

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)

 富士宮市地域公共交通活性化再生会議
(富士宮市)



©富士宮市さくやちゃん

平成21年 1月15日設置

令和 3年 2月18日 富士宮市第2次地域公共交通計画策定
(計画期間：令和 3年 4月～令和 8年 3月)

令和 5年 6月26日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

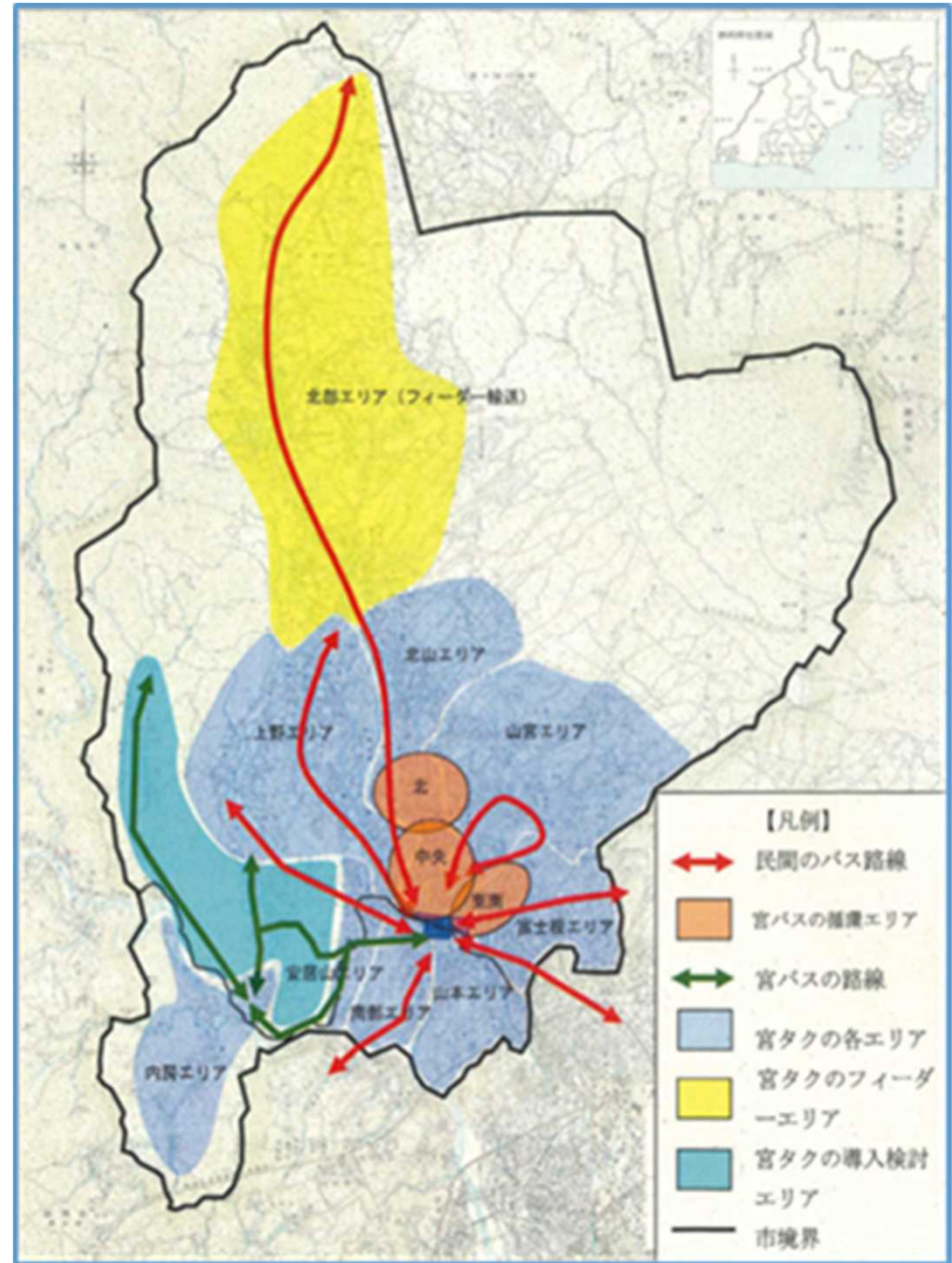
令和 6年 1月16日 令和4年度富士宮市第2次地域公共交通計画評価結果送付

【富士宮市の概要】

- ・人口：12.8万人（令和5.11.1現在）
- ・面積：389km²



富士山の裾野に海拔35メートルから山頂まで市域が広がる高低差日本一の自治体であり、広大な森林や、豊富な湧水などの豊かな自然環境の恩恵を受け、産業などがバランス良く共存しています。市域は広く、市街地と周辺の集落地まで移動距離が長いいため公共交通の維持は大きな課題となっています。



