

パブリック・コメント制度による

「富士市地域公共交通計画（案）」

に対する意見募集について

- 意見募集期間 令和2年12月15日（火）から令和3年1月15日（金）
- 意見の提出方法
 - 直接の場合 富士市役所6階 都市計画課へ
 - 郵送の場合 〒417-8601
富士市永田町1丁目100番地
富士市都市整備部都市計画課あて
 - FAXの場合 0545-51-0475
 - Eメールの場合 toshikei@div.city.fuji.shizuoka.jp
 - 市ウェブサイト パブリック・コメントコーナーから
専用フォームへ
- 意見の記載方法 様式は問いませんが、案件名「富士市地域公共交通計画（案）」、
意見、住所、氏名、電話番号を明記してください。

令和2年12月

富士市 都市整備部 都市計画課

Prologue (はじめに)

1 ■ 計画策定の背景・経緯と目的

(本編 P2)

【背景・経緯】

- ▶ 本市では、公共交通を「動く公共施設」と位置付けた「富士市公共交通網整備に関する基本指針」を平成 16 年度に策定、平成 20 年度及び平成 25 年度には、「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。
- ▶ 今回策定する「富士市地域公共交通計画」は、旧計画を引き継ぎつつ、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策定するものです。

【目的】

- ▶ 「富士市地域公共交通計画」は、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

(本編 P4)

