



第二次富士市地域公共交通計画 の策定について

－ 第2回 富士市公共交通協議会 －

令和8年8月31日（月）
富士市 都市整備部 都市計画課

**公共交通は、日常生活に必要不可欠
な「移動」をするために必要な
1つのツールです。**

**富士市では、自動車で移動する方が
とても多いですが、過度に自動車に
依存せずに、将来に渡って公共交通が
持続可能なものとして
維持・確保していくことが大切だと
考えています。**

1. 計画策定のポイント

2. 現行計画の内容

3. 現行計画の評価等

4. 現状診断

5. 課題の抽出

6. 今後のスケジュール

1. 計画策定のポイント

▶ 策定の背景

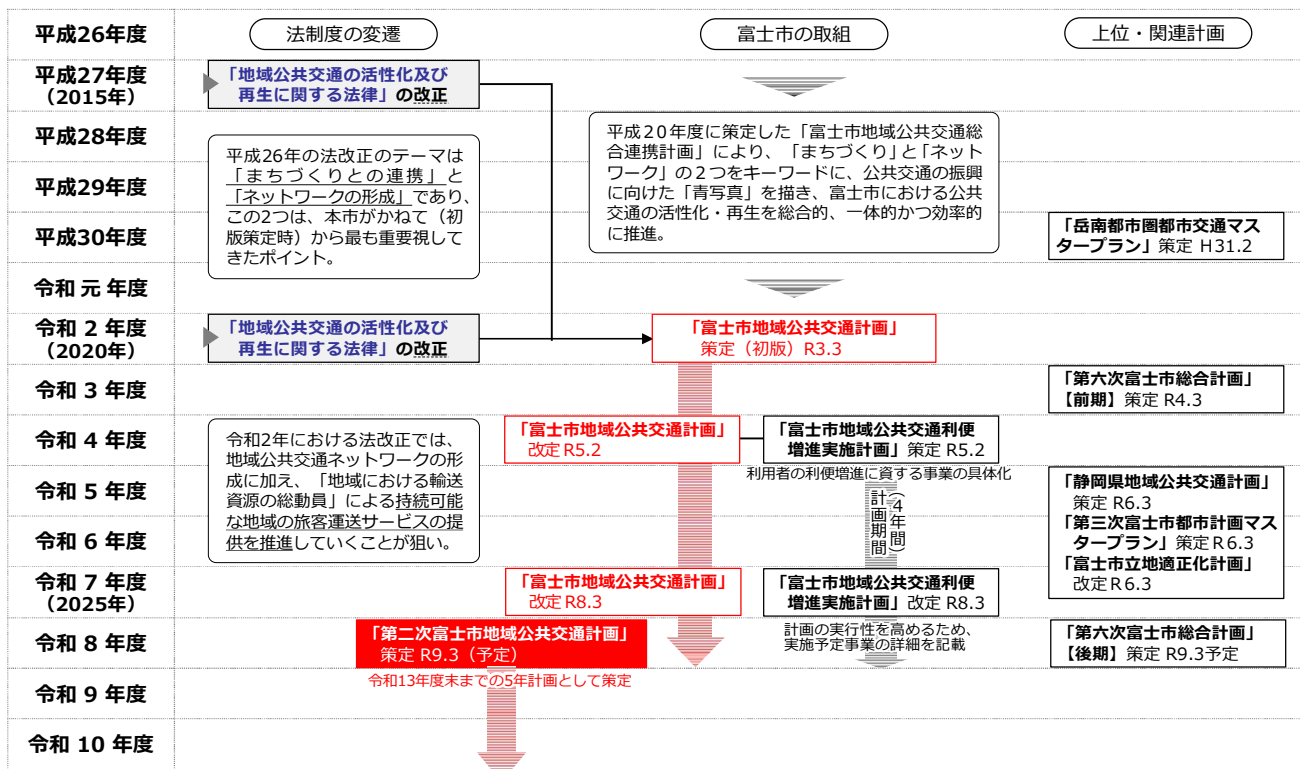
▶ 策定方針

▶ 策定の背景

- ✓ 「富士市地域公共交通計画」は、地域公共交通活性化・再生法に基づき策定する法定計画です。
- ✓ 公共交通ネットワーク全体を一体的に形作づくり、持続させることを目的に、「青写真」として策定したものであり、地域公共交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針のことです。
- ✓ 令和3年3月に当初策定した「富士市地域公共交通計画」が、令和8年度末に計画期間の満了を迎えることから、次期計画となる「第二次富士市地域公共交通計画」を策定します。
- ✓ 次期計画の策定にあたっては、国が示す「地域公共計画のアップデートガイダンス」等に従い、作業を進めています。



【法制度の変遷と富士市の取組・計画】



▶ 策定方針

次期計画の策定にあたっては、以下の事項を踏まえて策定作業を進めます。

上位計画との整合

- ・当初計画を策定した令和3年3月以降に、策定または改定された上位計画である「第六次富士市総合計画」や「第三次富士市都市計画マスタープラン」、立地適正化計画等の内容を考慮します。

地域公共交通のリ・デザイン

- ・自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、官民共創、交通事業者間共創、他分野共創の「3つの共創」を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めます。

施策や数値目標の見直し

- ・施策や数値目標について、評価・検証を行い、自動運転など近年特に本市が推進する取組を施策に追加します。

- ・当初計画策定以降に改定・策定した上位計画の内容を整合させるとともに反映します。

上位計画

- ・第六次富士市総合計画（令和4年3月策定）
- ・第三次富士市都市計画マスタープラン（令和6年3月策定）
- ・静岡県地域公共交通計画【静岡県】（令和6年3月策定）
- ・岳南都市圏都市交通マスタープラン【静岡県】（平成31年2月策定）

即す

富士市地域公共交通計画

- ・地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン

両輪

富士市立地適正化計画

関連計画

- ・富士市バリアフリーマスタープラン
- ・富士市自転車活用推進計画
- ・第2次富士市観光基本計画
- ・富士市地域福祉計画
- ・第三次富士市住宅マスタープランなど

整合
連携

◆第六次富士市総合計画

市民や事業者の皆様、行政が共通して目指すまちづくりを進めるとともに、総合的かつ計画的に行政運営を進めるための指針を示した市の最上位計画。

■策定年度

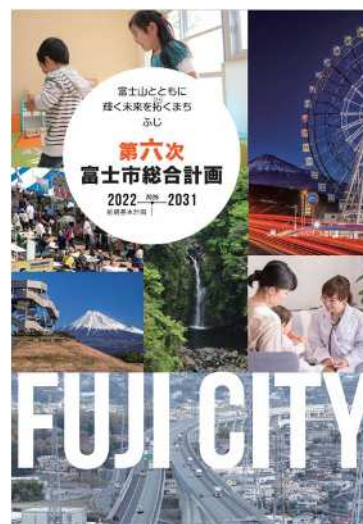
令和4年3月策定

■計画期間

・令和4(2022)年度～令和13(2031)年度



出典：第六次富士市総合計画 令和4年3月 P6



■公共交通に関する記載内容

基本目標7「快適な暮らしを続けられるまち」において、「1 公共交通の充実」を掲げており、公共交通を集約・連携型都市づくりに欠かせない「都市の装置」として位置付け、官民の適切な役割分担によりその機能を持続させることとしています。

■施策の主な取組

- 市民意識の啓発、環境整備などの推進
- 地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの導入
- 地域公共交通事業者への運行支援による路線の維持・確保
- デジタル変革やバリアフリー化の促進による利用環境の改善

後期計画においても引き続き取組を推進



出典：第六次富士市総合計画 令和4年3月 P99

◆第三次富士市都市計画マスタープラン

都市計画法第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」のことであり、長期的な都市づくりの考え方の明示や都市計画の決定・変更の際の根拠としての役割を持つ、市町村が行う都市計画の最も基本となる計画。

■策定年度

令和6年3月策定

■計画期間

目標年次：令和6(2024)年度～令和27(2045)年度

基本方針：令和6(2024)年度～令和17(2035)年度



■公共交通に関する記載内容

- ✓ 第三次富士市都市計画マスタープランでは、本市を取り巻く社会・経済情勢に対応するため、「定住」の視点を「居住」、「移動」及び「安全」の視点に細分化しました。
- ✓ 「移動」の視点からの都市づくりの課題としては「多様性のある移動環境の確保」があげられ、その目標として「多様な交通手段により移動しやすい都市」を掲げています。
- ✓ 全体構想における「都市交通の基本方針」として、以下のとおり「基本的な考え方」を示している。



5-2 都市交通の基本方針

<基本的な考え方>

- 過度に自動車に依存しない都市交通体系の構築
- 公共交通サービスの有機的な連携による、誰もが安全・安心・快適に利用できる環境の創出と新たな公共交通サービスの導入
- 道路等交通施設の整備、維持管理及び見直しの推進



出典：第三次富士市都市計画マスタープラン 令和6年3月

◆ 静岡県地域公共交通計画

人口減少や新型コロナウイルス感染症等の影響により、厳しい状況に置かれている地域公共交通の維持、活性化を目的として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、これまでの計画に無い考え方を取り入れた持続可能で利便性の高い公共交通サービスを利用者に提供するために静岡県が策定。

■ 策定年度

令和6年3月策定

■ 計画期間

令和6(2024)年度～令和10(2028)年度（5年間）

■ 計画区域

静岡県全域

■ 計画の構成

将来、目指す姿（ビジョン編）と、そのビジョンを実現するための5年間で取り組むべき計画（プラン編）で構成

静岡県地域公共交通計画

令和6年3月
静岡県交通基盤部都市局

■ 計画の概要

静岡県の地域公共交通における“将来、目指す姿”については、「“ふじのくに”デジタル田園都市」と掲げ、将来、目指す姿とその具体化イメージとして、“持続可能な社会を支える公共交通”と“誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供”としている。

第2節 本県の地域公共交通における「将来、目指す姿」

① 本県が目指す“ふじのくに”デジタル田園都市

【将来、目指す姿】

“ふじのくに”デジタル田園都市

【その具体化イメージ】

- ✓ 持続可能な社会を支える公共交通
- ✓ 誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

東部地域

施策 | モード間の乗継環境改善

次期計画を反映

新富士駅と富士駅、三島駅と御殿場線各駅など交通結節点における接続性を改善し、多様な移動手段のシームレスな連携を推進します。

事業 | 住民ニーズと観光ニーズに応じた交通結節点の強化

取組主体	取組内容	スケジュール				
		2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
国	取組事例等の情報提供、補助制度等による財政支援	適宜実施				
県	交通結節点における各種案内に関する調査、検討 住民ニーズと観光ニーズの調査、把握	実施				
市町	交通結節点における各種案内の設置 利用者からの意見の把握、情報共有	適宜実施				
交通事業者	交通結節点における各種案内の設置 利用者からの意見の把握、情報共有	適宜実施				

138

次期計画を反映

◆岳南都市圏・都市交通マスタープラン

岳南都市圏都市交通マスタープランは、岳南都市圏（富士市、富士宮市）の将来を見据えた交通体系のあり方を提案する総合的な交通計画。平成18年度に策定した前回計画から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、パーソントリップ調査等を実施し、新たな都市交通マスタープランを策定。

■ 策定年度

平成31年2月策定

■計画期間

平成31(2019)年度～令和17(2035)年度（概ね20年後）

■ 対象地域

岳南都市圏（富士市・富士宮市）

■ 策定主体

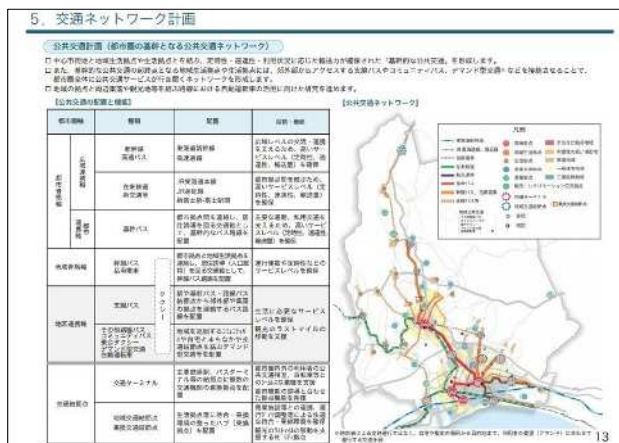
岳南都市圏総合都市交通計画協議会



■計画の概要

都市交通マスタープラン（総合都市交通計画）はパーソントトリップ調査などを踏まえ、現状及び将来にわたる都市交通の課題に対応するために関係機関が共同で策定する都市圏交通の将来ビジョン。

概ね20年後の都市圏将来像を見据えた交通体系（公共交通や自動車、徒歩・自転車）のあり方を提案している。



◆富士市立地適正化計画

立地適正化計画は、市街化区域において都市機能や居住地を一定のエリアに緩やかに誘導し、効率的な施設の配置や適切な人口密度の維持により、生活利便性を確保するための計画。人口減少時代においても、暮らしの質を維持し、多様な暮らしを実現するために、都市づくりの方針（ターゲット）を「暮らしの質を維持する集約・連携型都市づくり」と定め、その実現に向けて14の施策を展開。

