

# 金太郎 公共交通計画

小山町 地域公共交通総合連携計画



富士山頂と金太郎のまち おやま

平成 26 年 5 月

静岡県 駿東郡 小山町



# 目 次

## 金太郎 公共交通計画

### 【小山町地域公共交通総合連携計画】

#### 1. はじめに

1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画策定の内容	1
1-3 計画策定の進め方	2
1-4 計画の位置づけ	2
1-5 計画策定の流れと経緯	3

#### 2. 小山町の概要

2-1 地勢	5
2-2 人口	6
2-3 通勤・通学流動	8
2-4 自動車保有状況	9
2-5 道路交通	9
2-6 主要施設分布	10
2-7 主要観光資源	11

#### 3. 地域公共交通の現況

3-1 鉄道	13
3-2 バス	13
3-3 その他のバス	21

#### 4. 上位関連計画の整理

4-1 第4次 小山町総合計画	23
4-2 小山町都市計画マスタープラン	24
4-3 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	24

#### 5. 町民の利用実態やニーズの把握

5-1 町民ニーズの把握	25
5-2 町内巡回バス乗降調査	30
5-3 地区別懇談会	36

<b>6. 地域公共交通の課題</b>	
6-1 現況特性のまとめ	43
6-2 地域公共交通の問題と課題	45
<b>7. 小山町地域公共交通総合連携計画(金太郎 公共交通計画)の内容</b>	
7-1 計画期間	47
7-2 地域公共交通総合連携計画の区域	47
7-3 地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針	47
7-4 地域公共交通総合連携計画の目標	48
7-5 地域公共交通の連携に関する考え方	51
<b>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</b>	
8-1 地域公共交通の事業の立案	55
8-2 事業の実施主体・関連主体	56
8-3 事業の概要	57
<b>9. 地域公共交通総合連携計画の推進方策</b>	
9-1 計画の推進体制	75
9-2 計画の推進に向けて	75
9-3 事業スケジュール(案)	76
9-4 事業の進捗確認と検証・評価	77

## 1. はじめに

### 1-1 計画策定の目的

平成 23 年度に策定した「小山町地域公共交通調査事業報告書」（以下、「既往調査」）における課題、見直しの方針を踏まえて、小山町地域公共交通総合連携計画を策定し、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・確保することを目的とする。

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<sup>※1</sup>」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<sup>※2</sup>が平成 26 年 5 月 14 日に成立し、平成 26 年度中に施行される予定である。

この取り組みの推進の中核を成すのが、市町村を中心とした地域の関係者で構成する協議会（法定協議会）と協議会が策定する「小山町地域公共交通総合連携計画（小山町における公共交通に関する計画：金太郎 公共交通計画）」であり、この計画に基づいて、地域公共交通の活性化・再生に向けた様々な事業を推進する。

計画では、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、「小山町地域公共交通会議（法定協議会の要件を満たす）」での協議を経て、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定める。

#### ※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にのっとり、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。

### 1-2 計画策定の内容

「小山町地域公共交通総合連携計画：金太郎 公共交通計画」は、小山町（以下、「本町」）における望ましい公共交通体系の構築をめざし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」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。

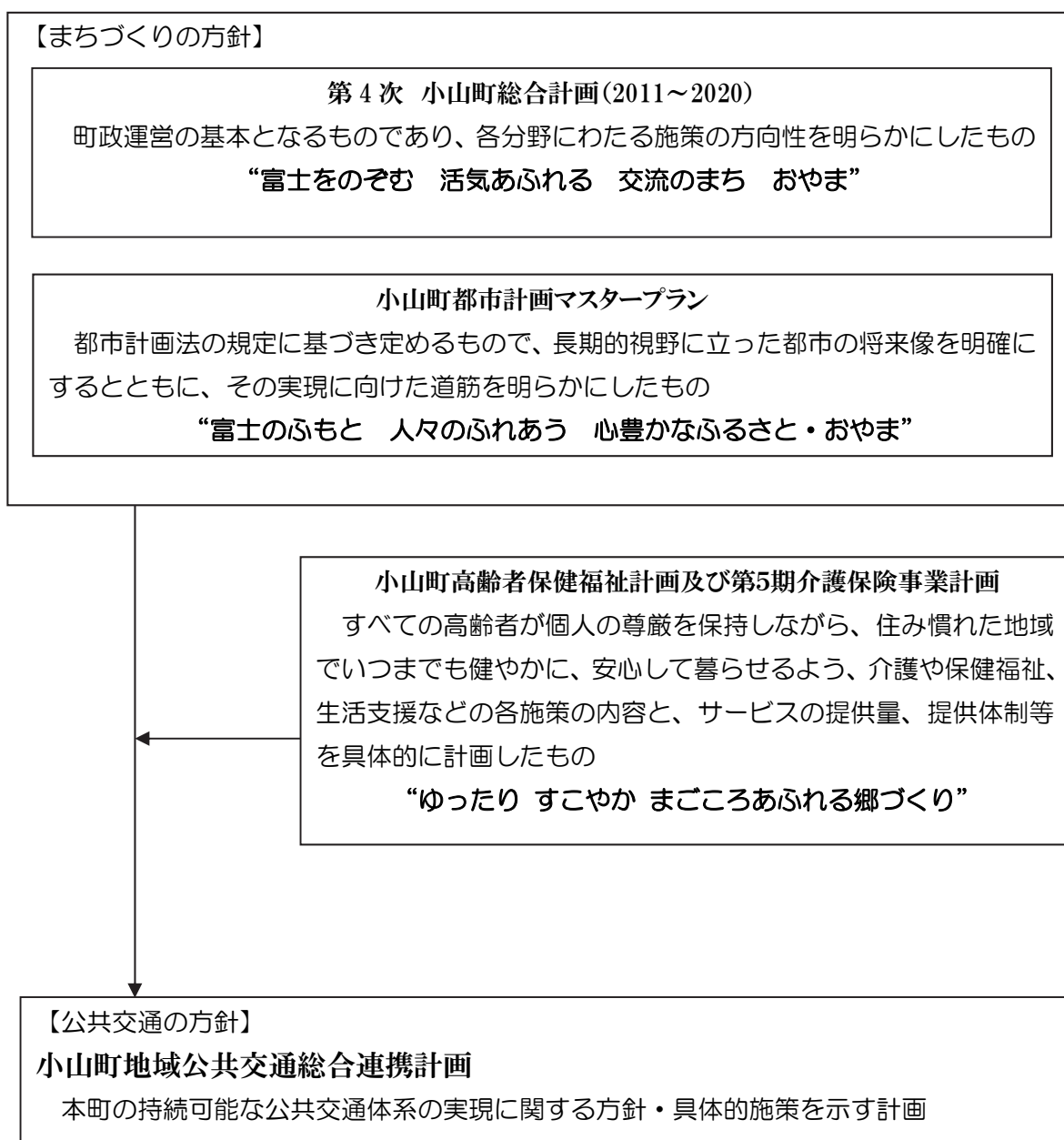
- ①地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針
- ②地域公共交通総合連携計画の区域
- ③地域公共交通総合連携計画の目標
- ④目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- ⑤計画期間
- ⑥その他地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項

### 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。

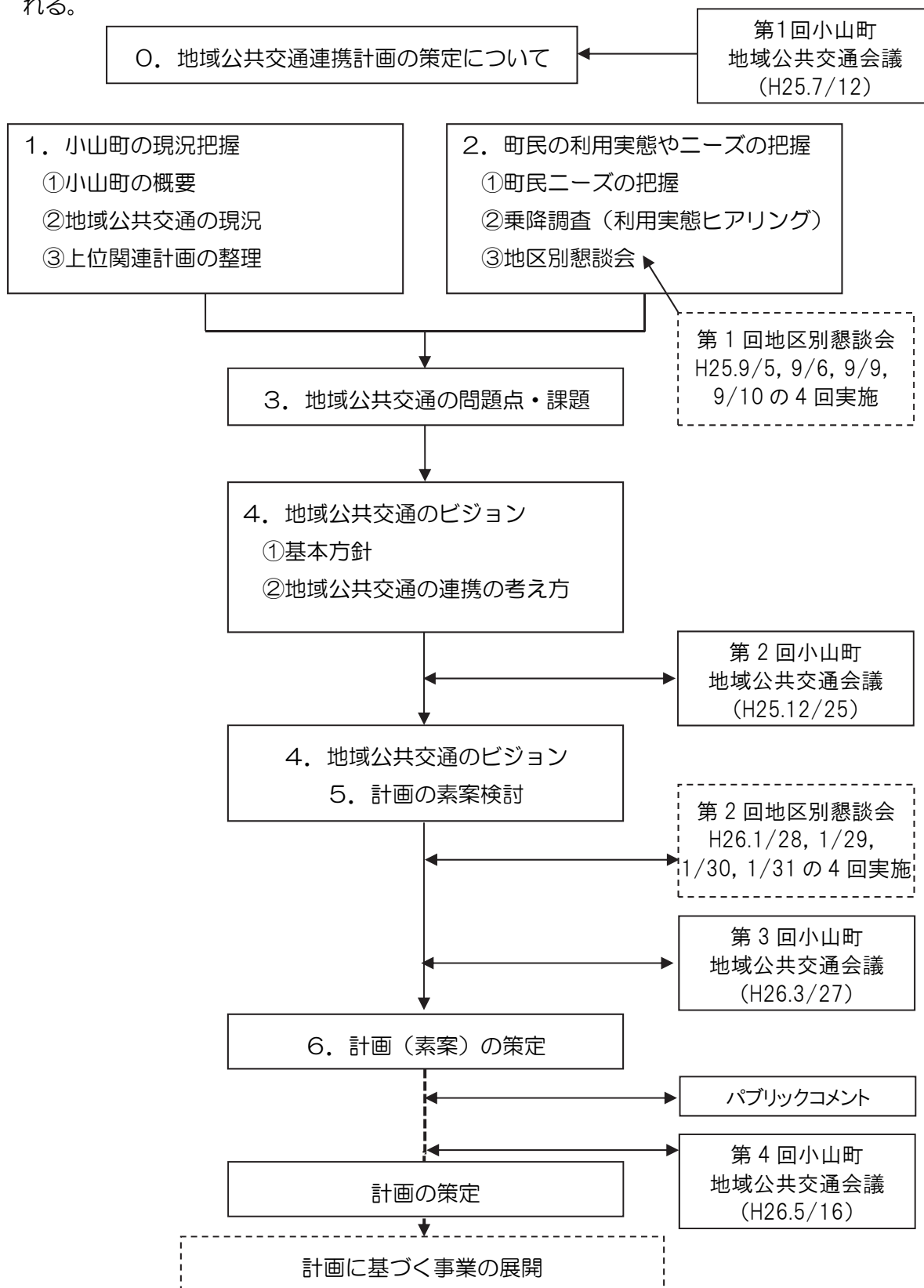
### 1-4 計画の位置づけ

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」及び「小山町都市計画マスタープラン」に基づき、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」に示された福祉のまちづくりにも寄与する。



### 1-5 計画策定の流れと経緯

本計画では、町民の利用実態やニーズを把握するとともに、2回の地区別懇談会と3回の地域公共交通会議を経て計画（素案）を作成する。計画（素案）は、パブリックコメントの意見を受けて第4回地域公共交通会議で計画として策定する。計画に基づいて、事業の展開が図られる。







## 2. 小山町の概要

### 2-1 地勢

本町は静岡県の北東端に位置し、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。

土地利用は、山林と自衛隊の演習場を中心とした公共用地が大部分を占めるが、公共用地は増加の傾向にあり、その分、他の土地利用が微減となっている。ただし、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。

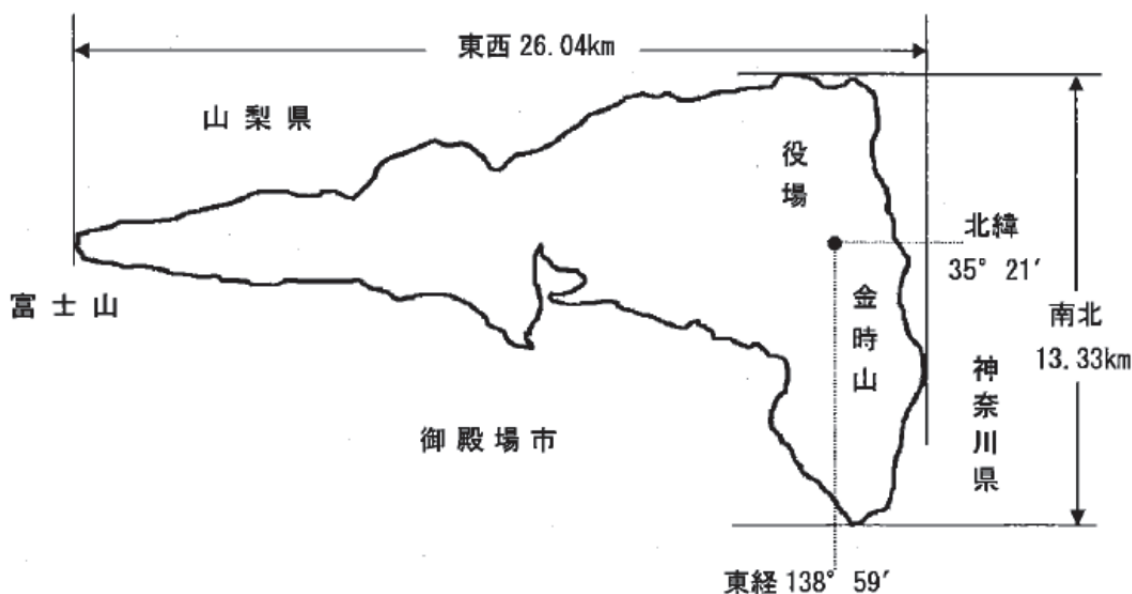


図 2-1 地勢（小山町の統計）

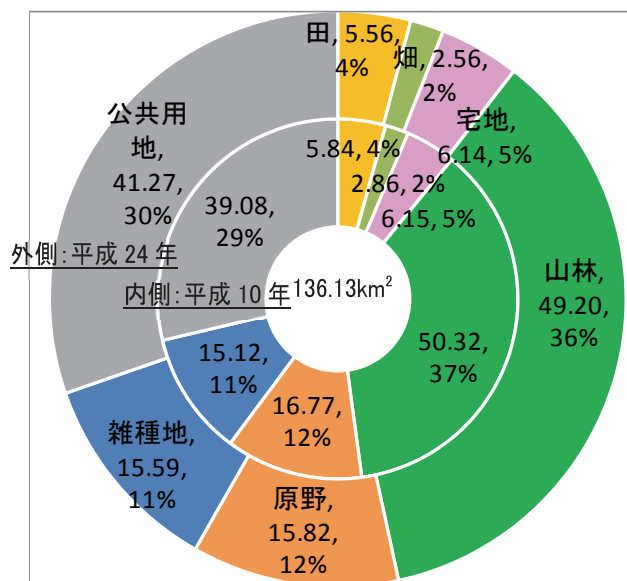


図 2-2 土地利用状況（小山町の統計）

## 2-2 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(2011~2020)では、平成 32 年の目標年度に目標人口を 20,000 人としている。

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。

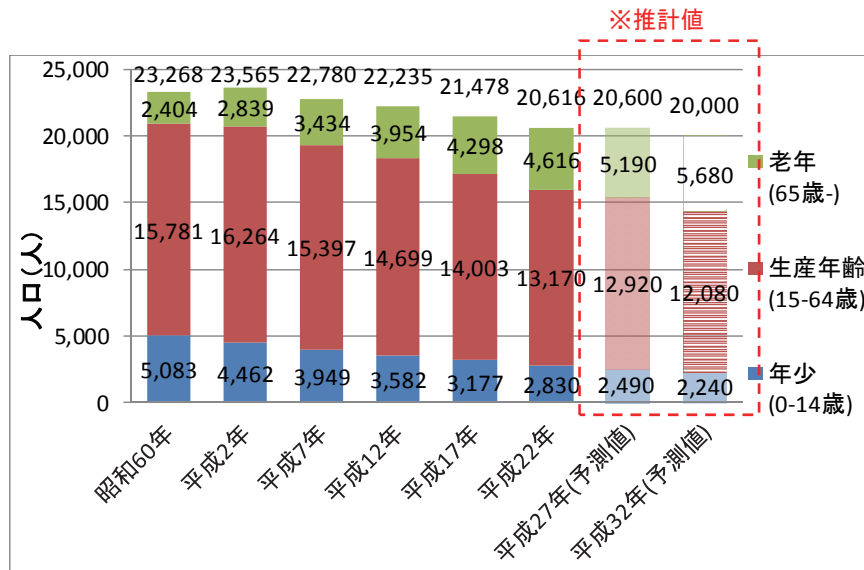


図 2-3 人口の推移 (国勢調査 (年齢不詳含む)、推計値は小山町総合計画より)

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。

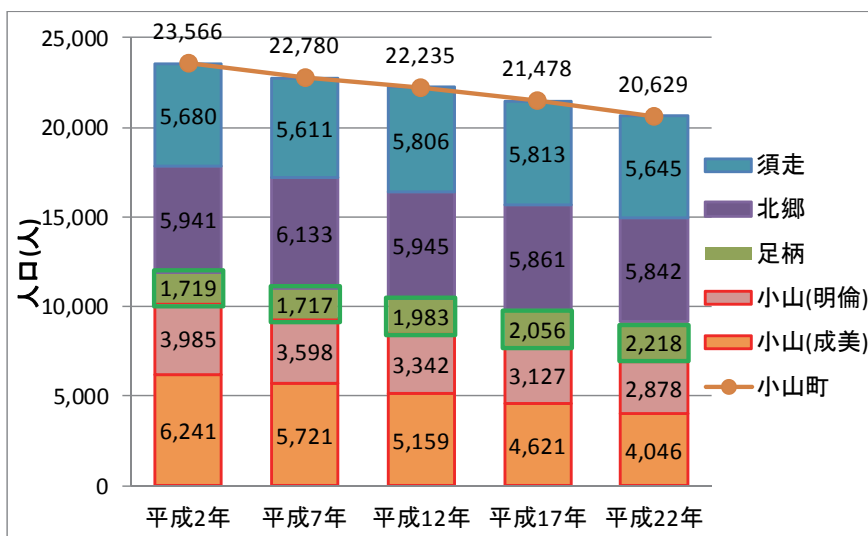
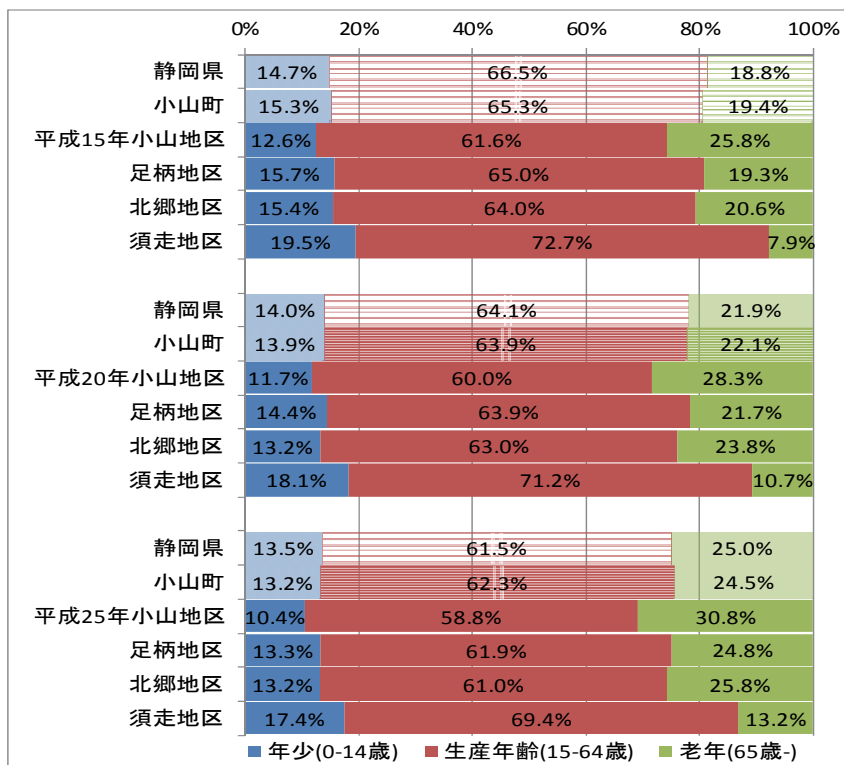


図 2-4 地区別人口の推移 (国勢調査 (年齢不詳含む))