【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。

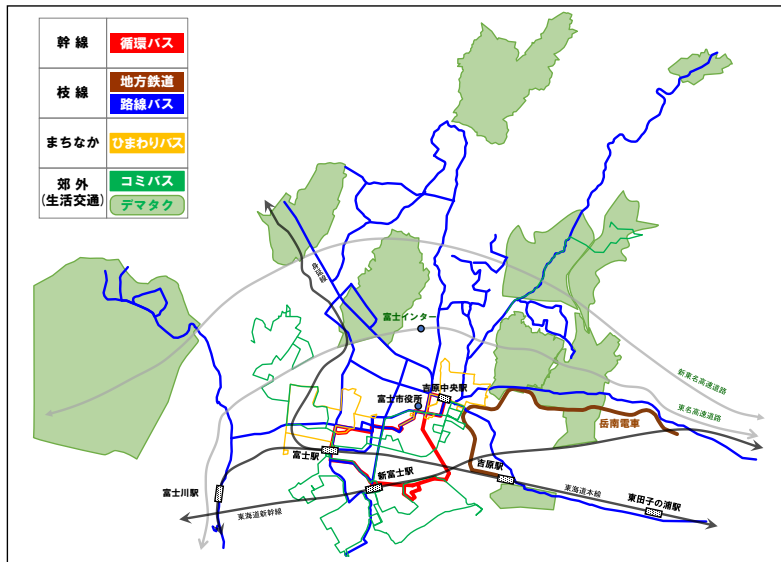
＜富士市都市計画マスタープランにおける将来のまちの骨格図＞



【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。

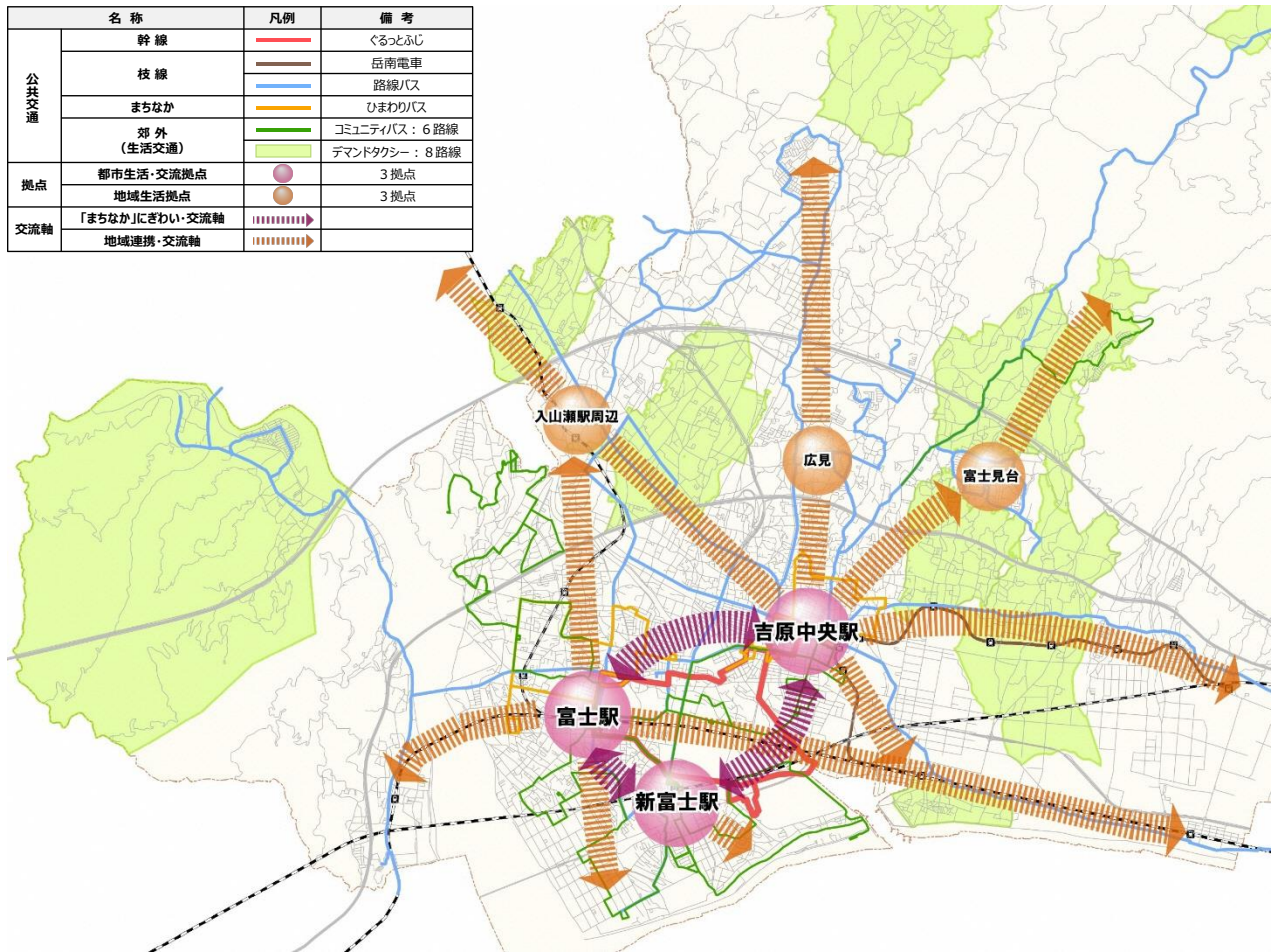
＜富士市の公共交通網 概略図＞



3 ■ 富士市の地域公共交通網

(本編 P6)

➤ 富士市の公共交通は、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ます。



4 ■ 計画の位置づけ

(本編 P8)

- 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。

5 ■ 基本コンテンツ

(本編 P10)

