

富士市自動運転バス導入ロードマップ



蓼原大橋を走行する自動運転バス



富士山とともに 輝く未来を拓くまち ^{ひら}ふじ

令和8（2026）年4月

1. 自動運転に取り組む背景・方向性

■ 国の動向

自動運転に係る政府目標として、交通政策基本計画の改定を機に、「2030年度における自動運転移動サービス車両数を10,000台とする」という数値目標が設定されています。

<デジタル田園都市構想総合戦略> 2027年度までに100箇所以上



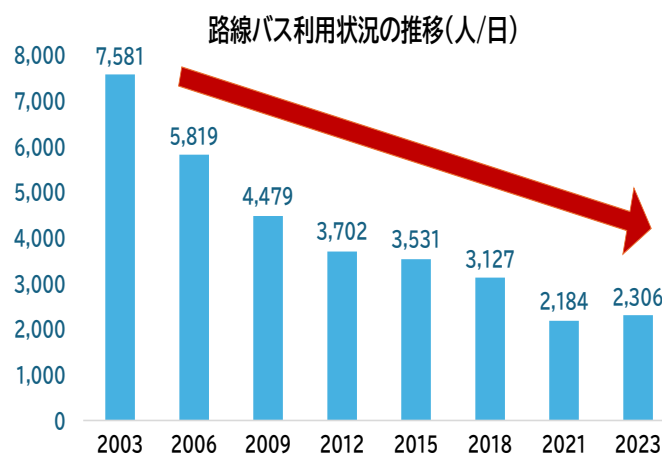
<第3次交通政策基本計画 自動運転KPI>

2030年度における自動運転サービス車両数：10,000台※

※全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両

■ 自動運転に取り組む背景

- 富士市では、モータリゼーションの進展や新型コロナウイルス感染症に伴う市民の行動変容等により、公共交通の利用者は減少傾向にあり、交通事業者の経営状況は厳しい状況となっています。
- このような中、自動運転は、移動手段の確保や交通事故の削減、運転士不足の解消などに繋がる技術として期待されています。



<導入により見込まれる効果>

- **運転士不足の解消**
- **柔軟な運行による利用者の利便性向上と利用者増加**
- 深刻な経営状況下にある交通事業者の収支改善
- 新たなサービス・技術の提供・活用に伴うインパクト など

■ 交通事業者の現状

富士急静岡バス(株)によると、運転士の処遇改善等の取組を進めているものの、依然慢性的な運転士不足であり、今後は運転士の高齢化に伴ってさらに深刻化していくことが想定されます。

① 運転士不足の現状

- 採用者数と退職者数がほぼ同数で、**慢性的な運転士不足**が続いている。
- 過去3年間は人員が純増していないが、2025年以降に改善を見込んでいる。
- 運転士は50歳以上が7割、60歳以上が約4分の1を占め、**自然減だけで10年後に運転士が4分の1が減少する見込み**で、若手運転士確保が急務である。

② 運転士不足に対する対応策

- 処遇改善（休日増、定年延長等）により採用強化と退職抑制を進めている。
- 特定技能運転士（外国人）の採用を開始したが、運転士不足解消への効果は未知数である。
- 女性運転士の採用は行っているが、人数は伸び悩んでいる。

出典：交通事業者へのヒアリング結果（2025.12月）

■ 取組みの方向性

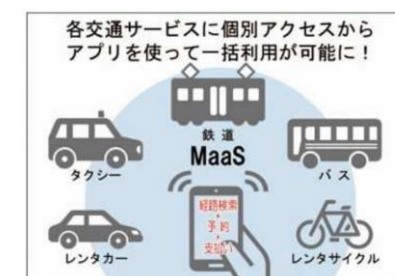
「富士市地域公共交通計画（R5.2改定）」や「第三次富士市都市計画マスタープラン（R6.3）」などの行政計画においても、自動運転等の活用に向けた研究・検討を行うことを示し、自動運転技術の活用に向けた取組を展開しています。また、静岡県においても、「岳南都市圏都市交通マスタープラン（H31.2）」に、新富士駅の交通結節機能の強化を位置付けるとともに、「しずおか自動運転Show CASEプロジェクト」により、県内市町村等への横展開を推進しています。

