

中部様式

令和7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)

評価対象の地域公共交通確保維持事業
・ 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

1. 【Plan】協議会等が目指す地域公共交通の姿

2

【富士市の概要】

人口：244,905人（令和7年12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

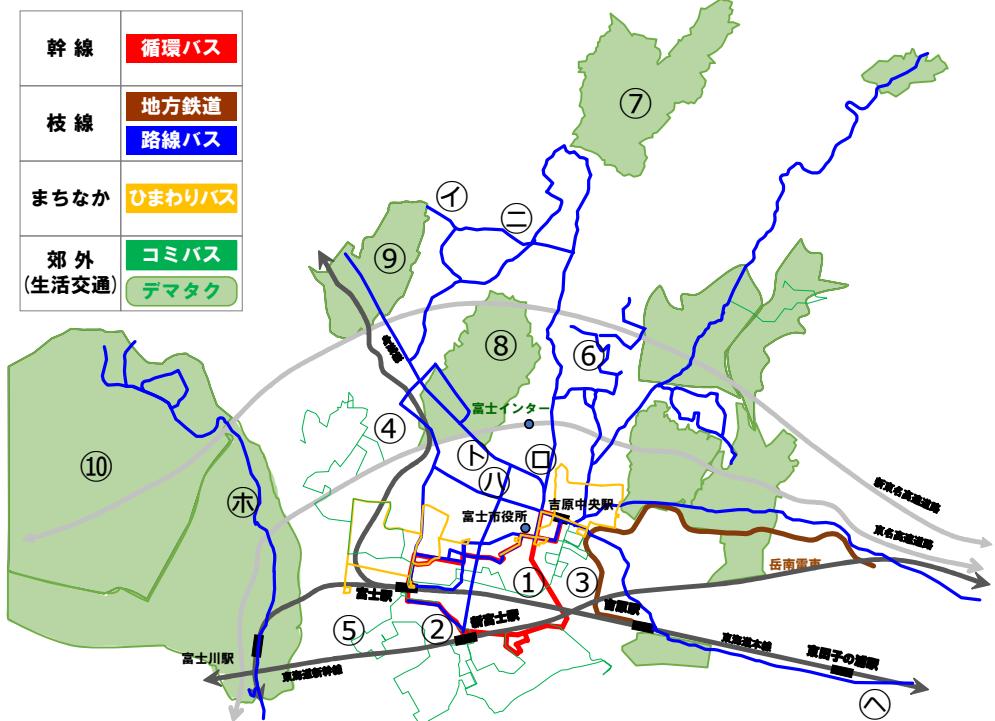
バス：富士急静岡バス(株)、山梨交通(株)

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】



● 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

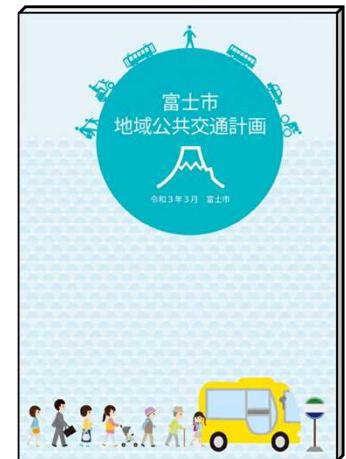
⑩松野地区 おぐるま

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。

1. 【Plan】協議会等が目指す地域公共交通の姿

3

- 「第三次富士市都市計画マスタープラン（R6.3）」及び「立地適正化計画（R6.3）」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）

