

富 士 宮 市

地 域 公 共 交 通 計 画

静岡県
富士宮市

目 次

1. 富士宮市地域公共交通計画の背景と目的	1
2. 富士宮市地域公共交通計画の基本方針と目標	2
3. 富士宮市地域公共交通計画の区域と交通体系の基本構想	3
4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	4
5. 計画推進のための事業評価サイクル	18
6. 富士宮市地域公共交通計画の計画期間及び事業一覧	21

資 料 編

1. 富士宮市の概況及び上位計画の位置づけ	
1-1. 富士宮市の概況	1-1
1-2. 上位計画の位置づけ	1-10
2. 地域公共交通の現状	
2-1. 民間バス路線の現状	2-1
2-2. 富士宮市公共交通サービス	2-10
3. 利用者意向及び市民意向の把握	
3-1. 利用者アンケート調査の概要	3-1
3-2. 利用者アンケート調査の結果	3-2
3-3. 市民アンケート調査の概要	3-17
3-4. 市民アンケート調査の結果	3-18
4. 運転免許証の自主返納者の状況	
4-1. 高齢者運転免許証自主返納の支援	4-1
4-2. 高齢者運転免許証自主返納事業申請者アンケートの結果	4-4

1. 富士宮市地域公共交通計画の背景と目的

過度なマイカー依存型の社会は鉄道やバスなどの公共交通に大きな影響を与えており、地方都市の民間交通事業者は路線の廃止・減便を余儀なくされている。また、公共交通の担い手であるバス・タクシーの運転者不足が深刻となっている。

これは本市においても例外ではなく、民間バス路線が撤退した路線や地域において、平成20年4月から「宮バス」「宮タク」の運行を開始した。これまで地域公共交通総合連携計画に基づき、「宮バス」の路線拡大や「宮タク」の利便性の向上を進めてきた。

これにより本市の公共交通はJR身延線及び幹線道路を運行している民間路線バスを交通体系の軸とし、中心市街地と周辺住宅地を横断的に結ぶ「宮バス」が、富士宮駅から放射状に広がる民間路線バスと連携し交通ネットワークを構築している。

更にその交通ネットワークを面的にカバーする「宮タク」を市内の広い範囲に敷設することで、公共交通のセーフティ・ネットが張り巡らされた。今後もこの交通体系を維持していく必要がある。

近年、高齢者による交通死亡事故が社会問題となっている。マイカー中心の生活を送ってきた高齢者は公共交通を利用する機会が少なく、運転に不安を持ちながらも運転免許証の返納を先延ばしにする傾向もみられる。今後、さらなる高齢者の増加が見込まれる中、マイカー以外の移動手段にも慣れ親しめるよう、運転免許証を保有しているうちから公共交通への意識向上を図る必要がある。

また、富士山世界文化遺産登録を受け、多くの方が世界遺産「富士山」の構成資産を訪れている。本市を訪れた人が安全に安心して移動できるよう、関係機関と連携し、公共交通の利用環境を向上させる必要がある。

「富士宮市地域公共交通計画」では、民間バス路線、タクシー、宮バス、宮タクなどの既存の公共交通を維持し利用環境の向上を図るとともに、利用促進策の推進により、マイカー依存型の生活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図ることを目的とする。



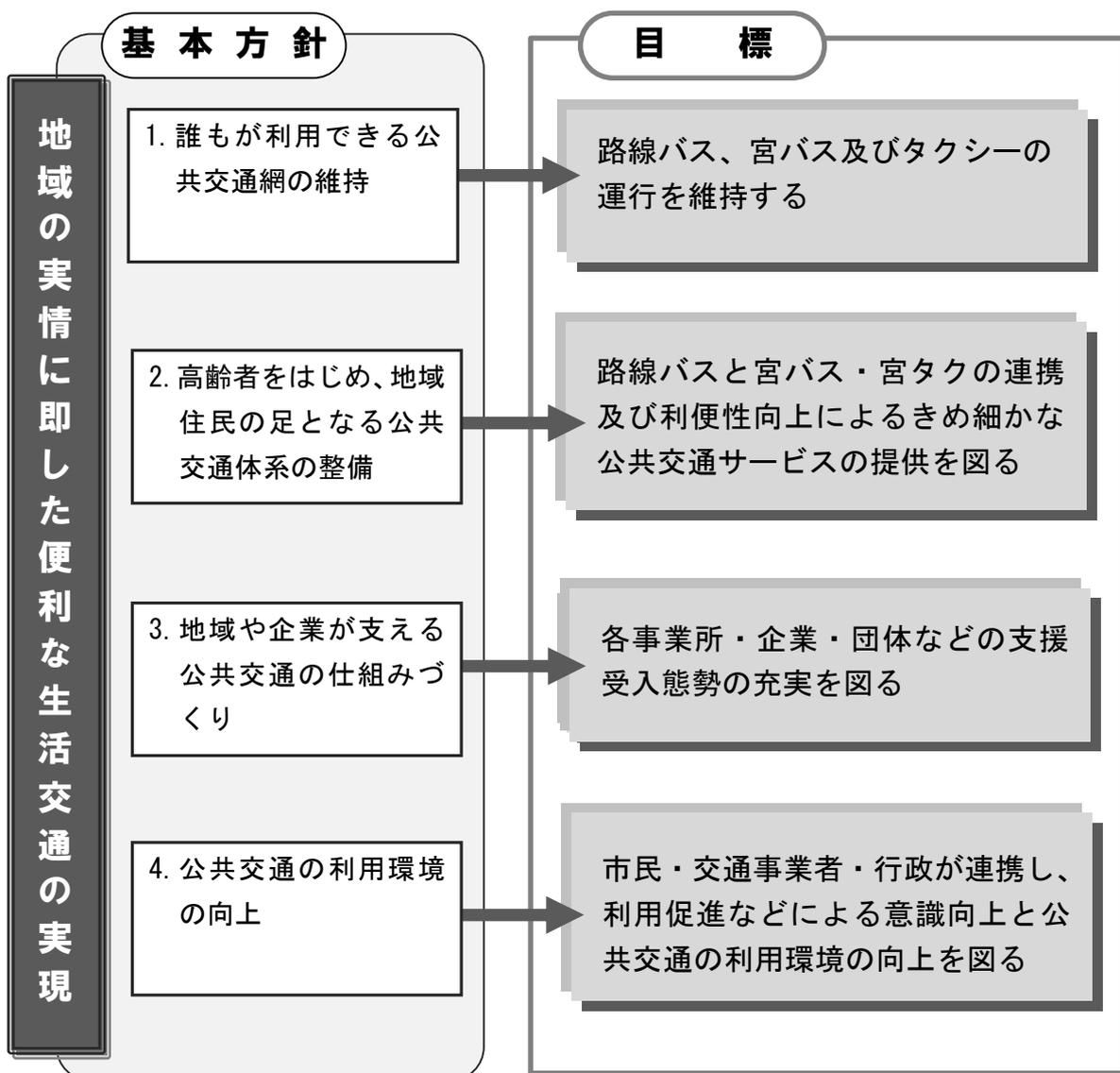
2. 富士宮市地域公共交通計画の基本方針と目標

第1次地域公共交通総合連携計画では効率的な運行を図り、持続可能な交通体系を整えることを目標とし、地域特性や利用者、市民意向などを踏まえた交通体系が実現されることにより、自動車から公共交通への転換による地球にやさしい低炭素型社会の実情を目指し、宮バス東南循環、北循環などの路線の拡大を行った。

第2次地域公共交通総合連携計画では、テーマを「地域の実情に即した便利な生活交通の実現」に定め、地域特性や利用者、市民意向などから明らかになった課題に対応し、宮タクのエリアを拡大・増便し、病院等、途中乗降可能な施設を設け利便性の向上を図ってきた。

富士宮市地域公共交通計画では、基本的には従前計画の基本方針を踏襲し、今まで整備してきた市営公共交通の利用を拡大することで、「地域の実情に即した便利な生活交通の実現」を継続する。また、高齢者による交通事故削減のため、マイカーから公共交通への転換の施策を講ずる。

そのため、市民・交通事業者・行政がお互いの立場を尊重し、協力関係が保てる公共交通の仕組みを構築するため、4つの基本方針を立て、それに対する目標を、次のとおり設定する。



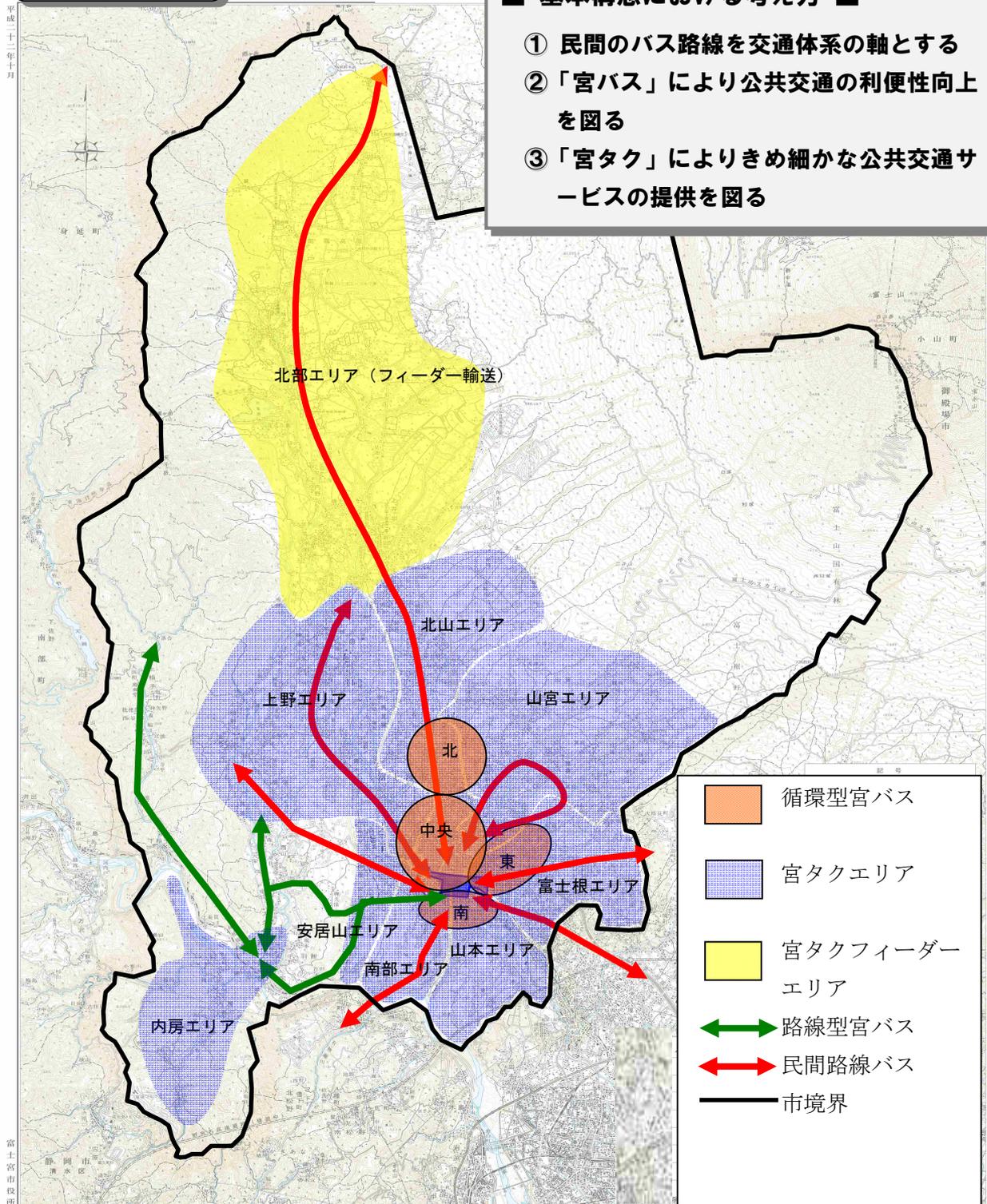
3. 富士宮市地域公共交通計画の区域と交通体系の基本構想

計画の区域は富士宮市全域とする。

また4つの基本方針のうち『1. 誰もが利用できる公共交通網の維持』及び『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』を踏まえた本市の公共交通体系の基本構想図は、次のとおりである。

基本構想図

平成二十二年十月



4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本方針

1. 誰もが利用できる公共交通網の維持

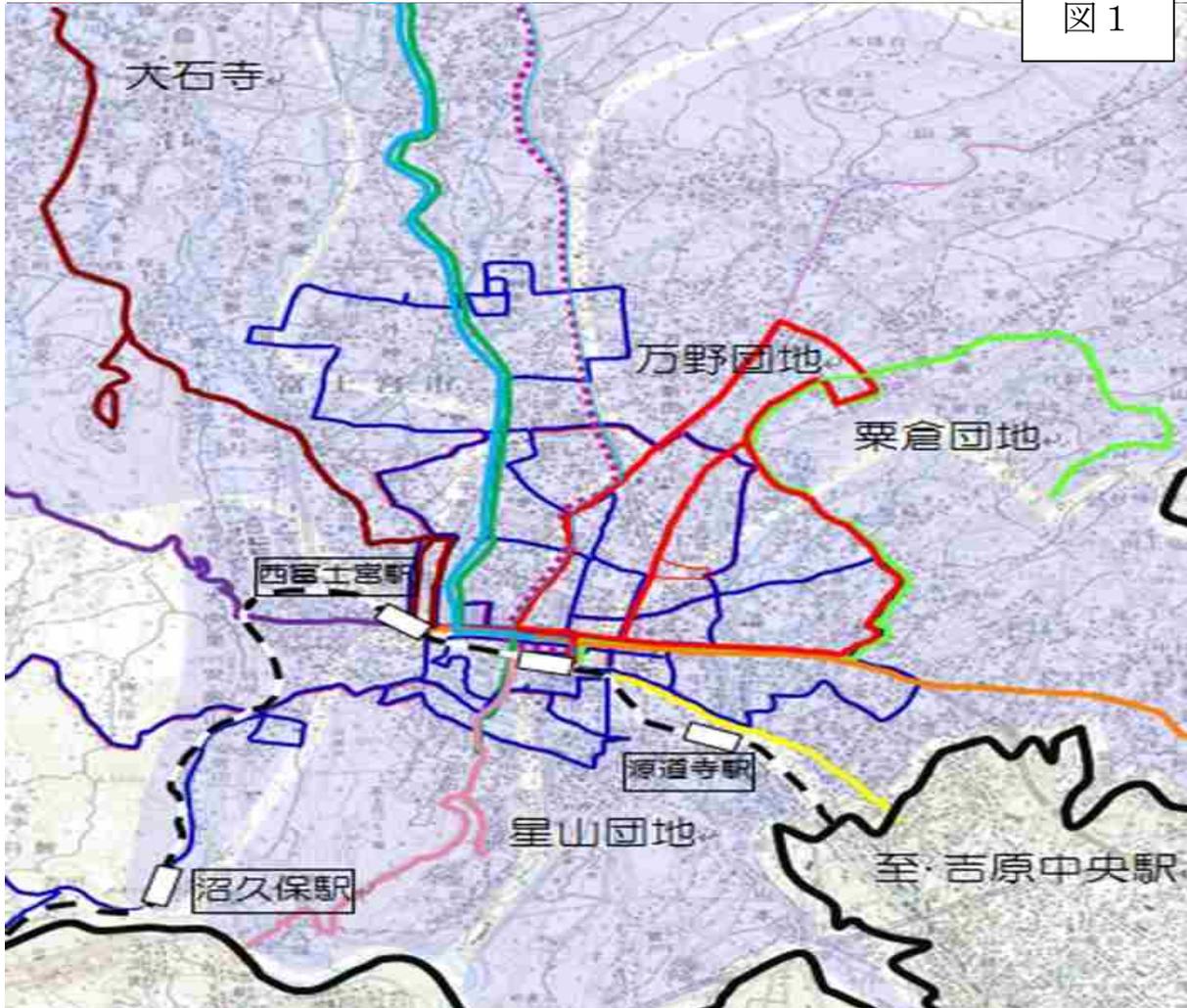


目標

路線バス、宮バス及びタクシーの運行を維持する

1) 民間バス路線について、必要な路線の維持

図 1



	上条線		柚野線
	万野栗倉線		蒲原病院線
	北山線		曾比奈線・大湫線
	二本松線		大月線
.....			
	宮バス		宮タク

市内を運行する富士急静岡バス（株）のバス路線は、JR富士宮駅を中心に放射状に広がっている。生活交通路線としては市内路線が5路線、広域路線が3路線でいずれも、通勤・通学による利用が多い。また、山交タウンコーチ（株）のバス路線は通勤・通学に加え通院や買い物による利用も見受けられる。いずれの路線も日常的な地域の足として利用されており、市郊外部から中心市街地への移動手段や他市間をまたがる広域的な移動手段として、路線の特性に応じた利用が行われている。

さらに、運行している路線上には「白糸の滝」や「朝霧高原」などの富士山世界文化遺産の構成資産を含む観光施設が多数あり、平成29年12月23日には静岡県富士山世界遺産センターが開館し、観光客の増加が想定される中、路線の維持を図ることが必要となる。

しかし、これらの路線の多くは利用者が少なく、不採算路線となっていることから、市では「富士宮市地方バス路線維持補助金交付要綱」を策定し毎年運行経費の補助を行っている。また、広域幹線路線については国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業）を受け路線を維持している。

このことから、民間バス路線を本市の公共交通の軸としてとらえ、図1に示す路線については、引き続き補助金を交付するとともに地域説明会などで利用促進を図り、路線の維持に努める。

また、市営公共交通である「宮バス」「宮タク」と連携を図ることで、利用者の移動範囲を格段に広げ、通院や買い物等の日常生活に支障を及ぼさないような交通体系を維持する。

なお、引き続き調査を行い、ニーズの変化や他の運行形態の方が効果的と判断される場合は、補助事業の見直しを行う。

主な事業

- バス運行維持のための補助の実施
- 他の公共交通との連携、調整

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

2) 定期観光バスの運行

平成25年6月に富士山が世界文化遺産に登録されたことを受け、富士山の構成資産や市北部地域の主な観光地を巡る定期観光バスとして、民間バス事業者による循環型の定期観光バス「強力くん」が運行されている。また、新富士駅から富士河口湖町の富士山駅をつなぐ路線バスや「強力くん」などに使える、富士西麓バス周遊きっぷ「富士山西麓物語パスポート」で、観光客への利便促進を行っている。

資料編第2章 p. 2-6 の「強力くん路線図」を参照。

主な事業

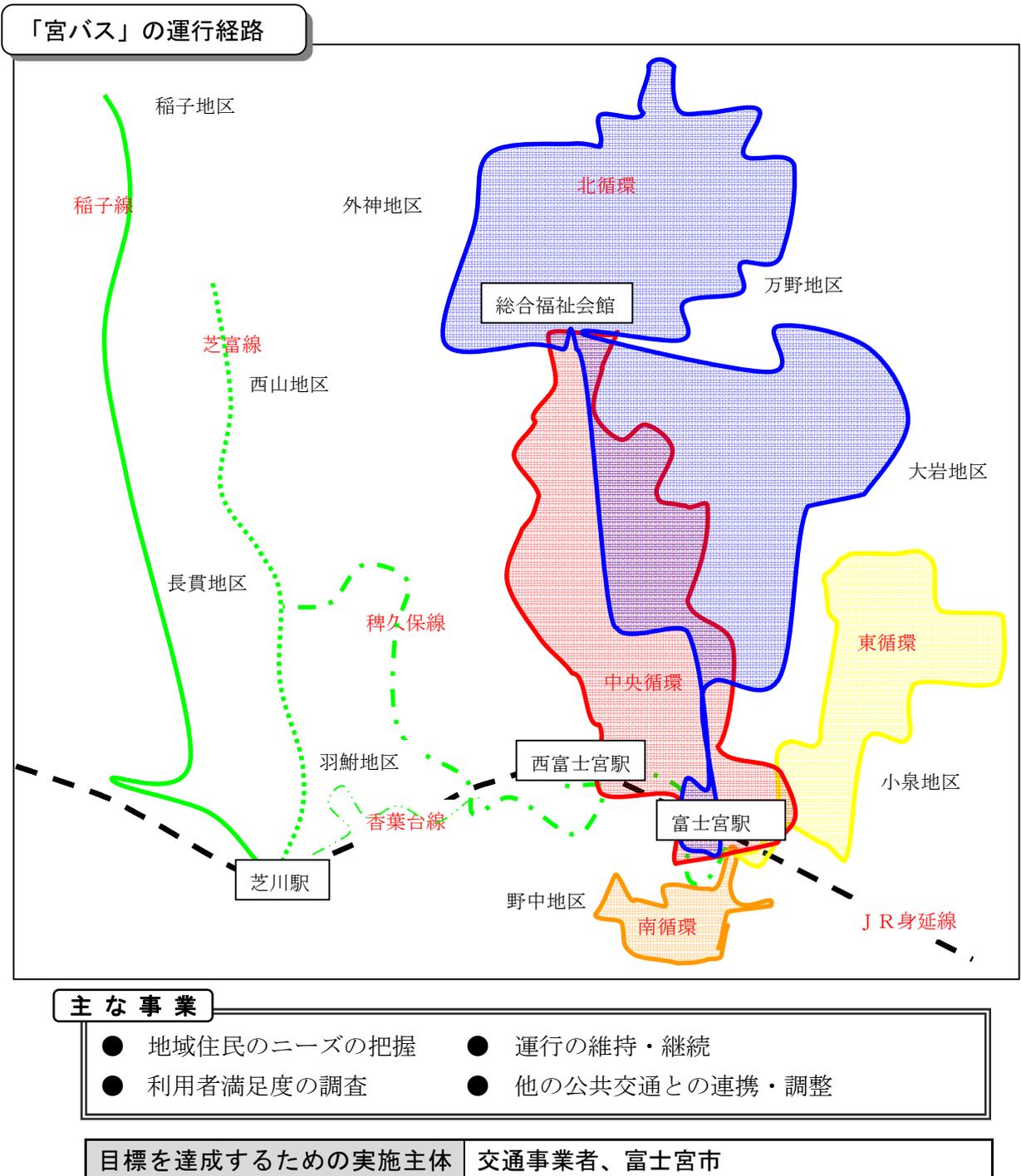
- 観光客に対する移動手段の確保

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

3) 「宮バス」の維持、利用促進

「宮バス」については、高齢者をはじめ不特定多数の市民などが利用する医療・保健施設、公共施設、商業施設などに容易に公共交通でアクセスできる環境を整えてきた。しかし、利用者数は横ばいとなっている。そこで現在、運行している「宮バス」を維持、利用促進を図る。

また、日本大学理工学部「交通まちづくり工房」が開発した「宮BAN」(詳細はp.13参照)を活用し利用者の利便性を向上させると共に、バス停オーナーの情報や地域からの情報を発信していく。



4) タクシー事業の活性化

タクシー事業を取り巻く環境は年々厳しくなっている。タクシーの運転者不足や企業等のビジネス利用が減少している。また、運転代行業や「宮バス」「宮タク」といった自治体運営の公共交通が競合し競争環境は厳しい状況にある。

一方、路線バスの廃止・減便により交通空白地域が拡大しており、タクシーが担う役割は増大している。本市ではこのような交通空白地域において「宮タク」を運行しているため、一般タクシーと「宮タク」が役割分担することで共存・共栄できる仕組みを構築している。「宮タク」は安価な料金設定をすることで、通院や買い物といった日常生活交通をカバーしているが、移動先や運行時間に制限があり、地域住民の全ての需要には応えきれていない。したがって、夜間・早朝の外出や中心市街地以外への移動はタクシーが唯一の移動手段となる。

地域住民が安全に安心して暮らせる公共交通体系を整えるためタクシー事業は欠かせない公共交通となっている。

現在、タクシー事業者が行っている認知症サポーター養成講座の実施、お産応援タクシーなどの事業については継続していく。

静岡県富士山世界遺産センターの開館を受け、新たな観光客の需要が見込まれる中、タクシーの観光事業の推進が重要となる。観光客へのタクシー定額プランの商品開発を進めていく。

本市では路線バス、「宮バス」「宮タク」及びタクシー事業を連携・調整することにより、公共交通全体の底上げを図っていく。

「宮タク」などの公共交通の担い手であることへの市民の認識を高めることは、タクシー運転者のやりがいにつながり、タクシー事業の活性化が期待される。

主な事業

- 地域住民のニーズの把握
- 全ての公共交通機関との連携・調整

目標を達成するための実施主体

交通事業者、富士宮市



基本方針

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



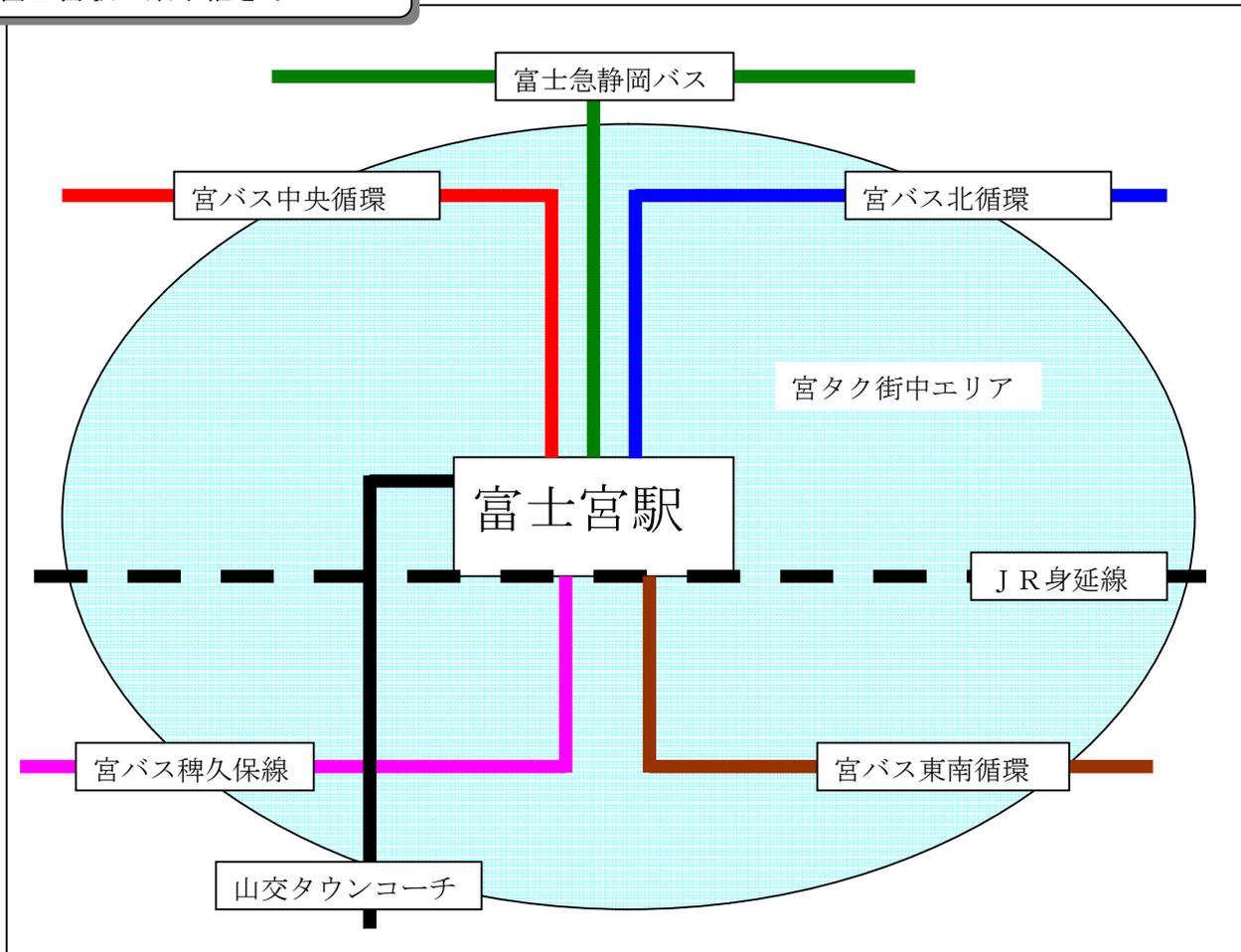
目標

路線バスと宮バス・宮タクの連携及び宮タクの利便性向上によるきめ細やかな公共交通サービスの提供を図る

1) JR身延線、路線バス、「宮バス」「宮タク」の連携

ニーズの多様化に伴い、地域住民の移動範囲も広域になっており、一定の場所への移動サービスの提供では不十分な実態がある。様々なモードを乗り継ぐことで高齢者をはじめ、多くの地域住民の生活交通が確保するため、路線の新設、ダイヤ改正の際はJR身延線、路線バス、宮バス及び宮タクの連携を図り相互の乗り継ぎを図る。

富士宮駅の乗り継ぎイメージ



主な事業

- ダイヤの改正
- 利用者満足度の調査
- 乗り継ぎ割引の実施
- 他の公共交通との連携・調整

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者、富士宮市

2) 「宮タク」の継続運行

高齢者人口が年々増加する中、高齢者に配慮したきめ細かな公共交通サービスを継続的に提供することが求められる。

本市では、平成 20 年 4 月からデマンド型乗合タクシー「宮タク」の運行を開始し、交通空白地域等の重要な生活交通を確保している。交通空白地域等と中心市街地をドア・ツー・ドアで結ぶことによって、高齢者や障害を持たれた方にとって、大変優しい移動手段になっている。平成 27 年 4 月に、増便・運行形態の見直しを行い、利便性の向上を行い、芝川地域の一部を除き、市内全域で「宮タク」の利用ができるように整備した。

