

令和8年度 第2回富士市公共交通協議会議事録（R8.8.31開催）

事務局	本会議の取扱いについて 「富士市審議会等の会議の公開に関する規則」に準じて、「公開」 本会議の成立の可否 出席委員が委員定数の過半数を満たしているため、富士市公共交通協議会規則第3条第2項により「成立」
協議事項（1）	
事務局	<「第二次富士市地域公共交通計画の策定」について説明>
会長 (副市長)	今日は課題のまとめまでで、次回、新しい取組等が出てくると思いますので、それに向けてご意見・ご質問等があれば、お願いいたします。
足木委員 (静岡運輸支局)	新しい計画は、国の補助金を活用しながら作成していると認識しています。市域の中で注視をしていかなければいけない地区を挙げていただいております、国では要モニタリング地区と呼んでおりますが、そういったものについても、新しい計画の中できちんと位置づけをしていただいて、課題等を抽出した上で、どのような対策をしていくのか、地区ごとの課題に対応した施策を反映していただきたいと思います。
事務局	交通空白地域の指定のことかと思いますが、現在富士市では4～5地区ほど設定しております。各地区の課題と対応策等を検討していきたいと考えております。
足木委員 (静岡運輸支局)	今後のスケジュールについて確認させてください。 次回10月16日に第3回の協議会が予定されており、そこまでに

は素案を作成するとなっていますが、例えば当日いきなり会場で配布されて協議をするのは難しいため、素案を先にいただいて、第3回協議会の中で、ある程度修正ができるものなのかお聞きしたいです。

その後、パブコメ案の確定が11月に予定されていますが、イメージ的には、まず素案について委員の皆様の中で話し合って、公共交通計画について合意が図られた後にパブリックコメントを実施し、パブリックコメント後に、市民の皆様からの意見を反映した上で修正し、修正したものを2月頃に委員の皆様の説明するのでしょうか。資料では1月となっていますが、パブリックコメントと時期的に被っているので、どのような形になるのでしょうか。最終的に、資料には運輸局協議とありますが、補助金の関係でフィーダーの変更認定申請をするために、計画についての申請を国にさせていただくというステップを踏んでいると思っています。パブリックコメントの実施が第4回協議会と重なっており、これから修正がかかるのかもしれませんが、流れや事務局のお考えを詳しくお聞かせください。

事務局

スケジュールにつきまして、もう一度確認させていただきます。本日の協議会を経て、10月16日の第3回協議会では、計画の素案を事前送付させていただき、皆様にお示します。そこで出た意見は、次の11月のパブリックコメント案確定までに、意見を踏まえて修正させていただきます。

その後、パブリックコメントが1月4日からありますが、その前に色々な会議にかけますので、11月中旬頃までにはパブリックコメント案を確定するというのが制度として決まっています。

パブリックコメントを経て、市民の皆様からのご意見を踏まえて、それに対してどうするのかを2月4日以降に検討します。

現在、この公共交通協議会の日程がパブリックコメント期間中になっている状況ですので、例えば2月に書面形式で、パブリックコメントを経て修正した計画をお示して、それをもって運輸局との協議を3月に実施するという事を考えております。

有川委員

(観光交流ビューロー)

公共交通は、住民の足ということで、非常に大切なものという認識を十分持っております。昨今、人口減少の中で非常に厳しい状況にあることも十分承知はしていますが、観光の立場として、現行計画の施策11に観光拠点をつなぐバス路線の開設という部分が盛り込まれていますので、その評価をして課題を抽出するということですが、ぜひこの点についても市の観光部門と調整していただき、どのような形で反映されるのか検討いただくよう要望します。

事務局

現行計画では、観光と福祉をキーワードにして、色々な施策等を検討しております。今後、次期計画につきましても、観光とのコラボレーションとして、自転車の施策等に交流観光課でも取り組んでおりますので、関係課と調整しながら新たな施策等を設定していきたいと考えております。

副会長

(石川教授)

全体を通してのコメントと質問をさせていただきます。

こういった計画策定にあたっては、現行の計画をしっかりと評価した上で、次にどうアクションするか、改定するかというところが大事ですが、まずはこの計画期間で着実に色々な取組がされてきたことがわかりました。

ただ、やはりコロナ以降利用者が減り、少しずつでも増えてきたものの、停滞しているところが非常に課題ではあります。また、公的な負担も増えているのでこれも課題ですが、費用については皆様ご承知のとおり、色々な物価上昇や人件費の高騰等もありますので避けられない部分はあるかと思います。

