

事業の基礎情報

実施主体	富士市
事業実施地域	富士市
共創の類型	官民共創 ・ 他分野共創
他分野共創の類型	福祉 ・ 商業 ・ 地域 ・ まちづくり
共創パートナー	富士急静岡バス株式会社、地区自治会組織、富士商工会議所、静岡県
運行形態	①路線バス ②無償運行のため道路運送法における許可または登録を要しない。
運行主体	富士急静岡バス株式会社

現状・課題

(地域交通の現状・課題に関する分析)

本市では、「集約（コンパクト）＋連携（ネットワーク）」の考え方にに基づき、「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居住を集約し公共交通のネットワークで連携させ、人口が減少しても「暮らしの質」を維持することを目的として「富士市地域公共交通計画」により各種施策を位置付けている。

計画では、公共交通利用者数の向上（5,838→6,104人/日）や利用者1人当たりの公的負担の減少（146→136円）を目標としている。これを達成するための具体的な取組として「交通と福祉の分野横断的な連携」を掲げ、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を導入し交通と福祉の分野横断的な連携により、きめ細やかな移動支援サービスの充実を図る施策を展開することとしている。

地域公共交通計画への位置づけ
(位置づけ予定を含む)

有

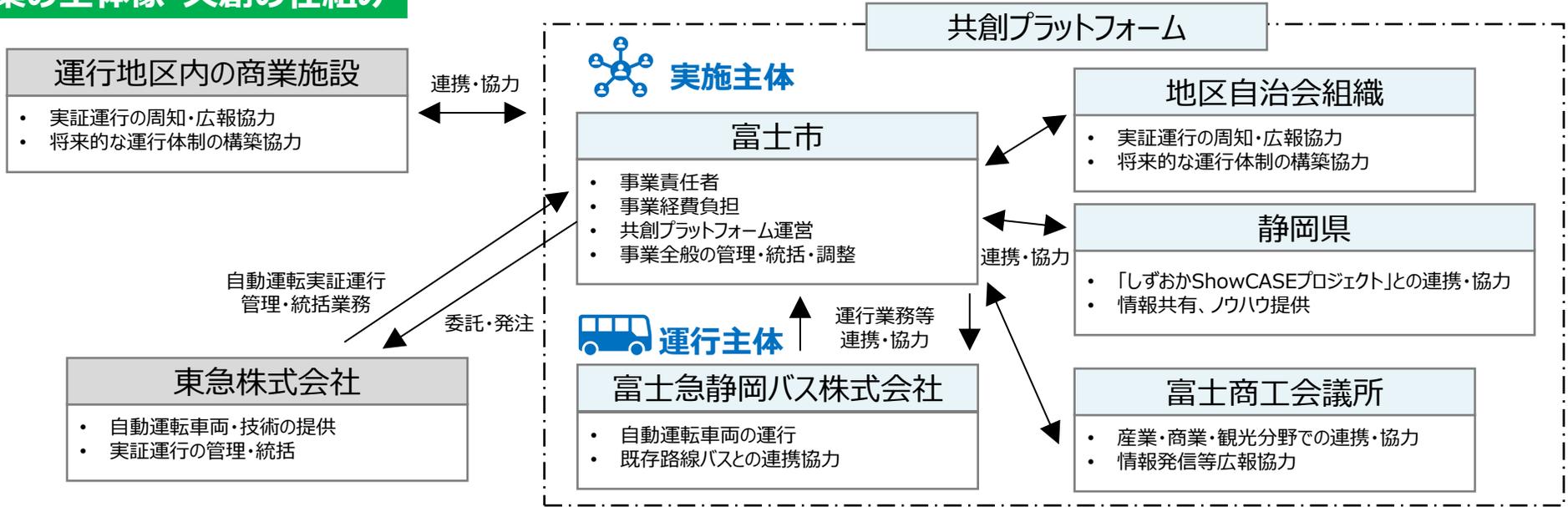
運輸局・運輸支局への事前相談

中部運輸局交通企画課

令和5年度共創モデル実証プロジェクトの補助有無

無

事業の全体像・共創の仕組み



取組の概要

(事業の概要)

高齢化率が高く地形的に高低差の大きい地域拠点において、地区住民とりわけ高齢者が地区内の商業施設への買い物等のおでかけを支援し持続可能なサービスを提供するとともに、自宅付近から既存路線バス停までのきめ細かな運行によりファースト/ラストワンマイル・モビリティを提供することを目的として、地区自治会組織をはじめ、富士急静岡バス(株)や静岡県、富士商工会議所と連携し、地区内の商業施設（スーパー等）を結ぶルートで自動運転技術を活用したグリーンスローモビリティによる実証運行を実施する。特に、持続可能なサービス提供については、将来的なボランティアによる運行を想定して自動運転レベル2の技術を活用し車両が運転をアシストすることで、運行の安全性向上が図られるとともに、運転士の負担軽減が期待できる。

(地域の関係者との連携・協働)

