

令和5年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

富士市公共交通協議会

平成20年5月8日設置

令和3年3月31日 富士市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和3年4月～令和9年3月)

令和4年5月31日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和5年2月1日 富士市地域公共交通計画改定

令和6年1月18日 令和5年度評価結果送付

【富士市の概要】

人口：248,000人（令和5年11月1日現在）

鉄道：JR東海道新幹線、JR東海道本線 計4駅、JR身延線 計5駅

岳南鉄道線 計10駅

バス：富士急静岡バス(株)、山梨交通(株)

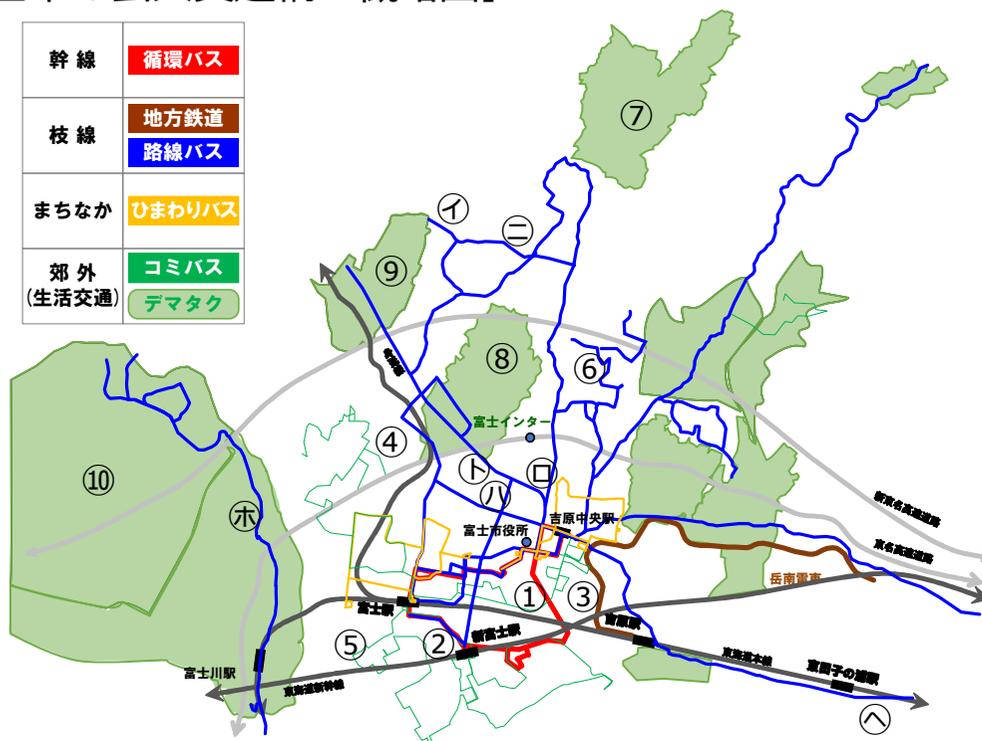
タクシー：10社

コミュニティ交通：コミュニティバス 9路線、デマンドタクシー 10路線



【富士市の公共交通網 概略図】

幹線	循環バス
枝線	地方鉄道 路線バス
まちなか	ひまわりバス
郊外 (生活交通)	コミバス デマタク



● 地域間幹線系統

<富士急静岡バス>

- ① 曾比奈線 ② 大月線 ③ 大月線 ④ 大淵線

<山梨交通>

- ⑤ 富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院

<富士急シティバス>

- ⑥ 原線

<富士急バス>

- ⑦ 新富士線

● 地域内フィーダー系統

- ① まちなか循環バス ぐるっとふじ
- ② 新富士(ゆりかご)線
- ③ 吉原・富士駅北地区 うるおい
- ④ 岩松北地区 こうめ
- ⑤ 富士南地区 みなバス
- ⑥ ふじかぐやの湯線
- ⑦ 大淵富士本地区 こぶし
- ⑧ 丘地区 おかタク
- ⑨ 天間地区 てんまーる
- ⑩ 松野地区 おぐるま