人口減少自体は避けられないので、なるべく費用を抑えるという効率的な運営はとても大事になってくると思います。そのようなところでは、色々な新しい取組をしていかなくてもならず、例えば、AIオンデマンドを導入して、導入後から増加傾向ということですが、こういった新しい取組をどう個別評価するかということも大事だと

思います。

事務局として、この AI オンデマンド交通の現状をどのように評価していますか。特に、こういう所は良かったけれど、こういう所が少し課題という部分をお聞かせいただければと思います。利用者アンケートで、高齢者の AI オンデマンド交通に対する不満度が少し高く、サンプルが少ないので何とも言えないですが、この新しい交通での課題もあるかもしれないので、そのあたりをどのように評価しているかをお聞かせいただければと思います。

また、今後の策定にあたっては、人口減少は避けられない中、高齢化率は上がってきますし、高齢の方は移動手段に非常に困ることや、交通安全の面からも公共交通に乗っていただきたいので、需要としては非常に多くあります。ただ、市民だけの利用者運賃で賄うのは難しいので、外部の人や観光の人に乘っていただく部分もあると思います。特に、岳南鉄道を下支えしているところもあると思うので、観光の視点も大事だと思います。

それから、富士市は自動車を運転される方が多くて、通勤通学で使う方も多いと思いますが、工場も多くある中で、企業の送迎バスはどのような感じなのでしょう。共創という話になりますが、単独の事業者さんや様々な運行主体だけで効率的な運行が図れない場合に、例えば企業が行っている送迎バスと上手く助け合う施策もあると思うので、もしわかれば教えていただきたいと思います。

事務局

まず、AI オンデマンドバス「のるーと」について、当初、交通空白が生じている伝法地区に、新たな交通システムということで AI オンデマンドバス「のるーとふじ」を導入しました。そこで伝法地区に根づいてきたこともあり、新たな利用者として小学生や中学生の塾の送迎に使っているという声が多く聞かれ、新たな需要が掘めてよかったと感じておりました。

その一方で、費用対効果として、行政が「のるーとふじ」を運行する場合、車両 1 台を 1 年間、運行する時間ずっと借り上げて運行す

る形になりますので、行政が運行主体となるとコスト的に効率的かと言うと疑問もございました。

そして、伝法地区だけで運行しておりましたので、スケールメリットと言いますか、運行するエリアが狭かった中で、富士急静岡バスさんから既存の「ひまわりバス」をAI オンデマンドバス化して、運行を効率化したいというお話がありました。そういった中で、今年の5月から「のるーとふじ」の運行エリアと「のるーとひまわり」の運行エリアを統合し、富士急静岡バスさんに担っていただくことによって、運行エリアが広くなり、利用者にとってかなり利便性が向上した状況となり、少しずつですが利用者が伸びている状況ですので、引き続き、この「のるーと」の運行を継続して、新たな需要を生み出していきたいと考えております。

また、高齢者の不満が高いことについて、「ひまわりバス」が「のるーとひまわり」に転換するときに、市役所にも高齢の方から何件か問い合わせがありました。定時定路線型のバスですと、バス停に行ってお待ちすればバスが来てくれますが、のるーとは予約をしなければならないというひと手間がありますので、それについて否定的な意見があった印象です。

市民だけでなく観光客も利用できるようにというお話がありましたが、デマンドタクシーは地区の方限定となっておりますので、外部の方が使えるようにするのは難しいですが、その他の路線バスやコミュニティバス、岳南電車などは観光客の方にもぜひ使っていただき、収支改善もそれで図れますので、そのような方向で持っていけたらと思います。

路線バスの運転手不足により、事業者さんは今の路線数を維持するのがやっとということで、本数や系統を増やすのは難しい状況ではありますが、利用者が増えれば状況も変わってくると思いますので、観光と連携していきたいと思います。

岳南電車については、シティプロモーション大使としてイベント等を実施していただいておりますが、沿線の地区だけでなく、沿線では

ない地区の方々や市外の方にも興味を持って乗っていただくことが必要なため、そのあたりを考えながら取り組んでまいります。

企業の送迎について、市内で大きな会社の何社かは、新富士駅や富士駅で送迎をされています。企業さんとしても、許可不要であることから無料で運行している部分があるので、それを路線バス化するのは協議しても調整が難しいと思いますが、国でもスクールバスや企業の送迎バスなどと上手く連携して、市民の足や観光の足などを確保していくような話もありますので、検討していきたいと思います。