今後も引き続き利便性の向上を行い、運行エリアの維持・継続に努める。これにより高齢者などの通院、買い物などの移動手段の確保を継続する。

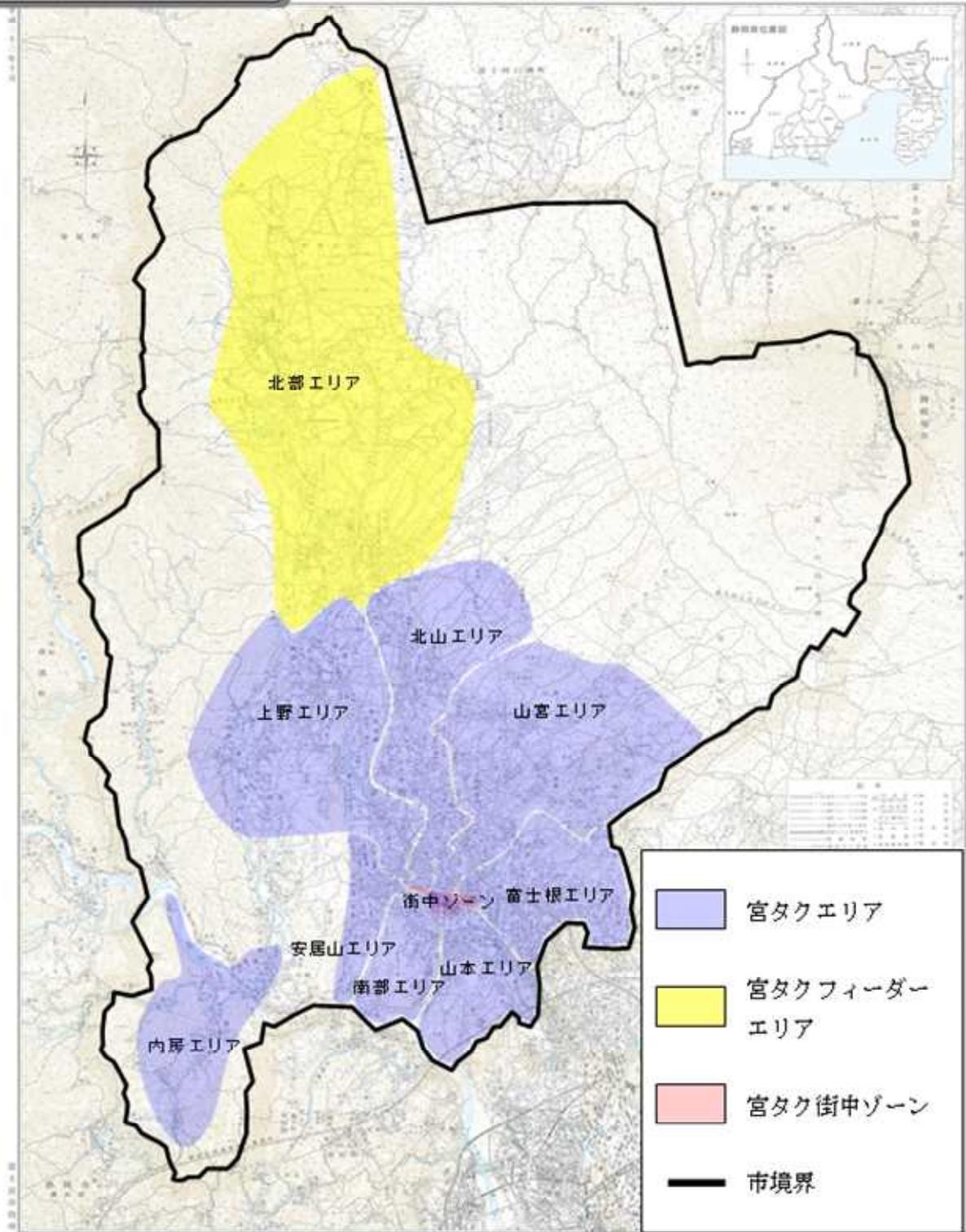
【現在の運行形態】

	対象地域	運行形態
山本エリア	大宮東支部の一部・富士根南支部の一部	各エリアと街中エリア間をドア to ドアで運行し、それぞれのエリア内にある公共施設等で乗降可能な場所を設ける
南部エリア	大宮東支部の一部・大宮西支部の一部	
安居山エリア	大宮西支部の一部・富丘支部の一部	
富士根エリア	富士根南支部の一部・富士根北支部	
山宮エリア	大宮東支部の一部・大宮中支部の一部・北山支部の一部	
上野エリア	富丘支部の一部・上野支部の一部・芝川支部の一部	
北山エリア	富丘支部の一部・北山支部の一部・大宮中支部の一部	エリア内と上井出出張所間のフィーダー輸送と、路線バス及び宮タク北山エリアとの乗継ぎにより、北部エリアと街中エリアを結ぶ。エリア内にある公共施設等で乗降可能な場所を設ける
北部エリア	白糸支部・上井出支部	
内房エリア	芝川支部の一部	内房エリアと芝川駅周辺の幹線道路を運行



「宮タク」運行エリア図

富士宮市管内図



主な事業

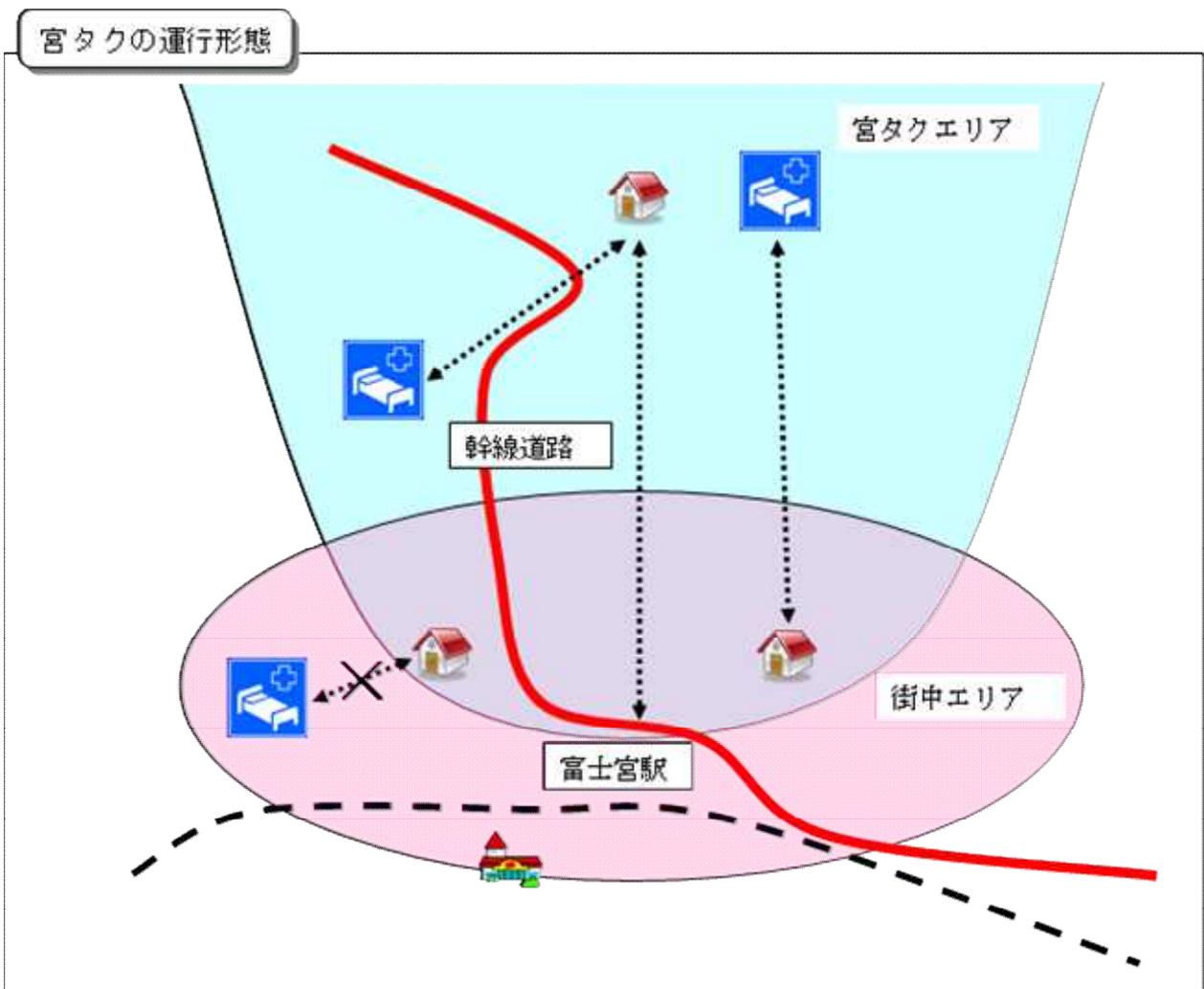
- 「宮タク」の運行
- 他の公共交通との連携・調整

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

3) 「宮タク」の維持、利用促進

宮タクは路線バスが廃止された交通空白地域や交通不便地域から中心市街地への移動を目的に開発された仕組みである。かねてから、路線バスや一般タクシーとのダブルトラックを解消するため、乗降場所を絞り込んでいるが、その結果、本来の目的地の横を通過するにも係らず、途中下車ができないため、使い勝手の悪さが指摘されていた。

平成 27 年 4 月にエリアを拡大し、いままで宮タクを使えなかった中心市街地の住民も利用可能とした。また、全エリアで 2～4 便増便し、エリア内にある公共施設等、途中乗降可能な場所を設けるなど利便性の向上を図った。運行エリア及び運行形態の変更にあたっては、十分に各交通事業者と協議し、既存の民間交通事業者と補完し合うように配慮する。今後も地域説明会などを開催し、制度の周知と利用の促進を継続する。



主な事業

- 交通事業者との連携・調整
- 利用者の要望・満足度調査
- 利用者のトリップ調査
- 宮タクの利用方法の周知

目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市

4) 交通関連施設のユニバーサルデザイン化

① ノンステップバス、ユニバーサルタクシーの導入

現在、宮バス車両は予備車両まで含め 6 台で運行している。その内訳はノンステップバス 4 台、リフト付バス 1 台、普通マイクロバス 1 台である。

平成 26 年度から平成 31 年度にかけ、市営バス運行事業者が、市営バス車両として購入する低床バス車両の購入費用に対して、市営バス運行事業者車両購入補助金を設け、2 台をノンステップバスに入れ替えてきた。

今後は、宮バス車両の入れ替え時には、ノンステップバスに改善することを目標にする。

また、民間路線バス車両のノンステップバスへの入替えや、一般タクシー事業でのユニバーサルタクシーの導入を推奨する。

② 「宮BAN」の有効活用

従来の車内放送は音声のみのバス停案内で、耳の不自由な方にとっては不便な仕組みであった。そこで、日本大学理工学部「交通まちづくり工房」は平成 24 年に簡易ソフトを活用した「宮BAN」を開発した。これにより音声と映像でバス停の案内ができるほか、乗り継ぎ案内、各種情報発信をすることで、高齢者や耳の不自由な方に優しいサービスができるようになった。

現在、4 台の車両に「宮BAN」を導入しているが、宮バス車両入れ替え時には、全ての車両に「宮BAN」を導入することを目標にする。

③ 駅及び交通の結節点における案内表示

富士宮駅は JR 身延線・民間路線バス・宮バスほか様々な交通機関の結節点になっている。そこで、誰もが困らない乗り場、乗り継ぎの案内表示をする。特に、富士山世界遺産登録に伴い外国人の観光客が増えていることから、各種案内表示は 4ヶ国語を基本とし整備していく。



基本方針

3. 地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり



目 標

各事業所・企業・団体などの支援受入態勢の充実を図る

1) 「バス停オーナー制度」等を活用した市営公共交通を支える仕組み

行財政改革のための取り組みを実施している中で、「宮バス」を含めた地域の公共交通を持続可能なものとしていくためには、行政による負担の軽減を図ることも重要となる。

現在、本市においては「バス停オーナー制度」を活用し、「宮バス」の継続的な運行に努めている。この制度を更に拡大し、地域の商店、各種団体等の参入を促すことで、市営公共交通事業を市民がサポートする仕組み・体制を構築すると同時に本制度の周知を行う。

また、イオンモール富士宮では本市との協定により「宮バス」「宮タク」で利用できる100円サービス券を発行し、利用促進を図っている。

主な事業

- バス停オーナーの勧誘・募集
- 市営公共交通サポーターの募集
- 地域住民から支援を受けられる仕組みづくり



目標を達成するための実施主体 富士宮市

【バス停オーナー制度】

(目的)

運賃以外の収入として、地域の集客施設・病院等にバス停の命名権を販売し資金協力を受けることで宮バスの安定的な運行を実現する。

(協力金の額)

バス停1基につき年間48,000円～180,000円
(路線の運行回数に応じて金額が異なる)

(オーナーに対するサービス)

- ① 事業所が指定する名称のバス停を作成し設置
- ② 車内放送で事業所を紹介
- ③ ホームページで紹介
- ④ 時刻表・ポスターで紹介

【市営公共交通サポーター制度】

(目的)

市営公共交通の安定的な運営と地域と共に公共交通を守り育てることを目的にして、地域の商店・病院・自治会等が市営公共交通をサポートし、宮バス等の利用促進を図る。

(制度内容)

サポーターは、売上金額や活動内容に応じて、市営公共交通で利用できる100円サービス券を発行する。

(サポーターに対するサービス)

- ① 車内放送でサポーター支援内容を紹介
- ② ホームページでサポーター支援内容を紹介
- ③ 時刻表・ポスターで支援内容を紹介

基本方針

4. 公共交通の利用環境の向上



目 標

市民・交通事業者・行政が連携し、利用促進などによる意識向上と公共交通の利用環境の向上を図る

1) 高齢者運転免許証自主返納の支援

高齢ドライバーによる交通事故の減少と市営公共交通機関の利用促進を目的に高齢者運転免許証自主返納事業を行っている。満65歳以上の市民で、運転免許証を自主返納した方に、「宮バス」・「宮タク」で利用できる富士宮市公共交通補助券 5,000円分を1回限り交付している。

静岡県タクシー協会に加盟のタクシー事業者では、高齢者による自動車事故防止に向けて、「安心・安全」への社会貢献に寄与するため、運転免許証を自ら返納された65歳以上の方にタクシー運賃が1割引となる「運転免許証返納割引」を行っている。

バス事業者では、高齢者に優遇したシルバー定期券やゴールド定期券を設けて利用環境の向上を行っている。

運転に不安を持つ高齢者が、運転免許証を返納し、公共交通の利用環境向上への取り組みを継続する。

主な事業

- 高齢者運転免許証自主返納事業
- 高齢者「運転免許証返納割引」
- 高齢者に優遇した定期券の発行

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

2) 「のりもの祭」の開催

既存公共交通の利用促進及び新たな交通システムの開発に向けた調査等を行うため、「のりもの祭」を開催する。

のりものクイズ・宮バス体験乗車等の企画に家族で参加することによって、子供からお年寄りまで楽しみながら、公共交通の必要性について考えていただく機会を提供する。

主な事業

- イベントの開催
- ノベルティの配布
- アンケート調査の実施
- マスメディアを活用した情報の提供

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

3) 公共交通間のスムーズな乗継ぎ

市内の路線バスの利用者の多くは、富士宮駅を起終点として利用している。また、観光客の公共交通機関を利用したの来訪は、鉄道または高速バス利用の2通りが想定されるが、いずれも富士宮駅が市内の拠点となる。

このことから、既存の路線バスや「宮バス」のダイヤ、「宮タク」の運行時間についても富士宮駅を基本とした中で、他の公共交通機関との乗継ぎの考慮・調査を行い、スムーズな乗継ぎが出来るように配慮する。

宮バスからの乗換え案内を行う際に、インターネットから検索できる乗換え案内への掲載に向けて研究を行う。

主な事業

- 乗継ぎを考慮したダイヤの作成
- 乗換えを考慮した時刻表の作成
- インターネットから検索できる乗換え案内への掲載

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

4) 富士宮市と商業施設等との連携

商業施設や医療施設、公共施設などとの連携により、公共交通の利用環境を向上させる。

なお、各施設との連携により、街の活性化などに寄与することも期待できる。

主な事業

- 商業施設での公共交通利用券の発行
- 各施設などでの運行ルートマップの配布

目標を達成するための実施主体	交通事業者、富士宮市
----------------	------------

5) 公共交通への意識啓発、参加支援

公共交通を、より地域の実状に適した、利用者にとって使いやすいものにするために、地域住民が自ら公共交通の必要性を感じ、生活の中に公共交通を取り込んでいくことができるように、説明会等を通して市民への公共交通への意識啓発を継続する。

主な事業

- モビリティ・マネジメント事業
- 公共交通に関するNPOの育成
- 市民の運行参画のための仕組みづくり
- ハイブリッド通勤の奨励

目標を達成するための実施主体	市民、交通事業者、富士宮市
----------------	---------------

【モビリティ・マネジメント】

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みを指す。

【ハイブリッド通勤】

通勤手段をマイカーだけに頼るのではなく、一日の計画や天候に応じて、マイカー・公共交通・自転車・徒歩を巧みに組み合わせた通勤方法。

6) 「のりものゲーム」「紙芝居」の活用

既存公共交通の利用促進や新システムの開発は交通弱者をも守るための対処療法である。過度なマイカー依存や家族の送迎を基本とする移動形態は見直す必要がある。自らが公共交通の必要性を理解し、公共交通を積極的に活用していく環境づくりを進めていく。

各年代におけるモビリティ・マネジメントも必要だが、幼少期から公共交通の必要性を学ぶことが最も重要と考え、のりものゲーム・紙芝居を活用し、子供を中心に家族みんなが楽しみながら公共交通の事について話し合える環境を整える。

主な事業

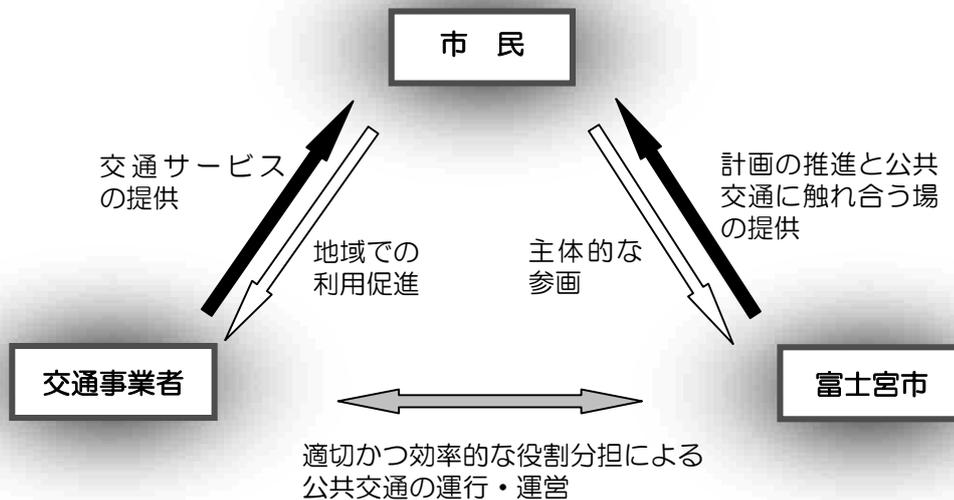
- モビリティ・マネジメント事業
- 公共交通に対する学校教育
- 公共交通に対する家庭教育

目標を達成するための実施主体 富士宮市教育委員会、富士宮市

7) 市民・交通事業者・行政が連携する場の設置

地域の公共交通を持続可能なものとしていくことは、行政や交通事業者個々の努力だけでなく、公共交通の積極的な利用など、市民の協力が重要である。

そのため、公共交通の安全性や利便性などの特性について市民の理解を得るために、市民が、公共交通に触れ合う機会を設ける。



主な事業

- 市民へのアンケートの実施
- 交通事業者・行政による事業者連絡会の開催
- 市民が公共交通に触れ合えるイベントの開催

目標を達成するための実施主体 市民、交通事業者、富士宮市

8) 地域内フィーダー系統確保維持事業

現在運行している民間路線バス・宮バス・宮タクのニーズを把握し、利用者満足度調査を踏まえたうえで、周知活動を充実させ利用者の増加を図る。

主な事業

- 利用者実態調査
- 利用者満足度調査
- 利用促進活動

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者、富士宮市

9) 地域間幹線系統確保維持事業

現在運行している民間バス路線のうち、地域間幹線系統については、沿線住民に対する周知活動を充実させ、利用者の増加を図る。

主な事業

- 利用促進活動

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者

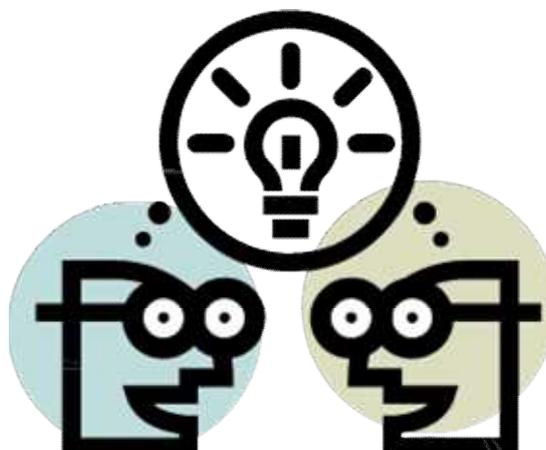
10) 静岡県富士山世界遺産センターへの対応

平成 29 年 12 月 23 日に静岡県富士山世界遺産センターが開館した。宮バス、民間路線バスのバス停の名称を変更するなど、来訪者への利便性の向上を行う。

主な事業

- バス停の名称変更
- 静岡県富士山世界遺産センターへの来訪者への利便性の向上

目標を達成するための実施主体 | 交通事業者、富士宮市



5. 計画推進のための事業評価サイクル

1) 評価指標及び目標値

事業評価の実施に当たり、計画の基本方針を踏まえた指標及び目標値の見直しを検討する。

地域の実情に即した便利な生活交通の実現

路線バス、宮バス
及びタクシーの
運行を維持する

路線バスと宮バ
ス・宮タクの連携及
び利便性向上によ
るきめ細かな公共
交通サービスの提
供を図る

各事業所・企業・
団体などの支援
受入態勢の充実
を図る

市民・交通事業
者・行政が連携
し、利用促進など
による意識向上
と公共交通の利
用環境の向上を
図る

◀ 「宮バス」の評価指標 ▶

● 収支率

宮バスが利便性向上に資するものであること、また、持続可能な運行に向けた市の財政状況を踏まえ、事業費に対する運賃等の収入割合（収支率）の目標値を下記のとおり設定する。※運賃等には協力金・補助金・その他雑入を含む。

目標値：50%以上

● 1カ月当たりの乗車人数

富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針に基づき、目標値を設定する。

● 利用者満足度調査の実施

アンケート形式による利用者満足度調査を実施し、調査結果の検証を行いながら利用者満足度の向上を図り、目標値を下記のとおり設定する。

目標値：3.4点以上

● バス停オーナー数

平成29年度のバス停オーナー数（45人）、宮バス沿線の施設数等の状況を踏まえ、目標値を下記のとおり設定する。

目標値：45人以上

● 100円サービス券利用割合

平成29年4月～7月のサービス券の利用状況（8.47%）を基に、目標値を下記のとおり設定する。※運賃収入に占めるサービス券収入の割合

目標値：8%以上

◀ 「宮タク」の評価指標 ▶

● 事業費に対する運賃等の収入割合

宮バスの収支率及び民間路線バスに対する補助率を勘案し、持続可能な運行に向けた市の財政状況を踏まえ、事業費に対する運賃等の収入割合（収支率）の目標値を下記のとおり設定する。※運賃等には協力金・補助金・その他雑入を含む。

目標値：35%以上

● 1 便当たりの乗合人数

富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針に設定された目標値とする。

● 利用者満足度調査の実施

アンケート形式による利用者満足度調査を実施し、調査結果の検証を行いながら利用者満足度の向上を図り、目標値を下記のとおり設定する。

目標値：3.4 点以上

● 100 円サービス券利用割合

平成 29 年 4 月～7 月のサービス券の利用状況（8.47%）を基に、目標値を下記のとおり設定する。※運賃収入に占めるサービス券収入の割合

目標値：8%以上

◀ 基本方針に係る評価指標 ▶

● 市民満足度調査の実施

平成 29 年度に実施したアンケート調査による市民の「日常の移動」における満足度は全体で 3.9 点（5 点満点）、交通弱者は 3.4 点となっていることから、市民満足度の目標値を以下のとおり設定する。

全体＝目標値：3.9 点以上

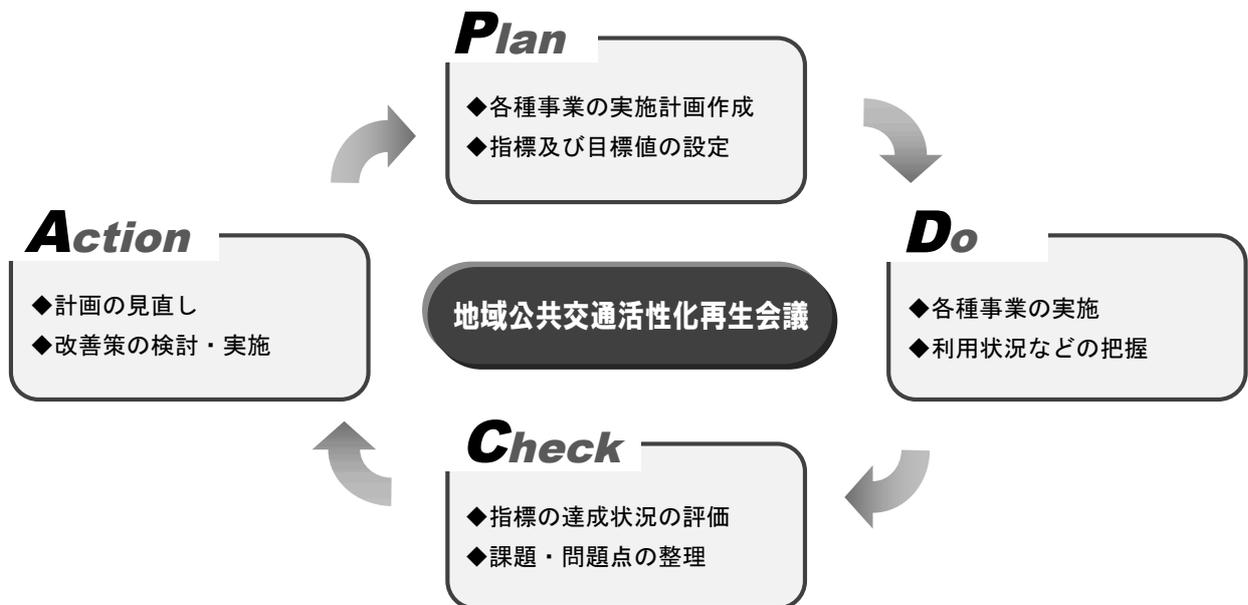
交通弱者＝目標値：3.4 点以上

2) 事業評価サイクル

事業の実施に当たっては、持続的に公共交通を運営するため、PDCA サイクルを持って検証し、適宜計画の見直しを行っていく。

また、地域の実情から「基本構想図」による移動手段以外の方法が効率的と判断される場合は新たな運行形態の導入を検討するものとする。

なお、事業評価の具体的な取扱は別に定める。



Plan

市民満足度調査や利用者満足度調査などによる意向、財政計画などを踏まえて、各種事業に係る実施計画を策定する。

また、それぞれの事業を評価するための指標、目標値を設定する。

Do

実施計画に基づき、事業を実施するとともに、利用状況などの把握を行う。

Check

目標値と実際の利用状況などを比較し、指標の達成状況の評価を行う。

また、事業の改善に向けた課題や問題点の整理を行う。

Action

課題や問題点に対する改善策の検討・実施をするとともに、適宜、計画の見直しを行う。

6. 富士宮市地域公共交通計画の計画期間及び事業一覧

本計画に基づく事業期間は平成30年度から平成32年度の3ヶ年とする。

事業内容	H30年度	H31年度	H32年度	備考
1. 誰もが利用できる公共交通網の維持				
1) 民間バス路線について、必要な路線の維持 【不採算バス路線補助】	●	●	●	
2) 定期観光バスの運行 【強力くんの運行】	●	●	●	
3) 「宮バス」の維持、利用促進	●	●	●	
4) タクシー事業の活性化	●	●	●	
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				
1) JR身延線、路線バス、宮バス及び宮タクの連携 【各モードの乗り継ぎを考慮したダイヤの改正】	●	●	●	
2) 「宮タク」の継続運行	●	●	●	
3) 宮タクの維持、利用促進	●	●	●	
4) 交通関連施設のユニバーサルデザイン化	●	●	●	
3. 地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり				
1) 「バス停オーナー制度」等を活用した市営公共交通を支える仕組み 【広報活動及び制度PR】	●	●	●	
4. 公共交通の利用環境の向上				
1) 高齢者運転免許証自主返納の支援	●	●	●	
2) 「のりもの祭」の開催	●	●	●	
3) 公共交通間のスムーズな乗継ぎ 【時刻表の作成・インターネット検索による乗換案内等】	●	●	●	
4) 富士宮市と商業施設等との連携 【公共交通利用券の発行】	●	●	●	
5) 公共交通への意識啓発、参加支援 【地区説明会の開催等】	●	●	●	
6) 「のりものゲーム」「紙芝居」の活用	●	●	●	
7) 市民・交通事業者・行政が連携する場の設置 【イベントの開催等】	●	●	●	
8) 地域内フィーダー系統確保維持事業 【利用促進策の実施】	●	●	●	
9) 地域間幹線系統確保維持事業 【利用促進策の実施】	●	●	●	
10) 静岡県富士山世界遺産センターへの対応 【来訪者への利便性の向上】	●	●	●	

資料編

1. 富士宮市の概況及び上位計画の位置付け

- 1-1. 富士宮市の概況
- 1-2. 上位計画の位置付け

1-1. 富士宮市の概況

1) 位置・地勢

本市は静岡県東部に位置し、東は富士山の南斜面、南は富士市、北は山梨県に接している。平成22年3月23日には西側の富士郡芝川町と合併した。

古くより富士山本宮浅間大社の門前町として栄え、浅間大社を中心に市街地が形成されている。市内には国道139号、国道469号、JR身延線が通り、県内外を結ぶ重要なルートとなっている。

気候は温暖で、富士山麓の豊富な地下水・森林や緑あふれる朝霧高原など豊かな自然に恵まれ、田貫湖や白糸の滝など観光資源も多い。平成25年6月23日、富士山が日本で13件目の世界文化遺産として登録された。また、平成29年12月23日には静岡県富士山世界遺産センターが開館した。

図 1-1 静岡県の位置

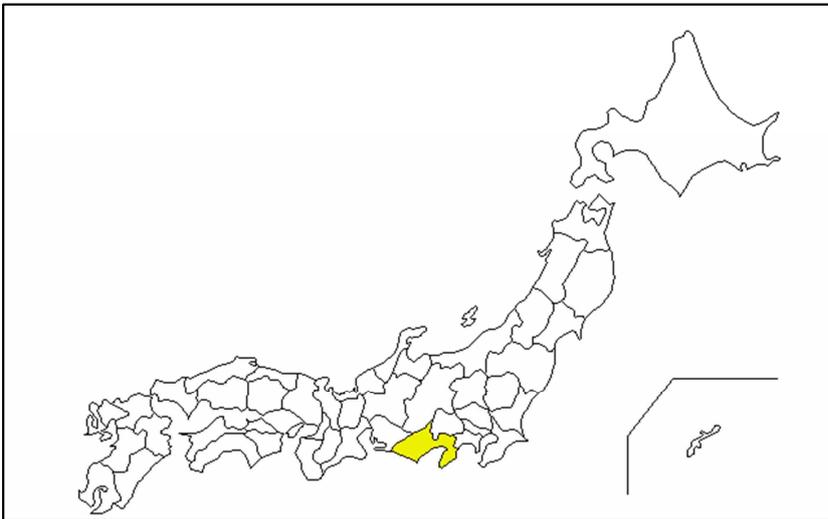
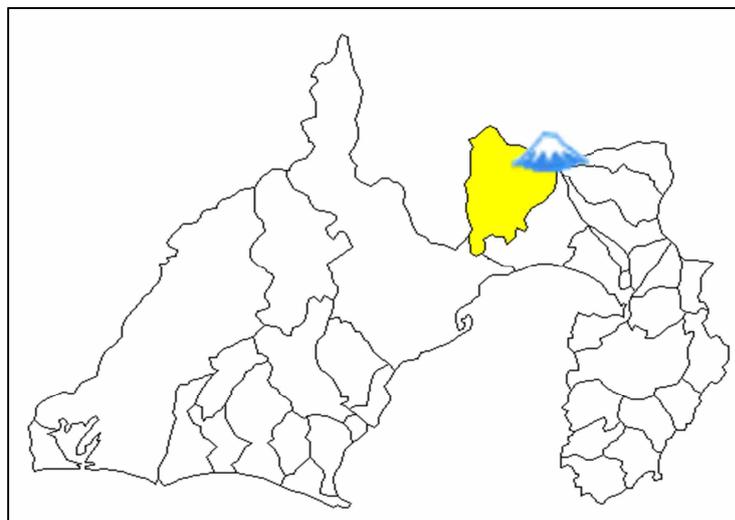


