

第2回富士宮市地域公共交通活性化再生会議 議事録

日 時 令和6年9月11日(水) 14:00～

会 場 富士宮市役所 4階 410会議室

委 員 15人

- | | | | |
|---|--|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 渡邊恭一会長 | <input checked="" type="checkbox"/> 齋藤俊之委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 篠原克敏委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 広松明大委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 井口晴道委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 村松悦雄委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 佐藤捷世委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 藤井敬宏委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 遠藤佳之委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 山元勝久委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 土屋善江委員 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 平岩成美(原田光一郎委員代理) | <input checked="" type="checkbox"/> 鈴木将之(柴田秀史委員代理) | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 仲野弘己(片山広文委員代理) | <input checked="" type="checkbox"/> 芝谷彬斗(濱村享宣委員代理) | | |

事 務 局 5人

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 市民部長 渡邊文彦 | <input checked="" type="checkbox"/> 市民生活課長 渡辺良正 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室長 内山幸太郎 | <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室主任主査 岩崎朱美恵 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 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、本日は大変お忙しい中お集まりいただき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6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。どうぞよろしく申し上げます。

議事に先立ちまして、新たに委員になられた方をご紹介させていただきます。その場にお立ちください。

富士宮市区長会連合会、大宮中地区区長会長 井口晴道様
当会議へのお力添えどうぞよろしく願いいたします。

なお、報道等でご存じかと思いますが、令和6年9月4日夜に篠原副市長が交通事故により入院したため、復帰するまでの間、本会議規約に基づき渡邊副市長が会長を務めさせていただきます。それでは、本会議の会長であります富士宮市副市長渡邊恭一よりあいさつ申し上げます。

議長(渡邊会長) 委員の皆様、こんにちは。ご紹介いただきました渡邊でございます。本日はご多忙にもかかわらず、ご出席いただきありがとうございます。

皆さんご承知の通り、公共交通を取り巻く環境は、コロナ禍後の利用者の伸び悩みや、バスやタクシーの運転手不足、それから燃料費や消耗品の高騰などにより、路線維持のための運行経費が増大するなど、厳しい状況となっております。一方で、高齢者の運転免許証返納後の生活の足として、公共交通の必要

性や、利便性向上が求められており、公共交通への注目度は高まっております。

本会議では、公共交通の様々な課題を議題としまして、各分野の皆様のご意見を伺いながら、地域の実態にあった公共交通の在り方や体系を検討し、調整していきたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。本日はよろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

次に、本会議の定足数についてご報告申し上げます。本日の出席委員は、委員 18 人中、代理出席を含めて 15 人であり、過半数に達しておりますので、本日の会議が成立していることをご報告いたします。それでは、次第に従いまして議事に移りたいと思います。本日の会議は、協議事項 3 件、報告事項 8 件ほかの予定です。会議規約により、会議の議長は会長が務めることになっておりますので、渡邊会長に議事の進行をお願いいたします。なお、今回の会議には、報告事項の説明者として、富士急静岡バス株式会社、山梨交通株式会社、富士急バス株式会社の御担当者様にご出席いただいておりますことを報告いたします。

議長（渡邊会長）

それでは、会議規約に基づきまして、議長を務めさせていただきます。スムーズな議事の進行にご協力をお願い申し上げます。それでは議事に入ります。はじめに、**第 1 号議案 富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約の改正（案）**についてを議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

2 議事

(1) 協議事項

第 1 号議案 富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約の改正（案）について

事務局（内山室長）

はじめに、議案 1 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説明します。

富士宮市地域公共交通活性化再生会議は、道路運送法に規定される地域公共交通会議と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定される法定協議会など、地域交通に関する様々な機能を有しております。地域公共交通会議では旅客運送について、法定協議会では主に計画等の策定などについて委員関係者の皆様と協議を重ねております。

今般、地域公共交通活性化再生法の改正にあわせて道路運送法が改正され、地域の運賃や料金に関することは 市民等に周知したうえで運賃協議会等において協議することが必要になりました。

本市においては、これに伴い本再生会議に運賃等を協議する専門的な部会を設置することとし、会議の運営等に必要となる部分の規約の改正を行うものになります。資料 1 を捲っていただきますと、改正案が作っております。赤字の部分が今回改正を行う箇所になります。実務的な部分の修正が多くなっております。2 条と 3 条が赤くなっていますが、3 条の中に、再生会議の中で協議すべきことが羅列されております。その中で今回は再生会議の中の協議すべきこと

ろから、運賃等というのを除かせていただき、2条の法律関係の部分は、やる内容の順番に合わせて入れ替えの方を行いました。本題については、12条と13条まで飛びます。2ページ捲ったところが赤く新しく挿入されているのですが、この部分は、国や県のモデルの要綱が出されていたものですから、それを市の法規担当者と協議しながら策定したものになります。

改正のきっかけは 独禁法で、事業者や業界団体の構成事業者が相互に連絡を取り合い、価格や生産数量などを共同で取り決める行為を禁止しています。公共が関係する交通関係の法定協議会において同様な事例が行われていると想定されてはおりませんが、他の見本となるよう、運賃等決定までのプロセスを適正化しようと改正を行うものであります。

本会議の実務としては、地域で決定する運賃、路線バスの上限の運賃ではなくて、私達が運行する宮バス等の運賃を決定する場合に、この協議会を使いますので、あまりこの協議会開かれる場は無いと思いますが、法律の改正に合わせて改正するものになっております。

再生会議規約に基づき、規約の改正については、ここでの承認が必要になりますので、審議をお願いいたします。説明は以上となります。

議長（渡邊会長） 事務局からの説明は終わりました。この件について何かご意見はございますか。法律改正に基づいた必要な改正ということでご理解いただければと思います。それではお諮りいたします。第1号議案 富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約の改正(案)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。

次に、**第2号議案 令和6年度公共交通PDCA（事業評価）本評価**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 令和6年度公共交通PDCA（事業評価）本評価について

事務局（内山室長） 議案2 令和6年度公共交通の事業評価について説明いたします。本市の公共交通網は、富士宮駅を中心として放射状に、県道など幹線道路を、民間路線バスが運行されておりまして、市営の宮バスが、これに接続するように連携しながら、郊外に向けて横断している形になっております。さらに、宮タクが面的に高齢者をカバーするような形で、ドアツードアでいけるといった範囲が広いシステムを作っておりますし、宮バスとか宮タクに関しては、日々の運行の中で様々なデータを蓄積しており、市ではこれらのデータを使って、事業の計画に位置づけられた指針と毎年チェックを行っております。

公共交通は、多くの人が運転免許や自家用車を保有するようになり、マイカー中心の生活に移行したことに大きく影響を受け、利用者がかなり低迷しております。このため、元々計画の中で設定した目標値というものになかなか届かない状況が続いておりますが、前回の会議の中で承認いただいた通り、目標値

