

## 臨時会 富士宮市地域公共交通活性化再生会議 議事録

日 時 令和7年7月28日(月) 13:30～

会 場 富士宮市役所 7階 特大会議室

委 員 16人

- 佐野史俊 市民部長 (篠原晃信副市長代理・議長)
- 斎藤俊之委員     中山國光委員     篠原克敏委員     広松明大委員
- 藁科元成委員     村松悦雄委員     山崎好信委員     芦澤哲夫委員
- 土屋善江委員     鈴木清秀委員     井出和俊委員     藤井敬宏委員
- 金森幹雄委員     柳原一揮委員     渡邊克仁委員
- 田代裕貴専門職(岡田豊委員代理)     木村大志主査(片広文委員代理)

事務局 4人

- 市民生活課長 長谷川さおり     交通対策室長 神尾正之
- 交通対策室主幹 佐野孝明     交通対策室主任主査 岩崎朱美恵

説明員 4人

- 山梨交通(株) 野口     山梨交通(株) 名取
- (株)地域まちづくり研究所 鋤柄     (株)地域まちづくり研究所 小池

合 計 24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。  
ます。

定刻になりましたので、ただいまから令和7年度富士宮市地域公共交通活性化再生会議臨時会を開会いたします。

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。どうぞよろしく願いいたします。

なお、本日は、本会の会長である篠原副市長がどうしても外せない公務のため、本日急遽欠席となりました。

このため、富士宮市地域公共交通活性化再生会議規約第6条第3項の規定により、篠原副市長に代わり、市民部長の佐野が会長の職を代行しますので、皆様ご了承願います。

それでは、佐野市民部長からご挨拶申し上げます。

議長 佐野市民    改めまして皆さんこんにちは。

部長    本日は、大変お忙しい中、また暑い中、会議にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。

先ほど事務局より紹介がありましたが、篠原市長が急遽外せない公務ができたということで、私が代役を務めさせていただきますので、よろしくお願

いたします。

それでは本日の協議事項が2件ありますので、皆様からですね、忌憚のないご意見をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

事務局 岩崎

また、人事異動や会の任期の満了により新たに活性化再生会議の委員となられた方が2名いらっしゃいますので、ご紹介いたします。新たに委員になられたのは、静岡県バス協会専務理事中山國光様。富士宮市区長会連合会藁科元就様です。中山様、藁科様につきましては、本日欠席されております。新委員につきましては、以上になります。

次に、本会議の定足数についてご報告申し上げます。本会議の出席、本日の出席委員は委員18人中、代理出席を含めて16人であり、過半数に達しておりますので、本日の会議が成立していることをご報告いたします。

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

議長 佐野市民  
部長

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。

それでは早速議事に入ります。

はじめに、第1号議案山梨交通株式会社の富士宮・蒲原病院線と退出への対応についてを議題といたします。事務局に説明を求めます。

## 2 議事

### (1) 協議事項

#### 第1号議案 山梨交通株式会社の富士宮・蒲原病院線の退出への対応について

事務局 神尾室  
長

それでは、山梨交通株式会社の富士宮駅・蒲原病院線退出への対応についてということで、第1号議案、1ページ目をご覧ください。着座にて失礼いたします。

退出の経緯ですけれども、その前に、これは3月に県に退出意向の申し出があったもので、県の方から意見を求められておりますので、8月4日までに県の活性化協議会バス専門部会に提出する案件としております。1ページ目の1つ目、退出の経緯について説明をいたします。山梨交通さんは、市と市を結ぶ地域間幹線系統として富士宮駅から蒲原病院までを結ぶ「富士宮駅・蒲原病院線」を運行し運行経費の不足を国・県補助、さらにその補助で足りない部分については、富士宮市、富士市から補助を受けることで、これまで運行が維持されてきておりました。

しかしながら、令和5年度から富士市のルールに合わせた中で富士川町の合併時に富士川町から引き継いだ補助率を見直したことによって、山梨交通さんへの補助金は減額されてきたということになります。

バス補助金の減額により山梨交通さんが負う赤字運行を続けてきました

が、令和7年3月、山梨交通さんは、路線バス事業の維持継続が困難であるとして、静岡県生活交通確保対策協議会に退出以降を申し入れました。

本市は、山梨交通さんの退出意向に対して、「富士宮駅・蒲原病院線」の運行継続の要望および調整の方を行ってまいりましたが、赤字での運行継続は難しいとして山梨交通は県協議会への退出意向とは別に、令和7年6月、「富士宮駅・蒲原病院線を、令和7年12月31日をもって廃止する旨」を、中部運輸局、国土交通省に届け出ました。届け出は受理され、「富士宮駅・蒲原病院線」は廃止となることが決まりました。ということになります。

2 目富士宮駅・蒲原病院線の概要ですが、富士宮駅・蒲原病院線は富士市と富士宮市を走行する路線。富士宮駅並びに蒲原病院、イオンモール富士宮の利用者が多く、学生、中高年層の通学通勤、通院、買い物手段としての利用がある。めくって3ページ目の方に路線図の方の説明であります。これを見ると富士宮駅からイオンモールに入らないものもありますけど、まず富士宮駅から出て、神田通りを経由し、イオンモールまできて早朝と夕方入らないそのまま行きまして、南に向かい、星山台まで向かい、入った中で、すぐもう1回折り返してゴルフ場入口の方に出てきて蓬莱橋に向かう。その後は富士市内に入ると、ということになります。

薄い線で書かれている、中野台公民館・富士松野公園入口といったバス停は大北線というバス路線になりますのでこの路線とは違います。そんな形の路線となります。

1 ページ目に戻っていただいて運行会社の方が山梨交通さんで、便数が、蒲原病院行きが平日12便で土日祝日は6便、富士宮駅に来る方については平日13便で、土日祝日6便。運行時間については平日6時12分から20時27分、土日祝日については6時48分から18時37分というふうになっています。その他に、下に富士市さんの方で1週間行っていただいた乗降調査結果による富士宮市民の推計的な、この人富士宮市民だろうなということを推定した中での数字を挙げております。4月12日から4月18日ですね。その中で富士宮市内で乗降が完結している人数は239人。

富士宮市から富士市に行っている市民の方っていうのは46人富士市から富士宮市に来ている方っていうのが20人で、全て含めまして富士宮市民の利用者については305人ぐらいで、全体で利用者が、この路線全体で989人週にありましたので、利用者全体の30.8%、富士宮市民となります。

