

第4回 富士宮市地域公共交通活性化再生会議 議事録

日 時 令和7年1月15日(水) 13:30~

会 場 富士宮市役所 4階 410会議室

委 員 15人

- | | | | |
|---|--|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 篠原晃信会長 | <input checked="" type="checkbox"/> 斎藤俊之委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 篠原克敏委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 広松明大委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 井口晴道委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 村松悦雄委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 佐藤捷世委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 山崎好信委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 藤井敬宏委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 遠藤佳之委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 鈴木清秀委員 | <input type="checkbox"/> |
| <input checked="" type="checkbox"/> 鈴木将之(柴田秀史委員代理) | | <input checked="" type="checkbox"/> 仲野弘己(片山広文委員代理) | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 平岩成美(原田光一郎委員代理) | | <input checked="" type="checkbox"/> 加勢田高範(濱村享宣委員代理) | |
| <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | |

事 務 局 5人

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 市民部長 渡邊文彦 | <input checked="" type="checkbox"/> 市民生活課長 渡辺良正 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室長 内山幸太郎 | <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室主任主査 岩崎朱美恵 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室主査 鈴木裕太 | |

合 計 20人

説明事業者 5人

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 富士急静岡バス 後藤 | <input checked="" type="checkbox"/> 山梨交通 岡 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 富士急バス 土橋 | <input checked="" type="checkbox"/> 山梨交通 名取 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 富士急バス 小林 | |

1 開会

事務局(岩崎) 委員の皆様、本日は大変お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまから令和6年度第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議を開会いたします。私は、進行を務めます市民生活課交通対策室の岩崎と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。本日の会議は、議決事項8件、報告事項3件の予定です。

それでは、本会議の会長であります富士宮市副市長篠原晃信よりあいさつ申し上げます。

議長(篠原会長) まず本日は大変お忙しい中、富士宮市地域公共交通活性化会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。社会経済活動がここ数年の状態を取り戻すべき姿に見えてきましたけども、まだこれにより大きなたくさん課題もあるのが現状でございます。公共交通の利用者の数は回復基調にある一方、燃料や人件費等のコスト上昇に加え、全国的にも問題となっている運転手不足など地域公共交通の関係は依然厳しいものがございます。本会議では、市内での公共交通の維持や改善について、関係者の皆様と話し

合い、決定をしまいたいと思っておりますので、ご審議をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

事務局（岩崎）

次に、本会議の定足数についてご報告申し上げます。

本日の出席委員は、委員18人中、代理出席を含めて14人であり、過半数に達しておりますので、本日の会議が成立していることをご報告いたします。

それでは、次第に従いまして議事に移りたいと思います。会議規約により、会議の議長は、会長が務めることになっておりますので、会長に議事の進行をお願いいたします。

議長（篠原会長）

それでは、会議規約に基づきまして、議長を務めさせていただきます。議事がスムーズに進行できますよう、よろしくお願いいたします。

まず、議事に入ります前に、今回の会議には、説明者として、富士急静岡バス株式会社、山梨交通株式会社、富士急バス株式会社の御担当者様にご出席いただいておりますことを、ご報告をいたしたいと思っております。それでは議事に入ります。

はじめに、第1号議案「宮タク（稲子エリア）実証実験終了及び今後の運行について」を議題といたします。事務局に説明を求めます。

2 議事

(1) 協議事項

第1号議案 宮タク（稲子エリア）実証実験終了及び今後の運行について

事務局（内山室長）

それでは早速ですが、議案の説明に入らせていただきます。議案1 宮タク（稲子エリア）実証実験の終了及び今後の運行について説明いたします。着座にて失礼させていただきます。

市では、交通計画において交通空白地の解消を目指し、これまで宮タク未導入であった稲子地区の自宅から街中までのドアトゥードアでつなぐサービスを提供するものとして実証実験を行ってきました。

資料1をご覧ください。稲子地区の区長様、それから自治会関係者の皆様のご協力により、今年度の実証実験については、導入の判断基準のすべてを満たすことができました。このため令和7年度から本格運行に移行したいと考えています。

運行内容については、7年4月1日から上り2便、下り2便と、これまで通りの運行を行います。

次のページに運行エリアの概要図がついているのですが、芝川の稲子エリアから芝川の街中、それから富士宮までを繋ぐゾーンになります。上稲子から下稲子が500円。下稲子から芝川街中ゾーンが500円。芝川から富士宮が500円と、稲子から富士宮まで1500円で行ける設定になっております。

稲子地区は、人口減少、過疎化が進んでいる地域であり、主要となる国道や県道に沿って住宅が点在しております。このため、運行ルートが限られており、交通手段が重なり合っているため、前回の実証実験では思った成果が上がりなかった経緯があります。

このため、今回の宮タクについては地元の関係者の協力もあり本格運行に入りますが、芝川地区全般の公共交通の再編、また効率化を図るような検討を重ねていきたいと考えております。

説明は以上です。

議長（篠原会長）

事務局から説明は終わりました。委員の皆様、ご意見等はございますか。

昨年、基準に達することができませんでしたので、実証実験を延長し1年取り組んだものであります。

それではお諮りをしたいと思います。第1号議案 宮タク（稲子エリア）実証実験終了及び今後の運行については原案のとおり承認することでご異議ございませんか。

異議なしと認め、原案のとおり承認をいたします。

次に、第2号議案 令和7年度市営バスと生活交通確保計画案について議題といたします。事務局に説明をお願いいたします。

第2号議案 令和7年度市営バス等の生活交通確保計画案について

事務局（岩崎）

第2号議案から第5号議案まで関連がございます。富士宮市生活交通確保計画案という資料が、第2号議案から第5号議案まであります。記載内容は、今後の実施しようとする生活交通の路線名運行ルート、運行の範囲、形態、運行回数、運行時間帯などを示しております。

いずれも本会議での承認を経て県に提出させていただく書類についてご審議いただくものでございます。第2号議案から第5号議案の表の見方は共通ですのでご説明いたします。

第2号議案の黄色い紙を1枚めくっていただき、1ページ目が、上段の表と下段の表に大きくわかれておりますが、上段の表の左から二つ目に申し出番号がございます。上の段の表の申し出番号1が、下の段の表の申し出番号1と対応しております。例えば、上段の表の申し出番号1の宮バス中央循環内回りの実車走行キロや経常費用、経常収入、決算額などは、下の表の1行目の申し出番号1を見ていただくようになっております。また、表の左から3列目に区分というのがございます。一つの路線について、現行と計画という2行がございますが、現行は今年度の内容です。計画が令和7年度の運行計画となっております。それでは第2号議案に戻らせていただきます。第2号議案の黄色い紙をご覧ください。

こちらは、富士宮市が、自主運行する宮バス・宮タクについて、市やバス事業者が、国・県の補助金を受けるため、令和7年度の「富士宮市生活交通

確保計画案」を作成し、本活性化再生会議での承認を経た上で、「静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会」に提出する必要があるためご協議いただくものになっております。

1枚めくっていただき1ページ目。こちらは、令和7年度に市が運行を予定している「宮バス・宮タク」です。こちら22系統を県に届け出る予定となっております。

「現行」については「令和6年度の決算見込み数値」を、令和6年9月までの実績に基づいて算定しています。

「計画」については、令和6年度の決算見込みをもとに、令和7年度の運行日数、運行キロ、経常費用を算定しております。

宮バスについては、1ページから3ページに記載があります。昨年との変更点としましては、2ページ目の申出番号7と8宮バス「芝富線」についてでございます。第2回の活性化再生会議において、乗降が極めて少ない区間において、令和7年4月から短縮運行することをご承諾いただいております。それについて、運行キロ、運行回数などに変更が出ております。

また、宮タクについては、3ページの申し出番号13番以降にデマンド型と記載があるものになっております。5ページ目、申出番号22の宮タク「稲子エリア」について、1号議案で本格運行が承認されましたけれども、利用人数が、徐々に増えておりますので、令和7年度の予定については、増加基調で算出をさせていただきました。

なお、令和6年度の「宮バス・宮タク」の利用者数ですが、前年比で、宮バスは横ばい、宮タクは増加がみられますけれども、消耗品や燃料などの物価上昇や、雇用費用の増大などから、経常費用も年々増加しております。令和7年度の運行について、前年度と比較し、大きな変更はございません。こちらが自主運行の宮バス宮タクの計画となっております。説明は以上です。

