

参考. 検討の経緯

- 参考 1 平成 22 年度における地域公共交通活性化再生会議の開催状況
- 参考 2 芝川地域公共交通説明会の開催状況
- 参考 3 パブリック・コメントの概要と結果

参考1 平成22年度における地域公共交通活性化再生会議の開催状況

第1回 富士宮市地域公共交通活性化再生会議の概要**場所:**富士宮市役所 7階 710会議室**日時:**平成22年4月9日(金) 午後1:00~午後3:30**出席者 委員 :20人** (芦澤英治会長・土屋忠男委員・平野洋一委員・佐野智昭委員・米山政司委員・勝亦健委委員・野村晏弘委員・清利夫委員・望月久次委員・土屋善江委員・齊藤吉久委員・望月利浩委員・藤井敬宏委員・深谷克巳委員・宮本隆博委員・(代理:渡邊義正交通規制係長)・塚本高士委員(代理:笹木一則主査)・増島康行委員(代理:岩辺路由主査)・西川泰正委員(代理:鈴木克英技監)・高山あさ江委員・遠藤麗子委員)**事務局 :11人** (都市整備部 角入部長・企画経営課 手島課長・福祉企画課 乙部課長・防災生活課 秋山課長・学校教育課 芝切参事・商工観光課 佐野商業係長・都市計画課 平石課長・海野主幹・高野係長・佐野主査・木下事務員)**議事:****協議事項**

- 第1号議案 平成22年度事業計画(案)について
- 第2号議案 平成22年度予算(案)について
- 第3号議案 宮タクの新規エリアの設定について
- 第4号議案 規約の一部改正について

報告事項

- ①地域公共交通活性化・再生総合事業の経過報告について
- ②芝川バスの現況について
- ③新規バス停オーナーの報告について

【意見の概要】

- ・芝川地域のバスの利用者の実態調査の実施について。交通弱者のために是非やっていただきたいと思うが、調査を実施することをPRする必要があると思う。宮バスでもこういった調査をやっていると思うがそれらの事例を踏まえて、どういった調査を行うのか教えていただきたい。
→まず、芝川地域の人口や年齢等の基礎データを整理する。その他、交通の利用実態調査として、実際に芝川バスに乗り込んで利用者層や利用目的を調査する。また、芝川地域の住民を対象に無作為抽出し、バス運行に関するアンケート調査も行い、これらの基礎データを整理した上で、今後の運行形態の検討を行う。その後、地域を4地区に分けて各地区2回程度の地域説明会の開催を予定している。

- ・説明会を行う4地区とは具体的にどこか。
→柚野地区、芝富地区、稲子地区、内房地区である。
- ・宮タクの北部エリアについて。宮タクに乗って上井出エリアまで行って、そこから民間バスを乗り継いで街中エリアに行くことになるが、街中エリアで用事を済ませて上井出に戻って宮タクに乗れるような運行時間の設定をしているのか。
→おそらく街中エリアへ行った場合、帰りの便に間に合わないと思うので、そういった場合は路線バスに乗って帰って来てもらうことになる。しかし、帰りの便の時間を12時に設定するか1時に設定するかといったことは、今後運行していく中で地域から交通役員を出してもらい、定期的に勉強会を行ってPDCAに則って平成23年度以降の運行形態に反映させて行こうと思っている。
- ・北部エリアから北部地域内の病院や診療所へ行く内々トリップが多い、という実状を踏まえた結果、このような運行形態になっているのか。
→地域内で買物をしたり病院へ行ったりということを想定した仕組みになっている。
- ・平成22年度の芝川バスの予算が資料として出ているが、歳入・歳出の差し引きがマイナス1千万くらいある。この差は補助金で補完できるものなのか。
→歳入に補助金を見込んだ値となっているので、この差を埋めるためには運賃収入を上げるか、運行形態を小さくして支出を抑えるかのどちらかである。この辺りが芝川地域の連携計画における課題となると思う。

第2回 富士宮市地域公共交通活性化再生会議の概要

場所:富士宮市役所 7階 710会議室

日時:平成22年6月18日(金) 午後3:00~午後5:00

出席者 委員 :19人 (芦澤英治会長・土屋忠男委員・平野洋一委員・米山政司委員・佐野智昭委員・勝亦健委委員・野村晏弘委員・清利夫委員・望月久次委員・土屋善江委員・望月利浩委員・藤井敬宏委員・深谷克巳委員・伏木章尋委員・塚本高士委員 (代理:小林直人主査)・増島康行委員・西川泰正委員 (代理:鈴木克英技監)・高山あさ江委員・遠藤麗子委員)

事務局 :11人 (都市整備部 角入部長・企画経営課 手島課長・福祉企画課 乙部課長・商工観光課 遠藤課長・学校教育課 芝切参事・防災生活課 清水係長・都市計画課 平石課長・海野主幹・高野係長・佐野主査・昭和株式会社)

