

## 《第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

○日時 令和4年1月14日（金）14：00～

○会場 富士宮市役所 7階 710会議室

○出席者

委員 15人

芦澤英治会長・藤井敬宏委員・篠原克敏委員・鈴木清秀委員・金子哲也委員・佐野順一委員  
望月重人委員・井上孔秀委員・風岡昌吾委員・家垣義洋委員・紅林哲郎地域交通課主任（仲野  
弘己委員代理）・木村丈尚県富士土木事務所技師（望月満委員代理）・宮原健一委員・土屋善江  
委員・山崎好信委員

事務局 5人

市民部長 佐野利幸・市民生活課長 渡辺良正・市民生活課参事兼交通対策室長 佐野孝明  
市民生活課交通対策室主任主査 岩崎朱美恵・市民生活課交通対策室 渡邊美加

合計 20人

### 1 開会

事務局（岩崎）

委員の皆様本日は大変お忙しい中ご出席いただき誠にありがとうございます。定刻より少し早  
いですが、始めさせていただきます。

ただいまから令和3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でございます。よろしくお願いいたします。本日の  
会議は協議事項11件、報告事項2件を予定しております。

それではまず定足数についてご報告申し上げます。会議規約第7条第2項におきまして、会議  
の開催要件に委員の過半数の出席を求めているところでございますが、委員19名のうち、本日の  
出席委員は代理出席を含め15名であることから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。会議規約第7条第1項の規定により、  
ここからの会議は会長が議長を務めることになっておりますので、芦澤会長に議事の進行をお願  
いいたします。

### 2 議事

議長（芦澤会長）

はい。どうも皆様、今日のご苦勞様でございます。コロナの方が年末にやっとひと段落したな  
と思ったら、通常ない、本当にまだ年を明けて早々、まだ2週間目で急激に伸びてまいりました。  
富士宮市でも昨日は16人という感染者が出てしまいました。非常に感染力が強くて感染経路を追  
いかげきれないという状況ですので、富士宮市でも市中感染が非常に心配されるところでござい  
ます。

そういう中におきまして今回この会でございますけど、いろいろな面でこういう中においても  
市民の足をどうにか守っていかなくちゃならない、それからワクチン接種についても市民の足を考  
えなくちゃいけない、こういう事態でございます。今日いろんな議案を用意しておりますけれども、  
忌憚のないご意見をいただきたいということでよろしくお願いいたします。藤井先生にもリモートで  
参加していただきます。またアドバイスのほう、よろしくお願いいたします。

それでは規約の規定に基づきまして、議長を務めます。議事がスムーズに進行できますよう、皆様のご協力をお願い申し上げます。

まず議事に入ります前に、今回の会議には協議事項の説明者として、富士急静岡バス株式会社様、山梨交通株式会社様、富士急バス株式会社にご出席いただいております。また、協議事項の国庫補助路線についての関係市として富士市都市整備部都市計画課の公共交通推進担当者様にご出席いただいておりますことをご報告いたします。

それでは議事に入っております。はじめに協議事項を議題とします。第1号から第5号までは、宮タクに関する実証実験についての議案でございます。全て説明が終わりまた皆様のご意見をいただいた後、藤井先生、その案件につきましてのアドバイスがありましたら、5号まで一括でやりますのでよろしくお願い致します。

それでは第1号議案、宮タク北部エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験期間延長についてを議題とします。事務局から説明をお願いします。

## (1) 協議事項

### 第1号議案

#### 宮タク（北部エリア）から乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験期間延長について

##### 事務局（岩崎）

はい、事務局から説明させていただきます。座って失礼いたします。第1号議案、第2号議案、第3号議案につきましては、第2回・第3回の活性化再生会議で報告している案件でございます。

いずれも令和3年4月1日から令和4年3月31日までの実証実験となっております。

それでは第1号議案「宮タク（北部エリア）から乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験期間延長について」についてご説明いたします。資料1をご覧ください。こちらは宮タク北部エリアから中心市街地までを行き来する際、北部エリアの宮タクから荷物を持って、上井出張所で乗り換える必要があったことから、この乗り換えをなくし、高齢の利用者の身体的負担を軽減することや、雨の日の利用をスムーズにできるよう改善した実証実験となっております。本会議ではこれまで実証実験の中間報告や実証実験から本格運行に切り替える際の達成基準などの協議を行ってまいりましたが、このたび「1 実証実験期間延長理由」の通り、「新型コロナウイルス感染対策のため実証実験の利用促進活動がまったくできず、市民が外出を控えたことなどにより実証実験の可否を判断できない状況であることから」実証実験期間を令和5年3月31日までに1年間延長するものです。説明は以上です。

##### 議長（芦澤会長）

はい、事務局から説明がありました。これ期間延長ということでございますけれども、期間のことだけでなく、また延長のこと以外でも構いませんので、ご意見やご質問やありましたらお受けしたいと思いますがいかがですか。

はい、それではお願いします。

##### 紅林哲代理（県地域交通課）

静岡県地域交通課の紅林です。一点確認というか教えていただきたいんですけど、コロナの影響でなかなか利用促進活動ができなかったということなんですけど、まあコロナ今後もどうなるかちょっと分からないという中で、この期間を延ばしてもまた状況が、コロナが増えたり減ったりというのが続くようであれば、結局また期間を延ばすということになってくるのかなあと考えていまして、その中で利用促進活動っていうのを、なかなか対面で出来ないところはあると思うんですけど、ちょっと具体的に何かもうちょっと踏み込んだことをやった方がいいのかなあと 생각합니다。その中で何か策みたいなのが現時点であればちょっと教えていただきたいです。

### 事務局（佐野室長）

はい、交通対策室。ご意見ありがとうございます。

確かにまたオミクロン株という形でまたなかなか厳しい状態になってきた、そういう中で私もはやるとしたら地域に入って地域の民生委員さんとかそういう方々に今ご理解をいただいて、推進していきたいなど。先般も北山地域というところでは民生児童委員の会合に私出席しまして説明をしてきていますが、まだ北部の方までちょっと足を伸ばしていませんので、そちらの方でやっていきたいなどというふうに考えております。またコロナが落ち着いてくれば、地域の自治会のほうにお声掛けをしまして、地域説明会などをやっていきたいなどというふうに考えております。以上でございます。

### 紅林哲代理（県地域交通課）

ありがとうございます。

### 議長（芦澤会長）

よろしいですか。はい、なかなか、そうですねコロナで市のほうもいろんな行事が集まろうと思いましたがなかなか難しくなっています。やり方についてはまた、色々よろしく願いいたします。

その他1号議案につきまして、ご意見あるいはご質問はいかがでしょうか。よろしいですか。

（なし）

それではお諮りをいたします。第1号議案、宮タク北部エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験期間の延長について、令和5年3月31日まで延長するというところでございます。原案の通り承認するというところでよろしいでしょうか。

（異議なし）

ありがとうございます。ご異議なしと認めまして、原案の通り承認をされました。引き続きご審議をお願いします。

次に第2号議案、宮タク内房エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験期間延長についてを議題とします。事務局に説明を求めます。

### 第2号議案

#### 宮タク（内房エリア）から乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験期間延長について

### 事務局（岩崎）

はい。第2号議案、宮タク内房エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験期間延長について、資料2をご覧ください。こちらは宮タク内房エリアの利用者が芝川駅付近の芝川街中ゾーンまでしか移動できなかったものを、市内中心部、市立病院や富士宮駅などがある富士宮街中ゾーンまでを行き来できるよう利用改善した実証実験となっております。こちらも令和3年4月1日より実証実験を開始し、中間報告や実証実験の達成基準をこれまでの活性化再生会議で協議してまいりました。こちらにつきましても第1号議案と同じく「新型コロナウイルス感染対策のため、実証実験の利用促進活動が全くできず、市民が外出を控えることなどにより、実験の可否を判断できない状態」であることから、実証実験期間を令和5年3月31日までに1年間延長するものです。説明は以上です。

### 議長（芦澤会長）

はい、説明は終わりました。実証実験期間を1年間延長するというところでございます。

本件につきまして、ご意見ご質問等ありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいですか。

(なし)

それでは特にないようですがこれ事務局、やった結果ですね、その利用状況の表をつけてありますけど、事務局としてのこの課題とか何かありましたら説明のほう入りたいと思います。特に数字が入れてありますね、黄色で書いてあるところですが。

#### 事務局（佐野室長）

はいそれでは事務局から説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

今回は利用状況ですが、乗車人数は増えましたが、平均乗車人数は減少し、収支率も落ちました。これは何かというと、やっぱり宮タクというのは乗り合っていて初めて効果が発生します。やはり利用促進が十分できなかったということで、実利用者数が増えなかったことで、平均乗車人数を乗り合っただけのことが、少なかった理由なのかなということで考えております。

このため、期間延長については1年延長して、こちらにつきましても今芝川地区の民生児童委員の皆様と今後話し合っていくような体制になっておりますので、そういう中でこちらのほうの利用促進を含め、会員数の増加を含め、そちらと協力していきたいと考えております。以上でございます。

#### 議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。なかなか平均乗車人数が上がらないということですけどこれあの芝川地域のね、内房の方に、何かあの感想でも望月さん、何かあればお願いします。

#### 望月重人委員（区長会芝川支部）

実は昨年12月ですね、協議会が20日くらいだったかな、これから芝富地区へ宮タクの導入の実証実験をやるよということで、地区の社会福祉協議会というのがあるんですけどそこ民生委員さんと話をしながら、実は今内房地区のをやってるんだけども知ってる人が、そういうやってるといことを知ってる人があんまり浸透してないよと。そんな話の中から合同で会議をやりまして、これからそういう実証実験を行うにあたっていろんな手続きの方法なんかを高齢者に、教えるというとおかしいんだけど、紹介を受けながら利用率を上げていきましょう、そんな話をしてる最中で、実は、後で話もあると思いますけれどもワクチン接種便についてもですね、そういうことで利用率を上げるためには地域で誰かしらお手伝いを高齢者に対してしてあげよう、という機運が高まっておりますので、これからそういう会議を持ちながらですね、市のほうの説明をする機会を増やしていこう、そんなふうを考えております。ぜひ進めていただきたいなところと思います。

#### 議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございました。事務局は何かありますか。

#### 事務局（佐野室長）

ございません。

#### 議長（芦澤会長）

それでは今ワクチン便のことちょっとご指摘されましたので、それは今日ですね、次にまた議題としてありますのでそこでまた説明をお願いします。

それではその他よろしいでしょうか。

(なし)

それではないようですいませんお諮りをいたします。第2号議案、宮タク内房エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験期間延長について、令和5年3月31日まで延長するというごですが、お諮りをいたしたいと思ひます。本件につきましては、原案の通り、承認をするということによろしいでしょうか。

(異議なし)

はいありがとうございます。全員ご異議なしと認め、原案の通り承認をされました。引き続きご審議をお願いいたします。

次に第3号議案、宮タク会員の同乗者利用の実証実験終了についてを議題といたします。事務局に説明を求めます。

### **第3号議案 宮タク会員の同乗者利用の実証実験終了について**

#### **事務局 (岩崎)**

はい。第3号議案、宮タク会員の同乗者利用の実証実験終了について、資料3をご覧ください。こちらは宮タク全エリアにおいて実施している実証実験でございます。

この実験の目的は、宮タクの利用者には高齢者が多く会員登録をしたものの宮タクの利用方法がわからず1人で宮タクを利用するのを躊躇しているケースが見られるため、会員1人につき1名の同乗者利用を認め、会員の身近な方に同乗してもらうことで宮タクを利用してもらう機会を作ろうというものでございました。

