

## 第2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9月10日(水) 14:00～

会 場 富士宮市役所 4階 410会議室

委 員 14 人

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 篠原晃信会長            | <input checked="" type="checkbox"/> 斎藤俊之委員 | <input type="checkbox"/> 中山國光委員            | <input checked="" type="checkbox"/> 篠原克敏委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 広松明大委員            | <input checked="" type="checkbox"/> 藁科元成委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 村松悦雄委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 山崎好信委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 芦澤哲夫委員            | <input checked="" type="checkbox"/> 土屋善江委員 | <input type="checkbox"/> 鈴木清秀委員            | <input type="checkbox"/> 井出和俊委員            |
| <input checked="" type="checkbox"/> 藤井敬宏委員            | <input checked="" type="checkbox"/> 金森幹雄委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 岡田豊委員  | <input type="checkbox"/> 柳原一揮委員            |
| <input type="checkbox"/> 片山広文委員                       | <input checked="" type="checkbox"/> 渡邊克仁委員 |  |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> 片山広文委員（代理 木村大志主査） |  |  |  |

事 務 局 5 人

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 市民部長 佐野史俊       | <input checked="" type="checkbox"/> 市民生活課長 長谷川さおり |
| <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室長 神尾正之     | <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室主幹 佐野孝明  |
| <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室主任主査 岩崎朱美恵 |   |

説 明 員 3 人

- |  |   |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 富士急静岡バス(株) 後藤    | <input checked="" type="checkbox"/> 富士急バス(株) 小林 |
| <input checked="" type="checkbox"/> (株)地域まちづくり研究所 小池 |   |

合 計 22 人

### 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。定刻より少し早いですが、始めさせていただきます。

令和7年度第2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。よろしくお願いいたします。

本日の会議は、協議事項5件、報告事項4件、他の予定でございます。

それでは、本会議の会長であります富士宮市副市長、篠原晃信よりご挨拶申し上げます。

議長 篠原副市長 改めまして、本日は大変お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

本日協議事項先ほどご案内ありました5件となっておりますが、特に蒲原病院線の廃止に伴う富士宮市管内部分の代替の対応。そして、富士宮市で新しく公共施設ができます富士根交流センターと言いますけれども、富士根交流センターにかかる交通調整も含め、そしてまた、令和8年度から12年度までを計画期間とする地域公共交通計画ということで、今回協議事項について

大変重要な事項が入っております。

ぜひ、皆さんから忌憚のないご意見をいただきながら、富士宮市の公共交通、そして市民の足を考えていきたいなと思います。よろしくお願いいたします。

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、篠原会長に議事の進行をお願いいたします。

## 2 議事

### (1) 協議事項

#### 第 1 号議案 令和 7 年度公共交通 PDCA(事業評価)仮評価について

議長 篠原副市長 それでは会議の契約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、ご協力をよろしくお願いいたします。

それではまず議事に入ります前に、今回の会議は協議事項、報告事項の説明者として、まちづくり研究所、富士急静岡バス株式会社、富士急バス株式会社のご担当者様にご出席をいただいていますことを報告させていただきます。それでは議事に入ります。

初めに、第 1 号議案、令和 7 年度公共交通 PDCA(事業評価)仮評価についてを議題といたします事務局から説明をお願いいたします。

事務局 神尾室長 <公共交通 PDCA(事業評価)仮評価について説明>

議長 篠原副市長 はい。事務局からの説明が終わりました。ここで皆様からのご意見、またご質疑等を受けたいと思います。よろしくお願いいたします。

日本大学 藤井 会場でないようであれば私の方からお願いします。

委員 この富士宮で取られているこの PDCA は、以前から現状把握した上で改善に繋がると、そういった仕組みの中でルーティンな形で検討されてる、これを評価しないといけない点だと思います。

ただその評価が、現状の社会現象をきちんと的確に捉えているかどうかといった点は、ぜひ立ち止まって検討する必要があるなというふうに考えています。というのは、他の自治体さんでも少し起きてることなんです、やはり事務局でも言われていた物価高とか人件費の高騰、同じ運行経費そのものが上がっていると、実利用者が増えているのに、そういった面では収支率という数字だけで見ると、不採算の状況に陥っていると。

公共交通として、地域の利用者数が伸びているのにこの評価が逆行していく、これが本当に公共交通を評価する上で正しいのだろうか、といったところについてですね、やはり事務局として一定程度を検討する必要があるかなというふうには思います。

というのは、この物価高・人件費高騰のところで、初年度からP D C Aを回していた金額が、それが一定金額であればですね、当然この評価は上がってきて、地域の中に適用されている公共交通として維持されてるはずなんです、これはやはり経費分が増大しているといったところで足のある意味引っ張ってる状況になっている。これは、本当に公共交通の正しい評価なのかといったところをやはり再検討する必要があると。

そういった面では、割引いてこう考えていったときに、この収支率の得点化といったところが、先ほどのページのところで出ておりましたけども、例えば収支率が50%を超えていると3点といったところですが、物価は上昇分といったものを補正すると、例えば25%から49%の領域でも、実質の公共交通の利用促進状況から見ると、例えば本来は60%・80%ぐらいの利用状況を表しているものだというふうに見直していくような考え方も当然必要になってくると、そうなった時に、適正なパーセンテージっていうのを、やはりこのような状況下の中で少し検討していく必要があるかなというふうに思っています。

今回の場合仮評価ということで、継続的な評価をする上での考え方として事務局として示されましたので、かつ、公共交通を一定程度利用されている実利用者数が伸びている状況といったものを見ているのでそろそろこの評価の考え方を検討された方がよろしいかなというふうに思います。

それからもう一点なんですが、これはちょっと質問なんですが、宮タクについてということで、制度が難しすぎるという声があるといったところで、この制度の難しさといったところで、地域によっては乗り継いでいけないといけない地域もあったりするんですが、この富士宮の中で、事務局が今認識しているこの制度の難しさ、これどのように捉えているのか。その難しさを克服するために、次なるプロセスの実証実験というふうに繋がってくると思うんですが、それは後ほどの説明でもあるのかもしれませんが、現段階でご説明いただけたところがあれば教えていただければと思います。以上でございます。

議長 篠原副市長  
事務局 神尾室長

はい、ありがとうございました。それでは事務局から2点、先生からお話ありましたけども、よろしくお願いいたします。

はい。事務局でございます。第1点目の件につきましては先生のおっしゃる通りだなんて聞いていて感銘を受けたところでございます。所要経費については、分析を加えなきゃならないし、我々も、話題がそれですけども、家計の中で食費が増大しているという、昨今の状況を鑑みますと、やっぱり当然バス・タクシーにおいても、当然そういった考え方は取り入れていかなきゃならないのかなと思っております。また検討を加えていきたいと思っております。ありがとうございます。宮タクの制度の難しさっていうことについてですね、いろいろと要望を受けたりしているところなんですけれども、

難しいってということよりも、やっぱり公共施設であったり医療機関ってというのが、エリア内で前提の乗降場所ということになっておりますのでその部分においてもちょっと広げることができないのかなっていうところは、検討していかなきゃならないところだと思います。

他には、やはり行きたい医療機関がエリア外にあるんだけどもっていうところも聞いているところなんです。

ですので、次の第3次公共交通計画の話にはなっていますけれども、そういうところは検討を加えていきたいと、そんな感じで思っております。ありがとうございます。以上です。

日本大学 藤井  
委員

はい。承知しましたありがとうございます。

議長 篠原副市  
長

はい。藤井先生からのご指摘、本当にあの一つ目の PDCA の評価のところ、収支評価のところにですね、ここをもって公共交通の必要性とか利便というところを評価するにちょっと時代がというか状況がミスマッチを起こしているところがあるんじゃないかなと。実はこれ、病院経営にも同じことが起きていて、全国の病院の約9割が今赤字だと言われてます。これが病院も患者さんが来てくれば、病院の経営が潤うっていうようなことでベースはそこにあるわけですけども、その患者さんからいただける費用は診療報酬といいまして、公定価格を国の方で決めています。そこが、どうしても人件費、医者の人件費であったり、市立病院で言いますと公務員の人件費であったりとか、物価とのずれが、そのスピードがずれていっているということで、特に大きな赤字要因がその費用っていう人件費・物価の費用というところが、病院経営においてもちょっと今出ちゃってますので、物価高騰、人件費の部分については、経済の波から言うと、ちょっと急激なですね、動きをしているところがありますので、今のこの PDCA 評価、これまで富士宮市がやってきた評価について、ここで不整合が起きるのもおかしい話になってしまいますので、ちょっとまた今先生のお話もいただきましたので、評価の段階でまたうまく組み合わせられるように検討をまた事務局にもお願いしたいなと思います。

