

《第3回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

○日時 令和2年11月11日(水)14:00~

○会場 富士宮市役所 4階 410会議室

○出席者

委員 15人

芦澤英治会長・小佐野慶委員・堀内哲郎委員・篠原克敏委員・広松明大委員・佐野順一委員・山崎好信委員・篠原康夫委員・風岡昌吾委員・家垣義洋委員・長田清孝県地域交通課主任(仲野弘己委員代理)・前田仁司富士土木事務所技監(望月満委員代理)・鈴木清秀委員・土屋善江委員・高山あさ江委員

事務局 5人

市民部長 宇佐美巧・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・市民生活課交通対策室 渡邊美加

合計 20人

【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2年度第3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でございます。よろしくお願ひいたします。

本日の会議は、協議事項1件、報告事項1件を予定しております。よろしくお願ひいたします。

それでは、会議へ入るにあたり、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、会議の開催要件に、委員の過半数の出席を求め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19人中15人であることから、過半数に達しておりますので本日の会議が成立していることをご報告いたします。また、富士宮警察署の宮原健一委員につきましては、席次表には載っておりますが急な職務により欠席となりましたのでお伝えいたします。

それでは、次第に従いまして議事に移りたいと思います。会議規約第7条第1項の規定により、ここからの会議は会長が議長を務めることになっておりますので、芦澤会長に議事の進行をお願いいたします。

議長(芦澤会長)

どうも皆さまご苦勞様でございます。大変お忙しい中を、それぞれ各所管の国、県あるいは交通関係の機関の方に集まってお集まりいただきありがとうございます。本当にコロナウイルスがいつ治まるのかということで、本当に心配していたところ、むしろこれから第3波が来ているのではないかと、こういう状況でございます。そういう中におきましても市民生活は続いているわけでございます。市民の足となりますそれぞれの、マイカー以外の公共交通をやはり頼る人もいますわけでございますので、これからの公共交通のあり方についても私たちが慎重に検討し、また継続し市民の足を守るということでやっていかなければならない、そう思っているわけでございます。コロナがなかなか終わらないということでございますけれども、今日夕方には発表されますが残念ながら2か月間なかったんですが、富士宮市でまた新たに1名患者が出てしまいました。一応感染経路は分かっておりますけれども、濃厚接触の方がPCR検査をしておりますけれども、増えなければいいな、そんなことを思っているわけでございます。なんとなく北海道も東京も、それから名古屋もみな増えておりますので、ひしひしとこの富士宮にもそのウイルスの危機が近づいているな、こんなふうなことを今、非常に心配しているわけでございます。

いろいろ申し上げましたけども、どうかご審議をよろしくお願いいたします。それでは議事を進めさせていただきます。

それでは議事を進めてまいります。先ほど司会のほうから紹介がありましたように、本日は協議事項1件、それから報告事項が1件となっておりますのでよろしくお願いいたします。

まず、はじめに協議事項といたしまして、「第1号議案 富士宮市第2次地域公共交通計画(案)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。

(1) 協議事項

第1号議案 富士宮市第2次地域公共交通計画(案)について

事務局(佐野室長)

こんにちは。私は交通対策室の佐野と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて説明させていただきますのでよろしくお願いします。

本日は皆様に事前にお配りさせていただきました富士宮市第2次地域公共交通計画案について、11月16日から12月20日を期間としまして、市民の意見を募集するパブリックコメントをかけることをご承認いただきたいと思っております。なおパブリックコメントで寄せられました意見につきましては、次回の活性化再生会議で報告させていただきます。

それでは富士宮市第2次地域公共交通計画案について説明させていただきます。本日お配りしました「概要」という資料と計画案をご覧ください。概要に沿って説明させていただきます。

それでは概要のほうをご覧ください。

1. 計画策定の背景と目的。本計画は、路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシー等の既存の公共交通を維持し利用環境の向上を図るとともに、利用促進策の推進により公共交通の利用を促し、「持続可能な旅客運送サービスの確保」を目的とするようになっております。それでは今のページなのですが、計画案の1ページをご覧ください。1. 計画策定の背景と目的でございます。(1) 計画策定の背景については割愛させていただきました。(2) 計画策定の目的も先ほど述べさせていただきました。

次に、概要の2. 公共交通の現状と課題になります。計画案2ページをお開きください。課題としては4つ挙げさせていただきました。計画案の2ページに記載の通り、(1) 公共交通網、(2) 公共交通体系、(3) 「宮バス」を支える仕組み、(4) 公共交通の利用環境というところで挙げさせていただきました。

続きまして概要の3. 基本方針と目標となります。テーマにつきましては「持続可能な旅客運送サービスの確保」というふうに謳わせていただきました。令和2年度における地域公共交通の活性化及び再生に関する法律改正を受けまして、計画案の3ページの下の方の段になりますが、本計画では、まちづくりと連携した「地域公共交通ネットワークの形成」と「地域における輸送資源の総動員」による「持続可能な旅客運送サービスの確保」をテーマといたします。このテーマに沿いまして、4つの基本方針を立てさせていただきました。それに関する目標と目標値を次のように定めております。

