ご乗降場所のご案内

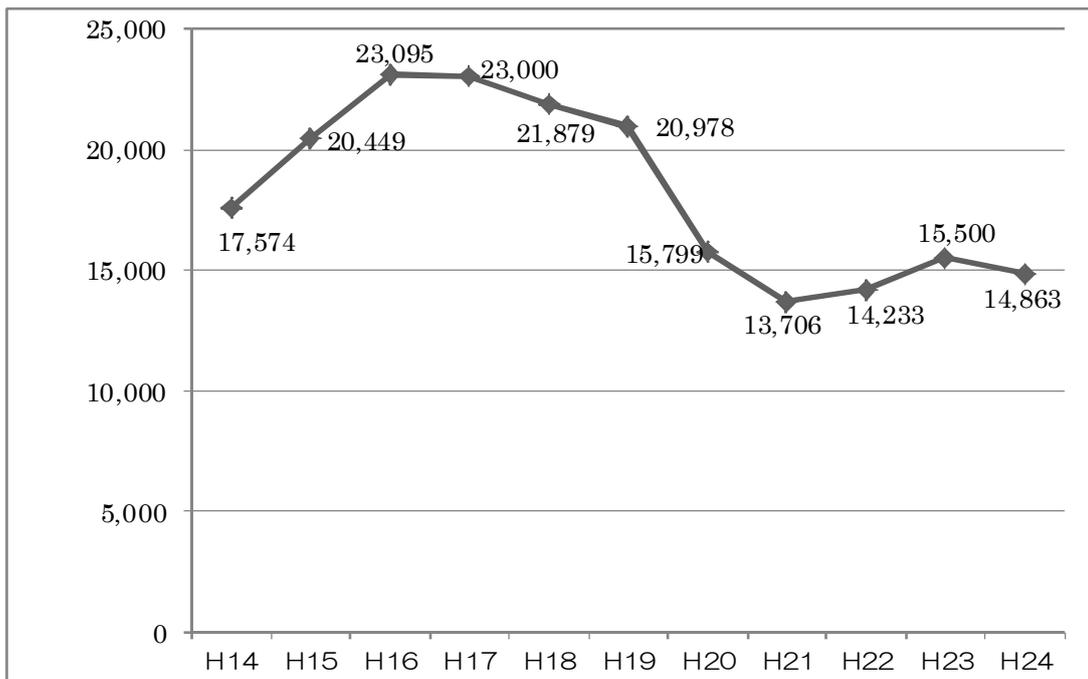
乗降停留所

富士宮駅

3) 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る。その補助金額の推移を図 2-5 に示す。

平成 16 年度までは補助金額は増加傾向にあったが、平成 17 年度以降は路線ごとの補助金制度に改めたため、路線が廃止された場合は補助金もあわせて廃止している。



出典：富士宮市市民生活課

図 2-5 不採算バス路線に対する補助金額の推移

4) 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し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 年度以降に表 2-2 に示す 13 区間が廃止された。平成 20 年度の 4 月には 7 区間が廃止されている。

バス運行区間の廃止状況を次ページの図 2-6 に示す。

表 2-2 廃止区間

	廃止区間	扣程 (km)	廃止期日
①	下栗倉 653～村山 1550	1.95	H14.10
②	大岩 1541～村山 1550	3.65	H14.10
③	淀師 489-2～上外神 1194	1.95	H15.10
④	村山 56～村山 988	1.90	H17.3
⑤	中央町 10-1～万野 403-7 の一部	4.00	H18.4
⑥	東阿幸地 719～大岩 1551	1.20	H18.4
⑦	山本 477 地先～山本 610 地先	7.50	H20.4
⑧	中央町 30-5 地先～山本 813 地先	4.85	H20.4
⑨	万野 3045 地先～山宮 2526 地先	7.00	H20.4
⑩	精進川 1868 地先～精進川 1833 地先	11.60	H20.4
⑪	西町 26-20 地先～沼久保 878 地先	24.32	H20.4
⑫	源道寺町 1200 地先～小泉 360 地先	11.0	H20.4
⑬	中原町 150 地先～宮原 7-1 地先	4.35	H20.4

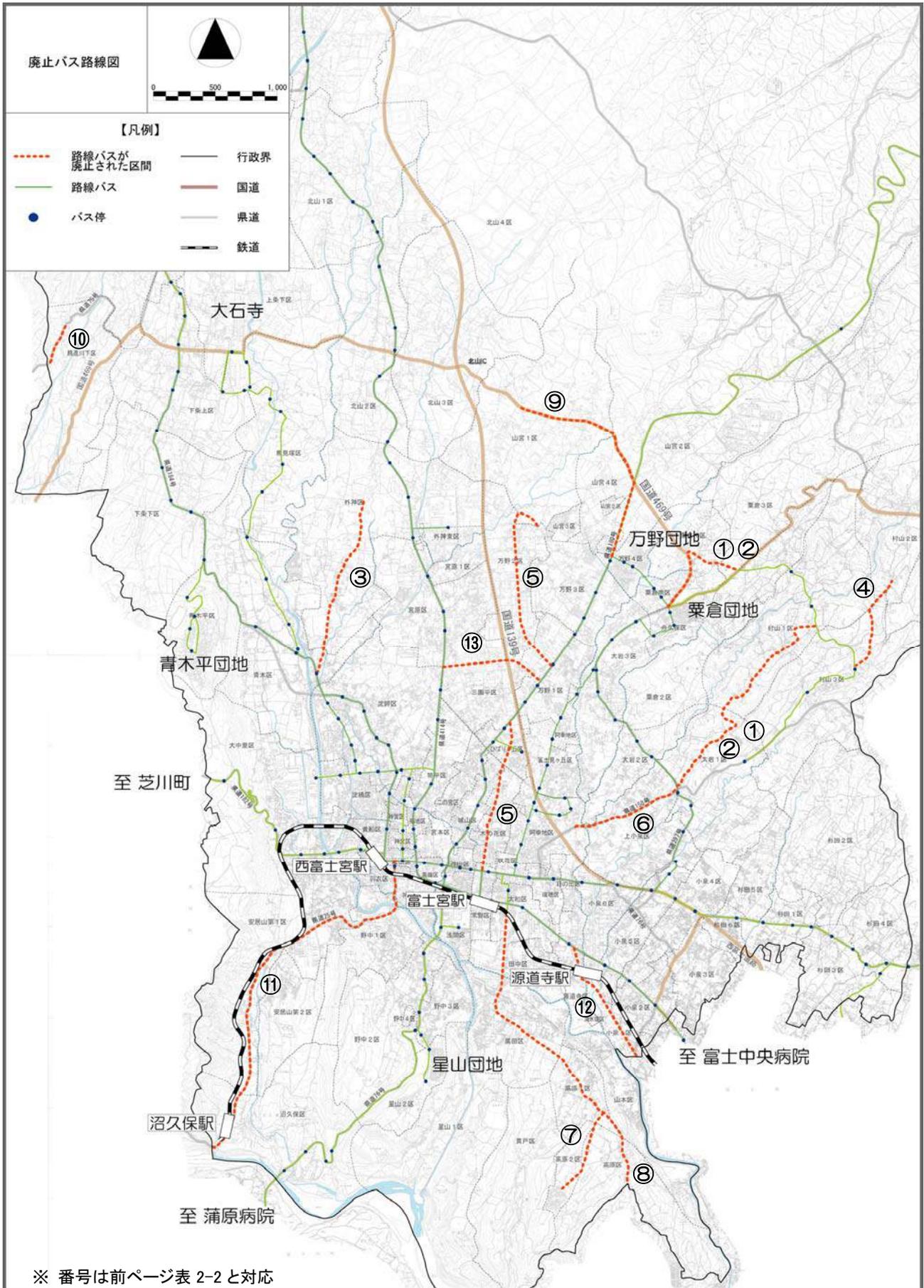


図 2-6 廃止バス路線図

2-2. 富士宮市公共交通サービス

本市では、平成20年度の民間バス路線の廃止への対応として、平成20年4月1日より市街地循環バス「宮バス」とデマンド型乗合タクシー「宮タク」の運行を実施している。

1) 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す。導入当初は、総合福祉会館行きの民間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った。その後、新路線の導入や変更を行い、平成25年10月1日より再編路線での運行が開始される。

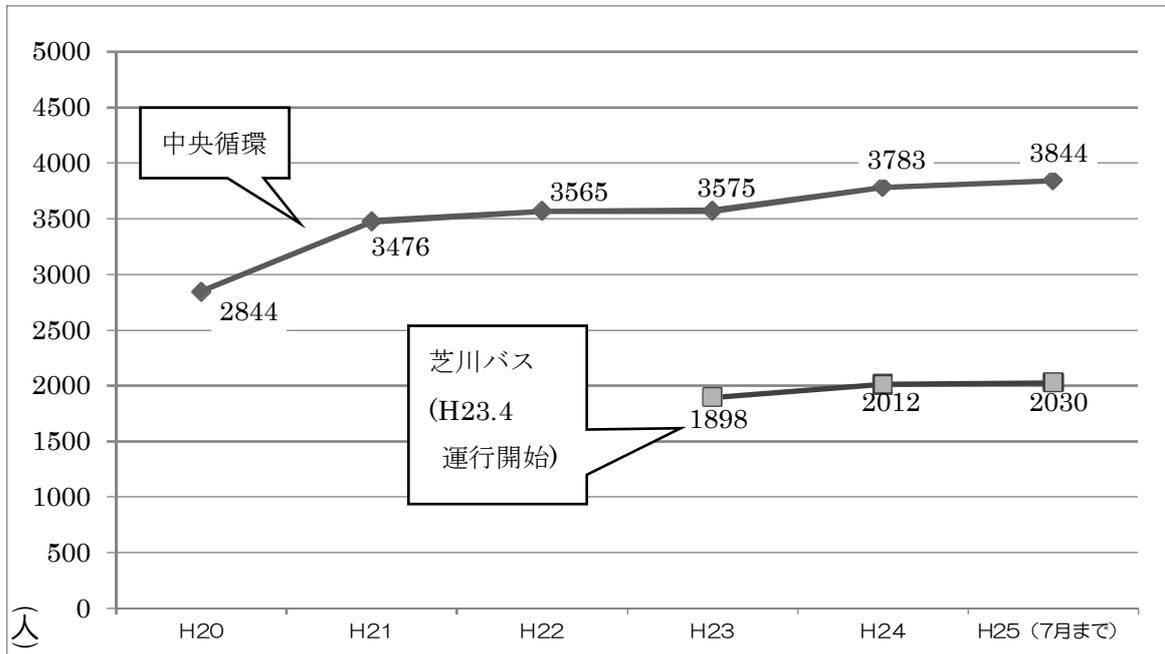
なお、現在の運行概要は以下のとおり。

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 東南循環内回り (H23.10.1～) 宮4 東南循環外回り (H23.10.1～) 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 稗久保線 (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条により事業者へ委託）
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～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・祝運休） 宮3～5 東南・北循環 月～土（祝日は運休） 宮11～14 月～土 （全線12月29日～1月3日は運休）
1日当たり 運行回数	宮1・宮2 中央循環 計16便（土日祝日は計12便） 宮3・宮4 東南循環 計6便 宮5 北循環 6便 宮11～14 計18便
運行時間帯	6:00～18:14
車両	低床バス2台、中型バス1台、 マイクロバス2台（25人乗り、29人乗り） うち1台は車椅子での乗降可



②利用状況

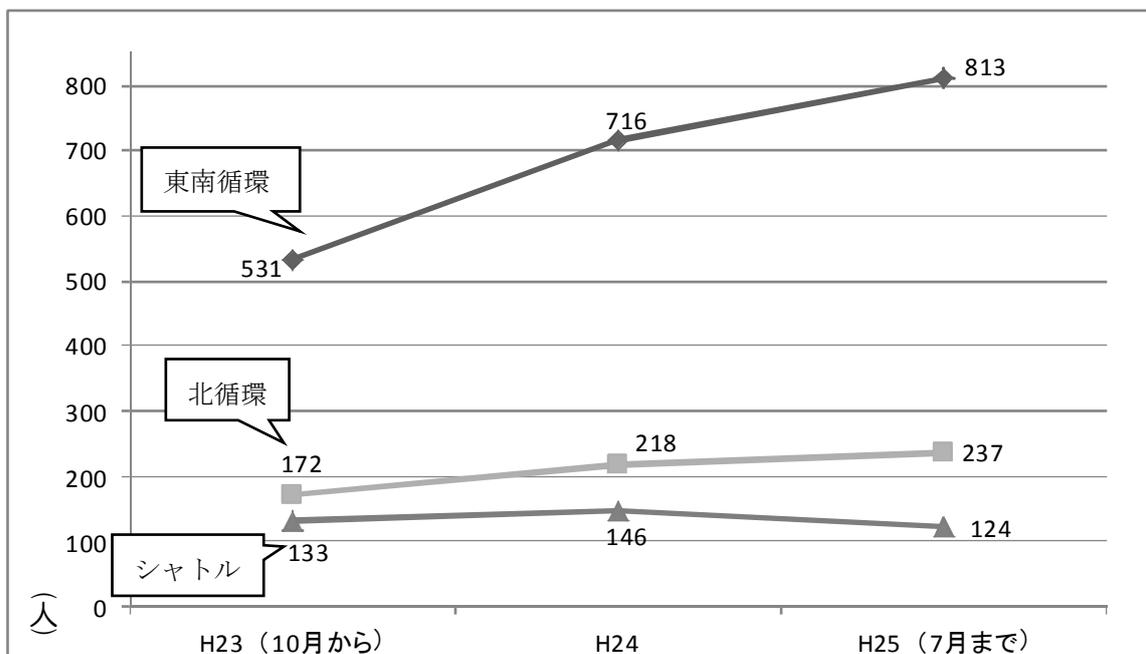
宮バス中央循環・芝川バスの利用者数の推移は図 2-7 のとおりである。運行開始後より、ともに平均乗車人数は一貫して増加傾向にある。



出典：富士宮市市民生活課

図 2-7 中央循環・芝川バス 1ヶ月当たりの平均乗車人数の推移

また、宮バス東南循環・北循環・シャトルの利用者数の推移は図 2-8 のとおりである。東南循環は順調に乗車数を増やしているが、北循環・シャトルは横ばい、減少の傾向にある。



