



目 次

ページ

Prologue（はじめに）

1 計画策定の背景・経緯と目的	2
2 2つのキーワード	4
3 富士市の地域公共交通網	6
4 計画の位置づけ	8
5 基本コンテンツ	10

富士市地域公共交通計画

1 富士市地域公共交通計画の全体像	12
2 公共交通の現状・問題点・課題	16
3 理念・基本方針・目標の設定（ロジックツリー）	18
4 目標、数値指標、目標を達成するための施策	20
5 計画期間と実施主体（全 24 施策）	28
6 地域公共交通利便増進事業に関する施策	32

Epilogue（おわりに）

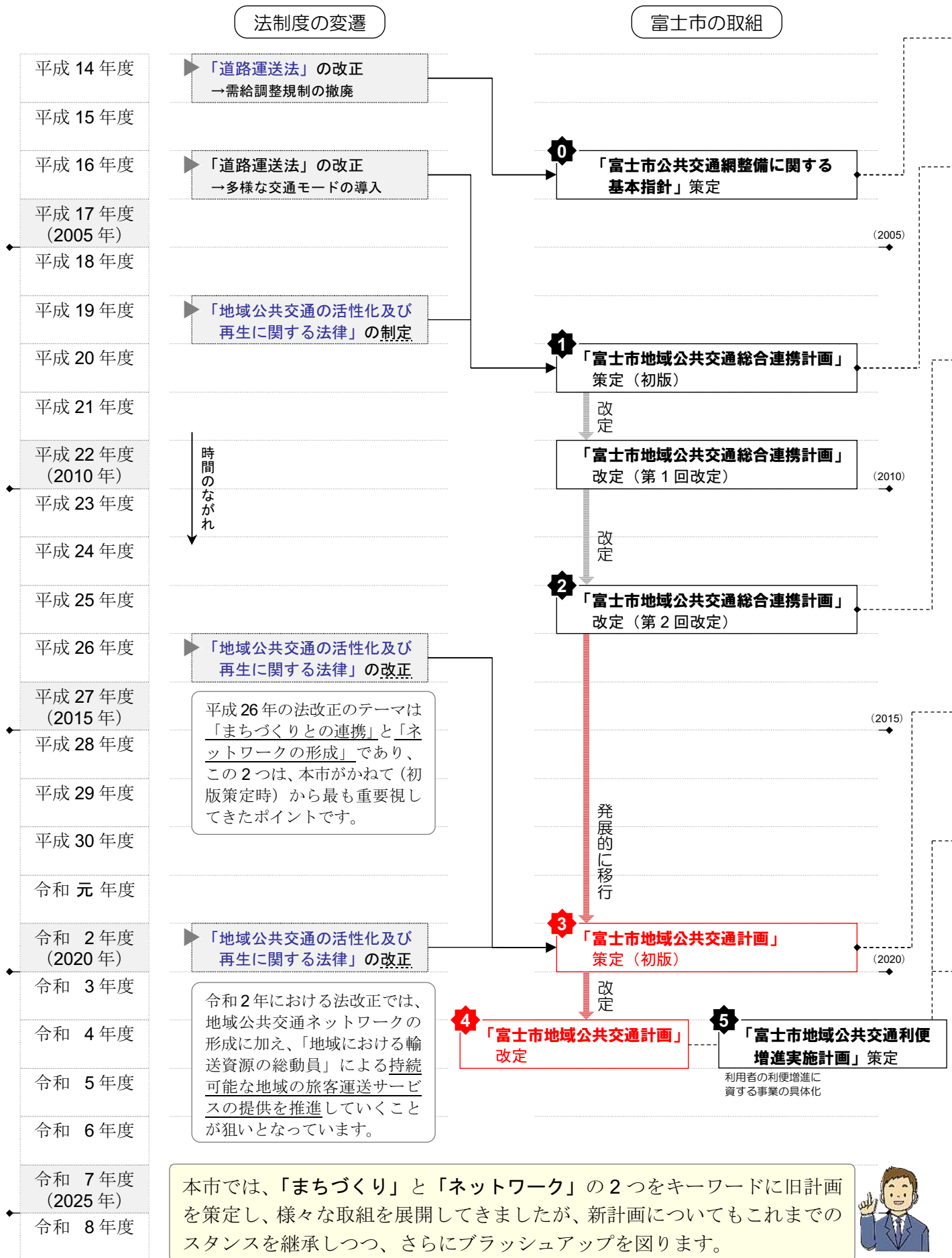
■ 計画の着実な推進に向けて	36
----------------------	----

- 🌈 「豊かな社会」… 皆さんはどのような社会を思い浮かべますか？
- 🌈 「豊かな社会」とは、「選択肢が多い社会」ともいわれており、自らの志向にそって選択できることは、私たちに幸せをもたらします。
- 🌈 経済学では、選択肢が多いほど得られる効果が高いという考え方があります。
- 🌈 これは「ラブ・オブ・バラエティ（多様性選好：love of variety）」と呼ばれ、モノだけではなく、サービスにも適用できます。
- 🌈 私たちが生活していくために「移動」は不可欠であり、交通（＝移動手段）の選択肢を増やすことは、豊かに暮らすための必要条件です。
- 🌈 富士市では、複数の移動手段を状況に応じて 選択 できる交通体系を実現するため、公共交通（＝動く公共施設）の充実を図り、
過度に自動車に依存しなくても自由に移動できる社会を目指しています！

Prologue

(はじめに)

1 ■ 計画策定の背景・経緯と目的



(1) 計画策定の背景・経緯

◆ 0 平成 16 年度に「富士市公共交通網整備に関する基本指針」を策定しました

…公共交通を「動く公共施設」として位置づけ、まちづくりと交通の視点から、行政が主体となって公共交通の振興に向けた取組を推進することとしました。

→ 契機：「道路運送法」の改正（需給調整規制の撤廃いわゆる規制緩和）／平成 14 年

◆ 1 平成 20 年度に「富士市地域公共交通総合連携計画（初版）」を策定しました

…「まちづくり」と「ネットワーク」の 2 つをキーワードに公共交通の振興に向けた「青写真」を描き、富士市における公共交通の活性化・再生を総合的、一体的かつ効率的に推進することとしました。

→ 根拠法：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化・再生法）」の制定／平成 19 年

◆ 2 平成 25 年度に「富士市地域公共交通総合連携計画（改定版）」を策定しました

…基本的な考え方については平成 20 年度に策定した初版を踏襲しつつ、「第五次富士市総合計画」と時間軸を合わせ、計画期間を平成 26 年度～令和 2 年度としました。



その後…

…平成 26 年に「地域公共交通活性化・再生法」が改正され、「地域公共交通総合連携計画」は任意の計画となり、新たな法定計画として「地域公共交通網形成計画（網形成計画）」を策定する枠組みが制度化されました。

…さらに、令和 2 年に「地域公共交通活性化・再生法」が改正され、網形成計画に「地域における輸送資源の総動員」の視点を加えた「地域公共交通計画」を策定する枠組みが制度化されました。



◆ 3 新たな法定計画として「富士市地域公共交通計画」を策定しました

…新たに「観光・福祉と連携した施策」を位置づけるなど、旧計画から発展的に移行する形で「富士市地域公共交通計画（新計画）」を策定しました。

→ 根拠法：「地域公共交通活性化・再生法」の改正／平成 26 年・令和 2 年

◆ 4 法改正に基づき、「富士市地域公共交通計画」を改定します

…法改正に対応するほか、新たに「地域公共交通利便増進事業」を位置づけるため、本計画の一部改定（「第 6 章」（P32～P35）を追加する等）を行います。

→ 根拠法：「地域公共交通活性化・再生法」の改正／令和 2 年

◆ 5 関連する計画として「富士市地域公共交通利便増進実施計画」を策定します

…市内の路線全体を見直し、持続的な移動手段の確保と、利便性向上による利用促進を図るための具体的な事業の実施計画として「富士市地域公共交通利便増進実施計画」を策定します。

→ 根拠法：「地域公共交通活性化・再生法」の改正／令和 2 年

(2) 計画策定の目的

- 「富士市地域公共交通計画」は、前項の背景・経緯を踏まえ、地域公共交通活性化・再生法に基づいて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させる（＝目的）ための「青写真」として、策定するものです。

2 ■ 2つのキーワード

『まちづくり』

本市では、鉄道やバスなどの公共交通の結節点に、商業・医療・公共施設などを集約する「拠点」を配置して、「拠点と拠点・地域」を連携する「軸」を設定する「富士山の恵みを活かした、集約・連携型のまちづくり」を推進しています。

【富士市都市計画マスタープランにおける将来のまちの骨格図】

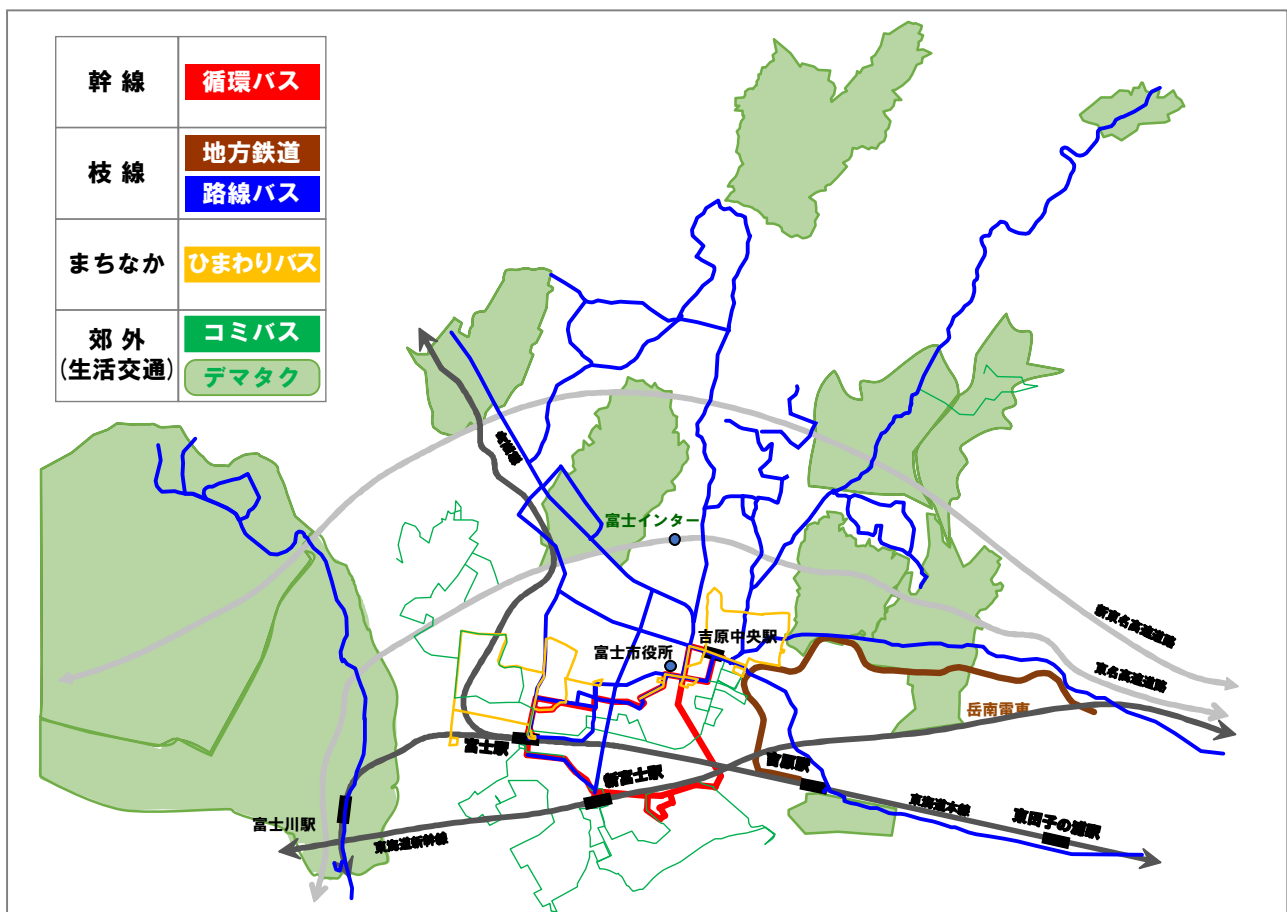


拠点・軸の分類	配置・設定の考え方
都市生活・交流拠点	市民や来訪者など、あらゆる人が集まり、交流し、文化・情報を発信するなど、賑わいの中心地となる拠点です。
地域生活拠点	日常生活に必要な都市機能の集約を図るとともに、公共交通の乗り換え機能の充実化を図る拠点です。
産業拠点	流通機能や生産・物流機能を集積するなど、産業活動の中心地であり、雇用を創出する拠点です。
ふれあい・交流拠点	日常生活の中で市民や観光客が交流するなど、「人と人・自然」とのふれあいや交流を深める拠点です。
「まちなか」にぎわい・交流軸	3つの都市生活・交流拠点間の連携・交流を図るとともに賑わいを創出する道路・公共交通の軸です。
地域連携・交流基幹軸	「まちなか」と「地域」との連携・交流を促進する基幹的な道路・公共交通の軸です。

『ネットワーク』

地域の公共交通は、様々な交通モードをトータルで考える必要があり、ネットワークを形成して初めて成り立ちます。本市では、「適切な役割分担」、「適材適所の配置と組み合わせ」という基本的な考え方にに基づき、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいます。

【富士市の公共交通網 概略図】



機能の分類		役割分担の考え方
幹線	循環バス	「新富士駅」、「富士駅」、「吉原中央駅」の3つの「都市の核」を結び、地域公共交通ネットワークの骨格を形成する「幹線」としての役割を担います。
枝線	地方鉄道 路線バス	「都市の核」や「交通結節点」と「地域生活拠点」を結び、幹線と周辺エリアを接続する「枝線」としての役割を担います。
まちなか	ひまわりバス	富士駅・吉原中央駅周辺の商業施設や医療機関などを「きめ細やか」に周回し、主にまちなかに居住する住民の「日常生活の足」としての役割を担います。
郊外 (生活交通)	コミバス デマタク	地域との協働により、コミュニティバスやデマンドタクシーを運行し、郊外部における地域住民のライフスタイルに応じた「暮らしの足」としての役割を担います。

