

《第1回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

日 時 令和5年5月19日(金) 14:00～

会 場 富士宮市役所 4階 410会議室

委 員 14人

- | | | | |
|---|--|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 芦澤英治会長 | <input checked="" type="checkbox"/> 斎藤俊之委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 堀内哲郎委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 篠原克敏委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 佐藤捷世委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 佐野順一委員 | <input type="checkbox"/> 望月重人委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 山崎好信委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 高井知啓委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 遠藤佳之委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 鈴木清秀委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 佐藤展彰委員 |
| <input type="checkbox"/> 藤井敬宏委員 | <input type="checkbox"/> 広松明大委員 | <input type="checkbox"/> 土屋善江委員 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 山本あす香主任（平野隆広委員代理） | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 小田春樹運輸企画専門官（原田光一郎委員代理） | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 井口豊憲交通課安全教育係長（飯田将人委員代理） | | | |

事 務 局 5人

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 市民部長 佐野利幸 | <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 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5年度第1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。どうぞよろしくお願いいたします。本日の会議は、協議事項6件、報告事項6件の予定です。初めに、本会議の議長であります富士宮市副市長芦澤英治よりあいさつ申し上げます。

2 会長あいさつ

議長（芦澤会長） 皆様こんにちは、ありがとうございます。この会議でございますけれども、公共交通のあり方について、色々な各組織あるいは地域の方達にも集まっていただいて、基本的な方針を定めております。それからダイヤの改正であるとか、あるいは運行の変更であるということについても、この会議で諮られております。これは制度上、地域協議会というと公共交通に関するところは地方の各地にあります協議会の方で諮って決めるように、というシステムになっております。その中で、当市におきましても宮バス宮タクという公共交通があるわけですが、それ以外にも民間路線バス等民間と公共が一緒になって市民の足となる交通の利便を担っているということでございます。

ます。ここ3年間で、コロナ禍のために市民の移動が少なくなっておりまして、この5月8日からは、感染症法上の扱いが5類に変わったということで、人の動きも出てまいります。このようなことから、これから公共交通を含めて、民間バス路線も含めて利用者が増えてくるのではないかと期待をするところではございますが、ただ日々の利用につきましてはこれから議案になりますけれども、やはり公共交通を維持していくというのはなかなか大変で問題が多いわけではございます。今回は忌憚のない意見をいただきまして、市民の公共交通機関を守り、尚且つ皆様からのご協力お願い申し上げまして冒頭の挨拶とさせていただきます。

3 新任委員紹介

事務局（岩崎）

本日は、本年度第1回目の会議のため、全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、時間の都合により、新たに委員になられた方のみをご紹介させていただきます。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。それでは、ご紹介いたします。

ふじさんシニアクラブ富士宮芝川支部 佐藤捷世 様

富士宮市立上野小学校校長 佐藤展彰 様

国土交通省中部運輸局静岡運輸支局 原田光一郎 様

本日、原田様は欠席のため、代理でオンラインにて小田春樹 様にご出席いただいています。

国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所計画課長 高井知啓 様
静岡県富士土木事務所富士宮分庁舎技監 遠藤佳之 様

新任委員につきましては、以上になります。

委員の皆様方には、当会議へのお力添えをいただきますよう、よろしくお願いたします。次に、事務局職員を紹介いたします。

4 事務局職員紹介

事務局（佐野部長）

市民部長の佐野です。よろしくお願いたします。

事務局（渡辺課長）

市民生活課長の渡辺です。よろしくお願いたします。

事務局（内山室長）

交通対策室の内山です。よろしくお願いたします。

事務局（鈴木）

交通対策室の鈴木です。よろしくお願いたします。

事務局（岩崎）

同じく交通対策室の私は岩崎です。よろしくお願いたします。

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14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。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、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）

それでは、会議規約に基づきまして、議長を務めます。議事がスムーズに進行できますよう、皆様方の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 令和4年度事業報告について及び第2号議案 令和4年度収支決算についての2案につきましては関連がありますので一括して議題といたします。事務局に説明を求めます。

5 議事

(1) 協議事項

第1号議案 令和4年度事業報告について 及び

第2号議案 令和4年度収支決算について

事務局（内山室長） それでは、早速ですが議案の説明に入らせていただきます。

議案1、議案2を一括して説明します。着座にて失礼させていただきます。

はじめに、議案1「令和4年度事業報告」になります。資料1をご覧ください。昨年度に実施しました当会議の状況になります。

内容としては、集合会議が3回、書面会議が2回ありました。

第1回会議は、令和4年5月20日に開催し、実施する事業計画案など6議案と、6件の報告を行いました。

第2回会議は、9月8日に開催し、公共交通の事業評価など3議案と8件の報告を行いました。

資料1枚めくっていただいて

第3回は、書面にて、デマンドタクシー事業の宮タクの実証実験の中間報告を行いました。

第4回会議は、令和5年1月13日に開催し、宮タクの北部エリア・内房エリアの実証実験終了と本格運行への移行など、11議案と3件の報告を行いました。

またその他に、生活交通確保維持改善計画の承認をいただくため、書面議決を行いました。地域での生活に欠くことのできない、バスやタクシーなど公共交通の課題について、当会議では、皆で考えて意見交換しています。

次に、2号議案「令和4年度収支決算」について説明します。資料2をご覧ください。当会議の事業活動に伴う収支決算になります。歳入、歳出ともに当初は、約48万円の予算規模となっています。歳入の部、「収入済額」をご覧ください。当会議の収入は、市からの補助