出典：富士宮市市民生活課

図 2-8 宮バス東南循環・北循環・シャトル 1ヶ月当たりの平均乗車人数の推移

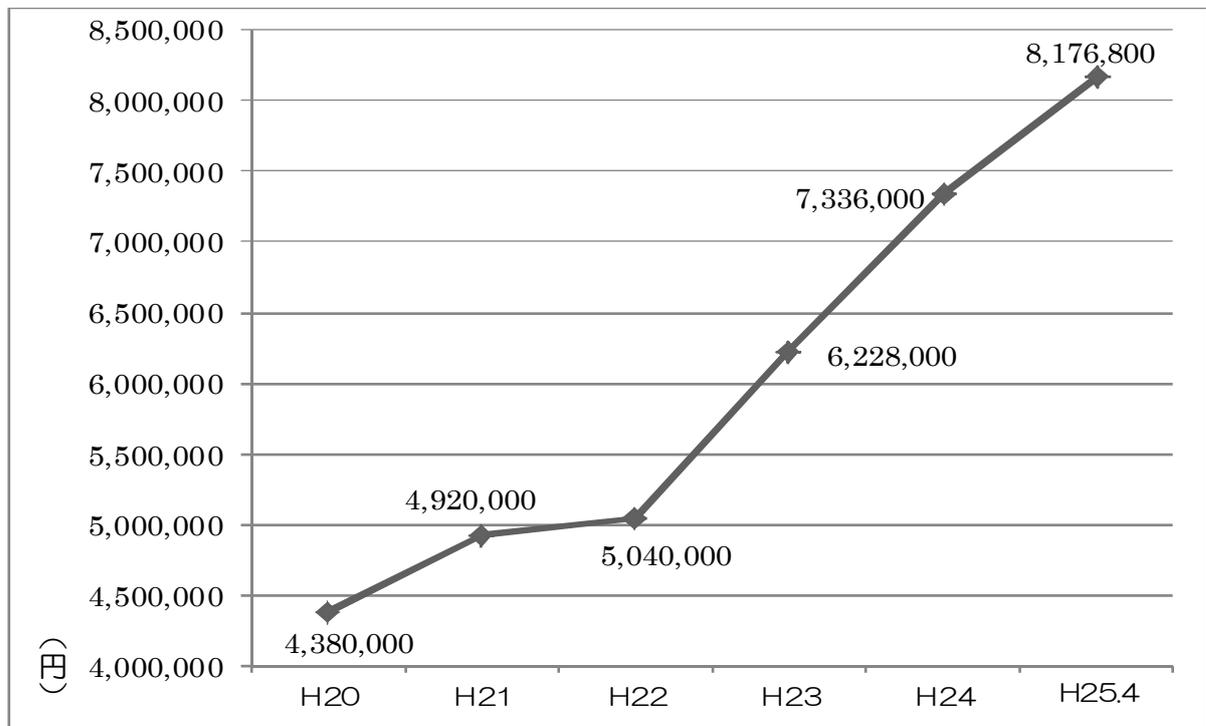
③宮バスの運行支援策

バス停オーナー制

市の財政負担の軽減を目的に、ルート沿線の医療施設・金融機関・商店・レジャー施設にバス停を設置することで資金協力を得る制度。平成25年4月現在、43事業所から資金協力を得ている。(平成25年10月に6事業所が加わり、49事業所となる予定。)



バス停オーナー協力金収入の推移は図2-9の通りである。新路線を導入するにあたり、沿線施設に協力を呼びかけることでオーナーの協力を得ている。オーナーの数は年々増加しており、運行当初は400万円台だった協力金は、現在800万円台まで増額した。



出典：富士宮市市民生活課

図2-9 バス停オーナー協力金収入の推移

2) 宮タク

①宮タクの概要

平成 19 年 4 月に、富士急静岡バス(株)から路線バスの退出届けが提出され、平成 20 年 4 月にバス路線の運行が廃止された交通空白地域（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ある。交通空白地域と街中エリア間を運行しており、あらかじめ予約を受けた時間帯のみ運行し、ドア to ドアのサービスを行っている。

その後、他の地域住民からの要望が寄せられ、平成 22 年度から合併前の市域全体にエリアを拡大した。

なお、現在の運行概要は以下のとおり。

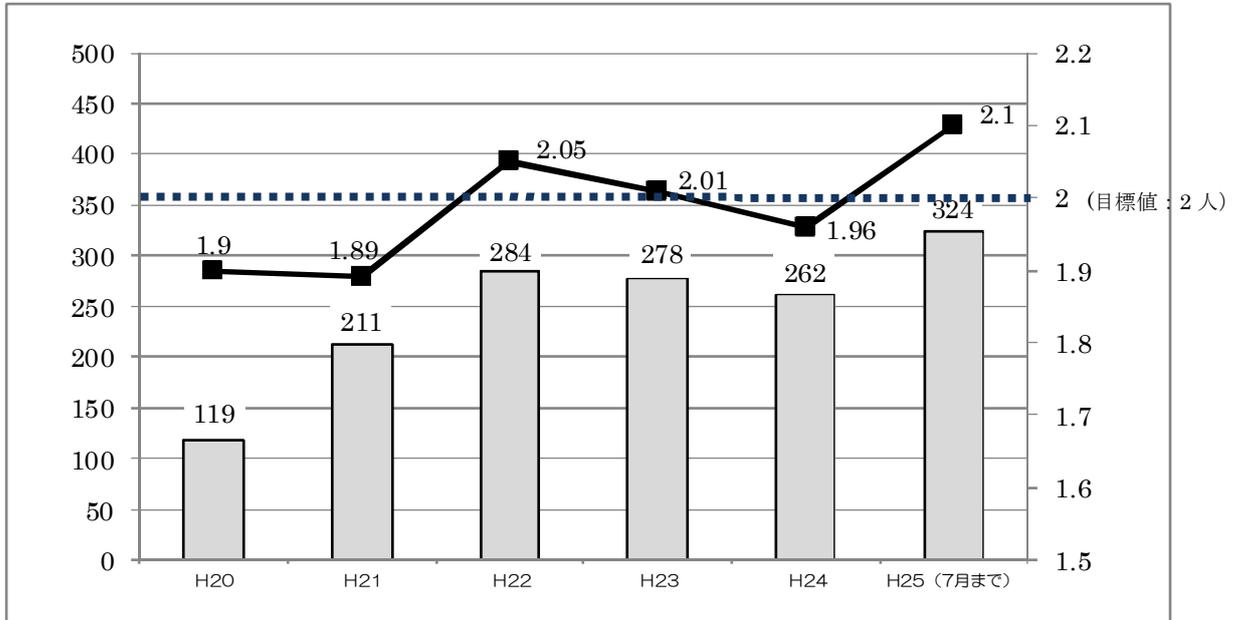
運行エリア	山宮エリア・山本エリア・上野エリア・南部エリア・安居山エリア 富士根エリア・北山エリア・北部エリア・内房エリア
事業主体	富士宮市（運行業務は道路運送法4条により事業者へ委託）
料金	200 円～900 円 （エリア内の距離に応じて異なり、廃止されたバス路線の料金に準じて設定されている。）小学生以下及び障害者手帳保持者は半額。
運行日	平日運行（土日祝日・12月29日～1月3日は運休）
運行便数	山宮エリア（4便または5便／日）・山本エリア（4便または6便／日） その他のエリア（4便／日）
運行時間帯	7：15～16：00
車両	セダン型タクシー
委託料の特徴	運行費と乗車賃の差額を委託料としているため、乗合率が上昇すると委託料が下がる。



②利用状況

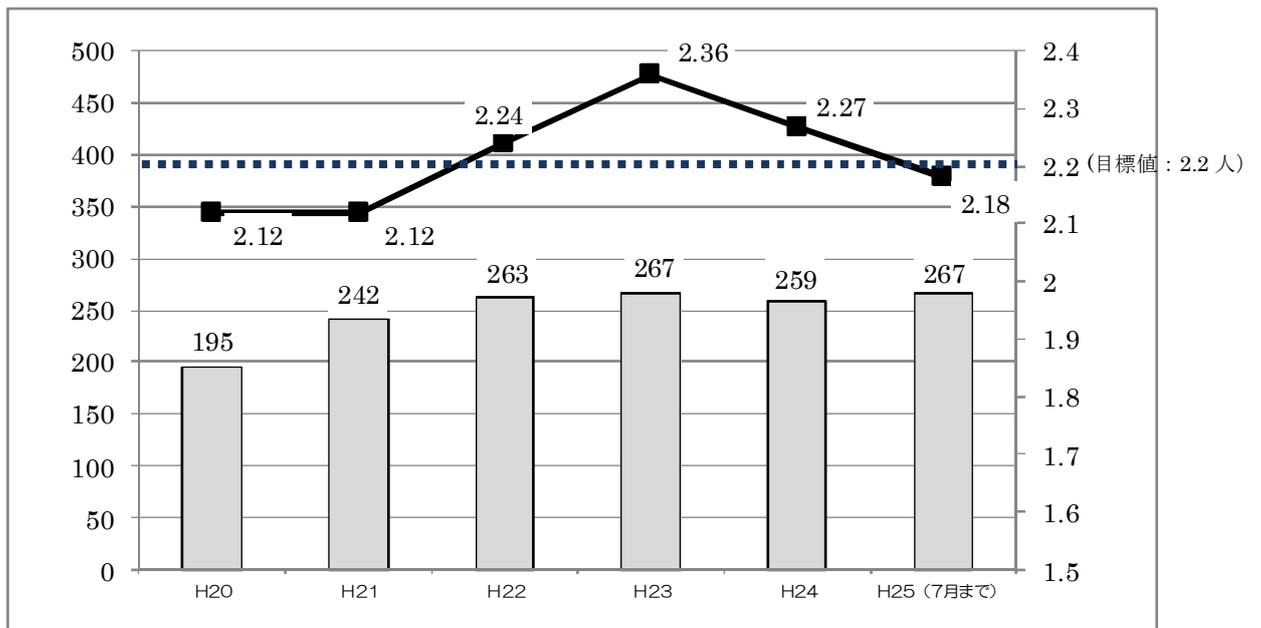
運行開始後から平成25年7月までのエリア別の1か月当たり、1台当たりの平均乗車人数を図2-10から図2-17に示した。

平成25年4月より増便したこともあり、各エリアの輸送人員は前年度と比較して増加傾向にある。増便により、平均乗車人数は減少傾向にある。



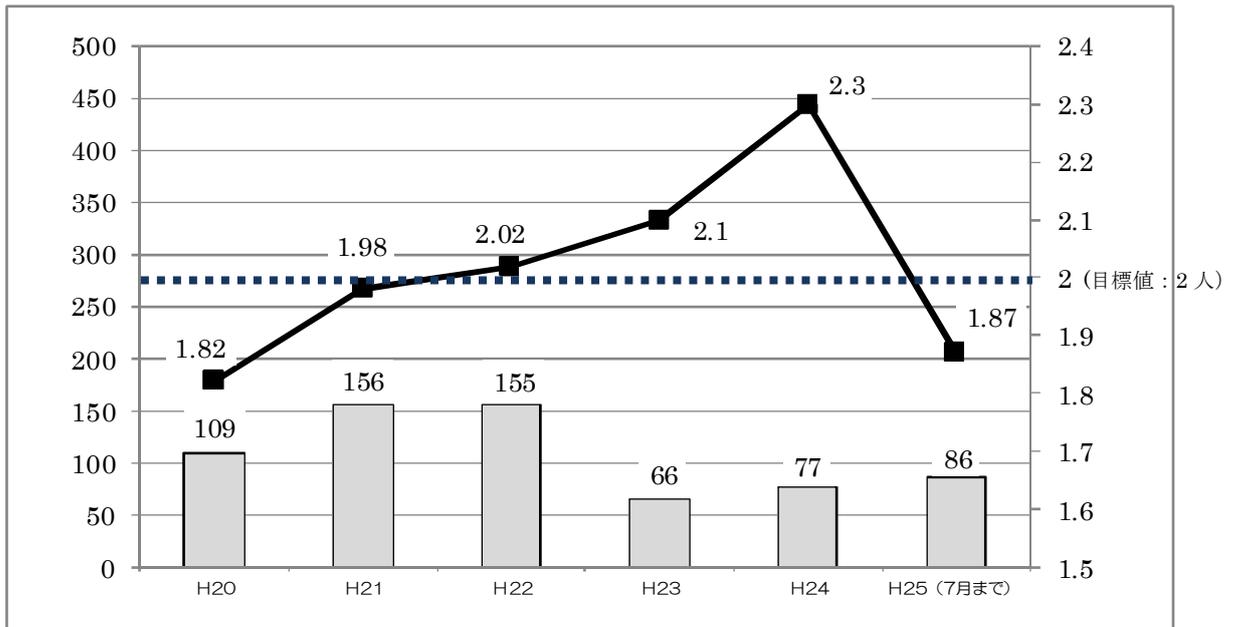
出典：富士宮市市民生活課

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）



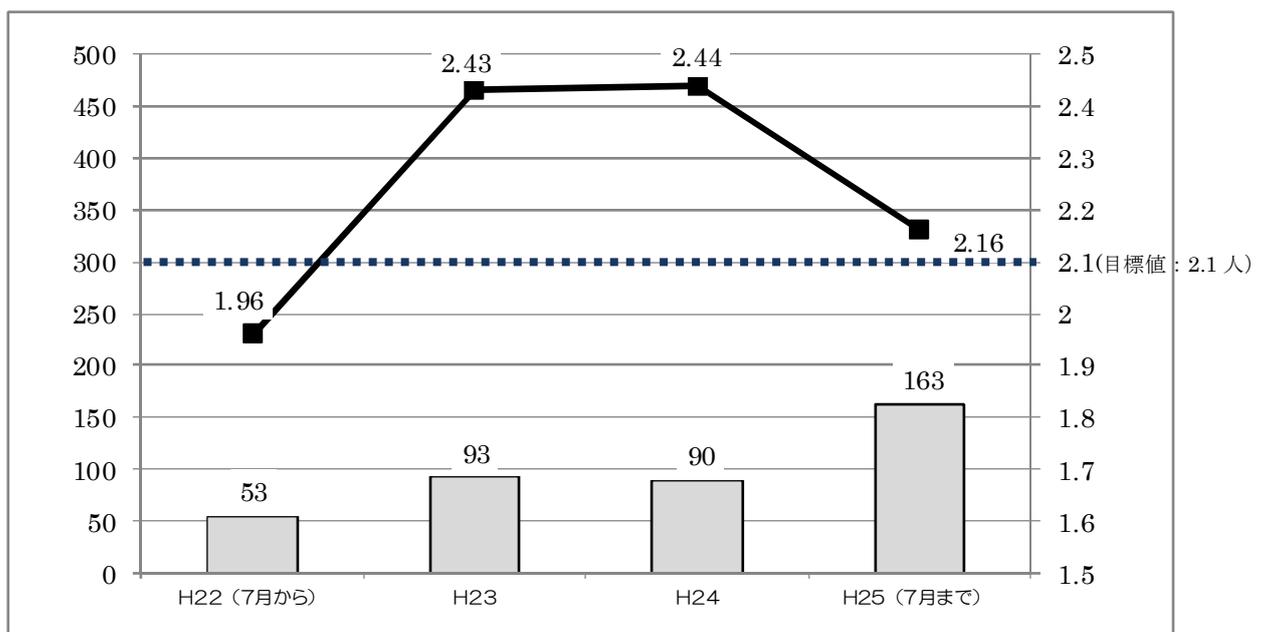
出典：富士宮市市民生活課

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）



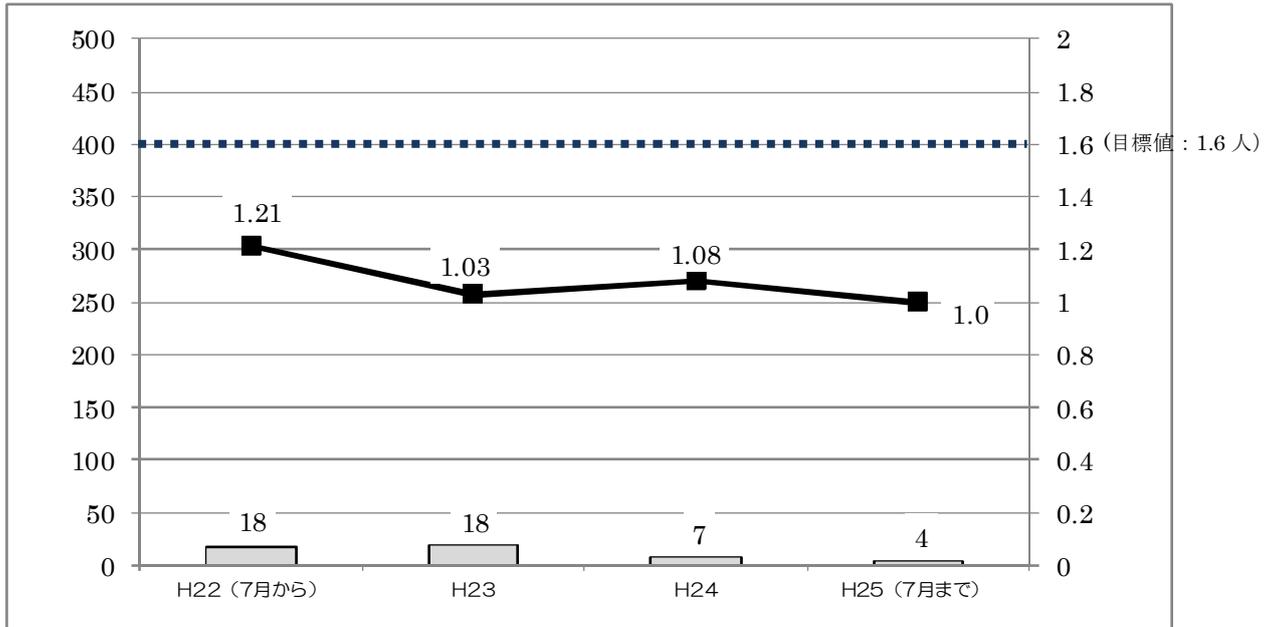
出典：富士宮市市民生活課

図 2-12 1 か月／1 台あたり平均乗車人数の推移 (安居山エリア)



