

《第2回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

日 時 令和5年9月8日(金) 14:00～

会 場 富士宮市役所 4階 410会議室

委 員 17人

- 篠原晃信会長
- 斎藤俊之委員
- 堀内哲郎委員
- 篠原克敏委員
- 広松明大委員
- 土屋善江委員
- 佐野順一委員
- 村松悦雄委員
- 遠藤佳之委員
- 佐藤展彰委員
- 山崎好信委員
- 佐藤捷世委員
- 藤井敬宏委員
- 高井知啓委員
- 松井基幸主幹（平野隆広委員代理）
- 小田春樹運輸企画専門官（原田光一郎委員代理）
- 神田一樹交通課（飯田将人委員代理）

事 務 局 4人

- 市民部長 佐野利幸
- 市民生活課長 渡辺良正
- 交通対策室長 内山幸太郎
- 交通対策室主任主査 岩崎朱美恵

合 計 21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。どうぞよろしくお願いいたします。本日の議事に先立ちまして、新たに委員になられた方をご紹介します。その場でお立ちください。

富士宮市区長会連合会 芝川地区区長会長 村松悦雄様。

芝川地区区長会 村松です。よろしくお願いいたします。

村松

事務局（岩崎） 村松様、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1件、報告事項6件の予定です。

それでは、本会議の会長であります富士宮市副市長 篠原晃信より挨拶申し上げます。

議長（篠原会長） 私は、6月1日から、副市長を拝命しました、篠原晃信でございます。前任の芦澤副市長から、この公共交通活性化再生会議の会長を引き継ぎました。私は、副市長になる前は、企画部におりまして新型コロナのワクチン接種のプロジェクト会議において、「宮タクのワクチン接種便」制度の導入にも携わりました。公共交通においては、現在、コロナ禍から利用者の減少や、運転

手不足、高齢者の運転免許証返納後の足の確保の問題、バス路線維持のために市の補助金が増加していることなどの問題がございます。今後は、こちらの会議で、公共交通の様々な課題を深く議論していきたいと考えております。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、リモートでの出席を含めまして、委員 18 人中、代理出席を含めて 17 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、篠原会長に議事の進行をお願いいたします。

議長（篠原会長）

はい、それでは改めましてよろしくお願いいたします。議事に入ります前に、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ご報告いたします。それでは議事に入ります。

はじめに、**第 1 号議案 令和 5 年度公共交通 PDCA（事業評価）仮評価**についてを議題といたします。事務局に説明を求めます。

2 議事

(1) 協議事項

第 1 号議案 令和 5 年度公共交通 PDCA（事業評価）仮評価について

事務局（内山室長） 議案 1 令和 5 年度公共交通の事業評価について説明いたします。それでは、資料の 1 をご覧ください。

本市の公共交通網は、放射状に連なる民間バス路線を基軸として、市営の「宮バス」が連携しながら横断的に運行し、更に「宮タク」がドア to ドアでそれらを面的にカバーする形で運行しています。

市営の、宮バス、宮タクに関しては、日々の運行のなかで様々なデータが蓄積され、市ではこれらのデータを事業の計画及び実施、分析、改善等の PDCA サイクルの中で、地域公共交通計画に位置付けられた指針に基づいて、毎年チェックしています。

公共交通は、コロナ禍の影響を大きく受け、現在、回復途上ではありますが、前回の本会議の中で、ご承認いただいたとおり、チェックの基になる目標数値はこれまでの数値を据え置く形で評価を行っています。

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 指針により、毎年チェックをして、隔年で運行の見直しなどを検討する本評価を行っています。

原則、本評価が 2 回連続で E 評価、3 回連続 D 評価以下だった場合は、路線の廃止の検討や、新たな交通システムを構築することの検討が基本ルール

となっているものなのですが、地域に根付いた社会インフラである宮タクや宮バスの投資額やその効果をチェックしながら、持続的で適正な事業の運営を目指しています。今年度は、本評価の年ではありません。本評価と本評価の間の年にあたり、来年の本評価にあたり今後の対応方針をご審議いただきたいと思います。

初めに、令和5年度 宮バスの事業評価について説明します。資料は、1枚目の令和5年度宮バス事業評価になります。

宮バス全体では、路線の実車走行距離は約19万7000キロ走りまして、約6万4600人の利用がありました。これにかかる総事業費、運行委託料、修繕費などの運行経費やその他運賃収入など事業全体の金額は約8291万円となっています。

これに対し、静岡県から約1158万円、国庫から655万円の補助をいただき財源にしています。

評価の概要は、評価を路線ごとに行い、事業費に対する収支、例えば、事業経費と運賃等の収支の分析などや、設定した目標利用者数に対する実績を、それぞれ5点満点中何点になるのか、評価表に当て込んで採点し、項目ごとに得点を計算し、合計して評価します。

更にアンケートから利用者の満足度を勘案するものになっています。これから、実際にそれを手に取って一例を出しながら説明したいと思います。

宮バスの事業では、街中を巡回している中央循環の路線を例に説明したいと思います。表の左が路線名となっており、一番上の中央循環の事業費は、3316万7689円となっています。これに対する収入として、運賃収入は、533万8915円、国と県の補助金が725万4800円、バス停オーナー制度による収入が252万円で、収入合計が1511万3715円となっています。これをもとに、路線事業費に対する収入の割合、は46%となりました。収支割合の欄を下がったところの採点表にありますように25%から49%は、収支評価点2点であることから2点を獲得しております。

同様に、利用者数の評価ですが、令和4年度利用者数は

2万8859人で、この路線の目標とする人数の3万2880人を下回り、達成率は88%となりました。下の採点表にありますように50%以上99%以下は、評価点2点であることから2点を獲得しました。

先ほどの収支評価点の2点と人数評価点の2点を合わせたもので、4点となります。下の評価基準では、総合得点4点から5点は、D評価となっております。後ほどご説明いたしますが、これに利用者の満足度を加えるかたちになります。今回、後ほど説明します利用者アンケートの中では4点を獲得しておりますので、評価表では4.0から4.4はBで+となっておりますので、中央循環の総合評価は総合得点4点のD評価と満足度4点のプラス評価を合わせてD+という結果になりました。

以下、路線毎に同様の方式で評価を行って、毎年チェックを行い、2年毎に評価をしながらこれを見直す、どうやって見直すべきなのかを考えさせていただくような資料になっております。

この会議では必ず皆さんにこの評価に関することは見ていただくこととなりますので、分かり辛いとは思いますがご理解いただきたいと思っております。

次に、宮タクの事業評価について説明します。資料は、2枚目の令和5年度宮タク事業評価になります。

これも例を出しながら説明していきたいのですが、次ページの一番上の山宮エリアをご覧ください。山宮エリアの全体の運行経費は、556万8624円になっており、運賃収入は144万5250円となっています。また、県補助金は、按分しますと112万6000円で、運賃と補助金の収入合計は257万1250円となっています。この運行経費における収入合計の割合が、山宮エリアでは45%。宮タクの目標は3%としておりますので山宮エリアは良い成績となっています。これを評価すると、下の5点満点の評価基準では40%以上49%に該当し、4点を獲得します。