議長（篠原会長）

はい、説明は終わりました。実施運行の「宮バス・宮タク」についてのものでございます。申し出番号7番8番、短縮運行による変更、そして13番以降については、デマンド型と書いてある部分があったということで、説明があった通りでございます。

委員の皆さんからご意見等ございましたらよろしく願いいたします。

区長会連合会 井口委員

デマンド型と書いてあるのですが、前回説明受けたと思うのですが、具体的に今回どういう形でやられますか。

事務局（内山室長）

デマンド型は例えば、予約に基づいてとか誰かの求めに基づいて交通が動く様なイメージになりますので、宮タクで言う、予約に基づいて、お客さんの家まで行き町まで行くような交通については、デマンド型と呼んでおります。

区長会連合会 井口委員

高齢者の家まで行って乗せてくれて、市立病院まで送っていただくと。

事務局（内山室長） 家から設定された目的地まで行くようなものを指しております。

議長（篠原会長） その他、よろしいでしょうか。それではお諮りをいたします。第 2 号議案、令和 7 年度市営バス等の生活交通確保計画案については、原案の通り承認をすることでご異議ございませんでしょうか。

ご異議なしと認め、原案の通り承認をいたします。そしてこの原案につきましては今、承認をいただきましたので、静岡県地域公共交通活性化計画に提出をお願いいたします。

続きまして第 3 号議案、令和 7 年度、市単独補助路線の生活交通確保計画案について議題といたします。事務局から説明をお願いします。

第 3 号議案 令和 7 年度市単独補助路線の生活交通確保計画案について

事務局（岩崎） 資料 3 をご覧ください。こちらは、民間バス路線のうち、第 2 回の活性化再生会議において「事業者単独での維持が困難である旨の申出があった路線」のうち、「富士宮市の地域内のみを運行している路線」、で「富士急静岡バス株式会社」様の 1 1 系統についての案件になっております。

バス事業者が、富士宮市単独補助「富士宮市地方バス路線維持補助金」を受けるとして、市が、バス事業者が作成した資料に基づき、令和 7 年度の「富士宮市生活交通確保計画案」を作成し、本活性化再生会議での承認を経た上で、「静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会」に提出する必要があるため協議いただくものです。説明は以上です。

議長（篠原会長） また、本案は、運行事業者に関する議題となりますので、富士急静岡バス株式会社様から簡潔に説明をいただくと幸いです。よろしくお願いいたします。

富士急静岡バス 齋藤委員 当社の事業に、多大なるご支援、ご協力いただきありがとうございます。それでは具体的な内容につきましては、担当者から説明をよろしくお願いいたします。

富士急静岡バス 後藤 当社資料 3 に基づきまして、説明させていただきます。先ほど事務局からございました、市からの地方バスの補助を受けるためのご報告でございます。

こちらの経常費用につきましてご案内いたします。こちらの経常費用につきましては、現行と計画からも、あまり上がってないように見えますが、実際のところ前年度から、ドライバーの不足等ございまして、その防止のため、その人件費が増えておりまして、何とか維持しているところでございます。今なんとか回っている状況でございますが、この 1 年厳しい状況でございます。それにつきましては、コロナ禍でかなり乗車人員の方下がりましたが、ようやく今 8 割程度まで復活してきております。

外国人のお客様も白糸など観光地でございますね。こちらの方も若干増

えてきておりますので、若干経常収入の方、運支収入をプラスしての記載をさせていただきます。こちら運行経路につきましては、白糸の滝・井の頭方面の観光路線。上条・上柚野の系統で1系統ずつ、あと万野・栗倉団地循環する系統という2系統の構成となっております。ご審議のほどお願いいたします。

議長（篠原会長） ありがとうございます。この件について皆様方からご意見をいただきたいと思っております。ご意見等ありますでしょうか。

区長会連合会 井口委員 経常費用ですが、人件費はおよそ見込めそうですが、燃料代はどうなりますか。

富士急静岡バス 後藤 燃料の方はグループでまとめて購入。スケールメリットを生かして購入しているところで、大体の予測はつきますけれども、暫定税率の戻りが少しあります。

議長（篠原会長） スケールメリットを生かしながら、厳しい状況があると思っておりますけれども、そんな委員のご質問でございました。その他よろしいですか。

それではお諮りいたします。第3号議案 令和7年度市単独補助路線の生活交通確保計画案については原案のとおり承認することでご異議ございませんか。

それではご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。事務局は、静岡県地域公共交通活性化協議会に提出をお願いいたします。

続いて、第4号議案 令和8・9・10年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について議題といたします。よろしくお願いたします。

事務局お願いたします。

第4号議案 令和8・9・10年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について

事務局（岩崎） 資料4をご覧ください。

こちらは、民間バス路線のうち、第2回の活性化再生会議において「事業者単独での維持が困難である旨の申出があった路線」のうち、富士市と富士宮を跨いで運行している。地域間幹線で、国庫補助をいただいている路線であり、「富士急静岡バス株式会社様の4系統」、「山梨交通株式会社様の1系統」、「富士急バス株式会社様の1系統」となっております。

バス事業者が、国・県の補助金を受けるため、市がバス事業者が作成した資料に基づき「富士宮市生活交通確保計画案」を作成し、本活性化再生会議での承認を経た上で、「静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会」に提出する必要があるため、ご協議いただくものでございます。

また、国庫補助につきましては、年度のとらえた方が少しこととなっております。10月から翌年9月までを「1年度」として捉えます。令和7年の10月からの1年間は「令和8年度」ということになります。

交付規定では、令和7年10月からの向こう3年間の、「令和8年度、9年

度、10年度」の運行についての運行計画を届け出すこととなります。

資料の1～2ページが令和8年度、3～4ページが令和9年度、5～6ページが令和10年度の計画書となります。説明は以上です。

議長（篠原会長） 本案につきましては、運行事業者に関する議案となりますので、各事業者様からそれぞれご説明をお願いしたいと思います。

まず富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いいたします。

富士急静岡バス 当社の方4と5でございます。申し出番号などにつきましては、111コード101コードが当社の4系統でございます。それぞれこちらの1番目、28-1が西富士宮駅から大淵の曾比奈を終点とすると、大月線こちら富士宮駅と当社のバスが吉原中央駅周辺と、観光路線も兼ねております新富士駅から世界遺産センター経由と、2ページ一番上のところにあります大淵線、こちら富士駅と大淵を経由しまして、富士宮駅を結ぶ系統の4系統を確保して頂戴しております。

それぞれ実車走行キロの計算につきましては、カレンダーで計算した数字入っております。経常費用、経常収入も先ほど同様に、計画の方はプラスになっております。そして8年、9年、10年につきまして、それぞれ記載しておりますので、説明は割愛させていただきます。以上でございます。

議長（篠原会長） 続きまして、山梨交通株式会社様から説明をお願いいたします。

山梨交通 岡でございます。日頃より当社に多大なご支援ご協力をいただいておりますこと、この場をお借りしてお礼申し上げます。当社の生活交通確保計画案につきましてご説明申し上げます。資料4-2ページ目をご覧ください。

富士宮市内路線につきましては、運行系統であります。富士宮駅を起点とし、イオン・星山台を経て蒲原病院までの路線でございます。まず記載しております、各計画案につきましては、資料4ですね。事業番号105にある令和8・9・10年度の3ヶ年となります。まず現行につきましては、現在運行する令和7年度見込みを記載しており、見込みにつきましては、国庫補助路線として国へ提出いたします、計画に基づく値を記載しております。

それから輸送サービスの範囲、地域幹線系統としての役割であります。身延線富士宮駅、イオン、各学校への通勤通学として、学生、中高年層の利用が多く、また終点となります富士市内蒲原病院への通院手段として東海道線富士川駅の利用も多く見受けられます。富士市内からは通学およびイオンへの買い物等の利用が見受けられ、地域幹線系統としての位置づけを行っております。

確保計画記載の各項目、数値の変更と計画の差についてですが、実車走行キロにつきましては、年間の曜日配列により計画し、記載しております。それから費用収入につきましてはネットワーク計画に基づく算式により、3年間を算出することとなります。コロナ禍以降、利用者の減少が続いております。