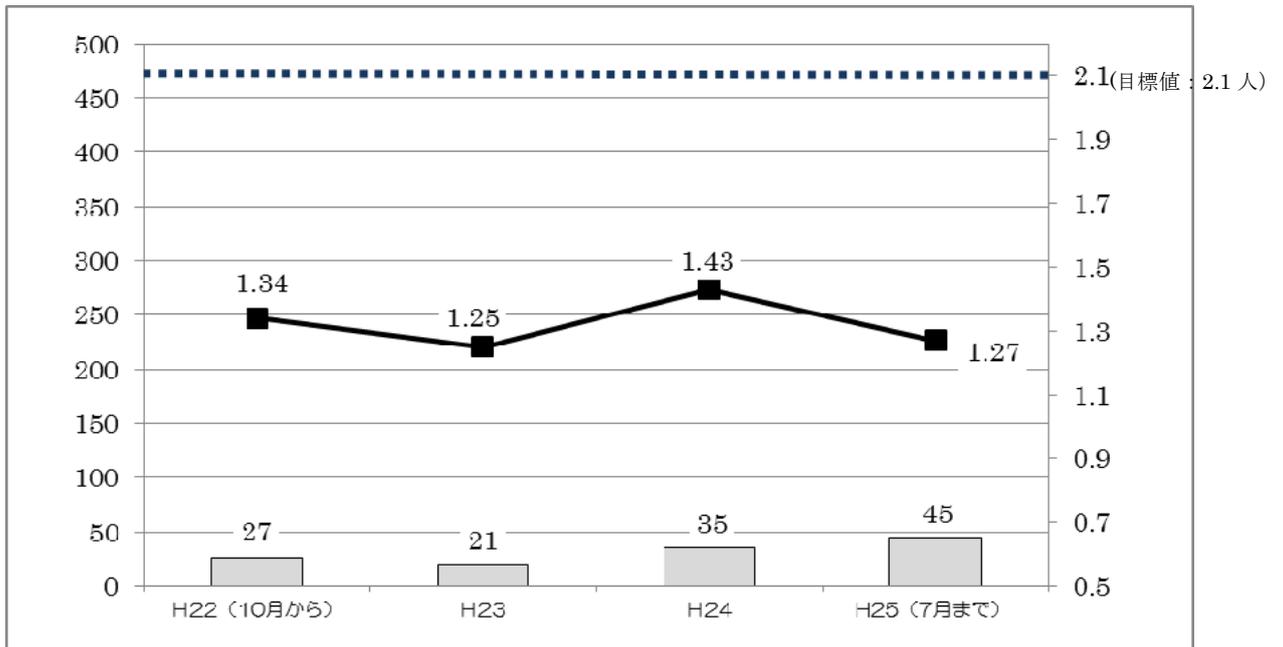
出典：富士宮市市民生活課

図 2-13 1 か月／1 台あたり平均乗車人数の推移 (上野エリア)



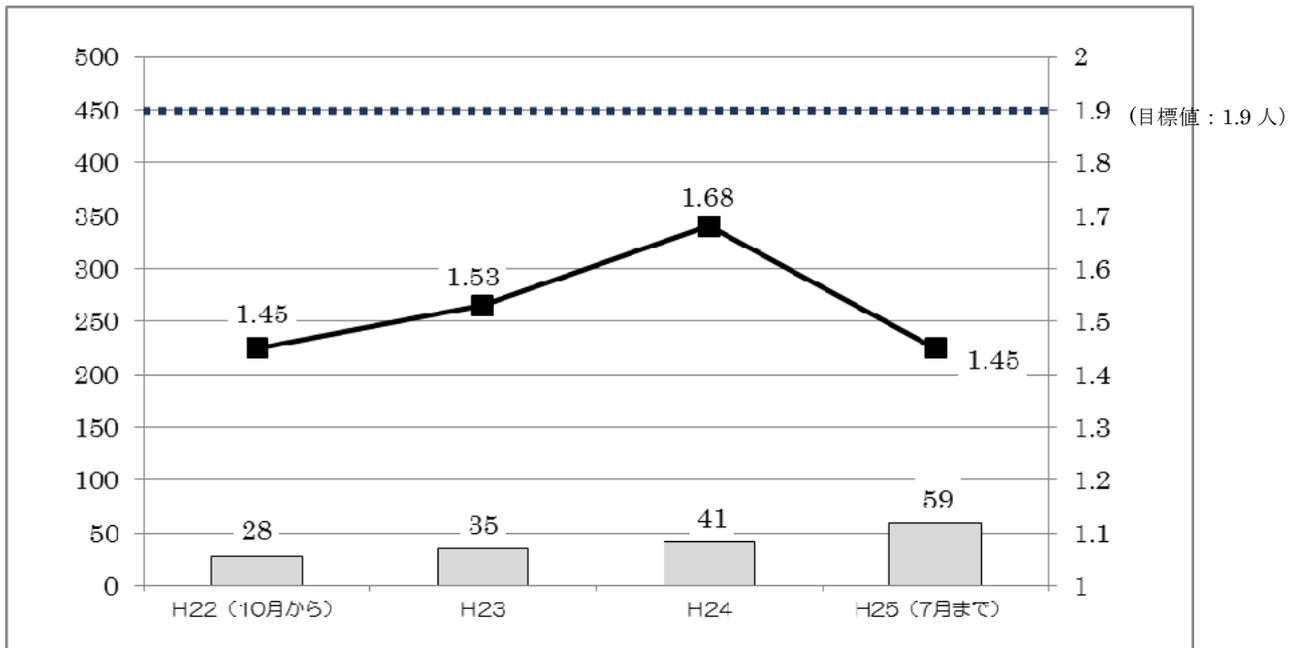
出典：富士宮市市民生活課

図 2-14 1か月／1台あたり平均乗車人数の推移 (南部エリア)



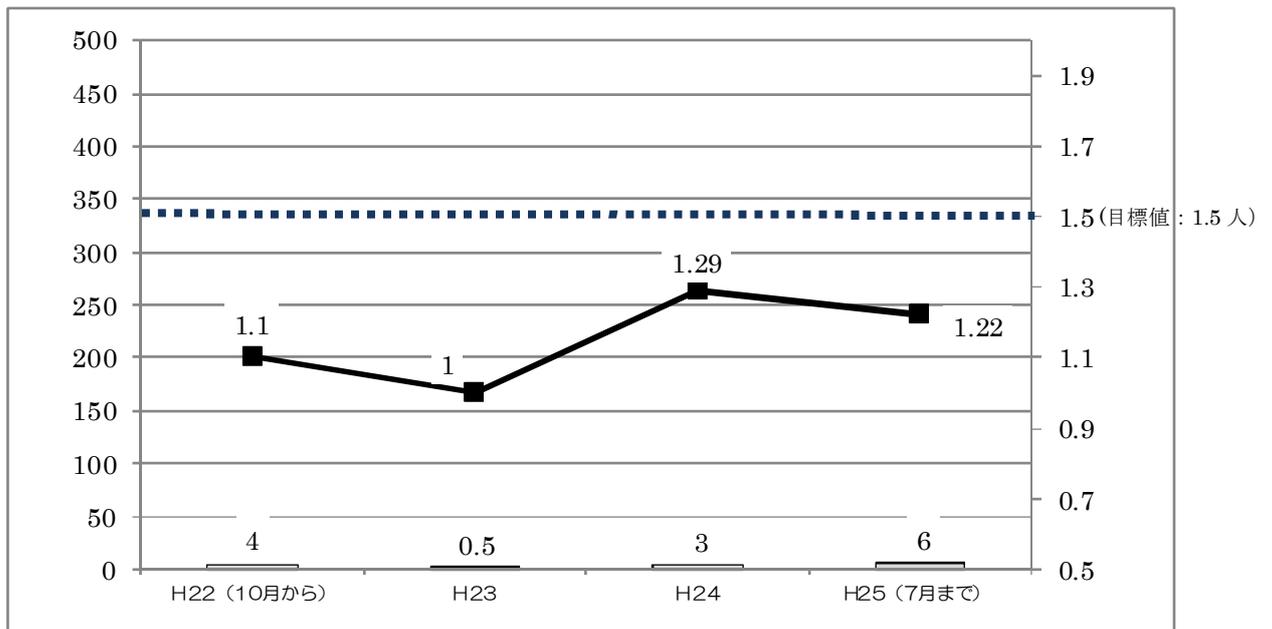
出典：富士宮市市民生活課

図 2-15 1か月／1台あたり平均乗車人数の推移 (富士根エリア)



出典：富士宮市市民生活課

図 2-16 1か月／1台あたり平均乗車人数の推移 (北山エリア)



出典：富士宮市市民生活課

図 2-17 1か月／1台あたり平均乗車人数の推移 (北部エリア)

3. 利用者意向及び市民意向の把握

- 3-1. 利用者アンケート調査の概要
- 3-2. 利用者アンケート調査の結果
- 3-3. 市民アンケート調査の概要
- 3-4. 市民アンケート調査の結果

3-1. 利用者アンケート調査の概要

1) 調査の目的

本調査は、本市内を運行する市営バスの利用者のバスに対する意向や満足度を把握するために実施した。

2) 調査の方法

①調査対象

調査の実施日（平成 25 年 2 月 18 日（月）～平成 25 年 3 月 22 日（金））
に本市内を運行する市営バス、宮タクを利用された方。

②調査票の回収期間

平成 25 年 2 月 18 日（月）～平成 25 年 3 月 22 日（金）

③調査方法と回収状況

委託事業者を通してアンケート票を配布し、降車時に回収をした。その後、3月29日までに集まった分を回収した。
路線ごとの回収結果は以下のとおりである。

	路線	回収数	委託事業者
①宮バス	中央循環(外回り・内回り)・東南循環・北循環・シャトル	34	富士急静岡(株)
②芝川バス	稗久保線・香葉台線・稲子線・内房線・芝富線	17	
③宮タク	山宮エリア	27	篠原タクシー
	山本エリア	37	岳南自動車
	安居山エリア	5	ホンダタクシー
	上野エリア	7	
	北山エリア	8	須走タクシー
	北部エリア	1	
	富士根エリア	5	富士宮交通
合計		141	

※宮タク南部エリアは、アンケート実施期間中に利用者がいなかったため結果報告はありません。

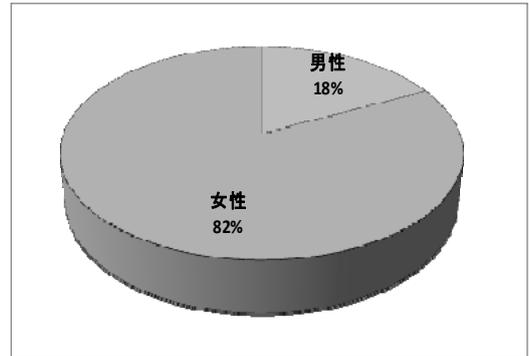
3-2. 利用者アンケート調査の結果

宮バス・芝川バス

あなた自身のことについてお聞きます。

① 性別

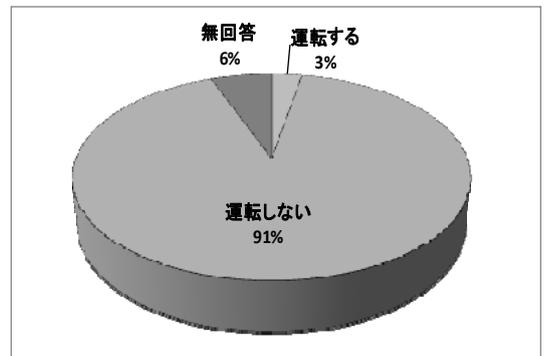
	男性	女性	無回答	合計
宮バス	6	28	0	34
芝川バス	6	9	2	17
合計	12	37	2	51



「女性」が全体の約80%を占めており、女性の利用者が多い。

② 車の運転をするか、しないか。

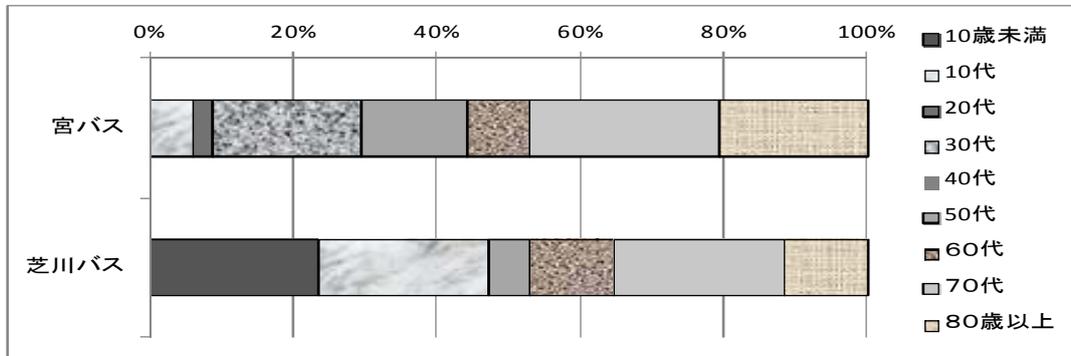
	運転する	運転しない	無回答	合計
宮バス	1	31	2	34
芝川バス	0	15	2	17
合計	1	46	4	51



