

富 士 宮 市

第2次

地 域 公 共 交 通 計 画

静岡県富士宮市

目 次

本 編

1. 計画策定の背景と目的	1
2. 公共交通の現状と課題	2
3. 基本方針と目標	3
4. 公共交通体系の基本構想	4
5. 計画の位置付け	7
6. 計画区域と計画期間	8
7. 目標を達成するための事業	9
8. 計画推進のための事業評価サイクル	29

資料編

1. 富士宮市の概況及び上位計画・関連計画の概要	
(1) 富士宮市の概況.....	33
(2) 上位計画の概要.....	42
(3) 関連計画の概要.....	43
2. 地域公共交通の現状	
(1) 民間のバス路線の現状	46
(2) 富士宮市営公共交通サービス	54
3. 利用者意向及び市民意向の把握	
(1) 利用者アンケート調査の概要	64
(2) 利用者アンケート調査の結果	65
(3) 市民アンケート調査の概要	80
(4) 市民アンケート調査の結果	81
4. 運転免許証の自主返納者の状況	
(1) 高齢者運転免許証自主返納の支援	91
(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	94

本 編



1. 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景

過度なマイカー依存型の社会は、地方都市の鉄道やバスなどの公共交通に大きな影響を与えており、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、対策として民間バスが撤退した路線や地域において、平成20年4月からコミュニティバス「宮バス」とデマンド型乗合タクシー「宮タク」の運行を開始した。そして、地域公共交通総合連携計画を策定し、この計画に基づき、「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・ネットを張り巡らせてきた。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。

令和2年に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通を取り巻く環境は更に厳しくなっている。

(2) 計画策定の目的

本計画は、前項の背景を踏まえ、路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシー等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公共交通の利用を促し、「持続可能な旅客運送サービスの確保」を目的とする。



2. 公共交通の現状と課題

(1) 公共交通網

本市では、民間バス事業者に補助金を交付することで路線を維持し、「暮らしの足」を確保してきたが、民間のバス路線の1日平均乗車人数は10年ほど横ばいとなっており、今後の公共交通利用者の減少が懸念されている（資料編47頁「民間のバス路線の現状」参照）。

課題

既存の誰もが利用できる公共交通網を持続させ、「暮らしの足」を維持することが必要

(2) 公共交通体系

本市の公共交通は、民間のバス路線を軸としており、市営公共交通の「宮バス」が市街地を横断的に、「宮タク」が市域の大部分を面的にカバーしている。市民の97%が「宮タク」を利用できる地域に居住している（資料編58頁「宮タク」参照）が、残る3%に当たる「宮タク」が運行されていない地域（芝川地域の一部）にも「宮タク」の運行を求める声がある。

課題

高齢者をはじめ、地域住民の足となる市営公共交通の充足を図るため維持・改善を行うことが必要

(3) 「宮バス」を支える仕組み

「宮バス」は、バス停オーナー制度を活用し、地域の医療機関・商業施設等に支えられているが、年々オーナー数が減少している。

課題

「宮バス」の安定的な運行のため、バス停オーナーを増やすことが必要

(4) 公共交通の利用環境

本市の公共交通は、富士宮駅を中心に広がっているため、富士宮駅を基点として既存の公共交通機関と市営公共交通が乗り継げる環境を整備してきた。一方、交通系ICカード、バスロケーションシステム、自動運転、MaaSなどの新技術への対応が求められている。

課題

公共交通サービスの新技術の調査・研究や高齢者を市営公共交通に結びつけていくことが必要

3. 基本方針と目標

地域公共交通総合連携計画では、テーマを「身近で利用しやすい持続可能な公共交通の実現」に、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するため、「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、従前計画のテーマである「地域の実情に即した便利な生活交通の実現」を踏襲し、今まで整備してきた市営公共交通の利用促進を行ってきた。

本計画では、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成と地域における輸送資源の総動員による「持続可能な旅客運送サービスの確保」をテーマとする。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。

テーマ：持続可能な旅客運送サービスの確保

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」、「宮タク」及び一般タクシーの運行を維持する

目標値 公共交通利用者（JR 除く） 2,700 人以上/日

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

目標値 市内人口の「宮タク」のカバー率 100%

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

目標値 「宮バス」のバス停オーナー数 40 人以上

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

目標値 市民満足度 4.1 点以上

4. 公共交通体系の基本構想

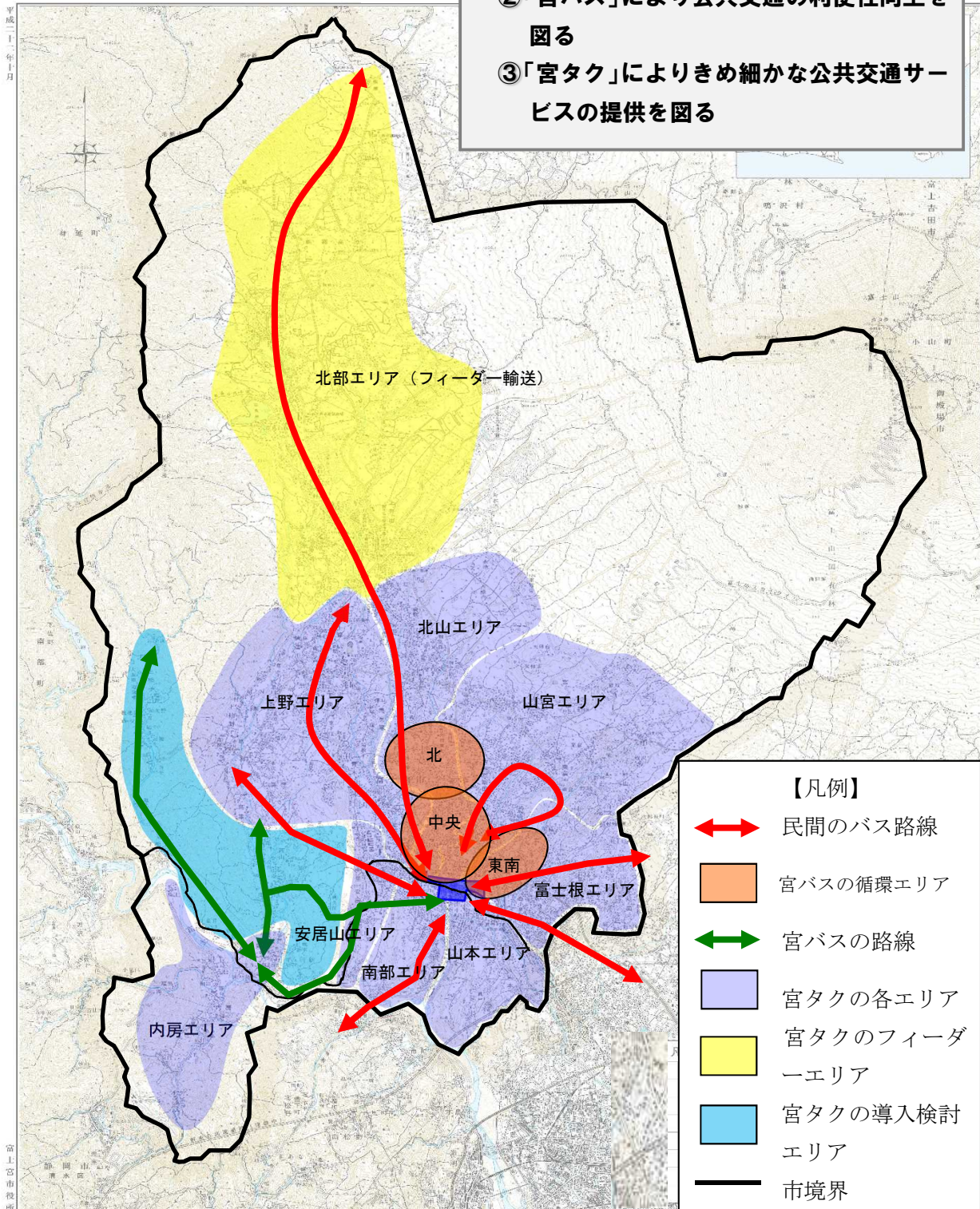
(1) 基本構想

本市の公共交通体系は、次の基本構想を基に形成されている。基本構想と基本構想図を以下に示す。

■ 基本構想 ■

- ① 民間のバス路線を交通体系の軸とする
- ② 「宮バス」により公共交通の利便性向上を図る
- ③ 「宮タク」によりきめ細かな公共交通サービスの提供を図る

<基本構想図>



(2) 地域公共交通体系の構成要素

位置付け	役割	主な路線	補助等
鉄道	・ 高速で高い輸送力により市外から広域での移動を担う鉄道路線	JR 身延線	
高速バス	・ 市内から首都圏へ向かう高速バス路線	東京、大阪ほか	
路線バス (市内幹線)	・ 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バス路線	宮バス (中央循環、北循環、東南循環)、万野粟倉線	・ 地域内フィーダー ・ 市自主運行
路線バス (郊外幹線)	・ 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	宮バス (芝富線、香葉台線、稲子線、稗久保線) 上野線、柚野線、北山線	・ 地域内フィーダー ・ 市自主運行
路線バス (広域路線)	・ 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バス路線	大月線、曾比奈線、大淵線、蒲原病院線ほか	・ 地域間幹線系統
タクシー (乗合)	・ 自宅と公共施設や病院などを結ぶ乗合タクシーで、面的なサービスを提供する	宮タク (山宮、山本、富士根、南部、安居山、上野、北山、北部、内房、芝富、稲子) エリア	・ 地域内フィーダー ・ 市自主運行
タクシー (乗用)	・ 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	市内全域	

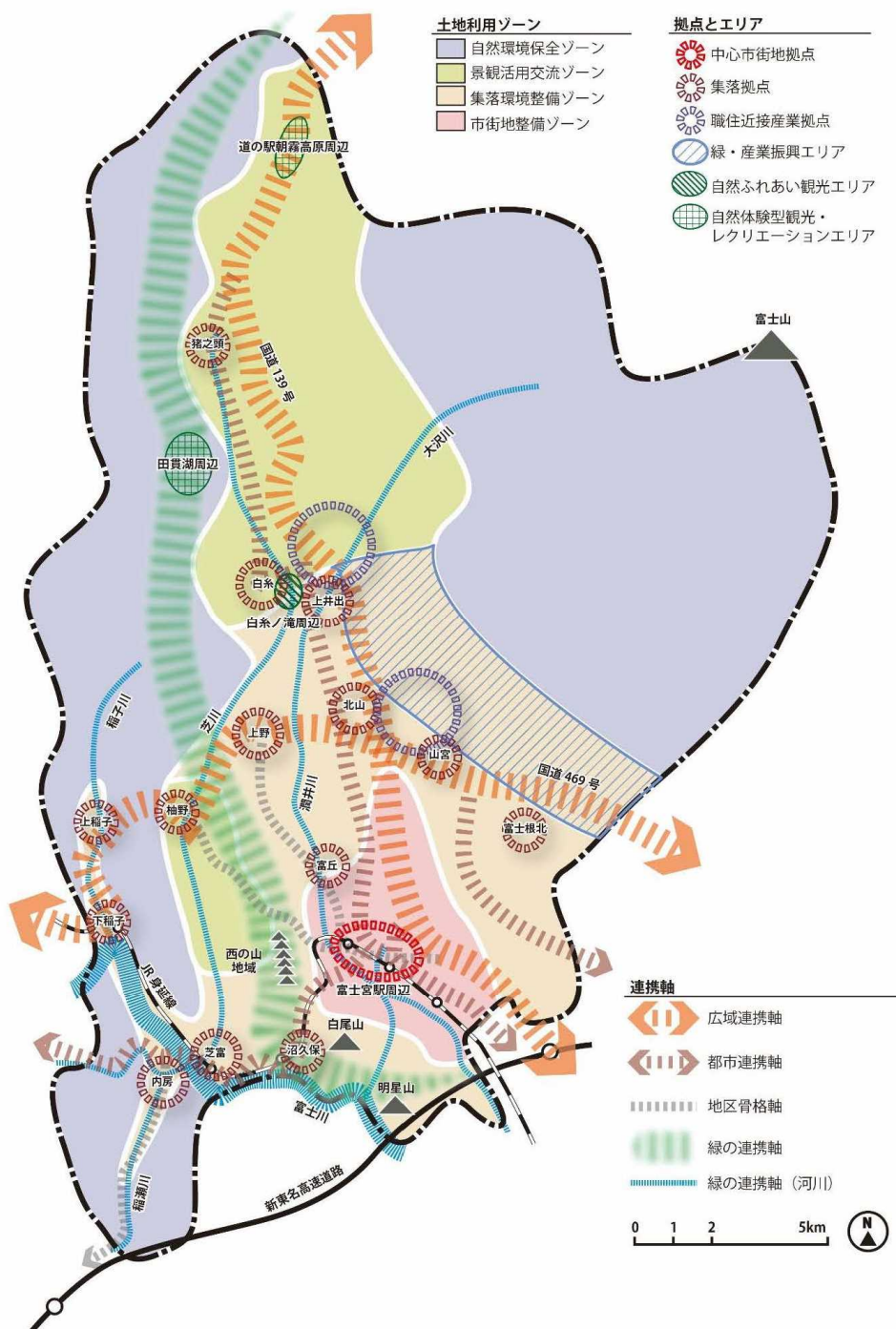
(3) まちづくりとの連携

本市は、中心市街地に人口や公共施設等が集中し、周辺地域に「北山」、「芝富」などの集落拠点が構成されている。本市の公共交通は、地域公共交通ネットワークを形成することで、「富士宮市都市計画マスタープラン」との連携を図っていく。

<都市づくり基本構想の将来目標>

将来都市構想図

『拠点形成とネットワークによる都市構造の実現』



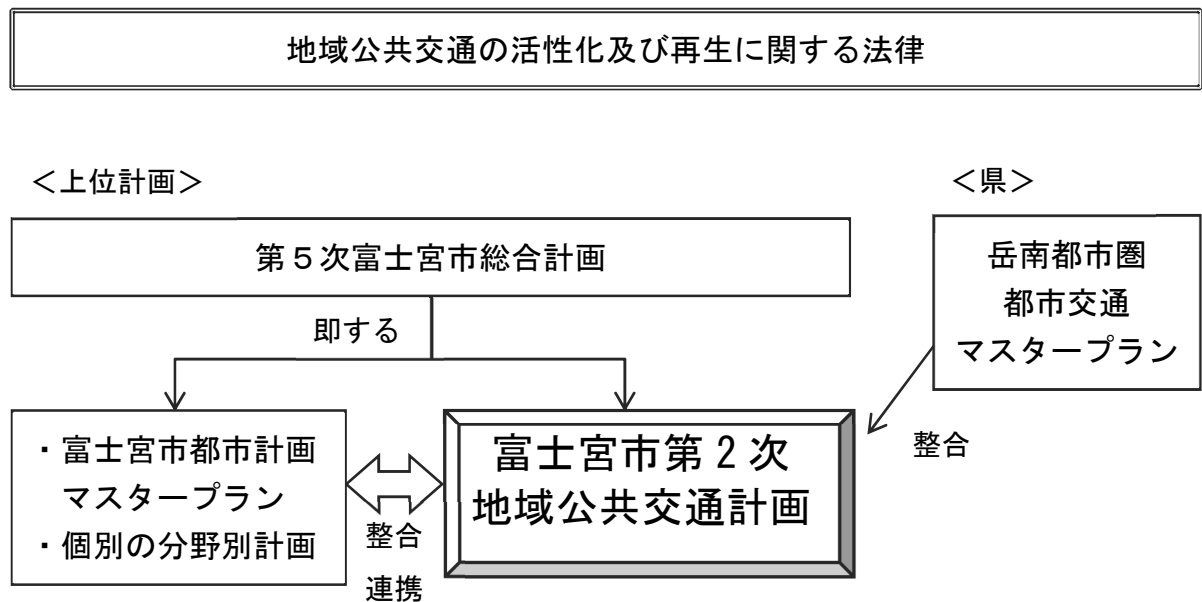
出典：富士宮市都市計画マスタープラン

5. 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月25日号外法律第59号）」に基づく地域公共交通計画として位置付けるものとする。

本計画の策定に当たっては、上位計画である「第5次富士宮市総合計画」に即するとともに、個別の分野別計画との整合・連携を図る。令和2年3月に改定された「富士宮市都市計画マスタープラン」で示された都市づくりの基本的な方針と整合・連携した地域公共交通ネットワークの形成・維持及び地域における輸送資源の総動員も考慮していく。

なお、上位計画の内容については資料編43頁「上位計画の概要」を、関連計画の内容については資料編43～45頁「関連計画の概要」を参照のこと。



6. 計画区域と計画期間

(1) 計画区域

計画区域は、富士宮市の全域とする。

(2) 計画期間

計画期間は、令和3年度（2021）から令和7年度（2025）までの5年間とする。

<上位計画及び関連計画と地域公共交通計画の計画期間>

H14	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R17	R21
上位計画及び関連計画												
				岳南都市圏都市交通マスタープラン（R1-R17）								
	第5次富士宮市総合計画（H28-R7）											
	富士宮市都市計画マスタープラン（H14-R21）											
地域公共交通計画												
			富士宮市地域公共交通計画（H30-R2）									
					富士宮市第2次地域公共交通計画（R3-R7）							

R5 一部改訂

<従前の地域公共交通総合連携計画>

- 平成22年度～平成24年度 富士宮市地域公共交通総合連携計画（3年間）
 - 平成23年度～平成25年度 芝川地域公共交通総合連携計画（3年間）
 - 平成23年度～平成25年度 富士宮市新地域公共交通総合連携計画（3年間）
- ※富士宮市地域公共交通総合連携計画、芝川地域公共交通総合連携計画を統合
- 平成26年度～平成29年度 富士宮市第2次地域公共交通総合連携計画（4年間）

7. 目標を達成するための事業

本計画の基本方針に基づく事業内容の一覧を以下に示す。

事業内容	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	備考
1. 誰もが利用できる公共交通網の維持						
1) 民間のバス路線について、必要な路線の維持	実施 (交、市)					
2) 地域内フィーダー系統確保維持事業	実施 (交、市)					
3) 地域間幹線系統確保維持事業	実施 (交、市)					
4) 「宮バス」の維持、利用促進	実施 (交、市)					
5) タクシー事業の活性化	実施 (交、市)					
6) 定期観光バスの運行 (観光との連携)	実施 (交、市)					
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	実施 (交、市)					
2) 「宮タク」の継続運行	実施 (交、市)					
3) 「宮タク」の改善、利用促進	実証実験 (交、市)	実施 (交、市)				北部・内房エリア
	実証実験 (交、市)	実施 (交、市)				芝富・稲子エリア
4) 公共交通のユニバーサルデザイン化	実施 (交、市)					
	実施 (市)					補助 R7 まで
5) 地域における輸送資源の総動員 (福祉との連携)	検討 (交、市)					
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」を活用した市営公共交通を支える仕組み	実施 (市)					
2) 富士宮市と商業施設等との連携	実施 (交、市)					
4. 公共交通の利用環境の向上						
1) 公共交通間のスムーズな乗継ぎ	実施 (交、市)					
2) 公共交通サービスの新技術の調査研究	調査 (交、市)					
3) 市民・交通事業者・行政が連携する場の設置	実施 (交、市)					
4) 公共交通への意識啓発、参加支援	実施 (市民、交、市)					
5) 高齢者運転免許証自主返納の支援	実施 (交、市)					

【事業の実施内容】	【事業の実施主体】
調査・検討	(市民) → 市民 (市) → 富士宮市
実施	(交) → 交通事業者 (バス事業者・タクシー事業者)

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」、「宮タク」及び一般タクシーの運行を維持する

1) 民間のバス路線について、必要な路線の維持

市内を運行する路線バス事業者は3者あり、富士急静岡バス株式会社、山梨交通株式会社及び富士急バス株式会社が地域の生活交通を支えている。

富士急静岡バス株式会社のバス路線は、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。

山梨交通株式会社のバス路線は、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。

また、富士急バス株式会社が運行している新富士線沿線には、「白糸ノ滝」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る。さらに平成29年12月には市中心部に静岡県富士山世界遺産センターが開館し、観光客の移動の足を確保する上でも路線の維持を図ることが必要となる。このことから、市は、民間のバス路線を本市の公共交通の軸としてとらえている。

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、市では平成23年度に「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、広域路線については、地域間幹線系統として国庫補助（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。

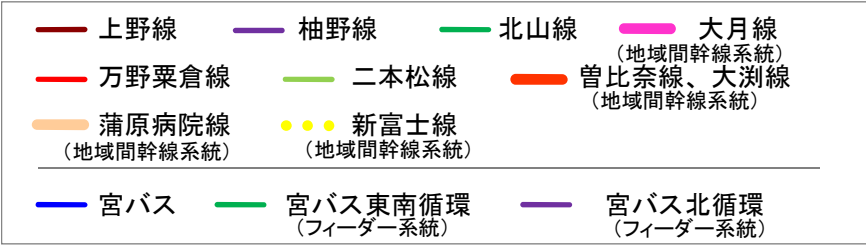
また、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシーと連携を図ることで、利用者の移動範囲を面的にカバーし、通院や買い物等の日常生活に支障を及ぼさないような交通体系を維持する。

令和2年に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により、バスを取り巻く環境は更に厳しくなっている。今後も事業者と連携しながら路線の維持を行う。

平成30年度路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシーの1日当たりの乗車人数の合計は2,663人となっているが、この計画を実行することにより、計画期間中の路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシーの1日当たりの乗車人数の合計を2,700人以上とすることを目標とする。

また、本計画に位置付けた各種施策の展開により、路線バスの運行効率改善と利用者数の増加を図り、民間路線バスの運行欠損額の一部を公費で負担する（地方バス路線維持補助金）額を現状（令和4年度実績：56,157千円）より減少させ、50,000千円未満を目指す。

<バス路線の運行形態>



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) 地域内フィーダー系統確保維持事業

地域内フィーダー系統は、中心市街地の活性化と免許返納後の高齢者をはじめとする交通弱者に必要な路線として、市の交通ネットワーク網の一角を担っている。対象路線は、「宮バス」東南循環及び北循環（14頁「宮バス」の運行経路参照）である。この路線は医療・保健施設、公共施設、商業施設と公共交通の整備が十分でない地域を結んでおり、高齢者をはじめとする多くの市民の足となっている。

今後、高齢化がさらに進むことが見込まれる中、路線の確保・維持により市民の日常生活における交通手段として「宮バス」東南循環及び北循環を継続させていく必要がある。地域内フィーダー系統は、大月線、曾比奈線、大湊線、蒲原病院線、新富士線の地域間幹線系統との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、相乗的な利用促進を行っていく。

また、市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、国の地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、運行を維持する必要がある。

補助系統名 (宮バス)	起点	経由地	終点	系統* ₅ 程	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業 の活用
東南循環 (内回り)	富士宮駅 南口	ないとう 整形ほか	富士宮駅 南口	10.85km	4条乗合	路線定期 運行	富士宮市 (運行は交通事業者)	フィーダー 補助
東南循環 (外回り)	富士宮駅 南口	さいとう 眼科ほか	富士宮駅 南口	10.6km	4条乗合	路線定期 運行	富士宮市 (運行は交通事業者)	フィーダー 補助
北循環 (内・外回り)	富士宮駅 南口	総合福祉 会館	富士宮駅 南口	内・外回りとも 21.6km	4条乗合	路線定期 運行	富士宮市 (運行は交通事業者)	フィーダー 補助

車両更新等計画

宮3・5路線 令和7年度車両購入予定

宮バス路線名	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
宮3・5	平成12年購入車両				令和7年10月購入予定			
					← 国庫補助期間 →			

*参考 宮3・5路線 令和4年度購入車両(国庫補助 令和9年度まで)

宮バス路線名	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
宮3・5	平成11年購入車両	令和4年10月購入						
		← 国庫補助期間 →						

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（のりもの祭など）

目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市

3) 地域間幹線系統確保維持事業

地域間幹線系統の対象路線としては、大月線、曾比奈線、大淵線、蒲原病院線、新富士線がある。各路線は、市民の通勤・通学・通院及び買い物の足として重要であり、なくてはならない路線となっている。地域間幹線系統は潜在的に多くの利用者が見込めるため、「宮バス」との接続による相乗効果を図ること及び利用促進を行うことにより、各路線を維持していく。

また、市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、運行を維持する必要がある。

補助系統名 (民間バス)	路線の概要	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業 の活用
大月線	富士宮駅、静岡県富士山世界遺産センターと新富士駅間を結ぶ広域的な路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	幹線補助
大月線	富士宮駅と新富士駅間を結ぶ広域的な路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	幹線補助
曾比奈線	西富士宮駅から富士脳研病院を經由し富士市を結ぶ路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	幹線補助
大淵線	富士宮駅から富士脳研病院を經由し、富士市を結ぶ路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急静岡バス)	幹線補助
蒲原病院線	富士宮駅からイオンモール富士宮、星山団地などを經由し、蒲原病院を結ぶ路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (山梨交通)	幹線補助
新富士線	山梨県富士五湖周辺から朝霧高原、白糸の滝、富士宮駅などを經由し新富士駅に向かう路線	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (富士急バス)	幹線補助

主な事業

- ・ 利用促進活動（のりもの祭など）

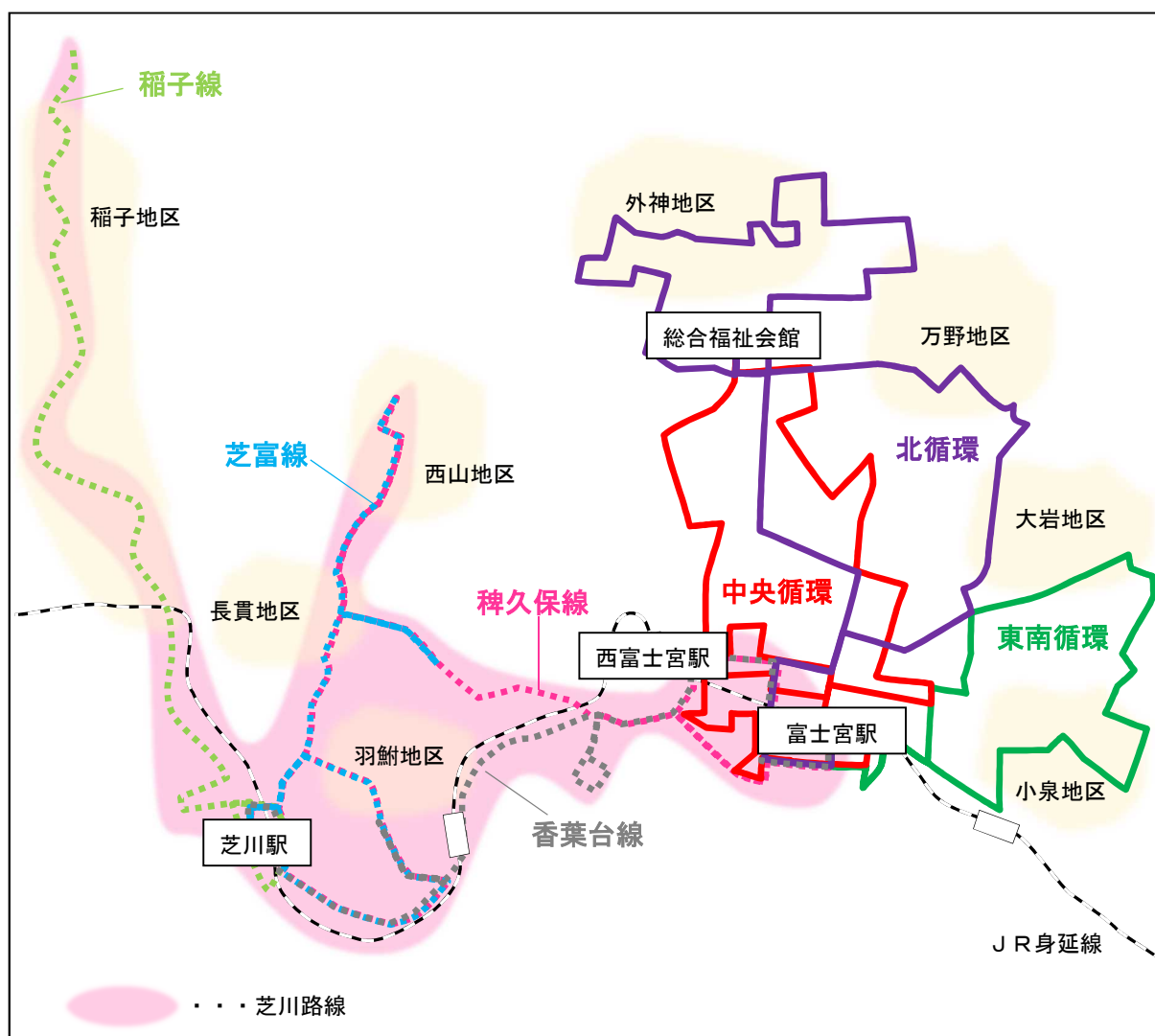
目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市

