

## 第1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5月22日(水) 14:00～

会 場 富士宮市役所 7階 710会議室

委 員 15人

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 篠原晃信会長         | <input checked="" type="checkbox"/> 斎藤俊之委員          | <input type="checkbox"/> 堀内哲郎委員            | <input checked="" type="checkbox"/> 篠原克敏委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 広松明大委員         | <input checked="" type="checkbox"/> 佐野順一委員          | <input checked="" type="checkbox"/> 村松悦雄委員 | <input checked="" type="checkbox"/> 山崎好信委員 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 佐藤捷世委員         | <input checked="" type="checkbox"/> 土屋善江委員          | <input type="checkbox"/> 鈴木清秀委員            | <input type="checkbox"/> 山元勝久委員            |
| <input checked="" type="checkbox"/> 藤井敬宏委員         | <input checked="" type="checkbox"/> 平岩成美(原田光一郎委員代理) |  |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> 鈴木将之(柴田秀史委員代理) | <input checked="" type="checkbox"/> 加勢田高範(濱村享宣委員代理) |  |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> 仲野弘己(片山広文委員代理) | <input checked="" type="checkbox"/> 遠藤佳之委員          |  |  |

事 務 局 3人

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 市民部長 渡邊文彦               | <input 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 |   |

合 計 18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6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。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。どうぞよろしく申し上げます。本日の会議は、協議事項5件、報告事項5件の予定です。

初めに、本会議の議長であります富士宮市副市長 篠原晃信よりあいさつ申し上げます。

議長(篠原会長)

本日は大変お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。新年度また会議何回かございますが、本日はよろしく願いいたします。私事になりますが、私はひと月に何回か宮バスに乗る機会があります。今週は昨日今日そして金曜日と3回乗るわけですけども、やはり何回か乗ってくると、常連さんの顔が何となく見えてきます。若い方で勤めている方、そして私の親の世代で運転をしていたけど多分運転免許を返納したんだなっていう世代の方が乗っています。決して首都圏のようなバスの乗り方ではございませんが、宮バスってこういうものかなと感じる時間にもなります。また、宮

バスから外を望める景色というか、通勤時間帯の景色を見ますと、まず今ゼロカーボンと言われている中で、こういう通勤の仕方もいいんじゃないかなと考えたりもします。そして昨今の報道で、人口減少と盛んに叫ばれておりますが、まだまだ高齢化っていうことで高齢者が増える状況が2040年のピークを迎えるまでかなりあります。高齢者の一人暮らし、また2人暮らしの家庭については、やはり交通ということが一番の課題になっているんじゃないかなということで、バスに乗りながらそんなことも考えている次第でございます。また今日の会議も含めて、いろんな課題を確認し合いながら、富士宮市の最適解を見つけていきたい、進めていきたい思いで進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

事務局（岩崎）

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御紹介させていただきたいところではございますが、時間の都合により、新たに委員になられた方のみをご紹介します。継続の委員の皆様につきましては、失礼とは存じますが、会議資料と一緒に送付いたしました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。

・富士宮市立柚野中学校 校長 山元勝久 様

・国土交通省中部地方整備局 静岡国道事務所 計画課長 柴田秀史 様  
本日、柴田様は欠席のため、代理で鈴木将之 様にご出席いただいております。

・富士宮警察署 交通課長 濱村享宣 様

濱村様は欠席のため、代理で加勢田高範 様にご出席いただいております。

・静岡県交通基盤部 都市局 地域交通課長 片山広文様

片山様は欠席のため、代理で仲野 弘己 様にご出席いただいております。

新任委員につきましては、以上になります。委員の皆様方には、当会議へのお力添えをいただきますよう、よろしくお願いいたします。

次に事務局職員を紹介いたします。

市民部長の渡邊文彦と市民生活課長の渡辺良正は他の公務により本日欠席させていただきます。

交通対策室長の内山幸太郎です。交通対策室の鈴木裕太です。

同じく交通対策室の私は岩崎朱美恵です。どうぞよろしくお願いいたします。

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、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、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。それでは議事に入ります。

はじめに、第1号議案 令和5年度事業報告について、及び第2号議案 令和5年度収支決算についての2案につきましては関連がありますので、一括して議題いたします。事務局に説明を求めます。

## 2 議事

### (1) 協議事項

#### 第1号議案 令和5年度事業報告について

#### 第2号議案 令和5年度収支決算について

事務局（内山室長） 議案1、議案2を一括して説明します。着座にて失礼させていただきます。はじめに、議案1 令和5年度 事業報告になります。資料1をご覧ください。

昨年度に実施しました当会議の状況になります。内容としては、集合会議が3回、書面会議が1回ありました。

第1回会議は、令和5年5月19日に開催し、実施する事業計画案など6議案と、6件の報告を行いました。

第2回会議は、9月8日に開催し、公共交通の事業評価など1議案と6件の報告を行いました。

第3回は、主要な議決案件が無かったため、開催を見送りました。

第4回会議は、令和6年1月16日に開催し、宮タクの芝富エリアの実証実験終了と本格運行への移行、稲子エリアの実証実験延長など、11議案と2件の報告を行いました。

またその他に、生活交通確保維持改善計画の承認をいただくため、書面議決を行いました。以上が、令和5年度事業報告となります。

続きまして、2号議案 令和5年度収支決算について説明します。資料2をご覧ください。当会議の事業活動に伴う収支決算になります。

予算規模は約70万7千円となっています。昨年度は、富士市と富士宮市を結ぶバス路線の関係で、富士市と本会議の共催の予定があったため、予算規模が拡大されておりますが、実際には開催の必要が無くなったため、年度末に清算しています。

収入済額は21万6872円です。支出済額の詳細は、委員の報酬や旅費を賄う会議費が殆どを占めておりまして、19万5620円。郵便料などを賄う事務費が2万1252円、予備費が0円で支出合計は、21万6872円となりました。