基本方針1. 誰もが利用できる公共交通網の維持。目標としましては、路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシーの運行を維持する。目標値としましては、公共交通利用者、JR除く利用者を1日あたり2,700人以上とするものでございます。これは、現在新型コロナウイルス感染症の影響で、路線バス、宮バス、宮タク及び一般タクシーの利用者が減少しております。この計画を実施することによって、公共交通のネットワークを維持することによって、新型コロナウイルス感染症で落ち込んでしまった利用者を新型コロナウイルス感染症の前の水準に戻したい、ということこの目標を立てさせていただきました。

次に2番、基本方針2. 高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備。目標としましては、路線バスと「宮バス」、「宮タク」の連携及び利便性向上によるきめ細かな公共交通サービスの提供を図るという内容になっております。目標値としましては、市内人口の「宮タク」の

カバー率 100%を目指したいと思っています。現在、宮タクのカバー率は約 97%ございます。宮タクのエリアを拡大することによって、地域公共交通ネットワークを形成するとともに、地域における輸送資源をさらに拡大したいということで、こういう目標を設定させていただきました。

基本方針 3. 地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり。目標としましては、各事業所・企業・団体などの支援受入態勢の充実を図る。目標値としましては、宮バスのバス停オーナー数を 40 人以上ということに挙げさせていただきました。これの内容につきましては、持続可能な旅客サービスの確保を行うためには、各事業所・企業・団体などの地域の力に支えていただくことが必要となります。そのため、バス停オーナー制度の充実を図るために設定したものでございます。

基本方針 4. 公共交通の利用環境の向上。目標、市民・交通事業者・行政が連携し、利用促進などによる意識向上と公共交通の利用環境の向上を図るという内容になっております。目標値としましては、市民満足度 4.1 点以上というふうに挙げさせていただきました。この内容につきましては、持続可能な旅客サービスを確保するためには、利用促進等による公共交通への意識向上が必要となります。また、公共交通の利用環境の向上を図ることで、市民の日常の移動における満足度を上げていくために、このように設定させていただきました。

それでは概要版の 4. をご覧ください。公共交通体系の基本構想になっております。基本構想と基本構想図は、まちづくりとの連携になっております。計画案につきましては 4 ページをお開きください。(1) 基本構想としましては、①民間のバス路線を交通体系の軸とします。②「宮バス」による公共交通の利便性向上を図ります。③「宮タク」によりきめ細やかな公共交通サービスの提供を図ります。4 ページにある図が基本構想図です。中心市街地から民間バスの路線が放射線状に伸び、そこをさらに横に繋ぐような形で宮バスの循環エリア、さらには宮バスの路線があり、それを広く宮タクがカバーしているような状況になります。で濃い青色の所が今、宮タクが入っていない所ですが、今後ここに宮タクの導入を検討していきたいというふうに考えております。

次に 5 ページ、(2) まちづくりとの連携となります。左の基本構想図と、右の将来都市構想図、これが都市計画のマスタープランの構想図になりますが、右の図の集落拠点を左の図の公共交通が結んでいることがわかります。本市の公共交通は、地域公共交通ネットワークを形成することによって、都市計画マスタープランとの連携を図ってまいります。

それでは概要版の 5. 計画の位置付けになります。本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画として位置付けるものとします。計画案としましては、6 ページ目に記載がございます。

次に概要版の 6. ですが、計画区域と計画期間につきましては、計画区域は、富士宮市の全域とする、計画期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とする、これは計画案の中では 7 ページに記載がございます。

次に概要版の 7. をご覧ください。目標を達成するための事業となります。事業内容としましては、「誰もが利用できる公共交通網の維持」6 事業、「高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備」5 事業、「地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり」2 事業、「公共交通の利用環境の向上」の 5 事業となっております。

それでは各事業について説明してまいります。

計画案の 9 ページ目をご覧ください。基本方針 1. 誰もが利用できる公共交通網の維持の中の事業でございます。1) 民間のバス路線について、必要な路線の維持という内容になります。この 1 段目なんですけど、市内を運行する路線バス事業者は 3 者あり、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が地域の生活交通を支えています。中段のところになりますしかしからなんですけど、これらの路線の多くは利用者が少なく、不採算路線となっていることから、市では平成 23 年度に「富士宮市地方バス路線維持補助金交付要綱」を策定し、毎年運行経費の補助を行っています。これを続けてまいります。

次に 10 ページ目をご覧ください。＜バス路線の運行形態＞になります。

11 ページ目をご覧ください。2) 地域内フィーダー系統確保維持事業になります。地域内フィーダー系統は、中心市街地の活性化と免許返納後の高齢者をはじめとする交通弱者に必要な路線と

して、市の交通ネットワーク網の一角を担っています。対象路線は、「宮バス」東南循環及び北循環でございます。このフィーダーというのは、接続という意味になっております。どこに接続しているかという、一番下の段になりますが、大月線、曾比奈線、大淵線、蒲原病院線、新富士線の地域間幹線系統、これは富士と富士宮とか複数の市町を結ぶ路線になるんですが、これと連携を深めることによって市全体の公共交通の機能充実や、広域的な公共交通ネットワークの構築、相乗的な利用促進を行っていくものでございます。

