

第4回富士宮市地域公共交通活性化再生会議 議事録

日 時 令和6年1月16日(火) 14:00~16:15

会 場 富士宮市役所 7階 710会議室

委 員 16人

- | | | | |
|--|--|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 篠原晃信会長 | <input checked="" type="checkbox"/> 斎藤俊之委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 篠原克敏委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 鈴木清秀委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 広松明大委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 土屋善江委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 佐野順一委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 村松悦雄委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 遠藤佳之委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 佐藤展彰委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 山崎好信委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 佐藤捷世委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 高井知啓委員 | <input type="checkbox"/> 藤井敬宏委員 | <input type="checkbox"/> 堀内哲郎委員 | <input type="checkbox"/> |

代理出席 小田春樹運輸企画専門官（原田光一郎委員代理）

” 廣津知子主査（平野隆広委員代理）

” 井口豊憲交通課安全教育係長（飯田将人委員代理）

事務局 5人

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 市民部長 佐野利幸 | <input checked="" type="checkbox"/> 市民生活課長 渡辺良正 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室長 内山幸太郎 | <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室主任主査 岩崎朱美恵 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 交通対策室主査 鈴木裕太 | |

関係者 5人

富士市都市計画課（2人）

富士急静岡バス(株)（1人）

山梨交通(株)（1人）

富士急バス(株)（1人）

合 計 26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5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。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日の会議は、議決事項11件、報告事項2件の予定です。それでは、本会議の会長であります富士宮市副市長篠原晃信より挨拶申し上げます。

議長（篠原会長）

あけましておめでとうございます。まずは、1月1日午後4時10分頃の地震によりまして、日々その被害の大きさが確認をされている状況でございますが、少しそのことについて触れさせていただきたいと思っております。

まずは、亡くなられた皆様に冥福をお祈りするとともに、被災者の皆様に心よりお見舞いを申し上げます。本市においても、1月1日の深夜から緊急消防援助隊の派遣が始まり、本日も午前10時30分に第6陣の緊急消防援助隊が現地に向かっております。水道部の給水の関係、また市立病院医師・看護師の派遣、下水道関係の業務に携わるための人間、そして応急危険度判定士として建築系の職員も派遣をしております。今後、この派遣継続が続くのではないかと今思っているところでございます。

我が国日本は地球上でも大変地震が発生しやすい場所に位置しているとい

うことで、地震被害自体が多い国と言われているわけですが、この状況についてはとても他人事としては思えない、多くの市民の皆さんがそんなふうにも思っているのではないかと考えております。市民の皆さんの何とか少しでもという思いは、今行っている職員が、大変過酷な状況での支援活動と聞いておりますので、精一杯活動していると思います。また、私共も地震についての認識は、日々色んなことが分かってきておりますので、様々な角度からの防災対策についての確認が必要だなどと思っておりますのでございます。

さて本題となりますが、本日は大変お忙しい中お越しいただきまして本当にありがとうございます。来年度に向けての諸手続き等に係る議案が数多くありますので、またよろしくお願い申し上げます。これにて挨拶とさせていただきます。

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 18 人中、現在 1 名の委員が遅れておりますが、代理出席を含めて 15 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、篠原会長に議事の進行をお願いいたします。

議長（篠原会長） それでは、ここから会議規約に基づきまして、議長を務めます。議事がスムーズに進行できますよう、皆様方のご協力をお願い申し上げます。

まず、議事に入ります前に、今回の会議には、説明者として、富士急静岡バス株式会社、山梨交通株式会社、富士急バス株式会社の御担当者様にご出席いただいておりますことをご報告いたします。

それでは議事に入ります。

はじめに、第 1 号議案 宮タク芝富エリア実証実験終了及び今後の運行についてを議題といたします。事務局に説明をお願いします。

2 議事

(1) 協議事項

第 1 号議案 宮タク（芝富エリア）実証実験終了及び今後の運行について

事務局（内山室長） それでは、早速ですが議案の説明に入らせていただきます。議案 1 宮タク芝富エリア実証実験終了及び今後の運行についてについて説明いたします。

本市の公共交通網は、富士宮駅から放射状に幹線道路を運行する民間バス路線を基軸としております。その周りを市営の宮バス、宮タクがカバーし合っている状況でございます。この宮タクは、市が運営し、タクシー事業者に運行委託を行っております。自宅からの足としてエリア内の広い範囲をカバーしています。

資料 1 を御覧ください。今回の会議では、委員の皆様に来年度に向けた対応方針案について協議をしていただきます。令和 4 年 10 月から実施してきた実証実験については、芝富エリアについては設定した判断基準の達成が見込まれましたので、令和 6 年度から本格運行に移行することを対応方針案としたいと

考えています。実証実験の結果としては、資料の2になります。3つの内の2つが○であれば合格ということですが、利用人数は×で未達でした。その他にも乗合率や収支率というものがあまして、これについては合格になりました。残念ながら、利用人数は未達となりましたことから、本格運行に向けた課題としましては、他の交通手段との連携や、利用者目線での新たなサービスというものに取り組んでいきたいと思っております。

来年度からの本格運行の概要です。運行日は令和6年4月1日からになります。月曜日から金曜日までの週5日、1日上り2便、下り2便となります。1ページ捲っていただくと、この芝富エリアの運行エリア図があります。富士宮の街中からは少し離れた場所となるのですが、芝川駅の周りの芝富エリアというところが、このエリアになります。

このように、本格運行については、実証実験での運行内容を引き継いで、今後の実績等に応じて、また検討していきたいと考えています。説明は以上です。

議長（篠原会長） 事務局からの説明は終わりました。この件について御意見等ありましたらお願いします。

芝富エリアの利用人数については未達という状況ではございますが、②③については基準の達成ということでございます。本格運行を提案させていただいておりますが、いかがでしょうか。

ご意見がないということで、まとめさせていただきたいと思っております。第1号議案、宮タク芝富エリア実証実験終了および今後の運行については原案の通り承認することをご異議ございませんでしょうか。ご異議なしと認め、原案の通り承認をいたします。

次に、第2号議案 宮タク（稲子エリア）の実証実験の延長についてを議題といたします。事務局は説明をお願いします。

第2号議案 宮タク（稲子エリア）の実証実験の延長について

事務局（内山室長） 議案2 宮タク稲子エリア実証実験の延長について説明します。

令和4年10月から始まった稲子エリアの実証実験については、先ほどの芝富エリアは延長ではなく本格運行になりました。この稲子エリアについては、これまで宮タク未導入エリアだったため、自宅から町中に向かうドアトゥードアのサービスがないというところで、地域の方と共に、実績は未知数なもの、自治会や民生委員、福祉協議会と協力しながら説明をして取り組んできた経緯があります。

資料2を御覧ください。稲子エリアの今後の対応方針になります。対応方針案としましては、稲子エリアの実証実験をもう1年延長したいと考えております。実証実験の結果としては2番になるのですが、利用人数、乗り合い率、収支率の3つのうち2つか○でないと本格運行に行けないという条件でした。

今回×が2つになってしまいましたので、達成できませんでした。中身について、利用人数は年度末見込みが目標の30人に対して23人ということで、少し惜しいところまでは行ったのですが、その他乗合率については低調の

まま実証実験を終わることになりそうなので、今回は、元々の方針に基づきまして、運行の可否をこの場で決めさせていただき予定だったのですが、市としては市域の全体 11 エリアある宮タクの運行エリアの内、10 エリアが本格運行に入っている状態で、稲子エリアだけ運行できないということは、交通政策上バランスが悪いことから、今回は実証実験の延長をさせていただきたいと考えています。

判断基準の 3 番目の収支率について、細かい説明をさせていただきますと、宮タクの運行自体は運行実績に基づいて委託料を支払っておりますので、今回の稲子エリアの運行費用はかなり低いものになっています。このようにお公費負担が少ないものですから、この地域の課題でもある公共交通全体の効率的な運用に向けた課題解消に取り組む時間として、1 年間いただきたいと思っております。稲子地区は令和 5 年 4 月現在、人口 356 人と、市内でも人口減少が進み、過疎化が進んでいる地域であります。交通手段としては、JR 身延線や宮バス稲子線、自分のマイカー、地域のボランティアによる移動支援等が盛んな地域であります。主要となる国道は 1 本道で、それに沿って住宅が点在するようなエリアであるため、実際の運行ルートは、この 1 本道に集中することがあり、人口の割に交通の選択肢がある地域だと分析をしております。結果、実証実験では思った成果があがらなかったということになります。

3 番の実証実験を延長したい理由としては、人口減少だとか、運転手不足などの課題解決に向けて効率的な運用が必要になっていることもあるのですが、前回この会議でも出ました、当市の公共交通、PDCA 評価指針に基づく事業評価を行っている中で、芝川のバス路線自体が若干低い評価で、少し検討が必要な状態であります。今回も宮タクの全域での運行をベースに、効率的な運行を目指して、新しい交通の考え方を組み立てていく時間として 1 年間いただきたいと思っております。このようなことから、本来であれば、運行をどうするかということはこの場で考えるのですが、そうではなくて、実証実験を延長しながら、また皆さんと考えていきたいということで提案させていただいております。

