

《第3回富士宮市地域公共交通活性化再生会議》

○日時 令和3年11月12日（金）14：00～

○会場 富士宮市役所 4階 410会議室

○出席者

委員 15人

芦澤英治会長・藤井敬宏委員・小佐野慶委員・篠原克敏委員・金子哲也委員・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）・家垣義洋委員・紅林哲郎地域交通課主任（仲野弘己委員代理）・宮原健一委員・土屋善江委員・山崎好信委員・高山あさ江委員

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 渡邊美加

合計 20人

1 開会

事務局（岩崎）

委員の皆様、本日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。定刻前ではございますが、ただいまから令和3年度第3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でございます。よろしくお願ひいたします。本日の会議は、報告事項5件を予定しております。よろしくお願ひいたします。

また、藤井委員につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、オンラインにて本会議に参加されていますのでお知らせいたします。藤井委員、よろしくお願ひいたします。

日本大学 藤井敬宏委員

よろしくお願ひいたします。

事務局（岩崎）

それでは会議へ入るにあたり、会議の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ございますが、本日の出席委員は代理出席を含めて19人中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、どうも皆さんご苦勞様でございます。また藤井先生、リモートですけども今日はよろしくお願ひいたします。

それでは早速議事を進めてまいりたいと思います。

はじめに報告事項の1、宮タクワクチン接種便の実績報告についてを議題とします。事務局から説明をお願いします。

2 議事

(1) 報告事項

① 「宮タクワクチン接種便」の実績報告

事務局（佐野室長）

皆さんこんにちは。交通対策室の佐野と申します。それでは、私から報告事項1「宮タクワクチン便の実績報告」について、資料に沿って説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

それでは資料1「宮タクワクチン接種便の実績報告」と書かれた資料をご覧ください。令和3年度第1回の本会議で報告しました宮タクワクチン接種便についての実績報告をいたします。

まずは宮タクワクチン接種便の概要についてお伝えしていきたいと思います。新型コロナウイルスのワクチン接種に伴い、より多くの市民に接種していただけるよう日曜日限定、運賃無料で、自宅とワクチン集団接種会場への送迎をする「宮タクワクチン接種便」を運行しました。対象は65歳以上で交通手段がないなどで、接種会場までの移動が困難な高齢者を対象としました。また、この機会に宮タクの会員になっていただき、その後の宮タク利用を促進することを目的としております。通常宮タクの運行していない日曜日に運行することで、宮タクの運行と区別して運行しております。

それでは資料の方にいきます。運行期間は、5月23日から9月26日の日曜日限定で運行いたしました。65歳以上の宮タク会員は4,011名おりました。ワクチン接種便の運行エリアでございます。通常宮タク運行のエリア8エリアに芝川エリアを加え、9エリアで運行しております。このワクチン接種便利用で宮タク会員に新たにいられた方が期間中、聞き取り調査でございますが97人ございました。

それでは月別・エリア別の表をご覧ください。合計の下の合計のところの一番右側の灰色に塗られたところをご覧ください。宮タクワクチン便は延べ台数172台運行しております。延べ利用人数は293名、うち本年4月から宮タク会員1人につき1名の非会員の同乗を認める実証実験を行っておりますが、その制度を利用された方が20名いらっしゃいます。1台あたりの平均乗車人数は1.7と効率的な運行ができたと考えております。

利用者のお声ですが、利用者様からは「自宅近くにはバス停がなく、運転免許証も昨年返納したからサービスを利用しました。集団接種会場までどうやって来ようかなと思っていて、このサービスがあって大変便利で良かった。」というお声をいただいています。また、私も現地に行き確認しましたが、会員を介助した同乗者の方ですが、「車椅子をトランクに、セダン型のトランクに入れて車いすで来られた方もございました。事務局としましては、家族などの支援がなくワクチン接種会場までの交通手段がないことで、接種会場までの移動が困難な方の移動手段として無料の宮タクワクチン便の運行により、ワクチン接種につながったと考えています。接種率向上に貢献でき、効果があったものと考えています。

以上でございます。

議長（芦澤会長）

説明は終わりました。それでは宮タクワクチン便の実績についてご質問とかご意見等ありましたらお受けしたいと思いますでしょうか。

日曜日限定ということで始めましたけれども、今説明がありました通り利用者は97人、ただ往復等がありますから、延べ利用人員が293人ということでございます。

よろしいでしょうか。

(なし)

特にご質問ないようですのでこの点については終わりにさせていただいて。なお、これは今日の議題とは関係ないんですが、第3回目のワクチン接種ということをご存知だと思いますが、これはまだ正式には決まっておらないんですけども、やはり宮タクをこのワクチン接種にもっとより有効的に活用しようということで、今までは日曜日だけだったんですね。ところがこれから、今3回目の接種を今、具体的な日程はまだ申し上げられませんが、来年が始まりまして、早い段階から2月からおそらく6月くらいまでかけて、第3回目の接種やりますけれども、そのときにこの更にこの宮タクのワクチン便を充実しようということで、今のところまだ検討段階ですけれど、日曜日だけではなく、土日、更に週3日間、つまり接種がある日は全てこの宮タクが動くよということ、今検討をしております。もちろんこれは許可を得ることが必要です。二つ目はタクシー事業者さんにもちゃんとですね、了解を取っていかなくちゃならないということですが、市の方針としては、この宮タクワクチン便を更に更に充実していこうということで今準備をしております。

これ今、要は私がですねワクチンプロジェクトチームの一番のリーダーで会長してますので、そんなことでさらにこれを広げるといって今検討している、ということだけをご報告させていただきます。具体的にはまた決まったら、皆さんの方にまたお知らせするようになるかと思っておりますのでよろしくお願いをいたします。

それでは引き続き報告を受けていきたいと思っております。

報告事項の2、宮バスのバス停名称の変更についてを議題とします。事務局から説明をお願いします。

② 宮バスのバス停名称の変更について

事務局（佐野室長）

それでは報告事項の2、宮バスのバス停名称の変更について説明します。資料2、報告事項2、宮バスのバス停名称の変更についてと書かれた資料をご覧ください。

令和3年10月1日から中央循環の内回り1基、外回り1基の計2基のバス停の名称が安藤眼科医院から神田川町に変更しました。理由としては、安藤眼科医院様がバス停オーナーを降りられたことによるものでございます。安藤眼科医院様につきましては、平成20年4月から令和3年9月まで、バス停オーナーとして宮バスを支えていただきました。

今後宮バスバス停オーナーさんについては、増やしていきたいというふうに考えておりますが、なかなか難しさもございまして、今後何かいい方法を今検討中でございますので、よろしくお願いをいたします。