当会議は補助金で運営しているため、歳出額に合わせて、歳入の補助金の方を調整させて清算させていただいております。収入もそれに合わせて21万6872円、支出が同額で決算となっております。簡単ではありますが、以上で、1号議案、2号議案の説明を終わります。

議長（篠原会長） 事務局からの説明は終わりました。続きまして、監査報告を監事の土屋委員からお願いいたします。

女性連絡会 土屋委員 令和5年度の当会議における会計監査を4月19日に実施しました結果、関係帳簿および消防署と照合しまして、相違ないことを確認いたしました。監事土屋善江、同じく鈴木清秀、以上です。

議長（篠原会長） 監査報告が終わりました。第1号議案及び第2号議案について、何かご意見はございますか。

それではお諮りいたします。はじめに、第1号議案 令和5年度事業報告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）

ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。

続いて、第2号議案 令和5年度収支決算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）

ご異議なしと認め、原案のとおり承認いたします。

次に、第3号議案 令和6年度事業計画(案)について、及び第4号議案 令和6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6年度事業計画(案)について

### 第4号議案 令和6年度収支予算(案)について

事務局（内山室長） それでは、議案3、議案4を一括して説明します。

資料3をご覧ください。今年度実施予定の事業計画になります。内容としては、初めに①地域交通確保維持改善事業。これは、国からの補助事業になりますが、この補助事業に係る計画を毎年6月くらいに策定しています。宮バス 東南循環と北循環が国庫補助対象路線となっております。

次に、②令和6年度のPDCA事業評価となります。これは、市営の公共交通である宮バス、宮タクについては、日々の運行データが蓄積されておりますので、そのデータを活用し、事業の計画、実施、評価分析、改善等を行うものとなります。この流れの中で皆様に議論していただくものとなっております。資料に記載しているスケジュールの通り、順次この会議でもお示ししながら進めたいと思っております。

次に③地域公共交通計画に基づく事業の評価となります。市の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

画に基づき実施しています。持続的に公共交通を運営するために資料中の様々な項目に対して事業評価のチェックを行い、改善等を行うものです。これについても、この会議の中で皆様と議論しながら進めていく予定です。

次に④静岡県生活交通確保協議会に諮る内容の検討になります。地域の公共交通に関する内容は生活交通確保計画として、県の生活交通確保協議会に諮り、承認されることで有効になり、国や県の補助事業などと連動しています。路線の新設や退出についても協議会に諮る必要があります。当会議においても、県への提出前に、計画策定、変更などを議題としてご審議いただく予定です。

次に⑤当市の次期地域公共交通計画の策定についてです。当市の地域公共交通計画の策定が予定されております。計画年度が令和7年までとなっておりますので、8年度に向けて6年と7年に作業を行います。また、これについても会議の中で議論を進めていきたいと考えております。

次に⑥本会議に係る規約等の改正が予定されています。これについて詳しくは、報告事項にてまた説明します。

最後に⑦年4回の当再生会議の大まかな日程となります。本会議を今回の5月、9月、11月、1月に開催する予定です。

続きまして、議案4 令和6年度収支予算案になります。資料4をご覧ください。今年度を実施予定の事業計画になります。内容としては当会議の収入は、市からの補助金により運営されておりますので、歳入は補助金の収入額とその利息になります。今年度は通常開催の4回を予定しておりますので、通常通りの48万円の予算規模となっております。会議費、事務費については、先ほどの理由により通常規模の48万円に戻させていただいております。

3号議案、4号議案の説明は以上となります。

議長（篠原会長）

事務局からの説明は終わりました。第3号議案及び第4号議案について、何かご意見はございますか。

それではお諮りいたします。はじめに、第3号議案 令和6年度事業計画(案)について、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、原案のとおり承認いたします。

続きまして、第4号議案 令和6年度収支予算(案)について、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、原案のとおり承認いたします。

次に、第5号議案 令和6年度事業評価に係る乗車目標値設定及び富士宮市公共交通PDCA(事業評価)指針の改正についてを議題といたします。事務局に説明を求めます。

## 第 5 号議案 令和 6 年度事業評価に係る乗車目標値設定及び富士宮市公共交通 PDCA（事業評価）指針の改正について

事務局（岩崎） 第 5 号議案は、資料 5 及び、富士宮市公共交通 PDCA 指針の 4 ページを御覧ください。令和 6 年度の PDCA 事業評価に係る乗車目標設定及び富士宮市公共交通 PDCA（事業評価）指針の改正について説明します。

本市では、富士宮市公共交通 PDCA（事業評価）指針をもち、毎年、この指針の目標数値を定め、市営の公共交通である宮バス、宮タクに関連する、様々なデータを活用し、今後の事業計画や実施、評価分析、改善等を行っています。令和 6 年度の PDCA 事業評価目標人数につきましては、資料 5 の新のとおりに設定させていただきたいと思います。

宮バスにつきましては、新しい事象が発生しておりませんので、資料 5 の上段、新のとおりに昨年度と宮バスの各路線の 1 か月あたりの乗車目標人数に変更はございません。また、資料 5 の下段、宮タクの 1 便あたりの乗車目標人数については、2 点変更があります。

1 つ目は、4、5 行目、宮タク 南部エリアと安居山エリアが令和 6 年度から一緒になって、南部エリアとして運行することとなりました関係で、目標値は、令和 6 年度から安居山エリアの方の高い目標値を引き継ぎ、2.0 と設定いたしました。

2 つ目は、宮タクの表一番下の、芝富エリアについてです。芝富エリアは、令和 5 年度まで実証実験を行っており、令和 6 年度から本格運行が決定したことに伴い、今回、1 便あたりの乗車目標人数 1.5 人を新たに設定するものになります。数値設定に当たっては、類似エリアの目標数値や、実績に基づいて設定しました。

なお、提案内容を（案）として反映しております、お配りしている PDCA 指針の資料は、本会議規則に基づき、計画に関連する協議事項ですので、この後、委員の皆様にご協議いただき、議決後に、（案）をお取りいただき、正式なものとしていただきますようお願いいたします。事務局からの説明は以上です。

