

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)

富士宮市地域公共交通活性化再生会議  
(富士宮市)

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)

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
- ・地域公共交通調査事業

# 1. 【Plan】協議会等が目指す地域公共交通の姿

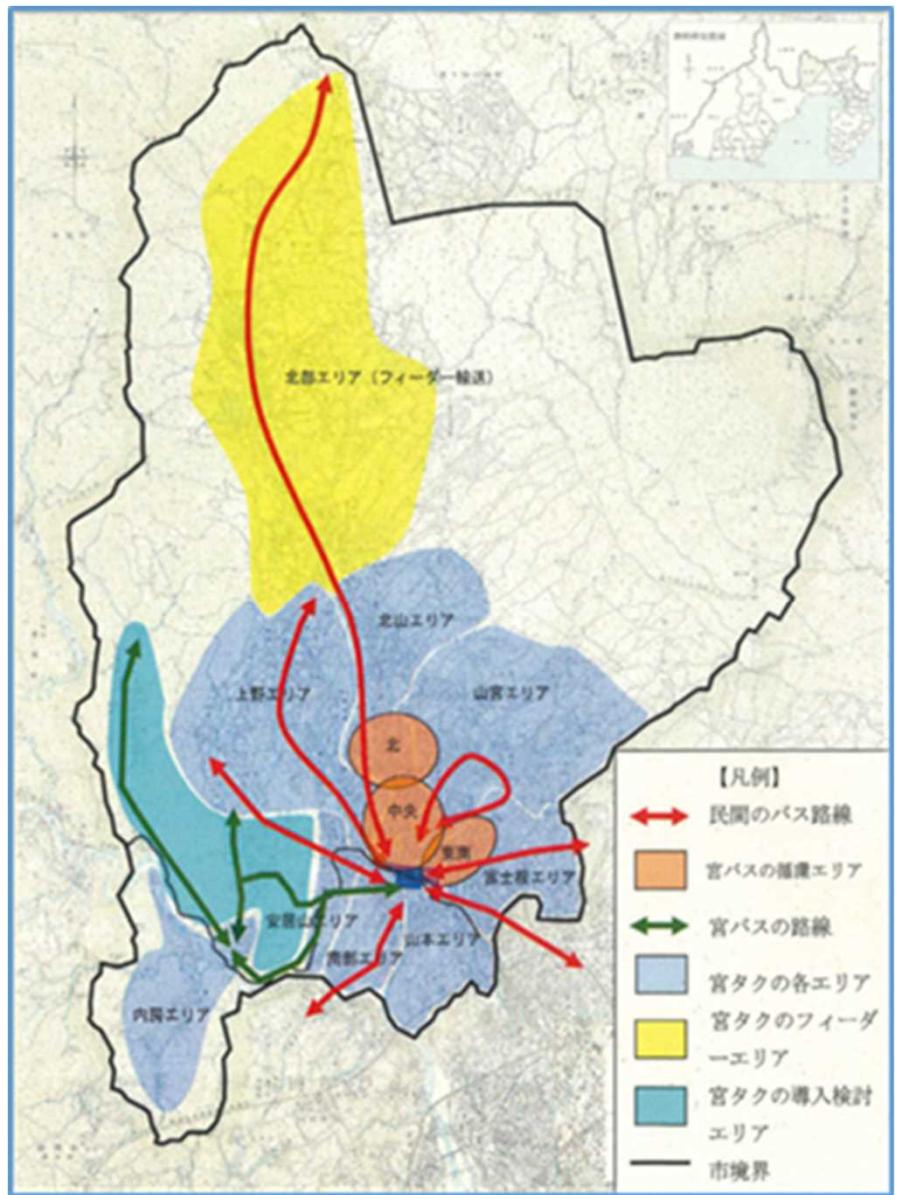
2

## 【富士宮市の概要】

- ・人口：12.6万人（令和7.11.1現在）
- ・面積：389.08km<sup>2</sup>



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路線バスを軸として、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、デマンド型乗合タクシー「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。