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 2-5 地区別及び小山町・静岡県の年齢階級別人口割合

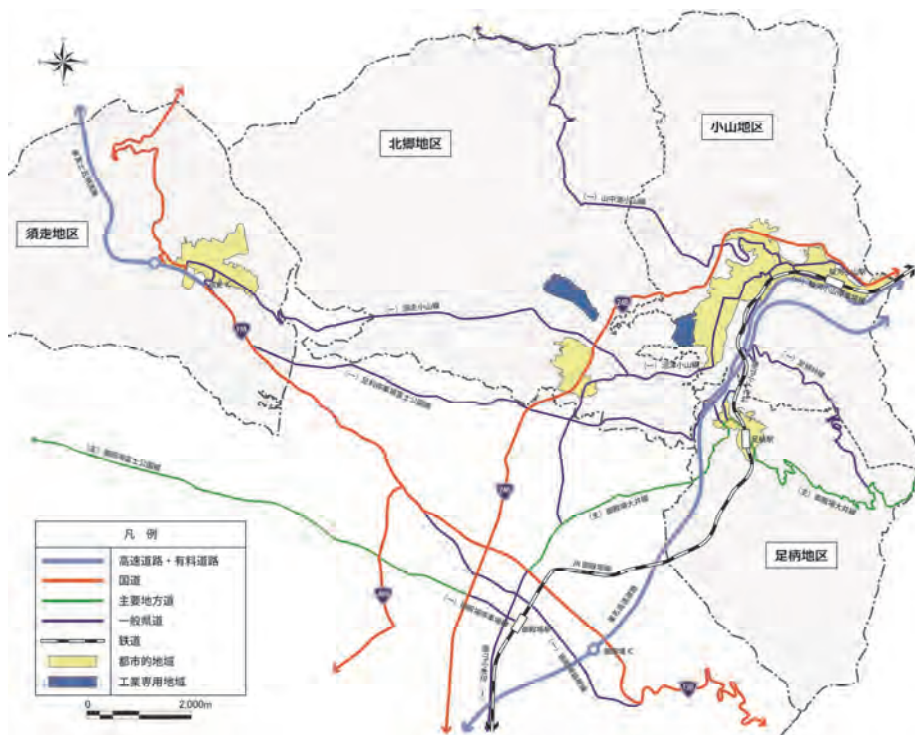


図 2-6 各地区の区域

### 2-3 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。

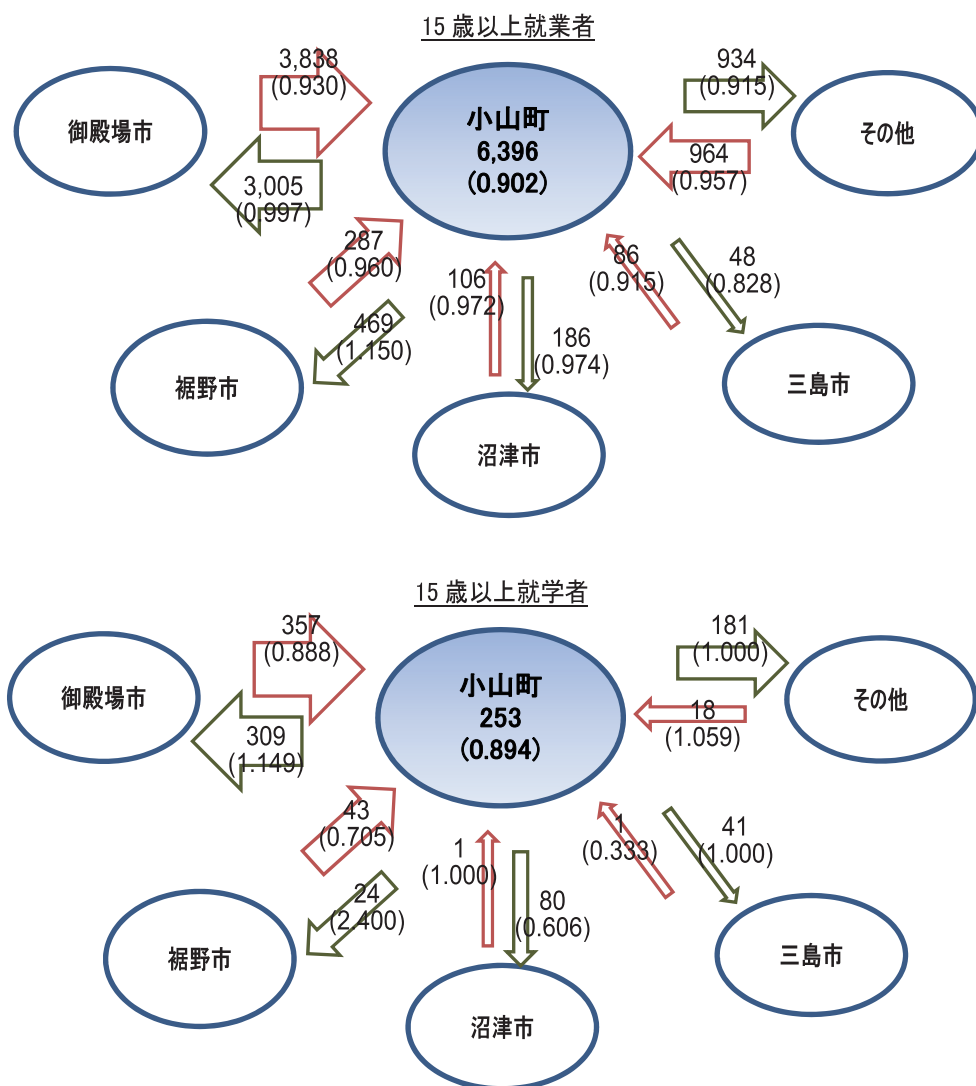


図 2-7 通勤・通学流動状況（国勢調査：H22）

### 2-4 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から、一人当たりの自動車保有傾向は高まっている。

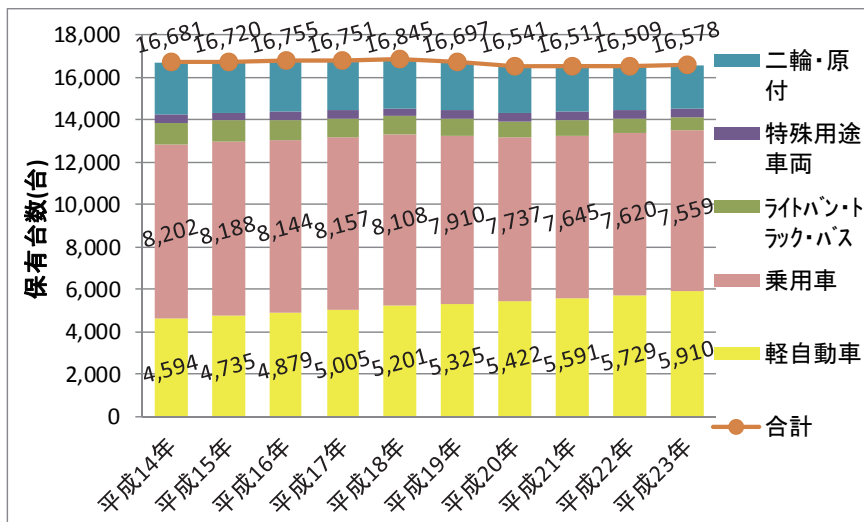


図 2-8 通勤・通学流動状況 (国勢調査：H22)

### 2-5 道路交通

本町における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、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的に増加する可能性がある状態
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 2-9 平日道路交通量 (H22 道路交通センサス)



## 2-6 主要施設分布

本町における主要施設は、町の中心部および国道道沿いに多く分布している。観光施設や公共施設は、町内に分散して立地している。

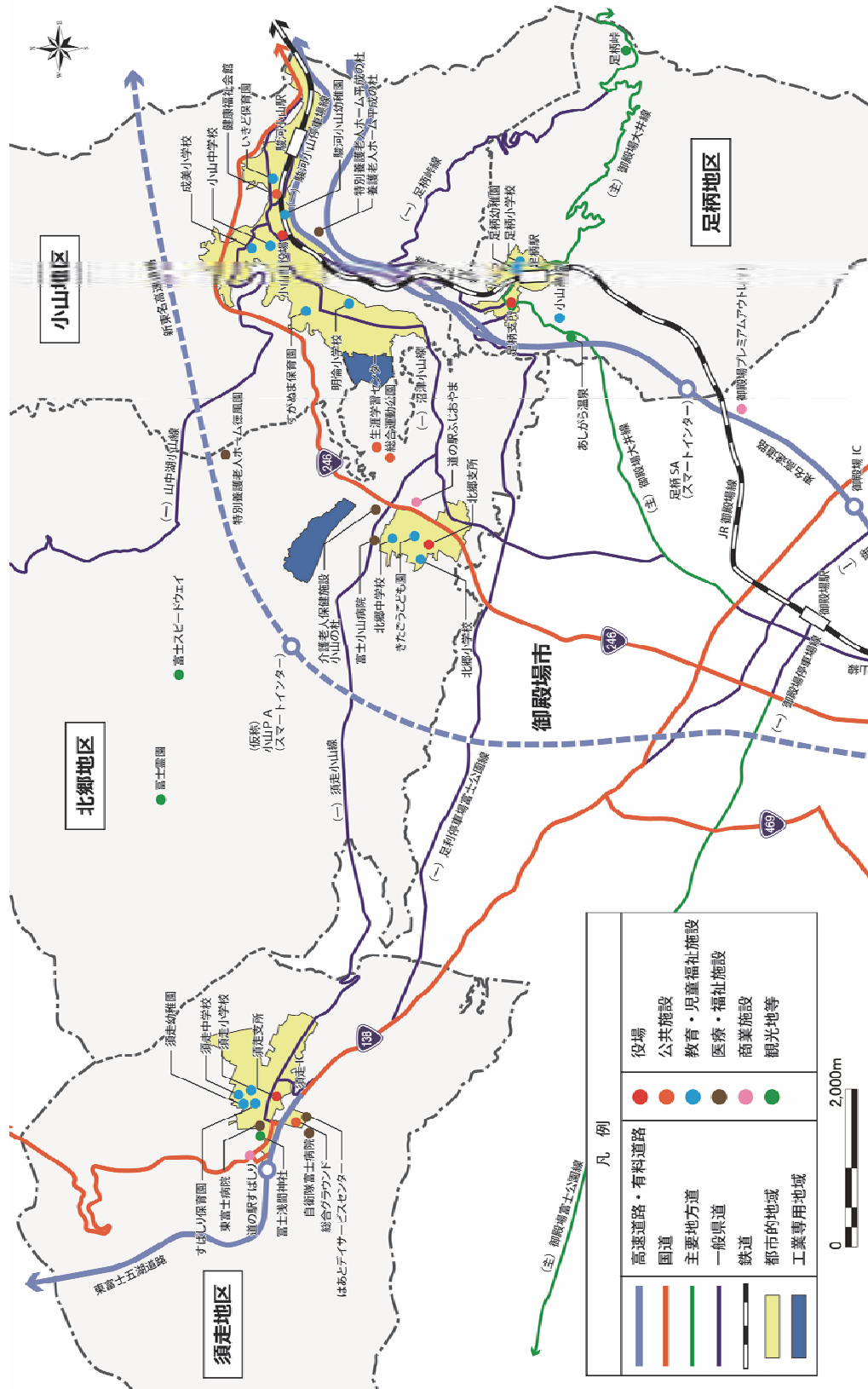


図 2-10 主要施設等の分布

## 2-7 主要観光資源

本町における主要観光資源は、世界遺産である富士山を始め、金太郎ゆかりの地や宿場街として、自然や歴史、文化のあふれた観光資源を多く有している。

富士山登山口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。さらに、町内には11か所のゴルフコースも営業されており、多くの来訪者が本町を訪れている。



図 2-11 主要観光資源の分布（小山町観光協会 HP より）





### 3. 地域公共交通の現況

#### 3-1 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 3-1 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 23 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		553 人/日 (うち定期利用 325 人)
		休日	25 本		27 本		
	始発時刻・終発時刻		5:48	22:33	6:17	23:26	
JR 足柄駅	運行本数	平日	23 本		25 本		470 人/日 (うち定期利用 420 人)
		休日	23 本		25 本		
	始発時刻・終発時刻		5:43	22:28	6:17	23:32	
JR 御殿場駅 (参考)	運行本数	平日	26 本		35 本		4,545 人/日 (うち定期利用 2,700 人)
		休日	27 本		35 本		
	始発時刻・終発時刻		5:37	22:23	5:27	22:38	

※静岡県統計年鑑（乗車のみ）

#### 3-2 バス

##### (1) 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。

なお、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 3-2 本町の路線バス

路線	起点～終点	1 日当り運行回数	平成 22 年 乗降数 (人/便)
⑫富士学校線	御殿場駅～富士学校	3.5 往復	--
⑬河口湖線	御殿場駅(アウトレット)～河口湖	18 往復	--
⑭正倉北線	正倉北～御殿場駅	0.5 往復(御殿場駅行)	4.2
⑮上野線	御殿場駅～上野	5.5 往復	6.5
		0.5 往復(富士小山病院止)	3.9
⑰御殿場駅富士霊園線	御殿場駅～富士霊園	5.5 往復	6.2
⑱駿河小山駅富士霊園線	駿河小山駅～富士霊園	10.5 往復(土休日のみ運行)	--
⑲駿河小山線	御殿場駅～駿河小山駅	16 往復	9.6
		1 往復(始発：佐野川発・終発：一色止)	--
⑳御殿場駅小山高校線	御殿場駅～小山高校	2 往復	--
㉑駿河小山駅小山高校線	駿河小山駅～小山高校	0.5 往復(小山高校行)	12.7

表 3-3 主要バス路線の運賃

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

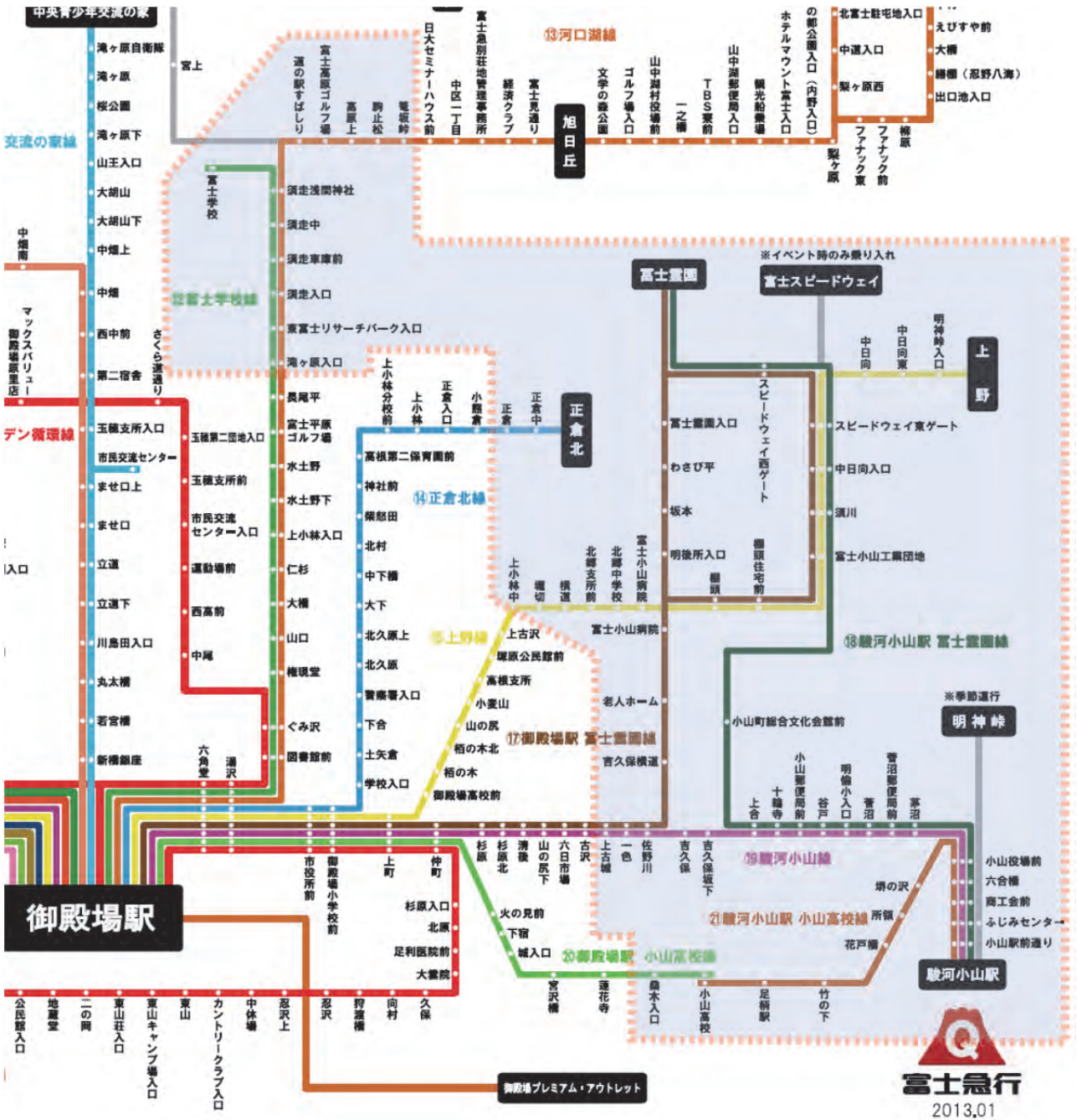


図 3-1 路線バス路線図 (富士急行株)

(2) コミュニティバス(町内巡回バス)

本町におけるコミュニティバスとして町内巡回バスが、平成 12 年 4 月から運行している。無料で誰でも利用でき、町内の主要な施設を巡回している。3 台（ワゴン車、マイクロバス、バス）の車両で運行されており、町（生涯学習課・健康課が所管）により運行している。生涯学習課所管のバスは、21 便/日、健康課所管のバスは、17 便/日の合計 38 便/日が運行している。健康課所管のバスは、年末年始を除いて毎日運行しているが、生涯学習課所管のバスは、月曜日が運休となっている。所管課の違いによって、運行ダイヤも錯綜しており、利用者にとってわかりにくい運行となっている。

町内巡回バスの利用者数は、平成 18 年度に急増し、26,681 人の利用があり、日平均利用者は 121.7 人/日であった。その後、微減傾向が続き、平成 23 年東北地方太平洋沖地震によって、運休（平成 23 年 3 月は 14 日間のみ運行）や外出を控えた傾向もあり、平成 23 年度は日平均利用者数及び年間利用者数が減少した。その後、平成 25 年度は回復傾向となり、日平均利用者は 120.8 人/日（1 便当たりでは 3.2 人/便）と平成 18 年度の最大利用時と同レベルまで回復している。日 120 人程度、年間で約 4 万人程度の潜在的需要があると想定できる。

月別にみると、6 月の利用が多く、梅雨によって雨天時の移動手段に使われていることが伺われる。また、10 月や 11 月の行楽シーズンも多い傾向にある。一方で、学校が休みになる 3 月と 8 月の利用が少なくなっている。