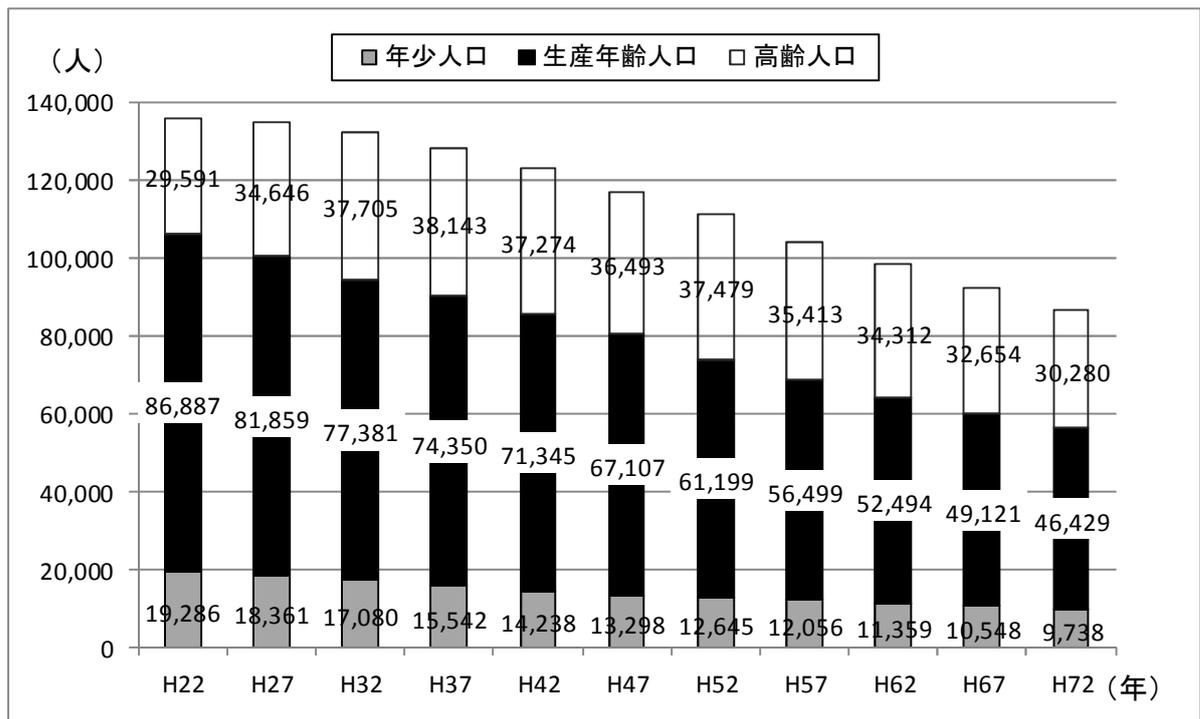
図 1-2 富士宮市の位置



2) 人口の推移・高齢化率等の状況

本市の人口の推移は図1-3のとおりである。富士宮市人口ビジョンの将来推計では、本市の総人口は平成22年以降、減少すると予測されている。年齢区分別では、年少人口及び生産年齢人口は減少傾向である。一方、高齢人口は増加傾向となっており、高齢人口が年少人口を上回っている。

図1-3 将来人口推計

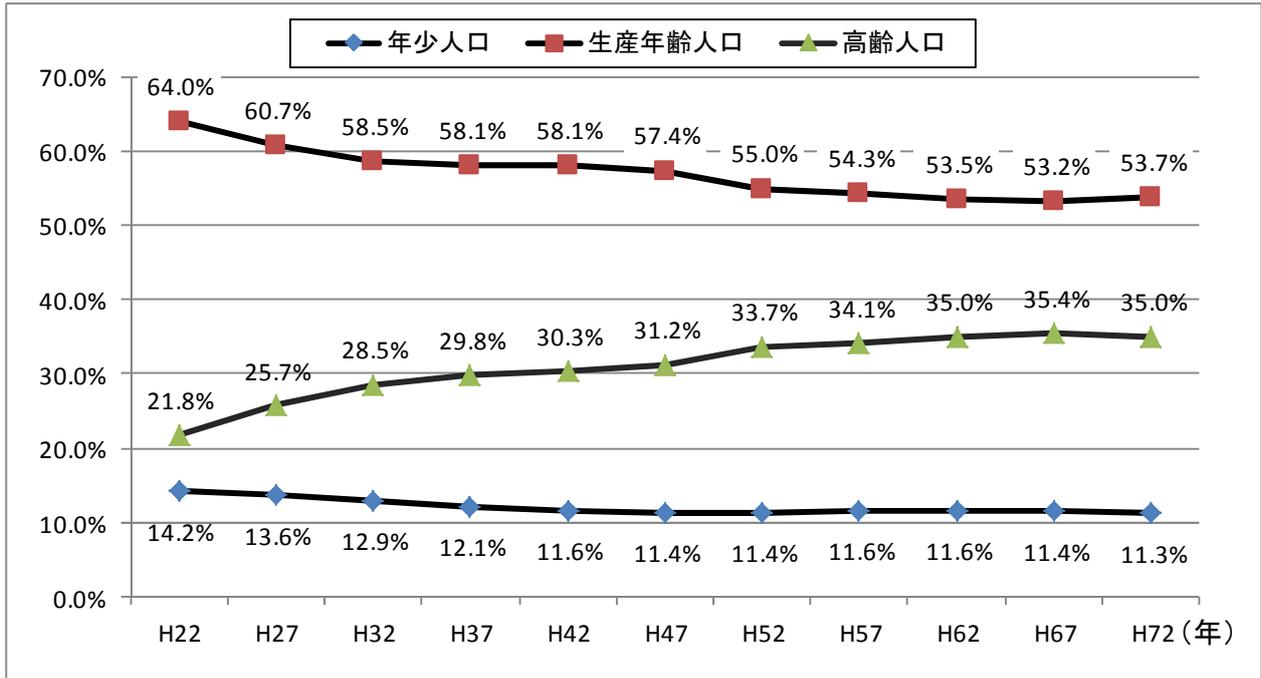


出典：富士宮市人口ビジョン

また、年齢別の人口割合を示したものが図 1-4 である。平成 22 年には 5 人に 1 人が高齢者であったが、平成 72 年には 3 人に 1 人と高齢人口の割合は増え続けると予測されている。

なお、平成 29 年 8 月における行政区別の高齢化率の分布は図 1-5 のとおりであり、市郊外部における高齢化率が高くなっている。

図 1-4 年齢別人口割合の推計



出典：富士宮市人口ビジョン

表 1-1 将来人口推計

年 区分	H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52	H57	H62	H67	H72
総人口(人)	135,764	134,866	132,166	128,035	122,857	116,898	111,323	103,968	98,165	92,323	86,447
年少(人)	19,286	18,361	17,080	15,542	14,238	13,298	12,645	12,056	11,359	10,548	9,738
(割合,%)	14.2%	13.6%	12.9%	12.1%	11.6%	11.4%	11.4%	11.6%	11.6%	11.4%	11.3%
生産年齢(人)	86,887	81,859	77,381	74,350	71,345	67,107	61,199	56,499	52,494	49,121	46,429
(割合,%)	64.0%	60.7%	58.5%	58.1%	58.1%	57.4%	55.0%	54.3%	53.5%	53.2%	53.7%
高齢(人)	29,591	34,646	37,705	38,143	37,274	36,493	37,479	35,413	34,312	32,654	30,280
(割合,%)	21.8%	25.7%	28.5%	29.8%	30.3%	31.2%	33.7%	34.1%	35.0%	35.4%	35.0%

出典：富士宮市人口ビジョン

3) 公共施設等の分布状況

本市における主な公共施設等の名称を以下の表 1-2 に示す。また、公共施設等の分布状況は図 1-6 のとおりである。市役所、出張所、教育・スポーツ施設は市全域に点在している。

一方で、医療・保健・福祉施設及び病院・医院、商業施設は市北部にはほとんど分布していない状況である。

表 1-2 公共施設等一覧

No.	名称	No.	名称
①市役所（本庁・支所・連絡所）		25	埋蔵文化財センター
1	富士宮市役所	26	富士山世界遺産センター
2	富士宮市役所 北山出張所	④高等学校	
3	富士宮市役所 上野出張所	1	県立富士宮北高等学校
4	富士宮市役所 上井出出張所	2	県立富士宮西高等学校
5	富士宮市役所 白糸出張所	3	県立富士宮東高等学校
6	富士宮市役所 芝川出張所	4	県立富岳館高等学校
②医療・保健・福祉		5	静岡理工科大学星陵高等学校
1	富士宮市立病院	⑤観 光	
2	保健センター	1	白糸ノ滝
3	救急医療センター	2	陣馬の滝
4	総合福祉会館	3	田貫湖
5	長生園	4	小田貫湿原
6	あすなる園	5	狩宿の下馬桜
7	療育支援センター「こあら」	6	富士山本宮浅間大社
③教育・スポーツ		7	奇石博物館
1	市民文化会館	8	富士花鳥園
2	中央図書館	9	ドライブインもちや遊園地
3	西富士図書館	10	富士山表富士宮口五合目
4	芝川図書館	11	「道の駅」朝霧高原
5	富丘公民館	12	まかいの牧場
6	南部公民館	13	杵塚養鱒場
7	富士根北公民館	14	静岡県水産試験場富士養鱒場
8	富士根南公民館	15	スポーツビレッジ村山ジャンボ
9	西公民館	16	富士ミルクランド
10	芝川公民館	17	環境省田貫湖ふれあい自然塾
11	芝川公民館内房分館	18	富士山天母の湯
12	柚野公民館	19	富獄温泉 花の湯
13	麓山の家	20	あさぎりフードパーク
14	富士山環境交流プラザ	21	山宮浅間神社
15	大富士交流センター	22	村山浅間神社
16	男女共同参画センター	23	人穴富士講遺跡
17	青少年相談センター	24	大宮・村山口登山道 (現富士宮口登山道)
18	市民体育館	25	新稲子川温泉ユー・トリオ
19	市民プール	26	白糸自然公園
20	芝川 B&G 海洋センター		
21	芝川スポーツ広場		
22	芝川文化ホール（くれいどる芝楽）		
23	学校給食センター		
24	富士宮駅前交流センター「きらら」		

出典：富士宮市ホームページ

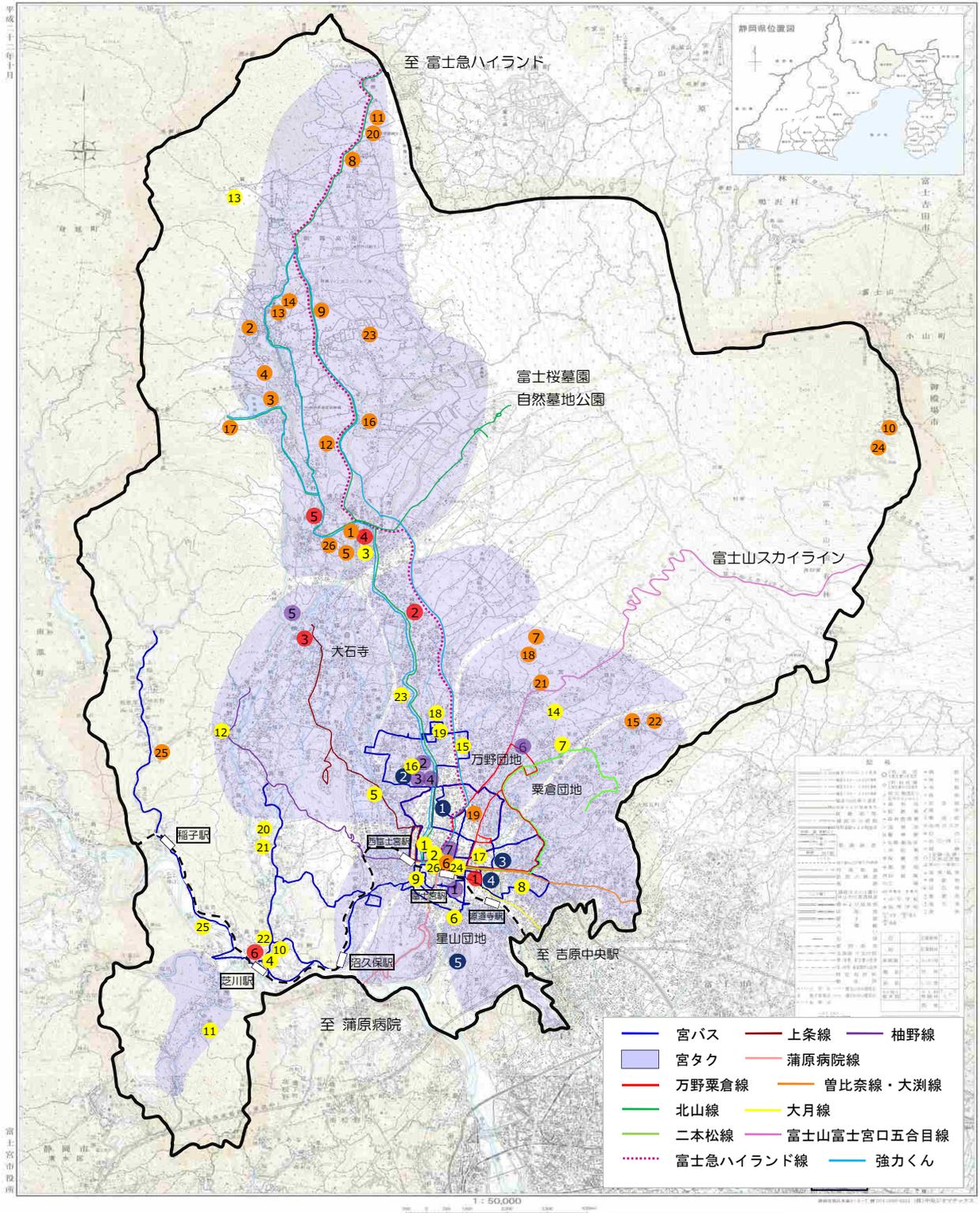
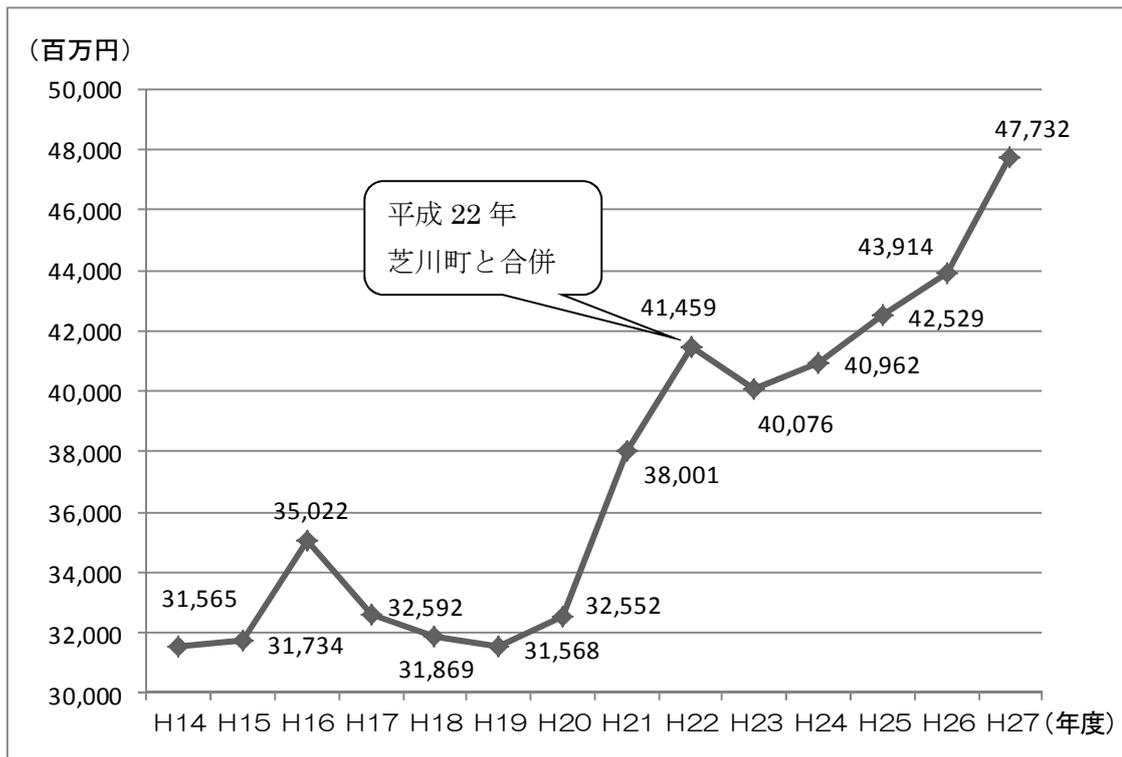


図 1-6 公共施設分布図

4) 一般会計歳入額の推移

本市における一般会計歳入決算額の推移は図 1-7 のとおりである。平成 18 年度に財政健全化計画を策定（平成 20 年度に第 2 次改定）し、行財政改革・財政健全化に努めている。平成 19 年度以降、基金の切り崩しを行い、平成 22 年には芝川町と合併したため増額している。

図 1-7 一般会計歳入決算額推移



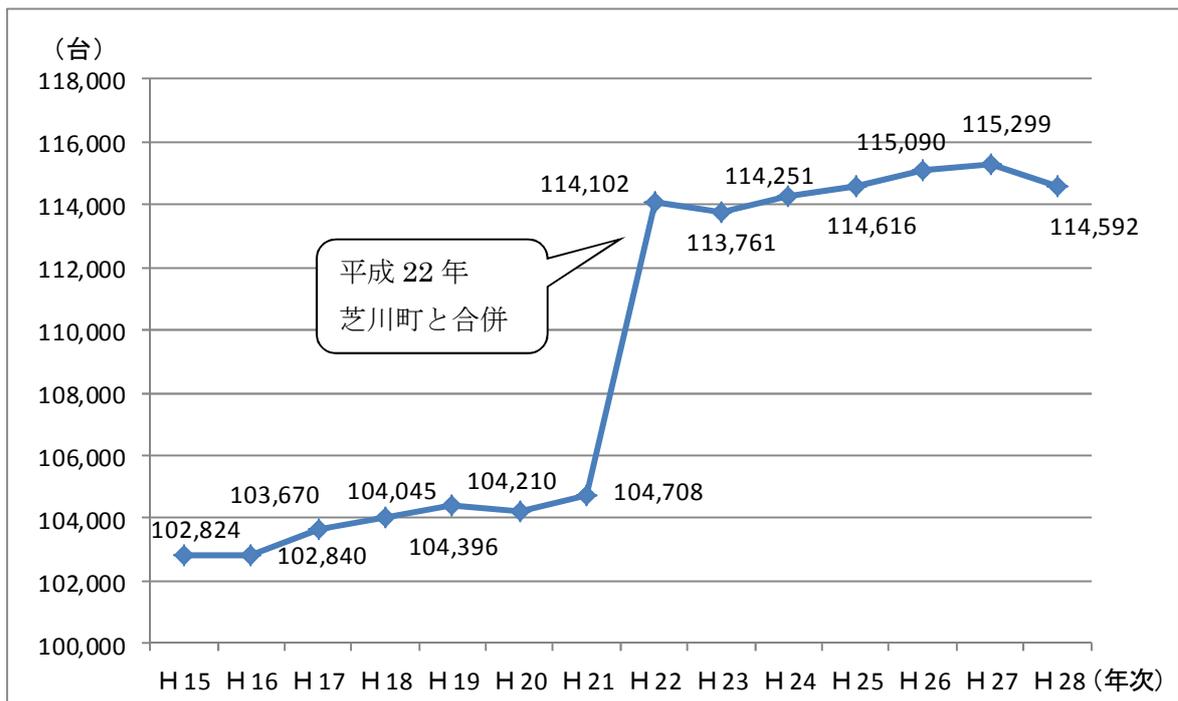
出典：富士宮市の統計

5) 自家用車の保有台数

本市の自動車保有台数の推移を図 1-8 に示す。平成 15 年度の 102,824 台から平成 27 年度の 115,299 台へと増加傾向にあり、日常の移動における自動車への依存が増大していることが伺える。

しかし、人口推移の分析からわかるように、今後は少子高齢化の進展とそれに伴う自動車の保有台数の減少が予測される。実際に、平成 28 年度に減少の傾向も表れた。

図 1-8 自動車保有台数推移



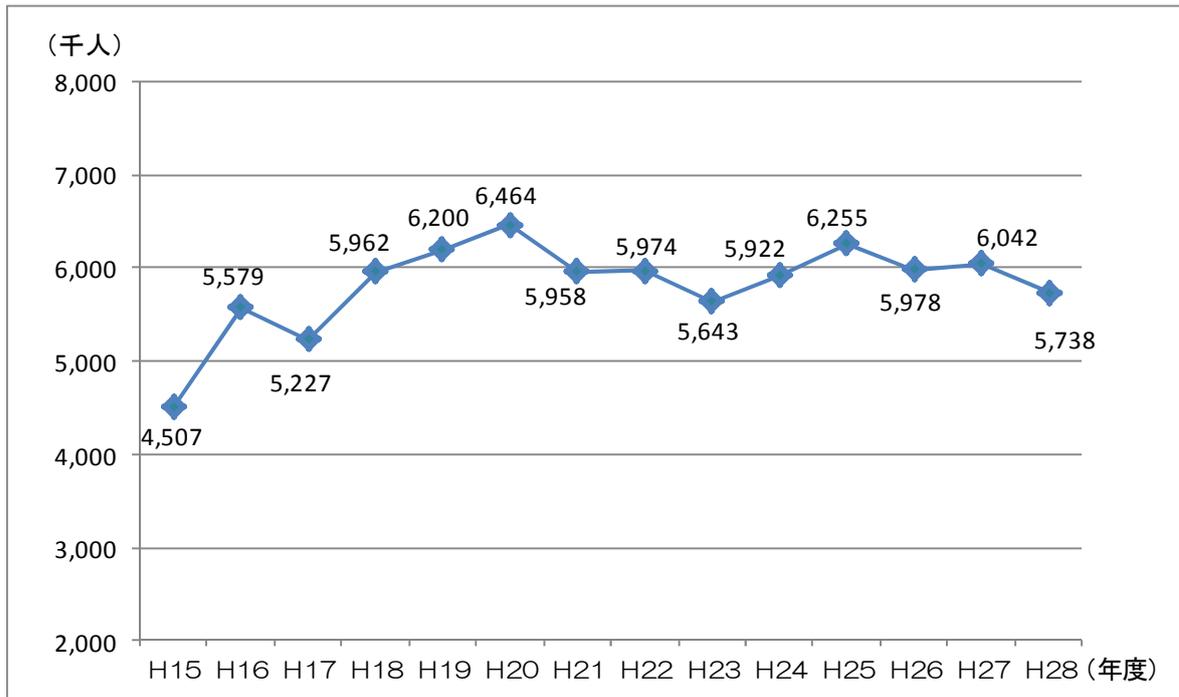
出典：富士宮市の統計

6) 観光客の流入状況

観光客の推移は図 1-9 のとおりで、平成 20 年度は過去 10 年で最大の入込客数となったが、翌年からは増加と減少を繰り返している。

平成 25 年 6 月 26 日に富士山が世界文化遺産として登録され、また平成 29 年 12 月 23 日には静岡県富士山世界遺産センターが開館した。今後、登山客や世界遺産「富士山」の構成資産※、世界遺産センターに訪れる観光客の増加が見込まれる。

図 1-9 観光客入込客数推移



出典：観光課

※世界遺産「富士山」の構成資産

富士山が「信仰の対象」、「芸術の源泉」となった価値を具体的に証明する文化資産。富士山山体だけでなく、周囲にある神社や登山道、洞穴、樹型、湖沼などがあり、富士宮市には以下の 6 つの構成資産がある。

- ・大宮・村山口登山道（現富士宮口登山道）
- ・富士山本宮浅間神社
- ・山宮浅間神社
- ・村山浅間神社
- ・人穴富士講遺跡
- ・白糸ノ滝

出典：富士山世界遺産課ホームページ

1-2. 上位計画の位置付け

「富士宮市地域公共交通計画」を策定するに当たって考慮すべき公共交通に関する上位計画の位置付けを整理する。

1) 第5次富士宮市総合計画（平成28年度～平成37年度）

「第5次富士宮市総合計画」は、日本一元気な自立した都市を創造するための目的志向型の戦略計画として、まちづくりの基本方向を示すものである。平成37年度を目標年次とし、平成27年度に策定された。

将来都市像：富士山の恵みを活かした 元気に輝く国際文化都市

【3つの重点取組】

1. 恵み豊かな未来づくり ～世界遺産富士山の恵みを保全し、活用する～
2. いきいき元気な未来づくり ～安全・安心なまちで、健康を育み元気に暮らす～
3. 誰もが輝く未来づくり ～人とまちが輝き、人口減少社会に打ち克つ～



「豊かなコミュニティを持つ安全・安心なまちづくり」

公共交通が整備された便利なまち

【基本方針】

民間のバス路線を交通体系の軸とし、宮バスによる都市交通の利便性向上と、宮タクによる地域の生活交通を確保することで、誰もが利用できる公共交通体系の維持整備に努めます。

【施策の内容】

施策1 公共交通の充実

（1）公共交通機関・施設の充実

- 民間のバス路線の維持及び宮バス・宮タクを運行することにより、市民の利便性を考慮した交通体系の整備に努めます。
- 市内を運行する各公共交通機関と連携・調整を行い、広域的な移動が円滑となるよう努めます。
- 利用者への各種案内や車両及び交通関連施設のユニバーサルデザイン化を推進するため、関係機関と調整を図ります。

施策2 公共交通の利用促進

（1）地域公共交通サポート事業の推進

- 公共交通事業を市民がサポートする仕組みや体制を推進するとともに、効果的な周知を図ります。

（2）公共交通の啓発事業の推進

- 市民が公共交通への関心を深め、その必要性を認識してもらえよう、生活の中に公共交通を取り込んでいく機会を提供します。
- 公共交通の積極的な活用を促すため、利用方法などの情報の周知に努めます。

2) 富士宮市都市計画マスタープラン（平成 14 年度～平成 32 年度）

「富士宮市都市計画マスタープラン」は、住民の意向を反映させて、都市づくりの将来像を確立し、長期的視野に立った土地利用、都市施設などの配置及び整備その他都市計画の基本的な方針を示している。平成 32 年度を目標年度とし、平成 14 年度に策定された。

基本理念：富士山の恵みを大切に“職・住・遊・学”が共存する創造都市

道路・交通体系計画

【基本的な考え方】

幹線道路網の形成と併せて、人と環境にやさしい都市交通の実現を目指して、効率的な自動車利用の実現や徒歩・自転車・公共交通への転換・活用を促進するとともに、公共交通の充実や交通拠点の機能強化、安全で快適な歩行者空間の整備を進める。

【基本方針】

人と環境にやさしい都市交通の実現

●交通需要マネジメントへの取り組み

効率的な自動車利用や公共交通などへの転換を促進する交通需要マネジメント施策の導入を検討し、道路交通渋滞の緩和や環境負荷の少ない都市づくりを進める。

●公共交通の充実

各交通結節点における、JR 身延線とバスとの相互の連絡性を高め、各交通機関が連結した一体的なネットワーク機能の強化を図る。また、市民ニーズに応えるバスの運行や鉄道利用の促進を図り、誰もが安心して利用できる利便性の高い公共交通として充実する。

【整備方針】

●公共交通の利用促進

通勤時における富士市などへの自動車交通量を低減させ、国道 139 号などの道路渋滞の緩和や環境負荷の軽減を図るため、パーク・アンド・ライドやパーク・アンド・バスライド、キス・アンド・ライドなどを推進し、公共交通への利用転換を図る。併せて、駅周辺の駐車場整備などを進める。

●市民ニーズに応えるバスの運行

誰もが利用しやすく、利便性の高いバス交通の実現や交通需要マネジメントを推進するため、公共交通機関協力のもと、車両サイズのミニ化、低床化、新規開発拠点への路線網の設定、フリー乗降制などを推進するとともに、高齢社会に対応したバス運行への取り組みを進める。また、バスの走行条件の改善を図るため、バスターミナル、優先レーン、バスベイの設置の拡充を進める。

3) 岳南都市圏総合都市交通計画（平成 18 年度～平成 37 年度）

岳南都市圏（富士市、富士宮市、芝川町）における交通量実態調査では、「岳南都市圏総合都市交通計画協議会」を組織し、平成 16 年から平成 18 年の 3 ヶ年にわたり検討を行い、平成 18 年度に報告書をまとめた。協議会では、将来交通計画として都市圏レベルの広域的な交通計画を示している。また、将来交通計画は長期と短・中期の 2 時点での計画を行う。

都市交通体系の基本方針

- 「都市活力の向上」に資する都市交通体系の構築
- 「安全・快適な暮らし」を支える都市交通体系の構築
- 「環境負荷の小さな都市づくり」を目指す都市交通体系の構築



【長期交通計画】（目標年次：概ね 20 年後）

財政等の制約を考慮しない条件下において必要性のある施策をすべて取り込んだ計画であり、最終的な整備目標として位置付けした長期の交通体系として計画する。

【短・中期交通計画】（目標年次：概ね 5～10 年後）

道路交通網計画・公共交通計画・交通需要管理計画等をパッケージ化した「都市交通戦略」の提案、及び財政や整備量等の制約条件や施策の重要度を踏まえた「中期道路網計画」の策定を行う。

長期計画**■公共交通施策の展開方針**

都市交通体系の基本方針のもと公共交通施策の展開方針を、次のとおり示しており、地域公共交通総合連携計画においては、展開方針を受けての検討が必要となる。

公共交通施策の展開方針**都市圏の公共交通軸の形成**

都市圏内を運行する公共交通について、機能分担を図りながら、公共交通軸の形成を目指す。

ニーズに応じた公共交通の運行

各地域の実情に応じて運行の効率化を図るとともに、地域の生活交通を担う地域内公共交通の運行を目指す。

公共交通の利便性向上

住民ニーズに対応するため、公共交通の利便性向上に関する施策の導入を目指す。

交通結節点の機能強化

さまざまな交通が集まる駅及びバスターミナルなどの交通結節点について、駅前広場や歩行空間のバリアフリー化、駐車場・駐輪場の整備を行い、交通結節点の整備に係わる機能を強化することによって、乗り継ぎの改善や快適な公共交通利用を促進することを目指す。

