

《第2回 富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

令和2年9月18日（金） 10:00～11:55

○会場 富士宮市役所 7階 710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・藤巻一正委員・山崎好信委員・風岡昌吾委員・家垣義洋委員・
紅林哲技師(仲野弘己委員代理)・鈴木清秀委員・篠原康夫委員・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任主査 岩崎朱美恵・市民生活課交通対策室 佐野陽日

説明員

報告事項①単独維持困難路線等に係る申出について6人

富士急静岡バス：米山氏・後藤氏、山梨交通：野口氏・野出氏、富士急バス：渡邊氏、小俣氏
報告事項⑤富士宮駅前広場の再整備検討について3人

都市整備課長 佐野滋美・都市整備課 市街地整備係長 穂坂友治・都市整備課 市街地整備課
主査 山本雄一

合計 29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2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。よろしくお願いいたします。本日の会議は、協議事項3件、報告事項5件を予定しております。よろしくお願いいたします。

なお、皆様にお集まりいただいた会議は、今年度初めてになりますので、会議に入る前に、新たに委員になられた方々がいらっしゃいますので、ご紹介いたします。一般旅客自動車運送事業者の代表者として、富士急静岡バス株式会社 取締役社長 小佐野慶(おさの けい)様。

富士急静岡バス（小佐野委員）

富士急静岡バスの小佐野慶でございます。2月の16日から着任いたしました。今後ともよろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

一般旅客自動車運送事業者に雇用されている者が組織する団体の代表者として、富士急静岡バス株式会社 富士宮営業所所長代理 広松明大(ひろまつ あきひろ)様。

富士急静岡バス（広松委員）

富士急静岡バス富士宮営業所所長代理の広松明大と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

富士宮市区長会の代表者として、副会長 佐野順一(さの じゅんいち)様。

富士宮市区長会（佐野委員）

佐野です。よろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

中部運輸局静岡運輸支局長が指名する者として、中部運輸局静岡運輸支局 首席運輸企画専門官 風岡昌吾(かざおか しょうご)様。

静岡運輸支局（風岡委員）

風岡でございます。よろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

富士宮市の国道を管理する者として、国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所 計画課長 家垣義洋(いえがき よしひろ)様。

静岡国道事務所（家垣委員）

いつもお世話になっております。静岡国道の家垣と申します。お願いいたします。

事務局（岩崎）

静岡県知事が指名する者として、静岡県 交通基盤部 都市局 地域交通課長 仲野弘己(なかの ひろみ) 様、本日は、代理の紅林(くればやし)様にご出席いただいています。

静岡県地域交通課（紅林哲技師(仲野委員代理)）

静岡県地域交通課です。本日は仲野が出席予定だったんですが、別件のため私紅林が代理として出席させていただいております。よろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

富士宮市内の県道を管理する者として、静岡県 富士土木事務所 次長兼企画検査課長 望月満(もちづき みつる)様です。また、本日望月満様につきましては、他の職務のため欠席です。すべ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、時間の都合もございまして、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ください。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、よろしくお願いいたします。

次に、令和2年度 事務局員を紹介いたします。市民部長 宇佐美巧(うさみ たくみ)です。

市民部長（宇佐美部長）

宇佐美です。よろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

どうぞよろしくお願いいたします。それでは、会議へ入るにあたり、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ているところではございますが、委員19人中、本日の出席委員は代理出席を含め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。

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）

はい。改めまして、皆様ご苦勞様でございます。富士宮市副市長の芦澤でございます。大変お忙しい中を富士宮市地域公共交通活性化再生会議に出席いただきましてありがとうございます。

私も多くを語るまでもなく、今、日本中がまだまだコロナの拡大、コロナ禍から抜けきれない現状でございます。国におきましても、新しく菅内閣も指されまして、やはり第一にコロナ対策が掲げられているところであります。当市におきましても、様々な面でできることはなにかということで検討をしておる、また実行をしているところでございます。今日も新聞に出ておりましたが無症状者のPCR検査を市が助成をして実施しようということで打ち出しました。多分、担当の福祉企画のほうで電話がガンガン鳴っているところだと思います。いろんな方策を考え、できることからやっというということで、富士宮市はこれからも進めていかなければならないと思っています。そういう中で、公共交通の活性化が議題ですけれども、やっぱりコロナ禍の一番の課題というか、自粛を要請する訳ですから人が動かない。つまり、それでなくても利用者が少なくなっている公共交通をさらに利用する人が少なくなっている。こういう状況でございます。

また、富士宮市におきましては、シンボルである富士山も、今年の夏は残念ながらコロナ対策ということを主な理由といたしまして、富士登山につきましては、山小屋が閉鎖をし、登山を遠慮していただくという、5合目までの路線も、一般車両については通行禁止という措置をとったわけでございます。そういう公共交通につきましても、非常に、それでなくても大変なところに輪をかけて困難な課題を背負っている現状でございます。そういう中で、やはりどうしたら活性化になるかということにつきまして、法定におきます富士宮市におきますこの協議する場という皆さんへのいろんな意見をだしていただいて、一歩でも二歩でも前に進むように市としても取り組んでいきたいと思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。

前置きが長くなりましたけれども、私のほうで議事を進めさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、規約の規定に基づきまして、議長の職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、皆様方のご協力をよろしくお願ひいたします。

まず、議事に入ります前に今日の会議には、報告事項の説明者として、富士急静岡バス株式会社様、山梨交通株式会社様、富士急バス株式会社様のそれぞれのご担当者の方にご出席いただいております。後ほど、ご報告をお願いしたいと思います。

それでは、議事に入りたいと思っております。はじめに、第1号議案「富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約の改正について」議題といたします。事務局に説明を求めます。

2. 議 事

【協議事項】

第1号議案 富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約の改正について

事務局（佐野室長）

交通対策室の佐野でございます。よろしくお願ひいたします。着座にて説明させていただきます。

それでは、まず協議事項第1号議案「富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約の改正について」ご説明申し上げます。

改正内容としましては、後ほどご覧いただきますが、資料1の通りとなります。施行日としましては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の施行日となります。

それでは、内容について説明させていただきます。資料1をご覧ください。まず改正内容でございますが、今般、富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約の根拠となる地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が行われ、本年6月3日公布、施行は公布後6ヶ月以内となりました、現行の法定計画である「地域公共交通網形成計画」については「地域公共交通計画」に

改められることとなりました。このことから、規約を改正するものでございます。

改正内容としては、別紙の赤字のとおりでございます。主には、先ほど説明しました、「地域公共交通網形成計画」を「地域公共交通計画」に改めるものでございます。2 ページ目に附則が記載されておりますが、改正日は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の施行日からになっております。これは、6 月 3 日から、半年以内の日付になります。後ほど風岡専門官から説明をしていただけることになっておりますので、よろしく願いいたします。私からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

事務局からの説明は終わりました。この件について何かご意見・ご質問等あればお受けしようと思っておりますが、いかがですか。

よろしいでしょうか。これは、国の法律の改正に伴う変更ということでございます。それではご質問ないようですので、お諮りいたします。第 1 号議案富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約の改正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）