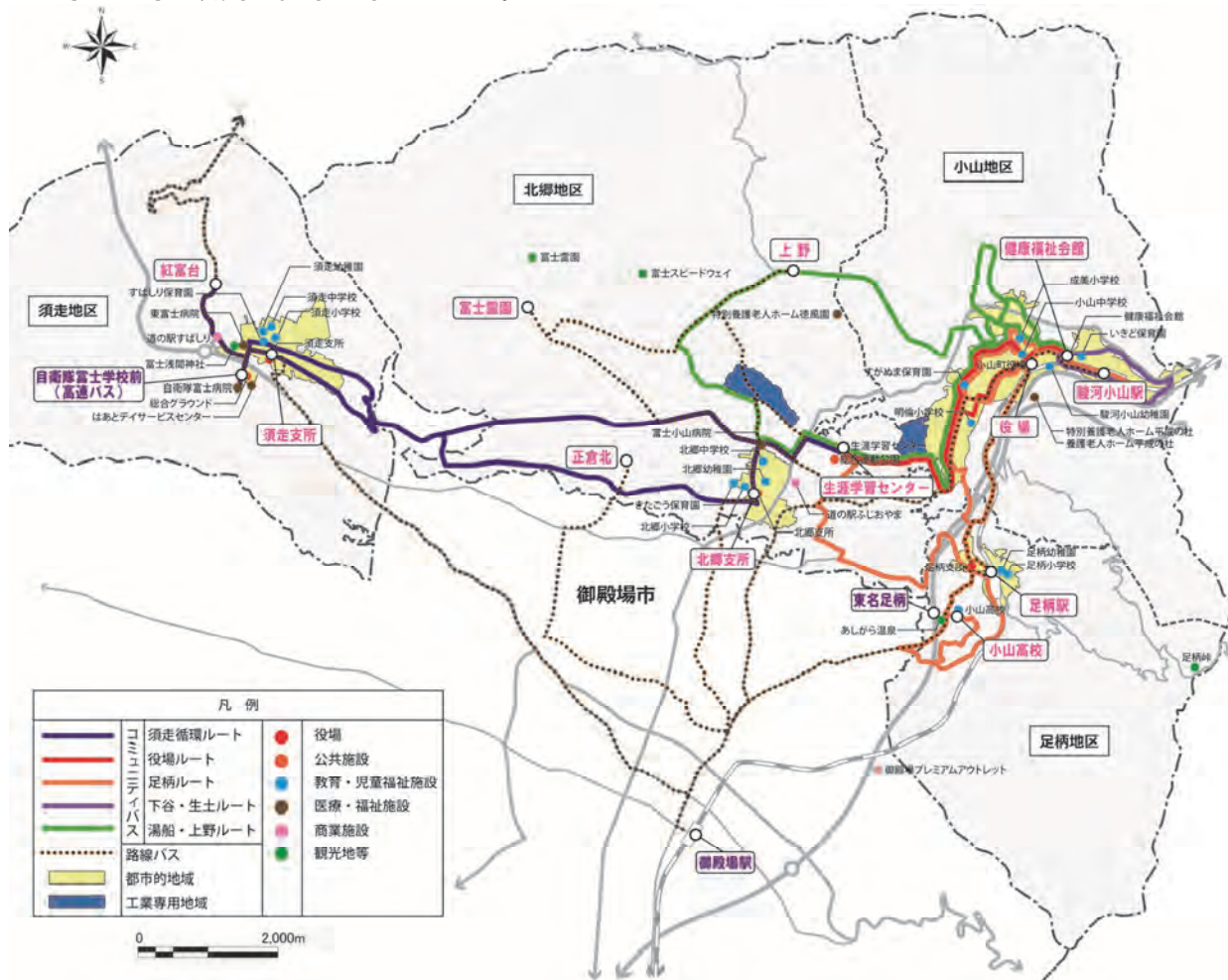


図 3-2 現況の町内巡回バス路線



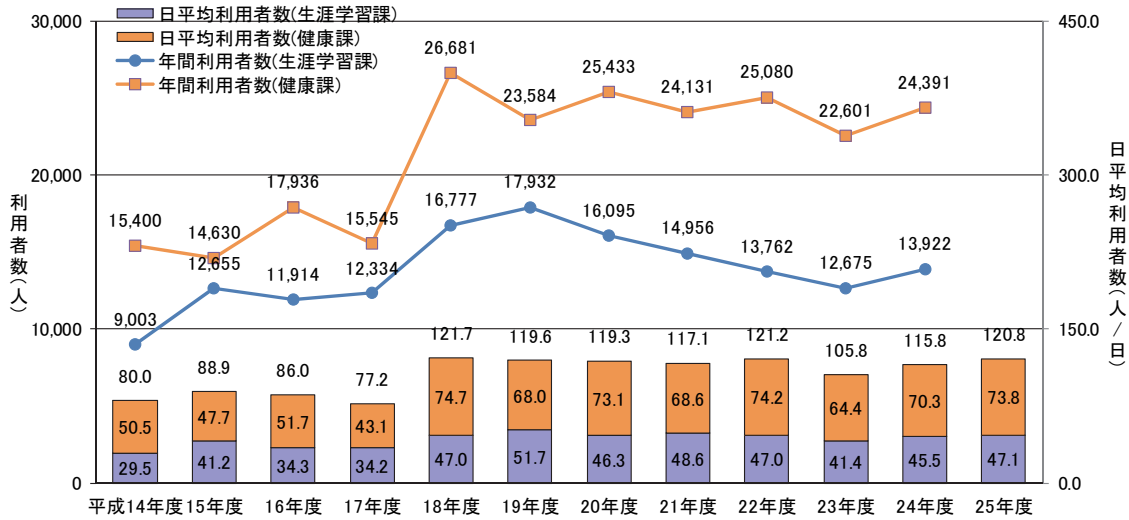


図 3-3 町内巡回バスの年度別利用実績の推移（平成 25 年度は 12 月途中まで）

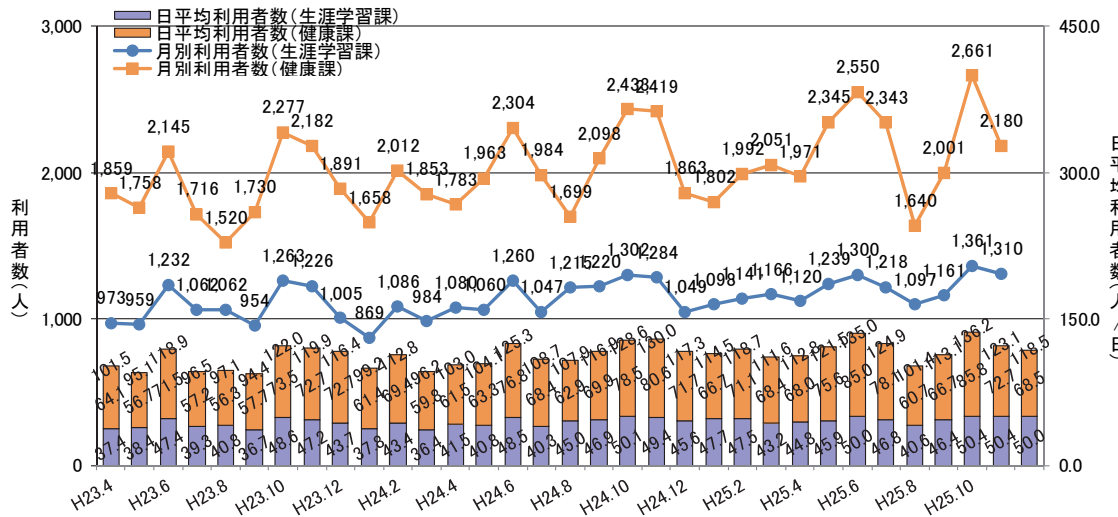


図 3-4 町内巡回バスの月別利用実績の推移（平成 25 年度は 12 月途中まで）

表 3-4 町内巡回バス路線

担当課		路線	路線運行時刻	車両	1便平均乗客数
生涯学習課 (乗客数は、 H23.4-11 の平均)	1	須走循環ルート(左回り)	8:31~9:19	ワゴン	2.05人
	2	湯船・上野ルート	9:25~9:55	ワゴン	1.84人
	3	湯船・上野ルート	10:00~10:30	ワゴン	1.32人
	4	役場ルート	10:31~10:51	ワゴン	1.89人
	5	足柄ルート	10:58~11:25	ワゴン	1.99人
	6	足柄ルート	11:35~12:16	ワゴン	1.05人
	7	下谷・生土ルート	12:17~12:29	ワゴン	1.06人
	8	役場ルート	12:30~12:46	ワゴン	1.38人
	9	湯船・上野ルート	13:00~13:28	ワゴン	0.83人
	10	湯船・上野ルート	13:30~13:51	ワゴン	0.48人
	11	足柄ルート	13:55~14:42	ワゴン	3.00人
	12	湯船・上野ルート	14:43~15:15	ワゴン	0.51人
	13	役場ルート	15:25~15:39	マイクロバス	1.38人
	14	下谷・生土ルート	15:40~15:52	マイクロバス	1.36人
	15	足柄ルート	15:53~16:19	マイクロバス	3.01人
	16	須走循環ルート(左回り)	16:25~17:01	マイクロバス	0.39人
	17	足柄ルート	17:05~17:29	マイクロバス	0.26人
	18	役場ルート	17:30~17:44	マイクロバス	0.13人
	19	役場ルート	18:35~18:49	マイクロバス	0.23人
	20	足柄ルート	18:50~19:15	マイクロバス	3.45人
	21	須走	19:16~	マイクロバス	0.01人
健康課 (乗客数は、 H23.4-H24.3 の平均、調査時の 路線運行時刻より 若干の変更あり)	2	役場ルート	8:15~8:29	バス	1.62人
	3	足柄ルート	8:35~9:04	バス	1.89人
	4	下谷・生土ルート	9:05~9:17	バス	2.84人
	5	役場ルート	9:35~9:49	バス	2.84人
	6・7	須走循環ルート(左回り)	9:50~10:13,10:15~10:37	バス	4.31人
	8	役場ルート	10:40~10:54	バス	3.21人
	9	下谷・生土ルート	11:03~11:15	バス	1.84人
	10	役場ルート	11:18~11:32	バス	3.48人
	11・12	須走循環ルート(右回り)	11:33~11:55,12:52~13:10	バス	3.63人
	13	役場ルート	13:11~13:25	バス	2.18人
	14	下谷・生土ルート	13:26~13:38	バス	0.66人
	15	役場ルート	14:05~14:19	バス	4.75人
	16・17	須走循環ルート(左回り)	14:20~14:49, 14:50~15:12	バス	4.34人
	18	役場ルート	15:13~15:27	バス	2.30人
	20	役場ルート	15:35~15:49	バス	4.57人
21・22	須走循環ルート(左回り)	15:50~16:12,16:13~16:38	バス	2.59人	
23	役場ルート	16:40~16:54	バス	1.03人	

### (3) バス停勢圏

路線バスでカバーできないエリアを補完するように町内巡回バスが運行されているものの、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ているが、町内巡回バスが運休となる月曜日は、カバーできていないエリアが多くなる。

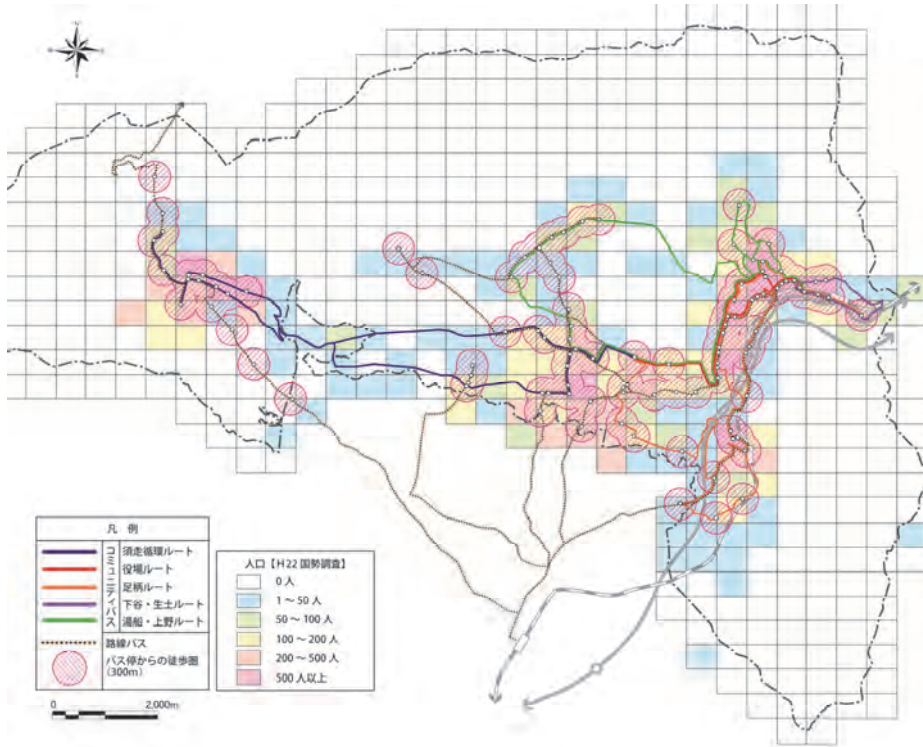


図 3-5 バス停勢圏と 500m メッシュ人口分布（月曜日以外（路線バス+町内巡回バス））

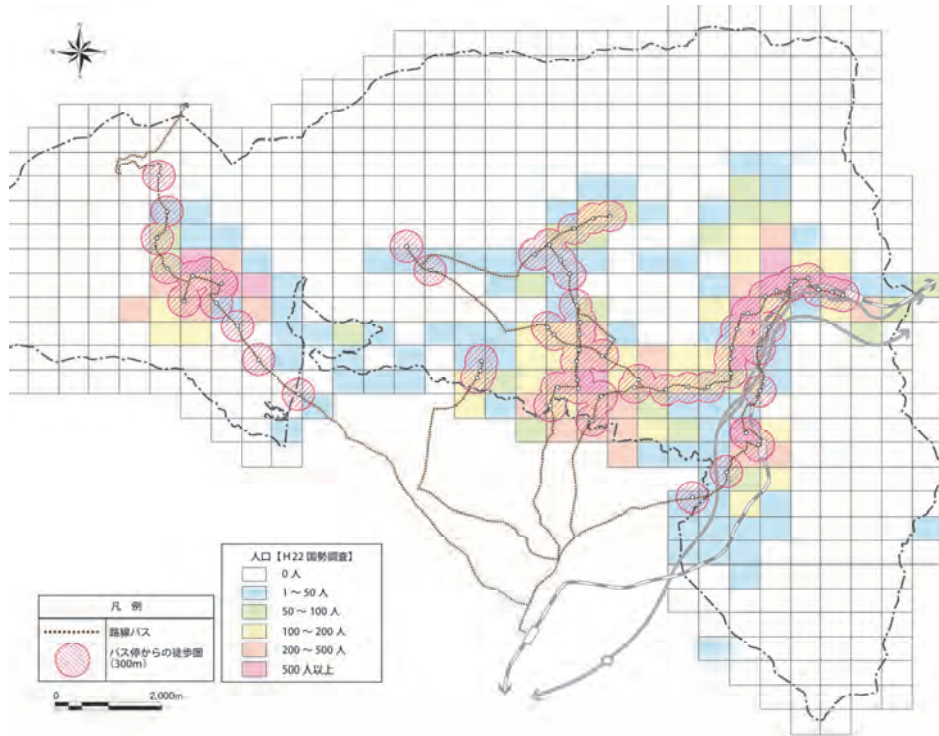


図 3-6 バス停勢圏と 500m メッシュ人口分布（月曜日（路線バスのみ））

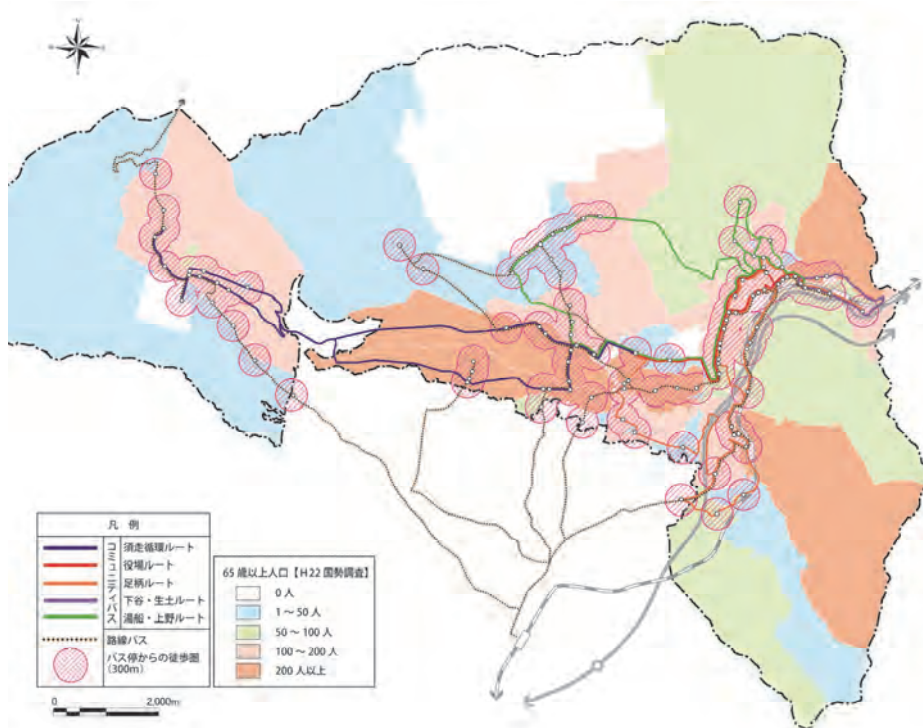


図 3-7 バス停勢圏と高齢者地区別人口（月曜日以外（路線バス+町内巡回バス））

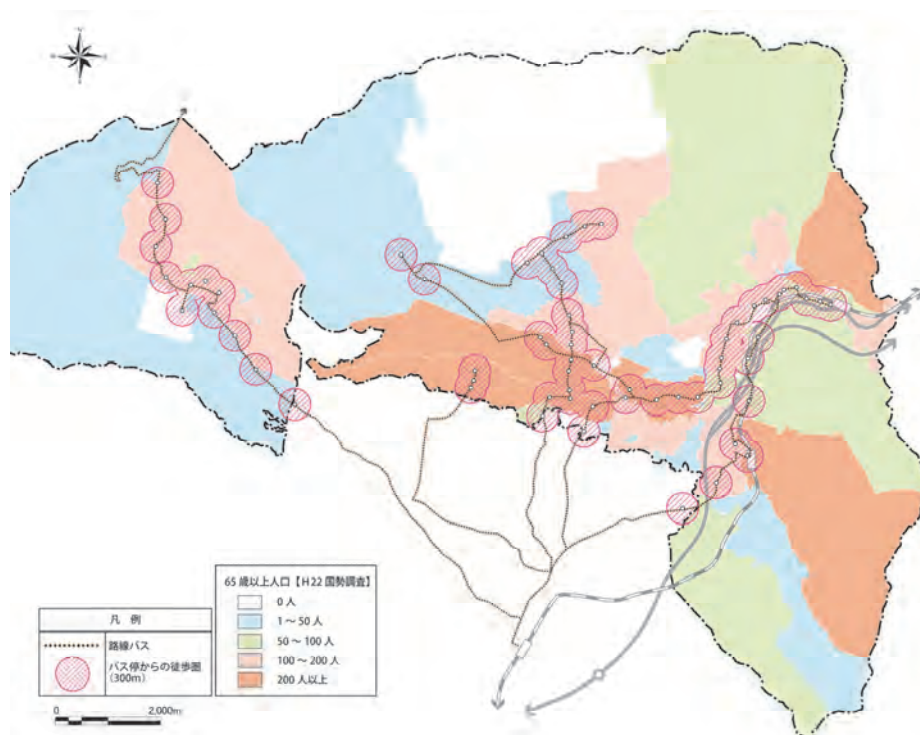


図 3-8 バス停勢圏と高齢者地区別人口（月曜日（路線バスのみ））

※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）



#### (4) バス関連経費

路線バスへは、町が赤字の半額を補助している。巡回バスは、無料で運行しているため運行に係る経費の全額が町負担となっている。バスに関連する経費等の合計は、年々増加しており、平成24年度で合計2,252万円となっている。特に、巡回バスの割合が高く、運行経費も増加している。町内巡回バスの経費のうちの約7割が人件費、2割が燃料代であるが、燃料代の高騰の影響を受けて増加しており、これ以上の削減は難しい状況にある。

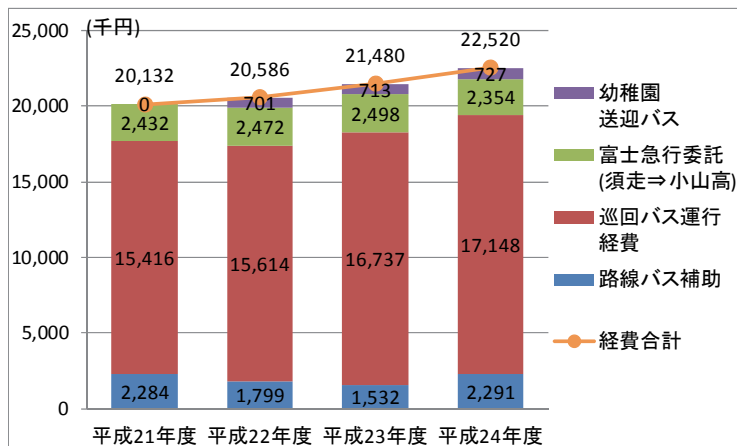


図 3-9 町内バス関連経費 (単位：千円)

路線バスは、富士急行(株)により9路線が運行されており、うち7路線が町単独補助を行っている。駿河小山線の一部は、国庫補助の対象路線でもある。平成24年度の運行補助金額は約2,291千円であり、そのうち約半分が上野線への補助となっている。

表 3-5 本町の路線バスへの補助

路線	起点～終点	補助	平成24年度補助額(千円)
⑫富士学校線	御殿場駅～富士学校	--	--
⑬河口湖線	御殿場駅(アウトレット)～河口湖	--	--
⑭正倉北線	正倉北～御殿場駅	町単独	20
⑮上野線	御殿場駅～上野	町単独	1,213
		町単独	38
⑰御殿場駅富士霊園線	御殿場駅～富士霊園	町単独	939
⑱駿河小山駅富士霊園線	駿河小山駅～富士霊園	--	--
⑲駿河小山線	御殿場駅～駿河小山駅	国庫補助	--
		町単独	31
⑳御殿場駅小山高校線	御殿場駅～小山高校	町単独	9
㉑駿河小山駅小山高校線	駿河小山駅～小山高校	町単独	41

#### (5) 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。

表 3-6 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	日祝日		
東名足柄	東京駅行	23	25	25	1,480	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	5,100	JR 東名ハイウェイバス(JR 東海バス・JR バス関東)
	箱根行	23	23	23	960	小田急箱根
	新宿行	34	35	35	1,480	小田急箱根
	羽田空港行	8	8	8	1,800	小田急箱根、京浜急行
東名小山	東京駅行	9	9	9	1,430	JR 東名ハイウェイバス(JR 東海バス・JR バス関東)
	箱根行	23	23	23	970	小田急箱根
	新宿行	27	27	27	1,430	小田急箱根
	羽田空港行	8	8	8	1,800	小田急箱根、京浜急行
自衛隊 富士学校前	東京駅(新木場)行	13(3)	14(3)	14(3)	1,600	富士急行、JR 東名ハイウェイバス(JR 東海バス・JR バス関東)
	横浜駅行	4	4	4	1,800	富士急行
御殿場駅	横浜駅行	12	12	12	1,600	小田急箱根、京浜急行
	東京駅(新木場)行	13(3)	14(3)	14(3)	1,600	富士急行

### 3-3 その他のバス

#### (1) スクールバス

町内巡回バスの車両を活用しながら幼稚園から高校までのスクールバスの運行がされている。このため、町内巡回バスのダイヤとの調整も必要であり、同じ車両で幼稚園から高校生までに対応している。施設の統廃合等により通園・通学距離が長い児童・学生もある。部活動等にもバスの時刻によって制限が生じている。

○幼稚園（駿河小山幼稚園）

登園：1 便（マイクロバス） 降園：4 便（マイクロバス 2 便、ワゴン 2 便）

○小中学校（成美小学校・明倫小学校・小山中学校）

登校：2 便（マイクロバス・中型バス） 下校：3 便（マイクロバス 1 便、中型バス 2 便）

○高等学校（小山高等学校）

登校：富士急(株)の路線バスへの片道定期券利用 下校：町内巡回バス利用

#### (2) ハイキングバス・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(株)により JR 駿河小山駅～明神峠間を 4 月末～12 月初旬まで運行され、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 25 年 4 月 27 日（土）～12 月 1 日（日）

○運賃 大人 530 円（小人 270 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(株)により、小田急新松田駅から富士急湘南バス(株)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 3～13往復
- 運行期間 JR 御殿場駅から 平成25年5月3日(金)～10月27日(日)  
小田急新松田駅から 平成25年7月13日(金)～9月8日(日)
- 運賃 JR 御殿場駅から 片道大人1,500円 (小人750円)  
小田急新松田駅から 片道大人2,000円 (小人1,000円)

### (3) 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。



図 3-10 町内を走る富士小山病院バス

### (4) 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。

## 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

#### “富士をのどむ 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 小山町都市計画マスタープラン 平成 14 年 3 月

### “富士のふもと 人々のふれあう 心豊かなふるさと・おやま”

#### 【公共交通に関する記載の抜粋】

##### ■公共交通機関の整備方針■

###### ＜鉄道及び駅前広場整備＞

JR御殿場線の利便性を高めるために、JR東海及び小田急電鉄など関係機関に、電車運行本数の増加、観光列車の運行などについての要請を引き続き行っていきます。また、長期的には、伊豆箱根鉄道大雄山線の延伸を関係機関に要請していきます。

また**駿河小山駅、足柄駅**は、交通結節点として観光客、ハイキング客等の一時的滞留者の安全性と快適性が求められるほか、観光コースの発着点ともなっていることから、駅舎改築、情報提供、休憩施設の設置、バス、タクシー等の滞留空間の設置など**駅ターミナル機能の拡充**を図ります。

###### ＜バス機能の充実＞

現在、バス交通は町内の市街地、集落地及び主要拠点間を結んで運行されていますが、モータリゼーション<sup>\*1</sup>の発展とともに、利用者の減少が進んでいます。しかし高齢化社会の一層の進展が予想される今後、交通弱者である高齢者の足として、バス交通の必要性はますます高まってくるものと考えられることから、IT技術を活用したデマンドバス<sup>\*2</sup>の運行など、バス需要に的確に答えることのできる方策を交通事業者と協力して検討します。

また施設においては、**ユニバーサルデザイン<sup>\*3</sup>の考え方**を踏まえながら、停車施設の整備などについて、交通事業者と協力して検討を進めます。将来的には、バス事業の自由化に配慮しながら、集落地や各種拠点間を結ぶ交通網の確立を推進していきます。

