

《第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

○日時 令和3年1月15日(金) 14:00~

○会場 富士宮市役所 4階 410会議室

○出席者

委員 14人

芦澤英治会長・小佐野慶委員・堀内哲郎委員・篠原克敏委員・広松明大委員・佐野順一委員・山崎好信委員・篠原康夫委員・風岡昌吾委員・岩垣俊哉委員・長田清孝県地域交通課主任(仲野弘己委員代理)・鈴木清秀委員・土屋善江委員・藤巻一正委員

事務局 5人

市民部長 宇佐美巧・市民生活課長 角田好和・市民生活課参事兼交通対策室長 佐野孝明
市民生活課交通対策室主査 岩崎朱美恵・市民生活課交通対策室 山下歩美

合計 18人

【開会】

事務局(岩崎)

議員の皆様、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4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12件を予定しております

それでは、まず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14名であることから、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。

なお本日の席次表にはお名前がありませんが、委員の家垣様、宮原様、代理出席の予定でした望月様、高山様につきましては急遽所要のためご出席されております。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。どうもご苦労様でございます。副市長の芦澤でございます。もう本当にコロナウイルスの感染がなかなか収まらないっていうなかで、今日はお集まりいただきまして本当にありがとうございます。当市におきましては、毎週一回コロナウイルス感染対策本部会議というのを開いて、今日も14時過ぎに行うことになっております。職員の皆様に市長から要求はしているんですが、なかなか感染がそわないという実態の中での開催でございます。そういう中で今日も静岡新聞に載っていましたが、特に地域公共交通、特にバス路線につきましては、それでなくても利用者が少ない中に、今は行政といいますか、国・県・市、をあげてぜひステイホーム、それからリモートワークをお願いしたいという風に言っておりますので尚更人の動きがない。要するに公共交通、せっかく路線が走っても乗る人が更に少なくなっている、こういう状況でございます。そういう中における今日の活性化会議でございますけれども、やはりこれからを見据えた中で、ウィズコロナ、アフターコロナも見据えた中でやっぱりあるべき公共交

通についてしっかりとした議論をし、それから行政それから事業者さん市民の皆さんで協力して地域公共交通をですね。守っていくと。やらなきゃいけないとそんなことを思ってるわけでございます。それでは今日の会議におきましても、貴重なご意見をいただきますようよろしく願いいたします。

それでは規約の規定にもとづきまして議事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に皆さまのご協力をお願いいたします。

まず議事に入ります前に今回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、富士急バス株式会社様にご出席いただいております。また、協議事項の富士急静岡バス株式会社様の退出意向申し出路線への対応について等、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をいたします。

では、議事に入ります。初めに協議事項を議題といたします。第一号議案であります、富士急静岡バス株式会社様の退出意向申し出路線への対応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 富士急静岡バス株式会社退出意向申し出路線への対応について

事務局（佐野室長）

交通対策室の佐野でございます。どうぞよろしく願いいたします。着座にて説明させていただきます。

第1号議案 富士急静岡バス株式会社退出意向申し出路線への対応について

- ・北山線（富士宮駅～北高前～スポーツ公園）の退出意向申し出への対応について
- ・新富士線（新富士駅～河口湖駅～富士山駅）の退出意向申し出への対応について
- ・東名暁秀線（富士宮駅～東名高速～沼津東高入口）の退出意向申し出への対応について

関連がありますので、一括して説明させていただきます。資料は資料1をご覧ください。タグのついてる資料1をご覧ください。

今回の退出意向申し出路線は富士急静岡バス株式会社様の路線になりますので、路線の状況をまず説明していただきたいと思います。富士急静岡バス株式会社様お願いします。

富士急静岡バス株式会社

北山線（富士宮駅～北高前～スポーツ公園）の退出意向申し出への対応について

富士急静岡バスと申します。説明させていただきます。資料1になりますが、各路線、前回のおさらいになりますが、現状ですね、位置経緯としまして、生活路線のですね、赤字を補点してきた、我々生活路線の他にですね、高速バス・貸し切りバスを運行しているのですが、こちらの収益が全くないということになります。先ほどお話にございましたけれども、通常は路線バスですね、赤字運営が続いてたんですけども、通常の利用圏に比べて更なる赤字が見込まれる3路線、北山線、新富士線、東名暁秀線について満行を維持することが困難となったため3月31日ですね、令和3年3月31日を退出希望日として、9月30日ですね、静岡県生活交通確保対策協議会に申出をさせていただいたものがございます。各路線の減回について説明させていただきます。下段になりまして、2の各路線対応についてということになります。北山線につきましてはですね、運行概要を申し上げます。こちらの運行目的は、区間がですね、富士宮駅から北高前スポーツ公園の5.6キロ区間になります。夏季のですね、富士宮市民プールの利用者用の共通の路線ということになります。スポット運行しております、7月8月の間で2往復スポット運行してものがございます。こちら(イ)としまして、利用及び収支状況になりますが、過去三年のものを記載してございます。令和…申し訳ございません。平成30年度から元年度、2年度、ということで記載をしております。まあ掻い摘んで申し上げますと、経常収支につきまして、30万弱のところですね、金額的には小規模になっておりますが、こちらで市の補助もいただいているんですけども、大変厳しい状況が続いているということで、退出申出をさせていただいております。便あたりになりますと、輸送人員2.0ということで2人のご利用ということでございます。退出申出こちらの内容はですね、全運行回数2.0回のをですね、県の要綱に基づく1/3以上の減回ということで申出させていただ

た内容でございます。こちらのスポーツ公園線につきましてはですね、対応策としまして、対応策の案を申し上げます。こちら下のほうに時刻表記載でございます。全部の便になりますが、富士宮駅出発ですと、9時20分、赤く塗りつぶした15時30分、右に移りましてスポーツ公園発を9時36分、15時46分とございますが、こちらの対応としましては、スポーツ公園15時46分の発の便については一定の通学利用の混乗が存します。特別支援学校の生徒様がですね、北高前から富士宮駅までの乗車というところで、こちらの便を基軸にしまして、全便を廃止した場合の影響としましては、こちらの混乗の部分が残っておりますので、こちらを何とか生かそうというところでございます。このスポーツ公園15時46分発を基軸にして該当用地区として利用者の供給を整理した中で、1往復は残そうということで対応の案としてご支持をお願いしたいと考えております。

新富士線（新富士駅～河口湖駅～富士山駅）の退出意向申出への対応について

続きましてではですね、次のページにいつて頂きたいのですが、新富士線ということでございます。こちらは、路線図が5ページのほうにございますけれども、緑の路線図上ですね、5ページの緑のラインになります。下のほうにですね新富士駅が起点となるんですけども、こちらからですね北上して行って山梨のほうをまたいで行って、本栖湖、精進湖、河口湖を抜けて富士山駅という富士吉田市ですね、山梨県の富士山駅というところまで72.5キロ区間ということになっております。こちらおさらいになりますが、運行概要としましては、運行目的が、主に山梨県広域移動がメインになっております。富士市ですね、ご利用のお客様増えまして、県外利用のお客様も含めまして、山梨をまたぐ広域移動に供する路線。

その他ですね、近年の取り組みですと、富士宮市お隣の河口湖町、山梨県の方ですね、富士山西麓のそれぞれの限界ですね、周遊促進ということですね。富士山西麓の観光移動に供する路線

こちら運行回数1.0という記載が通年でございますけれども、富士急静岡バスとしての便でございます。全体としましてですね4ページ。4ページを開いてもらって、時刻表としますとですね、富士急静岡バスは緑色で塗りつぶしてある、ちょっと見づらいのですが、上段はですね、新富士駅発、下段は山梨の方からこちらの方に戻ってくる便の時刻表でございますけれども、富士急静岡バスは新富士駅10時5分の便、発ですね、山梨のほうから戻ってくるのは、富士山駅10時、失礼いたしました。13時57分の記載でした。ちょっと今10時57分の記載とありますけれども、13時57分の記載です。申し訳ございません。下のですね、緑の下の黒帯の白抜き文字で13時57分と記載がありますけど、こちら富士急静岡バスの便になります。失礼しました。こちらの1往復に加えてですね、申し上げた白抜き、黒バックの白抜きの部分でございますが、こちら富士急バスという、今日出席していただいておりますけれども、同じ富士急系列の会社で、新富士駅7時15分、12時5分、14時5分、そして戻りが富士山駅8時57分、10時57分、17時57分の3往復、富士急グループで総合すると4往復の区間ということになります。そのうち富士急静岡バスが担当する1往復について今回、退出を申し上げるということになります。その間の運行目的はですね、富士芝桜まつりですね、会場と往復するというような形になります。二ページ目にお戻り頂きますが、利用及び収支状況につきましては、一往復の部分になりますけれども、記載のところでは、前回も申し上げましたが、平成30年度からですね、令和2年度の間で一定のですね、富士山西麓の取り組みとか、こういった行政とかの連携もあってですね、取り組んだ結果ですね、徐々にインバウンドを中心とした輸送人員が記載の通り、平成30年度18,706人が、元年度は23,271人が、世界遺産登録以降少し増えておりまして、しかしながらですね、経常収支がまだ赤字ということで、平成30年度3,724,000円。令和元年度3,466,000円ということで、まあ伸びていながらも赤字経営というのが続いておりました。令和2年度からですね、途中で今現在、この1往復、4往復の全体のうち1往復は現在も休止中でございます。こちらですね、4月5日以降、本年度の4月5日以降休止しているものですから、記載の112という数字しか記載ございませんけれども、そういったことで理由をしております。理由としては、インバウンドの部分ですね。やはり伸びていた路線でしたけれども、全く無くなったということですね。県間移動の面も踏まえまして休止しているという状況でございます。退出申し出の内容は、こちらでございますが、運行系統の廃止、路線の一部区間の廃止（本栖湖レストハウス前～富士山駅 15,7kmの部分）、そして停留所の廃止と、堅苦しい言葉が並んでおりますけれども、富士急静岡バスの法人から見ての内容になっております。一往復の運行系統、運行パターンですね。こちら富士急静岡バスとしてはなくなります、という内容と、富士急静岡バスとしては、一往復がなくなることによってですね、山梨県側の本栖湖から富士山駅の停留所には運行しなくなるという退出申し出の内容でございました。引き続き3往復の富士急バス分は残るということになります。