3 ■ 富士市の地域公共交通網



富士市の地域公共交通は、**吉原中央駅・富士駅・新富士駅**を中心としたネットワークで、各地域や路線に応じた役割分担によって運行されているんだよ！

	名 称	凡 例	備 考
公共交通	幹 線		ぐるっとふじ
	枝 線		岳南電車
			路線バス
	まちなか		ひまわりバス
	郊 外 (生活交通)		コミュニティバス：6 路線
			デマンドタクシー：8 路線
拠点	都市生活・交流拠点		3 拠点
	地域生活拠点		3 拠点
交流軸	「まちなか」にぎわい・交流軸		
	地域連携・交流軸		



「ぐるっとふじ」を利用すると、吉原中央駅・富士駅・新富士駅の**まちなか**を行き来しやすいです！



「ひまわりバス」が吉原中央駅や富士駅の**周辺にある病院やお店を回っている**ので、通院や買物に利用しているわ！
まちなかの様子も変わったので、ルートやダイヤを見直してくれると、もっと使いやすくなると思うわ～

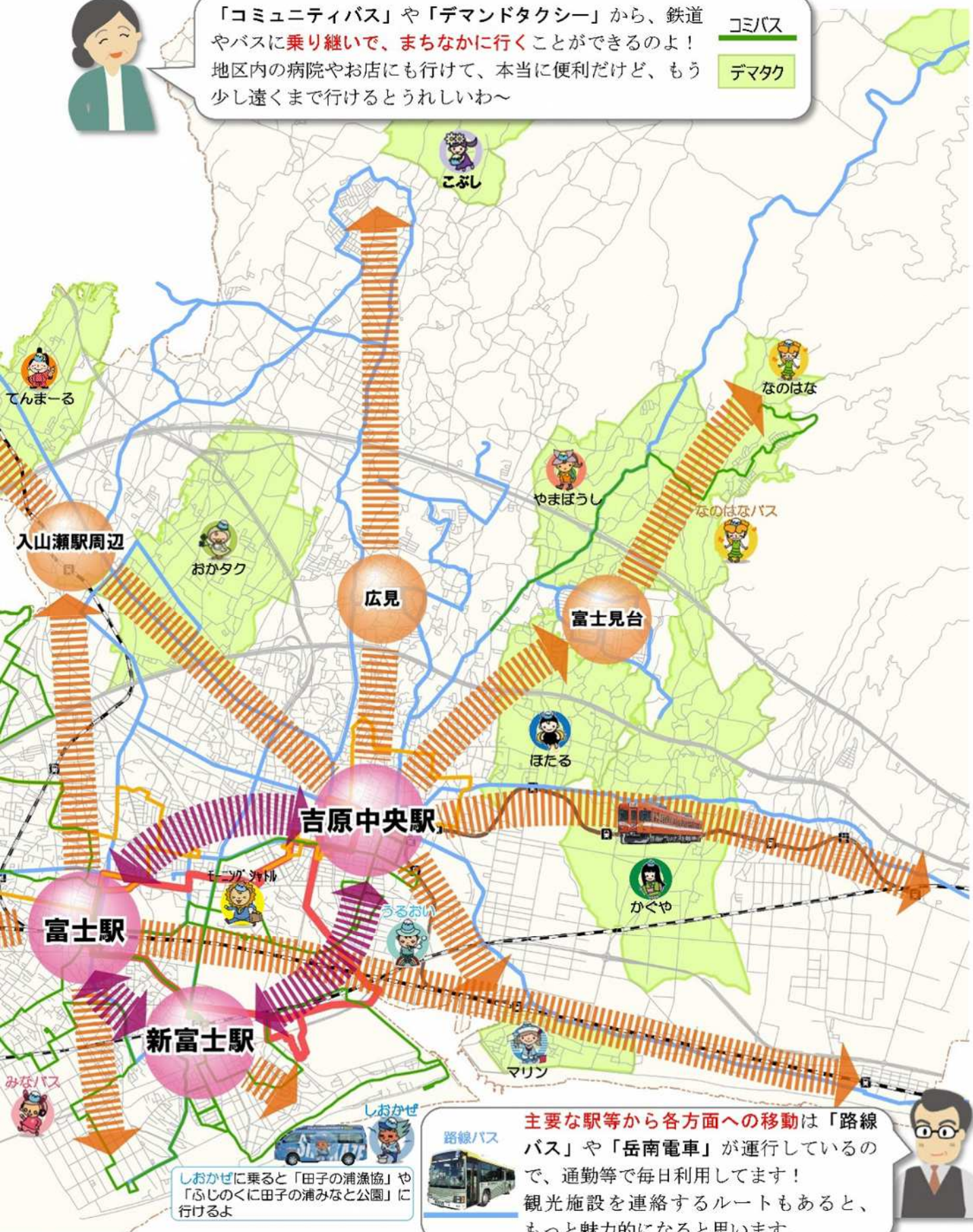




「コミュニティバス」や「デマンドタクシー」から、鉄道やバスに乗り継いで、まちなかに行くことができるのよ！
地区内の病院やお店にも行けて、本当に便利だけど、もう少し遠くまで行けるとうれしいわ～

コミバス

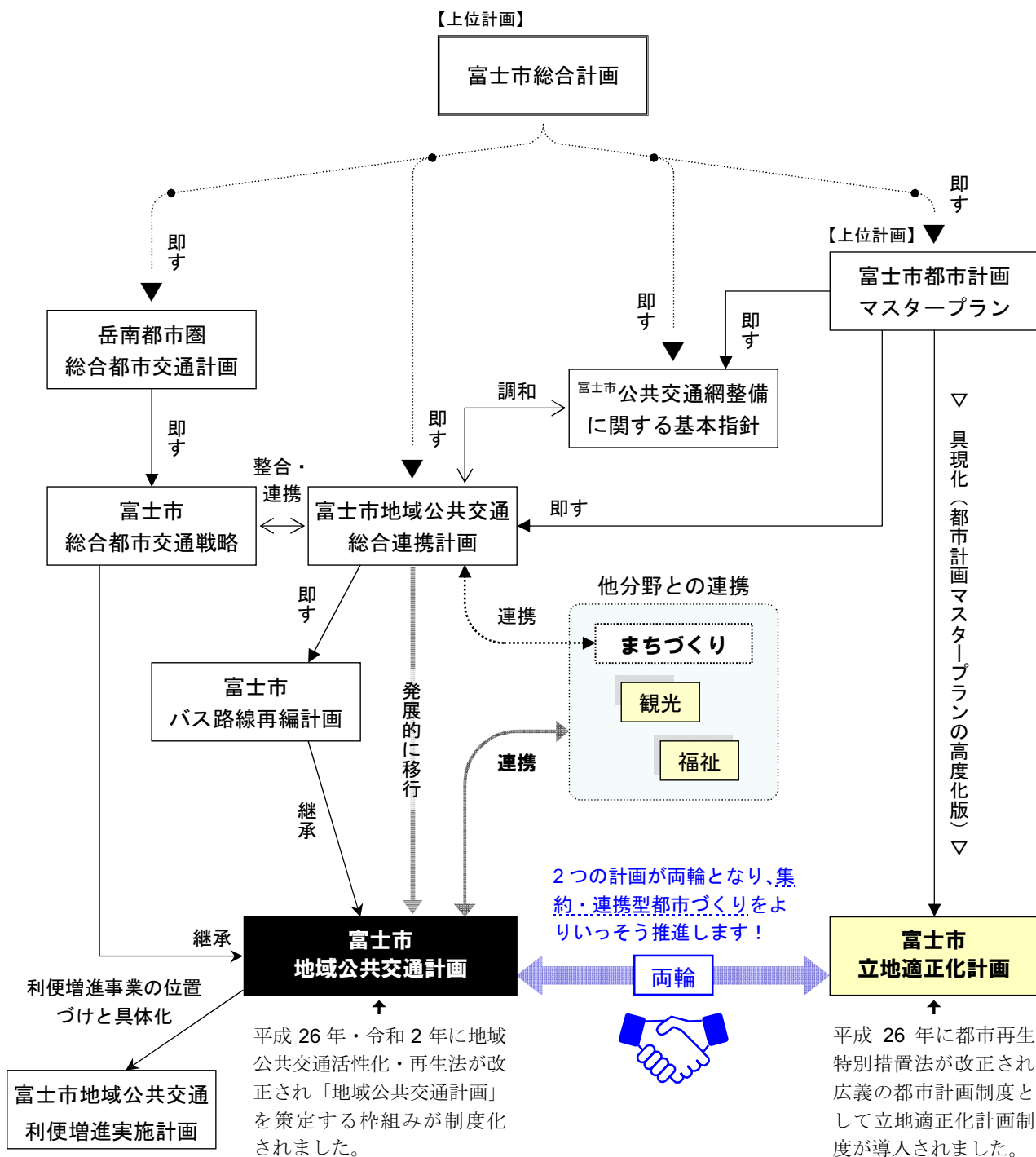
デマタク



4 ■ 計画の位置づけ

この計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）」に基づく地域公共交通計画として位置づけるものとします。

地域公共交通計画の策定にあたっては、富士市が策定する「総合計画」や「都市計画マスタープラン」といった上位計画に即すとともに、交通分野の計画や、都市づくり、土地利用などの関連計画と整合・連携を図ります。

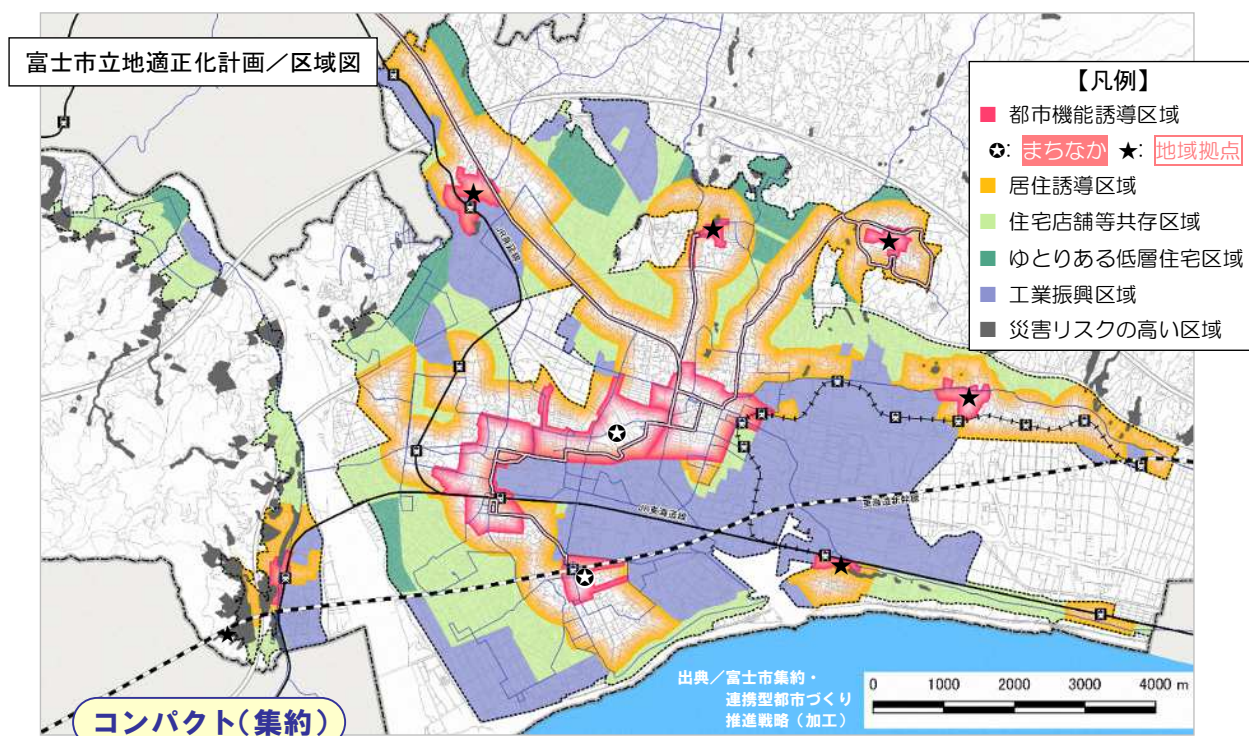


集約・連携型都市づくり について

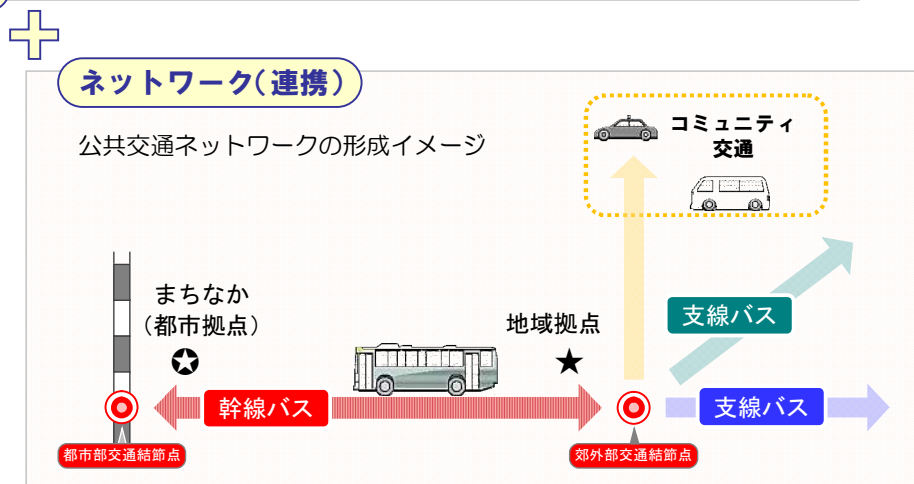
～ コンパクト+ネットワーク ～

本市では、「集約・連携型都市づくり」を まちのつくりの将来像 として設定しています。

本市には 26 地区に配置されたまちづくりセンターや、活発な地域コミュニティなど、市内外に誇る財産がありますが、「集約・連携」の考え方は、これらの財産を活かしつつ、「富士市立地適正化計画」で定めたまちなか（都市拠点）・地域拠点に主要な都市機能や住居を集約し、公共交通のネットワークで連携させることで、人口が減少しても「暮らしの質」を維持するものです。



本市における公共交通ネットワークの形成イメージは、鉄道、バス、タクシーなど、様々な交通モードを視野に入れ、「適切な役割分担（幹線・支線）」、「適材適所の配置と組み合わせ」といった考え方（視点）がベースになります。