また、宮タクについては、後ほどお話がいくつか出るじゃないかと思うので、使いやすい宮タクっていうのが一つのテーマじゃないかなとそんなことも含めて今日の議論の中で先生のご意見の中でのことも踏まえながら、ちょっと今日、皆さんからもご意見いただければなと思います。

よろしくお願いします。

その他いかがでしょうか。はい。お願いします。

斎藤委員

何点かお伺いしたいんですけど、評価基準のところでお伺いしたいんですけども先ほど、この PDCA 評価指針で、2 回連続で E 評価または 3 回連続で D 評価以下だった場合は運行廃止し、新たなシステムを構築するというの

が一つのルールですよという話だったと思うんですけど、資料の方に戻って今後の対応方針のところで、単純に数値目標の達成状況によって路線廃止を実施することはできないっていう表現もあるんですけど、この評価基準っていうのが一致しているのかどうか。単純に数値目標の達成状況によって路線を廃止なんか簡単にはできないっていうことであれば、その評価基準の中身であったり、E評価2回連続とか、D評価3回連続とかよりだったらどうだっていうところを見直すのか、そもそもそのE評価やD評価の中身を見直すのかというような議論というのが出てくるのかなっていうのがまずちょっと1点目です。

あと2点目なんですけども、先ほど物価高騰とかで収支率が非常に悪くなっているというような話の中で、おそらく病院はその診療報酬とか公的に決まってるって話だったんですけど、例えば運賃の改定とかっていうことを、宮バス・宮タクで検討する考えがあるのかどうかっていうことが2点目。3点目ですけど、宮タクのところに平均乗車人員っていう指標があると思うんですけど、いつも平均乗車人員で1台の車に何人が乗るかってことだと思うんですけど、例えば、親子で乗りましたとか、兄弟で乗りましたとかっていうと、2になるんですよ。

ただ、それって1組2人が乗るというかっていうことだと思うんですけど例えばバラバラの利用のはずだった人たちが、1人と1人が乗ってこ乗合率というか、それが2だとすごく評価が高いのかなと思うんですけどたまたま親子で乗りましたとか、2人が乗りましたっていうのは単に1組なんじゃないかなと思ったりするんですけど、そういった中で、その観点というか見方として、の利用の仕方がやっぱり2組で乗った方がいいよねって1組2人よりも1人1人かもしれないけれども、2組の方が乗り合ったっていう方が評価が高いのかとか、多分その利用の仕方に対する評価をしてもらった方がいいのか、それとも、同じ2人であればお2人ともが運賃を払うわけなんで、別にそれはそれで2人乗ったんだから、あの1回運行したのにもらう運賃が同じなんだからそれはそれでいいんじゃないかってそういう収支の観点で、平均乗車人員っていうのを見た方がいいのかっていうところを、考え方っていうのを教えていただければなと思います。

議長 篠原副市長

はい。では3点ご質問ありましたけれども、よろしくお願いいたします。

事務局 佐野

ご質問ありがとうございました。

まず評価の内容の見直しの関係ですが、これについては昨今の物価上昇とか考えて、藤井先生のご意見もありましたので、今後事務局でちょっと協議していきたいなと考えております。

次に運賃の改定ですが、今のところ担当レベルでは運賃の改定は検討しておりません。

次に平均乗車人数の関係ですが、これにつきましては、宮タクというのはタクシーを使ったバス事業になります。

普通タクシーでしたら1グループがお幾らっていう形になるんですが、宮タクの場合は1人、1人、お金をいただいています。平均乗車人数が上がってくれば市の負担が減ってくるというような観点になりますので、これは収支の方で捉えて考えておりますのでよろしくお願いいたします。以上です。

議長 篠原副市長

それでは、よろしいでしょうか。まず1点目について、また評価の部分でこうなった場合廃止するっていうけどもできない現状を踏まえてその評価との基準との兼ね合いとか、そこについてまた説明をしっかりと果たせるような、整理を本評価のときはしていかないとと思いますので、検討をお願いしたいと思います。

そして3番目の平均乗車人数のところですけども、委員の皆さんも共通認識いただけたと思いますけれども、1家族で2人乗ったとなれば、2人から費用をいただくってことですね。これは収支を補完を市の一般財源、税金の方からっていう制度になってますので、その収支の評価ってことですね。

そして、運賃の見直しですが、民間ですと独立採算の交通事業者からすると大きく考えると思うんですね。

実はここちょっと藤井先生お聞きしたいんですけども、よろしいですか。自治体の場合ですと、儲けるとか営業ではないんで、ただ、特定の市民が使う場合は、受益者負担っていう考え方で、その方が特別受益を受けるんでその方に費用負担いただこうと、例えば市民文化会館のホールを使うとか、そういう時なんですね。市民文化会館を作るのはみんなの税金で作るんですけども、使った人の費用をまた特別な計算をして費用を出すことがあるんです。

今回の宮バスっていう性質は、受益者負担なのかっていうか。どちらかという、見た目は公共交通・民間の交通事業者の料金みたいな要素も見えますが、各種の動向も含めて、自治体交通の場合これどうでしょうかね。

日本大学 藤井委員

いろんな自治体があります。運賃設定に関しては、公共交通会議と別に運賃協議会といったところを設定して、そこで運賃は決定することになります。その際に、このデマンド交通でも、地域差、こういったものを把握して、距離運賃といった形で取ってるところもあります。移動するトリップの長さ、それをブロックに分けた形で、適正運賃化といったような形で、運賃を例えば5000円かかるタクシー運賃のところ500円でやってるような自治体もあるけども、それを例えば距離体制のところで半分ぐらいのところ半分とは言いませんけども、1500円ぐらいまで上げていくねっていう協議をして決定しているようなところもございます。それは自治体の考え方です。

先ほど、5000円かかるところを500円でっていう自治体で全域とかく一律500円で行くっていう、これは市の政策方針で決めて、それを両料金の協議会の方にかけて了承を得て運賃設定してるところもあるということで、

これはもう自治体独自の考え方で、この地域性といったことも踏まえて、公共交通事業者さん、こちらとのバッチングが生じない運賃設定をどう適正に考えるのか、すなわちタクシー料金とバスの間といった中でどの料金が適切性があるかということはこの協議会の中で検討していくという形になります。

ですので、どれがベストかといったところはないですが、やはり今のところ、かなりワンコインといったところが、やっぱり利便性が高いといったようなところで、そこに帰着するような自治体が多いというのが実際のところですよ。

ただしあの、今言いましたようにブロック別といったところでは、今回この富士宮でも北山エリアとかいろいろありますので、そのブロック間を当たったときに、それぞれのブロックでかかる費用を全部足すのか、あるいは割引運賃にするのかとか乗り継ぎをしたときの乗り継ぎ割引であるとかそういったような考え方を加味した中で、ゾーン間移動みたいなことを検討していくっていう手立てはあるかと思います。

また先ほどちょっと質問で出ていた、この全体の PDCA を回す仕組みのところなんですけども、これ当初計画したときにはですね、コストそのものの社会的増みたいなのを計画の中に反映してなかったんですね。

ですので、収支率換算するときには、基本的に利用者と費用対効果というところで比較すればよかったんですけども、あまりにもそれが増えてきてしまったと。

その中で増えた分についてといったところを、これ社会的コストとして自治体が負担していくという考え方をするのか。

もしくは利用者にそれを担っていただくのかといったところはこれまた政策評価ということにな繋がってきます。

そういった中で、今私が関わっている自治体の中では、収支率を 50%とか、そういう高め設定している自治体が少しずつ現状に合わせて下げている自治体が多くなっています。柏市さんなんかも以前は 40%収支率取ってたんですが、今 30%に下げたりとかですね、そういった面では、収支自体が、やはり利用者がその負担するところの一律の費用といったものを一定に考えたときに、その応分でかかるプラスアルファは、自治体負担という考え方に持っていくのが妥当じゃないかというそういう政策判断をしている自治体もあります。ですので富士宮でどういう方向性で運賃のあり方全体を考えるかといったところは、一概にね、どれがベストかっていうところはなかなか言いにくいところですけども、ただ今の実情を考えると、その評価の考え方は変えていく必要性はまずあるねといったところかと思います。

