

富士市地域公共交通利便増進実施計画（案）

令和5年2月

富士市

【 目 次 】

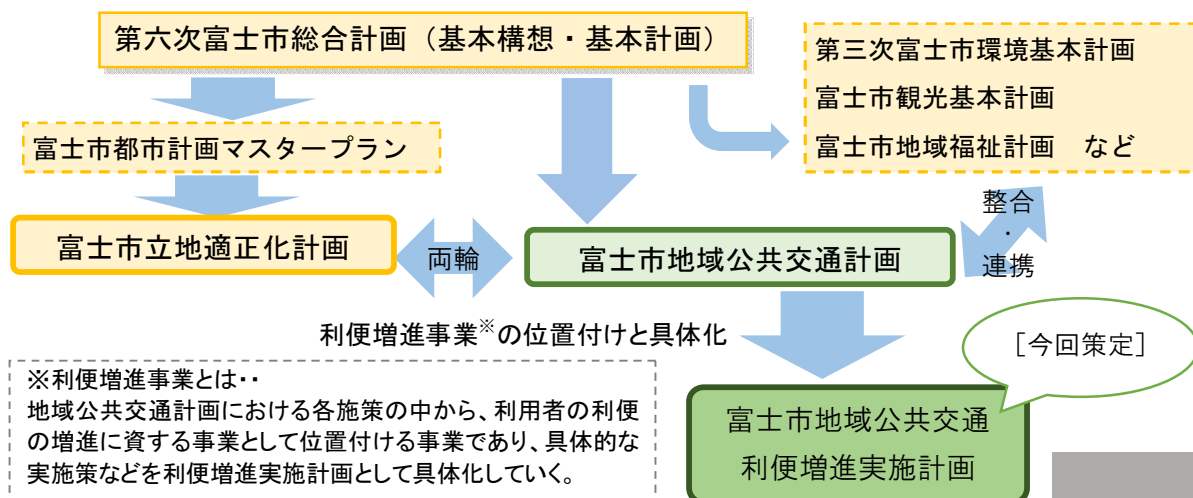
第1章	計画概要	1
1-1	計画の目的と位置付け	1
1-2	計画の枠組み	1
1-3	富士市地域公共交通計画について	3
1-4	地域公共交通利便増進実施計画の策定の必要性	7
1-5	地域公共交通利便増進実施計画で定める取組内容	10
1-6	富士市地域公共交通利便増進事業（全体計画）	16
第2章	第一次実施事業（令和5年度実施事業）の内容	22
2-1	事業の内容・実施主体	22
2-2	実施予定期間	23
2-3	事業実施に必要な資金の額・調達方法	24
2-4	事業の効果	24
第3章	利便増進事業に関連して実施する事業	25
3-1	事業の内容	25
3-2	実施予定期間	27
第4章	地方公共団体による支援の内容	28

第1章 計画概要

1-1 計画の目的と位置付け

本市では、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」を根拠法令とし、富士市の将来都市像の実現に向けた地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るための総合的な交通計画として、令和3年3月に「富士市地域公共交通計画」を策定しました。

今回策定する「富士市地域公共交通利便増進実施計画（以下、本計画と言う）」は、富士市地域公共交通計画に基づき、市内の路線全体を見直し、持続的な移手段の確保と、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を定めたものです。



1-2 計画の枠組み

(1) 計画期間

本計画は「富士市地域公共交通計画」と整合を図り、令和5年度（2023年度）から令和8年度（2026年度）までの4年間とします。

なお、計画期間中の状況の変化に応じて適宜見直しを図っていきます。

関連計画	年度										
	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9以降	
富士市都市計画マスタープラン (平成26年2月策定)	策定：H26 → 目標：R17										
富士市立地適正化計画 (平成31年3月策定)	策定：H30 → 目標：R17										
富士市地域公共交通計画 (令和3年3月策定)		策定：R2	→							目標：R8	
富士市地域公共交通利便増進実施計画 (令和5年2月策定予定)				策定：R4	→					目標：R8	