また、**健康福祉会館、生涯学習センター、町役場、各支所を結んでいる巡回バスについては、その機能充実**を図っていきます。

※モータリゼーション：自動車社会が進行すること。

※デマンドバス：利用者の要求に応じて運行する形態のバス（予約型のバス）。

※ユニバーサルデザイン：年齢、性別、身体、国籍など、人々が持つ様々な特性や違いを越え、はじめから、できるだけすべての人が利用しやすい、すべての人に配慮した、環境、建物・施設、製品等のデザインをしようとする考え方。

## 4-3 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【平成 24～26 年度】

### “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。

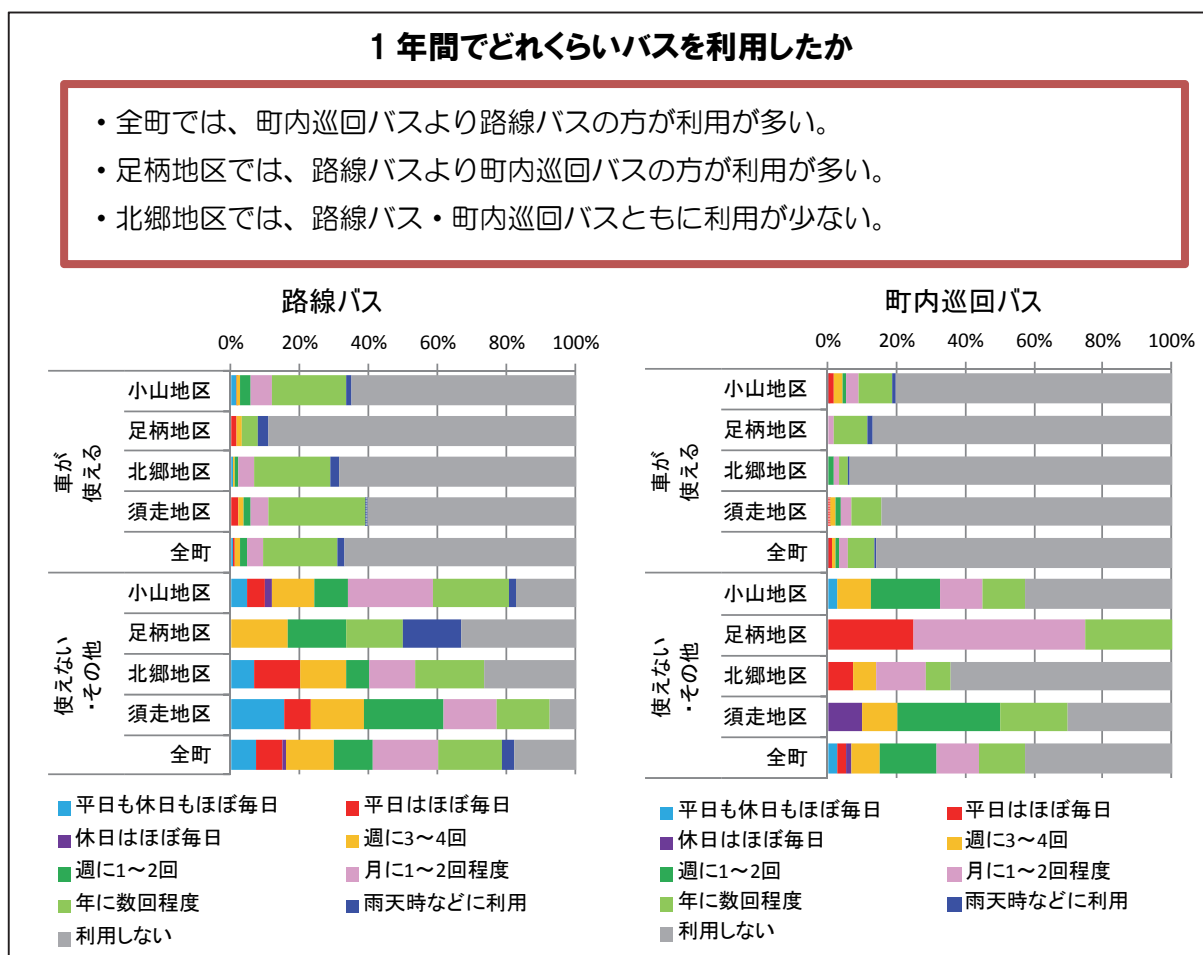
## 5. 町民の利用実態やニーズの把握

### 5-1 町民ニーズの把握

「公共交通に関する町民意識調査（平成 23 年 11 月）」の結果を踏まえ、バスに関する町民の意向を整理する。主要な項目とその特徴について整理した。

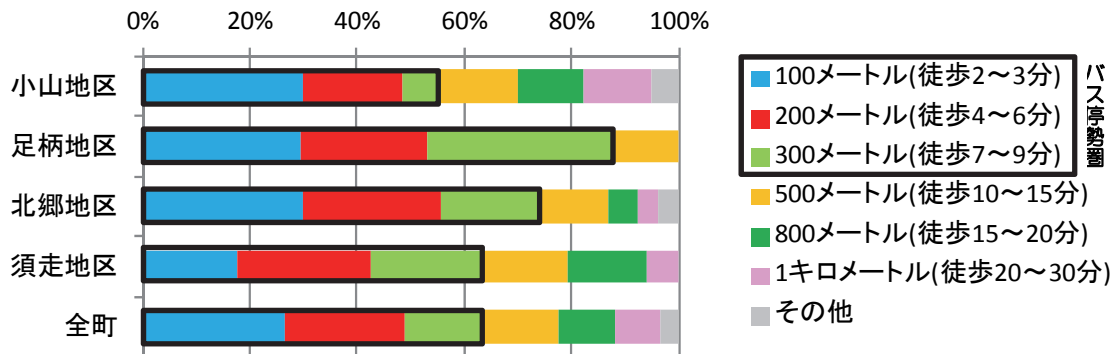
#### 【調査概要】

- ・実施期間：郵送：発送—平成 23 年 11 月 18 日、期限—12 月 5 日  
配布：配布—平成 23 年 12 月 1・2 日、期限—12 月 12 日
- ・配布数：郵送：1,700 票、配布：200 票、合計：1,900 票
- ・回収数（回収率）：郵送：717 票（42.2%）、配布：65 票（32.5%）、合計：782 票（41.2%）



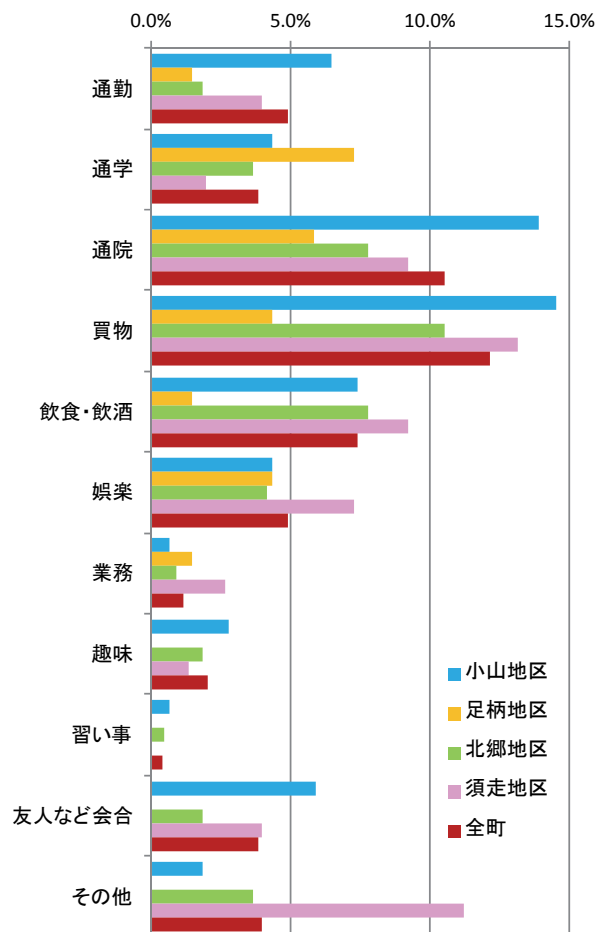
### お住まいの場所から最寄の駅・バス停までの距離

- 足柄地区は、町全体と比較して駅・バス停までの距離が近い。
- 小山地区、須走地区は、比較的駅・バス停までの距離が遠い。



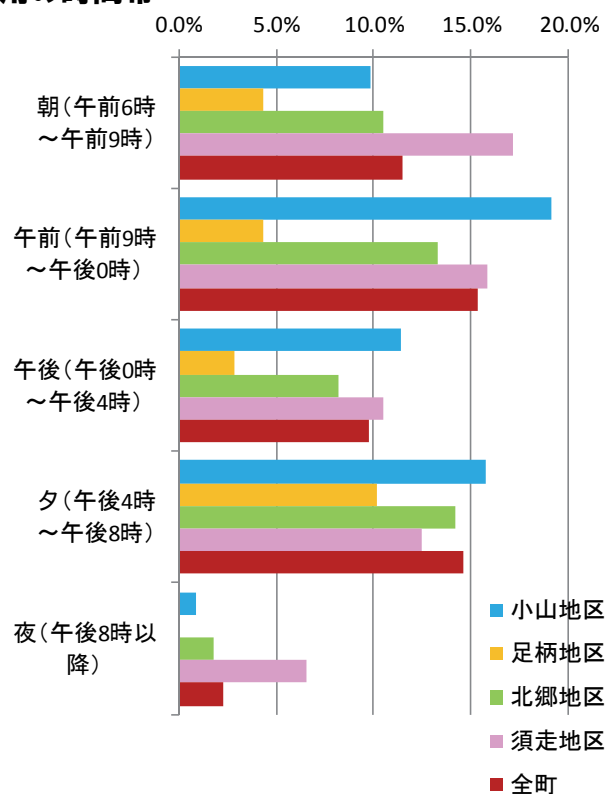
### バスを利用する主な目的

- 小山地区は、通勤、通院、買物などの利用が多い。
- 足柄地区は、通学、通院、買物などの利用が多い。
- 北郷地区は、買物、飲食、通院などの利用が多い。
- 須走地区は、買物、飲食、通院などの利用が多い。



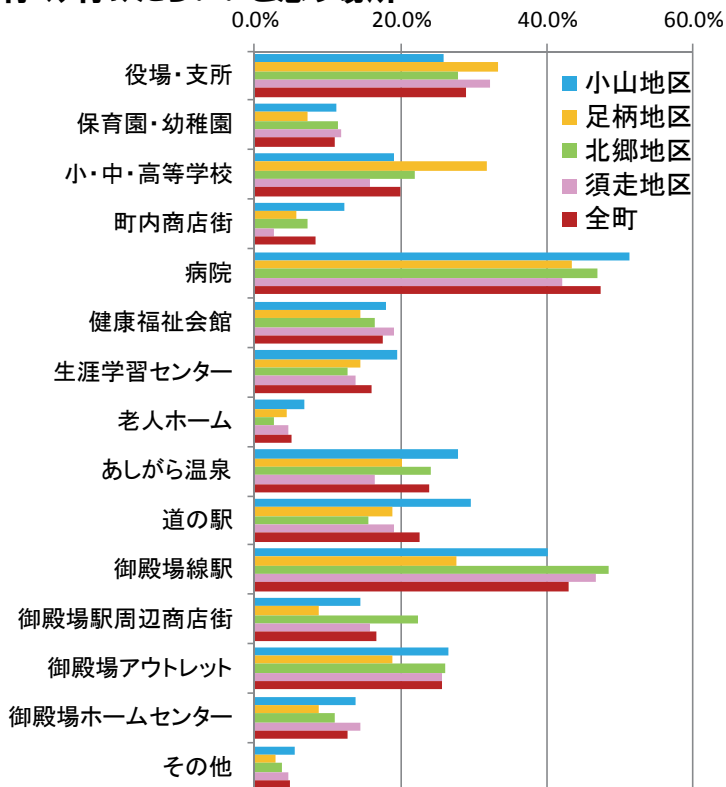
### バス利用の時間帯

- 小山地区は午前中（9時～）の利用が最も多く、次いで夕方（16時～）が多い。
- 足柄地区は夕方（16時～）の利用が最も多い。
- 北郷地区は夕方（16時～）の利用が最も多いものの、1日を通して大きな差は見られない。
- 須走地区は朝（6時～）の利用が最も多く、他地区と比べて夜（20時～）の利用が多い。



### バスでよく行く、行けたらいいと思う場所

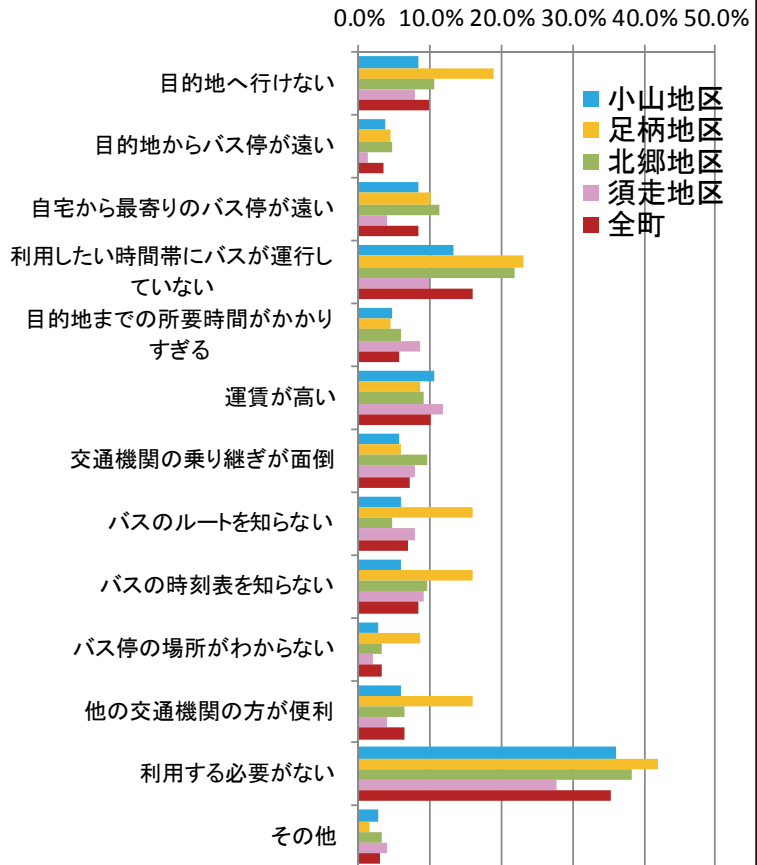
- 全体的に、病院、御殿場駅が多い。
- 小山地区では、道の駅、あしがら温泉が比較的多い。
- 足柄地区で役場、学校が比較的多い。
- 北郷地区、須走地区では、役場が比較的多い。





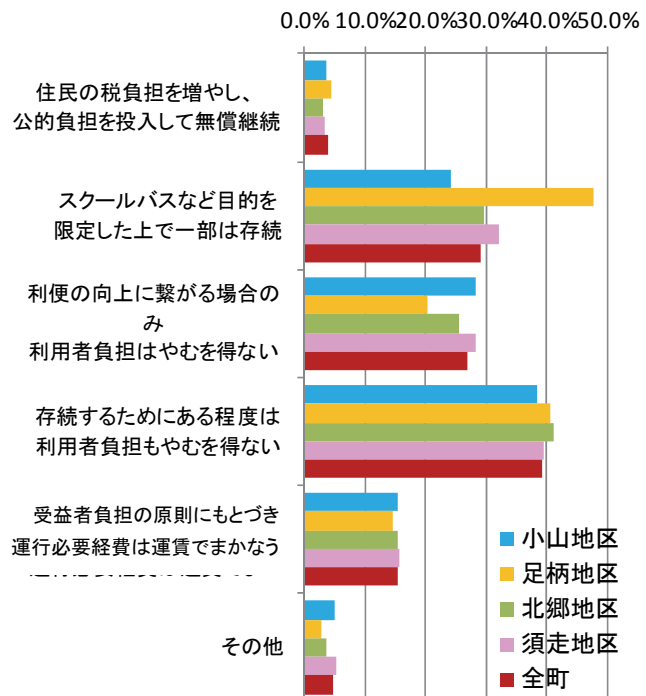
### バスを利用しない理由

- 利用する必要がない人が最も多く、次いで利用したい時間帯に運行していない人が多い。
- 足柄地区では、他地区と比べて、目的地へいけない、バスのルート、時刻表を知らない、他の交通機関の方が便利な人が多い。



### 利用者の負担のあり方

- 町全体としては、存続するためにはある程度は利用者負担もやむを得ないと考えている人が多い。
- 一方で、住民の税負担を増やし、公的負担を投入して無償継続して欲しいと考えている人は少ない。
- 足柄地区では、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。







## 5-2 町内巡回バス乗降調査(利用実態ヒアリング)

### 【調査概要】

- ・ 調査 日：平成 25 年 11 月 6 日（水曜日） 天候：晴れ  
平成 25 年 11 月 7 日（木曜日） 天候：雨のち曇
- ・ 調査 方 法：調査員が全ての巡回バスに乗車し、目視又はヒアリングにより利用実態を調査  
※両日ともバス故障による修理中のためマイクロバス代車による運行

### 【調査結果】

#### (1) 利用者数

- ・ 水曜日に比べて木曜日の利用が少ない。（雨の影響が考えられる）

調査日別利用者数

調査日	延べ利用者数（人）	利用者数（人）
水曜日	214	147
木曜日	147	103
平均	181	125

※延べ利用者：乗り継ぎ利用者を、それぞれの便で1利用としてカウント  
（1人が1回乗り継いだ場合、延べ利用者数は2人）

※利 用 者：乗り継ぎを含む1トリップを1利用としてカウント  
（1人が1回乗り継いだ場合、利用者数は1人）

#### (2) 乗り継ぎ状況

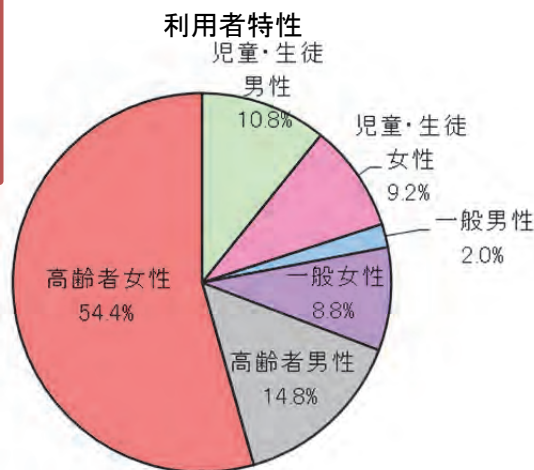
- ・ 利用者のうち半数近くが乗り継ぎ利用しており、巡回バス間の乗り継ぎが多い。

乗り継ぎ利用者数の割合



### (3) 利用者特性

- ・高齢者が約7割と非常に多く、特に女性の高齢者の利用者が多い。
- ・一般男性の利用者は少ない。

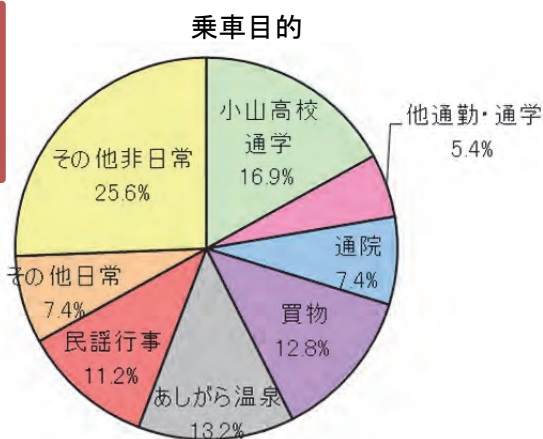


調査日別利用者特性

調査日	児童・生徒			一般			高齢者			合計		
	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計
水曜日	12 8.2%	13 8.8%	25 17.0%	3 2.0%	10 6.8%	13 8.8%	31 21.1%	78 53.1%	109 74.1%	46 31.3%	101 68.7%	147 100%
木曜日	15 14.6%	10 9.7%	25 24.3%	2 1.9%	12 11.7%	14 13.6%	6 5.8%	58 56.3%	64 62.1%	23 22.3%	80 77.7%	103 100%
平均	14 10.8%	12 9.2%	25 20.0%	3 2.0%	11 8.8%	14 10.8%	19 14.8%	68 54.4%	87 69.2%	35 27.6%	91 72.4%	125 100%

### (4) 乗車目的

- ・その他非日常目的の利用者が最も多く、次いで小山高校通学が多い。
- ・業務目的の利用はない。



調査日別乗車目的

調査日	小山高校通学	他通勤・通学	通院	買物	あしがら温泉	民謡行事	その他日常	その他非日常	業務	合計
水曜日	17 12.1%	7 5.0%	13 9.3%	16 11.4%	17 12.1%	16 11.4%	14 10.0%	40 28.6%	0 0.0%	140 100%
木曜日	24 23.5%	6 5.9%	5 4.9%	15 14.7%	15 14.7%	11 10.8%	4 3.9%	22 21.6%	0 0.0%	102 100%
平均	21 16.9%	7 5.4%	9 7.4%	16 12.8%	16 13.2%	14 11.2%	9 7.4%	31 25.6%	0 0.0%	121 100%

### (5) 目的地(上位)

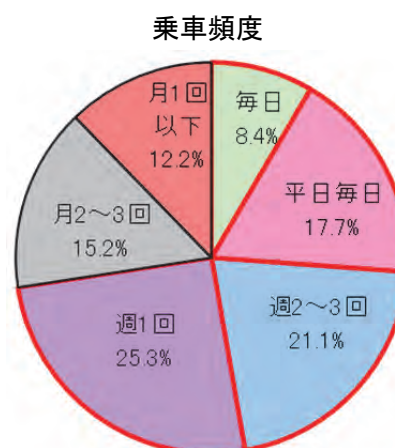
- 小山高校と健康福祉会館が最も多く、次いであしがら温泉が多い。
- あしがら温泉にはバス停が設置されていない。

調査日別目的地

目的地・出発地	水曜日	木曜日	平均	バス停	特記事項
小山高校	17	24	21	有	
健康福祉会館	23	19	21	有	水: 生活保護手続き、木: 民謡行事
あしがら温泉	18	16	17	無	
生涯学習センター	24	8	16	有	文化会館・体育館・図書館・球場・多目的広場を含む、水: 民謡行事
役場	23	2	13	有	手続きなどは雨天により大幅に減少
富士小山病院	13	4	9	有	
ポテト	9	8	9	有	
須走支所	12	2	7	有	水: 生活保護手続き
明倫小学校	5	0	3	有	
JA	4	0	2	有	