以上でございます。

議長篠原副市長

ありがとうございました。評価の考え方、地域経済実情はやっぱり地域で。

日本経済のだいぶ大きな変動が起きてますので、評価ってそこがぶれが出るおかしくなります。また先生のご意見もいただきながら、検討いただければと。また、さっき受益者負担なんて話もしてしまいましたけども、横浜とか大都市にいきますと市営バスで走ってるんですね。あれは完全に独立採算の形だから富士急さんとか山梨交通さんと同じように会社みたいに独立採算でやってると、あの地方公営企業って言いますけど、自治体が運営する会社なんですね。ですけど、宮バスの場合はそういう形をとっておりませんので、ある意味政策的にやってるような要素があります。また料金設定については今の先生のご意見も含めながら、また、適切になっていうところとか、市民が乗りやすいとか使いやすい金額ってところも考慮するのが一つの政策かもしれませんが、また今後またそこも議論いつかの議論になると思いますのでよろしくをお願いします。

その他いかがでしょうか。ではどうぞよろしくします。

区長会連合会芝  
川地区代表 村  
松委員

先ほどあの問題なっている芝川・稲子地区なんですけど、宮タクに関して1年くらい前から地域に定着させようっていうことで、地域全体でいろいろ取り組んでいるんですけど、実際にですね実証実験から本運行になって、現状はどうかっていうふうに見てみると、やはり無理やり通した実証実験の前に戻ってしまってるっていうことですね。それを皆さんに何故利用しないのかっていうのを聞いてみますと、やはり使い勝手とかそういうもので非常に問題があって、使おうとしても使えないっていう意見がものすごくあるわけですね。その意味ではですね、そのPDCAの中のEランクっていうのは、私は地域の実態を非常によく表してるっていうことで、皆さんの判定はEランクであるっていうことは、私は間違いないのかなって思っています。PDCAですから、アクションの部分はそのEランクは甘んじて受けますっていうことなんですけど、じゃあ次のアクションはどうなるんですかっていうところを非常に期待してるんですよ。

それは何かというと、もっと使いやすくてみんなが使えるような仕組みに早く乗り換えていかなかったら、今我々の芝川・稲子地域っていうのは少子高齢化がもう非常に進んで、5年もかけたらもしかしたら町全体としても消滅してしまうかもしれないし、また小学校がなくなってしまうたら、宮バスなどの需要って全くなくなっちゃうとは思うんですよ。

そういった中で、そういうスピードがものすごく早く進んでいる中でPDCAを回してって言ってまた何か評価で見直した結果、Dになったからは何もしないっていうことが続いていたならばですよ、その仕組みの前に町全体がなくなってしまうんじゃないのかなっていう危機感があるわけなんです。今必要なものは、今のうちに作り変えていかなきゃいけないっていうことでそれを何年も何年もかけてたらもうそれ自体で状況が変わってしまってその出来上がった頃には誰が使うんですかっていう話になってしまうわけなんです。



よ。

ですから私は、評価を見直してまたうまくなるような評価基準だったら PDCA って言わないんじゃないですかねっていうことで、やっぱりアクションのところはしっかり素早く対応していただければ、問題を洗い出してですね、なんでみんな使わないんだっていうのと、今その他の手段で使ってる人が何人もいるっていうのと、やはり使い勝手っていうところすごく不安を感じた人がいっぱいいるということを知っていただいてですねここで一つ述べて申し訳ないんですけど、あまりにも何で使わないかという問題が、この頃明らかになってきたような気がしてですね、その入り口では宮タクの半額をまだ補助しているわけですね。

それでも、使おうとする人がいないってことは、やっぱり根底にかなりの問題があるっていうことをぜひ知っていただいてですね、PDCA は PDCA で評価をしっかりと、悪いところはそれなりに問題があるっていうのを、あぶり出しての方がいいんじゃないのかなって思うんですね。

何かやっているうちに、いつの間にかもう何もみんなしなくなっちゃうのかなっていう気がしてですね、私は PDCA のところを非常に良い期待をしてるんですし、駄目なところは駄目でしっかり直していけるような仕組みを取っていただけるなら、ここに参加してる意義っていうのは地域の住民として非常にあるんじゃないかなと思って、ぜひ期待して E 評価いいじゃないかっていうと思いますよね。問題がこれだけ表に出るってことは、いうふうに思ってます。以上です。

議長 篠原副市長

ありがとうございました。宮タクについては使い勝手の意味はなく、また今、庁内の中でこの会議に向かうにあたって、どんな形がいいか独立採算型の交通事業者との関係をどうするかとかですね、いろんな仕組みの中でできているんですけども。その仕組みを踏まえつつも、今の社会情勢社会課題の変化が大きいかなと。そのスピードとどう合わせるかってことも含めて、またまさに次のアクションも含めて今日のいろんな議論の中で研究していきたいなと思っております。ちょっと事務局の代弁型になりますけど、ありがとうございました。では、ちょっと時間もありますので次に行かしてもらってよろしいでしょうか。

それでは1号議案でございますが、令和7年度公共交通 PDCA(事業評価)仮評価については、この原案の形で承認をすることということでご異議ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。議案の通り承認を通させていただきます。

次に第2号議案の宮タク「南部エリア」の増便、乗降場所の増設について議題といたします。事務局からお願いいたします。

第2号議案 宮タク「南部エリア」の増便、乗降場所の増設について  
事務局神尾室長 <宮タク「南部エリア」の増便、乗降場所の増設について説明>

議長 篠原副市長 はい。事務局から説明が終わりました。本議案につきましては、山梨交通様の富士宮駅～蒲原病院線の路線廃止に伴う対応でございます。

ご意見ご質疑等ありましたら委員の皆様、よろしくお願いいたします。

はい。お願いします。

区長会連合会 藁科委員 知識がないから教えてもらえない宮タクっていうのは、1 回に何人乗れるんですか。4 人。タクシーだと 4 人ですね。乗員人数その辺をちょっと。

事務局 佐野 区長会連合会 藁科委員 宮タクの乗員数は 4 人まで乗れます。

そうしますと、例えば 5 人いた、6 人だった場合と、2 台頼まなきゃ駄目。そうすると料金や何かが変わっちゃう。例えば反対にマイクロバスみたいの時間帯なんか病院行くっていうと結構な人数がいると思うんですよ。そのときに、ワンボックスかとか何かなら、もうちょっと人数が乗れますよね。

事務局 佐野 ご指摘ありがとうございます。宮タクは、普通のセダンとか、UDタクシーというタクシーが、「宮タク 区域限定」というステッカーを貼って動いてるものになります。ですので、例えばある時間の便で、4 人・5 人・6 人あった場合については、そこはタクシー事業者さんが 2 台向かう形になりますので、対応できると考えております。

やっぱりタクシー事業者さんの事業の中でやっていただくということで、制度設計の時にはセダン型のタクシーを使っているっていうことで、そういう大きなバンみたいのは使っておりません。以上でございます。

区長会連合会 藁科委員 さっき言った人数でいくと、補助金や何かあるから、宮タクを使う、それがもし一般のあれで行ったら、さっきの親子で乗った人を 1 と考えるっていうのは一緒に、それが 3 組あると 6 人になっちゃうんですね。4 人だと 2 人は乗れないというところのもっとあって、何にできないのかなと。

事務局 佐野 基本的に宮タクっていうのは、例えば、山宮エリアでしたら、山宮の A さん、万野の B さん、そして大岩の C さんを拾って順繰りに来るような流れになります。

区長会連合会 藁科委員 4 人になったら、もうその時点で終わっちゃう。

事務局 佐野 その場合につきましては、山宮エリアを担当している第一交通さんというところが、宮タクとして、車両を配置運行していただきます。ですから、6 人いた場合については、2 台向かいますので、乗れないってことはありません。