ありがとうございます。ご異議なしと認め、原案のとおり承認をいたします。

続きまして、第 2 号議案「令和 2 年度公共交通 PDCA 評価の確定について」を議題といたします。事務局に説明をお願いします。

第 2 号議案 令和 2 年度公共交通 PDCA 評価の確定について

事務局（佐野室長）

はい。それでは、「令和 2 年度公共交通 PDCA 評価の確定について」説明してまいります。資料 2 をご覧ください。申し訳ございませんが、最初に数字の訂正をお願いいたします。満足度評価の欄がありますが、「利用者満足度調査結果」の数字が 4.1 となっておりますが、4.0 の誤りでございますので、修正をよろしく願いいたします。

それでは、説明をさせていただきます。「令和 2 年度宮バス事業評価（平成 31 年 4～令和 2 年 3 月）をご覧ください。宮バスと宮タク事業は、富士宮市公共交通 PDCA（事業評価）指針に基づきまして、2 年に一度本評価を行うこととなっております。本年度は、本評価を行う年であることから、令和元年度評価と比較して、報告をさせていただきます。

昨年の評価は、収支率調査及び乗車人員調査につきましては、これまで当該年度の 4 月から 7 月までの 4 か月間を調査期間としてまいりましたが、令和元年度に、中部運輸局から前年 1 年の評価方法の検討を求められたため、令和 2 年度の評価から前年 1 年間の平成 31 年 4 月～令和 2 年 3 月までの 12 か月分の実績と調査期間といたしております。

まずは、宮バスの評価についてご説明申し上げます。表を見ていただきまして、市営バス全体という欄がございます。そこを右に見ていただきまして、総合評価を見ていただきますと、本年度につきまして市営バス全体では、C+という評価になっております。令和元年度の総合評価と見比べますと、C+になっておりますので、全体的に見るとほぼ横ばいという形になっております。

それでは、詳細について説明してまいります。1 番左上の、総事業費をご覧ください。宮バス総事業費につきましては、67,136,250 円となりました。実車走行距離につきましては、198,477.7 km となっております。これに対しまして、県補助金としまして、9,407,000 円。国庫補助金としまして、7,136,000 円を受けております。

それでは、中央循環を例に説明させていただきます。まず路線名「中央循環」をご覧ください。年間実車走行距離は、78318.0 km、年間路線事業費 25,511,775 円、運賃収入としまして、7,293,033 円。補助金収入、これは県の補助金が該当していますが、6,286,340 円。そして、オーナー収入というのは、バス停オーナーさんからいただいているお金でございます。これが 3,060,000 円になります。収入合計が 16,639,373 円となりまして、これを、年間事業経費で割りますと、収支割

合が出ます。収支割合は 65%となります。下の表を見ていただきますと、60%から 84%は 4 点という評価点となっており、収支評価が 4 点となります。

利用者数としましては 40,293 人、利用者目標値は 32,880 人でしたので、人数達成率につきましては 123%という形になります。下の表をみていただきますと、123%は 4 点という評価点となっております。収支評価 4 点と人数評価 4 点を合わせますと、総合評価点が 8 点という形になります。

次に、満足度評価でございますが、先ほど利用者満足度評価が 4.0 と申しましたが、4.0 というのは、B 評価になりますので、満足度につきましては、A~C は+評価となります。ですので、総合評価点 8 点を見ていただきますと、8~9 点は B 評価になりますので、本年度の総合評価は、B+ という形になります。中央循環におきましては、平成 27 年度から B+評価が続いておりますので、良い評価を取っていると考えております。

次に各路線につきましては、令和元年度の総合評価と比較して、考えていきたいと思っております。

まず、東南循環でございますが、3 月はコロナの影響で人数が減ったことで、C+で横ばいとなっております。次に、北循環ですが、北循環全体としては C+で横ばいになっておりますが、北循環北コースにつきましては、利用人数が増えたことで人数評価が改善したことにより、D+から C+に改善しております。西コースは C+で横ばい、東コースも C+で横ばいとなっております。芝川路線につきましては、子どもの休業等がありましたので、利用人数が減少したことにより、全体的に C+から D+に下がっております。各路線を見ていきますと、芝富線につきましては、人数が回復しなかったということで、D+のまま、稲子線につきましても、小中学校の休業により利用が減ったという事で 3 月期に主に減ったんですが、D+に下がっています。稗久保線につきましては C+で横ばい。香葉台線につきましては、D+ということで、人数が回復せず横ばいになっています。芝川路線の稲子線、香葉台線については、平成 28 年・平成 30 年・令和 2 年の本評価 3 回とも D 評価なので、富士宮市公共交通 PDCA 評価指針では、運行を廃止し、新たなシステム構築をすることとなっています。

しかし、この路線の運行する地域は、他の市営公共交通はありませんので、運行を廃止した場合は、市営公共交通がなくなる地域となります。また今現在、コロナ影響を受けていることもあり、そして小学生の日常的な利用がございます。交通弱者の移動手段を確保する必要がある福祉的な見地からも現状の路線を維持してまいりたいと考えています。引き続き、市の広報紙を通じて利用促進に努めて参ります。

次のページをご覧ください。宮タクの評価になります。これにつきましても、前年の平成 31 年 4 月から令和 2 年 3 月を対象として算定しております。

それでは、山宮エリアを中心に説明してまいります。山宮エリアにつきましては、運行経費 5,742,213 円、運賃収入が、1,653,100 円、県補助金をいただいておりまして、1,175,000 円、収入合計 2,828,100 円になります。先ほどの、運行経費から収入合計の割合をみますと、49%となります。収入率の目標は 35%ですので、49%という事でかなり上回っております。そして下の表を見ていただきますと、49%といいますと、4 点というのが収支評価点となります。運行台数は 1,829 台、輸送人数は 3,120 人、平均乗車数は 1.71 人。平均乗車数目標値が 2.0 人という目標になっておりますが、平均乗車数の達成率につきましては 86%という事になります。下のほうを見ていただきますと、86%といいますと 50%から 99%が 2 点という事で、平均乗車評価は 2 点になります。先ほどの収支評価の 4 点と、平均乗車評価点の 2 点を足しますと、総合評価点が 6 点という事で、C という評価になります。

満足度評価につきましては、エリアごとに満足度の評価点数をいただいておりまして、そこで見ますと B 評価という形になり、B 評価は+となります。先ほどの C という評価に+という評価を足しますと、C+となります。

他のエリアも見ていただきますと、総合評価につきましては、全て C+という事で、今回路線変更など対象のものはございません。エリアごとに説明してまいりますと、山本エリアにつきましては、昨年地域説明会を行った事から利用者が若干増えました。安居山、上野、南部エリアにつ

きましては、利用者は減少しております。やはり3月期の高齢者の出控えの影響があると分析しております。富士根エリアにつきましては、輸送人数が伸びてきておりまして、平均乗車数も1.86と高い水準となっております。今年につきましては、これが2.0を超えて推移していると事業者さんから伺っております。北山、北部エリアにつきましては、人数が若干減っておりますが、4月からは人穴小学校から上井出小学校への学童輸送の人数が増えていると報告を受けておりますので、今年度は増えるという事で期待をしております。内房エリアにつきましても、引き続き利用促進をしていきたいと考えております。私からの説明は、以上となります。

議長（芦澤会長）

はい。説明は終わりました。第2号議案の公共交通のPDCA評価宮バス・宮タクについての説明でした。それでは、ただ今の説明につきましてご質問、あるいはご意見がありましたらお受けしたいと思います。いかがですか。

