

《第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

○日時 令和2年1月15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・茂木一郎委員・篠原克敏委員・大河原忠委員・藤巻一正委員・山崎好信委員・篠原康夫委員・土屋善江委員・三治伝委員・小松田始静岡運輸支局輸送企画専門官(久保田素広委員代理)・宮原健一委員・萩原毅県地域交通課主幹(大倉篤委員代理)・紅野伸修富士土木事務所都市計画課長(村手克巳委員代理)・岩垣俊哉委員・高山あさ江委員

事務局 5人

市民部長 赤池英明・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

1 開会

事務局(岩崎)

委員の皆様、本日は大変お忙しい中ご出席いただき誠に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元年度第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議を開催いたします。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。よろしくお願いいたします。

本日の会議ははじめに協議事項8件、次に報告事項3件、その他案件2件を予定しております。

それでは定足数につい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ているところでございますが、委員19名のうち本日の出席委員は代理出席を含めて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申し上げます。

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。

2 議事

議長(副市長)

どうも皆さんご苦勞様でございます。年明け早々のお忙しい時期に集まっておいただきましてありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。座って失礼します。

それでは規約の規定に基づきまして、議長を務めさせていただきます。議事がスムーズに進行できますよう、ご協力をよろしくお願いいたします。

まず議事に入ります前に、本日の会議には協議事項の説明者として、富士急静岡バス株式会社様、山梨交通株式会社様、ならびに協議事項の地域間幹線系統バス路線の関係市として、富士市都市整備部都市計画課の公共交通推進担当者様にご出席をいただいておりますことをご報告させていただきます。

それでは議事に入りたいと思います。はじめに協議事項を議題とします。

議第1号、「令和2年度市営バス等の生活交通確保計画案について」を議題といたします。事務局に説明を求めます。

(1) 協議事項

第1号議案 令和2年度市営バス等の生活交通確保計画案について

事務局（室長）

交通対策室の佐野と申します。本日はお忙しいところ足をお運びいただきましてありがとうございます。それでは着座にて失礼いたします。

まず、申し訳ございませんが会議資料の訂正がございまして、それをお願いしたいと思います。

まず会議資料の活性化再生会議、1枚めくっていただきまして次第というところになります。次第の第5号議案というところにつきまして、「令和元年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市町取組シートについて」と書いてありますので、「シート」と「ついて」の間に「に」を入れてください。同様に2ページのところを見ますと第5号議案、「取組シート」と「ついて」の間に「に」を入れていただきたいと思います。あと2点ございまして、インデックスがついている5というところを開いてください。曾比奈線のところに「収支率は・乗車人員は」と書いてありますので、「収支率は」の「は」を取っていただきたいと思います。続きましてインデックス6をお開きください。インデックス6の資料6になりますが、その8ページ目をご覧ください。8ページ目の自己評価から得られた課題と対応方針というものがございます。そこのポツの一番下のところに「高齢者運転面校訂者が」と書いてあるんですが、これは変換ミスでございまして、「高齢者ドライバーが」にご訂正をお願いいたします。大変申し訳ございませんでした。

それでは第1号議案、令和2年度市営バス等の生活交通確保計画案についてを説明させていただきます。それでは次第を1ページめくっていただきまして1番、資料1の市営というところをご覧ください。

第1号議案の説明に入ります前に、第1号議案から第3号議案までは「富士宮市生活交通確保計画案」を作成し、この活性化再生会議の承認を経た上で静岡県生活交通確保対策協議会へ提出するための案件となっております。ここで少し説明をさせていただきます。

第1号議案は「市が運行する宮バス・宮タク」について、第2号議案及び第3号議案につきましては民間バス路線のうち「事業者単独での維持が困難である旨の申出があった路線」に関する案件でございまして、第2号議案は富士宮市の市域内のみを運行しているため、市単独補助路線である富士急静岡バス株式会社様の11系統、第3号議案は富士市と富士宮市をまたがって運行している路線のため、これは違う自治体間を運行しているということで、国庫補助対象路線となっております。国庫補助をいただいている路線である富士急静岡バス株式会社様の4系統と山梨交通株式会社様の1系統となります。これらの路線については、本年度の令和元年9月12日の第3回活性化再生会議において「市営バス等の運行に係る申出について」及び「単独維持困難路線に係る申出について」報告させていただいたものでございます。記載の内容は、実施しようとする生活交通の運行ルート、運行の範囲、形態、運行回数、運行時間帯などでございます。

計画書の作成年度は、1号議案及び2号議案は令和2年度について作成します。また3号議案については国庫補助対象路線となることから、交付要綱により令和3年度から令和5年度の3年度分を提出することになっております。国庫補助の対象年度の捉え方につきましては、令和3年度の期間は前年の令和2年10月1日から令和3年9月30日まで、ということで半年ずれておりますのでよろしくをお願いいたします。

それでは1号議案の説明をさせていただきます。「令和2年度市営バス等の生活交通確保計画案について」でございます。まず1ページをご覧ください。1ページから4ページまでとなります。内容につきましては、令和2年度の宮バス・宮タクの計画案となります。

まず表の見方について説明いたします。表が大きく上の段と下の段の2つに分かれています。上の段の1行目、「事業者番号又は市町コード」に6という数字が入っています。一番左のところになりますが、これは富士宮市の番号となります。次に「申し出番号」、これは対象となる路線の連番となっております。次に「区分」につきましては上段と下段がありまして、上段が現行、そして下段が計画の2行となっております。現行は本年度の内容で、計画は令和2年度の計画内容が

記載されています。次に下の表ですが、これは先ほど説明しました上の表の申し出番号の行と下の表の申し出番号の行は、同じ系統の情報となっています。例えば今説明しました申し出番号 1 というものが、下のところにも同じように 1 というものがあります。この申し出番号で一致という形になります。

それでは 1 ページの申し出番号の 1 から 4 まで、これは宮バスの中央循環が、上の 2 つが中央循環の内回り、外回りとなっております。そして 3 番 4 番が北循環の内回り外回り、1 ページめくっていただきまして申し出番号 5 番が東南循環の内回り、そして 6 番が東南循環の外回り、7 番からは芝川路線に移ります。7 番芝富線 8 番芝富線、9 番が香葉台線 10 番が稗久保線、11 番が稗久保線、12 番が稲子線となっております。13 番からは市で運行しているデマンド型乗合タクシー宮タクの記載となっております。13 番 14 番 15 番 16 番がそれぞれ山宮、山本、安居山、上野の各エリア、4 ページ目をご覧ください、17 番から 21 番も宮タクとなっております、17 番が南部エリア、18 番が富士根エリア、19 番が北山エリア、20 番が北部エリア、21 番が内房エリアの記載となっております。

