

平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

富士市公共交通協議会

平成20年5月8日設置

フィーダー系統 平成28年6月30日 生活交通確保維持改善計画策定
平成29年1月12日 同計画を変更

地域の特性・背景

- ◆ 静岡県の東部、富士山の麓に位置し、北は富士山、南は駿河湾に囲まれ、日本で唯一、海拔0mから山頂3,776mまでを保有する市である。
- ◆ 鉄道（**東海道新幹線**及び**J R東海道本線**）と高速道路（**東名**及び**新東名**）を有しており、広域における東西の移動手段が発達している。
- ◆ **新幹線駅（新富士駅）とJ R駅（富士駅）が離れて**おり、バスターミナルである吉原中央駅を加えると、**主要交通結節点が3箇所**存在している。

富士市の主な交通計画とその概要


総合都市交通戦略

公共交通だけでなく、道路等も含めた交通全般についてまちの将来像を実現するための方法を描いている。

両輪となって進行 

総合連携計画

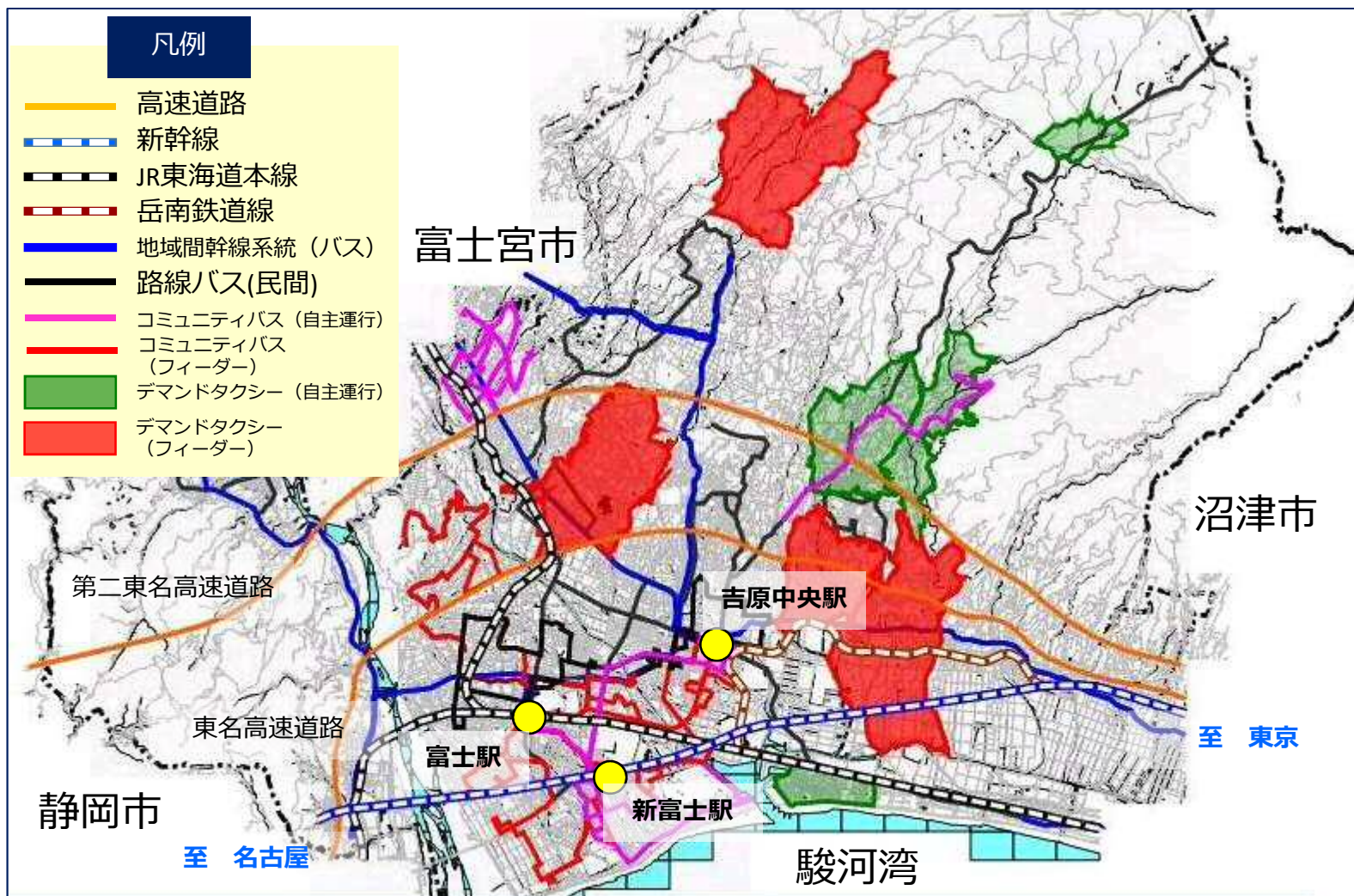
公共交通の活性化・再生のために、4つの目標を設定し、公共交通のネットワーク像を描いている。