### (6) 乗車頻度

- 週1回程度の利用が最も多く、次いで週2~3回程度の利用が多い。
- 週1回以上の利用が約7割を占めている。



調査日別乗車頻度

調査日	毎日	平日毎日	週2~3回	週1回	月2~3回	月1回以下	合計	週1回以上	週1回未満
水曜日	7 5.1%	20 14.5%	23 16.7%	41 29.7%	21 15.2%	26 18.8%	138 100%	91 65.9%	47 34.1%
木曜日	13 13.1%	22 22.2%	27 27.3%	19 19.2%	15 15.2%	3 3.0%	99 100%	81 81.8%	18 18.2%
平均	10 8.4%	21 17.7%	25 21.1%	30 25.3%	18 15.2%	15 12.2%	119 100%	86 72.6%	33 27.4%

(7) 便別利用者数

- 生活保護手続きや民踊行事などの非日常目的での利用者が利用している便を除くと、10人以上が利用する便の多くは小山高校生が利用する便である。
- 2日とも利用がない便が4便ある。

便別利用者数

ルート	コード	発車時刻	バス種別	水曜日	木曜日	平均	特記事項
須走循環	SA1	8:31	ワゴン	3	5	4	
	SB1	9:50	バス	11	5	8	木: 雨で減少の可能性
	SC1	11:33	バス	19	4	12	水: 須走⇄福祉会館へ生活保護手続10名(月1回)
	SB2	14:20	バス	18	6	12	水: 須走⇄福祉会館へ生活保護手続11名(月1回)
	SC2	15:50	バス	4	7	6	
	SB3	16:25	マイクロバス	0	4	2	木: 小山高校生徒4名
	SC3	19:16	マイクロバス	13	8	11	全員小山高校生徒
	計				68	39	54
役場	YB1	8:15	バス	3	3	3	
	YB2	9:35	バス	8	1	5	木: 雨で減少の可能性
	YA1	10:31	ワゴン	7	1	4	木: 雨で減少の可能性
	YA2	10:40	バス	8	4	6	
	YB3	11:18	バス	4	2	3	
	YB4	12:30	ワゴン	8	4	6	水: 文化会館での民踊行事8名
	YA3	13:11	バス	15	5	10	水: 須走⇄福祉会館へ生活保護手続10名(月1回)
	YB5	14:05	バス	15	3	9	水: 須走⇄福祉会館へ生活保護手続11名(月1回)
	YA4	15:13	バス	4	4	4	
	YA5	15:25	マイクロバス	6	0	3	水: 文化会館での民踊行事6名
	YB6	15:35	バス	9	5	7	
	YA6	16:40	バス	1	0	1	
	YB7	17:30	マイクロバス	0	0	0	
	YA7	18:35	マイクロバス	0	0	0	
計				77	28	53	
足柄	AA1	8:35	バス	0	0	0	
	AB1	10:58	ワゴン	5	9	7	
	AA2	11:35	ワゴン	2	1	2	
	AA3	13:55	ワゴン	9	10	10	
	AB2	15:53	マイクロバス	1	12	7	木: 小山高校生徒9名
	AA4	17:05	マイクロバス	3	2	3	
	AB3	18:50	マイクロバス	16	14	15	全員小山高校生徒
	計				36	48	42
下谷・生土	I1	9:05	バス	3	1	2	
	I2	11:03	バス	2	0	1	
	I3	12:17	ワゴン	0	0	0	
	I4	13:26	バス	1	10	6	木: 福祉会館で民踊行事あり
	I5	15:40	マイクロバス	1	6	4	木: 福祉会館で民踊行事あり
	計				7	17	12
湯船・上野	UA1	9:25	ワゴン	6	4	5	
	UB1	10:00	ワゴン	1	2	2	
	UA2	13:00	ワゴン	2	2	2	
	UB2	13:30	ワゴン	1	0	1	
	UB3	14:43	ワゴン	5	3	4	
	計				15	11	13
合計				203	143	173	

## (8) バス停別利用状況

- 病院や公共施設を中心に 10 人以上の乗降のあるバス停が 9 箇所ある一方で、2 日とも利用のないバス停が 11 箇所ある。

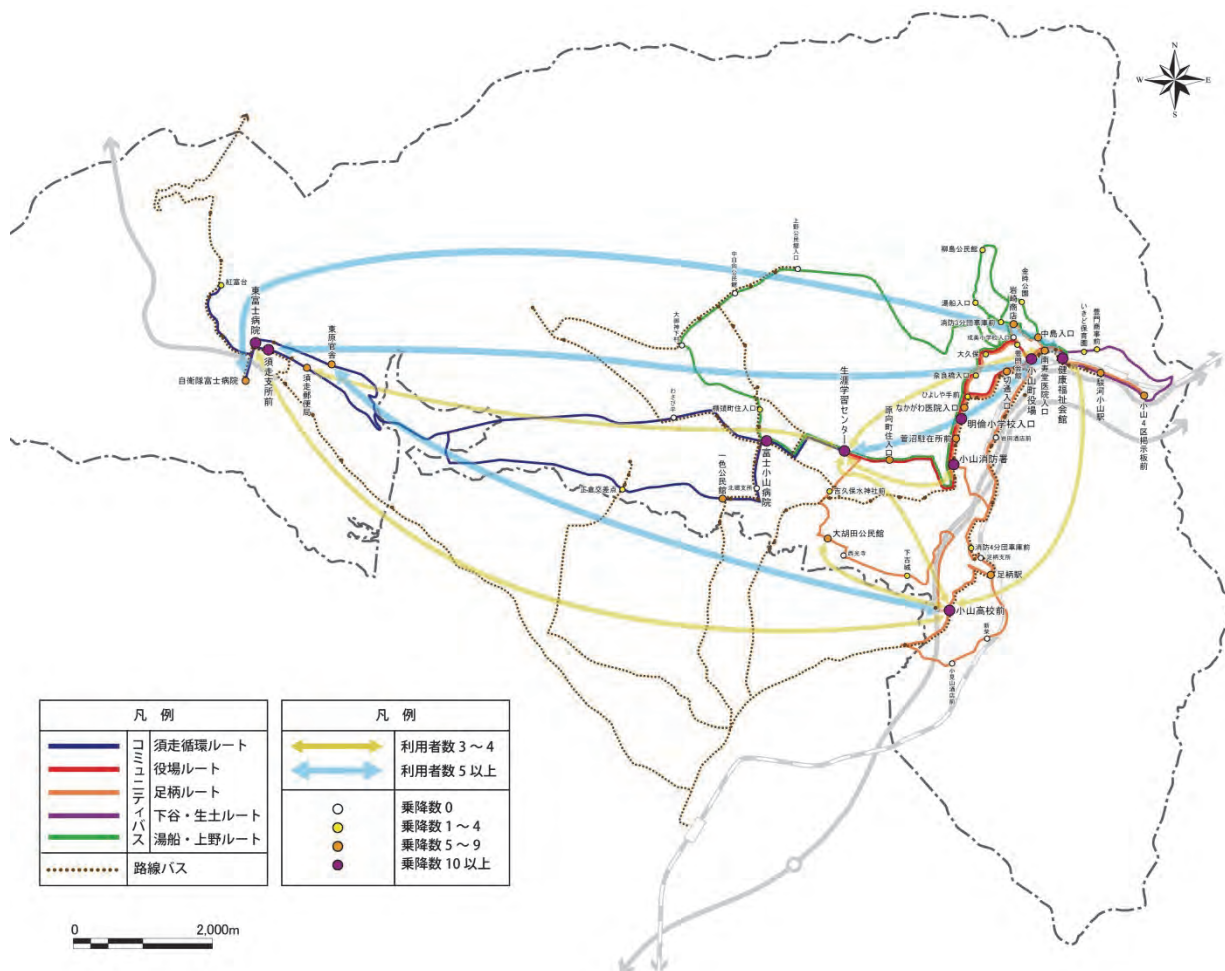


図 5-1 バス停別利用状況（日平均・乗り継ぎを除く）

## (9) 利用実態ヒアリング結果

### <停留所>

- (町内巡回バスの) 停留所にバス停が無い（一部町施設内の停留所に路面表示がある程度）
- ホームページ等で停留所位置は全く公開されていないので知らない人はどこで乗ればいいのか分からない
- 停留所にベンチなどの待合施設や屋根などは全く無い
- 乗り継ぎの停留所にも待合場所がないため、乗り継ぎに時間がある場合はずっと乗っている人も稀にいる
- あしがら温泉などの集客施設が停留所になっていない



<運用>

- ルート上のどこでも乗降させている（時間があったり人数が多ければ多少逸れることもあり：あしがら温泉など）
- どこでも乗降の運用があるからこそ利用している人もいる、またその満足度は高いと思われる
- 下車場所は乗車時に運転手に伝え、多くはそのピンポイントで停まってくれる（次のバス停案内や下車ブザーは無い）

<案内>

- 駅や公共施設、観光案内所、主要施設など巡回バスの案内は全くなし
- 唯一公開されている時刻表では、乗り継ぎすればルート外にも行けることがわかりにくい

<運転手>

- よく利用する人の顔や自宅、行き先を覚えており、途中で乗車させたり、言わなくても下車したい場所で停まってくれる
- 停車してもバス停名等の案内をしないので、知らない人はどこで降りればいいのか聞かないとわからない
- 運転手3人でローテーションで勤務、どの方も利用者の利便性確保に考慮している
- 運転手が病気や冠婚葬祭などのときは役場職員が代理することになっているが実効性はない

<地域性>

- クルマがないと買い物手段や移動手段が限られてしまい、体が不自由になったときに生活が心配
- 須走地区は（御殿場市内に比べ）スーパーがないなど買物手段が限られ、調剤薬局が1店で市街地から離れており不便。ポテトなどの地区外のスーパーや利便性の良い薬局などに買物に行く

<その他>

- バス内が一部高齢者のコミュニケーションの場となっている（毎日乗っている92歳のおばあちゃんもいる）
- いつも乗る人が何日か乗らないので、確認してもらったところ、その方が亡くなっていたこともあった

## 5-3 地区別懇談会

### (1) 第一回地区別懇談会

#### 【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 5-1 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%

## (2) 第二回地区別懇談会

### 【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ることも聞かれた。

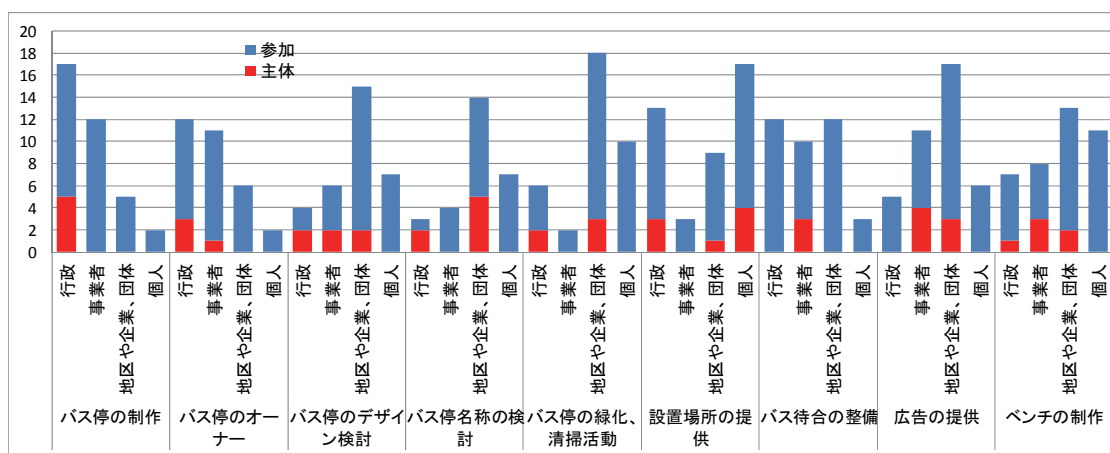


図 5-2 地区別懇談会におけるバス停整備の主体のまとめ（全地区合計）

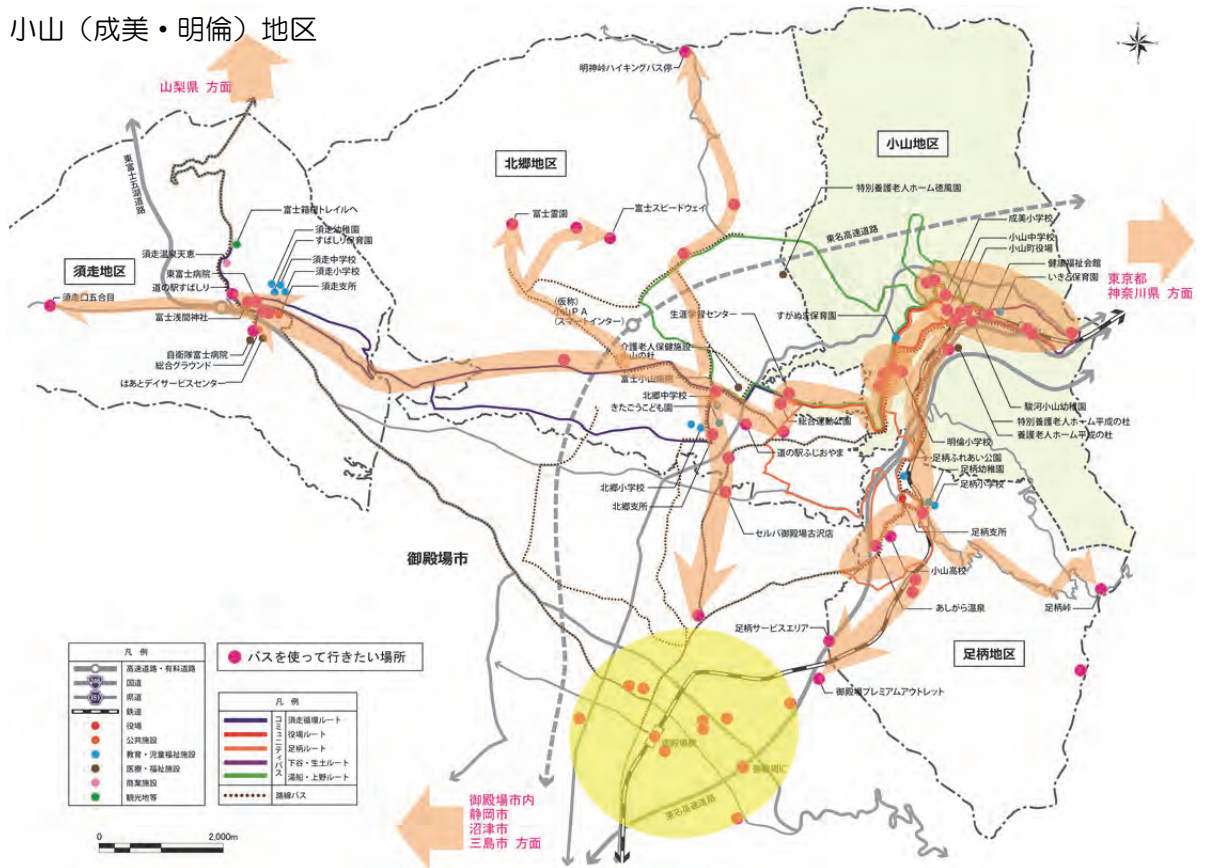
表 5-2 地区懇談会におけるバス停整備の項目別の参加として挙げた班の数

		足柄		小山		北郷		須走		計		%	
		主体	参加	主体	参加	主体	参加	主体	参加	主体	参加	主体	参加
バス停の制作	行政	3	2	1	4	1	4	0	2	5	12	25%	60%
	事業者	0	1	0	4	0	4	0	3	0	12	0%	60%
	地区や企業、団体	0	1	0	2	0	2	0	0	0	5	0%	25%
	個人	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0%	10%
バス停のオーナー	行政	1	1	1	3	1	3	0	2	3	9	15%	45%
	事業者	1	1	0	3	0	3	0	3	1	10	5%	50%
	地区や企業、団体	0	2	0	1	0	1	0	2	0	6	0%	30%
	個人	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0%	10%
バス停のデザイン検討	行政	1	1	0	0	0	0	1	1	2	2	10%	10%
	事業者	0	1	1	1	1	1	0	1	2	4	10%	20%
	地区や企業、団体	0	1	1	4	1	4	0	4	2	13	10%	65%
	個人	0	1	0	3	0	3	0	0	0	7	0%	35%
バス停名称の検討	行政	2	0	0	0	0	0	0	1	2	1	10%	5%
	事業者	0	0	0	1	0	1	0	2	0	4	0%	20%
	地区や企業、団体	0	3	2	2	2	2	1	2	5	9	25%	45%
	個人	0	1	0	3	0	3	0	0	0	7	0%	35%
バス停の緑化、清掃活動	行政	0	1	1	1	1	1	0	1	2	4	10%	20%
	事業者	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0%	10%
	地区や企業、団体	1	3	1	4	1	4	0	4	3	15	15%	75%
	個人	0	3	0	3	0	3	0	1	0	10	0%	50%
設置場所の提供	行政	0	2	0	4	0	4	3	0	3	10	15%	50%
	事業者	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0%	15%
	地区や企業、団体	1	2	0	2	0	2	0	2	1	8	5%	40%
	個人	0	4	2	3	2	3	0	3	4	13	20%	65%
バス待合の整備	行政	0	4	0	2	0	2	0	4	0	12	0%	60%
	事業者	0	1	1	2	1	2	1	2	3	7	15%	35%
	地区や企業、団体	0	1	0	5	0	5	0	1	0	12	0%	60%
	個人	0	1	0	1	0	1	0	0	0	3	0%	15%
広告の提供	行政	0	1	0	1	0	1	0	2	0	5	0%	25%
	事業者	0	3	2	1	2	1	0	2	4	7	20%	35%
	地区や企業、団体	1	3	1	4	1	4	0	3	3	14	15%	70%
	個人	0	1	0	1	0	1	0	3	0	6	0%	30%
ベンチの制作	行政	1	2	0	1	0	1	0	2	1	6	5%	30%
	事業者	0	1	1	2	1	2	1	0	3	5	15%	25%
	地区や企業、団体	0	2	1	3	1	3	0	3	2	11	10%	55%
	個人	0	2	0	3	0	3	0	3	0	11	0%	55%

※小山（成美・明倫）地区：6班、足柄地区：5班、北郷地区：5班、須走地区：4班



小山（成美・明倫）地区



足柄地区

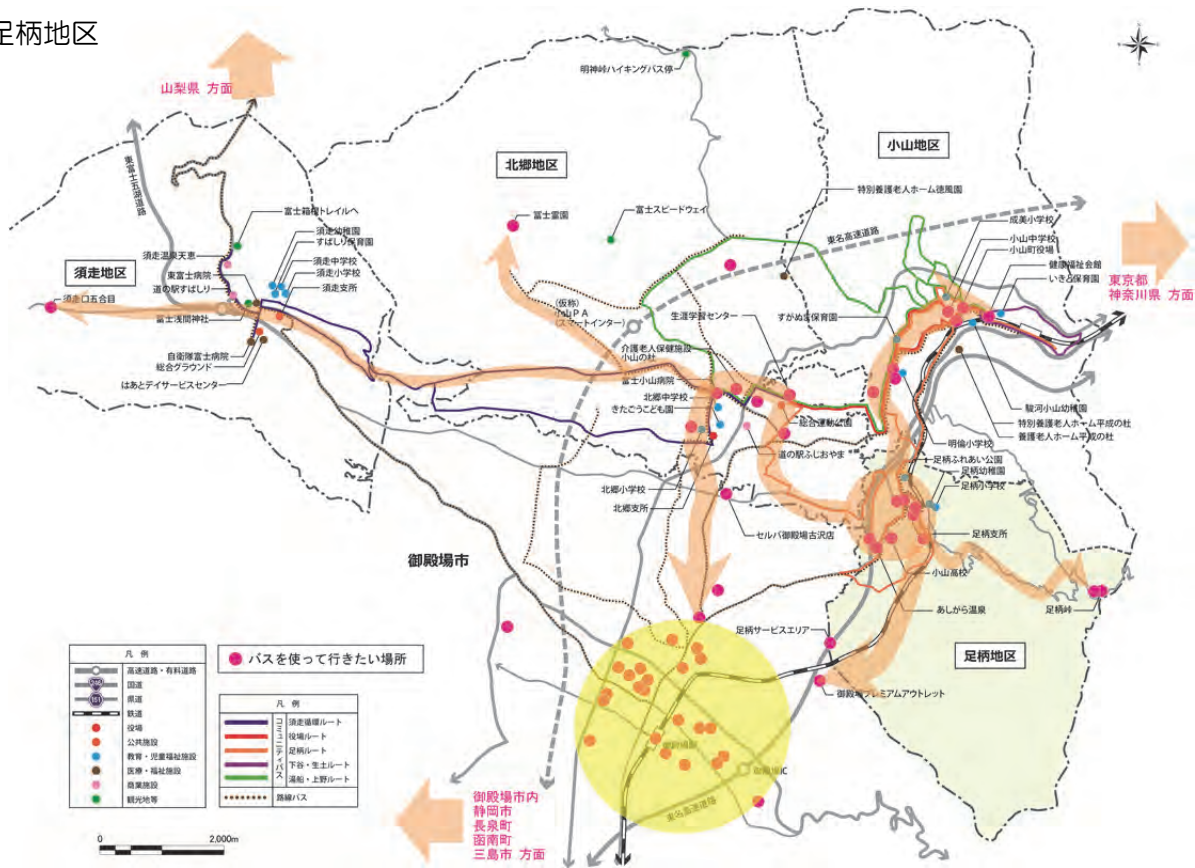
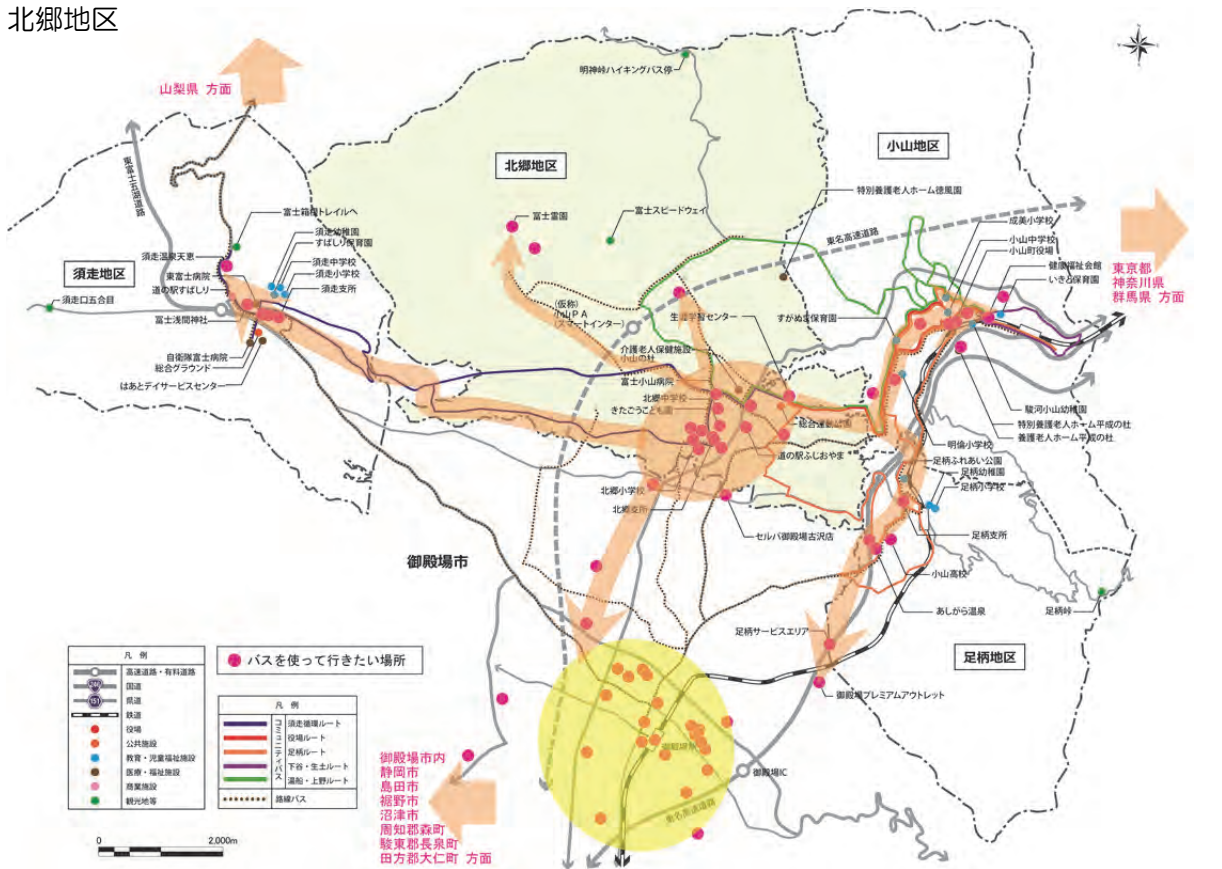