は据え置きで、今回の事業評価を行っております。このように、宮バスや宮タクの事業については、公共交通 PDCA 指針に基づき、毎年調査・分析を行い隔年で、運行の見直しなどを検討する本評価を行っております。本評価の中で2回連続でE評価や3回連続D評価以下だった場合は、路線の廃止などを検討することが求められるルールになっており、公共交通は地域生活に必要な社会インフラという位置づけであるものの、投資額や効果をチェックしながら、適切な運行を行っております。今年度は本評価の年にあたりますので、委員の皆様には、今後の対応方針をご審議いただきます。

初めに1ページ捲っていただき、横の資料をご覧くださいますと、最初のページがバスの事業評価になります。路線が多数書いてあるんですけども、宮バス全体の話になりますと、路線の実車走行距離は19万7000km、7万800人の利用がありました。これに掛かる事業経費、運行委託料だとか修繕料だとか人件費だとか、燃料等の全体はですね、8933万円程度の規模の事業になります。これに対して県が1176万円、国庫から766万円の補助をいただき、補充しております。評価の概要については、評価を路線毎に行い、事業費に対する収支について色々検討するのですが、5点満点の内それが何点になるかの見方がこの表の下の方に書いてあります。そういったものの一つ一つ触れながら、見ていきたいと思えます。宮バスの事業では、1番上の中央循環を例に説明させていただきたいと思えます。中央循環の走行距離は7万8586.2km。事業費については、3573万4千円となっております。運賃収入が589万5千円、補助金類が776万円。それからバス停のオーナーでお金をいただいている分が252万円分がこの路線に対して入っております。収入の合計は1618万円、全体の事業費が3500万ということで、これに対する収支割合というのを計算しますと、45%程度が色々な収入で賄えていることが分かります。この場合の富士宮市の点数の付け方は、一番下のところに点数が書いてあるのですが、45%は25%~49%が2点ということになっていきますので、収支の評価は2点。このような評価を路線毎に行っております。さらに、それぞれの路線に利用者の目標値というものを設けておまして、それが黄色い部分の評価点2点の右側になるのですが、中央循環の利用者は3万2750人。目標数は3万2800人ということで、ほぼ100%に近い目標値に達成した数字が出ましたので、同じように、下の点数表のところを見ると、3点となりまして、先程の2点と3点が合計されて5点になりました。ということなんですけども、5点自体がどの程度の評価になるかというのと、それが一番下のところに総合評価が点数毎に書いてありますが、4~5点はDということで、下から2番目のあまり良くない結果になっている。このように評価を行っております。それにプラスして、後で報告事項の中に出てくるのですが、実際に使った人のアンケートを取っておりまして、そのアンケート結果でプラスやマイナスはその後に付くものです。実際に皆さんの満足度は、アンケートの中では高かったもので、今回の中央循環の評価

については、Dのプラスということになっております。このように、路線毎に評価を行って、その結果の一覧が資料に示されております。緑の所に、Bとか書いてありますが、その横が令和6年の総合評価になります。上からいくと、中央循環がD+で、その下もD+といった評価が続いているのですが、全体としては、実績自体は増加傾向にあるんですけども、コロナの影響だとか様々回復してないような状況が続いていることから、北循環の西コースと東コースのC+を除いても全部Dという。一番下から2番目の評価となっております。全体の評価としてはこのようなものと捉えていただきながら、次のページ捲っていただきますと、今度は宮タクの事業評価となります。

同じように路線毎に評価しているのですが、宮タク自体は市営のデマンド型タクシーでして、エリアを区切って運行しております。宮タク全体の実績としては、8708台の運行ということと、1万3500人の利用がありました。それぞれの評価に移りますが、一番上の山宮エリアを例に説明いたします。山宮エリアは一番左に山宮エリアと書いてある列を見ていただいて、運行経費自体は524万3400円。運賃収入は138万2250円。県からの補助金が山宮エリアについては115万7000円ありましたので、収入としては253万9250円ありますので、全体の経費とその収支率が山宮エリアでは48%。48%がどれぐらいの評価かという、一番下に40~49%は4点とあります。上から2番目の評価となります。で、そのような形で隣を見ますと目標とする。乗車1台当たりの乗車人数を目標値に置いているんですけども、その目標値が2人以上乗るというのもなのですが、山宮エリアは1.62人ということで、その評価は2点で合計6点の評価になります。6点の評価の合計がどのぐらいの評価になるのかというのは、下を見ていただくとCになります。こういった評価を行っていますが、ルールとしては、E評価が本評価2回続いたら廃止等を検討すると。さらに、3回以上、D評価が続いた場合も同じようなことが求められています。宮タク全体の状況としては、北山エリアや内房エリア等にE評価が続いている状況でありますので、今後何かの対応が必要になってくる。今年度については、本評価の年に当たりますので、委員の皆様には今回の事業評価の結果を踏まえて、本評価に向けた今後の対応方針を審議いただきますが、当局が考える対応方針を申し上げます。先ほども申しあげました通り、そのマイカー中心の生活が一般化したことによって市営の公共交通が提供を受けております。特に宮バス事業において、収支の改善が課題ということが今回わかったと思います。事業評価基準については、今回の芝川路線において廃止の検討をした方がいい段階の路線がかなり多くありますが、実際には、芝川地域は公共交通の密度が低くて、公共交通計画の本体に基づいて宮バス、実証実験の宮タクも含めて、地域に交通空白地を作らないように、今活動を行っているところでありますので、基準で単純に成績が悪いから廃止の検討をすぐにするっていう結論ではなくて、今後、どのように

継続していくかといった方面に向かいたいと思っております。それについてはですね、新たな交通システムの検討だったり、宮バスではなく宮タクをどう使っていくかといった検討も含まれていると思うのですが、地域の皆様も含め、いろいろ話し合いながら進めていければなど。宮タクについては市内にはまだ実証実験を行って本格運行を目指しているような路線がありますので、地域全体で利用者増に向けてですね、利用者目線の新たなサービスを検討していきたいと考えております。簡単であります、実際の結果と事業方針が市の方で違う考えがあるのですが、その辺も含めてご意見いただいたらなと思っております。説明は以上です。

議長（渡邊会長） 事務局からの説明は終わりました。この件について何かご意見はございますか。無ければ今日は、学識経験者の藤井先生も参加いただいておりますので、方針案に対するご意見等いただけないでしょうか。