 より詳細な計画

バス路線再編計画

総合連携計画に基き、バス路線に特化した計画。交通ネットワークの形成やサービス水準の向上を目指す。

富士市の公共交通ネットワーク概要図



評価の考え方

- ◆ 富士市では、「公共交通を『動く公共施設』と位置づける」という「基本理念」のもと、**バランスのとれた交通体系**を目指している。
- ◆ その実現には、事業者だけでなく、**市や地域の多様な関係者が一体となって取り組む**ことが大切である。
- ◆ 富士市自主運行のコミュニティ交通については、「**地区が自ら支える**」という考え方のもと、**運行経費の2/3を市の負担の上限とし、残りの1/3を運賃収入・広告収入及び地区で賄う**としている。

評価指標とその根拠

利用者数

1ヶ月あたりの利用者数が前年度を上回るかどうか

⇒マイバス意識の醸成や利用者の裾野を広げることが目標としているため、前年度より利用者が増えたかどうかを指標としている。

収支率

目標収支率を上回るかどうか

⇒コミュニティ交通のうち、地域路線は33.3%、まちなか路線は20%とし、民間運行事業者のバス路線については、80%としている。

実施事業と成果

コミュニティバスの実証運行開始

立候補制に移行後初めて、新規路線の実証運行を開始した。また、市の自主運行路線としては初めて隣接市へ乗り入れることとなり、隣接市の協議会でも審議した。両市で協議する必要があったため、意見調整に時間を要したが、無事に運行を開始することができた。



路線再編（循環バスの運行計画）

市内の主要交通結節点である「富士駅」「新富士駅」「吉原中央駅」とその周辺を結ぶ循環バスの運行をバス事業者と協力して計画した。それぞれの駅を結ぶ既存路線を活用した路線の再編により対応することができた。



H29.11.6運行開始!!

「バスの日」イベント開催(MM)



H16年から実施しているバスの日イベントを今年度も運行事業者と共催した。

毎年行っているミステリーツアーやスタンプラリー、普段はなかなか押すことができない降車ボタンの押し放題等を実施し、バスのPRを行った。



こうめ利用者数10万人達成セレモニー

岩松北地区コミュニティバス「こうめ」の利用者数が、H21年の運行開始から10万人に達成したため、地区と協働で記念セレモニーを開催した。

10万人に達した路線は3路線目となり、今後も地区と一体となって利用促進を行っていききたい。



評価場所・日時

平成30年1月29日 富士市公共交通協議会にて審議

評価結果

評価基準（A：順調、B：見直しの予知あり、C：廃止も含めて検討）

路線名	1ヶ月の利用者数		収支率		総合評価	考察
	目標	実績	目標	実績		
吉原・富士駅北地区 コミュニティバス うるおい	1,039人	1,142人	20.0%	39.6%	A	通勤での利用者が増えたため、目標を達成することができた。今後も地区と協力して利用促進を図りたい
岩松北地区 コミュニティバス こうめ	503人	487人	33.3%	32.8%	B	利用者数減少の原因を分析し、利用者が増加に転じるよう、地区と協力して利用促進を図りたい
富士南地区 コミュニティバス みなバス	1,221人	1,248人	33.3%	40.9%	A	「みなバス」が地区に浸透してきており、利用者増加の傾向にある。今後も地区と協力して利用促進を図りたい
新富士(ゆりかご)線	7,012人	6,293人	80.0%	86.2%	B	次年度は路線再編のため大幅な減便となる見通しだが、利用者が離れないよう運行事業者と協力して利用促進を図っていききたい
大淵富士本地区 デマンドタクシー こぶし	37人	38人	33.3%	32.0%	B	とりわけ人口の少ない地域であるため、新規利用者の獲得は難しいが、潜在的な利用者の獲得に向け地区と協力して利用促進を図っていききたい
原田地区 デマンドタクシー ほたる	72人	66人	33.3%	36.1%	B	利用者数が減少した原因を分析し、地区と協力して利用促進策を展開していききたい
吉永地区 デマンドタクシー かぐや	76人	83人	33.3%	42.1%	A	地区からの要望により、駐車場を追加する等の利用促進策を展開した。今後も地区と協力して利用促進策を展開していききたい
丘地区 デマンドタクシー おかたく	102人	136人	33.3%	41.1%	A	駐車場の追加や通勤利用者の定着により利用者が増えている。今後も地区と協力して利用促進に努めたい