これまでの経緯としましては、実証実験前において、宮タク利用にあたっては会員登録が必須であることから、実証実験を行うことによって会員登録のないものを同乗者として認めることになることから、宮タク運行事業者から宮タク制度に影響が出ないかが懸念されておりました。このため、実証実験を行った後に会員の同乗者利用について本格運行を開始する運びとなりました。

また第3回の本会議におきましては、実証実験開始前に宮タク運行事業者様から同乗者利用について懸念が出ていたことを踏まえ、実証実験を終える本格判断基準として運行事業者との合意も必要としました。こちらにつきましては、令和3年12月20日付で宮タク運行事業者様から宮タク会員の同乗者利用を認めても宮タク制度に影響が出なかったとして本格運行の同意をいただきましたので、この場で報告いたします。

また同乗者利用は当初の実証実験の目的でもある宮タクの利用方法を知ってもらう機会を作ることができること、利用者数の増加に繋がること、同乗者からも会員と同額の運賃をいただくことで収支率の改善を見込むことができることから、宮タクの安定的な運行に繋げることができる判断しまして、宮タク会員の同乗者利用を認める実証実験につきましては、当初の予定通り令和4年3月31日をもって終了し、令和4年4月1日から本格運行するものでございます。

説明は以上です。

#### **議長 (芦澤会長)**

はい説明は終わりました。本件につきましてご意見ご質問等ありましたらお受けしたいと思いますけれどもいかがですか。事務局の方から何かこの、下に利用状況なんか書いてありますけれども課題とか、何かコメントすることがありますか。特に利用人員は8人と。

#### **事務局 (佐野室長)**

それでは事務局から。利用状況でございます。宮タク全エリアで同乗者利用が8名、そういう中で利用を躊躇された方が同乗者を得て宮タク会員の試乗みたいな形を行ったという事例になっています。さらに後ほど説明いたしますが、宮タクワクチン接種便のほうでも、やはりこの同じ宮タク制度をそのまま利用していますので、ワクチン接種便におきましては同乗者利用をされて、車いすの方が同乗者に介助されて、車いすをトランクに仕舞ってというような状況も増えました。そういう中でこの同乗者利用、人数は少ないということですが、やはり効果的だと判断しており

ますので、4月1日からこの制度については実施していきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

#### 議長（芦澤会長）

はい。分かりましたありがとうございます。8人ということで少ないけれどもそれなりの需要があったということですね。これあの料金もね、いただくっていうことも当然やっぱりこれタダにしちゃうわけにはどうしても制度上いかないので、そんなこともあったのかなと思いますが、後ほど説明されますワクチン接種便についてもね、やっぱりこの実証実験がそのまま活きるのかなという気がいたします。

その他どうでしょうか。ご意見ご質問よろしいですか。

（なし）

はい、それではないようですのでお諮りをいたします。第3号議案の宮タク会員の同乗者利用の実証実験終了につきましては原案の通り、すなわち実証実験は終了とし、これから4月1日から本格運行するということでしていきたいと思っております。よろしいでしょうか。

（異議なし）

はい、ありがとうございます。ご異議なしと認め、原案のとおり承認をされました。引き続き審議をお願いいたします。

続きまして第4号議案、宮タク未導入エリア芝富エリアでの実証実験の実施についてを議題とします。事務局に説明を求めます。

### 第4号議案 宮タク未導入エリア（芝富エリア）での実証実験の実施について（案）

#### 事務局（佐野室長）

それでは申し訳ございませんが表紙から1枚めくったところを一旦ご覧ください。はい次第のところになります。第4号議案としまして、令和4年度宮タク未導入エリア芝富エリアでの実証実験の実施ということになります。この芝富エリアというのは行政区で申し上げますと、西山区、大久保区、長貫区、上羽鮎区、下羽鮎区、稗久保区、香葉台区の区域となります。

それでは元に戻っていただきまして、資料4のほうご覧ください。

1、実施理由でございます。実施理由につきましては、この地域は宮バスが運行しているために宮タク制度を導入していない地域でございます。市民アンケートや地域の民生委員さんのほうからも、バス停までは歩いて行けない高齢者の足として宮タクを導入してほしい要望がでております。また、市では第2次地域公共交通計画において宮タクカバー率を100%と、対人口に対して100%を目指しております。そこで市内で宮タク未導入地域となっている芝富エリアに導入を検討する実証実験を実施するものでございます。

実証実験期間でございます。令和4年10月1日から令和6年3月31日までとします。

営業区域でございます。営業区域は芝富エリア、先ほど申し上げた区域、そして芝川街中ゾーン及び富士宮街中ゾーンとします。なお芝富エリアにつきましては別紙宮タク運行エリア図「芝富エリア」をご覧ください。

1ページめくっていただきたいと思っております。そこを右側のほうですが、宮タク運行エリア図というものがあります。営業区域は芝富エリア、芝富エリアというのはそこに黄色く塗られた所となります。そして芝川駅周辺のところが芝川街中ゾーン、富士宮駅周辺で赤く塗られた部分が富士宮街中ゾーンとなります。まず芝富エリアから芝川街中ゾーンまで行く場合につきましては500円、そして芝富エリアから富士宮街中ゾーンまで行くには700円、芝川街中ゾーンから富士宮街中ゾーンまで行くには700円という運賃設定をしております。

それでは元に戻っていただきまして、4番運行方法でございます。利用者が予め会員登録を行いまして、利用の1時間前までに予約し利用することになります。運行便数は上り2便下り2便と

し、予約が定員を超えた場合については増発便を運行いたします。後ほど説明いたしますが、上り1便を利用する場合につきましては運転手さんの手配がございますので、申し訳ないですが前日の20時までに予約するものとしていきたいと考えております。

5番、運賃の種類、額及び適応方法でございます。運賃につきましては、芝富エリアと芝川街中ゾーン間の行き来につきましては500円、芝富エリアから富士宮街中ゾーンまでの行き来が700円、芝川街中ゾーンから富士宮街中ゾーンまでの行き来が700円と先ほど説明した通りでございます。運賃につきましては500円から700円とし、現金でいただきます。ただし、小学生以下や障害者手帳所持の方は半額といたします。芝富エリアの宮タク会員1人につき1人の同乗者を認めるものといたします。

6番、運行事業者でございます。ミヤマタクシー株式会社とします。これは商業組合静岡県タクシー協会富士・富士宮支部からの推薦をいただきました。そして当事業者は一般乗合旅客自動車運送事業区域運行、宮タクを運行する資格を持っている事業者でございます。

7番、運行車両につきましてはセダン型タクシー及びユニバーサルデザインタクシーで運行いたします。

8番、本格運行の判断基準でございます。芝富エリアに隣接する上野エリアには、既に宮タクが導入されております。運賃設定の最高額が700円と芝富エリアと同一であるため、芝富エリアの実証実験を参考に達成基準を決めさせていただきました。表の芝富エリアというところを中心に説明いたします。芝富エリアでは人口は令和3年10月1日現在で3,993人、で上野エリアの値を人口割りで算出して、①宮タクの利用者数を年間328人といたしました。そして②乗合率ですが、県補助金の対象数値としまして1.1人以上ということになっていますので1.1人以上、そして③収支率ですが、上野エリアの収支率を参考にいたしまして25%というものを設定いたしました。①から③のうち2つ以上の基準を達成した場合については、運行を本格運行に移っていききたいと考えております。

運行形態でございますが、運行日につきましては月曜日から金曜日になります。ただし、土日祝及び年末年始は運休となります。運行時間でございます。芝富エリアの運行時間になります。このところで芝富、表の中で芝富ゾーンから芝川街中ゾーンと書いてありますが、申し訳ありませんここ芝富エリアの誤りでございますので、芝富エリアに修正をお願いいたします。同じく下りのほうでも一番下のほうに芝富ゾーンと書いてありますがエリアの誤りでございますので、修正のほうをお願いいたします。芝富エリアからは上り便となります。芝富エリアの出発の1便が8時10分、2便目が10時となっております。下りは富士宮街中ゾーン出発の1便が12時で、下り2便目が14時30分という形となっております。当初は芝富エリアの上り9時20分と設定していましたが、事業者と協議している中で10時のほうが、利用が見込めるということでお話をいたしましたので、10時という形で設定させていただいております。一番下に書いてありますように、先程説明いたしました上り1便を利用する場合は、前日20時までに予約するものとする、とするものでございます。説明は以上です。

#### 議長（芦澤会長）

説明は終わりました。

それではご質問、ご意見をいただきたいと思っております。よろしいでしょうか。宮タク運行エリア芝富エリアについての実証実験でございます。ご意見ご質問等よろしいでしょうか。

はいどうぞ。

#### 木村丈尚代理（県富士土木事務所）

すいません。富士土木事務所の木村と申します。

ちょっとすいません初歩的なところで教えてください。まず会員登録が必須っていうところ、教えてください。

### 事務局（佐野室長）

宮タクを利用するにあたりましては、お住まいのある地域で利用できるエリアが決まっております。その関係がございまして、ここの芝富エリアというところを使えるのは、先ほど申し上げました行政区にお住まいの富士宮市民が限定になります。逆に言うならばここに住んでいる富士宮市民でしたらこの制度を使えるという形になります。ただしお一人でタクシーに乗れる方というところは、限定がございまして。

他の地域ですと小学1年生が宮タク制度を使って放課後児童クラブに通ったり、そういうような動きもしております。そういうところで宮タクを使える地域が決まっておりますので、そのところで会員登録をさしていただいて、その会員証を提示することによってその地域の宮タクを利用できるというような仕組みになっておりますのでよろしくお願いいたします。

### 木村丈尚代理（県富士土木事務所）

資料の1だとか資料の2のところですね、例えば平均乗車率、コロナ禍でっていう話の中で、逆に伸ばしていきたいっていう動きがある中で、会員登録が資料3あたりでも必須となっているので、同乗者を1名に限定するとか逆に縛るようなところが相反しているのかな、なんて感じたものですから。

それと実証実験を、芝富と資料5の稲子で実施するということですが、これはあれでしょうかね実証実験、その前の資料1資料2ではコロナ禍でちょっと出控えもあって、データもしっかり取れないので、実証実験期間を延長しますっていうようなお話があったので、ここで実証実験を実施する意味というのは。

### 事務局（佐野室長）

交通対策案です。この実証実験につきましては今ぽつと出たわけではなくて、これを作るにあたっては、令和3年3月に富士宮市地域公共交通計画というものを策定しました。これを作るにあたっていろいろ議論しながら、こういう実証実験をして宮タクを拡大して、全ての市民に少なくとも病院と買い物に行ける足だけは確保していきたいという中でこういう、そういうようなこととか富士宮市では交通空白地域を作らないというような事でも綿々と事業を展開しております。そういう中で、この地域についてはバス停までやはり歩くのもかなり距離がございまして。

なかなかバス停まで行き着けないご老人がいて大変だよっていうようなご意見を多々いただいておりますので、そういう中でこの公共交通計画に基づいて反映させる中で、ちょうど去年検討して、今年度ですね令和3年度に検討して、令和4年度から実証実施するという計画立てをしておりますので、その計画に淡々と従って実施していくというような流れになりますので、よろしくお願いいたします。