日本大学 藤井委員 説明ありがとうございました。丁寧に対応していただいているというのが実感でございます。それから富士宮で、こういう形でPDCAを回すというのは、今当たり前のようになっていますが、これを経年的に続けてきたことは自信を持っていいなというところがまずございます。なかなかここまで丁寧にやっているところはそうございません。そういった中で、今回、具体的に評価の総合評価という形で数値を表しているのですが、社会的なその外部要因、これがだいぶ変わってきている中で、総合評価方式というこのようなアプローチをどういう形で継続していくかといったところ。一律の基準の考え方といったところで動かすっていうのもあるのですが、やはりコロナがあり、かつ、あの燃油代等によるガソリンの高騰である、あるいは、人員不足等による運用の変更であるといったように、いろいろその交通の外部要因が変わってきたと。そういったものをこの評価の中にも、きちっと参考という形の中でも出しておいた方がいいかなというふうに思っています。といいますのは、収支に係る項目の中で、収支率といったところ、やはり収支率単独で評価はしないよという姿勢は、私も事務局の考え方に賛成です。といいますのも、やはりいろいろな諸経費が上がってきたといった中で、利用者はあるものの、諸経費が上がってきて実質的には、収入の面での収支率が伴わなくなってきてしまっている。そういった面では、本来利用者が上がれば運賃収入も上がって、本来市の交通の運用といったものは、プラスの方に動いていくはずなのですが、そうはならない状況が今回の要素の中にはある。ということで、今回のまず提案として、この数値がなかなか上がってないところについては、他のモードも含めて検討していくという考え方はこれまずありきで結構だと思うのですが、当初のこの総合評価を検討した際に、そのときの収支のかかっていたこの実際の運行経費、こういったものに割り戻して考えてみると、現在の収支状況はどれぐらいになっているかという参考値を一つ出しておいた方がいいかなというふうには思っています。それだけ運行経費が上がったことによって、この収支に関す

る項目の黄色の評価点が増減して、増えることはないにしても、減る方向にさらに移行してきているように見込まれてしまいます。そうなってきたときに、本来総合評価として、地域の方頑張って使っているのに、コミュニティ交通を維持するところの評価が下がってしまうというのは、これはやはり本来の評価のあり方とは違うかなといったところで、今後の改善予定に繋がるかなという気がしています。そういうことで、事務局がまず今回の評価のところは評価で正しいとしてアプローチしたとしても、収支に関係する運行経費、こちらをこの計画を策定した段階のところにも数値を活用した場合に、どれぐらいの数値の差分で収支の割合といったものも増減が見込めているかと、それが本来、地域にとって現在の総合評価としての位置づけになりますよね。それがそもそも上がっていないというところであれば、本来、地域の方達の利用といったものが十分ではなくて、定時定路線型のこういった宮バスの仕組みの中では地域に根づかない、そういった交通モードであるという評価の方に、経年的な推移の中から判断をしていくっていう考え方も持っていった方がいいなと思います。そうした際に、全エリアが宮タクでカバーという形をとっているのですが、ただ地域によってはタクシー事業者の配車がなかなか運用できないような地域もありますから、そういったところは新しい交通モードも含めた検討といった評価の仕方でよろしいかなと思っています。あと、宮タクの方に関しても、数字で見ると平均乗車人数 1.56 と、当初の動き出した平成 21 年とか、十数年前から見ると、平均乗車人数が 2.0 といったような、元々乗車人数が 2 分の 1 確保といったところから動き出したときから比べると、減ってはきているものの、エリアを拡大しつつも、かつ地域の方たちの利用者数なんかを見ると、当初平成 21 年からの数字で見ると、利用者している人が 7300 人ぐらいが今は 1 万 3 千人を超えているという位の数字になってきているということで、2 倍ぐらい利用者が伸びてきていることを考えると、この 1.56 という平均乗車人数を確保しているってというのは、これはものすごく評価していいかなというふうには私は思います。他の地域の自治体さんでデマンド運行しているような自治体さんですと、1.1 とか 1.2 といったようなところの乗り合いになっているというところが、私に関わる千葉県の中でも非常に多くございます。そういった中では、この宮タクの運行といったところも、収支のところでも D 評価といったところがつくところもございますけども、個別輸送を担う、エリアが拡大する、運行費がかさんでくる、そういうことを考えた中でも、通常維持出来ている仕組みとして運用されているので、これも事務局からご提案のあった、今実証的な運行を展開するという取り組みをしているので、その成果といったものを重ねる形の中で、全体像の再評価というふうに結んでいった方がよろしいかなと思います。ということで全体として、今回の事務局の取り組みの方向性は間違っていないということで、この資料案の方には、私個人としては賛成の意見でございます。

議長（渡邊会長） 藤井先生ありがとうございました。事務局提案の方針でよろしいのではないかとのご意見をいただきました。

私個人的にこれを見させていただいたときに、市の政策としてですね、D「+」っていうところが、非常に利用者の希望としては残してほしいという意味だと思いますので、行政的にはこのレベルで変えて廃止ということにいきなりは舵を切りにくいかなと思います。

それではご意見もないようですのでお諮りいたします。第2号議案 令和6年度公共交通PDCA（事業評価）本評価につい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3号議案 宮バス「芝富線」の短縮運行について**を議題といたします。事務局に説明を求めます。

第3号議案 宮バス「芝富線」の短縮運行について

事務局（岩崎）

資料3をご覧ください。市では、令和7年4月1日から宮バスの芝富線のうち、利用実績が少なく、使われていない便について運行改善したいと考えており、本会議での承認をいただきたいものでございます。

宮バス芝富線は、芝川会館や芝川駅のあたりから柚野地区の新田までを結ぶ、最大10.8kmの路線です。年間約1,240便を月曜日から土曜日まで運行しており、年間3,000人の利用者がいます。

今回、この芝富線の一部をスリム化して運行したい理由としましては、現状で宮バス芝川路線の利用者が減っていること、タイヤや燃料費などの物価高騰や、宮バス車両の老朽化により修繕費が増加し、運転手不足などによる人件費の増加などから、年々宮バスの運行委託料が増加していること。また、第2号議案でご確認いただきました宮バスの事業評価でも、芝川路線は2年に1回の本評価で3回続けてD評価のため、PDCA評価指針では、運行を廃止するレベルであるためです。

市としましては、交通空白地を作らないよう努めているため単純に運行廃止はできないけれども、運行改善を実施したいというところがございます。そして、PDCA評価の低い芝富線の利用状況を確認しました。

資料3の大きな3をご覧ください。市では、平成29年度から令和5年度の過去7年間の芝富線の乗降実績を調査いたしました。下記の①から④までが、順に1日の芝富線の動きとなっております。順に見てまいります。

①下り1便 芝川会館発新田行き6:32発の便です。7年間の平均で、便全体で月に乗降した人の人数は0.02人と極めて少ない人数でした。

次に、②上り1便、新田発芝川会館行き6:53発の便です。こちらは現在、小中学生の登校に多く利用されている便ですので今回変更なしです。

次に、③下り2便、芝川会館発新田行き 15:33 発の便です。こちらも現在小中学生の下校に多く利用されている便ですので今回変更なしです。

④上り2便、新田発芝川会館行き 16:00 発の便、7年間の平均で今回短縮予定区間の利用者は月2人でした。

調査の結果、芝富線は、稗久保区と西山区の児童・生徒の足として、登校時間、新田発 6:53 の②上り1便と、下校時間、芝川会館発 15:33 の③下り2便がよく利用されているものの、それ以外の下り1便①と、上り2便④の利用者は非常に少ないため、PDCA 評価に基づく運行見直しを実施したいと考えております。

2ページの上の図をご覧ください。こちらが芝富線の全景となっております。芝富線は現在2系統あり、赤枠で囲いました芝川会館と新田を結ぶ最長 10.8km の路線で、その真ん中辺りに大久保下、芝川中学校前というバス停がございます。このあたりに芝富小学校と芝川中学校があり、小中学生が宮バスで登下校しております。

