

改訂版 金太郎 公共交通計画

小山町 地域公共交通網形成計画

(案)



富士山頂と金太郎のまち おやま

平成 28 年 4 月

静岡県 駿東郡 小山町

目 次

改訂版 金太郎 公共交通計画

【小山町地域公共交通の現状】

1. はじめに

1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画策定の内容	2
1-3 計画策定の進め方	2
1-4 計画の位置づけ	2

2. 地域の現状

2-1 小山町の概要	4
2-2 社会状況・経済状況	9

3. 地域公共交通の現況

3-1 公共交通の整備状況	13
3-2 バス運行関連経費	28
3-3 その他のバス等	30
3-4 バス利用環境	32

4. 上位関連計画の整理

4-1 第4次 小山町総合計画	34
4-2 第4次 小山町総合計画(後期計画)	35
4-3 小山町人口ビジョン	36
4-4 まち・ひと・しごと創生総合戦略	37
4-5 小山町都市計画マスタープラン	38
4-6 まちづくりに関する計画	39
4-7 その他関連計画	43
4-8 地域のまちづくり計画	44
4-9 御殿場市地域公共交通網形成計画	49

5. 他都市の事例

5-1 近隣市町村の事例	52
5-2 施策展開の参考事例	55

6. 地域公共交通の課題整理

6-1 公共交通の評価	60
6-2 地域による公共交通の検討	79
6-3 地区別懇談会のまとめ	93
6-4 地域公共交通の現状整理	94
6-5 金太郎公共交通計画(地域公共交通総合連携計画)の活動評価	96
6-6 地域公共交通の課題	98

【小山町地域公共交通網形成計画】

7. 小山町地域公共交通網形成計画(改訂版 金太郎 公共交通計画)の内容

7-1 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針	100
7-2 地域公共交通網形成計画の区域	103
7-3 地域公共交通総合連携計画の目標	103
7-4 計画期間	105

8. 地域公共交通総合連携計画の目標を

達成するために行う事業及びその実施主体

8-1 地域公共交通の事業の立案	106
8-2 事業の実施主体・関連主体	107
8-3 事業の概要	108

9. 地域公共交通総合連携計画の達成状況の評価

9-1 数値目標の設定	131
9-2 事業の進捗確認と検証・評価	135
9-3 計画の推進に向けて	137

1. はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

平成19年10月1日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律^{※1}」が施行され、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者が連携して取り組むための制度が確立された。さらに、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進することも追加された法律の改正案^{※2}が平成26年5月に成立し、平成26年11月より施行された。その結果、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取り組みを支援する制度が強化された。

小山町（以下、「本町」）では、平成23年度にとりまとめた「小山町地域公共交通調査事業報告書」における課題、見直しの方針を踏まえて、平成26年5月に「小山町地域公共交通総合連携計画」（以下、「金太郎公共交通計画」）を策定し、公共交通の総合的な取り組みを実施してきた。

さらに、本町では、平成27年3月に「都市計画マスタープラン」、小山町観光振興条例に基づく「観光振興計画」、平成27年10月に「まち・ひと・しごと創生 地方版総合戦略」、平成28年3月には「第4次 小山町総合計画後期基本計画」を策定しており、企業誘致、観光交流振興を重点施策とした新たなまちづくりの方策が整うこととなった。2020年を目途に新たな道路網整備が進み、合わせて企業誘致・観光振興を重点施策として進めるためには、5～10年後を見据えた公共交通ネットワークを検討する必要性が生じている。路線バスのつながりが強い御殿場市においても、公共交通網形成計画の策定が進められており、広域的な公共交通ネットワークについても連携・整合を図る必要がある。

また、総合戦略策定のためのアンケートにおいて、公共交通利便性向上を求める意見の割合が一番多く、「金太郎公共交通計画」において重点活動地区としている小山地区において、実施している実証運行等の取り組みから、人口推計に応じ、他の拠点地域（3拠点）における詳細な移動需要・課題を改めて調査が求められている。さらには、小学校、中学校の遠距離通学地域、高校通学において、通学利便性の向上が求められており、個別に対応している、路線バス、スクールバス、コミュニティバスの利用状況や利用意向を把握し、対応方策の検討が必要となっている。

平成26年に策定した金太郎公共交通計画は、計画目標を平成35年度としていたが、上記のように法律の改正や関連するまちづくり計画が策定されたことにより、コミュニティバスのみならず、鉄道や路線バス、タクシー等の様々な公共交通機関を含めたまちづくりを支える公共交通の計画として、地域の公共交通の目標の達成に向けた具体的な施策として連携・活性化事業を主な内容として金太郎公共交通計画を活かして引継ぐ、「小山町地域公共交通網形成計画（改訂版 金太郎公共交通計画）」（以下、「本計画」）を定め、住民の身近な交通として地域公共交通を将来にわたって維持・確保する。

※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

近年における急速な少子高齢化、自動車社会の進展により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から、市町村を中心とした地域関係者の取り組みを総合的、一体的に推進するための法律

※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正案」

平成25年末に成立した交通政策基本法の基本理念のっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進する旨を目的に追加する。

表 1-1 計画の策定経緯

計画期間	計画の策定経緯	関連
平成 26 年度	金太郎公共交通計画（地域公共交通連携計画）	法改正 都市計画マスタープラン
平成 27 年度	評価 → 改定 → 改訂版 金太郎公共交通計画（地域公共交通網形成計画）	まち・ひと・しごと創生総合戦略 総合計画(後期計画)
平成 28 年度		
平成 29 年度		
平成 30 年度		
平成 31 年度	目標 → 策定/改定	総合計画目標年次
平成 32 年度		
平成 33 年度		
平成 34 年度		
平成 35 年度	目標	

1-2 計画策定の内容

「小山町地域公共交通網形成計画：改訂版 金太郎 公共交通計画」は、「本町」における望ましい公共交通体系の構築をめざし、平成 26 年 11 月 20 日に改正が施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて策定する。計画では、関係機関との調整を図りながら、以下の内容を作成する。

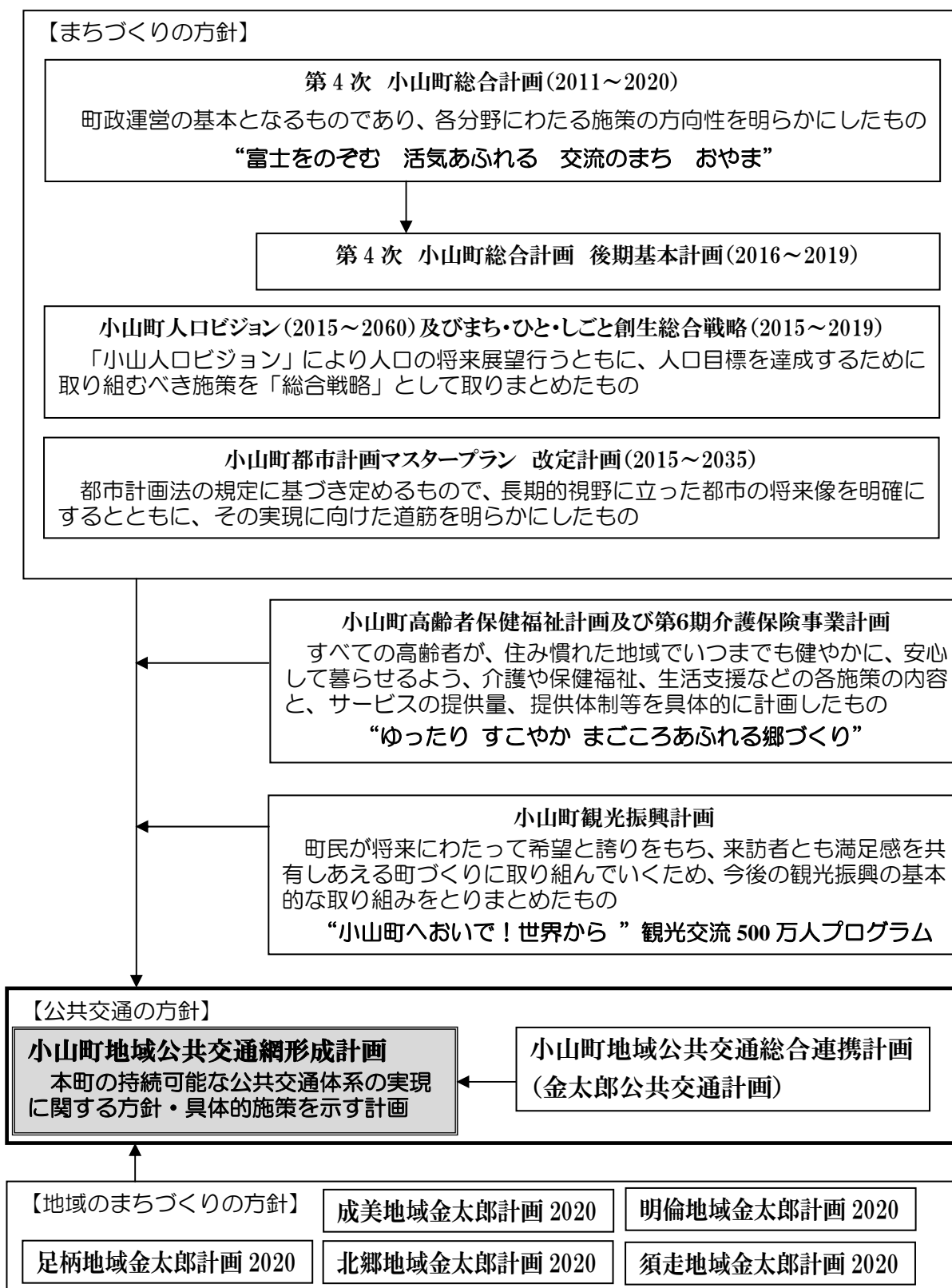
- ①持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ②計画の区域
- ③計画の目標
- ④③の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

1-3 計画策定の進め方

計画策定にあたっては、地域・住民、交通事業者、行政（国・県・町）により構成される「小山町地域公共交通会議」での協議を踏まえ、地域公共交通に関する基本理念、基本方針、目標を定め、目標を達成するための具体的な事業について検討する。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの方針である「第 4 次 小山町総合計画後期基本計画」及び「小山町都市計画マスタープラン」に基づき、将来の人口確保やまちづくりを担う公共交通の充実を実現するものである。あわせて、関連する「小山町高齢者保健福祉計画及び第 5 期介護保険事業計画」「小山町観光振興計画」等に示された福祉や観光のまちづくりにも寄与する。



2. 地域の現状

2-1 小山町の概要

(1) 地勢

本町は静岡県北東端に位置し、神奈川県、山梨県に接する県境の町である。町の北西端は、富士山頂まで達し、富士山を頂点とした富士外輪の三国山系と北東の丹沢山地、東南の箱根外輪山・足柄山嶺に囲まれた東西に長い地勢である。町内の最高標高は富士山頂の3,776mであるが、市街地や農地はおよそ300～800mの緩傾斜地帯に広がる。町内には、富士・箱根山麓を源とする鮎沢川が、馬伏川、須川、野沢川と合流して東部に流れ、酒匂川となって相模湾にそそいでいる。

本町は、町の成り立ちから、小山地区・足柄地区・北郷地区・須走地区に大きく4つの地区に区分される。さらに、小山地区は、成美地区と明倫地区に細分される。

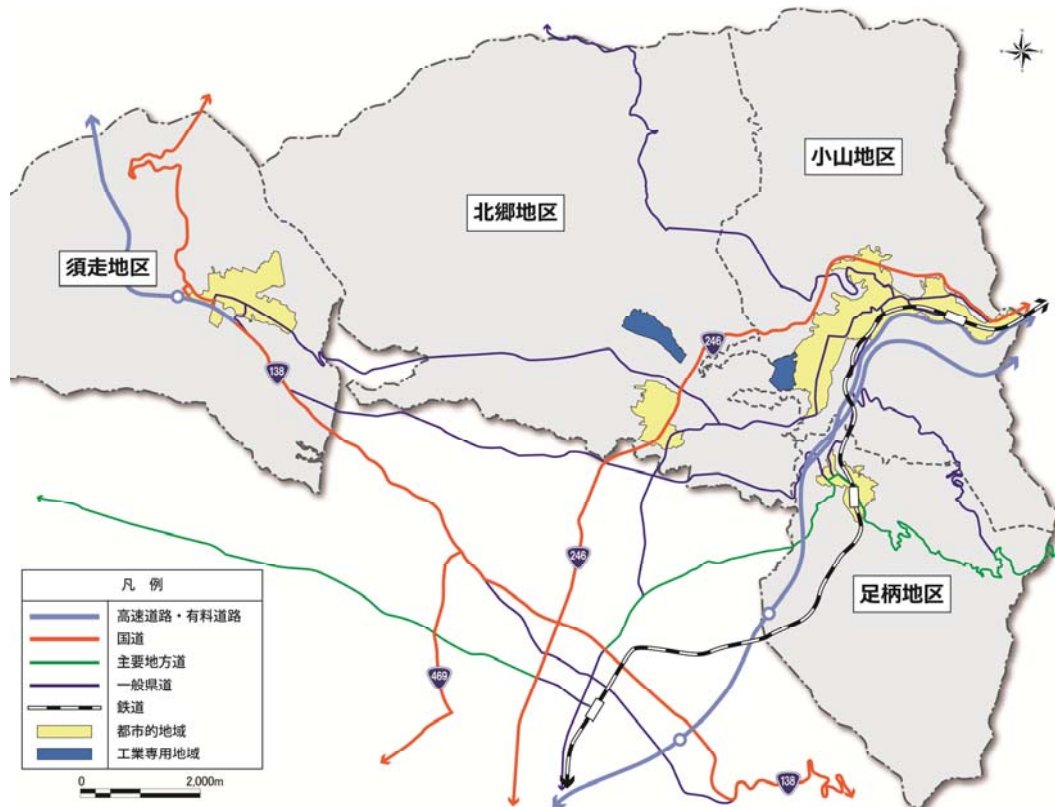


図 2-1 各地区の区域

(2) 土地利用

本町の土地利用は、山林と防衛施設を中心とした公共用地が大部分を占めている。町域の5%ほどを占める宅地の割合はほとんど増減していない。

土地利用の分布は、小山地区の県道沼津小山線沿いのほか、御殿場市に隣接する北郷地区南側及び須走地区、足柄地区の JR 足柄駅周辺に都市的土地利用が広がっており、その外延に山間部が広がっている。都市的土地利用と山間部との間にはゴルフ場が点在している。

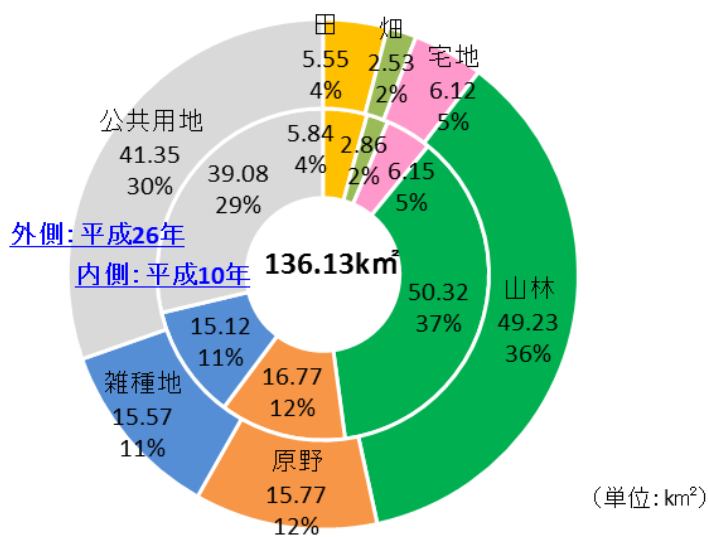


図 2-2 土地利用状況 (小山町の統計)

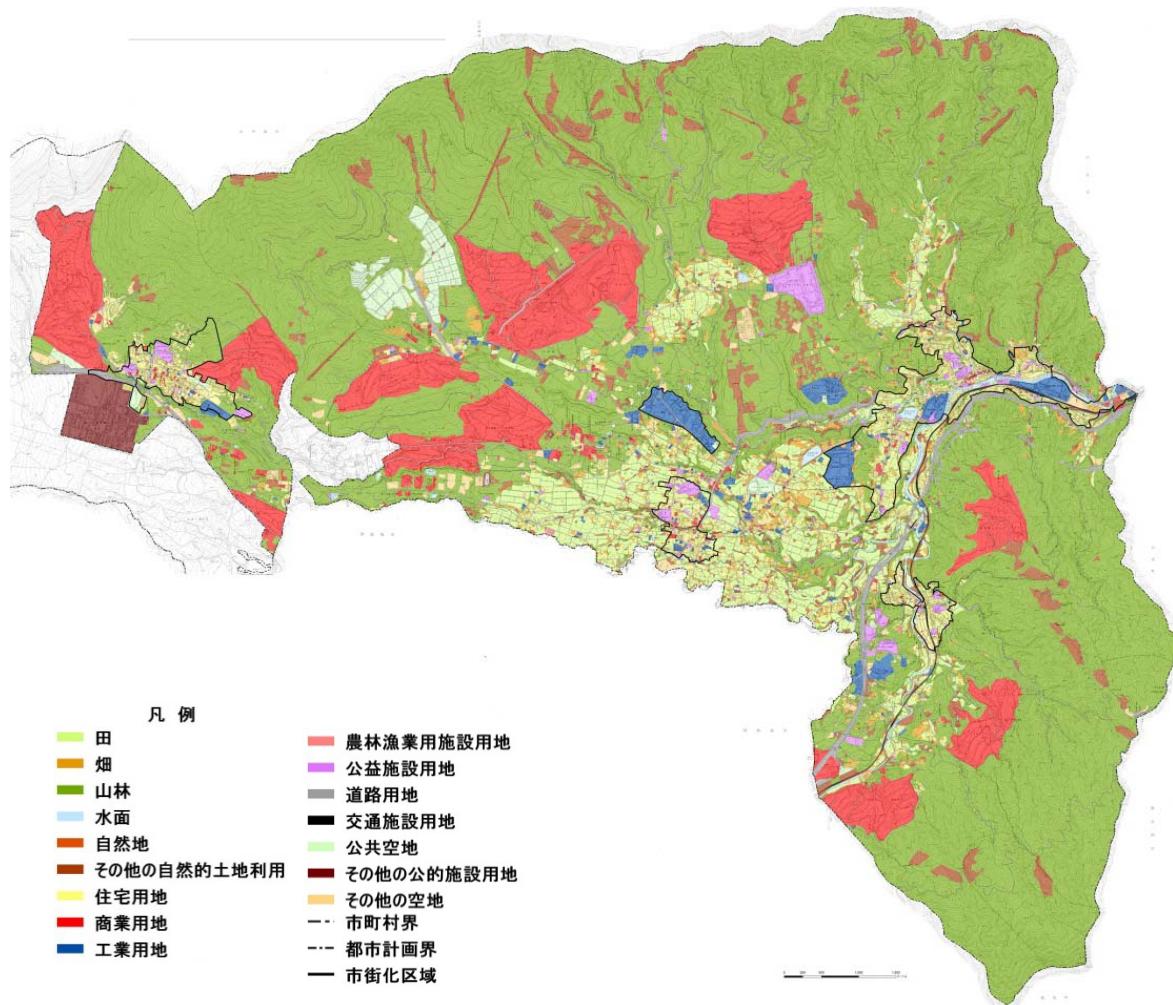


図 2-3 土地利用 (平成 23 年度都市計画基礎調査)

(3) 人口

本町の総人口は、平成 22 年 10 月 1 日現在で 20,629 人であり、昭和 60 年以降、減少傾向が続き、20 年間で約 3,000 人（約 13%）減少している。第 4 次小山町総合計画後期基本計画（2011～2019）では、平成 31 年の目標年度に目標人口を 19,300 人としている。なお、平成 27 年 10 月の国勢調査における速報値（平成 28 年 2 月時点）では、19,516 人となっている。

年齢別人口では、15 歳未満の年少人口は減少傾向であるのに対し、65 歳以上の老年人口は昭和 60 年の 10.3%から平成 22 年には 22.4%へ増加している。また、平成 28 年には、28.4%と推計されており、約 3 人に 1 人が高齢者となることが予想されている。

さらに、町内には、関東圏からのアクセス性と富士山の麓の自然環境を活かして、多くの別荘地や企業の研修所・保養所が立地しており、定年後に定住をする人が増えている。

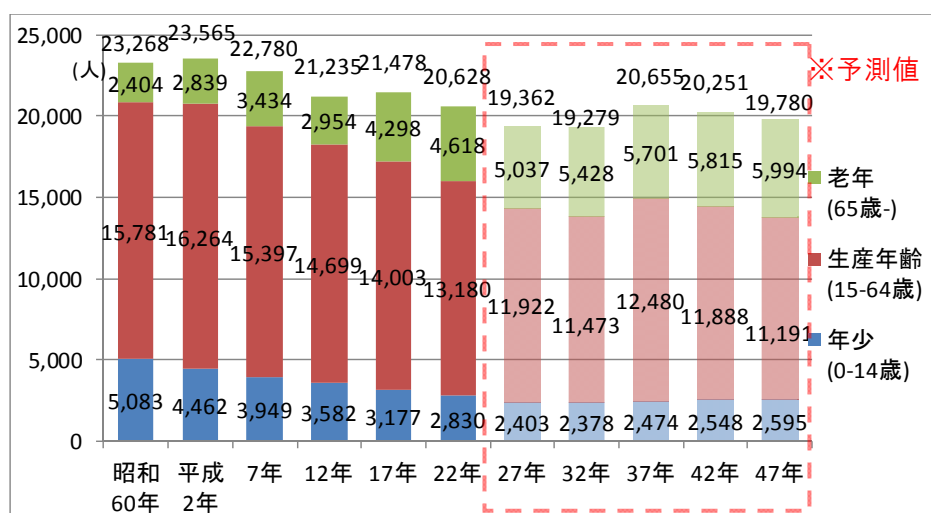


図 2-4 人口の推移（国勢調査（年齢不詳含む）、人口ビジョンより）

地区別における人口は、北郷地区と須走地区ではほぼ横ばい、足柄地区で微増傾向にあるが、小山地区（成美・明倫）での人口減少が著しく、小山町全体としても減少傾向になっている。

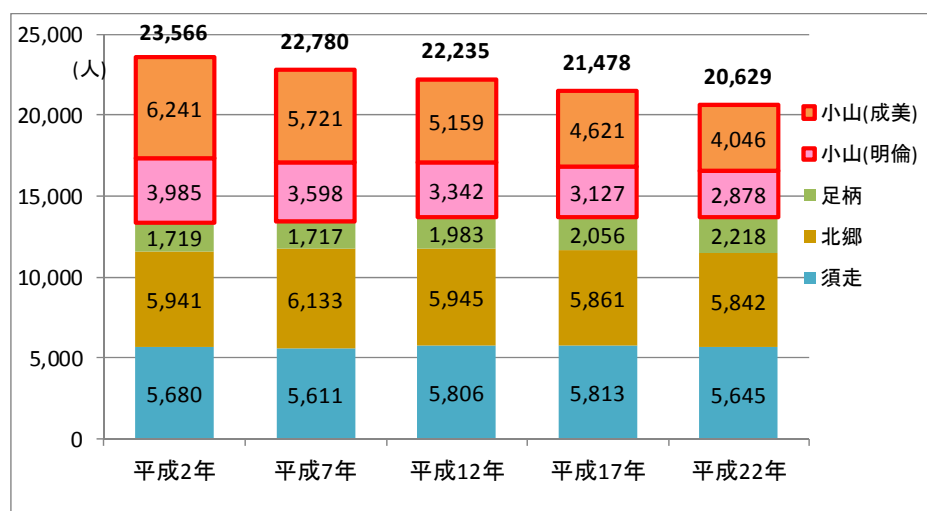
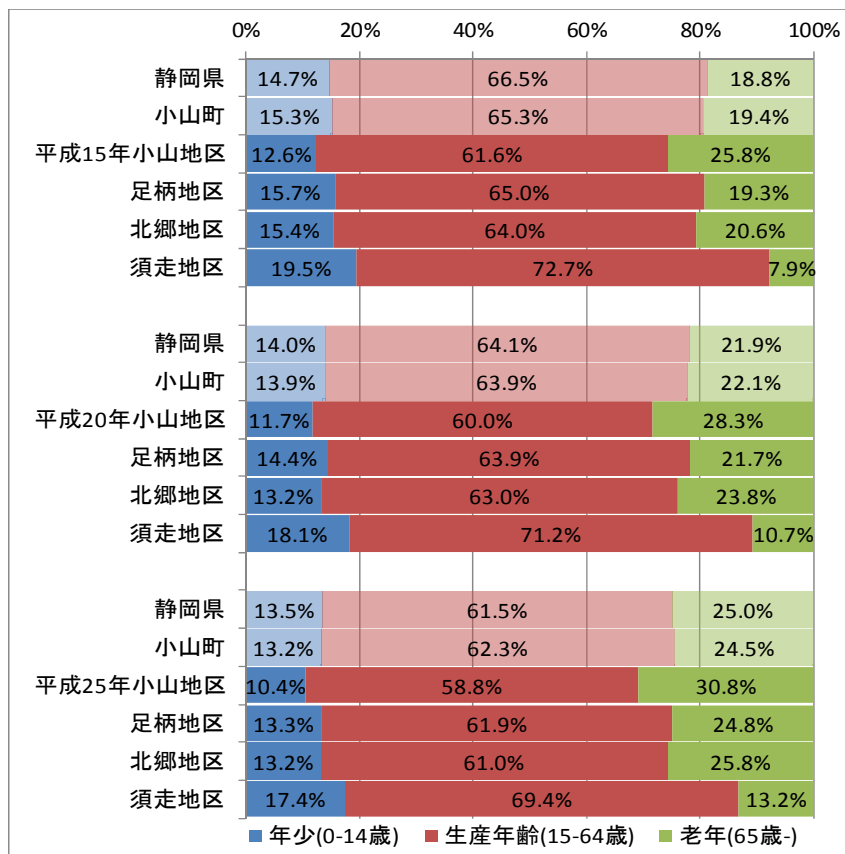


図 2-5 地区別人口の推移（国勢調査（年齢不詳含む））

また、地区別における65歳以上人口の推移をみると、小山（成美・明倫）地区で高齢化率が最も高く、少子高齢化の進展傾向も強い。須走地区は、平成25年で高齢化率が13.2%で静岡県や本町全体の半分程度で若い世代が多い地区になっている。これは、地区内に自衛隊の宿舎及び官舎があり、多くの自衛官が住んでいることによる。



※小山町：各年4月1日（住民基本台帳） 静岡県：前年10月1日現在（静岡県年齢別人口推計）

図 2-6 地区別及び小山町・静岡県の年齢階級別人口割合

(4) 通勤・通学流動

町内の企業や学校に通勤・通学する人（15歳以上）は、御殿場市から（通勤3,838人、通学357人）が最も多くなっている。一方、町民の通勤・通学先も御殿場市が最も多く、（通勤3,005人、通学309人）となっている。御殿場市との流動は、通勤では町内で就業する人の半分程度であり、通学は、町内で通学する人よりも多い。

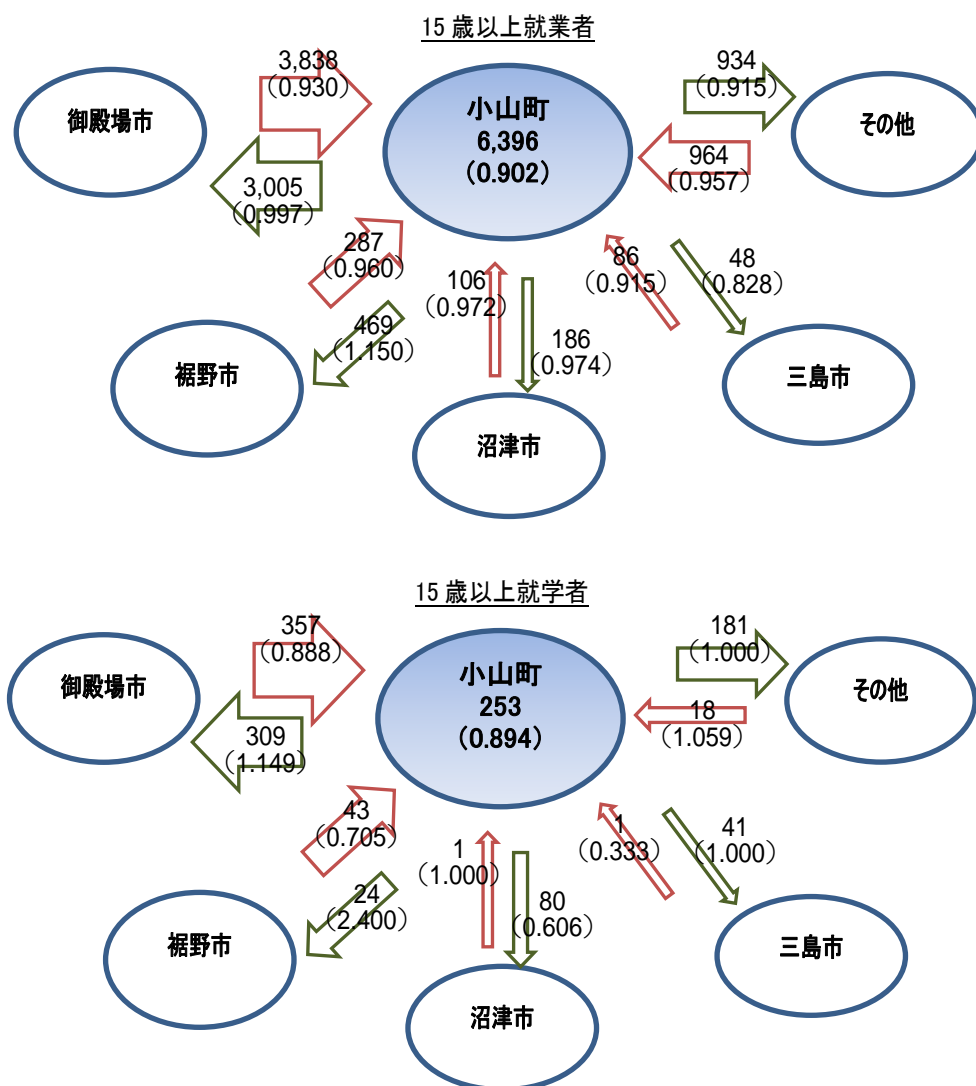


図 2-7 通勤・通学流動状況（国勢調査：H22）

2-2 社会状況・経済状況

(1) 自動車保有状況

町全体の自動車保有台数は、乗用車は微減傾向にあるが、軽自動車が増加しており、乗用利用は微増となっている。全体としては横ばいである。人口が減少傾向にあるなか、保有台数には変化が無いいため、一人当たりの自動車保有傾向は高まっている。

運転免許の保有者数は、女性よりも男性の保有者数が多い。しかし、男性の保有者数は減少傾向にあるが、女性の保有者数は増加しており、全体としては微減の傾向にあるが、人口の減少割合に対して保有者の減少幅は少なく、運転免許保有率は年々高くなっている。

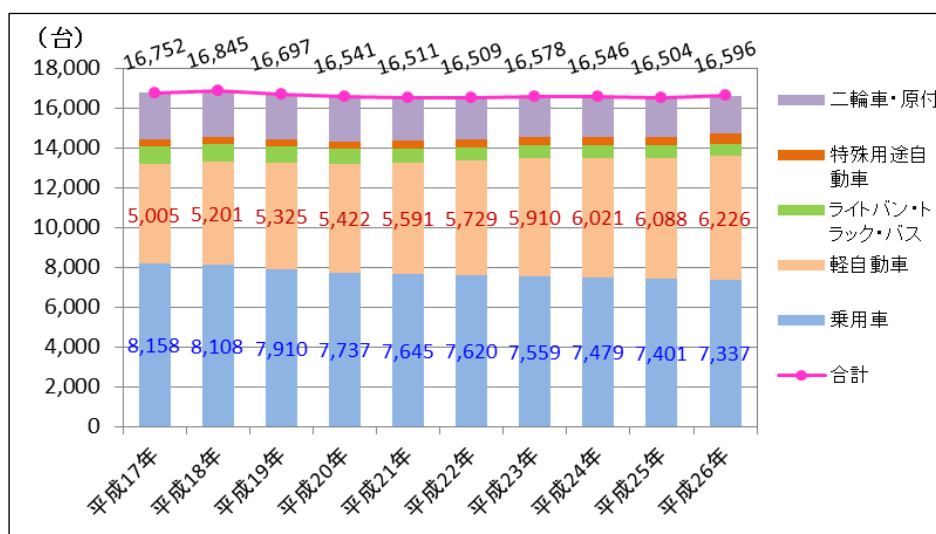


図 2-8 自動車保有状況（小山町の統計）

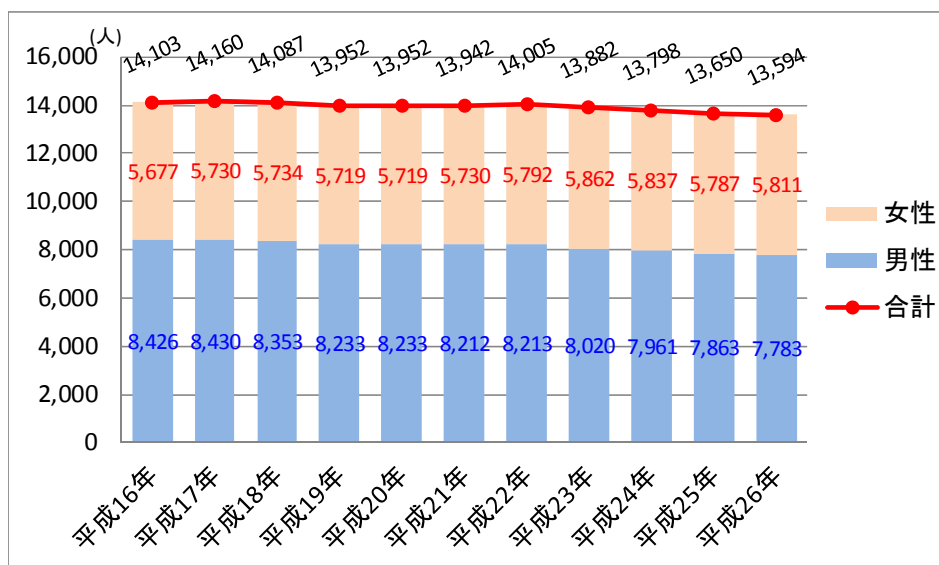
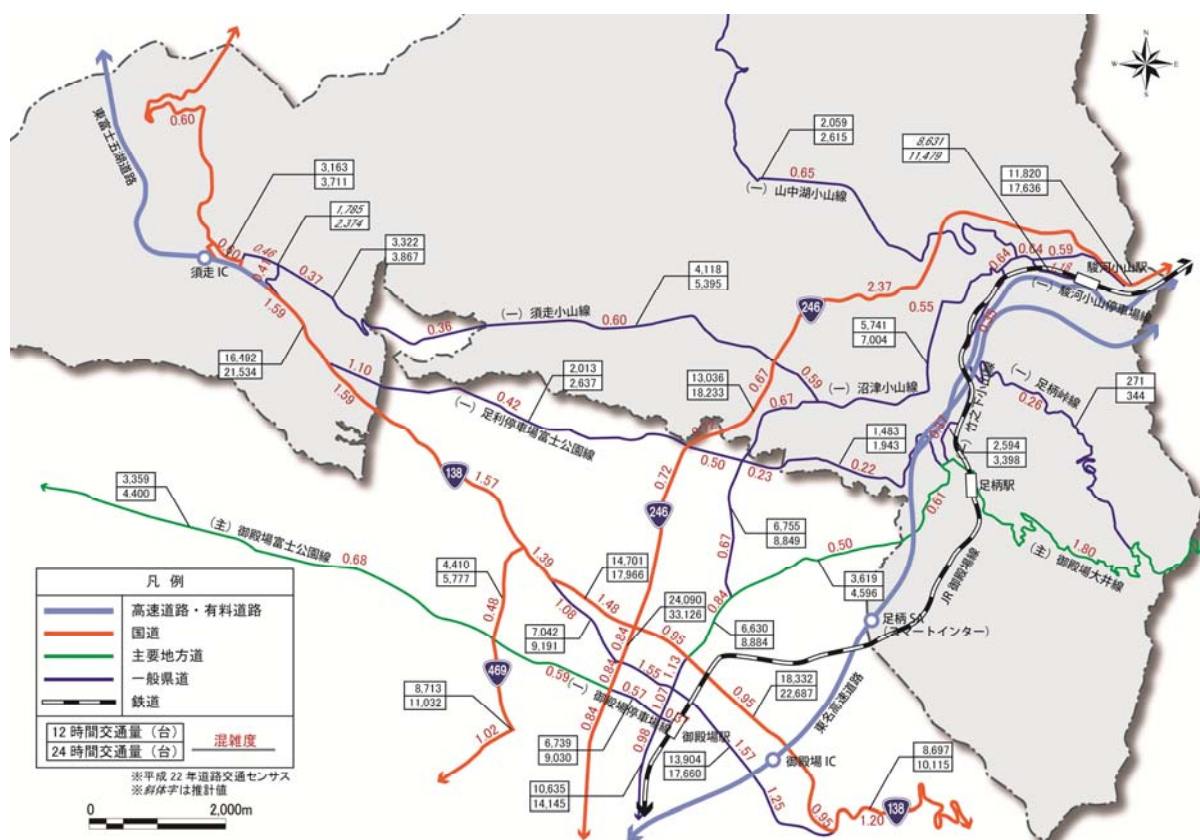


図 2-9 運転免許保有状況（小山町の統計）

(2) 道路交通

本町の道路網は、御殿場市方面及び神奈川県・山梨県と繋がっているが、特に生活面では御殿場市との結びつきが強くなっている。広域道路網としては、東名高速道路があるが、2020年（平成32年）には、新東名高速道路の開通や（仮称）小山パーキングエリアとスマート・インターチェンジの開設、足柄サービスエリアのスマート・インターチェンジ設置など、高速交通基盤の整備も進んでおり、首都圏だけでなく中部圏からのアクセスも向上する。

現在の幹線道路の交通量は、国道246号で混雑度が2.37と非常に高くなっている区間がある。このほか、国道138号で1.59と高く、特に土日における路線バス河口湖線の遅延の要因となっている。これらの区間で混雑が激しい。これらの国道以外では、町内では混雑している道路は見られない。隣接する御殿場市内では、御殿場駅の周辺で1.0を超える区間が見られる。



【参考】混雑度の指標
(出典：「道路の交通容量」(社)日本道路協会)

混雑度	交通状況
2.0以上	慢性的な混雑状況となる。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する
1.75~2.0	慢性的な混雑状況となる。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する
1.25~1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態
1.0~1.25	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続する可能性は小さい
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる

図 2-10 平日道路交通量 (H22 道路交通センサス)

(3) 主要施設分布

本町における主要施設は、各地区の中心部および国道沿いに多く分布している。教育・児童福祉施設や医療・福祉施設は、各地区の中心部に配置されている。また、御殿場市内の商業施設なども利用されている。

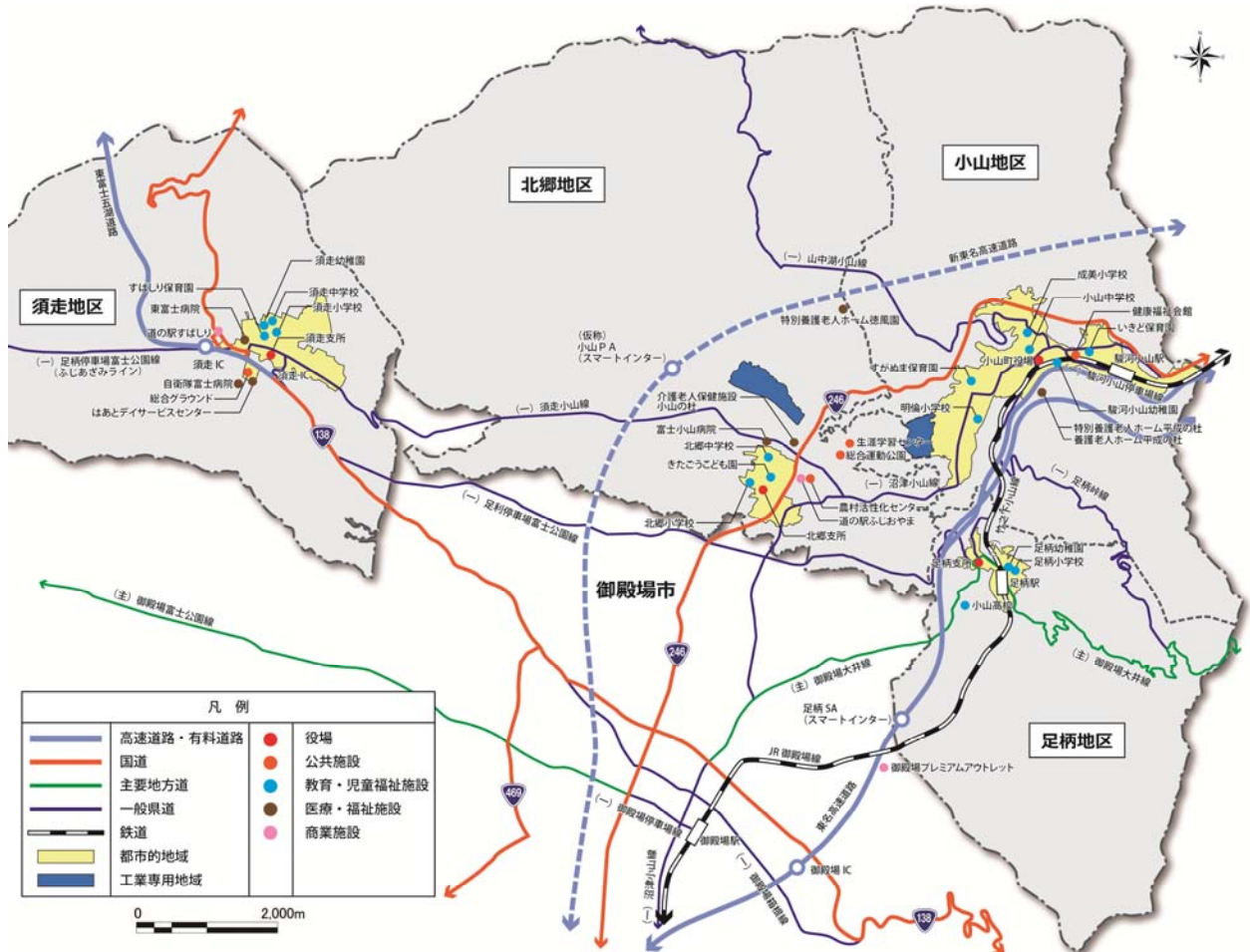


図 2-11 主要施設等の分布

(4) 主要観光資源

本町における主要観光資源は、平成 25 年 6 月に「富士山―信仰の対象と芸術の源泉」として正式に世界文化遺産に登録された富士山を始め、「金太郎生誕の地」として金太郎にゆかりのある場所が多く、豊門会館や足柄城址といった文化財や史跡等の自然や歴史、文化のあふれた観光資源を多く有している。

特に、富士山の注目度はこれまで以上に高まっており、富士山周辺の地域では、国内外から観光客が増加している。本町においても須走口登山道と富士浅間神社の2つが構成資産として登録されている。富士登山やハイキングコース、静岡県と山梨県、神奈川県境にわたる富士箱根トレイル等、四季を楽しむ自然散策を楽しめるコースも整備されている。

また、富士スピードウェイなどの大型施設、地場製品の販売や富士山景観により人気のある道の駅（ふじおやま、すばしり）、温泉、ゴルフ場など、本町は観光資源に恵まれている。

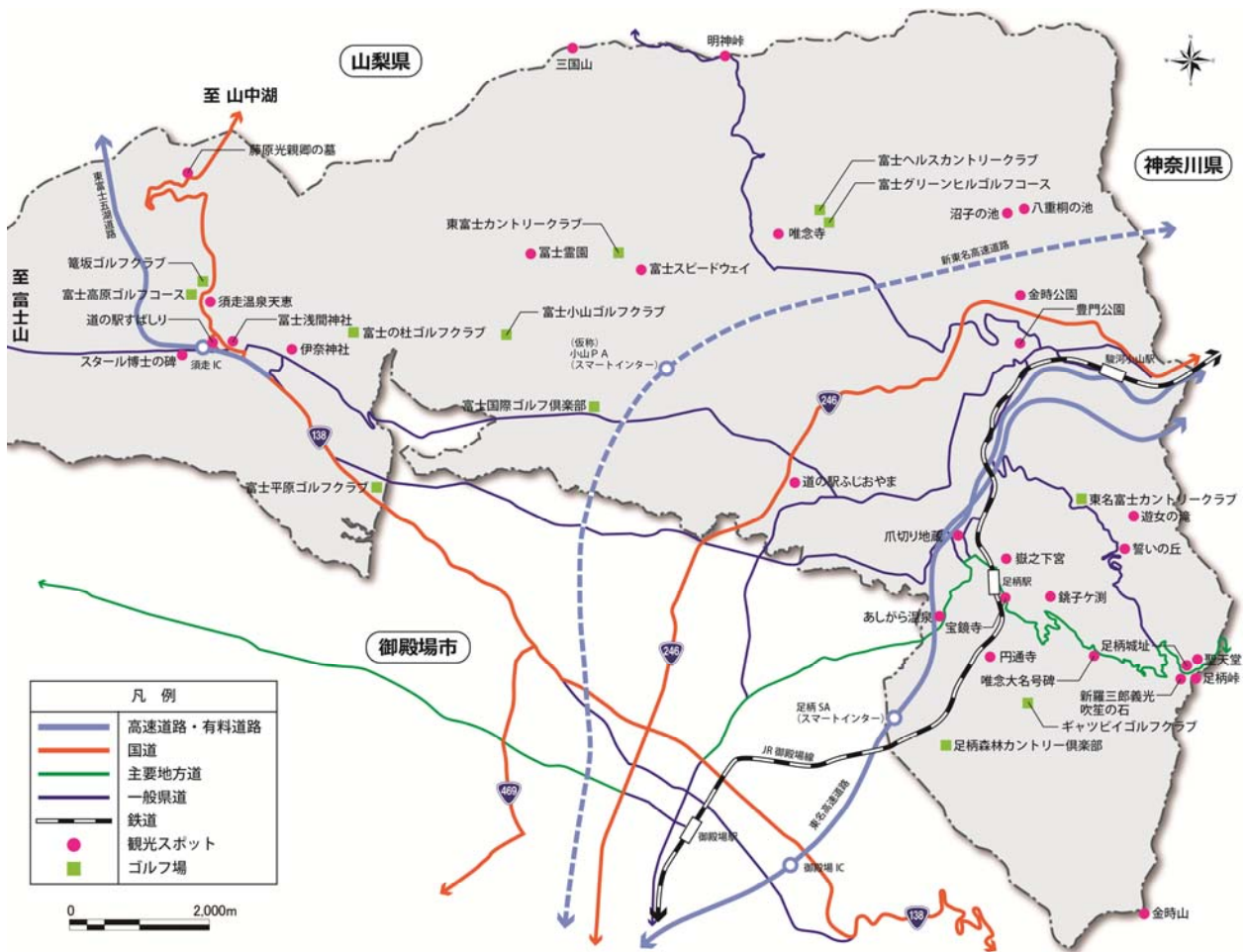


図 2-12 主要観光資源の分布

3. 地域公共交通の現況

3-1 公共交通の整備状況

(1) 公共交通の種類

本町における公共交通網は、JR 東海による JR 御殿場線が町東部を南北に縦断し、路線バスは富士急行によって、御殿場市と結ぶ路線を中心に形成されている。鉄道と路線バスの広域幹線路線である駿河小山線及び河口湖線が広域公共交通の骨格を担っている。この広域幹線を補完する形で路線バス網が形成されており、町内の移動はこれらの路線バスに連携する形でコミュニティバスや小山地区・足柄地区実証実験運行バスが運行されている。

表 3-1 小山町の公共交通

種類		運行主体	概要
鉄道	JR 御殿場線	JR 東海	JR 東海道線の国府津駅及び沼津・三島駅と接続。小山町内 2 駅（JR 駿河小山駅、JR 足柄駅）
バス	路線バス	富士急行	小山町内 9 路線
	コミュニティバス	小山町	町内巡回バスの廃止に伴って、平成 26 年 10 月から運行開始。富士急行に運行委託
	小山地区・足柄地区 実証実験運行バス	小山町	コミュニティバス運行に伴って、公共交通空白地となった小山・足柄地区の一部に無料調査運行（平成 26 年 10 月～平成 27 年 9 月）を経て、平成 27 年 10 月から運行開始。富士急行に運行委託
高速バス	JR 東名ハイウェイバス、 小田急箱根、京浜 急行、富士急行	東名高速道路に 2 箇所（東名小山、東名足柄）のバス停があり、東京・名古屋方面へ運行されている。	

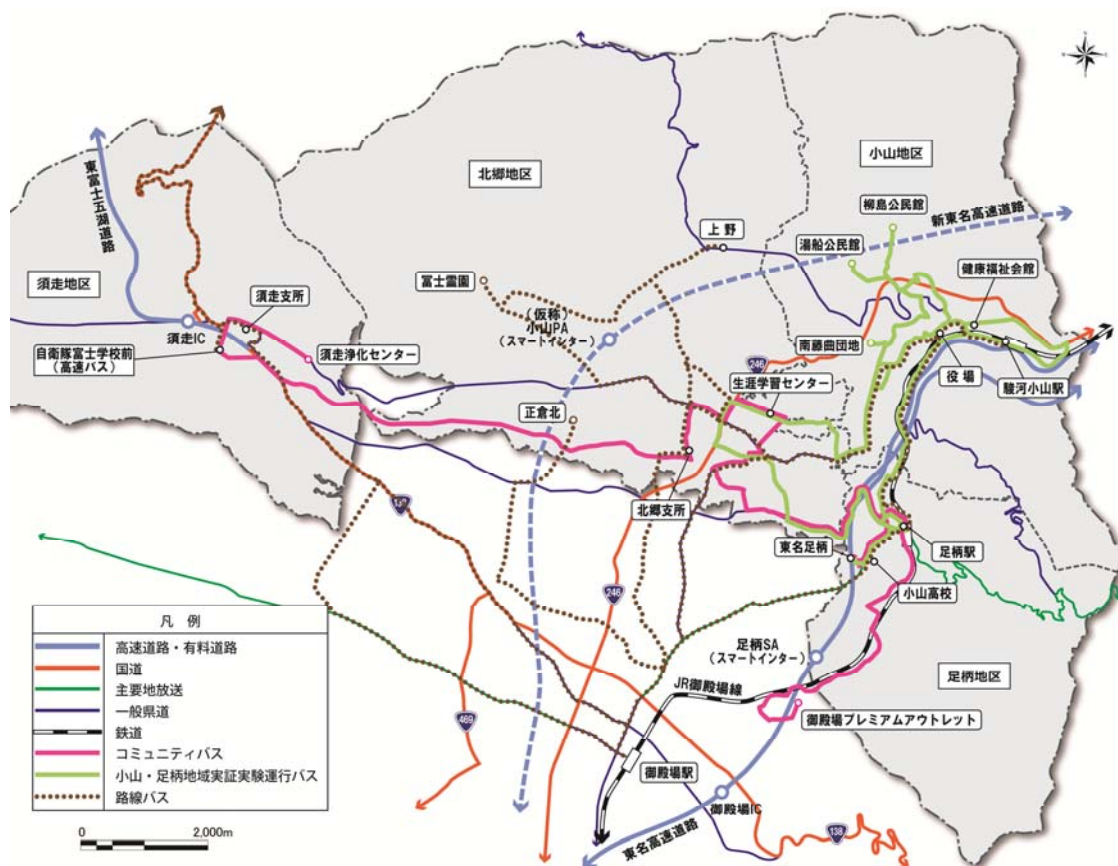


図 3-1 小山町の公共交通網

(2) 公共交通の運行状況・利用者数

① 鉄道

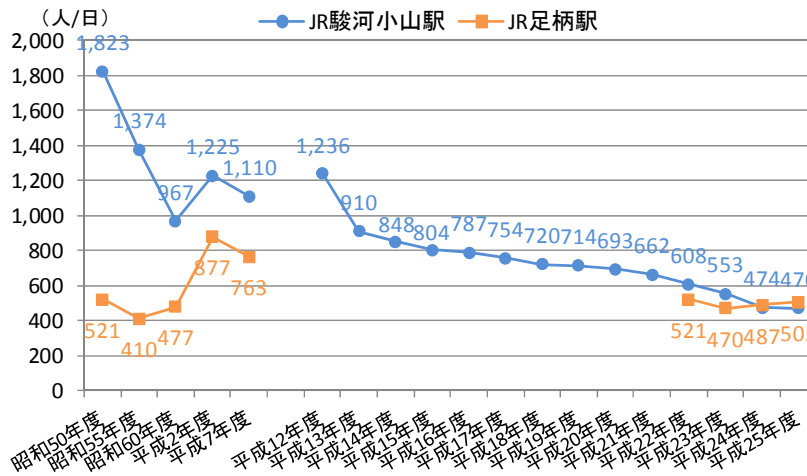
本町においては、JR 東海道線の国府津駅及び沼津・三島駅から本町内を結ぶ JR 御殿場線が通り、町内に、JR 駿河小山駅と JR 足柄駅が位置している。JR 御殿場線は東名高速道路と並行するように通っており、本町の重要な交通体系を構築している。JR 駿河小山駅及び JR 足柄駅は JR 御殿場駅管理の無人駅であり、両駅とも利用者数は約 500 人/日程度である。そのうち、定期利用者が大半を占め、JR 足柄駅では 9 割が定期利用者となっている。

JR 駿河小山駅には、小田急小田原線と直通運転する特急あさぎりの一部が停車する。

表 3-2 JR 駿河小山駅・JR 足柄駅（JR 御殿場線）の運行概要（東海旅客鉄道ホームページ）

駅	項目		国府津方面		御殿場・沼津方面		平成 25 年度 1 日平均乗車人員*
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	
JR 駿河小山駅	運行本数	平日	24 本	27 本	27 本	27 本	470 人/日 (うち定期利用 321 人)
	始発時刻・終発時刻		5:48 22:36	6:17 23:28			
JR 足柄駅	運行本数	平日	23 本	25 本	25 本	25 本	505 人/日 (うち定期利用 438 人)
	始発時刻・終発時刻		5:43 22:31	6:17 23:34			
JR 御殿場駅 (参考)	運行本数	平日	26 本	35 本	35 本	35 本	4,876 人/日 (うち定期利用 2,914 人)
	始発時刻・終発時刻		5:37 22:24	5:27 22:38			

※静岡県統計年鑑（乗車のみ）



※静岡県統計年鑑（乗車のみ）※H12～H21 は職員配置駅のみデータ掲載

図 3-2 JR 駿河小山駅・JR 足柄駅（JR 御殿場線）の年度別利用実績の推移

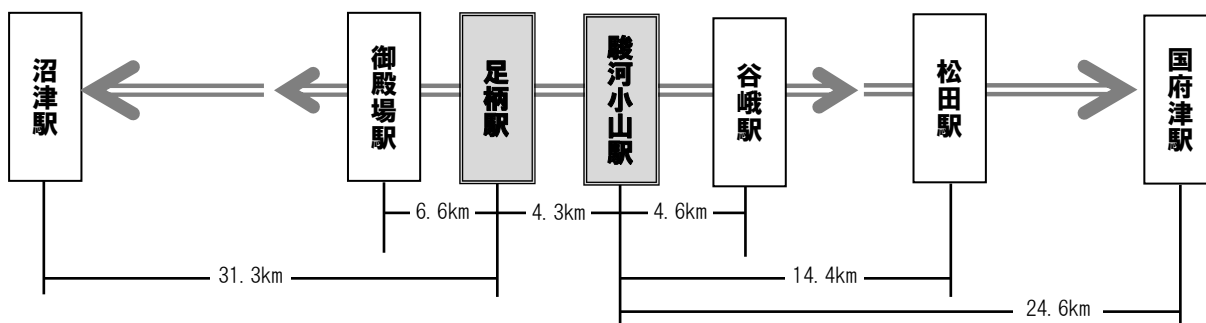


図 3-3 JR 駿河小山駅・JR 足柄駅の駅間距離

②路線バス

本町の路線バスは、富士急行株により9路線が運行され、河口湖線と駿河小山線が広域幹線系統の路線として運行本数も多く、本町のバス路線の基幹を担っている。路線バスは、主に御殿場市内と結ぶ路線となっており、御殿場市とのつながりが強い。

利用者は、特に外国人の利用者の増加によって河口湖線が大きく増加している。一方で、駿河小山線を始めとするその他の路線は減少している。

河口湖線の運賃は、町内移動の場合は150～580円で、御殿場駅や御殿場プレミアムアウトレットまでは440～910円となっている。また、駿河小山線の運賃は、町内を起終点とする移動の場合は150～370円で、御殿場駅までは320～600円となっている。

表 3-3 主要バス路線の運賃

河口湖線								駿河小山線								
御殿場プレミアムアウトレット								駿河小山駅								
210	御殿場駅							150	小山役場前							
440	440	滝ヶ原入口						190	150	菅沼						
500	500	150	須走入口					250	200	150	十輪寺					
540	540	170	150	須走車庫前				290	250	190	150	吉久保坂下				
560	560	210	150	150	須走浅間神社			340	290	240	190	150	佐野川			
620	620	280	220	190	150	富士高原ゴルフ場		370	330	280	220	170	150	一色		
690	690	350	300	270	240	150	駒止松	600	560	500	450	400	360	320	御殿場駅	
910	910	580	520	490	470	400	320	籾坂峠								

