

平成29年度第1回御殿場市地域公共交通協議会議事概要

平成29年11月7日開催 13時25分～15時30分

御殿場市役所東館201～203会議室

※委員14名出席（全18名）

※会長が必要と認めた者 6名

1 開会（全体進行：御殿場市未来プロジェクト課長）

2 会長挨拶

今日の協議案件には非常に重い審議をしなければならない案件がある。その関係で関係者をオブザーバーとしてお越しいただいている方もいる。その点も踏まえて慎重審議をお願いしたい。

3 報告事項

(1) 御殿場市地域公共交通協議会規約の一部改正について……資料1

(説明：事務局)

事務局が企画課から未来プロジェクト課に変更になったことに関する一部改正について報告。

4 協議事項（進行：会長）

(1) 平成28年度事業報告・決算報告、平成29年度事業計画（案）・収支予算（案）について……資料2-1、2-2

(説明：事務局)

資料2-1に基づき、事業報告・決算報告・監査報告（代読）を、資料2-2に基づき、事業計画（案）・収支予算（案）について説明を行った。

いずれも異議なしとして原案どおり承認された。

(2) 平成30年度バス路線退出意向等の申出について……資料3-1、3-2

(説明：事務局)

(質疑等)

渡辺委員：まず一番に言っておかなければならないのは乗務員の不足が深刻な状況であるということ。定員に対して7名程足りていない状況。現状路線バスは利用者が少なく、その中で少ない人数の乗務員をやりくりしており、路線バスはダイヤが決まっていることから休むわけにはいかないものである。現在は赤字に対して一部補助金をいただいた中で事業を行っている。路線バス事業だけでは赤字が膨らむ一方であり、それではどうやって事業として成り立たせているのかということと貸切バスを路線バスとは別に事業としてやっており、貸切バスは3年ほど前に運賃の算出方法が変わった関係もあり、以前は感覚的などころで算出していた部分もあるが、バス会社同士の

価格競争になり、先細りしていたところが法律の改正により車庫を出てから車庫へ戻るまでバス代を算出するようになり、今までより価格設定が高くなったかたちのなかでやることになった。路線バスの赤字を補てんする策は定員が揃っていたときにはあったが、現在路線バスを回すドライバーの数しかおらず、現状貸切バスを動かすことができない。これから乗務員を採用していくということが我々の課題だとは思いますが、年齢の構成比も50～60歳代のドライバーが半数以上を占めている。要は若手のドライバーのなり手がいない。ここで民間企業としてなんとかするために大ナタを振るわなければいけないということで今回の大動脈である三島駅の路線の縮小という選択肢を選んだ次第である。事業を進める中で路線バスは重要なものであるが、まずは乗務員を揃えなければならないということでその策を練っているが、なかなか増えていかないという現状がある。その辺りを踏まえてご意見をいただきたい。

勝又氏（野田委員代理）：新聞に載った裾野市で行った会議の内容を見て初めてバス路線の問題がここまで来ているということを知った。御殿場～三島路線の中で私の住んでいるちょうど富士岡地区を通る。富士岡地区には特別支援学校があり、そこに通う生徒が利用する大事なバス停がある。ほかにも復生病院等医療機関も沿線にあるので、そこへ通うための大きな足となっているのも現実。三島線については利用の低迷が続いているということだが、利用人数を見ても若干ではあるが伸びているように判断した。また、路線全体の乗客数を見ても1日当り400人前後の乗降客がいる。市内だけを見ても御殿場駅を出発する便で160人程度の乗降客がおり、三島駅を出発する便は120人程度の乗降客がいるという路線。そういった意味で主要幹線の路線であることは間違いないと思われる。そういった幹線の路線を12.5本から1.5本まで減らしてしまうということでもこまで切り詰めなければならないのかと素人なりに思うわけだが、あまりにも極端すぎるのではないかと思った。この路線については御殿場駅を出てから富士岡地区を通るものだが、この近隣にある特別支援学校に通う生徒が利用している状況を私自身も見ている。さらには南御殿場駅、富士岡駅、岩波駅を利用するために路線バスを利用させていただいている姿も見かける。そういった意味では利用者側からすると貴重な交通手段であると考えられる。幹線道路沿いを交通空白地域としようような極端な減便というのは正直納得できないという想いがある。減便の理由としては乗務員の不足だと聞いているが、路線バスの赤字を貸切バスの乗務を回すことでなんとかやりくりをしていくという状況がさらに厳しくなったという話であったが、心情的な部分を言えばこれほど便を減らされてしまうと納得できないとい