次に下の3) 地域間幹線系統確保維持事業としましては、地域間幹線系統の対象路線としては、大月線、曾比奈線、大淵線、蒲原病院線、新富士線があります。一番下の段落なんですが、「宮バス」との接続による相乗効果を図ること及び利用促進を行うことにより、各路線を維持していくという内容になっています。

次に12ページをご覧ください。4) 「宮バス」の維持、利用促進になります。下の段落になりますが、「宮バス」は、これまで高齢者をはじめ不特定多数の市民などが利用する医療・保健施設、公共施設、商業施設などに容易に公共交通でアクセスできる環境を整えてきた。しかし、利用者数は横ばいとなっている。そこで現在は、市の広報紙や地方紙などによる広報活動に力を入れ、「宮バス」の利用促進を図るとともに、「宮タク」の活用を含めた路線の見直しを検討してまいります。

次に13ページになります。5) タクシー事業の活性化になります。中段のところになりますが、現在、静岡県タクシー協会富士・富士宮支部では、認知症サポーター養成講座の実施やお産応援タクシーなどの事業を継続し、市と「災害時の情報通信に関する協定」を結び災害時の道路情報を提供することで地域に貢献している。また、東京オリンピック・パラリンピックを見据え、観光振興の観点からユニバーサルデザインタクシーの導入、車いす利用者と協力しての講習、おもてなしセミナー、外国観光客向け周遊プラン設定など積極的な取組を進めております。これを継続していただくような形になります。

次に14ページをご覧ください。6) 定期観光バスの運行になります。平成25年6月に富士山が世界文化遺産に登録されたことを受け、富士山の構成資産や市北部地域の主な観光地を巡る定期観光バスとして、富士急静岡バス株式会社による循環型の定期観光バス「強力くん」が運行されている。また、新富士駅から富士河口湖町の富士山駅をつなぐ路線バスや「強力くん」などに使える、富士西麓バス周遊きっぷ「富士山西麓物語パスポート」で、観光客への利便促進を行っております。

次に15ページになります。基本方針2. 高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備ということになります。

1) JR身延線、路線バス、「宮バス」及び「宮タク」の連携になります。これは最後の2段くらいになりますが、ダイヤ改正の際はJR身延線、路線バス、「宮バス」及び「宮タク」を連携し、相互の乗り継ぎを図ってまいります。

次に16ページになります。2) 「宮タク」の継続運行になります。一番下の段落なんですが、「宮タク」を継続運行するために、引き続き利便性の向上を行い、運行エリアの維持・継続に努める。これにより高齢者の通院、買い物などの移動手段の確保を行ってまいります。下の表につきましては、<現在の運行形態>としまして、9つのエリアで現在運行しております。

17ページの<「宮タク」運行エリア図>を見ていただきますと、市内の広い地域を宮タクでカバーしております。で、青く塗られた所が宮タクの未導入エリアになっております。ここに、この計画期間中に実証実験を行ってまいりたいと思っております。水色の濃い部分になります。

次に18ページ目をご覧ください。3) 宮タクの改善、利用促進になります。一番最後の段落なんですが、今計画では、「宮タク」未導入エリアに「宮タク」を導入することにより、市内人口の「宮タク」のカバー率100%を目標とし、以下のことを検討する。ということになります。

①北部エリアや内房エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験、現在北部エリアが街中ゾーン、ちょうど市役所の周辺に来る場合につきましては、上井出張所で乗り換えがあります。やはり雨の日だとか、足の悪い高齢者などからそこでの乗り換えが、タクシーの乗り

換えが厳しいよというようなご意見をいただいております。また、内房エリアにつきましては、芝川の内房という地域から芝川の駅周辺まで運行しております。やはりここも乗り継ぎはちょっと大変だというようなお話がございまして、中心市街地まで乗り換えを行わないでいける実証実験を検討していきたいと思っています。

2番目(②「宮タク」未導入エリアへの「宮タク」の導入実証実験)としましては、宮タクの未導入エリアに導入する実証実験となります。現在、宮バスの芝川路線が宮タクを運行していない未導入エリアに入っています。その地域につきましてはかなり山坂が、坂が多くバス停まで行くのがかなり厳しいというようなご意見をいただいておりますので、この地域に宮タクの導入の可能性を一回検討していきたいと考えております。

次に19ページになります。4)公共交通のユニバーサルデザイン化になります。

①ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入になります。この下から2段目のまた、からなんです、「宮タク」の車両についてもすべての人が「宮タク」を利用できる状態に改善するため、市は令和2年度から令和4年度まで、ユニバーサルデザインタクシーを導入する「宮タク」運行事業者に対して毎年原則1社2台の補助を行っています。民間の路線バス車両のノンステップバスへの入れ替えや、一般タクシー事業でのユニバーサルデザインタクシーの導入を推奨してまいります。

