

《第1回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

○日時 令和4年5月20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・藤井敬宏委員・齋藤俊之委員・篠原克敏委員・広松明大委員・佐野順一委員・望月重人委員・井上孔秀委員・吉田麻子運輸企画専門官（風岡昌吾委員代理）・長田清孝県地域交通課主任（平野隆広委員代理）・岡村徹委員・鈴木清秀委員・土屋善江委員・山崎好信委員

事務局 5人

市民部長 佐野利幸・市民生活課長 渡辺良正・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主査 鈴木裕太

合計 19人

1 開会

事務局（岩崎）

委員の皆様、本日は大変お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

定刻になりましたので、ただいまから、令和4年度第1回富士宮市地域公共交通活性化再生会議を開会いたします。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。

本日の会議は事前に送付いたしました議案書の通り、協議事項6件、報告事項6件となっております。皆様お忙しいことと存じますが、よろしくお願いいたします。

本日は、本年度第1回目の会議のため、全ての委員の皆様をご紹介させていただきたいところではございますが、時間の関係上、新たに委員になられた方のみをご紹介させていただき、継続の委員の皆様につきましては、失礼とは存じますが、お手元の名簿でご確認いただきたいと思います。それではご紹介いたします。

富士急静岡バス株式会社取締役社長齋藤俊之様。

富士急静岡バス株式会社 取締役社長齋藤俊之委員

富士急静岡バスの齋藤と申します。

日頃当社事業に関しまして、色々ご支援いただきましてありがとうございます。

事業者として、できることを努力して参りますのでぜひよろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

中部地方整備局、静岡国道事務所、計画課長北川洋平様。

北川様につきましては、リモートでの出席となっておりますが、公務の方が重なっている様なので、次の方をご紹介させていただきます。

富士宮警察署交通課長飯田将人様。本日は、飯田様は都合により欠席されております。

静岡県交通基盤部都市局地域交通課長平野隆広様。本日、平野様は欠席のため代理で長田清孝様にご出席いただいております。

長田清孝県地域交通課主任（平野隆広委員代理）。

県地域交通課長田清孝主任（平野隆広委員代理）

静岡県地域交通課の長田と申します。本日平野が来るべきところを、私が代理出席させていただきます。私も県の立場として、コメント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。

事務局（岩崎）

静岡県富士土木事務所技監、岡村徹様。

静岡県富士土木事務所 岡村徹委員

富士土木事務所の岡村と申します。県の管理する国道、県道の管理者でございます。皆様と一緒にできることを頑張ってお参りますので、よろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

柚野中学校校長山元勝久様、本日、山元様は都合により欠席されております。

新任委員につきましては、以上になります。委員の皆様につきましては、当会議へのお力添えをよろしくお願いいたします。なお、藤井議員、北川委員につきましては、本日オンライン参加となっております。次に、事務局職員を紹介いたします。

事務局（佐野部長）

市民部長の佐野でございます。よろしくお願いいたします。

事務局（渡辺課長）

市民生活課長の渡辺良正と申します。よろしくお願いいたします。

事務局（佐野室長）

参事兼交通対策室長の佐野孝明です。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局（鈴木）

交通対策室の鈴木裕太です。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

次に、本会議の定足数についてご報告申し上げます。

本日の出席委員は委員 19 人中、代理出席を含めて 14 人であり、過半数に達しておりますので、本日の会議が成立していることをご報告いたします。

それでは、次第に従いまして議事に移りたいと思います。会議規約により、会議の議長は、会長が務めることになっておりますので、会長に議事の進行をお願いいたします。

議長（芦澤会長）

皆様改めましてこんにちは、富士宮市副市長の芦澤英治と申します。

本日は令和 4 年の第 1 回目となります、富士宮地域公共交通活性化再生会議。お忙しい中ご出席いただきまして本当にありがとうございます。

新しく委員となつていただいた方あるいは継続の方もいらっしゃいますけれども、改めてこの会の趣旨を簡単に申し上げますと、今、全国の公共交通が本当に存続の危機に瀕していると言っても過言ではないかと思つています。

このため国におきましては、地方公共交通について、地域の住民の方々あるいは交通事業者、そして行政が一緒になって協議する組織を作ることが法律で定められました。これが当市におきましては、富士宮市地域公共交通活性化再生会議ということでございまして、法律に基づく協議会ということになるわけでございます。

富士宮市民の生活にとって欠くことができないバス、あるいはタクシーなどの利便性の向上、または地域の実情に即した公共交通計画について、皆さんと一緒に考えていきたいと思っております。お手元の、国土交通省中部運輸局のパンフレットが非常にわかりやすく書いてありますので、この会議の趣旨についてご一読いただき、忌憚のないご意見やご要望いただけたらと思っております。

また本日は、オンライン参加いただいた日本大学教授でいらっしゃいます藤井先生。会議の要所所でコメントやアドバイスをよろしくお願いいたします。

それでは、会議を進めてまいりたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、会議規約に基づきまして、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。それでは議事に入ります。

はじめに、第1号議案 令和3年度事業報告について、および第2号議案 令和3年度収支予算についての議案につきましては、関連がありますので一括して議題といたします。事務局から説明をお願いします。

2 議事

(1) 協議事項

第1号議案 令和3年度事業報告について

事務局（佐野室長）

それでは議案書の資料1をお開きください。

第1号議案、令和3年度事業報告について説明いたします。

昨年度は、第1回、3回、4回再生会議を集合会議、第2回再生会議を書面会議、書面議決を1回、計5回の会議を開催いたしました。

第1回再生会議は、令和3年5月21日に開催し、令和2年度の事業報告のほか、6議案についてご審議いただきました。報告事項4件について報告しております。

第2回再生会議は、9月2日から9月15日までの書面会議とし、報告事項6件を報告いたしました。第3回再生会議は、11月12日に開催し、報告事項5件を報告しました。

第4回再生会議は、令和4年1月14日に開催し、宮タク北部エリアについて乗り換えなしで中心市街地まで行ける実証実験の期間延長について、他10議案についてご審議いただき、報告事項2件について報告いたしました。

次に、令和3年6月9日から6月22日にかけて、生活交通確保維持改善計画案について書面議決をいただきました。

第2号議案 令和3年度収支予算について

それでは次に第2号議案を説明させていただきます。資料2をご覧ください。

2号議案、令和3年度収支決算について説明いたします。費目のうち目に沿って説明させていただきます。

収入の部、補助金、収入済額22万2842円、これは市からの補助金となります。

雑入、収入済額2円。預金利息となります。収入合計は22万2844円となりました。

次に、支出の部。会議費、支出済額19万2400円、委員報酬および旅費となります。

事務費、支出済額3万444円、開催通知等の郵便料となります。予備費、支出済額0円、支出合計は22万2844円となりました。

なお、当会議の会計は、全て市からの補助金で賄っていることから、決算額に応じて補助金の交付確定を受けるため、残金は全て市に戻す形となっております。そのため、差引残高は毎年0円となります。