うことは否めない。その辺りも考えていただきたい。先走ってしまうが、資料6のほうでタクシーやバスの助成券を発行している人数を見ると富士岡地区、御殿場地区、原里地区が多いわけだが、年齢をみると70歳以上ということでますます高齢化していくなかで車が移動手段の主なものとなっているわけだが、免許証の返納をせざるを得ないということになったときに公共のバスを利用するという状況がますます出てくるのではないかと思う。これからバスの需要は減っていくものではないのではないかと考える。逆に需要はますます増えていく部分があるのではないかと考える。そういった意味では非常に大変かもしれないが、その辺りを汲みとっていただいて減便はなるべく避けていただきたい。

それから気がついたこととして便別の利用人員を見ると富士岡地区関係は始発から利用されている方が結構いるが、例えばバスの運転手が不足しているという中で御殿場から三島まで一人で運転しているということであれば一つの考え方として岩波駅辺りを起点として御殿場や三島に行けるようにして便数を考えるとかそういったことを考えられるのではないかと考えた。便数が少ないというは圧倒的に生活に不便を生じるということになるので、運行のやりようについて考えていただければいい案が出るのではないかと思ったので、利用人数は富士急行だけで7万人以上、シティバスも7万人以上おり、全体で14万人程度の利用があるので、よろしく願いしたい。

一瀬氏（会長が必要と認めた者）：身体障害者福祉会としてはいつも各路線でバス会社にいろいろお世話になっている。今回意見を言いたいのは富士岡にある特別支援学校の生徒の登校・下校の通学についてその時間帯に影響があると困るのでその辺を廃止や減便等で影響がないようにご配慮願いたい。

渡辺委員：今いただいたご意見だが、御殿場特別支援学校へ行くバスがあるのだが、そのバスは退出することはないので大丈夫。

鈴木氏（会長が必要と認めた者）：富士岡地区の話だが、現在富士岡支所庁舎の移転と建て替えを区長や地域団体の代表者の方に集まっていただき、移転構想を検討している。その中で新たな移転先については各種公共交通モードを利用できやすいところが望ましいということで移転先を選定している。その中で富士岡地区はこの三島線が多く的人口が分布している県道沼津小山線を走っているということでこの三島線のバス停が新たな支所の移転先から近いということが一つの重要な立地条件ということで平成27年度から検討を進めており、今年度末を以て候補地を複数箇所選定したうえで移転構想というかたちでまとめるよう事業を進めているところ。そんななかで先日新聞報道等でこのバス路線を12便あるものをいきなりほぼ0に近い

たちにしてしまうという発表があつて、今後支所の機能としては高齢者やマイカーで来られない方を想定したうえで公共交通機関でアクセスしやすい場所が望ましいだろうということで検討を2年以上重ねてきた。今回バス事業者から突然大幅な減便をしたいという申出に対して策定委員会ひいては区長会においても困惑している状態である。今回の申出についてはもう一度熟考していただきたいということで富士岡地区からはお願いしたい。

渡邊氏（会長が必要と認めた者）：いろいろな方が特別支援学校のことを心配していただきありがたい。地域の方に温かく見守っていただいている学校であり、富士急行についても特別支援学校に乗り入れをしていただいている。自主通学をしているのは高等部の生徒が中心であり、その高等部の生徒はこのバスに乗って学校に通学している。この線が無くならないということを知りて安心している。ただ、病院に寄ってから富士岡駅へ来て、そこから歩いてくるというのがなかなか難しい生徒もいることから復生病院辺りまでバスで来てそこから来る分には来れる生徒もいることから、また高等部では現場実習というものが重要で年2回2・3年生が行っており、この路線上のところに実習に行っていることがあり、朝通勤して帰りに路線がないと帰れなくなってしまうということもあるので、例えば午前と夕方であったりというところで便が出るとそういう生徒は助かるので検討していただいて、本校としては三島まで行く生徒はいないので、先ほど意見があったような御殿場～裾野間の往復で便を確保するなどしていただけると学校としてはありがたいので便数が減っても時間帯の融通が利くようなところがあると助かると学校としては意見を持っている。今後とも富士急行とはスクールバスでもお世話になっているのでその辺りもご配慮いただけたらありがたい。