議事:

路線バス検討事項

①富士急静岡バス(株)の退出意向路線について

協議事項

第1号議案 平成21年度事業報告について

第2号議案 平成21年度決算報告について

報告事項

①国庫補助事業(富士宮市計画事業)の進捗状況

②国庫補助事業(芝川地域調査事業)の進捗状況

③宮バスのルート拡大に係る調査会について

【意見の概要】

- ・曾比奈線は、お年寄りなどがまだまだ利用しているので不満が拳がらないような対応をお願いしたい。
 - (事業者) 本日の説明はすぐに減便するというのではなく、これらの路線をどうしていくかについて皆さまに検討してほしいということを退出意向に折りこんでいる。
- ・柚野線は全線について検討するということか。
 - (事業者) 柚野線は大きな赤字であるため、路線廃止となるおそれがある。こういったことを踏まえて皆さまに考えていただきたいと思う。
- ・利用者が少ないので廃止ということもわかるが、交通弱者の足の確保を最優先に考えていただきたい。例えば、柚野線について全て廃止ということではなく、今よりも本数を減らして富士宮駅から柚野出張所までの区間だけ定期便を走らせるなど検討してもらえるか。
 - (事業者) 限られた財源の中での対応を皆さまと検討していきたい。

- ・栗倉団地線は赤字が大きいので廃止になるということだったが、富士根南小・中を通っているので子どもたちがたくさん乗っているのではないかと思う。そうした場合、子どものことを考え、登下校の時間帯だけ運行するといったことは検討してもらえるか。
→（事業者）学校関係者からも今のようなご意見をいただいている。こういった場で、バスの利用促進をお願いしていく。
- ・宮バス、宮タクと民間の路線バス再編をうまく連携させることを考えた方が良い。住民に対しても、市の公共交通の計画と併せて民間バス撤退の影響を地域ごとに説明し、地域住民自身が考えて行くことが大切。
→（事務局）地域・事業者・市が一体となって、協議を進めながら新しい形に再編できたら良いと思う。路線バスと併せて宮バス・宮タクについても改善していきたい。
- ・経常収支が少しずつ上がっている理由がわかれば教えてほしい。
→（事業者）人件費と車両購入費の抑制のためである。
- ・バスに乗る人が少なければ、大型のバスでなく中型のバスに変えて路線を維持してはどうか。
→（事業者）車両の購入は国からの補助金でまかなわれているが、車両が指定されており、小さいバスはその対象外であるため、バスのサイズを今よりも小さくするには費用がかさむことになる。
- ・二本松・富士宮駅入口の路線の収支が平成19年度から20年度で悪化しているのはなぜか。
→（事業者）当初は小中学校のスクールバスとして路線が設けられたため、小中学校の利用者が減ったことによる収益の悪化と思われる。
- ・休暇村のバスは乗っている人が少ないのに本数が多いのはなぜか。
→（事業者）休暇村富士から富士急静岡バス(株)へ援助金をいただいているため。
- ・芝川バスは将来的に宮バスに統合されていくのか、今まで通りに独自に運行していくのか。
→（事務局）地元の皆さまのご意見・ご要望を取り入れながら、芝川地域に適した仕組みを作っていくと思う。
- ・宮バスの南循環が田中・黒田・野中となっているが、高原1区もエリアに入れてもらうことは可能か。宮タクの利用も浸透しているので宮バスのバス停も1つくらいあったらいい。
→（事務局）宮バスは中心市街地周辺の交通機関ということで、ある一定の範囲内での運行を考えているので、このような議論を始めると他地区からも要望が出てくると思われる。そうすると範囲がどんどん広がってしまうが、意見として宮バスのルート拡大に係る調査会に報告する。
- ・星陵高校に中学校が開校するので、その通学対応も必要となるのではないか。
- ・路線バスが廃止されると猪之頭から高校に通えなくなる。また、猪之頭方面には観光客も来るので、地域だけでなく市の観光にも影響が出ると思う。
- ・猪之頭は宮タクの運行が週3回とういうことで、高齢者が病院へ行く日が制限されてしまう。
- ・住民と事業者が直接話し合いをする機会が設けられたら良い。
- ・利用者自身にも公共交通を使う責任が生じるということを経営に根付かせる取り組みが必要。また、ライフスタイルを公共交通に合わせる地域も出てくる。こういったことは調査会での議論を大切にして地域の声をどのように集約していくか、市に汗をかいてもらいたい。宮バスの拡大の次の段階として宮タクとの連携も考えてもらいたい。宮タクは成功例として全国的に評価されているということを市民にPRするべき。