ちなみに、宮タクについては、先ほどのバスの乗車人数ではなくて、乗合タクシーということで、1台当たりの平均乗車率というものを目標値に置いております。この地区の乗合目標は2人としているのですが、1台あたりの平均乗車数は1.7人となりました。このことから平均乗車数達成率は85%となり、評価では50%以上99%以下が2点となりますので、平均乗車評価は2点となりまして、総合得点は、収支評価点4点と平均乗車評価2点を足した6点となります。山宮の総合得点6点は、欄外に記載してある評価にあてはめると、得点6点から7点のC評価となります。また、令和4年末に実施した利用者アンケートの満足度は、山宮エリアでは5点中4.2点であったため、+評価となり、あわせてC+の評価となります。このように各路線毎の評価を行ったものがPDCA評価のやり方です。

今回、委員の皆様には審議いただくのは富士宮市PDCA指針が公共交通計画に紐づけられておりまして、原則ではありますが、総合評価の本評価が、2回連続で「E」評価、3回連続で「D」評価以下だった場合は、運行見直しや廃止を検討する等が必要となってきます。

宮バス事業では、この原則にあてはめると、過去の本評価で3回以上Dとなり、今回もD評価の路線は、芝富線、稲子線、香葉台線となっています。

一方、市営デマンド型タクシーの宮タク事業では、本評価において、2回連続で「E」評価や、3回連続で「D」評価以下に該当しているものはありませんが、北山エリアや内房エリアなどエリアによっては、D評価が続いている状況でありますので、今後に対応が必要なことが示されています。

今年度は、本評価と本評価の間の年にあたり、中間での分析を行う仮評価の年です。委員の皆様には、今回の事業評価の結果を踏まえ、本評価に向け

た今後の対応方針についてご意見いただければと思います。

宮バス事業の今後の対応方針は、宮バスは、コロナ禍の影響を大きく受け利用者数などが未だ回復途上にあるため、今後の利用実績を見据えながら、単純に廃止の方向で検討を行うだけではなく、芝川地域の中で効果的なバス路線運行の検討や、地域内での交通体系の再編を模索していきたいと考えています。低評価の続く芝富線、稲子線、香葉台線が運行される芝川地域は、公共交通の密度が低く、宮バスと宮タク（実証実験中含む）を組み合わせる交通空白地を作らないセーフティネットを展開しています。

市としましては、単純に廃止の方向で検討を行うのではなく、コロナ禍からの回復状況を見ながら、芝川地域の中で効果的な路線運行の検討や、宮タクとの更なる連携のほか、市域全体で総合的な新たな交通体系を模索するなどを検討していきたいと考えています。

また、路線全般的には、コロナ前の水準になかなか戻り切れない状況がみられることから、事業者の状況や利用者のニーズを調整しながら、効果的に利用しやすい環境を整備していきたいと考えています。

次に、宮タク事業の対応方針です。市内には、実証実験を行い、本格運行を目指している地域があります。市としては市域全体で宮タクを使えるようにしたいという考えがあることから、より一層の利用者目線に立った新たなサービスや改善策を検討し利用者の増加を目指していきたいと考えています。

簡単ではありますが、事業評価と今後の対応方針の説明となります。ご審議よろしく申し上げます。

議長（篠原会長）

事務局からの説明は終わりました。評価の仕方も一見分かり難い所があったかとおもいます。黄色いペーパーを確認いただきますと、本年度は仮評価の年となっております。本日は来年度の本評価に向けての対応方針を審議いただくということで、宮バスについては稲子線、芝富線、香葉台線について3回連続Dが続いている状況がある。そして宮バス全般についてはB・C評価が多いのですが、まだまだ先ほど言った3路線や全体含めて、コロナ禍前の水準に戻ってないということで受け止めていただきたいと思います。

宮タクについては、D評価を受けているエリアは北山エリア、内房エリアですが、令和5年度仮評価においても2エリアはD評価が続いているという状況です。その他北部エリアでは令和4年度の本評価ではC評価でしたが、令和5年度はB評価に上がっているということでございます。なお、宮タクについては、ワクチンの集団接種について高齢者対応で宮タクワクチン便を特別運行しましたが、この数は入っていないということです。しかし、私もワクチンの担当をしておりましたので、ワクチン便によって宮タクを知ってもらいきっかけにはなったかなと考えております。

そして、第1号議案の一番本質の部分でございますが、今日委員の皆様か

らご意見いただきたいということでございます。

まず、宮バスについては、厳しい路線もございますが、今後の利用実績を見ながら、単純に廃止の方向で検討を行うのではなくて、地域の中での効果的な場所、コースの検討、域内での交通路線を模索していく。

そして宮タク事業については、宮バスと比較してコロナ禍の影響は小さく、評価は横ばいとなっている現状でございますが、さらに利用者目線で新たなサービスの検討を進めていく、という方針で進めていきたいということでございます。委員の皆様からこの方針についてのご意見をいただけたらと思います。よろしく願いいたします。

芝川地区区長会
村松

芝川地区なんですけど、冒頭の説明で、公共交通とはまず最初に身延線があり、それを補うために宮バスがあり、さらに地域をさらに細かく縦断的に網羅するために宮タクがあるというご説明でしたよね。ですから一番上位には身延線あるんだっていうところがあるんですけど、この評価に対しては全く身延線の効果とかそういうものについて何一つ述べられてないっていう非常に違和感を感じると共に、芝川、内房、香葉台とか、稲子にはJR稲子駅があって、芝川には芝川駅があるわけですね。それで、本数に関しても宮バスが1日2本か3本というところに対して、JRは平均すれば一時間に1本ぐらいの頻度で動いています。ですから、確かに宮バス、宮タクの評価としてはこういう形になるのかもしれませんが、ぜひとも駄目で廃止みたいな議論じゃなくて、この地区のメインはJRなのだということを考えてみると、その駅へのアクセスをどういうふうにするのか、そういうメインの公共交通を考えなしに、全くJRも何もないところと、沢山あって利便性を考えようとしてるところを一律に考えるっていうのは非常に問題ではないのかなと思うのと、一番最後に書いてあるんですけど、評価D・Eが続くところは新しい考え方が必要じゃないかって感じで書かれているのですが、なぜD・Eが続くのかっていうことを、もう一度考えてみる必要があるんじゃないのかなと思います。だから地域によって宮バス・宮タクを全て一律に考えて評価をするっていうのは、それなりの予想される点数が出てきたなと思うのですが、やはり何が問題なのかっていうのを、もう少し考える必要があるのではないかと思います。