梶本氏（大倉委員代理）：今回富士急行から話をいただいた運転手不足という話は富士急行に限った話ではなく、みなさんご存知のとおり全国的な話となっている。昨年度も中部のほうでも運転手不足を理由に幹線であっても退出したいという今回と同じような状況が生じたということがあった。労働基準法の関係もあり、運転手にかなり無理をさせた結果どうになってしまうかという側面もあるので、富士急行に頑張ってもらって何とかやってくれという話だけでは成り立たない話ではないかと感じている。一方で幹線ということではあるが、例えば富士急行に頼らない運行形態というかたちでそれぞれの市で自主運行バスをその区間で走らせるという案は御殿場市として検討したのかということを確認したい。つまり事業者として継続するというかたちだけではなく、補完するあるいは代替するといったことを検討されたことがないのか教えていただきたい。

事務局：こういった大きな減便というものがこれまで御殿場市にはなかったということもあって自主運行バスを具体的に検討する必要性はなかったというのが正直なところ。さらに近隣市町において自主運行バスを運行することによって数千万円、場合によっては億単位の事業費がかかっており、それが財政を圧迫しているという情報を聞いているので、まずはその必要性があれば検討をしてみなければいけないとは思いますが、これまでは事業者等と話し合いをする等してそのネットワークで何とかしてきたというのが実態である。

梶本氏：それでは今回の事態は市としてどう考えているのか。今回このような事態になったということ認識したと思うので、平成30年度や31年度に今後どうしていくのか。今後も検討しないのかということについてお聞かせ願いたい。

会長：今はそういった議論をすべき場ではない。それは次の段階の話。今回みなさんにお集まりいただいた趣旨は今回の申出がみなさんの知見から見て妥当なものなのかどうかを地域の意見としてまとめるのが今回の会議の主たる目的である。今の話は仮に今回の件がみなさんの合意を以て減便等になった後の話であって論点を間違えないようにしていただきたい。

梶本氏：これは切り離していい話なのか。

会長：これがなくなるとわかってからの話。これが無くならないのであれば、地域としてはこれは絶対に認められないという話に仮になったとすれば、これは市としてそこまで踏み込んで考える時期ではないと考える。そこは整理しておかなければならないのではないのか。

梶本氏：ただ、仮にこの場で承認できないという話になったとしても富士急行が来年3月になるかと思うが、やはり今回の案で行くという話になった場合、この案は止められないと思う。そうなったときにその段階になって次の案をどうするかを考えても空白の期間ができてしまうことになるので、それを懸念している。決して減便について賛成しているというわけではないが、無くなってしまうと困るので、そこにほかの考え方があるのか、検討する余地があるのかということ併せて考えなければならないのではないのかと言いたいだけである。決して今から代替案等について真剣に考えてほしいということではない。

会長：このままだと止められないという話があったが、それについて根拠立てて委員の方に説明してもらいたい。

梶本氏：道路運送法の第15条の2というものがあって、事業者が自ら路線を休止や廃止をする場合については事業者が6か月前までに国土交通大臣に届け出れば可能になるという規定がある。そうなってしまった場合、来年の2月

に静岡県のほうで生活交通確保対策協議会というものが行われるのだが、その場で今回のような退出の話が出ていた場合に最短で来年の3月1日に提出することが可能となると考えられるので、そうなってしまうと公共交通会議の場でダメだといっても廃止等という話の実現してしまう。