そこで、実証実験を延長した場合の予定なのですが、基本は今まで通りになりとなります。令和 6 年 4 月 1 日から 1 年間の延長で、月曜から金曜の 5 日間、上 2 便下り 2 便で運行させていただきたいと思っております。ちなみに次のページを開いていただくと、宮タクの運行エリア図があります。富士宮中心部から芝川駅、さらにその 1 本道の一番奥の部分になりますので、様々な効率化が必要になる地域だと考えております。1 年間時間いただきますので、今後地域と事業者と共に色んなことを考えていきたいと考えております。簡単ですが、説明は以上です。

議長（篠原会長） 事務局からの説明は終わりました。ここで、本日は欠席ではありますが、日本大学の藤井先生から御意見が届いておりますので紹介します。

-----日本大学 藤井委員からの意見-----

第 1、第 2 号議案、それぞれともに原案を承認したい。

実証実験から本格運行に移行する上での市独自の判断基準、3つのうち2つ以上。この考え方がPDCAサイクルを展開する上での上で、課題の抽出も可能となり、効果的に運用されていると思います。しかしながら、判断基準そのものに改善の余地があり、地域の利用実態をさらに詳細に分析した上での対応が必要です。市が掲げる交通空白地域を作らないセーフティネットの展開においても、宮タクが果たす役割は非常に重要な交通モードで、1年間の実証実験を更に延長して改善策を検討するという考え方は、行政政策として妥当なものであると言えます。

それでは皆様から本件につきましてのご意見等、またよろしく願いいたします。

富士急静岡バス 判断基準を見直すということは、例えば30人以上年間という、10日に1
斎藤委員 回とか、12日に1回とかそれぐらいしか利用がない中で、2番目の乗り合い
率1.1人以上という、かなりこの二つの整合性というか、今の藤井先生の話で
はないのですが、この1番の利用人員が30人以上っていうことをかなり上回
ってこないと2番目の1.1人というところが達成できないのではないかなと
思ったものですから、その辺りをお伺いしたい。

事務局(内山室長) 利用人数と乗合率はすごく関連の深い項目でありまして、僕たちも、例えば
地元の方とやっていく中では、まずは会員を増やそうと、そして乗ってもらう
人を増やそう、乗るときには誰かと一緒に乗ってくださってというのがセット
でこの目標考えたのですが、先程言った通り、人数の少ないエリアで、交
通の部分が重なっていることもあったり、それから本来のお客さんのニーズも
僕たちが拾いきれていない部分もある。500人ぐらい集落で、実際はすごく低
い目標値ではあるとは思っているが、他の地域との比で設定した成果目標でし
た。

藤井先生のアドバイス通り、もう少し精細に考えながら、残り1つとなった
このエリアについても実施していきたいと考えています。

区長会連合会芝川 2点ほどお聞きしたい。1つ目は、1年間というこの期間を通して改善策を
支部 村松委員 探っていこうということなのですが、それは地域住民の方とか、そのメンバー
等は決まっているのかということ。

2つ目はこの1年間の実証実験について判断基準は見直すのか、具体的には
今言えないかもしれないが教えていただきたい。恐らく自分が思うに、このま
まやったところで変化がないし、1年間延ばす意味が本当にあるのかという気
がしたので、その2点についてお聞きしたい。

事務局(内山室長) いろんな意見を聞きながら進めていきたいと考えています。基本は、この地
域の住民の皆様が使うことを広げていかなければならないと思いますので、ま
ずはその地元の方に入って、元々やってきた考え方はこうですけど、実は今説
明しなかったこととして、例えば宮バスと宮タクのバッティングみたいな部分
もありましたので、その辺りをどうしたら良いか、もう少し本音で話し合っ
て、また事業者さんとの絡みもありますので、調整しながら目標の設定の分析も藤

井先生に必要ではないかとアドバイスもいただいたので、総合的に取り組んでいきたいと思っております。

区長会連合会芝川 支部 村松委員 具体的に例えば区にそういうメンバーを何人集めなさいとか、それで定期的なこんな打ち合わせをしましょうかとか、そういう方式をとるのでしょうか。
事務局（内山室長） 今のところは誰かしらの委員を出してというのは、その方が本当にそういうことをしたいのであれば検討しますが、こちらの方でどうしてもお願いする様なやり方だと、かえって負担になってしまいますので、その辺も含めて、まずは一度地元で顔を出して共有していくことだと思っています。

区長会連合会芝川 支部 村松委員 1年しかないですよ。人選とかそういう手続きだけでいろいろ迷っていたら実施する討議の時間がなくなってしまいますよね。なので、ある程度どんな形でやるんだっていうことを決めていただければ、区としても、地域の人も生活に密接する問題ですから、なるべくいろんな人を集めて、いい意見が集約できるようなことで対応したいと思います。

事務局（内山室長） ありがとうございます。まずは気持ちを聞かないと分からないと思いますので、そういった場を作らせていただきます。

区長会連合会芝川 支部 村松委員 年間30人しか使っていないものを公共交通と呼んでいいのだろうかというところもあって、全体的に問題があるように感じた。

事務局（佐野部長） 宮タクの稲子エリアというところを今議論しているわけなのですが、実はこの宮タクだけの問題ではなくて、前回の会議の中で宮バスの事業評価の中で、芝川路線の方の4路線中3路線でD評価が連続しておりまして、それが3回以上続くと他の公共交通を考えましょうというようなところで、事業評価というのを設定させていただいております。このようなこともございまして、今回宮バスも走っておりますので、宮バスとの重複というところも課題と私達は考えておりますので、その辺りも含めて検討していきたいと考えております。

静岡運輸支局 小田（原田委員代理） 参考までに教えていただきたいのですが、今回の乗り合い率1.0というのは、乗合は発生しなかったという形ですか。

この運行が月曜日から金曜日の週5日上り下り2便ずつということなのですが、いずれかの曜日に塊があったりとか朝一の便が多いとかそういった傾向はわかりますか。

事務局（内山室長） 乗り合いはありませんでした。朝の便で、病院に行くために使っていました。

静岡運輸支局 小田（原田委員代理） 分かりました。乗合率を上げるとなると同じ方向に向かう方を固めるとか、何らかの縛り等が出てくるかと思っておりますので、また検討いただければと思います。

議長（篠原会長） その他ご意見はございますか。

空白地域を作らないでセーフティネットを展開したいということ、そしてもうひとつ宮タクにつきましては、利用があったときに費用が発生するような仕組みになっているということもありますので、そのことを踏まえながらも1年延長させていただけないかという提案でございます。

余談になりますが、JR東海さんが減便を発表しました。富士-西富士宮間

で1時間2本にしようということで。JRも今後そういうことをもう少し考えられる可能性もありますので、下稲子にも駅があるわけですが、この状況もまた変わってくることもこれから十分考えられます。選択肢としての宮タクについて、もちろん地域の皆さんに入って行って、実証実験を延長させていきたいと、そんな趣旨が事務局の提案だと思います。

それではお諮りいたします。第2号議案宮タク稲子エリアの実証実験の延長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。ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。

続いて、第3号議案 令和6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。事務局に説明をお願いします。

第3号議案 令和6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3号議案から第5号議案までは関連がございます。資料名は3議題とも富士宮市生活交通確保計画案となっており、記載内容は、今後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、運行時間帯などを示しています。資料3をご覧ください。ピンクの仕切り紙があり、1枚めくっていただくと、富士宮市が自主運行する宮バスや宮タクについての運行計画を県に届け出る書類の案がございます。第3号議案については、令和6年度に市が自主運行するバス等について運行計画を県に届け出ることが必要なため、その申出書となります。

第4号議案は、富士宮市の市域内を走る路線について、第5号議案については、市と他市を跨いで運行する地域間幹線について、昨年9月の活性化再生会議にて、バス事業者様より単独での運行継続が困難である旨の申し出がありました。当該路線について、市で生活交通として確保が必要であるとし、市の確保計画を作成したものが今回の議案となります。3号議案、4号議案、5号議案がこちらでございます。

本活性化再生会議での承認を経た上で、富士宮市生活交通確保計画として静岡県生活交通確保対策協議会へ提出します。その後、この計画内容は、県の生活交通確保計画に搭載されることとなり、県計画に搭載されることが、国・県・市の補助金を受けるための要件となってまいります。

では、第3号議案に戻って説明します。資料3を御覧ください。これは、令和6年度に富士宮市が自主運行する宮バス・宮タクの路線・系統についての運行計画案です。まず、表の見方をご説明いたします。1ページ目が上の表と下の表に分かれています。上の表の左から2つ目に申し出番号があります。上の表の申し出番号1が、下の表の申し出番号1と対応しております。申し出番号1につき、上の表と下の表の同じ番号の内容で1つの路線情報を表しております。では、1ページ目、上の表の申出番号の右どなりに、区分という欄があります。区分には1路線につき上の段の現行と、下の段の計画がありますが、現行が令和5年度の決算見込み内容で、計画が令和6年度の予算での運行計画内容となりっております。次に、区分の右隣の系統名（路線名）を御覧ください。

