

令和 7 年度第 3 回御殿場市地域公共交通協議会議事概要

令和 7 年 1 2 月 1 7 日開催 1 0 時 3 0 分～1 1 時 5 0 分

御殿場市林業会館第 1 研修室

※委員 1 4 名出席（全 1 8 名）

1 開会 （全体進行：御殿場市まちづくり推進課長補佐）

2 挨拶 （会長 鈴木都市建設部長）

3 議事

（以下、会長により進行）

協議事項

（1）御殿場市地域公共交通計画（素案）について……資料 1

（説明：事務局）

資料 1 に基づき、御殿場市地域公共交通計画（素案）について説明を行った。

（質疑等）

藤井委員： 大きく 2 点ある。1 点目は、上位計画との関連について、現在御殿場市第 2 期 S D G s 未来都市計画が策定中であり、御殿場市地域公共交通計画（素案）の短期計画終了時点（2 0 3 0 年）と、S D G s の目標年が合致している。そういった中で計画に、S D G s の推進のために公共交通ネットワークを整理するといった表現があるが、S D G s 中の公共交通は、こういったところだろうか。確かに、日本の場合は高齢者中心の移動支援が多かったが、世界的に見ると、女性、子ども、障がい者、そして高齢者といった順番で公共交通の展開をしていこうという思いが S D G s の中に組み込まれている。こういったものを、展開していく思いがあるのかどうかというところだ。例えば御殿場市の場合、タクシーの活用として、妊産婦の利用が組み込まれているが、こちらについては、妊産婦ということで出産というところで考えると、出産後の小さなお子様の移動支援等は含まれていないのかもしれない。そういったところの支援事業が展開されていることが本来の S D G s の公共交通の利用促進という評価になってくるのだと思う。そういった議論をしなくて良いのか、また、公共交通ネットワークという形で評価するとき、S D G s に現在策定中の評価目標がきちんとリンクしているのかというところについてお伺いしたい。

2点目は、28 ページに記載がある新たな公共交通システムの導入で静岡県からも公共ライドシェアを展開できる地域は展開して欲しいと言われている中で、公共ライドシェアは交通空白・不便地域の福祉運送事業と、介護運送事業といった縛りがあるが、その地域へ公共交通の展開を予定しているのかどうかを読み取りにくい。と言うのもそれ以外のページではライドシェアとだけ記載されているが、日本の場合、日本版ライドシェアと公共ライドシェアの2つがあり、御殿場市がどちらを想定して、計画に位置付けようとしたのかが見えにくい。

タクシーの状況を考えると、土日等は観光客が多いことから、タクシーが不足するという施設側の意見と、深夜帯を希望する市民の利用者側の意見の両方がある。タクシー自体はあるが、稼働そのものの状況やタクシー運転手の高齢化という状況の中で、タクシーがどちらに依存しているのか。交通空白地域の移動対策として、公共ライドシェアという展開をしたいのか、あるいは、深夜帯などタクシーでカバーできない所を、タクシー会社を中心とする移動支援を行う日本版ライドシェアなのか、その位置づけを明確にしないと、ライドシェアという言葉が独り歩きしてしまう。その辺りについて整理してほしい。

事務局： 1点目のSDGsについては、今策定渦中のところである。そちらの計画の変更に合わせて、策定後、それに含めて評価等も行っていきたい。

2点目、新たな公共交通システムについては、市内の事業者の状況を聞く限り日本版ライドシェアの導入は難しいと考えている。実際に今、運行をされている富士急静岡タクシーからも話を伺い、恐らくライドシェアを導入するのであれば公共ライドシェアであるが、先進自治体をみると、見切り発車で始めた地域は、上手くいっていない状態が多いと聞いており、導入予定の地域が適しているのかどうか判断し、調査した上で、ライドシェアか、または、デマンドバスやコミュニティバスか柔軟に判断した上で検討したい。計画書の標記については公共ライドシェアという形に修正対応させていただきたい。

藤井委員： SDGs に関しては策定中で、今後評価が追加されるということだが、それについては問題ない。その際に気を付けて欲しいのは、交通ネットワークの評価の部分で、きちんと評価できるよう関係部署と意志の疎通がとれているかどうかについて確認して欲しい。