②「宮BAN」の有効活用となっています。これにつきましては、ちょうど中段になるんですが、音声に加え映像でバス停の案内ができるほか、乗り継ぎ案内、各種情報発信をすることで、高齢者や耳の不自由な方に優しいサービスを提供しています。今宮バスの車両で運用させていただいています。

③駅及び交通の結節点における案内表示としましては、一番下段にあるんですが、各種案内表示は4か国語を基本として整備してまいります。

次に20ページをお開きください。5)地域における輸送資源の総動員、当市の場合ですと、福祉との連携ということで考えさせていただいております。「宮バス」、「宮タク」の主なユーザーは高齢者や障がい者であるため、福祉的な要素を考慮する必要があり、福祉部門との連携が重要となっていきます。やはりそれらの公共交通の資源、さらには福祉的な資源も使うということも考慮しながら、今後も地域における輸送資源を総動員して、高齢者等の移動手段の確保に努めてまいりたいと考えております。

次、21ページ目をご覧ください。基本方針3.地域や企業が支える公共交通の仕組みづくりということで、ここにつきましてはバス停オーナーのことを書かせていただいております(1)「バス停オーナー制度」を活用した市営公共交通を支える仕組み)。バス停オーナーがやはり宮バスを支える大きな力となりますので、今後もバス停オーナーの拡大に努めてまいりたいと考えています。

22ページ目をご覧ください。2)富士宮市と商業施設等との連携という形になります。本市は、イオンリテール株式会社東海カンパニーイオンスタイル富士宮店と「市営公共交通の利用を促進する協定」を結んでいる。イオンスタイル富士宮店で利用者が商品を購入したとき、市営公共交通に利用できる100円券を購入金額に応じて受け取ることができるものがございます。これは「宮バス」、「宮タク」を支える大きな力となっております。次に下の段なんです、「市営公共交通サポーター制度」というのも持っているんですが、現在サポーター数が少ないことがありますので、この取り組みを促進していきたいと考えています。

23ページ目、基本方針4.公共交通の利用環境の向上になります。

1)公共交通間のスムーズな乗継ぎになります。下から2段落目なんです、既存の路線バスや「宮バス」のダイヤ、「宮タク」の運行時間についても富士宮駅を基本とした中で、他の公共交通機関との乗継ぎの考慮・調査を行い、スムーズな乗継ぎが出来るように配慮してまいります。「宮バス」は、バス乗換案内で検索することもできます。

2)将来を見据えた新技術の公共交通サービスの調査研究ということで、一番下の段になります。将来を見据え、自動運転、MaaSなどの新技術に関する情報の収集に努め、「宮タク」のスマートフォン等を使った予約システムの調査研究を継続していきたいと考えております。

24 ページ目になります。3) 市民・交通事業者・行政が連携する場の設置ということで、地域の公共交通を持続可能なものとしていくことは、行政や交通事業者個々の努力だけでなく、公共交通の積極的な利用など、市民の協力が重要である。そのため、公共交通の安全性や利便性などの特性について市民の理解を得るために、市民が、公共交通に触れ合う機会を設けていきます。

次、25 ページ目。4) 公共交通への意識啓発、参加支援ということで、公共交通を、より地域の実状に適した、利用者にとって使いやすいものにするために、地域住民が自ら公共交通の必要性を感じ、生活の中に公共交通を取り込んでいただけることが重要になります。そのため、地域説明会等を継続して開催していきたいと思っております。

次に 26 ページ目、5) 高齢者運転免許証自主返納の支援になります。一番下の段落なんですが、運転に不安を持つ高齢者が運転免許証を返納しやすくなる環境を作り、また返納後の移動手段として公共交通を利用しやすくなるような環境づくりの取組を継続してまいります。

次に概要版の 8. になりますが、計画推進のための事業評価サイクルになります。計画案では 27 ページをご覧ください。(1) 評価指標及び目標値になります。下の《「宮バス」評価指標》なんですが、収支率でございますが、宮バスにつきましては利便性向上に資するものであること、また、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等の収入割合を次の通り定めております(目標値:50%以上)。次に 1 か月当たりの乗車人数でございます。これは富士宮市 PDCA 指針に基づき、毎年度当活性化再生会議で設定させていただいているものでございます。なお富士宮市公共交通 PDCA (事業評価) 指針につきましては、市ホームページで公開させていただいております。利用者満足度調査の実施、アンケート形式による満足度調査を実施してまいります(目標値:3.4 点以上)。次にバス停オーナー数につきましては現在 35 名でございますので、それを 40 名まで上げていきたいと考えております。100 円サービス券利用割合につきましては、現在 10.4%ですので 11%まで上げていきたいと考えています。

次に 28 ページ目、《「宮タク」の評価指標》になります。事業費に対する運賃等の収入割合ですが、これ宮バスの収支率などを勘案しまして、35%以上とさせていただきました。1 便当たりの乗合人数なんですが、これも富士宮市公共交通 PDCA (事業評価) 指針に記載されている目標値いたします。利用者満足度調査の実施、これもアンケートによって利用者満足度調査を実施してまいります(目標値:3.4 点以上)。100 円サービス券利用割合も現在よりも若干伸ばしたいと考えております(目標値:8%以上)。市内人口の「宮タク」のカバー率につきましては、現在 97%であるため 100%を目指していきたい、こういうことになります。