対応策として申し上げますが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、収益源となっていたインバウンドのお客様の利用がなくなったという状況でございまして、こちら運行継続した場合は、平成24年度ですね、富士山が世界遺産登録前の状況としますと、便あたり9人、経常損益一千万円という大幅な赤字の状況が見込まれます。これを踏まえての、山梨県側を含めての協議をさせていただいているところなんですけど、状況としましてですね、山梨県側も含めて、富士宮、富士この静岡間内ですね、それぞれ本栖湖から山梨県間内、エリアごとで見ますと、それぞれP4の時刻表をちょっとご確認いただきたいのですが、こちら静岡側の中心とする表を記載しておりますけれども、前後にですね、他の運行のバスがですね、30分とか空いてしまいますけど、前後に便が供給されているということで一定の利用が補完できるということですね。県間移動についても先ほど申し上げた通り、便あたり9人ということでございますから、他の富士急バスが引き続き運行する三往復で十分この9人様でしたらですね、朝の便とか新富士駅等並びに残りますので、一定の朝、昼、夕の3往復で十分足りるということで、本社としては判断しております、この便の一往復を廃止としていただくという提案を審議させていただきたいということでございます。代替え交通は不要とさせていただきたいと思っております。こちら内容、米印のところにございますが、山梨県の方ですね、協議はすでに終わってまして、令和2年12月3日開催の山梨県生活交通対策地域協議会分科会、山梨県、富士吉田市、富士河口湖町、鳴沢村、こちらの同様の対応で承認をいただいております。ただ意見としてですね、またインバウンドとかそういった部分がですね、いろいろ自粛が解けて、こちらの観光の富士宮市という意見もございますので、そちらの状況を見据えて復活をですね、富士河口湖町さん等は、状況を見てまた増便してほしいという意見のなかでの承認。いったん一先ずやむおえないという理解の中で山梨県側でのこちらの協議が進んでいる、ということでございます。

東名暁秀線（富士宮駅～東名高速～沼津東高入口）の退出意向申出への対応について

最後にですね(3)東名暁秀線でございます。こちらと同じく5ページの運行系図表ですね。4ページの時刻表ですね。時刻表は4ページの左下のちょっと小さいですが、1往復でございます。こちら東名暁秀線ですが、富士宮駅からですね、東名高速を乗りまして、沼津東高入口までというバス停までですね、運送する、29.7km区間の運送になります。目的としましてではですね、こちら、主に乗り合いバス型なんですけど、定期券のご利用ですね、加藤学園暁秀中学校・高等学校様の通学の用に供す路線ということで、ほぼ貸切ってのご利用というのに近い運行をさせていただいております。運行回数ですね、1.0回ということで、平日・土曜日、休校日以外は運行するという運行計画の設定で運輸を行っております。こちら利用状況としてですね、輸送人員、学校の生徒様なので、定期利用ということで、記載の通りでございますが、令和2年度で7,433名ということで承っております。若干下がっている部分といたしますのはですね、生徒様の減少もあるのですが、平成30年度は2往復、昨年度まではですね、富士駅からの便も出ておまして、運行してたものでございます。経常収支の方をですね、やはり事業者として注目させていただいたのですけれども、定期券のご利用があってもですね、経常収支令和2年度ですね、526万6千円ということで、見込まれております。こちらやはりあの、回送の部分も含む、と米印で書いてあるんですけども、運行コスト実収の部分以外にですね、夕方学校に配車するという経費がかさんでおまして、昨年度よりですね、加藤学園暁秀高校との協議を重ねての話になっておりました。やはり乗り合いバス型ではこれ以上維持できないということの話をしてきた中でございます。退出申出の内容は、全便廃止と、こちら1往復をこの3月31日をもって廃止させていただくような内容になっております。協議を学校側と重ねて、学校様の方で貸し切りバスの方で次年度以降は対応していくということですね、学校の方とは話が済んでおまして、こちら乗り合い型だったんですが、実情を申し上げますと、多目的のですね、地域の皆様の混乗が全くないという実情がございましたので、貸し切りバスでですね、引き続きこの学校の方ですね、確保されるということをご理解いただいております。こちらの乗り合いバス型を廃止とさせていただくということで審議をさせていただきたいと思っております。すみません、ちょっと連続で長くなりましたが、静岡バスとしての状況、対応策をご報告させていただきました。以上でございます。

事務局（佐野室長）

ありがとうございました。それでは事務局から北山線（富士宮駅～北高前～スポーツ公園）の退出意向申出への対応について説明させていただきます。説明がありましたように、スポーツ公園付近には、県道富士・富士宮線を他の北山線が運行しております。その他宮バスが北循環が平日内回り、外回りのそれぞれ3便運行しております。このため市民プール利用者へ配慮しての減回ですので、市民への影響はほとんどないと考えますので、対応案のとおり減回としたいと考えます。

次に、新富士線（新富士駅～河口湖駅～富士山駅）の退出意向申出への対応についてです。これにつきましても、インバウンドで、富士山西麓観光の活性化取り組みの路線でございましたが、外国人の利用が減っている状態でございます。通常的生活路線としては退出の前後に時刻表上、北山路線が運行しておりますので市民への影響は少ないと考えておりますので、対応案通り上下1便の廃止を提案させていただきます。

次に東名暁秀線でございます。富士宮駅～東名高速～沼津東高入口の退出意向申出への対応についてですが、加藤学園暁秀中学校・高等学校の通学用のもので、学校と協議の上、廃止するものでございますので、市民への影響はないと考えております。対応案通り、廃止を提案させていただきます。

事務局からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい。事業者様からそしてまた事務局からの説明でした。それでは、本件につきまして委員の皆様からご意見ご質問を受けたいと思います。いかがでしょうか。

まず、北山線につきましてどうでしょうか。説明ありましたとおり、夏の市民プールへの路線ですけど。今年はプールもやらなかった。それから、その他の北山線が走っているの、減回する。よろしいですか。

その次に新富士線ですけれども、本路線につきましては、いかがでしょうか。説明いれますと、新富士と富士山駅の観光バス路線ですが、全く今インバウンドがないので他にまだ富士急バス3便が残ることなので需要には答えられるだろうと、こういうことですし、その間につきましても他にバス路線があるだろうという事務局の説明でした。本件につきましてご意見ください。お願いします。

静岡運輸支局（風岡委員）

すみません、静岡運輸支局です。退出の話ですとか、後で出てくるお話、依頼でも出てくると思うんですけども、富士急バスさんのほうで、自社での単独維持の困難なものであるということで、国庫補助の申出もあるところの路線だと認識をしているところです。以前のこの公共交通会議でも要はその、本当に観光だけですか？というところで、生活路線で利用されている方もいらっしゃる、一部いらっしゃる。実質運休されてるときに、根原地区でしたっけ？要望があったということをやがってるところなんですけれども、他の路線でも確かに拾えそうなところはあるんですけども、そこも含めての富士宮市さんとしては、1便なくなっても影響はないということで大丈夫でしょうか？というところと、あともう一点、地域間幹線系統ということもあります、その中で富士急静岡バスさんのところが1便がなくなるということなんですけれども、富士急グループさん全体としてというところ、それぞれ沿線の市・町さんも全部関わってくるんですけども、他の市・町さんも含めて、すべてコンセンサスは取れているという認識でよろしいでしょうか。

事務局（佐野室長）

以前説明させていただきましたが、10月1日から富士急バスさんが上下3便運行しております。それ以前にここの便は今動かないんですか、というご質問がございましたが、10月1日以降富士急静岡バスさんが運休して以降については、地域からの市民からの市の方に問い合わせは一切ございません。ですので、現在の富士急バスさんの方の運行で間に合っているかという風に考えております。コンセンサスについては、山梨県側については、12月3日開催の山梨県の方の分科会で承認されているということで、うかがっております。今日、関係市・町として富士市さんがおいでになっておりますので、富士市さんの方は今後の検討と伺っておりますので、富士市さんのほうにお伺いしたいなと思います。

富士市（都市計画課の公共交通担当小林さん）

富士市はですね、富士急静岡バス様の退出路線について協議会の下に分科会を設置しまして、分科会で案というものを作成しております。富士市では、退出申出につきましては、廃止が6路線、減便2路線延べ8路線に分かれておりまして、廃止の6路線について、大体の有無等を踏まえながら市民に影響がある路線が4路線、影響がない路線を2路線という形で、こちらの新富士線と後から出てくる東名暁秀線については、あまり支障がない、影響がないだろうという形の路線で統合上分科会でスタートしております。なぜ一便影響がないかということでは、新富士線につきましては、現在富士急バス様と合わせて4便、往復4動いてるところで、静岡バス様の1便については、代わりに富士急バスさんが運行をしてくれるということで調整をしてくれているところで影響はないだろう。暁秀線につきましても学校側のスクールバス化についてということで、影響がないということでスタートしております。ですので、後ほど出てくる東名暁秀線につきましては、富士宮市さんと同じように調整が整ってスクールバス化になるということで、富士市の見解も廃止とさせていただいております。ただしこちらの新富士線につきましては、当初そういう形で影響がないだろうということでスタートしたという感じもありまして、実際、同じ便、同じ路線を走っている山梨側の富士急バスさんの部分が一応生活路線として地域間幹線系統に入っているということで、富士市内で十分な生活利用の影響の度合いってものを、分科会の中で十分協議していないものですから、今回につきましては、継続協議という形にさせていただいて、ただし、現在コロナの関係で運休もしておりますので、継続協議休止（中止？）という形で、富士市としては協議会のほうで図っていきたいと考えております。

議長（芦澤会長）

よろしいでしょうか。今の説明でよろしいでしょうか。

静岡運輸支局（風岡委員）

そうですね。富士宮市さん側のほうは、影響ないということですので、特に議事、これで承認得られればというところがありますが、ちょっと富士市さんの部分については、会議までに調整のほうをしていただければと思いますので、すみません。富士宮市さんの会議であんまりいうことではないのですけれども、すみません。お願いいたします。

議長（芦澤会長）

富士市の方でってということですね。

そのほか、新富士線のことについてご意見ご質問よろしいでしょうか。

暁秀線のことについて何かご質問、ご意見ありましたらお願いいたします。よろしいですか。先ほどありましたように、要するに乗り合いバスの形を貸し切りバスに変えるっていう、実際市民の方乗っておられないということでございます。よろしいですか。