短・中期計画

■公共交通活性化プラン

短・中期交通計画における岳南都市圏の公共交通活性化プランは、次の3点を柱として「都市圏の軸となる公共交通の利便性向上及び利用促進」を図ることを目標としている。

軸となる公共交通の利便性向上及び利用促進

生活の足の確保（高齢者の公共交通利便性向上）

高齢者など交通弱者の生活の足を確保するため、住民の生活と密着した移動（主要な公共施設や医療施設への移動など）に対応できる公共交通の運行。

自動車通勤からの転換促進（通勤時の公共交通利便性向上）

通勤時間帯において自動車から公共交通への転換を促すため、通勤時間帯の移動特性に対応した公共交通の運行、公共交通での通勤の利便性を向上できる施策を実施する。

使いやすい公共交通の実現（利用者ニーズへの対応）

公共交通利用者のニーズに対応した使いやすい公共交通とするとともに、広域的な交流を促進できる施策を実施する。

■都心部交通戦略（富士宮市プラン）

都心部交通戦略（富士宮市プラン）は、次の3点を柱とした「地域資源を活かした安全・安心で快適な移動の実現」を目標としている。

地域資源を活かした安全・安心で快適な移動の実現

まちなかのネットワーク向上

富士宮市中心市街地及びその周辺地域内での快適な移動を実現するため、南北市街地の分断要素となっている JR 身延線と道路との立体化と併せて、まちなかでの歩行者ネットワークを向上するとともに、公共施設の連携を強化できる交通施策を実施する。

安全で安心して移動できる交通施設の整備

富士宮市都心部は、商業や業務施設が集中する地区であり、さまざまな人が集まる場所であることから、誰もが利用しやすい交通施設や公共交通の運行など、安全で安心できる交通施設整備の実施。

地域資源を活かせる公共交通の運行と情報提供

富士宮市中心市街地周辺には、浅間大社や神田川など観光資源が豊富にあるとともに、“富士宮やきそば”を利用したまちおこしを都市交通面から支援するため、観光まちづくりと連携した交通施策の実施。

2. 地域公共交通の現状

- 2-1. 民間バス路線の現状
- 2-2. 富士宮市公共交通サービス

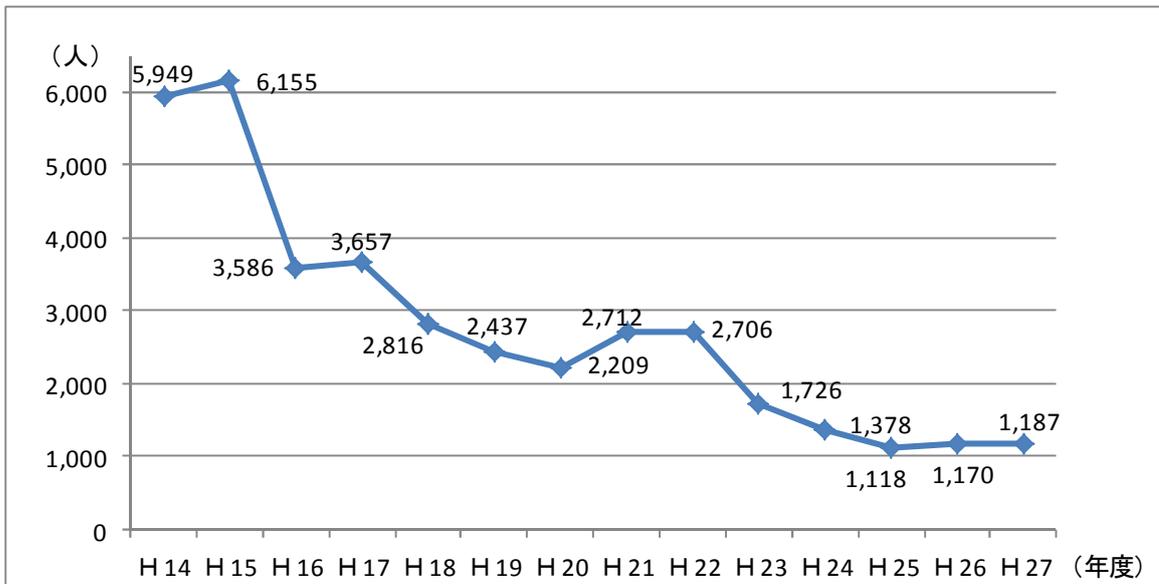
2-1. 民間バス路線の現状

1) バス路線の利用状況

現在、本市内の路線バスは、富士急静岡バス株式会社及び山交タウンコーチ株式会社の2社が運行している。2社の1日平均乗車人員は図2-1のとおり減少傾向にあり、平成27年度には平成15年度の約6分の1以下まで減少している。

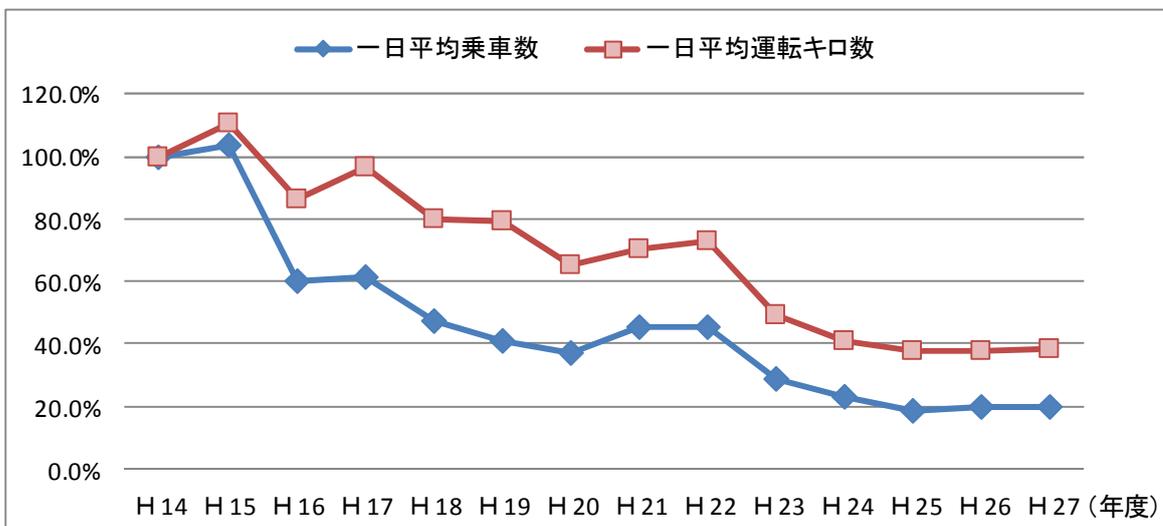
また路線バスの乗車人員の減少に伴い、運転キロ数についても減少傾向にある。

図2-1 民間バス路線の1日平均乗車人員の推移



出典：富士宮市の統計

図2-2 バス乗車数と運転キロ数の経年変化比較
(H14年を100%とする)



出典：富士宮市の統計

2) バス路線の概要

現在運行しているバス路線は、富士急静岡バス株の 9 路線及び山交タウンコーチ株の 1 路線である。通常運行している各路線の概要は表 2-1 のとおりであり、主な機能は次の 3 つに大別される。

この他に、富士山富士宮口五合目線や、観光地周遊バス「強力くん」が運行されている。(参考-1、参考-2 を参照)

- A**：市郊外部から中心市街地へのアクセスの確保
B：富士宮市と他市町間のアクセスの確保
C：その他

表 2-1 バス路線の概要

	路線の概要	路線の主な機能
万野栗倉線	富士宮駅を起終点とし、万野団地、栗倉団地を経由する循環路線。一部の便については、富士根南小学校及び富士根南中学校を経由する。	A
富士急ハイランド線	新富士駅と富士急ハイランドバスターミナル間の運行を基本とする路線であり、国道 139 号を運行することで速達性を高めている。また、ルート上には「白糸ノ滝」や「朝霧高原」など本市を代表する観光資源が存在する。	C
北山線	富士宮駅と市北端の「根原」を結ぶ路線であるが、「富士宮駅」～「根原」間の運行は平日の朝に富士宮駅へ向かう 1 便のみである。殆どの便が途中の「白糸滝」を経由し、「白糸滝」以北については「足形」「猪之頭」や「休暇村富士」が起終点となる。	A
二本松線	平日の朝・午後に往復で 1 便ずつ運行しており、運行ルートは、富士根南小学校及び富士根南中学校、栗倉団地、富士根北小学校及び富士根北中学校を経由して二本松を結んでいる。	A
上条線	富士宮駅と上条を結ぶ路線を基本とし、青木平中央公園を経由している。	A
柚野線	富士宮駅を起終点とし、市中心部と旧芝川町を結んでいる広域的な路線。	A
大月線	富士宮駅と吉原中央駅を結ぶ、本市と富士市間を運行する広域的な路線の 1 つ。市内の運行は富士宮駅から源道寺駅周辺までであり、ほとんどが富士市内の運行となっている。	B
曾比奈線	朝・夕に西富士宮駅から富士脳研病院を経由し富士市（曾比奈）を結ぶ路線。	B
大淵線	日中に富士宮駅から富士脳研病院を経由し、吉原中央駅を結ぶ路線。曾比奈線とともに、本市と富士市間を結ぶ広域的な路線の 1 つ。	B
蒲原病院線	富士宮駅から星山団地を経由し、蒲原病院を結ぶ路線を基本とし、多くの便はイオン富士宮 SC も経由している。本市と富士市間を結ぶ広域的な路線の 1 つ。	B

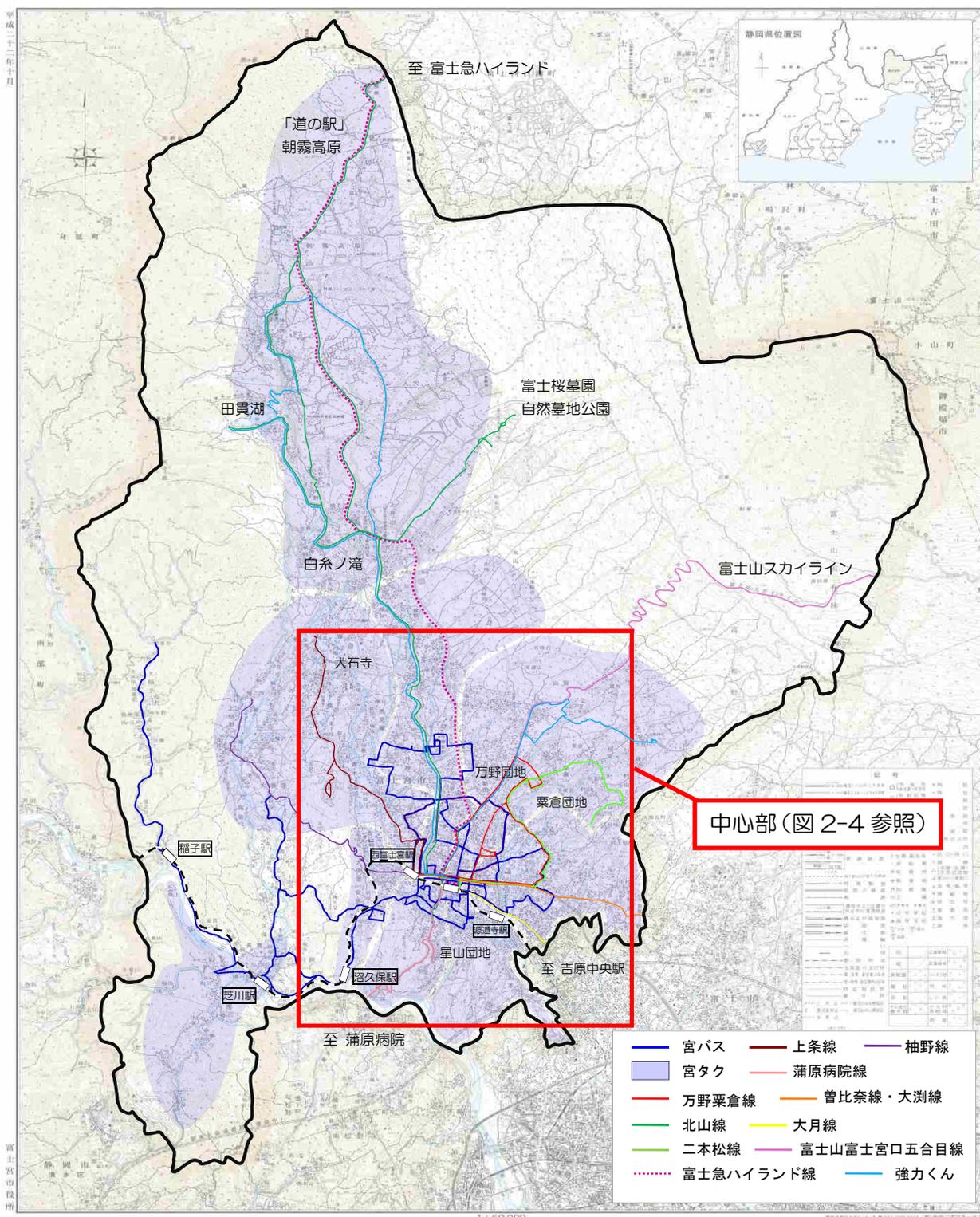
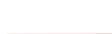


図 2-3 バス路線状況図 (本市全域)

図 2-4 バス路線状況



- | | | | | | |
|---|-----------|---|-------------|--|-----|
|  | 宮バス |  | 上条線 |  | 柚野線 |
|  | 宮タク |  | 蒲原病院線 | | |
|  | 万野栗倉線 |  | 曾比奈線・大湫線 | | |
|  | 北山線 |  | 大月線 | | |
|  | 二本松線 |  | 富士山富士宮口五合目線 | | |
|  | 富士急ハイランド線 |  | 強力くん | | |

参考-1:「強力くん」パンフレット(表)

富士宮市内定期観光バス

強力くん (ごうりき)

1日乗車券 2,230円
午前ルート 1,000円
午後ルート 1,500円
(小人半額)

強力(ごうりき)とは、昔富士登山案内をしたり荷物を運ぶ人のことです

土曜・日曜・祝日限定運行!




**富士山世界遺産
構成資産めぐり!**

午前ルート(所要時間/3時間5分)

富士宮駅 山宮浅間神社 村山浅間神社 富士宮浅間大社 富士宮駅

9:30発

午後ルート(所要時間/4時間10分)

富士宮駅 白糸滝 田貫湖 人穴富士講遺跡 富士ミルクランド 富士高砂酒造 富士宮浅間大社 富士宮駅

13:00発

※写真はイメージです
※1日乗車券(大人2,230円)、午前ルートのみ(1,000円)、午後ルートのみ(1,500円)、小人半額は富士宮駅きっぷ売場のみでの販売です。
※強力くんは、土日祝日運行いたします。※ご乗車は富士宮駅のみです

参考-2:「強力くん」パンフレット(裏)

富士宮市内定期観光バス **GORIKI**

至山梨 朝霧高原

人穴富士講遺跡

田貫湖

富士ミルクランド

白糸の滝

山宮浅間神社

村山浅間神社

富士高砂酒造

浅間大社

富士宮駅

身延線 至富士市

午前ルート(所要時間/3時間5分)

富士宮駅	山宮浅間神社	村山浅間神社	富士宮浅間大社	富士宮駅
9:30発	下車見学 30分	下車見学 30分	下車見学 30分	12:35着

午後ルート(所要時間/4時間10分)

富士宮駅	白糸滝	田貫湖	人穴富士講遺跡	富士ミルクランド	富士高砂酒造	富士宮浅間大社	富士宮駅
13:00発	下車見学 30分	下車見学 15分	下車見学 25分	下車見学 20分	下車見学 30分	下車見学 30分	17:10着

※見学時間はあくまでも目安です。
 ※乗車券を見せると特典が受けられる場所がございます。

ご乗降場所のご案内

富士宮駅
 富士宮駅バスターミナル
 富士急ホテル
 乗降停留所
 富士宮駅

<p>山宮浅間神社 富士山本宮浅間大社の前身で、日本武尊が創建したとされている。(世界遺産構成資産)</p>	<p>村山浅間神社 14世紀初頭には富士山における修験道が成立し、その中心となった神社。(世界遺産構成資産)</p>
<p>浅間大社 全国1300余の浅間神社の総本宮。現在の社殿は1604年に徳川家康が寄進したもの。(世界遺産構成資産)</p>	<p>田貫湖 東西1km、南北0.5km、周囲4kmの湖。湖面には逆さ富士が映る絶景スポット</p>
<p>白糸の滝 富士山の雪解け水が高さ20m、幅200mの溜曲した絶壁から流れ落ちる湧き滝。(世界遺産構成資産)</p>	<p>富士ミルクランド 農畜地帯で知られる朝霧高原の新鮮な牛乳を使った乳製品やジェラートアイスがオススメ</p>
<p>人穴富士講遺跡 富士講の別館とされる長谷川内行が10~17世紀に修行し、入定したと伝えられる聖地。修行堂・先達等の遺構などが残されている。(世界遺産構成資産)</p>	<p>富士高砂酒造 創業1820年。富士山の伏流水で仕込む酒蔵。梅酒やコーカルト酒といった変わり酒も</p>

※1日乗車券(大人2,230円)、午前ルートのみ(1,000円)、午後ルートのみ(1,500円)、小人半額は富士宮駅きっぷ売場のみでの販売です。
 ※強力くんは、土日祝日運行いたします。
 ※ご乗車は富士宮駅のみです

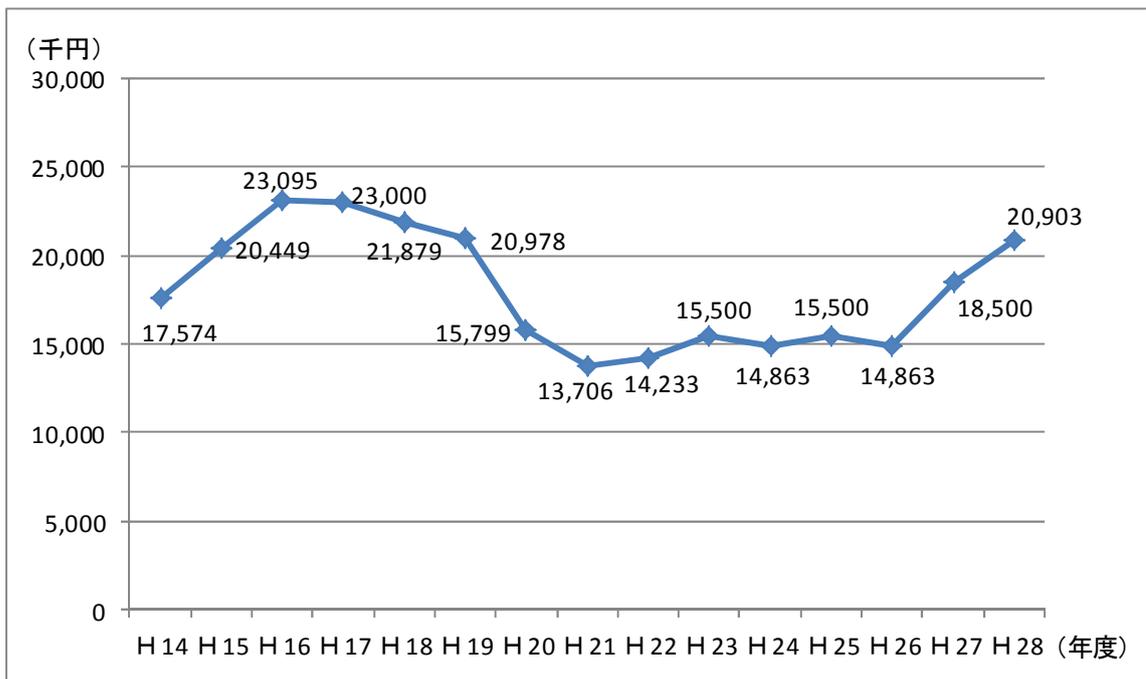
運行に関するお問い合わせは
富士急静岡バス ☎0544-26-8151

3) 不採算バス路線に対する補助

本市では不採算バス路線の運行経費の一部を負担することで、バス路線の維持を図っている。その補助金額の推移を図 2-5 に示す。

平成 16 年度までは補助金額は増加傾向にあったが、平成 17 年度以降は路線ごとの補助金制度に改めたため、路線が廃止された場合は補助金もあわせて廃止している。平成 27 年度からは路線維持のため、補助金を増加している。

図 2-5 不採算バス路線に対する補助金額の推移



出典：市民生活課

4) バス運行区間の廃止状況

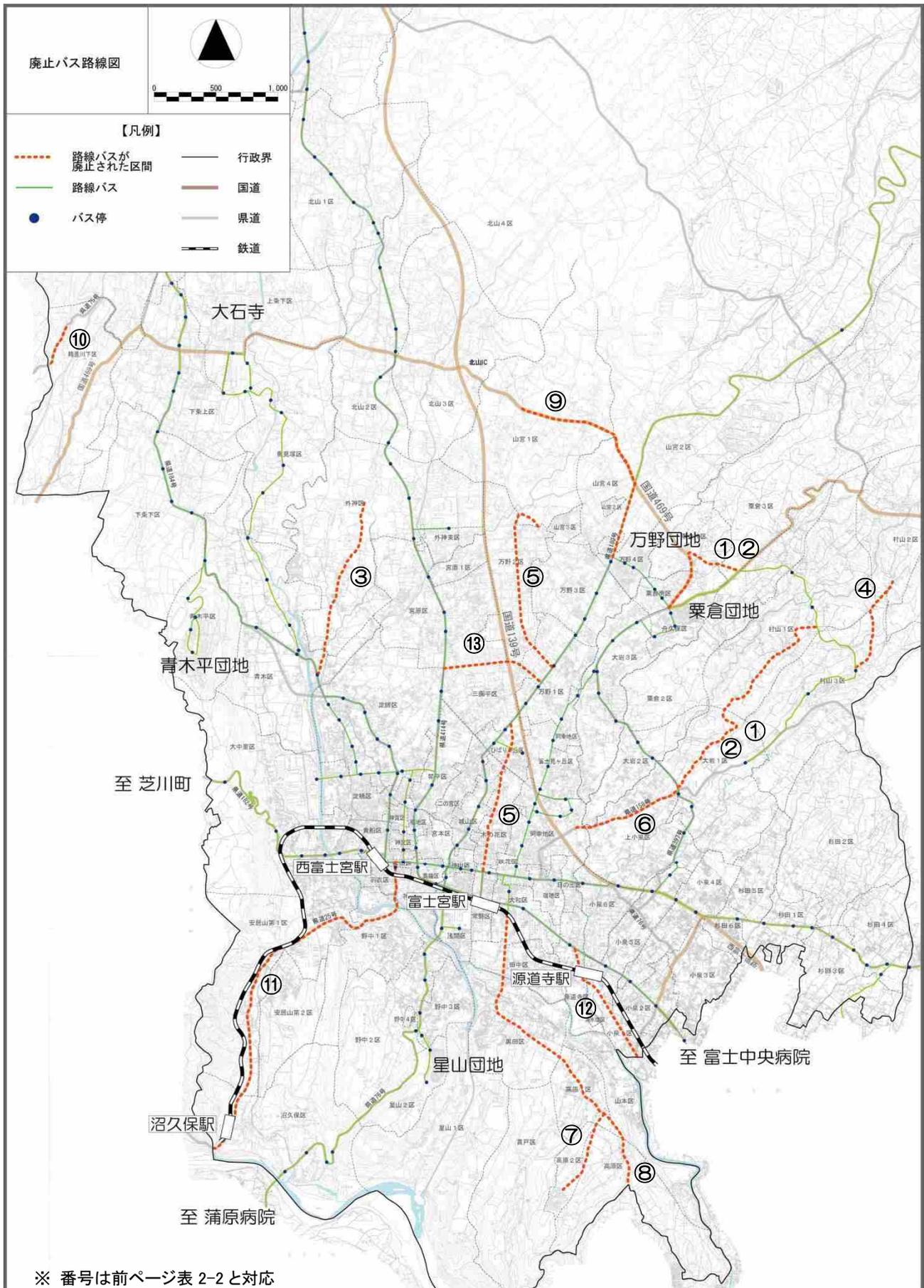
バス事業者からの退出意向の申し出があった路線については、地域住民やバス事業者と協議しながら、平成 14 年度以降に表 2-2 に示す 13 区間が廃止された。平成 20 年度の 4 月には 7 区間が廃止されている。

バス運行区間の廃止状況を次ページの図 2-6 に示す。

表 2-2 廃止区間

	廃止区間	キロ程 (km)	廃止期日
①	下粟倉 653～村山 1550	1.95	H14.10
②	大岩 1541～村山 1550	3.65	H14.10
③	淀師 489-2～上外神 1194	1.95	H15.10
④	村山 56～村山 988	1.90	H17.3
⑤	中央町 10-1～万野 403-7 の一部	4.00	H18.4
⑥	東阿幸地 719～大岩 1551	1.20	H18.4
⑦	山本 477 地先～山本 610 地先	7.50	H20.4
⑧	中央町 30-5 地先～山本 813 地先	4.85	H20.4
⑨	万野 3045 地先～山宮 2526 地先	7.00	H20.4
⑩	精進川 1868 地先～精進川 1833 地先	11.60	H20.4
⑪	西町 26-20 地先～沼久保 878 地先	24.32	H20.4
⑫	源道寺町 1200 地先～小泉 360 地先	11.0	H20.4
⑬	中原町 150 地先～宮原 7-1 地先	4.35	H20.4

図 2-6 廃止バス路線図



2-2. 富士宮市公共交通サービス

本市では、平成20年度の民間バス路線の廃止への対応として、平成20年4月1日より市街地循環バス「宮バス」とデマンド型乗合タクシー「宮タク」の運行を実施している。

1) 宮バス

① 宮バスの概要

市街地周辺の公共施設・医療施設・ショッピングセンターなどと住宅地を循環バスで結び、地域住民の生活交通の足を確保すると同時に、中心市街地の活性化を目指す。導入当初は、総合福祉会館行きの民間バス路線の廃止の対応として、中央循環（内回り・外回り）の2ルートの運行から始まった。その後、新路線の導入や変更を行い、平成25年10月1日より再編路線での運行が開始される。

なお、現在の運行概要は以下のとおり。

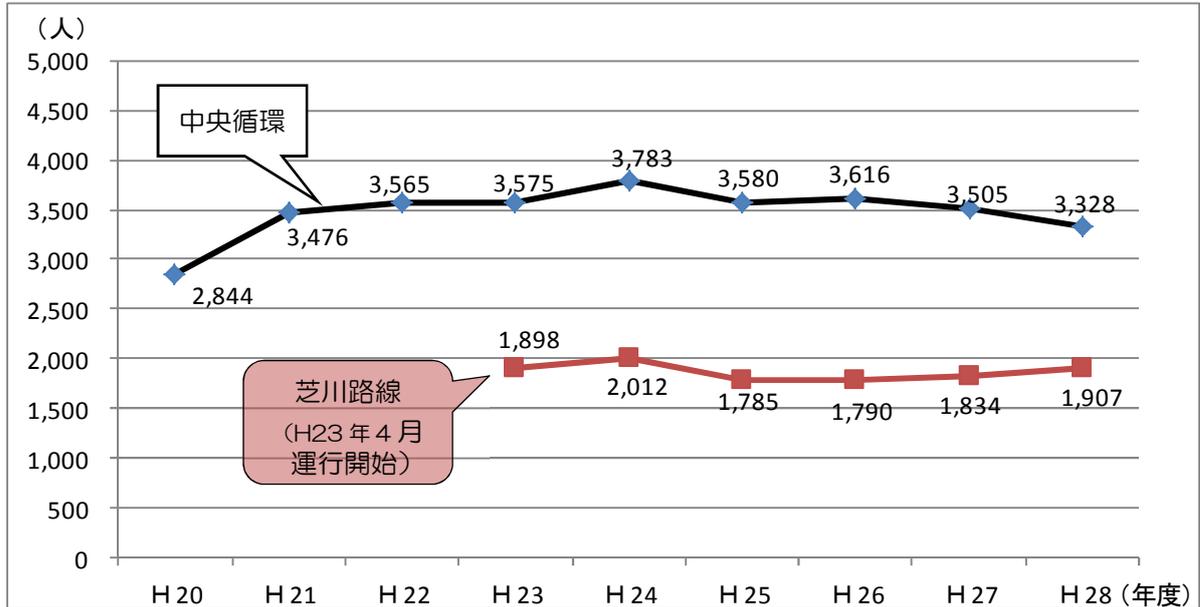
運行ルート	宮1 中央循環内回り (H20.4.1～) 宮2 中央循環外回り (H20.4.1～) 宮3 東南循環内回り (H23.10.1～) 宮4 東南循環外回り (H23.10.1～) 宮5 北循環 (H23.10.1～ ※H25.10～路線を大幅に再編) 宮11 芝富線 (H23.4.1～の再編「芝川バス 芝5」を名称変更) 宮12 稲子線 (H23.4.1～の再編「芝川バス 芝3」を名称変更) 宮13 香葉台線 (H23.4.1～の再編「芝川バス 芝3」を名称変更) 宮14 稗久保線 (H23.4.1～の再編「芝川バス 芝1」を名称変更)
事業主体	富士宮市（運行業務は道路運送法4条により事業者へ委託）
料金	1乗車当たり200円（※北循環は各コース200円）小学生以下及び障害者手帳保持者は半額。乳幼児は保護者が同伴の場合に限り2名まで無料。） 宮1～宮5の各路線、宮5の各コースは半額で乗り継ぎ可能。
運行日	宮1・2 中央循環 毎日運行（※1便と8便は土・日・祝運休） 宮3～5 東南・北循環 月～土（祝日は運休） 宮11～14 月～土 （全線12月29日～1月3日は運休）
1日当たり 運行回数	宮1・宮2 中央循環 計16便（土日祝日は計12便） 宮3・宮4 東南循環 計6便 宮5 北循環 6便 宮11～14 計18便
運行時間帯	6:00～18:14
車両	低床バス4台、中型バス1台、 マイクロバス1台（25人乗り） うち5台は車椅子での乗降可



