第二次富士市地域公共交通計画

（原案）

富士市都市整備部都市計画課

令和９年３月

本市では、令和３年３月に、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、「富士市地域公共交通計画」を策定し、様々な施策を展開することで、公共交通の維持・確保に努めてきました。

策定以降も、人口減少・少子高齢化に加え、コロナ禍に生じた需要の急速な減退や 2024 年問題等を背景とする運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は依然として厳しいものとなっています。

このような中、今後、さらに加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術の進展、ポストコロナの社会構造の変化に対応するべく、次期計画となる「第二次富士市地域公共交通計画」を策定しました。

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。

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、市民・事業者など地域のあらゆる関係者が共創し、持続可能な地域公共交通をリ・デザイン（再構築）することで、過度に自動車に依存しなくても自由に移動できる誰もが幸せを感じられる社会（Well-being な社会）を目指します！



地域公共交通のリ・デザインの取組イメージ（出典：国土交通省ウェブサイト）

目　　次

Prologue（はじめに）

1　計画策定の背景・経緯と目的 …… 4

2　まちづくりとの連携 …… 6

3　富士市の地域公共交通網 …… 8

4　計画の位置付け …… 10

5　計画の概要と策定のポイント …… 11

Main Story（本編）

1　第二次富士市地域公共交通計画の全体像 …… 14

2　前回計画の評価 …… 16

3　日常の移動と公共交通に関する市民の意向 …… 18

4　公共交通の現状・問題点・課題 …… 20

5　理念・基本方針・目標設定（ロジックツリー） …… 22

6　目標、数値指標、目標を達成するための施策 …… 24

7　計画期間と実施主体（全 24 施策） …… 32

8　地域公共交通確保維持事業等の必要性 …… 36

Epilogue（おわりに）

▮　計画の着実な推進に向けて …… 40

Prologue（はじめに）

1 計画策定の背景・経緯と目的

計画策定の背景となる法制度の変遷と富士市の計画策定の経緯を、以下に示します。

年度	法制度の変遷	富士市の計画
H14	**「道路運送法」**の改正 →需給調整規制の撤廃	
H15		
H16	**「道路運送法」**の改正 →多様な交通モードの導入	0 **「富士市公共交通網整備に関する基本方針」**策定
H17		
H18		
H19	**「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」**の制定	
H20		1 **「富士市地域公共交通総合連携計画」**初版策定
H21		
H22		**「富士市地域公共交通総合連携計画」**第１回改定
H23		
H24		
H25		2 **「富士市地域公共交通総合連携計画」**第２回改定
H26	**「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」**の改正	
H27	➥平成 26 年の法改正のテーマは「まちづくりとの連携」と「ネットワークの形成」であり、この２つは、本市がかねて（初版策定時）から最も重要視してきたポイントです。	
H28		
H29		
H30		
R1（H31）		
R2	**「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」**の改正	3 **「富士市地域公共交通計画」**初版策定（R3.3）
R3	➥令和２年の法改正では、「地域における輸送資源の総動員」による持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を推進することが狙いとなっています。	
R4		4 **「富士市地域公共交通計画」**第１回改定（R5.2）
R5	**「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」**の改正	「富士市地域公共交通利便増進実施計画」の策定
R6	➥令和５年の法改正では、行政、交通事業者だけでなく、地域全体で交通を再構築する「共創」「リ・デザイン」が重視されました。	
R7		5 **「富士市地域公共交通計画」**第２回改定（R8.3）
R8	**「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」**の改正	6 **「第二次富士市地域公共交通計画」**策定（R9.3）
R9	➥令和８年の法改正では、地域の輸送資源のフル活用や共同化・協業化等を推進することで「交通空白」を解消するとともに、その将来的な発生を抑制し、持続可能な地域公共交通の実現を図ることが必要とされました。	
R10		
R11		
R12		
R13		令和 13 年度末までの５年計画

⑴　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（第２回）」**を改定しました

…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（初版）」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（第１回）」を改定**しました

…法改正に対応するほか、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なる「富士市地域公共交通利便増進実施計画」における「地域公共交通利便増進事業」を位置付けるため、本計画の一部改定を行いました。

➥ 根拠法：「地域公共交通活性化・再生法」の改正／令和 2 年

5 **利便増進計画の改定により、「富士市地域公共交通計画（第２回）」を改定**しました

…計画に位置付けた利便増進事業の実効性を高めるため、「富士市地域公共交通利便増進実施計画」の改定に伴い、本計画の一部改定を行いました。（利便増進事業の修正）

6 **計画期間の満了に伴い、「第二次富士市地域公共交通計画」を策定**しました

…国が示す「地域公共交通のリ・デザイン」の考え方により、次期計画を策定しました。

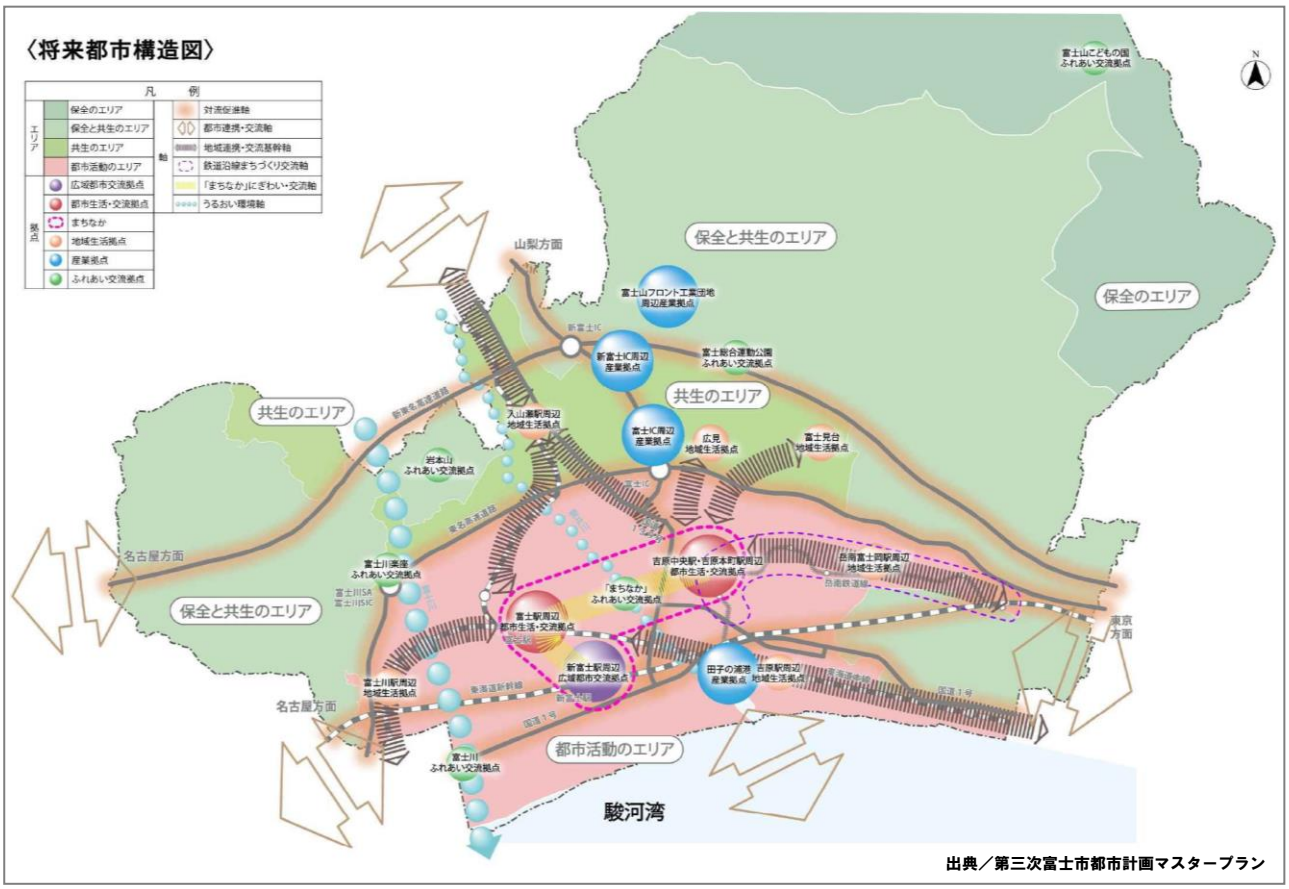
⑵　計画策定の目的

「第二次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）ために**「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの将来像（青写真）」を示すもの**です。

2 まちづくりとの連携

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「集約・連携型のまちづくり～富士山の恵みを活かした魅力的な都市空間と安全で便利な移動環境～」を推進しています。