以上でございます。

議長（芦澤会長）

報告事項の2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います。よろしいですか。

事務局のほう今検討中ということですが、どういうことが問題だったかだけを皆さんにお知らせしてください。

事務局（佐野室長）

やはり宮バスバス停オーナーさんが今コロナの関係で、かなり利用者が減少していること、そして宮バスバス停オーナーさんを継続していただくのに、バス停オーナーの価格もかなり多額の金をいただいているというふうなこともございます。

ただ支えていただけたところに支えていただきたいという考え方もございますが、今後持続可能な、長く付き合っていただけるような方策をちょっと考えていきたいなと考えております。

議長（芦澤会長）

富士宮市の宮タクの制度の特徴ということは全国的に、やはり市民も支える地域も支えるということで、バス停オーナーさんは非常に大きな割合を占めてるんですけども、今説明がありました通り、コロナ禍の中で中々バス停オーナーは続けていただくというのが難しい状況がありますので、今事務局から説明がありました通り、課題を整理してですね、少しでも本当は増やしたいんですけども、少なくとも現状維持になるように、事務局のほうでいろんなことを考え検討していただきたいと思います。お願いします。

この件につきましては、よろしいですか。

(なし)

じゃあ報告の2につきましても報告済みといたします。

引き続き報告事項の3、令和3年度宮タク実証実験の経過報告について事務局から説明をお願いします。

③ 令和3年度宮タク実証実験の経過報告について

事務局（岩崎）

皆様3番の資料、1ページをご覧ください。

本市では、令和3年4月から宮タクの実証実験を3つ実施しております。実証実験については前回、第2回の活性化再生会議での中間報告に続き、今回追加報告をさせていただくものです。

宮タクの現在の運行エリア図をご確認されたい方につきましては、資料4の3ページに運行図がありますので全体像としてはこちらを見ていただくとどのようにエリアが配置されているかが分かっていただけるかと思えます。

ではすいません資料のほう3に戻っていただきまして、報告事項③ア宮タク北部エリアから乗り換えなしで中心市街地までいける実証実験について報告いたします。1 実験目的、2 意見内容、3 利用者アンケートの結果につきましては、前回の活性化再生会議の内容と同様となっております。この北部エリアの実証実験につきましては、北部エリアの会員が自宅から市内中心部富士宮駅付近まで行き来に宮タクを利用する際は、従前は北部エリアと北山エリアのタクシーを乗り換えて目的地に向かう必要があり、重い荷物を持ったままエリアごとのタクシー車両に乗り継がなければいけなかったり、高齢の会員が雨の日にもタクシー車両を乗り継がなくてはならなかった不便を改善する実証実験となっております。実験では、北部エリアと北山エリアの宮タク運行事業者が同一であることから、北部エリアと北山エリアのタクシー車両を乗り換えることなく移動できるようにしたことで、利用者からは、身体的負担が軽減したとの回答を得ております。

今回の追加報告でございますが、実証実験から本格運行に移行する判断基準について、事務局案を提示させていただきたいと思えます。

1ページの黄色の課題欄をご覧ください。実証実験前と比較し、平均乗車人数とその横の北米エリアと北山エリアを乗り継ぎした人のみの延べ利用者数の値をご覧ください。実験期間中、宮タクの乗り換えがなくなり、利便性が向上したこと等の理由により増加しております。更にめくっていただきまして2ページには、更に詳しい北部エリアの乗り継ぎ利用者数の比較表がございますので、こちらもまた見ていただければと思えます。

すいません1ページに戻っていただきまして、北部エリアのその平均乗車人数と、乗り継ぎした人のみの延べ利用者数が増加しておりますが、よく宮タクを利用する会員の数がまだまだ増えないため、相乗りに結びついておりません。今後は、よく宮タクを利用する会員の総数を増やしていくことで、相乗りに結びつけていく必要がございます。令和3年4月から9月につきましては新型コロナウイルス感染症の影響で、宮タクの利用方法等を説明する地区説明会を実施できませんでしたが、今後は感染症の影響が治まり次第、北部地域での地域説明会や、民生委員への説明会等を開催しまして、宮タクの会員数の増加に繋がりたいと考えております。

次に、その下ですねピンク色の本格運行判断基準案をご覧ください。こちらは実証実験を本格運行にする基準として事務局案を載せさせていただいたものになります。

基準の一つ目は、宮タク北部エリアから取り替えなしで中心市街地まで行ける実証実験について、実験前比で延べ利用者数の増加が見られること。基準の二つ目は、毎年宮タクの利用者数、利用者満足度、収支率などからエリアごとに事業評価を行っておりますが、その宮タク北部エリアの事業評価が実験開始前の令和元年度の運行につきましてはC+、令和2年度、コロナが一番ひどい時ですね、につきましてはD+と下がっているため、令和3年度のその実証実験の時期につきまして、令和元年度運行と同等以上の事業評価C+となることをめざして本格運行の判断基準としたいと考えております。

次に3ページをお願いいたします。報告事項3、内房エリアから乗り換えなしで中心市街地までいける実証実験について報告いたします。

先ほどと同様に、実験目的、実験内容、利用者アンケートの結果については前回の活性化再生会議の内容と同様となっております。

二つ目の内房エリアの実証実験につきましては、内房エリアの会員は、以前は自宅から芝川駅周辺の芝川街中ゾーンまでしか行けなかったものを、市内中心部富士宮駅付近まで行き来できるよう、宮タクの内房エリアの運行エリアを拡大して、利用状況を確認する実証実験となっております。

ここですいません4ページをお願いいたします。こちらに、この内房エリアの実証実験での便別の輸送人数の比較表をご用意しました。この表からは内房エリアの宮タク会員がどのような行き先を選び、どのように各人が利用されたのかが分かるようになっております。

まず内房エリア会員が自宅から既存の芝川街中ゾーンの間を利用した人のみの集計が、表中の緑のラインで示してございます。また、自宅から既存の芝川街中ゾーンの中などを越えて富士宮駅周辺までを利用した集計の方は、青いラインで示してあります。その下に直通率、内房エリアで宮タクを利用した人のうち、どれくらいの方が自宅から今回の実験で拡大したところである富士宮街中ゾーンまでの利用を行ったのかが、直通率というところのラインを見ていただくと分かるようになっております。直通率を見ていただきますと、多くの便で、非常に高い割合が出ております。これは内房エリアの会員が宮タクを利用して非常に高い割合で市内中心部富士宮駅付近まで利用を希望されたということになり、内房エリアを富士宮街中ゾーンまでに拡大した場合の需要があることを示しております。