富士宮市の公共交通体系の基本構想図

本市の公共交通網は、JR身延線や、富士宮駅から放射状に幹線道路を運行する民間バス路線を基軸として、それに連携しながら市営の「宮バス」が郊外に向けて循環し、乗り合いの「宮タク」が自宅から街中まで面的に補完する形で運行しています。



【富士宮市第2次地域公共交通計画】
 計画期間：令和3年～令和7年度

テーマ：持続可能な旅客サービスの確保

目標

- (1) 誰もが利用できる公共交通網の維持
- (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
- (3) 地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり
- (4) 公共交通の利用環境の向上

種類	概要	役割
鉄道	JR身延線（富士宮駅、西富士宮駅ほか）	・高速で高い輸送力により市外から広域での移動を担う路線 駅を中心に広域路線バスや市内幹線バスと連携
広域路線バス（民間事業者）	山梨交通（蒲原病院線）ほか	・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公共交通の基軸となるバス路線
市内幹線バス（民間事業者）	富士急静岡バス（北山線、袖野線ほか）	・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 公共交通の基軸となるバス路線
コミュニティバス（市営）	中央循環、北循環、芝川路線ほか	・中心市街地と郊外拠点を結ぶ市民の日常生活の移動を担うバス路線 基軸バス路線を補完
デマンドタクシー（市営）	市内11エリアで運行	・自宅と公共施設や病院などを結ぶ乗合タクシー 面的にサービスを提供し、公共交通網を補完
乗用タクシー（民間事業者）	市内タクシー事業者 6社	・市内全域を対象とした乗用タクシー、路線バスでは対応できないエリアや時間帯にもサービスを提供

目標(1)誰もが利用できる公共交通網の維持

取組名称	概要	実施結果	考察・今後の方針
★バス路線の維持 ★地域内フィーダー系統確保維持事業	補助金を活用し、不採算路線の運行を継続した。 【地域間幹線6路線】 【フィーダー補助3路線】ほか	民間バス利用者 R4：24.8万人 (1.6万人の増) コバス利用者 R4：6.5万人 (3千人の増)	コロナ禍からの回復基調にある。基幹となるバス路線の維持に取り組むとともに、公共交通の効率的な運行を目指す。

目標(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

取組名称	概要	実施結果	考察・今後の方針
宮タク未導入エリアでの実証実験	市営デマンドタクシーの市域全域運行を目指す	宮タク人口カバー率100%を達成した	利用者数は、順調に伸びている。継続して利用者目線での改善に取り組み、利用者の獲得を目指す。
高齢者運転免許証自主返納の支援	市内の公共交通で利用できる3万円分の補助券を交付	R4実績：552人 公共交通に触れ生活の一部として活用するきっかけとなった	80歳以降に運転免許返納を検討する事例が多い。潜在的な公共交通利用者に向けて当該制度を活用したい。

目標(3)地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり

取組名称	概要	実施結果	考察・今後の方針
バス停オーナー制度の活用	沿線の事業者がバス停命名権などによる資金提供を行い運行事業をサポートする	R4実績：482万円の収入を運行事業に充当し、公共交通を地域が支える仕組みの柱となっている	沿線の事業者の経営状況の影響を受けるため、オーナー数は減少傾向にある。制度の周知と、新たな沿線事業者の掘り起こしに努めたい。

目標(4)公共交通の利用環境の向上

取組名称	概要	実施結果	考察・今後の方針
宮タクの利用促進	遠方の集落から乗換えなしに中心市街地等へ運行	改善エリア（内房エリア等）の利用者数が伸びている	地域のニーズを掴み、改善を行うことで、利用者は増えるため、取組を継続する。
公共交通のユニバーサルデザイン化	タクシー事業者に向けたユニバーサルデザインタクシー導入補助	車椅子利用ができるなど、利用者の利便性が向上した	車いす等の利用要望は高い。市民ニーズに着実に対応することで利用者の増加を図る。

