

令和7年度 第1回富士市公共交通協議会議事録（R7.5.29開催）

事務局	本会議の取扱いについて 「富士市審議会等の会議の公開に関する規則」に準じて、「公開」 本会議の成立の可否 出席者17名、欠席者6名であり、出席委員が、委員の定数の過半数を満たしているため、富士市公共交通協議会規則第3条第2項により、「成立」
説明事項（1）	
事務局	<令和7年度 公共交通関連事業の概要について説明>
会長 (副市長)	それでは質疑応答に入ります。 ご意見・ご質問のある方はお願いします。
日南田委員 (市民委員)	目標1の生活交通路線維持費補助金は、赤字分の一律全額補助でよろしいですか。
事務局	山梨交通には令和5年度までは全額補助していましたが、令和6年度からは全交通事業者に対して、全額補助はしていない状況です。岳南電車を含めて、このような形で補助しています。
日南田委員 (市民委員)	赤字額の何パーセントくらいに対する補助ですか。
事務局	岳南鉄道線については、財政計画を作成し、計画に基づいて支出をしており、欠損額の91%を市の補助金による負担としています。それ以上赤字があっても、それが限度額となりますので、最終的には91%よりも率が下がった形になります。

富士急静岡バスについては、色々な路線がありますが、利用状況に応じ、利用者が少ない路線については、補助率が落ちるような計算方法で支出しています。

山梨交通については、報告事項で話がありますが、令和6年度は富士市分として、大北線は50%、蒲原病院線は89%の補助となっています。

大原委員
(悠容クラブ連合会)

高齢者は、冊子が来たり広報が来たりしても見ない方が多く、知らないことが多いです。せっかく良い制度があっても知らない人が多いので、老人が集まる所へ行って、詳しい説明をしていただけると安心してもらえると思います。私の友達も最近88歳になり、来月免許証の書き換えということで悩んでいます。そういう支援もよく知らないです。どうしようと迷っているところもあるので、高齢者に行き渡るような説明の仕方をしていただけると助かると思います。

事務局

委員が仰るように、良いものがあっても、知らない・使われなければ意味がないものだというので、周知については、以前この場でもお話しいただいたところです。今回のことについては、福祉総務課や市民安全課とも協力しながら、どのようなことができるのか検討して、周知に努めていきたいと思っています。

会長
(副市長)

今年、あらかじめ計画している取組やPRなどがありますか。

事務局

担当課からは、チラシの配布や免許返納した方には回数券の郵送を行っています。チラシ等のこちら側からの発信だけでなく、委員が仰ったように、人数の少ない集まりに出かけたり出前講座を活用していただくなど説明をしていきたいと思っています。

協議事項（１）

事務局

＜地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）について説明＞

会長

それでは、質疑応答に入ります。

（副市長）

委員の皆様から、ご意見・ご質問等がある方はお願いします。

亀井委員代理

（富士警察署）

松野地区の「おぐるま」ですが、区域運行で、接続先が富士宮駅・星山台・イオンとすべて富士宮市側になっていますが、富士市の公共交通協議会のみで決めてしまってよいのでしょうか。富士宮市に諮らなくてもよろしいですか。

事務局

資料に「富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線」と書いてありますが、資料２ページの地域内フィーダー系統のイメージ図でいうところの青い二重線のバス路線を示しており、富士宮駅から蒲原病院まで行くバス路線の南松野バス停において、接続が可能なフィーダー系統となっておりますので、これで問題ないものと認識しております。

会長

（副市長）

蒲原病院線のことについては、また後ほどの説明ということによりよろしいですか。

事務局

蒲原病院線については、大北線のことも含めて報告事項でご説明させていただきます。

会長

（副市長）

それではお諮りします。

「地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）について」、原案どおり承認することにご異議ありませんでしょうか。

＜異議なし＞

ご異議なしと認め、原案どおり承認されたこととします。
事務局は、速やかに手続きを進めるようお願いします。

協議事項（２）

事務局

＜令和７年度富士市公共交通協議会会計予算（案）について説明＞

会長
(副市長)