### 木村丈尚代理（県富士土木事務所）

ありがとうございました。

### 議長（芦澤会長）

よろしいですか。本格実施の場合ね、必ず実証実験をやって、収支ですとかねそれを確認した上で進めていくと。それから登録は、これドアツードアだから登録の時にもうその人の家が分かるっていうことですか。そうですね。ただ必ず登録をしていただかないとその人の家に着かないってことですね。

はい。それではその他ご意見などないようですのでお諮りをいたします。

第4号議案の宮タク未導入エリア、芝富エリアでの実証実験の実施については原案の通り承認するというのでよろしいでしょうか。

（異議なし）

はい、ありがとうございます。ご異議なしと認め原案のとおり承認をされました。



続きまして第 5 号議案、令和 4 年度宮タク未導入エリア稲子エリアでの実証実験の実施についてを議題とします。事務局に説明を求めます。

## 第 5 号議案

### 令和 4 年度 宮タク未導入エリア（稲子エリア）での実証実験の実施について（案）

#### 事務局（佐野室長）

はい。それでは第 5 号議案の説明をいたします。また最初のページに戻っていただきまして、第 5 号議案、令和 4 年度宮タク未導入エリア稲子エリアでの実証実験の実施ということで、稲子エリアにつきましては上稲子区、下稲子区の行政区の区域となります。

それでは資料 5 をご覧ください。宮タク稲子エリアにつきましては、宮バスを運行しているため宮タク制度を導入していない地域でございます。しかし市民アンケートで宮タクエリアを拡大する要望があることや、富士宮市第 2 次公共交通計画においても市内人口に対する宮タクカバー率 100%を目指しています。こういう中で稲子エリアに導入を検討する実証実験を実施するものでございます。

期間につきましては、令和 4 年 10 月 1 日から令和 6 年 3 月 31 日までとなります。

営業区域につきましては、営業区域は稲子エリア及び芝川街中ゾーンといたします。また稲子エリアの場合は、富士宮街中ゾーンまで行き来する場合につきましては、芝川駅で稲子エリアのタクシーと内房エリアのタクシーを乗り継ぐことといたします。なお稲子エリアは別紙運行エリア図のとおりということで、1 枚めくっていただきます。そこに宮タク運行エリア図、稲子エリアというものがございます。まず稲子エリアというのは富士宮市の西の方になりまして、上稲子区、下稲子区というところが対象区域になります。上稲子区の上稲子ゾーンから下稲子区の下稲子ゾーンまで出てくる場合について 500 円、そして下稲子ゾーンから芝川の街中ゾーンに出てくる場合は、500 円、そして芝川街中ゾーンから富士宮街中ゾーンに至るのも 500 円となります。例えば、上稲子区から富士宮街中ゾーンの市立病院まで行くのに 1,500 円と運賃設定をしております。

逆に富士宮市街中ゾーンの市立病院から上稲子まで戻るについても 1,500 円となります。

下稲子には 1 ヶ所乗降可能場所として稲子駅を設けさせていただいております。

それではまた元に戻っていただきまして、4 運行方法でございます。利用者は予め会員登録を行いまして、利用の前日 8 時までに予約をし、利用をすることになります。

運行便数は午前上り 2 便、午後下り 2 便とし、予約が定員を超えた場合については増発便を運行いたします。

運賃、料金の種類、額及び適応方法でございます。上稲子ゾーンから下稲子ゾーンは 500 円、下稲子ゾーンから芝川街中ゾーンまでの料金につきましても 500 円、芝川街中ゾーンから富士宮街中ゾーンにつきましては、これは既存の内房エリアの乗り継ぎを行いますので、そこで 500 円という形になっておりますので 500 円という形で、運賃は 500 円から 1,500 円といたしまして、現金で収受する。ただし、小学生以下及び障害者手帳の所持者は半額といたします。稲子エリアの会員、宮タク会員 1 人につき 1 人の同乗者を認めるものといたします。

運行事業者につきましてはミヤマタクシー株式会社となります。ミヤマタクシー株式会社様につきましては、先ほど申し上げた通り静岡県タクシー協会富士・富士宮支部からご推薦をいただいております。また、稲子エリアの会員が街中ゾーンまで行き来する時に乗り継ぐ内房エリアを運行している事業者ともなりますので、乗り換えも乗り継ぎもスムーズに行われることと期待しております。

運行車両につきましては、セダン型のタクシーとユニバーサルデザインタクシー。

8 番の本格運行基準でございます。これにつきましては、稲子エリアと同じように市内中心地まで宮タクで行く場合、別のエリアの宮タクに乗り継ぎが必要である北部エリアの実績を稲子エリアに換算しまして、設定しております。

稲子エリアを中心に説明していきます。人口につきましては、令和3年10月1日現在369人となります。北部エリアの値を人口割りで算出しましたところ、①年間約130名のご利用、そして②乗合率も県の補助金対象となる1.1人以上、そして③令和2年度の収支率につきましては20%以上を設定いたしました。①から③のうち、2つ以上の基準の達成を要件といたします。

次に運行形態でございます。月曜日から金曜日までで、土日祝及び年末年始は運休となります。

次に運行時間でございます。運行時間は上り2便、1便2便とあります。上りこれは内房エリアとの乗り継ぎがありますので、内房エリアとの接続を考えて設定しております。1便目につきましては上稲子ゾーンを7時50分、2便目につきましては9時に出発するような形になります。そして富士宮街中ゾーンまで至る場合については8時40分、で2便目は9時50分に到着するような設定となっております。下りにつきましては富士宮街中ゾーン、ここは内房エリアのタクシーに相乗りしていただいて、稲子エリアに乗り継いでいただく形になります。下り1便が12時40分、2便が14時50分となります。予約の締め切りは利用日の前日20時までといたします。説明は以上でございます。

#### 議長（芦澤会長）

はい。説明は終わりました。

それでは今の説明につきまして、ご意見ご質問等ありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

はいどうぞ。

#### 風岡昌吾委員（静岡運輸支局）

静岡運輸支局の風岡です。エリア図の中で、上稲子ゾーンで稲子小学校とユー・トリオが囲みの①②ということで記載いただいているんですけども、例えばこの上稲子ゾーンの中で移動するようなケースとか、乗降っていうふうな想定はないってことでしょうか。上稲子ゾーンの方は下稲子ゾーンに行く想定をされているということになりますか。

#### 事務局（佐野室長）

その通りでございます。上稲子ゾーンの中での移動っていうところが、もしご希望があるならばそこはちょっと実証実験の中で課題として挙げていきたいなと思っております。

#### 議長（芦澤会長）

まあ確かに上稲子ゾーンっていうのは縦に長い所ですからね。果たして需要があるかは実証実験の中で、ということですね。よろしいでしょうか。

#### 風岡昌吾委員（静岡運輸支局）

例えばその小学校の朝の1便とかだと、例えば雨が降った時に通学に使えたりとかっていうのは、想定の方はあるのかなって、ちょっと他の、住んでいる人間じゃないものですからその辺りの想定とかもしあれば、需要があるのかなという気もしたので。

#### 議長（芦澤会長）

そのへん子ども達の、分かりますか。

#### 事務局（佐野室長）

通学につきましては、主に上稲子の子ども達が学校に通う場合には、バスが朝、朝の設定が朝早い6時っていうのが1便で出てはいます。8時という便があります。で下稲子のほうから稲子小学校のほうには、毎日児童さんが通っています。下稲子を7時38分っていう宮バスが運行してまして、それで稲子小学校のほうに7時44分、ちょうど学校が始まるのが8時前ですのでその

設定となっておりますので、雨の時子どもさんが下稲子から主に稲子小に通ってますので、そういう設定となっております。

**議長（芦澤会長）**

よろしいでしょうか。稲子全体で人口 369 人です。稲子小学校何人いるのかな。2 桁ない？

**事務局（佐野部長）**

12 人かそれくらいです確か。

**議長（芦澤会長）**

10 人ちょっとですね。これ移住定住のですね、積極的にやっているところで、他の地域いろいろの一番外れのほうなんですけれども子ども達もけっこういるんですね。また子どもの足については別途、今言った宮バスを使ったりということでやっております。はい。

**風岡昌吾委員（静岡運輸支局）**

はい。ありがとうございます

**議長（芦澤会長）**

その他いかがでしょうか。

**官原健一委員（富士宮警察署）**

すいません富士宮署の官原です。よろしくお願いいたします。

ちょっとした疑問なのですが、先ほどの芝富エリア、これ利用する 1 時間前までに事前予約が必要であると。で今回の稲子エリアでは前日の 20 時までということになっていますけど、これはですね、やっぱり車両の確保ということが前提ということでこの時間ということになるのでしょうか。利用者数のこととか。

**事務局（佐野室長）**

ご質問ありがとうございます。ここが一番この地域で難しいところでございます、車両がある営業所があるのは、ミヤマさんですので、宮原っていう所になります。芝川の駅の所にも車庫がございますが、もし間に合わなければそちらから運んでいかなきゃなんないっていうことと、更には内房エリアとの接続っていうか乗り合わせをして帰ってくるというようなそういう車両の手配と、あとスケジュールの管理の関係で、こちらについては申し訳ないのですがその前日までということ、事業者様と協議した結果そうしていただいたほうがありがたいよということで設定させていただいております。更に近くても芝川駅でございますので、芝川駅から上稲子まで行くのにもかなり距離がございます時間もかかりますので、そういう中で 1 時間のちょっと事前ということはなかなか難しいものがございますので、申し訳ないですがこういう設定とさせていただきます。以上でございます。

**官原健一委員（富士宮警察署）**

わかりました。ありがとうございます。

**議長（芦澤会長）**

はい。その他いかがでしょうか。芝川の方は。

**望月重人委員（区長会芝川支部）**

望月です。上稲子から富士宮の街中ゾーンへ行くには乗り換えをしなければならない、乗り継ぎをするってことが謳われているけれども、これは直通で行くことはできるのですか。

#### 事務局（佐野室長）

直通で行くってことは申し訳ないですけどできないです。同じ車両でということは、今のところできないと思います。要は上稲子ゾーンの車両は芝川駅までという形で考えております。そこから例えば内房エリアで利用者がいなくて、そこから芝川駅から富士宮街中ゾーンと行く場合については内房エリアのタクシーを乗り継ぐって形になります。ですのでそのところは例えば事業者がミヤマタクシーさんで同じ会社ですので、例えば同じ車両を使ってここまでは上稲子の車両だよ、ここから富士宮街中ゾーンまでは内房エリアの車両だよというような切り分けができるならば、同じ車両でいける可能性もあろうかと思えます。

#### 望月重人委員（区長会芝川支部）

例えば乗車定員いっぱいになったって場合は、4人ね、上稲子にいたよとユー・トリオから4人一緒に乗ったと、こういう場合でも直通はやはりないと。

#### 事務局（佐野室長）

そうですね4人以上、5人6人いた場合につきましては上稲子から利用者がいた場合については、車両が2台向かいますので、その2台で分乗していただくっていう形になります。

#### 望月重人委員（区長会芝川支部）

なんとか直通で行けるような方策っていうのをこれから課題として考えていただければ、より利用が良くなるんじゃないかなって思うんですけどね。以上です。はい、すみません。