い。路線名には、宮バスの路線名や、宮タクのエリア名などが入っています。
ではここから、宮バスの令和6年度の運行内容についてご説明いたします。
宮バスの運行については、資料3、1ページから3ページの2行目稲子線まで、申し出番号ですと1から12です。

1ページに戻っていただきまして、下の表の中央に実車走行キロ程、その2つ右に経常費用がございます。現行と計画は簡単に言うと、現行が令和5年度で、計画が令和6年度のことですので、例えば申出番号1の実車走行キロ程を比べていただきますと、中央循環ですと、カレンダーによる運行回数の違いにより、実車走行キロが現行が39,690kmと計画が39,600kmで運行キロ数は令和6年度の方が少ないものの、その2つ右の経常費用では、現行で15,044千円が、計画では、15,325千円ですので、これを比べていただきますと委託料が増加していることが分かります。これは、申出番号1についてだけでなく、宮バス全路線について、委託料が増加しております。これは、主に燃料費の高騰や、運転手さんの人材確保のために使われる費用の増加などが主で、当初の委託料が伸びている理由となっております。

次に、下の表の右から3つ目の公的支援の方法欄に、その路線が、県補助や国補助を受ける予定である旨の記載をしています。1ページ目の申出番号の1、2の宮バス中央循環と、申出番号の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。

また、申出番号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。

宮バスの令和5年4月から11月までの利用者数は、令和4年度比で、4,689人増えておりますが、コロナ禍前の水準には戻っておりません。こちらで算出した宮バスの令和6年度の運行計画につきましては説明のとおりとなります。

次に、宮タクの説明をいたします。3ページ以降の下段の表、申し出番号13から22をご覧ください。宮タクにつきましては、コロナ禍中も、利用者の減が少なく、令和5年4月から11月までの利用者は、令和4年度と比較し、運行台数が435台。利用者は737人多く、運行キロ数も3,900キロ増えております。宮タク利用者には、運転免許証返納者や、宮タクワクチン接種便の利用で宮タクの会員登録された方が増えており、3ページの宮タクの下の表の、区分の令和6年度の計画欄の数値には、令和5年度よりも利用が増えるという見込みで算出した数値を記載しています。なお、宮タクにおいても、令和5年度中に、全国的なタクシーの運賃改定が実施されたことに伴い、委託単価が増加しており、経常経費が増加しております。市としましては、公共交通の利用者が増えることは望ましいことと考える一方で、事業のPDCA評価もございますので、宮タクの乗合率を高め、収支率を望ましい数値に保つことと、利用者を増やすことの均衡を保ちながら、公共交通体系を維持していければと考えております。

また、今回の自主運行の申し出については、第11号議案でも協議いただき

ますが、宮タク安居山エリアの記載が今年の令和6年度の計画には載っていません。安居山エリアと南部エリアが統合する予定のため、宮タク運行の申出書から、安居山エリアを削除し、4ページ目の申出番号16に新しく算出した南部エリアの内容を記載しております。この内容は安居山エリアと南部エリアの運行予定数値を2エリア分合計した数値で記載させていただいております。こちらが、令和6年度の市営宮バス、宮タクの運行計画の概要でございます。説明は以上です。

議長（篠原会長） はい、事務局からの説明が終わりました。少し難しいなと思いますが、市が自主運行する宮タクと宮バスについて、事業者が補助金を受けるために、この案を作成して、この会議で承認を得た上で、静岡県生活交通確保対策協議会に提出する必要があるための議案でございます。特に宮タクについてはコロナワクチンの接種促進ということで、高齢者に宮タクを使ってもらおうという制度（宮タクワクチン便）そしてこれを機に宮タクを知っていただいたということで、利用者がだいぶ増えている傾向がございます。

ご意見等またよろしく申し上げます。よろしいでしょうか。それではお諮りをさせていただきたいと思っております。第3号議案 令和6年度市営バス等の生活交通確保計画案については原案通り承認することでご異議ございませんでしょうか。ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。

続いて、第4号議案 令和6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いたします。事務局に説明を求めます。

第4号議案 令和6年度市単独補助路線の生活交通確保計画案について

事務局（岩崎） 第4号議案 令和6年度市単独補助路線の生活交通確保計画案については、民間バス路線のうち、事業者から単独継続困難の申し出があり、富士宮市の市域内のみを運行している路線について、市が生活路線として確保が必要であると考えている路線についてとなります。該当は、富士急静岡バス株式会社様の11系統となり、令和6年度の運行計画についての申し出となります。

議長（篠原会長） それでは本案は、運行事業者に関する議題となりますので、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 当社事業運営に関しまして御支援御理解いただき、誠にありがとうございます。具体的な内容につきましては、担当の方から説明させていただきますのでよろしくお願いいたします。

富士急静岡バス 後藤 まず、当社が今回単独での継続は困難ということで申し上げて計画案を出しました系統は11系統でございます。

北山線が6、村山線が1、上野線が1、万野団地線が2、柚野線が1ということでの11系統でございます。それぞれ富士宮駅を起点としまして、放射線状に市内を巡っている路線でございます。こちらの数字につきましては、令和6年度、次年度カレンダーで実車走行キロを確認させていただきまして、経費の方につきましては、1キロあたりのバスの経費を算出しまして、数字の方を決定しております。こちら例年通りの11系統でございますが、一部内容を変

更している系統がございます。

まず初めの5-1の富士宮駅から、足形、白糸の滝を通りまして、猪の頭へ行く路線でございます。こちらにつきまして、1日当たりの運行回数3.2回から2.8回に、減便ということで今回計画案の方を策定しました。その他もう1系統ございまして、15-3万野団地線、富士宮駅を出発しまして、万野団地、富士見ヶ丘を通って富士宮駅に停車するバス路線でございます。こちらも先ほど同じように、1日当たりの回数が一部減少しております。こちらの数字をもちまして実車走行キロと経常費用が算出しております。

後ほどの報告事項に具体的な減便についての報告がございますが、バスの運行が困難でございます。何卒御支援の方よろしくお願いいたします。

議長（篠原会長） 説明は終わりました。本件について委員の皆さんから意見をお伺いしたいと思います。本件につきましては富士宮市内のみの5路線についてでございます。よろしいでしょうか。それではお諮りいたします。第4号議案 令和6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。ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。事務局は、静岡県生活交通確保対策協議会に報告願います。

続いて、第5号議案 令和7・8・9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いたします。事務局は説明をお願いします。

第5号議案 令和7・8・9年度国庫補助路線の生活交通確保計画案について

事務局（岩崎） 第5号議案 令和7・8・9年度国庫補助路線の生活交通確保計画案については、民間バス路線のうち、事業者から単独継続困難の申出があり、富士宮市と他市町をまたいで運行している路線で、現在、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。

また、第5号議案は、国庫補助路線となることから、補助金の交付規定により令和7年度から令和9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、国庫補助の対象年度の捉え方は半年ずれています。今回計画で令和7年度といっている内容は、令和6年10月1日から令和7年9月30日までの期間を指します。事務局からの説明は以上です。

議長（篠原会長） また、本件は運行事業者に関する議案となりますので、各事業者様からそれぞれ説明をお願いしたいと思います。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。

富士急静岡バス 後藤 当社の国庫補助系統は4系統ございます。28-1から33-4までの4系統です。それぞれ富士宮市と富士市を跨いでおります路線でございます。

まず、曾比名線で脳研病院や新富士病院の通院者、富士特別支援学校への通学に使われている路線でございます。

2番目は大月線です。139号線を進みまして、富士宮市と富士を繋いでいる路線でございます。それぞれ幹線ということで、イオンタウンへ行かれるお客様、ドン・キホーテ UNY 吉原店等買い物や、吉原高校、富岳館高校、富士

宮東高校へのご利用に使われている路線でございます。

10 ページの大淵線の方でございますが、こちらも曾比名線と同じように富士駅から富士特別支援学校、脳研病院等への通院等に使われている路線でございます。

それぞれの数値につきましては、カレンダーで算出しまして、記載しております。キロ当たりの収益につきましても、今年度から出しました見込みの方で計上しております。先ほどの市単独補助でも同じことを申し上げましたが、1 個言い忘れた個所ございまして、経常収入につきまして、実は去年の10月に運賃改定を行いまして、平成7年以来の運賃改定でございます。それまで税抜額にすると増額はしておりませんでした。経常収入につきましては、そちらの方若干加味した数値で、去年よりプラスになった数字を記載しております。数値の策定方法につきましては令和7年8年9年度と同じものなので、割愛させていただきます。以上でございます。

議長（篠原会長） ありがとうございます。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 野口 日頃より当社バス事業に多大なご支援、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。では当社の生活交通確保計画案について説明させていただきます。

