

令和7年度 第2回富士市公共交通協議会議事録（R7.8.20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18名、欠席者5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」

報告事項（1）

事務局 <「大北線代替交通の確保」について説明>

副会長 ご説明ありがとうございました。
(石川教授) 委員の皆様から、ご意見、ご質問があればお願いします。

佐野委員 山梨交通に対して、市が補助金を支出し、営業赤字の補填をしている
(町内会連合会) と思います。大北線が9月末でなくなり、10月から12月は市が
実証運行バスということで、補正予算が通っているとのことですが、
金額をお示しいただけますか。

事務局 10月から12月までの3か月間の運行経費については、524万円
ほどの委託料を計上しております。それ以外に、バス停や音声案内
といった準備経費として140万円ほどの予算を確保している状況
です。委託料は経費から収入を差し引いて、最終的に事業者にお支払い
します。

6月議会で上程した補正予算額をお伝えしましたが、山梨交通さんの
退出にあたり、時間がなく緊急的に措置したものです。当時は、運
行業務委託を行う際に、事業者に手を挙げてもらえるかもわからない
状況でありました。

運行内容を整理しておりますが、実際の執行額は変わる可能性があります。

佐野委員
(町内会連合会)

運行の委託料は、山梨交通さんへの補助と比べてどうでしょうか。

事務局

単純に3か月分の予算で約500万円、年間ですとその4倍で、約2000万円ですので、大北線への補助金約500万円と比べると、だいぶかかっていると思われるかもしれません。

実証運行であること、12月末まで運行する蒲原病院線の定期券を活用できることなどから、収入が読めない状況であり、経費は、21条での実証運行で、通常よりも少し高くなっているところもあります。

佐野委員
(町内会連合会)

大北線は、蒲原病院線と区間が重複していますが、両方ともなくなった場合の次もテスト期間として3か月間ですか。実証はどのように考えているのでしょうか。富士宮市へ行く部分、北松野から富士宮市まで、住民の意見を聞いて参考に考えるとのことですが、大北線はほぼ同じ内容とのことで、蒲原病院線はどのように考えていますか。

事務局

1月以降の考え方ですが、基本的には、大北線と蒲原病院線は重複区間が多いので、統一したリニューアル路線として実証運行するのではないかと考えています。ただし、1月以降の運行内容は決まっていないので、運行経費はわからない状況です。運行内容は、報告事項の2つ目で詳しくご説明しますが、地区の皆さんの意見を伺いながら、変更内容を決めていこうと思っています。9月に地区の皆さんへの説明会を予定しておりますので、それも後ほど説明させていただきます。

副会長
(石川教授)

ありがとうございました。その他、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

私から質問が2つありまして、廃止になることでアンケートをされていますが、回答者数403人ということで、配布数や回収率はどの程度であったのでしょうか。

事務局 配布は全世帯で、全体で5000世帯超であったので、回答数からすると6～8%程度の回収率となっています。

副会長
(石川教授) アンケートで廃止を知った方もいらっしゃると思うのですが、廃止について全世帯に通知されていますか。

事務局 アンケートの前からお知らせはしていましたが、アンケートで知った人もいます。

副会長
(石川教授) 地域の方も心配に思っているのではないかと思い、廃止について、知っているかどうか気になりました。

準備費用の話もありましたが、富士市にはバスナビの地図がありますよね。そこには大北線、蒲原病院線が掲載されていて、山梨交通さんの事業者名も書いてあると思うんですが、そういった媒体での広告物、PRをどのような形で考えていますか。

事務局 バスナビは年1回の更新であるので、このタイミングで変えられるかどうかはわかりませんが、新しい運行内容については、チラシやウェブサイト、地区の役員会など、いろいろな方法で周知したいと思っています。同じように、1月以降の内容も、決まり次第、速やかに地区の皆さんにお知らせして、できるだけ多くの方に知ってもらい、乗ってほしいので、PRに努めていきたいと思っています。

副会長
(石川教授) やはり住民の方々にとって、この生活交通は、通勤、通学、通院、買い物といった、生活に密着して必要なことに使っていると思うので、影響はあると思うんです。影響をなくすために代替交通があるわ