金により運営されており、歳入は補助金の収入額とその利息になり、収入済額 218,940 円です。歳出の部、「支出済額」をご覧ください。委員の報酬や旅費を賄う「会議費」が、195,620 円。郵便料などを賄う「事務費」が 23,320 円。予備費が 0 円で、会議開催経費の支出合計は、218,940 円となりました。当会議は、補助金で運営しているため、歳出額にあわせて補助金を交付し清算する形をとっています。収入合計 218,940 円、支出合計 218,940 円で、これにより、差引残額 0 円での決算となりました。

簡単ではありますが、以上で、1号議案、2号議案の説明を終わります。

議長（芦澤会長） 事務局からの説明は終わりました。続きまして、監査報告を監事の鈴木委員からお願いいたします。

富士宮商工会議所 鈴木 4月25日、市役所にて土屋幹事と私鈴木が令和4年度の当会議における会計監査を実施した結果、関係帳簿および証拠書類と照合し相違ないことを確認いたしました。以上です。

議長（芦澤会長） はい、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号議案という2号議案につきまして、ご意見ご質問等があればお受けしたいと思います。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。はじめに、第1号議案 令和4年度事業報告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）

はい、ありがとうございます。ご異議なしと認め、原案の通り承認いたします。続いて、第2号議案 令和4年度収支決算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。

次に、第3号議案 監事の互選についてを議題といたします。

第3号議案 監事の互選について

議長（芦澤会長） 当会議を監査する役割を担う監事の選出につきましては、規約により委員の互選により選出し、今年度は改選の年度となります。監事の選出についてご意見等ありましたらお願いします。

（斎藤委員が挙手）

はい、斎藤委員お願いします。

富士急静岡バス 斎藤 もし継続していただけるようであれば、引き続きお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

議長（芦澤会長） はい、ありがとうございます。引き続きお願いできないかとい

うことで、現在は鈴木委員それから土屋委員でございますが、鈴木さんお願いできますか。

富士宮商工会議
所 鈴木
議長（芦澤会長）

はい

今内諾をいただきましたので、それではお諮りをいたします。監事につきましては継続して、鈴木委員それから土屋委員にお願いをしたいと思っております。ご異議ございませんか。

（異議なし）

ありがとうございます。鈴木委員に監事を引き続きお願いをいたします。

次に、第4号議案 令和5年度事業計画(案)について、及び第5号議案 令和5年度収支予算(案)についての2案につきましては関連がありますので、一括して議題といたします。事務局に説明を求めます。

第4号議案 令和5年度事業計画(案)について 及び

第5号議案 令和5年度収支予算(案)について

事務局（内山室長） それでは、議案4、議案5を一括して説明します。

はじめに、議案4 令和5年度事業計画になります。資料4をご覧ください。今年度実施予定の事業計画になります。内容としては、初めに①地域交通確保維持改善事業、これは、国からの補助事業になりますが、この補助事業に係る計画を毎年6月くらいに作成しています。お手元に参考に配布させていただきました。これは宮バスの時刻表となっておりますので、開けてご覧ください。富士宮駅を中心に、市内のバス路線一目で分かるようなものとなっております。この点線の部分が民間のバス路線で、赤や青がついているのが、宮バスの路線になります。そのうち、右側の宮3って書いてある緑色のところとか、上の方にある宮5の紫のところ、この国庫補助の対象の路線になります。

次に、②令和5年度のPDCA事業評価となります。これは、市営の公共交通である「宮バス、宮タク」に関連する、様々なデータを活用し、事業の計画、実施、評価分析、改善等を行うものとなります。資料に記載していますスケジュールの流れのとおり実施したいと考えております。

次に③地域公共交通計画に基づく事業の評価となります。市の公共交通に関する事業は、令和3年3月に策定しました「富士宮市第2次地域公共交通計画」に基づき実施しています。今後も持続的に公共交通を運営するために事業評価を行っています。資料中の

(ア) から (エ) の利用者数や満足度を対象として事業評価のチェックを行い、改善等を行うものです。

次に④静岡県生活交通確保協議会に諮る内容の検討になります。地域の公共交通に関する内容は生活交通確保計画として、県の生活交通確保協議会に諮り、承認されることで有効になり、国や県の補助事業などと連動しています。路線の新設や退出についても協議会に諮る必要があります。そのため、当会議においても、県への提出前に、計画策定、変更などを議題としてご審議いただく予定です。

次に⑤、先ほど触れました 当市の地域公共交通計画の一部見直しが予定されています。法改正により、富士宮市の公共交通計画に国庫補助事業の詳細などを位置付けることが必要となったため、作業を行うものです。今年度中の見直し作業に向けて今年度の当会議の中で、素案等を審議いただく予定です。

次に⑥、年 4 回の当再生会議のおおまかな日程となります。このほか書面による開催も例年通りある予定です。

続きまして、議案 5 令和 5 年度収支予算案になります。資料 5 をご覧ください。今年度を実施予定の事業計画になります。内容としては当会議の収入は、市からの補助金により運営されております。歳入は補助金の収入額とその利息になります。歳入、歳出ともに当初は、約 70 万円の予算となっております。会議費、事務費が前年度と比較して増えている理由は、富士富士宮間で運行する地域間の路線で、一部変更が予定されており、富士宮市内から富士市までを抜ける地域間の運行について、当会議でも議題とする可能性がありますので、その予備会議の開催に備えての予算措置となります。今年度に入り、富士市と協議したところ、通常の 4 回の会議開催の中で間に合いそうなので、これを使わない場合でも当予算は補助金で運営しているため、歳出の決算額にあわせて補助金を交付し清算する予定です。4 号議案、5 号議案の説明は以上となります。