議長 篠原副市長 1 人だった場合、利用者の 1 人の負担に影響しませんかってところは。

事務局 佐野 宮タクはバスと同じで、定額運賃なっていますので、その乗る場所によって設定された運賃が適用されます。

区長会連合会 藁科委員 それはいいですけど、そうしますと、宮タクさんの方は事業者としての儲けもあるわけですね。

そうすると、利益率じゃなくて後で出てくるのかわかりませんが、ちょっ

と前の見てもらったときの補助金か何かが出てますよね。4人が乗ってれば、確かにその補助金とか何かその割合でいけば必要ない。だけど2人になることは、補助金が必要になってくる。

事務局 佐野

例えば、山宮から市役所まで運行した場合、運賃経費は決まっています。そのタクシーが100メートル当たり例えば50円とか、運賃設定が決まっていますので、そのそれに基づいて運行経費というのが算定されます。例えば4人乗って、山宮ですと運賃が1人700円で4人乗ると運賃収入が2800円で大体がそこだと、運行経費が3000円ぐらいで、そうすると差額の200円を市からの委託料という形で、お渡しすることになります。ですので、例えば山宮が出てくるときは3000円かかって、1人だった場合も、700円というのは定額になっています。ですので、2300円が市の負担という形になります。ちょっとわかりにくくて、それこそ無駄な2300円、2700円とか。

区長会連合会  
藁科委員

区長会連合会  
藁科委員

他のあれがあると思うので結構です。

ちょっとその辺のところが、補助金やなんかの人数の数が気になったので、ありがとうございます。

議長 篠原副市長

宮タクの料金ですけども、タクシー事業者の方に赤字を出させない仕組みになっています。例えば白糸からですね、富士宮駅までタクシー乗ると、結構かかりますね。5000円かかったとすると、宮タクの制度って何かというと、市民の方が5000円かけて市立病院へ行くのは大変じゃないですか、なかなか。そういうことで応援をする仕組みになっているわけですけども、その方に、もう一律料金決めておくわけですね。700円とか1000円とかで大体1000円ぐらいでいいかな。本当は5000円かかるところを、1000円っていうのは市で政策として決めています。そうすると1000円もらって、あと残りの4000円はタクシー業者さんが本来5000円とももらえるところをもらえてないじゃないですか。ですので、4000円を一般財源で、市の税金の形で費用を払うことで仕組みになっています。

もう一つは、宮タクの場合は時間を決めてあります。この時間に出ますよって。そうするとその時間で行きたい人が、私も私もっていうのを、手を挙げてもらう仕組みをとっていますので、それを各事業者さんに連絡することで、Aさんの家行ってBさんの家へ行って、富士宮駅で降りよう。って、計画を立ててもらえれば、2人から1000円1000円もらえますので、市としては3000円で済むわけですね。そういう仕組みで全部市がタクシー代全部負担しますよって形ではなくて、利用者にも負担をいただきながら、あとはその都度その都度で足りない分を応援して宮タクって仕組みができあって、本当でしたらタクシー乗っちゃえば一番シンプルかもしれませんが、料金も高い金額で、なかなか毎回病院へ行くのに5000円は大変だよっていうところを応援するのがこの地域公共交通の仕組みの一つとして、宮タク使う

わけですね。そんな料金体系になっています。大きく言うと、ですので、市とすると、何人か相乗りしてもらえれば、市が出す費用が少なくなりますので、例えばさっき言った 5000 円かかるルートに 4 人乗ってもらうと 1000 円掛ける 4 で 4000 円その方からタクシー業者さんをいただいて、残り 1000 円だけで市の負担が済むと、ですので、相乗りって方が収支についてはすごく市の支出はすごくいい制度になっているんです。

区長会連合会  
薬科委員

1 名でも動きますか。本人からの負担は増えますか。

議長 篠原副市長

動きます。本人からは 1000 円です。

区長会連合会  
薬科委員

猪之頭と白糸では違いますよね。

議長 篠原副市長

ちょっとね、1000 円が 1500 円なるかもしれないとか、そのエリアによって若干違いますけどもね。ただ、タクシーに自分が頼んで乗るよりも、かなり費用的には個人は少なくなる。

区長会連合会  
薬科委員

A ブロック、B ブロックの人が一緒にタクシーに乗ることがあるんですか。

事務局 岩崎

できます。上野エリアの宮タクで申し上げますと、A ブロック・B ブロック・C ブロックっていうふうに分かれています。富士宮駅から遠くなるにつれて、A ブロックで 500 円、B ブロックで 600 円、C ブロックですと 700 円という価格設定になっています。上野エリアの C ブロックの 700 円の方を乗せて、B ブロックの 600 円の方を乗せて富士宮駅に来るっていうこともあります。

例えば、10 時発の便で、C ブロックの方を 10 時に乗せて、B ブロックに到着するのは 10 時 10 分とか 15 分とかそういうことになって、乗り合って動く交通になっております。

議長 篠原副市長

宮タクのなかなか使いづらいという説明、わかりづらくなってしまうのが、タクシー事業者さんも独立採算でやっているんで、やっぱりその仕事としてやらなきゃいけない時間ありますよね。その中で、宮タクで固定があったらいつも来てよってことで拘束がありますので、本来のタクシーの仕事と宮タクでお願いしている仕事っていうところの兼ね合いもありますので、そこら辺でどうしてもこの時間帯とこの時間帯は宮タクに呼ばれたらいつでも行って下さいよっていうようなことで、車を縛っちゃう感じもありますのでね、そんなことですよ。そんなことでどうしても時間帯を設定したりとか、相乗りを推奨するための仕組みが少し皆さんにはわかりづらかったりとかっていうところあると思いますので、宮タクについて使い勝手の良いっていうとなると、やっぱり時間帯の問題も大きな課題かなとか、宮タクってタクシーのバスみたいなやつなんすね。タクシーのようだけどバスみたいな時間が決まってい

るっていうところありますので、またちょっとわかりづらい説明で申し訳ないんですけども、そんな制度で今回は、蒲原病院線のコバがなくなる中を、今度は宮タクってことで、この駅から南のエリアについて、公共交通の形を応援しようと、こういう説明でございます。

静岡運輸支局  
金森委員

いや、すいません。藁科さんのおかげで冒頭にちょっとこの制度が難しすぎるっていうのを実感しました。私からはちょっと別に、富士市の動きで前回この病院線の他に、大北線という連動する路線の廃止、代替ということで、今富士市の方で今度の10月からですね、12月まで代替線を運行するということが協議されて、今私どもの方に申請をいただいているというところで、今回富士市に飛び越える北松野の付近で一つ乗降場所を設定するということでこれが1月からの話ということで、これはまさに病院線の廃止で今富士市の方ではその1月分っていうのは、まだこれからどういう形にしていくなかっていうのを住民の意見を聞いて、どういう形にしていくなかって決めていきますよという説明を前回協議会で受けたところで、こちらの富士宮市の方で先行してこの決めた内容、この1月からの運行というのがその富士市の内容と連動していくのか、例えば、乗り継ぎなんかを考慮したものになっていくのかどうか、今そういう検討富士市としてるのかというところをちょっとお聞きしたいなというところです。

事務局 神尾室  
長

お答えいたします。我々も富士市さんと協議をした中で、この形に持っていったっていうところあるんですが、ただその乗り換えっていうことになる、一応、現時刻表でのチェックはしておりますけれども、まだ富士市さんの時刻表とかそういった実態が見えておりませんので、全てをチェックしているわけではありません。特に仮にチェックした場合は、乗り換え時間が30分、40分とかかるとか、乗り換え一切できないとか、そんな感じの時間帯もありますし、多分あの戻ってくる時においても同様な状況ですので、今後富士市さんの動向を見ながら、検討してまいりたいなと思っております。以上です。

議長 篠原副市  
長

今回の蒲原病院線につきましては、どんな方がどこで乗って、どこで降りているかなっていう調査も市としてやってみました。富士宮駅から蒲原病院までずっと乗っている方がいるのか、多いのか。それとも富士宮市内で降りている方が多いのか。そんなことも含めて、調査しております。そうしたところ、蒲原病院線はもう歴史的にいつもここにあるのが、私達の目を目にする普通の生活だったんですが、富士宮市民の乗っている様子はですね、富士宮駅と、どうも沼久保の橋、蓬萊橋、いわゆる富士宮市ですね、あの辺りの乗降がかなりの割合だったと。そんな情報も踏まえながら、まずこの中である程度住民の方の利便っていうところを完結する手段としては宮タクが有効ではないかなと。あとは、富士市側に入って、富士市側の北北線等を使うバ