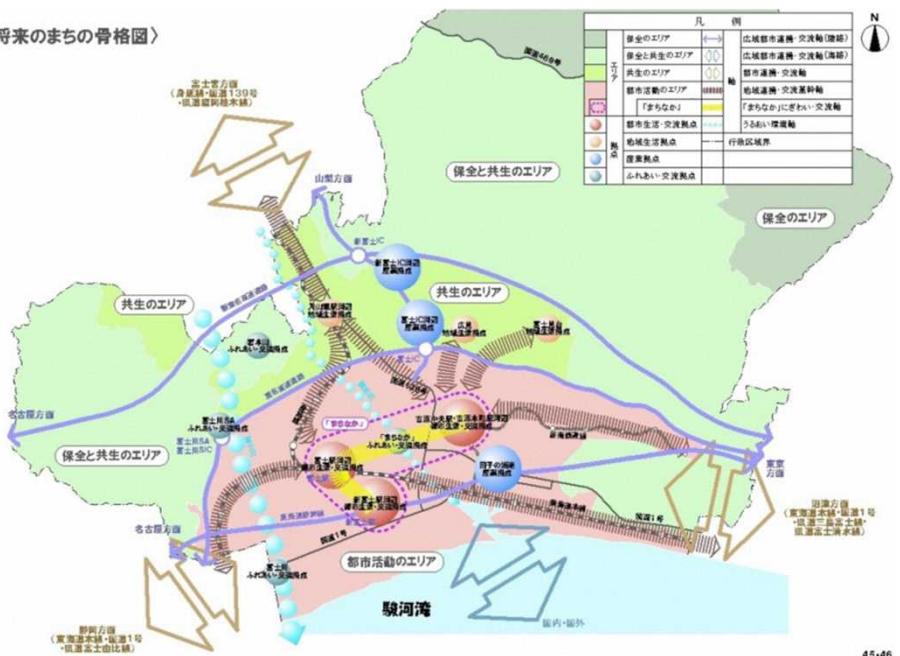
<計画期間>

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) ▶ R7予算額：約1.1億円
- ・ひまわりバス運行事業費補助金 対象：富士急静岡バス(株) ▶ R7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) ▶ R7予算額：訳7,200万円

✓ 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 ▶ R7予算額：約7,200万円（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6年10月1日に富士川地区デマンドタクシー「ふじかわ」の本格運行を開始しました。

（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
- 令和6年10月1日 デマンドタクシー「ふじかわ」本格運行開始

（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7年10月：375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：64%、買い物：21%、駅：8%、その他：7%)



MaaSに関する施策

目標④

ふじMaaS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MaaS」

ICTやAI等のデジタル技術や交通資源、地域資源等を有効活用し、移動の観点から富士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
- ・SDGs、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（深刻な運転士不足など）

ふじMaaS推進協議会の設立

地域課題の解決に向け「ふじMaaS」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ます。

(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
- ・ジャトコ株
- 他 計17者

(開催実績)

- ・令和7年7月30日 ふじMaaS交流会
- ・令和7年12月5日 ふじMaaS自動運転バス試乗会

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

自動運転バス実証運行

運転士不足の解消や新たなサービス・技術の提供・活用に伴う社会的インパクトが期待される自動運転について、令和9年度の自動運転レベル4での社会実装に向けた課題を抽出するとともに、更なる社会受容性の醸成を図りました。

- 1 日 程 令和7年11月22日（土）～12月12日（金）（日曜日除く）
- 2 運行内容 新富士駅富士山口 ⇄ 富士駅北口 12便／日
- 3 受託者 A-Drive株式会社
- 4 乗車人数 延べ1,326人（試乗会等は除く）



▶ 乗車後のアンケートにて、市民等の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。

▶ 令和6年2月1日から運行開始しています。更なる利便性と運行効率を高めるため、現在交通事業者と運行内容の見直しを検討しています。

3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

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	10,654 ha	10,716 ha	※※		AIオンデマンドバスの運行開始により、カバーフェイシティが増加しました。
	地域内フィーダー系統の 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 74.1% 地域 34.6% まちなか 27.6%	民間 82.6% 地域 34.3% まちなか 28.6%		民間路線は、ダイヤ改正や運賃改定により収支率が改善しています。
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%	82.0%	83.2%	※※		AIオンデマンドバスの運行開始により、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	4,603 人	4,710 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	159円/ 人	161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%	72.9%	72.9%	※※		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8年3月末時点での評価です。