今後の課題と対応

課題

今後の対応

◆ これまでの市の取組み（自主運行路線の導入等）から、公共交通の空白地域は概ねカバーできているが、空白地域がまだ点在している。

◆ 現在、公共交通空白地域が存在している地区に対し、コミュニティ交通の導入を促進すべく立候補の必要性について、PR活動を実施していく。

◆ 路線（地区）によって、利用者の増減の理由や現状はさまざまである。その地区にとっては改善でも、ネットワークとして見ると改善とは言えないこともある。

◆ 利用者ニーズは大切だが、市全体のバランスも勘案しながら、ネットワークとして公共交通網を再構築していく必要がある。

◆ 路線バス事業者の深刻な運転士不足や高齢者野交通事故・免許返納者の増加などを起因として、市民ニーズと現計画の間に乖離が生じはじめてきた。

◆ 今後策定予定の公共交通網形成計画では、現在策定中の立地適正化計画と整合を図る予定であり、現在抱えている問題への対応も含め、新たなネットワーク像を検討していく。

平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（経緯）

富士市地域公共交通活性化協議会

平成20年5月8日設置

フィーダー系統 平成28年6月30日 生活交通確保維持改善計画策定
平成29年1月12日 同計画の変更

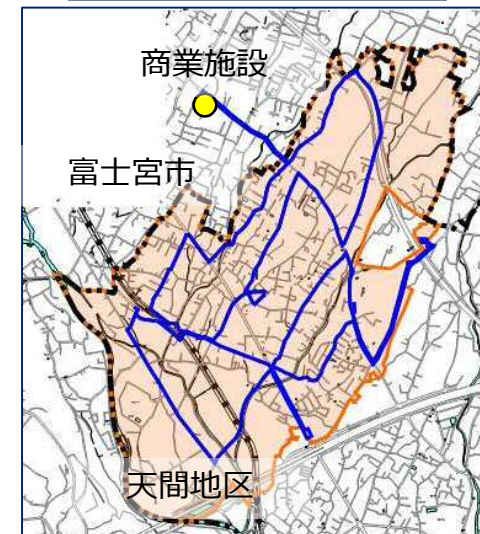
直近の第三者評価委員会 における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
行政域を超えた利用への対応について、詳細を含めて記入してほしい	全てを記述することができないが、前回より詳細なデータを記述した	アピールポイントになりうるので、わかりやすく記述していきたい
担当者が変更した場合でもこれまでの取組みがわかるような資料としていただきたい	中部様式の書き方や意図を把握し、内容を改善した	今後もよりわかりやすい資料となるよう、心がけて作成していきたい
実施した点だけでなく、苦労した点、実施できなかった点も含めて記載してほしい	限られたスペースではあるが、今年度は苦労したことや実施が難しかったことも記述した	成功例だけでなく、苦労したこと等についても今後引き継げるよう資料に残していきたい
ネットワークとしての考え方、枝線の充実は評価するが、幹線となるまちなかの交通手段が乏しい	かねてからの課題であった「まちなかを循環するバス」の運行を検討してきた	運行を開始したことに満足せず、実績をよく確認し、より利便性が高いバスにしていきたい

市を跨ぐコミバス

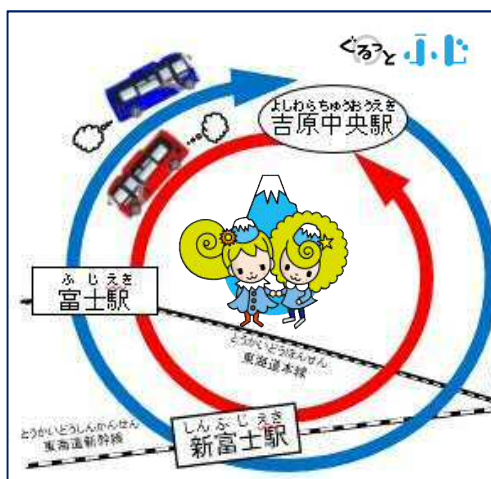
富士市では、既存路線との競合を避け、共存を図るといった目的から、コミュニティ交通を導入する際、その運行区域は、原則として区内もしくは、最寄の交通結節点までとしている。

今年度から実証運行を始めた地区（天間地区）は、隣接市である富士宮市と接する市であり、路線の導入目的の1つを「買い物」利用としたが、天間地区内に商業施設が存在せず、また既存の公共交通でも行くことができなかったことから、例外的に生活圏が一体となっている富士宮市内の商業施設を駐車場とした。

天間地区と路線図



まちなか循環バス



富士市は、新幹線駅の「新富士駅」、JR駅の「富士駅」、バスターミナルの「吉原中央駅」という3つの主要交通結節点が存在し、この3つの拠点を結ぶ地域を「まちなか」と位置づけている。

