

令和6年度 第2回富士市公共交通協議会議事録（R6.10.17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

欠席者5名、参加者18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

<岳南電車財政計画（第4クール）及び第四次行動計画の

橘田委員

見直しについて説明>

（岳南電車）

事務局

<有川委員（富士山観光ビューロー）の意見を紹介>

会長

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。

（副市長）

ご意見・ご質問のある方はお願いします。

<質疑なし>

会長

それではお諮りします。

（副市長）

「岳南電車財政計画（第4クール）及び第四次行動計画の見直しについて」、承認したいと思いますが、よろしいでしょうか？

<異議なし>

会長

ありがとうございます。

（副市長）

それでは、事務局と岳南電車様におかれましては、見直した内容で

の対応をお願いします。

協議事項（２）

事務局  
富士急静岡バス

<富士急静岡バス㈱が運行する『ひまわりバス』の運行内容の  
変更について説明>

会長  
(副市長)

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。

堀内委員  
(バス協会)

ひまわりバスを今回A I オンデマンド化するにあたり、事業主体を  
市の自主運行へすることは検討されましたでしょうか。  
また、タクシー車両を使うということですが、タクシー協会との調  
整はされたかを教えてください。

事務局

今年2月から運行しております同じA I オンデマンドバスののるー  
とふじは市の自主運行ですが、現行のひまわりバスは富士急静岡バス  
様が主体でありますので、それを踏まえ、富士急静岡バス様と協議し  
て決定いたしました。

今回、富士急静岡バス様がA I オンデマンド化をするに当たり、市  
ではシステム構築費や運行準備費等について支援をしていくというこ  
とで進めております。

また、タクシー協会様との調整については、事前に静岡県タクシー  
協会富士・富士宮支部の会議で説明をさせていただきました。

堀内委員  
(バス協会)

運賃協議は改めて分科会でされるとのことですが、今回協議すべき  
内容は何であるのか、改めて説明をお願いします。

事務局

今回協議いただく内容は、現在の定時定路線の廃止と、区域運行を  
するA I オンデマンド交通の新設についてご協議をいただくもので  
す。

また、事前に運輸支局に相談させていただき、協議事項を整理しております。

日南田委員  
(市民委員)

今回、定期運行からA I オンデマンド化することですが、理由は収支状況の改善だけでしょうか。

また、定期運行をやめるデメリット等は考えていますでしょうか。

A I オンデマンドバスの実績について、他自治体の例などあれば教えてください。

加えて、今回システムを使った運行であるとのことですが、システムの安定性の担保や障害時の対応はいかがでしょうか、教えてください。

富士急静岡バス

今回のA I オンデマンド化は、収支改善を図ることと、運転士不足を解消することを主な目的としています。

運転士不足については非常に厳しい状況で、大型免許となると採用もさらに難しく、現在13人不足している状況で何とか路線を維持している状況です。

このような中、車両を小型化することで比較的細い道も運行できるようになるだけではなく、普通2種免許、いわゆるタクシーの免許での運行が可能となるため、深刻な運転士不足に対応しようということが狙いとなります。

事務局

定時定路線では利用が無くても走りますが、それに比べてA I オンデマンド交通は予約が入った時だけ運行するため、効率的な運行ができるようになっています。

しかしながら、予約なしでも時刻表通りにバス停で待てば利用できる定時定路線に比べ、A I オンデマンド交通は予約の手間をおかけしてしまうこととなります。

全国的にはこれまで定時定路線で走らせていたバスの収支がとれない等を主な理由として、A I オンデマンドバスに転換している自治体

が多く見られる印象でありあり、同じ「のるーと」のシステムを導入しているところだけでも全国で50か所以上の実績が見込まれています。

また、システム障害の対応については、システム事業者と運行事業者で密に連絡をとって対応をしており、予約方法には電話予約もあるため、仮にスマートフォンアプリが使えない状況になったとしても、アナログ的な手法も駆使して対応いたします。

