

## 令和4年度第2回御殿場市地域公共交通協議会議事概要

令和5年1月12日開催 14時30分～16時05分  
御殿場市林業会館第一研修室  
※委員13名出席(全17名)

### 1 開会 (全体進行：御殿場市未来プロジェクト課長)

### 2 挨拶 (会長 沓間企画部長)

令和元年度には市をあげて公共交通を応援していこうということで、市民年に3回は路線バスに乗ろうという活動をした。この結果、年に7万人の乗降客数が増えたことから、市民の皆様が路線バスに乗ることの重要性を認識していただけたと安堵したが、令和2年より新型コロナウイルス感染症の拡大によりバスを含む公共交通を利用する方が減ってしまった。乗降者の減少だけではなく、原油の高騰、円安も加わり、バス事業者を含む公共交通事業者様におかれては非常に苦慮されている状況かと思う。市としても、事業者様の負担を少しでも減らすため、燃料高騰分の一部を補助させていたっている状況。また、路線バスについては、昨年バスロケーションシステムの導入により、混雑、遅延状況がわかるということで、バスの運行状況の見える化が図られており、まさにコロナ禍における対策の一つであり、市民の安心に寄与していると解釈している。

タクシー業界についても、コロナによる社会経済情勢の悪化により非常に苦しい状況が続く中、各社事業者においても非常にご苦勞をされていると聞いている。また、市民のために夜間にも操業していただきながら、急病、緊急を要する方のために営業していただいているということで感謝申し上げます。市としても、タクシー事業者に対しても県に出されている補助金に上乘せする形で応援させていたっている。いずれについても、路線バス、タクシーは市民生活の一番重要な交通手段となっている。何としても維持、確保していくことが市の立場であることから、今後もより一層ご支援していく次第。本日は重要な協議事項もあることから、忌憚のないご意見賜りたい。

### 3 報告事項

(以下、会長により進行)

#### (1) 本市の公共交通の現況…資料1-1～1-3

- ①市の公共交通の対する補助状況
- ②バスロケーションシステムの導入状況
- ③バス利用者の推移

(説明：事務局)

(質疑等なし)

#### 4 協議事項

(1) 令和5年度御殿場市生活交通確保計画(案)について…資料2-1 2-2

(説明:事務局)

(補足説明:富士急モビリティ株式会社)

志村委員(富士急モビリティ(株)代表取締役社長):

ここ1~2年はコロナ禍に見舞われ、コロナ禍に特化した各種補助金、また地方創生臨時交付金等の様々な補助金交付措置を講じていただき、これら補助金については弊社の経営を大きく下支えしているものであり、感謝申し上げます。

2020年10月に富士急行御殿場営業所が分社化、子会社化し、富士急モビリティとしてスタートした。2021年度は、乗合バス事業単体補助金等を含めても赤字、また会社全体でも同様に赤字経営となり、非常に厳しい状況となった。また、本年2022年度はようやくコロナ禍の行動制限の解除もあり、また世間的にも平時に戻りつつある状況下であり、昨年11月には訪日外国人の個人旅行も開始され、少しずつ回復傾向に向かっていると感じている。今年度については、このような状況により、各種補助金の交付措置をいただき、また訪日外国人の流入、イベント輸送の回復等も相まって、乗合事業単体では赤字だが、会社全体では今のところ黒字の見込みとなっている。今後については、コロナによる死者数も増えてきており、予断を許さない状況ではあるが、このまま訪日外国人の増加傾向が続くことを願うばかりとなっている。このエリアは、観光需要の割合が多くを占めており、観光需要の回復は大きく経営を左右するものとなっている。一方、運送経費の課題や乗務員不足の課題もある。現在、鋭意WEB広告等で可能な限り募集を行っているが、なかなか入社に結び付かないのが現状。このような乗務員不足の中、労務管理も既に支障をきたしている。貸切バスの受注やアウトレット輸送、スピードウェイの輸送、太平洋マスターズへの輸送など様々なイベント輸送があるが、これらの受注を抑制し、本来したくはないが、他社に受注を流してしまうという形で乗務員の数と仕事のバランスを取らざるを得ない状況となっている。

今後、2024年に自動車運転者の改善基準告示が実施予定となっており、さらに労働環境が厳しくなることが想定され、場合によってはさらに乗務員の確保が必須となってくる。本年4月を目途に賃金の見直し(固定給)を検討している。直近2年間設備投資(バスの購入)は控えているが、お客様のサービス向上のため、経年劣化した車両は更新したいと考えている。乗合バスは御殿場市民の生活の一部であり、欠かせないインフラということから鋭意、路線バ

スの維持を務めていきたい。

(質疑等)