「運転しない」が約90%をとなっており、宮バス・芝川バスの利用者は運転をしない人が、ほとんどである。

③ 年齢

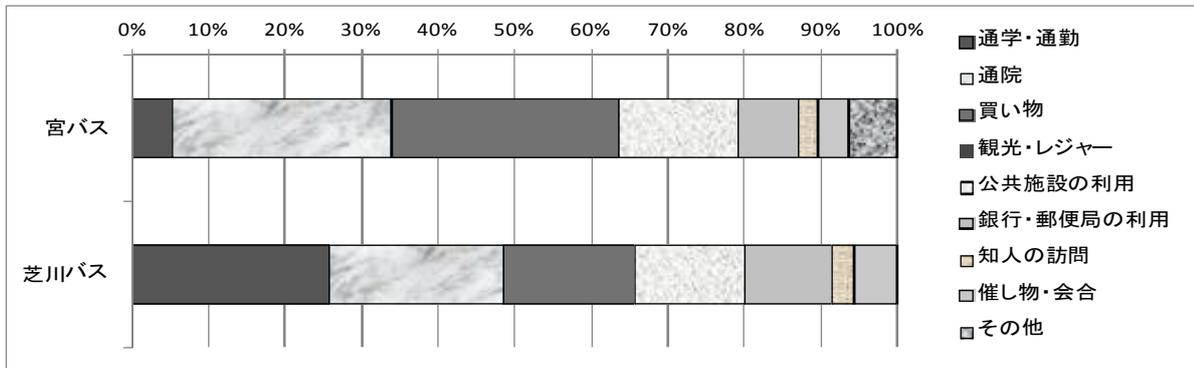
	10歳未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	無回答
宮バス	0	2	1	7	0	5	3	9	7	0
芝川バス	4	4	0	0	0	1	2	4	2	0
合計	4	6	1	7	0	6	5	13	9	0



宮バスは、70代以上の利用者が全体の約50%を占めて、高齢者の利用が多い。芝川バスは、10歳未満・10代・70代の利用が同じ人数であることから、学生も通学等で利用していることが伺える。

問1 宮バス・芝川バスの利用目的は何ですか。(複数回答可)

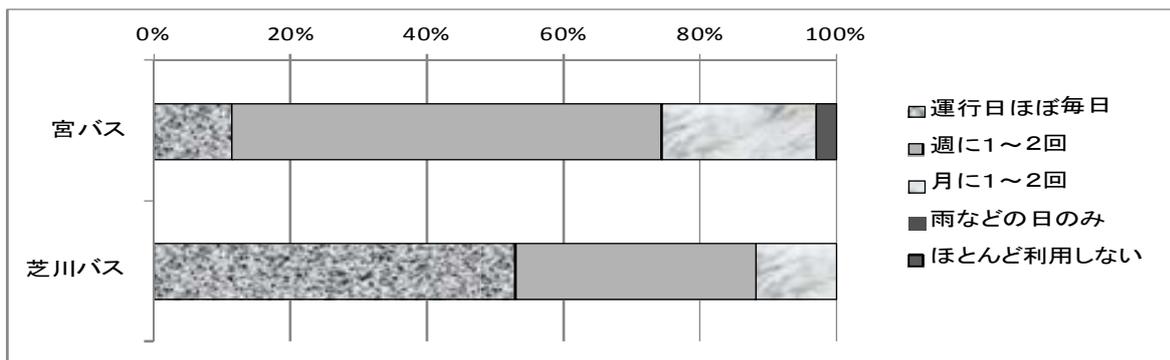
	通学・通勤	通院	買い物	観光・レジャー	公共施設の 利用	銀行・郵便局 の利用	知人の訪問	催し物・会合	その他	合計
宮バス	4	22	23	0	12	6	2	3	5	77
芝川バス	9	8	6	0	5	4	1	2	0	35
合計	13	30	29	0	17	10	3	5	5	112



バスは、「通院」、「買い物」などの日常生活における利用が多い。

問2 宮バス・芝川バスを利用する頻度はどのくらいですか。

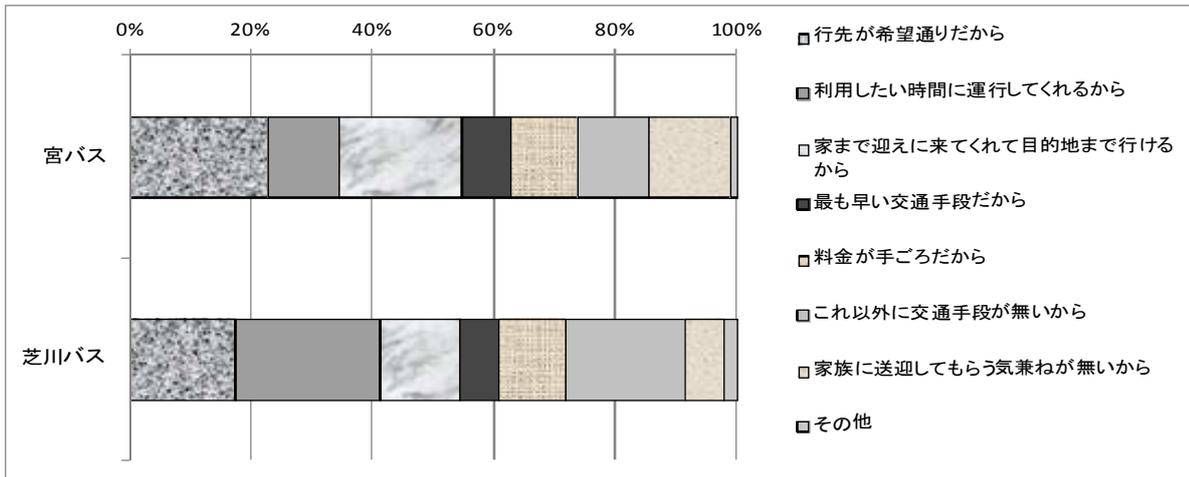
	運行日ほぼ 毎日	週に1~2回	月に1~2回	雨などの日 のみ	ほとんど利用 しない
宮バス	4	22	8	0	1
芝川バス	9	6	2	0	0
合計	13	28	10	0	1



どちらの路線も、「ほぼ毎日」と「週に1~2回」を合わせると、70%以上の人が高頻度で利用している。特に芝川は、通学・通勤の利用者が多いため、半数の人が「ほぼ毎日」利用している。

問3 宮バス・芝川バスを利用している理由は何ですか。(複数回答可)

	行先が希望通りだから	利用したい時間に運行してくれるから	家まで迎えに来てくれて目的地まで行けるから	最も早い交通手段だから	料金が手ごろだから	これ以外に交通手段が無いから	家族に送迎してもらおう気兼ねが無いから	その他
宮バス	25	13	22	9	12	13	15	1
芝川バス	8	11	6	3	5	9	3	1
合計	33	24	28	12	17	22	18	2



バスを利用している理由について、「行先が希望通りだから」が最も多く、利用者のニーズに合っていることが分かる。

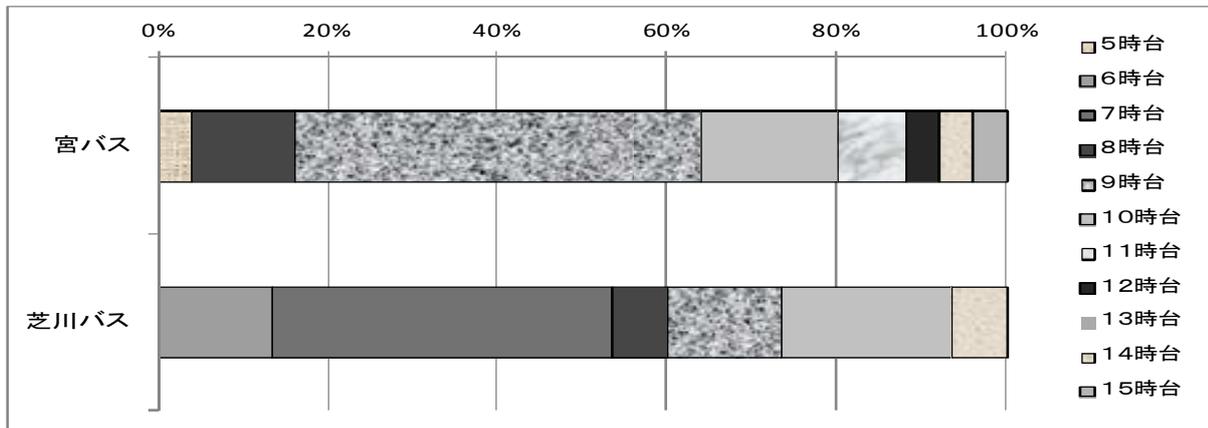
問4 宮バス・芝川バスで行きたい場所があれば教えてください。

	希望場所
宮バス	大岩方面、富士山天母の湯(3名)、福社会館、ユニー、中島町
芝川バス	西富士宮駅、芝富小学校(2名)、芝川会館前→内房行き、会館→南口

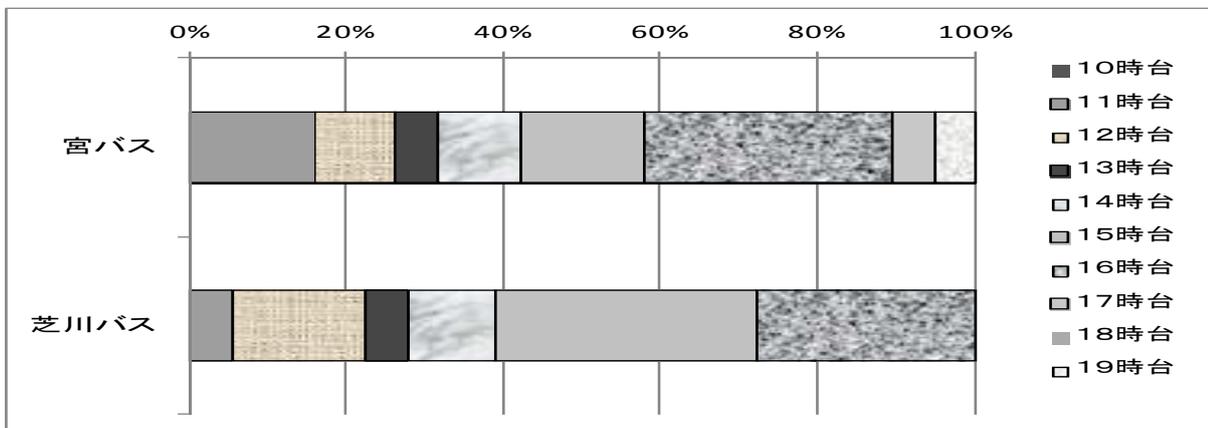
問5 1番利用したい時間を教えてください。

(今使っている時間を変更しないでほしい場合は、その時間を書いてください。)

	行きの時間										
	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台
宮バス	1	0	0	3	12	4	2	1	0	1	1
芝川バス	0	2	6	1	2	3	0	0	0	1	0
合計	1	2	6	4	14	7	2	1	0	2	1



	帰りの時間									
	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台
宮バス	0	3	2	1	2	3	6	1	0	1
芝川バス	0	1	3	1	2	6	5	0	0	0
合計	0	4	5	2	4	9	11	1	0	1

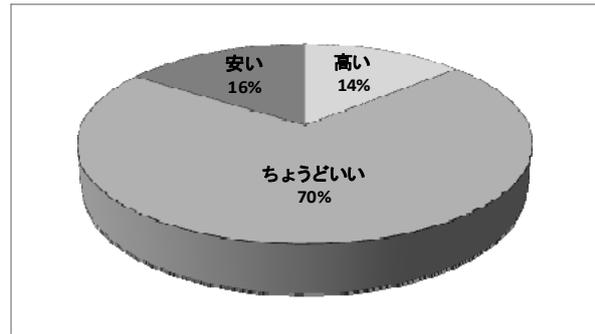


行きの時間では、利用目的が宮バスでは買い物、芝川バスでは通勤通学が最も多かったため、希望時間は9時と7時と分かれています。

帰りの時間のそれぞれ割合は、それほど変わらないが、15時台と16時台に帰る人が比較的多い。

問6 料金はいかがですか

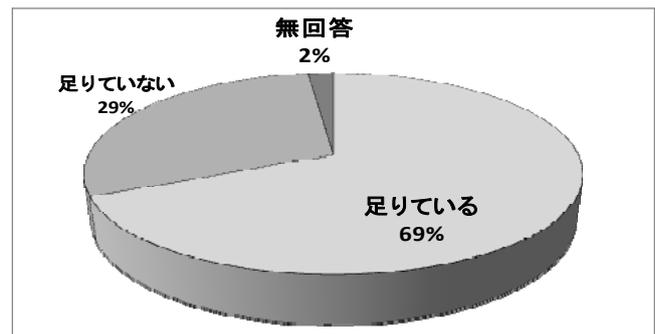
	高い	ちょうどいい	安い
宮バス	4	27	3
芝川バス	3	9	5
合計	7	36	8



バスの1乗車200円の料金に対して、約70%の人が「ちょうどいい」と感じている。

問7 チラシや広報ふじのみやなどでお知らせしている、宮バス・芝川バスに関する市からの情報は足りていますか。

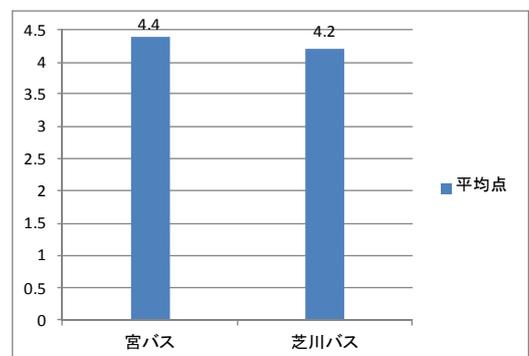
	足りている	足りていない	無回答
宮バス	23	10	1
芝川バス	12	5	0
合計	35	15	1



宮バス・市バスに関する市からの情報は、約70%の人が足りていると感じている。しかし、約30%の人が足りていないと感じている。

★ 宮バス・芝川バスを5点満点で点数をつけてください。

	平均点	
宮バス	4.4	アンケート総数34、うち1名無回答
芝川バス	4.2	アンケート総数17



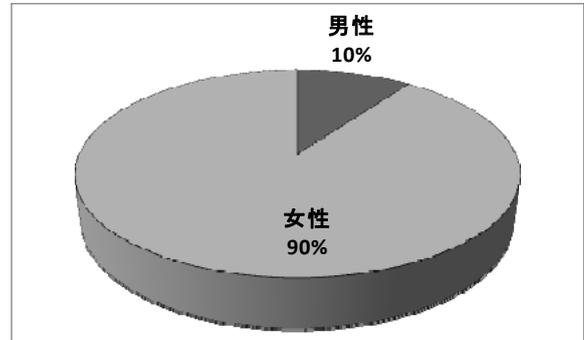
宮バスの満足度の平均点は4.4。芝川バスの満足度の平均点は、4.2と、4点以上で高い満足度である。