また、自家用車依存度が高く7割近いという都市の問題を抱えたとき、ネットワークを整理するというだけでは、全体像が数値として挙がって来ないことがある。ネットワークが完成したとしても、SDGsが本当に達成されるのかといった所が心配のため、ネットワークにこ

だわらず、妊産婦への補助等移動の支援について、計画内で位置づけている部分の評価を行うような枠組みを考えていった方が現実的である。

SDGs について 2030 年を目標としているが、将来的に継続していくイメージを持った上で、展開しないといけなく、短期、中長期と段階的に目標レベルを掲げていく位置付けが良い。

2 点目では、ライドシェアとデマンドについての話があったが、これらは運用の仕方が異なるため、仮にデマンドの導入を検討している場合には、需要の分散等、様々な仕組みについてライドシェアと異なる形で考えなければいけない。デマンドを想定する場合はしっかりと位置付けを行い、交通空白地域等に対応する場合には位置付けの変更を行うといったことを標記した方が良い。

事務局： 修正する。

青木委員： 3 ページの人口動向で「老年人口」について、「高齢者人口」として欲しい。「老」という字は、意味を説くと杖をついて腰が曲がった人ということを表す。昭和 38 年に老人福祉法ができたが、そこでいう「老」というものは、腰を支える杖をついた人ということを表している。このことを踏まえて、表現については変更をお願いしたい。

事務局： 「老年人口」という表記は、国勢調査の表記を基にしており、事務局内で検討する。

平岩代理： 1 ページに「御殿場市の地域公共交通は、鉄道や路線バス、高速バス、タクシーのほか、民間企業送迎バスなどが」とある。こちらの「地域公共交通」という言葉は、地域交通法で、「公共交通」を指す言葉になる。民間の送迎バスなどは地域公共交通ではないため、「地域公共交通等」という表記に変えていただくことを提案したい。こちらの取り組みは、地域の輸送資源を総動員して行うことを国土交通省でも必要としている所であり、細かい部分で申し訳ないが、お願いしたい。

もう 1 点、34 ページの評価指標の内容について、もう少し詳しく知りたい。6 ページの現行計画の評価・検証で、未達成の数値指標がいくつかあった中、新しい目標についてはどのように値を設定したのか。決めるにあたって整理したこと等あれば、意図を教えてください。

事務局： 1 ページの語句は修正する。評価指標は、コロナ禍によって利用者数が減少し、利用者人数で評価することが難しいと感じていたため、新たに利用者割合を加えた。数値指標として路線バスの年間利用者数や、御殿場駅の乗車人員を加えており、また、行政負担額も加えたが、これは今まで公開していなかったのだが、市民の皆様に公共交通が維持でき

ていることを意識していただきたいということもあり、評価指標を加えさせていただいた。満足度については、公共交通の便が悪い地域は、現計画を継続して位置付け、地域の連携による取り組みの部分は現計画と同様の記載とした。就職説明会等の後援・共催回数については、コロナ前から慢性的に運転手不足があったが、コロナ禍を経て、2025 年働き方改革の問題となり、より交通事業者が大変となったため、市の支援が必要というところがあり、追加した。外出時に困る人の割合については、今まで郊外部の満足度のみの集計だったが、市民全体でどのくらい困っているのかという部分も改めて指標として盛り込む必要があると判断した。

平岩代理： 運転手不足については、運輸支局でも課題意識を高く持っており、取り組みをしているところである。就職説明会等も開催しており、今後、協力しながら後援等も行っていきたい。

加藤委員： 利用者側としてのお願いである。福祉有償運送会議に出席した際、運送に対して何が必要かと問われた時に、病院が必要だとの回答だった。役所、金融機関、買い物については、誰かに頼めばできることであるが、病院だけは本人が移動しなければならないため、病院へのアクセスを改善して欲しいとのことだった。社会福祉協議会にある運転ボランティアのたんぼぼにも聞いてみたが、利用の 95%が病院であるとの回答だった。計画への反映を検討してほしい。

事務局： 市民の方々からの声、非常に重く受け止めるとともに、病院へのアクセスは重要のため、新しい交通の部分で、ライドシェアや、路線バスの再編、タクシー事業者への助成費等で病院への移動の足の確保を再検討したい。