【第三次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】



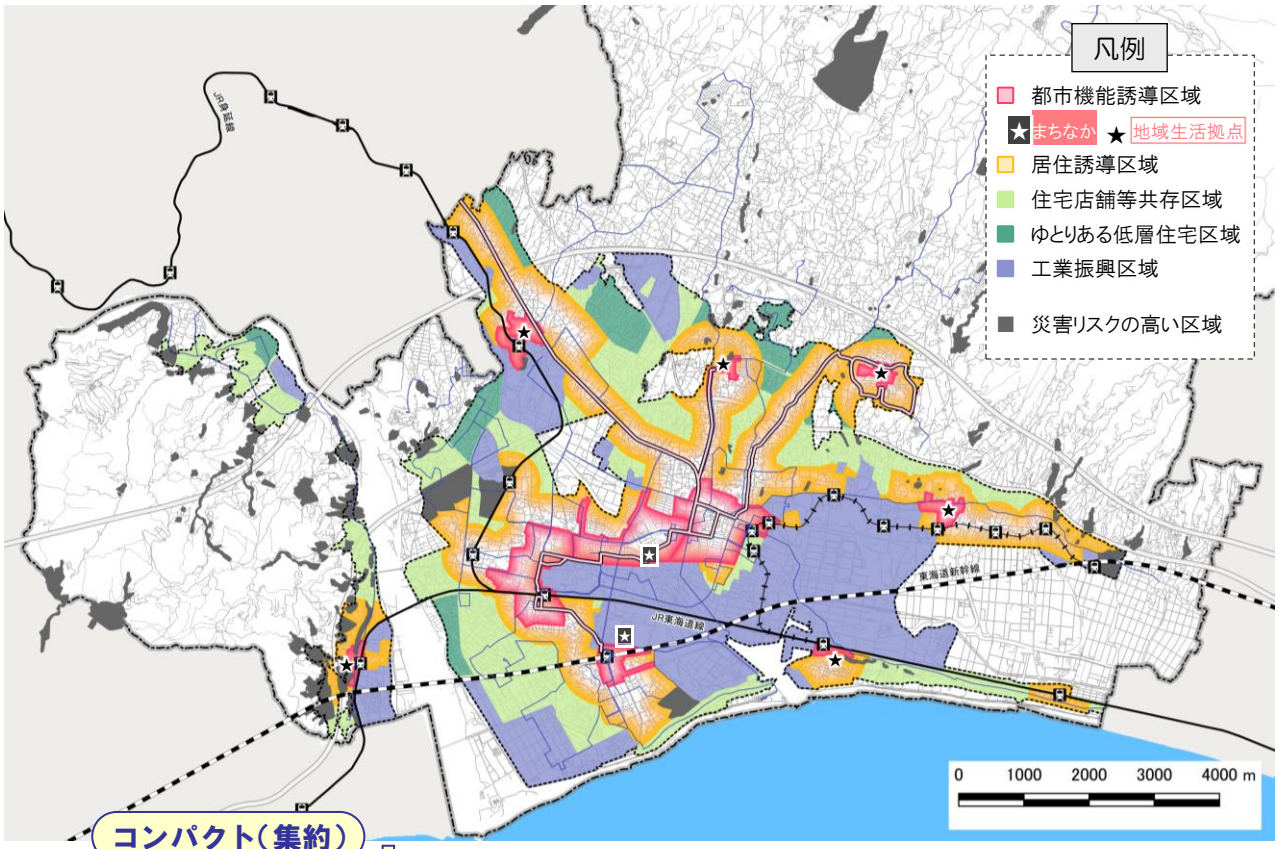
出典／第三次富士市都市計画マスタープラン

拠点・軸の分類	配置・設定の考え方
広域都市交流拠点	首都圏や名古屋都市圏等の広域都市間の交流を促進する拠点です。
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。
鉄道沿線まちづくり交流軸	観光資源として交流を促進する軸、また鉄道路線と沿線地域の連携により多様なまちづくりを促進する軸です。

立地適正化計画では、都市機能が集積している地域やまちなかと地域生活拠点を繋ぐバス路線の沿線等の公共交通の利便地域を居住誘導区域に設定し、人口減少下においても、一定の人口密度を維持し、利便性の高い公共交通と生活利便施設の立地を維持する区域としています。

集約・連携型都市づくりを推進するためには、公共交通が担う「ネットワーク」としての役割は、とても重要であり、今後も地域公共交通を維持・確保する必要があります。

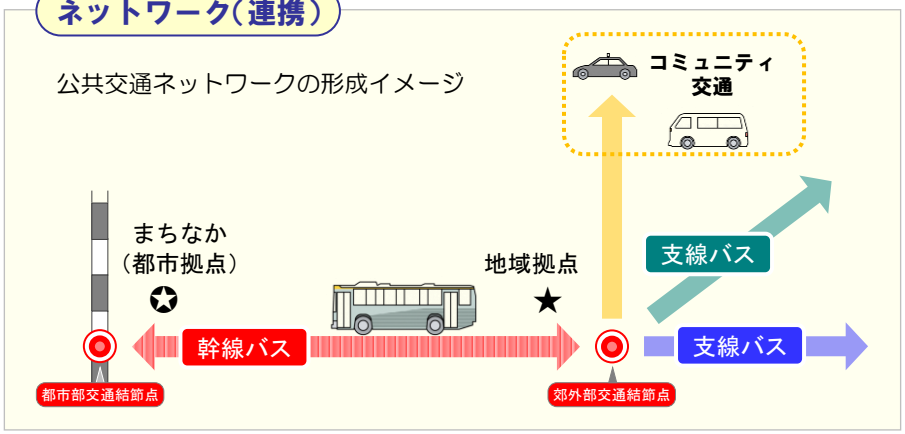
【富士市立地適正化計画における区域図】



コンパクト（集約）

＋

ネットワーク（連携）



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」**という考え方（視点）がベースになります。

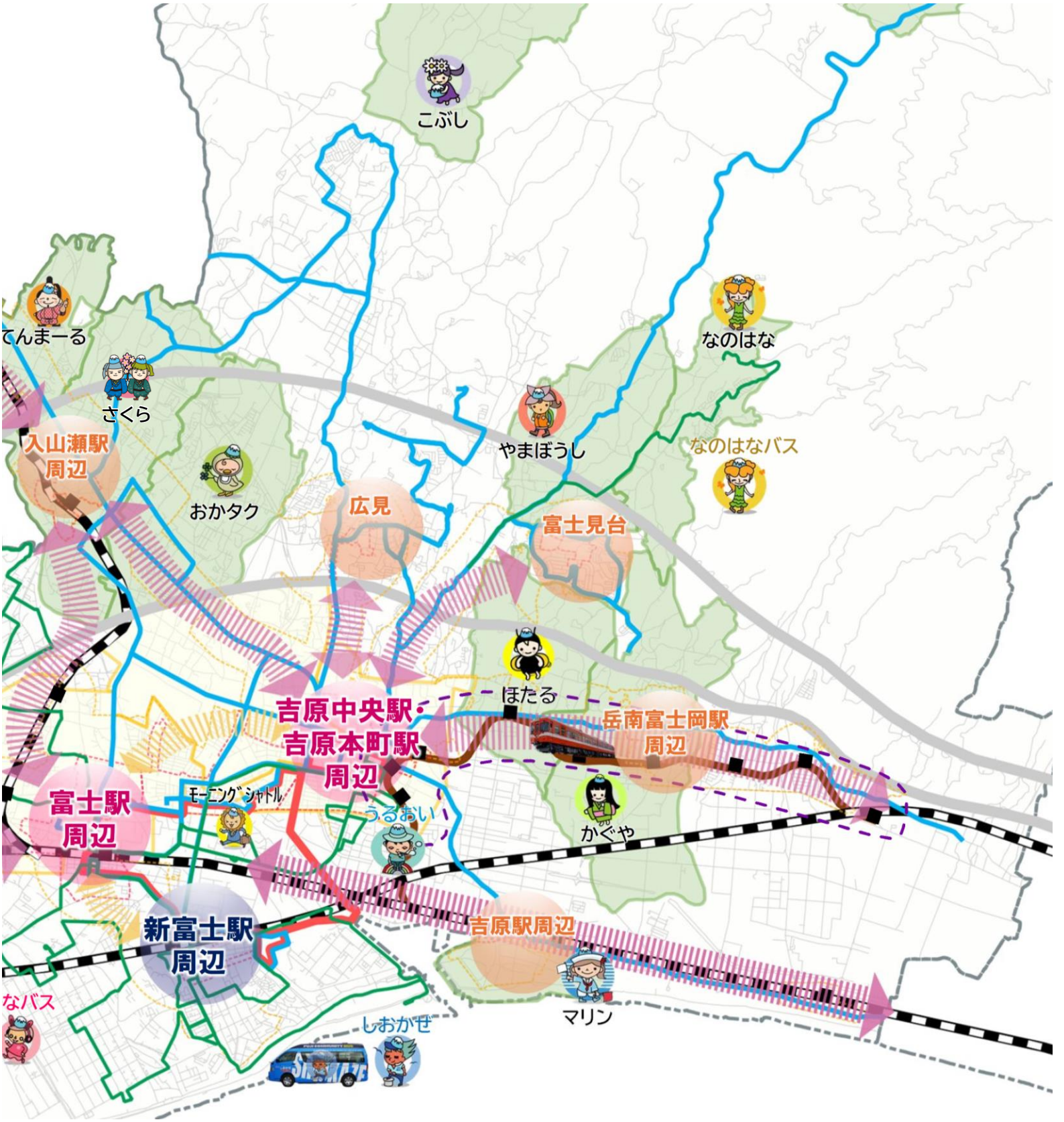
「第二次富士市地域公共交通計画」においても、これまでのスタンスを継承しつつ、さらにブラッシュアップを図り、2つの計画（地域公共交通計画＆立地適正化計画）が両輪となって、都市計画マスタープランで掲げる**「集約・連携型の都市づくり」**の実現に向けた取組を積極的に展開することで、個性を磨く持続可能な都市づくりを推進します。

3 富士市の地域公共交通網

名称		凡例	備考
公共交通	幹線	循環バス	ぐるっとふじ
	枝線	地方鉄道	岳南電車
		路線バス	路線バス
	まちなか	AIオンデマンドバス	AIオンデマンドバス
	郊外（生活交通）	コミバス	コミュニティバス：6路線
		デマタク	デマンドタクシー：11路線
	市全域	一般タクシー	－
拠点	広域都市交流拠点		1拠点
	都市生活・交流拠点		2拠点
	地域生活拠点		6拠点
交流軸	「まちなか」にぎわい・交流軸		－
	地域連携・交流基幹軸		－
	鉄道沿線まちづくり交流軸		－
立地適正化計画	都市機能誘導区域		－
	居住誘導区域		－