スとの連絡についての利用は、確実にこの方がどうだったとまではなかなか数字では見えないですけど、割合的にはかなり少ないんじゃないかなっていう動向が見えました。やはり、蒲原病院行く時に富士宮市民はどうやって行くかという、身延線路線を使って富士川町、そしてバスっていうものが多いんじゃないかな。そういう中で、富士市さんが富士川町から蒲原へ行くバスについては、代替路線を今考えてくれるというようなこともありますので、そんな現実も、踏まえながらこの設計になっております。

よろしいでしょうか。その他どうでしょうか。

それでは、第2号議案 宮タク「南部エリア」増便、乗降場所の増設については今後ですね富士市ともまた協議の方で入りたいと思いますけども、この案でご異議ございませんでしょうか。

よろしいですか。では、ご異議なしということで原案の通り承認をいたします。また富士市との協議会の調整に入ってまいりたいと思います。

続きまして、第3号議案、宮バス「北循環」の経路変更およびバス停移動について議題といたします事務局からお願いいたします。

### 第3号議案 宮バス「北循環」の経路変更およびバス停移動について

事務局 神尾室 <宮バス「北循環」の経路変更およびバス停移動について説明>

長

議長 篠原副市長

はい。ただいま説明が終わりました。本件について、ご意見ご質問等よろしく申し上げます。

警察の公安協議とか、道路管理者との事前協議っていう状況はどうでしょうか。

事務局 神尾室

警察の方も、警察署の交通課長様の方にも会ってきて、説明をしております。こっちの方がいいよねっていうお話でした。管理課の道路管理者との協議も大方了承はいただいております。あとは占用の、道路法 32 条 2 項の道路占用の協議は完了しております。あとは、申請を残すのみということになっております。以上です。

議長 篠原副市長

委員の皆さんご意見等いかがでしょうか。本件についてはよろしいでしょうか。では令和8年4月1日に向けて、関係機関との最終協議に入って実現に向けたいと思いますが、それではお諮りしたいと思います。

第3号議案 宮バス「北循環」経路変更およびバス停移動について、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した。

ご異議なしと認め原案の通り承認をしたいと思います。

続きまして、第4号議案 宮バス「東南循環」経路変更並びにバス停移動及び名称変更について議題といたしますよろしく願いいたします。

### 第4号議案 宮バス「東南循環」経路変更並びにバス停移動及び名称変更について

事務局 神尾室 <宮バス「東南循環」経路変更並びにバス停移動及び名称変更について説明>

長

議長 篠原副市長

はい。事務局からの説明が終わりました。委員の皆様からまたご意見等ありましたら、お伺いをしたいと思います。よろしくお願いいたします。

今回この富士根交流センターっていうのがですね、いわゆる公民館みたいな機能ですね、生涯学習であったり、また文化団体の披露するような文化センターみたいな機能が入っている。そんな施設が、この図面でいうその右側にあります。そして青い線が縦に入ってる道ですけど、青い線は新しくまた市道拡幅をしまして、道路左側には放課後児童クラブの建設を予定しております。

もう近々に工事に入ると。ですので、エリア行って大きく土地がだいぶ、昔農地だったんですけどね、この中をこんな形で改良が入って2月1日オープン。そして、年度初めの4月1日から名称変更をしたいということでの議案でございます。

よろしいでしょうか。それでは、本件についてもよろしいでしょうか。道路協議、警察協議も先ほどと同様で、順調に進んでるってことでよろしいですかね。

事務局 神尾室長

はい。

議長 篠原副市長

特に関係機関からの警察、また道路管理者の問題も今ないということで、協議に諮らせてもらっております。

それではお諮りをしたいと思います。第4号議案 宮バス「東南循環」の経路変更並びにバス停へ移動および名称変更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した。

ご異議なしと認め、原案の通り承認をいたします。

続きまして、第5号議案 富士宮市第3次地域公共交通計画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5号議案 富士宮市第3次地域公共交通計画について

事務局 佐野・地域まちづくり研究所 小池

〈富士宮市第3次地域公共交通委計画について説明〉

議長 篠原副市長

はい。説明ありがとうございました。ここから、第3次地域公共交通計画について議題とするわけですけども、まずは何か藤井先生、感じたところも含めて何か冒頭で申し訳ないですがありますでしょうか。

日本大学 藤井委員

全体通してという手順を踏まえていますので、前回の指摘事項に加えた大きな枠組みのところの認識のところをきちんと丁寧に直していただいたところと、それから上位計画に基づいて計画のネットワークフレーム、

こういったところも示されていると。

さらに、具体的な運行継続についての個別メニューが上がってきているといったところで、手順としては乗っかっているなといったところでございます。そういった面では、それぞれの部門別といたしますか、具体的な利用促進であるとかそのテーマごとに、タクシーごとに今回の5年の中で、どこまで達成すべきものと、現状の認識が一致しているかといったようなところについて着目して、各委員の皆様方からのご発言があればいいかなと思っています。特に15ページのところで、具体的な計画期間といったところが示されてるんですが、常に計画期間見ると黄色だけは限定型の10年度とかそういったところで見えるんですが、他はずっと一定形で来てるので、そういった面では施策のところでも継続的に維持しながら進める話と、具体的に改善とかデザイン等を含めて、どういう時期に具体性を持って展開していくのか。それが、この実施主体といったところの関係性の中で、より具体的にもう少し示されるといいなというふうに思います。

というのは、結果的に26ページ以降のところを見ても、全てのところに協力自治体でずっと年次がいつてしまうので、ある意味実施なのか改善なのか、あるいは維持なのか、そういったところがこの図表の中でちょっと見えにくいなあという気はいたします。現段階それぐらいです。

議長 篠原副市長

ありがとうございました。今、先生の方からですね、15ページの行政計画を作るときにこういう図が良く出るところでございますけども、このところで具体的に示すと、実施時に向けた具体的な、例えば先ほどの宮タクなんてのもですね、使っていこうという方向性は出てるんですけども、どうやってわかりやすい形にしてくかっていうね、ここでまた見えない部分での取り組みであるわけですけども、そのよりアクションという部分も含めて見える形じゃないかなと思いますけども、委員の皆様いかがでしょうか。

何かその点も踏まえてでもまた別の観点からも結構ですので、よろしくお願いいたします。

富士宮市地域女性連絡協会 土屋委員

はい。私は、杉田地区なんですけれど、今回、具体的に富士市との関連の協議をしていただいたりとか、一步進んでいただいてありがたいなと思っています。私達の地域で、ボランティアでやってる方も、年齢的にこれから10年先はどうなるかわかりませんが、こういう指針ができてるっていうことは心強いと思います。

今度、富士根交流センターができるにあたりまして、その地域での宮バスの利用度っていうのが前に比べていかなものかなあと思ってます。皆さんのマイカーで行ってる人が多いし、ここ新しくなったところでも利用する方がどうなのかしらと思います。皆さんが宮バス・宮タクを利用するように私達も何かの形で努力しなくちゃいけないかなと思います。なるべく自分たちの税金を使いながら、こういう不便なところの人たちを助ける意味もあると思



っておりますが、有効にそれを活用するように、私達市民も皆さん一人一人が自分事として考えなきゃいけないかなと思います。本当にあのボランティアでやってくださってる方はありがたいなと思ってます。やはり行政の方とのタイアップでやらないと、やっぱり続いていかないかなと思ってますので、今回のことはちょっと一歩進めていただいて、ありがたいなと思っております。宮タクをもうちょっと私達のところもそういう制度をボランティアでやってますけど、でも宮タクをやっぱり使ってもらいたいのので、その宮タクの使い方が悪いところって、具体的に使ってる方とか、それ以外の人たちとか、もうちょっと自分たちでこう納得して使おうっていうその気持ちになるように何か対策を私達も考えなきゃいけないと思ってます。行政の方も、すいませんよろしく願いいたします。