井出委員  
(町内会連合会)

車両の小型化により普通2種免許で対応できるようになるのですが、小型化することで運転士の現状はどうか確認させてください。

富士急静岡バス

弊社では、大型免許のドライバーが13人不足しており、毎日何とか回している状況です。

今回の車両小型化により、グループ会社の普通2種免許所持者の活用も予定しています。

井出委員  
(町内会連合会)

タクシードライバーもなり手がなくて困っていると思いますが、バス運転士についても深刻であるとのことですので、採用活動をさらに強化していただいて、運転士不足を少しでも解消できるようにお願いしたいです。

斉藤委員  
(富士急静岡バス)

重ねての説明になりますが、本当に深刻なドライバー不足で運行を維持することが困難な状況にあります。

まずバスの運転士になりたいという人が非常に少ないこと、また運転士の高齢化により辞めていく人が多いこと等で、我々も非常に危機感を持っています。

大型2種は集まりにくい状況ではありますが、普通2種であれば採用の幅も広がりますので、ご理解をいただきたいです。

佐野委員代理  
(富士警察署)

現在の定時定路線については、国土交通省へ届出をしているバス停だと思いますが、今回新規で区域運行をするにあたり、すべてのバス停について位置の選定を行い、届出をする必要がありますでしょうか。

また、今回の乗降場所に富士駅などもありますが、駅前のロータリーは路線バス、観光バス、タクシー等ではない通常の車両は入れないことになっています。

今回の車両はバスに該当するのか確認させてください。

原田委員代理  
(静岡運輸支局)

まず、区域運行の乗降場所について、利用者にわかりやすくバス停と呼ぶことが多いですが、法律上では区域運行の乗降場所はバス停でないため、届出の対象外となります。

また、車両については、車検証に記載のある区分や車両サイズ等で判断するのではなく、乗合事業として運行する今回のA I オンデマンドバスは、あくまでも緑ナンバーの一般乗合バスとなります。

日南田委員  
(市民委員)

今回、収支改善を目的の1つとして、定時定路線からA I オンデマンド交通への変更をされるとのことですが、なぜ運行内容の変更により収支改善ができるのか教えてください。

斉藤委員  
(富士急静岡バス)

今の定時定路線については、お客様がいなくても決まった時間に決まったルートを走らなければなりません。A I オンデマンド交通ですと、予約が入った場合のみに運行することになるため、無駄な運行がなくなり、経費削減が見込めるという理由になります。

日南田委員  
(市民委員)

ありがとうございます。

今回のような大幅な変更をする場合、大々的に周知を行わないと、バスがなくなると勘違いされる高齢者の方がたくさん出てしまうのではないかと思います。

どのように周知をされる予定か教えてください。

事務局

ウェブサイト・SNS等のほか、広報ふじ、報道提供、12月に予定しております市長の定例記者会見等でも周知を図る予定です。

またそれに合わせまして、ひまわりバスの車内やバス停に変更内容を掲示することで、普段ひまわりバスを使われている方への周知を徹底する予定です。

日南田委員  
(市民委員)

ウェブサイトやSNSを使った周知について、それを受け取る媒体を持っている人でないと伝わらないことから、私は効果が薄いのではないかと考えています。

特に高齢者の方には、ウェブにアクセスして情報を取りに行くということは、ハードルが高いと思います。

今回、変更の周知を徹底しないと、利用者が減って収入が減るのではないかということを懸念しております。

また、これは令和7年度以降で構いませんが、例えば市で全戸配布している防災マップのように、富士市の公共交通は何があるのかということがわかるものを全戸配布してほしいと思います。

紙の情報は、高齢者に届きやすいということもありますし、災害時等にも役に立ちます。

周知という点でもう1点お願いがあるのですが、今年4月に新富士駅の富士山口でイオン方面のバスに乗ろうとしたところ、どのバス停で待てば良いのかわからず、乗ることができませんでした。

機会損失を減らすためにも、わかりやすいバス停の案内をしていただきたいです。

会長  
(副市長)