して、収入は現行を下回る計画となりますが、人件費の抑制、それから燃費向上による取り組み等を継続しつつ、収支としては、経費削減、利用促進を図り、現行から改善した見込みとしております。

収入費用ともに、厳しい情勢が続く中ではありますが、今後も公共交通ネットワークの構築に向け、時刻改正等による利便性確保をしつつ、富士宮市様をはじめ、関係各所のご協力を得ながら、交通の維持に努めてまいりたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

議長（篠原会長） はい、ありがとうございます。続きまして、富士急バス株式会社様から説明をお願いいたします。

富士急バス 土橋 富士急バスの土橋です。当社の事業へのご理解とご支援を賜りまして誠にありがとうございます。担当の小林の方から説明申し上げます。

富士急バス 小林 資料の4、まず2ページをご覧ください。弊社事業者番号119番となります。弊社が申請している路線につきましては、山梨県の富士山駅を始発としまして、富士宮市を経て新富士駅まで72.4kmの路線となっております。こちらに関しましては地元の利用はもちろんのこと、観光客の輸送も兼ねております。経常費用、下の計画の方につきましては現行につきましては直近の実績比を、計画につきましては、国庫補助の算出方式に基づいたもので記載しております。また実車走行キロにつきましては、うるう年等もございますので若干ズレはございますがほぼ同じです。以上ご審議のほどお願いいたします。

議長（篠原会長） はい、ありがとうございます。説明が終わりました。

この件についてご意見をいただきたいと思っております。皆さんよろしく願いいたします。

事務局から説明ありました、年の捉え方が特徴があるもので、令和8年度ですが、今年の10月から令和8年の9月っていうことで年度が捉えられているそうです。事業者の皆様からそれぞれご説明ありましたけれどもいかがでしょうか。

それではお諮りをさせていただきたいと思っております。第4号議案令和8・9・10年度の国庫補助路線の生活交通確保計画については、原案の通り承認をすることでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございます。原案の通り承認をいたします事務局は、静岡県地域公共交通活性化協議会への提出をお願いいたします。

続いて第5号議案、生活交通確保計画に係る収支改善案について議題といたします。第3号議案、第4号議案の承認により、富士宮市の生活交通確保計画案が決まったことについては、県知事、収支改善計画書の提出も求められております。それでは、富士急静岡バス株式会社、山梨交通株式会社および富士急バス株式会社のご担当者様から各年度の収支改善計画書の説明をお願いいたします。

初めに、富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いいたします。

第5号議案 生活交通確保計画に係る収支改善計画案について

富士急静岡バス 後藤 富士急の後藤でございます。当社につきましては計画の方、先ほどの市内単独路線と国庫路線の二つでございますので、二段にわたってのご説明でございます。先に申し上げますと、内容につきまして、利用促進策、計画政策とも毎年継続して行う取り組みでございます、両方とも同じ文章の方が入っております。

こちら資料1の方で説明させていただきます。利用促進策につきましては、こちらの項目14の方が継続して行っております。企画乗車券等も、現在作成しておりますが、なかなか厳しい状況で、増えていないです。また、ウェブの方の検索システム等ですね、評価の結果で実施を進めておりました、今までで達成することができなかつたですけれども、こちらの地図でバス停時刻表が見られる状況になっております。また改正の方が2023年10月にありましたので、あの時と似た状況でございますが、取り入れるようにしております。あと富士宮の駅の北側の方が、リニューアル工事で耐震工事等を行っております、利用しやすい環境の方継続して行っておりますので、お願いいたします。

経費削減策につきましてご案内いたします。先ほど言いました軽油等かなり物価の方上がっておりまして、定期的にかなり大きく購入するスケールメリットですね、こちらの方も行っております。現在エコドライブの推進ということで、アイドリングストップと燃料の方の使用削減量のグラフを作りまして、こちらの方を配布しております。環境保全と使用削減をされております。あとさっき4、5につきましても、継続して行っておりますので、よろしく申し上げます。あとこちらの主な計画ですね、今EVバスの方が当社にあります。去年2台、今年また2台。来年度で6台になりまして、こちらの方、環境にやさしく、電気という安価に動くバスを使用して、経費削減に努めてまいりたいと思っておりますので、お願いいたします。以上でございます。

議長（篠原会長） はい、ありがとうございました。富士急静岡バス株式会社様からの説明が終わりました。ここで今ご説明に対してご質問等があれば対応をしたいと思います。委員の皆さんいかがでしょうか。

では、また何かあればどうぞよろしくお願い申し上げます。それでは次に山梨交通株式会社様から説明をお願いいたします。

山梨交通 岡 山梨交通でございます。資料5-2をご覧ください。それでは収支改善計画利用促進策につきまして説明いたします。利用促進策については、継続的な取り組みを計画しております。取り組みの基本方針となるのはやはり現在の路線バスです。地域の皆様に広く認知していただき、利用しやすい環境を整備するということになるかと思っております。具体的には、地域住民に向

けた周知啓発の実施、時刻表の配布などを行ってまいります。また地域への来訪者、あと県外に向けてはですね、インターネット環境による時刻表情報など、オープンデータを活用した情報の提供を実施してまいります。

さらに、共通ICカード等の周知においては、利用しやすい環境を整備し、利用促進を図ってまいります。また将来を担う若い世代のバス事業のPRとしましては、小学校を中心としたバスの出前授業の開催、それから学級紙におけるお試し乗車運賃の設定を計画し、日常の交通手段として、将来に向けての取り組みとして利用促進を図ってまいりたいと思っております。

それから、経費削減策につきましては、乗務員や車両運用の効率化、車両の代替、それからエコドライブ講習の実施等は経費削減によるもので、寄与する効果的な手段となりますので、そういったものを行ってまいります。

乗務員のスケジューリングと車両運用の最適化を行うことで、人件費の抑制、運用効率の向上を図り、また車両代替やエコドライブ講習の実施およびそれからデジタルデータの活用により燃費効率の向上を促進することで、燃料費の削減に努めて参ります。

これら施策を継続的に実施し、総合的な経費削減を図り、収支改善に努めてまいります。

議長（篠原会長）

はい、ありがとうございました。山梨交通株式会社様からの説明が終わりましたが、このことにつきましてご意見、ご質問等がありましたら、委員の皆様よろしくお願ひいたします。

それでは次に富士急バス株式会社様から説明をお願いいたします。

富士急バス 小林

富士急バスでございます。資料5-3をご覧ください。弊社としまして、利用促進策、大きく分けて三つございます。

1つ目はバスの利用する新規利用者の獲得としまして、バスを利用していただくための地域作りを進めていこうと考えております。

2つ目に利用環境の改善による利用促進。バスを乗りやすい形としまして、様々なニーズに応えまして利用促進を図ります。まずロケーションシステムを更に改良しまして、利用しやすい環境を整えることを目標としております。

また3つ目の商品造成としまして、より乗りやすい便利なものができればと弊社は考えております。経費削減策につきましては、前段の富士急静岡バスと同様になりますけれども、ずっとグループのスケールメリットを生かして、仕入れ価格等々を確認しまして、より経費を削減していく方向で動いております。

またEVバスの方も引き続き弊社も導入しておりますので、こちらで軽油使用料を下げつつ、バランスを取りながら経費の削減ができればと思っております。簡単ではございますが説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

議長（篠原会長） 富士急バス様からのご説明が終わりました。何かご意見等ありましたらお願いいたします。また3つの事業者様から説明全て終わっておりますので、そういう面からの質問でございます。よろしくお願いいたします。各事業者様からの利用促進策、経費削減策、それぞれご説明いただきました。

区長会連合会 井口委員 お伺いしたいのですが、バスロケーションシステムについて富士市内の路線のみって書いてありますが、具体的にどんな感じでしょうか。

富士急静岡バス 後藤 富士急静岡バスの方から説明させていただきます。富士市内限定でございますが、いわゆるGPSを使って、バスの現在位置、バスの系統などを表示するシステムというのがございます。各駅吉原中央駅と富士駅と新富士駅、あと富士市役所の方です。バスがこの岳南地域に何本くらい出ているかということを実タイムに分かる状況で、今営業をしております。あとマイバス登録っていうものがありまして、自分の乗りたいバスを登録しまして、そのバスが近づいたらスマホに知らせるというシステムも含めた、トータルのバスの位置情報システムとなっております。こちらの方、富士急バスも山梨交通様も同様に入れておりまして、山梨バスコンシェルジュという名前として、こちらの方を行っております。中身につきましては、同じようなもので、お客様のバスが走っているとか、乗り過ぎさないようにしていただくように思いますので、ぜひこれを活用いただければと思います。