《公共交通利用者数に係る評価指標》につきましては統計からの検証で、目標値としましては 1 日当たりの乗車人数を 2,700 人以上にしたいと考えております。

《市民満足度に係る評価指標》につきましても、これもアンケート調査で現在よりも上げていきたいということで、設定させていただきました。

(2) 事業評価サイクルにつきましては、29 ページ目をご覧ください。持続的に公共交通を運営するために、毎年度 PDCA サイクルにより検証しまして、適宜計画の見直しを行ってまいります。

ここまでが本編になります。1 ページめくっていただきますと、資料編という形になっておりますので、こちらにつきましてはまた関連の所をご参照いただければと思います。

私からは以上でございます。

議長(芦澤会長)

第 1 号議案の富士宮市第 2 次公共交通計画案についての概要を説明でした。それでは今の説明を受けまして、ご意見やご質問などをいただきたいと思いますが、今説明がありました、お分かりいただけたでしょうか。全体を通していくと、冒頭に言いましたようにコロナ禍のなかで利用者が減っている、公共交通をどうして維持していかなきゃならないのかということなので、基本的には第 1 次計画をいかに維持していくか、これが大事でございますけれどもそれだけでなく、それでは 1 次を変えて何を加えていくのか、その説明があったわけですが。

変えていく部分についてもう 1 回、室長、説明してもらえますか。

事務局（佐野室長）

はい。変えていく部分に関しましては、1次の計画につきましては任意計画で策定させていただきましたが、今回については法定計画というかたちで策定させていただきたいと思っております。

主にこの計画、5年間でやりたいということは、18ページ目をご覧ください。18ページの1番下にありますように、宮タクの改善をやはり進めていきたいと考えておりました、北部エリアと内房エリアは乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験をして、事業の可能性を探ってきたいと。さらには宮タクの未導入エリアについて、宮タクを入れることによって富士宮市全域が宮タクでカバーするようなかたちになります。これも進めていきたいと考えております。以上でございます。

議長（芦澤会長）

お分かりいただけたでしょうか。17、18ページにありますように、今まで行ってなかった内房エリア以外の芝川地区ですね、ここを実証実験で宮タクを走らせる。それから乗り換えをしなければいけなかった部分、内房それから北部エリアについてはダイレクトで行く方法について検討したいと、こういうことです。利便性を高めていきたいということだと思います。なかなか宮バスについては時間とエリアが限られていますので、宮タクのほうでそれぞれ、個々の利便性に応えるような形にしていきたいというのがこの変える、主な骨子だったな、そんなふうだと思います。

今また改めて変えていきたいところの説明がありましたが、それも含めまして何かご意見とかご要望でも結構です、ご質問あればいただきたいと思っておりますがいかがでしょうか。

静岡県地域交通課（長田主任（仲野委員代理））

静岡県地域交通課の長田と申します。本日課長の仲野が所用のため代理出席させていただいております。今の18ページ及び17ページの宮タクのところで、第2次の計画においてというよりも今後の展望となるかと思うんですけれども、例えば北部エリアや内房エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行けるよってという形が、実証がうまくいったという時にそこもシームレスに中心市街地まで行けるよってというのと、17ページを拝見すると宮タクがどのエリアも基本的に中心市街地に接続するようになってくると思うんですけれども、現在宮バスも走らせていて、で宮タクも全域をカバーする、でもっと言えば富士急バスさんですとか富士急静岡バスさんですとか、山梨交通さんとか事業者が路線を走らせているというところもある中で、今後そのすみ分けってどうお考えなのか、というところをお聞かせいただければと思います。

議長（芦澤会長）

事務局からお願いします。

事務局（佐野室長）

今回宮タクを入れていこうとしているエリアにつきましては、民間の路線バスはほとんどありません。宮バスは運行してはございますが、20ページをちょっとご覧いただきますと、本市における交通需要の分類というものがございます。やはり宮タクというものはデマンド交通になって、これは本当にパーソナルな運行になります。ですので、平日の昼間のおじいさん、おばあさんの通院とか病院の行き来に主に使われているものになります。バスとかコミュニティバス、宮バスとなると、やはり子どもたちの通学とかそういう大人数の移動をこちらのほうで賄うイメージになっていますので、こういうところで時間帯を分けたりすることで、役割分担をするなかで、それぞれ共存共栄を図っていきたいなというふうに考えております。

静岡県地域交通課（長田主任（仲野委員代理））

分かりました。ありがとうございます。

静岡運輸支局（風岡委員）

すみません静岡運輸支局の風岡です。3点ほどすみません。

1点目なんですけれども、8ページのところに「目標を達成するための事業」ということで表を作成していただいてあって、全部、UD タクシーの補助事業以外は各年度通しということで、たぶん1次計画をそのまま継続して進めていくという認識ではいるところですが、ただ、先ほどちょっとおっしゃっていた宮タクの拡大ですとか実証実験についてはある程度、もしこの年度でというのが見えているようでしたら、そこをですね、目標というか各年度のところに組み込んでいただくと計画が進めやすいのかと思いますので、お願いいたします。