以上で1号議案および第2号議案について説明を終わります。

議長（芦澤会長）

はい、事務局からの説明終わりました。

続きまして監査報告を、監事の鈴木委員からお願いいたします。

監事（鈴木委員）

監事の鈴木です。

令和4年4月26日に土屋善江監事とともに、令和3年度の当会議における会計監査を実施した結果、関係帳簿および証拠書類と照合し相違ないことを確認いたしました。以上となります。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。監査報告は終わりました。

それでは第1号議案および第2号議案につきまして、ご意見ご質問ありましたらお受けしたいと思っておりますでしょうか。それでは質疑がないようですのでお諮りをいたします。

初めに、第1号議案、令和3年度事業報告につきましては原案の通り承認することでご異議ございませんか。ご異議なしと認め、原案の通り承認いたします。

続きまして第2号議案、令和3年度収支決算については、原案の通り承認するというご異議ございませんか。ご異議なしと認めます。よって原案の通り承認いたします。ありがとうございました。引き続き審査をお願いいたします。

次に第3号議案、令和4年度事業計画案についておよび第4号議案、令和4年度収支予算案についての2案につきましては、関連がありますので、一括して議題といたします。事務局に説明を求めます。

第3号議案 令和4年度事業計画（案）について

事務局（佐野室長）

それでは、第3号議案、令和4年度事業計画案について説明いたします。資料3をご覧ください。

①地域公共交通確保維持改善事業国庫補助事業に係る生活交通確保維持改善計画の策定でございます。

国庫補助対象路線となっている宮バスの東南循環及び北循環について、国庫補助事業を受けるため、毎年策定するものとなります。

次に②令和4年度PDCA事業評価です。

内容は、令和3年4月から令和4年3月末までの宮バスおよび宮タクの昨年度1年間における収支率や利用者数達成率に加え、利用者満足度調査などの結果を加味して、事業評価を実施します。スケジュールは記載の通りとなります。

次に③、富士宮市、第2次地域公共交通計画に基づく事業の評価です。

市営公共交通に関する事業は、令和3年3月に策定しました、富士宮市第2次地域公共交通計画に基づき実施することとなっています。

事業の実施にあたっては、持続的に公共交通を運営するため、毎年度事業評価を実施することになっています。主な対象項目は、(ア)から(エ)となります。

次に④静岡県生活交通確保対策協議会に関わる内容の検討でございます。

市が運行する宮バス宮タク並びに民間路線バスについて、新設、退出があった場合は、県の協議会に新設体制に係る検討協議を提出するものでございます。また、生活交通確保計画の策定変更も行います。

次に⑤会議の日程でございます。本年度の会議の大まかな日程となります。この他に書面による会議につきましても、例年同様となる予定でございます。本年も集合会議を年4回予定しており、開催通知は、開催日の約1ヶ月を目安にお知らせいたします。

第4号議案 令和4年度 収支予算（案）

それでは次に、令和4年度収支予算案について説明いたします。資料4をご覧ください。

収入の部、補助金予算額48万円、これは市からの補助金となっております。雑入、予算額1000円、預金利息となっております。収入合計予算額48万1000円となっております。

次に支出の部、会議費、予算額43万3000円。委員の報酬および旅費となっております。事務費、予算額4万7000円。消耗品費、郵便料となっております。予備費、予算額1000円。支出合計の予算額は48万1000円となり、収入合計額と同額となります。なお、各款項目間の流用を認めるものとします。以上で第3号議案および第4号議案の説明を終わります。

議長（芦澤会長）

はい、事務局からの説明は終わりました。

それでは第3号議案および第4号議案につきまして、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。よろしいですか。はい、それではご意見ご質問ないようですのでお諮りをいたします。

始めに、第3号議案、令和4年度事業計画案につきまして、原案の通り承認することでご異議ございませんか。なしと認めます。よって、原案の通り承認いたします。

続きまして、第4号議案令和4年度収支予算案につきまして、原案の通り承認することでご異議ございませんか。ご異議なしと認めます。よって原案の通り承認をいたします。

次に第5号議案、富士宮市公共交通PDCA事業評価指針に係る令和4年度の乗車目標値設定についてを議題とします。事務局に説明を求めます。

第5号議案 富士宮市公共交通PDCA(事業評価)指針に係る令和4年度の乗車目標値設定について

事務局（佐野室長）

はい、それでは、議案書の資料5をお開きください。

第5号議案、富士宮市公共交通PDCA事業評価指針に係る令和4年度の乗車目標値の設定について説明します。令和4年度の目標値につきましては、令和3年度と変更しておりません。

富士宮市第2次地域公共交通計画では、計画のテーマとして、持続可能な旅客運送サービスの確保を実現するため、宮バスの評価指標の一つとして、宮バスの1ヶ月当たりの乗車人数の目標値を毎年度設定することになっております。このことから、今年度の目標値を下記の通り設定するものでございます。なお、目標値につきましては、昨年度の実績が目標値に達しなかったことから、昨年度と同数値といたしました。下の表なのですが、宮タクの1便あたりの乗車人数につきましては、富士宮市PDCA事業評価指針に設定された目標値を参考に記載させていただいております。説明は以上となります。

議長（芦澤会長）

事務局からの説明は終わりました。

それでは第5号議案、富士宮市公共交通、PDCA指針に係る令和4年度の乗車目標値の設定値について、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。いかがでしょうか。

私の方から事務局に、先程の説明の中で、前年度の目標に達しなかったという説明がありましたけど、この資料5に合わせて、大体どのぐらいなのかを皆さんに言えますか。

事務局（岩崎）

後ほど資料8の方でもう一度見ていただきますけれども、宮バスと宮タクの実績が載っております。資料8に載っておりますが資料8の1ページ。中央循環ですと、下の段の表の真ん中あたりの上の辺りに、目標値2740人となっております。これは月の乗車人数の目標値ですので、2740人乗っていただきたいところが、そこから左下の方の市が例えば4月を見ていただきますと、乗車人数が2071人となっておりますので、この差を率にしますと達成率が75%ということになっております。

議長（芦澤会長）

目標値に対して前年度どの程度かとなると、概ね75%ぐらいですか。

事務局（佐野部長）

はい、すみません補足で、今の下の表の左から3番目が乗車人数となっております。

その1年間の合計が2万5556人となっておりますので、それを12ヶ月で割りますと、中央循環が2129名となります。ですので、目標値の274名に達しなかったということで、継続してこの数値を目標値にしたいということでお願いしたいと思っております。

議長（芦澤会長）

ありがとうございます。

その下の宮タクについても、目標値を2.0にしてあるのだけれども、そこも実績値について分かったら教えてあげてください。

事務局（佐野室長）

それでは資料8の6ページ目をご覧ください。

前年度につきましては、ちょうどその中真ん中辺りに平均乗車人数で1.53と書いてありますので、平均すると1.53くらいです。

議長（芦澤会長）

はい、よろしいでしょうか。

2.0って書いてありますが、実績は1.53くらい。これが実績。これを2.0を目指そうという目標ということですね。その他の点につきまして、ご質問等ありましてよろしいですか。

