

## 《第1回 富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

令和 元年 5月 28日(火) 14:00～

○会場 富士宮市役所 4階 410会議室

○出席者

委員 17人:

芦澤英治会長・茂木一郎委員・篠原克敏委員・増田新吾委員・大河原忠委員・藤巻一正委員・山崎好信委員・篠原康夫委員・土屋善江委員・鈴木清秀委員・藤井敬宏委員・桑原靖宗輸送企画専門官(久保田素広委員代理)・三治伝委員・宮原健一委員・山崎友寛主査(大倉篤委員代理)・村手克巳委員・高山あさ江委員

事務局 5人:

市民部長 赤池英明・市民生活課長 角田好和・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査 岩崎朱美恵・渡邊美加

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まして誠にありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまから令和元年度第1回富士宮市地域公共交通活性化再生会議を開催いたします。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。よろしく願いいたします。

本日の会議は、事前に送付いたしました議案書のとおり、協議事項7件、報告事項2件となっております。皆様お忙しいこととは存じますが、よろしく願いいたします。

会議に入る前に、新たに委員になられた方がいらっしゃいますので、ご紹介いたします。

富士宮市区長会芝川支部の代表者として、支部長、藤巻(ふじまき)一正(かずまき)様。

**富士宮市区長会芝川支部 藤巻一正委員**

芝川支部の藤巻です。よろしく願いいたします。

**事務局(岩崎)**

ふじさんシニアクラブ富士宮芝川支部の代表者として、支部長、篠原(しのはら)康夫(やすお)様。

**富士山シニアクラブ富士宮芝川支部 篠原康夫委員**

はい。芝川支部の篠原康夫と申します。よろしく願いいたします。

**事務局(岩崎)**

富士宮市校長会の代表者として柚野小学校校長の岩垣(いわがき)様がいらっしゃるんですが、本日ちょっと所用で遅れております。

また本日は静岡県バス協会専務理事、平野(ひらの)洋一(よういち)様は、他の職務のためご欠席です。

第1回目の会議のため、すべての委員の皆様をご紹介させていただきたいところではございますが、時間の都合もございまして、継続の委員の皆様につきましては、失礼とは存じますが、

お手元の名簿でご確認いただきたいと思います。委員の皆様方には、当会議へのお力添えをよろしくお願いいたします。

次に新年度事務局員を紹介いたします。市民部長、赤池(あかいけ)英明(ひであき)です。

#### 事務局（赤池部長）

はい。この4月に市民部長を拝命いたしました赤池英明です。どうぞよろしく申し上げます。

#### 事務局（岩崎）

市民生活課長、角田(かくだ)好和(よしかず)です。

#### 事務局（角田課長）

はい。同じく4月から配属となりました、角田好和と申します。どうぞよろしく申し上げます。

#### 事務局（岩崎）

市民生活課、参事兼交通対策室長、佐野(さの)孝明(たかあき)です。

#### 事務局（佐野室長）

佐野孝明です。どうぞよろしく申し上げます。

#### 事務局（岩崎）

どうぞよろしく申し上げます。

それでは会議に入るにあたり、会議の定足数につきまし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、会議開催要件に、委員過半数の出席を求めているところでございますが、本日の出席委員は代理出席を含め17人であることから、全委員19人の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申し上げます。

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、議事の進行をお願いいたします。

#### 議長（副市長）

どうも皆様ご苦勞様でございます。大変お忙しい中を富士宮市の地域公共交通活性化再生会議にご足労いただきましてありがとうございます。議長の芦澤と申します。

今日は初めてのかたもたくさんいらっしゃいます。今思い出しますと、私が副市長として10年目でして、この会議ができましたのが平成21年ですので10年ということになります。思いますとですね、この会議の時代背景、いろんな悩みがあり、皆様にご協力いただき、何とか市民の公共交通を守りたいということでここまで来たんですけども、なかなか波乱万丈の10年だったと思います。

初めてのかたもいらっしゃいますので少しお話させていただきたいと思いますが、そもそもなんでこの会議ができたのかな、ということなんですけども、昔は私たちが子供のころはバスが満杯、自家用車があんまりなくて公共交通がいっぱいでした。しかし時代が、今も言われています通りマイカーブームになり、それからどんどん過疎化、少子化が進んでまいりました。そういう中で何が起こったかといいますと、平成10年代、11年か12年にかけて事業者がこれでは成り立たないということで、路線バスの廃止、公共交通の一翼を担っていただきました民間の事業者の方がやはり難しいということになってきました。そうしたらどうしたらいいんだ、ということいろんな議論をしたんですけども、もちろん国のほうの法律も変わりましたね、道路運送法の施行規則、あるいは地域公共交通活性化再生に関する法律などができてですね、

いろんなことを地域で考えるように変わってきました。

しかしその根っこはですね、やはり、ここに持ってきたんですけれども、人口減少、少子高齢化が加速的に進む中で、特に地方において公共交通の輸送人員が減少している、だから公共交通ネットワークについて、もっと地域でしっかりと考えていきましょうと。

ただここにコンパクトシティ、プラスネットワークで考えること、こう国のほうでは言われているわけです。ところがですね、コンパクトシティ、聞こえはいいんですね。中心市街地と、住宅地が、これを結んでこういう街を造っていけば効率的でみんな便利な街になる。それはそうなんですけど、平成 22 年に芝川と合併をいたしました。同じような考え方の北部の猪之頭村等も昭和 30 年台に合併しまして、やはり中心市街地に機能をどんどん集めるとなると過疎化が進んでしまいます。今、市長も非常に悩んでいるところでございますけれども、当市としましては新しい総合計画のもとでもコンパクトシティで全部市街地に集めるというのは難しい。やはり地域に残された伝統文化というものを守っていくべきであるし、やはりその地域ごとの住環境を守っていかなければならない、ということで北部地域、それから芝川地域も共存共栄できるようなそういう街づくりを進めよう、ということで今進んでいるところでございます。

そうすると、もう当然起こることはやっぱり利用者の人口減少になってきますと。じゃあその公共交通をどうするかといいますと、どうしても維持することがむずかしいということが起きてまいります。そういう中で当市ではですね、ちょっと手前味噌になりますが、よし何とかやろうということで実は宮バス・宮タク制度というのを始めました。これは今まで民間事業者にお任せするのではなくて、やっぱり富士宮市が中心となりつつ地域でも協力をいただいて、それからもちろんそれを受けていただく民間の事業者にも運送部分で協力をいただいて、そしてなおかつバス停オーナー制度という制度で資金的にも市民にも出していただいて新しい市民の足を守っていきこう、こういう制度をスタートしました。

そうしたらバスだけでは足りなくなってくる。当然、北部のほうまで大型バスを出すわけにはいかないの、その分をじゃあタクシーで埋めようということで、宮タク制度というものが生まれました。

しかもこれも目標数値をそれぞれ地域ごとにあげましてですね、やっぱり住宅がたくさんあるところ少ないところがありますから、これは目標数値を何とか達成しようということを持ちながら PDCA、という言葉ですけども、計画をたて、実行をし、チェックをし、もう 1 回生かそうというのを繰り返し繰り返しやってまいりました。しかし少子化の波というのは富士宮市でもどれだけ工夫しても止めることは難しいという意見があるのが現状でございます。

こうやってやってきました宮バス・宮タク制度がですね、当初はもうすごく各地から視察が押しかけてきてまして、当時の担当職員は非常に熱心で宮バスの歌を作り、それから今日は日大の藤井先生にもいらしていただきましたけれども日本大学のですね、まちづくり工房の中で新しい宮 BAN という案内の機器も開発していただいて、いろんなところでですね、みんなで協力し合って公共交通を守ろうということでやってまいりました。

しかしそれも 10 年を経たところで、いろんなことを工夫したけどやはり今まで通り維持するのは難しくなってきたなという感じはしています。でも次には何か考えようかということで考えましたら、やっぱり小学校が過疎化してきましたので放課後児童クラブ、つまり親御さんがいない間に子どもを預かることが北部のちっちゃな学校ではできないので、その子どもたちをじゃあ宮タクで運ぼうということも始めました。

そういういろんなあの手この手で続けていまして何とか維持しているんですけれども、やはりこれから過疎化を何とか食い止めたいと思っておりますけれども、これがなかなか難しいのかな、そういう中で今年度ですね、都市計画マスタープラン、こういう名がつくこれはもう全国どこでもやってるもんですけど都市計画マスタープランを現在策定中でございます。それが向こう 10 年富士宮市の街をどういう街にするのかということを考える、そういうマスタープランです。これは地域別に出てきます皆さんのご意見を受けまして、やっぱり北部地域、芝川地域はやはり、言葉は悪いですけどもそのまま衰退させるわけにはいかない、やはり共存共栄で発展するまち