整合を図る

(2) 計画区域

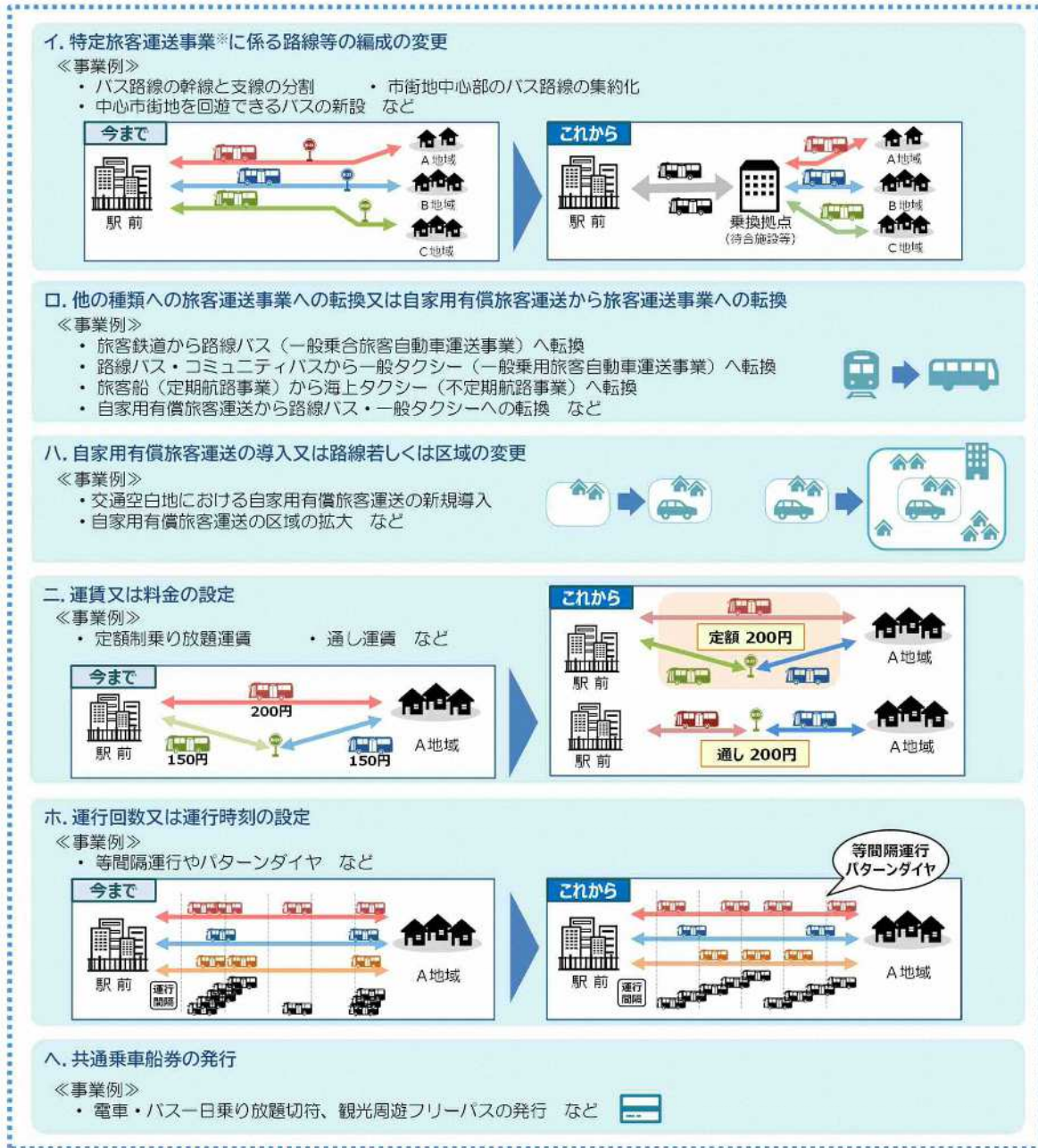
本計画の区域は、富士市全域*とします。

※：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。

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。

計画に位置付けられる取組は以下の通り。



* 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）

1-3 富士市地域公共交通計画について

(1) 公共交通に関する現状

① 現状

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。

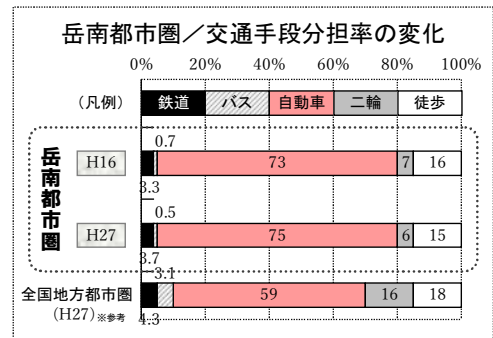
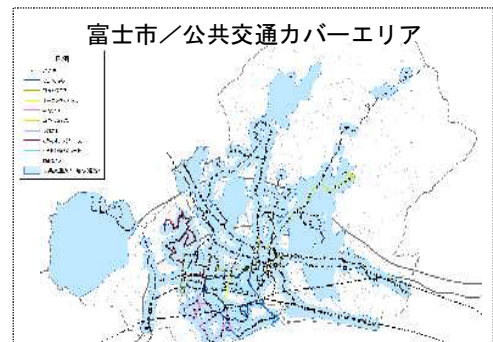
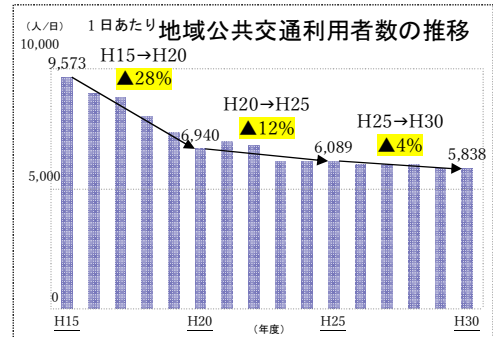
→ しかし、富士市民の移動手段は、依然として自動車に強く依存しています。

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(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。

→ 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。

▶ まちの様子



(2) 問題点と課題

② 問題点

▶ あるべき姿と
現状とのギャップ



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…



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…



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…



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…

■ 課題

▶ ギャップを埋める
ための方向性

⇒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。

⇒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。

⇒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。

⇒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) 基本的な方針

富士市地域公共交通計画において、まちづくりの基本的な考え方と公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本的な方針を下記のとおり掲げています。

<理念>

公共交通を「社会的なインフラ（＝基盤）」と位置付けます。

<基本方針>

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

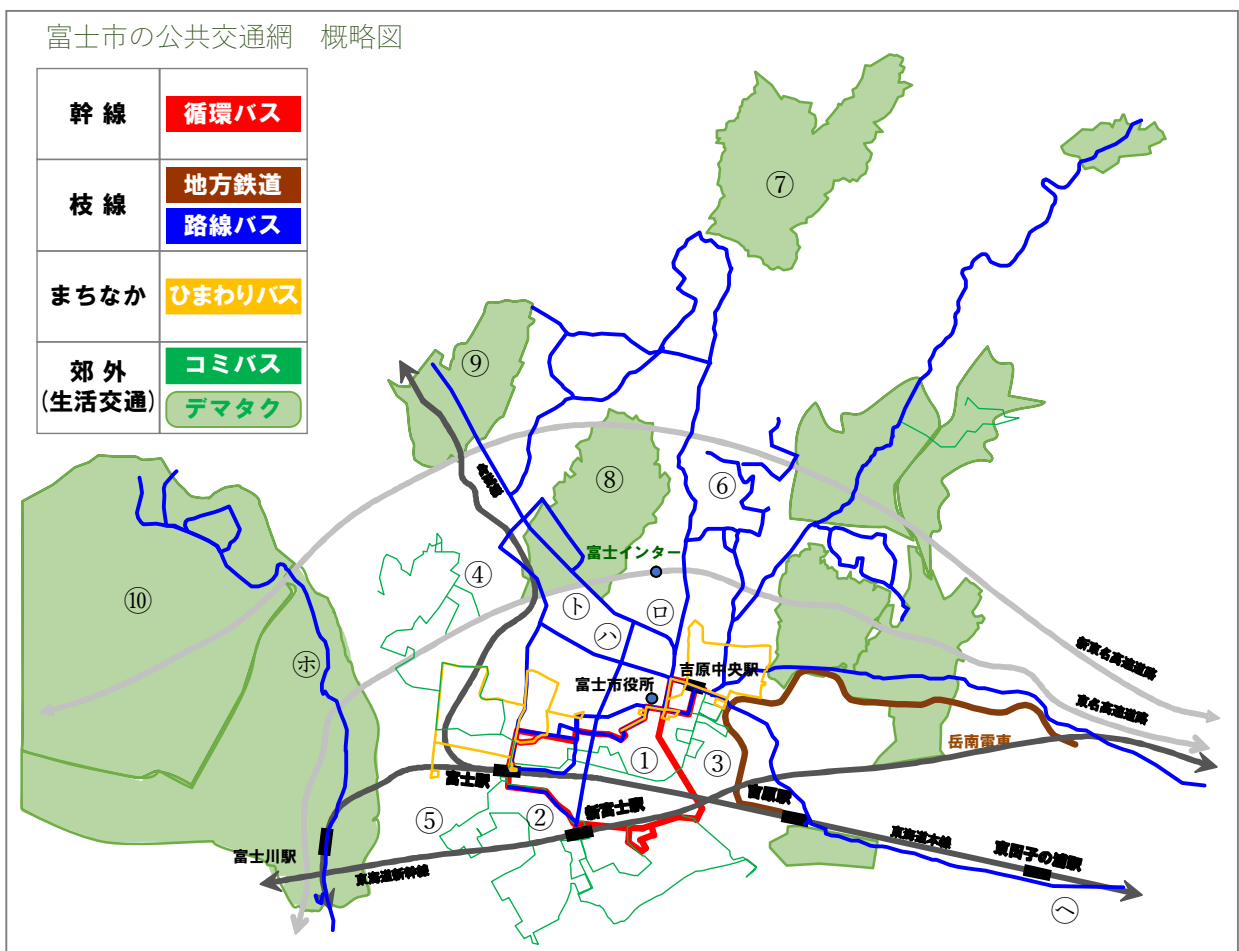
最終ゴールは、あるべき姿の…

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！

(4) 富士市が目指す地域公共交通体系

富士市地域公共交通計画における、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以下に示します。

今回、「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	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> ①曾比奈線（西富士宮～曾比奈） ②大月線（吉原中央駅～富士宮駅） ③大月線（新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター） ④大淵線（富士駅～富士宮駅） <山梨交通> ⑤富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院 <富士急シティバス> ⑥原線（沼津駅～東田子の浦駅） <富士急バス> ⑦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岩北北地区 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。

