

令和7年度 第3回富士市公共交通協議会議事録（R7.10.16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 出席者が14名、欠席者が9名であり、出席委員が、委員の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	＜「地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統：松野地区デマンドタクシーおぐるま）の変更」について説明＞
大村委員	それでは説明が終わりましたので、これから質疑応答に入ります。ご意見、ご質問のある方は、お願いいたします。
佐野委員 (町内会連合会)	「補助要件を満たさなくなるため、おぐるまがフィーダー系統対象外となる」について、この補助要件の部分を教えてくださいませんか。
事務局	幹線系統につながっていることが、フィーダー系統の補助要件になります。その幹線系統である蒲原病院線が12月末で廃止となりますので、幹線系統としての補助要件である、「10月から翌年度の9月末まで1年間通して運行する」という要件を満たさなくなります。蒲原病院線に接続しているおぐるまは、幹線系統と接続なくなるため対象外となるということで、今回の変更の協議をしています。
佐野委員 (町内会連合会)	今、大北線の代替バスを富士急静岡バスさんが実証運行してくださっていて、非常に助かっています。このバスが走っていれば、おぐる

	まはまたフィーダー系統の補助対象として復活することができるのでしょうか。
事務局	幹線系統としての補助要件は、市町をまたがるだけでなく、1日あたりの計画運行回数が3回以上という運行回数の条件や、平均乗車密度に運行回数をかけた輸送量が15人以上になるかといった輸送量の条件などがありますので、それらに当てはまらないと幹線系統として認められません。 また、1月以降に予定している代替バスは道路運送法第21条の実証運行を考えており、実証運行中は補助対象になりません。そして、本格運行になったとしても、先ほど言った要件を満たさないと幹線系統として対象になりませんので、おぐるまがフィーダー系統に復活することは考えにくいです。 このフィーダー系統の補助対象でなくなった場合ですが、どこからも補助がないということではなく、1ページの「2 変更理由」の一番下に、「県補助対象路線として申請予定です」と書かせていただいているように、県の方でも補助があります。県の補助は毎年県議会で承認されて行うものなので、来年どうなるかというのは私たちの方から断言できませんが、今と同じ制度があれば県の補助におぐるまを申請していきたいと考えています。
佐野委員 (町内会連合会)	おぐるまの利用実績を把握されていると思いますが、平均でも構いませんので現在の利用人数を教えてください。
事務局	今年度につきましては、4月から9月までの平均でひと月あたり215人となっております。一番多い月は236人のご利用となっております。4月から9月までの状況について昨年度と比較すると、昨年度よりも毎月利用人数が増えているような状況です。
佐野委員	月平均215人というと、年間で2,000名以上の利用者がいる

(町内会連合会) ということですが、おぐるまは4月以降は使えなくなってしまうということですか。

事務局 おぐるまは無くなりません。
フィーダー系統として国の補助の対象外になるというだけで、おぐるまの運行は続きます。

大村委員 それではお諮りします。
「地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統：松野地区デマンドタクシーおぐるま）の変更」について承認したいと思いますが、よろしいでしょうか。

＜異議なし＞

ご異議なしと認め、原案どおり承認されたこととします。
それでは、事務局においては、計画の変更手続きを進めるようお願いします。

協議事項（２）

事務局 ＜「蒲原病院線廃止後の代替交通の確保」について説明＞

大村委員 それでは説明が終わりましたので、これから質疑応答に入ります。
事務局は資料に記載してある基本方針に基づいて検討を進めているようですが、検討の方向性や抜け落ちている視点がないかなど、ご意見、ご質問のある方は、お願いいたします。

佐野委員
(町内会連合会) 運行内容の検討を5つの基本方針をもとに行っていただいて、本当にありがとうございます。特に1番目の移動の足の確保と、2番目の持続可能な空のバスを走らせないということについては、私どもも、朝晩はお客さんがいても昼は空のバスが走っているのを見ると、運転

手さんに申し訳ないなと思っていました。山梨交通さんの時もそうでしたし、富士急さんになっても昼間の便は利用者が非常に少ないということで、空のバスを走らせない持続可能な運行体制ということで、この方針で検討していただけたらありがたいと思います。