づくりをしていこう、こういうような方針が今示されている。ではそのために交通をどうするのかということが今、非常に問われているわけでございます。

さて前置きが長くなりましたけれども、その部分を考えるというのがこの地域公共交通活性化再生会議の1つの大きな役割。どういった街を造ったらいいか、そういうための交通をどうしたらいいかを一緒に考えていただくのがこの会議でございます。

そしてもう1つは具体的に今起こっている問題を解決するのに、しょうがないな、こういうことでいくか、という具体的な個々の方針についてもこの会議の中で皆さんのご同意をいただいて、富士宮市の地域再生会議としての結論を出して県の協議会のほうにあげていただく、こういう組織的な役割も持っているわけでございます。

まあいろいろ申し上げましたけれども、そういう意味で今日はですね、ここに1号議案から7号議案までありまして、これだけ見ると何か無味乾燥のように見えますけれども、そういう一步一步のことがこういう会であるというふうに思っただけならというふうに思います。特に今申し上げましたように6号議案ですね、これ富士宮公共交通の目標値設定についてというのは各地域ごとに後で出ますけれども宮バスが一体何人乗っているのか今皆さんも、資料の2と3に載っておりますので、そこもまたぜひ見ていただきたいと思います。

そして一番今日の中心は、7号議案です。これは去年からいらしている方はお分かりいただけるとは思いますけど芝川地域の柚野線について、やっぱり富士急静岡バスさんのほうで頑張っただけなんですけれども乗車人数が少なくてですね、とうとう国庫補助の受ける要件を下回ってしまいましたので、もうこれ以上はできないから退出つまり廃止をしたい、こういうご意見をいただきました。しかし市としてはやはり芝川地域の足を何とか守る方法はないだろうかということで1年間、地域にもお願いに出向き、それから市からも説明をしていただき、地域の皆さんにも議論をしていただき、今日一定の結論を出していきたい、このように思っているわけでございます。

ちょっと長くなりましたけれども、そういういろんな意味での役割を持ったこの協議でございますので、ぜひとも皆様のほうのご協力をいただいて、富士宮市の公共交通が守れるようにですね、お力添えをお願いをしたいと思います。

説明やらあいさつになりましたけれども、ぜひよろしくお願ひします。

それでは議長の職を務めさせていただきますのでよろしくお願ひいたします。

それではですね、始めに1号議案の平成30年度事業報告についてと、それから2号議案のこれに係る平成30年度の収支決算について、この2つは関連がありますので、この2つを一括として議題にします。

それでは事務局から説明をお願いします。

## **2 議事**

### **【協議事項】**

#### **第1号議案 平成30年度 事業報告について**

##### **事務局（佐野室長）**

はい。交通対策室の佐野です。よろしくお願ひします。それでは議案の説明に入りますが、着座にて説明させていただきます。失礼をお許しください。

それでは議案書の1ページをお開きください。第1号議案、平成30年度事業報告について説明いたします。富士宮市地域公共交通活性化再生会議の開催内容でございます。

昨年度は集合会議を4回、書面議決を1回、計5回の会議を開催いたしました。

第1回再生会議は平成30年5月28日に開催し、平成29年度事業報告について、平成29年度収支決算の承認について、平成30年度の事業計画（案）について、平成30年度収支予算（案）の承認について、富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約の改正について、富士宮市公共交通PDCA事業評価指針の改正について、富士宮市公共交通PDCA事業評価指針に係る平成30年度

の目標値設定について、宮バス東南循環の退出意向申出への対応について、富士急静岡バス路線  
柚野線の退出意向申出への対応について、富士市コミュニティバスてんまーの運行形態の変更  
について、生活交通確保維持計画の変更について、計 11 議案についてをご審議いただきました。

第 2 回再生会議は 9 月 20 日に開催し、平成 30 年度公共交通 PDCA 評価の確定について、以  
上 1 議案についてご審議いただきました。

第 3 回再生会議は 11 月 16 日に開催し、宮バス全路線の運行時間について、以上 1 案について  
ご審議いただきました。

第 4 回再生会議におきましては 1 月 11 日に開催し、宮バス全路線の運行時間の変更について  
を議論していただきました。平成 31 年度市営バス等の生活交通確保計画案について、平成 31 年  
度市単独補助路線の生活交通確保計画案について、平成 32・33・34 年度国庫補助路線の生活交  
通確保計画案について、平成 32・33・34 年度の収支改善計画について、平成 30 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、平成 30 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、退出意向申出路線富士急静岡バス株式会社柚野線の経過報告  
について、退出意向申出路線富士急静岡バスの経過報告については報告事項ですが、その前のも  
のについてはご審議いただきました。

書面議決としましては 6 月 11 日から 20 日まで、生活交通確保維持改善計画案の承認について  
をご検討いただきました。

## **第 2 号議案 平成 30 年度 収支決算について**

### **事務局（佐野室長）**

次に 2 ページ目をご覧ください。

第 2 号議案、平成 30 年度収支決算書について、款・項・目とありますが目を中心に説明させ  
ていただきます。

収入の部、補助金、収入済額 311,512 円。これは市からの補助金でございます。雑入、収入済  
額 2 円。預金利息となります。収入合計 311,514 円となりました。

次に支出の部、会議費、支出済額 264,660 円。委員の皆様の報酬及び旅費となります。事務費、  
支出済額 46,854 円。開催通知等の郵便料となります。予備費は支出済額 0 円でございます、  
支出合計 311,514 円となります。

なお当会議の会計は全て市からの補助金で賄われていることから、実際に使った決算額に応じ  
て市補助金の交付確定を受けることになるため、残金は全て市にお返ししております。収入済額  
と支出済額の差額は毎年 0 円となっております。

以上で 1 号議案及び 2 号議案の説明を終わりにします。

### **議長（副市長）**

はい、それでは続きましてですね、監査報告を行いたいと思います。監事の鈴木委員から願  
いします。

### **富士宮商工会議所 鈴木清秀委員**

監事の鈴木です。監査報告をいたします。

4 月 19 日の日に土屋善江委員と平成 30 年度の当会議の会計監査を実施した結果、会計帳簿及  
び証拠書類を照合し、相違ないことを確認しました。以上です。

### **議長（副市長）**

ありがとうございます。監査報告が終わりました。

それでは 1 号議案の事業報告、2 号議案の収支決算について、何かご意見ご質問等ありまし  
たらお受けたいと思います。いかがですか。よろしいですか。

それでは特にないようですので 質疑を終結させていただきます。

それではお諮りをいたします。はじめに第1号議案の平成30年度事業報告については原案のとおり承認することをご異議ございませんか。

(異議なし)

ご異議なしということでございます。よって原案のとおり承認されました。

続きまして第2号議案の平成30年度収支決算につきましてお諮りをいたします。第2号議案につきましては原案のとおり承認することをご異議ございませんか。

(異議なし)

ご異議なしということでございます。よって原案のとおり承認をいたします。ありがとうございました。

引き続き議事を進めてまいります。

続きまして第3号議案の令和元年度から令和2年度の監事の互選についてを議題といたします。

### **第3号議案 令和元年度～令和2年度の監事の互選について**

#### **議長（副市長）**

この件につきましては当会の会議規約第6条第4項の規定により監事を2人置くことになっております。平成29年度、30年度の2年度は商工会議所の鈴木委員と富士宮市地域女性連絡会の土屋委員に監事をお受けいただきました。任期満了となりますのでこれから互選をお願いするものでございます。

令和元年度、令和2年度の当会議の監事につきまして、事前に立候補、推薦ございませんでしたので、事務局のほうから提案させていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(異議なし)

ご同意いただきましたので、それでは事務局のほうから新たな監事の候補者の提案をお願いいたします。

#### **事務局（佐野室長）**

事務局としましては、引き続き富士宮市商工会議所の鈴木清秀委員と、富士宮市地域女性連絡会の土屋委員にお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

#### **議長（副市長）**

事務局提案は引き続き両委員にお願いしたいということですが、よろしゅうございますか。

それではお諮りをいたします。引き続き監事に関しては富士宮市商工会議所の鈴木清秀委員、および富士宮市地域女性連絡会の土屋善江委員をお願いするということをご了解いただけますか。