2点目なんですけれども、これ質問になります。20ページ目のところですね、先ほどの各モードの役割分担的なところなんですけれども、この中で「許可又は登録を要しない運送」というところは記載があるんですけれども、例えば福祉分野で、自家用有償運送ですとか福祉の部署との連携とかで、ここに組み込まれるようなことっていうのは現段階であるのかどうか、計画等で何かそこは含まれるのかというところを抜粋いただければと思います。

あともう1点、すみません細かいところで27ページ28ページのところで目標のほうをご記載いただいてあるんですけれども、宮バスと宮タクの利用者満足度が目標値3.4点以上で全体の市民満足度っていうのが4.1点以上っていうのが、それぞれの宮バス宮タクに対する満足度というのと、交通全体の満足度のアンケート結果の指標が違う、変わってくるので数字がこんな感じになっているという理解でいいんでしょうか。

事務局（佐野室長）

ありがとうございます。宮タクの改善のところにつきましては、ご意見ありがとうございます。まずタイムスケジュール的なものを申し上げますと、宮タクの北部エリア、内房エリアを乗り換えなしでということにつきましては、令和3年度中には何とかやりたいなというふうには考えています。で、やはり宮タクの未導入エリアっていうところになりますと、令和4年5年をかけてくらいで実証実験が入るかどうかということ、というイメージで今います。ただこれは予算もからんでくることになりますので、予算が通ればというような条件付きでもございますので、タイムスケジュール的にはそのようなことで考えております。

次に20ページになります。「許可又は登録を有しない運送」というものになります。当市におきましては宮バス宮タクで一応全てカバーしているということで、交通空白というものは解消されているのかなという認識でいます。そういう中で自家用有償運送につきましては、入れるところはちょっと考えてはいないんですが、まずは地域の交通事業者さん、バスタクシーを利用していただいて公共交通を勧めていきたいなと。あと「許可又は登録を要しない運送」というものが、富士宮市の稲子地域で実際にございます。これは「柚野・稲子応援隊」というものになりますけど、生活支援とセットで運行して、地域の助け合いの中で運行しているものになりますけど、そういうものもあるんですが、それも本当に小さな地域の助け合いというような形になりますので、こういうものがございますというご紹介だけになります。

次に先ほどの市民満足度の評価なんですけど、これは別々にアンケートを取っています。利用者アンケートにつきましては宮バスの利用者様、宮タクの利用者様に直接、乗っている時にアンケートを取らせていただいて、これが毎年第2回のPDCAの評価指針の中で3.4以上につきましてはプラスの評価、それ以下についてはマイナスの評価というような指針を持っていて、そこで3.4という数字を持たせてもらっています。市民満足度につきましては市民の約1%に郵送でアンケート調査を行って、そういう中でその方々は公共交通というよりは自分が移動できる、例えば車だとかバイクだとか、そういうのも含めての評価になっていますので、ここは明らかに評価の目標が違ってくると思います。ただ、そういうものも含めて市民満足度の評価は上げていきたいと考えております。以上です。

静岡運輸支局（風岡委員）

ありがとうございます。

議長（芦澤会長）

今の中で実証実験については、乗り換えなしが令和3年と考えているんですね。

事務局（佐野室長）

令和3年には何とかやりたいと考えています。

議長（芦澤会長）

で、未導入エリア、これは芝川の内房以外のところね。それは4年と5年。

事務局（佐野室長）

3年度に調整しまして、4年度くらいから進めていきたいなど。

議長（芦澤会長）

許可を有しない運送、これはあれだね、事実上福祉関係の中でいろんなメニューがあって、草取りとか何とか、その中の一つに輸送してあげるっていうのがあるね。そういう利用の仕方をしているってことだね。制度上しっかりがっちりっていうわけにはいかないから、そういう福祉分野のものを、あるものを利用してやっているってことですね。

事務局（宇佐美部長）

議長の言われたように、これは輸送資源としては位置付けられないものですから、ご紹介程度ということですよ。

議長（芦澤会長）

それから3点目、市民満足度等はそれぞれのアンケートに基づくものということですね。よろしいですか。特に1点目の実証実験のことについては、実際やるとなるとですね、タクシーの事業者さんとの関係もありますなるべく早くやって、これは実施計画の中では説明してあるんですか。

事務局（佐野室長）

実施計画の中では説明してあります。採択されています。

議長（芦澤会長）

その他いかがでしょうか。なかなか新たに画期的な、とは難しいところなんですけど、大きくは、特にダイレクトに行けるっていうのがやはり大きなことで、最初それをやってしまうと他との競合があるからということで止めて何年か来たんだけどね、やっぱり乗り換えがすごく不便だということで、これをやった場合に他との関係がどうなるのか、という。