議長 (芦澤会長)

はい、事務局からの説明は終わりました。それでは 4 号議案、5 号議案についてご意見を伺いたいと思います。まず 4 号議案につきまして事業計画について何かご質問等ありましたらお願いします。

では、少し分かり辛いかもしれませんが、これ 1 個 1 個はこの後の報告事項等で具体的に説明をしていきますので、こういう事務計画の中で、色々この会議の中で決めていくという予定でございます。特に PDCA という聞き慣れない言葉がありますが、これは Plan Do Check Action といいまして、計画を立てたことが、実行しそれをもう 1 回見直して、次へまた生かしていくということござ

います。その見直しについての数値目標は、いろいろなやり方をしております。それはまた一つ一つ議案として出てきますので、ご確認をいただき、ご意見をいただけたらなと思っております。それから富タク宮バスについても、これから具体的な内容の説明をしていきますので、その中での実績や数値目標等色々出てきますので、そういう中でご理解をしていただくと分かりやすいのかなと思えます。それから、4点目に静岡県の生活交通確保対策協議会に諮る内容の検討と堅苦しく書いてありますが、要はまず一旦この協議会の中で同意をいただいた上で、次にいろんな変更計画については出していかなければならないということですので、これがこの協議会の役割の一つでもあります。補足説明を話しましたが、まず事業計画についてよろしいですか。また個々には個別の事業の中で説明をさせていただきます。

その次に、5号議案につきまして、ご意見ご質問等ありましたらお願いいたします。よろしいですか。これも要するに補助金が100%ですので、精算をしますので使った分だけ市の方から収入して支出するというございます。特にご意見ご質問等よろしいでしょうか。それでは、お諮りをいたします。まず4号議案令和5年度事業計画案につきまして原案の通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、原案の通り承認いたします。続きまして5号議案令和5年度収支予算について、原案の通り承認することでご異議ございませんか。

(異議なし)

はい、ご異議なしと認め原案の通り承認いたします。引き続きご審議をお願いいたします。次に、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5年度の乗車目標値設定についてを議題といたします。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5年度の乗車目標値設定について

事務局（内山室長） 次に、6号議案「富士宮市公共交通PDCA事業評価指針に係る令和5年度の乗車目標値」の設定について説明します。

私達が運営しております富バスや宮タクについては、公共交通ということで、持続的に適正な運行が求められているので、基本的には計画の中で目標値等を定めながら、そのチェックを行うのがPDCAの動きになっております。資料6をご覧ください。

資料の6自体は、数字が並んでいるだけで分かり難いのですが、先ほど言った通り公共交通を適正に運営していくために、例えばバスであれば、1ヶ月間の乗車人数、それからタクシーであれば、1便当たりの乗車人数の目標値を定めながら、そういった様々なデータを活用して、事業の計画、実施、分析、改善といった、いわゆるPDCAの流れを行うための目標値をこの当初の会議で設定させていただきたいという議題になっています。当市の地域の交通計画にも紐付けられたものでありまして、公共交通、PDCA指針、ちなみにお手元の資料の左側の一番奥のところに、PDCAという資料をお配りしているのですが、計画と少し離れたところにはあるのですが、計画を私達が進めていく上で、こういうことを目標値に置いてやっていこうというのを定めた指針がこの資料になっております。その内、計画年度内の毎年のチェックとして、目標値を示させていただいております。今回の議案については、既にご承知の通りですが、コロナ禍の影響を受けて、現在実績は回復の途中にあります。ですが、未だに計画の目標自体には殆ど達成していないところが多いので、前年度の目標をそのまま引き継ぎたいと考えております。このため、資料6の数字については、各路線における1ヶ月の乗車人数だとか、1便当たりの乗車については、前年度と同じ数値になっております。この前年と同じ数値で、状態をチェックしていきたいと考えています。最終的にはこの数値を使って、9月の当会議で再度その中身を審議いただく予定になっております。説明は以上です。

議長（芦澤会長）

それでは今の説明につきまして、6号議案のPDCA事業評価指針に係る令和5年度の乗車目標値の設定についてご意見ご質問等ございましたら。今説明がありました通り、ずっと減ってきたんですけども、回復途上にあると。前年度と同じという目標を立てました。ご意見等ありましたらお願いいたします。なお宮バスにつきましても1ヶ月の人数ですね。下の宮タクについては、1便当たりの乗車人数ということになります。特に宮タクが1ということはタクシーと一緒にですね。呼んだ人だけになってしまうと1になりますので、そうするとやはり、乗合型で利用していただけるとしても理想的には、2は欲しいなというのが正直なところなんですけども、エリアごとになかなか難しいということがあります。上の宮バスを見ていただきますと、突出しているのが中央循環ですね。中央循環くらい乗っていただくと、経営的にも良いのですけれど、見ていただくと北部地域それから、特に芝川が低くなっております。ただ、この公共交通というのは、乗る人いないからやめるということには