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。

ここで藤井先生恐縮ですけども、事業評価等も含めて、また今年度のご意見等も含めて結構ですので、ご意見をいただければ幸いです。よろしいでしょうか。

日本大学 藤井委員 今回の指針のところの案が出ております。特に、宮タクに関しましては二つのエリアが一つになると。その中で上位の目標値といったところにこれを合わせていくという考え方、期待値を持った思いという形で受けとめさせていただきました。そういった中で、実際に安居山の動きですね、こちらにつ

きましては、総利用者数といったようなところが、どちらに起因付けられてくるかといったようなところの影響も、今後検討した中で目標値の設定が地域にとって負荷にならないかどうか、そういったところも引き続き検討していただければありがたいかなと思っています。実際には、目標値 2.0 といったところが、この富士宮で従前から取り組んできた計画手法の中の位置づけにはなっているのですが、やはり北部エリア等を含めて、かなり厳しい状況にあるにしても、他の自治体に比べて見ると、非常に頑張ってるなといったところがこの数字を見ると拝見できますので、その地域に合った形の中で、PDCA を回しながら確認する手法を継続していただければと思います。今回の利用の目標設定に関しましては、特に問題なくこの方向性でよろしいのではないかなと考えております。以上でございます。

議長（篠原会長）      ありがとうございます。事務局にこの宮タクについては PR を充実させようということで、何年か取り組んできたんですが、乗り方、使い方がなかなか分かりづらいんじゃないかというご意見も頂いたんですが、PR・周知どんな取り組みをしてきたかご紹介いただけると皆さん良いじゃないかなと思います。

事務局（内山室長）      宮タクの周知についてお答えします。実際には地域の方が熱意を持って取り組まれていて、先ほど冒頭で出たビデオは、芝川の地区社協の方が宮タクの使い方についてのビデオを作ってくれたのですが、地区のそういう動きに連動する形で僕たちが地域に足を延ばさしていただきまして、地域の中での、理想像とか、そういった部分を話し合いながら、宮タクの将来像なんかを話させていただきまして、今回の稲子エリアについてもですね、実証実験がそのままもう 1 年延長になってしまったんですが、それをどうしようかということで、村松委員等と一緒に取り組んでいます。やっぱり地域と一緒にセットになって、地域が求める宮タクの形を話し合いながら進める説明会を繰り返し開催させてもらっています。

議長（篠原会長）      ありがとうございます。宮タクにつきましては、地区社協・福祉部門と連携を取りながら、また、地域での高齢者を支える地域づくりの仕組みが色々始まっておりますが、その中の機能を利用させてもらって、地域振興の形を模索していきたいということで、今状況のご説明がありました。

委員の皆様他にご意見等ございましたらお願いいたします。

それではお諮りいたします。はじめに、第 5 号議案 令和 6 年度事業評価に係る乗車目標値設定及び富士宮市公共交通 PDCA（事業評価）指針の改正について、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、原案のとおり承認いたします。

続きまして、報告事項を議題といたします。報告事項① 令和 5 年度高齢者運転免許自主返納支援事業の実績について、事務局に説明を求めます。

## (2) 報告事項

### 報告事項① 令和5年度の市営公共交通の運行実績について

事務局（岩崎）

それでは、報告事項① 令和5年度の市営公共交通の運行実績について報告いたします。

市営公共交通には、コミュニティバスの宮バスと、デマンドタクシーの宮タクがございます。資料6をご覧ください。1ページ、上段の宮バスの運行実績全体をご覧ください。太枠に令和5年度の年間実績があります。宮バスの路線は中央循環、東南循環、北循環、芝川路線がありますが、年間利用者数の合計は、70,789人で、令和4年度と比較し、利用者数が6,146人増加しています。コロナ禍前は、約9万人の利用者がありましたので、コロナ前と比較し令和5年度の運行実績は約20%の利用者減のままという状況です。令和5年度は、利用者は令和4年度に引き続き、増えたもののコロナ前の水準には戻っておりません。各路線の収入結果は、1ページから5ページのとおりです。

次に、6ページをご覧ください。こちらは、宮タクの利用状況になります。宮タクは、バスのように運行時刻表をもつ、会員制の乗り合いデマンドタクシーです。また、宮タク1台当たりの運行経費を利用者からもらう運賃だけで補えなかった分を、市が委託料としてタクシー事業者に支払います。1運行（台）あたりの利用者人数が、4人で運行した場合に、運行経費を利用者の運賃だけで補えるような制度設計となっておりますが、毎便、1台に4人が同乗している状況というのはあまりないですので、宮タク事業を継続的に行っていくためには、1台当たりの乗り合い率が高い方が望ましく、「富士宮市の総合計画」では、宮タク全エリアでの平均乗車人数を、1便当たり2人となることを目指しています。

6ページ真ん中の太枠内が令和5年度の実績になります。宮タクの令和5年度の運行台数は、8,737台で、前年比653台増。利用者人数は、13,616人で、前年比1,012人増。宮タク全エリアの1台当たりの平均乗車人数は、1.56人で、乗り合い率は前年度と同じです。コロナ前の平成30年度の平均乗車人数は1.56人、令和元年度が1.57人、コロナ禍で一番低かった令和2年度も1.51人までしか落ちこまなかったのが、宮タクについてはコロナ前水準に戻ってきております。

10ページの上野エリアでは、前年度の令和4年度平均乗車人数が1.65人から、令和5年度1.89人に急激に上がっておりますが、これは、令和4年度と5年度、上野地区の社会福祉協議会が中心となり、「富士宮市地域ささえあいプロジェクト」として、宮タクを活用した生活の足の確保のための活動をしてくださったことが関係しております。交通対策室としましても、このプロジェクトにあたり、民生委員さん向けに宮タクの利用方法の説明会を実施



しました。その後、地区社協では、宮タク会員の登録者を増やしていただく活動や、宮タクを1人で利用するのに不安な方には、同じエリアの、他の会員と一緒に乗り合い、利用方法を覚えてもらう活動などをしていただき、その後、恒常的に宮タクを利用していただける会員を増やしていただいたことで、年間利用者数も500人増えるとういう、こういった結果が出てきております。