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、柚野線ほか）	・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で民間路線バスを補完
デマンドタクシー（市営）	市内10エリアで運行	・自宅と中心市街地や公共施設や病院などを結ぶデマンド型乗合タクシーで面的に市内全域でサービスを提供し、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



**【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

## 2. 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

4

### 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	補助金を交付し、不採算路線の運行を継続した。 【地域間幹線6路線】 補助金を活用し運行継続 【フィーダー補助3路線】	地域内の民間バス利用者 R6:28.1万人(3.8千人の増) コミュニティバス利用者 R6:6.9万人(1.8千人の減)	コロナ禍より回復基調。市域内のみを運行する民間路線バスに、補助を行い路線維持を行う。地域内フィーダー系統の宮バス東南循環・北循環の利用促進を行う。

### 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	R6:583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継続する。

### 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	R6実績: 426万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	自宅から乗降可能場所や中心市街地の街中ゾーン間を運行	輸送人数が、R6:1.5万(1千人増加)と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	R6実績: 1台補助 だれもが利用しやすい車両となり利便性が向上した	だれもが利用しやすい車両で、一般タクシーや宮タクの利用者増を図る。

### 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	2,250人/日	2,323人/日		R6：2,323人（速報値） 行動範囲の拡大により回復基調となっているが、目標達成は厳しい状況
(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%	100%	100%		新エリア（芝富エリア、稻子エリア）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	35人	33人	34人	31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	4.2	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。

#### 4. 【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

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	<table border="1"> <caption>利用者数／日</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R03年度</td><td>1850</td></tr> <tr><td>R04年度</td><td>2050</td></tr> <tr><td>R05年度</td><td>2200</td></tr> <tr><td>R06年度</td><td>2250</td></tr> </tbody> </table>	年度	利用者数	R03年度	1850	R04年度	2050	R05年度	2200	R06年度	2250	市民に、自ら乗って支える公共交通という意識を持つもらうため、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
年度	利用者数													
R03年度	1850													
R04年度	2050													
R05年度	2200													
R06年度	2250													
(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	<table border="1"> <caption>人口カバー率</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>カバー率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R03年度</td><td>96%</td></tr> <tr><td>R04年度</td><td>100%</td></tr> <tr><td>R05年度</td><td>100%</td></tr> <tr><td>R06年度</td><td>100%</td></tr> </tbody> </table>	年度	カバー率	R03年度	96%	R04年度	100%	R05年度	100%	R06年度	100%	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。
年度	カバー率													
R03年度	96%													
R04年度	100%													
R05年度	100%													
R06年度	100%													
(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	<table border="1"> <caption>バス停オーナー数</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>オーナー数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R03年度</td><td>35</td></tr> <tr><td>R04年度</td><td>32</td></tr> <tr><td>R05年度</td><td>34</td></tr> <tr><td>R06年度</td><td>30</td></tr> </tbody> </table>	年度	オーナー数	R03年度	35	R04年度	32	R05年度	34	R06年度	30	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
年度	オーナー数													
R03年度	35													
R04年度	32													
R05年度	34													
R06年度	30													
(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	<table border="1"> <caption>乗客数／回</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>乗客数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R03年度</td><td>3.8</td></tr> <tr><td>R04年度</td><td>4.1</td></tr> <tr><td>R05年度</td><td>4.1</td></tr> <tr><td>R06年度</td><td>4.1</td></tr> </tbody> </table>	年度	乗客数	R03年度	3.8	R04年度	4.1	R05年度	4.1	R06年度	4.1	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
年度	乗客数													
R03年度	3.8													
R04年度	4.1													
R05年度	4.1													
R06年度	4.1													



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、利用者アンケートを分析し選ばれる公共交通の実現を目指す