大原委員
(悠容クラブ)

高齢者が心配しているのは、免許証を返納した後の通院や買い物です。デマンドタクシーのある地域はよいですが、そうでない地域はなかなか移動手段がなくて困っています。例えば、病院も予約制のところが増えていて、それに時間を合わせるとなると、バスの都合がつかなくて、結局はタクシーを使い、医療費よりも交通費の方が高くなってしまい、深刻な問題です。自家用車活用の移動支援サービスという項目がありますが、これはどのようなサービスになるのでしょうか。

事務局

高齢の方が免許返納した後に通院等の移動手段がないというお話でしたが、松野地区で実施しているような自家用車を使った送迎サービスなども出てきているので、今後それぞれの地区で検討される場所も出てくると思っています。

その場合には、有償運送に当たらないかを運輸局さんと確認をしながら進めていきますが、自家用車を使った運送の一番難しいところは、タクシー会社さんとの調整だと思っています。タクシーが高いという声もありますが、タクシー会社からすればそういう時こそタクシーの出番で、タクシーを使ってほしいという思いもあると思います。タクシーを呼んでもなかなか来ないという話が前よりは少なくなりましたが、まだ少なからずあるということなので、自家用車の活用も検討しなければならないと思っています。そのあたりタクシ

一協会さんとの協議調整が必要というところはご了承くださいながら、自家用車の活用ことは検討したいと考えています。

高田委員
(まちづくり協議会)

市民意向調査のアンケート結果がありますが、公共交通を維持していくことについて、「費用をかけて維持すべき」が回答の半数とありますが、アンケートを取るのは難しくて、単純な取り方をするとこういう結果となってしまいます。

富士市さんの場合、岳南電車さんには赤字の 91%を補填していますが、9%は事業者の負担であり、黒字になればよいですが、黒字になるのは難しいと思います。山梨交通さんが撤退したことについても、彼らは彼らの考え方はあったと思いますが、やり方を考えればもう少し使い勝手のよいものになったのではないかと何十年も前から思っていました。

今回の富士急さんの代替バスも非常にありがたいと感じていますが、アンケートは気を付けて取らないと、「公共交通のサービスが縮小しても現在と同程度の費用負担にとどめるべきだ」とか「縮小しても費用負担は減らすべきだ」と書いてありますが、本当にこのようなことが起きたらどうなるのか理解して選んでいるのかと思います。赤字になったらどうなるかということを示して、選択肢をもっと与えてアンケートを取らないと結局こうなってしまいます。

私は松野まちづくりセンターを指定管理に移行するにあたって、住民アンケートを行ったことがあります。90%の回答率でしたが、まちづくり協議会の認知度は3%でした。地域の色々なイベントを行っているのは協議会であるにも関わらずです。もし、協議会はこういう活動を行っていますということを示していれば、もっと割合は高かったらと思いますので、アンケートの取り方は非常に難しいと思います。

松野でこれ以上交通をやっていくとしたら、なかなか難しいと感じています。高齢者には、ドアツードアが必要です。自宅から買い物、通院の場所にどのように移動するのか方法を考えてもらいたいと思

います。

ちなみに、全国の資料も調べました。私どものやり方を実施しているところでも、行政で補助金を出しているところがありましたので、考えていただければと思います。

公共交通の空白地域は一番赤字路線になりますので、そこに補填できれば、よりよい仕組みが出てくると思います。私も会社経営していますので、ここに富士急さんやタクシー会社さんに来てと言っても無理というのはわかっています。だからこそ、考えてもらえればと思います。

会長
(副市長)

タクシー会社さんとの役割分担は非常に難しい部分もありますが、きちんとニーズとコストを見ながら、次の計画で上手く役割分担ができればと思います。

渡辺委員
(市民委員)

富士市の公共交通は、今後すごく切実な問題だと思います。今回の意向調査の 720 票のみで、富士市の計画が組まれてしまうようなので、もう少し皆さんの意見を聞いたほうがよいと思います。例えば公共施設の問題で、全市民が参加できるようなアンケートがあったように、そういったもので今後取っていくことを検討していただきたいなと思います。

事務局

市としても、3,000 人に配布して 24%という回収率は正直少ないと思っています。公共交通は皆様関心があると思っている中で、720 票という回答数でしたので、公共交通に対する関心はこれくらいなのかと思ったり、どちらなのだろうと思います。