②利用状況

宮バス中央循環・芝川路線の利用者数は図 2-7 のとおりである。運行開始後より、ともに平均乗車人数は横ばいに推移している。

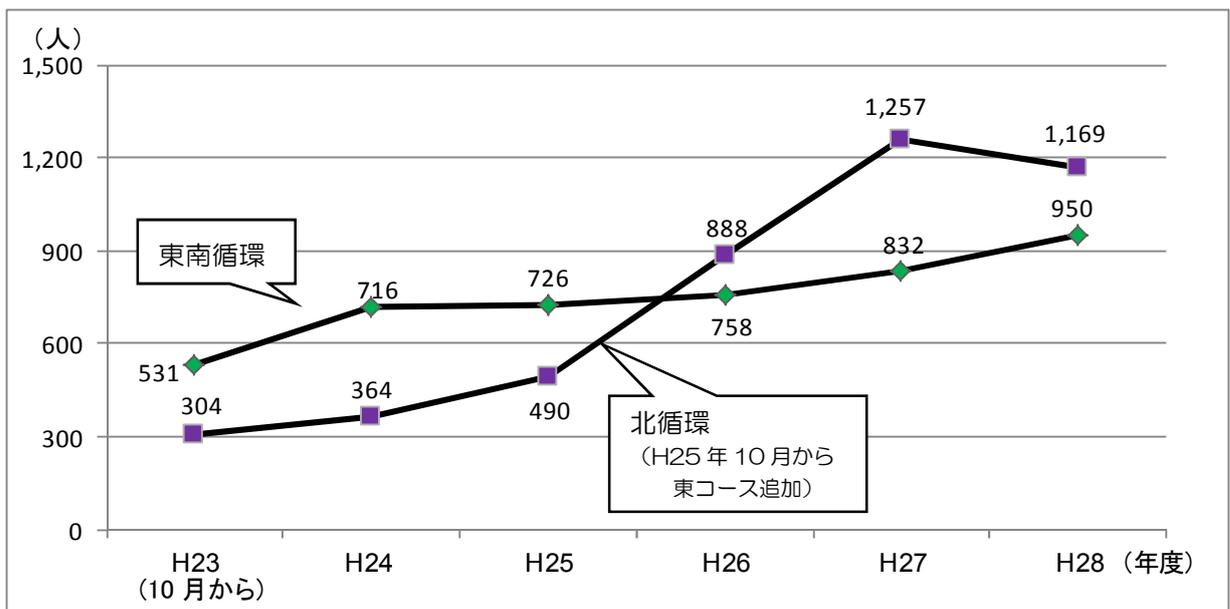
図 2-7 中央循環・芝川路線 1ヶ月当たりの平均乗車人数の推移



出典：市民生活課

また、宮バス東南循環・北循環の利用者数の推移は図 2-8 のとおりである。両循環とも順調に乗車数を増やしている。北循環は平成 25 年 10 月より東コースが追加され、利用者数が急増した。

図 2-8 東南循環・北循環 1ヶ月当たりの平均乗車人数の推移



出典：市民生活課

③宮バスの運行支援策

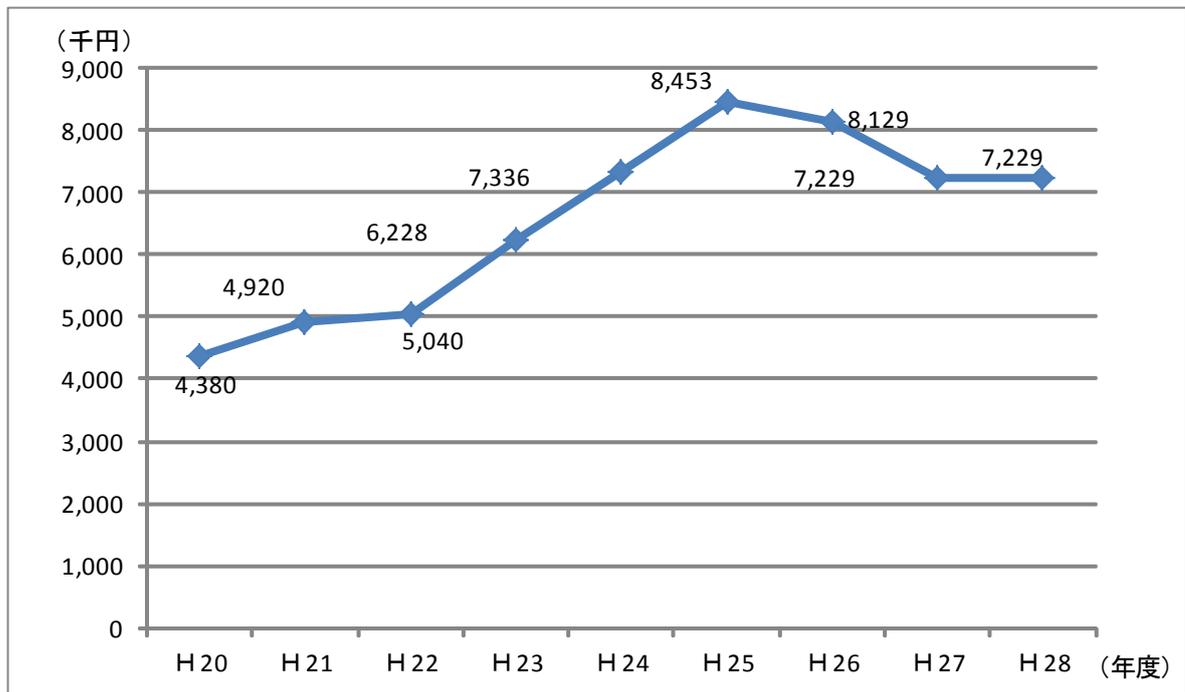
バス停オーナー制度

市の財政負担の軽減を目的に、ルート沿線の医療施設・金融機関・商店・レジャー施設にバス停を設置することで資金協力を得る制度。平成29年4月現在、45事業所から資金協力を得ている。



バス停オーナー協力金収入の推移は図2-9の通りである。新路線を導入するにあたり、沿線施設に協力を呼びかけることでオーナーの協力を得ている。オーナーの数は平成25年度をピークに減少しているものの、運行当初は400万円台だった協力金は、現在700万円弱となっている。

図2-9 バス停オーナー協力金収入の推移



出典：市民生活課

2) 宮タク

① 宮タクの概要

平成 19 年 4 月に、富士急静岡バス(株)から路線バスの退出届けが提出され、平成 20 年 4 月にバス路線の運行が廃止された交通空白地域（山宮・山本・安居山）を対象に運行をスタートさせたデマンド型乗合タクシーである。交通空白地域と街中エリア間を運行しており、あらかじめ予約を受けた時間帯のみ運行し、ドア to ドアのサービスを行っている。

その後、他の地域住民からの要望が寄せられ、平成 22 年度から合併前の市域全体にエリアを拡大した。平成 27 年度には更なるエリアの拡大・増便を行っている。

なお、現在の運行概要は以下のとおり。

運行エリア	山宮エリア・山本エリア・上野エリア・南部エリア・安居山エリア 富士根エリア・北山エリア・北部エリア・内房エリア
事業主体	富士宮市（運行業務は道路運送法 4 条により事業者へ委託）
料金	200 円～1,000 円 （エリア内の距離に応じて異なり、廃止されたバス路線の料金に準じて設定されている） 小学生以下及び障害者手帳保持者は半額。
運行日	平日運行（土日祝日・12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
運行便数	山宮エリア・山本エリア・北山エリア（8 便/日） その他のエリア（6 便/日）
運行時間帯	7：10～17：00
車両	セダン型タクシー
委託料の特徴	運行費と乗車賃の差額を委託料としているため、乗合率が上昇すると委託料が下がる。

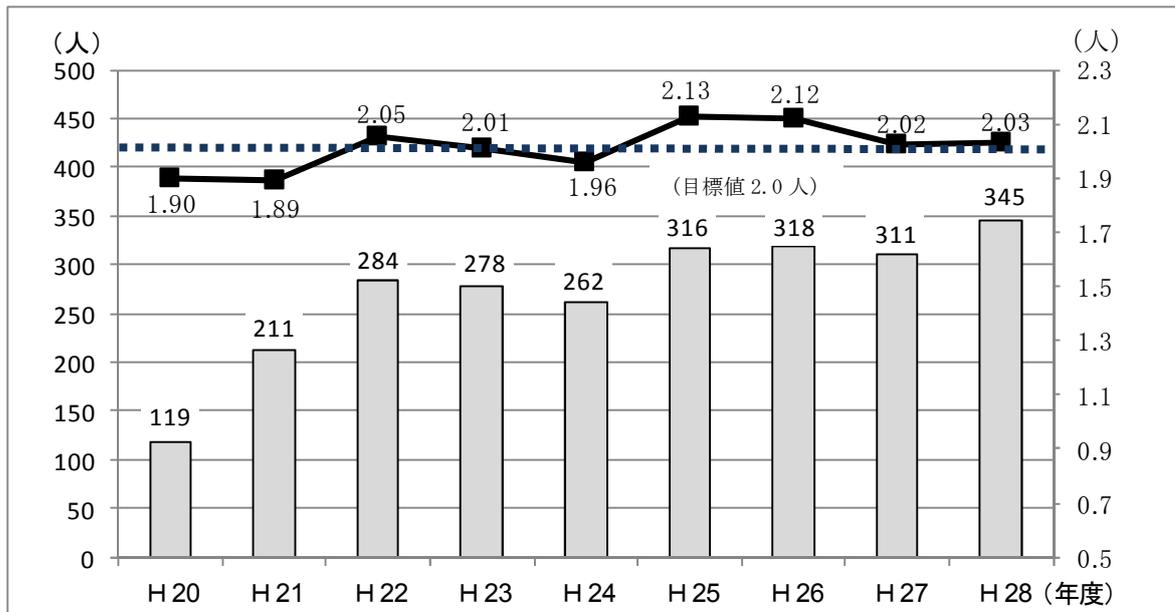


②利用状況

運行開始後から平成 28 年度までのエリア別の 1 か月当たり、1 台当たりの平均乗車人数を図 2-10 から図 2-17 に示した。

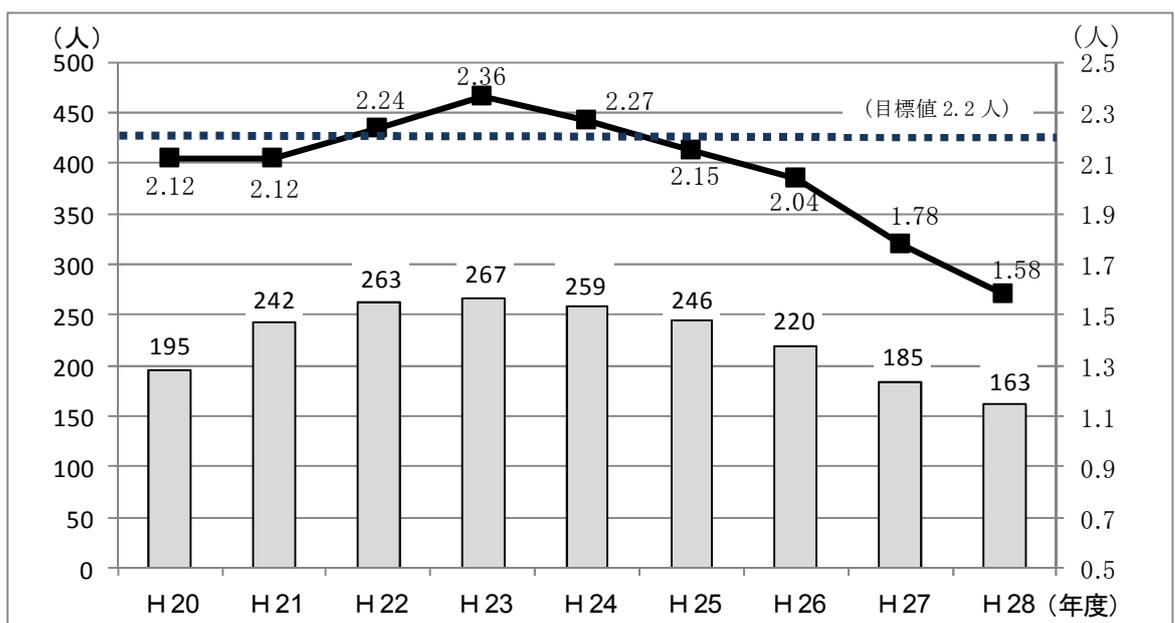
平成 25 年 4 月より増便したこともあり、各エリアの輸送人員は前年度と比較して増加傾向にあった。しかしその後、平成 27 年 4 月の増便により利用者が分散し、現在の平均乗車人数は減少傾向にある。

図 2-10 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (山宮エリア)



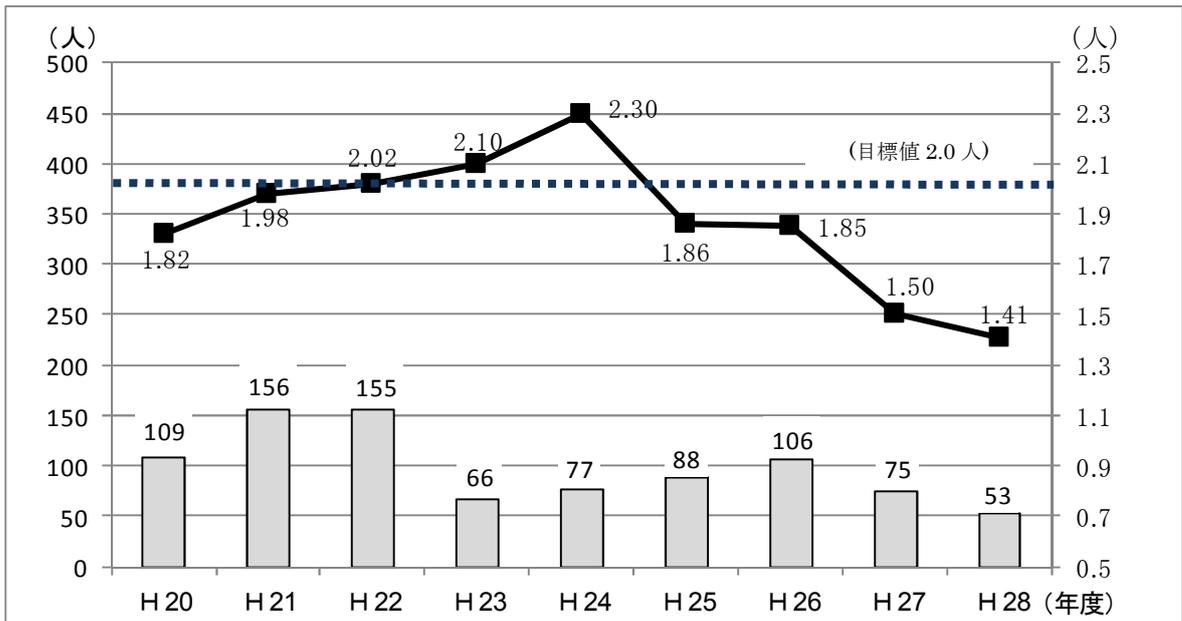
出典：市民生活課

図 2-11 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (山本エリア)



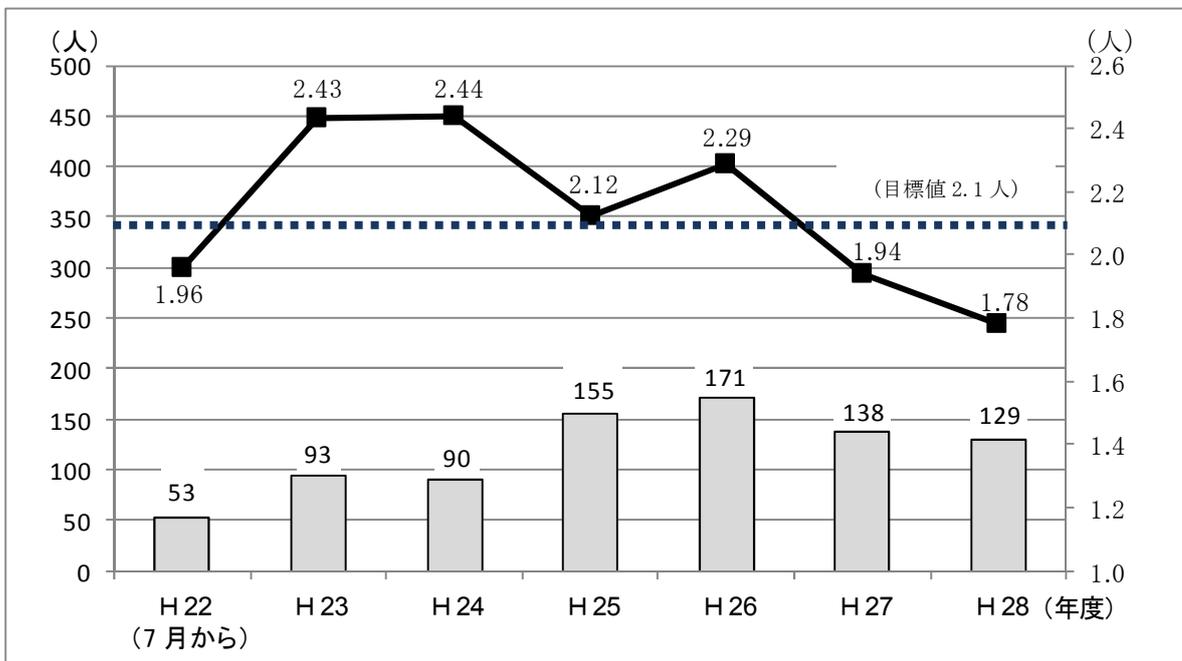
出典：市民生活課

図 2-12 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移 (安居山エリア)



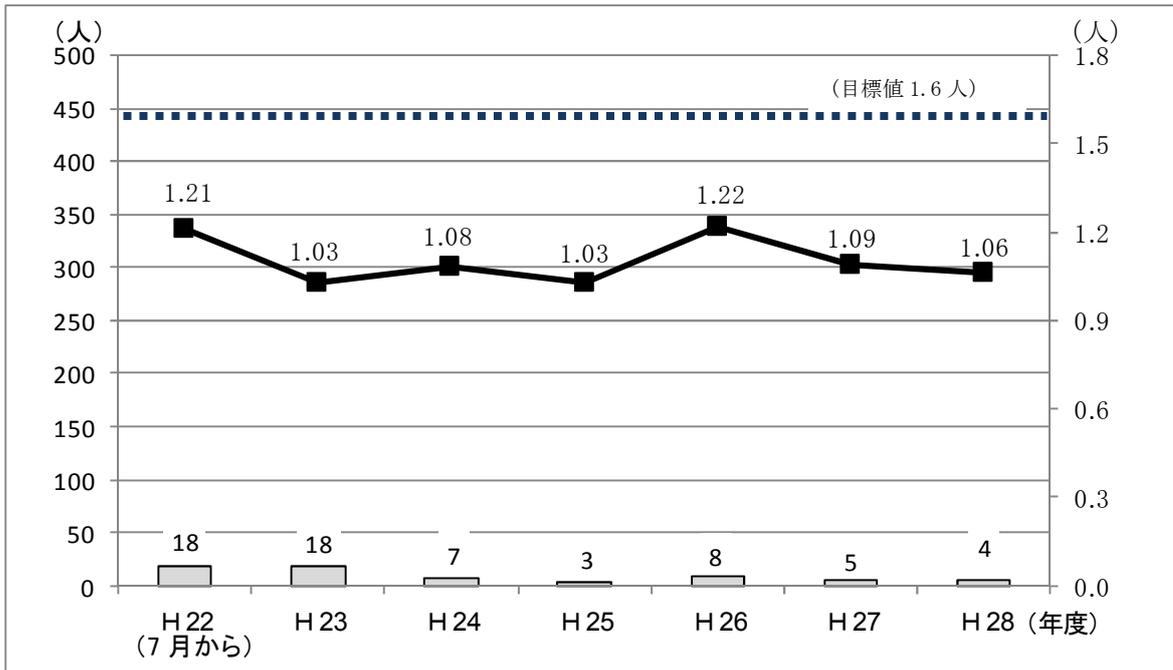
出典：市民生活課

図 2-13 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移 (上野エリア)



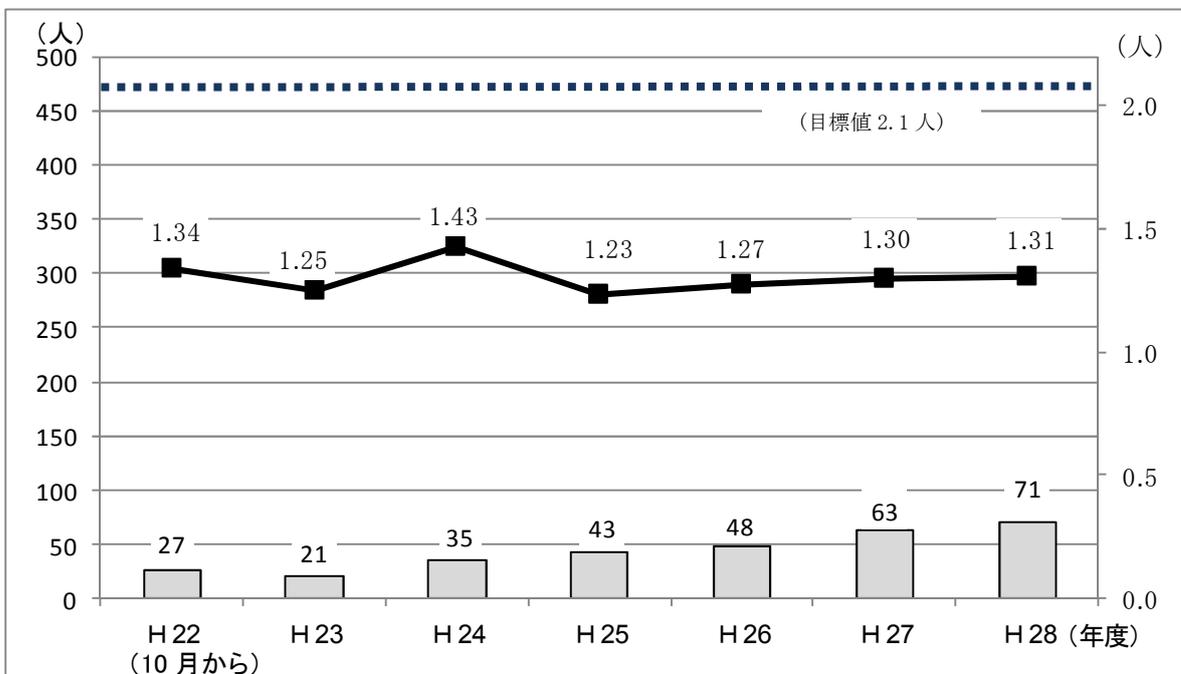
出典：市民生活課

図 2-14 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (南部エリア)



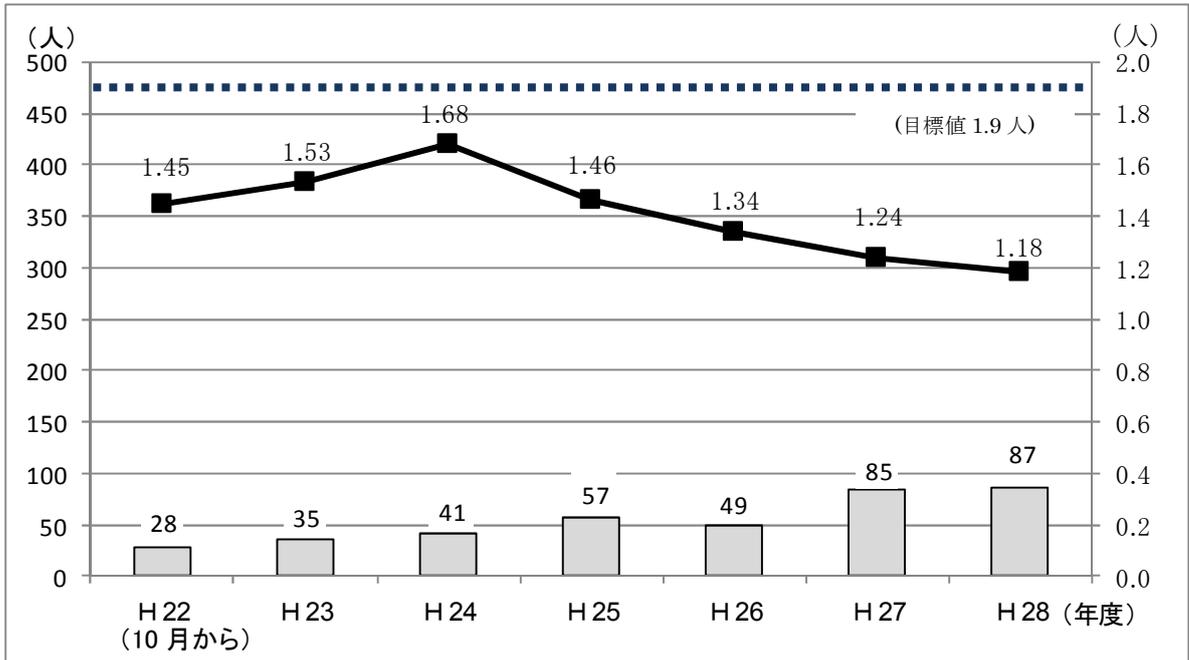
出典：市民生活課

図 2-15 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (富士根エリア)



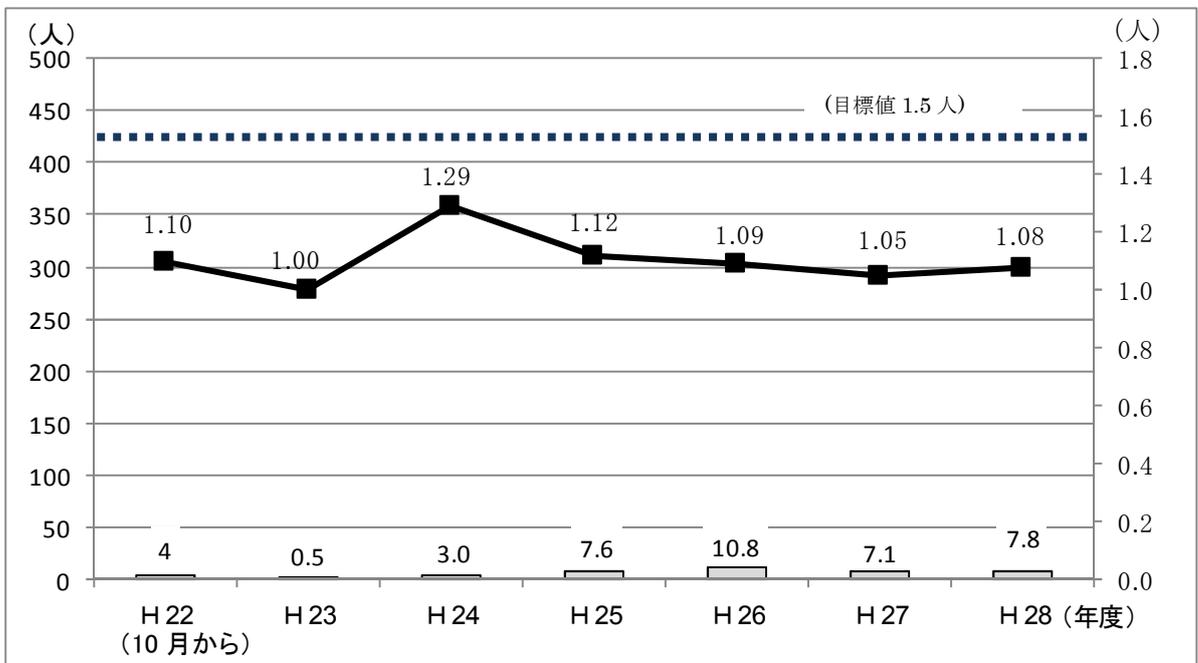
出典：市民生活課

図 2-16 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移 (北山エリア)



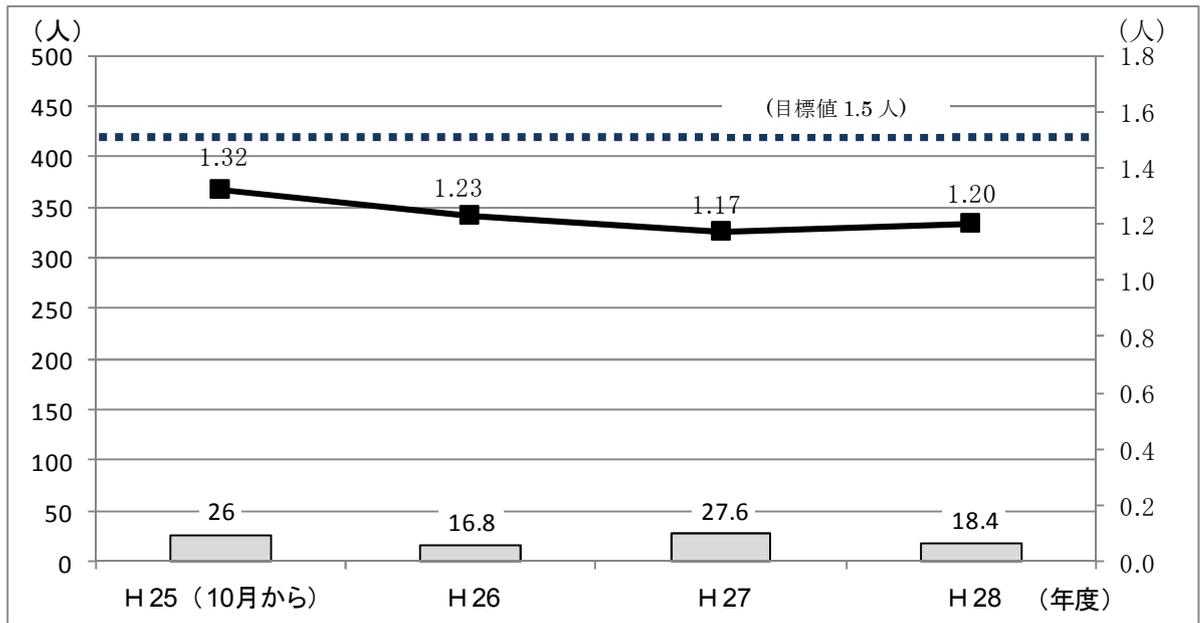
出典：市民生活課

図 2-17 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移 (北部エリア)



出典：市民生活課

図 2-18 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (内房エリア)



出典：市民生活課

3) 宮バス路線数・宮タクエリア数の推移

平成20年4月1日より現在までの宮バスの路線数と宮タクのエリア数の推移を以下に示す。

宮バス路線数

	計	旧富士宮市	旧芝川町	備 考
H20.4.1	2	2	(3)	・中央循環内回り、中央循環外回り ・芝川町営バス(内房線、柚野線、稲子線)
H22.3.23	5	2	3	・芝川町との合併により、芝川町営バス編入
H23.4.1	7	2	5	・芝川バスを再編 (稗久保線、香葉台線、稲子線、内房線、芝富線)
H23.10.1	11	6	5	・宮バスを拡大 (東南循環(東循環)、東南循環(南循環)、北循環、シャトル)
H25.10.1	9	5	4	・北循環東コースを新設、シャトル(西コース)と北循環(北コース)を含め北循環を再編する ・内房線を廃止(宮タク芝川エリアを新設) ・名称を「宮バス」に統一

宮タクエリア数

	計	旧富士宮市	旧芝川町	備 考
H20.4.1	3	3	—	・山宮、山本、安居山の3エリアで開始
H22.7.1	8	8	0	・南部、上野、富士根、北山、北部の5エリアを新設
H25.10.1	9	8	1	・宮バス内房線廃止により、内房エリアを新設

3. 利用者意向及び市民意向の把握

- 3-1. 利用者アンケート調査の概要
- 3-2. 利用者アンケート調査の結果
- 3-3. 市民アンケート調査の概要
- 3-4. 市民アンケート調査の結果