資料5の2ページ目をご覧くださいと思います。こちら2ページ目の左側の列におきまして、事業者番号105と記載されたものが当社路線でございますが、富士宮市内につきましては、国庫補助系統にあります富士宮駅を起点とし、イオン・星山台を経て蒲原病院までの路線となります。まず記載しております確保計画案につきましては、2ページ目が令和7年度、4ページ目が8年、6ページ目が9年度の3か年でございます。令和6年度の見込みを記載しております。見込みにつきましては国庫補助路線として提出いたしますネットワーク計画に基づく値を記載しております。輸送サービスの範囲地域間幹線系統としての役割でございますが、身延線富士宮駅、またイオン、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が多く、また終点となります蒲原病院への通院も多く見受けられます。富士市内からも通学や富士宮企業とともにイオンへの買い物等も見られ、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ですが、実車走行距離につきましては、平日と土休日のダイヤにて運行しておりますことから、年間の曜日配列により計算を行い計画を記載しております。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値から令和7年度の算出を行っております。特に収入において新型コロナウイルス感染症に伴う減少が近年発生しており、現状においてもコロナ発生前の状況よりも下回っていることもあり、収入は大変厳しい状況が続いております。また費用につきましても、人件費の抑制、燃費向上による節減を実施する費用の抑制を継続しつつも、近年は燃料の高まり、物価上昇の他、労働基準法改正への対応からキロ当たり費用が増加する傾向が見られますが、全体としましては、コロナ禍ら

の収入増加等も踏まえ、現行と比較すると改善する見込みとしております。

引き続き収入費用とともに厳しい情勢が続く中ではございますが、今後の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、路線バスの維持に努めてまいりますので、御支援のほどよろしくお願いいたします。

議長（篠原会長） 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 ヒナタ 当社の事業の御理解と御支援を賜りまして誠にありがとうございます。弊社の申請について説明させていただきます。

申し出番号 9 番の新富士線です。新富士線は山梨県の富士吉田市を起点とし、山梨県内を経て、富士宮市富士市を走行する路線でございます。利用されるお客様としましては通勤通学でご利用されている通勤通学の地元住民の方、富士山の西麓を周遊する観光客で、県を跨いで利用されるお客様もおります。また新幹線と接続する新富士駅の利用者や静岡県世界遺産センター、朝霧高原、富士急ハイランド等富士五湖エリアの利用も見込んでおります。また、根原地区の方が両県の生活圏として当該路線をご用意いただいております。様式 6 の生活交通活動計画の変更につきましては、令和 5 年度の実績を記載しております。計画につきましては国庫補助の算出式で算出した値を記載しております。令和 8 年度 9 年度につきましても同様でございます。以上です。

議長（篠原会長） 説明が終わりました。富士宮市と他の市町の間を運行する地域間幹線について、国庫の補助金を受けるためにこの資料をここで確認をしながら、静岡県生活交通確保対策協議会に提出する必要があることからの議案でございます。委員の皆さんのご意見を伺いたいと思います。よろしくお願いいたします。

まず富士富士急静岡バスについて、は富士宮市民の学生のための交通、またイオン、アピタ、吉原に向けての買い物的手段ということで生活に密着したものの、そして大淵線につきましては、富士脳研、新富士病院、富士宮市としても大変重要な基幹病院への通院者、そして富士特別支援学校への通学者、山梨交通様におきましては富士川駅との連携、また蒲原病院、富士富士宮静岡で共立します蒲原病院への通院、またイオンへの買い物。そして富士急バスについては、主に観光的な路線としての強みのある路線でございます、それぞれ違うものでございます。よろしいでしょうか。

これは大変厳しい状況だったのですが少しずつ戻しながらもということで、またいろいろ各法律の改正もございます。経費等費用がかかるような業態でございますのでそれも加味したものでございます。

それではお諮りをさせていただきたいのですがよろしいでしょうか。第 5 号議案 令和 7・8・9 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をご異議ございませんか。ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。事務局は、静岡県生活交通確保対策協議会へ報告願います。

続いて、第 6 号議案 令和 6 年度 7・8・9 年度の収支改善計画についてを

議題といたします。第3号議案、第4号議案、第5号議案の承認により、富士宮市の生活交通確保計画に搭載されることが決まった路線については、それと合わせて収支改善計画書の県への提出も求められております。市単独補助路線については、令和6年度分、国庫補助路線については、令和7年度から令和9年度までの3年分の収支改善計画書の提出が必要です。富士急静岡バス株式会社、山梨交通株式会社、及び富士急バス株式会社の御担当者様から説明をお願いします。それでは、富士急静岡バス株式会社様から説明をお願いします。

第6号議案 令和6年度、7・8・9年度の収支改善計画について

富士急静岡バス 当社につきましては、市単補助路線と国庫補助路線がございますので、今後藤 にわたってのご説明でございますが、内容の方は同じでございますので、1ページの方で説明させていただきます。それぞれ利用促進策と経費削減策ということでこちらの方計画書を提出しております。内容につきましては、学生とあと企画乗車券等ですね、こちらの方の販売で利用促進を図るということがメインとなっております。また、新しく追加したものがございまして、13番の方ですね、案内施設のリニューアルということで、富士宮駅のバスロータリーの耐震工事等がございまして、リニューアルが発生しております。今年度新しく切符売り場を刷新しまして、あと次年度に向けてサイン類等も刷新の方を考えております。乗車案内の効率的な運用等できるよう、今図面確認しながら作成しておりますので、よろしく願いいたします。経費削減策につきましては、例年でございますが、燃料の大量購入でのコストカット、アイドリングストップ運動等により軽油の使用量の削減に努める。路線の見直しにより、経費の削減に努めます。車両購入等比較的金額が大きいものにつきましては、固定経費の削減と経費節減について相見積等を取りながらやらさせていただいております。最後に5番の車両の計画的更新ということで、しばらく当社もかなり経営が厳しくて、バスが2年ほど購入できませんでした。当社もようやくここでEVバス、電気自動車の方を買おうと計画しております。こちらの取り組みの中で経費削減を図っていこうと思っております。当社からは以上です。

議長（篠原会長） それでは次に山梨交通株式会社様よりお願いします。

山梨交通 野口 当社につきましては資料6-2をご覧くださいと思います。利用促進策につきましては、こちら記載の通り各項目について具体的なものを記載しておりますが、当社全体といたしまして、継続的な取り組みを計画しております。また路線バスを広く認知いただき、利用しやすい環境を整備することにより、利用促進を図るということを目的といたしまして、具体的には地域住民に向けた周知啓発の実施、時刻表の配布などを行ってまいります。また地域の代表者や若い世代向けにはインターネット環境による時刻表情報などオープンデータを活用した情報提供を行ってまいります。さらに共通ICカード等の周知によりまして、利用しやすい環境を整備しこれによる利用促進を図ってまいります。また将来を担う若い世代の利用のPRといたしまし

て、小学校を中心としたバスの出前事業の開催、学休期におけるお試し乗車運賃の設定を計画し、日常の交通手段として将来に向けての取り組みとして、利用促進を図ってまいりたいと思います。様々な利用促進を通じて収支改善を目指していくものではございますが、まず昨今の収入経費と共に厳しい状況の中においても、安全安心な移動環境による運行を徹底し、収支改善に努めてまいりたいと思います。簡単ではございますが、当社からは以上です。

議長（篠原会長）
富士急バス
ヒナタ

それでは次に富士急バス株式会社様よりお願いします。
利用促進策から説明させていただきます。利用促進策としましては、不安払拭でしたり安心・便利といったところを施策として行ってきました。乗り方教室を行いまして、園児や高齢者にバスの乗り方に対する不安を払拭してもらったり、バスを身近に感じてもらえるような取り組みを行います。その他は、停留所の場所を検索できたり、旅行業者さんへのPR活動、企画乗車券等を使って普段公共交通の利用がないお客様にも利用してもらう。経費削減策としましては、グループのスケールメリットを活かして仕入れのコスト削減を進めたり、燃費向上策としては、エコドライブや電気バスの導入、車両の計画的更新を行い経費の削減に努めてまいります。また、不採算路線については、利用の少ないところの見直しを行い無駄な運行がないよう効率化を進めてまいります。以上です。

議長（篠原会長）
富士宮市校長会
佐藤委員

はい、それぞれご説明いただいたわけですが、ここで皆様からご意見をいただきたいと思います。
今の改善計画を拝見させていただきましたけれども、学校に対するバスの乗り方教室について、学校として非常に歓迎させていただきたいといます。実は新型コロナウイルスの蔓延に伴いまして、学校の方では校外学習を自粛する期間が非常に続いておりました。唯一修学旅行に行けたかなと。従来でしたら、生活科の学習で2年生が公共交通機関を使って町へ出かけるという活動がメインで行われていたのですけれども、それができなくなりましたと。去年、5類になることによって、積極的に外へ出ていこうということで、子どもたちに対して特に公共交通機関というのは、学校にとっても地域の教育資源と考えております。そういったものを使うことによって、自分の地域の公共交通機関を大事にしてもらいたいという気持ちを持ってもらいたいなと思っています。是非、学校の方へもどんどんアナウンスをしていただいで宣伝していただくことによって、教育課程に組み込むことができますので、またぜひよろしく願いいたします。