それでは、三路線につきましてですね、説明、ご質問は以上で打ちたいと思います。

それではですね、その他に特にご意見ないようですので、それではお諮りをいたします。

第1号議案 富士急静岡バス株式会社の退出意向申出路線への対応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。ご異議なしということでございます。よって原案の通り承認することとございます。引き続きご審議よろしくをお願いいたします。

次に、第2号議案であります、宮タク（北部エリア）の増便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2号議案 宮タク（北部エリア）の増便について

事務局（佐野室長）

それでは説明させていただきます。タグの2がついた、資料2をご覧ください。まずは、北山エリアと北部エリアの宮タクの運行について説明させていただきますので、そこを1ページめくっていただきまして、宮タクの運行エリア図、北山エリア、北部エリアというものをご覧ください。北部エリアが黄色、

北山エリアがAブロック、Bブロック、Cブロックに分かれておりますが、宮タクの北部エリアと北山エリアは、須走タクシーさんが担当されています。現在、市立病院や市役所のある富士宮街中ゾーンに行く場合、この富士宮街中ゾーンというのは、一番下の赤く塗ってある部分でございますが、北部エリアの利用者様は、自宅から乗車し、上井出出張所で、北部エリアの運賃を支払って、北部エリアでタクシーを降りて、待機している北山エリアのタクシーに乗り換えます。その後、街中ゾーンの目的地で、北山エリアの運賃を支払うことになります。例えば市立病院から、自宅まで帰る場合については、この逆となります。このため、往復時は、乗り降り以外に上井出出張所で2回の乗り換えになります。それでは、1ページ目、資料2の方に戻っていただきまして、宮タクの北部エリアの増便について説明します。増便理由としましては、北部エリアの利用者は、自宅と中心市街地を行き来する際に、北山エリアに乗り継いで移動しています。北山エリア下り便16時20分から接続する北部エリアの下り16時50分を追加し、接続を改善するものです。現在北山エリアにつきましては、16時20分で街中を出発したものが、Cブロックの16時40分のところで止まっております。ですので、ここに北部エリアの16時50分発の便を追加することによって、接続を改善するものでございます。運行につきましては、月曜日から土曜日の週6日、ただし、日・祝日および12月29日から1月3日は運休いたします。運賃の種類、額及び適用方法は、変更ございません。増便の予定日は4月1日からとなっております。説明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。本件につきまして、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。接続便を1便、16時50分発を増やして、利用促進と言いますか、需要に答えたいということでございます。よろしいですか。

特に質問ないようなので、お諮りいたします。第2号議案宮タク北部エリアの増便については、原案のとおり承認することをご異議ございませんか。ご異議なしと認め、原案の通り、承認をすることと、いたします。引き続きご審議をお願いします。

次に**第3号議案、宮タク（北部エリア）から乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験**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、宮タク（北部エリア）から乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験について

事務局（佐野室長）

それでは説明させていただきます。タグの3のついた、資料3をご覧ください。実施理由としましては、北部エリアの利用者は、自宅と中心市街地を行き来する際に、北山エリアに乗り継いで移動しております。

乗り継ぎは、上井出張所を乗り換えの結節とし、同事業者の別のタクシーに乗り換えており、乗り換えなしで街中まで行けるように改善したいというものでございます。先ほど説明しました通り、北部エリアから街中ゾーンを行き来する場合は、須走タクシーの別のタクシーに乗り換えています。宮タクの利用者は、高齢者が多く、タクシーの乗り換えが負担となっていると伺っています。

実施内容としましては、北部エリアと北山エリアで同じタクシーを利用し、上井出出張所での乗り換えなしで相互のエリアの移動を行うものです。月曜日から土曜日の週6日。ただし、日・祝日および12月29日から1月3日は運休となります。運賃・料金の種類、額及び適用方法は、変更ございません。

実施期間は、令和3年4月1日から令和4年3月31日までとなっております。内容を若干説明させていただきますと、運行については、今まで通り、上井出出張所を經由いたします。北部エリアと北山エリアが須走タクシーと同じ運行事業者であるため、事業者の運用を変更してもらい、乗り換えなしで、相互のエリア間の移動を行い、利用者の利便性を改善するものでございます。実証実験期間により、問題点をあぶりだしまして、問題点の解消に努め、実施期間終了後の実運行につなげていきたいと考えております。

第3号議案の説明は以上になります。

議長（芦澤会長）

はい。事務局からの説明が終わりました。本件につきまして、ご意見ご質問、聞きたいと思います。今乗り換えが来ているんですね。一つのエリアの中というだけの宮タクのルールなので、それを実証実験として乗り換えなしで、それを同じ須走タクシーさんなので一発で行けるようにしたい。

静岡県地域交通課（長田清孝委員）

静岡県地域交通課の長田です。本日課長の仲野が不在のため、代理出席させていただいております。実験そのものについては、特に何の質問もないんですけども、実証実験という形で、来年度一年間実験されると思うんですけども、先ほど佐野室長の方から説明で実証実験の中で課題をあぶりだしてるところですけども、なんかその定量的に、こういうところが例えば、課題だったらそこはどうやって直していきましようとか、定量的な目標というかですね、そういったものって現段階で何か決まっていれば、お示しいただきたいと思うんですけども、もし決まっていなくてもこれからやっていくということなので、来年度早い段階です、その目標値ですとか、課題とそこの解消方法っていうところとかをお示しいただければ、と思います。もし今の時点であれば、教えていただければと思います。

事務局（佐野室長）

申し訳ございません。定量的なものはございませんが、利用者に対してアンケートを取るなどして、利便性の向上についての、ご意見はいただきたいな、と考えております。また、今回実証実験という形で、何か不測の事態が発生する可能性も、ちょっと、想定はしてないんですが、何かあった場合はそれを解消して、問題を解決する方向性で来年度もやっていきたいなと思います。

静岡県地域交通課（長田清孝委員）

そうすると、再来年度以降どうするかっていうところは、まあ基本的には課題を解決しながらやっていきますよっていう方向性。わかりました、ありがとうございます。

議長（芦澤会長）

その他にいかがですか。まあ一応実証実験ということで、非常に乗り換えなしで行けるっていうことで、便利だと思うんですけどね。何かあったらアンケートを取り、課題があったらそれを修正しよう、そういうことでございます。

その他よろしいでしょうか。

それではないようですので、お諮りをいたします。第3号議案宮タク（北部エリア）から乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験については、原案の通り承認することでご異議ありませんか。

はい、ご異議なしと認め、原案の通り承認する事といたします。引き続きご審議をお願いします。

次に第4号議案宮タク（内房エリア）から乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験についてを議題とします。事務局に説明を求めます。

第4号議案宮タク（内房エリア）から乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験について

事務局（佐野室長）

それでは、説明させていただきます。4のタグがつけました、資料4をご覧ください。まず、3ページ目の宮タク運行エリア図、内房エリアを参照して、見て頂ければ、と思います。

まず1ページ目から説明します。実施理由につきましては、内房エリアの利用者は、自宅から芝川街中ゾーンを行き来することで宮タクを利用しています。内房エリアから乗り換えなしで中心市街地、これを富士宮の先ほど示した、街中ゾーンになります、移動できるように改善したいというようになります。3ページ目を見て頂きますと、宮タクのエリア運行図があります。内房エリアの運行図になります。今、内房エリアというのは左側の黄土色の部分になるんですが、ここの自宅から内房エリアの運行としましては、内房エリアから、芝川街中ゾーンに行くと、芝川街中ゾーンから、帰ってくるというところが今の運行のものになっております。

このため、実施内容としまして、宮タク内房エリアの運行可能場所として、富士宮街中ゾーンを新たに設定します。富士宮街中ゾーンを設定することは、商業組合静岡県タクシー協会富士・富士宮支部様とも調整、了解を済んでいます。運行時刻につきましては、芝川街中ゾーンと富士宮街中ゾーンを接続できるように設定いたしました。変更前変更後のようになっております。上り便につきましては、芝川街中ゾーンから、富士宮街中ゾーンに行ける便を設定し、下り便につきましては、富士宮街中ゾーンから芝川街中ゾーンに行く便を設定しております。月曜日から金曜日までの週5日、ただし、土日祝日および12月29日から1月3日は運休となっております。

2ページ目をご覧ください。運賃でございます。運賃につきましては、現行は変更前の運賃体系となっております。変更後の方に変更したいと考えております。運賃・料金は、内房エリア一律500円に変更いたします。芝川街中ゾーンと富士宮街中ゾーンは、一律500円といたします。運賃の変更理由は、他の宮タク運行エリアでは同一ブロック内の最低運賃が500円となっているため、他のエリアとの利用者負担のとの実態との均衡を図るためでございます。運賃・料金の種別・適用方法は、変更はございません。

ここをちょっともう少し説明させていただきますと…運賃の変更について説明します。内房エリアは、平成25年10月に、宮バスの芝川路線の内房線を廃止しました。その代替として、運行を開始したものでございます。旧芝川町の中心市街地である芝川街中ゾーンまでの運行という特別な運行形態を今までとっております。そのため、運賃の変更前のように、各ゾーンからの移動距離により宮タクの乗車賃を200円から500円ということで運行しております。先ほど説明しましたとおり、宮タクの富士宮の各エリアにつきましては、ブロック内の最低運賃は500円となっております。今回調べました所、200円という利用者は、今年度はいらっしゃいませんでした。300円の利用者は、今年度落合から芝川街中ゾーンまでの利用者は、4月から7月の間で、2名の利用がございました。

今回はこの実証実験により、芝川街中ゾーンと富士宮街中ゾーンの移動が可能になります。通常のタクシー運賃は、芝川駅から富士宮駅まで、片道2500円ほどかかります。しかし移動金額を500円と設定させていただきました。山本エリアを見て頂きますと、山本エリアの一番遠いところの距離とほぼ芝川駅の距離が一緒ということで、500円ということにさせていただいております。