(異議なし)

はい、ありがとうございました。それでは監事は引き続き鈴木委員と土屋委員をお願いいたします。お二人とも大変ですが、何分よろしくをお願いいたします。

続きまして第4号議案の令和元年度事業計画（案）について、及び第5号議案の令和元年度収支予算（案）については関連がありますので、2案一括して議題とします。事務局から説明をお願いします。

### **第4号議案 令和元年度 事業計画（案）について**

#### **事務局（佐野室長）**

それでは、議案書の3ページをお開きください。第4号議案、令和元年度事業計画（案）について説明いたします。

①地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）に係る生活交通確保維持改善計画の策定で

ございます。これは1号議案の書面議決のところでご説明いたしました、宮バスの東南循環及び北循環の国庫補助事業を受けるため、毎年策定させていただいているものでございます。

②令和元年度 PDCA 事業評価です。内容につきましては、平成31年4月から令和元年7月末までの収支率及び利用者数達成率をもとに利用者満足度などの利用評価等を加味し令和元年度の事業評価を実施いたします。

スケジュールとしましては、利用者アンケート、2月末から3月末、これはすでに実施されております。市民アンケート調査、6月、これは今市民のかたに配布させていただいております。収支率調査、4月から7月、乗車人数調査、4月から7月。各調査項目の分析評価を8月に行いまして、運行形態についての検討を8月に行います。評価の報告及び運行形態についての案の提示を9月、第2回活性化再生会議に必要に応じて提案させていただくこととなります。運行形態についての承認は11月を今は予定しております。

③富士宮市地域公共交通計画に基づく事業の評価。市が実施している事業を分析し評価するものでございます。

(ア)基本整備に係る事業、これは時刻表、バス停、宮 BAN 等が入ります。(イ)利用促進に係る事業としましてはのりもの祭、のりもの教室等があります。(ウ)バス停オーナー制度、(エ)市営公共交通サポーター制度があります。

④静岡県生活交通確保対策協議会に係る検討。(ア)バス路線の新設、退出に係る検討・協議、そして(イ)生活交通確保計画の策定、(ウ)変更があります。

⑤会議日程としましては、(ア)第1回は本日で(イ)第2回以降は9月、(ウ)11月、(エ)1月中旬に開催予定でございます。

続きまして第5号議案になります。

## 第5号議案 令和元年度 収支予算書(案)について

### 事務局(佐野室長)

令和元年度収支予算書(案)になります。これも目を中心に説明させていただきます。

収入の部、補助金、本年度予算額480,000円、これは市からの補助金となっております。雑入1,000円、これは預金利息です。本年度予算総額は481,000円となります。

支出の部、会議費、本年度予算額433,000円、これは委員の報酬及び旅費となります。事務費、47,000円、消耗品費、郵便料等となります。予備費1,000円で、支出合計が481,000円となります。

各款項目間の流用を認めるものとします。以上です。よろしくお願いいたします。

### 議長(副市長)

事務局からの説明は終わりました。それでは4号議案および5号議案につきまして、委員の皆様からご意見ご質問等ございましたらお伺いしたいと思います。

よろしいですか。

特に例年と違ってやっているところはありますか。

### 事務局(佐野室長)

例年と違うところは特にございません。

### 議長(副市長)

よろしいですか。

それではお諮りいたします。はじめに第4号議案、令和元年度事業計画案については原案のとおり承認することをご異議ございませんか。

(異議なし)

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いたします。

続きまして第5号議案、令和元年度収支予算（案）について、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）

ご異議なしということでございます。よって原案のとおり承認されました。

続きまして第6号議案、富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針に係る令和元年度の目標値設定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6号議案 富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針に係る令和元年度の乗車目標値設定について**

### **事務局（佐野室長）**

それでは議案書5ページをご覧ください。第6号議案、富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針に係る令和元年度の乗車目標値設定についてです。

令和元年度の目標値を下記の通り設定するというので、宮バスで中央循環から稗久保線までそれぞれ1ヶ月当たりの目標人数が設定されています。令和元年度の目標値につきましては、平成30年度と変更しておりません。公共交通指針では宮バスの評価シートとして1ヶ月あたりの乗車目標は富士宮市PDCAの指針に基づき、毎年目標値を設定するということになっております。

宮バスは、持続可能な運行に向けた市の財政状況を踏まえ、事業費に対する運賃収入、協力金、補助金、その他雑入などの収入割合の目標を50%以上に定めております。その目標を達成するために必要な1ヶ月の乗車人数を算定して設定しておりますが、平成30年4月から芝川路線の事業者を変更いたしました。また6月2日から宮バス東南循環・北循環の土曜日の運休、10月1日から東南循環南コースの廃止ということで、宮バスの運行形態が大きく変わったということがございます。

またこの評価につきましてはPDCA評価で、隔年で本評価と仮の評価がございます。令和元年度につきましては仮の評価の年になりますので、先ほどのような運行形態を変更した実績を踏まえて今年度事業評価をさせていただいて、今後は乗車目標人数を修正していきたいと考えております。今年につきましては昨年と同じものでよろしくお願ひしたいと思ひます。

宮タクにつきましては1便あたりの乗車目標人数が山宮エリアから内房エリアまで記載されております。これは乗合タクシーとしての特徴が損なわれないよう、各エリアの人口を踏まえ、目標値を設定してまいりました。宮タクについても6月2日に土曜日の運行が開始されたということで、宮バス同様今後の実績を踏まえて検討していきたいと思ひますが、PDCAのほうに宮タクのものが記載されていまして、こちらも30年度と同様で設定していきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

私からは以上でございます。

### **議長（副市長）**

はい、ちょっと分かりにくかったですけどね。ちょうどですね、資料2、資料3の報告事項の中に30年度の実績については詳しく説明をしているわけですけども、先にこの6号議案、事業評価指針に係る令和元年度の目標設定についてということで、前年度と同じ、ですか。

### **事務局（佐野室長）**

はい。

### **議長（副市長）**

ですね。このことについてご意見、あるいはご指摘等がありましたらお願ひをしたいと思います。何か、よろしいですか。



## 日本大学 藤井敬宏委員

藤井です。目標設定という形で PDCA を動かす上でその区域に合わせて数値を決めるという考え方、これは決して悪くない考え方だとはまずは思います。ただ、のちほど資料 2 資料 3 で現状の実績をうかがえるということだったんですが、そちらのほうを先回りして数値をみるとです、例えば宮タクの山本エリアなどでは 1.49 が現状の評価、目標値が 2.2 ということでかなり大きな目標差がある。これは私が宮タク宮バスに関わらせていただいて長くなるんですが、当初は全体平均で 2.0 を超えよう、高くても 1.5 かそれくらいの設定で一般の目標水準としては十分なんですが、現状のように宮タクの利用全般が少し下がってきている、例えば平均乗車人数の一番最初のところを見ると 1.56 なんていうのが一つの数字としてあがる、そうすると全体平均で 1.56 しかいかないレベルですね。もちろん中心市街地と北部といったところで差はもちろんあるんですが、その中でもうそろそろ右上がりの利用者が期待できるという形ではなくて、特に高齢者の方の場合には故障したりあるいは死亡されたりということがあって、そういう方たちの利用がなくなると一気に利用可能な数字が下がってくるという現状の中で、なかなか登録者の追加等の状況がうまくいかなくて、なかなか目標設定を高めにしてあげても、なかなか実質的な数値には反映してこない。

先ほど人数割りという話もあったんですが、例えば現状の登録者の実態とですね、目標設定が釣り合っているのかどうか、そういったものも本来は確かめた上で地域に合ったもう少し PDCA のところをですね、目標の方向設定を変えていってもいいのかなと。高いには越したことはないんですが、現実的にはなかなか到達できない目標設定になっているという、新たな PDCA として何をすべきかという改善課題といったところが逆に見にくくなっているということがありますので、まず少しその辺のところを事務局でご検討していただいてもいいかなという意見です。

## 議長（副市長）

ありがとうございます。

今のご指摘について事務局、何か見解をどうぞ。

## 事務局（佐野室長）

ご指摘ありがとうございます。宮タクにつきましては 2 くらいが事務局としては希望している数字ですが、先生がおっしゃるように宮タクを主に使われている方というのは、ある程度固定しています。その固定しているハードユーザーが死亡なり入院で使わなくなると、新たな利用者が出にくいというような現状がございます。そして市のほうでも一生懸命、地域説明会とかに回って宮タクの利用者を獲得してきたんですが、それがそのまま宮タクのユーザーにつながってくるかという、なかなか難しい。