議長（篠原会長）

今、村松委員から2点お話がありましたけれども、公共交通といいますと、鉄道JRの記載や説明を前提としていない中での違和感があったと。

そしてD評価が続くということで何故Dが続くのかというところの分析というか、その状況についてやはり先に考えるべきじゃないか、ということだと思いますが、事務局からお願いします。

事務局（内山室長）

私の説明の仕方も少し悪かったのかもしれませんが、この公共交通のPDCAって書いてあるんですけども、PDCAをしているのは、市営の部分に限られているものですから、宮バスと宮タクだけをやってるみたいな状況な

んですけども、公共交通全体の計画の中では、先ほどご意見があった通り、基幹となるその公共交通がどれで、そこに繋がるためのもので、こういう路線バスが走っているという作りを簡単に読み上げさせていただいたことなので、気持ちとしては、そういう全体の話は根本にあるところではあります。なので、今回の評価については、市が自費で運行している市営バスと、市営タクシーについて、そのまま何も考えずに運行しているというのは良くないことから、民間の企業様がやられているとこまでは及ばないんですけども、自ら目標値を設けて、少し厳しい目なのですが、毎年皆さんに公開してチェックをさせていただいてる様なイメージで捉えていただければありがたいかなと思います。

Dが続く理由なのですが、このPDCAの表を見ていただくと少し昔の部分が載っているのですが、やはり今回Dが続いてきたっていうのは、令和元年とか平成30年はコロナ前の数値ですので、その頃にはBとかCとか出たことがあります。ついては、利用者数が減ったこととか、今回の燃料高騰だとか人件費の高騰だとか、いろんな要素を僕たちは見ているんですけども、そういうところが、利用者が上がりながら、効率的運行ができてくると戻って、評価の方も少し分かりやすい評価になってくるのかなという気はしております。

資料3枚目をご覧ください。バスの利用者数の推移になります。平成20年からの推移になります。認知度も上がって伸びてきた時代があって、ある程度のところで高止まりをしたのですが、コロナ禍でその7割程となり、今また上がりつつあるんですけども、上がり方が緩い状況なので、例えば平成30年とか令和元年のような状況に戻ればまたBやCに復活するのではと考えております。

事務局（佐野部長） 私から補足させていただきます。JRとの連携というところのお話があったと思うのですが、宮タクにつきましてはJRとの連携というのを、中心的な位置づけや目的には据えてはいません。宮タクというのは、高齢者等の通常の移動の足の確保が困難な方のための、買い物や通院を主な目的としてやっておりますので、JRとの連携をそれほど深くは考えてないところが、実際のところでは。

ただ、宮バスにつきましては、皆さんにも宮バス時刻表をお渡ししてありますが、各路線のところ、富士宮駅だとか芝川駅との連携の時刻を表示させていただいてます。宮バスにつきましては、JRとの連携を考えながら、時刻表を構築しておりますので、その点ご承知おきいただきたいと思います。

議長（篠原会長） まず一つ目の質問についてはですね、本当に市民の感覚の話というのを感しました。民間のバス、そしてJR、タクシー、これが市民にとっての公共の足、交通だということなのですが、人口減少も進んだり、車社会になってそういう数が減ったりする中で、住民の方の不便さが出てきている。そうい

う中で、市費、国費、税金を使いながら市役所が運営する形のバス・タクシーの必要性が出てきたということで、今の時代が置かれている状況でございます。その中で一番最初のPDCAチェックについては、国費も使いながら市費で運営しているものについてのみのご案内になってございます。そして、今の分析についてはやはりちょっとコロナ禍で、状況も変わってしまったというところで、まだその変化に対して運行についての調子が出てきていないという部分もあるのかなと、平成30年、令和元年の様子を見ると感じております。そしてまた場合によっては子どもの人数の影響も出ているかもしれないですし、子どもの通勤通学を親が送るっていう習慣が、コロナ禍で少し根付いている部分あるのかもしれないし、いろんな複合要素があるかもしれない。そんな状況もまたご理解いただければと思います。その他委員の皆様いかがでしょうか。ここで、藤井先生、何かご意見等あればよろしく願いしたいのですが。

日本大学 藤井

今、議論があったところ、元々はやはり宮タクや宮バスというのが、交通不便地域といったようなところに、それこそ民間のバス事業者さん等が路線を張れないところといったところの移動困難といったところを、どういう形で移動確保するか。そもそも収支率といったところが100%を超えるようなものが出るものではないと。ただやはり公費を投入しているので、継続的にPDCAを回して、どういう形でその地域の利用といったものが進んでいるのか、あるいは定時定路線型という仕組みがいいのか、あるいは、宮タクのような各家庭からといったようなアプローチがとれるような仕組みの方がいいのか、そういうものをきちんと定量的に選択できる、それを運行主体となるこの自治体がきちんと把握できるプログラムを作ろうというのがこのPDCAの目的で、そういった面ではとても丁寧に経年的なアプローチを取られていると感じます。他の私も自治体の公共交通関わっていますが、なかなかここまで具体的に提示しながら進めているところはまずありません。そういった中では、これがきちんと今度は機能しているかというところで、ある意味マイナスの部分が出たところをどういう形でプラスの方向に持っていかの計画作りをきちんと移行して、それが結果に繋がったのかっていったところまで、計画主体として導いていく姿をこれから取らなくちゃいけないといったところで、非常に大きく期待するところです。

ただ、これ他の自治体と比較して、少しお話をさせていただきますが、富士宮市民の方は、おそらくこの数値を見て、これが交通不便地区だから、収支率47%と宮タクでは出ていて、宮バスだと40%ぐらいと出ています。これが地域にとっていいものか悪いものなのか、なかなか感覚がつかめなかなと思うのですが、例えば宮バスのような、市が運転する循環バス、コミュニティバスに相当するものでは、千葉県では目標設定する基準が市川市さんとか船橋市さんとか流山市という都市近郊部、ここは目標その収支率を40～

50%に置いています。千葉市以南に來ると、ほとんどが収支率 20%程度ぐらいの目標値を設定している。そういうことを考えると、極めてこの収支率の割合が 40%という全体で動けるっていうのは、宮バスの仕組みとしては機能している。ただそこで頑張れているところは、収入合計の中の約 14%ぐらいをバス停オーナー制度でやってると、そのバス停オーナー制度といったものが非常に機能していることで、収支のフォローアップをして、全体像を支える仕組みになっている、これは誇れるところだと思います。ただそのときに、これからの懸念としては、コロナの中で利用者数が減ってきた、さらにこれからまた利用者数が伸びてこないといったようなときに、そのバス停オーナーといったところの広告媒体としての価値そのものが、地域の方たちが、どこまで需要性といいますか、見てくれるか、この辺のところを丁寧にやはり考えておかないといけないかなという気はいたします。