議長 篠原副市長  
事務局 佐野市民部長

はい。富士根交流センターの関係でバス停を動かしたんで、もっといっぱい使ってもらいたいなっていうご意見がありました。富士根交流センター来年の2月からオープンするんですけど、今まで富士根南公民館が、バイパスの下にあります。そこの使っていたサークル団体とか、活動団体の方みんな富士根交流センターに移ってくださいねっていうことで、お願いはしてるんですけど、やっぱり高齢とか、足がない。車がない。自動車がない。ということで、いくつかの団体はなかなか向こうまで行けないって方がいらっしゃいます。そういった意味でもですね、そういう団体に対しては、このバス停を動かしますってことも踏まえて、やっぱり新しくできた素晴らしい施設で、ぜひ活動してくださいってことでPRしていきたいなというふうに思います。

議長 篠原副市長  
静岡運輸支局  
金森委員

はい。その他委員の皆様からいかがでしょうか。  
金森委員お願いします。  
すいません。ちょっと細かい点なんですけども9番と11番が駅前広場のところで、鉄道も関係してるかなって思うんですけども、管理関係がちょっとよくわからないんですけど、こちら辺は実施主体は特にJRさんは関わらず、もう市の方でできるようなイメージっていうことでよろしいですかね。

事務局 神尾室長

9番と11番は、JR身延線とか、公共交通のユニバーサルデザイン化になりますので、こちらの方は私共ちょっと絡んでおりますけれども、都市整備課の方で駅前の工事をしていたり、その他の課も絡みます。でも、私共も絡んでるっていう状況ですので、そういった形になっております。市の方で工事をやっているということでご了承ください。

区長会連合会芝川地区代表

すいません。JRは参加しないっていう。

村松委員

事務局 佐野市  
民部長

はい。こちらの駅前広場工事になってますね。ＪＲ富士宮駅とも密接に繋がってるってということで、こちらのＪＲさんのご理解をいただきながら、市の方が主体となって工事をするということですね、ご理解いただければいいかなというふうに思います。

議長 篠原副市  
長

その他いかがでしょうか。

私の方から、前回私が１回休んでしまったその前の会議のときも、住民の足ってということを考えると、34ページの16番、地域における輸送資源の総動員というところで、ここを今回ですね、これから高齢者が増えていく時代に入って免許返納の方が増えてきます。そんな中でどうしても宮タク・宮バスってところの形以外のもっと深い日常の中に、足ってのが必要な場面たくさん出てきますので、そんな中で実は部門的に言いますと、福祉部門あとは都市計画部門、市民部とも打ち合わせを始めたところでございますけども、特に福祉部門で言いますと、買い物支援という名目でその買い物先まで車に乗って買い物に行くということで、実質上の足がそこで実現できるとかそういう形で、地域ささえプロジェクトっていうんすかね。そんなことですね、交通という全体の中でこの位置づけを高めて、そしてこの形を持続型にするためにはどういうところが必要なのかなっていうことをですね、研究してみたいなということで今、福祉部門も含めて市の上位の総合計画のレベルの中でも、そこはちょっと記入をしてるところでございます。

そして、宮タクにつきまして今日いろいろご意見いただきましたけども、やはり使い勝手の良いとか、使いやすい、わかりやすい宮タクっていうのが大事なんですが、富士宮の場合は民間事業者のタクシー会社さんが今いるってことがすごく大きな力になっております。その事業者さんとの本事業と、そして市が必要だって言ったときのこの政策としての宮タクのその兼ね合いをですね、だいぶ時代が少し変化をしておりますので、その時間帯であったりとか本数であったりとかそんなことも具体的に何かこう研究ができればいいなということで、今ここには細かくは大きくしか書いてありませんが、そんな検討も含めてしてみたいなとは今思ってるところでございます。

はい、藁科委員お願いします。

区長会連合会  
藁科委員  
事務局 佐野

4番の宮バスの維持・利用促進とあるんですが、今現状、宮バスは南と北部とか3路線ぐらい。

8路線です。現状宮バスにつきましては、中央循環内回り・外回り、東南循環内回り・外回り、北循環内回り・外回り、そして芝川の方を繋いでいる芝川路線で、芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線というそれだけの本数があります。

区長会連合会  
藁科委員

それでですね、私共の北部、上野なんですけど、私どもの方には宮バス路線っていうのはないわけですね。これは地方バスの方の路線関係のからみで、

北部の方はやってないんですか。これから北部地域の方、宮バスを考えると  
というようなあれはあるんですか。

事務局 佐野市  
民部長

今の宮バスの考え方なんですけど、富士宮駅を中心にして路線バスが放射  
線状にこう伸びてるわけですね。その放射線状に伸びてるこのいわゆる街中  
って言うんですかね、その部分を横に繋げて、そこのところを見ますって宮  
バスというところなんです。

事務局 佐野

それでは私の方から説明いたします。上野地区ですとやっぱり上条線とい  
う富士急路線がありますので、そちらの方に補助金も投入されております。  
やはり事業者路線優先ですし、富士宮駅からは放射線状に伸びているって  
いう路線があつた原則富士宮の交通としては大事なところで、基幹路線バス  
ということになりますので、それを繋ぐようにして宮バスっていうのは発生し  
ておりますので、です为上条のほうを宮バスが走るという考え方はちょっ  
とできません。以上です。

区長会連合会  
薬科委員

今、横に繋ぐとか循環型にするってことで、そうしますとね、今現状、上  
野地域・上条から富士宮駅まで来るのに、朝6時50分ぐらいが1本。6時7  
時8時で大体9本出てるんですよ。最終が上野・上条のそこから4時に出  
てるんです。そうしますと今度昼間のときってのは、10時11時12時形で出  
て、2時3時4時で出てるんですね。そうすると、その中間ってのはないで  
すよ。大月線の方、北山の白糸から来ている線の方とぶつかれば横に行けば、  
利用価値っていうかそこからまたしたいとされる交通手段もあるわけですね。  
その辺のところ、今街中は循環で、縦に放射線に出てるところを繋げ  
てるわけですね。北部の方ってのは、繋がらなくてもいいという考え方  
ですか。今のあれで聞きますと、市・駅を中心に放射線状でやってるよ。上  
野の場合はそうしますと上条から行く1本しかないですね。下に来るのが。  
その辺のところをやっぱり行政も考えてもらいたいとか、もうちょっとその  
宮バスについても、反対に稲子なんかにしてもそうだと思うんですね。柚野  
のなんかでしたらこちらへと。上野またそれから北まで来れば下げる方法  
もあるわけです。ちょっとその辺を広くもう少し考えてもらえれば、柔軟に  
考えてもらえればありがたいような。時間的に本当に一度利用しようと。こ  
の間会合がありまして、私2時のときに、上条からバスに乗ったんですよ。  
乗ってきました。富士宮の駅着くまでの間に1人しか、私が最初に乗って最  
後に居るのは私だけ。その途中での乗り降りは誰もありません。  
そんなときはやっぱり富士急さんの方もバスのルートは。そこに補助金  
を出してるっていうのはちょっとまた。それが反対に横やなんかちょっと行  
けば、そちらからの白糸の方から来た大月線のバスが利用できるよという  
ようなあれば、ちょっとまた利用の仕方も変わってくるんじゃないかと思  
うんですね。街中の細かくってということじゃないですけど、ちょっと考えて  
もらえればありがたいと思います。

事務局 佐野市  
民部長

はい。そうですね、私達がまだ子どもの頃は、民間の路線バスってのはいっぱい走ってたんですよね。あとそこが、時代とともにやっぱりマイカーになってきた。それから利用人数が減ってきたということで民間路線が撤退していくってそういう流れは今までできてます。こちらが平成 20 年ぐらいにはですね、7, 8 本ですね、路線バスが廃止になった。そこを今どういうふうにやってるかっていうと、そこはもう宮タクで今カバーしてるっていうところではあるんですね。

今現在の状況。今、委員のおっしゃる、確かに放射線状に伸びている、そこそこの間繋げればいいじゃないかってこともですね、十分理解できますので、またそんなところも、今後どういうふうに繋げていけるのか、これが宮バスなのか、宮タクなのかっていうところも含めて、ちょっと横の繋がりにっていうところも、ちょっと考えていければいいかなと思います。

