

《第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

○日時 令和5年1月13日(金) 午後2時～

○会場 富士宮市役所7階 710会議室

○出席者

委員 16人

芦澤英治会長・斎藤俊之委員・鈴木清秀委員・篠原克敏委員・広松明大委員・土屋善江委員・佐野順一委員・望月重人委員・吉田麻子運輸企画専門官(風岡昌吾委員代理)・長田清孝県地域交通課主任(平野隆広委員代理)・岡村徹委員・飯田将人委員・山元勝久委員・山崎好信委員・井上孔秀委員・藤井敬宏委員

事務局 4人

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主査 鈴木裕太

合計 20人

1 開会

事務局(岩崎)

委員の皆様、本日は大変お難しい中、ご出席いただき誠に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4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。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3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18名のうち、本日の出席委員は代理出席を含めて、16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。

議長(芦澤会長)

それでは皆さんご苦労さまでございます。規約に基づきまして議長を務めさせていただきます。今日は、大変お忙しい中リモートで藤井先生にもご参加いただきますので、議事の途中でアドバイス等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、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様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きますことをご報告申し上げます。それでは早速議事に入っていききたいと思います。始めに協議事項を議題といたします。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終了についてを議題とします。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(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終了について

事務局(岩崎)

第1号議案第2号議案につきましては、前回、第3回の活性化再生会議書面会議において、中間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5年3月31日までの2年間実施している実証実験についての案件となります。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終了についてご説明いたします。こちらは、宮タク北部エリアの利用者が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北山エリアの宮タクに上出張所で別のタクシーに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、高齢者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、相互のエリア間の移動を円滑にすることで利用者数の増加を図る

実証実験となっております。資料1-1、実証実験終了理由をご覧ください。この度、令和3年度第3回地域公共交通活性化再生会議で決定しました、実証実験内容を本格運行とするための本格運行判断基準1、2について、令和4年11月までの運行実績において、基準を満たしたことから、実証実験を終了し、本格運行を開始することとしたものでございます。2本格運行開始は令和5年4月1日からとします。利用状況につきましては、下の四角の中の一番下をご覧ください。北部エリアと北山エリアを乗り継ぎした人の延べ人数が、実験前の一定期間、345人から実験中の同期間476人へと利用者が増加しております。実験中の更に詳しい利用状況につきましては、裏面の表に記載しております。説明は以上でございます。

議長（芦澤会長）

説明は終わりました。それでは今の北部エリアからの乗換なしでの実証実験の終了について、ご質問等ありましたらお受けしたいと思えますいかがですか。はい、それでは1号議案につきまして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終了については、原案の通り承認することよろしいでしょうか。ご異議なしと認め、原案の通り承認をいたします。

続きまして第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終了について

事務局（岩崎）

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、市立病院や富士宮駅などがあります富士宮街中ゾーンまでを行き来できるよう運行を拡大し、利用改善した実証実験となっております。こちら令和3年4月1日より実証実験を開始いたしましたが、資料の1をご覧ください。実証実験終了理由、令和3年度第3回の地域公共交通活性化再生会議で決定した実証実験内容を、本格運行とするための本格運行判断基準3つについて、令和4年11月までの運行実績で、全ての基準を満たしたことから、実証実験を終了し、本格運行を開始することとしたものでございます。2本格運行開始は令和5年4月1日からといたします。利用状況につきましては、四角の中の一番下をご覧ください。宮タク内房エリアの延べ利用者数は、実験前と比較し、令和3年度、約80人の増、また、令和4年度は11月時点で、実験前と比較し、約80人の増ですので、年度末までいきますと、さらに増加が見られる予定でございます。また、その横、平均乗車人数は、実験開始当初の令和3年度は、実験前より下回っておりますが、令和4年度に入り、平均乗車人数が1.21人まで上昇し、本格運行判断基準の1.2人以上の基準を満たしております。さらに詳しい利用状況につきましては、裏面の表に記載しております。説明は以上でございます。

議長（芦澤会長）

説明終わりました。それでは、第2号議案につきまして、ご意見ご質問等ありましたらお受けしたいと思えますいかがでしょうか。いずれも基準をクリアしたということで本格実行に移したいということでございます。よろしいですか。

それでは、藤井先生、1号議案2号議案、実証実験をした結果を踏まえて本格運行に移りたいということでございますけども、先生の方から、この結果につきましてコメント等ありましたらお願いできますでしょうか。

日本大学 藤井敬宏委員

とても良い成果として上がったなといったところが率直な感想です。その中で、実際に登録されていた方と、実際に使っていた方といったようなところがあったと思うのですが、今回の乗り継ぎなしで行かれたことによって、バスの利用が非常に難しい地域なので、乗り換え抵抗をなくすことによって、使っていた人たちがさらに便利になっていったところも特徴なのか、新たな地域の方たちが活用されるようになったといった側面なのか、それによってですね、また数字の見方も変わってくるなといった気がしております。そういった面では、今回の調査の中では、1号議案2号議案に関しましても、成果自体としては上がってるんですけども、その中身ですね。どういう方達が実質、どういう形で使われているか、その辺のフォローアップをさらにしていただけると、こういったような施策を展開したときに、どういう方達に具体的な効果として波及するのかといったところが、その後、何か手を打つ方策の検証といったところにも

繋がってくるかと思しますので、また時間がある時にその辺の再整理をしていただけるとありがたいと思っております。

議長（芦澤会長）

はい先生ありがとうございました。事務局の方で、何か感触等掴んでいますか。

事務局（佐野室長）

中身なんです、やはりまずは宮タク北部エリアから乗り換えなしでの運行なんです、この地域は人穴地域の方が使ってるということで認識しております。そちらにつきましては、一般路線バスが運行していない地域でございまして、そういう方々が利便性を上げたことによって使っていただいたのかなと考えております。さらに内房地域ですが、ここにつきましては宮バスは通ってはいるんですが、内房から出てこられる方っていうのが実態を見ますとほとんど歩けないような方だとか、高齢の方でバス停まで行くのが難しいという方が利用されているように認識しております。これは使った方に対して電話調査したときにそういうことを伺っております。ですので、今回の実証実験でバス停まで行くことができないような方が使われたのかなということで、効果があったと私ども事務局としては分析しておりますので、よろしく願いいたします。

日本大学 藤井敬宏委員

ありがとうございました。ただやはり民間のバス路線があるようなところだと、実際にこういう直結型をしたことによって、数が少ないので影響がないとバス事業者さんも捉えられる範疇であればいいんですけども、直結することによって需要増加して、本来はバス利用との兼ね合いをするといったようなところであれば、実際に宮タクを使って民間のバス停までアクセスさせて、乗換抵抗を減らしてあげる。それを民間のバス路線との関係で、宮タクの運賃を少し割引をするとか色々な方策は考えられるので、民間のバス路線への影響といったようなところも視野において、今のところはなかなか移動しにくい人たちの支援に直結するといったところがいいんですが、これが他の利用方法にも広がってしまったときに、バス事業者との問題をやはり考えなくちゃいけないので、その辺は丁寧な対応をしていただけると助かります。

議長（芦澤会長）

藤井先生コメントありがとうございました。藤井先生のご意見を参考にしてですね、また事務局の方で調査の方よろしく願います。それでは2号議案につきましてお諮りをいたします。2号議案につきましては、原案の通り承認することよろしいでしょうか。はい、ありがとうございました。2号議案につきましては原案通り承認をいたします。