そして後は免許返納で来られている方もいらっしゃるんですが、その方もやっぱり免許返納されるといって宮タクのほうに、窓口に行きたくていらっしゃる方は今からがんばって講座に行くぞという方はなかなかいらっしゃらないというような状況の中で、なかなか結びついていかないなというような形もあります。

また今回土曜日を増便したことによってそれで人がさばけてしまって、平準化してしまって若干ですが平均乗車人数が落ちたのかなということも窺えるかなというふうに考えております。今後窓口に来られている方に対してはご家族の方も一緒に来ますので、ご家族の方も含めて一緒に乗ってくださいというようなご案内をして、やはり制度がなかなか難しいものですから、そういうところのご理解をいただけたらなというふうに考えております。以上です。

## 議長（副市長）

今年は仮のということですが、これをまた次に見直すということですか。

**事務局（佐野室長）**

そうです。見直していきます。

**日本大学 藤井敬宏委員**

次に見直すということでぜひその辺をご検討いただきたいということと、私いろんな自治体のところでもデマンドタクシーのようなタクシー運営にかかわっているんですけども、決して宮タクは悪いっていうのではないんですね。先ほど下がってきているというふうに言いましたけども、1.56 という数字が出ていましたが、私が今千葉で関わっているところは 1.2 とか 1.3、いってそれくらいのところですよ。そういった中では非常に頑張っている地域ですので、そういった中ではこれをどう維持していくかということ、そこでこの富士宮方式の二人乗れば基本的に 2 分の 1 補助するという考え方、これはとてもクリアな考え方だと思います。ある時期になると 3 分の 2 補助しなければできないような体制になってくる可能性もある。そういったことも方向性も含めての目標値設定といったものを、もう少しみんなで継続的に検討していく必要があるかなということをおとちよっと思います。

**議長（副市長）**

ありがとうございます。今のご指摘を参考にして。

**事務局（佐野室長）**

はい。

**議長（副市長）**

みなさん、藤井先生のおっしゃられた通り、1 だとすると業者と何も変わらないんですね。要するに公共交通というのは 1 人ではなくて複数が乗る、乗り合いが公共交通だもんですから、今事務局のほうで 2 にこだわるというのはそこが一つございます。実際はなかなか 2 をクリアするのは難しいわけということで。

私のほうからなんですけども、特に女性の方で、70 代以上で乗っていただいていた方というのは免許を持っていない方が多かったですけども、今の 60 代、ほとんど運転免許を持っているんですね。その方が 70 代になって女性のかたで 70 代で免許返納する方というのはほとんどいらっしゃらない。やっぱり宮タクの利用にどっと増えるというふうにはなっていない、というような話になっています。

高齢者の免許の返納の問題は大きな事故の話があると話題になりまして、利用できる対象を拡大しましたね。内容を説明してください。

**事務局（佐野室長）**

はい。高齢者免許返納支援制度、富士宮市民の方で 65 歳以上の免許を返納された方に対して、昨年までは宮バス宮タクのみで使える補助券を出していたんですが、今年の 4 月から富士急静岡バスさん、そして山梨交通さんのほうで高齢者に配慮した優遇定期、富士急さんですとシルバー定期という 3 ヶ月乗り放題というような定期があったり、山梨交通さんでも 1 ヶ月乗り放題という定期券がございます。それを支援し、路線バスのほうも利用促進していきたいということで高齢者運転免許返納補助券をそちらの定期を作る場合にも使えるというような形で対象範囲を拡大しております。4 月 1 日から適用しております。

**議長（副市長）**

それではその他よろしいでしょうか。

### 静岡県地域交通課 山崎友寛代理

静岡県です。藤井先生のご意見に追随してしまうんですけども、デマンドの宮タクの目標数値は事務局さんの説明だと収支率 35%がひとつ目安となるような乗車目標人数だということなんですけど、これ先の説明になると思うんですけど資料3、例えば山宮とかはですね、たぶん乗合率が 1.79 で、非常に高い乗合率である一方ですね、収支率が少なくなってしまうと。これはどうしてかという、たぶんデマンドは発車すればするほど経費がかかるので、そうするとたぶん運行経費がかかればかかるほど収支率は悪くなる。一方で例えばですね、6 ページ目の南部エリアなんかはですね、平均乗車密度が、乗り合い率が 1.09 ということでだいたい 1 便あたりほぼ 1 人、ですけど収支率としては 50.8%出てるということは、これはたぶんもともと発車回数が少ないので収支率自体はそんな悪くない、というそういう事態になってしまうので、もし藤井先生のおっしゃる通りですね、あんまりデマンドを収支率で見てしまうと、利用者の人数、発車回数で考えてしまうとですね、発車しなければいけないほど収支率が高くなっちゃうので、あんまりそこは収支率 35%にこだわられるよりは利用人数とか平均乗合密度とかですね、そちらのほうで今後ご検討いただいたほうがいいのかと思います。

### 議長（副市長）

はい、ありがとうございます。では事務局なにかありましたら。

### 事務局（佐野室長）

やはり山宮エリアというのが距離もかなりあります。で、南部エリアというのは本当にすぐそこ、もうここから見るところの地域を行き来していることになりますので、やはり距離が長いとどうしても運行経費がかかってしまうというのが実情でございます。また今のご意見を参考にさせてもらって検討させていただきたいと思っております。ありがとうございます。

### 議長（副市長）

その他よろしいですか。

### 富士宮商工会議所 鈴木清秀委員

宮タクの目標設定の仕方なんですけど、1 台当たりの乗車人員を提示してありますけども、結局運行を増やさないと、市民に知っていただいて運行を増やしていかないとあまり効果がないんじゃないかと思ひまして。見たところ輸送人員というところが運行台数と平均乗車人員ですか、運送人員になるんですかね。これが目標として増やすようなのが望ましいのではないかと。要するに増やすようなことを、利用促進などはどのように。

### 議長（副市長）

事務局、どうですか。

### 事務局（佐野室長）

利用者が本当に増えるというところが、そのためにはやっぱり、この制度はなかなか難しいです。1 回乗ってみないと分からないというところがありまして、そここのところをどういうふうに一歩進んでもらえるかということで、ご家族のご理解とかご協力をいただきたいなというところが、今後窓口でも十分説明させてまいりますのでよろしくお願いします。

### 議長（副市長）

地域説明会などもしますか。

## 事務局（佐野室長）

はい、今年も継続してやっていきたいと考えてます。

## 議長（副市長）

区長会でもね、話していましたね。

## ふじさんシニアクラブ富士宮芝川支部 篠原康夫委員

さきほどのマスタープランのことですけども、実は先週集まりがありまして、議題に公共交通のことがありました。でも残念ながら宮バスは知ってるけど宮タクは知らないという人が非常に多かったです。特に若い人はほとんど知らないです。いろんな区民の集まりがありますんで、簡単な資料でも用意していただければ区長会としても配布したりこちらでも協力はできるかと。

## 議長（副市長）

マスタープランは職員もやっている真っ最中で、来年の3月にはその政策もね、公共交通をどうするんだという話で。事務局もご指摘をいただきまして、一層普及というかね PR、努めてください。

その他よろしいですか。たくさんのご意見ご指摘、それからアドバイスをいただきましてありがとうございます。先ほどいただいたようなご指摘を来年度に活かすようによろしくお願ひします。

それではお諮りをいたします。第6号議案、富士宮市公共交通 PDCA（事業評価）指針に係る令和元年度の目標値設定については一応、原案のとおり、一応というのもおかしいですが来年は見直すということですので、本年につきましては原案の通り承認することでご異議はございませんか。

（異議なし）

ありがとうございました。ご異議なしということでございますので、本件につきましては原案のとおり承認をされました。

それでは続きまして第7号議案、富士急静岡バス株式会社路線（柚野線）の退出意向申出への対応についてを議題とします。経緯ならびに対応案について事務局から説明をお願いします。

## 第7号議案 富士急静岡バス路線（柚野線）の退出意向申出への対応について

### 事務局（佐野室長）

はい、それでは5ページ目をご覧ください。

第7号議案 富士急静岡バス株式会社路線（柚野線）の退出意向申出への対応についてということで、①経緯としましては、柚野線は利用者の減少で収支が悪化しておりまして、国庫補助路線要件を満たすことができず、平成31年地域幹線系統補助路線対象外となりました。このため富士急静岡バス株式会社が静岡県生活交通確保対策協議会に、平成30年3月末でございますが、平成30年10月1日をもちまして退出以降の申出を行いました。地域への説明などの調整を行い、継続協議をしてまいりました。