宮タク

あなた自身のことについてお聞きします。

① 性別

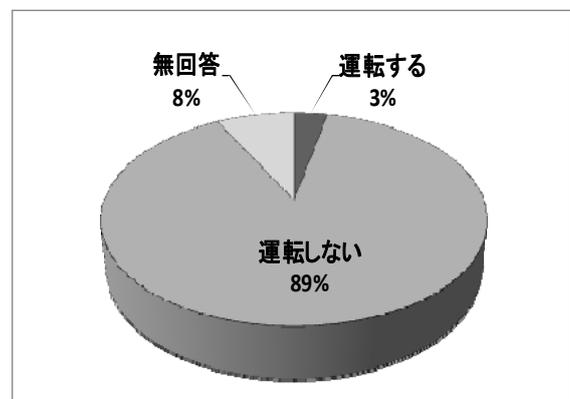
	男性	女性	合計
山宮エリア	3	24	27
山本エリア	2	35	37
安居山エリア	0	5	5
上野エリア	1	6	7
北山エリア	1	7	8
北部エリア	0	1	1
富士根エリア	2	3	5
合計	9	81	90



どのエリアも女性の利用者が多く、宮タクの利用者の約90%が女性である。

② 車の運転をするか、しないか。

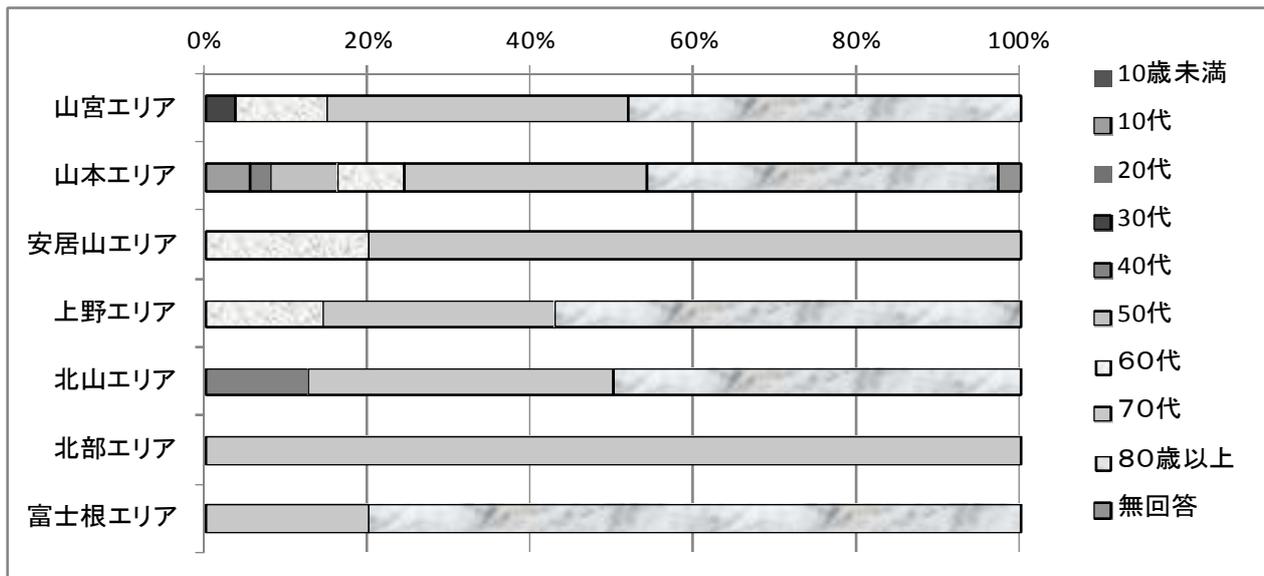
	運転する	運転しない	無回答	合計
山宮エリア	2	23	2	27
山本エリア	1	32	4	37
安居山エリア	0	5	0	5
上野エリア	0	7	0	7
北山エリア	0	8	0	8
北部エリア	0	1	0	1
富士根エリア	0	4	1	5
合計	3	80	7	90



すべてのエリアで、「運転しない」人が多く、宮タク利用者の約90%が運転をしない。

③ 年齢

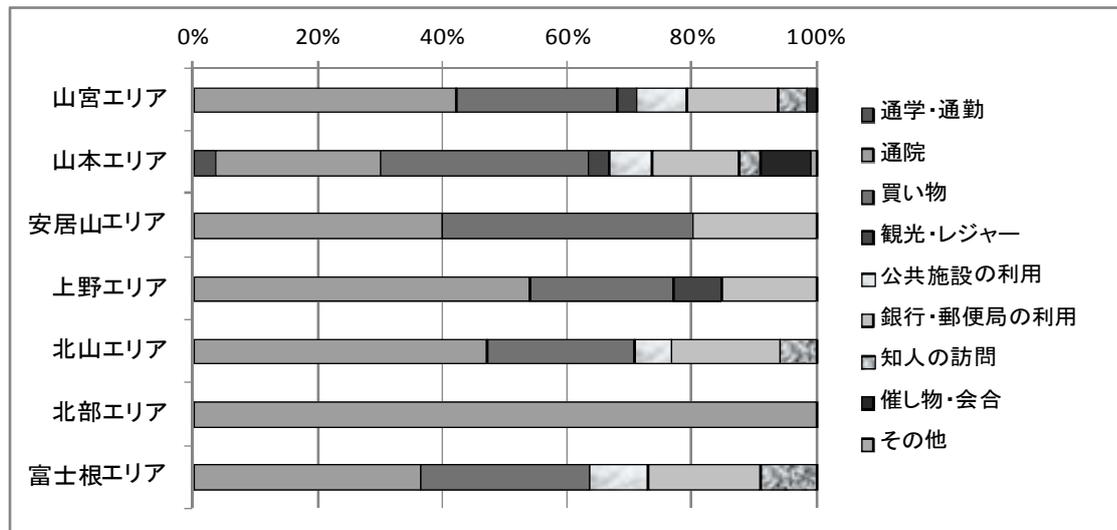
	10歳未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	無回答	合計
山宮エリア	0	0	0	1	0	0	3	10	13	0	27
山本エリア	0	2	0	0	1	3	3	11	16	1	37
安居山エリア	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	5
上野エリア	0	0	0	0	0	0	1	2	4	0	7
北山エリア	0	0	0	0	1	0	0	3	4	0	8
北部エリア	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
富士根エリア	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	5
合計	0	2	0	1	2	3	8	32	41	1	90



全てのエリアで、70代・80歳以上の利用者が多く、宮タク利用者の約81%が70代以上である。

問1 宮タクの利用目的は何ですか。(複数回答可)

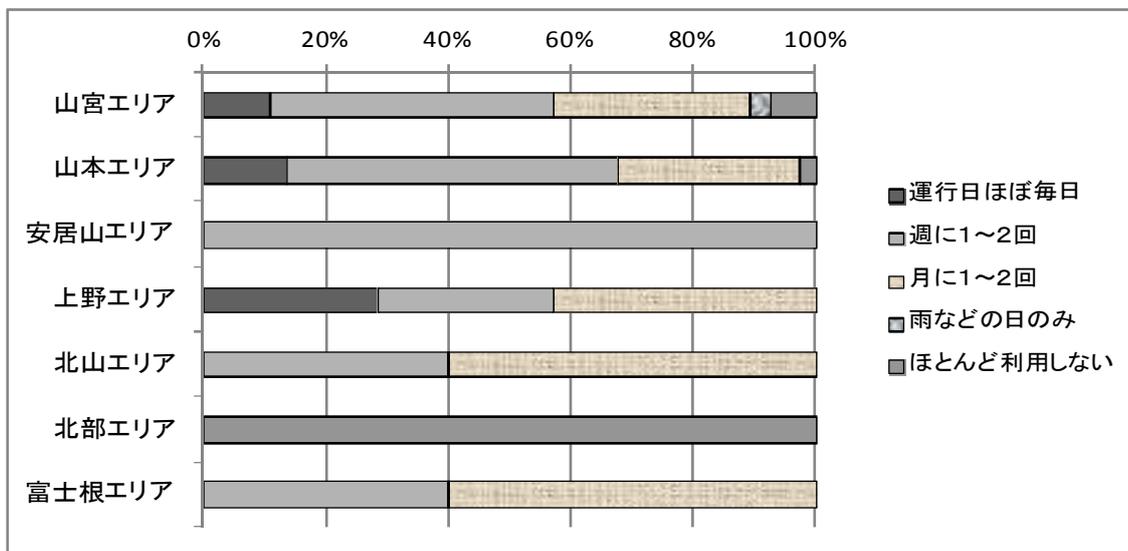
	通学・通勤	通院	買い物	観光・レジャー	公共施設の利用	銀行・郵便局の利用	知人の訪問	催し物・会合	その他	合計
山宮エリア	0	26	16	2	5	9	3	1	0	62
山本エリア	3	23	29	3	6	12	3	7	1	87
安居山エリア	0	4	4	0	0	2	0	0	0	10
上野エリア	0	7	3	1	0	2	2	0	0	13
北山エリア	0	8	4	0	1	3	1	0	0	17
北部エリア	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
富士根エリア	0	4	3	0	1	2	1	0	0	11
合計	3	73	59	6	13	30	8	8	1	201



バスの利用目的は、「通院」が最も多く、次いで「買い物」、「銀行・郵便局の利用」となっており、日常生活における利用が多い。

問2 宮タクを利用する頻度はどれくらいですか。

	運行日ほぼ毎日	週に1～2回	月に1～2回	雨などの日のみ	ほとんど利用しない
山宮エリア	3	13	9	1	2
山本エリア	5	20	11	0	1
安居山エリア	0	5	0	0	0
上野エリア	2	2	3	0	0
北山エリア	0	4	6	0	0
北部エリア	0	0	0	0	1
富士根エリア	0	2	3	0	0
合計	10	46	32	1	4

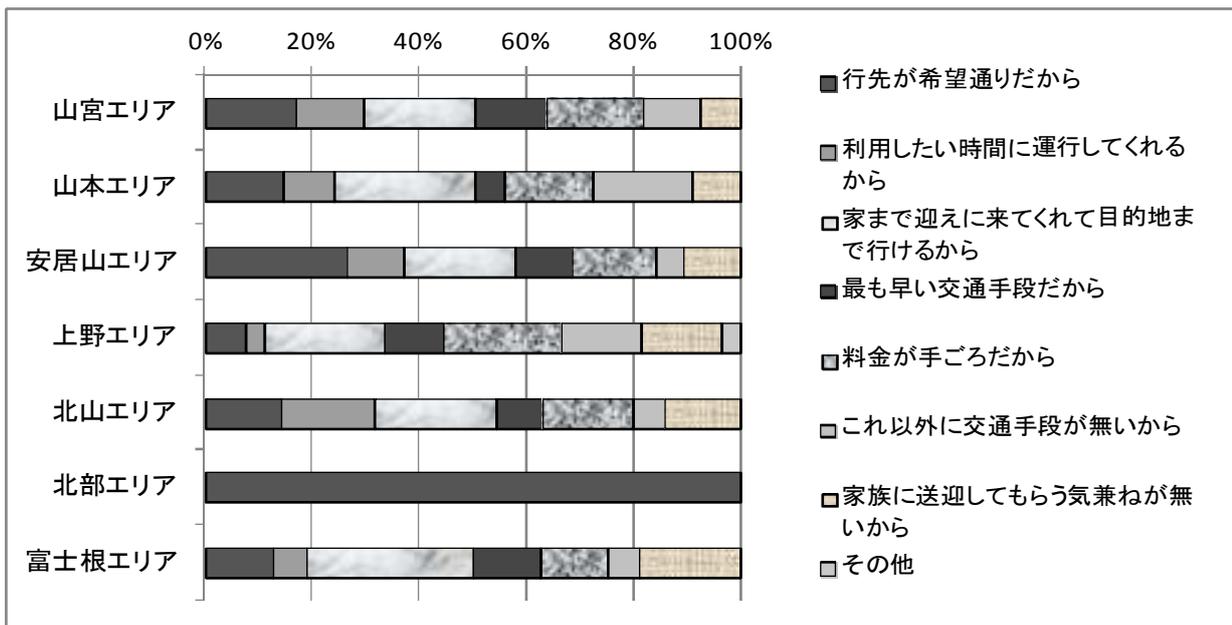


山宮・山本・安居山エリアでは、通院だけでなく買い物でも利用する人が多いため、「週に1～2回」と定期的に利用する人が多い。

上野・北山・北部エリアでは、ほぼ半数の人が通院で利用しているため、利用頻度が低い。

問3 宮タクを利用している理由は何ですか。(複数回答可)

	行先が希望通りだから	利用したい時間に運行してくれるから	家まで迎えに来てくれて目的地まで行けるから	最も早い交通手段だから	料金が手ごろだから	これ以外に交通手段が無いから	家族に送迎してもらおう気兼ねが無いから	その他
山宮エリア	18	13	22	14	19	11	8	0
山本エリア	16	10	29	6	18	20	10	0
安居山エリア	5	2	4	2	3	1	2	0
上野エリア	2	1	6	3	6	4	4	1
北山エリア	5	6	8	3	6	2	5	0
北部エリア	1	0	0	0	0	0	0	0
富士根エリア	2	1	5	2	2	1	3	0
合計	49	33	74	30	54	39	32	1



「家まで迎えに来てくれて目的地まで行ける」宮タクのシステムに満足している理由が最も多く、全体の約 24%である。次いで、「行先が希望通り」「料金が手ごろ」を上げている人は、約 16%である。システムに関しては、利用時間を上げる人が少なく、全体の約 10%である。

問4 宮タクで、行きたい場所があれば教えてください。(1箇所)

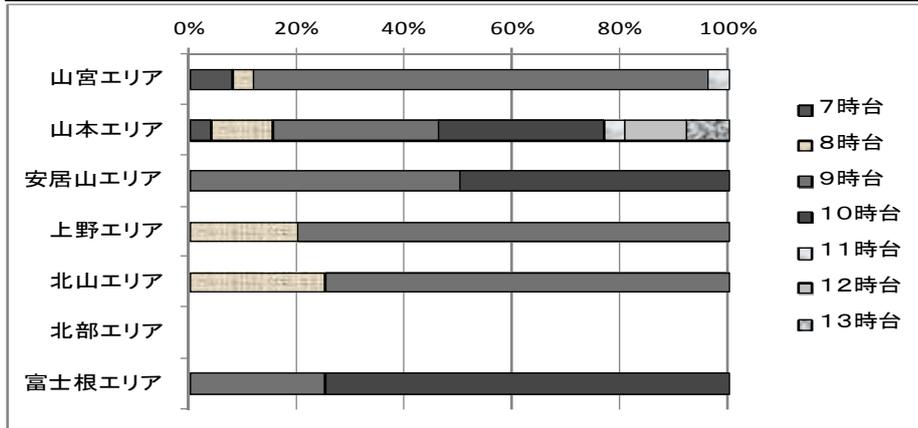
エリア名	希望場所
山宮エリア	万野にできた大きな店、温泉、補聴器屋、富士宮郵便局、他の病院、ユニー、白糸方面、原院
山本エリア	デイズ 田中店(3名)、病院、福祉会館(2名)、駅南地区、富士宮郵便局、久遠寺、富士警察署周辺(2名)、松本整形外科、天神整形外科、浅間神社、泉町、ヨドバシ、町
安居山エリア	宮原中央クリニック、淀川町アカイケ鍼灸接骨院、岡村医院、各病院
上野エリア	宮原中央クリニック、淀川町アカイケ鍼灸接骨院、岡村医院、各病院
北山エリア	桑原歯科、小泉の内藤整形クリニック(2名)、花の湯、色々な病院、天神眼科
北部エリア	無回答
富士根エリア	エスポート