また、17ページの稲子エリアについては、本格運行のための実証実験が、利用実績が伸びないため、令和5年度で完了せず、令和6年度も延長とすることが1月の活性化再生会議で決定しました。この後、稲子エリアの実証実験が延長となったことを受けて、交通対策室では、稲子地区で再度、宮タクの利用説明会を開き、区長さんを中心に「宮タクの利用促進のための活動」を現在行っていただいております、会員数も、この資料では、令和5年度末48名となっておりますが、本日現在では、130人の登録者に倍増しております。

また、17ページの稲子エリアの令和5年度の最後の令和6年3月分の利用者数実績が伸びているのは、このためです。市では、今後、稲子エリアの利用者数が伸びていくものと考え、本格運行に繋げ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） 事務局から説明が終わりました令和5年度市営公共交通の運行実績についてでございますが、委員の皆様からまたご意見等をお伺いしたいと思っております。では、私の方から最初よろしいですか。

宮バスですが、バス停オーナー制度が大変効果的な役割を果たしている訳なのですが、そのバス停オーナーが減ってきている傾向もあるという中で、このバス停オーナーの考え方、何か工夫とか、検討の余地について、皆さん共通事項として事務局からご説明をお願いいたします。

事務局（内山室長） はい、バス停オーナー制度は、バス停に対するネーミングライツ的なもので、近くの沿線の事業者さん、特にお医者さんが多いんですけども、例えば自分の病院の名前をつけてもらうといったことをさせていただいているのですが、その収入については、大体全事業費の1割以上の収入がそこからきているということ。また後で説明しますが、国からの評価ポイントの中にも入ってくるような事業でございます。ただし、コロナ以降、この中の沿線の事業者の方から、負担が重たいからやめたいんだけどという相談が聞かれるようになりました。うちの方も、バス停オーナー制度はこれから頑張っていきたい部分になりますので、考え方を変えていかないといけないと思ってまして、沿線の名前を抜粋につけるっていうだけだともう限界に来ているものですから、例えば小さな負担だけでも、実際には温暖化温暖化だとかそういう環境問題に自分に関心があるんだよっていうそういう様なアピールができるような、小口なのに、大きなテーマに対して協賛してるみたいな、そういうものでバスを勧めていただけるようなそういう制度に少しずつ変えるような

方策を考えております。以上です。

議長（篠原会長）

バス停オーナー制度につきましては大変効果的な制度だということの半面、コロナで大変厳しい環境の中で広告収入に影響が出た。これは色々な分野で報告が出たような時期だったと思いますが、沿線の方だけのを対象とした広告事業者募集ではなくて、少し広がりを持った募集をかけられるためには、今ゼロカーボンですとか、温室効果ガス削減といったことで、環境に配慮した取り組みとしてバスにもう一度目線に向けてもらえるような、そういうことで、各種法人さんが宮バスへの思いを含めていただけないかなと、そういうことを含めて事務局の方でももう少しオーナー制度の充実を考えていきたいなというところがございます。

また質問して良いでしょうか。宮タクにつきましては、相乗りをすると、そこで一番事業効果が出るのですが、利用者が増えている傾向がある中で、コロナ禍のときにコロナワクチンを推奨するために、高齢者については宮タクの登録をさせていただいて、宮タクワクチン便として高齢者の方に連絡を無料にするっていう制度もありましたけれども、登録者の増の傾向の状況を報告いただきたいんですが。

事務局（内山室長）

宮タクワクチン便は、コロナ禍のときのワクチン接種の集団接種の会場まで無料でお送りする制度だったのですけども、この制度については、コロナワクチンの接種会場に行く際に会員になっていただき、例えば予約方法だとかの宮タクを経験することで、かなりその後継続して使われてる方が増えました。200人以上が継続で増えたという実績がありましたので、このようにまずは第1回目を使っていただいて、その後継続でっていうそういうやり方は、効果があるなと感じております。

議長（篠原会長）

コロナ禍の取り組みの中で、この機会に使ってもらうチャンスじゃないかなという側面からも、宮タクワクチン便は政策として取り上げた点がございしますが、どうでしょうかご意見。地域のことで、突然申し訳ないですが、佐野委員、区長会として地域のことで何かありますでしょうか。

区長会連合会 佐野委員

山間部や、やはり高齢化が進む中で足の問題ですね、80になって運転してる姿を見ると危険だな。免許返した方がいいんじゃないかなという感想を持つ運転をされる方がおります。でも実際にお話しすると、足がないんだよと。介護も病院も親族がいないから自分で行くしかないといったご意見をいただきます。しっかりと、宮タクとか宮バスを利用し易いようなかたちにしていただければ、そういう方もご理解をいただいて、ご協力いただけるのではないかと思います。是非より良い宮タク宮バスを考えていただければありがたいと思います。やっぱりバスは便利だなというようなご意見をいただいております。今後バスを利用しながら、特に山間部、高齢者・交通弱者の足の確保を、お願いしたいと考えております。

議長（篠原会長）

突然ありがとうございました。芝川支部村松委員、何かありましたら願

いします。

区長会連合会芝  
川支部 村松委員

稲子地区ですけど、先ほど紹介していただいたように、宮タク説明会を開いていただきまして、現状としてはあまり使っていないんだけど、ということで話を始めますね。

5年後10年後はどうなんだろうといったら、皆さんがもう不安で、どうしても公共交通を維持していかなければいけないという気持ちになっていただいていますね、稲子芝川地区だけなのですが、60歳以上全員を区の方で自動的に会員登録しますっていうことで、一気に90名ほどの登録を行って、今会員登録が届いているんですけど、全体に行き渡ったところですね、今度はどうにか皆で使いましょうということで、今、区の役員を中心にまずは使っていこうということで、今日宮タクの補助金はその人数によるんだという設計をされているっていうことを、改めて知りました。今できることをさらにもう一つ考えて、区の方である程度集約できれば相乗り率が向上できるのかなと思っていました。