けですが、どのように変わるのか、うまく周知できればいいのかなと思いました。

前回出席できなかったので、今の話の質問もありましたけど、退出の申出が3月にあったとのことで、市の当初予算は3月に議会で決まると思うのですが、9月末に退出するとなると、ものすごいスケジュールと予算の立て方になるので、とても間に合わないと思うんですね。こうした事態は、全国的にも聞いたことがなく、かなり慌てたのではないのでしょうか。準備も含めて予算の立て方も含めて難しいところもありますが、いずれにしても、生活者の住民の方に不便が少しでもないように努めていただけたらと思います。

報告事項（2）

事務局

<「蒲原病院線の年内廃止に係る対応」について説明>

副会長

委員の皆様から、ご意見、ご質問があればお願いします。

(石川教授)

鈴木委員

富士宮市との調整はやっているのでしょうか。

(県富士土木)

事務局

蒲原病院線については、市を跨ぐ路線ということで、富士宮市と協議しながら進めています。富士宮市は「宮タク」というデマンドタクシーがあり、それを使った廃止代替を検討していると伺っております。

金森委員

スケジュールを見る限りでは、実証運行2の事業者も、実証運行1の事業者と同じと考えていいのでしょうか。

(静岡運輸支局)

事務局

報告事項1で、優先交渉権者ということで、まだ契約していないの

ではっきりとは言えませんが、おそらく同じところと契約して運行してもらうことになるのではないかと考えています。富士急静岡バスさんと協議する際も、こちらと併せて考えた方が、利用者目線に立っても望ましいと考えております。

また、交通系 IC カードが使えたところが使えなくなるなど、サービス提供内容が異なると利用者も混乱すると思うので、こうしたところにもしっかりと対応できるところへ併せてお願いするのが望ましいと考えております。

佐野委員
(町内会連合会)

乗降調査を 10 月にやられるということで、大変ありがたく思っております。

それと地元対応のところ、9 月 10 日と 12 日の開催ということで案内をいただいておりますので、もうすでに全区回覧で先日、8 月後半には回るように対応しておりますので、ぜひ地元説明会をお願いしたいです。

それから、区長会で、松野地区の全戸アンケートをペーパーで、8 月末まで実施している最中で、区長だとか班長にも回収をお願いしています。中学校 2 年生 3 年生にも同じ内容で、来年 4 月以降を想定して、中期的に 2 年後あるいは 5 年後を想定したアンケートとしています。8 月末に回収して、9 月中には結果をまとめたいと思っておりますので、またご相談させていただけたらと思います。

事務局

佐野会長から、松野地区でアンケートを取られているというのを伺っており、その結果は私たちも気になるところであるので、また共有していただければと思います。よろしくお願いたします。

日南田委員
(市民委員)

富士急静岡バスさんに伺いたいのですが、優先交渉権者として最も優れた内容を企画提案した事業者さんとして選定されたということですが、提案内容というのを伺いしてもよろしいでしょうか。

事務局 企画提案の内容につきましては、各社独自の提案でありますので、回答は差し控えさせていただきたいと思えます。

日南田委員
(市民委員) 市の方でこれが一番優れていると思われた点についてはお聞かせいただけないでしょうか。あと、富士急静岡バスさんの他に、どなたが参加されたかというの、お伺いできますでしょうか。

事務局 具体的な数は申し上げられないのですが、複数の会社から提案がありました。内容としては、今の山梨交通さんが運行しているところで、交通系 I C カードが使えるですとか、料金体系につきましても、大北線と蒲原病院線が重複するところで違うというのもおかしな話ですので、距離での運賃設定ができるところですか、その辺を考慮して選定したというところです。

日南田委員
(市民委員) 簡単にまとめると、料金支払い方法が先進的であったりだとか、料金体系に影響がないような提案をなさったという理解でいいですか。

事務局 はい。

副会長
(石川教授) 蒲原病院線は市を跨ぐ幹線系統ですよ。これについては、幹線系統に繋がるフィーダーもあります。そのあたりについては、まったくこれからの対応ということになるのでしょうか。また、報告があるのでしょうか。

事務局 前回の協議会でフィーダー系統の対象路線をご協議いただいたときに、幹線系統である蒲原病院線が廃止となれば、おぐるまについては対象にならないことになる話をさせていただきました。

今回、蒲原病院線がなくなることが決まりましたので、おぐるまについてはフィーダーとしての補助からは外れるということになりますけれど、幹線系統としての補助から対象外にするというのを、県の