行政計画
における
位置付け

- **新富士駅と富士駅の連携を強化**する利便性の高い公共交通軸を形成するため、**自動運転等の新交通・新技術を活用**
- ICT等を活用した利用環境の整備を促進するとともに、MaaSや**自動運転など新たな公共交通サービスの導入を促進**



自動運転バス（R7年度実証運行）



MaaSの導入イメージ

2026

2027

2029

2030
以降

社会
実装

実証
運行

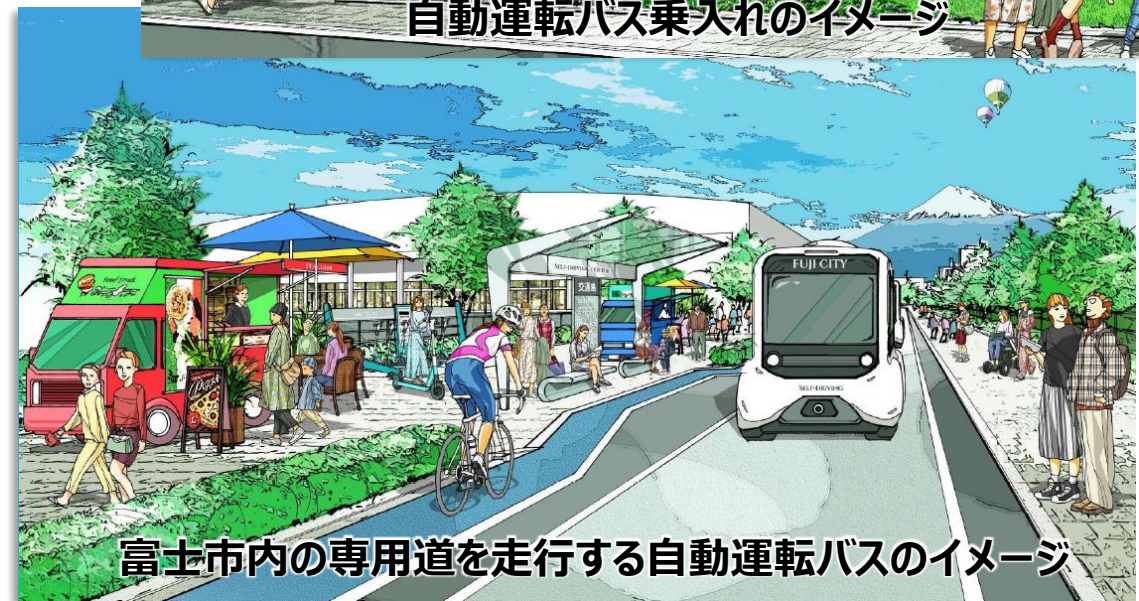
将来
展開

■ 新富士駅・富士駅間
運行形態：L 4 本格運行
(全区間)

■ 新富士駅・富士駅間
運行形態：L 4 本格運行 (一部)
ルート：現道活用ルート
車両：小型EVバス
事業主体：富士市
運行：交通事業者
高度化：自動運転レベル4、
完全キャッシュレスなど

■ 新富士駅・富士駅間
運行形態：L 2 実証運行
ルート：現道活用ルート+田子の浦港
車両：小型EVバス
事業主体：富士市
高度化：信号連携、安全対策など

■ まちなか及び観光拠点へ運行ルートの拡大
運行形態：L 4 本格運行
ルート：現道活用及び専用空間ルート
車両：ルートに応じた規模のEVバス
事業主体：交通事業者
高度化：モビリティハブ整備、沿道活用など