あとは蒲原病院については直接行ってる方が8人、蒲原病院から直接帰ってくる方が8人という形になっております。

2 ページ目の方の3 退出(廃線)への対応というところになります。本市では富士市さんが1週間行った乗降調査からこの路線の市民の利用者数を路線全体の利用者数989人の約30%の305人が、富士宮市であろうと推計しております。そのうち239人が富士宮市内で乗降が完結している利用者であり、

廃線による市民への影響は大きいものと考えております。

本市としては山梨交通さんに対して、運行継続の方を要望してきてまいりましたが、廃止という判断に至ったことは非常に残念です。

このため富士宮市では現在、富士宮駅・蒲原病院線の代替交通として、路線廃止地区を運行する市営のデマンド型乗合タクシー宮タク南部エリアの増便等を検討しております。

その下の4番目ですね、静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会への届け出について本会議で承認内容として別紙案の通り、乗合バス路線・自主運行路線調整結果を県に提出させていただきますところになります。

5番目その他としては、山梨交通さんの富士宮駅・蒲原病院線の各バス停には別紙資料の通り廃線のお知らせが掲示されております。

上から順を追って説明をしていきます。4ページ目についてちょっとご覧になっていただきたいのですが、まず上の方の富士宮市内での降車者人数および収支状況が載せられています。令和4年度に市内の利用者数が年に18,200人、この頃に落ち込んできたものの、令和6年度には、多少は上がったけれども、コロナ前には戻らないということになっています。経常収支・経常費用というところについては経常収益が旅客収入とみなすことができました。経常収入は、その他かかったお金ってということになるのですが、やはり最近の人件費や燃料のコストが増えておりますので、なかなか旅客収入だけでは追いついていかないうところ、令和6年度の欠損額については、3842万9,000円ということになっています。近年の各市の補助金額の推計というところをご覧になっていただきたいと思います。令和4年度に山梨交通さんの負担が1000円ではあるんですが、国庫補助が1,234万7000円となっております。そのうち国の補助額が大きいのが、新型コロナウイルス感染症の影響によって地域間幹線系統、確保維持費補助金国庫補助金、対象事業の基準の特例というものによって、国の方としては、**334万7,000円**、いつもよりも上乘せされているということです。

県の方が**450万**の補助を行っている。富士宮市の補助と富士市さんの補助ですけれども、令和5年度のところをちょっとご覧になっていただきたいんですが、富士宮市としてはできる限りの補助をさせていただいております。富士市さんの方はやっぱり基準の方がってところで、100%って書かれている①の控除のところですね。①の補助についてはその下の方の項目に載っておりますけれども、国庫補助要件を満たすために市が行う補助、こちらの方は富士市さん100%になっております。②の方は80%って書かれてるところですね、こちらの方で国庫補助券補助を受けた後の残る欠損額について市の方が行う補助ということで、こちらの方が8割に減ってきたという事もありまして、令和5年度は山梨交通さんの自社負担分が269万5,000円で令和6年が277万7,000円発生してしまったという表になります。

次のページ5ページ目ですね、こちらの方ですけども、県地域交通活性化協議会バス専門部会長様宛の報告する文章となっております。

検討調整結果ですが、令和8年1月1日から路線廃止。代替交通を検討ということですね。検討調整の経緯については令和7年7月16日富士宮市生活交通確保対策検討会開催(各庁内会議)です。内容としては、富士宮市地域公共交通活性化再生会議開催を前に、6月末に山梨交通が道路運送法第15条の2に基づき、富士宮駅・蒲原病院線を令和7年12月31日の運行をもって路線廃止する旨を国土交通大臣に届け出たことで、路線廃止となります。

なお、路線バスの代替交通として路線廃止地区を運行するデマンド型乗合タクシー「宮タク」南部エリアの増便検討中であることを報告した。令和7年7月28日、富士宮市地域公共交通活性化再生会議開催。検討会と同意事項について確認しました。となります。こちらの方を県に報告してよろしいでしょうか。

また、1ページめくっていただいて、こちら山梨交通さんの現在の時刻表を載せてあります。

まためくっていただいて、このカラフルな表になるんですけども、こちらの方が山梨交通さんが各バス停に掲示していただいたチラシ。貼り出しチラシということになります。説明は以上になります。よろしく申し上げます。

議長 佐野市民  
部長

はい。本日ですね、山梨交通株式会社さんにお越しいただいていますので、この件につきまして、路線退出に係る補足説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

山梨交通 野口

山梨交通の野口でございます。

このたびは当社にて運行しております、蒲原病院・富士宮駅線の退出・廃線の申出ということになりまして、皆様には多大なご心配をおかけしておりますことを、まずはこの場を借りて、お詫び申し上げます。

では、当社の方から補足につきまして着座にて説明をさせていただきます。

当社といたしましては先ほど事務局よりご説明いただきましたとおり、路線廃止という形での申出をさせていただいております。全体といたしましては、当社としては幹線系統として地域に根ざした運行の方を可能な限り運行していきたいということで、運行継続してまいりましたが、実際のところは先ほど触れられておりましたように、富士市さんにつきましては補助金の要綱改正ということに、補助金のカット、当社の負担分を発生させるという形の制度に変更されてしまいました。

こちらにつきましては、令和5年度からという形になりまして、5年・6年につきましては当社にて欠損額を負担する形で運行を行っております。こうした中、当社といたしましては、少しでも運行の継続の可能性を含めまして、富士市さんともそうした制度の見直しについて要請をさせていただくとともに、コロナ禍を踏まえて徐々に戻りつつある状況をこうしたものを踏まえて

ですね、何とか運行の方は、2年間維持を行ってきたというような現状です。

また、今回この協議会につきましては、富士宮市内の運行路線ということでこの富士宮駅・蒲原病院線のみについて触れられておりますが、実際につきましては、富士市・静岡市内を走行いたします大北線、こちらは市単独補助線という形のものになりますが、こちらの欠損金はさらに大きなものが発生をしている状況もございました。こうした中、まずは本数の少ない大北線を9月の末をもって廃止を先に決定をした後、引き続き富士市さんを含めた協議を行ってまいった。というのが状況でございます。しかしながら、当該欠損金を何とか好転にするために、当社としても努力を重ねたものですが、実際には貸切バス事業等におけるいわゆる黒字部分を補填する形で運行を行う。という形になっております。