■策定年度

平成31年2月当初策定、令和6年3月改定

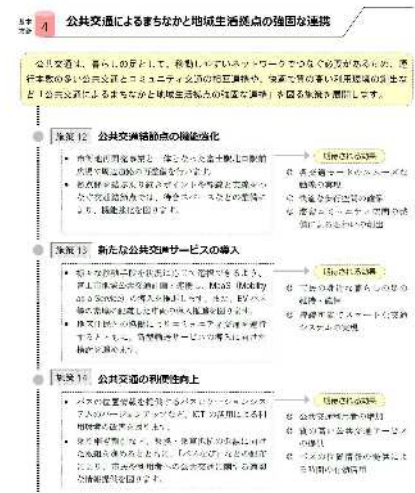
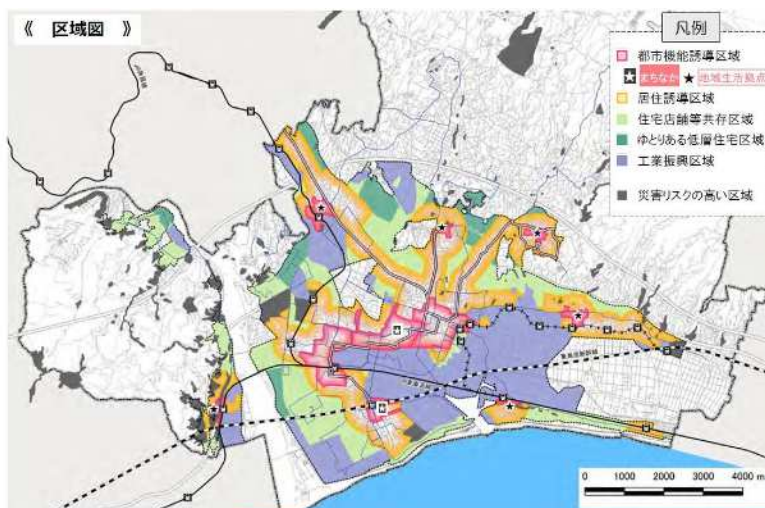
■計画期間

令和6年(2024)年度～令和27(2045)年度（概ね20年後）



■公共交通に関する記載内容

基本方針4に「公共交通によるまちなかと地域生活拠点の強固な連携」を掲げ、具体的な誘導施策として「公共交通結節点の機能強化」「新たな公共交通サービスの導入」「公共交通の利便性向上」を展開しています。

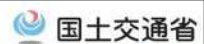


◆地域公共交通のリ・デザインとは

地域公共交通は大変厳しい状況に置かれているため、交通事業者のみならず、地域の関係者が連携・協働（共創）し、地域ぐるみで支えていくことが重要です。そこで、以下の取組を通じて、**地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高める取組**です。

①官民共創・
交通事業者間共創・
他分野共創の「3つの共創」②自動運転やMaaSなど
デジタル技術を実装する「交通DX」③車両電動化や
再エネ地産地消など「交通GX」

地域公共交通の「リ・デザイン」とは



- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、一気に**10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創の「3つの共創」**、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」**（再構築）を進める。
- これにより、『デジタル田園都市国家構想』及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『新しい資本主義』の実現を目指す。

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



3つの共創

官民の共創

一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



2. 現行計画の内容

▶ 計画の概要

2 計画の概要

22

富士市地域公共交通計画

富士市地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化と再生を目的とした法定計画。この計画は、公共交通ネットワーク全体を一体的に形作り、持続させるための「青写真」として位置づけられています。具体的には、公共交通の充実を図り、地域・行政・交通事業者が協働して事業を推進することを目指している。

■ 策定年度

令和3年3月当初策定、令和5年2月改定、令和8年3月改定
※改定は、ともに地域公共交通利便増進事業の位置付け、またはより実効性のある事業への見直しによるもの。

■ 計画期間

令和3(2021)年度～令和8(2026)年度（6年間）

■ 対象地域

都市計画区域



「まちづくり」と「ネットワーク」の2つのキーワードに、旧計画である「富士市地域公共交通総合連携計画」を発展的に移行する形でブラッシュアップを図っている。

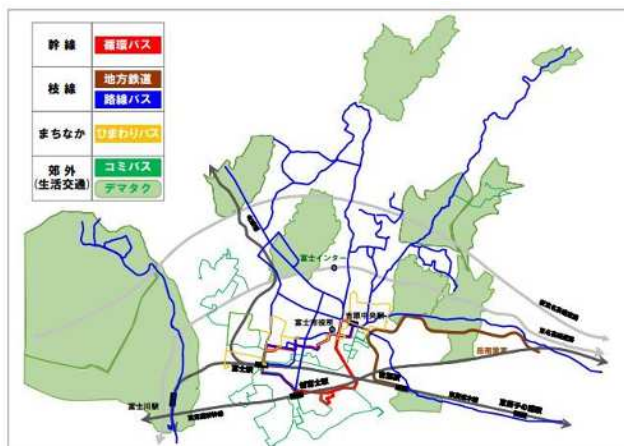
本市では、鉄道やバスなどの公共交通の結節点に、商業・医療・公共施設などを集約する「拠点」を配置して、「拠点と拠点・地域」を連携する「軸」を設定する「富士山の恵みを活かした、集約・連携型のまちづくり」を推進しています。

【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】



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】



出典：富士市地域公共交通計画／令和8年3月改定 P4,5

【基本理念】

公共交通を「**社会的なインフラ（＝基盤）**」と位置づける。

【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）**の充実を図る。

目標①

活かす 地域の実情に応じた
多様な公共交通サービスの提供

- ・ 公共交通事業者への支援
- ・ 地域との協働路線の運行
など6つの施策

目標②

繋ぐ 拠点・地域間の強固な連携
によるネットワークの形成

- ・ 交通バリアフリー化の取組み
- ・ 乗り継ぎ割引券・共通回数券の発行
など6つの施策

目標③

支える みんなで 支え・育て・守る
意識の啓発・仕組みの構築

- ・ モビリティ・マネジメント（MM）
の展開
- ・ 市民・事業者・行政による利用促進
など6つの施策

目標④

導く 将来を見据えた
新たな公共交通サービスの導入

- ・ MaaSの導入に向けた検討
- ・ 新型輸送サービスの導入に向けた検討
など6つの施策

出典：富士市地域公共交通計画／令和8年3月改定 P19-27

各目標ごとに数値目標を設定し、施策の進捗を図ります。

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：地域内フィーダー系統の収支率

本市の地域内フィーダー系統には、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。

数値指標 ②-1：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))



数値指標 ②-2：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)

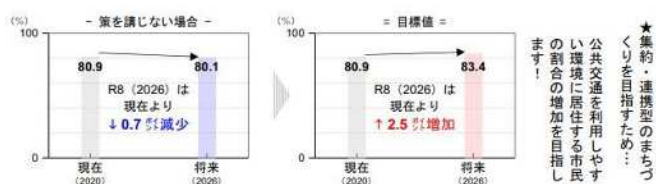
公共交通を維持するため公的な負担の効果を測る指標として、利用者1人当たりの公的負担額を用います。

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。

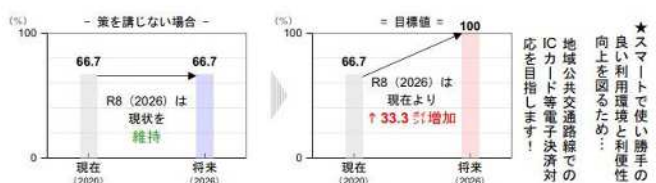
数値指標 ②：公共交通の人口カバー率

(公共交通カバー面積の人口 ÷ 市全域の人口)



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))



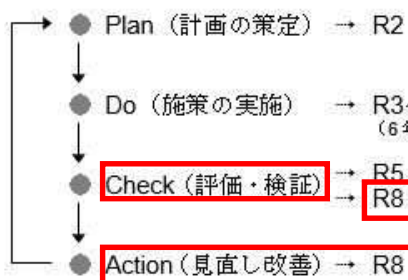
出典：富士市地域公共交通計画/令和8年3月改定 P20-26

令和6年10月の「令和6年度第3回富士市公共交通協議会」において中間評価を行い数値目標や施策の進捗状況について確認しました。

本計画は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ています。

■ 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

…取組み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。

出典：富士市地域公共交通計画/令和8年3月改定 P38

3. 現行計画の評価等

▶ 数値指標と目標達成に向けた施策

3 数値目標と目標達成に向けた施策

28

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

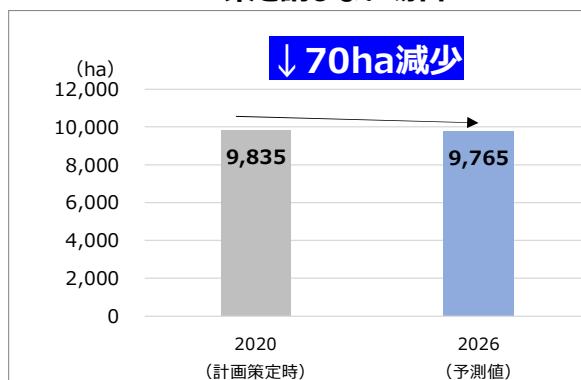
数値指標①－1

公共交通カバー面積

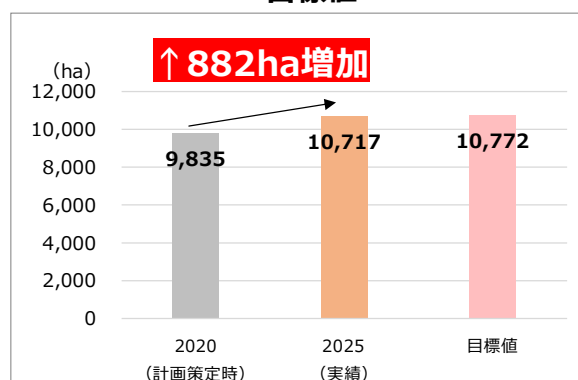
- 誰もが使える身近な「暮らしの足」とするため、「公共交通カバー面積」の増加を指標としています。
- 公共交通カバー面積は、令和7（2025）年度末では、計画策定時から882ha増加しており、目標値まであと55haとなっています。

1) 数値指標達成状況

－ 策を講じない場合 －



－ 目標値 －



算出方法：鉄道（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

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

数値指標①ー2

地域内フィーダー系統の収支率

- 地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供の数値指標として地域内フィーダー系統の平均収支率としています。
- 地域内フィーダー系統の収支率はすべての路線で達成しています。

1) 数値指標達成状況

2022年度運行分（計画策定時）		2025年度運行分（実績）	目標値
民間事業者路線平均 62.8%	➤	82.6%	80.0%以上
地域路線平均 32.3%	➤	34.3%	33.3%以上
まちなか路線平均 26.3%	➤	28.6%	20.0%以上

算出方法：運賃収入 ÷ 運行経費 × 100

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

2) 施策の実施状況

施策1 路線バス・循環バスの運行内容の改善

- ひまわりバス（富士・吉原）の抜本的な見直し・改善（R4）
- ゆりかご線の見直し（R5）
- 大淵線の見直し（R7）

施策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
- 循環バスひまわり運行事業費補助金による支援継続
- 地方鉄道事業運営費補助金による支援継続

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る重複路線の解消（R3.4：興津線）
- 路線バスからコミュニティ交通への移行検討

施策4 まちなか（政策）路線の運行

- 吉原・富士駅北地区コミュニティバス「うるおい」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

- 松野地区デマンドタクシー「おぐるま」本格運行（R3.12～）
- 富士川地区デマンドタクシー「ふじかわ」実証運行（R4.10～）及び本格運行（R6.10～）

施策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（R3.8:てんまーる）
- コロナ禍における1/3ルールに基づく地区負担の特例措置の実施（R2～R4）



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

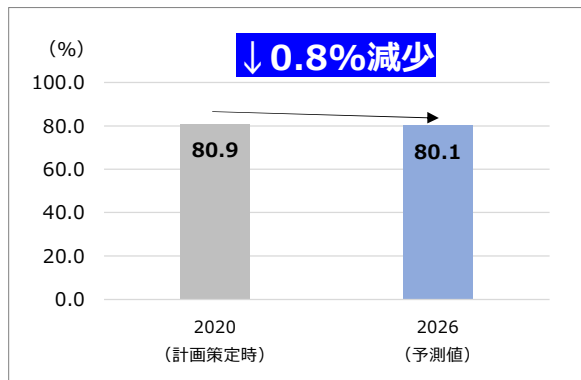
数値指標②

公共交通の人口カバー率

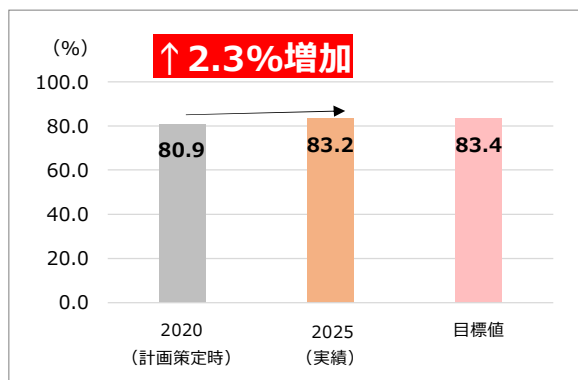
- 集約・連携型のまちづくりを目指すため、公共交通を利用しやすい環境に居住する市民の割合である「公共交通の人口カバー率」を指標としています。
- 公共交通の人口カバー率は、計画策定時から2.3パーセント増加しており、令和7（2025）年度末時点では、目標値まで0.2%となっています。