それと、やはり過疎地で人口が少ないっていうことで、たかだか100人ぐらいしかなくて、マイカーの普及率っていうのは多分免許を持っている人が全てマイカーを持っているという地域だと思うんですね。ということは一家に2~3台は車があるっていうところに、宮タクも宮バスもというのはちょっと無理があるかなところもあってですね、将来的な話だとは思いますが、両方じゃなくて、もう原資の集中化みたいな事を考える必要がある。できれば宮タクの方ですね、人口があまりにも少なすぎるところに、市内統一の仕組みを持って行くというのはなかなか無理があって、さらに不便なところですからマイカー率が非常に高いっていうふうになると、ある程度選択みたいなのが必要なんだなと考えています。宮タクについては、区民全員がなくてはならないものとして、実証実験中ですが、皆さんに知ってもらって、使い勝手いい公共交通に育っていけばいいなっていうのと、まずは持ってみて不便なところとか、こうやったらもっと使えるんじゃないかっていうところの研鑽に努めたいと思います。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。せっかくの機会ですので、シニアクラブの山崎委員ですとか、佐藤委員、どうでしょうか。宮バス、宮タクにつきまして。

ふじさんシニア  
クラブ 富士宮  
山崎委員

私は今、上野地域に住んでいるものですから、上野地域も地域によっては、スーパーマーケットがないとかっていうことで宮タクを利用するというのですが、市内の方に病院があったりする場合は使われております。ですから私どもは、これから宮タクを大いに使っていこうと、皆さん老人が集まる時等には言っております。これはエリアに対しての制限がありますので、市立病院とかそういう病院関係が主でございます。上野にも病院がありますので、そこまで近くの人が連れて行きますけれども、これから宮タクをどんどん使っていきたいということでアピールしていきたいと思っております。

ふじさんシニア  
クラブ富士宮芝  
川支部 佐藤委員

上稲子の方はこのところ高齢化と実体的な人口が減少して、単身世帯の方が非常に増えています。それから家族の中で、融通していた例えば病院に連れて行くとか、そういうことが現実にもう難しくなっていて、病院通院に凄い我慢をしているような状況がかなり増えてきているんです。

だからうちの方は、もう5年ぐらいになりますけども、応援隊ということで地域のボランティア活動の中で、足を確保するためにいろいろやってきています。ただそれもサポーターとしての運転手が高齢化しきって、ますます宮バス宮タクの必要性が非常に大きくなってきていると思う。これからも応援隊は続けていきたいんですけども、やはりもう少し宮バス宮タクの利用方法っていうのはやっぱりどうしても高齢化してるんで、目的地まで直で行くっていう形でないとなかなか利用することが難しいっていうか、そういう中でどういう形でそれを解決するとか、いろいろ考えていきたいと思っています。

応援は基本的に車で行っているんですけども、宮タクを利用するための応援隊とか、そういうサポートをするような形で、いろいろ考えていって、そうなれば利用者もかなり多くないんじゃないかと思うんです。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。今皆さんからいろいろご意見いただいたんですが、もしよろしかったら藤井先生の方から、今度は有識者という立場でご意見を伺いたいと思いますので、宮タク・宮バスについて何か一言ご意見等いただけますでしょうか。

日本大学 藤井委員

地区の方のお話を伺ってというところなのですが、そもそも宮タクは、相乗りで地域の中でといった形で、かつ富士宮型というところで、利用したときに料金が発生する仕組みとして1日借り上げ型ではない。本当に地域の方たちのタクシー事業者さんも含めて、それぞれの地域の方たちの移動といったものを1回毎フォローアップしましょうということで、そういった発想の中で作られたといったところで、とても良いシステムだなと私自身思っています。そういった中で、やはり中心部と、中心部から離れた地域、特に今回、実証実験という形でしょうか稲子エリアのところでは、まだまだスタートしたばかりで、1.0人といったマイタクシーといったような形での実証になっていたんですけども、登録者数といったところが拡大してくる状況が見られるということで、そういったときに今後相乗りといったことが達成できるかといったところを確認していく必要があるなと思っています。その中でまず稲子エリアに関しては、この芝富エリア自体が実証実験からということで、目標設定が1.5といった形で設定されたかと思います。

今後この稲子エリアに1.1という数字を見て、マイタクシーベースといったところから、相乗りといった機運を高めていくためにどういう目標を事務局で設定しようとしているのか。やはり、こちらの富士宮の場合には、毎年度毎年度を実際に実施して運用していく中で、目標設定を下回った場合のア

アプローチといったところの考え方が中にありますので、本来、過度な設定をしてしまうと、やはりその継続ができない内容。こういったところに結びついてきてしまうということで、地域の実情に合った目標設定を考えなければいけない。これまで継続的にやってきているところは、これまでの実際の利用状況からやはり目標といったところの立て方といったところは、先ほどの議事の中でも検討された中でよろしいかなと思うんですが、こういう新たな地域の中でこれから利用といったものが推進していくような地域の中でどう目標設定するのか、これに関しては静岡県さんも補助事業として確か 1.1 や 1.2 といったレベルの基準があったかと思っているんですが、それを少しでも高め設定しようねというぐらいの、思いでまずはスタートされるというのがいいのかなと思っています。

それから、富士宮の場合には、目的地と言ったところをどこにするか。これまでの経緯の中では、バスに乗れるような仕組みへとか、そういった形で繋いだ公共交通という話も出てきたんですが、やはり利用者にとってみると、今お話の中で出てきた中でも、高齢者の方、やはり 1 本で行かれるという様子。こういったところをかなり強くイメージされるのかなといったところで、今回、他の北部地域とか距離が離れた地域の中では、費用対効果ではございませんが、やはり安い設定金額といったものの中で成り立つ仕組みで、地域別に一律型では、金額が若干違うところがあったにしても、そういった公平性の概念での運用もされてるので、どういう形で理解をしていただくというような説明の仕方も組み合わせながらですね、地域の方に使ってもらえる、利用しやすい方向にどう移管するかということも併せて考えなくちゃいけない。そういったところで、難しい側面もあるなといったことを感じているところです。