各エリア、病院を希望先を選ぶ人が多い。

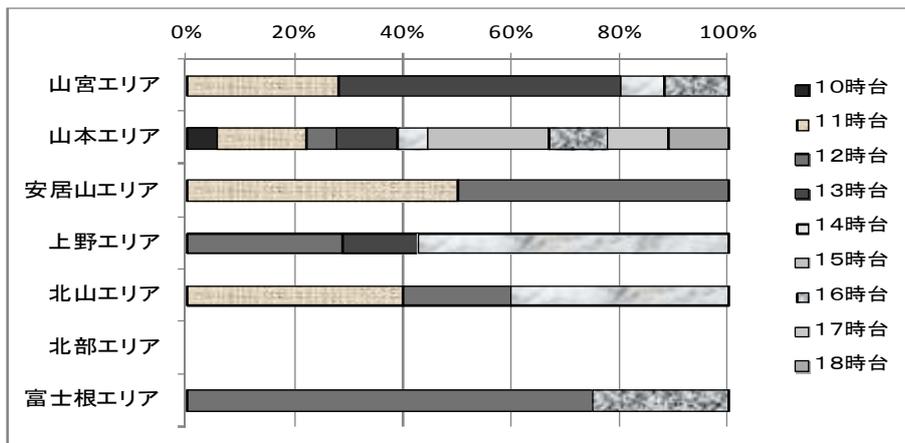
問5 1番利用したい時間を教えてください。

(今使っている時間を変更しないでほしい場合は、その時間を書いてください。)

	行きの時間						
	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台
山宮エリア	2	1	21	0	1	0	0
山本エリア	1	3	8	8	1	3	2
安居山エリア	0	0	1	1	0	0	0
上野エリア	0	1	4	0	0	0	0
北山エリア	0	1	3	0	0	0	0
北部エリア	0	0	0	0	0	0	0
富士根エリア	0	0	1	3	0	0	0
合計	3	6	38	12	2	3	2



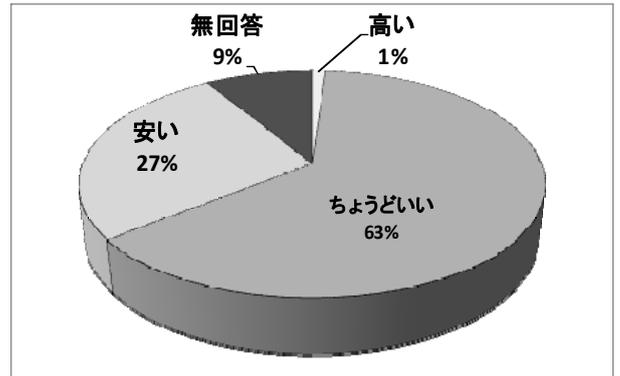
	帰りの時間									
	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	
山宮エリア	0	7	0	13	2	0	3	0	0	
山本エリア	1	3	1	2	1	4	2	2	2	
安居山エリア	0	1	1	0	0	0	0	0	0	
上野エリア	0	0	2	1	4	0	0	0	0	
北山エリア	0	2	1	0	2	0	0	0	0	
北部エリア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
富士根エリア	0	0	3	0	0	0	1	0	0	
合計	1	13	8	16	9	4	6	2	2	



日常生活に利用されていることが多いため、「行きの時間」は活動し始める「9時」・「10時台」の利用が最も多い。「帰りの時間」は比較的ばらばらだが、「13時台」が最も多く、次いで多いのは「11時台」である。

問6 料金はいかがですか。

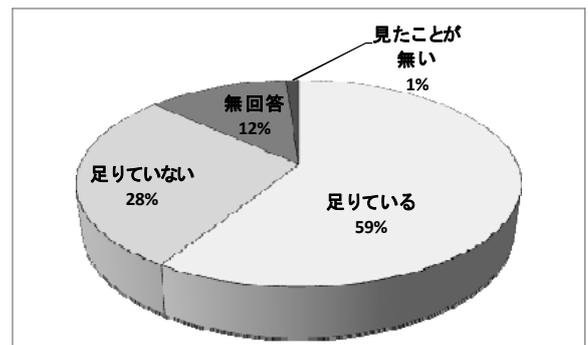
	高い	ちょうどいい	安い	無回答
山宮エリア	0	21	6	0
山本エリア	1	19	10	7
安居山エリア	0	4	1	0
上野エリア	0	5	2	0
北山エリア	0	4	4	0
北部エリア	0	1	0	0
富士根エリア	0	3	1	1
合計	1	57	24	8



宮タクの利用者は、全体の約 63%が料金はちょうどいいと感じている。高いと感じる人は1%のみで、料金の満足度が高いことが伺える。

問7 チラシや広報ふじのみやなどでお知らせしている、宮タクに関する市からの情報が足りていますか。

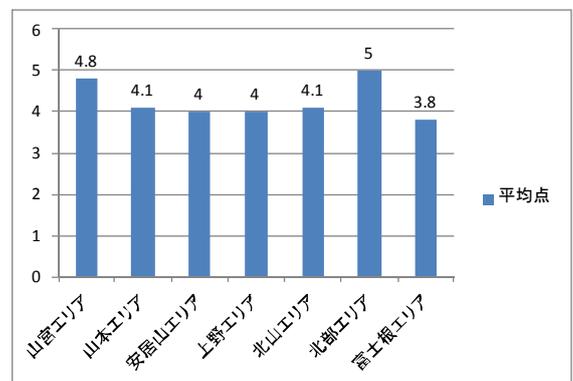
	足りている	足りていない	無回答	見たことが無い
山宮エリア	22	5	0	0
山本エリア	13	14	10	0
安居山エリア	3	2	0	0
上野エリア	5	2	0	0
北山エリア	6	2	0	0
北部エリア	1	0	0	0
富士根エリア	3	0	1	1
合計	53	25	11	1



宮タクに関する市からの情報は、約 60%の人が「足りている」と感じている。しかし、約 30%の人が情報は足りていないと感じている。

★ 宮タク満足度を5点満点で点数をつけてください。

エリア名	平均点	備考
山宮エリア	4.8	アンケート総数27、うち1名無回答
山本エリア	4.1	アンケート総数37、うち8名無回答
安居山エリア	4	アンケート総数5、うち1名無回答
上野エリア	4	アンケート総数7、うち1名無回答
北山エリア	4.1	アンケート総数8、うち1名無回答
北部エリア	5	アンケート総数1
富士根エリア	3.8	アンケート総数5、うち1名無回答



各エリアの平均点は3.8点以上と満足度が高く、宮タクが利用者のニーズに比較的あっていることが推測される。

3-3. 市民アンケート調査の概要

1) 調査の目的

本調査は、市民の普段の移動手段や、公共交通の利用実態及び地域公共交通に対するニーズを把握し、富士宮市地域公共交通総合連携計画策定のための基礎資料とすることを目的に実施した。

2) 調査の方法

①調査対象

市内在住で平成 10 年 3 月 31 日以前に生まれた人。

外国人抽出なし

男女別、年代別、地区別に均等がとれるように抽出。

今年度及び平成 24 年度に実施した市民アンケート送付者を除く

②調査期間

平成 25 年 6 月 3 日～平成 25 年 6 月 24 日

③調査方法と回収状況

郵送により配布・回収を行い、回収結果は以下のとおりである。

配布数：1,360 件(うち 6 件未通) 回収数：626 件 回収率：46,2%

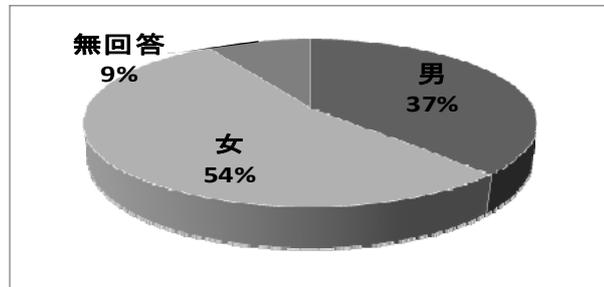
3-4. 市民アンケート調査の結果

問1 回答者の外出目的とバスでの外出について

回答者の属性について

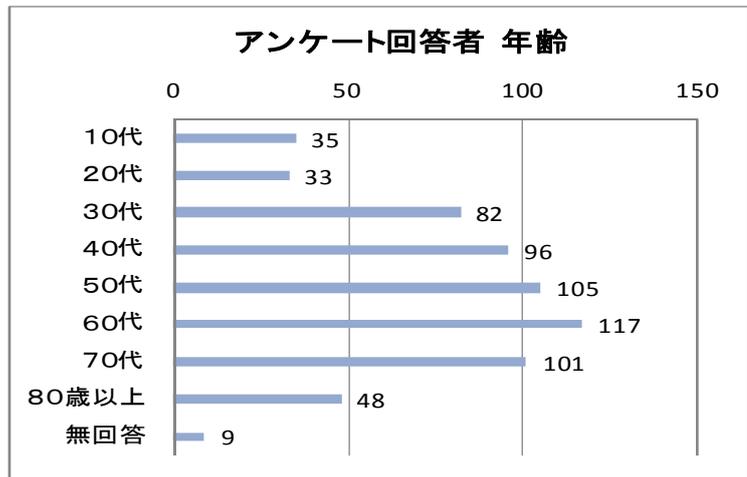
【1. 性別】

選択項目	回答者	構成比
男	235	37%
女	336	54%
無回答	55	9%
合計	626	100%



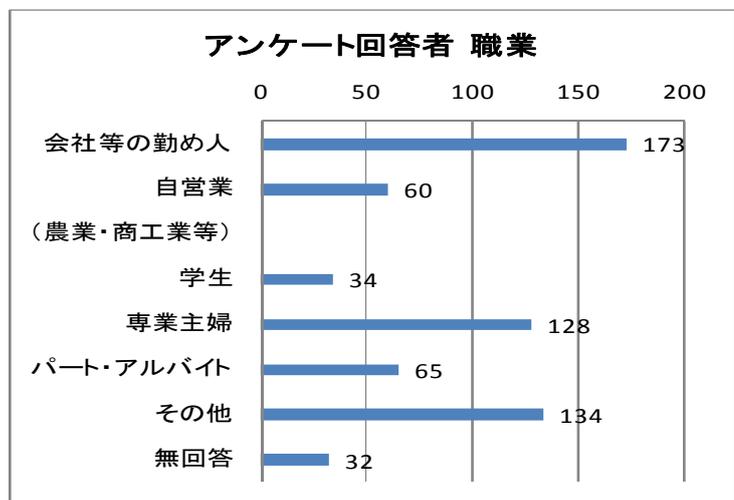
【2. 年齢】

選択項目	回答者	構成比
10代	35	6%
20代	33	5%
30代	82	13%
40代	96	15%
50代	105	17%
60代	117	19%
70代	101	16%
80歳以上	48	8%
無回答	9	1%
合計	626	100%



【3. 職業】

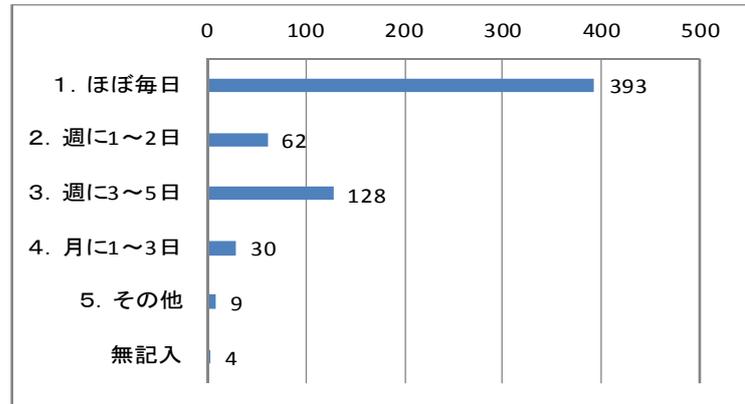
選択項目	回答数	構成比
会社等の勤め人	173	28%
自営業 (農業・商工業等)	60	10%
学生	34	5%
専業主婦	128	20%
パート・アルバイト	65	10%
その他	134	22%
無回答	32	5%
合計	626	100%



外出について

【1. 外出頻度について】

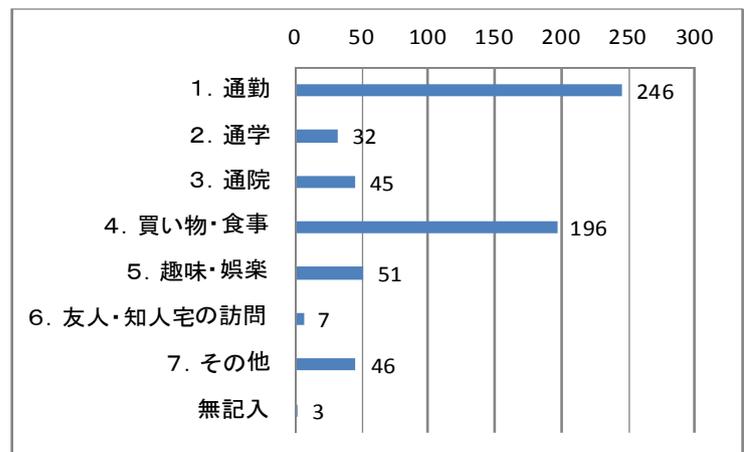
選択項目	回答数	構成比
1. ほぼ毎日	393	63%
2. 週に1～2日	62	10%
3. 週に3～5日	128	20%
4. 月に1～3日	30	5%
5. その他	9	1%
無記入	4	1%
合計	626	100%



「ほぼ毎日」外出する人が60%を超えているが、約40%の人が週に2, 3日、外出しない日がある。

【2. 外出目的で最も多いのは何か】

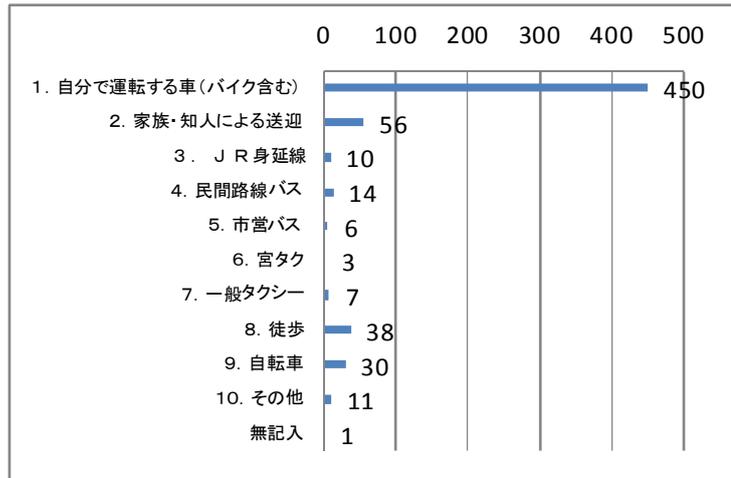
選択項目	回答数	構成比
1. 通勤	246	39%
2. 通学	32	5%
3. 通院	45	7%
4. 買い物・食事	196	31%
5. 趣味・娯楽	51	8%
6. 友人・知人宅の訪問	7	1%
7. その他	46	8%
無記入	3	1%
合計	626	100%