#### 事務局（佐野室長）

ご意見ありがとうございます。やはり宮タクを運行するにあたってはやはり乗合率を上げてくってところが課題となっておりますので、内房エリアの乗合率も今ちょっと1人という形になっておりますので、これとうまく組み合わせて内房のエリアでも芝川駅から富士宮まで2人くらい乗っていただければ、すごくありがたいなっていうのが事務局の考え方でございます。

ご意見ありがとうございます。

#### 議長（芦澤会長）

収支のほうで20%ってことは、80%は市から、という考え方ということですね。なかなか1人だとタクシーと何も変わらなくなっちゃうんで、ぜひ収支率上げたいっていうのがあるからこそ台数を増やしちゃうと、難しいとこですね。ただ要望がそういうことでありましたので検討課題にしてください。

その他いかがでしょうか。はいどうぞ。

#### 紅林哲代理（県地域交通課）

静岡県地域交通課の紅林です。

先ほどもちょっと宮バスの話が出たんですけど、芝川駅から上稲子のほうまで宮バスの稲子線というのがあると思うんですけど、どういう人が宮タクでどういう人が宮バスか、そういった住み分けを教えてくださいたいです。

#### 事務局（佐野室長）

はい、これにつきましては宮バスにつきましては朝の6時に上稲子落合という所、エリア図で見てくださいと落合という所から出発します。そして朝通勤で使う方が下稲子の所で稲子駅

に乗って、富士とか電車に乗って行くという形、更には帰りも先ほど言いましたように7時20分という便で子どもが下稲子という地域から稲子小学校まで上がっています。そして帰り、子どもの下校時に合わせて3時ぐらいにやっぱり稲子小学校から下稲子に戻ってくるというような、主に通勤通学に使われるのが、芝川駅まで来ますが、宮バスになりまして、本日、こちらにつきましては事務局の設定としましては、病院とか買い物に行く方を対象として、時間設定をさせていただいております。朝、市立病院の8時半の受付に間に合うまたはその近くに、そしてお薬をもらって12時過ぎぐらいに帰ってくるというような時間設定、また買い物して2時に帰ってくるような時間設定で考えております。そういった形の住み分けをさせていただいております。

#### 事務局（佐野部長）

いいですか。ちょっと補足説明を。

今申し上げていましたように、用途別の種類分けと、それと稲子というのが実は川に沿ってメインの道路がありまして、かなりあの山の頂上といいますか、上部のほうまで人が住んでいます。そんなような形の中でバス停まで遠いというような方もね、いらっしゃると思いますので、宮タクというのがドアトゥードアというところも強みになりますので、今お話を説明をさせていただきました買い物などによる荷物を持った方というような場合には宮タクのほうをですね、ぜひ利用をしていただければよろしいかなと思っています。

#### 紅林哲代理（県地域交通課）

ありがとうございます。

ちょっと前に乗り継ぎの話、芝川駅での乗り継ぎの話もありましたけど、今の話を聞くとやはり高齢者の方が割と宮タクを使うと思うので、逆に人に合った乗り継ぎなしの話もあって、今回は全て実証実験で乗り継ぎをするということなんですけど、またその実験の中で、乗り継いだ方の意見を聞いてその乗り継ぎのほうの検討もしていただき、乗り継ぎなしで行けるようなことも検討もしていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

#### 議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございました。またそれも検討課題にしてください。なかなかね、いろんな問題がありますけどね。

その他よろしいでしょうか。

（なし）

いろいろご意見いただきましてありがとうございます。大変参考になる意見をたくさんいただきました。それではお諮りをいたしたいと思います。第5号議案、令和4年度宮タク未導入エリア稲子エリアでの実証実験につきましては、原案の通り承認ということでよろしいでしょうか。

（異議なし）

はい。ありがとうございます。ご異議なしと認め、原案の通り承認をされました。

これで全区域ですか。

#### 事務局（佐野室長）

これで富士宮全区域になります。

#### 議長（芦澤会長）

全区域、本数には差がありますがけれども、全区域が宮タクでカバーされたということになります。ではここまでがですね、宮タクの関係の実証実験並びに未導入エリアの増加等新たな運行の実証実験があるということでございます。

それでは藤井先生、ここまでの中で何かアドバイスとか、先生のほうからお感じになったこと、どうぞよろしくお願いします。

### 日本大学 藤井敬宏委員

新たな実証実験ということで、宮タクをベースにした富士宮全域をといた形が成り立つということで、そのアプローチとしての審議ということで、それに対しては全体喜ぶべきかなというところなんですけど、ただ資料としてこれから作られる時に、静岡県さんからも今ご質問があったと思うんですが、他の交通機関との関連性がやはり見えないところが、その判断のしようがなかなかしにくくなっているんですね。で宮タクっていうのは基本的には交通不便地域の方達の移動といったところが前提となって当初から動き出してコミュニティバスと宮タクでこれでエリアを、全体をカバーするんだといった当初のところから少しずつ気持ちが変わってきた。その時に宮バスと宮タクとの関係性をどう位置付けるのかということと、特に今回の未導入エリアという別の関連性といったところの中で、どうこの宮タクっていうものを位置付けるかといった時にはやはりそのエリアでどういう移動ができるかといったところの鉄道、それから宮バス、そして宮タクの関連性が分かるような1日の時間行動の中の利用者がある分類した形の中で、あるいは想定した中での移動がどういうふうを考えているかといった位置づけを示さない、なかなかすんなりは、実証運行の効果としてもこの後やった後に本当にその効果が出たのかというのが読みにくいなあというのが一つ、まあ直接的な感想です。で、例えば先ほどのご質問があってどなたかちょっと分からなかったんですが、同乗者というものについてご質問があったかと思います。宮タクで同乗者1名というところをもっと増やせば相乗り率が上がるんじゃないのといった基本的な考え方だと思うんですが、今回先ほどの事務局側の説明もよく分からなかったんですけども、そもそもこの宮タクというものが相乗りで2.0といったところの2人乗車すれば市の補助半分で行くよねといったところで1回分運行型でひよっとしたら契約するような1日タクシー事業者さんを何万円という形で利用者側を担って赤字だけが増えていくような、そういうのではなくて、富士宮方式という形で独自で運用していく、そういったところで実際に動いた段階での移動の利便性を確保するといったところでは非常に良い仕組みだというふうに私も思っています。そういった中で会員登録した方達の相乗り率を高める、そういったものが基本的には大事になってくるので、逆にこの同乗者といったところも認めていくと、その同乗者は本来一般タクシーを使って移動する人であれば、一般タクシーの人からお客さんを盗っちゃったっていうことになる。そういうことにもなり得るので、本来の質をやっぱり考えなくちゃいけない。

先ほど実際にやってみたら8人しかいなかったというところで、それをどう評価するかというのがありますが、これは是非ですね、事務局のほうでどういう8人だったのかってのは本来調べる必要はあるんですね。というのは会員登録をしている中で、いつも使ってる人の中で同乗者が増えたのか、やはり同乗者ができることによって今まで不安で宮タクを使えなかった人が同乗者がいることによって新規に使えるようになったのか、といった新規に使えるような仕組みとして同乗者の仕組みがうまく連動したかということとを評価しないといけないと思うんですね。ただ単に人数が増えたから利用者が使えるようになったなということではなくて、やはり安心して使えることによって今登録してるけども実際に使ってない人を需要喚起する意味でちゃんとこの同乗者といったもの効くかどうか、この辺は是非調べていただかないといけないことかなと思います。それから内房のほうのところでも実際に延べ利用者と平均単価が上がってきた、但しやはり平均乗車人数が1.05といった形であやしくなると。そういったところではやはり利用者の集約といったようなことができるのかといったところでは、コロナ禍でなかなか調査がしにくいということはあるかもしれませんが、登録されている宮タク会員のデータがあると思いますので、なんか今回その方たちに実際にどういう行動したのかっていう行動調査をやはりこれからされていく必要があるかなと思います。というのは月曜日から金曜日までのフルの利用ということもありますけども、私が関わっているところではフルでやっている、今は土日もやっているという仕組みのところもあれば、あるいは例えば月水金の3回だけに絞り込んでやろうなんて言っている

自治体さんもあります。需要が分散してしまうことで相乗り率が上がって来ないのであれば集約するようなことも考えましょう、その時には実際に使われてる方達が通院目的、けっこうこれが非常に多いので例えばその通院でも何曜日のどこの病院でどの先生に診てもらおうか、その診療の予約がきちんと繋がったかどうか、そういったようなことを調べて集約をするとそういった自治体さんもあります。ですので単にこの 1.05 という数値で低くなっちゃったねということではなくて、この増えた 253 人の延べ利用があった人達がどういう利用をしてるのかっていうことを、追跡調査をするようなことをちょっとしないといけないのかなっていうふうには思います。

あとやはり北部エリアのほうは今までこちらの乗合率、相乗り率ですか、これが 1.62 と今回はあったということで、ちょっと数字は出て来ないんですが前はもっと低かったような気がするんですけども、今回継続したことによって伸びたのかどうか、ここだけちょっと対前年の数字があると状況が読めたのでより分かりやすかったかなっていうような気はします。いずれにしましても今回全エリア化という形になったんですが、その一つの根底の中には富士宮市さんは立地適正化計画をこれまだ出来上がってないのかやっている最中なのかその辺ちょっと分かりませんが、基本的には集中と分散といった時に分散した時の拠点をきちっと位置付けるという形になります。その時にやはりネットワーク、交通のネットワークをどう軸として将来考えるのかってところがどうしても必要なんですが、その時にやはり計画論として今回やったのが都市の計画の配置といったところと、タクシーの利用者をね、どんどん促進をするような仕組みとして今回やっていますので、それが長期の計画と合うかどうか、この辺も是非検討して欲しいなと思います。

すいません以上です。

#### 議長（芦澤会長）

ありがとうございます。たくさんのおアドバイスといただきます。他に、先生が言われたように、そうですね。さらに手続き的には乗合率の分散の問題とかそれからあと他市の例では通院の内容を予約のところまで調べた上でもっと効率が上がるんじゃないとか、あと集中と分散、交通ネットワークをどうやるか、なかなか難しい問題をたくさんご指摘をいただきましたけども、事務局のほうでメモをしたと思いますので、そんなことをまた参考に検討していきたいと思います。

はい、それじゃここまでのことについて、他によろしいでしょうか。では先生またアドバイス等ありましたらお願いします。

では引き続き時間も押しておりますのでご審議をお願いいたします。次にですね、第 6 号議案、令和 4 年度市営バス等の生活交通確保計画案についてを議題とします。事務局に説明を求めます。

### 第 6 号議案 令和 4 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 6 号議案の説明に入ります前に、第 6 号議案から第 8 号議案までは富士宮市生活交通確保計画案となっており、記載の内容は実施しようとする生活交通の運行ルート、運行の範囲、形態、運行回数、運行時間帯、収支予定などでございます。市でこちらの計画を作成し、本活性化再生会議での承認を経た上で静岡県生活交通確保対策協議会へ提出するための案件となっております。またその後、県の生活交通確保計画にこちらが登載されることとなり、それが市やバス事業者様が国・県・市の補助を受ける要件となっておりますので、こちらについてご協議願います。