②対応案でございます。令和元年10月1日からの対応となります。1、富士急静岡バス株式会社は、柚野線を資料1のとおり減便とダイヤ変更を行い、運行を継続する。2、市は、富士宮市地方バス路線維持補助金交付要綱の地域内路線バス運行事業の規定により、柚野線の運行欠損額の3分の2以内を補助する。

資料1の内容につきましては次ページになりますが、富士急静岡バス株式会社様より説明をお願いいたします。

### 事業者説明員（富士急静岡バス 米山氏）

富士急静岡バスの業務委託を担当しております米山でございます。資料1につきましてご説明を申し上げます。さきほど事務局からございましたけど30年3月に退出の申出をさせていただいて、当時30年10月から完全撤退ということとさせていただいたんですけども、前回の会議の流れがあったとおりですね、これまで今年の6月26日ですね、地域の方との説明会を、何度か富士宮市さんにも入っていただいておりますね、地域の区長様などにも計5回させていただいております。そういった中でですね、現行今この国庫補助という先ほどからキーワードになっていますけれども、10月から9月までの運行の中で、今年の10月から本年9月までの間は前回の協議会の通りですね、欠損額が今700万円くらいあるんですけども、そちらが現行の平日6往復、これは6ページの下段にございますけれども平日6往復、休日1往復で継続運行をさせていただいております。こちらに關しまして欠損額を富士宮市さんにですね、ご支援いただくなかで現行を保っているということです。

本日はその10月以降、今年の10月以降でございますが、改正案につきまして、一番下の表にございますけれども改正案としまして平日ですね、富士宮駅から上柚野方面が平日4回、戻りのほうが5回、休日は変わらず1往復ということで、年間にならずと平均3.3回、減便案になっております。こちらにつきましては前回もお認めさせていただいた通り、10月以降は欠損額の3分の2以内で富士宮市さんのほうのご支援をいただいて、3分の1は弊社のほうで負担、といいますか当社の経費を使用する、こういう流れの中でですね、地域の皆様のお話をうかがう中でですね、利用のない便というところをそれぞれ見させていただいて、減便の方向で前回お示しさせていただいたんですが、同じ方向で今回は、最終的には地域の皆さんも入ってお話させていただいたんですが、内容をご報告いたします。

資料1の現行にございますけれども、現行の、赤字ですね、左にございますが、富士宮駅から上柚野のほうに、2段目が戻りの方になりますけれども、こちら右のほうに見ていただきますと赤字ですね、行きの方は富士宮駅から上柚野方面で富士宮駅17:55の便と18:55の便の人数は2.3、平均です平日2.3と1.2という数字でございます。こちらの部分と、下段になりまして戻りの便、上柚野の平均0.5人、こちらの部分につきましてですね、減便ということでご検討いただきまして、また地域の皆様と検討会をする中でですね、上柚野から西富士宮駅、身延線の上りの接続ということで、下段になりますけど改正案ですね、こちらのほうが西富士宮駅からの電車の接続を考慮した中で若干のダイヤ改正をですね、させていただいた中で今回こちらのほうでお諮りいただいておりますね、最終的な修正案ということでございます。

今後平均運行回数が3.3回という、平均4.2回から3.3回となると欠損額もですね、今回の約560万円くらいになってくると思うんですが、それぞれ、とはいいいましても引き続き地域の皆様に乗っていただいて200万弱となってきますので、まだまだこれから増やしていかなければならない。さきほどのダイヤ改正も、西富士宮駅の地域の皆様のご意見をいただいた中で調整もございましてけれどもやはり地域のみなさんに乗っていただくことで路線を継続したいと考えておりますので、今日はお諮りいただいて申し出をお受けいただきたいと思っております。以上です。

### 議長（副市長）

ありがとうございます。事務局ならびに富士急静岡バスからの報告でございました。

本件につきましては先ほどお話ありましたように、ちょうど1年前ということだったんですけど、いや急にというわけにはいかないということで無理をお願いして、そのかわり国庫補助が出ない分は市が1年に限り持ちましょうということで1年延ばして5回に渡って地域説明会を開く、それから地域でも乗りましょうというチラシを皆さんに配っていただいた、ということをお聞きしております。これについては何回かやっていただいた上で退出つまり廃止ではなくて、減便という形で継続をしていただけることになりました。

本件につきまして、特に地元の方、いかがでしょうか。

#### 富士山シニアクラブ富士宮芝川支部 篠原康夫委員

今7号議案の①のなかで、経過を説明いただいたわけでありませうけど、対応策として②にあるように減便をしながら現行のように運行を継続していただける、ということで私はシニアクラブの芝川支部ですけど住まいは柚野地区ですから、減便をしてでもやってくれるということは大変ありがたいことですのでぜひ今後もそういうことで、継続していただけるということで大変ありがたいことですがこれからもぜひよろしくお願ひしたいと思います。

#### 富士宮市区長会芝川支部 藤巻一正委員

意見は今言われた方と同じですが、このまま継続していただくということでありがとうございます。また来年以降も引き続きできればありがたいなとは思いますが、皆さんもそう思われていると思います。ありがとうございます。

#### 議長（副市長）

ぜひ地域でもね、今日は柚野の先生みえていないですけど子供たちも行事のときですね、お祭りなんかに来るときに子供たちだけで行くにはバスが必要だから、ということでぜひ地域の方に乗ってほしいなと思います。

それから市のほうはですね、市の要綱に従って3分の2以内の補助を切り替えていくということですね。

#### 事務局（佐野室長）

その通りです。

#### 議長（副市長）

それでは本件につきましてご意見ご質問、その他よろしいでしょうか。

それではお諮りをいたします。1年に渡りまして継続協議をしてきましたが、お諮りをしたいと思います。第7号議案、富士急静岡バス路線（柚野線）の退出意向申出につきましては、説明のありました通り、原案のとおり減便して継続するというごことでご異議ございませんか。

（異議なし）

それでは決定いたします。本件につきましては皆さんの決定としてこの会議で承認されましたので、事務局は県の協議会に報告をお願いします。

#### 富士急静岡バス 茂木一郎委員

どうも皆さんこんにちは。富士急静岡バスの茂木(もてぎ)と申します。このたびはお世話になりましたありがとうございます。今回私どもの退出意向については地域の方と協議を6回も重ねさせていただいた上で今回ご承認をいただきました。ありがとうございます。

今回いろいろ協議を重ねていくなかで、身延線との接続についても地域の皆様からご意見いただきました。我々もそういったところ、常日頃運行するのに精いっぱいという気が付かない部分というのが出てくると思いますので、また今後とも、富士宮市さんを通じてでも構いませんのでいろいろご意見をいただいて、今後ご利用いただけると我々も引き続き運行できるかもしれませんので、今後ともぜひご協力をお願いいたします。

#### 議長（副市長）

どうもありがとうございました。

それでは協議事項はこれで終わりですね。ありがとうございました。

(14:55 村手克巳委員退出)

続きまして報告事項2件ございますが、先ほども少し触れましたけども改めて報告事項として①の平成30年度の市営公共交通の運行実績についてを報告をお願いします。

## 【報告事項】

### ① 平成 30 年度市営公共交通の運行実績について

#### 事務局（佐野室長）

それではお手元の資料 2 をご覧ください。平成 30 年度、宮バス実績報告になります。月別という形になります。それでは資料 2 の 1 ページ目をご覧ください。まず各表の構成について、一番上の全体という表でご説明をしていきたいと思っております。太枠の合計というところが平成 30 年度の合計値になります。その下に H30.3 と書いてありますが、これは平成 29 年度の実績となります。その下に比較を記載してあります。この 3 行を中心に説明してまいります。

まず宮バスの■全体という表なんですが、利用者数でございます。

中央循環につきましてはプラス 4,625 人となっております、これは土曜日の利用が平均 1 人伸びたという形になります。これは主には北循環ですが、北循環の土曜日運休というところで利用が増えたのかなというふうに分析しております。

東南循環につきましてはマイナス 1,596 人となっております。これは東南循環の 6 月 2 日から土曜日運休、そして 10 月 1 日からは東南循環の南コースの廃止を行っております。この南の循環が主なマイナス要因となっております。