さらに宮タクの方で見ていきますと、宮タクの方は収支率目標 35%で全体 47%と言っている。他の自治体の殆どが、タクシーを 1 日借り上げ型という形で、千葉県の都市近郊部東京都寄りの方は 1 日 3 万から 3 万 5000 円ぐらい。南側に來ると 2 万円から 2 万 5000 円ぐらいという形でタクシーを借り上げて運行しているのですが、富士宮独特で、1 回ごとの運行で、収支をやっていると。そういったことで、これも全体像が、収支そのものを縮小した形の運営が出来ている。これも一つ誇れるところだと思います。その中で 47%の収支を出しているということで、最近のところだと、つくば市さんなんかは、デマンドタクシーを全域でやっていますが、収支率 4.3%という数字が出たりしています。それから柏市、これはオンデマンドの仕組みを入れてるところですが、これで約 30%ちょっと。ということで、そう考えますと、富士宮のこの宮タクというのはとても機能しているというふうに外部評価できるなと思います。その中でもより改善しようと、そういう動きをしているので、ますます事務局の方頑張ってください、市民の足と同じような形で、この継続的に取り組んでいただけるといいなと思っています。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。先生からは他市の状況踏まえながら委員の皆様と情報を共有できたのではないかと思います。今の数字の状況も含めて富士宮の現状の姿を少し感じてもらえたのもあるかと思いま。

それではご意見がなければここでまとめに入りたいと思います。先ほど、宮バスについて、また藤井先生の数字的な評価そしてまた、オーナー制度が上手に機能しているのだけでも、利用者が減ることによって広告媒体としての価値・見え方というところの問題もあるというアドバイスもいただきました。また宮タクにつきましては大変良い収支率が出てる中で、さらにワクチン接種のときに宮タクを知ってもらえる機会になって、相乗りをするということに、市民が分かってもらえる機会にはなったかなっていう感じがしますので、またさらなる活用推進に向けて、利用者目線での検討を進めていきたい

と思っています。

それではお諮りをいたします。第1号議案 令和5年度公共交通PDCA事業評価仮評価については原案の通り承認をすることでご異議ございませんでしょうか。ご異議なしと認め、原案の通り承認をいたします。以上で協議事項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 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。

事務局から説明をお願いいたします。

(2) 報告事項

報告事項① 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①「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2-1・2-2・3・4です。

資料2から4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生活交通確保対策協議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うこととなっております。

また、(2) 単独継続困難とは、いわゆる赤字バス路線についてでございます。バス事業者での路線単独継続が困難で、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るものとなります。事務局からは以上です

議長（篠原会長）

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様から説明をお願いします。

それでは最初に、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
斎藤

平素は当社のバス事業計画につきまして、ご理解ご支援を賜りましてどうもありがとうございます。内容については担当のほうから説明させていただきますので、よろしく申し上げます。

富士急静岡バス
後藤

当社の資料2-1と2-2の国庫補助路線と市単独補助路線の申し出を行っております。まず2-1の国庫補助路線の方から説明させていただきます。

先ほど説明ありましたとおり3か年分提出することとなっておりますので、3か年分ご用意いたしました。それぞれこちら、国庫補助路線ということで市を跨ぐ路線となっております、富士市と富士宮市を跨ぐ系統でございます。大富士方面から富士の中心に向かう系統と、旧大月線を運行する系統でございます。それぞれ中身の数字につきましては、1日あたり運行回数

につきましては、カレンダーの回数を基に作成いたしました。平均乗車密度こちらの数字なのですが、こちら、バスに1便当たりどのぐらいの人数が乗っているかの数値でございまして、こちらの資料で提出する予定でございます。ただ平均乗車密度につきましては、只今数字を精査中でございますので、本提出につきましては変わる可能性があります。今暫定の数字で平均乗車密度を記載しております

4 ページ目は運行時刻表でございます。5 ページ目は運行経路を記載しておりますので、ご参照いただければと思います。

続きまして資料2-2をご説明させていただきます。こちら、富士宮市内で完結する赤字路線でございます。こちらは例年通り11系統を申し出行いたく、作成いたしました。1日当たりの運行回数と、平均乗車密度の算出は先ほどの国庫補助路線の同様の算出方法でございます。今現在、こちら北山線白糸方面の系統が入っておりますが、若干観光客の方が戻ってきておりますけれども、それでも赤字のほうは賄いきれなく、今年度も申し出の方を提出しております。平均乗車密度の方は精査中ございまして、本提出のものは若干のずれが生じることご了承お願いいたします。1枚めくっていただきまして、当社運行する路線の時刻表、4ページ目には運行する経路の方が記載しておりますので、後ほどご参照いただければと思います。説明は以上です。

議長（篠原会長） 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。何かご質問等があればお受けしたいと思います。

無いですので、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 野口 日頃より当社バス事業に多大なご支援ご協力をいただいておりますと、この場を借りて御礼申し上げます。当社単独継続困難の申し出につきまして、ご説明をさせていただきます。当社資料につきましては資料の3以降をご確認いただきたいと思います。

当社申し出の、富士宮市内路線につきましては、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となります。費用面では昨今燃料高、物価上昇等、さらには乗務員不足の解消に向けた労働環境の改善などから大変厳しい状況が続いております。また、収入面では各種利用促進策を実施し、収支改善に進めておりますが、令和2年以降は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、現状においても、コロナ前と比較し、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、当申出を行うものとなります。申し出概要につきましては、令和7年度からの3ヶ年分となりまして、1ページ目が令和7年度、2ページ目が令和8年度、3ページ目が令和9年度となります。各年度の運行回数実車走行キロにつきましては、年度の曜日配列から、平日運行と休日運行の状況より算出を行っております。また平均乗車

率につきましては、過去の実績値を基準に、見込み値として、国庫補助要綱に基づき算出、記載を行っております。今後も公共交通ネットワークの構築、維持に向けまた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参りたく、よろしくお願いいたします。

議長（篠原会長） 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。ご質問等ございますでしょうか。

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。新富士線につきまして、簡単ではございますがご説明させていただきます。

まずコロナウイルスの流行をスタートとしまして、現在路線バスの利用者の数は回復しつつあります。地域住民の方の生活利用の他、国内外の観光需要が多くなっておりまして、利用人数は昨年と比べ、かなり上昇傾向になっています。しかしながら、交通や運輸を取り巻く環境は大変厳しいものでありまして、原油の価格高騰によるコストの増加に加えまして、運転手不足は大きな影響を及ぼしております。経費削減はもとより、さらに運転手の待遇改善による人手不足の対策を行いながら今後の路線維持をして参ります。ただ、やはり単独での運行は困難であるため、この申請を致しました。今日お手元の資料にあります1ページから全部で6ページまでございます。こちらのうち1ページから3ページまでが、令和7年度8年度9年度の資料になります。こちら全て国庫補助の要件に基づいて算出した結果になっておりまして、平均乗車密度も今後の見込み値として3.1という形で作成しております。ただ、こちらにつきましては特に今年の傾向を見ていくと上昇していくのではないかと考えております。

