

小山町地域公共交通計画

(令和3年度～令和7年度)

令和3年2月

令和6年1月改訂

小山町

目次

I. 計画の概要	1
1. 計画策定の背景・趣旨	1
2. 計画の対象範囲	1
3. 計画期間	1
4. 上位関連計画との位置づけ	1
II. 小山町の現況と公共交通の課題	2
1. 小山町の現況	2
2. 東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し	7
3. コミュニティバスの現状	9
4. 観光交流客数の現状	17
5. 町内の公共交通の現状	19
6. 新たな産業・観光拠点の創出について	25
7. 町内の主要な施設等について	29
8. 新しいモビリティサービスについて	30
9. 町民アンケート等による評価・意見	32
10. 現状・課題の整理	36
III. 基本計画	39
1. 基本理念・基本方針	39
2. 主な取組	40
3. 実施・推進主体と実施期間	44
IV. 目標指標と評価方法	47
V. 計画の推進	48
VI. 計画策定の経緯	49
VII. 資料編	50

1. 計画の概要

1. 計画策定の背景・趣旨

町では、平成 26 年 5 月に「小山町地域公共交通総合連携計画（金太郎公共交通計画）」を策定し、コミュニティバスを導入するなど、公共交通の総合的な取組みを実施してきました。また、平成 28 年 6 月からは、より具体的な施策や数値目標を盛り込んだ「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）」を策定し、更なる公共交通の活性化に取り組んできました。しかしながら、急速に進む少子高齢化と人口減少、自家用車の普及など、様々な要因から、地域の公共交通を取り巻く環境は厳しく、利用者は減少傾向にあります。加えて、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛・移動制限等の社会全体の変化も追討ちとなっております。

このような状況を踏まえ、本計画では、町の現状や公共交通の利用状況等を整理し、公共交通における課題を明確化して、他の様々な計画やまちづくりの方針（総合計画・都市計画マスタープラン等）とも連携を図り、本町にとって最適な公共交通ネットワークの将来像及びそれを実現するための施策と具体的な取組内容をまとめていきます。この計画に基づき、まちづくりと一体となりながら公共交通を取り巻く社会情勢や利用者の声等を意識した公共交通網の確保を目指します。

2. 計画の対象範囲

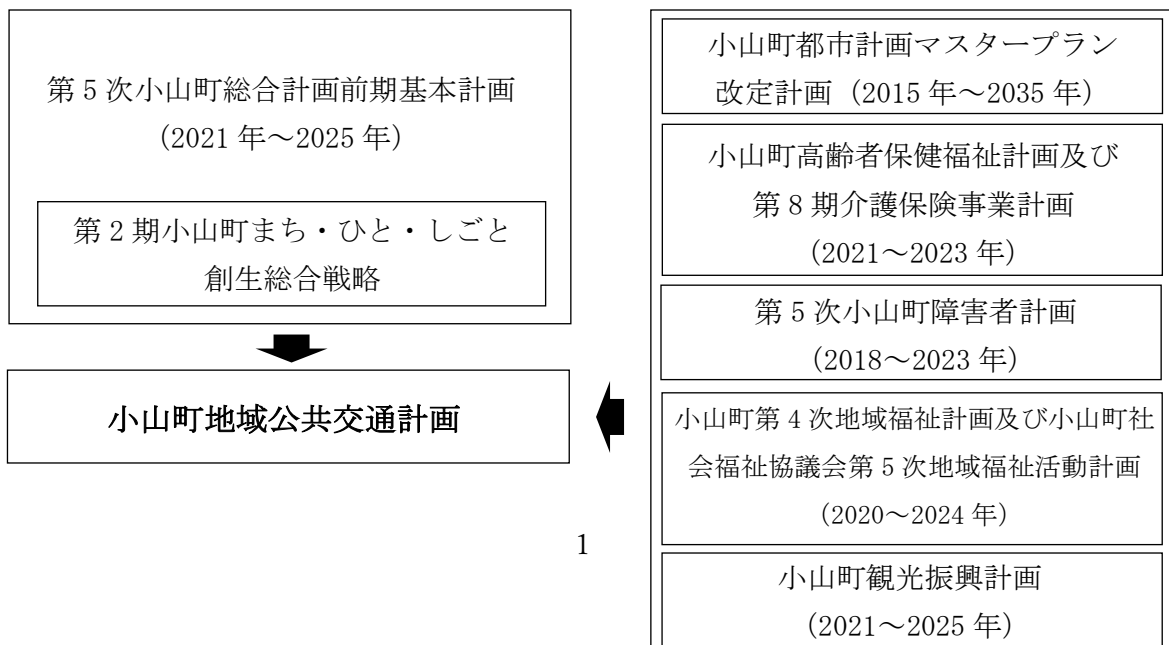
本計画の対象範囲は、小山町全域とします。なお、周辺市町も含めた広域的な視点で検討します。