北循環につきましてはマイナス 969 人となりました。北循環についても 6 月から土曜運休を行っておりますが、1 便あたりの平均乗車人数は微増しております、土曜減便に伴うお客さん離れというものはそんなに大きくなかったのかなというふうに分析しております。

芝川路線につきましては 407 人の増加で、芝富線につきましては人数、運賃ともに減少、稲子線につきましては香葉台線、稗久保線ともに微増しております。芝富線につきましては主に小学生の、児童や生徒の利用が多いということで、そちらの人数の変動が影響したのではないかなというふうに分析しております。

平成 30 年度の合計数につきましては 90,126 人ということで前年より 2,467 人増えております。この 9 万人というのは宮バスで今までなかった数字でございます、初めて今回 9 万人台になっております。

続きまして現金収入でございます。現金収入につきましては、前年比マイナスとなっております。これにつきましては回数券収入とか高齢者運転免許返納支援券が伸びたことが影響したのではないかなというふうに考えております。

回数券収入につきましては 72,000 円の増、定期券収入につきましてはマイナス 29,318 円ということで、フリーパスにつきましては 24,000 円の増という形になっております。

イオンサービス券でございます。イオンサービス券につきましてはイオンさんで買い物を 1,000 円以上していただくと 100 円の宮バス宮タクで使えるタダ券をいただけます。2,000 円以上買いますと 200 円分の券を交付していただけます。これは全額イオンさんで負担していただいております。プラス 13,800 円、合計金額にしましても 1,391,800 円となり、これはイオンモールのさんの協力でこれだけ負担していただいているということで、大変ありがたいと思っております。

高齢者免許返納補助券でございます。これは 65 歳以上の市民が、運転免許証を自主返納した方に富士宮市で運行する市営公共交通宮バス宮タクで使える補助券を 100 円の券を 50 枚、5,000 円分を 1 回限りで交付しております。前年につきましては 90,800 円の増となっております、平成 30 年度には 336 人の申請がございました。1 人に 5,000 円の補助券を交付しておりますので、約 168 万円の交付を、現金としてはしているんですけど、そのうち約 4 分の 1 程度が使用されているという形になっております。

先ほど説明しましたが、高齢者への優遇定期としまして富士急静岡バスさんのシルバー定期、山梨交通株式会社のゴールド定期券がございまして、これにつきましてもこの 4 月 1 日から、この優遇定期をこの高齢者免許返納補助券で買えるように対象範囲を拡大しております。

今年度は、池袋の交通事故（4月19日）や大津での事故（5月8日）をうけ、4月については昨年比16人ほど増えています。5月のゴールデンウィーク明けから免許返納の方がかなり増えているというような状況でございます。

一方、サポーターサービス券になります。サポーターサービス券につきましては、これは区や団体など登録していただいた団体で購入した場合、100円券を12枚綴りにしましてこれを1,000円で販売しております。主に上稲子区さんで購入していただいて、上稲子区さんが年に1回程度お買いものツアーをやっているという形でございます。その際に使用していただいているという形になります。

収入の合計ですが、14,240,243円ということで前年比38,411円ということで、ほとんど微増という形になっております。

その下の宮1・宮2の中央循環、路線ごとの詳細が記載されております。

### 議長（副市長）

皆さんに見ていただいて。

### 事務局（佐野室長）

はい。中央循環以下記載してありますので、ご覧ください。

続きまして宮タクになります。資料3をご覧ください。宮タクにつきましては資料3の中の中段でございます全エリアの合計値の表を中心に説明させていただきたいと思っております。

資料3の1ページ、ちょうど中段の表になります。運行台数につきましては243の増、運送人数についてはマイナス625、実走距離についてはマイナスの923.3、運行経費も356,687円の減、運賃収入についても347,150円の減、委託料については9,537円の減ということでほとんど変わっておりません。平均乗車人数についても微減という形になっております。会員数も昨年から比べると200人ほど増えてまして、収支率についても昨年から比べると微減しております。イオンサービス券についても微増という形で、免許の返納支援券についても若干下がっております。

一番右側に小規模児童というものがございます。これは昨年の4月から人穴小学校の児童を上井出小学校の放課後児童クラブに輸送するというのを北部エリアで行っております。その関係でここに数字が載ってきております。特に8月についてはいろんな児童さんが利用したということで金額が伸びております。

以下山宮エリアから記載されておりますので、詳細についてはご覧ください。

私のほうからは以上です。

### 議長（副市長）

報告事項の1の30年度の宮バス、それから宮タクの実績ですね、全体を中心に報告しております。

この件につきましてご意見、ご質問等ありましたらお願いいたします。先ほどいろいろ出していただきましたがその他にいかがでしょうか。

### 県地域交通課 山崎友寛代理

静岡県です。

質問を1つと意見を2つなんですけど、まず質問なんですけど、宮バスの人数カウント、かなり細かく出てるんですけど、これはどうやって数量を把握されているのか、お客様の人数を把握されているのかということと、あとこれは意見というかあれなんですけど、宮バスですね、定期収入が昨年度比3万円ではありますけども、基本的に公共交通って定期による利用が減るとですね、全体的に下がってくるんですけども、一方で全体的に人数的には増えたということではですね、素晴らしいなと思えました。特に高齢者の方の免許返納券が、先ほど佐野様は168万円で26%くらいしか使用されていないという話なんですけど、他の自治体さんってもっと少ないので、3



割近く、タクシーも合わせると3割近いので、実際に市役所が発行した券が30%くらい使われているというのは、数字としてはすごいのかなと思いました。

#### 議長（副市長）

では1問目の質問について回答をお願いします。

#### 事務局（佐野室長）

人数把握については富士急静岡バスさんと信興バスさんというところに委託をかけていますが、各バス停ごとに利用人数をカウントしていただいています、その数字を、いただいたものを実績としていただいて、それをもとに計算しております。

#### 県地域交通課 山崎友寛代理

これは手書きで書いているんですかね。

#### 増田新吾委員

そうです。ボードを持って、バス停ごとに細かく。

#### 山崎友寛代理

よくカウンターとかを入り口につけて、とかしてますが、そうではなくてですね？

#### 増田新吾委員

はい。

#### 議長（副市長）

よろしいでしょうか。その他いかがでしょうか。

#### 土屋善江委員

私たちもできるだけいろんな所で協力、といいますか、せっかくいろいろもう10年の間で試行錯誤で皆さんが公共交通を利用するようにご苦労されているのを分かっていますので、私たち全体が、私ももう10年くらい見させていただきながら自分自身も年を取ってきて、やはり今運転してますけど、本当にもう何年か分からないですよ。そういう方たちが私たち団体も増えてきているので、宮バスに乗ろうということで、早速あさって私たちも定例会の皆さん10何人かで宮バスをいろいろ体験して、そして皆さんにやはりこういうものを、公共のバスを利用しましょうということで、返納していく方もこれから出てきますので、できるだけ市民として協力をして皆さんにPRはしたいなと思っております。

#### 議長（副市長）

ありがとうございます。まず皆さんにご協力いただいて、まず事務局も一所懸命やってください。よく連絡を取り合ってやっていただきたいなと思います。

それでは1件目の市営公共交通の運行実績については報告済みといたします。2件目の宮バスのバス停名称の変更について報告をお願いします。

### ② 宮バスのバス停名称の変更について

#### 事務局（佐野室長）

それでは資料7ページの②をご覧ください。「宮バスのバス停名称の変更について」ご報告いたします。

名称の変更についてですが、中央循環の内回り・外回りコースの西原内科循環器科医院が移転されたということで、バス停オーナーを降りられました。そこでその行政区の名称である「咲花(さくはな)」ということで、4月1日から変更しております。

以上でございます。

### 議長（副市長）

この件については、よろしいですか。地名の「咲花」をそのままバス停名にしたという報告でございました。

以上で本日の協議事項、報告事項は終わりました。

今日はそのほかにですね、日大のまちづくり工房のアンケートということでですね、資料を今お配りしておりますので、ご説明は藤井先生のほうからですかね、藤井先生から直接お願いします。

## 3 その他

### 日本大学 藤井敬宏委員

今お手元に資料を配らせていただいているんですが、今日は本当は学生が来る予定だったんですが、急きょ補講が入りまして、さすがに授業をやめて連れてくるわけにはいかなかったもので、私のほうからちょっとご説明させていただきます。