機能の分類		役割分担の考え方
幹線	循環バス	「新富士駅」、「富士駅」、「吉原中央駅」の3つの「都市の核」を結び、地域公共交通ネットワークの骨格を形成する「幹線」としての役割を担います。
枝線	地方鉄道 路線バス	「都市の核」や「交通結節点」と「地域生活拠点」を結び、幹線と周辺エリアを接続する「枝線」としての役割を担います。
まちなか	ひまわりバス	富士駅・吉原中央駅周辺の商業施設や医療機関などを「きめ細やか」に周回し、主にまちなかに居住する住民の「日常生活の足」としての役割を担います。
郊外 (生活交通)	コミバス デマタク	地域との協働により、コミュニティバスやデマンドタクシーを運行し、郊外部における地域住民のライフスタイルに応じた「暮らしの足」としての役割を担います。

- 「都市計画マスタープラン（H26.3）」及び「立地適正化計画（H31.3）」に基づき **集約・連携型のまちづくり**を推進

- 鉄道やバス等の**公共交通結節点**に商業・医療・公共施設などを集約する「**拠点**」を配置
- 各拠点を公共交通のネットワークで**連携**させ、人口減少時代にも「暮らしの質」を維持



「まちづくり」と「ネットワーク」を念頭に置いた交通に関する青写真として「富士市地域公共交通計画」（令和3年3月策定）

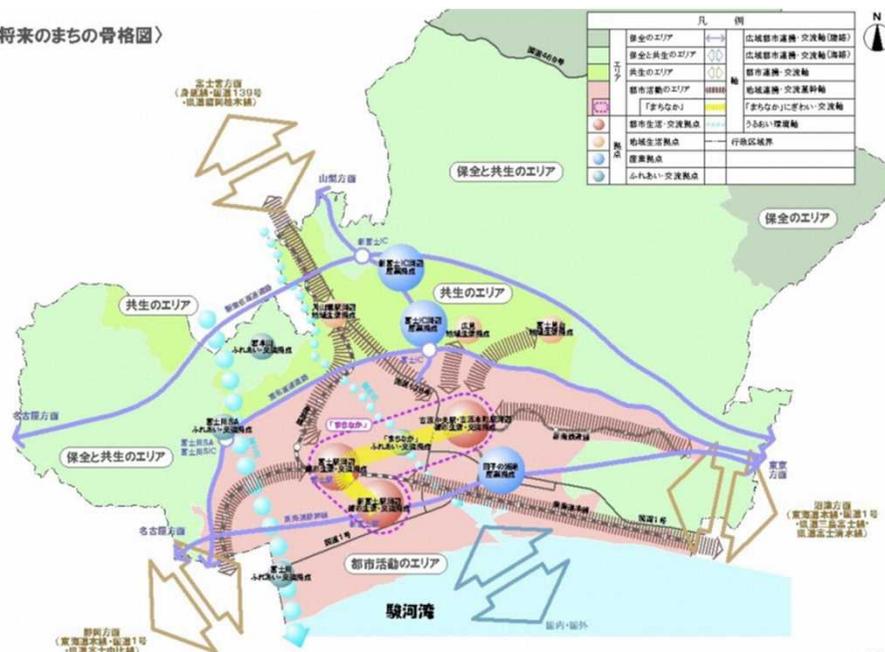
<計画期間>

令和3年度～令和8年度

<計画策定のポイント>

観光・福祉と連携した施策を位置づける 等

〈将来のまちの骨格図〉



▲富士市のまちづくりの骨格図（富士市都市計画マスタープラン）

【基本理念】

公共交通を「**社会的なインフラ（＝基盤）**」と位置づけます

【基本方針】

バランスのとれた都市交通体系を実現するため、**公共交通（＝動く公共施設）**の充実を図ります

目標①

地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供

- ・公共交通事業者への支援
- ・地域との協働路線の運行など6つの施策

目標②

拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成

- ・交通バリアフリー化の取組
- ・乗り継ぎ割引券・共通回数券の発行など6つの施策

目標③

みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築

- ・MMの展開
- ・市民・事業者・行政による利用促進など6つの施策

目標④

将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入

- ・MaaSの導入に向けた検討
- ・新型輸送サービスの導入に向けた検討など6つの施策

運行に関する施策 目標①

事業者への支援

幹線や支線、まちなかの「くらしの足」となる路線、市の社会基盤となる地方鉄道に対して直接的支援することで、路線の維持を図っています。

- ・生活交通地域・基幹路線維持費補助金 対象：富士急静岡バス(株)、山梨交通(株) ▶ R5予算額：約1.2億円
- ・ひまわりバス運行事業費補助金 対象：富士急静岡バス(株) ▶ R5予算額：1,000万円
- ・地方鉄道事業運営費補助金 対象：岳南電車(株) ▶ R5予算額：7,880万円