3ページにお戻りください。しかしながら、黄色の課題欄をご覧ください。実証実験での利用状況では、宮タクをよく利用される方も利用が多く、今後はよく宮タクを利用する会員の総数を増やしていく必要があります。収支率の方が実験期間中にかなり下がっていることから、こちらの方が確認できるかと思えます。今後はよく宮タクを利用する会員の総数を増やしていく必要があること、また、よく宮タクを利用する会員の総数が少ないために各便の乗り合いがなっておらず1人乗車になっていることから収支率の向上が課題となっております。そのため、ピンク色の本格運行の判断基準案をご覧ください。本格運行の判断基準としまして、一つ目、宮タク内房エリアから乗り換えなしで中心市街地までいける実証実験につきましては、実験前比で延べ利用者数の増加が見られること、基準二つ目として、静岡県自主運行バス事業費の補助対象となる平均乗車人数1.1人以上となること、三つ目の基準としまして、実験前の令和2年度の内房エリアの平均乗車人数1.23人と同等以上の平均乗車人数(1.2人以上)となることを、事務局案として本格運行の基準とさせていただきたいと思えます。なお、この三つ目の基準の平均乗車人数1.2人につきましては、二つ目の基準の1.1人以上を含んでいますが、本格運行の判断基準の視点としまして、県補助金がいただけることも触れておきたいため今回表示させていただいているものになります。よろしくをお願いいたします。

次に三つ目の実証実験に入ります。5ページをお願いいたします。報告事項3ウ、宮タク会員の同乗者利用の実証実験について報告いたします。

こちらの実験目的、実験内容、利用状況については、前回の活性化再生会議の内容と同じでございます。また、前回の中間報告のときから、同乗者利用の一般宮タクでも、ご利用はございませんでした。この宮タク会員の同乗者利用の実験につきましては、全タク宮エリアで実施してお

り、宮タクの利用方法が十分に理解できない方や、一人で乗車することへの不安から、宮タク会員の登録はしたものの、利用をためらっておられる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、宮タクを利用していただく足がかりとなるもので、ひいては宮タクの利用率向上に繋げ、宮タクの安定的な運行に繋げる目的のあるものでございます。

同ページの黄色の課題欄をご覧ください。この実証実験につきましては、会員の同乗者については既存の宮タク制度の必須条件である会員登録を除外しております。宮タクの運行事業者から会員登録のない人や、宮タクのエリア外の方を同乗させることについて、制度の根幹が揺るがないかが懸念されておりました。そのため、実証実験を経て本格運行とすることが、宮タク事業者から求められてきました。そこで、ピンク色の本格運行判断基準案をご覧ください。事務局といたしまして、宮タク会員の同乗者利用につきまして、宮タク運行事業者と本格運行の実施につきまして合意ができていることを本格運行の判断基準とさせていただきたいと思っております。こちらにつきましては、4月から実証実験開始しておりますので、約9ヶ月が経過する令和3年12月に宮タク事業者と本格運行につきまして協議していきたいと考えております。

以上、ア、イ、ウの実証実験につきまして、まずアにつきましては、北部エリアの業者につきまして、北部と北山のタクシー車両の乗り換えをする身体的負担を制限できることから、本格運行につきまして検討していきたいと考えております。次にイの内房エリアの拡大の実証実験につきましては、便のニーズはあるものの、固定の利用者に限られてしまっており、乗合率が低く収支率が低いことから、利用者の増員が急務となっております。今後は地域に入り、内房エリアの実証実験の状況を伝えていきたいと考えております。次に、ウの同乗者の実験につきましては、宮タク会員の同乗者利用の実験につきましては、宮タク会員が会員になられてからの宮タクの利用率を高めていただく良い方法であることと、同乗の際、同乗者分の運賃もいただくことができるため、乗合率の向上と収支率の向上が見込めることから、本格運行に移行していきたいと考えております。

以上、実証実験の追加報告といたします。なお、令和3年度の実証実験三つのうち、本格運行の判断が難しくなっておりますイの内房エリアの実証実験についてですが、内房エリアの乗合率の向上に向けての施策につきましては、次の報告事項4について見ていただきたいと思います。以上です。

議長（芦澤会長）

実証実験についての三つについての報告がありました。それぞれに実証実験やってみて、良かった点、問題点ってのは浮き彫りになったと思います。

それでは一つ一ついきたいと思っております。まずですね、実証実験の③のア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をやった結果について皆さんからご意見とかご感想とか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。

はいお願いします。

区長会 佐野順一委員

北部エリアに居住している佐野でございます。特にあの、井之頭小学校ですね、学童の関係で宮タクを導入していただいたということで非常に、猪之頭のエリアは移住の方が大変増えております。移住をされる方はおじいちゃんおばあちゃんがないもんですから、共働きだとしても小学校を終えた後、学童へという希望が非常に多かったです。そういう部分の中で宮タクを導入していただいて、本当にあの、地域ともども大変感謝しております。で、本格実施、導入していただけるというような報告が出ておりますので、ぜひ本格実証を実施をしていただきたいなと思います。まだまだ北部エリアもですね、乗り換えなしで市内まで行ける、というような部分がどうしても周知不足になっております。ぜひですね、広報または全戸のチラシというような部分の中で、郊外に周知していただくとまだまだ増える要素はあるのではないかと感じております。ぜひよろしくお願ひしたいと思っております。以上です。

議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございます。これ今おっしゃったですね、一番地元で分かっておられる非常に便利になったということで、この1ページの数字から見てもですね、まあこれコロナの関係もありますけれども、黄色のところです、全体での平均乗車人数の1.66と上がってます。何よりも、それから全体の利用者人数も上がってるということで、それは確かに今までね、乗り換えなきゃなんないのが一発で行くことになるわけですから、これは非常に便利になったなというふうなことで制度的な改革に繋げていきたい、こういう事務局の提案です。

ただやっぱり数値的に、その下の判断基準の中のポツ2つ目ですね。やっぱり令和元年度の運行と同等以上の事業評価、これPDCAですっていうのありまして、やったことをもう1回確認してみてもこれ本当に公共交通としてこれからもやっていけるのかっていう数値目標がありますので、それをクリアーをすることを目標にしたいと、こういうふうな事務局の報告になっております。ただ今おっしゃったように、非常に便利になったということです。市としてもこれを本格運行にしていきたいという事務局の判断でございます。

この件についてよろしいですか。

日本大学 藤井敬宏委員

ではよろしいですか。

乗り換えなしというのもシームレスに移動できるっていうところでは公共交通の利便性を向上させるという意味ではとてもいい手段だとは思いますが、実証実験ということで、実験ということなのであればお伺いするんですが、確かこちら北部地域から北山を抜けるといったところだと民間バス路線が走っているところといった路線だと。こういった時に、もともとやはり使われていた方達がバス利用といったところから、中心へ行くような地域の方たちが利用していて、そういった方達がある意味中心街まで出る利便性を担保されてきた、そういう考えがなのか、もしくは私もちょっとそちらに足を運ぶ機会が少なくなってしまって現状がちょっと分かりにくくなってるんですが、例えば北部から北山に行くと、そこから民間バスに乗り換えて中心市街地に来るといったそういったような、そのバスの乗り換えといったようなものがそもそもあったのかどうか、そういった時に今回の場合には非常に数がまだ少ないので、民間バスへの影響といったものが生じていないのか、そもそもエリアとして路線を走ってるんだけど、バスの影響はそもそも回避できるような利用者特性なのかといったところについて、現状はどうなったのかを少しちょっと事務局の方にお伺いしたいなと思ってるんですが。