この会議、地域公共交通の活性化ということで私ども関わらせていただいて、その中で宮 BAN という仕組みを、情報案内版ですね、地域のかかわり版となるようにということで情報発信をしようじゃないかということで、学生が提案をし、その場で学生がプレゼンテーションをして、今も、ということで変更していきました。そういったものが土台です。

今度は富士急静岡バスさんの強力(ごうりき)くん、これを動かしたときにその情報案内板「宮 BAN」といったものを「強力 BAN」というような形のなかで情報提供の仕組みに適用できないだろうかということで、この会議の中でもお時間をいただいて、じゃあちょっとやってみましょうということで、どうせやるなら世界遺産を巡るということで、日本語・英語・中国語・韓国語という形で4カ国語のアナウンスと4カ国語の文字情報、という形でそういった仕組みを導入しました。その後ですね、実際に運行されているところが利用者状況の変化とかあるいは富士急さんのバスの配車の仕組み、こういった運行計画が変わったということで、当初使っていた車両から大型のに変えていって、強力 BAN という仕組みは現状では使われていない、さらに時代のニーズといったものもだいぶ変わってきた中で、今全国的に、国土交通省さんも含めて、聞き慣れない言葉なんですけど、モビリティ・アズ・ア・サービス、MaaSといったようなシームレスな移動環境にしていきましょうね、といったようなテーマの仕組みが今静岡県で一生懸命、伊豆地方を中心に動き始めています。

そういった中で通常バスの中で示すようなものだけではなくて、新しいつなぎ方はないだろうかということで学生も模索し始めておりまして、先ほど柚野線のところでご報告いただいた富士急静岡バスさんの米山さんに昨年度ご協力いただいて、強力くんを搭載した強力 BAN の内容といったものが、今手元にそういったものがあつたら利用者たちはどういった情報としてそれを受け止めてくれるか、あるいはどういった情報を求めているのだろうか、そういったところをアンケート調査させていただきました。そうやって継続的に進めておるんですが、その中でなかなかデータソースが集まってこないということがあるんですが、その中で一度もまだ報告をしておりませんでしたので、ちょっとこの場を借りてということで、学生たちが少し情報をまとめて更に今年の夏くらいにまた少し調査をしたいなということを思い立ってきましたので、そのご協力をお願いしたいということでございます。

まずお手元のところに記載しておりますのが、富士急静岡バスさんで導入された「強力くん」ということで、下のところに世界遺産をめぐるような仕組みということで周遊型の土日祝日運行

というのが記載されています。ページをめくっていただきますと現状では午前ルート、午後ルートというような形で2つに分けられて、「強力くんのいいところ」、これは学生がまとめたもので、学生が見た目でこんなところがいいんじゃないか、富士宮の観光スポットを効果的に観光できる、あるいは現地ガイドの方が各スポットのところで案内をして、利用に添った形の観光というものをちゃんと提供できている、あるいはオリジナルフォトパネルを使って記念撮影をするなど、それぞれのところでの楽しみが得られる、あるいは予約不要で観光ができる、ということでこの情報に触れたことによって富士宮に来た人が観光しようといった、そういったところへのフォローアップができる仕組み、こういった点がいいんじゃないかということでした。

ページをめくっていただきますと、「以前搭載されていた『強力BAN』」といったところに書いてあるのはどんなものがあったのかといいますと、液晶パネルのところモニターに停留所案内といったことができますが、先ほど4か国語という形で日本語・英語・中国語・韓国語といったんですが、当初富士急さんのほうにご相談させていただいてたら、中国の方が多いんだよということで中国語を入れたといったことがございました。韓国の方はあまりいらっしやらないということで韓国語は外したい、そういったような取り組みもして、直近では日本語・中国語・英語、そういった取組もしております。さらに右側のところで沿線観光案内というところでは、観光案内として写真、それから情報提供ということと、富士宮の観光という面から見た特徴といったところなどを情報案内できるような仕組みとなっております。さらにバスに乗ってもらって世界から来て知らないところに行ってもらったら少し、道徳的なことかもしれませんがマネーといったところも含めて情報案内しようじゃないかといったものも組み込んでいったということがございます。

そういった中で下のところへいくと、車両の大型化に伴ってモニターが搭載できなくなってきたと。その代りにということで、現地案内というサポートをかなり富士急さんのほうではサポートする仕組みになってきたと。これはとてもいい動きかなと。

その中でページをめくっていただきますと、学生のほうで昨年の12月からチケット購入時にアンケートを、富士急さんのほうには本当にお世話になっておりまして、その都度配布していただく。学生が日本語版と英語版を作成しまして、少し字が小さくなりますがアンケート用紙をお渡しして、その後観光案内を回って、そして郵送でいただく。そんなことでアンケートを取りました。中身については後ほど触れますが、「調査結果と今後のお願い」といったところが下にあるんですが、実質5月10日までに24件、アンケートが回収できましたと。その中で沿線観光案内や停留所案内、そういったものに本当に高い希望といったものが寄せられていた、そういうことで、できれば8月の夏休み期間中に、バスにモニターを搭載するっていうのは難しいだろう、そういった中では例えばQRコードとかで配布する資料の中で、今はスマートフォンやタブレットをお持ちのお客さまがほとんどですので、そういったところにタッチしていただくとして強力くんが回るバス停ごとにより詳しい情報などが観光案内として上がってくるといったようなですね、そういったような次なる情報提供のツールみたいなものを学生が提案して、そういったものも実際の利用具合と並行してですね、調査したいなという希望を持っています。ですのでその辺を含めまして実際には窓口での配布といったような形になるか、もしくはお待ちになっている方たちに実際にタブレットを操作しながら直接お話しを伺うとか、できればそういった対応もさせていただけるとありがたいなというふうに考えております。

最後めくっていただくと、まちづくり工房というのは寺子屋みたいなものでして、自己の成果でやっているわけではございません。うちの学科の学生たちが1年生2年生3年生、興味のある子たちが関わって、プロジェクトベースで関わるような形でやっております。今回これを取りまとめたのは1年生で、アンケートのデザインについては何とも言いようのない丸っこい形を出しているんですが、ちょっとこれをご覧いただければと思います。

今回24人中外国の方、ハングル文字を使わなくなったんですが、韓国の方が4名いらっしやったということで、その方は英語版で全部回答していただいております。その他は日本の方でございます。年齢層的に見てみると、やはり60代以降、70代というのが年齢構成の高い範囲と

思ったんですが、けっこう 20 代の方たちが 5 名もいらっしゃるということで、若い人たちもやはりこういったものに参加すると。その辺はやはり宮タクとかそういったものとは違って世界遺産を観光で巡るということで、若いニーズもある。逆にいうと若い方たちであればタブレット、スマートフォン、こういったものに対して非常に扱いが容易ですので、そういったところで交通情報の補強をしてあげるのがいいんじゃないかなと思います。

強力くんのアンケートの結果といった中で「どこで知ったか」というと、市の広報で半分の方が見られているということで、市民の方はやはり世界遺産を巡るということでの認知度がけっこうあるのかなと、参加した方という限定ではございますが、実際初めての方たちが 17 人ということでした。あと回答数が若干少なくなったりもしているんですが、右側の方に移ってくると「また利用したいか」というと 7 名の回答した方からもう 1 回行きたいねという声が出てくる。そういった面ではこの強力くんという形で世界遺産を巡るこのサポートの仕組み、これはとても手厚い取り組みでガイドさんもいるという中で関わると。そういった中では浅間大社、韓国の方には白糸の滝が気になると、そういった意見の回答が出ています。

「ルート外で気になる場所」については右側に記載されていますが、あとやはり情報としてということで強力くんのほうでこれまで提供していた中でどういったものが欲しいんだろうかというところを見ると、5 点満点で沿線の観光案内といったものが 4.8 ポイントということで日本の方も韓国の方も、やはりけっこうガイドブックで見られる、そういう方もいらっしゃるんですが、事前に車内の移動、これは 5 分 10 分で移動するのではなくて、少し時間の移動をかけながら目的地まで行く、そういった中で事前に情報をきちんと確認しながら、そこで行くともっと楽しみが広がるね、そういう思いがあるということですので、そういった中では沿線観光の案内といったところの充実みたいなものを提供できるのがいいかなという気がいたします。