3. 計画期間

令和 3 年度（2021 年度）～令和 7 年度（2025 年度）の 5 か年とします。

4. 上位関連計画との位置づけ

本計画は、下図に示す上位計画や関連計画等と連携・整合を図り、策定します。



II. 小山町の現況と公共交通の課題

1. 小山町の現況

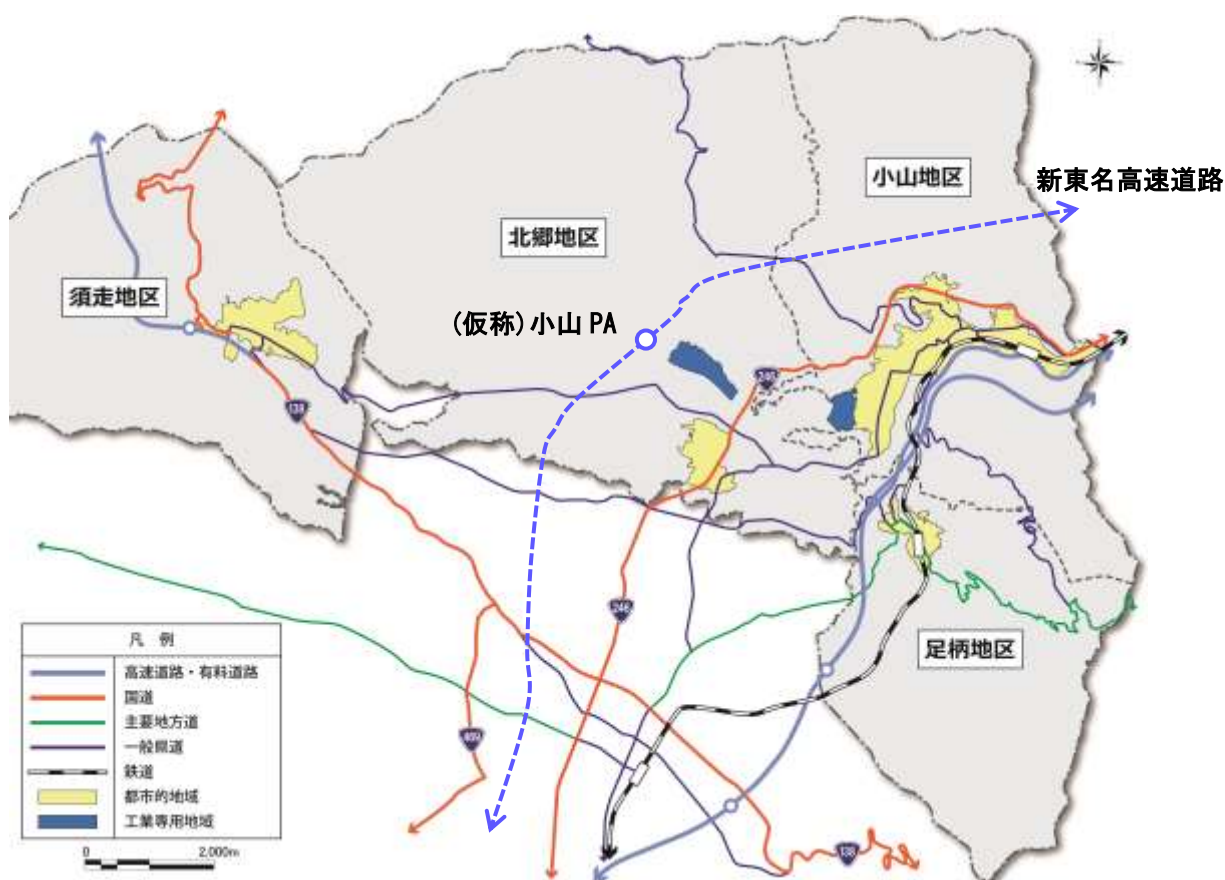
(1) 地勢

○小山町の成り立ちからもわかるように、町内は4つの地区に区分されており、効率の良い公共交通の運行を目指していくために工夫を要する要素となっている。

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 2-1-1-1 各地区の区域

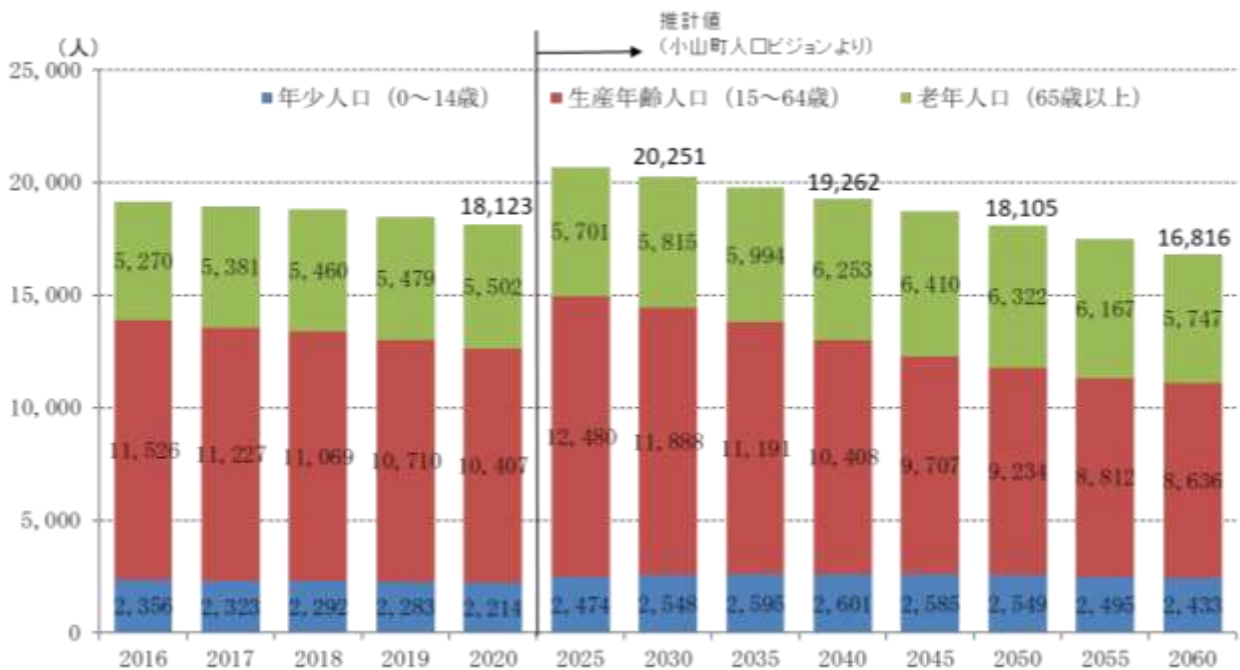


(2)人口

○少子高齢化が進むなか、三来拠点事業等により生産年齢人口の増加に向けた取組みを進めているが、人口の減少傾向は続いている。

本町の総人口は、令和2年4月1日現在で18,123人であり、近年減少傾向が続いており、高齢人口は30.4%と、全人口の約3分の1が高齢者になっている。平成27年10月策定の小山町人口ビジョンでは、2060年の目標人口を約17,000人としており、三来拠点事業を中心とした小山町まち・ひと・しごと創生総合戦略によって、特に生産年齢人口の増加を図っている。

■図 2-1-2-1 年齢3区分別人口・構成比の推計結果(小山町全体)



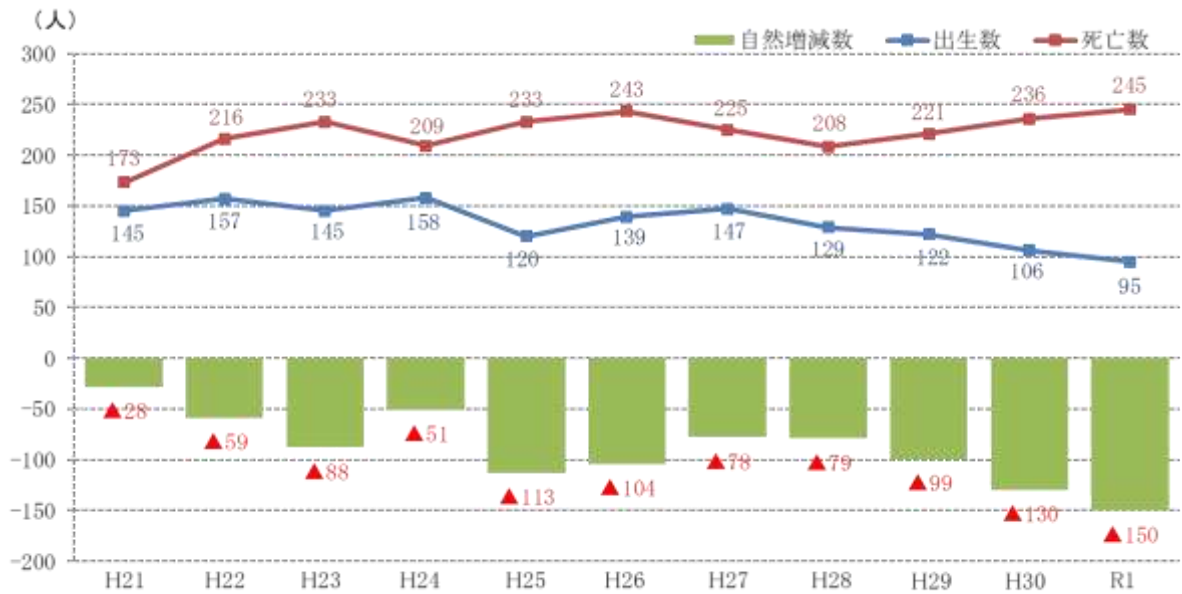
○人口は4地域で減少している中で、外国人の就労人口が増加している。

地区別の傾向をみると、どの地区も人口は減少傾向にあり、特に成美地区・須走地区での減少が大きい。一方、北郷地区は減少しているものの、比較的ゆるやかに推移している。男女比でみると、須走地区のみ男性の構成比が高く、これは自衛官が多いためと推測される。外国人の推移をみると、人口は増加傾向にあり、9割近くが生産年齢人口となっている。町内の工場の多くで外国人が就労しており、その影響が出ているものと思われる。