区長会連合会 井口委員 それを延長して富士宮の市役所と富士宮の市立病院に設置してもらえませんか。そんなことを考えてください。

富士急静岡バス 後藤 そうですね、検討させていただきます。

静岡国道事務所 鈴木（柴田委員代理）委員 山梨交通様の方で利用促進策いただいて3つ目のところで、イベントとか優先し、時刻表を配布し、とあります。紙になるのかなと思うのですが、一方こういうところで最近、紙を減らして経費削減としているところもあるかなと思います。紙の時刻表を配布というところを、デジタル化の検討はされてないですか。

山梨交通 岡 イベント時の啓発という部分では、紙をあえて残しているという部分もございまして、携帯を使って時刻を確認したりとか若い世代の人はそういったことができると思います。高齢者はどうしても紙の媒体が必要で、こういうものからまず時刻を確認というところがありますので、並行して両方活用してやっているような状況ではございます。

議長（篠原会長） 私の方で1点ご質問いいですか。

この利用促進策というのはすごく大事になってきて、やっぱり利用されないと公共交通維持もできないっていうことで、学校等の関係で、学校の通学っていう面でのPRとか、体験も含めて、そんな取り組みなんかよく見られるのですが、やはり通勤っていうところについては、なかなか難しさがあるでしょうか。

といたしますのは、今ロサンゼルス火災ではないですけども、地球温暖化でいろんなことに問題があって、CO2がということで、あの火災の影響もあるじゃないかと言われてます。その中で、企業の社会貢献ということで、そういう面からの呼びかけというか、学校以外の特に富士宮市の中小企業なんかへのPRはあるでしょうか。

富士急静岡バス
後藤

富士急静岡バスでございます。一部の企業さんで、我々と契約輸送という言い方をしますが、通勤用の車じゃないですが、通勤用のバスっていうことで運行していただいて、その工場で働いてらっしゃる方々のマイカーの使用を抑えようというような取り組みもあったりします。ですが、我々の方で企業さんの方に切り替えてというような働きかけをしても、そこまで完全に通勤バスまで踏み切れてないっていうところも恐らくあると思います。今会長の仰る通り、我々としてはバスや公共交通とかに展開していただくような努力も引き続き続けていかなきゃいけないと感じました。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。地域貢献とか、公共への貢献としてかなり利用いただいているのですが、現実はなかなかあと一歩というところだと思います。他に何かございますか。

山梨交通 岡

すいません山梨交通です。山梨県の方の事例になりますけども、3月から1週間ほどですが、エコ通勤トライアルウィークを毎年実施しております。バス事業者と行政とで連携して取り組んでいる事業になるのですが、県の方で1週間、100円のチケットを配布して、通勤での利用促進を図ろうというような取り組みは、山梨県の方にはなりますけどもあります。

議長（篠原会長）

やはりあのバスはあってほしいけども、なかなか利用が、ということが現実あるかもしれませんが、これからやっぱり、他の形でも利用しようという、何か理由があれば、私も行政機関としてそんなことも考えられたなあと感じています。

日本大学 藤井委員

モビリティマネジメントという分野になりますが、私は千葉が多いものですから、千葉の方ですと、成田空港の方が発着率増加という形で周辺市町に住み、移住定住といった促進策を展開しております。そういった中で、空港の特性といったところから、通勤の時間帯がかなりばらついてくる、あるいは集中してくる。ある意味、一般のマイカーベースできてしまうと、非常に周辺は交通渋滞等が発生するという問題がある。そこで自動運転を導入した形の中で、地域の方たちの輸送がバス事業の方にどれだけ関わらせてくるかといったようなことを取り組んでいるところもございます。

あるいは、最近のところでは将来計画という形で、スマートシティと言われるところで、スマートモビリティという新たな交通手段を活用する。例えば工業団地ですね。こういったところを、認知していくような仕組みの中でロケーション等を決めていく。さらに新技術を使った、例えば労働が担保されているような周辺の様子があれば、連節バスを含めた議論を将来計画す

るような形の中で、産業誘致を図っていくように計画するような自治体も出てきております。

そういった意味では、企業の方にどう取り入れるか。それを今は戦略的にやろうとしても、トータルとして運転手さんの確保が非常に難しいというところ。それならば、高速バス輸送のところの人員をどう確保するかというところと、一般路線のところ、段々高速バスが戻ってくると、そちらの方に一般路線便の運転手さんを回さなければいけない。

高速バスの需要も増えてきたりしながら、市内の循環バス路線のようなもの。例えばこちらを見ると宮バスであるとか、そういったところの維持確保が非常に難しく、運行計画を立てないといけないような事業者さんの現状の中で、企業バスといったようなものをどこまで活用できるか、この辺が非常に難しい。

そういった中では、企業側としての企業バスを自分たちのところで理想を考えるとといった形でドライバーを確保していく。そんな動きもあるということですので、いずれも非常に難しい問題と思います。

議長（篠原会長）

今藤井委員から現状色々専門的なご説明をいただきました、ありがとうございました。その他、皆様からご意見ご質問等ありますでしょうか。

それではお諮りをさせていただきます。第 5 号議案、生活交通確保計画に係る収支改善計画案については、原案の通り承認をすることにご異議ございませんでしょうか。

ご異議なしと認め、原案の通り承認をいたします。バス事業者様は、静岡県地域公共交通活性化協議会の報告をお願いいたします。

それでは次に行きたいと思います。第 6 号議案、令和 6 年度地域間幹線系統確保維持、改善維持改善事業評価に係る市町取り組みについての議題といたします。初めに、県全体の評価概要について、静岡県交通基盤部、都市局地域交通課担当者様からご説明をお願いいたします。

第 6 号議案 令和 6 年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市の取組について

静岡県地域交通課
仲野（片山委員代
理）委員

静岡県地域交通課の仲野と申します。本日は課長の立山の代理で出席をさせていただきます。

まず資料の訂正をお願いいたしたいと思います。1 ページの下の方ですね。A B C D の評価がございしますが、2 ページ目の合計の欄の一番下にあります D のところですね。50 点未満と書いてありますが、50 点以下ということで訂正をいたします。それからもう 1 枚めくっていただいて、スライドの番号で言いますと 4 ページです。上の欄にあります、静岡県地域間幹線系統評価基準（新）ということで、書いてあります。次の項目を点数化し合計点を A B C で評価を A B C D ということで、D を付け加えていただきたいと思います。それから、合計のところでは先ほど同じように D 評価のところは 50 点未満ですけど、50 点以下ということで訂正をお願いします。それ

では、次第に沿って説明をさせていただきます。

まず、1枚目2枚目は、また参考でご覧ください。この評価は、国や県の補助を受ける、地域間幹線系統の令和5年10月から令和6年9月までの運行していた系統に係るものでございます。この後、事業者の方及び私の方から説明があるかと思えますけれども、私の方からは、全体の概要について説明をさせていただきます。

それではスライドの番号に沿って説明をさせていただきます。1枚めくっていただきまして、1のスライドをご覧ください。下の段です。これも昨年度説明をしたものと同じようになるかと思えますけれども、新たに委員になられた方もいらっしゃるかと思えますので、改めて説明をいたします。地域間幹線系統は、図のA市とB市を繋ぐような、複数の市町をまたぐバスの系統でございます。広域的な移動を支える交通手段の一つとして、通学や通勤のための重要な役割を果たしております。

スライド2をご覧ください。次のページです。収支から見る乗合バスの事業は、大きくは図のように分けることができます。このうち、複数市町をまたぐ路線であって、右に記載するような条件を満たす路線が、国と県による補助対象系統になります。

3ページ目になります。地域間幹線系統については、毎年度、期間終了後に事業評価を行う必要があります。国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条に基づき、補助対象事業が適切に行われているかの確認や評価結果の分析により、より効果的に実施するために行われます。