本市では、「まちづくり」と「ネットワーク」の 2 つ をキーワードに「富士市地域公共交通総合連携計画（旧計画）」を策定し、様々な取組を展開してきました。

「富士市地域公共交通計画（新計画）」についても、これまでのスタンスを継承しつつ、

さらにブラッシュアップを図り、2 つ の計画（地域公共交通計画&立地適正化計画）が両輪となって ▶ 都市のリノベーション に向けた取組を積極的に展開し、

集約・連携型都市づくりをいっそう推進していきます！



5 ■ 基本コンテンツ

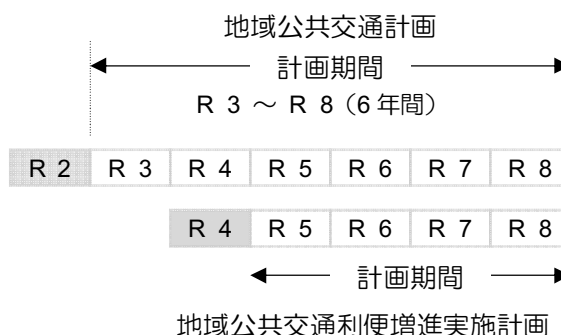
(1) 計画区域

- 計画区域は、富士市全域（基本的には都市計画区域を対象）とします。
- ※富士市と富士宮市は日常生活で市域を跨いだ移動が見られ、路線バス等の公共交通も市域を跨いで運行しているため、広域的なネットワークのあり方等も含めて検討していく。



(2) 計画期間

- 計画期間は、令和3年度（R3）から令和8年度（R8）までの6年間とします。



(3) 計画策定のポイント

- …本市では、「まちづくり」と「ネットワーク」の2つをキーワードに「富士市地域公共交通総合連携計画（旧計画）」を策定し、様々な取組を展開してきました。
- …「富士市地域公共交通計画（新計画）」についても、これまでのスタンス（基本的な考え方）を継承しながら、さらにブラッシュアップを図ります。
- …具体的には、新たに「観光・福祉と連携した施策」を位置づけるなど、旧計画を引き継ぎつつ、発展的に移行する形で、「富士市地域公共交通計画（計画期間：令和8年度まで）」を策定します。

▶ 観光 との連携

富士山世界遺産登録の効果などから、本市を訪れる観光客が増加しており、「観光交通手段」としての公共交通の充実が急務となっています。このため、市内外の人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、市民・来訪者双方のおでかけに資するネットワークを構築し、サービスの充実と利用者の増加の一体的な実現を目指す施策を位置づけます。



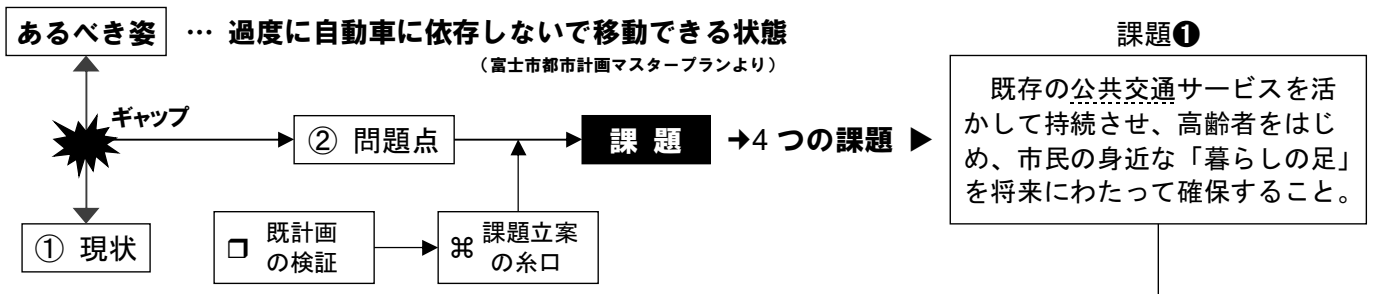
▶ 福祉 との連携

本市では公共交通カバー地域の人口が全人口の80%に達しましたが、その一方で、残された空白地域を「どうやって解消するか」が課題となっています。しかし、残された地域すべてを公共交通でカバーすることは現実的ではないため、高齢者のおでかけを念頭に置きつつ、福祉との連携により、きめ細やかな移動支援サービスの充実を図る施策を位置づけます。

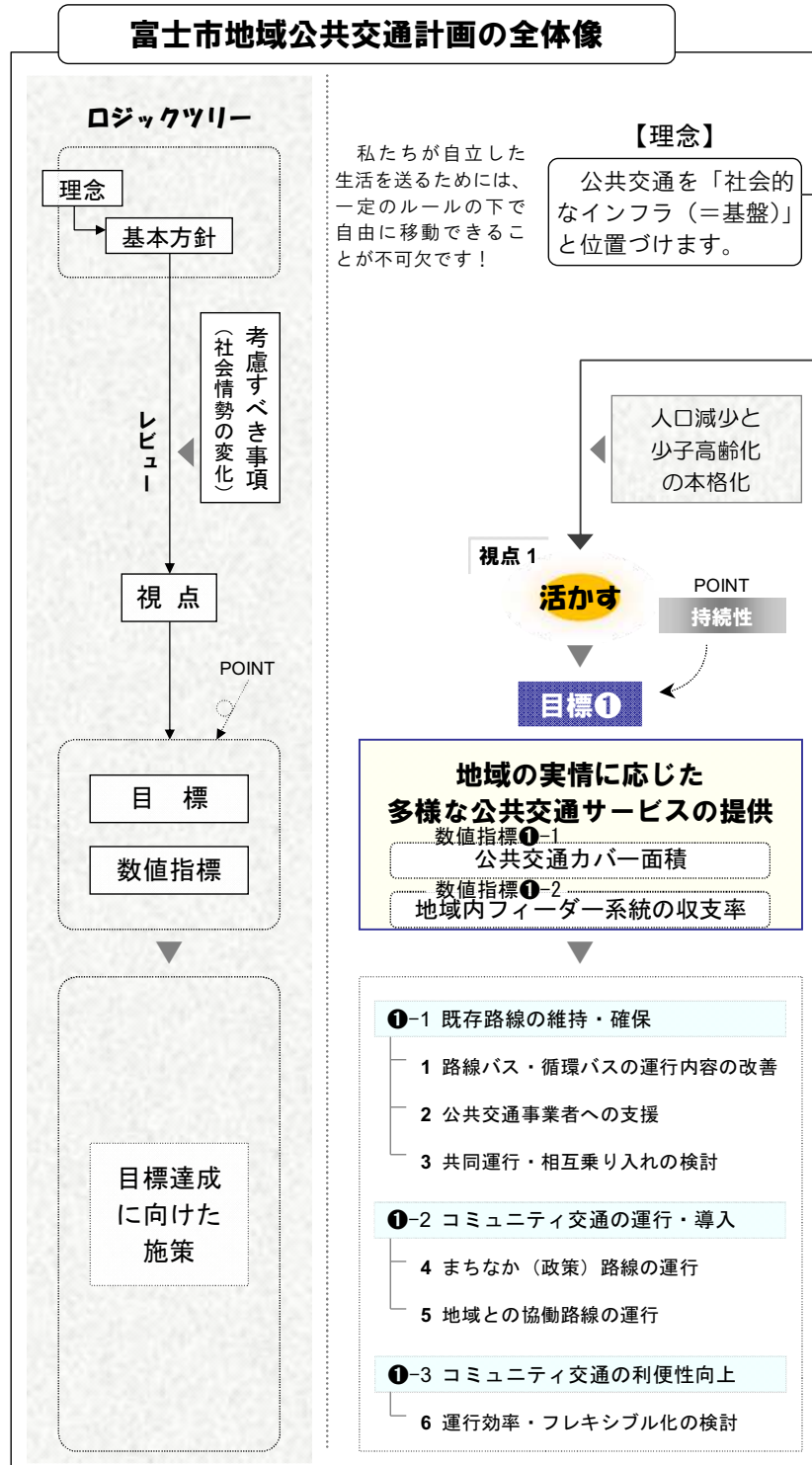
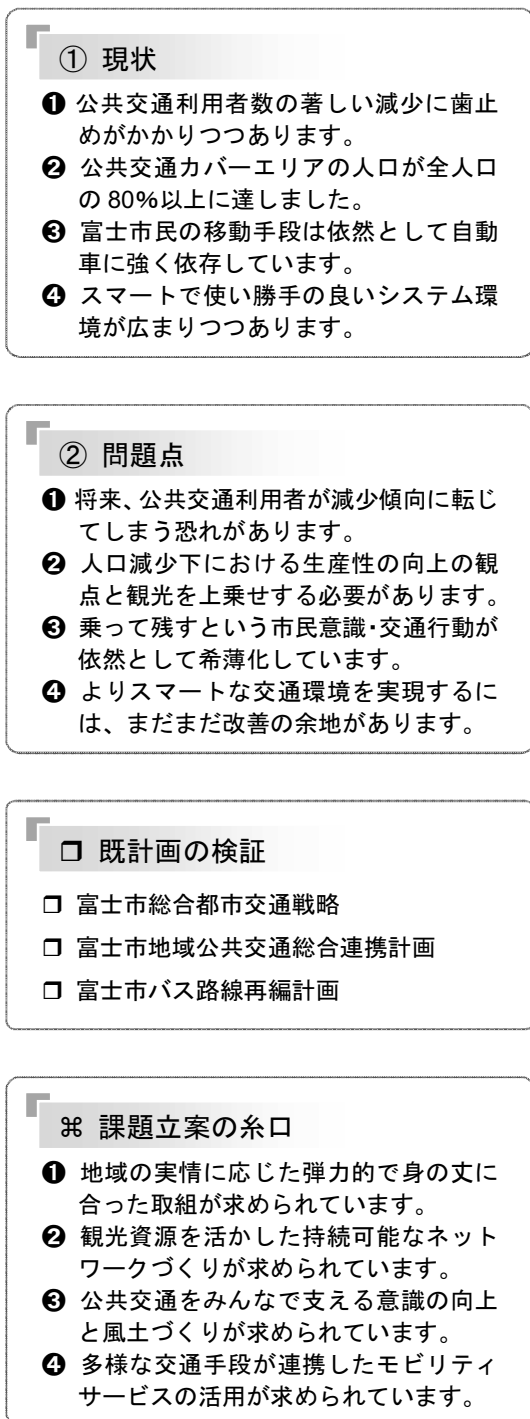


富士市地域公共交通計画

1 ■ 富士市地域公共交通計画の全体像



図_課題の設定に向けた基本ステップ



- こちらの「富士市地域公共交通計画」のフレームワーク（全体の枠組み）になります。

課題②

拠点・地域間を繋ぐ公共交通ネットワークを活性化するとともに、観光施策とも連携して、都市全体の魅力を向上させること。

課題③

市民・事業者・行政が皆当事者意識を持ち、一人ひとりの交通行動・意識改革により、公共交通を利用し、自ら乗って支えること。

課題④

ICT(情報通信技術)を活用して、よりスマートで使い勝手の良い公共交通システムを導入し、利用環境と利便性の向上を図ること。

【基本方針】

バランスのとれた都市交通体系を実現するため、公共交通（＝動く公共施設）の充実を図ります！

【都市づくりのターゲット】 「集約・連携型都市づくり」

〔目的〕人口減少を前提として、人口が減少しても暮らしの質を維持すること。

コンパクト＋ネットワークの推進

視点 2

繋ぐ

POINT
戦略性

目標②

拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成

数値指標②
公共交通の人口カバー率

②-1 乗継・乗換ポイントの機能強化

- 7 交通結節点の機能強化・ハード整備
- 8 交通バリアフリー化の取組
- 9 サイクル&ライド、サイクル&バスライド環境の空間整備

②-2 乗継・乗車抵抗の低減

- 10 乗り継ぎ割引券・共通回数券の発行

②-3 観光とのコラボレーション

- 11 観光拠点をつなぐバス路線の開設
- 12 レンタサイクル・シェアサイクルとの連携強化

低炭素都市形成への要請の高まり

視点 3

支える

POINT
参画性

目標③

みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築

数値指標③-1
地域公共交通利用者数
数値指標③-2
地域公共交通の公的負担

③-1 地域で支える体制・仕組みづくり

- 13 コミュニティ交通サポート制度の継続
- 14 地域公共交通活性化基金の導入
- 15 運転士確保に向けた支援

③-2 みんなで支える当事者意識の醸成

- 16 モビリティ・マネジメント（MM）の展開
- 17 市民・事業者・行政による利用促進

③-3 交通と福祉の分野横断的な連携

- 18 高齢者のおでかけを念頭に置いた新たな移動支援サービスの導入

新たなモビリティの発展と移動手段の多様化

視点 4

導く

POINT
未来志向

目標④

将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入

数値指標④
ICカード決済対応（普及）率

④-1 運賃決済における利便性の向上

- 19 交通系 IC カードの導入検討
- 20 運賃・料金の柔軟化検討

④-2 ICT を活用した利用環境の改善

- 21 バスロケーションシステム情報の利便性向上
- 22 デマンドタクシー予約システムの検討

④-3 新たなモビリティサービスの導入検討

- 23 MaaS（Mobility as a Service）の導入に向けた検討
- 24 新型輸送サービスの導入に向けた検討

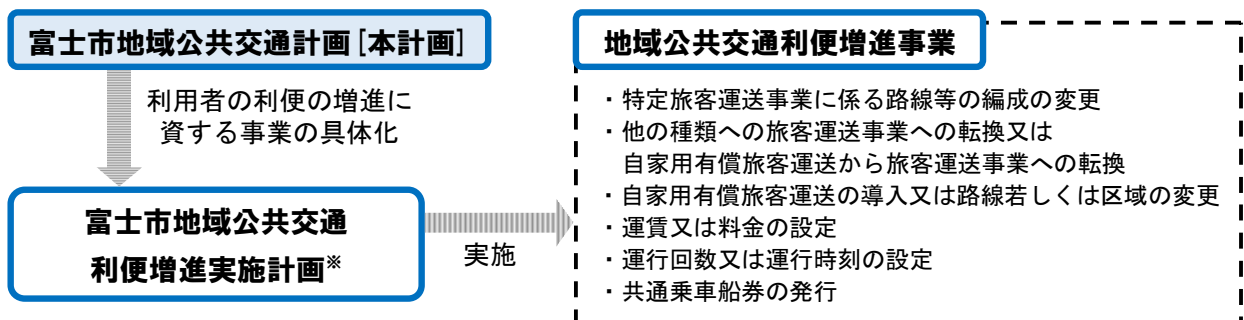
富士市が目指す地域公共交通体系

～ 地域公共交通計画と地域公共交通利便増進実施計画の関係性 ～

基本的な方針を踏まえ、本市が目指す地域公共交通体系を次頁に示します。

なお、富士市地域公共交通計画に基づき「富士市地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、地域公共交通利便増進事業として、主に路線バスの路線再編やまちなかでのダイヤの見直しなどにより、利便性を向上させつつ、効率的な運行に改善することで、本市が目指す地域公共交通体系を構築し、持続可能なネットワークの形成を図っていきます。