## 5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

7

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><b>【評価できる取組】</b> 宮バス、宮タクの運行については協議会において輸送人員や収支率の評価基準を設け、毎年評価確認を継続し実施されていることを確認しました。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針に基づき、事業評価を行った。</li> <li>・活性化再生会議において、評価の内容を確認し、今後の対応方針について協議した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針に基づき評価を行い、利用促進や路線見直しを検討する。</li> </ul>
	<p><b>【評価できる取組】</b> 併せて利用者アンケートについても継続されており、運行ダイヤの変更や路線の再編についてもこれらの成果に基づき施策を進められていることを確認しました。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮バス・宮タクを利用した人に対して、利用者アンケートを実施した。</li> <li>・令和7年度からの宮バス芝富線の短縮運行や宮タク稻子エリアの本格運行の資料とした。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎年、利用者アンケートを行い、運行ダイヤの変更や路線の再編の資料に利用する。</li> </ul>
	<p><b>【期待する取組】</b> 収支目標については、人材不足に対応する人件費の上昇や燃油価格の高騰など社会的要因により悪化することも少なくないため、評価指針は必要に応じ見直しを図られることについてもご検討ください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費に対する負担割合の収支率について、宮バスと宮タクの収支率の目標値については、据え置きとした。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針の数値評価基準について必要に応じて見直しを検討する。</li> </ul>
	<p><b>【期待する取組】</b> 地域のニーズや声を踏まえ、今後の富士宮市を見据えた持続可能な取組について検討し、引き続き事業者や地域住民と連携し地域全体の公共交通の利便性向上と利用促進につながる施策に取り組まれることを期待します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮タクの利便性の向上のため、乗降可能場所に商業施設の追加を検討し、今後タクシー事業者と協議をしていくこととしている。また、上野地区社会福祉協議会が、宮タクの利用促進を行っていただき、宮タク上野エリアの利用者増加につながっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮タクの利便性の向上を検討し、引き続き事業者や地区社会福祉協議会と連携し、公共交通の利用促進に取り組む。</li> </ul>

※前回：7年3月27日

## 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
前々回	【評価できる取組】 富士宮市地域公共交通計画において、「地域」だけでなく「地域と企業が支える公共交通の仕組みづくり」を掲げ、バス停オーナー制度の活用等に取り組まれていることを評価します。	・バス停オーナー制度は、地域と企業が公共交通を支える重要な仕組みとして捉えているため、路線周辺の事業者等支援者の掘り起こしを図る。	地域の住民が乗って維持する、周辺の企業が運営を支援することが公共交通の未来につながることを意識していただける活動を増やしていく。
	【評価できる取組】 民間路線バス、宮バス、宮タクによる地域の公共交通網の維持に、継続的に取り組まれていることを確認しました。また、イベントにあわせた無料運行等の実施など、引き続き、公共交通の利用促進に取り組まれていることを確認しました。	・誰もが移動に困らない社会を目指し、基幹となる民間バス路線のほか様々な輸送資源をバランスよく活用し維持していきたい。 ・様々な年代が公共交通になじんでいただけるよう各種イベント等を活用していきたい。	事業者への補助金交付のほか地域住民と連携した利用促進活動を行う。
	【期待する取組】 バス停オーナー制度について、オーナーのアイディアを取り入れるなど企業の個性が見えてくるような取組や仕組みにつながることを期待します。また、未導入エリアで実証運行中の宮タクについては、カバー率だけでなく、地区別の登録者数や利用者数なども含めて確認・分析し、利用の定着に向けた方策やサービス内容に係る課題の洗い出しなど、引き続き関係者と連携して取り組まれることを期待します。	・バス停オーナー制度は、バス路線周辺の事業者の経営状況に影響を受け、減少傾向にあるため、バス停の命名権だけでなく、オーナー目線のサービスを展開していきたい。 ・様々な運行データを事業者と共に確認・分析し、課題を洗い出し利用者の増加につながるサービス拡充につなげていきたい。	・バス沿線の広告効果だけではなく、社会貢献等の意義を広くアピールし、支援者の裾野を広げていきたい。また、宮タクに限らず運行データに基づきサービスの事業評価を実施し持続可能な公共交通を目指したい。
	【期待する取組】 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。	・広域では県と、近隣では関係する市町と課題の共有を行うとともに、地域公共交通活性化再生会議において、地域間幹線等の状況を共有している。	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。 ※前々回：6年3月21日