4) 「宮バス」の維持、利用促進

「宮バス」は、運転者不足により平成30年6月に東南循環と北循環の土曜運休、同年10月には東南循環南コースの廃止を行った。今後は、運転者の労働環境の改善を行いながら運行を維持する。中央循環と芝川路線については、静岡県各市町自主運行バス事業費補助金を活用し維持していく。

「宮バス」は、これまで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。そこで現在は、市の広報紙や地方紙などによる広報活動に力を入れ、「宮バス」の利用促進を図るとともに、「宮タク」の活用を含めた路線の見直しを検討する。

< 「宮バス」の運行経路 >



主な事業

- ・ 地域住民のニーズの把握
- ・ 運行の維持・継続
- ・ 利用者満足度の調査
- ・ 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

5) 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ことに加え、令和2年には新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大幅に減少しており、一般タクシー事業は非常に厳しい状況にある。

一方、路線バスの廃止・減便により交通不便地域が拡大しており、一般タクシーが担う役割は増大している。

本市では、このような交通不便地域において「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の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、一般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、静岡県タクシー協会富士・富士宮支部では、認知症サポーター養成講座の実施やお産応援タクシーなどの事業を継続し、市と「災害時の情報通信に関する協定」を結び災害時の道路情報を提供することで地域に貢献している。また、東京オリンピック・パラリンピックを見据え、観光振興の観点からユニバーサルデザインタクシーの導入、車いす利用者と協力しての講習、おもてなしセミナー、外国観光客向け周遊プラン設定など積極的な取組を進めてきた。

本市では、路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般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

6) 定期観光バスの運行（観光との連携）

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、富士急静岡バス株式会社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。

なお「強力くん」の詳細は資料編 47 頁、バス路線の概要の参考-1、-2「強力くんパンフレット」（51～52 頁）を参照のこと。



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

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

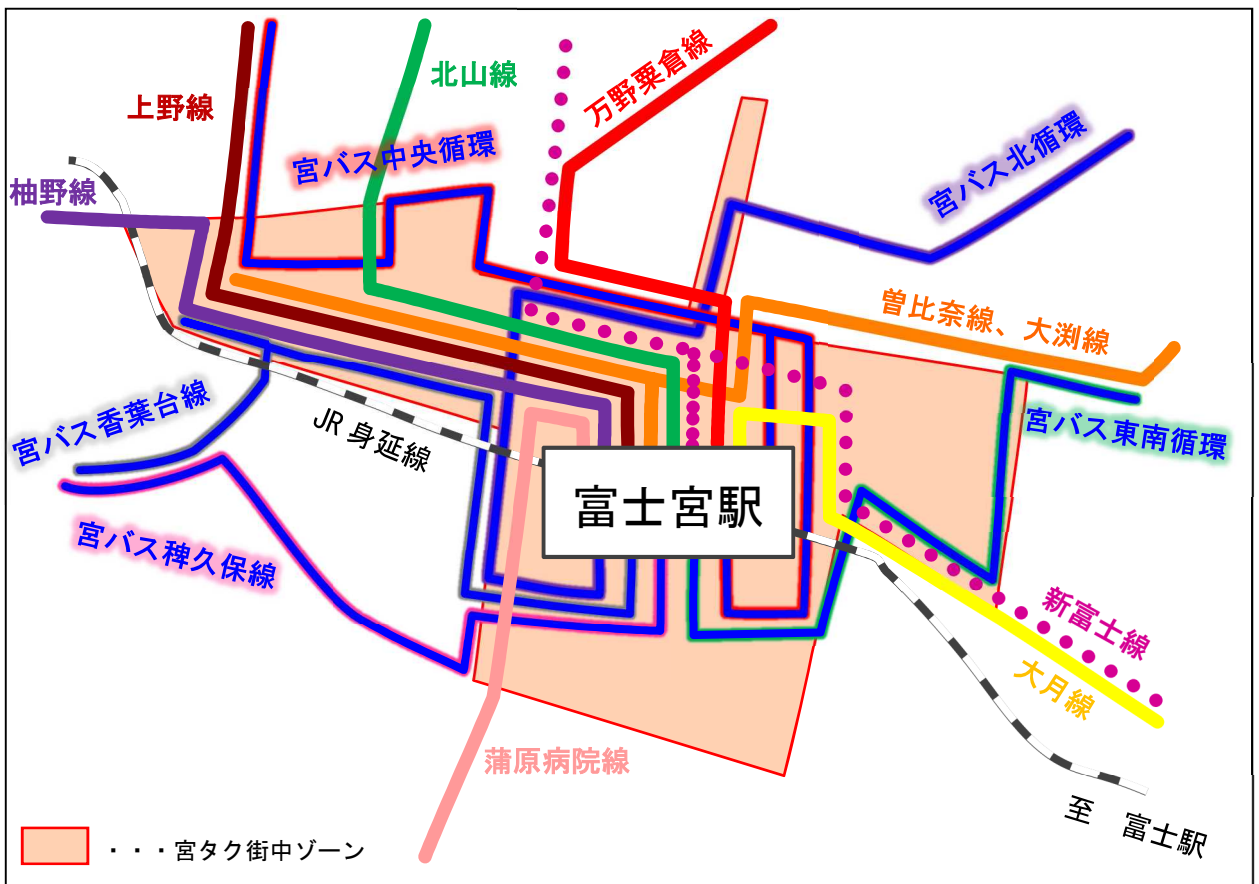
目 標

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」及び「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。様々な公共交通機関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を確保するため、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」を連携し、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、交通不便地域等の重要な生活交通を確保している。交通不便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、高齢者や障がい者にとって大変優しい移動手段になっている。また、ユニバーサルデザインタクシーの導入も進めている。

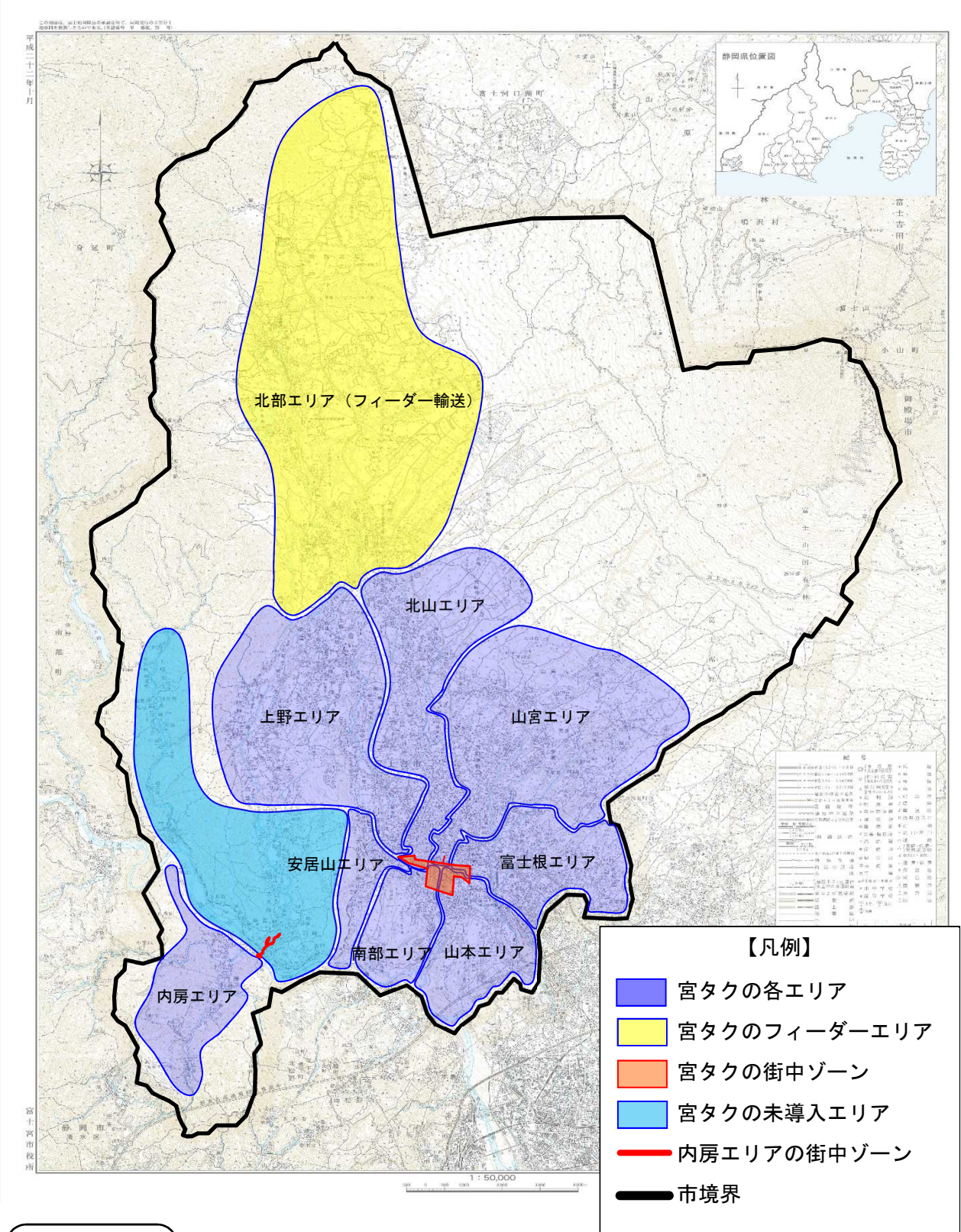
平成27年4月に増便・運行形態の見直しを行い、芝川地域の一部を除く市内全域で「宮タク」の利用ができるように整備したことで利便性の向上を行った。

「宮タク」を継続運行するために、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。これにより高齢者の通院、買い物などの移動手段の確保を行う。

<現在の運行形態>

	対象地域	運行形態
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	各エリアと街中ゾーン間をドア・ツー・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。
山本エリア	大宮東支部の一部・富士根南支部の一部	
富士根エリア	富士根南支部の一部・富士根北支部	
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	
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	
北部エリア	白糸支部・上井出支部	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」北山エリアとの乗り継ぎにより、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。人穴小学校、井之頭小学校の児童を上井出小学校の放課後児童クラブに「宮タク」で移送を行う。
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する。

<「宮タク」運行エリア図>



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」の改善、利用促進

「宮タク」は路線バスが廃止された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。

路線バスや一般タクシーとの競合を解消するため乗降場所を限定しているが、本来の目的地の横を通過するにもかかわらず、途中下車ができないため、かねてから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、それまで「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。

平成30年4月には既存の「宮タク」制度を活用し、校区に放課後児童クラブのない人穴小学校の児童を近接する上井出小学校区にある放課後児童クラブへの輸送を開始した。令和2年4月に井之頭小学校を乗降場所に加え、同様の放課後児童クラブへの輸送の環境整備を行った。放課後児童クラブへの送迎手段を確保することにより、子育て環境を整備するとともに北部地域の活力維持を図る。

平成30年6月に「宮バス」東南循環・北循環の土曜日の運休に伴う代替措置として、内房エリア以外の全エリアで土曜日運行を開始した。

令和元年10月富士急静岡バス株式会社の運行する柚野線の減便に伴う代替措置として、上野エリアの下り18時発の便を増便した。

運行エリア及び運行形態の変更に当たっては、十分に各交通事業者と協議し、既存の民間交通事業者を補完し合うように配慮する。

利用促進としては、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。

今計画では、「宮タク」未導入エリアに「宮タク」を導入することにより、市内人口の「宮タク」のカバー率100%を目標とし、以下のことを検討する。

- ① 北部エリアや内房エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験
- ② 「宮タク」未導入エリアへの「宮タク」の導入実証実験



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
- ・ 「宮タク」の利便性向上のための実証実験

目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市

4) 公共交通のユニバーサルデザイン化

① ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）の導入

現在、「宮バス」の車両は予備車含め7台で運行している。その内訳はノンステップバス5台、中型バス1台、マイクロバス1台である。

平成26年度から令和元年度にかけ、市営バス運行事業者が、市営バス車両として購入するノンステップ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。更に令和2年には交通バリアフリー法適合、標準仕様ノンステップバスを1台導入した。

今後も「宮バス」の車両の入れ替え時には、「宮バス」の安定運行及び利用者の安全を確保するため、交通バリアフリー法適合車両の導入を図る。

また、「宮タク」の車両についてもすべての人が「宮タク」を利用できる状態に改善するため、市は令和2年度から令和4年度まで、ユニバーサルデザインタクシーを導入する「宮タク」運行事業者に対して毎年原則1社2台の補助を行う（1台30万円を上限とする。）。

民間の路線バス車両のノンステップバスへの入れ替えや、一般タクシー事業でのユニバーサルデザインタクシーの導入を推奨する。

② 「宮BAN」の有効活用

従来の「宮バス」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不便であった。そこで市は、日本大学理工学部「交通まちづくり工房」が開発した情報案内ソフト「宮BAN」を平成24年に導入した。これにより音声に加え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。

「宮BAN」を導入している車両については、「宮BAN」の運用を継続し、新規導入車両については、「宮BAN」の導入を検討する。

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、路線バス、「宮バス」ほか様々な交通機関の結節点になっており、誰もが困らない乗り場、乗り継ぎの案内が求められる。特に、富士山の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か国語を基本とし整備していく。

主な事業

- ・ ダイヤの改正
- ・ 利用者満足度の調査
- ・ ユニバーサルデザインタクシーの導入補助
- ・ 乗り継ぎ割引の実施
- ・ 他の公共交通との連携・調整

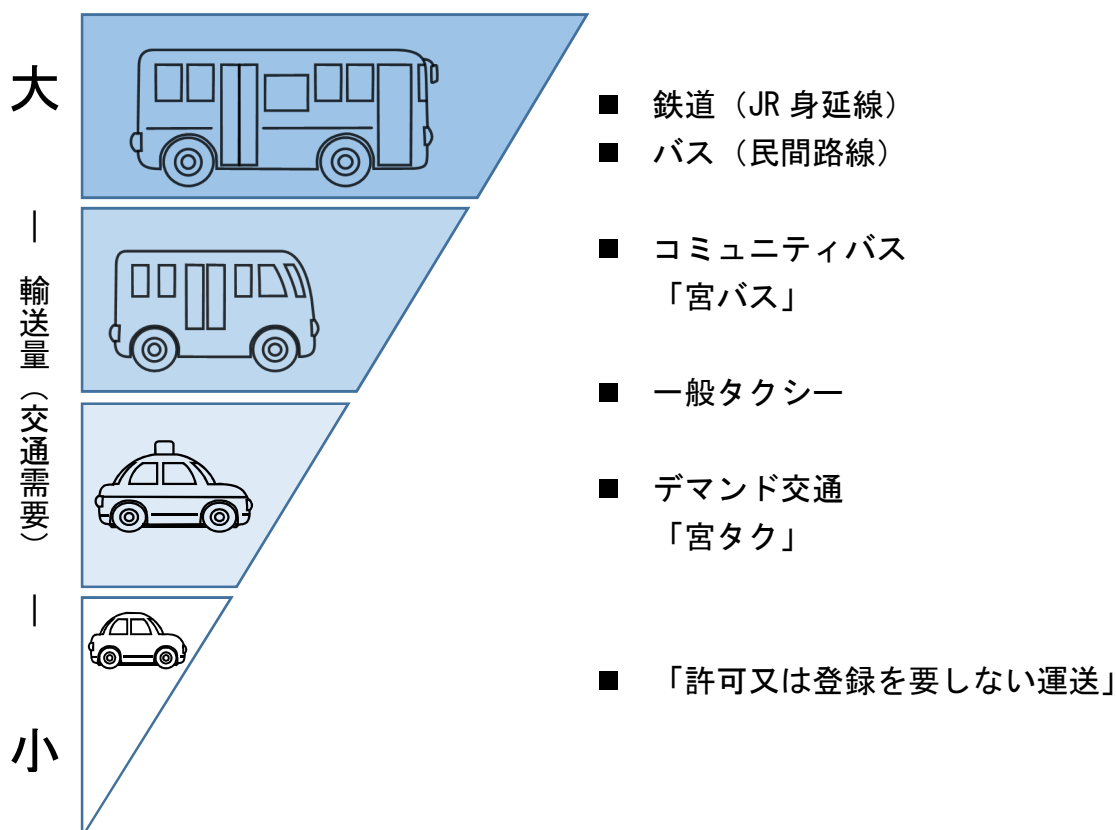
目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市

5) 地域における輸送資源の総動員（福祉との連携）

「宮バス」、「宮タク」の主なユーザーは高齢者や障がい者であるため、福祉的な要素を考慮する必要があり、福祉部門との連携が重要となる。このことから、令和元年度に福祉部門と公共交通部門の庁内横断的な「高齢者等の移動支援検討会」を開催し、公共交通の動向、福祉の動向についての情報共有を行い、高齢者等の移動手段の確保を検討した。

今後も地域にある輸送資源を総動員し、高齢者等の移動手段の確保に努める。

<本市の交通需要による分類>



【許可又は登録を要しない運送】

道路運送法において、自動車運送事業（バス、タクシー等）及び自家用有償運送のいずれにも該当しない運送形態のこと

主な事業

- ・ 高齢者等の移動支援検討会
- ・ 先行事例の調査・研究

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

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」を活用した市営公共交通を支える仕組み

「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。

そこで本市では「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。「宮バス」の路線廃止などでバス停オーナー数は減少しているため、「宮バス」路線上の事業者を訪問し、バス停オーナーの勧誘を行う。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。

【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



主な事業

- ・ バス停オーナーの勧誘・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

2) 富士宮市と商業施設等との連携

本市は、イオンリテール株式会社東海カンパニーイオンスタイル富士宮店と「市営公共交通の利用を促進する協定」を結んでいる。イオンスタイル富士宮店で利用者が商品を購入したとき、市営公共交通に利用できる100円券を購入金額に応じて受け取ることができるもので、利用者に好評であり、「宮バス」、「宮タク」の利用促進につながっている。

また、本市では、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「市営公共交通サポーター制度」を実施している。現在、サポーター数が少ないことが課題となっているため、地域の商店・病院・自治会等にサポーター登録を促す取組を行っていく。

【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

主な事業

- ・ 商業施設での公共交通利用券の発行
- ・ 市営公共交通サポーターの募集
- ・ 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

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) 公共交通間のスムーズな乗継ぎ

市内の路線バス利用者の多くは、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、鉄道又は高速バス利用の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」はバス乗換案内（駅すぱあと for WEB、NAVITIME、Yahoo! 路線情報）で検索できる。

主 な 事 業

- ・ 乗り継ぎ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

2) 将来を見据えた新技術の公共交通サービスの調査研究

ICT（情報通信技術）の進展はめざましく、公共交通事業者は各社で交通系 IC カード利用環境の整備と利便性の向上に日々努めている。

本市の市営公共交通は現在交通系 IC カードに対応していないが、今後は事業者の意向も考慮しながら「宮バス」への導入の可能性について研究を行う。

将来を見据え、自動運転、MaaS などの新技術に関する情報の収集に努め、「宮タク」のスマートフォン等を使った予約システムの調査研究を継続していく。

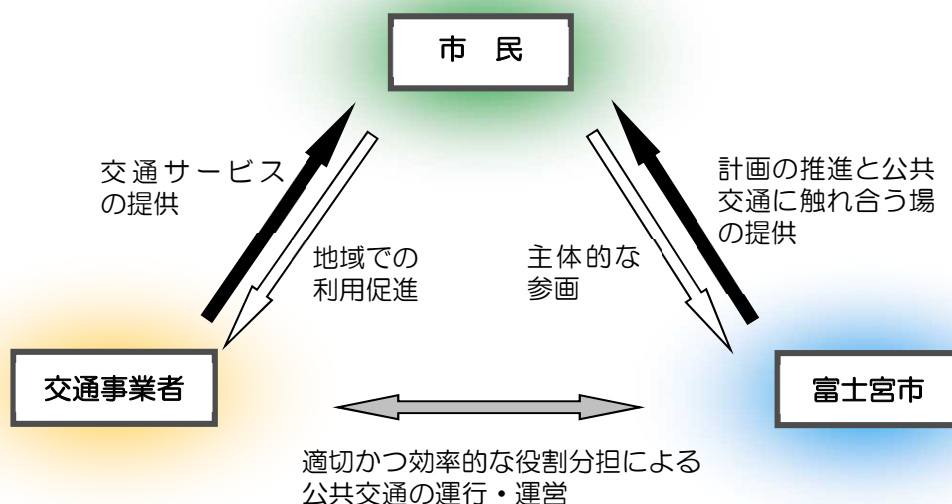
主 な 事 業

- ・ 新技術の公共交通サービスの調査研究

目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市

3) 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（のりもの祭、のりもの教室など）

目標を達成するための実施主体 交通事業者、富士宮市



4) 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出来るように、地域説明会等を通して市民の公共交通への意識啓発を行う。令和元年度は、地域説明会を17回開催しており、今後も継続する。

主な事業

- ・ モビリティ・マネジメント事業（のりもの祭、のりもの教室など）
- ・ 地域説明会の開催

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
----------------	---------------

【モビリティ・マネジメント】

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

5) 高齢者運転免許証自主返納の支援

市は高齢ドライバーによる交通事故の減少と公共交通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。

令和2年4月に制度を充実し、満65歳以上の市民で、運転免許証を自主返納した方に路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシーと高齢者に優遇した民間路線バスの定期券購入に利用できる富士宮市公共交通補助券1万円分を1回限り交付している。なお、令和3年4月1日から3万円分に増額する。

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、安全・安心への社会貢献に寄与するため、運転免許証を自ら返納した65歳以上の方に、一般タクシー運賃が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やすくなる環境を作り、また返納後の移動手段として公共交通を利用しやすくなるような環境づくりの取組を継続する。

主な事業

- ・ 高齢者運転免許証自主返納事業
- ・ 高齢者対象の「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

8. 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。

持続可能な旅客運送サービスの確保

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

◀ 「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）の目標値を次のとおり設定する。※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か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、毎年目標値を設定する。

● 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、目標値を次のとおり設定する。

目標値：3.4点以上

● バス停オーナー数

令和元年度のバス停オーナー数（35人）、「宮バス」沿線の施設数等の状況を踏まえ、目標値を次のとおり設定する。

目標値：40人以上

● 100円サービス券利用割合

令和元年度のサービス券の利用状況（10.4%）※を基に、目標値を次のとおり設定する。
※運賃収入に占めるサービス券収入の割合

目標値：11%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）の目標値を次のとおり設定する。 ※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、目標値を次のとおり設定する。

目標値：3.4 点以上

● 100 円サービス券利用割合

令和元年度のサービス券の利用状況（7.9%）※を基に、目標値を次のとおり設定する。

※運賃収入に占めるサービス券収入の割合

目標値：8%以上

● 市内人口の「宮タク」のカバー率

令和2年4月1日現在の市内人口のカバー率は、約97%であるため、目標値を次のとおり設定する。

目標値：100%

◀ 公共交通利用者数に係る評価指標 ▶**● 富士宮市の統計からの検証**

平成30年度における路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシーの1日当たりの乗車人数の合計が2,663人となっていることから、目標値を次のとおり設定する。

目標値：2,700 人以上/日

◀ 市民満足度に係る評価指標 ▶**● 市民満足度調査の実施**

令和元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4.0点（5点満点）となっていることから、市民満足度の目標値を次のとおり設定する。

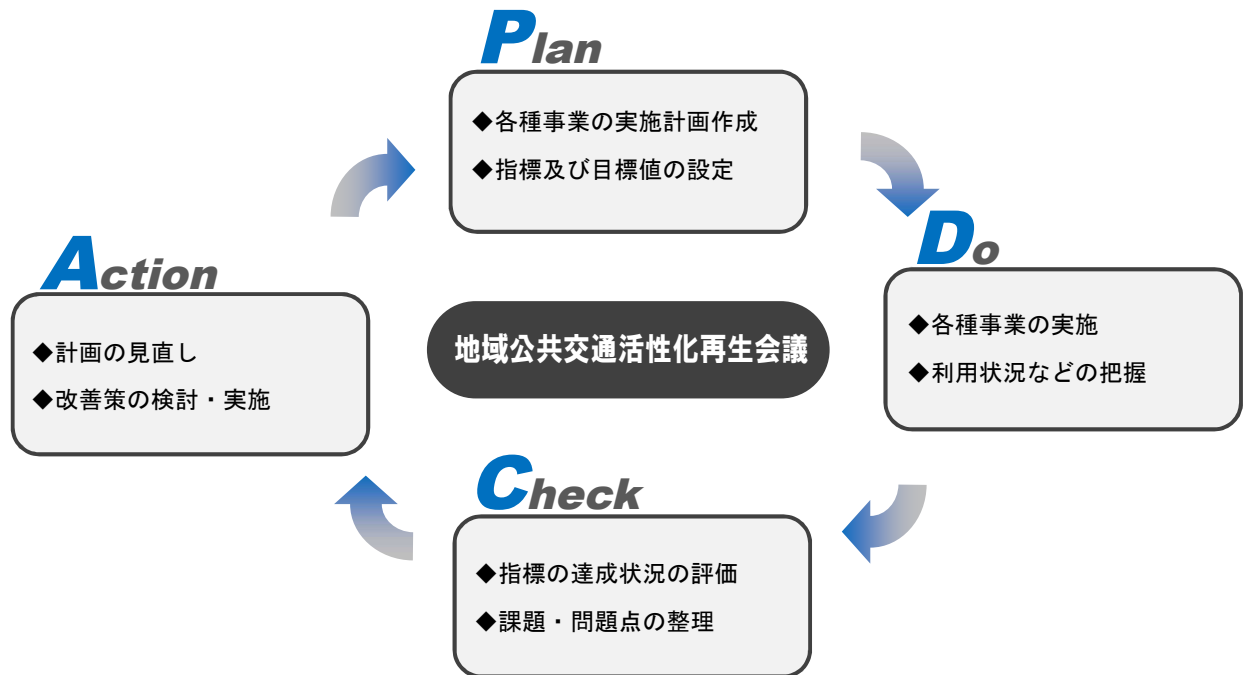
目標値：4.1 点以上

(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、毎年度事業評価を実施していく。PDCA サイクルにより調査、実施、分析及び評価し、必要があると認められるときは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」(4 頁) 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。

なお、事業評価の具体的な取扱いは「富士宮市公共交通 PDCA (事業評価) 指針」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、「宮バス」、「宮タク」事業に係る実施計画を策定する。また、「宮バス」、「宮タク」事業を評価するための評価指標を設定する。

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

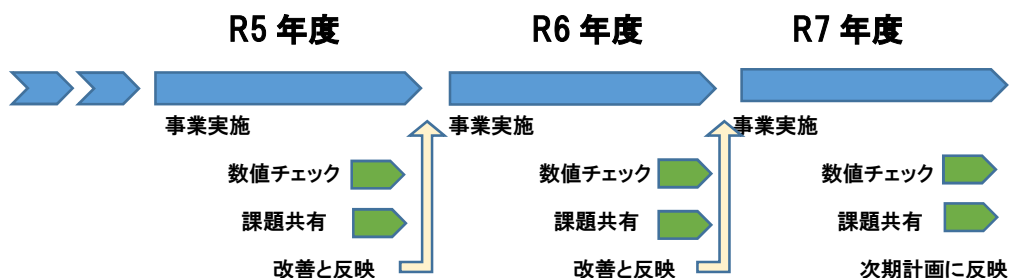
目標値と実際の利用状況などを比較し、指標の達成状況の評価を行う。また、事業の改善に向けた課題や問題点の整理を行う。

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。

以下に示すとおり、長期スパン及び年間単位において、計画の進捗管理、評価の実践を行い、PDCA サイクルを次年度につなげていきます。

【長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール】



【年間単位の進捗管理、評価スケジュール】

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

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
活性化再生会議		①	書面			②		③		④		
主な行事			確保維持改善計画 ◆			評価の報告 ★		運行形態変更の承認 ★			第三者評価委員会 ◆	
実施すること	計画に基づく事業実施											
	改善と反映 A					D						A
			市民アンケート C			・各項目の分析評価 ・運行形態についての検討 P						利用者アンケート C

