

《第2回 富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

令和 元年 8月 9日(火) 10:00～

○会場 富士宮市役所 4階 410会議室

○出席者

委員 14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・篠原康夫委員・鈴木清秀委員・小松田始輸送企画専門官(久保田素広委員代理)・宮原健一委員・佐々木浩通主査(大倉篤委員代理)・村手克巳委員・土屋善江委員・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 19人

1 開会

事務局(岩崎)

委員の皆様、本日は大変お忙しい中ご出席いただき、誠にありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまから令和元年度第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。よろしく願いいたします。本日の会議は協議事項4件、報告事項1件を予定しております。よろしく願いいたします。

それでは会議に入るにあたり、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の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て現在13名でございますけれども、1名の方が後から出席されるということで伺っておりますので、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(副市長)

どうもみなさんご苦勞様でございます。今日はすこしは過ごしやすいいいままでも本当に暑い日が続く中、またお忙しい中この会議にご出席いただき誠にありがとうございます。

この会議では様々な市民の公共交通または足に関する事、それからいろんな市街地だけではなくて市域全体の公共問題をどうしたらいいのかということ、それからいろんな手続き上この会の議を経て各方の許可を得なければならない、こういう手続き上の問題もありまして決めていただくこと、様々な役割があるわけでございます。

もうご案内の通りですね、いろんな問題、昨今高齢者の事故ということも言われておまして、非常に悲惨な大きな事故が続いているということもございまして。当市におきましてもですね、なかなか難しい問題なんですけど高齢者の免許返納についても積極的に取り組んでいるところでございます。

また一昨日の新聞にも出ていましたけれども、函南町では自治体が町から支援を受けて福祉と

いう名目ですけども福祉バスというのを、自動車を動かすのを決めたと。これは料金はとれないわけでございますけれども、なかなかボランティアでやると難しいんですけども、やっぱりそれなりにいろんな市街地から外れた集落地域の中では何とかしなきゃなんないということで、いろんな創意工夫をしながらやっている、こんなことも参考にしながらですね、これからの公共交通のあり方についてもこの協議会の中で皆さんとともに考えていきたい、そんなふうに思っております。

いろいろ申しましたけど、早速議事に入りたいと思います。さきほど司会のほうから申しあげましたように、今日の協議事項は議案が、協議事項が4件、それから報告事項が1件でございます。これは主に富士急さんですね、運行編成に伴うもので、この協議会の議を経てそれから手続きのする、こういうふうな目的でございます。

それでは早速議事に入っていきたいと思います。はじめに第1号議案、富士急静岡バス株式会社地域間バス系統「大淵線」の運行再編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。

2 議事

【協議事項】

第1号議案 富士急静岡バス株式会社地域間バス系統「大淵線」の運行再編について

事務局（佐野室長）

はい。それでは説明に入ります。交通対策室の佐野と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。着座にて説明させていただきます。

まず議案書の1ページをご覧ください。そこに協議事項としまして第1号議案の富士急静岡バス株式会社地域間幹線バス系統「大淵線」の運行再編について、を議題といたします。地域間幹線バス系統は、複数市町村にまたがるバス路線でございます。富士急静岡バス株式会社さんが運行する大淵線につきましては、富士市と富士宮市をまたがる路線となっております。運行再編を行うためには、富士市の公共交通協議会と富士宮市の地域公共交通活性化再生会議で協議が調うことが必要でございます。富士市におかれましては7月30日開催の富士市公共交通協議会でこの件につきまして協議され、協議が調っております。本日は富士市都市計画課の担当の方にもご臨席いただいております。

それでは2ページ目をご覧ください。資料1となります。それでは内容の説明に入ります。事務局から再編理由を説明し、再編案からは富士急静岡バス株式会社さんからの説明をお願いいたします。

誠に申し訳ないんですが、説明の前に資料の訂正をお願いしたいと思っております。

まず3ページ目の一番下の図、図というか表なんですが、表の一番下、富士宮駅発▲14:40の便がございます。申し訳ございませんがこれを14:50に変更していただきまして、そのあとの市役所前、東高とかそれぞれ10分遅れます。右を見ていただきまして昭和通りまで10分遅れまして、吉原中央駅では15:35、富士駅につきましては15:56という形で修正のほうをお願いいたします。よろしいでしょうか。14:40の便が14:50になりますので10分、昭和通りまでそれぞれ10分遅れます。そして中央駅では15:35、富士駅では15:56ということになります。

次に4ページ目を見ていただきまして、資料1-1なんですが、その中野～広見団地入口～吉原中央駅間という下の表がございます。下の表の改正案のところの、肌色に塗ってあるところの4つ目になります。先ほどの変更に伴いまして、ここも修正していただくものになります。これにつきましては富士宮駅を14:50、中野15:14、というふうに昭和通りまで10分遅れます。で吉原中央駅では15:35、そして富士駅では15:56という形になります。

申し訳ありませんがもう1か所連動していまして、5ページ目の資料の1-2というものをご覧ください。ここにつきましても下の図の中の改正案というところ、上の肌色の一番下の欄にな

るんですが、ここも富士宮駅を 14:40 ではなく 14:50 という形になりまして、広見団地入口までそれぞれ 10 分遅れます。吉原中央駅が 15:35、そして富士駅が 15:56 になります。誠に申し訳ございません。資料の訂正をお願いいたします。