それではもう一度 1 ページ目をめくっていただきたいと思います。

まず中央循環の走行キロ程につきましては、ちょうどこの申し出番号 1 番というところを見ていただきますと、中央循環の内容が記載されています。現行キロ程 15 km、1 日あたりの運行回数は 8.0 回、平均乗車密度は 2.2、輸送量は 17.6 という形になっております。令和元年度と令和 2 年度では、全体ではカレンダーによる運行日数の違いによる実車走行距離の増加するところもあります。また委託料の増額により経常経費の増加もしております。国または県の補助を受けるために下の表の右から 3 つ目、一番右のところに「継続協議」というのがございまして、次に「収支改善策」、これは利用促進策となっております、で「公的支援の方法」ということで中央循環の内回り外回りにつきましては県から補助金をいただいておりますので、県単独という形になります。3 番 4 番、北循環につきましては国庫補助のフィーダーというのをいただいております。これはのちほど説明しますが、国庫補助路線に接続するというで国庫補助の対象となっております、このフィーダーという補助をいただいております。

前回と変わりましたところは運行時間帯ですが、1 番 2 番の中央循環については前回運行時間の見直しを行っておりますので、運行時間帯の修正を行っております。

それでは 2 ページをご覧ください。2 ページにつきましても同じように上と下が連動しております、5 番につきましては東南循環の内回りでキロ程が 10.8、そして 1 日当たりの運行回数が 3.0、平均乗車率のほうは 1.3、輸送量が 3.9 という形になっております。

3 ページ目をご覧ください。3 ページ目の申し出番号 12 なんです、こちらについては稲子線というものが記載されております。第 7 号議案でも後ほど説明させていただきますが、一部路線の見直しを検討しております、第 7 号議案に関係があるということで備考のところに記載させていただいております。3 ページの 13 番からはデマンド型乗合タクシーの記載がされております。デマンド型乗合タクシーにつきましてはすべて県からの補助をいただいておりますので、「公的支援の方法」は「県単独」という形になっております。

4 ページ目につきましてもデマンド型乗合タクシーということで、県単独ということで、今年度とほぼ同様のものを予定しておりますので、記載の通りでございます。1 号議案につきましては、説明は以上となります。

議長（副市長）

説明は終わりました。ちょっと細かくて分かりづらかったかもしれませんが、当会を通じてですね、これは計画を皆さんからご承認いただき、国・県へ出すための資料、ということをご理解をお願いいたします。

それではただいまの説明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。よろしいですか。今の実態について報告をするということでございます。

特にご意見ないようでございますのでお諮りをいたします。第1号議案、令和2年度市営バス等の生活交通確保計画案については説明のありました通り、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)

ご異議なしということでございます。ありがとうございます。よって本案は原案のとおり承認をされました。事務局は静岡県生活交通確保対策協議会に報告をお願いいたします。引き続き審議をお願いいたします。

次に第2号議案、「令和2年度市単独補助路線の生活交通確保計画案について」を議題とします。本案は運行事業者に関する路線となりますので、富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いいたします。

第2号議案 令和2年度市単独補助路線の生活交通確保計画案について

富士急静岡バス（茂木委員）

どうも皆様こんにちは。日頃より大変お世話になっております富士急静岡バスでございます。当社が運行する路線の計画案につきまして、担当のほうからご説明させていただきます。

事業者（富士急静岡バス 後藤氏）

富士急静岡の後藤と申します。着座にて失礼いたします。当社資料2のほうの市単独補助系統につきまして、確保計画案のほうを述べさせていただきます。

先ほど当社の系統が11系統ということで、うち北山線が8系統、万野団地線2系統、上野線1系統、柚野線1系統となっております。こちら前回との変更点につきまして、北山線の路線変更を行いまして、新規として2系統ですね、ページでいいますとめくっていただきまして3番、こちらの下にですね富士宮駅から休暇村富士ゆき、富士宮駅から休暇村富士を經由いたしまして猪の頭ゆきという系統が追加になっています。路線の形態としましては両方とも休暇村富士まで、田貫湖の湖畔でございますね、伸びている路線でございます。観光的な要素が強い路線でございます。利用者の実態はですね、最近外国人のお客が増えてきている路線ではございます。中の現行数値、計画数値につきましてはそれぞれカレンダーの日数をかけて、運行の実車キロ、あとは経常収入につきましては前年の1人あたり支払額をならしませて算出となっております。経常経費につきましては、こちら同じように当社の経費のほうですね、算出いたしまして実車走行キロでわった数字となっております。特徴としまして今回、経常費用に関しまして若干上がっている系統が見受けられると思います。理由としましてはこちら燃料費の高騰とですね、あと車両の老朽化のほうが激しく、修繕費の増を見込んでおりまして、具体的にいいますと1キロあたり5円ほどのキロ増を見込んでおります。市単系統につきまして、以上でございます。

議長（副市長）

ありがとうございます。事業者様からの説明は終わりました。この件につきまして何かご意見ご質問等ございましたらお受けしたいと思います。いかがですか。よろしいですか。

それではご質問ないようですのでお諮りをいたします。第2号議案、令和2年度市単独補助路線の生活交通確保計画案につきまし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)

ご異議なしということでございます。よって本案は原案のとおり承認をされました。事務局は静岡県生活交通確保対策協議会に報告をお願いします。

続きまして第3号議案、「令和3・4・5年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について」を議題とします。本案は運行事業者に関する路線となりますので、各事業者様からそれぞれ説明をお願いいたします。まず富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いします。

第3号議案 令和3・4・5年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について

事業者（富士急静岡バス 後藤氏）

引き続き着座にて失礼いたします。

資料3の、ページでいいますと1番から6番まで、当社の系統につきましては事業者コード111コードが弊社の事業者コードとなっております。4系統でございます。系統数につきましては曾比奈線1系統、大月線2系統、大淵線1系統となっております。今回、新規ということはこちら1ページ目の下の段、大月線と2ページ目めぐりまして一番上の大淵線、こちらが新規となっております。こちらこのたび11月にですね、系統のほうの再編を行いまして、まず1ページ目の大月線のほうに関しましては新富士駅を始発としまして吉原中央駅、通りまして上の大月線と同じように富士宮駅まで通りまして最終終点、富士山世界遺産センターまで伸びている系統でございます。こちらのほうを1日3往復、今平日毎日運行を始めまして、そちらのほうが新規となっております。

次のページをおめぐりいただきまして2ページ目のほうの大淵線、こちらの系統に関しましては、今までは吉原中央駅という駅のほうを始発としましてこちら大淵の中野を經由いたしまして富士宮駅に着く路線でございました。こちら利便性向上のため富士駅、あと富士市の中にあります障がい者施設の富士市フィランセを經由いたしまして富士宮駅に行く系統といたしまして路線の再編を行いまして新規の扱いとなっております。それぞれ中の現行と計画の数字につきましては、先ほど市単系統でも述べた通りカレンダーで実車走行キロ、あと経常収入のほうも前年を見越して収入経費も先ほどの市単系統と同じように算出をしております。こちらのほうもやはり原油、燃料費の高騰等ですね、車両修繕費の、老朽化が激しく同じような形で前年を上回って計上させていただきます。

簡単ですが以上でございます。

議長（副市長）

ありがとうございました。引き続き山梨交通株式会社様から説明をお願いします。

事業者（山梨交通 上野氏）

皆さんこんにちは。山梨交通のお世話になっております上野と申します。皆様方には平素より当社のバス事業に格別なご協力ご支援をいただきまして、この場を借りてお礼を申し上げます。それでは着座にて失礼いたします。