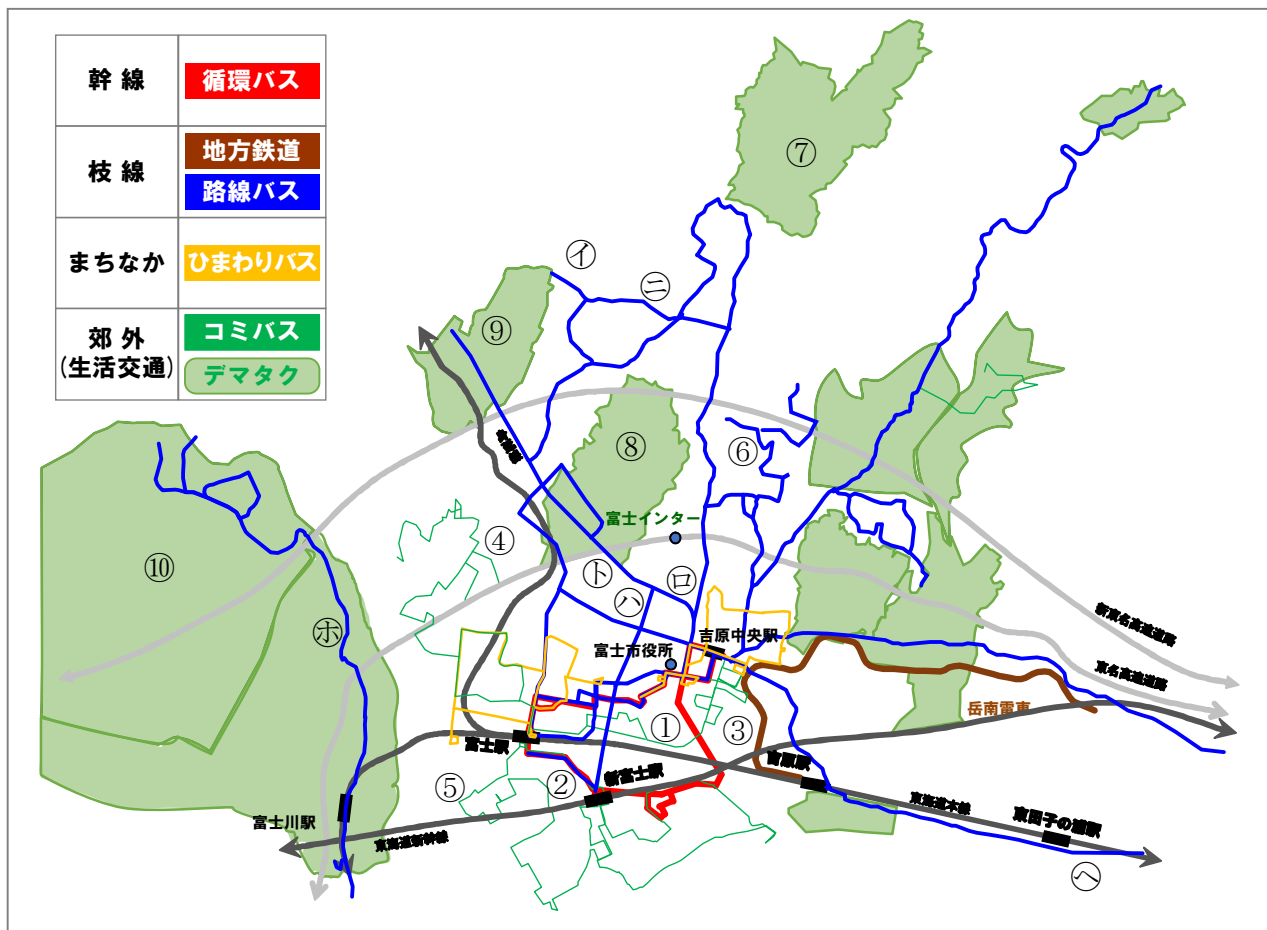
【地域公共交通計画と地域公共交通利便増進実施計画の関係性】



※ 地域公共交通利便増進実施計画とは…

地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利便の増進に資する取組を通じて地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るための実施計画

【富士市の公共交通網 概略図】



【地域公共交通体系の構成要素】

移動手段・分類		役割	主な路線	地域公共交通確保維持改善事業による補助
鉄道		<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点や地域拠点を結ぶ鉄道路線。 東西軸として市民及び観光客の広域的な移動を担い、高い輸送力と速達性を有する。 	JR 東海道新幹線 JR 東海道本線 岳南鉄道路線	
高速バス		<ul style="list-style-type: none"> 市内と首都圏等を結ぶ高速バス路線。 鉄道路線の補完的な役割を担う。 	東京、京都、大阪方面	
路線バス タクシー (乗合)	幹線	<ul style="list-style-type: none"> 「新富士駅」、「富士駅」、「吉原中央駅」の3つの「都市の核」を結び、地域公共交通ネットワークの骨格を形成する「幹線」としての役割を担う。 	①まちなか循環バス　ぐるっとふじ	地域内 フィーダー 系統
	枝線	<ul style="list-style-type: none"> 「都市の核」や「交通結節点」と「地域生活拠点」を結び、幹線と周辺エリアを接続する「枝線」としての役割を担う。 	<富士急静岡バス> ④曾比奈線（西富士宮～曾比奈） ⑤大月線（吉原中央駅～富士宮駅） ⑥大月線（新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター） ⑦大淵線（富士駅～富士宮駅） <山梨交通> ⑧富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院 <富士急シティバス> ⑨原線（沼津駅～東田子の浦駅） <富士急バス> ⑩新富士線（富士山駅～新富士駅）	地域間幹線 系統
			②新富士（ゆりかご）線	地域内 フィーダー 系統
			東田子の浦駅方面 船津方面 富士見台団地方面 茶の木平方面	
	まちなか	<ul style="list-style-type: none"> 富士駅・吉原中央駅周辺の商業施設や医療機関などを「きめ細やか」に周回し、主にまちなかに居住する住民の「日常生活の足」としての役割を担う。 	ひまわりバス	
	郊外(生活交通)	<ul style="list-style-type: none"> 地域との協働により、コミュニティバスやデマンドタクシーを運行し、郊外部における地域住民のライフスタイルに応じた「暮らしの足」としての役割を担う。 	<コミュニティバス> ③吉原・富士駅北地区　うるおい ④岩松北地区　こうめ ⑤富士南地区　みなバス ⑥ふじかぐやの湯線 <デマンドタクシー> ⑦大淵富士本地区　こぶし ⑧丘地区　おかタク ⑨天間地区　てんまーる ⑩松野地区　おぐるま <コミュニティバス> しおかぜ、モーニングシャトル、なのはなバス <デマンドタクシー> かぐや、マリン、やまぼうし、ほたる、なのはな、ふじかわ	地域内 フィーダー 系統
タクシー（乗用）		<ul style="list-style-type: none"> 市内全域を対象とした乗用タクシー。 路線バスでは対応が難しい時間帯やエリアでのきめ細やかなサービスを提供する。 	市内全域	

※地域公共交通体系は、市や事業者の努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統）を活用し、需要に応じた運行水準の確保を図る。

2 ■ 公共交通の現状・問題点・課題

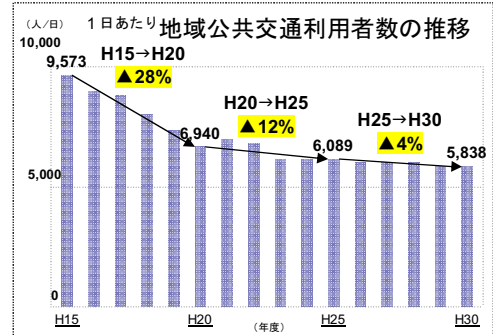
① 現状

▶ まちの様子

1 公共交通利用者数の著しい減少に歯止めがかかりつつあります。

本市では、民間の交通事業者に補助金を投入して路線を維持するとともに、地域との協働によりコミュニティ交通を運行するなど、地域に適した仕組みにより「暮らしの足」を確保してきました。

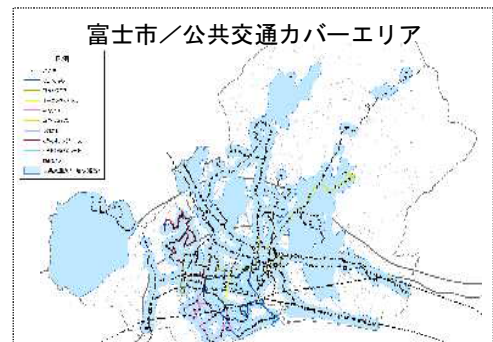
→ その結果、公共交通利用者数の著しい減少に歯止めがかかりつつあります。



2 公共交通カバーエリアの人口が、全人口の80%以上に達しました。

本市では、「まちづくり」と「ネットワーク」の2つをキーワードに様々な取組を展開するとともに、官民が一体となって持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んできました。

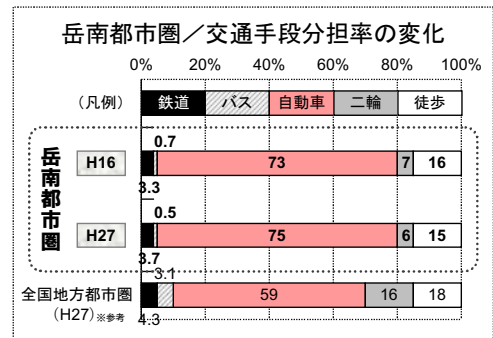
→ その結果、公共交通カバーエリアの人口が、全人口の80%に達しました。



3 富士市民の移動手段は、依然として自動車に強く依存しています。

本市では、自動車に依存しなくても便利に暮らせるまちを目指し、公共交通の利便性向上を図るとともに、自動車に依存した市民意識の転換と交通行動の変化をサポートしてきました。

→ しかし、富士市民の移動手段は、依然として自動車に強く依存しています。



4 スマートで使い勝手の良いシステム環境が広まりつつあります。

近年におけるICT（情報通信技術）の進展はめざましく、本市においても富士急静岡バス㈱との協働によりバスロケーションシステムを導入するなど、利用環境と利便性の向上を図っています。

→ 現時点において、スマートで使い勝手の良いシステム環境が広がりつつあります。



- 公共交通を取り巻く現状・問題点を体系的に整理し、課題に至るプロセスを明確化しました。

② 問題点

▶ あるべき姿と
現状とのギャップ

■ 課題

▶ ギャップを埋める
ための方向性

負のスパイラルは何とか食い止まっていますが、近年の深刻なドライバー不足や今後の人口（需要）減少を勘案すると、既存のサービス維持が困難になることが危惧され、結果的に公共交通利用者数が減少傾向に転じてしまう恐れがあります…

⇒ 地域の実情に応じた弾力的で身の丈に合った取組が求められています。

課題①

既存の公共交通サービスを**活**かして持続させ、高齢者をはじめ、市民の身近な「暮らしの足」を将来にわたって確保すること。

公共交通空白地域が徐々に解消されてきています。
しかし、人口減少下における「生産性の向上」といった観点に加え、「観光」というキーワードを上乗せしないと、都市（まち）全体の魅力向上につながりません…

⇒ 観光資源を活かした持続可能なネットワークづくりが求められています。

課題②

拠点・地域間を**繋**ぐ公共交通ネットワークを活性化するとともに、観光施策とも連携して、都市全体の魅力を向上させること。

地域の公共交通は、「乗って残す」という市民一人ひとりの当事者意識が醸成されなければ、いずれ「なくなってしまう」恐れがあります…
自動車に過度に依存した生活は、環境面、社会面、経済面のいずれからみても持続可能とはいえません…

⇒ 公共交通をみんなで支える意識の向上と風土づくりが求められています。

課題③

市民・事業者・行政が皆当事者意識を持ち、一人ひとりの交通行動・意識改革により、公共交通を利用し、自ら乗って**支**えること。

バスロケーションシステムや QR 決済の導入などにより、スマートで使い勝手の良いシステム環境が広まりつつあります。しかし、
未来志向で、よりスマートな交通環境を実現するためには、まだまだ改善・工夫の余地があります…

⇒ 多様な交通手段が連携したモビリティサービスの活用が求められています。

課題④

ICT（情報通信技術）を活用して、よりスマートで使い勝手の良い公共交通システムを**導**入し、利用環境と利便性の向上を図ること。

3 ■ 理念・基本方針・目標の設定（ロジックツリー）

- 課題と理念（根本的な考え方）、都市づくりのターゲットを踏まえ、**基本方針**を設定しました。
- 基本方針の実現に向け、考慮すべき事項（社会情勢の変化）をレビュー（改めて吟味）しながら、「活かす」、「繋ぐ」、「支える」、「導く」の視点から、**4つの目標**を設定しました。

課題①

既存の公共交通サービスを**活か**して持続させ、高齢者をはじめ、市民の身近な「暮らしの足」を将来にわたって確保すること。



私たちが自立した生活を送るためには、一定のルールの下で…
「自由に移動できること」が不可欠です！

【理念】

公共交通を
「社会的なインフラ（＝基盤）」
と位置づけます。

課題②

拠点・地域間を**繋**ぐ公共交通ネットワークを活性化するとともに、観光施策とも連携して、都市全体の魅力を向上させること。

【基本方針】

バランスのとれた都市交通体系を実現するため、公共交通（＝動く公共施設）の充実を図ります！

課題③

市民・事業者・行政が皆当事者意識を持ち、一人ひとりの交通行動・意識改革により、公共交通を利用し、自ら乗って**支**えること。

最終ゴールは、あるべき姿の…
過度に自動車に依存しないで移動できる状態
を目指します！

課題④

ICT（情報通信技術）を活用して、よりスマートで使い勝手の良い公共交通システムを**導**入し、利用環境と利便性の向上を図ること。

【都市づくりのターゲット】 集約・連携型都市づくり



〔目的〕人口減少を前提として、人口が減少しても暮らしの質を維持すること。

考慮すべき事項
(社会情勢の変化)