事務局（佐野室長）

それでは事務局から説明させていただきます。

当初、今までこの令和3年4月以前につきましては、上井出出張所というところで乗り換えてました。その際に乗り換えるその上井出出張所というところには、富士急静岡バスさんの北山線というバス路線が通ってます。当初そういうバス路線の乗り換えというものも想定中にはありましたが、利用者特性としましてタクシーからタクシーまで移動するのちょっと大変な高齢者とかそういう方々で、宮タクを使って上井出出張所で民間バス路線に乗りかえるという方はほとんどいないということでタクシー事業者さんのほうから報告を受けてます。で、それよりも荷物を持って、タクシーに移動すること自体が大変な方ということが利用者特性としてございましたので、今回このような実験をして、同じタクシー会社でしたのでそういう実験ができた、というふうな形になっております。

以上でございます。

日本大学 藤井敬宏委員

はい、意図はよくわかります。というのは現状の利用者を見た場合の対応ということで、実際にこういう計画するのは鹿児島方式という形で結構全国に紹介されているものでもあるんですけ

ども、公共交通の、特にバス事業といったところをきちんと地域の中で残そうと。そのためにはデマンド交通はそのバス停もしくはバスターミナルに直結して、移動できる人に対してはそのバスを利用してもらうような仕組み、そこで例えば500円プラスバスの200円とかそういった運賃差、ただし移動できない方にとっては、タクシーをそのまま使って中心市街地まで行くと。その代わり運賃の差別化を図って、そのバスとの運賃の差額分をプラスアルファで課すとかこういった方式ですよね。今回の場合も、次のところで提案されるような人も運賃を加算して、例えば民間バスと競合しそうなところでは運賃抵抗で差をつける。おそらくコミュバスとも競合するようなところにおいてもコミュバスとの運賃差といったところをつけて、デマンドの付加価値で繋げていく。その移動しやすさといったところに重きを置いた施策にするということだと思んですがその時に、きちんとその利用者といったところにその情報ですね、運賃差といったものでやはり安く使いたい人にはバスとの乗り換えができること、それから移動がしにくい方についてはシームレスに連続して行かれますよ、その代わり運賃がこれぐらいかかりますよといったところを前提とした形の仕組みで、地域にご紹介していただけるような、と言いますのは会員登録これから増やしていこうということを考えていくと、健常者の方でもやはり連続で使う必要性もないといったところもあります。そうなってくるとバスの利用者とは顧客を取るような形になってきますので、その辺ちょっとあの慎重に配慮しないといけないということで周知方法等を含めてきちんと対応していただければありがたいかなと思います。これ反対するということではございません。これ進めるに当たって、より住民の方とか事業者に理解をしていただくようなそのプレゼンテーションというものをさせていただければと思います。

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す。富士急さん何かよろしいですか。

では富士急静岡バスより小佐野さんお願いします。

小佐野慶委員（富士急静岡バス）

すいません富士急静岡バスでございますが、今回の宮タクのほうの中心部への乗り入れについてなんですけれども、基本的に今コロナ禍でですねやはりお客様がですね減ってまして、そして特に北山線と白糸線、富士宮市についてはこれがですね8割から7割ぐらいのペースになっちゃってると。ということで今まででしたらですね先ほど藤井先生おっしゃられたようなお客様の方の区分とかそういったことを考えるんですけれども、今そういった形でどんどん減ってるんで、宮タクとね、一緒になって利用者のほうも確保したりとかあるいは拡大できたというふうに思ってますんで、もっと宮タクと連携したような形でバスができるような形で考えてい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。

議長（芦澤会長）

はい、どうもありがとうございます。藤井先生からもコメントアドバイスをいただきまして、その他この件につきましてはよろしいでしょうか。

はいそれでは実証実験のうちのアですね。北部エリアから乗り換えなしということの実証実験の報告については以上といたします。

続いて3ページかな、報告事項3のうちのイ宮タク内房エリアから乗り換えなしでいける実証実験ということについて先ほど報告がありました。これ市としては実は収支率が落ちちゃった。それは便利になるわけですから、利用者はそんなに、これ見ますと利用者は増えたけども平均乗車率が1.03ですからタクシーと変わらない。当然これ収支率悪くなりますので、持ち出しがすごく増えたということになってしまいますけど、それでもこの点について本格運行判断基準ということで、先ほどありましたね、平均乗車率1.2ですか、2人とするということを目指してこれがいけるならば本格運行をしたいということですのでけれども、内房エリアから今度は富士宮のね、街中

まで来れるようになったということですが、この点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がいかがですか。

望月重人委員（区長会芝川支部）

区長会芝川支部の望月です。内房エリアからのバス路線が撤退して、その前に合併をしましたっていうところがあったわけですが、その時からやはり懸念事項でありました。で、色々話を聞いてみると、PRが行き届いてる人と行かない人とかなり差があるのかなんてことを思いました。で芝川地域には社会福祉協議会が、芝川地区社会福祉協議会というものがございます、この社会福祉協議会では高齢者の足の問題ですね、どこ行くにも行けないよってということから、それをまあ問題として、取り上げてやっどどんなふうにしていったらいいのかなというところから、この内房エリアの宮タクが実証実験されたということで、で更にこれからは市街地まで行けるといことです。で、PRをするにあたってはぜひあの、地区の社会福祉協議会の会員とか民生委員さん、それらの方にね、十分な説明をしていただければ、何か手助けをする方向をその団体の中で考えていくことができるのかな、こんなこと思っておりますので、次の芝富エリア稲子エリアも同じですけどもこれらをPRして、乗る方を増やすためには是非そんなふうなPR手段もですね、ただ地区の住民説明だけではなくて、そういう組織を使ったPRをしていったらどうかな、とこんなふうに考えておりますので、その辺もよろしくお願いをしたいと思います。

以上です。

議長（芦澤会長）

ありがとうございます。今ご意見いただきましたので確かにそうですね。社会福祉協議会で一生懸命やっていたり社会福祉協議会で独自のやり方をしながらまた宮タクの補完をいただいているというようなこともありますので、今のご意見を参考に事務局のほうとしてはですね、周知すると同時にそのこともよろしくお願います。