補助の内容等について変わるということではありませんが、お金の流れとして、協議会を受け皿として国交省から補助金をいただき、各事業者にお支払いする流れに変わりますので、予算（案）を立てたいということの説明です。

ご意見、ご質問等あればお願いいたします。

＜質問なし＞

「令和７年度富士市公共交通協議会会計予算（案）について」お諮りしたいと思います。原案どおりということで、ご異議ありませんでしょうか。

＜異議なし＞

異議なしと認め、原案どおり承認されたこととします。

事務局では、スムーズに事務手続きをしていただくようお願いします。

協議事項（３）

事務局

＜岳南電車への公的支援の効果検証について説明＞

会長
(副市長)

非常に経営状況も厳しい中で、また、予算も限られている中で色々な取組をしていただいているなどというのは実感しているところです

が、ご質問等あればお願いします。

日南田委員
(市民委員)

2024 年度の収支実績の表ですが、経費の修繕費が前年より多くなっていますが、内訳をお聞きしてもよろしいですか。

橘田委員
(岳南電車)

資料 31 ページ、2024 年度の修繕費が前年に対して 2,000 万円ほど増、145%という状況に関する説明ですが、自家用車と同じように定期的に車両の検査をする必要があり、昨年はそれが集中した年でした。また、昨年 4 月頃に車両故障を起こしてご迷惑をおかけしたことがあり、それに係る修繕費用として出費がありました。

資料 15 ページ、欠損額が当初計画 9,121 万円、最終的には約 1 億 800 万円になっていますが、緊急対応と物価高騰等が重なった結果、欠損額が特に修繕費を中心に膨らんだといったところが出費の状況です。

日南田委員
(市民委員)

御社の所有している車両台数のうち、何台が定期検査になったのでしょうか。

橘田委員
(岳南電車)

当社で保有しているのは 4 編成ありまして、そのうち 2 編成が検査の対象となりました。3 年おきに検査しています。

日南田委員
(市民委員)

車両は中古の払い下げで賄っていると思いますが、例えば新しい車両と比較して、どのくらいメンテナンスにお金がかかるのか気になっています。古いのが故にかかる修繕費というのはあると思いますが、新しくした場合にかからない部分というのはありますか。

橘田委員
(岳南電車)

今ご質問いただいた内容は、車両の新しい古いによるメンテナンス費用の差がどれくらいなのかということだと思いますが、一般論で言うと新造される車両のクオリティの高さというか、東京に行って電車に乗ると確実に乗り心地も違うというのがわかると思いますが、バリ

アフリーなど様々な点ですごく進化していることは確かです。

去年故障を起こしたモーターは、長年使い続ければ故障の可能性が増えるであろう箇所が壊れていますが、単純に新車と言われる状態と当社の抱えている状態の差があまりにも大きいので、説明を補足すると、当社が持っている4編成、すべて合わせると6両ありますが、車齢で言うと大体45～50年ぐらいで、京王線や富士急線で大活躍したものを最終的に当社で運行しています。4編成あるうち、来年度末の導入を目指して1編成の更新を計画しており、またその翌年、翌々年と1車両ずつ、非常に限られた資金の中で更新をして、車検の費用や事故リスクを低減していくよう取り組んでいます。

新車との単純比較は、我々の今所有している車両が置かれているものとあまりにも差が大きすぎるので、単純比較できない部分がありますが、実情としてはそのような状況ですので、ご理解いただければと思います。

佐野委員
(町内会連合会)

夜景や色々な試みがテレビのニュースでも取り上げられ、外から訪れる人もかなり増えてきていると思いますが、例えば県内で言えば大井川鉄道はSLを使ってイメージアップを図っていると思いますが、岳南電車さんも色々なことを仕掛けて効果が出てきているのかなというのを感じます。

他社との比較、大井川鉄道さんも多分赤字だと思いますが、補助金の使い方や占める割合は如何でしょうか。

事務局

大井川鉄道や天竜浜名湖線についても、沿線の自治体が補助をしています。例えば、天浜線は第三セクターということで、県も出資している形ですが、令和6年度の実績で言いますと、浜松市が1億9,400万円余ということで拠出しています。