人口減少と少子高齢化の本格化

- ➡ 本格的な人口減少と少子高齢化は、それ自体を前提として捉えることが重要であり、このことを踏まえ今ある資源を如何に上手にマネジメントできるかが、これからのまちづくりのカギになります。



視点 1

活かす

目標 1

地域の実情に応じた
多様な公共交通サービスの提供

POINT

持続性



コンパクト+ネットワークの推進

- ➡ 国土のグランドデザイン 2050 では、地域の多様性と連携を強める「コンパクト+ネットワーク」を掲げており、公共交通沿線に都市機能・居住を誘導する仕組みが設けられました。



視点 2

繋ぐ

目標 2

拠点・地域間の強固な連携
によるネットワークの形成

POINT

戦略性



低炭素都市形成への要請の高まり

- ➡ 今後の都市計画においては、環境に優しい都市構造や都市活動の実現が必要不可欠になりつつあり、実施可能な取組を、都市全体と個人双方で進めていくことが求められています。



視点 3

支える

目標 3

みんなで支え・育て・守る
意識の啓発・仕組みの構築

POINT

参画性



新たなモビリティの発展と移動手段の多様化

- ➡ 限定された環境下ではありますが、自動運転の実用化に向けた実証実験等の取組が各地で行われており、ICT 活用の可能性は今後もさらに広がっていくことが期待されます。



視点 4

導く

目標 4

将来を見据えた
新たな公共交通サービスの導入

POINT

未来志向



4 ■ 目標、数値指標、目標を達成するための施策

持続性

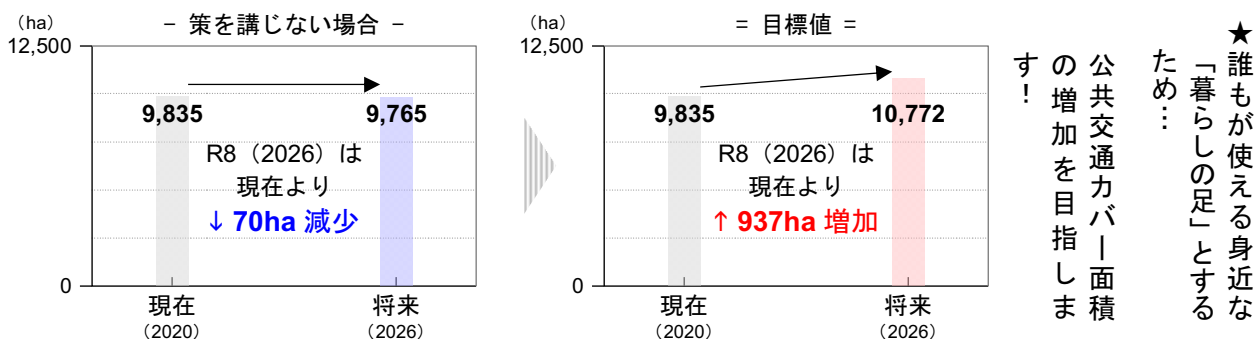


目標 ①：地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供

- …地域の公共交通は、ネットワークを形成して初めて成り立つものであり、「幹線」、「支線」、「生活交通」といった機能分類の明確化により、合理的で効率的なネットワークが形成されます。
- …また、需要（利用者）の多寡に応じて、様々な交通モードをトータルで考える視点が重要です。
- …このため、鉄道、バス、タクシーなど様々な交通モードを視野に入れ、「適切な役割分担」、「適材適所の配置と組み合わせ」という基本的な考え方にに基づき、地域の実情に応じた多様な公共交通サービスを提供し、官民が一体となって、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

数値指標 ①－１：公共交通カバー面積

（鉄道駅（JR・岳南電車）＋バス停（路線バス・コミュニティバス）300m 圏域 ＋ デマンドタクシー運行圏域 の面積）



数値指標 ①－２：地域内フィーダーシステムの収支率

本市の地域内フィーダーシステムには、民間事業者路線、市自主運行（地域路線・まちなか路線）があり、持続的な運行をするために、平均収支率の目標をそれぞれ 80%、33.3%、20%と設定し利用者の増加や、運行効率の見直し等の取組により、目標達成を目指します。

現在（2022 年度運行分）	将来（2026 年）
民間事業者路線平均 62.8%	➤ 80%以上
地域路線平均 32.3%	➤ 33.3%以上
まちなか路線平均 26.3%	➤ 20%以上

目標を達成するための施策

▽ 施策 1～ 6

①-1 既存路線の維持・確保

施策 1 路線バス・循環バスの運行内容の改善

- 利用者の視点から使い勝手が良く、ネットワーク全体としてより利便性の高いサービスを目指し、路線バス・循環バスの運行内容を改善し、メリハリのある公共交通体系を構築します。

取組の概要

- ・ ひまわりバス（富士・吉原）の抜本的な見直し・改善
- ・ 重複路線の効率（集約）化、長大路線の解消
- ・ わかりやすいダイヤ（毎時〇分発）の設定

利便増進事業

複数の交通モードの適切な役割分担により、メリハリのある公共交通体系を構築します！

軸として…



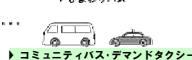
枝線として…



まちなかは…



郊外（生活交通）は…



施策 2 公共交通事業者への支援

- ➡路線バスや岳南電車はビジネスとして成り立たず、厳しい経営状況を余儀なくされているため、公共交通事業者に対して補助金による支援を行い、既存路線を維持・確保します。

取組の概要

- ・生活交通地域・基幹路線維持費補助金による支援
- ・循環バスひまわり運行事業費補助金による支援
- ・地方鉄道事業運営費補助金による支援



施策 3 共同運行・相互乗り入れの検討

- ➡複数のバス事業者が乗り入れている重複路線（富士川駅～富士川橋区間）などで、共同運行や近隣市との相互乗り入れについて検討し、事業者や市域の枠を超えた取組につなげます。

取組の概要

- ・複数のバス事業者が乗り入れる重複路線の解消
- ・事業者・市域の枠を超えた利用しやすい環境づくり
- ・路線バスからコミュニティ交通への移行（廃止代替）検討



①-2 コミュニティ交通の運行・導入

施策 4 まちなか（政策）路線の運行

- ➡拠点間や鉄道駅との連携（アクセス）を強化するため、市の自主運行によりコミュニティバスを運行し、民間事業者がサービス拡張に乗り出さない区間・時間帯をカバーします。

取組の概要

- ・コミュニティバス／うるおいの継続運行
- ・コミュニティバス／モーニングシャトルの継続運行
- ・まちなか循環バス／ぐるっとふじ（夜）の継続運行



施策 5 地域との協働路線の運行

- ➡在来のバス事業が成り立たない地域（公共交通空白地域など）において、地域との協働によりコミュニティバスやデマンドタクシーを運行し、地域住民の「暮らしの足」を確保します。

取組の概要

- ・地域との協働による既存コミュニティバスの継続運行
- ・地域との協働による既存デマンドタクシーの継続運行
- ・新たなコミュニティ交通の導入検討（富士川地区など）



①-3 コミュニティ交通の利便性向上

施策 6 運行効率・フレキシブル化の検討

- ➡コミュニティ交通の基本原則（例：運行範囲は地区内もしくは最寄りの交通結節点まで等）について、利用者側の視点で再考し、使い勝手の良い運行内容の検討・見直しを行います。

取組の概要

- ・路線バスとの共存を前提とした運行範囲の拡大検討
- ・路線バスとの乗り継ぎに係る満足度向上の方策の検討
- ・公平性が確保された状態での運行内容の緩和検討

コミュニティ交通の基本原則

運行範囲

…地区内もしくは最寄りの交通結節点（バス停など）まで

◎路線バスとの共存が大前提

※ 競争ではない！

→ 路線バスとの重複は避け、利用者の奪い合いはしない。



令和 3 年 3 月現在

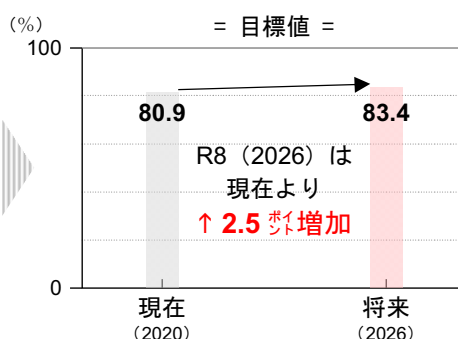
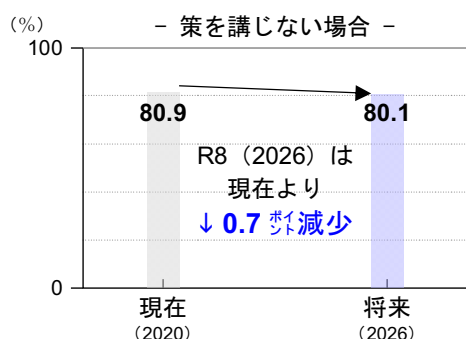


目標 ②：拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成

- …人口が減少しても「暮らしの質」を維持するためには、コンパクト（集約）＋ネットワーク（連携）の基本コンセプトに基づき、今後の都市づくりのあり方にメリハリをつける必要があります。
- …このため、「富士市立地適正化計画」で定めたまちなか（都市拠点）・地域拠点に主要な都市機能や住居を集約し、公共交通のネットワークで連携させ、持続可能なまちのづくりを目指します。
- …公共交通は集約・連携型都市づくりに欠かすことのできない「都市の装置」であり、受け皿となる都市側の施策とのパッケージにより、総合的な都市交通施策を戦略的に展開します。

数値指標 ②：公共交通の人口カバー率

（公共交通カバー面積の人口 ÷ 市全域の人口）



★集約・連携型のまちづくりを目指すため…
公共交通を利用しやすい環境に居住する市民の割合の増加を目指します！

目標を達成するための施策

▽ 施策 7～12

②-1 乗継・乗換ポイントの機能強化

施策 7 交通結節点の機能強化・ハード整備

- 都市内の移動者にとって、移動の連続性の確保は重要な視点であり、徒歩、自転車、公共交通など複数の交通手段が集散する交通結節点において、機能強化と施設の整備を進めます。

取組の概要

- ・再開発事業に伴う富士駅北口駅前広場の検討・整備
- ・地域拠点における滞留コミュニティ空間の確保
- ・乗り継ぎポイントや待合スペースの環境整備

利便増進事業



施策 8 交通バリアフリー化の取組

- 集約・連携型の都市づくりにおける公共交通の重要性を十分に踏まえ、バリアフリー化された交通環境の整備を進め、移動の円滑化を図ることで、交通困難者のモビリティを確保します。

取組の概要

- ・JR 富士川駅・東田子の浦駅の利用啓発・促進
- ・わかりやすい案内情報・サイン表示などの取組
- ・ユニバーサルデザインの適用（ハード・ソフト対策）

写真 3,000 人/日（＝エレベーターの設置検討に必要な利用者数）をわずかに下回る富士川駅



施策 9 サイクル&ライド、サイクル&バスライド環境の空間整備

- ➡移動の連続性の確保において、自転車との乗り換えを考慮した「つなぎの施設」の配置は、利用促進の観点からも必要であり、公共交通の利用が快適なものとなるよう空間整備を進めます。

取組の概要

- ・交通結節点における駐輪空間の確保・整備
- ・官民連携による快適な自転車利用環境の取組
- ・健康・観光との連携による自転車利用の促進



写真 吉原中央駅南
自転車駐車場

②-2 乗継・乗車抵抗の低減

施策 10 乗り継ぎ割引券・共通回数券の発行

- ➡富士市内の公共交通をより利用しやすくするために、引き続き「乗り継ぎ割引券」と「市内共通回数券」を発行するなど、乗継・乗車抵抗の低減に向けた取組を継続して実施します。

取組の概要

- ・乗り継ぎ割引券の発行継続による乗継抵抗の低減
- ・市内共通回数券の発行継続による乗車抵抗の低減
- ・富士バスなどの作成継続と総合時刻表の新規作成

利便増進事業



②-3 観光とのコラボレーション

施策 11 観光拠点をつなぐバス路線の開設

- ➡市内外の人々が集う都市拠点や観光スポットを、訴求力のあるバスでつなぐ路線を開設し、市民・来訪者双方のおでかけに資する利便性の高い公共交通の「串」を構築します。

取組の概要

- ・官民連携の仕組み・事業スキームの検討
- ・観光施設と連携したセット割引券などの検討
- ・訴求力のあるバス車両によるシティプロモーション



施策 12 レンタサイクル・シェアサイクルとの連携強化

- ➡公共交通の末端交通として身近で手軽な乗り物である自転車に着目し、「公共交通+自転車」の連携強化により、地域における新たな移動・回遊性を高め、魅力的な環境を創出します。

取組の概要

- ・富士山レンタサイクル事業との連携による利用促進
- ・モビリティ・マネジメントとの組み合わせ施策の展開
- ・官民連携による共同自転車システムの施策検討・実施



写真／富士山観光交流ビューロー
(一社) が実施している
富士山レンタサイクル事業



目標 ③：みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築

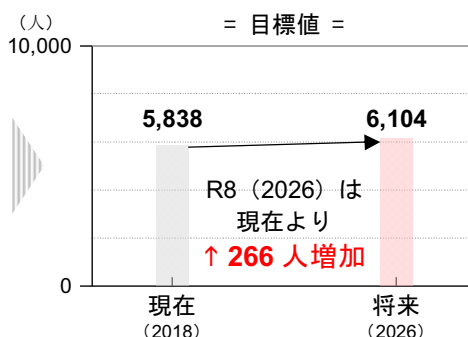
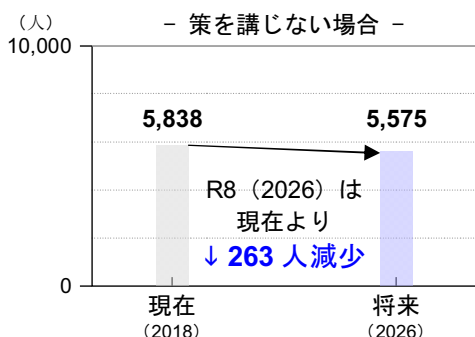
…これからの地域公共交通にとって大切なことは、市民、事業者、行政が皆「当事者」意識を持って、つくり、育てることであり、「マイレール」・「マイバス」意識を醸成する必要があります。