この目標値の立て方は難しいところですので、藤井先生何かコメントとかアドバイスありましたらお願いしたいです。

日本大学 藤井敬宏委員

はい、こちらの目標値はですね、基本的には特に問題がない平常年のときのPDCAを回すときのルールとして、富士宮は設定したものということです。その中でこの目標値を下回った場合、それが複数年積み重なったときには、どこに問題があったかといったようなことをきちんと調べた上で、それを改善するプログラムに載せようということで、計画的に運用されてきています。

私の方で目標値そのものを極端に変える必要性はないなというふうには私は思っているのですが、特に去年一昨年ですか、ここに関わる場所は、コロナの影響といったものを直接的に受けているところ、ある意味平常年の利用者数にはなっていないと。いろいろな運輸支局さん等から出している資料を拝見すると、バスとかタクシーが今コロナでようやく戻ってきて、8割とか7割といったところのレベルだと報告されておりますので、そういった中から見ると、この

今回の宮タクや宮バスについてもですね、先ほど宮バスだと77%ぐらいということで、基本的に頑張っているかなといったところですので、そういった面ではコロナの影響を受けた中でも利用があるなど私は思っています。それで、この後コロナが落ち着いた状況の中で、この数値目標に近づく形できちんと運用されるかどうか、そちらの方の動きを追っかけた方が良いだろう。

そのためにも、目標値の設定は基本的にプランを変えずに行った方が良いのではないかと考えています。コメントとしては以上でございます。

議長（芦澤会長）

今先生からいただきましたけれども、この目標値について、設定を変えることはないだろうというご意見でございました。

この件につきまして、その他皆様からご質問ご意見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。はいそれではお諮りいたします。

第5号議案富士宮市公共交通PDC A事業評価指針に係る令和4年度の乗車目標設定については、原案の通り承認することでご異議ございませんか。ご異議なしと認めます。よって原案通り承認いたします。

次に第6号議案、宮バス中央循環東南循環北循環の新車両導入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 宮バス中央循環東南循環北循環の新車両導入について

事務局（岩崎）

資料6をご覧ください。議案の説明の前に、資料の訂正をお願いいたします。第6号議案、②の中の後継車両に取り消し線を引いてください。

次のページ、赤線で枠を囲ってあります中のこのモデルの後継車を導入、の後継車を取り消しをお願いいたします。

また、もう1ページめくっていただきまして、赤線上のこのモデルの後継車を導入の後継車に、取り消し線をお願いいたします。

では、最初のページに戻っていただき、第6号議案、宮バス中央循環、東南循環、北循環への新車両導入についてご説明いたします。

宮バス新車両導入理由につきましては、①富士宮市が市営バス中央循環、東南循環、北循環を運行する富士急静岡バス株式会社に貸与しているバス車両2台のうち、1台について、老朽化が進んでおり、車両の生産が終了し、部品の調達が困難となっていることなどから、宮バスの安定運行を確保するため、導入したいものでございます。

また、②導入方法については、宮バス運行事業者である富士急静岡バス株式会社が、新車両を購入し、購入にあたり、国庫補助を受ける関係で、国庫補助の対象となるフィーダー路線の宮3東南循環、宮5北循環の運行に、主にこの車両を用いていきたいと思っております。

購入車両は現在、他の宮バス車両に使用しております、日野自動車のポンチョロングを購入する予定でございます。

③導入費用につきましては、富士急静岡バス株式会社が、バス車両を購入し、国庫補助金を差し引いた残額を市が宮バス車両の減価償却費として60ヶ月にわたり宮バス運行委託料に含めてお支払いする予定でございます。新車両を投入することにより、中央循環、東南循環、北循環に、障害者や高齢者に優しい交通バリアフリー法適合の車両が増えることとなりますので、利用者の利便性が向上いたします。

バス車両の金額は、概算ではございますが、2400万円ほどとなっております。以上です。

議長（芦澤会長）

はい、事務局から説明を受けました。

この件につきまして、ご質問ご意見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。国庫補助金が出ますけどその他は一旦富士急さんの方で出していただいて、残り 60 ヶ月をかけて市の方からお支払いする。車両が良くなりますので、非常に利便性が上がるのではないかと思います。ご質問よろしいでしょうか。

それではご質問等無いようですのでお諮りいたします。

第 6 号議案、宮バス中央循環、東南循環、北循環の新車両導入については、原案の通り承認することでご異議ございませんか。ご異議なしと認めます。よって原案の通り承認をいたします。

引き続きまして、報告事項を議題としたいと思います。

報告事項①、令和 4 年 10 月運行開始。宮タク実証実験の事前調整について、芝富エリア、稲子エリアについて、事務局に説明を求めます。

(2) 報告事項

①令和 4 年 10 月運行開始。宮タク実証実験のスケジュールについて

事務局（岩崎）

資料 7 をご覧ください。報告事項の①令和 4 年 10 月運行開始宮タク実証実験、芝富エリア、稲子エリアの今後のスケジュールについてご説明いたします。

現在、市内には、9 つの宮タクエリアがございます。

令和 4 年 10 月から実証実験で開始します。宮タク芝富エリア、稲子エリアにつきましては、以前から宮バスが走っていたことから、宮タクの導入がありませんでした。ですが近年、市民アンケートや民生委員の方々から、バス停までも歩いて行けない高齢者が増えているため、宮タクを導入してほしいという声があったことや、市の第 2 次地域公共交通計画で、市内全域に宮タクを導入することを掲げたことから、導入のための実証実験をこの地域で行うものでございます。

スケジュールにつきましては、芝富エリア、稲子エリアでの実証実験は、令和 4 年 10 月から令和 6 年 3 月の 1 年半を予定しており、令和 6 年 4 月からの本格運行を目指しております。

新エリアの運行許可につきましては、現在、運行事業者のミヤマタクシー株式会社が申請を行っております。ミヤマタクシーからは、6 月末には運行の許可が出る予定と伺っております。

次に、この二つのエリアの実証実験の啓発についてご説明します。宮タクは会員制ですので、今回は新エリアとなりますので、会員がまだ 1 人もいない状態でございます。運行開始の 10 月までに各地で説明会を実施し、会員募集の強化を行っていく予定です。資料にありますとおり、地域説明会、寄り合い処、地区社協での説明会を行っていきたいと考えております。また、5 月 18 日には芝富エリア、稲子エリアの区長さんたちに集まっていただき、宮タク説明会を開催いたしました。今後、各区や団体単位で宮タク説明会を数多く実施していきたい旨を説明させていただきます。説明会では、会員登録を承っております、運行開始までにできる限り説明会を多く実施していき、会員数を増やしていきたいと考えております。説明は以上でございます。

議長（芦澤会長）

事務局からの説明がありました。それでは本件につきましてご意見ご質問等をいただきたいと思います。いかがでしょうか。稲子地域ということですので、望月さん、芝川の方としていかがでしょうか。

富士宮市区長会芝川支部 望月重人委員

18 日に稲子の区長さんにも来ていただきまして、事務局の方から、この件についてお話をさせていただいたのですが、特に稲子については、上稲子と下稲子では考え方が若干違うかなと。と申しますのは、下稲子については、JR の稲子駅があります。ここには大体そのエリアの人は歩