1-4 地域公共交通利便増進実施計画の策定の必要性

(1) 現在の富士市の公共交通を取り巻く状況

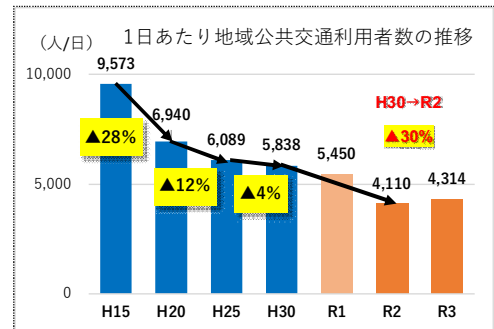
1 歯止めがかかりつつあった公共交通利用者数の著しい減少がさらに進行しました。

近年、歯止めがかかっていた公共交通利用者数は、新型コロナウイルスの影響もあって再び大きく減少しており、いまだに回復はしていません。

このような利用者数で推移すると、現在の運行の維持は極めて困難な状況です。

→ 公共交通ネットワークの存続に向けた取組が必要です。

1日平均公共交通利用者数

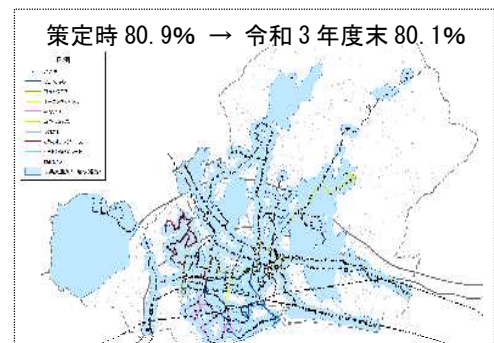


2 公共交通カバーエリアは、令和2年度の路線廃止により減少しています。

公共交通によるカバーエリアは、コミュニティ交通の充実により着実に増加してきました。しかし、令和2年度の路線廃止により、カバー率が低下しており、今後も更なる撤退によるカバーエリアの減少が危惧されます。

→ 市内全域で公共交通を維持するための取組が必要です。

富士市ノ公共交通カバーエリア

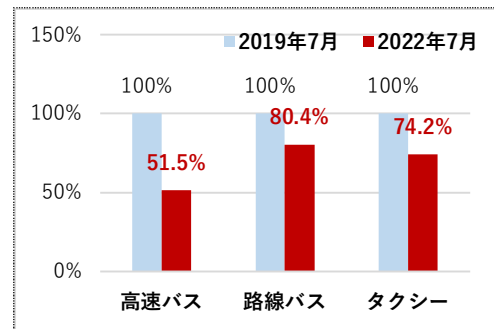


3 コロナ禍の影響で、公共交通利用が大きく減少しています。

富士市民の移動手段は依然として自動車に強く依存する状況ですが、コロナ禍の影響で富士市のみならず全国的にも公共交通の利用が減少しており、自動車依存の傾向はますます強まっています。

→ 多様な生活様式への対応と併せて、今こそ自動車に頼らない移動環境の構築が必要です。

バス、タクシー等のコロナ前後での変化



※国交省調べ、全国の事業者対象
※2019年7月と比較した2022年7月の輸送人数

4 計画で位置付けた取組が着実に進み、公共交通の使い勝手が向上しています。

計画策定後、ICカード対応路線の拡充、バスロケーションシステムの普及やバス停での案内充実など、着実な取組成果が上がっています。

→ スマートで使い勝手の良いシステム環境が整いつつあり、MaaSの導入など、より先進的な取組の導入が期待されます。



(2) 計画策定の必要性

1 公共交通の利用減、運転手不足等を踏まえ、現在の交通体系の維持が困難である中、見直しにより、質の高い公共交通ネットワークの維持が必要です。

これまで維持してきた公共交通ネットワーク（富士駅を起点とし、市内各地域を結ぶ考え方）では、新型コロナウイルスの影響で利用者数が減少し、運転手不足が深刻となる中、運行の維持が極めて困難な状況となっています。

これを乗り越えるためには、今後の需要に見合った、効率的な運行への再編が不可欠であり、そのためにも、本計画で今後の方向性を設定したうえで、事業を位置付け、着実に実施することが求められます。

①SDGs への対応～富士市がSDGs 未来都市に選定（令和2年7月17日）

国連が定めた「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」では、17の目標を掲げており、公共交通関連では、誰もが移動しやすい環境、持続可能で住みよい都市づくりへの貢献が期待されます。

新たな時代への変化

②富士市デジタル変革宣言への対応 （令和2年8月）

キャッシュレスの推進、デジタル格差の解消、官民が連携したデータ利活用の推進なども期待でき、本計画の取組の推進により、これらの達成が求められます。

③富士市ゼロカーボンシティ宣言 （令和3年4月）

富士市では、令和32年（2050年）までの二酸化炭素排出量実質ゼロを目指し、市民・事業者の相互理解の推進に取り組むことを宣言しています。

2 新たな時代の潮流に乗り、公共交通の利便性向上を図るためには、これまでの取組をさらに加速させる必要があります。

ICカード対応路線の拡大や、バスロケーションシステムの活用など、地域公共交通計画の策定以降、着実な成果が見られます。

また、SDGsによる持続可能なまちづくり、全ての人への移動環境の提供などの考え方、近年のICTの進歩を踏まえたデジタル化、ゼロカーボンシティの考えに基づく環境にやさしい公共交通へ注目の高まりなど、新たな流れも生まれています。

これまでの取組の効果を最大化するためにも、新たな時代の流れに即した取組が必要であり、これらを事業として位置付け、着実に実施することが求められます。

(3) 地域公共交通の今後の方向性

1 効率化、集約による公共交通ネットワークの抜本的見直しを行います。

①乗り継ぎを前提としたバスネットワークへの転換

路線バスは、富士駅を起点に吉原中央駅を経由し、市内各方面へ運行するものと、吉原中央駅を起点とするものがありますが、吉原中央駅を起点とした運行に変更し、系統の統合などを実施し、運行の効率化を図ります。