議長（篠原会長）
静岡運輸支局 小田
（原田委員代理）

ありがとうございました。その他、御意見ございませんでしょうか。
収支改善促進策等御説明いただいたところで、1個前の資料5の各地域間幹線系統の数字等を御説明いただいたところで、その中に輸送量という数字がございまして、下の段、左から7番目に輸送量があるのですが、県ないし国の補助金の要件として、この移送量は15～150人というものがございまして、このコロナ禍の状況から見ると若干改善してきているのかなと思うのですが、例えば16や17という数字がいくつかあったりする中で、一昨年

とかはコロナ禍という異常な状態もあって、その要件を下回る場合でも補助対象とすることができるような特例を設けていたところでした。しかし、それも今後コロナ禍を理由にした要件緩和みたいなものが厳しくなってくる見込みがございます。現状では見込みでは超えてきているような状況ということで、16.2等の数字もございます。勿論輸送量が増えればいいというところで、何とか今利用促進策いろいろご説明いただいた中で、学校さんの方でも乗り方教室や課外学習とかもあると思います。皆さんに乗っていただくことによって、利用が増えると改善されていくような数字になろうかと思しますので、いざこの数字が下回ってくると国も県も補助を出せないというような状況が発生しうることになりますので、皆さんに乗ってもらえば何とか維持することができるようなことになりますので、また利用する機会、周りの方で使うような機会があれば乗ることによって維持できるというようなものになります。またご協力等いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

議長（篠原会長） ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

富士宮市区長会
連合会 佐野委員 EVバスで、環境に優しく色んな面でメリットがあると思うのですが、軽油を使うのとEVを使うのと経費的には大きく変わるのか。また、市内でも可能な部分は試行的に自動運転を導入して運転手不足等に対応する取り組みは行っているのか。

富士急静岡バス
斎藤委員 今回初めてEV車両を導入するものですから、まだ実績は出てないのですが、おそらくランニングコストは電気代の方が安くいけると思っています。軽油にしても電気にしても金額的には上がっているのですが、その辺りの様子は見なければならぬとは思っていますが、ランニングコストは下がると思っています。また、車両の構造がディーゼルの車両に比べて難しくないので、修繕費用もかなり抑えられることだと期待しています。ただ、初期費用がディーゼルの車両を買うのとEVを買うのとでは違いがありまして、車両本体価格としても高いですし、あと充電設備も車両の台数に応じて、増強していかなくちゃならないというところがありますので、その辺が初期費用としては高くつくけれども、ランニングコストとして押さえていって、途中で逆転するというような期待をしているところでございます。

事務局（内山室長） 自動運転については、絶対これから通る道であろうということを僕たちも理解しております。ただ、県内に少し手をつけているようなところもありますので、そういうところに参加させていただきながら、今情報を集めているところでもあります。そこで、富士宮市に置き換えると、個人的な予想なのですが、まだ実際に今の富士宮市の交通の中にそれをそのまま持ってくることはまだ難しい状況じゃないかなということもありますので、様々な情報を掴みながら、例えば車両価格が下がったり、いろんなものが下がったときに、この路線をやりたいっていうそういうのとセットに考えていかなくちゃならない問題かなと思っております。その前に、まだいろいろ取り入れるべき技術等が他にもありますので、そういうのも合わせながら研究していきたいと思

っています。

富士急静岡バス
斎藤委員

先ほど費用の話しかしていなかったのですが、夏の富士山スカイラインのマイカー規制で5合目まで運行する機会がございますので、その間EVバスを使うということによって、富士山の環境への対応もできるため、そこも利点として考えています。

議長（篠原会長）

今環境の話もありましたが、ゼロカーボンシティ宣言の町ということもございますので、是非また環境ということも市民も意識しながら乗る人を少しでも増やすという方策も良いのではないかと環境部門とも話をしたばかりでございます。

その他御意見ありますでしょうか。それでは取りまとめをさせていただいてよろしいでしょうか。それではお諮りいたします。第5号議案 令和7・8・9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。ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。事務局は、静岡県生活交通確保対策協議会へ報告願います。

続いて、第7号議案 令和5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組シートについてを議題といたします。はじめに、地域間幹線系統の及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7号議案 令和5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組シートについて

静岡県地域交通課
廣津（平野委員代
理）

資料は7の1枚捲っていただいて、カラーのスライド資料があると思うのですが、そちらの方を中心にご説明をさせていただきます。こちらの評価ですけども、国や県の補助金を受ける地域間幹線系統の期間は令和5年度ということですが、実際の運行期間は、令和4年10月から05年9月まで運行していた系統に関するものです。昨年度までで運行終了したのものについて事業評価を行うということになります。

この後、個別に事業者様、富士宮市さんの方から取り組みのご説明をしていただきますが、当課から全体の概要について説明いたします。それでは、スライド資料右下のスライド番号に沿ってご説明いたします。

1ページ目をご覧ください。もうお聞きになった方もいらっしゃるかと思うのですが、新たに委員になられた方もいらっしゃると思いますので、改めてご説明をさせていただきます。地域間幹線系統と聞きなれない方もいらっしゃると思うんですが、こちらはA市とB市を跨ぐような複数の市町を跨ぐバス系統のことを言います。広域的な移動を支える交通手段の一つといたしまして、主に通学通院等のために重要な役割を果たしているものになります。2ページをご覧ください。こちらの表にございますように、補助対象事業の対象となるのが表のうち、複数の市町をまたぐ路線で、右に記載するような条件を満たす路線が国と県による補助対象系統になってございます。こちらで合わせて書かれている市町で、複数の市町またぐ路線にございますが、事業者単独の維持が困難で、1日当たりの輸送量が15人から150人、1日当たりの運行開始が3回以

上などの条件を満たすものが地域間幹線系統ということで、補助対象事業となります。

3 ページ目をご覧ください。こちらはあくまでもイメージ図なんですけれども、県内の地域間幹線系統の概略図となります。鉄道路線を補完する、または代替する役割を果たし、沿線住民の通学や通院、買い物等の移動手段として機能しております。

4 ページ目をご覧ください。こちらの地域間幹線系統なのですが、毎年度期間終了後に、事業評価を行う必要がございます。こちらが国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 3 条に基づきまして、補助対象事業が適切に行われているかの確認や、評価結果の分析により、より効果的に実施するために行われるものでございます。

5 ページ目をご覧ください。こちらに示しているのが、具体的な評価基準になります。県では独自に評価基準を定めております。評価は主にここに記載の 6 項目、①から⑥までの項目を点数化いたしまして、その合計点を ABC の 3 段階で評価をしております。それでは今年度の評価結果を説明いたします。

6 ページ目をご覧ください。A 評価が 37 系統、B 評価が 25 系統、C 評価は 0 系統でございました。

次の 7 ページですね、昨年度の評価結果との比較がございます。昨年度 A 評価が 30 系統と B 評価が 33 系統と C 評価が 2 系統ございました。ですので、昨年度と比べますと 11 系統で評価が上がっております。主な要因といたしましては、令和 5 年 5 月にコロナの感染症法上の位置付けが引き下げられたということもございまして、乗車人員が計画を上回ったことなどが挙げられます。今年度の評価結果の詳細ですね、別途配付している資料をご覧ください。資料に戻りまして右上に資料 7 と書いてある令和 5 年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）をご覧ください。こちらは 3 の事業評価結果の概要をご覧くださいなのですが、こちら 1 点訂正がございます。全体評価 B となっておりますが、今年度の評価結果は A でございますので、すみません、B ではなく A に訂正をお願いいたします。全体の評価結果といたしましては、62 系統中 A 評価 37 系統、B 評価 25 系統 C 評価が 0 系統、平均点数にいたしますと 52.1 点と。令和 4 年度から上昇していることから、全体評価を A としております。時間の関係がございますので、個別の系統毎の評価結果の説明は割愛させていただきます。

スライド資料の 8 ページをご覧ください。こちらのグラフは、平成 30 年 10 月から令和 5 年 9 月までの約 5 年間の県内の乗り合いバス利用者の推移でございます。グラフ上方の年度については、こちらの補助期間の 10 月から翌 9 月で区切っているものでございます。グラフからお分りの通り、バス全体としての利用者はコロナ禍以降大きく減少しているところですが、令和 4 年度の後半から徐々に回復傾向にございまして、令和 5 年 5 月を機に 500 万人から 600 万人の間で推移をしているところです。しかしこのアフターコロナの生活スタイルの変化や定着というのがございまして、なかなかですねコロナ禍