表 3-4 路線バスの系統別運行本数（平成26年度）

系統数	系統名	運行系統			運行日		1日あたり 運行回数 (往復)	平均乗 車密度 (人)
		起点	経過地	終点	運行曜日	運行 日数		
1	河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅	通年	361	29.5 (休日28.0)	6.7
2	小山高校線	駿河小山駅	所領、足柄駅	小山高校	平日のみ	236	0.5	4.6
3	小山高校線	御殿場駅	仲町	小山高校	平日のみ	236	2.0	3.4
4	駿河小山線	御殿場駅	一色	駿河小山駅	毎日運行	362	16.0 (休日10.5)	3.7
5	駿河小山線	御殿場駅	仲町	佐野川	平日のみ	236	0.5	4.0
6	駿河小山線	御殿場駅	仲町	一色	通年(年末・年始運休)	360	0.5	1.5
7	正倉線	御殿場駅	中下橋	正倉北	平日のみ	236	0.5	0.6
8	中日向線	御殿場駅	高根支所	上野	通年(年末・年始運休)	354	4.5 (休日1.5)	1.9
9	中日向線	御殿場駅	高根支所	富士小山病院	平日のみ	236	0.5	1.4
10	富士霊園線	御殿場駅	わさび平	富士霊園	土休日運行(1月～ 2月は土曜日運休)	122	5.5	2.9
11	富士霊園線	御殿場駅	富士スピードウェイ	富士霊園	土休日運行(1月～ 2月は土曜日運休)	122	3.0	4.2
12	富士霊園線	駿河小山駅	富士スピードウェイ	富士霊園	土休日運行(1月～ 2月は土曜日運休)	122	10.5	7.0

※平成26年10月1日～平成27年9月30日

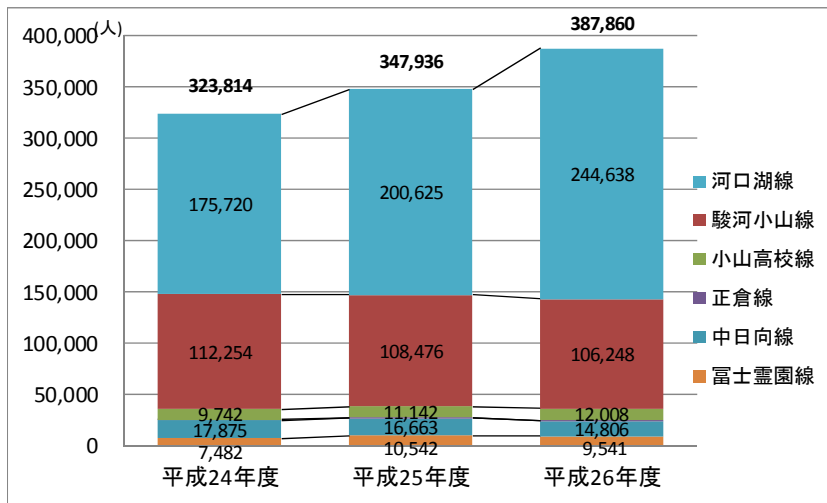


図 3-4 路線バスの年度別利用実績の推移

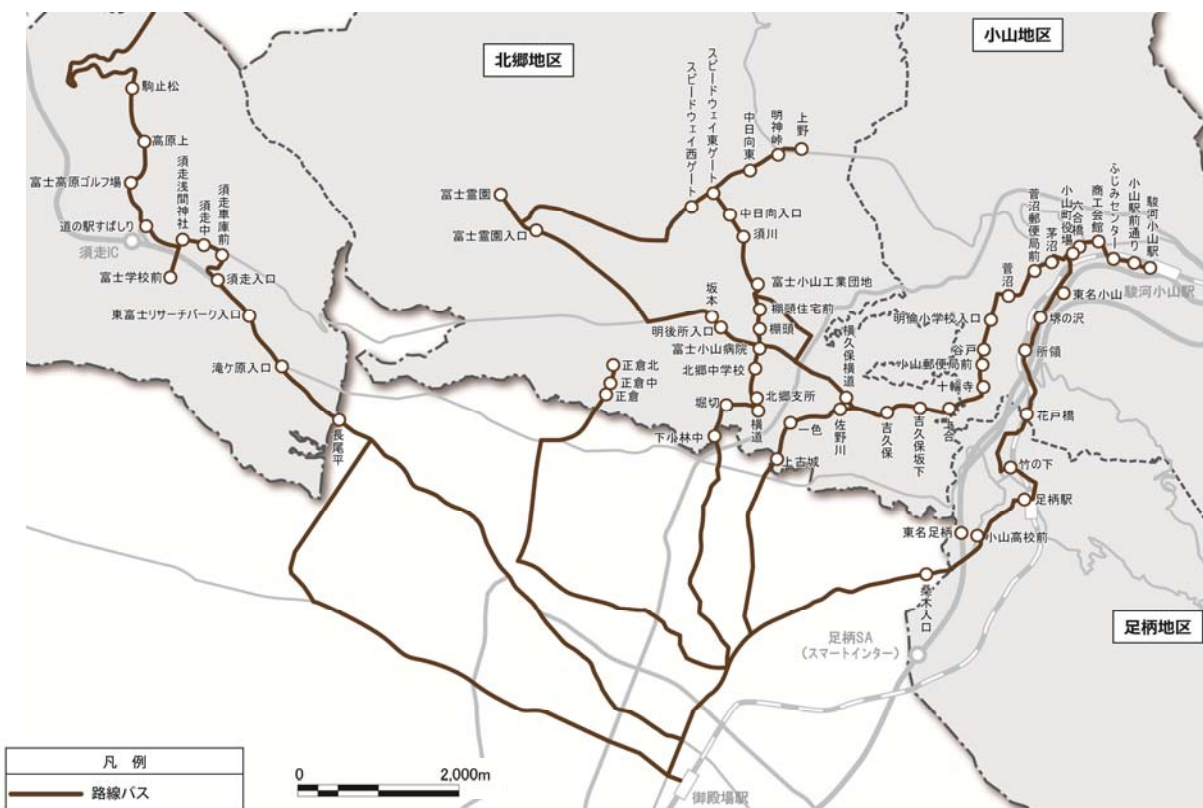


図 3-5 路線バス網

③コミュニティバス

本町におけるコミュニティバスとして無料で誰でも利用でき、町内の主要な施設を巡回する町内巡回バスが、平成12年4月から平成26年9月まで運行していたが、平成26年10月より新たなコミュニティバスとして運行を開始している。コミュニティバスは、生涯学習センターを拠点として、須走地区を走る「すばしりルート」と足柄地区を繋ぐ「あしがらルート」、足柄駅から御殿場プレミアムアウトレットを結ぶ「くわぎルート」が運行されている。

利用者数は、無料運行の町内巡回バスでは年間約4万人の利用があったが、有料の新たなコミュニティバスでは、18,723人/年(平成26年10月～平成27年9月)となっている。特に、「くわぎルート」は、利用者も少ない。

ただし、町内巡回バスにはスクールバス利用者(平成26年度:年間約1.8万人:P.31参照)も含まれていた。また、コミュニティバスと関連して無料調査運行(平成26年10月～平成27年9月:年間3,535人)、実証実験運行(平成27年10月～:年間約6,800人、3か月で1,708人:P.19参照)等も実施している。これらを考慮すると有料化以降の平成26年10月～平成27年9月の利用者は40,001人となり、平成25年度の37,913人よりも増加している。

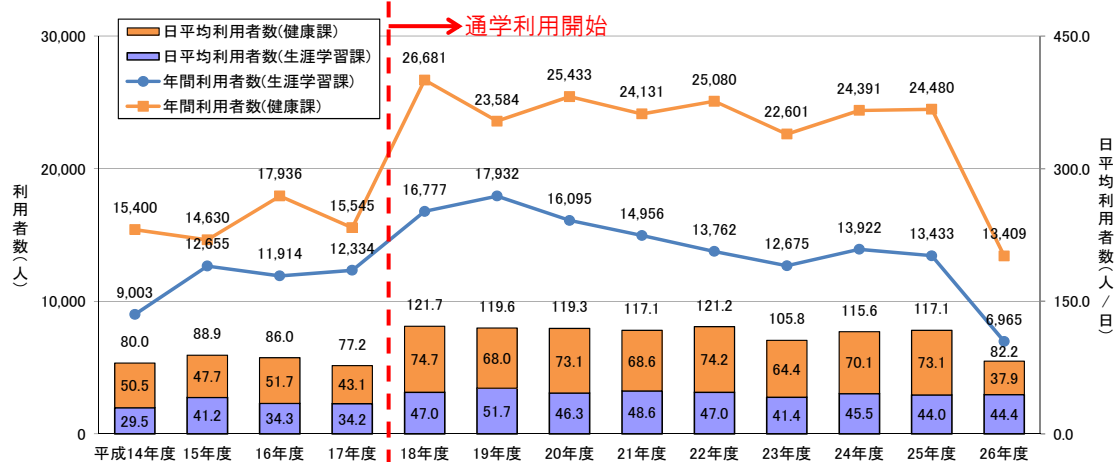


図 3-6 町内巡回バスの年度別利用実績の推移 (平成26年度9月まで)

表 3-5 コミュニティバスの系統別運行本数 (平成26年度)

系統数	系統名	運行系統		運行日		1日あたり運行回数(往復)	平均乗車密度(人/便)
		起点	終点	運行曜日	運行日数		
1	すばしりルート	生涯学習センター	須走浄化センター	毎日	365	5.0	1.68
2	あしがらルート	生涯学習センター	東名足柄	毎日	365	5.0	1.64
3	くわぎルート	東名足柄	御殿場プレミアム・アウトレット	毎日	365	4.0	0.12

※平成26年10月1日～平成27年9月30日

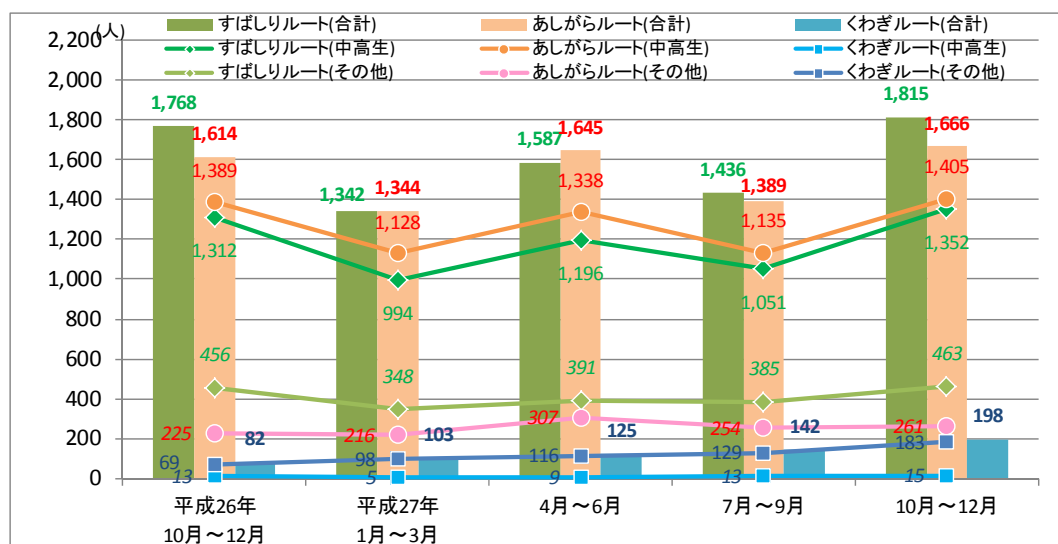


図 3-7 コミュニティバスの利用実績の推移 (3ヶ月毎)

表 3-6 コミュニティバスの系統別運行本数 (平成26年度)

平成25年度※1		平成26年度※2	
町内巡回バス(健康課)	24,480	コミュニティバス	12,577
町内巡回バス(生涯学習課)	13,433	調査運行	3,535
		スクールバス	17,889
合計	37,913	合計	34,001

※1:平成25年4月～平成26年3月、※2:平成26年10月～平成27年9月



図 3-8 コミュニティバス路線

④ 小山地区・足柄地区実証実験運行バス

町内巡回バスの廃止を受けて新たなコミュニティバスを運行する際に、小山地区の一部で公共交通空白地となってしまうことから、平成 26 年 10 月からの 1 年間を無料調査運行として公共交通サービスの必要性を調査し、約 300 人/月の利用があった。この調査運行の結果、毎日の運行は不要であるものの、公共交通の運行が必要であったことから、平成 27 年 10 月より実証実験バス(有料)としてコミュニティバスや路線バスへ接続する地域内バスの運行を開始した。

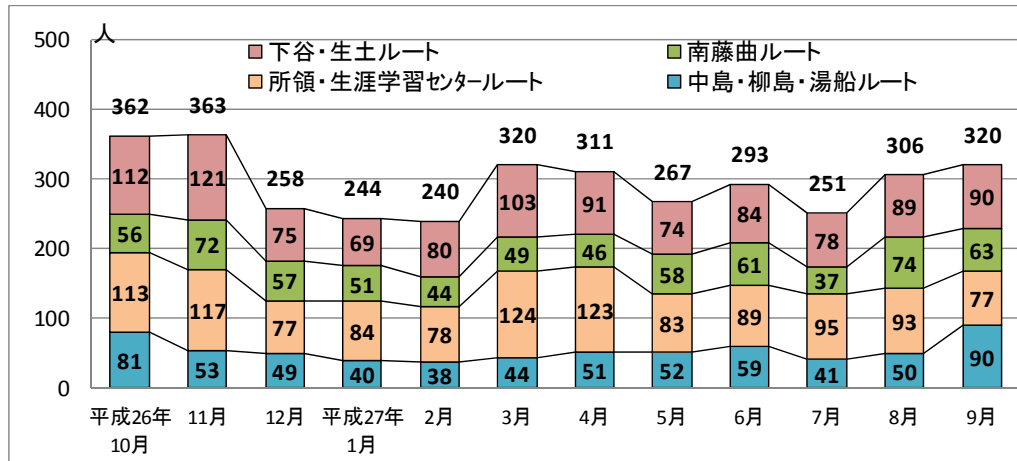


図 3-9 無料調査運行バスの利用実績の推移 (平成 26 年度)

表 3-7 小山地区・足柄地区実証実験運行バスの系統別運行本数

系統数	系統名	運行系統		運行日	1日あたり運行回数(往復)	平均乗車密度(人/便)
		起点	終点			
1	循環コース	足柄駅～生涯学習センター～小山役場		通年(年末・年始運休)	9.0※	1.52
2	湯船・柳島コース	ふじみセンター	なかがわ医院入口	日・火・木運行	6.0	0.44

※スクール対応として、朝夕に明倫小・小山中学校への運行あり

※平成 27 年 10 月 1 日～平成 27 年 12 月 29 日

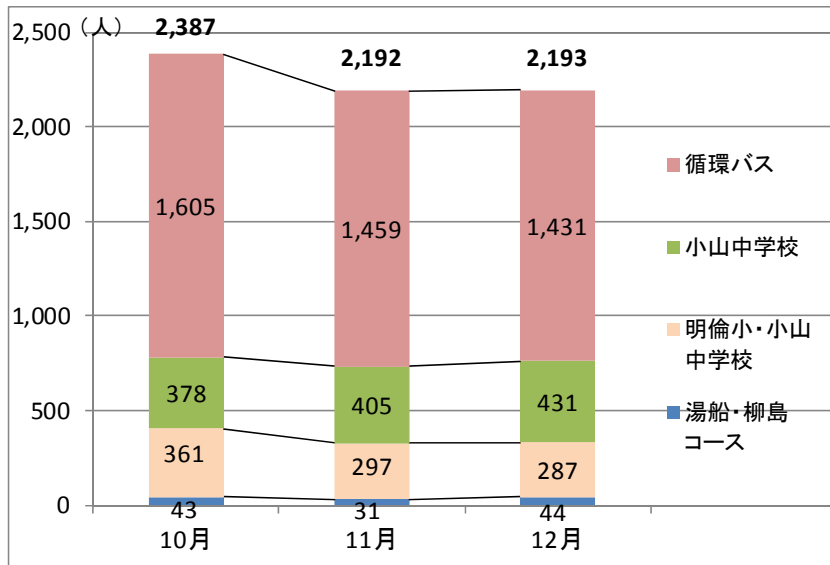


図 3-10 小山地区・足柄地区実証実験運行バスの利用実績の推移（平成 27 年度）

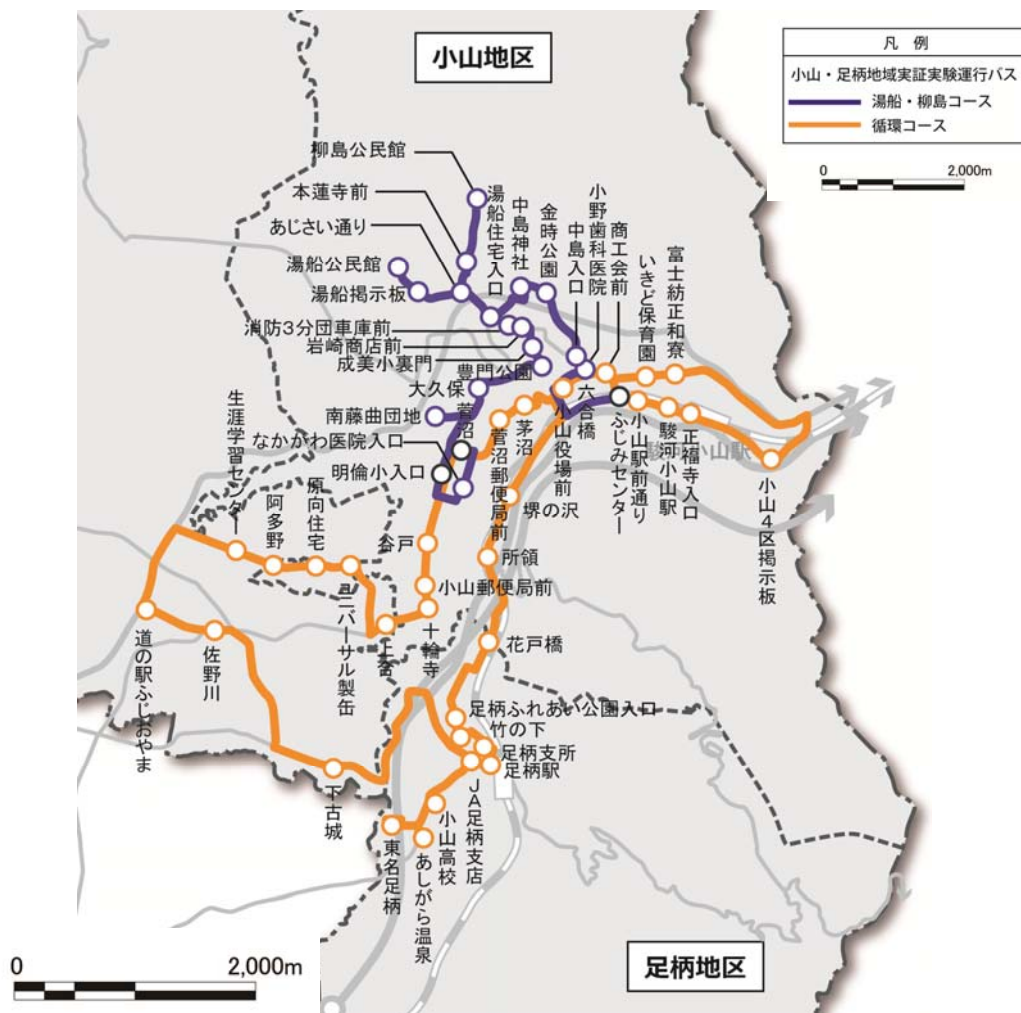


図 3-11 小山地区・足柄地区実証実験運行バス路線

(3) バス利用実態

調査概要

【調査日時】 平成 27 年 11 月 12 日 (木) 天候：曇

平成 27 年 11 月 13 日 (金) 天候：曇

【調査対象】

対象路線	対象区間	対象バス
コミュニティバス	全区間	スクールバスは 11 月 13 日(金)のみ
小山地区・足柄地区 実証実験運行バス	全区間	湯船・柳島コースは 11 月 12 日(木)のみ (金曜日は運休) スクールバスは 11 月 13 日(金)のみ
駿河小山線	一色～駿河小山駅	7:08 御殿場駅発～19:10 御殿場駅発の 14 便 7:25 駿河小山駅発～19:00 駿河小山駅発の 14 便 計 28 便
上野線	堀切～上野	全便

2 日間の調査結果の平均値をコミュニティバス・実験バス・路線バス（駿河小山線・上野線）の 4 分類で集計し、その特性を整理した。なお、個別の平均値を四捨五入して合計しているため、各集計の実数合計は一致しない。

河口湖線については、県を跨る広域幹線であるため調査対象としなかった。

調査結果

【利用者数】

本町内におけるバスの実利用者（小山町内で乗車又は下車する実利用者数）は 2 日間の平均で 321 人であった。また、前回調査時運行の巡回バスに相当するコミュニティバス・実験バスの合計は 2 日間の平均で 143 人であり、前回の 125 人を上回っている。

現在のコミュニティバス、実験バスは町内の通学に利用しやすくなっており、実利用者の約 80%が通学利用となっている。

○延べ利用者(乗り継ぎ利用客をそれぞれの便で 1 利用者として集計)

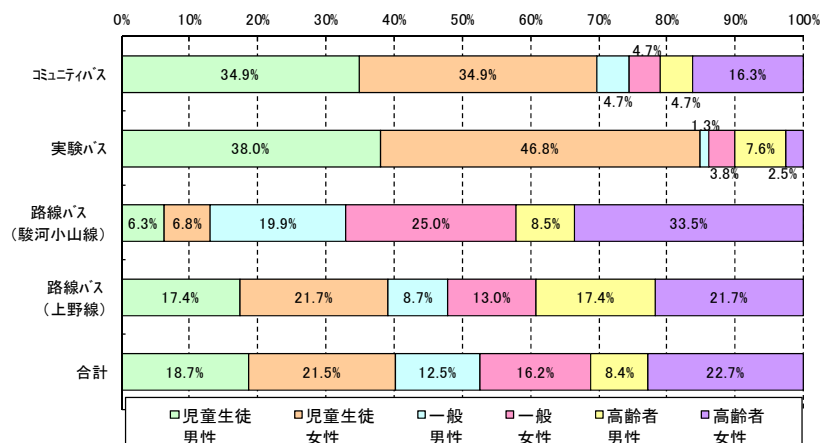
調査日	対象	コミュニティバス	実験バス	コミュ+実験 (前回巡回バス)	スクールバス	路線バス (駿河小山線)	路線バス (上野線)	合計
11/12 (木曜日)	合計	58	70	128	-	175	22	325
	うち通学	47	53	100	-	6	4	210
11/13 (金曜日)	合計	77	89	166	47	194	24	384
	うち学生	58	82	140	47	6	4	290
平均	合計	68	80	147	47	185	23	355
	うち通学	53	68	120	47	6	4	250
前回平均	合計	-	-	181	-	-	-	-

○実利用者(乗り継ぎ利用者を含む 1 トリップを 1 利用者として集計)

調査日	対象	コミュニティバス	実験バス	コミュ+実験 (前回巡回バス)	スクールバス	路線バス (駿河小山線)	路線バス (上野線)	合計
11/12 (木曜日)	合計	34	68	102	-	169	22	293
	うち通学	25	51	76	-	0	4	156
11/13 (金曜日)	合計	50	87	137	47	188	24	349
	うち学生	32	80	112	47	0	4	228
平均	合計	42	78	120	47	179	23	321
	うち通学	29	66	94	47	0	4	192
前回平均	合計	-	-	125	-	-	-	-

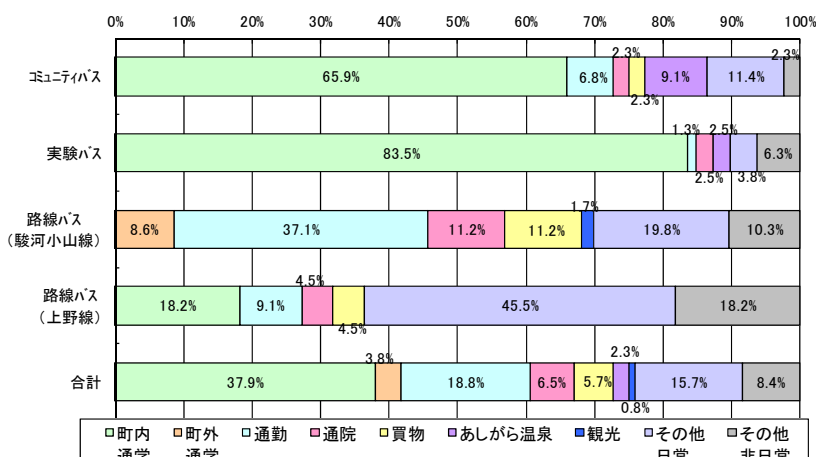
【利用者属性】

コミュニティバスは7割、実験バスは8割以上が児童生徒の利用であった。路線バスは駿河小山線・上野線いずれも4割程度が高齢者の利用であり、駿河小山線については一般の利用も高齢者を上回る割合であった。



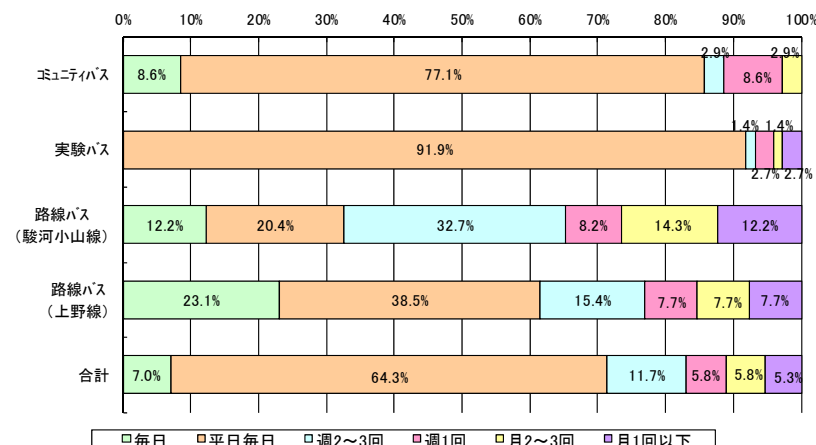
【利用目的】

コミュニティバスは7割弱、実験バスは8割以上が町内通学であった。路線バスは駿河小山線では通勤、上野線ではその他日常が多い。



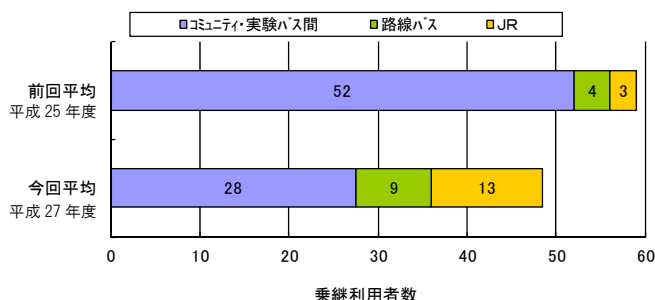
【利用頻度】

コミュニティバスは8割、実験バスは9割以上が毎日又は平日毎日利用されており、路線バスは上野線、駿河小山線の順に利用頻度が低い利用者に利用されている。



【乗継利用者数】

コミュニティバス・実験バス利用者の乗継利用者数は、コミュニティバス・実験バス間の今回平均で28人であり、前回の巡回バス間の乗継利用者の約半数に減少した。これに対し、路線バス、JRとの乗継利用者数が増加している。



【便別利用者数】

2日間の平均値が多い(表中の黄色:平均10人/便以上)便は、通学利用が多い、朝・夕方の便となっている。これは利用者が同じであるため、平日は同じ傾向にある。夕方は利用する便が分散されるため朝よりは少なくなっている。

路線バスの駿河小山線は昼間に利用が多く、日常の利用にも使われている。御殿場方面への利用者は午前中に多く、駿河小山方面は午後になるので、本町から御殿場市内へ出かけていることが伺われる。

種別	ルート	コード	発車時刻	木曜日	金曜日	平均	特記事項	
コミュニティバス	すばしり ルート (生涯学 習センター 行き)	SA1	7:25	15	16	16	木:14人、金15人小山高校通学	
		SA2	8:30	2	2	2		
		SA3	9:45	1	1	1		
		SA4	12:30	0	0	0		
		SA5	16:00	0	0	0		
	すばしり ルート (生涯学 習センター 行き)	SB1	9:00	1	0	1		
		SB2	12:00	2	2	2		
		SB3	14:30	0	1	1		
		SB4	16:30	3	4	4	4人小山高校通学(AB4乗継)	
		SB5	19:25	5	7	6	木:5人、金:7人小山高校通学(AB5乗継)	
	計				29	33	31	
	あしがら ルート (東名足 柄行き)	AA1	7:52	15	17	16	木:14人、金15人小山高校通学(SA1乗継)	
		AA2	9:00	2	1	2		
		AA3	12:00	0	0	0		
		AA4	14:30	0	0	0		
		AA5	16:30	0	1	1		
	あしがら ルート (生涯学 習センター 行き)	AB1	8:30	0	0	0		
		AB2	9:59	0	0	0		
		AB3	13:04	0	1	1		
		AB4	16:05	5	7	6	4人小山高校通学	
AB5		19:04	6	9	8	木:5人、金:7人小山高校通学		
計				28	36	32		
くわぎ ルート (アウトレ ット 行き)	KA1	9:22	1	1	1			
	KA2	12:22	0	3	2			
	KA3	14:52	0	0	0			
	KA4	16:52	0	2	1			
くわぎ ルート (東名足 柄行き)	KB1	9:40	0	2	1			
	KB2	12:45	0	0	0			
	KB3	15:30	0	0	0			
	KB4	18:45	0	0	0			
計				1	8	5		
計				58	77	68		
実験バス	循環 コースA	RA1	7:18	35	30	33	全て通学	
		RA2	10:40	0	0	0		
		RA3	15:45	0	10	5	全て小山中学通学(木曜日は利用なし)	
		計		35	40	38		
	循環 コースB	RB1	7:55	11	20	16	木:7人、金:17人小山高校通学	
		RB2	11:35	4	3	4		
		RB3	16:40	4	23	14	木:3人、金:全て通学	
	計				19	46	33	
	循環 コースC	RC1	9:40	6	1	4		
		RC2	18:00	0	0	0		
	計				6	1	4	
	循環 コースD	RD1	14:10	7	2	5		
		計		7	2	5		
	計				67	89	78	
	柳島湯 船 コース	YA1	8:15	0	-	0	金曜日運休	
		YA2	10:50	1	-	1	金曜日運休	
		YA3	14:15	0	-	0	金曜日運休	
湯船柳 島 コース	YB1	9:40	2	-	2	金曜日運休		
	YB2	12:10	0	-	0	金曜日運休		
	YB3	16:00	0	-	0	金曜日運休		
計				3	-	3		
合計				70	89	80		

種別	ルート	コード	発車時刻	木曜日	金曜日	平均	特記事項	
路線バス	駿河小山線 (小山駅行き)	QA1	7:08	2	2	2		
		QA2	7:45	1	2	2		
		QA3	8:30	8	5	7		
		QA4	9:10	0	1	1		
		QA5	10:00	4	6	5		
		QA6	10:55	3	5	4		
		QA7	12:30	17	10	14		
		QA8	13:15	3	5	4		
		QA9	14:45	9	10	10		
		QA10	15:50	10	19	15		
		QA11	16:30	9	10	10		
		QA12	17:20	7	7	7		
		QA13	18:25	4	6	5		
		QA14	19:10	0	2	1		
	駿河小山線 (御殿場駅行き)	QB1	7:25	17	13	15		
		QB2	7:45	13	15	14		
		QB3	8:20	5	9	7		
		QB4	9:20	9	16	13		
		QB5	9:53	6	6	6		
		QB6	10:45	7	8	8		
		QB7	11:35	8	5	7		
		QB8	13:05	5	3	4		
		QB9	14:00	5	8	7		
		QB10	15:30	11	8	10		
		QB11	16:30	3	7	5		
		QB12	17:05	3	3	3		
		QB13	18:00	4	4	4		
		QB14	19:00	2	2	2		
	計				175	197	186	
	上野線 (上野行き)	UA1	8:05	1	1	1		
		UA2	10:35	2	3	3		
		UA3	15:00	5	5	5		
		UA4	16:15	1	2	2		
UA5		17:30	2	0	1			
UA6		18:45	1	0	1			
上野線 (御殿場駅行き)		UB1	7:15	6	5	6		
	UB2	8:40	3	2	3			
	UB3	11:15	1	4	3			
	UB4	15:35	0	0	0			
	UB5	18:05	0	2	1			
計				22	24	23		
合計				197	221	209		

種別	ルート	コード	発車時刻	木曜日	金曜日	平均	特記事項
通学バス	明倫小・小山中	M1	7:13	-	14	14	金曜日のみ調査
	小山中	M2	15:45	-	8	8	金曜日のみ調査
	小山中	O	6:45	-	25	25	金曜日のみ調査
合計				-	47	47	

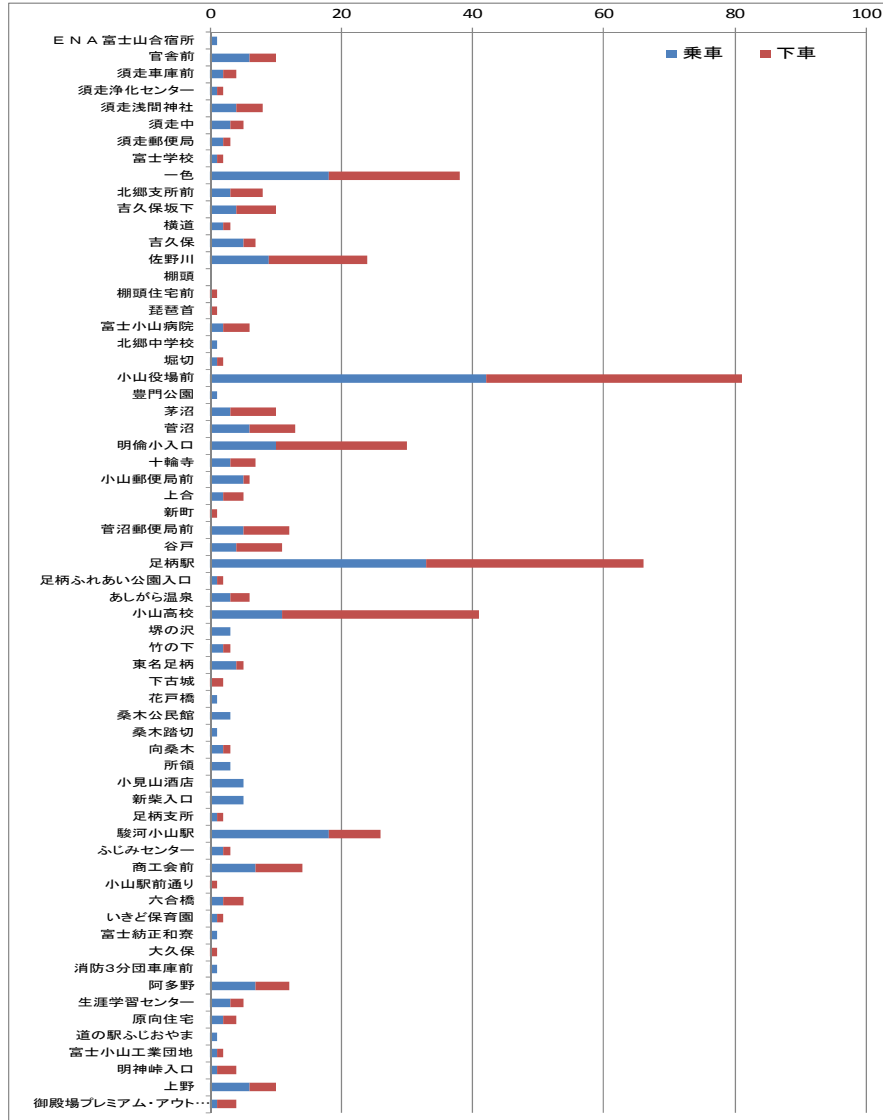
【乗継停留所】

乗継の利用があった停留所は生涯学習センターが最も多く、次ぐ足柄駅、小山役場前以外は4停留所で利用があった。

停留所	木曜日	金曜日	平均
生涯学習センター	24	27	26
足柄駅	9	19	14
小山役場前	8	6	7
須走浄化センター	1	0	1
須走浅間神社	1	0	1
一色	0	1	1
駿河小山駅	1	0	1
合計	44	53	49

【停留所別利用者数】

2日間の平均の利用者が多いバス停は、小山役場前、足柄駅、一色、小山高校の順であり、2日間平均で30人以上の利用があった。下古城以外のバス停で1回は利用があった。



【地域別起終点】

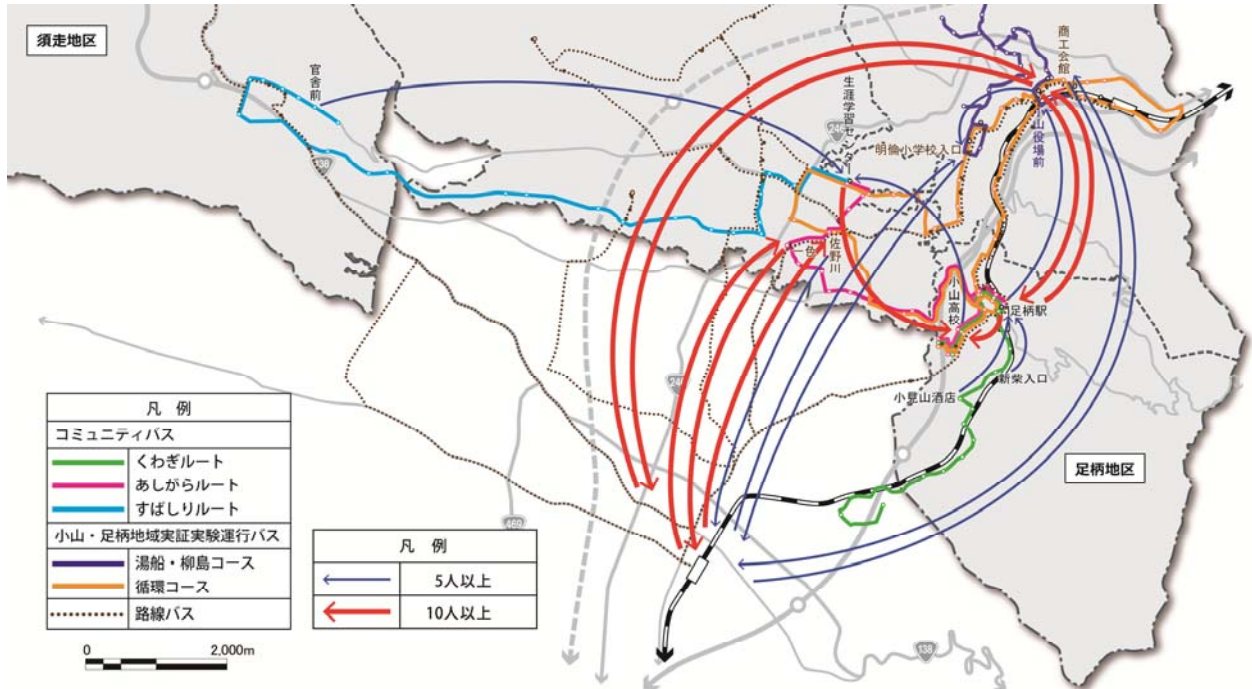
停留所を地域で分類し、乗車停留所と下車停留所の組合せを整理すると、2日間の平均で、足柄小学校・小山中学校・小山高校を含む足柄地域と須走・役場地域や、路線バスを利用した、北郷・役場・菅沼地域と御殿場市内間の利用が多い。足柄地域内での利用も多い。

乗車	下車	須走	北郷	役場	菅沼	足柄	小山駅	生土	湯船	生涯学習センター	上野	御殿場市内	計
須走		2	1	0	0	15	0	0	0	1	0	0	19
北郷		0	1	1	4	2	3	0	0	0	1	32	44
役場		0	2	1	5	20	1	0	1	2	0	15	47
菅沼		0	3	4	0	0	3	0	0	4	0	21	35
足柄		10	3	23	7	30	0	1	0	2	0	3	79
駿河小山駅		0	3	2	10	0	4	0	0	0	0	10	29
生土		0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	3
湯船		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
生涯学習センター		2	1	2	6	2	1	0	0	0	0	0	14
上野		0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6
御殿場市内		0	37	13	18	1	9	0	0	1	3	未計測	82
計		14	56	48	50	71	21	1	1	11	4	82	359

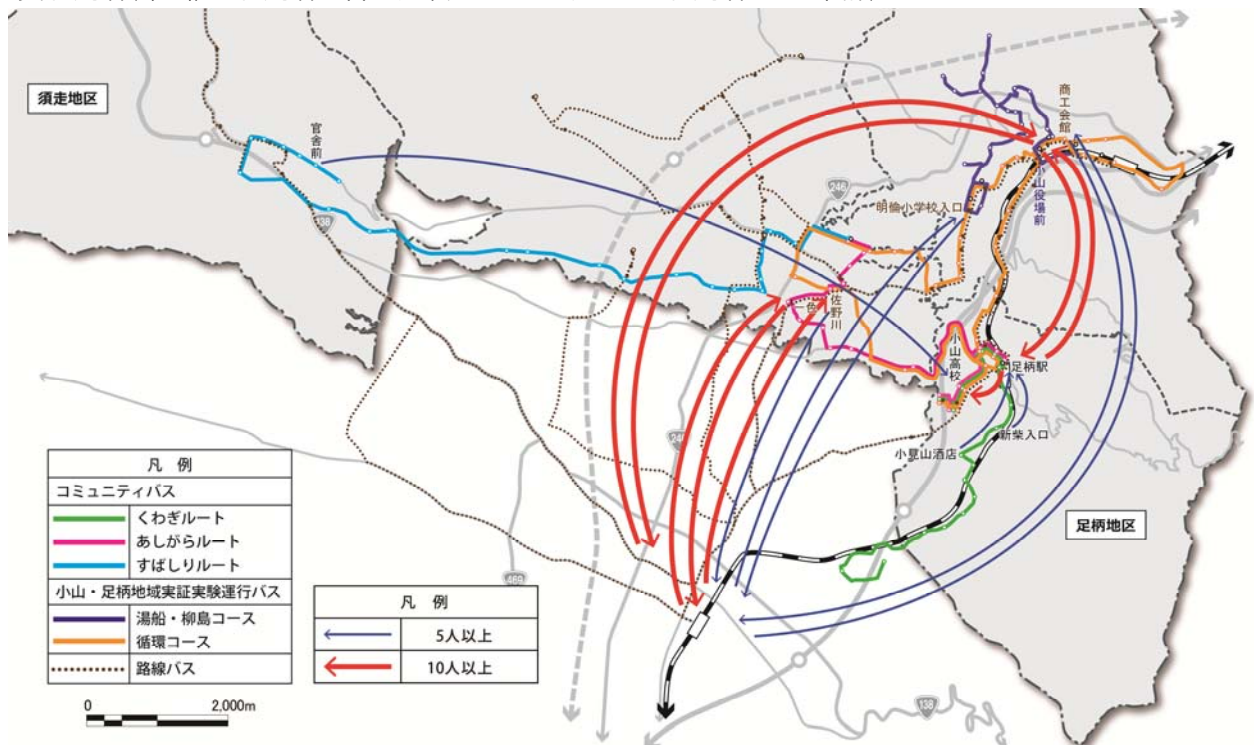
【利用者 OD】

停留所別の OD では、全体としては、御殿場市内と小山町内の小山役場前、佐野川、一色との往復が多くなっている。小山町内では、小山役場前と足柄駅の往復である。各路線毎と比較すると、須走から小山高校までの利用が生涯学習センターでの乗り換えとなっている。

○延べ利用者(乗り継ぎ利用客をそれぞれの便で1利用者として集計)



○実利用者(乗り継ぎ利用者を含む起終点の1トリップを1利用者として集計)



(4) バス路線網・バス停勢圏

平成 26 年 10 月から有料のコミュニティバス運行へと切り替わり、また平成 27 年 10 月からは小山地区・足柄地区実証実験運行バスも運行を開始している。コミュニティバスを運行する以前（平成 26 年 5 月時点）に比べ、路線やバス停の見直しを行ったことにより、現在ではバス停勢圏（バス停からの徒歩圏（300m））は、人口が集中しているエリアは概ねカバーされ、バス停が密に配置されていることがわかる。

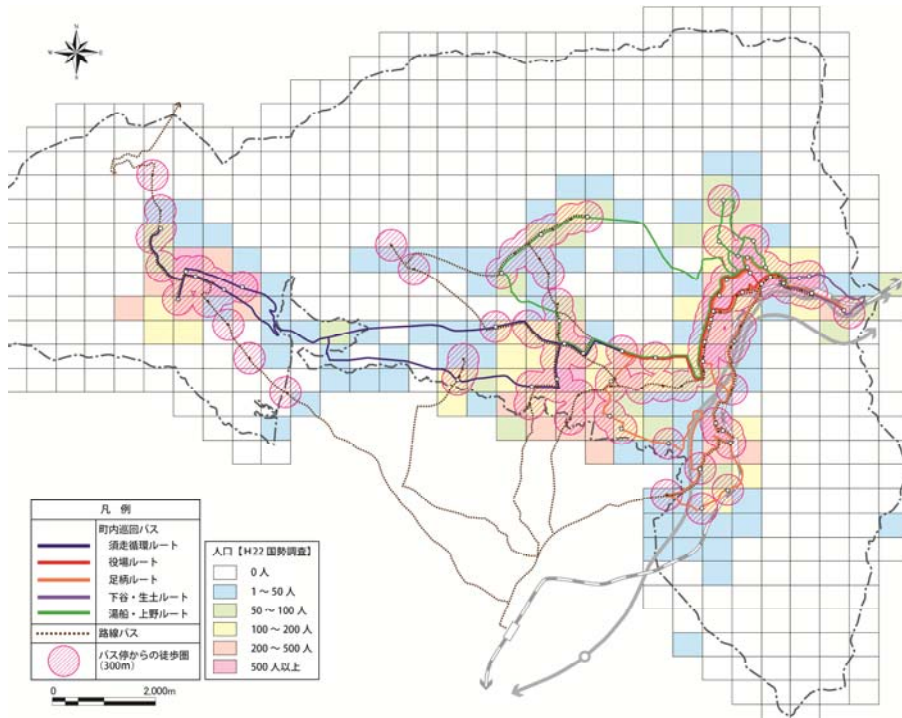


図 3-12 バス停勢圏と 500m メッシュ人口分布（平成 26 年 5 月時点）

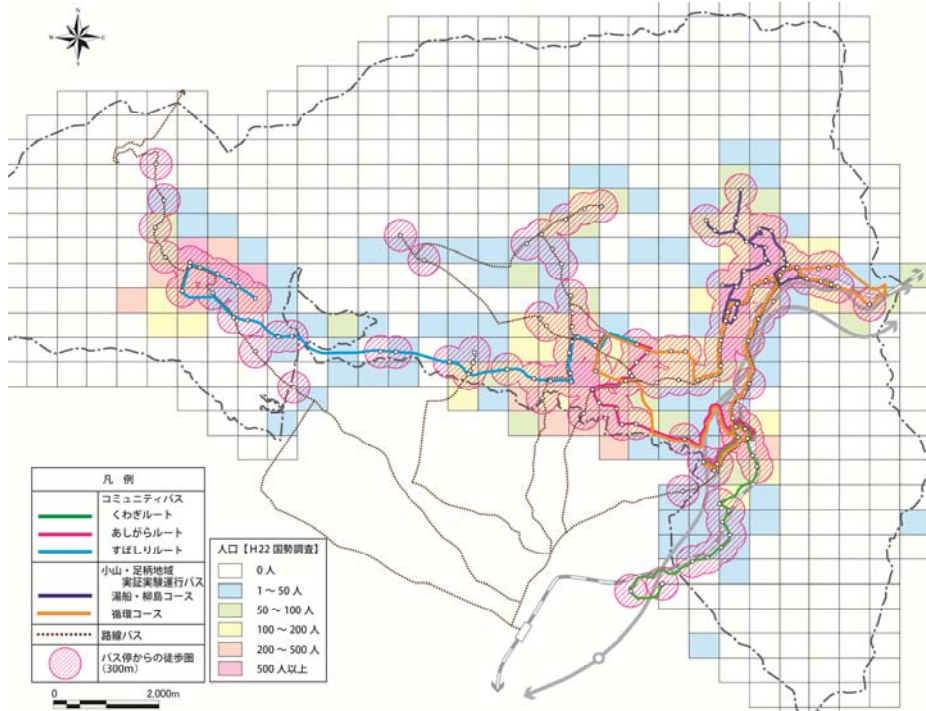


図 3-13 バス停勢圏と 500m メッシュ人口分布（現在）

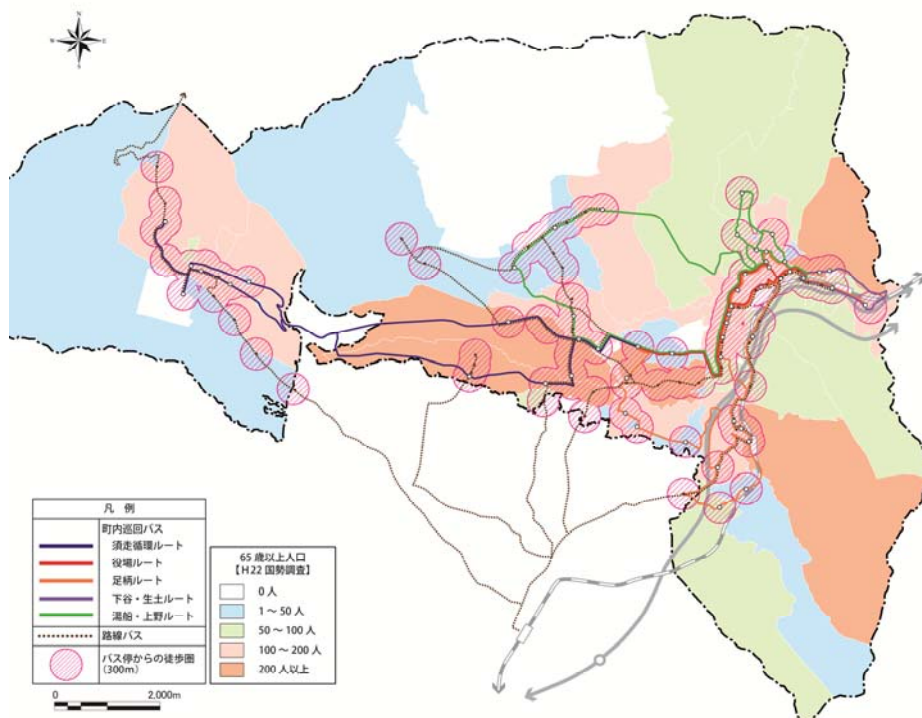


図 3-14 バス停勢圏と高齢者地区別人口（平成 26 年 5 月時点）

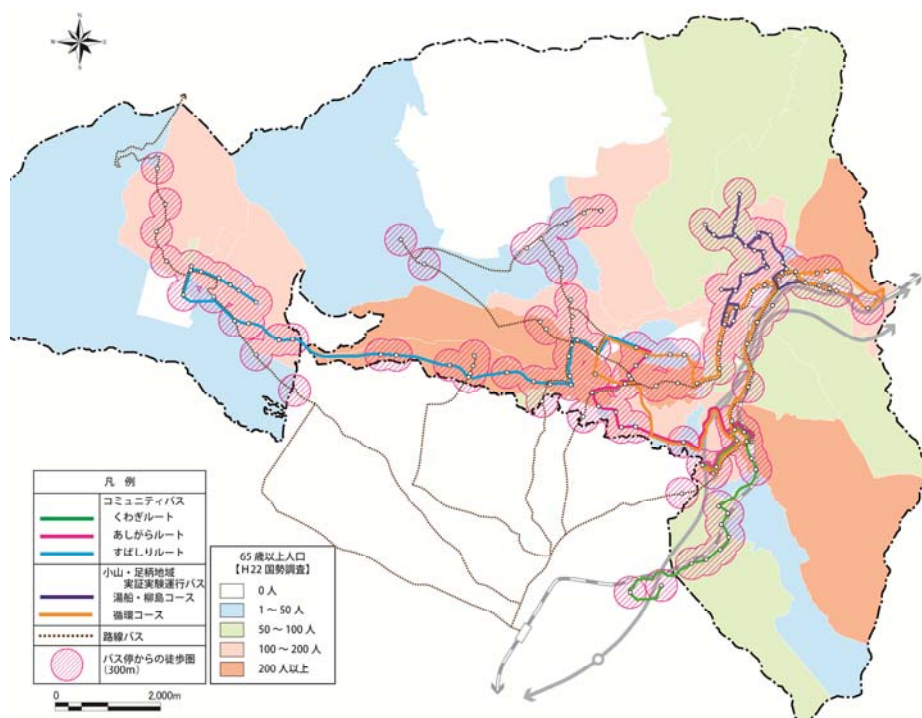


図 3-15 バス停勢圏と高齢者地区別人口（現在）

※バス停勢圏

公共交通の利用しづらい地域がどの程度（面積、人口など）あるかを表すために使用しており、地図上にてバス停を中心とした半径 200～500m の円で表すことが多く、鉄道駅（駅勢圏）になると半径 500m～1km とすることが一般的である。バス停にアクセスする手段は徒歩が圧倒的に多いことから、歩行者の視点から設定することが多く、パーソントリップ調査データより、平均的なバス停アクセス距離は 300m と考えられている。

参考文献：成功するコミュニティバス（中部地域公共交通研究会編著）

3-2 バス運行関連経費

路線バスへは、町が赤字の半額を補助している。バスに関連する経費等の合計は、年々増加しており、特に町内巡回バスは無料で運行していたため運行に係る経費の全額が町負担となっていた。このため、バスに関する経費等は町内巡回バスの割合が高くなっており、その経費も年々増加していた。このため、町内巡回バスを見直し、平成26年10月に有料のコミュニティバスとして運行している。

平成26年10月からのコミュニティバス等の新たな運行に係り、運行や車両を管理していた職員の人件費が減少したものの、バス停の設置、予備車両の確保等の運行の充実や車両の減価償却の新たに発生により、費用が増加している。一方で、運行を委託とし、乗り合いバス事業としたことにより、安全輸送の徹底が期待でき、また、運行に関する町のリスク（運転手の労務管理や事故対応等の賠償リスク）は減っている。

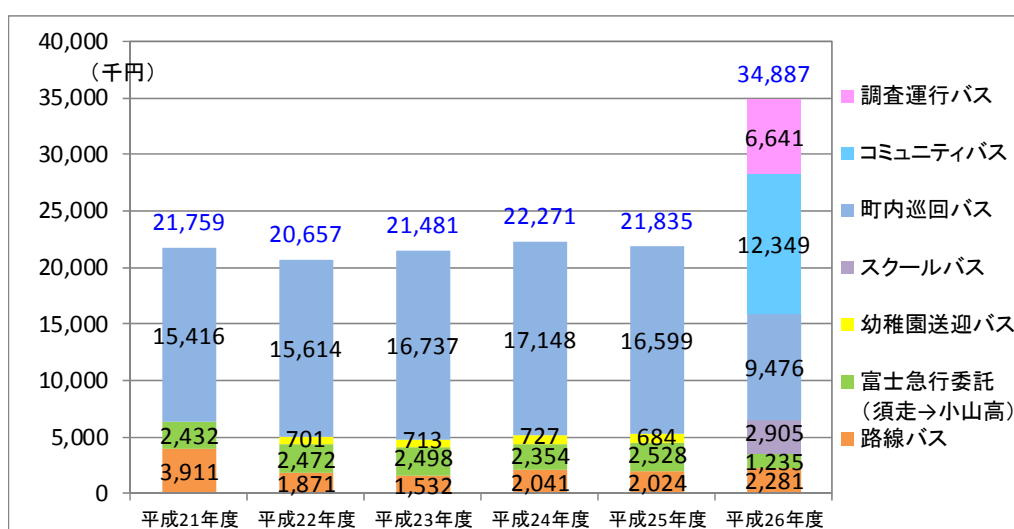


図 3-16 町内バス関連経費 (単位：千円)

路線バスは、富士急行(株)により11系統6路線が運行されており、うち8系統で町単独補助を行っている。駿河小山線の一部及び河口湖線は、国庫補助の対象路線でもある。平成26年度の運行補助金額は約4,382千円であり、そのうち約6割が中日向線（上野線）への補助である。

表 3-8 本町内を運行する路線バスへの補助 (平成26年度)

系統数	系統名	運行系統			補助額 (千円)		
		起点	経過地	終点	国庫補助	県補助	市町補助*
1	河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅	17,053	13,809	0
2	小山高校線	駿河小山駅	所領、足柄駅	小山高校	0	0	0
3	小山高校線	御殿場駅	仲町	小山高校	0	0	165
4	駿河小山線	御殿場駅	一色	駿河小山駅	5,035	5,035	0
5	駿河小山線	御殿場駅	仲町	佐野川	0	0	24
6	駿河小山線	御殿場駅	仲町	一色	0	0	144
7	正倉線	御殿場駅	中下橋	正倉北	0	0	206
8	中日向線	御殿場駅	高根支所	上野	0	0	2,572
9	中日向線	御殿場駅	高根支所	富士小山病院	0	0	146
10	富士霊園線	御殿場駅	わさび平	富士霊園	0	0	561
11	富士霊園線	御殿場駅	富士ビル・ドウェイ	富士霊園	0	0	564
合計					22,088	18,844	4,382