会長：それは協議会をやっても意味がないということか。

梶本氏：そういうこと。結局のところ、事業者に今の赤字がずっと続いているというものをみなさんが公共交通が必要だから続けてくれと言ったとしても会社のほうに赤字の状態をずっと続けてでもやってくれということにどこまで強制力を持たせるのかという話になったときにやはり公共交通ではあるが、あくまでも事業なのでどうしても無理だというときには法律でそこまでは縛りをかけていないということ。そのため、今回の話が続いた場合、利用者の方がバスが本当に少なくなってしまう状態が起こることが考えられるためそういった意味で代替案ではないが、なにかより良い案がないのかということで他市町では市町自主運行バスという例があるので、そういったことは検討されないのか話をさせてもらった。

会長：例えば富士急行のホームページを見ると今後観光事業にシフトしていくという話で、運輸部門では20億円の営業利益が計上されていて、会社全体では50億円の黒字を出している会社。これは公開されている話。そういうなかで20億円の黒字のなかでこれを今後さらに増やすために観光事業にシフトされていくということをホームページで明言されている。ただ、公共交通事業者として本当にそれでいいのかということや地元自治体としては懸念している。だからこの路線だけを見て、あるいは路線バス事業だけを見て赤字だからやむを得ないという論理は飛躍しすぎではないかと思った。そもそも協議会は意味がないような話をされていたが、それでは何のための協議会なのか。まずは地元のみなさんの声を聞いていただいて、公共交通事業者としての長い歴史に基づいてこれまでやってこられて、さらに便数を最近増やした中で1日25便あったものをいきなりほぼ0に近い数字にしたいという話が法律上はもちろん最終的には強行すれば突破できる話かもしれないが、我々地元の感情論としては後ほど議論する小山方面が2割カットで、こちらは9割以上カットするというのでその辺の会社としての考え方も確認できていないし、いきなりここで代替はどうするのかという話をされてもそこはやはり論点が違うのではないかと思う。今はまだそういう段階ではなく、じっくりと話をしていく段階。代替等の話はもう少し後でお願いしたい。

小山方面の路線についてはなにかあるか。

鎌野委員：たまたまこの路線沿いの栢ノ木というところに住んでいるので、今日出席

してこういう案が出ているんだなということを今日初めて知った。私自身も高校生の頃は毎日このバスを利用して駅まで出ていた。息子たちもこのバスを利用する生活をしていた。ときどき本数が減ってきて、ただ、家からバスの様子を見ると、2から3人しか乗っていないという状況を見て利用する人が少なくなってバス会社の方も大変なんだろうなということは思っている。ただ、近所の方がだんだん高齢化してきて先ほども話が出ていたが、免許を返納した方等がおり、現在は下水道工事の関係でバスは通っていないのだが、そういったこともあって困っているような話を聞く。タクシーの券だけではやっていけないとのこと。栢ノ木というところは高齢化率が高く、これから利用する方が増えていくのかなと考えていくと残しておいていただきたいと思う。今回退出する区間についてだが、御殿場駅から上野まではバスが行くということであれば利益のこととかよく分からないが、せっかく御殿場駅から上野へ行くのであれば今まで通り栢ノ木や高根支所の方を通していただいてもバスが通るので同じ気がする。利用率が低いから廃止されてしまうのかなと思ったのだが、御殿場駅から上野までのバスがあるのであれば、廃止しないで通していただくとこれから利用する人も増えるのではないかと淡い期待を込めて意見を言わせていただく。

米山氏（渡辺委員随行）：今回の件だが、本社からの意見としては、会長からもいろいろ話があったが、基本的には欠損額とかそういう次元ではない。本当にドライバー不足で御殿場営業所で見ると赤字のワーストがこの御殿場～三島間で補助金をいただいても2,000万円の赤字が出ている。もう一つ議論となっている駿河小山行のバスが1,000万円。上野行きが500万円弱の赤字がある。今回御殿場～三島を選ばしてもらったのは、運転手がいなくということどこを退出していくかという考え方の中で一番赤字が大きいところを選定していくしかないというところで選んだ。これまで路線バスは6,000万円ほど赤字が出ており、そのうち御殿場～三島間が2,000万円ということで、観光バスの収入を当てたり自治体から補助金をいただいたりしているが、事業として運転手の高齢化の問題等もあり、ベースアップ等もしているという中で運転手を確保していかなければならないというところの手立てをこういったところで大ナタを振らないとバス事業として成り立っていかないという現状がある。先ほど観光事業にシフトしていくという話があったが、そういったことはない。基本的には観光バスと兼業しながら内部補填的な考えというのはこれまでも地域のところで面的にネットワークを張らせていただいて運行させていただいた部分がある。基本的には各路線で利用実態に合わせてみていくものだ