はい。お願いします。

静岡国道事務所（家垣委員）

静岡国道事務所です。資料2の1ページのところに、「利用者目標値」があるかと思えます。2ページにも「平均乗車目標値」が路線ごとに設定されておりますけれども、目標値の設定の根拠はありますでしょうか。

これによって、各々達成率だとか変わってきているように思えますので、教えていただければと思います。

議長（芦澤会長）

はい。説明をお願いします。

事務局（佐野室長）

はい。質問ありがとうございます。

利用者目標値につきましては、宮バスを導入したときにこれ位の人数があればおおよそこの路線を維持していける、収支が合う形で設定しています。実際のところ、今は運転手さん不足だとか、そういった形で年間事業費がかなり伸びてきています。

平均乗車目標値につきましては、当初宮タクを導入したときの目標値をそのまま利用していません。設定当時は高い目標値でしたが、今では妥当な目標値ではないかと利用しています。以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい。よろしいですか。この達成率というのは、見ますと全体で117%達成している事にはなりますが、全体的に見ると問題が多いので、見直したほうがいいのではないかというご意見だと思います。その点を含めて、再度検討して欲しいと思います。そのほかよろしいでしょうか。

はい。土屋さんどうぞ。

富士宮市地域女性連絡会（土屋委員）

2ページ目ですが、富士根エリアの利用者が増えたという事でしたが、それに関して何か説明会などがあつての事でしょうか。

議長（芦澤会長）

はい。お願いします。

事務局（佐野室長）

はい。昨年、小泉地域におきましては、小泉6区で1回・杉田4区で1回・小泉2区の寄り合い処・小泉4区の寄り合い処で説明会を開催しております。この影響があったのかなと考えております。今日は、篠原委員さんが地域の担当事業者さんでいらっしゃいます。

利用者さんから、タクシーの運転手さんの対応が良いのでと聞いておりますので、もし何かありましたらお願いします。

議長（芦澤会長）

はい。ぜひ篠原委員さん、何か増えた要因等ありましたらお願いします。

静岡県タクシー協会（篠原委員）

人口が多いというのがありますが、乗る人は変わっていません。利用が無いという日が無いです。必ず誰かが使ってくれている。午後の帰りの便の利用が増えたように思います。

議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございました。一時は、富士根エリアは人口がこれだけいるのに、もっと利用を伸ばしましょうということでしたが、ここにいらっしゃる土屋委員のお力添えと、地域の方にも浸透してきたのかなと思います。それと、担当されている富士宮交通さんの対応が良かったというのもあると思います。

宮タクの目指すところの1番は、平均乗車率になります。1人でタクシー1台だと何も変わらない訳ですから、ここを2人以上にして採算をとって行く。この中で、富士根エリアについては、1.86人で、先ほどの話で2.0人を超えそうとの事ですか。

事務局（佐野室長）

はい。今年度は2.0人を超えて推移しています。

議長（芦澤会長）

これは、凄い事ですよ。これが、1.1人や1.2人になると半分は公費負担でとってしまうので。この富士根の特徴かなと思います。そのほかいかがでしょうか。宮バス・宮タクにつきまして。先ほどありましたように、宮バス芝川路線につきましては、人口が少ないので苦戦することは分かっていたのですが、これを無くしてしまうと子供たちの通学の足、今回はコロナで学校が休業になり、厳しくなっていました。PDCA評価でD評価が続くからといって、やめられるかという、検討しなければならぬですが、地域の実情を考えると難しいと、事務局からの説明にもありました。福祉的な観点からも検討しなければいけないと思います。

そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。いろいろなご意見をいただきましてありがとうございました。また、これを参考に、事務局のほうで改善に努めるようにお願いしたいと思えます。

それではお諮りいたします。第2号議案「令和2年度公共交通PDCA評価の確定について」は原案のとおり承認することを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、原案のとおり承認されました。引き続きご審議をお願いいたします。続きまして、第3号議案「(仮称)富士宮市第2次地域公共交通計画について」を議題といたします。事務局に説明を求めます。

第3号議案 (仮称)富士宮市第2次地域公共交通計画について

事務局（佐野室長）

それでは、第3号議案「(仮称)富士宮市第2次地域公共交通計画について」説明させていただきます。

きます。

計画区域と計画期間としましては、計画区域は富士宮市域、計画期間は令和3年度から令和7年度までの5か年度となります。計画の位置付けですが、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。スケジュールとしては、以下のとおりでございますが（資料の表）、現在調整中でございます。皆さまのお手元に、「富士宮市地域公共交通計画」という冊子がございます。これが、平成30年2月に作成したものです。名称が法定計画と同じものになっていますが、この計画をベースとしまして、宮タクの改善を中心に行っていきたいと考えています。今、調整をしまして皆さまのところに早い時期に取りまとめをしまして、提案をしていきたいと思っています。

次回、11月の会議におきまして、案を確認していただいて、パブコメをかけて、最終的には1月の活性化再生会議で決定していきたいという流れになっております。よろしく願いいたします。私からは以上です。

議長（芦澤会長）

はい。事務局からの説明は終わりました。今ありました、コロナの中で東京等色々な作業が遅れておりますので。今ありましたとおり、次回11月11日予定の会議で皆さまに案を示し、意見をいただきまして、来年1月の活性化会議の中で決定をしていきたいという、スケジュールでございます。また、現在の平成30年の計画がありますのでお時間があるようでしたら、お目通しをしていただきまして、次回の案と比較しながらご意見等いただければと思います。よろしく願いいたします。

只今の説明につきまして、ご意見ご質問等よろしいでしょうか。

静岡運輸支局（風岡委員）

はい。静岡運輸支局ですけれども、11月に案を出していただいてということですが、基本はこの計画をベースに修正して行くということではよろしいでしょうか。

事務局（佐野室長）

はい。その通りでございます。この計画に法が改正されましたのでそれを盛り込んで、さらには、北部地域や芝川地域から宮タクの改善を求められていますので、調整を掛けて法定計画に合うような形で作成しようと思っております。よろしく願いします。

静岡運輸支局（風岡委員）

日程的にタイトな印象を受けまして、11月に案を示していただいて、パブコメをかけてというところですが、日程的には何とか行けそうでしょうかというのと、後ほどご説明をしますが、活性化再生法の施行が恐らく11月末になると思いますが、そこで施行されたものですか、規則ですとか、ガイドラインが出てくるタイミングがパブコメのタイミングとちょうど一致してしまいますので、調整できるのかなと危惧しているところです。私のほうで情報は提供させていただきますが、ご苦勞をかけてしまうかもしれませんが、調整はお願いいたします。

事務局（佐野室長）

ありがとうございます。

議長（芦澤会長）

なかなか押しているスケジュールでタイトということで、またよく連絡を取ってですね、指導を受けていただきたいと思いますので、お願いいたします。そのほかよろしいでしょうか。

それではお諮りいたします。第3号議案（仮称）富士宮市第2次地域公共交通計画につきましては、説明のとおりスケジュールで実施するという事で、ご承認いただきます。

(異議なし)

よろしいでしょうか。はい。それでは、そのように決定いたします。原案のとおり承認していただきました。以上で、本日の協議事項は終了いたしました。引き続き、報告事項について進めていきたいと思っております。