※御殿場市分も含む

表 3-9 路線バス収支決算

NO.	起 点	経 由	終 点	経常収益 (千円)	経常収益 町内(千円)	経常費用 (千円)	経常費用 町内(千円)	経常損益 (千円)	損益町 (千円)	町内 収支率	小山町 補助額(千円)
1	御殿場駅	仲町	佐野川	271	58	491	105	-220	-47	55.2%	-23.5
2	御殿場駅	仲町	一色	210	20	640	60	-430	-40	33.3%	-20.0
3	御殿場駅	中下橋	正倉北	124	9	676	48	-552	-39	18.8%	-19.5
4	御殿場駅	高根支所	上野	3,650	1,669	9,726	4,446	-6,076	-2,777	37.5%	-1,388.5
5	駿河小山駅	所領・足柄駅	小山高校	330	330	483	483	-153	-153	68.3%	-76.5
6	御殿場駅	仲町	小山高校	1,361	188	1,868	258	-507	-70	72.9%	-35.0
7	御殿場駅	高根支所	富士小山病院	231	43	563	105	-332	-62	41.0%	-31.0
8	御殿場駅	わさび平	富士霊園	1,388	828	2,809	1,676	-1,421	-848	49.4%	-424.0
9	御殿場駅	富士スピードウェイ	富士霊園	2,229	1,231	3,561	1,967	-1,332	-736	62.6%	-368.0
			合計	9,794	4,376	20,817	9,148	-11,023	-4,772	47.8%	-2,386.0

※平成26年度(平成26年10月～平成27年9月)

表 3-10 コミュニティバス経費

	平成26年 10～12月	平成27年 1～3月	平成27年 4～6月	平成27年 7～9月	平成26年度 合計	平成27年 10～12月
運行日数	92	90	91	92	365	92
運送経費(円)	8,532,440	8,430,230	8,587,080	8,681,440	34,231,190	9,004,820
運送収入(円)	535,460	470,280	574,410	474,260	2,054,410	569,220
収支(円)	-7,996,980	-7,959,950	-8,012,670	-8,207,180	-32,176,780	-8,435,600
収支率	6.28%	5.58%	6.69%	5.46%	6.00%	6.32%

表 3-11 小山地区・足柄地区実証実験運行バス経費

	循環	明倫小・小山中※	湯船・柳島	合計	通学定期など
運行日数	90	58	26	-	-
運送経費(円)	6,210,973	570,055	1,283,746	8,064,774	-
運送収入(円)	323,850	3,750	24,200	351,800	1,639,560
収支(円)	-5,887,123	-566,305	-1,259,546	-7,712,974	-6,425,214
収支率	5.21%	0.66%	1.89%	4.36%	20.33%

※くわぎ増便を含む

	コミュニティバス実績 (平成26年10月～平成27年9月)	実証実験運行バス (平成27年10～12月)		合計 (年換算予想)
			年換算	
経費(円)	34,231,190	8,064,774	32,259,096	66,490,286
収入(円)	2,054,410	351,800	1,407,200	3,461,610
利用者(人)	12,577	1,708	6,832	19,409
利用者当り経費(円/人)	2,722	4,722	4,722	3,426
利用者当り収入(円/人)	163	206	206	178
世帯(戸)	7,433	3,250	3,250	7,433
世帯当り経費(円/戸)	4,605	2,481	9,926	8,945
対象世帯(H26.4)	町全域	小山・足柄地区		町全域

※通学定期などの収入は除く

- ・コミュニティバスと実証実験運行バスの経費は、年換算で約6,650万(利用しない場合でも必要となる経費)
- ・利用者一人当たりでは、約3,400円/人の経費
- ・この経費を、町全体の総世帯数で割ると約9,000円/世帯・年となり、1か月では約750円/世帯・月かかっている。

3-3 その他のバス等

(1) 高速バス

本町には、東名高速道路が通過しており、高速バス路線の利用ができる。東名足柄バス停では、JR 御殿場駅からの小山高校生の利用の他、東京駅行や新宿駅行が数多く運転しており、静岡県内で最も関東に近い地勢により、関東圏との交流が容易になっている。特に、自衛隊富士学校前は自衛官の出張にも使われており利用者の多い路線である。

また、箱根へも多くの便が運行され、高速バスも地域公共交通に加えて利便性の高い交通手段として利用されている。さらに、羽田空港や名古屋へも路線があり、広域の利用へとも繋がる玄関口となっている。

町民アンケートにおいても7割近くの人が高速バスを利用しており、町民の移動手段としても浸透している。

表 3-12 高速バスの運行概要（各ホームページ）

バス停	方面	運行本数			料金 片道	運行会社
		平日	土曜	日曜日		
東名足柄	東京駅行	21	21	21	1,520	JR 東名ハイウェイバス (JR 東海バス・JR バス関東)
	名古屋駅行	9	10	10	4,030	JR 東名ハイウェイバス (JR 東海バス・JR バス関東)
	箱根行	21	22	22	990	小田急箱根
	新宿行	33	34	34	1,520	小田急箱根
	羽田空港行	8	8	8	1,850	小田急箱根、京浜急行
東名小山	東京駅行	4	4	4	1,470	JR 東名ハイウェイバス (JR 東海バス・JR バス関東)
	箱根行	21	22	22	1,000	小田急箱根
	新宿行	27	27	27	1,470	小田急箱根
	羽田空港行	8	8	8	1,850	小田急箱根、京浜急行
自衛隊 富士学校前	東京駅行	13	14	14	1,650	富士急行、JR 高速バス (JR バス関東)
	横浜駅行	4	4	4	1,850	富士急行
御殿場駅	横浜駅行	11	11	11	1,650	小田急箱根、京浜急行、富士急行
	東京駅行	8	10	10	1,650	富士急行
御殿場市立 図書館前	渋谷マークシティ行	9	9	9	1,700	フジエクスプレス、京王バス、東急バス

※平成 27 年 11 月現在

(2) ハイキングバス・富士登山バス

本町には、世界遺産である富士山を抱え、観光と連携したハイキングバスや富士登山バスが運行されている。ハイキングバス（土日祝日のみ）は、富士急行㈱により JR 駿河小山駅～明神峠間を4月末～11月まで運行され、毎年、1,000名近くの利用がある。富士箱根トレイルは、富士山五合目から西丹沢（三国山稜・湯船山・不老山）を経て、足柄山系の金時山までを縦走する総延長約43kmの区間を結んでいる。

- 運行時間 駿河小山駅 8:45 発 → ふじみセンター 8:47 → 明神峠 9:10 着
- 運行期間 平成 27 年 4 月 25 日（土）～11 月 29 日（日）
- 運賃 大人 550 円 （小人 280 円）

また、夏季富士山登山バスとして、JR 御殿場駅から富士急行㈱により、小田急新松田駅から富士急湘南バス㈱によって、須走口五合目までを5月初～10月末まで運行している。

- 運行時間 1 日 3～14 往復
- 運行期間 JR 御殿場駅から 平成 27 年 5 月 16 日（土）～10 月 25 日（日）
小田急新松田駅から 平成 27 年 7 月 18 日（土）～9 月 6 日（日）
- 運賃 JR 御殿場駅から 片道大人 1,540 円 （小人 770 円）
小田急新松田駅から 片道大人 2,060 円 （小人 1,030 円）

(3) スクールバス

小中学校へのスクールバスは、平成27年10月より、コミュニティバスを活用することとし、専用のスクールバスでの運行は廃止した。

○幼稚園（駿河小山幼稚園）

専用マイクロバスを利用

○小中学校（成美小学校・明倫小学校・足柄小学校・小山中学校）

路線バス、コミュニティバス等を利用（平成28年3月までは、定期券を無料配布）

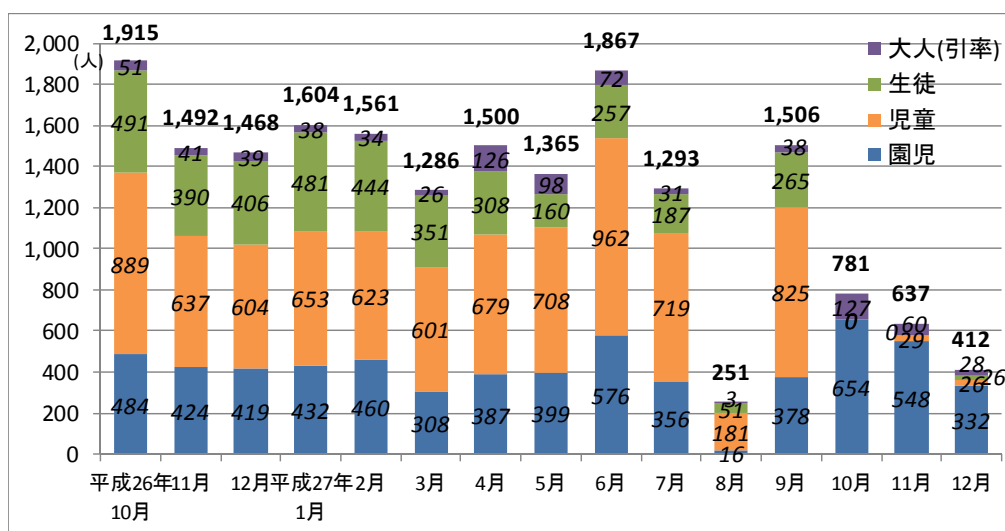


図 3-17 スクールバス利用者数

(4) 病院・医院独自の無料送迎バス

富士小山病院では、6方面に向けて病院専用の無料送迎バスを運行している。また、東富士病院では、JR 御殿場駅と病院間の送迎をしている。さらに、町内で無料送迎を実施している医院があるほか、御殿場市内の病院から町内に無料送迎バスが運行されている。

○病院・医院独自の無料送迎バス

- ・富士小山病院
- ・東富士病院
- ・町内医院、御殿場市内病院 等

(5) 富士霊園バス

富士霊園では、JR 駿河小山駅と JR 御殿場駅、小田急新松田駅からの路線バスに加え、墓参り季節には無料バスの運行がされている。また、新宿から小田急直通墓参バス（毎週の土曜・日曜・祝祭日及び3月～12月の金曜運行）、東京発横浜経由で市川観光直通墓参バス（毎月の第1・第3日曜日運行）が運行されており、関東圏からの利用も多い。

(6) タクシー

本町では、JR 駿河小山駅にタクシー待機場があったが、平成22年の法人事業所廃止に伴い、町内にタクシー事業者が待機していない状況となった。このため、タクシーを利用する場合には、御殿場駅から配車を依頼する必要があり、時間的・料金的にも負担となっている。

3-4 バス利用環境

(1) 料金割引制度

乗り継ぎ

路線バス、コミュニティバス、小山地区・足柄地区実証実験運行バスとの乗り継ぎは、乗り継ぎ券の利用によって100円割引を実施している。

シルバー定期

公共交通を利用した高齢者の通院、買物、お出かけ等を支援することにより、交通事故の削減、健康増進を図り、高齢者の社会参加の促進に資するため、小山町コミュニティバス全線及び富士急路線バス全線が乗り降り自由となる富士急行「シルバー定期券」の購入に対する一部助成を実施している。

(対象者)

小山町に住民登録があり、利用開始日時時点で70歳以上の方

定期券の種類	通常販売額	助成額	実販売額
3カ月	10,290円	3,000円	7,290円
6カ月	15,430円	4,600円	10,830円
12カ月	25,710円	7,700円	18,010円

スクールバス定期

平成27年10月から小学生・中学生が利用していたスクールバスをコミュニティバスや路線バス利用へと変更をした。このため、利用対象者に対して、平成27年度中のバス利用定期券を配布している。

(2) 情報提供

バスマップの作成

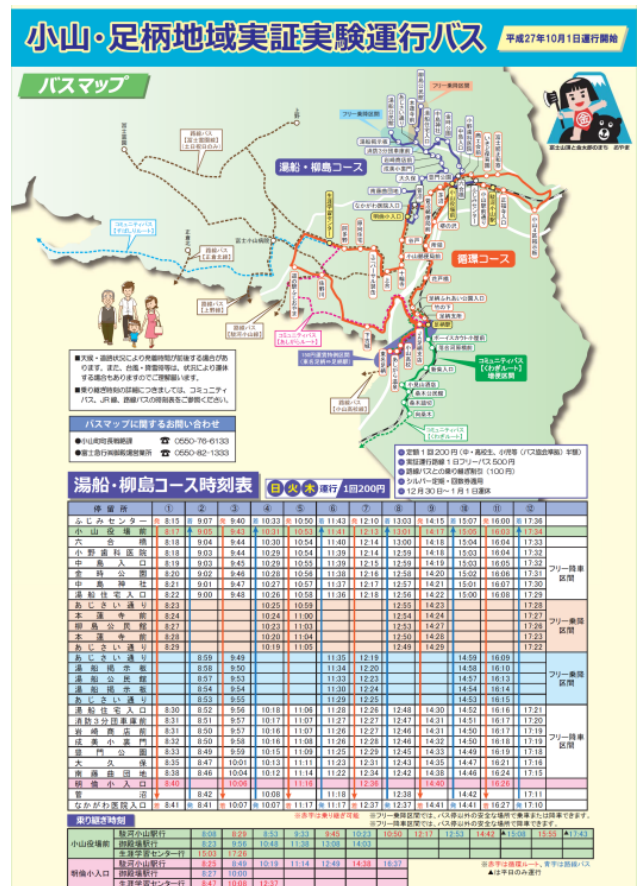
路線の見直しに伴い、利用者に対してわかりやすい情報提供が不可欠となっている。そこで、運行の見直しに合わせて、バスマップを作成し、各戸へ配布すると共に、ホームページで公表している。

ホームページによる情報提供

本町ホームページ及び運行事業者である富士急行の相互のホームページでバスマップ及び時刻表を公表している。

公共交通検索サービスの利用

NAVITIME に情報を提供することで、公共交通利用の乗り継ぎ検索を簡単に実施することが可能となっている。



(3) 乗り継ぎ施設及びバス停の状況

生涯学習センターの状況

生涯学習センターは、本町の中央に位置し、駐車場や周辺道路が整備され、町内の活動拠点として利用されている。各施設にアクセスしやすいようにバス停が配置されているが、バス待合スペースや運行情報等、交通結節拠点としての機能充実が求められている。



図 3-19 生涯学習センター施設

乗り継ぎ拠点駅の状況

・JR 足柄駅

JR 足柄駅周辺は、土地区画整理事業によって整備され、駅前広場も整備済である。キス・アンド・ライドやコミュニティバスとの乗り継ぎに十分な広さがあり、トイレ等も整備されている。ただし、駅舎は古くバリアフリー化されていない。



図 3-20 JR 足柄駅

・JR 駿河小山駅

JR 駿河小山駅周辺は、役場や金融機関、商店、企業等が集積する小山地区の玄関口であり、駅前広場も整備されている。現在は無人駅であり、乗り換え案内もされていない。また、平成22年までタクシーも待機していたが、現在は待機していない。



図 3-21 JR 駿河小山駅の無人改札



図 3-22 JR 駿河小山駅の駅前広場

新規バス停等の整備例

・役所前

役場前バス停は、本町役場玄関に隣接されており、多くの利用者がいるバス停である。玄関の整備によってバス停の雨よけとしても利用されている。



図 3-23 バス停の雨よけにもなる役場玄関の整備

・新柴バス停

道路整備に合わせて、バス停車スペースを整備した。

(4) バスの乗り方教室

本町内でバス事業を担っている富士急行(株)によって、町内の小学校において、バスの乗り方教室を開催している。

(平成 27 年度の開催実績)

- ・ 8/31 北郷小、9/24 須走小、10/21 足柄小、
- 11/24 明倫小、12/11 成美小



図 3-24 富士急行(株)による小学生へのバスの乗り方教室

4. 上位関連計画の整理

4-1 第4次 小山町総合計画(2011~2020) 平成23年3月

“富士をのぞむ 活気あふれる 交流のまち おやま”

【公共交通に関する記載の抜粋】

■移動しやすい公共交通の充実■

<目的>

通勤・通学、買物や通院など、**だれもが利用しやすい公共交通を充実**することを目的とします。

<施策の方向>

(1) JR御殿場線の利便性向上と利用促進

- ①JR御殿場線の運行本数の増加やICカード化の促進など御殿場線の輸送力増強、利便性の向上を進めます。
- ②パーク&ライド*などの取り組みにより、JR御殿場線の利用を促進します。
- ③各種イベントとの連携などにより、JR御殿場線の利用を促進します。

(2) 新たな交通システムの検討

- ①住民、事業者など多様な立場のメンバーで組織する、「地域公共交通会議」を設置し、住民にとって必要な利便性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組みます。
- ②利用者の参画を促し、地域の需用に即した生活交通のあり方について検討します。
- ③バス利用の促進や公的支援により生活路線の確保に努めます。

(3) 公共交通周辺環境整備

- ①東名高速バス利用向上のために、停留所周辺の環境整備を推進します。
- ②送迎車両の交通円滑化など駅周辺の環境整備を推進します。

<目標(指標)>

指標名	現状値 (H22)	目標値 (H27)	指標の説明
公共交通に対する満足度	15%	30%	町民アンケートにおいて、「快適な公共交通が整備されている」と回答する割合

*パーク&ライド：自宅から駅まで自ら自動車等で行き、駐車場に停めて鉄道やバスを利用する形態。

4-2 第4次 小山町総合計画(2016~2020)後期計画 平成28年3月

公共交通の活性化 《公共交通》

1 目的

まちづくり等の地域戦略の一環として、持続可能な地域公共交通ネットワークサービスを形成することを目的とします。

2 現況・課題

- 全国的なモータリゼーションの進展、人口減少、少子高齢化に伴う通勤、通学の利用者の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が進み、公共交通利用者はさらに減少しています。地域公共交通の維持・改善は、まちづくり、観光、健康、福祉、教育環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすものと期待されています。
- 町内においては、JR御殿場線、路線バス、小山町コミュニティバス、高速バス、富士登山バス、ハイキングバス等が運行されています。しかし、今後の人口減少により、バス路線の維持はさらに困難となることが予想されます。
- JR御殿場線は、通勤・通学・観光交流施設利用者等にとって依然として重要な公共交通機関です。しかし、少子化、人口減少等により駿河小山駅、足柄駅の利用者は減少し続けており、無人駅となっています。駅の利用促進に向け、まちづくり、観光、バス交通と一体となった取り組みを推進する必要があります。
- 住民意向調査において、生活交通に対する利便性の向上が重要な施策として求められています。地域公共交通の維持・改善を図るため、交通政策基本法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、まちづくりと一体となった公共交通の活性化に主体的に取り組む必要があります。

3 目標（指標）

指標名	現状値(H27)	目標値(H31)	指標の説明
町が「快適な公共交通の整備に取り組んでいる」と回答する住民の割合	18%	50%	町民アンケート

4 施策の方向

(1) 駿河小山駅、足柄駅の利用促進と利便性向上

- ① JR御殿場線全駅のICカード化の促進及びJRの所管エリアを跨いで広域的に利用できる環境の整備など御殿場線の利便性の向上について引き続き要望します。
- ② 路線バス、コミュニティバス、タクシー等と連携し、駿河小山駅、足柄駅の利用を促進します。
- ③ 各種イベント、観光交流施設、企業との連携により、駿河小山駅、足柄駅の利用を促進します。

(2) まちづくりと一体となった公共交通の活性化

- ① 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会として「小山町地域公共交通会議」を引き続き設置し、金太郎公共交通計画の実施、見直しだけでなく、地域公共交通の活性化に向けた取り組みを進めます。
- ② 都市計画マスタープラン等のまちづくりに関する計画と調和の取れた公共交通ネットワークの構築に取り組みます。
- ③ 単独維持困難な路線バスについては、生活確保維持路線として公的支援を実施するほか、利用の促進に努めます。
- ④ 小山町コミュニティバス（自主運行バス）は、路線バスの河口湖線・駿河小山線、JR御殿場線、高速バスと連携し、町内及び高齢化の著しい地域内の移動手段を確保します。
- ⑤ 路線バス事業者による高齢者バス定期券を引き続き小山町コミュニティバスにおいて利用可能とし、高齢者のバス利用の促進を図ります。
- ⑥ 通学における公共交通の利用を支援します
- ⑦ 地域における公共交通の取組を支援します。
- ⑧ これからの企業誘致・定住促進や観光拠点整備の動向も踏まえながら、通学・通勤や観光に便利な公共交通網の形成に取り組みます。

(3) 公共交通結節点の環境整備

- ① 駿河小山駅、足柄駅、東名足柄、生涯学習センター、須走地区のバス停等の乗継拠点においては、乗継機能・情報提供の充実及び案内の多言語化等バリア解消事業を推進します。
- ② 新東名高速道路（仮称）小山PAを活用した高速バス乗継拠点の整備を検討します。
- ③ 小田急線新松田駅を利用した通勤通学等を支援するため、パークアンドライドのための駐車場を引き続き設置します。

5 主要事業

事業名称	概要
地域公共交通活性化事業	・金太郎公共交通計画に基づき、「自主運行バスの運行」「生活確保維持路線に対する補助の実施」「JR御殿場線の利用促進」等を実施し、持続可能な地域公共交通ネットワークサービスの推進を図る。

4-3 小山町人口ビジョン 平成 27 年 10 月

人口の将来展望(2015~2060年)

中長期的展望(2015年~2060年)

現在の人口動向が2060年まで継続した場合、
小山町の総人口は約10,500人まで減少する見込み(国の推計・社人研準拠)

【人口減少が地域に与える影響】

- ・町内の産業やサービスを支える担い手の不足
- ・消費需要の縮小に伴う町内の経済活動の衰退、雇用機会の損出
- ・高齢化の進行に伴う社会保障関連支出の増大
- ・保育所や小学校等の子育て・教育関連施設のあり方の変化
- ・行政の財政状況の悪化 ほか

よりよい居住環境を求めて、一層の人口流出が進む「人口減少の負のスパイラル」

目指すべき将来の方向

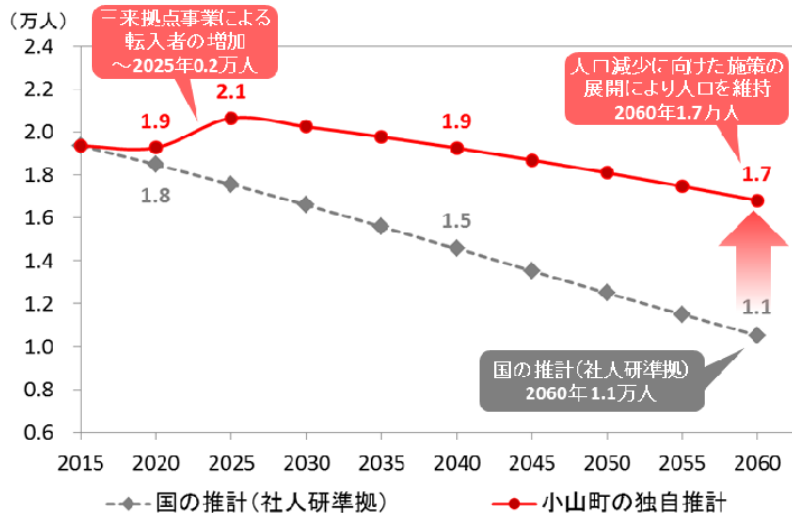
●自然減への対応

- ・若い世代の結婚・出産・子育ての希望を実現し、出生数の増加を図る
 - ・年少人口・生産年齢人口・老年人口のアンバランスを解消する
- ⇒合計特殊出生率の向上 2020年に1.72※、2030年に2.07を達成 ※町民希望出生率

●社会減への対応

- ・町内で住み・働くことができるような雇用の場の創出を図る
 - ・居住環境を整備することで、町内人口の定住や小山町出身者のUターン、町外からの移住を促進する
- ⇒三来拠点事業による人口増加 事業に伴う転入数：約2,100人(2025年までに)
- ⇒社会減の抑制 転出超過数 2014年：△218人⇒2020年：0人(転入・転出が均衡)

目標 2060年に人口17,000人程度を維持する



4-4 まち・ひと・しごと創生総合戦略 平成 27 年 10 月

■取組方針■

- 方針1 三来拠点事業を中心とした未来を切り拓く取組の推進
- 方針2 官民一体となった持続的な取組の推進

■基本目標■

1. 産業拠点の整備を中心に多様な雇用機会を創出する
2. 居住環境の整備により定住・移住を促す
3. 結婚・出産・子育て環境の整備により若者世代の希望に応える
4. 様々な世代の町民が元気に安心して暮らせる環境を整備する

総合戦略(平成27年度～31年度の5年間)

取組方針

1. 三来拠点事業を中心とした未来を切り拓く取組の推進

2. 官民一体となった持続的な取組の推進

(現段階 → 平成31年度(平成27年度の目標値)

基本目標及び数値目標	主な施策	重要業績評価指標(KPI)
<p>基本目標1 産業拠点の整備を中心に多様な雇用機会を創出する</p> <ul style="list-style-type: none"> ●新規企業立地件数 [26年度] 0件 → [31年度] 10件 ●雇用創出数 [26年度] 0人 → [31年度] 500人 ●観光交流客数 [26年度] 415万人 → [31年度] 500万人 	<p>(1) 三来拠点事業等の推進による産業集積の形成 ①三来拠点における産業集積の形成 (小山・PA周辺地区、海船原地区、足柄PA周辺地区) ②三来拠点事業以外の企業誘致の推進</p> <p>(2) 観光産業の強化 ・小山町HINの観光サイト充実及び開業機能の強化 ・周辺自治体との広域連携の推進、メディアや旅行代理店を対象としたモニターツアーの実施 ・多彩で魅力あるリサイクルイベントによる振興促進</p> <p>(3) 農林業の成長産業化 ・餅米「道の宮」の10次産業化、ブランド化 ・トウト、水田け茶等地域特産品の6次産業化 ・木材の安定供給体制の確立(「富士山」金時材)の需要拡大</p> <p>(4) 創業支援等による雇用創出 ・ビジネスセミナーの開催、空き店舗の提供等による創業支援 ・地域資源をビジネスに結びつける仕組みの構築による新産業の創出</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●三来拠点事業による企業立地件数 (0件 → 8件) ●三来拠点事業による雇用創出数 (0人 → 400人) ●三来拠点事業以外の企業立地件数 (0件 → 2件) ●三来拠点事業以外の雇用創出数 (0人 → 100人) ●観光サイトアクセス数 (2703件 → 10,000件) ●モニターツアーの参加者(社)数 (0名 → 5名) ●リサイクルイベント参加者数 (4,165人 → 5,000人) ●餅米11種の宮を使った餅の売上額 (1,000万円 → 2,500万円) ●6次産業化された商品の件数 (3件 → 6件) ●峠末原木流通センターの原木取扱量 (8,574㎥ → 37,600㎥) ●新規創業数 (0件 → 2件)
<p>基本目標2 居住環境の整備により定住・移住を促す</p> <ul style="list-style-type: none"> ●社会増減(転入者数-転出者数) [26年度] △219人 → [31年度] 0人 	<p>(1) 定住・移住促進 ①小山町への定住を促すための情報提供 ・小山町の定住・移住総合案内サイトの開設、総合的支援プログラムの構築(イベント、セミナーの開催等)、良質な住宅・土地の不動産市場への流通促進 ②小山町で暮らす気運の醸成 ・移住体験ツアー、就労生に対する情報発信(セミナー・インターンシップの実施、高校生に対するインターンシップの実施、定住促進事業助成金、優良な住居団地の分譲)</p> <p>(2) 結婚・出産・子育ての切れ目のない支援 ①相談体制の充実 ・家庭教育支援員の養成、家庭教育学級等による子育て講座・相談 ②子どもを育む場の提供 ・子育て支援センター「ペンギンランド」の充実、放課後子ども教室の増設、民間事業者と連携した子育てサービスの提供 ③医療費無料化の継続 ・中卒3年生までの医療費無料化</p> <p>(3) たくましい子どもの育成 ・地域との連携による、農林業の体験機会の提供 ・地域との連携による、通学合宿等の実施 ・中学生のボランティア活動の場の拡充(イベント、NPO等の活動等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●定住・移住総合案内サイトのアクセス数 (0件 → 50,000件) ●総合的支援プログラムの参加者数 (0人 → 100人) ※17年度 ●不動産バンクの登録件数(累計) (20件 → 100件) ●移住体験ツアー対応件数 (0件 → 24件) ●マルチン支援プログラムの参加者数 (0人 → 20人) ※17年度 ●高校生インターンシップ参加者数 (0人 → 50人) ●定住促進事業助成金利用件数 (59件 → 100件) ●町に上る宅地分譲数(わさび平地区を除く) (8区画 → 43区画) ※H26年度からの累計 ●カッパル成立件数 (0件 → 20件) ●家庭教育支援口による子育て講座及び教育相談の参加者数 (0人 → 120人) ●ペンギンランド参加者数 (2,945人 → 3,100人) ●放課後子ども教室箇所数 (1箇所 → 3箇所) ●子育てサービス利用件数 (0件 → 50件) ●農業・林業体験等参加者数 (100人 → 200人) ●通学合宿等参加者数 (129人 → 140人) ●全中学生数に占めるボランティア登録者の割合 (32% → 50%) ●体育館利用率数 (18/96人 → 60,000人)
<p>基本目標3 結婚・出産・子育て環境の整備により若者世代の希望に応える</p> <ul style="list-style-type: none"> ●合計特殊出生率 [20～24年度] 1.50 → [31年度] 1.72 ●子育て支援に関する満足度 [26年度] 42% → [31年度] 50% 	<p>(1) スポーツを通じた健康づくりの推進 ・総合体育館等の体育施設を活用したスポーツへの興味・関心を喚起する機会の提供、町民体育大会等の多彩なスポーツイベントの開催</p> <p>(2) 高齢者が自立していきいきと暮らせる環境の整備 ・高齢者の体力測定等の推進(県内トップレベル)等々の推進、自主運動教室の実施等による高齢者の健康づくり ・福祉課養育助の養成、訪問理美容の実施、理美容室の地域コミュニティ拠点化、高齢者が対象としたオシャレ講座の開催</p> <p>(3) 安全・安心なまちづくりの推進 ・防災十歳児講座の開催 ・地域防災訓練(富士山噴火訓練を含む)の実施、気象情報や避難情報等のメール配信システムの整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●お産者度 男性 (16.56年 → 17.19年) 現状値:17年度 ●お産者度 女性 (19.59年 → 20.84年) 同上 ●福祉課養育助養成人数 (0人 → 20人) ※H27年度 ●訪問理美容の実施件数 (0件 → 150件) ●オシャレ講座参加者数 (0人 → 200人) ●1名以上の防災士を配置する行政区数 (18区 → 30区) ●地域防災訓練参加者数 (6,900人 → 7,000人)
<p>基本目標4 様々な世代の町民が元気に安心して暮らせる環境を整備する</p> <ul style="list-style-type: none"> ●気軽にスポーツを楽しめる環境が整備されていると思う人の割合 [26年度] 37% → [31年度] 50% ●高齢者が自立していきいきと暮らしていると思う人の割合 [26年度] 36% → [31年度] 50% ●防災対策が進んでいると思う人の割合 [26年度] 51% → [31年度] 60% 		

4-5 小山町都市計画マスタープラン(改訂計画)(2015~2035) 平成 27 年 3 月

■将来都市構造■

<目標>

各地域（小山・足柄・北郷・須走）で、市街化区域の整備・環境向上を図り、魅力的でコンパクトな市街地を形成するとともに、各地域の連携を強化していきます。

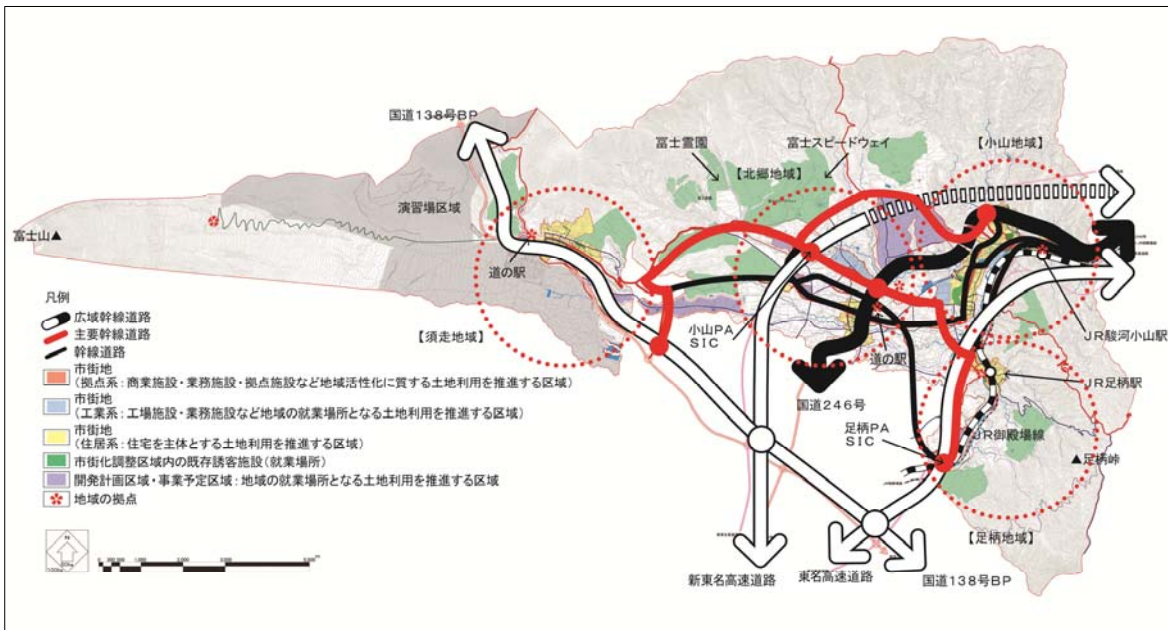
<都市構造>

新東名高速道路の開通と共に、北郷地域に（仮称）小山パーキングエリアとスマートインターチェンジ（以下、小山PASIC）が設置され、本町と国土幹線道路との連絡が飛躍的に向上します。

首都圏・県央・関西圏との連絡が容易になり、富士箱根方面や町内ゴルフ場などのレクリエーション施設へのアクセスが向上します。

小山PASICを中心に、町内の各地域（小山・足柄・北郷・須走）との連絡道路を主要幹線道路に位置づけ、町内交通の円滑化を図り、各地域ともに小学校区程度の市街化区域で、歩いて生活できるコンパクトで安全・安心な市街地を形成するとともに、各地域の連携を強化していきます。

既成市街地（市街化区域）は、未利用地の宅地化、空き家等の集約・再宅地化により住宅地としての環境を向上するとともに、各地域で「魅力の創出」を図ります。



<主要幹線道路の役割>

③ 新東名小山PASICと
国道138号BPを結ぶ幹線道路

① 新東名小山PASICと
国道246号を結ぶ幹線道路

② 新東名小山PASICと
東名足柄SASICを結ぶ幹線道路

この3路線と国道246号などにより、
各地域間の連絡を向上する。

4-6 まちづくりに関する計画

(1) 観光資源の有効な利用上必要な建築物の建築又は建設の用に供する目的で行う開発行為の運用基準(都市計画法第34条第2号運用基準(案))

<観光資源の指定>

観光立国推進基本法(平成18年法律第117号)第13条に規定する史跡、名勝、天然記念物等の文化財、歴史的風土、優れた自然の風景地、良好な景観、温泉その他文化、産業等に関する観光資源又は年間観光客30万人以上が見込まれる観光施設のうちから町が表に掲げるものを観光資源として指定する。

項目	観光資源
史跡、名勝、天然記念物等の文化財	・富士山須走口登山道
優れた自然の風景地、良好な景観	・富士山を望む優れた眺望地、自然公園法に規定する富士箱根伊豆国立公園金時山
温泉法に基づく温泉	・富士山を望む優れた眺望地、あしがら温泉
年間観光客30万人以上が見込まれる観光施設	・富士スピードウェイ ・日本さくら名所100選 富士霊園

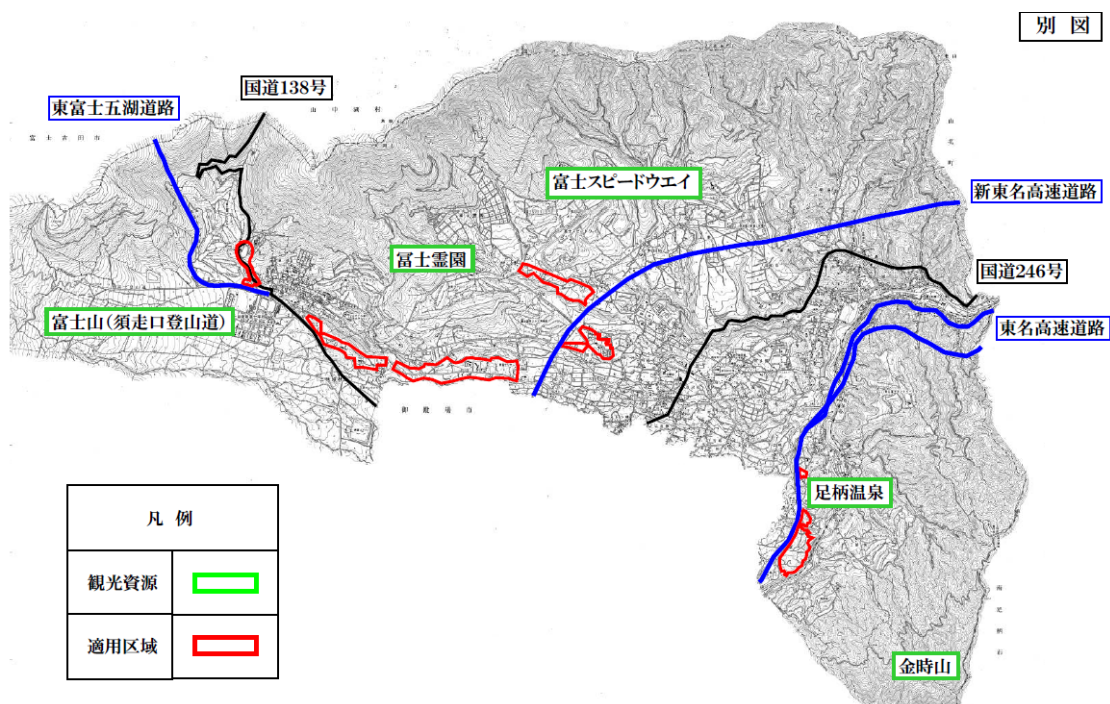
<対象となる有効な利用上必要な建築物>

○建築物の位置

- ・小山町景観計画及び小山町景観条例(平成27年小山町条例第25号)に規定する景観形成重点地区に指定した区域又は景観形成重点地区の候補地
- ・景観資源に隣接又は近接する区域のうち図により町が指定した区域

○建築物の用途

観光資源の有効な利用上必要な建築物の用途は、観光資源周辺地区の区分に応じ、それぞれ当該区分に掲げる施設のいずれかであること。ただし、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号)第2条各項に規定する営業を行う施設に該当する施設を除く。



(2) 「内陸のフロンティア」を拓く取組 平成 28 年 2 月

■基本目標■

1. 防災・減災機能の充実・強化
2. 地域資源を活用した新しい産業の創出・集積
3. 新しいライフスタイルの実現の場の創出
4. 暮らしを支える基盤の整備

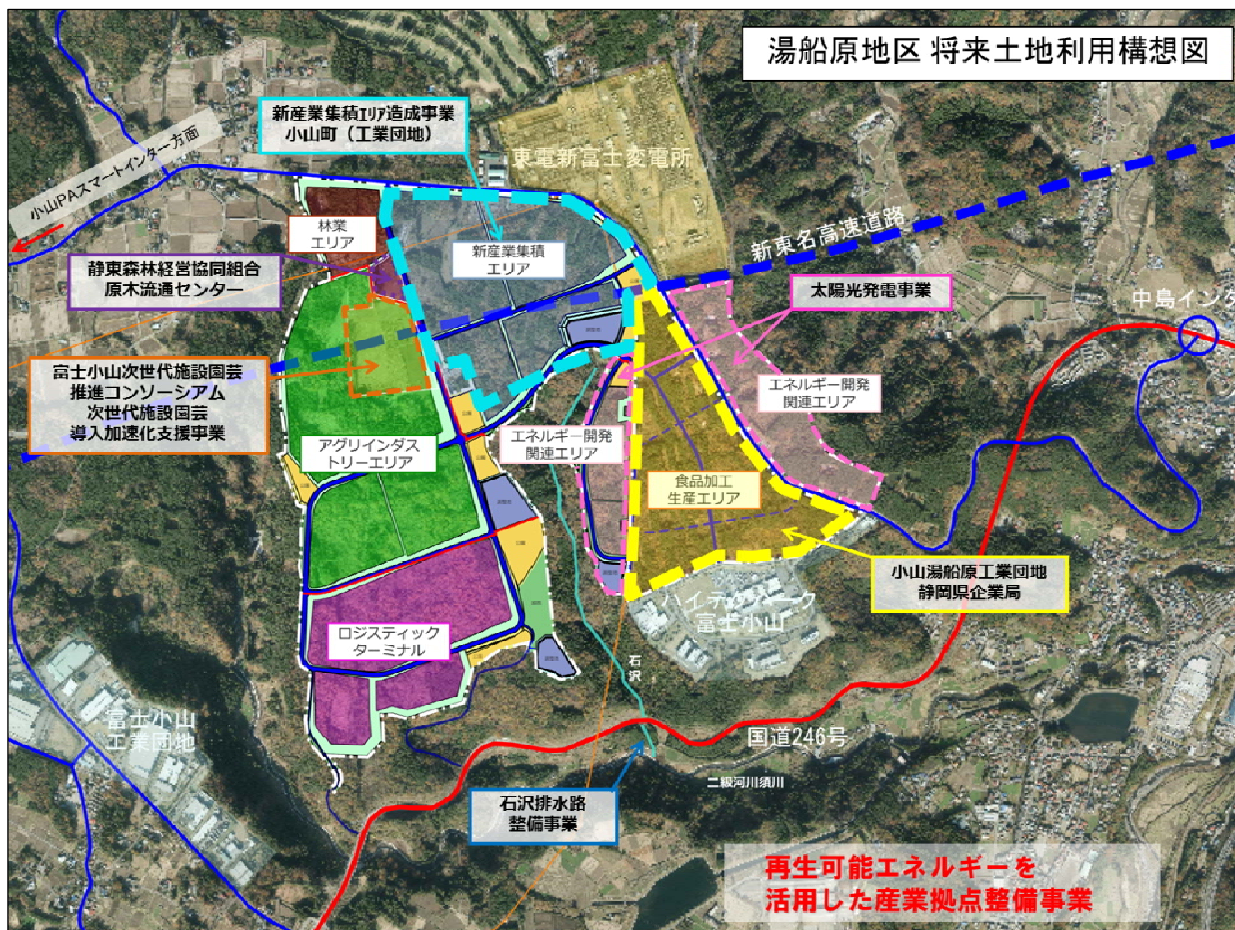
■内陸フロンティア推進区域(小山町内の区域)■

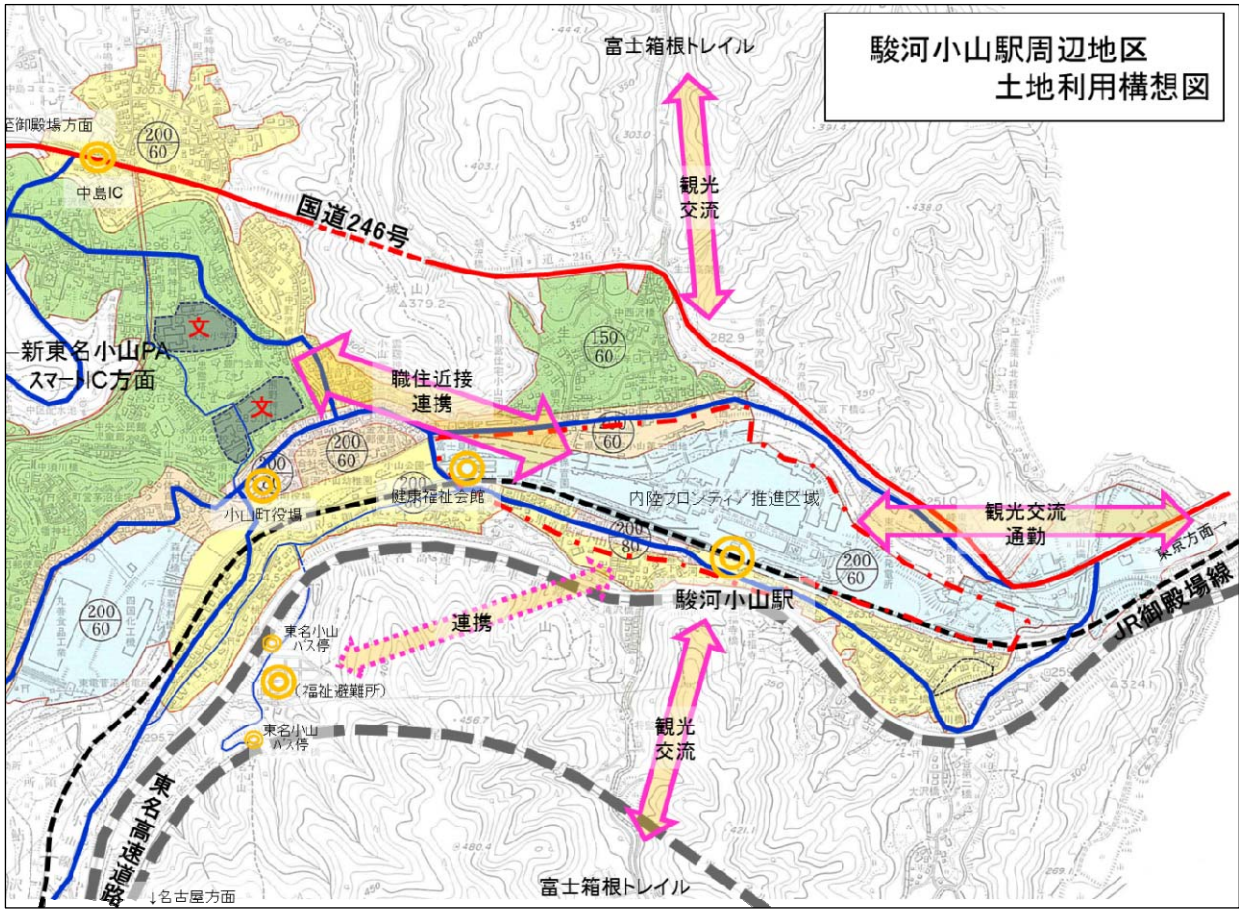
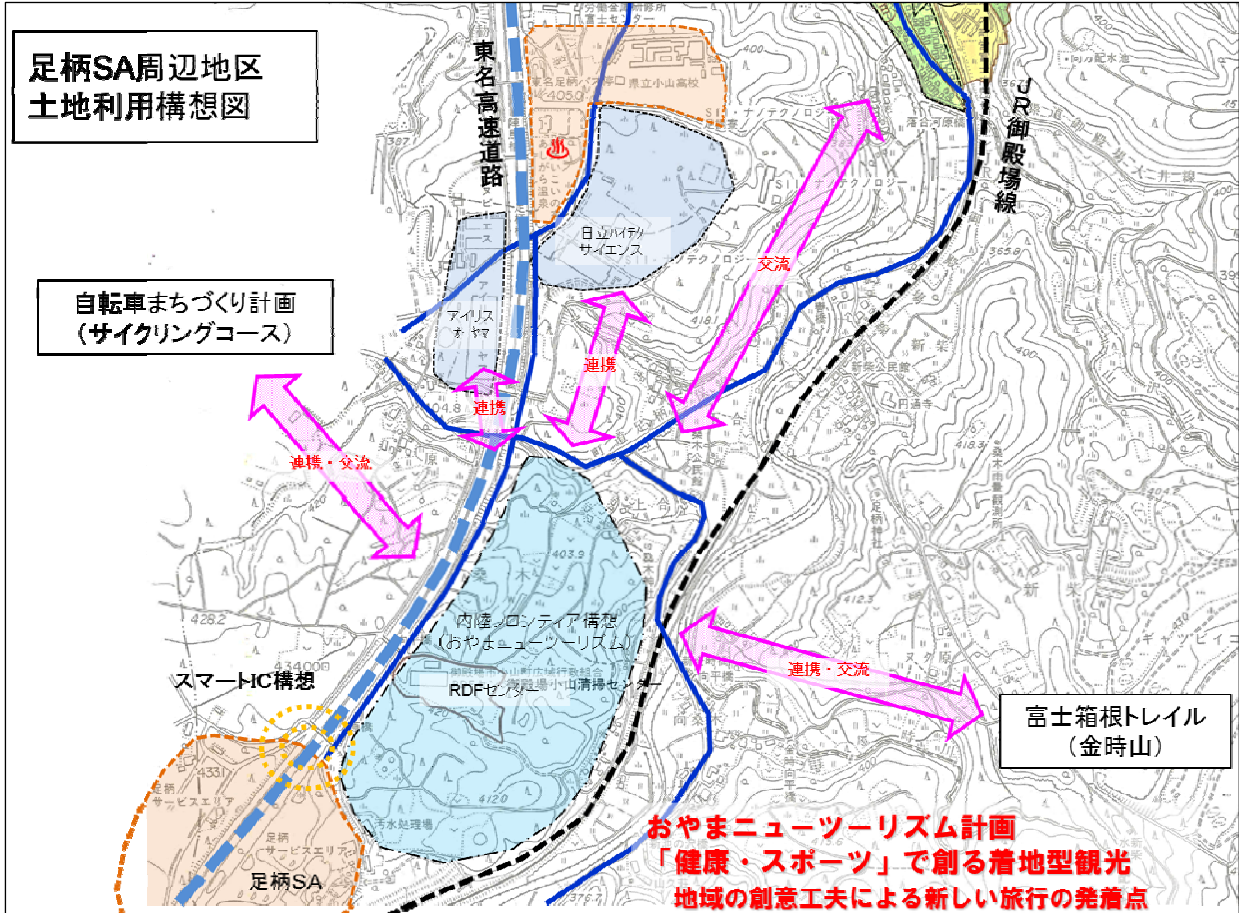
富士のふもとに「三来拠点」

3つの未来がはじまるまち・おやま

- (仮称) 小山パーキングエリア・スマートインターを活用した地域産業集積事業推進区域
- 再生可能エネルギーを活用した産業拠点整備事業推進区域
- 東名高速道路足柄サービスエリア周辺を広域都市交流拠点とした土地利用事業推進区域
- 生活と自然が調和した「富士小山わさび平地区」推進区域
- 南藤曲地区「家・庭一体の住まいづくり」推進区域
- 富士山の眺望を活かした駿河小山駅周辺活性化事業推進区域







4-7 その他関連計画

(1) 小山町高齢者保健福祉計画及び第6期介護保険事業計画(平成27~29年度) 平成27年3月

“ゆったり すこやか まごころあふれる郷づくり”

【公共交通に関する記載の抜粋】

■生きがい対策と支えあいの体制づくり■

高齢者がいきいきと自立した生活を確保できるよう、生きがい活動や交流活動に積極的に参加し、**すべての町民が共に支えあう**、豊かな福祉のまちづくりを進めます。

- 高齢者等の利用が多い鉄道やバスなどの公共交通のバリアフリー化
- 低床バス等の導入、バス路線の確保

(2) 小山町観光振興計画(2015~2020) 平成27年3月

約430万人(平成25年度)⇒500万人(平成32年度)

“小山町へおいで！ 世界から” 観光交流500万人プログラム

【公共交通に関する記載の抜粋】

■観光インフラ整備プログラム■

●観光交通基盤の整備・活用

- ・季節運行バスの利便性向上

登山バスやハイキングバスの利便性を高めるため、ルートやダイヤ、停留所位置などの見直しを図ります。

- ・小山PA/足柄SA周辺の整備

本町の新たな玄関口となる小山PAのSIC周辺において、観光振興につながる土地利用を検討し、宿泊機能や商業機能などの充実に努めます。

足柄SAに開設予定のSIC周辺において、観光振興につながる土地利用を検討します。

- ・ユニバーサルデザイン化の推進

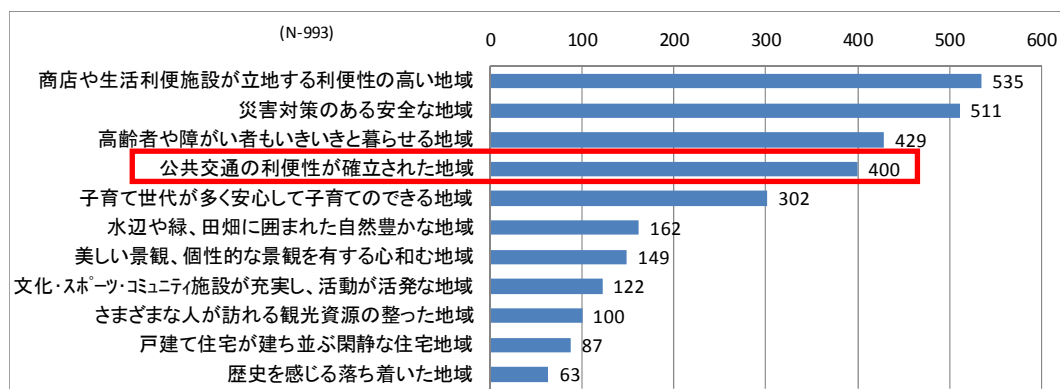
観光施設や観光周遊ルート上にあるトイレや休憩施設、案内掲示板などについて、ユニバーサルデザイン化を進めます。

4-8 地域のまちづくり計画

(1) 成美地域金太郎計画 2020 平成26年3月【※成美地域金太郎計画 2020 推進協議会】



○アンケート結果（地域のために取り組むべき方向性）



(2) 明倫地域金太郎計画 2020 平成27年3月【※明倫地域金太郎計画推進協議会】

計画の方針

(方針1) 行動する明倫地域づくり

2020年を目指して、地域住民が主体となり、地域を明るく元気にするため、行動を起こします。

(方針2) 住民コミュニティが活発な明倫地域づくり

明倫地域に居住する住民同士が、普段から顔見知りとなり、楽しく交流し、いざというときはみんなでお助け合えることができるコミュニティが活発な地域づくりに取り組みます。

(方針3) 地域の資源を大切に、元気なまちづくりに活かす

明倫地域には、谷戸山や用水路、歴史ある神社仏閣や道祖神等の歴史、明倫小学校を中心とした住宅地など優れた資源が多く存在します。

これらの資源を大切に保全するとともに、健康ウォーキングやハイキングなどを通じて、地域の元気づくりを活かします。

目指す地域の将来像と具体的活動計画の内容

みんなで検討した内容を基に、明倫地域が目指すべき将来像と、具体的な活動の取り組み内容は以下のようになります。

1 災害対策のある安全な地域

①安全安心な道が整ったまち

- ・災害発生時に緊急車両が入り、活動しやすい道路づくり
- ・安全安心な通学路の整備と地域の見守り活動体制づくり
- ・地域の基盤をつくる道路のネットワーク計画

②明倫小学校を拠点とした防災機能が充実したまち

- ・平常時における小学校との連携強化
- ・災害救援物資搭載車両ならびに、自衛隊などの救援車両が入れる道路の整備
- ・区民が安心して過ごせる備蓄（食料・飲料・日用品）の充実と適正な管理

③平常時の地域コミュニティが育む安心安全なまち

- ・イベント等による、地域住民の顔が見える交流活動
- ・災害時に、近所の災害時要援護者（お年寄り、障がい者など）を支援できる体制づくり

2 商店や生活利便施設が立地する利便性の高い地域

①何でもそろい、便利に生活できるまち

- ・住宅地、商業・業務地、公共用地に農地等、将来を見据えた土地利用計画づくり
- ・必要な商品が何でもそろい、町内でも有数の利便性が高いまちづくり（店舗誘致）
- ・子どもから高齢者まで、誰もが住みたくするまちづくり

②地産地消を推進するまち

- ・地元農家が、公民館やスーパーなどの広場を活用した朝市の開催（土曜日など）
- ・子どもたちが、地域の特産品づくりに参加し、地域の農業を理解し、後世に伝えていく

3 水辺や緑、田畑に囲まれた自然豊かな地域

①歴史と自然環境が楽しめるウォーキングのできるまち

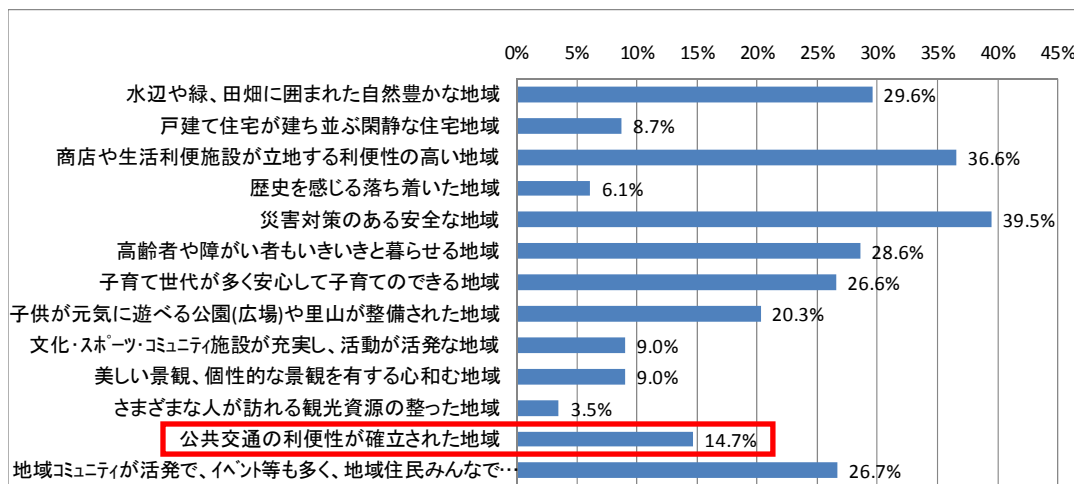
- ・せせらぎの音を聴きながら、歴史、自然を巡るウォーキングコースの指定
- ・住民の心と身体の健康をつくる一万歩ウォーキングコースの指定
- ・道祖神巡りコースの指定
- ・ウォーキング（歴史・自然）ガイドの育成
- ・目的に合わせたコースごとのマップづくり（含むイラストや解説）
- ・多様な看板づくり（コース、名所、解説、距離表示、スタート、中継点等の情報）
- ・四季折々の自然が楽しめる谷戸林（森林）公園づくり（展望広場、森で遊べる場所づくり、紅葉が楽しめる場所の整備ほか）