※松野地区では、道路運送法の許可又は登録を要しない運送である「松野そよ風」を運行しています。

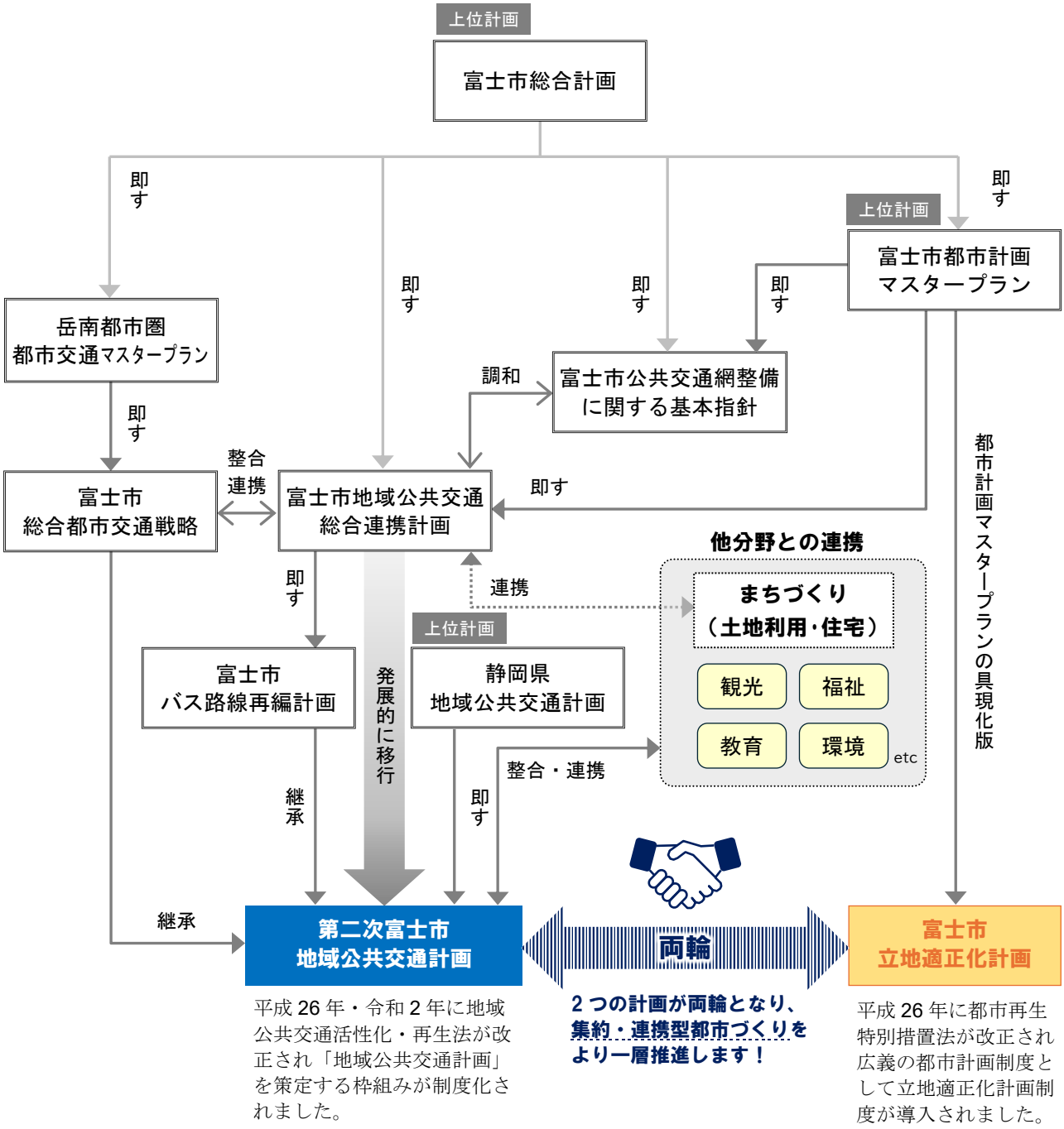



こぶし
てんまーる
さくら
入山瀬駅
周辺
おかタク
広見
やまぼうし
なのはな
なのはなバス
富士見台
ほたる
吉原中央駅・
吉原本町駅
周辺
岳南富士岡駅
周辺
富士駅
周辺
モーニングシャトル
うるおい
かぐや
新富士駅
周辺
吉原駅周辺
マリン
しおかぜ
なバス

4 計画の位置付け

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。

策定にあたっては、当初計画の策定以降、静岡県が策定した「静岡県地域公共交通計画（令和 6 年 3 月）」、富士市が策定した「第六次富士市総合計画（令和 4 年 3 月）」や「第三次都市計画マスタープラン（令和 5 年 3 月）」といった上位計画に即すとともに、交通分野の計画やまちづくり、観光や福祉、教育、環境などの関連計画と整合・連携を図ります。

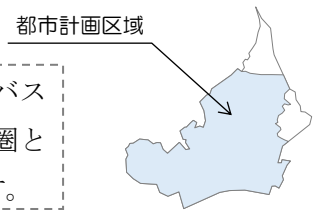


図＿第二次富士市地域公共交通計画と他計画との関係

5 計画の概要と策定のポイント

(1) 計画区域

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、富士・富士宮交通圏としての広域的なネットワークのあり方等も含めて検討していきます。

(2) 計画期間

「第六次富士市総合計画（後期計画）」に合わせ、令和 9（2027）年度から令和 13（2031）年度までの 5 年間とします。

(3) 計画策定のポイント

…本市では、令和 3 年 3 月に「富士市地域公共交通計画」を策定し、コロナ禍における公共交通を取り巻く環境の変化に対応するべく、様々な取組を展開してきました。

…「第二次富士市地域公共交通計画」についても、当初計画で設定した基本的な考え方を継承しつつ、国が進める「地域公共交通のリ・デザイン」の考え方を取り入れ、新たな取組みを設定するなど、さらにブラッシュアップを図ります。

…具体的には、官民共創、交通事業者間共創、他分野間共創の**「3 つの共創」**と、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の**「交通 GX」**、すなわち、地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高めます。

▶ 3 つの共創

依然として公共交通を取り巻く環境が厳しい中、地域公共交通の利便性や生産性、持続可能性を高めるためには、交通事業者のみならず、官民や交通事業者間、観光や福祉のほか、教育や環境などの分野と共創（連携・協働）することが必要です。このため、新たに教育や環境施策とも連携した地域公共交通の利便性向上等に資する施策を位置付けます。



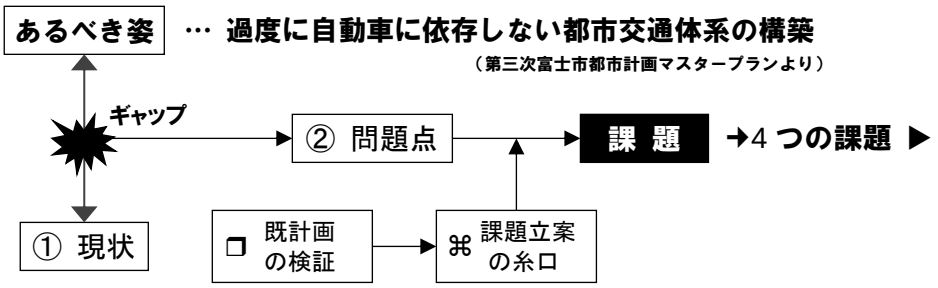
▶ 交通 DX と交通 GX

自動運転バスの導入や MaaS の推進、配車アプリの導入検討などデジタル技術を活用した交通 DX の取組や、クリーンエネルギーへの転換、脱炭素と産業成長を同時に実現するため、カーボンニュートラルの実現に向けた EV バス・タクシーの導入促進など交通 GX の取組などの交通システム全体を変革し、利便性・効率性・持続可能性を向上させる施策を位置付けます。



Main Story（本編）

1 第二次富士市地域公共交通計画の全体像



課題❶

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。

図__課題の設定に向けた基本ステップ

① 現状

❶ 公共交通利用者数はコロナ禍の減少から増加し、近年は横ばいとなっています。
❷ 公共交通空白地は徐々に解消されていますが、公共交通サービスの改善が必要です。
❸ 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。
❹ 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。

② 問題点

❶ 将来、公共交通利用者が減少傾向に転じてしまう恐れがあります。
❷ 重要と意見がある「運行本数の多さ」「乗り継ぎのしやすさ」の要素に対応する必要があります。
❸ カーボンニュートラルの観点から自動車から公共交通への転換が必要となります。
❹ スマートな交通環境を実現するために自動運転や MaaS 等の実装が必要となります。

⌘ 課題立案の糸口

❶ 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。
❷ 市民ニーズを踏まえた公共交通サービスの改善と充実が求められています。
❸ 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。
❹ 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。

富士市地域公共交通計画の全体像

ロジックツリー

理念
基本方針
レビュー
考慮すべき事項（社会情勢の変化）
視 点
POINT
目 標
数値指標
目標達成に向けた施策

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。

公共交通を取り巻く厳しい現状

視点 1

活かす

POINT 持続性

目標❶

地域の実情に応じた公共交通サービスの最適化

数値指標❶-1 公共交通カバー面積

数値指標❶-2 地域内フィーダー系統の収支率

❶-1 既存路線の最適化
- 1 路線バス等の運行内容の改善
- 2 公共交通事業者への支援
- 3 路線バスのネットワークの最適化

❶-2 コミュニティ交通の運行・改善・導入
- 4 地域との協働路線の運行
- 5 運行効率・フレキシブル化の検討

❶-3 新たな仕組みの交通サービスの導入検討
- 6 新たな仕組みのサービスの導入

● こちらが「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❷

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。

課題❸

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。

課題❹

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。

【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。

集約・連携型都市づくりの推進

低炭素都市形成への要請の高まり

自動運転技術のさらなる進展

視点 2 **繋ぐ** POINT 戦略性

視点 3 **支える** POINT 参画性

視点 4 **導く** POINT 先進性

目標❷

まちなかと地域生活拠点を繋ぐ公共交通ネットワークの充実

数値指標❷
公共交通の人口カバー率

- ❷-1 乗継・乗換ポイントの機能強化・乗継抵抗の軽減
  - 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に向けた環境整備
  - 9 乗り継ぎ割引券等の継続発行
- ❷-2 観光とのコラボレーション
  - 10 観光拠点へのアクセスの確保
  - 11 シェアモビリティの導入検討
- ❷-3 公共性を有する交通手段「自転車と」の連携強化
  - 12 サイクル&ライド、サイクル&バスライド環境の整備

目標❸

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❸-1
地域公共交通利用者数

数値指標❸-2
地域公共交通の公的負担

- ❸-1 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
- ❸-2 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）の推進
  - 17 市民・事業者・行政による利用促進
- ❸-3 他分野との共創（連携・協働）
  - 18 他分野との共創による新たな移動支援サービスの導入検討

目標❹

新たなモビリティサービスの導入

数値指標❹
新たなモビリティサービスの実証実験件数

- ❹-1 デジタル技術を活用した利用環境の改善
  - 19 キャッシュレス決済の導入検討
  - 20 バスロケーションシステムを活用した利便性の向上
  - 21 タクシー配車の利便性向上
- ❹-2 自動運転バスの導入推進
  - 22 新富士駅・富士駅間における自動運転バスの導入
- ❹-3 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 新型輸送サービス等の導入促進