まず、報告事項①「単独維持困難路線等に係る申出」を議題といたします。事務局に説明を求めます。

【報告事項】

報告事項① 単独維持困難路線等に係る申出について

事務局(佐野室長)

はい。それでは私のほうからは、報告事項①の「単独維持困難路線等に係る申出について」を説明していきます。私からは、路線バス退出意向の申し出についてと単独維持継続困難の申し出について、そして今後のながれを説明し、後ほどバス事業者様から申請書の内容を説明していただきます。富士急静岡バスさんの資料を例に説明させていただきます。

まず、資料4をご覧ください。富士急静岡バスさんから令和3年度の乗合バス路線の運行について退出意向について下記のとおり申し出ますということで、退出意向がございます。

まず、乗合バス路線の退出意向の申し出については、バス事業者が令和3年3月末月に路線バスを退出したい路線がある場合は、9月末までに、静岡県生活交通確保対策協議会に路線退出申し出を行います。

そして、県の協議会では静岡県生活交通確保対策協議会は、退出意向の申し出があった路線を公表し、退出意向に係る市町に、申出路線の維持確保に関する協議要請を行います。

富士宮市では、事業者などと協議を行い、代替交通手段や調整状況を11月の第3回活性化再生会議で中間報告させていただきます。来年1月の第4回活性化再生会議で、路線退出の路線廃止または路線維持の協議を行います。その協議結果を、静岡県生活交通確保対策協議会へ報告するものとなります。これが、路線退出の今後の予定となっております。

次に、単独維持困難の申し出について説明します。この申し出につきましては、この申出書は、民間バス路線のうち、事業者単独では維持できない、いわゆる赤字バス路線について、令和4年度以降令和6年度までの国庫補助、県補助を受けるために静岡県生活交通確保対策協議会へ申出するものでございます。

これも、退出と同様に、令和2年9月末までに、バス事業者は、県の生活交通確保対策協議会へ単独継続困難の申出を行います。市の活性化再生会議は、令和3年1月の第4回の会議において、維持確保方策を検討し、「市の生活交通確保計画」を策定し、県協議会に提出します。私からは、以上でございます。

議長(芦澤会長)

はい。只今、退出意向あるいは、単独維持困難の路線の審議の仕方について説明がございました。今ありましたとおり、今日はバス事業者さんから説明を受けまして、次回その内容について検討し、来年1月の中で決定をしたいという事でございます。過去の例をあげますと、柚野線につきましても、簡単にこの場では決められなくて、地域の説明会をやって下さいだとか、あるいは廃止は難しいので他の方法は考えられませんかだとか、あるいは、その間は市のほうで助成をしますからどうですかとか、いろんな事を重ねながら1年くらいかけて減便という結論を出した経緯がありました。この会議で最終的に決めますけれども、難しい場合には簡単には決められないというのが過去の例でございます。内容によりけりだという事だと思います。

それでは、この件の内容につきまして、民間バス路線に関わるものですので、申し出事業者であります、事業者から説明を受けたいと思っております。

それでは、初めに、富士急静岡バス株式会社から資料の説明をお願いします。

富士急静岡バス（米山氏）

富士急静岡バスです。日頃より、弊社は市内の路線バスを運行しておりますけれども、ご支援ご協力をいただき誠にありがとうございます。先ほど、事務局から説明がありましたが、今日は県生活交通確保対策協議会へ申し出る内容について、説明申し上げます。着座にて説明させていただきます。よろしくをお願いします。

まず、資料4になります。前提として富士急静岡バスの運行状況ですが、今回運行が事業所単独では困難という事で、退出意向が3系統と、引き続き補助金で支援をいただきながらという事で4系統を申し出させていただきます。この新型コロナの感染拡大を受けまして、路線バスの状況を説明しますと、4月・5月ですが、バスの収入が50%に落ちました。外出自粛や、学校の休業による利用が減少し大変苦しい状況が続きました。だんだん、学校や企業が開始され、利用者が例年の7割程度で推移しております。昨年ベースを1としまして、それで推移したとしてもバス路線は赤字で、補助金をいただきながら継続困難という事で、申し出させていただきます。このコロナ禍で大変経営が厳しい状況で、今回はいつもと違う形で退出というような状況のものを、申し出させていただきますけれども、よろしくお願ひいたします。富士宮市内に関わる路線は年間35万人の市民の方や、観光の方の利用がございます。それをふまえて説明させていただきます。

まず、退出意向になります。令和3年度の乗り合いバス路線の運行について、退出意向により下記のとおり申し出ますという事で、3系統ございます。こちら、説明申し上げます。申し出番号04-4北山線でございます。路線名は北山線ですが、運行系統が富士宮駅から北高前を経由しまして、スポーツ公園へ行く系統でございます。2ページ目以降に時刻表が載っていますが、運行頻度としましては、水色で塗りつぶしたところが該当になります。2往復でございます。こちら、終点がスポーツ公園ということで、夏季の7/20～8/31まで運行させていただいている系統になります。こちらの申し出理由としまして、運行回数を2往復のところを1往復へ減便する事。今、コロナ禍で利用減になっている事、通常年間150人程度の利用がありましたが、もう少し便を減らして運行していきたいものですから、2本を1本に減らす際は、県の確保対策協議会に申し出る1/3以上の減便に該当しますので、退出という事で申し出させていただきます。

続きまして、新規の新富士線という路線でございます。こちら時刻表については3ページ目でございます。起点が新富士駅から、富士宮市内を経由しまして、県を跨いで河口湖駅から富士吉田市の富士山駅が終点になっている路線になっております。時刻表をご覧くださいまして、こちらは富士急バスと共同運行している路線でございます。1日8本4往復運行している内の、富士急静岡バスは1往復を担当しております。黄色で塗りつぶしているダイヤ、新富士駅発10:05と、戻りの富士山駅発13:57、こちらの便について退出を申し出るものでございます。年間約2万3千人のご利用がこの1往復であります。長大路線、運行キロ程が72.6kmということで、ご利用があっても、1人の運転士で運行することが大変になっております。今の経営状況からみて、この便について維持が困難な為、退出の申し出をさせていただきます。5ページに系統図がございます。影響としまして、富士急静岡バスが退出しますと、路線の一部廃止が生じます。富士急バスが3往復運行いたしますので、利用される方の対応は可能かと思っております。新富士線に関しましては、富士宮市・富士市、山梨県の富士吉田市・鳴沢村・河口湖町が関係してまいりますので、今後協議してまいりたいと思っております。

最後に、東名暁秀線でございます。こちら時刻表につきましては、4ページになります。富士宮駅を7:40に出まして、戻りが17:50の1往復の路線でございます。こちら、乗り合いの定期バスで運行させていただいておりますけれども、実態としましては、暁秀の生徒さんが貸切っているような形の運行になります。年間約9,500人の利用がありますが、1日約30名のご利用となります。今回、退出意向の理由としまして、昨年、学校と協議を重ねていく中で令和3年度につきまして、貸し切りバスへ切り替えるという事となりました。特定目的の輸送や、有料道路の利用、

約 30km の回送などの経費もある為、このような申し出となります。この系統の関係市町としては、富士宮市と、富士市・沼津市となります。協議に当たって、この東名暁秀線が廃止になりますと、5 ページ目、沼津インターから、沼津市内を富士急静岡バスとして運行しなくなります。