②水辺とホタルを活かしたまち

- ・清らかな湧水池と水音の響く水辺の保全と整備
- ・水量が多く流れが急な場所の安全対策
- ・見学できる湧水池の案内（個人宅でも許可が得られた所は見学ができるようにする）
- ・まちなかにホタルが舞い、多様な生物と共生できるまちづくり
- ・ホタルが毎年見られるように、カワニナやホタルの養殖を研究・実践する（保全活動）



○アンケート結果（地域のために取り組むべき方向性）

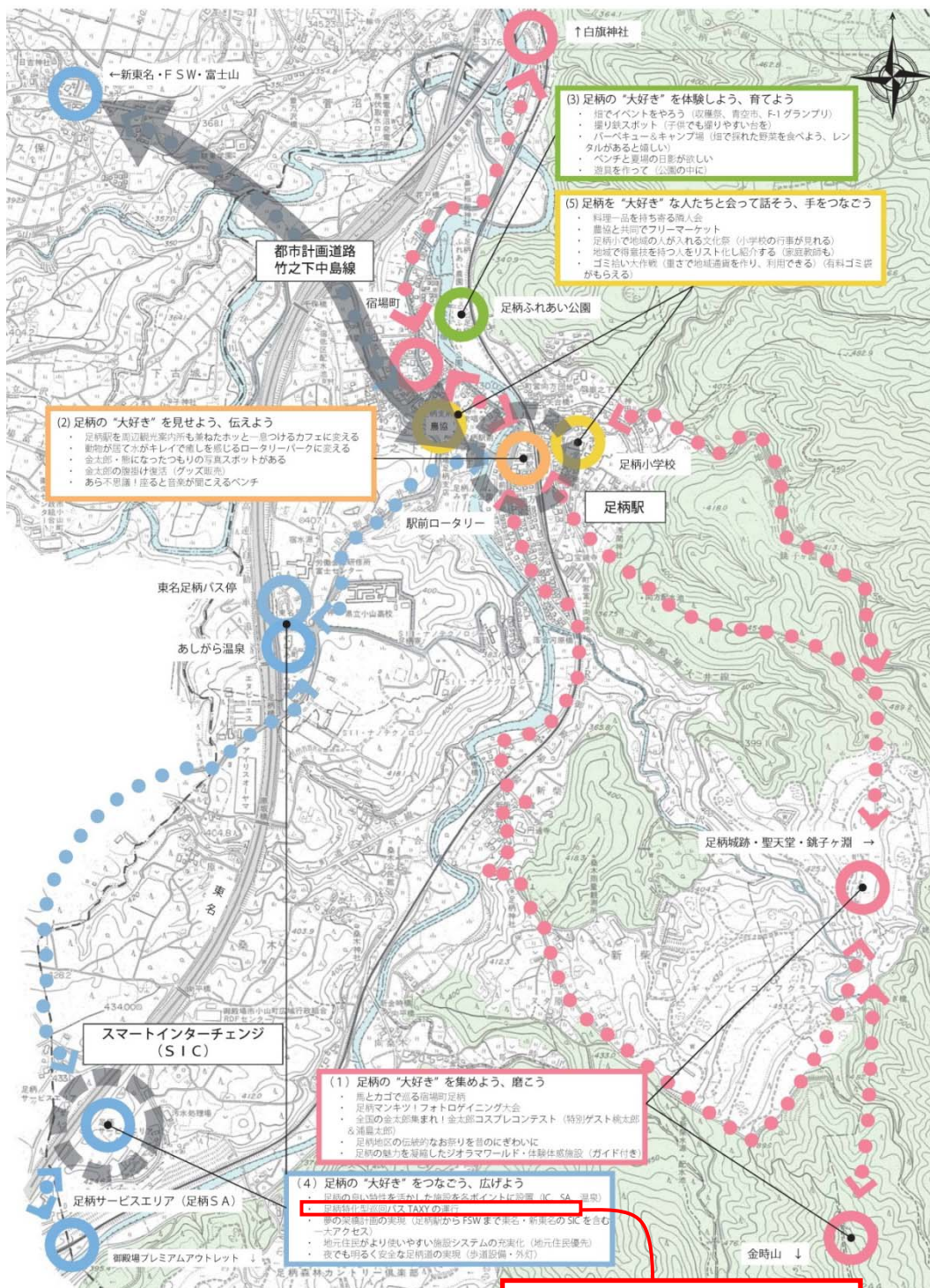


(3) 足柄地域金太郎計画 2020 平成27年3月【※足柄地域金太郎計画推進協議会】

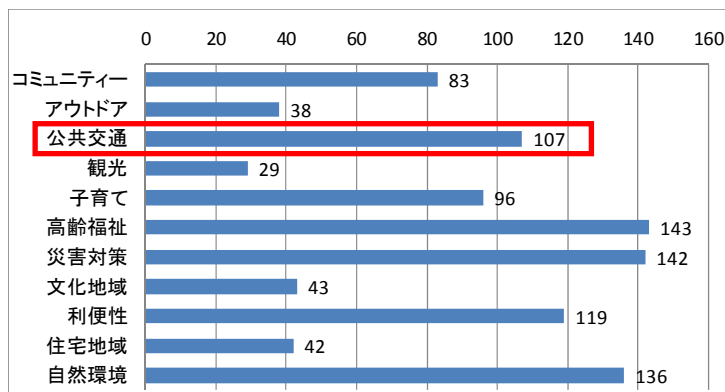
『足柄は、土地柄、人柄、今ここから!』

さあ、足柄の皆で集まって、
足柄の“大好き”を楽しもう、育てよう、分け合おう

- (1) 足柄の“大好き”を集めよう、磨こう
- (2) 足柄の“大好き”を見せよう、伝えよう
- (3) 足柄の“大好き”を体験しよう、育てよう
- (4) 足柄の“大好き”をつなごう、広げよう
- (5) 足柄の“大好き”な人たちと会って話そう、手をつなごう



○アンケート結果（地域の生活利便性（買い物や公共交通の利便性）を高めるための施策）



(4) 北郷地域金太郎計画 2020 平成27年3月【※北郷地域金太郎計画推進協議会】

いちばん暮らしやすいふるさと 北郷

1 豊かな自然を次世代へ

富士山の眺望・豊かな水・穏やかな田園風景など、北郷地域の素晴らしい自然を守り、育み、活用し、自然の豊かさを大切に思う心を、次世代に引き継いでいきましょう。また、穏やかな風景を育んできた歴史や伝統を守り、情報として発信していきましょう。

具体的な活動案

- ①富士山の眺望を生かした地域景観づくり
- ②穏やかな田園風景などの保全
- ③歴史や伝統の継承
- ④“(仮称)北郷ふるさとマップ”の作成と活用



3 交流によるにぎわいづくり

北郷地域で、すでに行っている交流の機会を充実させるとともに、地域外の人々との交流の機会も創り、活気とにぎわいがあふれる地域にしていきたいと思います。

具体的な活動案

- ①従来からの“集い”の充実
- ②“集い”を住民主体で開催
- ③“特産品”の情報発信
- ④“集い”の魅力の情報発信



2 暮らしやすさを育む

子どもからお年寄りまで誰とでも気軽に声をかけ合える、安心・安全な地域づくりにみんなで取り組み、買物やバス交通などの利便性についてみんなで考え、暮らしやすさを育んでいきましょう。

具体的な活動案

- ①“北郷あいさつどおり”の周知
- ②“見まもり隊”の結成
- ③ゾーン30の指定（歩道、街灯の整備）
- ④公共交通等の利便性向上
- ⑤買物環境充実の検討



4 健康でいきいき・長生き

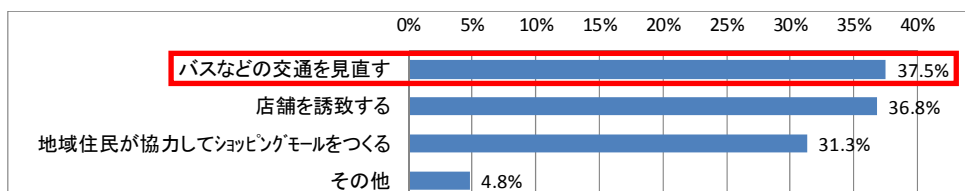
北郷地域で多世代が一緒に暮らす強みを生かし、家族全員がお互いを気づかい、健康への意識を高めましょう。健康を保つために、地域の集いや活動に積極的に参加しましょう。

具体的な活動案

- ①“集い”や活動への積極的な参加
- ②ウォーキングなど、体を動かす場づくり
- ③みんなで楽しく食べる場づくり



○アンケート結果（地域の生活利便性（買い物や公共交通の利便性）を高めるための施策）



(5) 須走地域金太郎計画 2020 平成27年3月【※須走まちづくり推進協議会】

将来像		目 標		
す・ば・ら・し・き 須 走 富士山にいだかれ、恵みを大切にしたい豊かなふれあいが、人を輝かせるまち	す 住むことが 楽しい	“住みたい” 気持ちを抱けるまち ・須走暮らしの魅力体験、発信 ・富士学校関係者の定住促進	“住み続けたい” 気持ちが育つまち ・魅力的な生活拠点の形成 ・地域ぐるみで子育て支援 ・健康・医療サービスの利便性向上 ・幼保小中（学校）連携	暮らしの安全・安心を 高める ・顔の見える地域づくり ・富士学校や他の自治体等との協力による災害対応、救急医療の体制構築 ・備蓄など災害への備え ・生活必需品全般をストックできるスーパー等の誘致
	ば 場の力で 観光・交流	世界遺産のまち須走を アピール ・須走口富士登山の再興 ・国道 138 号 IC 周辺玄関口機能の充実 ・本通りの散策機能強化 ・道の駅、浅間神社、本通りの回遊性強化	須走の資源の 磨き上げ ・立山、豊富な水等自然や歴史資源の活用 ・公園等の有効活用	新たな観光交流 資源の創出 ・新たなイベントの創出 ・市民活動や起業等チャレンジ活動への支援
	ら 来訪しやすさ 向上	広域圏での存在感 向上 ・ぐるり富士山風景街道など広域連携事業への参画 ・富士学校等での既存広域集客イベントの活用	広域交通網整備に 併せた集客・誘導 ・道の駅すばしりの活用 ・新東名高速道路御殿場 IC、(仮) 小山スマート IC、及び R138 号からの誘導機能充実	情報発信力の 向上 ・マスコミのフル活用 ・ホームページ、SNS による情報発信強化 ・富士学校関係者への継続的な情報提供、口コミ活用
	し 仕組みを 整える	域内経済循環の 構築 ・イベントなどでの機会損失を減らす連携体制 ・新規開業者の誘致 ・地製、地消商品の開発	住機能と観光機能の 調和 ・ゾーニングに基づく計画的土地利用 ・生活拠点エリアの計画的な形成	緊急時対応体制の 充実 ・災害初動時の適切な判断 ・情報提供、避難誘導が可能な体制 ・富士山噴火時の緊急避難体制の整備（ヘリ避難、シェルター整備等） ・ボランティアの受入体制整備
	き 協働で 進める	まちづくり推進協議会 の効果的な運営 ・須走地域内の地域活動団体間の連携体制構築、強化 ・総合計画の進行管理 ・まちづくり事業の優先順位づけ、戦略的展開に向けた企画、調整	地域内の合意形成力の 向上 ・まちづくり情報の共有 ・まちづくりリテラシーの育成 ・住民のニーズ、ウォンツの把握	

4-9 御殿場市地域公共交通網形成計画 平成 28 年 3 月 (予定)

■基本理念■

**地域の活性化と、日常生活の安全・安心に寄与し
将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築**

■計画の基本方針■

＜まちづくりとの一体性の確保＞

少子高齢化が進行するなか、子どもから高齢者まで幅広い世代が安全で安心に暮らすことのできる都市を目指すために、また、交流都市の実現と地域の活性化に寄与するために、市民や観光客等によって移動しやすく、将来にわたって持続可能な公共交通の確保について、まちづくりと一体となって取り組みます。

＜地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成＞

JR 御殿場線の沿線地域である御殿場地区、富士岡地区では、鉄道駅等を交通拠点とし、交通拠点での鉄道や路線バスの乗降・乗り継ぎが効率的でわかりやすい公共交通ネットワークを構築するほか、市郊外部の高根地区、玉穂地区、原里地区、印野地区では、道路整備状況を加味した上で、地域拠点や交通拠点と連携する路線バス網の構築を図るとともに、公共交通空白地域などの路線バス網の形成が困難な地域では、新たな公共交通システムを導入するなど、地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通網の形成を図ります。

＜市民を含む関係者の連携＞

地域公共交通は、市民の通勤や通学、買い物や通院など、日常生活に必要な移動手段であるほか、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産としての役割も有していることから、地域公共交通ネットワークの形成には、市民ニーズを的確に反映させるだけでなく、市民や企業等の関係者の地域公共交通への積極的・継続的な関与を推進するとともに、地域公共交通に対する理解と利用促進を図ります。

■計画の目標と施策■

＜公共交通空白地域の解消＞

- ・公共交通空白地域の解消を図るための新たな公共交通システムの実証運行と、本運行に向けての検証を実施します。また、その結果を基に、市内の他の公共交通空白地域対応や、福祉施策等と連携の上、交通弱者対策のための新たな公共交通システムの導入可能性の検討を行います。

■計画の目標と施策■

<路線バスネットワークの充実>

- ・日常生活交通バス路線の確保維持を図るとともに、支線系統を中心に、地域拠点、観光拠点、産業拠点の連携を強化するための地域特性に応じたバス路線の再編や新設の検討を実施します。
 - 小山高校線・正倉線・上野線・富士霊園線：小山町と御殿場市を跨ぐ日常生活交通路線として確保維持を図る
 - 駿河小山線・河口湖線：広域的な交流ネットワークを形成し、市バス路線網の基幹となる地域間幹線系統として確保維持を図る
 - 富士学校線：河口湖線とともに、日常生活交通路線として確保維持を図る

<交通結節点での利便性向上>

- ・バス停施設やベンチ等整備促進により、路線バスの待合環境を改善します。
- ・路線バスの乗り継ぎや待合施設としての公共施設等の活用と、路線乗り入れを検討します。
- ・御殿場駅周辺等の交通拠点における交通広場整備と、パーク・アンド・ライド駐車場の整備の検討を行います。

<公共交通に関する情報提供の充実>

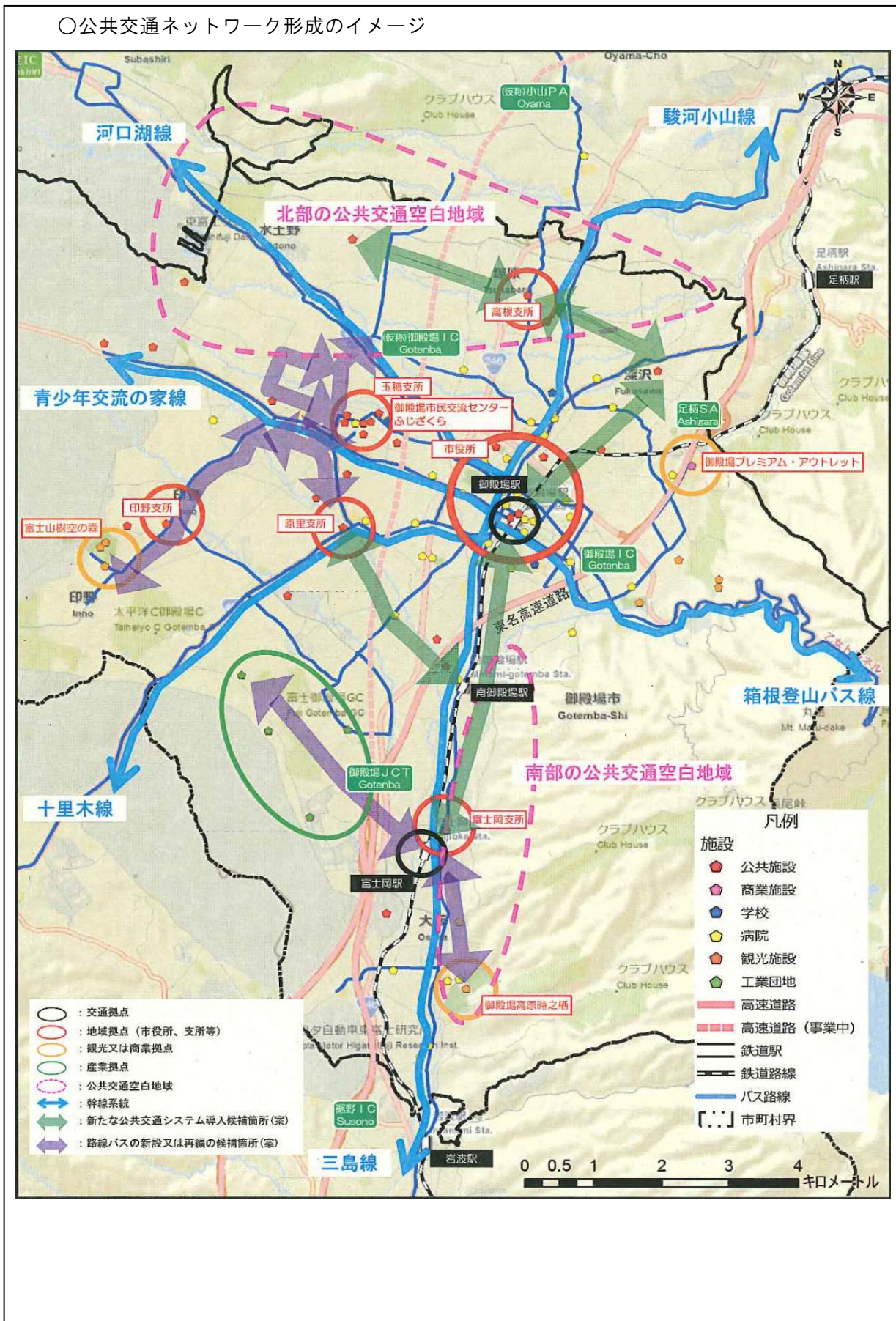
- ・バス路線の運行経路や乗り継ぎ場所、割引サービス等を掲載した総合的な地域公共交通マップの作成を行います。
- ・公共施設や観光、商業施設案内等で、バス経路や時刻表等の公共交通利用案内の併記を促進します。
- ・外国人観光客等の公共交通利用に対応するために、案内情報の多言語化を促進します。

<公共交通遺児に関する理解促進と自発的利用意識の醸成>

- ・公共交通のニーズ把握のための地域住民参加型のワークショップや意見交換会を実施します。
- ・地域住民の実態やニーズ等を把握するためのアンケート調査を実施します。
- ・学校や各種団体等でのバスの乗り方教室の開催や、企業等のノーカーデーを通じて公共交通利用を啓発します。

<身近な移動手段としての認知度の向上>

- ・バスの日（9月20日）を中心とした啓発活動を実施します。
- ・市広報紙やホームページ等の広報媒体を活用した、公共交通施策や公共交通整備内容等の周知を行います。



5. 他都市の事例

5-1 隣接市町村の事例

(1) 富士宮市

【富士宮市第2次地域公共交通総合連携計画(平成26年2月)】

“地域の実情に即した便利な生活交通の実現”

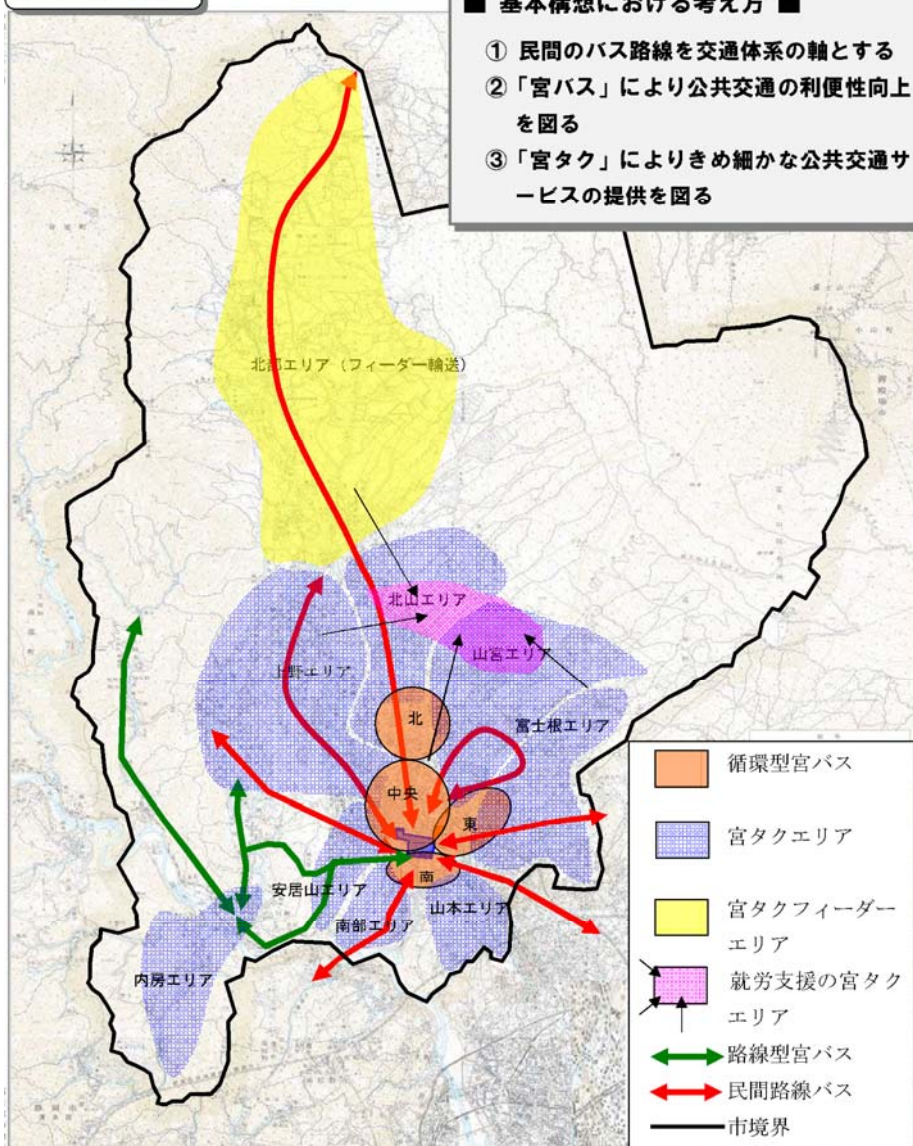
基本方針

1.誰もが利用できる公共交通網の維持	→
2.高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備	→
3.地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり	→
4.地域協働による、公共交通の利用環境の向上	→

目標

路線バス及び宮バスの運行を維持する
路線バスと宮バス・宮タクの連携及び宮タクの利便性向上によるきめ細かな公共交通サービスの提供を図る
各事業所・企業・団体などの支援受入態勢の充実を図る
市民・交通事業者・行政による連携を図り、地域協働推進事業を実施する

基本構想図



■市営公共交通サポーター制度

市営公共交通サポーター制度は、市営公共交通（宮バス・宮タク）を支援・応援していただける市内の商店、病院（第1事業者）、自治会（第2事業者）等の団体に、市営公共交通の安定的な運営と運行を支えるサポーターになっていただくもの。

サポーターには宮バス・宮タクで利用できるお得な市営公共交通サービス券（1枚100円のサービス券を12枚セットで1,000円）販売。

●サービス券の利用

- ・1,000円以上の買物に対して100円のサービス券
- ・宮バス・宮タクで通院している方へのサービス券
- ・自治会活動に対するお礼としてのサービス券
- ・地域の祭等の景品としてのサービス券

●サービス券は有効期限内であれば、宮バス・宮タクの運賃を支払う際、金券として利用できる。

●サポーター登録した団体には

市営公共交通サービス券「100円券12枚綴り1,200円分」を1,000円で販売。

○サービス券の有効期限は販売日から6ヶ月後の末日までです。払戻しは一切できない

○サービス券の配布方法について

（商店、病院等の経営をしている事業者）

原則として、1,000円の支払に対して1枚（100円分）のサービス券を配布できるものとする。

1件当たりの配布枚数上限は各事業者で定めることができる。

（自治会等の営利を目的としない団体）

自治会等が行う活動（清掃運動等）の対価として、サービス券を配布できるものとする。

1件当たりの配布枚数は自治会等の判断によるものとする。

●市営公共交通サポーターへのサービス

市が発行する時刻表やホームページでサポーターのお名前やサービス内容を紹介。

(2) 富士市

【富士市地域公共交通総合連携計画(2014～2020)】

■公共交通活性化・再生の目標

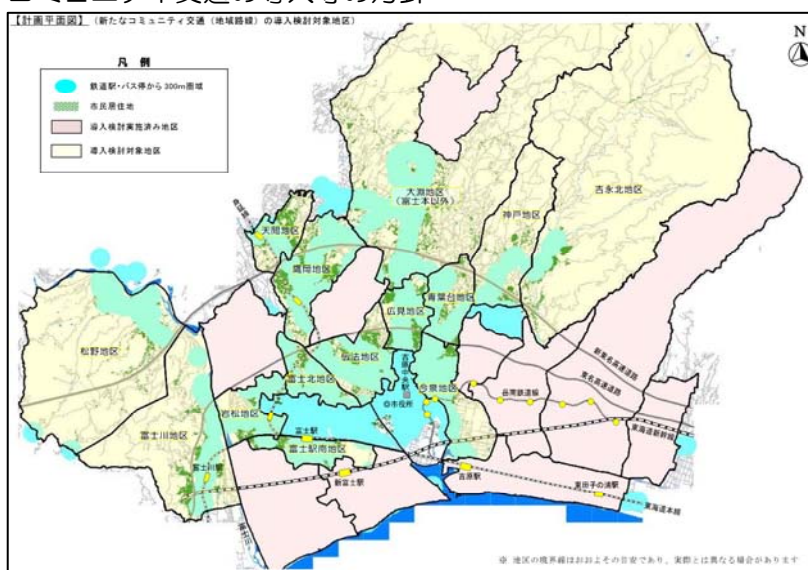
- 目標 1 公共交通利用可能エリアの拡大
- 目標 2 安全・安心で質の高い運送サービスの提供
- 目標 3 まちづくり施策等との連携の強化
- 目標 4 みんなで創り・育て・守る機運の醸成（協働事業）

〈視点 1〉各交通モードの役割分担による公共交通網の再構築

〈視点 2〉パートナーシップに基づく路線バス網の見直し



〈視点 3〉コミュニティ交通の導入等の方針



5-2 施策展開の参考事例

(1) 住民等のサポートの例

【かしてつバス・住民参加によるサポーター制度等】石岡市

<取り組みの経緯>

●かしてつバスネットワークニュース

平成 23 年 1 月 26 日 「かしてつバスネットワークニュース」を創刊

かしてつバス情報や地域の身近な情報を掲載

平成 27 年までに 16 回発行

●かしてつバス・サポーターズクラブ

年会費：一口 1,000 円（一口以上何口でも可）年度毎更新

会員特典：一日フリーきっぷの進呈（一口に 1 枚）

定期券の特別割引（通常より 10%引き）

かしてつバス・サポーターズクラブ会員募集!

かしてつ沿線地域公共交通戦略会議では、『かしてつバス』をみんなで応援し、地域の活性化とバス路線の維持確保を図ることを目的とした『かしてつバスサポーターズクラブ』を立ち上げました。

多くの皆様からのご応募をお待ちしております。

- ◆加入対象
かしてつバスを応援していただける方
- ◆会員期間
入会日から平成24年3月31日まで
(年度ごとの更新になります。)
- ◆年会費
一口1,000円(一口以上何口でも可)
- ◆会員特典
1日フリーきっぷの進呈(一口に1枚)、
定期券特別割引(通常より10%引き)等
- ◆申込方法
最寄りの定期券取扱所
- ① 関鉄グリーンバス 関石岡営業所
- ② 関鉄グリーンバス 関鉢田営業所
- ③ 関鉄グリーンバス 関柿岡営業所
- ④ お菓子処ながい (小川委託販売所)
- ⑤ 御菓子司吉田屋 (玉造委託販売所)

(窓口でお申し込みの場合は会員登録を即日発行いたします。)

※郵送によるお申し込みも受付けております。詳しくは事務局にお問合せください。

◆お問合せ
かしてつバス・サポーターズクラブ事務局
(関鉄グリーンバス本社内)
☎0299(35)3303
※定期券特別割引は平成23年4月1日以降分からの適用となります。

●かしてつバス応援団

沿線周辺の7つの高校がマスコットキャラクターを作成するなどの応援活動を実施

●バス専用道にアジサイを植栽（平成 24 年 10 月）

●スタンプラリー開催（平成 25 年 1 月 30 日～3 月 3 日）

●「かしてつ弁当」を開発

かしてつバス応援団の石岡商業高校の生徒がかしてつバスをPRするためかしてつ弁当を開発。1個500円にて販売。

かしてつ沿線地域の高校生
で組織する、かしてつバス
応援団のマスコット
『かしてつバスくん』
です。



(2) 観光利用の例

【地域のために、お客様のために、利用しやすい地域公共交通の構築(えちぜん鉄道)】中部運輸局資料

<取り組みの背景>

- ・えちぜん鉄道は、福井県の福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町の4市1町を通っており、「勝山永平寺線」と「三国芦原線」の2路線がある。
- ・えちぜん鉄道の前身である京福電気鉄道は、平成12年と13年に2度の列車衝突事故を起こした結果、鉄道全線が運行停止になり、バス代行輸送を行っていた（平成13年鉄道事業廃止届を提出）。バス代行輸送が行われる中で、沿線住民が鉄道の必要性を再認識し、鉄道の再生に向けた動きが活発となり、行政・政治を動かした。その結果、行政・民間・住民の株主構成からなる第3セクターとして、平成14年9月にえちぜん鉄道が設立された。

<観光地・温泉地との連携>

- ・えちぜん鉄道沿線には、東尋坊、永平寺、恐竜博物館、あわら温泉等、福井県の主要観光地が立地していることから、観光地・温泉地と連携し、観光客向けのお得なセット券を企画販売している。企画にあたっては、観光協会等の会議に参加し、積極的に連携を進めながら開発に取り組んでいる。また、最近では沿線や近隣市町の観光担当者及び福井観光コンベンションビューローとともに定期的な会議を開催している。会議の中で観光地・温泉地の周遊性を高める広域的な取り組みの必要性があがっており、検討を進めている。

ここがポイント



◇ 観光客視点のセット券！恐竜博物館入場券＋鉄道＋バス

恐竜博物館のセット券には、鉄道の日フリーきっぷや駅から施設までのバス切符、入場券が含まれている。また、通常電車で行くよりも割安に行けるような料金設定となっている。

(3) スクールバスの一元化

【バスの再編統合によるコミュニティバスとして一元化】五戸町ホームページ

<計画に至った背景と目的>

～町が抱える住民移動支援の主な三つの課題～

- ①生活路線維持に係る路線バス補助金が利用者減少に左右されるため、今後更なる負担が見込まれる。
- ②学校統合による新たなスクールバスの経費増加。
- ③自力で移動できる高齢者等の通院や買い物など、日常生活の移動支援。

そこで、これらの住民移動支援の課題を緩和し町の一体感を醸成し、活力のある住みよい町づくりを形成するために、地域間を結ぶ新しい公共交通体系の構築を目的とするものである。

＜計画の基本方針＞

- ①バスの再編統合を行い、コミュニティバスとして一元化した運行体制とする。
- ②現行の移動支援体制を維持した場合と同等の経費水準により、導入効果が最大限得られる計画とする。
- ③「赤字補填」ではなく「住民の喜ぶ意味のある負担」とする。
- ④倉石地区小学校統合と期を同じくする平成 25 年 4 月 1 日から導入する。



＜主な導入効果＞

- ①運行事業者の経営合理化等による減便、路線廃止等の影響を受けず、安定的な公共交通の確保ができる。
- ②路線新設による交通空白地帯の緩和と住民生活の活性化。
- ③スクールバスと路線バス、患者送迎バスの重複運行の解消と関連経費の合理化。
- ④町内全域低額通院運行サービスの実現。
- ⑤安価で分かりやすい料金設定による利便性の向上により、買物、通院等の利用増加を促し、商店街の賑わい創出が見込まれる。
- ⑥高校通学費や送迎従事等の保護者負担の大幅な軽減。（ただし、児童・生徒の通学時間帯における乗車については、健脚教育指導方針、一般利用者の状況等により乗車区域制限の検討を予定）
- ⑦マイカー利用の減少を促し、環境にやさしい町となる。

＜スクールバス＞

平成 25 年 4 月に統合となる倉石小学校児童と、平成 26 年 4 月に五戸小学校へ統合となる児童を中学生も含めて混乗し、全てコミュニティバスで通学できる計画です。

学校行事などにより追加運行が必要になる場合が考えられますが、学校側との事前調整を密に行い運行を行います。

なお、通学対応便は、休校等の学校の予定により運休や時間変更となる流動便があるため、一般の方が利用する際は、確認が必要となります。

(4) バスターミナルを活用したまちづくり

【庄内地域の高速バス停のターミナル化】東北運輸局資料

<運行事業者>

- ・庄内交通株式会社
- ・山交バス株式会社 等

<関係者・協力者>

- ・地元観光物産施設の協力（用地の提供等）

<導入の背景>

- ・庄内地域の観光客入込み数は平成14年度に961万人、平成15年度では1,128万人と増加傾向にあり、主に仙台方面の高速バス利用者が多い。
- ・鶴岡市内のバスターミナルまで行かなければ主な観光地へアクセスできない等の問題点があった。

<事業の概要>

- ・鶴岡IC（庄内観光物産館）バス停をターミナル化した。鶴岡・酒田・本荘⇄仙台線、鶴岡・酒田⇄山形線の高速バス、および鶴岡市内循環バスが停車。
- ・パークアンドライドの施設を備えた多機能な高速バス停。
- ・庄内観光物産館とあつみ温泉を結ぶ予約制乗合タクシー「あつみ温泉あい乗り号」が運行されている。また、湯田川温泉～庄内観光物産館～庄内空港を結ぶ予約制乗合タクシー「まっすぐタクシー」が運行されている。

<効果・成功の理由>

- ・地元観光物産施設の協力（用地の提供等）による交通結節点（バス・タクシーターミナル）の整備
 - 公共交通相互の乗継ぎ円滑化・利便性向上
 - 地域の協力の下での公共交通の利用促進

<周辺の代表的な観光地>

鳥海山、あつみ温泉、湯野浜温泉、湯殿山、月山、羽黒山、最上川舟下り等



○庄内観光物産館のバスターミナル（庄内観光物産館ホームページ）

(5) 定住促進を支援する公共交通

【春夏秋冬、蔵王町は自然の宝庫～利便性の向上が定住化のカギとなる～】町村週報(平成28年1月11日)

<蔵王町の背景>

蔵王町は、宮城県の南西部に位置し、標高 20m から 1,800m を超す丘陵地帯に農地が点在しているため、畑作や果樹、畜産が行われている。少子高齢化が進行する中、蔵王町においても人口は、10年間で約 6% の減少、高齢化率は約 32% となっている。人口の減少は町村生活の活力低下を招くばかりでなく、地域経済や町の財政基盤に大きな影響を及ぼすとともに、地域の存立基盤にも抱えある深刻な問題である。地元や周辺地域に就職して蔵王町に住みたい、豊かな自然のある蔵王町で子どもを産み育てたい、蔵王町に帰って生活したい、田舎暮らしを楽しみたい等のニーズに対応した事業を展開することにより、人口の流出や減少を抑制し、定住化を促進することが急務となっている。

<公共交通機関の利便性の維持・向上>

学生や高齢者が住みやすい居住環境として公共交通機関の利便性を向上させることは、定住化推進に向けて重要な要素である。

自家用車の普及や少子高齢化、過疎化の進行により現在の路線バスは、地方を中心にかなり苦しい運営状況に置かれており、路線バスを運営する会社のほとんどが赤字である。一方、地域の路線バスはマイカーを使わない高齢者や学生などの生活には欠かせない。路線が減れば利便性が悪くなってさらに人口が減り、地域の衰退に拍車がかかることが懸念される。

鉄道などが町の一部しか通っていない蔵王町においても、路線バスは貴重な公共交通機関である。一度廃止してしまうと復活させることは大変難しく、赤字路線として発送本数自体は減ったが、バス路線を維持するため、近隣市町と共同で運行費の一部を補助して、維持に努めている。

また、平成 17 年 12 月に JR 仙台駅・県庁と蔵王町・遠刈田温泉とを結ぶ高速バスの運行が始まり、1日 10 往復となっている。これによって、仙台圏への通学や通勤、別荘などからも容易に買い物などで利用できるようになり、利便性が格段に良くなった。仙台や関東圏からの観光客にも遠刈田温泉や観光地へのアクセス手段として利用され、運行によりさまざまな波及効果が現れている。



○町の宣伝を兼ねた「高速バス」

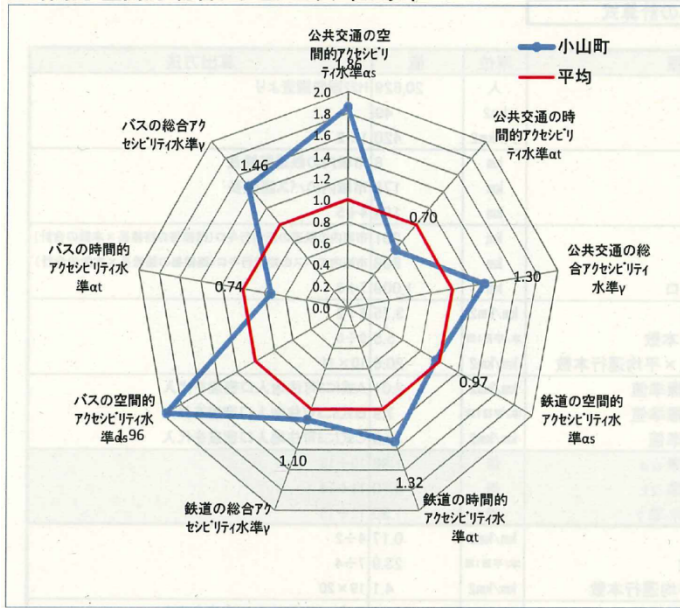
6. 地域公共交通の課題整理

6-1 公共交通の評価

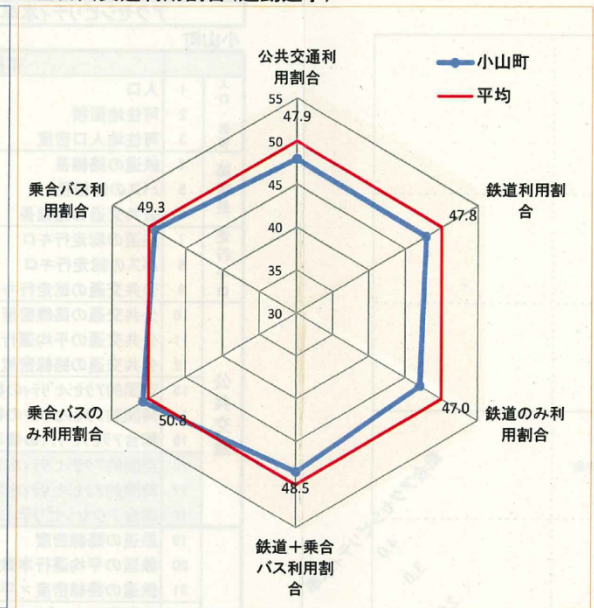
(1) アクセシビリティ指標

市町村ごとの公共交通（鉄道・バスの合成）のサービス水準について、定量的に比較するために国土交通省によって実施された「地域公共交通のサービスのアクセシビリティ指標（平成27年9月）」の結果から、本町は、バスの時間的アクセシビリティ水準が全国平均より劣っており、このため公共交通の時間的アクセシビリティ水準も低くなっている。また、通勤通学の公共交通利用割合は、全体的に全国平均をやや下回っている状況である。

■時間的・空間的・総合アクセシビリティの水準



■公共交通利用割合(通勤通学)



項目	指標	小山町	全国平均	1~3万人平均
空間的アクセシビリティ指標	鉄道駅平均アクセス距離	1398m	1009m	1273m
	鉄道路線密度	0.17km/km ²	0.19km/km ²	0.16km/km ²
	バス停平均アクセス距離	216m	195m	231m
	バス路線密度	3.57km/km ²	2.93km/km ²	1.98km/km ²
時間的アクセシビリティ指標	鉄道平均運行間隔	45分	35分	59分
	鉄道平均運行本数	24本/日	31本/日	18本/日
	バス平均運行間隔	235分	121分	141分
総合アクセシビリティ指標	バス平均運行本数	5本/日	9本/日	8本/日
	鉄道路線密度×平均運行本数	4.1km/km ²	10.1km/km ²	6.1km/km ²
	バス路線密度×平均運行本数	16.5km/km ²	35.7km/km ²	21.9km/km ²

項目	指標	小山町	全国平均	1~3万人平均
公共交通利用割合(通勤通学)	公共交通利用割合	9.2%	26.2%	9.5%
	鉄道利用割合	7.6%	23.7%	8.3%
	乗合バス利用割合	2.6%	6.1%	2.1%
	鉄道のみ利用割合	4.7%	18.9%	6.1%
<平成22年国勢調査に基づく>	乗合バスのみ利用割合	1.6%	2.4%	1.1%
	鉄道+乗合バス利用割合	1.0%	3.7%	1.0%
	鉄道+自家用車利用割合	1.8%	0.9%	1.1%

【指標の定義】

- 平均アクセス距離=1/2×√{(可住地面積/(π×駅×バス停数))}
 - 路線密度=鉄道・バス路線の路線長÷可住地面積
 - 平均運行間隔=18時間(6~24時)÷運行本数(平日)
 - 路線密度×平均運行本数=路線長×運行本数(平日)÷可住地面積
- ※鉄道路線はH23.7時点(国土数値情報)、鉄道運行本数はH25.1時点(駅すばあと)、バス路線、バス運行本数はH22.7時点(国土数値情報)に基づく。

(2) 重点活動地区(成美・明倫地区) 調査運行アンケート

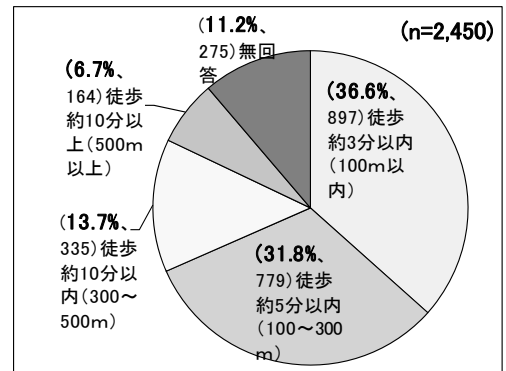
【調査概要】

- ・実施期間：配布—平成 27 年 6 月 30 日(自治区班長を通じて各戸へ2通配布、所領地区含む)
回収—平成 27 年 7 月 14 日(自治区班長へ提出後、各班長が役所へ提出)
- ・回収数：2,450 通

【調査結果】

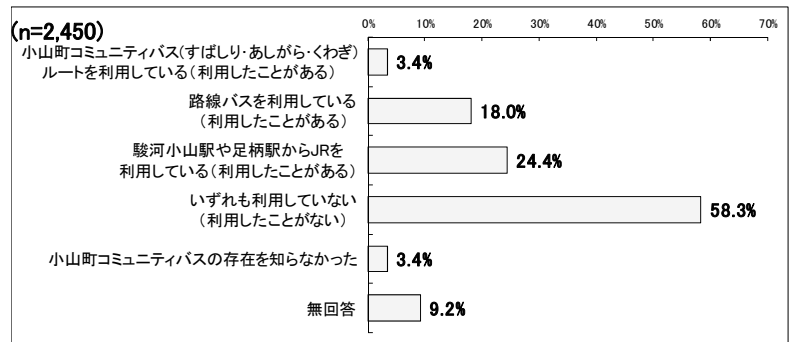
●自宅からバス停の距離

- ・約 37%の人が、自宅からの最寄バス停が徒歩 3 分(約 100m 以内)に配置されている。
- ・徒歩 5 分(約 300m 以内)にバス停がある人も含めると約 68%の人が徒歩圏でバスが利用できる。
- ・多くの人が利用できる範囲にバス停が配置されている。



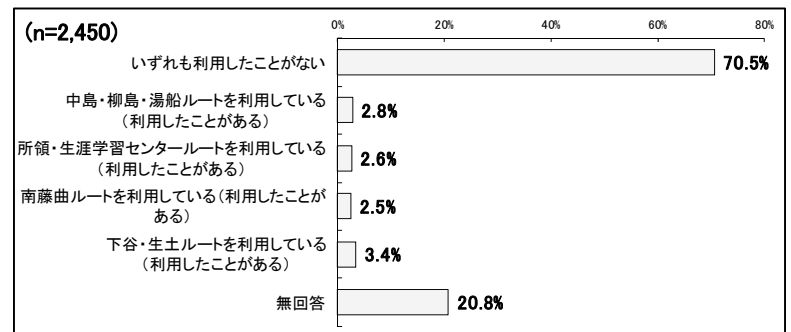
●公共交通の利用状況

- ・その他の公共交通を半年内に利用したことが無い人が約 58%となっている。
- ・路線バスを使ったことがある人は、約 18%、鉄道を利用したことがある人は約 24%となっている。
- ・コミュニティバスを利用したことがある人は、約 3%と無料調査運行と同じ程度の利用率となっている。



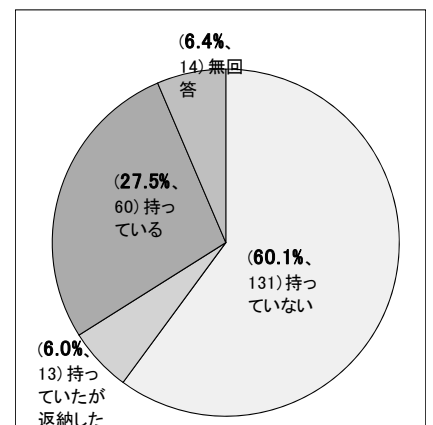
●無料調査運行の利用状況

- ・半年以内に無料調査運行を利用したことが無い人が約 70%となっている。
- ・利用したことがある人は、それぞれのルートで約 3%ずつとなっている。



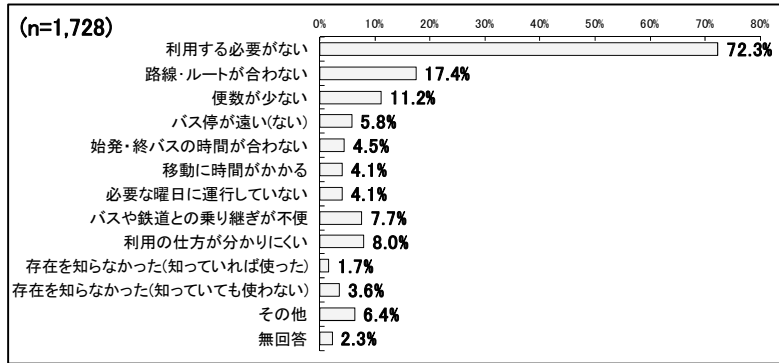
●運転免許の保有

- ・無料調査運行を実際に利用したことがある人は、約 60%の人が自動車の運転免許を持っていない方となっている。
- ・以前は自動車運転免許を持っていたが返納して今は持っていない人を含めると約 66%となり、自動車を運転できない人の移動手段となっている。



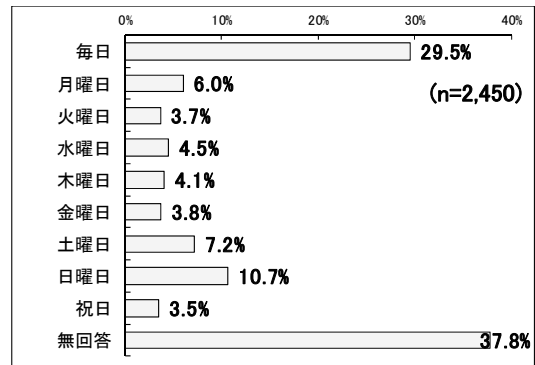
●**無料調査運行を利用しない理由**

- ・無料調査運行を利用しなかった理由として、利用する必要性が低かったことが約72%となっている。
- ・実際に乗る理由があっても、路線・ルートが合わない(約17%)、便数が少ない(約11%)、等によって利用されていない。



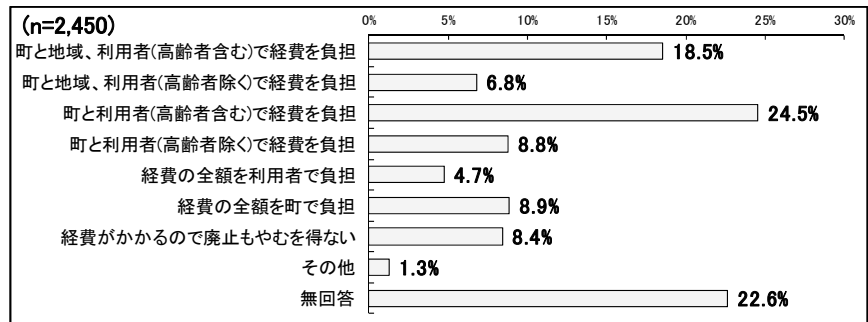
●**運行して欲しい曜日**

- ・無料調査運行が火曜日・木曜日・土曜日で運行されている。
- ・平日は4%前後で概ね同じ割合であるが、土曜日よりも日曜日の運行が求められている。



●**運行経費負担の考え方**

- ・公共交通として、町と高齢者を含む利用者での負担(約25%)や、地域も加えて負担(約19%)していくことが多くなっている。



(3) **重点活動地区(成美・明倫地区)利用者アンケート**

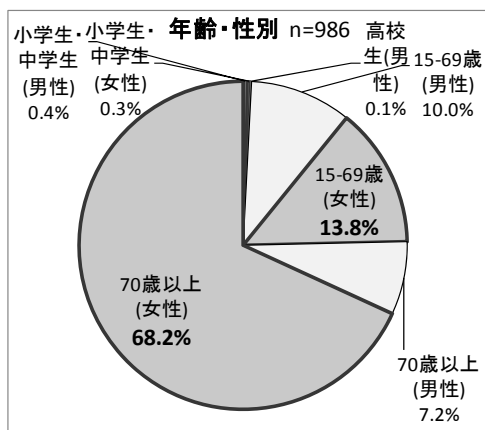
【調査概要】

項目	対象日	対象運行日数			利用者数・回収数	
		火曜日	木曜日	土曜日		
① 路線別乗降者数の計測	1) H26 年度利用者	H26 10月2日(木)～ H27 3月31日(火)	26	25	25	1,819
	2) H27 年度利用者	H27 4月2日(木)～ H27 7月30日(木)	17	18	17	1,128
② 利用者による調査票記入	1) 利用調査票	H26 10月2日(木)～ H27 7月30日(木)の提出数	43	43	42	1,297 (内利用日不明171)
	2) 利用者意向把握①	H26 10月2日(木)～ 10月16日(木)※の配布	2	3	2	110
	3) 利用者意向把握②	H26 12月2日(火)～ 12月13日(土)の配布	2	2	2	34
	4) 利用者意向把握③	H27 2月28日(土)～ 3月14日(土)の配布	2	2	3	27

H27 8月10日までに回収されたものまでを集計
 ※後日、運転手誤配布により利用者が提出されたものも集計

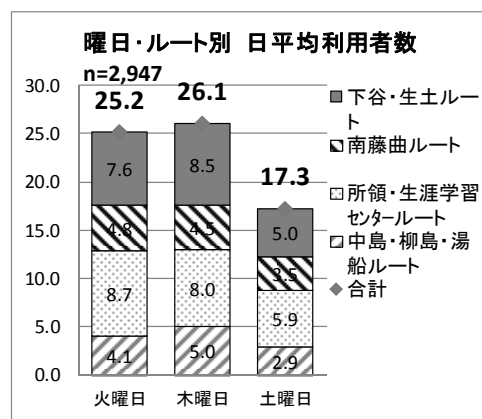
●利用者の年齢・性別

- ・利用者の多くは女性となっている。
- ・70歳以上の方の利用が非常に多くなっているが、幅広い年代の方に利用されている。



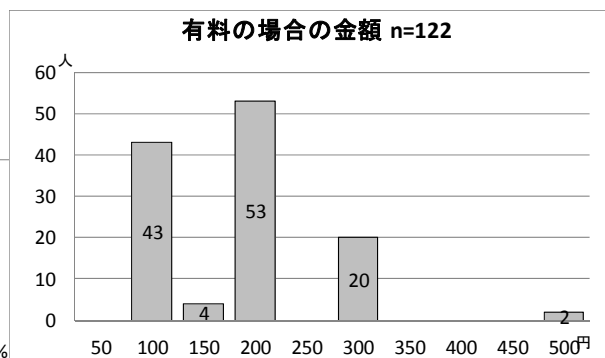
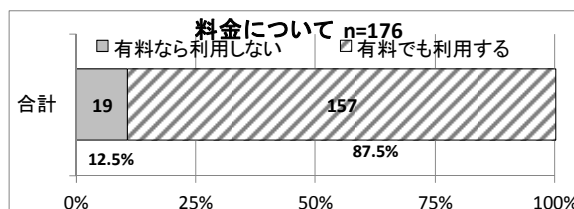
●曜日・ルート別の日平均利用者

- ・ルート毎の1週間の利用者数は「所領・学習センター」及び「下谷・生土」はおよそ21-23人となっている。
- ・「中島・柳島・湯船」及び「南藤曲」がおよそ12-13人となっている。
- ・平日の火曜日と木曜日は、25~26人/日となっており、土曜日は、約17人/日とやや少なくなっている。



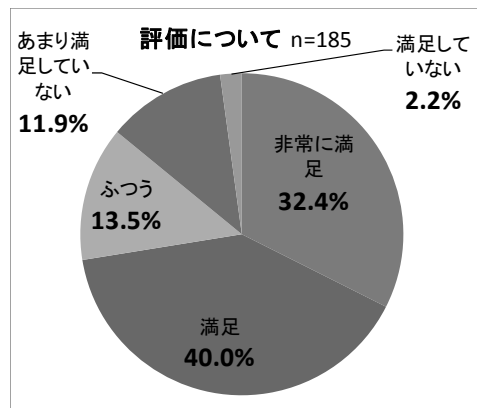
●料金の考え方

- ・有料でも利用する人は約88%で、約12%の人は有料では利用しない。
- ・有料の場合の支払金額は、100円・200円が多く、次いで、300円と100円刻みになっている。区切りのよい、分かりやすい料金が求められている。



●満足度

- ・利用した方の運行に対する評価は、約72%の方に非常に満足、若しくは満足という評価をされている。
- ・利用された方には、とても重要な移動手段となっていることが伺われる。



(4) 町内バス利用者アンケート

【調査概要】

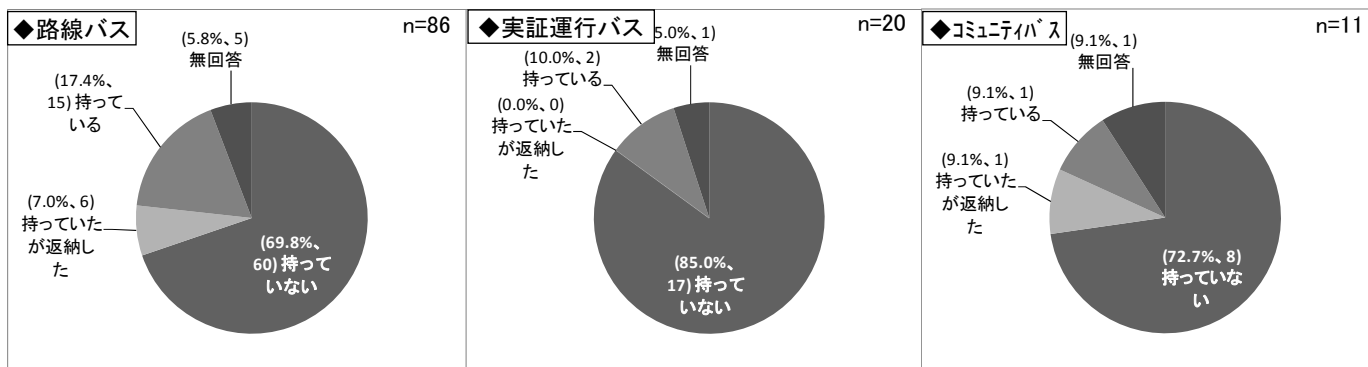
- ・実施期間：配布—平成 28 年 1 月 18 日（月）～1 月 24 日（日）
回収—平成 28 年 1 月 31 日（日）（郵送により回収）
- ・配布対象：路線バス（駿河小山線、上野線）、コミュニティバス、
小山地区・足柄地区実証実験運行バス
- ・回収数： 114 通

区 分	計
路線バス	86
実証運行	20
コミュニティバス	11
計	117

【調査結果】

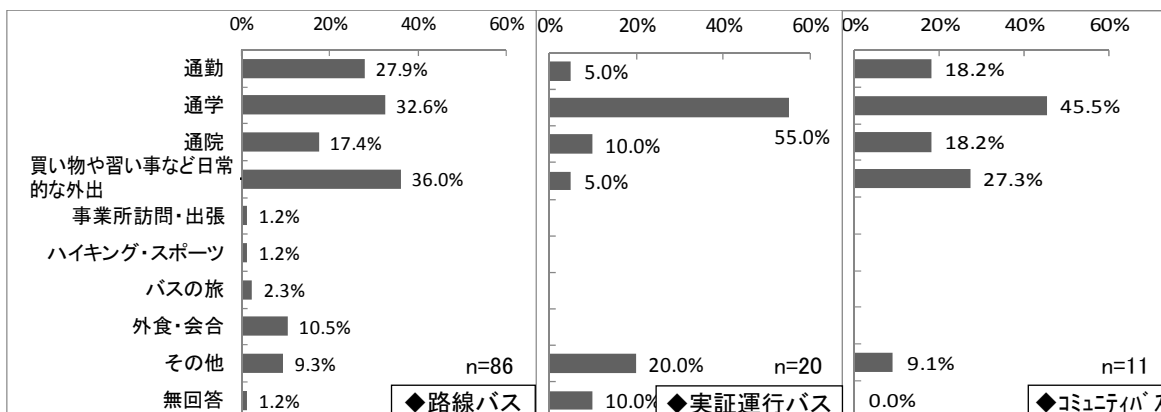
●利用者のクルマの免許保有

- ・路線バス利用者のクルマの運転免許については、約 70%が「持っていない」と回答した。「持っている」は 17%程度となっている。
- ・コミュニティバスと実証運行バスのクルマの運転免許を「持っている」は約 10%で路線バスよりも少なく、特に、実証運行バスでは「持っていない」が 85%と高くなっている。