しかしながら、昨今報道等でも大きな話題がありますように、2024年問題で乗務員の確保や労働状況の改善等もあってですね、経費はどんどんどんどん上がってしまうという現状が見られております。

また、燃料の高騰、その他車両維持等におけるですね、経費こういったものもどんどん上がってしまう状況におきましては、この先さらに欠損金が拡大しかねないというような懸念のもとに自社内での協議を行ってきたというところがございます。

こうしたところも踏まえまして、当社としてはこれ以上の欠損金拡大が大変厳しくなってしまうという現状、また先ほどの当該路線につきましては、国県の補助金を受給しての運行となっておりますが、コロナ禍以降、戻らないという状況からですね、いわゆる国や県から補助金をいただくための要件、要綱これをですね今後も引き続き維持することが難しくなってくる可能性もかなり上がってきてしまう。こうした中で当該路線としては、どうあるべきかということを検討してまいりました。結果としましては、廃線というような決断をさせていただいたところでございますが、富士宮市さんにおかれましては、古くから当社が運行する幹線系統、またフィーダーとしての宮バス・宮タク等を踏まえてですね、連携をして運行を行ってきたというところもございます。

当社といたしましては、この幹線系統の役割が終了してしまう大変残念な結果にはなってしまうんですが、富士宮市さんとともに築き上げてきました宮タク等のですね、フィーダーとして地域内を運行するこの公共交通全般をですね、何とか活用しながら引き続き市民の足の手段を確保しいただきたいというふうに考えております。担当者としてしましては、残念なところもございますし、皆様には大変ご不便をお掛けするところではございますが、内情の状況等を理解していただきまして当社廃止・廃線計画というものをご説明をさせていただきたいというふうに思います。簡単ではございますが、当

社からは以上となります。よろしくお願いいたします。

議長 佐野市民 ありがとうございます。事務局・山梨交通さんの説明は終わりました。  
部長 第1号議案について、委員の様からですね、ご意見をいただきたいと思いま  
す。どうでしょうか。よろしいでしょうかね。はい。

静岡運輸支局 中部運輸局静岡運輸支局の金森です。ちょっと補足的に説明を申し上げま  
金森委員 すと、今回は県の協議会の方で廃止の申し出があったというところで、本来  
であればですねこれを申し出て、この路線を廃止するという整理は一つつく  
んですけども、今回ちょっと特殊ですね。国の法律の方で、事業者の路線を  
廃止するにはですね、この協議会の協議を調えるのとは別に、廃止する6ヶ  
月前に届け出をすれば廃止は可能というルールがあります。今回この県協議  
会の退出意向で協議をまとめて廃止するという方法。

こちらが調べれば本来は30日前でも良かったんですけども、別に6ヶ月前  
の、直接国への届け出をもって廃止となっていくというところで、ちょっと  
住民の皆さんにはややこしい制度になってるかなと思いますけれども、この  
6ヶ月前の届け出をもってですね、ほぼ確定的に廃止されてしまうという、  
そういう状況になってます。

先ほどお話もあったんですけども、この山梨交通さんとの協議の他にです  
ね、富士宮市さんは県・国と富士市、あと大北線については、直接は関係は  
ないんですけどもその関係自治体とですねここまできると、この幹線路線  
ですね。複数市に跨る路線という意味で幹線路線なんですけども、この形を  
また別の方法で何とか維持できないかというところで協議はしてたところな  
んですけどもなかなかそれぞれ立場がもあり、あと、財政状況等もあり、な  
かなか思惑が一致せずですね、幹線路線としての維持はちょっと困難だ  
というところで、今回の流れになっているというところをちょっと補足さし  
ていただきます。

もう一つちょっと確認なんですけども、今後の代替案としてこれは別紙案  
のところで、宮タク南部エリアの増便検討中というところがあるんですが、  
これはちょっと事務局さんの方で、今もしわかっている範囲で結構ですので、  
この代替の内容であつたりとかですね、タイムスケジュール的なものがあり、  
現在わかればちょっと教えていただきたい。

議長 佐野市民 ありがとうございます。

部長 それではちょっと事務局の方からスケジュール等について。

事務局 佐野 事務局の佐野です。よろしくお願いいたします。代替案としましては、宮  
タク南部エリアの増便を検討しております。宮タク南部エリアというのは、  
現在上り便、沼久保から富士宮駅方面に行くものが3便。そして下り便とし  
ましては、富士宮駅方面から沼久保方面に行くものが、3便、今運行してお  
ります。これについて、今これを担当している事業者であるホンダタクシー

さんと交渉を重ねてまして、そこになんとか増便して、市民の足を確保して、今回の山梨交通さんの退出・路線廃止が少しでも市民に影響の少ないように対応していきたいと考えております。

今、内容について精査しておりまして、次回9月の活性化再生会議で増便案を提案させていただいて、ご確認いただき協議を調べ、1月1日からの運行増便という形で対応していきたいと考えております。私からは以上でございます。

議長 佐野市民  
部長

よろしいでしょうか。はい。

今回富士宮駅・蒲原病院線の廃止について、国の方からお話があったんですけど、県の要綱に基づいて廃止方法それから、法律に則ってやる方法と、今回二つの方法が並行して進む中で、今回法律の方に基づいての、届けがされたということで、6ヶ月後ということですね。12月31日の運行をもって廃止をされると。市としましては、対応策として、今事務局から説明があった通り、宮タク南部エリアを、増便をしたいということですね。今、関係者またはタクシー会社とですね、協議を進めているところということでございます。

その他、どうでしょうか。よろしいでしょうか。藤井先生にお話を聞いてみたいと思います。藤井先生、いかがでしょうか。

日本大学 藤井  
委員

はい。ちょっとマイクの関係で、聞き取りにくい所があり確認できていないんですが、令和8年1月1日に向けて、この地域間幹線系統、こちらの利用状況を見た時に、両市の自治体の具体的な内容といったところに、ご調整も入っていただいた中での運行が難しいと。そういった中で、一定程度の利用を確保するためということで、この宮タクの拡張を検討するという、その中身次第かなというふうな気はしています。というのも、現状で、ホンダタクシーさんの方で運用されてるところで、1日3便程度といったところで、そのプラスアルファのところ、この病院までのアプローチのところの利用者の方がきちんとできそうなのかどうか、そういったところについては、まだ数字的なところも、今回の幹線系統の場合1便あたりとか、そういったことの実数値のところで見ると、ちょっとカバーしきれないかなというちょっと不安がございますので、ぜひそのあたりについては、9月の具体的な対応などについて、拝見させていただきたいなと思います。