最初に事務局から一括して説明をさせていただきます。資料 6、7、8 をご覧ください。第 6 号議案は市が運行する宮バス・宮タクについてでございます。第 7 号議案及び第 8 号議案は民間バス路線のうち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に関する案件となっております。第 7 号議案は富士宮市の市域内のみを運行している路線で、市単独補助路線である富士急静岡バス株式会社様の 11 系統を対象としております。次に第 8 号議案は富士市と富士宮市をまたいで運行している路線のため、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系統そして富士急バス株式会社様の1系統となっております。これらの路線につきましては本年度の令和3年9月に書面会議で行いました第2回活性化再生会議におきまして、市営バス等の運行に係る申出について及び単独維持困難路線に係る申出として一度報告をさせていただいている案件となっております。また計画書の作成年度は、第6号議案・第7号議案は令和4年度について作成します。第8号議案は国庫補助路線となっていることから、補助金の交付規定により令和5年度から令和7年度までの3年間分を提出することとなっております。なお国庫補助の対象年度の捉え方なのですが、半年ずれておりまして、令和5年度の計画というのは令和4年の10月1日から令和5年の9月30日までを令和5年度と捉えるのが国庫補助の年度の捉え方でございます。今回の計画では、令和5年度といているのは令和4年10月1日から令和5年9月30日までの期間を示しております。

それではここから第6号議案、令和4年度市営バス等の生活交通確保計画案についてご説明させていただきます。資料6、市営をご覧ください。

第6号議案1ページから5ページまでの富士宮市生活交通確保計画案につきましては、令和4年度の富士宮市が自主運行する宮バス・宮タクの路線・系統についての計画案でございます。まず表の見方をご説明いたします。表が大きく上と下の2種類に分かれております。上の段が運行内容を記述したものでございます。下の段がその申し出番号に対応した系統の各数値を表した表となっております。上の表について説明いたします。1行目、事業者番号又は市町コードが6となっておりますが、この6というのは富士宮市の番号です。横に行きます。次に申し出番号ですが、これは対象となる系統の連番でございます。次に区分です。区分が上段の現行と下段の計画の2行となっておりますが、現行が本年度の内容で、計画が令和4年度の計画内容となっております。次に下の表、大きな下の表をご覧ください。これは先ほど説明しました上の表の申し出番号の行に対応した系統の情報となっております。

それでは市営の宮バスの令和4年度の運行内容についてご説明いたします。宮バスの運行については資料6、1ページから3ページの下の方の申し出番号の1から12が宮バスの運行になっております。ページ下の表の中央をご覧ください。実車走行キロ程、その2つ右、経常費用をご覧ください。令和3年度と令和4年度では、全体ではカレンダーによるバスの実運行日数の違いにより実車走行キロの増減がございますのでこれが上段と下段の走行キロの差異となっております。また委託料の増額により経常費用が令和3年度と令和4年度で増加しておるといった状況が見えるかと思えます。次に、下の表の右から3項目目の公的支援の方法欄に、県補助や国補助を受ける予定である旨の記載を行っております。1ページの申し出番号1、2の中央循環と2ページの申し出番号7から12までの路線については、県の補助をいただいている路線となっております。また申し出番号が3から6の北循環、東南循環につきましては、富士急静岡バス株式会社様や山梨交通株式会社様の国庫補助路線と富士宮駅で接続していることから、国庫フィーダーの国庫補助をいただいている路線となっております。運行時間帯については、例年と変更はございません。こちらが令和4年度の宮バスの運行計画となっております。

次に宮タクの運行計画となります。3ページから5ページの下の方の表、申し出番号の13から23が各エリアの運行計画となっております。宮タクにつきましてはコロナ禍中も利用者の減少が小さかったため、令和4年度の計画数値は現行の令和3年度の数値よりも利用が増えるという見込みで算出した令和4年度の数値となっております。また5ページ目の申し出番号22と23につきましては、先ほど第4号議案と第5号議案で協議いたしました芝富エリアと稲子エリアを新設するという計画に基づきまして、今回新しく新設させていただいている申請になります。なので昨年の県協議会への報告にはございませんでしたので、現行というところは22と23につきましては「-」となっております。説明は以上となっております。

#### 議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。ちょっと見ただけでは分かりづらいかもしれませんがこれ今ありましたように今日の会議です、ご承認をいただいて、静岡県生活確保対策協議会に



提出するためにこの協議会が必要だということでした。内容的には細かくはですね説明していきませんが、現在の宮バス宮タクの市営でやってる状況についての説明ということでご理解をいただきたいと思います。

本件については、よろしいですか。

(なし)

それではお諮りをいたします。第6号議案、令和4年度市営バス等の生活交通確保計画案につきましては、今説明があった通り、原案の通り承認することでよろしゅうございますか。

(異議なし)

はい、ありがとうございます。よって本案は原案の通り承認をされました。事務局は、静岡県生活交通確保対策協議会に報告をお願いいたします。

次に第7号議案、令和4年度市単独補助路線の生活交通確保計画案についてを議題とします。本案は、運行事業者に関する路線となりますので、富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いします。

### **第7号議案 令和4年度市単独補助路線の生活交通確保計画案について**

#### **バス事業者（富士急静岡バス 米山氏）**

富士急静岡バスと申します。日頃より乗り合いバス、他の部門でもですね、地元の皆様方には大変お世話になっております。ご理解とご協力ありがとうございます。今日は富士急静岡バスの補助金の受給による路線の維持ということで、願い出の計画の内容を説明させていただきます。それでは座って説明させていただきます。

ラベルの7ですね、ありまして資料、富士急静岡バスの対象としましては1ページ目から見開きで2ページ目と3ページ目にまたがります。こちら内容的には昨年同様の11系統になります。ちょっと表記が、上段の路線名で述べさせていただきますが北山線ですね、申し出番号5-1、4-4、1ページ目ですね、で見開きの2ページ目の4-1、4-7、3ページ目の4-5、これがいわゆる白糸、休暇村富士とかですね、猪之頭と足形のほうに行く5パターンを包括すると北山線といいまして、合計こちら6系統になります。また1ページ目で村山線、17-3という路線ですね二本松に向かう系統でございます。そして同じく1ページ目で上野線11-1、申し出番号11-1の上野線で、お開きいただきまして3ページ目ですね、柚野線と言って8-3、申し出番号8-3の柚野線になります。最後2ページ目になりますが、ちょっと前後しまして申し訳ありません万野団地線の系統2つ、東阿幸地経由と富士見が丘経由、15-2と15-3という運行パターンのもを申し出させていただきました。こちらも全て11系統になりますが、基本的に運行計画はそれぞれ北山線が18本運行しておりまして、村山線が片方ずつ1本、上野線が6.8回、柚野線が3.3回、万野団地線が2系統で6.8回、運行がございますけれどもこちら基本的には計画をですね、同じ計画で維持ということで補助金を、またご支援をいただきながらになります。また自助の努力いろいろ今コロナで利用が落ちております。上野線、柚野線についてはこのコロナにあって昨年対比で20%ほどの利用になってですね、いわゆるコロナ前に対して90%近くの利用を無くしておりますが、やはりいろいろ観光とかもですね、混乗して輸送していた北山地区の北山線でしたり、地域間幹線の、この後も述べますが大月線という路線がまだ7割近くも未回復ということで推移しておりまして、なかなか利用が厳しいものがあります。なので引き続き補助金のほうをですね、ご支援いただきながら維持させていただきたいという申し出になっております。

資料から、かいつまんだ内容となりますけれども、以上になります。またこちらの資料の表記で将来的にはやはりちょっと1%から2%の回復というところで見込んでおりまして、コストのほうやはりちょっと一般管理部門とかそういったものが圧縮等かかっておるんですがなかなか駅の発着とか建物の位置とか、バックヤードの部分がコストがやはり全事業に関わってきますので、

やはり設備のほうもここ 2、3 年ちょっと先送りをしておりますので、ちょっとコストのほうは 4%ほど増で計画させていただいております。

全 11 系統について申し出させていただきますという内容を報告いたします。以上になります。

#### 議長（芦澤会長）

ありがとうございました。本件につきましてご質問ご意見等ありましたらお受けしたいと思います。よろしいですか。

（なし）

ないようですのでお諮りをいたします。第 7 号議案、令和 4 年度市単独補助路線の生活交通確保計画案につきましては、原案の通り承認することとしたいと思います。よろしいでしょうか。

（異議なし）

はい、ありがとうございます。本案は原案の通り承認をされました。事務局は静岡県生活交通確保対策協議会に報告をお願いいたします。引き続きお願いをいたします。

次に議題第 8 号議案、令和 5・6・7 年度国庫補助路線の生活交通確保計画案についてを議題とします。本案は運行事業者に関する路線となりますので、各事業者様からそれぞれ説明をお願いします。まず富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いします。

### 第 8 号議案 令和 5・6・7 年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について

#### バス事業者（富士急静岡バス 米山氏）

はい、引き続き富士急静岡バスになります。右上に国庫補助という表記がありますがけれども、ページをまたぎまして 1 ページと 2 ページ目、該当が申し出番号 28-1 曾比奈線、30-2 大月線、30-6 大月線、そして開きまして 33-4 大淵線の 4 系統になります。こちらも昨年と同様でございます。また収入の回復、経費の回復ですね、先ほども述べさせていただいた通り、同じ割合での計画で見込んでおります。地域間幹線で 30-2 と 30-6 の大月線につきましては番号が分かれていますけれども、世界遺産センター線を発着する系統でございますが、30 分に 1 本引き続き供給を維持していきたいと考えております。以上になります。

#### 議長（芦澤会長）

はいありがとうございます。

続きまして、山梨交通株式会社様から説明をお願いします。

#### バス事業者（山梨交通 野口氏）

山梨交通の野口でございます。日頃より当社バス事業への多大なるご支援ご協力をいただいておりますことをまずはこの場を借りて御礼申し上げます。では着座にてご説明をさせていただきます。

当社の生活交通確保計画につきましてご説明申し上げます。続きましてのその中に第 8 号議案の 2 ページ目、こちらをご覧くださいと思います。こちらの上の表 2 段目でございますが事業者コード 105 番、こちらが当社の申し出となっております、当の年度につきましては令和 5 年度となっております。当計画につきましては 5 年、6 年、7 年の 3 ヶ年の計画となりまして、6 年度は 4 ページ目、7 年度は 6 ページ目に記載を行っております。共通した部分もございますので全体の概要についてご説明をさせていただきます。

当社の申し出につきましては富士宮市内の路線につきまして国庫補助系統になります。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となっております。まず記載しております確保計画案につきまして、当該年度の 3 ヶ年の計画となりますが、現行につきましては現在運行する令和 4 年度の見込み値の記載を行っております。見込みにつきましては国庫補助路線と

して国に提出いたしますネットワーク計画に基づく値を記載のほうを行っております。輸送サービスの範囲で地域間幹線系統としての役割でございますが、この身延線富士宮駅、イオンモール、各学校との通勤通学買い物の手段として、また学生中高年層の利用が多く見受けられます。また終点となります富士市内蒲原病院への通院手段、東海道線富士川駅の利用方法を汲み上げる路線となっております。その他富士市内からもこの蒲原病院の通院とかですね、東海道線の富士川駅のご利用も多く見られますが、通学や富士宮駅利用というような形でのご利用のほか、買い物の利用も多く見られるものとして、地域幹線系統としての位置付けを行っております。