続きまして、第3号議案宮タク内房エリアの退出意向の申し出への対応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。

第3号議案 宮タク（内房エリア）の退出意向の申し出への対応について

事務局（岩崎）

3号議案、宮タク内房エリアの退出意向の申し出への対応について、令和5年3月31日までの宮タク内房エリアの実証実験の結果が、本格運行の決定に至らなかった場合に備え、令和4年9月8日の地域公共交通活性化再生会議において承認をいただいた上で、実証実験開始時に運行拡大していた芝川街中ゾーンから富士宮街中ゾーンへの退出意向、つまり実験で拡大した部分を削るかもしれないという申し出を県に出しておったところでございます。

しかしながら、今ほど第2号議案で実証実験結果が良好なため、令和5年3月31日をもって実証実験を終了し、令和5年4月1日から本格運行することが了承されたことから、宮タク内房エリアにつきましては、運行を継続するというので検討調整が完了しましたということで、退出意向の申し出への対応として、県生活交通確保対策協議会へ、裏面の通り、乗合バス路線自主運行路線調整結果報告書を提出するものでございます。なので、退出はございませんという申し出をさせていただきます。よろしく願います。

議長（芦澤会長）

はい、要は万が一に備えて退出意向していたけれども、結果的にはクリアできたということで本格運行になりました。ということの決定をいただくことでございます。この件についてよろしいでしょうか。そ

れではお諮りをいたします。第3号議案につきましては原案の通り承認することよろしいでしょうか。それでは3号議案につきましては原案通り承認をいたします。

続きまして第4号議案、宮タク北部エリアの運行日等の変更についてを議題といたします。事務局から説明をお願いします。

第4号議案 宮タク（北部エリア）の運行日等の変更について

事務局（佐野室長）

それでは資料4をご覧ください。この資料4の前に概略を説明いたしますと、中ほどに表がございます。15時の便と15時30分の今まで月水、そして15時30分につきましては火木金というふうに曜日指定をしていたものを月曜日から土曜日まで運行することで、放課後児童クラブへの児童の移動に対応するものがございます。これにより低学年と高学年の下校時刻に対応することができるようになり、移動の利便性が向上するものと考えております。

1変更理由でございます。人穴小学校と井之頭小学校には放課後児童クラブがなく、隣接区域の児童クラブに通う際、宮タク制度を利用して通っております。今回低学年と高学年の下校時間が異なっているため、現在の宮タクの15時以降の便について、先ほど申し上げましたように、曜日指定を外すことによって、児童の移動に対応したいと考えております。

2運行日および運行時間でございます。宮タク北部エリアの根原方面から上井出方面への上り便についての変更となります。この変更につきましては、前回令和4年の第2回活性化再生会議で11時30分発の便の増便と、15時の便に土曜日を追加するというので了承していただいているんですが、それに加え15時と15時30分発の便については曜日指定をなくして、月曜日から土曜日まで運行するものがございます。下の※になるのですが、月曜日から土曜日の週6日間運行。日曜日祝日及び年末年始は運休いたします。運賃料金の種類、額および適用方法については変更ございません。変更後の運行開始日は令和5年4月1日からを予定しております。

議長（芦澤会長）

はい、説明は終わりました。この点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えます。いかがでしょうか。説明にもありましたように、曜日指定を取って、月曜日から土曜日まで運行するというので利便性を高めようという内容でございます。特に、放課後児童クラブ、つまり小さな学校では、授業が終わった後も預かる場所がないんですね。ですので、その隣の本校の方に行くのに足がないということで、それを宮タクを使って今運行しております。この迎えは親御さんが迎えに来てくれるってことです。

事務局（佐野室長）

放課後児童クラブから自宅までは親御さんが迎えに来ます。

議長（芦澤会長）

学校から学校までを宮タクを使うということで非常に便利になっておりますので、これは運行日数を曜日指定を取って、月曜日から土曜日までフルで運行しようということでございます。ご意見ご質問よろしいでしょうか。それでは4号議案につきましてお諮りをいたします。第4号議案 宮タク北部エリアの運行日等の変更については原案の通り承認することよろしいでしょうか。ご異議なしと認めまして原案通り承認をされました。

次に第5号議案、令和5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5号議案 令和5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）

事務局から、第5号議案、第6号議案、第7号議案につきましては、関連があるものですから概要について一括で説明をさせていただきます。第5号議案から第7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、記載内容は、今後実施しようとする生活交通の運行ルート、運行範囲、形態、運行回数、運行時間帯などを表しております。この計画は市で作成し、本活性化再生会議でのし承認を得た上で、静

岡県生活交通確保対策協議会へ提出いたします。その後、この運行内容は、県の生活交通確保計画に掲載されることとなり、市やバス事業者様が、国・県・市の補助金を受けるための要件となってまいります。また、資料5をご覧ください。第5号議案は、市が運行する宮バス・宮タクについての内容。第6号議案、第7号議案につきましては、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し出があった路線に関する案件でございます。そのうち6号議案につきましては、富士宮の地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。また、第7号議案につきましては、富士市と富士宮市をまたいで運行している路線となりまして、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系統となります。これらの路線につきましては、令和4年9月8日の第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し出について及びバス路線の単独維持困難路線に係る申し出についてで報告を一度させていただいているものになります。

また、計画書の作成年度は、第5号議案及び第6号議案は、令和5年度について作成しています。第7号議案につきましては、国庫補助路線となることから、交付規定により、令和6年度から令和8年度までの3年間分を提出することとなっております。

白黒の表の左上に各年度の表示がございます。令和5年度、令和6年度、令和7年度、令和8年度という表示が出ているかと思えます。なお、国庫補助の対象年度の捉え方は半年ずれております。今回の計画で令和6年度と出ているものについては、国庫補助のものにつきましては、令和6年度は、令和5年の10月1日から令和6年9月30日までの期間を指しております。続いて第5号議案の説明に戻らせていただきます。

第5号議案、令和5年度市営バス等の生活交通確保計画案についてをご覧ください。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5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が載っております。まず表の見方をご説明いたします。1のページが、上段と下段の表に分かれております。上段の表の左から2つ目に申し出番号がございます。上段の申し出番号1というのが、下段の申し出番号1と対応しているという表になっております。表の1番上の行の項目をご覧ください。左から3つ目、区分が、上段のところに現行と下段の計画の2行に分かれております。現行というのが今年度の内容で、計画というのが令和5年度の内容を入れてございます。次に左から4つ目、系統名、路線をご覧ください。路線名には、宮バスの路線名や宮タクのエリア名が載っています。それでは、宮バスの令和5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5、1ページから3ページの2行目、稲子線までが宮バスの運行でございます。申し出番号ですと、1から12です。1ページに戻っていただき、下段の中央、実車走行キロ程、その2つ右の経常費用をご覧ください。令和4年度と令和5年度では、全体ではカレンダーによる運行日数の違いにより実車走行キロの増減が出ております。また、委託料の増額により経常費用が増加しております。次に、下の表の右から3つ目の公的支援の方法の欄にその路線が県補助や国庫補助を受け受ける予定である旨の記載をしております。1ページ目の申し出番号1、2の宮バス中央循環と申し出番号7から12までの芝川路線につきましては、県の補助をいただいております。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、富士急バス株式会社様の国庫補助路線と富士宮駅で持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。宮バスの令和4年4月から11月までの利用者は、令和3年度比で1380人増えております。コロナ禍前の水準には戻っておりません。前年との変更点は、以前にご承認いただきました、令和4年10月からの北循環の経路変更に伴い、走行キロ程が若干減少しております。こちらが宮バスの確保計画となっております。