それでは説明に入らせていただきます。私のほうから再編理由を説明させていただきます。それでは 2 ページ目をご覧ください。

地域間幹線大淵線、吉原中央駅～中野～富士宮駅系統について、令和元年 10 月の富士駅から沼津駅の路線再編を受け、富士市内のまちなか利便を整えると共に更なる利便性向上を図るため、路線延長とダイヤ改正を実施するものでございます。再編案からは富士急静岡バスさんのほうでご説明のほうをよろしくをお願いいたします。

富士急静岡バス 茂木委員

どうも皆さんおはようございます。富士急静岡バスの茂木(もてぎ)と申します。日頃よりお世話になりましてありがとうございます。着座にて失礼いたします。

私のほうから概略をご説明いたします。大淵線、富士宮駅から中野を経由して吉原中央駅に至る系統でございますが、簡単に申し上げますとこの系統、吉原中央駅から富士駅まで延長するという路線再編でございます。併せてダイヤを改正、時刻を改正いたします。それに伴いまして富士宮市域、富士宮のエリアで利便性が損なわれないよう、時刻が変わったところは他の系統のバスの運行で補完する、という内容でございます。詳細については事務方より説明申し上げます。

事業者説明員（富士急静岡バス 米山氏）

事務方の米山と申します。説明させていただきます。

まずは資料 2 ページの、再編案ということでご説明申し上げたいんですけども、あくまでも通勤通学、大淵線なんですけど富士宮駅からですね、下の図を見ていただきたいんですけども吉原中央駅を紫の線で結んでいる経路になります。こちらの路線につきまして、点線がございますけれども富士駅まで延長ということがまず 1 つのポイントでございます、これの理由としましては沼津から富士市内を結ぶ幹線の再編がございまして、そちらの路線が抜ける関係で、こちらの大淵線で延長しながら救う部分がございます。

それから再編案（1）ですね、富士市内まちなか利便、1 時間に 3 回～4 回を補完するとともに、というところを指しております。こちらの延長で直通化、補完という部分もあるんですけども、鉄道駅への直通化により利便性向上も図っていききたいという考えがございます。

具体的には右のほうの資料 1-2 をご覧いただきたいと思います。長い時刻表でございます。まず上段が現行の時刻表になってございまして、該当系統が幹線バスは黄色のぬりつぶしで上段になっている、平日用、土休日、▲印が土休日お休みになっているところなんですけども、往復で 1.5 回というような形で成り立っている路線でございます。下のほうが改正案でございまして、ご参照いただきたいんですけども、上段が富士宮のほうから富士のほうへ抜けていくものでございまして、下段が逆側の路線になっております。こちらポイントとしましては時刻が、まず富士宮発 8:20 と黄色の、一番上段にあると思うんですけども、こちらが 8:40、下段、肌色の塗りつぶしが改正後用ということで見ていただきたいんですけども、時刻表変更がございます。

同じく 11:00 平日のみの運行が 10:40 発、そして 12:50 のダイヤが 12:40。先ほどちょっと訂正がございましたけれども 14:50 のものがですね、そのままご出発となりますが下の改正案を見ていただきたいんですけども、右のほうに富士駅というのが吉原中央駅の向こうに延長されています。これが延長する部分でございまして、運行経路に追加していく部分でございます。逆側となりますが吉原中央駅、現行が黄色く塗りつぶした S112 というものなんですけれども、10:00 発、12:00 平日のみ、13:50 毎日、15:10 平日のみとなってございますが、こちらがですね、富士駅から、下段のですね、一番下を見ていただきたいんですけども富士駅を 9:30 毎日運行、そして次は 10:30 平日のみ、そして 12:05、そして平日のみ 16:05 ということで富士駅からの出発となっております。

最初の2ページ目の図をご参照いただきたいんですが、これに関しましては富士市内で市役所のあたりを通過して吉原中央駅、フィナンセ経由という富士市内の利便を補完する部分がございます、そういった延長という考えがございます。こちらが現行の、前段申し上げましたとおり通勤通学の生活に支障をあたえないという部分でテーマを持っておりますので、時刻表にお戻りいただきたいんですが富士特別支援学校前という生徒さんが、これまで黄色く塗りつぶしてあった部分なんですけど吉原中央駅 15:10 発富士宮駅行き、途中 15:30 のところでこちらの支援学校の生徒さんの利便をまかなっていた部分があるんですが、今回大淵線が変更になったということでございまして、別の、時刻表の一番下をご覧くださいなんですが、これまで曾比奈発 15:25、赤枠で囲ってあるんですけども 15:25、こちらをですね現行上段で 16:15 という出発になっているんですが、15:25 にこちらのほうを改正させていただいて、こちらの地域内系統でカバーしていくと。変更は支援学校の生徒さんも、大淵線ですと富士宮駅までの輸送だったんですけども西富士宮駅までこの曾比奈線で補完することによって利便性が向上するというところがございます、こちらの部分も生徒様の輸送をダイヤ改正で連携して回していこうという考えでございます。

改正につきまして概要は以上でございます、お戻りいただきたいんですが3ページでございます。今回運行キロが、1回あたり14.8キロという路線が大淵線でございますけれども、これが19.7キロまで延伸した関係でコストが、3ページ目の上段になりますけれども再編後の経営見込となってございますが、上段が現行、下段が再編後となってございますけれども利用者数が現行33,618人のところを46,962人ということで、延伸に伴って主に富士市内の街中の輸送の部分で利用増となるところが大きいんですが、利用者を取り込んでいくというような話になっております。コスト、経常費用のほうは4,168,000円増加となります。ただし先ほど利用者増加という補完という部分でなっておりますので、3,980,000円経常収益が伸びまして、欠損額が上段のマイナス2,996,000円とございますけれどもこちらが負担増改となります。ただし補助金、国と県のほうからご支援をいただいております、こちらのほうが乗車密度の向上が図られまして、補助金の計算方で若干補助金のほうが増える形にはなるんですけども、最終的な経常収支としまして現行1,740,000円マイナスのところをマイナス1,526,000円、というような記載をさせていただいております。若干最終収支は改善する、という内容でございます。説明につきましては以上になります。