ただ「車内で観光地情報が～」というのはこれ、新たな別の観光地情報ということなんですが、日本の方で 4 名の方に答えていただいた方はいろんなところで教えてもらえるのがいいよねということなんですが、韓国の方 4 名がいらっしゃる中の 3 名が回答するというところで、そういった中では観光地情報というのはいろんなところで情報ツール、SNS とかに上がったりはしますが、きちんとした媒体の中で紹介をしていただくということが次のプロセスにつながる、そういったところがあるかなというか、少ない情報ではございますがそういう価値が上がってくる。それもあるということでいかに次のプロセスとして利用者の方に届くような情報のツールの使い方、こういったものを学生たちがこの夏にかけて少し富士急静岡バスさんにご協力いただいて、させていただきたいということで、本来公共交通会議の場ではないかもしれませんが、ひとつお願いを兼ねてご紹介をさせていただきました。

さらに 2 点、宮バスのほうも宮 BAN という仕組みがついていますが、この情報を設置してからだいぶ経っていますので、現在の利用動向と合うのか合わないのか、合わないのであればまちづくり工房のほうで不具合あるいは新たな内容の追加であるとか、そういった形できちんと対応できるようなその辺のところをですね、これから事務局と情報交換させていただきながらサポートさせていただければありがたいなと思っております。

以上でございます。

## 議長（副市長）

どうもありがとうございました。本当に藤井先生には会の創設からずっと関わっていただきまして、本当にありがとうございます。

今藤井先生からございましたが、他に何かお聞きになりたいこととかありますか。

この連休も非常に外国人の方が多くて、世界遺産センターができて今までにない世界からの訪問を受けておまして、世界遺産センターでも対応できるようにしております。観光パンフレットも 3 カ国語だったかな、ご用意しておまして。

事務局はまたこの話は観光課に情報提供してください。

## 事務局（佐野室長）

はい。

## ふじさんシニアクラブ富士宮 山崎好信委員

先生のアンケート、「神馬の滝(じんばのたき)」の「じん」が。「陣」で。

## 日本大学 藤井敬宏委員

ありがとうございます。修正いたします。

## 茂木一郎委員

富士急静岡バスです。ありがとうございます。今のお話の中で端的に、ご要望としてはこの8月にアンケートを、ということですよ。それは弊社で行うということでしょうか。

## 日本大学 藤井敬宏委員

それはまたご相談をさせていただければと思っております。分かりましたという方向性で「はい」と言っていたらありがたいのですが、この場ではご相談させていただくというところで留めていただいても結構でございます。

## 茂木一郎委員

タブレットを使ってどうのこうのとありましたので、また詳細をうかがいたいです。

## 議長（副市長）

またよろしくお願いします。

ではその他いかがでしょうか。この際ですので全般的なことでご意見ご質問等ありましたらお受けしたいと思います。

## 日本大学 藤井敬宏委員

先ほどの柚野線のところでバス事業者さんがある意味継続するという形をとったんですが、私に関わっている裾野市さんですね、やはり千福が丘(せんぷくがおか)といったところで実際に通勤の、東急さんが開発して1980年代になって、ほとんどの方がリタイアしてしまって通勤通学の足が、足と申しますか利用者がいなくなってしまったためにバスがどんどん撤退をしていってしまっている。現在2.5往復走っている、それで昨年度の段階で2年後には完全撤退、そういったところが、結果が見えている。

その中で裾野市のほうでは住民の方たちが日中の時間帯、移動できる人たちのサポートをしなければ、メインの仕組みではないんですが、ボランティア輸送という形で実際に運転手の方々、これは安全運転講習会を受けに行くとかですね、あるいは自分の車を使いますから保険をきちんとしたものに入る、それから利用者は、地域の方たちの全く知らない方が来られるけども、そういう方たちに少しでもよろしく頼むね、というような相互のご理解をいただけるような面談会ということをやりながら地域の人でお助けをする仕組みが今動いています。そういった中で例えば利用者の方がこの時間に行きたいんだけどって電話すると、コーディネーターの方がこの時間に移動できる運転手は誰々がいますよということで動ける、今はデジタルベースでやりますけども、誰々さん行ってくれない？今空いてるから行くよ、という形です。国土交通省のほうでも基本的には運賃という形で有料はとれませんが、実際にかかったガソリン代であるとかそういう形ではお支払いすることが可能になるんですが、今裾野市のところでは使われている方たちの車が例えば軽トラ、軽であったり、あるいはクラウンであったりするとですね、燃料消費量も違う、あるいは乗った人があの人の車じゃないと運賃が高くて嫌だ、安くていい、そうなるとうと困るということで、完全なボランティアという形で今やっています。

そういったようなことの仕組みが本来の交通として継続できるか、というようなことも今まさに検討しているところで、ドライバーを確保するのも難しいし、自分たちで大型免許をとってサポートしていくというところも将来的につながると、そういった仕組みは成り立たないということで、私どものほうも学生たちも入れて調査をしながら方向性を探っているところなんですが、実際先ほど市のほうで3分の2補助を入れるということですが、3分の1はバス会社さんが負担をしてると。そこは富士急さんも体力あるので頼んでいただけと思うんだけど、逆に3分の1負担することはバス事業者さんの負担は非常に厳しい状況が現実にある。そういったことも考えると、先ほど住民の方も「来年もお願いしたい」その気持ちは本当にわかる。ただそういったときに、もしもそういったものを利用する人がいなくなれば、やはりなくなってしまうもの、公共交通は使わなければ、ない、行政側がすべて100%支援するものではない、そういった思いも地域の人も持たなくちゃいけない。その場合にどうサポート、実際に自分たちの地域をどうするか自分たちで考えるということもですね、同時に少しずつ自分たちのほうでも一緒になって考えていく、そうしないとどちらも汗をかくんだけども少しずつ不満を持ちながらしんどくなる、というふうになりがちなんですから、ぜひ事務局のほうで、今回は市のほうから3分の2で、3分の1はバス会社が持つから1年間なんとかもった、ということでそこでホッとされるのではなくて、そのあとも継続できる、あるいは継続できなかつたときにどうするかを考えていただくといいかなと思います。

#### 議長（副市長）

重いご指摘を受けまして、本当に私達もですね、これは。最後に公共交通と福祉の境目がだんだんなくなって来てしましまして、やっぱりPDCAでここは考えていかなきゃならないですが、最後に利用者が少ないから切れるのか、これはなかなか議会、市長のほうでもありましたが公共交通と福祉はどこが違うのか、1人の人のためにドア・ツー・ドアでやることは公共交通じゃないかとかですね、そんな議論も出てきておまして。ボランティアをやってくださる、それから福祉のほうで何ができるかまた考えてまいりたいと思います。ありがとうございました。その他よろしいですか。

#### 富士宮警察署 宮原健一委員

一つだけ。はじめて発言させていただきましても、警察としましては高齢者ですね、免許証の自主返納ということで、みなさん方が一番関心を持たれていると思うんですけども、その他にもう一つ免許証の返納ということで、私達が大変苦勞しているところがですね、一定の病気といわれるものを持ってらっしゃる方は高齢者だけでなく若年層にもものすごく多いんですね。ということで免許の継続だとかあるいは更新等については、私達は適正相談といいますけどもその相談で警察署に来る方はものすごく多いんですよ。5~600人はいる。

ただ私たちも免許返納するにあたって病気がかなり進んでいる、これはもう完全に免許取消に該当するとか、そういうものであれば免許取消だから免許返納しなさいよと言えるんですけども、そうでない方、はざまの方もいらっしゃる。いろんな方がいらっしゃる中で、この宮バスとか宮タクというものがあるから安心して免許証返してくださいよ、というような方向で警察としてできるのかなということが一つと、本当はそういう方たちに補助制度みたいなものがあれば、それも使って宮バス宮タクを利用していただければ一番いいのかなというのちょっと考えたところなんですけども、できる限りですね、宮バス宮タクを利用していただけるように、そういう方にはですね、家族も大変困っている方もいらっしゃるの、そういう適正相談を受けたときに周知していきたいというふうに考えております。

#### 議長（副市長）

どうもありがとうございました。そういう受け皿としての一つの方向も考えて政策的に検討していきたいと思います。

その他よろしいでしょうか。

今日のご出席をいただいたこと、それからいろいろなご指摘をいただきましてありがとうございます。

それでは本日の議事それから報告事項はすべて終了いたしました。この後の進行は事務局にお願いいたします。

#### **事務局（岩崎）**

委員の皆様、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。

次回の会議のご案内をいたします。令和元年度第2回地域公共交通活性化再生会議は、9月中旬頃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、お忙しい中恐縮ではございますが出席のほうをお願いいたします。

以上をもちまして、令和元年度第1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。

**15 : 34**

**【閉会】**