いかないところがすごく難しいところなんですね。目標値を立てますけれども、目標値を達成しないからやめられるかっていうところも難しい。それがこの会議の中でいろんな議論をいただきたいところでございます。ご意見ご質問等いかがでしょうか。ご理解いただけたでしょうか。前年度と同じでやっているということでございます。それではご意見特にないようでございますので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25年の大目標設置設定については、事務局提案の原案の通り承認することでご異議ございませんか。

(異議なし)

はい、ありがとうございます。それでは前年通り目標を立てていくということでご承認をいただきました。以上で協議事項については決定をいただきました。引き続きまして報告事項を議題とします。報告事項の1、令和4年度市公共交通の運行実績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) 報告事項

報告事項① 令和4年度市営公共交通の運行実績について

事務局（岩崎）

それでは、報告事項①令和4年度の市営公共交通の運行実績について報告いたします。市営公共交通にはコミュニティバスの宮バスと、デマンドタクシーの宮タクがございます。

資料7をご覧ください。1ページ、上段の宮バスの運行実績全体という表をご覧ください。太枠に令和4年度の年間実績があります。路線は大きく中央循環、東南循環、北循環、芝川路線がありますが、年間利用者数の合計は、64,643人で、令和3年度と比較し、利用者数が2,730人増加しています。コロナ禍前は、8万人9万人の利用者がありましたので、コロナ前と比較し25%~30%利用者減のままという状態で、令和4年度に利用者は増えたものの、コロナ前の水準には戻っておりません。なお、6号議案にありましたPDCAの目標数値につきましては、1ページ目の中央循環下の表になります。中央循環のタイトルの横の辺りですね、真ん中辺りに目標値2740人となっております。この2740人は月に2740人が中央循環で乗ってほしいという目標値となっております。他の路線もこのような記載になっておりますので、先ほどのPDCAがどんな形で設けられているのかということをご覧いただきたいと思っております。各路線の収入結果は1ページから5ページのとおりです。

次に、6ページをご覧ください。こちらは、宮タクの利用状況になります。宮タクは、1台当たりの運行経費を利用者からの運賃だ

けで補えなかった分が市の委託料となります。1台あたりの利用人数が、4人で運行した場合に、運行経費を利用者の運賃だけで補えるような制度設計となっておりますが、毎便、1台に4人が同乗している状況というのはあまりないことですので、宮タク事業を継続的に行っていくためには、1台当たりの乗合率が高い方が望ましいということになります。富士宮市総合計画では、宮タク全エリアでの平均乗車人数を、1便当たり2人となることを目指としています。6ページの真ん中あたりに、平均乗車人数1.56という数字が太枠内にあると思います。この1.56人が、令和4年度の全エリアの平均ですけれども、こちらを2人になるように持っていきたいというのが目標でございます。宮タクの令和4年度の運行台数は、8,084台で、前年比751台増。利用者人数は、12,604人で、前年比1,360人増。宮タク全エリアの1台当たりの平均乗車人数は、1.56人で、前年比0.03人乗り合い率が増えています。コロナ前の平成30年度の平均乗車人数が1.56人、令和元年度の平均乗車人数が1.57人ですので、宮タクについてはコロナ前の水準に戻ってきているといえます。その他、各エリアの利用状況は、7ページから17ページをご覧ください。富士根エリア南部エリアを除き、全てのエリアで平均乗車人数につきまして、前年よりも上昇している結果が出ております。説明は以上です。

議長（芦澤会長）

はい、説明は終わりました。少し分か難かったかもしれませんが、再度確認をしながらいきたいと思っております。資料7の1ページで今説明をしたのが、これが宮バスの全体ということでございます。目標値の見直しにつきまして、何か分かり辛いところとか聞いておきたいところはありますか。

大まかに、宮バスの運行委託料としましては、2社で運行して、大体6000万円程と考えていただければよろしいかと思います。それに対して運賃収入の合計額が1033万。簡単に言うと、6000万円かかるんですけど運賃収入は1000万円ということですね、これが実態でございます。しかし路線ごとにこのくらいあって欲しいという目標値を立てながら、なんとかいくように少しずつ努力をしているという状況で、一昨年6万1千人だったのが6万4千人ということで増えている。まず宮バスの計画でございますけれども、何かご意見、ご質問よろしいでしょうか。あるいは路線別でも結構です。また、1回目の会議でございますので、これから何回かこの部分の内容についての皆さんのチェックをしていただいたり、ご意見をいただいたりすることもありますので、よろしくお願ひします。6000万円かかることを1000万円の収入でやっている、後は市費で

ということでございます。

それでは、宮タクのほうにいきましょう。今事務局から説明がありましたとおり、収入が半分までもいっていない、あとは公費で賄う。大体約 1500 万の委託料をタクシー会社にお支払いしている内、利用者からいただく収入は約 600 万円。これが実態でございます。それからなるべく乗合率を増やしていきたいなど。4 人乗ったら完全に黒字ですが、実際の平均乗車人数は 1.56 ですね。それが実態です。やっぱりなかなか乗合率を上げるっていうのは難しいんですが、各路線ごとに目標値を立てて、少しでも利用していただけるように、市の方も会員を募集したり、各区に回って説明をして利用者を増やしたいということでやっていきます。宮タクにつきまして何かご質問等ありましたらお受けしたいと思います。よろしいでしょうか。それでは特にないようですので、本件につきましては、報告済みといたします。

次に報告事項の②令和 4 年度高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績について事務局から説明をお願いします。