内房エリアから富士宮街中ゾーンを利用されますと、運行経費は、先ほどの約2500円と大体一番短いところでも内房エリアでは1000円かかりますので、3500円。遠いところになりますと、約2000円かかりますので、約4500円となります。ですので、例えば内房エリアの一番遠いところから富士宮の街中ゾーンまで来るときには、4500円となります。しかし、利用者から頂ける運賃につきましては、1000円となります。平成元年度の内房エリアの平均乗車人数を見ますと、1.15人でございますので、一人、たまに二人使うという状況になります。実証実験の市の負担額は、運行経費から利用者の運賃を引いた額になりますので、1乗車あたり、2500円から3500円の負担を負っております。今まで通りの運賃体系では、事業評価の収支率(目標35%)がさらに悪化につながる事が予想されますので、継続的な運行を行うためには、増額になる利用者には、負担をかけて申し訳ないと思っておりますが、利便性が向上することと合わせて、広報をすることで、ご理解を求めていきたいと考えております。

次3、実施期間につきましては、令和3年の4月1日から令和4年3月31日までとなっております。やはりこれも、実証実験期間に問題点をあぶりだしまして、問題点の解消に努め、実証期間終了後の実運行に繋げていきたいと考えております。

第4号議案の説明は以上になります。お願いいたします。

議長（芦澤会長）

はい、説明が終わりました。委員の皆様からご意見ご質問等ありましたら、お伺いいたします。いかがですか。はい、どうぞ。

富士宮市区長芝川支部（藤巻一正委員）

利用頻度の高い方の名簿をいただきまして、利用頻度の高い方にこのような案がありますがどうでしょうかと聞いたところ、ほとんどの方がありがたい、ぜひお願いしたい、という意見がありましたので、そういう状況ですので、よろしくお伺いいたします。

議長（芦澤会長）

ありがとうございます。地元の区長さんから事前に利用者の方に聞いていただいて、市としては、気にしたことが、料金が200円から500円になってしまうことがあったんですけども、今ありましたように、宮バスの芝川路線を廃止するので、いきなり料金を500円というよりは、旧料金でしばらくということで考えていた事であって、今回この際、今度はさらに芝川から中心地からさらに富士宮の駅前まで来れる仕組みを、今回この際、他のすべての宮タクと同じワンコインに統一をしたいという趣旨でございます。ご理解をお願いします。それについては、地元民にも説明してあるわけですね？

事務局（佐野室長）

はい。区長さんを通じて説明していただきました。

議長（芦澤会長）

値上げはするけれども、乗り換えなしで、一気に富士宮駅まで行けるというメリットがあるということでございます。ご意見ご質問等よろしいでしょうか。

はい、それではお諮りをいたします。第4号議案宮タク（内房エリア）から乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験については原案の通り、承認することでご異議ありませんか。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します。

次に第5号議案 宮タク会員の同乗者の利用の実証実験について、を議題といたします。事務局に説明を求めます。

第5号議案 宮タク会員の同乗者の利用の実証実験について

事務局（佐野室長）

はい、それでは説明させていただきます。5のタグがついた資料5をご覧ください。

実施理由としましては、現在、宮タク会員は高齢者などが多く、利用方法が十分に理解できない方もいらっしゃると思います。そのため、一人で乗車することへの不安から、宮タクへの会員登録はしたものの、利用を躊躇するケースが見られ、会員の身近な方に同乗してもらい宮タクの利用方法を知ってもらう機会を作りたいと考えております。現在の宮タク制度も障害者手帳をお持ちの方については、介助者と同乗することはできますが、障害手帳を持たない方で、宮タクを利用するときには、一歩踏み出せない方がいらっしゃいます。例えば、他市にお住まいの宮タク会員の家族は、宮タクのエリアに住所がないため、会員になれることはできないため、宮タクを利用できません。その会員ではない家族の方が、一度同乗し、支援を行っていただくことで、宮タクの利用に繋がりたいなあと考えております。

次に実施内容でございます。宮タクの会員一人につき1名の同乗者を認めることにします。月曜日から土曜日までの週6日、内房エリアにつきましては、月曜日から金曜日までの週5日となっております。ただし、日・祝日および12月29日から1月3日は運休となります。運賃の種類、額及び適用方法は、会員に同じとします。会員と同乗者は、乗車と降車は同じ場所といたします。実施期間につきましては、令和3年4月1日から令和4年3月31日までとします。実証実験期間に問題点をあぶりだしまして、問題点の解消に努め、実施期間終了後の実運行につなげていきたいと考えています。

第5号議案の説明は以上になります。

議長（芦澤会長）

説明は終わりました。本件につきまして、ご意見ご質問等ありましたらお願いいたします。登録地以外であっても、付き添いが必要な人は、同じ条件で乗れるようにしようという実証実験でございます。

静岡運輸支局（風岡委員）

こちらの実証実験でおそらく一年やられてそのまま本格運行といいますか、本格化を目指されると思うんですけど、問題点ってなにか想定されてるようなことってありますか？

事務局（佐野室長）

この宮タクの同乗者の実証実験につきましては、タクシー協会さんと協議を重ねている中で、実証実験して行って今回は対応したいということで、実証実験とさせていただきます。やはりあの、宮タクは、エリア限定、その地区にお住いの市民しか使えないということで今まで制度を運用してまいりました。しかし今回につきましては、宮タク会員の1名につき、1人の方の同乗を認めることによって、他のエリア内の方も利用できるということで、大きな制度の見直しにつながる可能性があるということもありまして、タクシー協会さんからは、実証実験の対応をしていただきたいという意見ございましたので、その辺にどの程度、影響があるのかっていうのを調べながら、実施していきたいと考えております。以上です。

議長（芦澤会長）

よろしいでしょうか。

静岡運輸支局（風岡委員）

通常のタクシーとの住みわけが綺麗にできるかっていうところを1年間で見たいっていうようなイメージですかね。

事務局（佐野室長）

そうですね。懸念するのは、タクシー協会さんのほうの通常のタクシー業務に影響が大きく出ないかどうかっていうところを、まあ検証したいと思っております。

静岡運輸支局（風岡委員）

何か数値的に、こんな数値がでたらってとかっていうところは…。あんまり？

事務局（佐野室長）

数値的なものはちょっと想定はしてないんですけれども、これもあの一、実際問題そんなに多く利用されるってことは、想定は今、してませんので、どのような業務形態があるかってことはちょっとしらべていきたいと考えております。

議長（芦澤会長）

よろしいでしょうか。

静岡運輸支局（風岡委員）

ありがとうございます。

議長（芦澤会長）

これ、お金いただくんだから、乗車数にはカウントされるわけですよね。

事務局（佐野室長）

カウントされます。

議長（芦澤会長）

だから、乗車率は上がるだろうと。

事務局（佐野室長）

市としましては、平均乗車人数は、あがってきますんで、市の宮タクの運行の改善にはなるかと思いません。

議長（芦澤会長）

はい、どうぞ。

静岡県地域交通課（長田委員）

まあこれに関しても、反対の意見とかではないんですけれども、せっかく実証実験でやるところなので、実際にどれくらいの方がこの制度を利用したのかっていうところは、この一年間で数値をとっていただきたいと思っております。それがまた多分、今後の検討材料につながってくるかなと思いますので、その数値はとっていただくようお願いいたします。

議長（芦澤会長）

はい、事務局。

事務局（佐野室長）

ご提案ありがとうございます。うちの方で、委託料を支払うときに、どういう方がどこまで乗ったかっていうのをすべて資料としていただいておりますので、そこから数値を出していきたいと思っております。

静岡県地域交通課（長田委員）

ありがとうございます。また来年度どこかのタイミングでお示しいただければと思います。よろしくお祈りいたします。

議長（芦澤会長）

はい、その他いかがでしょうか。よろしいですか。

それではお諮りをいたします。第5号議案 宮タク会員の同乗者の利用の実証実験については、原案の通り承認するというので、ご異議ありませんか。はい。ご異議なしと認め、原案の通り承認いたします。引き続き審議をお願いします。

次に第6号議案 令和3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。

第6号議案 令和3年度市営バス等の生活交通確保計画案について

事務局（岩崎）

第6号議案について着座にて説明させていただきます。

第6号議案 令和3年度市営バス等の生活交通確保計画案について。

それでは、こちらなんですけど、6号議案の説明に入ります前に、第6号議案から第8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りますので、ここで事務局から一括して、説明をさせていただきたいと思っております。資料6、7、8のタグをご覧ください。

第6号議案は、「市が運行する宮バス・宮タク」について、第7号議案及び第8号議案は、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し出があった路線」に関する案件となっております。

そのうち第7号議案は富士宮市の市域内のみを運航している路線で、市単独補助路線である富士急静岡バス株式会社様の11路線を対象としております。

第8号議案は、富士市と富士宮市をまたいで運行している路線のため国庫補助をいただいている路線であり、富士急静岡バス株式会社様の4系統、山梨交通株式会社様の1系統そして富士急バス株式会社様の1系統となります。

これらの路線につきましては、本年度の令和2年9月18日開催の第2回活性化再生会議におきまして「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」として、報告をさせていただいている案件となっております。

こちらの記載の内容につきましては、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、運行時間帯などを表示しております。

計画書の作成年度は、第6号議案及び第7号議案は令和3年度について作成しております。また、第8号議案は、国庫補助路線となることから、交付規定により令和4年度から令和6年度までの3年間分を提出することとなっております。なお、国庫補助路線の対象年度の捉え方なのですが、国の捉え方が半年ずれておまして、令和4年度の計画期間というのは、前年の令和3年10月1日から令和4年9月30日までとなります。ですので、今回の計画で令和4年度といっておりますのは、令和3年10月1日から令和4年9月30日までの期間を指します。

それでは、資料6をご覧ください。第6号議案「令和3年度市営バス等の生活交通確保計画案」についてご説明いたします。資料6は、市営の宮バス宮タクについての報告となります。1ページから4ページまでとなります。内容は、令和3年度の宮バス・宮タクの計画案です。

表の見方からご説明をしております。表が大きく上と下の2種類に分かれております。上の表について説明いたします。1行目、「事業者番号又は市町コード」が6となっておりますが、これは富士宮市の番号でございます。