1) 数値指標達成状況

— 策を講じない場合 —



— 目標値 —



算出方法：公共交通カバー面積の人口 ÷ 市全域の人口

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) 施策の実施状況

施策7 交通結節点の機能強化・ハード整備

- 富士駅北口駅前広場整備事業の着手（R7）
- JR新富士駅におけるバスのりば等案内表示改善（R6）
- 「富士総合庁舎前」バス待合所の改修（R7）

施策8 交通バリアフリー化の取組

- JR富士川駅バリアフリー化事業の着手（R6～）
- JR東田子の浦駅における利用啓発横断幕のリニューアル（R6）

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

- 富士市サイクルステーション「ふじクル」開設（R3～）
- 道の駅富士川楽座におけるレンタサイクル事業（R4～）
- 新富士・富士駅間コネクタサイクル実証実験、サイクルトレイン実施ほか（R5）

施策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
- 共通回数券の見直し（R6）

施策11 観光拠点をつなぐバス路線の開設

- 観光バス路線の検討
- 観光スポットへの案内表示（R5～）

施策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の継続（富士山観光ビューロー）
- 道の駅富士川楽座におけるレンタサイクル事業（R4～）



出典：富士駅北口周辺地区再整備情報サイト「富士駅北口リニューアル」



出典：富士市サイクルステーション「ふじクル」HP

目標3

みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築

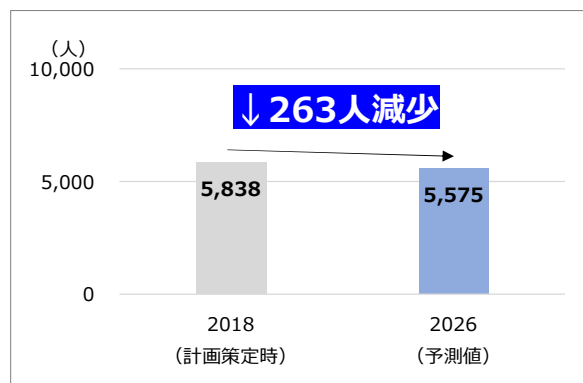
数値指標③－1

地域公共交通利用者数

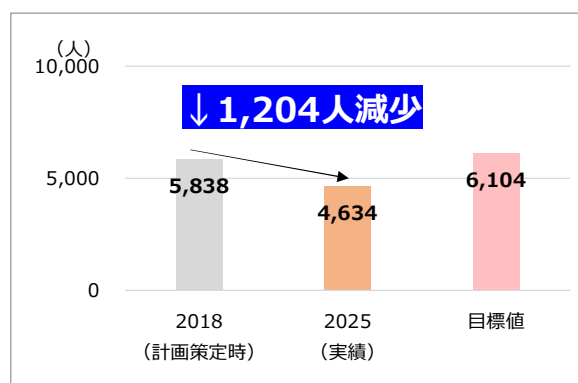
- 「当事者意識」を持ち、自ら「乗って支える」ことで、「地域公共交通利用者数」を指標としています。
- 地域公共交通利用者数は、計画策定時から令和7（2025）年度末時点では1,204人減少しており、今年度末の目標達成は難しい状況です。

1) 数値指標達成状況

－ 策を講じない場合 －



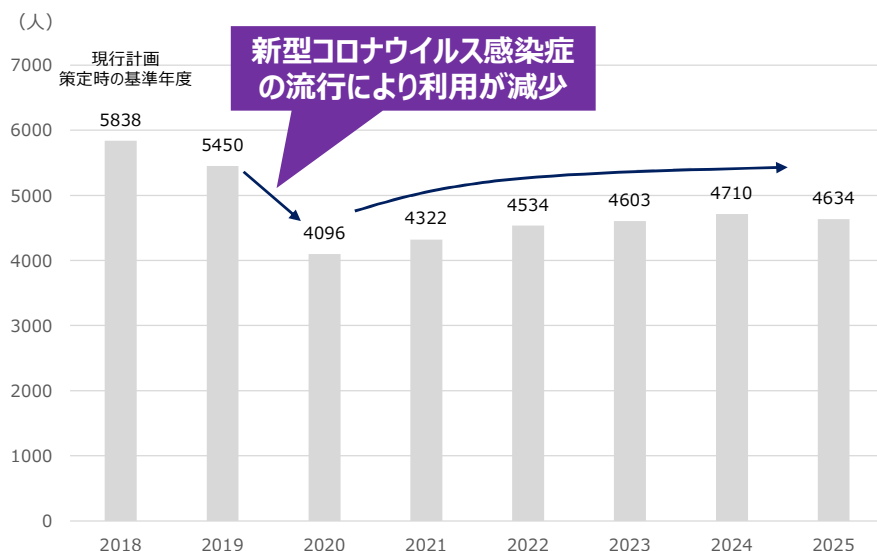
－ 目標値 －



算出方法：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）

<参考> 地域公共交通利用者数

- ✓ 2020年に新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、人々の移動が制限され、三密の回避を行うことで、人々を束ねて運ぶ移動手段である公共交通の利用者が大きく減少しました。
- ✓ その後は緩やかな回復傾向にあるものの、コロナ前の利用者数にまで回復していません。



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③-2

地域公共交通の公的負担

- 公共交通を維持するための公的な負担の効果は測る指標として、「地域公共交通の公的負担」を指標としています。
- 公共交通の利用者が増えることで、運賃収入が増加することで一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利用されていることになります。
- 地域公共交通の公的負担は、計画策定時から15円増加しており、目標達成は難しい状況です。

1) 数値指標達成状況

2021年（計画策定時）

約146円



2024年（実績）

約161円

.....

目標値

約136円

算出方法：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

目標3

みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築

2) 施策の実施状況

施策13 コミュニティ交通サポート制度の継続

→各地区サポート組織との連携継続

→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

→各地区サポート組織の設立

→岳南電車への「ふるさと納税」制度の充実（R7）

施策15 運転士確保に向けた支援

→運転手（乗務員）育成に係る公的支援の実施（R4）

→各種送迎バスの活用検討

施策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（R4～）

→市職員に対するモビリティ・マネジメントの実施（R5～）

→市立高校の生徒に対するモビリティ・マネジメントの実施（R5）

施策17 市民・事業者・行政による利用促進

→地方鉄道サミット・フェアの開催（R4、R8予定）

→広報ふじ・市ウェブサイト・SNS等による情報発信の継続

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

→伝法地区おでかけバスの実証運行（～R5）

→自家用車を活用した移動支援サービスの検討

→免許返納者への公共交通回数券の配布継続



目標4

将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入

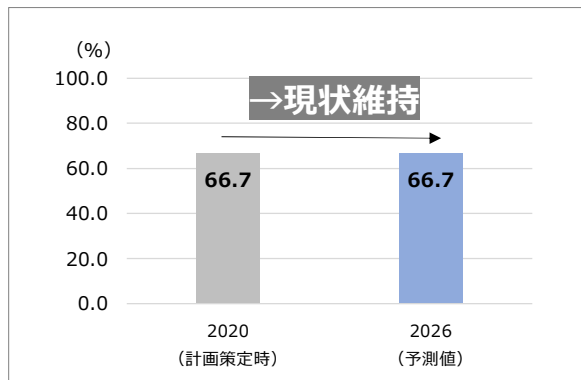
数値指標④

ICカード等電子決済対応（普及）率

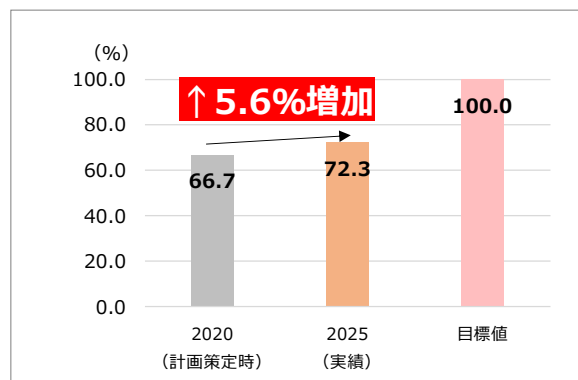
- スマートで使いがっのの良い利用環境と利便性向上を図るため、ICカード等電子決済対応（普及）率を数値目標としています。
- 令和7（2025）年度末時点では、5.6パーセント増加しておりますが、達成に向けてはデマンドタクシーや岳南電車等の電子決済への対応が必要となっています。

1) 数値指標達成状況

— 策を講じない場合 —



— 目標値 —



算出方法：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）

目標4

将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入

2) 施策の実施状況

施策19 交通系ICカードの導入検討

- コミュニティバスへのICカード導入（R4）
- 「のるーとふじ」へのクレジットカード決済導入（R5）

施策20 運賃・料金の柔軟化検討

- 岳南電車 1 日フリー乗車券の販売継続
- 小学生の長期休み限定の割引キャンペーンの実施

施策21 バスロケーションシステム情報の利便性向上

- 富士急バスロケの継続運用
- バスロケへのコミュニティバス運行状況掲載（R4.4）

施策22 デマンドタクシー予約システムの検討

- AIオンデマンド交通システムの導入（R5～）
- AIオンデマンドバス「のるーとふじ」の運行（R5～R7）

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

- ふじMaaS推進協議会の設立・運営（R5～）
- AIオンデマンドバス「のるーとふじ」とMaaSシステムの連携（R6～）
- 「ひまわりバス」のAIオンデマンド化（R6～）

施策24 新型輸送サービスの導入に向けた検討

- 自動運転デモンストレーション走行（R5）
- 自動運転バス公道実証運行（R6、R7、R8予定）
- 富士市自動運転バス導入ロードマップの策定（R7）



- これまでに様々な施策を展開してきましたが、数値指標のうち、1つは目標を達成し、公共交通カバー面積や人口カバー率は目標に近い水準まで達しています。
- 目標値の中には、今年度末の計画期間満了時の達成が難しいものがあることから、次期計画においては、目標達成に向けたさらなる施策の展開が必要です。

■数値目標の達成状況一覧

【令和7（2025）年度末時点】

目標	数値指標	計画策定時	策を講じない場合	目標値	実績
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	公共交通カバー面積	9,835ha	9,765ha	10,772ha	10,717ha（2025）
	地域内フィーダー系統の収支率	【民間事業者路線平均】 62.8% 【地域路線平均】 32.3% 【まちなか路線平均】 26.3%	—	【民間事業者路線平均】 80%以上 【地域路線平均】 33.3%以上 【まちなか路線平均】 20%以上	【民間事業者路線平均】 82.6%（2025） 【地域路線平均】 34.3%（2025） 【まちなか路線平均】 28.6%（2025）
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	公共交通の人口カバー率	80.9%	80.1%	83.4%	83.2%（2025）
目標③ みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築	地域公共交通利用者数	5,838人	5,575人	6,104人	4,634人（2025）
	地域公共交通の公的負担	約146円	—	約136円	約161円（2024）
目標④ 将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入	ICカード等電子決済対応（普及）率	66.7%	66.7%	100%	72.3%（2025）

4. 現状診断

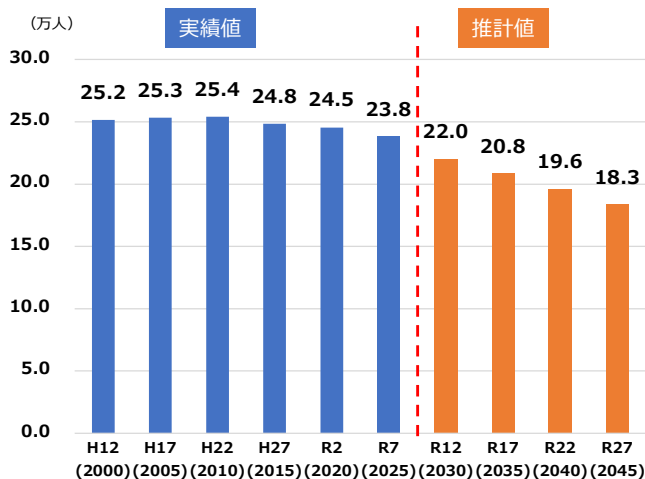
▶ 地域交通の現状把握

▶ 市民意向調査結果

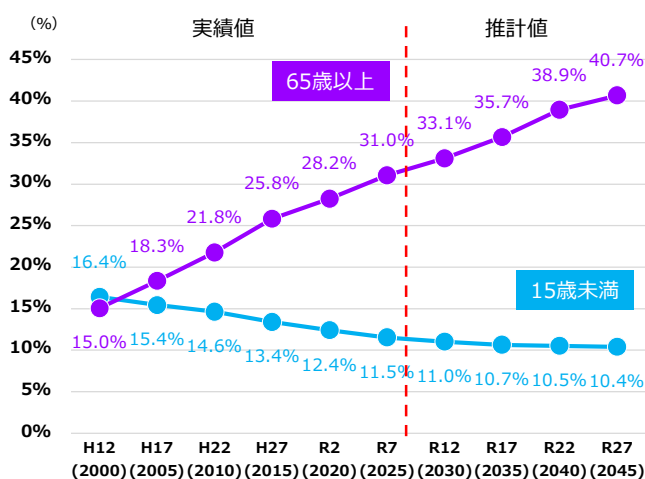
▶ 現状診断のとりまとめ

- 人口はH22（2010）年をピークに減少傾向、R27（2045）年には18.3万人（183,328）人まで減少する見込み
- R27（2045）年の高齢化率は、15歳未満の約4倍の40.7%まで上昇する見込み