2 前回計画の評価

前回計画で設定した主な施策の実施状況について、2025 年度末時点で整理しました。

	主な取組	実施内容
目標❶	**地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供**	
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・吉原駅循環）の抜本的な見直し（R4） ・ゆりかご線（R5）、大渕線の見直し（R7）
2	公共交通事業者への支援	・路線バスの運行、地方鉄道への補助金による支援の継続
4	まちなか路線（政策）の運行	・吉原・富士駅北地区コミバス「うるおい」、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	・富士川・松野地区におけるデマンドタクシーの本格運行（R4～）
目標❷	**拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成**	
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乗り場等案内表示改善（R6）
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）
9	ｻｲｸﾙ&ﾗｲﾄﾞ、ｻｲｸﾙ&ﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ環境の空間整備	・富士市サイクルステーション「ふじクル」の開設（R3～） ・新富士駅・富士駅間コネクトサイクル実証実験（R5）
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～）
目標❸	**みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築**	
13	コミュニティ交通サポート制度の継続	・地区との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
15	運転士の確保に向けた支援	・運転士（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
16	モビリティ・マネジメント（M・M）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）
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） ・広報ふじ・市ウェブサイト・SNS 等による情報発信の継続
目標❹	**将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入**	
19	交通系 IC カードの導入検討	・コミュニティバスへの IC カードの導入（R4）
23	MaaS の導入に向けた検討	・「ひまわりバス」の AI オンデマンド化（R6～）
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） ・富士市自動運転バス導入ロードマップの策定（R7）

前回計画で設定した数値目標の達成状況等について 2025 年度末時点の数値で整理しました。

当初計画策定以降、様々な施策を展開してきましたが、数値指標のうち、地域内フィーダー系統の収支率は目標値を上回っており、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。

ただし、2020 年以降は、新型コロナウィルス感染症の感染拡大の影響を受け、公共交通利用者数が大幅に減少するなど、計画期間満了時の達成が難しいものもあることから、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。

目標	数値指標	現況（2020）	目標（2026）		実績（2025）
			策を講じない場合	策を講じた場合	
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
	地域内フィーダー系統の収支率	62.8%（民間事業路線平均）	ー	80%以上	82.6%
		32.3%（地域路線平均）		33.3%以上	34.3%
		26.3%（まちなか路線平均）		20%以上	28.6%
拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成	公共交通人口カバー率	80.9%	80.1%	83.4%	83.2%
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
	地域公共交通の公的負担	約 146 円	ー	約 136 円	約 161 円
将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入	IC カード電子決済対応（普及）率	66.7%	66.7%	100%	72.3%

3 日常の移動と公共交通に関する市民の意向

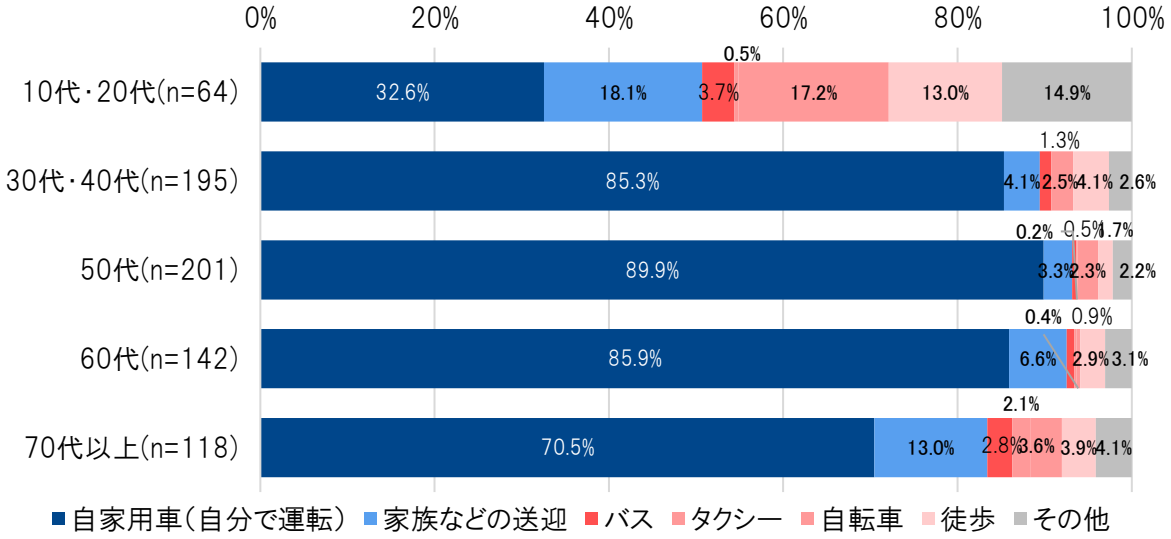
本計画の策定にあたり、アンケート方式による市民意向調査を実施しました。
調査内容は、日常の移動の傾向のほか、「日常生活で重要な主な交通手段」や「公共交通の利便性への評価」、「公共交通において重要だと思う要素」等の項目について、市民の意向を把握しました。

＜市民意向調査の概要＞

調査対象	富士市在住の 15 歳以上を対象とした 3,000 人
調査方法	Web による回答　※紙面回答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～7 月 31 日
配布数	3,000 票
有効回収数	720 票
有効回収率	24.0%

Q. 日常の生活で重要な移動で利用する主な交通手段（年代別交通手段）

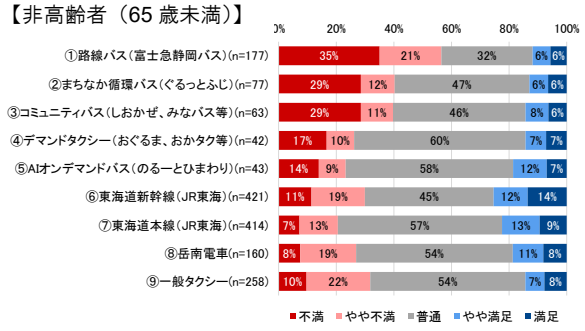
日常生活における重要な移動では、30 代から 60 代の多くは「自家用車（自分で運転）」で移動しており、自動車への依存が高い状況となっている一方で、10 代・20 代、70 代以上では「家族などの送迎」の割合が多くなっています。