その他いかがでしょうか。よろしいですか。

藤井先生この収支率が落っこっちゃったっていうのはサービスをするとなかなか。

日本大学 藤井敬宏委員

そうですね、資料4との関連があるので、現状だとやはり利用属性として本格運行になるといったところには至っていない、まあ1利用者特定型の運行になっちゃってるかな、なんて気もいたしますね。あとは今お話のあった、本当にその地域の方々のニーズに合ってるかといったところで、本当に移動といったものが、駅に向かう行動を補完するような仕組みとしてこの宮タクが動く必然性があるのかといったところからやはり考えないとなかなか難しいエリアだなという気がいたします。ただ、後ほどの資料4とのからみのところでまたちょっとコメントさせていただきたいと思えます。

議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございます。それではイについて内房エリアからの実証実験についてはよろしいでしょうか。はい、これは報告済みといたします。

続いてですね3番目、宮タク会員の同乗者利用の実証実験についてということで報告がありました。結果としては、5ページの右の一番下ですか、同乗者はほとんど、何か5人しかなかったということですね。これは制度の例外的に認めたものの、やはりこれ一緒に乗る人がタダじゃないんですよ。だから付き添いっていうことはね、付添者も同じだけの料金をいただいってということですよ。そんなこともあるのかなと思いますけども。この点につきまして、本格運用判断基準の中でタクシー業者さんと合意を目指したいということですが、ここで聞いちゃうと身も蓋もない話ですけども、タクシー業者さんの委員でお越しの、篠原さんこういうことを了承し

ていただく、相談をしたいということで、同乗者を、同乗を認めたやり方を引き続きしたいという市の意見なんですけど。

篠原克敏委員（タクシー協会）

これからも続けると、特に問題ないです。よそも同じだと思います。

議長（芦澤会長）

それではそういうご意見ですけどこれきちんと正式な場ですなまた協議を、12月中までにするようにお願いをしたいと思います。

この件についてよろしいですか。それでは報告事項の③ウについても報告済みといたします。

続きまして報告事項の4、令和4年度宮タク実証実験の予定についてを議題とします。事務局から説明をお願いします。

④ 令和4年度宮タク実証実験の予定について

事務局（佐野室長）

それでは報告事項4、令和4年度宮タク実証実験について説明いたします。資料4、報告事項4、令和2年度宮タク実証実験の予定について、案、宮タク仮称芝富エリア・稲子エリアと書かれた資料をご覧ください。

今回は実証実験の方向性を提示する中で、委員の皆様からご意見をいただきたいと考えております。そして検討を進めてまいります。次回1月の地域公共交通活性化再生会議で、実証実験の運行時間や運賃などを協議いただきたいと考えております。

1 実施理由

それでは1、実施理由。令和4年度に実証実験を予定している宮タク仮称芝富エリア稲子エリアは旧芝川町地域の一部で、現在宮タクを導入していない地域でございます。市民アンケート結果や芝川地域の回答者から宮タクの拡大を望む声や、芝富地域の民生委員さんのほうからバス停まで歩いていけない高齢者の足として、宮タクを導入し自宅から通院や買い物の足を確保したいという要望がございました。また、市では令和3年2月に策定いたしました富士宮市第2次地域公共交通計画において、市内人口に対する宮タクカバー率100%を目指しております。また、市内で宮タク未導入地域となっている芝富エリア稲子エリアについても導入を検討するということを盛り込んでおります。

2 実施内容

次に実施内容になります。エリア分けとしましては、宮タク、仮称ではございますが芝富エリア、稲子エリアを設定する。別紙運行エリア図の通り、これも後ほど説明させていただきます、合わせて既存の芝川街中ゾーン、富士宮街中ゾーンの運行を可能とするという内容になっております。芝富エリアにつきましては西山区、大久保区、長貫区、上羽鮎区、下羽鮎区、稗久保区、香葉台区の地域を考えております。稲子エリアにつきましては下稲子区、上稲子区の地域となっております。運行便数ですが、各エリア上り下り2便ずつを予定しております。運行時間につきましては月曜日から金曜日の週5日、ただし土日祝および12月29日から1月3日は運休ということで、これは既存の内房エリアと同じ運行日をとっております。

次に芝富エリアですが、出発時間は芝富ゾーンから芝川街中ゾーン、そして富士宮街中ゾーンに向かうための上り便ですが、8時10分、9時20分に芝富ゾーンを出発するような形を考えています。下りは富士宮街中ゾーンから出発するのが12時、そして芝川街中ゾーンが12時20分、そして14時30分、14時50分ということで考えております。

次のページをご覧ください。稲子エリアになります。稲子駅につきましては、上稲子のゾーンを7時50分に出発して下稲子、これは稲子駅になりますが8時5分、そして内房エリア、これは先ほど中間報告いたしました内房エリアのほうに8時20分ぐらいで乗り継ぎまして、富士宮

街中ゾーンに向かうという内容になっております。で、7時50分、9時、9時においてもやはり同じように内房エリアに乗り継いで街中ゾーンに向かいます。今度、逆に下りなんです、富士宮街中ゾーンから乗られる場合については12時40分に富士宮街中ゾーンを出発して、芝川街中ゾーンに13時、そしてそこからそれは今まで内房エリアの便を使ってきました。そして芝川街中ゾーンから下稲子ゾーンに出発するのが13時に出発して、稲子駅辺りが13時15分というようなイメージになっております。下り14時50分についても同じようなイメージになります。米印なんです、稲子エリアについては、人口から乗合率が低いことが予想されます。芝川街中ゾーンから富士宮街中ゾーンまでの行き来は、内房エリアへの乗り継ぎという形で行いたいと考えております。なお宮タク稲子エリアの会員は内房エリアの宮タクを利用するものとして、エリアを乗り継ぐ場合の乗降場所は芝川駅としたいと考えております。参考に、令和3年10月1日現在の稲子エリアの人口ですが、369人ということで、かなり人数的にはない所になっています。

運賃につきましては後ほど説明させていただきます。

運行事業者につきましては、一般乗合旅客自動車運送事業区域運行の許可を持つ市内に営業所のあるタクシー事業者を予定しております。これは現在、宮タクを運行している事業者さんを予定しております。

3 実施期間

実施期間ですが、令和4年の10月1日から令和6年の3月31日までの1年半を予定していきたいと考えております。

次に3ページ目をご覧ください。富士宮市第2次地域公共交通計画の公共交通体系の基本構想になります。今回導入を予定しているところは青く塗られた部分になります。宮タクの導入検討エリアということになります。ここに導入することで、宮タクで市内を全てカバーすることができるような形になります。