と考えている。面でやっているのです。そういった観光バスの収入の話をして
いるが、本当は事業で見ているので赤字であれば切らざるを得ないという
のが基本的なバス事業の考え。ほかの労働関係については例えばドライバ
ーが富士急ハイランドの営業ができるわけではないし、それは個別の事業
として民間としては見ている。利益を上げて成長しなければならない部分
もあるのでご理解いただきたい。今後路線バスはここ何年か御殿場～河口
湖間を富士山世界遺産を機に増便したり御殿場～三島間も増便はしていた。
それはバス交通はインフラということで整備していかなければならないと
いう考えは持っているので、取り組んでいた。私も何年か携わらせていた
だいているが、本当にインフラとして見ていただいているのかというところ。
今回大きな申出ということで初めてみなさんからご意見をいただいで
いるが、バス交通で言えばセーフティネット的に福祉とかそういった部分
で本当に一定の特定できるお客様を運ぶものであるのか常時乗合バスのよ
うにいつでも乗れる空間として整備を考えていくのかということとはどちら
か考えていかなければいけないと思っている。赤字は御殿場～三島間が一
番多いが、もう一つの御殿場～駿河小山のほうは減便ではなく、路線統合
ということだが、他の話をして申し訳ないが、小山町のようにコミュニテ
ィバス等幹線を維持しつつ支線の利用の部分でコミュニティバスを整備し
ているという動きもある。御殿場市内のほうもよく意見があるのだが、ピ
ンポイントであればいいのかそれとも常時インフラとしてあるほうがいい
のかこういったときには公共事業という言い方をさせてもらったりするが、
いろいろな地域の話を書く中で右往左往している部分はあるが、そんなこ
とをしているうちに運転手が高齢化が進んで運転手がなくなってしまう
ということがある。冒頭申し上げたように今回は金銭の問題ではなく、
運転手不足である。仮に2,000万円の補助を全額埋め合わせしていただ
いたとしても運行ができないという状況であるので、御理解いただいて
次の会議までに地域のみなさまの声を聞いていきたいと思っている。

会長：今富士急行から説明があったが、県でもおっしゃっていたが、将来的にコミュニ
ティバスを考えなければいけない時期が来る中で今回10月3日に初めて
この話をいただいて半年後から辞めたいと言われても行政として半年間
で何ができるのかということはあるし、これまで赤字であるにも関わらず
便数を増やしていた。これを一旦止めて、例えば1便ずつ減らして3～5
年かけて半分くらいに減らしていきたいとかそういう話であれば行政とし
ても将来を見据えてコミュニティバスの検討等猶予がいただけたのだが、
今回半年でほぼ100%近く撤退するという話をいきなり振られても地元
自治体としても戸惑ってしまうし何よりも地域のみなさんが迷惑する話で

ある。先ほど特別支援学校の教頭先生も話していたように1便乗り遅れた場合にどうするのかという話に当然なるし、やはり小山方面で考えているような少し段階的な話であれば理解が求められるのではないかと思うのだが、その辺りいかがか。

渡辺委員：たしかに10月にお話しをさせていただいた中ではあるが、前任者から話を聞いた中で以前からコミュニティバスやデマンド交通の話を御殿場市に前任者から話をさせていただいたと聞いている。先日御殿場市に直接言われたのはそういったことは考えていないという回答であった。こちらとしても今までそういった話を何も話をしていないわけではないので、いきなりこういうかたちで出したということは申し訳ないのかもしれないが、こちらとしては補助金を増額してほしいとかそういう話ではなく、事業が成り立つか成り立たないかというところであるのでその辺りは汲んでいただきたい。