計画目標値		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)	
(1) 誰もが利用できる公共交通網の維持	公共交通利用者2,700人以上/日	1,893人/日	2,102人/日				コロナ禍以前（R1実績：2,294人/日）の状況に未だ戻っていないが、ゆるやかな回復基調にある
(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	市内人口の『宮タク』のカバー率100%	96%	100%				新エリア（芝富エリア、稲子エリア）において宮タク導入に向けた実証実験を行い、人口カバー率100パーセントを達成した
(3) 地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり	『宮バス』のバス停オーナー数40人以上	33人	33人				「宮バス」沿線の事業者の経営状況に影響を受け、オーナー数は減少傾向にある。今後は、路線上の新たな事業者を掘り起こしバス停オーナーの勧誘を行う。
(4) 公共交通の利用環境の向上	市民満足度4.1以上	3.9	4.2				地域単位において公共交通の主な利用者層である高齢者の外出支援が広がりつつある。

計画目標	現況	取組	現在の到達点	今後の取組方針
(1) 誰もが利用できる公共交通網の維持	マイカー中心の生活が浸透し、利用者数は低迷している	補助金を活用し、不採算路線の運行を継続するとともに、公共交通の維持に向けた利用促進を実施		市民に、自ら乗って支える公共交通という意識を持ってもらうため、公共交通の現況を理解していただく説明会等を事業者と協力して実施する
(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	少子高齢化が進行し潜在的な交通弱者が増えている	体が不自由な方やバス停等から遠い方の足として「宮タク」の市内全域運行を実現する		自治会や民生委員、地区社会福祉協議会等の地域の移動支援体制と連携し、更なる周知に努める。
(3) 地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり	バス停オーナー数の減少が続いている	地域に親しまれ、支えられる公共交通の仕組みづくり		SDGSや脱炭素など、広く市民が共感できるテーマを活用し、地域や企業が支えやすい仕組みにシフトしていく
(4) 公共交通の利用環境の向上	公共交通の認知度は高いが、利用方法など理解されていない	宮タクの更なる利用促進		事業者と協力し、地域住民のニーズを捉えながら、買い物などの目的に沿った新たなサービスを提供する