図 5-3 地区別懇談会における各地区の主要な立ち寄り先のまとめ（小山地区・足柄地区）

北郷地区



須走地区

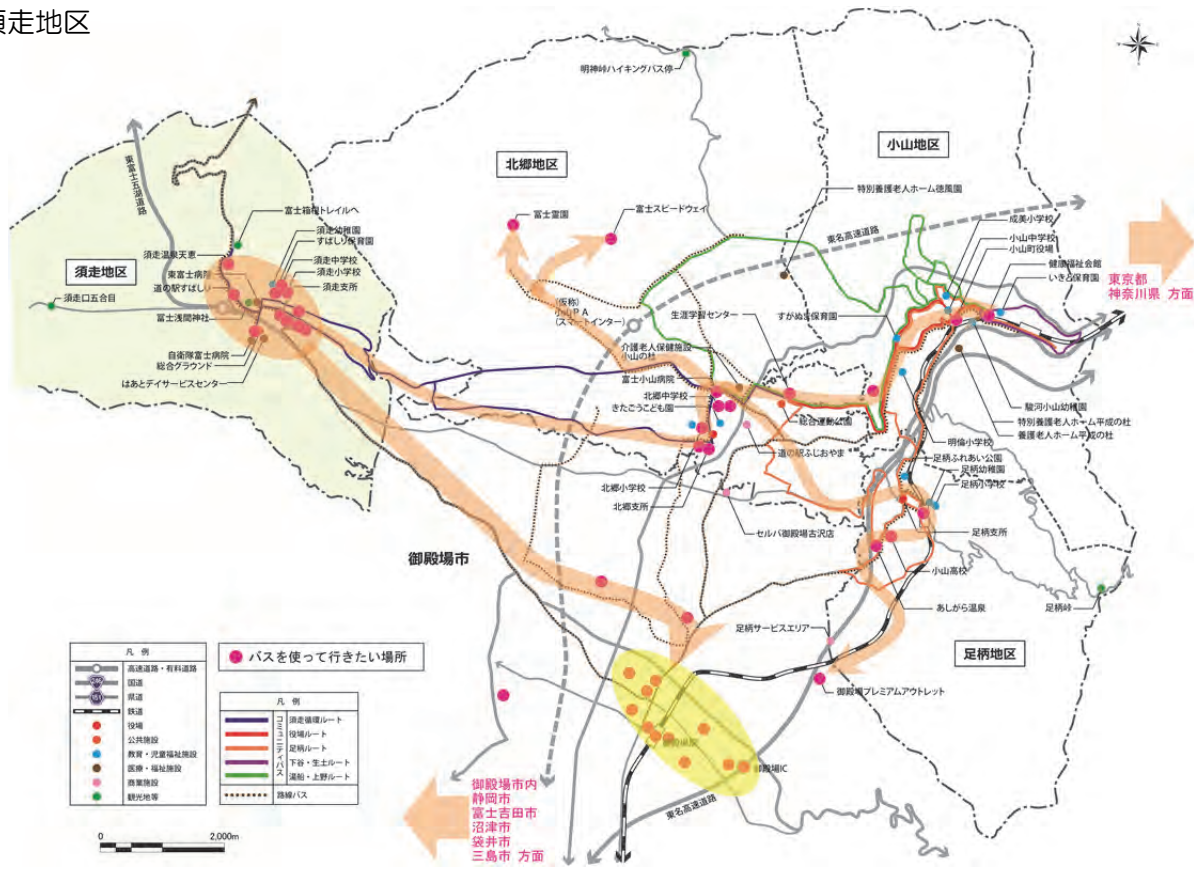


図 5-4 地区別懇談会における各地区の主要な立ち寄り先のまとめ（北郷地区・須走地区）



## 6. 地域公共交通の課題

### 6-1 現況特性のまとめ

本町における地域の現況や公共交通のサービス状況、利用状況などから、現況特性としてとりまとめる。

#### (1) 人口・外的環境

- ・町全体で人口減少と少子高齢化(特に、小山地区で人口減少と高齢化、須走地区は年少人口が高割合)
- ・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
- ・富士山、富士五湖、箱根への外国人が増加
- ・世界遺産の富士山を守る環境配慮

#### (2) 地域公共交通

##### ① 鉄道

- ・本町内の駅の利用者が少なく、減少傾向にある
- ・JR 駿河小山駅、JR 足柄駅ともに無人駅

##### ② バス

(路線バス・町内巡回バス)

- ・路線バスは御殿場駅方面が主体
- ・路線バスは距離運賃で町内から御殿場駅まで約 600 円
- ・町内巡回バスは運賃無料で月曜日運休
- ・町内巡回バスの利用者数は、経年的に減少傾向

(その他のバス)

- ・町内巡回バスの車両でスクールバスを運行
- ・高速バスが運行し、関東圏への利便性が高い
- ・登山バス、ハイキングバスが季節運行

(経費)

- ・バスに関連する経費は年々増加
- ・運賃無料で運行している町内巡回バスの占める割合が高い

(バス停勢圏)

- ・町内巡回バスが運休となる月曜日は、カバーされないエリアが増加

##### ③ 町民ニーズ

(利用状況)

- ・町内巡回バスより路線バスの方が利用が多い
- ・通院、買物目的での利用が多い
- ・病院、御殿場駅への利用が多い
- ・利用する必要がない人が多い

(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

(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

(利用環境)

- ・運行本数、時間帯への不満が多い

#### ④ 利用実態

- 乗り継ぎ利用している人が多い
- 高齢者や児童・生徒以外の利用者は少ない
- 非日常目的や小山高校通学目的の利用が多い
- 小山高校や健康福祉会館、あしがら温泉を目的地とする利用が多い
- あしがら温泉にはバス停が設置されていない
- 週1回以上の利用が約7割を占める
- 小山高校生が利用する便の利用者が多い
- 利用がない便がある
- 病院や公共施設を中心としたバス停の利用が多い
- 須走地区や生涯学習センター、健康福祉会館、小山高校を中心とした移動が多い

#### ⑤ 地区別

##### (小山地区)

- 比較的駅、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)

- 路線バスより町内巡回バスの方が利用が多い
- 駅・バス停までの距離が近い
- 通学目的の利用も多い
- 夕方の利用が多い
- 役場、学校への利用も多い
- 目的地へ行けない、バスのルート、時刻表を知らない、他の交通機関の方が便利な人が多い
- 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
- 運行経路への不満も多い

##### (北郷地区)

- 全体的に利用が少ない
- 飲食目的が多い
- 夕方の利用が多い
- 役場への利用が多い
- 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

##### (須走地区)

- 比較的駅、バス停までの距離が遠い
- 飲食目的の利用も多い。
- 朝の利用が多く、他地区と比べて夜の利用も多い
- 役場への利用も多い
- 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
- バス停の待合環境への不満も多い

#### ⑥ 地区別懇談会

- 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。

## 6-2 地域公共交通の問題と課題

本町におけるまちづくりの目標と、現況特性の課題を踏まえ、地域公共交通総合連携計画を策定するうえで解決すべき地域公共交通の課題を整理する。

### (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
- ・人口減少が続き、将来の財政状況にも不安があるなか、バスに関連する経費が増加していることから、町内巡回バスの有料化や適切な車両サイズへの見直し等により運行経費負担を軽減し、持続可能な公共交通へと改善する必要がある
- ・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
- ・施設の統廃合等により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・スクール・通学バスの効率的な運行が必要である

[ポイント]

- 公共交通の必要性に関する共通認識
- 車両のバリアフリー化
- 運行経費の軽減（有料化、車両サイズ見直しなど）
- 通学利用への対応

### (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

- ・バスが利用できない地区（公共交通不便地区）があり、曜日によってその範囲が広がることから、運行ルートやバス停位置の再編による、誰もが使いやすい巡回バス路線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

[ポイント]

- 公共交通不便地区の解消
- 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

### (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

- ・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が、地区によっては通学目的が多い。また、バス運行のわかりやすさも求められていることから、それぞれの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、わかりやすい巡回バス路線への再編が必要である
- ・バス運行のPR やわかりやすさが求められていることから、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、併せて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、ダイヤの再編
- わかりやすい情報提供
- 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

- ・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

[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

## 7. 小山町地域公共交通総合連携計画(金太郎 公共交通計画)の内容

### 7-1 計画期間

小山町地域公共交通総合連携計画の目標年度は平成 35 年度とし、計画期間は平成 26 年度からの 10 年間とする。また、優先的に取り組む事業として実施される事業は、平成 26 年度から平成 28 年度までの 3 年間とする。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 7-1 上位関連計画と地域公共交通総合連携計画の計画期間

### 7-2 地域公共交通総合連携計画の区域

小山町地域公共交通総合連携計画は、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。

### 7-3 地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針

#### (1) 基本理念の設定

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。

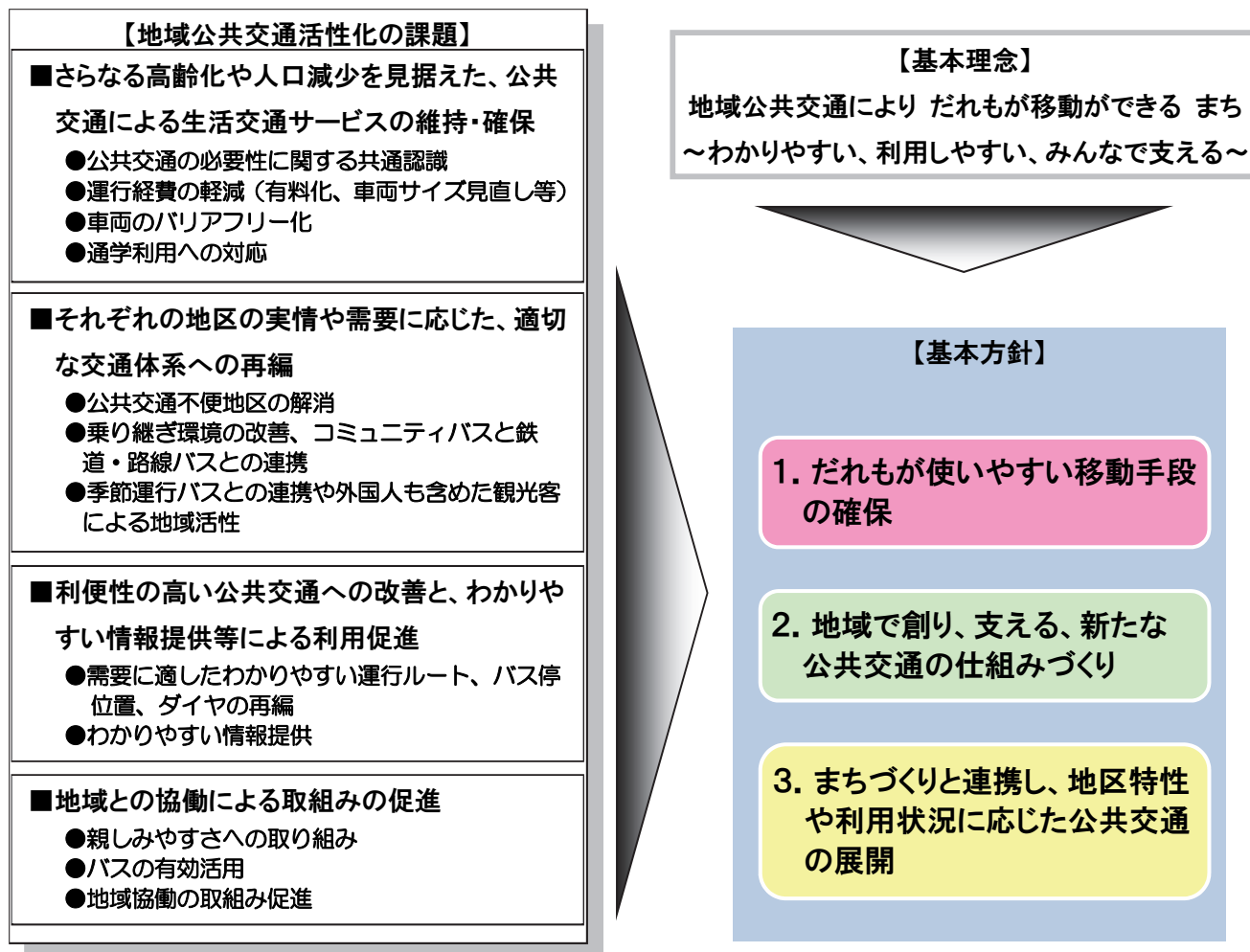
そこで、町民のだれもがわかりやすく、利用しやすい地域公共交通とし、地域で支える持続可能な仕組みを構築する。さらに、世界遺産富士山や多くの観光資源を有する本町では、環境にも配慮しつつ、観光資源やまちづくりを活用して、町民以外にも支えられる公共交通を目指す。

**地域公共交通により だれもが移動ができる まち**  
 ~わかりやすい、利用しやすい、みんなで支える~

## (2) 基本方針の設定

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理念に基づき、基本方針を以下のように設定する。



## 7-4 地域公共交通総合連携計画の目標

### (1) 計画目標

本町における地域公共交通の活性化と利用者の利便性向上等を図り、将来に向けた本町の公共交通の基本方針を達成するために計画目標を定める。本町の地域公共交通は、町民の誰もがわかりやすく、利用しやすい地域公共交通として、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も目指していく。



## ■『だれもが使いやすい移動手段の確保』に向けて

世界に誇れる世界遺産富士山のふもとの眺望・景観・環境を未来に亘って維持・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に対して、誰でも利用できる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、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、利便性の高い公共交通のために、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、誰もが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。さらに、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。

- ・ **1箇所の交通結節拠点（生涯学習センター）に集めた、わかりやすい運行**  
⇒ヘッドダイヤ化によって、1回の乗り継ぎで町内どこにでも行ける。わかりやすい時刻設定やルートによって利便性が向上される。
- ・ **わかりやすく適切な情報提供による利用促進**  
⇒運行ルートやダイヤ等を住民をはじめ、幅広い利用者にわかりやすく情報提供する。
- ・ **環境や人にやさしい車両の導入**  
⇒バリアフリーや環境に配慮し、需要や道路事情に応じた適正車両の導入を図ることによって、高齢者や障害者の方も外出機会が増加する。
- ・ **円滑な乗り継ぎやバス待ち環境の確保**  
⇒バス停や乗り継ぎ拠点・交通結節点の整備や機能の拡充によって乗り継ぎの円滑化や安全な待合スペースが確保される。

## ■『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

将来に亘って、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、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。

- ・ **住民視点による小山町の特徴を活かした地域協働による取り組み**  
⇒地区別懇談会等を通じて、親しみやすさやバスの有効活用策、住民が協力できる事項等を住民視点で議論し、地域協働の取り組みを推進する。
- ・ **季節運行バスとの連携や観光による地域活性**  
⇒季節運行の登山バスやハイキングバスとの連携や、外国人も含めた観光客を町内に呼び込み、地域が活性化される。

## ■『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

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。

### ・運行システムの見直しによる持続可能な運行の検討

⇒公共交通の必要性の共通認識のもと、料金設定や委託による運行等によって、将来に亘って持続可能な運行システムが確保される。

### ・地域公共交通の担い手が連携するルート設定

⇒コミュニティバスと路線バス、鉄道が接続する交通結節点と乗り継ぎ拠点で連絡され、適切な交通システムを活用しながら公共交通不便地区の解消を図る。JR 御殿場駅方面へは既存の路線バスや鉄道により接続される。

### ・スクールバス・通園バスの効果的な活用

⇒スクールバス・通園バスをそれぞれの通学時間帯に応じて運行して効率的に車両が活用される。

## (2) 数値目標の設定

基本方針及び計画目標の実現を目指し、本計画を着実に実行することで、数値目標の実現が図られるよう取り組んでいく。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達成する新たな公共交通システムの有効性を確保することを目標とする。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。

表 7-1 数値目標の設定

目標	指標名	現状値 (平成 25 年度)	中間年度目標 (平成 30 年度)	目標年度 (平成 35 年度)	指標の説明	検証 内容
『だれもが使いやすい移動手段の確保』に向けて	公共交通に対する満足度	15% (H22 実績)	30% (H27 目標)	30% (H32 目標)	総合計画の町民アンケート「快適な公共交通が整備されている」と回答する割合	バスの 有効性
『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	町内バス利用者数	132,113 人*1 (H24.10~ H25.9)	118,000 人*2	118,000 人*2	路線バスとコミュニティバスの年間利用者数	
『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	コミュニティバス運行経費	2,023 万円 (H24 実績)	2,000 万円 以下	2,000 万円 以下	コミュニティ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	バスの 経済性

※1:国庫補助路線(河口湖線・駿河小山線)及び町内巡回バス(小中学校の通学利用含む)の合計。

※2:国庫補助路線(河口湖線・駿河小山線)及び新規コミュニティバス(スクールバス含まず)の合計。

## 【数値目標の解説】

## ①『だれもが使いやすい移動手段の確保』に向けて

公共交通に対する満足度を指標とし、総合計画の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」と回答する割合を、現状（平成25年度）の15%から中間年度（平成30年度）及び目標年度（平成35年度）には30%を目標とする。

なお、これらの目標値は総合計画前期計画において設定した値を用いており、今後、後期計画が策定された際には見直しを行うものとする。

## ②『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

町内を運行するバスの利用者数を指標とし、路線バスとコミュニティバスを合わせた年間利用者数を、現状の132,113人から中間年度及び目標年度には118,000人を目標とする。

なお、現状から中間年度において目標値が減少しているが、これは新たに運行されるスクールバスへと一部利用者が移るため、実質的に現状維持の目標となっている。また、人口減少が進む中での現状維持の目標であり、実質的には利用者の増加を目標としている。

## 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』に向けて

コミュニティ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を指標とし、中間年度及び目標年度でも2,000万円以下に抑えることを目標とする。

これは、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るよう各施策を展開し、持続可能な公共交通とするための目標となっている。なお、現状は、バス運行関連経費が平成24年度で合計2,252万円となっているが、このうち路線バスに係る運行補助が229万円であるため、町が自主的に運行するバスの経費は2,023万円である。

## 7-5 地域公共交通の連携に関する考え方

## (1) 交通モードの連携

基本理念・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。
- 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<sup>\*1</sup>やキス・アンド・ライド<sup>\*2</sup>等も移動手段の選択肢とする。

※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。

- 
- 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。

## (2) 参画者の連携

基本理念・基本方針の実現に向けて、町（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（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となる事項等を協議し、地域住民の交通利便の確保・向上に努める。

## (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) 地域公共交通の連携のイメージ

本町と JR 御殿場駅を中心とした御殿場市及び山中湖方面と繋ぐ南北方向の公共交通の軸が、路線バスと JR 御殿場線によって構成されている。東西方向の公共交通軸は、一部路線バスがあるものの、主に町内巡回バスによって構成されている。

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 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 御殿場線を強化するとともに、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。



