

《第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

○日時 平成30年1月16日(火) 13:30～

○会場 富士宮市役所 4階 410会議室

○出席者

委員 15人

芦澤英治会長・土屋忠男委員・篠原克敏委員・増田新吾委員・大河原忠委員・芦澤喜則委員・山崎好信委員・佐藤捷世委員・鈴木清秀委員・藤井敬宏・水野雄一運輸企画専門官(藪田丈夫委員代理)・工藤正邦委員・山崎友寛主査(大倉篤委員代理)・佐藤政雄都市計画課長(澤野和隆委員代理)・高山あさ江委員

事務局 4人

市民部長 佐藤 収・市民生活課長 塩川貴洋・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 竹川香弥

合計 19人

【開会】

事務局（竹川）

委員の皆様、本日は大変お忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまから平成30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 交通対策室の竹川と申します。よろしく願いいたします。

本日の会議は、協議事項7件、報告事項2件を予定しております。

それでは、始めに定足数についてご報告申し上げます。会議規約第7条第2項におきまして、会議の開催要件に、委員の過半数の出席を求めているところでございますが、本日の出席委員は代理出席を含めて15人であることから、過半数に達しておりますので、本日の会議が成立していることをご報告いたします。

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。よろしく願いいたします。

議長（副市長）

皆様、ご苦勞様です。それでは、規約の規定に基づきまして、議長を務めさせていただきます。議事がスムーズに進行できますように、皆様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山交タウンコーチ株式会社様、並びに協議事項の地域間幹線系統バス路線の関係市として、富士市都市整備部都市計画課公共交通推進担当者様にご出席いただいております。よろしく願いいたします。

(1) 協議事項

第1号議案 宮バス（芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線）の運行について

議長（副市長）

それでは議事に入ります。まず始めに、第1号議案 宮バス（芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線）の運行について議題といたします。前回の会議の最後に私から申しあげました通り、富士急静岡バス様から「マンパワーの確保が難しくなったため、現行の宮バスの運行が難しい」との申し出がありました。本日、この件に関しまして一部対応策がまとまりましたため、本日第1号議案として、宮バス（芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線）の運行について協議いたします。それでは、事務局に説明を求めます。

事務局（佐野室長）

第1号議案 宮バス（芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線）の運行について、運行事業者の変更についてご説明いたします。平成30年4月1日より、宮バス（芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線）の運行事業者を、富士急静岡バス株式会社様より、信興バス株式会社様に変更とします。理由といたしましては、現行事業者の富士急静岡バス様から、芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線について、平成30年4月以降の業務撤退の申し出があり、協議した結果、あらたな運行事業者に委託することとなりました。

内容は、平成30年4月1日から、事業者変更に伴い富士急静岡バス株式会社様が、路線認可を受けている宮バス路線について、芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線、関わる路線を廃止、新たに、信興バス株式会社様が運行する宮バス、芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線、関わる路線認可の申請を行う。なお、運行経路、運行回数、運賃については内容の変更はございません。

理由といたしましては、平成30年4月1日からの、事業者変更に伴い国土交通省に現事業者による路線廃止と新事業者による路線認可の申請をするにあたり、協議会において運行の協議が必要であるためです。

廃止及び運行路線の内容につきましては、お手元の「宮バスのご案内」というパンフレットをご覧ください。こちらの路線図の「宮11芝富線、宮12稲子線、宮13香葉台線、宮14稗久保線」が該当路線となります。主に、旧芝川町地域を走っている路線となります。裏面をご覧ください。下段が運行時刻となっております。運行日は12月29日から1月3日を除く、日曜日を除く毎日運行となっております。適用日は平成30年4月1日からとなります。

以上でございます。

議長（副市長）

事業内容、路線、料金、ダイヤの変更はなく、運行会社のみの変更ということですね。

委員の皆様、ご意見ありますか。

芦澤委員

今回の件につきまして、2、3まとめて質問したいのですが、運行会社の信興バス株式会社とは、どのような会社であるか、また、富士急静岡バスとの引継ぎは、どのようになっているか、ダイヤを守っていただけるか、安全面から考えまして、宮バスは市の所有バスであるが、バスの設備点検、定期点検について、どこが担うのか、予備車の用意もできているか、お伺いしたい。安全面は特に配慮いただいて、指導をお願いしたい。

議長（副市長）

信興バス様の説明について、事務局より説明をお願いします。

事務局（佐野室長）

信興バスは、富士市五貫島の事業所です。静岡市のコミュニティバス「ゆいバス」の運行を長年行っています。また、富士市立高校のスクールバスの運転受託をしていると聞いています。

議長（副市長）

運転手の確保については、聞いていますか。

事務局（佐野室長）

どこも、運転手確保は厳しい状況ではあるが、信興バス様の方では、運転手の確保は見通しがたっています。

議長（副市長）

引継ぎについては、どうですか。委員の方をお願いして恐縮ですが、富士急バス、土屋さんから、ご説明いただけますか。

土屋委員

マンパワー不足により、継続できないということで、信興バス様に引継ぎとなるわけですが、この場で決定、それを経て、4月1日から運行できるように、必要とあれば、うちの乗務員を当面派遣しまして、運行経路の確認、安全確保の場所など、全面的に協力し、スムーズに運行が引継げるように準備を進めています。

受託バスについても、しっかり次のバス事業者にお渡ししたい。スケジュールについては、この場で、信興バス様に決定したことを受けて、随時、進めていくことが出来ると思います。

関係部署と連携を取りながら、私どもとしましては、路線退出届の提出や、信興さんの方では、認可の手続きを行いながら、ハード面の引き継ぎも行っていくこととなります。ご心配ないです。

信興バス様に関しましても、私が言いますのも恐縮ですが、乗合事業者の免許も持っていますし、受託路線もありますし、予備車に関しても、当然事業者として、やるべき業務の中で対応可能という判断で手を挙げているということの中での決定であると思います。心配ないと思います。バス協会にも加盟されていますし、事業者として問題ないと思います。