…また、過度な自動車利用は、環境面、社会面、経済面のいずれからみても持続可能とはいえず、自動車と公共交通を適切に使い分けることのできるまちづくり・ひとづくりが求められています。

…過度な自動車利用から、適度な自動車利用へと無理のない範囲での転換を促し、みんなの参画により公共交通を支え・育て・守る意識を啓発し、「乗って支える」仕組みの構築を目指します。

数値指標 ③－１：地域公共交通利用者数

(岳南電車・路線バス・コミュニティ交通の1日平均乗車人員(JRを除く))



★皆が「当事者意識」を持ち、自ら「乗って支える」ことで…
地域公共交通利用者の増加を目指します！

数値指標 ③－２：地域公共交通の公的負担

(岳南電車・路線バス等に対する補助金及びコミュニティ交通の運行費用／利用者)

公共交通を維持するため公的な負担の効果を測る指標として、利用者1人当たりの公的負担額を用います。

様々な施策により公共交通の利用者が増え、運賃収入が増加することで、1人当たりの公的負担額が減少する＝公的な支援がより多くの人に活用されている、と言えます。

このことから、1人当たりの公的負担額を約10円減少させることを目標とします。

現在 (2021) : 約 146 円 ➤ 将来 (2026) : 約 136 円

目標を達成するための施策

▽ 施策 13～18

③-1 地域で支える体制・仕組みづくり

施策 13 コミュニティ交通サポート制度の継続

→ コミュニティ交通の運行による広い意味での受益者として、沿線の企業や病院、商店などが協力し、運行費用に対して一部の欠損補助を行う（負担する）サポート制度を継続します。

取組の概要

- ・みんなで支える意識の啓発の実施
- ・各地区コミュニティ交通協議会の開催及び支援
- ・コミュニティ交通サポート制度の継続・拡充

コミュニティ交通をみんなで支えます！



施策 14 地域公共交通活性化基金の導入

- ➡ 地域の公共交通は、採算ベースにのせることが困難な状況の中、不足する部分をどのような方法でカバーして持続させるかを様々な視点で検討し、みんなで支える仕組みを構築します。

取組の概要

- ・ふるさと納税を活用した寄付金の募集
- ・地域公共交通活性化基金の導入
- ・市民が主体となった新たな公共交通支援策の検討

私たちの大切な「くらしの足」である地域の公共交通（岳南電車・路線バス）をみんなで支えます！



施策 15 運転士確保に向けた支援

- ➡ 運転士不足は近年における最大の課題と言っても過言ではないため、マンパワーによる深刻な問題点を官民が共有し、運転士の確保に向けた支援を行うなど、解決策に取り組みます。

取組の概要

- ・運転手（乗務員）育成に係る公的関与・支援の実施
- ・スクールバスや各種送迎バスと路線バスとの統合検討
- ・路線バスがもたらす社会的便益の算出・周知・PR



運転士不足は、近年における最大の課題ですが…、そのことに加えて、運転士が高齢化しており、マンパワーの問題で公共交通が持ちこたえられなくなる恐れがあります…

③-2 みんなで支える当事者意識の醸成

施策 16 モビリティ・マネジメント（MM）の展開

- ➡ 引き続き市民一人ひとりの「気づき（意識転換）」と公共交通利用への参画（行動変容）を促すとともに、「新たな生活様式」に合わせた公共交通の利用方法について周知を行います。

取組の概要

- ・学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施
- ・企業を対象としたモビリティ・マネジメントの実施
- ・特定市民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施



施策 17 市民・事業者・行政による利用促進

- ➡ 「富士市公共交通利用促進条例」に基づき、市民・事業者・行政が一体となって自動車と公共交通、徒歩、自転車適切に使い分けることのできるまちづくり・ひとづくりを進めます。

取組の概要

- ・利用促進に係るイベント・キャンペーンの実施
- ・交通まちづくりに係るシンポジウム・集会の開催
- ・広報誌やWEBサイトによる市民啓発・利用促進



③-3 交通と福祉の分野横断的な連携

施策 18 高齢者のおでかけを念頭に置いた新たな移動支援サービスの導入

- ➡ 残された公共交通空白地域などにおいて、高齢者のおでかけを念頭に置きつつ、交通と福祉の分野横断的な連携により、きめ細やかな移動支援サービスの充実を図る施策を展開します。

取組の概要

- ・地域お出かけバス実証実験の実施
- ・自家用車を活用した移動支援サービスの検討
- ・タクシー利用助成による移動支援サービスの検討



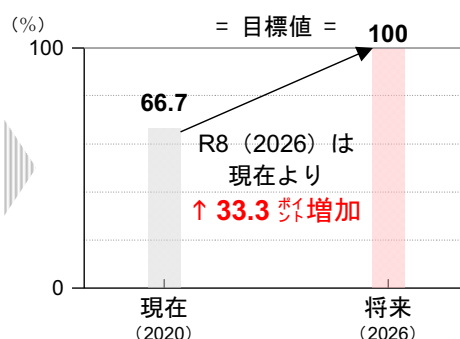
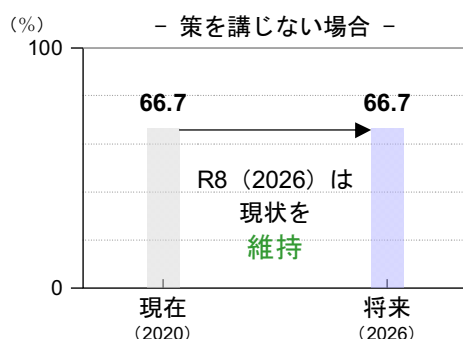


目標 ④：将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入

- …近年における ICT（情報通信技術）の進展はめざましく、本市においても富士急静岡バス(株)との協働によりバスロケーションシステムを導入するなど、利用環境と利便性の向上を図っています。
- …また、限定された環境下ではありますが、自動運転の実用化に向けた実証実験等の取組が各地で行われており、ICT 活用の可能性は今後もさらに広がっていくことが期待されます。
- …地域公共交通の幅広い分野で ICT を活用し、未来志向により将来を見据えた新たな公共交通サービスを導入し、より持続可能でスマートな交通システム（スマートシティ）の実現を目指します。

数値指標 ④：IC カード等電子決済対応(普及)率

(電子決済対応路線数 ÷ 市内公共交通路線数(JR・一般タクシーを除く))



★スマートで使い勝手の良い利用環境と利便性の向上を図るため…
地域公共交通路線でのICカード等電子決済対応を目指します！

目標を達成するための施策

▽ 施策 19～24

④-1 運賃決済における利便性の向上

施策 19 交通系 IC カードの導入検討

- ➡ 岳南電車やコミュニティ交通への交通系 IC カードの導入について検討し、運賃決済における利便性の向上を図るとともに、自動車から公共交通への自発的な転換を促します。

取組の概要

- ・ 岳南電車への交通系 IC カードの導入検討
- ・ コミュニティ交通への交通系 IC カードの導入検討
- ・ 交通系 IC カードに対応した乗り継ぎ割引券の導入検討



施策 20 運賃・料金の柔軟化検討

利便増進事業

- ➡ 複数の交通モードに対応した定期券の導入や、オフピーク時間帯割引(利用者が少ない時間帯に限定した運賃の割引)など、運賃・料金の柔軟化について検討し、利用促進を図ります。

取組の概要

- ・ 複数の交通手段に対応した市内共通定期券の導入検討
- ・ シルバー定期券、ゴールド定期券の見直し・改善
- ・ オフピーク時間帯に限定した割引運賃の導入検討



④-2 ICT を活用した利用環境の改善

施策 21 バスロケーションシステム情報の利便性向上

利便増進事業

- バスロケーションシステム情報のバージョンアップを図るとともに、複数の異なる公共交通機関の乗換検索が可能となる GTFS 化を進め、さらなる利便性の向上を図ります。

取組の概要

- ・最新情報を反映した乗換案内サービスとの連携
- ・バスロケーションシステムの GTFS 化
- ・表示機の増設検討（吉原四丁目・昭和通りバス停など）



施策 22 デマンドタクシー予約システムの検討

- 現在の電話による（アナログ的な）予約方式に加えて、パソコンやスマートフォンを活用した（デジタル的な）予約システムについて検討し、予約の簡素化とスマート化を図ります。

取組の概要

- ・パソコンやスマホを活用した予約システムの検討
- ・配車サービスと連携した予約システムの検討
- ・効率的なサービス提供方式の検討（包括化・一元化等）



④-3 新たなモビリティサービスの導入検討

施策 23 MaaS（Mobility as a Service）の導入に向けた検討

- あらゆる交通手段を統合し、その最適化を図ったうえで、マイカーと同様か、それ以上に快適な移動サービスを提供する新しい概念である「MaaS」の導入に向けた検討を進めます。

取組の概要

- ・既存交通の高度化など、具体的な導入事例の収集
- ・チケットレス化、キャッシュレス化の検討
- ・モビリティ・マネジメントと連携した取組の検討



施策 24 新型輸送サービスの導入に向けた検討

- グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転による交通サービスなど、新型輸送サービスの活用・導入に向けた研究・検討を官民一体となって総力戦で進めます。

取組の概要

- ・グリーンスローモビリティの活用・導入に向けた検討
- ・超小型モビリティの活用・導入に向けた検討
- ・自動運転による交通サービスの活用・導入に向けた検討



5 ■ 計画期間と実施主体（全 24 施策）

目標① 地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供

持続性



★誰もが使える身近な
「暮らしの足」とするため…
→公共交通カバー面積の増加
→まちなか（政策）路線の平均収支率向上
を目指します！

目標を達成するための施策 & 取組の概要

1 路線バス・循環バスの運行内容の改善 利便増進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ひまわりバス（富士・吉原）の抜本的な見直し・改善 ・重複路線の効率（集約）化、長大路線の解消 ・わかりやすいダイヤ（毎時〇分発）の設定
2 公共交通事業者への支援	<ul style="list-style-type: none"> ・生活交通地域・基幹路線維持費補助金による支援 ・循環バスひまわり運行事業費補助金による支援 ・地方鉄道事業運営費補助金による支援
3 共同運行・相互乗り入れの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・複数のバス事業者が乗り入れる重複路線の解消 ・事業者・市域の枠を超えた利用しやすい環境づくり ・路線バスからコミュニティ交通への移行（廃止代替）検討
4 まちなか（政策）路線の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス／うるおいの継続運行 ・コミュニティバス／モーニングシャトルの継続運行 ・まちなか循環バス／ぐるっとふじ（夜）の継続運行
5 地域との協働路線の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・地域との協働による既存コミュニティバスの継続運行 ・地域との協働による既存デマンドタクシーの継続運行 ・新たなコミュニティ交通の導入検討（富士川地区など）
6 運行効率・フレキシブル化の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの共存を前提とした運行範囲の拡大検討 ・路線バスとの乗り継ぎに係る満足度向上方策の検討 ・公平性が確保された状態での運行内容の緩和検討

目標② 拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成

戦略性



★集約・連携型のまちづくりを目指すため…
→公共交通を利用しやすい環境に
居住する市民の割合の増加
を目指します！

目標を達成するための施策 & 取組の概要

7 交通結節点の機能強化・ハード整備 利便増進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・再開発事業に伴う富士駅北口駅前広場の検討・整備 ・地域拠点における滞留コミュニティ空間の確保 ・乗り継ぎポイントや待合スペースの環境整備
8 交通バリアフリー化の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 富士川駅・東田子の浦駅の利用啓発・促進 ・わかりやすい案内情報・サイン表示などの取組 ・ユニバーサルデザインの適用（ハード・ソフト対策）
9 サイクル&ライド、サイクル&バスライド 環境の空間整備	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点における駐輪空間の確保・整備 ・官民連携による快適な自転車利用環境の取組 ・健康・観光との連携による自転車利用の促進
10 乗り継ぎ割引券・共通回数券の発行 利便増進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ割引券の発行継続による乗継抵抗の低減 ・市内共通回数券の発行継続による乗車抵抗の低減 ・富士市バスなびの作成継続と総合時刻表の新規作成
11 観光拠点をつなぐバス路線の開設	<ul style="list-style-type: none"> ・官民連携の仕組み・事業スキームの検討 ・観光施設と連携したセット割引券などの検討 ・訴求力のあるバス車両によるシティプロモーション
12 レンタサイクル・シェアサイクルとの連携 強化	<ul style="list-style-type: none"> ・富士山レンタサイクル事業との連携による利用促進 ・モビリティ・マネジメントとの組み合わせ施策の展開 ・官民連携による共同自転車システムの施策検討・実施

計画期間						実施主体				
令和3年度 (2021年)	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	富士市	交通事業者			市民・ 地域等
							バス	鉄道	TAXI	
1	検討・準備	見直し・改善				●	●			
	継続／実施						●			
	継続／実施					●	●	●		
2	継続／実施					●				
	継続／実施					●				
	継続／実施					●				
3	検討						●			
	検討					●	●			
	検討・協議					●				●
4	継続運行					●				
	継続運行					●				
	継続運行					●				
5	継続運行					●				●
	継続運行					●				●
	検討・協議	実証実験		本格運行		●				●
6	検討／実施					●				●
	検討／実施					●	●			●
	検討／実施					●				●

計画期間						実施主体				
令和3年度 (2021年)	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	富士市	交通事業者			市民・ 地域等
							バス	鉄道	TAXI	
7	検討					●	●			
	検討・整備					●	●			
	検討・整備					●	●			
8	継続／実施					●				●
	継続／実施					●	●	●	●	
	継続／実施					●	●	●	●	
9	検討・整備					●				
	検討／実施					●	●	●		●
	継続／実施					●				
10	継続／実施					●	●			
	継続／実施					●	●	●		
	継続・検討	継続・実施				●	●	●		
11	導入検討					●	●			
	導入検討	本格運行				●	●	●		
	導入検討					●	●			
12	検討	実証実験		本格実施		●				●
	検討	実証実験		本格実施		●		●		
	検討	実証実験		本格実施		●		●		