第3回 富士宮市地域公共交通活性化再生会議の概要

場所:富士宮市役所 4階 410会議室

日時:平成22年8月20日(金) 午後2:00~午後3:30

出席者 委員 :19人 (芦澤英治会長・土屋忠男委員・平野洋一委員・米山政司委員・佐野智昭委員・勝亦健委委員・野村晏弘委員・清利夫委員・望月久次委員・土屋善江委員・望月利浩委員・藤井敬宏委員・深谷克巳委員・伏木章尋委員・塚本高士委員(代理:小林直人主査)・増島康行委員・西川泰正委員(代理:鈴木克英技監)・高山あさ江委員・遠藤麗子委員)

事務局 :10人 (都市整備部 角入部長・企画経営課 手島課長・福祉企画課 乙部課長・商工観光課 遠藤課長・学校教育課 芝切参事・防災生活課 清水係長・都市計画課 平石課長・海野主幹・高野係長・佐野主査)

議事:

協議事項

- 第1号議案 富士急静岡バス(株)の退出意向路線について
- 第2号議案 芝川地域公共交通総合連携計画(案)について
- 第3号議案 富士宮市地域公共交通活性化再生会議の規約改正について

報告事項

- ①宮タクの料金改定と拡大エリアの実績について
- ②宮バス路線拡大調査会について
- ③富士宮市の公共交通のイメージキャラクター募集について
- ④宮バス・宮タクまつりについて

【意見の概要】

- ・事業評価サイクルはどの程度の期間を考えているのか。
→1年に1回は利用実態調査を行い、次年度の運行計画に反映させたいと考えている。
- ・芝川から富士宮への新しいバス路線は、宮バスへの乗り継ぎ等、利便性はどうなるのか。
→富士宮駅までバスで来て、そこから市民病院や福社会館等へ行くのには宮バスも必要になるので、乗り継ぎを考えている。
- ・事業評価サイクルについては、どの項目をチェックするかということも重要。目標値にどの程度到達できたかという検証が必要であると思う。
→これまでの調査を通して、芝川地域、特に稲子地区については富士宮市と異なる地域特性があるので、地域差を考慮しながら運行形態の見直しを考えなければいけないと思う。

- ・宮バス・宮タクや路線バスの再編が固まった後は、市民の個人負担額の公平性をどうするかというプロセスに移行しなければならないと思う。そういった中でチェックにおける地域の負担についてどのように考えているのか。個人負担の地域間格差が生じないように、個別の地域について検討を続けてほしい。
 - これまで旧富士宮市と旧芝川町とでは1桁違うくらいの負担額の差があった。合併後数年をかけて富士宮と芝川の公共交通が同じレベルになるのが理想的と考えている。
- ・多数決で案1が選ばれたことについて、どういった住民感情があったと思われるか。
 - 柚野地区はもともと富士急静岡バス(株)の路線バスで富士宮に出ることができたが、その他の地区では芝川バスで富士宮へ出られるのは非常に大きなメリットであった。また、芝富地区は、案2のデマンド方式を運行した場合、現在の宮タクという街中エリアとなり、メリットが少ない。これらのことから、結果的に人数の多い内房地区、芝富地区の票数が勝った。
- ・回数券が売れなかった場合、経費の面を鑑みてデマンドタクシーに移行する可能性もあるのか。
 - 今後の皆さんの協力によって利用率が上がり、収入も上がればデマンド交通等の実現も可能となると考える。
- ・山宮エリアなどに比べて、7月から運行が始まった宮タクエリアは会員数の割に乗車率が低い。これは、PRが足りないためか、それとも利用者のニーズに答えきれていないという制度としての問題か、考えをお聞かせ願いたい。
 - 担当者の感想としては、宮バス・宮タクを要望する割に実際に回すとそれほど利用されない状況である。一度実際に利用してもらえれば、評判通り良いサービスであると認知してもらえギャップが埋まって来るのではないかと思う。PR活動はこれまでもかなりやっているのでも今後も続けていきたい。
- ・北部エリアは運行方式が他のエリアと違うので、その違いによって利用の仕方やニーズ等が異なるということがあれば継続的にチェックして結果を教えてほしい。
- ・宮タクのエリアが拡大したことで、私達の要望が届いていると感じた。
- ・宮タクを本当に必要としている方は足の不自由なお年寄りなどであり、説明会に来られないのではないか。例えば民生委員の協力を得るなどして、本当に必要な所にサービスが行き届くようにしてほしい。
 - 今回の説明会もお年寄りが来やすいように昼間に開催するなどした。地域ごとに実状も違うので、要望があれば個別の説明会も行っており、先日は老人会の要望で説明会を行った。要望があれば是非声をかけていただきたいと思う。また、民生委員の皆さんの集まる機会などもあるようであれば、そういった時に協力を仰ぐ等していきたい。
- ・宮タク利用者の話を聞くと、宮タクが午後にも1便あったら良いということだった。現在は、行きは普通のタクシーを使って帰りは4時の宮タクで帰るといった使い方が多いようだ。
 - 今後の課題とさせてほしい。
- ・私の地域では寄り合いどころなどを立ち上げて、その集まりの中で交通の話もしている。寄り合いどころは他にも多くあるので、こういう所を活用すると更に浸透するのではないかと思う。