次に宮タクです。3ページ以降の下段の表、申し出番号が13から23をご覧ください。宮タクにつきましては、コロナ禍中も利用者の減が少なく、令和4年4月から11月までの利用者は、令和3年度と比較し、766人多く、運行キロ数も2100キロ増えております。また、運転免許証の返納者や宮タクワクチン接種便利用での宮タク会員を登録された方が増えておりまして、宮タクの下段の表の計画欄、令和5年度の計画を示した数値、共に現行の令和4年度よりも利用者が増えるという見込みで算出した数値を用いております。また、5ページ、申し出番号22、23につきましては、現在、実証実験中の芝富エリアや稲子エリアの数値が入っております。下段の表の区分の欄の現行と計画の各数値を見比べていただきますと、差が大きく開いております。芝富エリア稲子エリアの現行欄につきましては、令和4年10月から運行を開始しておりますので、令和4年10月から令和5年3月までの6ヶ月間のみの実績の見込みを入れていただい

おります。また、計画欄、令和5年度の1年間の見込みですけれども、そちらには芝富エリア稲子エリアの実証実験で本格運行判断基準というのがございますが、その判断基準を満たすために必要な利用者数で算出したものが、計画という方の令和5年度の1年間の数値で出しております。そうしますと、単純に現行の6ヶ月分を倍にしますと1年分になりますので、現行を2倍したとしても、計画の方の数値に届かない数値となっておりますので、現状では、芝富エリア稲子エリアの宮タクの運行開始がされましたが、まだまだ利用者が少ない状態ということをお伝えいたします。説明は以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい、説明終わりました。5号議案6号議案7号議案、関連がありますけれども、まずは5号議案から一つずついきたいと思います。今説明がありましたように、資料5を開いていただくわかるように、富士宮市が自主運行する宮バス宮タクについて、市やバス事業者が補助金を得るためには、来年度の計画案を作成して、県の生活交通対策協議会に提出する必要があるということで、そのための計画書でございます。基本的な計画は、今までの計画を踏まえて、来年度の計画をこれでいこうということでございます。非常に色々な路線等ありますけれども、この計画案、まず第5号議案が市が自主運行する宮バス宮タクについてですね、この計画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。いかがですか。今までと変えない、更に本格運行も入れた計画ということになります。特にご質問等ないようでございますので、まず5号議案、令和5年度市営バス等の生活確保計画案につきましては、ただいま説明がありました通り、原案の通り承認するというのでよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。ご異議なしと認め、原案の通り承認をいたします。

次に第6号議案になります。令和5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6号議案 令和5年度市単独補助路線の生活交通確保計画案について

富士急静岡バス 斎藤俊之委員

弊社交通事業に関しまして、深いご理解ご支援を賜り、誠にありがとうございます。具体的な説明は担当からさせます。

富士急静岡バス（後藤）

富士急静岡バスの後藤と申します。当社、先ほどお話いただいた通り11系統、今回の計画の数字を見ていただきました。内容的には前年と系統数11と変わりございません。変更の通知につきましては現在運行の方終了しております。前年度の実績を入力しております。計画につきましては、こちら令和5年度の見込みの数字でございます。本年の数字をベースに実車走行キロ程につきましては、カレンダーで考慮して作成しております。経常費用につきましては、キロ当たりの経常費用の方使用しましての記載ございまして、経常収入につきましても、このコロナ禍で大変厳しい状況、若干戻りつつはございますが、前年並みということで今回記載させていただいております。

特にこちらの11系統ですね、今現在赤字ということで記載しておりますが、路線バスの方、他の系統も大変厳しい状況でございます。ただいま金額の方の精査しておりまして、さらに拡大する見込みでございます。各系統共、欠損額が大きく、今後ともご支援のほど賜りたく思います。細かい数字につきましては事後報告させていただければと思います。以上でございます。

議長（芦澤会長）

それでは、今説明がございました第6号議案につきましてご質問等がありましたらお受けしたいと思えます。よろしいですか。それではですね、特にご質問ないようですのでお諮りをいたします。第6号議案、令和5年度市単独補助路線の生活確保計画案につきましては、今説明がありました原案の通り承認することよろしいでしょうか。ご異議なしと認めます。よって本案は原案通り承認をされました。事務局では、静岡県生活交通確保対策協議会に報告をお願いします。

引き続き第7号議案、令和6、7、8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7号議案 令和6・7・8年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について

富士急静岡バス（後藤）

引き続き当社の系統についてご説明いたします。まず当初の系統につきまして、4系統でございます。事業者コードでいいますと、111番が当社でございます。こちら確保計画案の方を令和6年から8年の3か年計画しております、記載しております。それぞれの事業につきましては、運行回数の方ですね、それぞれ年度で記載しております。現行の方は今現在ですね、運行が終了した分の数値をここに記載しております。それぞれの年度の計画につきましても、現状のですね、運行本数を維持ということで変更してありません。現行の箇所につきましては、それぞれの各年度の経常費用ですね。こちらの若干増額の方がございますので、数字の方が変更になっております。経常収入につきましても、現状、乗車人数の方が伸びてこない状況でございます。前年並みということで記載しております。こちらが令和6年、7年、8年と1ページから6ページまで弊社の方で記載しております。コロナ禍における乗車機会の減少、あとですね、固定費の方は削れませんので、収益費用の方は例年と変更なし。車両の方がうまく更新できなく増えているというのが現状でございます。簡単ですが、令和6年から8年までの富士急静岡バスの説明とさせていただきます。

議長（芦澤会長）

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説明をお願いします。

山梨交通株式会社（野口）

山梨交通の野口と申します。当社バス事業へ多大なご支援ご協力をいただいておりますこと、御礼申し上げます。それから当社の生活交通確保計画について、着座にて説明させていただきます。資料7、2ページ目ご覧いただきたくお願いします。このうち当社系統につきましては、事業者番号が105番と記載されたものとなり、富士宮市内路線につきましては、国庫補助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となります。記載しております確保計画案につきましては、令和6年、7年、8年の3ヶ年となりますが、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ネットワーク計画に基づく値を記載しております。輸送サービスの範囲、地域間幹線系等としての役割でございますが、富士宮駅、イオン、各学校への通勤通学買い物手段として、また学生中高年層の利用、市内病院の通院手段、東海道線富士川駅への利用も大きな路線となっております。確保計画記載の各項目の数値、現行と計画についての差についてとなりますが、実車走行キロにつきましては、平日と土休日運行しており、年間の曜日配列より計算を行っております。費用につきましては、ネットワーク計画に基づく算出より過去の物より算出したものとなります。特に収入は新型コロナウイルス感染症に伴う大幅な収入減少が令和2年度以降発生しており、現状においてもコロナ発生前の状況よりも下回っていることから、収入について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昨今の燃料をはじめとする物価上昇が見られ、人件費の抑制や燃費向上による節減を実施する費用の抑制を継続することにより、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などが見込めることから、今後公共交通ネットワークの構築に向けて富士宮市さんをはじめ、関係各所のご協力を得ながら運行に努めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。続きまして富士急バス株式会社様から説明をお願いします。