退出意向につきましては、それぞれ簡単に説明させていただきましたが、そういった中での 9 月 30 日付けでの県確保対策協議会への申し出を行いたいと思っております。以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございました。富士急静岡バス株式会社様からの説明でした。この協議につきましては、県のほうへと出していただいて、また次回に皆様とお話しと説明をし、来年 1 月に協議会と決めていくものでございます。今日の段階で、何かご意見・ご質問ありましたら、お願いいたします。はい。どうぞ。

静岡県地域交通課（紅林哲技師(仲野委員代理)）

静岡県地域交通課の紅林です。念のため確認をさせていただきます。新富士線ですが、富士市の会議では、富士急バスさんへ引き継ぐようなお話でしたが、今の説明を聞いていると、引き継いで 4 便のままだと思っておりましたが、富士急静岡バスさんの 1 本は廃止で、新富士線は 3 便という形でよろしいですか。

富士急静岡バス（米山氏）

はい。富士市さんのお名前が出ましたが、分科会・勉強会という事で説明させていただいております。それを前提としまして、また結論を富士急静岡バスとして考えたいと思っております。このままこのダイヤを無くすだとか、違う系統を静岡県内でまとめるだとかしていきたくと思います。

議長（芦澤会長）

はい。その他よろしいでしょうか。無いようですので、引き続き単独維持困難の説明をお願いいたします。

富士急静岡バス（米山氏）

はい。次は単独維持困難の申し出になります。先ほどの資料運行系統図の続きになります。こちら、地域間幹線としまして、富士宮市内で完結しない路線として運行しているものになります。引き続き、補助金のご支援を希望する路線でございます。4 系統記載させていただいております。昨年同様の内容となります。申し出番号 28-1 曾比奈線、起点西富士宮駅から、終点曾比奈。そして、30-2 大月線、吉原中央駅から峯畑・富士宮駅。そして、30-6 大月線、起点新富士駅から、吉原中央駅・富士宮駅、終点静岡県富士山世界遺産センターまでの路線。33-4 大淵線、富士駅から吉原中央駅・富士市フィランセ・中野経由からの富士宮駅の 4 系統になります。

こちら国庫補助で令和 4 年度から令和 6 年度までということで、3 か年申し出させていただきました。引き続き、国・県からご支援をいただきながら運行していきたい路線となります。時刻表につきましては、例年と同じ内容になりますけれども 4 ページの記載となります。系統図が 5 ページとなりますのでご参照いただければと思います。国庫補助の希望路線につきましては、以上となります。

続きまして、市単独補助の申し出になります。富士宮市内で完結する 10 系統につきましては、富士宮市さんのご支援を希望する路線でございます。北山線が申し出番号 05-1、04-1、04-7、04-5、05-2 の 5 系統、栗倉団地線 17-3 の 1 系統、上野線 11-1 の 1 系統、万野団地線 15-2、15-3 の 2 系統、柚野線 08-3 の 1 系統となります。こちら、時刻表等記載ございますけれども、北山線につきましては 2 ページ目、栗倉団地線・万野団地線につきましては 3 ページ目、上野線・柚野線につきましては 4 ページ目に記載しております。これらを、補助金を受給しながら、路線を維持さ

せていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

引き続き、簡単に国庫支援等お話をさせていただきますが、こちらのバス路線の維持につきまして、ご支援ご協力を賜りまして、9月30日の申し出以降も国庫補助4路線と、市単補助10路線につきまして、ぜひよろしくお願いいたします。説明は以上になります。

議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございました。退出路線・単独維持困難路線についての説明でした。今の説明につきまして、何かご質問等ございましたらお受けしたいと思います。よろしいですか。また、補助金の関係は手続き的に行って、国・県及び市の補助金の対象とするための手続きになります。これにつきましても、今まで行ってきた事でございますけれども、よろしいでしょうか。

それでは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受けたいと思います。お願いします。

山梨交通（野口氏）

山梨交通の野口でございます。日頃より、当社バス事業に多大なご支援・ご協力をいただきまして、誠にありがとうございます。当社につきましては、単独継続困難バス路線の申出について着座にて説明させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。当社、単独継続困難バス路線申出につきましては、資料5をご覧くださいと思います。

当社、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、富士宮駅北口～イオン・星山台を経て、富士川に入り蒲原病院までを結ぶ路線でございます。当社では、少人数運転の実施等、各種利用促進を実施し、収支の改善に努めておりますが、依然として厳しい状況が続いております。そのため、当社としましては引き続き申出を行う予定となっております。申出内容につきましては、令和4年度から3か年分となりまして、運行回数につきましては、各年度の平日運行・休日運行の日数により算出を行っております。また、平均乗車密度につきましては、過去の実績を国庫補助基準に基づき算出を行っております。

当社におきましても、現在新型コロナウイルスの影響を受け、大変厳しい状況ではありますが、今後も公共交通ネットワークの構築維持に向け、収支改善を図りつつ、富士宮市さんをはじめとしまして関係各所のご協力を得ながら路線バスの維持に努めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

また、当社につきましては、退出意向の申出は無い事をご報告させていただきます。各資料につきましては、当該年度の申出書、令和4年度・5年度・6年度、バス時刻表、運行系統図を添付しております。簡単ではありますが、私からは以上となります。よろしくお願いいたします。

議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございました。山梨交通株式会社様からの説明でした。路線運行については変更無く、引き続き国庫補助を受けて運行をしていきたいという申出でございます。この件につきまして何かご質問ありましたらお願いします。よろしいですか。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（小俣氏）

富士急バスの小俣と申します。よろしくお願いいたします。当社バス事業につきまして、ご理解とご協力を賜りますこと厚く御礼申し上げます。申出につきまして、着座にて説明させていただきます。資料6になります。今回、富士急バスといたしましては、申出番号9番・新富士線ということで単独継続困難の申出をさせていただいております。路線の詳細をご説明させていただきますので、4ページ・5ページをご覧ください。

こちらの路線につきましては、山梨県富士吉田市の富士山駅を起点としまして、河口湖駅・本栖湖を経由し、白糸の滝・富士宮駅から新富士駅へ至る72.4kmの路線となっております。こちら

の路線は、赤字を抱えた路線として弊社は運行してまいりましたが、今後の運行について社内で検討したところ、単独で維持して行く事になりました。その一方、富士急バスといたしましては、富士山北西部の観光路線として、区画乗車券の路線となっております。退出は回避したいと考えております。これらを踏まえて、単独継続困難の申出をさせていただきました。よろしく願いいたします。

議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございました。只今の説明につきまして質問等ありましたらお受けしたいと思えます。いかがでしょうか。はい。どうぞ。

静岡県地域交通課（紅林哲技師(仲野委員代理)）

静岡県地域交通課の紅林です。この新富士線ですが、本年の5月頃書面協議で地域の足として重要な路線ということで、お諮りをして、その後、静岡県生活確保対策協議会へ申し出をして、補助金を出している路線です。

まず、生活確保対策協議会というのは、静岡県が事務局として行っておりまして、地域の方の足として重要な路線であれば補助を出していますが、コロナの影響もあり、事業者さんも苦しいことは重々承知していますが、4月から運休していると聞いています。そうすると、地域の足として重要な路線であるにもかかわらず、走っていない状況で、本当にそれが地域に必要な路線なのかな、というのが県としてあります。富士急バスさんとして、どのように考えているのかお聞きしたいのと、今回、単独継続困難の申請をされるのであれば、今後継続して運行していただけるような意思表示として捉えてよろしいでしょうか。お願いします。