報告事項② 令和 4 年度高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績について
事務局（鈴木）

資料 8 をご覧ください。報告事項の② 高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績について報告いたします。富士宮市では、高齢者ドライバーによる交通事故の減少と公共交通の利用促進を目的に、運転免許証の自主返納を行った高齢者に対し、マイカーに代わる移動手段の支援として「富士宮市公共交通補助券」を交付しています。対象者は、満 65 歳以上の富士宮市民で、運転免許証を警察署などに自主返納した方となっています。公共交通補助券を使用できるのは、市営公共交通 宮バス、宮タクの運賃、民間路線バス、一般タクシーの運賃。富士急静岡バス株式会社様のシルバー定期や山梨交通株式会社様のゴールド定期の高齢者優遇定期券でも使えます。

上の表の令和 4 年度の行をご覧くださいますと、昨年度は補助券申請者数は、552。補助券交付額は 1646 万 5 千円分。公共交通機関別の使用済額は、宮バスが 39 万 200 円。宮タクが 16 万 6700 円、優遇定期、これは、富士急シルバー定期券などとなりますが、7 万 5000 円、路線バスが、46 万 6800 円、一般タクシーが 719 万 3400 円 となりまして、一般タクシーの利用が令和 3 年度以降、最も多くなっています。

この運転免許証自主返納支援事業により、高齢者の移動の支援が

できたのと同時に、公共交通の利用促進につながりました。なお、令和4年度は令和3年度に比べ、申請者数は減少しましたが、補助券の使用額は増える結果となりました。下の表は、高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績及び変遷となります。令和3年4月から公共交通補助券の交付額を1万円から3万円分に増額しております。令和4年度は返納者数が減少しましたが、補助券の申請者の割合は令和3年度と同じく92%となっています。なお、公共交通補助券の有効期間は、交付した年度を含め3年先の年度末までです。例えば、今年度令和5年度内に交付を受けると使用期限は9年度末までとなります。報告事項②の説明は以上です。

議長（芦澤会長）

はい、報告事項②の説明でございました。何かご意見ご質問や感想でも結構です。特に高齢者の事故が多い中でございますが、今説明ありましたように、これは市長が非常に気にしておられて、一気に増やそうということで、令和3年に一気に増やした。まず令和2年で1万円分だったのを思い切って3倍の3万円にしたということで、返納数が令和3年が631人、令和4年は落ちてしまったということでございます。富士宮管内では高齢者の交通事故はいかがですか。

富士宮警察署 井口
（飯田委員代理）

高齢者の事故に認知症が絡んでいるかというのはデリケートな問題でもありますし、正直警察のほうでも権限もなく判断できない部分でございます。ただ制度的には免許更新の際に検査を受けていただいて、認知症の疑いがあるかないかというところまでしか判断できない。その後、お医者さんの診断を受けていただいて、認知症であるとみなされた方については、医師の診断に基づいて、免許の更新をしないということになってくる。あるいは、一緒ではないんだけど違反の歴から判断して、実車の試験が必要だとなった方については、実車試験を一発で終われば終わり、1回終わらなければ何回でもチャレンジできてこれを受けていただいて、これが諸般の事情で合格できないよということであれば、免許には有効期限がありますので、有効期限が来てしまうので更新ができなくなると。このような流れが今の高齢者の方に対する制度なので、なかなか事故の原因やその一部になった原因について病気と判断するのは難しいです。

議長（芦澤会長）

ありがとうございます。やはり自分で判断をしていただいて、いずれはこういう制度があると知っていただけたらと思います。

上の表を見ても、圧倒的にタクシーが多いですね。免許を返して、92%の方が市の補助制度を利用させていただいて、マイカーに代わって公共交通機関を利用されていくというのがこの実態でござい

ます。今、警察からお話がありましたが、やはり自分で判断をしなければいけない。一定の時期が来たらということでございます。ありがとうございます。補足していただきました報告事項について、ご質問その他よろしいですか。

静岡運輸支局 小田 (原田委員代理) 今いろいろご説明いただいた中で、4年度については申請者数が減少になったということですが、これの要因というのは、65歳以上の免許返納者の方の人数が減ったとか、そのような形でしょうか。

事務局 (内山室長) 月あたりで言うと、R3年が57人で、R4年が48人ですので、分母がやっぱり減ってるかなという推測になってしまうのですが、全体的に月ごとの人数を比較すると、全体数が少し少ないんじゃないかということが予想されます。

議長 (芦澤会長) よろしいでしょうか。令和4年は12月までの集計で、ただ少し率も落ちているということですね。

静岡運輸支局 小田 (原田委員代理) はい、承知いたしました。

議長 (芦澤会長) その他いかがでしょうか。よろしいですか。それでは報告事項②につきましては、報告済みといたします。

引き続き報告事項の③、令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について事務局から説明をお願いします。

報告事項③ 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について

事務局 (内山室長) 報告事項③令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について説明します。資料9をご覧ください。昨年度、第4回会議でご承認いただき、国に提出した令和4年度公共交通確保維持改善事業の事業評価の結果が、令和5年3月に中部運輸局長から通知されましたので、報告するものです。

これは、地域の公共交通に関する計画内容・実施実績を毎年、国に提出しています。

資料を1枚めくっていただいて、国の評価コメントがあります。当市の取り組みについて評価できる部分が上段に、今後、期待する取り組みが下段にあります。評価できる部分は、宮バスのイベント実施時の無料運転など利用者促進に力を入れていること、宮タクについては、未導入エリアで実証実験を行い、人口カバー率100%を目指していることが評価されました。