次に、下の短縮1の左の図をご覧ください。これが現行の芝富線の1系統で 8.4km です。

次に3ページの短縮2の左の図をご覧ください。これが芝富線の2系統で 10.8km です。便で言いますと、現在、1ページで見ていただいた①が1系統の動き、②～④が2系統の動きで現在運行しています。

バスというのは、循環の路線でない限り、例えば②の便は登校に良く使うから動かしたいけれども、芝川会館行きの②の便を運行させるためには、②のスタート地点の新田までバスを運んでいなければならないということです。そのバスを持っていく便が①の便です。①の便は乗客がいてもいなくても、②の便を動かすために運行が必要です。

しかし、今回考えていただきたいのは、①の便については、今まで短縮1の左の図のように運行していましたが、利用者実績は極めて少ないことから、右の図のように枝葉の栗木沢、稗久保には寄らずにまっすぐ新田に向かわせていただけないか、ということです。これにより運行距離は 8.4km から 5.4km になります。実際に、枝葉に入る前の芝川橋のバス停から栗木沢と稗久保までの間は、地形上の高低差もございまして、老朽化したバスにとっては、年間約 940km の運行キロ短縮となりますので、非常に負担が軽くなると考えられます。

次に3ページの左の図をご覧ください。こちらが現在の芝富線2系統の運行図ですが、④の便の前の、③の便は、稗久保と西山の自宅に下校する子供たちが沢山乗っていますが、こちらもその子供たちが降車した後、新田から芝川会館に戻ってくる④の便については、利用者が非常に少ないため、右の図の様に栗木沢と稗久保、その下の坂本・平井・香葉台・古田・月台を経由せずに、まっすぐ芝川会館に向かえないかということがございます。これにより、運行距離

は、10.8km から 5.4km になります。こちら、年間約 1,685km の運行キロ短縮となります。

今回の運行改善につきましては、便を減らすということでもありませんし、路線の最初と最後が変わり、路線の全長キロ数が変わるということでもありません。利用者が多い便や、乗降に必要な区間には変更を加えず、それ以外の利用者が少ない便、利用者に路線短縮の影響が出ない区間についてカットを行い、運行をスリム化し、運行間隔がタイトであったところに余裕をもたせた運行ができるようにすることや、運行距離削減によりバス車両の延命化や燃料費削減によってSDGsに寄与するための改善でございます。また、今回の短縮運行につきましては、短縮するバス停のある全ての区の区長様にご承諾をいただいております。説明は以上です

議長（渡邊会長） 事務局からの説明は終わりました。この件について何かご意見はございますか。確認ですが、最後に仰られた地元の区の方は了承頂いているということでしょうか。

事務局（内山室長） 今回のカットに係るバス停の区長を回って説明させて頂きました。7年間分の資料を持って説明し、納得いただきました。

議長（渡邊会長） 事務局からの説明は終わりました。運行状況を分析し、ここを省略できるのではないかと事務局の提案です。この件について何かご意見はございますか。それではご意見もないようですのでお諮りいたします。第3号議案 宮バス芝富線の短縮運行につい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。以上で、議決事項の協議は終了いたしました。

続きまして、報告事項を議題といたします。**報告事項① 富士宮市第3次地域公共計画**について事務局に説明を求めます。

（2）報告事項

① 富士宮市第3次地域公共交通計画について

事務局（内山室長） 次に、報告事項①富士宮市第3次地域公共交通計画について説明します。簡単な進捗報告であるため資料はございません。

富士宮市の公共交通計画は、現在、第2次計画として、令和3年3月に策定されて、令和7年度末までの計画となっています。そのため、令和6年度については、策定作業に必要となる基礎的なデータを整理し、令和7年度からの計画素案の策定等に備えます。

第3次地域公共計画は、本市の総合計画、都市計画マスタープラン、環境基本計画など上位計画と調和、整合しながら、地域公共交通のマスタープランとして策定します。

コンサルも決定し、今年度は、計画に関連する他市町の動向を探るとともに、市民ニーズの把握、交通事業者等へのヒアリング等を開始しており、次回の会議で少し纏まったものをお示ししたいと考えています。来年度当初からは素案を作るため、長い間これがテーマになってきますので、よろしくお願いします。

議長（渡邊会長） 事務局からの説明は終わりました。新しい計画作りの報告ということでご理解いただければと思います。来年度以降、本格的にこの会議での議論が始まるということだと思えます。この件について何かご意見はございますか。ご質問がございませんので、報告事項①を終わります。

次に、**報告事項② バス路線の単独維持困難路線等に係る申出**についてです。事務局に説明を求めます。

② バス路線の単独維持困難路線等に係る申出について

事務局（岩崎） 報告事項②バス路線の単独維持困難路線等に係る申出について御説明します。資料は、資料4-1・4-2と、資料5・6です。まず資料4-1の前のピンクの紙をご覧ください。

資料4から6にあるバス路線退出意向等申出書は、乗合バス事業者が、バス路線の退出を申し出る場合と、バス事業者単独で運行継続するのが困難な路線について静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会に対し申し出る書類となっています。(1)退出意向とは、バス路線の廃止や減便を申し出る場合であり、退出等を申し出る6か月前までに申し出を行います。または、(2)単独継続困難とは、いわゆる赤字バス路線についてで、バス事業者での路線の単独継続が困難で、国県市の補助制度の活用を希望する場合に届け出を行います。今回の申出は、全て(2)の補助制度の活用を希望する旨を申出するものとなります。

資料4-1 富士急静岡バス株式会社の運行する国庫補助路線

資料4-2 富士急静岡バス株式会社の運行する市単独補助路線

資料5 山梨交通株式会社の運行する国庫補助路線

資料6 富士急バス株式会社の運行する国庫補助路線

についての申し出です。事務局からは以上です。

議長（渡邊会長） この件につきましては、内容が民間のバス路線に関わるものですので、申し出事業者である富士急静岡バス株式会社、山梨交通株式会社、及び富士急バス株式会社の御担当者様から説明をお願いします。

それでは、初めに、富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いします。

富士急静岡バス 富士急静岡バスでございます。現在当社の事業運営に対しまして深いご理解、またご支援を賜りまして誠にありがとうございます。具体的な内容につきましては担当者の方から説明させていただきますのでよろしくお願いいたします。

富士急静岡バス 後藤 ご紹介いただきました、富士急静岡バス後藤と申します。今回、当社国庫補助線4系統と市単独補助路線11系統ということで報告をさせていただきます。まずこちら資料4-1の1ページから3ページの部分につきまして、内容