第4回 富士宮市地域公共交通活性化再生会議の概要

場所:富士宮市役所 7階 710会議室

日時:平成22年10月29日(金) 午後2:00~

出席者 委員 :20人 (芦澤英治会長・土屋忠男委員・平野洋一委員・米山政司委員・佐野智昭委員・勝亦健委委員・野村晏弘委員・清利夫委員・望月久次委員・望月利浩委員・斎藤吉久委員・藤井敬宏委員・深谷克巳委員・伏木章尋委員 (代理:城戸浩調査第一係長)・長倉隆一委員・塚本高士委員 (代理:小林直人主査)・増島康行委員 (代理:大木誠主任)・西川泰正委員 (代理:鈴木克英技監)・高山あさ江委員・遠藤麗子委員)

事務局 :8人 (都市整備部 角入部長・商工観光課 遠藤課長・学校教育課 芝切参事・都市計画課 平石課長・海野主幹・高野係長・佐野主査・木下事務員)

議事:

協議事項

- 第1号議案 芝川地域公共交通総合連携計画(案)について
- 第2号議案 (再編)芝川バスの運行形態について
- 第3号議案 (現行)芝川バスの事業廃止について
- 第4号議案 宮タク(上野エリア)の拡大について
- 第5号議案 平成23年度富士宮市地域公共交通総合連携計画(計画事業)の具体的な事業について
- 第6号議案 平成23年度芝川地域公共交通総合連携計画(計画事業)の具体的な事業について

報告事項

- ①宮タクのエリア拡大について
- ②宮バス・宮タクまつりについて

【意見の概要】

- ・芝川バスの時刻表案は、実際に運行した結果をもとに組んだものか。
→現在の時刻表を参考に、各バス停間の時刻を設定している。
- ・以前の会議で、宮バスと芝川バスの乗り継ぎについて要望したが、その後の検討はどうなっているのか。
→宮バスとの乗り継ぎは香葉台線で考慮している。また、稗久保線においても乗り継ぎ可能であるが、基本的には子供たちの通学の足を優先したいと考えている。

- ・旧芝川町の住民に対して宮バス等への乗り継ぎをわかりやすく周知してほしい。
- ・芝川バスの運行事業者は「乗合バス」、「貸切バス」、「タクシー」の事業者全てを対象にし、いずれかに委託するということがよいか？
 - 具体的には道路運送法第4条のイ（一般乗合旅客自動車運送事業）の許可が取得できる事業者となる。
- ・芝川バスの収支率50%という目標を達できない場合はどうなるのか。
 - あくまでも、やる気を向上するための目標設定であるが、運行後も適宜地域の実情に合った運行形態に変えていく事を想定している中では、目標をクリアしていきたいと考えている。
- ・宮タク（上野エリア）の運行はなぜ、月水金の週3日間なのか。
 - 柚野地区については、基本的には富士急静岡バス線の柚野線を利用させていただきたいと考えているので、宮タクを利用するのはバス停から遠いお宅や足の不自由な方となる。そういった方の需要や、富士急静岡バス線と競合することを考えると3日間に限った中で選択して利用してもらうことで足りるのではないかと考えた。また、現在の宮タク上野エリアが月水金で運行しているため、なるべく経費をかけないでエリアを拡大するために、月水金で運行することとした。
- ・運行方法について乗合バス事業者を対象との説明があったが、タクシー事業者等も入れてはどうか。
 - タクシー会社に道路運送法第4条の乗合の認可を取ってもらうことで、実際に上野エリアではタクシー事業者が運行している。
- ・運行時刻を8時、9時、12時にした理由は。
 - 地域説明会における話し合いで、行きを8時と9時、帰りを12時とした。試験的な運行の中で地域の皆さまと話し合いながら実状に応じた時間に合わせて行きたいと考えている。
- ・実証実験ということは、もしも成果が上がらなかった場合は「もうやらない」という選択肢もあるのか。
 - 廃止もやむを得ないと考えている。
- ・アンケートではフリーパス券や回数券を利用しないといった回答が多いように見受けられるが、実態を考慮して、利益目標50%を達成できるという見込みがあるのか。
 - マイカー社会であることを踏まえると、利用しないといった回答が多くなるとは想定されていた。その上で、アンケートの結果から推測されるフリーパス券と回数券の購入による現金収入や新規バス停オーナーからの支援等を受けた中で、概ね50%の収益を満たす見込みがあると判断した。
- ・デマンド運行は会員が増加しすぎると、運行回数が増えて経費がかかるものであるが、山宮エリアの会員数が762人というのは、当初の想定と比べて多いか、少ないか。
 - 基本的には1台が満車で運行するのが理想と考えており、現在は満車で運行していることは少ないので、もっと多くても大丈夫と考えている。
- ・合併したのだから、芝川バスも宮バスのような塗装をした方がいいのではないか。
 - 芝川バスは実証実験的要素が高く、宮タク方式と組み合わせた方がいいのではないかとこの考えも持っているので、しばらく様子を見た上で充実を図っていききたいと思う。