次に4ページ目をご覧ください。これが宮タク運行エリア図、令和4年10月以降ということと考えております。まず芝富エリアになります。まず芝富エリアにつきましては、黄色く塗られた部分になります。芝川駅周辺に赤く塗られた部分がありますが、これが、芝川街中ゾーンという形になります。そして右の方を見ていただきますと、富士宮駅周辺で西は西富士宮駅から東は市役所、そして南は市立病院を含んだエリアが富士宮街中ゾーンという形になります。イメージ的には、例えば西山から芝川駅まで来た場合、この④の矢印のゾーンになりますが、このエリア内での運行については500円を想定しております。そして例えば⑥芝富エリアから直接富士宮街中ゾーンまで行く場合については、700円という形を想定しております。

続きまして5ページをご覧ください。5ページにつきましては、稲子エリアになります。黄色く塗られたところ、上稲子下稲子と書かれている部分になります。イメージ的には③上稲子から稲子駅まで500円、そして①稲子駅から芝川駅までが500円、そして⑤芝川駅からこれは内房エリアの運賃になりますが、500円ということで、上稲子から富士宮街中ゾーンまで出てくるのに1,500円というようなことで想定をしております。

次のページをご覧ください。6ページです。令和4年度宮タク芝富エリア・稲子エリア実証実験の運賃検討表になります。まず④の部分ですが、芝富エリア内で運賃予定額は500円ということで想定させていただきました。これは600円がタクシー料金の初乗り料金になるんですが、そこで運行できる場所もありますし、西山から芝川駅まで1,608円ということで、かなり大きい額もあるんですが、ここは一律500円ということで想定しております。次に富士宮駅まで、⑥芝富エリアから富士宮駅まで来る場合につきましては、700円を想定しております。これにつきましてはタクシー料金で換算しますと約2,500円前後かかる形になります。そこのところを宮タクというのはだいたい4分の1、タクシー料金の4分の1相当そしてバス料金並みということで想定させていただいて、運賃は700円を想定しております。

次に稲子エリアになります。③のところを見ていただきますと、上稲子から下稲子までの区間になります。これにつきましてもタクシー料金では2,000円ぐらいかかりますので、これも運賃500円、そして下稲子から、代表的なのは稲子駅なんです、①稲子駅から芝川駅までは、運賃

としても500円を考慮しております。で⑥になるんですが、芝川駅から富士宮駅間につきましては、これはもう芝川エリアで設定されている500円を乗り継ぎという話になります。で、上稲子から富士宮駅までは、合計しますとその下の欄になりますが、1,500円になります。キロ数としましては20.2キロという形になります。ちょっと小さくて申し訳ございません、20.2キロになります。で、参考というところをご覧くださいますと、今富士宮の中で該当する地域を考えますと、根原というところの地域がございます。ここにつきましては、北部エリアになります。北部エリアから北山エリアに乗り継いで、運賃が富士宮駅まで出てくるにあたっては1,700円かかっております。約キロ数としては26.2キロ。猪之頭という地域もがございます。そこについても約1,400円で、18.2キロで約1,400円という形で運行しております。この辺との整合性も考えまして、上稲子から富士宮まで1,500円ぐらいが相当だろうということで想定いたしました。

次に7ページ目をご覧ください。令和4年度宮タク芝富エリア・稲子エリアの実証実験の乗合いイメージ図になります。まずは一番上、芝富エリアの上り便になるんですが、これは一番上のところは上長貫の自宅から市立病院まで来る場合については700円。で芝富エリアで次は芝富エリア内を動いた、大久保から街中ゾーンに来た場合も500円、500円になります。次が稲子エリアでございます。上り便で7時50分に自宅を出発したら、芝川駅で内房エリアを発車した方と相乗りになっていただいて、富士宮駅に着くというような形を想定しています。次のところも下稲子から出発したとしても芝川駅で相乗りになっていただいてイオンモールまでということで考えております。上稲子から富士宮街中ゾーンまでは1,500円、そして下稲子から富士宮街中ゾーンまで1,000円ということをご想定しております。

次に下りになります。芝富エリアの下り便につきましては富士宮街中ゾーンにある富士宮市立病院から上長貫、自宅までが700円、そしてイオンモールから西山に行った場合についても700円という形になります。稲子エリアにつきましては富士宮駅から内房エリアで乗っていただいて、そこから芝川駅で稲子エリアに乗り継いでいただいて1,500円という形を想定しています。次にその下につきましては富士宮へ来て富士宮市役所から、これ富士宮街中ゾーンにございます、そこから内房エリアで乗って帰っていただいて、芝川駅で稲子エリアに乗り継いでいただいて帰っていただくということで1,500円になっております。

次に8ページをご覧ください。8ページは宮タク芝富エリアと稲子エリアの運行内容の設定となっております。一番上の芝富エリアの運行内容の設定をご覧ください。運行主体は富士宮市で、ドアツードアで動きます。セダン型のタクシーでUDタクシーも検討しております。市内の一部エリアの運行となります。昼間の時間帯、基本的にはダイヤあり、ゾーン制の運賃という形になります。で金額については500円700円。でエリア限定。利用者はエリア内の市民しか使えないという形になります。で会員登録制。おおむね1時間前までの予約。でオペレーター業務についてはタクシー会社のオペレーターさんでやっていただきたいと。で一般乗合旅客自動車運送事業、区域運行の許可を持つ市内に事業所があるタクシー事業者さんをお願いしたいと考えております。運行経費については運行キロ単価制で考えております。稲子エリアにつきましても、変更点につきましては区域と運賃設定になっておりますので、ご確認ください。

次に9ページになります。令和4年度、宮タク稲子・芝富エリア拡大実証実験スケジュール案になります。今までタクシー事業者さんとか運輸支局さんといろいろ協議を重ねてまいりました。そして今後地元区長さんとの調整を図っていききたいと考えております。その際今回お示しした実証実験の方向性を提示させて、今日提示させていただいて、ここでご意見いただいたので修正等々をかけてその内容で検討していききたいと考えております。次に第4回の活性化再生会議において、実証実験の時間、運賃などの設定をご協議いただきたいなと思っております。実証実験の啓発ですが、新年度予算が決まったあたりから行い、10月から運行していきたいと。実証実験は令和4年10月から令和6年の3月まで予定しています。活性化再生会議のこの間の予定が組み込まれています。次に宮タク稲子エリア・芝富エリアの本格運行は、令和6年の4月からを予定しております。

私からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい。ちょっと量が多くて分かりにくかったかしれませんが今日はですね、概要をお示しし今説明がありましたように次回の第4回ですね、来年の1月ですか、その中で今日提案、今説明あったことを決めていきたいと思いますが、まずちょっと分かりづらかった点もあろうかと思えますので再度ご質問等をいただいてまた藤井先生からもまたコメントいただきたいと思いますが、まず資料を読んで今説明していただいた内容について、どうでしょうか。かなり何て言いますか、今まではそれぞれ富士急静岡バスさんあるいは宮バスが走っているところ、そしてないところを宮タクで埋めようってあったんですけどだんだんだんだんバスが大変になって、やっぱりそういう具体的な福祉的な観点、高齢者の身になるとやはり宮タクの、もう自分の玄関から行けるってことがどうしてもその必要になるということで、結果的にこれで全エリアになるんだよね、市内全部に宮タクを走らせるということで、ちょっと一番最初の、今言った競合しないという考え方がいろんなこう長い間やってきて、どうしてもそうはいかなくなってきた、必要に応じてこういう形になってしまったのかなということが一番大きなところがあります。