②鉄道と地域交通が一体となる移動環境の確保

東部方面は、路線バス等の地域交通と、鉄道の重複が見られる一方、公共交通によるカバーができていないエリアも存在するため、料金面も含めた運用を図ります。

③中心部を走る路線の拡充

富士駅～吉原中央駅～新富士駅を結ぶ「ぐるっとふじ」は幹線と位置付けられており、市内各方面から富士駅へ移動する際の乗り継ぎ先として必要となることから、運行本数の拡充・他の路線と連携した等間隔運行を実施し、幹線としての利便性向上を図ります。

2 これまで進めてきた成果をさらに発展させる取組を展開します。

④乗り継ぎ拠点整備、乗り継ぎ割引実施などソフト的な施策を実施

①から③のネットワーク再編と連携し、情報発信強化などの乗り継ぎ拠点整備、乗り継ぎ割引や共通料金体系の構築等を行うことで、将来的な MaaS 実現に向けた下地作りを目指します。

1-5 地域公共交通利便増進実施計画で定める取組内容

(1) 地域公共交通計画における計画目標とプロジェクト

富士市地域公共交通計画において、設定された基本的な方針に基づき、富士市の公共交通の課題を解消し、まちづくりと一体となった地域公共交通網を形成するために4つの目標を設定し、24の施策を推進していくこととしており、その内の5の施策は利便増進事業となります。

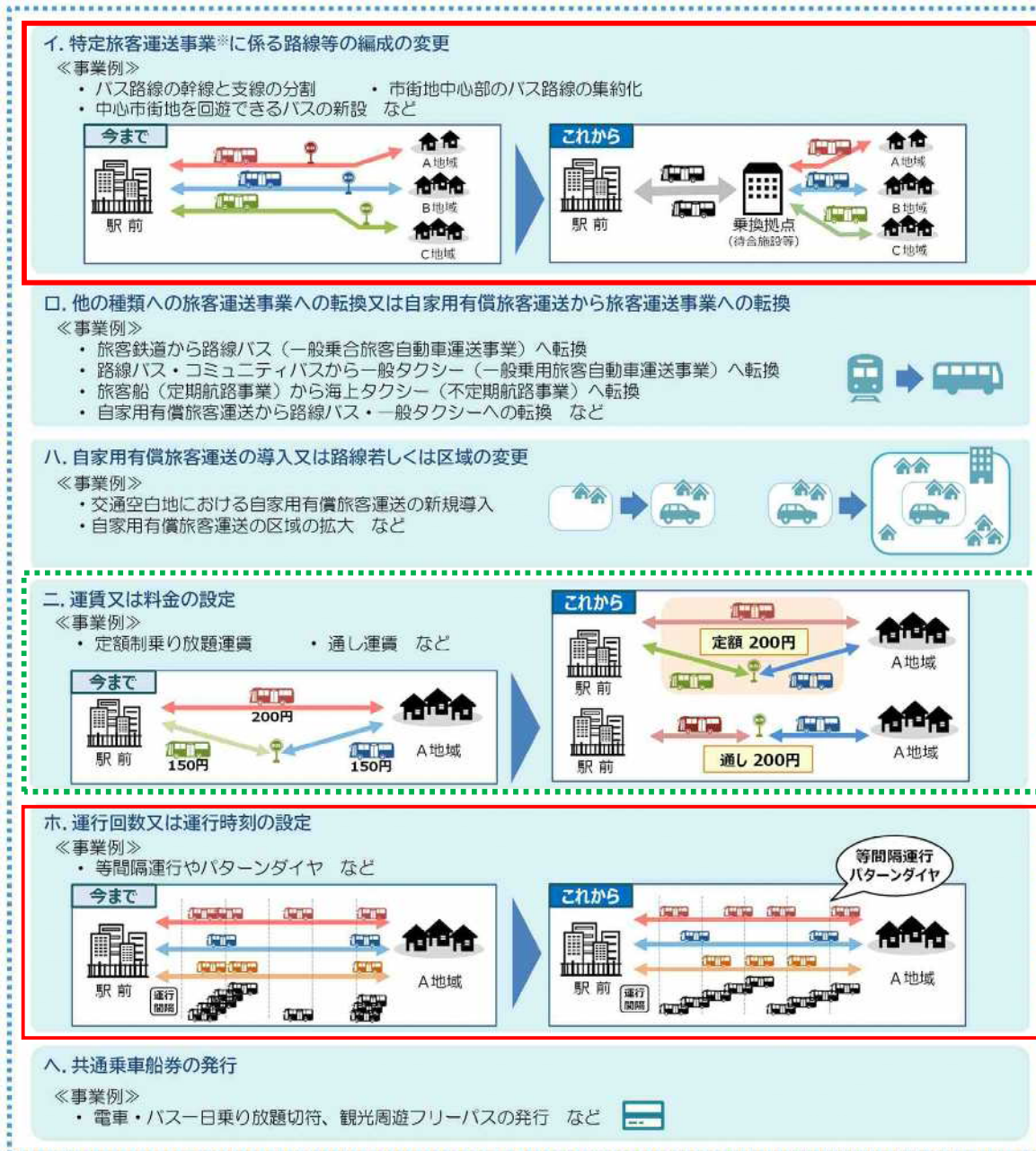
富士市地域公共交通計画で示す4つの目標と24の施策

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		利便増進事業	
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	●	
	施策2 公共交通事業者への支援		
	施策3 共同運行・相互乗り入れの検討		
	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	
		施策5 地域との協働路線の運行	
	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	
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			
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	●	
	施策8 交通バリアフリー化の取組		
	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		
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	●	
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		
	施策12 レンタサイクル・シェアサイクルとの連携強化		
目標3 みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築			
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		
	施策14 地域公共交通活性化基金の導入		
	施策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	施策16 モビリティ・マネジメント（MM）の展開		
	施策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	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		
目標4 将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入			
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		
	施策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	施策21 バスロケーションシステム情報の利便性向上	●	
	施策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	施策23 MaaS（Mobility as a Service）の導入に向けた検討		
	施策24 新型輸送サービスの導入に向けた検討		

(2) 地域公共交通計画と利便増進実施計画の関連について

本計画において定める利便増進事業は、公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七條の十六「地域公共交通利便増進事業の実施」において、以下の事業が位置付けられています。また、利便増進事業以外にも、「利便増進事業に関連して実施する事業」を位置付けることができます。本計画での施策の事業区分を以下に整理します。

利便増進実施計画に位置付けられる取組み



ト. イ～ハに掲げる事業と併せて行う以下の事業(施行規則 9 の 3)