次に、「申し出番号」ですが、これは対象となる路線の連番でございます。

次に、「区分」が上段の現行と下段の計画の2行となっておりますが、「現行」が本年度の内容でを表しております。「計画」が令和3年度の計画内容となっております。

次に、下の表にまいります。これは、先ほど説明しました上の表の申し出番号と対応した系統の情報となっております。1ページは、申し出番号の1から4で、宮バス中央循環の2系統と北循環の2系統の内容が示されております。2ページ目は、申し出番号の5から10で、東南循環、芝富線、香葉台線、稗久保線の6系統の内容が示されております。3ページ目につきましては、申し出番号11から16で、稗久保線、稲子線と宮タクの4つのエリアの6系統の内容が示されております。4ページ目は、申し出番号の17から21で、宮タクの5エリアの5系統の内容となっております。

それでは、令和3年度の運行内容についてご説明いたします。はじめに宮バスからまいります。1ページから3ページの下の方の申し出番号の1から12です。ページ下の方の中央部分、実車走行キロ程、経常費用をご覧ください。令和2年度と令和3年度では、全体ではカレンダーによる実運行日数の違いにより実車走行キロの増減がございます。また、委託料の増額により経常費用が増加しております。国または県の補助を受けるために、下の表の右から3項目目の公的支援の方法欄にその旨の記載をしております。1ページ目の申し出番号1、2の中央循環と2ページから3ページの申し出番号7から12までの芝川路線については県の補助路線となっております。1ページから2ページの申し出番号3から6の北循環、東南循環については、富士急静岡バス株式会社様や山梨交通株式会社様の国庫補助路線と富士宮駅で接続していることから国庫フィーダーの国庫補助をいただいている路線となっております。運行時間帯については、変更はございません。

次に宮タクについてご説明いたします。3ページから4ページの下の方の申し出番号の13から21をご覧ください。ここで先に訂正をお願い致します。4ページ目の上の表、申し出番号20の右端の運行時間帯が7時40分から16時50分となっておりますが7時40分から15時30分が現行でございますので訂正をお願いいたします。なお、その下の行に同じを意味する点々の記号がありますが、ここに第2号議案に絡み、宮タク北部エリアに下りの1便を増加する予定でおりますので、7時40分から16時50分という記載をさせていただきますようお願いいたします。こちらの運行時間帯の変更が令和3年度の宮タクの変更点の一つとなっております。次に申し出番号21の内房エリアにつきましては、第4号議案で御協議いただいたとおり、富士宮街中ゾーンへの内房エリアのエリア拡大を行います関係で、エリアのキロ程が5.7から9.4に増えております。変更点などは以上となります。第6号議案の説明は以上となります。

議長（芦澤会長）

はい、事務局からの説明です。まあちょっとわかりにくかったですかね。まあ要するに、市でやるという計画の路線をやってこれで承認を得て、ということでございます。このことについてご意見ご質問等ありましたら、お受けいたします。よろしいですか。

それではお諮りをいたします。第7号議案 令和3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原案の通り承認するというので、ご異議ありませんか。はい、ご異議なしと認めます。よって法案は原案の通り承認されました。事務局は静岡県生活交通確保協議会に報告をお願い致します。

次に第8号議案 令和4・5・6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。

事務局（佐野室長）

すみません、議題が一つちょっとずれています。次は7号議案になります。

議長（芦澤会長）

再度お諮りをいたします。第6号議案令和3年度市営バス等の生活交通確保計画については、原案の通り承認することをご異議ありませんか。はい、ご異議なしと認めます。よって、法案は原案の通り承認されました。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。これから第7号議案ですね。はい。どうも失礼しました。次に第7号議案令和3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になりますので、各事業者様から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7号議案令和3年度市単独補助路線の生活交通確保計画案について

富士急静岡バス株式会社

富士急静岡バスでございます。着座にてご説明させていただきます。弊社こちら令和3年度の生活交通確保計画議案につきまして、11系統こちら計画のほう出ささせていただいております。数字の記載につきましては、先ほどの宮バスと同じ形での記載となっております。計画には、令和3年度の実キロの方を計画をして記載しております。経常費用に関しましては見込みで、実車キロをかけた数字を、キロ当たりの経常費用というものを出しまして、算出しております。経常収入につきましては、若干今コロナ禍におきまして、こちらの期間が若干微減する形での記載とさせていただきます。今回確保計画案を作成しております。昨年と同様11系統でございますが、先ほど退出以降申し出いただきましたこちら2番目のですね、スポーツ公園線の方をですね、計画の実車キロの方が前年と変わっております。半分になる記載をしております。数字の説明としましては、以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい、ただいまの説明がありました件につきまして、委員の皆様からご意見ご質問等ありましたらお受けします。よろしいですか。

それではお諮りをいたします。第7号議案令和3年度市単独補助路線の生活交通確保計画案については原案の通り承認するというご異議ありませんか。はい、ご異議なしと認めます。よって本案は、原案の通り承認されました。事務局は静岡県生活交通確保協議会に報告をお願いします。引き続きご審議をお願いします。

次に議題第8号議案令和4・5・6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になりますので、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8号議案令和4・5・6年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について

富士急静岡バス株式会社

引き続きご説明させていただきます。弊社富士急静岡バスの系状につきましては、4系統でございます。1ページ目の28-1の申し出番号から2ページの頭、33-4の系統までの4系統でございます。こちら今回令和4年から6年までの記載の方を計画を提出するという形でこちら全6ページまで渡り、4系統の方、記載しております。それぞれ数字の方につきましては、計画の方につきまして、それぞれ令和4年から令和6年の間のこちら先ほどのカレンダーで歳出しました、実車走行キロと運行回数の方が記載しております。現行のほうにつきましては、令和2年度のもので、直近の数字を今記載しております。こちらに関しましても、経常費用にしましても先ほどの下の補助系統と同一で、若干の微増を見込んでおきましての記載。経常収入につきまして、こちらコロナ禍の状況でございます。こちらの現行の数字がですね、国庫補助系統、国庫補助機関ということで現行の方がコロナ禍の前からの数字も入っており

ましたので、経常収入を若干下げたの記載とさせていただきます。こちらの系統で復帰する系統ですが、30-6の3こ目の系統、大月線、新富士駅から富士宮駅を經由しまして、世界遺産センター線。こちらですね、2ページいきまして、大淵線の富士駅からフィランセ・吉原中央駅、富士宮駅線。こちらの方が令和2年度の国庫補助系統から、新しく追加になった系統でございます。あとは、例年通りの4系統の記載になっております。数字の説明につきましては以上でございます。

議長（芦澤会長）

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。

山梨交通株式会社

日頃より当社のバス事業への多大なる支援ご協力をいただいておりますことを、この場を借りてお礼申し上げます。当社の生活交通確保計画案につきまして着座にて説明をさせていただきます。

まず資料8の2ページをご覧ください。こちらのページ上から2つ目、事業者番号105番、こちらが当社、系統となりまして、国庫補助系統である富士宮駅を起点とし、イオンモール、星山台まで下りて、蒲原病院までの路線となります。ここで記載しております、生活交通確保計画案におきましては、2ページ目にて令和4年度、4ページ目に令和5年度、6ページ目に令和6年度の3か年度になります。現行につきましては、20年度として現在運行する、令和3年度の見込み値を計画しておりますが、国庫補助路線として、国へ規定いたします、ネットワーク計画に基づく値を記載しています。輸送サービスの範囲、地域間幹線系統として、とありますが、富士宮駅、イオンモール、各学校への通勤・通学、買い物手段として、学生、中高年層の利用も多く、また終点となります、富士市内蒲原病院への通院手段、東海道線富士川駅へのご利用も多く見受けられます。富士市内からも通学や富士宮駅利用と共にイオンモールへの買い物等の利用も見受けられ、地域間幹線系統としての位置づけを行っております。確保計画記載の各項目、数値の現行と計画の差についてとなりますが、現在の運行を維持する計画におきまして、実車走行キロにつきましては、平日と土休日のダイヤにて運行しておりますことから、各年度、年間の曜日配率より計算し記載を行っております。費用・収入につきましては、ネットワーク計画に基づく算式より、過去の実績より、令和4年度の算出することとなりますが、特に収入は、新型コロナウイルス感染症に伴う大幅な減収が令和2年より発生しておりますことから、現状においても利用者は過去の実績より下回っております。そのため収入の減額が見込まれるような状況にはなっております。一方費用につきましては、人件費の抑制、燃費控除による節減を実施するなど、抑制を継続することで、当社においては近年、減少傾向もあり、引き続き対応を行っておりますことから、収支につきましては、若干の改善を見込んだ計画をしております。引き続き新型コロナウイルス感染症に伴う利用者の減少などが見込まれる中ではございますが、今後も公共交通ネットワークの構築に向け、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務めて参りますので、ご親交をよろしくお願い致します。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。次に富士急バス株式会社担当者様からの説明をお願いします。

富士急バス株式会社

富士急バスでございます。弊社にご理解ご支援賜りまして、誠に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。富士急バス、該当のページが先ほどの山梨交通さんと同様に2ページ、4ページ、6ページ、3か年分の記載という形になっております。当社、事業者番号119番、申し出番号9番、3つ目の欄のものが該当となっております。系統名といたしましては、新富士線。こちらは、山梨県の富士山駅から精進湖ですとか富士宮駅を經由して、新富士駅まで走行している路線になっております。下の段の方になるんですが、下の段数字のところでございます。現行と計画のところを書かせていただきましたけれども、現行のところ令和2年度の実績を元に、こちらの方を書かせていただいております。1点だけ修正がございまして、大変申し訳ないんですが、実車走行キロのところなんですけれども、正しくは、今、15万8千990.4となっている現行のところなんですけれども、大変申し訳ございません。こちらがですね、8万8千545.2。8万8千545.2というのが正当になります。こちらを理由にいたしまして、先ほど令和2年度を基準にしている、と申し上げさせていただいたんですが、9月の30日までに

運休している分がございまして、そちらを引いた分が8万8千545.2というような数字になっております。失礼いたしました。

こちらの数字をもとに先ほどと同様にですね、令和4年から6年までのカレンダーの日数、回数と距離というものを出しまして、こちらの数字を出したような形になっております。