それからやっぱりあの料金のところさっきですね、皆さんもお分かりいただいたと思うんですけども何か資料ページで言うと6ページですか、要するにこれ4人乗っていただければ問題ないんですよ。タクシー、市の方ほとんどタクシー料金払わなくていいんですけど、どうしても今1.0いくつとなりますと、簡単に言うと4分の1払っていただいて4分の3は公費でやるってこういうことなのかな、そこが問題なんですね。この6ページのとこのだと一目瞭然ですよ、例えば稲子からずっと行くともうね、そうですね6,000円くらいかかっちゃうところがやっぱ1,500円ぐらいで済むので、まあそういうところもありますが、まずちょっと感想でもいいですからご意見いただきましょう。はい望月さんお願いします。

望月重人委員（区長会芝川支部）

望月です。議長のほうからいろいろお話もありましたけれども、その中であの、旧芝川町時代にはですね、町営バスという路線がありました。これも走ってはいたんですが、やはり乗る人が、走らせるという割には少なかったということをお記憶しております。で内房のときもそうだったんですけど、PRが行き届いてるかなっていうと一部の人は理解していたけれども、という意見がありました。先ほど申し上げました通り民生委員だとか、あとは地域の社会福祉協議会という組織もごございますので、登録の仕方が分からない聞いたけど、じゃあ止めちゃおうっていう。そんなふうを考える年寄りが、高齢者の方が多いと思うんですよ。そんなことからそういうことを手助けをね、できるように地域の団体をぜひ使っていただいて、PRを深めていただくとありがたいかなと。こんなふうに思いますし、ぜひこれについては、市町の合併をした最大の足についてね、メリットではないかなとこんなふうに思いますので、ぜひこれが進捗していくようにですね、なればありがたいとこんなふうに思っております。以上です。

議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございます。全くおっしゃる通りですね。

その他説明で分かりにくいところとかよろしいですか。言葉がいっぱい出てきて、芝川街中ゾーンとか富士宮の街中ゾーンとか、エリアとか言葉が出てきますけど、だいたい地域の名前をくっつけてありますのでご理解いただければなと思います。どうでしょうかご意見ご質問でもいいし、また。

よろしいですか。先ほど申しましたように、次回このことについて決定していきたいと思えますので、分かりづらいことありましたら、事務局のほうでも電話でも問い合わせいただきたいと思えます。特によろしいですか。はいでは富士急の小佐野さんお願いします。

小佐野慶委員（富士急静岡バス）

すいません私の方からちょっとこれ質問というか私の考えを述べさせていただきたいと思えます。こういった形で宮タクの方がかなり市全域の方で広がって、バス路線と、昔でしたら競合という形になるんですけれども、実際バスの方もですね、トラックもそうなんです、大型運転手さんの確保が非常に難しくなってきた、そういった中で今までと違ってこれは私の考えですけれども、もうですね選択と集中で、ある程度先ほど委員の方から申し上げたように、利用がないバス路線からは私共の方が撤退してそれで宮タクでやっていると。そして撤退した車ですとか運転手をですね、例えばその利用が見込める白糸ですとか、あとは万野とかあるいは大月線というところに充当して、今まで以上にですねそういったところの理念を増進させるというような形で。国の方でも確かサービス改善事業ですか、ちょっと後で運輸支局さんの方から教えていただければと思うんですが、そういったものをですね制度を使ってですね、地域の交通っていうふうなことを維持していきたいというふうに考えております。ですから基本的にはそこはバスが走ってるからこういうところは止めてくれとかっていう形ではなくて、むしろ利用が少ないところについては宮タクに任せて、そして利用が見込めるところについてバスのほうとか運転手のほうを充当して、一層の利便向上を図って、なおかつ国の方の支援制度を活用できたらというふうに思ってますので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す。

その他どうでしょうか何か。

風岡委員代理吉田専門官（中部運輸局静岡支局）

すいません静岡運輸支局で、本日ちょっと所用がございまして風岡首席専門官がちょっと出席できないものですから、はいすいません代理で参りました運輸企画専門官の吉田と申します。よろしく願いいたします。

先ほど小佐野様のほうからお話のありました国庫維持のほうで補助金のほうでもメニューとして出してございまして、おっしゃっていただいた今までバス路線が走っていたところ、なかなかちょっと維持が難しくなってきた、タクシーによるフィーダー輸送の切り替えですとか、そういった取り組みに対して補助を出すってというようなメニューを国のほうも用意してございます。が、国の補助金でよくある話なんですけども要件がいろいろ複雑化しているところもございしますので、ただちょっと地域によってタクシーの切り替えっていうのもですね、今回のこの宮タクさんの件もあれば、他の地域でまた別のやり方とかもございしますので、ちょっとまた要件の部分につきましては運輸支局のほうにバス担当と合わせてちょっとご相談をさせていただけたらと思います。

ここまでで一つ、先ほどからちょっとPRの件でお話何回か出てきているところではあるんですけれども、あの宮タクを広めるにあたって、住民への説明会ですとかそういったところを開いていただいているところとかは思うんですけれども、おっしゃっていただいたように民生委員さんですとか社協さんですとか、使われるご本人さん自身だけじゃなくて、周りの方にまず制度を理解していただくかが、いうところがあの大事かと思っております。ご本人さんが、ちょっと理解があまりやり方が分からないわってなっても例えばご家族ですとかご近所の方ですとかそういった方が制度を見てですねその方にご説明するですとか一緒に登録してみようですとかそういったことが広まりますと、より会員登録が進んで乗合率の増加とかにも繋がるかと思えます。

宮タクさんのところで気になってますが、富士宮市役所さんのホームページとか見させていただきますと、宮バスですとかバスについて説明したチラシとかは掲載されてるんですけれども、宮タクってあのお問い合わせくださいみたいな形であまりホームページのほうには、どういった地域に走っているとかっていうご説明がちょっとないかなというところがございまして、例えばご家族とか共働きの方ですとか昼間はちょっと問い合わせとかなかなか難しい方もいらっしゃるか

と思いますので、ホームページにチラシの掲載ですとかそういったものもちょっと活用していくと、より周りの方からの宮タク登録へのご支援っていうのがいただきやすいかなというところをちょっと思った次第でございます。