外出の目的では、「通勤」が約40%と最も多く、ついで「買い物・食事」が約30%を占めている。

【3. 外出の移動手段で最も多いのは何か】

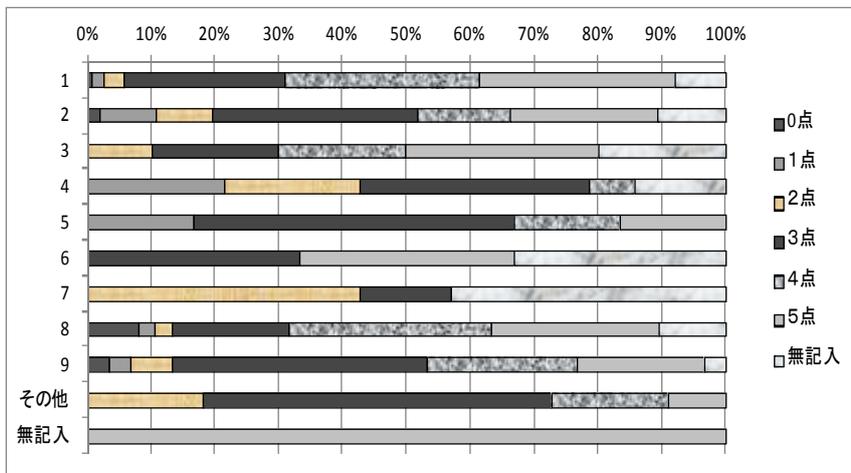
選択項目	回答数	構成比
1. 自分で運転する車(バイク含む)	450	69%
2. 家族・知人による送迎	56	11%
3. JR身延線	10	2%
4. 民間路線バス	14	2%
5. 市営バス	6	1%
6. 宮タク	3	2%
7. 一般タクシー	7	1%
8. 徒歩	38	5%
9. 自転車	30	4%
10. その他	11	2%
無記入	1	1%
合計	626	100%



「自分で運転する車」が約70%となっており、「家族・知人による送迎」と合わせると、約80%近くの人が車を利用している。

【3-1. 外出の移動手段と満足度の関係性】

選択項目	0点	1点	2点	3点	4点	5点	無記入	合計
1. 自分で運転する車(バイク含む)	3	8	15	113	137	138	36	450
2. 家族・知人による送迎	1	5	5	18	8	13	6	56
3. JR身延線	0	0	1	2	2	3	2	10
4. 民間路線バス	0	3	3	5	1	0	2	14
5. 市営バス	0	1	0	3	1	1	0	6
6. 宮タク	0	0	0	1	0	1	1	3
7. 一般タクシー	0	0	3	1	0	0	3	7
8. 徒歩	3	1	1	7	12	10	4	38
9. 自転車	1	1	2	12	7	6	1	30
10. その他	0	0	2	6	2	1	0	11
無記入	0	0	0	0	0	1	0	1
合計	8	19	32	168	170	174	55	626



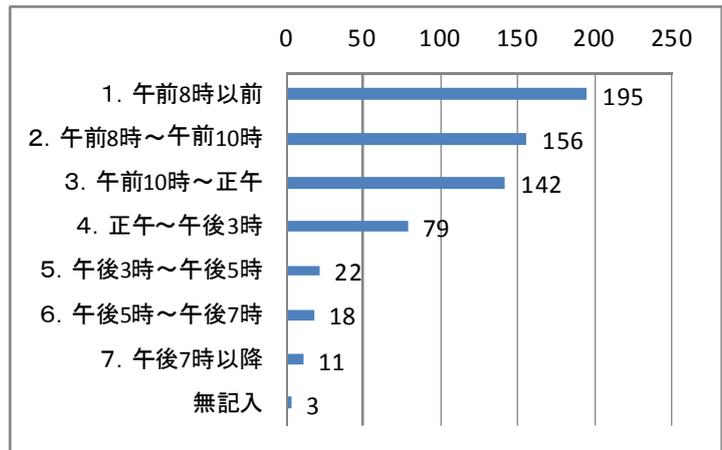
※ 1と答えた人の満足度平均点
… 3. 9点

※ 1以外と答えた人の満足度平均
… 3. 3点

「自分で運転する車」と「JR身延線」で外出する人は、満足度5点が多い。バス、タクシー、自転車で移動する人は、満足度3点が多く、5点満点をつける人も0~6人である。

【4. 外出の時間帯で最も多いのは何時か】

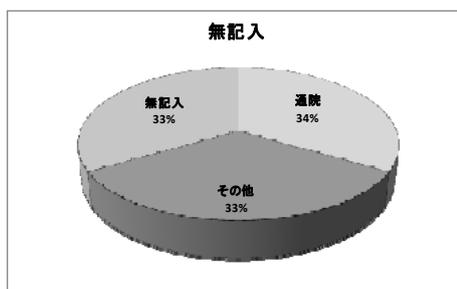
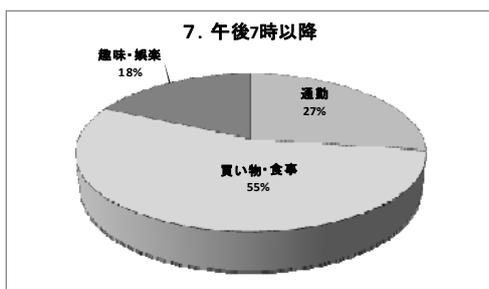
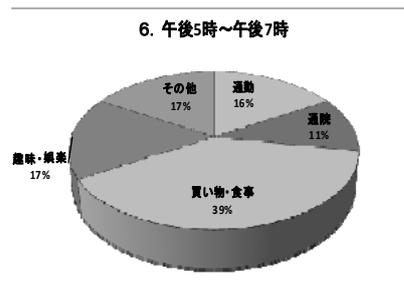
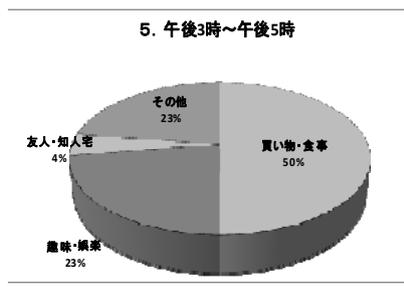
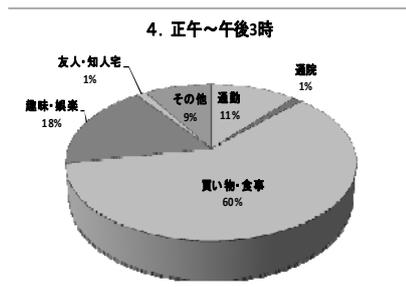
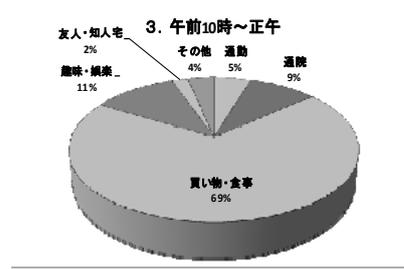
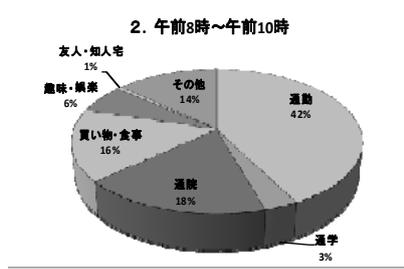
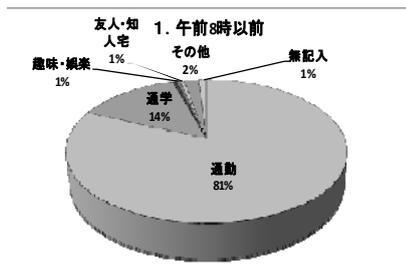
選択項目	回答数	構成比
1. 午前8時以前	195	31%
2. 午前8時～午前10時	156	25%
3. 午前10時～正午	142	23%
4. 正午～午後3時	79	13%
5. 午後3時～午後5時	22	3%
6. 午後5時～午後7時	18	3%
7. 午後7時以降	11	2%
無記入	3	0%
合計	626	100%



「午前8時以前」に外出する人が最も多く、約30%である。また、他の時間帯も合わせると、約80%の人が正午までに外出している。

【4-1. 外出の時間帯と外出目的の関係】

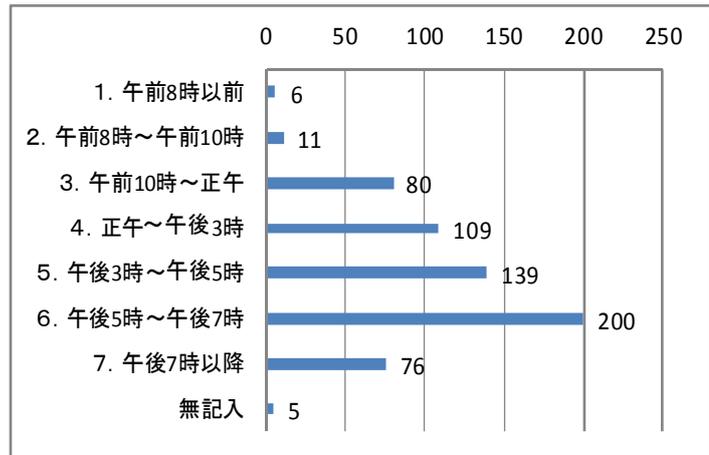
選択項目	通勤	通学	通院	買い物・食事	趣味・娯楽	友人・知人宅	その他	無記入	合計
1. 午前8時以前	158	27	0	1	1	1	4	2	194
2. 午前8時～午前10時	66	5	28	25	10	1	21	0	156
3. 午前10時～正午	7	0	13	99	16	3	5	0	143
4. 正午～午後3時	9	0	1	47	14	1	7	0	79
5. 午後3時～午後5時	0	0	0	11	5	1	5	0	22
6. 午後5時～午後7時	3	0	2	7	3	0	3	0	18
7. 午後7時以降	3	0	0	6	2	0	0	0	11
無記入	0	0	1	0	0	0	1	1	3
合計	246	32	45	196	51	7	46	3	626



午前10時以前は、通勤のために外出する人が最も多い。午前10時以降は、「午前10時～正午」をピークに、買い物・食事のために出かける人が1番多い。

【5. 帰宅の時間帯で最も多いのは何時か】

選択項目	回答数	構成比
1. 午前8時以前	6	1%
2. 午前8時～午前10時	11	2%
3. 午前10時～正午	80	13%
4. 正午～午後3時	109	17%
5. 午後3時～午後5時	139	22%
6. 午後5時～午後7時	200	32%
7. 午後7時以降	76	12%
無記入	5	1%
合計	626	100%

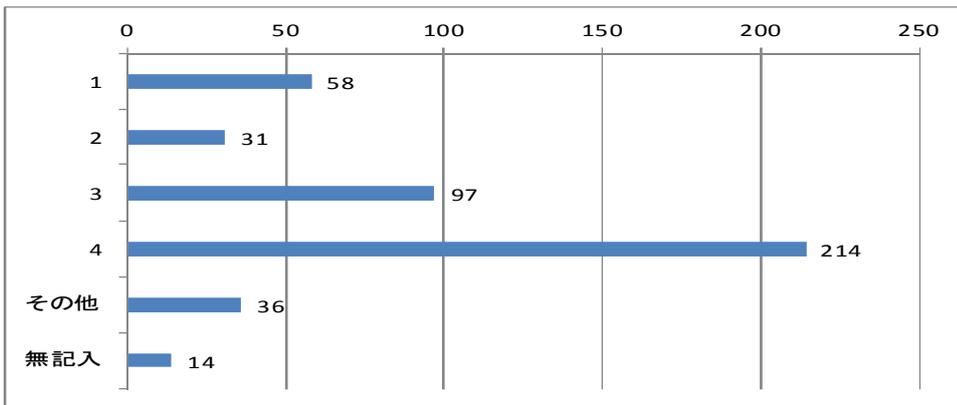


「午後5時から午後7時」に帰宅する人が最も多く、約50%の人が午後3時から午後7時に帰宅している。

日常の移動について

【6. エコ通勤についてどう考えているか】（【3】で1を答えた方みの回答）

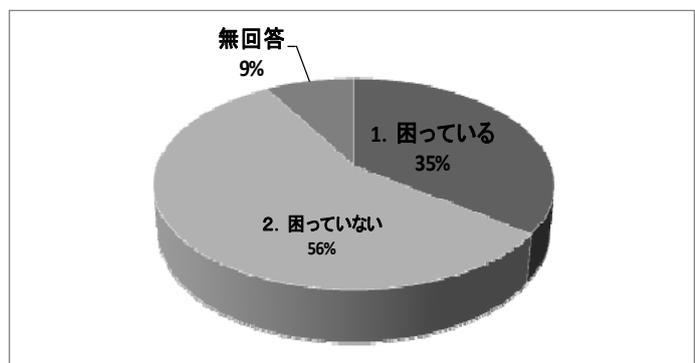
選択項目	回答数	構成比
1. 特に関心を持っていない。	58	13%
2. 重要だと思うので、ノーカーデーを決めて実践している。(したい)	31	7%
3. 公共交通が充実していればマイカーから公共交通に転換したい。	97	21%
4. マイカーは便利なので、公共交通が充実しても転換が難しい。	214	48%
5. その他	36	8%
無記入	14	3%
合計	450	100%



マイカーで移動する人のうち、「公共交通が充実しても転換が難しい。」と考えている人は、約 50%である。しかし、約 20%の人が、「公共交通が充実していれば、公共交通に転換したい。」と、考えている。

【7. 日常の移動に困っているか】（【3】で1以外を答えた方みの回答）

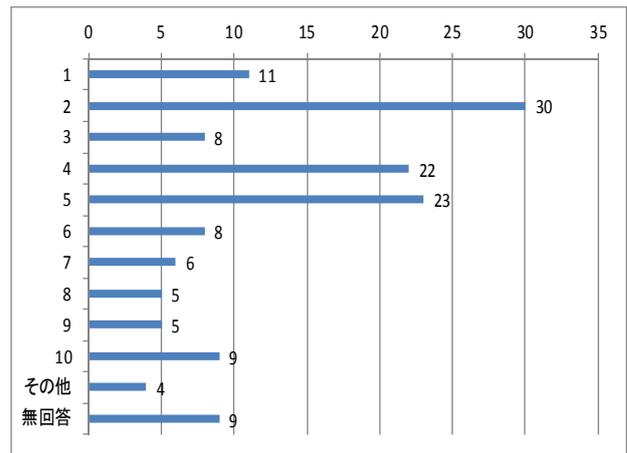
選択項目	回答数	構成比
1. 困っている	62	35%
2. 困っていない	99	56%
無回答	15	9%
合計	176	100%



マイカーを利用せず、家族・知人の送迎や公共交通、徒歩や自転車外出する人の56%は、日常の移動には困っていない。

【8. 移動の改善に必要なことは何か】（【7】で1を答えた方からの回答）

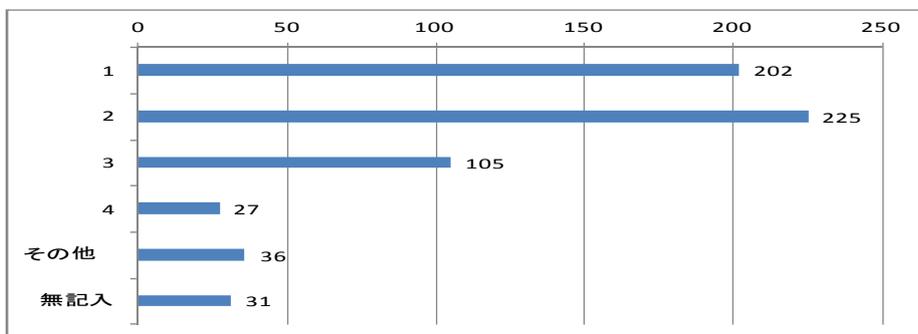
選択項目	回答数	構成比
1. 路線バスの拡大(延長)	11	8%
2. 路線バスの増便	30	21%
3. 路線バス料金の値下	8	6%
4. 市営バスの拡大(延長)	22	16%
5. 市営バスの増便	23	16%
6. 市営バス料金の値下	8	6%
7. 宮タクのエリアの拡大	6	4%
8. 宮タクの増便	5	4%
9. 宮タク料金の値下	5	4%
10. 一般タクシー料金の値下	9	6%
11. その他	4	3%
無回答	9	6%
合計	140	100%