3-1. 利用者アンケート調査の概要

1) 調査の目的

本調査は、本市内を運行する市営バスの利用者のバスに対する意向や満足度を把握するために実施した。

2) 調査の方法

①調査対象

調査の実施日（平成29年2月13日（月）～平成29年3月17日（金））に本市内を運行する市営バス、宮タクを利用された方。

②調査票の回収期間

平成29年2月13日（月）～平成29年3月24日（金）

③調査方法と回収状況

委託事業者を通してアンケート票を配布し、降車時に回収をした。その後、3月24日までに集まった分を回収した。

路線ごとの回収結果は以下のとおりである。

	路線	回収数	委託事業者
①宮バス	中央循環・東南循環・北循環	34	富士急静岡バス
	芝川路線(芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線)		
②宮タク	山宮エリア	31	篠原タクシー
	山本エリア	21	岳南自動車
	安居山エリア	11	ホンダタクシー
	上野エリア	19	
	南部エリア	1	
	富士根エリア	6	富士宮交通
	北山エリア	11	須走タクシー
	北部エリア	1	
	内房エリア	6	芝川タクシー
合計		141	

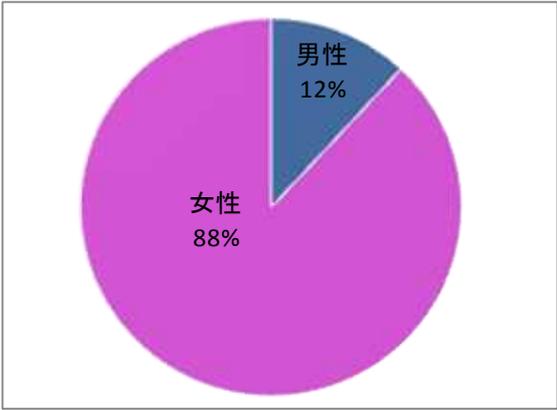
3-2. 利用者アンケート調査の結果

宮バス

あなた自身のことについてお聞きします。

① 性別

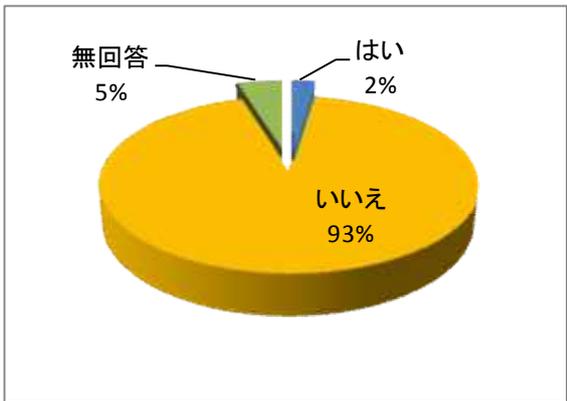
男性	5
女性	37
無回答	0
計	42



「女性」が全体の約90%を占めており、女性の利用者が多い。

② 車の運転をするか、しないか。

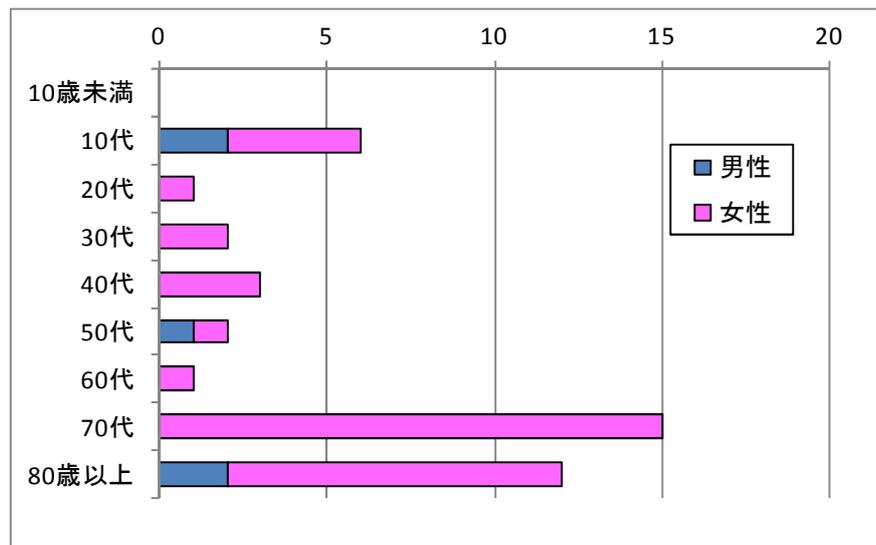
はい	1
いいえ	39
無回答	2
計	42



「いいえ」が全体の90%を超えており、宮バスの利用者は運転をしない人がほとんどである。

③ 年齢

	男性	女性
10歳未満	0	0
10代	2	4
20代	0	1
30代	0	2
40代	0	3
50代	1	1
60代	0	1
70代	0	15
80歳以上	2	10
計	5	37

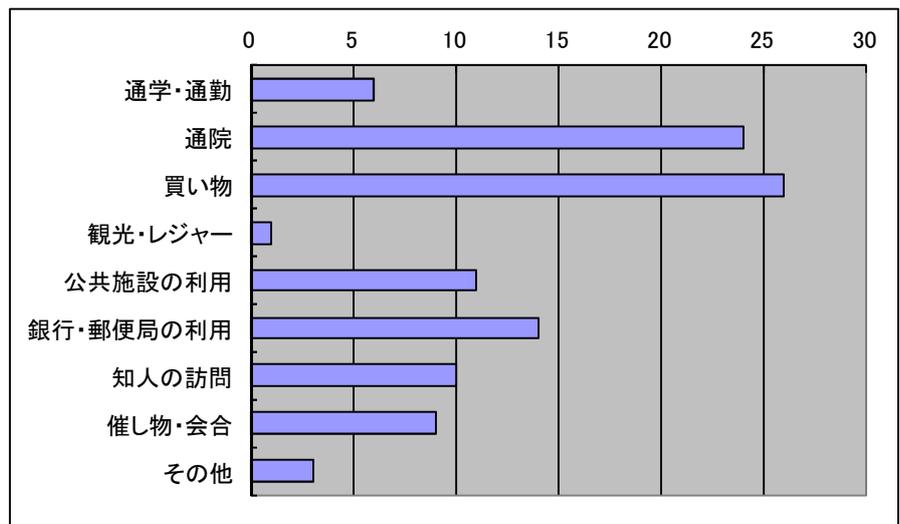


アンケート結果から利用者で一番多いのは「70代」の「女性」で「車の運転をしない」人だと分かった。

また全体では、ほぼ全世代に女性の利用者が見られるが、男性の利用者はまばら。

問1 宮バスの利用目的は何ですか。(複数回答可)

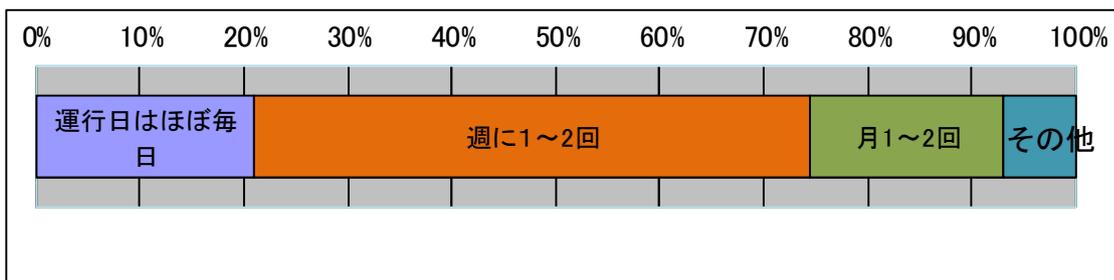
利用目的	回答数
通学・通勤	6
通院	24
買い物	26
観光・レジャー	1
公共施設の利用	11
銀行・郵便局の利用	14
知人の訪問	10
催し物・会合	9
その他	3



バスは、「通院」、「買い物」などの日常生活における利用が多い。

問2 宮バスを利用する頻度はどのくらいですか。

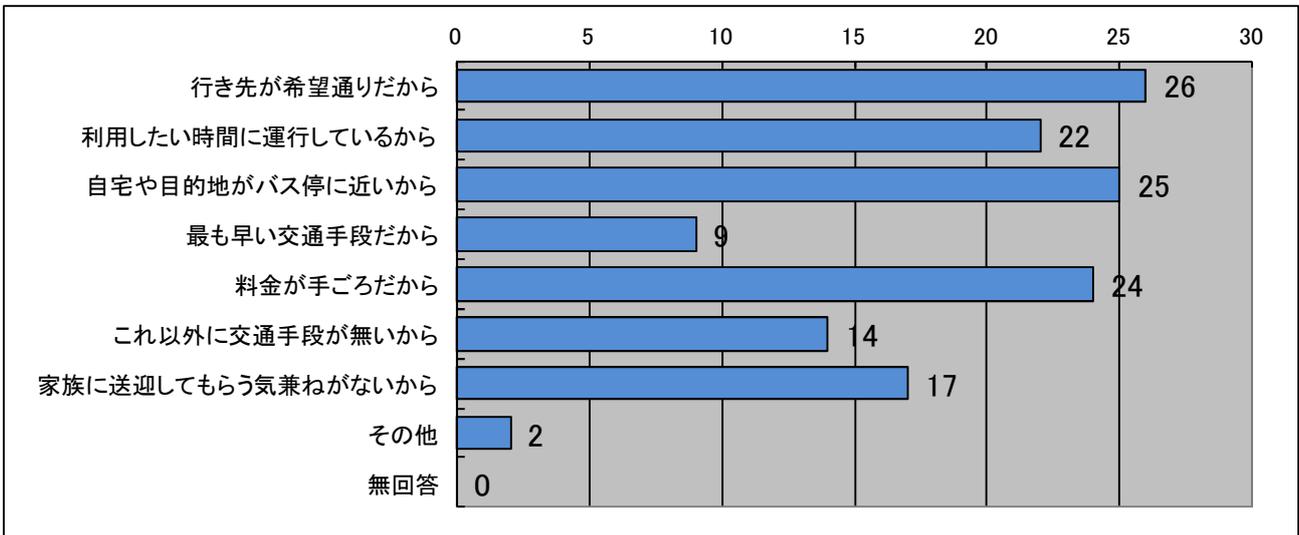
利用頻度	運行日は ほぼ毎日	週に1~2回	月1~2回	雨などの日 のみ	ほとんど 利用しない	その他
回答数	23	9	8	0	3	0



どちらの路線も、「ほぼ毎日」と「週に1~2回」を合わせると、70%以上の人が高頻度で利用している。

問3 宮バスを利用している理由は何ですか。(複数回答可)

理由	行き先が希望通りだから	利用したい時間に運行しているから	自宅や目的地がバス停に近いから	最も早い交通手段だから	料金が手ごろだから	これ以外に交通手段が無いから	家族に送迎してもらおう気兼ねがないから	その他
回答数	26	22	25	9	24	14	17	2



バスを利用している理由について、「行き先が希望通りだから」が最も多く、利用者のニーズに合っていることが分かる。

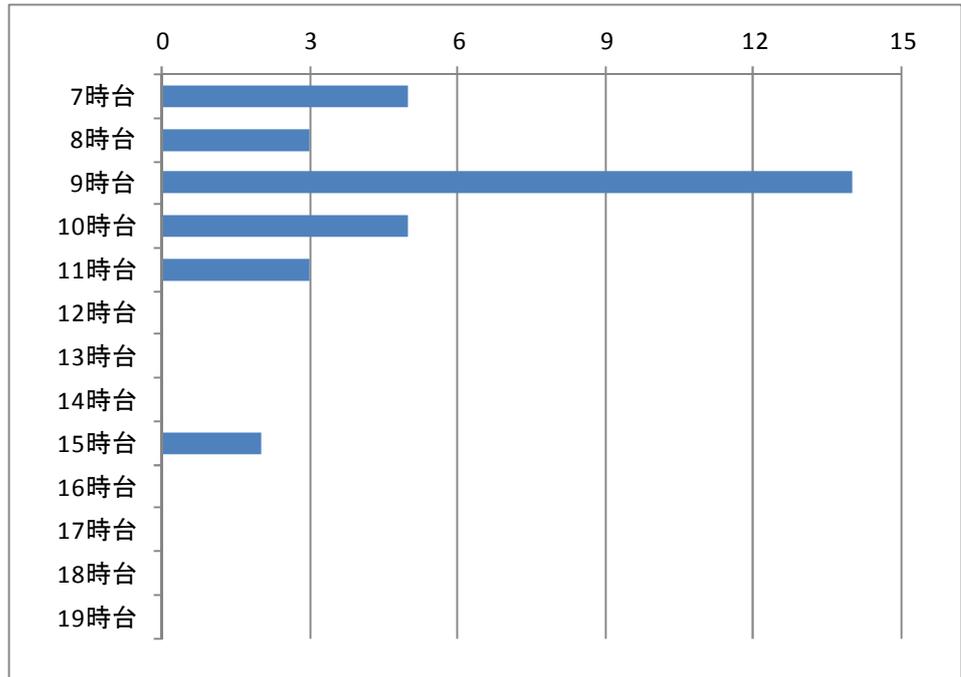
問4 宮バスで行きたい場所があれば教えてください。

希望場所	三浦病院	その他	山宮、北山方面
	岩本山		富士宮駅より宮原までのバス(直通)
	市営白尾住宅		芝川行が午前には有ると便利です
	白尾山公園		特になし(4名)
	まかいの牧場(2名)		
	イオン		
	浅間神社		
	四中学校		

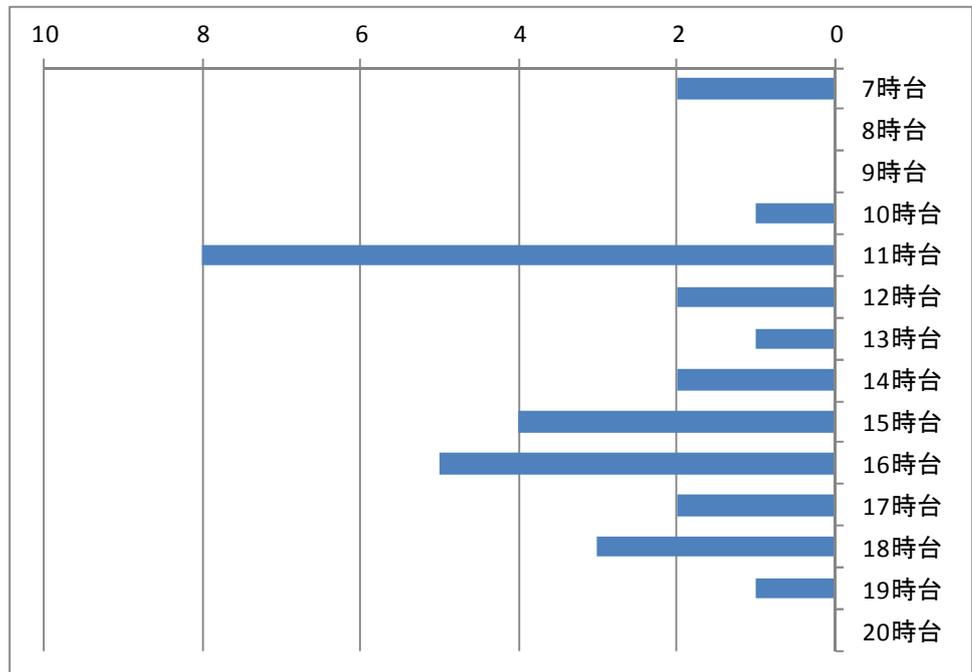
問5 1番利用したい時間を教えてください。

(今使っている時間を変更しないでほしい場合は、その時間を書いてください。)

行きの時間	回答数
7時台	5
8時台	3
9時台	14
10時台	5
11時台	3
12時台	0
13時台	0
14時台	0
15時台	2
16時台	0
17時台	0
18時台	0
19時台	0



帰りの時間	回答数
7時台	2
8時台	0
9時台	0
10時台	1
11時台	8
12時台	2
13時台	1
14時台	2
15時台	4
16時台	5
17時台	2
18時台	3
19時台	1
20時台	0

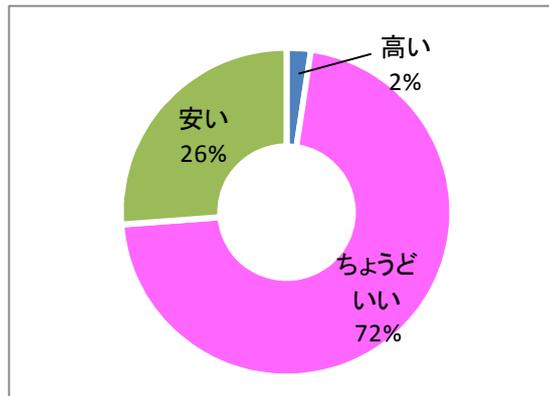


行きの時間では、9時台を希望する人が多く、帰りの時間の希望は11時台、次いで16時台が多かった。

これは問1の利用目的で挙がっていた「通院」「買い物」のためと思われる。

問6 料金はいかがですか

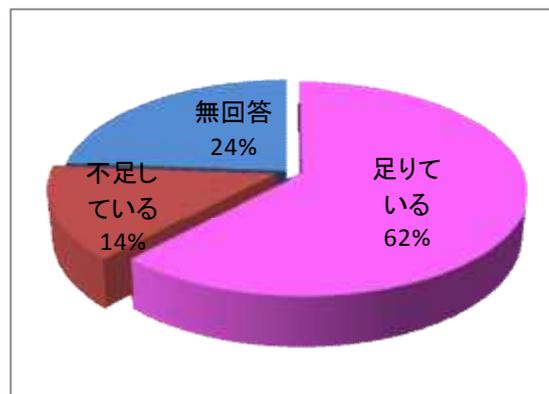
料金	回答数
高い	1
ちょうどいい	30
安い	11
その他	0



バスの1乗車200円の料金に対して、約70%の人が「ちょうどいい」と感じている。

問7 チラシや広報ふじのみやなどでお知らせしている、宮バスに関する市からの情報は足りていますか。

情報量	回答数
足りている	26
不足している	6
その他	0
無回答	10



情報量「足りている」との意見が60%を占めているが、利用している方の回答であることに留意したい。

「不足している」14%については、具体的に何が不足しているのかを考える必要がある。

★ 宮バスを5点満点で点数をつけてください。

私の宮バス満足度は 点！

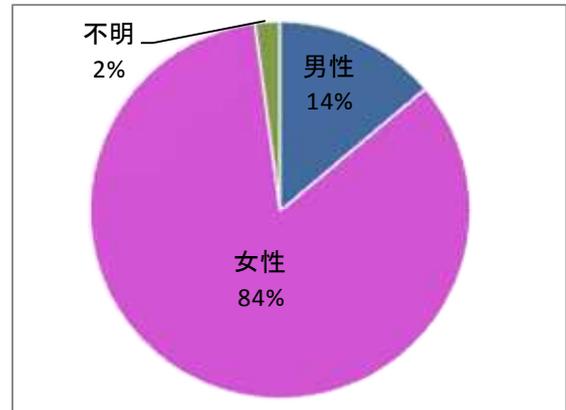
宮バスの満足度の平均点は4.2。高い満足度である。

宮タク

あなた自身のことについてお聞きします。

① 性別

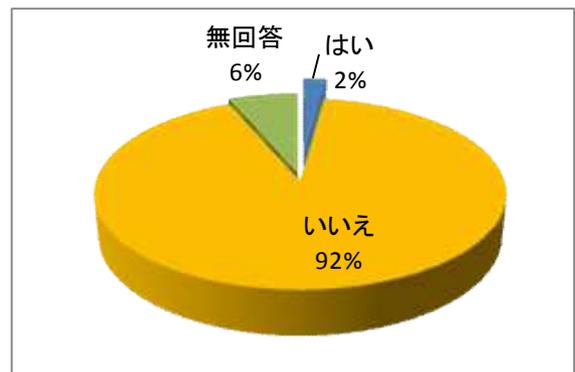
	男性	女性	不明	計
山宮エリア	4	27	1	32
山本エリア	2	19	1	22
安居山エリア	0	6	0	6
上野エリア	1	13	0	14
南部エリア	1	0	0	1
富士根エリア	0	5	0	5
北山エリア	3	3	0	6
北部エリア	1	2	0	3
内房エリア	1	4	0	5
合計	13	79	2	94



どのエリアも女性の利用者が多く、宮タクの利用者の約90%が女性である。

② 車の運転をしますか。

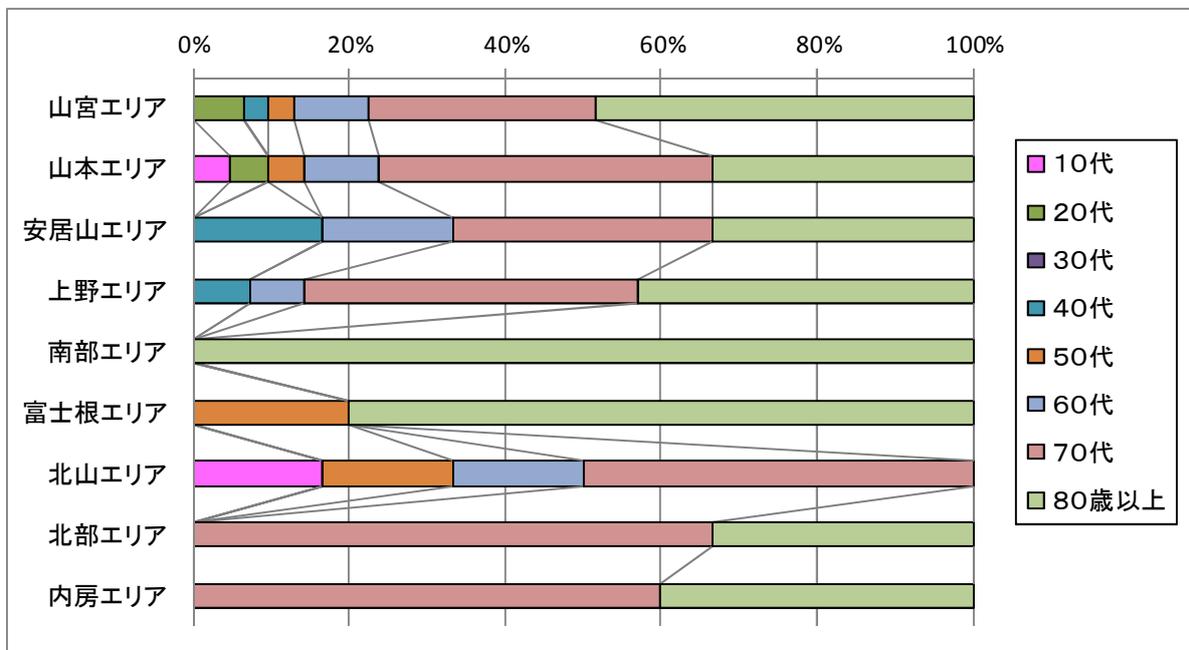
	はい	いいえ	無回答	計
山宮エリア	0	32	0	32
山本エリア	0	17	5	22
安居山エリア	0	5	1	6
上野エリア	1	13	0	14
南部エリア	0	1	0	1
富士根エリア	0	5	0	5
北山エリア	0	6	0	6
北部エリア	1	2	0	3
内房エリア	0	5	0	5
合計	2	86	6	94



すべてのエリアで「運転しない」人が多く、宮タク利用者の約90%が運転をしない。

③ 年齢

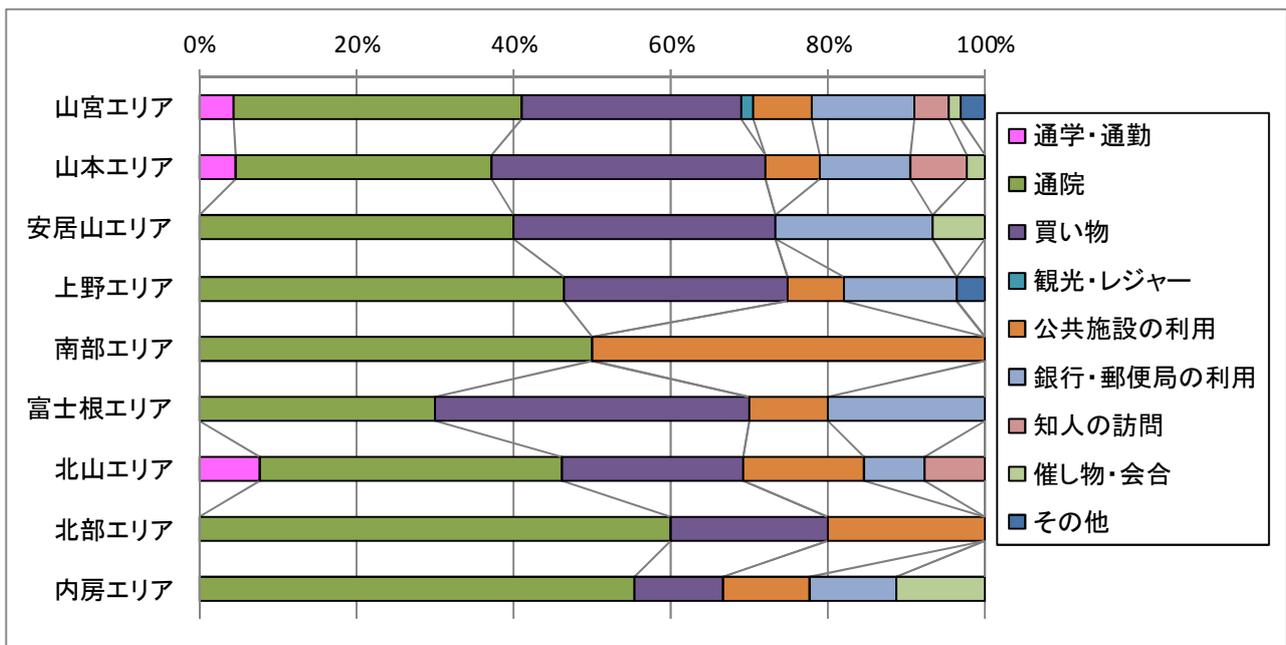
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	計
山宮エリア	0	2	0	1	1	3	9	15	31
山本エリア	1	1	0	0	1	2	9	7	21
安居山エリア	0	0	0	1	0	1	2	2	6
上野エリア	0	0	0	1	0	1	6	6	14
南部エリア	0	0	0	0	0	0	0	1	1
富士根エリア	0	0	0	0	1	0	0	4	5
北山エリア	1	0	0	0	1	1	3	0	6
北部エリア	0	0	0	0	0	0	2	1	3
内房エリア	0	0	0	0	0	0	3	2	5
合計	2	3	0	3	4	8	34	38	92



全てのエリアで、70代・80歳以上の利用者が多く、宮タク利用者の約80%が70代以上である。

問1 宮タクの利用目的は何ですか。(複数回答可)

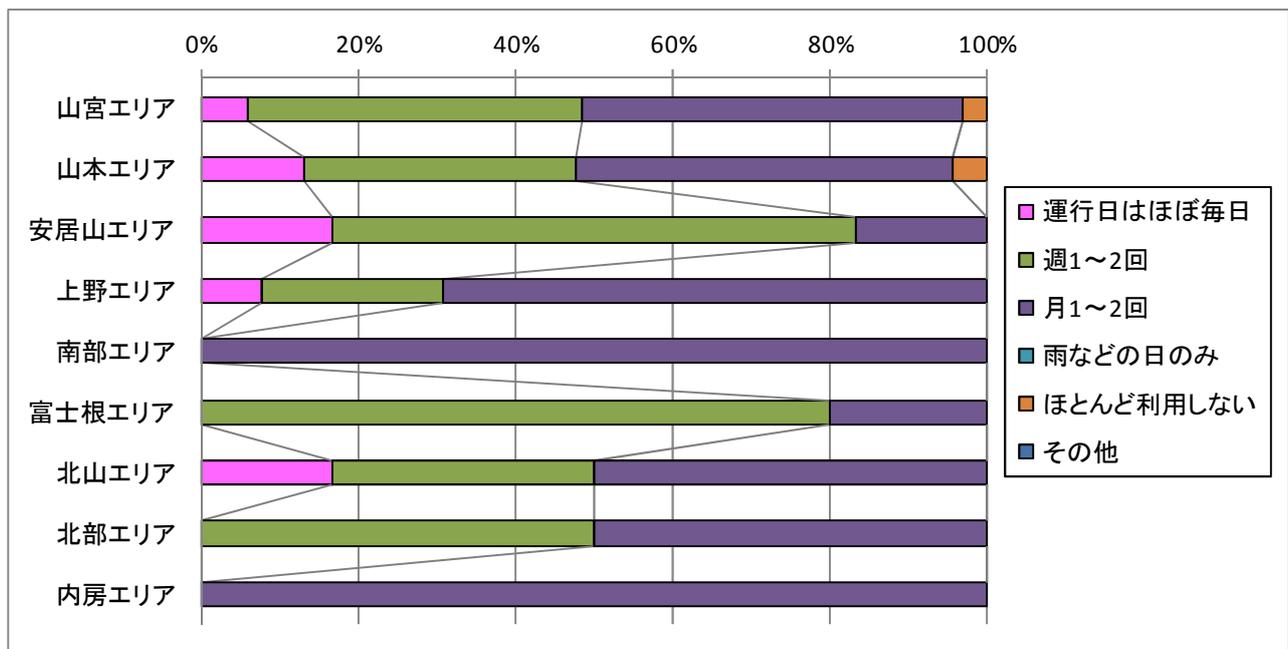
	通学・通勤	通院	買い物	観光・レジャー	公共施設の利用	銀行・郵便局の利用	知人の訪問	催し物・会合	その他	計
山宮エリア	3	25	19	1	5	9	3	1	2	68
山本エリア	2	14	15	0	3	5	3	1	0	43
安居山エリア	0	6	5	0	0	3	0	1	0	15
上野エリア	0	13	8	0	2	4	0	0	1	28
南部エリア	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
富士根エリア	0	3	4	0	1	2	0	0	0	10
北山エリア	1	5	3	0	2	1	1	0	0	13
北部エリア	0	3	1	0	1	0	0	0	0	5
内房エリア	0	5	1	0	1	1	0	1	0	9
合計	6	75	56	1	16	25	7	4	3	193