議長（副市長）

引き継ぎについては、万全ということです。次に、バスの所有状況および、点検に関して、事務局よりお答えいたします。お願いします。

事務局（佐野室長）

先ほど、ご質問のありました予備車については、ゆいバスの予備車と兼用と聞いていますので、大丈夫だと思います。

議長（副市長）

予備バス以外、市の所有バスで、富士急静岡バス様から戻るバスは何台ですか。

事務局（佐野室長）

市の所有バスは3台。富士急静岡バス様の所有が3台です。

事務局（佐藤市民部長）

市の所有のバスは3台で、そのうち1台について返却され、その1台が芝川路線の運行バスになります。

議長（副市長）

予備車は？

事務局（佐藤市民部長）

予備車は、信興バスの所有バス1台をあてるということで、了解いただいています。

また、点検等につきましても、事業主体である市と、運行事業者である信興バスの間で約束事を定めて、責任分担し、万全を期していきたいと思います。

芦澤委員

信興バスになることで、車体は違うバスが来ることになるのでしょうか。

事務局（佐藤市民部長）

本来、芝川路線は1台の車両で走行していますので、万が一に備えての予備車となります。

予備車は、信興バス所有車が併用となります。

山崎委員

今回の案件は、一般の指定管理業者の変更と違い、自分たちとしては、大きな動きだと考えている。行政側では、今後、本会議で決まったことを、どのように、議会ほか説明していく予定があるか。

事務局（佐藤市民部長）

4月1日までの残された期間のなかで、議会にも説明させていただきます。また、区長会芝川支部様にも、ご相談し、場の設定をしていきたいと思います。また、現在バスは動いていますので、車内広告等での周知もしていきたいと思います。利用者の方々に直接顔をみて説明することは難しいので、車内広告での周知をしたいと考えています。また、ここまでの経過についても、区長様を通じて、ご説明したいと思っています。

議長（副市長）

議会への説明など、近々には？

事務局（佐藤市民部長）

議会は18日及び25日に、議会説明の機会をいただいているので、その席で説明いたします。

議長（副市長）

私と市民部長で、芝川支部の区長会の集まりに行く機会がありますので、その際、説明したいと思っています。その他、この件につきまして、ご意見・ご質問等ございますか。

（なし）

それではお諮りいたします。第1号議案 宮バス（芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線）の運行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）

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。

議長（副市長）

関連して、私から。この件は、運行内容をそのままの状態を引き継いで運行していけるということでしたので良いのですが、今後、残りの、芝川路線以外については、今まだ、協議をしています。まだ、詰まってはいませんが、関連することとして、今現在の課題について、議案ではなく、状況説明として事務局の方から説明をしたいと思います。お願いします。

事務局（佐藤市民部長）

はい。宮バスにつきましては、本来中央循環、東南循環、北循環も含めての宮バスとなっております。今回、中央循環、富士急静岡バス様に運行を続けていただけるということで、ご了承いただいています。東南循環、北循環に関しても、富士急静岡バス様に運行していただくことになっているのですが、マンパワーの問題、運転手不足が問題となっていることから、今後、利用者状況なども検証しながら、事業主体である市と、富士急静岡バス様と協議の中で、ダイヤの変更等も検討していこうと考えています。ただ、現ダイヤは、(時刻表を) ご覧いただきますよう、生活状況に入り込んでいます。いつということは、現況、はっきり申し上げられませんが、限られた時間、短期間の中ですが、協議を重ねていきます。現状、そのようになっております。

議長（副市長）

ありがとうございます。宮バス、宮タクは、コミュニティ交通事業として、富士宮市の「売り」であったわけですが、業界全体、トラック運輸など含め、マンパワー不足、その背景にもなる、国の働き方改革などもあり、人員不足の中、安全管理上の問題などもあります。

また、富士宮市の状況として、富士山世界遺産センターが完成し、富士急静岡バス様には、新幹線新富士駅から、世界遺産センター及び休暇村富士まで無理行って増便をしてもらっている中、宮バスも含め、改めて検討しようという方向でいます。

それに代わる代替え措置として、宮タクをどう組み合わせるか？ということも、今後この会議でお諮りしていきたいと思っています。ただ日程的に手続きの期限の関係もあります。そのあたり、何かありますか。

事務局（佐野室長）

手続きに関しては、県に大きな変更がある場合は6ヶ月前までに届け出が必要となります。

今回、10月1日変更となりますと、3月末までに、県の協議会に届け出の可能性がありますので、皆様にも報告して承認いただいたうえで提出したいと思っておりますので、できれば、3月中に臨時の再生活活性化会議を、開催したいと考えております。

議長（副市長）

決定は県で行うことですが、提出にあたり、重要な案件ですので、提出内容を、本会議にて、みなさまにお諮りしてから提出したいということでもあります。まだ、内容を詰めなくてはなりませんので、具体的な日程は、まだ、お伝えできませんが、今後、そのような段取りで進めていきたいということです。ご理解のほど、よろしく願いいたします。

第1号議案に関連しての説明となりました。これをもって、第1号議案 宮バス（芝富線・稲子線・香葉台線・稗久保線）の運行については終了いたします。

第2号議案 平成30年度市営バス等の生活交通確保計画案について

議長（副市長）

次に、第2号議案 平成30年度市営バス等の生活交通確保計画案について議題といたします。事務局に説明を求めます。

事務局（佐野室長）

説明いたします。第2号議案 平成30年度市営バス等の生活交通確保計画案について、別紙資料2-1をご覧ください。これは、「富士宮市生活交通確保計画案」を作成し、静岡県生活交通確保対策協議会へ提出いたします。

市としてそれらの路線を維持する必要があると判断した路線について作成し、市の活性化再生会議の承認を経たうえで、静岡県生活交通確保対策協議会へ提出するものでございます。