✓ 各社、物価高騰や利用者数の減少等により、経営状況が悪化する中、多くの路線の維持につながっています。

コミュニティ交通の運行

路線バスが撤退した地域や元々公共交通がない地域で、行政と地区の協働によりコミュニティ交通を運行しています。

- ・コミュニティバスとデマンドタクシーの2形態で、計19路線を運行 ▶ R5予算額：約6,300万円（運行委託料）

【特徴】

- ・導入については、地区からの「立候補制」による参加型の協働事業であり、運行地区の住民が名付けた愛称の使用、キャラクター設定などを行い「マイバス」意識を醸成
- ・運行収入（沿線事業者等からのサポート金含む）が運行経費の1/3に達しなかった際、不足分を地元（サポート組織等）が負担をして持続性を確保する方式『1/3ルール』により運営（一部路線除く）
- ・各路線の利用状況・収支状況等はニュースレターによって定期的に地区に報告



【近年の導入状況】

令和4年10月1日に富士川地区にデマンドタクシー「ふじかわ」を導入しました。

（ふじかわ：導入の経緯）

- 令和2年12月2日 富士川地区から導入検討の立候補届提出
- 令和3年5月25日 富士川地区コミュニティ交通検討委員会発足
- 令和3年8月 地区内アンケート実施
- 令和3年12月～3月 第1～3回富士川地区コミュニティ交通導入検討会
- 令和4年10月1日 デマンドタクシー「ふじかわ」実証運行開始



（ふじかわ：1か月あたりの利用者数の推移）

令和4年10月：128人 ➡ 令和5年10月：300人 ▶

✓ 地区の足として浸透しつつあり、利用が広がっています。
（病院：51%、買い物：20%、駅：14%、その他：15%）

M a a Sに関する施策

目標④

ふじM a a Sを推進し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

「ふじM a a S」

I C TやA I等のデジタル技術や交通資源、地域資源等を有効活用し、移動の観点から富土地域の課題解決に資する取組

【主な地域課題】

- ・「集約・連携型まちづくり」の推進 ・公共交通の利用者の減少 ・移動しやすい都市を望む市民の声への対応
- ・S D G s、デジタル化の推進とゼロカーボンシティの実現 ・交通事業者の課題（2024年問題、深刻な運転士不足など）

ふじM a a S推進協議会の設立

地域課題の解決に向け「ふじM a a S」を推進するため、幅広い参画者のもと、情報共有やプロジェクト化を行っていきます。

協議会
基本理念

- (1) 持続可能な交通ネットワークの構築
- (2) だれもが自由かつ快適に移動できる移動環境の実現
- (3) デジタル技術の利活用による地域経済の活性化や生産性向上
- (4) 多分野との連携等による付加価値の高い移動サービスの実現

(会員構成)

- ・市内交通事業者（鉄道・路線バス・タクシー）
- ・三菱商事(株) ・伊藤忠テクノソリューションズ(株)
- ・ジヤトコ(株) 他 計17者

(開催実績)

- ・令和5年7月25日 設立記念セミナー
- ・令和5年12月14日 セミナー「自動運転」

自動運転デモンストレーション走行

昨年9月23日（土祝）に開催した「バスの日イベント」の中で、市民を対象とした自動運転車両のデモンストレーション走行を実施し、市民に体験乗車してもらうことで、自動運転に対する社会受容性の醸成を図りました。

- 1 日時 令和5年9月23日（土祝）10:00～15:00
- 2 場所 富士市中央公園イベント広場
- 3 事業協力 東急株式会社
- 4 乗車人数 一般市民150人