アプローチの仕方としては、このステップを踏んで今現状にあるということについては、非常にね、地域間幹線系統を維持したいという思いはありつつもなかなか少し乗ってない現実から見ると、山梨交通さん自体の維持する路線としての難しさもあるなというふうに感じておりますので、その後の対応を自治体としてどう考えるかを、期待したいと思います。以上でございます。

議長 佐野市民 はい。先生ありがとうございます。

部長 今、先生からご指摘をいただき、ご意見を伺った中で、宮タクの増便ということですね。

これが今の蒲原病院線全部まかなえないだろうという、難しさもご指摘いただいたと思います。

今、富士宮市では、この次の議題でてくるんですけど、地域公共交通計画を今定めようとしています。

この中で宮タクを、できるだけ使いやすい方法がないのか、これもですね検討していかなきゃならないかなというのを考えてますのでこれに合わせてですね、また南部エリアの宮タクについてもですね、検討していけたらいいかなというふうに思っています。

はい。その他はよろしいでしょうか。他の委員の皆様。よろしいでしょうか。それではお諮りをいたします。

はじめに、第1号議案山梨交通株式会社富士宮駅・蒲原病院線退出への対応について、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、原案の通り承認することといたします。

事務局は、乗合バス路線調整結果報告書を県地域公共交通活性化協議会に提出をしてください。

それでは続きまして、第2号議案 富士宮市第3次地域公共交通計画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2号議案 富士宮市第3次地域公共交通計画について

事務局 佐野 はい。

それでは第2号議案 富士宮市第3次地域公共交通計画について説明します。

着座で失礼します。それでは2号議案を、ご覧ください。

第2号議案 富士宮市第3次地域公共交通計画についてということで、計画期間は令和8年から12年の5年間となります。

本富士宮市地域公共交通活性化再生会議は、市から計画策定業務を受託しております。

今回はコンサルに計画策定業務を再委託いたしました。

本会議が、静岡市の株式会社地域まちづくり研究所に計画策定を、お願いいたしております。

本日は、株式会社まちづくり研究所から小池様と鋤柄様にご出席いただいておりますので、後ほど資料説明していただきますのでよろしくお願いいたします。

本日、委員の皆様には議論いただきたいところは7月のところとなります。

内容としましては地域公共交通の現状、問題点、課題の整理、そして地域

公共交通計画の基本方針、目標の検討というところになります。

そして次の9月の活性化会議では、目標の実現のための施策の検討で、11月では計画案の作成ということで、11月から12月にはパブリックコメントをしまして、1月の活性化再生会議は、パブリックコメントの内容等々を勘案した上で再度見ていただきまして、富士宮市の方に納品してお返しすることで。次に、富士宮市は第3次地域公共交通計画として策定をして、年度内に公表するということになります。それとあわせて国の方に策定した事の届け出を行います。

それでは資料2をご覧ください。

ここからは株式会社まちづくり研究所から説明資料の説明をしていただきますので、よろしくお願いします。

(株)地域まちづくり研究所 小池

はい。地域まちづくり研究所の小池と申します。

では資料を説明する前にですね、今回資料2とですね5ページぐらい後に補足資料ということがございまして、横に並べて見ていただくと、説明の方が分かりやすくなるかと思っておりますので、もしよろしければ、横に並べて、ご覧いただければと思います。

着座にて説明をいたします。

今回検討していただきたい内容は、事務局からもご説明があったように、第3次地域公共交通計画の現状と課題、そして基本方針の目標に関して、案を作ってまいりましたので、ご覧いただければと思います。

では、その資料2ページ目の、(1)公共交通ネットワークの現状から説明をしたいと思っております。コロナ禍の影響により、減少した民間路線バス利用者数は、緩やかな回復基調にあります。これは補足資料の1ページ、グラフが載っておりますけれども、現在もコロナ前の水準に回復していない状況です。路線バスやタクシーに関しましては、乗務員の高齢化に加えまして、改正労働基準法の施行により、乗務員不足が深刻な課題となっております。

市内には、JR身延線と民間路線バスや一般タクシーに加えまして、市が主体となって運行する宮バス・宮タクがあります。これは補足資料の2ページ目をご覧いただくと、現在の路線図や宮タクの運行範囲が載っております。人口減少などによる利用者数の減少がこれらの路線に関しても見込まれております。それに伴う減便や、路線の廃止が懸念されておまして、公共交通を維持・存続することが課題となっております。

バス路線の縮小や廃止が進むことで、時間帯によっては「交通空白地」が発生する恐れもございます。

現行計画では、基本方針1「誰もが利用できる公共交通網の維持」の目標値がございまして、これは、補足資料の3ページにございます。

公共交通の利用者が2700人以上を、1日当たりと、目標にしております

が、達成ができておりません。基本方針2「高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備」における目標値は、宮タクのカバー率 100%となっております。これは令和6年度以降達成しているというようなことで、この公共交通ネットワーク分野に関して、運行計画では二つの内一つ 50%の達成度というようなこととなります。

課題としましては、公共交通の安定した運行の維持により、公共交通空白地の発生を防ぐ必要があるというような事です。それで資料2の3ページの説明をいたします。

(2)公共交通の利用環境についてです。

富士宮市と隣接する富士市の地域においては、買い物や通院で富士市内の施設を利用する傾向がありますが、宮タクは郊外ゾーンと市中心部の間の運行に限定されておりまして、登録地域から短距離であっても、富士市内で乗降ができない現状です。

また宮バスは、バスロケーションシステムやキャッシュレス決済に非対応で、情報発信や利用環境に課題を抱えております。令和6年度のアンケート調査、これが補足資料の4ページから、書いておりますけれども、マイカーを含む日常の移動についての満足度の平均点は、5点満点中 4.17 になっております。現行計画では公共交通利用環境向上の目標を市民満足度 4.1 以上としておりまして、これが令和4年度以降に達成をしております。

このような市民満足度が非常に高い点となっておりますので、これを維持するために市民が必要なときに気軽に使いやすくする必要があります。市民がスマートフォンで情報収集する現状を考慮しまして、インターネットを活用した情報発信の強化や、デジタル技術の導入と重要となってきます。続きまして、(3)公共交通に関する市民意識に関して説明いたします。補足資料は5ページ以降になります。