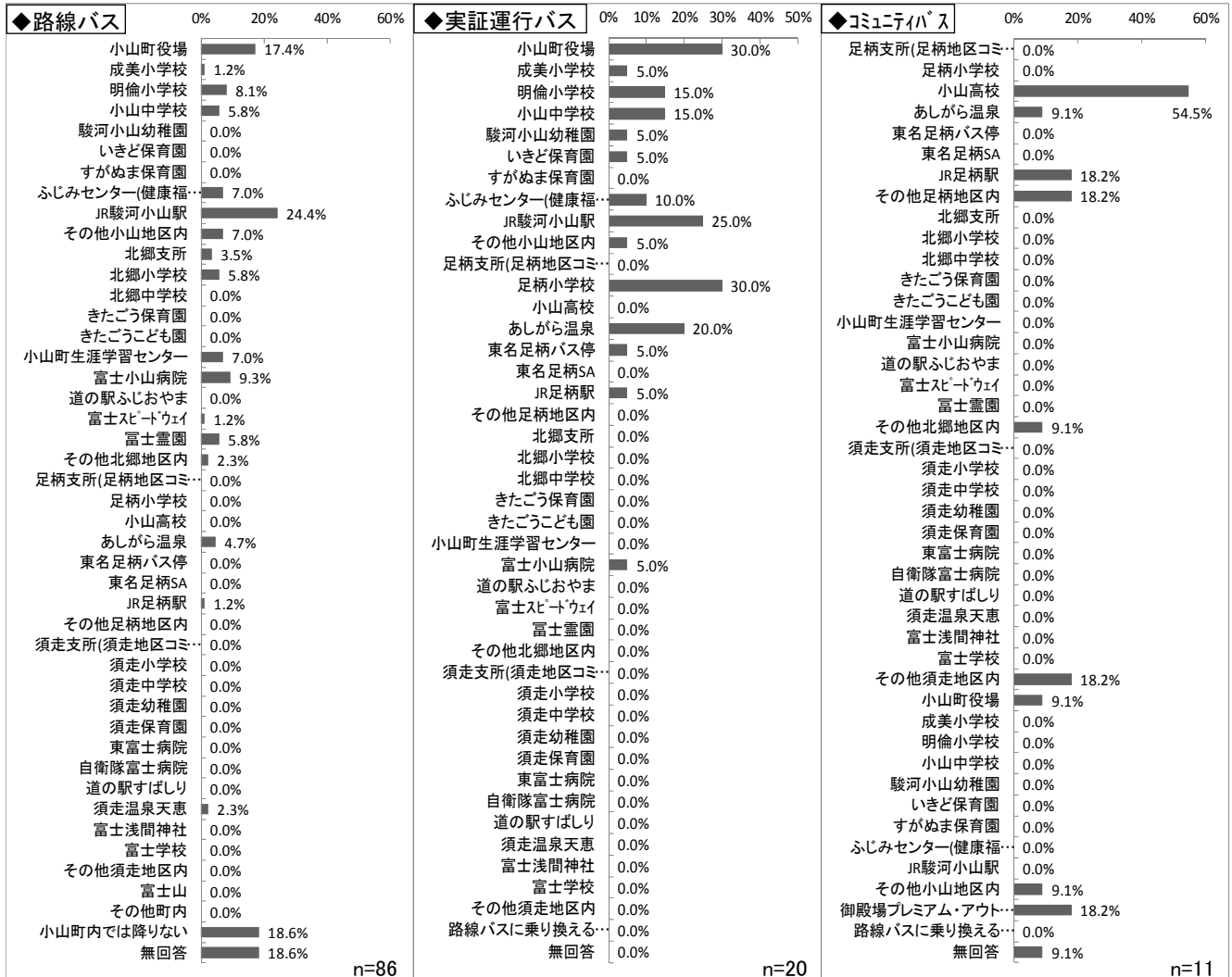
●利用目的

- ・路線バスの利用目的は、「買い物や習い事など日常的な外出」が 36%でもっとも多く、次いで、「通学」や「通勤」であった。
- ・実証運行バスは、通学が半数以上であり、コミュニティバスも通学利用がもっとも多くなっている。



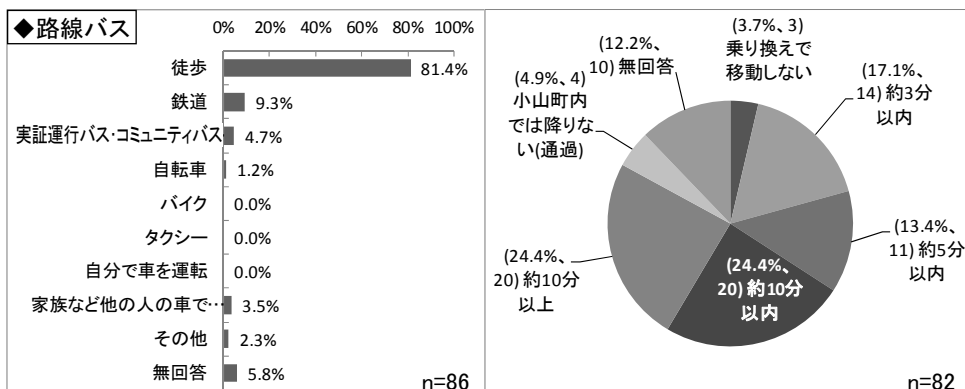
●小山町内の目的地

- ・路線バス利用者では、普段、バスを利用する際の小山町内の目的地は、「JR 駿河小山駅」が約 24% でもっとも多いが、次いで「小山町内では降りない」や「小山町役場」が約 19%あった。
- ・実証運行バスでは、「小山町役場」や「足柄小学校」が多く、コミュニティバスでは「小山高校」が半数以上である。

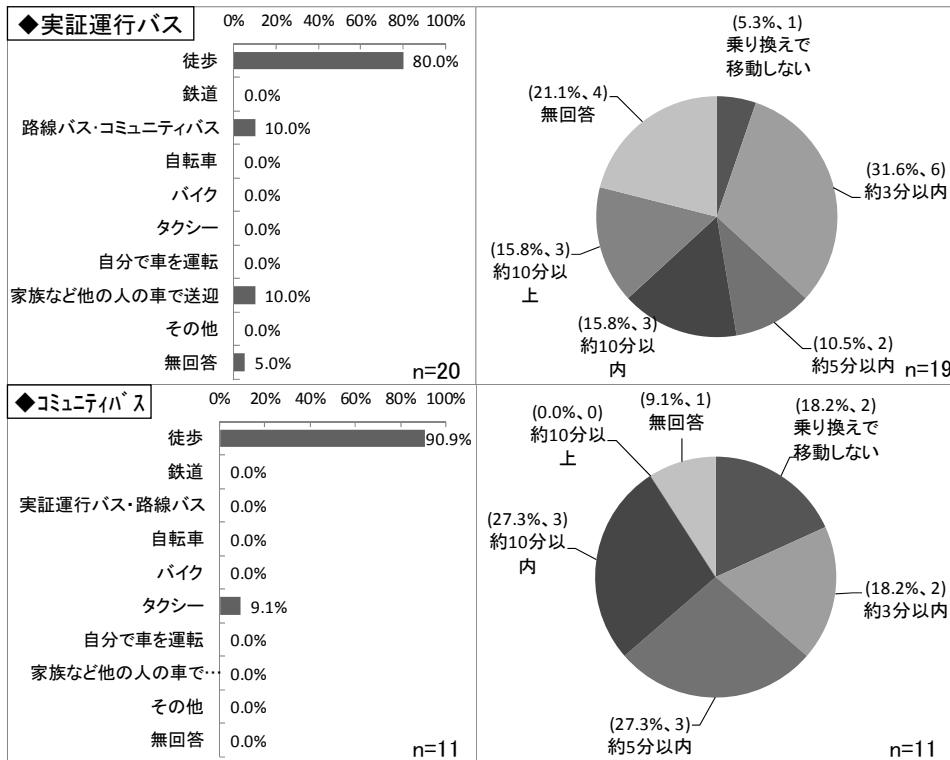


●“乗車時”のバス停までの主な移動手段と概ねの移動時間

- ・路線バス利用者の乗車時のバス停までの主な移動手段は「徒歩」が 81%であり、概ねの移動時間は 10 分以内の合計が 55%と半数以上となった。

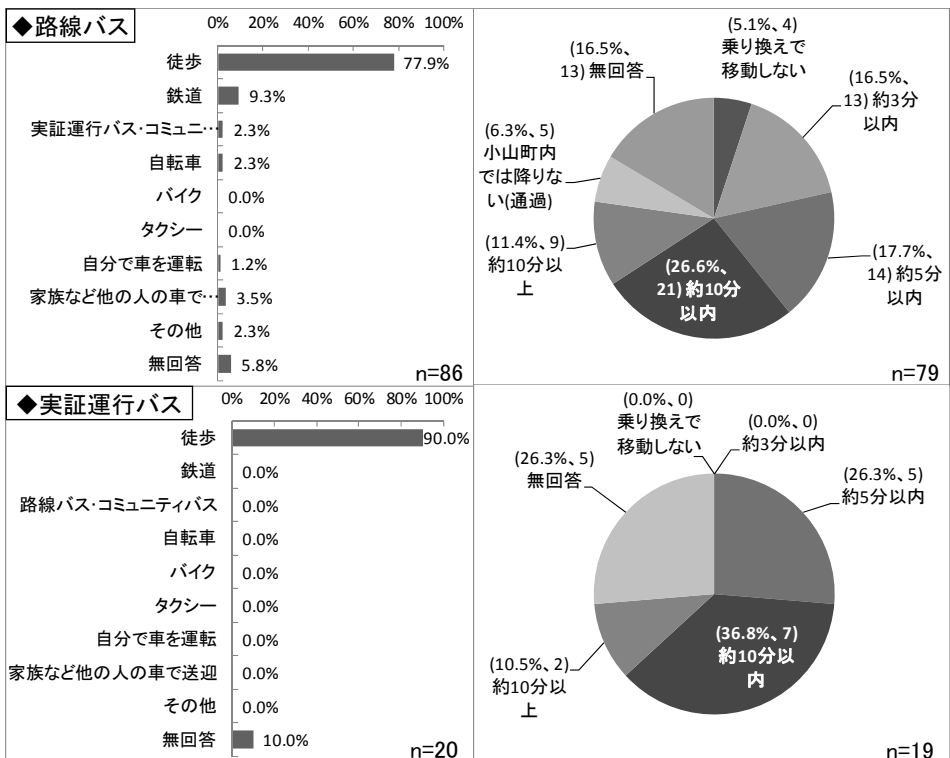


- ・実証運行バス利用者のバス停までの主な移動手段は「徒歩」が80%であり、概ねの移動時間は10分以内の合計が58%と半数以上となった。
- ・コミュニティバス利用者では、「徒歩」が91%とさらに高くなっている。バス停までの距離は、73%が10分以内である。また、乗り換えをした人も18%あった。

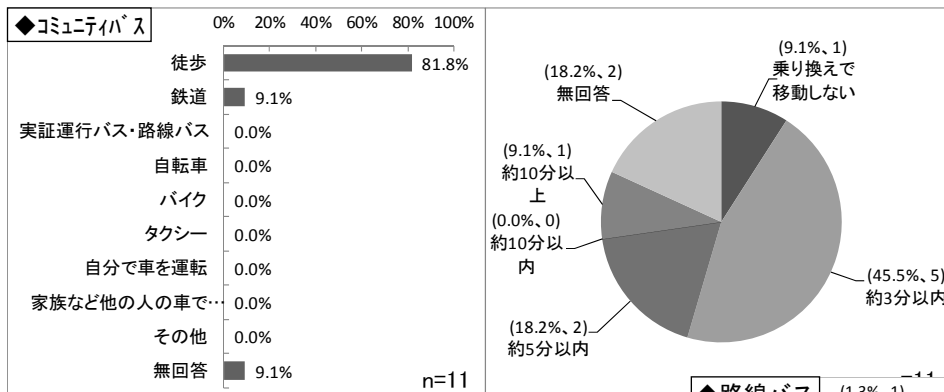


● “降車時” のバス停までの主な移動手段と概ねの移動時間

- ・“乗車時” と概ね同じ傾向であり、路線バス利用者のバス停から目的地までの主な移動手段は「徒歩」が78%であった。
- ・実証運行バス利用者では、「徒歩」が他よりも高く90%となっている。

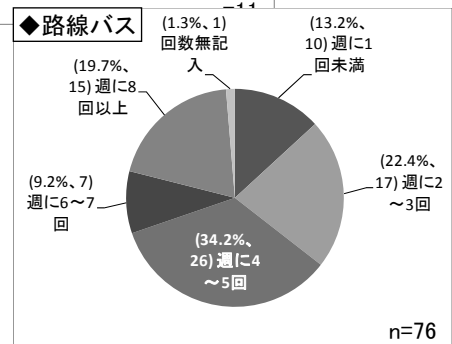


・コミュニティバス利用者では、バス停から目的地まで「徒歩」は82%、バス停から5分以内に目的地が64%であった。



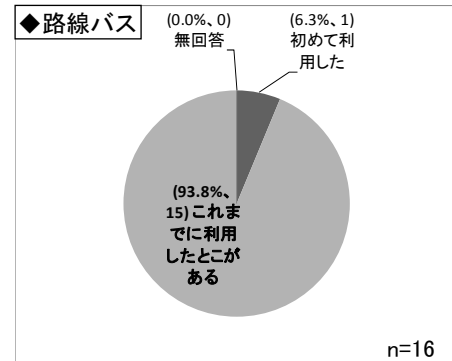
●路線バスの通勤・通学の利用頻度

・路線バス利用者の利用目的が、通勤・通学・通院・日常的な外出の場合、「週に4~5回」が34%でもっとも多かったが、次いで、「週に2~3回」「週に8回以上」の利用であった。



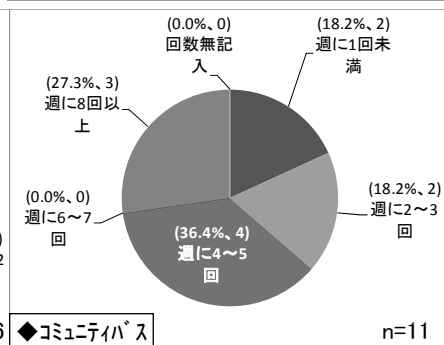
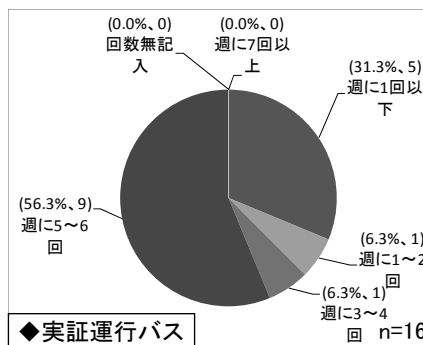
●路線バスの通勤・通学以外の目的の利用経験

・路線バス利用者が、通勤・通学以外でも利用した人がこれまでも利用したことがあるのは94%と多くの人が何度も使っていることがわかった。



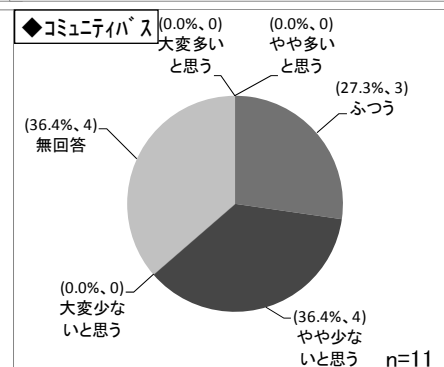
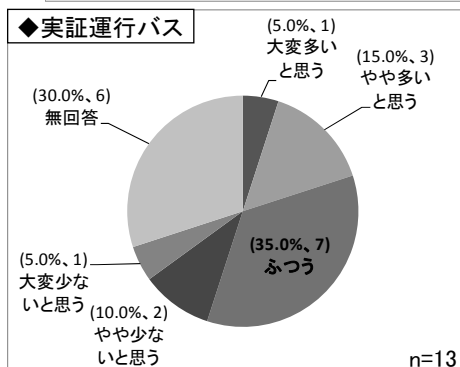
●利用したバスの利用経験

・実証運行バス利用者は、「週に5~6回」が69%とかなり頻度が高く利用されている。
・コミュニティバス利用者も36%が「週に5~6回」であり、「週に8回以上」も多くなっている。



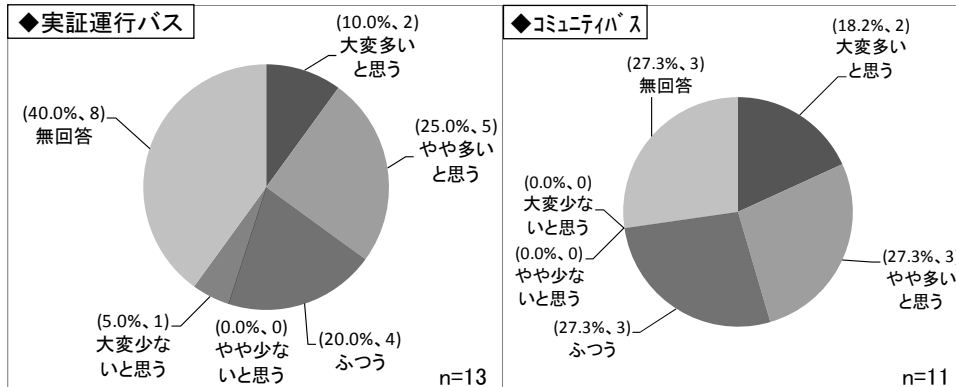
●利用したバスの利用者負担について

・実証運行バスでは「ふつう」であるが、コミュニティバスでは「やや少ない」と感じている人が多い。



●利用したバスの町負担について

・町の負担について、実証運行バス、コミュニティバスともに「大変多い」「やや多い」が多く、町の負担割合を下げることを望まれている。

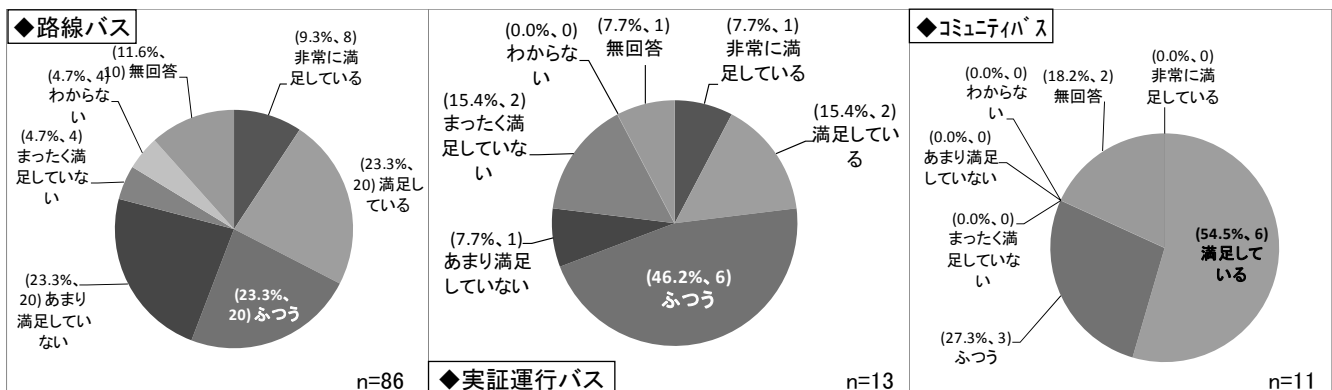


●バスの評価

・路線バスについて、利用者からは「非常に満足している」と「満足している」で33%であるが、「まったく満足していない」と「あまり満足していない」も28%と同程度となっている。

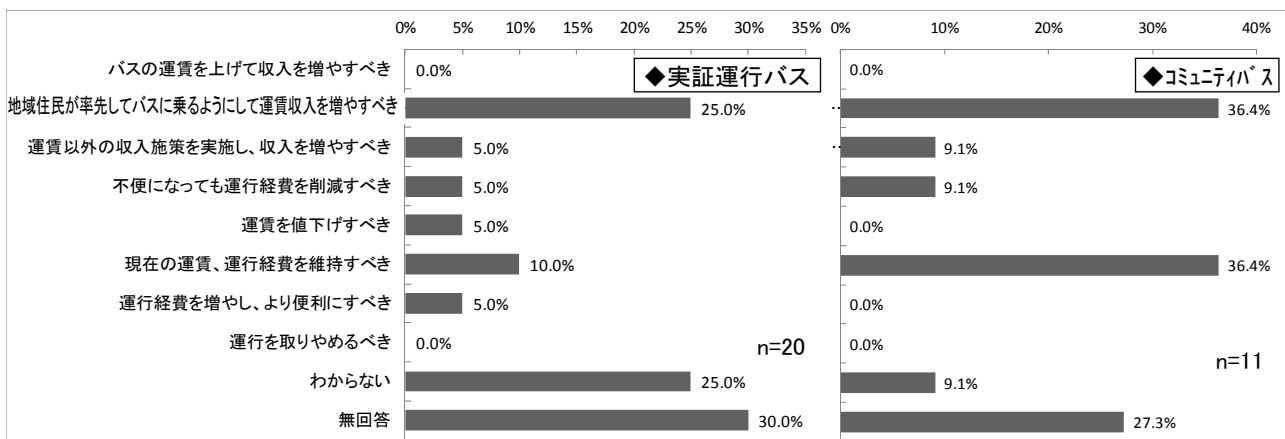
・実証運行バスは、「ふつう」が46%と最も多く、「非常に満足している」「満足している」と「まったく満足していない」「あまり満足していない」が同程度になっている。

・コミュニティバスは満足感が高く、「満足している」が55%となっている。



●今後のバス運行について

・今後のバスについて、「地域住民が率先してバスに乗るようにして運賃収入を増やすべき」が最も多く、地域で守っていく意識が伺われる。



(5) 地域住民アンケート

【調査概要】

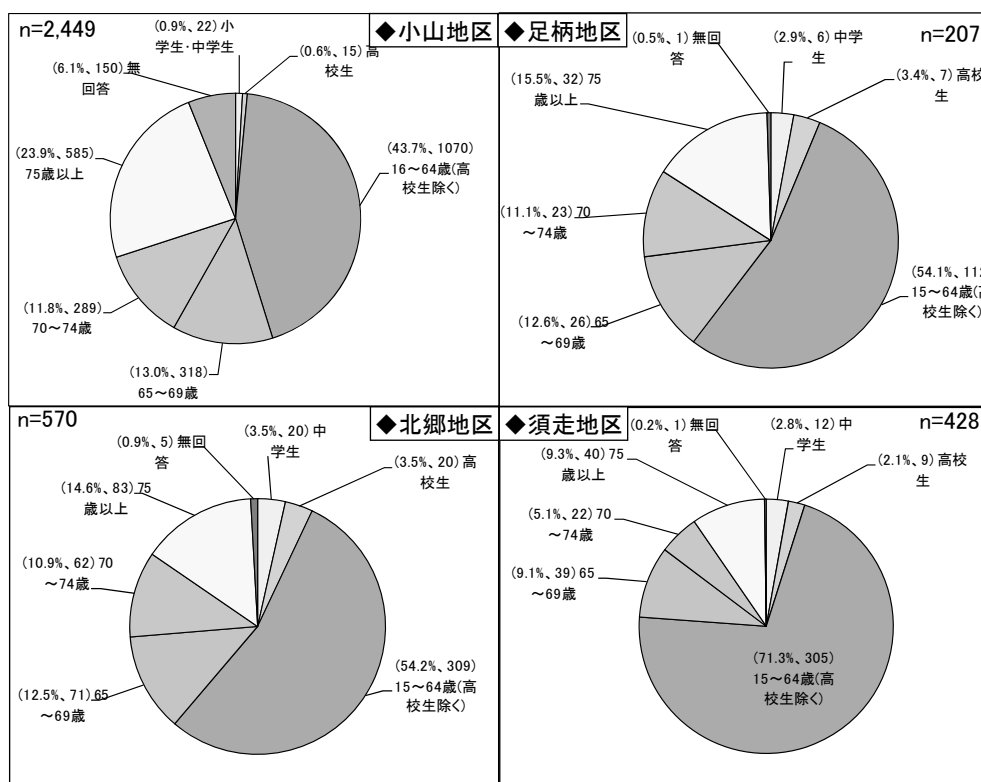
- ・実施期間：配布—平成 28 年 1 月 18 日（月）郵送
回収—平成 28 年 1 月 31 日（日）（郵送により回収）
- ・配布対象：足柄地区（所領を除く）（400 通）、北郷地区（1,100 通）、須走地区（1,000 通）の 13 歳以上の住民
- ・回収数： 1,207 通

区 分	計	配布数	回収率
足柄地区（所領を除く）	207	400	51.8%
北郷地区	571	1,100	51.9%
須走地区	429	1,000	42.9%
計	1,207	2,500	48.3%

【調査結果（小山地区は、重点活動地区アンケート結果を比較として掲載）】

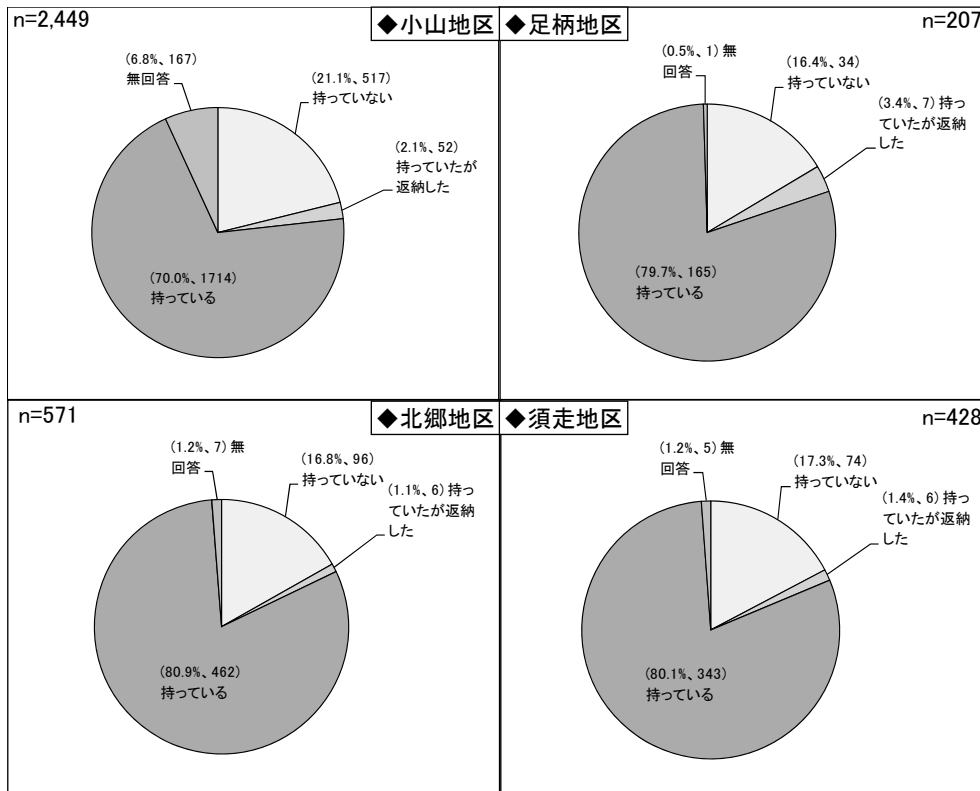
●年齢別

- ・回答者の属性として、各地区ともに「15～64 歳（高校生除く）」が最も多い。特に須走地区では、7 割以上となっている。（小山地区のみ小学生も対象者に含んでいる。）
- ・次いで、75 歳以上が多く、65 歳以上が小山地区では 5 割を超えている。須走地区では、65 歳以上は約 4 割である。



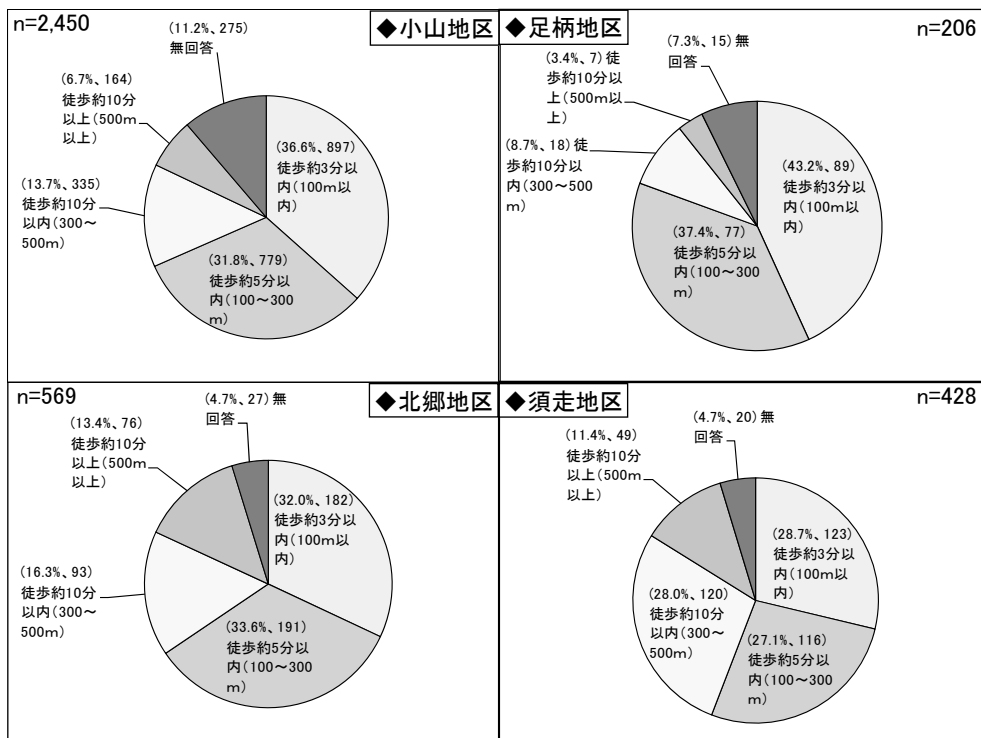
●免許保有状況

- ・クルマの運転免許については、各地区ともに7割以上が「持っている」と回答した。
- ・わずかではあるが運転免許を返納している人もいる。



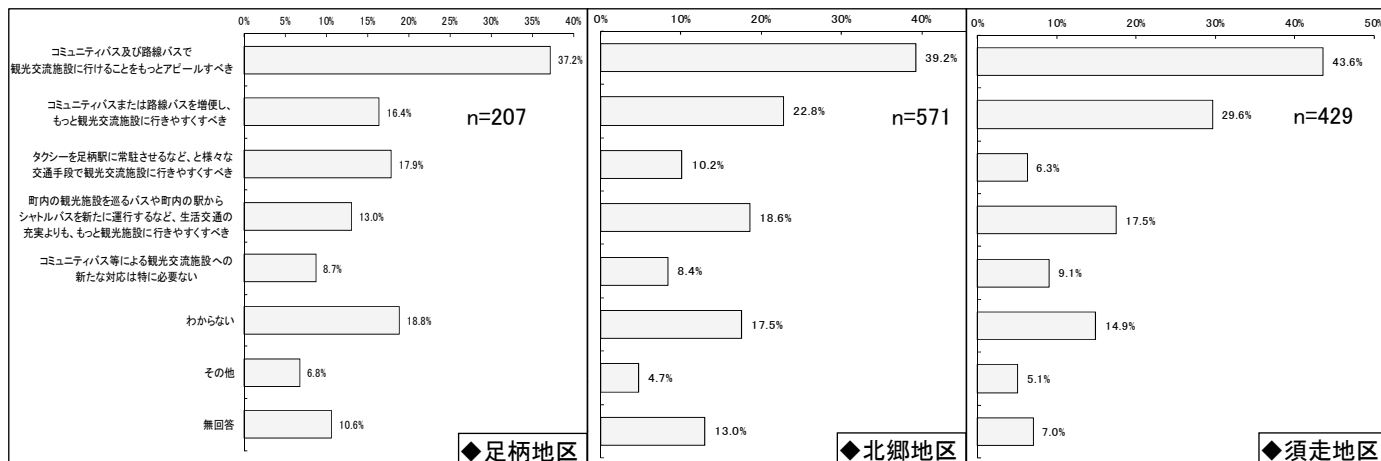
●最寄バス停までの距離

- ・最寄りのバス停への概ねの距離は、「徒歩約3分以内(100m以内)」「徒歩約5分以内(100~300m)」が多く、徒歩5分以内にバス停がある人が6割以上となっている。
- ・特に、足柄地区では8割以上が「徒歩約5分以内(100~300m)」となっている。



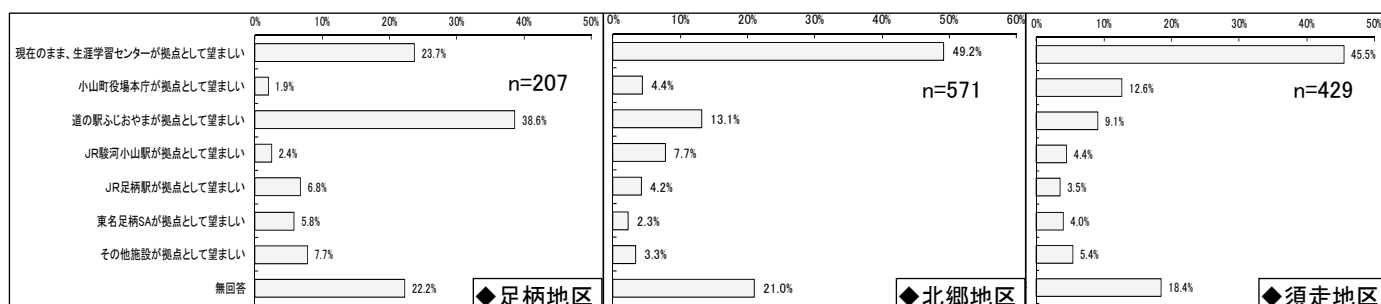
●観光施設へのアクセスについて

- ・「コミュニティバス及び路線バスで交流施設に行けることをもっとアピールすべき」がもっとも多かった。
- ・次いで、「コミュニティバスまたは路線バスを増便し、もっと観光交流施設に行きやすくすべき」となっている。足柄地区では、タクシー等の交通手段を活用することも多い。



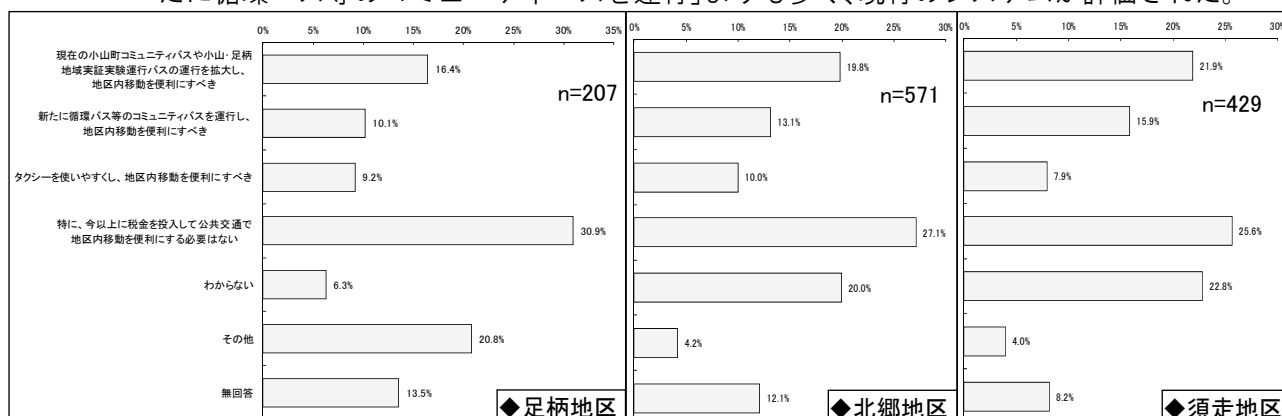
●乗り継ぎ拠点について

- ・乗り継ぎ拠点については、北郷地区や須走地区では、「現在のまま、生涯学習センターが拠点として望ましい」であるが、足柄地区では、「道の駅ふじおやまが拠点として望ましい」となっている。



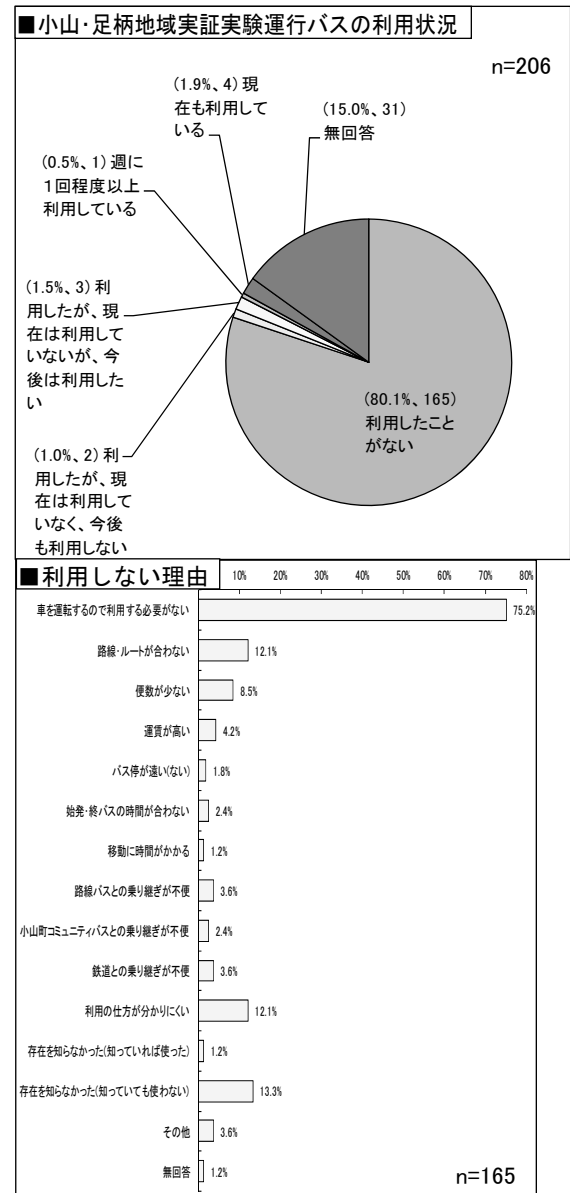
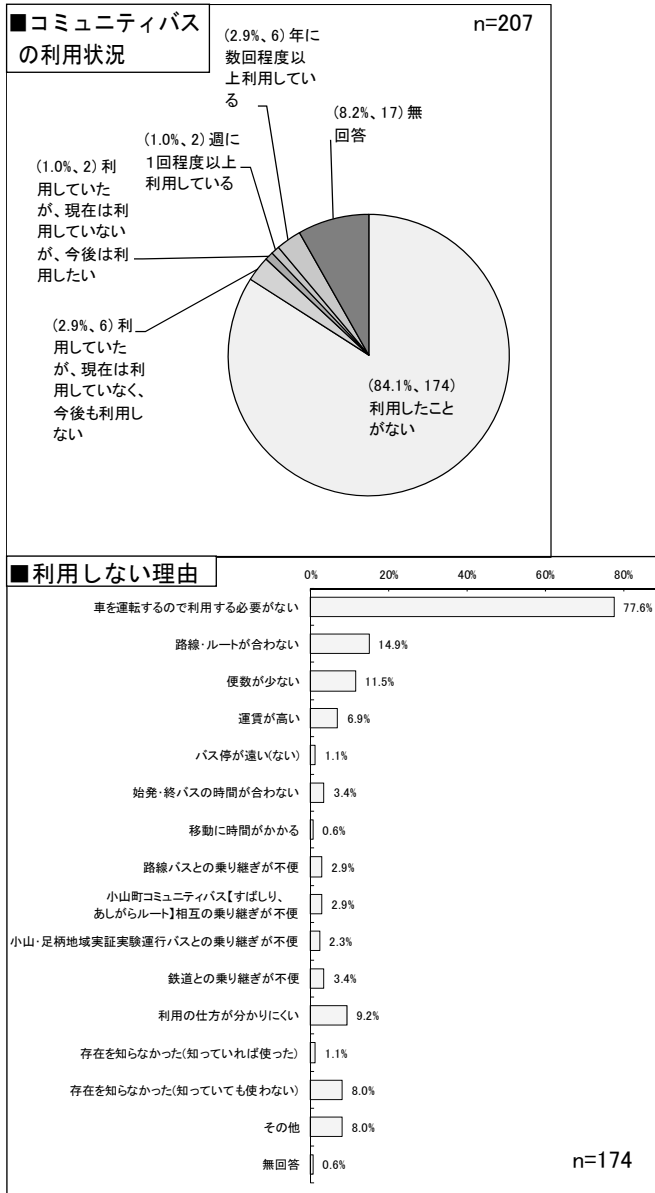
●地区内の移動について

- ・各地区ともに、「特に、今以上に税金を投入して公共交通で地区内移動を便利にする必要はない」が約3割と最も多い。
- ・「現在の小山町コミュニティバスや小山・足柄地域実証実験運行バスの運行を拡大」が「新たに循環バス等のコミュニティバスを運行」よりも多く、現行のシステムが評価された。

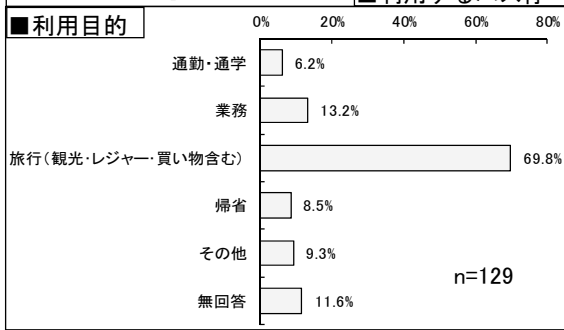
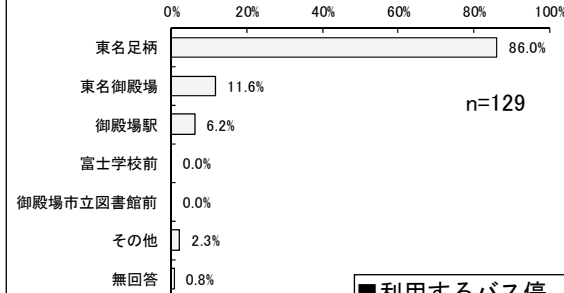
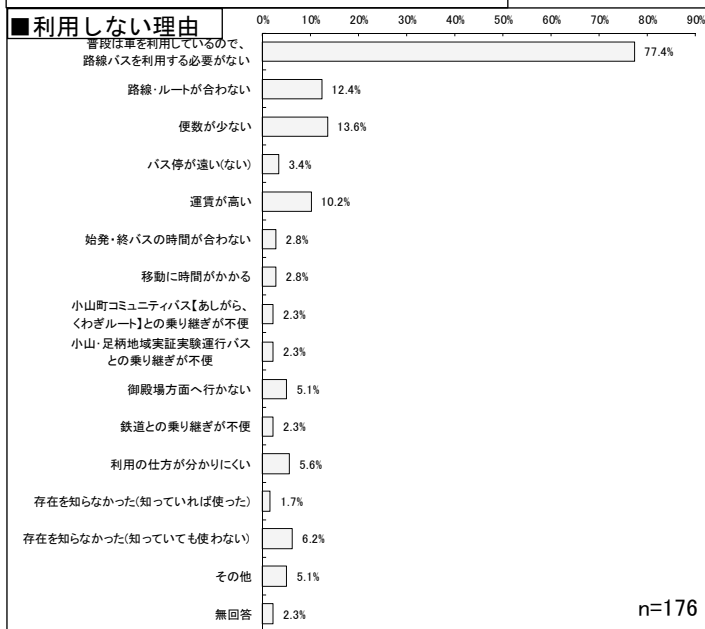
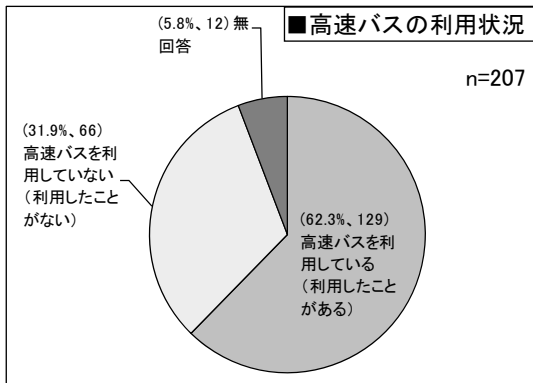
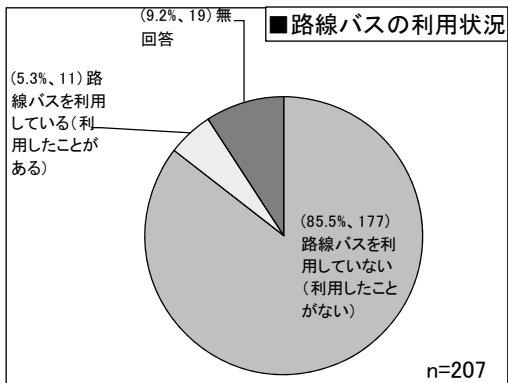


●足柄地区の利用状況

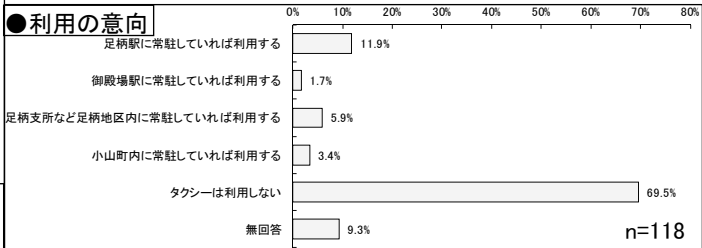
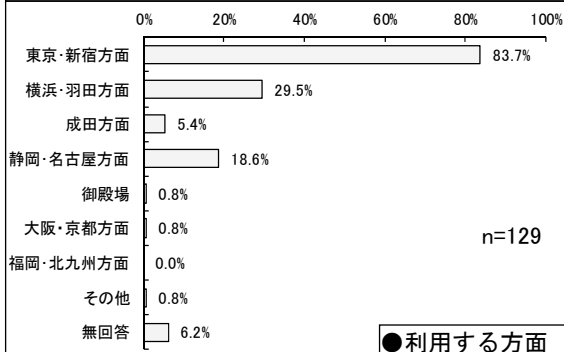
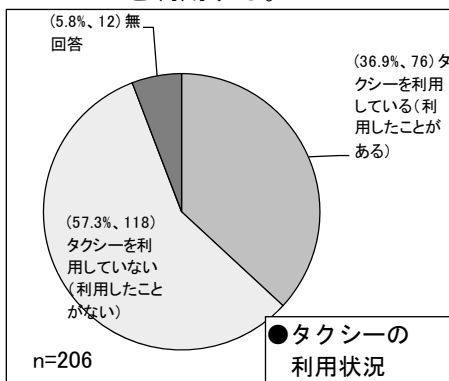
- ・ 小山町コミュニティバス【あしがら、くわぎルート】、小山・足柄地域実証実験運行バスの利用状況については、ともに8割以上が「利用したことがない」状況である。
- ・ 小山町コミュニティバス【あしがら、くわぎルート】、小山・足柄地域実証実験運行バスをそれぞれ利用したことがない回答者のうち、8割近くが「車を運転するので利用する必要がない」と回答した。



- ・路線バスを8割以上が「利用したことがない」状況である。
- ・利用したことがない回答者のうち、利用していない理由として、「車を運転するので利用する必要がない」が約8割となっている。
- ・高速バスの利用については、約6割が「利用している（利用したことがある）」である。
- ・主に利用する高速バスのバス停は、「東名足柄」が約9割と最も多く、目的は、「旅行」で「東京・新宿方面」が多い。

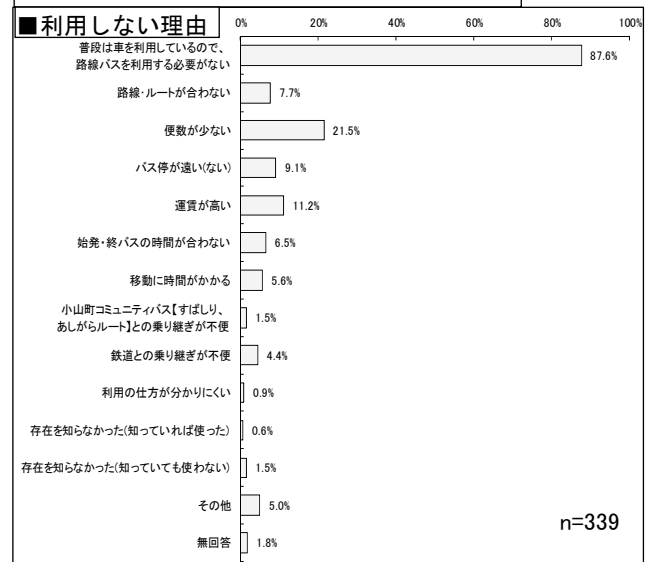
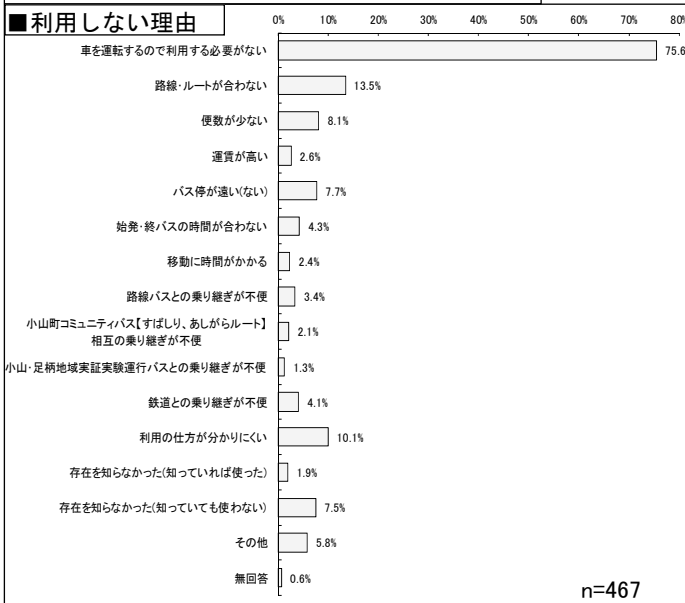
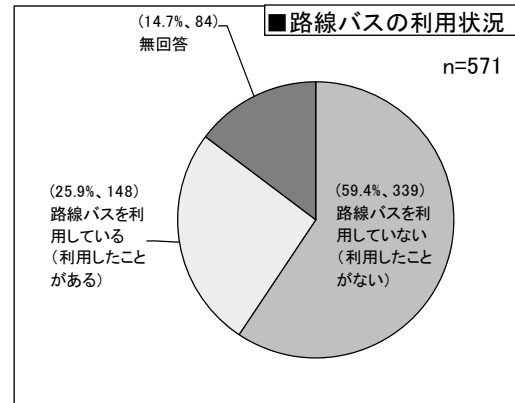
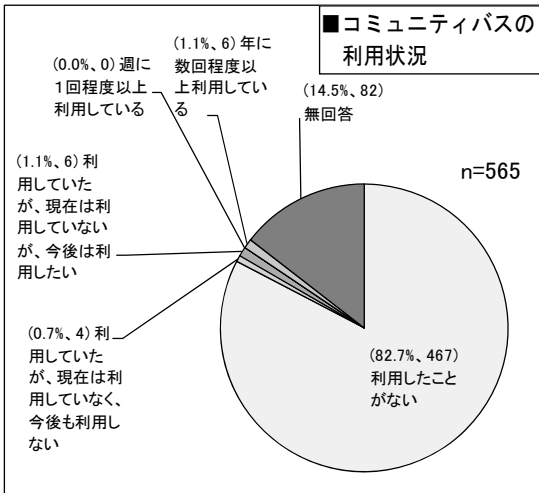


- ・現在タクシーを利用していない（利用したことがない）人の約7割が今後「タクシーは利用しない」である。
- ・約1割が「足柄駅に常駐していれば」タクシーを利用する。

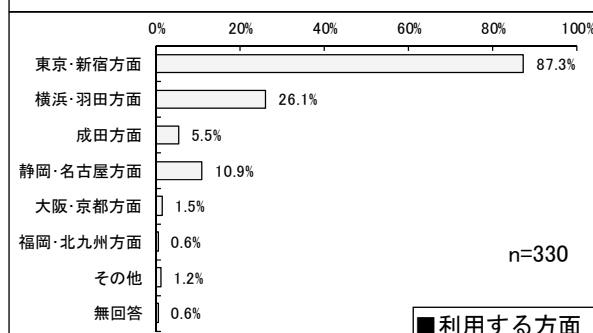
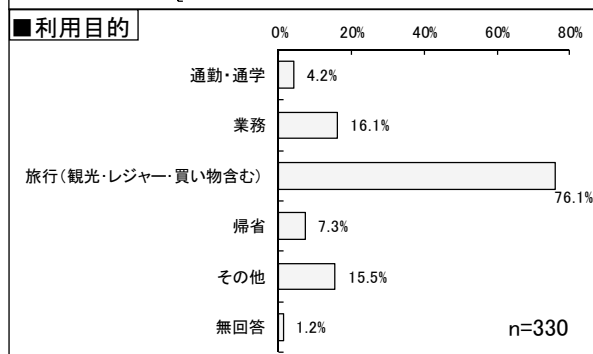
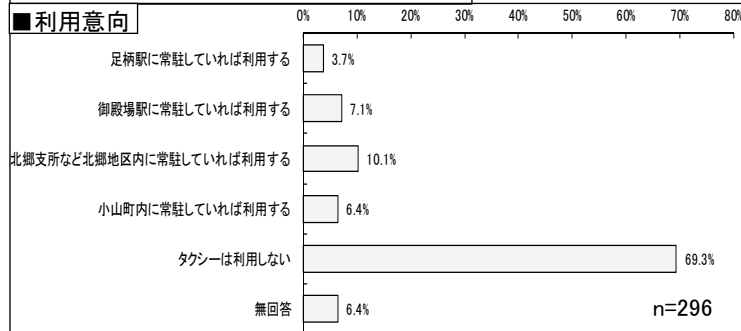
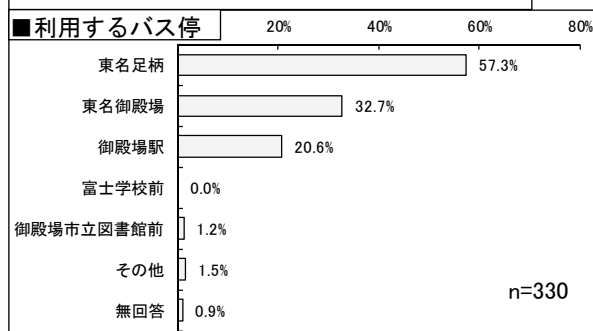
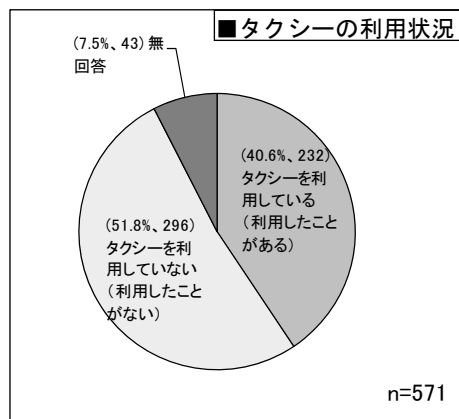
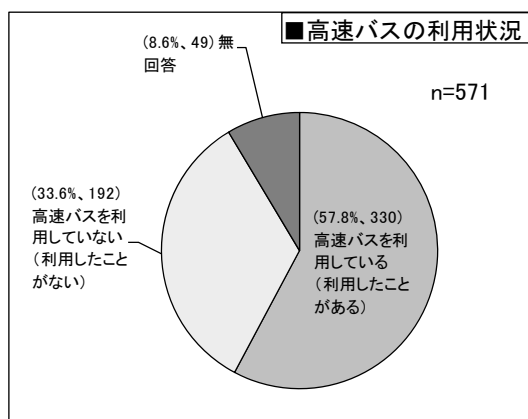


●北郷地区の利用状況

- ・ 小山町コミュニティバス【あしがら、くわぎルート】の利用状況は約 8 割、路線バスの利用状況は、約 6 割が「利用したことがない」状況である。路線バスのほうが比較的に利用されている。
- ・ 利用したことがない回答者のうち、利用していない理由として、「車を運転するので利用する必要がない」が小山町コミュニティバス【あしがら、くわぎルート】で約 8 割、路線バスで約 9 割となっている。