議長（副市長）

説明は終わりました。第1号議案につきまして大淵線の運行の再編、ご質問ご意見等ありましたらお受けしたいと思います。いかがですか。

富士宮市地域女性連絡会 土屋委員

支援学級の学校のみなさんにお話をうかがって、こういうような形をとられたんですか。

事業者説明員（富士急静岡バス 米山氏）

特段話はしていないんですけども、こちらの時刻表で15:30のところ、資料1-2に記載がありますが15:30のところは赤く囲ってあるんですが、特別支援学校の生徒さんがご利用されてますと。同じような時間で救わなくちゃいけないということで下段の一番下に15:32とあると思うんですが、こちらが救うような形で、学校のほうには特段まだ説明はしておりません。

富士宮市地域女性連絡会 土屋委員

そうですね。考慮してあげたというので、学校側のほうでも利用するところが多いからそういう要望があったのかしらと思ったんですけど、それで考慮してあげたかな、なんて思ったんですけど。

事業者説明員（富士急静岡バス 米山氏）

現行利用している生徒さんがいらっしゃいますので、今回この協議会でまとまり次第またダイヤの改正全般は周知していかなきゃいけませんので、今回さらに西富士宮駅まで乗り換えなしでいけるよ、という現状そういった実態もあるものですから、そこは学校様にも生徒さんのほうにも周知をかけなければいけない、利便性向上しますよということとかは考えております。今まで富士宮駅止まりが今回西富士宮駅までということで。

富士宮市地域女性連絡会 土屋委員

それではそういう要望があったということですか。

事業者説明員（富士急静岡バス 米山氏）

そうですね。若干、乗り換えの生徒様が数名いらっしゃいました。今回こちらの曾比奈発の便を作ることによって利便性も向上するということでございます。

富士宮市地域女性連絡会 土屋委員

この生徒さんたちはけっこう自立して、行き帰りは自分たちでバスを利用したりしていますよね。やはりこういう形で考慮してあげると嬉しいのかなと思いました。

事業者説明員（富士急静岡バス 米山氏）

ありがとうございます。

議長（副市長）

その他いかがですか。よろしいですか。

西富士宮駅まで延長するというので、支援学校の生徒さんも行けるとい、生徒さんがいらっしゃるか分かりませんが乗り換えしなくて便利になるということ、あとは不利にならないように 15:30 を 15:32 とほとんど同じ時刻で配慮していただいたということだと思います。

よろしいですか。それではその他意見ないようですのでここでお諮りをいたします。

富士急静岡バス株式会社地域間バス系統「大淵線」の運行再編につきましては、原案のとおり承認することでご異議ございませんか。

（異議なし）

ありがとうございます。ご異議なしと認め本件につきましては原案のとおり承認をいたします。

続きまして第2号議案、富士急静岡バス株式会社地域間バス系統「大月線」の運行再編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2号議案 富士急静岡バス株式会社地域間バス系統「大月線」の運行再編について

事務局（佐野室長）

はい。それでは第2号議案、富士急静岡バス株式会社地域間幹線バス系統「大月線」の運行再編について説明をいたします。

それでは7ページ目の資料2をご覧ください。大月線も地域間幹線バス系統で、富士市、富士宮市の複数市町にまたがるバス路線となります。この件につきましても1号議案と同じように運行再編を行うには、富士市の公共交通協議会と富士宮市地域公共交通活性化再生会議で協議が調うことが必要となります。7月30日開催の富士市の公共交通協議会である富士市公共交通協議会で、協議が調っております。

それでは7ページ目の上のほうの再編理由のところをご覧ください。並走ダイヤによる不効率運行の解消と富士宮方面と富士市内まちなか、新富士駅、吉原中央駅を結ぶ地域間需要の創出を目的とし、大月線、吉原中央駅、峰畑、富士宮駅系統と特急富士山世界遺産センター線、新富士

駅、富士宮駅、富士山世界遺産センター系統を包括再編する、また、令和元年 10 月の富士駅から沼津間の路線再編と連携し、富士市内まちなか利便を整えるためのダイヤ改正を実施するものとなっております。

それでは続きまして富士急静岡バスさんから再編案のご説明をお願いいたします。

富士急静岡バス 茂木委員

再び富士急静岡バスの茂木でございます。着座にて失礼いたします。

7 ページの下の図をご覧くださいと思います。大月線というのは富士宮駅から県道、旧国道を通過して吉原中央駅に至る系統でございます。それが 7 ページ下の左側の図、青いラインで表示されております。現在それに並行して赤いラインで新富士駅から富士宮駅までノンストップ、世界遺産センター行きという特急バスを土休日に限り運行しております。同じ道路を走っているのに各駅停車の路線バスと特急バスが共存、土日に限り現在共存しているという非効率性を改善するために、新富士駅から世界遺産センター間という区間の運行は残しながら、大月線にすべて統合し、すべて各駅停車化して大月線の本数を変えずに一部 3 往復を富士宮駅から世界遺産センター、ならびに吉原中央駅から新富士駅まで延長するというものでございます。これにより非効率性を改善し生産性を高めるということが当社の目的です。また新たに富士市内の利便性はもとより新富士から富士宮駅まで直通する系統が毎日また運行されるということで、観光客の利便性も高めたいと思っております。