会長：我々としては逆に汲んでいただきたいのは観光バスから運転手をシフトしてでも公共事業をもう少し時間をかけて縮小していただきたい。

渡辺委員：今既にシフトしている。逆に貸切バスが回せていない状況。富士急シティバスもすごい減便をしてきたが、例えば富士急シティバスは10・11月は秋の観光シーズンだがその中で観光バスを出すということがほぼできていないという状況。御殿場営業所に関しても似たような状況でそれでも何とかしていかなければならないということで公休を削るなどして運行を行っている。先ほどから公共交通という話はあるのだが、限界まで来ているという状況。

会長：限界まで来ている状況ということだが、去年一昨年にそういった情報は我々には入っておらず先月初めて突然伺った話であり、その辺りはご理解いただきたい。

滝口氏（会長が必要と認めた者）：高根地区を代表して意見を述べさせていただく。ここまで意見を伺う中でいろいろ難しい部分もあるかと思うが、御殿場～上野間の案についてこの案のとおり運行されてしまうと高根地区では山の尻、塚原、古沢区の地域住民の足に大きな影響が出て特にお年寄りや通学している子どもに影響が大きい。高根地区は東西に長く標高差があり、公共交通の空白地帯がかなり多くある地域。その中で高根支所前を通る上野線と県道沼津小山線を通る駿河小山線が主要なバス路線。この案だと全ての路線を一色まで県道沼津小山線に統合するということである。現在上野線を利用している人はバス停からさらに富士山方面の標高が高いところの方が利用されている。この路線が廃止されてしまうとさらに500m下っていかなければならず、帰りは上りを歩かなければならず、お年寄りには

きついものとなる。公共交通の空白地帯がさらに拡大されることにもなる。このような理由もあって今回の路線の廃止案には反対であって、赤字路線の補助金の一部として先ほど財源の問題ではないとのことであったが、高根財産区からも繰出金として出していることもあるので、その点を一考していただき、上野線が5便から4便になるとのことだが、その4便を現在の路線で運行していただきたい。また、どうしても難しいということであれば高根地区においては高根中郷館～高根支所～塚原公民館～古沢を下って旧246を通過して上野まで行くという案もご検討いただきたい。この要望は山之尻区、塚原区、古沢区の区長、高根財産区議員と利用者みなさんの意見なのでよろしくお願ひしたい。

渡辺委員：こちらの件に関してはここのバス路線が並行して走っていることから統合した中で幹線を強くしていこうという考えがあった。ただ、こういう意見をいただいた中で途中で入って途中から戻るといふ話も先日支所に伺った中で聞いた話ではあるので、減るところはあるがもともと上野線については経路が変わっても続ける話なので、経路の検討は今後やっていくかたちをとりたい。

鎌野委員：私はたまたま今回栢ノ木住民ということでこういうことを知ったのだが、たぶん栢ノ木では区長を始め、区の方々にはこういう話をされていらないと思うのだが、区のほうで話し合うような機会を設けていただけるのか。

会長：説明会はやっていただけるのか。

渡辺委員：説明会は別途やらせていただきたい。

会長：今回上野線の一部区間を廃止することになっているが、これを行うことによって富士急行にとってどんなメリットがあつて統合するのか。経費的なものなのか。運転手のことなのか。それ以外のことなのか。ルートを変えるメリットが見えてこないのだが。

米山氏：まず減便のほうから詳しく説明申し上げると一色までの路線が0.5回で1か月84人の利用。時間帯が19時台ということで日中の便ではないので、運転手の負担が大きい。富士小山病院線の0.5回については1か月に3人。6月の状況。平日18時台のものなので負担は大きい。この2路線については利用実態がこの通りなので減便をさせていただく。上野線については現状は工事期間中なので、調査は具体的にしていかなければならないが、運転手にヒアリングをしていく中では御殿場高校から横道まで利用があまりないと聞いている。幹線の駿河小山線が欠損額が補助金をもらつても1,100万円ほどあり、こちらの幹線のほうへ集約して上野線で途中の部分を補完している。コースの振り替えについては経費の削減ではない。減便については上野線に乗っていない便があるが17:30が1か月で2

9人、折り返しの18：05が1か月61人ということでほぼ利用がないので削らせていただくなかで総額1,000万円の経費削減を図るもの。今後コース変更の部分については幹線の減便と絡んでいるので現在の利用実態と合わせたなかで地域の方の意見を聞きながら場合によっては見直し、検討していく部分はある。