説明してまいります。今回令和8年度から10年度の3ヶ年の方を、県の活性化協議会の方に提出することとなっておりますので、その資料でございます。こちら富士と富士宮をまたぐ系統となっております、それぞれ曾比名、大槻線、大淵線系統ということで、富士宮地区と富士とを結んでおります。中の数字につきましては、それぞれの年度の1日当たりの運行回数を年を平均しまして回数を記載しております。平均乗車密度こちらですね、路線の方が起終点の方で延べ何人乗っているかという数値を作成しております。直近の計画数字を用いてこちらの数字は作成しておりますが、こちらの国の要件が本来ですと1日当たり運行回数と平均乗車密度をかけて15を下回りますと補助の対象とはなっておりませんが、今回まだコロナ禍の特例がありまして、こちらの要件を満たしているものと、2023年の10月に当社の運賃改定を行いまして、こちらの運賃改定後の数値を用いての平均密度の計算ということになっておりますので、通常の計算でいきますと、乗車密度かける1日あたり運行回数は15に達しているという考えですので、要件を満たしているということで今回申し出させていただいております。あと当社もドライバー不足になっておりまして、確保が難しいところでもあります、公共交通の足ということで、バス路線の維持の方で今回申し出をさせていただくことを申し添えます。ドライバーもかなり少ないところがございます、離れていかないよう賃金改定等を行っておりまして、負担になっております。これにつきましても、加味しての欠損額、この次の11月に報告がありますが、そちらの数字で別途報告していきたいと思っております。ページを捲っていただきまして、4ページと5ページの方でございます。4ページはこちらの運行するバスの系統の運行時刻表が記載しておりまして、5ページ目はバスのルート図の方を記入しております。こちらのルート図の通り先ほど申し上げた通り富士宮と富士を跨ぐ補助路線の方ということで報告させていただきます。

続きまして次のページ資料4-2の方の市単独補助路線の方の説明をさせていただきます。こちら、合計11路線5系統、北山線6路線、粟倉団地線1路線、万野団地線2系統、上野、柚野線それぞれ1系統ということで、11路線の方記載しております。こちらは県の方に令和7年度の報告ということになっておりますので、先ほどお話しした1日当たり運行回数、平均乗車密度を記載しております。こちらでも自社で路線の方が維持できずドライバー不足もありますが、廃止せずに、単独継続困難ということで、補助金を用いたドライバーの賃金等も維持していきたいということで、今回県の方に提出したいと思っております。こちらの方は先ほどの輸送量の要件はございませんが、全ての路線、輸送量、密度がかなり少ない路線がございますので、何かしら乗車人員増等増収施策等も考えたいと思っておりますが、単独ではなかなか難しいということで、また何かできることがありましたら声を上げさせていただきたいと思いま

す。次のページ 2 ページ目と 3 ページ目をご覧ください。こちらが先ほどの申し出の路線の時刻表が記載しております。それぞれの系統毎となっております。本数多いもので、1 枚にまとめておりますので後ほどご確認をお願いいたします。4 ページにつきましても同じように運行をする系統がこちら記載しておりますので、先程と同様に運行ルートの方、後ほどで結構ですので確認をお願いいたします。富士急静岡バスの説明は以上でございます。

議長（渡邊会長） ありがとうございます。富士急静岡バス株式会社様からの説明は終わりました。この際ですので何かご質問等ありましたらお願いいたします。無いようですので、次に山梨交通株式会社様から説明をお願いします。

山梨交通 岡 日頃より当社バス事業に深いご理解と、多大なご支援ご協力賜りまして誠にありがとうございます。この場をお借りしてお礼申し上げます。それでは当社の単独継続困難の申し出につきまして、ご説明申し上げます。資料 5 をご覧ください。

富士宮市内の路線におきましては、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の路線になります。まず費用面につきましては、昨今の燃料高物価上昇等、また 2024 年 4 月の改善基準告示によるさらなる乗務員不足の解消に向けた労働環境の改善などから厳しい状況が続いております。また収支面では、令和 5 年 10 月の運賃改定や、各種利用促進策を実施しまして、収支改善に努めておりますが、令和 2 年以降、新型コロナウイルス感染症による利用者の減少が見られまして、現状においても、まだコロナ前と比較して減少が続いているなど、収支における状況は引き続き厳しく継続的な公共交通の維持確保を行うべく、当申し出を行うこととなります。申し出概要につきましては、こちら記載の通り令和 8 年度から 3 ヶ年分となりまして、運行回数、実車走行キロにつきましては、各年度の曜日配列から、平日運行、休日運行の状況により算出しております。また平均乗車密度につきましては過去の実績値を基準に、これを見込み値として、国庫補助要綱に基づき算出お伝えしております。今後も公共交通ネットワークの構築維持に向け収支改善を模索しつつ、富士宮市さんをはじめ関係各所のご協力を得ながら、路線バスの維持に努めてまいりますのでどうぞよろしくお願い申し上げます。以上です。

議長（渡邊会長） ありがとうございます。山梨交通株式会社様からの説明は終わりました。何かご質問等ありましたらお願いいたします。無いようですので、次に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 小林 平素より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。この場をお借りしまして、感謝申し上げます。弊社としましては、今回申請する路線は山梨県の富士山駅を起点としまして、河口湖、精進湖を経由して富士宮駅を経由して最終的に新富士駅に繋がる 72.4km の路線を申請しております。こちらの路線につきましては、コロナウイルスの 5 類移行後も路線

バスの利用者数は回復しつつありますが、地元住民の方の生活利用の他、国内外の方々の利用も多くなっています。しかしながら富士急静岡バス様、山梨交通様同様に、弊社の運用取り巻く環境は大変厳しい状況でありまして、原油価格の高騰、運転手不足、こちらが大きな影響を及ぼしています。弊社としましても、電気バスの導入を含めまして、経費削減等々色々取り組んでいますが、やはり運転手の待遇改善こちらの方が厳しい状況になっておりまして弊社としても、収支改善が見込めず、今回も国庫補助の申請をするものとなっております。お手元にある資料ですが、国庫補助の要件に基づきまして、昨年の値を利用しまして、見込み値としてこの3ヶ年分の申し出となっております。捲っていただきまして、新富士線の概要、運行時刻と路線図を記載しておりますのでこちらご一読ください。富士急バスの説明は以上となります、よろしくお願い致します。

議長（渡邊会長） ありがとうございます。富士急バス株式会社様からの説明は終わりました。何かご質問はございますか。ご質問がございませんので、報告事項②を終わります。各事業者様は、静岡県地域公共交通活性化協議会へご提出願います。次に、**報告事項③ 市営バス等の運行に係る申出について**事務局に説明を求めます。

③ 市営バス等の運行に係る申出について

事務局（岩崎） 資料7をご覧ください。この市町自主運行事業申出書は、市が宮バス事業及び宮タク事業を令和7年度も継続して運行する場合に、令和7年度の運行予定について、静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会に対して提出するものです。この申し出により、市は、令和7年度の宮バス・宮タクの運行について、県の補助制度を活用したい旨を表明することになります。昨年の中出内容と変更の出ている箇所についてご報告いたします。主な変更点は、黄色く色づけされている箇所となります。