公共交通については、高齢者の方がメインのターゲットということもあると思いますが、周知方法等について、事務局から説明をお願いします。

事務局

まず富士市の公共交通網についての周知ですが、毎年「富士市バスなび」という市内全域のバス路線がわかるバスマップを作成し、市役

所をはじめとした公共施設にて配布させていただいております。

こちらについては、今後より多くの人に知っていただく効果的な配布方法を検討していきたいと思っております。

また、現在運行しているA I オンデマンドバスののるーとふじの利用状況については、スマホアプリでの予約と電話での予約が半々くらい、60代以上の利用は4割程度となっており、高齢者の方だけでなく、様々な年代の方に利用いただいております。

また、のるーとふじは伝法・吉原・富士北地区での運行となっておりますが、地区の高齢者サロンや町内会等に出向き、具体的な使い方を説明するなどの周知もさせていただいております。

会長  
(副市長)

富士急静岡バス様、今回のひまわりバスの周知方法及び新富士駅のバス乗り場の件について、お願いできますでしょうか。

斉藤委員  
(富士急静岡バス)

ひまわりバスについては、今回のA I オンデマンド化による利用者の減を避けるため、紙媒体での周知に加え、SNS等の様々な方法で、できる限りの周知をしております。

今ご利用いただいている方にも、普段ご利用にならない方にも、とても便利な乗り物であることを周知し、利用者を増やしていくことに努めていかなければならないと考えております。

また、新富士駅でのバス案内がわかりづらく利用ができなかったという件につきましては、乗り場案内のわかりやすさや従業員からの直接のご案内等、改善できるものから取り組んでいきたいと思っておりますので、今後ともご指導をよろしくお願いいたします。

会長  
(副市長)

皆様、ありがとうございます。

それではお諮りします。

「富士急静岡バス(株)が運行する『ひまわりバス』の運行内容の変更について」、承認したいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

<異議なし>

会長  
(副市長)

それでは、富士急静岡バス様におかれましては、速やかに手続きを進めるようお願いいたします。

また、運賃等協議分科会及び事務局におきましては、運賃に関する協議の準備をお願いいたします。

協議事項(3)

事務局

<コミュニティバス『うるおい』の車両更新について説明>

会長  
(副市長)

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。

ご質問等あればお願いしたいと思いますが、障害者自立支援協議会の小林会長、いかがでしょうか。

小林委員  
(障害者自立支援協議会)

今回のうるおいの車両更新について、製造側の車両の仕様変更等により車いす対応でない車両にせざるを得ないということでしたが、別車両を設けて車いすの方が乗車できるよう対応いただけるということに関して、非常にありがたいと思います。

ただ、事前に予約をするという手間については、今後利用者の方たちに丁寧に説明をしていただければ良いと思っております。

具体的に障害のある人たちが個別事案で移動したいときはどうするかというと、移動支援等の公的サービスを使って移動していただく方が多いので、そのような点で移動の担保というのは、このような公共交通機関プラス個別的な移動支援等でかなり充足できていると感じております。

サービスは充足しているので、使う人たちにどのように周知していくかという点が重要になってくるかと思っておりますので、周知方法については私たち自立支援協議会も活用いただければと思います。

この協議会の全体会議という場には、多くの団体が参加しますので、チラシの配布やその場での説明等が必要であれば連絡いただければと

思いますし、こういったサービスを利用する相談支援事業所等にも案内をしていただければ、より当事者にきめ細やかに周知ができるのではないかと思います。

車いす利用者の対応が何もありませんという状態ですと、いかがかと思いますが、このような代替案を設けてくださっていますので、これで良いと思います。

自立支援協議会の事務局会議でもこの内容について諮りましたが、代替案もあるので良いだろうという意見となりました。

会長  
(副市長)

ありがとうございます。

その他、質疑等ありますでしょうか。

それではお諮りします。

「コミュニティバス『うるおい』の車両更新について」、承認したいと思いますが、よろしいでしょうか。

<異議なし>

会長  
(副市長)