どこの鉄道事業者も特色のある取組を展開されていますが、行政からの支援抜きに、単体で黒字ベースは難しい状況かと思います。

岳南電車さんは富士市内で完結する路線で、県や沿線の市町で共同

	して支援することはできないので、富士市単独の支援になりますが、静岡県や国は、施設整備の補助を岳南電車さんにしていると認識しています。
佐野委員 (町内会連合会)	県や国の方にはお願いですが、事業者の比較、こういう特徴や景観があるからこれくらいの赤字で済んでいる、あるいは天浜線や大井川線と岳南電車さんとの比較、見える化された資料はありますか。
金森委員 (静岡運輸支局)	名古屋の本局で所管していますので、確認して事務局に報告させていただきます。
佐野委員 (町内会連合会)	ぜひそういう観点での基本的な考え方であるとか、実際の効果の検証の仕方を知りたいと思います。
久松委員 (市民委員)	資料 31 ページの利用人員ですが、定期外というのは同じ人が 1 年間で 3 回乗ったら 3 のカウントでよろしいですか。
橋田委員 (岳南電車)	このカウントは、すべての乗降客数をチェックしているというよりは、様々な単価も含めた理論値で出しています。
久松委員 (市民委員)	通学定期の人数推移ですが、平成 26 年が飛び抜けて少なく、平成 30 年は 10 万人を超えています。定期のカウントはどのようなカウントになっていますか。
橋田委員 (岳南電車)	定期も発売枚数と期中に何回乗るかというカウントを併せて行っています。考え方としては、1 回買うと平日日数の往復というような形のカウントが入ります。
久松委員 (市民委員)	定期を買って、1 か月で 10 回乗ったら 10 回を 2 カウントですか。

橘田委員
(岳南電車)

乗らない日もあるので、理論値を計算します。考え方としては、消費単価や平日日数と言った係数を使って算出します。

コロナの影響やカウントの仕方の変更もあり、あまりにも昔のものとは単純比較できないので、総計として参考で見ていただけたらと思います。特に令和元年の後半からコロナの影響を受け始めますが、そこからのカウントは変わっていないので、通勤に比べて通学は令和5年から6年にかけて回復している感触があります。

事務局

補足させていただきますが、岳南電車への公的支援については、令和5年度から9年度までを第4クールとして、この5か年は欠損額の91%を市からお支払いするというルールで補助金の交付を行っており、この方向性やスキームを決定するにあたり、全国の地方鉄道の事例を検討いたしました。民間方式や第三セクター方式、上下分離方式など色々な運営システムがある中で、自治体がどれだけ補助金を出しているのか、こういったスキームがいいのかという検証を行っています。

会長
(副市長)

それでは、お諮りいたします。

「岳南電車への公的支援の効果検証について」、原案どおりご承認いただくということで、ご異議ありませんでしょうか。

<異議なし>

異議なしと認めて承認させていただきます。

岳南電車さんにおかれましては、引き続き利用者増加の取組や安全対策をよろしくお願いいたします。

報告事項(1)

事務局

<「大北線」「蒲原病院線」の退出申出に係る対応について説明>

会長
(副市長)

市としても、補助金満額ではなく、旧富士市のルールに合わせると
いうことで今回のような状況に至ったと思っていますが、市の財政的
なバランスという制限も大きく、こうした決断をせざるを得なかった
ということでご理解いただきたいと思います。

この件について、ご意見ご質問等あればお願いいたします。

大村委員
(商工会議所)

公共交通機関と言いましてもひとつの企業ですので、大幅な路線の
赤字があったり、あるいは補助金の減額ということで、企業の判断と
してこの路線を廃止という判断は致し方無いと思います。また退出の
届出についても、ルールに則ったものであると思います。

ただ、公共交通協議会においては、いかにその路線を存続していく
か、あるいは公共交通を守っていくかということを議論する場だと思
いますので、今回突然の退出というのは残念だったと思っています。

