

令和7年度第2回御殿場市地域公共交通協議会議事概要

令和7年7月16日開催 14時30分～15時50分
御殿場市林業会館第1研修室
※委員14名出席（全19名）

1 開会（全体進行：御殿場市まちづくり推進課長）

2 挨拶（会長 鈴木都市建設部長）

皆様、こんにちは。本日は、お忙しい中、第2回御殿場市地域公共交通協議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。

前回の協議会でご協議いただいた、シャトルバス富士山ライナーは、試行運転を6月23日に予定通りに開始した。当日の第1便には、私も乗車したが、快適に新松田駅に移動できた。ほぼドア to ドアで小田急線を利用できる。現在、運行から3週間程度が経過したが、利用者数は少ない状況。しかしながら、一定数の固定客等もおり、利用者の方から、ご意見もいただいた。後ほど、報告させていただく。本日の配布資料には、チラシも添付している。機会があれば、利用していただきたい。

本日の協議会は、報告事項2件、協議事項が3件。ご協議のほど、よろしく願います。以上、挨拶とさせていただきます。

3 議事

報告事項

（1）御殿場市地域公共交通計画更新について……資料1

（説明：事務局、委託業者）

資料1に基づき、御殿場市地域公共交通計画の策定状況についての説明を行った。

（質疑等）

藤井委員：只今のご説明より、御殿場市の特徴が大変よく把握されていると感じた。

前回の会議の際に、市民の困りごとが、通常の自治体と異なるという事が挙がっていた。通常の自治体では、「通院」や、「買い物」に関する困りごとが高くなるが、御殿場市の場合は、「趣味・娯楽」が特化して、困りごととして出ている。それらを踏まえて、23 ページ「計画の基本方針」において、1 番初めに「市外への移動」が出ている。他自治体で「市外への移動」が先に出てくるということはずがない。御殿場市の公共交通の基準が、地域間幹線系統を補助する仕組みの中で、まず公共交通をしっかりと結ぶ位置づけであり、それを市内のフィーダーを構築する方向性が見え

ていて、良いと感じた。

次に、27 ページの目標①で、「新たなシャトルバスを運行する」とあるが、「新たなシャトルバス」とは何か、教えてほしい。こちらについては、28 ページ、基本目標①に位置づけが無く、どういう趣旨なのか分かりかねる。こちらは、神奈川方面への通勤・通学のシャトルバスの記載が漏れているのか。それともまだ企画段階なのか。その辺りの位置づけをはっきりしてほしい。具体的な中身については、次回の協議会で報告とのことですのでそれを待つ。

合わせて、地域公共交通計画の計画期間は5年周期としている自治体が多い中で、御殿場市では、計画期間が10年間としており、計画内には、中間年度に達成状況を評価する位置づけがされている。事業施策について、5年間でできる短期施策と中期といった時間軸でどのように取組むのか。基本方針2「⑦新たなまちづくりに対応した移動手段の導入検討」では、新御殿場市立図書館や、(仮称)富士山木のおもちゃ美術館は来年早々の完成であることから、年明けには具体的な公共交通の確保ができていないと事業としては成り立たない。この事業については、短期の位置付けであると考えられる。それに対し、道の駅は中間年評価となる令和12年度開館予定であることから、時間軸が異なると考えられる。このように、計画の位置付けを短期・中期で分けて見られるようにしていただきたい。

交通空白地域対策においては、ライドシェアが検討されている。検討の決めてとしては、静岡県において、県全体に公共ライドシェアを展開するように示されていることである。自治体にとって、地域の交通空白地域対策に対応できそうならば同意し開始する。近隣では、伊豆の国市で始まる場所である。ライドシェアを交通空白地域対策で入れる場合は、短期施策に入れなければならない。ライドシェアについても、時間軸の分け方を検討してほしい。

最後に、30 ページの目標達成について、御殿場市は、市外に出るトリップが非常に多いことが特徴である。地域内交通の路線バスの利用人数だけではなく、10年間の時間軸を考えると他自治体では分析できないところが表現できる可能性がある。例えばパーソントリップデータで実際に地域の方達のどのような移動が増えたのか。また、移動が公共交通の主軸に乗ってくるのかということも表現できる。御殿場市特有の問題を改善する施策を入れた場合、それに紐づけた目標指標の設定をご検討いただきたい。