富士急バス株式会社（小林）

富士急バスの小林と申します。平素は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。この場を借りてお礼申し上げます。それでは弊社、事業者番号119番の項目になります。弊社運行の新富士線は山梨県富士吉田市を起点としまして、山梨県内を経て静岡県富士宮市、富士市を運行する路線であります。地元住民の方、また富士山西麓北麓エリアを周遊する観光客が主なターゲットとなっております。また県を跨いで利用されるお客様もおります。様式第6号につきましては国庫補助路線の生活交通確保計画につきまして令和6年から8年のものを作成いたしました。また現行につきましては令和4年度の実績を記載しております。計画につきましては国庫補助の算出式に基づきまして計算しまして令和6年度の値を記載しております。同様に7年度、8年度も同じように計算して算出して記載しております。以上となります。よろしく願いいたします。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。事業者様からの説明は終わりました。それではこの件につきましてご質問等ありましたら受けたいと思います。少し分かり難かったかもしれませんが、要するに広域ですね、富士宮市、富士市、それから山梨県を結ぶこういう国交補助路線についての計画のご提案ということでご理解をいただけたらと思います。よろしいでしょうか。では特に質問ないようですのでお諮りをいたします。第7号議案、令和6、7、8年度国庫補助路線の生活交通確保計画案については、ただいま説明がありました通り、原案の通り承認することでご異議ございませんか。ご異議なしと認めます。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します。引き続きご審議をお願いします。

次に、第8号議案、令和5年度、6年度7年度8年度の収支改善計画についてを議題といたします。本案は、第6号議案、第7号議案の路線に関する運行事業者の収支改善計画となりますので、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年度、6・7・8年度の収支改善計画について

富士急静岡バス（後藤）

資料8の1ページ、2ページの表が収支改善計画書でございます。1枚目の方が市補助路線についての計画書、2枚目の方が国庫補助路線の計画書でございます。それぞれの内容につきましては同一のものとなっておりますので、1番の方の資料でご説明させていただきます。収益改善計画利用促進策につきまして、こちら毎度、当社の方でイベント等、営業促進を図っている事業を厳選して掲載しております。各事業とも継続してですね、3年以上続けております。今までこちらですね、乗り方教室というものはですね、小学生と幼稚園で行って行りましたが、感染症の拡大の影響を受けまして、学校の方でなかなかこういう形でイベントができないという状況がございまして、今回利用促進策から外させていただいております。他にも今イベントの方ができない場合に、こちらですね、個人で乗られるお客様、(11)の小学生は長期休暇に1日100円で乗車できるという設定をしておりますので、これが最近ですと冬休みに実施させていただいております、こちらの方が実績がございましたので、やってよかったと思っております。あと、目新しいものはございませんが、15番の時刻表等ですね、インターネットの方で確認できるウェブサイトも全系統で考えておまして記載しております。続きまして経費削減策につきまして、こちら例年通り実施している部分でございまして、こちらの5項目が主なものになっております。記載しておりませんが、今管理部門の方も経費も削ってなんとか路線バス事業を行っております、かなり苦しい状態ですが維持に努めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。次に山梨交通株式会社様、お願いします。

山梨交通株式会社（野口）

当社につきましては3ページ目をご確認いただければと思います。利用促進策につきましては、計画的な取り組みを行っております。全体としては現在のバス路線を広く知っていただき、利用しやすい環境を整備することになりますが、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、さらには昨年度よりバスロケーションシステムの運用を開始したことによりまして、利用環境改善を継続して取り組んでまいります。さらに交通ICカード等の周知において、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。将来を担う若い世代へのバスのPRといたしましては、小学校を中心としたバスの出前事業の開催、また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た取り組みとして、利用促進を図ってまいります。経費削減につきましては、先ほどと同様となりますが、人件費の抑制等を考慮しつつ、また燃費向上に向けた取り組みを行ってまいります。最後に様々な利用促進を通じて収支改善を目指すものではございますが、また昨今の新型コロナウイルス感染症の状況を考慮し、安全安心な環境整備の提供に向けた感染防止対策を徹底し、当社としては活動を行ってまいりたいと思います。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。それでは最後に、富士急バス株式会社様、お願いたします。

富士急バス株式会社（小林）

お手元の資料7番ですね、もう一度ご一読いただきまして、今回特記事項だけご紹介させていただきます。まず利用促進策としまして、バスの乗り方教室ですね、またSDGsツアーと称して、弊社グループ

内のSDGsの取り組みを伝える試みを行っております。こちらですね年間の乗合バスの乗り方教室が年間約5回、SDGsツアーの方が年間8回実施しております。こちらを引き続き継続してまいります、利用を促進することを目標としております。また経費削減としましては、車両を定期的に更新する際に継続的に電気バスの導入を進めてまいります、トータルコストパフォーマンスを含めた評価を行います。その上で経費削減を進めていこうと考えております。以上となりますよろしく申し上げます。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございます。それぞれ各社から利用促進策、それから経費節減策について説明をしていただきました。それでは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。それではお諮りをいたします。第8号議案、令和5年度、6、7、8年度の収支改善計画につきましては、各社から説明がありました、原案の通り承認することでご異議ないでしょうか。ありがとうございます。ご異議なしと認めます。よって本案は原案の通り承認をされました。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9号議案、令和4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、およ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9号議案 令和4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

静岡県地域交通課 長田

今回です、お配りいただいた資料9のところでございますけれども、地域間幹線系統の事業評価結果概要、1枚めくっていただきますと、総合評価の一覧。またです、その次はパワーポイントの資料、本日こちらに沿って説明をさせていただきます。その後ろです、各事業者様からまたご説明いただきますけれども、各系統ごとの評価シート、また一番最後に富士宮市さんの取り組みが書かれたシートという形でお配りをさせていただいているところがございます。私の方からです、1枚めくっていただいたパワーポイントの資料、こちらに沿って説明をさせていただきます。