地元意見の反映ということについては、山梨交通廃線に伴うアンケートを松野地区の区長会で実施しました。まだ自由意見の方をまとめている最中ですが、約2,000名の回答をいただいていますので、これをまとめましたら、ぜひ事務局に活かしていただけたらと思います。

事務局

かなり多くの方のご意見ですので、いただいたご意見を参考にさせていただきたいと思います。1月の運行に向けて運行内容を早めに固めていく必要がありますが、自由意見のまとめはいつ頃いただけますでしょうか。

佐野委員
(町内会連合会)

あと1～2週間でお渡しできると思います。

大村委員

それではお諮りします。

「蒲原病院線廃止後の代替交通の確保」について基本方針などを承認したいと思いますが、よろしいでしょうか。

<異議なし>

ご異議なしと認め、原案どおり承認されたこととします。

それでは、事務局においては、代替交通の確保に向け、引き続き検討をお願いします。

協議事項(3)

富士宮市

<「富士宮市デマンド型乗合タクシー『宮タク(南部エリア)』に

おける富士市内乗降場所設置」について説明＞

大村委員	それでは説明が終わりましたので、これから質疑応答に入ります。 ご意見、ご質問のある方はお願いします。
佐野委員 (町内会連合会)	秀村外科内科医院まで来るということであれば、ぜひ、富士市民も使える、あるいは宮タクとしないで富士・富士宮タクシーとして、両方の市で使える共通化みたいなことができないでしょうか。
富士宮市	宮タクは富士宮市の居住地域全体に広げている制度ですから、今回一箇所出ただけだにご期待に添える回答はできないのかなと思っています。将来的にどうなるかというのは、追々ということです。
佐野委員 (町内会連合会)	非常に難しい問題だというのは承知の上で言っています。こういう機会にぜひ富士市と富士宮市が話し合って、一緒にやりませんかというような形でできないでしょうか。
事務局	富士市民も富士宮市民も使えるものであれば、そこに住んでいる方にとって便利になるということは承知しております。今回は、山梨交通さんの路線が廃止になるというのが急なことでしたが、大北線については静岡市も絡むという中で、3市と県、国の支局が集まって、今後の方向性を考える会議を行いました。そこで、富士宮市は宮タクでカバーするという考えで進め、富士市は利用者数を見たところデマンドタクシーでは難しいため、代替バスを走らせた方が良いという考えで進めております。今のところは、お互いのところでどう対応していくか、今使っている方達が困らないようにするにはどうしたら良いか、できるところから頑張ってやっ払いこうと進めているところです。おっしゃる通り、一緒にしていければ便利になるというところもあると思いますので、今後の検討事項とさせていただきます。

佐野委員 (町内会連合会)	今の回答は大変よくわかりますが、山梨交通さんが撤退するという非常に大きな問題に対して、秀村医院から富士宮市内まで行ってくれるというのは、松野の人にとってはすごくありがたいことですから、例えば松野の住民だけこの宮タクを使えるというようなことはできないでしょうか。
富士宮市	富士宮市にとっても貴重なご意見ありがとうございます。いただいたご意見は、部長、副市長にも伝えますが、その後どうなるかというところまでは、本日、方向性をお示しすることはできません。 両市の利用者の方にとって良ければ、今後、両市ともそういう方向で動くとは思いますが。ただ両市の原理原則というのはありますので、そこで一步外に出られないというところはあると思います。
佐野委員 (町内会連合会)	今のお答えでは納得できませんので、会長である山田副市長の判断を加えて、次回までこの結論を出すのは止めていただけないでしょうか。
事務局	富士宮市の話がございましたので、同じデマンド交通ということで、富士市でも松野地区だとおぐるまが運行しています。富士宮市では宮タクということで、利用者目線で立つと同じようなスタイルだと思います。ただそれぞれ市の思いがあって、運行スキームが違います。例えば、おぐるまは地区にも負担金をお願いしています。例えば富士宮市の方が利用した場合、地区の負担金が上がってしまうことになります。 また、コミュニティバスとデマンドタクシーでは、運行形態が異なっていて、コミュニティバスは定時定路線で走っていますので、乗れば乗るほど収支状況が良くなりますが、デマンドタクシーは乗れば乗るほど、市や地区の持ち出しが増えてしまいます。 富士市と富士宮市の生活圏は一緒ですし、この交通をより良くしたい、便利にしたいという思いはありますが、今すぐには様々なところ