## 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7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7年 5月21日 | ：令和6年度事業報告、令和7年度の事業計画               |
| 書面開催 | 6月 3日～23日  | ：生活交通確保維持改善計画の承認                    |
| 臨時会： | 7月28日      | ：第3次地域公共交通計画について                    |
| 第2回： | 9月10日      | ：PDCA事業評価（令和6年度分）、市営バス等の運行に係る申出     |
| 第3回： | 11月 7日     | ：第3次地域公共交通計画のパブリック・コメント（案）について      |
| 第4回： | 令和8年 1月16日 | ：令和8年度生活交通確保計画案について、第3次地域公共交通計画について |

## 調査の背景および必要性

### 公共交通の概況・問題点

- ・富士宮市は、人口は約12.7万人(令和7年1月末現在)で総面積は389.08km<sup>2</sup>
- ・市域の公共交通網は、JR身延線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、「宮タク」が自宅から街中まで面的に補完しています。
- ・本格的な少子高齢化を迎えています。
- ・今後潜在的な交通弱者は増加傾向
- ・誰もが移動に困らない社会の実現に向けて効率的で持続可能な公共交通体系の構築が喫緊の課題となっています。

### 交通計画の必要性

- ・富士宮市地域公共交通計画は、令和7年度までが計画年度となっており、令和8年度からについても地域公共交通のマスターplanとしての役割を継続していくことが必要です。
- ・上位計画「総合計画」等と調和、連携しながら、ブラッシュアップを行います。
- ・次期交通計画においては、「誰もが移動に困らない便利なまち」を目指し、交通ネットワークを形成し、持続可能な公共交通の構築を目指します。