4枚目をご覧ください。具体的な評価基準でございます。静岡県では独自に評価基準を定めております。評価は主にここに記載の6項目を点数化し、その合計点をA B C Dの4段階で評価しています。評価基準につきましては、今年度見直しを行い、新たな基準を採用しております。

見直しの概要を説明しますので、1枚めくっていただきまして6ページ、6のスライドをご覧ください。主な変更点を説明いたします。1点目といたしまして、評価項目を補助基準、実施状況、幹線性・広域性の三つに整理をいたしました。各評価項目のポイントを説明いたします。評価基準では、補助要綱に定められた補助要件を満たしているか、実施状況では、事業が効果的に実施されたか、幹線性・広域性では、地域間幹線系統としての役割を果たしているかどうかといった視点で評価を行います。

2点目といたしまして、補助基準の項目に新たに輸送量を追加いたしました。補助要件である1日当たりの輸送量が15人を下回ると、今後の計画で、補助を受けられなくなる恐れがあることから、新たに項目を追加しております。

7枚目をご覧ください。主な変更点の3点目といたしまして、評価指標をABCの3段階から、ABCDの4段階に変更しております。これは、補助要

件を満たさなくなる恐れがある系統について、適切に評価を行い、改善に結びつける必要があるため、Dの指標を新たに設けたものです。

4 点目といたしまして、旧評価では、キロ当たり経費と国が占める標準単価を比較し、事業者のキロ当たり経費が標準単価を上回る場合は、加算なしとしておりましたが、近年の物価高騰や処遇改善等で、事業者の経費が上昇していることから、評価対象からキロ当たり経費を除外しております。

以上が主な見直しの内容となります。見直し内容をふまえた、今年度の評価結果をご説明いたします。8 番をご覧ください。次のページです。各事業者の評価結果を一覧にしたものになります。静岡県内で系統数は全 59 系統ございます。そのうち、A 評価が 31 系統、B 評価が 22 系統、C 評価を 3 系統、D 評価は 3 系統という結果になりました。9 枚目をご覧ください。事業者ごとの系統別の評価結果の内訳です。評価基準の見直しの中で、輸送量を追加し、補助基準の全体に占めるウエイトを大きくしたことにより、実績輸送量が 20 人を下回った系統については、C または D 評価になったところが多くなっております。実施状況については、乗車人員で、実績値が計画を上回った系統で加点が大きくなっており、インバウンド利用客の増加などで乗車人員が増えたところと、昨年度と同等か減少に転じたところで、評価に差が出ている状況でございます。評価の状態につきましては、時間の都合上ここで説明は割愛しますので、ページの方の 1 ページ目、2 ページ目の方をご覧ください。

続いて、10 のスライドをご覧ください。ここからはですね、参考の説明となります。このグラフは、令和元年 10 月から令和 6 年 9 月までの 5 年間の県内の乗り合いバス事業者数の推移でございます。グラフ上の方です、年度につきましては地域間幹線系統の補助機関であります。10 月から翌年の 9 月で行っております。グラフの通り、バス全体としての利用者はコロナ禍による行動制限解除後もコロナ前の水準まで回復していない状況が続いております。

11 のスライドをご覧ください。国内の一般路線バスの輸送人員の状況です。こちらは先ほどのグラフより長期的な推移を示したグラフになります。人口減少や少子化、マイカーの普及、ライフスタイルの変化等による長期的な需要減が続いていることがわかります。

続いて 12 のスライドをご覧ください。こちらは輸送人員、経常収入の推移でございます。青い折れ線グラフが、3 大都市圏の輸送人員、赤い折れ線グラフが、静岡県など、その他地域の輸送人員になります。利用者が回復しない状況の中、経常収入もコロナ禍により大きく落ち込んでおります。全国的にバス運転手が不足する厳しい状況が続いております。公共交通の担い手であるバス運転手を確保する取り組みとして、多くの事業者において、労働環境改善に向けた運賃改定が進められている他、サービス改善経営効率

化に資する交通DXの取り組みが進められているところでございます。

最後に13のスライドです。以前公共交通会議の方でも説明したかと思いますが、国、県、市町、県バス協会、乗合バス事業者で組織するハッピーライド in Shizuoka プロジェクト実行委員会では、バス利用の促進を目的に、昨年12月7日、8日土曜日曜になりますけれども、小学生を対象とした大規模なバス無料デーを実施いたしました。取り組みに参画していただいたバス事業者、それから市町の皆様、市町の公共交通の会員の皆様に、この場をお借りして感謝を申し上げます。県全体の小学生を対象とした無料デーとしては全国初の取り組みということで、多数のメディアに取り上げていただきました。利用者の皆様からは、「普段バスに乗らないが、この機会に乗ってみようと思った」との声や、「楽しかったから次もバスに乗ってみたい」という声が聞かれました。今後、実行委員会の中で、実施効果や課題を検証し、継続の有無などを検討してまいります。説明は以上になります。

議長（篠原会長）

はい、ありがとうございました。それでは各事業者様から系統ごとの利用状況など簡潔にご説明をお願い致します。

まず山梨交通株式会社様からお願いいたします。

山梨交通 岡

山梨交通でございます。それでは1ページ目になります。事業評価についてですが、評価の基準に沿って実施しまして、合計58ポイント、評価Cとなりまして地域間幹線系統として改善に努力を要するとの評価となりました。

上から、運行回数につきましては、計画通りの運行を行いました。それから収支率についてですが、昨年に比べて若干の改善との結果となります。こちらにつきましては、令和5年10月に運賃改定を行っておりまして、これが大きな要因となります。それから最後に乗車人員ですけども、新型コロナウイルス感染症による影響が徐々に戻りつつあるということで、昨年よりも増加しております。当該系統と並行する区域運行や運行時刻の兼ね合い等により、輸送量については若干の減少が見られ、今回の評価となっております。説明は以上です。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。次に富士急バス株式会社様から説明をお願いいたします。

富士急バス 小林

富士急バスでございます。3ページ目の資料をご覧ください。2番の評価結果につきましてご説明いたします。まず、運行回数につきましては減少減便等ございませんので、通常通り運行しております。あと輸送実績も上回っております。続きまして、実施状況につきまして、収支につきましては、地域の方のご利用ももちろんですけども、観光客の方もうまく取り込めたと考えております。その結果、昨年よりも収入かなり確保できております。それに伴いまして、利用人員も当初の計画よりもさらに多く利用していた

だいたという結果になりました。そのため幹線として優れた評価をしております。以上でございます。

議長（篠原会長） ありがとうございます。次に富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いいたします。

富士急静岡バス 後藤 富士急静岡バスでございます。まず初めに 5 ページ目のこちら曾比奈線の方、進めさせていただきます。それぞれ運行回数につきましては、実績の通りになりました。輸送量につきましても当社のこちら 15 人以上は確保しておりますが、こちらの方で、かなり低くなってしまいましたので、補助基準の方でかなり下がってきております。収支率、こちらの方も 4 系統とも前年度をかなり超えてきているところでございます、こちら 2023 年 10 月 2 日改定がございましたので、その分乗車賃も上乘せになりまして、収支状況が理解できた形での報告となっております。ネットワーク構成につきましても、富士市と富士宮市をまたいでおり、お客様が半数以上得られますので、こちら地域間幹線システムとして、効果のある路線となっております。また、評価指数も曾比奈線と大淵線ということで、今回評価されておりますので、協力お願いします。こちらの 9 ページ 10 ページの方の大月線につきましては、A 評価と B 評価ということとなっております。以上です。

議長（篠原会長） 続きまして、市の取り組みについて事務局から説明をお願いいたします。

事務局（内山室長） それでは、市の取り組みについて説明いたします。資料は、最後のページの緑色の枠にあります。地域幹線に対する市町取り組み方針になります。市内の各 6 路線の評価については、ただいま説明がありました。まずはその通りの評価指標が上段に載っております。その後、中段、市町の取り組みがございます。市町の取り組みについては、基本としては、事業者様と協力しながら、市の自主運行路線との連携を図りながら、市の窓口などで利用促進を図るチラシの配布だとかですね、広い世代が参加するイベントなどで路線バスの周知に努めております。また、自治会や民生委員、社会福祉協議会様の協力により、説明会等に開催いたしまして、市民の皆様にもっとわかりやすいような、使いやすいような公共交通の取り組みを行っております。その下段に、今後の取り組み方針が書いてあります。AB 評価についてはもう問題ないと思っていますけども、これより先に強みを伸ばすような取り組みを手伝っていきたいなと思っています。市内に多い C 評価については、さらなる市民への周知活動について事業者の方と、協力して取り組んでいきたいと思っています。6 号議案については以上となります。