目標	到達状況	今後の取組方針														
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	<p>公共交通カバー面積 (ha)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>公共交通カバー面積 (ha)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R2</td><td>9,835</td></tr> <tr><td>R3</td><td>9,765</td></tr> <tr><td>R4</td><td>10,654</td></tr> <tr><td>R5</td><td>10,654</td></tr> <tr><td>R6</td><td>10,716</td></tr> <tr><td>R7</td><td>10,772</td></tr> </tbody> </table>	期間	公共交通カバー面積 (ha)	R2	9,835	R3	9,765	R4	10,654	R5	10,654	R6	10,716	R7	10,772	<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ます。収支率は、すべての路線で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>
期間	公共交通カバー面積 (ha)															
R2	9,835															
R3	9,765															
R4	10,654															
R5	10,654															
R6	10,716															
R7	10,772															
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	<p>公共交通人口カバー率 (%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>公共交通人口カバー率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R2</td><td>80.9</td></tr> <tr><td>R3</td><td>80.1</td></tr> <tr><td>R4</td><td>82.0</td></tr> <tr><td>R5</td><td>82.0</td></tr> <tr><td>R6</td><td>83.2</td></tr> <tr><td>R8</td><td>83.4</td></tr> </tbody> </table>	期間	公共交通人口カバー率 (%)	R2	80.9	R3	80.1	R4	82.0	R5	82.0	R6	83.2	R8	83.4	<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>
期間	公共交通人口カバー率 (%)															
R2	80.9															
R3	80.1															
R4	82.0															
R5	82.0															
R6	83.2															
R8	83.4															
目標③ みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築	<p>地域公共交通利用者数 (人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>地域公共交通利用者数 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R2</td><td>4,096</td></tr> <tr><td>R3</td><td>4,322</td></tr> <tr><td>R4</td><td>4,534</td></tr> <tr><td>R5</td><td>4,603</td></tr> <tr><td>R6</td><td>4,710</td></tr> <tr><td>R8</td><td>6,104</td></tr> </tbody> </table>	期間	地域公共交通利用者数 (人)	R2	4,096	R3	4,322	R4	4,534	R5	4,603	R6	4,710	R8	6,104	<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>
期間	地域公共交通利用者数 (人)															
R2	4,096															
R3	4,322															
R4	4,534															
R5	4,603															
R6	4,710															
R8	6,104															
目標④ 将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入	<p>ICカード等電子決済対応（普及）率 (%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>ICカード等電子決済対応（普及）率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R2</td><td>66.7</td></tr> <tr><td>R3</td><td>66.7</td></tr> <tr><td>R4</td><td>72.3</td></tr> <tr><td>R5</td><td>72.9</td></tr> <tr><td>R6</td><td>72.9</td></tr> <tr><td>R8</td><td>100.0</td></tr> </tbody> </table>	期間	ICカード等電子決済対応（普及）率 (%)	R2	66.7	R3	66.7	R4	72.3	R5	72.9	R6	72.9	R8	100.0	<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ことは困難な見込みだが、推進に尽力</p>
期間	ICカード等電子決済対応（普及）率 (%)															
R2	66.7															
R3	66.7															
R4	72.3															
R5	72.9															
R6	72.9															
R8	100.0															

5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

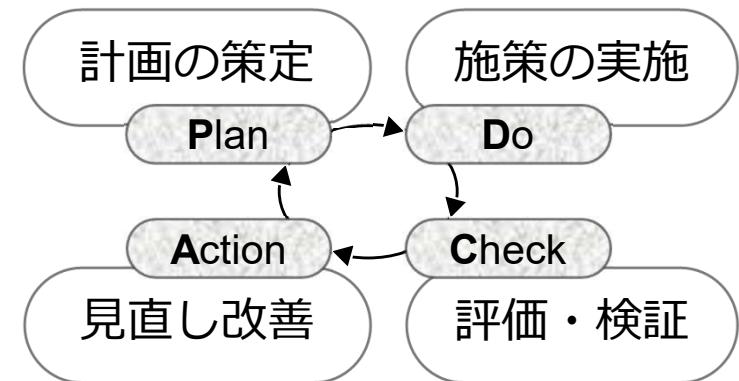
年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	<ul style="list-style-type: none"> 「地域公共交通利便増進実施計画」は令和8年度が計画期間の最終年度となっているため、計画に位置付けられている事業について、引き続き関係者での協議を重ね、取組を推進されることを期待します。 自動運転などの新技術については、目指す課題解決やそれに向けた具体的なスケジュールについても検討を深められることを期待します。 市内を運行する地域間幹線系統については、引き続き、静岡県・関係市町・事業者間で認識の共有を行うとともに、関係者間で連携して利用促進等に取り組まれるようお願いします。 	<p>「地域公共交通利便増進実施計画」の実行性を高めるため、実施予定事業の詳細を記載する改定を行います。</p> <p>新富士駅・富士駅間でのアクセス向上に向け自動運転バス実証運行を行っているほか、令和6年度に実施した基礎調査の内容を踏まえ、自動運転バス導入に向けたロードマップ等を作成しています。</p>	<p>「地域公共交通利便増進実施計画」において、大渕方面の路線再編や富士駅・新富士駅に行先や乗り継ぎ等の案内表示を掲出することのほか、市東部地域における岳南電車と路線バスが連携する周遊施策の展開等について定め、交通事業者と連携して取り組んでまいります。</p> <p>自動運転バスについて、令和9年度の社会実装に向けて、交通事業者や関係機関とともに引き続き取り組んでまいります。</p>
前々回	<ul style="list-style-type: none"> ICTや自動運転などについては、技術等に関することに加え、その技術等によって何を実現したいか、何を目指すのかについても検討を深められることを期待します。 計画自体は模範的ですので、具体的な利用者像を想定し、その方の利用をイメージしながら利用促進などにつなげていかれることを期待します。 市内を運行する地域間幹線系統については、引き続き、県・市町・事業者間で認識の共有を行うとともに、必要に応じ、関係者間で連携して利用促進や対策等に取り組まれるようお願いします。 「地域公共交通利便増進実施計画」について、引き続き、関係者との協議を重ね、取り組まれることを期待します。 	<p>市内の公道において自動運転車両の実証運行を実施するとともに、新富士駅・富士駅間の接続について、両駅間の移動需要予測や地域の課題分析等の基礎調査を行いました。また、自動運転の導入が周辺地域に与える効果を検証しました。</p> <p>「地域公共交通利便増進実施計画」について、ゆりかご線の増便により大型商業施設への30分間隔での乗り入れが実現し、利用者が増加しました。</p>	<p>基礎調査の結果を踏まえ、令和9年度の自動運転レベル4での社会実装に向けた課題を抽出するとともに、更なる社会受容性の醸成を図ってまいります。</p> <p>「地域公共交通利便増進実施計画」について、引き続き関係者と協議を重ね、取り組んでまいります。</p>