いて行けるということと、宮バスも通ってますよね、朝晩ですけど。そんなことから、やっぱ上の人とはまた違う考えがあるよと区長さんから言われました。

ただあの上稲子から例えば下稲子へ降りてくるにも、この宮タクがこれから使えるんだよっていう話をしましたら、それはいいことだねと、ぜひ利用促進をさせてもらいたいなっていう意見でまとまりまして、今後説明会が行われるのではないかと。大変喜んでおります。よろしく願います。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。その他いかがでしょう。

県地域交通課 長田清孝主任

県の地域交通課でございます。実証実験をこの後やっていく中で、令和6年度からの本格運行を目指すということになると思うのですが、それにあたって令和5年度の1月のところで活性化再生会議の第4回のところで可否の判断というところがあると思います。もう目標値を設定されたのか、これから設定されるのかというところはあると思うのですが、そちらについてはどこかのタイミングでこの会議で教えて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。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。ただいまの場合ご質問に答えられますか。

事務局（佐野室長）

はい。目標値でございます。この実証実験を始めるにあたって、令和4年1月14日の活性化再生会議におきまして、芝富エリア、稲子エリアの実証実験の可否の目標値を設定しております。

本格運行の判断基準としましては、令和元年度宮タクの利用者を上野エリアの利用者と比較いたしまして、芝富エリアは年間328人、乗合率は1.1以上、収支率は25%以上。今申し上げたうちの2つを達成することを基準としております。

稲子エリアにつきましては、宮タクの利用者数を同じような形態をとっています北部エリアと比較いたしまして、年間30名以上、乗合率は1.1以上、収支率は20%以上。このうち2つ以上の基準を達成したものを要件とするという様な形でご提示してご了解をいただいております。

県地域交通課 長田清孝主任

ありがとうございます。

議長（芦澤会長）

はい、乗合率1.1。非常に人口少ないところなので、なかなか乗合率上げることは大変かなと思います。ただ収支率は20%ですからね。低く、厳しい線ですけどそういうようなものを立てたわけですね。その他いかがでしょうか。よろしいですか、これで富士宮市全域に宮タクがエリアに設定できたということになるのですね、実証実験ですけど。

事務局（佐野室長）

その通りでございます。ここが設定できれば、富士宮市民には全て利用することができることとなります。

議長（芦澤会長）

はい、ありがとうございました。これからの地区交通の中で、市長は宮タクについて、やっぱりドア to ドアなので重視していきたいということがありましたけど、なかなか乗合率と収支率の

問題があるんですけども、大変難しい問題ですけど、藤井先生、この宮タクの将来のあり方についてコメントかアドバイスいただけたらと思いますがいかがでしょうか。

日本大学 藤井敬宏委員

宮タク自体は借り上げ方式という形は取っておらずに、1運行あたりで運用するという形で、総費用に換算すると非常に負担が少ない形で富士宮市さんは運用されていると。そういったメリットは非常にあるかと思えます。その中で、その乗合率というところだけに着目してしまうとなかなか難しいものがあるのですが、先ほど目標設定のところ、他の類似のところだと目標値は1.5といったような数字が上がっているのですが、実際には今回の運用の中でいうと、やはり地域が点在しているといったところで、乗り合わせといった利用といったものはなかなか難しいよと。地域性の中で1.1と言ったような数字をやはり検討しないといけないと。

そういったところもマイタクシーではないといったところをこの乗合型のところで形として示すためにも1.1を最低守りたいねという方向性だと思います。

これはやはり地方都市、特に地方都市の中でも中心街から少し離れた地域においては、乗合そのものが非常に難しいといったところがありますので、その中では、続ける、維持していくために、自治体としての負担といったものを総じて重ねない仕組みとして運用すると。そういった中でできる範囲のことという視点では私は富士宮方式っていうのは決して悪くないと思っています。

こういうのは、冒頭で言った借り上げ方式ではないというところで、他の自治体さんで苦しんでいるところとしては、オンデマンドベースとか利用者にできるだけ活用するための仕組みをやるようとするのですが、1日3万円程度の運行経費をそのままタクシー1台にかかってしまうと、それで年間800万900万が投じられてしまう。そういった自治体の中でこの収支率を変えなくちゃいけないという自治体さんと比べると、とても地域性に合った形の運用がされていると思います。

ただ、県の補助を受けるとか言ったような時にも、この乗合の数値といったところが、効いてきたのかなということがありますので、地域の中でどういう形で乗合をするか。

先ほどお話を伺っていると、この地域の中で民生委員の方からもご要望があったといったようなところを先ほど伺いました。特に民生委員の方っていうのは、やはり地域の方に密着して移動そのものがしにくいといった人にもお声掛けしながら、ご一緒にですとか。あるいは同乗される方だとか、ご家族の構成等もかなりご理解されている場合が多いので、ご案内するときにもその民生委員さんを中心にしてですね、ご案内の理解を深めてもらって、そして1人ではなく、また介助の方も運用できるよといったようなところの中で、実質1人の移動目的なのだけでも、そういった地域のこれまでなかなか移動できなかった方たちが外出活動できるといったようなところの意味合いも、評価の中に加えていくとかいうような形をとってですね、単純に収支率の考え方ではなくて、こういった交通地域の不便にある地域の中で特に介護とは言わない介助と言った、乗降介助ができるような方達であれば移動できる支援といったものが地域の中に広がったよ、ということもある意味数値上、情報の中に加えていくような評価方式に変えていくとか。それは今後の利用の中でどういう方達が実際に使われているかといったところを事務局の方で少し丁寧に見ていただきながら、決して評価方法っていうのは画一的にするものではないので、その地域に応じた形のもので、どんな利用のされ方をしてるから評価方式を変えるとといったロジックがちゃんとできれば、富士宮方式の中で更に変えていけばいいかなというふうに思いますので、その辺のためにもぜひ丁寧な利用実態のフォローアップしていただければありがたいかなと思っています。

議長（芦澤会長）

藤井先生ありがとうございます。大変良いアドバイスいただきました。どうしてもPDCAをやりますと、最後にこの数値を下回ったら廃止かという様なことになってしまいますが、やはり市の方としても、今度は福祉の観点から言うと切れるのかという、なかなか公共交通と福祉っていうところが、ギリギリのところがありますけど今先生からアドバイスをいただきましたので、また事務局もそんなことも含めてですね、今後の制度について検討していただきたいと思います。

その他ご意見ご質問等よろしいですか。それでは報告事項1については報告済みといたします。続きまして報告事項の②令和3年度市営公共交通の運行実績について事務局から説明をお願いします。

②令和3年度市営公共交通の運行実績について

事務局（岩崎）

資料8をご覧ください。報告事項②令和3年度市営公共交通の運行実績についてご説明いたします。宮タク月別実績報告についてご説明いたします。

本日の資料で、宮バスの時刻表と路線図をお配りしておりますので、宮バスの運行概要を把握するのにご利用いただきたいと思います。1ページをご覧ください。

始めに各表の構成について一番上の全体という、表の固まりでご説明したいと思います。太枠の合計というのが、令和3年度の1年度分の合計額となっております。その下の段に、令和2年度の実績があります。さらに、1つ下の段に、令和2年度と3年度の比較を記載しております。この3つの行を中心にご説明いたします。