議長（篠原会長） 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。ご質問等はございますか。

これで3社からの説明が終わったわけですが、質問等ありましたらこの時間にお受けをしたいと思いますが、それも含めていかがでしょうか。

それでは質問がございませんので、報告事項1を終わりにいたします。各事業者様は、静岡県生活交通確保対策協議会へ提示、ご提出をお願いいたします。

次に、報告事項② 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。

報告事項② 市営バス等の運行に係る申出について

事務局（岩崎） 資料5 市町自主運行事業申出書をご覧ください。

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6

年度も継続して運行する場合に、令和 6 年度の運行予定について、静岡県生活交通確保対策協議会に対して提出する書類でございます。この申し出により、市は、令和 6 年度の宮バス・宮タクの運行について、県の補助制度の活用したい旨を表明することになります。昨年の申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。

では、資料 5 の 1 ページ目をご覧ください。表中、申出番号 1～12 については、宮バスの運行内容になります。令和 6 年度は、今年度と大きな変更なく、運行する予定でございます。平均乗車密度は、令和 4 年度の運行実績をもとに算出しています。なお、申し出番号 3 から 6 の宮バス、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路線などの、富士市と富士宮市を結ぶ国庫補助対象路線の地域間幹線系統に接続している路線ということで、国庫補助対象となっていますのでそちらを明記しています。

次に、2 ページ目をご覧ください。申出番号の 13～23 についてです。全て宮タクの事業内容になります。平均乗車密度は、令和 4 年度の実績をもとに算出しています。申し出番号 20 の北部エリアの宮タクについては、1 日あたりの運行回数について、令和 4 年度第 4 回の再生会議で、放課後児童クラブへ行く子供たちの足を確保するための増便として、令和 5 年 4 月 1 日から北部エリアの宮タク運行回数を 5.0 回とすることに承認いただいておりますので、昨年との変更点として報告させていただきます。下記の※印にもありますが運行回数は、片道一便分を 0.5 と数えます。北部エリアにつきましては、1 日につき、上り便 6 便、下り便 4 便、計 10 便×0.5 で、一日あたりの運行回数が 5 回ということになります。また、申し出番号 21 の内房エリアについては、令和 4 年度で既存の内房エリアの範囲を広げて運行する実証実験が終わり、本格運行することが決定しましたので、系統キロ程が 9.4 km となりました。そのほか、申出番号 22、23 の芝富エリア・稲子エリアについては、令和 5 年度は、宮タクをエリアに導入するかの実証実験中ですが、これが本格運行するものとして今回令和 6 年度の運行予定の申出に掲載しております。この他、令和 6 年度の宮バス・宮タクの運行予定について大きな変更点はございません。説明は以上です。

議長（篠原会長）

事務局から説明が終わりましたこちらは宮バスと宮タクについて県の交通生活交通確保対策協議会の提出をする書類の確認でございます。委員の皆様からご意見等があればお伺いしたいと思います。

ご質問がございませんので、報告事項②を終わります。事務局は、静岡県生活交通確保対策協議会へ提出願います。

次に、報告事項③ 令和 4 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。

報告事項③ 令和4年度利用者満足度調査結果について

事務局（岩崎）

報告事項の③「令和4年度利用者満足度調査結果について」説明いたします。

この調査は、調査期間を令和5年2月6日から2月28日までとしております。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方々に行っております。バス車内やタクシー車内でアンケート用紙を配付し、返信用封筒で返送していただき、アンケートを回答した調査となります。回答数は、宮バス21人、宮タクは79人です。

この資料の構成ですが、最初に宮バス全体の評価、次に宮タク全体の調査結果があり、宮タクについては、そのあとに宮タクの各エリア毎の調査結果がございます。

最初に1ページをご覧ください。今回の調査では、男女比1:3、男性5名、女性16名から回答をいただいています。

「車の運転はしますか」との問いに、81%の方が「いいえ」と回答されています。また、年齢を伺ったところ80歳以上の方が多く、運転しない80歳以上の方が宮バスを多く利用されてい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14名、次に通院11名となっており、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、月に1~2回、運行日はほぼ毎日の利用者が大半を占めておりまして、今回の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という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？」との問いに対しては、料金が手ごろだから、これ以外に交通手段がないから、利用したい時間に運行しているから、行き先が希望通りだからという理由を挙げる方が多かったです。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、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。

Q5「1番利用したい時間を教えてください」との問いに対しては、行きの便には9時台10時台を、帰りの便には14時台15時台、17時台を望む声がありました。現在の宮バスの運行時間では、概ねこの時間を網羅した運行となっています。

Q6「運賃はいかがですか」との問いに対しては、ちょうどいい、安いを合わせて81%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71%でした。市では今後も地域説明会や地方紙を通じ

て広報していただくなど、広報、周知に努めてまいります。

4 ページをご覧ください。

宮バス満足度は5点満点中、4点となっています。これは、最初の第1号議案で見てくださいましたPDCA評価での利用者満足度評価、で使っている4.0というのが、こちらのこの利用者のアンケート調査から出た点数を使っているものになります。以下自由記載の意見が書かれています。

次に宮タクです。5 ページをご覧ください。宮タクの主な利用者は、70～80歳代で通院、買い物の足として利用されています。

6 ページをご覧ください。宮タクの利用者アンケートに答えていただいた方についても、日常的に使用されている方々がアンケートに回答してくださったようでございます。

Q3「宮タクを利用する理由」としては、家まで迎えに来てもらえること、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ございました。

Q5「宮タクで一番利用したい時間」については、グラフ上、赤い枠で囲ってある時間が宮タクか実際に運行している時間でございますので、アンケートに答えてくださった方々が青い棒グラフで書かれていますので、大体希望に合った時間に運行しているのではないかと思います。

Q6「宮タクの料金について」ですが、ちょうど良いが71%いらっしゃいます。宮タクの料金は、1運行あたり4人で相乗りしていただくと、市の負担する委託料が0円で済むような制度設計となっております。しかし、4人が1台に乗り合って運行するのはとても稀ですが、2人で乗り合っていただくことは結構ございます。2人乗り合っていただくだけでも市の委託料の負担はかなり減ります。公共交通の地域説明会では、宮タクでは、家からタクシーに乗れる点や、乗り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おります。

宮タク全体の満足度は5点満点中4.2となっております。また、各エリアのアンケート結果は、14ページ以降にあります。説明は以上です。

議長（篠原会長） 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③を終わります。

次に、報告事項④ 令和5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。

報告事項④ 令和5年度市民満足度調査結果について

事務局（内山室長） 報告事項④ 令和5年度市民満足度調査結果について説明します。資料7をご覧ください。

これは先ほどの、宮バス・宮タクの利用者アンケートと対比されるのが一

番良いと思うのですが、一般の市民の方を無作為に抽出するので、先ほどの目線とはまた違った目線の答えがございますので、参考にさせていただきたいと思えます。

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、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行っております。