マイカーを利用せず、日常の移動に困っている人の約 20%が「路線バスの増便」を必要と感じている。次いで多い「市営バスの拡大・増便」を合わせると、約 53%の人がバスの拡大を必要と感じている。

【9. 市営公共交通について、今後どのようにしていくのが望ましいか】

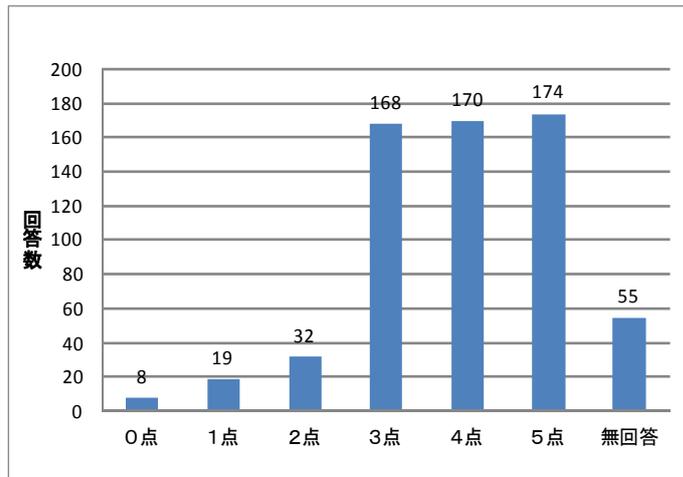
選択項目	回答数	構成比
1. 市が予算を増額することで、路線拡大や増便を行い、マイカーが無くても困らない、公共交通が充実した社会を目指すべき。	202	30%
2. 市は予算を節約し、交通弱者が困らない必要最小限の公共交通を確保すればよい。	225	32%
3. 市だけに頼るのではなく、地域が応分の負担をすることで、地域の実情に合った公共交通の仕組みを構築すべき。	105	22%
4. 移動手段は自己責任とし、市は関わらなくても良いと思う。	27	2%
5. その他	36	6%
無記入	31	8%
合計	626	100%



「市は予算を節約し、必要最低限の公共交通の確保」を望む声が最も多い。しかし、「市が予算を増額し、公共交通を充実すべき」と望む意見も、23 件少ないだけで、ほぼ同数意見である。

【10. 日常の移動における満足度は、5点満点で何点か。】

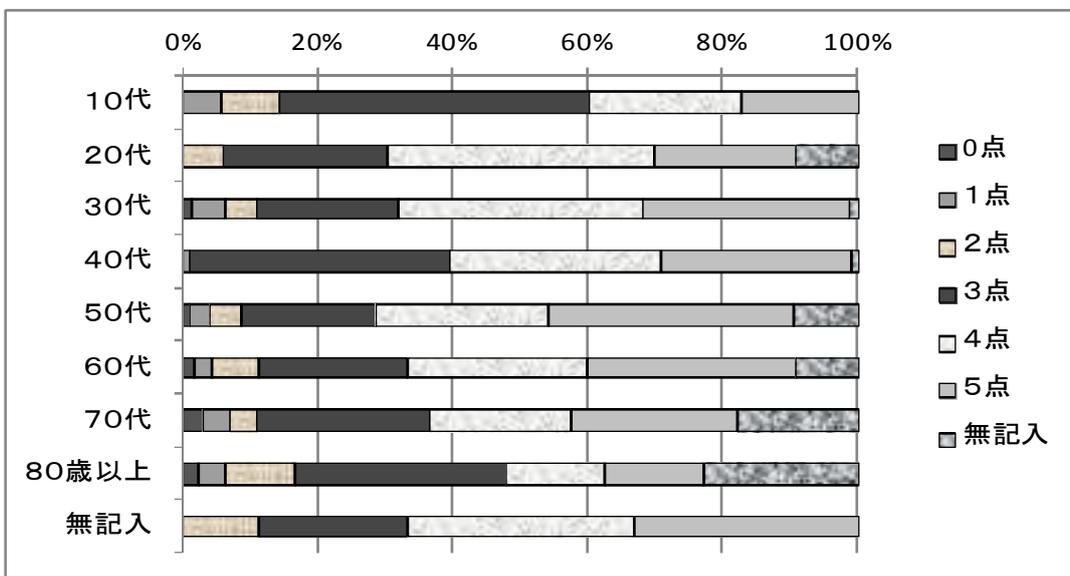
選択項目例	回答数	構成比
0点	8	1%
1点	19	3%
2点	32	5%
3点	168	27%
4点	170	27%
5点	174	28%
無回答	55	9%
合計	626	100%



「3点」「4点」「5点」と答える意見の人が、ほぼ同数である。

【10-1. 年代と日常の移動における満足度の関係】

選択項目	0点	1点	2点	3点	4点	5点	無記入	合計
10代	0	2	3	16	8	6	0	35
20代	0	0	2	8	13	7	3	33
30代	1	4	4	17	30	25	1	82
40代	0	1	0	37	30	27	1	96
50代	1	3	5	21	27	38	10	105
60代	2	3	8	26	31	36	11	117
70代	3	4	4	26	21	25	18	101
80歳以上	1	2	5	15	7	7	11	48
無記入	0	0	1	2	3	3	0	9
合計	8	19	32	168	170	174	55	626



どの世代も満足度は、3～5点の意見が多い。50代、60代は、満足度5点の意見が最も多く、比較的交通弱者だと思われる10代、70代、80歳以上は、3点の意見が最も多い。

4. 観光客の動向

- 4－1. 観光客の動向調査の概要
- 4－2. 調査結果
- 4－3. 観光客の動向

4-1. 観光客の動向調査の概要

1) 調査の目的

本調査は、富士山の世界遺産登録後の状況も踏まえ、市外からの観光客の移動手段や目的地など、市内における動向を把握することを目的に実施した。

2) 調査の方法

①調査対象

「お宮横丁」及び「浅間大社」へ観光に来ている方を対象に実施した。

②調査日時

平成25年8月30日（火） 10:30～12:00

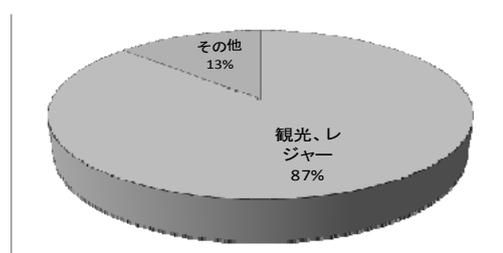
③調査方法

「お宮横丁」及び「浅間大社」への来訪者を対象に、来訪の目的、住まい、移動手段などについて聞き取り調査を行う。実施予定人数は来訪者を対象に聞き取り調査を行った結果、83組から回答を得た。

4-2. 調査結果

問1 富士宮市(浅間大社・お宮横丁)来訪の目的

設問内容	回答	割合
観光・レジャー	72	87%
その他	11	13%
合計	83	100%



(その他の内訳)

お昼ごはん(2)、仕事(2)、
立ち寄り(2)、市内(2)

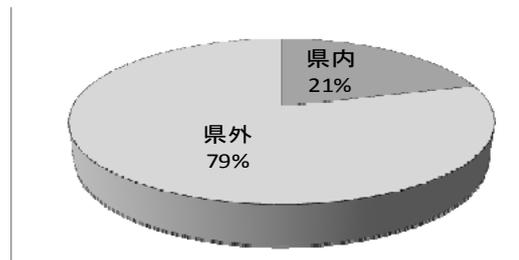
富士宮市への来訪の目的は、「観光・レジャー」が全体の約87%を占めている。

4 観光客の動向

※問2以降は、問1で「観光・レジャー」と回答した人のみ回答

問2 住まいはどこか

設問内容	回答	割合
県内	15	21%
県外	57	79%
その他	0	0%
合計	72	100%



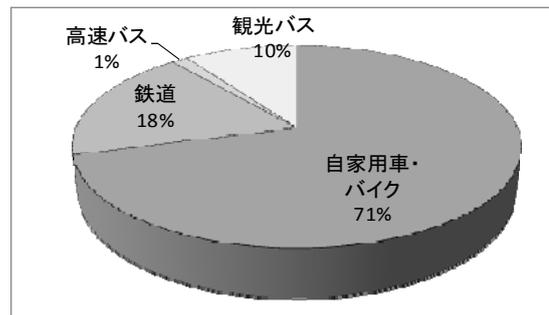
(主な県・市)

愛知県 (1)、神奈川県 (3)、東京都 (2)、
島根県 (1)、福島県 (1)、千葉県 (1)
焼津市 (1)、島田市 (1)、三島市 (1)、
富士市 (1)、静岡市 (1)

回答者の住まいは、約 80%が県外である。

問3 富士宮市まで、及び市内の移動手段

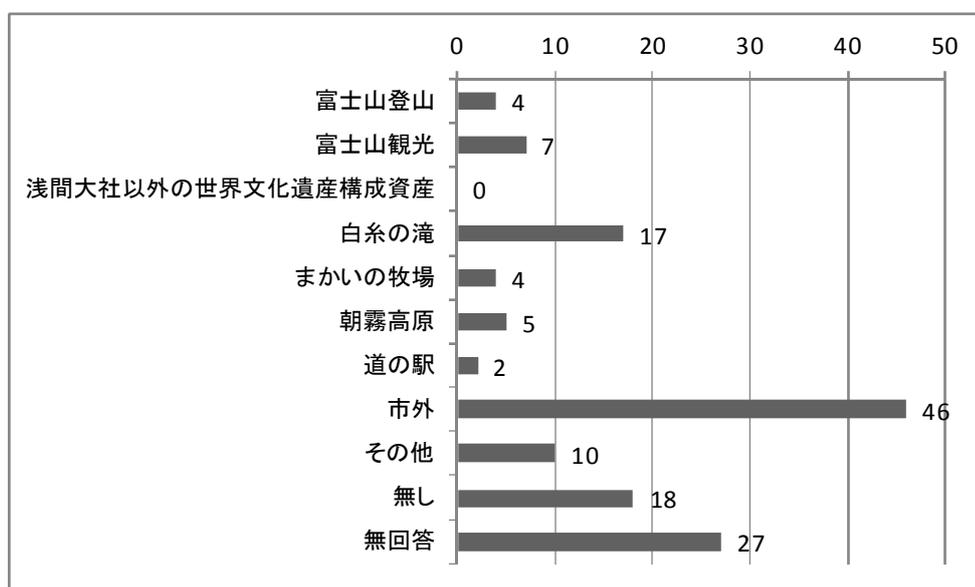
設問内容	回答	割合
自家用車・バイク	51	71%
鉄道	13	18%
高速バス	1	1%
観光バス	7	10%
その他	0	0%
合計	72	100%



「自家用車・バイク」を利用している人は 71%を占め、公共交通での来訪は電車が 18%、観光バスが 10%となっている。

問4 浅間大社、及びお宮横丁以外の立ち寄り場所

設問内容	回答	割合
富士山登山	4	3%
富士山観光	7	5%
浅間大社以外の世界文化遺産構成資産	0	0%
白糸の滝	17	12%
まかいの牧場	4	3%
朝霧高原	5	4%
道の駅	2	1%
市外	46	33%
その他	10	7%
無し	18	13%
無回答	27	19%
合計	140	100%



(その他の内訳)

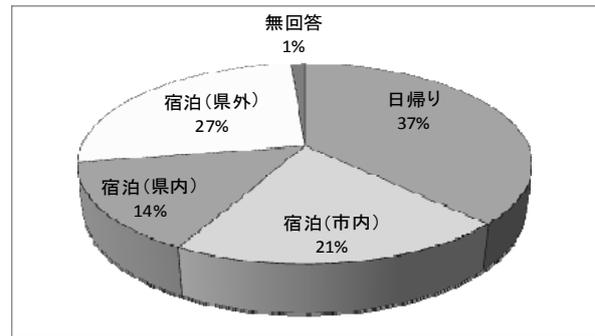
イオン (1)、水ヶ塚 (1)、奇石博物館 (1)

県外から来る人が多いため、「市外」と答える人が最も多く、33%を占めている。

白糸の滝と浅間大社以外の構成資産の見学はなく、市外へと移動している。

問5 宿泊の有無

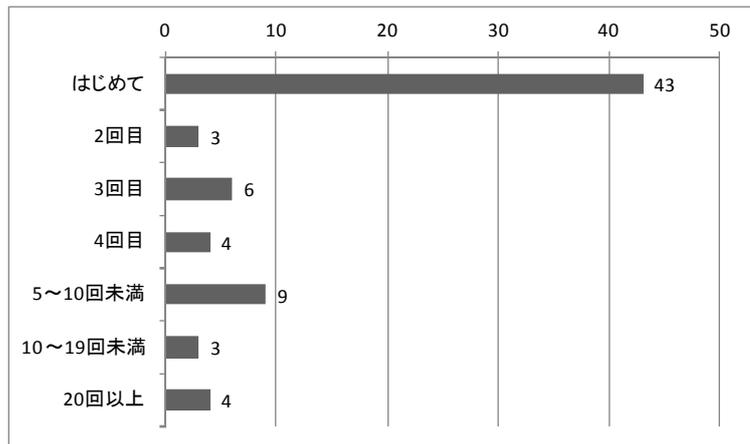
設問内容	回答	割合
日帰り	31	37%
宿泊(市内)	17	21%
宿泊(県内)	12	14%
宿泊(県外)	22	27%
無回答	1	1%
合計	83	100%



「日帰り」で来る人が最も多く、37%である。また、回答者の41%の人が富士宮市外で宿泊をし、県外の宿泊地としては、山梨県が最も多かった。

問6 来訪回数

設問内容	回答	割合
はじめて	43	60%
2回目	3	4%
3回目	6	8%
4回目	4	6%
5～10回未満	9	12%
10～19回未満	3	4%
20回以上	4	6%
合計	72	100%



「はじめて」訪れる人が最も多く、全体の60%を占めている。複数回訪れている人も多く、5回以上来訪している人は、全体の約22%となっている。

4-3. 観光客の動向

本市へ来訪する観光客の動向は以下のとおりである。

- 本市への観光目的の来訪者の約70%は自家用車・バイクを利用している。
- 市外の観光地と合わせて富士宮を観光する人が多いことが伺える。
- 公共交通機関を利用した市外からの来訪には、鉄道またはバスの利用の2通りがあるが、いずれも富士宮駅が拠点となる。調査の結果、電車での来訪が18%、バスが11%だった。

富士宮市第2次地域公共交通総合連携計画

平成26年2月

発行 富士宮市
担当部署 富士宮市総務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)
E-mail : kurashi@city.fujinomiya.shizuoka.jp