目標③ みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築

参画性



★皆が「当事者意識」を持ち、自ら「乗って支える」ことで…
 ↳地域公共交通利用者数の増加
 ↳1人当たりの公的負担額の減少
 を目指します！

目標を達成するための施策 & 取組の概要

13 コミュニティ交通サポート制度の継続	<ul style="list-style-type: none"> ・みんなで支える意識の啓発の実施 ・各地区コミュニティ交通協議会の開催及び支援 ・コミュニティ交通サポート制度の継続・拡充
14 地域公共交通活性化基金の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ふるさと納税を活用した寄付金の募集 ・地域公共交通活性化基金の導入 ・市民が主体となった新たな公共交通支援策の検討
15 運転士確保に向けた支援	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手（乗務員）育成に係る公的関与・支援の実施 ・スクールバスや各種送迎バスとの統合検討 ・路線バスがもたらす社会的便益の算出・周知・PR
16 モビリティ・マネジメント（MM）の展開	<ul style="list-style-type: none"> ・学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施 ・企業を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 ・特定市民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施
17 市民・事業者・行政による利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進に係るイベント・キャンペーンの実施 ・交通まちづくりに係るシンポジウム・イベントの開催 ・広報誌やWEBサイトによる市民啓発・利用促進
18 高齢者のおでかけを念頭に置いた新たな移動支援サービスの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・地域お出かけバス実証運行の実施 ・自家用車を活用した移動支援サービスの検討 ・タクシー利用助成による移動支援サービスの検討

目標④ 将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入

未来志向



★スマートで使い勝手の良い利用環境と利便性の向上を図るため…
 ↳地域公共交通路線でのICカード等電子決済対応を目指します！

目標を達成するための施策 & 取組の概要

19 交通系ICカードの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ・岳南電車への交通系ICカードの導入検討 ・コミュニティ交通への交通系ICカードの導入検討 ・交通系ICカードに対応した乗り継ぎ割引券の導入検討
20 運賃・料金の柔軟化検討 利便増進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・複数の交通手段に対応した市内共通定期券の導入検討 ・シルバー定期券、ゴールド定期券の見直し・改善 ・オフピーク時間帯に限定した割引運賃の導入検討
21 バスロケーションシステム情報の利便性向上 利便増進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・最新情報を反映した乗換案内サービスとの連携 ・バスロケーションシステムのGTFS化 ・表示機の増設検討（吉原4丁目・昭和通りバス停など）
22 デマンドタクシー予約システムの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・パソコンやスマホを活用した予約システムの検討 ・配車サービスと連携した予約システムの検討 ・効率的なサービス提供方式の検討（包括化・一元化等）
23 MaaS（Mobility as a Service）の導入に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> ・既存交通の高度化など、具体的な導入事例の収集 ・チケットレス化、キャッシュレス化の検討 ・モビリティ・マネジメントと連携した取組の検討
24 新型輸送サービスの導入に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> ・グリーンスローモビリティの活用・導入に向けた検討 ・超小型モビリティの活用・導入に向けた検討 ・自動運転による交通サービスの活用・導入に向けた検討

計画期間						実施主体				
令和3年度 (2021年)	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	富士市	交通事業者			市民・ 地域等
							バス	鉄道	TAXI	
13	継続／実施					●				●
	継続／実施					●				●
	継続／実施					●				
14	検討	実施				●		●		
	検討		実施			●				●
	検討					●				●
15	検討	実施				●	●			
	検討						●			
	検討	実施				●	●			
16	実施					●	●	●		
	実施					●				●
	実施					●				●
17	継続／実施					●	●	●	●	●
	検討		実施			●				
	継続／実施					●				
18	検討／実証実験					●				●
	検討／実証実験					●				●
	検討・導入					●			●	

計画期間						実施主体				
令和3年度 (2021年)	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	富士市	交通事業者			市民・ 地域等
							バス	鉄道	TAXI	
19	検討			整備	導入			●		
	検討			整備	導入	●			●	
	検討	整備	導入			●	●			
20	検討				導入	●	●	●		
	検討						●			
	検討		導入			●	●	●	●	
21	検討		整備	供用		●	●			
	検討	整備	供用			●	●			
	検討		整備	供用		●	●			
22	検討					●			●	
	検討					●			●	
	検討					●			●	
23	情報収集					●	●	●	●	
	検討					●	●	●	●	●
	検討					●	●	●	●	
24	検討					●	●			
	検討					●			●	
	検討					●	●		●	

6 ■ 地域公共交通利便増進事業に関する施策

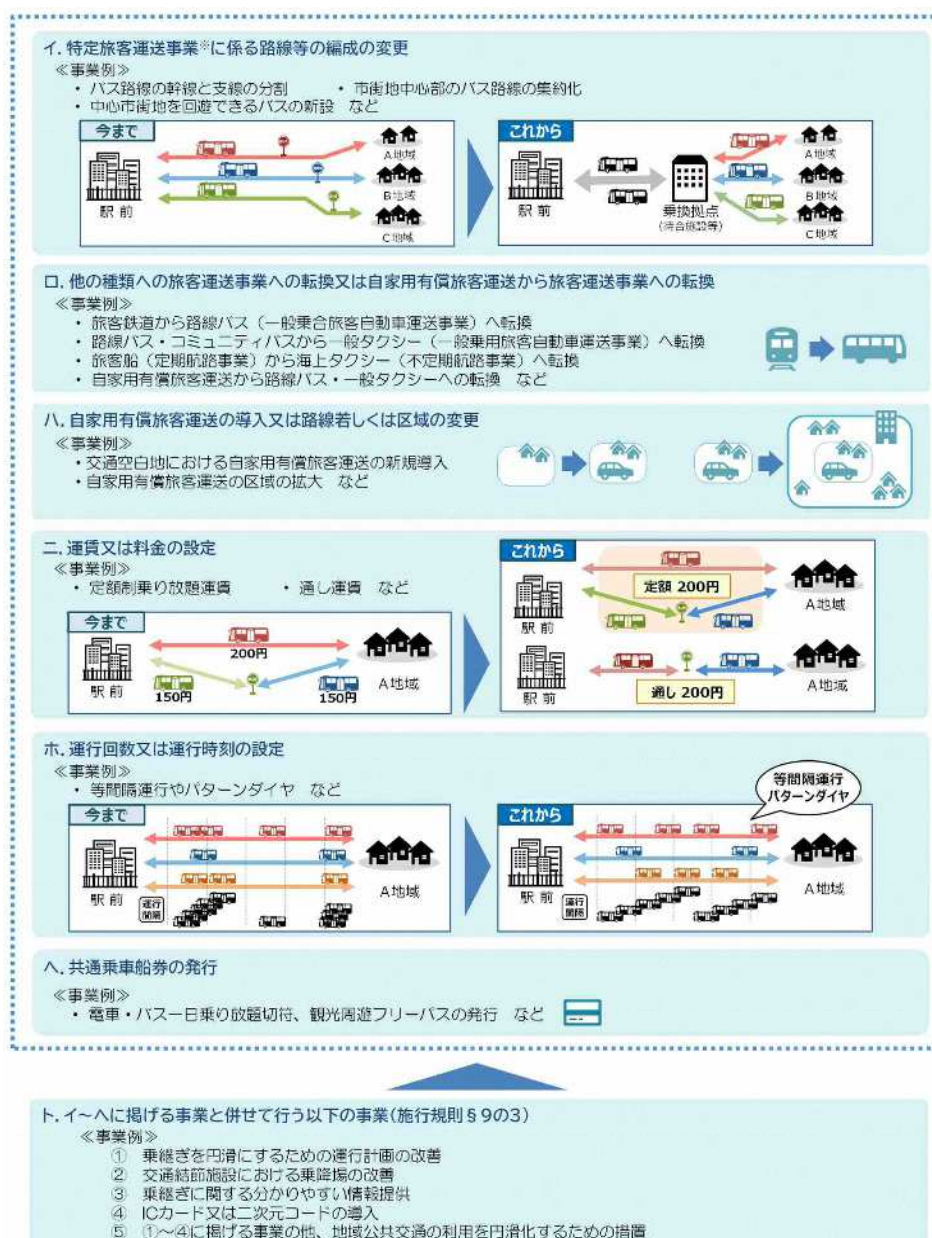
(1) 地域公共交通利便増進実施計画

地域公共交通利便増進実施計画とは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画であり、「地域公共交通計画」を実現するための実施計画に位置づけられています。

「地域公共交通計画」において地域公共交通利便増進事業に関する事業を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通利便増進実施計画」を作成することができます。

このため、本計画において、地域公共交通利便増進事業に関する施策を位置づけ、今後、関係事業者と具体的な内容を検討し、「地域公共交通利便増進実施計画」を策定することとします。

【地域公共交通利便増進事業（法第2⑬、施行規則第9の3）】



※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業

出典：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】」（令和4年3月改訂）

(2) 地域公共交通利便増進事業に関する施策

地域公共交通計画の全 24 施策を踏まえ、以下の 6 の取組を地域公共交通利便増進事業として位置づけます。

関係する実施主体で協議し、具体的な内容が合意されたものについては、地域公共交通利便増進実施計画を策定することとします。なお、今後対象となる施策が追加される場合は、地域公共交通計画に随時反映することとします。

【地域公共交通利便増進事業として位置づける施策】

取組の 位置付け	施策との 関連	実施事業、事業の概要		対象地域・路線	実施年度
目標 1 地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供					
ホ	施策 1	取組 1	路線バスの再編 ・ ゆりかご線の見直し（イオンタウン富士南への乗り入れ	ゆりかご線	R5
イ・ホ	施策 1	取組 2	路線バス再編 ・ 関連路線の発着地の集約（富士駅→吉原中央駅） ・ 系統の集約によるわかりやすさの確保	大淵線	R6以降
イ・ホ	施策 1	取組 3	中心部等間隔運行、乗り継ぎ円滑化の実施 ・ 富士駅～吉原中央駅間の等間隔運行の実施 ・ 吉原中央駅での郊外部方面との乗り継ぎの円滑化	市内中心部線 その他郊外線	R6以降
目標 2 拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成					
ト	施策 7	取組 4	交通結節点の情報発信機能強化 ・ 富士駅、吉原中央駅、新富士駅での案内強化、 バスロケーションシステムの活用、待合環境改善	主に吉原中央駅	R6以降
ニ	施策 10 施策 20	取組 5	乗り継ぎ割引券・共通回数券の発行 運賃・料金の柔軟化検討 ・ ICカードを活用した乗り継ぎ割引の実施 ・ 乗り継ぎ券、回数券の充実 ・ 鉄道とバスでの共通運賃化の検討	路線バス 岳南電車	R6以降
目標 4 将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入					
ト	施策 21	取組 6	バスロケーションシステム情報の利便性向上 ・ バス情報のオープンデータ化の検討 ・ 鉄道の運行情報を取り込んだバスロケ案内の検討	市内全域	R6以降

利便増進実施事業での各取組の位置づけ

イ. 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更

ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換

ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

ニ. 運賃又は料金の設定

ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

ヘ. 共通乗車船券の発行

ト. イ～ヘに掲げる事業を併せて行う以下の事業

① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善

② 交通結節施設における乗降場の改善

③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供

④ IC カード又は二次元コードの導入

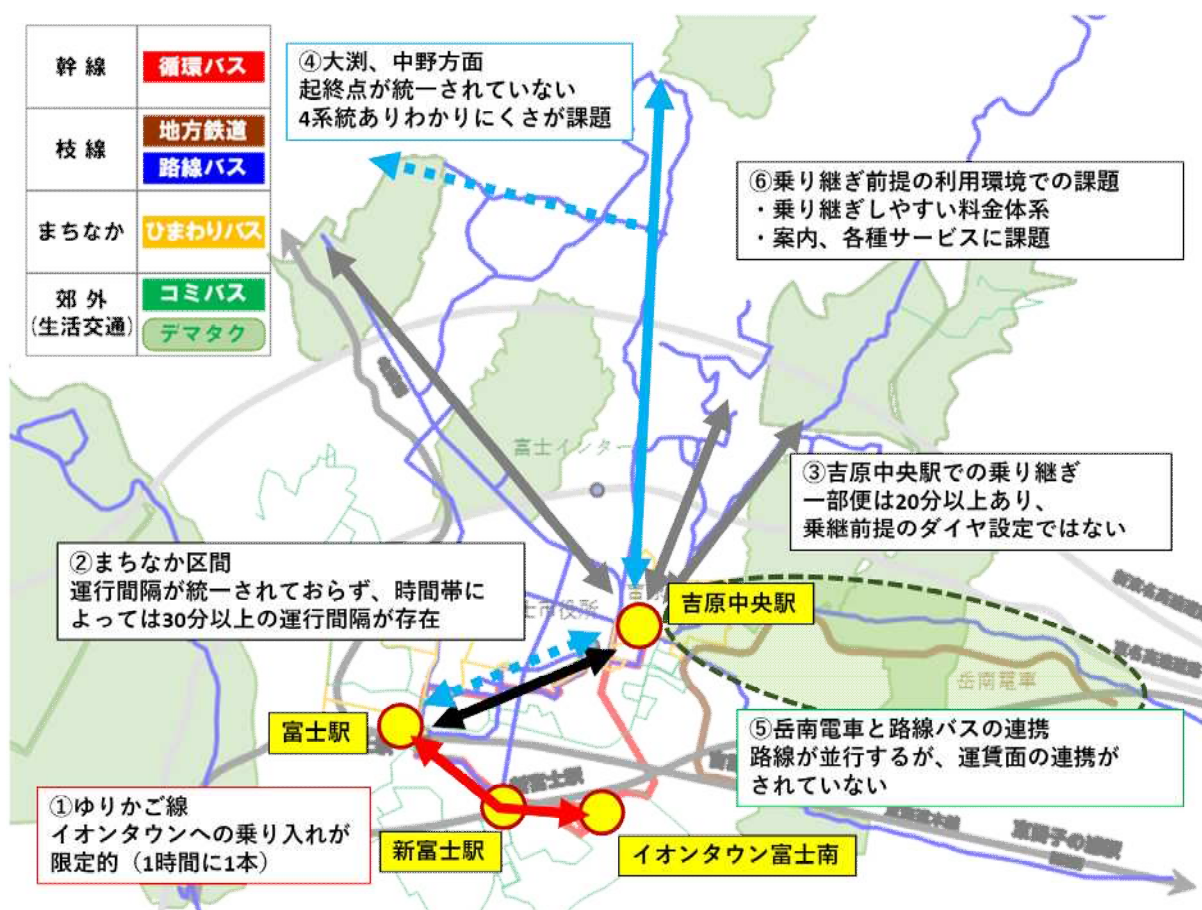
⑤ ①～④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