《事業例》

- 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

地域公共交通計画の施策

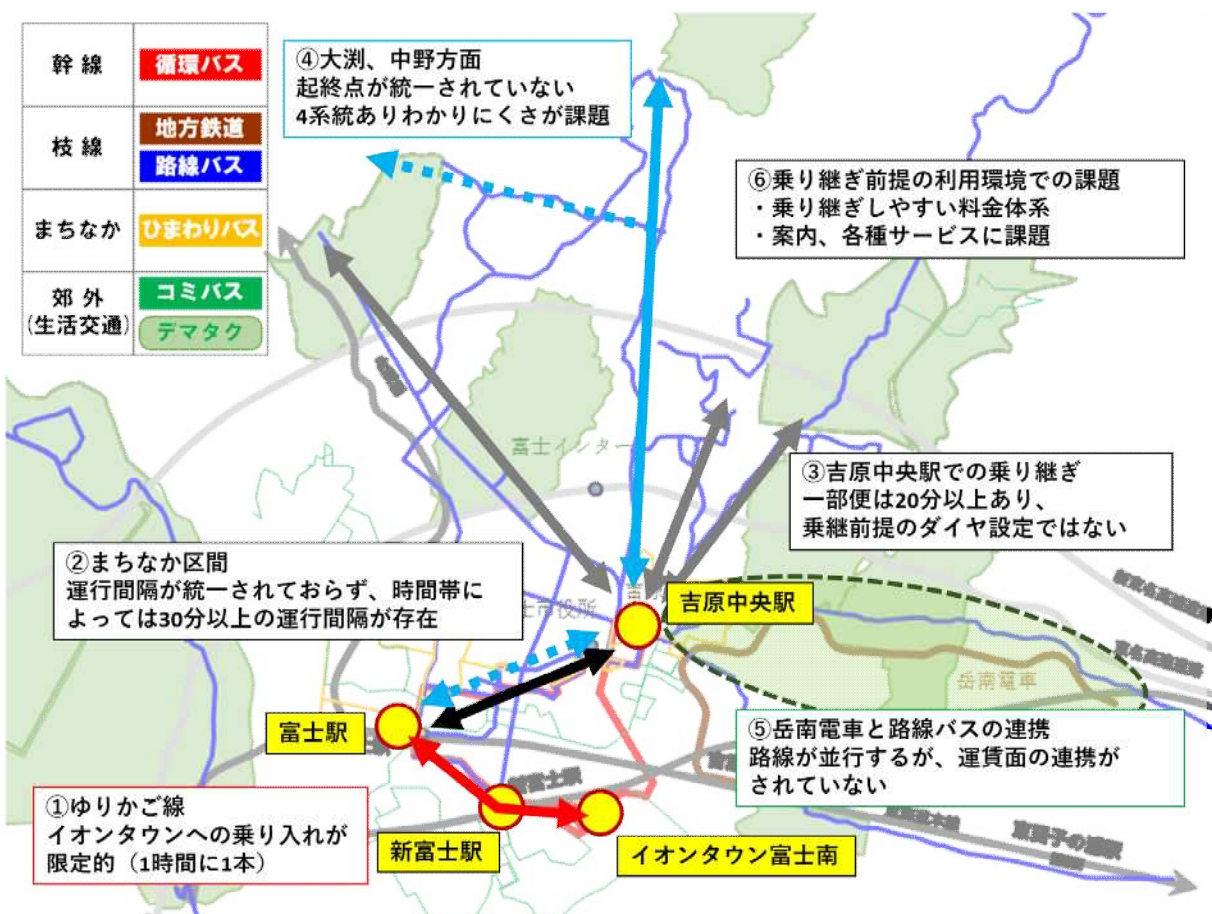
目標 1 地域の实情に応じた多様な公共交通サービスの提供		利便増進事業
イ・ホ	1-1 既存路線の維持・確保	
	施策 1 路線バス・循環バスの運行内容の改善	●
	施策 2 公共交通事業者への支援	
	施策 3 共同運行・相互乗り入れの検討	
	1-2 コミュニティ交通の運行・導入	
	施策 4 まちなか（政策）路線の運行	
施策 5 地域との協働路線の運行		
1-3 コミュニティ交通の利便性向上		
施策 6 運行効率・フレキシブル化の検討		
目標 2 拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成		
ト	2-1 乗継・乗換ポイントの機能強化	
	施策 7 交通結節点の機能強化・ハード整備	●
	施策 8 交通バリアフリー化の取組	
	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	
	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	●
	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	
	施策 12 レンタサイクル・シェアサイクルとの連携強化	
目標 3 みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築		
ニ	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	
	施策 14 地域公共交通活性化基金の導入	
	施策 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	
	施策 16 モビリティ・マネジメント（MM）の展開	
	施策 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	
	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	
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	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	
	施策 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	
	施策 21 バスロケーションシステム情報の利便性向上	●
	施策 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		
施策 23 MaaS（Mobility as a Service）の導入に向けた検討		
施策 24 新型輸送サービスの導入に向けた検討		