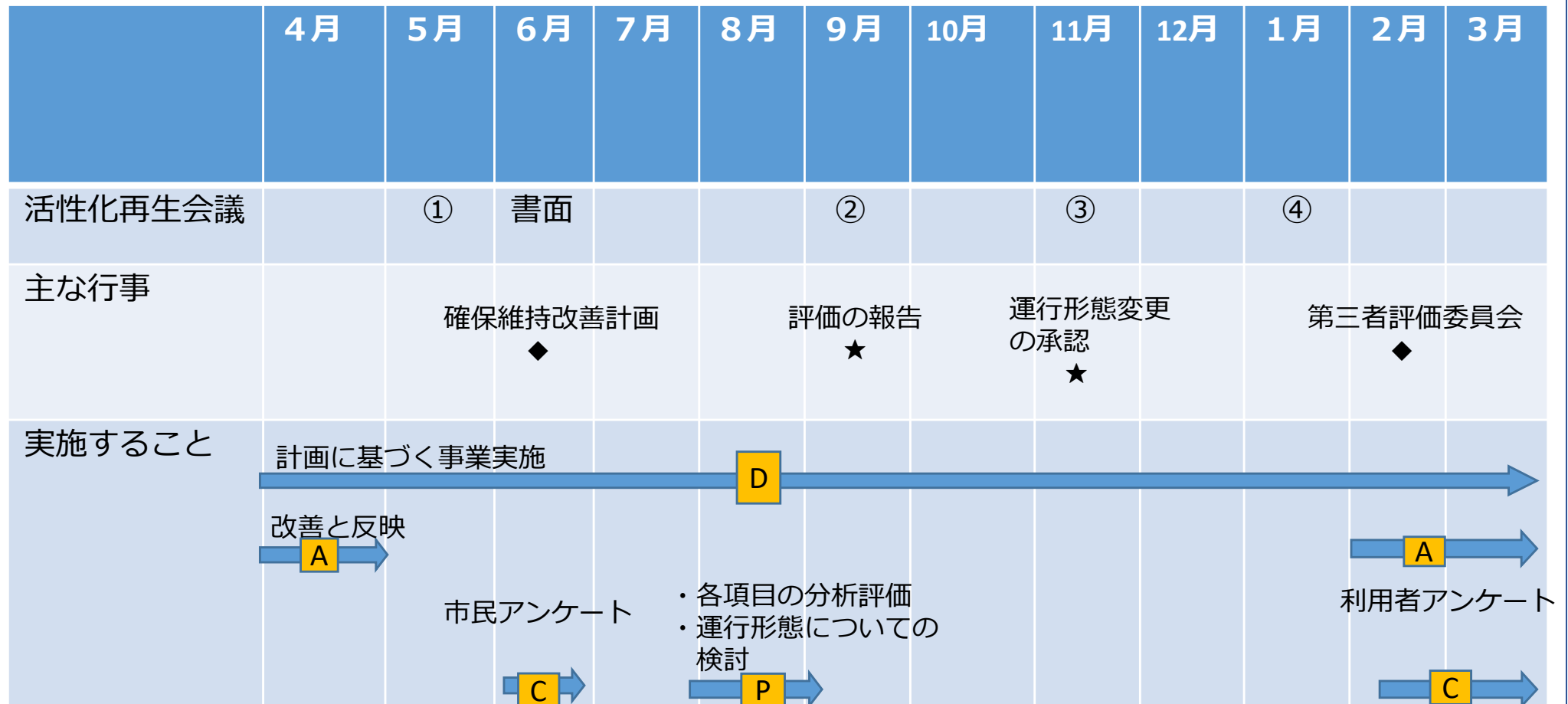


その他、のりもの祭りや宮バス無料運行など、広い世代に公共交通に慣れ親しんでもらうイベントの実施に加え、利用者等の声やニーズを分析し選ばれる公共交通の実現を目指す

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	<p>【評価できる取組】 宮バスについては、イベントにあわせて無料運行等を実施しており利用者増を図っていることを確認しました。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・令和5年度も、のりもの祭りを開催し、無料運行などの取り組みを行った。 	<p>公共交通を広い世代に認識していただける活動を増やしていく。</p>
	<p>【評価できる取組】 宮タクについては、計画どおり未導入エリアへの運行を開始し、カバー率100%となったことを評価します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・『宮タク稲子エリアと芝富エリアの実証実験』を継続中。令和6年4月からの本格運行を目指している。 	<p>各地域住民と連携した利用促進活動を行う。</p>
	<p>【期待する取組】 宮バスについて、コロナ禍からの利用者数の回復の動きが進まないことから、原因分析及び運行内容の見直しを行い、さらなる利用促進を図ることを期待します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・令和5年9月に令和5年度公共交通PDCA事業評価を行った。また、運行事業者と利用者数の回復に向けた原因分析及び運行内容の見直しの可能性を探っている。 	<p>引き続き事業評価を行い、適正な公共交通の運営に努めたい。</p>
	<p>【期待する取組】 市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が減少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いたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化再生会議において、地域間幹線の状況を、関係者と共有した。 	<p>輸送量が低迷している地域間幹線系統の利用が伸びるように関係者と連携し取り組んでいく。</p> <p>※前回：4年3月10日</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
前々回	<p>【評価できる取組】 令和4年度に未導入エリアへの宮タク導入を計画していることが確認できました。 宮タクを活用したワクチン接種者輸送を行うことで、移動手段のない接種者の輸送とあわせ、利用促進を図ったことを評価します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年10月から令和6年3月までを期間とする『宮タク稲子エリアと芝富エリアの実証実験』を実施し、市内全域での宮タクの利用開始。 ・65歳以上の市民などを対象に無料の宮タクワクチン接種便を自宅から集団接種会場まで運行。 	<p>稲子エリアと芝富エリアの実証実験後の令和6年4月からの本格運行するために、普及啓発活動を行う。また、宮タクワクチン接種便については、利用者令和5年3月まで運行予定。</p>
	<p>【期待する取組】 乗り継ぎを含めた利便性の向上を図る等、宮バスの利用促進策をご検討ください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年10月から宮バスの新車両を導入 ・北循環の運行経路を新しくできた道路に変更し利便性を向上。 	<p>宮バスの利便性の向上について検討し、利用促進を継続していく。</p>
	<p>【期待する取組】 令和3年に策定した第2次地域公共交通計画に基づき、毎年度の事業評価の実施をお願いします。</p>	<p>令和4年9月に令和4年度公共交通PDCA事業評価を行った。</p>	<p>引き続き毎年度事業評価を行っていく。</p>
	<p>【期待する取組】 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されるよう期待します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年9月8日の地域公共交通活性化再生会議において、地域間幹線について単独維持困難路線に係る申出や現況を、関係者と共有した。10月に行った『のりもの祭』(啓発イベント)では、富士急静岡バス(株)や山梨交通(株)の協力で、ミステリーツアーの開催や、押しブザーの展示などで路線バスの魅力を発信した。 	<p>輸送量が低迷している地域間幹線系統の利用が伸びるように関係者と連携し取り組みを継続する。</p> <p>※前々回：3年3月10日</p>

