

令和3年度第2回御殿場市地域公共交通協議会議事概要

令和4年1月12日開催 14時30分～15時55分
御殿場市林業会館第一研修室
※委員17名出席(全18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 志水企画部長)

最近新型コロナウイルスの感染が爆発的に広まっており、先月31日に市としてもキャンプ富士に外出禁止を含めた感染対策の徹底の申し入れをし、その日を境に年明けからは米兵の姿は市内では見られなくなった。キャンプ富士由来の感染者はいないということだが、ご存知のとおり予断を許さない状況ではある。本日はそういった中での開催ということであるべく短時間で効率よく進めていきたいと思うので、是非皆様の御協力をお願いしたい。

3 協議事項

(以下、会長により進行)

(1) トヨタ自動車東日本線の退出意向(継続協議)の申出について…資料1

(説明：富士急シティバス株式会社)

(補足説明：事務局(御殿場市以下同じ))

吉田氏(静岡運輸支局主席運輸企画専門官代理)：

下り時刻を保っていただいているところもあるが、三島方面に向かう便がちょっと減便になってしまうということだが、三島駅方面の乗り継ぎ、接続関係、時刻の調整の中に入っているのか。

根上氏(富士急シティバス株式会社)：

基本的に時間帯が重複している便もあり、その便をうまく調整して対応している。

副会長(市区長会齋藤北畑区長)：

今お話のあった間の時刻表も本来参考につけていただくと皆様の理解が得られると思う。

根上氏(富士急シティバス株式会社)：

同様の事例はないと思うが、同様の事例がある場合参考にまた気をつけさせていただく。

副会長(市区長会齋藤北畑区長)：

そういうことではなく、在来との接続でまかなうということだが、どのような

接続をするということを示していただいたほうが理解が得られると思うので説明していただきたい。

根上氏（富士急シティバス株式会社）：

現状についてのご説明になるが、三島駅から 7：15 に出発する便があり、裾野駅に 7：35 に着く便がある。この時間を調整して対応する予定。また、逆方向（三島駅へ戻る便）だが、御殿場特別支援学校を 15：15 に出発した便は、15：50 に裾野駅を出る便があるが、現状ではここで乗り継いでいる方はいない状況。17・18 時台で運行する便は、例えば現状の時刻を踏襲すると仮定した場合、トヨタ東富士研究所を 17：37 に出発した便は裾野駅へ 17：55 に、18：25 に出発した便は 18：50 に到着しており、18：25 発を活かす場合、18：40 に裾野駅に到着し、18：45 に須山方面の便で接続ができるようにする予定。

会長：事務局からも説明があったが、基本的に御殿場市には影響がないということで本案について承認ということでよいか。

（異議なし）

（2）令和 4 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）：

後ほど、弊社担当者から補足説明させていただくが、弊社バス事業の現状についてお話をさせていただきたい。2020年10月に富士急行で唯一残っていた御殿場営業所の事業譲渡を行い富士急モビリティとして分社化・子会社化した。分社化・子会社化の大きな目的としては、バス事業に係るコスト競争力の強化と事務作業の独立化を行い、合理的な経営体制を図るとともに地域に密着した営業体制を確立すること。全国的にバス事業経営は非常に厳しい状況が続いており、弊社も同様の状況。弊社のような乗合、貸切、高速、契約輸送を行っている会社については、高速、貸切、契約輸送で生み出した内部留保を乗合輸送の赤字に工面している状況だが、ここ2年間はコロナ禍によりさらに輪をかけて状況が悪化し、この内部留保もままならない状況に陥っているのが現状。乗合事業の通勤、通学客については徐々に戻ってはきているが、コロナにより大きな打撃を受けた貸切事業については学校教育に関する修学旅行等で弊社の貸切バスを利用していただき、少しずつではあるが回復傾向の兆しが見えてきている。しかし、御一行様いわゆる一般の方がほとんど皆無に等しく、どこまで回復するかわからない状況。また、御殿場エリアで特長的である富士五湖エリア及び箱根エリアからの訪日外国人相互流入がコロナ前は数多くあったが、現在は0に等しくなっている。この訪日外国人の需要は

いつ回復するかわからないのが現状。今後もコロナが回復した暁には高速貸切契約等で得た利益を少しでも確保し、設備投資、従業員の賃金アップにも充てたいと思っている。今後も関係各位の更なるご支援を賜り、乗合バス事業の維持存続をしていきたい。補足を担当から説明する。

櫻井氏（富士急モビリティ株式会社）

資料2-2をご覧のとおり、すべての路線で欠損が出ている状況。事業の効率化を図るため、利用者の少ない路線の廃止をさせていただいた。路線については、系統数5の正倉線を令和3年4月5日のダイヤ改正をもって利用者数の減少により廃止させていただいた。また、利用者の少ない時間の便を減便にすることで経費削減を行った。観光客が戻らないことと、コロナウイルスの影響により一度離れてしまった生活利用者の方について完全には戻らない状況になっている。特に学校への通学利用者は、親御さんが送迎するというライフサイクルが確立してしまったことから現在も続けている方が多く利用者の回復に至らないのではと推察している。コロナウイルスによって確立した新しい生活様式に公共交通機関としてどう寄り添っていくのかを検討し、来年度増収に努めていきたい。現在、春のダイヤ改正に向け社内協議を実施しており、他の公共交通機関、JR御殿場駅での接続や他のバス路線・系統との接続を見直し、利便性を向上させ、使いやすいバス運行を実施したいと考えている。また、バスロケーションシステムの導入や周遊乗車券の造成を実施し、観光客等の利用促進を行っていく予定。引き続き変わらず、ご支援をいただきたい。