林委員（御殿場市老人クラブ連合会会長）：

資料を見ると大半が支援という形で記載されている。富士急の路線バスがないと困るため、総合的に国も市もできる限り必要な路線は助成して、維持してほしいという大前提にあるが、この協議会の目的がこの助成に偏っている資料に解釈した。資料2-1の2ページにはこの協議会の本質的な地域公共交通の課題ということが記載されているが、課題が解決されているとは思わない。確保の維持は喫緊の課題とあるが、前から言われていること。乗降者はどんどん減っている一方となっており、路線毎の資料を見ても赤字となっている。数年前に高根の塚原路線が廃止になったが、(使ってもらってほしいが) 廃線となったという状況。老人の立場でいうと(4)のその他がこの協議会の主目的であるべきだと思う。事業者への十分な助成をとると思うが、協議会の本質は(4)のその他だと思う。老人としては、タクシーの助成などを発展させてもらいながら、路線の維持、2本立てとしてもらいたい。私たちは事業者への助成のお金がいくらと聞いてもどうしようもない。

会 長：たしかにそう思う。事務局いかがか。

事務局：地域公共交通については、地域公共交通計画というものを策定し、地域全体を路線バス、タクシー、鉄道によって網羅しているということが基本となっている。現在、御殿場市でいうと路線バスは富士急にお願いしている状況であり、維持が難しいという状況。併せて、空白地域の補完という意味で自治会毎にボランティアによる買い物支援を含む移動支援を行っていただき、市としてもバス・タクシー券（ドア to ドア）のサービスを拡充している状況。こういった取組は（運転）ボランティアであったり、バス・タクシー券についても高齢者など一定の条件となっている方など、あくまで公共交通の足りない地域を補完するものとしてサービスを行っている。そのため、地域公共交通のメインとなるものは路線バス、タクシー、鉄道で維持し、その他の補完するものを拡充していくと市としては考えている。

林委員（御殿場市老人クラブ連合会会長）：

生活を活性化すると記載しているが、内容が補助だけの話になっているのではと疑問を抱いた。以前、福祉作業所の所有しているバスを使って、運ぶという話があったがなくなった。公共交通は公共交通事業者にがんばってもらい、手の届かないところをこの場で考えるのがこの協議会なのかと思った。今後こうしたほうがよいというわけではなく、本来のものとは違うのではないかと思って発言させていただいた。

事務局：当然ニーズに合ったサービスを目指していくことが地域公共交通を充実させ

ていくことに繋がるため、こういうサービスもあるではないかというご提案をいただき、それを検討することも重要なことだと考えている。

会 長：令和5年度御殿場市生活交通確保計画（案）について承認してよろしいか。  
（異議なし）

（2）地域間幹線系統評価基準に基づく協議について…資料3-1～3-5

（資料3-1～3-3説明：長田氏（静岡県交通基盤部都市局地域交通課長代理））

（資料3-4説明：富士急モビリティ株式会社）

（資料3-5説明：事務局）

（質疑等）

野本委員（沼津河川国道事務所計画課長）：

資料3-4の3ページ駿河小山線の運行回数が計画より本数が少なくなっている。これは、※のように国土交通大臣が認める除外運行回数に年末年始の減便があたることから、計画数以上であるということで3点になっていると考えられるが、他の路線は年末年始の減便は元々見込んでいるため、数字がイコールということではどうか。

富士急モビリティ：（駿河小山線の）年末年始の減便を見込んでいなかったため、評価点数は0かと思う。

野本委員（沼津河川国道事務所計画課長）：

年末年始は除外に当たらないのか。

富士急モビリティ：当たらないという認識。

長田氏（静岡県交通基盤部都市局地域交通課長代理）：

県に一度戻って確認をさせていただきたい。状況によっては、資料が差し替えになる可能性はある。おそらく駿河小山線についてとなるが、静岡運輸支局と富士急モビリティと話をする。

風岡氏（静岡運輸支局主席運輸企画専門官）：

細かい除外資料が手元にないため、詳細を申し上げられないが、後日回答させていただきます。

会 長：後ほどよろしくお願ひしたい。その他よろしいのであれば、市の取組内容として資料3-5のとおり、県協議会へ報告してよろしいか。

（異議なし）

（3）御殿場市地域公共交通計画に係る施策の進捗状況について…資料4

（説明：事務局）

（質疑等）

林委員（御殿場市老人クラブ連合会会長）：

4ページの(2)空白地域の解消とあるが、ボランティアでやっているのか。

事務局：移動支援サービスについては社会福祉協議会が車を用意し、地域の運転ボランティアが行っていただいている。富士急モビリティについては、空白地域への路線バスの要望をしていくという考えという整理となっている。

加藤氏（御殿場市身体障害者福祉会会長）：

先ほど、志村社長と林氏から話があったが、志村社長は（公共交通を）提供する側であり、私や老人クラブは受ける側。富士急としては、乗車人数が減れば、路線を廃止したり、減便することは経営者としてはしょうがないと思う。わたしたちは、減った分をどのようにしてもらえるのかを話してもらいたい。今後、減ったものの対応（事業者）と維持していく施策（市）とわけて説明してもらいたい。