前までの水準にまで利用者が戻っていないような状況が続いております。

9 ページをご覧ください。こちらは運行経費にかかる話題であります。現在バス事業者様だけではなくて、様々な業種で燃料費や物価の高騰の影響がございまして、乗り合いバスにつきましては、燃料費や物価高騰によりまして、運行経費が増加しております。軽油小売価格は令和2年2月から5月にかけて需要の落ち込みで急落して以降、増加傾向にございます。今でもコロナ禍前より高値の取引が続いているような状況でございます。

10 ページをご覧ください。こちらは車両の維持にかかる経費でございます。こちらでも物価高騰の影響がだいぶ大きくて、特に令和4年2月のウクライナ侵攻を境に経費コストが大幅に上昇しております。こうした燃料の高騰、物価の高騰のあおりを受けるような形で、乗合バスの運行経費が増加しているところでございます。

11 ページ目をご覧ください。あくまで事業者様による取り組みの例として載せているものでございます。例えば費用削減策といたしましては、エコドライブ取組強化期間の設定、車両搭載燃料をあらかじめ抑制をすることによって、燃料使用量の削減を実施しております。利用促進策といたしましては、バスロケーションシステムやキャッシュレス決済の導入により、利用者の利便性を高めたり、市町と連携して小学生などを対象にバスの乗り方教室を実施しているところもございます。これらの取り組みに対しまして、県や各市町では支援を行っております。

12 ページ目をご覧ください。こちらが県や市町の支援例になってございます。利用促進策として事業者様が導入されるバスロケーションシステムやキャッシュレス決済機器など、そういったものに対して財政的な支援を行っているような市町もございます。また公共交通利用券などを配布し、公共交通の利用促進を行っているような市町もあります。先ほどお話しした通り、燃料費高騰で運行経費が上がっているということから、車両維持費や燃料高騰分の補助を行うことで、事業継続を支援している市町もございます。こうしたなかなか利用者が戻ってこない状況もございまして、経費が上がっているような中で、事業者様だけの努力では、なかなか路線バスを維持することが困難な状況であり、こうしたバスを維持していくためには、事業者様だけではなく、関係市町が一体となって生産性の向上に努めることが不可欠になってございます。この評価結果につきましては、地域間幹線系統だけではなくバス路線維持という観点からも事業改善に繋げていただきたいと思います。説明は以上です。

議長（篠原会長） ありがとうございます。それでは各事業者から系統ごとの利用状況など、説明をお願いします。まず、山梨交通株式会社様から説明をお願いします。

山梨交通 野口 先ほど静岡県様からご説明いただいた資料の次になります。バス事業者各社評価シート、これを1枚めくっていただきまして、1 ページ目、2 ページ目が山梨交通のものとなっております。

まずこの評価シート全体となりますが、先ほどご説明いただいた通り、運行期間については令和4年の10月から令和5年9月の直近の運行終了年度に対

する評価となっております。またこの運行実績については、この当該期間における実績値をもとに評価をすることになりますが、こちらに記載されております計画というものにつきましては、本日ご審議をいただきました確保計画に基づいて、運行前に実際の状況等から目標値を定めるということとなっております。特に令和5年度につきましては、この申し出に基づく前々年度から3年間を基準としたものになっておりまして、先ほどの資料にもありましたように、令和元年、2年、3年のコロナ前を含む全体の3ヶ年から計画を定めてまいりました。こうした中からこのコロナ禍等の状況も踏まえて、こうした実績に基づく評価を行っております。当社といたしましては、1ページ目、一番上の部分、まずは確認をいただきたいと思っております。基本的事項、主な運行目的といたしまして、当社として事前に定めた運行計画、この実績に基づいて運行を行いましたことから、計画通りの運行として、評価Aということになっております。この上で各項目の評価ということで(2)以降になってまいります。当社といたしましては、この当初計画に沿った運行の維持確保により運行を行ってまいりましたが、そうした中におきまして、実績といたしましては、コロナ禍による利用者の減少が続いている状況から、収入の減少、なかなか戻りきらない状況。その他にも燃料の高止まり、物価上昇による費用の増加も見られたというのがこの当該年度全体における実績となっております。こうした中で評価点数といたしましては、基準に沿って点数をつけるものとなりまして、当社につきましてもこの1ページ目、一番下の部分、合計38点、評価としてはBというような状況となっております。全体といたしましてはやはり収支率が厳しいというところで評価点数が伸びないこと。また、全体としてこのネットワーク構成ということで、他の鉄道やコミュニティ交通との連携というのが不可欠なものとなっております。当該年度につきましては様々な社会情勢等を踏まえ、大変厳しい結果ではございましたが、新型コロナウイルス感染症の5類への移行以降、徐々に利用者、収入の回復傾向にあること。費用につきましては全体的に増加が見られるものの、当社といたしましては、安全安心な運行の確保を最優先に行いながら、費用抑制に努め、先ほどご承認いただきました確保計画、収支改善計画の遂行によりまして、継続的な改善を行ってまいりたいと思っております。当社からの説明は以上となります。

議長（篠原会長） ありがとうございます。次に、富士急バス株式会社様から説明をお願いします。

富士急バス 主な運行目的は、運行目的通りに運行いたしております。増収策といたしましては、先ほども説明したとおり、当社のスケールメリットを活かしまして増収策を行っております。地域との連携もさせていただいてるのですが、具体的にはバスの利用に結び付けるためにイベントの開催、バス車内における装飾等を行って園児幼稚園のイベント等行いました。また、公共交通の最適ルートをWEBで情報発信しているコンテンツプロバイダや観光情報サイトに参画し両者の取り込みを図るところです。また、グループの連携をしましてテレビや新聞など大型パブリシティを獲得いたします。利用環境の改善によって利用促進

を図ったところもございまして、ノンステップバスを導入、地域別のバスマップの作製、バスロケーションシステムを利用した利便性の向上。商品の造成といたしましては、グループ会社でしたり関係観光施設との連携をした乗車券を作成しバスの促進を図りました。費用の削減といたしましても、グループのスケールメリットを活かした一括購入による仕入れ価格の減少。燃費向上の施策等を行いました。後はラッピングバス等、付帯収入の確保によって収支改善を図りました。各項目の評価といたしまして、運行回数については3点をつけさせてもらっています。今回の計画通り実施いたしました。収支率乗車人員につきましては、新型コロナウイルス終息後の観光客の回復でしたり増加傾向あったことによって、15点と6点と高い点数をつけさせていただいております。ネットワーク構成につきましては記載の通り、拠点4か所バス停9ヶ所というところで17点、広域トリップ状況につきましても76.31%というところで20点をつけさせていただいています。キロ当たり経費につきましては変更ございませんでしたので0点というところで、評価指標のAをつけさせていただいております。説明は以上です。

議長（篠原会長） 富士急バスさん確認なのですが、基本的事項の評価欄が空欄になってしまっているのですが。主な運行目的がA、増収策が有、費用削減策が有でよろしいでしょうか。

富士急バス ヒナタ はい、申し訳ございません

議長（篠原会長） 基本的事項の評価欄、主な運行目的がA、増収策が有、費用削減策が有で記入漏れのため、記入をお願いします。

つづきまして、富士急バス株式会社様から説明をお願いします。

富士急静岡バス 後藤 当社、地域間幹線系統4系統ございまして、それぞれ共通の部分でお話させていただきます。主な運行目的につきましては、計画通りに運行しまして、全てでAでございます。増収策費用削減策とも先ほどありました様式7号と同じ内容で実施しております。こちら有ということでもよろしく願いいたします。各項目の評価につきましても、こちら計画通り運行させていただきまして、こちら全て3点を頂戴しております。あと、一番下でございますが、キロ当たり経費でございまして、こちら地域の標準価格が430円のところ、当社の方は経費も抑えて、390円とかなり下回っております。あと、突出した部分の数字について説明させていただきます。収支率につきましては、コロナ禍前よりも若干下がっているように思いますが、こちらの路線の方、短い距離で沢山また個別に利用されることが多くなったことによる収支率が下がったものと、あと若干前年より経費の方がそれでも上がったところなどが影響しております。乗車人員につきましては、それぞれ各4路線とも計画数を上回っておりまして、一番頑張りが大きいのは5ページの曾比名線でございまして、9%以上増えまして、コロナ前には追いつきませんが、数字の方が戻っているところが見受けられます。2段目に下がりまして広域トリップ状況ということで、市町を跨ぐ利用をされるお客様を記載しております。一番多いのが曾比名線でございます

て82.18%。利用層に関しましては、やはり富士宮市内から吉原の方に向かうお客様、あと富士市内から特別支援学校に向かうお客様がおりまして、82.18%とかなり広域に使われている路線でございます。逆に一番少ないのが7ページ目の大淵線でございます、こちら43.51%、半分を下回っております。こちらの方、特別支援学校が丁度真ん中あたり、脳研病院様でちょっと市跨ぎの真ん中辺りでございますが、特別支援学校は分校を作られまして、前年よりもお客様が分散されての人数かと思っております。あと市内で完結する方の利用の方が増えてきておりますので、こちらの広域トリップの状況になったと思われれます。あと、全ての系統におきまして、合計点数が評価指数Aとなっていること申し上げます。説明は以上です。