（質疑等）

田代委員（御殿場市老人クラブ連合会会長）：

資料2-2の欠損額1億9300万円とあり、横にこの状況に対しての補助金が約7,000万円となっている。差引すると約半分程度欠損するということだが、この欠損額はそのまま会社が受け持つということか。

櫻井氏（富士急モビリティ株式会社）

このすべての欠損額が赤字というわけではなく、その他運送雑収や運送外収入というものがあるため、会社の赤字＝欠損額というわけではない。

会 長：令和4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）

（3）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：紅林氏（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）

会 長：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)

(4) 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)

吉田氏（静岡運輸支局主席運輸企画専門官代理）：

1 ページ目の1 実施主体の表の実施施策の中に企業等のノーカーデーを通じての公共交通利用の啓発を行っていくとあるが、御殿場市内の企業様ではノーカーデーを取り組まれている様子は確認できるのか。

事務局：特に市でこの日ということはしていないが、工業団地の企業様で独自に取り組まれている例は複数聞いている。ただし、ノーカーデーを設けるだけでは意味がない。公共交通機関の時間が合わない、本数が少ない等あるため、行政としては取組例に加え、電車に関する要望活動も取り組んでいるところ。

吉田氏（静岡運輸支局主席運輸企画専門官代理）：

ノーカーデーに公共交通を利用していただくことで、道の渋滞対策やCO₂の排出削減のメリットもある。是非、取り組んでいただく企業様を増やしていただく施策を検討していただきたい。御殿場市でもノーカーデーは実施しているのか。

事務局：当市でも年間通じて月単位でノーカーデーを実施している。その際、公共交通をなるべく利用していただけるように情報発信を行っている。

会 長：それでは、協議事項4としては、報告事項として委員の皆様はご了解いただければと思う。

(異議なし)

(5) 小山町コミュニティバス（デマンドバス）御殿場市内へのバス停追加について

…資料5—1～5—3

(説明：小山町)

(補足説明：事務局)

(質疑等)

吉田氏（静岡運輸支局主席運輸企画専門官代理）：

追加のバス停の中に安全協会様への駐車場へのバス停の標識等は設置しない予定と記載があるが、ポールだけではなく、表示も予定しないのか。

小山町：現場に壁等あれば貼ることが可能だが、唯一ある看板へ表示を検討中。通常はわかりやすくバス停を置くが、場所が駐車場ということでどこに置いても邪魔になってしまう。看板へ小さくバス停の番号や名前がわかるものを貼らせていただくか、安全協会の駐車場は記載の場所しかないため、標識はなしにして

利用者にだけはわかるようにするかどうかで検討している。

吉田氏（静岡運輸支局主席運輸企画専門官代理）：

一般的にはバス停というとポールの標識を思い浮かべると思うので、利用者様がどこで待てばよいのかわかるような形で表示やできない場合はしっかりと周知をお願いしたい。

会 長：小山町民がこのデマンドバスを使って御殿場南高校まで利用しており、利用した町民が帰る際にも利用する際、たまたま居合わせた御殿場市民の学生も利用できるのか。

小山町：（小山町のデマンドバスは）利用者を町民に限定していないため、誰でも使える仕組みになっている。ただし、御殿場市内での移動は料金を上げさせてもらっている。

会 長：それでは、協議事項5の小山町コミュニティバス（デマンドバス）御殿場市内へのバス停追加について承認してよろしいか。
（異議なし）

4 その他…追加資料

（追加資料説明：吉田氏（静岡運輸支局主席運輸企画専門官代理））

吉田氏（静岡運輸支局主席運輸企画専門官代理）：

コロナ禍におけるバス・タクシーの現況について説明させていただく。

会議の中で静岡県様より説明があった数字とあまり変わりはないが、年度毎のグラフになっている。コロナ前では、約600万人～700万人の輸送人員で推移していたが、2020年の4月～5月に緊急事態宣言が発令してから、一気に利用者が減り、コロナ前の半分程度まで下がってしまった。その後、小幅ながら回復傾向となったが、コロナ前に比べると70%程となっている。下段のバスの運賃収入も同様となっている。

タクシーもバスと同様にコロナ前から緊急事態宣言の発令された4月頃に輸送人員・運賃収入とも非常に減っており、2021年度も戻りが遅い状況となっている。静岡運輸支局からタクシー協会に現状を確認したところ、午前中や昼間の病院の通院自体はコロナ前とあまり変わらない利用となっているが、夜飲食店様の時短もあり、夜間の需要が減っていることと、特に顕著なのが、ビジネス客の利用が減っているということだった。これは、バスも同様になるが、コロナ前出張等行っていたが、リモートワークの浸透により、緊急事態宣言明けもリモートでの会議が多くなりバスもタクシーも戻りが悪い状況。

テレビでは、飲食店や工業への影響についてクローズアップされているが、リモートワーク等影響により公共交通を利用しようという気持ちがなくなり、このままの状態が続くとバスやタクシーの収入も減り、経営自体が困難な状

況になりかねない。事業者に対して、県だけではなく、国もコロナ対策の補助金を出している。是非、皆様も現状を理解いただき、利用促進、公共交通の発展についてご協力をお願いしたい。

5 閉会 （副会長 市区長会齋藤北畑区長）

今年度初めてこの協議会を開催でき、今年度は今回で終わりということだが、老人クラブ連合会長の田代委員より確認いただいたが、直接の路線からは2億近い赤字が出ているとのことだった。周辺のもの（事業）で稼がないと難しいと感じた。一人一人の力は小さいが、それぞれの意識が変わることで世の中が変わっていくと思う。これを1つのきっかけとして少しでも公共交通機関を利用することで、結果社会福祉に通じるということがよくわかった。皆様も一つよろしくをお願いしたい。