まず1枚目の最初ですけれども、今年度、新たに委員になられた方もいらっしゃると思いますので、地域間幹線系統ってそもそも何なのかと。今までこの言葉が頻発しておりましたけれども、地域間幹線系統というのが絵に書いてあるように、市町を跨ぐ広域の路線。先ほど各事業者様から説明いただいておりますが、富士市、富士宮市、また山梨県に結んでいるものについて、運行をしているものでございます。また先ほど議題5のところ、富士宮市さんの自主運行バスのお話でもあった国庫フィーダーというのが、この絵のオレンジ色のもので、地域間幹線系統等と接続をする路線であると。幹と繋がる枝の路線であるところ、一体となって支援をしているものでございます。もう1枚おめくりいただきまして2ページ目でございます。複数市町を跨ぐものにつきまして、右側に入っております輸送量運行回数等の要件を満たすものにつきまして、国および県の方で地域間幹線系統として特定をしているところがございます。具体的な富士宮市さんの関係系統につきましては、先ほど富士急静岡バス様の山梨交通様、富士急バス様からご説明をいただいたところでございます。そして参考ですけれども、県内の地域間幹線系統の概略という形で、特に鉄道の走っていない伊豆半島西岸であったりですとか、富士宮市も、山梨向かう路線であったりとか富士川の方に向かう路線だったりとかそういったものを繋ぐという動線でございます。横のスライドでございますけれども、今回事業評価の時間取っていただいております。なぜ評価を行うのかというところがございます。補助金の交付要綱に書いてあるからというところがございますが、そもそもこちらの事業評価につきましては、補助対象事業が適切に行われているのかを確認すること、またこの評価結果を分析して、今後の事業改善に繋げることを目的として、より効果的に実施するというところ。その下でございますけれども、地域幹線系統の評価にあたりまして、運行回数や収支率等の実績、またです、その系統の位置づけ広域の移動状況やネットワーク構成等を点数化し、合計点をA B Cの3段階で評価をしているところがございます。次にめくっていただきまして6ページ目7ページ目のスライドですけれども、こちらが今年度の評価結果。下が昨年度との比較という形でございます。県全体といたしまして、昨年度と比べて評価が良くなっているという系統が14系統ございます。県全体としては事業評価という観点からは、良くなっているということが見えます。一方、その次8ページ9ページ目でございますけれども、先ほど事業者様からも説明あった通り、新型コロナウイルスの影響というものは県内全域でございます。8ページ目のグラフが、県内の乗合バス利用者の推移でございますけれども、県内で新型コロナウイ

ルスの感染が初確認されて以降、コロナ前と比べて落ち込んでいるという状況。これは令和4年度においても引き続き続いているというところで、まだコロナ禍前までの回復には至っていないというところが現状でございます。これによって、各事業者様がですね自主運行バスも同様ですが、費用が高くなって結果的に収支が悪化するというような状況が続いています。こうしたものに対応するため、10ページ11ページ目ですけれども、各事業者の方でもいろいろ経費削減であったりですとか、利用促進の取り組みをしていただいています。また、下が県内自治体、県も含め支援の例といたしまして、今年度特に物価高騰等もありまして、県の方でも対応する車両維持費の補助等を行ったところでございますが、それ以外にもバスの乗り方教室であったりとか、そういったものを各市町さんの方で取り組まれています。事業者も行政もいろいろ手を尽くしているところでございますけれども、最終的には市民の皆様に乗っていただくというところが、一番でございますので、是非こういう取り組みを周知していただきまして、利用していただくという形をお願いをしたいと思います。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございます。県の交通基盤部地域交通課の担当者様からの説明でございました。それでは次に、バス事業者各社の評価シートについて説明をお願いします。まず、山梨交通株式会社様から説明をお願いします。

山梨交通株式会社（野口）

1ページめくっていただきまして、1ページ目になります。こちらが当社の系統に関する評価シートとなっております。こちらの評価シートにつきましては、令和4年度を評価年度として、評価期間につきましては、令和3年10月から令和4年9月までの間の評価となっております。またこの中では計画と運行実績という形で比較となりまして、この計画につきましては令和3年度に策定を行っているものとなります。またこの計画策定につきましては、令和3年度策定するにあたって、その前の年、令和2年を基準とし、策定を行ったことから、実績としての令和4年度と令和2年度とを基準とした計画との比較で評価を行っております。全体として主な大きな変更点等についての説明をさせていただきたいと思っております。当社評価シート内につきましては、まず中間辺りになります乗車人員をご確認いただきたいと思っております。先ほどの通り、計画につきましては令和2年を基準とした策定となっていることから、最も新型コロナウイルス感染症に伴う利用者の減少の影響が大きかった年度を基準としております。このためまだまだ厳しい状況ではございますが、徐々に落ち着きを取り戻す中、この乗車人員については増加をするような結果が表されております。一番下から比較対象ではございませんが、キロ当たり経費につきましては、先ほどの通り、原料や物価の上昇等も見られ、経費につきましては徐々に増加が見られています。特に公共交通におきましては安全の確保等、教育、また訓練なども徐々に実施していくことから、こうした部分の経費ということも発生しているということを是非ご理解いただければと思います。その上で先ほどの乗車人員の上となりますが、収支率につきましては、若干下回るような実績となります。利用者の増加は若干見られつつも、これら経費の増加等もあることから、それらの中で収支として表されたものであります。これの中から当社としましては、合計点数44点、B評価ということになっておりますので、ご確認いただければと思います。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございます。続きまして富士急バス株式会社様、お願いします。

富士急バス株式会社（小林）

富士急バスの小林です。弊社の新富士線の利用人員は、約3万3000人の利用がありました。こちら昨年に比べまして、約1.5倍程度の人利用者の方が増えているという計算をしております。利用環境につきましてはバスロケーションシステムが導入しておりますけれども、こちらさらに活用しましてバスの現在地遅延情報などを公開することで、ご利用いただく方への利便性向上されるのかっていうことを考えております。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございます。次に富士急静岡バス株式会社様お願いします。

富士急静岡バス（後藤）

当社の系統は4系統ございますので、それぞれ各系統毎説明すると長くなりますので、総評でさせていただきます。上からいきまして、収支率につきましては目標計画値を上回る実績でございます。広域トリップ状況というような、富士市と富士宮市の当社のこの系統の背景といたしましては、各系統とも50%近い半数以上の方が、富士宮市をまたいでご利用いただいているということが確認できます。キロ

当たり経費につきましては、抑えておりまして、この静岡、山梨ブロックよりも下回っているということで、評価で確認をいただけます。それぞれの4系統とも評価指数につきましてはAということで、目標通りに実施を行っておりますことご報告いたします。

議長（芦澤会長）

それでは次に、富士宮市から取り組みシートにより、市の取り組みについて説明をお願いします。

事務局（佐野室長）

それでは地域間幹線系統市町取り組みシートをご覧ください。まず系統名、そして取り組み内容となっております。取り組み内容につきましては上段下段となっております、上段が路線の説明、そして下段が取り組みという形になっております。それでは富士宮駅イオン、星山台、蒲原病院線について説明させていただきます。前半につきましては先ほど説明がございましたので、市の取り組みを中心に説明させていただきます。市としては、通勤通学、通院および買い物の量が多く重要な路線であるため、国や県補助を欠損額を補助すること、路線案内を窓口で配架すること、のりもの祭で路線バスの利用促進を行うことや市町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考えております。次に新富士線でございます。新富士線につきましても、下段の取り組みを説明させていただきますと、広域トリップも高く、潜在的な利用が見込めるため、事業者の努力により、さらなる収支改善を図っていただきたい。市としましては、路線案内を窓口で配架すること、のりもの祭で路線バス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いう内容になっております。その後の曾比名線、大淵線、大月線これは吉原中央駅と富士宮駅間を結ぶ大月線でございます。次の新富士から富士山世界遺産センターを結ぶ大月線についても市の取り組みとしては同様となっております。

議長（芦澤会長）

ありがとうございます。県の担当者事業者様、そして事務局からの説明は終わりました。今までの説明につきまして、ご質問ご意見等がありましたらお受けしたいと思えますいかがですか。ないようですのでそれではお諮りをいたします。第9号議案、令和4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り組みシートについては、原案の通り承認することでご異議ございませんか。ご異議なしと認めますよって本案は原案の通り承認されました。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します。次に、第10号議案令和3年度富士宮市地域公共交通計画の評価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。