ただ、決まったのであれば、現在の利用者に不便がないように、今
後この退出・廃止についての周知徹底、それと合わせて富士市で代替
交通を検討されていることから、富士市の代替交通に移行するにあた
り、山梨交通さんに最大限の協力をぜひお願いしたいと思います。

また、富士市においても、代替交通の検討を地域の公共交通の空白
期間が生じないように、対応をぜひお願いしたいと思います。

会長
(副市長)

事務局は代替案のご説明はどれくらいのスケジュールで考えてい
ますか。

事務局

大北線については9月末で運行終了というお話ですので、切れ目な
く10月から代替交通が運行できるように準備していこうと思ってお
ります。次の協議会を8月に予定していますので、その時に進捗状況
や新たな展開がありましたら、ご報告しながら皆様にご意見など伺い
たいと思います。

佐野委員
(町内会連合会)

富士宮から松野を通して蒲原病院まで行く路線は、先ほどの地域内フィーダーではなく、地域間幹線系統にあたるということですね。

木島あたりからですと、富士川第一小学校まで通う小学生が5人くらいいます。また、松野学園でCSディレクターをやっていた関係で子どもたちにも聞いてみたところ、自転車の子はかりがね橋を歩いていく方が早いので、かりがね橋経由で富士高や富士中の方に行く人がいます。女子の場合は自転車だと大変なのでバスが多いですが、バスで富士川駅まで行って、電車で富士駅まで行き、今度は富士市内のバスあるいは自転車で学校へ行くというケースが富士高校でもあります。代替交通については、かりがね橋経由で富士市役所まで行くとか、あるいは中央病院まで行くとか、富士宮と松野を繋いで富士川の東側に行くという路線の検討であるとかも考えていただけたらと思います。

富士宮市から山梨交通さんに、補助金は出ているのでしょうか。

野口委員
(山梨交通)

当該系統については幹線系統ということで、国・県の補助金を受給した後、残りの欠損額に対して利用者状況に応じた按分をして、富士宮市さん、富士市さんに支援をしていただいているという状況です。

富士宮市さんについては、実際に補填いただいております、100%の補助金という形になっております。富士宮市さんにつきましても、維持が厳しいという状況のご報告と、地域内の運行状況や利用者もありますので、引き続き協議をさせていただいているという状況です。

現状として富士宮駅・蒲原病院線も路線の維持が困難な状況ということで、これらを含めて、今後どのように維持が可能なのか、それとも廃止がやむを得ないのかということは、協議を継続させていただいている状況です。

当社が古くから運行する中で、過去には例えば大北線は芝川の方から来ていた路線で、かねては富士川駅が岩淵駅の時代から運行を行ってまいりました。利用者の状況を踏まえて、区間の短縮等を図ってきたこともあります。

この路線の乗降実績は、資料では各停留所の利用者数のみでしたので、実際の動きが少し見えにくいかと思います。富士宮市さん、松野地区、木島地区も含めて、全体的に富士宮駅の方へ買い物に行かれる方と、一番多いのが富士川駅と蒲原病院に通院されるような利用者が多い状況でした。

また、各補助制度において、補助金を得られるための要件があり、これらを満たすように運行継続をしてきたという状況です。

先ほどのような、かりがね橋等も含めた新たな需要も検討等はしてきましたが、やはり全体の利用者として蒲原病院に向かうというところで、なかなか新しい路線に切り替えることが難しい状況でした。

また、結果として、それらが成功するのか失敗するのかというところが、事業の存続にも影響しかねないことから、今般の申出の中で各市町さんと相談しながら代替手段への切替を進めていき、地域の足を確保する協議に移らせていただいたと理解していますので、よろしく願いいたします。

佐野委員
(町内会連合会)

対象者へのアンケートを市から行っていると思いますが、5月1日から6月5日ということで表現されていますが、当初は5月23日まででした。他の方の意見等もあって延ばしたということですが、私は逆だと思います。アンケートをデジタルで行いましたので、23日分まではもう結果も出ていると思いますが、高校生が使っているところの分析をしたデータはありますか。