では、資料7の1ページ目をご覧ください。表中、左の申出番号1から12については、宮バスの運行内容になります。令和7年度は、先ほど第3号議案で承認いただきました、宮バス芝富線の短縮運行に伴い、芝富線の2つの系統のうち、川合を経由する系統のキロ数が8.4kmから5.4kmに短縮となります。また、運行回数も両系統ともに1.0回に変更となります。運行回数は片道が0.5回、往復が1.0回と数えます。そのため、芝富線の2つの系統はそれぞれの系統を2便ずつ運行予定でございます。その他は、宮バスについては今年度と大きな変更なく運行する予定でございます。なお、申出番号3から6の宮バスについて、北循環と東南循環の備考欄にフィーダーと入っていますが、富士宮駅で、富士急静岡バス株式会社や山梨交通株式会社の富士市と富士宮市を結ぶ地域間幹線系統に接続している路線ということで、国庫補助対象の路線となっておりますのでそちらをフィーダー路線として明記しています。

次に、2 ページ目をご覧ください。申出番号の 13 から 22 については、宮タクの事業内容になります。平均乗車密度は、令和 5 年度の運行実績をもとに算出しています。申し出番号 16 の南部エリアの宮タクについてです。以前に承認いただきましたが、令和 6 年 4 月から安居山エリアの宮タクを合併して運行しておりますので、昨年報告の南部エリアの状況から、現行の南部エリアの運行内容に変更させていただきました。最後に申し出番号 22 の稲子エリアについては、令和 4 年 10 月から宮タク導入のための実証実験を行っておりますが、利用データが多く取れなかったため、令和 6 年度も実証実験を継続しておりますが、令和 6 年度で実証実験の目標値を達成し、令和 7 年度から本格運行ができればと考えています。現段階では自主運行中ということで記載しています。この他の令和 7 年度宮タク運行予定の大きな変更点はございません。説明は以上です。

議長（渡邊会長） 事務局からの説明は終わりました。この件について何かご意見はございますか。ご質問がございませんので、報告事項③を終わります。事務局は、静岡県地域公共交通活性協議会へ提出願います。

次に、**報告事項④ 令和 5 年度利用者満足度調査結果**について事務局に説明を求めます。

④ 令和 5 年度利用者満足度調査結果について

事務局（岩崎） この調査は、調査期間を令和 6 年 1 月 29 日から 2 月 29 日までとし、調査対象は、調査期間中に宮バス・宮タクを実際に利用した人です。バス車内やタクシー車内でアンケートを配付し、返信用封筒で返送していただき回答いただいた調査となります。また、回答数が少なかった宮タクエリアにおいては、利用実績のある会員にアンケート用紙を郵送し、調査に御協力いただきました。回答数は、宮バス 42 人、宮タクは 91 人です。この資料の構成ですが、最初に宮バス全体、次に宮タク全体の調査結果があり、宮タクについては、その後にエリア毎の調査結果があります。

最初に 1 ページをご覧ください。宮バス利用者、アンケート回答者の概要です。今回の調査では、半数が 80 歳以上の方から回答をいただきました。車の運転はしますかとの問いに、95%の方がいいえと回答されていますので、宮バスを利用される多くの方が、車を運転しない方ということがわかります。よって、宮バスの主な利用者は、運転しない 80 歳以上の方であることが分かりました。

Q1 宮バスの利用目的は何ですか？との問いでは、買い物が最も多く、次に通院となっており、生活交通として利用されています。2 ページをご覧ください。

Q2 宮バスを利用する頻度はどれくらいですか？との問いには、週に 1~2 回が最も多く、次いで運行日はほぼ毎日、月に 1~2 回の利用者が大半を占め

ており、今回利用者アンケートに答えてくださった方の殆どが、日常的に宮バスを利用されている方だったことが分かりました。

Q3 宮バスを利用している理由は何ですか？との問いには、料金が手頃だから、自宅や目的地がバス停に近いから、行き先が希望通りだからを理由に挙げる人が多く、宮バスの仕組みに納得して利用していただいていると考えております。

Q4 宮バスで、行きたい場所があれば教えてください。との問いには、現在宮バス路線では行けない富丘交流センター等を希望する回答がありました。3ページをご覧ください。

Q5 一番利用したい時間を教えてください。との問いには、行きの便には9時台 10時台を、帰りの便には11時、13時台を望む声が多く、現在の宮バスの運行では概ねこの時間帯を網羅した運行となっています。

Q6 料金はいかがですか？との問いには、ちょうどいいと安いを合わせて88%でしたので、1乗車 200円の運賃については、納得いただいているものと考えております。

Q7 宮バスに関する市からの情報は足りていますか。との問いに対しては、足りているとの意見が62%でした。市では、今後も地域説明会や地方紙、SNSを通じて宮バスの広報、周知に努めてまいります。次に4ページをご覧ください。

宮バス満足度は5点満点中、4.1点となっています。これは総合評価となります。これが先ほど議題2で確認していただきましたPDCA評価での、緑の欄の満足度評価結果Bの根拠となります。第2次地域公共交通計画に定める目標値は3.4点以上となっておりますが、昨年の満足度は4.0点ですので微増となっております。目標値を上回っております。

次に宮タクです。6ページをご覧ください。宮タクの主な利用者は、70～80歳代で、主に通院、買い物の足として利用されています。

次に、7ページ、Q2 宮タクを利用する頻度は、ほぼ毎日が約3%、週に1から2回が約40%、月に1から2回が約50%、で定期的に利用されている方が約93%でした。

Q3 宮タクを利用する理由は？の問には、家まで迎えに来てもらえ目的地に行けること、料金が安価なことが利点だという結果が出ています。

Q4 宮タクで行きたい場所についても、宮バスと同じく、スーパー、ホームセンター等を希望する回答がありました。

次に8ページ Q5 宮タクで一番利用したい時間について聞いたところ、グラフ上赤い枠で囲ってある時間が宮タクの各エリアの運行時間ですので、青い線がその時間に使いたいと選ばれた方が答えられた結果ですので、青の線と赤い線の重なっているところが希望に合っているということになります。概ねご希望にあった時間に運行しているのではないかなと考えます。

11 ページ目、Q6 宮タクの料金について伺ったところ、ちょうど良いが 67%、安いのが 23%、両方合わせますと 90%の方が宮タクの料金にご納得いただいていることがわかりました。

今後、公共交通の地域説明会では、宮タクなら家からタクシーに乗れる点や、乗合いによる市の支出の軽減によって、事業を長く継続していける点をご説明していきたいと考えております。

宮タク全エリアの満足度は 5 点満点中 4.2 となっており、各エリアのアンケート結果は、15 ページ以降にあります。説明は以上です。

議長（渡邊会長） 事務局からの説明は終わりました。何かご質問はございますか。ご質問がございませんので、報告事項④を終わります。

次に、**報告事項⑤ 令和 6 年度 市民満足度調査結果について**事務局に説明を求めます。

⑤ 令和 6 年度市民満足度調査結果について

事務局（鈴木） 資料 9 をご覧ください。目次の次の 1 ページ目をご覧ください。本調査の概要になります。

この調査の目的は、市民の日常生活における移動手段の状況や、その満足度、市内公共交通の課題などについて意見や意向を調査し、今後の公共交通政策の基礎資料とするためとしております。