資料3の2ページですか、先ほどの富士急さんの続きになるんですが、事業者番号105番、こちらですね、当社幹線系統は1系統、富士宮―蒲原病院線でございます。当該路線については富士宮駅を出て蓬萊橋を渡り、市境を渡って旧富士川町内、旧道ですね、バイパスではなく旧道を出て富士川駅、蒲原病院まで市町をまたがる長大な路線でございます。資料を右に行って「輸送サービスの範囲」および特徴についてなんですけど、平日12.5往復、休日6往復、小中学生の通学やあとは通勤、通院、買い物等の手段としてそれぞれの駅、病院をまたいで幹線的に利用されている路線でございます。またイオンモール富士宮を乗り入れしてますので、買い物の足として使われている路線でございます。下段の現行と計画の数値ですが、今までご説明があった通り、弊社も現行は令和2年、計画については令和3年4年5年、各年度のカレンダーから運行回数の理論値を抽出してですね、それぞれ令和元年度の実績をもとに作成した推定値が記載されております。ご覧の通り赤字路線であり、富士宮市様をはじめとして国、県、沿線自治体様に幹線補助路線としてご審議いただきながら維持をしている路線であります。

簡単ですが、以上になります。

議長（副市長）

ありがとうございました。事業者様からの説明は終わりました。この件につきまして何かご意見等ございましたらお受けしたいと思います。いかがですか。よろしいですか。

特にご質問等ないようですのでお諮りいたします。第3号議案、令和3・4・5年度国庫補助路線の生活交通確保計画案につきまし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)

ご異議なしということでございます。よって本案は原案のとおり承認をされました。事務局は静岡県生活交通確保対策協議会に報告をお願いします。

次に第4号議案、「令和2年度、令和3～5年度の収支改善計画について」を議題といたします。本案は2号議案及び3号議案の路線に関する運行事業者の収支改善計画となりますので、各事業者様からそれぞれ説明をお願いします。

まず、富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いします。

第4号議案 令和2年度市営バス等の生活交通確保計画案について

事業者（富士急静岡バス 後藤氏）

引き続き富士急静岡バスから収支改善計画につきまして述べさせていただきます。当社市単系統と国庫補助系統と2パターンございますので、順に説明をさせていただきます。

利用促進策としましてはこちら毎年継続して行っているものをそれぞれ記載させていただいております。本年度は(12)のほうでございまして、小・中学生の長期休暇のほうに合わせた特別運賃ということで、こちら去年の夏からですね、始めまして今回春休みまで実施しております。こちらのほうも毎年継続して行っていきたいと思っておりますので、利用促進に努めたいと思っております。(13)のほうにつきましてはすみませんこれ富士市内のほうに関係がございまして、バスロケーションシステムの整備を今年度も進めておりまして、こちらの更なる活用のほうをしていきたいと思っております。利用促進策ということで挙げさせていただいております。

経費削減策につきましては、燃料のグループスケールメリットを活かしたコスト削減を行いまして、経費の低減化を推進します、と書いておりますが、やはり燃料の高騰が激しく、そちらのほうも限界がありまして、かなり厳しい状況ではございます。それぞれ(1)から(5)までも前年と同様の記載となっております。

続きまして2ページ目でございます。令和3年から5年度の計画でございます。こちら国庫補助系統にかかる収支改善計画ということで記載させていただいております。先ほどとほぼ内容は収支改善策同様でございます。経費削減策についても同様で記載をさせていただいております。

富士急静岡バスからは以上でございます。

議長（副市長）

ありがとうございました。続きまして、山梨交通株式会社様から説明をお願いします。

事業者（山梨交通 上野氏）

引き続き着座にて失礼させていただきます。資料4-2、富士急さんの続きのところですね、令和3年から5年度の収支改善計画、富士宮―蒲原病院線の計画をここで述べさせていただきます。

まず利用促進策ですが、各市町のバス啓発イベント、あと共通回数券をそれぞれ持ちましたので、共通回数券の運用ですね、あと沿線の市町の小学校に出向いてですね、低学年を対象にバスの歴史であったりあと乗り方を勉強する出前授業というのがありまして、若年層がバスに触れあう機会を作っております。またパスモ、交通系ICカードですね、この最大の特徴である相互利用、こちらの利便性をPR、バス停にバナーを貼ったりバスの車内にポスターを貼ったりしましてですね、ほかの公共交通機関とのシームレス化、乗り継ぎに支障がないことをPRすることによる促進を目指しております。また弊社のバス総合案内システム「バスコンシェルジュ」というサイトが

あるんですが、こちらの停留所時刻表データを引用してですね、皆様にインターネットサイトの駅すばあと、グーグルマップといった大手インターネットサイトに情報を提供しましてですね、先ほどのパスモと相まって電車を降りたあとの2次交通としての選択肢、こちらで当社のバスをご利用していただける幅広い機会を設けて、一層の収支増収を目指しております。また、これ3年ぶりになるんですが、春・夏・冬休み、小学生50円、学生が100円運賃というのが今年の冬休みから復活してまた実施し始めました。3年ぶりの実施となるんですが、改めて小学生であったり先ほどの沿線の学生さん、あとそのお父さんお母さんなど保護者のかたがですね、一回バスに乗ってみようという改めてバスに触れる機会を作るということで、先ほどの出前授業と併せてバスを見直すよいきっかけになるのではないかと考えて策定しております。

経費削減策としては運転手、あと車両運用の効率化としてですね、車両代替えを促進して人件費や燃料費の削減に努めてまいります。また一昨年前ですか、デジタルタコグラフをようやく導入しまして、これらを活用して運転手の個々のデータをそれぞれ集計してですね、それぞれの癖であったり特徴であったりをつかんで事故防止はもとより経費燃料の削減、あと省燃費運転による経費の削減に努めてまいりたいと思っております。

簡単ですが以上です。

議長（副市長）

ありがとうございました。事業者からの説明は終わりました。それではこの件につきまして何かご質問ご意見等ありましたら伺いたいと思います。いかがですか。よろしいですか。

ないようですのでお諮りをいたします。第4号議案、令和2年度、令和3～5年度の収支改善計画につきまし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）

ご異議なしと認めます。よって本案は原案のとおり承認をされました。各事業者様は静岡県生活交通確保対策協議会へ報告をお願いいたします。

次に第5号議案、「令和元年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市町取組シートについて」を議題とします。事務局から説明をお願いします。

第5号議案 令和元年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市町取組シートについて 事務局（室長）

それでは説明いたします。資料5地域間幹線系統市町取組シート、5というタグがついているところをご覧下さい。本議案は県の補助事業である「バス運行対策費助成事業」の事業評価制度に関する案件となります。対象路線は地域間幹線系統の乗合バスで、山梨交通様の1系統と富士急静岡バス様の3系統となります。

この事業評価はまず各事業者様が系統別に自己評価を行い、県に提出します。県は市に対し、この自己評価の結果や運行実績、対象路線を取り巻く状況などを踏まえ、今後の取り組み方針案の作成の依頼があります。本案がそれになります。市は本日の承認を経て県へ提出し、県が取りまとめをして公表を行うという流れになっております。