詳細についてまた米山から説明を申し上げます。

事業者説明員（富士急静岡バス 米山氏）

続きまして、まず先ほど説明がありましたが、引き続き図を参照しながらお話させていただきます。おめくりいただいて時刻表をご覧ください。9 ページ 10 ページでございます。図等をご参照しながら見ていただきたいんですけど、左が現行の時刻表となっております。右が改正案でございます。それぞれ上段が富士のほうから富士宮に向かっている路線でございます。下が富士宮から富士に向かう時刻表のスタイルになっております。

まず現行でございますが、黄色く塗りつぶしてあるライン 4 本、土休日で△であると思うんですが、全部で 5 本でございます。これがいわゆる特急の世界遺産センター線でございます。先ほど申し上げましたとおりダイヤがそれぞれ例えば新富士駅を上段で 12:45 出発という世界遺産センター線がございますけれども、これが下の段を見ていただきたいんですが、通常の色を塗っていないところが大月線でございます。吉原中央駅を 13:00 出発という便があると思うんですが、こちらが土休日になるとそれぞれバスが並んで走るような、現状となっております。こういったところがすべてのダイヤに言えるんですけども、例えば 15:30 出発の、途中で大月線と重なるところでございます。こういったものを統合していくという考え方でございます。

方法論としましては、まず黄色に塗りつぶしているダイヤを各停化させます。各停化させると同時に新富士駅から吉原中央駅間を、若干経路を生活路線の部分で変えさせていただきます。こちらが 7 ページの図で少しラインが変わっていると思うんですけども、各停化させながら延長の部分が若干吉原中央駅に入るために市内のまちなかの経路を変えさせていただきます。お戻りいただきまして時刻表で、肌色というかオレンジ色で塗りつぶしてあるところを毎日運行の中に入れていただきます。各停化させて、すべて時刻が入っていることをご確認いただきたいと思っております。土休日だったものがすべて毎日運行となります。

先ほど重なっていた大月線の部分を、減便させていただいて統合というような形で仕様としてはさせていただきます。総トータル、お戻りいただきたいんですけども 7 ページの図でございますが、左、現状の地図がございまして下の方に凡例がございまして、路線名で「大月線」「(特急) 富士山世界遺産センター線」とそれぞれ凡例がございましてこちらが現行の総トータル往路、平日が 27 回、復路が 26 回、土休日が往路 16 回、復路 17 回とございまして右のほうに移っていただきまして平日が往路 28 回、復路 27 回、土休日が往路 15 回、復路 14

回ということで基本的には総トータルは変えない形で統合させていただきたいという考えでございます。

上のほうの2.再編案の(3)にございますけれども、船津線の路線再編との連携により、「富士宮駅～吉原中央駅～船津」系統、こちらは沼津と富士市、先ほども大淵線にあったんですが、こちらの路線再編で船津発の19:00発富士宮行きという吉原中央駅を経由する夜便がございましたけれども、これがそちら方面は一旦なくなるんですが、今回ですね、すみません忙しくて申し訳ないんですが時刻表をおめくりいただいてご確認いただきたいんですけども、10ページの時刻表になりますが、上段です、10ページの上のほうの時刻表になりますが、吉原中央駅19:30という便がございましたけれども、左の現行でこちら船津を19:00発というところが船津線、先ほどの説明で沼津と富士市の再編でなくなるんですが、大月線で19:30吉原中央駅発という便を、右のほうに補充用と記載させていただいてますけれどもこちらを、ダイヤを増やす形で補充したいと思えます。総トータルは、繰り返しになりますが回数は効率化を図りながら改善という形で今回おまとめさせていただきたいという計画でございます。

最後に8ページにお戻りいただきたいんですが、効果としまして8ページ、経営見込が書いてございますけども今回再編をしまして、上段が現行、下段が再編案でございます。ちょっと「現行」という字が抜けておりますけれども補足いただければと思います。利用者数が2系統で169,833人というところを今回再編により173,423人ということで各停化による利用機会拡大というところで利用者増を見込んでおります。こちら再度繰り返しになりますが、現行大月線、富士山世界遺産センター線となっていたところをすべて大月線というところで国と県の地域間幹線というところでまとめさせていただいて、一つの大月線、ということで新たに世界遺産センター止まりの部分も国、県のほうのご支援をいただきながら路線延長を図っていきたい、という考えでございます。こちら欠損額が通常の補助金がない場合、上段の20,889,000円となっているところが欠損額、さきほど利用者増というところでマイナス18,079,000円に改善されるんですが、これで補助金を充てさせていただきまして、現行530万円いただいているんですがこれが700万円というところで国と県のご支援をいただきまして、最終収支が現状11,585,000円の赤字をマイナス11,059,000円というところで450万円経常収支の改善を図りたいという見込みでおります。

こちらの再編の効果としましては以上になります。最終的に改正日としましては先ほどの大淵線と同じように、富士市と沼津市の船津間のダイヤ改正と連携しているところもございまして、10月1日で予定させていただきたいという計画でございます。とびとびになりましたが、以上になります。

議長（副市長）

説明は終わりました。ただいまの説明につきましてご質問ご意見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。

富士宮市としてみますと今まで土日だけだった新富士からの運行が毎日、しかも1本増えるので非常に新富士からの利用客にしてもありがたいなと思えます。

よろしいですか。それでは特にご意見ご質問ないようですのでお諮りをいたします。第2号議案の富士急静岡バス株式会社地域間バス系統「大月線」の運行再編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）