《 人口 》



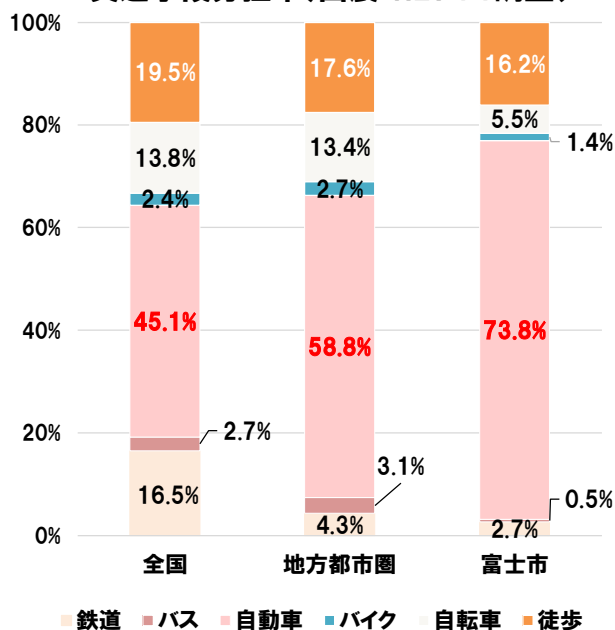
《 高齢化率等 》



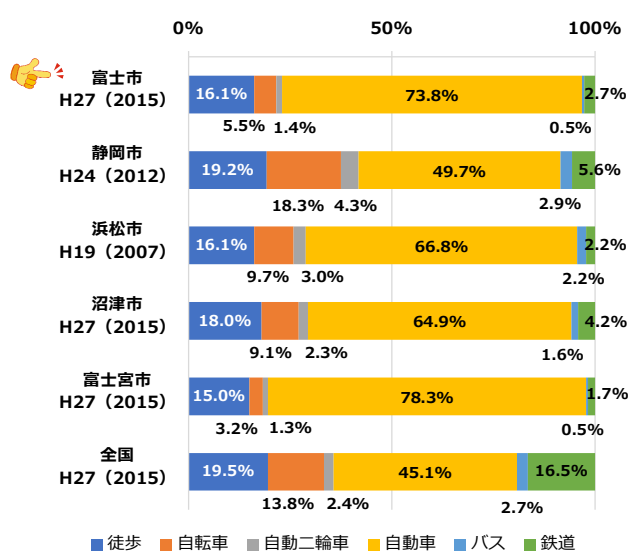
出典：【推移】国勢調査（H12～R2） 【推計】国立社会保障・人口問題研究所

- 全国の多くの地方都市と同様に、マイカーの普及や人口減少によって、公共交通の利用者数は年々、減少しています。

交通手段分担率(出展:H27 PT調査)



県内市町村との比較



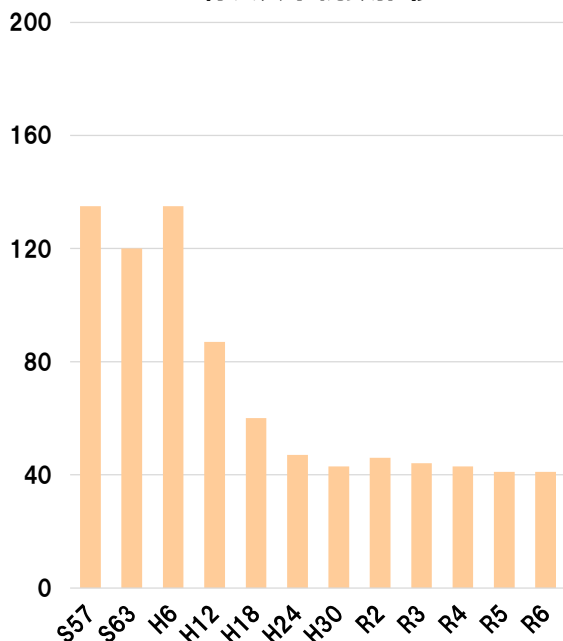
出典：各PT調査

▶ 市民の移動手段の7割が自家用車

▶ 他市に比べて自動車分担率が高い

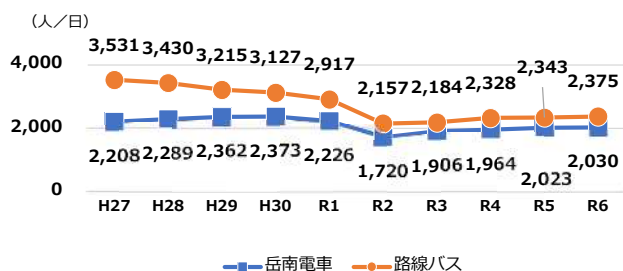
- 全国の多くの地方都市と同様に、マイカーの普及や人口減少によって、路線バスの系統数や公共交通の利用者数は年々、減少しています。

路線バス系統数推移

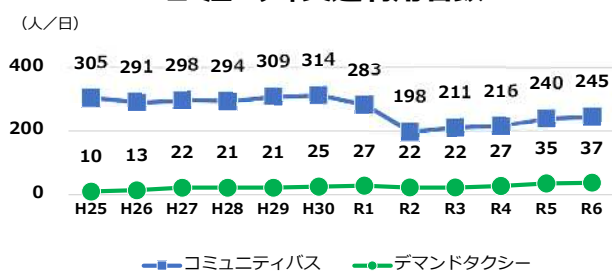


▶ 路線バス系統数が約40年間で7割減

◀ 岳南電車と路線バス利用者数 ▶



◀ コミュニティ交通利用者数 ▶

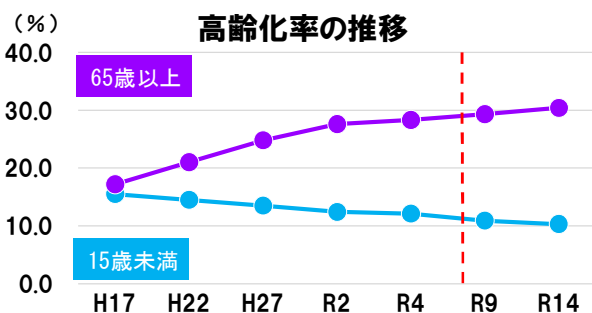


出典：富士市統計書

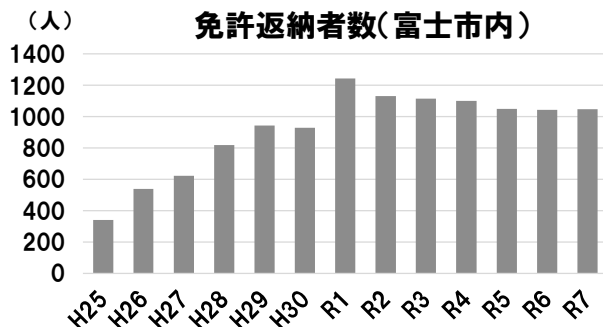
▶ 路線バス利用者は約40年間で10分の1に

- 高齢化に伴い免許返納者数が増加しているとともに、コミュニティバスやデマンドタクシーなどの市自主運行委託料は年々増加しています。

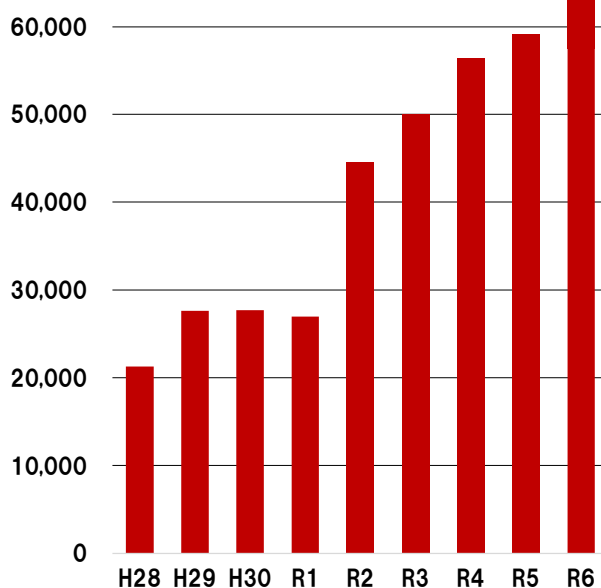
高齢化率の推移



免許返納者数(富士市内)



市自主運行委託料推移

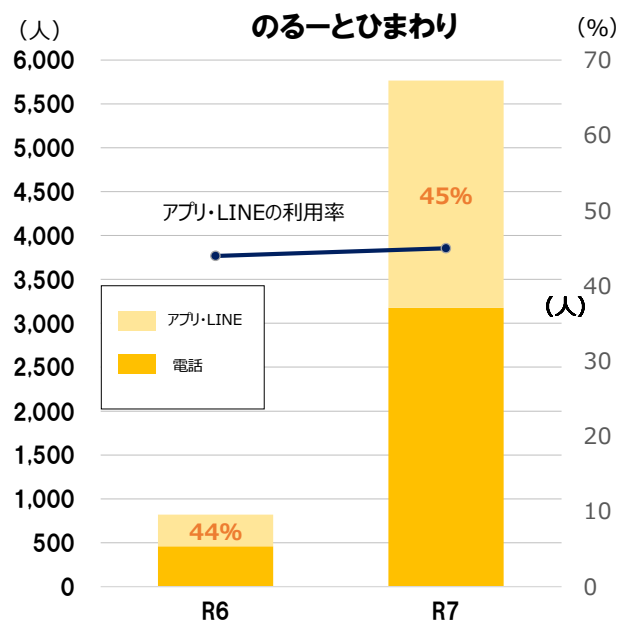
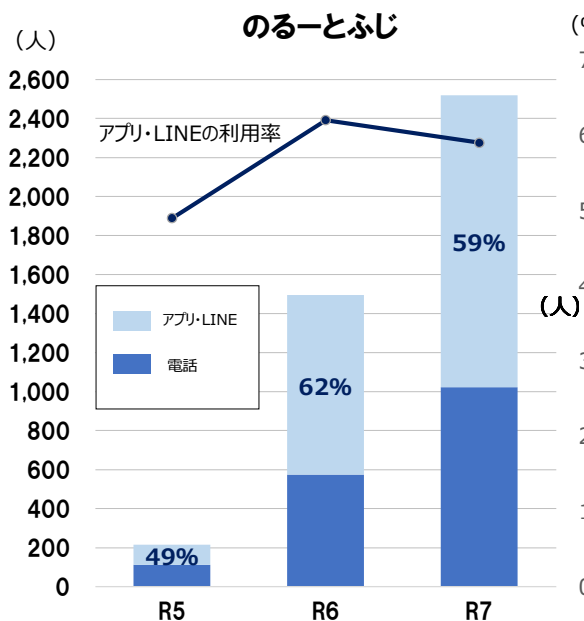