議長（篠原会長） それぞれの説明が終わりました。この件について何かご意見等ございましたらよろしく願いいたします。いかがでしょうか。

静岡運輸支局 増田（原田委員代理）委員 静岡運輸支局でございます。最後の市の取り組みの中で、運転免許証自主返納された方、高齢者の方に対して公共交通の補助券 3 万円を交付されているということですが、こちらですけれども周知方法というか、PR はどう

いった手法でやられていますか、例えば警察さんとかにご協力いただいて検討した方に、こういう補助あるよみたいにチラシをご協力いただくか、それから具体的な取り組み等ありましたら教えていただければと思います。

事務局（内山室長） 元々交通安全の部分も半分ぐらい占めている事業になるので、警察の方と連携しまして、高齢者の返納を推進していこうってことで、関係する協力団体を募りまして、グループを作っってこういう活動をしております。市で協力している部分については、この自主免許返納の公共交通補助券を出すことで、私達の公共交通の部署については、公共交通に慣れ親しんでもらうための最初の一步になるってこと。あと、返納を推進するということで、あの二つの機能を持って協力してもらっています。その他のイオンさんとか、多いところでたくさん協力事業者ありまして、返納した後の証明書を持ってくと、割引など様々なサービスが受けられるようなそういったグループを組んで取り組みをしているところです。以上です。

議長（篠原会長） その他いかがでしょうか。それではお諮りさせていただいてよろしいでしょうか。第6号議案、令和6年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市町の取り組みについては、原案の通り承認をすることでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございます。議案の通り承認をいたします。事務局は静岡県地域公共交通活性化協議会へ報告をお願いいたします。続いて第7号議案、令和5年度富士宮市第2次地域公共交通計画の評価について議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

第7号議案 令和5年度富士宮市第2次地域公共交通計画の評価について

事務局（内山室長） 続きまして、7号議案、令和5年度富士宮市第2次地域公共交通計画の評価について、説明させていただきます。資料の7をご覧ください。地域公共交通の評価を行った場合にはですね、その結果を国土交通大臣と総務大臣に送付することと法律が決まっております。資料にある四つの目標は、当市の地域公共交通の中に掲げる目標値でございまして、それに対する実績や改善等の評価について国に報告させていただきます。

四つの課題について、一つ目は、地域公共交通の利用者、1日当たり2700人という目標を計画の中で掲げております。ただ、これは計画を組んだ時点からですね、一度も達成はされてないですけども、段々上がりつつありまして、緑の部分をご覧くださいと、令和4年2102人のところ、令和5年2250人程度ということで、回復基調にあるってことがわかります。ただ目標値には、達しておりません。

次に、宮タクのカバー率100%については、この会議でもずっと取り上げていただきました、稲子地区の実証実験で市内カバー率100%を達成しております。

宮バスのバス停オーナー、40人以上はですね、宮バス自体はなかなか取

支が難しい事業ではありますけども、地域公共交通を支える事業者の協力として、バス停のネーミングライツのようなものの制度をやっております、バス停のオーナーになってもらって、現在は33人で57機設置しています。目標は40人ですけども、なかなか達しておりません。これからは広く利用できるような制度に変えながら、募集を図っていきたいなと思っております。

市民満足度4.1とはですね、アンケートを毎年取っていて、その結果になります。普段の交通に対する満足度がなかなか高く、今のところ、目標は達しているところでもありますので、4分の2が達成されております。

残りの二つについては、次期計画のこともありますので、次の計画の中でまた一生懸命取り組んでいきたいと思っております。以上です。

議長（篠原会長） 事務局から説明が終わりました。以上皆さんご意見等ありましたらお願いいたします。

せっかくなのでご紹介いただきたいと思っておりますけども、公共交通利用ということで高齢者の免許返納も含めて、高齢者利用というのが、少し見込まれるといたしますか、あった方がいいなという部分だと思っておりますけども、公共交通を理解するための説明会の実施ということが具体的にどういうところに届くような説明会だったのかご紹介いただければと思います。

事務局（内山室長） 私達が行っている地域に出向いてっていうのは、主には出前講座という制度が富士宮市にありますので、そこで地域の、例えば地域福祉協議会の皆様等が、公共交通のことで市の職員を招いて説明を受けたい場を設定して欲しいと頼まれることが多いです。その次には、寄合処みたいところに呼ばれて話し合う、1時間程度の時間を作らせていただきまして、ざっくばらんに今思っている要望だとかを聞きながら、公共交通ってこういうものだという説明をしながらお互いに理解を深めていく。そのような活動をさせてもっております。

議長（篠原会長） ありがとうございます。通常の行政の事業とか政策の説明会のような話じゃなくて、なるべく身近に近くというような説明を心がけてもらっているような所になります。ご意見等ありますでしょうか。

それではお諮りさせていただきます。第7号議案、令和5年度富士宮市第2次地域公共交通計画の評価については、原案の通り承認をすることでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございます。ご異議なしと認め、原案の通り承認をいたします。国への送付手続きをお願いいたします。

続いて第8号議案、令和6年度地域公共交通確保維持改善事業に係る自己評価について議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

第8号議案 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業に係る自己評価について

事務局（内山室長） 資料の8をご覧ください。国庫補助事業と自己評価になります。本日の審

議承認を得て、国土交通省中部運輸様へ提出することになります。この国庫補助の対象は、宮バスの東南循環と北循環の運行になります。基本的には、宮バスの東南循環と北循環の運行については、計画通り実施できておりますので、その辺の評価になっております。目標等の達成状況、番号で言うと、上のタブの5番が目標の達成状況になるのですが、数値目標のうち、事業費に対する運賃の収入については、東南循環と北循環の両方で下回りました。利用人数については、東南循環では目標値を下回り、北循環では上回りましたので、東南循環がC、北循環がBというような評価にしております。このように、国庫補助事業の地域公共交通確保改善事業の一次評価については、国土交通省様へ提出して評価を受けなければならないと思います。また、次のページを1枚めくっていただくと青い計画があるのですが、これは当市の地域公共交通計画を概要版で、国の方からその評価をいただくものになります。この書式については、国の書式になるのですが、市の概要それから市にある公共交通の種類だとか、それからまた何度も出てきますが、その計画の中での数値目標に対する先ほどの四つの成果みたいなものが出てくるのですが、それらを報告させてもらいます。これらの一連の報告について、ご審議いただくのですが、本市の計画に基づいた概要版とさせていただいて結構です。説明は以上です。

議長（篠原会長） 事務局から説明がありました。本市の交通計画に関わることで何か計画に係る取り組みの意見とか、何かアドバイスの的なものはありますでしょうか。

日本大学 藤井委員 こちらの方中間評価という形になるのでしょうか。事業がどういう形で進んでいくか、さらに丁度13年と言いますので、5年のローリング経験が基本的にはこの地域公共交通計画の推進を担っていくわけですけども、3年たってきています。そういったときに、評価がそのままいいかどうかというその方向性も、少しずつ事務局の方で検討しなければいけないということになってくると思います。

と言いますのは、前回の議事録の中にも少し書かれていた静岡県の報告です。全面的な形で交通不便地域に対して、公共ライドシェアとかそういった言葉が大分でてきている。そういった中で富士宮においては、宮タクといったところが100%でやっており、交通不便地域といったものをカバーしているという評価の位置づけをしている。そういった中で、利用者さんが頑張っていただけ状況が続いているがゆえに、継続できている事業という形になってまいります。今、公共ライドシェアと言っているところは、交通不便地域の中でも、タクシー事業者さん等の交通事業者さんがなかなかフォローアップできないことについても、支援事業として自家用車的なところの動きが出てきているといったところなんです。そういったことを考えると、この富士宮で今動いている公共交通のレベルは、この静岡県全体の中で見ても、一定水