令和4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4年 5月20日 : 令和3年度事業報告、令和4年度の事業計画報告
- 書面議決 6月10日～23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3年度分）、市営バス等の運行に係る申出
- 第3回：書面会議 11月4日～16日 : 宮タク実証実験の中間報告について
- 第4回： 令和5年 1月13日 : 令和5年度生活交通確保計画案について

資料編



1. 富士宮市の概況及び上位計画・関連計画の概要

(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

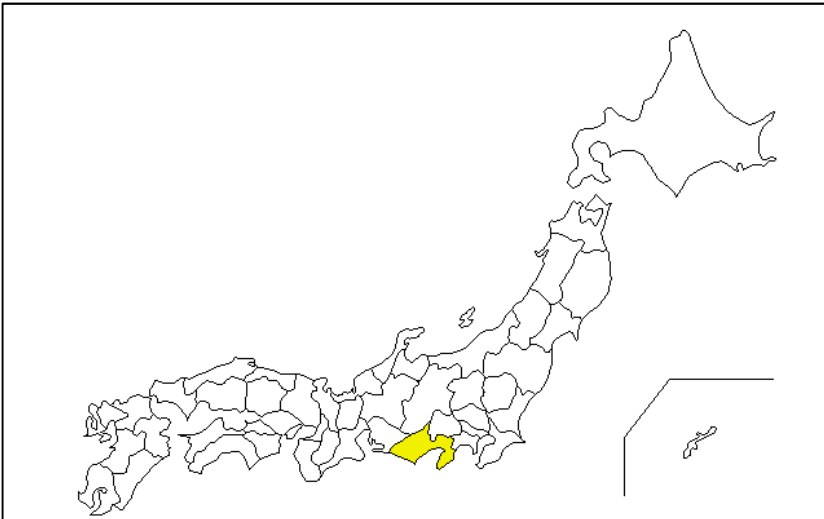
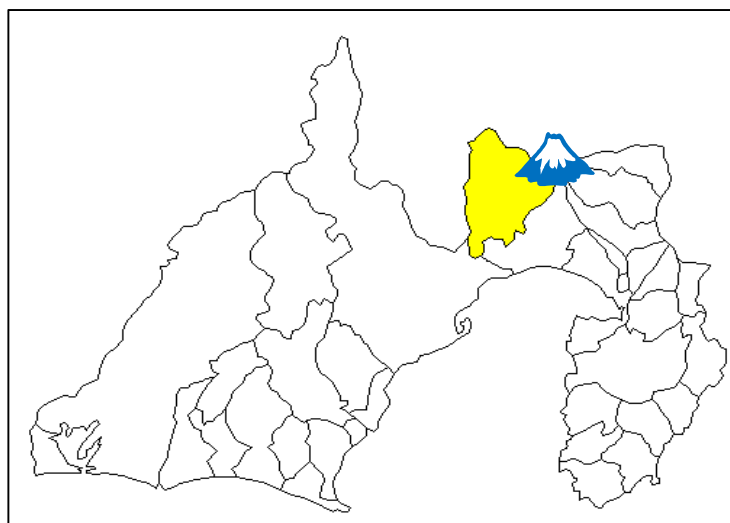


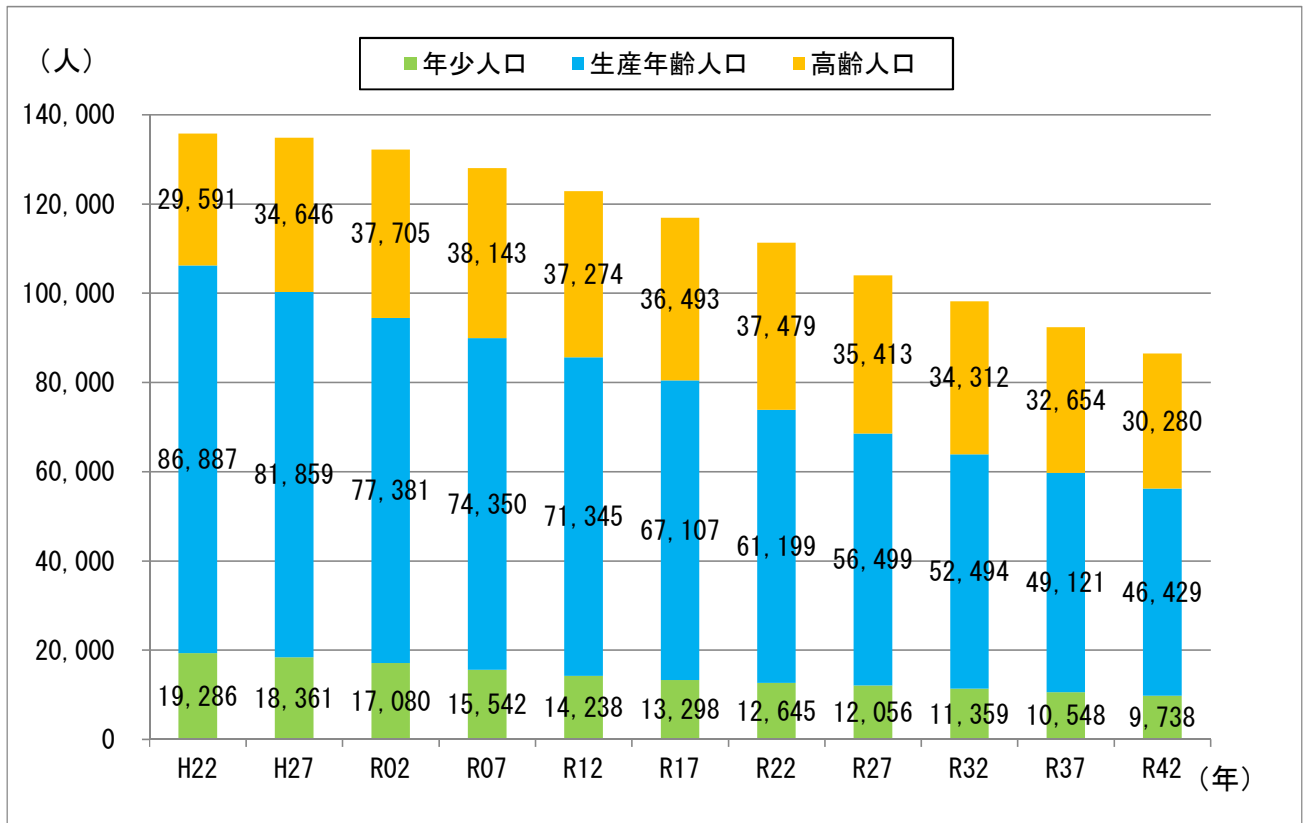
図1-2 富士宮市の位置



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及び表1-1のとおりとなっている。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

表1-1 将来人口推計

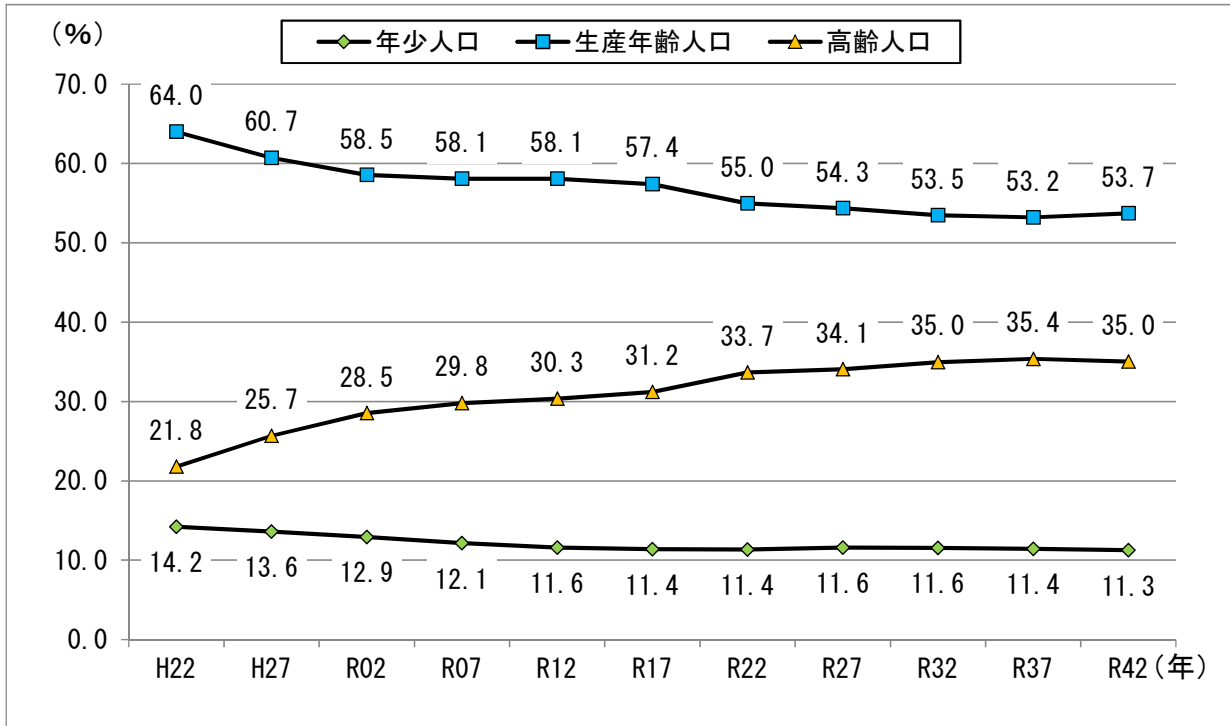
年 区分	H22	H27	R02	R07	R12	R17	R22	R27	R32	R37	R42
総人口(人)	135,764	134,866	132,166	128,035	122,857	116,898	111,323	103,968	98,165	92,323	86,447
高齢(人)	29,591	34,646	37,705	38,143	37,274	36,493	37,479	35,413	34,312	32,654	30,280
(割合,%)	21.8%	25.7%	28.5%	29.8%	30.3%	31.2%	33.7%	34.1%	35.0%	35.4%	35.0%
生産年齢(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%
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%

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、令和 42 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。

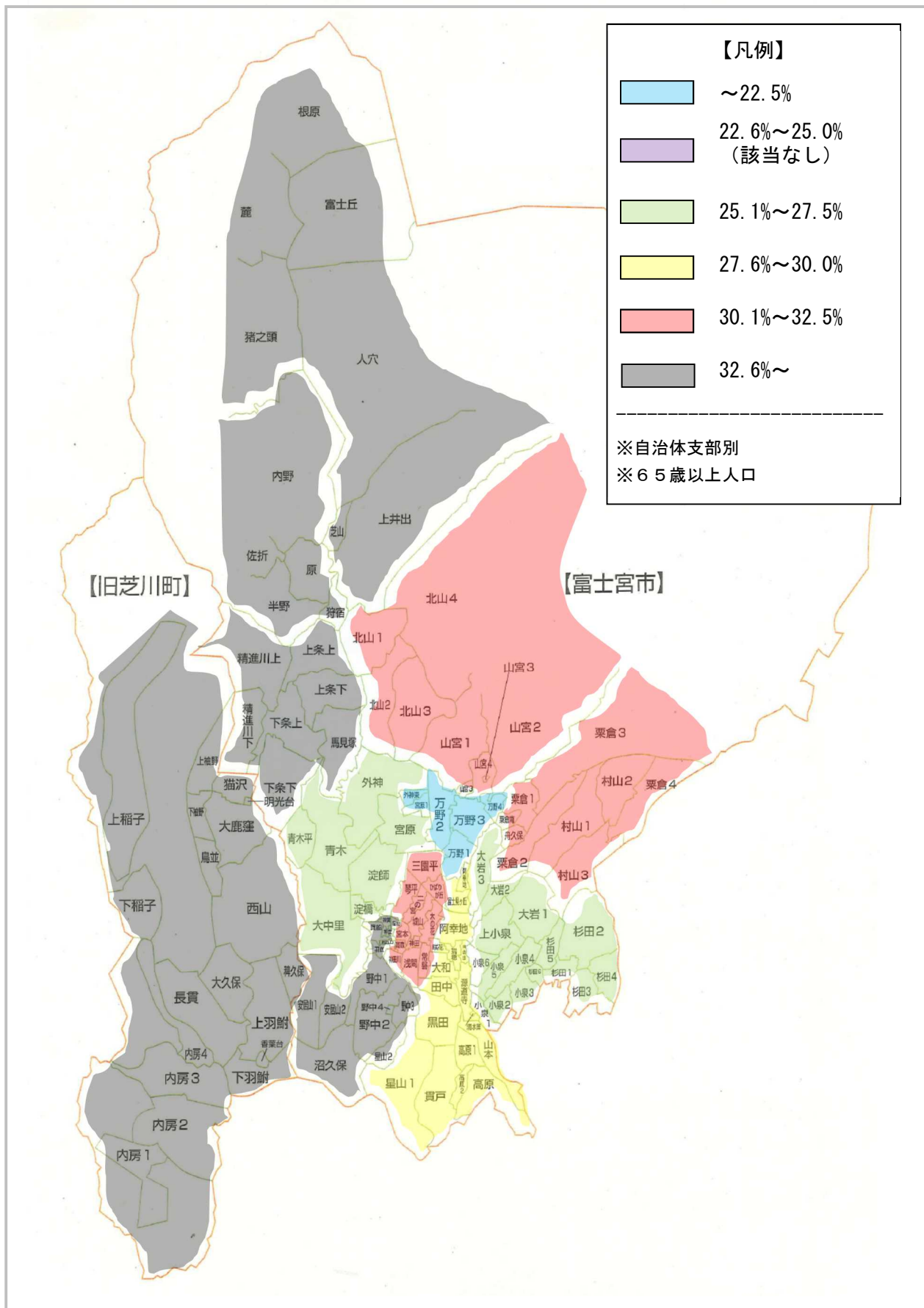
なお、令和 2 年 4 月における行政区別の高齢化率の分布は図 1-5 のとおりであり、市郊外部における高齢化率が高くなっている。

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

図1-5 高齢化率分布図（令和2年4月1日現在）



福祉企画課資料より作成

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が、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。一方で、観光施設は北部を中心に分布している。

表 1-2 公共施設等一覧

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

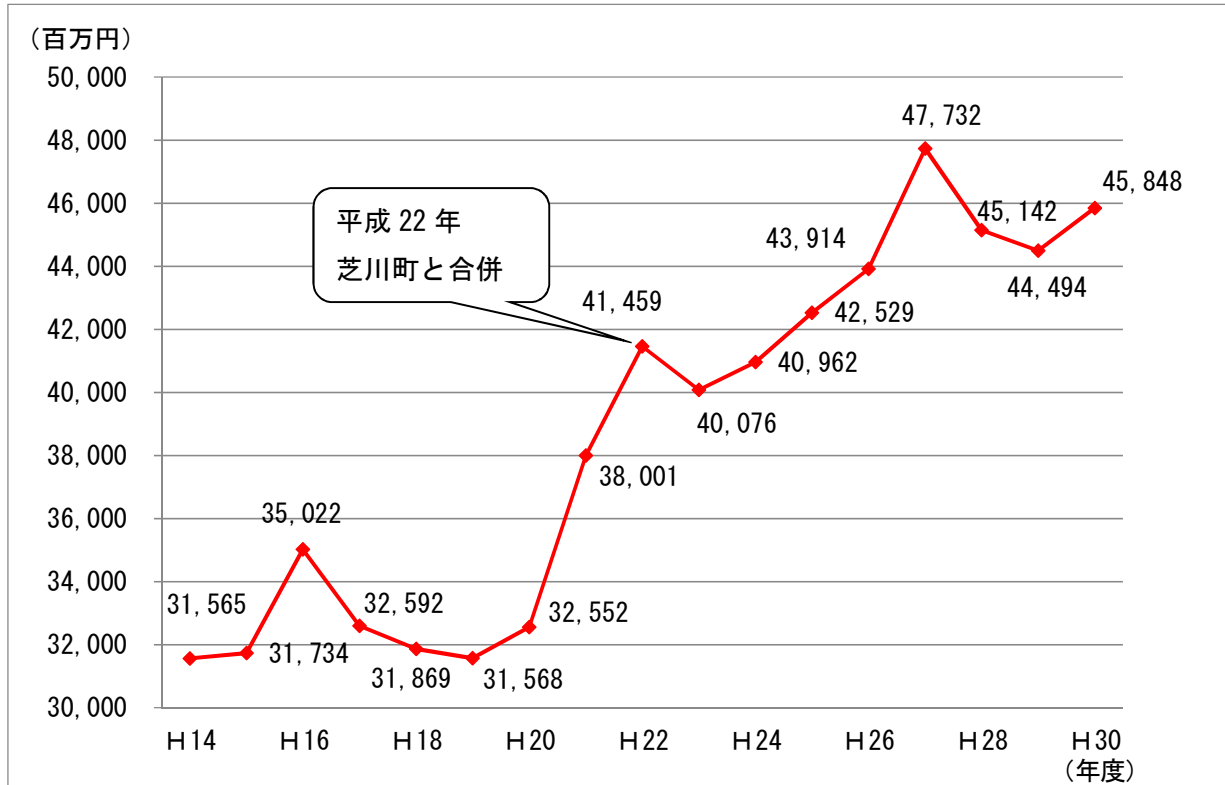
①～④は市民生活課作成

⑤は観光課より聞き取り作成

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



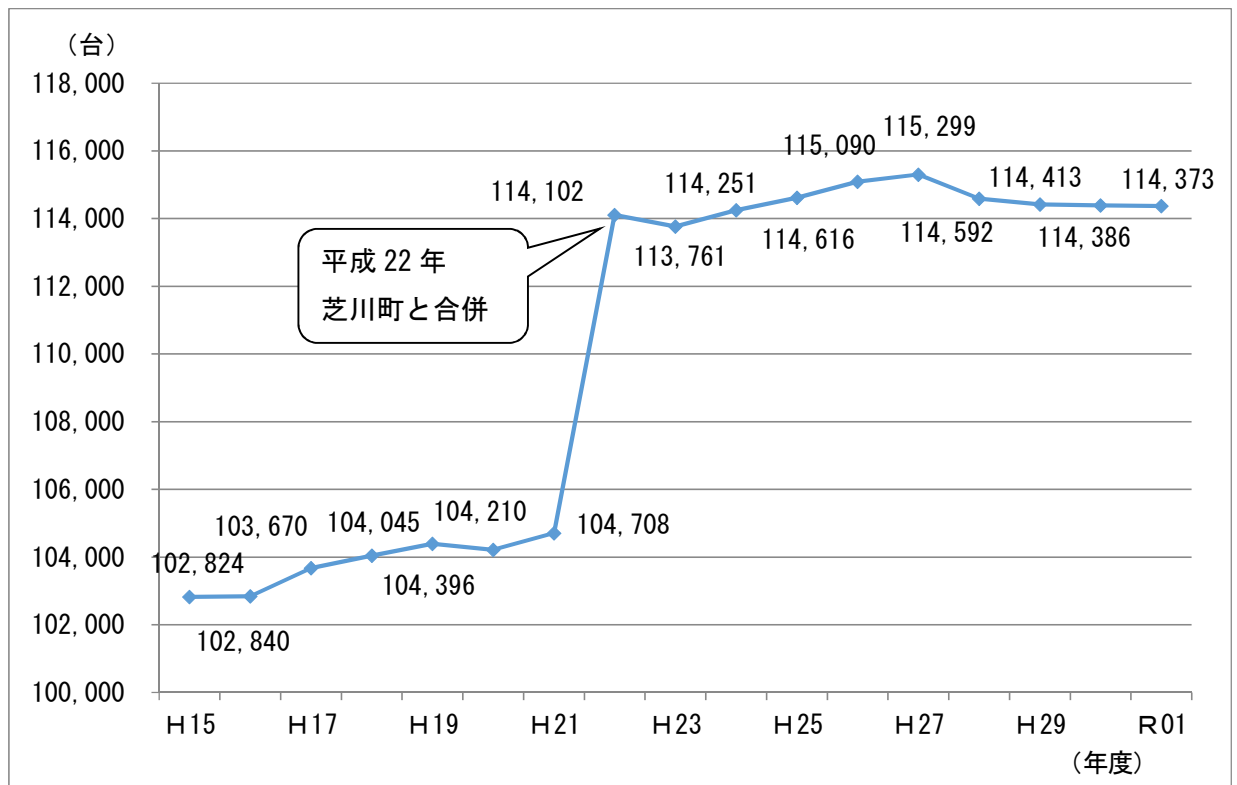
出典：富士宮市の統計

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年度から平成27年度までは増加傾向にあり、日常の移動における自動車への依存が年々増えていることが伺える。

一方で、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行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27年度をピークにその後の保有台数はゆるやかに減少している。

図1-8 自動車保有台数推移



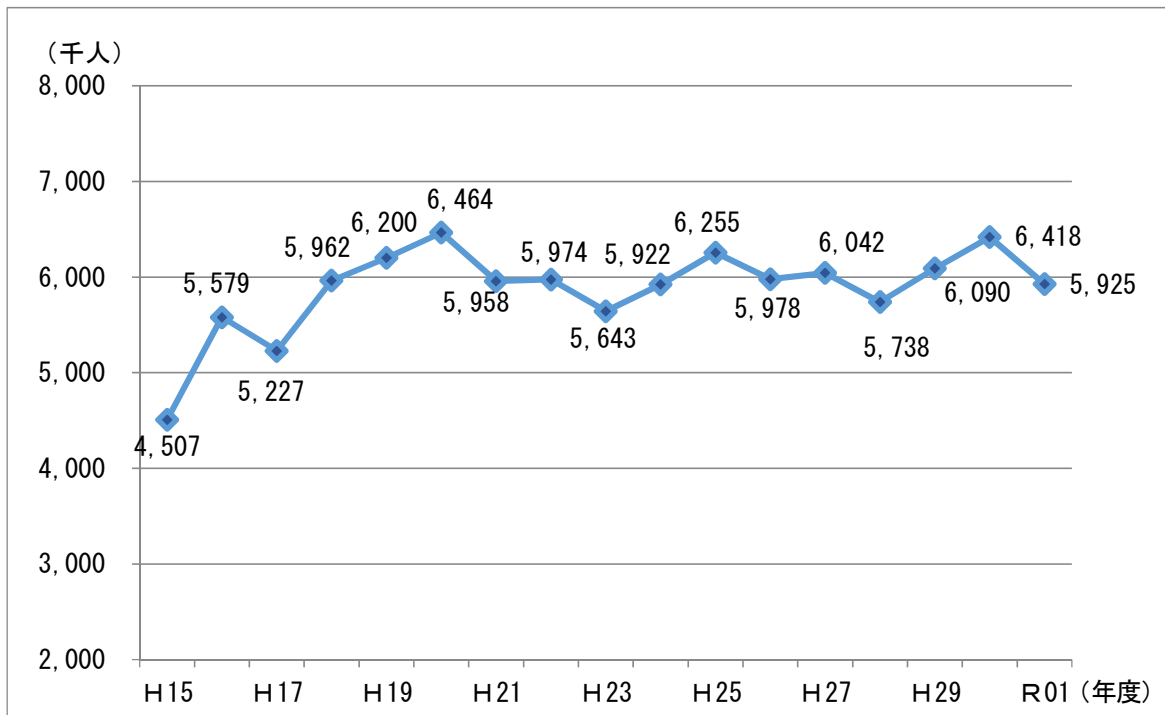
出典：富士宮市の統計

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。しばらくは登山客や世界遺産「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られたが、令和元年にはまた減少している。

図1-9 観光客入込客数推移



観光課調査結果により作成

※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財。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）
- ・ 富士山本宮浅間大社
- ・ 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

(2) 上位計画の概要

「富士宮市第2次地域公共交通計画」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概要を次に記載する。

1) 第5次富士宮市総合計画（平成28年度～令和7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。令和7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～



基本目標6「豊かなコミュニティを持つ安全・安心なまちづくり」

政策5 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るよう、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。

(3) 関連計画の概要

1) 富士宮市都市計画マスタープラン（令和2年度～令和21年度）

「富士宮市都市計画マスタープラン」は、都市計画法（第18条の2）に定められている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の呼称であり、市民の意見を反映して、都市の将来のあるべき姿や都市づくりの方向性を定めるものである。令和21年度を目標年度とし、令和元年度に改定された。

**基本理念： 富士山の恵みを活かした、文化・交流、健やかな暮らしが
生まれる都市づくり**

2 都市基盤計画

【今後の取組の方向性】

都市基盤の整備として継続的な取組の必要性が高い事項は、社会動向や経済情勢の変化に応じた総合的な都市の魅力形成などの取組方法を検討し、実現を目指します。また、各施設・分野のマネジメント計画を検討し、維持管理の取組規模も念頭に置いた見直しや新たな取組を整理します。

市街地縁辺部や集落などの地域での日常に必要な生活機能（移動・居住・生活利便機能など）の確保、多様な世代に利用しやすい公共空間・施設、自然災害からの安全性などの実現に向け、関係組織や市民・民間団体などと連携強化を図り、ハード・ソフト両面からの都市機能の充実を図ります。

【基本方針】

市民に寄り添い、生活を支える交通システムの形成

【個別の取組方針】

多様な主体（公共交通事業者・民間企業・市民団体・行政）の協働・連携によるモビリティ・マネジメントの推進、キス・アンド・ライド、次世代自動車などの普及促進やエコドライブなどを推進し、交通需要の効率化、自動車から排出される二酸化炭素の削減に努めます。

社会動向の変化に合わせた交通体系を形成するため、地域特性を踏まえながら施策横断的な連携を図り、公共交通サービスの充実や新たな交通システムの導入に取り組むとともに、全市的な取組みの方向性を示す地域公共交通計画の策定を進めます。

公共交通の利用環境の向上のため、のりもの祭などを通じて市民が公共交通に触れ合える機会の確保、市民意向調査などに取り組めます。また、公共交通を福祉や医療など、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、地域住民自らが公共交通の運行に関わる仕組みなどを整えます。

バスなどの乗降場の安全性の確保やバリアフリーの充実を図ります。さらに、バスについては、容易に乗降できるようノンステップバスの導入や車内の車椅子スペースの確保、一般タクシー事業でのユニバーサルデザインタクシーの導入などを公共交通機関の協力の下、整備・改善を促進します。

2) 岳南都市圏総合都市交通計画（令和元年度～令和17年度）

岳南都市圏（富士市、富士宮市）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。

平成31年2月、前回計画から10年が経過し、都市圏の交通を取り巻く環境が大きく変化したことから、新たな「岳南都市圏都市交通マスタープラン」を策定した。

岳南都市圏が目指す都市交通像

富士山のふもと 活発な交流と住みやすさを支える交通ネットワーク

都市交通体系の基本方針

■方針Ⅰ 活力

集約連携型都市構造による「活力創出」に寄与する交通体系の構築

交通の要衝に位置する良好な立地条件を活かし、拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、都市圏間や主要拠点間のスムーズな連携を確保することによって、岳南都市圏の「活力創出」を目指します。

■方針Ⅱ 安全・快適

「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築

交通事故や自然災害の脅威と不安を軽減するとともに、子どもから高齢者まで誰もが快適に移動できる交通環境を確保することによって、「安全・快適な暮らし」の実現を目指します。

■方針Ⅲ 環境・魅力

豊かな自然環境と共生し「魅力向上」につながる交通体系の構築

恵まれた自然環境や観光資源を活かした交通ネットワークの構築や未来志向のモビリティサービスの展開によって、岳南都市圏の「魅力向上」を目指します。

■基本方針に基づく戦略・施策

岳南都市圏都市交通マスタープランでは都市交通体系の基本方針に基づく6つの戦略を設定し、各戦略に沿った交通施策を展開している。

方針Ⅰ 活力

戦略1 広域連携・交流を支える「都市連携軸」の強化

都市圏の玄関口となる新幹線駅や高速IC、港湾と都市圏内の主要拠点とを連絡する都市連携軸の強化など、都市圏内外の活発な連携・交流を促すことで、都市活力の創出・向上を目指します。

戦略2 生活拠点機能を補完し合う「地域間連携」の強化

拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、拠点間を結ぶ自動車や公共交通のネットワークを形成し、足りない機能を補完し合える移動しやすい交通体系の構築を目指します。

方針Ⅱ 安全・快適

戦略3 誰もが利用しやすい「安全・快適な交通環境」の確保

身近な生活道路の歩行環境や自転車利用環境、自動車走行環境、公共交通の乗りやすさなど、子どもの通学から高齢者のお出かけまで、誰もが利用しやすく安全で快適な交通環境の確保を目指します。