皆様にはまず1ページの民間バス路線への取組内容の市の考え方についてをお諮りし、承認をお願いするものになります。

それではまず1枚めくっていただきまして1ページ目をご覧ください。

1ページ目は山梨交通様が運行している富士駅～イオン～星山台～蒲原病院線となります。(1)に基本的事項が書かれておまして、「主な運行目的」これについては「運行目的どおりに適切に実施」されたということでA評価となっております。「増収策」につきましては事業者ごとに取り組みをしておりますので「有」ということで、「費用削減策」についても「有」ということとなります。

次に(2)各項目の評価の「運行回数」ですが、運行回数についても計画通り進められたということで「計画数以上」ということで3点、「収支率」につきましても計画目標の32.3%が36.7%になったということで、6点がついております。「乗車人数」につきましても74,772人が目標であります。運行実績で73,524人ということで、若干下回っていますが5%以内ということで3点がついております。一つ飛んできまして「広域トリップ状況」市町を、うちの場合ですと山梨交通さんの場合ですと富士市さんと富士市をまたぐ移動の割合というものが25.15%ということで、かなり市町をまたいで移動している者が多いということで25.15%になっていまして、評価点についても20%以上が20点の満点となっておりますので、20点というのがついてます。次に「キロ当たり経費」でございますが、これも国のほうで示された経費でございます。この経費につきましても基準単価というのが、静岡県内ですと365.53円というのが基準単価になっております。これに比べて高い、単価以上ということで0点というものになっております。これらの評価点数をまとめますと合計38点ということでB評価、26点から51点がB評価ということで、「地域間幹線系統として適した運行となっている」ということでB評価がついております。

次に1ページめくっていただいて、3ページ目をご覧ください。上から3段目のところに「系統キロ程」というものがございます。系統キロ程は18.0km、輸送量としましては24.4人/日、平均乗車密度は2.4人/便ということになっております。

これらを踏まえまして1ページ目を見てください。1ページ目というのは資料の一番最初のページになります。資料5の地域間幹線系統市町取組シートになります。ここで富士宮市の「取組内容」なんです。本路線は富士宮駅～イオン～星山台～蒲原病院までの長大な路線である。収支率は目標を達成できたが、乗車人数は目標を下回っている。交通系ICカード「PASMO」の導入や高齢者定期券（ゴールド定期）などのサービス実施により、利便性の向上と利用者の増加に努めている。市としては、通勤・通学・通院及び買い物の利用が多く重要な路線であるため、国や県補助後の欠損額を補助することや、のりもの祭の実施などの利用促進を行うことや、市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたい。」と考えております。

次に曾比奈線に移ります。ページをめくっていただきまして5ページ目をご覧ください。曾比奈線につきましては富士急静岡バス様が運行する路線となっております。(1)基本的事項については「A」「有」「有」と同様となっております。「収支率」につきましても目標を上回っているため、評価点数が18というふうになっております。下の「乗車人員」につきましても計画32,218人のところを実績36,563人ということで上回っているため、6点がついております。「広域トリップ状況」についても69.1%ということで、20%を上回って満点となっております。「キロ当たり経費」につきましては先ほど説明しました365.53円を上回っておりますので、「単価を上回った」ということで0点、合計が55点ということで下のABCの評価を見ていただきますと55点は「地域間幹線系統として優れた役割を果たしている」ということでA評価がついています。

7ページをご覧ください。7ページ目の上から3つ目の行になりますが、系統キロ程としましては11.5km、輸送量は18.1人/日、平均乗車密度は3.7人/便となっております。

これらを踏まえまして1ページ目、また1番最初のシートを見ていただきたいんですが、「本路線は、西富士宮駅～赤坂～曾比奈までの路線で、富士宮東高校及び富士特別支援学校への通学や富士脳研病院の利用者が多い。収支率・乗車人員は目標値を上回っている。全体的に評価は高くA評価となっている。潜在的に多くの利用者が見込めるため、事業者の努力により更なる収支改善を図っていただきたい。市としては、のりもの祭の実施などの利用促進を行うことや市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたい。」という内容になっております。

次に大淵線になります。また後ろのページで8ページ目をご覧ください。大淵線につきましては吉原中央駅から中野、富士宮駅までの路線となっております。これにつきましては評価についても「A」「有」「有」ということで、運行回数につきましても3回ということで目標を達していますので3点、収支率についても78.20%ということで18点、乗車人員も33,618人から34,513人

ということで増えておりますので3点、ということになっております。広域トリップ状況につきましても20%以上ということで満点の20点、キロ当たり経費につきましても先ほど説明した同じ単価が書かれておりますので、単価を上回っておりますので0点ということで、合計52点でこれにつきましてもA評価となっております。

10ページ目をご覧ください。10ページ目につきましても大淵線について3段目を見ていただきますと、系統キロ程としましては14.8km、輸送量としては15.3人/日、ということになっております。平均乗車密度は5.1人/便、運行回数は3回/日ということになっております。

これらを踏まえまして、また1枚目の取り組みシートをご覧ください。大淵線につきましても「富士宮駅～中野～吉原中央駅までの路線。富士特別支援学校への通学があり、通勤、通学の利用者が多い。収支率は、目標値を下回っているが、乗車人数は目標値を上回った。全体的には評価は高くA評価になっている。潜在的に多くの利用者が見込めるため、事業者の努力により乗車人数の増加と収支改善を図っていただきたい。市としては、のりもの祭の実施などの利用促進を行うことや市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたい。」という内容になっております。

続きまして11ページ目をご覧ください。11ページ目につきましては大月線の内容となっております。大月線につきましては吉原中央駅から峰畑、富士宮駅になっております。基本的事項は先ほどのものと同様でございます。運行回数につきましても計画となっておりますので3点、収支率についても77.8%ということで18点、乗車人員については計画を上回っておりますので6点、広域トリップ状況につきましても20点の満点ということで、一番下のキロ当たり経費につきましても単価を上回っておりますので0点となっております。点数については57点ということでA評価をいただいております。

13ページ目をご覧ください。系統キロ程なんですけど9.5km、そして輸送量は98.9人/日、平均乗車密度は4.3人/便、運行回数は23回/日となっております。

これらをふまえまして取組シートのほうの記載でございます。「本路線(大月線)は、富士宮駅～峰畑～吉原中央駅までの路線。イオンモール富士宮店への買い物・富士宮東高校へ通学のアクセスとして多くの利用者がいる。収支率・乗車人員は目標を上回っており、収支率は評価点が高い数値を示している。広域トリップ状況も高く地域間幹線系統としてはなくてはならない路線となっている。全体的に評価は高くA評価となっており、潜在的に多くの利用者が見込めるため、事業者の努力により、収支改善を図っていただきたい。市としては、のりもの祭の実施などの利用促進を行うことや市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたい。」と考えております。私からは以上でございます。

議長(副市長)

はい、説明は終わりました。ちょっと長くなりましたけれどもこの件につきましてご質問ご意見等ありましたらお願いをします。いずれも民間バス路線についての取り組みの公表シートでございます。

静岡運輸支局(小松田代理)