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、公共交通とこれからの課題について伺う内容となっております。なお、昨年までの調査内容に加え、今年度は通勤や通院、買い物の時間帯や、宮タク、宮バス、路線バス、一般タクシーの利用実態や公共交通の満足度等を具体的に伺う内容に踏み込んだものとなっております。

調査期間は令和5年6月1日から6月22日まで実施しました。

対象者は15歳以上の市民の1%、1287人を無作為に抽出し、581件、回答率は45.1%の回答を得ました。

右のページ、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分かりやすく分析した結果を載せています。市民の意見をモデル化したサマリー的なものになります。これをそのまま受け入れるわけではありませんが、アンケート全体の傾向を掴むには、分かり易い解説になっていると思えます。で、その部分を簡単に読んで事務局の感想を述べます。

- ・運転免許証所有者の半数以上の方が80代以上での返納を考えている。

→やはり、自分の実家で母父や母も80に近づいてきますので、これは80ぐらいを境に、皆さん考え始めるのかなと感じています。

- ・通勤・通学の交通手段は、8割以上がマイカーを利用しており、公共交通を利用する人の割合は5%となっている。

→先ほど議長が言った通り、もう地方の生活では送り迎えが一般的で、県内の公共交通の分担率と同様の結果が出ています。地方である富士宮市も一緒であるとの印象を受けました。

- ・買い物に関しては、特にマイカーへの依存度が高い。時間帯では10時頃に移動需要のピークを迎えるものの、19時頃まで一定の需要がある。

→これも、普段の日常生活の様子を表していると感じました。

- ・通院に関しては、午前中に移動需要が集中しており、午後に帰宅する。

→このご意見についても、宮バス・宮タクに生かしていきたいと考えています。

- ・宮バスは、9割以上の認知度があるが、その14%程度の人にしか利用されていない。

- ・宮タクは、8割程度の認知度があるが、その4%程度の人にしか利用されていない。また、利用方法が分からないという意見が多い。

→宮タク・宮バスを運行する我々にはショックな部分もありますが、地域に入って利用方法等の説明やアピールを行っている部分もあって、まだ伸びしろがあるのではないかと感じています。

・路線バスは、7割が利用したことがなく、使わない理由としてマイカーの方が便利との回答が多い。

→マイカー社会の今の流れの実態と感じました。

・一般タクシーは、15%程度の人が月に1回以上利用しており、利用しない理由として料金が高いと回答する人が多い。

・日常の移動の満足度は5点満点中4.21であり、公共交通の満足度は2.64。

→公共交通は自分が好きな時に好きな所へ行けないという部分で満足度が低いのですが、その辺りの意識改革をしていきたいなと思っております。

・今後の富士宮市の公共交通については、交通弱者が困らないよう、既存の公共交通を維持しつつ、地域の実状にあった形でブラッシュアップを望む回答が多い。

→質問の答えの内容が、例えば税負担が増えるだとか、自己負担が増えるとか、厳しい内容も書いてあったのですが、比較的安定的な答えにまとまったと感じました。ただ、これに捕らわれることもなく、今後も動いていきたいと思っています。

次ページ以降は、詳細な調査結果を記載しております。またご覧いただき、質問やご意見いただければありがたいと思います。説明は以上です。

議長（篠原会長） 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。
富士宮市地域女性連絡会 土屋 私は杉田で暮らしておりますが、先日、寄合処で説明していただきました。その時に、宮タクの説明をしていただいて、利用方法とか高齢者の方たち、

それとスタッフの方にも聞いていただいて、そこで皆さんも結構登録だけはされました。やはり少しずつでもそこで利用する人を増やして、私達のところは富士市との境なものですから、私自身も宮タク制度があるのだから利用してくださいとお願いするんですけど、富士市へ行くのには使えないんだよねとのことで、他の方法も考えている方もいらっしゃるんですけど、それは自分たちの地域で考えなくてはいけないところかもしれません。ただ、そこで結構な方が登録されましたので、いつでも利用できるようなかたちはとりました。寄合処が一番効果あるかなと思いますので、事務局の方でできるだけそういうところに出向いて説明をして、登録だけはしておけばいつでも使えますよっていう、機会もなるべく増やしていただければと思いました。

事務局（内山室長） この間お邪魔させていただきました、多くの登録をいただいて、そういうところに行くと、いろんな直接的な意見、先ほどのアンケートみたいな意見より厳しいものも貰うんですけども、話を分かってくれたり、実際の利用者になってくれるという可能性もありますので、どんどん積極的に行きたいと思います。またお呼びいただければ、お邪魔させていただきます。

議長（篠原会長） ご支援ありがとうございました。宮タクの登録、また啓発そして大事なポイントの一つだったかもしれませんが、富士市との市境に住む方にとっては、隣のスーパーが富士市とか、広域ってところの課題も出たっていろいろな意見だったと思います。

その他いかがでしょうか。

もしよろしかったら今日はですね議第1号議案の方針の今後の検討ということも含めて、このアンケート結果を踏まえて、学術的な知見や、全国的な知見は勿論、藤井先生に何かご感想等いただければと思います。

日本大学 藤井

とても丁寧に調査されていると思います。実際に宮タクや宮バスに関しても、また幅広く市民の声もといったところなんですけど、これまで私が関わっているいろんな自治体さんの公共交通の会議の中で出てくる話題を少しお話させていただきますと、今この調査の結果といったところで、地方都市独特のところで、自家用車の利用率が非常に高いです。さらに、運転免許の返納自体は80歳以上になってようやく考えてくると。実際には警察庁を含めて75歳といったところを一つの目安として運用しようとしているんですけども、地方都市はやはり公共交通でなかなか移動しにくいよねといったような側面の中で、その免許返納、特にコロナ禍になってから免許返納率が地方都市どんどん下がってきてしまっていると。これを公共交通に戻すにはどうしたらいいかって悩ましい問題だねっていうのが、今大きな議論になっているのに加えてですね、今千葉県の中でいくつも関わっているところでは、市全体の方向性をカーボンニュートラルですとか、ゼロカーボンシティという形で、市のCO2の排出量、これをゼロにしていく方向性、これを政府の政策に合わせた形でシフトしていきましょと。そういった形を取っていて、特に具体化する数値というところの試算をやっている自治体さんが増えてきました。その中で、運輸部門の仕組みといったようなところを見ると、かなり個人の自家用車の比率がどうしても高いよねって言ったところが出てきていて、産業であるとか、その企業ベースのところのCO2の排出量は減るのだけでも、なかなか民の部分の移動の問題が難しい。それに対して、公共交通といったものをどういう形で組み込んでいくかといったときに、非常に大きな問題として、来年度からの運転士さんたちの労働管理。こちらの方の時間制約で、公共交通そのものをやはり頻度を増やすっていうことが難しい、減便対応しなければいけないと言ったところで、公共交通そのものを、ある意味維持していくことが難しくなっているといったところと、なかなかこれがその環境を守るといった仕組みと上手く連動しないといったところでいろんな自治体さんが悩んでいます。そういったときに、この地域は一人一人がまだ移動できるスタイルをとっているから良しとする考え方をするのか。あるいは長期的な市の施策という形の中で、全体像のこの自家用車比率を下げたいこうという考え方を持った形の公共交通の仕組みを考えていくのか、