ご異議なしと認め、本件につきましては原案のとおり承認いたします。

続きまして第3号議案、富士急静岡バス株式会社「北山線」の運行再編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 富士急静岡バス株式会社「北山線」の運行再編について

事務局（佐野室長）

はい。それでは第3号議案、富士急静岡バス株式会社「北山線」の再編について説明いたします。11ページの資料3をご覧ください。

北山線は富士宮市に係るバス系統で、運行再編を行うためには富士宮市の地域公共交通活性化再生会議での協議が調うことが必要でございます。再編理由としましては、白糸の滝、田貫湖の休暇村富士のバス停への観光利用が増加する北山線について、利用の取り込みを推進しバス路線の健全化をはかっていくため、観光利便を高める運行再編を行うものでございます。

再編案から富士急静岡バスさんよろしくお願いいたします。

富士急静岡バス 茂木委員

みたび富士急静岡バス茂木でございます。着座にて失礼いたします。

2.の再編案に記載しておりますが、まず北山線というのは富士宮駅を出て白糸の滝、そこから足形、休暇村富士、猪の頭各地へ至る系統をひとくくりにとまとめて北山線というふうに申し上げております。そのうち現在白糸の滝および田貫湖、バス停でいうと休暇村富士の観光客が増加傾向にあります。またここには記載ございませんが、休暇村富士バス停については本年の4月、5月の乗降人員が前年比150%と大幅に増加傾向にございます。そういったところを踏まえまして平日については全体の運行回数を変えずに、休暇村富士を経由するバスを5往復から7往復に増回いたします。また土休日についても全体では0.5回増となっておりますが、土休日は今まで間隔が1時間30分空いていたりしたような時間があったのを必ず1時間ごとに日中揃えて観光客、あるいは地域の皆さんの利便性を図るというものです。また(2)に記載のとおり、日中の富士宮駅発の時刻をラウンドダイヤ、要は毎時何分、何分と分かりやすくして一部を静岡駅からのJRの特急列車の接続も図り、より富士宮エリアの観光客の利便性確保、それがひいては富士宮市の活性化につながればという考えのものと再編案でございます。

補足については米山からまたご説明申し上げます。

(10:35 富士急静岡バス 増田委員到着)

事業者説明員(富士急静岡バス 米山氏)

2.の再編案でございましたけれども、説明させていただきます。

繰り返しになりますが北山線の全体の運行回数について、平日は増減なしの21.5回、土休日は0.5回増の14.0回と一括りにするとそういうことでございます。説明重複いたしますが、足形発着、猪の頭発着の系統を含めてのダイヤ組み替えおよび路線延伸を行い、富士宮駅～休暇村富士間を5回から7回に増回するとございますけれども下の図で、各区間に区切って記載させていただいておりますが、左が現状、右が再編案でございます。11ページでございます。

こちらの再編で富士宮駅から、凡例で現行と再編案で見比べていただきたいんですけども、左と右の凡例のところでは最後、枠が1個、運行回数を記載しているところですけども、増えている部分が新たな系統として、富士宮駅～白糸の滝～休暇村富士～猪の頭25.6キロと右下のピンク色の列のところでは新たな直通系統を新設させながらの再編でございます。これ申し上げますと図にありますとおり富士宮駅～休暇村富士間を現行毎日5往復分あるところを毎日7往復というところで観光利便の増加を図ります。図にありますとおり右のほうに富士宮駅～足形間、平日12往復、土休日7往復のところは再編案として平日11往復、土休日が5.5回、こちら減っております。こちらにつきましては利用実態の部分を加味させていただきまして、後ほどご説明させていただきますが、こちらの部分を再編しながら観光客の利便の部分を増加させていくという内容でございます。補足になりますが富士宮駅～猪の頭間は増回、増便等はございません。

具体的に資料3-1の時刻表をご覧くださいと思います。これが先ほどの大淵線、大月線と違うスタイルで申し訳ございません。上から下に見ていく時刻表になってございます。2段階ずつ、改正前と下に矢印をひっかけて改正後という時刻表でございます。こちらの並びとしましては新富士駅から出発して白糸の滝、さきほどの箇所を抜けて山梨の富士山駅まで直通で運行する

時刻表で、下段が逆回しの時刻表になってございます。これは意図としましては山梨のほうまで出ている分については、先ほど茂木のほうからご説明させていただいたラウンドダイヤ化というところをご確認いただきたく記載させていただいているものでございます。こちらの系統についても若干時刻表を変えさせていただきます。該当としましては新富士駅を 7:15 発、9:45 発、11:45 発、13:45 発と少し黒で濃く囲ってあるところが 4 往復、下段も山梨の富士山駅のほうを 8:57、10:57、13:57、17:57 とございますが、こちらの系統もダイヤ改正は変えながらラウンドダイヤ化、特急ふじかわ号との接続も図っていきたいという内容でございます。