市の担当の方から地域間幹線系統の県の評価シートの説明があったかと思うんですけど、その中で富士急静岡バスさんが運行している5ページの曾比奈線と大淵線についてなんですけど、いずれも県の評価のほうはAということで高い評価を得ておられるわけなんですけど、それぞれ7ページと10ページのほうを見ていただきたいんですけど、7ページの上段のところ輸送量というところがあるかと思うんですけど、曾比奈線については18.1、大淵線については15.3ということで、この数値なんですけど国の幹線系統の補助要綱に1日当たりの輸送量が15人から100人という規定がありまして、曾比奈線はまだ18あるんですけど大淵線はもう15.3ということで、これを下回ってしまいますと国庫補助の対象にならなくなってしまふ、ですので評価は確かにAですけれ

ども輸送量が低いということを念頭に置いてですね、これから利用促進のそういったところを図っていただければと思います。よろしくをお願いします。

議長（副市長）

よろしいですか。今委員のほうからご指摘がございましたけれどもこの件につきましてなにかありますか。

富士急静岡バス（茂木委員）

ご指摘いただきました通り、大月線の輸送量は運行回数も多いこともございまして規定の最低値をはるかに上回っておりますが、ご指摘いただきました曾比奈線・大淵線については、利用者実態が朝の通学、夕方の通学が多く午前中は閑散としているというのが利用実態でございます。我々としては現状でもシルバー定期券というような高齢者向けの企画券もございまして、そういったものを PR していくなど引き続き利用促進に努めるとともに、大淵線については先ほど系統のご説明をさせていただいた通り、この10月から吉原中央駅を終点としていたところを富士駅まで伸ばして、更なる利用促進につなげるように図っているところでございます。

議長（副市長）

そのようにご指摘いただきましたのでよろしくお願いいたします。その他よろしいですか。

ではないようですのでお諮りいたします。第5号議案、令和元年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市町取組シートにつきまし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）

ご異議なしと認めます。よって、本案は原案のとおり承認をされました。事務局は静岡県生活交通確保対策協議会に報告をお願いします。

続きまして第6号議案、「令和元年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について」を議題とします。事務局に説明を求めます。

第6号議案 令和元年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について

事務局（室長）

それでは説明いたします。これにつきましては国庫補助を受けている宮バスの東南循環・北循環の改善事業計画を出しまして、事業の実施内容を評価するという事で、事業の進捗状況の評価して国へ提出しております。1、2ページにつきましては国の共通様式、3ページ目については中部運輸局の様式となっております。こちらは東南循環、北循環をふくめました市内公共交通の事業報告となっております。東南循環は内回りでは西小泉のバス停を経由しますが、外回りではこのバス停を経由しないことになって系統が分かれておりまして2段となっております。それ以外は同じ内容となっておりますので、評価をまとめて記載させていただいております。

それでは1ページ目をご覧ください。1ページ目の「①補助対象事業者等」ということで富士急静岡バス株式会社様のお名前が2つ書かれています。「②事業概要」としましては富士宮市市営バス「宮バス東南循環(申請番号1)」、富士宮市市営バス「宮バス東南循環(申請番号2)」ということで、先ほどお示ししましたようにそれぞれ内回り外回りで通っているバス停が違うことによってキロが違っていて、ここで2つの路線という扱いをさせていただいておりますので、ここに2つ記載させていただいております。3番目の「③事業評価結果の反映状況」としましては、収支率・利用者数の目標値を設定するとともに、アンケート調査等を実施して分析、評価及び運行内容の検討を行いました。また、出前講座において、公共交通の現状について情報提供を市の皆様に対して行いまして、事業に対する利用者の重要性を認識してもらっているところでございます。そして利用の拡大に努めております。さらに乗り換え検索サイト、今「駅すばあと」と「ナ

ビタイム」のほうに時刻表を掲載させていただきまして、利便性の向上をはかっております。「④事業実施の適切性」としましては計画通り適切に実施されたということで A と評価しております。「⑤目標・効果達成状況」なのですが、運賃収入等の割合は、目標値を上回っております。また利用者数についても若干上回っていますが、まだこれから頑張っていきたいと考えていますので B 評価ということで、伸び率がそんなに大きくないということで B 評価をつけさせていただいております。引き続き富士急静岡バスさんと協力いたしまして地域の会合や寄合処、これは高齢者が集まる会合でございますが、そういうところで情報提供して利用促進に努めていきたいと考えております。

それでは下の段の富士宮市市営バス「宮バス北循環」について説明いたします。これにつきましても事業評価結果の反映状況は同様でございます。計画通りで運行されておりますので A、次に「⑤目標・効果達成状況」ですが、これにつきましては利用者が大幅に上回っておりますので A 評価をつけさせていただいております。引き続き出前講座等々で利用促進を図っていきたいと考えております。

1 ページめくっていただきまして 2 ページ目になります。これにつきましては「事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について」ということで、協議会名は「富士宮市地域公共交通活性化再生会議」ということでなっております。「地域の交通の目指す姿」としましては、「富士宮市は富士山の西南麓に位置し、日本一標高差が大きい市である。面積は 389 km²と広大で市域のほとんどは斜面で、徒歩・自転車の移動は困難な地域となっており、マイカーの依存度が高い。」となっております。また、「近年、高齢者による交通死亡事故が社会問題となっており、今後さらなる高齢者が見込まれる中、高齢者をはじめとする交通弱者のマイカー以外の移動手段を確保する必要がある。地域幹線系統のバス路線へと接続するフィーダー系統などの市営バス路線をはじめ、他の公共交通と有機的に連携を深めることにより、市域全体の公共交通の機能充実や広域的な交通ネットワークの構築を図るとともに、地域の実情に即した便利な生活交通の確保に努め、マイカーから公共交通への転換を促し、持続可能な公共交通の実現を目指す。」としております。

3 ページ目につきましては、中部様式の富士宮市地域公共交通活性化協議会の内容となっております。

まず 4 ページ目、「1. 協議会が目指す地域公共交通の姿」ということで、市の概要、そして一つ目の◎については「地域特性と背景」ということになっております。二つ目の◎につきましては「計画等における公共交通に関する目標及び期間」、今富士宮市では「富士宮市地域公共交通計画」を策定して、平成 30 年度から令和 2 年度までの計画を持っておりますので、その内容が記載されております。あとは「第 5 次富士宮市総合計画」、「都市計画マスタープラン」というものがあります。

5 ページ目をご覧ください。「2. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組内容」としまして、「◎計画に位置づけられた事業及び内容」としましては「民間路線バスの維持」、そして「宮バス、宮タクの維持、利用促進」、「JR 身延線、路線バス、宮バス、宮タクの連携」、「高齢者運転免許証自主返納の支援」ということを謳っております。

次に 6 ページ目をご覧ください。「3. 計画の達成状況の評価指標とその結果」になります。これは富士宮市におきましては富士宮市公共交通計画の PDCA(事業評価)指針に基づいて評価を行っております。

7 ページ目をご覧ください。「3. 計画の達成状況の評価指標とその結果」ということで、令和元年度の宮バスの評価が書かれています。これにつきましては去る 9 月 12 日の再生会議で協議を行っております。

次に 8 ページ目をご覧ください。「5. 自己評価から得られた課題と対応方針」でございます。これにつきましては下から 3 つ目のボツを見ていただきますと、「交通事業者と協力して、地区の会合や寄り合い処などで公共交通に関する説明会の実施」をしております。今年度は 17 か所を実施予定で、現在 14 か所実施済みでございます。公共交通のイベントは毎年 10 月にのりもの祭を行