議長（篠原会長） 続きまして、取組シートにより市の取組について事務局より説明を求めます。

事務局（内山室長） 資料7 地域間幹線系統市町取り組みシートをご覧ください。資料8の1ページ手前、緑色の富士宮市が表示されたものになります

資料、一番上から、蒲原病院線は、山梨交通さんが運行する富士宮駅からイオンモールを經由し蒲原病院に至る路線です。ICカードバスモによるキャッシュレスサービスや高齢者に向けた定期券など、利用者の増加に向けた施策を展開しています。地域間幹線系統は、全般的に広域トリップ率も高く多くの利用者が見込めます。市としましては、このような事業者による利便性向上への取り組みと連携し、利用の推進を図っていきたいと考えています。また、この路線では、国や県の補助後の欠損額を市が負担するなど、路線の維持に努めています。

次に、富士急バスさんの運行する新富士線です。新富士から富士宮を經由し山梨県の富士山駅に至る路線です。新富士から市内では北部の市民の足となっています。電気バスを導入し、持続可能な社会への配慮も行っています。また、インバウンド等への対応も盛んであり、富士山西麓の周遊チケット等市とも連携しながらやっています。富士山周辺の観光客を取り込む方策も展開しています。関係部署と共に利用促進を行いたいと考えています。

その他、富士急静岡バスさんが運営する曾比名線や大淵線など地域に密着した地域間幹線系統についても、通勤・通学・通院及び買い物の利用が多く重要な路線と市では捉えています。

このように、市は事業者と協力しながら、市自主運行路線との接続による相乗効果を図りながら、窓口で市民の利用促進を図ると共に、のりもの祭などイベントにおいて路線バスの周知に努めています。また、自治会や民生委員、地区社会福祉協議会の協力により地域に入って公共交通を理解していただくための説明会等を実施し、生活の一部として上手く利用していただくための取り組みなどを行っています。説明は以上です。

議長（篠原会長） 以上で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。富士急バスさんの観光的な路線につきまして、富士山西麓周遊チケットについては、来年度も継続に向けて動いていると担当部署から伺っております。

それではお諮りいたします。第7号議案 令和5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組シート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。ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。事務局は、静岡県生活交通確保対策協議会へ報告願います。

続いて、第8号議案 令和4年度富士宮市第2次地域公共交通計画の評価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8号議案 令和4年度富士宮市第2次地域公共交通計画の評価について

事務局（内山室長） それでは、第8号議案 令和4年度富士宮市第2次地域公共交通計画の評価について説明をさせていただきます。資料8をご覧ください。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、地域公共交通計画の評価等を行った場合には、その結果を国土交通省と総務省に報告することとなっています。本市においても毎年、PDCA評価に基づき事業評価を行って報告しております。今日は資料の中には無いのですが、本市の地域公共交通計画の3ページに記載の基本方針として4つほどあります。これらに関連する数値目標があるのですが、それがこの表の黄色の部分の4つになります。この数値目標の成果に関して報告するものとなりますので、中身を簡単に説明させていただきます。

誰もが利用できる公共交通網の維持として、JRを除く路線バス等の利用人数が1日あたり2700人以上にするということを目指しています。ここで、緑の欄を見ていただきたいのですが、令和3年度の実績が1893人から令和4年度は2102人に伸びまして、先ほどから皆さんが分析した通り、コロナ禍以降、段々と戻りつつある状況が示されています。

2番目の、宮タクの人口カバー率100%については、最初の議案にあったとおり、実証実験により市内のすべてのエリアはカバーされておりますので、100%を達成しています。

次に宮バスのバス停オーナー数について40人を目標としています。これは、宮バスを支えるということで、バス停のネーミングライツ的なものですが、沿線上の事業者の広告効果のみでは最近なかなか広がらない状況になっていますが、今後も頑張って営業していきたいと考えています。

最後の、公共交通の市民満足度4.1点以上について、去年は3.9だったので、今回は4.2へ上がりました。先ほどもあった通り、皆さん動きがあり、段々と気持ちが明るくなってきたのかなと捉えています。ただ、80歳以上については低い状況にありますので、福祉部門の地域の移動支援の要望等を拾いながら進めていきたいと考えています。説明は以上です。

議長（篠原会長） 事務局からの説明は終わりました。この件についてご意見等お願いいたします。前回もお話がありましたが、宮バスのバス停オーナー制度。ここが収益性に大きな力を発揮している部分ではございますが、今減ってきている状況でということ、コロナ禍の影響もあるというか、広告料についての視点が厳しくなっているようで、沿線の広報効果だけでない方法を含めて検討していきたい

ということもあるかと思えます。それではお諮りいたします。第8号議案 令和4年度富士宮市第2次地域公共交通計画の評価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、原案のとおり承認いたします。

つづいて、第9号議案 富士宮市第2次地域公共交通計画の一部変更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9号議案 富士宮市第2次地域公共交通計画の一部変更について

事務局（内山室長） 富士宮市の公共交通計画は、現在、第2次計画として、令和3年度に策定済みであります。この度、計画の一部に手を入れることになった理由としては、令和2年11月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、国庫補助を受ける要件として、地域公共交通計画に位置付けることが必要になった経緯があるためです。市域には、国庫補助路線が運行していますので、この計画制度と補助制度の連動化により、地域公共交通計画にその補助系統の位置付けをしなければいけないこととなりました。しかしながら、当市の公共交通計画は、令和3年に策定済みであり、次期計画に向けて、6年度、7年度と策定作業を行い、令和8年度から次期計画を実施したいと考えているため、今回の修正は、補助制度を活用するために必要最小限の加筆に留めたいと考えています。本市の地域公共交通計画において、バス路線は、公共交通の軸ととらえており、例えば地域間幹線系統やフィーダー路線等に国庫補助をいただいているものになりますので、その部分が改正になります。今回、9月の当会議において、改正案を示し、一部の手承はいただきました。その後、国の担当と協議した結果、さらに加筆修正が必要となった部分がありましたので、今回その部分だけ提出させていただいて、手承いただきたいと考えています。

それでは、資料9をご覧ください。加筆となった部分について説明します。右下のページ番号5ページ。この部分について、市域にはJR含め様々な交通機関があります。その機能の役割分担を計画に示すよう指示があったため、そのとおりに記載させていただきました。次に10ページをご覧ください。この部分については、公費を投入するにあたり、本計画にどのくらいの経費節減を謳えるかを協議させていただきまして、現状より下げていきたいと入れさせていただきました。

次の32ページは、新規に入れたものになるのですが、市でPDCAサイクルの取り組みを行っているのですが、年度毎それから長期スパンの取り組みの具体的なスケジュール感というのを示してくださいということがあったので、32ページの1ページ目を挿入させていただきました。

この3つの指示については、静岡運輸支局と協議が整っておりますので、今回承認いただいた後に市内の計画変更のための手続きに入りたいと考えております。説明は以上です。

議長（篠原会長） 事務局からの説明は終わりました。最小限の改正という提案でございます。この件について何かご意見はございますか。それではお諮りいたします。第9

号議案 富士宮市第2次地域公共交通計画の一部変更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、原案のとおり承認いたします。

つづいて、第10号議案 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に係る自己評価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10号議案 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に係る自己評価について

事務局（内山室長） 国庫補助事業の地域公共交通確保維持改善事業の自己評価となります。本日の審議・承認を経て、国土交通省中部運輸局へ提出することになります。この国庫補助の対象路線は、宮バスのうち地域内フィーダー系統として位置付けている東南循環と北循環です。

表の④の事業実施の適切性の部分では、先ほどから提出しているような様々なものから、市が計画している通り実施しておりますので、A評価としております。

⑤目標等の達成状況では、数値目標のうち、東南循環においては事業費の運賃収入の目標に対すして下回ってしまいました。利用人数も下回ってしまったので、全体でC評価をつけております。北循環では事業費の運賃収入に対する目標は目標値を下回りました。利用人数については上回ったのでB評価としました。このように自己評価を国に提出するものになります。

次のページに中部様式というカラーのものがあります。これは国の補助金をいただくこととセットになっているものですが、当市の計画について報告する形になります。今年度は国に送付するだけでなく、前段の評価に伴って学識経験者様の意見をいただくような場に提出するものになります。それが第3者評価という名称になっています。令和3年3月に策定した富士宮市第2次地域公共交通計画の要約になっています。1ページ捲っていただくと当市の状況が書かれています。2ページ目には富士宮市の公共交通の状況が書かれています。3ページ目は、この書式自体はPDCAの書式に基づいて作られたものですから、最初の富士宮市の現状を説明した後に、具体的な取り組みは何なのかというのが3ページになります。4ページ目はそのことをまた更に分析して、今後どうしていくかという今後の取組方針になるのですが、この部分は重要なので読ませさせていただきます。現状としては、マイカー中心の生活が浸透して、利用者が低迷しておりますが、市は市民自らが支える公共交通という意識を持ってもらうことに取り組んでいこうと考えております。高齢者をはじめとした地域住民の足という部分については、自治会や民生委員様と協力しながら、周知の方を進めていきたいと思っております。バス停のオーナーの現状については、広報効果だけでは少し弱いので、SDGsや脱炭素など、広く市民の共感できるようなテーマを活用して、支えやすいものほどのようにしたら良いかを考えていきたいと思っております。そして、公共交通の利用向上の部分については、買い物などの目的に沿った、利用者目線に沿ったサービスを考えていきたいと思いま