「事業者番号又は市町コード」が6となっていますが、これは富士宮市の番号です。

申し出番号1. 2. 3. 4は連番でとってあります。系統名としましては、市街地循環、中央循環内回りから書かれております。起点終点、サービスの範囲、運送サービスの形態、自主運行バス、ここは、富士急静岡バスが書かれております。関係市町は富士宮市、そして、運行市町が書かれております。2番としましては、中央循環外回り。3番、北循環内回り。4番、北循環外回り。5番、東南循環内回り。6番、東南循環外回りとなっています。

先ほど申し上げました通り、今後見直しを図っていった場合、協議が必要となった場合については、皆さんにお諮りしたいと思っております。

次に、7番、芝富線。8番、稲子線、9番、香葉台線、10番稗久保線となります。先ほどご審議いただきましたように、上段、今年度は富士急静岡バス、下段、来年度は信興バスと委託事業者が変わっております。内容に関しましては、変わりません。

13番目からは宮タクになります。13番、宮タク山宮エリア、第一交通。こちらは、篠原タクシーから、名称変更しております。14番、山本エリア。15番、安居山エリア。16番、上野エリア。17番、南部エリア。18番、富士根エリア。19番、北山エリア。20番、北部エリア。21番、内房エリアとなっています。これらについては変更ございません。説明は以上になります。

議長（副市長）

説明が終わりました。冒頭、室長の方から説明がありましたように、まだ決定していない案件があり、記入できない部分があり、修正をしていくこととなるかと思っております。芝川路線については、事業者変更があり、継承となりました。その他については、追って次の会議の中で、変更があれば、皆さまにお諮りします。当面この形で出すということですね。

この件についてご意見・ご質問等ございましたらお願いいたします。

静岡県地域交通課 山崎氏

質問が一点、確認が一点です。確認は今回県の方に提出いただく自主運行バスですが、これは、中央循環と北循環、東南循環に関しては、計画上は、29年度と同様のダイヤで運行という認識でよろしいか。実際には、今年度中に富士急静岡バスさんとの協議の結果を、また、提出いただくということでもよろしいでしょうか。また、資料2ページ目、3ページ目なのですが、実際の計上費用を現行と計画で記載されている部分、8、9、10、11、12番の信興バスへの受託変更分になると思うのですが、ここの計上収入自体は、現行と計画が変わらない、予測上、利用者数は変わらないという見込みということかと思うのですが、計画について、費用が現行から一部金額が大きくなっているが、これは、すでに積算されているのか伺いたい。

議長（副市長）

1点目、確認事項については、そのとおりでいいですか。

事務局（竹川）

はい。確認事項については、いつからかということも決まっていませんので、今後、県の方にもご相談させていただきたいと思っております。

計上費用に関しては、おっしゃる通り、見込みの計上費用を信興バス様から頂いておりまして、それをもとに作成しております。今よりもかかってくるということで伺っていますので、そのような計上となっています。

静岡県地域交通課 山崎氏

車両に関しては、市の所有バスとのことですので、計上費用の積算は、運転手の人件費等の増額分と思われますが、人員に関しては、富士急静岡バスさんと同じですか。

事務局（佐藤市民部長）

現況の協議の中では、富士急静岡バスさんの運行時と同じ人員を確保していると聞いている。具体的には2名で運行と聞いています。それに基づいての積算となります。

静岡県地域交通課 山崎氏

わかりました。

議長（副市長）

数字の面では、そのままとはいかなかったとことがあります。事業所が市内になく、遠方であることでの差異もあるとのことですが、事前に見積もりなどについてのことですか。

事務局（佐藤市民部長）

はい。

議長（副市長）

その他、この件につきまして、ご意見・ご質問等ございますか。

(なし)

ご質問等ないようですので、お諮りをいたします。第2号議案 平成30年度市営バス等の生活交通確保計画案については、説明のありました通り、今後一部変更がありましたら、その都度、県に報告するという事を含め、原案のとおり承認することでご異議ございませんか。

(異議なし)

ご異議なしと認めます。よって本案は原案のとおり承認されました。

事務局は、静岡県生活交通確保対策協議会に報告並びに相談をお願いします。

第3号議案 平成30年度市単独補助路線の生活交通確保計画案について

議長（副市長）

引き続き審議を進めてまいります。次に、第3号議案 平成30年度市単独補助路線の生活交通確保計画案について議題といたします。

本案は運行事業者に関する路線となりますので、富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いします。

富士急静岡バス(株) 後藤氏

富士急静岡バスの後藤と申します。着座にて説明をさせていただきます。5ページから7ページの3ページにわたりまして、路線で言いますと、8系統、北山線4系統、村山線1系統、上野線1系統、万野団地線2系統でございます。こちら、かねてより、継続していただいている市単独補助路線でございます。本数、運行キロとも現行と変更はございません。ただ、経常費用に関しては、燃料費の高騰、当社の車両もだいぶ古くなってきていますので、車両修繕費増など見込み増して、若干微増ながら計上させていただきました。欠損額に関しましては、乗車人数の減も微減ながら加味した金額とさせていただきました。

系統名は、申出番号5-1、4-5、ページをめくりまして、4-1、4-2が北山線でございます。主な利用は、富士宮駅から、白糸の滝方面への観光客、また逆に、白糸方面から市内学

校に向かうための利用とされている路線です。

続きまして、村山線(富士宮駅～学校入口・橋戸・神成～二本松)。二本松より富士宮駅の系統になります。先の学校へのスクールバスのような用途で利用されている路線になります。主に小学校・中学校の生徒が通学に利用する路線です。続きまして、6ページをご覧ください。上野線、こちらは、富士宮駅から上条までをつなぐ路線となります。こちらも、朝の時間帯に、富士宮駅までの学生様、また、富士宮市立病院への通院のお客様にもご利用いただいております。途中にあります青木平団地からも、同じような用途でご利用いただいております。

次に、7ページ、万野団地線(富士宮駅～万野団地・東阿幸地～富士宮駅)。市内にあります万野団地、栗倉団地から、富士宮駅に向かい通学通勤にご利用いただいている路線となります。

こちら8系統について、ご審議のほど、お願いいたします。

議長(副市長)