参考2 芝川地域公共交通説明会の開催状況

2-1. 芝川地域公共交通説明会の概要

	内容	日時	地区	参加人数
第1回	運行計画について複数案の提示	平成22年7月12日(月)	稲子	25
		13日(火)	内房	10
		15日(木)	柚野	15
		16日(金)	芝富	28
第2回	運行計画案の決定	平成22年8月6日(金)	全地区	17
第3回	連携計画(案)の説明	平成22年9月2日(木)	稲子	25
		3日(金)	内房	22
		7日(火)	柚野	10
		8日(水)	芝富	32

2-2. 懇話会における意見の概要

次ページ以降に各回の意見の概要を示す。

第1回 芝川地域公共交通説明会

地域内を4地区に分け、地域住民を対象に芝川地域の公共交通の複数の運行計画案についての説明を行った。

【稲子地区】

場所:上稲子区民館

日時:平成22年7月12日(月)午後7:00~

参加人数:25人

【意見の概要】

Q:回数券を各世帯で2,000円分購入する案について。22枚買って足りない場合は?

A:追加購入してもらうことになる。

Q:芝川バスが無くなると困ると思っていた。今の案を自分の家に置き換えると、帰りの時間が合わないため行きのみバスしか利用できなくなると、定期券はどうなるのか。

A:片道定期券を導入してほしいという要望があれば民間事業者もやっていることなので検討できる。

Q:通勤の時間帯に合っていない。8時、5時の通勤に合う時間の便は作らないのか。

A:赤字の便が増えてしまうので難しい。

Q:宮タクと芝川バスは、富士宮市民以外も同一料金で利用できるのか。

A:宮タクは住民しか使えないが、芝川バスは誰でも使える。

Q:宮タクが稲子から芝川駅まで運行するという事は、富士宮へ行く場合はJR身延線を使うことになるのか。

A:JR身延線に乗り継げるダイヤを組むので、鉄道を使って富士宮まで出てもらう。地域の要望をもとに宮タクの運行時間を決めるつもりである。

Q:案1、案2ともバスは1台だが、宮タクはどうなるのか。

A:同じ時間に5人の予約があれば2台目を運行する。

Q:宮タクの料金はいくらか。

A:エリアごとに400円、500円、600円と料金を設定していく。

Q：稲子に必要な公共交通は、高齢者の足を確保することと、ユー・トリオを活用することができる公共交通。もう少しユー・トリオを考えたダイヤや路線を組んでほしい。

A：今現在大きな問題として少子高齢化があり、福祉にかけなければならない予算が増大している。そういう時代に何を優先的に選択していくかを考えると、まずは高齢者や交通弱者の足を確保することだと思っている。まず案1か案2でやってみて、何年か運行したら本当にこの案で良かったのか見直しを行う。最初からユー・トリオの促進を考えるのは危険と考える。

Q：地域の人が一定の教育を受けて認可されることによって有償で運行することができるという法律があったと思う。

A：改正道路運送法において、白ナンバー（1種運転免許）でもって有償で運行してもよいという過疎地有償運送という方法がある。過疎地有償運送は国が「過疎地」として認められなければならない、その枠組みは既に法律で決められているので稲子地区はできない。ただし、特区として他の地域とは違うことを示して特別に運行するという手はある。

【内房地区】

場所:内房分館

日時:平成22年7月13日(火)午後7:00~

参加人数:10人

【意見の概要】

Q:素案に対して手を加えることはできるのか。

A:基本は素案のどちらかでやるが微調整は可能である。

Q:案1に対して。富士宮駅までではなく市役所まで行ってほしい。需要も多いと思う。

A:ダイヤが問題だが検討する価値はある。

Q:案2の予約制というのが需要に応じていて無駄が無くて良いと思う。

「宮タク」は芝川駅へ集まるのだから、集まった人たちを芝川駅から富士宮駅まで、さらに宮タクが運ぶのはどうか。

A:そこまでやるのは現時点では難しい。集まった人たちで営業車に乗り合わせて行くなど、工夫してもらえないか。

Q:小型タクシーではなく、9人乗りのワンボックスカーでデマンド運行をやった方がいいのではないか。

A:そうすると委託するタクシー会社が車両を持っていない場合、購入してもらわねばならず事業者の経費がかかる。

Q:公共交通は儲けを考えて行うものではないので、多少の赤字が出ても運行すべきではないか。

A:お金を出した分だけ利用があればいいが、多額の補助金を出して利用者のいない空バスを走らせる政策はもうしない。地域の人が使いやすい・使ってくれる公共交通には投資したい。