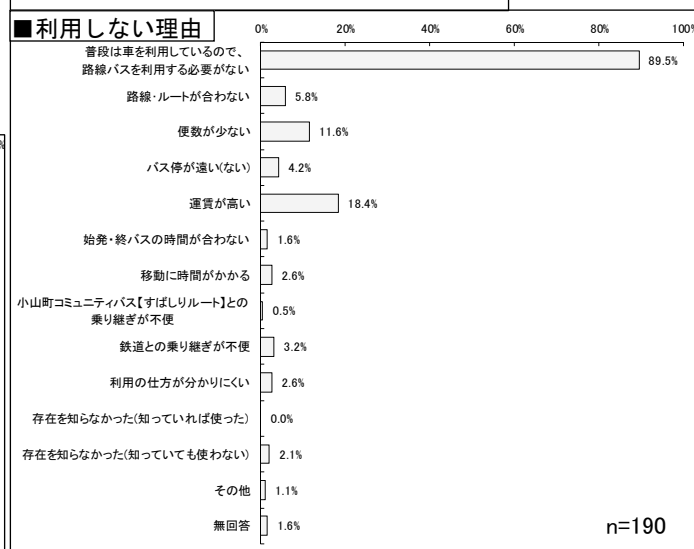
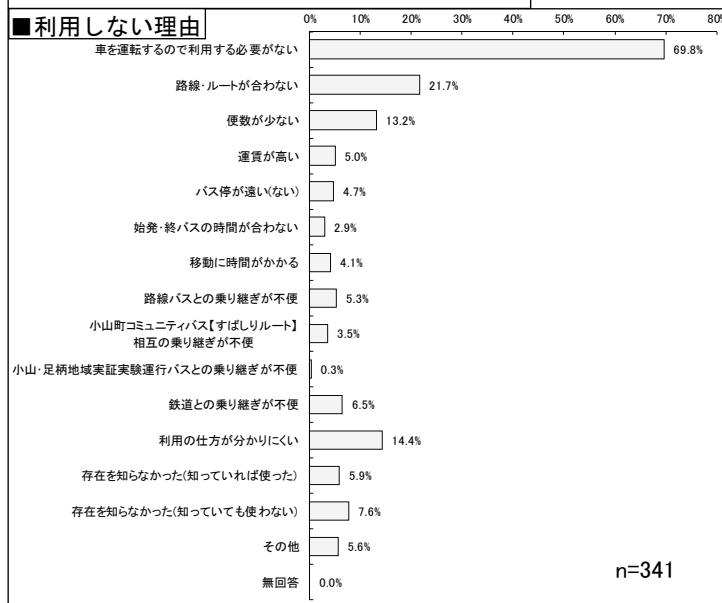
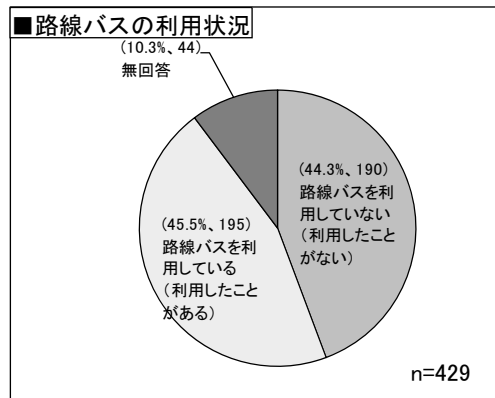
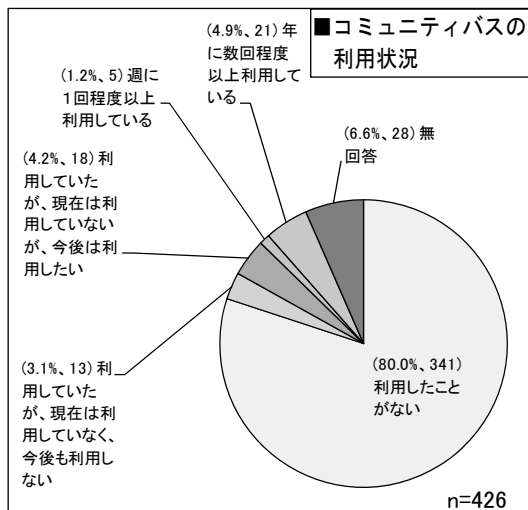


- ・高速バスの利用については、6割近くが「利用している（利用したことがある）」である。
- ・主に利用する高速バスのバス停は、「東名足柄」が約6割と最も多く、目的は、「旅行」で「東京・新宿方面」が多い。
- ・タクシーを約5割が「利用したことがない」状況である。
- ・現在タクシーを利用していない（利用したことがない）人の約7割が今後「タクシーは利用しない」である。
- ・約1割が「北郷支所など北郷地区内に常駐していれば」タクシーを利用する。

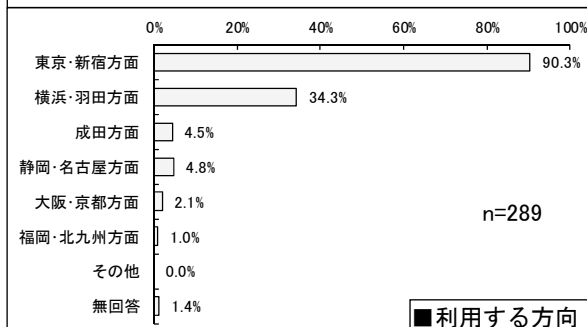
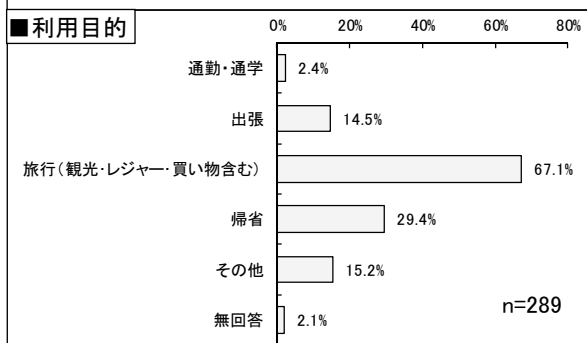
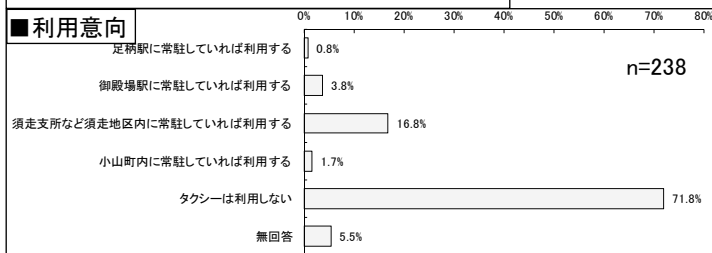
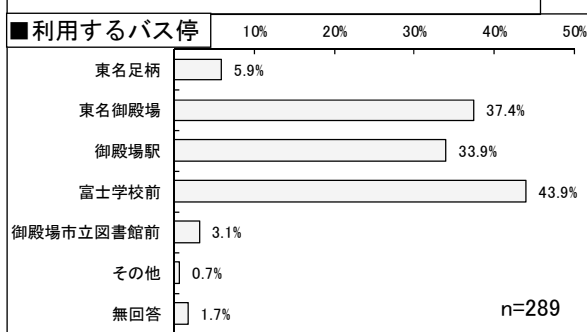
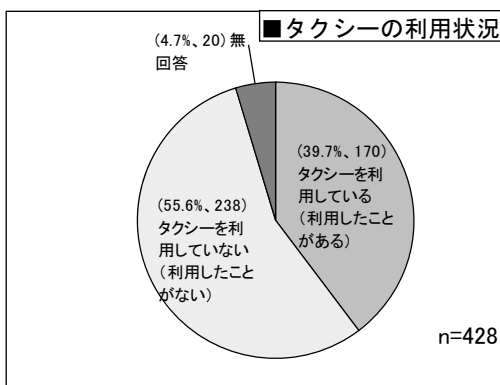
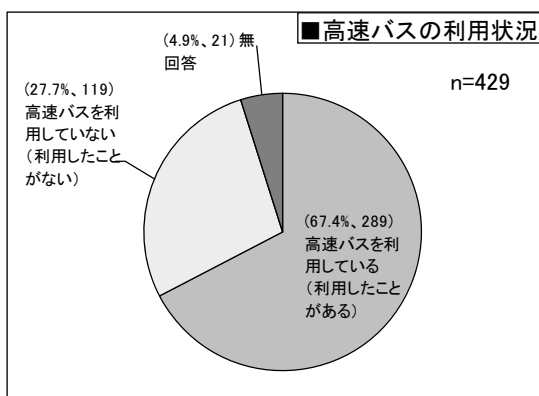


●須走地区の利用状況

- ・ 小山町コミュニティバス【あしがら、くわぎルート】の利用状況は約8割、路線バスの利用状況は、4割以上が「利用したことがない」状況である。
- ・ コミュニティバスに比べて路線バスのほうが比較的に利用されている。
- ・ 利用したことがない回答者のうち、利用していない理由として、「車を運転するので利用する必要がない」が小山町コミュニティバス【あしがら、くわぎルート】で約8割、路線バスで約9割となっている。

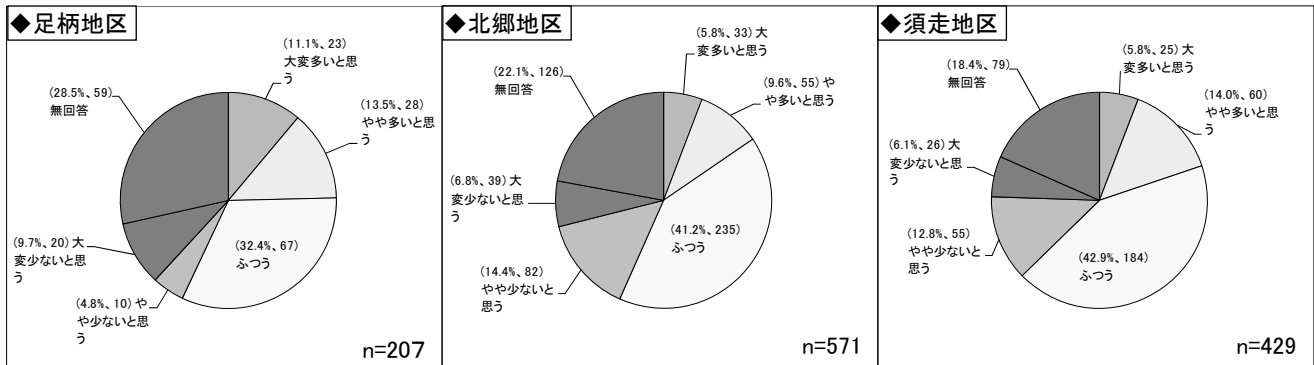


- ・高速バスの利用については、7割近くが「利用している（利用したことがある）」である。
- ・主に利用する高速バスのバス停は、「富士学校前」が4割以上と最も多く、次いで「東名御殿場」が約4割である。目的は、「旅行」で「東京・新宿方面」が多い。
- ・タクシーを約5割が「利用したことがない」状況である。
- ・現在タクシーを利用していない（利用したことがない）人の約7割が今後「タクシーは利用しない」である。
- ・約1割で「須走支所など須走地区内に常駐していれば」タクシーを利用する。



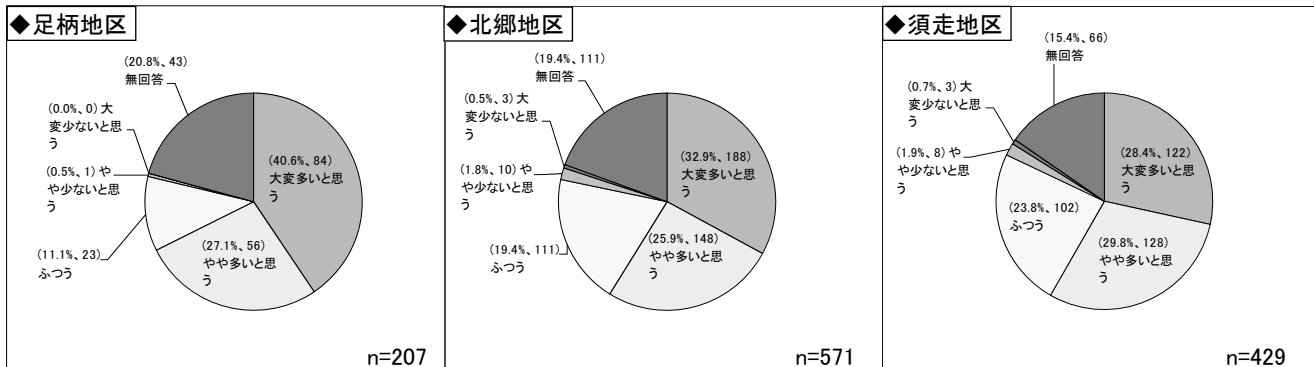
●各地区ごとの利用者の負担額

- ・利用者の負担額は、各地区ともに「ふつう」がもっとも多くなっている。
- ・「大変多いと思う」「やや多いと思う」に対して「大変少ないと思う」「やや少ないと思う」も同程度であるので、負担の程度は問題ない範囲と思われる。



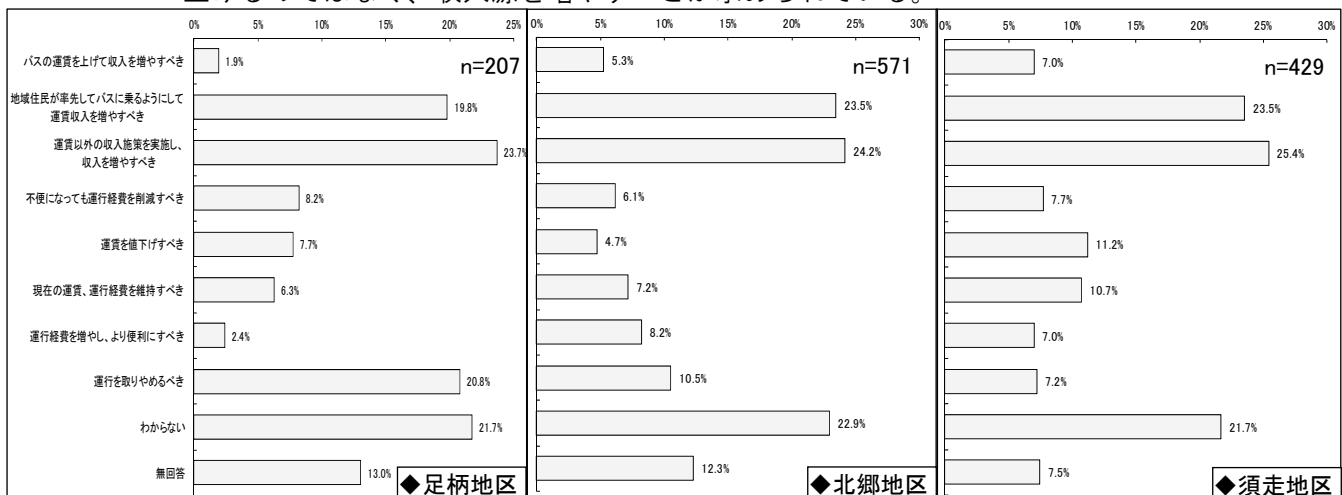
●各地区ごとの町の負担額

- ・町の負担額は、各地区ともに「大変多いと思う」がもっとも多く、「やや多いと思う」を含めると約6割以上となっており、足柄地区では約7割である。



●各地区ごとの今後の運行

- ・今後の運行は、「運賃以外の収入施策を実施し、収入を増やすべき」や「地域住民が率先してバスに乗るようにして運賃収入を増やすべき」が多く、運賃収入を増やすべきと考えられている。
- ・一方で「バスの運賃を上げて収入を増やすべき」については少なく、利用者等の負担を上げるのではなく、収入源を増やすことが求められている。



6-2 地域による公共交通の検討

(1) 平成25年度地区別懇談会の報告

■ 第1回

【懇談会参加者】

地区名	開催日時	開催場所	参加人数
足 柄	平成 25 年 9 月 5 日 (木) 18:30~	足柄地区コミュニティセンター ホール	30 人
小 山 (成美・明倫)	平成 25 年 9 月 6 日 (金) 18:30~	健康福祉会館 会議室	28 人
須 走	平成 25 年 9 月 9 日 (月) 18:30~	須走地区コミュニティセンター 研修室	27 人
北 郷	平成 25 年 9 月 10 日 (火) 18:30~	総合文化会館 会議室	27 人
計	--	--	112 人

【懇談会の様子】

足柄地区



小山地区



須走地区



北郷地区



【懇談会概要】

公共交通の現状を説明し、将来の都市のイメージを共有したのちに、将来の公共交通に向けて課題となることを議論した。各地区で班毎に「利便性について」「利用者確保について」「接続性について」「その他」に分類して整理した。

【懇談会結果】

- ・「運行ルート」「バス停の位置」「運行時間」「運行本数」の改善が全体的に求められており、利便性の向上が最も求められている。
- ・足柄地区や小山地区では、利用者確保として「車両、デザイン」の改善が、持続性として「有料化」が求められている。
- ・その他、「周知」など、バス運行のPR やわかりやすさが求められている。
- ・なお、少数意見でも幅広いアイデアが出されており、住民視点による小山町の特徴を活かした議論が今後も継続できる体制が期待できる。
- ・参加者の多くが普段、自動車を利用している人であったが、自動車を利用できない人や高校生等の意見も踏まえ、存続させていく方向での議論が多かった。
- ・熱心な議論によって進められ、公共交通が住民の重要な課題として認識されていた。

表 6-1 地区懇談会における課題の項目として挙げた班の数

集計項目		足柄	小山	須走	北郷	合計	
利便性について	運行ルート	6	5	6	4	21	88%
	運行本数	4	4	5	4	17	71%
	運行時間	3	6	5	5	19	79%
	料金	2	2	4	3	11	46%
	時刻表	2	2	1	0	5	21%
	乗り換え・接続	4	4	0	3	11	46%
	バス停の位置	5	6	5	4	20	83%
	スクールバス	3	2	1	3	9	38%
	バス停の整備	1	1	2	2	6	25%
利用者確保について	車両、デザイン	6	5	3	2	16	67%
	バス停の表示	1	0	0	1	2	8%
	周知	4	5	1	4	14	58%
	観光	1	3	1	0	5	21%
	デマンド型	2	2	1	2	7	29%
	回数券・ポイント・割引	3	4	3	2	12	50%
	運転手・車内環境	1	0	1	2	4	17%
持続性について	有料化	6	5	2	3	16	67%
	低燃費車両、小型化	3	0	1	4	8	33%
	組織	1	3	0	1	5	21%
	モビリティマネジメント	2	3	2	0	7	29%
	広告	2	2	0	1	5	21%
	継続見直し	2	1	0	2	5	21%
	ニーズの把握	2	1	1	1	5	21%
その他	広報活動	2	1	0	0	3	13%
	イベント・観光・レジャー連携	3	4	3	2	12	50%
	目的の明確化	1	3	0	0	4	17%
	タクシー活用	1	2	1	2	6	25%
	まちづくり	2	3	3	3	11	46%
	キャッチフレーズ・テーマ	1	1	0	1	3	13%

■第2回

【懇談会参加者】

地区名	開催日時	開催場所	参加人数
小山 (成美・明倫)	平成26年1月28日(火) 19:00~	小山町役場本庁 2階 大会議室	29人
足柄	平成26年1月29日(水) 19:00~	足柄地区コミュニティセンター ホール	22人
北郷	平成26年1月30日(木) 19:00~	北郷支所 2階 研修室(大)	22人
須走	平成26年1月31日(金) 19:00~	須走地区コミュニティセンター 研修室	20人
計	--	--	93人

【懇談会の様子】

足柄地区



小山地区



須走地区



北郷地区



【懇談会概要】

利用実態調査の結果と公共交通の問題・課題から導き出される公共交通の基本的な方針を説明し、認識の共通化を図った。次に、バス停を整備するにあたって、項目ごとに誰が主体的に取り組み、誰がそれに係るのかを分類した。各地区の班毎に普段の行動で行きたい場所を地図上に示し行動範囲や移動ルートを確認した。

【懇談会結果】

- ・バス停整備の主体としては、基本的には行政や事業者が主体となり、地区や個人が協力して参加する意向が強い。その中で、バス停の「名称の検討」「緑化、清掃活動」「設置場所の提供」については、地区や個人が主体となることも考えられている。
- ・バス停の「デザインの検討」「緑化、清掃活動」「設置場所の提供」「バス待合の整備」「広告の提供」「ベンチの制作」については、地区や個人での協力が可能と考えられている。
- ・普段の行動の中で訪れたい場所は、町内の横断的な移動と JR 御殿場駅周辺をはじめとした御殿場市が多い。さらに、関東や中部圏までの広範な移動もされている。
- ・小山（成美・明倫）地区は、小山町役場を中心とした地区内の目的地が集まり、明倫小学校付近の商業施設にも集まっている。須走地区の中心部、北郷地区と足柄地区へは目的地が点在している。他に、御殿場市内や関東方面・中部方面への広域な移動もある。
- ・足柄地区は、JR 足柄駅周辺に地区内は集まり、小山地区方面・御殿場市内の目的地がある。北郷地区内にも目的地が散在するが、須走地区には登山口だけである。
- ・北郷地区は、北郷支所周辺に目的地が集まっている。この他、町の中央に位置する地区のため、小山地区・足柄地区・須走地区・御殿場市内にも目的地が散在している。
- ・須走地区は、須走支所の周辺に目的地が集まっている。この他、御殿場市や北郷地区には目的地があるが、小山地区・足柄地区には目的地は限られている。さらに、新松田駅までの路線バスが自衛官から求められていた。

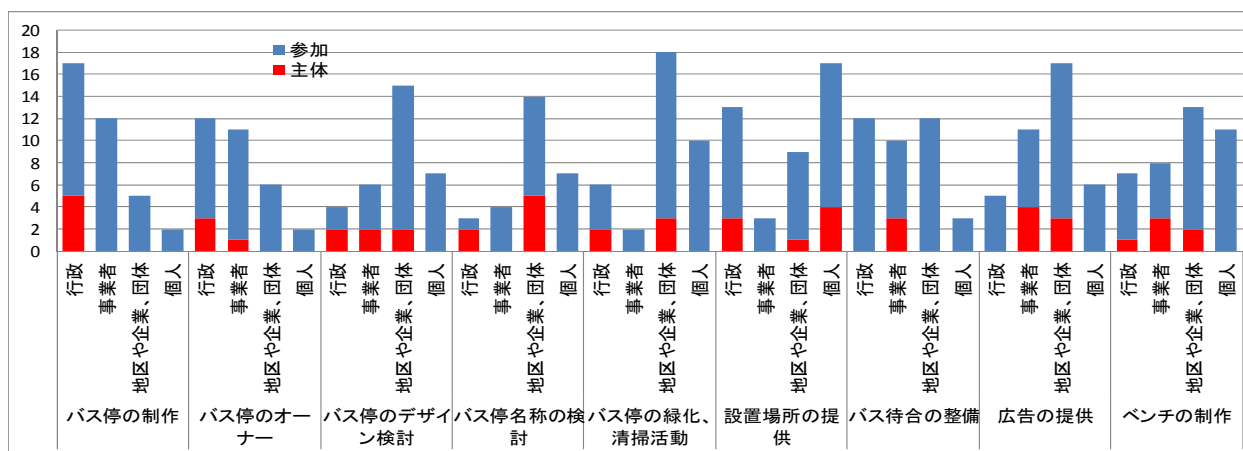
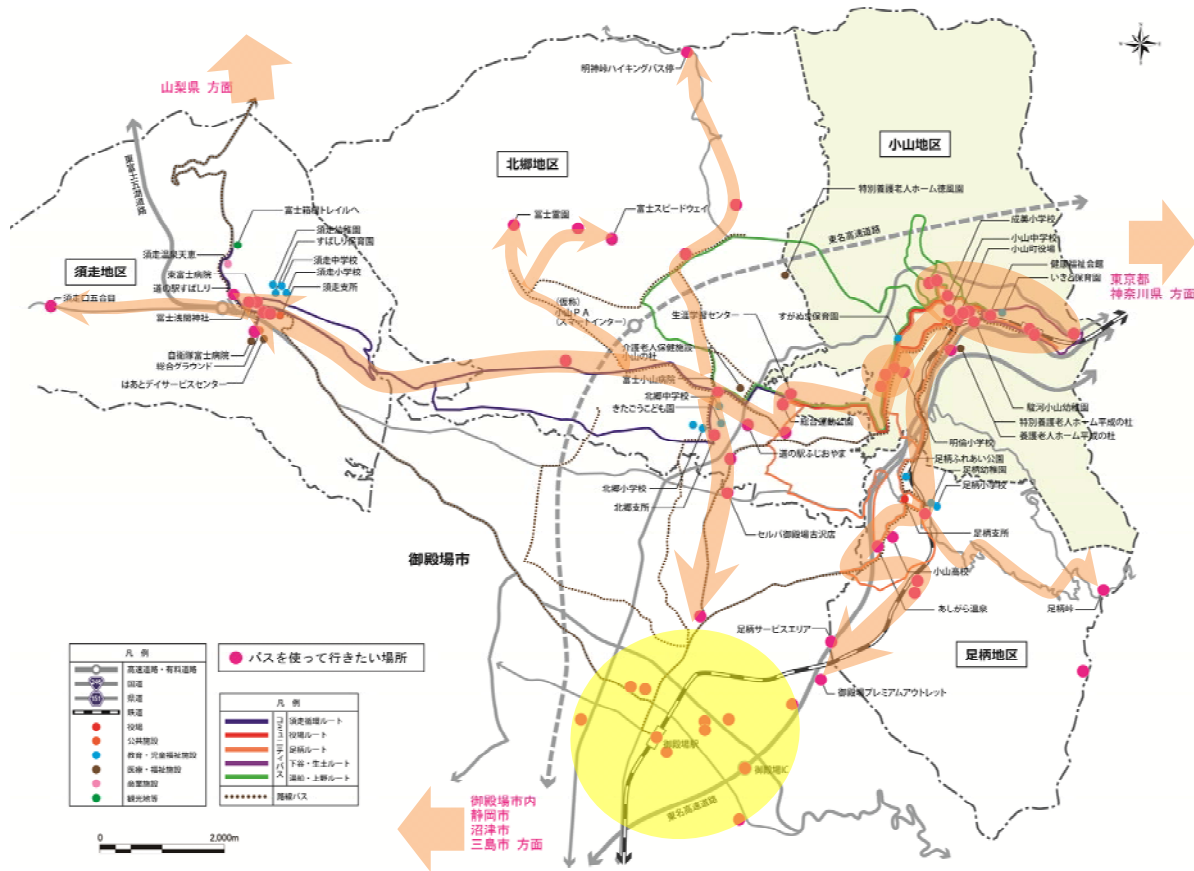


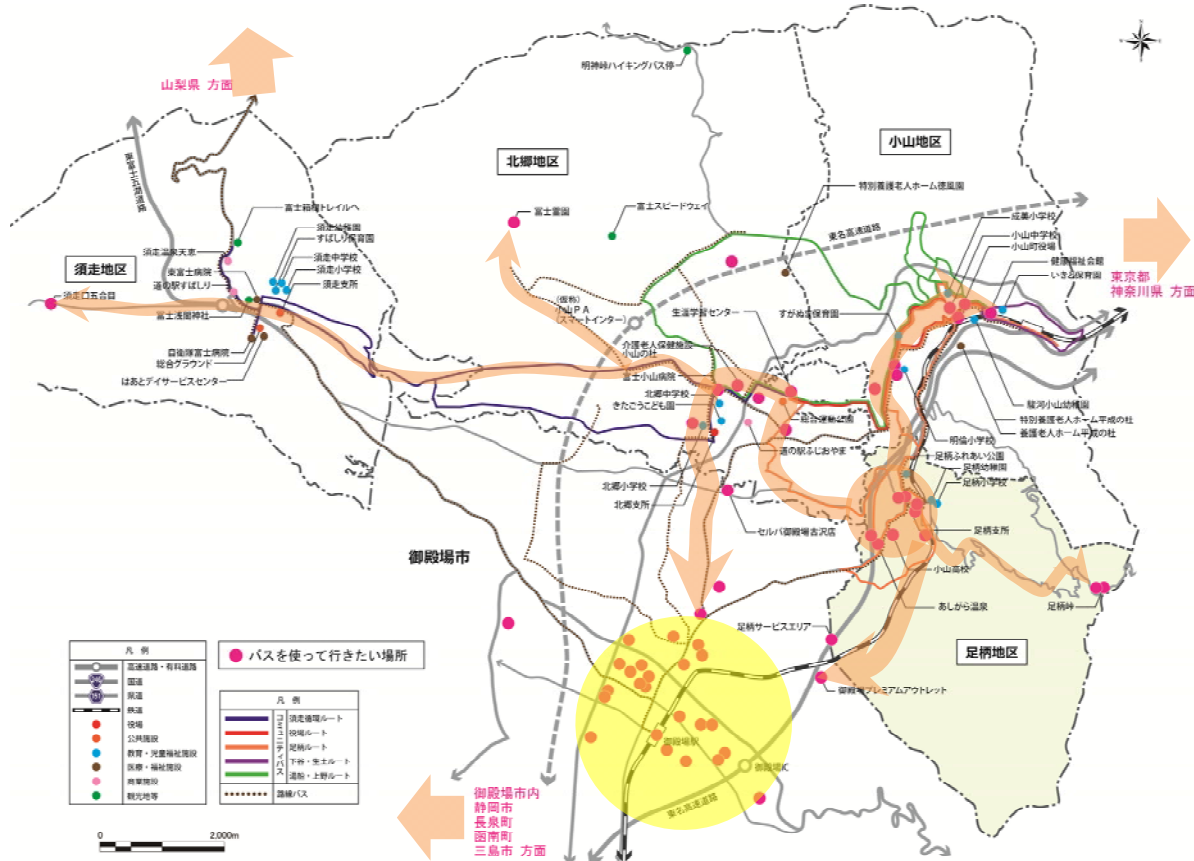
図 6-1 地区別懇談会におけるバス停整備の主体のまとめ（全地区合計）

【地区別懇談会における各地区の主要な立ち寄り先のまとめ】

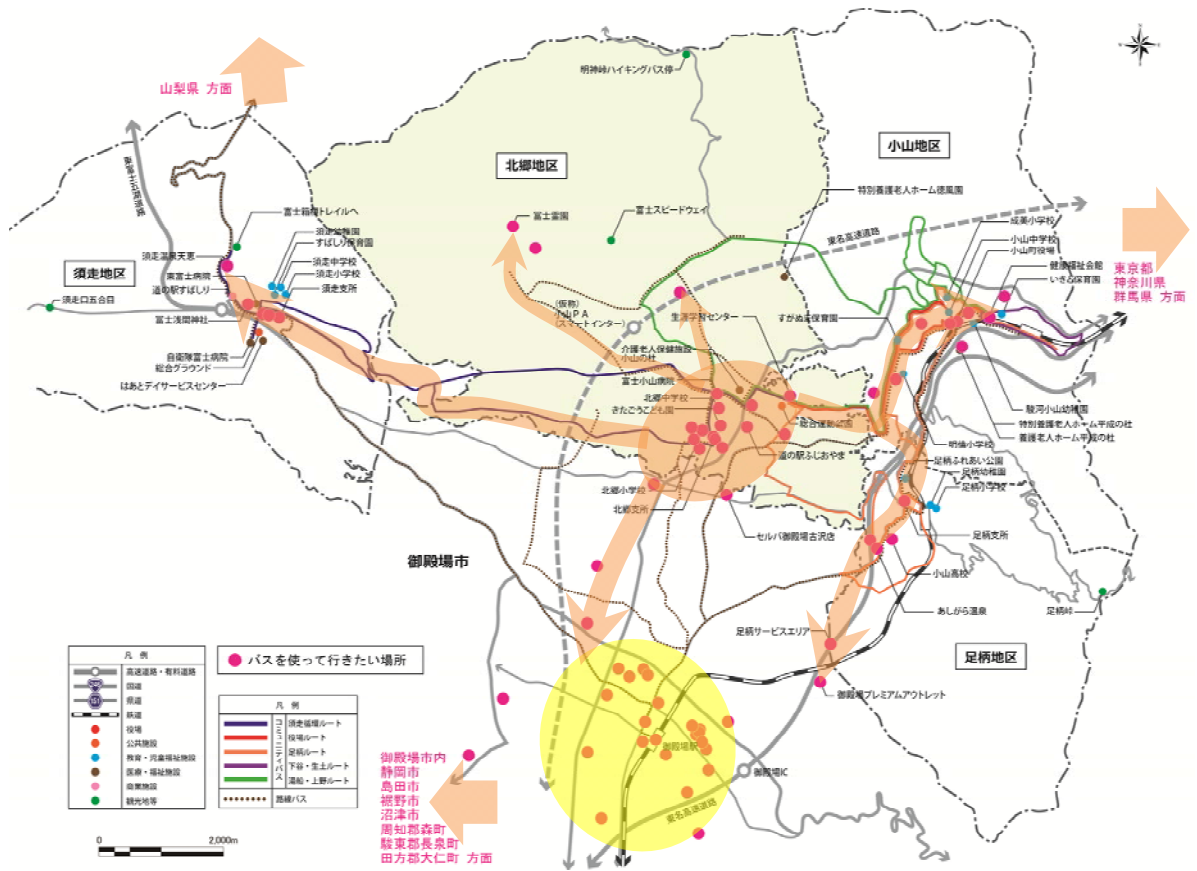
小山（成美・明倫）地区



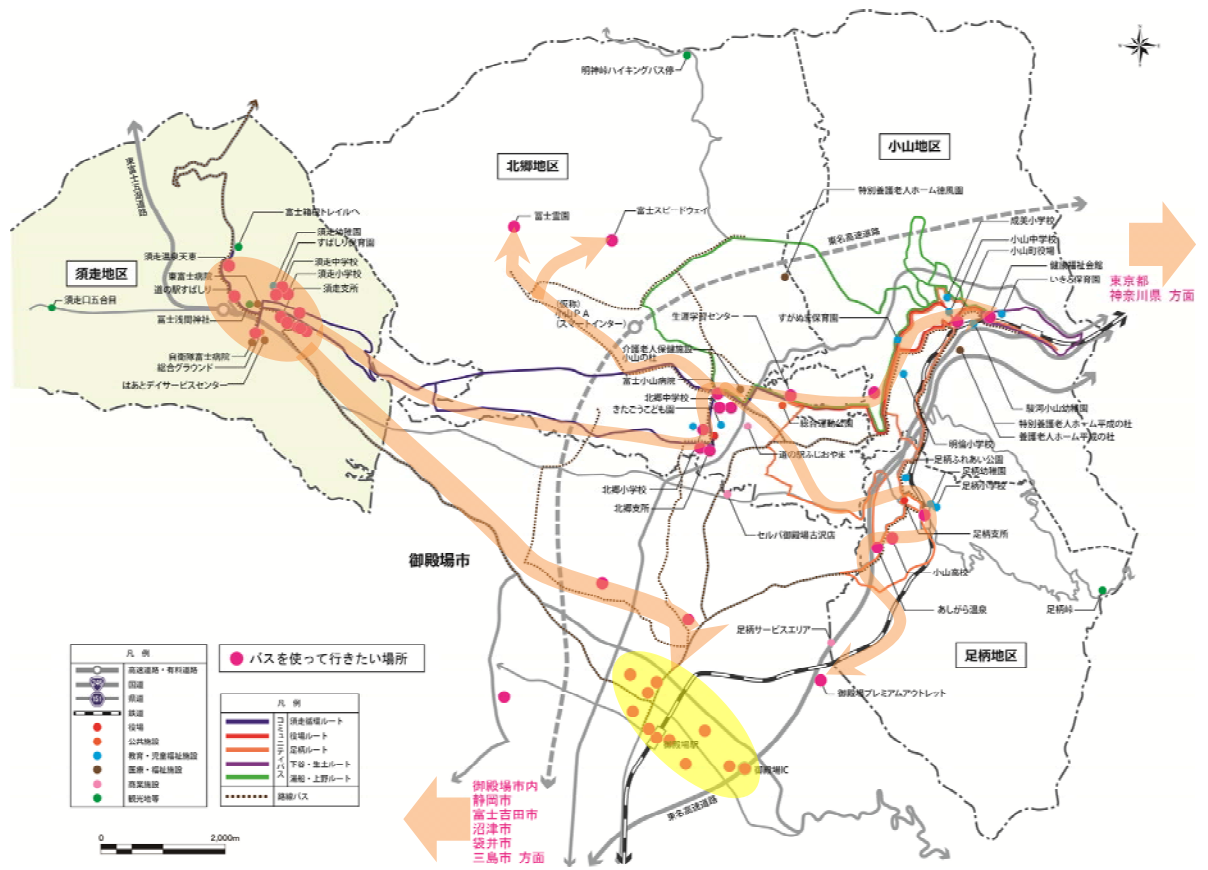
足柄地区



北郷地区



須走地区



(2) 平成27年度地区別懇談会の報告**■ 第1回****【懇談会参加者】**

開催日時	開催場所	参加人数 [※]
平成27年12月19日(土) 10:30~	総合文化会館 会議室	小山地区 15人(4班) 足柄地区 15人(3班) 北郷地区 12人(3班) 須走地区 8人(2班)

※行政・事業者のテーブル参加者も含む

【懇談会概要】

事前にバス利用券を配布し、当日に公共交通によって会場へ来てもらった（当日の利用が困難な場合は、事前に利用）。この公共交通の利用体験を各班で共有し、その後、各公共交通は誰のために運行するのかを議論した。最後に、公共交通を計画する上で考えないといけないことをまとめた。

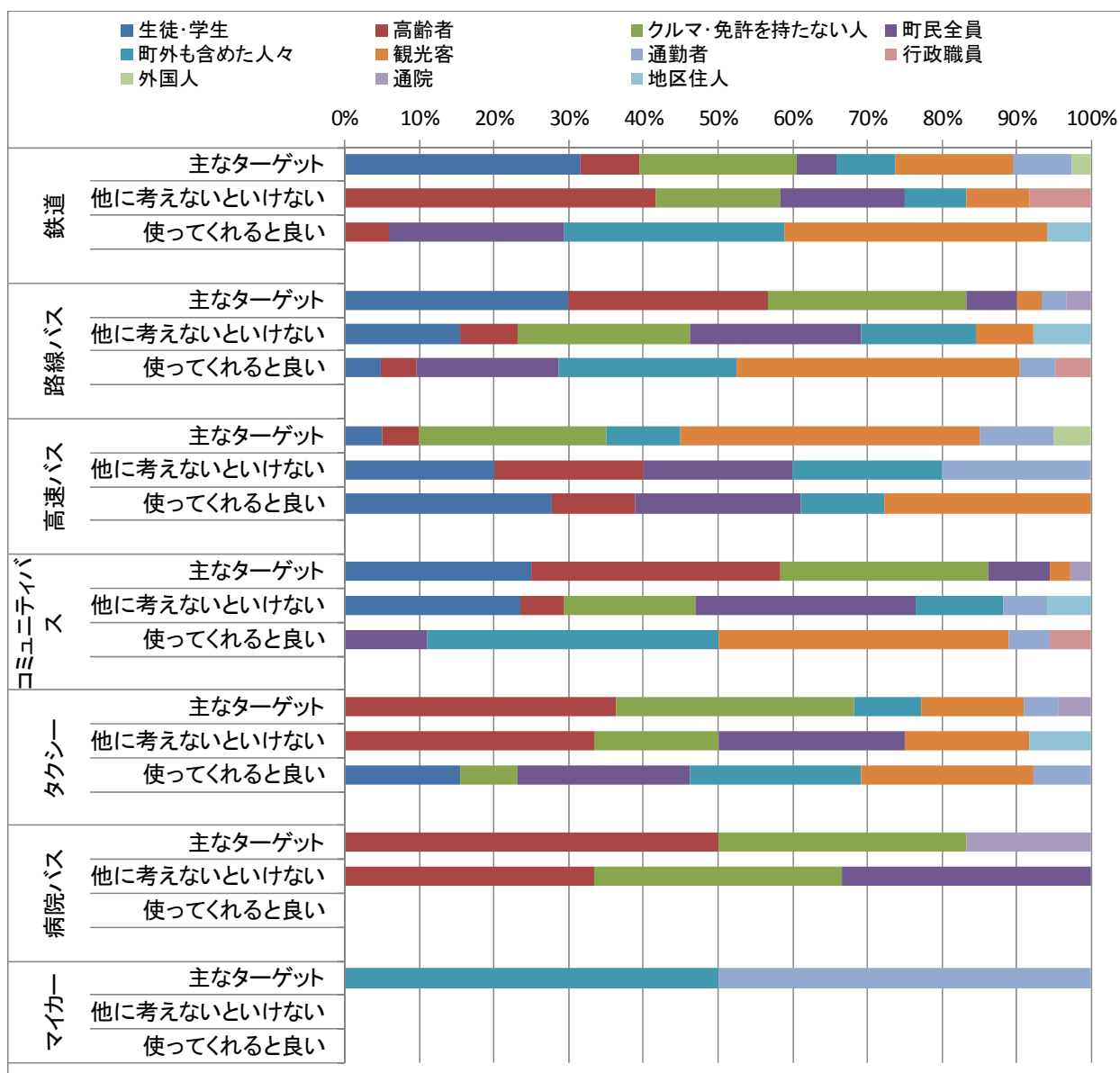
【懇談会の様子】**【懇談会結果】**

公共交通の役割として、誰を主体に考えていきべきか、各班毎に議論してマークした。このマークされた結果を集計すると、鉄道は、「生徒・学生」「クルマ・免許を持たない人」が主なターゲットとして検討する必要があり、路線バスは、これに「高齢者」も加えた、主に自らクルマで移動できない人に対して考えるべきということがわかった。また、鉄道や高速バスは、「観光客」にも配慮すべきということもわかる。コミュニティバスは、主なターゲットの他に、「町外の人」や「観光客」にも使って貰いたいということも示された。

表 6-2 公共交通利用を考えなければいけないターゲットの集計結果

班	公共交通	主に誰のため？																																	
		生徒・学生			高齢者			クルマ・免許を持たない人			町民全員			町外も含めた人々			観光客			通勤者			行政職員			外国人			通院			地区住人			
		主	要	使	主	要	使	主	要	使	主	要	使	主	要	使	主	要	使	主	要	使	主	要	使	主	要	使	主	要	使	主	要	使	主
小山地区(4班)合計	鉄道	4	0	0	2	0	1	4	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	2	1	0	0	0	1	0	1	0	0							
	路線バス	3	2	0	3	0	1	3	1	0	0	2	2	0	1	1	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0							
	高速バス	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0							
	コミュニティバス	4	1	0	4	1	0	4	1	0	2	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0							
	タクシー	0	0	0	2	2	0	2	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0							
	病院バス	0	0	0	2	1	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
合計	11	3	1	13	4	2	16	3	1	3	7	4	2	2	3	4	1	10	3	0	2	0	1	2	2	0	0								
足柄地区(3班)合計	鉄道	3	0	0	1	2	0	2	1	0	0	1	1	0	0	3	1	0	2												0	0	1		
	路線バス	2	0	0	2	1	0	2	1	0	1	1	0	0	0	3	0	0	2												0	1	0		
	高速バス	1	0	2	1	1	0	2	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	1												0	0	0		
	コミュニティバス	2	1	0	3	0	0	3	0	0	0	2	0	0	1	2	1	0	1												0	1	0		
	タクシー	0	0	0	1	2	0	1	1	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0												0	1	0		
	合計	8	1	2	8	6	0	10	3	0	1	5	3	2	1	10	5	0	6												0	3	1		
北郷地区(3班)合計	鉄道	3	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	3	0	1	2	0	0						0	0	0					
	路線バス	2	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	2	1	0	0						1	0	0					
	高速バス	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	1	1	1	0						0	0	0					
	コミュニティバス	1	2	0	3	0	0	1	2	0	1	1	1	0	1	1	0	0	2	0	1	1						1	0	0					
	タクシー	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0						1	0	0					
	病院バス	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						1	0	0					
	マイカー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0						0	0	0					
合計	6	2	2	8	1	0	4	5	0	2	2	2	2	1	3	8	2	6	5	2	1						4	0	0						
須走地区(2班)合計	鉄道	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	1	0	1	1	0	1																
	路線バス	2	0	0	2	0	0	2	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	2																
	高速バス	0	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	2	0	1	1	1	0	1																
	コミュニティバス	2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	2																
	タクシー	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	1	0	1	1																
	合計	6	1	3	6	2	2	10	0	0	1	1	8	2	2	6	2	1	7																
全地区合計	鉄道	12	0	0	3	5	1	8	2	0	2	2	4	3	1	5	6	1	6	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1			
	路線バス	9	2	1	8	1	1	8	3	0	2	3	4	0	2	5	1	1	8	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0			
	高速バス	1	1	5	1	1	2	5	0	0	0	1	4	2	1	2	8	0	5	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0			
	コミュニティバス	9	4	0	12	1	0	10	3	0	3	5	2	0	2	7	1	0	7	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0			
	タクシー	0	0	2	8	4	0	7	2	1	0	3	3	2	0	3	3	2	3	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1			
	病院バス	0	0	0	3	1	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0			
	マイカー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
合計	31	7	8	35	13	4	40	11	1	7	15	17	8	6	22	19	4	29	8	2	3	0	1	2	2	0	0	4	0	0	0	3			

※半数以上の班で記されたものを太字にしている。



※病院バスのとマイカーの空欄は回答なし

図 6

-2 公共交通利用を考えなければいけないターゲットの集計結果（全地区合計）

公共交通の種類別に整理すると、鉄道の主なターゲットは「生徒・学生」「クルマ・免許を持たない人」となり、他に「高齢者」を考慮するべきである。さらに、「観光客」「町外も含めた人々」「町民全員」が使ってくれと良いだろうという結果になった。路線バスとコミュニティバスは概ね同じような結果となり、主なターゲットは「生徒・学生」「高齢者」「クルマ・免許を持たない人」となり、日常的に使う人々である。他に「町民全員」を考えなければならず、町全体としての公共交通としていくことが必要である。また、この路線バスやコミュニティバスを支えるために、「観光客」や「町外も含めた人々」にも使って貰えるようになって良い。

表 6-3 種類別のターゲットのまとめ

	主なターゲット	他に考えないといけない	使ってくれると良い
鉄道	○生徒・学生 ○クルマ・免許を持たない人	○高齢者	○観光客 ○町外も含めた人々 ○町民全員
路線バス	○生徒・学生 ○高齢者 ○クルマ・免許を持たない人	○クルマ・免許を持たない人 ○町民全員	○観光客 ○町外も含めた人々
高速バス	○観光客 ○クルマ・免許を持たない人		○生徒・学生 ○観光客 ○町民全員
コミュニティバス	○高齢者 ○クルマ・免許を持たない人 ○生徒・学生	○町民全員 ○生徒・学生	○町外も含めた人々 ○観光客
タクシー	○高齢者 ○クルマ・免許を持たない人	○高齢者 ○町民全員	○町民全員 ○町外も含めた人々 ○観光客
病院バス	○高齢者 ○クルマ・免許を持たない人	○高齢者 ○クルマ・免許を持たない人 ○町民全員	
マイカー	○町外も含めた人々 ○通勤者		

※20%以上の回答があったものを抽出

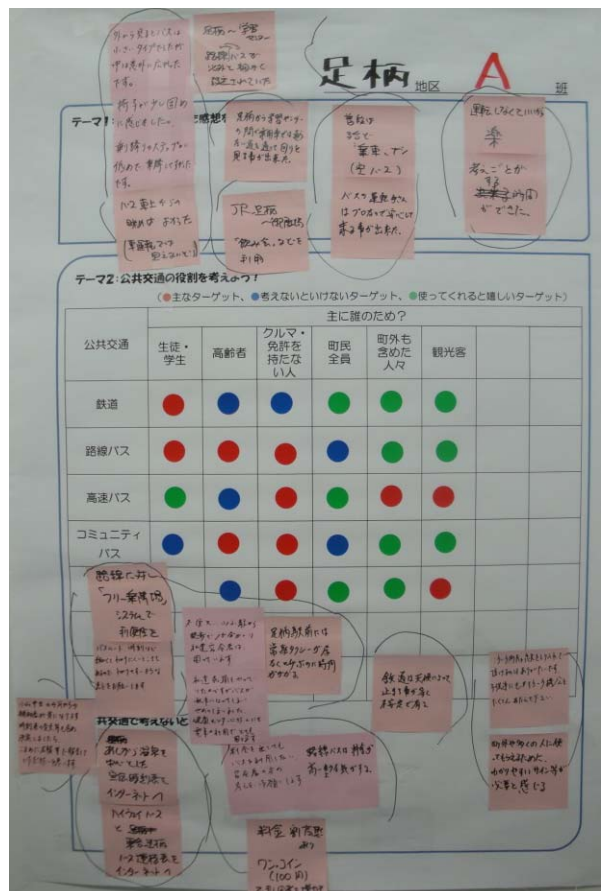


図 6-3 各班の結果の例

■第2回

【懇談会参加者】

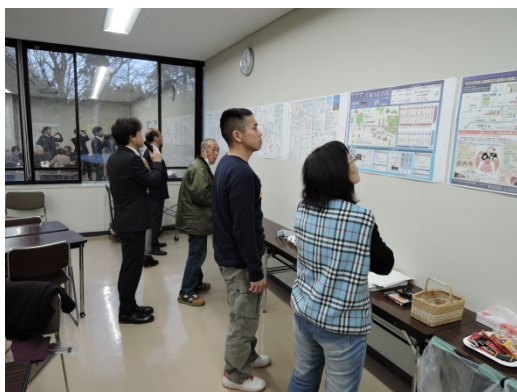
開催日時	開催場所	参加人数※
平成28年2月20日(土) 10:30～	総合文化会館 会議室	小山地区 10人(2班) 足柄地区 9人(2班) 北郷地区 5人(1班) 須走地区 3人(1班)

※行政・事業者のテーブル参加者も含む

【懇談会概要】

本調査の内容を確認し、計画における良かったもの、気になったものを指摘してもらった。この結果を踏まえて本計画においても見直しを行う。また、今後作成を予定しているバスマップに盛り込む情報を示してもらった。

【懇談会の様子】



【懇談会結果】

本計画については、時間が限られたことから詳細な内容の理解までは至らなかったため、今後の取り組み内容についての意見も出された。全体としての計画策定の過程については評価を得られている。

バスマップに必要な情報についても、多くの提案がなされ、特に、見やすさやわかりやすさに加え、周辺施設や観光情報、サービス提携等の付加価値も求められている。

●計画の良かったところ

<計画の評価について>

- ・各地区別に考えている所（考え方）は良い。
- ・どの地区も、しっかりとした計画を立てている。
- ・それぞれの町の計画が、細かくて分かりやすい。
- ・短期間でよくまとめられている。
- ・前回の私達の提言に対し、まとめて頂いている。
- ・グラフが色彩良く、分かりやすく（現況）まとまっている。
- ・マイカー運転をしない人には頼りになる。

<ターゲット>

- ・“誰のために”というターゲットの調査が出来ている。
- ・交通弱者のため。
- ・町内だけでなく、町外への移動を含めて計画が練られている。
- ・スクールバスが出来て、本当に助かっている。

<目的地や使い方>

- ・アウトレットに直接行ける。
- ・主要な立ち寄り先のまとめ。町民の行動傾向が分かる。
- ・町内移動活発化⇒地域間交流を促進
- ・拠点（生涯学習センター）に行きたくなるようなイベント等の開催を常設したら良い。
- ・バスの運行時間がもっと分かりやすく。

●計画の気になったところ

<運行経費について>

- ・運行にかかる経費が高い。説明を受けたうえでも、町からの費用が大きいと感じる。
- ・町のお金を使うのであれば、バスを利用しない人も費用を投入することに納得出来る計画の作成・説明が必要である。
- ・個人負担料金の問題があるのではないか。

<運賃等について>

- ・高齢者が安く乗れるチケットなど。
- ・バス停まで高齢者は歩いて行けないので、タクシー券などがあると便利である。
- ・割引制（足柄温泉）を検討してはどうか。
- ・元々の運賃が高い。

<時間帯について>

- ・運行時間が良く分からない。
- ・スクールバスの運行は助かっているが、下校時間の変更に対応出来ない事が不便である。
- ・学校行事とバス時間の連携が必要である。
- ・朝・夕のバス運行を増やし、通学・通勤に対応したらどうか。

＜路線について＞

- ・コミュニティバスの運行路線系統が理解しにくい。
- ・時間・ルートなど考慮したコミュニティバスと公共交通機関との連携が必要である。
- ・利用する人によって条件が違うが、どこが適切な拠点か、また利用者の希望する目的地を把握しなくてはならない。
- ・クルマが運転できないため、老人会の民踊部を解散している。活動場所へ行くバスが望まれる。
- ・御殿場や神奈川方面、医療機関へのバスが増えると良い。また、施設（病院・店等）専用路線もあると良い。
- ・足柄地区から御殿場へのルートがない。足柄峠へもバスの運行を。
- ・タクシーのごとく利用したい時間に来る交通機関が欲しい。

＜車両やバス停について＞

- ・大きいバスでなく、マイクロバスなど小型化したらどうか。日中はバスよりもワンボックスなど小型車を活用してはどうか。
- ・バス内の段差が多く、危険である。
- ・バス停に屋根を設置して欲しい。

＜利用者について＞

- ・学生ばかりが利用しているので、もっとバスの存在をアピールして欲しい。
- ・老人の利便性を理解してバスの運行をして欲しい。将来、老人になったら買い物難民になってしまうかもしれない。
- ・計画が実施されたら、高齢者に優しい町になると思う。

＜周知や活用策等について＞

- ・ルートを知らない人が多い。
- ・ラッピングバス（愛称）で目立たせる。
- ・自転車も積めるバスの運行

● バスマップに記載して欲しい情報

＜時刻表＞

- ・時刻表の表示を大きく印刷して欲しい。
- ・時刻表を分かりやすく。数字の羅列は見る気がなくなる。
- ・居住地域別の時刻表の作成、ポケットサイズの時刻表

＜乗り継ぎ＞

- ・通勤に利用出来るよう路線・乗り継ぎ等が分かるような案内図を各所へ貼り出す。
- ・公共交通への乗り継ぎ方法・時間
- ・電車や御殿場のバスとの乗り継ぎ

<周辺施設の情報>

- ・バス停近くの施設案内（病院、学校、ショッピングセンター、駐車場）
- ・病院関係
- ・写真で紹介する（周りの施設）。
- ・図にバス停の他にも降りる時の目安になる人が多く集まる所（公共施設以外も含め）の表記がしてある。

<観光情報等>

- ・観光協会、案内所の場所へ、さらに JR 駅に案内所を設置する。町外の人を呼び込む。
- ・観光ルートを例としたルート表を掲載する（モデルルート）。
- ・細かな名所等を多く記載し、町民だけでなく、観光客も乗れるように作成する。
- ・バス停辺りの観光地やテレビロケ地も載せる。

<利用者特典などサービス>

- ・乗車のたびのポイント制を取り入れ。景品又はサービスの提供を行う。
- ・バス利用者が、飲食店・お店で割引を受けられる工夫をする。
- ・各ルート内で使える特典みたいな物を掲載する。
- ・町内の店の情報を載せる。

<その他>

- ・バスの乗り方（どっちから乗るのか、券を取らなきゃいけない、パスモ使える等）
- ・目的地に行くにはどう行けばもっと近いのか、分かりやすく。
- ・地区別に利用に合わせたルート表を作る（北郷⇒病院・買物（御殿場）⇒北郷）
- ・主なバス停からバス停までの利用例を載せる。
- ・乗用車の場合のガソリン代と、バス運賃を比較して告知する。



図 6-4 各班の結果の例

6-3 地区別懇談会のまとめ

平成 27 年度の第 1 回地区別懇談会の結果によると、公共交通を考えるうえで、まず“自らクルマを使って移動できない人”へ対しての移動手段を考えなくてはならないことが示された。本町の公共交通が担う役割は、これらの人に対しての移動手段を確保するものであり、本計画においても、これらの人をターゲットとし、運行内容なども考慮する。また、鉄道や高速バスは、広域への移動を視野に、ターゲットに観光客も含めて考える。コミュニティバスは、これらの“クルマを使って移動できない人”の他に、町外の人や観光客へもアピールして利用者確保による継続的な運行を支えることも考える。さらには、小中学生への通学補助など、将来を担う子供たちへの意見もされている。本計画では、本町の未来に向けて、子供たちに引き継いでいける持続可能な公共交通システムの構築が求められている。

また、第 2 回地区別懇談会では、バスのわかりにくさや料金への指摘、新たな提案がされた。特にバスマップを作成する際には、わかりやすさを前提に、町内をアピールするような情報提供が求められた。

6-4 地域公共交通の現状整理

(1) 人口・外的環境

- ・町全体で人口減少と少子高齢化が進行している（特に、小山地区で人口減少と高齢化、ただし、須走地区は年少人口が高い）
- ・富士山、富士五湖、箱根への外国人が増加している
- ・世界遺産の富士山を守る環境配慮が必要である
- ・社会減を抑制するため、定住促進施策を進めている
- ・新東名高速道路等の広域交通網の整備が進み、(仮称)小山 PA 等に新たな公共交通拠点が検討される

(2) 地域公共交通

① 鉄道

- ・JR 御殿場線の利用者は近年横ばい傾向にある
- ・本町内の駅の利用者が少なく、減少傾向にある
- ・IC 乗車券が利用できない
- ・JR 駿河小山駅、JR 足柄駅ともに無人駅となっている

② バス等

(路線バス・コミュニティバス等)

- ・路線バスは御殿場駅方面が主体に運行されている
- ・路線バスは距離運賃で町内から御殿場駅まで約 600 円となっている
- ・路線バスは、主に広域幹線系統である河口湖線と駿河小山線の利用者となっており、河口湖線は観光客を中心に利用者が増加しているが、駿河小山線は減少傾向にある
- ・無料の町内巡回バスから毎日運行の有料のコミュニティバスとスクールバスに再編した
- ・小山地区と足柄地区では、無料調査運行を経て、スクールバスをさらに再編し、有料の小山地区・足柄地区実証実験運行バスによりフィーダー交通の評価を実施している

(その他のバス等)

- ・スクールバスは、幼稚園のみとし、小中学生はコミュニティバス等の利用へ変更した
- ・高速バスが運行し、関東圏への利便性が高い
- ・富士登山バス、ハイキングバスが季節運行している
- ・町内にタクシー事業者が無いため、御殿場市内から配車が必要となっている

(経費)

- ・バスに関連する経費は年々増加しており、平成 27 年度からスクールバス等を一元化しているためバスに関する経費が増加している
- ・路線バスの上野線、コミュニティバスの収支率が低い

(バス停勢圏)

- ・バス停間隔を調整し、密にサービスされるようになっている

③ 町民ニーズ

(利用状況)

- ・通院、買物目的での利用が多い

(利用者負担)

- ・ある程度の利用者負担もやむを得ないと考えている人が多い
- ・新たな収入源の確保が必要

(存在価値)

- ・自動車を利用できない人の重要な交通手段、将来運転できなくなった時の交通手段が多い
- ・交流施設へアクセス可能であることをもっとアピールすべき

(利用環境)