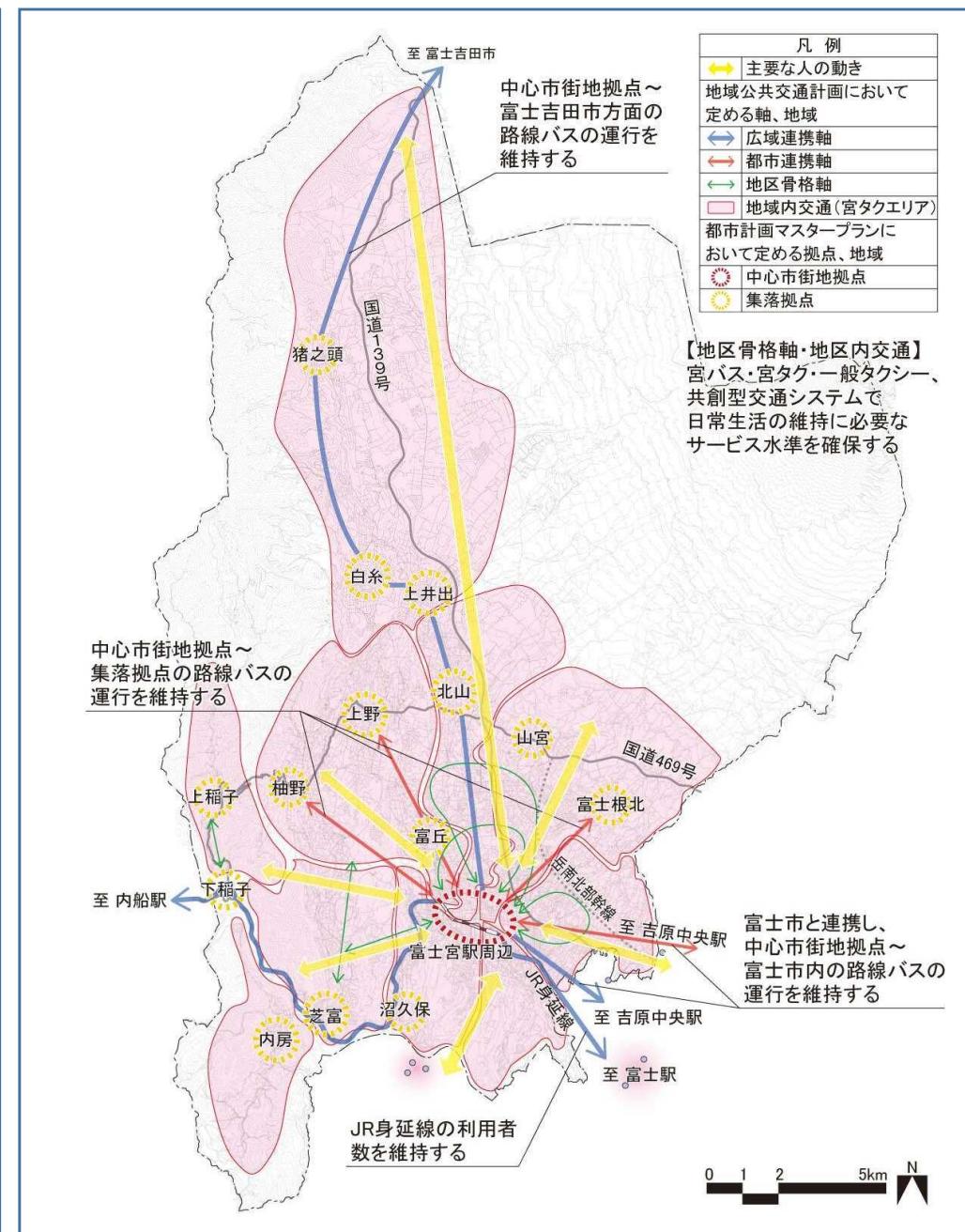
## 現行計画の評価、検証

- ・現計画は、「持続可能な旅客運送サービスの確保」をテーマとし、以下基本方針に数値目標を立てて取組んでいます。

- 1 誰もが利用できる公共交通網の維持
    - 公共交通利用者数（JR除く）
  - 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」カバー率
  - 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
  - 4 公共交通の利用環境の向上
    - 市民満足度

- ・目標1は回復基調にあるが、コロナ禍前(H30:2,663人/日)まで回復せず未達
  - ・目標3は沿線の事業者の経営状況に影響を受けた打ち切りや沿線の新規事業所への勧誘が振るわず未達

## 公共交通ネットワークイメージ



## 実施した調査およびその結果明らかになったこと

事業内容	結果概要
公共交通に関する市民意識調査	市民約1,300人にアンケート調査し、自家用車利用が8割を超え、マイカーを含む日常の移動についての満足度は高く、ライドシェアに賛成は3割、高齢になってからの移動に関して「不安がある」が8割と高い。
宮バス＆宮タク利用者アンケート	利用者は、80才以上の車を運転しない方で、高齢者の外出の足となっている。宮バスは、「催し物・会合」目的の利用が多く、非日常のお出かけにも利用
交通事業者等へのヒアリング	交通事業者、コミュニティカーシェアに取り組む団体、宮タクの利用促進に取組む団体へのヒアリングから、運転者不足の実態、移動支援の取組の現状を把握
人口分布、施設立地などの基礎的なデータを分析	買い物や通院等の生活のため富士宮駅周辺の中心市街地と北部や西部（芝川地区）を結ぶ公共交通を維持する必要性を確認
人流データを活用しながら多様化する移動ニーズ調査	杉田地区、上野地区の公共交通の潜在需要の調査。宮タク各エリアの公共交通の潜在需要調査と分析。移動ニーズが高い場所には、公共交通が運行されていることを確認。市境付近で越境する移動実態を確認