富士宮市地域公共交通活性化再生会議のPDCA評価の推進体制



令和5年度の地域公共交通活性化再生会議の実施状況（主な議題）

- 第1回： 令和5年 5月19日 : 令和4年度事業報告、令和5年度の事業計画
書面議決 6月10日～10日 : 生活交通確保維持改善計画の承認
- 第2回： 9月 8日 : PDCA事業評価（令和4年度分）、市営バス等の運行に係る申出
- 第3回： 11月 - : 中止
- 第4回： 令和6年 1月16日 : 令和6年度生活交通確保計画案について

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)

資料1

令和6年1月16日

協議会名: 富士宮市地域公共交通活性化再生会議

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持事業(陸上交通における地域内フィーダー系統)

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
富士急静岡バス株式会社	市営バス「宮バス東南循環(内回り)」	・令和5年9月に令和5年度公共交通PDCA事業評価を行い、運行事業者と利用者数の回復に向けた原因分析及び運行内容の見直しの可能性を探っている。	A 計画どおり実施された	C 事業費に対する運賃収入等の収支割合は、47%で、目標値の50%を下回った。燃料費高騰や運転手不足などの影響を受け運行経費が増大したことが要因と考えられる。	自治会などの協力の下、地域の会合や寄り合い処等で公共交通の現状や課題を理解していただく説明会等を行う。
富士急静岡バス株式会社	市営バス「宮バス東南循環(外回り)」	・公共交通を利用するきっかけづくりとして、のりもの祭りや宮バス無料運行など、広い世代に公共交通に慣れ親しんでもらうイベント等を実施した。	A 計画どおり実施された。	C 利用者数は519人/月で目標値の697人/月を下回った。運行経路における主要な目的地が病院等に限られていることが要因と考えられる。	アンケート調査を実施し、利用者のニーズ把握に努め、地域に即した運行や、利用者目線でのサービスの提供を検討する。
富士急静岡バス株式会社	市営バス「宮バス北循環(内回り・外回り)」		A 計画どおり実施された。	B 事業費に対する運賃収入等の収支割合は、41%で、目標値の50%を下回った。燃料費高騰や運転手不足などの影響を受け運行経費が増大したことが要因と考えられる。利用者数は939人/月で目標値の921人/月を上回った。	

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16日

協議会名:	富士宮市地域公共交通活性化再生会議
評価対象事業名:	地域公共交通確保維持事業(陸上交通における地域内フィーダー系統)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>富士宮市は富士山の西南麓に位置し、日本一標高差が大きい(35mから3776m)市である。面積は389km²と広大で市域のほとんどは斜面で、徒歩や自転車の移動は困難な地域であり、マイカーの依存度が高い。近年、高齢者による交通事故の割合が増加していることが問題となっており、今後、さらなる高齢化が見込まれる中、高齢者をはじめとする交通弱者のマイカー以外の移動手段を確保する必要がある。</p> <p>地域間幹線系統のバス路線へと接続するフィーダー系統などの市営バス路線をはじめ、他の公共交通と有機的に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を図るとともに、地域の実情に即した便利な生活交通の確保に努め、マイカーから公共交通への転換を促し、持続可能な公共交通の実現を目指す。</p>