富士急バスより説明をさせていただきました。ありがとうございました。

議長（芦澤会長）

ありがとうございました。事業者様からの説明がおわかりました。それではこの件につきまして、ご意見ご質問等あれば伺います。いかがですか。

はい、どうぞ。

静岡県地域交通課（長田委員）

意見というかお願いになるんですけども、今、各3社さんにご説明いただいたものにつきましては、住民の足として、必要なものであるというものの、基づいてですね、県の方に申し出いただいて、国および県の方で補助をもらうものでございます。富士急バスさんの新富士線なんかも9月30日まで運休してたという所もあると思うんですけども、あくまでも、生活、市民の方の生活、足を守るというところをですね、自覚をもっていただくというかですね、もうちょっと責任をもってですね、運行を継続していただきたいというところなんです。もしですね、こういうご時世でございますので、計画にですね、変更ございましたら、早い段階でですね、国とか県にご相談いただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

議長（芦澤会長）

その他いかがですか。よろしいですか。はい。

それでは、お諮りをいたします。第8号議案令和4・5・6年度国庫補助路線の生活交通確保計画案については、原案の通り承認するというご異議ございませんか。はい、ご異議なしと認めます。よって本案は原案の通り承認されました。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9号議案令和3年度、4・5・6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7号議案、及び8号議案の路線に関する運行事業者の収支改善計画案になりますので、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9号議案令和3年度、4・5・6年度の収支改善計画について

富士急静岡バス株式会社

富士急静岡バスでございます。弊社、先ほどの計画、負担補助系統と国庫補助系統がございまして、2枚で記載しております。ページで言いますと、1ページと2ページの2枚でございます。こちら利用促進策につきましては、継続してですね、行っているものを記載しておりまして、例を挙げますと、1番で、バスの乗り方教室をですね、小学生・幼稚園児をですね、対象に今行っておりまして、バスをですね、小学生が幼稚園の頃からですね、乗り方の方を覚えていただきまして、未来の利用者につながるという形で弊社の方も利用促進をはかっているところがございます。あと、11番の記載につきまして、こちら小学生をですね、あ、ごめんなさい小中学生って書いてあります。小学生をですね、小学生だけでございます。小学生の方にですね、長期休みの日に、今100円で一部100円での、特別運賃をですね、昨年度から実施初めまして、利用促進の方をですね、努めているところがございます。長期休みですと、定期乗車券のほうもですね、期間の方が切れておりまして、その間バスの方にも継続して乗っていただきたいというところで1乗車100円の方でただいま設定をしております。あと一番最後にですね、13番目の各市町様をですね、いろいろと高齢者の方にですね、例えば富士宮市さんの方ですと、100円の回数券など、そちらをもとにした、弊社のフリーパス、シルバー定期乗車券のほうの購入にただいま使わせていただいているところがございます。こちら更なるPRの方をですね行いたいと思っております。記載の方をさせていただきます。

次に利用削減策につきまして、こちらも例年通りの記載ではございますが、一番目ですね、グループスケールを活かしました、軽油の単価のですね、削減の方をですね、毎月行っているところでございます。あと4番のところですね、大きいものを買った際にですね、比較の購入ですね、継続しております。簡単なものですね、今ですとコロナ禍でかなり経費のほうがかかってきておりまして、節減のほうが弊社のほうですね、求められているところでございまして、今ですね、かなり、物品等の購入を抑えておりまして、経費の削減に繋げているところでございます。大きなところだと、以上の説明でございます。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございます。引き続き山梨交通株式会社様から説明をお願いします。

山梨交通株式会社

山梨交通でございます。引き続きよろしくお願ひ致します。当社につきましては、こちら資料9、3ページをご覧くださいと思います。当社につきましては、国庫補助路線として、令和4年から6年度の収支改善計画を作成としております。先ほど富士急静岡バスさん同様に様々な取り組みがございますことから、いくつかイメージとですね、具体的なほうについてご説明させていただきます。利用削減策につきましては、やはり同様により多くの方に知っていただく、PRしていることを前提としております。そのため、各種イベントへの参加、また時刻表の配布やインターネットなどを活用した情報の公開。これらによって、起用しやすい環境のほうを行ってまいりたいと思っております。また同様に富士市さんや富士宮市さんなどと連携したコミュニティ交通との連携。またICカードを使った利用頻度、利便性の高いPRを行って参りたいという風に考えております。当社特有の事案といたしましては、すみません、ちょっと分かりにくいんですが、○下から4つ目、バス車内にて「定期券継続購入」受付を行うことを、継続して実施を行ってまいります。こちらにつきましては、購入窓口が少ないことにより起因する利用者の逸走を防ぐための政策の実施を行っております。また、当社におきましても、同様に、春・夏・冬休みの運賃、当社の場合ですと、小学生が50円、学生100円運賃として令和元年冬休みより実施を行ってまいりました。しかし、その直後に新型コロナウイルス感染症、緊急事態宣言等の発令を受け、現在はこちら停止を行っております。利用環境による密の防止、また感染防止策として、こちらについては停止している状況でございますが、引き続き、こちらの運用の再開を目指し、利便性を高く、また実際体験をしていただく場として、提供のほう再開の計画を行って参りたいと思っております。利用促進策としまして、今年度特有のものとしまして、一番下、一番下の部分をご覧くださいと思います。やはり新型コロナウイルス感染症の状況もございますことから、計画におきまして、感染症防止対策を確実に実施し、安心した利用環境の構築を図る。こちらのほうを利用促進策として明記をさせていただいております。続いて右側、経費の削減策といたしましては、引き続き、乗務員や車両の効率化の促進をすることが一つ。また、現在実施をしております、省燃費運転講習など、燃費向上による経費の削減を目指すこと。こうした取り組みを継続しながら、収支改善を実施をして参りたいと考えております。簡単ではございますが、当社からは以上になります。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございます。続きまして、富士急バス株式会社様から説明をお願いします。

富士急バス株式会社

富士急静岡バスでございます。よろしくお願ひ致します。当社の令和4年から6年までの収支改善計画といたしましては、4ページの方に記載をさせていただいております。まず収支改善計画のほうなんですけど、ここは今までの2社と被るところではありますが、基本的なところにいたしましては、関連自治体との協力ですとか、そういった学校ですとか、そういったところと協力をしながら、乗り合いバスの教室を開いて、まずはバスの乗り方というところを知っていただいて、時刻表の見方、乗り方というところをわかっていたといううえで、バス利用のきっかけというのを作って、利用の促進につなげていきたいというような形で、こういった活動をしております。それに加えて使っていただくお客様への情報発信といたしまして、WEBへの情報掲載ですとか、そういったところを中心に情報をですね、取りに行けるようなという形、PRをしていくというところを行っております。実際にお客様に使っていただく

いうところを考えたときに、今低床バスをですね、導入して実際にそれを運行していく、運用していくっていうところですね、交通弱者と言われていたような高齢者ですとか、そういった体の弱い方のニーズに答えられるバリアフリーに対応したような車両というものを積極的に導入して運行することで、さらに利用の促進を図っていききたいという風に考えております。さらに、直近ではニュースにも出ていたような件でございますが、6番にありますような危険バス停の移設に取り組むことによって、お客様から安心安全というように形でご乗車いただけるような形の取り組みをしております。経費削減策といったしましては、こちらは継続して行っていく部分ではありますが、燃料ですとか、そういった固定でかかってくる、そこをグループのスケールメリットを活かしたコスト削減を行うことで経費の削減ですとか、そういったところを行っていききたいという風に考えております。また、日々の運行に関しましても、アイドリングストップですとか、燃費を意識した、エコドライブの推奨を行うこと、そして当社はですね、昨年電気バスを導入したというようなこともございまして、さらに新富士線でも走らせていただいておりますが、こういった燃料費の削減につながるようですね、電気バスの運行等を行っているというように活動しております。また、不採算路線ですとか、お客様の少ない路線ですとか、そういったところの路線の見直し、時間の見直しですとか、そういったところを図ることで、効率化をはかり、お客様の利便性ですとかそういったところを向上することを合わせて、運営して削減というところに繋げていきたいという風に考えております。当社以上のような形で取り組みをしております。ありがとうございます。

議長（芦澤会長）

ありがとうございました。事業者からの説明は以上になりました。ただいまの説明につきまして、ご意見ご質問等あればお受けしたいと思います。よろしいですか。

それではお諮りをいたします。第9号議案令和3年度、令和4・5・6年度の収支改善計画につきましては、原案の通り承認することにご異議ございませんか。はい、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。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します。ありがとうございます。

次に、第10号議案令和2年度地域間幹線系統確保維持改善事業評価に係る市長取り組みシートについてを議題といたします。まず、地域間幹線系統のおよび県全体の評価概要について、静岡県交通基盤部都市局地域交通課の担当者様から説明をお願いします。

第10号議案 令和2年度地域間幹線系統確保維持改善事業に係る事業評価について

静岡県地域交通課（長田委員）

私のほうから、地域間幹線系統に関する事業評価の概要について説明させていただきます。時間もありますので、かいつまんで説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

資料がですね、赤いインデックスをつけていただいた、県資料と書いてあるところ、パワーポイントの資料になりますけれども、こちらに基づいて説明をさせていただきます。各スライドの右下にですね、スライド番号が振ってありますので、これに基づいて説明させていただきます。まずですね、1枚めくっていただきまして、2ページ目の2枚目のスライドですね、こちら地域間幹線系統ってそもそもどういうものかっていうところなんですけれども、まあ先ほどの第8号議案等でもですね、お話をいただいているところがございますけれども、事業者様が運行しているもので、複数市町をまたぐもの、このマトリックスでいうところの右下の部分ですね、こちらについて、その右側にあります、一定の条件を満たすものにつきまして、地域間幹線系統と位置付けまして、国及び県の方で補助を行っているものでございます。今回ですね、評価を行わせていただいたのが、先ほど、8号議案で、説明をいただいた系統のうちですね、富士急バスさんの新富士線のみですね、令和3年度、今年の10月から運行でございますので、それ以外の部分について、評価を行っております。ちなみにですね、評価というのが、令和元年、一昨年の10月から昨年度9月末までの運行分になります。つづきまして4枚目のスライドでございますけれども、そもそも何故評価を行うのかというところでございます。青い四角の中にですね、補助金交付要綱に基づく根拠と書いてございますけれども、補助対象事業がですね、適切に実施されているのかを確認すること、またですね、評価結果が良かった悪かったというところですね、一喜一憂するのみならず、評価結果を分析して、今後の事業改善につなげていただくというところで、補助対象事業をより効果的、効率的