【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。

【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。

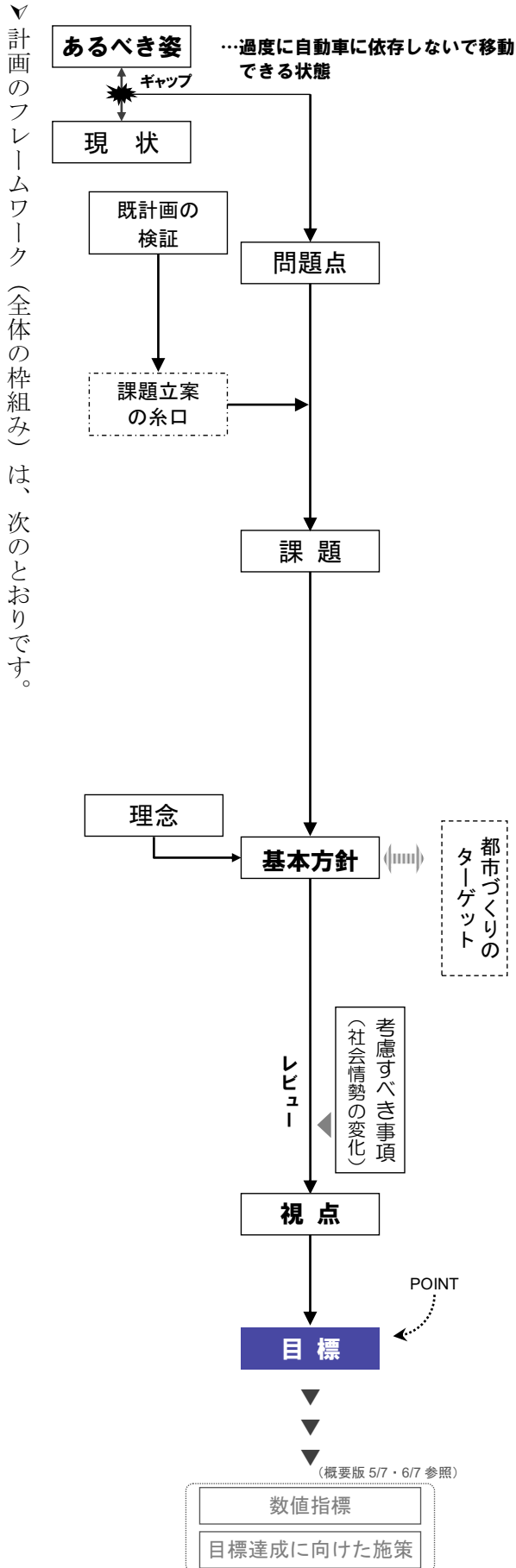
【計画策定のポイント】

➤ 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。

富士市地域公共交通計画

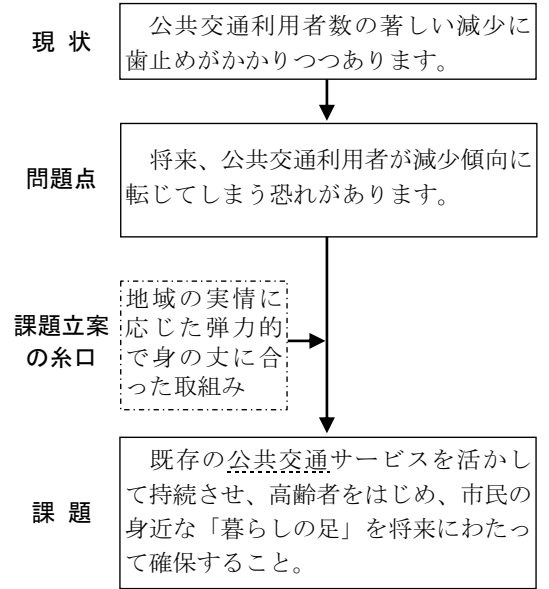
1 計画の全体像

(本編 P12)



2 公共交通の現状・問題点・課題

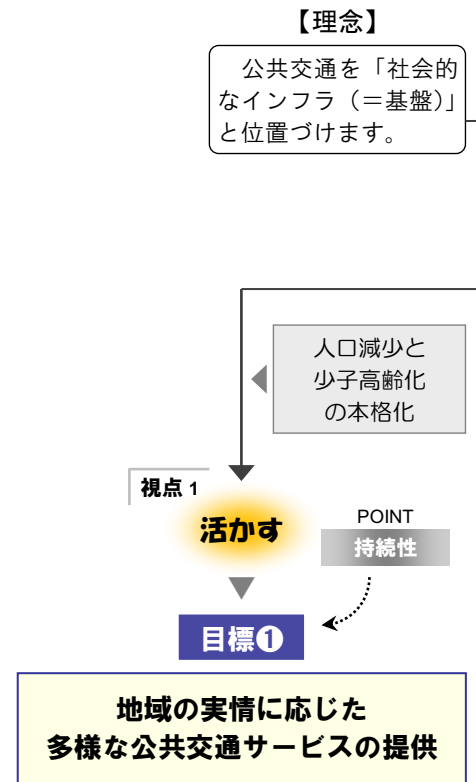
▼公共交通を取り巻く現状・問題点を体系的に整理し、課題に至るプロセスを明確化しました。