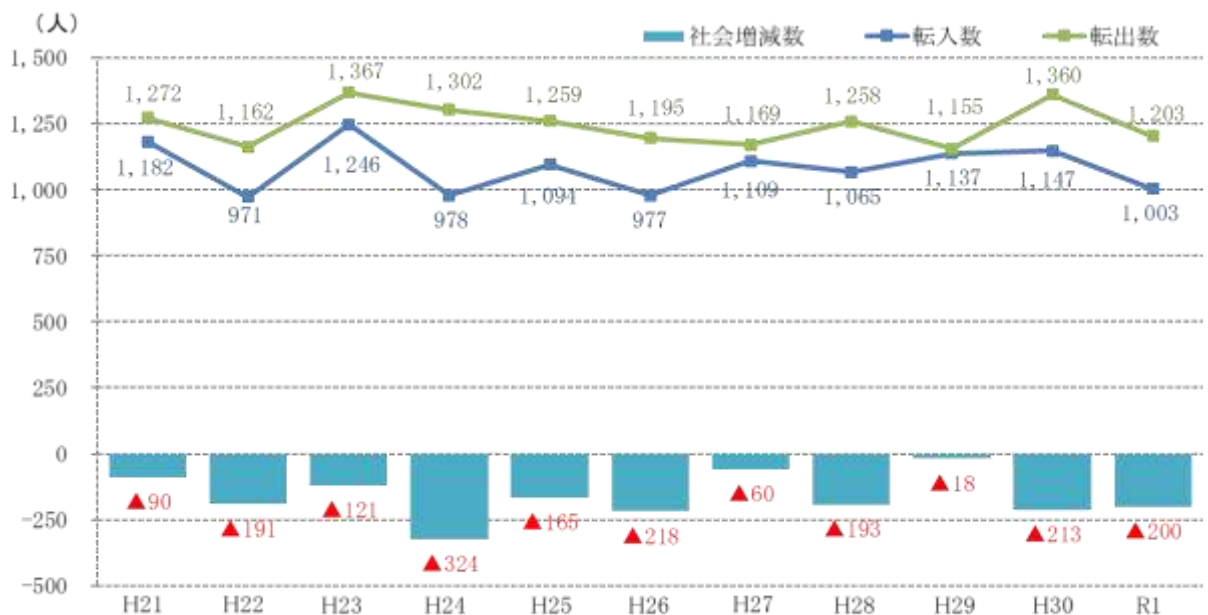
自然増減・社会増減をみると、死亡数は増加傾向・出生数は減少傾向にあり、高齢化が進んでおり、少子化が進んでいることが分かる。また、転入数・転出数については年度によって増減はあるものの、おおむね横ばいで推移していたが、平成30年度・令和元年度をみると、共に減少傾向にある。

地区別の傾向をみると、小山地区・足柄地区はおおむね同じ傾向で、自然減・社会減となっている。北郷地区については、自然減ではあるが社会増の傾向がみられる。これは、近年北郷地区で宅地造成が増えていることが影響していると考えられる。須走地区は近年2年間、大幅な社会減となっている。

■2-1-2-2 自然増減数推移(小山町)



■2-1-2-3 社会増減数推移(小山町)

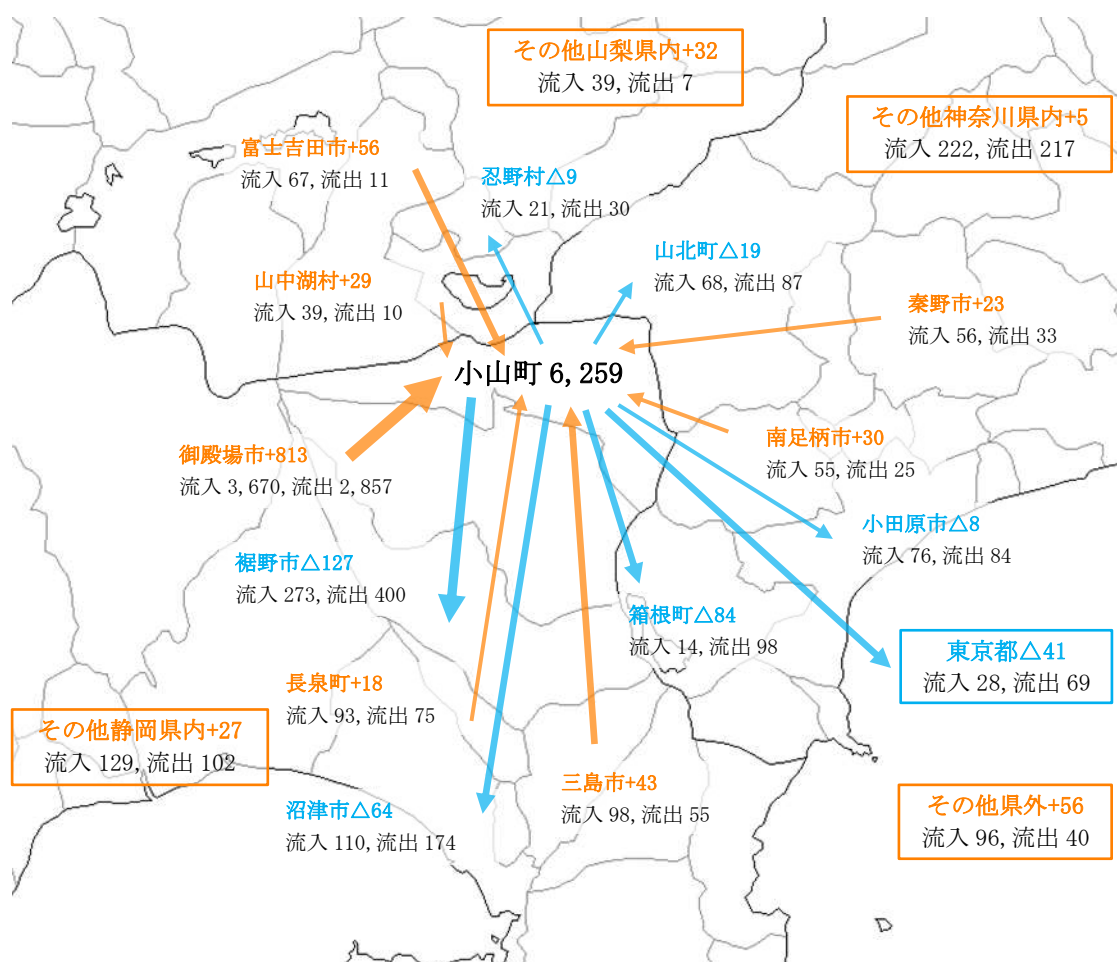


(3) 通勤・通学流動

○通勤者は流入超過となっており、御殿場からの流入が特に多い。御殿場からの通勤に公共交通を利用する取組みに可能性がある。

町内の企業等に通勤する人（15歳以上）は、御殿場市からの流入が3,670人、流出が2,857人で、流入超過813人となり、最も流入が多い。御殿場市からの流入は、町内で就業する人の半分程度を占めている。その他には、三島市（43人）、富士吉田市（56人）の流入超過が目立っている。また、裾野市からの流入が273人、流出が400人で、流出超過127人となり、最も流出が多い。その他には、箱根町（84人）、沼津市（64人）の流出超過が目立っている。