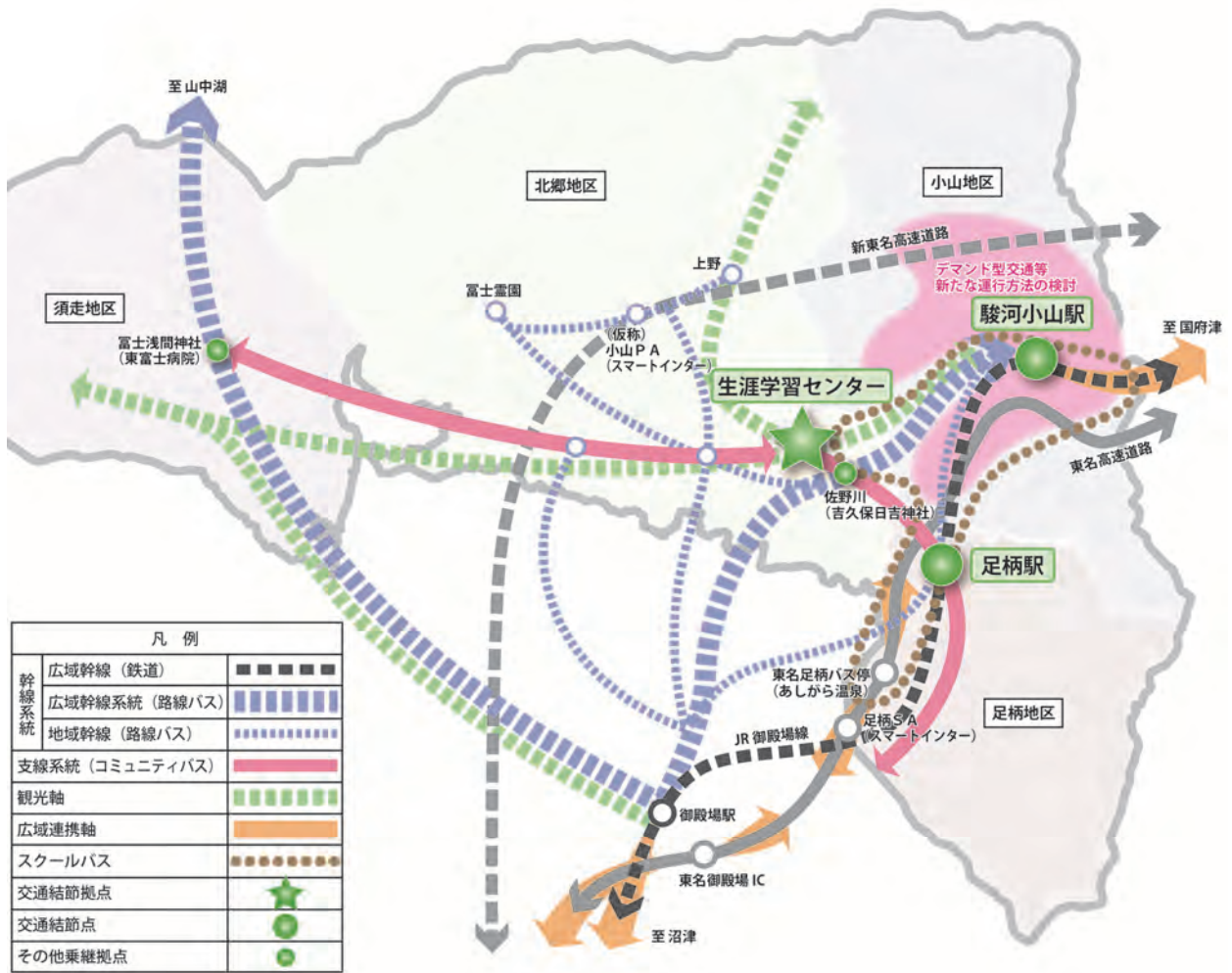


図 7-2 地域公共交通の連携のイメージ

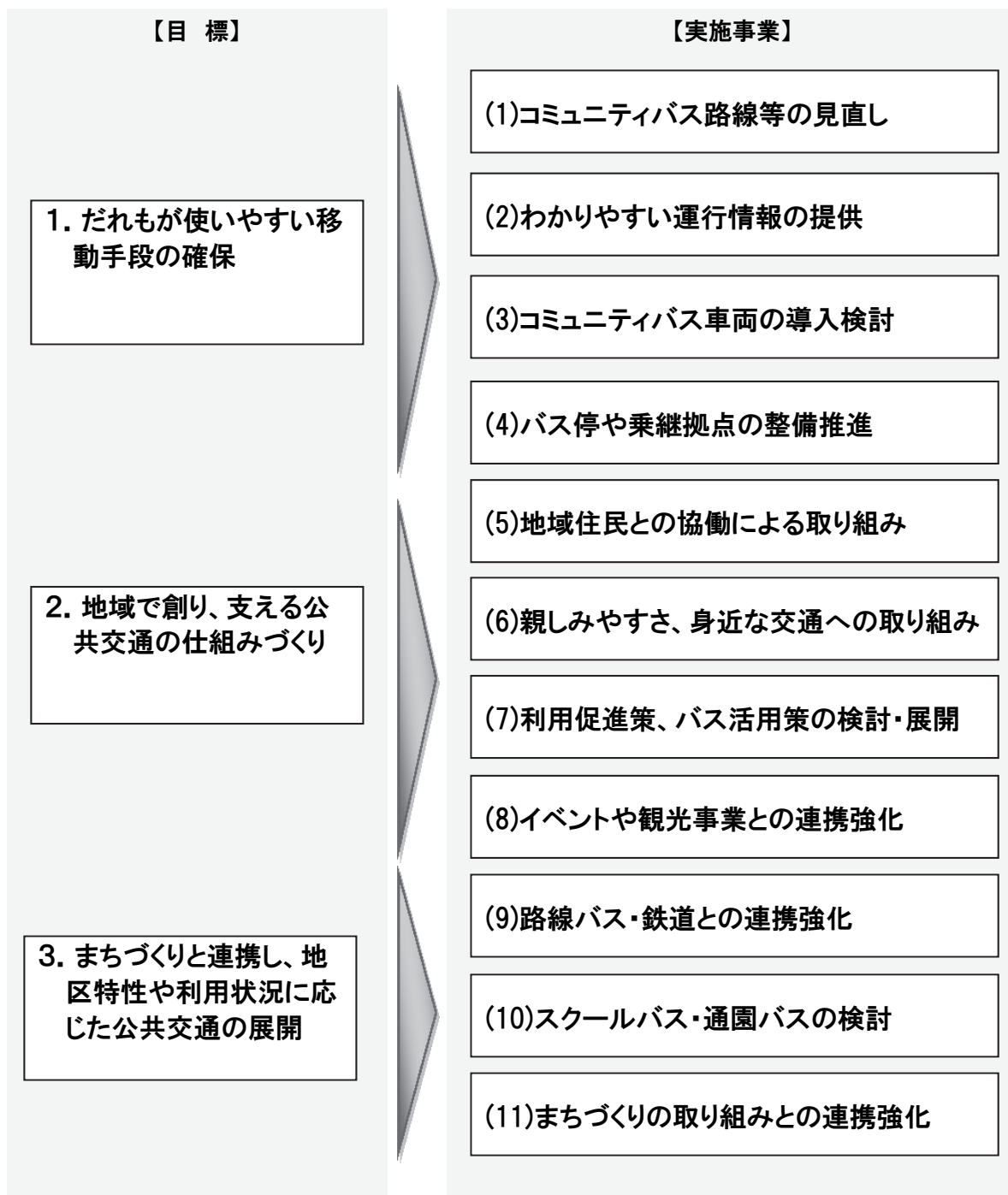




## 8. 地域公共交通総合連携計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

### 8-1 地域公共交通の事業の立案

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を以下に整理する。



## 8-2 事業の実施主体・関連主体

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

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製を行う。さらに、乗り継ぎやルートの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に、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方策に取り組む。	○	◎ (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)	○	○

## 8-3 事業の概要

### (1) コミュニティバス路線等の見直し

#### ① 概要

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べく、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。

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。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、南北方向は、市町村間交流の軸として、路線バスと鉄道を活用し、町内交流軸として東西方向の連携をコミュニティバスによって確保する。

#### ② 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
- 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
- バス車両の走行が困難で利用者数も限定的地域においては、デマンド型交通<sup>\*</sup>など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
- 現状の利用者の利便性を確保しつつ、段階的に取り組み、状況を確認しつつ改良する
- 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

※デマンド型交通：予約型の運行形態による輸送サービス。利用者の要求（事前予約）により運行が決まり、運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度等によってさまざまな運行形態がある。

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。コミュニティバスは、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化をするが、運賃の検討と料金に配慮が必要な人の対象を検討する。

町内の東西方向の交流を確保・促進するよう、生涯学習センターを中心としてコミュニティバスにより須走地区と足柄地区を結ぶルートを想定する。小山（成美・明倫）地区では、既存の路線バス（土日運行の富士霊園線）を平日も富士小山工業団地まで運行して生涯学習センターで接続して連携する。通勤時間帯は工業団地の通勤者をターゲットに採算性を確保しつつ、日中はコミュニティバス同様に地区住民が移動する交通手段を確保する。主要な立ち寄り先やルートについては、第二回地区別懇談会において、各地区毎に主要な立ち寄り先

や地区内での乗降拠点、主要動線を検討しているため、これらの結果も参考とする。

基本的には定時定路線のコミュニティバスや路線バスによって、地域公共交通網を構築するが、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デマンド型交通など新たな運行形態の導入を検討する。ただし、その場合にあっても、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について検討することが重要である。

また、現状ではコミュニティバスの利用について周知されていないことが、利用者が少ない原因ともなっているため、住民に周知されるためにも運行が見えるような形で継続的に運行されなければならない。利用者が増えてくると、これまで利用していなかった人の動きが活発化してくることが想定されるため、利用者の需要に応じて適宜見直しを行い、段階的に改善を図っていく。

さらに、段階的な展開を踏まえつつ、新たな運行形態について、現行の路線定期運行（一部区間でフリー乗降制）から、路線不定期運行や区域運行などの需要に基づく形態の導入効果・可能性など、必要に応じて検討を行う。

表 8-2 デマンド型交通の他都市の事例からみる利点と欠点

利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>導入地域において公平な乗車機会を提供できる。</li> <li>委託形態によっては、効率的な運行が可能となり、運営経費が少なくなる可能性がある。</li> <li>運行車両の小型化により、集落内の狭隘道路でも運行できる。</li> <li>利用者にとって、一般タクシーより低料金である。</li> </ul>
欠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用に際して、事前登録を必要とすることがあり、利用者にとって抵抗感に繋がる。</li> <li>一部の利用者に利用が偏る場合がある。将来的にも利用する層の醸成にならないため、持続可能なシステムとなりにくい。</li> <li>一般タクシーと競合する可能性があり、タクシー会社との委託内容に注意が必要である。予約時のみ委託ができない場合が多く、1日借り切りの場合には、経費削減には繋がらない。</li> <li>フルデマンドはシステム・維持費が高額となる。</li> <li>システム化により利用者動向が見えにくくなる。</li> <li>地域のコミュニティが低下する可能性がある。住民の生活の質(QOL)の向上には繋がらない。</li> </ul>

### ③ 活動内容例

コミュニティバス路線等の見直しについての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-3 コミュニティバス路線等の見直しについての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
コミュニティバスへの運行再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>○生涯学習センターを交通結節拠点として町内の東西交流を促進する須走地区、足柄地区を運行する路線を検討</li> <li>○コミュニティバスの有料化に伴い、運賃及び料金に配慮が必要な人の対象を検討</li> </ul>
デマンド型交通等新たな運行方法の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バス及びコミュニティバスを利用できない地区を運行する新たな運行形態を検討</li> </ul>
路線バスの見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>○富士霊園線の平日運行（富士小山工業団地止まり）を検討</li> <li>○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</li> </ul>



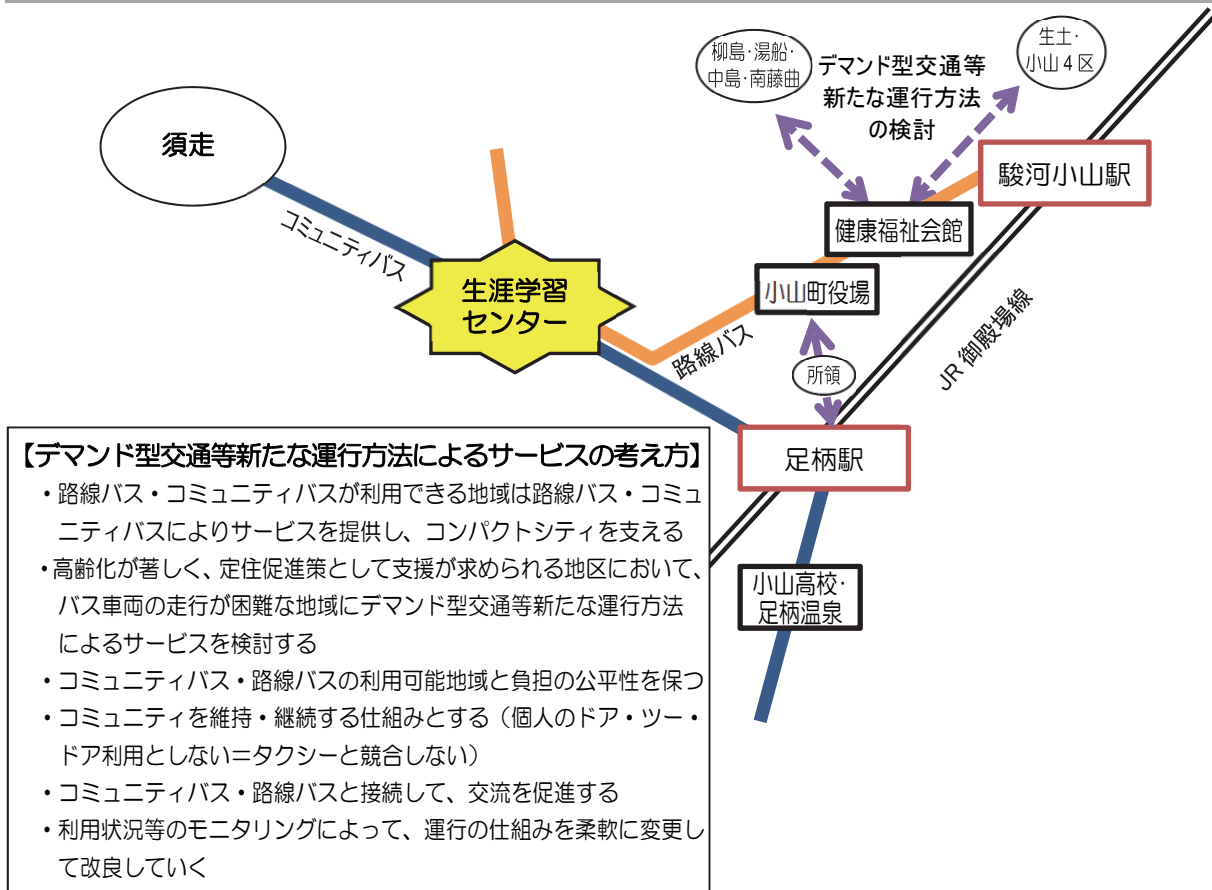


図 8-1 バス路線の構成イメージ（デマンド対応地域との連携）

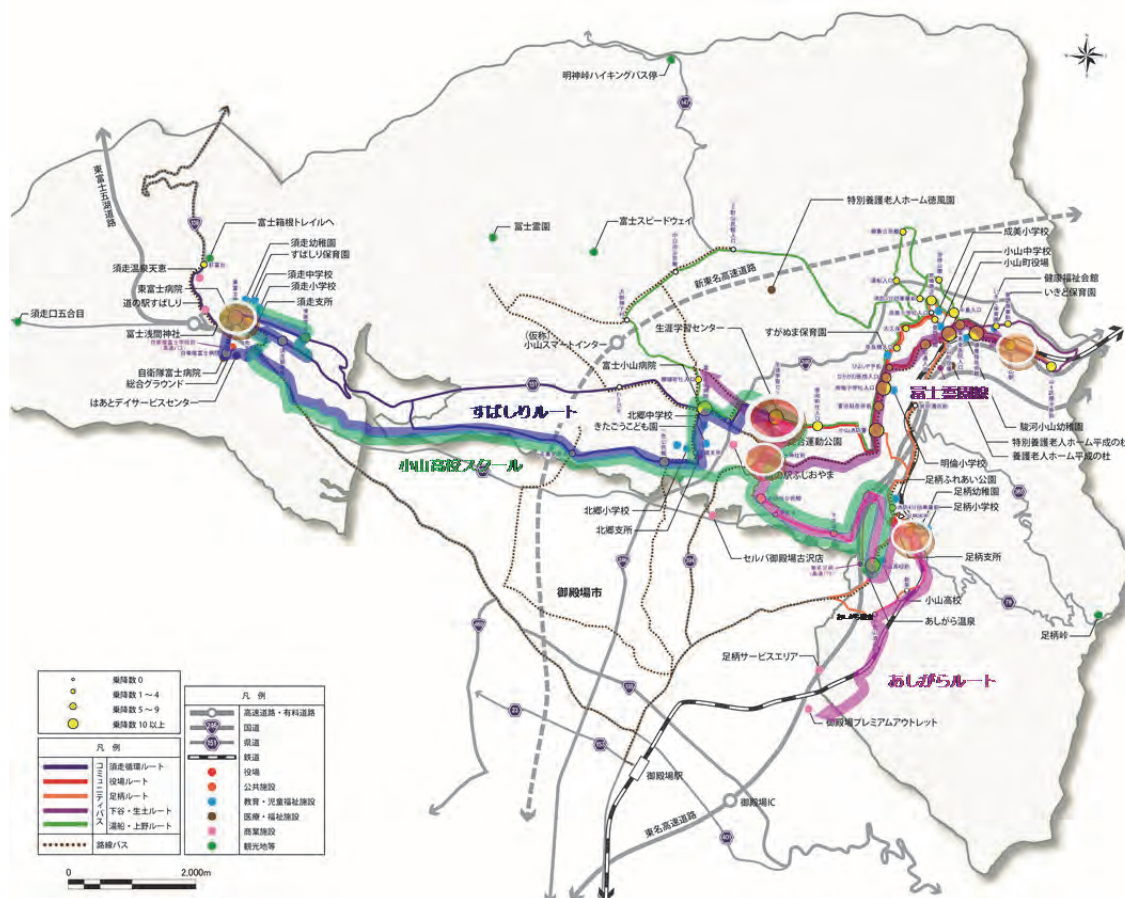


図 8-2 コミュニティバス路線見直しの方向性（路線バスルートは素案）

## (2) わかりやすい運行情報の提供

### ① 概要

バス利用に対する使いやすさと利用促進を図るため、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製を行う。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。

現在の町内巡回バスの問題は、運行がわかりにくく、利用しづらいということが一番の問題となっている。現在、利用していない人も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。

### ② 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、町外からのバス利用者を確保する

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（検討）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。

さらに、バス路線の乗り換え案内や時刻、運賃などの情報を発信するホームページの作成について検討するほか、乗り継ぎ情報検索サイトにも運行情報を提供することで経路情報の「見える化」を図る。

### ③ 活動内容案

わかりやすい運行情報の提供についての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-4 わかりやすい運行情報の提供についての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
バスマップ、ホームページ等の制作	○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 ○小山町ホームページなどを活用した情報を広く発信 ○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て、広告・協賛金の募集などを行う
乗り継ぎ情報の見える化の推進	○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



# バス会社様、自治体公共交通担当者様へ 地域公共交通ネットワークの 「見える化」を推進します！

路線バスやコミュニティバス、鉄道との乗り継ぎがパソコンやスマートフォンで一括して調べられるよう、中部運輸局と公共交通利用促進ネットワークでは地域公共交通ネットワークの「見える化」を推進します。バス会社や市町村等が管理する時刻情報等を、コンテンツプロバイダ※1 各社にスムーズに提供できるよう、支援します。

**支援①**

**A市コミュニティバス**

**乗合バス会社B**

**乗合バス会社C**

**国土交通省 中部運輸局**

「時刻情報等の電子化」の初期費用の一部を助成します！ ※2

**支援②**

**路線図ドットコム 公共交通利用促進ネットワーク**

バス会社様や自治体様をサポートします！

- ・停留所、路線マスタの整備
- ・停留所位置の調査
- ・路線図の作成
- ・コンテンツプロバイダへのデータ受け渡し(軌道に乗るまで)
- ・ダイヤ改正や季節ダイヤのフォロー

「公共交通利用促進ネットワーク」は、利用者・交通事業者・行政の橋渡しなど、公共交通に関するボランティア活動を行う任意団体です。構成員は本業の仕事に携わっている傍ら、余暇の時間を利用して活動を行っています。

時刻情報等の提供をスムーズかつ簡単に！

**コンテンツプロバイダ**

**駅すばあと** **ekitan**

**ジョルダン** **NAVITIME**

ウェブサイト経由の経路検索サービスの提供

**公共交通利用者**

**今まで分らなかった目的地までの全ての経路が、徒歩、コミュニティバス、路線バス、鉄道で「見える化」!**

**検索結果**

11:21発 12:53着 (1時間32分) ¥900 乗換2回

11:21 現在地：〇〇県〇〇市〇〇町〇〇付近

- 11:26 徒歩 0.1km 5分
- 11:26 市立総合病院前(バス) ¥200
- 11:30 東西市コミュニティバス 東西駅行き 1.9km 10分
- 11:40 東西駅前(バス) / 東西駅 ¥410
- 11:58 中部鉄道南北本線 希望ヶ丘行き 24.1km 15分
- 12:13 南北駅 / 南北駅西口9番のりば(バス) ¥290
- 12:48 南北交通 温泉会館行き 5.1km 23分
- 12:48 福祉センター前(バス)
- 12:53 徒歩 0.1km 5分

目的地：南北市立福祉センター

※1 コンテンツプロバイダ：パソコンやスマートフォンを通じて、公共交通機関の路線やダイヤ等の乗り換え案内情報等を提供する事業者。大手のコンテンツプロバイダとしては、(株)ヴァル研究所【駅すばあと】、(株)駅探、ジョルダン(株)【乗換案内】、(株)ナビタイムジャパン【NAVITIME(ナビタイム)】の4社などがあり、各社のデータは、大手検索サイト等への乗り換え案内検索サービスにも活用されています。

(駅すばあと®は株式会社ヴァル研究所、NAVITIMEは株式会社ナビタイムジャパンの登録商標です。またその他、記載の商品名等は各社の商標または登録商標です。)

※2 初期費用の助成：地域公共交通確保維持改善事業を活用し、「時刻表の電子化に伴う費用」の一部を助成します。補助を受けるためには、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会で、地域公共交通総合連携計画の作成及び協働推進事業計画の認定が必要です。

