

- ▶ 「富士市公共交通利用促進条例」を施行し、公共交通利用促進に関し基本理念を定め、市、市民、市内事業者及び公共交通事業者の果たすべき責務・役割を明確化。
- ▶ コミュニティ交通について収支率目標を設け、未達の場合には**地元が負担**する制度を導入し、持続性を確保。
- ▶ 交通施策に係る自治体による財政出動が求められる中、**積極的かつ秩序立った交通政策の実践例として卓抜。**

1. 多様な主体の実質的参画 【取り組みの概要】

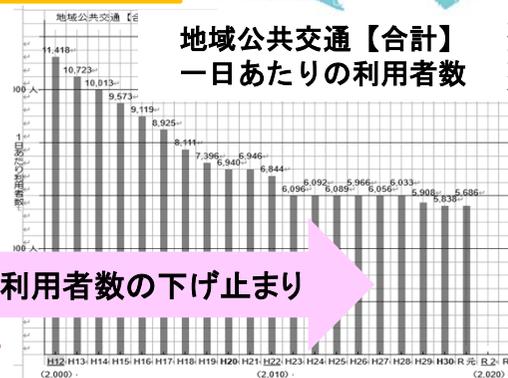
- 『富士市公共交通利用促進条例』の制定・施行（令和元年7月）
地域公共交通計画の策定（令和3年3月）に先行して、公共交通を将来にわたって「持続可能なもの」にしていくために取り組むことを条例で明示。条例を受けて策定した新計画においては、まちづくり・観光・福祉施策との連携を明記。

2. 創意工夫

- **福祉施策と連携として高齢者向け「おでかけバス」を運行**
・「自分で動ける高齢者」は福祉輸送の網から漏れる一方、高齢者のバス停駅勢圏が一般利用者より狭くなることに着目し、交通部局が主導、福祉部局と連携して隠れた交通空白地域をカバーし、高齢者の足を確保。
- **乗継円滑化等によるネットワーク形成・利便性向上**
・バス間の乗継ぎの際に利用できる「乗継割引券」や岳南電車・路線バス・コミュニティ交通で利用可能な「市内共通回数券」を発行。公共交通が網として機能するよう乗継環境の向上施策を実施。バスロケ・ICカード導入等のハード整備についても国と協調して支援。

3. 自立性・継続性

- **地域との協働によるコミュニティ交通の運行の実施**
・ **12地区14路線**（R1年度）を地域との協働によるコミュニティ交通（地域路線）として運行。導入については、地区からの「立候補制」による参加型の協働事業とし、運行地区の住民が名付けた愛称の使用、キャラクター設定などを行い「マイバス」意識を醸成。
- 『1/3ルール』によるコミュニティ交通運営
・ 地域路線については、**運行収入が経費の1/3に達しなかった際、不足分を地元が負担**をして持続性を確保する方式『1/3ルール』を導入し、**10年以上にわたって継続。**
- ・ 地域と市担当者が膝詰めで議論して**協定を毎年更改**。利用状況についても逐次共有し、改善を検討。



☆公共交通利用者数の下げ止まり