事務局（佐野室長）

北部エリアはダイレクトと言いましても、今北部エリアから中心市街地に行く時に、北部エリアから北山エリアに乗り換えて中心市街地まで来ています。ただ運用上、北部エリアの車が北山エリアの車に乗り換えてという形になっています。運用を見直すだけで、地域を変えたり乗り場所を変えたりということは一切ございません。ただ、今は北部エリアも北山エリアも須走タクシーさんというところが運行していますので、一緒にタクシーで来れるというだけで、ダイレクトには来れるんですけど乗り換えをしないで来れるというような内容になっています。

議長（芦澤会長）

中継地点を外して行くわけにはいかないと。

事務局（佐野室長）

そうです。今まで通りの枠組みの中で

議長（芦澤会長）

ただ車から車へ移らなくていいと。

事務局（佐野室長）

それがいいということです。

議長（芦澤会長）

そういうことか。難しい問題があるね。ダイレクトに行くよね。タクシーと何が違うのっていうとなかなか問題が。ただそんなことも考え方が具体的になったら説明をしてください。

その他いかがでしょうか。よろしいですか。

それではないようですので、この件につきましてはお諮りをいたします。冒頭説明ありましたがこれはですね、パブリックコメントつまり公表して皆さんの意見ももらうっていうことの今日は決定をいただくということでございます。そしていただいた結果はまた次でですね、もう一度この会の中で、パブリックコメントも含めてご承認をいただくという手続きになりますので、そんなふうにご理解をお願いいたします。

それではお諮りをいたします。第1号議案、富士宮市第2次地域公共交通計画案をパブリックコメントにかけることについては、原案のとおりパブリックコメントにかけるということでご異議ございませんか。よろしいですか。

（異議なし）

ありがとうございます。ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。

計画につきましては、パブリックコメントによりまして、住民利用者の意見等を集約するとともに、地域公共交通活性化再生法の施行に伴う修正等を行って、次回1月予定の活性化再生会議でご承認をいただきたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

以上で本日の協議事項は終了いたしました。

（2）報告事項

退出意向申出路線の経過報告について

議長（芦澤会長）

続きまして、報告事項に移ります。報告事項は1点です。

「退出意向申出路線の経過報告について」、事務局から説明をお願いします。

事務局（岩崎）

資料2をご覧ください。こちらにつきましては、前回第2回の活性化再生会議にて富士急静岡バス株式会社が運行する路線バス、北山線、新富士線、東名暁秀線について、退出意向を県生活交通確保対策協議会に申し出する旨の報告をさせていただきました。

県協議会への退出申し出を受け、活性化再生会議において対応方法について検討・調整を行うことになりましたので、本日は退出意向申出路線について事務局より経過報告をいたします。

1、経緯。

北山線（富士宮駅～北高前～スポーツ公園の間）、新富士線（新富士駅～河口湖～富士山駅の間）及び東名暁秀線（富士宮駅～東名高速～沼津東高入口の間）については、富士急静岡バス株式会

社が路線バスとして運行しています。富士急静岡バス株式会社は、令和2年9月30日に静岡県生活交通確保対策協議会へ令和3年3月31日を退出希望時期として、スポーツ公園線の減便と新富士線の運行系統の廃止、東名暁秀線の路線の一部廃止を申し出ました。富士急静岡バス株式会社の退出申し出については、経年のバス利用の減少に加え、本年2月に国内でも発症した新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、赤字が増大したということで、これまで路線バスの赤字を補填してきた高速バス事業及び貸切バス事業の営業収益が大きく減少し、同社において事業の抜本的な見直しが必要になったものです。

2、路線の状況及び今後の対応。

(1) 北山線について、資料2ページをご覧ください。

北山線のうち、富士宮駅～北高前～スポーツ公園の間を走るスポーツ公園線は、夏季(7月20日～8月31日)にスポーツ公園行き2便、富士宮駅行き2便を運行しています。2ページの時刻表のうち、Gと表示のあります青色で表示しているものがスポーツ公園線となります。また、スポーツ公園付近には県道富士・富士宮線が30便運行しているほか、宮バス北循環が平日内回り・外回り、それぞれ3便運行しています。このことからスポーツ公園線については減便で調整中ですが、影響はほとんどないと考えます。

(2) 新富士線について、資料3ページをご覧ください。

新富士駅から河口湖駅を通り、山梨県の富士山駅までの間を走る新富士線は、富士急バス株式会社と富士急静岡バス株式会社の共同運行路線で、上下4便運行しております。うち富士急静岡バス株式会社は、富士山駅行き1便、新富士駅行き1便を担当しています。黄色く表示しているのが富士急静岡バス株式会社が運行する便となります。この上下1便について退出意向ですが、富士急バス株式会社が上下3便の運行を継続しており、時刻変更などにより富士急静岡バス株式会社の退出1便分の影響を最小限とするよう、調整を図ります。

(3) 東名暁秀線について、資料4ページをご覧ください。

東名暁秀線は、富士宮駅から東名高速を通り、沼津東高入口までの間を走る加藤学園暁秀中学校・高等学校の通学の路線バスです。こちらの路線については学校側と協議のうえ廃止するもので、一般市民の影響はないと考えます。