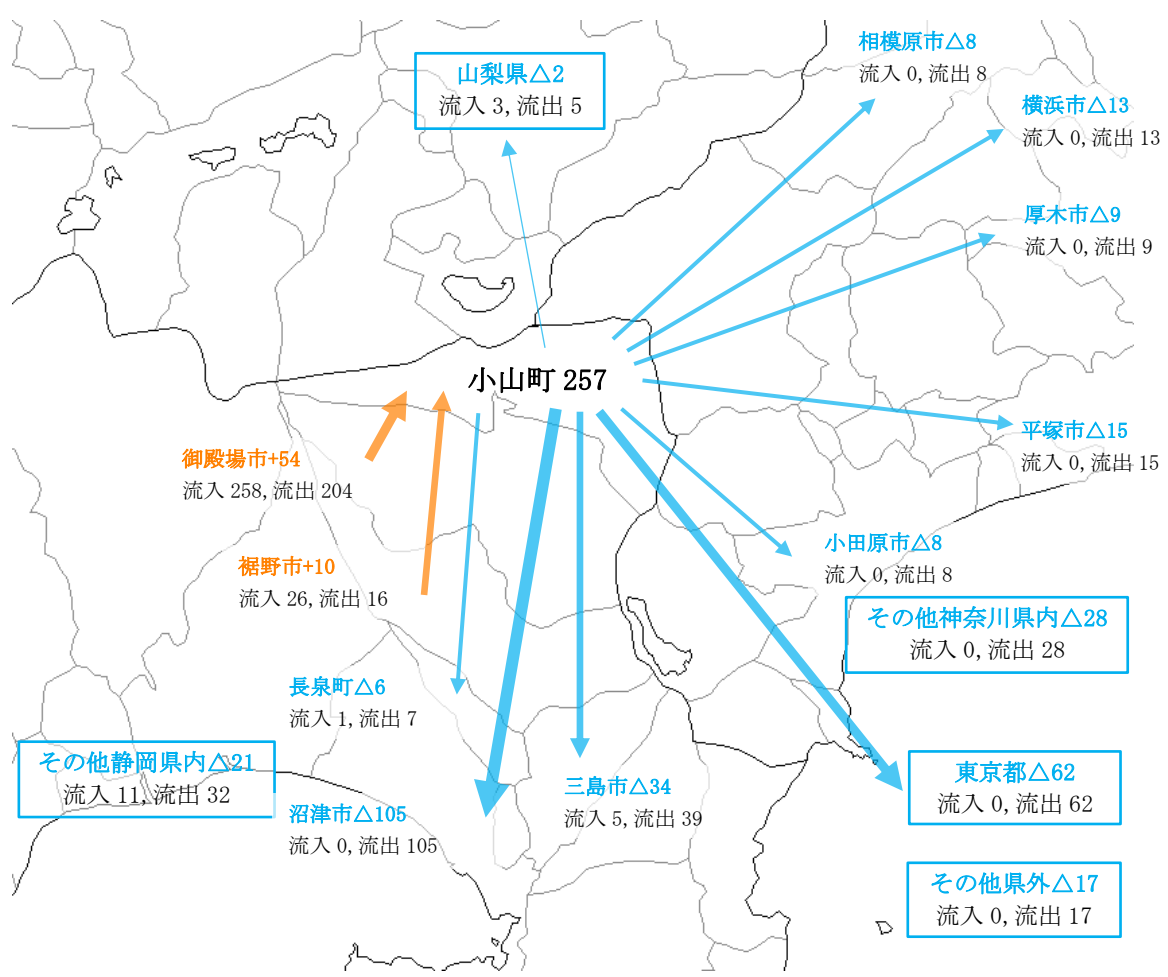
■2-1-3-1 通勤流動状況(H27 国勢調査) ※単位:人



○通学は少ない。公共交通の利用実態の定期的な把握と運行への反映が望まれる。

町内の学校に通学する人（15歳以上）は、御殿場市からの流入が258人、流出が204人で、流入超過54人となり、最も流入が多い。次いで裾野市（10人）。町内の小山高校への通学が大半を占めていると思われる。また、沼津市からの流入が0人、流出が105人で、流出超過105人となり、最も流出が多い。次いで三島市（34人）。都道府県単位ではあるが、東京都も62人と流出超過になっている。高校が多い沼津市・三島市方面や、町内から神奈川県・東京都へ通学している人が相当数いることが考えられる。

■2-1-3-2 通学流動状況(H27 国勢調査) ※単位:人



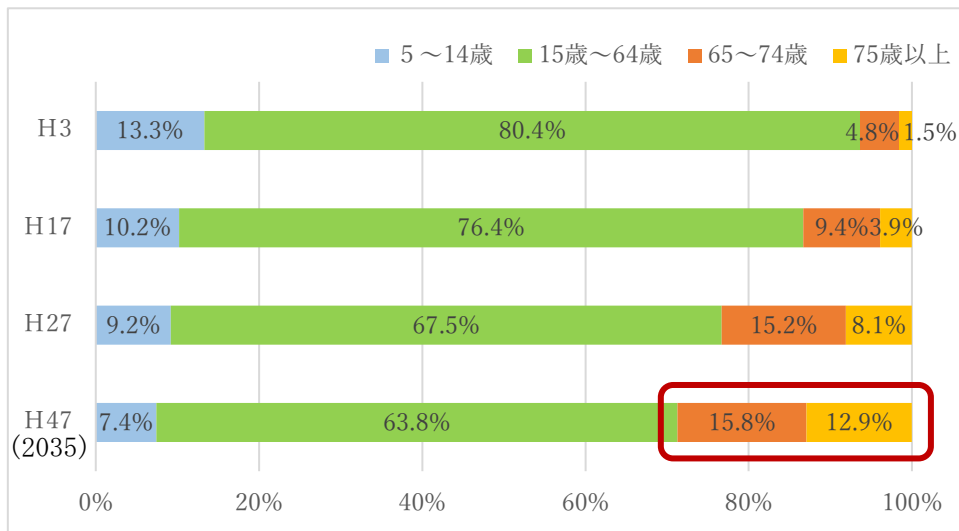
2. 東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