どうしても環境面だと、バックキャスト型という将来の目標値に対して割り戻して今どうするかを考えるんですけど、公共交通の場合にはどうしても直近型の問題に捉えがちといったところで、そういった面では今アンケート調査が出てきた仕組みの中で、今困っている人を支えるような形を考えるのですが、ぜひ事務局には、他の富士宮市で抱えている、あるいは作っている全体計画といったようなものにどう公共交通を擦り付けていくかといった視点の中での公共交通の位置づけみたいなのをきちんと提案できるような体制をとっていただけるとありがたいなと思います。というのも、こういう丁寧な調査をされているので、そういった面では、ぜひそれを活かす形で提案していただけるとありがたいと思います。

議長（篠原会長） 大変有益なアドバイスをありがとうございました。富士宮市もゼロカーボンシティの取り組みをしておる最中ですので、事務局から何かあればお願いします。

事務局（内山室長） 大変大きな話でございますので、公共交通の擦り合わせという部分は目標として持って取り組んでいきたいと考えています。ただ他の関係部署ともっと相談しながら、広い視点で進めなくてはいけないと感じました。

議長（篠原会長） 藤井先生からですね、すごく大きな視点でのアドバイスをいただいたような気がいたします。ゼロカーボンへの取り組み、環境とのすり合わせ、その視点で公共交通を積極的に使ってもらう、使おうという意識それも大変有意義なご意見だなと思っております。

帰りがけに見ていただきたいんですが、庁舎の一階に、お涼み処というものを作りました。市役所は冷房がかかっておりますので、もし暑と思う方がいたら、用事がなくてもどうぞというスペースなんですけど、これは先ほど言ったゼロカーボンの取り組みをのシェアっていうのもそうなんですけど、亜熱帯化している地球環境においてですね、いろんな形で政策の中にそういうことを取り込もうというものでございまして、市が庁舎の中にスペースを設けたことによって、ウエルシアさん、薬局グループがやってくれた。先日は郵便局の皆さんと話したところ、郵便局でもあんなことをやってみたい。通学路の付近にあるからってことで、大きい計画を、個別の施策にうまく盛り込むことによって個別施策の推進に繋がるというまさに例の一つだと思います。藤井先生に本当にありがとうございました。また、全体の中で議論ができたかなと思います。その他よろしいでしょうか。

それでは報告事項④を終わります。

次に、報告事項⑤ 富士宮市第2次地域公共交通計画の一部変更（案）について事務局に説明を求めます。

報告事項⑤ 富士宮市第2次地域公共交通計画の一部変更（案）について

事務局（内山室長） 報告事項⑤ 地域公共交通計画の一部変更案について説明します。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月に策定されています。

この度、計画の一部に手を加えることになった理由としては、令和2年11月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、国庫補助を受ける要件として、地域公共交通計画に位置付けることが必要になった経緯があり、今まで経過措置として計画に反映することを猶予されていましたが、いよいよ期限が近づいてきたことから対応するものになります。

市域には、国庫補助路線が運行しています。この計画制度と補助制度の連動化により、地域公共交通計画にその補助系統の位置づけや補助事業活用の必要性などを記載することが必要になりました。しかしながら、当市の公共交通計画は、令和3年に策定されており、次期計画に向けて、令和6年度、7年度と策定作業を行い、令和8年度から次期計画を実施したいと考えているため、必要最小限の加筆に留めたいと考えておりました。

地域公共交通計画において、バス路線は、本市の公共交通の軸ととらえ、市域を超えて運行されるもの、例えば富士市まで行くバス路線などは、地域間幹線系統と呼び、事業者が国庫補助を受け路線を維持しています。

また、その地域幹線系統と連携しながら市内の各地域を運行する路線は、地域内フィーダー系統と呼び、県の補助金、国庫補助金をいただきながら運行していくものになりますが、資料8のページ数20と書いてある1枚目のページをご覧ください。左側が変更前、右側変更後になっております。先ほど地域間幹線と、フィーダー系統っていうのを位置づけなければならないというルールに基づきまして、市内のこのバス路線の表示に赤字で加えております。もう1ページめくっていただきまして、11ページについては、地域内フィーダー路線ということで、国庫補助をもらっている路線については、ここに書いてある東南循環と北循環になりますので、この路線名と、これでいただいている車両の取得のための補助金だとかその辺の計画を、最低限記載する形をとっております。次に12ページをご覧ください、これは先ほど県の方に出す補助をいただいている路線を、名称として載せております。

本来であれば、全体の計画の中に載せるのが当然のご意見だと思うのですが、今回令和6年7年で新しい計画に盛り込む予定でおりますので、今回は7年の補助金をもらえなくならないように、最低限の加筆ということで、案を作らせていただきまして、今後は、静岡運輸支局の方とも詳細を詰めさせていただいて、今年度中にこの会議で承認いただいて、策定に入りたいと思っております。

議長（篠原会長）

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。

また本年度内に先ほどありましたような、皆様にお諮りをする場面になると思いますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

ご質問がございませんので、報告事項⑤を終わります。

次に、報告事項⑥ 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。

報告事項⑥ 市営バスの停留所位置の変更について

事務局(内山室長) 報告事項⑥市営バスの停留所位置の変更について説明します。

今回、変更するバス停留所は1件で、宮バスの中央循環内回り市街地の淀平町地先のバス停「淀師区民館前」になります。

資料9をご覧ください。変更前の写真の青く立っているものがバス停になります。

写真の通り、以前のバス停の位置のすぐ側には、側溝に蓋がされていない部分がありまして危険な箇所があるということで、その指摘に対しての対応になるものです。

実際に移設した様子は、変更後の写真のとおりとなります。

今回のバス停の位置の変更は、5mほど南側に移設しました。接する道路は、一般県道白糸富士宮線でありますので、道路管理者と道路占用などの協議を行い、富士宮警察署交通課と交差点や横断歩道からの距離を確認していただきます。地域への説明は淀師区長や、隣地の所有者様、それからバス事業者様は、運行上の問題について再確認させていただきまして、移動することができました。写真の通り南側に5m移設するだけのあまり例がないような移動の仕方なのですが、この会議に報告させていただきます。バス停等の名称の変更はありません。