に実施するために行うものでございます。その下ですね、静岡県本県ですね、評価基準、5枚目のスライドですけれども、記載させていただいております。詳細の説明はですね、本日割愛させていただきますので、またご覧いただきたいと思っております。続きまして6枚目のスライドですけれども、県全体の評価結果でございます。そちらに表がございますように、A評価が10系統、B評価が44系統、C評価が5系統、という風になっております。この詳細につきましても、本日説明は割愛させていただきますけれども、1枚おめくりいただいたところでですね、評価結果の概要と、各系統の総合評価一覧表というものをつけさせていただいておりますので、またお時間がある時にご確認いただければと思っております。本年度ですね、スライド6枚目に戻りまして、本年度、正直申し上げまして、県全体的に評価が下がっているところがございます。例えばですね、昨年度の評価におきましては、C評価というところは0だったんですけれども、今年度富士宮市さん関係するところではございませんけれども、他の事業者さんのところでC評価というものが全部で5系統、出てきているという状況でございます。これいろいろですね、バスの利用者の方が減ってきているということもございませぬけれども、やはりですね、こちらのほうで、いろいろ確認しているところですね、その下にございませぬけれども、新型コロナウイルスの影響というところはですね、避けられないのかなというところがございます。7枚目のスライドでございますけれども、令和元年と令和2年の4月から9月。上半期ですね、バスの利用者の比較でございます。特に4月、5月につきましては、県全体でも5割を割っているような状況で、その後9月までですね、上向いてきている状況ですけれども、またこの冬の中ですね、落ちてきているというところが、事実でございます。ではですね、どういう風に今後進めていくのかというところですが、先ほどですね、第9号議案のところで各事業者様のほうで、利用促進策、経費削減策という形でご説明いただきましたけれども、またそれに合わせてですね、コロナ対策というところも行いながらですね、進めていただきたいと思っております。最後8枚目のスライドですけれども、県内の事業者さんのほうで富士急バスさんとか富士急静岡バスさんとか、山梨交通さんとかでも取り組んでいらっしゃることもあると思うんですけれども、車内のアルコール消毒であったりですとか、運転席周辺に飛沫感染防止シートを設置したりですとか、またですね、事業者さんによっては、換気を雨天時も継続して行えるように、「雨天時換気用バイザー」というものを設置したりしております。今後ですね事業をより効果的に実施するためにですね、これまでの経費削減であったりですとか、利用促進に加えてですね、こういったコロナ対策を行っていただきたいと思っておりますし、バスの利用を増やすためには事業者さん側の取り組みだけでは、やはり限界があると思っておりますので、そういう取り組みをですね、例えば市のほうにおかれましては、周知をいただくとかですね、バスは安全な乗り物であるというところをですね、認識いただいたうえで、皆様に使っていただくのが一番の収支改善の近道なのかなと思っておりますので、引き続き取り組みにつきまして、ご理解ご協力をよろしく願いいたします。

私からの内容の説明は以上になります。

議長（芦澤会長）

ありがとうございます。各事業者様から系統ごとの地域間幹線系統の利用状況・重要性などの説明をお願いします。まず、山梨交通株式会社様からお願いします。

山梨交通株式会社

資料10になりますが、1ページをご覧いただきたいと思っております。こちら一番上にありますのが、当社、富士宮駅、イオン・星山台～蒲原病院、取り組み内容としましては、全国共通ICカード「P.A.S.M.O」の導入や高齢者定期券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ます。

事務局（佐野室長）

申し訳ございません。評価シートのほうの各社の評価のほうの説明をお願いします。

山梨交通株式会社

申し訳ございません。

事務局（佐野室長）

赤いタグのついている評価シートのほうをご覧ください。

山梨交通株式会社

評価シート1ページにつきましては、当社系統となりまして、富士宮からイオン、星山台から蒲原病院線の実績となります。先ほど県さんからもご説明がありました通り、策定年度につきましては、左上にありますように、平成31年度に策定をしたもの、これに対して評価として、先ほどの通り、補助年度となる、令和元年10月から令和2年の9月末日まで運行した、実績比についての評価となっております。当社といたしましては上の部分、基本的事項としましては、各事項、運行目的また、運行政策の実施、費用削減策等を設定して実施してまいりました。各項目の評価につきましては、記載の通りとなりますが、運行回数につきましては、新型コロナウイルス感染症、こちらのところが、4月5月緊急事態宣言の状況となりますが、各学校の休校等もあったことから当該機関において効率的運行のために減便のほうをさせていただきました。減便内容としましては、平日ダイヤから土休日ダイヤによる運休をして運行をしたことから年間での運行回数には差が生じております。ただ当社におきましては、こちら緊急事態宣言開始後において、すべての便、現状におきましても平常の運行、元に戻した運行とし、継続を行っています。このため、計画との差が発生したことから、評価点数0点という形にはなってしまうんですが、効率性または収支の状況による、やむおえないものとして実施をさせていただきましたことをご理解いただければと思います。そのほか収支率、乗車人員、こちらにつきましては、さきほどいった通り、当該機関においては、半期において、新型コロナウイルス、こちらの影響が大きくでておりますことから、実績等について、返りがどうしても生じてしまうところがございます。収支率のみですね、31.8%の計画から、運行実績として32.8%という形になっておりますが、先ほどのように、利用者の大幅な減少がみられるなかでの減便。こうしたなかで、パーセントとしては、増加はしましたが、引き続きどうしても低いような状況が見られているということがございます。こうしたことから結果、一番下の部分ではあります。合計点としては32点、評価としてはB評価となっております。引き続き感染防止対策を実施しながら、より一層さらにですね、利用促進を目指し、評価になるような対策を講じて参りたいと思いますが、皆様のご理解とご協力を得て、やはり実績を伴うものと考えておりますので、引き続きのご支援ご協力をいただければと思いますのでよろしくお願いいたします。基本事項については、詳細を2ページ3ページに記載ございますので、そちらのほうをご覧ください、と思います。簡単ではございますが、以上でございます。

議長（芦澤会長）

ありがとうございました。次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

富士急静岡バスでございます。こちらが、4系統ございまして、それぞれ、一番最後の評価シートの補足のほうでご案内していきたいと思っております、まず6ページのほうをお開きいただきますでしょうか。こちら西富士宮駅から曾比奈というですね、富士市の大淵のところまでつながっている系統の補足シートでございます。運行回数につきましては、計画通り運休なく、こちらのほうですね、コロナ禍でもお客様の足ということで、全便運休なく今回実施させていただいております。収支率につきましては、やはりこちらの方、かなりですね、下に乗車人員を若干記載しておりますが、4月から6月の間かなりですね、人員落ちておりましたの収支率でございます。7月あたりからですね、若干戻りまして、8月の夏休みの方ですね、59%とかなり少なくなっております。こちらの系統ですね、トータルしますと、B評価ということになっておりますが、収支率が50%近い系統でございまして、こちらの方、確保すべきと思われる路線ということで、弊社の方考えております。

続きまして、大富士線のほうでございまして、ページでいきますと、9ページでございます。こちら先ほどの曾比名線と同様、運行回数も変更なく計画通り運行させていただいております。経費につきましても前年度よりやはり10%ほどですね、落ちてきておりますが、こちらの終息後にですね、やはりあの、沿線にあります、特別支援学校様ですね、生徒様が通常に通学されるということで、戻ってきておりました、こちらの収支率となっております。

続きましてこちら、12ページの方、ご覧ください。こちら吉原中央駅、弊社のバスロータリーから、幹線道路であります、大月線のぼりまして、富士宮駅まで走っている路線でございます。こちらの方につきましても、先ほどと同様運行回数におきましても減らすことなく運行しております。こちらの方ですね、収支率につきましては、あまり変わらず、77%というところがございますが、人員の方ですね、こちら実は、前年度の数字と比較しますとかなり落ちて見えますが、こちら大月線隣

のですね2と1を、令和元年の対象年度から2つの系統に分けての数字でございまして、このような形で人員の方がかなり減っているように見えますが、こちら2つの系統足しますと、あまり減っていないというところが見えると思います。

最後にすみません。15ページの方にございまして、こちらですね、先ほどの大月線の部分とほぼ同様の系統でございまして、新富士駅から吉原中央駅、先ほどの大月線と同系統を通りまして、富士宮駅まで行く路線で終点は静岡県富士山世界遺産センターまでの系統の地域間幹線でございます。こちらの方も運行回数、減らすことなく運行しております。収支率の方は、目標よりは上がっておりまして、人員のほうも若干ですね、計画通りの実績となっております。こちらの計画がですね、前年度がない状態での収支率の実績比となっております。こちらの運行計画のですね、算出の方法がちょっと別でありまして、目標値を記載しております。以上でございます。すみません。

議長（芦澤会長）

続きまして、取り組みシートにより、市の取り組みについて事務局から説明をお願いします。

事務局（佐野室長）

それではタグの10がつきました、地域間幹線系統市町取り組みシートについて説明させていただきます。系統名、富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院線となります。かいつまんで説明させていただきますと、PASMOの導入やゴールド定期などのサービスの充実により、利便性の向上と利用者の増加に努めております。市としましては、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で、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。

次に曾比奈線でございます。これにつきましても、富士宮東高校およ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路線となっております。広域トリップ状況も高く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と考えています。市としては、先ほどと同じようなことで、のりもの祭の実施などの利用促進を行うことや自主運行との相乗効果で路線を維持していきたいと考えております。

大淵線につきましては、本路線につきましても、富士市特別支援学校への通勤・通学の利用者が多い路線となっております。市としましては、のりもの祭りなどの利用促進を行うことで自主運行事業路線との接続により、相乗効果を図っていただきたいと考えております。

次に大月線でございます。これにつきましては、イオン富士宮店の買い物、東高校への通学のアクセス、収支率は目標値を下回っているものの、収支率は評価が高い数値を示しております。またこのため、全体的には評価が高く、A評価になっており、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、黒字路線になるように収支改善を行っていただきたいと考えております。市としての取り組みは、前述の通りでございます。大月線につきましては、これもイオン富士宮店の買い物や富士山観光を目的とした、観光客の多くが利用者でございます。全体的に評価が高くAとなっておりますので、市としては、のりもの祭りの実施などによる、利用促進を行うことで、自主運行路線との接続により、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。