鎌野委員：現在工事中で栢ノ木は最近誰も乗っていない。その利用状況で決めないでほしい。

(会長から事務局に昨年度の乗降状況についての表を提示するよう指示があり、昨年度の乗降状況のデータを出席者に配った。)

勝又氏：御殿場～三島間についても資料があればありがたいと思う。いいかたちの話し合いができればいいと思い、富士急行の現状をなるべく理解したいという中で乗務員の不足の実態についていまいちピンとこないの、こういうかたちで不足しているんだということがみなさんにわかればもっと話は寄り添っていけると思う。もしよろしければその辺の資料もいただけたらありがたいと思う。

会長：今運転手の関係のデータを次回用意してほしいという話だが、用意してもらってよろしいか。

渡辺委員：どういったものか。

勝又氏：御殿場～三島間を運行するのに今までのかたちでは無理で便を減らすという根拠になっているのが運転手不足ということなので、例えばこれだけの距離だから運転手がこれだけ必要だが、現実には現在のダイヤに対応できないということ等実態を客観的に一般の方でも理解できるようなものが欲しい。だから具体的にどういうものかということには分からないが、一般の人でもわかるような資料が欲しいと思う。

会長：要するに運転手不足だと言われている具体的内容が知りたいということか。

勝又氏：そういうこと。

会長：そういったものは用意できるか。

福島氏（渡邊委員代理）：それは運転手が公休が8日あるが、実際は休めておらず5日程度しか休めていない。そういったことが分かる資料でいいか。客観的に分かるというと運転手が休めないということが現状なのでそれが一番わかりやすいのではないかと思うのだが。実際夏の期間なんかは富士山等いろいろ抱えて大変なので会社の休みが本当は8日あるけどあと3日公休を出てくれという状況があるのでそういった資料で分かるか。

勝又氏：そういう仕事のシフトだと思うのだが、そういったものでもいいと思う。そういう現状と減らすというところになるほどそうなのかと一般の方がわかるようなものが一番望ましいと思う。その一つとして今おっしゃられたも

のも資料になると思う。

福島氏：みなさんに見ていただいて一番わかりやすいのはそれかなと思ってお伝えした。

会長：今副会長がおっしゃりたいのは現状25便走っているがそれを何人の運転手で回しているかということを知りたいということ、その人たちが減便をすることでどこに行ってしまうのかということ。

福島氏：さまざまなダイヤを組み合わせてやっているのですが、ただ単にこれが減ったからこうなるという簡単な説明は相当難しい。所長とも考えるが、どのような人たちが一番わかりやすいのかと考えたときに運転手が休みが取れない状況を伝えるのが一番わかりやすいのかなと思って話をさせていただいた。鉄道のダイヤではないが、乗合ダイヤは素人が見てもたぶんわからないと思うので、それをどううまくまとめて説明したらいいかということが大変難しいかなと思ったので、公休数でと思った。

会長：今回は社会的影響が非常に大きな話なので真摯に受け止めていただき、こういった要望があったのでわかりやすい資料を求める。

渡辺委員：ちょっと考えてみる。

勝又氏：ぜひ考えていただいて、なんらかの資料があれば話し合いがスムーズに進むと思うので、よろしくお願ひしたい。

会長：今回のまとめ方だが、たくさんご意見をいただいたので事務局である程度整理をして今日不足している資料や後から求められた資料等あるのでそれは事務局の方から今回申出をされた事業者に対して請求する。内容についてよく吟味して年内に次に会議を持ちたいと思う。その際に協議会としての意見をある程度事務局案を作ってきたと考えている。それについてみなさんのご意見をいただいて協議会の意見としてまとめ、これを県に提出したいと思う。県からも話があった通り静岡県としてこれを認可するかどうか決めていただき、それが通らなかった場合は国の中部運輸局のほうに直接退出の申出が出る可能性がある。