はじめに宮バス全体という表です。この表は、宮バスの全路線を1年分合計した表となっております。

まず利用者数ですが、全路線の合計を見ますと、マイナス560人となっております。令和3年度と令和2年度との差はマイナス560人で、前年度比ですと横ばいとなっておりますが、令和元年度の宮バスの利用者数の合計は8万6000人でしたので、令和3年度もまだ新型コロナウイルス感染症の影響が色濃く出ており、宮バスを利用させていただいていた方々の多くが高齢者であることから、外出の出控えなどにより利用が戻っていないものと分析しております。

次に、横の現金収入をご覧ください。現金収入は前年比プラス19万6766円となっております。

また、その横、回数券収入は前年度比マイナス12万9000円。その横、芝川路線のみで販売しております、定期券収入はマイナス6万6180円、東南循環、北循環のみで使えるフリーパス収入もマイナス4万8000円となっております。このことから、新型コロナウイルス感染症の拡大が起こってから、お得であってもいつ乗るか決まっておられません回数券などの金券などを購入せずに、今日利用する分だけの運賃を現金で支払うということとしたお客様が多かったものと分析しております。

次に、イオンサービス券でございます。イオンサービス券はイオン様にご協力いただき、イオンでの購入金額1000円以上で100円、2000円以上で200円の宮バス宮タク乗車補助券を交付させていただいております。宮バス宮タクの利用者数の増加に貢献していただいているものでございます。こちらも前年度比マイナス6100円でございます。

その横、高齢者免許返納支援券とは、65歳以上の市民が運転免許証を自主返納した際に交付しております、富士宮市公共交通補助券のことでございます。これは、これまで1万円だったものを、令和3年4月から3万円分に増額しております。前年度比プラス1万7300円の増加がこれによって発生したものと考えております。

その横、サポーターサービス券は、区や団体などの登録団体で購入した場合、100円の回数券12枚つづりを1000円で市が販売しているものでございます。区や団体で利用していただくことで、市営公共交通の安定的な運行をサポートしていただく仕組みとなっております。令和3年度は3セットの販売がございました。

そして、一番右端の収入合計の欄をご覧ください。収入全体では972万7029円で、前年度比マイナス3万3714円となっております。利用者数同様、横ばいとなっております。

全体的に言いますと、宮バスにつきましては、前年度と大きな変化は見られません。

その他、宮バスの各路線毎の詳細は、1ページの下段に中央循環。2ページ目に東南循環。2ページから3ページに北循環。4ページから5ページに芝川路線について記載してございます。こちらまでが、宮バスについてのご説明となります。

次に、宮タク実績報告でございます。6ページをご覧ください。宮タク全エリアの1年分の実績の合計がこの表となっております。太枠内の計をご覧ください。こちらが3年度分の宮タク全エリアの実績となっております。その下の段が2年度の実績。その1つ下の段が3年度と2年度の比較となっております。前年度と比較しますと、運行台数は前年比プラス904台で、輸送人数は前年度比プラス1539人でございます。また、実車走行キロが前年比プラス6367キロ、運行経費がプラス253万9181円となっております。運賃収入はプラス66万3950円、委託料もプラス187万5231円増加しております。平均乗車人数は1.53人で、0.02乗合率が向上しております。

このほか、宮タクにつきましては、大きな変化が二つ見られます。

一つ目は、宮タクの利用者数、利用キロの増加でございます。こちらの要因としましては、令和3年4月から、先ほど申しました65歳以上の運転免許証返納者に対する公共交通補助券の額面が1万円から3万円に増額されたことによって、免許証返納者が増加したこと。そしてさらに公共交通補助券の利用が増えたということが、宮タクについてはございました。

二つ目は、宮タクワクチン接種便の運行でございます。令和3年度には新型コロナウイルス感染症のワクチン接種に集団接種会場までの足として、当市では令和3年5月から9月、令和4年2月から3月の2回にわたり、ワクチン接種便を運行しました。このワクチン接種便をきっかけに、新規に宮タクの会員登録をしていただいた方が、625人おりました。この合計会員数の前年度比で601人と、今申しました625人の間に差異がございますのは、死亡者数などを差し引いているため差異が出ております。ですが、ワクチン接種便をきっかけに宮タクを会員登録された方が、今後通常の宮タクも利用していただくことに繋がっていくことが、来年度の運行実績で上がってくればと考えております。また、イオン100円サービス券と、高齢者免許返納支援券が前年度比でかなり増加しております。免許証を返納され、公共交通補助券を3万円分お渡しする際、市役所で宮タクの会員登録もお勧めしております。公共交通補助券の交付を受けた方が、宮タクを利用したり、イオンで買い物をされ、重い荷物を持ちながら、帰りにはイオンの100円サービス券を利用いただいている。そんな交通費を節約しながら、うまく宮タクをご利用いただいている方が増えているものと分析しております。

7ページからは、宮タクエリアの各エリアの利用状況をまとめております。中でも12ページ、富士根エリアをご覧ください。富士根エリアにつきましては、真ん中の太枠内、平均乗車人数目標値の欄の今年のところを見ただけですと、平均乗車人数が2人となっております。目標値は2.1ですので、目標値にかなり近づきつつあります。

次に15ページをお開きください。15ページは、宮タク内房エリアになっております。宮タク内房エリアは、令和3年度から内房エリアから乗り換えなしで中心市街地まで行ける宮タクの実証実験を行っているエリアでございます。この結果としましては、限られた会員の方が利用されているものが多く、1台当たりの平均乗車人数が前年度比で1.23から1.12人に減少しており、今年度も実証実験を継続しておりますので、新たな会員の獲得に向け、利用拡大のための説明会を行っていくことで、平均乗車人数の上昇に努めてまいりたいと思っております。令和3年度市営公共交通の運行実績について、以上で報告を終わります。

議長（芦澤会長）

事務局からの説明を受けました。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見ご質問等ありましたらお受けしたいと思いますすがいかがでしょう。

今の説明ありまして、宮バスについては殆ど横ばいなんですけれども宮タクについては伸びている。私は市の新型コロナウイルスワクチン接種プロジェクトチームの代表をしていますが、宮タクをワクチン接種やったことによってこれ集団接種会場まで、稲子からも全部無料なんですよね。そして接種終わってまた自宅に戻るまで待っててくれるのかな。

事務局（佐野室長）

はい。

議長（芦澤会長）

実はこれができたのは、全額 100% 国庫補助なんです。とても市費ではできなかったんですけども、一番初めに稲子からの往復。それに伴って、これを機会に会員の増加が図られたということで、やはり便利であると増えるんだなというのを痛感しました。

それから、土屋さんいらっしゃいますけど富士根地区伸びてきましたね。いろいろご協力いただいておりますけど、ありがとうございます。今のことにつきまして、ご意見ご質問等ありましたらいかがでしょうか。よろしいですか。藤井先生何か今の報告につきまして先生の所感とかコメントがありましたらお願いしたいのですが。