▶ 乗車後のアンケートにて、実用化に向けての期待や不安等を把握しました。



A I オンデマンドバスの導入

人流データ分析により最適な運行計画を作成し、これに基づいた効率的かつ効果的なA I オンデマンド交通を運行します。

▶ 本年2月1日に運行開始しました。今後は、利用状況等を注視し、必要に応じて運行内容の見直しを図っていきます。

計画目標・評価指標・目標値		達成状況						考察
		1年目 (R3)	2年目 (R4)	3年目 (R5)	4年目 (R6)	5年目 (R7)	6年目 (R8)	
地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供	公共交通カバー面積 10,722ha	9,765 ha	10,654 ha	※※				新たなデマンドタクシーの運行開始により、カバー面積が増加しました。
	地域内フィーダーシステムの収支率※ 民間路線80%以上 地域路線33.3%以上 まちなか路線20%以上	—	民間 62.8% 地域 32.3% まちなか 26.3%	民間 62.3% 地域 34.5% まちなか 24.1%				民間路線は、運行経費の増加やコロナ禍による利用者数減少から収支率が伸び悩んでいます。
拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成	公共交通の人口カバー率 83.4%	80.1%	82.0%	※※				新たなデマンドタクシーの運行開始により、人口カバー率が増加しました。
みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築	地域公共交通利用者数 6,104人/日	4,322 人	4,534 人	※※				コロナ禍による減少から回復傾向にあります。
	地域公共交通の公的負担 約136円/人	146円/ 人	151円/ 人	※※				運行経費の増加に伴い、公的負担が増大しています。
将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入	ICカード等電子決済対応（普及）率 100%	66.7%	72.3%	※※				一部のコミュニティバスにてICカード決済が可能になりました。

※ 富士市地域公共交通計画改定（令和5年2月）の際、数値指標に追加した項目であり、地域公共交通確保維持改善事業の運行期間を評価します。（例：令和5年度に評価するのは、令和5年度運行分（令和4年10月～令和5年9月））

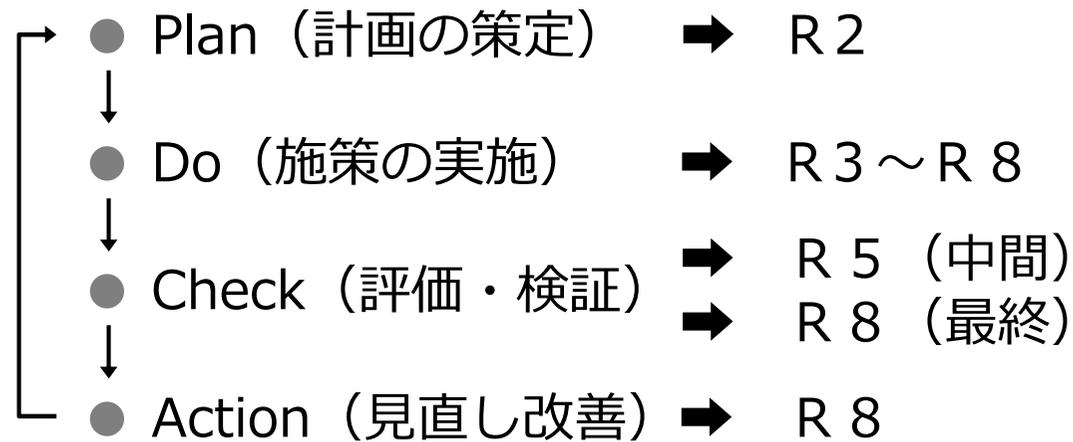
※※令和6年3月末時点で評価します。

目標	到達状況	今後の取組方針
<p>目標①</p> <p>地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供</p>	<p>公共交通カバー面積</p> <p>公共交通カバー面積は、目標未達であるものの、改善傾向にあり、収支率は、民間路線以外は目標を上回っています。</p>	<p>引き続き、以下の施策に取り組み、公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶公共交通事業者への支援 ▶地域との協働路線の運行 など <p>➡目標年度（令和8年度）までに目標値を達成する見込み</p>
<p>目標②</p> <p>拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成</p>	<p>公共交通人口カバー率</p> <p>公共交通の人口カバー率の数値指標は未達ですが、改善傾向にあります。</p>	<p>交通結節点の機能強化や乗継・乗車抵抗の低減に向けた施策を展開します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶交通バリアフリー化の取組 ▶乗り継ぎ割引券の発行 など <p>➡目標年度（令和8年度）までに目標値を達成する見込み</p>
<p>目標③</p> <p>みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築</p>	<p>地域公共交通利用者数</p> <p>地域公共交通の利用者数は、増加傾向にあるものの、目標を大きく下回っており、公的負担額も増加傾向にあります。</p>	<p>地域公共交通利用数の回復を目指し、積極的にモビリティ・マネジメントを展開します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶モビリティ・マネジメントの展開 ▶市民・事業者・行政による利用促進 など <p>➡目標年度（令和8年度）までに目標値を達成することは困難な見込みだが、利用促進に尽力</p>
<p>目標④</p> <p>将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入</p>	<p>ICカード等電子決済対応（普及）率</p> <p>ICカード等電子決済対応（普及）率の数値指標は未達ですが、改善傾向にあります。</p>	<p>引き続き、コミュニティ交通におけるICカード等電子決済対応の導入検討とともにふじMaaSを推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶MaaSの導入に向けた検討 ▶新型輸送サービスの導入に向けた検討 など <p>➡目標年度（令和8年度）までに目標値を達成する見込み</p>