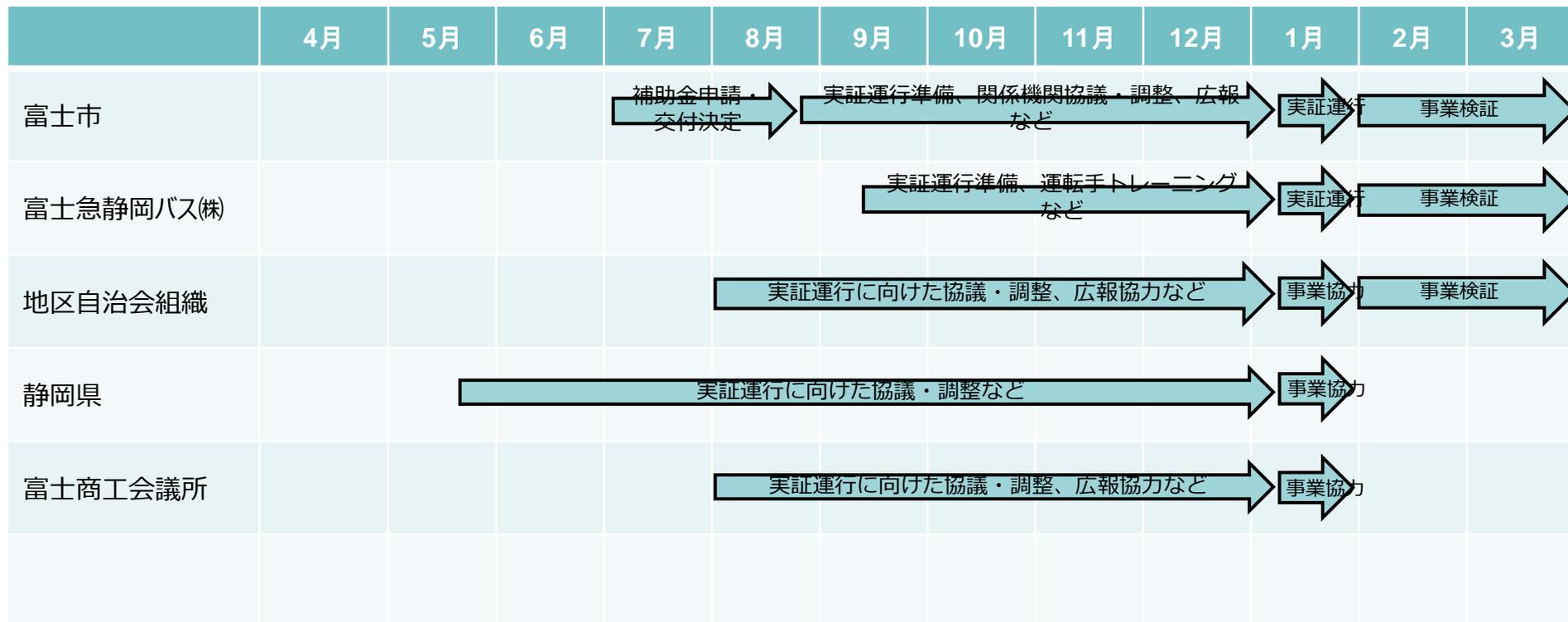
高齢者や子育て世代、学生等の地区住民がおでかけサービスを「自分ゴト」として捉えることにより、将来的に持続可能な運行体制の構築を目指す。

(地域公共交通ネットワークや既存交通との関係性)

当該地区は、都市拠点の一つである吉原中央駅からの路線バスが運行しており、ファースト/ラストワンマイル・モビリティの提供が図られる。

事業実施手順・スケジュール

(令和6年度事業実施手順・スケジュール)



取組の詳細

(地域交通にもたらされると想定される効果)

高齢者の買い物等のおでかけを念頭に置いた新たな移動支援サービスを導入することによる交通と福祉の分野横断的な連携により、きめ細やかな移動支援サービス（ファースト/ラストワンマイル・モビリティ）の提供が図られ、路線バスとの乗り継ぎ利用が促進される。また、これにより、地区住民のマイバス意識が芽生え、公共交通を「支え・育て・守る」という意識が醸成され、ひいては本市全体の公共交通の維持に繋がる。

(地域全体に及ぶと想定される効果)

路線バスの利用促進による交通網の維持に繋がるとともに、地区内商業施設利用が促進されることによる地区内経済の活性化が期待できる。また、高齢者を地区全体で支援できる体制づくりの一助になるとともに、高齢者同士が集まることができる場所や機会が増えることにより、地区内の交流や連携が促されることによる地区の活性化など、地区が抱える課題解決が期待できる。

※特に以下の効果が想定される場合は、その項目に○をつけ（複数選択可）、当該内容について上記に具体的に記載してください。

<input type="checkbox"/>	新たな移動手段の創出や各種送迎への地域住民の混乗などによる、地域住民の利便性向上	貨客混載や各種送迎の公共交通への集約など、交通事業者や地域の関係者の生産性向上
<input type="checkbox"/>	乗降データを取得する等、データを活用して、事業検証ができる環境整備	通院者や商業施設の利用者に関する情報など、他分野の移動需要に関するデータの利活用

(補助事業実施後の予定)

令和7年度については、地区自治会組織とともに今回の実証運行の振り返りを行いながら地区の「担い手」を見出し、その人物を中心として協議を重ね地区運行組織の確立を目指す。その際には、大阪府河内長野市「南花台モビリティ「クルクル」」や愛知県春日井市「オンデマンド型自動運転送迎サービス」などをモデルとし効率的に取り組んでいく。令和8年度以降、引き続き必要に応じて実証運行を実施していくとともに、地区自治会組織や交通事業者等と各々の役割や費用負担の在り方等について協議・調整を図っていく。

資金面	事業当初は、自治体が全額負担して運行するが、持続可能な運行に向けて地区内のスーパー等の商業施設をスポンサーとするとともに、産業支援機関と連携し地区外の事業者に対しても協力金やスポンサーを募っていく。
人材面（運転手の確保）	事業当初は、自治体負担により交通事業者の運転手を確保するが、地区自治会組織と協議を重ねて地区運行組織の確立を目指すとともに、地区住民等の人材を活用しボランティア運転手の確保に努める。