第10号議案 令和3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（佐野室長）

資料10をご覧ください。富士宮市第2次地域公共交通計画の評価結果になります。地域公共交通の活性化および再生に関する法律の規定に基づいて地域公共交通計画の調査分析評価を行った場合につきましては、評価等の結果を国土交通省と総務大臣に送付することとなっております。令和3年3月に策定しました富士宮市第2次地域公共交通計画において基本目標として誰もが利用できる公共交通網の維持、という基本方針を持っております。次に高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備、3地域や企業を支える公共交通の仕組み作り、4公共交通の利用環境の向上というところを持っておりまして、その左に掲げてあります目標がそれぞれの目標値となっております。まず目標値の一番上ですが、JRを除く公共交通の利用者を1日あたり2700人、これは計画年度でありますので、令和7年度までの計画となります。令和7年度に2700人にしたいという目標を持っております。この目標を達成するための取り組み、そして調査方法、そして達成状況、達成状況につきましては、令和3年度を調査しましたところ、1日あたり1893人ということで達成に至っておりません。次に課題や取り組みなんですが、やはり路線維持のため計画にも書いてありますように補助をする等々で維持していきたいと考えております。2列目のものになります。これにつきましては、市内人口の宮タクカバー率を97%から100%にするという目標となっております。一番右側の方を見ていただきますと、令和3年度につきましては、芝富エリアと稲子エリアで実証実験を行うことをご協議いただき、令和4年の10月から芝富エリアと稲子エリアを今実証実験中ではございますが、現在ですと富士宮市民、市全域をカバーしておりますので、100%が達成できていると思っておりますので、この実証実験を何とか軌道に乗せていきたいと考えております。次、3つ目

ですが、宮バスのバス停オーナーの人数を35人から40人に増やしたいという目標を持っております。これにつきましては、令和3年度につきましては35人から令和4年度に変わるときに33人に少なくなっております。しかし沿線のバスオーナーさんにお声掛けをすることによって、少しでも増やしていきたいと考えております。次に市民満足度調査でございます。これは令和元年の実績が4.0だったのを令和7年度に4.1以上にしたいというものなんですけど、令和3年度の実績につきましては、3.9ということで満足度は下がっております。この内容としましては、特に高齢の方の満足度が落ちたということで、80歳以上の満足度のが2.9と非常に低くなっておりました。これは新型コロナウイルスの感染症の拡大によって出控えなどの影響があったのではないかと分析しております。説明は以上となります。

議長（芦澤会長）

それではただいま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。いろんな課題があるようですけれども、よろしいですか。藤井先生の方から何かよろしいですか。

日本大学 藤井敬宏委員

今10号の議案をしてみるとこんなですけども、9号の議案を聞いたときの富士宮市さんのこちらの地域間幹線というところのお話の中で出てきた文言なんですけど、例えば民間路線バスにおいては、広域トリップ状況も高く潜在的な利用者が見込めるというキーワードが入っているんですね。ただそういったときに現状のバス事業者さんのところで、そこが見込めるのかということなかなか私は難しいんだろうなといった気がしております。例えば今回の10号の議案の中で、評価結果というところで1行目ですかね、公共交通利用者といったような側面の中で、右側の次年度に向けた課題や取り組みといったようなところの中に、民間の路線系統に関して、その需要といったものが想定できるのかどうか、そういったような潜在的なものを紐解くようなことを行政主体となってサポートするような取り組みは考えられないのか、その辺りを伺いたいと思って、発言させていただきました。

議長（芦澤会長）

事務局どうですかね、市として民間に対し、バス路線事業者の需要をどう掘り起こしていくかという、なかなか難しい問題だと思うんですね。

事務局（佐野室長）

ご意見ありがとうございます。本当に難しい問題だと思っております。やはり県の報告にもありましたが、1回コロナで落ちて、それがコロナ前の状況に戻るかというところがございます。この目標を立てたときは令和3年の3月ということで、コロナ前の状況に戻りたいというところの目標設定をさせていただいています。藤井先生のご意見もごもっともだと思います。どのようにしたらいいかっていうのが今ご回答ができないところでございますので、この辺は事業者さんとも協議しながら良い方法があれば一緒になって進めていきたいなと考えておりますのでよろしく願いいたします。

日本大学 藤井敬宏委員

今すぐ回答を求めるという案件ではなくてですね、9号議案のところでもそういった見込んでるという期待値があるのであれば、それにフォロー策としてもやはり行政がね、動いていてあげるということが公共交通を育てるといった側面で大事だと思いますので、ぜひ継続的にご検討いただければと思います。

議長（芦澤会長）

先生ありがとうございます。その他第10号議案のことについて、ご意見ご質問等よろしいでしょうか。市としてですね、課題としては、なかなか難しい問題でありますけど努力していきたいというふうに考えております。それでは、お諮りをいたします。第10号議案、令和3年度富士宮市地域公共交通計画の評価については、原案の通り承認することでご異議ございませんか。ご異議なしと認めます。よって本案は原案の通り承認されます。事務局は国土交通大臣など関係機関に報告をお願いします。

それでは次に第11号議案、令和4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します。事務局から説明をお願いします。

事務局（佐野室長）

資料11をご覧ください。本案は、令和4年度に実施した国庫補助事業の地域公共交通確保維持改善事業、事業評価に対する一次評価、自己評価となります。本日の審議承認を経て国土交通省中部運輸局の方へ提出するものとなります対象事業は、宮バス事業のうち、地域内フィーダー系統としての位置づけを持っている東南循環と北循環の運行となります。資料11をご覧ください表の左上をご覧ください。協議会名としましては、富士宮市地域公共交通活性化再生会議、本会となっております。評価対象事業名としましては、地域公共交通確保維持事業地上交通陸上交通における地域内フィーダー系統という形になって