す。この後は、こういう評価を毎年やっているものの、前回評価、それからさらにその前々年度の評価について載っているものですから、説明は省略させていただきます。説明は以上です。

議長（篠原会長） 事務局からの説明は終わりました。この件について何かご意見はございますか。それではお諮りいたします。第10号議案 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に係る自己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。ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。

続いて、第11号議案 宮タク「安居山エリア」と「南部エリア」の統合及び運行時刻の変更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11号議案 宮タク「安居山エリア」と「南部エリア」の統合及び運行時刻の変更について
事務局（内山室長） 資料11をご覧ください。宮タクは、市が運営し自宅から目的地まで行けるデマンドタクシーになります。宮タクは、郊外から中心部を結ぶ幹線ルート沿いに設定したエリアの中を運行し、現在11エリアで市内全域を運行しています。資料で赤く色がついた部分の統合が今回の議題となります。

今回、この話が出た理由としまして、当該エリアの運行を請負う会社から、運転手不足によって宮タクの運行が難しいとの相談がありました。市の方で、今回の件は市内全域に関係する部分で皆さん共通するテーマだったものだから、事業者さんと相談させていただきながら考えた結果を今回議題として挙げさせていただいております。

安居山エリアと南部エリアは、富士宮駅の南側にある比較的小さなエリアになります。他のエリアと比べても、二つ合わせても他のエリアより小さい、そんなエリアになる特性があります。

今回の問題というのは、全国的に問題となっている運転手不足が、実際にこの地域で現出したことではないかと捉えているのですが、我々としては、宮タクの南部エリアと安居山エリアの統合を今回提案させていただきたいと考えております。富士宮市内でも運転手不足の状況は変わらず、コロナ前と比較して2割以上減少しておりますので、宮タクの存続のために、本案を考えております。この統合の目的としては、駅南地域で隣接する安居山エリアと南部エリアを統合しまして、元々学区など地域な繋がりが深い地域ということもあるのですが、エリアを統合することにより、そこに必要な運転手数を減らして合理化することによって、継続して事業者さんにやっていただけるということになりますので、この提案をさせていただきます。この統合により、名前は南部エリアとさせていただきたいと考えています。時間の変更については、資料の2の下段の表にあるのですが、安居山エリアの3便と南部エリアの3便が合わさって、右側の青い資料の発着時刻になる。目標とする運行開始日は令和6年4月1日からで、手続き等については、国土交通省様と協議を進めているところであります。説明は以上です。

議長（篠原会長） 説明が終わりました。安居山エリアと南部エリアの統合ということで、運転手不足等の問題からということで、ここについては、エリアも小さい、そ

して料金体系も一緒であったということも含めて、統合について、比較的事務的にも取り組み易いというような状況からの事務局提案だと思います。何かご質問はございますか。それではお諮りいたします。第11号議案 宮タク「安居山エリア」と「南部エリア」の統合及び運行時刻の変更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。ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。以上で、議決事項は全て終了いたしました。続きまして、報告事項を議題といたします。報告事項①宮バスバス停名称変更についてとなります。事務局に説明を求めます。

(2) 報告事項

報告事項① 「宮バス」バス停名称変更について

事務局（岩崎）

資料12をご覧ください。永年、宮バスオーナーをしてくださっていたオーナーから、オーナーを辞退したい旨の申し出がありましたので、宮バスバス停の表示が、令和6年4月1日からは、宮バス朝日町東と、宮バス朝日町西というバス停名に名称を変更するものです。

新しいバス停名称については、地名を生かし、かつ、同じ道を富士急静岡バス株式会社様の民間路線バスも走っていることから、お問い合わせなどで、電話対応する際などバス停名を間違えないように、両方のバス停名に宮バスという文言が入っております。説明は以上です。

議長（篠原会長）

事務局からの説明は終わりました。何かご質問はございますか。ご質問がございませんので、報告事項①を終わります。続きまして、報告事項を議題といたします。②バス路線北山線・万野団地線の短縮運行についてとなります。この件につきましては、内容が民間のバス路線にかかわるものですので、申し出事業者である富士急静岡バス株式会社の御担当者様から説明をお願いします。

報告事項② バス路線（北山線・万野団地線）の短縮運行について

富士急静岡バス
後藤

当社の北山線と万野団地線の短縮運行につきまして説明させていただきます。先ほどの計画案にも書かれた路線でございまして、まず初めに資料13の1枚目、北山線の方の説明させていただきます。

当社の慢性的なバスの運転手不足と、4月に実施されます働き方改革により、乗務員の労働時間の上限が規制されます。こちらの問題もありますし、また、インターバルの方が、今まで8時間開けたら翌日の勤務に入れるところが、今度は9時間に拡大となるため、現在のダイヤ編成ですと、翌日の勤務に入れることがかなり限られてくるところで、さらに運転手を使える時間が短くなることから、時間短縮と効率的な運行を図るということで、今回報告をさせていただきたいと思います。運行状況につきましては、今回対象となる系統がS13、富士山駅から白糸の滝、猪の頭を通行する系統でございまして。時刻はこちら18時45分に富士宮駅出発する便が対象でございまして。こちらの路線につきまして、短縮運行させていただきたく、乗降人員調査を1週間させていただきました。平日のみの運行でございまして、5日間で合計

29名様。1日約平均6人の方、固定される定期券の方が2名様、その他の定期外の方が4名様ということで平均となっております。こちらの方、富士宮駅から出まして、この2番の利用状況の一番下の立石というところまでご利用のお客様が一週間のうち1名だけおられました。以降のお客さんはゼロ人でした。ページをめくっていきまして2ページでございます。今回の乗降調査により、こちら短縮したい足形から猪の頭の部分の乗降はございませんでしたので、影響は少ないということで、こちらを短縮運行とさせていただきたいと思っております。また朝の便も考えておりましたが、朝便の方ですと、皆まとめて通勤通学されますので、影響が大きいことから当該区間を短縮させていただきました。3ページの方に全体的な本数を載せておりますので、この一部の路線の短縮運行でございます。こちら12の系統の方、足型終点の系統に振り替えということで、実質本数の増減はございません。実施日につきましては令和6年4月1日から実施していきたいと思っております。周知方法につきましては、お客様がかなり少ないもので、個別に利用者の方に当社から声かけをさせていただきたいと思っております。またホームページ、バス車内停留所等も告知をしまして、短縮について告知の方をしております。

続きまして4ページの方でございます。こちらが万野団地線の短縮運行につきましてご報告させていただきます。こちら先ほどの猪の頭、北山線と同じような理由でございまして、時間の方が対応できないということで、こちらは富士宮駅の最終20時45分を平日運行する万野団地栗倉循環バスでございます。利用状況としましては(2)の通りでございまして、こちら先ほどと同じように1週間の人員を調査しまして、1週間で計35人、平均7人ということで、こちらの方は定期券のお客様が1人、定期外の方が6人でございました。こちら利用状況の方の薄い黄色のところは短縮にかからないお客様でございますが、濃い黄色のところは今回短縮しようと思っております万野団地終点にかかるお客様でございます。5ページの方で時刻表の方が詳しく出ておりますので、ご確認いただければと思います。こちら、20時45分のバスを万野団地21時2分終点とさせていただきまして、時間短縮を図ります。先ほどのページの濃い黄色のお客様が今回関係しておりますが、こちら朝の方がお客様の利用が多いため、こちらを当社の方で短縮運行させていただきます。実施日としましては、同じく4月1日からとしております。こちらの利用者に対しても、お客様が少ないので、個別に説明させていただきたいと思っております。ホームページ、バス車内停留所等も告知をしまして、短縮について告知の方をしております。あと、万野郵便局から峰ヶ谷戸までお客様がおられますが、当社のインターバルの方がやむを得ないということでご理解をいただきまして、別の交通の方へ切り替えもしくは万野団地から別の足を使っただけのことを考えていただければと思っております。運行短縮でございます。説明は以上でございます。

議長（篠原会長） 説明が終わりました。本件につきまして何かご質問はございますか。ご質問がございませんので、報告事項を終わります。

(3) その他

議長（篠原会長） 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、この際ですのでお受けします。いかがでしょうか。無いようですので、以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。この後の進行は事務局をお願いいたします。

3 閉会

事務局（岩崎） それでは次回の会議のご案内をいたします。令和6年度第1回地域公共交通活性化再生会議を来年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5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。