事務局

補助金のお話、富士宮市さんのお話が出ましたので、富士市の方の補助金の流れ、これまでどう推移したかというのをお話しさせていただきたいと思います。

旧富士川町を走る2路線につきましては、国の補助・県の補助の不足前を沿線市（静岡市、富士宮市、富士市）で出し合う形で100%補助してきました。これは、旧富士川町のルールを尊重する形で、ずっと合併以来、富士市も補助してきました。

ただ、富士急静岡バスさんには欠損額の満額補助をしておりません。富士急静岡バスさんが運行するひまわりバスにも満額補助をしておりません。岳南電車さんへの欠損額も満額補助しておりません。富士市として、山梨交通さんだけに満額補助してきたということになります。やはり、これは制度の不均衡があるということで、令和6年度からは是正しましたが、令和5年度までは満額補助してきたということはお承知おきください。

地域への影響を非常に懸念しており、わずか1週間と言われるかもしれませんが、4月の1週間、都市計画課の職員が始発から終便まで乗降調査を行いました。朝の便に乗ったときに、富士宮の高校に通学している女子高生が乗っている光景を目にし、何とかこれを確保しなければならないという思いがあります。そのあたりを十分汲んで、代替交通を考えていきたいと思えます。

ただ、今決定しているのは、9月をもって大北線が廃止になるということです。今考えている代替交通は、あくまで大北線の代替交通です。ただ、蒲原病院線についてもどうなるか今後不透明ですので、そのあたりを統合して運行することも選択肢として出てくるかもしれません。その時には、色々なご意向を伺いましたので、それを念頭にルート・代案を選定していきたいと思えます。

アンケートもすぐに実施したいということで、通常は紙のアンケートでないと難しいと思いますが、そうすると回収して集計するのに時間がかかってしまうので、難しいですがパソコンやスマートフォンを使ったアンケートとしました。ただ、回答できない方もいますので、そういう方は電話でこちらにご一報くださいということで、電話で受け付けた方も多くいらっしゃいました。

そのような中で、もっと延長してほしいというお声がけもいただき、それはできないと言う訳にもいかないので、5月23日までだったものを6月5日まで延長させていただきました。もっと早く結果を知りたいという思いもわかりますが、ご理解いただきたいと思います。

中間の報告をすることはできますが、途中の段階でお示しするよりは、全部集計が終わってからが望ましいと思いますので、アンケートを取る段階でも回覧の中に集計が終わったらご報告させていただくということでご案内していますので、速やかにご報告させていただきたいと思います。

日南田委員
(市民委員)

富士宮市からは 100%、富士市からは満額出なくなった。大北線とゆくゆくは蒲原病院線も危ういということだと思いますが、きっかけは富士市の補助金が減ったことによって厳しくなったということでしょうか。

野口委員
(山梨交通)

結果から言うと、確かにそのようなことになってしまうかなと思います。当社、静岡県内では富士市、富士宮市、一部の静岡市でこの事業を展開しており、乗合事業が公共交通の根幹であるというもとで、正直利益を生むような事業ではないという考え方は、公共交通事業者各社同じかと思います。その中で、他事業等で何とか利益を出したものを内部補填という形で事業を賄っていくのが現状です。

そうした中で、今後補助もカットされてしまうと、維持が難しくなるというお話もさせていただきました。当社としては、少しでも維持できる方法はないのかということもありましたし、特にこの2年ほどはコロナ明けの中で生活のリズムが変化したところもありました。最終的に、それらを自社内で補填するような事業が厳しくなっていました。特に、昨今では燃料の高騰です。物価も相当上がる中において、乗合事業者各社は人件費をいかに抑えるかということも長年行ってまいりました。さらには、乗務員の労働基準法上の改善基準告示の改正で、働く時間の削減やインターバルと呼ばれる次の出勤までの時間の抑制があり、今の人数で運行そのものを全部賄っていくのが大変厳しいです。

全国的にも、例え黒字であっても減便や廃止というニュースはご覧になられているかと思います。こうした状況も踏まえて、当社として

それを担保できるような収入の確保はかなり厳しい状況の中で、厳しい決断として廃止を行わざるを得ない結論になってしまったということはご理解いただければと思います。

日南田委員
(市民委員)