確保計画記載の各項目、数値の現行と計画の差についてでございますが、実車走行キロにつきましては、当社の運行につきましては平日ダイヤと土休日ダイヤ、こういった形の設定となっております。こうした中で年間の曜日配列により計画をし、そちらの計画値から数値の記載を行っております。費用収入につきましては先ほどのネットワーク計画に基づく算式より、過去の増減率から各年度の値を算出することになっております。特に収入面につきましては、新型コロナウイルス感染症に伴う大幅な収入の減少が令和2年・3年度においても発生しており、現状においてもまた引き続き下回っているような状況もあることから、収入は大変厳しい状況が続いております。一方費用につきましては人件費の抑制、燃費向上による節減を実施し費用の抑制を継続することで当社におきましては近年減少傾向もあり、引き続きこれら対応を行って参りますことから最終的に収支につきましては若干の改善を見込んだ計画としております。

引き続き新型コロナウイルス感染症に伴う利用者の減少が見られる大変厳しい状況下でございますが、今後も公共交通ネットワークの構築に向け、自己改善等による一部利便性の確保を模索しつつ、富士宮市様はじめ関係各所からの協力を得ながら路線バスの維持に努めてまいりたいと思っておりますので、どうぞご審議のほどよろしくお願いいたします。

#### 議長（芦澤会長）

はいありがとうございました。

次に富士急バス株式会社様お願いいたします。

#### バス事業者（富士急バス 小林氏）

富士急バスの小林と申します。よろしく願いいたします。平素より当社事業へのご理解とご支援賜りまして、この場をお借りしてお礼を申し上げます。誠にありがとうございます。では着座にて説明を申し上げます。

当社のほう事業者番号119番となっております。今回弊社の運行しております新富士線ですね、新富士線は富士吉田市の富士山駅を起点としまして、山梨県内を抜けまして静岡県の富士宮市と富士市を走行する路線となっております。利用客層としましては買い物等をされるお客様、通勤通学をされるお客様をはじめ富士山麓を周遊する観光客等となっております。県をまたいで移動をされるお客様もおります。また新幹線利用者の新富士駅の利用や静岡県世界遺産センター、朝霧高原、また富士急ハイランドなど富士五湖エリアに対しての利用も見込んでおります。またですね富士宮市の根原地区の方が山梨県・静岡県両県を生活圏としましてご利用いただいているという実績がございます。下のほうにありますように今回の計画の費用等でございますけれども、過去3年の平均を用いまして算出をしております。そのためちょっと経常収益では大幅に伸びる計画ではありますが、今後のコロナの影響に依りまして収入は下方修正させることがございます。

以上が当社の新富士線の説明となります。お願いいたします。

#### 議長（芦澤会長）

はいありがとうございました。各事業者様からのご説明は終わりました。この件について何かご意見等ありましたらお受けしたいと思います。よろしいですか。

（なし）

はい、それではお諮りをいたします。第 8 号議案、令和 5・6・7 年度国庫補助路線の生活交通確保計画案につきましては、原案の通り承認することとしたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

はい、ありがとうございます。よって本案は原案の通り承認をされました。事務局からは静岡県生活交通確保対策協議会に報告をお願いします。

時間も押しておりますが引き続きよろしくお願ひいたします。次に第 9 号議案、令和 4 年度、5・6・7 年度の収支改善計画についてを議題とします。本案は第 7 号議案及び第 8 号議案の路線に関する運行事業者の収支改善計画になりますので、各事業者様からそれぞれ説明をお願いします。まず富士急静岡バス株式会社様からお願いをいたします。

### 第 9 号議案 令和 4 年度、5・6・7 年度の収支改善計画について

#### バス事業者（富士急静岡バス 米山氏）

富士急静岡バスよりご説明申し上げます。左と右で資料、当社 1 ページ目と 2 ページ目になりますが、1 ページ目が令和 4 年度分、見開いていただきまして令和 5 年度分から 7 年度分ということで収支改善計画記載ございますが、基本的に同じ内容です。こちらがですね、左で利用促進策、右が経費削減策と表中分かれておりますが、こちら申し上げます。

当社のほう引き続き利用促進策ですが、やはりこのコロナ禍で富士宮管内を中心に見ますと 1 日 1,500 人利用があったところ 1,100 人、約 1 日 400 人減少しております。やはり先ほどの補助金受給の願ひ出にもあった通り、こちらの利用を回復していかなければいけないということなんです、なかなかコロナ禍でイベントとか乗り方教室とか開催するのがこれまで通りに困難なんです、ちょっと書かせていただいておりますがこちらのほうまたタイミングで、ちょっとコロナ禍の様子を見ながらですね乗り方教室等を行ってまいります。

その他、番号で言いますと 10 番と 15 番、路線バスの情報発信になるんですが主に GTFS データになりまして、これまで時刻表のほうの発信というのは旅行会社さんとか各自各様でいろいろ情報を出してたんですけども、オープンデータ化ということで本年度中に GTFS データの時刻表がオープンデータを他社からのほうも使えるよというコンテンツプロバイダも自由に使えるというデータを構築しまして、次年度から、一部もう始めておるんですがグーグルマップデータですね、今現在バスの時刻表も掲載しております。鉄道のアイコンになるんですけども、現時点ポイントと着地ポイントを結べばバスの時間が今出るようになっております。これで今年度中に対応するのが GTFS-RT というあのリアルタイムの情報発信なんです、バスがその現在地をデータを構築しまして、年度初めから遅延情報が、グーグルマップ上でどこが何分遅れてるというのをスマートフォンで確認ができるようにデータを構築して発信を始めていきたいと思ひます。こちらかなり作るための経費がないので、また自治体様や静岡県様と連携しながらですね、利用者のほうの周知を努めていきたいと思ひしております。その他小中学生の春休み・夏休み・冬休みに合わせた 100 円バスキャンペーンを静岡県内、他の富士急グループと合わせて行ったり、そういったところで利用の回復を見込みます。

また右の経費削減につきましては先ほど単独継続困難で経費 4%増と言わせていただいたんですが、こちらでやはり 2、3 年ちょっと設備投資の、先送りしていた関係で車両の更新等を見込ませていただいております。削減策としましては一応燃料の軽油高騰もありますけれども、こちらはグループ一括の仕入れとかで軽油単価を抑制したりということをしします。

また、経費削減策ではないんですが、官公庁の補助事業や静岡県様の交通事業者による誘客促進事業と、そういったものの事業を活用して路線バスの観光客の混乗方式の実証運行等、そういったもので収入を稼ぎながら収支改善を図っていききたいと思ひます。また、自治体様のご支援と、あとやっぱり高速バスと観光バスも弊社やっておりますので乗り合いバスの赤字を埋めていっているような仕組みをまた作っていききたいと思ひしております。以上です。

#### 議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。  
続きまして山梨交通株式会社様をお願いします。

#### バス事業者（山梨交通 野口氏）

山梨交通でございます。当社収支改善計画につきまして9号議案、先ほどの富士急静岡バス様の続きとなりますが3ページをご覧ください。

当社は令和5年から7年度の国庫補助に関する記載となっております。利用促進策につきましては全体といたしまして現在の路線バスを広く認知いただき、利用しやすい環境を整備することとなりますが、具体的には地域住民に向けた周知、啓発の実施、時刻表の配布等を行ってまいります。また地域への来訪者や若い世代向けにはインターネット環境による時刻表情報等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。更には共通ICカード等の周知におきまして利用しやすい環境を整備し利用の促進を図ってまいります。また将来を担う若い世代へのバスのPRといたしまして、小学校を中心としたバスの出前授業の開催、学休期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いうふうに考えております。

最後に様々な利用促進を通じて収支改善を目指していくものではございますが、まずは昨今の新型コロナウイルス感染症の状況も考慮し、安全安心な利用環境の提供に向けた感染防止対策を徹底するとともに、こうした状況も踏まえ活動のほうも行ってまいりたいと考えております。

当社からは以上となります。

#### 議長（芦澤会長）

はいありがとうございました。  
続きまして富士急バス株式会社様をお願いします。

#### バス事業者（富士急バス 小林氏）

富士急バスでございます。それでは4ページをご覧ください。

まず利用促進策としまして関連の自治体様と連携をしまして、乗り合いバス等の乗り方教室を行いまして、乗り方や時刻表の見方を知っていただくことでバス利用のきっかけ作り、また利用促進を図っていこうと思っております。またウェブ媒体としまして、ホームページとバスロケーションシステム等を利用しまして、時刻表及び路線図の検索サイトの情報提供等を行いまして、最寄り施設から最寄りバス停留所を検索しまして運賃等の検索を可能とし、お客様へのPRを引き続きしてまいります。

また車両に関しましては引き続き更新を続けまして、低床バスですね、ノンステップのバスを継続運することにして、高齢者等の利用ニーズに応えるとともにバリアフリー化に対応した車両整備により利用促進を図ってまいりたいと考えております。また各自治体、学校、旅行会社等と連携をしまして、電気バスを利用しましてSDGsの取り組みを伝えて、バス利用の促進を図ってまいりたいと考えております。また企画乗車券等を発行し、公共交通の利用がない方への公共交通間の利用促進を図っていこうと思っております。

最後になりますが、危険バス停の移設を実施しまして利用者様に対する安全性、利便性の向上を図ってまいりたいと思っております。経費の削減策につきましては同じ富士急グループのスケールメリットを活かした燃料コスト削減を行いたいと考えております。以上となります。

#### 議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。事業者様からの説明は終わりました。この件につきまして、ご意見等ありましたらお受けしたいと思います。よろしいですか。

（なし）

それではお諮りをいたします。第9号議案、令和4年度、5・6・7年度の収支改善計画につきましては、原案の通り承認することとしたいと思っております。ご異議ありませんか。

(異議なし)

ご異議なしと認めます。よって本案は原案のとおり承認されました。各事業者様は静岡県生活交通確保対策協議会へ報告をお願いいたします。

次に第10号議案、令和3年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市町取組シートについてを議題とします。まず、地域間幹線系統及び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の担当者様から説明をお願いいたします。

## 第10号議案

### 令和3年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市町取組シートについて

#### 紅林哲代理（県地域交通課）

静岡県地域交通課の紅林です。私の方からはカラーで作られている令和3年地域間幹線系統に関する事業評価について説明させていただきます。着座にて失礼します。

この評価はもうすでに説明されました国県の補助金を受ける地域間幹線系統の令和2年10月から令和3年9月まで運行していた現状に関するものです。

各ページ右下のスライドに沿って説明いたします。

1ページ目をご覧ください。

まず、地域間幹線系統とは図のA市とB市を跨ぐような複数の市町を跨ぐバス路線のことを言います。広域的な移動を支える交通手段の一つとして通学や通院等のために重要な役割を果たしています。

2ページをご覧ください。C市から見る乗り合いバス事業は大きく図のように分けることができます。縦軸が黒字と赤字、横軸が単独の市町内で完結する路線か複数の市町に跨る路線かに分かれています。黒字の路線及び赤字路線の一部はバス業者様が運行しております。一方で、事業者での単独での維持が困難な赤字路線は主に市町内完結と複数市町を跨ぐものとで分類されます。このうち複数市町を跨ぐ路線であって、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ページをご覧ください。補助対象系統数と県の補助額の推移となります。補助対象系統数は折れ線グラフで右目盛りになります。補助対象系統は全部で59系統ですが、計算上別系統としているため、58系統での評価を行っています。