協議会で協議する予定でいますので、それに合わせて、おぐるまがフィーダー補助にもならないということ、10月の協議会で審議事項としてお示しして、皆さんにご協議いただこうと思っています。

副会長
(石川教授)

今回、2路線が廃止となるということで、大北線が9月末で、10月から代替路線、今度は、蒲原病院線が12月末で廃止になるので、これもうまく地域の方に影響ないように準備をされているということです。

地域間幹線系統というのがあります。地域間、市を跨ぐような大きな幹線系統がこの蒲原病院線です。それに繋がって、ネットワークとして意味のある路線については、国から補助が出るという制度になっているんですが、地域間幹線系統がなくなると、フィーダー路線の位置づけがよくわからなくなる。それについての報告は今後あるというところで、いずれにしても非常に影響が大きい。

先ほども言いましたけれども、あまりに準備期間、協議期間が短い。予算付け、調整も、市をまたぐので富士宮市とも調整していかなければならないので、事務局もかなり難しい運営になると思いますし、議会で議論も難しい局面があると思います。そういう意味でも、もう少し長い期間で、本当はいろいろと前向きな議論ができればいいんですけど、今はこういう状況であったということだと思います。

有川委員
(観光ビューロー)

今更なんですが、2路線が富士宮市と静岡市に絡んでいるんですね。費用負担で、富士市が運行経費を500万円くらい負担しているとのことですが、静岡市と富士宮市はどういった負担の仕方をしているのかを教えてください。

一番聞きたいのは、これからの代替路線を走らせるのはあくまでも富士市だけの予算なのか、静岡市や富士宮市の方まで走らせるとすれば、そこでの負担の交渉はどうなっているのか、という部分です。

事務局

大北線代替は、静岡市まで行かない富士市完結路線となります。1

月以降の蒲原病院線廃止代替につきましては、資料7ページで、検討の視点をお示ししたとおり、今、富士宮市まで行っているのですが、そのとおり全部に行くのか、他のやり方があるのかということを含めて、考えていかなければならないと思っています。先ほど言いましたように、富士宮市は「宮タク」というデマンドタクシーでの廃止代替を検討しているのですが、まず富士市ではどうするのかを今後検討していきたいと思っています。

ちなみに、今までの予算で、令和6年度分の補助は、大北線につきましては、富士市の補助が557万円、静岡市さんは142万円です。

蒲原病院線につきましては、富士市分が2,087万円、富士宮市分は871万円となっております。

副会長
(石川教授)

他に何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。
それでは引き続き検討を進めていただければと思います。

その他事項

事務局

<「コミュニティ交通の導入検討」について説明>

副会長
(石川教授)

委員の皆様から、ご意見、ご質問があればお願いします。
もしかしたら、この制度というか、導入の検討のプロセスをそもそもご存じない方もいらっしゃるかもしれません。富士市はかなり先進的な取組で、地元発でコミュニティ交通がここまで普及しているのは珍しい。なので、こういうプロセスを地域の方々もご存じということで、その変更の説明でした。

日南田委員
(市民委員)

これにのる一とは含まれないのでしょうか。

事務局

のる一とは、市が試験的に実証運行しているものなので、コミュニティ交通の扱いに含まれないと考えております。

日南田委員
(市民委員)

のるーとの位置づけとはどのようなものなのでしょうか。

事務局

A I オンデマンドバスというM a a S新交通システムの位置づけで、最新のデジタル技術を取り入れた新交通サービスです。この交通システムが広がることで、より便利に、市民の足の確保につながる状況を目指して、市が先駆的に導入したものです。

日南田委員
(市民委員)

ひまわりは違うのでしょうか。

事務局

ひまわりは、富士急静岡バスさんが運行する路線バスの一つで、コミュニティ交通ではありません。

副会長
(石川教授)

なかなか今のバスの体系は少しわかりづらいですね。古くは民間のバス会社さんですとか、岳南鉄道さんのような鉄道会社さんが、地域の公共交通を担ってきたのですが、人口減少でなかなか乗る人もいなくなって、先ほどの赤字路線のこともありますけども、こういう路線が出てきて廃止となってしまう、それでも必要で確保する路線や、先進的に今進めるべき路線は、民間の路線バスとは別に、市が自主的に運行する。それで、全体としてネットワークをある程度形成できるのですが、今、高齢社会で、バス停まで20分、30分と歩くのも大変という問題もあるので、地域ごとに、もう少し身近なレベルでコミュニティ交通を整備しよう、それが今、お話をあつたコミュニティ交通という位置づけです。