区長会連合会  
藁科委員

お願いします。

議長 篠原副市  
長

その他いかがでしょうか。事務局、また次回に後半がまたあるんですよね。これね。まだ少し資料編が残ってる、会議で、そこでまた少し意見も出ても若干間に合うんでしょうかね。

また、今日いろんなご意見をいただいたり、また他の方のお話も聞いたりしながらまたいろいろ考えるとこあるかもしれませんが、もしまたできましたら次回も含めて広い目でまた、ご意見をいただきたいなと思っておりますので。また日頃、事務局の方にもまた今日はちょっと意見出せなかったけどもってことでまたお知らせをいただければ参考にさせていただきたいと思います。

区長会連合会  
村松委員

前回もちょっと申し上げたんですけど、今日篠原さんの方からもですね、タクシー会社に多いんだっていうことで、やはりその事業者の状況を考えなければ仕組みとしては成り立っていかないんだ的なふうに受けたんですけど、やはり市とまた事業者の収益とか何とかは確かに考えなければいけないと思うんですけど、それにとらわれすぎると例えば宮タクの利便性とか、そういうのを上げようという意見っていうのはなかなか反映されないんじゃないのかなって思って、それは市の仕組みとして考えてやっぱそれに事業者が協力してくれるんだっていうスタンスでいかないとなかなかドラスティックな改革っていうのはできないんじゃないかなっていうのが一つ危惧がありました。やっぱり事業者さんに忖度し続けると自由度っていうのは失われて、独創的なアイデアとかそういうのっていうのが反映されることはないんじゃないのかなって思うのと、一つ寂しく思ったのは前から言ってる、やっぱり公共交通のメインは富士宮市って JR ですね。その JR をどうにかこういうまち作りの中に引っ張り込んで JR が一番の公共交通だということがあるとそこを無視しながら自分たちでできるところだけをやってこうっていうの

は、やっぱり全体的にそのネットワークっていうことを考えた場合に、なかなか最終的に大動弁まで繋がっているネットワークってのは作りづらいんじゃないのかなっていうことで、やっぱりしっかりしたネットワークを作るためには、最大の幹線であるＪＲっていうものを、中心に考えていかないと、なかなかきちとした綺麗なネットワークっていうのは、繋がらないが作れないんじゃないのかなっていうのが危惧した点で、ぜひその点をですね、考慮していただいていただければと思います。

議長 篠原副市長

ありがとうございました。特に芝川町と合併したっていうことがすごく大きな転機だと思うんですね。富士宮市の中ですごく富士宮駅・西富士宮駅っていう。そこではなくて、芝川町と合併して駅が増えてる。そうすると芝川町の方が移動してくるときにはＪＲの大きな力、足になってますので、そことの連結でネットワークっていうそんなことでしょうかね。

私も同じようなところがありますので、ＪＲについては今日この場にはないんですけども、しっかりと連携をとりながらね、やっておるところでございますけども、ありがとうございました。まさにそういうところだと思います。また宮タクの制度につきましても、もうだいたい制度を作ってから時間が経ってなかなか革新的な制度だっていうことでね、よかった時代もあります。

ただそれがなかなかその制度設計上ですね、難しくなって見えるところが多々あるような感じもあります。また今日、事業者さんがみえておりますけれども、タクシー事業者さんがあって、富士宮市って町の足の実現にもなってますので、今の現状のね、タクシー事業者さんとの現状の形、利用者の形も含めて、宮タクをもう少しわかりやすい形ができないかなと。時間帯であったり、ルートであったりとか、そこは政策計画中に大きく書いてるところではないですが、しっかり気にしていきたいなと思っております。

またよろしく願いいたします。

日本大学 藤井委員

藤井ですがちょっとよろしいですか。

議長 篠原副市長

はい。藤井先生お願いします。

日本大学 藤井先生

今の宮タクの運行方式の話なんですけど、これは今、会長さんも言われたように、これ富士宮方式って、ある一定程度の評価って高いんですね。

それはなぜかっていうと、単価契約という形で行って、利用者数の需要に応じた中の最小限の費用で移動サービスを提供する、こういった仕組みになってると。そうしたときに、タクシー補助をする場合と、どっちがいいんだっていったところのぐらいのところまで効率性評価ができるような仕組みになってるんですね。

先ほど、ドラスティックな形で転換できないじゃないかというのも確かに

一つのご意見なんですが、そのような形に転換するとしたら、この宮タクを1日借り上げ方式という、これ年間1日大体地域によって違うんですが、2万5000円とか3万円とか、そういった費用でタクシーを1日貸し切り型で運用する仕組み、これ借り上げ方式これを採用してる自治体さん、これがかなりそのデマンドの効率性で今頭を痛めてるところなんですね。1日3万円かけると、年間で考えると900万とか1000万近い費用がタクシー事業者さんに支払い1台確保して必ず需要があってもなくても、そのときに対応すると、そういった仕組みになります。

それがエリアごとに全部入ってくると、一体富士宮のタクシーに対応するための宮タクの料金っていったいどれまであるんだと、上限値といったものを、きちんとその考えながら、1人当たりの移動に対してどれぐらいのその運行コストがかかっているのか。

そこをどこまで補助として市が耐えられるのかといったようなことを考えながら、この借り上げ方式を展開するのか、あるいは時間貸しでこうやってるような、1回ごとに精算をしながら、回数を限定してでも地域の方たちに利用といったものを集約させる形の中で、コスト最小化を目指す形の中で動かしていくのか、そういった中でタクシー事業者さんとの共存共栄これを考えなくちゃいけないという非常に大きな岐路に立ってるとか間違いありませんので、ぜひ単にね、利用者数の上に答えればいいんだっていう形だけ発言されていると、それに見合う分の税金が総じて使われていくんだということも併せて考えなくてはいけないので、そのバランスシート、これをですね、事務局は結構こういうモードを変えるときには、ぜひ、シミュレーション的な形、簡易的な計算でも構いませんが、システムを変えた場合、運行経費をかけた場合、本当にAIオンデマンドと入れた場合にはこれシステム費用とランニングコストがさらに上乗せになりますから、それが各自治体非常に重荷になってるといった例はたくさんございます。

ぜひその辺は慎重に検討していただければと思います。以上でございます。

議長 篠原副市長

よろしいですか。ありがとうございました。

今、先生のお話があったとおり、まさに最初の経費の問題も含めてのですね、一つのアイデアとして、限りなく使い勝手の良い宮タクというと、限りなくタクシー、タクシー券に近づいちゃうんですよ。

それもどうだろうってなって、今先生方借り上げ方式がやってるところあるな、ただ借り上げ方式もなかなか費用対効果を見ると、すごく重荷にもなってる場所もあったりとかってそういう中での仕組み作りでこの宮タクってやってみたんですが、またそういう中でも社会情勢とかタクシーの利用の時間帯の調整とかも含めて、何かその工夫があるんじゃないかなということも含めて、時間帯とかですね、ちょっとそういうことも含めていろいろ広くまた研究してみたいなと思っております。

区長会連合会  
村松委員

もう少しよろしいですか。これも前回から話したんです。  
今、宮タクのですね、運賃モデルっていうのは4人乗れば、市からの持ち出しがなくなるっていうふうな設計されているわけですね。  
今、宮タクの一番の問題は、エリアの問題とか時間の問題とかそういうことですね。乗り換えの問題とか。あとは、いろいろな規則とか予約とかそういう問題なんですけど、例えばですよ住民が4人集まるような仕組みがあって、今日お家の周りから誰が行くんだ誰が行くんだっていうふうなことで、4人集まれば宮タクのその従来のタクシー会社の制限に縛られることなくただ4人が乗っていく仕組みがあれば、好きな病院に行けて好きなところで降ろしてもらって、また4人集まったら好きな時間帯に戻ってこれるっていう仕組みをできるわけなんですよ。ですから、既存の仕組みを考えるだけじゃなくて、例えばもっとソフト的な考えで4人集めるアプリとかそういうのを考えれば、今の宮タクというの制度っていうのはもっともっと自由度が高まるわけですね。市からの持ち出しって4人乗ってしまえば全然難しくないでないっていうか、ほとんどないいいことになってるわけですね。