※前回：令和7年3月27日、前々回：令和6年3月21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、

- Plan (計画の策定) → R 2
- ↓
- Do (施策の実施) → R 3～R 8
- ↓
- Check (評価・検証) → R 5 (中間)
→ R 8 (最終)
- ↓
- Action (見直し改善) → R 8

【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7年5月29日

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）について

第2回：令和7年8月20日

大北線代替交通の確保について

第3回：令和7年10月16日

地域公共交通確保維持事業（松野地区デマンドタクシーおぐるま）の変更について

第4回：令和8年1月27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)

(別添1)

令和8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つた場合には、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」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。	B	利用者数は目標を達成できなかつたが、収支率は達成できた。 前年利用者数966人 実績利用者数918人 目標収支率20.0% 実績収支率25.3%	利用者数は減少したが、収支率は目標を上回った。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。	B	利用者数、収支率ともに目標を達成できなかつた。 前年利用者数483人 実績利用者数410人 目標収支率33.3% 実績収支率27.4%	前年度と比べて利用者は減少し、収支率の目標も達成できなかつた。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。	B	利用者数、収支率ともに目標を達成できた。 前年利用者数1,695人 実績利用者数1,603人 目標収支率33.3% 実績収支率38.7%	利用者数は減少したが、収支率は目標を上回った。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、住民や利用者に対しPRを図った。	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3,675人 実績利用者数4,271人 目標収支率80.0% 実績収支率87.7%	令和5年4月のダイヤ改正による便数増加が浸透し、利用者数は増加した。次年度も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(株)	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、住民や利用者に対しPRを図った。	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7,046人 実績利用者数7,702人 目標収支率80.0% 実績収支率80.7%	(別添1) B 利用者数、収支率ともに目標を達成できた。次年度も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(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できたが、収支率は達成できなかった。 前年利用者数14人 実績利用者数15人 目標収支率33.3% 実績収支率30.3%	利用者数は増加したが、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との協働により、潜在的な利用者に対してPR等を行うとともに乗合率の向上を図り、目標達成を目指していきたい。
鷹岡タクシー(株)	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。	B 利用者数は目標を達成できなかったが、収支率は達成できた。 前年利用者数129人 実績利用者数112人 目標収支率33.3% 実績収支率36.8%	利用者数は減少したが、収支率は目標を上回った。次年度は目標を達成できるよう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(株)	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できなかったが、収支率は達成できた。 前年利用者数135人 実績利用者数110人 目標収支率33.3% 実績収支率34.1%	利用者数は減少したが、収支率は目標を上回った。次年度は目標を達成できるよう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。
富士急静岡バス(株)	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。	B 利用者数は目標を達成できなかったが、収支率は達成できた。 前年利用者数594人 実績利用者数561人 目標収支率20.0% 実績収支率31.0%	利用者数は目標を達成できなかったが、収支率は目標を上回った。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(株)	松野地区 デマンドタクシー「おぐるま」 松野地区～松野学園バス停	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 利用者数は目標を達成できなかったが、収支率は達成できなかった。 前年利用者数158人 実績利用者数202人 目標収支率33.3% 実績収支率31.5%	利用者数は増加したが、収支率は目標を下回った。次年度は目標を達成できるよう地区との協働により、潜在的な利用者に対してPR等を行うとともに乗合率の向上を図り、目標達成を目指していきたい。

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8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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	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。 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。