ありがとうございました。事業者様からの説明は終わりました。この件につきまして、ご意見・ご質問等ありましたらお伺いいたします。

(なし)

それではお諮りいたします。第3号議案 平成30年度市単独補助路線の生活交通確保計画案については、原案のとおり承認することでご異議ございませんか。

(異議なし)

ご異議なしということでございます。よって、本案は原案のとおり承認されました。

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。

第4号議案 平成31・32・33年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について

議長(副市長)

次に、第4号議案 平成30・31・32年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について議題といたします。本案は運行事業者様に関する路線となりますので、各事業者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から説明をお願いします。

富士急静岡バス(株) 後藤氏

引き続きご説明させていただきます。こちらは、9ページと10ページにわたる、事業者番号111の4系統を申請させていただきました。こちら、31、32、33年とも4系統申請させていただきます。まず、31年度、申出番号08-2：柚野線(富士宮駅～柚野支所～上柚野)。上柚野から、富士宮または、西富士宮をつなぐ路線でありまして、学生・通勤客・お買い物客の方が富士宮駅まで行く路線として利用されています。

申出番号28-1：曾比奈線(西富士宮駅～赤坂～曾比奈)。こちらの路線上には、富士脳研病院・新富士病院がありまして、そちらと、富士、富士宮を結んでいる路線であります。また、沿線上施設への通学ということで利用されています。

申出番号33-8：大淵線(吉原中央駅～中野～富士宮駅)。このバスの路線に関しましては、先程申し上げた曾比奈線と一緒に、大淵方面を回りますが、その後は石坂を通りまして吉原中央駅の方へ向かう路線となっております。こちらもほぼ同じ内容となっておりますが、主に日中帯を走るということで、大淵から富士宮のイオンや昭和通り近く、吉原のアピタへお買い物に出掛けるお客様が利用されている傾向となっております。

申出番号30-1：大月線(富士宮駅～峰畑～吉原中央駅)。富士宮駅から当社車庫があります吉原中央駅へ向かう路線となっております。こちら、市内イオン、高校へのアクセスとして、富士方面ではアピタ、高校へのお客様がご利用されています。

経常費用に関しては、市単独路線と同じく、燃料費の高騰、車両修繕費増など見込み増して、若干微増ながら計上させていただきました。

以上、ご審議のほど、お願いいたします。

議長（副市長）

はい。ありがとうございました。引き続き、山交タウンコーチ株式会社様から説明をお願いします。

山交タウンコーチ(株) 野出氏

山交タウンコーチの野出でございます。日頃より当社の諸事業並びにご支援・ご協力いただいておりますことを、この場を借りて御礼申し上げます。 それでは、当社の確保計画について着座にて説明させていただきます。

弊社におきましては、資料 10 ページ事業者コード 105 番の路線となります。平成 31 年度、計画路線につきましては事業者番号 105、富士宮駅を始発とし、イオンモールから星山台を経た後、富士市内に入りまして東海道線富士川駅、終点の蒲原病院へ向かう路線となります。身延線富士宮駅、富士川駅の他、蒲原病院、イオンモールへの利用者を中心といたしました通勤・通学・通院・買い物の手段としての利用いただいている路線となります。

確保計画案につきましては、現行のルートや時間を維持していくこととしております。運行時間帯としましては、6 時 12 分から 20 時 27 分という時間帯で運行予定です。鉄道などの時刻改正なりを考慮し、利便性の高い時間設定等にむけて検討して参りたいと思っております。下段における各数値につきましては、現行は運行が終了した最終年度 29 年度の実績値で記載し、計画につきましては策定年度 31.32.33 年度の曜日配列による算出となっております。これは、過去 3 年間の平均値を算定するということになっておりますので、それを通しましての見込みの計上費用経常収入数値となっております。

運行概要につきましては、引き続き現在のサービス水準を維持し、公共交通の確保に努めるべく策定をさせていただきました。

同様に 12 ページにおきましては平成 32 年度、14 ページにつきましては平成 33 年度の記載をさせていただきます。

今後も公共交通ネットワークの構築に向け収支改善に努めるべく確保計画を策定しており、引き続き富士宮市さんを始めとしまして、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。以上となります。

議長（副市長）

ありがとうございました。事業者からの説明は終わりました。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伺いいたします。

静岡運輸支局 水野氏

確認に近いのですが、収支改善策にある、仕入れ価格とは、燃料費の仕入れ価格ということでよろしいですか。

富士急静岡バス(株) 後藤氏

そうですね。燃料とオイルですね。燃料高騰といいましても、グループ全体でスケールメリットを活かしたコスト削減を行う経費削減策ということで、一番安いところを算出しております。

議長（副市長）

その他いかがでしょうか。

(なし)

それではご意見・ご質問等ないようですので、お諮りいたします。第 4 号議案 平成・31・32・33 年度国庫補助路線の生活交通確保計画案については、原案のとおり承認することでご異議ございませんか。

(異議なし)

ご異議なしということでございます。よって、本案は原案のとおり承認されました。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。

第5号議案 平成31・32・33年度の収支改善計画について

議長（副市長）

続きまして、第5号議案 平成30・31・32年度の収支改善計画について議題といたします。本案は、第3号議案及び第4号議案の路線に関する運行事業者の収支改善計画となりますので、各事業者様からそれぞれ説明をお願いいたします。

最初に、富士急静岡バス株式会社様からお願いします。

富士急静岡バス(株) 後藤氏

15ページをご覧ください。平成31-33年度の収支改善計画をこちらの方でご報告させていただきたいと思っております。まず、収支改善計画の「利用促進策」といたしまして(1)～(13)、「経費削減策」に関しましては、(1)～(5)の内容となっております。新しくできました「利用推進策」として、(13)小中学生の長期休暇に合わせた特別運賃「富士富士宮エリアの一日乗車券」「ワンコイン乗車」の設定で、バスに乗る機会の少ない小中学生を取り込みたいと計画を進めています。