また、さらにこれから富士宮にとっては、エリア全体をカバーする移動の仕組みといったものを考えられているので、今都心地域を中心に一部スタートしているライドシェア的な考え方がある意味このエリア全体の中では宮タクがカバーしてるといったところもあって、その実情の運用といったところとはバッティングしてくる。でも時間的な都合の中では活用できない側面も出てくるといったようなことが将来的にも出る可能性がありますので、そういった中では、地域の需要といったものを少し見ながら事務局の方でどのような利用者といったものが地域の中で利用者ニーズが潜在的にあるのかといったところも把握していくような取り組みも今後必要になってくるかなと思っています。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。地域の潜在的なニーズ、それから今日いろいろご意見が出ましたので、事務局は何かまたありますでしょうか。

事務局（岩崎）

宮タクについてでございますが、令和 6 年 4 月から、先ほど申しました南部エリアと安居山エリアが一つになりまして、南部エリアに統合して運行し

ている件でございますが、こちらにつきましては、元々一つにしなければならなかった理由は、タクシー運転手さんが不足していて、2つのエリアで宮タクを運行することが難しくなってきたということから、一つのエリアにして台数を限らせていただくことで、運行を続けていきたいということでやったものではあるんですけども、その関係で令和6年3月に今までの南部エリアと安居山エリアの会員さんにですね、今後4月からどうなりますよという新しく会員証をお送りしたり、それに合わせて新しく効率的な運行時刻に絞って変更をかけたことと、会員証と説明資料を送ったというきっかけ作りをしたことによって、例えば5年前とか10年前に会員登録したことを忘れていたのだけど、これを見たら、乗りたくなりました。乗り方を教えてくださいってという問い合わせが80代方からすごく増えております。こういうきっかけ作りと、利便性のある時刻設定が大事だになっていうことは、今回実感しております。

議長（篠原会長）      ありがとうございます。きっかけ作りであったりとか、今は必要としないような印象があるけども、自分の5年後を想像するとどう思うか考えると、そろそろかな、勉強しておいた方がいいなとそういうきっかけを先取りするとかですね、そんな取り組みも大事なかなと。そして今日事業者の方も見えてますが、運転手・労働者不足、働き方改革といった難しい問題がかなり控えています。何か事業者の方からご意見等ありますでしょうか。

静岡県タクシー協会 篠原委員      最近、元々登録はしてあったのだけど宮タクをお願いします。といったこともありました。大分宣伝してくれているのではないかと思います。

富士急静岡バス 斎藤委員      1件質問よろしいですか。先ほど先生からも相乗りという言葉が出てきたんですけど、例えばこの平均乗車人員、例えば2とあったときに、親子で乗ったり、2人組の利用、例えばあの障害者の方と介護員の方お2人でペアで乗れば、これは平均2になると思うんですけど、相乗りというと、全然違う人が1人、誰か乗る方がちょうどよかった一緒に行こうと行って乗る。これも平均乗車人員としては2になると思うんですけど、この運転手不足っていうところから言うと、そもそも2人組で行く方は、いずれにしても2人組で行くわけなので、それは運転手1人必要です。ただ1人と1人がたまたま同じ時間で同じところの方に行くよねっていうと、これ2人で相乗ってもらいと、運転手が1人済むと。そうすると、先ほどの補助金のことを考えると、1人1人で乗っかっていくよりは2人でとか相乗りしていった方が、補助金の削減というか、節約って意味から言っても、そっちの方が効率的だねという話になってくると。乗車人員が増えるっていうこと自体は移動したい人の数としてもこれだけのロットとしてはですね、これだけの人が利用したいんだっていうのは分かるんですけど、この運行効率みたいな話でいくと、先ほど私が申し上げたように、他人同士の乗り合いといったところも捉えられると、何か見えてくるかなという気がしたので、何か事務局の方で考える

ことってありますか。

事務局（内山室長）

はい。宮タクは同じ時間に予約した人を、遠いところから発車した車が拾いながら街中に来てまた帰るみたいなイメージの作りだったんですけども、イベントとか、最近の新しい交通のときには、イベントと連動させてという話もよくあるんですけど、わざと2人乗るきっかけのイベントを作って乗ってということの方がかなり効率がいいものですから、路線でマッチングするっていうと、ほぼ1か2にならないぐらいのレベルの、動きしかないんですけども、強制的に2人乗る機会、同時に1回乗る機会を作っていただくと、かなり効率がありますので、うちの負担も少なくなる分、地元の要望に沿った、何か違う形にするって余力ができてくると思いますので、その辺の話し合いを今、地元の方といろいろさせてもらってます。

議長（篠原会長）

その他よろしいでしょうか。今日も沢山ご意見いただきましたので、また地域・地元潜在ニーズというか、そういうキーワードを沢山いただいたと思いますので、事務局の方でもそれに則って協議を開始していただいて、進めていただければと思います。

それではここで報告事項の1を終わりにしたいと思います。

次に報告事項② 令和5年度高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績について事務局からお願いいたします。

## 報告事項② 令和5年度高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績について

事務局（鈴木）

報告事項の② 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7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、マイカー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」を交付しています。対象者は、満65歳以上の富士宮市民で、運転免許証を警察署などに自主返納した方となっています。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、民間路線バス、一般タクシーの運賃。富士急静岡バス株式会社様のシルバー定期や山梨交通株式会社様のゴールド定期の高齢者優遇定期券でも使えます。令和5年度は令和4年度に比べ、申請者数及び申請率が増加しまして、補助券使用額も増加しました。具体的には、上の表の令和5年度の行をご覧ください。昨年度は補助券申請者数は、573人。補助券交付額はオレンジ色の列で、1,719万円分。公共交通機関別の使用済額は、宮バスが505,100円、宮タクが261,300円、優遇定期これは高齢者向けの定期券などとなりますが2万円、路線バスが、596,000円、一般タクシーが7,997,600円となりまして、一般タクシーの利用が令和2度以降、最も多くなっています。