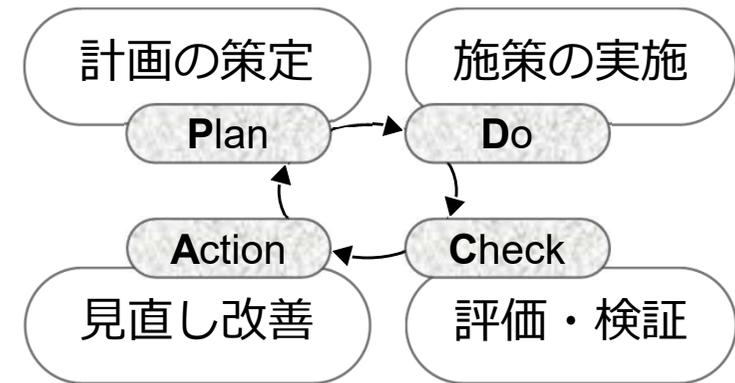
年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	新たに策定する「地域公共交通利便増進実施計画」と「バリアフリーマスタープラン」に基づき実施した事業の効果を検証し、引き続き公共交通の利用促進を図ることを期待します。	「地域公共交通利便増進実施計画」に基づき、ゆりかご線の再編を行い、利用者数は増加しました。また、「バリアフリーマスタープラン」に基づき、JR富士川駅のバリアフリー化を進めています。	「地域公共交通利便増進実施計画」を交通事業者と協議しながら進めるとともに、「バリアフリーマスタープラン」の事業を実施し、公共交通の利用促進を図ります。
	市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、県・市町・事業者間で認識の共有を行うとともに、当該系統の利用促進や系統維持に向け、関係者間で連携して取組を実施されるよう期待します。特に、「新富士線」は2年連続で輸送量が15人を割っている危機的な状況であり、このままでは当該系統の存続が危ぶまれるため、早急に対策を講じるようお願いします。	輸送量が低迷している地域間幹線系統については、県・市・事業者間で認識の共有を行っており、「新富士線」に関しては、観光利用が多いことから、観光部局と協働でPR活動を行うなどしています。こうした取組などによって、利用者数は改善傾向にあります。	現行の取組を継続しつつ、さらなるモビリティ・マネジメントの実施や「富士市公共交通利用促進条例」に基づき、市民・事業者・行政による利用促進施策を展開することで、公共交通利用者数の増加を目指します。
前々回	新しい生活様式に合わせた利用促進を図るとともに、次年度は利便増進実施計画を策定し、バランスのとれた都市交通体系を実現されることを期待します。その際、市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施することを念頭に置くよう期待します。	利便増進実施計画を策定し、バランスのとれた都市交通体系の実現に向け、各種施策を展開しています。また、地域間幹線系統で輸送量が低迷している系統については、県・市・事業者間で認識の共有を行っており、観光部局と協働でPR活動を行うなど利用促進に取り組んでいます。こうした取組などによって、利用者数は改善傾向にあります。	現行の取組を継続しつつ、さらなるモビリティ・マネジメントの実施や「富士市公共交通利用促進条例」に基づき、市民・事業者・行政による利用促進施策を展開することで、公共交通利用者数の増加を目指します。

※前回：令和5年3月10日、前々回：令和4年3月10日

取組の展開にあたっては、毎年度進捗管理を行いながら、



【PDCAサイクルのイメージ】



「PDCAサイクル」によって、着実に計画を推進します。

【協議会の実施状況（主な議題）】

第1回：令和5年5月30日

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統）（案）について

第2回：令和5年8月8日

市自主運行路線の運賃改定について

第3回：令和5年12月＜書面協議＞

退出申出路線「弥生線」への対応について

第4回：令和6年1月30日

地域公共交通確保維持事業等に係る事業評価について

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)