Q:瓜島発が芝川駅に着くのが7:40だと間に合う電車がいないため、通学は間に合わない。

A:この2案とも現在2台運行している芝川バスを1台で運行する。そのため、どうしてもこういった問題は出てくる。現行の朝の便に乗っているのは1人か2人、または0人であり、そこに1千万かけるということになる。すべてを網羅できる仕組みは残念ながら出来ないで、この2案の中から選んで来年度は実施していきたい。

Q：芝川バスに対して行ったアンケートは、芝川バスが旧町内を運行するものだという前提で答えているため、利用者が少ないしニーズも低い。ただ、案1は芝川バスが富士宮駅に行くことを前提としている。この案は、芝川バスを利用している人が不便であるとかニーズが無いとか感じていることを検証するデータとして根拠にならないのではないか。芝川バスが不便なのは、便数が少ないことと、芝川駅まで行ったとしても、JRの便も少ないことが不便であり利用しないのではないかと考える。

A：アンケートは現状に対するものだが、このアンケートを基に改善案を考えた。今は1時間に1本富士宮に出る案を考えた。30分に1本ほしいという話になると、今抱える赤字以上に投資していかなければならない。今日提示した案は現行の芝川バスと比較してマイナスな案とは考えていない。仮に芝川ー富士宮間で走らせてみて、ニーズが高くいつも満員状態であれば、将来的な増便を考えないことはない。

Q：富士宮駅前に公共施設や病院・ショッピングセンターが集中しているが、旧芝川町はから離れているためそれらを活用できない。そういう不便さを解消するためには公共交通を増やしてアクセスできるようにすべきではないか。合併によって不便になるのは遺憾だ。

A：旧富士宮は今日提示した案以上に不便な地域はたくさんある。今日の案は2案とも富士宮に出るバス路線が新しくできたり、家の近くまで運行する仕組みができたりという利点がある。

Q：合併の大前提である社会的弱者の高齢者等に配慮した政策を作るべきであり、公共交通もその一つ。通勤通学には路線が残り今現在も補助がでるが、昼間の便を減便されたら高齢者にとってますます不便な状況になる。財政的なことは当然わかっている。受益者負担はするので高齢者に配慮した公共交通システムにすべきだ。

A：家の近くまで行くという「宮タク」はまさにそういう考えで生まれた案である。財政的なことばかり前面に出すわけではないが、需要と供給は考えねばならない。ただ、今日の2案はたたき台であり、このどちらかで動かしてみても検証しながら見直しは常に行っていく。

Q：地域としても前向きに検討していきたい。どちらにしてもやってみよう。

【柚野地区】

場所: 柚野公民館

日時: 平成 22 年 7 月 15 日(木)午後 7:00~

参加人数: 15 人

【意見の概要】

Q：富士急静岡バス(株)の柚野線が残るということで安心した。区民からアンケートを取り、改善案も提案してもらったが、回数券の購入や減便など市の提案とほぼ同じだった。とにかく高齢者と子供たちのことを考えてほしい。また、芝川町時代に去百恵の里へのバス停設置を提案したが、取り合ってくれなかった。市民が望むものをもう少し取り入れてほしい。

Q：柚野線のルートを設定し直してほしい。今、中里山付近は非常に狭い道を通っているので、西山を通して上野の利用者を取り込めるような路線にした方が良いのではないか。

A：路線が変更になると、ゴルフ場に勤務している方などの現在の利用者が困ることが起こる。富士急静岡バス(株)の路線なので、これらの事を事業者が総合的に判断していくことになるだろう。

Q：回数券について。富士急静岡バス(株)の路線も使えるとはっきり説明した方がいい。

A：共通回数券は富士急静岡バス(株)の路線には使えない。市営の宮バス、芝川バス、宮タクのみの予定である。

Q：富士急静岡バス(株)の路線が減便になれば、市の補助金負担額は減少するのか。

A：補助金に対してはそう考えるのが普通だが、国庫補助をもらうための条件にある程度の乗車数がないといけない。国庫補助は赤字の半分を見ているので国庫補助をもらうための条件が満たされないと、もっと市の補助金が増大するので、むやみに減便できない。

Q：市の職員はどれくらい公共交通を使っているのか。

A：市ではエコ通勤等でバス通勤を推奨しているが、実際はそんなに乗っていないのが正直なところだ。平成 20 年に宮バスの運行を開始した時、「宮バスで通勤しますか？」というアンケートを取ったが、ほとんどがNOだった。雨の日に 5~6 人程乗っている。