下の左のグラフは平成 25 年度から令和 5 年度までの返納者数と補助券申請者数と申請割合の推移のグラフとなります。申請率は、令和 2 年に補助券交付額を 5 千円から 1 万円に増加した際に急増し、それ以降は高止まりしている状況です。

右のグラフは、補助券の利用先のグラフです。令和 2 年に一般タクシーでも利用可能となって以来、一般タクシーでの利用が増えまして、現在は利用額のうち 8 割以上が一般タクシーで使用されている状況です。

なお、この公共交通補助券の有効期間は、交付した年度を含め 3 年先の年度末までです。例えば、今年度、令和 6 年度内に交付を受けると使用期限は 9 年度末（令和 10 年 3 月 31 日）までとなります。

富士宮市では、この運転免許証自主返納支援事業により、今後も高齢者の移動の支援と、公共交通の利用促進につなげていきたいと考えております。報告事項②の説明は以上です。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。質問等ございますでしょうか。

それでは次に進めさせていただきたいと思います。

それでは報告事項②を終わりにいたします。では次に、報告事項③ 令和 5 年度 地域公共交通確保対策維持改善事業の二次評価について事務局から説明をお願いいたします。

### 報告事項③ 令和 5 年度 地域公共交通確保対策維持改善事業の二次評価について

事務局（内山室長）

資料の 8 になります。昨年度、第 4 回会議でご承認いただきまして、国に提出しました公共交通確保維持改善事業の事業評価というものが行われました。その結果が、令和 6 年 3 月に中部運輸局長様の方から通知されましたので、当会議の中で報告させていただきます。

市は、地域の公共交通に関する計画内容だとか実績を、毎年国の方に提出しております。資料に国からの評価コメントがあります。当市の取り組みについて評価できる部分が、上段の四角枠に、それから今後期待するっていうメッセージが、下段にあります。

評価できる部分については、公共交通網の維持に継続的に取り組んでいることや、イベントに合わせた無料運行などの実施など、公共交通の利用促進について評価されました。

また、今後期待される取り組みとしては、バス停オーナー制度について、オーナーのアイデア、企業のアイデアを取り込むなどですね、その参加する企業の個性が見えてくるような取り組みに取り組んでみたらどうかというアドバイスがありました。

宮タクについては、地区別の登録者数や利用者数なども含めて、分析して、課題の洗い出しだとか、市内を運行する地域間幹線系統については、引き続き、また関係する市町で協議してくださいといったアドバイスもありました



ので、関係機関と検討しながら実施してまいりたいと思います。報告は以上です。

議長（篠原会長） 事務局から説明が終わりました。ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは報告事項③を終了したいと思います。

次に報告事項④ 第3次富士宮地域公共交通計画の策定について 事務局からお願いいたします。

#### 報告事項④ 3次富士宮地域公共交通計画の策定について

事務局（内山室長） 報告事項の④、第三次富士宮市地域公共交通計画の策定についてになります。現行の地域公共交通計画は、令和3年度から令和7年度末までを計画年度としております。資料は9番になります。

令和6年度については、策定作業に必要な基礎的なデータをまず整理しまして、令和7年度から計画素案の策定等に取りかかりたいと思っております。想定スケジュールは下の表のようになっております。6年度としては、基礎データの収集ということで、この協議会の中ではなくて、市の方の予算の中で入札と契約が済んでおります。事業者は株式会社地域まちづくり研究所さんをお願いすることになっておりまして、この会議の中でも基礎データが出来上がりましたら、いろいろ基にさせてもらったり、来年度の策定作業の大元にさせてもらうようなものになります。その進捗に応じてまた本会議で審議させていただきます。報告は以上です。

議長（篠原会長） 事務局からの説明が終わりました。本件につきまして、ご質問等がありましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。それでは報告事項④を終了いたします。

次に報告事項⑤ 富士宮地域公共交通活性化再生会議について 事務局からお願いいたします。

#### 報告事項⑤ 富士宮市地域公共交通会議について

事務局（内山室長） 報告事項⑤、当会議について報告させていただきます。資料が10番になります。

本会議は、地域公共交通活性化および再生に関する法律に規定されます法定協議会とその機能とですね、道路運送法に規定されます地域公共交通会議などで、公共交通に関する様々な機能を有しております。

法定協議会の中では、主に計画等の策定、それから、地域公共交通会議の中では、旅客運送の様態だとか、届け出の特例などを関係者と話をさせていただいております。今般、地域公共交通活性化再生法の改正に合わせて、道路運送法が改正されまして、運賃や料金に関することについては、市民の皆様に関知期間を設定した上で、運賃協議会というものの中で協議することが必要になりました。これに伴いまして、本会議の規約等の改正が必要となり

ましたので、今年度の次回第2回第3回の中で改正案を示しまして、皆様に審議していただく予定になっております。

また、令和7年度以降には、地域公共交通計画の策定そのものを触っていくのですが、本来、計画の策定はこの協議会の中でやることになっておりますので、本再生会議が作成主体となって、調査業務の国庫補助についても、本会議で受けることとなります。本会議で申請して本会議で国から補助金を受けることとなります。ただ、この中で実際のその実務を行うことは難しいので、実際のところは委託みたいな形をとりまして、7年度は協議をさせてもらうんですけども、その事業費が7年度この当会議の予算の中で、市から入ってくる。委託料や、国の方からいただく補助金だとか、この会議の中からコンサルに出す委託料等少し複雑になってくるのに加えまして、今後予想されることとしては、各事業者様の方でその補助金申請を行っているものも、この会議の中でやりくりするという話が浮かんできておりますので、その辺りのことも含めて、財務規則だとか、この会議の運用の規則みたいのを改正させていただきますということを報告させてもらいまして、次回、その次の会議みたいな中で、実際に提出する予定になっております。詳細はまだ完全に固まっているわけではないので、またわかり次第、計画だとか規則等に反映していきます。説明は以上です。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。地域公共交通活性化再生法が改正されまして、それを受けて事務局の実務の中でかなり財務を請け負ったりとか、また補助金の受け皿みたいなものがこの先必要なのかなとか、位置づけが変わってくるような動きになってきます。これについて事実をもう一度検証して、次の会議までに、この会がどういう役割を果たしていくのかということ皆さんにお諮りをしながら法改正に基づいた体制作りを整えていきたいと思えます。本件はよろしいでしょうか。それでは本件について報告事項については終了をさせていただきます。