また、今後、期待される取り組みとしては、宮バスでは、コロナ禍から利用者数の回復が遅れているため、分析と改善を。市をまたいで運行される地域幹線の民間バスのうち、新富士駅から山梨県の富

土山駅を結ぶ新富士線の利用促進や路線維持のための取り組みがあげられています。期待される取り組みについては、関係課や関係機関と連携しながら検討していきたいと考えています。事務局からは以上となります。

議長（芦澤会長）

はい。報告事項③についての説明でございます。ご意見と申しますかこれは国の方から、運輸局長名で富士宮市の活性化会議に評価が通知されたということでございます。今説明あった通り、評価は2点いただいております。宮バスのイベントののりもの祭りは、子供に帽子を被せて写真を撮ったり、どこに行くか秘密にしたミステリーツアーが人気があります。あとは、全市域を宮タクエリアとしました。これは、住民が少ないところでこれを行うとなかなか維持が大変で、それでも住民を守ろうということで、今まだ実証実験中なので、結果をみてということですが、この取り組みが評価されたということでございます。

その他、指摘を受けたところでございます。新富士線は特にインバウンドが少なくなるとガラガラになってしまいますが、少し戻ってきたのかなという感じはあります。

この件につきまして、何かご意見等よろしいですか。

静岡運輸支局 小田
(原田委員代理)

すいません、一点ほど。新富士線の補足になるのですが、地域間幹線系統という補助対象系統ということで補助金の対象になっているのですが、この要件として輸送量というその系統お客さんの規模を示す数字が、R4年度からR5年度の部分では15人を下回ってしまった。本来であれば補助対象にできないケースなのですが、コロナ禍の状況を踏まえて要件緩和という措置が現状されておりまして、今年度の9月末までの部分についてはこの対象とすることができているような状況でして、今度6月に入って、県の方の協議会でこのR5年度の10月1日から翌6年9月末までの計画について協議することになると思うんですが、現時点でまだ今年も今回の要件緩和が使えますというのが実はまだ出てなくてですね、多分おそらく出るとっておるんですけども、いずれにせよコロナのため要件を緩和しますということは今コロナ禍が抜けてきているという話が出てきている中で、その理由でもって要件化は難しくなっている。向こう何年かでは絶対なくなる要件の緩和措置になるので、少し大変な状況だということは各委員さんにもご認識をいただければと思ひまして、補足をさせていただきます。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございます。何とかこれが戻ってくればいいなと思います。その他、ご意見ご質問でよろしいですか。それではないようですので報告事項③につきましては、以上で報告済みとい

たします。

引き続き報告事項④、宮タク芝富エリア導入にかかる実証実験の中間報告について、事務局から報告をお願いします。

報告事項④ 芝富エリア 宮タク実証実験の中間報告について

事務局（内山室長） 報告事項④宮タク実証実験の中間報告について説明します。令和4年10月から開始しまして、半年経ちましたので、この会議で中間報告をさせていただきます。市内人口に対する宮タクエリアカバー率100パーセントを目指して 現在、芝富、稲子エリアの実証実験を行っています。来年度からの本格運行に至るためには 課題をクリアする必要があります。その中身についてはそれぞれのエリア毎に説明いたします。今回の会議では、半年間の状況報告ですけども、まずは資料の10番、芝富エリアの実証実験の資料をご覧ください。1枚めくっていただいて、市域での位置関係としてはエリア図のとおりとなっています。駅から少し離れたエリアなのですが、これは宮タクがまだ未導入エリアの中で、宮バスの運行はされているのですが、先ほどあったように100%のカバー率を目指し、宮タクの要望に応えるために実証実験を始めたものであります。富士宮の街中ゾーンというピンク色の部分にドアツードアで行けるものですが、少し距離があるため、芝富、芝川街中、富士宮街中のように料金はブロック制が引かれていまして、そこを超えるごとに追加料金というシステムとなっております。これまでの対応として、中間報告の黄色の部分をご覧ください。この芝富地区では、自治会や民生委員さん、それから芝川地区社会福祉協議会の協力のもと、地域で説明会を10回ほど開催いたしました。会員登録の増加や、既に利用されている人の口コミで会員数が伸びてきているのですが、令和4年の9月14日時点で、元々204人だったものが、令和5年3月時点では272人と、68人の増加で、そのような説明会を行って会員が増えております。この地域で実施している実証実験が本格運行に移行するためには、その資料のピンク色の部分、の3つの判断基準のうち2つをクリアすることが、この会議の中での目標設定となっております。現在半期の状況をお伝えします。利用人数は年間328人を目指しております。これは、この実証実験を始めるときの類似エリアの市内の別のエリアの人口比だとか、達成基準から持ってきた数字なんですけども、328人以上は年間乗って欲しいというのが目標として定められております。現在6ヶ月経って108人です。本当であれば164人ぐらい到達していると、少し明るい未来があるのですが、少しまだ足りない状況です。次に、先ほど言った乗合タ

クシーの乗車率 1.1 人以上を目指しております。これは今のところ、6 ヶ月で 1,1 人をぎりぎり上回っているところでもあります。そして 3 番目の目標が、収支率 25% 以上ということで、運行経費の 25% 以上を運賃収入でいただけるということが目標なのですが、6 ヶ月の実績は 27.4% で、これは今のところ達成している状況です。芝富エリア実証実験の中間報告についてはここで 1 回締めさせていただきます。