おります。補助対象事業者としましては、国庫補助金は現状では国から直接富士急静岡バスさんが受けていらっしゃるという形になります。事業概要としましては東南循環と北循環の2つになっておりますが、東南循環につきましては、内回りと外回りで距離が違っておりますので、2段書きとさせていただきます。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実施して、分析評価等および運行内容の検討を行っております。また宮バスの乗車するきっかけ作りとして、無料運行を行い、利用の拡大を促進しております。さらに乗換案内検索サイトに時刻表等を掲載して利便性の向上を図っております。そして4事業費実施の適切性ですが、これはAということで計画通り事業は適切に維持されというふうに記載させていただいております。次に5目標効果達成状況でございます。これにつきましては、東南循環につきましてはB評価、事業費に対する運賃収入の収支割合は52%で目標値の50%を上回っております。しかし利用者数は484人ということで目標値を下回っているということから、Bという形をさせていただきます。次に北循環でございますが、これにつきましては運賃収入は目標値を下回りましたが利用者数は目標値を上回ったということで、これもBとさせていただきます。そして今後の改善点でございます。今後につきましては、自治会などと協力して説明会を行ったり、宮バスの無料無効を実施して利用促進を図っていきたくと考えております。さらに毎年2月には、アンケート調査を実施して、利用者のニーズの把握に努めて、地域に即した運行であるか分析しながら、必要に応じて運行内容の見直しも検討していきたくと考えております。次に1ページめくっていただきまして、事業実施と生活交通確保維持改善計画等の関連についてということで、協議会名としましては活性化再生会議で、評価対象事業としましては先ほど申し上げました地域公共交通確保維持事業という形になります。地域の交通の目指す姿としましては記載の通りでございます。でその後、パワーポイントの表になります。これにつきましては、令和4年度地域公共交通確保維持に関する自己評価ということでこれは中部運輸局の方で決められた様式となっております。これには、先ほど申しました国庫補助対象路線と北部を含め富士宮市の公共交通に対して記載させていただいて、これで国土交通省中部運輸局の方で第2次評価という形の資料となるものでございます。で、まず右肩のところにパワーポイントの番号が書いてありますのでそのページで説明させていただきます。まず一番については、その表紙になります。2番につきましては、協議会が目指す地域公共交通の姿ということで、富士宮市の概要、当市の公共交通、そして計画の概要が書いてあります。右側の方には公共交通体系の基本構想図が書いてあります。1ページをめくっていただきまして、パワーポイントの3ページになります。目標の達成に向けた公共交通に関する主な具体的な取り組みということで、事業内容の3つ目で、地域内フィーダーの系統確保維持事業ということで宮バスの東南循環北循環にこの10月からノンステップバスを導入させていただいて、利用者の利便性を図っております。次にパワーポイントの4ページ目になります。計画の目標の達成状況とその理由についての考察ということで、先ほどの事業評価にもありましたが、計画の目標値をそこに記載させていただいて、1年目令和3年度の実績を書かさせていただいております。次にパワーポイントの5ページ目になります。事業計画の達成に向けた今後の取り組み方針ということで、やはり公共交通の利用促進をしていかなきゃならないそのためには、市民に必要な情報を届けることが必要というふうに感じておりますので、利用促進を中心に進めていきたくと考えております。具体的なものとしましては、新規利用者の獲得や既存利用者の満足度を向上させていきたくと考えております。次パワーポイントの6ページ目からになります。直近2年間の2次評価の活用、対応状況でございます。まず6ページ目の一番上なんですが、宮タクの未導入エリアへ計画をしてることが確認できたという内容で、令和4年10月から令和6年3月までを期間とする宮タクの稲子エリアと芝富エリアの実証実験を開始したところでございます。さらに今現在宮タクワクチン便制度を使ってワクチン接種日の運行も行っております。パワーポイントの7ページ目につきましては、前々回、8ページ目につきましても前々回の対応状況に書かれております。9ページ目につきましては計画評価の推進体制ということで、富士宮市地域公共交通活性化再生会議のPDCA評価の推進体制が表となって載せてあります。下の段の方には令和4年度の本会議の実施状況が書かれております。

議長（芦澤会長）

事務局からの説明終わりました。この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っておりますいかがですか。よろしいですか。それではですねここでこままでがですね、今日の協議事項でございます。ここで藤井先生にコメントをお願いしたいと思います。

日本大学 藤井敬宏委員

こちらの資料11の表ところで、特に下段の富士急静岡バスさんのところの目標⑤の設定なんですけども、その内容を読ませていただいたときに、利用者数は、月別に見ると増えた、目標を上回っていると、でも実際には運賃収入は43%で目標値を下回っているというそういう関係ですよね。ということ、そもそもが、その目標値といったところを達成したとしても、事業費の収入が確保できない、そういった目標設定になっていたという理解をしてよろしいでしょうか。

事務局（佐野室長）

はい、ご意見ありがとうございます。この宮バス北循環ってところで北コースには限定されるんですが、フリーパス券という特別券を発行しております。やはりそのところでフリーパスを1回買うと1年間乗り放題という形になってしまっていて、市民の利便性を上げたはいいんですが、そういうところで利用は増えてるんですけど、収入には結びついていかないというような特別な事情もございまして、このような数値になってるのかなと分析しております。

日本大学 藤井敬宏委員

その辺りは私も理解はしている上でですね、そうすると、やはり収入のところではBを出すところがどうか。実際には利便性向上で実利用者を増やしているんだと。そういった面では地域公共交通に寄与してるって側面があると。さらにこれはコロナ禍の補正はされたのかどうかというのがあるんですけども、通常他の自治体さんでもコミュニティバス等見てみますと、コロナで利用率が下がってきてると、下がってきてるところを割引して考えたときに、富士宮は割引考えなくても実利用者が伸びてるってところ自体は、かなり地域の方たちの利用効率が上がってるという、そう見ていいんじゃないかという気がしていて、そのときに単純にこの運賃収入が目標値を下回ってるけども、それだけでB評価というのはせっかく地域の方たちが利用しているところなのに、残念な評価の仕方だなという気がしてしまう。少しそういったコメント付きでAにしても良いのではないかという気がします。これは意見ですので、その辺のところも含めて頑張ってるところは頑張ってるという様に書いていただいた方が、同じBにするにしても、皆さんの利用が促進したことによって地域移動が活性化していますと。ただやはりフリー乗降とかフリーパスとかいうものを活用しているので、全体の収入としては市の負担があり、負担増として抱えていますといったところでBを付けるんだったら、それはそれでも納得するんですが、この書き方だけだとやはりちょっと説明が足りないかなという意見です。

議長（芦澤会長）

先生ありがとうございました。事務局の方で先生のご意見を参考にして、また検討をお願いをしたいと思います。皆さんの方からいかがですか。よろしいですか。それではお諮りをいたします。第11号議案、令和4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、原案の通り承認することでご異議ございませんか。ありがとうございますご異議なしと認めます。よって本案は原案の通り承認されました。事務局は中部運輸局静岡運輸支局へ報告をお願いします。以上で本日の協議事項は全て終了いたしました。

続いて報告事項に移りたいと思います。報告事項の①、宮バスのバス停オーナー制度の申し込みについて事務局から説明をお願いします。

(2) 報告事項

①宮バスのバス停オーナー制度の申し込みについて

事務局（岩崎）

資料12をご覧ください。報告事項1、宮バスのバス停オーナー制の申し込みについて現在、大富士中学校近くの商業施設しまむらと、ウエルシアの間の道の左右に宮バスの北循環の内回りと外回りの万野原新田バス停がございます。このバス停付近に公共施設の大富士交流センターがあり、今回、大富士交流センターを運営しております財団法人富士宮振興公社様にバス停オーナーとなっていただき、令和5年4月1日からは、この野原新田バス停が大富士交流センター入口というバス停に名称変更をさせていただくのでございます。宮バスの路線上の事業者様を訪問し、引き続きバス停オーナー様の勧誘を行っていただきたいと考えております。

議長（芦澤会長）

事務局からの説明でした。何かご意見ご質問等ありましたらお願いします。なかなか宮バスオーナーを増やすってのが難しい状況ですけども事務局の方でまた努力をしてください。