調査内容は、回答者の基本属性、目的別の移動実態、公共交通の利用状況、日常の移動及び公共交通の満足度、富士宮市の公共交通のあり方、新しい交通サービスについてとなっております。

実施概要としまして、調査期間は令和 6 年 5 月 1 日から 5 月 16 日まで。対象者は 15 歳以上の市民の 1%、1275 人を無作為に抽出。回答方法は郵送したアンケート用紙に記入いただく紙媒体での回答形式。提出方法は返信用封筒で郵送、又は交通対策室窓口にて直接提出。回答結果としましては、回答数が 518 で、回答率は 40.6%となりました。

2 ページ目をご覧ください。今回のアンケート調査の結果を大きく 5 点にまとめたものになります。

1 運転免許証所有者の 8 割程度の方が 80 代以上での返納を考えており、返納を考える年齢は、男性の方が女性より高い傾向にある。

2 移動手段としてマイカー利用率が圧倒的に高く、特に通院と買い物は午前が必要が集中している。

3 宮バスは 9 割程度の認知度があるが、利用経験があるのは 2 割に満たない。宮タクは 7 割程度の認知度があり、利用経験があるのは 5%程度と低い。

4 マイカーを含む日常の移動の満足度は 5 点満点中 4.17 であり、公共交通の満足度 2.69 と比較して高い。これは、車社会の発展によりマイカーで自由に移動できることを理由としている人が多いことに起因している。

5 ライドシェアについては、ドライバーが2種免許を取得していないことや、事故時の補償、防犯面を懸念する意見が多数あった。また、スマホでのバス・タクシーの予約は半数以上が賛成している。

次ページ以降は、詳細な調査結果を記載しております。今年度新たに調査した項目としましては、11 ページ目に、地域別の普段買い物に行く店舗の調査結果を記載しています。また、36 ページ以降はライドシェアや、スマホでのバス・タクシーの予約に関する質問を新たに設けました。またお時間のあるときにご覧ください。

この他にも、例年実施している公共交通の利用状況や、富士宮市の公共交通は今後どのようにしていくのが望ましいと思うかなど、市民の声も記載しておりますので、詳細は後程ご覧いただければと思います。令和6年度市民満足度調査結果の説明は以上です。

議長（渡邊会長） 事務局からの説明は終わりました。かなりボリュームがありますので概要の説明となります。何かご質問はございますか。藤井先生、どうぞ。

日本大学 藤井委員 丁寧なアンケート調査をしていただきありがとうございます。その中で一つ事務局がどう捉えているか教えていただきたいのですが、静岡県は私が今いる千葉の方に比べると、かなりライドシェアについて各自治体での取り組みを検討しようという動きが強いかないという印象を持っているのですが、そういった中で今回アンケート調査をされたら、富士宮市さんの場合にはタクシーベースで全域をカバーするようなアプローチを取っていると。ただし、タクシーで配車できないようなエリアも少しずつ出てきているといったところで、新たな交通網図としての考え方を調査する意味でもこの辺が変わったのかなと思ってはいるのですが、その最後 11 ページのところの質問表を見てみると、回答結果の中で、かなりの数回答した方達が、ドライバーの運転に対する、二種免許に対する不安の声が数値上もたくさんあったので、どうしてこんなに上がっているのだろうなと思ってこちらの方見たのですが、新しい交通サービス等についてお伺いしますの質問1で、タクシードライバーではない一般のドライバーが有償で乗客を運ぶ仕組みライドシェアっていう形で、今、日本で進めているような、あの日本型のライドシェアといったようなタクシー会社さんがある意味ドライバーを運行管理をする、あるいは講習を受けた形の中で実践を経た中で運用していくであるとか、あるいは限られたその時間帯の中でも、需要がある意味対応しきれない部分をフォローアップするとか、より具体的な今の現政府に近いところの取り組みよりも、投げかけのところが出てきているので、今回こういう質問をすると、ドライバーが一般の方というと、やはりそれでアンケートに答える方達は、一般の方達ご近所さん含めて知らない人に乗車するのは不安だねっていうのを、誘因していくところは当然かなと感じています。そういった面では事務局として、このライドシェアといったようなアプローチを今後検討していくにあたっ

て、今回の調査結果といったものをどう受け止めているのか、その辺の立ち位置だけ教えてください。私はこのアンケートの話だけだと、ライドシェア等に対する新しいアプローチを地域の中で検討するには十分じゃないなというような率直な感想を持っているので、その辺お聞かせいただければと思います。

事務局（内山室長） これがこの時期にもう纏まっていることを考えますと、アンケート自体は早い時期にやらせていただきました。今年度はライドシェアに関してものすごい動きがありまして、4月の段階と、この今の段階で僕たちが思っていることはだいぶ変わってきているのですけども、この調査時は、日本型ライドシェアがかなり報道されて、どのような形で浸透していくのかってことが、まだ疑問視されているときだったものですから、率直にこれは市民に問う言葉として分かりやすい言葉に変えたときにこういう訳になってしまっただけなので、特にその、これがどちらの側に立ったのか、どちらの意図でこうするっていう意識が無い状態でこれをやった経緯があります。その後時間が進みまして、今日もまた静岡県ライドシェアの会議に参加させていただいたのですけども、かなりの市町村数が参加して公共のライドシェアの方は進めてくようなそんな進んだ考え方を静岡県は持っているところになりますので、周りの様子を見ながら進んでいくことが必要になるかなと思っているのですけどご存知の通り、富士宮市は今のところ宮タクの制度がうまく回っておりますので、それを基本にして、新しいライドシェアがどのような形で加わっていくのかっていうことを、可能性として想定しているというのが今の課題ではないかなと思っております。

日本大学 藤井委員 静岡県のそういった立ち位置のことは私もよく存じ上げているのですが、だとすれば尚更市民に問いかけるにあたっては、現状どういう状況下で運用するものかといったことを正しく伝えて、それに対する市民の意向を問うという形をとらないと、調査の結果だけが独り歩きしてしまって、例えば今回の結果だけ見ると、大都市はアウトだよねという答えしか出てこないそういったもので本当にいいのかっていったようなことも今後ぜひ丁寧に検討していただいて、アンケート調査票を作るときには、自治体としてこういう考え方を持つのであればこういった方針に基づいて調査書を設計するんだという様に意図を明確に示した形の中で運用されることを望みますということです。以上でございます。

事務局（内山室長） これは毎年行っている調査になりますので、またこういうことを継続して色々なデータを積み重ねたいと思います。ありがとうございます。

議長（渡邊会長） 藤井先生ありがとうございました。毎年のアンケートになるとは思います、最新の情報を掴みながら市民の意見を聞いていきたいだけだと思います。それではこれで報告事項⑤を終わります。

次に、**報告事項⑥ 富士宮市地域公共交通活性化再生会議に関連する規定の**

改正について事務局に説明を求めます。

⑥ 富士宮市地域公共交通活性化再生会議に関連する規定の改正について

(財務規定・事務局規定)