簡単ですが、以上です。ご審議のほど、お願いいたします。

議長（副市長）

続きまして、山交タウンコーチ株式会社様から説明をお願いします。

山交タウンコーチ(株) 野出氏

当社の収支改善計画について説明させていただきます。資料16ページをご覧ください。

まず「利用促進策」では、既存乗車の利便性・使いやすさの向上と新たな利用者増加への取り組みとさせていただいております。「利用促進策」といたしましては、市町村主催の各種イベント等へ参加しまして、路線バスのPRに努めたいとおもいます。また、紙媒体での時刻表やインターネットでの路線・停留所の位置・時刻表等のデータ提供によりまして、周知や利用環境の整備を行って参ります。より広くご利用できるように、整備の方はかつております。

また、平成28年12月より全国共通ICカード「PASMO」を導入いたしました。これにより、運賃支払いの円滑化や他の事業者・鉄道との共通性によりまして、利用しやすい環境を整えています。また、今回の導入に合わせて、また、60歳以上・障がい者の方にもご利用いただけます全線フリーパス「ゴールド定期券」も設定。金額式定期券という、より利用しやすい定期券も設定し、高齢者の利用しやすい環境を作るとともに安心した利用環境を実現していきます。今後もこれらの共通カードについて、自社以外のバス会社でも使えるんだというICカードを周知して参ります。

続いて、「経費削減策」ですが、当社ではキロ当たり経常費用が地域費用の下回る努力をしております。引き続き経費抑制を維持すべく継続して行っていく施策としております。

まず、バスダイヤのより効率的な実現を目指し、引き続き検討を行う他、時刻改正等が発生した際にもより効率的な運用、統一性を維持するような検討を行って参ります。

また、省燃費運転講習や燃費の抑制を実現して参ります。簡単ではございますが、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

議長（副市長）

ありがとうございました。事業者からの説明は終わりました。この件につきまして、ご意見・ご質問等ありましたらお伺いいたします。

(なし)

それではお諮りをいたします。第5号議案 平成31・32・33年度の収支改善計画につきましては、原案のとおり承認することをご異議ございませんか。

(異議なし)

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

第6号議案平成29年度地域間幹線系統確保維持計画系統別評価に係る市町取組シートについて

議長（副市長）

続きまして、第6号議案 平成29年度地域間幹線系統確保維持計画系統別評価に係る市町取組シートについて議題といたします。事務局から説明をお願いします。

事務局（竹川）

それでは説明して参ります。こちらのシートは、県の協議会が、市町をまたぐ広域路線に対する評価基準がありまして、その事業に対する評価を行った結果に対して、市がどういった取り組みをするのか、ということを出して、その提出シートとなります。このシート（資料3）2ページから16ページまでのシートは、事業者様が県に提出された評価シートとなっております。富士宮市では、富士急様、山交様、全部で5系統について提出いただいております。

この評価シートは、2ページ目、系統別評価シート（様式1）、3ページ目、系統別評価シート（別紙）、4ページ目、運行分系統別利用実態「公表シート」（様式2）、この3枚が1系統分の評価シートとなっております。なお、本日、資料3（追加シート）をお配りしていますが、こちらが、県でまとめていただいたものです。これは、系統別評価シートを県下広域路線すべてまとめたものです。運行回数、収支率、その他、点数が何点か、また、それはABC、どの評価になるか、記載されています。あとは、系統数や、事業者様の平均評価点が記載されています。全体評価とは、県内の全体の評価となっております。この表を見ていただきますと、県下の対象系統の評価が一覧でご覧になれます。こちら、1番の山交タウンコーチ様の1系統、50.51.52.53.54.55番の富士急静岡バス様の系統が対象となっております。

それでは路線ごとに説明して参ります。

まず、富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院線でございます。「本路線は富士宮駅～イオン～星山台～富士市松野を經由し蒲原病院までの長大な路線である。収支率は目標を下回っているが、新たにICカード「PASMO」の導入や、高齢者定期券などの発行のサービス実施により、利用者の増加に努めている。朝夕の通勤・通学及び日中の買い物・通院の利用が多く重要な路線であるため、国庫補助後の欠損額を市が補助すること新たに線を維持していく」という取組内容になっております。

次に、柚野線を説明いたします。「本路線は、富士宮駅～柚野支所～上柚野までの路線。広域トリップ状況が高く、地域間幹線系統としての役割を十分に果たしている。赤字路線ではあるが平成28年度には、減便もおこなっているが、収支率は18点が最高得点となるのですが、非常に高く、地域としての必要性も感じる。キロ当たり経費が、低くなり、評価点も昨年の3点から6点に上がっており、企業努力も感じられる。なお、本路線は過去に廃止計画が浮上し、交通事業者と市が地域説明会を行い、地域住民に対し利用促進のお願いをしている。今年度においても朝夕の通学利用や買い物・通院の利用が多いため、国庫補助後の欠損額を市が補助することで、路線を維持していく。」という内容になっております。

次に、曾比奈線でございます。「本路線は、西富士宮駅～赤坂～曾比奈までの路線で、富士宮東高校及び富士特別支援学校への通学や富士脳研病院・新富士病院の利用者が多い。収支率・乗車人員は目標値を上回っており、また、キロ当たり経費が昨年に比べ低くなっていることから、全体的に評価は高くA評価となっている。潜在的に多くの利用者が見込めるため、事業者の努力により更なる収支改善を図っていただきたい。」となっております。

次に、大淵線を説明して参ります。「本路線は、富士宮駅～中野～吉原中央駅までの路線。富士特別支援学校への進学があり、通勤・通学の利用者が多い。収支率は目標値を上回り、乗車人員は目標値を若干下回っているが、ほぼ、目標値に近い数値となっており、全体的には評価は高くA評価になっている。潜在的に多くの利用者が見込めるため、事業者の努力により収支改善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。「本路線は、富士宮駅～峰畑～吉原中央駅までの路線で、イオン富士宮店・富士宮東高校への買い物・通学のアクセスとして多くの利用者がいる。収支率・乗車人員とも目標値を下回っているが、収支率は評価点が高18点と高い数値を示している。広域トリップ状