宮タクの利用目的は「通院」が最も多く、次いで「買い物」、「銀行・郵便局の利用」となっており、日常生活における利用が多い。

問2 宮タクを利用する頻度はどれくらいですか。

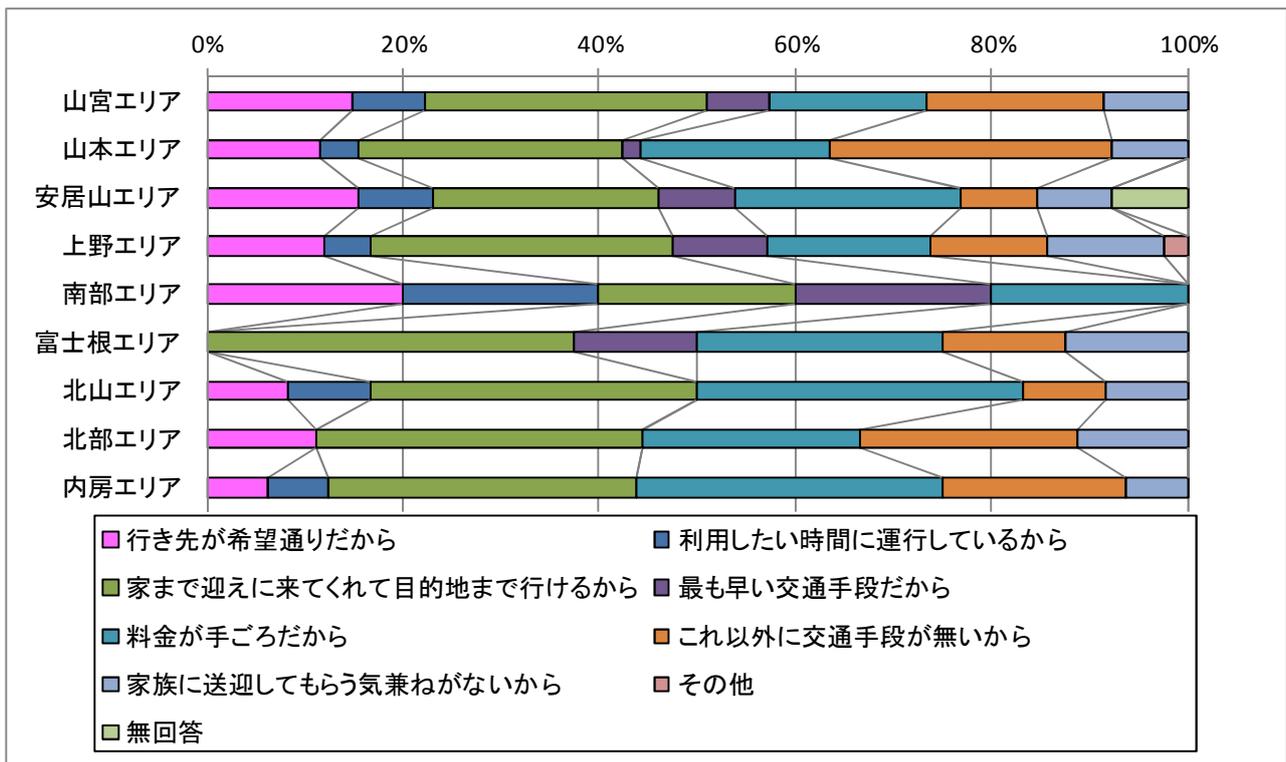
	運行日は ほぼ毎日	週1～2回	月1～2回	雨などの 日のみ	ほとんど 利用しない	その他	計
山宮エリア	2	14	16	0	1	0	33
山本エリア	3	8	11	0	1	0	23
安居山エリア	1	4	1	0	0	0	6
上野エリア	1	3	9	0	0	0	13
南部エリア	0	0	1	0	0	0	1
富士根エリア	0	4	1	0	0	0	5
北山エリア	1	2	3	0	0	0	6
北部エリア	0	1	1	0	0	0	2
内房エリア	0	0	5	0	0	0	5
合計	8	36	48	0	2	0	94



全体の約51%が「月1～2回」、約38%が「週に1～2回」利用しており、宮タクを定期的に利用する客が多いことがうかがえる。

問3 宮タクを利用している理由は何ですか。(複数回答可)

	行き先が希望通りだから	利用したい時間に運行しているから	家まで迎えに来てくれて目的地まで行けるから	最も早い交通手段だから	料金が手ごろだから	これ以外に交通手段が無いから	家族に送迎してもらおう気兼ねがないから	その他	無回答
山宮エリア	14	7	27	6	15	17	8	0	0
山本エリア	6	2	14	1	10	15	4	0	0
安居山エリア	2	1	3	1	3	1	1	0	1
上野エリア	5	2	13	4	7	5	5	1	0
南部エリア	1	1	1	1	1	0	0	0	0
富士根エリア	0	0	3	1	2	1	1	0	0
北山エリア	1	1	4	0	4	1	1	0	0
北部エリア	1	0	3	0	2	2	1	0	0
内房エリア	1	1	5	0	5	3	1	0	0
合計	31	15	73	14	49	45	22	1	1



利用理由については「家まで迎えに来てくれて目的地まで行けるから」が最も多く、タクシーの利点を享受している様子が見て取れる。また「料金が手ごろだから」「これ以外に交通手段がないから」は、公共交通としての役割を押しえているといえる。

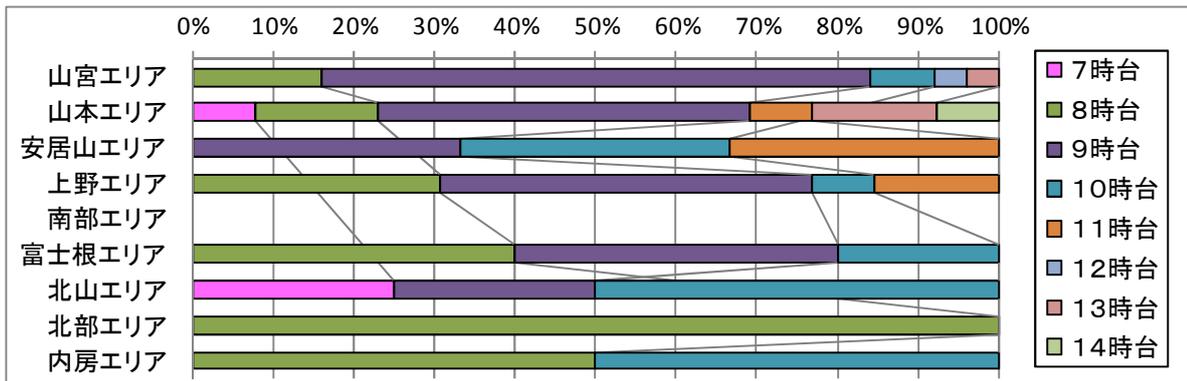
問4 宮タクで、行きたい場所があれば教えてください。(1箇所)

山宮エリア	上杉歯科医院(6)・宮本クリニック・米永病院・郵便局・しまむら(2)・ファーマーズ・市民体育館・西が大月線、東が小泉
山本エリア	福社会館・公共施設病院・通院している病院(エリア外)・富士駅・富士方面
安居山エリア	安藤眼科(2)・病院・花の湯・市役所
上野エリア	北山医院・市内泉地区の歯科医院・エスポート・源道寺・城山のうえ・他のエリア
南部エリア	(無回答)
富士根エリア	天神整形(2)・西富士宮方面
北山エリア	米山クリニック(中原町)・天神眼科・かぶらぎ歯科
北部エリア	社会福祉センター・若の宮町の病院
内房エリア	(無回答)

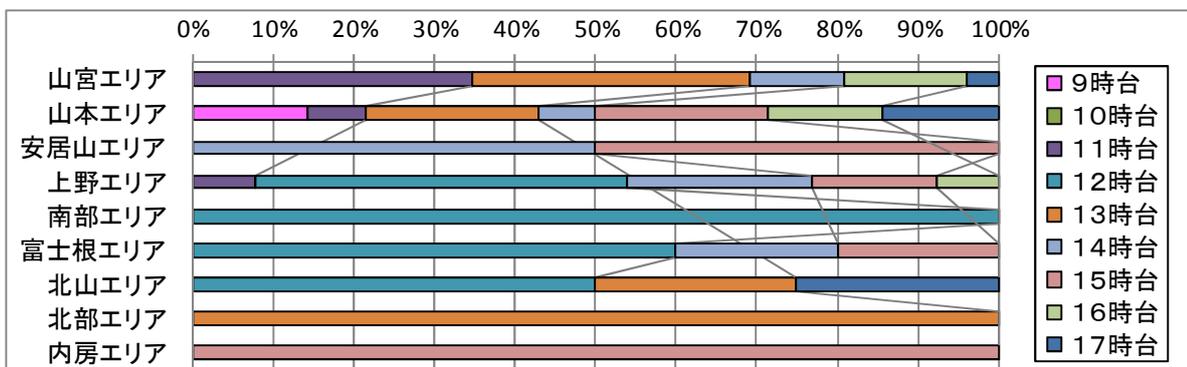
各エリア、病院を希望先に選ぶ人が多い。

問5 1番利用したい時間を教えてください。

行きの時間	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
山宮エリア		4	17	2		1	1	
山本エリア	1	2	6		1		2	1
安居山エリア			1	1	1			
上野エリア		4	6	1	2			
南部エリア								
富士根エリア		2	2	1				
北山エリア	1		1	2				
北部エリア		1						
内房エリア		1		1				
合計	2	14	33	8	4	1	3	1



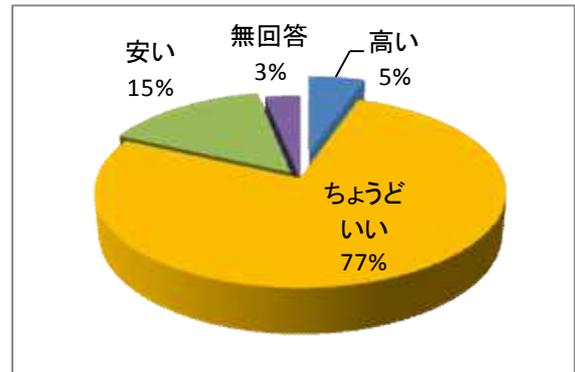
帰りの時間	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台
山宮エリア			9		9	3		4	1
山本エリア	2		1		3	1	3	2	2
安居山エリア						1	1		
上野エリア			1	6		3	2	1	
南部エリア				1					
富士根エリア				3		1	1		
北山エリア				2	1				1
北部エリア					1				
内房エリア							1		
合計	2	0	11	12	14	9	8	7	4



「行きの時間」は「9時」を挙げる人が最も多い。「帰りの時間」は分散しているが、「13時台」が最も多く、昼から午後にかけての時間の希望が多い。

問6 料金はいかがですか。

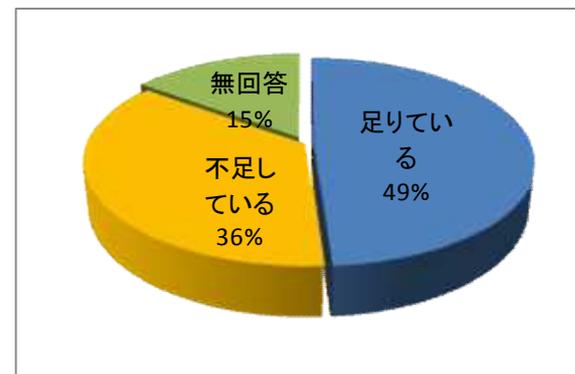
	高い	ちょうどいい	安い	無回答
山宮エリア	2	25	5	0
山本エリア	2	14	3	3
安居山エリア	0	6	0	0
上野エリア	0	13	1	0
南部エリア	0	0	1	0
富士根エリア	0	5	0	0
北山エリア	0	5	1	0
北部エリア	1	2	0	0
内房エリア	0	2	3	0
合計	5	72	14	3



宮タクの利用者は、全体の77%が「ちょうどいいと」回答しており、料金には概ね納得している。

問7 チラシや広報ふじのみやなどでお知らせしている、宮タクに関する市からの情報は足りていますか。

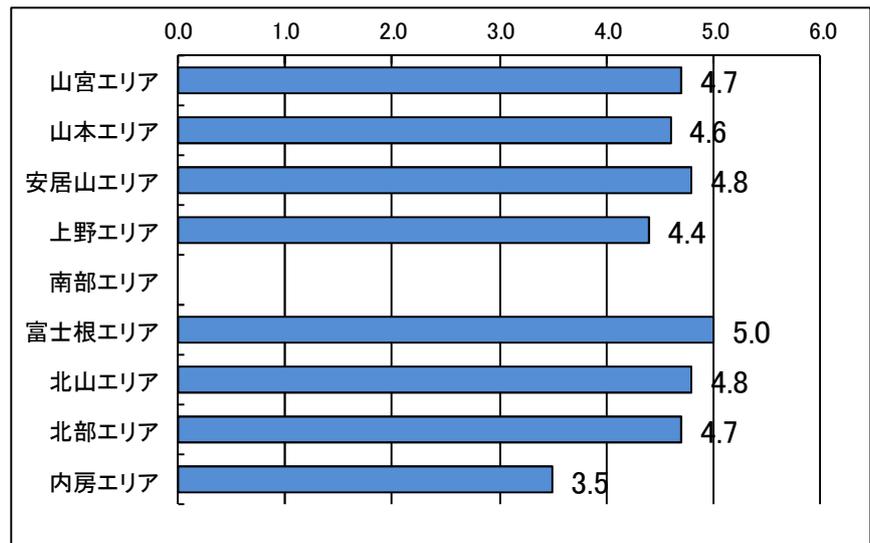
	足りている	不足している	無回答
山宮エリア	14	10	8
山本エリア	11	6	5
安居山エリア	5	1	0
上野エリア	7	7	0
南部エリア	0	1	0
富士根エリア	3	2	0
北山エリア	3	3	0
北部エリア	0	3	0
内房エリア	3	1	1
合計	46	34	14



宮タクに関する市からの情報は、約50%の人が「足りている」と感じているが、「不足している」とした人も36%いた。情報の伝え方を今後検討する必要がある。

★ 宮タク満足度を5点満点で点数をつけてください。

	満足度
山宮エリア	4.7
山本エリア	4.6
安居山エリア	4.8
上野エリア	4.4
南部エリア	-
富士根エリア	5.0
北山エリア	4.8
北部エリア	4.7
内房エリア	3.5
全エリア平均	4.6



全体の満足度は平均すると 4.6 点になった。利用者の満足度は高く、宮タクが利用者のニーズに比較的あっていることが推測される。

3-3. 市民アンケート調査の概要

1) 調査の目的

本調査は、市民の普段の移動手段や、公共交通の利用実態及び地域公共交通に対するニーズを把握し、富士宮市地域公共交通計画策定のための基礎資料とすることを目的に実施した。

2) 調査の方法

①調査対象

市内在住で平成 14 年 3 月 31 日以前に生まれた人。

外国人抽出なし

男女別、年代別、地区別に均等がとれるように抽出。

今年度及び平成 28 年度に実施した市民アンケート送付者を除く

②調査期間

平成 29 年 5 月 22 日～平成 29 年 6 月 12 日

③調査方法と回収状況

郵送により配布・回収を行い、回収結果は以下のとおりである。

配布数：1,360 件 回収数：649 件 回収率：47.72%

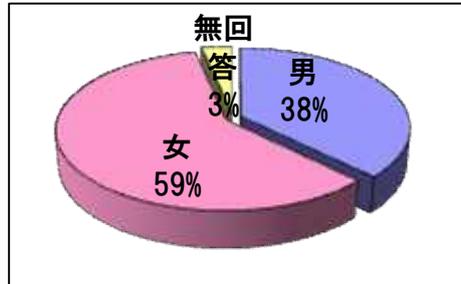
3-4. 市民アンケート調査の結果

問1 回答者の外出目的とバスでの外出について

回答者の属性について

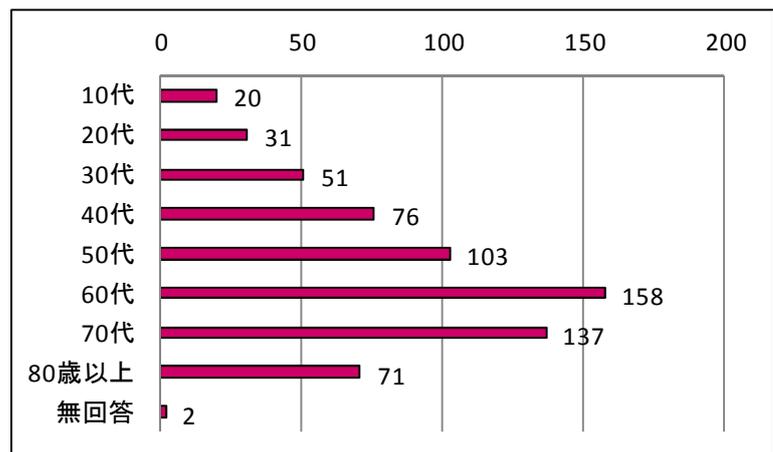
【1. 性別】

選択項目	回答数	構成比
男	243	37.4%
女	384	59.2%
無回答	22	3.4%
合計	649	100.0%



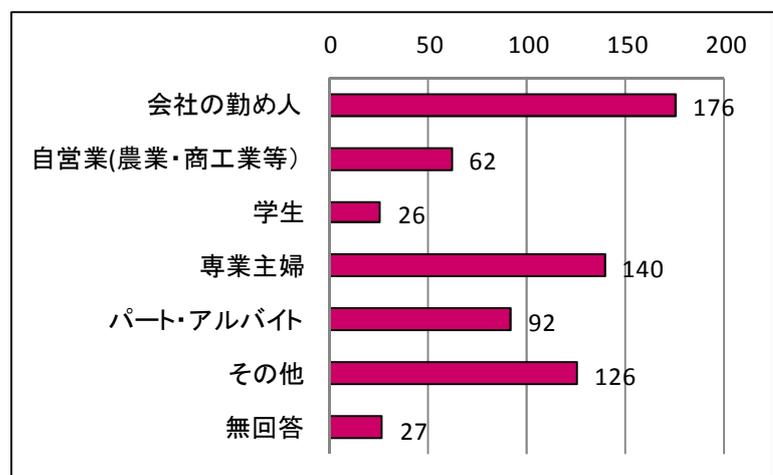
【2. 年齢】

選択項目	回答数	構成比
10代	20	3.1%
20代	31	4.8%
30代	51	7.9%
40代	76	11.7%
50代	103	15.9%
60代	158	24.3%
70代	137	21.1%
80歳以上	71	10.9%
無回答	2	0.3%
合計	649	100.0%



【3. 職業】

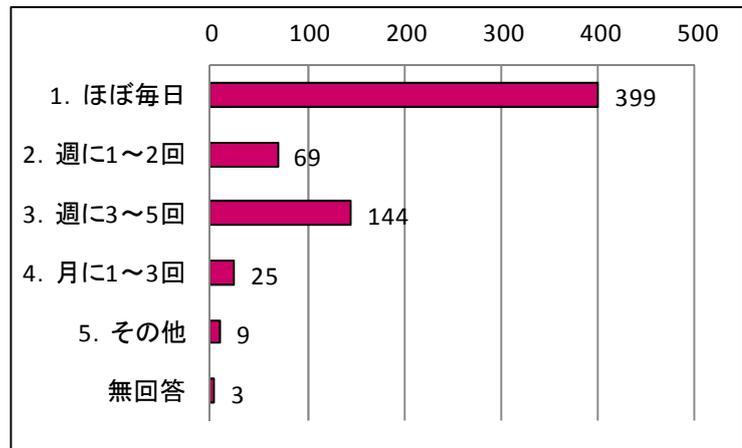
選択項目	回答数	構成比
会社の勤め人	176	27.1%
自営業 (農業・商工業等)	62	9.6%
学生	26	4.0%
専業主婦	140	21.6%
パート・アルバイト	92	14.2%
その他	126	19.4%
無回答	27	4.2%
合計	649	100.0%



外出について

【1. 外出頻度について】

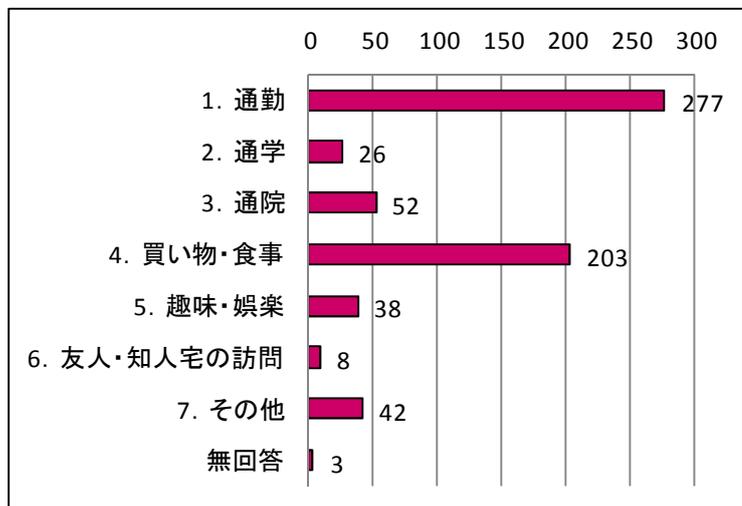
選択項目	回答数	構成比
1. ほぼ毎日	399	61.5%
2. 週に1~2回	69	10.6%
3. 週に3~5回	144	22.2%
4. 月に1~3回	25	3.9%
5. その他	9	1.4%
無回答	3	0.5%
合計	649	100.0%



「ほぼ毎日」外出する人が60%を超えているが、約40%の人が週に2、3日、外出しない日がある。

【2. 外出目的で最も多いのは何か】

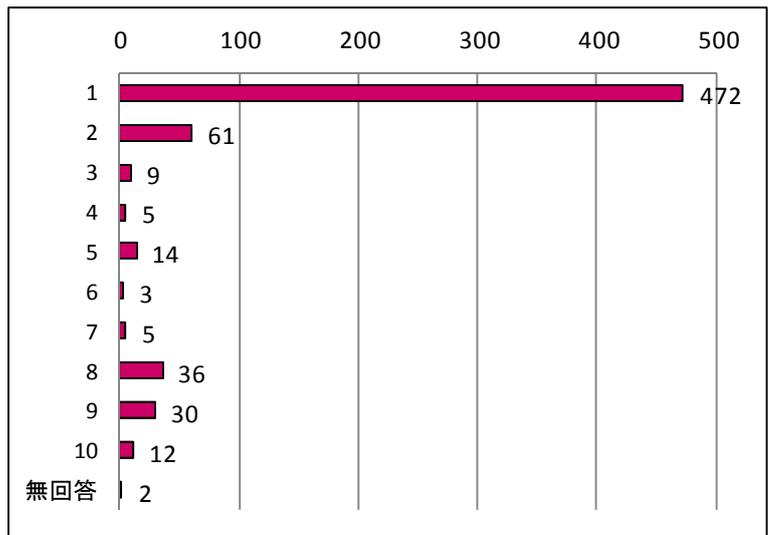
選択項目	回答数	構成比
1. 通勤	277	42.7%
2. 通学	26	4.0%
3. 通院	52	8.0%
4. 買い物・食事	203	31.3%
5. 趣味・娯楽	38	5.9%
6. 友人・知人宅の訪問	8	1.2%
7. その他	42	6.5%
無回答	3	0.5%
合計	649	100.0%



外出の目的では、「通勤」が約40%と最も多く、ついで「買い物・食事」が約30%を占めている。

【3. 外出の移動手段で最も多いのは何か】

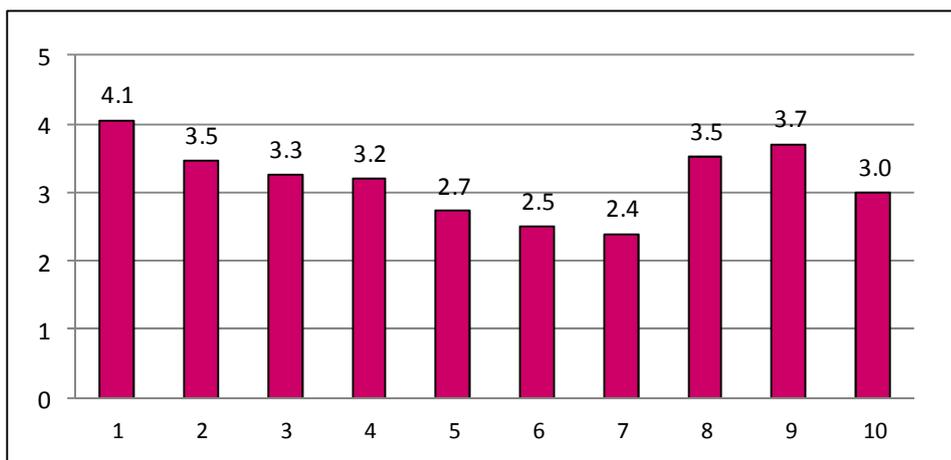
選択項目	回答数	構成比
1 自分で運転する車 (バイク含む)	472	72.7%
2 家族・知人による送迎	61	9.4%
3 JR身延線	9	1.4%
4 民間路線バス	5	0.8%
5 市営バス(宮バス)	14	2.2%
6 宮タク	3	0.5%
7 一般タクシー	5	0.8%
8 徒歩	36	5.5%
9 自転車	30	4.6%
10 その他	12	1.8%
無回答	2	0.3%
合計	649	100.0%



「自分で運転する車」が約70%となっており、「家族・知人による送迎」と合わせると、80%以上の方が車を利用している。

【3-1. 外出の移動手段と満足度の関係性】

選択項目	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
0点	3	4	0	0	0	0	1	0	0	1
1点	3	0	1	0	0	0	0	2	0	0
2点	17	3	1	2	6	1	1	7	3	0
3点	101	19	3	1	3	1	2	6	7	4
4点	134	13	1	1	1	0	1	8	12	3
5点	181	13	2	1	1	0	0	10	5	0



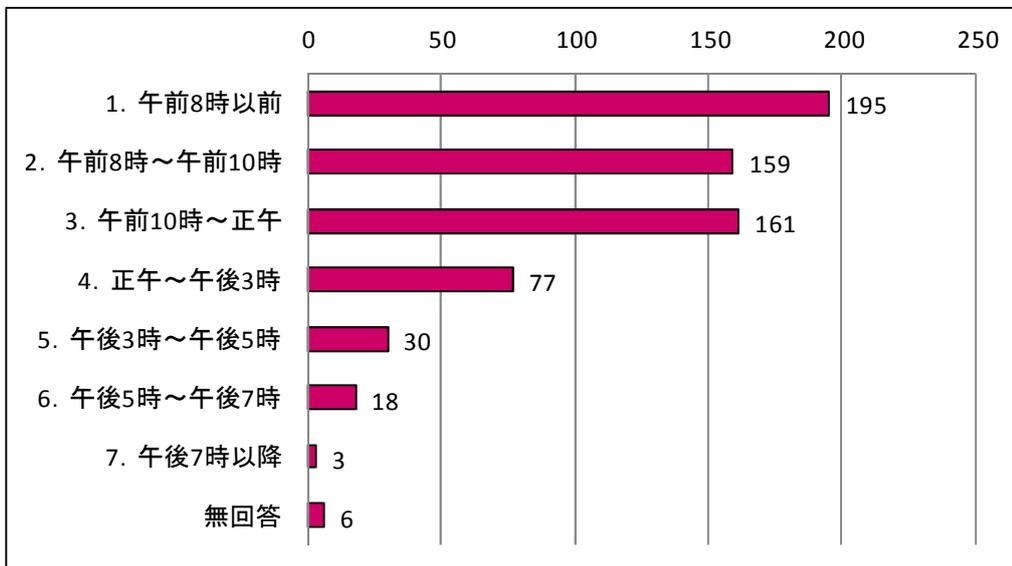
1と答えた人の
満足度平均
…4.1点

1以外と答えた
人の満足度平均
…3.1点

「自分で運転する車」で外出する人は、満足度5点が最も多い。バス、タクシーで移動する人は、満足度2点が最も多く、5点満点をつける人も0~1人である。

【4. 外出の時間帯で最も多いのは何時か】

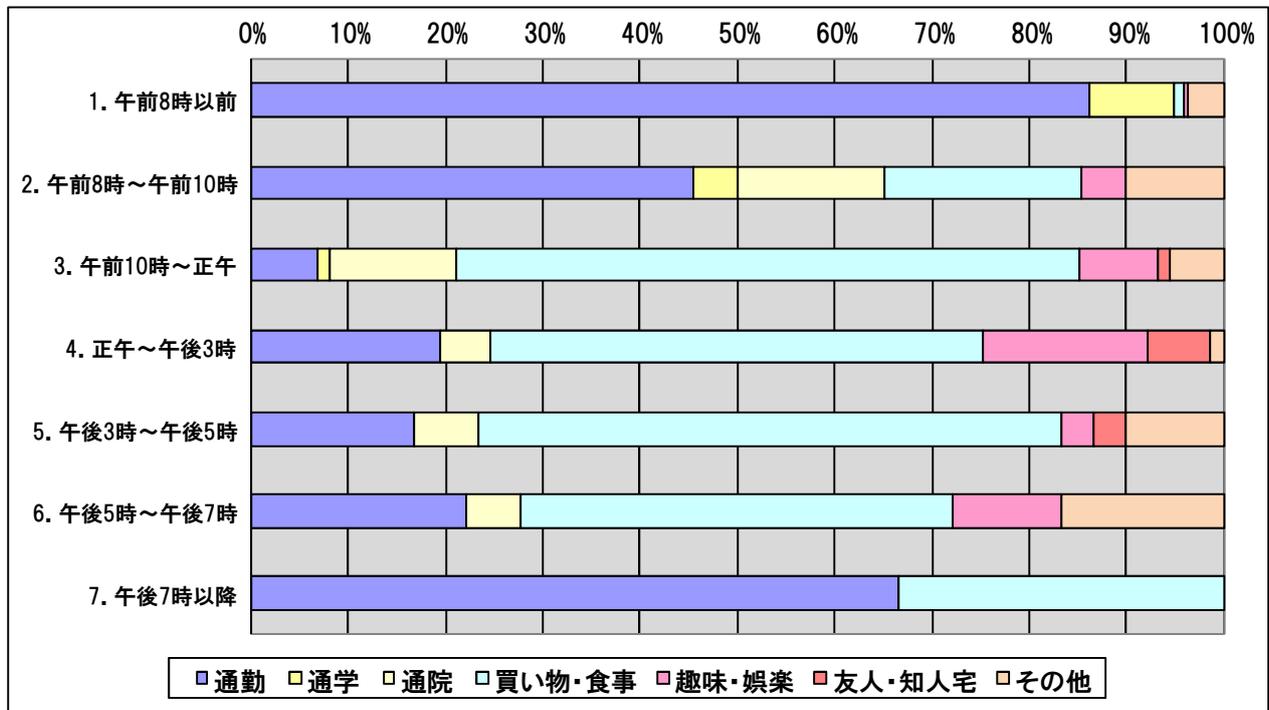
選択項目	回答数	構成比
1. 午前 8 時以前	195	30.4%
2. 午前 8 時～午前 10 時	159	24.6%
3. 午前 10 時～正午	161	25.1%
4. 正午～午後 3 時	77	12.0%
5. 午後 3 時～午後 5 時	30	4.7%
6. 午後 5 時～午後 7 時	18	2.8%
7. 午後 7 時以降	3	0.5%
無回答	6	0.9%
合計	649	100.0%



「午前 8 時以前」に外出する人が最も多く、約 30%である。また、他の時間帯も合わせると、約 80%の人が正午までに外出している。

【4-1. 外出の時間帯と外出目的の関係】

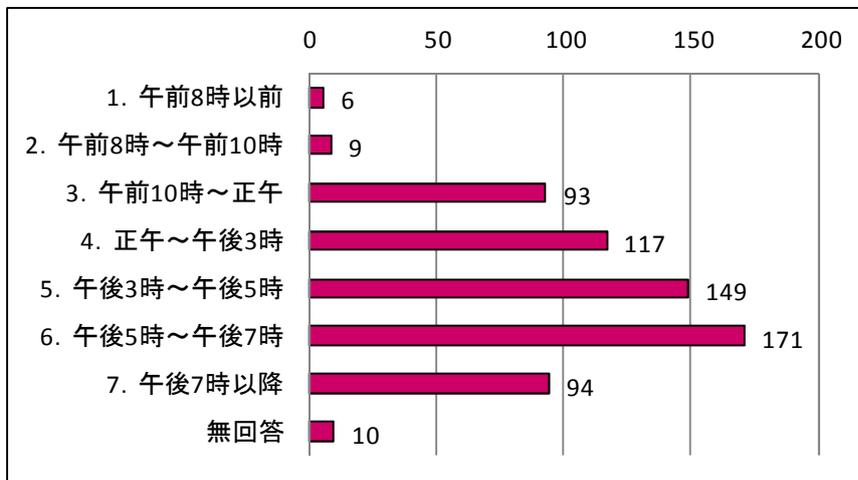
選択項目	外出目的							総回答数
	通勤	通学	通院	買い物・食事	趣味・娯楽	友人・知人宅	その他	
1. 午前8時以前	168	17	0	2	1	0	7	195
2. 午前8時～午前10時	72	7	24	32	7	0	16	158
3. 午前10時～正午	11	2	21	103	13	2	9	161
4. 正午～午後3時	15	0	4	39	13	5	1	77
5. 午後3時～午後5時	5	0	2	18	1	1	3	30
6. 午後5時～午後7時	4	0	1	8	2	0	3	18
7. 午後7時以降	2	0	0	1	0	0	0	3
合計	277	26	52	203	37	8	39	642