- ・運行本数、時間帯への不満が多い
- ・地区内へのタクシーの常駐

④ 利用実態

- ・路線バスの利用者は 4 割が高齢者である
- ・コミュニティバス及び小山地区・足柄地区実証実験運行バスは殆どの利用者が通学利用である

- ・路線バスは御殿場市内への往復の時間帯、コミュニティバス等は朝夕の通学利用が多い
- ・御殿場市内への利用が中心となっている
- ・小山役場前、JR 足柄駅、一色、小山高校バス停の利用が多い（河口湖線を除く）
- ・足柄地区のバス利用が多く、足柄地区内の移動も多くなっている

⑤ 地区別の特徴

（小山地区）

- ・比較的駅やバス停までの距離が遠い
- ・通勤目的の利用も多い
- ・午前中と夕方の利用が多い
- ・道の駅、あしがら温泉への利用も多い
- ・足柄地区とを結ぶ小山地区・足柄地区実証実験運行バスを実施中である

（足柄地区）

- ・集落が点在しており、途中に無人の区間がある
- ・駅やバス停までの距離が近い
- ・通学目的、役場、学校への利用も多い
- ・夕方の利用が多い
- ・スクールバスなど目的を限定したうえで一部は存続して欲しいと考えている人が多い
- ・小山地区とを結ぶ小山地区・足柄地区実証実験運行バスを実施中である

（北郷地区）

- ・全体的に利用が少ない
- ・飲食目的、役場への利用が多い
- ・夕方の利用が多い
- ・通勤・通学のため必要な交通手段であると感じている人が比較的多い
- ・（仮称）小山PA等のまちづくりインパクトが期待される

（須走地区）

- ・比較的、バス停までの距離が遠い
- ・河口湖線の増便により、御殿場市内への利便性が向上している
- ・飲食目的、役場への利用も多い。
- ・朝の利用が多く、他地区と比べて夜の利用も多い（コミュニティバス）
- ・観光利用が増えてきている
- ・通勤・通学のため必要な交通手段であると感じている人が比較的多い
- ・バス停の待合環境への不満も多い

(3) 地区別懇談会

（平成 25 年度調査：金太郎公共交通計画）

- ・利便性の向上が求められている
- ・住民視点による小山町の特徴を活かした議論が今後も継続できる体制が期待できる
- ・公共交通が住民の重要な課題として認識されている
- ・利用者確保として「車両、デザイン」の改善が、持続性として「有料化」が求められている
- ・バス運行のPR やわかりやすさが求められている
- ・普段の行動の中で訪れたい場所は、町内の横断的な移動と JR 御殿場駅周辺をはじめとした御殿場市が多い。さらに、関東や中部圏までの広範な移動もされている
- ・バス停整備の主体としては、基本的には行政や事業者が主体となり、地区や個人が協力して参加する意向が強い。その中で、バス停の「名称の検討」「緑化、清掃活動」「設置場所の提供」については、地区や個人が主体となることも考えられている

（平成 27 年度調査）

- ・公共交通にあわせた会議時間を設定している
- ・公共交通の役割はクルマを自ら利用できない人のため
- ・未来の子供たちへと引き継げる持続可能な交通システムの構築が求められている
- ・計画的な展開を評価
- ・見やすい、わかりやすい時刻表の作成
- ・地域ごとのルートや時刻
- ・バスマップに付加価値を持たせる

6-5 金太郎公共交通計画(地域公共交通総合連携計画)の活動評価

金太郎公共交通計画に示されている活動について、これまでに実施したものを整理する。

目標	事業	事業の概要	実施主体◎ 関連主体○				
			地域公共交通会議	行政	交通事業者	地域住民	企業等
1. だれもが使いやすい移動手段の確保	(1) コミュニティバス路線等の見直し	路線バスを主体とした幹線系統と接続・共存する町内交流の軸として町内巡回バスを再編して新たなコミュニティバスを構築する。	◎	○ (町)	○ (バス・タクシー)	○	-
	(2) わかりやすい運行情報の提供	バスの利用情報をわかりやすく示したバスマップやホームページなどの作成を行う。さらに、乗り継ぎやルート検索が可能となるように、乗り継ぎ案内などの提供を行う。	○	◎ (町)	○ (鉄道・バス)	-	○
	(3) コミュニティバス車両の導入検討	利用者が安全に快適に利用できるよう、需要に応じた適切なバス車両の導入を検討する。	○	◎ (町)	◎ (バス・タクシー)	-	-
	(4) バス停や乗継拠点の整備推進	生涯学習センターを交通結節拠点として位置づけ、JR駿河小山駅及びJR足柄駅を交通結節点として機能拡充を図り、広域幹線系統のバス路線とコミュニティバス路線との乗り継ぎバス停を乗り継ぎ拠点として整備・機能の拡充を推進する。	○	◎ (町)	◎ (鉄道・バス・タクシー)	○	○
2. 地域で創り、支える公共交通の仕組みづくり	(5) 地域住民との協働による取り組み	地域住民が自分たちの生活を支える地域公共交通としての意識を高めるべく、行政と協働して地域ぐるみで利用促進や情報提供などに取り組む。	○	◎ (町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	◎	○
	(6) 親しみやすさ、身近な交通への取り組み	バスを利用していない人への興味づけを図るととも、町民に親しまれ、生活に密着した身近な交通となるよう、住民参加による取り組みを行い、将来にわたって愛着のあるバスとしての意識を醸成する。	◎	○ (町)	○ (バス)	○	○
	(7) 利用促進策、バス活用策の検討	バスのイメージアップと利用促進を図るため、住民目線でのアイデア募集、関連グッズの作製などの施策を展開し、運賃以外の収入による増収策に取り組む。	○	◎ (町)	○ (バス)	○	○
	(8) イベントや観光事業との連携強化	観光事業との連携や各種イベントとのタイアップにより、町内に訪れる観光客などを取り込み、地域の活性化に繋がる方策に取り組む。	○	◎ (町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	○	○
3. まちづくりと連携し、地区特性や利用状況に応じた公共交通の展開	(9) 路線バス・鉄道との連携強化	コミュニティバスなどのフィーダーが接続する路線バスについては乗継ぎ性や割引を行い、乗り継ぎ利用を促進し路線バスの活性化を図る。鉄道との接続も考慮し、連携を強化する。	○	○ (県・町)	◎ (鉄道・バス・タクシー)	-	○
	(10) 通園・スクール・通学バスの検討	施設の統廃合などにより必要不可欠となったスクールバスや通園バスについて、幼稚園から高校まで連携した運行を検討する。	○	◎ (県・町)	○ (バス)	○	-
	(11) まちづくりの取り組みとの連携強化	まちづくりと合わせて公共交通の利用環境を整えることで、まちの魅力向上、生活利便性の確保、地域活力の創出や地域経済の活性化に寄与する。	○	◎ (県・町)	○ (鉄道・バス)	○	○

概ね活動は実施されてきたが、今後も継続的に取り組む必要がある。

	スケジュール				取り組み実績		今後の取り組み
	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	中長期	平成 26 年度	平成 27 年度	
運行計画・再編による運行準備	→				<ul style="list-style-type: none"> 巡回バスを廃止し、平成 26 年 10 月よりコミュニティバスとして運行 調査運行アンケートの実施 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年 4 月コミュニティバスダイヤ改正 地区アンケートの実施 平成 27 年 10 月実証運行バス等の運行 コミュニティバスの路線バスとの接続性検討(平成 28 年 4 月ダイヤ改正予定) 	継続
検討・準備	→				<ul style="list-style-type: none"> バスマップの作成 町及びバス事業者ホームページへの掲載 	<ul style="list-style-type: none"> 町ホームページと事業者ホームページのリンク化 	継続
検討・準備	→				<ul style="list-style-type: none"> 利用者数の把握 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数の把握 平成 27 年 10 月から運行開始した実証運行バスでは、地形等を考慮し、小型車両(ワンボックス)を導入 	継続
作成・発信	→					<ul style="list-style-type: none"> 小山町役場玄関の改修(役場前停留所) 新柴バス停の改修(拡幅によるバス停車スペース整備) 	継続
検討・準備	→				<ul style="list-style-type: none"> 小山(成美・明倫)地区における実証運行の検討(各区長との検討会の実施) 	<ul style="list-style-type: none"> 網形成計画策定のための地区別懇談会の開催(2回) 	継続
内容検討	→					<ul style="list-style-type: none"> 地区別懇談会で検討(予定) 	継続
検討・準備	→						継続
	→				<ul style="list-style-type: none"> バスイベントの開催(北郷小学校におけるバスの乗り方教室の開催) 	<ul style="list-style-type: none"> バスイベントの開催(8/31 北郷小、9/24 須走小、10/21 足柄小、11/24 明倫小、12/11 成美小(予定)におけるバスの乗り方教室の開催) 	継続
取り組み内容の検討	→				<ul style="list-style-type: none"> 路線バス・コミュニティバスの乗り継ぎ券の発行 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年 4 月ダイヤ改正 実証運行バス等の運行により、接続性の改善を検討(平成 28 年 4 月ダイヤ見直し予定) 	継続
内容検討	→				<ul style="list-style-type: none"> 平成 26 年 10 月からコミュニティバスへ一部移行 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年 10 月より実証運行バスへ移行 平成 28 年度からの運用検討 	対応済
	→				<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランの策定 地域別計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> まち・ひと・しごと創生総合戦略の策定 人口ビジョンの策定 総合計画(後期計画)の策定 	継続

6-6 地域公共交通の課題

(1) さらなる高齢化や人口減少を見据えた、公共交通による生活交通サービスの維持・確保

- ・ 高齢化の進展に伴い、高齢ドライバーによる事故の増加や、将来、自動車を運転できなくなる人も増加すると考えられることから、公共交通の必要性について共通の認識を持ち、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していく必要がある
- ・ 高齢により自動車運転免許を自主返納した人に対しても移動手段を確保することが必要である
- ・ 定年後の定住者も含めて利用者の多くが高齢者であることも踏まえ、バリアフリー対応の検討や環境への配慮等、道路事情に応じた車両への更新が必要である
- ・ 人口減少が続き、将来の財政状況にも不安があるなか、スクールバス等の様々なバス施策を一元化したことによりバスに関連する経費が増加していることから、利用者増による利用者収入や副次収入の確保、運行経費負担の軽減策を検討し、持続可能な公共交通へと改善する必要がある
- ・ 通園通学距離が長い児童学生もあり、部活動等にも制限が生じることから通園・通学利用バスの効率的な運行と保護者の経済的負担を軽減する通学助成制度の再構築が必要である

[ポイント]

- 公共交通の必要性に関する共通認識化
- 運転免許返納者、高齢者の対応
- 車両のバリアフリー、環境対応化
- 運行収支の改善（利用者増、副次収入など）
- 通学対応の全町的な対策

(2) それぞれの地区の実情や需要に応じた、適切な交通体系への再編

- ・ 特に高齢化が著しい地区にバスが利用できない地区（公共交通不便地区）があり、運行ルートやバス停位置の再編による、誰もが使いやすい地域公共交通網への再編が必要である
- ・ コミュニティバスと鉄道・路線バスがそれぞれの役割を担うことから、乗り継ぎの利便性の確保が求められ、バス待ち環境やわかりやすい乗り継ぎ情報の提供など、乗り継ぎ環境の改善による利便性の向上が必要である
- ・ 地域の活性化に向けて、季節運行の富士登山バスやハイキングバスとの連携や、公共交通利用が多い外国人も含めた観光客を町内に取り込む必要がある
- ・ タクシー事業者を町内に誘致して、公共交通システムの一部としてバス等を補完する必要がある

[ポイント]

- 公共交通不便地区の解消（高齢化が著しい地区）
- 乗り継ぎ環境の改善、コミュニティバスと鉄道・路線バスとの連携
- 季節運行バスとの連携や外国人も含めた観光客による地域活性
- 町内へのタクシー事業者の誘致

(3) 利便性の高い公共交通への改善と、わかりやすい情報提供等による利用促進

- ・ 市内のバス利用者は通学利用が多く、路線バスは高齢者を中心に利用され、病院や公共施設などの特定の施設の利用を目的とした利用が多い。地区の実情や需要に応じたルートやバス停位置、ダイヤの再編による、効率的で利便性が高く、わかりやすい路線網への再編が必要である
- ・ 学生や高齢者の利用が多いことから、バス運行のPRやわかりやすさが求められている。運行ルートやダイヤなどの運行内容をわかりやすく、幅広く情報提供し、環境にやさしい取り組みの展開を図る必要がある

[ポイント]

- 需要に適したわかりやすい運行ルート、バス停位置、ダイヤへの継続的な見直し
- わかりやすい情報提供
- 外国人を含む観光客へのPR
- 環境にやさしい交通体系

(4) 地域との協働による取り組みの促進

- ・ 持続可能な公共交通システムの構築には、住民の利用促進や地域のサポートが不可欠である。小山地区の無料調査運行には自治区も協力し、バスの継続運行を要望している。地域とバスについて考えていくことが求められている
- ・ 地区別懇談会では、様々な立場の方から、様々な視点での幅広いアイデアが出されており、住民視点による小山町の特徴を活かした議論が今後も継続できる体制が期待できることから、定期的に懇談会を開催するなど、地域との協働による取り組みを促進する必要がある
- ・ 地区別懇談会はバスの時間に合わせて開催しており、参加者もバスを楽しみながら会議に参加している。バス利用を促進するためのイベントや会議時間等の設定を周知していくことが重要である

[ポイント]

- 親しみやすさへの取り組み
- バスの有効活用
- 地域協働の取り組み促進
- イベント開催やバス体験、利用意識の醸成
- まちのシステムとして地区のまちづくりの推進

7. 小山町地域公共交通網形成計画(改訂版 金太郎 公共交通計画)の内容

7-1 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針

(1) 基本的な方針

本町は「第4次小山町総合計画後期基本計画」をはじめ、「都市計画マスタープラン」「まち・ひと・しごと創生 地方版総合戦略」など新たなまちづくりに向かって取り組みが始まるところである。さらに企業誘致や観光交流振興の取り組みや地域が主体となった取り組みも進められている。そこで、これらのまちづくりと連携して地域の活動を支えていく地域公共交通を構築していく。

地域公共交通は、地域住民の生活交通としてクルマを使えない人たちにも外出機会が得られることによって、健康でいきいきと自立した生活をおくることで地域の活性化にも繋がり、地域活動の持続可能性を確保するものでもある。さらに、地域振興や観光振興とも連携し、魅力あるまちづくりの一環としての公共交通を構築することで、活気あふれる交流が促進される。

将来にわたって、町民に親しまれ、わかりやすく、快適に利用しやすい地域公共交通として地域で支える持続可能な仕組みを構築する。さらに、世界遺産富士山や多くの観光資源を有する本町では、環境にも配慮しつつ、観光資源やまちづくりを活用して、町民以外にも支えられる公共交通を目指す。

持続可能な地域公共交通により 快適に移動ができる まちづくり
～わかりやすい、利用しやすい、みんなで支える～

(2) 公共交通が目指すべき役割

① 交通機関の役割

基本方針の実現に向けて、鉄道、路線バス、コミュニティバスの役割を明確にし、地区特性や利用状況に応じた効率的な公共交通を展開する。

- | | |
|------------|---|
| ■ 鉄 道 | 本町の広域幹線として、路線バスやコミュニティバスへの乗り継ぎダイヤを駅に掲示し、乗り継ぎ環境の改善を図るなど、利用促進や利便性の向上を図る。 |
| ■ 路線バス | 本町の地域幹線として、既存の路線を軸とし、コミュニティバスと連携して乗り継ぎ環境を改善するとともに、本町から JR 御殿場駅への主要なアクセス手段の1つとして利用促進や利便性の向上を図る。 |
| ■ コミュニティバス | 本町の支線系統として、誰もが使いやすい町内の移動手段として、わかりやすいルート、ダイヤへの再編と合わせ、コミュニティバス相互や路線バス、鉄道との乗り継ぎ環境を善し、利用促進や利便性の向上を図る。 |
| ■ 高速バス | 本町と関東圏、中部・関西圏を結ぶ広域幹線バス網として、サービスエリアや高速バス停周辺のまちづくりとも連動しながら、乗り換え拠点等を整備し、町内及び町外からの利用者や観光客等の利便性の向上を図る。 |
| ■ タクシー | バス等が利用できない場合にタクシーも利用可能となるように、町内へのタクシー待機の誘致を進め、将来的にはバス等の補完を行い、地域の身近な地域公共交通のひとつとして醸成していく。 |

- 自動車 自動車は便利な乗り物として最も利用されているが、環境問題や健康などの様々な観点から、クルマをかしこく使う交通行動も考え、鉄道やバスへと乗り継ぐパーク・アンド・ライド^{※1}やキス・アンド・ライド^{※2}等も移動手段の選択肢とする。
- 徒歩・自転車 自宅からバスや鉄道等を利用するまでや目的地において、快適にかつ安全に徒歩や自転車で活動できる環境の創出を図り、積極的に徒歩や自転車で外出することで健康で活発な生活を送る。

※1:パーク・アンド・ライド:自宅から駅まで自ら自動車等で行き、駐車場に停めて鉄道やバスを利用する形態。
 ※2:キス・アンド・ライド:自宅から駅やバス停まで自動車等での送り迎えによって行き、鉄道やバスを利用する形態。

② 公共交通参画者の役割

基本理念・基本方針の実現に向けて、町・県（行政）、町民・地域、交通事業者等の役割を明確にし、参画と協働による取り組みを行う。

- 町・県（行政） 情報発信や地区別懇談会などによる町民との対話を行いながら、町民の公共交通に対する意識を高め、利用促進や公共交通の確保・維持・改善に努める。
- 町民・地域 地区別懇談会への参加や公共交通の利用などを通じて、公共交通を自分たちで創り、守り、育てていく。
- 交通事業者 利用者の安全を第一に考えた運行を行うとともに、さらなる利便性向上や収支改善に向けた努力や提案を行う。
- 商業施設・企業等 施設の利用促進・集客力向上とあわせて、地域の魅力向上に努め、公共交通によるまちづくりを担う一員として参画する。
- 地域公共交通会議 本計画を策定するとともに、地域の実情に応じた地域公共交通に関する評価や運行に必要な事項等を協議し、地域住民の交通利便の確保・向上に努める。

本計画の実施にあたっては、行政のみならず、町民や交通事業者などの関係機関が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいく必要がある。そのため、小山町地域公共交通会議において、計画に掲げた事業の着実な実現、評価や見直しなどを行い、計画を推進していく。地域公共交通会議は、事業全体を統括するとともに、事業の実施にあたって関係主体間の連携を深めながら事業効果を高めていく役割を担う。

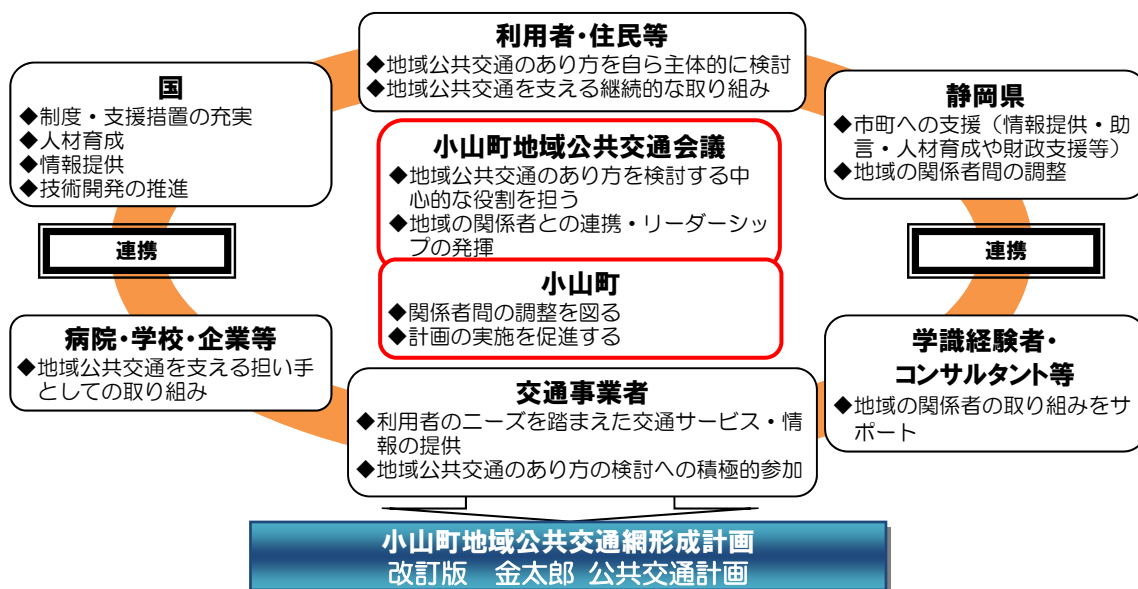


図 7-1 地域公共交通の推進体制と役割

※参考：国土交通省総合政策局交通計画課「地域公共交通活性化・再生総合事業の活用について」資料

③ 施策の連携

公共交通の利用促進には、公共交通を検討するうえで、公共交通の施策を単独で検討し実施するだけでなく、さらにまちづくりや防災、福祉、観光、教育なども連携を図り、総合的に施策を展開することが必要である。公共交通によって、まちの活動を活発化し、観光の促進や教育環境や福祉の充実、災害対応等の都市力の向上に努めていく。

④ 地域公共交通の展開イメージ

本町は東西に長く、小山（成美・明倫）・足柄・北郷・須走の4つの地区が東西に並んでいる。東西方向の公共交通軸は、一部路線バスがあるものの、主にコミュニティバスによって構成されており、町内移動を担っている。南北方向は、御殿場市や河口湖に向けて路線バスや鉄道が運行されており、広域幹線系統としても機能している。

そこで、今後の地域公共交通の連携に向けて、南北方向については市町村間交流の軸としてJR御殿場線と路線バスによって担い、東西方向については町内交流軸としてコミュニティバスの運行によって町内の移動を活発化させ、地域間の交流を促進する。

また、広域圏への移動は、JR御殿場線の利用を促進するとともに、地域公共交通の枠組みからは外れるが、高速バス体系とも連携することで関東・中部圏域とのアクセス性の高さを活かす。さらに、限られた人口構成の中でコミュニティバスを継続的に維持していくためにも、観光客利用を積極的に取り入れ、運賃収入の基盤の一部を担ってもらう。

なお、それぞれの機関の担う役割に応じて連携を図りながら、地域公共交通の実現に向けて、取り組みを進めていくが、利用者の状況を見ながら運行ルートや運行システムの見直しを随時行い、より良い交通体系へと成長を目指すこととする。

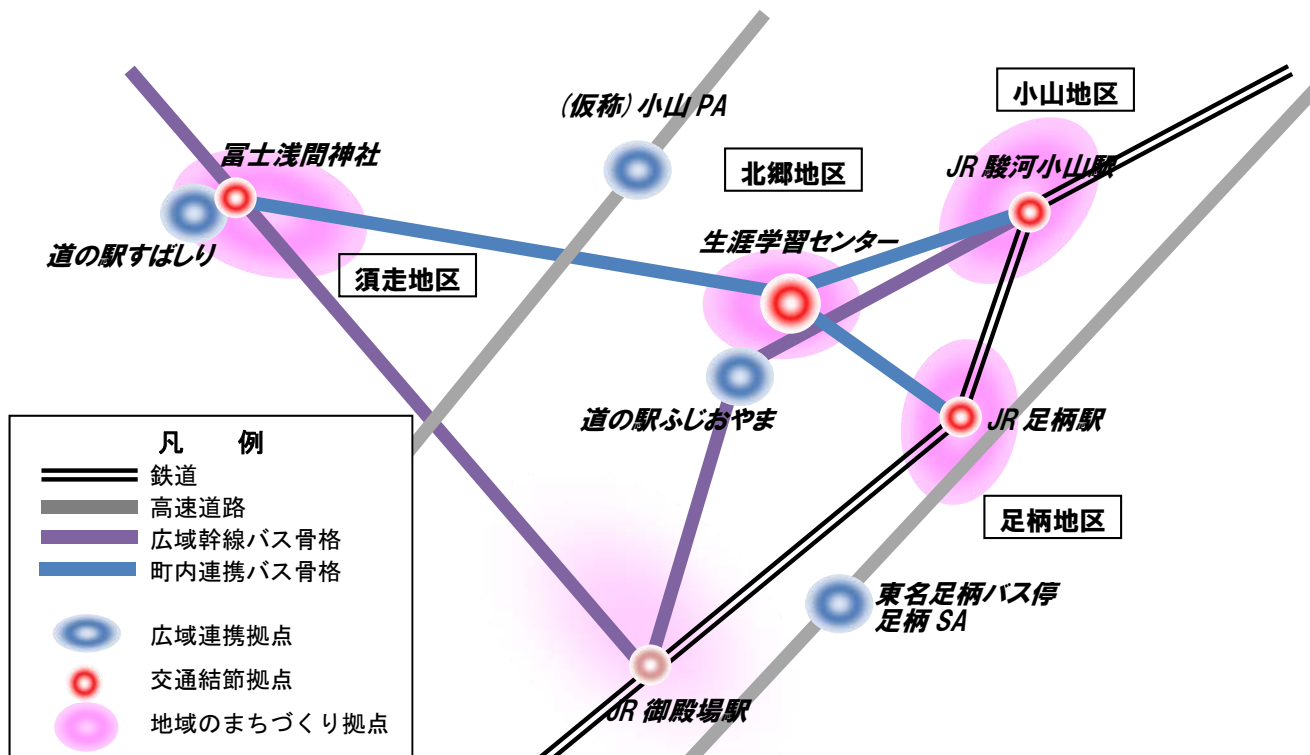


図 7-2 地域公共交通の骨格イメージ

7-2 地域公共交通網形成計画の区域

小山町地域公共交通網形成計画は、住民の通勤、通学、買い物、通院といった日常生活における移動特性を踏まえて「小山町全域」を対象区域とする。ただし、観光客なども視野に高速バス体系等も考慮する。

7-3 地域公共交通網形成計画の目標

(1) 目標の設定

地域公共交通によりだれもが移動できるまちを目指し、特にクルマ利用ができない高齢者や女性、高校生に対してバス交通を主体とした地域公共交通の充実によって移動手段を確保する。さらに、公共交通により来訪する外国人を含めた観光客へ対しても利便性を確保し、交流促進や地域活性化の推進とともに、地域公共交通を支える存在として位置付ける。

本町における地域公共交通の課題から求められる方向を整理し、地域公共交通の活性化及び再生に向けた基本的な方針に基づき、本町の地域公共交通の目指す目標を以下のように設定する。

<p>■さらなる高齢化を見据えた、公共交通による生活交通サービスの維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の必要性に関する共通認識化 ●運転免許返納者、高齢者の対応 ●車両のバリアフリー、環境対応化 ●運行収支の改善（利用者増、副次収入など） ●通学対応の全町的な対策 	<p>■それぞれの地区の実情や需要に応じた、適切な交通体系への再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通不便地区の解消（高齢化が著しい地区） ●乗り継ぎ環境の改善、コミュニティバスと鉄道・路線バスとの連携 ●季節運行バスとの連携や外国人も含めた観光客による地域活性 ●町内へのタクシー事業者の誘致
<p>■利便性の高い公共交通への改善と、わかりやすい情報提供等による利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●需要に適したわかりやすい運行ルート、バス停位置、ダイヤへの継続的な見直し ●わかりやすい情報提供 ●外国人を含む観光客へのPR ●環境にやさしい交通体系 	<p>■地域との協働による取り組みの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●親しみやすさへの取り組み ●バスの有効活用 ●地域協働の取り組み促進 ●イベント開催やバス体験、利用意識の醸成 ●まちのシステムとして地区のまちづくりの推進

【基本的な方針】

持続可能な地域公共交通により 快適に移動ができる まちづくり
 ～わかりやすい、利用しやすい、みんなで支える～

【目標】

1. 快適で使いやすい移動手段の確保

2. 地域で創り、支える、新たな公共交通の仕組みづくり

3. まちづくりと連携し、地区特性や利用状況に応じた公共交通の展開

(2) 計画の目標

本町の地域公共交通では、わかりやすく快適で利用しやすい地域公共交通を目指し、地域公共交通の活性化と利用者の利便性向上等を図っていく。この地域公共交通を実現するために、まずは公共交通の有効性を高めることを目指す。さらに、持続可能な仕組みとして経済性を高めていくことを目標とする。有効性が確保されつつ経済性を高めることによって地域公共交通の効率性も確保されていく。

■『快適で使いやすい移動手段の確保』

世界に誇れる世界遺産富士山のふもとの眺望・景観・環境を未来にわたって維持・継承し、少子高齢化や人口減少が進展する社会情勢にあっても、町民の誰もが安心して未来に向けて住み続けるための通学・通院・買い物等の町民生活に不可欠な活動を支える基幹的な公共交通に対して、快適に使いやすい移動手段の確保と持続可能な運行の実現を目指す。

そのため、鉄道や路線バスを中心として公共交通の利便性を高め、乗り継ぎが簡単な運行や、わかりやすい適切な情報を提供する。また、環境や高齢者にも配慮した車両の導入、バス停や乗り継ぎ拠点の整備によりバス待ち環境を整え、快適に利用しやすい交通環境を創出し、適切な交通システムによって持続可能な公共交通を確保する。

<<達成状況を評価する指標>>

- ①町内鉄道駅利用者数
- ②路線バスの利用者数
- ③路線バスの収支率

■『地域で創り、支える、新たな公共交通の仕組みづくり』

将来にわたって、自分たちの手で生活交通手段を守り、地域で支えるまちづくりのために、住民と行政、事業者などが公共交通の必要性の共通認識を持つとともに、それぞれの役割分担を明確にし、地域の魅力や特色を活かした地域振興や観光振興への取り組みとも連携した地域公共交通を目指す。

そのため、地区別懇談会などを定期的で開催して親しみやすさやバスの有効活用を考え、活動を行うとともに、地域公共交通の評価にも参加してより良い公共交通の構築へ向けて、クルマを利用できない人にも外出機会の確保を図るとともに、町の公共交通として地域と協働で地域公共交通を守り、育てる意識を醸成する。さらに、外国人も含めた観光客の利用にも配慮し、わかりやすい案内や情報発信に取り組むとともに、地域公共交通による環境にやさしい取り組みの展開を図る。

<<達成状況を評価する指標>>

- ④バスと鉄道との接続便数
- ⑤町の運行するバスの利用者数
- ⑥町の運行するバスの収支率

■『まちづくりと連携し、地区特性や利用状況に応じた公共交通の展開』

それぞれの地区が個性的なまちづくりを進め、地域間の移動ニーズを踏まえた公共交通を展開し、相互の連携を図ることで町域の一体性を確保して町全体の活気ある活動を促進するとともに、各公共交通サービスの特性を活かした効率的で持続可能な公共交通体系により公共交通不便地域の解消を目指す。

そのため、生活交通サービスの運行経費負担を適正化して持続性のある、運行システムの創出を図る。さらに、各地域の生活行動や交通需要特性を踏まえ、路線バスとの調整を図りつつ、公共交通サービスが利用できない地域を解消し、安心して生活できる居住環境と魅力的なまちづくりに向けた公共交通環境を整備する。バスに乗るまで、バスを降りてからも目的地まで街中を安心して歩ける環境づくりにも取り組む。

<<達成状況を評価する指標>>

- ⑦公共交通に対する満足度
- ⑧バスの総合アクセシビリティ指標
- ⑨バス運行に係る経費

7-4 計画期間

本計画の目標年度は総合計画後期計画の目標年度に合わせて平成 31 年度とし、計画期間は平成 28 年度からの 4 年間とする。ただし、将来のまちづくりと整合するため、平成 37 年度目標の都市計画マスタープラン等のまちづくりを考慮する。なお、本計画は、各上位計画の見直しや社会情勢の変化等に合わせて、適宜必要な見直しを行うものとする。

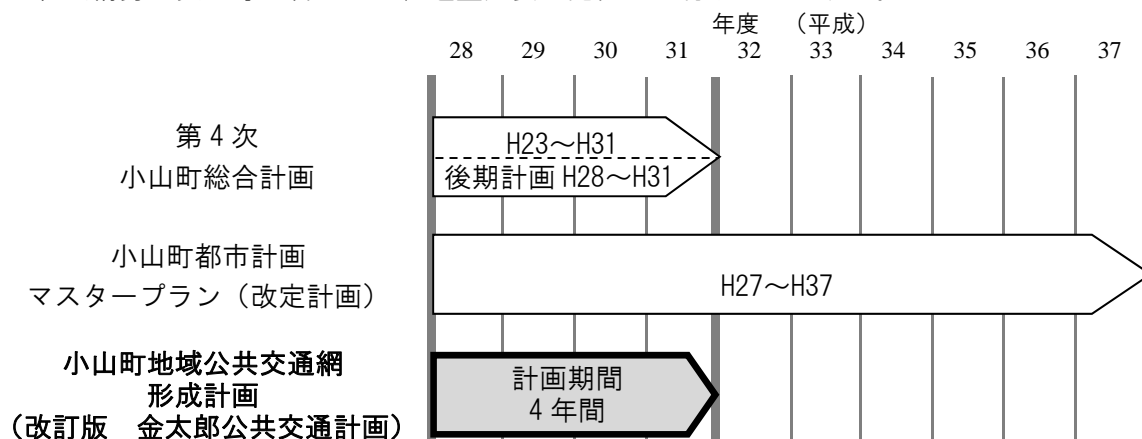


図 7-3 上位関連計画と地域公共交通網形成計画の計画期間

8. 地域公共交通網形成計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

8-1 地域公共交通の事業の立案

地域公共交通網形成計画の目標を達成するために行う事業を以下に整理する。

【基本的な方針】

持続可能な地域公共交通により 快適に移動ができる まちづくり
～わかりやすい、利用しやすい、みんなで支える～

【計画の目標】

1. 快適で使いやすい移動手段の確保

2. 地域で創り、支える公共交通の仕組みづくり

3. まちづくりと連携し、地区特性や利用状況に応じた公共交通の展開

【実施事業】

(1)バス路線網の見直し・改善

(2)わかりやすい運行情報の提供

(3)適切なバス車両等の導入

(4)バス停や乗り継ぎ拠点の整備推進

(5)持続可能な運行へ向けた料金負担

(6)地域住民との協働による取り組み

(7)利用促進策、バス活用策の展開

(8)観光事業等イベントとの連携強化

(9)路線バス・鉄道との連携強化

(10)通園・通学バスの対応

(11)まちづくりの取り組みとの連携強化

(12)持続的な公共交通へ向けて

8-2 事業の実施主体・関連主体

地域公共交通網形成計画の目標を達成するために行う事業の概要と実施主体・関連主体を以下に整理する。事業が多岐に渡るため、連携して実施される事業に分類した。

表 8-1 事業の実施主体と関連主体

事業	活動	実施主体◎ 関連主体○			
		行政	交通事業者	地域住民	企業等
(1) 地域公共交通体系の見直し・改善	コミュニティバス等の継続的な改善	◎ (町)	○ (バス)	○	—
	路線バスの見直し・改善	○ (町)	◎ (バス)	○	—
	新たな公共交通の検討	◎ (町)	◎ (バス・タクシー)	○	—
(2) わかりやすい運行情報の提供	バスマップ、案内表示等の制作	◎ (町)	◎ (鉄道・バス)	—	○
	乗り継ぎ情報提供の高度化	◎ (町)	◎ (鉄道・バス)	—	○
(3) 適切なバス車両等の導入	バス車両等の導入	◎ (町)	◎ (バス・タクシー)	—	—
(4) バス停や乗り継ぎ拠点の整備推進	乗り継ぎ拠点の空間整備	◎ (町)	◎ (鉄道・バス)	—	—
	JR 足柄駅周辺の整備	◎ (町)	◎ (鉄道)	—	—
	待合・乗換環境の整備	◎ (町)	◎ (バス)	○	○
	公共交通事業者の誘致	◎ (町)	◎ (バス・タクシー)	—	—
(5) 持続可能な運行へ向けた料金負担	わかりやすい運賃の体系化	◎ (町)	◎ (バス)	—	—
	副次的収入源の獲得	◎ (町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	○	◎
(6) 地域住民との協働による取り組み	地区別懇談会の開催	◎ (町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	◎	○
	住民参加による公募	◎ (町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	◎	◎
	バスサポーター等の展開	◎ (町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	◎	◎
(7) 利用促進策、バス活用策の展開	利用促進策の取り組み	◎ (町)	○ (バス)	○	○
	バス活用策の推進	◎ (町)	◎ (バス)	○	○
(8) イベントや観光事業との連携強化	イベントとの連携	◎ (町)	◎ (鉄道・バス・タクシー)	○	○
	観光事業との連携	◎ (町)	◎ (鉄道・バス・タクシー)	○	○
(9) 路線バス・鉄道との連携強化	バス・鉄道の連絡強化	○ (県・町)	◎ (鉄道・バス・タクシー)	—	○
	鉄道利用の活性化促進	○ (県・町)	◎ (鉄道)	—	○
(10) 通園・通学バスの対応	通学者への継続的な対応	◎ (県・町)	○ (バス)	○	—
(11) まちづくりの取り組みとの連携強化	まちづくり施策との連携	◎ (県・町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	○	○
	シティプロモーションの展開	◎ (町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	○	○
	新たなまちづくりインパクトの活用	◎ (県・町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	○	○
(12) 持続的な公共交通へ向けて	利用状況のモニタリング	○ (町)	◎ (鉄道・バス・タクシー)	—	—
	次期公共交通計画の策定	◎ (町)	◎ (鉄道・バス・タクシー)	○	○

8-3 事業の概要

(1) バス路線網の見直し・改善

① 事業の基本方針

- コミュニティバスにより、交通不便地域の解消を図り、路線バスへの影響を最小限にとどめ、路線バスとの連携や更なる活用を図る
- 高齢化が著しく、クルマを利用できない人が多く、バス車両の走行が困難で利用者数も限定的な地域においては、実証実験運行等によって新たな運行方法を検討する
- 町内交流軸の中心となる生涯学習センターで結節（接続）を図る
- 利用者の利便性を確保しつつ、段階的に取り組み、路線バスとの接続や路線バスとの役割分担等を検討しつつ継続的に改良する
- 高齢者などの交通弱者の通院や買い物などの日常生活の移動を支え、外出機会の増大や健康増進に資する
- 利用者が少ない時間帯等の利用実態に応じて、運行を見直し、利便性の高いものとするため、継続的に利用者の状況を把握して、評価・改善を行う

② 事業の概要

本町は東西方向に長く、小山（成美・明倫）・足柄・北郷・須走の4つの地区が東西に並び、南北方向には、御殿場市や河口湖に向けて路線バスや鉄道が運行され、市町村間を交流する広域幹線としても機能している。今後も、南北方向は、市町村間の交流軸として、路線バスと鉄道を活用していく。一方で、東西方向は、町内の交流軸として、幹線系統に接続する支線となるコミュニティバスによって各地区の連携を確保する。

基本的には、コミュニティバスは、高齢者などの交通弱者、公共交通不便地域の解消を目的として運行し、既存の路線バスと競合しないルートにより、生涯学習センターやJR駿河小山駅・JR足柄駅、広域幹線系統との接続バス停を交通結節拠点として連携・乗り継ぎを図り、公共交通全体の利用を相乗的に高めることを目指す。

路線バスにおいても、北郷地区を始めとした公共交通網の脆弱な地区の利用環境を整え、上野線の採算性を考慮した見直し、駿河小山線の利用など検討する。また、最も利用者が少なく採算性の低い上野線については見直し、改善を検討する。

町内の骨格となる公共交通網は、基本的に定時定路線のコミュニティバスや路線バスによって構築するが、高齢化が著しく、クルマを利用できない人が多く、路線バス・コミュニティバス車両の走行が困難で利用者数も限定的な地域については、効率性を考慮し、地域内において、路線バス・コミュニティバスと接続する新たな運行形態の導入を実証実験運行等によって検討する。また、タクシー事業者の町内誘致を進めることで、将来的には、タクシー利用環境を整えて路線バス・コミュニティバスを補完するとともに、このタクシー車両を活用した新たな公共交通として運行方法の検討を進める。ただし、コミュニティバス利用者との公平性を保てるように料金負担や乗降場所を設定することを基本とする。

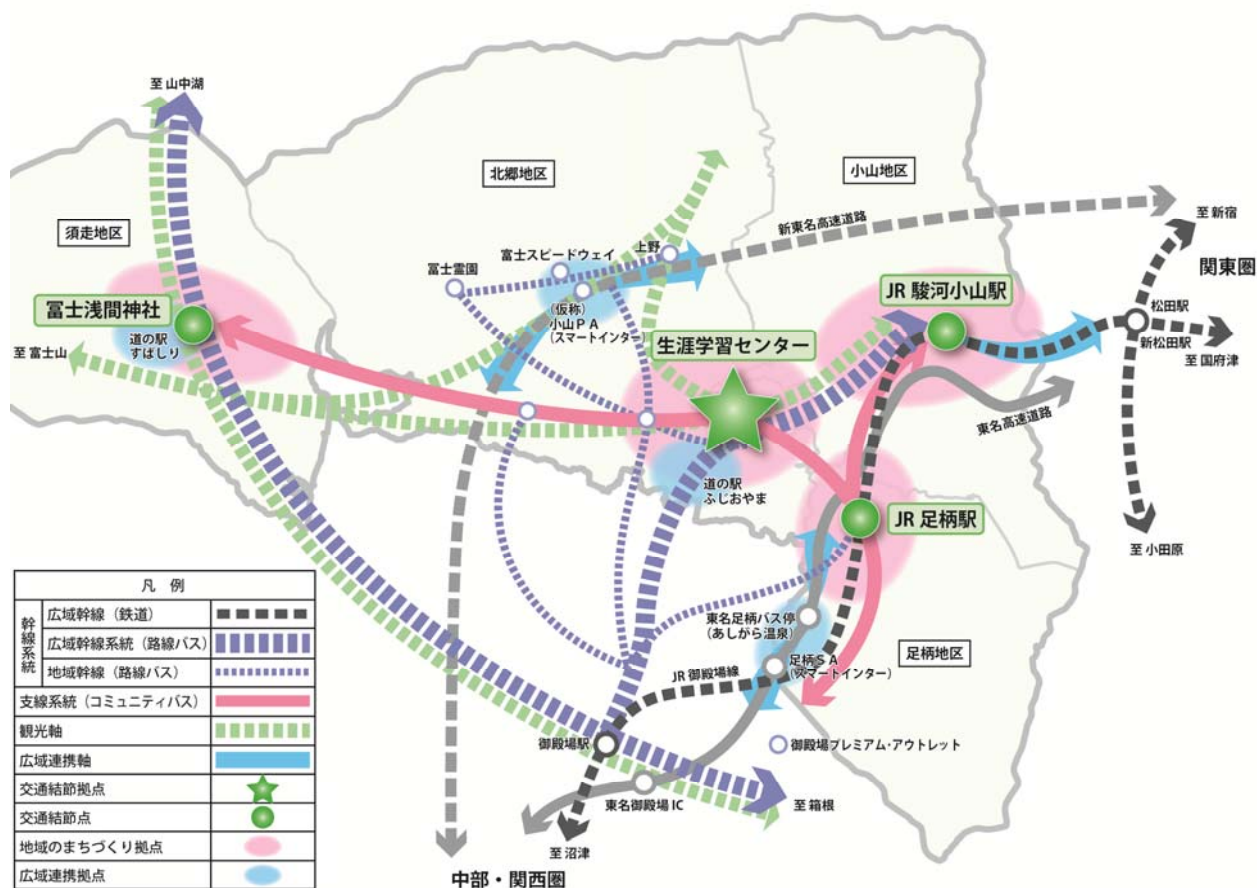


図 8-1 地域公共交通の展開イメージ

表 8-1 各路線の運行目的

路線		運行目的
幹線系統	広域幹線 (鉄道)	JR 御殿場線
	広域幹線 (路線バス)	駿河小山線 河口湖線
	地域幹線 (路線バス)	小山高校線 中日向線(上野線) 富士霊園線(御殿場駅) 富士学校線
		正倉線 富士霊園線(駿河小山駅)
支線系統	コミュニティバス	
高速バス		

このように、公共交通体系を整理していくことで、それぞれの交通機関で役割を分担し、町民に親しまれ、利用される効率的で持続可能な移動手段の確保を目指す。公共交通は、その利用実態に応じて、各路線のダイヤやルートを改善し、常に見直しを行っていくことが必要である。このため、継続的に利用実態のモニタリングを実施し、利用者が少ない時間帯やルート等について改善し、利便性の高い公共交通を目指して取り組みを続け、まちづくりの進捗にも応じて改善を図っていく。

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
コミュニティバス等の継続的な改善	◇コミュニティバス等の町が運行するバスの最適化の検討（収支改善・最適化）
路線バスの見直し・改善	◇コミュニティバスと連携した運行ルートへの見直しの検討 ◇バス利用環境の変化による利用者需要へ対応した路線バスの見直し
新たな公共交通の検討	◇タクシー事業者の誘致を行い、町内にタクシーが常駐する環境を整え、バス交通を補完 ◇路線バス及びコミュニティバスの利用が難しく、高齢化が著しい地区を運行する新たな運行形態を検討

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成 28~31 年度				中期 平成 32~ 35 年度	長期 平成 36 年度~
		28	29	30	31		
コミュニティバス等の継続的な改善	◎小山町 ○バス事業者 ○地域住民	→ 継続的な改善・見直し					
路線バスの見直し・改善	◎バス事業者 ○小山町 ○地域住民	→ 継続的な改善・見直し					
新たな公共交通の検討	◎小山町 ◎バス・タクシー事業者 ○地域住民				● →	検討・運行	

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
路線バスの利用者数	毎月 （3か月おきに集計）	106,248 人 （平成 26 年度※）	○	各路線毎に集計
町の運行するバスの利用者数	毎月 （3か月おきに集計）	16,112 人 （平成 26 年度※）	○	各路線毎に集計

※平成 26 年 10 月～平成 27 年 9 月

(2) わかりやすい運行情報の提供

① 事業の基本方針

- 町民へバス利用を促すように、わかりやすいバスマップやダイヤ、乗り継ぎ情報などを提供し、特に、初めて乗る人にとっても理解しやすいものとする
- 外国人を含めた町外からの来訪者などに対しても乗り継ぎルートの情報を提供することでバス利用者を確保する
- 情報は常に最新のものを提供する必要があるため、継続的に改善を図り、観光資源等とも連携しながら内容を充実させるとともに、わかりやすいものへと改善を図っていく

② 事業の概要

本町では、路線バスやコミュニティバス、小山地区・足柄地区実証実験運行バス等の様々なバスが運行されており、慣れていないとわかりにくく、利用しづらい状況である。現在、利用していない人もバスが運行していることを知り、容易に運行情報を理解できれば利用者も増加すると考えられる。

そこで、バス利用に対する使いやすさと利用促進を図るため、町内を運行する全バス路線の路線図と観光名所、主要施設などをわかりやすく図示したバスマップを作成し、町民に配布することにより、バス利用の周知を図る。また、来訪者のバス利用を促進するため、交通結節点をはじめ、バスの車内や主要施設にも設置するとともに、バスマップには路線・時刻表案内のみならず、乗り継ぎ制度などの情報や、広告・協賛金の募集などの掲載についても検討を行う。特に、鉄道からの乗り換えがある JR 駿河小山駅、JR 足柄駅及び JR 御殿場駅にマップや公共交通案内を掲示し、鉄道駅との乗り換えを案内するほか、主要バス停における周辺案内マップ等を作成して、本町へのバス利用の促進を図る。

また、観光客などの町外からの利用者は、インターネットなどの乗り継ぎ情報によって、目的地までの交通ルート把握することが多い。現在は、NAVITIME へ運行ダイヤを提供し、乗り継ぎ情報を検索することが可能となっているが、他の検索にも利用できるように利用環境の向上を目指し、経路情報の「見える化」を図っていく。

特に外国人観光客の増加も著しいため、ホームページの多言語化やバス情報提供の国際フォーマット：GTFS (General Transit Feed Specification) 等も視野に入れつつ、外国向けにも情報を発信していく。

平成 27 年度の地区別懇談会で提案されたバスマップに必要な情報

- ・大きい字の時刻表
- ・バス停周辺の病院、学校、商業施設
- ・バスが通る付近の地図
- ・テレビのロケ地
- ・バスの乗り方（乗る場所、料金の払い方など）
- ・地区別のルート表
- ・電車や御殿場へのバスとの乗り継ぎ
- ・写真によって施設の紹介
- ・観光ルート、モデルルート
- ・飲食店等の割引、ポイント制
- ・自動車のガソリン代との比較



③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
バスマップ、案内表示等の制作	<ul style="list-style-type: none"> ●町内を運行する全バス路線の路線図と観光名所、主要施設などをわかりやすく図示したバス統合マップと統合時刻表の作成 ●主要バス停における周辺案内マップ作成 ●JR 駿河小山駅・JR 足柄駅に掲示するマップ又はデジタルサイネージ作成設置 ●JR 御殿場駅に小山町内への公共交通案内掲示
乗り継ぎ情報提供の高度化	<ul style="list-style-type: none"> ●外国観光客対応を含めたホームページなどの情報発信 ●利用者に経路情報を伝えるツールとして、地域公共交通ネットワークの見える化を推進 ◇町内企業における自社へのバスアクセスの案内提供 ◇継続的に利用されるように、最新情報を提供し、更新を図る

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成 28～31 年度				中期 平成 32～ 35 年度	長期 平成 36 年度～
		28	29	30	31		
バスマップ、案内表示等の制作	◎小山町 ◎鉄道・バス事業者 ○企業等		準備	周知			
乗り継ぎ情報提供の高度化	◎小山町 ◎鉄道・バス事業者 ○企業等		作成				

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
ホームページアクセス数	毎年	3,565 件/年 (平成 27 年※)	—	町の公共交通に関するホームページ
ホームページアクセス国数	毎年	1 か国 (平成 27 年※)	—	町の公共交通に関するホームページ

※平成 27 年 1 月～平成 27 年 12 月

(3) 適切なバス車両等の導入

① 事業の基本方針

- 利用者数に応じた適正サイズのバス車両を導入する
- バリアフリーの基準に適合した車両を選定する
- バス車両での運行が難しい区間は、車両サイズも含めて運行方法を検討する
- 将来的な車両の開発状況に応じて、環境面・防災面に配慮した車両の導入を検討する

② 事業の概要

利用者が安全に快適に利用でき、親しみが持てるバスとなるよう、利用需要に応じた適切なバス車両の導入を検討する。本町では、道幅が狭く、かつ起伏が激しい区間もあり、ワゴン車でもすれ違いが難しい区間もある。また、利用者数もそれほど多くはなく、ルート毎に適正な車両サイズでの運行が求められる。

そこで、新たな車両の導入を検討するが、特に、コミュニティバスは、高齢者などの利用が多いため、バリアフリーに配慮した車両の導入を検討する。中型車両やワゴン車での運行が難しい地域については、利用者も限定されるため、運行形態の検討とともに、ユニバーサルデザイン車両等の適切な車両についても検討する。

また、将来的には車両の開発進展やインフラの整備普及状況に応じて、環境面にも配慮した電気バス等の車両の導入についても視野に入れる。世界遺産の富士山などの自然環境を守る他、災害時には電源車や各地区との連絡手段として活用し都市機能の向上にも寄与する。

さらに、民間事業者においても富士山一帯の自然環境を保護する低公害車や高齢者にも優しいバリアフリー車両への積極的な更新を進める。特に河口湖線の運行車両については外国人観光客の利便性を高めるためにFree-Wi-Fi環境の整備を進める。

本町を走るバスが安全で快適な街のシステムとして定着することを目指していく。



図 8-2 富士急行(株)の低公害車

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
バス車両等の導入	◇バス走行環境、バス利用者及び既存バス車両の耐用年数などを考慮して、路線毎に適正なバス車両を検討 ◇将来的には、環境面・防災面に配慮した車両の導入も検討し、小山町の都市機能の向上を目指す

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期				中期 平成 32～ 35 年度	長期 平成 36 年度～
		28	平成 28～31 年度 29 30 31				
バス車両等の導入	◎小山町 ◎バス・タクシー事業者	→ 随時導入					→

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
バス車両(低公害車・バリアフリー車両等)の導入台数	毎年度 (H28年度からの累計)	公共所有 0% 民間所有 100%	—	民間事業者及び町運行のバス車両

(4) バス停や乗り継ぎ拠点の整備推進

① 事業の基本方針

- 町内の活動拠点としての生涯学習センターを交通結節拠点として位置づける
- JR 御殿場線の JR 駿河小山駅、JR 足柄駅を交通結節点として機能を拡充する
- 広域幹線系統の路線バスとの乗り継ぎ個所のバス停を整備する
- 乗り継ぎ可能バス停の路線バスとコミュニティバスのバス停名称を統一する
- 安全で快適なバス待ち環境を創出する
- JR 足柄駅等の町内拠点へタクシー事業者を誘致する
- 高速バス停留所やパーキングエリアについても周辺のまちづくりと連動して乗り継ぎ環境を整える

② 事業の概要

生涯学習センターは、総合文化会館をはじめ、図書館や総合体育館、運動公園など様々な施設を有する生涯学習の拠点である。地勢的にも本町の中央に位置しており、町内各所からのアクセスが容易であり、防災拠点としても活用されている。

そこで、本町内を運行するバスの拠点をこの生涯学習センターとし、コミュニティバスや路線バスによって町内の拠点や鉄道等との接続を行う。生涯学習センターからは、富士山を眺望することができ、富士山を望む乗り継ぎ拠点としてバス待ち環境を整える。また、近隣からは、マイカー、自転車などの乗り換えの利便性向上を図り、キス・アンド・バスライド^{※1} やパーク・アンド・バスライド^{※2} による利用も促進する。

※1:キス・アンド・バスライド：自宅からバス停まで自動車等での送り迎えによってバスを利用する形態。

※2:パーク・アンド・バスライド：自宅からバス停まで自ら自動車等で行き、駐車場に停めてバスを利用する形態。

広域幹線系統である駿河小山線と河口湖線との乗り継ぎバス停ではバス停名称を統一するとともに、安全で快適な待合スペースを確保し、乗り継ぎ性を考慮したダイヤ設定を検討する。その他のバス停においても快適なバス待ち環境を創出するように努める。

さらに鉄道との乗り継ぎとして、JR 駿河小山駅及び JR 足柄駅を交通結節点としての機能拡充を図り、広域幹線系統のバス路線（河口湖線・駿河小山線）とコミュニティバス路線との乗り継ぎバス停を乗り継ぎ拠点として整備・機能の拡充を推進する。特に、JR 足柄駅前では駅前区画整理事業を実施済であるが、利用実態（端末交通手段）を踏まえつつ、駅前広場内動線の再配置や拠点施設の機能拡張についても検討することにより、乗り継ぎ環境の改善を図るとともに、住民が集まる場所・集まりやすい場所として地区の活動拠点化を目指す。あわせて、現在は町内のタクシー事業者が不在となっているが、タクシー待機所の整備等により、タクシー事業者の誘致を目指す。



図 8-3 町内の待合い付きバス停

JR 駿河小山駅前では、まちづくりと連動して乗り継ぎ環境の改善を図るとともに、周辺の金太郎町の駅、駅前通りの商店等との連携により、周辺施設の案内のほか、人が集い、賑わい、憩う空間の創出を目指す。

東名足柄バス停では、パーク・アンド・バスライドの駐車場も整備され、多くの利用があるが、利便性・防犯性を向上するようまちづくりと連携して検討する。将来的には、新東名高速道路の（仮称）小山パーキングエリアにおいても高速バスへの乗り継ぎを検討し、町内から関東圏や中部・関西圏への連絡性を高めるとともに、富士山・河口湖への観光客の来訪拠点としてまちづくりを促進する。

この他のバス停についても可能な限り安全で快適なバス待ち環境の創出を目指す。

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
乗り継ぎ拠点の空間整備	◇周辺に日常的に人が集い、賑わい、憩う空間や施設の配置検討 ◇地域の交通や生活の情報が充実している機能の導入検討 ◇乗り継ぎの動線を含めた基本的な配置の見直し検討 ◇移動距離が短く、わかりやすく、バリアフリー化などによるスムーズな乗換環境の検討 ◇バスの発着・待機、送迎車とバスとのキス・アンド・バスライドやパーク・アンド・バスライドの対応
JR 足柄駅周辺の整備	◇足柄駅交流センターの整備 ◇タクシー利用環境の整備
待合・乗換環境の整備	◇支線系統の乗り継ぎによる待合規模の検討（充実・強化） ◇乗り継ぎ時刻などのわかりやすいバス情報案内施設検討 ◇バス待合室にバス到着情報などの設置を検討
公共交通事業者の誘致	◇新東名小山 PA への高速バス誘致 ◇新東名小山 PA への高速バスのアクセス方法検討 ◇JR 御殿場線の町内駅等へのタクシー事業者の誘致

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成 28~31 年度				中期 平成 32~ 35 年度	長期 平成 36 年度~
		28	29	30	31		
乗り継ぎ拠点の空間整備	◎小山町 ◎鉄道・バス事業者		●準備	●整備			
JR 足柄駅周辺の整備	◎小山町 ◎鉄道事業者	●準備	●整備				
待合・乗換環境の整備	◎小山町 ◎バス事業者 ○地域住民 ○企業等		●準備	●整備			
公共交通事業者の誘致	◎小山町 ◎バス・タクシー事業者	●誘致					

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

●新規事業

●継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
乗り継ぎ施設の新規整備箇所数	毎年度 (H28年度からの累計)	—	—	

(5) 持続可能な運行へ向けた料金負担

① 事業の基本方針

- 路線バスへの影響が少ないコミュニティバスの料金設定を行い、運賃及び料金に配慮が必要な人の対象を検討する
- バス利用を促す乗り継ぎ券や1日券、定期券等の料金体系の整理を行う
- 運賃収入以外の収入源を検討する