それぞれの拠点を結ぶバスは存在していたが、交通結節点で乗り換える必要がある等まちなかの移動に不便が生じていたため、この3拠点を含むまちなかを循環するバスを計画してきた。

事業者の深刻な運転士不足などの理由から路線の新設ではなく、既存路線を再編することで、実現することができた。（平成29年11月6日運行開始）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年 1月16日

協議会名: 富士市公共交通協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
石川タクシー富士(株)	吉原・富士駅北地区コミュニティバス「うるおい」 吉原中央駅～富士駅	地利用状況などを地区住民に周知する「うるおいだより」を発行するなど、地元町内会と協力してPR活動を実施した。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数は増加しており、収支率も目標値を達成できた(目標収支率20%、実績39.6%)。	次年度も目標を達成できるよう、地域住民と一体となって利用促進を図る。
石川タクシー富士(株)	岩松北地区コミュニティバス「こうめ」(昼間便) 岩本山公園～富士駅	地域住民で組織する「こうめ協議会」や沿線企業と協力し、利用者数10万人達成イベントを開催するなど、地域住民へのPR活動等の取組みを継続的に実施した。	A 計画どおり実施された。	B 収支率は増加したものの、利用者数、収支率共に目標に届かなかった(目標収支率33.3%、実績33.2%)。	利用者数減少の原因を分析し、次年度は目標を達成できるよう、地元住民で組織する「こうめ協議会」と協力して利用促進を図る。
石川タクシー富士(株)	富士南地区コミュニティバス「みななバス」 新富士駅～富士駅南口	利用状況などを地区住民に周知する「みななバスだより」を発行するなど、富士南地区まちづくり協議会と協力してPR活動を実施した。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数は増加しており、収支率も目標を達成できた(目標収支率33.3%、実績40.9%)。	次年度も目標を達成できるよう、地区住民とともに利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

富士急静岡バス(株)	新富士(ゆりかご)線 富士駅南口～イオンタウン富士南 富士駅南口～吉原中央駅	目標数値を運行路線の性質にあった水準に見直し、その目標を達成できるよう、住民や利用者とともにPRを図った。	A	計画どおり実施された。	B	利用者は減少したが、収支率は目標を達成できた(目標収支率80.0%、実績86.2%)。	平成29年11月6日からの路線再編を考慮した目標値を設定するとともに、利用者数減少の原因を分析し、次年度は目標を達成できるよう、地区住民とともに利用促進を図る。
富士交通(株)	大淵富士本地区デマンドタクシー「こぶし」 大淵富士本地区～中野	利用状況などを地区住民に周知する「こぶしだより」を発行するなど、地元町内会と協力してPR活動を実施した。	A	計画どおり実施された。	B	利用者数・収支率ともに前年度と同水準で推移しており、収支率の目標は達成できなかった(目標収支率33.3%、実績32.0%)	一般的にデマンドタクシーは需要の少ない地区で運行するため、とりわけ人口の少ない区域を運行する「こぶし」では、利用者数を増やすことは難しいが、地区との協働により、潜在的な利用者獲得に向け、PR活動を行い、目標達成を目指したい。
シンフジハイヤー(株)	原田地区デマンドタクシー「ほたる」 原田地区内と吉永地区内	利用者の要望に答え、平成28年11月に停車場を1箇所追加するとともに、ダイヤを5便増やした。	A	計画どおり実施された。	B	利用者は減少したが、収支率は目標を達成できた(目標収支率33.3%、実績36.1%)。	利用者数減少の原因を分析し、次年度は目標を達成できるよう、地区住民と協力して利用促進を図る。
シンフジハイヤー(株)	吉永地区デマンドタクシー「かぐや」 吉永地区内と原田地区内	利用者の要望に答え、平成29年4月に停車場を1箇所追加した。	A	計画どおり実施された。	A	利用者数は増加しており、収支率も目標値を達成できた(目標収支率33.3%、実績42.1%)。	次年度も目標を達成できるよう、地区住民とともに利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。
鷹岡タクシー(株)	丘地区デマンドタクシー「おかたく」 丘地区～入山瀬駅	利用者の要望に答え、平成29年6月に停車場を1箇所追加した。	A	計画どおり実施された。	A	利用者数は増加しており、収支率も目標値を達成できた(目標収支率33.3%、実績41.1%)。	次年度も目標を達成できるよう、地区住民とともに利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

(別添1-2)

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成30年 1月16日

富士市公共交通協議会

協議会名:	富士市公共交通協議会
-------	------------

評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
----------	----------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>富士市地域公共交通総合連携計画(2014~2020)では、「公共交通を『動く公共施設』と位置付ける」という基本理念のもと、次のような基本方針を定めています。</p> <p>複数の交通手段を状況に応じて選択できる、バランスの取れた都市交通体系を実現するため、公共交通の充実を図ります。</p>
-----------------------------	--