○目的や移動時間が多様な高齢者の移動が増加することが予想されている。

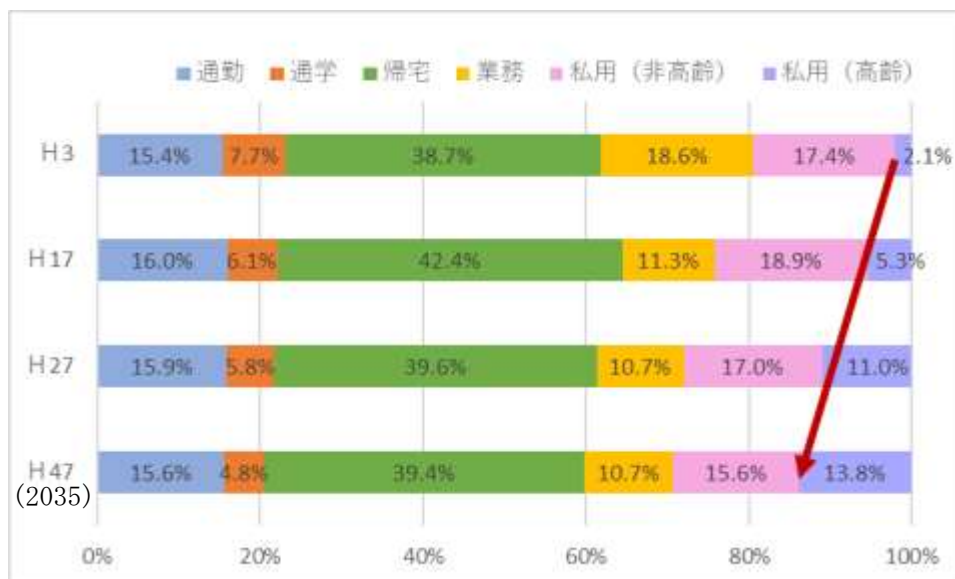
平成 31 年 2 月に公表された第 3 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査によると、東駿河湾都市圏（沼津市・三島市・御殿場市・裾野市・伊豆市・伊豆の国市・函南町・清水町・長泉町・小山町）では、将来的に少子高齢化の影響から、高齢者のトリップ（ある地点からある地点までの移動を指す）割合が全体の約 30% となることが予想されており、目的構成をみると、高齢者の私用目的のみが増加しており、目的や移動時間帯が多様な高齢者交通の増加が予想されている。

※パーソントリップ調査…人の移動について、目的、出発地・到着地、時間帯、交通手段等を把握する調査。トリップとは移動の単位で、1つの目的を達成するための移動や、交通手段が変わるごとにカウントされます。

■2-2-1-1 年齢別トリップ割合の変化



■2-2-1-2 目的構成の変化



○高齢者の活動を保つために交通手段の確保は不可欠である。

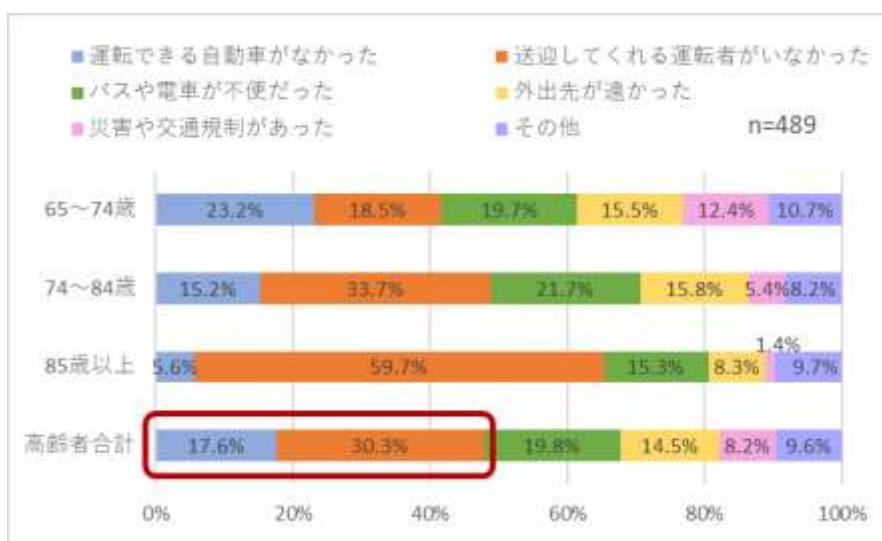
○移動が困難な75歳以上の高齢者は、15年後にH27の3倍程度に増加する見込み。

高齢者の自動車利用の増加により、身近な生活道路における出会い頭事故の増加が懸念される。高齢者の約30%が、移動手段が原因で外出を諦めた経験があり、その理由の約半数が自動車での移動に関することから、高齢者において自動車への依存が強いことが伺える。自動車の代替手段となり得る公共交通が不便で、小山町のような中山間地等に居住する高齢者は現状の約3倍になることが見込まれるなど、移動が困難な高齢者の増加が懸念される。

■2-2-1-3 移動手段が原因で外出をあきらめた経験の有無



■2-2-1-4 移動手段が原因で外出をあきらめた理由



出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回) ※高齢世帯用

3. コミュニティバスの現状

(1) 平成 26 年 10 月～令和 2 年 3 月

○中高生利用者の減少により、平成 28 年度から令和元年度のバス利用者は少しずつ減少していた。

平成 26 年 10 月から、それまで無償で運行していた町営バスを廃止し、現在のコミュニティバスの自主運行「すばしり」「あしがら」「くわぎ」ルートの運行を開始した。平成 27 年 10 月からは、さらに実証実験として「循環コース (A～D)」「湯船・柳島コース」の運行を開始した。

■3-1-1-1 自主運行バス路線(3路線)

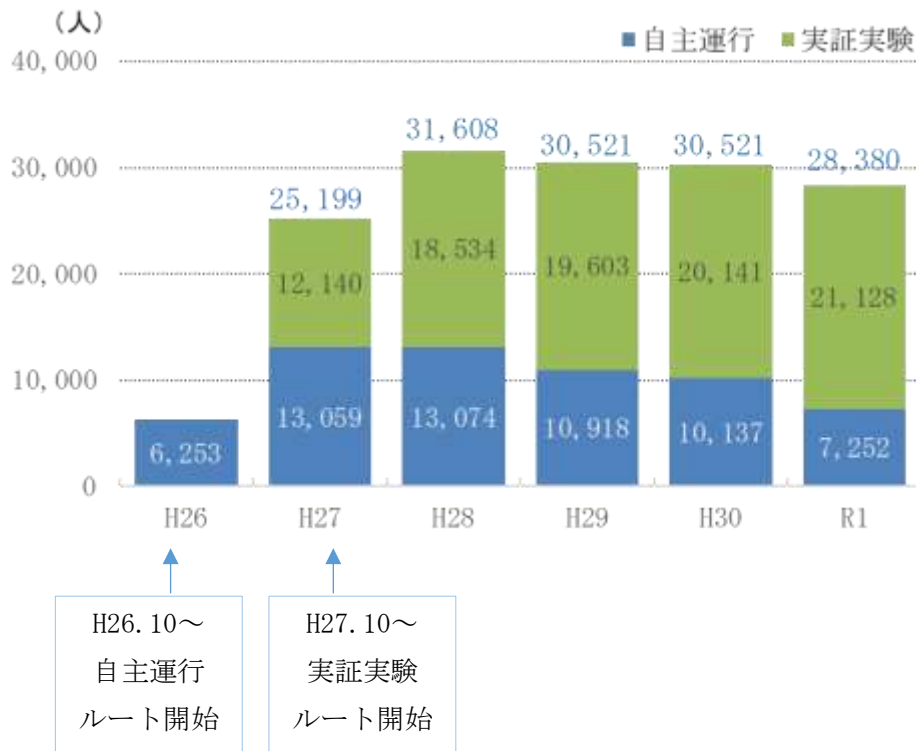


■3-1-1-2 実証実験バス路線(11路線)