4ページをご覧ください。事業評価は、国の地域公共交通確保維持費改善事業費補助金交付要綱第3条に基づいて行わなければなりません。なぜ事業評価を行う必要があるのかというと、補助対象事業が適切に行われているか確認すること。また、評価結果を分析し今後の事業改善に繋げること。この2件により補助対象事業をより効果的効率的に実施するために行っています。

5ページをご覧ください。具体的な評価基準です。静岡県では独自に評価基準を定めています。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ABCの3段階で評価しています。

①運行回数と③利用者人員は運行開始前の計画値と実績値を比較しています。②収支率は55%以上を満点として実績値を評価します。④ネットワークの構成状況は鉄道駅などバスからの乗り換え可能な拠点数を評価します。⑤広域移動状況は複数市町を跨ぐ移動の割合を評価します。⑥キロあたり経費は国の標準単価と比較して評価しています。本年度の評価結果は次ページ6ページをご確認ください。

各事業者の評価結果を一覧にしたものになります。A評価が16系統。B評価が40系統。C評価は2系統になります。

個別の系統に関する説明は割愛しますので、評価の詳細は別途配布している令和3年度地域間幹線系統の事業評価結果をご確認ください。

なお昨年のA評価が10系統、B評価が44系統、C評価が5系統でしたので、若干改善傾向が見られています。

7 ページ目をご覧ください。平成 29 年度から今年度までの評価結果の傾向です。全体的に悪化傾向にある中、令和 2 年度は A 評価が減り、複数系統が C 評価となるなど大きく悪化しました。

今年度は昨年度と比べると改善傾向にあると言いますが、コロナ禍前の一昨年度と比べると、A 評価が減少しています。その原因としてはコロナの影響により輸送人員が減少したことや、それに伴う収支率が悪化したことと考えています。

8 ページをご覧ください。

このグラフは新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の平成 30 年 10 月から令和 3 年 9 月までにおける県内の乗り合いバス利用者数の推移です。

新型コロナウイルス感染症拡大前 1 年間で 600 万人から 700 万人程度で推移していましたが県内でコロナウイルスの感染が初めて確認された令和 2 年 2 月以降、利用者数の減少が顕著に現れ、一時は 400 万人を割り込むこともありました。現在もコロナ禍前に比べ 100 万人以上利用者数が減っている状況が続いています。

9 ページをご覧ください。こちらのグラフは コロナ禍の影響を受けていない令和元年度運行分を 100 として令和 2 年度、令和 3 年度運行分の同月の利用者数を比較したものです。なお地域間幹線系統の運行区間ベースの令和元年度運行分とは平成 30 年 10 月から令和元年 9 月を指しています。県内でコロナウイルスの感染者が確認されて以降、学校の休校等もあり、令和 2 年 5 月まで著しく落ち込んでいます。その後一定程度まで回復しているものの、依然 60% から 80% で推移しており、現在もコロナ前の水準までは回復していないことがわかります。

地域間感染系統状況改善に限らず、バス全体としてコロナウイルス対策、利用促進策、収支改善策をとる必要があります。

10 ページをご覧ください。これはあくまでも一例ですがコロナ対策を行う事業者に対し、国、県、市町で支援を行っています。県では今年度、交通系 IC カード決済システムの導入や空気清浄機、車内抗菌等感染防止、車内の密を防ぐ運行に対する補助を行っています。各市町においても感染防止対策に対する補助等の安全性確保のほか、公共交通利用券の配布等利用促進策を講じています。

11 ページをご覧ください。

この写真は事業者のコロナ対策の事例です。左の写真は、車両に光触媒のコーティングを施している様子です。

右の写真は交通系 IC 決済機器です。交通系 IC での決済は非接触型の決済手法として、コロナ対策だけじゃなくて、利便性の向上にも繋がっています。

路線バスを維持し、地域の交通を守るためには運行事業者や市町が一体となって生産性を向上させる取り組みを実施することが確実です。今回の評価結果については今後の計画策定の検討材料とし、改善事業に繋げていただきたいと思います。

早口にはなりませんが、以上で概要説明を終わります。

## 議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございます。次に各事業者様からの系統ごとの地域間幹線系統利用状況の説明を概略で結構ですので、簡潔に説明をお願いします。まず、山梨交通株式会社様からお願いします。

## バス事業者（山梨交通 野口氏）

はい山梨交通でございます。

先ほどの静岡県さんの発表の資料の次のページでバス事業者各社評価シートという部分がございますが、こちらを 1 枚めくっていただいた下側 1 ページ、2 ページこちらが当社の評価結果となります。

先に 2 ページ目になりますが、こちらの評価シート別紙ということになりますが、基本的なものを基礎的な事項が記載されております。

上から基本的事項につきましては先ほどの確保計画案に示してありますような、運行目的、増収策、また費用削減策の概要が記載し、こちらをもって令和3年度の運行を行ってまいりました。

またその下側(2)各事項の評価という部分ですが、ネットワークの構成といたしまして、各拠点、こちらの記載を行っています。こちらによりまして事業者の連携、また鉄道連携、また富士宮市さんをはじめとするコミュニティ交通との連携のネットワークの構成を行っています。

さらにその下が公共施設、拠点のアクセス状況については記載の通りの内容で運行を行っています。左側1ページ目こちらが実際の評価になりまして、こちらの評価につきましては、上側に運行期間というところがございます。

国県の補助の制度に基づきましてそちらの方は令和2年10月1日から令和3年9月30日の間の運行について記載を行っています。

上段の(1)基本的事項につきましては、先ほどの評価シート別紙の方の内容をもとに、運行の実施を行ったかということになりまして、主な運行目的としてこれらの中で実証したことから評価としてはAを記載しております。

具体的な各事項の評価につきましては、実績に基づく評価点数が下げる元となります。

主要なところにつきましてまず運行回数。評価点数が0点ということになりますが、計画値を未達成。計画値より少ない運行だということになってしまいます。

しかしながらこちら、当社では平日土休日をベースとした計画におきまして、こうしたコロナ禍様々な社会情勢を考慮しまして、年末年始における社会情勢また人の移動状況等も考慮し、効率的効果的な運行のため、一部を減便運行したことによる運行の未達成というような状況となっております。

それ以外主要な事項といたしましては、二つ目、三つ目、収支率・乗車人員というところで、計画目標値の運行実績について乖離が生じております。

しかしながらこちらは、この計画値におけます新型コロナウイルスの発生状況から収支の悪化、利用者の減少による実績として評価点数が下がったような状況となります。

以降につきましては評価シートが別紙の内容に沿って点数化されたものとなりまして、当社、合計点としては35。評価指標としてはBとなりまして、このB評価、地域間幹線系統として適した運行となっているというような評価となっております。

当社の評価シート、実績につきましては、このような状況となります。以上となります。

#### 議長(芦澤会長)

はい、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お願いします。

#### バス事業者(富士急バス 小林氏)

富士急バスの新富士線につきましてご説明申し上げます。弊社の評価シートの特質すべきところでして、乗車人員のところですね、計画目標に対しまして実績が22,285人です。マイナス5%以上となりますので、0点という評価になります。ただこちらの22,285人ですが昨年令和2年にかけて105%と利用的には若干増加傾向にございます。評価点数合計しますと45点となりまして、評価はB、地域間感染系統として適した運行になっているという評価になります。詳細につきましては先ほどご説明した通りとなります。以上となります。

#### 議長(芦澤会長)

はい、ありがとうございました。次に富士急静岡バス様お願いします。

#### バス事業者(富士急静岡バス 米山氏)

はい、富士急静岡バスは5ページ目からですね、12ページ目までの4系統になります。



富士市の方にも跨いで系統となっております。一番上の方の路線名、曾比名線から始まりです。こちら5ページ目の一番上の運行目的の方に、特別支援学校、富士宮東高、大淵第一小通学がメインとなっております。

こちらの系統ですね、左のページの運行回数の計画値 1,821 回に対して全て 1,821 回運行を行いました。3 段目の乗車人員になりまして、100%こちらは減少なく推移しておりまして収支率が 53.85 から 60.21 に若干ですが回復しまして、右ページにも増収策と費用削減策とありますが、主にコストですね。車両更新の先送りとか、設備更新をコロナの関係でストップさせました。その関係でキロ当たり経費の方が 17.45 一時的な措置でありますけれども、削減した関係もありまして、利用は減っているのですが収支率は回復しているという結果になっております。

続きまして自己評価ですが、こちらの系統は A になっております。

続きまして、7 ページ目ですね、ページをめくっていただいて大淵線につきましては、運行目的は、同じく特別支援学校への通学でしたり日中の利用となります。

運行回数は 1,152.5 と計画しまして、同数の運行を行ってまいりました。乗車人員につきましてはですね約 70%。31,000 人に対して 26,000 人ということで減少したことから評価点数 0 という記載になっております。そういう記載になっております。

収支率はですね、先ほどの曾比名線でも、述べました通り経費削減の関係で 77%ということでございます。

評価点数積み上げまして、A ということになっております。

続きましてお聞きください。

大月線①とありますが吉原中央駅から富士宮駅間となります。

こちらの運行目的は世界遺産センター止まりと包括的に運行している路線となります。運行回数は 7,284 回に対して計画通り 7,284 回運行しました。

乗車人員もこちらは減少が主要幹線なんですけど 8 割程度。13 万人の計画に対して、10 万 7 千人という結果でございまして、0 点です。

出資率の改善は同じく経費削減の関係で若干ですが回復しています。合計積み上げて 54 点で A となります。

おめくりいただきまして、富士宮駅止まりの路線で富士山世界遺産センターを発着する運航パターンになります。こちらの包括的な利用については大月線に似たことをご理解下さい。

運行回数は計画 1,095 回に対して同じく 1,095 回運行しました。

乗車人員は同じく 81%。19,538 人の計画に対して、15,858 人ということで 81%です。収支率改善は同じ傾向です。経費削減で 88.29%ということで若干回復しまして評価点数を積み上げています。合計 56 点で評価 A ということになっています。以上です。

## 議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。

続きまして取組シートにつきまして市の取り組みについて、事務局から説明です。

## 事務局（佐野室長）

地域間幹線系統市町取組シートを説明します。

まず 1 番目、富士宮駅イオン星山台蒲原病院線になります。市としては通勤通学通院および買い物利用が多く重要な路線であるため、国や県補助の欠損額を補助すること。路線案内を窓口で配架するなどの利用推進を行うことや、市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたいとしております。

次に新富士線でございます。市としては路線案内を窓口で配架するなどの利用促進を行うことや、市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたいとしております。

曾比名線、大淵線につきましても市としての取り組みは同様でございます。

次に1ページめくっていただきまして、大月線につきましては、市としてはのりもの祭りの実施と書いてありますが、これを路線案内を窓口に配架するという記載に修正いただきますようお願いいたします。ということで市としての取り組みは同様でございます。

大月線についても、市としての取り組みについては同様でございます。事務局からは以上でございます。

#### 議長（芦澤会長）

県の担当者様、事業者様、事務局からの説明は終わりました。この件について何かご意見はございますか。

それではお諮りいたします。第10号議案 令和3年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市町取組シート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）

ご異議なしと認めます。よって、本案は原案のとおり承認されました。

事務局は、静岡県生活交通確保対策協議会に報告願います。

次に、第11号議案 令和3年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価についてを議題といたします。