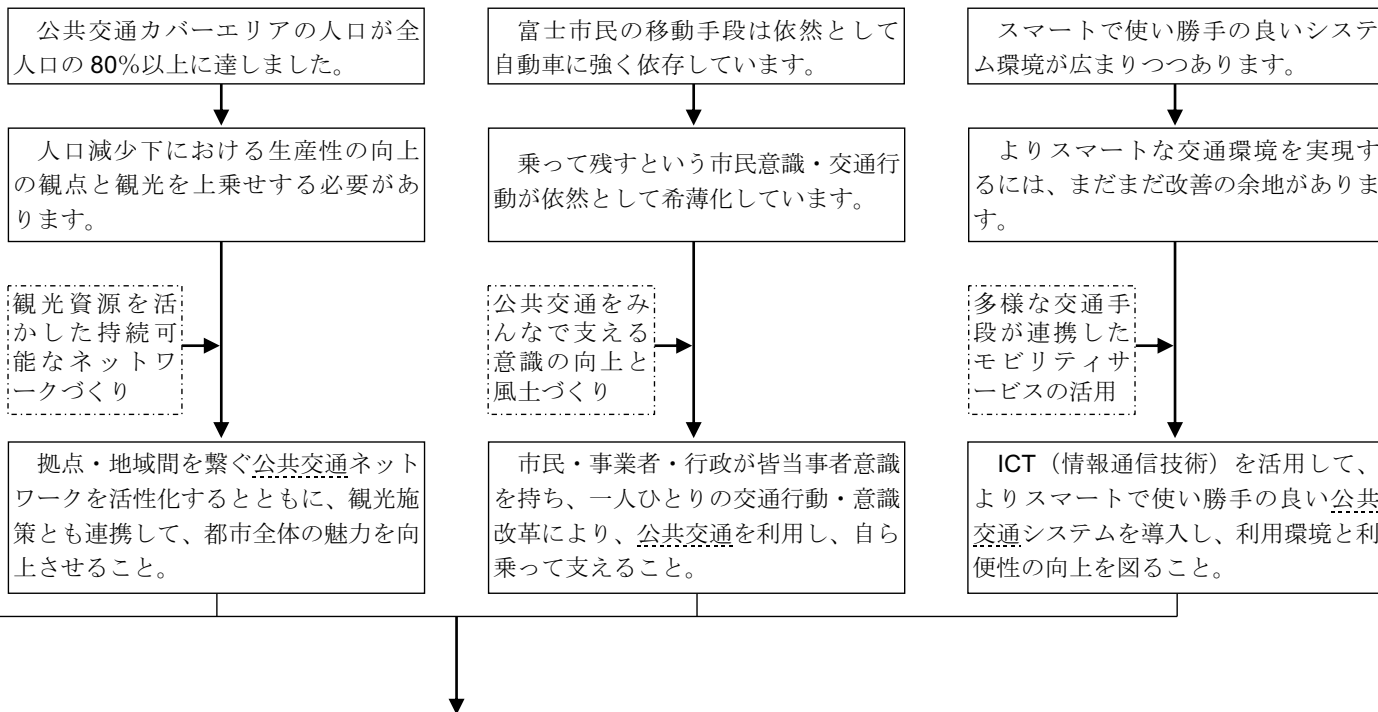


3 理念・基本方針・目標の設定

▼課題と理念、都市づくりのターゲットを設定しました。

▼基本方針の実現に向け、考慮すべき事項をレビューしながら、「活かす」、「繋ぐ」、「支える」、「導く」の視点から、目標を設定しました。





【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

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

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

➤ バランスの都市交通体系を実現するため、4つの目標に基づくさまざまな施策を展開します。

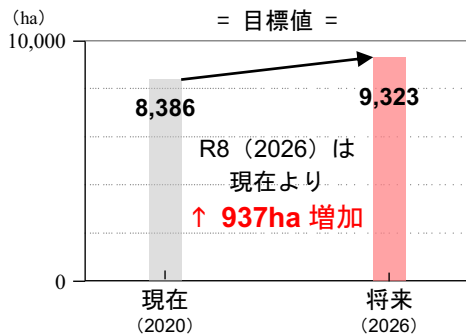
目標 ①：地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供

➤ 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：公共交通カバー面積

★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を目指します！



目標を達成するための施策

- ①-1 既存路線の維持・確保
 - 1 路線バス・循環バスの運行内容の改善
 - 2 公共交通事業者への支援
 - 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
 - 4 まちなか（政策）路線の運行
 - 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
 - 6 運行効率・フレキシブル化の検討

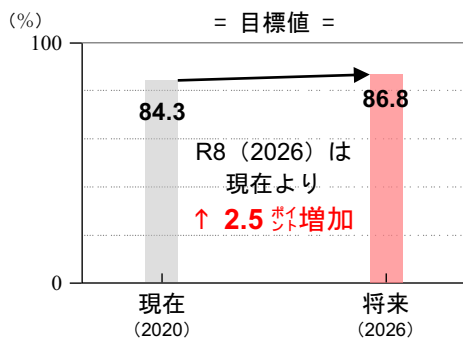
目標 ②：拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成

➤ 「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、持続可能なまちのつくりを目指します。

数値指標②：公共交通の人口カバー率積

★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

- 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み
 - 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

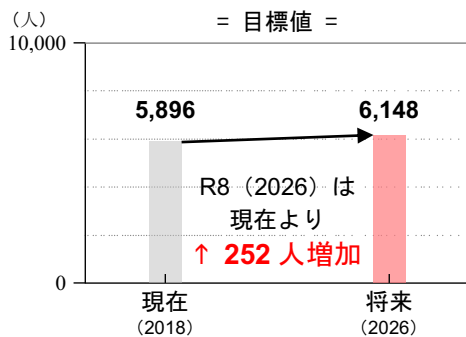
目標 ③：みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築