っています。最後のポツなんです、「高齢者ドライバーが、運転免許証を返納しやすいよう、支援」を継続してまいります。

次に9ページ目になります。これにつきましては中部様式2になります。

10 ページ目をご覧ください。「1. 直近の第三者評価の活用・対応状況」ということで、直近、昨年度なんです、中部運輸局のほうに出向きまして第三者評価を受けております。その際、評価結果としましては乗り換え案内の検索サイト、利用促進については評価しますということと、あと宮バスの評価においては、4月～7月の実績によって評価を行っている、この評価方法は検討していただくことを期待します、利用者ニーズを把握するとともに、地域にあった利用促進の取組みを実施することを期待します、という結果をいただいております。これにつきまして宮バスの評価については前年度の実績で評価を行うことを調査研究しております。利用者満足度の調査や市民満足度アンケートというのは毎年行っていたり、更には地区施設での会合や寄り合い処での説明会を開催して利用促進に取り組んでまいります。今後の対応方針につきましてはPDCA 評価、そして路線バスをはじめとして公共交通の状況を周知することで公共交通の現状や維持・継続に必要なことなどを認識してもらい、利用の拡大に繋がられるよう努めてまいります。

11 ページ目については「2. アピールポイント」ということで、先ほど説明しましたように駅すばあと・ナビタイムというところで時刻表検索ができるようになりました。また広報ふじのみやを使って利用促進のために宮タクの特集記事を組んで広報しておるところでございます。

私からは以上でございます。

議長（副市長）

はい、説明は終わりました。この件につきまして何かご意見・ご質問等ございましたらお受けをしたいと思いますがいかがですか。それぞれの中の事業評価についてという説明でございました。よろしいですか。

私から一点、申し上げますと実は高校生議会という会議がございまして、高齢ドライバーの事故が多いと、その安全対策、どうしたら免許返納を促進できるかということで高校生から議会に提案がありまして、免許自主返納者に対する市からの支援ということでありまして、次の議会の中で、今1回5,000円だったかな、それを倍額にしようということで、この2月定例会に出して高齢者の自主的な返納を促進するというにもう少し積極的に取り組もう、こんなことも方針で出しております。ご報告をさせていただきます。

それではご意見ないようですのでお諮りをいたします。第6号議案の令和元年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価につきましては原案のとおり承認することでご異議ありませんか。

（異議なし）

ご異議なしと認めます。よって、本案は原案のとおり承認されました。事務局は中部運輸局、静岡運輸支局へ報告をお願いします。

引き続きご審議をお願いします。次に第7号議案、「宮バス（芝川路線 稲子線）の退出意向の申出について」を議題とします。事務局に説明を求めます。

第7号議案 宮バス（芝川路線 稲子線）の退出意向の申出について

事務局（室長）

それでは協議事項の、先ほどの表紙、次第を1枚めくっていただいた協議事項の第7号議案というものをご覧ください。

ここに①理由が書いてあります。宮バスの芝川路線稲子線というものがございまして、芝川会館を出まして芝川駅を経由して上稲子落合という路線になっております。芝川駅付近の島踏切というところがございまして、ここを通過後県道主要地方道富士川身延線に入る場合に、その待機する場所が短いため、通常ではスムーズに運行しているんですが、道路事情によってはバスの車

両の十分な待機場所が確保できない懸念があります。②退出意向の申出につきましては、これは芝川路線の稲子線を廃止するというものではございません。尾崎への経路を見直しすることとさせていただきます。この場合芝川駅を通らず、芝川会館から尾崎の経路を検討することになり、一部通らなくなる区間も想定されることから芝川路線の稲子線の路線の見直しのために退出意向の申し出を行うものでございます。③退出希望時期につきましては令和2年10月1日木曜日からとなっております。④その他、この路線の見直しにつきましては関係機関と協議をして進め、令和2年5月、次回の活性化再生会議の中でご協議いただく予定となっております。

それでは資料7をご覧ください。資料7には令和2年度バス路線退出意向等申出書というものがございます。このところで退出キロ程というものが未定となっております。これは退出キロが0になる可能性もありますし、数字が入ってくる可能性もあります。今のところ協議を経た上で出して決定していきたいと考えております。

次に1ページめくっていただきまして、現在の路線図となっております。これにつきましては先ほど説明しましたように左を見ていただきますと芝川会館を出発しまして芝川駅、そして上稲子落合のほうに向かう路線となっております。右の拡大図のほうを見ていただきますと、今芝川会館、芝川駅そして尾崎というところにバス停がございます。赤のルートを見ていただきますと、芝川会館から出発しまして芝川駅でバス停がありまして、次に島踏切というところを通って釜口橋というところに向かっています。帰りは尾崎のほうから釜口橋を通りまして青色の路線で帰ってくるものになります。市としましては、今想定しているものは芝川会館から芝川駅を経由しまして島踏切を通って釜口橋に行くルートを、ここの赤い路線を一部見直ししまして、芝川会館からそのまま釜口橋のほうに、西の方向に向かうものを想定しています。そして帰りは青色のルートを通って島踏切を経由して芝川駅を往復、芝川会館に戻ってくるというルートを検討しています。

右のほうを見ていただきますと、芝川路線の稲子線の島踏切というものがございます。まず上の写真なんですが、これは山梨方面から富士川方面を見ているものになります。富士川方面という上稲子落合のほうから来た、釜口橋のほうから島踏切を経由する場合については、これはスムーズに渡れますので特に問題はないと考えていますが、下の写真を見ていただきますと、芝川駅のほうから来まして山のほうからこの県道に入るときに停止線との間が、見ていただきますと距離があまりありません。そこで交通事情が悪い時になりますとバスの後方がバーに引っかかってしまう可能性も懸念されているということで今回申し出をさせていただいて、この路線のルートの変更を検討していきたいと考えております。

もう1枚めくっていただきますと、バス停別乗降客数というものがございます。これは令和元年度の11月までのものになりますが、芝川会館を出発して芝川駅に行くものが上段になっております。稲子のほうから芝川会館のほうに戻ってくるものが下段になっております。この場合、上段の芝川駅を通って釜口橋に向かうところにつきましては、11月までの乗る方が6名、降りる方が0名ということで、ほとんどのご利用がございません。ただ稲子のほうから帰ってくる場合につきましては、芝川駅では340人のご利用がございましたので、今後も利用者の足の確保はしていきたいというふうに考えております。下に時刻表が書いてありますが、芝川会館から上稲子落合というところに行くのに、芝川会館というところを経過しないで、芝川会館から尾崎のほうに行くような状況にしたいというふうに考えております。私のほうからは以上でございます。

議長（副市長）

説明は終わりました。今の路線だと踏切のバーがかかってしまうので、危険なのでそのルートを変えたい、ということとさせていただきます。特に今の路線を変えたとしても利用者はない、こういうこととさせていただきます、やっぱりこれも退出意向になるんですね。