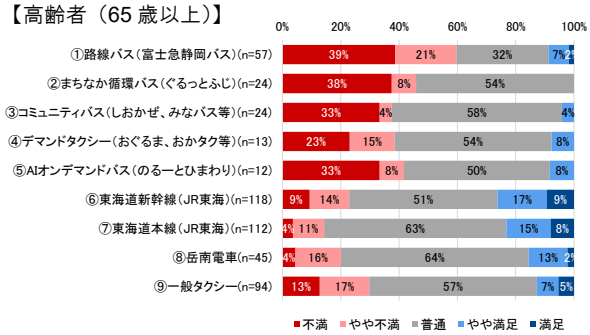
Q. 公共交通の利便性への評価

高齢者はコミュニティ交通に対する不満が高い傾向となっています。

【非高齢者（65 歳未満）】

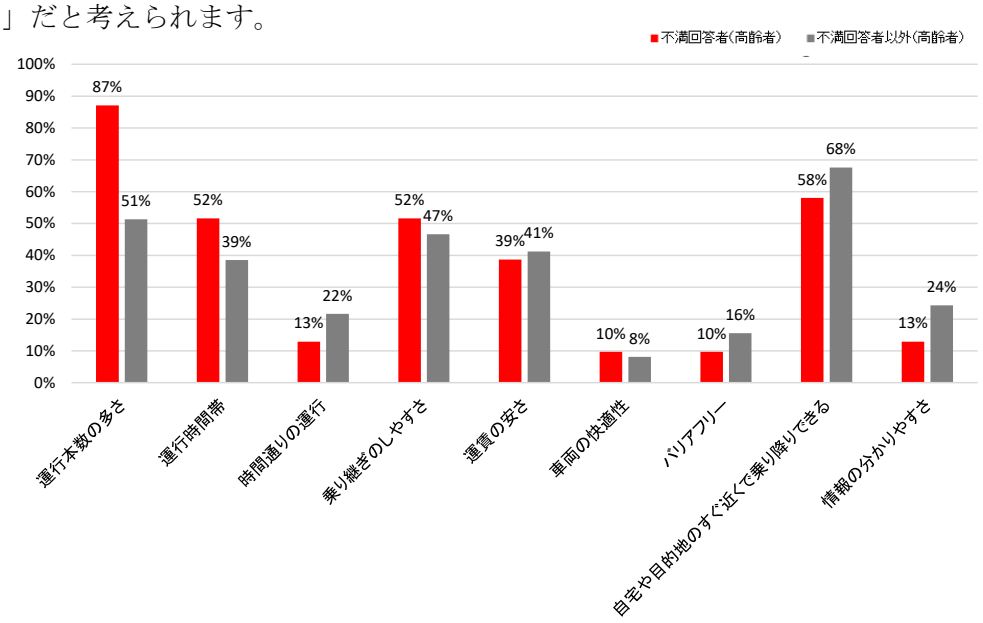


【高齢者（65 歳以上）】



Q. バス交通に対する不満の理由＜参考＞

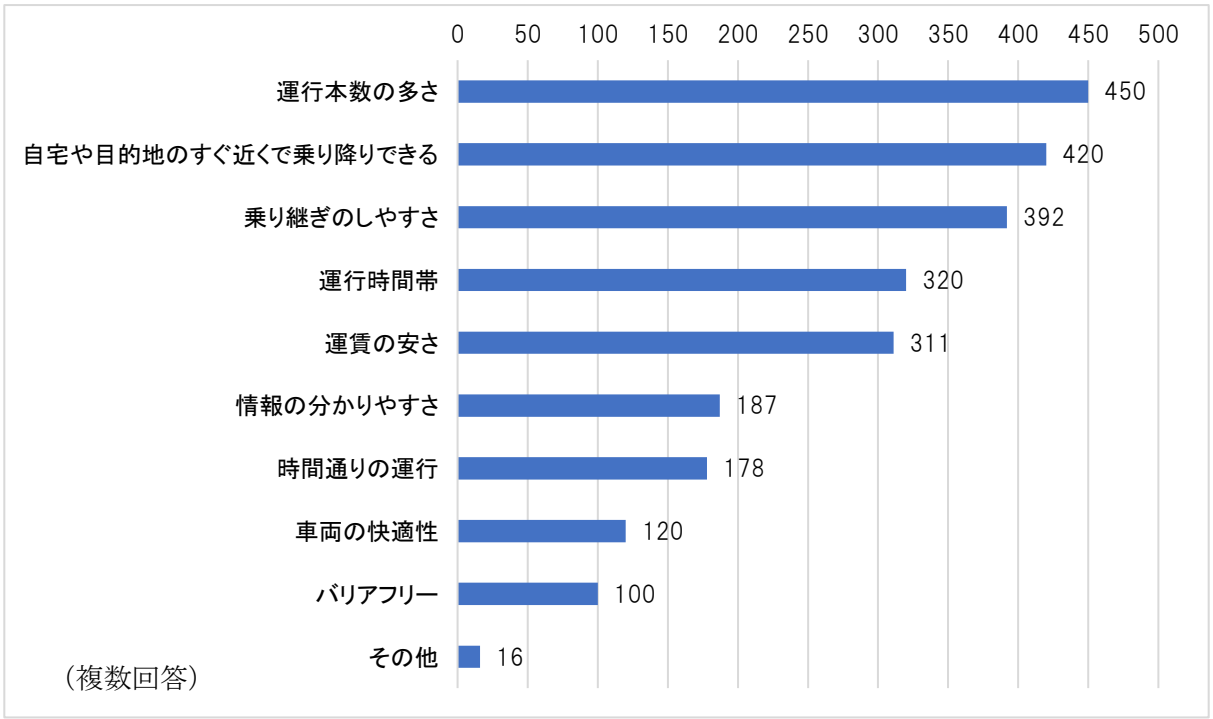
高齢者のうち、バス交通に対して不満と回答している人は、不満と回答していない人（利用しない人を除く）と比べて、「運行本数の多さ」を重要視していることから、不満な理由は「運行本数の少なさ」だと考えられます。



Q. 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は、「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」となっており、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。

n=720



（複数回答）

4 公共交通の現状・問題点・課題

③ 現状

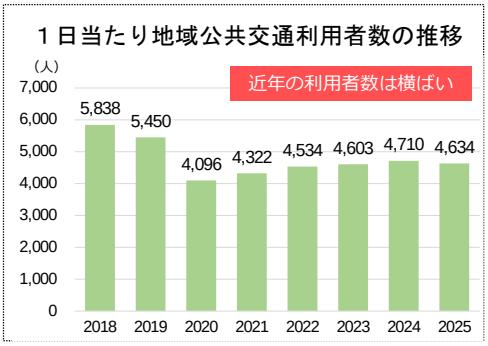
▶ まちの様子

1 公共交通利用者数はコロナ禍の減少から増加し、近年は横ばいとなっています。

公共交通利用者数は、コロナ禍以降は増加傾向でしたが、近年は横ばいの傾向となっています。

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ます。

→ **近年の公共交通利用者数は横ばい傾向です。**

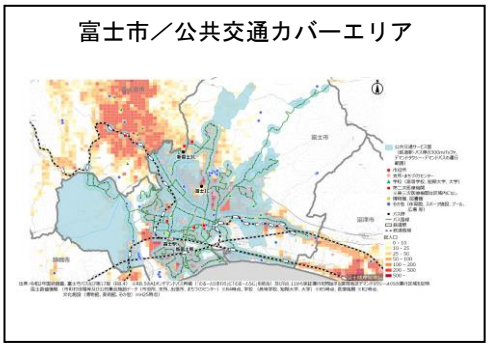


2 公共交通空白地は徐々に解消されていますが、公共交通サービスの改善が必要です。

公共交通人口カバー率は、80%以上に達しています。

市民の公共交通の利便性に関する満足度が低く、一部の路線では不満の割合が高くなっています。

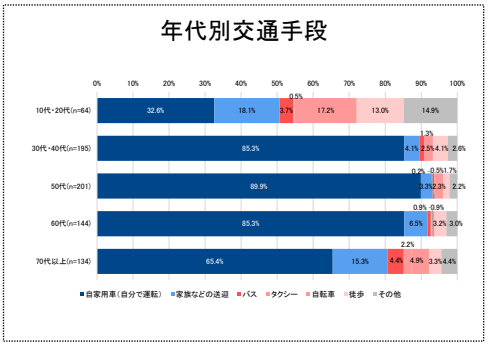
→ **公共交通空白地は徐々に解消されていますが、公共交通サービスの改善が必要です。**



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。**

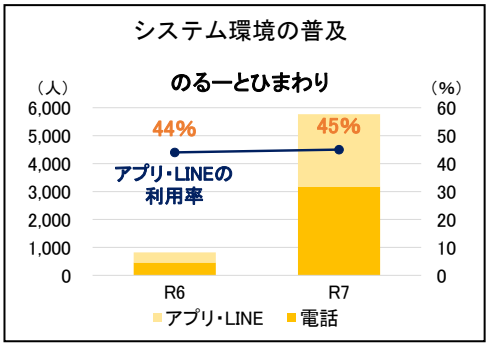


4 スマートで使い勝手の良いシステム環境が広まりつつあります。

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ります。

国では、デジタル技術を実装する交通 DX の取り組みが推進されています。

→ **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。

④ 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

今後の人口減少により、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ます。

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ています。

➲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❶

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。

公共交通空白地が徐々に解消されていますが、「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ります。

➲市民ニーズを踏まえた公共交通サービスの改善と充実が求められています。

課題❷

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、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。

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ります。

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となります。

➲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❸

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。

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ります。

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❹

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。

5 理念・基本方針・目標設定（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❶

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。

課題❷

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。

課題❸

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。

課題❹

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。

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。

【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
都市交通体系の構築
を目指します！

【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。

考慮すべき事項
（社会情勢の変化）

公共交通を取り巻く厳しい現状

➲ ポストコロナの生活様式の変化や中東情勢、人口減少による長期的な公共交通利用者の減少や慢性的な運転手不足等の問題により公共交通を維持していくことが大変厳しい局面を迎えています。

レビュー

視点 1
活かす

目標①
地域の実情に応じた公共交通サービスの最適化
POINT 持続性

集約・連携型の都市づくりの推進

➲ 令和 6 年 3 月に策定した第三次富士市都市計画マスタープランにおいても引き続き「集約・連携型の都市づくり」を掲げており、まちなかと地域拠点を公共交通で連携させる取組を推進しています。

レビュー

視点 2
繋ぐ

目標②
まちなかと地域生活拠点を繋ぐ公共交通ネットワークの充実
POINT 戦略性

「共創」の意識の高まり

➲ 今後、公共交通を維持・確保していくためには、交通事業者だけでなく、地域の輸送資源をフル活用するとともに、あらゆる関係者が共創し、公共交通を支えていくことが求められています。

レビュー

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

自動運転技術のさらなる進展

➲ 「2027 年に全国で 100 箇所の自動運転レベル 4 の社会実装を目指す」という政府目標を掲げ、自動運転技術を活用した自動運転バスの実証実験等の取組が全国各地で進められています。

レビュー

視点 4
導く

目標④
新たなモビリティサービスの導入
POINT 先進性

6 目標、数値指標、目標を達成するための施策

目標❶ 地域の実情に応じた公共交通サービスの最適化

持続性

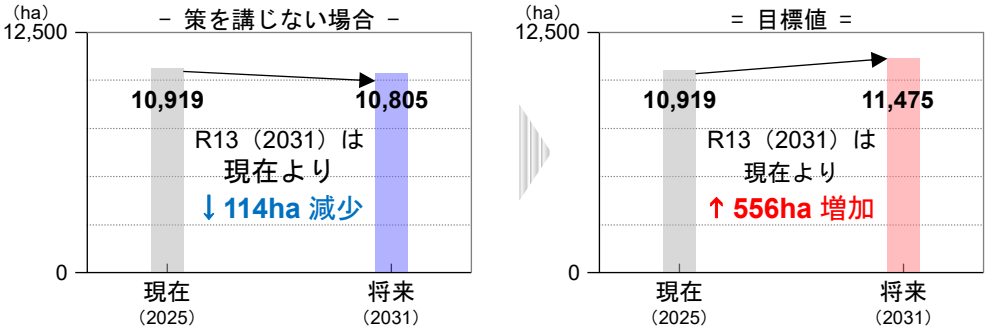
…地域の公共交通は、ネットワークを形成して初めて成り立つものであり、「幹線」、「支線」、「生活交通」といった機能分類の明確化により、合理的で効率的なネットワークが形成されます。

…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基づき、地域の輸送資源をフル活用し、地域の実情に応じた公共交通サービスの最適化を図ります。

数値指標 ❶－１：公共交通カバー面積

（鉄道駅（JR・岳南電車）及びバス停（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）



★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！

数値指標 ❶－２：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、物価・人件費の高騰などにより運行費用の増加も想定されますが、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 80.0%、33.3%、20.0%と設定し、運行内容の改善等の取組により目標達成を目指します。

現在（2025 年度運行分）		将来（2031 年）
民間事業者路線平均 82.6%	➢	80.0%以上
地域路線平均 34.3%	➢	33.3%以上
まちなか路線平均 26.3%	➢	20.0%以上

目標を達成するための施策 ▽ 施策 1～ 6

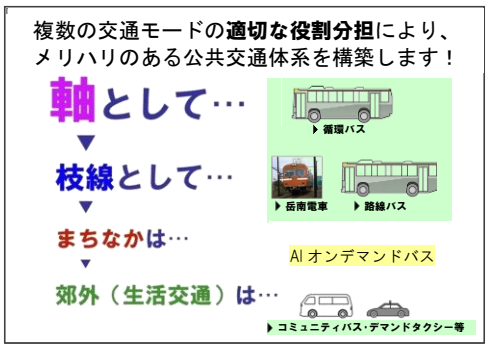
❶-1 既存路線の最適化

施策 1 路線バス等の運行内容の改善

➥利用者の視点から使い勝手が良く、より利便性の高いサービスの提供を目指し、路線バス等の運行内容を改善するとともに、最適な公共交通体系を構築します。

取組の概要

- 既存路線の運行内容の見直し
- 重複路線の効率（集約）化、長大路線の解消
- 分かりやすいダイヤ（毎時〇分発）の設定



施策２　公共交通事業者への支援

➥路線バスや岳南電車は厳しい経営状況の中で運行していることから、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
- のるーと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