(3) 取組みの全体像

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>

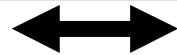
取組1:路線バス再編(富士駅~新富士駅~イオンタウン富士南)の改善

- ・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

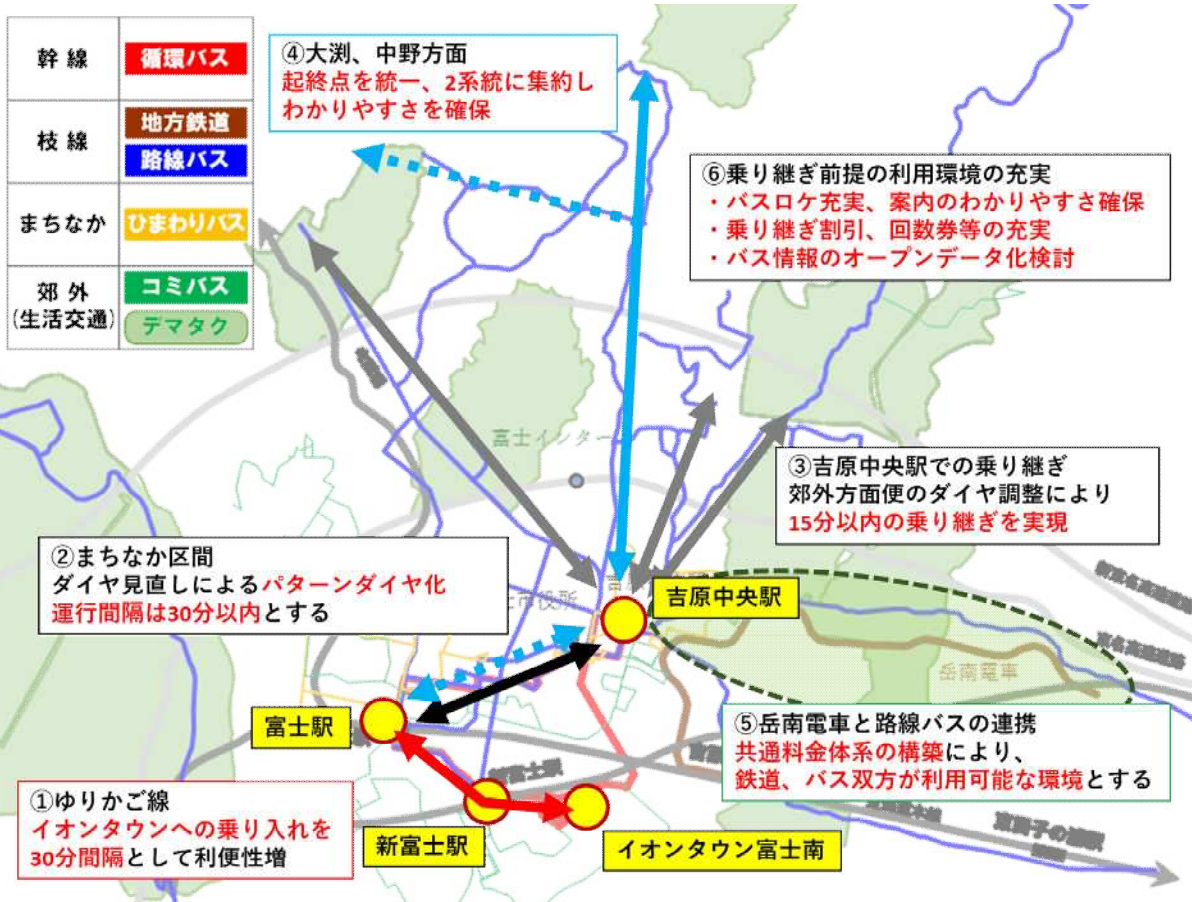
- ・共通定期券、双方の切符の使用可能措置など、鉄道、バス双方を選択可能とする



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



(4) 利便増進実施計画での取組（案）

前項で示した利便増進実施計画に位置付けられる取組と地域公共交通計画の施策の関係を踏まえ、本計画で位置付ける取組を以下に示します。

次ページ以降で、各取組の詳細を記載します。

取組の位置付け	施策との関連	実施事業	対象地域・路線	実施年度	詳細
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	路線バス再編（ゆりかご線）	ゆりかご線	R5 あり
イ・ホ	施策1	取組2	路線バス再編（大淵線）	大淵線	R6
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	市内中心部線 その他郊外線	R6
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	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	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	市内全域	R6以降

利便増進実施事業での各取組の位置付け

- 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

1-6 富士市地域公共交通利便増進事業（全体計画）

取組1：路線バス再編（ゆりかご線）

実施年度	R5年度
対応する地域公共交通計画の施策	<p>目標1 地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供</p> <p>施策1 路線バス・循環バスの運行内容の改善</p>
対象地域・路線	<ul style="list-style-type: none"> ゆりかご線（富士駅南口～新富士駅）
目的（ねらい）	<ul style="list-style-type: none"> 路線の再編・集約による運行の効率化、収支率の改善、利便性の向上
事業概要	<p><全体構想></p> <ul style="list-style-type: none"> 富士駅南口～新富士駅間を運行するゆりかご線は、起終点の違いで2系統の運行がありますが、イオンタウン富士南までの系統を強化し、利用の少ない時間帯を廃止、多い時間を増強するなどにより、買い物需要に対応した利便性向上を図ります。 <p><具体内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ゆりかご線のうち、日中の富士駅南口～新富士駅間での運行を富士駅南口～イオンタウン富士南に統一 →同じ区間を運行するぐるっとふじと連携し、富士駅からイオンタウンへのアクセスを1時間おきから30分おきに拡大 ゆりかご線の富士駅南口～新富士駅間での運行系統のうち、利用が極端に少ない便（朝と夜で3.5往復）の廃止 <div style="text-align: center;"> </div> <p><連携事業></p> <ul style="list-style-type: none"> 取組3：中心部等間隔運行、乗り継ぎ円滑化
実施主体	バス事業者



取組 2 : 路線バス再編 (大淵方面)

実施年度	R6年度以降 (令和5年度に実施内容検討)
対応する地域公共交通計画の施策	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 施策1 路線バス・循環バスの運行内容の改善
対象地域・路線	・大淵方面
目的 (ねらい)	・路線の再編・集約による運行の効率化、収支率の改善、利便性の向上
事業概要	<p><全体構想></p> <ul style="list-style-type: none"> ・系統が多岐にわたり、目的地が富士駅と吉原中央駅にわかれており、わかりにくさが見られることから、系統集約、目的地統一による運行効率化を図ります。 <p><具体内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統である富士駅～富士宮駅線を踏まえてダイヤ調整を検討 ・吉原中央駅から中野～曾比奈に向かう2系統を統合し、地域間幹線系統と併せてわかりやすい運行ダイヤ設定を検討 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>現 状</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>再編後</p> </div> <p><連携事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・取組3 : 中心部等間隔運行、乗り継ぎ円滑化 ・取組4 : 交通結節点の情報発信機能強化 <p style="text-align: right;">※隣接する富士宮市と調整の上、事業を実施する</p>
実施主体	バス事業者

取組3：中心部等間隔運行、乗り継ぎ円滑化

実施年度	R6年度以降（令和5年度に実施内容検討）
対応する地域公共交通計画の施策	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 施策1 路線バス・循環バスの運行内容の改善
対象地域・路線	・市内中心部路線、郊外路線
目的（ねらい）	・市内中心部でのパターンダイヤ運行、交通結節点での乗り継ぎ向上
事業概要	<p><全体構想></p> <ul style="list-style-type: none"> ・富士駅から吉原中央駅にかけての区間は、多数の系統が集中し、日中においても1時間あたり2～5往復が運行していますが、系統間のダイヤ調整は十分でなく、時間帯によっては運行間隔が30分以上空く場合があります。 ・また、吉原中央駅での中心部路線と各方面の乗り継ぎについても、時間帯によっては乗継時間が20分以上発生しており、公共交通ネットワーク全体の利便性は十分とは言えません。 ・そこで、中心部での運行ダイヤ調整によるパターンダイヤの運行、郊外方面の発着時刻の調整による乗り継ぎ円滑化を図ります。 <p><具体内容></p> <ol style="list-style-type: none"> ①中心部を運行する便の時刻調整によるパターンダイヤ設定（運行間隔を最大30分とする） ②郊外方面の系統の一部便について発着時間の調整を行い、日中の吉原中央駅での乗り継ぎについては最大でも15分以内とする <p>課題：まちなかの運行間隔が時間帯によっては30分以上</p> <p>①まちなかでのパターンダイヤ運行 ・現在の運行ダイヤを基本としながら、一部便の運行時刻変更を行い、パターンダイヤ運行を実施（運行間隔は最大30分以内とする）</p> <p>課題：吉原中央駅での乗り継ぎ時間が便によっては20分以上</p> <p>②吉原中央駅での乗り継ぎ円滑化 ・各方面の一部便の発着時刻変更により、吉原中央駅での乗り継ぎ時間を15分以内とする</p> <p><連携事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・取組2：路線バス再編（大淵方面） ・取組4：交通結節点の情報発信機能強化
実施主体	バス事業者