事務局に説明を求めます。

### 第11号議案 令和3年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について

#### 事務局（佐野室長）

本案は、令和3年度に実施した国庫補助の地域公共交通確保維持改善事業に対する一次評価となります。

本日の議案承認を得て国土交通省中部運輸局へ提出するものでございます。

対象路線は宮バス路線のうち地域内フィーダーとして位置づけられている東南循環と北循環となります。

提出は協議会として提出いたしますので、富士宮市地域公共創通活性化再生会議という形になります。

評価対象事業としましては、フィーダー系統という形になります。

そして事業者としましては補助金を受ける対象者として富士急静岡バス株式会社。

① 事業概要としまして、上の2つが東南循環、下の1つが北循環となります。

前回、収支率、利用者数の目標値を設定するとともにアンケート調査等を行いまして、調査分析をいたしました。

事業としては、計画通り事業は適切に実施されましたので、東南循環、北循環につきましてもAとさせていただきます。

目標・効果達成状況につきましては、目標値の50%を上回りましたが、利用者が減ったということでB評価とさせていただきます。今後につきましてはコロナウイルス感染症の影響で開催は難しいと考えていますが自治会と協力して利用促進を図っていくこと、アンケート調査を行っていきたいと考えております。

2ページ目をご覧ください。事業実施と瀬克交通確保維持改善計画との関連性につきましては、記載の通りでございます。

次に3ページ目をご覧ください。

富士宮市地域公共交通活性化再生会議として、国の中部運輸局に送付する資料となります。

4ページ目をご覧ください。

直近の2次評価の活用・対応状況としまして、直近の二次評価をいただいたものの結果の反映状況が記載されています。

次いで6ページをご覧ください。

協議会が目指す地域公共交通の姿ということで、地域の特性、概要、公共交通の取り組み、計画等における公共交通に関する目標及び期間が記載されております。

7ページ目をご覧ください。

目標達成に向けた公共交通に関する具体的な取組内容としまして、宮タク北部エリア、内房エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験。ユニバーサルデザインに関する補助、公共交通補助券の交付額を今年度の4月から1万円から3万円に増額している内容となっております。

8ページ目をご覧ください。計画の達成状況の評価指標とその結果ということで、富士宮市公共交通PDCAについて記載されております。

9ページ目につきましては、前回実施しましたPDCAの内容が記載されています。

10ページ目をご覧ください。

自己評価から得られた課題と対応方針としまして、課題は新型コロナウイルスで利用者が減少して運賃収入が減少しているということで、今後の取り組みとしましては、地域の会合や寄り合い処などで公共交通の利用促進のための説明会を開催する等を記載しています。事務局からは以上です。

### 議長（芦澤会長）

事務局からの説明は終わりました。この件について何かご意見はございますか。

それではお諮りいたします。第11号議案 令和3年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価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）

ご異議なしと認めます。よって、本案は原案のとおり承認されました。

事務局は、中部運輸局 静岡運輸支局へ報告願います。

以上で、協議事項はすべて終了いたしました。

続いて、報告事項に移ります。

## (2) 報告事項

### ① 富士宮駅前広場施設整備事業の施設配置（案）について

#### 議長（芦澤会長）

報告事項1 富士宮駅前広場施設整備事業の施設配置（案）について 事務局に説明を求めます。

#### 都市整備課（山田課長）

皆さんこんにちは。都市整備課長の山田と申します。本日はよろしくお願いたします。

都市整備課から富士宮駅前広場等施設整備事業の施設配置案についてご説明させていただきます。富士宮駅前広場をリニューアルしておりまして基本計画を進めております。

基本設計の中で計画しております、駅前広場の各施設の配置案について担当係長から説明いたしますので、よろしくお願いたします。

#### 都市整備課（穂坂係長）

市街地整備係長の穂坂と申します。よろしくお願いたします。

本会議におかれましては、令和元年に調査を始めるとき、2年に問題点、課題点を整理したときの2回目と今回で3回目となります。

お手元の資料 12 をご覧ください。富士宮駅前広場等整備事業の施設配置ということで、経緯ですが、ペDESTリアンデッキや、周辺等を含む富士宮駅前広場は利用開始から35年が経過していることや、交通体系の変化、施設の老朽化など様々な問題が生じておりましたので、令和元年度に利用実態や調査を行いまして、問題点を抽出しました。令和2年9月に報告させていただき、その後課題を検討し、本年度の基本設計において富士宮駅前広場の施設配置を検討しましたので本日報告させていただき、来年度以降詳細な設計を進めていきたいと考えています。

富士宮駅ですが、1階と2階に分かれておまして、1階がタクシーとバスの専用の乗り場、こちら料金をいただいている専用の広場となります。駅前からは富士山を眺められます。券売所、待合所が1階バス乗り場のところにあります。

1階ですけれども、待合所、券売所、トイレがあつてタクシー乗り場。

2階は北、東、西と降りられる構造となっています。

これを問題点・課題点を整理するにあたりまして、まず①のバス券売所、待合所の移設としまして、待合所、券売所を今トイレがある場所に集約して移転します。これは1階のこの広場が登山バスが来る場所にもなっておりますので、広い場所を確保したいということ。もう1点が乱横断が多かったものですからこちらから平面交差で移動できるように1階から階段を上らずに渡って2階に行けるように考えたいことから配置を考えました。トイレは1階から2階へということで、これは2階の図面なのですが、2階の歩道のこの位置に接続できるようなものを新しく作りたと思っています。

続きましてバス乗降所の改修ですが、今バスが斜めのところにバス停がありますので、ぴったり着けられないという問題があります。これを斜めバスベイと言って、直進で入ってハンドルを切って出るというかたちのバス停に4か所直すことによって車いすの人もぴったり着いたところから乗れるように変更します。先ほど説明しました横断歩道ということでこちらを渡りたい。あとはタクシー乗り場周辺ですが、市からタクシー事業者へUDタクシーの補助を出しているにも関わらず、現在UDタクシーで降りた車椅子が2階へ上るルートがないものですから、UDタクシー専用の乗降所と2階に上られるエレベーターの設置を検討しました。ここに新しく普通車の乗降所も作りました。これによって駅前広場からだとエレベーターが無いのですが、一般の方エレベーターを上って2階に行けるようになるという計画にしております。その他としては舗装を打ち換えたり、案内サインの再整備、照明施設の整備を考えております。

2階になります。先ほどのトイレですね、エレベーターの出口そして入口入ってすぐなのですが、初めて来た人がどこに降りているか分かりにくい駅ですので、デジタルサイネージといったデジタル的な案内を入口に富士急さんと富士宮市で1個ずつ作りたいたいと考え調整をしております。その他1階のタイルもレンガ調で古い色ですので打ち換えて、案内サイン、照明も変えたいと考えております。そのようなスケジュールで今年度配置を決定させてもらいまして、来年度設計を行った後、5年度から3年程度で現場を施工したいと計画しております。説明は以上です。

## 議長（芦澤会長）

はい、ご苦労様でした。

それから数年かかる事業ですので、また進捗、設計が進んだところで皆さんにご報告をしたいと思います。引き続き、報告事項の2、宮タクワクチン接種便について説明をお願いします。

## ② 宮タクワクチン接種便の運行について

### 事務局（佐野室長）

資料 13 をご覧ください。自宅と集団接種会場・市民体育館を結ぶ宮タクワクチン接種便を第3回のワクチン接種に伴って運行いたします。これは2月8日から運行を予定しております。乗り合いタクシーで宮タクの制度をそのまま使った形で運行いたします。

利用できるのは65歳以上の方と障害者手帳お持ちの方で、前は65歳以上だけでしたが今回は障害者手帳所有者も追加させていただいています。運行日は、前は日曜日限定だけでしたが、平日も含め土曜日も運行するようになります。運賃は無料です。

ページ捲っていただきますと、宮タクワクチン接種便の時刻表があります。1日6便運行いたします。説明は以上でございます。

### 議長（芦澤会長）

はい。この件につきましてはご質問等をお受けしたいと思います。

今説明がありました通り、これは土日を含めて今までの宮タクの中では異例なのですが全額国費です。ただしこれは自宅と市民体育館の往復のみということですが、これも市のほうで積極的に情報開示していきたいと考えております。分かりにくいことがありましたら事務局までお問合せください。

よろしいでしょうか。それでは2点につきまして報告を終了いたします。

その他といたしまして、静岡運輸支局様から乗合バス輸送人員についての説明をいただきます。

### (3) その他

#### 風岡昌吾委員（静岡運輸支局）

ご説明させていただきます。タクシーの輸送人員というグラフがお手元にあるかと思います。

新型コロナウイルスの拡大から2年経っている状況でして、その間のグラフをお示しております。バスの事については先ほど静岡県からの説明と重複するので省略しますが、概ねコロナ前の7割程度しか戻っていない状況です。

2枚目のタクシーの方をご覧ください。コロナ前を比べましてバスよりも落ち込みが大きくて凡そ50%くらいで推移しております。ページ下部に交通圏別輸送人員としましてそれくらい輸送人員が変わっているかということで11月の人員を示しているのですが厳しい状況です。飲食店ですとか、観光業のところはコロナの影響がありまして、テレビ等で報道されているところですが、飲食店の需要が落ちれば当然それに紐づいてタクシー・バス事業者も需要が落ちているという状況です。

事業者様の皆様、感染症対策の徹底を図っていただいて公共交通は感染するリスクは低いということはPRしていただいております。また、国でも様々な支援を行っておりますし、富士宮市をはじめ各自治体が様々な支援を実施している状況でございますが、市民の皆様におかれましてはバス事業者、タクシー事業者の現状をご理解いただいて使用促進を図っていただいて社会生活に欠くことのできない公共交通の維持のほうをお願いします。

それともう1点、お手元にお配りしましたプレス資料があります。中部運輸局交通政策部という資料ですが、感染対策のピクトグラムを中部運輸局の方で作ったものです。

それぞれ、例えば空気の入替え、消毒液の設置、キャッシュレス決済を実施している等を作っております、交通事業者、各自治体を含めて利用は自由です。

2枚目の方に専用サイトのアドレスとQRコードを入れてありますので、出来ておりますというPRに是非ご活用いただきたいです。

以上で説明を終わらせていただきます。

### 議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。本日の議事は全て終了しました。

藤井先生、最後に指摘等ありましたらお願いします。

その他といたしまして、全般的に富士宮市の公共交通に関する事で、意見等ご要望ありましたらお受けしたいと思います。よろしいですか。

(なし)

藤井先生から何か、総括的に何かよろしいでしょうか。

#### 日本大学 藤井敬宏委員

これからもコロナウイルスの影響がありますので、バス事業者、タクシー事業者と安心して利用できるようにサポートしていただきたいです。事務局に関しては個別に相談頂ければ対応いたしますのでご連絡ください。特に実証等どう評価するかなどは対応できるかと思っておりますのでご連絡いただければと思います。なかなかそちらに伺うことができないような状況になるかもしれませんが、オンラインで対応しますのでよろしくお願い致します。

#### 議長（芦澤会長）

藤井先生ありがとうございました。またよろしくお願い致します。

本日の議事はすべて終了いたしました。この後の進行は事務局をお願いいたします。

ご意見ありがとうございました。以上をもちまして、本日の議事はすべて終了いたしました。この後の進行は事務局をお願いいたします。

### 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。

それでは次回の会議のご案内をいたします。令和4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。詳細につきましては、事前に通知を送付させていただきましたので、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3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。

16:20 閉会