況も高く、地域間幹線系統としてはなくてはならない路線となっている。全体的に評価は高くA評価になっており、事業者の努力により収支改善を図っていただきたい。」と考えています。

収支率や乗車人員の説明についてですが、例を挙げますと、2ページ目、山交タウンコーチ様の「富士宮駅～イオン～星山台～蒲原病院線」をご覧ください。各項目ごとに、計画（目標）に対して、運行実績の比較があり、それぞれに評価基準があり、どこに当てはまるかで、評価が決まってきます。それらの評価等を見て、市の評価シートを作成しています。説明は、以上でございます。

議長（副市長）

ありがとうございました。この件につきまして、ご意見・ご質問等ありましたら、お伺いいたします。所感でもよろしいですが。

静岡県地域交通課 山崎氏

資料3（追加シート）の評価について、県が特に重視している項目、評価項目の⑤「広域トリップ」について、どれだけ市町村をまたぐ広域利用客の割合があるか、ということになりますが、富士急様、山交様とも評価が20点満点となり、広域にわたり、利用者が多いということを示しております。また、評価項目②の「収支率」も、富士急様は18点満点となっており、県下全体をみても非常に高い収支率となっております。評価項目⑥の「キロ当たり経費」についても、富士急様は、12点満点の6点ではありますが、県下全体で、ほかの事業者様が、なかなか伸び悩む中、高い評価点数となっております。これらは、まさに企業努力となります。富士急様、山交様とも努力されているな、と捉えています。

議長（副市長）

ありがとうございました。県の立場から評価説明をいただきました。その他に皆さんから何かご意見・ご質問等ありましたら、お伺いいたします。

（なし）

それではお諮りをいたします。第6号議案 平成29年度地域間幹線系統確保維持計画系統別評価に係る市町取組シートにつきましては、原案のとおり承認することでご異議ございませんか。

（異議なし）

ご異議なしと認めます。よって、本案は原案のとおり承認されました。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。

第7号議案 平成29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

議長（副市長）

続きまして、第7号議案 平成29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議題といたします。事務局に説明を求めます。

事務局（竹川）

説明いたします。宮バスの東南循環、北循環の改善事業計画を出していただき、国庫補助をいただいている路線について、そちらの事業に対する評価を基本とした内容となっております。

東南循環は東コースと南コースに分かれていますので、2段となっています。コース以外は、同じ内容になりますので、評価はまとめて記載されています。

「③前回の事業評価結果の反映状況」としましては、収支率・利用者数の目標値を設定するとともに、アンケート調査等を実施し、分析、評価及び運行内容の検討を行った。また、評価について、地域の会合や寄り合い処などで実施した説明会の場において、情報提供を行うとともに、公共交通の現状を数値として目に見える化することにより、事業に対する利用者の重要性を認識してもらい、利用の拡大を推進したております。「④事業実施の適切性」ですが、計画どおり事業

は適切に実施されておりましたのでA評価となっております。

「⑤目標効果達成状況」、まず東南循環ですが、事業費に対する運賃収入等の収支割合は、目標値の50%を上回る75%となった。利用者数は1,030人/月で目標値の1,106人を若干下回っていますが、利用者数は年々増加傾向となっており、徐々に目標値に近づきつつあります。事業は改善傾向にあり、生活交通としての定着性が増したと見られると考えています。

北循環ですが、事業費に対する運賃収入等の割合は目標値の50%を目標、上回る61%となりました。利用者数は1,267/月人となりまして、目標値の921人を上回っております。生活交通としての定着性はみられると考えております。

「⑥今後の改善点」としましては、東南循環、北循環ともに、引き続き、自治会や交通事業者と協力して、地域の会合や寄合処等で公共交通の現状などの情報提供を行い、住民に対する利用促進を図り、利用者の増加に繋げるとともに、アンケート調査等を継続実施し、利用者のニーズ把握に努め、地域に即した運行であるか分析しながら必要に応じて運行内容の見直しを検討を考えていきたいと思っております。

続きまして、2ページ目、「事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について」となります。富士宮市の「地域の交通の目指す姿」としまして、富士宮市は富士山の西南麓に位置し、日本一標高差が大きい市であり、面積は389^キ平方メートルと広大で市域のほとんどは斜面であるという地域性を記載しております。また、近年、高齢者による交通死亡事故が社会問題となっており、今後さらなる高齢者が見込まれる中、高齢者をはじめとする交通弱者のマイカー以外の移動手段を確保する必要があること、地域幹線系統のバス路線へと接続するフィーダー系統（北循環・東南循環の広域路線）などの市営バス路線をはじめ、他の公共交通との連絡連携を深めることにより、市域全体の公共交通の機能充実を図るとともに、地域の実情に即した便利な生活交通の確保に努め、持続可能な公共交通の実現を目指す、としております。

続きまして、3ページ目からですが、協議会が目指す公共交通の姿や計画の達成状況の評価に関して作成したものです。4ページ目につきましては、地域の特性と、今までの取り組みの背景を書かせていただいています。概要でご説明させていただきます。「1. 協議会が目指す地域公共交通の姿」として、マイカーの依存度が高く、バス交通が減少するなか、平成20年4月から「宮バス・宮タク」といった公共交通が運行し、宮バスは、富士宮駅から放射線上に広がる民間路線バスと連携し、交通ネットワークを構築しているなどの地域特性と背景を記載しております。次に、「総合計画等に掲げられた公共交通に関する目標及び期間」としまして、「第2次地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域の実情に即した便利な生活交通の実現を目標とした4つの目標、「第4次富士宮市総合計画」、「第5次富士宮市総合計画」「都市計画マスタープラン」それぞれに具体的な目標を掲げています。

最後に「公共交通の将来像」として、市民、事業者、行政がお互いの立場を尊重し、協力関係を保ちながら、高齢者、地域住民の足となる持続可能な交通体系を整えると記載しております。