改正案の下のほうにございますけれども、ワイドビューふじかわ号の甲府方面と静岡方面も、富士宮駅着発の時間を記載させていただいております。改正後なんですけれども、例えばまずラウンドダイヤ化の参照なんですけれども、現行富士宮駅を出発する緑の塗りつぶしのラインを見ていただきたいんですけれども、それぞれ、先ほど申し上げたとおり 1 時間云々というのがご確認いただければと思います。土休日になると急にダイヤが減ったりしてですね、例えば富士宮駅を 10:20 というところと 11:20 というところが 1 時間空いたりというようなダイヤの構成となっておりますが、下段参照いただきたいんですが時刻改正後とありますけどこちらが、改正しているのが赤字で記載してございますが土休日に先ほど申し上げた時間帯も、例えば 10:10 の次が新富士駅から 10:05 発、富士宮駅 10:40 でまた白糸のほうに向かう便ですが、間に 1 時間空くものだったのを観光客だったり地域の皆様の利便性を高める部分の内容となっております。例えばふじかわ号のワイドビューの時刻を見ていただきたいんですけれども、甲府方面から 10:25 富士宮駅に到着するバスが、例えば富士宮駅を 10:40 の白糸の滝、猪の頭経由で山梨の富士山駅に接続できたりとかですね、そういった部分で接続を図れるようになってございます。

すいませんちょっと説明が下手で申し訳ないんですけれども、最後にこちらのラウンドダイヤ化の部分で足形の地区の便を若干減らさせていただくという部分でご説明申し上げますと、改正後の時刻表案で富士宮駅 7:35 という便、今回白糸の滝、新しくできた系統で休暇村富士を経由して最後に猪の頭というようになっているんですが、これが改正前ですと上段一番上のほうにいきまして富士宮駅を 7:35、足形を経由して猪の頭、足形 8:12 でございましたけれども、こちら利用実態を調査させていただいたんですが、7 月 22 日から 7 月 28 日の直近の調査でも 0 人、ということによってこういった部分を利用実態に合わせて足形の部分、朝の時間帯、富士宮駅から足形方面へ行く方というのは、利用としてはほぼない、通勤通学で街に出てくるのはございますがこういった部分で便を減らさせていただいているということでご理解をお願いしたいと思っております。

ダイヤの改正については利用実態に合わせて観光客 150%の 4 月 5 月の観光増に伴って利便性を高めるということでご理解いただきたいと思っております。

資料にお戻りいただきまして 12 ページになります。忙しく申し訳ございません。3. 再編後の収支改善見込ということで具体的な数字をまとめておりますが、経費としまして現状北山線の利用者数が合計で 184,314 人という数でございますけれども、こちらを 9,800 人増加させまして利用者数年間 194,153 人と利用者数を利便性向上により伸ばしたいと考えております。若干路線の延長が新系統でございますので、コストの増加が 2,966,000 円、経常費用現状が 89,901,000 円のところを 92,867,000 円ということでコストが 300 万円弱の増加となりますが、収入のほうも 9,800 人のバスというところで同じく 300 万円ほど伸ばす考えでございますので、特段コストが上がって利用者増を取り込めないということはないという見込みでございまして、収支改善も若干図られるというような考えで改正をしたいと考えております。

改正日としましては他のダイヤ改正と合わせて同じく 10 月 1 日ということで今回まとめさせていただきたいと考えております。時刻表の説明が下手で申し訳なかったですが以上になります。

議長（副市長）

説明は終わりました。この件についてご意見ご質問等ございましたらお受けしたいと思っておりますが、いかがですか。

静岡運輸支局 小松田代理

静岡運輸支局の小松田ですが、2点お伺いしたいことがございます。まず対前年比50%増という話があったかと思うんですけど、観光客の内訳が分かれば、例えば外国の方が何割、日本人の方が何割とか分かれば教えていただきたいです。

富士急静岡バス 茂木委員

それは、すみません。4月5月の乗降人員を拾っただけなので、内訳は正直言ってございません。ただ富士宮駅あるいは現地で見ている状況だと今のところ外国の方が、特に田貫湖を利用される外国の方が増加しているようです。

静岡運輸支局 小松田代理

分かりました。併せてこの白糸の滝と田貫湖の観光需要は通年あるっていうことでよろしかったでしょうか。

富士急静岡バス 茂木委員

そうですね。ちょっと冬場は課題があると思うんですが、特に昨年の秋、この春と非常に富士宮営業所の売り上げそのものも少しずつ伸びていますので、通年、冬場は掘り起こしが必要かと思いますが通年あると思います。

静岡運輸支局 小松田代理

分かりました。ありがとうございます。

議長（副市長）

実は田貫湖なんですけども非常にキャンプ客に人気があるところでして、一番奥にある休暇村富士が昼でも温泉に入れる、それから施設整備が完全にきちっとできておりまして、実は去年まで予約を取っていない方はゴールデンウィークに大混乱をきたして、路線バスが動けなくなっちゃったことがありましたので、今年からは予約を取るようにしました。あのときは満杯になって、中でも外国人の方、欧米系の方も増えていると。それからシーズンが冬でもキャンプに来る方が非常に増えておりまして、田貫湖だけではなくて朝霧のほうも富士山が見えるということで非常に、これはちょっと話が別になりますが富士宮市としても他の市にない自然のままの新しい観光ニーズを掘り起こそうということで、非常にキャンプと、それからレベルの高いワンランク上のグランピングとかですね、そういうふうなものに視点を当てた観光政策をこれからやっというふうなふうに思っています。そのためにもこういう観光客の利便性の向上になるようなダイヤ改正は非常にありがたいなというふうに思います。

委員の皆様ほかに何かご意見ご質問等ありましたら、よろしいでしょうか。

ご意見ご質問ないようですので、それではお諮りいたします。第3号議案、富士急静岡バス株式会社「北山線」の運行再編につきましては原案のとおり承認することでご異議ございませんか。

（異議なし）

ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。

続きまして第4号議案、宮バス（中央循環）の運行時刻の変更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4号議案 宮バス（中央循環）の運行時刻の変更について