出典：富士市統計書

▶ 高齢化に伴い免許返納者は約10年で3倍

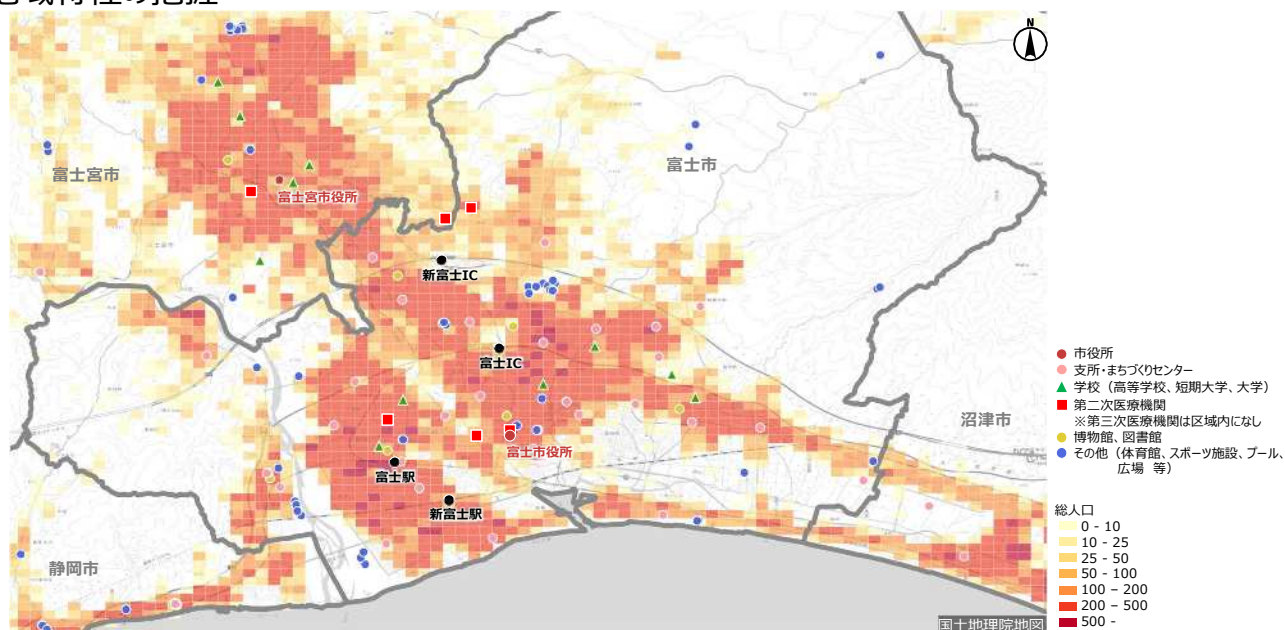
▶ 市自主運行の委託料はコロナ前の約2倍

- AIオンデマンド交通の利用状況ですが、令和5年度の導入後からは増加傾向となっています。
- 利用者の予約方法は、約半数が「電話予約」をしている状況となっています。



- 各種データを活用し、人口や施設立地など地域の現状を把握しました。
- 人口集積地と主要施設の立地は、概ね一致しています。

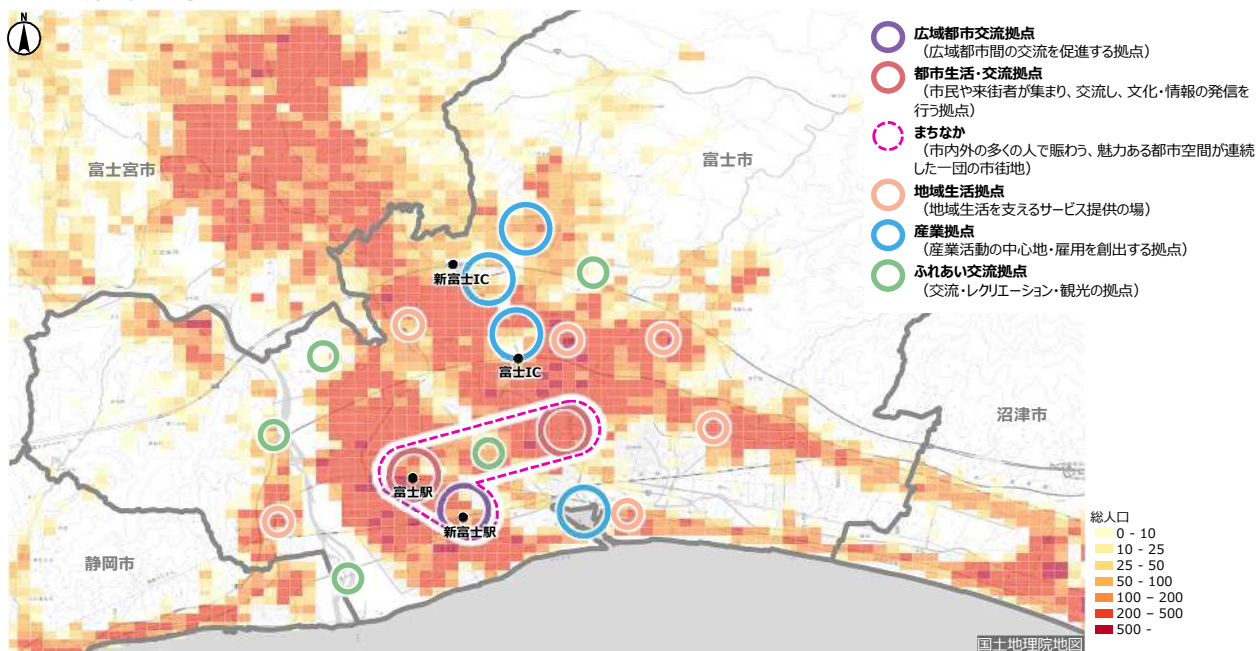
■ 地域特性の把握



出典：令和2年国勢調査
国土数値情報（市町村役場等及び公的集会所データ（市役所、支所、出張所、まちづくりセンター）※R4時点、学校（高等学校、短期大学、大学）※R5時点、医療機関※R2時点、文化施設（博物館、美術館、その他）※H25時点

- 各種データを活用し、人口と都市拠点の分布状況を整理しました。
- 人口集積地と「都市生活・交流拠点」「地域生活拠点」は概ね一致しています。

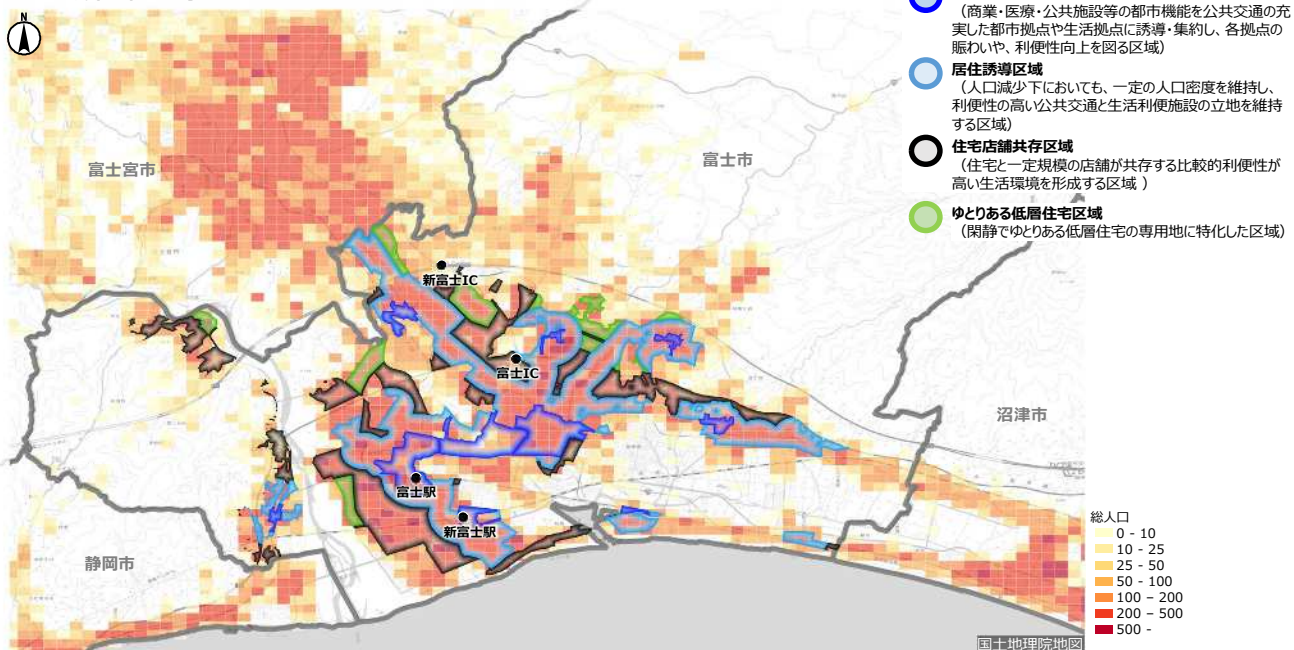
■ 地域特性の把握



出典:第三次富士市都市計画マスタープラン(R6.3)、令和2年国勢調査

- 立地適正化計画と人口の分布状況を整理しました。
- 人口集積地と居住誘導区域は概ね一致しています。

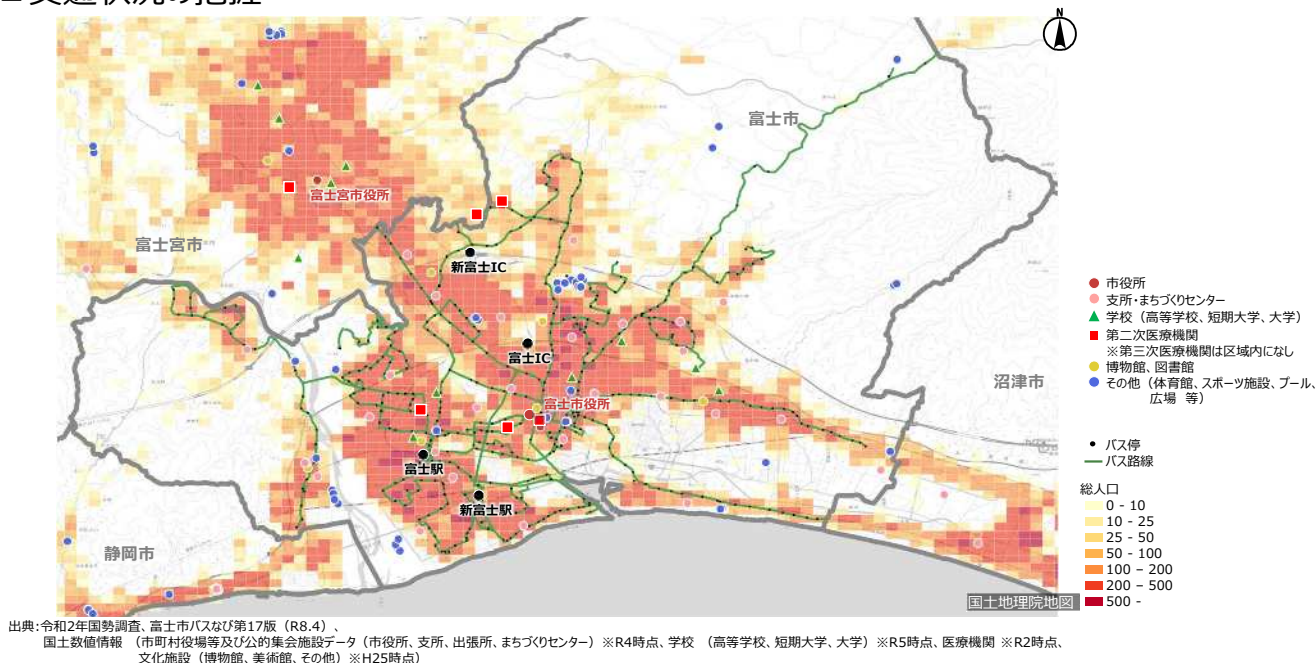
■ 地域特性の把握



出典:富士市の都市計画2024(R6.9)、令和2年国勢調査

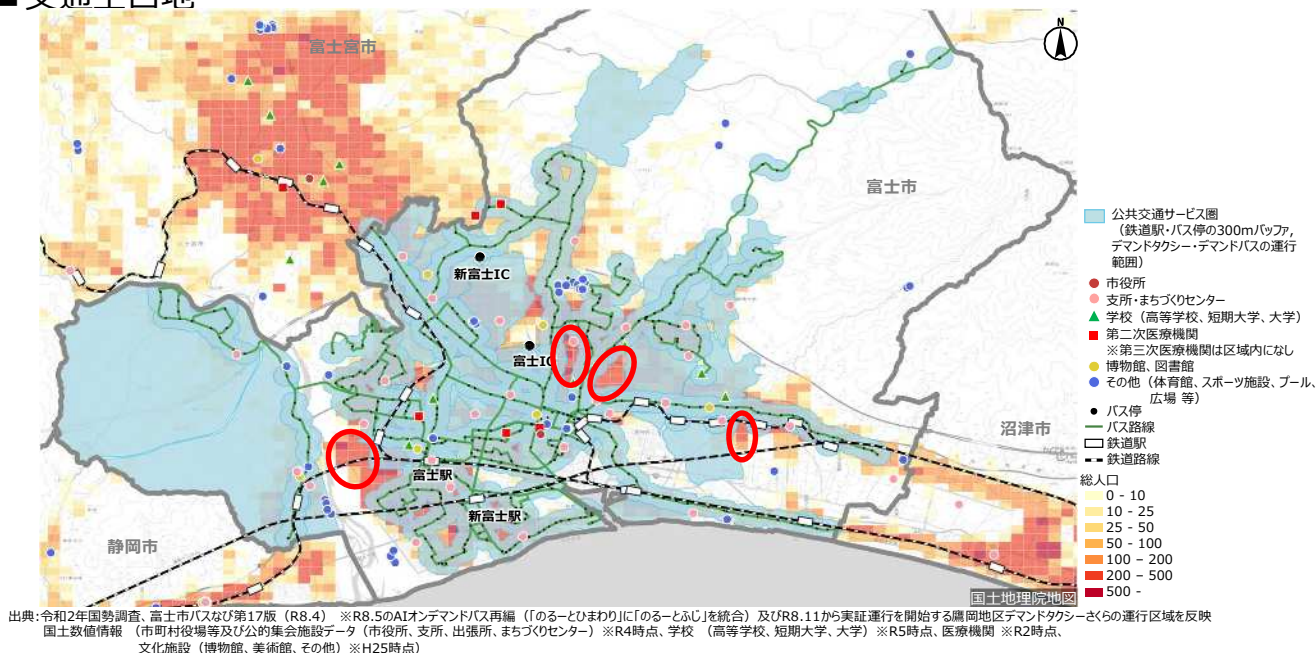
- 路線バス等の公共交通サービスの供給状況を整理しました。
- 人口集積地の多くは、概ねバス路線等によってカバーされています。