日本大学 藤井敬宏委員

実際、利用の実態を地域別に見ていくと、やはりコロナの影響が非常に出てるなというようなふうな状況ですね。

これは一気に今後戻るかというとなかなか戻らない状況なんですけども、今途中でお話の出たワクチン接種、こちらは事務局さん含めてですねいろんな全国の自治体さんの中で、そういったところの推進をという形で働きかけていただいたことによって、その各地域にあるデマンドタクシーだとかそういったものが各地で運用されたことによって認知度が上がるということで、その後の利用者数に反映しているというのが、私に関わっている自治体さんの中でも随分出てきております。

そういった面では、まずは乗ってみる。耳で聞いた話と言ったところ、それからチラシで見たものっていうのはなかなか実感としては湧いてこないんですが、実際に利用してみたことによって自分で移動できるんだといったこと。それから移動することによってこんな生活のプラスアルファの部分がある。フォローアップしていただけるのだと。

それがワクチンだけではなくて、買い物であるとかあるいは通院であるとかそういったところに少しずつ広がっていくという滲み出しの様な動きが出てくるというところがありますので、それなどを丁寧にフォローアップしていくといったところが非常に大事なかなと思っています。

そういった中で目標値 2.0、2.1 といった数値もございましたけども、まずは目標値の 2.0 っていうのが 2 人乗車。この 2 人乗車というキーワードの中で、この中で乗合率を高めていいのかわかって一つの問題も抱えていたわけなんですけど、私に関わっている千葉の方のある自治体さんではですね、デマンドタクシー自体が平均乗合率が 1.2 とかいうそれぐらいの数字がやはり多い自治体さんがあって、そういったところでは、ある意味安心して移動できる交通公共交通手段だということで、デマンドタクシーの利用率が上がったといったところもあるんですね。

そういった面ではコロナの中でも、少人数の中できちんとタクシー会社さんとかが衛生面でもフォローアップしていただいているっていうことの周知を、自治体さんが相当丁寧に地域の中に入れたことによって、であればちょっと使ってみようかということで、利用してみた。そうすると 1 人もしくは乗っても 2 人ぐらいの中で運用されているという実態があって、これだったら安心だねっていったような形でまたその人の言葉づての中で広がっていったっていったところで、なぜこの地域にデマンドタクシーが一気に以前よりも利用者が多いのかいうところを調べてみると、そういった口コミベースの話と、日頃取り組まれていた交通事業者さんたちの安全に対する取り組みと、そういった情報の提供といったものがセットになって地域の人たちに届いていた。

そういったところが分かった自治体がございます。富士宮さんの中でもですね、利用者は特にコロナの関係で見ると、やはり罹患したりすると命に直結するといったような問題を抱えるとなると、なかなか外出し難いという行動が出てくるのは当然のことなんですけど、そういった中でもより安全な移動交通手段が提供されてるといったところも、単に広げるといったところではなくて大丈夫だよというような側面もフォローアップしていただきながらですね、地域への PR 活動を展開していただければいいと思っております。

議長（芦澤会長）

先生ありがとうございます。今藤井先生のコメントにありましたが、実はタクシー協会さんに大変ご協力いただきまして、便を出していただくかどうかということで、非常にご協力いただきました。篠原さんありがとうございます。その他よろしいでしょうか。それでは以上ですね、報告事項の②につきましては報告済みとさせていただきます。

引き続き報告事項の③高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績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）

それでは報告事項③、高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績について報告いたします。

資料の 9 をご覧ください。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、運転免許証の自主返納を行った高齢者に対し、自動車やバイクに代わる移動手段の支援として、富士宮市公共交通補助券を交付しております。対象は満 65 歳以上の富士宮市民で運転免許証を自主返納した方になっております。公共交通補助券を使用できるのは、市営公共交通宮バス宮タクの運賃、富士急静岡バス株式会社様のシルバー定期券や山梨交通株式会社様のゴールド定期などの高齢者優遇定期券、そして民間路線バスの運賃、一般タクシーの運賃で使用できます。

それでは表の方をご覧ください。令和 3 年度の実績を報告いたしますと、公共交通補助券の申請者数は 631 人いました。

そして令和 3 年 4 月から交付額を 1 万円から 3 万円に上げたことによって、1858 万円の公共交通補助券の交付額がございました。

そして右の方を見ていただきますと、使われた総額は 541 万 6200 円となっております。内訳としましては、宮バスが 25 万 7900 円、宮タクが 18 万 7700 円で、高齢者の優遇定期が 8 万 5000 円。路線バスが 34 万 1800 円。一般タクシーが 454 万 3800 円となっております。

先ほど申し上げましたように、令和 3 年の 4 月から公共交通補助券を増額したことにより自動車やバイクに代わる交通手段として支援できたのと同時に、公共交通の利用促進に繋がったものと考えております。

それでは下の図になります。高齢運転免許証自主返納支援事業の実績および変遷となっております。この事業につきましては、平成 25 年 10 月から開始しております、ちょっと青く塗ってあるところなんです、そのときの交付割合が、免許を返納した方と申請して交付した方が約 78%。令和 3 年度を見ていただきますと、これは申し訳ございません統計上の関係で、令和 3 年 4 月から 12 月までの集計となっておりますが、免許返納した人が 4 月から 12 月まで 510 名いた。そのうち申請に来られた方が 464 人で、91%ということで、当初の頃から比べると、公共交通補助券を申請する方がかなり増えて、公共交通の利用の方に繋がったと考えております。事務局からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい事務局からの報告でした。

それでは高齢者免許返納の実績についてということでした。ご意見ご質問等ありましたらお受けしたいと思います。

やっぱり効果的だったのは、令和 2 年度から一般タクシーに拡大した途端にぐっと伸びたということです。これは実はいろんな高齢者の事故の問題がありまして、市長から思い切って増やそうということで、大きな政策的な変換を行いまして令和 3 年度補助交付額が 1800 万円超えた。

やっぱり伸ばすと効果があるなと思いました。かなり市費は出しましたがけれども、それなりに効果があった実績で出たと思います。この件よろしいですか。ご意見ご質問等ありましたらお受けしますがよろしいですか。

はい、それではご意見ご質問ないようですので、報告事項③につきまして報告済みといたします。それでは報告事項の④先ほど少し触れられましたけれども、宮タクワクチン接種便の運行実績について事務局に説明を求めます。

④宮タクワクチン接種日の運行実績について

事務局（岩崎）

資料 10 をご覧ください。報告事項④令和 4 年 2 月から 3 月の宮タクワクチン接種日の運行実績についてご説明いたします。

宮タクワクチン接種便につきましては、新型コロナウイルス感染症のワクチン接種の際に、自宅と集団接種会場、今回は市民体育館までを運行しておりまして、集団接種の行われる全ての日において、既存の宮タク制度をいかして運行したものでございます。

今回は、令和 4 年 2 月 8 日から 3 月 31 日までの運行実績についてご報告いたします。令和 4 年 2 月の運行日数は 14 日間、3 月の運行日数は 21 日間。