取り組みシートの説明について以上の通りでございます。

議長（芦澤会長）

はい、県の担当者様、事業者様、事務局からの説明終わりました。この件につきまして、何かご意見ご質問等ありましたら、お受けします。よろしいですか。ないようですので、それではお諮りをいたします。

第10号議案令和2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り組みシートにつきましては、原案の通り承認することでご異議ありませんか。はい、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。事務局では、静岡県公共交通確保対策協議会に報告をお願いします。

もう少し審議案件ありますので、ここで長くなって2時間になりますので、4時までちょっと休憩を取りたいと思います。お手洗い等あったら、お願いします。4時まで休憩をします。はい。

～10分間の休憩～

議長（芦澤会長）

それでは、よろしいですか。それでは休憩前に引き続きまして、審議をお願いいたします。あと2議案残っておりますので、よろしくお願ひします。

次に第11号議案令和2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。

事務局（佐野室長）

タグの11番のついた資料11をご覧ください。説明いたします。

これは、国庫補助を受けています、宮バスの東南循環、北循環の改善計画を出して、そちらの事業の実施の1次評価ということで、行っているものでございます。

それではまず、資料11を説明させていただきますと、富士急静岡バスさんが運行している、宮バスの東南循環が申し出番号1番。そして2番が富士急静岡バスさんが運行している東南循環申し出番号2番になります。これは、東南循環で、運行する距離が違うことによって2つの記載をさせております。前回の事業評価結果の反映状況でございますが、それにつきましては、適正に行われたということで、ここににつきましては、ご覧ください。事業実施の適正性ですが、A評価をつけさせていただきました。事業通り事業は適切に行われています。5番、目標・評価・達成状況でございますが、これにつきましては、収支利用割合は目標値を上回っております。利用者は若干少なかったですが、A評価をつけさせていただきました。引き続き利用促進につなげていきたいと考えております。次に富士急静岡バス株式会社様の運行する、宮バス北循環になります。これにつきましても、目標値を設定するためにアンケート等調査をやっている、記載の通りでございます。事業実施の適正性ですが、計画通り実施されましたので、Aということで、目標の評価の達成状況でございますが、目標値50%を若干下回る49となりました。利用者人数は、1267と上回っておりますので、A評価をつけさせていただきました。引き続き利用促進を行っていききたいと考えております。

それでは、次の裏面2ページ目をご覧ください。事業実施と生活交通確保計画改善案についての関連についてでございます。協議内容は、富士宮交通地域活性化再生会議で記載させていただいております。地域の公共交通の目指す姿でございますが、富士宮市には、面積が広く、そして前からも依存度が高い等々の地域特性が書かれております。そして市域全体の公共交通機能の充実や広域的な交通ネットワーク、地域の実用に即した便利な生活交通確保に努めていきたいと考えております。

次に3ページ目からは、これは、中部様式という形になります。中部様式で国のほうに提出するものでございます。4ページ目をご覧ください。直近の意思評価の対応状況でございます。評価できる点につきましては、御覧ください。期待する工面につきましては、最後の行になりますが、富士宮市第二次総合計画の見直しを図り、地域公共交通網形成計画の策定を期待します、というご意見をいただいております。そこで、下の欄にあるんですが、令和2年度末までに法定計画である、富士宮市第2次地域公共交通計画を策定予定ということで今すすめております。

次に5ページ目になります。協議会が目指す地域公共交通の姿でございますが、二重丸の二つ目なんです。計画における公共交通に関する目標及び期間ということで、現行計画でございますが、富士宮市地域公共交通計画が平成30年から令和2年、第5次富士宮総合計画から抜き出したものが記載されております。また、都市計画マスタープランから記載されているものを抜き出してあります。

6ページ目でございます。目標達成に向けた公共交通に関する具体的取り組み内容にしましては、計画に位置付けられた事業及び内容としましては、今年度取り組んだ事業としましては、新型コロナウイルス対策バス・タクシー感染拡大防止支援事業補助金を制定し、車内の衛生環境整備のための消耗品購入の補助を行っております。次に宮バス、宮タクの維持・利用促進ですが、ユニバーサルデザインタクシーを新車購入する宮タク運行タクシー事業者に対し補助を行っております。次に、最後の高齢者運転免許自主返納の支援でございますが、補助券の交付額の増額と利用範囲の拡大を行っております。

7ページ目をご覧ください。計画の達成状況の指標とその結果でございます。これは、富士宮市公共交通PDCAによる、評価分析を行っているということに記載させていただいております。

8ページ目をご覧ください。計画達成の状況と評価指標とその結果でございますが、この表につきましては、今年の、まあ昨年になるんですが、令和2年9月18日の会議でご承認いただいたものを記載させていただいております。

9ページ目になります。自己評価から得られた課題と対応方針ですが、今後の取り組みとしては、最後のところになるんですが、高齢者運転免許証自主返納支援事業の更なる充実を図り、高齢者ドライバー

による交通事故の防止と、運転免許証返納後の足を支える公共交通の利用促進を図る、ということで、今後充実を図っていきたいと考えております。

わたくしからは、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。この件につきまして、何か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。

それでは、お諮りをいたします。第11号議案 令和2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は、原案の通り承認するというところでご異議ございませんか。ご異議なしと認めます。よって本案は原案の通り承認されました。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。次に第12号議案富士宮市第2次地域公共交通計画（案）についてを議題とします。事務局に説明を求めます。

事務局（佐野室長）

それでは説明させていただきます。資料12をご覧ください。資料12のところに、タグでパブリックコメント、と書かれているところがございます。まずパブリックコメント、そして委員さんからいただいた意見を先に説明させていただきます。それではパブリックコメントのほうをご覧ください。富士宮市第2次地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントを、実施期間として、令和2年11月16日から令和2年12月18日までの約1か月間行いました。提出者は5名ございまして、提出方法としましては、電子申請4名、電子メール1名ございました。意見数としましては、5名の方がいろんな意見をいただいたものですから、9件という形でカウントさせていただいております。パブリックコメントの周知方法としましては、広報誌、ホームページ、報道提供してパブリックコメントを募っております。計画への意見反映につきましては0件となっております。これはこの計画案で包括できると判断させていただいたものですから、計画のほうには反映しておりません。

それでは、特徴的なものを申し上げますと、次の1ページめくっていただきまして、提出された意見の市の考え方でございます。ナンバー3でございます。芝富地域の宮タクエリアを検討してくれることはとてもありがたいと考えている。宮タクの芝川から富士宮駅まで移動するのにかかる費用についてあまり高くついてしまうので、片道500円程度で行けるような設定が欲しい。ドアツードアだが、数人で乗り合わせは、移動先で時間を見計らって戻ってくるような仕組みができると良い、ということでご意見いただきました。これにつきましては、宮タクの未導入エリア、先ほどご審議いただきました、実証実験の際の参考にさせていただきたいということで、反映はしておりませんが、今後の事業の参考にさせていただきたいと考えております。

そして、1ページめくってもらいまして、ナンバー9でございます。ナンバー9で意見としましては、免許返納した人へタクシーをもっと安く使いやすくしてほしいということが、タクシーチケット1万円があてられているということが少ないと感じるということで、市の考え方としましては、先ほど申しましたように、利用額の増額とか、利用範囲の拡大を行って、今後もご意見を参考にしながら、改善に取り組んでいきたいということで、反映は致しませんでした。今後の参考にさせていただきたいということで、記載させていただいております。

それでは次に委員さんの意見のほうへお願いします。

前回、11月11日に開催されました、活性化再生会議でいただいた意見、その他個別にいただいた意見について記載させていただきました。このほとんどが、計画のほうに反映させていただいております。まず、1ページめくっていただきまして、8ページという風には書いてあるんですが、目標を達成するための事業ということで、ところをご覧ください。ここでご意見で、事業の実施の時期とか、あと実施年度を記載したほうが市民がわかるのではないかとということで、そういうご意見をいただきましたので、このように変更させていただいております。

次に1ページめくって11ページ目になりますが、主な事業を載せたほうがいいのかというご意見いただいたのですが、利用促進事業のところ、乗り物まつりなど、ということで、追記させていただいております。

次に25ページ目のほうをご覧ください。主な事業、モビリティマネジメント、これは、語句がわからないから、語句の解釈をということでですね、これは、国土交通省のサイトを参考にして記載させていただいております。29ページ目の事業サイクルでございますが、今回の法改正によって、毎年度事業評価を実施するということになりましたので、ここも毎年度事業評価を実施するというのでいきたいと

記載させていただいております。これで、先ほどのタグの12がついた資料12をご覧ください。これらを反映させていただいたのが、第2次地域公共交通計画になりますので、ご審議よろしく願いいたします。事務局から以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい、事務局からの説明は終わりました。本編につきましては、前回のこの活性化会議の中で、概要を説明申し上げた、翌年つまり、今日、正式に決めたいということで、皆さんにお伝えしたところでございます。その間いろんなパブリックコメントで市民の皆さんから意見を頂いたり、今説明がありました通り、議員の皆様からご意見をいただき、反映できることは反映したということでございます。量は多いんですけども、何か特にこの際ですので、お気づきになったところがありましたら、ご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。特にご意見ないようでございますので、いいですか。

それではお諮りをいたします。第12号議案 富士宮市地域公共交通計画（案）につきましては、原案の通り承認することをご異議ございませんか。はい、ご異議なしと認め、原案の通り承認いたします。なお、本件は、市から委託により、作成しておりますので、この承諾をもちまして、市のほうへ提出をさせていただきます。市から富士宮市第2次地域公共交通計画が策定されますことをご承知おきいただきたいと思っております。なお、修正等ありました場合は、会長一任とさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。以上で協議事項はすべて終了いたします。

続いて報告事項等ありましたら、お願いをいたします。

事務局ありましたら、説明をよろしく願いします。

事務局（佐野室長）

事務局は特に用意ございません。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。

今日非常にあの、時間が長くなってしまいましたけれども、あの、皆さんにいろんなご意見を頂く中で、決定をすることができました。ありがとうございました。それでは以上をもちまして、本日の議事はすべて終了いたしました。このあとの進行は事務局にお願いします。

【閉会】

事務局（岩崎）

委員の皆様、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3年度第1回地域公共交通活性化再生会議を来年、来年といたしますか、本年5月中旬頃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2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。