ありがとうございます。

それでは、事務局は、速やかに手続きを進めるようお願いします。

報告事項(1)~(4)

事務局

<富士市地域公共交通計画の中間評価について>

<富士川地区デマンドタクシー『ふじかわ』の本格運行について>

<バスの日イベントの実施について>

<運賃等協議分科会の結果について>

一括説明

会長  
(副市長)

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。

久松委員  
(市民委員)

資料4 4 ページに集約・連携型の都市づくりとあるのですが、この点について教えてください。

市内でいうと東名高速道路より北側の小学校の児童が増えているというようなことがあるかと思うのですが、子供が増えているということは、人が集中している場所も北側になってきているということではないかと思います。

人の集中しているところにこそ、公共交通が必要なのではないのでしょうか。

また、集約・連携型の都市づくりというのは、今住んでいる人たちをまちなかに集約させるということなのか、公共交通がどう関連してくるのか説明いただけますでしょうか。

事務局

富士市は、2市1町が合併した経緯から、主要な都市拠点分散しており、駅の近く以外にも生活の拠点があります。

こういった各拠点を大事にしていくためにも、公共交通で連携させようというのが、富士市が進めているまちづくりになります。

公共交通についても適材適所の考えがあり、それぞれの地区に合った公共交通を導入しており、例えば高速道路より北側では、地区の皆様と協働で運行しているデマンドタクシーが多く導入されています。

集約・連携型の都市づくりの集約に関しては、都市計画の中で、例えば居住を誘導する区域、市民生活に必要な病院や教育機関というような施設を誘導する場所というのを設けています。

また、それに加え、行政として、そこに住みたくなる取組も重要だと考えており、公共交通の利便性をより高めていくことや、歩きやすいまちづくりを進めていくこと、良好な景観を形成することなど、地道な取組にはなりますが、集約という点ではそのような政策も進めています。

日南田委員  
(市民委員)

この富士市地域公共交通計画についてですが、行政から見た計画というように感じました。

例えば富山市では、公共交通に関する市民意識調査の結果や、公共交通に関して充実した内容の施策をホームページで公開しています。

今後計画を改定したり、新たに策定したりする際には、市民意識調査等を実施し、市民の声をもとに計画を立てるというエッセンスを加えていただきたいと思います。

また、松野地区から富士市役所方面にアクセスするために、何か有効な公共交通手段というのがありますでしょうか。

事務局

まず計画策定の経緯につきましては、この計画の上位計画になる都市計画マスタープランを今年の3月に策定しており、公共交通の基本方針なども掲げております。

この都市計画マスタープランを策定したときには市民アンケートの実施や、草の根的に地域に入って皆様の意見を聞きながら地域別構想やまちなかまちづくり構想を策定するなど、上位計画もそのように更新をしています。

現行の地域公共交通計画については、令和8年度までが計画期間となっており、今後見直しの際にはこれらの意見を参考にするとともに、市民の皆様の声を聞いていきたいと思っております。

計画の策定もそうですが、市民の皆様の意見を公共交通の運行に反映していくことも重要と考えておりますので、意見聴取等を積極的に実施していきたいと考えています。

また、松野地区から富士市役所方面へのアクセスについてですが、直接来るバスはない状況です。

公共交通で松野地区から富士市役所方面へアクセスしようとする、山梨交通様が運行している路線バスで一度富士川駅に行き、東海道線で富士駅に行き、そこから富士急静岡バス様の路線バスに乗り継ぐこととなります。

松野地区の方からも市役所や中央病院に行く足が欲しいというご要望を受けていますので、何か良い形はないか地区と意見交換をさせていただいております。

会長  
(副市長)

今、静岡県ではとても熱心にライドシェアに取り組まれているので、そういったことを民間のお力を借りながらもう少し充実できないかということを考えています。

今年富士川かりがね橋が開通し、物理的には利便性があがりましたが、そこを通る公共交通がありませんので、もう少し移動が楽にできるような方法を、地区の方と検討しているところです。