■ 交通状況の把握



- 人口集積地と公共交通カバーエリアを重ね合わせ、交通空白の実態を把握しました。
- 公共交通の人口カバー率は83.2%ですが、一部、交通空白地が存在しています。

■ 交通空白地



目的	公共交通に関する政策課題や生活レベルの課題、また市民が望む公共交通施策等に関する意向等を把握するために実施
対象	富士市在住の15歳以上を対象に、3,000名を無作為抽出
調査方法	Webによる回答 ※紙面回答の希望者は郵送による配布・回収
調査期間	令和8年7月17日～令和8年7月31日
配布数	3,000 票
有効回収数	720票
有効回収率	24.0%

■アンケート依頼文・Web回答フォーム

日赤の移動と公共交通に関するアンケート調査

富士市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査

※20歳以上

III 公共交通の利用状況と評価

公共交通の利用状況と評価について伺います。

24. 公共交通設備の利用状況について、当てはまるものを選択してください。*

(※1つの項目でも、複数回答可)

	近4日以内	週1~3日	月1~3回程度	年数回程度	利用しない (2) はない、またはほとんど使っていない等々
近鉄バス (東上線利用可)	☐	☐	☐	☐	☐
あさひ湖線バス (あさひ湖線)	☐	☐	☐	☐	☐
シニアバス (しおが丘、あさひ湖線)	☐	☐	☐	☐	☐
アサヒ湖リナー (アサヒ湖、あさひ湖線)	☐	☐	☐	☐	☐
アサヒ湖バス (アサヒ湖線)	☐	☐	☐	☐	☐
富士急バス (富士急線)	☐	☐	☐	☐	☐
東急バス (東急線)	☐	☐	☐	☐	☐
東急バス (東急線)	☐	☐	☐	☐	☐
山梨バス	☐	☐	☐	☐	☐
一般タクシー	☐	☐	☐	☐	☐

25. 「形勢バス (富士急線バス)」の利用について、当てはまるものを選択してください。*

(1つだけ選択)

考えの理由

▼

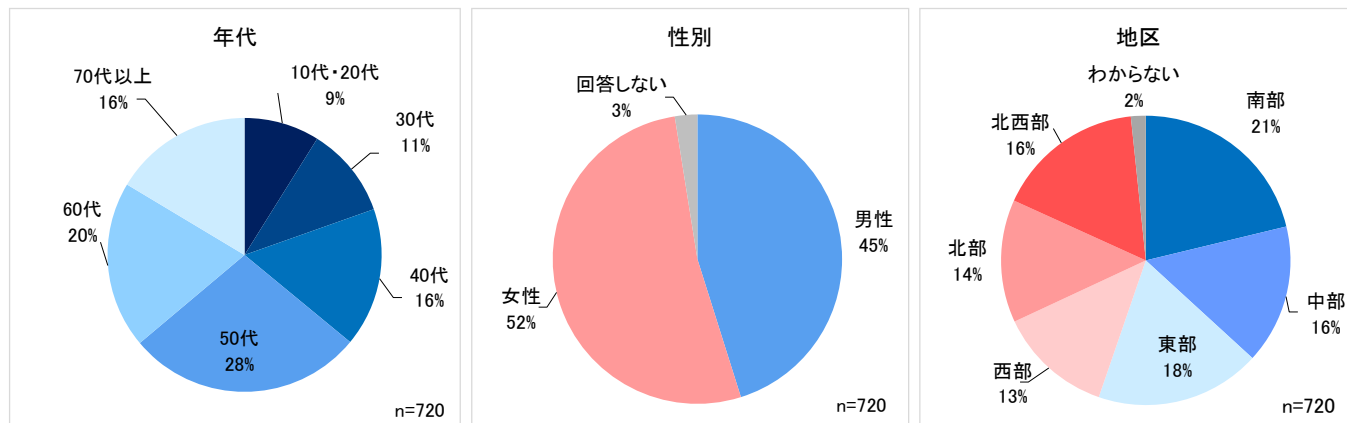
回答欄

■ I 1～3. 年代・性別・地域別の回収状況

● 年代、性別、地区別の回答に概ね偏りのない回答となっています。

○南部ブロック：富士駅北、富士北、富士駅南、田子浦、富士南
 ○東部ブロック：吉永、元吉原、須津、浮島、原田
 ○北部ブロック：富士見台、神戸、吉永北、大淵

○中部ブロック：吉原、伝法、今泉、青葉台
 ○西部ブロック：岩松、岩松北、富士川、松野
 ○北西部ブロック：鷹岡、広見、天間、丘

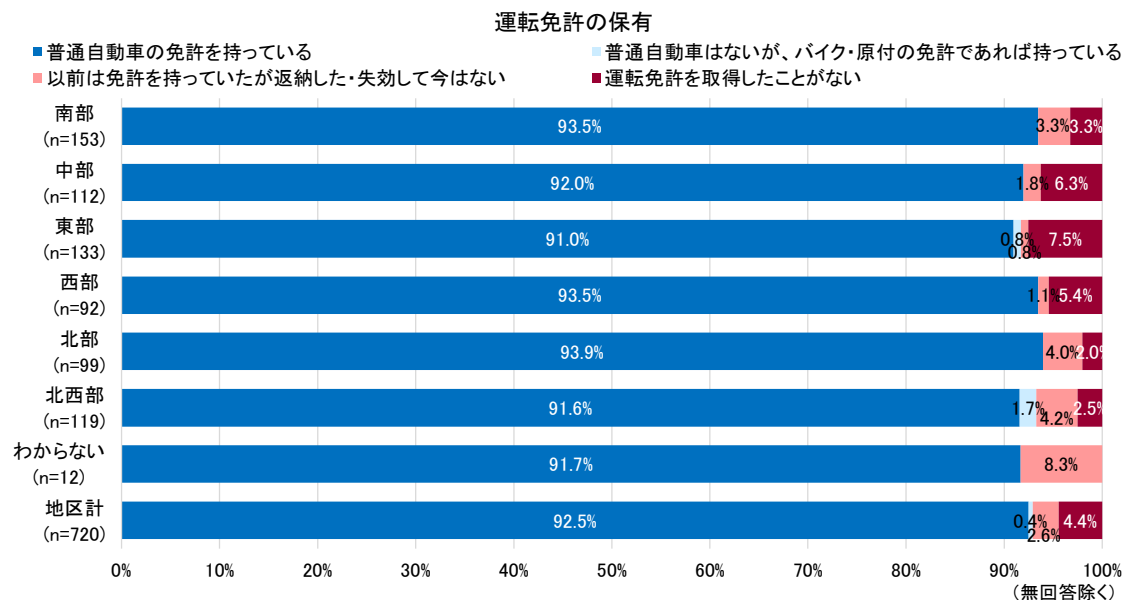


■ I 5. 運転免許の保有状況

● 回答者の約93%以上が運転免許を保有しています。

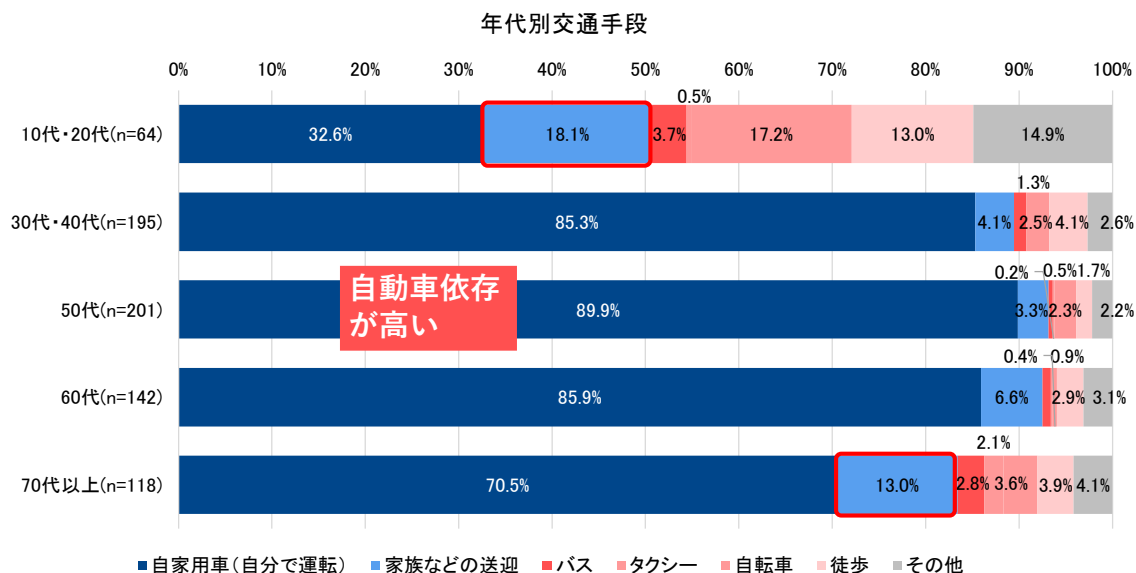
○南部ブロック：富士駅北、富士北、富士駅南、田子浦、富士南
 ○東部ブロック：吉永、元吉原、須津、浮島、原田
 ○北部ブロック：富士見台、神戸、吉永北、大淵

○中部ブロック：吉原、伝法、今泉、青葉台
 ○西部ブロック：岩松、岩松北、富士川、松野
 ○北西部ブロック：鷹岡、広見、天間、丘



■ II 14 日常の生活で重要な移動で利用する主な交通手段

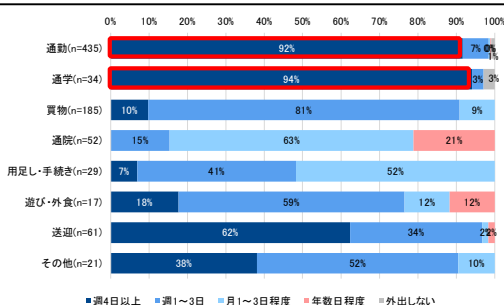
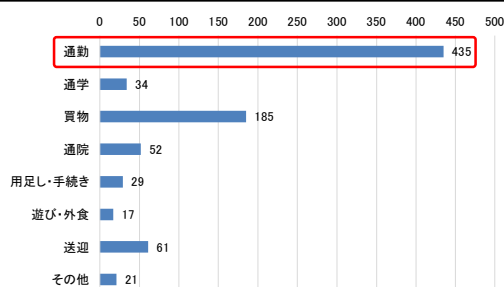
- 日常生活の重要な移動では、30代以上の多くは「自家用車（自分で運転）」で移動しており、自動車への依存が高い状況となっています。
- 10代・20代、70代以上では「家族などの送迎」が多くなっています。



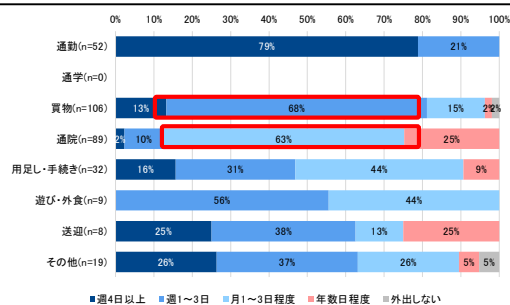
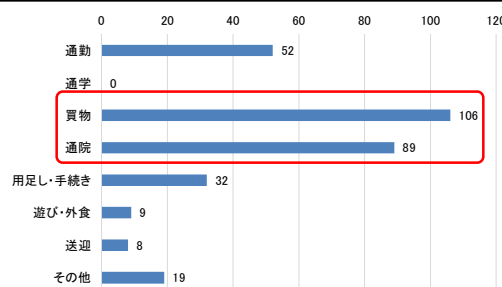
■ II 9. 11. 日常の生活で重要な移動目的と移動頻度（平日）