準を担保した公共交通が築けているじゃないかなと私は思っています。

そういった中で、この実施計画といったところで、この 100%というのが、エリアカバーという形になっております。これは面積的な評価ということになってくるのですが、次の段階としては、その面積に担保されたけども、その地域の利用者の方たちが、移動する上でも、移動の容易性といったもの、利便性といったものが、どういう形で担保されて利用されてきているといったところを、せっかく全域カバーしているのであれば、本当にそれを使う仕組みになっているかといったところの評価。こういったところに変えていけないといけないと思います。サービスレベル増加っていう形になってきて、これも他の自治体さんも少し動きがあるようなところ。例えばタクシーとかバスとか、このバス停圏のところのエリア評価と言っただけではなくて、バス、タクシーの時間価値を入れた中で、自分の住んでいるところから目的地まで移動するときに、トータル時間、あるいはトータル費用がどのくらいかかるのか。そういったところの評価から、地域別評価を重ねてあげる形の評価を一つずつサービスへの評価みたいな形で取り組んでいる自治体もごさいます。

ただ、なかなか住民の方にわかりにくいという側面もあって、単純化した評価といったところを、やはり推進していくことの必要性も非常に高いと思っはいるのですが、その思っている中で、いかにその地域の方が実需要といったものと、その費用といったものがちゃんと通常できているのか、その辺のところをフォローアップしないといけない。

それから次のステップになってくるのですが、今日私は久々にこちらに参りました。せっかく来たということで、身延線を使って電車で来たのですが、3両編成の中の真ん中のところで、大体 30 人弱乗ってました。そのうちの 3 分の 1 以上が外国人の方で、中国語、韓国語、英語、それから聞いたことがない言語と、日本人は喋らないので聞こえてくるのは外国語ではないかといったところでした。その方たちがどこに降りたかという、みんな富士宮で降りました。平日の状況下で、これだけの外国人の方が降りられる。そういったときに、降りたあと皆さんがどういう動きをしているかっていうところ、私も時間がない中で移動してきたので、少し見てきたのですが、皆スマホを見て、ルートがないと困っていた。そういったときに、今後の公共交通の関係の中で利用できるような仕組み、先ほどインバウンドみたいな所も増えていく中で、公共交通といったものを使える仕組み、白糸方面などがございました。そういった中で、これから増えてくる需要に対して、住民の生活利用の側面の評価と、こういったような浅間大社を含めた観光資源を持っている自治体さんにおいて、インバウンドの利用者の利便性評価といったものを重ねていくのか、といったところの非常に難しい評価をこれからプラスアルファでやっていっていただくと、市民の満足度、それから外部評価と

しての満足度が上がってくる可能性があるかなと思います。

例えば、路線を持っているバス事業者が北部の方面でございます。白糸の滝といったところを活用したアンケートには、QRコードでも簡単に答えていただけますから、バス事業者さんと一緒になって取り組んでみるとか、何かそういったアプローチも含めて、今後どういう形で親隣利用、その他の人の利用といったところを取りつつ、その辺が大事かなと思います。

あと今の富士宮のその他計画に関連するものですが、自転車のネットワークといったところも分かるのですが、高校生のその自転車利用といったところが、富士宮のほとんど主たるものとして、富士山を周遊するような自転車もあれば、ある意味公共利用、生活交通として、この自転車利用が促進されてくる。すると、バス事業としてのある意味通学といった利用というところが逆に減ってくる、そういった連続的な要素があるのですが、そういったところの事業を進めていく中で、情報共有を図っていく、これをやっていただきたい。これは都市計画課の方で、おそらくその自転車ネットワークをやられていると思うのですが、市民生活といったバス、タクシー等の交通の声、市民生活課といったところ、普段の市民の生活利用についての評価を行うという形になります。ぜひあの中に、少し協力をいただけないかという形で入り込みの観光動態であるとか、学校教育の関係での移動そのものがどういうふうになっているかといったところを、将来的には次の計画の中に、教学を含めた形の中でどう支援事業として取り組むのか。そういったところもぜひ検討していただければいいかなと思います。以上でございます。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。今アドバイスをいただいたと思います、難しさもあるがといったことです。やはり、今コスパ等、時間に対しての意識が高いと思いますので、通じる評価になるものの分野でもあるかもしれないと世代によっては思いました

また外国人の問題、そして市民の問題、そういうところで評価の仕方ですね。一つにまとめるのではなくてとか、それぞれご指導いただきましたので、またご参考させていただきます。他に委員の皆さんはどうでしょうか。

静岡運輸支局 増
田（原田委員代理）
委員

静岡運輸支局でございます。事務局の方から今ご説明いただきましたように、こちらの地域公共交通確保維持改善事業の事業評価ということで、こちらの方は毎年度12月1月の公共交通会議に諮っていただいておりますね、県内の各自治体様、私共にご報告をいただいております。加えまして、昨年度におかれましては、富士宮市さんは、第三者評価委員会管外の自治体さんにおける取り組みを有識者の先生の前で発表いただきまして、それについてアドバイスや助言をいただくというものでございます。昨年度や本日も内山室長が、こちらの様式につきましては、この違う様式をご活用いただきまして、発表いただきました。やはり評価内容、大きなところといたしましては、富士宮市さんでいいますと、バス事業者さんそれからタクシー

事業者さんと連携をして、宮バス・宮タク、こういったものを非常に真摯に取り組んでおられるというところが、非常に高い評価をいただいております。それにつきまして、今年度またいろんな取り組みを展開されてきておられるわけですが、やはり毎年変わっていくと思います。

昨今、バス事業者さん、タクシー事業者さんの運転手不足、燃料費の高騰等でいろいろ事業の縮小という部分が余儀なくされているところもあろうかと思えます。そういった部分で引き続き、双方協力いただきながら、またやはり利用者の方の意見というものが、非常に大きいと思えます。地域の実情に応じた公共交通という部分で、利用者の方の意見というものが非常に大きなものになってくると思えますので、そういった部分で、また三位連携ではございませんけれども、効率性もそうですし、利便性もそうですし、そういったものを引き続きご検討いただいて、地域の実情に応じた公共交通というものを今後とも取り組んできていただきたいと私ども考えております。また、今年度もこうした形でご報告いただいた内容につきましては、事務局と先生方で、また内容等見させていただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いします。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。その他委員の皆様いかがでしょうか。

それではお諮りをさせていただきます。第8号議案、令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に係る自己評価については、原案の通り承認をすることをご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。原案の通り承認をいたします。国への提出をお願いいたします。

次にここからは報告事項等を議題といたします。報告事項1、宮バスの芝富路線の運行時刻変更についてとなります。事務局から説明をお願いいたします。

(2) 報告事項

報告事項① 「宮バス」芝富線の運行時刻の変更について

事務局（岩崎）

資料9をご覧ください。令和6年9月11日の第2回の活性化再生会議において、宮バス芝富線の利用者が極めて少なく、利用者への影響が出ない区間について、朝の下り1便と夕方の上り1便を令和7年4月から短縮をさせていただくことが承認されました。これに伴いまして、該当路線の運行時刻が変更になりますが、第2回の活性化再生会議では、運行時刻の設定については、バス事業者と協議して決めるとしておりましたが、バス事業者様の了解が得られましたので、原案の通り運行時刻が、決定しました。下記の表の決定となっています。赤字になっている、時刻のところでございます。また芝富線短縮運行に係る沿線町内会につきましては、12月上旬に短縮運行の実施チラシを全戸配布し、周知いたしました。その他短縮運行該当のバス停には、2月から貼り出しを行い、4月の短縮運行に向け周知する予定でご

ございます。説明は以上です。

議長（篠原会長） 説明が終わりました。報告事項でございますが、何かご質問等ありますでしょうか。

それでは報告事項を終わりにしたいと思います。

次に報告事項 2、宮バス新バス停設置と時刻表設定についてとなります。事務局からお願いいたします。

報告事項② 「宮バス」新バス停設置と時刻表設定について

事務局（岩崎）

資料 10 をご覧ください。令和 7 年 4 月からの宮バスの運行について、この度、株式会社杏林堂薬局様から、宮バスの中央循環の内回り、外回りのバス停オーナーになっていただける旨の申し出がありました。