会長：この協議会が立ち上がる前に小山町や裾野市と同じようにコミュニティバスをやったらどうかと老人クラブ外からもご意見いただいた。上小林方面や富士岡方面（富士見原・町屋・尾尻）で検証した中で、あまりよい結果ではなかった。最終的に御殿場市としてたどり着いたのが、高齢者に対するバス・タクシー利用助成券になる。乗車人数が少ないからということではなく、御殿場ではドア to ドアのほうが喜ばれるということで進めているのが、第一段階となっており、その拡張、金額を増やしてきているのが現在となっている。そういった取組が空白地域の一助になればということで進めている。協議会で議論する内容と違うが、別にそういった取組も行っていることから、その他の要望などはこの協議会でもなくても要望をあげてもらえれば検討していく。ただし、すぐにやるかということとは市全体を見て判断する。元々、バス・タクシー券も未来プロジェクト課で始めた事業だが、現在は福祉部門へ移して進めている流れとなっている。新たな事業を立ち上げるのであれば、未来プロジェクト課となり、拡充であれば福祉部門で相談する形になる。

林委員（御殿場市老人クラブ連合会会長）：

そういった状況ということが知らなかった。単年度の委員ではわからない。

野本委員（沼津河川国道事務所計画課長）：

公共交通の空白地域に関連するが、7ページの(2)に公共交通空白地域の解消の施策に次世代モビリティ等先端技術を活用した新たな公共交通システム等の検討とあるため、違った形で空白地域をうめていくというものが目標に入っていると思うが、どのように検討が進んでいるのかということも進捗状況にあるとなおよい。

事務局：次世代モビリティに関しては、色々な業者から話がある。費用的な面もあり、市としては実際のところ様子見の部分もあるが、情報については収集を行っており、効率・効果的な方法を今後とも検討していく状況となっている。また、状況が変わり、広域的な取組ができれば積極的に取り入れていきたいと考えてい

る。御殿場市は、裾野市や豊田市ともに次世代モビリティ関係の協議会にも加入しており、先進的な情報を仕入れている。ご承知おきいただきたい。

会長：補足だが、次世代モビリティとしては無人運転も考えられるが、関係事業者や市町の状況もみながら、協議・検討している状況。林委員からも話があったが、高齢ドライバーの対策として、空白地域の方は車を手放せない、しかし、乗用車でないと困るが危険性が高いということで、家庭用の充電で車の充電ができ、かつ2人乗りで買い物ができる次世代モビリティ（乗用車とオートバイの間のもの）の開発段階で色々な規制を緩和しようという協議会（次世代モビリティ都市間ネットワーク）に当市も加入している。自動運転についてもウーブンシティが裾野市にできるが、当市も関係者とお話させていただいている。実現性は遠い未来になるが、そういったものも併せて検討している状況。

会長：それでは、協議事項4としては、主に4ページ以降になるが、記載の総合的な実施評価について委員の皆様ご承認ということでよろしいか。

（異議なし）

## 5 その他

事務局：先ほどの地域間幹線系統の評価シートについては、駿河小山線の関係の運行回数の評価についてはもう一度関係機関と確認し、連絡させていただく。

…追加資料（危険バス停（中山上）の移動及びダイヤ改正）

（追加資料説明：富士急モビリティ）

富士急モビリティ：バス停の移動について、前回の協議会において危険なバス停について静岡運輸支局様より説明をいただいたが、御殿場市内にも危険なバス停が一箇所中山上というバス停が対象となっていた。こちらのバス停は、バスが停車するすぐ目の前に横断歩道があるという状況であったため、50mほど移動させることで横断歩道から距離をとることができ、危険なバス停というものを解消できた。前回の協議会で次回の協議会では解消したという報告をするとお話をさせていただいたため、この場を借りて報告させていただいた。御殿場市には、このほかには今のところ危険なバスはないが、市民の目から見て危険なバス停があったら、ご連絡いただきたい。

次にダイヤ改正についてになるが、バスの利用者は全国的に減少しており、大型二種免許取得者の減少、高齢化によるバス乗務員の不足の現状から、利用実態に合わせたバスの運行便数を調整しなければならない状況となっている。それに加え、在宅ワークの普及、通勤通学の形態の変化（公共交通機関の利用から家族の送迎へ）により、路線バスの収支状況はかなり厳しい状況となっている。利用者に減少による収支の悪化に伴い、減便と悪循環が生じかねない状況となっていることから、今回許容できる範囲で便数を減らすことで生み出される経営資

源（人や車両）を他の路線に配分することで御殿場市の公共交通ネットワークを可能な限り維持することを目標としたダイヤの改変を検討している。2024年にはバス、タクシーの運転者について長時間勤務による過労対策として勤務時間を見直すことが決定している。乗務員に十分な休息をしていただき、120%の安全と安心を提供できるように減便を検討している段階。今回、ダイヤの編成案をお渡しさせていただいたが、約9系統での減便を検討しており、中には地域間幹線検討も含まれている。いずれも利用者がほぼ0であったり、多系統でバスが同一系統を走っている便とする予定であり、可能な限り、広報をさせていただく予定。

事務局：こちらは取扱注意ということで、まだ確定ではない4月からの案となっている。

## 6 閉会