日常の移動についてのアンケート調査というものを令和6年度に実施をしております。

運転免許証を持っている方は全体の80%以上となっております。また、通勤・通学、買い物、通院といった移動手段では、約80%の方が自家用車を利用しております。

主要な公共施設、ショッピングセンター、総合病院などでは公共交通機関を使っていくことができるんですけども、自家用車の利便性が高いため、公共交通を利用する方は全体の5%未満と少なくなっております。

また路線バスを利用したことがない方が70%、定期的に利用している方は、わずか4%とあまり利用されていない状況です。

人口減少が進行しておりまして特に年少人口と生産年齢人口の減少が顕著になっております。

高齢化率は30%を超えると推計しておりまして、高齢者の数が増加するだ

けでなく、要支援者、要介護認定者の増加も見込まれております。

課題としてはですね、自家用車が利用できなくなる市民の方が増加をしてまいります。多くの市民は生活のために公共交通を利用するという習慣がないから、複数の交通機関が、実はあるんですけども、その存在とその組み合わせに気づかない可能性がある。市民に公共交通に関して啓発をしてですね、理解関心を深めていく必要があるかと考えます。(4)公共交通仕組みの説明に入ります。補足資料は9ページ以降になります。

現状の説明をしますけれども、富士宮市さんでは、バス停オーナー制度というのがありまして、地域と協力して公共交通を守り育てることを目的とした協力金収入によりまして、市営バス事業の安定的な運営を図っております。

新路線の導入に関しては、ルート沿線の医療施設や商業施設にも協力を呼び掛け、バス停オーナーの獲得に努めてまいりました。しかし、オーナーの数は平成25年度をピークに減少しております。

さらに、平成30年9月末に東南循環の南コースを廃止した影響で減少が続いております。

富士宮市さんでは、市が主体となって運行する宮バスや宮タクの事業評価を実施しておりますが、評価基準に基づいて路線の廃止や、新たな交通システムの構築を検討されています。

現行計画では、基本方針3「地域や企業が支える公共交通の仕組み作り」の目標値を、宮バスのバス停オーナー数40人以上としていますが、達成できておりません。そういった事情を踏まえまして、公共交通を支える仕組みが求められると考えられます。

現状課題を踏まえまして、基本方針の事務局案を策定してまいりました。基本的な方針に基づき、まちづくりの重要な実生活インフラとして、公共交通ネットワークの拡充を進めるとともに、多様化するニーズに応えまして、誰もが移動に困らない社会を目指します。また、来訪者や移住者に対しましては、次もまたこの地域来たくなるような、この地域に住み続けたいくなるような公共交通の実現を目指すもとする。という意気込みを込めて基本方針を検討いたしました。

目標としましては、4つ設定いたしまして、一つ目は、公共交通ネットワークに維持により交通空白地の発生を防ぐということです。

具体的には、JR身延線・民間事業者が運行する路線バスをはじめ、様々な輸送資源を総動員して市民の足を守ってまいりたいと考えています。

また、AIや情報通信技術などを活用して利便性の高いシステムにしていきたいです。

また公共交通PDCA指針を踏まえまして、宮バスとか宮タクについても、適切な交通手段を検討していくというようなことをございます。

これらを評価指標ということも検討してまいりまして、計画では1日あた

りの公共交通利用者を、場合によっては民間事業者の運行する路線バスの年間利用者数こういったものも評価する。

二つ目は、公共交通の利便性向上です。

具体的には関係機関と連携して改善を進めて、誰もが気軽に「おでかけ」できる社会を目指す。

到着時刻や乗換案内などを発信したり、キャッシュレス決済など利便性の高いものにしていきましょうということです。これは市民満足度で答えるではないかなと思います。

三つ目、公共交通に関して啓発し、市民の理解に関心を深め、ということに関しましては、公共交通を中心とした外出機会の創出とモビリティマネジメントをしまして様々な機関と連携して進めていこうというような事です。

評価指標の案としましては、地域説明行い、宮タクを利用していただきましょう。説明会の回数とか、実際の宮バス・宮タクの利用者数で評価をしていければと思います。

四つ目はですね、公共交通をみんなで支える仕組みを作るということで、現在バス停オーナー制度がありますけれども、それに代わる制度だとか、地域の実情に即した移動支援など、共創型の交通システムの構築を推進していこうということで、これがバス停オーナー数で評価できればと考えております。資料の説明は以上です。

議長 佐野市民  
部長

どうもありがとうございました。

今の説明について、委員の皆様からご意見いただきたいと思います。

まず2ページの、3 公共交通に関する主な現状と課題ですね。洗い出しているわけですが、この(1)から順番にやっていきたいと思います。

それでは、現状と課題の、(1) 公共交通ネットワークについてご意見等ございますでしょうか。

よろしいでしょうかね。はい。

それでは次ですね次のページになります。

(2) 公共交通の利用環境というところで、現状と、それに対する課題をここに挙げさせてもらっております。

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。はい。

続きましてですね、(3) 公共交通に関する市民意識についてです。現状と課題を書かさせてもらっています。

いかがでしょうか。はい。

それでは4ページ、(4)公共交通を支える仕組みについてです。

よろしいでしょうか。今までの現状はどういう現状なんだろう、これからの課題はなんだろうということでこういう整理をさせていただきました。

それでは、3現状と課題についてはそれでよろしいでしょうか。

それでは次、5ページになります。

4基本方針と目標ということで、今後どういうふうにしていったらいいのだろうというところで、「誰もが移動に困らない便利なまち」ということで、位置づけをし、次期の公共交通計画に示していきたい。事務局からもありましたとおり、9月の活性化会議に具体的な施策なんかを挙げていくと考えております。

委員の皆様、どうでしょうか。よろしいでしょうか。はい。

それでは藤井先生、(3)現状と課題、それから(4)の基本方針と目標ということで、説明をさせてもらいましたけど、あの先生の方からご意見をお願いいたしたいと思います。

日本大学 藤井  
委員

はい。まずそれでは、3ページのところですが、公共交通の利用環境といったところで、宮タクは郊外ゾーンと市中心部の間に限定されており、登録地域から短距離であっても、富士市内における乗降はできません。と現状のところには書かれていますが、本来、宮タク自体が市域外に出るといった前提を今回この計画で持っていません。