戦略4 命を守る「防災・減災機能」の強化

南海トラフ巨大地震や富士山の噴火などの脅威が迫るなか、都市機能の早期回復に寄与する交通環境の確保を目指します。

方針Ⅲ 環境・魅力

戦略5 世界遺産富士山を活かした魅力ある「観光ネットワーク」の構築

世界遺産富士山を中心に点在する観光資源のネットワーク化や情報提供等により、観光周遊性の高い魅力ある交通環境の構築を目指します。

戦略6 自動車もかしこく使う「多彩なモビリティサービス」の展開

一人ひとりの交通意識改革による過度な自動車依存からの脱却を目指すとともに、自動運転車や超小型モビリティ、シェアリングなど多様な交通手段が連携したモビリティサービスを展開します。

2. 地域公共交通の現状

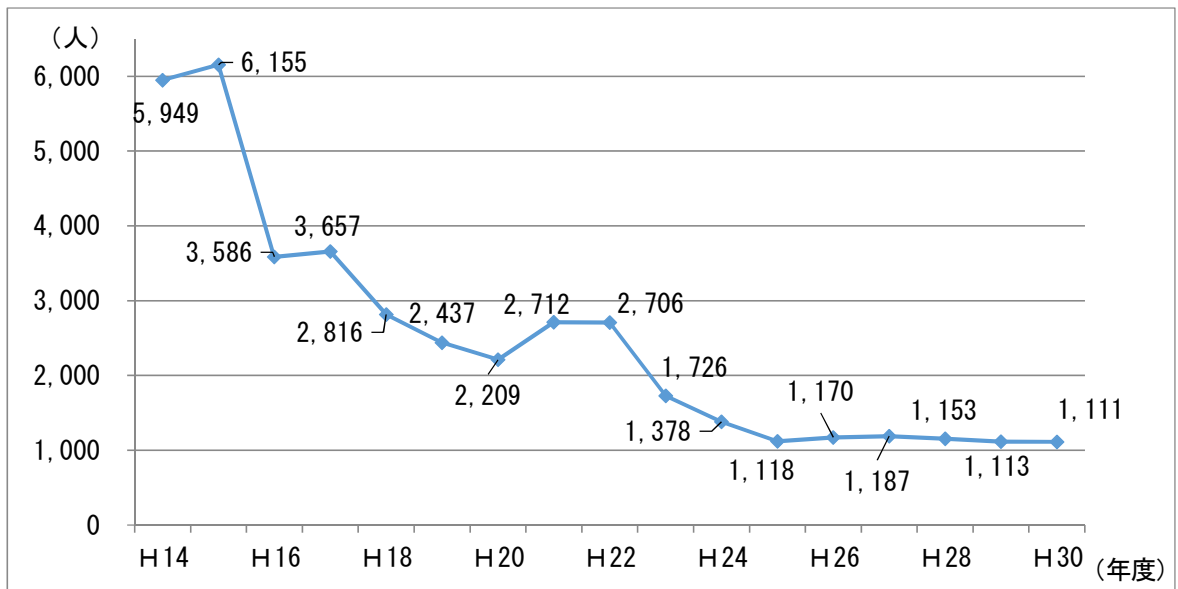
(1) 民間のバス路線の現状

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、山梨交通株式会社及び富士急バス株式会社の3社が運行している。民間のバス路線の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30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。

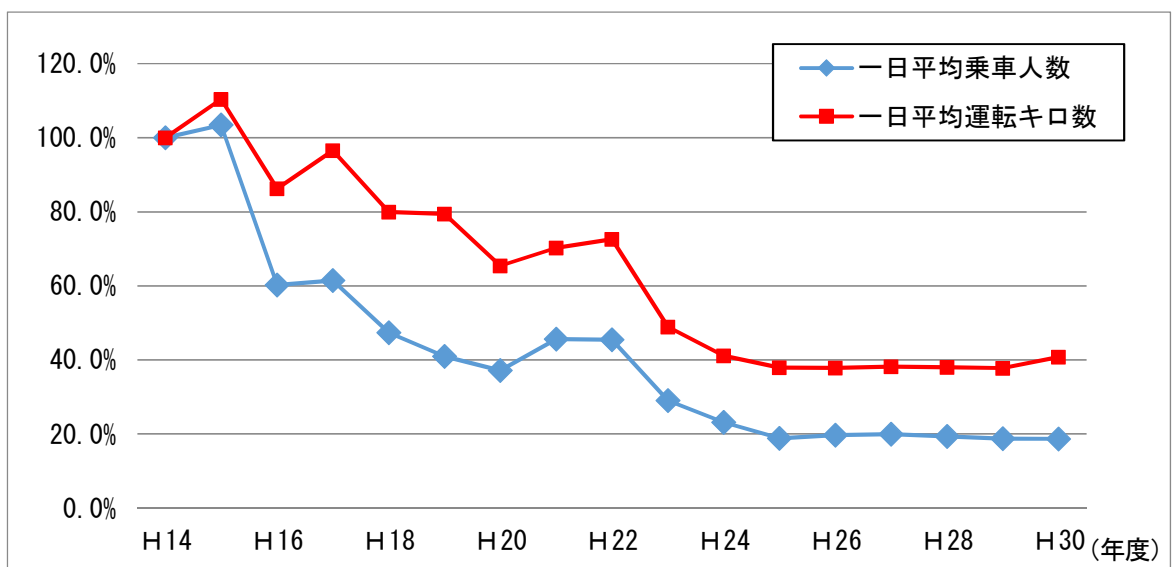
また路線バスの乗車人員の減少に伴い、運転キロ数についても減少傾向にある。

図2-1 民間のバス路線の1日平均乗車人員の推移



出典：富士宮市の統計（資料：富士急静岡バス株式会社、山梨交通株式会社）

図2-2 バス乗車人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、富士急静岡バス株式会社の8路線、山梨交通株式会社の1路線及び富士急バス株式会社の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。

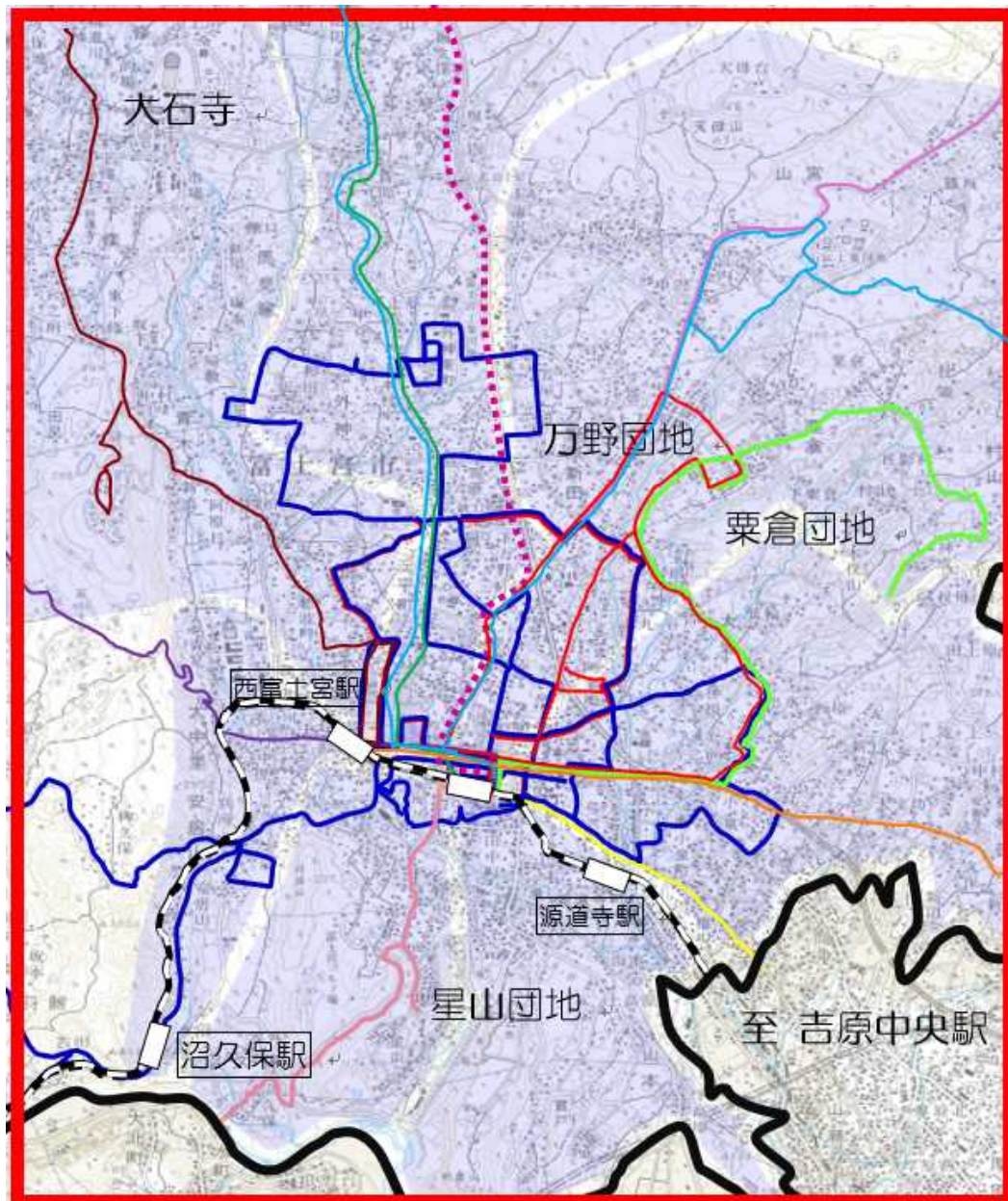
この他に、富士山富士宮口五合目線や、観光地周遊バス「強力くん」が運行されている（参考-1、参考-2を参照）。














- | |
|--------------------------------------|
| 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（地域間幹線系統） |

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、栗倉団地を經由する循環路線。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經由する。	A
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「白糸の滝」を經由し、「白糸の滝」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經由して二本松を結んでいる。	A
上野線	富士宮駅と上条を結ぶ路線を基本とし、青木平中央公園を經由している。	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路線	A
大月線	静岡県富士山世界遺産センターと新富士駅を結ぶ、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經由し富士市（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經由し、富士駅を結ぶ路線。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經由し、蒲原病院を結ぶ路線を基本とし、多くの便はイオンモール富士宮も經由している。本市と富士市間を結ぶ広域的な路線の1つ	B
新富士線	北部地域から街中（朝霧高原・白糸の滝・静岡県富士山世界遺産センター・富士山本宮浅間大社・富士宮駅）を通り新富士駅に向かう主要な生活路線	B

図 2-4 バス路線状況



- | | | | | | |
|---|-------|---|-------------|--|-----|
|  | 宮バス |  | 上野線 |  | 柚野線 |
|  | 宮タク |  | 蒲原病院線 | | |
|  | 万野栗倉線 |  | 曾比奈線、大湊線 | | |
|  | 北山線 |  | 大月線 | | |
|  | 二本松線 |  | 富士山富士宮口五合目線 | | |
|  | 新富士線 |  | 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)

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

1日乗車券 2,250円

午前ルート 1,050円
午後ルート 1,550円

(小人半額)

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	富士宮浅間神社	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	富士ミルランド	富士高砂酒造	富士宮浅間神社	富士宮駅
13:00発							

※写真はイメージです

※1日乗車券(大人2,250円)、午前ルートのみ(1,050円)、午後ルートのみ(1,550円)、小人半額券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

2019年10月1日改正

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**



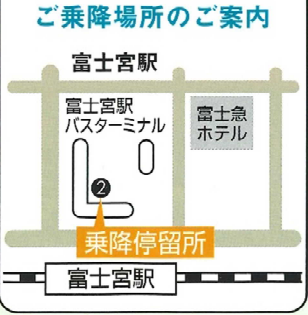
午前ルート (所要時間/3時間5分)

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	人穴富士講道跡	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。



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)

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)

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)

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

白糸の滝
 富士山の雪解け水が高さ20m、幅200mの湾曲した絶壁から流れ落ちる湧き滝。(世界遺産構成資産)

富士ミルクランド
 酪農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

人穴富士講道跡
 富士講の発祥地とされる長谷川角行が16~17世紀に修行し、入定したと伝えられる聖地。角行や先達等の供養墓などが残されている。(世界遺産構成資産)

富士高砂酒造
 創業1820年。富士山の伏流水で仕込む酒蔵。梅酒やヨーグルト酒といった変わりダネも

※1日乗車券 (大人2,250円)、午前ルートのみ (1,050円)、午後ルートのみ (1,550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

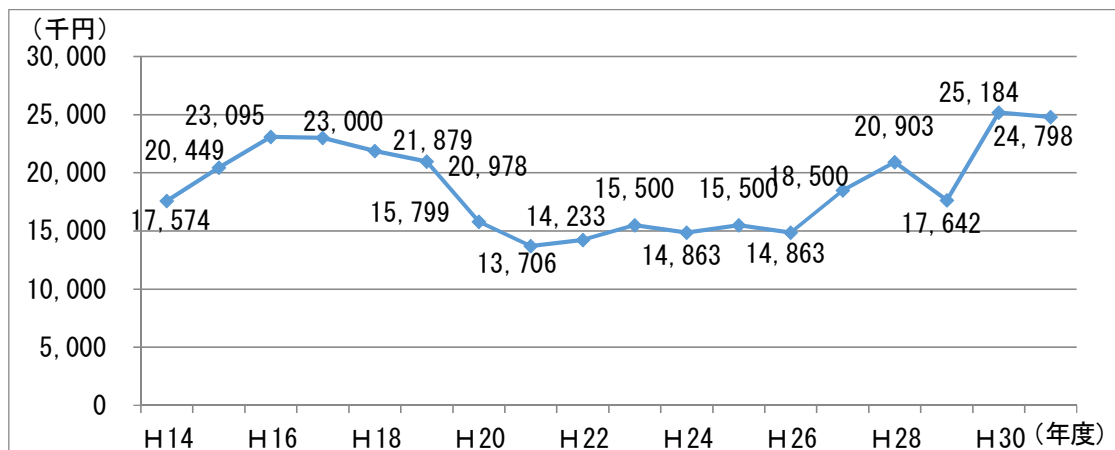
2019年10月1日改正

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併せて廃止している。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



4) バス運行区間の廃止状況

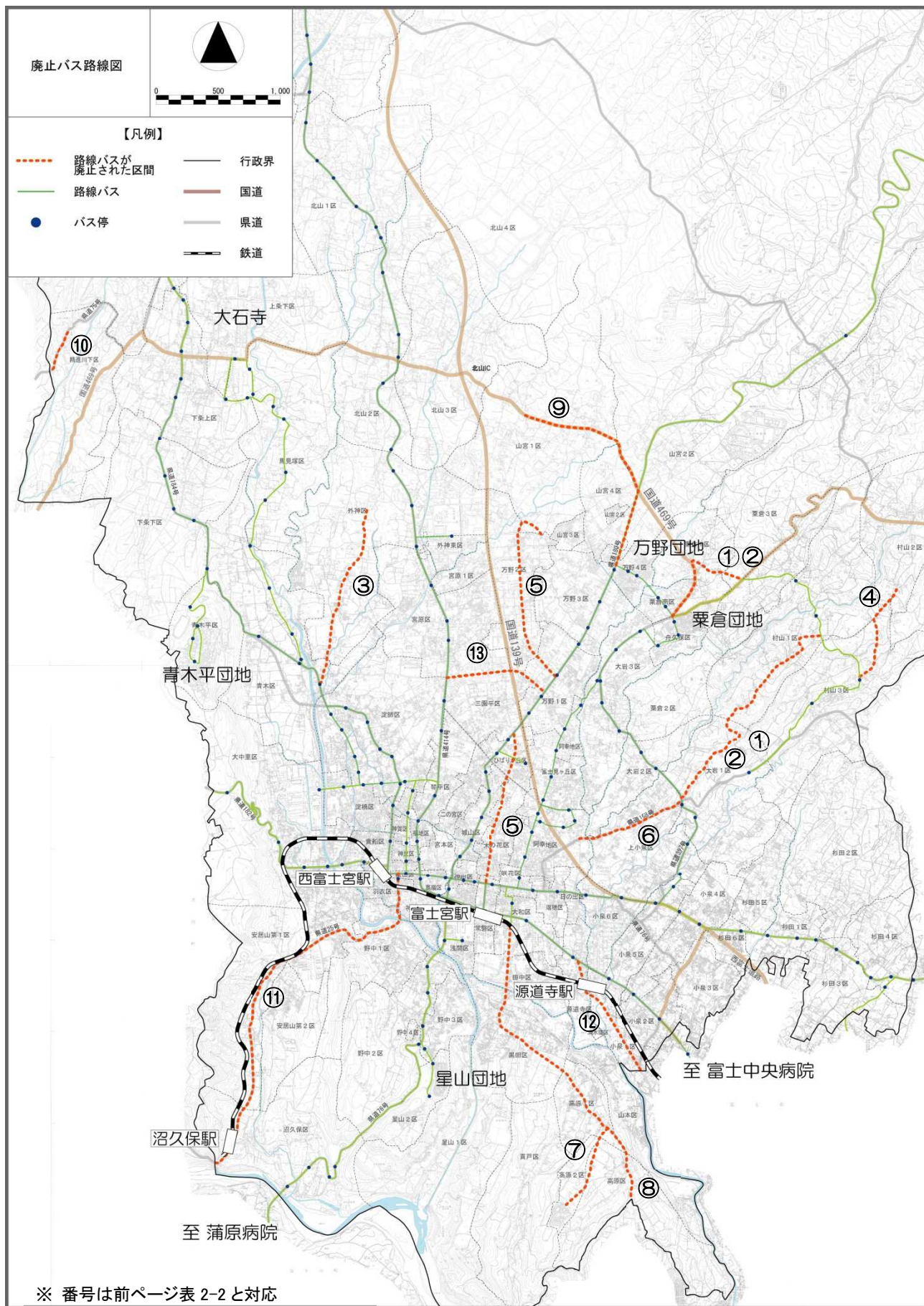
バス事業者からの退出意向の申出があった路線については、地域住民やバス事業者と協議しながら、平成 14 年度以降に表 2-2 に示す 13 区間が廃止された。平成 20 年度の 4 月には 7 区間が廃止されている。

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) 富士宮市営公共交通サービス

本市では、平成20年度の民間のバス路線の廃止への対応として、平成20年4月1日から市街地循環バス「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の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日から再編路線での運行が開始された。

なお、現在の運行概要は以下のとおり。

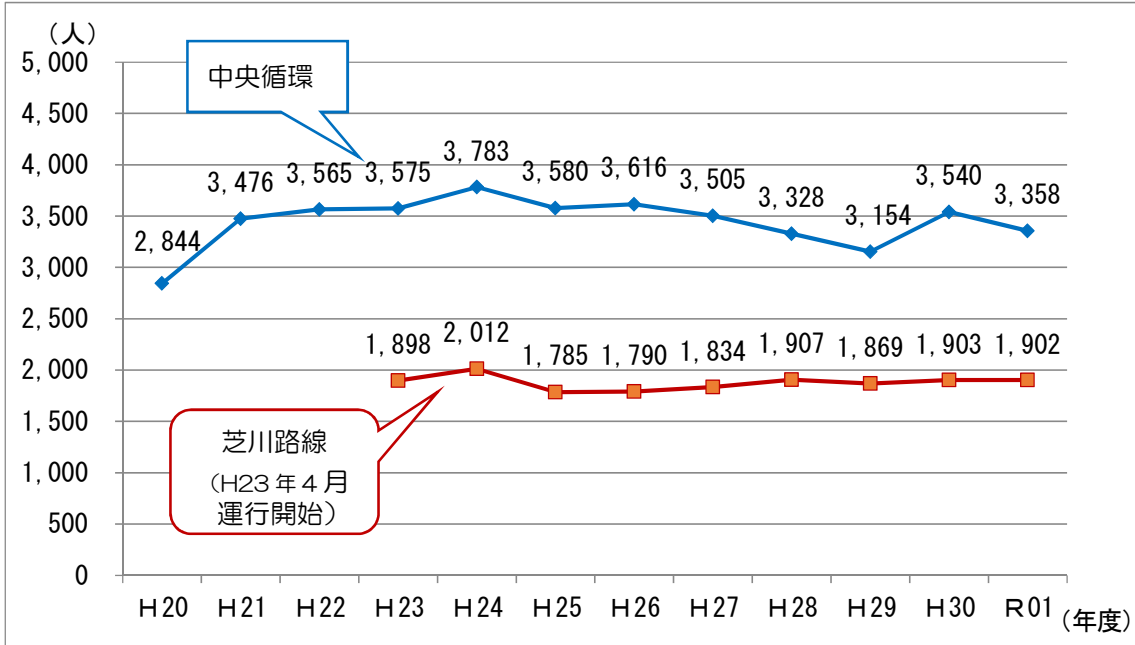
運行ルート	宮1 中央循環内回り (H20.4.1～) 宮2 中央循環外回り (H20.4.1～) 宮3 東南循環 (H23.10.1～/H30.10.1～南コース廃止) 宮5 北循環 (H23.10.1～ ※H25.10～路線を大幅に再編) 宮11 芝富線 (H23.4.1～の再編「芝川バス 芝5」を名称変更) 宮12 稲子線 (H23.4.1～の再編「芝川バス 芝3」を名称変更) 宮13 香葉台線 (H23.4.1～の再編「芝川バス 芝3」を名称変更) 宮14 稗久保線 (H23.4.1～の再編「芝川バス 芝1」を名称変更)
事業主体	富士宮市（運行業務は道路運送法4条により事業者へ委託）
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1～3・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便は土日祝日運休） 宮3・5 東南・北循環 月～金（土日祝日運休） 宮11～14 月～土・祝（日曜運休） （全線12月29日～1月3日は運休）
1日当たり 運行回数	宮1・2 中央循環 計16便（土日祝日は計12便） 宮3 東南循環 6便 宮5 北循環 6便 宮11～14 計18便
運行時間帯	6:00～18:40
車両	ノンステップバス5台、中型バス1台、 マイクロバス1台（25人乗り） ノンステップバスは車椅子での乗降可



②利用状況

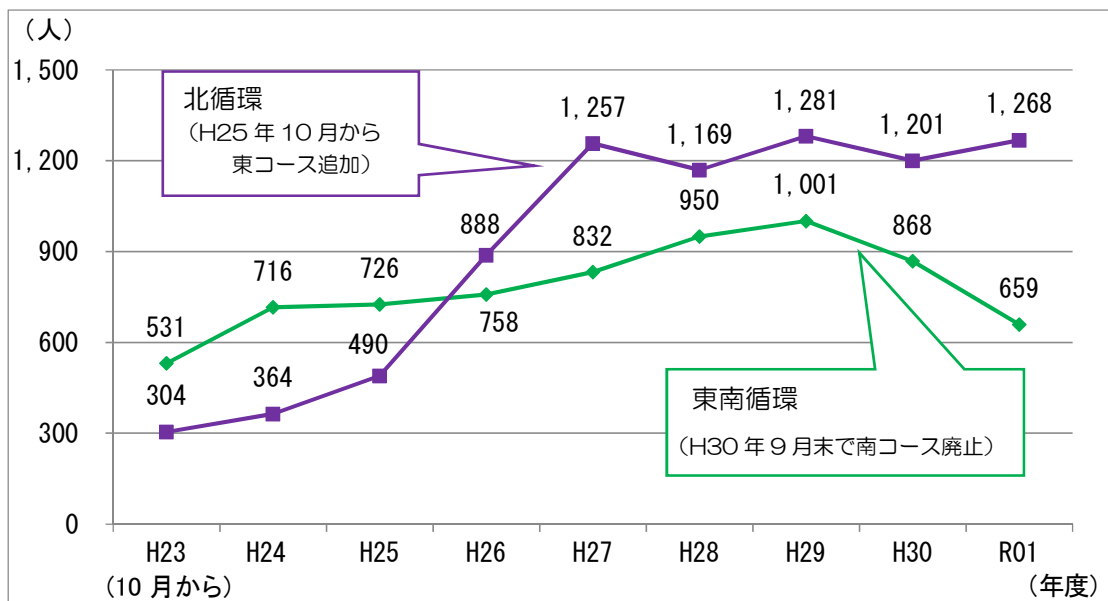
宮バス中央循環・芝川路線の利用者数は図2-7のとおりである。運行開始後から、両路線とも平均乗車人数は横ばいで推移している。

図2-7 中央循環・芝川路線 1か月当たりの平均乗車人数の推移



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。北循環は平成25年10月から東コースが追加され、利用者数が急増した。東南循環も順調に利用者数を増やしていたが、平成30年9月末に東南循環南コースが廃止されたことで減少に転じている。

図2-8 東南循環・北循環 1か月当たりの平均乗車人数の推移



③宮バスの運行支援策

バス停オーナー制度

市営バス事業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とし、ルート沿線の医療施設・商業施設・レジャー施設等にバス停を設置することで協力金を得る制度。

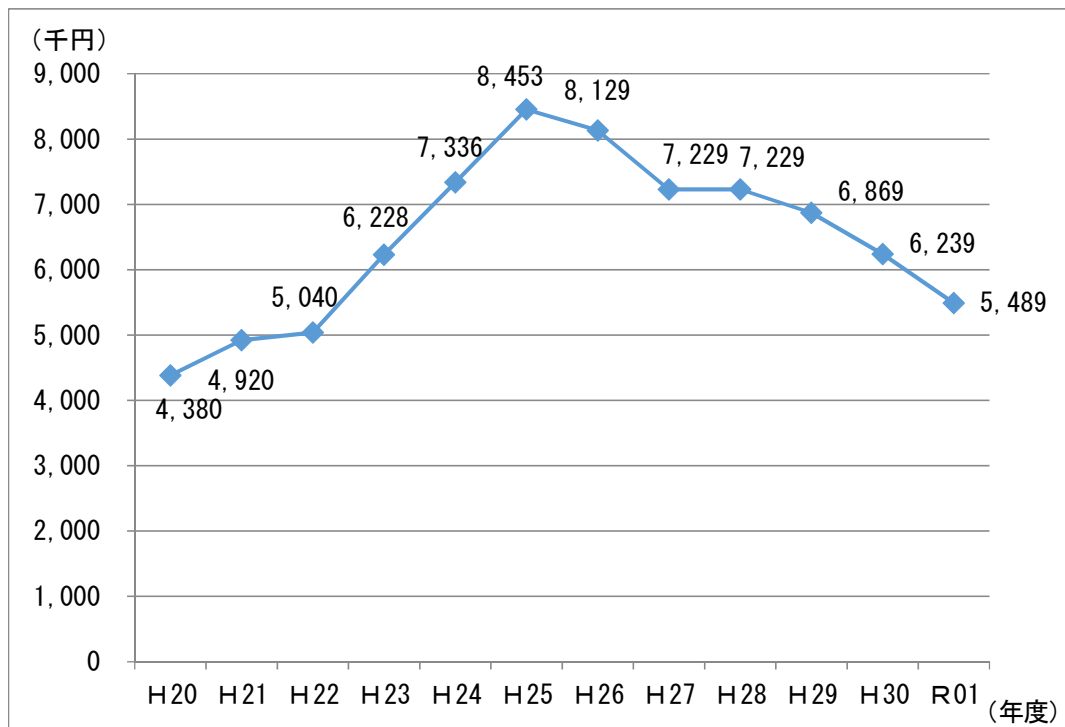
令和2年4月現在のオーナー数は35事業者



バス停オーナー協力金収入の推移は図 2-9 のとおりである。新路線を導入するに当たり、沿線施設に協力を呼びかけることでバス停オーナーの獲得を図ってきた。

バス停オーナーの数は平成 25 年度をピークに減少し、平成 30 年 9 月末の東南循環南コース廃止に伴いさらに減少した。令和元年度の協力金収入は 550 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



2) 「宮タク」

① 「宮タク」の概要

「宮タク」は平成19年4月に富士急静岡バス株式会社から路線バスの退出届が提出され、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。郊外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・ツー・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	500円～1,700円（内房エリアを除く。） ※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（日祝日・12月29日～1月3日は運休） 内房エリアは土曜日も運休
運行便数	山宮エリア・山本エリア・北山エリア（8便/日） 上野エリア・北部エリア（7便/日） 安居山エリア・南部エリア・富士根エリア・内房エリア（6便/日）
運行時間帯	7:10～18:20
車両	セダン型タクシー、UDタクシー ※現在UDタクシーの導入を推進している。
委託料の特徴	運行経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2-18までに示した。