富士急バス（渡邊氏）

私、富士急バスの渡邊と申します。よろしく申し上げます。こちらの路線は、コロナの影響を受けまして、4月より運休をさせていただいております。その中で、国庫補助路線として運行していく中で、富士宮市さんと富士市さんへの説明の中で、富士宮市さんでは北部地域から富士宮市街地、新富士駅までの生活路線としての維持、富士市さんでは、新富士駅から富士宮方面へ向かう生活路線として維持していきたいと申し出を受けております。山梨県内は、生活路線としてだけではなく、観光路線の面になりますが、こちらの利用者も多く、新富士線を運行することによって、今現在お客様からもお問い合わせを大変いただいております。コロナの影響はありましたが、Go to キャンペーンなどで、公共交通の利用を希望される方も増えてきております。普段、出控えているお客様も、刺激を受けているのかなと感じております。利用を創出していく中でも、生活路線として維持していけるのでは、と思っております。

今後、国庫補助路線として、生活の足として残していけたらと思っております。観光の足としても、富士宮から富士山北部へ抜けるにはこの路線がなくなってしまうと、御殿場・三島方面から行くことになるので、生活の足・観光の足として残していけたらと思っております。

議長（芦澤会長）

はい。よろしいですか。はい。どうぞ。

静岡運輸支局（風岡委員）

静岡運輸支局です。追加でお伺いしたいんですが、前回の書面会議で新規の幹線系統の補助路線として申請していただいておりますが、運休している状況もありますし、生活路線として機能しているところは、山梨県側の富士山駅から小学校のあたりと、静岡県側ですと、新富士駅から富士宮駅まで少し乗るくらいだと思いますが、そうすると正直観光オンリーというか、山梨側から静岡側へ行ったりですとか、静岡側から山梨側へ抜ける事が無く、生活の足として確保すべき路線なのかなと疑問があります。実際、運休している事によって、生活の足として確保できていな

い方が、どのくらいいるのかを富士急さんのほうで把握されていますか。

富士急バス（渡邊氏）

まず、こちらの路線は、白糸の滝から、まかいの牧場・朝霧高原・本栖湖と観光がメインのルートでございます。その中で、まかいの牧場や朝霧高原等に勤めている方もいらっしゃると思いますが、その方たちは現在、スタッフの送迎や、マイカーで行かれている状況だと思いますので、そういった意味でも路線バスとしてそういった方たちを取り込んで、生活の足というのがありますが、観光の足というのも無くなってしまいます。生活の方も、1人2人居るかもしれませんけれども、その方たちの為にも残していきたいと思っています。

事務局（佐野室長）

この路線ですが、市のほうでも生活路線という形として、前回、書面協議させていただいておりますが、当市では県境の根原という地域がございます。そこの方から、「はやく動かしてくれ」という事で、お話がありました。この方は、生活の足として利用されていて、うちのほうからも富士急さんのほうには、動かしてほしいとお話しした経緯がございます。

議長（芦澤会長）

よろしいですか。それではですね、いろんな質問が出ましたけれども、この件につきましては、報告事項として終わりたいと思います。それぞれの業者様は、静岡県生活交通確保対策協議会へ書類の提出をよろしくお願いいたします。

次に、報告事項②として、「市営バス等の運行に係る申出について」を議題といたします。事務局から説明をお願いします。

報告事項② 市バス等の運行に係る申出について

事務局（佐野室長）

それでは、報告事項の②「市営バス等の運行に係る申出について」説明いたします。資料7の、「市町自主運行事業申出書」をご覧ください。

これは、来年度の富士宮市が運行する宮バス・宮タク事業の実施内容について、静岡県生活交通確保対策協議会へ毎年申出をしているものでございます。県の確保維持計画に載せていただいて、国、県の補助を頂くものでございます。

それでは、表内の申出番号について説明させていただきます。申出番号1～12につきましては、これは、「宮バス」という形になります。そして、右のほうに「フィーダー」という風にかかれています。これは先ほど富士急静岡バスさんとか、山梨交通株式会社さんの路線、国庫補助の地域間幹線になりますが、その路線に接続するという事で、利用促進していくということでフィーダーとし、国の補助を受けています。

そして、7番8番芝富線につきましては、2つ記載がございますが、これについては通る部分が若干異なりまして、それで2つ記載させていただいております。稗久保線につきましても通る経路が若干違っておりまして、2つ記載させていただいております。稲子線につきましては、系統キロ程というところが、11.9と、12.9ということで、今回、行きが芝川駅を通らずそのまま西進すること、帰りが芝川駅を経由して帰ってくるという形で2つ記載させていただいております。

それでは、次の2ページ目をご覧ください。13～21につきましてはデマンド型乗合タクシー宮タクのそれぞれのエリアが記載されています。これは、昨年と同様でございます。私からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい。事務局からの説明は終わりました。基本的には変わらないんですけども若干経路が変

わったという事だけが変更点でございます。この事につきまして、何かご意見・ご質問等ありましたらお受けしたいと思っております。いかがですか。

よろしいですか。はい。ご質問ないようでございますので、報告事項②を終わりといたします。事務局は、静岡県生活交通確保対策協議会に提出をお願いします。

続きまして、報告事項③「令和元年度利用者満足度調査結果について」事務局から説明をお願いします。

報告事項③ 令和元年度利用者満足度調査結果について

事務局（佐野室長）

はい。それでは、報告事項③の「令和元年度利用者満足度調査結果について」報告いたします。

それでは資料8をご覧ください。1ページめくっていただきますと、目次がございます。宮バスの利用者満足度調査結果、そして宮タクの利用者満足度調査結果、その後につきましては各エリアになっております。下のほうを見ていただきます。全体集計結果としましては、調査期間は、本年2月17日から、3月20日まで。調査対象としましては、宮バス・宮タクを利用した人にアンケートを取っております。

1ページ目をご覧ください。宮バスの利用者の概要でございますが、無回答の方がいらっしゃいましたが、合計31名から取っております。男性が23%・女性が74%という形で、男性7名・女性23名から回答を得ています。2は、「車の運転はしますか」ということで、「いいえ」という方が90%。3年齢につきましても、70代9名となっております。宮バスのアンケート結果で一番多いのは、70歳以上の女性で、車の運転をしない人ということになります。「宮バスの利用目的は何ですか」ということで、買い物という回答が一番多く、生活交通として機能しているということが伺えます。

2ページ目をご覧ください。「宮バスを利用する頻度はどれくらいですか」の回答ですが、「運行日はほぼ毎日」が11名、「週に1~2回」が13名ということで、それらを合わせると、約80%になります。利用者の多くは恒常的に利用されている方がいることが伺えます。Q3「宮バスを利用している理由」ということで、「行き先が希望通りだから」、「自宅や目的地がバス停に近いから」というようなご意見がございました。「宮バスで、行きたい場所があれば教えてください」ということですが、北部など期待する方が多いということが伺えます。既存のバス停名を挙げる声も多く、バス停の情報が不足しているのかなというのを感じられます。