議長（芦澤会長） 報告事項⑤は稲子エリアなんですね。では続けて報告をお願いします。

報告事項⑤ 稲子エリア 宮タク実証実験の中間報告について

事務局（内山室長） 資料 11 をご覧いただきたいのですが、このエリアは、先ほどのエリアと同様で、宮タクの未導入地域で、宮バスの運行地域であります。ただ、宮タクの導入の要望がある地域なので、100% を目指して、芝富エリア、稲子エリアの両方を実証実験しています。1 枚めくっていただいて、このエリアがどの辺にあるかが書いてあります。このゾーンから芝川までの繋がり、街中までの繋がりということで距離があるため、上稲子、下稲子、街中とブロック別で料金設定をさせていただいております。上稲子の一番奥のエリアから富士宮の街中ゾーンまで、ドアツードアで行くような、そんな便利さを持ってあります。これまでの概要として、資料 11 の表面、中間報告の欄をご覧いただきたいのですが、やはり同じく令和 4 年度については、稲子地区の自治会や民生委員、それから社会福祉協議会さんと協議しながら、5 回の地域説明会を行いました。令和 5 年 4 月 1 日現在、稲生地区の人口が 356 人。会員数は去年の 9 月 20 日時点で 42 名、そこから説明会等を行いまして 48 人。6 人ほど増えているのですが、元々の人口が少ないので、会員の% 自体は、他の地域と別に遜色はないです。住んでいる人が少ないのでこのようになっております。いろいろな説明会をする中で、稲子駅やバス路線も走っておりますので、バス停から自宅がそれほど遠くない所でも利用されているということが検証されましたので、ドアツードアのメリットを選ぶ方は少なからずいるということがわかりました。それで、この地域の実証実験が本格運行に移行するためには、本格運行判断基準の 3 つのうち 2 つを達成しなければなりません。6 ヶ月経過時点での成果を発表します。この地域は、やはり市内の類似エリアとして、北部エリアというところを選んで人口比から達成基準等を算出しているのですが、稲子エリアの年間の利用人数は 30 人以上を目標にしております。6 ヶ月現在ではまだ 8 人です。15 人以上行

かないと厳しいところなのですが、まだ8人なのでまたこれから説明会等をしながら、会員を集めていきたいと考えております。また、2番目の乗合率1.1が目標なのですが、6ヶ月現在1人、まだ8人が1人ずつ乗ってるような状況です。これも説明会の中で、複数乗車を勧めるような形に持っていきたいと考えております。収支率は20%以上を目標としています。運行経費が収入の20%あるということですが、30.1%。これは、細長いエリアで一番奥から街中まで行ったときの運行経費で考えているところを、もっと短い区間でそれなりのお金を払ってもらって、乗っていただいたような実績があると分析しております。稲子エリアについては、3つのうち1つがクリアされているので、今後も努力していきたいと思っております。説明は以上となります。

議長（芦澤会長） はい、ありがとうございます。報告事項④、報告事項⑤の説明でした。

事務局（佐野部長） 実績の方をご覧いただきたいのですが、本日の資料7の16ページと17ページをご覧ください。16ページに芝富エリアの実績。17ページに稲子エリアの実績を出させていただいています。このような形で、各それぞれのエリア右から3つ目の欄が輸送人数になっておりますので、次に芝富エリアの方は20名程度乗っていただいているんですが、稲子エリアの方はご覧の通りとなっております。先ほど室長の方から話がありましたが、稲子の地域は住民がかなり少ないということと、道路が1本しかなく、その道路には宮バスも合わせて運行しているものですから、その辺りが影響していると思いますので、今後実証実験を含めながら宮バス等の兼ね合い等も課題になると考えております。

議長（芦澤会長） はい、ありがとうございます。それでは今説明がありました2件の報告事項につきまして、ご意見ご質問等ありましたらお願いします。

静岡運輸支局 小田（原田委員代理） この利用実績、利用者人数が8人というのは、1人の方が何回か乗ったということもあるかと思いますが、本当に使ってる人数としては何人ぐらいでしょうか。

事務局（岩崎） こちらは延べ人数でございますので、実際には半分ぐらいだと捉えております。

議長（芦澤会長） かなり詳しく説明をしていましたが、ピンクのところですね、まず、芝富エリアについてももう少し頑張れば…2つクリアしているんだよね。あとは、利用者を上げていきたいということでございます。それから稲子エリアは少し大変で、実際の乗車が少ないので今の収支率は良いのですが、やっぱり利用者数と乗合率を上げるって

というのはなかなか大変ですね。例えば収支率 20%と簡単に言うけれど、5分の4は市費で賄わないといけないということで、やっぱり地域公共交通を守るっていうのは相当な覚悟を市としても持ってやらないといけない。単なる収支だけだととても採算に合わないのですが、福祉的な観点を入れながらということで、いずれにしてもこれはまだ中間報告になりますので、何とか事務局の方で利用率を高める呼びかけをしてもらったり、あるいは利用方法もかなり安く工夫してるんですね、実際のタクシー料金の半分以下の料金でいくということでございます。その他ご質問等よろしいでしょうか。それでは報告事項④と⑤につきましては、報告済みとさせていただきます。