どちらかという要望を伝えさせていただいた。質問は、シャトルバスについてのみである。

事務局：シャトルバスについては、資料6の富士山ライナーが6月23日に出発式を行い、現在運行中である。人口減少対策として、御殿場市が取り組みを始めたと報告させていただく。資料1には、「富士山ライナー」と記載しているが、シャトルバスと明記が無い為、わかりづらかったかもしれない。必要であれば、資料1に「シャトルバス」という表記を付け加えたい。シャトルバスは、実証の段階であり、本格運行する際には、位置付けが変わる可能性もある。その際には、ご報告させていただく。

委託事業者：本計画は10年と長く、まちづくりの状況は、直近のものと、少し先のものがある。中間年の5年を境に、前期と後期のような分け方を行った方が、良い計画になるのではないかと考えている。目標値については、パーソントリップ調査を使用することから、データの有無も含め、確認し、御殿場市らしい評価を行いたい。

藤井委員：見落としていたが、資料6にシャトルバスと記載されていた。実証運行と本格運行共通して記載する形が良いと思う。シャトルバスは正式名称という理解でよいか。

事務局：正式な名称は、シャトルバスで、「富士山ライナー」については、実証実験の間だけ、このような呼称としている。本格運行の際には、名称を決め直すか、このまま継続かはまだ決めていない。

先程3点目で、交通空白地域に関連する質問があった。新たなモビリティという位置付けの中、静岡県はライドシェア等を推奨しており、市として、交通空白地域の把握を行う必要がある。今年から、来年にかけて、御殿場市内で、どこの地域が困っているかについて、指標を検討している。

藤井委員：交通空白地域の定義は、国も含め方向性が少しずつ変わってきている。タクシーを使って30分で行けるエリアか等、明記されている。しかし、地域性に合わせた形の中で交通空白を考える際には、交通空白を支援していただきたい地域と、そうではない地域がある。そのようなところを差別ではなく、区別し、地域の方達の移動に沿う形の支援するアプローチが求められている。地域カルテで把握していると思う。是非進めていただきたい。重ねて、国土交通省等、色々ところで予算を使い、様々な自治体で、自動運転に関しても実証実験を行っている。ただ、本気度を持った検証ではない為、どのような地域が本当必要としているか、必要性をさぐるような研究をしてほしい。これは要望である。

平岩代理：28 ページの実施事業について伺いたい。この資料については今後検討していくということだが、今の状況に関して、タクシーのところでは、配車アプリの周知、バスであれば実施事業「⑬運転手等公共交通を支える人材

確保」が挙げられている。交通事業者に“◎”がついており、地域で周知する場合、ツールが導入されていなければ周知はできないと思う。事業者が、ツールを導入できる体力があるのか。また、運転手の確保についても、御殿場市で何か補助しているのか。他の市町村は、事業者にも補助がある話も聞く。実施事業について、今後話を詰めるということだが、事業者との対話も進めながら決めてほしい。私からのお願いである。

事務局：配車アプリについては、市内の事業者1社で配車アプリを導入している。事業者との相談となるが、他の事業者にも同様の配車アプリが導入できるかどうか、またその際に市から補助ができるか等、検討させていただきたい。同様に運転手の人材確保については、バス運転手に限らず、タクシー運転手の確保も難しいと聞いているため、市で何か補助ができないか計画に織り込んでいけるよう検討したい。

藤井委員：千葉県内の自治体で配車アプリという形をベースに、公共交通マップを提出し、市民の方に広げようとしたことがある。その際、複数の事業者がある中で、配車アプリを1～2社しか導入しておらず、配車アプリの導入を試みたら、タクシー協会から駄目との話があり、自治体が市民に開示できなかった事例がある。運用する際は、タクシー協議会と事業者とで協議しないと失敗する例もあるという事を共有させていただく。