次3ページ目、「1番利用したい時間を教えてください」ということで、9時、10時が挙げられています。帰りは、15時台を望む声がありました。Q6「料金はいかがですか」ということで、「ちょうどいい」「安い」が、88%を占めていますので、料金は1乗車200円ということで、ご理解を得ているのかなと考えています。Q7「宮バスに関する市からの情報は足りていますか」との問いですが、引き続き情報提供をしていきたいと考えています。

4ページ目、「宮バスの満足度は」ということで、4.0点。これが、先ほどのPDCA所に反映させていただいています。その他、ご意見があればということで、自由記載の中で1つ目ですが、「いつもお世話になっております。宮バスができてとても助かっています。絶対に無くさないでください。」というような声をいただいております。

次に宮タクになります。5ページをご覧ください。宮タクの利用者満足度調査の結果ですが、これにつきましては、合計78名から回答を得ていますが、女性が83%という形になります。「車の運転はしますか」ということですが、「いいえ」が91%、80歳以上の方が43名ということで、回答者のうち、8割以上は女性で車の運転をしない70歳・80歳以上の高齢の方が使われていることが伺えます。「宮タクの利用目的は」ということで、通院・買物が挙げられています。生活交通で機能していることが伺えます。

6ページ目をご覧ください。「宮タクを利用する頻度は」ということで、「ほぼ毎日」が3名、「週に1~2回」が42名ということで、「月1~2回」30名を合わせると、かなりの方が定期的に使っ

てくれていることが伺えます。「宮タクを利用している理由は何ですか？」では、「家まで迎えに来てくれて目的地まで行けるから」ということで、タクシーを利用したデマンド交通の利点を感じられます。「宮タクで、行きたい場所があれば」ということで、主には、通院・買い物に呼応した商業施設や病院でありました。

7 ページ目をご覧ください。「1 番利用したい時間帯」ということで、○が付いているところに関しては、現在運行している時間帯になります。ですので、使いたい時間と運行時間帯がマッチしているなど感じます。さらに、8 ページ目を見ていただきますと、運行している時間とマッチしていますが、北山エリアの帰りの 17:20 や 22:00 など遅い時間帯を希望されていますが、遅い時間帯だとタクシーの通常営業時間帯と重なりまして、デマンド交通というところが難しいのかなと感じています。「料金はいかがですか」の問いについては、料金については、「安い」「ちょうどいい」を合わせると、95%になりますので、料金についてはおおむねご納得いただいているのかなと、考えています。7 番チラシや広報ということですが、「足りている」が 69% 頂いているのですが、引き続き行っていきたいと思っています。宮タク満足度は 4.3 点ということで、頂いております。

次に 10 ページ目をご覧ください。自由記載なんですけど、北部エリア・内房エリアの方から頂いているんですけど、「バス停まで歩いて行くのは、膝に負担がかかって大変だ」という方が利用されていることが伺えます。これも、今後公共交通で、高齢者が利用するというので、「バス停まで行くのが大変だな」という方が増えてくるのかなと予想されています。12 ページからはエリアごとになっていますので、またご一読ください。私からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい。事務局からの説明は終わりました。この件につきまして、何かご意見・ご質問等あればお受けしたいと思います。いかがですか。

よろしいですか。いろいろなご意見が寄せられていますので、まだご一読いただければとおもいます。

それでは続きまして、報告事項④ 令和 2 年度「のりもの祭」の中止について、事務局に説明をお願いします。

報告事項④ 令和 2 年度「のりもの祭」の中止について

事務局（佐野室長）

はい。それでは、④「令和 2 年度のりもの祭」の中止について報告いたします。

それでは、議案書 1 ページをご覧ください。中止の理由でございますが、新型コロナウイルス感染症の拡大により、のりもの祭と同時開催している緑化祭、くらしフェスタ、市民生活展などが中止となりました。のりもの祭の単独では集客が見込めないこと、感染症の拡大防止の観点から公共交通事業者への協力要請がなかなか難しいことから、令和 2 年度は中止といたします。中止の代替対応といたしましては、公共交通の利用促進については、市の広報誌、ホームページなどで継続的に行ってまいります。私からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい。のりもの祭の中止についての説明でした。今、説明があった通りでございます。毎年、子ども達の宮バス体験は非常に人気が高いんですけど、こういう事情で同時に実施している市民生活展とすべてが中止になっているということで、ご理解をお願いしたいと思います。

次に、報告事項の⑤「富士宮駅前広場の再整備検討について」を議題とします。市の担当課であります都市整備課から説明をお願いします。

報告事項⑤ 富士宮駅前広場の再整備検討について

都市整備課長（佐野課長）

こんにちは。都市整備課長の佐野でございます。これからご説明申し上げるのは、昨年度この時期に行われた第3回の会議において富士宮駅前再整備業務の報告事項でございます。

昨年度本日ご出席の皆様には、検討業務を実施するにあたりまして、アンケート調査等にご協力賜りましたことをこの場をお借りしまして御礼申し上げます。様々なご意見等を寄せられておりますそのまとめを説明させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

市街地整備係長（穂坂係長）

都市整備課です。資料について、資料9をご覧ください。アンケート用紙の配布と、図面がありますので前で説明させていただきます。

こちら3枚がお手元にお渡ししている資料になります。本日は富士宮駅前にある問題点について取りまとめましたのでご説明させていただきます。

経緯でございますが、富士宮駅前広場は利用開始から約35年以上が経過しておりますので、交通利用者の減少、体系の変化、施設の老朽化などの点から、調査を行いましたので報告させていただきます。

実施した調査の内容ですが、関係されている方を調べてみたところ、実際に駅を利用されている人を対象として交通量調査とアンケート調査を実施しました。そして本日も出席されていますが、事業者さん、駅を使用されている方としてバス・タクシー事業者さんに直接話を伺いました。それと、身体障がい者の方に、社会福祉協議会を通じてお願いをして、視覚障がい者・下肢障がい者の方と一緒に歩かせていただいて、問題点を教えていただきました。そして、私たち管理者として施設の健全度について調査をいたしました。

問題を整理した内容になりますが、別紙1の問題の整理（一覧）をご覧ください。問題の整理（一覧）になりますが、こちらは出た問題が、事業者さんからなのか、交通量調査なのか、アンケートなのかそれらを分類しながら、駅前広場に必要機能として左に四色の色で分けました。ここに書いてある問題点を図面に落とししたものがこちら【前図】になりますので後ほど説明いたします。

機能としまして、青は交通空間機能と言いまして、駅のそもそも持つ機能、鉄道交通と道路交通との乗継ぎを円滑かつ効率的にするという役割です。オレンジはサービス機能と言いまして、公共的サービスを提供する役割、（黄色が）交流機能といたしまして、人々が憩い・集い・語らう役割、そして（緑が）景観機能といたしまして、色彩及びデザインに配慮して、周辺環境との調和を図る役割というものと、それぞれ意見が出たものとを合わせて集計したものになります。

これが具体的に現場で言うとどのような問題になるかということ、代表的な問題を説明させていただきます。本日アンケートを配布させていただきましたので、会議後、メールまたはFAXにてご意見があれば提出していただければと思います。