に影響が出てしまうので、十分調整が必要だと思います。

協議を先送りにという話がありましたが、12月末に山梨交通さんの蒲原病院線がなくなり、協議を先送りにすると困ってしまう人がいますので、この案件は本日お諮りしたいと思います。

富士市と富士宮市は、岳南広域都市計画で生活圏や教育、文化産業など、様々な面で関連が深いため、都市計画区域が一緒になっています。両市の都市計画課と交通関係のセクションが連絡協議会を持ち、様々な課題について解決方策を検討していますので、こうした場でも検討させていただきますし、会長の山田副市長にも報告し、指示を仰ぐことを考えておりますので、本日、富士宮市さんの協議事項の審議をお願いしたいと思います。

佐野委員
(町内会連合会)

富士宮市の宮タクが秀村医院まで来るのは素晴らしいことなので、松野の人たちが秀村医院から富士宮市内まで使えるような案もぜひ検討していただきたい。

富士宮市の方で、メリット・デメリット、先ほどの負担金の問題も含めまして、考えていただけたらありがたいと思います。

大村委員

貴重なご意見いただいたものですから、富士宮市と富士市の協議を改めてしていただければと思います。

ただ、本件は、富士宮市地域公共交通活性化再生会議で承認を受けたもので、本協議会における承認も必要になりますので、本協議会としての承認の可否をお諮りしたいと思います。

それではお諮りします。

「富士宮市のデマンド型乗合タクシー、『宮タク』における富士市内乗降場所設置」について承認をしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

<異議なし>

ご異議なしと認め、原案どおり承認されたこととします。

佐野委員
(町内会連合会)

議事録につけておいてください。

大村委員

それでは今のお話、議事録を含めて、必要な手続きについて進めるようお願いします。

報告事項(1)

事務局

＜「運賃等協議分科会の結果」について説明＞

大村委員

それでは、説明が終わりましたので、これから質疑応答に入ります。
ご意見、ご質問のある方はお願いします。

亀井委員代理
(富士警察署)

ここで初めてバス停の関係、停留所の関係が資料の中に出てきたので、確認のためお話しさせていただきたいと思います。

道路交通法上の乗合バスでなくなった場合、停留所での人の乗り降りは、法令の保護を受けられなくなります。他の車は駐停車禁止場所になっていますが、乗合バスでなくなった場合は、停留所での人の乗り降りというのは、バス以外でも当然駐停車禁止ではなくなりますので、そういう登録やそもそも保護を当然受けられないということです。

あと場所ですが、例えば横断歩道から5m以内や、交差点から5m以内は、もともと駐停車禁止の場所なので、そういうバスの駐停車も当然できなくなります。今後運用するデマンドバス・タクシーどれもそうですが、その辺の法令上の扱いがどうなるのかというところを、一度警察としっかりと協議して、確認をしていただきたいと思います。

先ほども宮タクの方で、「バス停付近」という言葉で、バス停の写

真がちょうど載っていたのですが、「付近」なのでその辺分かっていてバス停の10m以内に停まることはないと思いますが、あくまでも通常の路線として使われているバス停に、デマンドの道路交通法上の乗合タクシーやバスが停止するというのは駐停車禁止の違反になってしまうというところで、その辺りもしっかり考えながら、今後事務レベルで構わないので、富士宮市は富士宮警察署、富士市は富士警察署で、確認をしていただければと思います。

事務局

資料の26ページに停留所の新設や変更という記載がありますが、こちらは料金の設定をするための運賃協議会について、軽微な事案の時には開催しないという内容ですので、実際に停留所の新設や変更をする際には、警察に確認しながら進めたいと思っています。

亀井委員代理
(富士警察署)

現行の停留所をそのまま使えるかどうかというのも、問題があります。今まで路線バスとして使っていたところが廃止になると、廃止になった時点で道路交通法上の停留所ではなくなってしまい、ただの道路上の占用物件になるので、場合によっては道路使用許可を今後出してもらわなくてははいけません。道路管理者が富士市でない場合、県道である場合や国道である場合はそれぞれの道路管理者に32条の協議を出していただきます。通常の路線バスが廃止になった段階で、バス停として道路交通法上の効力がなくなります。ただし、路線バスとして使っているところにデマンドバスだとか乗合タクシーが停留所として使っているかということ、それは道路交通法上の駐停車禁止の禁止される方の対象になっているので、路線バスのバス停はデマンドバスが並行して使えません。使いたいときには、バス停から10m以上離れたところで乗り降りしていただくような形になります。