## 実施した調査およびその結果明らかになったこと

事業内容	結果概要
クロスセクター効果の算出	宮バスの全路線においてOD調査（調査員による乗客への聞き取り方式）を行い、クロスセクター効果を算出し、8路線中8路線でクロスセクター効果を確認。
課題解決相互間連携モデルの検討	地域の関係者相互間の連携に関する事項として、市高齢介護支援課、市社会福祉協議会、社会福祉法人にヒアリングし、第3次計画にて展開するモデルを作成。
モニタリング方法の検討	市、バス事業者、タクシー事業者で構成される交通事業者会議を「マネジメント・モニタリングチーム」として位置づけ、共創による交通体系や施策事業の展開を検討する組織を構築。

## 調査結果の地域公共交通計画への反映

事業内容	計画への反映状況
公共交通に関する市民意識調査	第2次計画の評価指標（市民満足度）として活用。第3次計画では、第2章 富士宮市と公共交通の現状と課題に反映。
宮バス＆宮タク利用者アンケート	④宮バスの維持、利用促進 ⑤宮タクの継続運行、⑥宮タクの改善、利用促進の基礎資料として利用。
交通事業者等へのヒアリング	⑯地域における輸送資源の総動員に反映。市民主体の公共交通の積極的な利用や移動支援の取組事例として記載。
人口分布、施設立地などの基礎的なデータを分析	第2章 富士宮市と公共交通の現状と課題に反映。公共交通体系の基本構想、交通軸の設定の検討に使用。
人流データを活用しながら多様化する移動ニーズ調査	⑥宮タクの改善、利用促進に反映。宮タクの乗降可能な施設として、人流データでの人の移動が多い商業施設や富士市域の病院、商業施設を検討。

## 調査結果の地域公共交通計画への反映

事業内容	計画への反映状況
クロスセクター効果の算出	④宮バスの維持、利用促進に反映。宮バスの全路線においてクロスセクター効果を定量的に算出することで、公共交通への財政支出の妥当性や必要性を可視化し、宮バスの維持の根拠とした。
課題解決相互間連携モデルの検討	⑯地域における輸送資源の総動員に反映。地域支えあいプロジェクトにおける移動支援の取組を紹介することで、路線バスやタクシーで担うことが難しい短距離の地域内移動を補完する。
モニタリング方法の検討	進捗管理の実施体制に反映。市、バス事業者やタクシー事業者で構成される交通事業者会議を「マネジメント・モニタリングチーム」と位置づけ、共創による交通体系や施策の展開を検討する。

## 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8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)」	・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 燃料費高騰や運転手不足などの影響を受け、事業費に対する運賃収入等の収支割合は、46%で目標値の50%を下回った。  利用者数は6,406人で目標値の8,364人を下回った。
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。	B 燃料費高騰や運転手不足などの影響を受け事業費に対する運賃収入等の収支割合は、42%で、目標値の50%を下回った。  利用者数は12,020人で目標値の11,052人を上回った。
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)」				

## 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>本市は人口約12.6万人の自治体で、市域が海拔35メートルから富士山の山頂まで広がっており、豊かな自然環境の恩恵を受けながら富士山の西南麓に位置する中心市街地、その周辺に住宅地が広がり、さらに旧町村の集落が点在しています。人々が往来する範囲は広く、公共交通にとって、効率的な運行を行うことが少し難しい地域ですが、市内にはJR、民間バス路線、タクシーのほか宮バス、宮タクなど様々な交通手段が存在し、連携して公共交通網を形成しています。</p> <p>また、高度経済成長以降、多くの人が運転免許や自家用車を保有するようになり、好きな時に好きな場所へ移動できるマイカーを中心の生活に移行したことが、大きく影響し、地域の公共交通を取り巻く状況は年々厳しくなっており、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移動手段を確保することが求められています。</p> <p>市では公共交通の基軸となるバス路線の維持に勤めるほか、フィーダー系統や他の公共交通と有機的に連携を深めています。</p> <p>また、今後は、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したいと考えています。</p>