- 非高齢者の主要な移動目的は通勤で、通勤の多くは週4日以上となっています。
- 高齢者の主要な移動目的は週1～3日の買物と、月1～3日の通院です。

【非高齢者（65歳未満）】



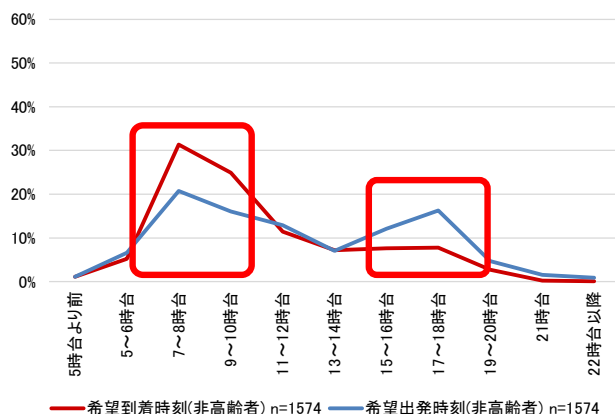
【高齢者（65歳以上）】



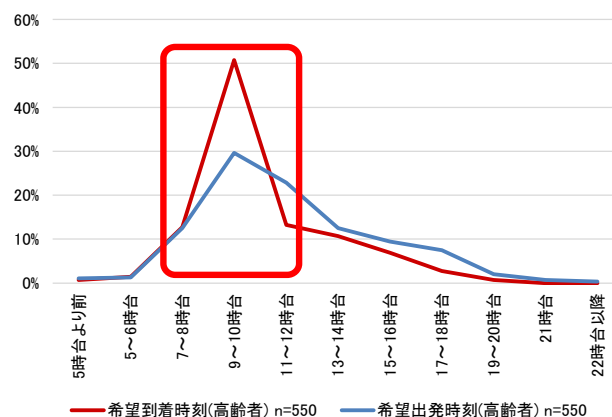
■ II 12. 13. 主な目的先施設に到着したい時刻・主な目的先施設から出発したい時刻

- 非高齢者は、朝に目的先施設に到着し、夕方に帰宅しています。
- 高齢者の移動は主に午前中が多く、午後の外出は少なくなっています。

【非高齢者（65歳未満）】



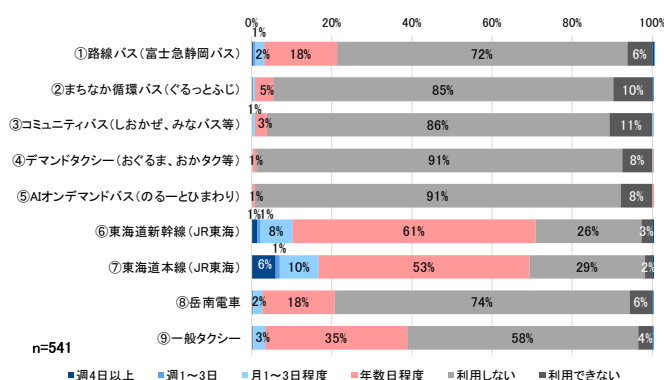
【高齢者（65歳以上）】



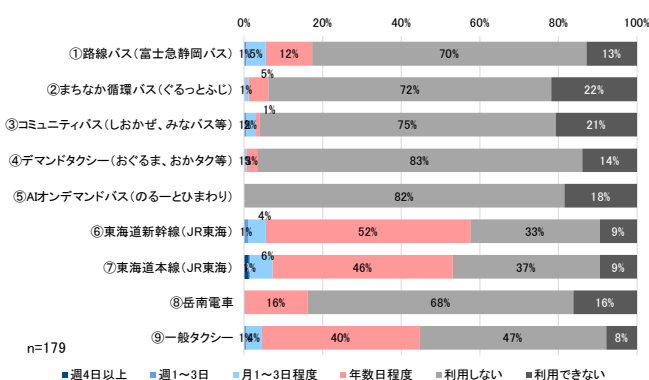
■ III 16. 公共交通の利用状況

- 公共交通の利用は、東海道本線や東海道新幹線などの電車の利用があり、次いで一般タクシーや岳南電車、路線バスの利用がある状況です。
- まちなか循環バスやコミュニティバス、デマンドタクシー、AIオンデマンドバスを利用する方は少ない状況となっています。

【非高齢者（65歳未満）】



【高齢者（65歳以上）】

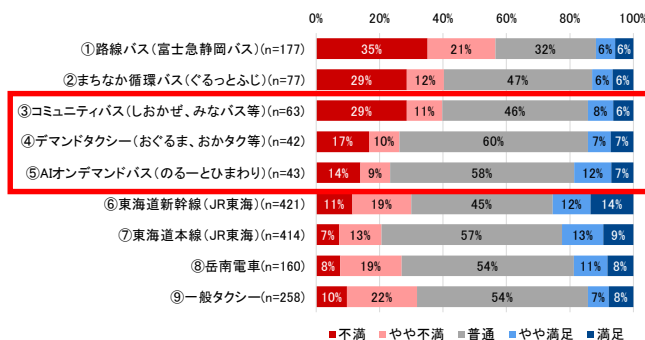


■ Ⅲ17. 公共交通の利便性への評価

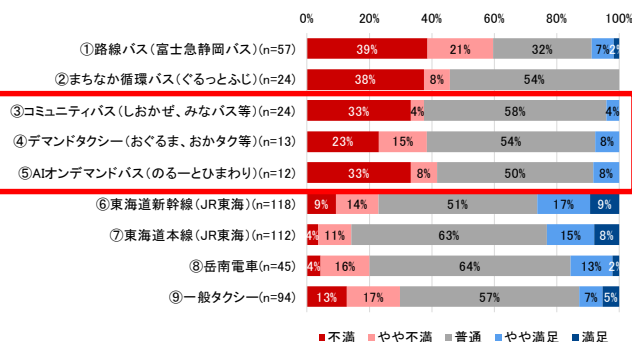
- 鉄道やタクシーに対する評価の傾向は、高齢者と非高齢者の間で大きな差はありませんが、高齢者はコミュニティ交通に対する不満が高くなっています。

※Ⅲ39. で、各公共交通を利用すると回答した人のみ回答

【非高齢者（65歳未満）】



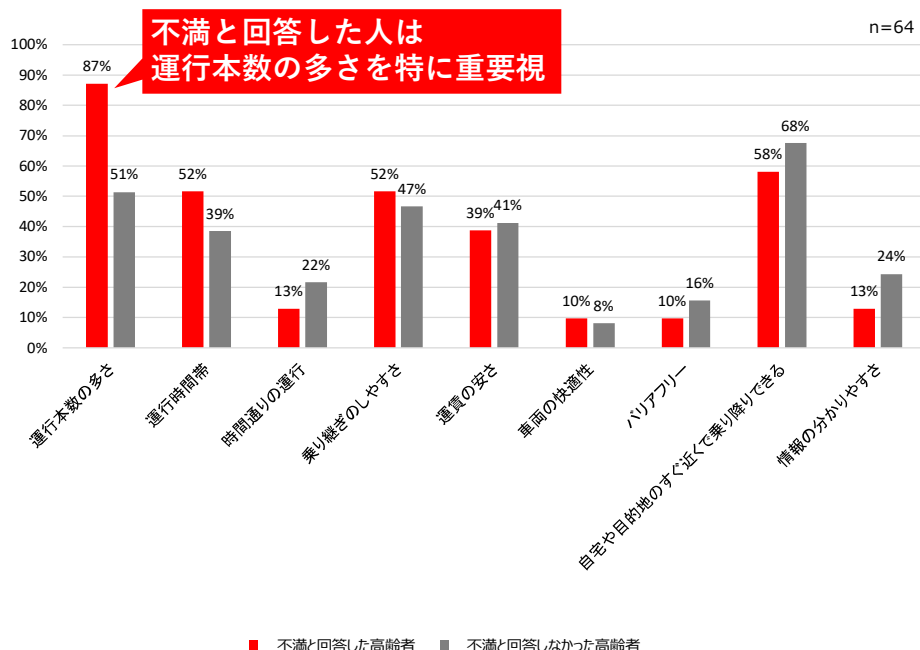
【高齢者（65歳以上）】



【参考】

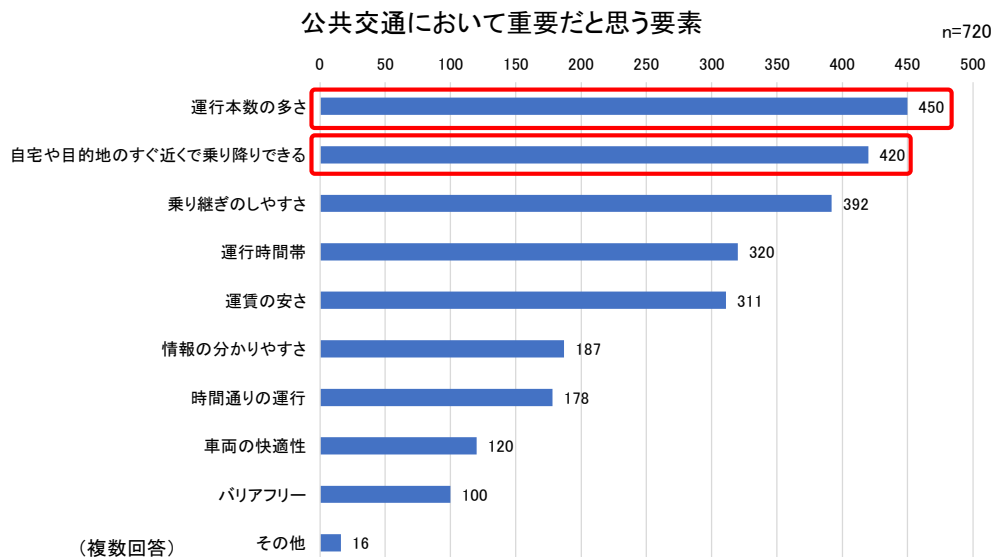
バス交通に対する不満な理由

- 高齢者のうち、バス交通に対して不満と回答している人は、不満と回答していない人（利用しない人を除く）と比べて、「運行本数の多さ」を重要視しています。そのため、公共交通に対する不満な理由は、「運行本数の少なさ」だと考えられます。



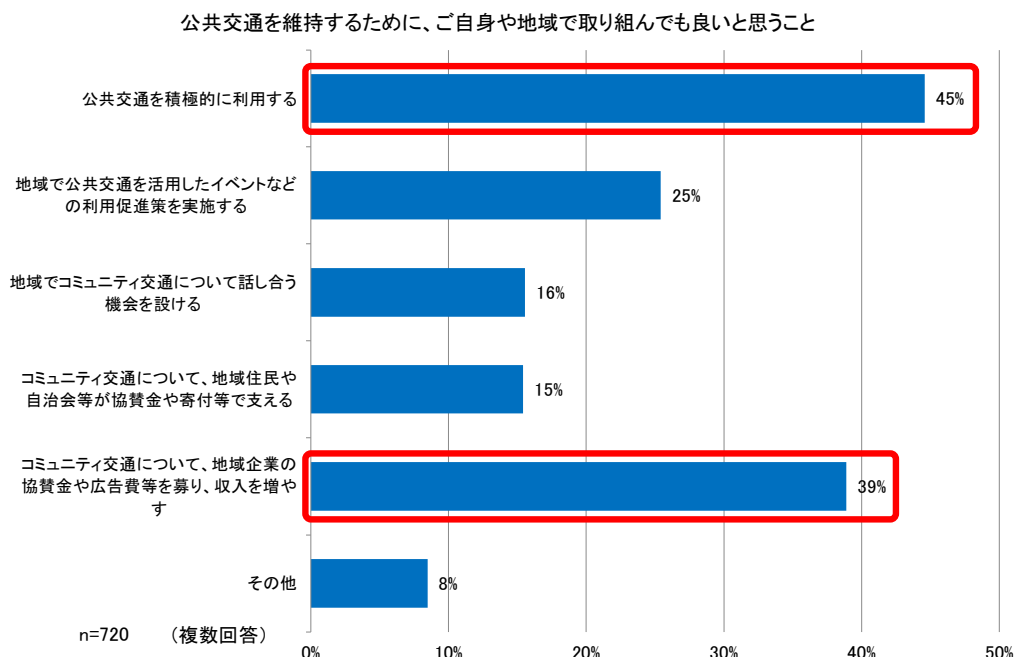
■ Ⅲ19. 公共交通において、重要だと思う要素

- 公共交通において、重要だと思う要素として、「運行本数の多さ」が多く、次いで「自宅や目的地のすぐ近くで乗り降りできる」となっています。
- 運行内容の充実や、利便性向上に関する要素が上位となっています。