藤井委員： 福祉有償運送の場合、介護医療保険、あるいは介護支援の状況に応じて、移動支援を行っている。その中で、民間、NPO、自治体が協議会を作り、できる範囲で運営しているのだが、国土交通省の地域公共交通会議の位置付けについての法改正があり、福祉有償運送事業についても公共交通会議の場で検討することができるようになった。

法改正されたことをみると、福祉有償運送事業では、障害等級を持たれている方の移動支援の場合、乗降介助が適切に出来る方がいないと、移動ができない。こういった方々の介助の話と、単に車椅子をタクシーに乗車させる為の乗降介助という場合では位置付けが変わってくるため、公共交通で出来ることと出来ないこと、福祉という形でサポートするところを考えて欲しい。

もし御殿場市で運営する場合、福祉有償運送事業の協議会も、地域公

公共交通の中に組み込みながら、一本化することができるが、まだ少なく、千葉県内で私が関わっている所では1自治体のみで、ほとんどが別枠でやっており、現状は事務局の方が相互に参加し意見を共有している状況となっている。事務局の方で、ライドシェア関連で公共交通会議を実施する場合は、福祉有償運送の協議会の方達も検討会の会議のメンバーに入れ、言葉だけにならないよう、丁寧に対応していただきたい。

事務局： 福祉部門の話があったが、実際に公共交通と福祉交通の線引きは非常に難しいため、福祉部門と共有・検討する。

青木委員： 計画を立て、実行する場合、一番関わってくるのは人であり、人材確保である。プランを立てて、実行する際、最終的にここがネックになってくることが考えられるため、人材確保に向けた内容を計画内に盛り込んだ方がよい。

事務局： 人材確保については、就職説明会について市で支援させていただきたい。運転手になりたい方を増やしていき事業者側での確保を狙っていく。また、御殿場市では、小学生を対象に、将来運転手になっていただくということを視野に入れた上で、公共交通に親しみを持ってもらえるようなイベントの開催を実施している。運転手になるには、二種免許が必要になってくるので、補助金を出す等検討したい。

補足としては、各事業者も危機感を持ち対応しており、事業者にできることや、行政として何ができるのかということを経後の課題として、練っていきたい。行政、事業者が共に、連携して対策し繋げていきたい。

青木委員： アイディアというならば、デマンドバスを実行する場合、公共で行う場合であれば、職員として運転手を募集することで、運転手の方も、生涯的な生活設計が立てやすいということもあり、そういった面での魅力もある。職を確保するというのが比較的容易に出来るということもある。知恵を絞れば色々な案がでてくると思うので、検討してほしい。

鈴木会長： 御殿場市全体として、人口減少対策を行っており、それも含め、1つの方法として検討する。

志村委員： 人材確保については、有料媒体等を活用し、費用もかけながら試行錯誤しながら行っているが、特に御殿場市内では思うように確保できていない現状である。先程、運輸支局の方からもお話にあったが、先般、国土交通省、防衛省との関係で自衛隊の関係者への方達へ会社説明会等をさせていただいた。運転手の確保を進めている最中であるが、なか

なか思うようにいかない。行政サイドからの支援等という話もあったが、それについては、是非お願いしたい。

鈴木会長： 成功事例があれば、教えていただき、実施したい。今回、色々ご意見をいただき、修正の必要があるものは修正したい。今回、素案ということで進めさせていただいた。もう少し広く意見を伺いたく、パブリックコメント等に進んでいきたい。次回、1月に第4回目の会議を予定しており、パブリックコメントを含めてお話したいと思っている。

今回は素案のため、承認ではないが、その先のパブリックコメントの方に進んでいくという形でご承知おきいただけるということでよろしいか。

いずれも異議なしとして、原案通り了承された。

(2) 富士山ライナーのダイヤ改正について……資料2

(説明：事務局)

資料2に基づき、富士山ライナーのダイヤ改正について説明を行った。

(質疑等)

藤井委員： 利便性の向上のためにダイヤ改正をすることに異議はない。計画素案24ページで、シャトルバスについて来年、再来年で実証運行によって見直す提示している。その関係性についてだが、評価指標が1便あたりの人数である。現在の乗車人数のままでは、公共交通と言えるかどうかの判断が難しい。2年後に本格運行へ移行するに当たっての目標設定はどのように考えているのか、これからの協議方法を教えてほしい。