それに対して、先ほどの路線退出、地域間の連携のバスネットワークこれが路線として退出意向になったということで、それは例外的にという形の運行を行っていくというのが今後のプロセスで出てくるのですが、ただ現状のところからすると、市としては、富士市へのアプローチを、この宮タクでも、その他のところでも、やっていきたいのかといったような現状になってるのか、その辺が、課題に上がっていないので、直接的ではないかと思うんですが、宮タクの幅広い運用をしたいのかな。そうするとまたちょっとアプローチの仕方が違って来るなど、気になったところです。

それから、4ページの公共交通を仕組みのところ、バス停オーナーの取り組みを非常に厳しい中でという事で、利用者数も減少されていくといったところで、バス停オーナーが減少してるのがよくわかる。その他にイオンさんで宮バス宮タクについては、買い物した人に対するサービス、こういったもののサポーターのアプローチというのをやられてたというふうに思うの

で、それは、公共交通を維持するために、いち民間企業自体がこの公共交通支援をやっていたらというのがあるので、そちらについてはきちんと書き込んでいただいた方が、相当な金額になっていたかなあという気がしますので、そこは明記したほうがいいと思います。

それから5ページですが、目標案のところに、公共交通ネットワーク維持により、交通空白地の発生を防ぐと書いてあるんですが、これ普通に考えると、宮タクはエリア100%カバー、これが基本の条件としてあって、それが達成されてるとそういうふうに考えると、本来であれば、交通空白地域は、富士宮の場合ゼロに。そういったときに、この交通空白地域の発生を防ぐというところが、確か5社ぐらいのタクシー事業者さんがエリア分割して運用していたのかなと思うのですが、そのタクシー業者さんそのものが、事業としての継続ができないと出てきたので、そういった面ではそれを考慮するための交通空白地域、こういったが発生する可能性があるんだということであれば、ちょっとその辺の意味も違ってくるので、公共交通ネットワークの維持は、富士宮の場合には、全エリアは宮タクで、かつ路線的な所は宮バスで、さらに、本来の路線として民間事業者が運用するところ、この辺がね、全体像として体系化してるところの見方なので、どこに問題があるのかが、このタイトルの場合、わかりにくい気がいたします。

さらに、AIや情報通信技術の活用した利便性の高い交通システムと書いてありますが、このAIをどこにおけるのか、といったところがちょっと気になるところです。

デマンド交通なんかでいうと、AIオンデマンドという使い方をしますが、どこにAIを使うのか。情報通信技術に関しても、あのバスなんかで言うとバスロケーションシステムなどの仕組みの中で、今走っている情報を利用者に伝えていくのか、そういった面では、それを運用していくのか、AIや情報通信の活用イメージがわからない気がいたします。

さらに4ページの三つ目ですが、公共交通PDCA評価資料に基づき書いてありますが、PDCA評価基準は2年連続でE評価とか、基準を連続で達成できなければ、代替案の計画を考えるそういった確かルールになっていたと思います。

そのときに、宮バスから宮タクへの転換といったようなところを、本当に目指しているのか、また宮バスを存続させる基準といったものを、的確にそのPDCA評価基準の中に書いてあるかどうか、その辺をぜひ確認をしていただきたいなと思います。

というのも、宮バスと宮タクでは利用の仕方・利用者のイメージこれが全く違うもので、そういったものを本当に変換できるのか、ただ需要が薄くなったので、タクシーベースの利用者数に変える優先度例えば、これまた話は別ですが、その辺を、その指針に基づく転換の理由、この辺をちょっと考え

ないといけないかなと思います。

それと、もう1つ最後の方の下の4のところですが、公共交通をみんなで支える仕組みといったところで、共創型の交通システムというキーワードがでてきます。

今、国交省で行っているリデザインですね。そういったアプローチについての考え方だと思います。地域の実情に即した要支援などというふうに考えたらわかるのですが、これは本当に富士宮で地域の実情に即した移動支援というのが、宮バス・宮タク以外に、次のプロセスとして何を考えているのか。その辺のイメージとかなければいけないというのも、例えば、公共ライドシェアみたいなアプローチで、地域単位で住民の方たちに、活用してもらえるのであれば互助の仕組みみたいなものに立ちながらやるんだという発想は、これ宮タク100%カバー率だとすると、これは相容れないところになってきますので、その辺のところも含めてこの地域の実情とリデザインの関係、これはねぜひ丁寧に議論して書き込みしていただければありがたいなと思います。

今ちょっと気になったところはそれぐらいです。以上でございます。

議長 佐野市民  
部長

はい、ありがとうございます。

いろいろ御指摘いただきました。9月の会議の時に、しっかりと整理をし、再度説明したいなと思います。

今の件につきまして事務局からはどうでしょう。

事務局 神尾室  
長

はい。藤井先生ありがとうございます。

今ご指摘の件ですけれども、具体的な何をやりたいかということですね。将来的に何をやっていこうかということ。あと現実的な話だと、今さっきの路線退出の話なんかも先生するどいなと思ったところではあります。特に今後、富士・富士宮という連携の中でお互いどうしていくのかいきたいのかというのを、ちゃんと決めていかなきゃならないなところ、思うところがありますので、ぜひ今後ちょっと議題にして考えていこうかなと思っております。以上です。ありがとうございます。

議長 佐野市民  
部長

はい。その他委員の皆様はどうでしょうか。はい。

静岡運輸支局  
金森委員

静岡運輸支局の金森です。先生のおっしゃったことと重複する部分があるかもしれませんが、まず5ページの目標案のところ、宮バスから宮タクへというのがあったと思うんですけども、宮タクがエリア100%カバーしているということで、交通空白が無いというのは、去年の交通空白解消本部、国の方で立ち上げた頃からそういうお話は伺ってしまして、今後ですねこの計画期間内に特に複数年ということで、何が起るかはちょっとわからないんですけども県内でも、例えば今回の路線バスが廃止になるとか、あとはタク

シー事業者さんの後継者不足とか、あるいは資金不足とかで廃止が突然出るというケースも県内には事実としてあります。事業者さんがこの運送を担ってもらおうというのは何よりもな事ですけれど、やはり今後そういう可能性というところを踏まえてどうしていくのか、先ほど先生のお話の中にもありましたけども、公共ライドシェアの可能性とかですね、あるいはもうちょっと地域の方に入っていったいいわゆる無償運送の範囲内で行える、いわゆる許可登録を要しない運行というのも地域で考えていくという発想が出てくるのか、今現時点で、“その発想を排除するものではないよ”というものなのかも、ちょっと検討したらどうかなと思います。