次に報告事項の②、のりもの祭の実績についてご説明をお願いします。

②のりもの祭の実績について

事務局（鈴木）

報告事項②のりもの祭の実績について資料13に沿って説明させていただきます。のりもの祭は、令和4年10月15日土曜日と翌日の16日日曜日に市役所北側駐車場にて開催しました。(1)会場でのアンケート結果について、なお、当日実施したアンケート用紙は次のページに添付させていただいております。回答数としましては470件。男女比としては、男性が3分の1で、女性が3分の2、うち大多数が30代と40代となっております。代表的な質問としまして、①宮バスの認知度としましては、94.7%で津波、②この認知度としましては67.9%で、前回の猫まつりを開催した令和元年度と比べ、12.5%の減。③公共交通を利用している人のうち、利用する理由としては、車がない、または送迎してくれる家族がないが21.2%、運行ルートや行き先が目的に合っているが19.3%。バス停が近いが19.8%、料金が安い21.2%となっております。④公共交通を利用しないと答えた人のうち、利用しない理由としては、車がある、または家族の送迎があるが21.2%となりました。(2)宮バスの無料校の実績報告についてですが、例年通りのりもの祭りの日に無料運行を行っておりまして、令和4年度の無料運行の乗車人数としましては583人で、前回ののりもの祭りをを行いました令和元年度と比べますと184人の増加となっており、割合としては46%の増ということになっております。(3)宮バス運転手姿での写真入りオリジナルカレンダーの作成については、富士急静岡バス様、信興バス様、山梨交通様のご協力により、路線バスの利用促進のため実施いたしました。2日間で約400人の方に対して、カレンダーの作成および配布を行いまして、このカレンダーを利用させていただくことで、路線バスを身近に感じていただけるものと考えております。(4)ミステリーツアーの実施についてですが、これは乗車人数の少ないバス路線について、路線バス車両を使用して、行き先を開示しないバスツアーを実施することで、路線バスで行く旅行や買い物の魅力を体験してもらい、新規利用者の獲得を目指しているものです。今回は富士急静岡バス様のご協力により実施いたしました。参加者として、26人の方に参加していただきまして、富士急静岡バス様の柚野線、上野線のルートを通りました。以上のように、今後ものりもの祭を通して、公共交通の利用促進を図っていきたくと考えております。

議長（芦澤会長）

はい、事務局からの説明は終わりました。のりもの祭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。はいどうぞ。

富士急静岡バス 斎藤俊之委員

このアンケートで、公共交通を利用しないと答え、利用理由で車があるという回答以外にも結構あるのでしょうか？

事務局（佐野室長）

1枚めくっていただきまして裏面のアンケートの間9になるとと思いますが、今ここには代表的なものしか載せてございません。他の理由もありますので、またそれについては後ほどお示ししたいと思いますのでよろしくをお願いします。

議長（芦澤会長）

その他いかがですか。よろしいですか。はいそれではこれこの件につきましては報告済みといたします。次に報告事項の3、芝川地区社会福祉協議会製作の宮タクに乗ってみよう動画完成について事務局から説明を求めます。

③芝川地区社会福祉協議会制作「宮タクに乗ってみよう」動画完成

事務局（鈴木）

本日の開会前まで、この会場でも動画を流させていただいておりましたが、芝川地区社会福祉協議会にて、宮タクの利用の流れをドラマ形式で紹介する動画を作成していただきました。大変わかりやすく、宮タクを知らない方も見やすい内容となっております。既に各種説明会等でも活用させていただいておりますが、今後は市のYouTubeチャンネルにも掲載させていただく予定ですので、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。この点につきましてご尽力いただきました望月委員さん。経緯と効果とか、その理由とかありましたらよろしく願いたします。

望月重人委員

芝富地域、稲子地域につきましては、バスの路線もあるんですけども、そのバス停まで行くのにね、かなりあの山を下ったり道のりが遠いので、高齢の方、足の不自由特にバスに戻れない状況が続いています。そこで地域での要望をみんなで検討した結果、地区社協の方で、今年が目玉として、地域公共交通手段を大いに利用しようということで、今回宮タク導入に至った理由は、冒頭申し上げた通りでありますけれども、それを大いに活用しましょうと。せっかく富士宮市と合併して13年経っているような手助けをしていただいていると、それでは、公共交通を地域の足の確保として大いに利用しましょうということで、芝川地区社協の本年の目玉として、23分の動画を作ってですね、宮タク導入に至った経緯、それから、まず登録の仕方、それからタクシーの呼び方は感想ということで載せてございます。これについては先ほどYouTubeでこれから流していただけるということで、是非各地域で活用していただければと思っておりますし、実は今日も寄合どころで上演をして皆さんと話をしてきました。ただその中で、かなりの人が登録はしてくださった。ただ登録をしてくれたのはいいけれども、実際に利用しないと、実証実験の中で効率的な成果が得られないと、今後の継続にも繋がりますもんですから、ぜひ大いに若い人でも良いから利用するようにしましょうよと。言って歩いておりますし、芝川地域で14の寄合処があるものですから、その全てで上映をする予定で、あと五つ残ってるかな、かなりそれで上映しているということで、ただ他のエリアに柚野の人たちも、この動画も見てそういうことだねってわかってくださっても、作った成果はあるかなと思ってます。地区社協、それから自治会の会長さんと一緒に話をしながらですね、実績を伸ばしていきたいなど、こんなふうに考えております。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。ぜひ各地域で利用してですね、宮タクの登録をしていた方を増やしていきたいなと思います。事務局でも大いに活用をお願いいたします。この点につきましてご質問等よろしいですか。それでは本日予定をしておりました協議事項報告事項全て終了しました。

(3) その他

議長（芦澤会長）

藤井先生の今日のことを踏まえて富士宮市の地域公共交通についての先生から見たアドバイスとか課題とか、これから気をつけなければならないことありましたら、お願いできますでしょうか。

日本大学 藤井敬宏委員

富士宮市さんはもうずっと宮タク宮バスそれから民間の路線バスという形で、その辺に配慮してデータを取られながら進められているので、その方向性は間違いなく順調に来てるんだらうなと思っています。あと、今の宮タクの紹介ですね。こういったところも以前、宮タク宮バスのDVDとかよく作られてましたが、ああいうような形で、市民を知っていただくような機会、こういったものを持つのはすごく大事なところだなと思っています。今回どういった内容は拝見できなかったんですが、アップされるようですので、そちら拝見していただいて、そういったところは市民に繋がって行って、富士宮独特だった宮バスサンバですとか、そういったような形で幼稚園の子どもたちが一緒になって踊れるような、そういったことも取り組んでいて、ある意味広げるといったアプローチを取られていたと思うんですが、別に今回そういうことをしてくださいということではなくて、いろんな情報の発信をするということが非常に大事ですので、その一つとしてそういったものを活用していただくのはいいかなと思っています。

それと、アンケートのところですね。祭りのところで30代40代の方たちは自分で移動できる方なので、お祭りにはおそらく子どもさんとかを連れてという形で、ある意味宮バス宮タクを広げていく取り組みだとは思いますが、実際にその高齢者の方たちがどう満足されているかといったようなところに帰って単に収支率だけの問題ではなくて、やはりコロナ禍で非常に移動がしにくい状況になっているといったところで、外出機会を増やすためには、やはり個別の利用といった側面では、宮タク宮バスの仕組みというのは非常に大事になってくると思いますので、ぜひ丁寧な事務局のフォローをしていただければありがたいなと思います。また何か地域公共交通計画とかそういったことの反映といったところの中で具体的な相談等ございましたら、私も一緒になって考えさせていただければと思います。

議長（芦澤会長）

藤井先生、ありがとうございました。それでは改めまして、今日の協議事項、それから報告事項全て終わりました。様々なご意見をいただきましてありがとうございました。その他皆さんの方からこの際ですのでご意見いただき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。それでは以上をもちまして本日の議事は全て終了いたしました。この後の進行は事務局でお願いします。

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した。それでは、次回の会議の案内をいたします。令和5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すので、お忙しい中ご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4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。