補助金の減額と時勢の事情が重なって今回の決断に至られたかと思いますが、大北線はもうやむを得ないとしても、蒲原病院線の維持というのは、富士市の減額が原因で路線がなくなるというのは、富士市民としては承服いたしかねます。

富士市の方にお聞きしますが、広報ふじ4月号にある一般会計予算額の中で、公共交通関連事業の予算はどの費目にあたるのか教えてください。また、公共交通に関する予算が他の自治体に比べて多いのか少ないのか、何か指標のようなものはありますか。

事務局

広報ふじで言うと、土木費に都市計画課の予算が入っています。

日南田委員
(市民委員)

土木費は、道路や河川の整備などで120億円ということになっており、その中に公共交通関連事業の予算が含まれると思いますが、大した額ではないですね。もう少し出せないのでしょうか。

事務局

公共交通は都市に必要な装置で、不可欠だと思っているので、そのようなご意見をいただけるのは非常にありがたいです。ただ、扶助費のように市政運営に必要な予算は多くあり、公共交通も必要だと思いますが、例えば道路がなければ公共交通も走らせられず、必要でない予算はないので、そのようなお声をいただけるのはありがたいです。

ただ、公共交通にかかる予算が多いか少ないかで言うと、なかなか難しいですが、少なくとも海外に比べたら少ないです。例えば、ヨーロッパの公共交通を非常に重視している国ですと、もっと多いところも聞きます。全国の自治体と比較して、多いか少ないかも非常に難しいです。率直に言って、昔色々比較したことがありますが、あまり意味がないと思いました。先ほどの補助金もそうですが、都市の成り立

ちもありますし、都会であれば公共交通はビジネスとして成り立ちます。

都会の人は公共交通を使おうですとか、環境のためにという崇高な理念を持っているわけではなく、要は公共交通の方が便利で、マイカーの方が不便だから使っているだけだと思います。

そういう所と地方都市は、お金の掛けるウェイトも違い、民間がビジネスとしてやっていただける話なので、山梨交通さんも厳しい現状をお話しいただきましたが、地方都市は行政もそれなりのテコ入れをしなければならないと思います。テコ入れの仕方も色々あり、補助金を出すという仕方もあるれば、委託というシステムもあるれば、地域の方と共同でライドシェアというシステムもありますが、都市の器や人口規模で変わってくるため、一概に市町と比べてどうかというところ申し上げられませんが、ヨーロッパの国と比べると日本はそんなに高くない印象を持っています。

日南田委員
(市民委員)

富士市だけでなく、静岡県であったり国であったり、これから人を増やして、いかに元の日本に戻していくかという課題のひとつだと思いますが、公共に対するお金の掛け方に対する考え方を、古いかもしれませんが、まだ昭和の頃にあったような考え方に戻していかないと人は減るばかり、地方は衰退するばかりになって、生活していても楽しくないです。衰えていくものを見ているのは本当につらいです。最近はお米も減っていますし、お米も高いですし、このまま日本はどうなってしまうのだろうという危機感も、昨年以上に皆さん共有してもらえと思っています。できればそういった意識改革を富士市の小さなところから始めて行けたらなと、意識の改革が必要なのかなと思います。

会長
(副市長)

先ほど申し上げましたが、今回 100%に達しない部分の額を惜しんだというよりは、富士急静岡バスさんと岳南電車さんとのバランスを財政サイドからは責められたところで、実際出せない額ではないと思

いますが、ご理解いただきたいと思います。

資料 32 ページに令和 6 年度の補助金がありますが、大北線と蒲原病院線合わせると 2 千数百万円という金額で、これをアップするのは難しいかと思いますが、この範囲内で代替交通をということで、全く空白になってしまうということではなく、先ほど佐野委員からもご提案あったように、例えばかりがね橋を使って旧富士市の方にアクセスするということも考えられなくはないので、夢が描けるような代替案を考えていきたいと思っておりますので、ぜひご理解いただければと思います。

金森委員
(静岡運輸支局)