平成25年4月に増便したことも影響し、各エリアの輸送人員はそれぞれ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月に更なる増便をしたことにより、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）

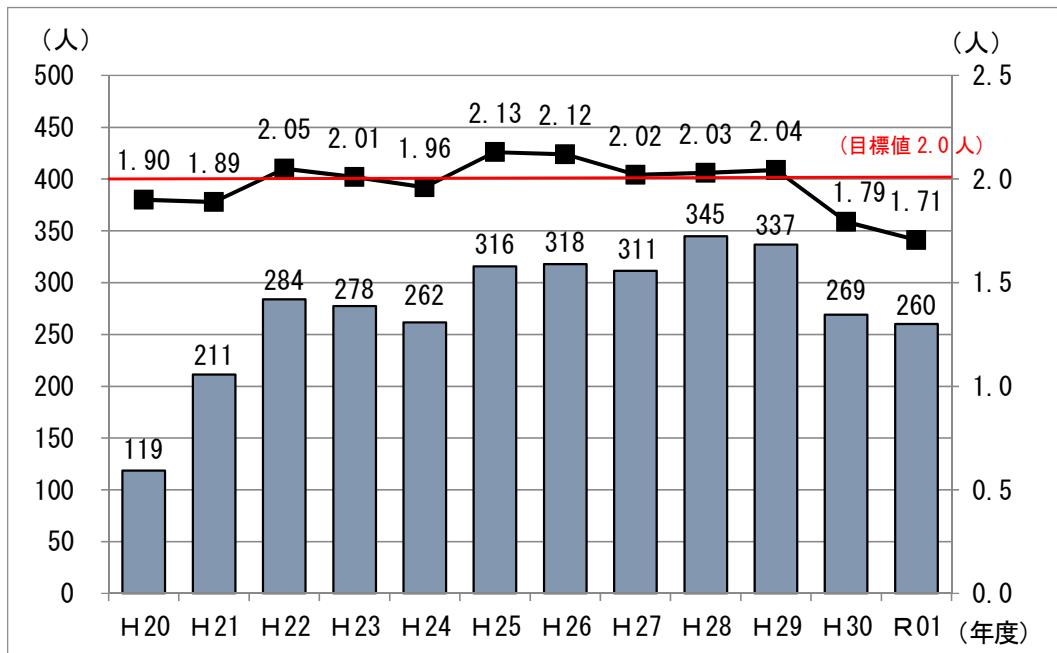


図2-11 1か月／1台当たり平均乗車人数の推移（山本エリア）

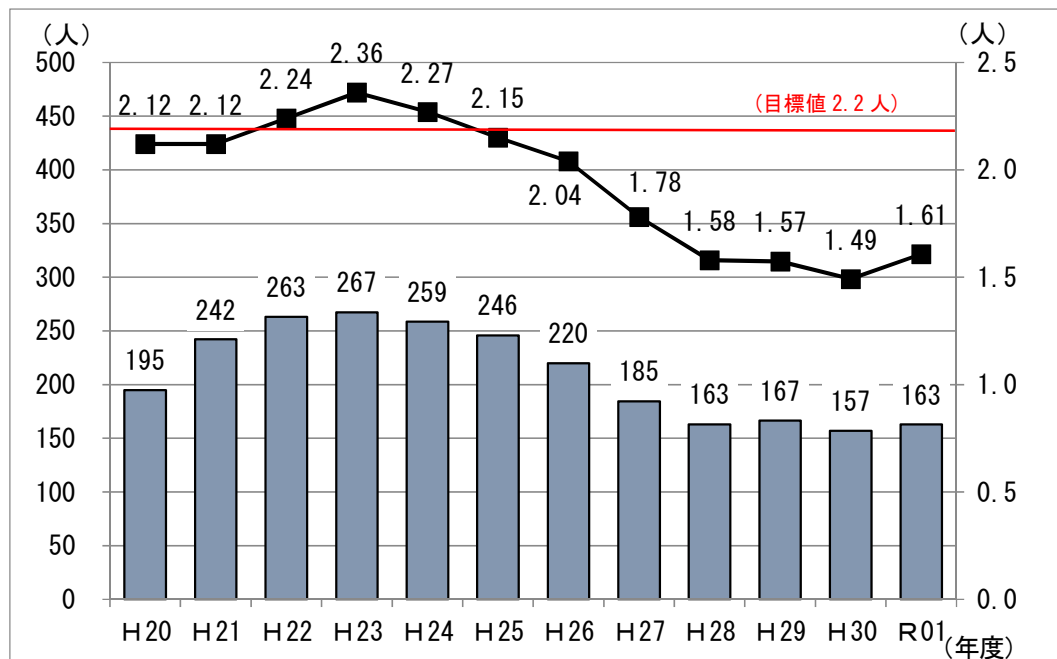


図 2-12 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (安居山エリア)

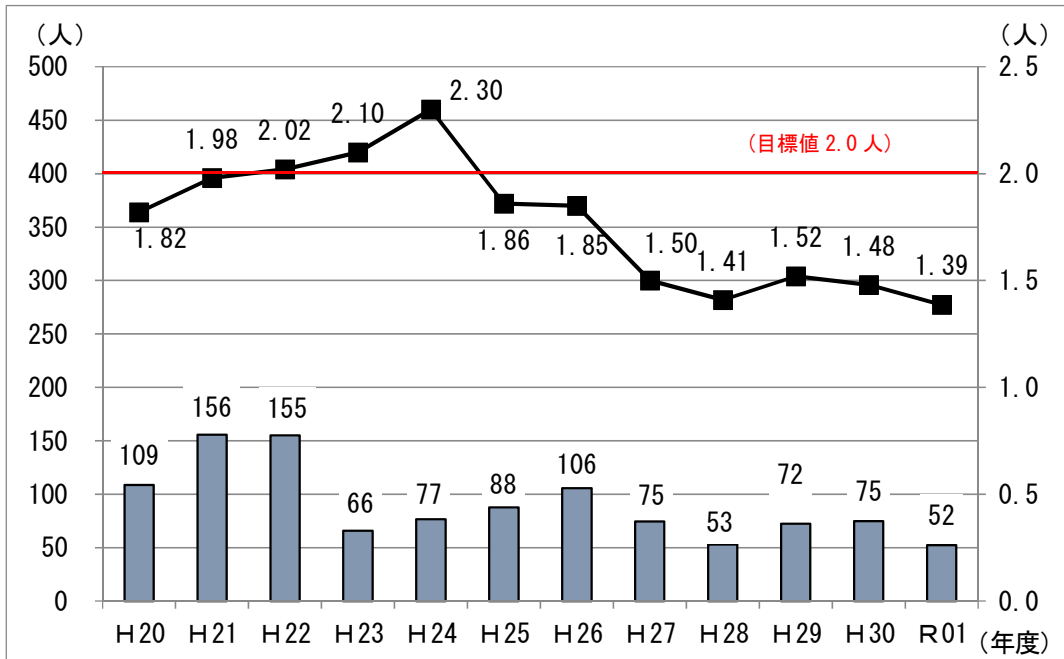


図 2-13 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (上野エリア)

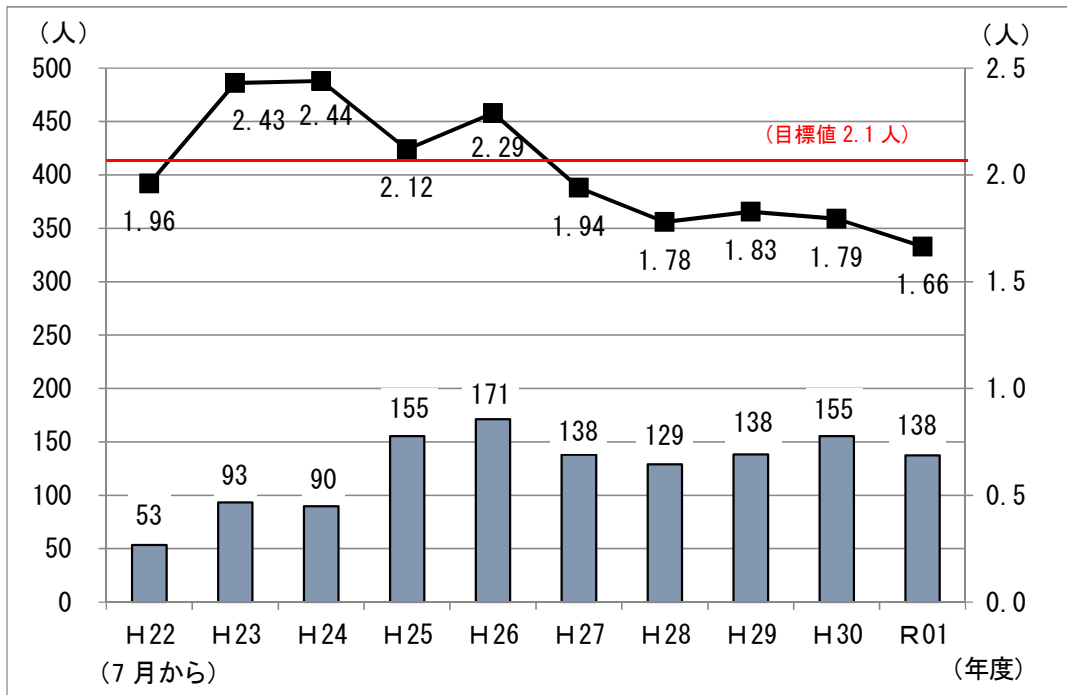


図 2-14 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (南部エリア)

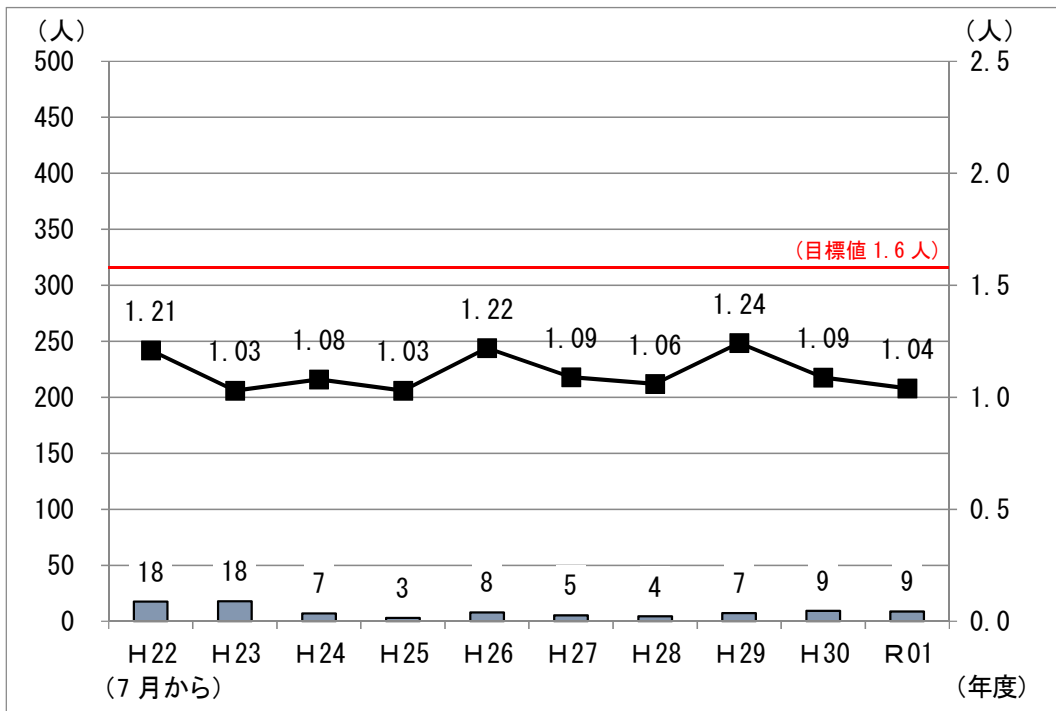


図 2-15 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (富士根エリア)

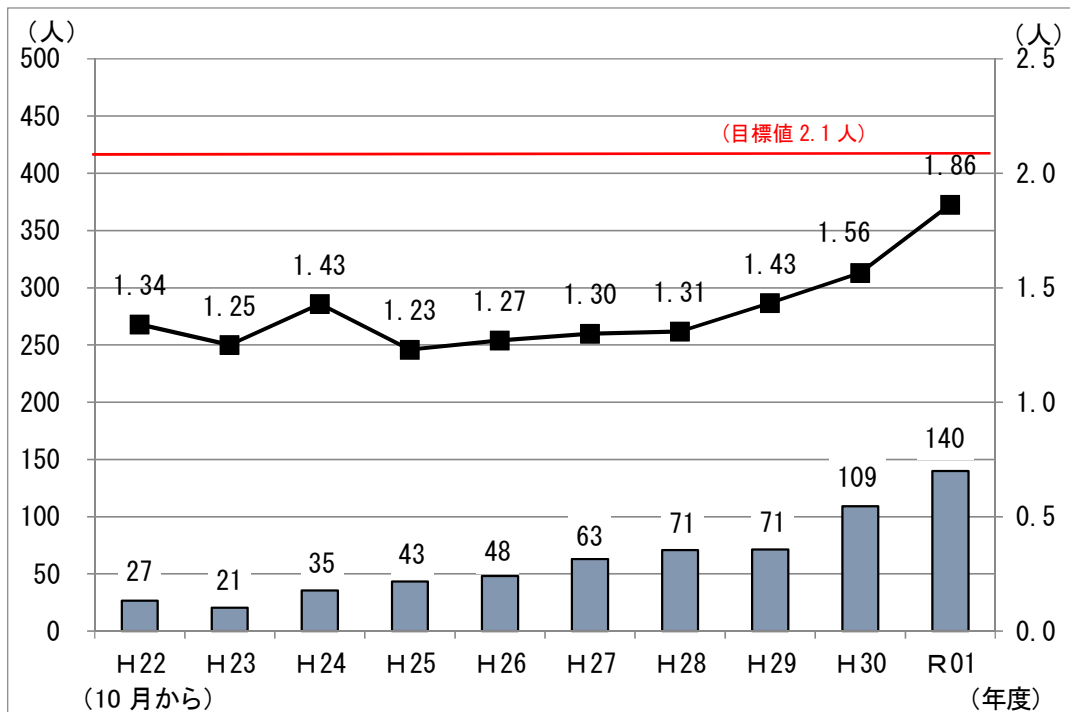


図 2-16 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (北山エリア)

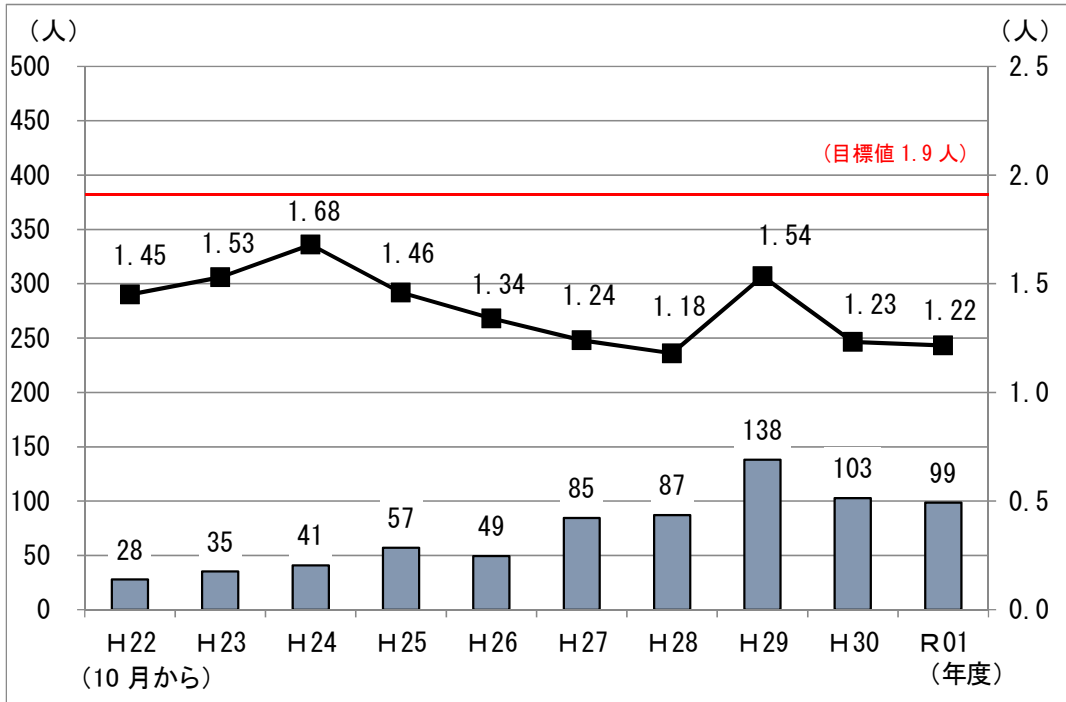


図 2-17 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (北部エリア)

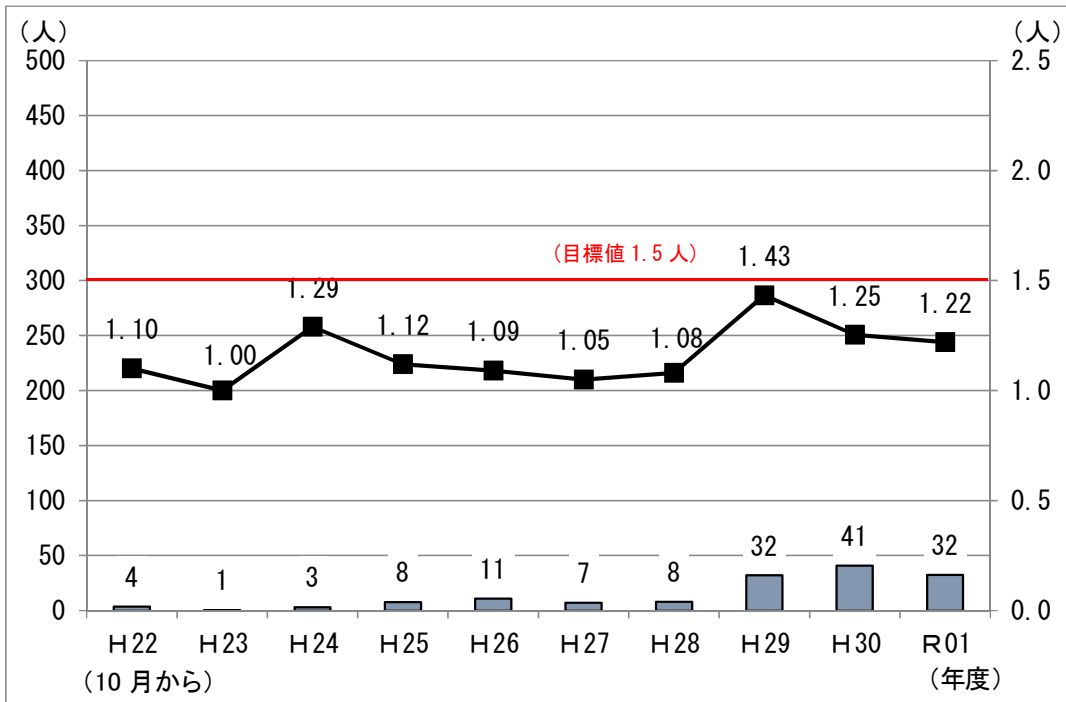
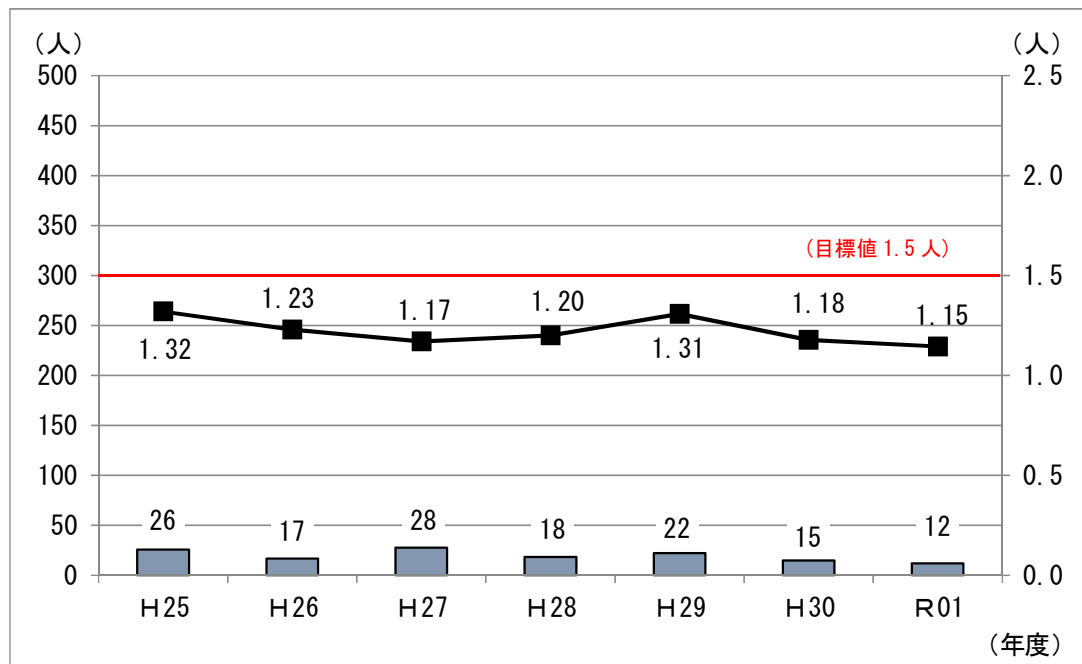


図 2-18 1 か月／1 台当たり平均乗車人数の推移 (内房エリア)



3) 「宮バス」路線数・「宮タク」エリア数の推移

平成20年4月1日から現在までの「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(東コース)、東南循環(南コース)、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、北循環に再編する。 ・内房線を廃止(「宮タク」内房エリアを新設) ・名称を「宮バス」に統一
H30.10.1	8	4	4	・東南循環南コースを廃止、東コースを東南循環とする。

「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

(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公共交通の利用者に、「宮バス」、「宮タク」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（令和2年2月17日（月）～令和2年3月20日（金））
に市営公共交通「宮バス」、「宮タク」を利用した人

②調査期間

令和2年2月17日（月）～令和2年3月20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20日までに回収した分を集計した。

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
「宮バス」	中央循環・東南循環・北循環	31	富士急静岡バス株式会社
	芝川路線 (芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線)		信興バス株式会社
「宮タク」	山宮エリア	30	第一交通有限会社
	山本エリア	9	岳南自動車株式会社
	安居山エリア	7	ホンダタクシー株式会社
	上野エリア	14	
	南部エリア	3	
	富士根エリア	3	富士宮交通株式会社
	北山エリア	5	株式会社須走タクシー
	北部エリア	3	
内房エリア	4	株式会社芝川タクシー	
合計		109	

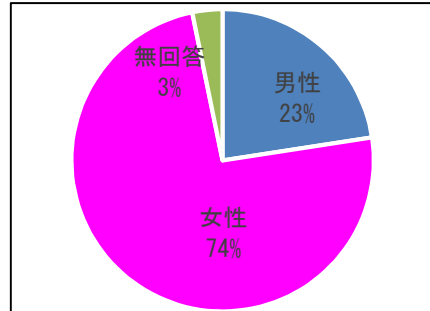
(2) 利用者アンケート調査の結果

宮バス

あなた自身のことについてお聞きします。

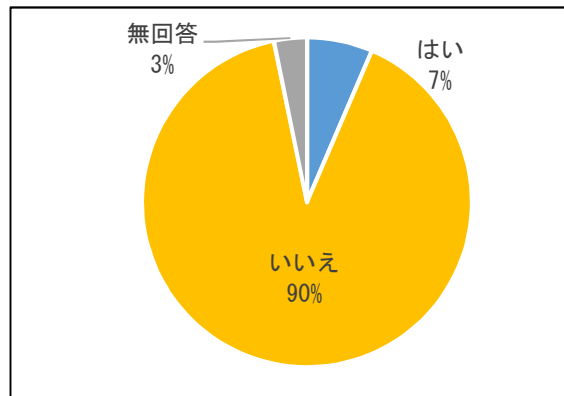
① 性別

男性	7
女性	23
無回答	1
計	31



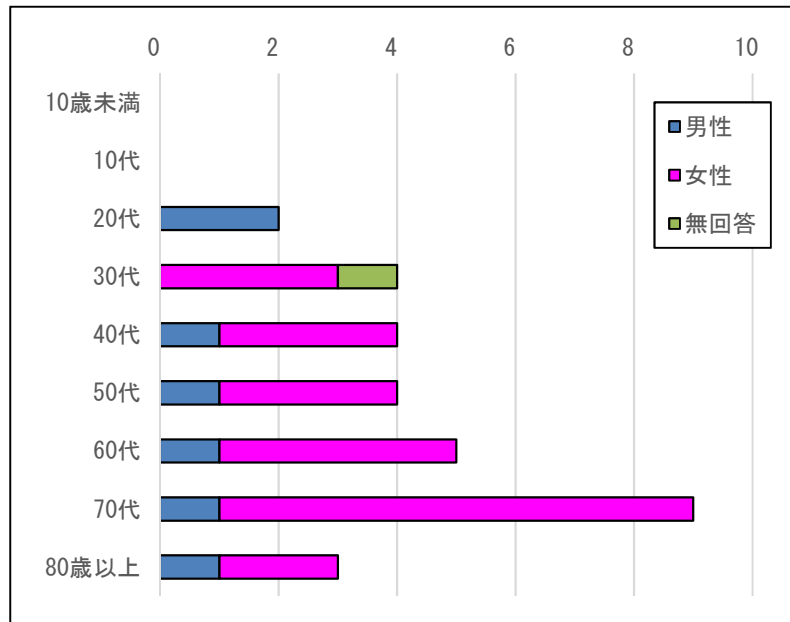
② 車の運転をするか

はい	2
いいえ	28
無回答	1
計	31



③ 年齢

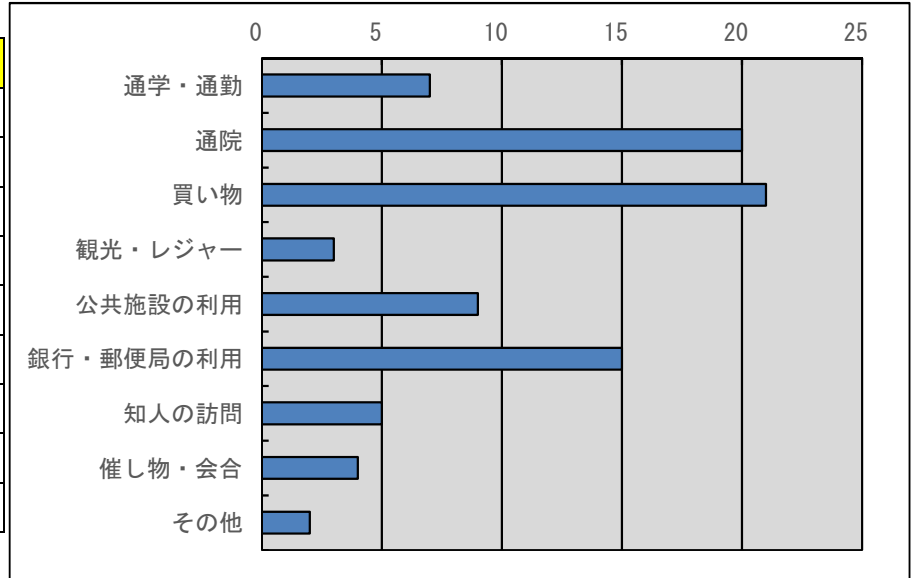
	男性	女性	無回答
10歳未満	0	0	0
10代	0	0	0
20代	2	0	0
30代	0	3	1
40代	1	3	0
50代	1	3	0
60代	1	4	0
70代	1	8	0
80歳以上	1	2	0
計	7	23	1



- ・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」人である
- ・男女比はおよそ男性1:女性3であった

問1 宮バスの利用目的は何ですか。(複数回答可)