事務局： 目標値は当初は40人乗りのバスのうち、20人としていたが、実際運行してみると、20人にほど遠い利用者数となっている。交通の担当課としては、利用の数があるならば残す形としたい、現在子育て支援課で、鉄道利用者(定期券利用)の方を対象に、今回の時間変更に対しての声を拾い上げて集計を行っている。実際の乗車予想の数値を出し、設定した期待値を超えていれば運行の継続と判断したい。具体的な人数はお示しできないが、そのような形で検討している。

藤井委員： これからの動きとして期待値を出し、目標設定について検討中ということだが、公共交通の形となるため、実際は総運行経費に対して、1人当たりどれだけ費用負担していくかが非常に大きな見方だと思う。公共交通という形で市の移動支援という位置付けからすると、総費用に対して、市の補助がかなり負担してくると思う。しっかりとした位置

付けを行い、見直す必要があるため、設定の明確化を図ってほしい。

鈴木会長： この件については、市長の施策の部分のため、市長に確認しながら、今後検討する。

平岩代理： 制度について、現在、実証運行として道路運送法 21 条の申請をしていただき、運行している。運行期間については、令和 8 年 3 月 31 日まで実証期間を設けているため、令和 8 年度、4 月 1 日からも継続する場合は、2 ヶ月前に申請が必要である為、引き続き運行するのであれば、交通事業者を通して、運輸支局への手続きが必要である。

事務局： 順次、運行事業者と協力して進める。

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

(総評)

藤井委員： 通常、地域公共交通計画は他自治体では、5 年計画が多い。公共交通は、「今困っている人達のためにどういう支援をするか」という移動支援に着目し、そこに一步踏み込む形で、プラス 5 年の計画を組み、10 年の計画の中で地域の今後の動きを、事案も含めて明確化している。幅広く計画を策定しており、できること、できないことを具体的に提示し評価をしていくことは良いことである。

会議の中でも触れていたが、御殿場市、裾野市、小山町の高校の統合、再編がニュースでも開示されている。特に 10 年計画にしたことにより、統合で移動の足の無い高校生などに対しても、都市間連携（地域間幹線系統）といった形での再編を視野に入れていくことができる。極端に言えば、高校のスクールバス化というようなイメージを持った中で、地域の移動支援の次のプロセスで具体的事案として検討せざるを得ない状況があると感じた。そういった意味で、短期の 5 年の計画には含まれていないが、さらに先の 5 年の中で、どのような地域公共交通が良いのか是非、事務局として移動支援の中に組み込んで底上げしていただくよう、下準備を進めてほしい。

関連する他市町の方々もいらっしゃっているので、こういった形でファシリティをとっていくのか。他市でもデマンド等の共有について、連携の形の動きが出ている。バスネットワーク関係では、地域間幹線系統で成り立つのだが、デマンドやコミュニティバスでは領域のところが難しく、バス停の位置設置だけではなく、相互運行まで介入するようなことはできないかといった部分も進めている。その面では、エリアに

入ったところの距離を按分したらどうかといった計画案を実施しているところも出ており、是非、長期で計画を進めてほしい。

市長の想いを反映し、コミュニティバスのネットワークを拡充し、路線バスの競合やタクシー利用の減少が発生しているため、民間路線バスとの競合を行わないようにしてほしい。

事務局： ご意見、感謝する。公共交通の会議のご意見としても、その位置づけが大事と感じている。シャトルバスの関係だが、実証運行といった中で、改善すべきところは改善し、上手く行かなかった場合は、検討していく。最後に、事務局より、今後の予定と補足をお願いしたい。

事務局： 公共交通計画素案のほうで、パブリックコメントを実施させていただくのだが、4月の協議会までに間に合わない可能性がある。または、パブリックコメント中ということも想定されるため、素案には反映されないということをお伝えしておく。

次回の協議会の日程だが、1月の実施の予定とさせていただいている。次回は、地域活性化計画の評価等を行いたいと考えている。詳細については後日郵送で送らせていただく。

5 閉会