資料 33 ページの 2 (3) 関係機関との協議で、私どもも含めてこの状況の説明を関係者の皆様からお聞きしてある程度は把握しているつもりではありますが、特に蒲原病院線については、富士市だけの問題には収まらないので、今日来ている富士宮市さんと密に情報共有していただいて、代替をできれば一緒に考えていただきたく、私ども国や県も含めてですが、協調していただければと思います。

先ほど協議事項 (1) にあったフィーダー補助ですが、こちらの幹線系統がなくなると、フィーダー系統 (13) の松野地区「おぐるま」に影響が出てくるとするのは先ほど事務局から説明があったとおりで、基本的には幹線補助がなくなれば、フィーダーも補助がなくなるという仕組みになっていますので、そのような説明を事務局からもしていただいたと認識しております。

先ほど佐野さんからもお話しがあったとおり、山梨交通さんにはこれまで長年にわたって路線を維持していただいていたところですが、大北線は廃止が決まっているので、代替をどの事業者がやるかというのは未定と思いますが、ノウハウや知識を継承できるように協力していただければと思います。

会長
(副市長)

富士宮市さん、静岡市さんも関係するので、ぜひ協議をしっかりと行っていたきたいと思います。山梨交通さんにも移行する際にはぜひ

ご協力をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いします。

報告事項（２）

事務局

＜ふじかぐやの湯線の運行内容変更について説明＞

会長
(副市長)

委員の皆様から、ご意見、ご質問があればお願いします。

＜質疑なし＞

事務局は、この変更内容の手続きを進めてください。

以上で報告事項まで終わりましたので、議事としては終了しました。進行について、事務局にお返しします。

事務局

皆様、ご協議ありがとうございました。

本日ご承認いただきました件につきましては、手続等を確実に進めていくとともに、いただいたご意見につきましても十分に尊重して今後の取組を進めて参ります。

その他（１）

事務局

＜地域公共交通別利用者の状況について説明＞

その他（２）

片山委員代理
(県地域交通課)

＜ハッピーライド in 静岡プロジェクトについて説明＞

久松委員
(市民委員)

リーフレットの配布は学校だけですか。

片山委員代理
(県地域交通課)

学校経由でA４用紙を三つ折りにして持って帰ってもらいます。

久松委員
(市民委員)

高校生でもそうですが、1回貰った紙はランドセルの中でくしゃくしゃになってしまい、年度末に出てくることがあります。予算的に問題あるかもしれませんが、子どもが親に見せたいくなるような紙で、学習塾などのスポンサーを付けてもいいと思います。定期のような形にするとか、穴を開けて紐も配って首にかけて帰れるようにすれば、忘れられない形になると思います。

片山委員代理
(県地域交通課)

昨年も色々ご意見いただいて、やり方も改善していきたいと思いますので、ご意見を踏まえて考えていきたいと思います。

去年も紛失してしまったというお問い合わせが結構あり、課題と認識していますので、考えていきたいと思います。

石原委員
(市民委員)

私も小学生の子どもがいますが、今、学校との連絡はメールです。例えば、メールにPDFなどで添付していただけたら、親は必ず見ますし、それをスクリーンショットして提示でよければ、スマホで簡単に乗れると思います。紙ベースもいいと思いますが、親に必ず伝わるのはメールが確実かなと思います。

片山委員代理
(県地域交通課)

去年は、学校との連携がまだ1回目で不十分なところがありましたが、今年は県の教育委員会も全面的に応援してくれることになったので、学校としっかり連携して、保護者に確実に伝わるようなやり方を考えたいと思います。

事務局

他によろしいでしょうか。

ご意見ありがとうございました。参考にしていただければと思いますので、よろしくお願いします。

今後の予定ですが、次回は8月上旬を予定しており、その後10月中旬、そして年明け1月下旬に開催する予定であります。協議案件

の状況によっては、書面協議への変更などもありますが、開催する場合にはその都度ご案内させていただきますので、お忙しい中大変恐縮ですが、ご出席いただきますようよろしくお願いいたします。

以上で、本日の協議会を終了させていただきます。

ありがとうございました。