やはり地域ごとに実情が違うので、こうした地域コミュニティ交通を立ち上げたいという場合には、こういったプロセスを踏みましょうという説明があつたということです。

他に何かございますでしょうか。

それでは今後、コミュニティ交通の導入検討にあたりましても、先ほどご説明いただいた流れに沿って進めていただければと思います。

副会長
(石川教授)

<「協議会のあり方」についてのコメント>

授業や学内会議が重なって、これまでこの会議になかなか出席できず申し訳なかったのですが、久しぶりの対面で、司会を務めさせていただいたので、改めて、富士市公共交通協議会の重要性について話させていただきたいと思います。

富士市の公共交通協議会は全国でもかなり早い時期にできており、もう20年近く続いていると思います。当初から私も参加させていただいていますが、2000年くらいから道路運送法など法律が変わる中、バス路線が撤退し、このままでは富士市の交通が守れないため、関係事業者が集まってもらって協議する場として発足したと認識しております。

その後、全国で、公共交通の撤退、生活の足が確保されない問題が大きくなっていきまして、国としては交通政策基本法という、そもそも生活交通をどう守っていくかという法律があり、制定されて10年ほどでしょうか、さらに、個別の公共交通を守るための活性化再生法という個別法もあって、そうした中で、いろいろな地域でこのような協議会という場で協議されるようになった。

この間、富士市も、民間事業者さんで採算がとれない路線もいろいろとあるので、そうした路線についてはこのような場で、どうやって利用促進できるかですとか、公募委員や事業者さんとお話ししながら、こうしたらいいんじゃないかということ話し合う場でした。

さらに、そのためには、ベースとなる計画が必要ということで、「富士市地域公共交通計画」というのがあります。これは、令和3年度からスタートして、令和8年度までの6か年計画です。公共交通計画というのは、住民の方々、事業者さん、国や自治体の方々、いろいろな

団体の方々を含めて協議をし、この計画を承認して、進めています。

「富士市地域公共交通計画」を改めて読んでいただきたいのですが、そこには、何をやる、というのが書いてあって、一番最初に、バス路線を維持していこう、というのが書かれています。

そうは言ってもなかなか乗る人はいないということで、民間事業者さんはかなり苦労されており、さらに運転士不足といった事業環境も厳しい状態にあるので、運転士確保のため、我々ができることがないかですとか、利用促進のためにできることはないかですとか、そういう意見交換をする場でもあります。

それも難しく、今回、大北線、蒲原病院線の廃止というのが申し出されたと思うのですが、いずれにしても、どの路線も厳しいわけで、それをどうにかして皆で話し合いながら合意できないかというところを議論する場でもあります。

どうしても厳しいという話であれば、代替を議論しながら、緩やかに撤退することもなくはないのですが、いきなり撤退だといろいろなところが右往左往してしまう。

6月と11月で予算をつけるというお話でしたが、補正予算で公共交通の予算をつけるという話はなかなかなく、聞かない話です。

それはなぜかという、計画を立ててやっているからで、公共交通計画があるので、何をすべきかがわかっているからです。

あまり突然に話が出てくると、お客さんの的にも厳しいですし、それから今年度は、このバタバタで、たぶん他の公共交通関連の事業とか利用促進事業もできない状況なんじゃないかと思います。

そういう意味では、こういうことが起こらないように協議会があるので、いろいろな意見を出し合いながら、事業者さんが大変なのは重々わかっておりますが、なんとか皆さんで前向きな議論をできればと思っています。

最後に私の方でお話させていただきましたが、進行について、事務局にお返しします。

事務局

皆様、ご協議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も十分に尊重して今後の取組を進めてまいります。

<バスの日イベントについて説明>

最後に事務局の方から当協議会の次回の予定についてご案内いたします。次回は10月に開催する予定であります。事前に開催のご案内をさせていただきますので、お忙しい中大変恐縮ですが、ご出席いただきますようよろしくお願いいたします。

以上で、本日の協議会を終了させていただきます。

ありがとうございました。