次に、5ページ目をご覧ください。「2. 計画の達成状況の評価に関する事項」としまして、評価指標及び基準が書かれております。当市では、身近で利用しやすい持続可能な公共交通の実現を図るため、「富士宮市第2次総合連携計画」を踏まえ、富士宮市公共交通PDCA指針による評価分析を行い、限られた予算の中で、財政負担、市民要望、事業者調整のバランスをとり、改善を意識し、適宜運行の見直しについて検討を行うとしております。その下の「評価指標及び基準」については、数値評価、満足度評価、総合評価と、評価内容について記載しています。

続きまして6ページ目になります。「3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組内容」としましては、「富士宮市第2次総合連携計画」の事業内容の代表的なものを記載しています。民間路線バスの維持、宮タク宮バスの維持、JR身延線、路線バス、宮バス、宮タクの連携、バス停オーナー制度等を活用した市営公共交通を支える仕組みを記載しています。

7ページになります。「4. 具体的取組に対する評価」としましては、実績評価ということで、第2回の当会議でご審議していただいた事業評価となっております。下の方に記載していますが、全体的に収支割合は目標値を上回っているが、利用者数は一部目標値を下回っているところも見受けられる。しかし、利用者数は微細ながら年々増加傾向にあり、おおむね順調な運行が維持されていると考える。今後も引き続き、自治会や交通事業者と協力して、地区の会合や寄り合い処などで公共交通に関する説明会の実施や公共交通イベントの開催などにより利用促進を図り、利用者の拡大につなげたいと考えております。評価については平成29年9月15日の公共交通会議

で協議を行った旨、記載しております。

8 ページ目、「5. 自己評価から得られた課題と対応方針」としましては、全体的に年々、ほぼ一定の利用者はあるが、高齢者の免許証保有割合が高くなる中、車離れは遠く新たな需要の発掘は難しい状況にある。そのため、目標値に届かない路線は平行線を辿る傾向にある。利用促進策を講じ、利用者の増加を図ることは必須ではあるが、目標値自体が適切な設定になっているか調査する必要もある。目標値を変更することにより経年変化が読みにくくはなるが、運行前と後では状況も見えてくる中で、かけ離れた目標値ではなく、ある程度実情に見合った目標値とすることも正当な評価をする上で大切なことであり、変更することによるメリット・デメリットを踏まえ見直しについての研究をする。また、当市を放射状に広がり公共交通の軸とする民間路線バスは、市内外への広域的移動手段として重要な役割を担っていることから、引き続き補助金を交付することで連携する市営公共交通とともに日常生活に支障が及ばないよう維持継続に努める。さらに、利用者の維持・拡大を図るため、交通事業者と協力して、地区の会合や寄り合い処などで公共交通に関する説明会の実施や公共交通イベントの開催など利用促進を図っていきたいと考えています。

続きまして、中部様式2です。地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要として、経緯が記載されております。10 ページ、「1. 直近の第三者評価の活用・対応状況」について、直近の第三者評価委員会における事業評価結果としては、「市民との協働の取り組みを含めた様々な活動により認知度が高まっている「宮バス」・「宮タク」については、市民に定着し、効果的に機能していることを評価します。公共交通維持のため独自の評価制度により、事業の分析・評価ができていますが、評価手法を市民にアピールし、地域にフィードバックしていくことで、更なる利用促進と運行の効率化に繋げていくことを期待します。」という評価結果をいただいています。

事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）としましては、地区の会合や寄り合い処などの公共交通に関する説明会の場において、評価について情報提供を行い、公共交通の利用状況や財政状況などを数値として目に見える形で示すことにより、公共交通の現状や運行に対する利用者の重要性を知ってもらい、利用の拡大を図りました。

今後の対応方針としては、継続して富士宮市公共交通 PDCA（事業評価）指針に基づき評価・分析を行うとともに、評価についての情報をホームページや広報紙並びに地区の会合や寄り合い処などの公共交通に関する説明会などの場において、広く市民に示すことで、公共交通の現状や維持・継続に必要なことなどを認識してもらい、利用の拡大と良好な運行に繋がられるよう努めたいと思っています。

「2. アピールポイント」が記載されております。高齢者の交通事故が増加する中、本市においては、運転免許証を自主返納した満65歳以上の市民に対し、市営公共交通で利用できる5,000円分（100円券50枚綴り）の助成券の交付を行っているが、申請者のほとんどは返納直近まで車の運転をしており、公共交通を利用したことがない状況となっている。これを踏まえ、運転免許証を返納し車が運転できなくなっても移動に困らないようにするため、車があるうちから公共交通に慣れ親しんでおく必要がある。また、車の有無にかかわらず市民のなかには市内の公共交通を知らないという人もあり、移動手段の普及啓発も必要となる。そこで、自治会、交通事業者、市が協力して、地区の会合や寄り合い処などで公共交通に関する説明会を実施し、公共交通の現状や制度と併せ、乗り方や運賃割引、定期券などの情報提供により、少しでも利用しやすくなるような働きかけを行い、利用の拡大と促進を図りました。29年度は、実施回数23回、参加者数650名となっております。また、宮タクの会員登録の希望をとり、希望者には後日発送をしております。私の方からは以上でございます。

議長（副市長）

事務局からの説明は終わりました。この件につきまして、何かご意見・ご質問等ありましたらお伺いいたします。

佐藤委員

交通関係の説明会依頼は、どうしたらよいか。

事務局（佐野室長）

交通対策室にご連絡頂ければ、対応いたします。

議長（副市長）

その他いかがですか。

藤井委員

今回の資料から、富士宮市のコミュニティバス、デマンドタクシーの運営は、地域の交通空白地域をなくす、また、PDCAを回る仕組みになっている、ただ、それを市民に周知していく取り組みが弱いよ、という中でも育ってきている。この富士宮市の取り組みを参考にしたいという自治体は関東圏でも非常に多い。そういった中、本日非常に重い話がありましたが、評価については、提出のあたって非常に丁寧に作られていると思います。これからどうしていくか、という点では、政策というのは、往々にして、トップダウン型で起こってくるのですが、ボトムアップ型で悲鳴のような形で交通問題が上がってきている。自身に関わっているところでは、裾野市もそうして、幹線の路線バスが、もう動かない、撤退ということで、コミュニティバスを幹線道路の軸にしていくしかないのでは？というような状況になってきている。全国的な問題。そういった中、公共交通として、どこまで頑張れるか、という見直しも必要。自分たちで移動できる交通手段を確保できる市民を、どうやって醸成していくか、ある意味、国庫補助の中でいろんな検討がなされている法にもとづいた運営をしなければなりません、住民協働型といった仕組みの中でコミュニティ色の強い地域の人たちの自主運行がたなどを検討していかなければならない。