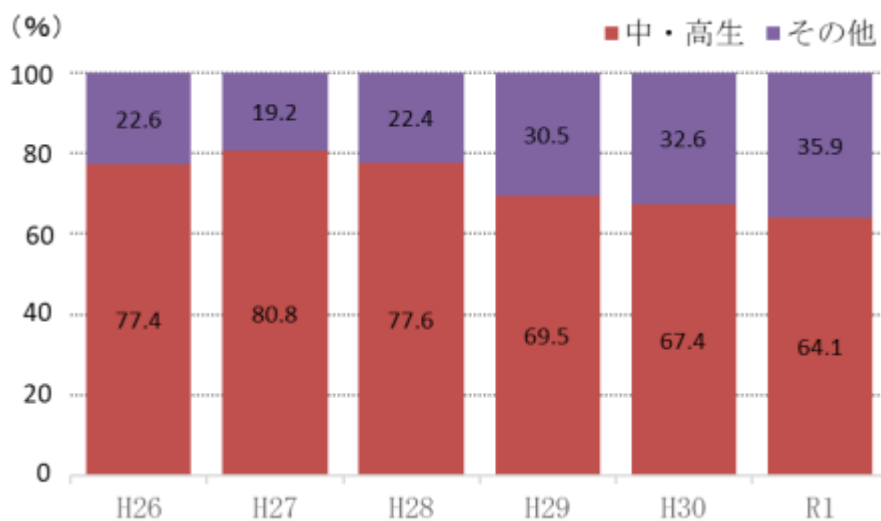


利用者数は平成 28 年度をピークに減少傾向であった。また、利用者の内訳をみるとおおむね 7 割が中・高生（小山中・小山高）となっており、利用者の大半が通学利用者であったが、その他（大人・小学生など）の利用が近年徐々に伸びていた。

■3-1-1-3 コミュニティバス利用実績

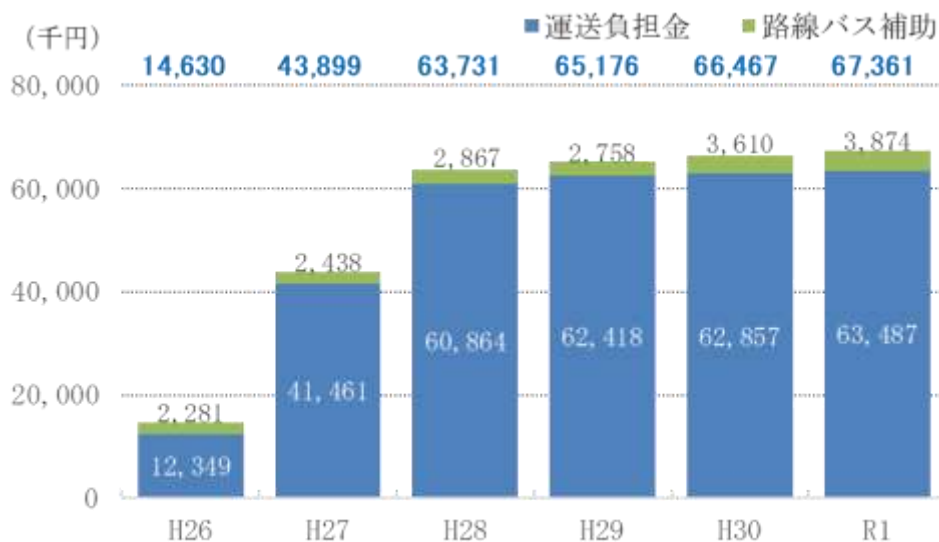


■3-1-1-4 コミュニティバス利用内訳



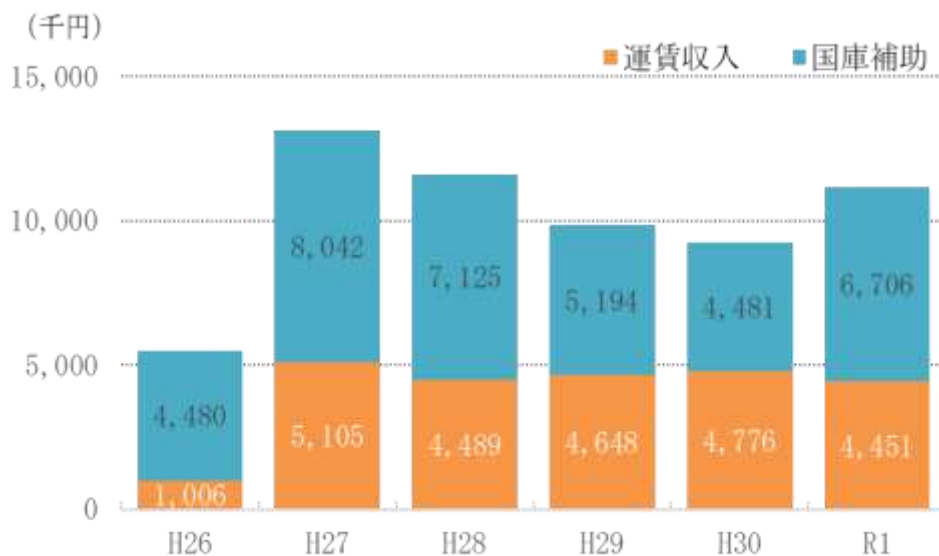
コミュニティバスの運送負担金（運送経費—運賃収入・国庫補助等）と、町内の路線バス維持に係る補助金の推移についてまとめると、平成28年以降、運送負担金はおおむね横ばいで推移していたが、路線バス補助は平成30年度より「小山霊園線（駿河小山駅～生涯学習センター～富士霊園）」が対象路線に加わったことにより、増加傾向にあった。

■3-1-1-5 コミュニティバス等の経費



運賃収入はほぼ横ばいに推移している。国庫補助（フィーダー）については年によりバラつきがみられるが、いずれにせよ運賃収入や補助金では到底まかなえないため、毎年約7,000万円を町が負担することで維持されている。

■3-1-1-6 コミュニティバスの収入



(2) 令和2年4月～

○通学時間の運行の充実、デマンドバスの導入により、R2から新たに運行スタート。コロナ禍ではあるが、利用者は徐々に増加しつつある。

平成30年度・令和元年度にわたり、コミュニティバス全体の大幅な見直しを行い、令和2年4月から、新しいコミュニティバスの運行が開始されている。大きな変更点としては、利用からの予約に応じて運行する「デマンドバス」の導入と、朝・夕方の通学利用が多い時間帯には定時運行バスを残し、学校の登下校の時間に運行ダイヤを合わせたことが挙げられる。