午前10時以前は、通勤のために外出する人が最も多い。午前10時以降は、「午前10時～正午」をピークに、買い物・食事のために出かける人が1番多い。

【5. 帰宅の時間帯で最も多いのは何時か】

選択項目	回答数	構成比
1. 午前 8 時以前	6	0.9%
2. 午前 8 時～午前 10 時	9	1.4%
3. 午前 10 時～正午	93	14.3%
4. 正午～午後 3 時	117	18.0%
5. 午後 3 時～午後 5 時	149	23.0%
6. 午後 5 時～午後 7 時	171	26.3%
7. 午後 7 時以降	94	14.5%
無回答	10	1.5%
合計	649	100.0%

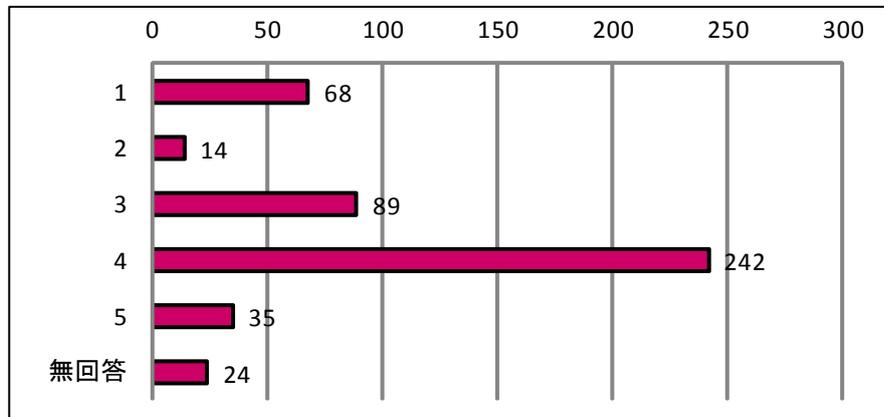


「午後 5 時から午後 7 時」に帰宅する人が最も多く、約 50%の人が午後 3 時から午後 7 時に帰宅している。

日常の移動について

【6. エコ通勤についてどう考えているか】（【3】で1を答えた方だけの回答）

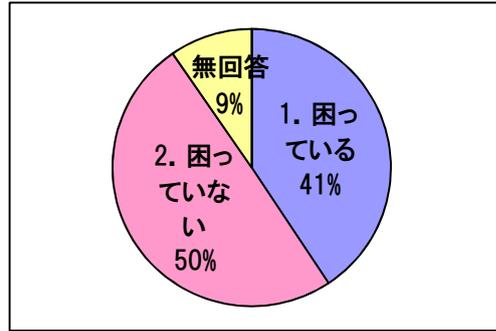
選択項目	回答数	構成比
1 特に関心を持っていない。	68	14.4%
2 重要だと思うので、ノー・カー・デイを決めて実践している。(したい)	14	3.0%
3 公共交通が充実していればマイカーから公共交通に転換したい。	89	18.9%
4 マイカーは便利なので、公共交通が充実しても転換が難しい。	242	51.3%
5 その他	35	7.4%
無回答	24	5.1%
合計	472	100.0%



マイカーで移動する人のうち、「公共交通が充実しても転換が難しい。」と考えている人は、約 50%である。しかし、約 20%の人が、「公共交通が充実していれば、公共交通に転換したい。」と、考えている。

【7. 日常の移動に困っているか】（【3】で1以外を答えた方みの回答）

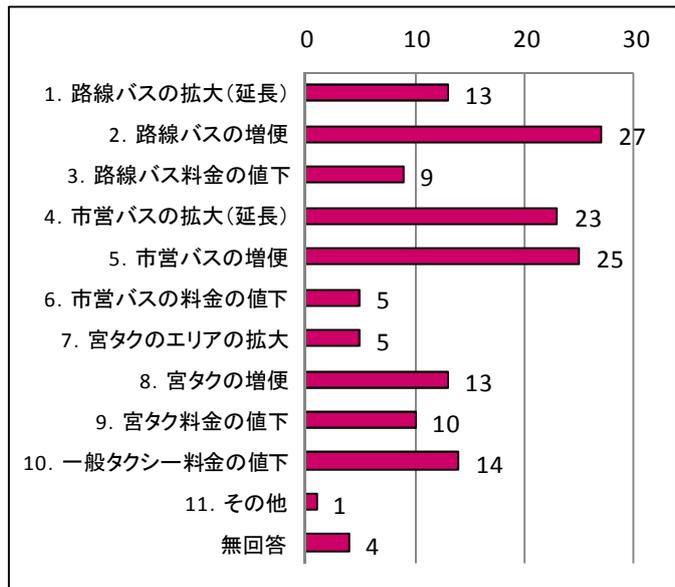
選択項目	回答数	構成比
1. 困っている	72	40.7%
2. 困っていない	88	49.7%
無回答	17	9.6%
合計	177	100.0%



マイカーを利用せず、家族・知人の送迎や公共交通、徒歩や自転車で外出する人の約50%は、日常の移動には困っていない。

【8. 移動の改善に必要なことは何か】（【7】で1を答えた方みの回答）

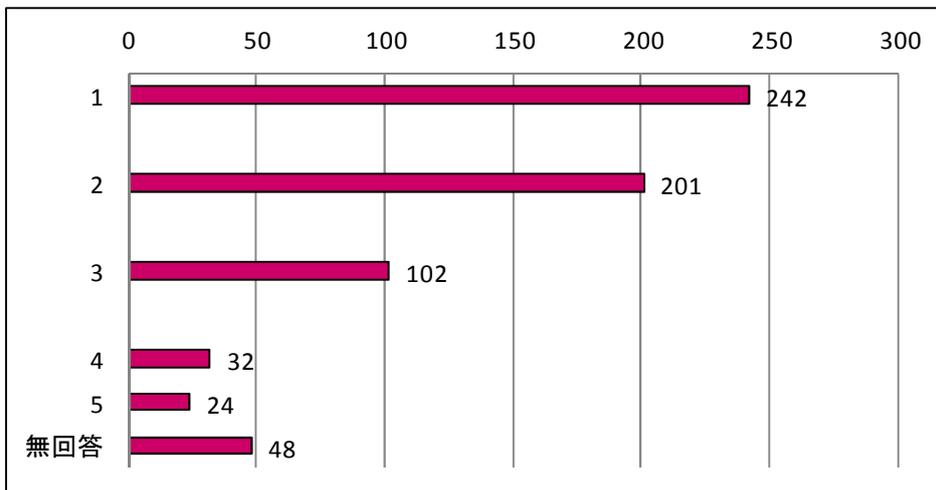
選択項目	回答数	構成比
1. 路線バスの拡大(延長)	13	8.7%
2. 路線バスの増便	27	18.1%
3. 路線バス料金の値下	9	6.0%
4. 市営バスの拡大(延長)	23	15.4%
5. 市営バスの増便	25	16.8%
6. 市営バスの料金の値下	5	3.4%
7. 宮タクのエリアの拡大	5	3.4%
8. 宮タクの増便	13	8.7%
9. 宮タク料金の値下	10	6.7%
10. 一般タクシー料金の値下	14	9.4%
11. その他	1	0.7%
無回答	4	2.7%
合計	149	100.0%



マイカーを利用せず、日常の移動に困っている人の約20%が「路線バスの増便」を必要と感じている。次いで多い「市営バスの拡大・増便」を合わせると、約50%の人がバスの拡大を必要と感じている。

【9. 市営公共交通について、今後どのようにしていくのが望ましいか】

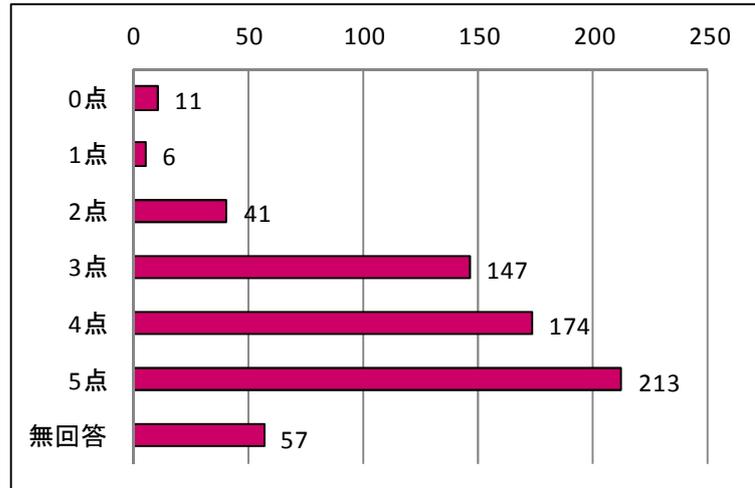
選択項目	回答数	構成比
1 市が予算を増額することで、路線拡大や増便を行い、マイカーが無くても困らない、公共交通が充実した社会を目指すべき。	242	37.3%
2 市は予算を節約し、交通弱者が困らない必要最低限の公共交通を確保すればよい。	201	31.0%
3 市だけに頼るのではなく、地域が応分の負担をすることで、地域の実情に合った公共交通の仕組みを構築すべき。	102	15.7%
4 移動手段は自己責任とし、市はかかわらなくても良いと思う。	32	4.9%
5 その他	24	3.7%
無回答	48	7.4%
合計	649	100.0%



「市が予算を増額し、マイカーが無くても困らない、公共交通を充実すべき」を望む声が最も多い。しかし、「市は予算を節約し、交通弱者が困らない必要最低限の公共交通の確保をすればよい」と望む意見も31%を占めている。

【10. 日常の移動における満足度は、5点満点で何点か。】

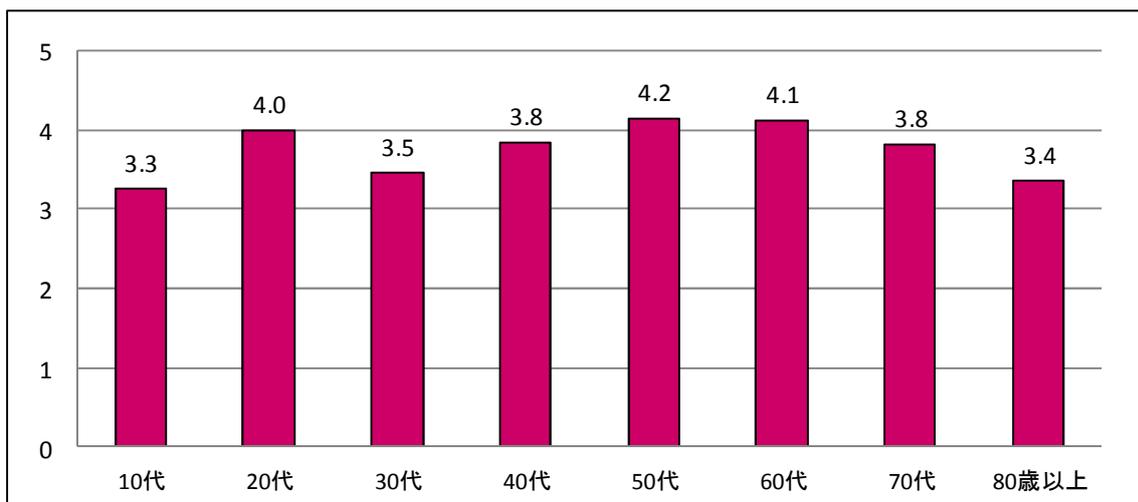
選択項目	回答数	構成比
0点	11	1.7%
1点	6	0.9%
2点	41	6.3%
3点	147	22.7%
4点	174	26.8%
5点	213	32.8%
無回答	57	8.8%
合計	649	100.0%



「5点」と答える意見の人が、約3人に1人である。

【10-1. 年代と日常の移動における満足度の関係】

選択項目	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上
0点	0	0	1	1	0	1	4	4
1点	1	0	3	1	0	1	0	0
2点	3	2	6	6	3	4	9	8
3点	9	6	16	16	19	31	31	18
4点	4	12	12	24	38	45	27	12
5点	3	10	13	24	40	64	45	14



どの世代も満足度は3～5点の意見が多い。40代～70代は、満足度5点の意見が最も多い。

4. 運転免許証の自主返納者の状況

- 4－1. 高齢者運転免許証自主返納の支援
- 4－2. 高齢者運転免許証自主返納事業申請者アンケートの結果

4-1. 高齢者運転免許証自主返納の支援

近年、高齢者による交通死亡事故が社会問題となっており、運転に不安を持つ高齢者を中心に、自主的に運転免許証を返納する人の数も年々増加している。

平成29年3月には認知症対策を強化する改正道路交通法が施行された。

1) 運転免許証取得状況

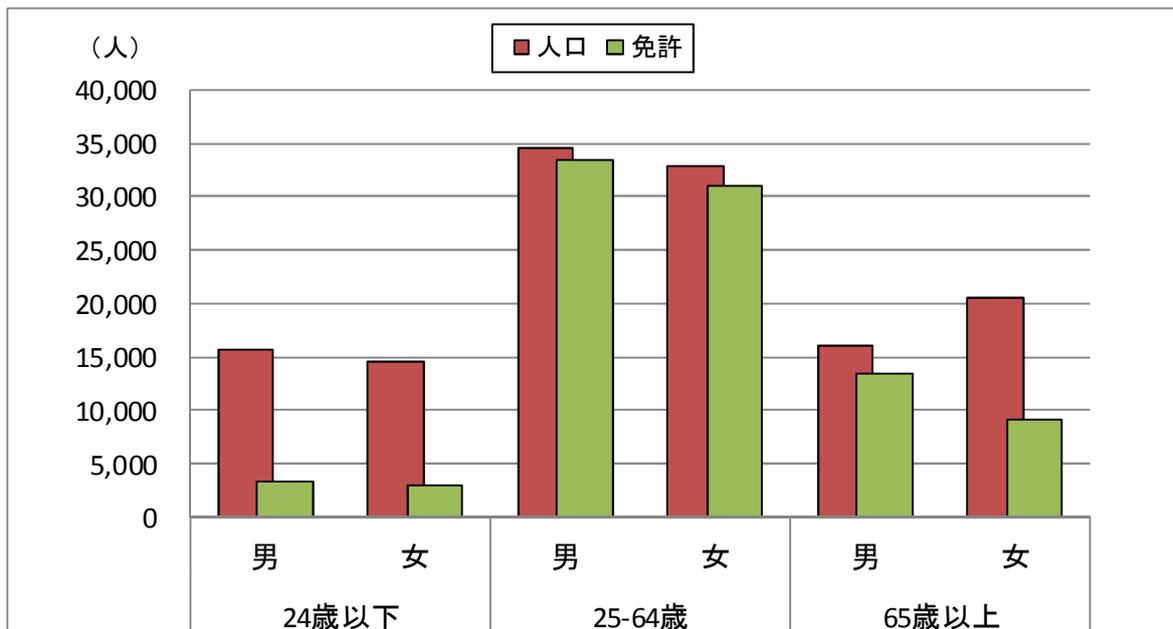
平成28年12月末の本市の人口における運転免許証の取得割合を表4-1、及び図4-1に示す。

表 4-1 運転免許証の年齢別取得状況

(人)

	24歳以下		25-64歳		65歳以上		全年齢計		
	男	女	男	女	男	女	男	女	合計
人口	15,744	14,594	34,599	32,852	15,938	20,449	66,281	67,895	30,338
免許	3,386	2,923	33,435	31,057	13,435	9,196	50,256	43,176	6,309
取得率	21.5%	20.0%	96.6%	94.5%	84.3%	45.0%	75.8%	63.6%	20.8%

図 4-1 運転免許証の年齢別取得状況



出典：市民課・富士宮警察

2) 高齢者運転免許証自主返納事業申請者数

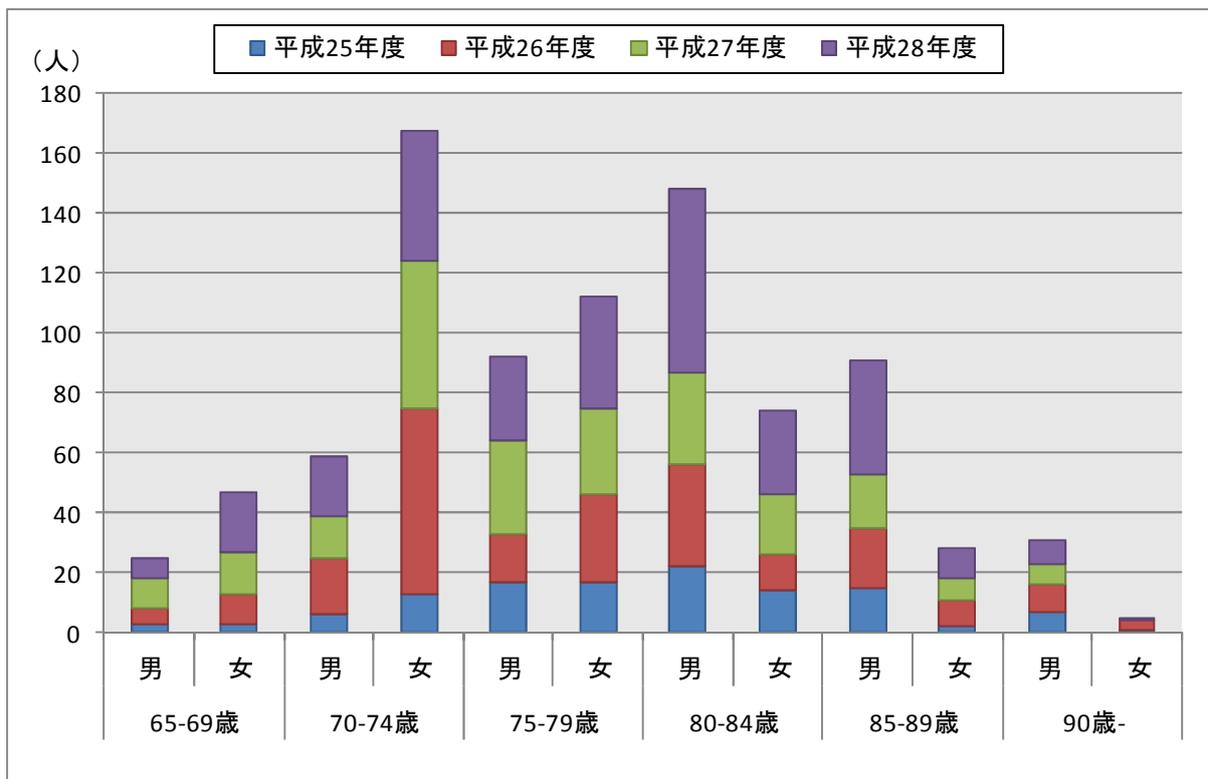
本市で平成25年10月1日より実施している「富士宮市高齢者運転免許証自主返納事業」で補助金交付を申請された運転免許証の自主返納者数の推移は表4-2及び図4-2のとおりである。

表4-2 高齢者運転免許証自主返納事業の補助金申請者数

(人)

	65-69歳		70-74歳		75-79歳		80-84歳		85-89歳		90歳-	
	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女
平成25年度	3	3	6	13	17	17	22	14	15	2	7	1
平成26年度	5	10	19	62	16	29	34	12	20	9	9	3
平成27年度	10	14	14	49	31	29	31	20	18	7	7	0
平成28年度	7	20	20	43	28	37	61	28	38	10	8	1

図4-2 高齢者運転免許証自主返納事業の補助金申請者の年齢別推移



出典：市民生活課

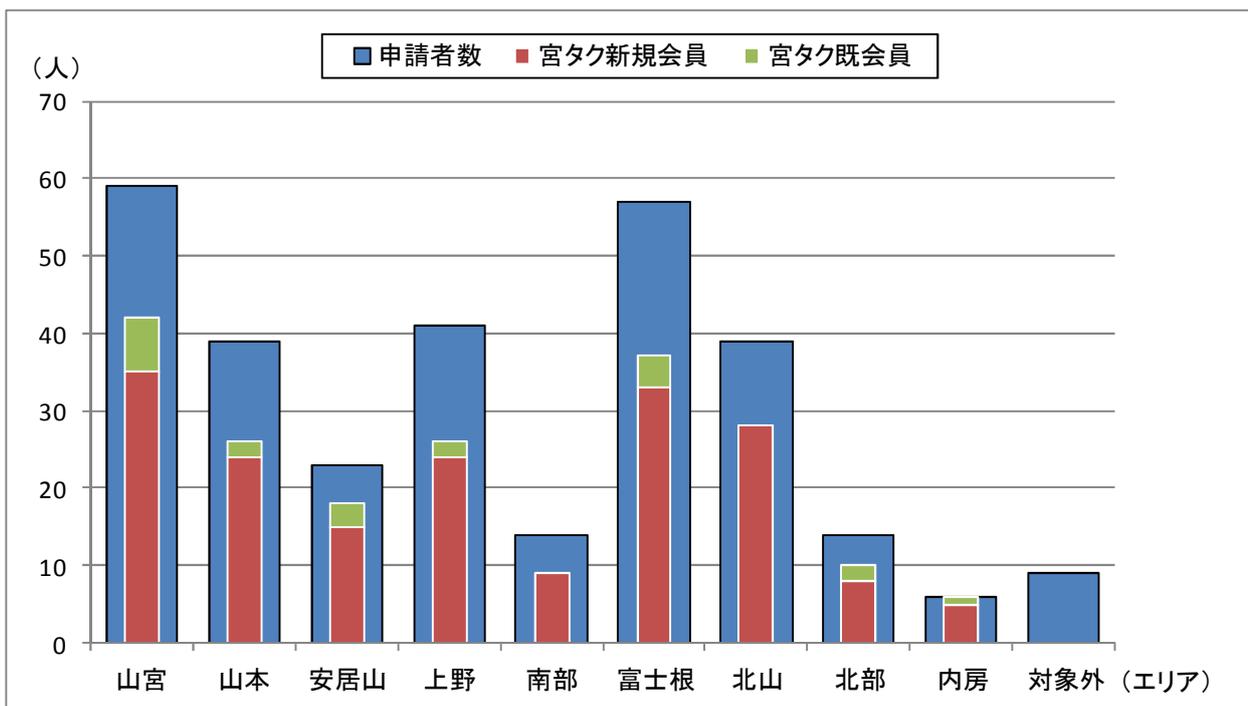
3) 高齢者運転免許証自主返納事業申請者数のうち宮タク会員登録数

本市の「高齢者運転免許証自主返納事業」で補助金交付を申請するために窓口を訪れた人には路線バス、宮バス及び宮タクについての説明をしている。平成 28 年度に宮タクの会員登録をされた数をエリア毎に分けたのが下の表 4-3 及び図 4-3 である。

表 4-3 高齢者運転免許証自主返納事業の補助金申請者数と宮タク会員数
(人)

エリア	申請者数	宮タク新規会員	宮タク既会員	宮タク会員 計
山宮	59	35	7	42
山本	39	24	2	26
安居山	23	15	3	18
上野	41	24	2	26
南部	14	9	0	9
富士根	57	33	4	37
北山	39	28	0	28
北部	14	8	2	10
内房	6	5	1	6
対象外	9	—	—	—
計	292	181	21	202

図 4-3 高齢者運転免許証自主返納事業の補助金申請者数および宮タク会員数



出典：市民生活課

4-2. 高齢者運転免許証自主返納事業申請者アンケートの結果

1) アンケートの集計

本調査は運転免許証の自主返納後、免許返納の動機等を把握するために実施した。

①調査対象

集計期間中に本市役所の窓口で補助券の申請をされた方。

(4月：22人、5月：31人、6月：27人、7月：14人) 計94人

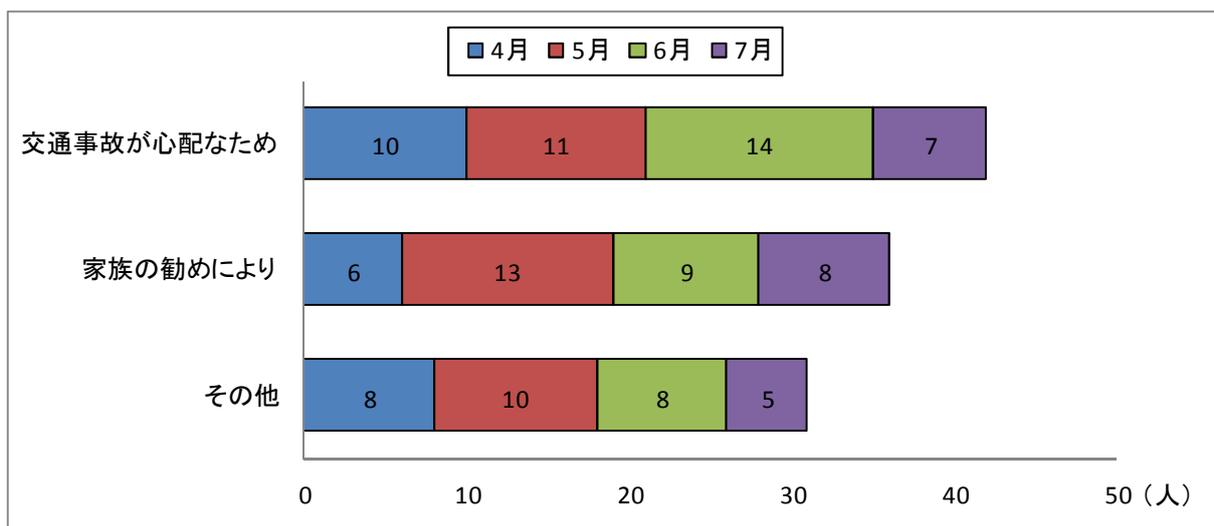
②集計期間

平成29年4月3日(月)～平成29年7月31日(月)

2) アンケートの結果

1 運転免許証返納の動機について (複数回答可)

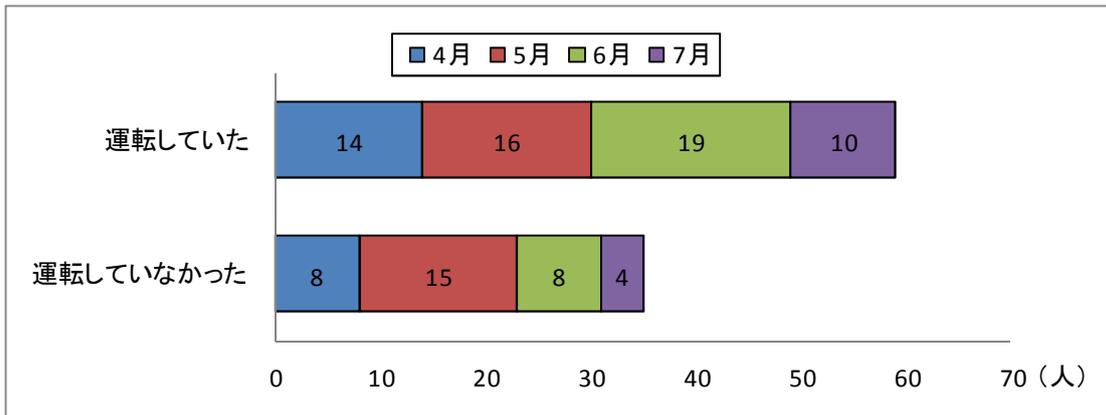
	4月	5月	6月	7月	合計
1 交通事故が心配なため	10	11	14	7	42
2 家族の勧めにより	6	13	9	8	36
3 その他	8	10	8	5	31



2 直前まで、自家用車・原付等を自分で運転していましたか

(人)

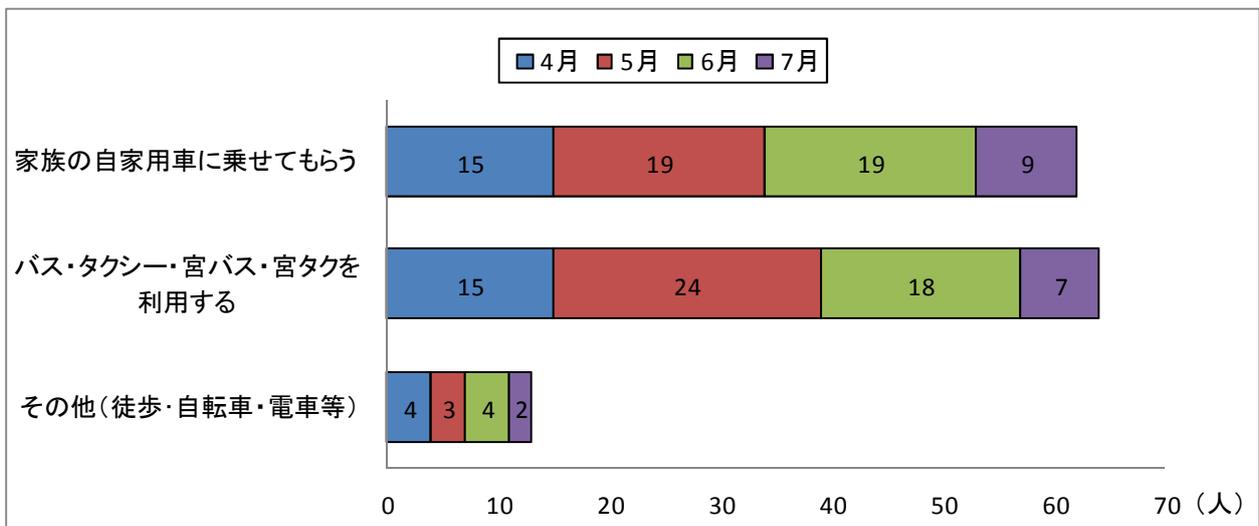
	4月	5月	6月	7月	合計
1 運転していた	14	16	19	10	59
2 運転していなかった	8	15	8	4	35



3 今後の主な移動手段はどうされますか (複数回答可)

(人)

	4月	5月	6月	7月	合計
1 家族の自家用車に乗せてもらう	15	19	19	9	62
2 バス・タクシー・宮バス・宮タクを利用する	15	24	18	7	64
3 その他(徒歩・自転車・電車等)	4	3	4	2	13



富士宮市地域公共交通計画

平成 30 年 3 月

発 行	富士宮市
担当部署	市民部市民生活課交通対策室
	〒418-8601
	静岡県富士宮市弓沢町150番地
	TEL : 0544-22-1111 (代表)
	E-mail : kurashi@city.fujinomiya.lg.jp