事務局（室長）

はい。今私の申し上げたルートですと退出にならないんですけど、万が一芝川駅から全部西に向かうという話になりますと、芝川駅の島踏切からちょうど芝川会館を西に行った交差点のところにガソリンスタンドがあるんですが、そこまでは全く路線がなくなる可能性も捨てきれないもんですから、一応退出意向ということで、未定というかたちで協議が調ったところで決定していきたいなというふうに考えています。

議長（副市長）

説明は以上でございます。この件につきまして何かご意見ご質問等ありましたら、よろしいですか。

それではないようですのでお諮りいたします。第7号議案の宮バス（芝川路線 稲子線）の退出意向の申出につきまし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）

なしということでございます。よって本案は原案のとおり承認をされました。事務局では静岡県生活交通確保対策協議会に申し出をお願いします。

それでは最後の協議事項でございます。第8号議案、「宮タク（北部エリア）の運行について」を議題とします。事務局から説明をお願いします。

第8号議案 宮タク（北部エリア）の運行について

事務局（室長）

それでは宮タク北部エリアの運行について説明いたします。

資料8をご覧ください。1. 運行場所の追加の理由としまして、宮タクを活用して北部に放課後児童クラブのない井之頭小学校の児童の、近接する上井出小学校の校区にある放課後児童クラブへの児童の移動を支援するため、井之頭小学校を乗降場所に加えるものでございます。上井出小学校につきましては乗降場所として設定が済みしております。2. 運行日及び運行時間につきましては北部エリアの上井出方面から北部方面の運行時間および上井出方面から根原方面への運行時間については変更ございません。現行の運行時間については記載のとおりでございます。3. 運行系統又は運送の区間につきましては宮タク北部エリアの猪之頭ゾーンに富士宮市立井之頭小学校を加えるものでございます。4. 運賃の種類、額及び適用方法につきましては、井之頭小学校から乗降場所に設定されている上井出小学校までは大人は700円、子どもはその半額の350円に設定させていただきたいと思っております。5. 運行予定開始日は令和2年4月1日を予定しています。

私からは以上です。

議長（副市長）

説明は終わりました。これは行政上、教育委員会のほうからも問題になっておりまして、放課後児童クラブ、やっぱり預かる場所がないと、そうすると結局何が起こるかという過疎化が進んでしまうとか、子どもさんをもっと街中の学校へ行くということで児童・生徒さんが減ってしまう、こういうことがありますので、これは宮タクを利用して、これを使うことによって放課後児童クラブがあるところと同じような子どもさんを預かれる場所に、要するに移動を親の負担なくできるようにしようと、こういうことでございます。

この件につきましてご意見ご質問等ありましたらお願いをいたします。よろしいですか。

それではお諮りをいたします。第8号議案の宮タク（北部エリア）の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）

ご異議なしと認めます。よって本案は原案のとおり承認をされました。

以上で協議事項はすべて終了しました。今日は特に提出議案が多くて、様式が決まっているので分かりにくい分もあったかと思いますが、よろしくをお願いいたします。

それでは次、続きまして報告事項に移ります。報告事項①「宮バス（芝富線・稗久保線）の大久保中のバス停について」、事務局から説明をお願いします。

(2) 報告事項

報告事項① 宮バス(芝富線・稗久保線)の大久保中のバス停について

事務局（室長）

それでは資料9をご覧ください。

これは宮バスの芝富線、稗久保線を通過している大久保中(なか)のバス停を南に100mほど移動するものとなりました。理由としましては、現在地ではバスがバス停に停留した場合、交差点にその車体がかかってしまうということで、調査したところそのようなことが判明しましたので、地元区にご協力いただいて移動することとしました。今後宮バスの運行事業者さんが、これは信興バス株式会社様になりますが、バス停間の変更の届け出を国土交通省運輸支局様のほうに提出する予定でございます。資料9につきましては、これは地域で回覧していただいた資料をそのまま使わせていただいています。現在地から約100mが新バス停ということで、100mですので時刻の変更はございません。

1 ページめくっていただきますとその場所があります。場所としましては芝川中学校、芝富小学校を500mくらい北に行ったところに大久保中というバス停があるんですが、それを新しいバス停に移動するものでございます。

私からは以上でございます。

議長（副市長）

事務局からの説明は終わりました。これは報告事項ですがこの件について何かご質問等ございましたらお願いします。少し、100mくらい動かしたいということです。

静岡運輸支局（小松田代理）

2 点確認させていただきたいんですけど、当然移設にあたっては警察の方と道路管理者、そういったところに調整はされたのかということと、あと利用者のほうには回覧で周知されたということでもよろしかったでしょうか。

事務局（室長）

道路管理者さんのほうに確認しましたところ、この移設先につきましては静愛運輸さんというところの私有地の中ということで、特に占用の許可は必要ないよと。警察さんのほうにもお問い合わせしまして、ここについては特に協議する必要ないよということでお話いただきましたので、移動させてあります。更に地域の、大久保区というところになりますが、その大久保区の区長さんをお願いしてこの回覧を回していただいて、バス停にもこれを貼って2月1日から移動するものに決まっています。

静岡運輸支局（小松田代理）

今のことに付随してちょっと国土交通省のほうからお知らせなんですけど、国土交通省のほうでは一昨年、横浜のほうでバス停に停車中で降りた小学生ですかね、バス停を降りて横断歩道を渡ろうとしたところ、対向車が来てはねてしまったという事故がありまして、それを受けて現在国土交通省のほうで危険なバス停の調査ということで、今日お越しの富士急静岡バスさん、山梨交通さん、あと自治体で運行しているコミュニティバスの関係、そういったものに関しては各自治体さんのほうに危険なバス停の調査ということで、現在調査の依頼のほうをにかけております。これにつきましてははまたまとり次第、年内をめどに危険なバス停の中止された停留所の公表のほうを、現在着手する作業を進めているところでございますので、もしまたそういった危険なバ

ス停などを見かけましたら各事業者様なり自治体様なりのほうにご連絡のほうをしていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

議長（副市長）

事務局そのように配慮をしてください。お願いします。その他よろしいですか。

それでは以上で報告済みといたします。

次に報告事項②「のりもの祭の実施報告について」、事務局に説明をお願いします。

報告事項② のりもの祭の実施報告について

事務局（岩崎）

のりもの祭の実施報告について、次第の2ページをお願いいたします。

報告事項の②、のりもの祭の実施報告について、令和元年の10月19日、20日の2日間、富士急静岡バス株式会社様、信興バス株式会社様、山梨交通株式会社様、市内タクシー6事業者様のご協力を得まして開催することができました。場所は富士宮市役所の北側駐車場にて、交通に関するアンケートを行ったり、宮バスを展示しておりますので、その中で子どもさんたちに運転席に座っていただいて写真を撮ったものをカレンダーに印刷したものを配布したり、乗り物などのぬりえを行ったり、本年度からは富士急静岡バス様のご協力を得ましてミステリーツアーを行いました。ミステリーツアーにつきましては25人の定員だったんですけれども、ツアー開始1時間以上前から受付にお並びいただくなど好評でありました。ツアーは約2時間の行程で、本年度につきましては大中里を通りまして柚野地区、大倉ダム、JAう宮～な、富士急静岡バスさんの富士宮営業所での洗車体験などを行いまして、参加者の方からは、家族連れが多かったんですけれども、来年以降もぜひ参加したいという方は、アンケートを取った方全員から参加したいというお答えをいただいた結果となりました。今年度も交通事業者様のご協力を得まして実施していきたいと思っておりますので、ご報告申し上げます。以上です。