■ IV20. 公共交通を維持するために、ご自身や地域で取り組んでも良いと思うこと

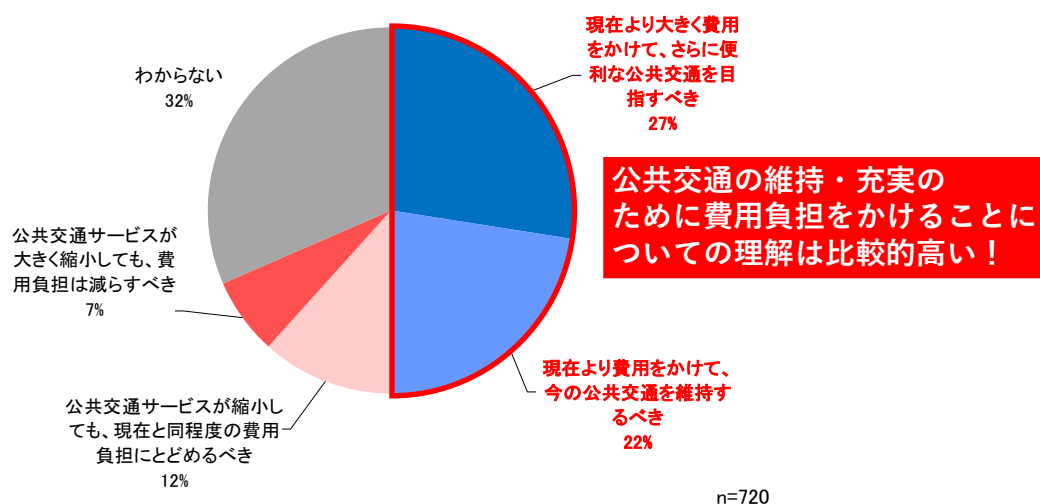
- 「公共交通を積極的に利用する」が最も多く、次いで「コミュニティ交通について、地域企業の協賛金や広告費等を募り、収入を増やす」が多くなっています。



■ IV21. 公共交通を維持していくことについて、あなたの考えに最も近いもの

- 現在より費用をかけて、「さらに便利な公共交通を目指すべき」または「今の公共交通を維持するべき」という意見が、回答者の約半数を占めています。
- 公共交通への公費負担をすることへの一定の理解があると考えます。

公共交通維持のための費用負担



5. 課題の抽出

▶ 地域公共交通の課題の見直し

■身近な「暮らしの足」の確保

現状①-1

- 本市では、公共交通の利用促進に向けたイベントやPR等を実施してきたが、公共交通利用者は、コロナ禍に大きく減少し、その後やや増加したが、近年は横ばいとなっている。

問題①-1

- 今後の人口減少を勘案すると、今後は公共交通利用者が減少に転じる恐れがあり、既存のサービス維持が困難となることが危惧される。

現状①-2

- 移動特性は年代で異なり、特に公共交通が必要な世代は、若年層と高齢者となっている。

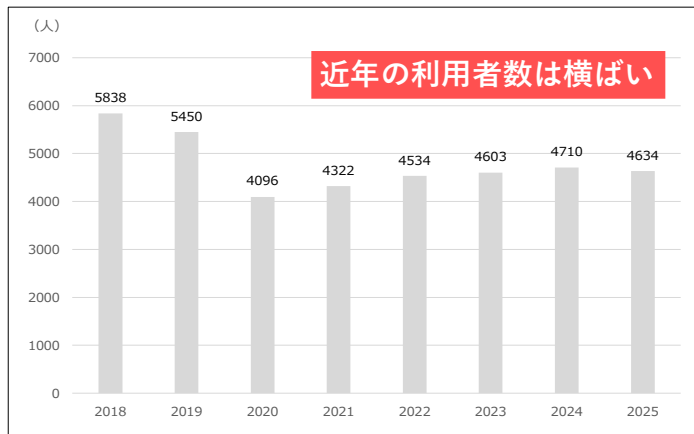
問題①-2

- 移動特性は年代で異なり、特に公共交通が必要な年代は若年層と高齢者で二極化しているため、年代を意識した取り組みが求められる。

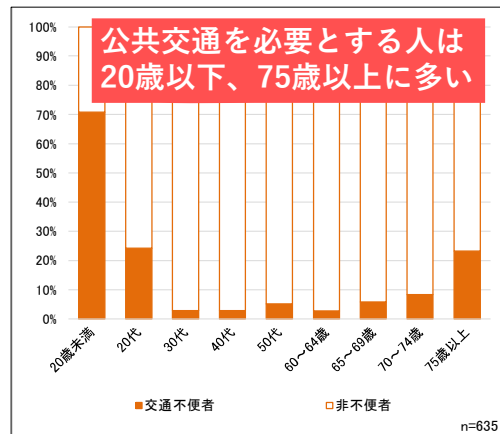
課題①

既存の公共交通サービスのほか、新たな仕組みのサービスを活かして、移動手段が限られる高齢者・若年層をはじめ、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。

公共交通利用者の推移（現状①-1）



年代別の公共交通を必要とする人の割合（現状①-2）



■市民ニーズを踏まえた公共交通の改善

現状②-1

- 公共交通カバーエリアの人口が、全人口の80%以上に達している。

現状②-2

- 市民の公共交通の利便性に関する評価は、満足度が低く、運行本数の多さや乗り継ぎのしやすさを重要な要素とする意見が多い。

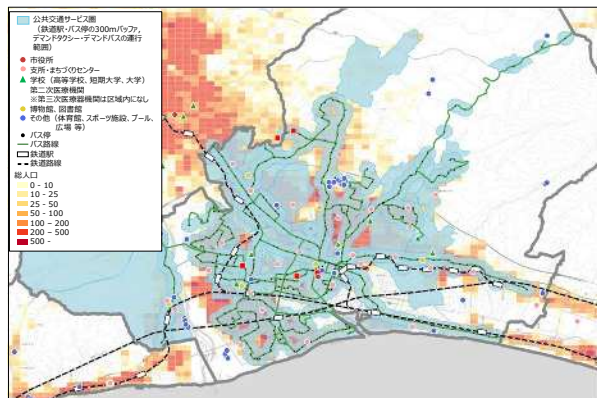
問題②

- 公共交通空白地が徐々に解消されているが、「運行本数の多さ」や「乗り継ぎのしやすさ」を重要だとする意見が多いため、それらの要素に対応しているか確認し、改善を図る必要がある。

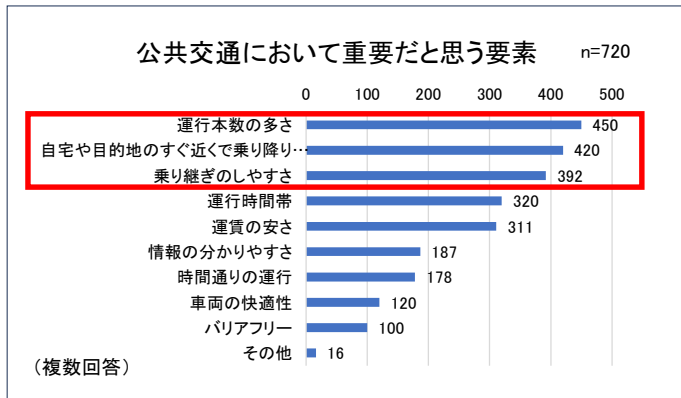
課題②

拠点・地域間を繋ぐ公共交通ネットワークを活性化させるとともに、**市民ニーズを踏まえた公共交通の改善**を図り、公共交通サービスを充実させること。

公共交通カバーエリア（現状②-1）



公共交通において重要だと思う要素（現状②-2）



人口集積地は
概ね公共交通がカバーしている

「運行本数の多さ」や「乗り継ぎのしやすさ」
を重要とする意見が多い

■一人ひとりの意識改革・行動変容

現状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る。

問題③

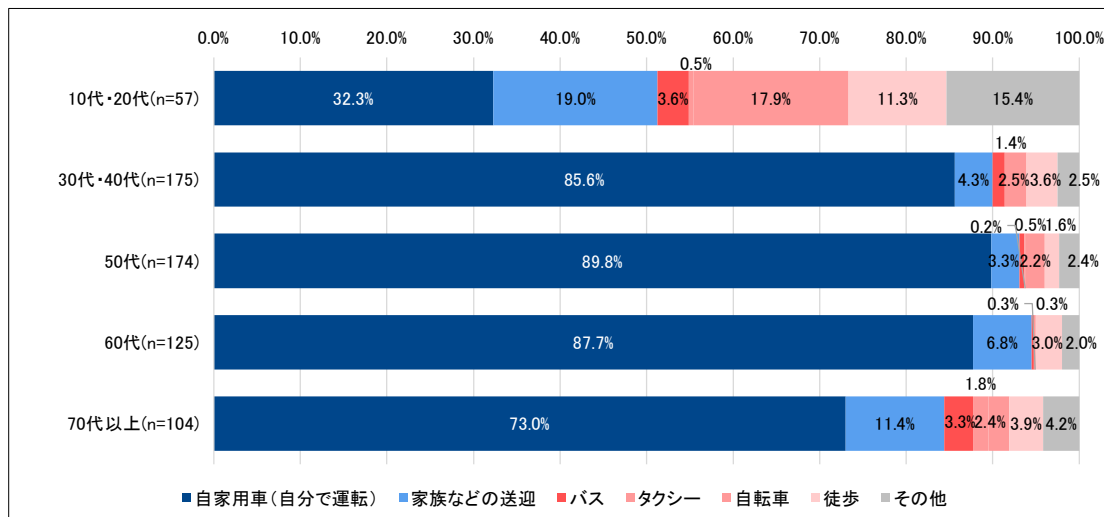
- 地域公共交通の維持に向け、市民の公共交通の積極的な利用が進まなければ、撤退する恐れがある。
- カーボンニュートラルの観点からも、自動車から公共交通への転換が必要である。

課題③

市民・事業者・行政が皆当事者意識を持ち、一人ひとりの意識改革・行動変容により、公共交通を利用し、自ら乗って支え、地域社会に貢献すること。

市民の多くは、自家用車や家族の送迎による移動が多く、自動車への依存が大きくなっている

年代別交通手段（現状③）



■デジタル技術を活用による利用環境と利便性の向上

現状④-1

- AIオンデマンド交通など、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る。

問題④-1

- 利用者の多くが高齢者であるが、アプリ・LINEからの予約率の向上を図る必要がある。

現状④-2

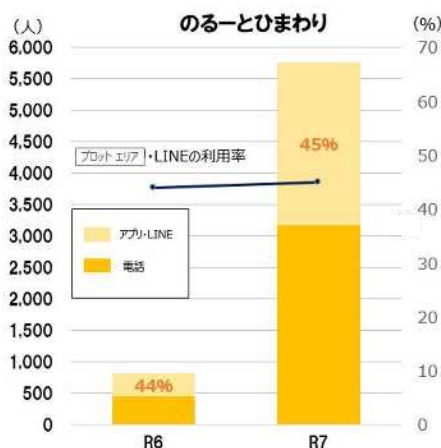
- 国では、デジタル技術を実装する交通DXの取組が推進されている。

問題④-2

- バスロケや電子決済導入が進んでいるが、よりスマートな交通環境を実現するためには、自動運転やMaaS等の実装も必要である。

課題④

デジタル技術を活用して、よりスマートで効率的な公共交通システムを導入し、さらなる利用環境と利便性の向上を図ること。



アプリ・LINEからの予約が半数程度

バスロケーションシステム情報



運行状況について
リアルタイム情報提供

富士急バスロケ
二次元コード



出典：富士急バスロケHP

● 現状診断の結果を踏まえて、地域公共交通の課題を見直す。

現状診断

・公共交通利用者数の推移は、コロナ禍以降は、増加傾向にあったものの、近年は横ばいの傾向となっている。
・特に公共交通が必要な世代は、若年層と高齢者である。

問題

・今後の人口減少を勘案すると、今後は公共交通利用者数が減少に転じる恐れがあり、既存のサービス維持が困難となることが危惧される。
・移動特性は年代で異なり、特に公共交通が必要な年代は高齢者と若年層で二極化しているため、年代を意識した取り組みが求められる。

課題

課題①

既存の公共交通サービスのほか、新たな仕組みのサービスを活かして、移動手段が限られる高齢者・若年層をはじめ、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。

・公共交通人口カバー率は、80%以上に達している。
・市民の公共交通の利便性に関する評価は、満足度が低く、一部の路線では不満の割合が最も高くなっている。

・公共交通空白地が徐々に解消されているが、「運本数の多さ」や「乗り継ぎのしやすさ」を重要だとする意見が多いため、それらの要素に対応しているか確認し、改善を図る必要がある。

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させるとともに、市民ニーズを踏まえた公共交通の改善を図り、公共交通サービスを充実させること。

・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る。

・市民の公共交通の積極的な利用が進まなければ、路線を撤退する恐れがある。
・カーボンニュートラルの観点からも、自動車から公共交通への転換が必要である。

課題③

市民・事業者・行政が皆当事者意識を持ち、一人ひとりの意識改革・行動変容により、公共交通を利用し、自ら乗って支え、地域社会に貢献すること。

・AIオンデマンド交通など、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る。
・国では、デジタル技術を実装する交通DXの取組が推進されている。

・利用者の多くが高齢者であるが、アプリ・LINEからの予約率の向上を図る必要がある。
・スマートな交通環境をより実現するためには、国も推進する自動運転やMaaS等の実装が必要である。

課題④

デジタル技術を活用して、よりスマートで効率的な公共交通システムを導入し、さらなる利用環境と利便性の向上を図ること。

6. スケジュール

▶ 今後のスケジュール

	令和8年度											令和9年度
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月～
策定作業												