■3-2-1-1 デマンドバス運行範囲



【デマンドバス運行範囲】

町内5地区（一部須走・御殿場市含む）

■3-2-1-2 須走・足柄路線図



【須走ルート（朝）】

紅富士台入口～生涯学習センター～小山高校

【足柄ルート（朝）】

向桑木～足柄駅～小山中学校

小山中学校～足柄駅～小山高校

■3-2-1-3 須走・足柄・明倫(夕方)路線図



【須走ルート (夕方)】

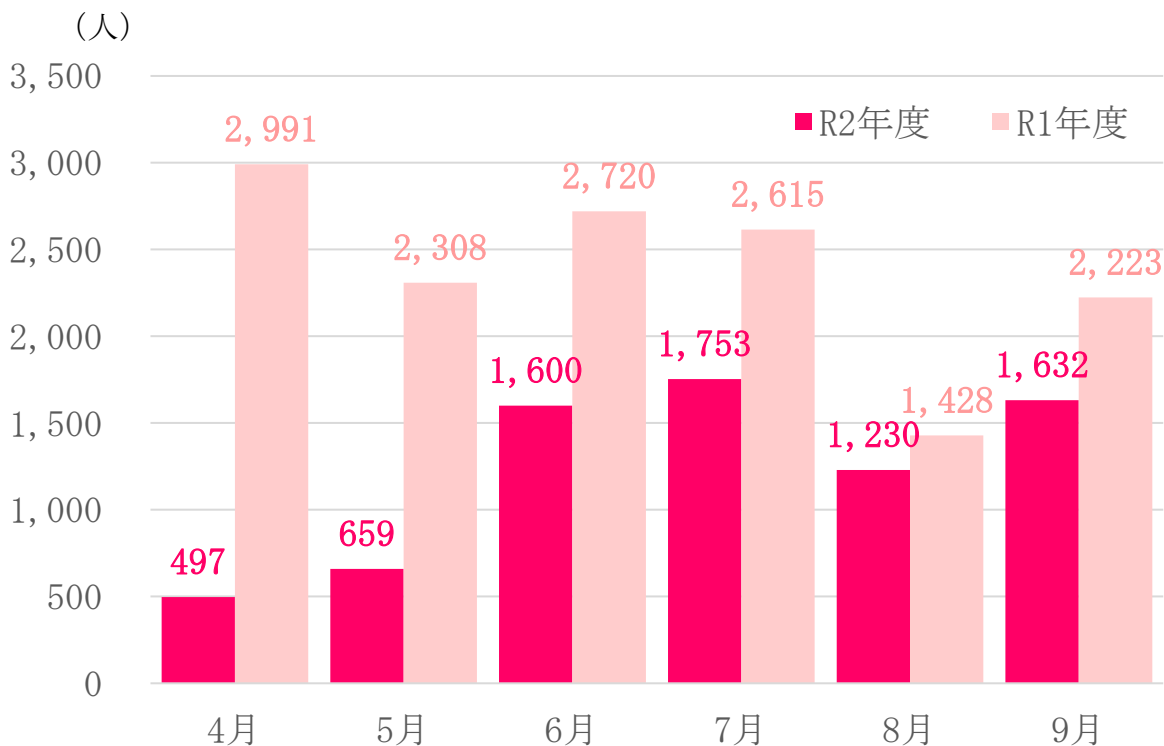
小山高校～生涯学習センター～紅富士台入口

【足柄ルート (夕方)】

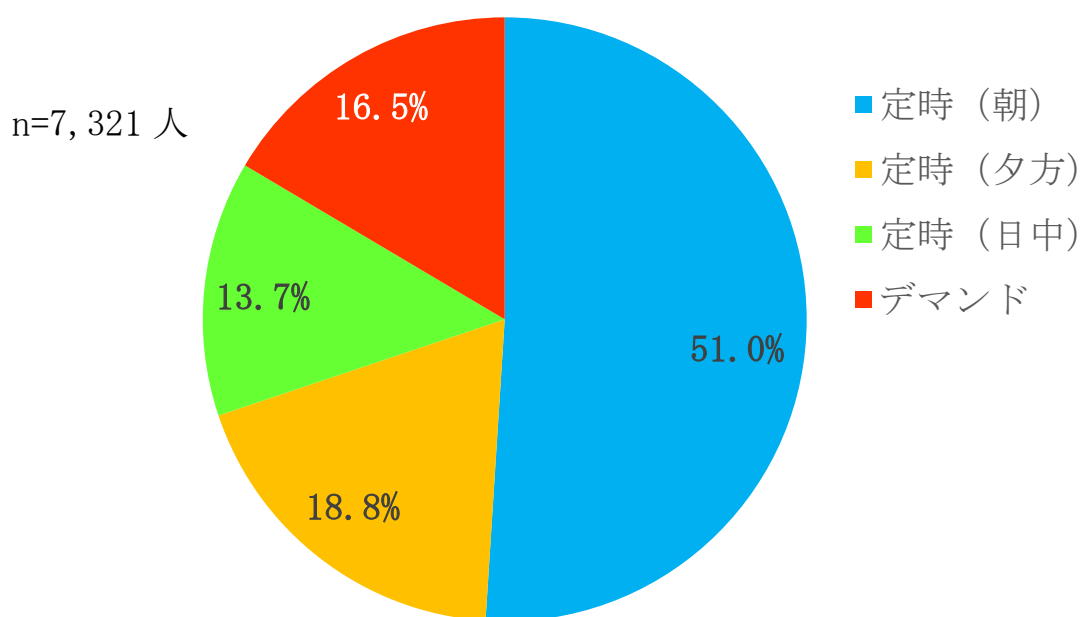
小山中学校～足柄駅～向桑木、

小山高校～足柄駅～小山町健康福祉会館～小山役場前

■3-2-1-4 コミュニティバス利用者数推移(令和2年4月～9月※以降全て同期間の実績)