写真＿補助金が投入されている公共交通機関

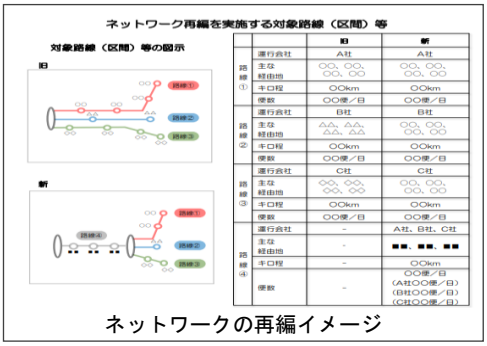


施策３　路線バスのネットワークの最適化

➥複数の系統が乗り入れているバス路線において、バス事業者の運行効率化や乗務員確保のため、路線バスのネットワークの再編等により、最適化を図ります。

取組の概要

- 複数の系統が乗り入れているバス路線の運行効率化
- 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



ネットワークの再編イメージ

❶-2　コミュニティ交通の運行・改善・導入

施策４　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運行継続
- 地域との協働による既存デマンドタクシーの運行継続
- 新たなコミュニティ交通の導入検討（広見･須津･浮島地区など）

写真＿鷹岡地区コミュニティ交通検討委員会の様子(令和７年 12 月 15 日)



施策５　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に基づき、利用者側の視点で再考し、使い勝手の良い運行内容への見直しや収支改善の検討を行います。

取組の概要

- 路線バスとの共存を前提とした運行範囲の見直し・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
- 1/3 ルールに基づく、収支率の改善方策の検討

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。

❶-3　新たな仕組みの交通サービスの導入検討

施策６　新たな仕組みのサービスの導入 NEW

➥従来からの公共交通のみでは、地域の多様なニーズへの対応が難しいことから、ライドシェアなど地域の輸送資源をフル活用した新たな仕組みの交通サービスの導入を検討します。

取組の概要

- 自家用車を活用した移動支援サービスの検討
- 企業送迎バス等との連携による移動サービスの検討
- 貨客混載による人流と物流の一体化の検討

自家用車を活用した移動支援サービス



目標② まちなかと地域拠点を繋ぐ公共交通ネットワークの充実 戦略性

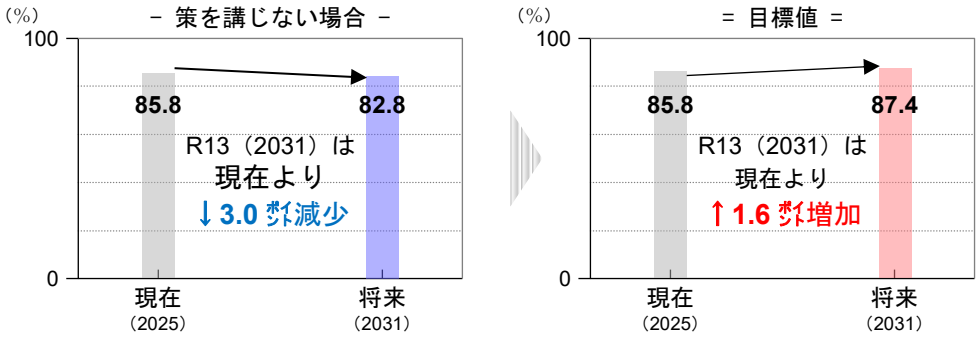
…人口が減少しても「暮らしの質」を維持するためには、「コンパクト（集約）＋ネットワーク（連携）」の考え方のもと、メリハリのある都市づくりを推進しています。

…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、持続可能な都市づくりを目指しています。

…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戦略的な連携により、公共交通ネットワークの充実を図ります。

数値指標 ❷：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

❷-1 乗継・乗換ポイントの機能強化・乗継抵抗の軽減

施策 7 交通結節点の機能強化・ハード整備

➥シームレスに市内の移動ができるようにするため、徒歩や自転車、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

- 市街地再開発事業に伴う富士駅北口駅前広場の整備
- 乗り継ぎポイントや待合スペースの環境整備
- 交通結節点におけるモビリティハブの整備検討


富士駅北口駅前広場の整備イメージ

施策 8 交通バリアフリー化に向けた環境整備

➥富士市バリアフリーマスタープランに基づき、市内の公共交通結節点等の交通環境のバリアフリー化の整備を進め、だれもが安心して移動できる移動環境を確保します。

取組の概要

- JR 東田子の浦駅、竪堀駅の利用啓発・促進
- ユニバーサルデザインによる分かりやすい案内表示
- タクシー事業者への UD タクシーの導入支援


バリアフリー化がされていないＪＲ東田子の浦駅

施策 9　乗り継ぎ割引券等の継続発行

➥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」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
- 見やすく分かりやすい路線バス時刻表への改善
- 「富士市バスなび」の作成継続・更新



❷-2　観光とのコラボレーション

施策 10　観光拠点へのアクセスの確保

➥都市拠点や観光スポットをバス等で繋ぐことで、市民・来訪者双方にとって利便性の高い公共交通サービスを提供することで、観光拠点までのアクセスを確保します。

取組の概要

- レンタサイクル事業との連携による利用促進
- 観光施設と連携した乗車割引券などの検討
- 観光拠点まで接続する公共交通の案内強化



写真__富士山夢の大橋

施策 11　シェアモビリティの導入検討 NEW

➥車や自転車、電動キックボードなどの移動手段を共同利用することで、ラストワンマイルの移動手段を確保するとともに、まちなか等における回遊性を高め、魅力的な環境を創出します。

取組の概要

- 官民連携によるシェアサイクルの導入検討
- モビリティ・マネジメントとの組み合わせ施策の展開
- 電動キックボードなどのマイクロモビリティの活用検討



シェアサイクルの整備イメージ

❷-3　公共性を有する交通手段「自転車」との連携強化

施策 12　サイクル&ライド、サイクル&バスライド環境の整備

➥公共性を有する交通手段である「自転車」と公共交通の相互利用の促進を図るため、自転車から公共交通への利用が快適なものとなるような環境の整備を進めます。

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・環境施策との連携による自転車利用の促進


サイクル＆ライドの駐輪場整備イメージ

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

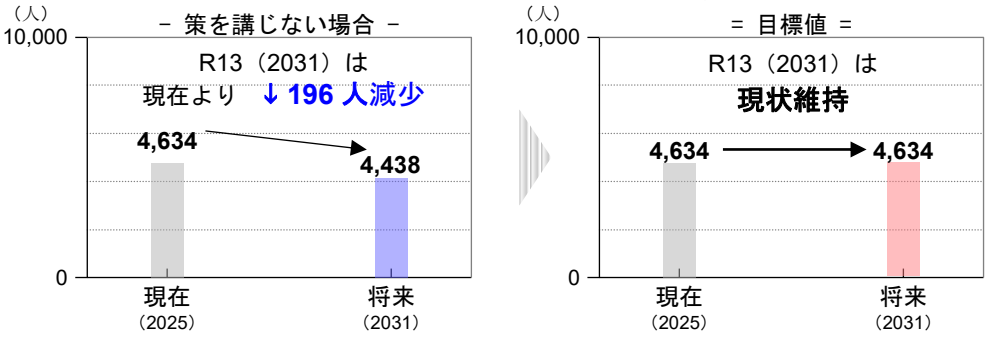
…これからの地域公共交通にとって大切なことは、市民、事業者、行政が皆「当事者」意識を持って、つくり、育てることであり、「マイレール」・「マイバス」意識を醸成する必要があります。

…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 ❸－１：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確保を目指します！

数値指標 ❸－２：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）

当初計画策定時（2021 年）から現在（2024 年）にかけて、公的負担額は 146 円から 161 円へと増加しており、年平均 3.3%の増加となっています。今後も、物価や人件費の高騰等により、公的負担額のさらなる増加が見込まれます。こうした状況を踏まえ、本計画では、公共交通の利用促進等による利用者数の維持と、運行の効率化による運行経費の増加抑制を図ることで、利用者 1 人当たりの公的負担額の増加を抑制することを目指します。

現在（2024）：約 161 円　➢　将来（2031）：約 185 円　←年平均増加率＋2.0%

目標を達成するための施策　▽ 施策 13～18

❸-1　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

➥地域で支える仕組みづくりとして、沿線の企業や病院、商店などが協力し、コミュニティ交通の運行費用に対して一部負担を行うサポート制度を継続します。

取組の概要

- コミュニティ交通だよりの発行等による地区への情報提供
- 各地区コミュニティ交通協議会の運営支援
- コミュニティ交通サポート制度の継続・拡充



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と制度の拡充
- 地域公共交通活性化基金の導入検討
- 市民が主体となった新たな公共交通支援策の検討



返礼品の追加した「ふるさと納税（特定事業）」による岳南電車応援事業

施策 15　運転士確保に向けた支援

➥「2024 年問題」により拍車がかかった運転士不足は、公共交通における深刻な問題となっていることから、運転士の確保に向けた取組を支援するなど、解決策に取り組みます。

取組の概要

- 運転手育成に係る公的関与・支援の実施
- 運転手のイメージアップのための周知・啓発
- 運転業務の魅力発信を目的としたイベントの開催



運転士不足は、今後も続いていく見通しであり、運転士の担い手不足が深刻化しています…

❸-2　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）の推進

➥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、公共交通をより身近に感じることができるような取組を推進します。

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
- 「市政いきいき講座」を活用した啓発活動の実施


写真__小学校での MM の様子

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、自転車を適切に使い分けることができるよう、意識の醸成を図ります。

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



写真__バスの日イベントの様子

❸-3　他分野との共創（連携・協働）

施策 18　他分野との共創による新たな移動支援サービスの導入検討　NEW

➥他分野の垣根を越えた共創（連携・協働）により、あらゆる関係者が協力して、地域の多様なニーズに応じた移動支援サービスの導入を検討します。

取組の概要

- 教育、文化振興と連携した新たなサービスの検討
- 福祉サービスと連携した移動支援サービスの検討
- EV バス等の導入による地域交通のグリーン化



目標❹　新たなモビリティサービスの導入　先進性

…本市では、市内で唯一の路線バス事業者の「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、デジタル技術を活用した利用環境の改善を図っています。

…また、新富士駅・富士駅間においては自動運転バスの社会実装に向けた実証運行を実施しており、運転士不足などの課題に対応するため、国が推進する交通 DX の取組を進めています。