Q：ユー・トリオを含めた将来計画は何か考えているか。

A：ユー・トリオについては指定管理者制度になるので、指定管理者が利用促進の一環として回数券を買ってお客様に配る等していけば、新たな運行につながっていくかもしれない。

Q：回数券を買っても乗らない人にとっては意味がない。協力金として集めればいいのか。

A：協力金では税金の二重取りになってしまう。皆さんが使えるものにしたい。

【芝富地区】

場所:芝川公民館

日時:平成22年7月16日(金)午後7:00~

参加人数:28人

Q: 案1について。新田から芝川へ行く路線、香葉台から富士宮へ出る路線は、乗継ができるよう、待ち時間等を考えたダイヤにしてほしい。そして、同じ芝川バスなのだから路線が変わっても1乗車とし、200円で富士宮まで行けるようにしてほしい。

A: 芝川バスのダイヤは、経費を節約しなければいけない中で、まず子供たちの通学の足の確保することを一番に考えた。芝川バスの路線内は1乗車としてみなしてほしいというのは、他の公共交通の料金との整合性や芝川バスの収入を確保するという意味からも、1路線ごとに徴収するというご理解いただきたい。また、回数券購入の話だが、富士宮市でも新たな宮バスの路線拡大する地域については、地域が運行経費の50%をみてもらうという話もしている。地域で公共交通を支えてほしい。

Q: 合併により富士宮に行くことが増えたので、宮バス(福社会館)への接続を(ダイヤ等)考えてほしい。今現在富士宮に出るときは自家用車で乗せ合いながら福社会館へ行っている。しかし運転手も高齢になってくるので、事故を防ぐためにもこれからは公共交通を使いたい。

A: 宮バスに乗り継ぎ出来るダイヤにすることは考えている。

Q: 帰りの便が稗久保線になり、西山上へは入らない。学校から4km以上離れている地域が対応できていないのではないか。

A: 西山上まで行かないのは、調査の結果、行きに乗る子供が全て帰り便に乗っているわけではないことがわかった。利用の少ない部分の見直しを行った中で稗久保までとした。

Q: 芝川バスを1台で運行するというのは不安な部分が多い。事故があった場合その日の路線は全て運行しなくなってしまうのでは。

A: 1台での運行というのは車両が1台になるわけではなく、何かあったときは予備車両が動くので安心してほしい。

第2回 芝川地域公共交通説明会

第1回説明会で提示した案1（1台で芝川バスを運行し、その中で富士宮駅へ出る便を新たに作る）と案2（1台で芝川バスを運行し、時間空白に宮タクを導入する）についても一度説明し、区長による投票を実施した結果、案1に決定した。