まず今回調査しましたのは、富士宮駅北口の（別紙2）色を付けた部分になります。2階が橋上駅の通路になっておりまして、1階が交通広場、バス・タクシーの専用乗り場です。今回の問題ですが、北側になります。こちらの乱横断がとても多いという問題がありまして、1日に平日86人、休日180人も渡ってしまっておりました。これは、外国人向けのサインが不足していることも考えられまして、外国人には渡ってはいけないということが伝わりにくかったのかなという事がございます。

そして、バスの乗降に関する問題ですが、2番のりば・3番のりばがカーブになっているんですが、写真にもあるようにピッタリ停まらないので、降りる時に特に車いすの乗り継ぎの橋を渡して降りる事ができなくなっております。

ロータリーの問題、こちらのロータリーは誤進入が多く入ってきてしまう。サインの不足に関するもののかなと分かりました。

あと、ユニバーサルデザインのタクシーの導入補助を進めておりながら、ユニバーサルデザインタクシーの専用の乗降場所がないなど、困ってしまっている状況です。

次のページになります。1階の待合所です。窓が開けばなしになっているので、寒い・暗いというイメージがあると言われていました。バスターミナルへは階段や、エレベーターで降りるようになっているが、2階からだと1階の状況が分からないので、降りてみなければ時刻表が分からないので2階でも分かるようになればいいという点。

そして、トイレですけれども、あるんですけれども暗い雰囲気です。身体障がい者用多目的トイレが無いという問題。そして、全体的に古いイメージがあると出ました。

2階は、サインの問題になります。こちら駅から出て、バス・タクシーのりば・西側・東側・正面と降りられるようになっていますが、方向が散らばっていて初めて来た方だと、どこで降りたらどこに行けるのかが分からないという、サインの問題がありました。

そして、こちらのタクシーのりばですが、きららの前にエレベーターがありますが、エレベーターを利用してタクシーのりばへ行こうとすると経路が遠くなってしまう問題。

景観の問題として、ビュースポットがなく、富士山・世界遺産のアピールができていない駅だと言われました。また、明るい雰囲気・華やかな雰囲気が無く、寂れた印象があると。代表ではありますが、このような意見をいただいたところです。

資料9に戻りまして、4. 検討結果になります。問題の整理によりますと、鉄道交通と道路交通の円滑かつ効率的な乗継ルートが確保できていないなど、特にバリアフリーの対応について問題が多く、交通形態の変化・社会情勢に対応したサービス機能、交流機能、景観機能にも問題があることから、将来の富士宮駅に必要な機能について、周辺景観との調和を図りつつ整備していく必要があることが分かりました。

今後ですが、実施していくための計画に向けて、関係機関との協議調整及び実現に向けた合意形成を図りつつ、必要な調査設計を計画していくため、本日説明させていただいた内容について、検討案を提示させていただ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。ごくろうさまでございました。いろんな課題、駅前には皆さんよくご存じの場所でございますけれども、だいぶ年度も経っております。いろんな問題があるということの説明でございました。この際、お聞きになりたいことがあったらお受けしたいと思います。

よろしいでしょうか。今日は、再整備の問題点についての検討という事ですけれども、今後また、都市整備課でいろんな方法について検討を行い、また皆さんにもその事について、お知らせする機会があると思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、最後になりますけれども、その他といたしまして、静岡運輸支局 風岡様より「活性化再生法の法改正について」の説明をしていただけるとのことでございます。風岡様よろしくお願いいたします。

3. その他

① 地域公共交通活性化再生法の改正について

静岡運輸支局（風岡委員）

資料を使って説明させていただきます。「地域公共交通の活性化及び再生法の法改正について」、本年の6月3日に公布されまして、施行が公布から6か月以内ということで、年内11月末くらいではないかと思っておりますが、そこに向けて施行されることになっています。

改正の背景や必要性は、年々公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、地域経済社会に資する交通インフラを整備して、生産性向上を図ることも必要になっています。地方公共団体が、交通事業者等と連携しての上、公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成して、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、国が予算面とノウハ

ウ面から支援を行うことで、持続可能な地域公共交通を実現するというところで、法改正が行われています。

改正の概要ですが、地域が自らデザインする地域の交通ということで、地方公共団体による「地域公共交通計画（マスタープラン）」の作成が、努力義務化されました。これを受けまして、先ほど説明があったように、富士宮市さんでもマスタープランを本年度作成していただくという事になっております。このマスタープランの内容ですが、利用者数・収支・公的負担額の定量的な目標を設定することや、施策の実施状況について毎年度評価を行うよう努めることとされています。この内容を盛り込んだマスタープランの作成をお願いしたいと思います。

具体的にどのようなメニューを加えたらいいのかですが、新たに加えられた法律等にもなりますが、維持が困難となったバス路線等については、多様な選択肢を検討・協議の上、旅客運送サービスを継続することですとか、自家用有償旅客運送ですね、既存のバス・タクシーで賄うことができないところについては、自家用有償旅客運送という選択肢についても法改正がされてきます。自家用有償旅客運送を行うにあたって、バス・タクシー事業者のノウハウを活用して協力する制度も創設されていきます。

それ以外でも、スクールバスやショッピングセンターのバスなど、そういったものも地域の足として上手く利用してと、考えられるような形になっています。

本当は、もう少し具体的などころをお話ししたいところですが、まだ法律自体が施行されていないこと・規則が定まっていないこと・国交省でガイドラインを作成する予定になっていますが、それもまだ出ていない状況で、中途半端な説明になってしまいますが、富士宮市さんでマスタープランを作成するにあたっては、ガイドラインが出ましたら早めに提供しますので、それを参考にさせていただいた上で、計画の策定をお願いできればと思います。簡単になりますが以上になります。

議長（芦澤会長）

はい。風岡様どうもありがとうございました。活性化再生法の改正についてということでしたが、またガイドライン等が示されるとお思いますので、それに沿って富士宮市でも新たな地域公共交通計画の作成をしていきたいと考えています。よろしく願いいたします。本日予定しておりました、審議案件につきましては全て終了いたします。その他、ご意見・ご要望等がございましたら、お受けしたいと思います。お願いいたします。

② 富士急静岡バス青木平での人身事故について

富士急静岡バス（小佐野委員）

富士急静岡バスの社長をしております、小佐野でございます。皆様、報道等でご承知かと思いますが、9月8日に、富士宮にお住いの82歳の方が、青木平で当社の乗り合いバスをご利用いただいた際、杖をドアに挟んで人身事故を起こしたと、そのお客様は、腕・肩を骨折するという事故を起こしてしまいました。誠に申し訳ございませんでした。

私共は運輸支局様、富士宮警察署等関係機関にご指導をいただきながら、なぜ事故が起こったのか、もう一度安全という原点に立ち返って取り組んでまいりたいと思いますので、今後ともご支援のほうよろしく願いいたします。この度は、大変申し訳ございませんでした。

あと、1点お願いいたします。新型コロナウイルスの感染に伴いまして、当社乗り合いバスは消毒等を行っていますが、それ以外に抗菌を計画的に行ってまいります。今週中には仕上げたいと思っておりますので、新型コロナウイルスは発生しておりますけれども、安心してご利用いただけるように、取り組んでまいりますので、今後ともよろしく願いいたします。私からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい。どうもありがとうございました。そのほかよろしいですか。長時間に渡りまして、どうもありがとうございました。本日の予定していた議事はすべて終了いたしました。この後の進行は事務局でお願いします。

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2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2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。

11：55 【閉会】