② 事業の概要

コミュニティバス等の町が運行するバスは、路線バスへの影響や持続的な運行を確保するために有料運行とするが、料金に配慮が必要な人への割引運賃等を設定する。また、路線バスとコミュニティバス等によって料金体系が異なっているため、これらの整合を図る必要がある。バスの種別によらず、一定の範囲での料金を統一するゾーン料金等も含めて検討し、消費税改正時を機に料金の統一化を目指す。

これまでバスを利用したことが無い人がほとんどであり、バスに乗ることに抵抗を感じている人が多い。そこで、現在の乗り継ぎ券や1日券、定期券を整理・拡充し、支払回数などを軽減することで、利用者の料金的な抵抗感を軽減させ、利用しやすい料金体系を構築する。

運賃以外の収入による増収方策として、車内や時刻表、バス停などへの広告掲載収入やバス停名のネーミングライツなどや関連グッズの制作販売による収入向上策についても検討する。特に、バス停の名称などについては、商業施設・商店街や病院、企業などがバス停の名称になると、「地域公共交通の運営に参加している」「地域ぐるみで地域公共交通を支えていこう」という意識の醸成が期待でき、協賛や資機材の提供、バス停の維持管理など、地域でできることの参加に繋がる。地域の意識の醸成によって商店・飲食店やイベントなどへの来場者への買い物割引や参加費割引などの協賛化についても検討し、利用しやすい環境づくりを行う。

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
わかりやすい運賃の体系化	◇路線バス、コミュニティバス等の運賃制度の検討 ◇料金負担軽減策の検討 ・乗り継ぎ券、1日券、定期券の検討
副次的収入源の獲得	◇バスの副次的収入策の検討 ・路線・時刻表案内、乗り継ぎ制度（検討）などの情報提供にあわせ、広告・協賛金の募集などを実施 ・広告掲載（時刻表、車内広告、車外広告、バス停、バスマップ、回数券ウラ面など）、車内物販の検討 ・バス停名称へのネーミングライツの検討

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成28～31年度				中期 平成32～ 35年度	長期 平成36年度～
		28	29	30	31		
わかりやすい運賃の体系化	◎小山町 ◎バス事業者	準備 周知					
副次的収入源の獲得	◎小山町 ◎企業等 ○鉄道・バス・タクシー事業者 ○地域住民	乗り継ぎ券等 見直し				継続的な副次収入の確保	

◎中心となって実施・推進する組織 → 新規事業
○中心となる組織と協力して取り組む組織 → 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
路線バスの収支率	毎年	57.9% (平成26年度※)	○	駿河小山線
町の運行するバスの収支率	毎年	6.0% (平成26年度※)	○	町の運行するバス
バス運行に係る経費	毎年	3,489万円 (平成26年度※)	○	バス運行に係る町の経費
副次収入割合	毎年	0% (平成27年度)	—	町の運行するバスの収入に占める副次収入の割合

※平成26年10月～平成27年9月

(6) 地域住民との協働による取り組み

① 事業の基本方針

- 地区別懇談会によって地域で地域公共交通を考える
- 地域の積極的な参加を促す意識醸成に努める
- 地区別懇談会で提案された取り組みの案の実現化を目指す
- 地域による運行へ向けた意識を醸成する
- バスサポーター制度の導入など、親しみやすさや身近な交通となる取り組みを通じて愛着のあるバスを目指す
- コミュニティバスの愛称・ネーミング、デザインを公募などにより検討する

② 事業の概要

地域住民が自分たちの生活を支える地域公共交通としての意識を高めるべく、行政との協働による地域ぐるみでの利用促進の検討や情報提供などに取り組む。平成 25 年度には各地区で、平成 27 年度には地区合同によって地区別懇談会をそれぞれ 2 回開催している。地区別懇談会では多くの地域協働の取り組みの案も示されており、参加者の満足度も高く、今後も地区別懇談会への参加意欲が高い。



図 8-4 サロン形式の地区別懇談会

公共交通は、住民が利用し、住民の生活の一部となり、望ましい取り組みは住民自らによって考えてもらうことが重要である。その取り組みについても、地域住民の理解と協力によって地域公共交通が活性化される。そのため、本町で取り組んでいるサロン形式^{*}の地区別懇談会を継続して開催するとともに、地域や地域の企業・団体、住民が参加したバス運行への取り組みを積極的に展開していく。

地域住民が中心となったまちづくり活動の一環として、公共交通についても考える機会を継続的に設けることによって、改善が必要な内容や新たな提案を考え、事業の進捗確認や評価改善にも繋がる。

行政は、ここで、提案された取り組みを整理・検討して実現化を図る。さらに、意見の集約や新たな運行計画の提案・策定などを行うことができるように常に新しい情報の発信を行う。地域では、地域の足は地域で守り・考える意識を醸成し、地域内の運行を自らも担うような取り組みについても検討を始める。

^{*}サロン形式：地域みんなが集まって、自分たちのまちづくりについて“楽しく語り合う場”

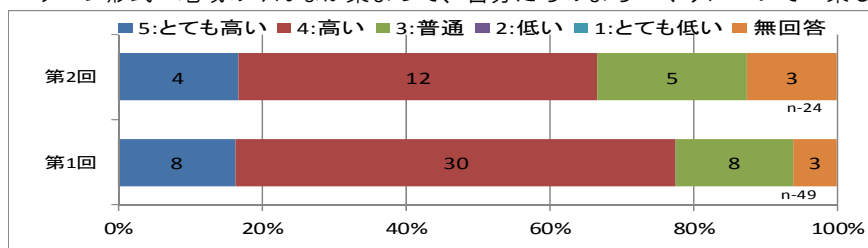


図 8-5 平成 27 年度の地区別懇談会参加者の満足度

また、現在の町が運行しているコミュニティバスや小山地区・足柄地区実証実験運行バスは、住民の認知度が低いため、自分たちのバスという意識も低く、運行自体を理解していない住民も多いので、親しみや身近な交通とは感じられていない。そこで、親しみや

すさや身近な交通となる取り組みを通じて愛着を持って、積極的に利用したくなるバスを目指し、町で運行をしているコミュニティバス等に関して愛称・ネーミングの検討を行う。あわせて、ルート毎の名称や車両の愛称についても検討を行う。愛称・ネーミングは、町民からの公募などによって、地域で愛着の持てるバス名称を考える。バス車両やバス停のデザインについても、小学生などによるワークショップや公募などを通じて、身近な存在となるような方法により検討する。親しみやすい愛称やデザインを展開することによって、“小山町の公共交通”として戦略的にブランド化を進めることで町外へも情報を発信し、多くの人に認知される存在としてまちに不可欠なシステムとして位置づけていく。

バスを利用していない人への興味づけを図るととも、町民に親しまれ、生活に密着した身近な交通となるよう、バスサポーター制度など住民参加による取り組みを行い、将来にわたって愛着のあるバスとしての意識を醸成する。

さらに、地区別懇談会では本町のバス運行の状況を知ってもらうことも重要であるため、毎年モニタリングの結果を知らせる場としても活用していくとともに、各地区で自らの公共交通を考える場として、地域別での検討も進めていく。

**平成 25 年度の地区別懇談会で提案された
愛称やデザインの検討**

- バスの愛称（富士山バス、金太郎バス、菜の花バス）
- ラッピング（キャラクター）バス
- かわいいバス停
- 切符のデザイン（金太郎マーク、持ち帰り可能）
- ソーラーバス



図 8-6 地区代表によるバス運行の検討（成美・明倫地区）

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
地区別懇談会の開催	<ul style="list-style-type: none"> ●地域との協働による地域公共交通を展開する地区別懇談会を継続的に開催 ●各地区の公共交通を地域で検討
住民参加による愛称等の公募	<ul style="list-style-type: none"> ●住民参加による公募 <ul style="list-style-type: none"> ・バスやルート、車両の愛称、バス停の名称 ・車両やバス停、切符などのデザイン
バスサポーター等の展開	<ul style="list-style-type: none"> ●バスサポーター制度等の導入 <ul style="list-style-type: none"> ・バスサポーター制度等の地域で支える仕組みの検討 ・地域で支えるバスへの取り組みの展開

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成 28～31 年度				中期 平成 32～ 35 年度	長期 平成 36 年度～	
		28	29	30	31			
地区別懇談会の開催	◎小山町 ◎地域住民 ○鉄道・バス・タクシー事業者 ○企業等	→ 継続的な開催						
住民参加による愛称等の公募	◎小山町 ◎地域住民 ◎企業等 ○鉄道・バス・タクシー事業者	● → 検討	→ 公募①		→ 公募②			
バスサポーター等の展開	◎小山町 ◎地域住民 ◎企業等 ○鉄道・バス・タクシー事業者	● → 検討	→ 施策の展開					

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
公共交通に対する満足度	平成 31 年度	18.0% (平成 27 年度)	○	総合計画における市民アンケートで実施
地区別懇談会の満足度	開催毎	74.0% (平成 27 年度平均)	—	懇談会参加アンケート
地区別懇談会への参加者数	毎年度（累計）	77 人 (平成 27 年度)	—	金太郎計画策定（平成 26 年度）以降の累計参加人数
バスサポーター等への登録数	毎年度	0 件 (平成 27 年度)	—	

(7) 利用促進策、バス活用策の展開

① 事業の基本方針

- バス利用を周知し、試しに利用することを促す
- バス利用の情報提供や利用による特典等を検討する
- クルマ以外の移動の選択肢の情報を提供し、公共交通を使う意識を醸成する
- バスを活用した新たな取り組みを検討する
- 商業施設・商店・飲食店や病院、企業などもバスへ愛着を持てるよう取り組みを進める

② 事業の概要

バスのイメージアップを図るとともに利用しやすい仕組みにより利用促進を図る。バスが運行されていることも知らない人もいるので、一度利用をしてもらい、バス利用のきっかけとして、まずは「バスを使うことに慣れてもらう」、そして「バスの魅力、便利さを知ってもらう」ことが大切である。そこで、「無料お試し期間」や「無料お試し券」の配布、地域の老人クラブや婦人会などを対象とした「試乗会」の開催による利用方法を直接説明する取り組み

みについても検討する。さらに、シルバー定期券の町による助成を継続し、利用促進を図る。

町内の関連部署や事業者との協働により、交通結節拠点となる生涯学習センターの待合い場

所でバス乗車の映像を流したり、日常生活の様々な場面でバスに関する情報提供への取り組みについても検討する。移動手段の選択肢のひとつとして、公共交通があることを周知し、公共交通によっても目的地に到達できることを理解する機会を設ける。特に、若い世代から公共交通を使うことを意識することは、将来にわたって公共交通を維持することにも繋がり有益である。

さらには、バスの有効活用として、人を運ぶのみではなく、商店や事業所、図書館などと連携して物品の輸送活用などのバスを有効に活用する方策を検討する。

**平成 25 年度の地区別懇談会で提案された
利用促進、バス活用策の案**

- ・ヘビーユーザー特典
- ・特産品車内販売
- ・バススポンサー
- ・商店利用者へクーポン
- ・施設、商店利用者へのバス割引
- ・車内広報ビデオ上映
- ・宅配バス
- ・図書館バス



図 8-7 小学生へのバス利用教室による意識の醸成

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
利用促進策の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ●利用促進策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・試乗会や無料お試し乗車券の配布 ・乗り継ぎ結節点や町内施設での啓発・広報活動（バス乗車映像の放映など） ・モビリティ・マネジメントの展開の検討
バス活用策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●バスの有効活用策の実施検討 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスによる物品輸送策（商店・商店街からの宅配サービス、図書館との連携による図書貸し出し・返却サービスなど）の検討 ・自転車の積車やサイクル・アンド・バスライドの検討

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成 28~31 年度				中期 平成 32~ 35 年度	長期 平成 36 年度~
		28	29	30	31		
利用促進策の取り組み	◎小山町 ○バス事業者 ○地域住民 ○企業等						
バス活用策の推進	◎小山町 ○バス事業者 ○地域住民 ○企業等						

◎中心となって実施・推進する組織 新規事業
○中心となる組織と協力して取り組む組織 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
利用促進活動の開催回数	毎年（累計）	—	—	
有効活用策の取り組み数	毎年（累計）	—	—	
シルバー定期券の助成利用者数	毎年度（10月～9月）	延べ131人	—	

(8) 観光事業等イベントとの連携強化

① 事業の基本方針

- 観光資源を有効に活用して、持続的な運行の一助とする
- 観光事業等イベントとの連携を促進する
- バスを利用したイベントの開催を実施する
- 観光基本計画と連携した公共交通を活用した観光振興に取り組む

② 事業の概要

本町では広い町域に対して人口が限られており、町民のみで公共交通を支えていくことは難しい。観光の魅力を活用して、公共交通の利用者を確保し、持続的な運行の一助として期待する。本町は世界遺産である富士山や足柄山の金太郎をはじめ、多くの観光資源を有している。これらの資源に公共交通を利用して来訪してもらい、町内の交流活性化に貢献する。そこで、観光事業等のイベントとも連携した公共交通の仕組みを検討する。

イベントとのタイアップや観光情報の発信強化とともにバス利用による参加を積極的に促すなど、連携を強化し、さらに地域で開催される「イベント」でバスを使ってもらうなどの展開を図る。また、バスを身近な存在として感じられるようバス停の清掃や緑化、ベンチ制作、乗車体験会、懇談会等のイベント化を検討する。

特に大規模なイベントの際には、イベントバスの運行を検討し、バスを利用した地域活力の向上を目指す。町内で開催される会議や地区の集まりなどもバスの時刻によって開催時間を設定することを奨励し、バスでも会議に参加できるようにする。このことによって、クルマが利用できない人も公共交通でイベントや会議に参加することが可能となり、外出意欲が高揚し、地域活動に参加しすることで健康で生き生きとした生活が可能となる。

観光振興計画とも連動し、ハイキングバスや富士登山バスとの連携や利便性の向上、観光地を示した観光者向けのバスマップや町の魅力の発信等、(仮称)小山パーキングエリアや足



図 8-8 バス時間に合わせた地区別懇談会の開催(バスで参加)

柄サービスエリア周辺の整備による地域の魅力向上、ユニバーサルデザインによる外国人観光客の受け入れ等にも取り組んでいく。

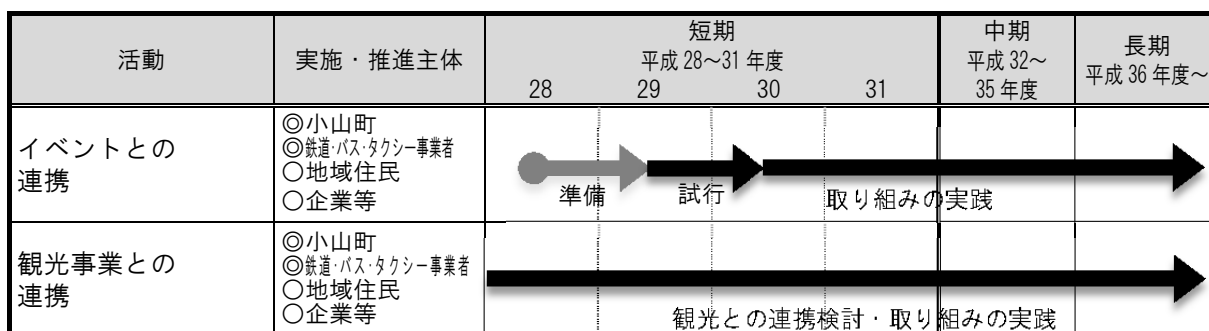
地区別懇談会で提案された企画イベントの案

- ・温泉バス（施設利用者補助）
- ・たまには町長運転バス
- ・婚活、お見合い募集バス
- ・アドベンチャーバス（各社連携）
- ・レンタルバス
- ・バス停清掃、緑化運動
- ・バス停ベンチ制作会
- ・史跡めぐりバス
- ・親子観光バス
- ・はじめてのお使いバス
- ・サイクルバス
- ・無料体験乗車会
- ・公共交通乗車学習会

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
イベントとの連携	◇バス運行に合わせたイベント・会議等の開催の奨励 ●バスイベントの開催検討 ・バス停の待合い環境改善 ・乗車体験、バス懇談会など ◇イベントバスの運行の検討
観光事業との連携	◇観光振興計画と連携した活動の実施 ◇ハイキングバスや富士登山バスなどとの連携強化 ◇観光用のバスマップ作成などの観光者の利用促進策の実施

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業



◎中心となって実施・推進する組織 新規事業
 ○中心となる組織と協力して取り組む組織 継続事業（既にも実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
バス関連イベント開催回数	毎年（累計）	—	—	
ハイキングバスの運行数・利用者数	毎年	3,910 人 63 本・954 人 (平成 27 年度)	—	ハイキングバス(須走口・御殿場駅) 明神峠
富士登山バスの運行数・利用者数	毎年	27,394 人 (平成 27 年度)	—	須走口・御殿場駅乗車数の合計(7 月・8 月)

(9) 路線バス・鉄道との連携強化

① 事業の基本方針

- 事業主体が連携して機能分担を図る
- 乗り継ぎ性を確保したダイヤ編成に努める
- 乗り継ぎによる割引運賃等の導入を検討する
- 相互に利用者確保のPRを展開する
- 乗り継ぎ性を高める IC 乗車券の導入を促進する
- JR 御殿場線の活性化・利用促進を広域圏で検討する取り組みを展開する

② 事業の概要

本町では、JR 御殿場線と富士急行(株)による路線バスが運行され、行政（町）によってコミュニティバス等を運行しているが、それぞれが独自に移動ニーズを担っており、競合する区間もあるなど、効率的な交通体系となっていない。

そこで、それぞれの事業主体が連携を強化することで、相乗効果を発揮し、新たな需要を発掘して持続可能な地域公共交通が構築される。コミュニティバスなどのフィーダー（支線）が接続する路線バスについては連絡性の確保や割引を行い、乗り継ぎ利用を促進し路線バスの活性化を図る。さらに、鉄道との接続も考慮し、連携を強化するとともに、利用促進・活性化への取り組みを検討する。

各交通機関が連携して、乗り継ぎ性を考慮したダイヤ編成へと変更していくとともに、乗り継ぎによる割引運賃の導入についても検討する。さらに、相互の交通機関の利用促進を図るために、PR 活動を協働で展開するなど、連携した取り組みを行う。

また、富士急グループの路線バスでは、IC カード乗車券（PASMO）の導入は完了しているが、JR 御殿場線においても IC カード乗車券の導入促進を要望していく。さらに、JR 東日本との乗り継ぎ利用への拡張も含め、JR 御殿場線の利便性向上により、広域的な連携によって JR 御殿場線の活性化・利用促進を図る取り組みの展開を目指す。

ピッ!

富士急のバスで PASMO・Suica が便利! ですよ!!

バスケース、名刺入れに入れたままでタッチOK

ICカード乗車券ご利用案内

【ICカード対応車両】 このステッカーのある車両で PASMO・Suica がご利用いただけます。

バス前面 バス側面

PASMO PASMO Suica ご利用いただけます

※コミュニティバスなど、一部ICカードをご利用いただけない場合があります。

【ICカードのご利用方法】

乗る時に 乗車口の読み取り部にカードをタッチ

降りる時に 運賃箱の読み取り部にカードをタッチ

表示部でカードの残額が確認できます。

表示部にご利用額と残高が表示されます。

※割引運賃適用、または大人用ICカードで小児運賃適用の場合は、運賃箱の読み取り部にタッチする前に乗務員にお申し出ください。

【チャージ(入金)について】

- バスの車内では、1,000円(千円札)のチャージができます。運転士にお申し出ください。
- バスの車内では、10,001円以上の残高がある場合は、チャージできません。
- バスの車内では、オートチャージの機能は利用できません。

【ご利用時の注意事項】

(1) ICカード読み取り部に、水平にしっかり1秒間タッチして、発音音「ピッ!」をご確認ください。

(2) 他の非接触式ICカードと一緒にバスケースに入れないでください。

(PASMO利用時のSuicaや他の交通系ICカード、IC運転免許証、IC社員証、IC学生証、タスポ、ICクレジットカードなど)

Suica このマークのないSuicaはご利用できません。

図 8-9 富士急行(株)の PASMO 利用

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
バス・鉄道の連絡強化	◇コミュニティバス・路線バス・鉄道の乗り継ぎを考慮したダイヤ編成の検討 ◇乗り継ぎによる割引運賃の導入検討 ◇鉄道等への IC 乗車券の導入促進
鉄道利用の活性化促進	◇利用促進の相互 PR 活動の実施 ◇JR 御殿場線の活性化・利用促進への広域的な取り組みの検討

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成 28~31 年度				中期 平成 32~ 35 年度	長期 平成 36 年度~
		28	29	30	31		
バス・鉄道の連絡強化	◎鉄道・バス事業者 ○小山町・静岡県 ○企業等	準備		改善・見直し			
鉄道利用の活性化促進	◎鉄道事業者 ○小山町・静岡県 ○企業等	準備・調整				取り組みの実践	

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
町内鉄道駅利用者数	毎年（累計）	975 人/日 （平成 27 年）	○	静岡県の統計 （駿河小山駅、足柄駅）
バスと鉄道との接続便数	毎年（累計）	74 便 （平成 27 年）	○	6~20 時の接続数

(10) 通園・通学バスの検討

① 事業の基本方針

- 通園バスの継続的な運行
- 小中学生への通学助成制度の検討
- 高校通学バスの利便性向上

② 事業の概要

これまで、明倫地区の園児及び主に足柄地区の小中学生を町運行のスクールバスとしていたが、平成 27 年 10 月から専用バスは駿河小山幼稚園のみとし、公共交通としてのバスへと一元化している。本町は、町域が広範にわたることから、児童や学生の通学に公共交通が不可欠であるが、父兄の送迎利用や自転車利用者もいるため、通学助成制度の見直しを行う。

ただし、足柄地区では、通学途中には人家が少なくなる区間があるため、通学の安全確保として公共交通も重要である。さらに、小山（成美・明倫）地区も含めて、高齢化率が高くなっており、子育て世代の定住を促進するためにも、通学環境の整備が求められている。このため、歩行空間の整備に加え通学に配慮したコミュニティバスのダイヤ設定や通学定期の設定等、通学利用者を考慮する。また、小山高校への通学バスは、路線バスやコミュニティバスを利用し、部活動への対応も踏まえて運行時間等を考慮する。通園・通学者は、毎年居住地分布が変わるため、継続的に見直しを図っていく。

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
通学者への継続的な対応	◇中学・高校生の居住地に応じた継続的な通学対応

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成 28～31 年度				中期 平成 32～ 35 年度	長期 平成 36 年度～
		28	29	30	31		
通学者への継続的な対応	◎小山町・静岡県 ○バス事業者 ○地域住民	改善・見直し					➔

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

➔ 新規事業

➔ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
バス運行に係る経費	毎年	3,489 万円 (平成 26 年度※)	○	バス運行に係る町の経費
通学定期利用者数	毎年	86 名 (平成 27 年度 実証運行バス)	—	通学定期購入者数

(11) まちづくりの取り組みとの連携強化

① 事業の基本方針

- 生涯学習センターと連携した地域公共交通の活用を検討する
- 乗り継ぎ拠点の交流機能としての整備を促進する
- 地域を売り込み、知名度を向上し、小山町の魅力を発信する
- 地域創生、観光振興、住民協働等により地域住民の愛着度を形成する
- 新たなまちづくりインパクトの活用する
- 歩いて暮らせる空間の整備を促進する
- 地域のまちづくり（総合計画の地域別計画）等の取り組みを展開する

② 事業の概要

これまでのまちづくりは、人口増加に伴う拡大志向によって取り組まれてきたが、今後は人口減少を見据えたまちづくりが求められる。限られた人口構成の中で、魅力的なまちづくりを進めていくためには、地域活力の創出や地域経済の活性化へ繋がる公共交通を含めた総合的なまちづくりを進めていく必要がある。公共交通の利用促進のためには移動の利便性の向上のみならず、バスやバス乗り継ぎ拠点・バス停、バス路線沿線に魅力的な環境が付加されることで立ち寄り地が創出され移動意欲も高揚する。そこで、まちづくりや福祉、環境、観光などの中核に公共交通の整備を位置づける。公共交通の強化によって交通まちづくりを進め、公共交通の利便性の高いまちづくりを目指す。これにより、公共交通によって移動した先で歩いて暮らせる空間が整備されることで、回遊が生まれ、市街地の魅力向上にも繋がる。

本町は、関東圏からも近く、また富士山を始めとした眺望や自然環境も多く残されており、多くの映画やテレビ等の撮影も行われている。町においてもフィルムコミッションとして支援をしており、本町を紹介し、来訪のきっかけとしてもシティプロモーションを推進することで、公共交通の利用にも繋げていく。

また、鉄道との乗り継ぎ拠点でもある JR 駿河小山駅及び JR 足柄駅を

交通結節点、広域幹線系統のバス路線（河口湖線・駿河小山線）とコミュニティバス路線との乗り継ぎバス停を乗り継ぎ拠点として整備・機能の拡充を推進し、乗り継ぎ利便性を確保するとともに、待ち時間にも地域拠点として交流が促される機会の場合、地区の活動拠点としての活用が期待される。さらに、公共交通によるまちづくりを推進することで、環境負荷の低減やエネルギー消費の削減のみならず、交通公害や交通事故の減少にも繋がる。さらに、富士山の環境保全を目指した機運の高まりにより、自動車の乗り入れ規制等に合わせて公共交通によるアクセスの提供などの推進が求められる。

静岡県では、「内陸のフロンティア」として、防災・減災対策と地域成長の両立を図り、地域産業の活性化や自然と調和した新しいライフスタイルなどの実現を目指している。本町では、町の中央に位置し、町内の活動拠点として利用されている生涯学習センターを交通結節拠点として活用するが、生涯学習センターは防災拠点ともなり、被災時においてもコミュニティバスは住民と防災拠点とを繋ぐ機能を持つことも可能である。

同様に新たな機能として、平成 32 年度完成予定の新東名高速道路のスマートインター整備によって、高速バスと連携し広域な移動を確保するとともに、富士スピードウェイ利用などの観光レクリエーション客と町民との交流の窓口として新たな来訪客を取り組み、交流の活性化が期待されている。



図 8-10 小山町のシティプロモーション

総合計画後期基本計画の策定に合わせて、地域別計画に策定したまちづくりに基づきまちづくり事業を推進している。これらのまちづくりにおいても公共交通も含めた連携により地域間、地域内の交流を促進する仕組みとして、地域公共交通をまちづくりにも活用する。このように、新たなまちづくりのインパクトにも対応し、まちづくりの計画に公共交通の視点も含めてあらかじめ検討し、公共交通をまちづくりの基盤の一つの要素として、積極的に展開していく。

まちづくりと合わせて公共交通の利用環境を整えることで、まちの魅力向上、生活利便性の確保、地域活力の創出や地域経済の活性化に寄与する。

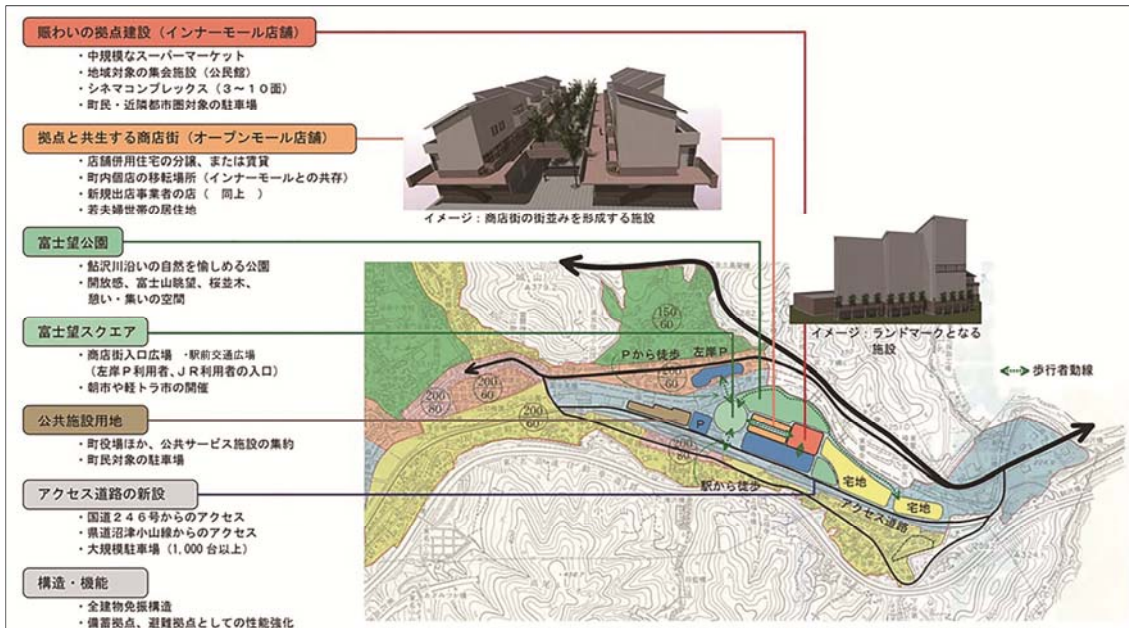


図 8-11 JR 駿河小山駅周辺の再開発イメージ（都市計画マスタープラン）



図 8-12 足柄地区の将来まちづくりイメージ（足柄地区 金太郎計画）

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
まちづくり施策との連携	◇交通機能の充実にあわせて、活動拠点機能強化を促進 ◇交通結節点の機能の拡充とあわせた地域の活性化策の検討 ◇環境保全として、富士山への自動車乗り入れ規制等と合わせた公共交通によるアクセスの確立等の検討 ◇防災・減災対策として、生涯学習センターの防災拠点化と連携して災害時のバス活用について検討
シティプロモーションの展開	◇フィルムコミッション等により本町を対外的に宣伝する ◇本町のブランド化によって地域住民の愛着度を形成する ◇本町のイメージを高め経営資源の獲得を目指す
新たなまちづくりインパクトの活用	◇新東名高速道路及び東名高速道路のスマートインター整備による広域公共交通網の拡大を活用した交流の活性化を検討 ◇地域のまちづくり計画策定時に検討された公共交通による移動の確保の実現と地域間交流の促進

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成28~31年度				中期 平成32~ 35年度	長期 平成36年度~
		28	29	30	31		
まちづくり施策との連携	◎小山町・静岡県 ○鉄道・バス・タクシー事業者 ○地域住民 ○企業等	まちづくりとの連携検討・取り組みの実践					
シティプロモーションの展開	◎小山町 ○鉄道・バス・タクシー事業者 ○地域住民 ○企業等	取り組みの展開					
新たなまちづくりインパクトの活用	◎小山町・静岡県 ○鉄道・バス・タクシー事業者 ○地域住民 ○企業等	準備		整備			

◎中心となって実施・推進する組織
 ○中心となる組織と協力して取り組む組織

 新規事業
 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	現況値	数値目標における評価	備考
バスの総合アクセシビリティ指標	毎年	22.7km/km ²	○	路線密度×平均運行本数

(12) 持続的な公共交通に向けて

① 事業の基本方針

- 各取り組みについてモニタリングを行い、事業の推進状況を確認する
- 利用者数等を把握するための集計様式を各種のバスで共通化を図り、モニタリング方法を確立する
- 社会情勢の変化やまちづくりの進展等によって、次期公共交通計画の策定を行う

② 事業の概要

本計画の推進に向けて、各事業の進捗を把握することは重要であり、進捗によっては方向性を変更する必要も生じてくる。そこで、各事業の取り組みをモニタリングしてその進展を継続的に計測する。計測する項目は、各事業に設定するが、本計画の目標値となるものとも重複する。ただし、進捗程度の把握であるため、どの程度の取り組みを実施したかというアウトプットとなるものについては、目標値を定めず、着実に進めていくことを目的とする。また、現在、民間が運行するバスや町運行のバス等によって利用者数の把握方法が異なり、集計する路線の単位や把握項目、集計期間が統一されていないため、利用実態の集計が難解となっている。それぞれのバスにおいて集計項目を統一して計測方法を定型化する。定型化によって集計が容易となり、わかりやすいモニタリングを目指す。

さらに、目標年次においては、本計画を継続しつつも、社会情勢や次期総合計画に整合して、さらにより良い公共交通を目指すべく新たな計画策定を行う。

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
利用状況のモニタリング	◇利用者実態に応じて、適正なバス運行へと改善していくため、利用実態調査や乗降調査、評価等のアンケート等のモニタリングの継続的な実施 ◇利用者数の集計方法の定型化を図り、モニタリング方法を確立
次期公共交通計画の策定	◇各事業のモニタリングによる進捗や利用者の意見等による見直し ◇法整備状況、まちづくりの進捗、公共交通の醸成等の変化に応じた新たな公共交通計画を策定

●計画推進事業等の支援を活用しながら推進する事業 ◇その他の事業により推進する事業

活動	実施・推進主体	短期 平成 28~31 年度				中期 平成 32~ 35 年度	長期 平成 36 年度~
		28	29	30	31		
利用状況のモニタリング	◎小山町 ◎鉄道・バス・タクシー事業者	各事業のモニタリング					
次期公共交通計画の策定	◎小山町 ◎鉄道・バス・タクシー事業者 ○地域住民 ○企業等	評価・次期計画策定					

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

項目	計測時期	基準値	評価指標	備考
モニタリングと評価の実施	各事業による	—	—	
公共交通計画の見直し・改定	平成 31 年度	—	—	

9. 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価

9-1 数値目標の設定

基本方針及び計画目標の実現を目指し、数値目標を設定して本計画を着実に実行する。最初の段階では、住民の移動手段を確保するという目的を重点とし、有効性を高めていくが、次の段階では、持続可能な交通システムとなるよう経済性を確保するよう目標を定める。

まず、有効性としては、地域公共交通が地域や利用者にとって快適に使いやすいものとして認知され、より多くの人々に利用される交通システムとして交通環境を整えるものである。しかしながら、多くの人に利用される交通システムとなっても、それが将来にわたって継続して運行されなくては意味が無いため、経済性についても高めていく必要があり、バスに関する費用負担の少ない交通システムとしていくことも必要である。これらの有効性と経済性が確保されることによって効率的な地域の公共交通システムとして成り立っていくことが可能である。

表 9-1 数値目標の設定

目標	指標名	基準値	達成目標 (平成31年度)	指標の説明	検証 内容
『快適で使いやすい移動手段の確保』	①町内鉄道駅利用者数	975人/日 (平成25年)	1,000人/日	JR駿河小山駅とJR足柄駅の日利用者数	有効性
	②路線バスの利用者数	106,248人 (平成26年度※1)	106,250人	路線バスの年間利用者数	
	③路線バスの収支率	57.9% (平成26年度※1)	60.0%	主要な路線バス(駿河小山線)の収支率	経済性
『地域で創り、支える、新たな公共交通の仕組みづくり』	④バスと鉄道との接続便数	74便 (平成27年)	78便	町内のバスと鉄道駅(JR駿河小山駅、JR足柄駅)との接続本数	有効性
	⑤町の運行するバスの利用者数	16,112人 (平成26年度)	24,900人	コミュニティバス及び小山区・足柄地区実証実験運行バス等の町が運行するバスの年間利用者数	
	⑥町の運行するバスの収支率	6.0% (平成26年度※1)	15.0%	副次収入も含めたコミュニティバスの収支率	経済性
『まちづくりと連携し、地区特性や利用状況に応じた公共交通の展開』	⑦公共交通に対する満足度	18.0% (平成27年)	50.0%	総合計画の町民アンケート「快適な公共交通の整備に取り組んでいる」と回答する割合	有効性
	⑧バスの総合アクセシビリティ指標	22.7km/km ² (平成27年)	28.8km/km ²	バス路線の総合アクセシビリティ水準(路線密度×平均運行本数)	
	⑨バス運行に係る経費	4,000万円 (平成27年度見込み※2)	4,000万円以下	バスの運行に係る経費から運賃等の収入を差し引いた額	経済性

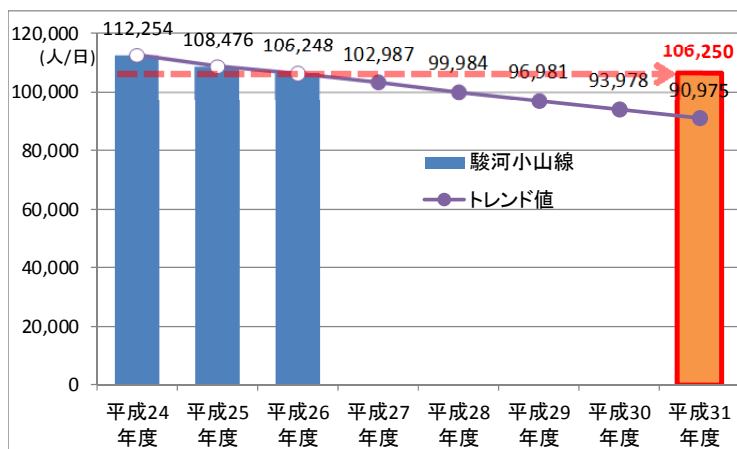
※1:平成26年10月1日～平成27年9月30日、2:平成27年4月1日～平成28年3月30日

【数値目標の解説】

『快適で使いやすい移動手段の確保』に向けて

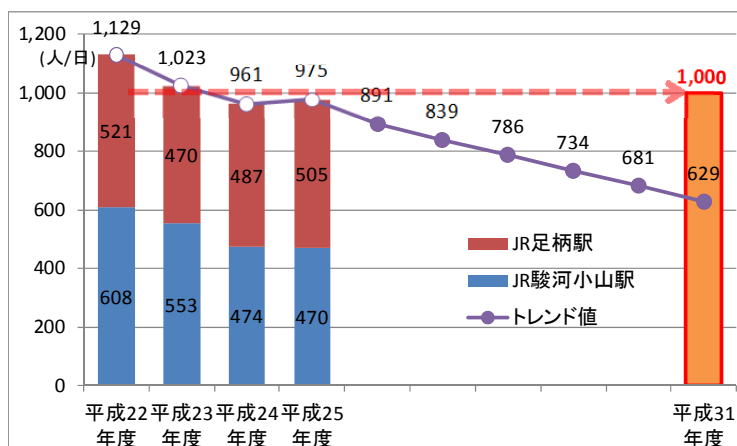
町内鉄道駅利用者数

鉄道(JR 駿河小山駅・JR 足柄駅)における1日の利用者数とする。平成22年度の1,129人/日に対して現状(平成25年度)の975人/日と減少傾向にあるが、目標年度(平成31年度)には現状の維持を目指す。



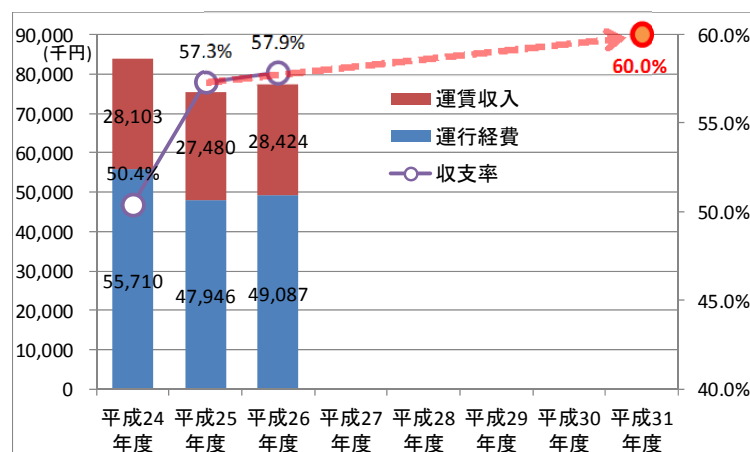
路線バス利用者数

路線バスのうち、基幹となる広域幹線系統の駿河小山線の利用者は減少傾向(約3,000人/年)にあり、さらに今後も人口減少が予想されているが、バスの主な利用者である高齢者は増加することから、現状(平成26年度)の実績値106,248人に対して、目標年度(平成31年度)においても現状程度を維持することとする。



路線バスの収支率

路線バスのうち、基幹となる広域幹線系統の駿河小山線の収支率とする。駿河小山線は、小山地区と北郷地区を経由する基幹である。なお、河口湖線は御殿場市から河口湖までの延長の長い路線であり、本町部分は総延長に比べて短いため除外する。須走地区と足柄地区については、町運行によるバスの収支率によっても評価できる。

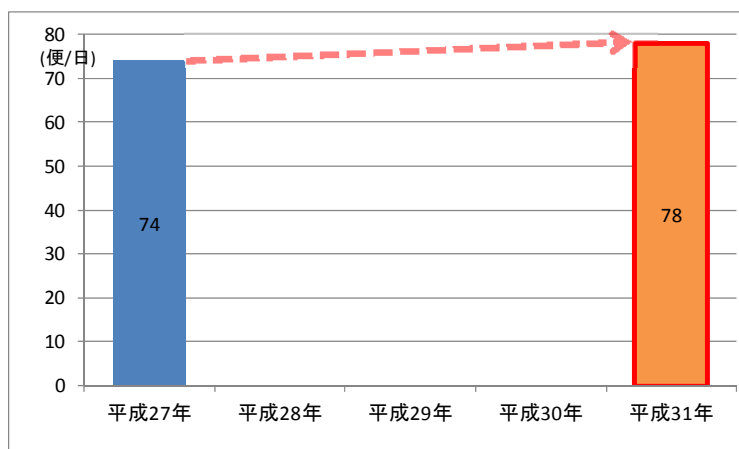


現状(平成26年度)の駿河小山線の収支率57.9%に対して、将来に亘っても維持継続するように、目標年度(平成31年度)においても60.0%を維持することを目標とする。

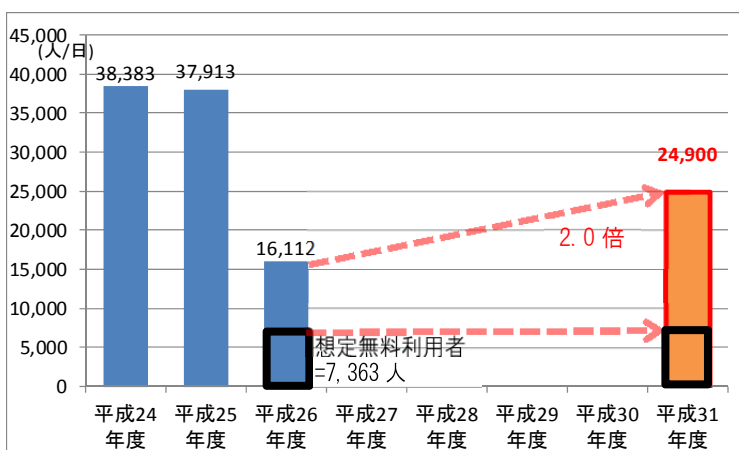
『地域で創り、支える、新たな公共交通の仕組みづくり』に向けて

バスと鉄道との接続便数

鉄道（JR 駿河小山駅・JR 足柄駅）において、乗り換え接続ができる路線バス及び町運行のバスの便数とする。現状（平成 27 年度）の 74 便に対して、路線バス及び町運行のバスが主に運行する 6 時～20 時までの鉄道駅ダイヤ（78 便）の半数に乗車もしくは降車が可能となるバス 78 便を目標年度（平成 31 年度）の目標とする。なお、乗り継ぎは、各駅において、乗り継ぎ時間が 3～15 分以内のバスとした。

町の運行するバスの利用者数

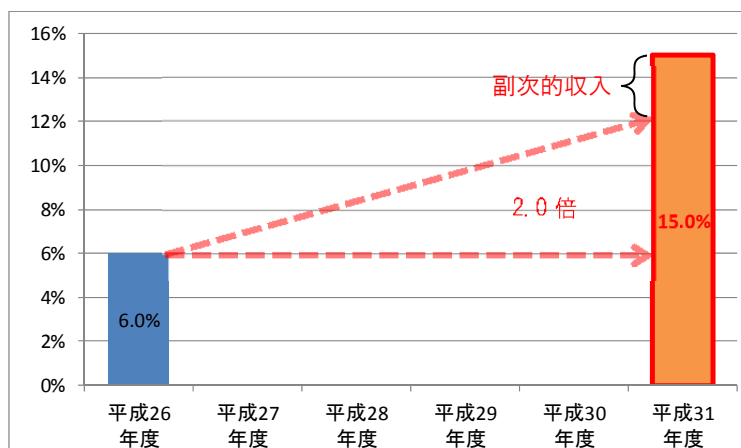
平成 26 年度に実施されたコミュニティバスの利用者当り収入は 163 円/人であり、料金が 300 円であることから、有料利用者率を 54.3% (163/300) と想定する。無料利用者数 (7,363 人) を固定とし、現在の収支率 6.0% を 15.0% (副次的収入 3.0% 含む) とするために有料利用者数を 2.0 倍した有料利用者数



17,498 人を無料利用者数に加えた 24,861 人以上（約 24,900 人）を目標年度（平成 31 年度）の利用者数とする。

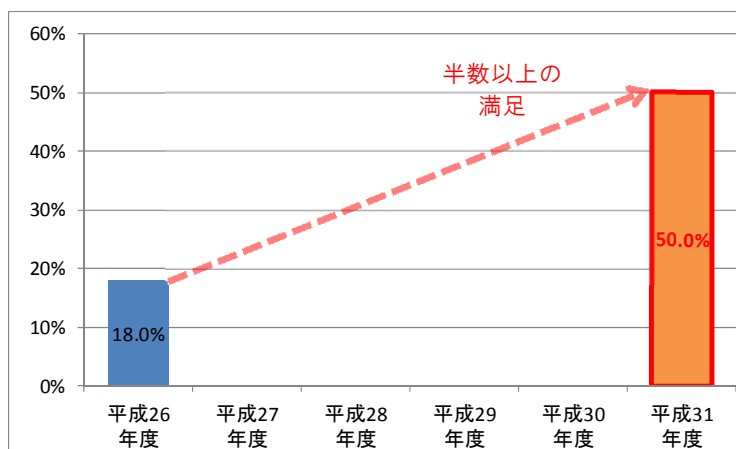
町の運行するバスの収支率

現状（平成 26 年度）のコミュニティバスの収支率 6.0% に対して、「地域内フィーダー系統確保維持計画」において示されている「すばしりルート」の目標値である 15.0% を目標年度（平成 32 年度）の目標とする。副次的収入を 3.0% 程度確保することを想定する。



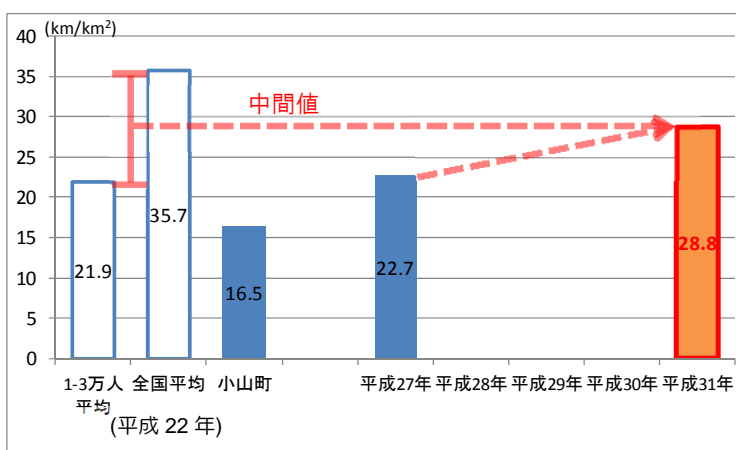
『まちづくりと連携し、地区特性や利用状況に応じた公共交通の展開』に向けて 公共交通に対する満足度

総合計画（後期計画）の町民アンケートにおいて「快適な公共交通の整備に取り組んでいる」と回答する割合を公共交通に対する満足度とする。現状（平成27年度）の18%に対して、総合計画の目標の50%（目標年度（平成31年度））と整合し、半数以上の人に満足される公共交通を目指して、同じく本計画の目標年度（平成31年度）の目標とする。



バスの総合アクセシビリティ指標

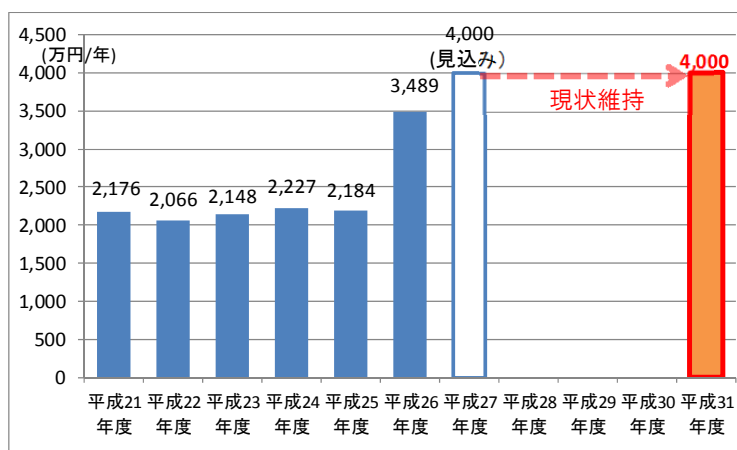
公共交通のサービス水準が低くなっているバス路線への時間的なアクセス性を示す時間的アクセシビリティ指標※は、現状（平成27年度）で1～3万人規模の都市平均を上回っている（平成22年値による国土交通省推計では小山町は16.5km/km²で平均値以下）ため、目標年度（平成31年度）に1～3万人規模と全国平均との中間値である28.8km/km²を目指す。



※路線密度×平均運行本数＝路線長×運行本数（平日）÷可住地面積

バス運行に係る経費

路線の延長や増便等に際しても、サービスに見合った収入を得よう各施策を展開し、持続可能な公共交通とする。町内のバス運行に係る経費について、現状（平成26年度）に3,489万円となっているが、平成27年度に4,000万円の見込みとなっており、目標年度（平成31年度）にも同等の4,000万円を目標とする。



9-2 事業の進捗確認と検証・評価

小山町地域公共交通会議では、計画策定のみならず、住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に向けて、その取り組みについても継続して確認していく必要がある。継続的で持続可能な公共交通を構築するために、計画段階での想定と現実とのギャップを検証・把握し、改善していくことが重要となる。また、利用者や住民へ情報を提供することで評価にも繋がり、より良い公共交通体系へと改善を図られる。

行政や事業者、住民が協働で、施策の計画（Plan）・施策の実施（Do）・施策の評価（Check）・施策の改善（Action）を繰り返し（PDCA サイクル）、着実に事業を推進していくことで、地域公共交通の維持・確保の段階的な実現、および持続可能な公共交通体系の構築を図る。計画段階でどのように評価を行い、改善に繋がっていくかを検討し、あらかじめ周知を図っておくことも円滑な事業マネジメントとなる。

本計画では、社会経済情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化、上位・関連計画との整合、行財政状況の変化、まちづくり事業の展開状況などに柔軟に対応しながら、計画の見直し、あるいは新たな施策の提案など、効率的かつ効果的に事業を推進していくことが求められる。そこで、概ね1～2年ごとに各事業の進捗管理を行い、4年後を目途に評価及び次期計画の策定を行うPDCAサイクルを構築して進めていく。

各年では各事業の進捗をモニタリングすることで本計画の進捗度を諮り、進捗が思わしくない事業や効果が認められていない事業については取り組み方法を改善する等、事業の見直しを行う。最終的に、目標年次に計画目標の達成度を目標値で評価し、達成や未達成となった要因を整理して次期計画策定へ反映していく。

地域公共交通会議は、事業全体を統括するとともに、事業の実施に当たって関係主体間の連携を深め、各事業の進捗具合や計画全体の評価を行い、各地域へも取り組みや評価等を説明していく。

地域公共交通会議は、事業全体を統括するとともに、事業の実施に当たって関係主体間の連携を深め、各事業の進捗具合や計画全体の評価を行い、各地域へも取り組みや評価等を説明していく。

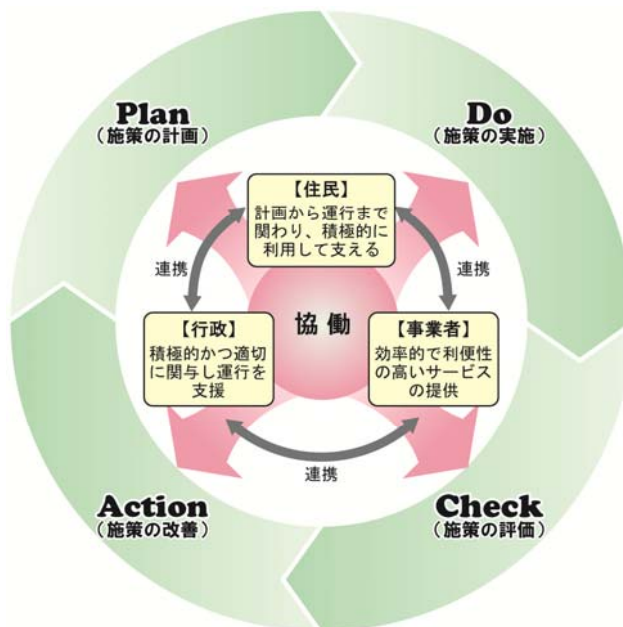


図 9-1 行政・事業者・住民の協働による各事業の進捗確認と検証・評価のPDCA サイクル



図 9-2 地域へのバス運行の説明会

表 9-2 本計画のPDCA スケジュール

	平成 27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度
Plan 計画の立案	→ 計画策定				→ 次期計画の策定				→ 計画見直し
Do 計画の実施		→ 各事業実施				→ 各事業実施			
		→ 計画推進 事業							
Check 計画の評価					→ 計画目標				→ 目標
Action 計画の改善					→ 社会情勢・上位 計画等との整合				→ 上位計画 目標年次

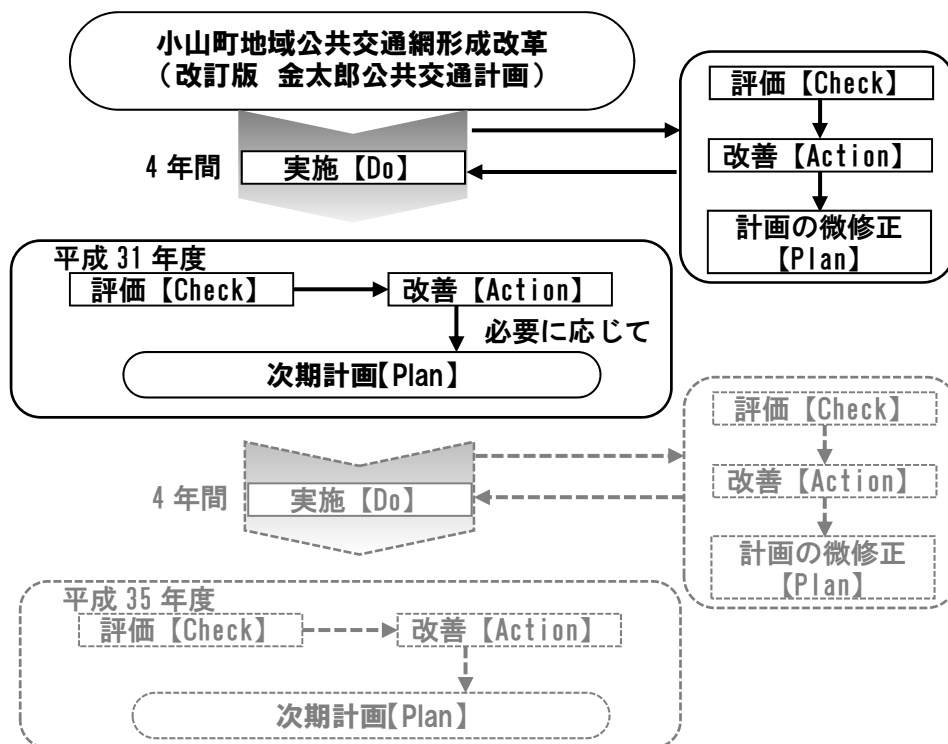


図 9-3 PDCA サイクルによる本計画と各事業の進捗確認と評価・改善の関係

9-3 計画の推進に向けて

小山町地域公共交通網形成計画の基本理念・基本方針の達成に向けて、各事業への取り組みにあたっては、基盤整備や財政需要の増大が必要となるが、本町をはじめとする行政、交通事業者、その他の関係機関が実施主体となって、限られた財源の重点的かつ効果的な投資や既存ストックの活用などによるコスト縮減に配慮した事業の実施を図る。特に、短期に実施する必要のある重点事業については、実施内容や予算化、事業スケジュールなどについて具体的な検討を行い、事業化を推進する。

これらの情報は、住民にも広く公開し、公共交通のおかれた現状や今後の町の取り組みなどを理解してもらうとともに、公共交通を考え、利用するきっかけとなり、計画の推進の後押しを担う存在となる。

計画を推進するにあたって、国土交通省の支援による「地域公共交通調査事業（計画推進事業）」等により支援を活用しながら取り組みを実施するものについてスケジュール(案)を示す。

表 9-3 支援を活用しながら取り組みを推進する事業のスケジュール（案）

事業	活動	取り組み	年度	
			平成 28 年度	平成 29 年度
(2) わかりやすい運行情報の提供	バスマップ、案内表示などの制作	統合バスマップの作成	準備	統合マップの作成
		主要バス停における周辺マップ作成	準備	主要バス停マップの作成
		JR 駿河小山駅・JR 足柄駅のデジタルサイネージ等作成	準備	デジタルサイネージ等の作成
		JR 御殿場駅における公共交通案内掲示	準備	案内掲示の作成
	乗り継ぎ情報提供の高度化	外国観光客対応を含めた情報発信	準備	情報発信ツールの作成
		地域公共交通ネットワークの見える化	準備	乗り継ぎ情報の提供
(6) 地域住民との協働による取り組み	地区別懇談会の開催	地区別懇談会の開催	準備	促進策の検討 活用策の検討 イベントの検討
	住民参加の公募	愛称等の募集、デザインの検討	準備	準備 活動への参加 活動の報告
(7) 利用促進策、バス活用策の検討・展開	利用促進策の取り組み	利用促進策の実施	準備	愛称公募 愛称審査 デザイン公募 デザイン審査
	バス活用策の推進	バスの有効活用策の実施検討	準備	利用促進策の試行
(8) イベントや観光事業との連携強化	バスイベントとの連携	バスイベントの開催検討	準備	有効活用策の試行
			準備	イベントの開催