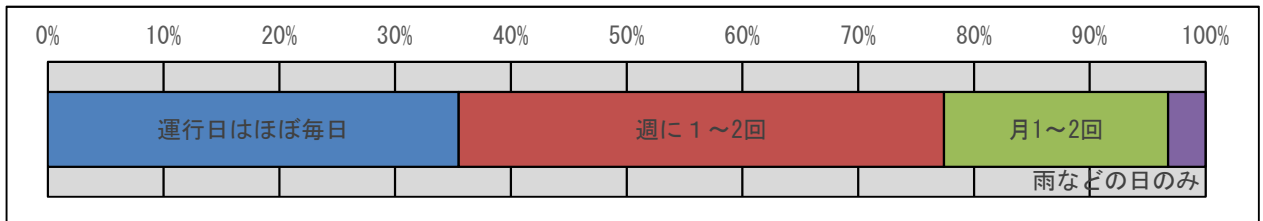
利用目的	回答数
通学・通勤	7
通院	20
買い物	21
観光・レジャー	3
公共施設の利用	9
銀行・郵便局の利用	15
知人の訪問	5
催し物・会合	4
その他	2



・「買い物」次いで「通院」の利用が多く、生活交通として機能しているといえる

問2 宮バスを利用する頻度はどのくらいですか。

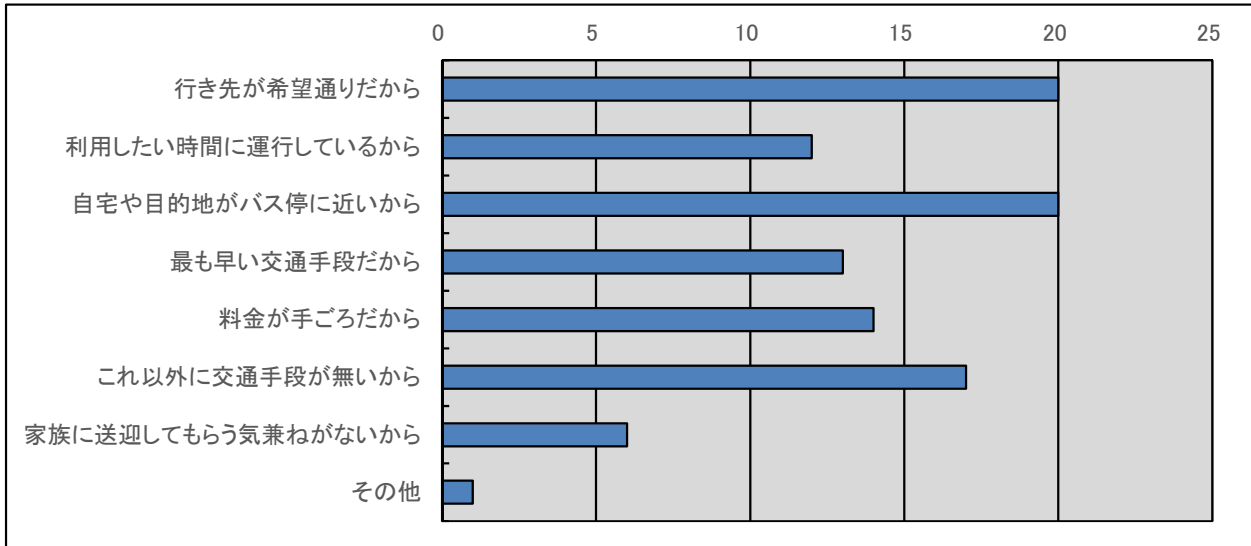
利用頻度	運行日はほぼ毎日	週に1~2回	月1~2回	雨などの日のみ	ほとんど利用しない	その他
回答数	11	13	6	1	0	0



・「ほぼ毎日」と「週に1~2回」の利用が大半を占めている
 ・利用者の多くは恒常的に宮バスを利用している様子がみられる

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	20	12	20	13	14	17	6	1



- ・意見が多い回答に「行き先が希望通りだから」、「自宅や目的地がバス停に近いから」などが挙げられた。また、「交通手段がないから」との回答も多く、市民の足として重要な役割を果たしていることがうかがえる

問4 宮バスで行きたい場所があれば教えてください。

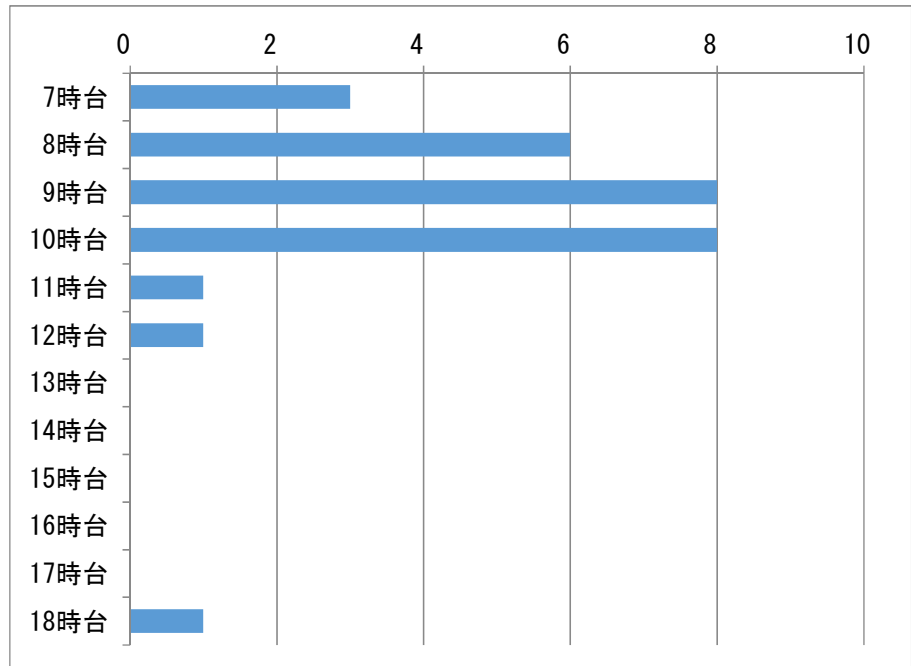
希望場所	イオンスタイル富士宮店	2	希望方面	精進川	1
	ジャンボエンチャー	1		外神	1
	ラウンドワン	1		北山	1
	ビラ江戸屋ボウル	1			
	体育館(土日)	1			
	旭ヶ丘団地	1			
	万野団地入口	1			

- ・「精進川」、「北山」など北部への移動を期待する回答があった
- ・行きたい場所に既存のバス停を挙げる声も多く、バス停情報が不足している可能性も感じられる

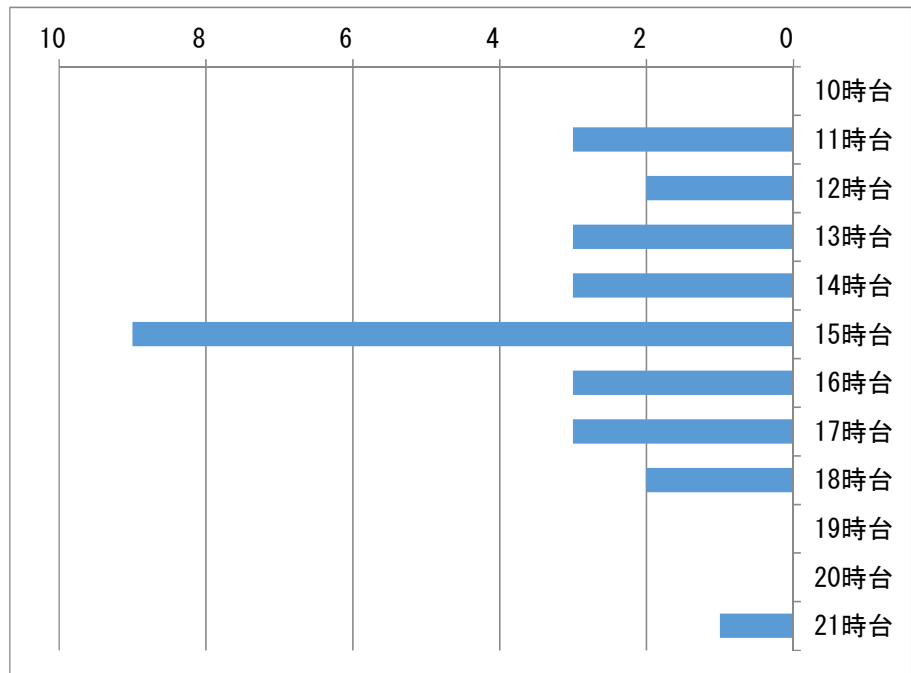
問5 1番利用したい時間を教えてください。

(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	3
8時台	6
9時台	8
10時台	8
11時台	1
12時台	1
13時台	0
14時台	0
15時台	0
16時台	0
17時台	0
18時台	1



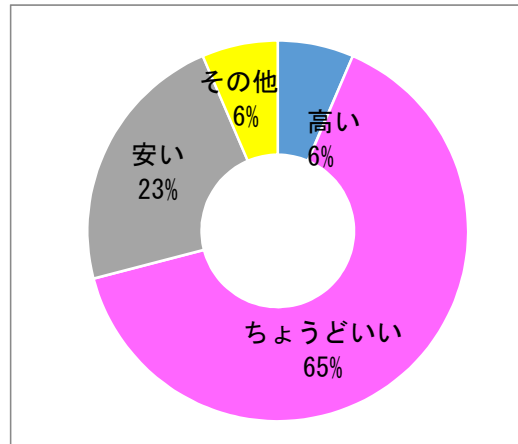
帰りの時間	回答数
10時台	0
11時台	3
12時台	2
13時台	3
14時台	3
15時台	9
16時台	3
17時台	3
18時台	2
19時台	0
20時台	0
21時台	1



・ 行きの便は9時～10時台を、帰りの便は15時台を望む声が多い

問6 料金はいかがですか

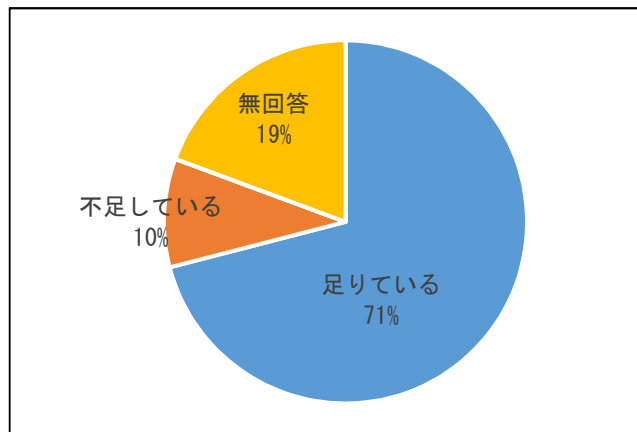
料金	回答数
高い	2
ちょうどいい	20
安い	7
その他	2



・料金については「ちょうどいい」、「安い」が9割弱となり、満足している様子が見える

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	22
不足している	3
その他	0
無回答	6



・市からの情報は「足りている」が7割を占めた

★ 宮バスを5点満点で点数をつけてください。

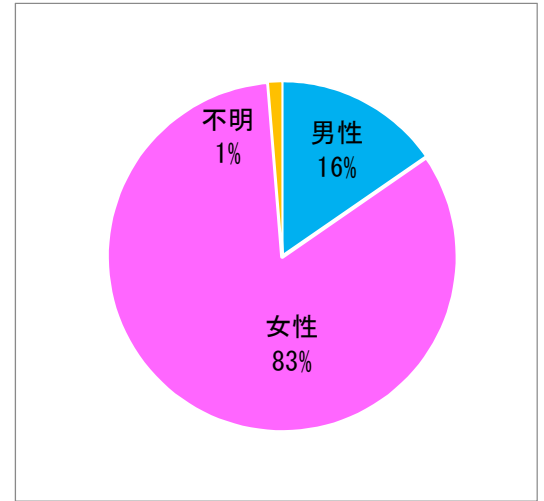
私の宮バス満足度は 点！

宮タク

あなた自身のことについてお聞きします。

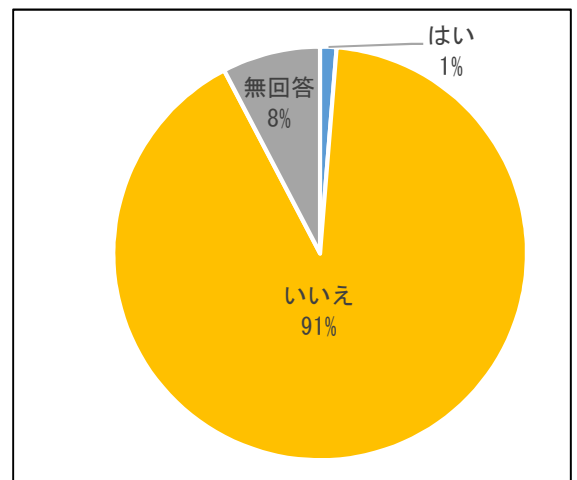
① 性別

エリア	男性	女性	不明	計
山宮	6	23	1	30
山本	1	8	0	9
安居山	2	5	0	7
上野	1	13	0	14
南部	0	3	0	3
富士根	0	3	0	3
北山	2	3	0	5
北部	0	3	0	3
内房	0	4	0	4
合計	12	65	1	78



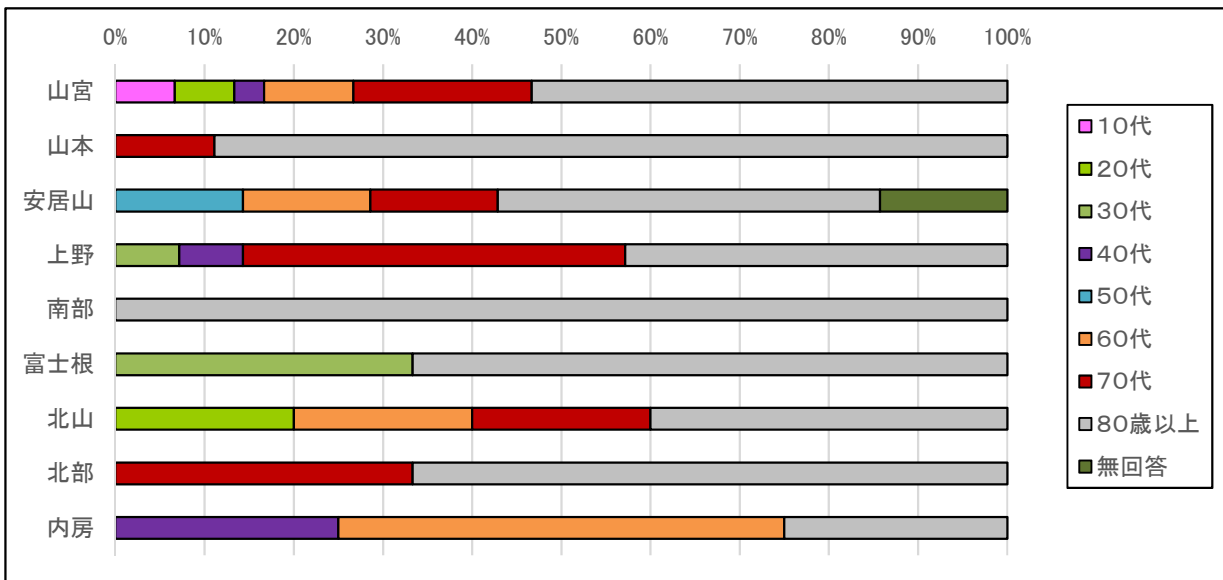
② 車の運転

エリア	はい	いいえ	無回答	計
山宮	1	27	2	30
山本	0	9	0	9
安居山	0	6	1	7
上野	0	14	0	14
南部	0	3	0	3
富士根	0	3	0	3
北山	0	5	0	5
北部	0	2	1	3
内房	0	2	2	4
合計	1	71	6	78



③ 年齢

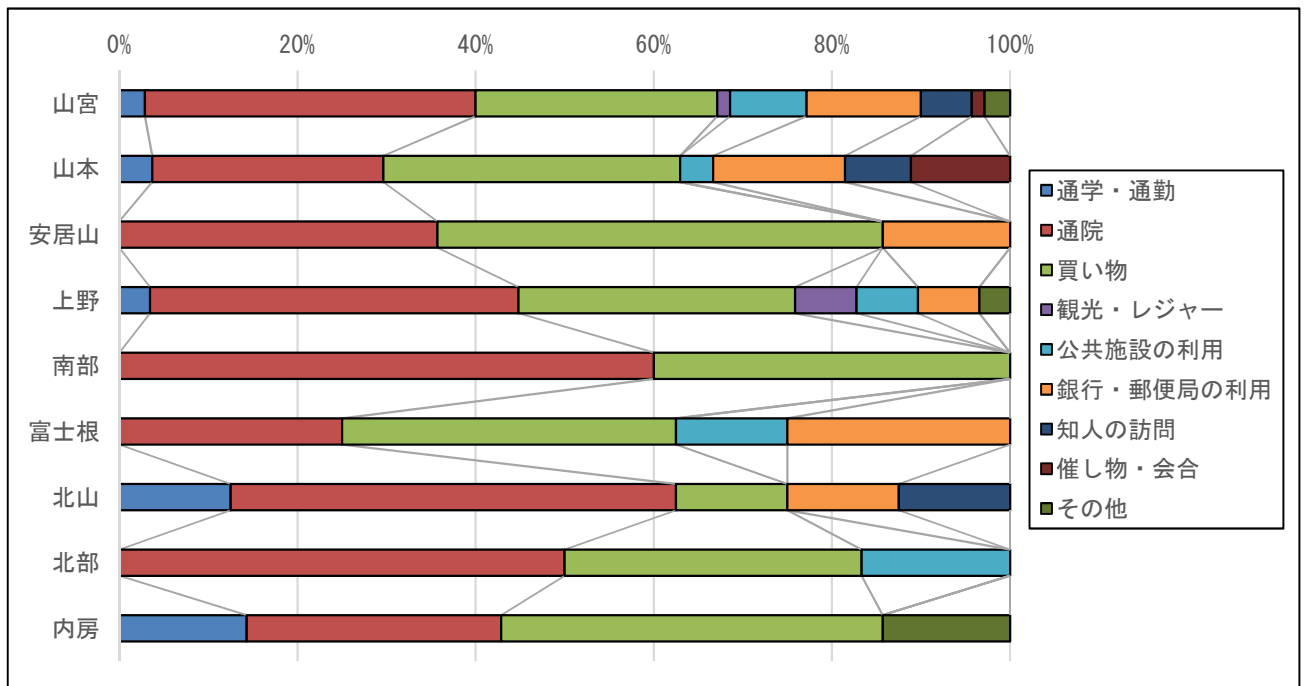
エリア	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	無回答	計
山宮	2	2	0	1	0	3	6	16	0	30
山本	0	0	0	0	0	0	1	8	0	9
安居山	0	0	0	0	0	1	1	3	1	7
上野	0	0	1	1	0	0	6	6	0	14
南部	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
富士根	0	0	1	0	0	0	0	2	0	3
北山	0	1	0	0	0	1	1	2	0	5
北部	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3
内房	0	0	0	1	0	2	0	1	0	4
合計	2	3	2	3	1	7	16	43	1	78



・ 回答者のうち、8割以上は「女性」で、「車の運転をしない」「70代以上の高齢者」であった

問1 宮タクの利用目的は何ですか。(複数回答可)

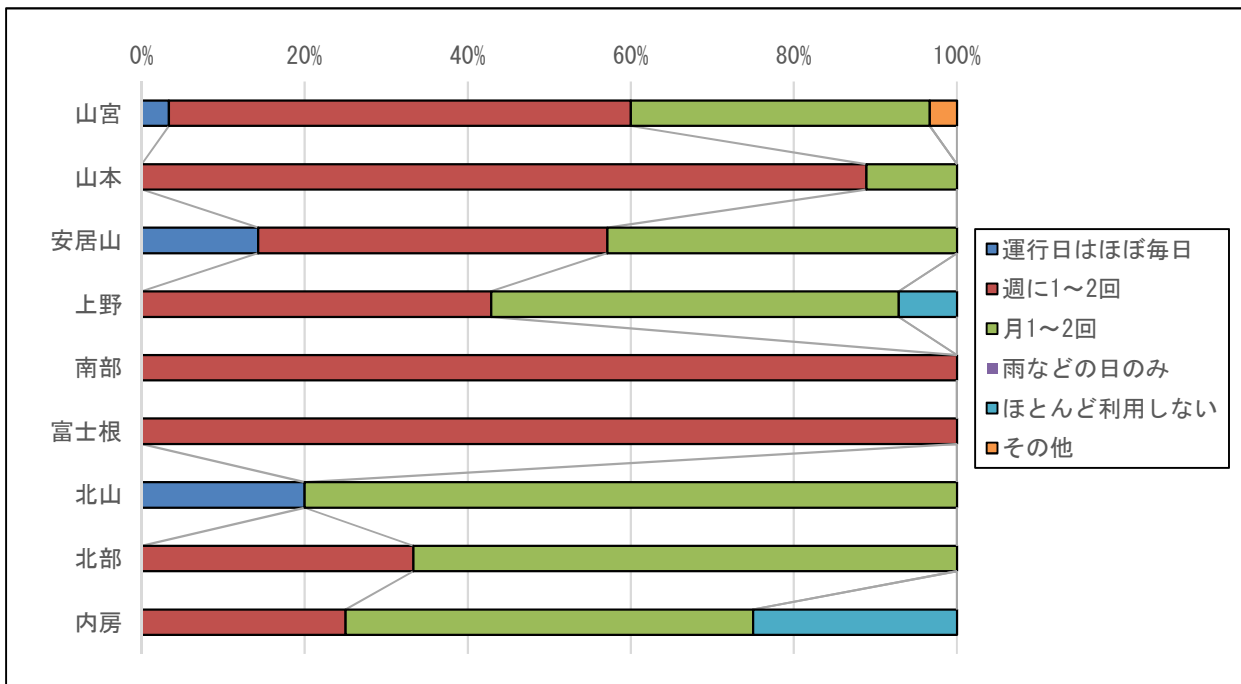
エリア	通学・通勤	通院	買い物	観光・レジャー	公共施設の利用	銀行・郵便局の利用	知人の訪問	催し物・会合	その他	計
山宮	2	26	19	1	6	9	4	1	2	70
山本	1	7	9	0	1	4	2	3	0	27
安居山	0	5	7	0	0	2	0	0	0	14
上野	1	12	9	2	2	2	0	0	1	29
南部	0	3	2	0	0	0	0	0	0	5
富士根	0	2	3	0	1	2	0	0	0	8
北山	1	4	1	0	0	1	1	0	0	8
北部	0	3	2	0	1	0	0	0	0	6
内房	1	2	3	0	0	0	0	0	1	7
合計	6	64	55	3	11	20	7	4	4	174



・宮タクは「通院」、「買い物」などの日常生活における利用が多いことが見てとれる

問2 宮タクを利用する頻度はどれくらいですか。

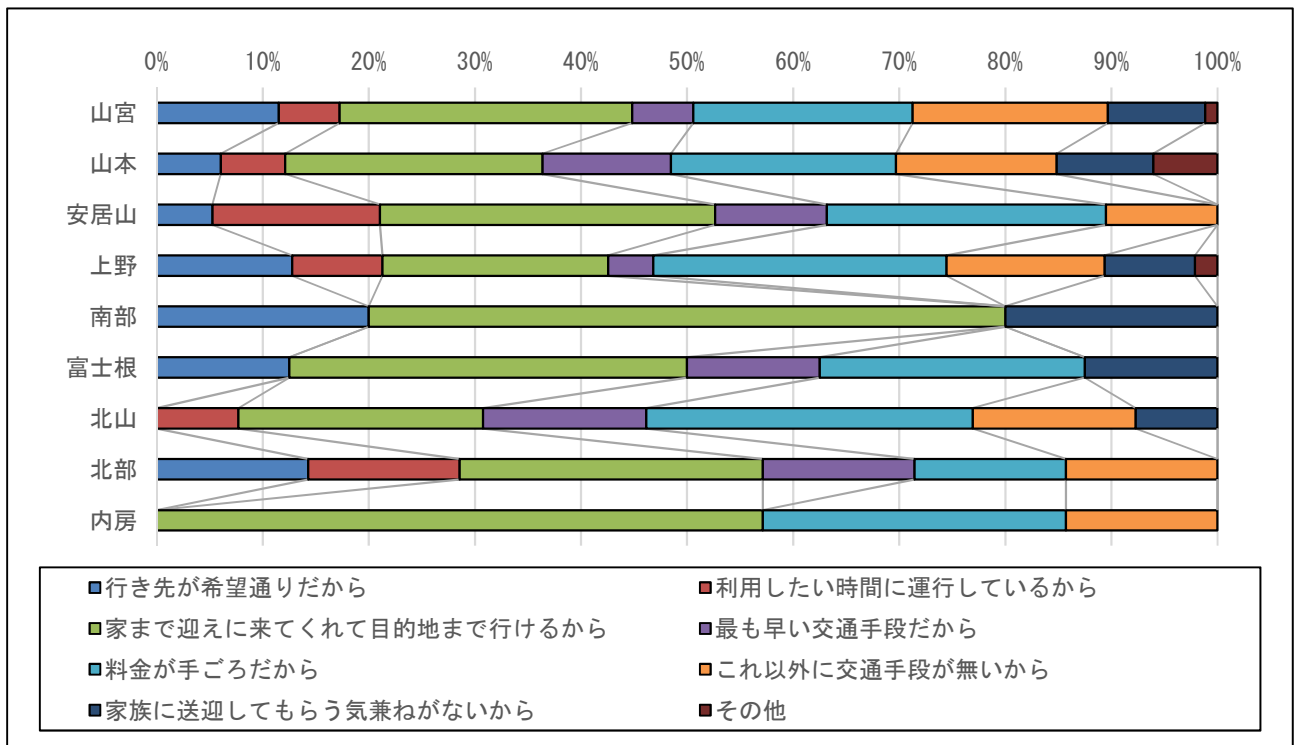
エリア	運行日は ほぼ毎日	週1~2回	月1~2回	雨などの 日のみ	ほとんど 利用しない	その他	計
山宮	1	17	11	0	0	1	30
山本	0	8	1	0	0	0	9
安居山	1	3	3	0	0	0	7
上野	0	6	7	0	1	0	14
南部	0	3	0	0	0	0	3
富士根	0	3	0	0	0	0	3
北山	1	0	4	0	0	0	5
北部	0	1	2	0	0	0	3
内房	0	1	2	0	1	0	4
合計	3	42	30	0	2	1	78



・「週に1~2回」、「月1~2回」と決まった間隔での利用が全体の約9割を占めた

問3 宮タクを利用している理由は何ですか。(複数回答可)

エリア	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
山宮	10	5	24	5	18	16	8	1
山本	2	2	8	4	7	5	3	2
安居山	1	3	6	2	5	2	0	0
上野	6	4	10	2	13	7	4	1
南部	1	0	3	0	0	0	1	0
富士根	1	0	3	1	2	0	1	0
北山	0	1	3	2	4	2	1	0
北部	1	1	2	1	1	1	0	0
内房	0	0	4	0	2	1	0	0
合計	22	16	63	17	52	34	18	4



- ・ 利用理由としては「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」は一般タクシーと比較して割安に感じられるためではないか

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)