事務局（佐野室長）

それでは説明いたします。1ページ目をご覧ください。協議事項第4号議案、宮バス（中央循環）の運行時刻の変更について。

①変更の理由としましては、宮バス運転士の労働環境の改善のため行うものでございます。対応案としましては、令和元年10月1日から宮バスの中央循環を資料4の通り運行時刻の変更を行うものでございます。それでは15ページをご覧ください。

概要を説明しますと、宮バスの到着時間と次の出発時間との間を空けることによりまして、運転士さんの休憩時間を十分に確保することにより、労働条件を改善するものでございます。

まず宮1中央循環の内回りでございます。7便の総合福祉会館の出発時間を現行15:40となっておりますが、16:10に30分遅らします。そうしますと6便で総合福祉会館に着く時間が15:25となりまして、7便の出発時間16:10との間に45分空くことができ、運転手さんの休憩時間を確保することができます。7便が30分遅れたことにより8便も同様に30分遅らせるものでございます。

乗り継ぎにつきましては7便の表の下のほう、乗り継ぎのところをご覧ください。7便については今まで2便繋がられたのですが、今まで同様2便繋がられる予定でございます。8便については時間が遅れることによって乗り継ぎの接続ができなくなるような状態でございます。

続きまして16ページをご覧ください。次に中央循環外回りとなります。これにつきましては1便の総合福祉会館の出発時刻を現行の8:00から7:25、35分早めることによりまして、改案の一番下を見ていただきますと8:30に総合福祉会館に到着することになります。そして2便の出発、現行これ変更ございませんが9:15となり、8:30から9:15の間、45分空くことによりまして休憩時間の確保を図りたいと考えております。そして更に8便につきましても30分遅らせることによりまして、17:10という現行案を改案の17:40という形で30分遅らせることによりまして、7便の到着時間16:55から17:40の間、45分空くことができます。

乗り継ぎにつきましては、1便は今まで2便の接続だったんですが、3便に接続ができるようになりますし、8便につきましては今まで接続がございませんでした。改案後も同様に接続がありません。そのようなことを実施しまして、運転士さんの労働条件の改善を図っていきたくて考えております。

以上でございます。よろしくお願ひいたします。

議長（副市長）

説明は終わりました。今説明ありましたように改正理由が法規上休憩を取らなきゃいけないが、取れない状況があったということで、取れるように改正をした、なるべく市民に迷惑がかからないよう工夫したダイヤにした、ということだと思います。

この件につきましてご意見ご質問等ありましたらお受けしたいと思ひます。いかがですか。

静岡運輸支局 小松田代理

静岡運輸支局の小松田ですが、今回運転手さんの休憩時間を取るということで、改善していただいて非常にありがたいんですが、中央循環の外回りの1便が朝35分早くなってしまうんですけども、利用者の影響とかその辺は検討されたんでしょうか。

事務局（佐野室長）

朝1便ですので、7月現在ですと221人のご利用がありました。1便を前倒しすることによって今まで乗れていなかった、乗らなかった需要も起こしたいという考え方と、あとは朝の便は前倒しにすれば、今まで乗れていた方がちょっと早めに出れば乗れるのではないかと、という想定の中で動かささせていただきましたので、よろしくお願ひいたします。

議長（副市長）

いいですか。その他いかがでしょうか。よろしいですか。

それではお諮りいたします。第4号議案、宮バス（中央循環）の運行時刻の変更については、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)

ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。

以上で、協議事項はすべて終了いたしました。ありがとうございました。

続きまして報告事項を議題といたします。報告事項①バス停オーナーへの個別時刻表ポスターについて、事務局から説明をお願いします。

【報告事項】

① バス停オーナーへの個別時刻表ポスターについて

事務局（佐野室長）

事務局のほうです。お願いいたします。それでは一番最終ページ、別紙資料5というものをご覧ください。

ここに宮バスバス停オーナーバロー三園平店、これはすでにバローさんのほうに貼らせていただいております。これを作成した目的としましては、宮バスの利用促進とバス停オーナーの協力の周知を行うものでございます。

計画としましては、8月9日で東南循環と北循環のオーナーさんにお配りし、先ほど中央循環の時刻の変更を承認いただきましたので、10月を目標に中央循環の新しい時刻表を持って、オーナーさんのほうに配布したいと考えております。

これは6月7日に地域公共交通セミナー、国土交通省のほうでやっていただいたものの中に、こういう取り組みがあり利用促進に大変効果的というご報告がありましたので、それを早速まねしてみようということで、少しでも利用促進につながっていければいいかなと思います。この版の大きさにつきまして、今はA4版で出していますが、A3版で掲示する予定でございます。これにつきましては市の職員が手作りで作成しております。以上でございます。よろしくお願いたします。

議長（副市長）

バス停オーナーへの個別時刻表のポスターについての説明でした。一部ダイヤの改正にもなることから、それも周知することも含めてということだと思います。

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。

これ紙の質はどう、貼るのはポスター紙か何かこう、ラミネートか何かをして。

事務局（佐野室長）

紙の質は上質紙できれいなもので貼ります。ラミネートもします。

議長（副市長）

ラミネート加工して貼るということでございます。

よろしいですか。それでは本件につきましては報告済みとさせていただきます。

以上で報告事項は終了いたしました。提出しました議案につきましてはすべてご決定をいただきましたが、それでは最後にその他としまして、何か全般的に公共交通に関すること、ご要望ご意見等ございましたらお受けしたいと思いますがいかがですか。