また、この期間中にワクチン接種便をきっかけとして、宮タクの会員登録を行われた方は 528 名でございました。

下の表の合計欄をご覧ください。2 月 3 月の宮タクの運行台数は 910 台、利用者数は延べ 1506 人、宮タク会員であるワクチン接種者に介助等のために同乗した人は延べ 40 人でございました。乗合率は 1.7 人でした。今回のワクチン接種日では、運行日を集団接種会場稼働日の全日程としたこと。集団接種会場を一つに集中させ、全てのエリアから集団接種会場の市民体育館に行けるようにしたことなどから、ワクチン接種便の利用者が、前回の令和 3 年 5 月から 9 月に運行しましたワクチン接種便の利用者 293 名に比べ大幅に増加したものと考えております。説明は以上となります。

議長（芦澤会長）

はい、事務局からの説明が終わりました。ただいまの報告につきまして、ご意見ご質問等ありましたらお願いをします。いかがでしょうか。はい事務局また追加説明があるようですのでお願いします。

事務局（岩崎）

一つ訂正をさせていただきます。すみませんタイトルのところが令和 3 年となっておりますが、令和 4 年 2 月 8 日から 3 月 31 日の間違いでございます。訂正をお願いいたします。

議長（芦澤会長）

はい令和 4 年 2 月 8 日から 3 月 31 日までということをお願いいたします。ご意見ご質問でよろしいですか。これは国の方の補助対象だからできることでございまして、これはワクチン接種が終わるとこの事業も終わるということですが、これを利用して会員拡大に非常に役に立ったということになります。ご意見ご質問よろしいですか。

それでは本件につきましても報告済みとさせていただきます。

次に報告事項の⑤令和 3 年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について事務局に説明を求めます。

⑤令和 3 年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について

事務局（佐野室長）

それでは報告事項の⑤令和 3 年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について説明いたします。資料 11 をご覧ください。

昨年度、第4回でご承認いただきました、令和3年度地域公共交通確保維持事業に係る事業評価について3月10日に中部運輸局長から、二次評価の結果の通知がございましたので報告いたします。

それでは1ページめくっていただきまして、自治体名は、富士宮市地域公共交通活性化再生会議となっております。評価対象事業としましては、地域内フィーダー系統ということになります。

評価できる取り組みとしましては、未導入エリアへの宮タクの導入を計画していること。そして宮タクを活用したワクチン接種者輸送を行うことで、移動手段のない接種者の輸送を合わせて利用促進を行ったこと。

期待する取り組みとしましては、宮バスの利用促進を検討すること。毎年度、事業評価の実施をすること。市内を運行する地域間幹線系統のうち、輸送量が低迷する系統について、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け取り組みを実施することとなっております。期待する取り組みについては、できることから検討して取り組んでいきたいと考えております。事務局からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい中部運輸局からの二次評価についての通知です。

これにつきまして、ご意見ご質問等ありましたらお受けしたいと思います。事務局、地域内フィーダーについて説明してあげてください。

事務局（佐野室長）

それでは、地域内フィーダーについて説明いたします。

地域内フィーダーにつきましては、富士宮市の場合ですと、宮バスの東南循環および北循環になります。これは地域内フィーダー系統として国の補助をいただいている路線となります。富士宮市と富士市などを結ぶ、地域間幹線系統といいまして、大月線だとか曾比奈線。そして山梨交通さんの蒲原線とか、そういうところと連携を取りまして、富士宮駅で接続して連携をとって利用促進行ってお互い乗車人数を高めるといようなことをやっております。そのようなことの多い系統となります。

議長（芦澤会長）

ありがとうございます。要するに乗り継いで行けるということですね。乗って終わるのではなくて、広域的な利用がさらに結ばれるところをフィーダーといいます。これからもよく出てきますので、よろしくご理解をお願いいたします。ご質問無いようですので、本件につきましては以上で報告済みとさせていただきます。続きまして報告事項の⑥宮バスのバス停名称変更について事務局に説明を求めます。

⑥宮バスのバス停名称変更について

事務局（佐野室長）

それでは、報告事項の⑥宮バスのバス停名称変更について説明いたします。中央循環外回りのさとうクリニックというバス停名称が中央広場入口に、令和4年4月1日から変更となりました。理由としましては、さとうクリニックさんが宮バスのバス停オーナーを降りられたことにより変更するものでございます。事務局としては、バス停オーナーの取り組みを広く広報するため、皆様のお手元に宮バスの時刻表がございしますが、この中の路線図の方をご覧になっていただきまして、今年度から新たな取り組みとしまして、バス停オーナーさんのオーナー制度の説明と、そしてバス停オーナーさんをやっていただいている各事業所を紹介するために、QRコードをつけて

紹介するというような取り組みを行っています。バス停オーナー制度、今後も広報して支援事業者の募集をしていきたいと考えております。事務局からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

事務所からの説明でした。残念ながら早い話、減ってしまったということでごさいます、なかなか厳しい状況がありました。当初、宮バスの目的は公費だけではなくて、市民も或いは事業者さんも一緒になって、バス停オーナーになっていただく。歳入に占めるその割合は多かったです。実質的に利用者が少ないとなると、撤退をしてしまうというケースが続いておりますが、事務局が何とか頑張っていますね、繋ぎ止めもしくは新たな方法を進めてください。

この件についてご意見ご質問よろしいでしょうか。それでは本件につきましても報告済みとさせていただきます。以上で本日予定しました議題は全て検討あるいは報告済みとさせていただきます。

その他といたしまして富士宮市の公共交通に関するご意見ご要望がありましたらお願いいたします。事前に静岡運輸局の吉田専門官の方から、説明したいということでお伺いいたしましたので、よろしくお伺いいたします。

吉田麻子運輸企画専門官（風岡昌吾委員代理）

国土交通省中部運輸局静岡運輸支局の吉田と申します。本来、風岡が委員なんですけれども本日公務のため代理で出席させていただいております。静岡運輸支局の方からは、事前に富士宮市さんの方から資料をお配りいただいておりますけれども、バス停留所の安全性確保対策についてご報告を申し上げたいと思います。以前の公共交通の協議会の中でも富士宮市の方からご報告いただいているものでもございますが、改めて運輸支局の方からご報告させていただきます。

バスのシカクにご用心という下の方にイラストが入っております資料になっております。こちらの方ですね、皆様ご利用いただいているバス停なんですけれども、地域のニーズですとか利便性に応じて安全性の確保を確認した上で現在の場所に設置されてきたものではありません。ただ、時間が経ちまして周辺環境の変化などもございまして、一部のバス停について、バスが停車した際に歩行者の視界を遮ってしまうような状況が生じているバス停がございまして、そのことから、各県で検討会を立ち上げて、関係機関と連携をしながら対策を進めているところでございます。

こちらの方でこういったことのきっかけになりましたのが 2018 年に横浜の方でございましたバスを降りた小学生の児童が、バスの後ろを歩いて横断歩道を渡ろうとしたところ、対向車に轢かれて亡くなってしまった事件がきっかけになっております。