今後、先ほどのスケジュールに沿って進めていく上で、これから他の調査を実施するのは難しい状況にはありますが、今日、協議会の中でご意見をいただいていますし、次回の協議会で素案を示すところでも、皆様からのご意見を伺いながら進めていきますので、次の改定の際の参考になってしまいましたが、今後考えていきたいと思いま

す。

渡辺委員
(市民委員)

今回はスケジュールができてしまっているので、これでよいとは思いますが、現役世代で関心があっても後回しになっている方がいると思います。私も 10 年経ったら免許返納を考えていかなければならないと思っている中で、そのような意見が同じ世代には多くあると思います。

また、若い方にはバス代を高く感じている方も多く、車で送り迎えした方がよいという意見も聞いたので、そのようなことも含めて、色々な意見をもっと聞いていただけるような機会を今後検討していただけたらと思います。

高田委員
(まちづくり協議会)

アンケートについて、今回はこれでもよく出たほうかと思います。まちづくり協議会連合会で、指定管理について 24 地区でアンケート調査をインターネットで実施しましたが、これよりも低かったです。総務省のアドバイザーとも話しましたが、せいぜいこれくらいで、これ以上は出てこないとのことでした。地域の団体を介して実施した場合、7～8割の回収率となりますが、物凄い労力がかかります。費用もそうですが、役員など地域の負担がかかります。今回の 24%はよい方かなと経験者として言わせていただきます。

会長
(副市長)

市役所で世論調査を毎年実施していますが、あまりこれと変わらないくらいで、統計的にはカバーできていると思います。ただ、本当に使われる方の意見が来ていないのではないかと感じました。パブリックコメントもありますので、アンケートはスケジュール的に難しいとしても、意見を収集してもらって、なるべく実際に困っている方の意見が反映できるような計画にしていきたいと思います。

副会長
(石川教授)

富士市の人口が二十数万人ですので、統計的には 400 人程のサンプルで±5%で、1,000 人の回答が集まると±1%が目安となります

ので、ある程度は把握できていると思います。私が 13 万人くらいの市で 5 年ほど前に実施したアンケートでは、回答率が 35%くらいでしたが、私の研究室と市の共同研究としたところ 50%くらいまで上がったので、そのようなやり方も関係してくるかもしれません。

会長
(副市長)

それでは、協議事項(1)につきましては、事務局においてご意見、ご指摘を十分受けとめて引き続き進めていきたいと思います。

報告事項(1)

事務局

＜「富士川地区のデマンドタクシー「ふじかわ」の
駐車場変更について」説明＞

会長
(副市長)

説明が終わりましたので、委員の皆様からご意見、ご質問等あればお願いします。

＜質疑なし＞

報告事項(2)

池田委員
(富士急静岡バス)

＜「路線バスの運賃改定」について説明＞

事務局

市の自主運行路線について、補足させていただきます。
コミュニティバスやデマンドタクシーについては、定額制ということで運賃のわかりやすさを重視し、また地区と協働で運行内容を決めていますので、今のところ運賃を変える予定はありませんが、「ぐるっとふじ(夜ルート)」と「ふじかぐやの湯線」だけは、富士急静岡バスさんと同じ距離制の運賃としていることや、路線バスと一部ルートが被っていますので、運賃改定を考えています。現在、市ウェブサイトで9月7日まで意見募集を行っています。この結果を踏まえまして、運賃協議会を開催し、そこで決まった内容を次回の協議会

に報告したいと考えています。

会長
(副市長)

説明が終わりましたので、委員の皆様からのご意見、ご質問等あればお願いします。

副会長
(石川教授)

富士急静岡バスさんの運賃改定は、色々な社会的情勢もありますので、仕方ないと思います。ちなみに、今の富士市の路線バスで、通学で使われている方が何割ぐらいか、高校生など定期券の利用者がどれぐらいいるのか、また、その割合が何%なのか、わかりましたら教えてください。

富士急静岡バス

当社の路線、高校生と特別支援学校で2割程度、残りは通勤、高齢の方です。

定期券については、学生のほとんどが定期券をご購入いただいておりますが、学校によって、定期券よりも現金と交通系 IC カードの割合が非常に多く占めております。現金と定期券では、定期券が4割、現金・その他が6割ということで推移しています。

副会長
(石川教授)