冒頭に、芝川地区の方たちの話が出ました。山間地域を持っているなど、きびしさもあるが、定時定路線型の定期バスを走らせるのは厳しい中、地域の方たちが自主運行バスを運行できる力があるかもあります、今、市が抱えている交通問題、課題を再整備する必要があります。公共交通を維持すべきところ、自助、互助、共助、もう少し福祉色が進めば介助という考え方も出てくるかと思いますが、こういったものを運営する力を持つ地域の力を使っていくこともしていかないと、バスのネットワークだけで、地域全体を支えるのは難しい時代になってきている。

今後3月に向けて見直しをかける中、バスオーナー制という富士宮市のユニークな仕組みで財源を確保する制度がなくなってしまう。そうすると、公共交通で維持する仕組みが脆弱になる、では、担っていた部分に代わる仕組みを何か考えていかなければならないということにもなる。上位計画である総合計画などの中で、暮らし方、住まい方を支える仕組みとしてあるものを、将来的には変えていかなければならない要素にもなりかねない。

この3か月間で市民生活課が人々の移動について考えられていかれるのはもちろん、ぜひ都市計画課の人たちと協議しながら、コンパクトシティの中で、何を担保していかなければならないか、短期集中になります、ぜひ、ご議論いただきたい。と言いますのも、以前から、公共交通事業が都市計画課から、市民生活課に移ったのは、良い面悪い面があると申し上げてきました。

市民生活課に移ったことで、市民の足として手厚い視点ができることは、良いことであるが、あまり一人ひとり細かいところまで行き過ぎてしまうと、公共という意味合いを、どの段階で、福祉などに振り分けていくか、が非常に難しくなってくる。

やはり、当面宮バスがなくなって、宮タクでフォローするのは良いが、その先を含めて、施設配置、利用者の問題は、3月までというのは、仮案だと思いますが、都市計画マスタープラン10年、20年という計画の中で、腰を据えて考えていかなければならないと思う。難題を抱えたという印象ではあります。

議長（副市長）

ありがとうございました。規制緩和の問題とワンセットではないか？という意見が一般質問の中でも出始めています。ほかにもご意見をいただきたいと思います。

(なし)

それではご意見ないようですので、お諮りをいたします。第7号議案 平成29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、原案のとおり承認することでご異議ございませんか。

(異議なし)

ご異議なしということでございます。よって、本案は原案のとおり承認されました。事務局では中部運輸局静岡運輸支局へ報告をお願いします。

以上で、本日の協議事項はすべて終了いたしました。大変重い議案について、ご審議いただきありがとうございました。

(2) 報告事項

報告事項① 富士宮市地域公共交通計画のパブリックコメントについて

議長（副市長）

続きまして、報告事項を議題といたします。

① 富士宮市地域公共交通計画のパブリックコメントについて、事務局に説明を求めます。

事務局（佐野室長）

はい。富士宮市地域公共交通計画のパブリックコメントについて説明します。富士宮市地域公共交通案について、平成29年11月21日から平成29年12月20日までの期間、パブリックコメントを行いました。その結果、ご意見はございませんでした。今後、富士宮市地域公共交通計画を印刷製本いたしまして、3月中には公表したいと考えております。

議長（副市長）

報告事項①については、以上です。何かご質問はございますか。

(なし)

ご質問がございませんので、報告事項①を終わります。

報告事項② 富バスのバス停名称の変更について

議長（副市長）

次に、報告事項② 富バスのバス停名称の変更について、事務局に説明を求めます。

事務局（佐野室長）

はい。富士山世界遺産センターの開設に伴いまして、富バス「大宮町」のバス停名を「富士山世界センター」開館に伴い、名称変更いたしました。時刻表の路線図については、まだ反映されていませんが、バス停は変更済みです。

議長（副市長）

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はございますか。

(なし)

ご質問がございませんので、報告事項②を終わります。

以上で、報告事項はすべて終了いたしました。

余談ですが、県の事業で、富士山世界遺産センターがオープンいたしまして、中心市街地は大きく動きが変わってきました。県の見込みでは、年間30万人を予想していましたが、この年末年始で3万人を突破、三が日を過ぎても人の波が消えない、同時に大渋滞が発生している。今年の出初め式では消防車が出られない事態が発生しています。1か月後には、駅前ホテルがオープ

ン、予約が殺到している。バックパッカー向けの簡易宿も数多くオープンしています。インターネットの時代であり、外国からの問い合わせがある。また、世界遺産センターには、今後、団体客、修学旅行生など来館する、うれしいことではあるのですが、交通問題が課題となっています。渋滞、駐車場など、受け入れの課題があります。また、皆様にも、足を運んでいただければと思います。この席でもご意見いただけたらと思います。

(3)その他

議長（副市長）

それでは最後に、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・ご要望等がございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

（なし）

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。この後の進行は事務局にお願いします。

事務局（竹川）

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。定例的な会議としては、平成30年度第1回地域公共交通活性化再生会議を5月で開催する予定をしておりますが、先ほど本会議の第1号議案の中でお伝えいたしました、減便等の件につきまして、本年度中3月末までに臨時の会議を開催させていただく予定であります。詳細につきましては、決まり次第、追ってご連絡を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、皆様のご出席をお願いいたします。以上をもちまして、平成29年度第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議を閉会いたします。ありがとうございました。

15：20 閉会