議長（芦澤会長）

ありがとうございました。補助制度についてのことと、それから今ホームページのことありましたので、なかなか複雑だからかもしれませんが、何か考えましょう。ともかく制度を知ってもらうことが一番です。

その他によろしいですか。それじゃ藤井先生に、根幹的にちょっと全地域という話になってしまったんですけどそれを含めてお願いします。

日本大学 藤井敬宏委員

まず実証実験として取り組んでみると、面白い案だと思います。そういった中でなんですが、やはり公共交通として維持していくといった時に、富士宮市さんの場合にはタクシー事業者さんがまだまだ頑張れる地域。これがちょっと違う、それこそ伊豆半島のほうに行くともうタクシー事業者さんが厳しいなんてところがたくさん見えてますので、そういった中ではタクシー事業者さんにうまく活用して地域の移動を支援していただく、こういうアプローチはいいと思います。ただその中でですね、今回の見せ方は確かに基準として数値を出して運賃を出してルートを考える、これいいんですけども、これ実証運行として実際に展開する時には、これを見た方が理解できるかという、私は難しそうだなというのは感じます。というのは例えばですね、稲子エリアの方とか、あるいはその内房エリアですか、こういった地域にとってその人達が具体的に自分は移動しようと思った時にどの時間帯で使って帰って来れるのかっていうのが、1枚のページでわかるような仕様にしていただきたい。さらにそれは宮タクだけではなくて、宮バスも含めた形で、ある意味時間帯を、これは確かずれていきますよね、宮バスを使う時間帯とこの宮タクを使う時間帯は確かに分かれてると思いますので、時間的な差別化を図るといった意味でもこれは案はいいんですが、実際に移動しようと思った時にどの時間帯で自分が選択できるのかっていうのが、この資料だけだと分かりませんのでそういった意味では、1日の行動をしたいといった時に自分がこの地域から行こうと思ったらどういう交通手段が使えて帰って来れるのかっていう、地域ごとに示すような資料として提供していただかないと、なかなか地元の方は理解していただけないかな、地元の方はもしかすると地名だけでも分かるのかもしれませんが、私自身がこれを見た時にうん分かんないなっていうのは、直結といいますか、そういう感じをいたしてしまいます。そういった面ではやはり公共交通を宮バスと宮タク、そして民間のバスっていう形が、これ全体の底上げをしていってぜひこの移動っていうのが確保されていかないといけないので、そういった面ではその地域にとってある移動手段というものがどうその使い勝手がいいのかということもきちっとまず理解してもらえよう資料作りをぜひ展開して、かつ運賃でも700円とか1,500円、これが高いか安いという非常に、稲子地域からするとですね、高額の今10,000円近いところから非常に安く行かれるわけですね。そういった面ではそういうメリット等といったところもちきんとご理解していただくような仕組みですね、開示していただけるような取り組みをしていただければありがたいかなと思います。特に公共交通の場合、地方都市に行けば行くほどやはり運転年齢が上がっています。免許返納も進んではいるんですけども、やはり地方都市の場合の運転免許返納率はどうしてもやっぱり低いと。さらにもう一つ、地域のコミュニティがしっかりしてるところは、なかなか公共交通を使ってくれないと、そういった面では隣近所さんがやはり移動の担い手になるなんていうことで、そういった地域は他市のほうでもね住民の有償運送事業であるとかそういったところの地域性もあるんですけども、ここは宮タクという一つの仕組みの中で1回運行型できちんとその利用の担保をしますという仕組みが出来上がっているんで、ぜひこれを市民の方にご理解していただきながら、みんなで使うことでそれが地域の移動の支援に繋がってるよっていうことイメージアップもですね、より丁寧に、確かもうこの宮タクとかをで

すね、展開していった時富士宮では1件ずつ1人ずつと歩き回ってこの理解を得るような、そういった職員の方の汗が、私は非常にこう感じられたことだったと思いますので、そういった面では今一度こういった仕組みをする時に理解してもらわなきゃ前に何も進みませんので、分かってもらえるような仕組み作りをぜひ事務局で検討していただいて、大いにいい汗かいていただきたいなと思います。

私からのコメントは以上です。

議長（芦澤会長）

はいありがとうございました。大変ポイントをついたアドバイスをいただいたと思います。そうですね地域の方で、その公共交通の富士急静岡バスと宮タク宮バスとが、時間ごとに1枚になってれば分かるかもしれない今まで縦の世界ですから、一緒になってもないんですよね。そんなこと今先生からアドバイスをいただきました。また事務局のほうで今のことね、周知と併せて提案をすることも検討してください。

その他いかがでしょうか。何回か申し上げてますようにこの内容をもう1回1月にやりますので、お持ち帰りいただいて分かりにくいところありましたら事務局のほうにお問い合わせをいただいて、ご確認をいただきたいと思います。

(なし)

はいそれでは以上、④の令和4年度の宮タク実証実験の予定についてという報告といたしますか提案ですね。提案については終わりとさせていただきます。そしてこの結果については次回、4回ですね、4回の1月のこの会議で方向を決定していきたいというふうに思います。

それでは報告事項の最後に残った⑤、県への令和4年度市町自主運行事業申出書追加事項についてを議題とします。事務局から説明をお願いします。

⑤ 県への令和4年度市町自主運行事業申出書追加事項について

事務局（佐野室長）

それでは説明いたします。県への令和4年度市町自主運行事業申出書追加事項について説明させていただきます。

それでは報告事項⑤申出書をご覧ください。2ページ目をご覧ください。2ページ目の申し出番号22、23という形になります。前回ご審議いただいた市町自主運行事業申出書にその後22、23を追加させていただいて、デマンド型乗合タクシー芝富エリア、稲子エリアを追加して、県生活交通確保対策協議会へ申し出いたしましたので、報告するものでございます。

私からは以上でございます。

議長（芦澤会長）

はい。このことについて何かご意見、ご質問等ありましたらお願いをしたいと思います。よろしいですか。これはあの、県に出す、定めに従って県に出すということでございます。

(なし)

はい、ないようですので、以上で報告事項については全て終了とさせていただきます。本日は報告事項だけということでございます。

(2) その他

議長（芦澤会長）

その他といたしまして、全般的に富士宮市の公共交通に関することで、意見等ご要望ありましたらお受けしたいと思います。よろしいですか。

(なし)

藤井先生から何か、総括的に何かよろしいでしょうか。

日本大学 藤井敬宏委員

いえ、特にございませぬ。

議長（芦澤会長）

はい。ありがとうございます。それでは以上をもちまして本日の議事は全て終了しました。ご協力いただきまして、またたくさんのご意見を出していただきましてありがとうございます。この後の進行は事務局でお願いします。

3 閉会

事務局（岩崎）

委員の皆様、長時間に渡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4回地域公共交通活性化再生会議は、来年1月中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3年度第3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