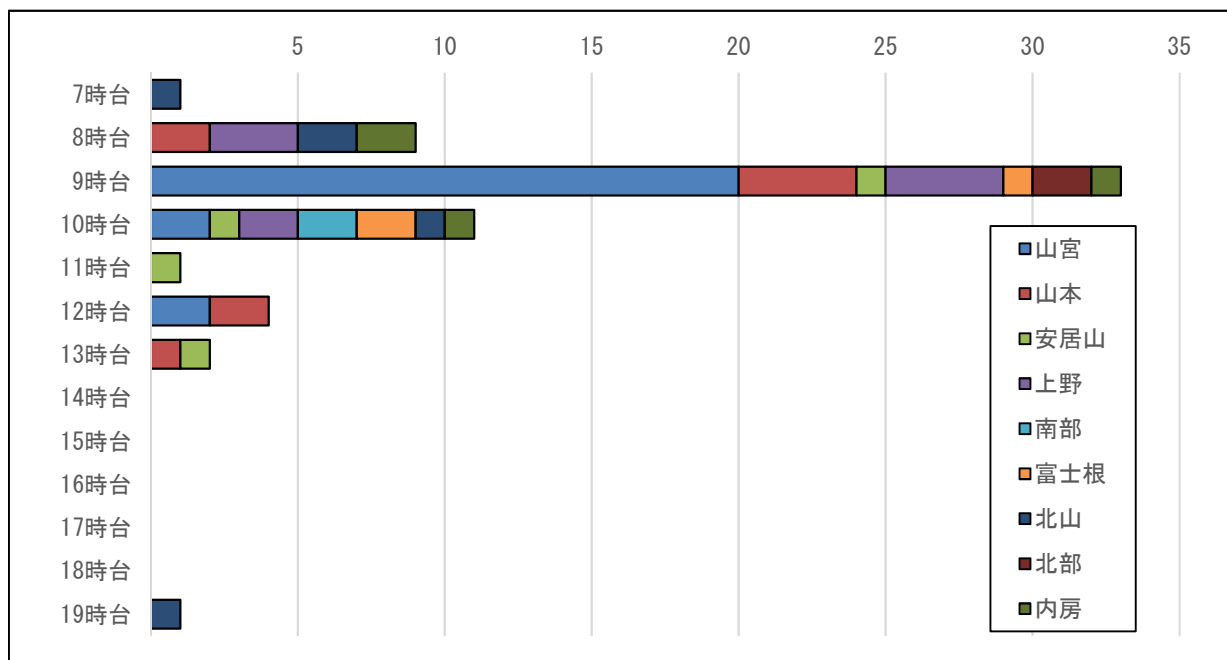
エリア	希望場所
山宮	花の湯(9)・ピアゴ(2)・城山店ポテト・ツタヤ・おうち喫茶ひまわり・郵便局本局(2)・JA 本店・学校など・小久保病院・町田皮膚科クリニック
山本	福祉会館(宮原)
安居山	マックスバリュ富士宮朝日町店・花の湯・南陽堂クリニック、淀川ポテト・う宮～な
上野	花の湯・特になし・市立体育館・万野原地区・脳研
南部	佐野歯科(2)
富士根	花の湯・時の栖・図書館
北山	天神眼科・新富士
北部	北山医院
内房	遠くまで

- ・行きたい場所として多く挙げたのは、Q1の利用目的(「通院」・「買い物」)に呼応した商業施設や病院であった

問5 1番利用したい時間を教えてください。

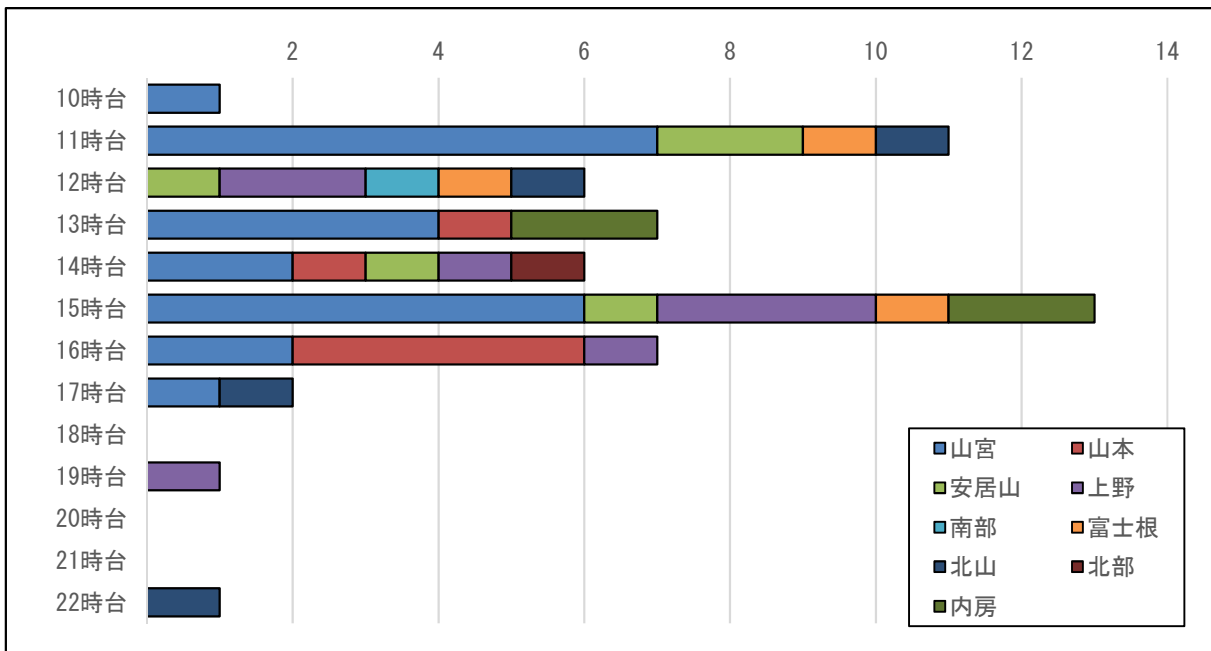
■ 行きの時間 ■

エリア	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	～	19時台
山宮			20	2		2			
山本		2	4			2	1		
安居山			1	1	1		1		
上野		3	4	2					
南部				2					
富士根			1	2					
北山	1	2		1					1
北部			2						
内房		2	1	1					
合計	1	9	33	11	1	4	2		1



■ 帰りの時間 ■

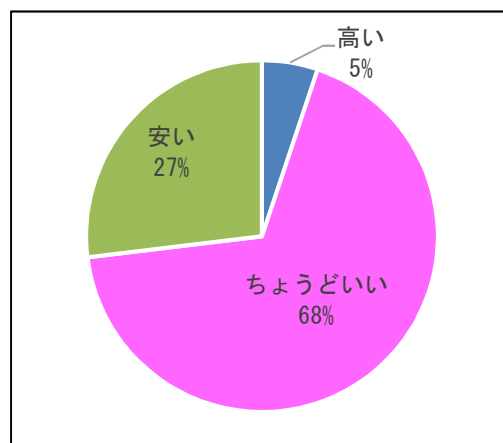
	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	～	19時台	～	22時台
山宮	1	7		4	2	6	2	1				
山本				1	1		4					
安居山		2	1		1	1						
上野			2		1	3	1			1		
南部			1									
富士根		1	1			1						
北山		1	1					1				1
北部					1							
内房				2		2						
合計	1	11	6	7	6	13	7	2		1		1



・ 現在運行中の時刻を希望する割合は各エリアとも半分程度。夕方便の希望も散見された

問6 料金はいかがですか。

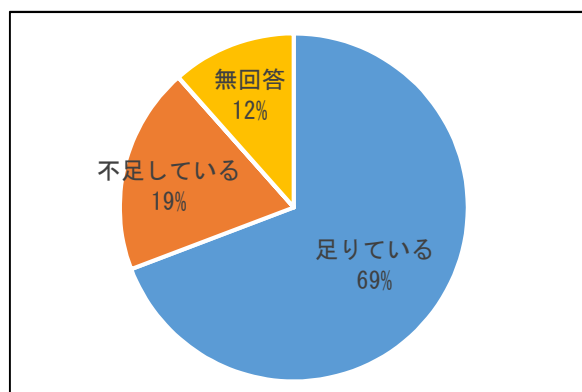
エリア	高い	ちょうどいい	安い
山宮	3	21	6
山本	0	6	3
安居山	0	4	3
上野	1	10	3
南部	0	3	0
富士根	0	3	0
北山	0	3	2
北部	0	2	1
内房	0	1	3
合計	4	53	21



- ・「安い」、「ちょうどいい」を合わせた回答が95%を占めた
- ・料金については概ね納得しているといえる

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。

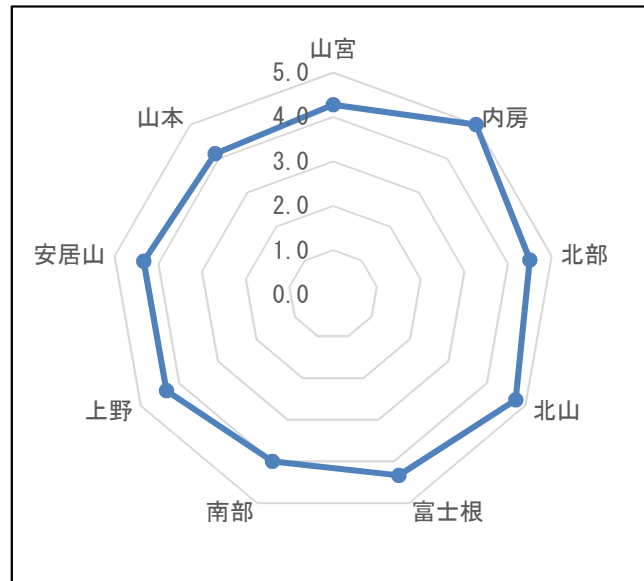
エリア	足りている	不足している	無回答
山宮	23	4	3
山本	5	2	2
安居山	7	0	0
上野	7	5	2
南部	2	0	1
富士根	2	1	0
北山	4	1	0
北部	2	1	0
内房	2	1	1
合計	54	15	9



- ・「不足している」が3割弱あった。更なる情報提供に向けて広報の仕方の工夫が必要か

★ 宮タク満足度を5点満点で点数をつけてください。

エリア	満足度
山宮	4.3
山本	4.1
安居山	4.3
上野	4.3
南部	4.0
富士根	4.3
北山	4.8
北部	4.5
内房	5.0
全平均	4.4



(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16年4月1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
令和元年度及び平成30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

令和元年5月27日～令和元年6月10日

③調査方法と回収状況

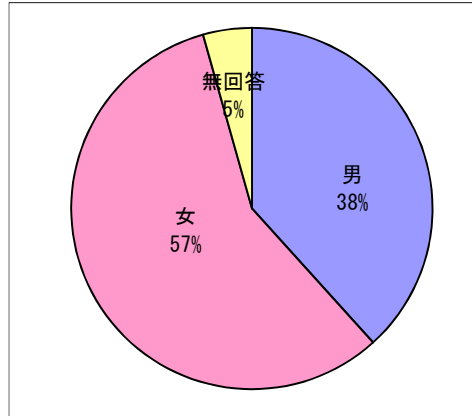
郵送により配布・回収を行い、回収結果は以下のとおりである。
配布数：1,327件 回収数：551件 回収率：41.52%

(4) 市民アンケート調査の結果

回答者の属性

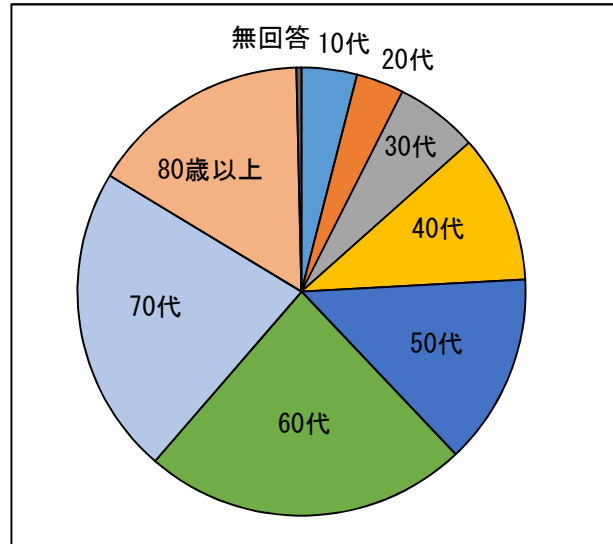
1. 性別

選択項目	回答数	構成比
男	211	38.3%
女	316	57.4%
無回答	24	4.4%
合計	551	100.0%



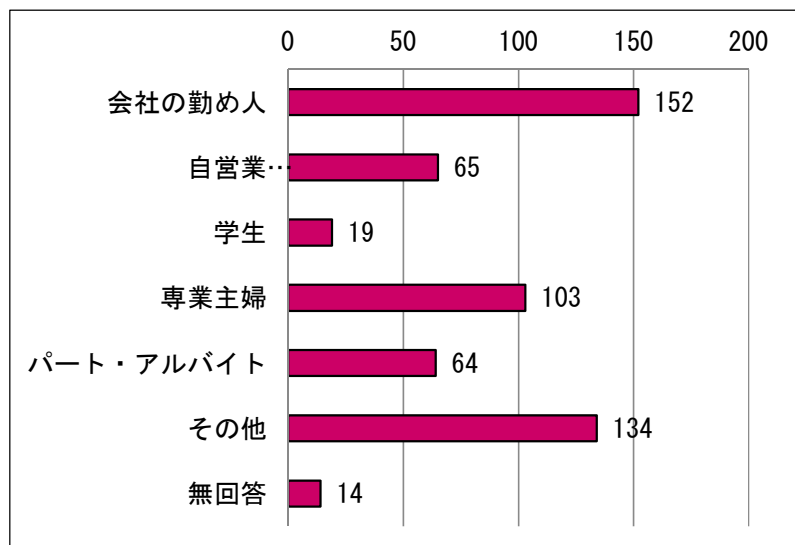
2. 年齢

選択項目	回答数	構成比
10代	22	4.0%
20代	19	3.4%
30代	33	6.0%
40代	59	10.7%
50代	76	13.8%
60代	129	23.4%
70代	123	22.3%
80歳以上	88	16.0%
無回答	2	0.4%
合計	551	100.0%



3. 職業

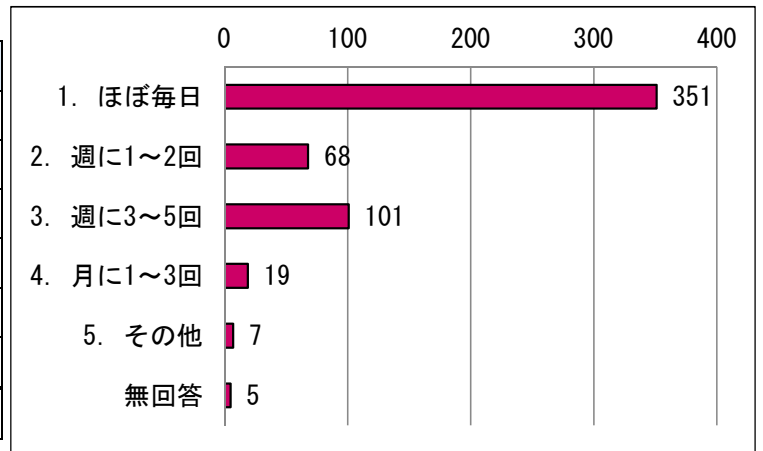
選択項目	回答数	構成比
会社の勤め人	152	27.6%
自営業 (農業・商工業等)	65	11.8%
学生	19	3.4%
専業主婦	103	18.7%
パート・アルバイト	64	11.6%
その他	134	24.3%
無回答	14	2.5%
合計	551	100.0%



外出について

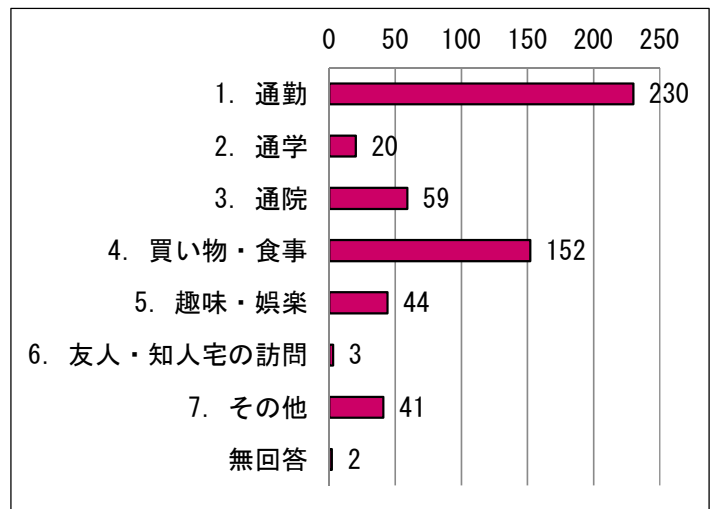
問1 外出する日はどれくらいですか。

選択項目	回答数	構成比
1. ほぼ毎日	351	63.7%
2. 週に1~2回	68	12.3%
3. 週に3~5回	101	18.3%
4. 月に1~3回	19	3.4%
5. その他	7	1.3%
無回答	5	0.9%
合計	551	100.0%



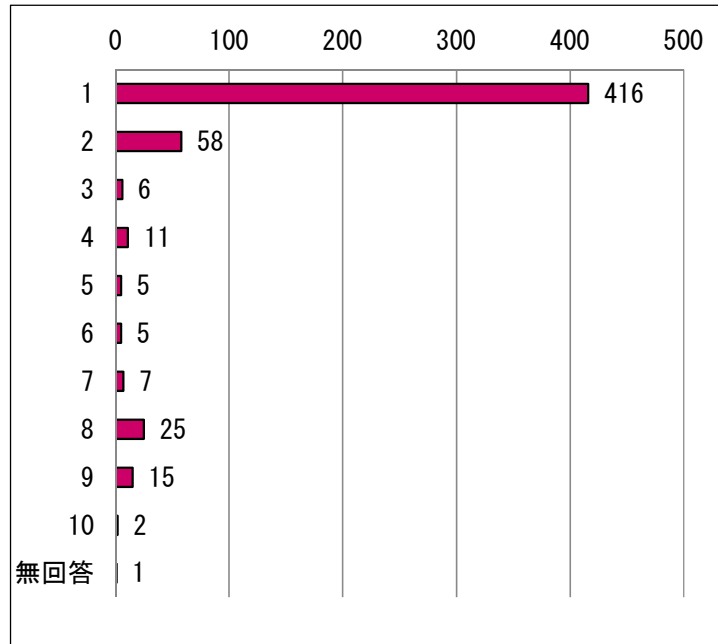
問2 外出の目的で最も多いのは何ですか。

選択項目	回答数	構成比
1. 通勤	230	41.7%
2. 通学	20	3.6%
3. 通院	59	10.7%
4. 買い物・食事	152	27.6%
5. 趣味・娯楽	44	8.0%
6. 友人・知人宅の訪問	3	0.5%
7. その他	41	7.4%
無回答	2	0.4%
合計	551	100.0%



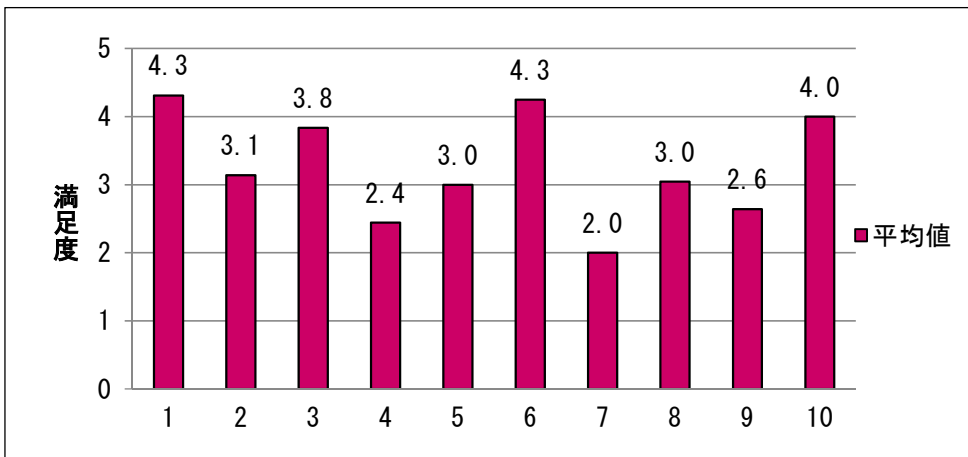
問3 外出時の移動手段で最も多いのは何ですか。

選択項目	回答数	構成比
1 自分で運転する車 (バイク含む)	416	75.5%
2 家族・知人による送迎	58	10.5%
3 JR身延線	6	1.1%
4 民間路線バス	11	2.0%
5 市営バス(宮バス)	5	0.9%
6 宮タク	5	0.9%
7 一般タクシー	7	1.3%
8 徒歩	25	4.5%
9 自転車	15	2.7%
10 その他	2	0.4%
無回答	1	0.2%
合計	551	100.0%



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	1	3	0	1	0	0	1	1	1	0
1 点	2	4	1	1	0	0	1	2	1	0
2 点	11	3	0	1	2	0	2	2	4	0
3 点	57	19	1	5	2	0	3	10	5	0
4 点	110	15	1	1	0	3	0	4	2	1
5 点	211	6	3	0	1	1	0	3	1	0
平均値	4.3	3.1	3.8	2.4	3.0	4.3	2.0	3.0	2.6	4.0

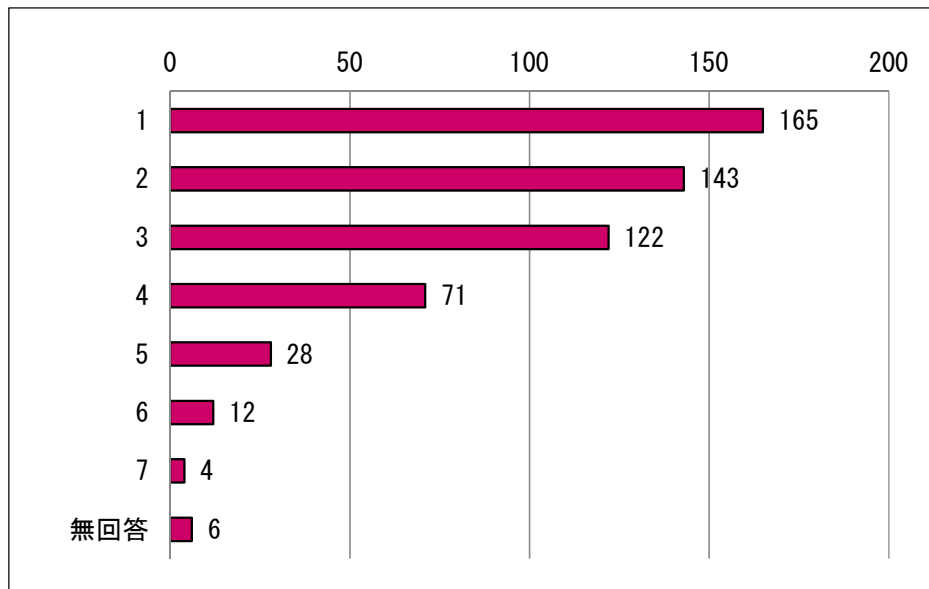


1と答えた人の
満足度平均
…4.3点

1以外と答えた
人の満足度平均
…3.1点

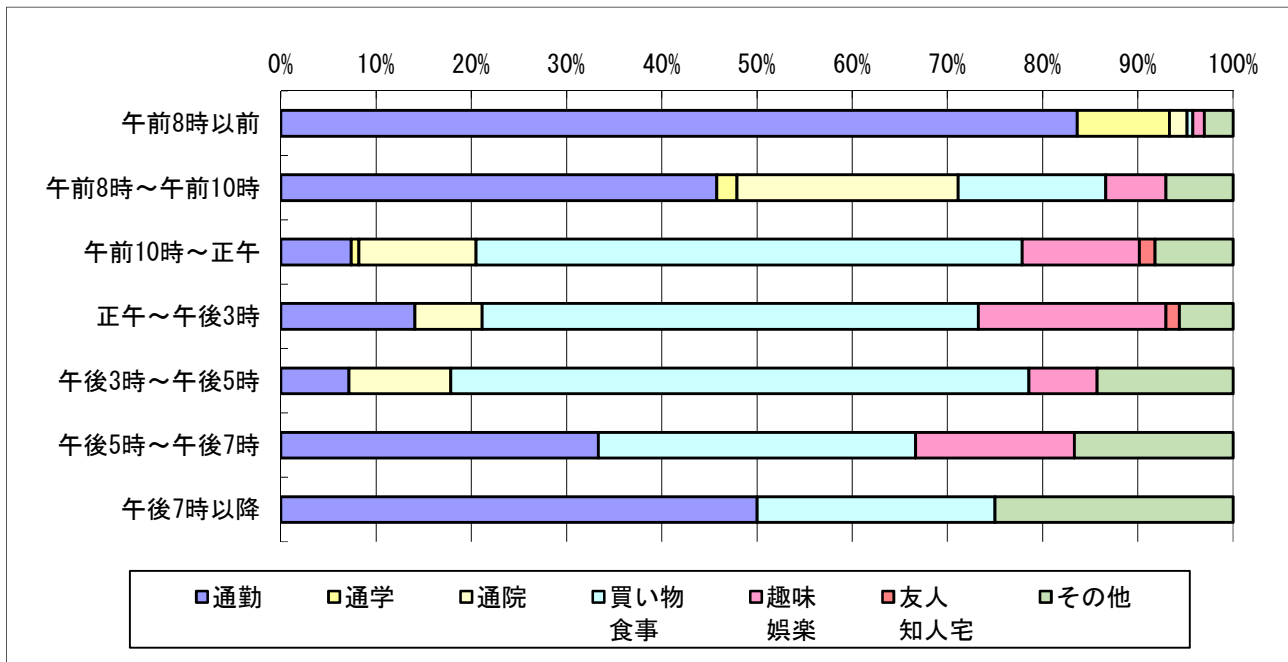
問4 外出の時間帯で最も多いのは何時ですか。

選択項目	回答数	構成比
1 午前8時以前	165	29.9%
2 午前8時～午前10時	143	26.0%
3 午前10時～正午	122	22.1%
4 正午～午後3時	71	12.9%
5 午後3時～午後5時	28	5.1%
6 午後5時～午後7時	12	2.2%
7 午後7時以降	4	0.7%
無回答	6	1.1%
合計	551	100.0%



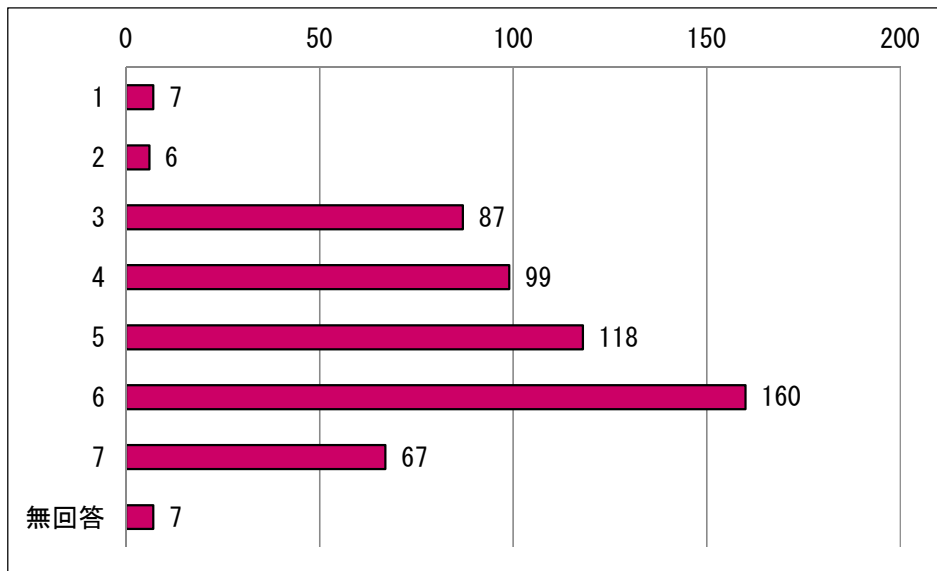
4-1. 外出の時間帯と外出目的の関係

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	138	16	3	1	2	0	5	165
2 午前8時～午前10時	65	3	33	22	9	0	10	142
3 午前10時～正午	9	1	15	70	15	2	10	122
4 正午～午後3時	10	0	5	37	14	1	4	71
5 午後3時～午後5時	2	0	3	17	2	0	4	28
6 午後5時～午後7時	4	0	0	4	2	0	2	12
7 午後7時以降	2	0	0	1	0	0	1	4
合計	230	20	59	152	44	3	36	544



問5 帰宅の時間帯で最も多いのは何時ですか。

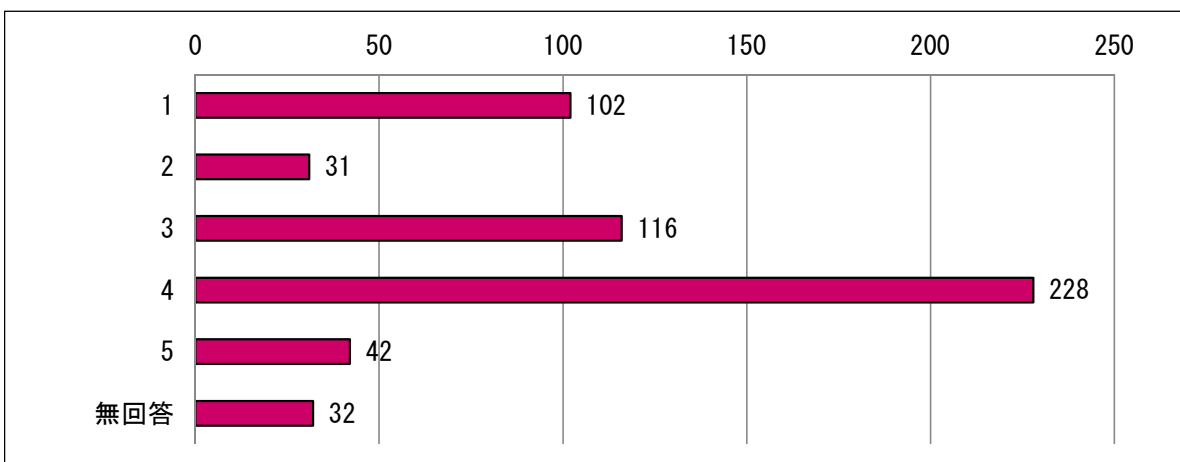
選択項目	回答数	構成比
1 午前 8 時以前	7	1.3%
2 午前 8 時～午前 10 時	6	1.1%
3 午前 10 時～正午	87	15.8%
4 正午～午後 3 時	99	18.0%
5 午後 3 時～午後 5 時	118	21.4%
6 午後 5 時～午後 7 時	160	29.0%
7 午後 7 時以降	67	12.2%
無回答	7	1.3%
合計	551	100.0%