場所:芝川公民館

日時:平成22年8月6日(金)午後7:00~

参加人数:芝川区長 17人、傍聴者 9名

【投票後の意見の概要】

Q：稗久保線の北を新田まで行ってほしい。

Q：小学生の授業終了時間が異なることを考えると、15時台と16時台がほしい。

Q：富士宮駅止まりではなく、市役所と市立病院に行ってほしい。

Q：回数券についてだが、案1だと上柚野区はバスが来ないので、購入が少なくても許してほしい。

Q：柚野地区への宮タク（上野エリア）拡大はいつからか？

A：平成23年4月1日からである。

第3回 芝川地域公共交通説明会

地域内を4地区に分け、地域住民を対象に地域公共交通連携計画（案）の説明を行った。

【稲子地区】

場所: 上稲子区民館

日時: 平成22年9月2日(木)午後7:00~

参加人数: 25人

【意見の概要】

Q: 案1に決まって良かった。共通回数券をどのように区民に買ってもらうかがこれからの課題である。

A: 回数券に限らず、現金でもいいので多くの方にご利用いただきたい。地域協力による運行形態が重要ある。また、PDCAを活用し、常に見直していきたい。

Q: 定期券は作成されるか。

A: 各種定期券を作成する。

Q: JRへの乗り継ぎはどうか。

A: JRへの乗り継ぎは考えている。

Q: 稲子の子供が6:05便に乗って通学すると学校が開いていない。自習する場所がほしい。

A: 学校教育課へ連絡する。

Q: 稲子から富士宮駅への乗り継ぎを詳しく教えてほしい。

A: 時刻表を基に説明。

【内房地区】

場所:内房分館

日時:平成22年9月3日(金)午後7:00~

参加人数:22人

【意見の概要】

Q: 昼の時間帯の便がないので買い物に困る。

A: 1台のバスで運行するため時間が限られてしまう。このバスを利用して出掛けることとなる。

Q: 採算性を問うのはおかしい。バス代を無料にして多くの人が使えるようにすべき。

A: 高額な税金を投入して運行するので、受益者負担は必要だと考えている。

Q: 地域公共交通活性化再生会議の中で事業者とのすみわけは出来ているのか。

A: 地域の代表、交通事業者、行政が協議し合意を持って計画を策定している。

Q: バスがなければ困るのだから、赤字でもやるべきだと思う。

A: 赤字でも運行するが、多くの方の御利用をお願いしたい。

Q: 交通空白地域対策の今後の考え方は。

A: 今回、案2(乗合タクシー)は不採用になったが、共通回数券の売れ行きも良く、地域の皆さんが公共交通を沢山使っているという状況になれば、PDCAサイクルの中で再編を検討し、交通空白地域へも対応する。

Q: 宮タク柚野エリアはどんどん拡大するのか。

A: 共通回数券の売れ行きも良く、地域の皆さんに公共交通を沢山使っていただけるなら、PDCAサイクルの中で再編を検討し、交通空白地域へも対応する。

【柚野地区】

場所: 柚野公民館

日時: 平成 22 年 9 月 7 日(火)午後 7:00~

参加人数: 10 人

【意見の概要】

Q: 宮タクで上野へ行けるのか。

A: 宮タクは中心市街地へ出掛ける乗合タクシーであり、上野へは行くことができない。

Q: 柚野線はどうなるのか。

A: 富士急静岡バス(株)に補助金を交付し、維持して行く。

Q: 柚野線の路線変更はできるのか。

A: 地域の合意があれば可能だと思うが、基本的には富士急静岡バス(株)が考えることである。

Q: 共通回数券はどうなるのか。

A: 当面は宮バス・芝川バスで使える共通回数券を販売する。宮タクについては法制度上の問題ですぐには使えないが、今後、整備実現していく。

Q: 宮タクの運賃 600 円は予約が 1 人でも 600 円なのか。

A: 運行経費の内足りない分は市が払うので、1 人しか乗車しなくても 600 円である。

Q: 4 人以上の予約があった場合はどういった運行になるのか。

A: 2 台目のタクシーが出る。

【芝富地区】

場所: 芝川公民館

日時: 平成 22 年 9 月 8 日(水)午後 7:00~

参加人数: 32 人

【意見の概要】

Q：バスの便数が減ったことにより、JR を乗り継いで富士宮駅に行ける便数が減った。9 時台のちょうどいいバスがなくなって不便である。

A：2 台で運行していたものを 1 台にし、利用者の少ない便を廃止したが、富士宮駅行きのバスを運行することにした。

Q：回数券はどのような形態でいくらか。

A：100 円券の 11 枚綴りを 1,000 円で販売する予定である。

Q：新田発の 1 番便は稗久保では何時になるのか。子供の通学があるので心配。

A：多少時間が早くなるが、学校に間に合うバスは運行する。

Q：バス停に全部の時刻表があるか。

A：設置する。

Q：3 月に作成する時刻表は芝川会館でももらえるのか。

A：会館にも置き、全戸配布の予定。

Q：稗久保線が新田まで行くようになってよかった。

Q：新田経由の路線を詳しく教えてほしい。

A：路線図、時刻表を基に説明。

Q：安居山や沼久保地域とは調整をしているのか。

A：まだしていない。

Q：平井からは芝川駅を利用できない。

A：減便により利用できなくなっている。

Q：沼久保がバスを使わないといたら、バス停を置かないのか

A：せっかくバスを走らせるのだから、市の方針としてバス停を設置する。

Q：パブリック・コメントの方法は。

A：広報ふじのみや9月号に掲載してある。市のホームページからも閲覧できる。

Q：車内広告料金などで収入を得れば良いのでは？

A：努力する。

Q：今回の再編の目標は。

A：地域の実状にあった運行形態にするもの。

Q：国庫補助金は入っているか。

A：国、県から補助をもらっている。

Q：要望が多ければ次年度以降の再編は可能か？

A：PDCA を使って、再編を検討する。

参考3 パブリック・コメントの概要と結果

パブリック・コメントにおける提出意見と富士宮市の考え方

意見提出期間 平成22年9月13日(月)～10月12日(火)
 意見件数 6人(6件)

番号	ご意見	ご意見に対する富士宮市の考え方
1	交通弱者への配慮をしてください。	交通弱者に配慮しながら連携計画（案）を作成しました。
2	PDCA による事業評価サイクルを日常的に行い、課題を綿密に検討していただきたい。	連携計画では仕組みと考え方を明記しました。PDCA に基づく事業評価を毎年行います。
3	運行路線及び運行時間を使いやすくしてほしい。	総合連携計画では計画路線の位置を定めるため、計画路線の範囲内で、使いやすい運行経路及び運行時間の検討を行います。