次に報告事項の6、宮タクワクチン接種便の運行について説明をお願いします。

報告事項⑥ 「宮タクワクチン接種便」の運行等について

事務局（内山室長） 報告事項⑥宮タクワクチン接種便の運行等について説明します。
このワクチン接種便は、新型コロナウイルス感染症に対応するワクチン接種の際に、既存の宮タク制度を活用し、自宅から集団接種会場まで運行するものです。資料12をご覧ください。上段の表の部分 簡単にこれまで実績をご紹介します。
令和3年度、運行台数 約1,082台、輸送人数1,799人
令和4年度 運行台数1,040台、輸送人数1,543人
と多くの市民にご利用いただきました。令和5年の運行については裏面をご覧ください、集団接種会場は、旧東京電力、保健センターの2ヶ所で接種を行っております。1日行き6便、帰り6便で5月15日から秋冬接種完了までの年内運行予定です。コロナウィルスの法的位置付けが5類に移行しましたが、市としても国と連動し、無償集団接種に関する交通弱者の足として宮タクワクチン便を運行します。予約等はもう開始されており、個別接種がいっぱいとなっていますのでこれから成果が上がってくると考えております。この接種便を活用することで、宮タク会員が増え利用が増えることも期待しています。宮タクワクチン接種便についての説明は以上となります。

議長（芦澤会長） はい、宮タクワクチン便についての説明でした。ご意見ご質問いかがでしょうか。これの乗合率見ていただきますと、目的地が共通ということで非常に高くなるんですね。1.66というのは良い数字ですよね。これは、国のワクチン交付金の対象になりますので、ありがたい市費はかかりません。ですので、このようなサービスがで

きています。5類になってから、ファイザーはすぐいっぱいですが、モデルナはまだ少し空いていたりということで、それでも高齢者を中心に是非接種をしてくださいということ。もちろんこれも自主判断ですが。そのため、特に高齢者で足の確保ができない人は、無料で直接ご自宅から接種会場まで移動できるということで利用が多くなっております。この点について何かご意見ご質問でよろしいですか。

- 富士宮市区長会
佐野
事務局（内山室長）
議長（芦澤会長）
- 宮タクワクチン便を使った方に対して、会員登録のチラシ等をドライバーさんをお願いして配布していただいたら如何でしょうか。
- はい、ワクチン便を実施する前に、この期間始めますよというのを広報等でお知らせさせていただいております。
- ありがとうございました。以上で本日予定しておりました協議事項、報告事項が全て終了いたしました。

(3) その他

- 議長（芦澤会長）
- 次に、その他としまして、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。
- 富士急静岡バス
斎藤
- 富士急静岡バスの斎藤です。既にご承知の方もいらっしゃると思いますが、よろしいですか。富士宮と東京を結ぶ高速バスを我々運行しているのですが、6月1日から全便運休ということにさせていただきます。利用者の皆様には大変ご迷惑をおかけする結果となりました。申し訳ございません。この運休に至った経緯を説明させていただきます。この運休に至った経緯を説明させていただきます。主な原因が深刻な運転手不足です。実数で申し上げますと、5年前の2018年の4月の段階で運転手は110名いたのですが、この4月末現在は60名ということで、5年前に比べて50名減少しているような状況でございます。当社においては、その運転手の中で高速バスの他に路線バスやスクールバスや貸切バスを運行しているのですが、現在、路線バスを維持するという中で、やむを得ず高速バスであったりとか、貸切バスというところの運行を減らさざるを得ないという状況であることをご理解いただければと考えております。また来年からは、過労による事故防止の観点から、運転手の働き方改革が始まりまして、いわゆる2024年問題と呼ばれているのですが、さらなる運転手不足という結果を招くのではないかと懸念をされております。当社においては、その対策としまして、4月から運転手の給与の改善や、これまでは契約社員という形で採用してからある一定期間経験を経て正社員登用するというような形をとってきたんですけれども、採用の段階で、最初から正社員という形で処遇するというような形にしていま

す。これらの対策によって、運転手の退職の抑制と、国の方からの補助金もあるのですが人材確保に関する補助金等を活用しながら採用活動に力を入れて運転手の確保をしていかなければならないと考えております。これまで、赤字の路線バスの運行を、国や県や富士宮市さんから補助金をいただきつつまた社内的には高速バスや貸切バスの運行で得た利益を社内補填みたいな形でやってきたわけなんですけれども、この状況の中で社内補填をすることもなかなか厳しいというような状況でございます。そうは言いましても、東京線の1日も早い復便を目指して、運転手の採用確保とともに、様々な我々のお客様を1人でも多く増やす告知であったりとか、経費の削減といった経営改善に努めてまいりたいと思います。1日も早く復便できるように努めて参りますので、何卒ご理解いただきたいと思っております。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございます。少し残念ですね。市民も非常に便利に使っていた、利用者が凄く多かったことを承知しておりますので、是非1日も早く復便できるといいなと思いますし、また市として何かできる政策があったら考えますので、よろしく願いいたします。その他、よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。協議事項、報告事項すべて終わりました。

最後に私から一言。今朝の新聞に出ていますが、5月31日をもって4期13年で静岡県で1番長い副市長になってしまいましたけれども、今回、次の若手、今の企画部長が議会の満場一致によって次の副市長に就任することとなりました。肩の荷が下りたなという気持ちでございます。この会議につきましても、次回9月ですね、新しい副市長が現在の企画部長で、この交通関係、企画関係もよく分かっておりますので、しっかり説明します。また引き続き忌憚のない意見をいただいてですね、市の公共交通が充実するように、また皆さんご協力をお願いいたします。それでは、この後の進行は事務局でお願いします。

6 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した。それでは次回の会議のご案内をいたします。第2回目の会議は、9月上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、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5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。