…そこで、地域公共交通の幅広い分野でデジタル技術を活用し、新たなモビリティサービスを導入することで、より持続可能でスマートな交通システムの実現を目指します。

数値指標 ❹：新たなモビリティサービスの実証実験件数

（目標❹で設定する施策に係る実証実験の件数）

= 現状値 =

R7（2025）までの実証実験件数

2 件

❶ＡＩオンデマンドバス
❷自動運転バス実証運行

= 目標値 =

R13（2031）の実証実験件数

5 件

R13（2031）までに
*現在*より
↑3 件増加

★デジタル技術を活用した利用環境の改善を図るため…新たなモビリティサービスの実証実験を実施し、スマートな交通システムの実現を目指します！

目標を達成するための施策　▽ 施策 19～24

❹-1　デジタル技術を活用した利用環境の改善

施策 19　キャッシュレス決済の導入検討

➥岳南電車やコミュニティ交通へのキャッシュレス決済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進します。

取組の概要

- 岳南電車へのキャッシュレス決済の導入検討
- デマンドタクシーへのキャッシュレス決済の導入検討
- キャッシュレス決済に対応した乗り継ぎ割引券の導入検討



写真／路線バス車内の…交通系 IC カード決済

施策 20　バスロケーションシステムを活用した利便性の向上

➥現在運用するバスロケーションシステムについて、乗降データの取得などの機能の拡充により、さらなる利便性の向上を図るとともに、適切な維持管理により継続的に運用します。

取組の概要

- バスロケーションシステムの機能拡充
- バスロケーションシステムを活用したダイヤの改善
- バスロケーションシステムの継続的な運用


写真＿市役所前バス停に設置されたバスロケーションシステム表示機

施策 21　タクシー配車の利便性向上

➥現在の電話による（アナログ的な）予約方式に加えて、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、利用者の視点に立った予約の簡素化・集約化とスマート化を図ります。

取組の概要

- デマンドタクシーにおける電話予約の集約化検討
- アプリによる共同配車サービスの導入検討
- 効率的なサービス提供方式の検討（包括化・一元化等）



❹-2　自動運転バスの導入推進

施策 22　新富士駅・富士駅間における自動運転バスの導入 NEW

➥鉄道で接続がされていない新富士駅・富士駅間の連携強化を図るため、自動運転バスの導入により、定時制・速達性を確保するとともに、運転士不足の解消に向けた取組を推進します。

取組の概要

- 社会実装推進協議会の開催による関係機関との協議・調整
- 自動運転レベル4による全区間社会実装に向けた取組推進
- ドライバー等への周知や PR による社会受容性の向上


新富士駅・富士駅間における自動運転バス実証運行
（令和 7 年 11 月 22 日～12 月 12 日）

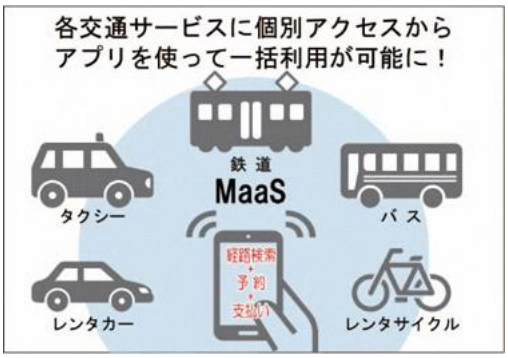
❹-3　新たなモビリティサービスの導入検討

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

- AI オンデマンドバス「のるーとひまわり」の運行継続
- ふじMaaS 推進協議会会員相互の情報交換、交流促進
- キャッシュレス決済と連携した取組の検討

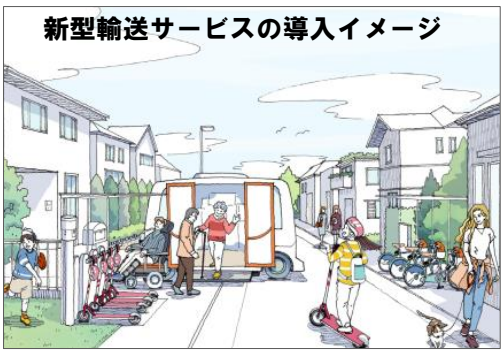


施策 24　新型輸送サービス等の導入促進

➥デジタル技術などの先進技術を活用した超小型モビリティなどの新型輸送サービスの導入促進に向けた検討を、官民が一体となって推進します。

取組の概要

- パーソナルモビリティ等の活用・導入に向けた検討
- 自動運転タクシーなどの導入促進に向けた検討
- 新モビリティサービスの活用に向けた検討



7 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公共交通サービスの最適化

POINT 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）路線の平均収支率の確保を目指します！	目標を達成するための施策 & 取組の概要
1 路線バス等の運行内容の改善	・既存路線の運行内容の見直し ・重複路線の効率（集約）化、長大路線の解消 ・分かりやすいダイヤ（毎時〇分発）の設定
2 公共交通事業者への支援	・生活交通地域・基幹路線維持費補助金による支援 ・のるーと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 路線バスネットワークの最適化	・複数の系統が乗り入れているバス路線の運行効率化 ・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 地域との協働路線の運行	・地域との協働による既存コミュニティバスの運行継続 ・地域との協働による既存デマンドタクシーの運行継続 ・新たなコミュニティ交通の導入検討（広見･須津･浮島地区など）
5 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見直し･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 ・1/3 ルールに基づく、収支率の改善方策の検討
6 新たな仕組みのサービスの導入	・自家用車を活用した移動支援サービスの検討 ・企業の送迎バス等との連携による移動サービスの検討 ・貨客混載による移動サービスの検討

目標② まちなかと地域拠点を繋ぐ公共交通ネットワークの充実

POINT 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確保を目指します！	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	・市街地再開発事業に伴う富士駅北口駅前広場の整備 ・乗り継ぎポイントや待合スペースの環境整備 ・交通結節点におけるモビリティハブの整備検討
8 交通バリアフリー化に向けた環境整備	・JR 東田子の浦駅、竪堀駅の利用啓発・促進 ・ユニバーサルデザインによる分かりやすい案内表示 ・タクシー事業者への UD タクシーの導入支援
9 乗り継ぎ割引券等の発行	・乗り継ぎ割引券の発行継続による乗継抵抗の低減 ・見やすく分かりやすい路線バス時刻表への改善 ・「富士市バスなび」の作成継続・更新
10 観光拠点へのアクセスの確保	・レンタサイクル事業との連携による利用促進 ・観光施設や地域等と連携したセット割引券などの検討 ・観光拠点まで接続する公共交通の案内強化
11 シェアモビリティの導入検討	・官民連携によるシェアサイクルの導入検討 ・モビリティ・マネジメントとの組み合わせ施策の展開 ・電動キックボード等のマイクロモビリティの活用検討
12 サイクル&ライド、サイクル&バスライド環境の整備	・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・環境施策との連携による自転車利用の促進

	計画期間					実施主体				
	令和 9 年度（2027 年）	令和 10 年度（2028 年）	令和 11 年度（2029 年）	令和 12 年度（2030 年）	令和 13 年度（2031 年）	富士市	交通事業者			市民・地域等
							バス	地方鉄道	TAXI	
1	検討／実施	→	→	→	→		●	●		
	検討／実施	→	→	→	→		●			
	検討／実施	→	→	→	→		●	●		
2	継続／実施	→	→	→	→	●				
	継続／実施	→	→	→	→	●				
	継続／実施	→	→	→	→	●				
3	検討・協議	→	→	→	→		●			
	検討・協議	→	→	→	→	●	●			
	検討・協議	→	→	→	→	●				●
4	継続運行	→	→	→	→	●	●			●
	継続運行	→	→	→	→	●			●	●
	検討・協議	→	→	→	→	●			●	●
5	検討・協議	→	→	→	→	●	●			●
	検討・協議	→	→	→	→	●	●	●		●
	検討・協議	→	→	→	→	●	●		●	●
6	検討・協議	→	→	→	→	●				●
	検討・協議	→	→	→	→	●	●			●
	検討・協議	→	→	→	→	●				●

	計画期間					実施主体				
	令和 9 年度（2027 年）	令和 10 年度（2028 年）	令和 11 年度（2029 年）	令和 12 年度（2030 年）	令和 13 年度（2031 年）	富士市	交通事業者			市民・地域等
							バス	地方鉄道	TAXI	
7	検討・整備	→	→			●	●			
	検討・整備	→	→			●	●			
	検討	→	実証実験	→	本格実施 →	●	●			
8	継続・検討	→	→	→	→	●		●		●
	検討／実施	→	→	→	→	●	●	●	●	
	検討／実施	→	→	→	→	●			●	
9	継続／実施	→	→	→	→	●				
	検討／実施 →					●	●			
	継続／実施	→	→	→	→	●				
10	検討・協議	→	→	→	→	●				
	検討・協議	→	→	→	→	●	●	●		
	検討／実施	→	→	→	→	●				
11	継続／実施	→	→	→	→	●				
	検討／実施	→	→	→	→	●				●
	導入検討 →		← 実証実験	→	← 本格実施 →	●				
12	検討・整備	→	→			●				
	検討・協議 →		← 本格実施		→	●				
	検討 →	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

POINT 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維持 ➥１人当たりの公的負担額の増加抑制を目指します！	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	・コミュニティ交通だよりの発行等による地区への情報提供 ・各地区コミュニティ交通協議会の運営支援 ・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	・ふるさと納税を活用した寄付金の募集と制度の拡充 ・地域公共交通活性化基金の導入検討 ・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	・運転手育成に係る公的関与・支援の実施 ・運転手のイメージアップのための周知・啓発 ・運転業務の魅力発信を目的としたイベントの開催
16 モビリティ・マネジメント（MM）の推進	・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 ・「市政いきいき講座」を活用し啓発活動の継続
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 ・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
18 他分野との共創による新たな移動支援サービスの導入検討	・福祉サービスと連携した移動サービスの検討 ・EV バス等の導入による地域交通のグリーン化