2. 富士市における自動運転バス導入ロードマップ

※国の動向や自動運転技術の開発状況を踏まえ、適宜修正を行うものとする。 3

項目/年度	現時点				国 国 県 県 市 富士市 警 警察 交 交通事業者 ベ ハンダー (各インフラ・自動運転)					
	2023(R5)年度 【デモ走行】	2024(R6)年度 【実証実験】	2025(R7)年度 【実証実験】	2026(R8)年度 【実証実験】	2027(R9)年度 【乗務員乗車型運行】	2028(R10)年度 【乗務員乗車型運行】	2029(R11)年度～ 【乗務員乗車型運行】	2034(R16)年度～ (中期)	将来 (長期)	
国の動向	・【法改正】2023年までに道路交通法等の改正⇒ レベル4自動運転が制度上可能に	-	・【現況】 レベル4自動運転 で実装している (特定自動運行許可が出ている) 地域： 9地域	-	・【目標】 全国100箇所 以上で自動運転移動サービスの実現 (デジタル田園都市構想総合戦略)	-	・【目標】2030年度における自動運転サービス車両数 10,000台 (第3次交通政策基本計画)	-	-	
富士市の将来計画	国土交通省が自動運転社会の早期実現に向けて「 自動運転社会実現本部 」を設置			-	自動運転バス社会実装	-	・富士駅北口：市街地再開発事業竣工予定、駅前公益施設開業予定	・柳島広町9号線開通	-	
運行概要	・バスの日イベントに合わせた閉鎖空間での市民向けデモンストレーション走行	・新富士駅・富士駅間の実証運行 (静岡県事業：レベル2) ・富士見台地区の実証運行 (市事業：レベル2)	・新富士駅・富士駅間の実証運行 (市事業：レベル2)	・新富士駅・富士駅間に、実証運行 (レベル2) ・レベル4自動運転に向けた走り込み、社会受容性向上	・新富士駅・富士駅間に、 本格運行 (一部区間レベル4)	・新富士駅・富士駅間に、 本格運行 (一部区間レベル4 延伸)	・新富士駅・富士駅間に、 本格運行 (全区間レベル4)	・新富士駅・富士駅間 柳島広町8・9号線 における本格運行 (レベル4)	・新富士駅・富士駅間 専用道整備 を検討 ・ まちなか・観光拠点への拡大	
運行内容	自動運転レベル	レベル2実証運行	レベル2実証運行	レベル2実証運行	一部区間レベル4運行 (区間①)	一部区間レベル4運行 (区間①②)	全区間レベル4運行 (区間①②③)	全区間レベル4運行	全区間レベル4運行ほか	
	台数	1台	各1台	1台	1台 (1台購入)	1台	2台 (1台購入)	2台～	2台～	
	運行ルート	富士市中央公園	新富士駅～富士駅 (現道活用) 富士見台ルート	新富士駅～富士駅 (現道活用)	新富士駅～富士駅 田子の浦港 (現道活用)	新富士駅～富士駅 (現道活用)	新富士駅～富士駅 (現道活用)	新富士駅～富士駅 (現道活用)	新富士駅～富士駅 (柳島広町8・9号線)	新富士駅～富士駅 (専用道整備を検討)、まちなか・観光拠点
	運賃	無償	無償	無償	無償	無償/有償	有償	有償	有償	有償
	運転者	有	有	有	有	一部無	一部無	無	無	無
	特定自動運行主任者	-	-	-	-	同乗	同乗	同乗	同乗	同乗/遠隔
	遠隔監視体制	-	1:1	1:1	1:1	1:1	1:1	1:2	1:N	1:N
許認可取得	-	-	-	・【区間①】走行環境条件付与、特定自動運行許可に向けた関係機関との協議	・【区間①】旅客自動車運送事業許可 ・【区間②】走行環境条件付与、特定自動運行協議	・【区間②】旅客自動車運送事業許可 ・【区間③】走行環境条件付与、特定自動運行協議	・【区間③】旅客自動車運送事業許可	-	-	
主な取組内容	安全面		安全性の検証 市	安全対策 (走行空間・路上駐車)・インフラ連携の検討 県 市 警				専用道整備を検討 市		
	運行サービス面		運行サービスの検討 市	運行計画・サービスの設定・見直し 市 交				運行サービス検討 市		
	技術面 (車両側)			自動運転技術の高度化 (路駐回避・交通渋滞対応)、AIベースの開発 ベ				技術開発の推進 ベ		
	体制面	ふじMaaS推進協議会設立・実施 市 交 ベ		ふじMaaS推進協議会の継続、地域コミッティの設立・実施 市 交 警 ベ				新たな体制検討 市 交		
			運行体制の検討 市 交	運行体制の構築 市 交			遠隔監視システムの構築 市 交 ベ			
	経済面		収入施策の検討 市	補助金による財政支援 国 県				新たな施策の検討 市		
			収入施策・MaaS等の検討 市 交	施策の実施 市 交						
			運営コストの検討 市	車両購入 市 交 ベ			車両購入 市 交 ベ			
社会受容面	広報活動の実施 市 交		広報活動の継続 拡大 (チラシ、SNS、オープンハウスなど)、インフラ側による周知 市 交							