それでは、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、この際ですのでありましたらいただければと思います。

### (3) その他

女性連絡会 土屋 員

私達の地域が宮バスが通らない、そういう地域でたまたま皆さんが病院に行ったり買い物に行くのに富士市との関わりがあるのですが、それで皆さんが困っている部分を、地域でサービスを立ち上げたのですが、それが長続きするかどうかっていうのが、私達はわからないと思っています。有志の中で立ち上げて、それを利用する方が結構います。ただ、富士市になってしまうので、富士宮の財政を使ってやる事業ですので、そのところが悩みなんです。私達も寄合処等でも、宮タクの利用をということで、登録だけはしておいてっていうことでやりました。しかし、実際利用する人が、本当にシン

プルさとかさ、危機感があって本当にすぐ隣が富士ということなので、そのところもこれからの回答になると思いますが、ちょっと臨機応変といえますか、そういうところが市の方でも何か考えていただけるかをお願いしておきたいなあって思っています。

事務局 (内山室長)

今、富士宮市の中の公共交通の分け方という中で、例えば宮タクは、宮タクの協力事業者であるタクシー事業者さんは、通常の事業の一部を割いての宮タク事業をやっていただいている関係がありますので、基本的には富士宮の中でという部分を税金を使ってやっていると。この縛りが一つあって、それに加えてエリアがどこまで広がるかって話もあるんですけども、今のところの考えとしては、例えば富士に運ぶお客さんがあるのであれば、まずは一般タクシーの部分の利用なんかもどうかとも考えてるんですけども、それ以外にも、先ほど言った宮タクの実績が上がったことで、余力があったときにどうするかみたいな、そういう部分は将来に残していければなと思ってるんで、今の税金の中では、エリアを越えたり、事業者さんにそのエリアを拡大するっていうのはなかなか難しい問題なんですけども、宮タクの運営自体、宮タクのその関係するエリアの余力が出てくるようであれば、それは検討課題かなと考えています。

議長 (篠原会長)

その他、よろしいでしょうか。最後の土屋委員からのお話、やっぱり広域っていうことかなっていう、何年か前に富士市さんが逆の形をやったんですね、富士宮と富士市の境の所で、富士市さんの方が富士宮の病院に行きたいということで、その逆の形を実証的にやった経緯がとか。市境についてはそんなところも住民生活の中には欠かせない問題だと思いますので、広域の問題。そしてあと宮タクについては分かりやすい利用の仕組みであったり、地域の潜在ニーズであったり、今のニーズ、また将来想像するニーズ、そういうことも含めると、きっかけ作りになったキーワードをいただいたと思います。また宮バスについてはバス停オーナー制度ということで、これについては新しいですね、ゼロカーボンだとか、温室効果ガスの削減なんていう観点で、宮バスの存在をたくさんの方の方企業の方に見ていただくことで応援団になっていただけないかなとか、そんなことも課題の中で共有ができればなと思ってます。

最後になりましたが、藤井委員まとめ的なご意見等ありましたら、ご教授いただけないでしょうか。

日本大学 藤井委員

宮タクのエリア外運行であるとか、あるいは地域を越えての移動といったものをどのようにするかという質問だったかと思うのですが、先ほど免許返納といったところの補助金という形で、一般タクシー利用が非常に伸びているといった数字が実績報告の中で上がっていました。他の自治体さんではやはり一般タクシーを活用したところで、自治体さんを超えた形の他の自治体さんにある病院を活用するといったときに、そういったところの補助券を活

用するとか、そういった利用をされてるといった例が結構報告されています。そういった中では、市内で活用するときの公共交通の位置づけと、地域間連絡という形で使うようなネットワークとしての移動といったものを、どういう形で行政として支援するのかっていう考え方、この辺のところは、あの富士宮と富士市といった関係性を含めて市内完結型と市を超える場合とで、どういう可能性があるのかといったようなところについては、今回ご意見をいただいたところかと思うので、少し事務局の中で整理してみるといいかなと。

ただし現状の宮バスという仕組み、あるいは宮タクといった仕組みは地域内運行を前提にしているので、そのような中で運用の幅が広がるかどうか、現実的にはなかなか厳しいかなとは思いますが、その可能性も模索する。

ただ、先ほど事務局からご説明があった中で、タクシー運転手さんの確保、これはなかなか難しく、エリアを統合したという話がありました。この2024という問題の中で、運行継続するところでは、かなり交通事業者さんの対応が非常に厳しい中に置かれているというのが現実にございますので、そういった中で新たな路線であるとか、新たな運行の幅を広げるというのが現実的には非常に厳しいなといったところをございますので、まずは24年度、この運行管理がしっかりできた中で、次年度に向けてどういうタッグが交通事業者さんと組めるのかといったようなところも、事務局として丁寧にフォローアップしていただけるとありがたいかなと思っています。

地域の声のニーズを聞くと、やはり公共交通を利用したいという思いの強さはあるんですがその、需要と供給のバランスが今非常に交通事業者さん側の対応が厳しい環境に置かれている中で、難しい状況があるということをどういう方向性で少しずつ親和性を持った形で落としどころを見つけるのか、そういったところについても、富士宮にとってはこれまで継続してきた力ございますのでぜひ事務局ではそういった方向性、いいタッグを組む取り組みを進めていただければ良いなと思います。またそういった形の中で相談等があれば私もお力添えできるところは関わっていきたいなと思っています。

議長（篠原会長）

ありがとうございました。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をお願いいたします。

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。それでは次回の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6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。

### 3 閉会