令和6年1月18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	【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」①② 吉原中央駅～富士駅	利用状況等を地区住民に周知する「うるおいだより」の発行など、地元と協力してPR活動を実施した。	A	計画どおり実施された。	利用者数・収支率ともに目標を達成できた。 A 前年利用者数757人 実績利用者数785人 目標収支率20.0% 実績収支率25.5%	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。
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」 岩本山公園～富士駅	利用状況等を地区住民に周知する「こうめだより」の発行や、地元住民で組織する「こうめ協議会」と協力したPR活動等の取組を継続的に実施した。	A	計画どおり実施された。	利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。 B 前年利用者数423人 実績利用者数464人 目標収支率33.3% 実績収支率27.8%	前年度と比べて利用者は増加しており、収支率も目標は達成できなかったものの、改善傾向にある。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」とともに、さらなる利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。
石川タクシー富士(株)	富士南地区コミュニティバス 「みなバス」①② 新富士駅～富士駅南口	利用状況等を地区住民に周知する「みなバスだより」の発行など、地元と協力してPR活動を実施した。	A	計画どおり実施された。	利用者数、収支率ともに目標を達成できた。 A 前年利用者数1,334人 実績利用者数1,474人 目標収支率33.3% 実績収支率38.1%	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。
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	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。	利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。 B 前年利用者数1,807人 実績利用者数2,460人 目標収支率80.0% 実績収支率57.0%	令和5年4月のダイヤ改正で便数が増加したこともあり、利用者数は増加したが、運行経費も増加したことで、収支率の目標は達成できなかった。次年度は目標を達成できるようさらなる利用促進を図る。

富士急静岡バス㈱	まちなか循環バス(ぐるっとふじ)①② 吉原中央駅～富士駅・新富士駅～吉原中央駅	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 利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。 前年利用者数5,888人 実績利用者数6,433人 目標収支率80.0% 実績収支率64.0%	利用者数は増加したが、運行経費が増加したことで収支率の目標は達成できなかった。次年度は目標を達成できるよう、さらなる利用促進を図る。
富士交通㈱	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・収支率ともに目標を達成できなかった。 前年利用者数35人 実績利用者数23人 目標収支率33.3% 実績収支率31.8%	地区内の小学校の校外授業で利用されることが多かったが、令和5年3月に同校が閉校となったことで、利用者が減少したと考えられる。地区との協働により、潜在的な利用者に対してPR等を行い、目標達成を目指していきたい。
鷹岡タクシー㈱	丘地区 デマンドタクシー「おかタク」 丘地区～入山瀬駅	利用状況などを地区住民に周知する「おかタクだより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。	A	計画どおり実施された。	A 利用者数・収支率ともに目標を達成できた。 前年利用者数105人 実績利用者数140人 目標収支率33.3% 実績収支率41.5%	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る。また、ダイヤの統合により、乗合率の向上を目指す。
鷹岡タクシー㈱	天間地区デマンドタクシー「てんまーる」 天間地区～富士根駅	利用状況などを地区住民に周知する「てんまーるだより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。	A	計画どおり実施された。	B 利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。 前年利用者数115人 実績利用者数116人 目標収支率33.3% 実績収支率31.5%	利用者数はほぼ横ばいであったが、運行経費が増加したため、収支率の目標は達成できなかった。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。また、ダイヤの統合により、乗合率の向上を目指す。
富士急静岡バス㈱	ふじかぐやの湯線 ふじかぐやの湯～吉原中央駅	利用状況などを地区住民に周知する「ふじかぐやの湯線だより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。	A	計画どおり実施された。	A 利用者数・収支率ともに目標を達成できた。 前年利用者数554人 実績利用者数603人 目標収支率20.0% 実績収支率23.1%	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。
岳南自動車㈱	松野地区 デマンドタクシー「おぐるま」 松野地区～南松野バス停・髪彩工	利用状況などを地区住民に周知する「おぐるまだより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。	A	計画どおり実施された。	B 利用者数は増加したが、収支率は目標を達成できなかった。 前年利用者数48人 実績利用者数125人 目標収支率33.3% 実績収支率32.8%	利用者数は大幅に増加したが、収支率は目標を若干下回った。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。また、ダイヤの統合により、乗合率の向上を目指す。

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

令和6年1月18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
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計画(2021~2026)では、「公共交通を『社会的な基盤(=インフラ)』と位置付ける」という理念のもと、次のような基本方針を定めています。</p> <p>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>