あと利便性向上や、みんなで支える仕組み、富士宮市さんではこのバス停オーナー制度っていう私も静岡県で県民ではなくても聞いてたものではあったんですけども、例えば他の県では、コンビニなんかはあちこちあると思うんですけども、そこで乗り継ぎ乗り換えの協力ということで施設内を使わせてもらってそこをバス停代わりにして、コンビニ内にちょっとサイネージなんか置いて、出発時刻なんかをそこで表示してバス停の代わりとしてちょっと充実していくとか、そういう取り組みをしているところもあって、その他のところの地域の研究なんかをされてはどうかなというのが一点です。

これまでやってきたことプラスアルファで、他のところで何かできないかというところでそういう利便性に寄与する活動というものが、おそらくたくさんあると思いますのでちょっとそういうところも勉強したらいいかなと思います。以上です。

議長 佐野市民 はい。

部長 事務局の方、どうでしょうかね。

事務局 神尾室 事務局です。

長 確かに交通空白がないっていう見解で富士宮市の方やっておりますけれども、実際今回の山梨交通さんの退出問題も含めて、他の地域ではどうかなっていうところを考えると、時間帯によって交通が不便な地域というのは認めざるを得ないのかなってと思います。

次回の公共交通計画でも、時間帯という概念で来年やってみようかと思っています。やってみてどんなものかいいかっていうのは当然検討の俎上にあげたいなと思っております。以上です。

議長 佐野市民 はい。宮タクは計画上と交通空白地域がないということになっています。

部長 その中でも、今事務局の方の話っていうのは、例えば南部エリアは、1日上り3便・下り3便という中で、時間帯によってという話だったと思います。

そこをまた何らかの形で、補完していく。そういった意味で福祉的になっていくところが入ってくる意味も入ってくるんですかね。

区長会連合会芝  
川地区代表 村  
松委員

よろしいでしょうか。そういう意味合いで。

はい。ありがとうございます。その他よろしいでしょうか。

芝川地区の村松と申します。

私の地域は、前年度稲子地区の宮タクなんですけど、前年度は実証実験。今年から本運行になったっていうことで、宮タクをどうやって育てていこうと取り組んでいるんですけど、これらの計画を見たときにですね、今回期待してたのは、宮バスや宮タクありきというところで、その満足度を見たら4.1で大変ありますよね。これは確か、利用者の満足度を聞いてるわけですけど、ですけど、実証実験のときに、ジャッジを取りたかった。

便利な仕組みなのかと区民の皆さんに聞いた結果、とてもじゃないけど使えないっていうその意見がありました。これを使った人の満足度は4.1かもしれないんですけど、これから10年とか先に宮タクを使っていこうかと、宮タクは使えるのかと、こんな数字じゃないっていうわけです。ですから私としてはそもそも宮タクの仕組み自体が、もっと変わっていくのかなっていうことをすごく期待してたっていうのと、ネットワークってこう書かれてますけどネットワークでしたら、しっかりした繋がりがあって最終的には田舎から東京までと繋がっていくようにいうに考えるのがネットワークだと思うんですね。

今の仕組みは、1本1本1本が独立してるような形になっていて、ネットワークと名乗っていいのかと思えるわけなんですよね。

それとあと前回もいろいろ話をさせていただいたんですが、まち作りとか、そういう観点っていうのが全然はつきりしないんじゃないかっていうことで、このまま進めたところで多少宮タクの使い勝手が良くなったとか、アプリが使い予約しやすくなった程度だったら、皆さんの期待値っていうのが上がることっていうのは、全然その期待できないじゃないかな。今ですら宮タクの一番不満なところっていうのは、一日二往復・三往復で、病院とかに置かれて、帰りも、病院に二時間も三時間も帰りの便が来るまで待ってましたっていうところが、もう番の問題になってるし、あとは、車椅子を押しませんとか、もう従来のタクシーのサービスから比べたらものすごく敷居が高いとか、規則に縛られて使い勝手が悪いというふうになっているわけなんですよね。だからそもそも、これからユーザーを増やそうっていうことならば、宮タク自体の仕組みをもっともっと変えなきゃいけないんじゃないかなと思います。しかし文面を見る限り、カバー率は全部カバーしてますけど、満足度は4.1ですよっていうふうに言われたら、仕組み自体何も問題がないのかっていうふうに見て取れるわけですよ。

私はもう、その考え自体が、一般の市民等をかなりかけ離れたと感覚じゃないのかなっていうふうに思うんですよ。

我々が宮タクを育ててこうっていうのは、いや、もっともっと便利で誰も

が使えるような仕組みに変わる事を期待しているわけなんですよ。

ぜひまち作りとか、利便性とか、根本的に見当たらない宮バス宮タクが現状いいんだっていうふうに思ってる人というのは、使った人は確かに何人かいるかもしれませんが、うちのところって 150 名人口が居て、1 名しか宮タクを使っていないんですね。実際に他の人にも“使ってくれ使ってくれ”って言っても、もう明らかに、便数が悪い。途中で乗り換えなければならない。あまりにも規則が多すぎて、イオンの向いにある病院にも降ろしてもらえないとか、すごく不安がある人が大勢いて、それだったら自分の車で行くよねって。でも確かに 10 年後っていうのは運転できなくなったらどうなるかということで、不安を感じているわけですよ。

ですけどほとんどの人は運転できなくなったら施設に行くよっていうふうになっちゃうということで、地元で長く安心安全で暮らせないっていうことになってしまってるわけですよ。

ですから、ぜひ宮タクのシステム自体をもう少し使い勝手のいいよっていうところにポイントを上げて考えていただけないでしょうかっていうのが要望です。

議長 佐野市民  
部長

はい、ありがとうございます。

市内の公共交通というのが、民間路線バス、それから宮バス、宮タク、JR です。

この宮タクっていうのが、やっぱりタクシー会社さんに協力お願いしていくというところがあると思います。

この中で一般の業務。こちらも、限りある資源の中で、一般のタクシーも影響させないというところの中で、バランスを今までとってきたということだと思います。

今委員さんからご指摘あったとおり、やはり上り 3 便・下り 3 便っていうのは、行ったは良いけど帰りは困っちゃうというのはお伺いしています。そうなったときに、どういうふうにしたら宮タクももうちょっとどう使いやすくなるんだっていうところがですね、今後この 5 年間のキーワードといいますか、ポイントといいますか、そういうふうに思ってますので、そのところも、今回力を入れていきたいなというふうに思います。