(3) 取組の全体像

現在の地域公共交通の問題点が、事業実施においてどのように解決されるかを示します。

<現状の問題点>

- | | |
|--|---|
| ①商業施設への乗り入れ(富士駅～新富士駅～イオンタウン富士南)
・日中のイオンタウン富士南への乗り入れが限定的(1時間に1本) | ↔ |
| ②まちなか(富士駅～吉原中央駅)での運行間隔が統一されていない
・多数の系統が乗り入れ、1時間あたり3～5往復の運行となっているが、運行間隔が統一されておらず、時間帯によっては30分以上の運行間隔が存在 | ↔ |
| ③吉原中央駅でのまちなか方面と郊外部方面の乗り継ぎが課題
・一部便は乗り継ぎ時間が20分以上あり、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定となっていない | ↔ |
| ④大淵、中野方面で複数系統が存在しわかりにくさが課題
・上記方面は複数系統が存在し、起終点も統一されておらず、わかりにくさが課題 | ↔ |
| ⑤鉄道と路線バスが並行しており、運賃面で連携の余地が残されている
・岳南電車と路線バス(船津線)が並行しており、運賃面での連携が課題 | ○ |
| ⑥乗り継ぎを前提とした路線体系を利活用するための利用環境整備に課題
・乗継しやすい料金体系、案内、各種サービスの充実が必要 | |



＜解決策と目指す変化＞

取組1:路線バス再編(富士駅～新富士駅～イオンタウン富士南)の改善

- ・ 増便により、イオンタウン富士南への 30 分間隔での乗り入れを実現



取組3:まちなか区間での等間隔運行の実施

- ・ まちなか区間を運行する一部便のダイヤ見直しにより、**パターンダイヤ運行を実現し、運行間隔を最大でも 30 分以内とする**



取組3:吉原中央駅での乗り継ぎ利便性の向上

- ・ 郊外部方面の一部便の発着時間変更を実施し、吉原中央駅での 15 分以内の乗り継ぎを実現



取組2:大淵方面の路線再編

- ・ 起終点の統一(吉原中央駅)、系統の統合(4 系統→2 系統)によるわかりやすさ確保



取組5:岳南電車と路線バスの共通料金体系の検討

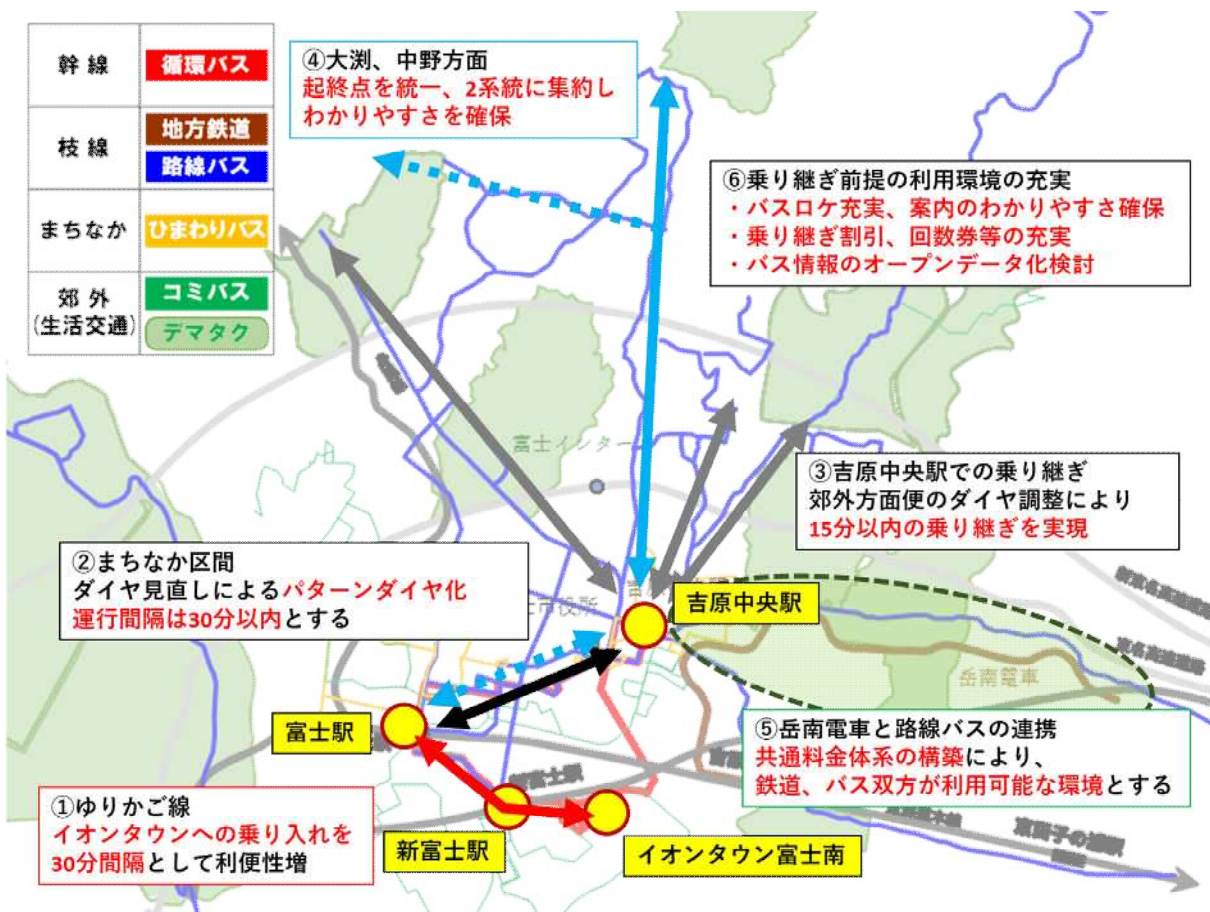
- ・ 共通定期券、双方の切符の使用可能措置など、鉄道、バス双方を選択可能とする



取組4:交通結節点の機能向上 →バスロケの充実、案内サインのわかりやすさ向上

取組5:乗り継ぎ割引制度の充実 →乗り継ぎ割引、割引券・回数券等の充実と IC カード活用検討

取組6:バスロケ情報の高度化 →オープンデータ化、電車とバスが連携したバスロケの検討



✎ 記載事項のチェック

地域公共交通活性化・再生法 第五条の2、一 ～ 六に規定されている事項については、公共交通計画に必ず記載する必要があるため、すべて記載されているかチェックしました。

(地域公共交通計画)

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

2 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 二 地域公共交通計画の区域
- 三 地域公共交通計画の目標
- 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- 五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- 六 計画期間
- 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

々

表__記載事項のチェック

法定の記載事項	計画に記載のあるページ ※ 必須事項はすべて盛り込み済み
① 基本的な方針	P18 …基本方針／バランスのとれた都市交通体系を実現するため、公共交通（＝動く公共施設）の充実を図ります！
② 計画の区域	P10 …計画区域は、富士市全域（基本的には都市計画区域を対象）とします。
③ 計画の目標	P19 …4つの目標を設定しました。
④ 事業及びその実施主体	P20～P31 …目標達成に向けた24の施策とそれぞれの実施主体を整理しました。
⑤ 達成状況の評価	P20～P27 …4つの目標ごとにそれぞれ達成すべき数値目標を設定しました。 P38 …継続的な進捗管理を行いながら、PDCA（Plan-Do-Check-Action）サイクルによって着実に計画を推進します。
⑥ 計画期間	P10 …計画期間は、令和3年度から令和8年度までの6年間とします。

Epilogue

(おわりに)

■ 計画の着実な推進に向けて

■ 市民・事業者・行政による関係者相互のネットワークを形成します

…計画の着実な推進にあたっては、市民・事業者・行政が目指すべきビジョン（集約・連携型都市づくり）を共有し、それぞれの役割・責務を果たすことが求められています。

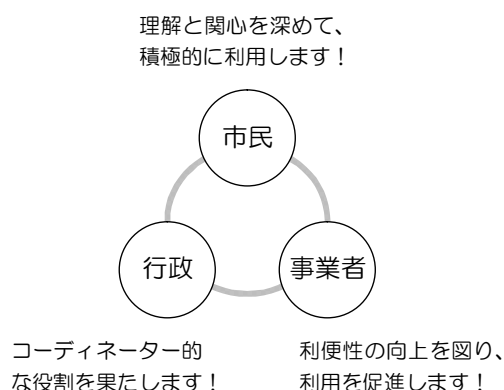
…また、公共交通は（形態としての）ネットワークを形成して初めて成り立ちますが…

…その一方で、市民・事業者・行政による「関係者相互によるネットワーク」の形成も欠かすことができません。

…都市のリノベーションに向け、関係者相互のネットワークを形成し、市民・事業者・行政が「三位一体」とな
って、着実に計画を推進します。

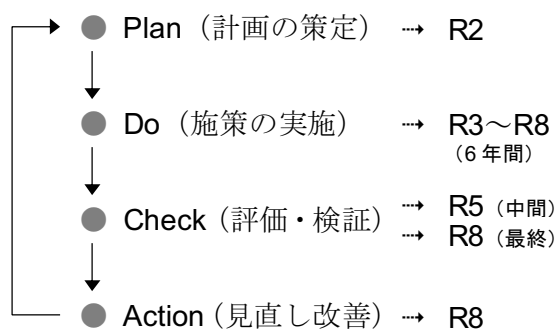


【関係者相互のネットワーク／イメージ】

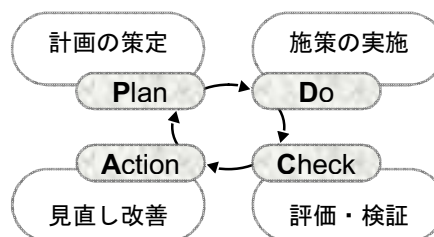


■ 継続的な進捗管理を行い、PDCA サイクルにより取組を展開します

…取組の展開にあたっては、毎年度進捗管理を行いながら、



【PDCA サイクルのイメージ】



「PDCA サイクル」によって、着実に計画を推進します。

■ 本計画は不変なものではなく、必要に応じて見直しを行います

…本計画は不変なものではなく、施策の展開スケジュール（計画期間）についても、あくまでも予定です。

…新型コロナウイルス感染拡大による影響など、社会・経済情勢の変化などがあった場合は、公共交通協議会で協議し、法の趣旨を踏まえて必要に応じて見直しを行います。

用語の解説

あ	
・ICT（情報通信技術）	…通信技術を活用したコミュニケーションのことで、情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称をいう。
か	
・QR 決済	…キャッシュレス決済のひとつでユーザーがQRコードをスキャンして決済する方式のことで、最終的にはクレジットカードなどで決済する仕組みのこと。
・グリーンスローモビリティ ・超小型モビリティ ・自動運転	…グリーンスローモビリティは、時速20km未満（電動）で公道を走る乗り物のことで、その他、現時点で開発が進んでいる次世代交通システムのこと。
・公共交通カバーエリア	…本市では、鉄道駅やバス停から半径300m以内とデマンドタクシーの運行エリアを「公共交通カバーエリア」としている。（それ以外は「公共交通空白地域」）
・交通結節点	…相互に連絡する乗換・乗継施設のことであり「つなぐ空間」と「たまる空間」としての役割を有しており、一連の移動におけるひとつの重要な要素のこと。
・国土のグランドデザイン2050	…国土を巡る大きな状況の変化や危機感を共有しつつ、2050年を見据えた「国土づくりの理念や考え方」を示すもので、平成26年に（国から）公表された。
さ	
・サイクル&ライド（C&R） ・サイクル&バスライド（C&BR）	…自転車と公共交通の乗り継ぎを支援する取組のことで、C&Rは自転車と電車、C&BRは自転車とバスの乗り継ぎを支援する取組のこと。
・GTFS 化	…標準的なバス情報フォーマットのことであり、GTFS化することにより、複数のバス事業者の運行情報を一度に検索することが可能になる。
・総合計画	…社会・経済情勢を的確に把握した上で、市町村の将来像を描き、地域の特性を活かしたより良いまちづくりを計画的に進めるための指針として策定するもの。
た	
・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	…地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律で、市町村による地域公共交通計画の作成などを定めている。
・低炭素都市	…「低炭素都市」という用語の明確な定義は存在しないが、一般的には都市活動に伴う温室効果ガスの排出量が大幅に減少した都市をいう。

た（続き）	
・道路運送法	…道路運送事業の適正な運営、公正な競争、秩序の確保を目的とした法律のことで、道路運送事業に係る免許・認可、運賃・料金等について規定したもの。
・都市計画区域	…自然的・社会的条件や、人口、土地利用、交通量などの現況と推移を勘案し、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する区域のこと。〔法第5条第1項〕
・都市計画マスタープラン	…都市計画法18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、市町村が行う都市計画の最も基本となる計画のこと。
・都市のリノベーション	…人口増加時代の「つくる・ふやす」考え方から、人口減少を前提とした「いかす・まもる」といった考え方に基づき、都市を再構築すること。
は	
・バスロケーションシステム	…リアルタイムのバス運行情報をバス停などに設置した表示機に電子表示させるとともに、スマートフォンなどの通信端末から検索できるシステムのこと。
・富士市 公共交通利用促進条例	…公共交通の利用促進に関し、基本方針を定め、市、市民、事業者の果たすべき責務等を明らかにするとともに、基本的事項を定めたもの。
・負のスパイラル	…公共交通利用者の減少に伴い、交通事業者の経営状況が悪化し、これに伴ってサービス水準が低下、さらに利用者が減るといった状態（連鎖）のこと。
ま	
・MaaS	…あらゆる交通手段を統合し、その最適化を図ったうえで、マイカーと同様か、それ以上に快適な移動サービスを提供する新しい概念のこと。
・モビリティ・マネジメント（MM）	…ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的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。
ら	
・立地適正化計画	…都市再生特別措置法の改正（H26）により作成することが可能になった計画のことで、都市機能・居住の適正化を図り適切な人口密度の確保を実現するもの。
・レンタサイクル ・シェアサイクル	…自転車を「所有する」のではなく、「利用する」といった考え方に基づき、自転車を「借りる（＝レンタル）」こと、他の人と「共有する（＝シェア）すること。



編集・発行

富士市都市整備部都市計画課

富士市行政資料登録番号 R4-64