議長（副市長）

のりもの祭の報告でした。今報告ありましたように新しい企画をいろいろ考えたところ非常に好評でして、特にミステリーツアーの、普通の洗車体験というのはできるんですけどバスは体験できなくて、非常に好評だったということでございました。特にカレンダーについて、写真をとったものを入れてくれるの、カレンダーに、非常に好評でして、去年以上の応募がありました。特に富士急さんはじめ色々な皆さんにご協力いただきましてありがとうございます。

それでは②について、この件について何かご質問等は。

ないようですのでこれにつきましても報告済みとさせていただきます。

続きまして報告事項の③「王子エフテックス株式会社の工事に伴う迂回運行について」、事務局から説明をお願いします。

報告事項③ 王子エフテックス株式会社の工事に伴う迂回運行について

事務局（室長）

それでは王子エフテックス株式会社の工事に伴う迂回運行についてご報告いたします。

資料10をご覧ください。これは王子エフテックスさんからいただいた資料になりますが、王子エフテックス株式会社東海工場では身延線芝川駅近郊に設置されている芝川水力発電所の更新工事を今年の3月上旬から来年の2月までを予定しております。この水力発電所の水圧管を替えることによって、先ほど説明しました山側の、芝川駅の山側を通っている県道が、交通規制をさせてもらいながら工事をするよう計画しているということで、道路管理者様と協議をしているところでございます。ここがやはり、先ほどの宮バス稲子線もそうなんですが、宮バスの路線が通

っています。それに伴いまして宮バスの路線については、ちょっと長い期間になるんですが迂回運行をすることになります。

1 ページ目、裏面をご覧ください。全体の工程、通行止め期間としましては日曜日を除く 8 時から 18 時ということで赤の線グラフになっております。朝の宮バスの便を通過させた後に工事に入るということで、だいたい 8 時半くらいから工事に入るのかなというふうに聞いております。宮バスの迂回につきましては芝川駅のバス停の近くまで行きましてそのところで反転をして芝川会館に戻ってきて稲子のほうに向かったり、更には芝川会館の前の道を北に上がることによって芝富線とか稗久保線を運行するというような動きをしたり、あとは芝川会館から県道のほうに出て運行するような運行形態をとるかたちになりますので、宮バスは午前中についてはほとんど遅延がないと聞いていますが、午後については長期に渡って若干の遅延が発生するというので、今回報告をさせていただきました。私からは以上でございます。

議長（副市長）

事務局からの説明は終わりました。何かご意見ご質問等ありましたらお願いいたします。こんなところを送水管が通ったんだね。通常ですと分からないことですがけれども。王子エフテックス株式会社の水力発電の更新工事に伴う交通規制ということでございますけれども、かなりの期間が長いようですがけれども、4 月から 9 月ということで、それぞれ迂回措置をとるということでございます。

よろしいですか。それではご質問ないようでございますので、報告事項③は報告済みといたします。

以上で報告事項はすべて終了いたします。

それではその他といたしまして、「高齢者運転免許証自主返納支援事業（補助券の変更）について」、事務局から説明をお願いします。

(3) その他

・高齢者運転免許証自主返納支援事業について（補助券の変更）

事務局（室長）

高齢者運転免許証自主返納支援事業、補助券の変更について説明させていただきます。

資料 1 1 をご覧下さい。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、満 65 歳以上で運転免許証、これは有効期間のあるものです、を自主返納した市民に 5,000 円分の公共交通補助券を 1 回限り交付しております。支援内容としましては、市営公共交通の宮バス・宮タクの乗車で使え、更には富士急静岡バス株式会社様のシルバー定期券、そして山梨交通株式会社様のゴールド定期券でも使用できるように平成 31 年の 4 月から買えるようになっております。平成 30 年度の補助券の申請者が 332 名、令和元年度が 11 月までのが約 310 名ということで、去年を上回る数で今申請者が増えています。今後補助券の利用が増えていくことから新券にしまして、これは偽造防止をした新券でございます、偽造ができないものに変えて、高齢者運転免許証自主返納支援事業を充実させて、更にはそれを円滑に運用していきたいと考えています。そのために令和 2 年 1 月 6 日から新券を発行し、そして旧券、今まで配ったものについては新券への交換を 1 月 6 日から交通対策室のほうで実施させていただいております。旧券のご使用は令和 2 年 3 月 31 日までということでお願いして、4 月 1 日からは新しい券で皆さんにお願いしたいと考えております。

一つめくっていただきまして、旧券が左のほうのものになります。右の新券がさくやちゃんの載っている絵のほうで補助券を発行するとしております。今旧券から新券への交換をお願いしているところがございますので、市民の皆様にご広報のみやで呼びかけて、今券の交換に来ているということで、すでに交付されている方については交換というご不便をお掛けしますが、どうぞよろしくお願いしたいと考えております。以上です。

議長（副市長）

高齢者運転免許証の返納に伴う補助券の変更についてでした。よろしいでしょうか。
ではご質問ないですので、この件につきましてはよろしく願いをいたします。
次に富士宮市地域公共交通計画について、事務局から説明をお願いします。

・富士宮市地域公共交通計画について

事務局（室長）

それでは富士宮市地域公共交通計画について、仮称ではございますが説明させていただきます。
資料12をご覧ください。平成30年度から令和2年度の3か年の事業期間を持ちました任意計画でございます。富士宮市地域公共交通計画が令和2年度で終了いたします。このため令和3年度からの（仮称）富士宮市地域公共交通計画を策定するものでございます。新聞によりますと、先般24日の国土交通省の交通政策審議会の部会において、今後地方公共団体における計画の策定が努力義務ということで、これと路線補助との計画を連動させることが検討されているという報道がございました。このような状況もふまえ、国土交通省様では今、地域公共交通活性化再生法のほうの改正を目指していると伺っております。これらをふまえて次期計画については法定計画である地域公共交通計画の策定を検討することと考えております。今後、今回の本会議で詳細についてはご協議いただくこととなりますが、現状ではそういう今段階の状況報告と、方向性をお示しするものでございます。以上でございます。

議長（副市長）

この件について何かご質問等ありましたらお受けしたいと思います。よろしいですか。富士宮市の地域公共交通計画を策定するスケジュール等でございますけれども、どんな内容にするのか非常にまた課題の多いところでございますけれども、これはもうやっぱり法律に基づき各市で作らなきゃならないものということで、これに沿って作業を進めさせていただきたいと思っております。

それでは以上で本日予定していた案件についてはすべて終了いたしました。今日はどちらかという和一方的にこちらから報告したりご承認をお願いする件ばかりで申し訳なかったですけれども、またそれぞれの中でご意見ご要望ありましたらまたお受けしていきたいと思っておりますのでよろしく願いをします。

それではこの後の進行につきましては事務局をお願いします。

3 閉会

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2年度第1回地域公共交通活性化再生会議を5月中に開催を予定しております。詳細につきましては事前に通知を送付させていただきますので、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、令和元年度第4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。

15:30 閉会