➤ 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：地域公共交通利用者数

★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！



目標を達成するための施策

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

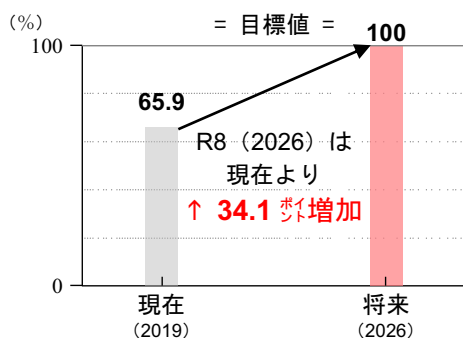
目標 ④：将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入

➤ 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)

★スマートで使い勝手の良い利用環境と利便性向上を図るため…

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

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

5 ■ 計画期間と実施主体（主な取組を抜粋）

（本編 P26）

▶ 各施策は、次のスケジュール及び実施主体において取組を展開します。

施策	主な取組	計画期間						実施主体
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	
1	路線バス・循環バスの運行内容の改善	わかりやすいダイヤ（毎時〇分発）の設定	← 継続/実施					富士市 交通事業者（バス・鉄道）
2	公共交通事業者への支援	生活交通地域・基幹路線維持費補助金による支援	← 継続/実施					富士市
3	共同運行・相互乗り入れの検討	路線バスからコミュニティ交通への移行（廃止代替）の検討	← 検討/協議					富士市 市民・地域等
4	まちなか（政策）路線の運行	まちなか循環バス/ぐるっとふじ（夜）の継続運行	← 継続運行					富士市
5	地域との協働路線の運行	地域との共同による既存コミュニティバスの継続運行	← 継続運行					富士市 市民・地域等
6	運行効率・フレキシブル化の検討	路線バスとの共存を前提とした運行範囲の拡大検討	← 検討/実施					富士市 市民・地域等
7	交通結節点の機能強化・ハード整備	乗り継ぎポイントや待合スペースの環境整備	← 検討/整備					富士市 バス事業者
8	交通バリアフリー化の取組み	わかりやすい案内情報・サイン表示などの取組み	← 継続/実施					富士市 交通事業者（バス・鉄道・タクシー）
9	サイクル&ライド、サイクル&バスライド環境の空間整備	官民連携による快適な自転車利用環境の取組み	← 検討/実施					富士市、市民・地域等 交通事業者（バス・鉄道）
10	乗り継ぎ割引券・共通回数券の発行	乗り継ぎ割引券の発行継続による乗継抵抗の低減	← 継続/実施					富士市 バス事業者
11	観光拠点をつなぐバス路線の開設	官民連携の仕組み・事業スキームの検討	← 導入検討					富士市 交通事業者（バス）
12	レンタサイクル・シェアサイクルとの連携強化	富士山レンタサイクル事業との連携による利用促進	← 検討		← 実証実験		← 本格実施	富士市 市民・地域等
13	コミュニティ交通サポート制度の継続	各地区コミュニティ交通協議会の開催及び支援	← 継続/実施					富士市 市民・地域等
14	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	← 検討					富士市 市民・地域等
15	運転士確保に向けた支援	スクールバスや各種送迎バスとの統合検討	← 検討					バス事業者
16	モビリティ・マネジメント（MM）の展開	学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施	← 実施					富士市 交通事業者（バス・鉄道）
17	市民・事業者・行政による利用促進	利用促進に係るイベント・キャンペーンの実施	← 継続/実施					富士市、市民・地域等 交通事業者（バス・鉄道・タクシー）
18	高齢者のお出かけを念頭に置いた新たな移動支援サービスの導入	地域お出かけバス実証運行の実施	← 検討/実証実験					富士市 市民・地域等
19	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		富士市 バス事業者
20	運賃・料金の柔軟化検討	複数の交通手段に対応した市内共通定期券の導入検討	← 検討				← 導入	富士市 交通事業者（バス・鉄道）
21	バスロケーションシステム情報の利便性向上	バスロケーションシステムのGTFS化	← 検討	← 整備		← 供用		富士市 バス事業者
22	デマンドタクシー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	← 検討					富士市 タクシー事業者
23	MaaS（Mobility as a Service）の導入に向けた検討	チケットレス化、キャッシュレス化の検討	← 検討					富士市、市民・地域等 交通事業者（バス・鉄道・タクシー）
24	新型輸送サービスの導入に向けた検討	自動運転による交通サービスの活用・導入に向けた検討	← 検討					富士市 交通事業者（バス・タクシー）

Epilogue（おわりに）

■ 計画の着実な推進に向けて

（本編 P32）

- ▶ 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。
- ▶ 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。
- ▶ 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。