3、また以上3路線の退出意向について、今後のスケジュールとしましては、次回令和3年1月開催予定の地域公共交通活性化再生会議で、路線退出の申し出への対応について協議いたします。

以上、経過報告を終わります。

議長(芦澤会長)

ありがとうございました。退出意向申出路線の経過についてでございました。ただいま説明がありましたように、この3路線、1路線はこれ夏のプールの時に走っていたけど今年はプールも全然開かれませんでしたし、通常他にも便があるので、市民生活には直接影響がないだろうというのが事務局の見解。

それから2点目については4便走っているうちの1便、富士急静岡バスさんが抜けた場合3便になってしまうんですけども、間を富士急バスさんのほうで時間調整をしていただいて、影響を最小限にしたいということのようでございます。

3番につきましては、これ載っていますけれど実質学校のスクールバスでして、一般の人は現に今乗ってなくて、ただ位置付けがこういう路線バスの位置付けで走っているということなので、今も乗っていませんしこれからもまず影響はないだろう、こういう説明でございました。

以上が経過報告でございますけれど、最後にありましたようにこの件につきましても次の1月の予定の再生会議で、報告についてをここで決定したいと思っております。ただいまのことにつきまして何か補足的なこと、事業者さんのほうでありますか。よろしいですか。

富士急静岡バス（小佐野委員）

特にはございません。

議長（芦澤会長）

委員の皆様からご質問等ありましたらお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。

静岡県地域交通課（長田主任（仲野委員代理））

静岡県の地域交通課です。これはお願いという形になるんですけど、富士急バスさんのほうにもお願いをしているところなんですけれど、新富士線のところで富士急静岡バスさんが退出されるということで、ダイヤの調整はやっていただけるということでお話を伺っておりますけれども、富士急静岡バスさんが退出するからということではなく、富士急バスさんとともにこのダイヤについてはきちんと考えていただきたいと思いますので、そこのところをよろしく願いいたします。

富士急静岡バス（小佐野委員）

バス停の標示は、静岡県内は私共のほうの問い合わせ先になっておりますので、うちが止めるからもう問い合わせも受けないよということではございませんので、しっかり対応のほうはさせていただきますのでよろしく願いいたします。

静岡県地域交通課（長田主任（仲野委員代理））

ありがとうございます。よろしく願いします。

議長（芦澤会長）

その他よろしいですか。ではそのようなご指導、といいますかご意見がありましたので、よろしく願いします。

他に皆様よろしいですか。

静岡運輸支局（風岡委員）

ちょっとすいませんご参考で富士急静岡バスさんに伺うんですが、退出する便は大体何人くらい乗車されているんでしょうか。今って運休されているんですか。

富士急静岡バス（小佐野委員）

これは新富士線の話でございますね。新富士線はですね、乗車人員からすると今2万人くらいですかね。

富士急静岡バス（米山氏）

年間2万人くらいお運びしていたんですが、これは平成25年の世界遺産登録の関係で年々増えていたんですけども、これは平成24年以前ですね、世界遺産登録前の水準ですと1往復で1万人というところがございます、約半分になってしまいます。状況としては、2万人は輸送させていただいていたんですが、主に増えている部分が山梨県内の本栖湖から河口湖までですね、富士宮市さんとは富士山西麓観光連絡会議で、河口湖町さんとやっている会議で色々、パスポートの事業などをやっているんですが、今年から河口湖は周遊バスが並走して走っているんですけどその周遊バスのお客車を、乗れなかった部分のところを補完するような形でご乗車いただいていたので、それが今インバウンドでごっそりなくなってしまうということで、そうすると昔の水準の1万人、またコロナでこういう状況で、その2万人の通常経費の欠損額が年間300万円ほどありまして、これが利用者が半減となってしまいますと1千万以上の欠損額が生じてしまうという状況になっていまして、今回退出のほうを申し出させていただいたわけでございます。イ

ンバウンドの状況がまた戻ったりすれば、増便等の手を打つことはありますので、需要に応じてその部分はやらせていただきたいと思いますと考えております。

議長（芦澤会長）

よろしいですか。その他いかがでしょうか。

それでは先ほど申しあげました通り、本件につきましても来年の1月の本地域公共交通活性化再生会議で本審議について決定したいと思っておりますので、再度その際お諮りをいたしますのでまたこの件につきましてはご検討のほどよろしくお願いをいたします。

以上で報告事項は終わりました、本日予定していた案件についてはすべて終わることができました。

（3）その他

議長（芦澤会長）

その他といたしまして、富士宮市の公共交通全般に関するご意見、ご要望等があり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。よろしいですか。

それでは特にないようでございますので、以上をもちまして本日の議事はすべて終了しました。この後の進行は、事務局にお願いします。

【閉会】

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す。

それでは次回の会議のご案内をいたします。令和2年度第4回地域公共交通活性化再生会議は、来年1月15日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2年度第3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。

14：58 閉会