取組 4：交通結節点の情報発信機能強化

実施年度	R6 年度以降（令和 5 年度に実施内容検討）
対応する地域公共交通計画の施策	目標2 拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成 施策7 交通結節点の機能強化・ハード整備
対象地域・路線	・吉原中央駅、富士駅、新富士駅他
目的（ねらい）	・交通結節点での乗り継ぎ情報等の発信機能を強化し、公共交通ネットワーク全体の利便性向上を図る
事業概要	<p><全体構想></p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークの利便性向上に向け、運行、乗り継ぎ情報等へアクセスしやすい環境を整備し、吉原中央駅等の乗り継ぎ拠点としての機能を強化し、利便性向上を図ります。 <p><具体内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 各バス停での発着情報、遅れ情報のリアルタイム表示（現在設置されているバスロケーションシステムの分かりやすさの向上） 吉原中央駅、富士駅、新富士駅等における乗り継ぎ等を含めた案内サインのわかりやすさ向上 <p><参考事例></p> <ul style="list-style-type: none"> JR 岡山駅バスターミナルの案内例 JR 三島駅でのデジタルサイネージ設置例 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>JR 岡山駅西口（運動公園口）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Bus Information</p> </div> </div> <p>※出典：岡山県バス協会 HP</p> <p><連携施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 取組 3：富士駅～吉原中央駅での等間隔運行による乗り継ぎ利便性向上
実施主体	富士市、バス事業者

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

実施年度	R6 年度以降（令和 5 年度に実施内容検討）
対応する地域公共交通計画の施策	目標2 拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成 施策 10 乗り継ぎ割引券・共通回数券の発行
	目標4 将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入 施策 20 運賃・料金の柔軟化検討
対象地域・路線	・市内全域（特に船津方面）
目的（ねらい）	・乗り継ぎや多様な移動手段の選択を念頭に置いた料金体系とすることで、公共交通ネットワーク全体の利便性向上を図る
事業概要	<p><全体構想></p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの乗り継ぎの際は、割安な料金設定をすることが利便性の向上につながります。 ・また、船津方面については岳南電車と路線バスまたは地域交通との連携も必要となります。 ・このため、路線バス同士の乗り継ぎや多様な移動手段の選択が容易になるよう、乗り継ぎ割引や共通料金を設定し、利便性向上を図ります。 <p><具体内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ割引券、回数券等の継続実施及び充実化 ・岳南電車と船津方面の地域交通での連携を検討 ・ICカードを活用した乗り継ぎ割引実施の検討（30分以内に乗り継いだ場合、初乗り運賃を割り引く等） <p><参考事例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・西鉄バス：ICカードを活用し、90分以内の乗り継ぎで割引を適用 <div data-bbox="550 1227 1332 1568" data-label="Diagram"> <p>Aバス停からBバス停、Bバス停からCバス停に乗り継いだ場合。</p> <p>90分以内</p> <p>200円 → 300円</p> <p>200円 + 300円 - 80円 = 420円</p> </div> <p>※出典：西鉄バス HP</p>
実施主体	富士市、バス事業者、鉄道事業者

取組 6 : バスロケーションシステム情報の利便性向上

実施年度	R6年度以降
対応する地域公共交通計画の施策	目標4 将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入 施策 21 バスロケーションシステムの利便性向上
対象地域・路線	・市内全域
目的（ねらい）	・バスロケーションシステムの利便性向上を図ることで、乗り継ぎ利用での検索のしやすさ、交通手段選択のしやすさの向上を図る
事業概要	<p><全体構想></p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの再編により、吉原中央駅での乗り継ぎが必要となる場合、乗り継ぎ情報の提供が利便性向上には不可欠です。 ・また、船津方面については岳南電車と路線バスまたは地域交通との連携も必要となります。 ・このため、バス情報のオープン化、バスロケーションシステムの利便性向上、岳南電車と一体となった運用などを検討します。 <p><具体内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス情報のオープンデータ化の検討 ・岳南電車を組み込んだバスロケーションシステムの構築検討 <p><連携施策></p> <p>—</p>
実施主体	富士市、バス事業者、鉄道事業者

第2章 第一次実施事業（令和5年度実施事業）の内容

2-1 事業の内容・実施主体

(1) 「ホ. 運行回数又は運行時刻の設定」に関する事業

1) 取組1 路線バス再編（ゆりかご線）

利便増進事業のうち、路線バス再編（ゆりかご線）に関わる路線を以下に示す。

項目(対象路線・エリア)	事業内容	実施主体
ゆりかご線(富士駅～新富士駅)、ぐるっとふじ		
ゆりかご線 (富士駅南口～下横割～ 新富士駅)	運行区間変更(7往復、終点を新富士駅からイオンタウン富士南まで延長) 減便(3.5往復、朝夕で乗車密度が1.0を下回る便を対象)	富士急静岡バス(株)
ゆりかご線(富士駅南口～ 新富士駅～イオンタウン富士南)	上記運行区間変更に伴い増便	富士急静岡バス(株)
まちなか循環 ぐるっとふじ	現状維持(ゆりかご線と連携し、富士駅南口～イオンタウン富士南間での日中の30分間隔運行を実施)	富士急静岡バス(株)

① 目的（ねらい）

- 路線の再編・集約による運行の効率化、収支率の改善、利便性の向上

② 事業の内容

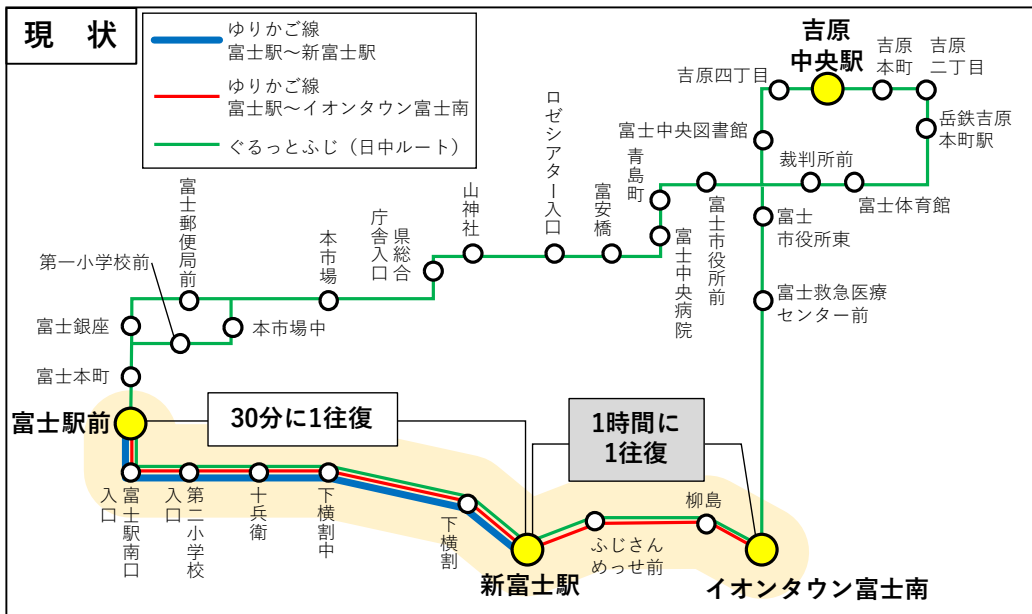
- 富士駅南口～新富士駅間を運行するゆりかご線は起終点の違いで2系統の運行があるが、イオンタウン富士南までの系統に統一し、利用の少ない時間帯の廃止・多い時間帯の増などにより、買い物需要へ対応した利便性向上を図る。