区長会連合会芝  
川地区代表 村  
松委員

今のお話ですけど、そもそもタクシー会社ありきっていう発想が、何か自由度をあまりにも失わされているんじゃないのかなっていうことで、その辺もある程度見直していいですねもう少し市の方なり、もっと広い意味でその運営はタクシー会社を頼らざるを得ないっていうのは何かおかしいんじゃないかなと思うんですよ。宮タクの設計自体が、4 人乗ればタクシー会社からの持ち出しがゼロになるわけですね。だからタクシー会社は絶対損をしない仕組みになっているわけで、4 人に足りないところは税金から払いましょ

うっていうふうに、補助していることになっているわけですよ。それってすごくおかしいような気がするんですね。タクシー会社が絶対損しないとか、何とかっていうことを考えるよりは、まずはその市民の利便性とか、そちらの方を考えて何か仕組みを作っていくべきじゃないかなって思うんですよ。その話もいつも出てくるんですけど、宮タクじゃなくて4人集まれば好き時間に行けるじゃないかっていう話で聞いてます。4人集まって折半したら、宮タクと同じ料金だよ。みんな病院もまわってるし、そんな仕組みの方がいいんじゃないかなって意見も十分出ているわけなんですよ。

もうやっぱりタクシー会社ありきってというのは非常におかしいような気もするんですよ。

議長 佐野市民 はい。どうもありがとうございます。

部長 これが先ほど言った福祉的な側面っていうところですね。やっぱり出てくるのかなというふうに思います。

今当市では、先ほどあったまち作り、都市計画という大きな都市交通という視点も必要だろうと。

それから、先ほど言った民間路線バス、それから宮バス宮タクで賄いきれないときはどうなるんだろうということの中で、ここにも稲子や杉田でやっている事例を、うまく組み合わせるかどうかっていうのもですね、今後重要なポイントにはなってくると思ってますので、この宮タク本位というわけではなくて、そういった意味で市全体の市民の足を確保していく方策を考えていただけないかなというふうに考えてます。

ぜひ、その他ございますでしょうか。はい。

地域女性連絡会 土屋委員 私は杉田なんですけれども、杉田は結局富士市と隣接しておりますので、私もこの会で前にも何度か人の富士市で乗降できないでしょうかっていう事をお願いしました。

ところが、それは無理だということで、独自で杉田の人たちが、議論してカーシェアとしてやって区でお金を出してボランティアで困っている人の送り迎えをしたりとやっています。

市の方にも交渉はしたようなんですけれども、やはり限界があるということで、ただ今有志でやっておりますけれども、会員も50人ぐらいに集まって総会をやったりとかして、それでみんなを出してやっていこうっていう形をとっています。

ただ、市民だけではとてもこれから先、利用する方も多くなるでしょうし、そのやってくださってる方が高齢化してくるので、若い人たちに受け継げるか、わかりません。

できれば私達は、行政とそして、みんなでまち作りを応援していただきながら良い方法を考えてもらいたいと思います。ですので、公共交通をみんな

なで支える仕組みをつくるのが、例えば本当の僻地の方ですと、10人ぐらい乗れるバスで巡回してっていうので、タクシー会社さんをお願いして回って歩く。それに合わせて病院とかのところにも行けるような形とか、何かこれから私達が高齢化してくると、本当にそれを利用する人たちは本当に倍以上になると思うんですよね。

今私も運転はできますが、10年先はしないと思いますし、そういったところで、他人事ではなく、自分のものとして、これから先、どのように皆さんが、足を維持してくかっていうことで、もう一度あの、もうちょっと大勢の市民を巻き込んでどうしたらいいかっていう意見がそういう中で、いろいろ意見が出てくるんじゃないかと思います。

私たちはは代表で出てきてますけど、もっと女性に見ていただきたいなと思ってますし、各地域で宮バス宮タクを皆さんに進めると同時に、今こういう現状ですよっていうことをお伝えして。そして、せっかくある宮バス宮タクの制度を利用するステップなどされたというのもちょっと根本的に考えたいと思いますけど。

議長 佐野市民  
部長

そうですね。令和6年3月に介護保険の仕組みが、第一層協議体、第二層協議体どちらかから要望をもらったっていう経緯もあります。この要望は、宮バス宮タク、特に宮タクですね。宮タクの仕組みがわからない方が市内では多いということはあるして、そういった意味から、乗り方のイベントであるとかの要望いただいたことがあります。

そういった中で、委員さんの言ったとおり、宮バス宮タクの勝手がいうところがですね非常にやっぱりとは思いますが、宮バスと宮タクを使いながら、それでもまだ行けないときはどうしたらいいんだろうっていうね、そういう先ほどあったとおり、無償のですね、道路運送法に関わらない車両の動かし方もありますので、そういったところを考えていきたい。これには当然福祉部門の職員の力も必要なので、そういう意味で今ですね、都市計画、それから私どもの交通、それから福祉部、企画と職員も、一緒になって今後協議をしていくというふうに土台作りをしています。

その他どうでしょうか。よろしいでしょうか。

今皆さんからいただいたご意見を取りまとめいたしまして、また9月に開催する活性化再生会議、こちらの場でお示しできればいいかなと思います。

よろしくをお願いします。

それと、いろいろとご指摘をいただきましたが、これを今後反映させるということで、計画通り計画策定を進めていきたいとおもいますが、よろしいでしょうか。

はい。

それではご異議なしと認め、事務局は原案の通り、それから委員からいた

だいたご意見を踏まえて、計画を策定するというところで進めていきたいと思  
います。

ありがとうございました。

以上で協議事項は全て終了いたしました。

次にその他といたしまして、富士宮市公共交通に関するご意見ご要望、一  
般的なこと構いませんので、何かありましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。

はい。

それでは以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。今後の  
進行は事務局にお返ししますのでよろしくお願いいたします。

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回目の会議については、  
9月上旬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7年度、富士宮市地域公共交通活性化再生会議臨  
時会を閉会いたします。

ありがとうございました。

### 3 閉会