図 8-3 中部地域の公共交通の見える化の推進

### (3) コミュニティバス車両の導入検討

#### ① 概要

利用者が安全に快適に利用できるよう、再編されるコミュニティバスへ需要に応じた適切なバス車両の導入を検討する。狭隘道路や起伏の激しい区間はバス車両での運行は難しいため、デマンド型サービス等の新たな運行形態をコミュニティバスと接続するよう検討し、適切な車両を検討する。

#### ② 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
- バス車両での運行が難しい区間は、新たな運行形態による運行を検討する
- バリアフリーの基準に適合した車両を選定する

現在の町内巡回バスは、健康課と生涯学習課が所有するワゴン車、マイクロバス、バスを用いて運行している。本町では、道幅が狭く、かつ起伏が激しい区間もあり、ワゴン車でさえ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、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。

コミュニティバス車両での運行が難しい区間については、新たな運行形態を検討し、コミュニティバスに乗り継げるような交通システムによって交通不便地域をカバーする。

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。



図 8-4 狭隘道路を走る町内巡回バス

#### ③ 活動内容案

コミュニティバス車両の導入検討についての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-5 コミュニティバス車両の導入検討についての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
コミュニティバス車両の導入	○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適正なバス車両を検討する ○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

#### (4) バス停や乗継拠点の整備推進

##### ① 概要

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生涯学習センターを交通結節拠点として位置づけ、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。さらに、この他のバス停についても可能な限り、バス停を充実させ、安全で快適なバス待ち環境の創出を目指す。

##### ② 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

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、今後は防災拠点としても活用される。この生涯学習センターを拠点に、本町内の交流を促進するコミュニティバスを運行するとともに、鉄道や路線バスとの接続を行う。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、自転車などとの乗り換えの利便性向上を図り、キス・アンド・バスライド<sup>※1</sup> やパーク・アンド・バスライド<sup>※2</sup> 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。



図 8-5 生涯学習センターから富士山を望む

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。





図 8-6 既存のバス停（富士急行株）

表 8-6 コミュニティバスと鉄道・広域幹線系統バス路線との接続先

バス停	接続先	
駿河小山駅	JR 御殿場線	鉄道
	駿河小山線	路線バス（広域幹線系統）
足柄駅	JR 御殿場線	鉄道
佐野川/吉久保日吉神社	駿河小山線	路線バス（広域幹線系統）
富士浅間神社/東富士病院	河口湖線	路線バス（広域幹線系統）

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。JR 駿河小山駅前では、乗継環境の改善を図るとともに、周辺の金太郎町の駅、駅前商店街、との連携により、人が集い、賑わい、憩う空間の創出を目指す。またボランティアガイドによる総合案内の導入についても検討する。

さらに、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検討する。

### ③ 活動内容案

バス停や乗継拠点の整備推進についての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-7 バス停や乗継拠点の整備推進についての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
利用のしやすさの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗り継ぎの動線を含めた基本的な配置の見直し検討</li> <li>○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</li> </ul>
待合・乗換環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○支線系統の乗り継ぎによる待合規模の検討（充実・強化）</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○バス待合室にバス到着情報などの設置を検討</li> </ul>
拠点性の創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>

(5) 地域住民との協働による取り組み

① 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 2 回の地区別懇談会を開催しているが、多くの地域協働の取り組みの案も示されており、今後も地域協働での取り組みを進めていく。

② 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

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、現在開催しているサロン\*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。

ここで、提案された取り組みを、「親しみやすさ、身近な交通への取り組み」「利用促進策、バス活用策の検討」「イベントや観光事業との連携強化」などの活動を通じて、実現化を図る。

行政は、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：地域のみんなが集まって、自分たちのまちづくりについて“楽しく語り合う場”



図 8-7 サロン形式の地区別懇談会



図 8-8 地域住民と行政・事業者の連携

### ③ 活動内容案

地域住民との協働による取り組みについての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-8 地域住民との協働による取り組みについての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
地区別懇談会の開催	○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
協働による活動の実施	○地区別懇談会で提案された地域協働の活動の案の検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・公募（一般公募や小中学生などによるワークショップ）：親しみやすさ、身近な交通への取り組み</li> <li>・イベントの開催：利用促進策、バス活用策の検討</li> </ul> ○地域内の自主的な運行への取り組みの検討

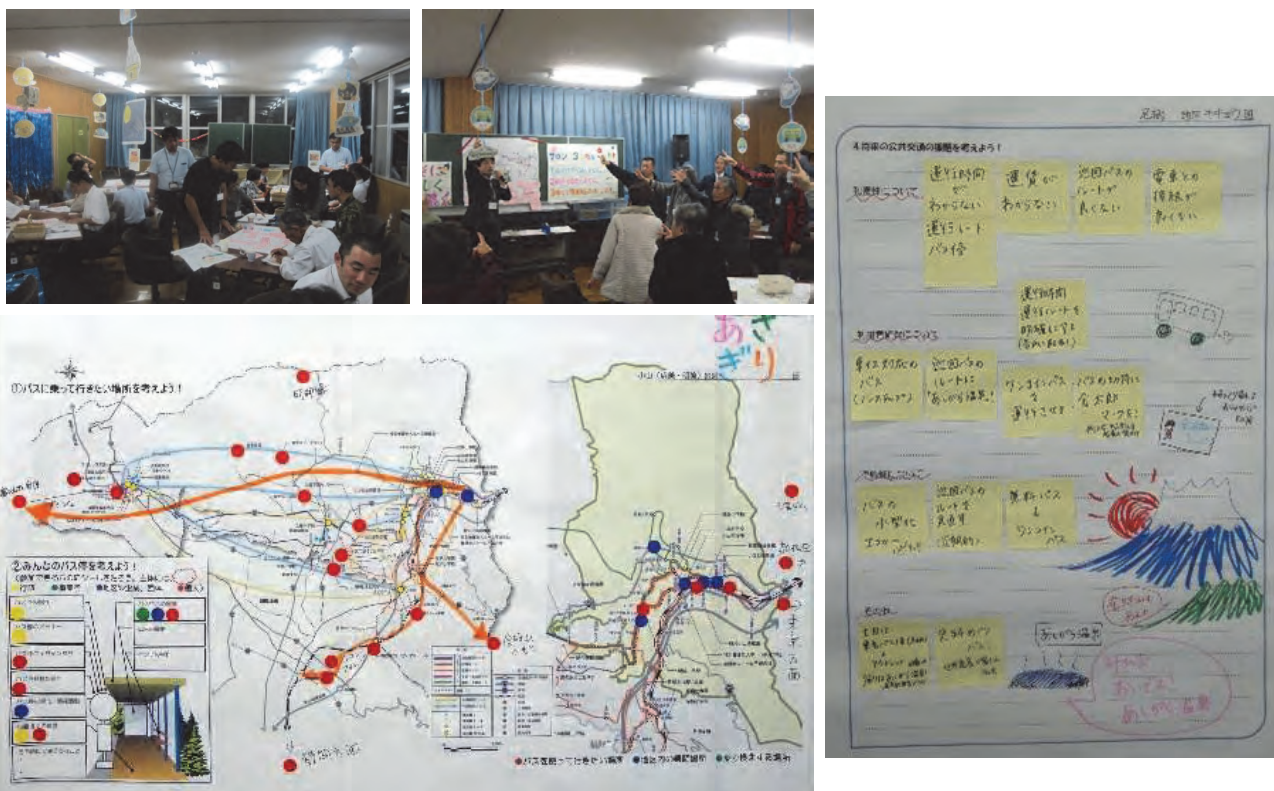


図 8-9 地区別懇談会の様子と結果の例

## (6) 親しみやすさ、身近な交通への取り組み

### ① 概要

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。



② 基本方針

- 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
- 商業施設・商店街や病院、企業などもバスへ愛着を持てるよう取り組みを進める

現在の町内巡回バスは、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す。

町内巡回バス路線などの見直しに伴い、新たに導入を検討するコミュニティバスに関して愛称・ネーミングの検討を行う。あわせて、ルート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。

さらに、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。

③ 活動内容案

親しみやすさ、身近な交通への取り組みについての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-9 親しみやすさ、身近な交通への取り組みについての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
親しみやすさ、身近な交通への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住民参加による公募                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスやルート、車両の愛称、バス停の名称</li> <li>・車両やバス停、切符などのデザイン</li> </ul> </li> <li>○公共交通を身近に感じる取り組み</li> <li>○商業施設・商店街や病院、企業などの協賛</li> </ul>

**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

---

## (7) 利用促進策、バス活用策の検討

### ① 概要

バスの利用促進を図るため、イメージアップを図るとともに利用しやすい仕組みを検討する。さらに、新たなバスの活用策を検討し、運賃以外の収入による増収方策に取り組む。

### ② 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
- 運賃収入以外の収入源を検討する
- バスを活用した新たな取り組みを検討する

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。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についても検討する。

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。

また、路線バスとコミュニティバスとの乗り継ぎ券制度や商店・商店街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。

さらに、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。

利用者増による運賃収入のほかに、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。バスの有効活用として、人を運ぶのみではなく、商店や商店街、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。



③ 活動内容案

利用促進策、バス活用策の検討についての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-10 利用促進策、バス活用策の検討についての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
利用促進策の 取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用促進策の実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・試乗会や無料お試し乗車券の配布</li> <li>・乗継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）</li> <li>・商店・商店街、イベントとの協賛化の検討</li> <li>・モビリティ・マネジメントの展開の検討</li> </ul> </li> </ul>
バス活用策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスの副次的収入策の検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・バス停名称へのネーミングライツの検討</li> </ul> </li> <li>○バスの有効活用策の実施検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・自転車の積車やサイクル・アンド・バスライドの検討</li> </ul> </li> </ul>

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

(8) イベントや観光事業との連携強化

① 概要

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。

② 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
- イベントや観光事業との連携を促進する
- 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

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。これらの観光客にも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。特

に、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。そのため、観光事業やイベント等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、イベントや観光振興との連携を強化する。地域で開催される「イベント」でバスを使ってもらお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。さらに、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。

また、クルマが利用できない人も公共交通によってイベントに参加することが可能となることによって、外出意欲が高揚し、健康で生き生きとした生活が可能となる。

トレッキング等のハイキングバスや登山バスとの連携や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、観光事業とも連携した取り組みを行う。現在、策定中の観光振興計画とも連動し、地域の魅力向上や観光振興ともあわせて公共交通利用による来訪も考慮した仕組みづくりを検討する。

### ③ 活動内容案

イベントや観光事業との連携強化についての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-11 イベントや観光事業との連携強化についての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
イベントとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス運行に合わせたイベント開催の奨励</li> <li>○バスイベントの開催検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停周辺の清掃・緑化活動</li> <li>・ベンチ制作体験会</li> <li>・乗車体験、バス懇談会など</li> </ul> </li> <li>○イベントバスの運行の検討</li> </ul>
観光事業との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光振興計画と連携した活動の実施</li> <li>○ハイキングバスや登山バスなどとの連携強化</li> <li>○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</li> </ul>

#### 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

## (9) 路線バス・鉄道との連携強化

### ① 概要

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。

### ② 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

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)によって町内巡回バスが運行しているが、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。

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、コミュニティバスと富士急(株)の路線バスでは、ICカード乗車券(PASMO)の利用を検討しているが、鉄道との利用も含め、ICカード乗車券の導入促進を要望していく。さらに、JR御殿場線の利便性向上を図り、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。

### ③ 活動内容案

路線バス・鉄道との連携強化についての活動内容(案)を以下のとおり整理する。

表 8-12 路線バス・鉄道との連携強化についての活動内容(案)

活動	主な内容(案)
路線バス・鉄道との連携強化策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○乗り継ぎによる割引運賃の導入検討</li> <li>○利用促進の相互PR活動の実施</li> <li>○IC乗車券の導入促進</li> <li>○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</li> </ul>

## (10) 通園・スクール・通学バスの検討

### ① 概要

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。通学の利便性を確保することで、子育て世代の定住を促進する。

### ② 基本方針

- 通園・スクールバスへの移行を検討する
- 高校通学バスの運行方法を見直す

これまで、町運行の町内巡回バスの車両を通学時間帯にはスクールバスとして運行してきた。また、町内の高校生の多くが通う小山高校へは、路線バスと町内巡回バスを利用して通学している。広範にわたる町域から、児童や学生の通学にはスクールバスが不可欠であるが、町内巡回バスでの対応は困難となりつつあり、コミュニティバスへの再編に合わせて通園・通学に係るバスについては、教育委員会等の学校生活と連動した運行へと移行するように検討する。特に、足柄地区では、集落が点在し通学距離も長くなるが、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、通園・通学の利便性を確保する通園・スクールバスの再整備を行う。



図 8-10 小山高校と小山高校前バス停

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の利用も視野に、部活動への対応も踏まえて運行時間や運行方法について検討する。

表 8-13 通園・スクール・通学バス利用の学校等

種別	対象学校等
通園バス	駿河小山幼稚園
スクールバス	成美小学校、明倫小学校、足柄小学校、小山中学校
通学バス	小山高等学校

## ③ 活動内容案

通園・スクール・通学バスの検討についての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-14 通園・スクール・通学バスの検討についての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
通園・スクール・ 通学バスの運行 見直し	○教育委員会等の学校生活と連動して、専用の通園・スクールバスへの移行を検討 ○小山高校通学バスの見直し検討

## (11) まちづくりの取り組みとの連携強化

## ① 概要

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。公共交通と一体となったまちづくりに取り組む。

## ② 基本方針

- 生涯学習センターの整備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
- 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

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、バスやバス乗継拠点・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。

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も活用される。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。今後は、富士山の環境保全を目指し



た機運も高まり、自動車の乗り入れ規制等に合わせてバスによるアクセスの提供なども検討が求められるだろう。

公共共通によって、防災・減災にも貢献する。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。さらに、総合計画の策定に合わせて、地域別計画として各地域でのまちづくりが検討されている。これらのまちづくりにおいても公共交通も含めた検討を行い、新たに運行するコミュニティバスでこれらの地域間を繋ぎ、支線（フィーダー）輸送によって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一つの要素として、積極的に展開していく。

### ③ 活動内容案

まちづくりとの連携についての活動内容（案）を以下のとおり整理する。

表 8-15 まちづくりとの連携についての活動内容（案）

活動	主な内容（案）
まちづくり施策との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通機能の充実にあわせて、活動拠点機能強化を促進</li> <li>○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</li> <li>○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バス輸送の確立等の検討</li> <li>○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</li> </ul>
新たなまちづくりインパクトの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新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</li> <li>○新たなまちづくり計画策定時に公共交通による移動の確保についてもあわせて検討</li> <li>○総合計画の地域別計画策定等の地域のまちづくりの一環として公共交通の検討も地域で推進</li> </ul>

## 9. 地域公共交通総合連携計画の推進方策

### 9-1 計画の推進体制

本連携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、計画に掲げられた多様な事業の着実な実現、評価や見直しなどを行い、計画の推進を図る。

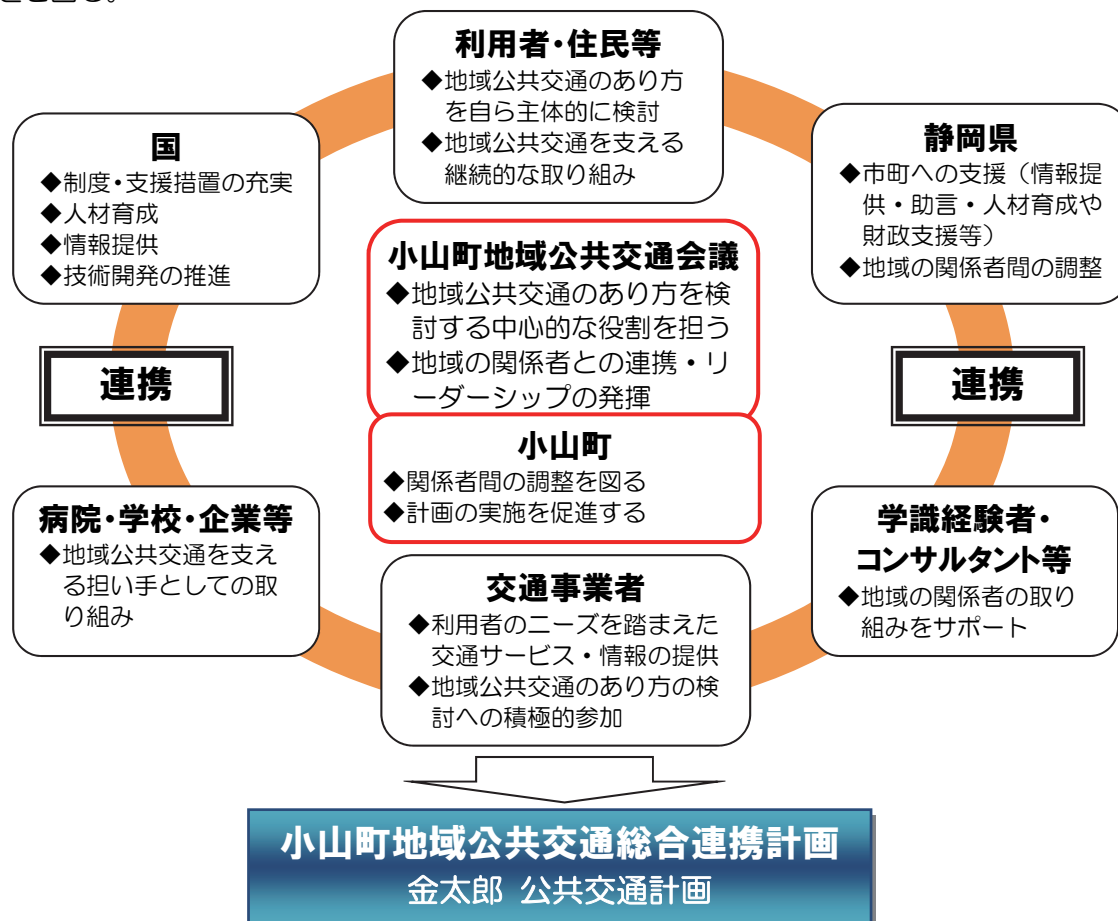


図 9-1 地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取り組みのあり方

※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

### 9-2 計画の推進に向けて

小山町地域公共交通総合連携計画の基本理念・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。

9-3 事業スケジュール(案)

事業の分類	事業	実施主体◎ 関連主体○				短期			中・長期		
		地域公共交通会議	行政	交通事業者	地域住民	企業等	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成35年度
①ネットワークの構築	(1)コミュニティバス路線等の見直し	◎	○(町)	○(バス・タクシー)	○	-	再編による運行準備	再編による運行	本格運行	→	→
	(9)路線バス・鉄道との連絡強化	○	○(県・町)	◎(鉄道・バス・タクシー)	-	○	検討・準備	→	→	→	→
②利用の促進	(10)通園・スクール・通学バスの検討	○	◎(県・町)	○(バス)	○	-	検討・準備	運行(園児・児童・学生数によって随時見直し)	→	→	→
	(2)わかりやすい運行情報の提供	○	◎(町)	○(鉄道・バス)	-	○	作成・発信	見直し・改良	継続的実施	→	→
③施設整備	(6)親しみやすさ、身近な交通への取り組み	◎	○(町)	○(バス)	○	○	検討・準備	募集	随時	→	→
	(7)利用促進策、バス活用の検討	○	◎(町)	○(バス)	○	○	内容検討	随時	随時	→	→
④地域の活性化	(3)コミュニティバス車両の導入検討	○	◎(町)	◎(バス・タクシー)	-	-	検討・準備	導入	見直し検討	随時	→
	(4)バス停や乗継拠点の整備推進	○	◎(町)	◎(鉄道・バス・タクシー)	○	○	内容検討	整備推進	随時	→	→
④地域の活性化	(5)地域住民との協働による取り組み	○	◎(町)	○(鉄道・バス・タクシー)	◎	○	取り組み内容の検討	継続的に実施	随時	→	→
	(8)イベントや観光事業との連携強化	○	◎(町)	○(鉄道・バス・タクシー)	○	○	内容検討	随時	随時	→	→
	(11)まちづくりの取り組みとの連携強化	○	◎(県・町)	○(鉄道・バス)	○	○	計画検討	実施検討(柔軟な実施)	随時	→	→

#### 9-4 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、改善に繋げていくかを検討し、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、1年ごとにモニタリングを行い、その微修正を行い、3年を目途に事業の内容を判断する。

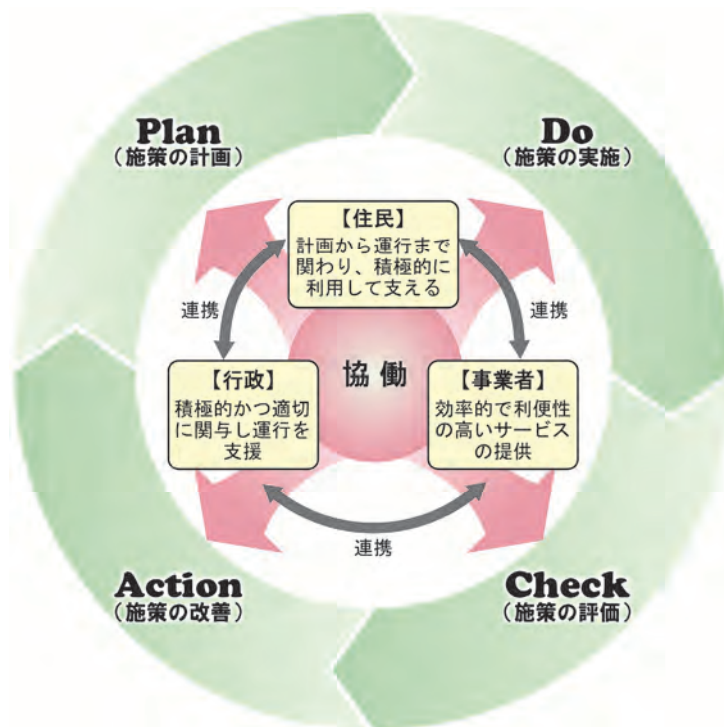


図 9-2 行政・事業者・住民の協働による PDCA サイクルによる事業の進捗確認と検証・評価のイメージ

なお、事業への取り組み・実施にあたっては、今後の社会・経済情勢や町民ニーズなどの変化に弾力的に対応していくことが重要となる。本計画は、平成 35 年度を目標としているが、計画期間中の社会・経済情勢や上位計画におけるまちづくり方針等の地域公共交通を取り巻く環境が変化した場合は、適宜、見直しを行うものとする。