事務局：事業者との対話を確実にさせていただきたい。ご助言感謝する。

(2) ハッピーライド in 静岡プロジェクトについて……資料 2-1、資料 2-2

(説明：静岡県地域交通課)

資料 2-1、2-2 に基づき、ハッピーライド in 静岡プロジェクトの説明を行った。

(質疑等)

田代委員：参考にお聞かせいただきたい。実施時期の選定方法について、12月の1週目、2週目となっている。県として、この事業の時期を選ばれた理由はなにか。

木村代理：一般の乗客の方の繁忙期ではない時期としたいことから、バス事業者と協議した上で、時期の都合が良い時期として設定したと聞いている。

田代委員：県とバス事業者間の相談の上で、都合が良い時期を選定されているということ承知した。

協議事項

(1) 令和6年度事業報告・決算報告について……資料 3-1、3-2

(説明：事務局)

資料 3-1、3-2 に基づき、事業報告・決算報告・監査報告の説明を行った。

(質疑等)

質疑なし

いずれも異議なしとして原案どおり承認された。

(2) 令和7年度事業計画(案)・収支予算(案)について……資料4

(説明：事務局)

資料4に基づき、事業計画(案)・収支予算(案)の説明を行った。

(質疑等)

質疑なし

いずれも異議なしとして原案どおり承認された。

(3) 箱根登山バス乗合バス路線の申出について……資料5

(説明：箱根登山バス(株)運輸部、事務局)

資料5に基づき、バス路線退出意向等申出書の説明を行った。

(質疑等)

質疑なし

いずれも異議なしとして原案どおり承認された。

4 その他

(1) 富士山ライナー実証運行開始について……資料6

(説明：事務局)

資料6に基づき、富士山ライナー実証運行開始の説明を行った。

(質疑等)

加藤委員：富士山ライナーの利用者は、ほとんどの方が、通勤・通学者である。その為、行きにこの時間で利用しても、帰りの時間に時間が合わずに利用できない方が沢山いる可能性がある。16時55分と19時30分の2本にびったり時間が合う方なら移動してもらえと思う。しかし、値段を考えると、御殿場駅から松田駅までの定期券の額と比較すると、行きは富士山ライナーを利用し、帰りは電車の方は、金額の負担が大きくなる。もし可能ならばJR東海と富士急モビリティ(株)で協議していただき、例えば定期券を併用できるという形をとれるようになると良いと思う。そのようなことができるとうれしいのではないかと利用者が増えるのではないかと。

事務局：今現在設定されている時間について、往路の3便は、JR東海と高速バスの時刻が被らないように設定して運行している。これ以外にも1時間空いてしまう時間帯は存在するが、今回は実験的に運行している。運賃については、前回の協議会においても説明を行ったが、JR東海や、近隣の高

速バスの運賃を確認し、安すぎず高すぎない運賃設定を行った。次年度も実証運行を行うことから、再度協議させていただきたい。定期券については、利用者からも声が挙がっており、JR 東海にも運行の際に説明を行ったが、定期の共有が可能かどうか、引き続き JR 東海と富士急モビリティ(株)と協議させていただきたい。

藤井委員：シャトルバスについて、高速バスの空白時刻のサービス向上をさせる為の事業で導入するという事か。そのような形であれば、実証運行という形で、現在3便という体制で運行しているということか。本格運行となる要件は何があるのか。また、シャトル便を拡充する可能性の見極めは、今回の実証運行の中で、どのタイミングで確認するのか。

事務局：現行の目標については、使用するバスの定員が40人程度となっており、半分くらいの利用が望ましいため、目標値は20人としている。20人を超えなかったら継続しない訳ではないが、指標としている。時間帯の調整と判断の時期については、今年度末までとすると、次年度が空白となるため、年内にデータをまとめ、次年度継続するかどうか共有したい。

藤井委員：年明け早々には具体的な評価をして、継続するかどうかを判断ということで理解した。

(説明：富士急モビリティ(株))

資料「当社管内における乗合バス事業及び運転士等の確保状況について」の説明を行った。

(質疑等)

加藤委員：バス運転手の拘束時間は、日勤の考え方か。

志村委員：その通りである。

5 閉会