事務局（内山室長） 報告事項⑥富士宮市地域公共交通活性化再生会議に関する規定、財務規定、と事務局規定の改正について報告します。先ほどの、議題1、報告事項①に連動して改正が必要になりましたので、改正を行いました。内容としましては、先ほどこの会議の中で補助金を申請して、この会議で補助金をもらって、例えば策定作業をしたり、その他補助金というのを外に出すっていう作業がありますので、最後の表の部分の財務規定の表の部分に、補助費だとか、事業費や委託費等を加えて、実際の動きに連動する流れになるような改正になります。それからあの、事務局規定については、先ほど議案の1の中で、運賃等の協議会っていうのを12条と13条に入れてきた関係で、条ずれが起きたものですからその部分だけ正しい形に直したような改正になっております。簡単ですが、報告は以上になります。

議長（渡邊会長） 事務局からの説明は終わりました。補助金の流れとか法律改正に合わせて、補助金の受け入れ、それから支出の流れが変わったので、それに必要な改正を行うという報告です。よろしく願いいたします。

次に、**報告事項⑦ 市営バスの停留所位置の変更**について事務局に説明を求めます。

⑦ 市営バスの停留所位置の変更について

事務局（岩崎） 資料11をご覧ください。令和6年10月から令和7年3月まで約半年間、静岡県富士土木事務所の富士宮芝川線落石防止対策工事に伴いまして、芝川駅から宮バス月台のバス停を通り、スカイブリッジの入口に抜ける道につきまして、車両全面通行止めで山の斜面の強化工事をするそうです。こちらに伴いまして宮バスの迂回運行を実施いたします。案の通りバス停には、9月上旬より下のチラシを貼り出しまして、利用者に周知するとともに、バス停移動場所につきましては、今黄色くなっているバス停、これは仮バス停になります。その移動先につきましては、このスカイブリッジのループ状の大きめの橋に入る手前の場所でありスピードが出てくるところになりますので、バス運行事業者と安全に運行できる場所を協議しまして、この場所に決定しましたので、こういった移動があることを報告いたします。

議長（渡邊会長） 同工事の関係で通行規制がかかるので、まず路線の一時変更をしますという報告です。皆さんご承知おきいただければと思います。

次に、**報告事項⑧ 令和6年12月ハッピーライド事業及び運賃協議会の実施**について、事務局に説明を求めます。

⑧ 令和6年12月ハッピーライド事業及び運賃協議会の実施について

事務局（内山室長） 資料12をご覧ください。ハッピーライド事業は、静岡県、県バス協会、協力市町、協力バス事業者の皆様によって実施される、小学生無料デーによるバス乗車促進イベントです。12月7日、8日に小学生を中心に家族がバスを使って出かけることにより、公共交通を考えるきっかけとするものです。本市では、富士急バス新富士線、山梨交通蒲原病院線、富士急静岡バス北山線ほか多数のバス路線に加え、市営の宮バスが参加します。全県下約18万人の小学生を対象に実施される例は無いようようなので、全国初の試みになります。また、無料の運賃設定を行うということから、県下の市町で運賃協議会を開催する必要も生じています。

議案1では、本市の運賃協議会の設置について協議いただきまして承認いただきましたので、この会議が終了後速やかに、関係する皆様に書面による運賃部会を開催する予定ですので、よろしくお願ひします。法の規定に基づきまして、協議するメンバーは限られておりまして、中部運輸局静岡運輸支局様、富士宮市区長会連合会、芝川地区区長会の代表者様、運行事業者及び市が委員となり協議します。これまでに、このイベントの周知と並行して、市民へパブリックコメントの募集を行いました。市ホームページに7月25日から8月9日までの2週間以上の期間を設け募集しましたが意見はありませんでした。その報告含めてこの会議でこのイベントを開催させていただきますというのを報告させていただきます。関係する皆様には物が届きますので返送お願ひします。説明は以上となります。

議長（渡邊会長） 県を中心に公共交通のPRというような事業になりますので、関係の皆様のご協力をよろしくお願ひします。また料金改定の協議が絡むものですから関係の方にはまた改めてご案内申し上げますので、ご協力の方、よろしくお願ひいたします。

それでは、その他としまして、令和6年度のりもの祭について事務局に説明を求めます。

(3) その他

① 令和6年度「のりもの祭」について

事務局（鈴木） 資料はございませんので、口頭で説明させていただきます。

開催日は10月19日と20日の土日の2日間です。開催時間は19日土曜日が9時30分から16時まで、20日の日曜日が9時から15時までとなります。のりもの祭りは、同日に市役所で開催する、富士宮くらしフェスタというイベントの中でブースとして出展するような形での開催となります。

のりもの祭りの内容としては、土曜日は宮バス、日曜日はレトロバスを市役所ロータリーに駐車しまして、そのバスと一緒に撮影した写真入りカレンダーのプレゼントと、様々な降車ボタンを試せる装置を設置して、体験してもら

う予定です。これらのイベントは富士急静岡バス様、信興バス様、山梨交通様のご協力で行っております。のりもの祭りを通して、公共交通の利用促進に繋がっていきたいと考えております。説明は以上です。

議長（渡邊会長） 市で企画しています、令和6年度の乗り物まつりについてのご案内でした。事業者様はお手数かけますけども、実施の協力のほどよろしく願いいたします。

次に、イオンモール富士宮駐車場サービスの変更について事務局に説明を求めます。

② イオンモール富士宮駐車場サービスの変更について

事務局（内山室長） 資料13をご覧ください。イオンモール富士宮では、駐車場のサービス変更が予定されております。市内公共交通の乗降ポイントとして通行上の、また関係する県道、市道に問題があるかといったことで市の中でも出ていた案件ですが、市内中心部に2000台もの駐車スペースを有するイオンモール富士宮は、様々なシーンで市民の生活に密着してきました。しかしながら、あまりにも本来の目的以外の長時間利用が増えてきたことから、イオンを利用しない方の長時間利用を避けるために、入口にナンバーを読み取るカメラを設置し、施設内で清算するシステムを導入する予定です。最初はゲートをつけると心配といった話もあったのですが、ゲートをつけないこととなりましたので、中の乗降ポイントを利用するバスやタクシーの入り方は今と何ら変わらないものですので、情報共有をお願いします。以上です。

議長（渡邊会長） イオン様の駐車場の管理体制が変わるということで、ご承知おきいただければと思います。ほかにこの機会ですので、富士宮市の公共交通に関するご意見・ご要望等がございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。無いようですので、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をお願いいたします。

事務局（岩崎） 委員の皆様、並びに関係者の皆様、長時間にわたり議論いただきまして、誠にありがとうございました。それでは次回の会議のご案内をいたします。令和6年度第3回地域公共交通活性化再生会議は、11月上旬に開催を予定しております。事前にご連絡を差し上げますので、お忙しい中、大変恐縮ではございますが、ご出席をお願いいたします。

以上をもちまして、令和6年度第2回富士宮市地域公共交通活性化再生会議を閉会いたします。ありがとうございました。

3 閉会