議長(篠原会長) 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⑥を終わります。

次に、3の議事は全て終了いたしましたので、その他としまして、令和5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

その他① 令和5年度「のりもの祭」について

事務局(内山室長) 令和5年度「のりもの祭」について説明します。のりもの祭りは、同日に市役所で開催する、緑化祭、環境フェア、林業祭、市民生活展を合わせた富士宮くらしフェスタというイベントの中での開催となります。

開催日は10月21日と22日の2日間で、開催時間は21日土曜日が9時30分から16時まで。22日の日曜日が9時から15時までとなります。

子どもの頃から、公共交通に慣れ親しんでいただきたいという、モビリティマネジメントの一環で行っております。

内容としては、両日とも宮バスの運転席に乗った写真入りのカレンダーのプレゼントや、アンケートを行い、その回答に対する景品の配布を行っております。また、21日土曜日には富士急静岡バス様の協力で行き先を明かさ

ないミステリーツアーを開催いたします。

このように、のりもの祭りを通して公共交通の利用促進に繋げていきたいと考えております。説明は以上です。

議長（篠原会長） のりもの祭に関しては、また詳しい案内ができる機会があると思いますので、PRの方を皆様も一緒になってやっていただくと有難く思います。

その他、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 私の方で2点ほどご報告がございます。一つは乗合バスの運賃の改定でございます。

乗り合いバスは、ここ最近利用者がかなり減ってきている状況で、経営的に非常に厳しい状況が続いてきたのですけれども、それに加えてこのコロナの影響で更に利用者が減ってるという状況、またいろいろな物資の方で全部含めてですけれども価格の高騰であったりとか、あと運転手不足に対応するために運転手の処遇の改善・人件費という部分での経費がかさんだりとか、非常に厳しい経営が続いてきているところで、これまで平成7年に運賃を改定させていただいて以降、消費税の税率アップを除くと、28年間運賃改定しないまま来ているのですけれども、先ほど申し上げたような理由で、非常に厳しい状況が続いておりますので、それで6月ですけれども、運輸局の方に運賃の改定の申請を上げさせていただきました。今まだ認可は下りてないのですけれども、運輸局の方から認可が下り次第、今計画しているところでは10月1日から運賃の改定をさせていただきたいと考えております。

運賃の平均の改定率としては16.5%で、初乗りの運賃でいうと富士宮市内今、初乗りが150円という設定なのですけれども、180円になる予定でございます。また主な負担といたしまして、富士宮駅から吉原中央駅行くという、路線を見ますと、現行では500円のところが、変更後は570円になるというような見込みでございます。運賃の改定を進めて、運転手の確保に充てる。また安全に関する経費に充ててですね、さらなる安全運行に努めるということと、今後キャッシュレス等の形での利便性の増進等に合わせていきたいというふうに考えておりますので、何卒ご理解いただきたいと思います。

2点目なのですけれども、前回第1回の公共交通会議のときにお話をしたときは、6月1日から高速バスの東京線を全便運休させていただきたいというようなお話をさせていただいたのですけれども、その後7月22日から、毎日1往復は複便するような形で運行を続けてまいりました。しかし、ここにきまして、運転士不足ということに加えて、運転手がコロナに感染してしまうというような事例も続いてまいりまして、とても運転手を確保するというのが厳しい状況で、しかしながら全部を運休してしまうということではなくて、大変申し訳ないのですけれども平日だけ運休させていただいて、土休日はこれまで通り1往復運行していきたいと考えております。

先ほど申し上げたように、運転手の処遇の改善等を通して運転手の確保に全力を傾けるとともに、あの健康管理も含めて、コロナに感染しないような形での健康管理も十分進め早い段階で、また複便をしていきたいと考えておりますので、何卒ご理解を賜りたいと思います。

議長（篠原会長） 報告ありがとうございます。その他皆様方で公共交通に関するご意見ご要望等ございますでしょうか。

山梨交通 野口 当社につきまして、運賃改定の状況についてのご報告をさせていただきたいと思います。当社の運賃改定につきましても、やはり大変厳しい状況の中、現在国土交通省関東運輸局に対して認可申請を行っています。当社ではこれまで輸送の安全の確保を最優先に掲げ、快適なご利用と安全な輸送サービスの提供に努めてまいりました。しかしながら昨今の燃料価格の高騰や、安全対策に伴う設備投資、また慢性的な乗務員不足の解消を目指した人材確保のための人件費の増加、また補修整備費、部品などの費用も年々価格が上昇し、大変厳しい状況が続いております。また収入面でも、路線バス事業を取り巻く環境は年々厳しさを増しております、マイカーやクリーン車、自転車等との競合に加えまして、新型コロナウイルス感染症による移動需要の減少で、収入面におきましても大変厳しい状況が続いております。当社におきましても消費税改定を除いては、平成7年以来の改定となりまして、約30年の長きにわたり運賃を変更することなく地域の交通の維持確保のため事業を継続してまいりましたが、係る状況に対処すべく今後も公共交通事業者としての使命を果たし、持続的に安全安心な輸送サービスを提供していくため、運賃改定による収支の改善が必要と判断を行っております。当社につきましても運賃改定日、現在まだ審査中ではございますが、10月1日を予定しております。当社におきましての平均的な改定率は19.4%を予定し、当社の初乗り運賃額、現在150円につきましては、基準としては190円から一部区間については180円になる見込みとしたものとなっております。具体的な運賃額、個別運賃につきましては、今後の審査状況等を踏まえて、なるべく早く皆様にもご公表をさせていただきたいと考えております。

日頃よりご利用いただいておりますお客様には大変ご迷惑をおかけすることはありませんが、何卒ご理解を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

静岡県タクシー協会 篠原 タクシーも値上げになります。初売りが600円から660円に変更となります。よろしくお願い致します。

議長（篠原会長） 報告ありがとうございます。その他皆様方でご意見ご要望等ございますでしょうか。

静岡運輸支局 小田（原田委員代理） 今お話ご説明いただいた中で、特にアンケートも非常に回答率も高く、宮バス・宮タクの認知度も高く、非常に市民の皆さんも意識高いのかなと感じておるところです。

コロナ禍の影響を受けて利用者減っているところもあるのですが、やは

り物価も上がってきて、今運賃改定の話が事業者さんからあったんですけど、それでもなお多少利用者が増えるんじゃないかなというふうに感じながら聞いておりました。しかしながら、運転手不足が国全体でも非常に大きな問題になっておりまして、今後宮バスとか見直しを考えていかれるにあたって、そういった点も考慮いただきつつ、計画立てていただけるといいのかなというふうに思いました。

議長（篠原会長）

報告ありがとうございました。その他ご意見等よろしいでしょうか。

今日たくさんのご意見本当にありがとうございました。

以上をもちまして、本日の議事はすべ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5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5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