日常の移動について

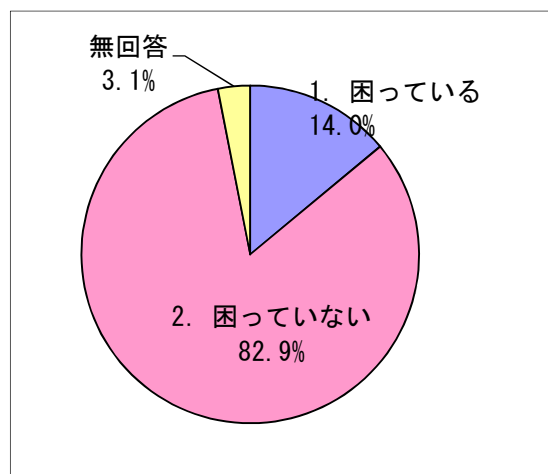
問6 エコ通勤(二酸化炭素排出量の少ない方法での通勤、公共交通での通勤など)について
 どうお考えですか。

選択項目	回答数	構成比
1 特に関心を持っていない。	102	18.5%
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)。	31	5.6%
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。	116	21.1%
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。	228	41.4%
5 その他	42	7.6%
無回答	32	5.8%
合計	551	100.0%



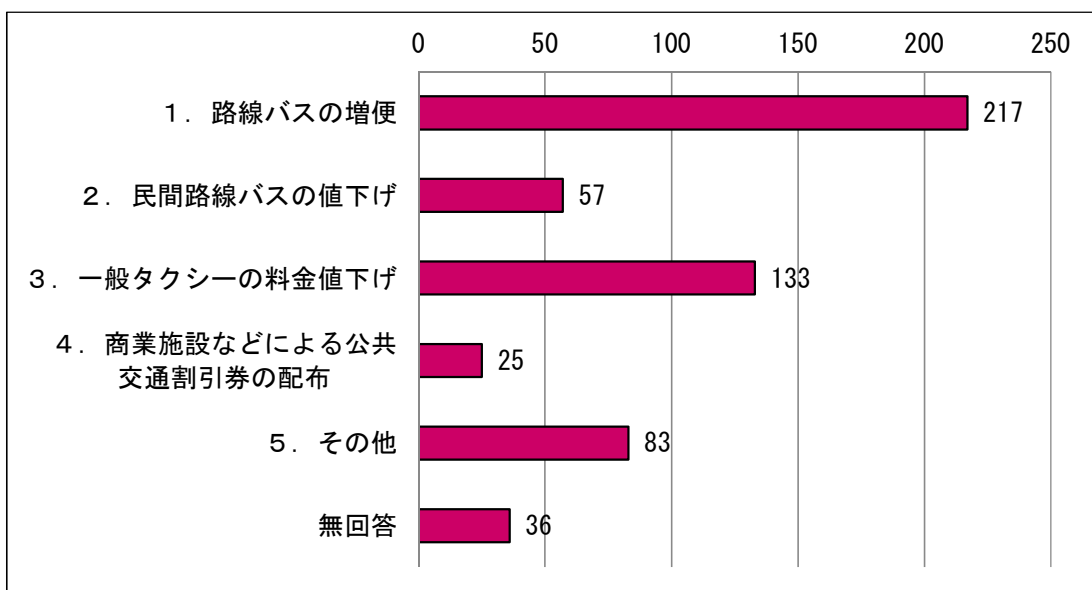
問7 日常の移動に困っていますか。

選択項目	回答数	構成比
1. 困っている	77	14.0%
2. 困っていない	457	82.9%
無回答	17	3.1%
合計	551	100.0%



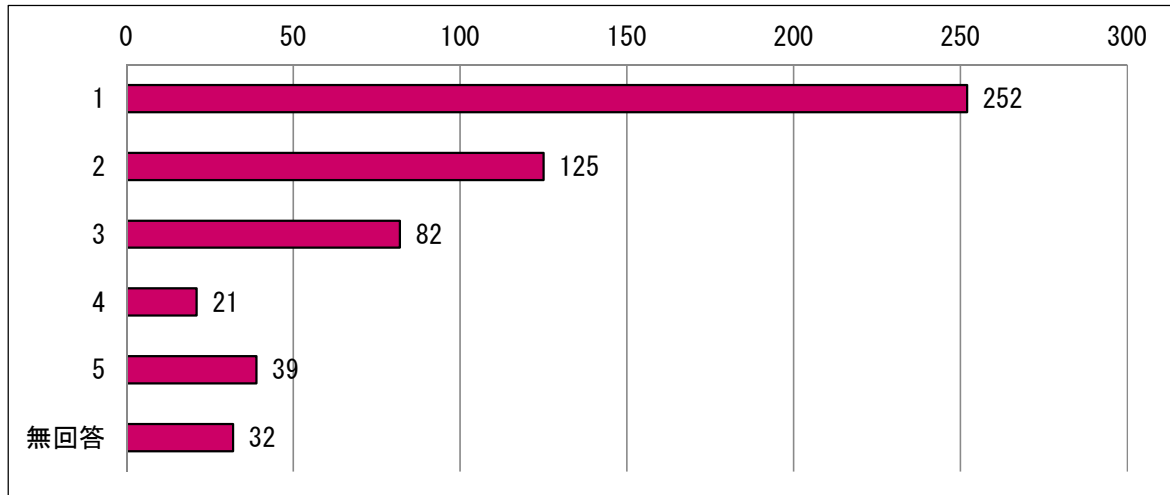
問8 どのような事が整えば、電車、民間路線バス、一般タクシーを利用しますか。

選択項目	回答数	構成比
1. 路線バスの増便	217	39.4%
2. 民間路線バスの値下げ	57	10.3%
3. 一般タクシーの料金値下げ	133	24.1%
4. 商業施設などによる公共交通割引券の配布	25	4.5%
5. その他	83	15.1%
無回答	36	6.5%
合計	551	100.0%



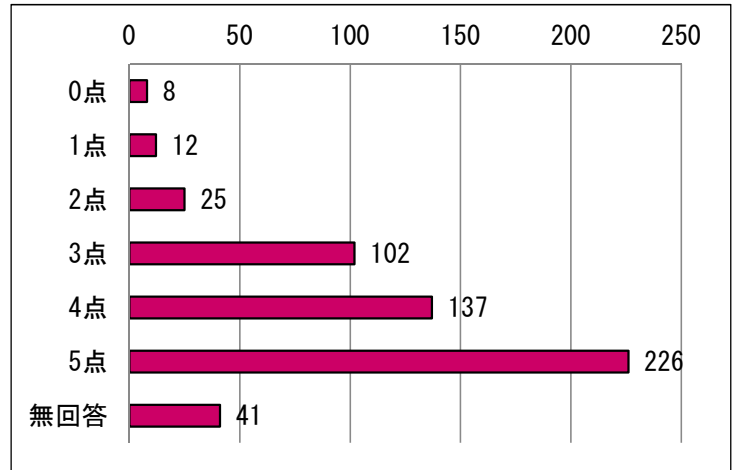
問9 市営公共交通(宮バス・宮タク)について、今後はどのようにしていくのが望ましいと思いますか。

選択項目	回答数	構成比
1 市は予算を増額し、路線拡大や増便を行い、マイカーが無くて困らない、公共交通が充実した社会を目指せばよい。	252	45.7%
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。	125	22.7%
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ればよい。	82	14.9%
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。	21	3.8%
5 その他	39	7.1%
無回答	32	5.8%
合計	551	100.0%



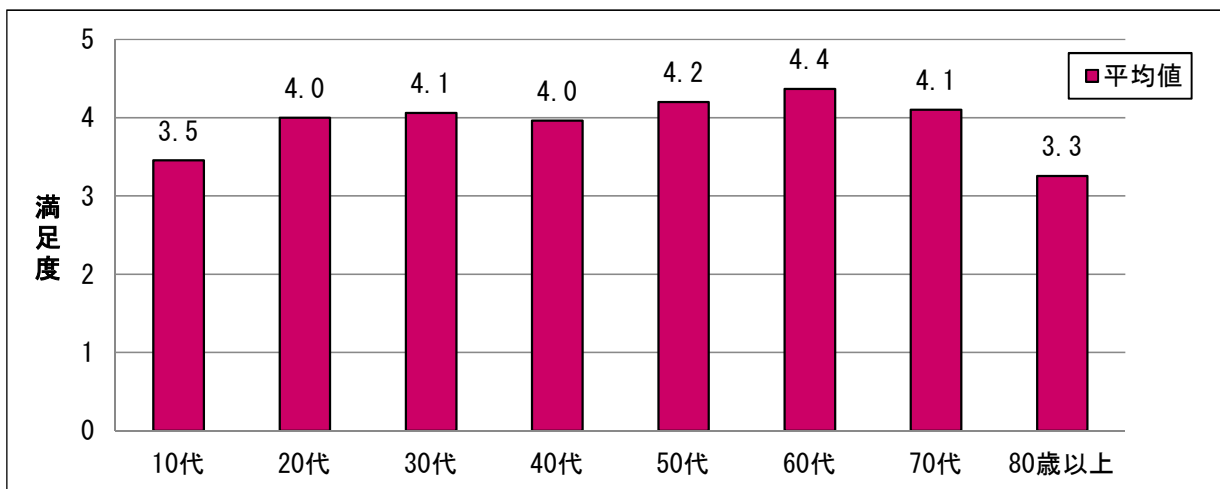
問10 あなたの日常の移動における満足度をお聴きします。(5点満点)

選択項目	回答数	構成比
0点	8	1.5%
1点	12	2.2%
2点	25	4.5%
3点	102	18.5%
4点	137	24.9%
5点	226	41.0%
無回答	41	7.4%
合計	551	100.0%



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	0	1	0	0	2	5
1点	2	0	1	3	3	0	1	2
2点	1	1	0	2	3	4	1	13
3点	9	5	8	10	11	14	26	19
4点	5	6	10	15	17	37	28	19
5点	5	7	13	25	41	67	50	16



4. 運転免許証の自主返納者の状況

(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。

市では運転免許証の自主返納者へ公共交通補助券を交付することで、返納の支援をするとともに公共交通の利用促進を行っている。

1) 運転免許証保有状況

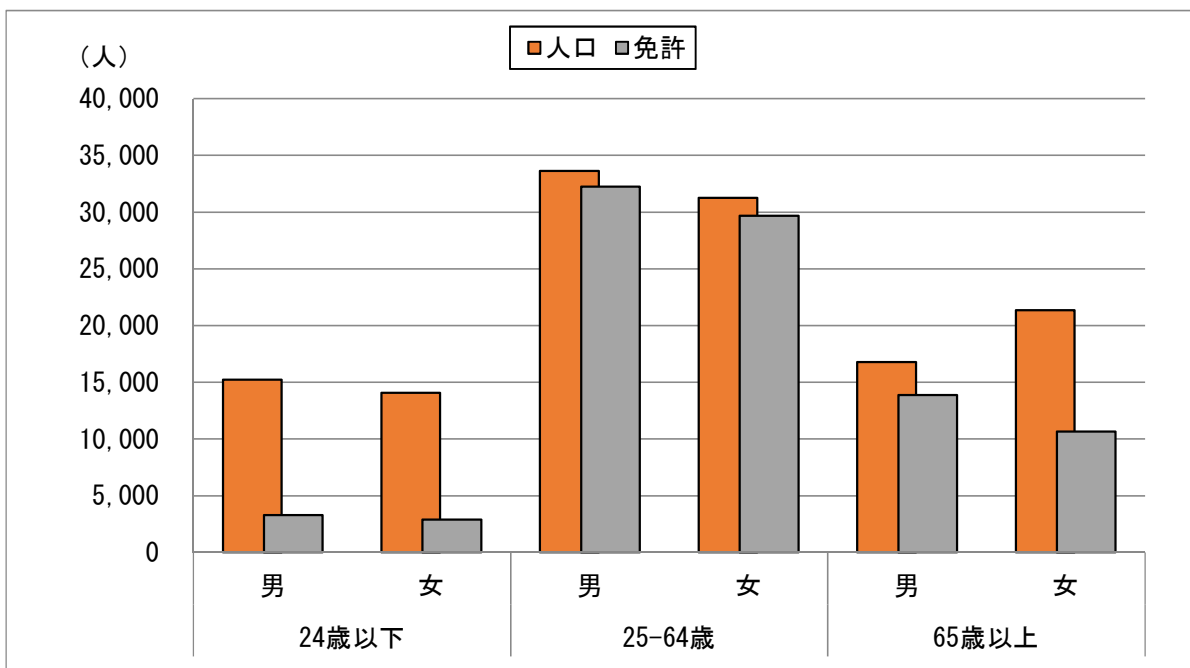
令和元年12月末の本市の人口における運転免許証の保有割合を表4-1及び図4-1に示す。

表4-1 運転免許証の年齢別保有状況

(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	15,229	14,074	33,619	31,258	16,769	21,350	65,617	66,682	132,299
免許	3,306	2,903	32,235	29,677	13,866	10,675	49,407	43,255	92,662
取得率	21.7%	20.6%	95.9%	94.9%	82.7%	50.0%	75.3%	64.9%	70.0%

図4-1 運転免許証の年齢別保有状況



市民課・富士宮警察の資料より作成

2) 高齢者運転免許証自主返納事業申請者数

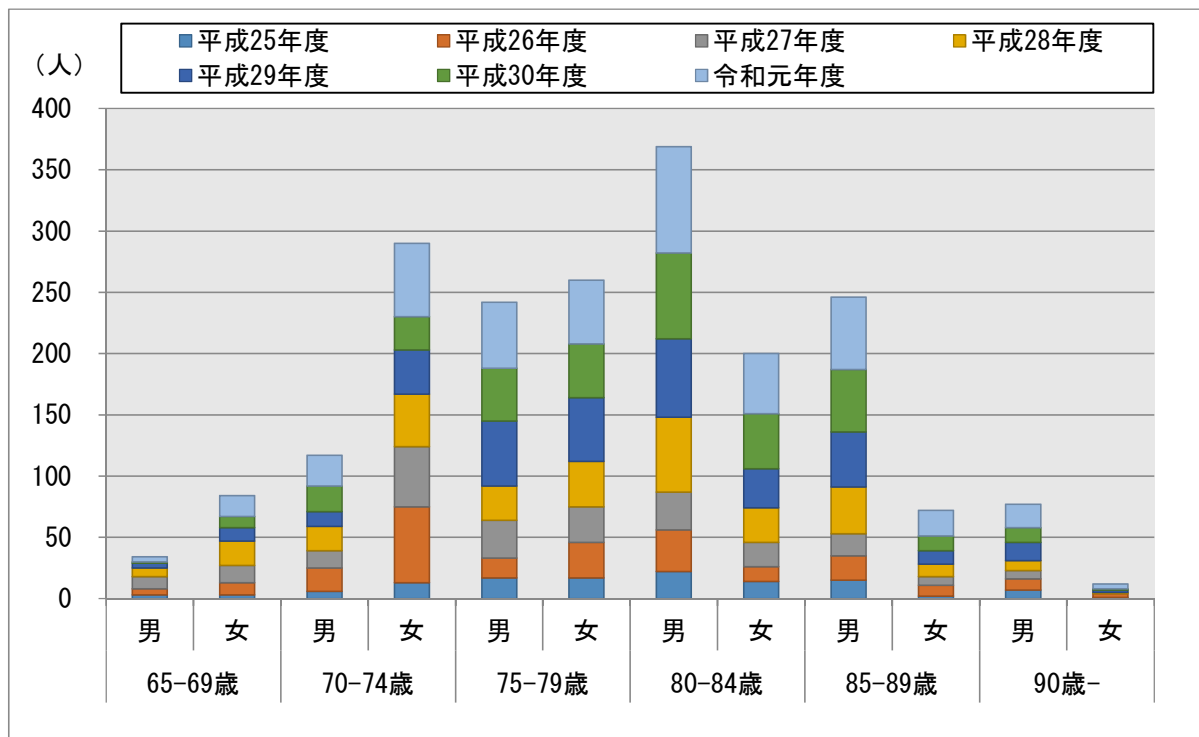
本市が平成25年10月1日から実施している「富士宮市高齢者運転免許証自主返納事業」による補助金交付申請をした運転免許証の自主返納者数の推移は、表4-2及び図4-2のとおりである。

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-		小計		計
	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	
H25	3	3	6	13	17	17	22	14	15	2	7	1	70	50	120
H26	5	10	19	62	16	29	34	12	20	9	9	3	103	125	228
H27	10	14	14	49	31	29	31	20	18	7	7	0	111	119	230
H28	7	20	20	43	28	37	61	28	38	10	8	1	162	139	301
H29	4	11	12	36	53	52	64	32	45	11	15	2	193	144	337
H30	1	9	21	27	43	44	70	45	51	12	12	1	198	138	336
R01	4	17	25	60	54	52	87	49	59	21	19	4	248	203	451
計	34	84	117	290	242	260	369	200	246	72	77	12	1,085	918	2,003

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



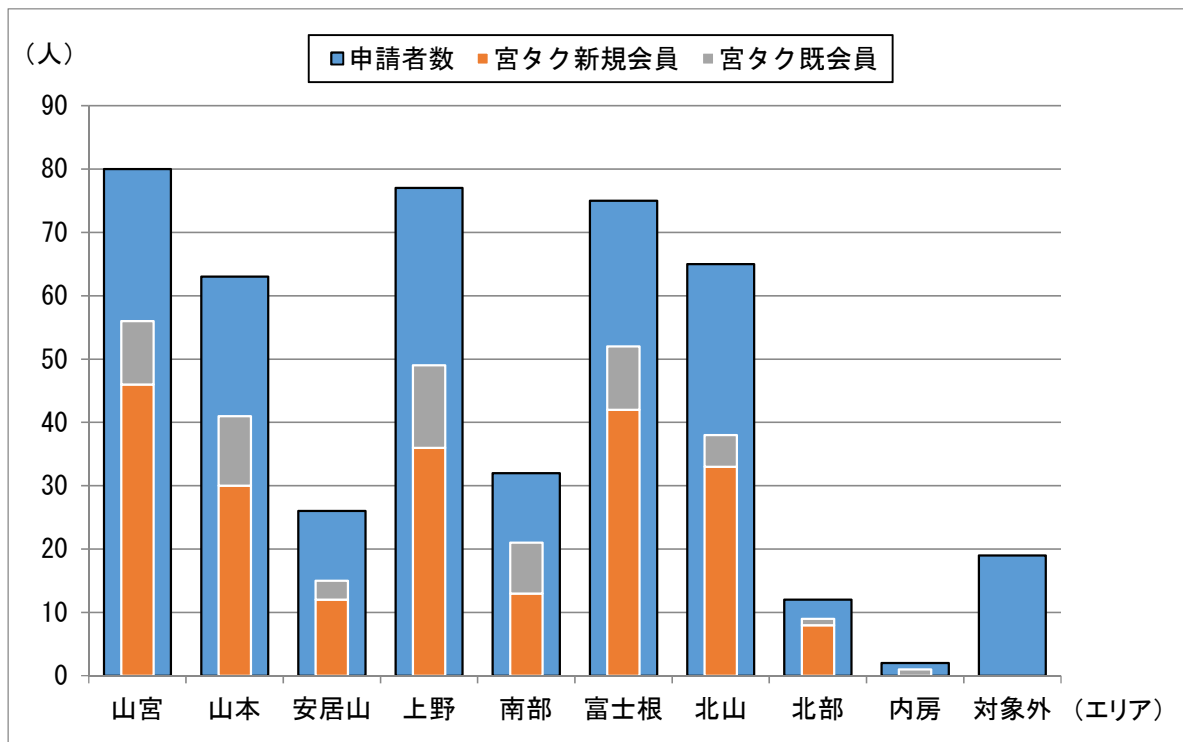
3) 高齢者運転免許証自主返納事業申請者数のうち「宮タク」会員登録数

本市の「高齢者運転免許証自主返納事業」による補助金交付申請をするために窓口を訪れた人に対して、路線バス、「宮バス」及び「宮タク」についての説明を行っている。令和元年度の宮タク新規会員登録数をエリア毎に分けたのが表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	80	46	10	56
山本	63	30	11	41
安居山	26	12	3	15
上野	77	36	13	49
南部	32	13	8	21
富士根	75	42	10	52
北山	65	33	5	38
北部	12	8	1	9
内房	2	0	1	1
対象外	19	0	0	0
計	451	220	62	282

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



(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

集計期間中の補助金交付申請者

②集計期間

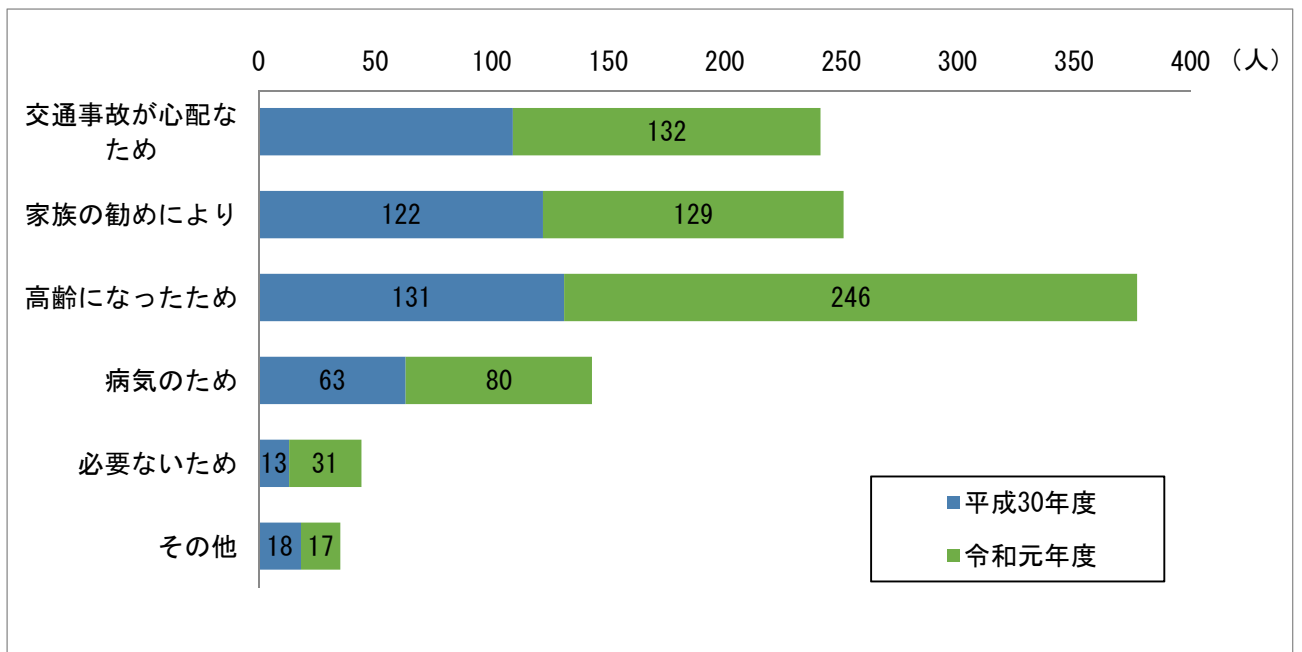
2 か年（平成30年4月1日～令和2年3月31日）

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）

(人)

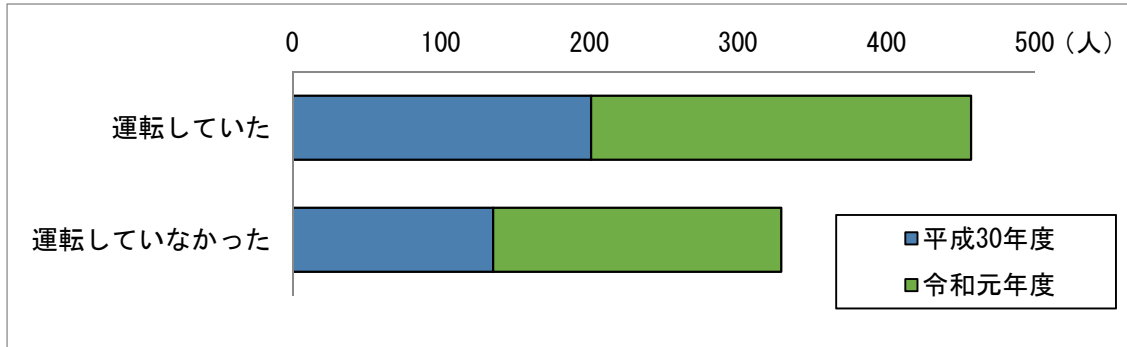
	平成30年度	令和元年度	合計
1 交通事故が心配なため	109	132	241
2 家族の勧めにより	122	129	251
3 高齢になったため	131	246	377
4 病気のため	63	80	143
5 必要ないため	13	31	44
6 その他	18	17	35



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)

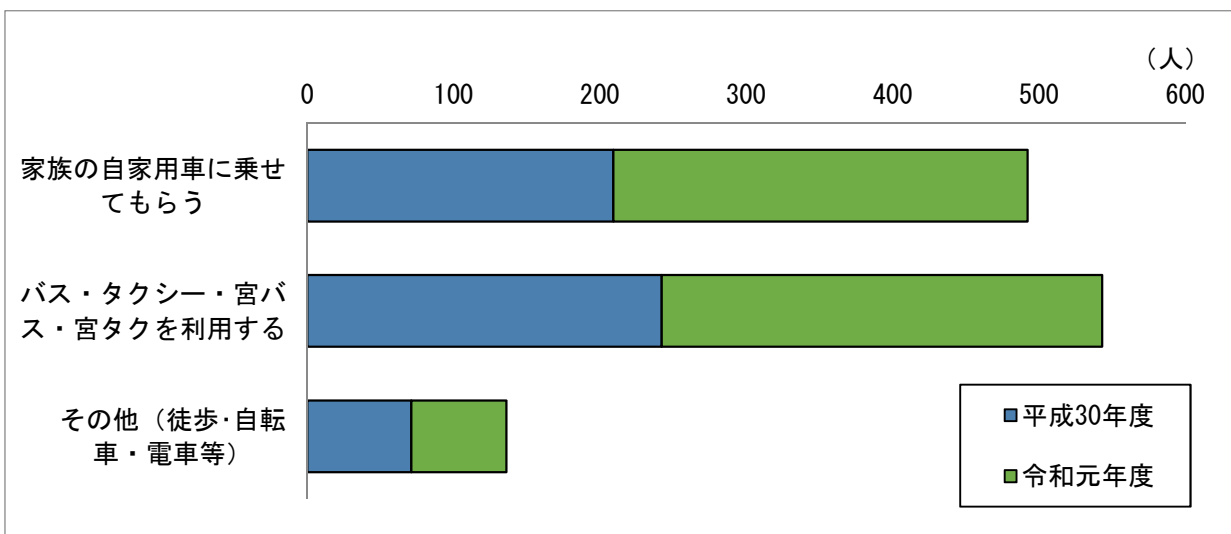
	平成30年度	令和元年度	合計
1 運転していた	201	256	457
2 運転していなかった	135	194	329



3 今後の主な移動手段はどうされますか (複数回答可)

(人)

	平成30年度	令和元年度	合計
1 家族の自家用車に乗せてもらう	209	283	492
2 バス・タクシー・宮バス・宮タクを利用する	242	301	543
3 その他(徒歩・自転車・電車等)	71	65	136



富士宮市第2次地域公共交通計画

令和3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