そういったことから安全性確保が必要なバス停留所ということ調査させていただきまして、資料にあります通り、A から C のランク分けをさせていただいております。

今年 3 月末現在で富士宮市内でのバス停の対策状況につきましては資料の通りになります。令和 2 年 12 月 25 日公表時点では、安全性確保が必要なバス停としまして、合計で 883 個のバス停が上がっておったところなんですけれども、令和 4 年 3 月 31 日時点につきまして、合計 697 個になっておりまして、改善数としましては、186 個のバス停が改善されたということになっております。こちらにつきましては、宮バスのバス停については対策を済ませていただいておりますので、富士宮市様、富士急静岡バス様、関係の皆様ともこちらの方ご協力いただきありがとうございます。富士急静岡バスさんの方のバス停ですね、いくつかまだ残ってらっしゃるところがありますけれども、こちらの方も順次対策を検討いただいているところでございます。ただ、こちらの対策につきまして危ないバス停ということですのですぐに移動できるわけではなくて、移動先の安全性の確認ですとか、安全性確保するための用地の確保ですとかそういったところの調整等もございまして、対策には一定の期間が必要になってくるところでございます。

バス停のある地域の皆様のご理解ご協力をいただきながら安全性の確保についても、ぜひご協力をいただけたらと思います。

保護者の方道路を横断する際にですね、車がどうしても死角ができてしまうところがございます。資料にありますバスの死角にご用心のイラストにあります通り、特にバスは車体が大きな車になってきますので、バスの前方ですね、渡ろうとしますと、対向車からなかなか見えにくいような状況になっておりますので、横断の際には保護者自身もご注意をお願いしているところでございます。

また、バス以外で周りを走られる車のドライバーさんにつきましても、横断歩道ですとか、バス停の付近ですとか、止まっている車やバスがあるときには、その側を通過して前方に出る前にですね、一時停止をしていただきまして、死角の部分から人が出てこないかどうか、十分な安全確認を取っていただき、事故防止を図っていただくようお願いできればと思います。バス停につきましても資料の2枚目から3枚目のところに詳しく載っておりますけれども、それはまた後ほど見ていただければと思います。以上です。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す。バス停の安全性確保対策の状況についてということで説明をしていただきました。静岡運輸支局の方から説明いただきました。ありがとうございます。

この件につきまして、何かご意見ご質問補足等がありますでしょうか。よろしいでしょうか。事務局から及びその他皆さんの方から何かよろしいでしょうか。

その他、今日の議題は全て終わりましたけれども、公共交通に関する全般のことで結構でございます。この際何か発言したいことありましたらお受けしたいと思いますが、よろしいですか。

藤井先生、何かありましたらお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

日本大学 藤井敬宏委員

自治体で利用者が少なくなっているといったところで苦しんでいる事業者さんが非常に全国的に多いと。そういった中で、どこをきちんと行政でフォローアップするのかということと、利用者に結び付けていくのかっていったところを非常に悩んでいるところでございますね。

そういった中で、富士宮市さんの場合には、この宮タクといった仕組みで、ある意味交通不便地区を改めて基本的になくす政策といったことをとられてきて、その中で、福祉の側面のところの対応も今後必要になってくると、非常にこの公共交通といったところが、どの程度福祉寄りにすべきかといったところの議論はなかなか難しいところであって、この福祉と交通の領域がなかなか設定できないというのが実情だと思います。

そういった中で、今この宮タクといったところは、市内の中央に基本的に向くような形で、いろんなその沿線周辺地域のところから移動できる仕組みといったところ。それに対して、今度その新たな取り組みとしてということで、今いろいろ検討を始められているところだろうと思います。

そういった中では、地域のニーズといったものが、現状の中でどういう形になっているのかといったところをきちっと捉えて、そこが非常に大事な点。そのためにも今回、住民説明という形で入るということでしたので、住民の方々の広い意向を問うことは大事なのですが、行政としてどれぐらいのサポート支援ができるかといったところもぜひあわせていただいた上で、組んでいただければと思います。

特に今地域公共交通会議といった側面では私に関わっている千葉の方でもですね最近少し増えてきているのは、福祉有償運送事業とどう合わせた形で、この公共交通計画を位置づけるかということを探り始めていて、例えば、大きな交通審議会にして、その中に公共交通、それから福祉輸送その他の事業としてはバリアフリー推進事業とかそういうのがございますよね。こういったものを、その会としてつないで、常にその審議会ベースの中で全体を共有できるようにやっているような自治体さんがあれば、もしくは公共交通の中に福祉課の方たちに実際に入ってもらって、福祉関係の部署の方たちと公共交通の費用と福祉の交通の費用をどういう形で運用していくかといったことを1年かけて協議するような場といったようなところもですね、今、少しずつ動き始めています。

そういった中で、本来の乗降介助といったところで対応できる人たちを移動できるような仕組みと、それから介助が必要な人たちの移動といったものを、この富士宮市の中でどのように確保して担保していくのかといったようなところを、将来的に考えていくのはすごく大事な問題かなと考えています。特に今、SDGs という言葉に関しては、子どもたちも非常に広く認知していて、その内容を知っている人達は、今国民の 8 割から 9 割近くと言われていています。

ただし、その中身についてどこまで深掘りできているかというところとまだまだという中で、この日本の中においても、2030 年においては、移動のできる仕組みを、アクセスできる公共交通として移動をする環境を作るといったところ目標設定は、非常に高いところで言い続けられています。

特にその中で言われているところは、女性それから子どもたち、障害者、高齢者といったような大きな位置づけの中で、移動を確保しようということが謳われています。今、どうしてもこの宮タクの場合には、高齢者の方たちの移動支援といったものが非常に強くなってきているのですが、子どもたちが移動できる仕組みといったようなところも考えていかないと、将来の公共交通は成り立ってこない。実際に親が車で移動して、育ってきた子どもたちは成長しても、公共交通を利用するといったところに一步踏み出せない。結果的に公共交通離れといったところにどんどん繋がってしまうと、こういった問題が確実に広がっている。

そういった面では、女性、子どもといった領域の人たちが、きちんと使えるような仕組みといったところも、ぜひ改めて考えていかないと、短期的な計画の中では、この目標を設定して利用者がどうかっていうことはできるんですが、2030 年さらにもっとその先の富士宮にとって本当に必要な公共交通を維持するといったときには、その若い世代の人たちをどう公共交通に寄せていくか。あるいは利用してもらえるかといったところを考えていかないと、公共交通は維持できないものだと考えていますので、事務局には次から次に難題をかけるような形になりますが、一緒に悩みながら少しずつでもいいことが広がっていければいいかなと思っています。

議長（芦澤会長）

確かに、誰 1 人取り残さない。まさに公共交通のエッセンスだと思いました。今日はですね、たくさんのご意見もいただきましたし皆さんと一緒に考えることで非常に有意義な会議だったと思っています。それでは以下の進行につきましては事務局をお願いします。

事務局（岩崎）

委員の皆様、長時間にわたり議論いただきまして誠にありがとうございました。それでは、次回会議のご案内をいたします。第 2 回目の会議は 9 月上旬頃に開催を予定しております。事前にご連絡を差し上げますので、お忙しい中、大変恐縮ではございますが、ご出席をお願いいたします。以上をもちまして、令和 4 年度第 1 回富士宮市地域公共交通活性化再生会議を閉会いたします。ありがとうございました。

16:00 閉会