松野地区や富士川地区を通る山梨交通様の路線がありますが、それを急に変えるというのは非常に難しいところがありますので、それを補う形での移動手段を考えているところです。

井出委員  
(町内会連合会)

松野地区については、まちづくり協議会がまちづくりセンターの指定管理者になっていて、とても活躍をされているので、そこに考えを伝えてみることも1つの方法だと思います。

日南田委員  
(市民委員)

ありがとうございます。

中里方面のアクセスについても、不便ではないかと感じています。

岳南電車さんについてすごい自助努力で頑張っておられると思いますが、やはり地域の方しか乗らない鉄道になっていると思います。

もう少し延伸をして他の交通にアクセスしやすくなるような路線の整備があっても良いのではと思います。

また、LRTなどの新しい乗り物というのは、人を惹きつける力があって、用事がなくても乗ることが目的になるという効果があります。

先ほど話のあった拠点を結ぶ交通として、富士川・松野地区から富士市役所付近を通り、岳南鉄道線と接続されるような富士市を横断するLRTのような新しい公共交通を導入するというのも、長期的な視点では必要なのではないかと思います。

事務局

中里方面につきましては、富士急静岡バス様が吉原中央駅から船津まで通る東西の路線バスについて、維持していただいております。

ただご指摘のとおり、中里から南側へのアクセスについては、岳南鉄道線で吉原方面を通り、J R 吉原駅にタッチするという移動が可能ですが、直線的に移動する手段がないことについては、我々も課題があると認識しています。

会長  
(副市長)

岳南鉄道線については、最初は沼津市まで延伸する予定で土地の購入までしていましたが、経営面が厳しく、今の路線になったという経緯があります。

そのような状況で、富士市では平成19年にJ R 北海道様が開発をされていたDMVという鉄道と道路の両方を走ることができる車両をお借りして、岳南鉄道線と道路を走らせ、具体的には江尾駅から南に下って東田子の浦駅に接続して富士市の幹線を作ろうという取組を行ったことがあります。

それについては、途中でJ R 北海道様が車両の開発を休止したというところで、実験で終わってしまいました。

富士市はやはり2市1町が合併したことで拠点がいくつも分かれていて、それを貫く幹線がないというのは長年の課題となっていますが、今は自動運転などに期待をしているところなので、長期的な課題としてまたご意見を伺えればと思います。

会長  
(副市長)

それでは報告事項を終わりたいと思います。これにて、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、ご協議いただき、ありがとうございました。

本日ご承認いただいた件につきましては、手続き等を確実に進めていくとともに、いただいたご意見につきましても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。

事務局

次第の「4 その他」ですが、4点お知らせをさせていただきます。  
1点目はのるーとふじのM a a Sアプリとの連携についてですが、

今年の10月からのるーとふじアプリとジョルダン社が提供している乗換案内アプリとの連携が始まっています。

経路検索をし、のるーとふじを使うルートが表示された際、そのまま予約画面に遷移するというものになっていますので、ぜひ皆様にもご利用いただければと思います。

2点目は、本日協議いただきましたひまわりバスの運賃について、明日10月18日から31日まで意見を募集しておりますので、ご承知おきいただければと思います。

3点目が、報道などでご存知の方もいらっしゃるかと思いますが、来年の1月に自動運転の実証運行を予定しております。

新富士駅と富士駅間は静岡県の実証運行として、富士見台地区については市の事業として、同じ期間に連携して実施する予定であります。

こちらにつきましては詳細が決まりましたら、皆様にもご案内しますので、ぜひご乗車いただければと思います。

最後に4点目、次回開催のご案内となりますが、令和7年1月29日の午後1時半からの開催となりますので、大変お忙しい中、誠に恐縮ではございますが、ご出席いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

皆様、長時間にわたり、ありがとうございました。

以上で、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。