3 その他

富士宮市地域女性連絡会 土屋委員

先日私たち地女連の人たち10人くらいですけど宮バスへ乗車体験しようということで、福祉会館を私たちはいろいろ紙芝居をしたりだとか拠点にしてたので、そこから市役所まで町を回り

まして、宮バス車内の状態だとか、市役所までどんな形で回っているとか。乗り合わせた方はその時は3人か4人だったんですけど、どんな感じかなとか、どこで乗り降りをしたか、だとか。それで市役所に来て、お昼は市役所の食堂を利用させていただいて、また帰りはちょっと違うコースで福祉会館まで帰りました。その中で意見としては、たまたま私たちが乗ったのがバリアフリー、まだ全部じゃないのでやはり運行しているものは全部バリアフリー搭載したほうがいいわね、という感じになりました。まだまだ利用者が少ないことは仕方がないかもしれませんが、いろいろ私たちが乗ってみて、宮バスももう10年以上経ちますので、その時は私たちも、10年若いと車を運転してますのであまり宮バス宮タクっていうものが、利用の意識が薄かったんですけども、これから先返納とかそういうこともありますので、それぞれ自分のこととして宮バス宮タクを利用とか考えなきゃと思っています。ですので前にこの制度ができたときに、各地域の区長さんたちにお声を掛けて、各地域で説明会を全部したと思うんですよね。その時に出た方は分かってますけど、いろいろ広報でもしてるんですけど、まだまだ宮タクのことをよく知らない人がいっぱいいますし、またここで周知を徹底したらどうかなと思います。私たちの会も含め、一度そういう話とか宮タクの話とかを今一度していただきたいということですので、また出前講座を含め皆さんにお知らせを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。事務局の方から今のご意見につきましてどうですか。

事務局（佐野室長）

今度の8月に各区長さんのほうに通知を出しまして、区の会合とか寄り合い処で宮タクの説明をさせていただきたいという要望を出します。それでご回答いただいたりこちらからもお願いしたりして、何とか啓発の活動に努めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

議長（副市長）

そのようにしてください。ちなみに宮バスはほぼ横ばいくらいですか。

事務局（佐野室長）

宮バスは若干伸びています。

議長（副市長）

若干伸びているんですね。実は市の企画課のほうでもいろんな課題事項の中でこの公共交通、宮バスは若干伸びているんですけども宮タクが少しマイナスになったのかな、ほぼ横ばいくらいで、ここはちょっと力を入れていかなきゃいけないなと思いますけれども、前にも申しましたように一番の利用者層の70歳以上の女性の方が非常に多く利用されていたんですが、今は60歳の免許を持った方がそのまま70代に上がってきて、だいたい70代になりますから昭和20年以降の方というのはわりと免許を持っている方が多いんですよね。そんなことで今まで利用された方の層は変わらない、少なくなっていくてなかなか利用者層が増えないというようなことがあるように思いますけれども。また事務局のほうで、特に宮タクについては力を入れるようにお願いします。貴重なご意見をいただきました。

それからバリアフリーの関係です。全部がなっているわけではなくて、なかなか低床バスというのは、今何台あるんですか。

事務局（佐野室長）

低床バスも、今4台が低床バスです。芝川町で動いていたものがそのまま1台来たものになりまして、全てがバリアフリーというわけではなくて、かなり昔から使われているものについては、それも計画的に替えていきたいと思うんですが、やはり費用がすごくかかります。また財政当

局とも相談していきたいと思います。

議長（副市長）

はい、お願いします。
その他いかがでしょうか。よろしいですか。

事務局（佐野室長）

事務局から。今日、当日資料でお配りしたものについてご説明申し上げたいと思います。
まず夏休み、冬休み、春休み企画ということで小学生限定 100 円バス、これは富士急静岡バスさんと富士急シティバスさんのほうで取り組んでいるものになります。これを交通対策室としてお預かりしまして、7 月の夏休みに入る前に富士宮市の全小学校のほうにお配りして、全児童分をお渡ししています、というような内容でございます。

あともう 1 つが「路線バス柚野線に乗ろう」というチラシでございます。これにつきましては前回、第 1 回の活性化再生会議で柚野線の減便をご承諾いただいたんですが、減便したからいいわけではなくて、やはりそこから利用者をなんとか増やしていきたいということで、富士急静岡バスさんにつきましては既に柚野線の減便内容についてはチラシを持って説明させていただいているんですが、全戸配布しております。それに加えて柚野地区の区長会と交通対策室で協力しましてこのようなチラシを作って柚野線の継続的なご利用を、特にこれには高校生のウィークデイ定期、通学定期をメインに、特に柚野公民館から西富士宮駅まで使ったらいくらの、というところをピンポイントに説明して、少しでも高校生の取り込みを図りたいということで考えております。私からは以上でございます。

あとお手元に次回開催の通知も入れさせていただきましたので、よろしく願いいたします。

議長（副市長）

その他何かありますか。これは具体的には説明いいですか。

事務局（岩崎）

委員の皆様、並びに関係者の皆様、長時間にわたり議論いただきまして誠にありがとうございました。

それでは次回の会議のご案内をいたします。本日さきほどお話に出ましたお手元にお配りしております令和元年度第 3 回地域公共交通活性化再生会議は、9 月 12 日に開催を予定しております。毎月の開催で申し訳ありませんけれども、よろしく願いいたします。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。またいつものように出欠のご連絡をお願いいたします。

以上をもちまして、令和元年度第 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。

11:07

【閉会】