藪田委員：過去からある程度話は出ていなかったのか。

会長：全くない。今回初めて。

藪田委員：それは話し合いを日頃からしていないところが良くないのではないか。

会長：日頃からしている。

藪田委員：通常ちょっとずつ減らしてみなさん乗らないからやめましょうという話になるのではないのか。

会長：当然通常そうなる。そしてそれに対してコミュニティバスの話等も出てくる。

藪田委員：あとは他の貸切バス事業者が乗合バスの免許をとってやるという方法もなきにしもあらず。あとはタクシー会社がやられるということもなきにしも

あらず。

事務局：御殿場市に今回の案をご提示いただいたのは資料に日付が付してあるが10月3日である。通常のケースであれば年々少しずつ減っていくものだと思うが、これまで12.5回が1.5回にしたいということで半年前に急にできたということでびっくりしたということである。

会長：先に県のほうに申請されているということでもいいか。

事務局：順序として9月末までに退出の申出ということで具体的に何便を何便という話ではないと思うが、3分の1以上の減回ということで申出が先に県の協議会になされた。9月末から10月あたりにかけて初めて市に情報が入ってきたということである。

会長：昨年にその話はなかったか。引継等は受けているか。

事務局：特に聞いていない。

会長：社内的にはあったという話は先日聞いたが、我々のほうには一報はなかった。

米山氏：結局バス会社で何とか考えるようにという方向に持っていくがちではないか。利用促進であるとかその都度テーマをもってやってきたつもりだが、一番はコミュニケーション不足というか御殿場市としての考え方も聞きたい。セーフティネットとしてやっていくのか、インフラとしてやっていくのかで全然違うと思う。セーフティネットで特定の顧客を輸送するのであれば特定バスのようなかたちで困っているお客様を輸送すればいいと思うし、乗合バスは公平公正にどなたでも市外の方でも乗れるインフラなので、そういう認識をそれほど持たれてなかったのではないかと感じている。

会長：バスがインフラなのかセーフティネットなのかということについては別の機会に話をする。所長から昨年から話をされていたとおっしゃっていたのでそこは違うと言った。

渡辺委員：私が申し上げたのはデマンド交通等の話を以前からしていたという話。

会長：今回の申出の話ではないということか。

渡辺委員：その通り。

会長：次回この件について協議会の意見をまとめたいと思う。その際にみなさんのご意見を伺って正式に意見として県のほうに上げさせていただく。

(質疑終了)

(3) 御殿場市地域公共交通マップの作成について……資料4

(説明：事務局)

(質疑等)

会長：先ほど富士急行から意見があったがいかがか。

米山氏：こういった取組をしていただけることは感謝しているが、まずは時刻表を庁舎に置かせていただきたい。まずは基本的なところから利用促進の取組を

していききたい。乗り方教室等コアな部分ではやらせていただいているが、せめて公共交通ということでお話しをしているので、基本的なところから始めたいと思う。

会長：当然あるものと思っていた。そこに関しては早急に対応する。

福島氏：それから裾野市や小山町のホームページを見ると公共交通がトップページに出てくる。御殿場市はそれがない。そういったところも出していただければと思う。

会長：早急に対応したい。

梶本氏：このマップの利用者のターゲットはどういう人か。このサイズだと文字が小さすぎて年配の方が読めるのかということが心配なので。

事務局：一例としてこの資料を提示させていただいたが、高齢者の方にも見やすいようにできるだけ文字を大きくしてスペースを有効に活用して使っていただけるようなものを作っていきたいと考えている。また、初めて御殿場に来られる転入者の方にも市民課の手続きの際に配布をしたりということで少しでも多くの方に公共交通を利用していただけるようにマップを作成したいと思っている。

(質疑終了)

(4) UDタクシーの導入・活用促進の取組について……資料5

(説明：事務局)

(質疑等)

高村委員：全ての方（体の不自由な方、妊産婦の方、子連れの方、一人で買い物できない方）に優しい公共交通ということで一生懸命やらせてもらうためにこのUDタクシーを徐々に増やしたいと思っている。今日の新聞で浜松のほうで2社で3台ほどUDタクシーの出発式を市役所で行ったという記事があった。急激に増えるわけではなく徐々にということをお願いしたい。

(質疑終了)

5 その他

(1) 御殿場市高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業について……資料6

平成29年2月から開始した高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業について9月末までの助成券の発行状況、利用状況等について説明した。(事務局)

6 閉会