個人的な意見ですが、子どもがすごく少なくなってくる中で、公共交通も少なくて送り迎えをせざるを得ない状況は、根本的に何とかならないのかと思っています。

例えば、今はわかりませんが、ドイツは地域定期券があり、親が定期券を持っていたら子どもは無料という制度を実施しています。日本の運賃について変えていった方がよいという議論があると思いますが、根本的に運賃体系の在り方を考えていってもよいと思いました。特に、高校生に限らず、高齢者でも国民年金で非常に生活が苦労されている方にとって、日々の数百円がすごく生活を厳しくする場合もあり、それで病院に行けないという、二重三重の苦労もされていると思います。本当に困っている人や家計を圧迫するような方の運賃というのは、根本から見直したほうがよいと思っています。

会長
(副市長)

そういったことを研究する余地が、時代も変わっているので必要なのかなと思います。また、全体の需要が増えれば、そこまでコストは増えないのではないかと思います。

池田委員
(富士急静岡バス)

福祉としてはプラチナ回数券という形で、富士市さんから出していただいております、非常に利用客が多いので、そういう意味では上手くいっている施策なのかなと思います。

会長
(副市長)

では、特にご意見、ご質問等ないようでしたら、ぜひPRや説明をしっかりといただけるようお願いしたいと思います。

以上で報告事項が終わりましたので、本日の議事については全て終了いたしました。

進行については事務局にお返ししますので、よろしくお願いします。

事務局

皆様、長時間にわたりありがとうございました。

本日いただいたご意見につきましては、十分に尊重させていただいて、参考にさせていただきます。

その他(1)

事務局

<「大北線・蒲原病院線代替バス」について説明>

足木委員
(静岡運輸支局)

代替路線バスを10月1日から運行ルートを変更して開始することについて、運輸支局としては急な変更との印象を受けています。運輸支局と富士市さんとのコミュニケーションが上手く取れていなかった

たというのもあるのかもしれませんが、事前に変更内容のご相談や情報共有ができていなかったと感じております。

今回、いわゆる実証運行として、21 条で許可を受けて実施をされるということで、申請書が 8 月 20 日過ぎに当支局に提出されていますが、その申請をいただいてから許可を下ろすまでの標準処理期間は 2 か月ということになっておりまして、私どもも可能な限り迅速な対応を行っておりますが、もしこのような路線変更等を計画されているならば、事前に運輸支局にも情報共有いただきたいと思います。今回の路線の変更理由は、先ほどご説明いただいた内容で、ある程度把握できました。

また、富士川かりがね橋経由を廃止する件についても、このアンケート等を取った結果、住民の方と話し合いをされた上での決定ということで理解しました。

今回、引き続き 2 年目としてルートを変えて実証運行するということですが、住民の方や利用状況を踏まえてということになるのかと思いますが、富士市さんとして今現在の状況でも結構ですので、いつ頃に本格運行をするかどうかの判断をされるのか等、スケジュール感があれば教えていただきたいと思います。

事務局

情報共有が不足していた件については、申し訳ありませんでした。

運行事業者さんから、1 か月前の変更届で大丈夫と聞いていたのですが、2 か月前という点については大変申し訳なく思っております。

本格運行については、今回 10 月に変えますので、またそこから半年ぐらいは様子を見たいと思います。

また、国の幹線系統の補助対象にしたいとなると、10 月からの運行というルールになりますので、まずは来年の 10 月からというのが本格運行の目安のひとつになると考えています。

足木委員
(静岡運輸支局)

本格運行するかしないかの指標的なものとして、例えば輸送人員や利用率、収支率など何か考えはお持ちでしょうか。

事務局

市では、政策路線は収支率 20%という目標があります。ただ、20%に達しないから本格運行にしないということではなく、地区の皆様と丁寧に協議しながら進めていかなければならないと考えています。定量的なところも大事だとは思いますが、今回は山梨交通さんが急に廃止となり、その代替として実施しているというところで、富士川地区や松野地区の皆様にはご心配をおかけしましたので、そのあたりも含めて地区の皆様と一緒に考えながら進めていきたいと考えています。

その他（２）

事務局

＜「バスの日イベント」について説明＞

最後に、事務局から次回の予定についてご連絡いたします。先ほど協議事項でもありましたが、次回は 10 月 16 日に開催する予定であります。事前に開催の案内をさせていただきますので、委員の皆様におかれましては、お忙しい中、大変恐縮ですがご出席いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上で本日の協議会を終了させていただきます。

本日は本当にありがとうございました。