そんなところで、3人だったときに1人分だけをどうにか補うとかですね、そうすればタクシー会社とかに一切関係なく普通にタクシーを使ってグループで乗れば今の宮タク制度ができるわけなんですよ。そんなことを考えて、もっともっと自由度を上げていったら違う展開みたいなのもできるんじゃないのかなっていうのが、私が常々言ってることなんですけどね。そういう話でした。

富士宮市地域女性連絡協会 土屋委員

いいですか。

議長 篠原副市長

お願いします。

富士宮市地域女性連絡協会 土屋委員

今の意見に関連してますけれど、先ほど藤先生がおっしゃってくださったので、ひらめいたんですが、私達のところも、今カーシェアリング、車を借りて、そして、日にちを決めてそこで病院とか買い物とかっていう形でやるので、もちろん家まで迎えに来て、送ってくれるんですが、そういうふうに日にちを決めてやれば、お出の人たちが重宝に使うようになったんですね。そこに宮タクをそういう形でしていただくと、4人乗っていけるということもあったり、ですので、タクシー会社をご利用しながら、村松さんがおっしゃったような形をとれば、無理して私達の宮タクを利用するのに、利用してくださいって言うてもなかなかなんですけど、そういう形にするともう、火曜日なら火曜日とかって日にちを決めて、そこで利用したい方っていう形になれば、病院へ行く場合にも予約するのにそれに合わせてとかっていうこ

事務局 佐野市  
民部長

とも考えられるし、買い物も予定が計画が立てられるとかっていう形で使い勝手は良くなるのでちょっといろんな意見を聞きながらまた行政の方で考えてくださればと思います。

先ほどから、宮タクのいろんなご意見いただきましたありがとうございます。

当初から言っているこの難しさって、最初この文書に書いてあったんだけど、要は使い勝手が悪いってことですね。簡単に言っちゃうと。その使い勝手が悪いという中でも、この宮タクの制度として、先ほども先生の方からあったんですけど、一般のバス路線、民間のバス路線、それから一般のタクシーの営業ですね。これをバッティングしないようにっていうことの中で、エリアも決めたりっていうことで、今宮タクってやってます。

ただこれが、正直使いづらいよっていう声もやっぱり多くいただいていますので、こちらをですね、どういうふうにしたらいいかってのがここの本当に大きな課題かなと思ってます。

今、庁内の会議の中で、エリア外しちゃえばいいじゃんとかですね、いろんな話も実はしてます。ただ、エリアを外した場合に、今のどこがエリアからでも街中ゾーンまでは一気に来れるんですよ。街中ゾーンという駅のところまでね、ちゃんと出れるんですけど、それ以外については、エリアの中の病院とか公共施設にとどまってるわけですよ。エリアからは出れないっていう状態なんですね。これがやっぱり使いづらさの一つだったもので、あのエリア外れないのっていう話を僕正直してます。

その中で、先ほどから話が出てる一般のタクシーさんの営業ですね、やっぱりそれとバス路線に対する影響って、そこの兼ね合いが今後か検討材料になってくるのかなと思ってますので、これはですね皆さんからそのような意見は重々出されるということは認識してますので、また庁内でもですねいい案を出していきたいと思ってますので、よろしくお願いします。

ありがとうございました。

現状の形をですねこだわるということではなくて、この際やっぱりいろんな形がないかな、宮タクってネーミングはすごく定着したんです。定着してますので、そういう中で今委員からあった話も含めて、時間帯を決めた宮タクって形もあるし、プラスでね、ひとかたまりのときの宮タクみたいな。でもちょっとそんなアイデアっていうかね、できるのかなとか、私の立場でお願いしてちょっと検討してくれなんていう段階まで私も整理できてないんですよ。いろんな形を今庁内で議論してやってみたいなああと、市長もですね、やはり宮タクについて市民が宮タクっていうことがぽっと出るような言葉で認知度上がってきましたんで、ぜひ宮バスとのあり方、そして宮タクを磨くとかっていうことは市長からも指示が出てますのでちょっと検討はしてみたいなと思います。



それではどうでしょうか。

よろしいでしょうか。

また次回また周辺等の説明がある機会がありますのでまたよろしくお願いをしたいと思います。

藤井先生よろしいでしょうか。まとめに入りますけど、ありがとうございます。

それではお諮りをしたいと思います。

第5号議案、富士宮市第3次地域公共交通計画については原案の通り承認することでご異議ございませんでしょうか。

はい。

それではご異議なしということで原案の通り承認をしたいと思います。それでは続きましてまず①バス路線の単独維持路線等に係る申出について事務局から説明をお願いいたします。報告事項を事務局からお願いいたします。

## 報告事項

### ① バス路線の単独維持困難路線等に係る申出について

事務局 岩崎 〈バス路線の単独維持困難路線等に係る申出について説明〉

・説明員 富士急

静岡バス 後藤

・説明員 富士

急バス 小林

議長 篠原副市

長

はい、ありがとうございました。

何かこの件についてご質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは報告事項1を終わりにしたいと思います。

各事業者様は静岡県地域公共交通活性化協議会へのご提出、よろしくお願いいたします。

次に、報告事項②市営バス等の運行に係る申出について事務局から説明をお願いいたします。

### ② 市営バス等の運行に係る申出について

事務局 岩崎 〈市営バス等の運行に係る申出について説明〉

議長 篠原副市 はい。事務局から説明が終わりました。

長 ご質問等よろしいでしょうか。

それでは、報告事項②を終わりにしたいと思います。

事務局は静岡県地域公共交通活性化会議への提出よろしくお願いいたします。

次に報告事項③令和6年度利用者満足度調査結果について事務局に説明をお願いいたします。

### ③ 令和6年度利用者満足度調査結果について

#### ④ 令和 7 年度市民満足度調査結果について

- 事務局 岩崎 〈令和 6 年度利用者満足度調査結果について説明〉
- 議長 篠原副市長 それでは時間の都合で申し訳ありません。引き続き市民満足度調査結果について事務局からご説明をいただきたいと思います。
- 事務局 佐野 〈令和 7 年度市民満足度調査結果について説明〉
- 議長 篠原副市長 はい。
- 事務局 佐野 二つのアンケートの報告を今していただきました。
- 議長 篠原副市長 また、このアンケートを踏まえながらですね、今後、検討を先ほど宮タクもたくさん意見いただきましたけども、してまいりたいなと思っております。何かこの二つのアンケート結果についてご意見等ございますでしょうか。
- 事務局 佐野 では、報告事項③と④を終わりにさせていただきたいと思います。
- 議長 篠原副市長 最後その他といたしまして、令和 7 年度のりもの祭について事務局から説明をお願いいたします。
- 事務局 佐野 はい。それでは、その他としまして、令和 7 年度のりもの祭について説明させていただきます。資料はございませんので、口頭での説明をお願いいたします。開催日は 10 月 18 日の土曜日。開催時間は 10 時から 16 時で、場所は富士宮市市民体育館で実施いたします。のりもの祭は、同日に開催する富士宮くらしフェスタというイベントの中で開催いたします。
- 議長 篠原副市長 のりもの祭の内容としましては、来場者に宮バスに乗車して、運転席で撮影した写真入りカレンダーをプレゼント。様々な降車ボタンを押せる装置を設置して体験してもらう予定でございます。
- 議長 篠原副市長 このイベントは、本日委員でいらっしゃっている富士急静岡バス様、そして広松委員にも大変ご協力いただいて実施していくものでございます。また、山梨交通さんにもご協力いただいております。
- 議長 篠原副市長 のりもの祭を通じまして、公共交通の利用促進に繋がっていきたいと考えております。以上でございます。
- 議長 篠原副市長 はい、お疲れ様でした。
- 議長 篠原副市長 それでは最後のこの際ですので、公共交通に関するご意見ご要望等がありましたら、時間に限りがあつて申し訳ないんですけども、いかがでしょうか。藤井先生よろしいでしょうか。
- 議長 篠原副市長 それでは以上をもちまして本日の議事等全て終了いたしましたので、進行事務局の方お願いをいたします。
- 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す。
- 議長 篠原副市長 それでは、次回の会議のご案内をいたします。令和 7 年度第 3 回地域公共交通活性化再生会議は、次は 11 月上旬に開催を予定しております。事前にご連絡を差し上げ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7年度第2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。

### 3 閉会