新しく設置するバス停数は 2 基で、場所は、資料の下にある地図のとおり浅間町の杏林堂薬局前の道路の両側に 1 基ずつ設置いたします。設置場所は、以前から中央循環、北循環、芝川路線が通っていた経路上になりまして、その経路上に乗降場所を増やすということになりますので、経路の変更はありません。設置場所については、バス事業者様と安全に停車できる場所を検討し、決定した場所になっております。また、バス事業者様とも協議いたしました。バス停の増設に伴う運行時刻の遅延はないと想定しております。新バス停の時刻表については、資料のとおり現在運行している前後のバス停の時刻表をもとに作成させていただきましたのでお知らせいたします。以上です。

議長（篠原会長） 報告事項 2 の説明が終わりました。報告事項でございますが何かご質問等ありますでしょうか。

それでは続きまして報告事項 3、「宮バス」バス停名称変更についてとなります。説明を事務局からお願いいたします。

報告事項③ バス停名称変更について（2 件）

事務局（岩崎）

資料 11 をご覧ください。令和 7 年 4 月から宮バス東南循環において、新たに平成記念館様にバス停オーナーとなっていただくこととなりましたので、バス停名に変更が出ておりますのでお知らせいたします。その他のバス停名の変更については資料のとおりでございます。説明は以上です。

議長（篠原会長） バス停の名称変更でございます。谷口内科クリニック様から、矢立町の名称ということですので、バス周辺の事業者様のご協力というところについても、また色々な工夫をしながらバス停オーナー制度充実させていきたいなと思います。では質問等よろしいでしょうか。

それではこの際ですので、富士宮市の公共交通に関するご意見ご要望等がありましたら、この時間何かをしたいなと思っておりますが、この類で何かございますか。

芝川地区区長会 初回から述べさせていただいたのですけど、富士宮地区の最大の公共交通

村松委員

としては身延線だと思います。それが抜けていて、こういうことはやはり片手持ちのような気がして、例えば身延線にいかにか繋がるかとか、そういうことを考えるとまた景色が少し変わってくるのかなと思いました。JRを入れるっていうのは非常に難しいのかなと思うのですが、入るか入らないかは別にしても、その存在をある程度考えてですね、公共交通っていうネットワークを考えた方が、もう少し住民にとって利用しやすい、姿が変わったネットワークっていうのが見えてくるんじゃないのかなっていつも思いました。ぜひ可能ならば、その最大の公共交通である身延線みたいなどころはある程度、入ってくれないのは仕方ないとは思いますが、背景を考えてやはり一日10本でも、例えば、芝川地区とかにはあるわけです。そういうのを無視していろいろ考えるよりは、メインの一番大きな公共交通を中心にネットワークみたいなのを考えていけば、ある程度もう少し何か見える姿が変わってくるのかなって思って、ぜひ何かそんなことを考えていただけると嬉しいなっていうふうに思っています。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。平成22年に芝川町と富士宮が合併をしております。芝川町駅や稲子駅がある。そして富士宮駅、西富士宮駅ということがありますので、そんなことを踏まえながらの住民の思いをいただきました。

日本大学 藤井委員

鉄道を中心として街を考えるっていう、そういったところは基本的な交通の拠点というキーワードがついているところですので、大変なところです。JRの東日本と東海と、会社の取り組み方がだいぶ違います。東日本の私が関わっているところは、東日本さんが委員会の委員として入っているのですが、この伊豆半島を含めた隣の直近のというところで、三島であるとか、そういったところにおきましても、東海さんは入っていません。というのは、その企業さんとしての方針というところがあるかもしれませんが、ある意味こういう地域公共交通会議のメンバーに、なかなかご理解いただけてないのが現状かなという気はします。だからといって、そういったところの対応が取れないかということではなくて、私は三島の方もやっているのですが、三島のところも新幹線の北口あるいは南口といったようなところでは、地域拠点といったところでありまして。そこは自治体の所有する駅口であるとか、そういったところを介した開発計画等については、民間企業であるJRさんと自治体が協力を持って、地域沿線の企業さんであったり商店数であったり、いろんな方の力添えをいただきながら一つにまとめていく話になりました。ただ、そういったときにはきちんと協力体制の仕組みとして、鉄道事業者も入ってこられるということですので、個別案件に関してはきちんとフォローアップをする。その中で、東海さんとは付き合わないといけないのかなという気はいたします。ただし、計画としてはという話になると、そういうことを今コンパクトシティプラスネットワークといったような考え方で、富士宮の場合も、立地適正化計画といったようなものを検討するかしないかといっ

た段階かなと思います。これはやはり鉄道駅を中心としたという都市拠点みたいなもので、どういう形で基本的に活用していくか。これが富士宮駅、あるいはさらに周辺の鉄道駅、都市拠点となるようなところを中心に、どう位置づけていくのか。将来的に 20 年に渡って、どういう施設をそこに貼り付けて運用していく。そういった中で必要な幹線の交通軸となるものをフォローアップするなり、言われているような、デリバリー輸送というところを位置づけるのかとかを将来計画に基づいて検討する枠組みがあります。そういうものを上位計画として、個別の計画を見ていくと、フォローアップするという形になると思います。

ただこの地域公共交通計画というのは、先ほど話をしましたけども、5年くらいで大体ローリングしていくという。どちらかという、現状の問題認識を改善していく仕組みの中でフォアキャスティングといったような、今の問題解決型でいくという考え方もあります。もう一つ今の将来的な計画からすると将来こういうまち作りをしようじゃないかとか、将来の福祉活動こういうふうにしたいよね、それを達成するために今何をしましょうかっていう考えと両面があると。その辺は計画論と実践論という形でバランスを見た計画作りをするかといったようなことをやっていかなきゃいけない。

先ほど市民生活課と都市計画課っていうような話をしましたが、その将来の計画にあった形の中で、今の交通支援がどう位置づけられている、こういったことをやはり担当課の中で共有していくようなことをしていかないと、今仰られたような、一つの核みたいなのが、本当に将来的にどうやって使っていこうとするのかとか、そういった思いが見えないという形で繋がってまいります。ぜひその辺は、担当課がこういった形の中で理解して、それを各種交通事業者さんでどうこだわっていくかといったところで、例えばこの地域公共交通会議の中でも、そういった地域拠点の活用みたいなイメージが出てきたら、下部組織でこの交通事業者とか、そういったものを作っていて、こういった点の作り方を一緒になってやりましょうみたいなことを考えてプログラムを作っても構わないのですよね。いろんなやり方がありますから、その都度あるいは計画の熟度に応じて考えていくのがいいのかなと思います。富士宮は、私もいろんな自治体に関わっていますが、なかなか頑張っている自治体だと思います。事務局褒めるわけじゃないですけども、きちんとその交通事業者さんとのバランスを取れた運用と一定の方向性をちゃんと見た、PDCA を回していく仕組み、これは口で言うのは簡単ですけども、実際の自治体さんなかなかないです。そういったものを今度少し市民目線で辛口の評価をしていく。そういったところの中で、問題はこういったところとして顕在化するかみたいなことも、市民の方の声を出していくなど、単なる反省事項ではなくてさらに負担事業への転換として今度は事務局が受け取って、一緒になって進めていくような形をとっていただきたい。い

ろんな形のアプローチのやり方あります。もしそういうのがわかりにくかったら事務局に、もう少しやり方を教えて欲しいと言ってもらい、もっとこういうアプローチの中で活性化していくと思います。常に声を上げていただくのがいいのかなというふうに思います。

議長（篠原会長）

よろしいですか。皆さんご意見ありがとうございました。

先生からもたくさん解説とご指導いただいたような思いですけども、公共交通とまち作り、都市作りをどうするかってところの接点ってどうか、それについてまた我々も行政機関として、富士宮市の課題でもありますので、今回の様々な貴重な意見いただいたと思いますので、また生かしたいと思います。ありがとうございました。

それでは以上で本日の議事は全て終了いたしましたので、進行事務局の方に戻したいと思います。お願いいたします。

3 閉会

事務局（岩崎）

委員の皆様、並びに関係者の皆様、長時間にわたり議論いただきまして、誠にありがとうございました。それでは次回、会議のご案内をいたします。令和7年度第1回地域公共交通活性化再生会議を来年5月中旬頃に開催を予定しております。詳細については、事前に通知を送付させていただきますので、お忙しい中、大変恐縮ではございますが、ご出席をお願いいたします。

以上をもちまして、令和6年度第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議を閉会いたします。ありがとうございました。