道路運送法上の手続きはされているかもしれませんが、道路交通法上では手続きが別になってくるので、漏れのないようにしていただければと思います。

大村委員	その他の変更事項につきましては、法令を遵守した上で進めてまいりますので、また警察の方にも相談させていただきます。
佐野委員 (町内会連合会)	てんまーるについて、天間地区から運行内容の変更の申し出があったということで、運賃が 300 円から 400 円に上がりますが、今後は停車場間の移動もできるということですか。
事務局	今回の変更は料金の変更のみです。
佐野委員 (町内会連合会)	「運行内容の変更の申し出があった」という表現が入っているので、運行内容の変更の部分をもう一度教えていただきたいです。
事務局	その運行内容の変更が、運賃を 300 円から 400 円にしたいというものです。ルートを変えたとかではなくて、運行内容には料金も含まれますので、今回の運行内容の変更というのは運賃のことです。
佐野委員 (町内会連合会)	では、てんまーるは家から停車場までしか行けないのですか。
事務局	てんまーるは、元々停車場から停車場に行けます。
佐野委員 (町内会連合会)	バスを使わないで、てんまーるで横の部分をつないで停車場から停車場へ行けるということですね。
事務局	停車場から停車場も行けますが、基本的には自宅から停車場の利用が多いので、停車場から停車場の利用はあまりないです。
日南田委員 (市民委員)	今の交通課長（代理）様のお話を伺うと、法改正がないと全国的に困るような話だと思うのですが。

亀井委員代理 (富士警察署)	バス会社、警察、運輸支局の協議が成立した場合には、デマンドバスもバス停を使えるようになっています。
日南田委員 (市民委員)	現状の暫定的な対応はできているということで、資料に書いてあるような、みなバスについては、駐停車していて罰金を取られるようなことはないということでしょうか。
亀井委員代理 (富士警察署)	手続きさえされていれば問題ありません。ただ、私が今年4月1日から来たので、その以前にやっているものがどんなふうに行っているかということまではちょっと存じ上げません。
日南田委員 (市民委員)	こういうものは、それぞれ自治体でやりくりすればいいということなのかもしれないですが、時代が時代ですので、法律の改正が必要だと思うのですが、その辺り国交省的には問題意識がありますか。
金森委員代理 (静岡運輸支局)	停留所のどこに停めるか停めないかという話でしょうか。
日南田委員 (市民委員)	乗合バスでなくなったら、現行の停留所が占用物件になるので、駐停車禁止になるという、道路交通法に引っかかるという運用です。
金森委員代理 (静岡運輸支局)	例えば貸切バスを停留所で止めて良いかという話になると、公安委員会の判断によって、書面で判子を押して許可出すというところもあれば、電話で融通が利くようになっているところもあるので、それぞれの各公安委員会の考えによります。
日南田委員 (市民委員)	もちろん地域の差があるので、その方が柔軟な対応ができるのかなと私も思います。
大村委員	それでは、「運賃等協議分科会の結果」について、皆さんご理解い

ただいたということでありありがとうございました。

報告事項（２）

事務局

＜「バスの日イベントの実施」について説明＞

大村委員

それでは、説明が終わりましたので、これから質疑応答に入ります。
ご意見・ご質問のある方はお願いします。

＜質疑なし＞

以上で、本日の議事はすべて終了いたしましたので、事務局に進行
をお返しします。

事務局

皆様ありがとうございました。

大村様も進行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
き、今後の取組を進めてまいります。

続きまして、その他事項についてご案内いたします。

1 1 月に新富士駅—富士駅間で自動運転バスの実証運行を行います。

1 1 月 2 2 日から 1 2 月 1 2 日まで 1 日 6 往復運行予定です。1 1 月
4 日から予約開始予定ですので、ぜひ皆様もご予約・ご乗車いただ
ければと思います。

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。次回は年
明けの 1 月に開催を予定しております。また、事前に開催案内をさせ
ていただきますので、大変お忙しい中、誠に恐縮ではございますが、
ご出席くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは以上を持ちまして、本日の協議会を終了させていただきます。
本日は誠にありがとうございました。