目標④ 新たなモビリティサービスの導入

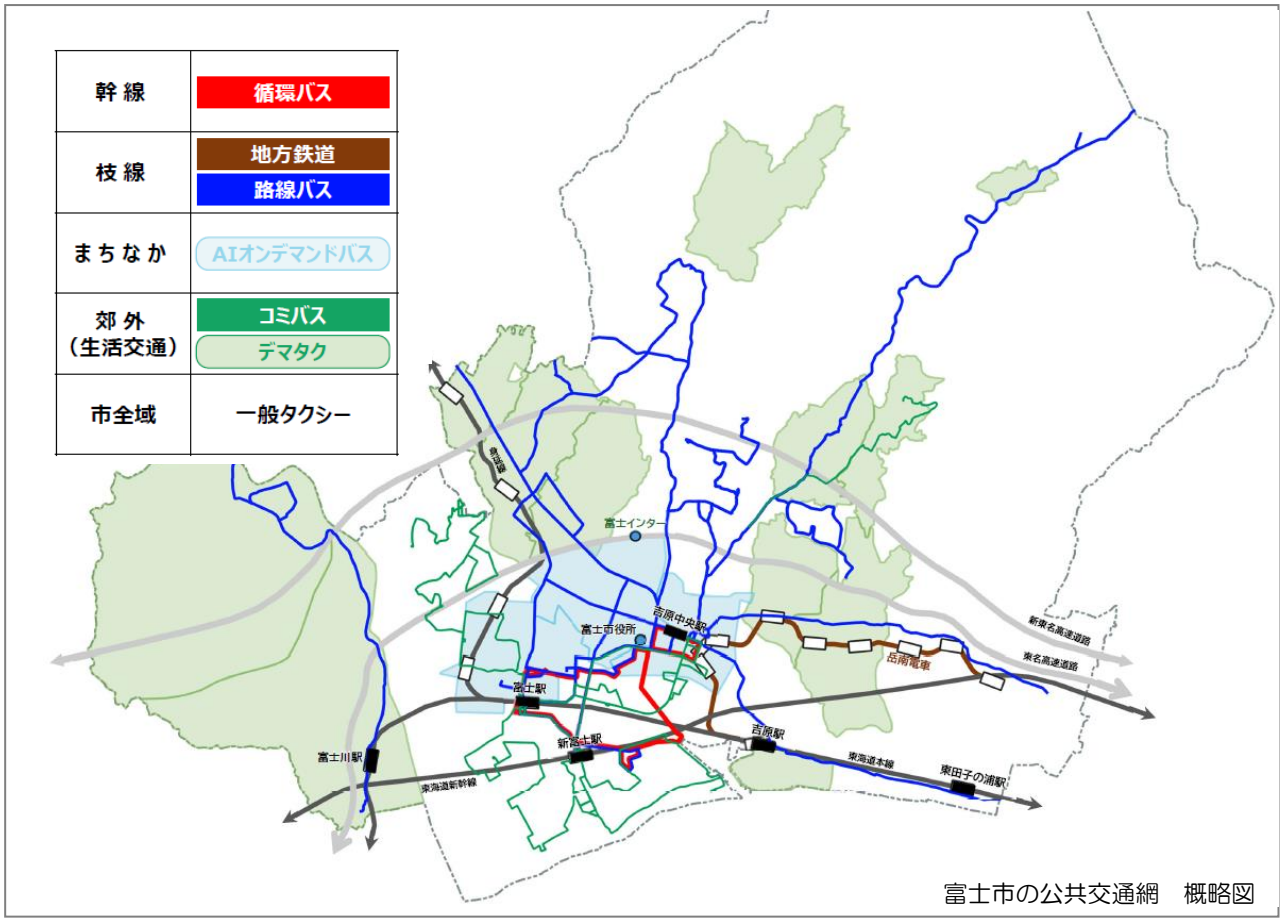
POINT 先進性 ★デジタル技術を活用した利用環境の改善を図ることで… ➥スマートな交通システムの実現を目指します！	目標を達成するための施策 & 取組の概要
19 キャッシュレス決済の導入検討	・岳南電車へのキャッシュレス決済の導入検討 ・デマンドタクシーへのキャッシュレス決済の導入検討 ・キャッシュレス決済に対応した乗り継ぎ割引券の導入検討
20 バスロケーションシステム情報の利便性向上	・最新情報を反映した乗換案内サービスとの連携 ・バスロケーションシステムの GTFS 化 ・表示機の適切な維持管理による継続的な運用
21 タクシー配車の利便性向上	・デマンドタクシーにおける電話予約の集約化検討 ・アプリによる共同配車サービスの導入検討 ・効率的なサービス提供方式の検討（包括化・一元化等）
22 新富士駅・富士駅間における自動運転バスの導入	・社会実装推進協議会の開催による関係機関との協議・調整 ・自動運転レベル4による全区間社会実装に向けた取組推進 ・ドライバー等への周知や PR による社会受容性の向上
23 MaaS（Mobility as a Service）の導入に向けた検討	・AI オンデマンドバス「のるーとひまわり」の運行継続 ・ふじMaaS 推進協議会の運営による会員相互の情報交換、交流の促進 ・キャッシュレス決済と連携した取組の検討
24 新型輸送サービス等の導入促進	・パーソナルモビリティの活用・導入に向けた検討 ・自動運転タクシーなどの導入促進に向け検討 ・新モビリティサービスの活用に向けた検討

	計画期間					実施主体				
	令和 9 年度（2027 年）	令和 10 年度（2028 年）	令和 11 年度（2029 年）	令和 12 年度（2030 年）	令和 13 年度（2031 年）	富士市	交通事業者			市民・地域等
							バス	地方鉄道	TAXI	
13	継続／実施					●				
	継続／実施					●				●
	継続／実施					●				
14	継続／実施					●		●		
	検討	実施				●		●		
	検討／実施					●				●
15	検討	実施				●	●	●	●	
	継続／実施					●	●	●	●	
	継続／実施						●	●	●	
16	継続／実施					●	●	●		
	継続／実施					●	●	●		●
	継続／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 9 年度（2027 年）	令和 10 年度（2028 年）	令和 11 年度（2029 年）	令和 12 年度（2030 年）	令和 13 年度（2031 年）	富士市	交通事業者			市民・地域等
							バス	地方鉄道	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		●			
	継続／実施						●			
	継続／実施						●			
21	検討		整備	供用		●			●	
	検討		整備	供用					●	
	検討・協議								●	
22	継続／実施					●	●			
	継続／実施					●	●			
	継続／実施					●	●			●
23	継続／実施					●	●			
	継続／実施					●	●	●	●	●
	検討・協議			整備	導入		●	●	●	
24	検討					●				
	検討					●			●	
	検討					●				

8 地域公共交通確保維持事業等の必要性

本市では、「適切な役割分担」と「適材適所の配置と組み合わせ」という考え方に基づき、地域公共交通確保維持改善事業の支援を受け、持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。



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	AIオンデマンドバス	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 ライドシェア	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するなど、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。
市全域	一般タクシー	機動性や移動の自由度が高く、また深夜も利用可能であるなど、利用者の個々のニーズに柔軟に対応可能という特長を有し、地域に密着したドア・ツー・ドアの少量個別輸送の役割を担います。

地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用した補助路線バス等の位置付け

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		・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	―
			岳南鉄道線	
高速バス		・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	・「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	・「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＞ ㋑曽比奈線（西富士宮～曽比奈） ㋺大月線（吉原中央駅～富士宮駅） ㋩大月線（新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター） ㋥大渕線（富士駅～富士宮駅） ＜富士急シティバス＞ ㋭原線（沼津駅～東田子の浦駅） ＜富士急バス＞ ㋬新富士線（富士山駅～新富士駅） ＜富士市自主運行バス＞ ㋠蒲原病院線（富士宮駅～蒲原病院）	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	・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。	AI オンデマンドバス	―
	郊外 （生活交通）	・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鷹岡地区　さくら ⑦ふじかぐやの湯線 ＜デマンドタクシー＞ ⑧大淵富士本地区 こぶし ⑨丘地区 おかタク ⑩天間地区 てんまーる	地域内フィーダー系統
			＜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	―
タクシー （乗用）	市全域	・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ります。

Epilogue（おわりに）

計画の着実な推進に向けて

✓ 地域公共交通に係るあらゆる関係者との共創により計画を推進します

…計画の着実な推進にあたっては、市民・事業者・行政のほか地域公共交通に係るあらゆる関係者との共創（連携・協働）により、それぞれの役割や責務を果たすことが求められています。

…また、他分野との共創により一体的に取り組むことでクロスセクター効果をもたらすことが期待できます。

…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。

…「集約・連携型都市づくり」の実現に向けて、関係者相互のネットワークを形成し、市民・事業者・行政などのあらゆる関係者が一体となって、着実に計画を推進します。



✓ PDCA サイクルにより継続的にスパイラルアップを図ります

…取組の展開にあたっては、毎年度進捗管理を行いながら、

- Plan（計画の策定）⇢ R8
- Do（施策の実施）⇢ R9～R13（5 年間）
- Check（評価・検証）⇢ R11（中間）⇢ R13（最終）
- Action（見直し改善）⇢ R13



「PDCA サイクル」によって、着実に地域公共交通の改善･向上を図ります。

✓ 本計画は必要に応じて見直しを行い、実行性のある計画とします

…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）は、策定時における予定です。

…今後、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、必要に応じて見直しを行います。

用語の解説

あ	
・AI オンデマンドバス	…利用者の予約に基づいて、AI を活用して、最適なルートを自動的に生成し、効率的な運行を行うことができる新しい交通サービス。
か	
・居住誘導区域	…人口減少下においても、一定の人口密度を維持し、利便性の高い公共交通と生活利便施設の立地を維持する区域のこと。
・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 300 ㍍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。
・交通 DX（デジタル・トランスフォーメーション）	…交通分野において、デジタル技術を用いた変革によりビジネスや人々の生活を発展させる取組
・交通 GX（グリーン・トランスフォーメーション）	…交通分野において温室効果ガスの排出量削減を目的に、化石燃料から再生可能エネルギーへの転換を図り、社会経済を変革する取組
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。
・シェアモビリティ	…電動キックボードや超小型モビリティ等の少人数・小口利用に適した形で不特定多数の利用者が共有・共同利用できる交通手段のこと。
・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
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。
・デマンドタクシー	…予約に応じて乗合で旅客を輸送する、路線バスとタクシーの中間のような交通サービス。あらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回る運行方式。

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。
・都市機能誘導区域	…商業・医療・公共施設等の都市機能を公共交通の充実した都市拠点や生活拠点に誘導・集約し、各拠点の賑わいや利便性向上を図る区域のこと。
・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
・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。
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。
・パーソナルモビリティ	…自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1～2 人乗り程度の車両のこと。
・バリアフリーマスタープラン	…旅客施設のある地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区において、市町村が面的・一体的なバリア フリー化の方針を示したもの。。
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
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
・レンタサイクル ・シェアサイクル	…自転車を「所有する」のでなく、「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