③ 事業の詳細

- ゆりかご線のうち、富士駅南口～新富士駅で運行する系統を減便する。
- ぐるっとふじと重複する路線（富士見台方面の系統、富士駅～吉原中央駅間で運行する系統）と連携し、将来的な等間隔運行の実施を検討。

ゆりかご線(富士駅南口～下横割～新富士駅)の変更(減便)		
項目	【現状】	【変更後】
運行事業者	富士急静岡バス(株)	富士急静岡バス(株)
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業
運送の態様	路線定期運行	路線定期運行
起点	富士駅南口	富士駅南口
終点	新富士駅	新富士駅
主な経由地	下横割	下横割
キロ程	2.0 km	2.0 km
便数	平日:21便 土・日・祝日:15便	平日:2便 土・日・祝日:2便
運賃	対距離制運賃	対距離制運賃

ゆりかご線(富士駅南口～新富士駅～イオンタウン富士南)の変更(増便)		
項目	【現状】	【変更後】
運行事業者	富士急静岡バス(株)	富士急静岡バス(株)
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業
運送の態様	路線定期運行	路線定期運行
起点	富士駅南口	富士駅南口
終点	イオンタウン富士南	イオンタウン富士南
主な経由地	新富士駅	新富士駅
キロ程	4.0 km/3.7 km	4.0 km/3.7 km
便数	平日:14便 土・日・祝日:20便	平日:26便 土・日・祝日:26便
運賃	対距離制運賃	対距離制運賃
その他		ぐるっとふじと連携し、今後、等間隔運行の実施を検討



2-2 実施予定期間

(1) 「ホ. 運行回数又は運行時刻の設定」に関する事業

1) 取組 1 路線バス再編 (ゆりかご線)

	項目(対象路線・エリア)	R5 年度 (2023)	R6 年度 (2024)	R7 年度 (2025)	R8 年度 (2026)
1)取組1 路線バス再編(ゆりかご線)	ゆりかご線(富士駅～新富士駅)				
	ゆりかご線 (富士駅南口～下横割～新富士駅)	実施 (減便)			
	ゆりかご線(富士駅南口～新富士駅～イオンタウン富士南)	実施 (増便)			

2-3 事業実施に必要な資金の額・調達方法

令和5年度に着手予定の利便増進事業の実施に必要な資金の額及び調達方法について、以下のとおり設定する。

項目	総事業費 (千円/年)	内訳	調達方法	
			調達主体	(補助金等)
路線バス再編 (ゆりかご線)	2,849			
ゆりかご線 (富士駅～新富士駅)	2,849			
ゆりかご線 (富士駅南口～下横割～新富士駅)	272	272	富士急静岡バス(株)	
ゆりかご線(富士駅南口～新富士駅～イオンタウン富士南)	2,577	1,877	富士急静岡バス(株)	
		700	国	フィーダー補助

2-4 事業の効果

富士市地域公共交通計画における目標の達成に向けて、令和5年度に実施する利便増進事業によって得られる効果を以下に示す。

実施項目	路線バス再編 (ゆりかご線)
対象地域・路線	ゆりかご線 (富士駅～新富士駅～イオンタウン富士南)
事業の効果	<ul style="list-style-type: none"> ゆりかご線のうち、日中の富士駅南口～新富士駅間での運行を富士駅南口～イオンタウン富士南に統一 →同じ区間を運行するぐるっとふじと連携し、日中の富士駅からイオンタウンへのアクセスを1時間おきから30分おきに拡大

第3章 利便増進事業に関連して実施する事業

3-1 事業の内容

地域公共交通計画における、利便増進事業に関連して実施する事業を以下に示す。

(1) 公共交通事業者への支援（施策2）

- 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。

【具体内容】

- ・生活交通地域・基幹路線維持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

(2) サイクル&ライド、サイクル&バスライド環境の空間整備（施策9）

- 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。

【具体内容】

- ・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み
- ・健康・観光との連携による自転車利用の促進

(3) 地域公共交通活性化基金の導入（施策14）

- 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。

【具体内容】

- ・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

(4) 運転士確保に向けた支援（施策15）

- 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。

【具体内容】

- ・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

(5) モビリティ・マネジメント (MM) の展開 (施策 16)

- 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。

【具体内容】

- ・ 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

(6) 市民・事業者・行政による利用促進 (施策 17)

- 「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・ひとづくりを進めます。

【具体内容】

- ・ 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

(7) 交通系 IC カードの導入検討 (施策 19)

- 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。

【具体内容】

- ・ 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

3-2 実施予定期間

利便増進事業に関連して実施する事業の実施予定期間を以下に示す。

実施事業	R5 年度 (2023)	R6 年度 (2024)	R7 年度 (2025)	R8 年度 (2026)
(1)公共交通事業者への支援(施策 2) ・生活交通地域・基幹路線維持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	継続／実施			
(2)サイクル&ライド、サイクル&バスライド環境の空間整備(施策 9) ・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み ・健康・観光との連携による自転車利用の促進	検討・整備			
(3)地域公共交通活性化基金の導入(施策 14) ・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	実施			
(4)運転士確保に向けた支援(施策 15) ・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	実施			
(5)モビリティ・マネジメント(MM)の展開(施策 16) ・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	実施			
(6)市民・事業者・行政による利用促進(施策 17) ・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	継続／実施			
(7)交通系 IC カードの導入検討(施策 19) ・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	検討		整備	導入
	検討		整備	導入
	導入			

第4章 地方公共団体による支援の内容

利便増進事業について、本市で支援する内容について以下に示す。

(1) 運行費の補助

本市の公共交通網を確保、維持していくため、交通事業者に対して運行経費の支援を行います。

(2) 利便性向上に係る事業の実施

デジタルサイネージ設置や公共交通マップの作成など、利便性向上に係る事業を実施します。

(3) 市民への情報発信、情報共有の場の設置

利便増進事業でなされる施策について、市民への情報発信を行い、利用促進と施策の効果の最大化に向けて働きかけを行います。

(4) 地域内交通の導入支援

地域住民主体の協議会等の設置や運営、実証実験等への補助を行い、地域の公共交通を育てるための取り組みを支援します。

(5) 施策実施のための調査・検討、アドバイザーの招聘

専門的な知見を持った公共交通アドバイザーを招聘し、施策の詳細検討や検討に必要な調査・分析などを行い、施策の熟度を高め効果を最大限引き出すよう取り組みます。