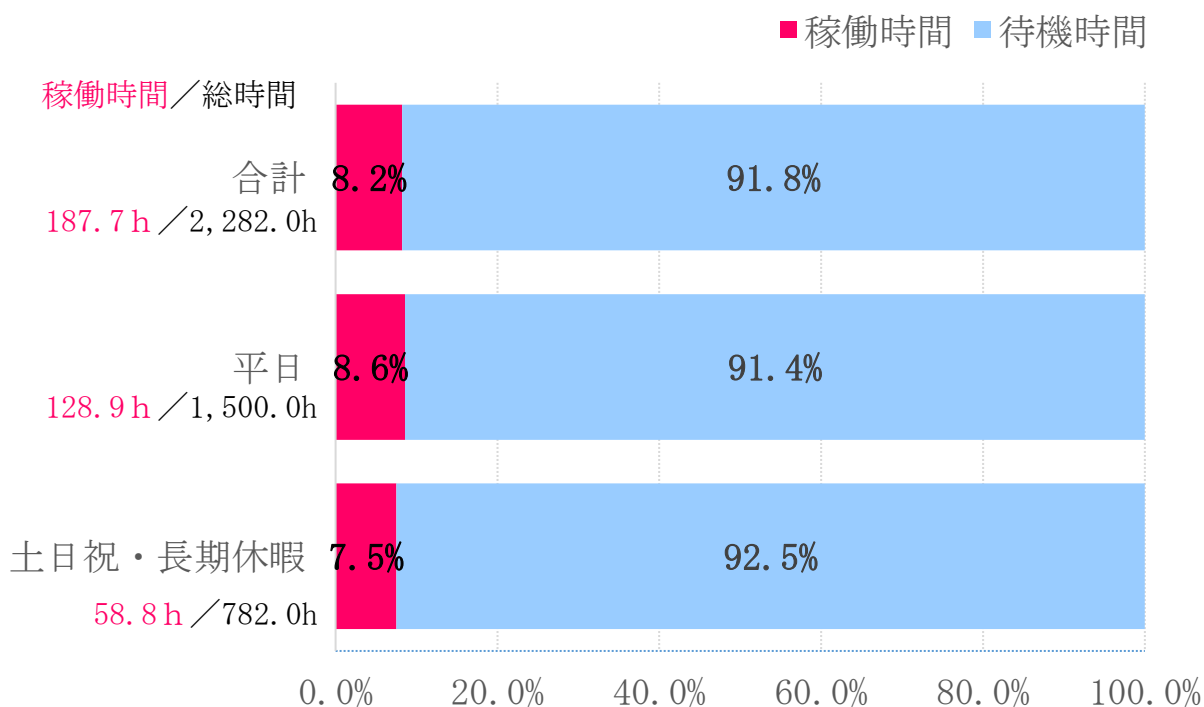


■3-2-1-5 コミュニティバス利用者内訳



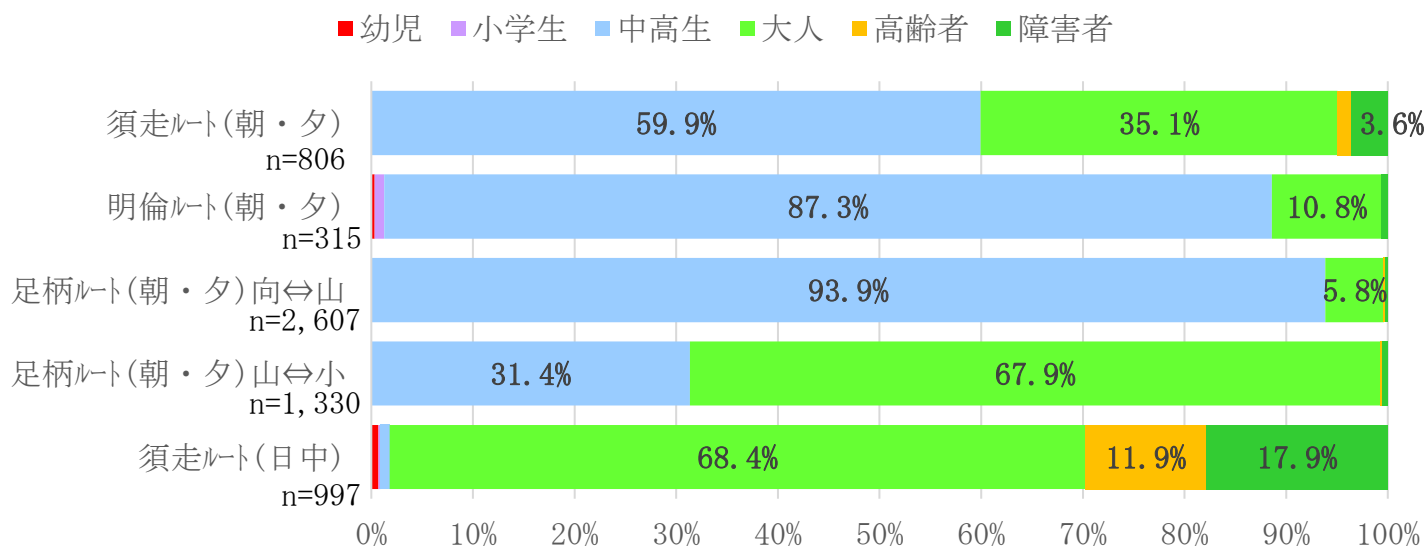
新型コロナウイルスの影響による臨時休校やイベント・会議等の中止、外出自粛要請等の影響により利用が伸び悩んでいるが、徐々に増加傾向にある。利用者の主力は、朝・夕方の通学利用となっている。

■3-2-1-6 デマンドバス稼働率



予約件数・登録者数等は徐々に伸びているが、稼働率でみると1割を下回る厳しい状況にあり、利用者に向けてPR・周知を強化するとともに、利用者を増やす（利便性を高める）施策や、運行の効率化（台数削減・時間短縮など）といった対応が必要になってくる。1人あたりの予約回数が8回以上となっており、一度利用すると複数回利用する傾向がみられるため、いかに1回目の利用をしてもらうかが重要となる。

■3-2-1-7 定時運行バス属性別構成比



朝の便は利用が多いものの、夕方の便が同程度利用されていない。日中の便については、ある程度利用があるものの、1便あたりでみると平均して1人未満という状況。定時運行バスについて、定期的の実績を確認し、運行時間や運用方法等の見直しを続けることが必要と考えられる。

■3-2-1-8 コミュニティバス運送負担金見込

単位：千円

	a. R1 年度 (実績)	b. R2 年度 (見込)	c. 差異 (b - a)	備考
支出 初期費用	0	6,727	+6,727	バス停、システム導入等
運行費用	69,413	79,807	+10,394	運送経費、システム利用料等
収入 運賃等	4,451	2,323	▲2,128	運賃、回数券、定期券等
国庫補助	6,706	4,539	▲2,167	フィーダー
運送負担金 (税込)	63,487	87,639	+24,152	

運送負担額について昨年度と比較すると、約 2,400 万円の増加となっている。新しい運行形態に係る初期費用（バス停の新設、デマンドシステムの初期設定、車載器の整備など）と運行費用（デマンドシステム利用、オペレーター利用、車両リースなど）の増加に加え、運賃収入の伸び悩み等が主な要因となっている。利便性向上を図るための費用増であったが、このままの状況が続くと町の負担が増え続ける可能性が懸念される。運行の効率化とともに、利用実態に合わせた運送負担金の在り方・妥当性について検討する必要がある。

(3) 補助対象系統



位置づけ	系統	役割	確保・維持策
地域内幹線	駿河小山線（赤系統）	駿河小山駅を拠点として御殿場市の拠点と連絡する	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、交通事業者と協議の上、安定的な運行を確保する。
	河口湖線（赤系統）	須走地区から山梨県富士河口湖町及び御殿場市の拠点と連絡する	
支線	須走ルート（朝・夕） （青系統）	町内地域を運行し、軸となる幹線や駅、公共施設に接続する	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、交通事業者と協議し、持続可能な運行を確保する。
	足柄ルート（夕） （緑系統）		

地域内幹線の駿河小山線は、駿河小山駅と御殿場駅を結び、通勤・通学、買物や通院等の日常生活に必要な交通手段としての役割を担っている。また、河口湖線は、御殿場駅と山梨県富士河口湖町を結ぶ路線であり、通勤・通学、買物や通院等の日常生活に必要な交通手段に加え、富士山周辺の観光を目的とした移動を担っている。

両系統共に、各市町の拠点を結ぶ路線となっており、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な路線となっている。一方で事業者の運営努力のみでは路線維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要がある。

支線系統の須走ルートは町内の東西、足柄ルートは南北に伸びており、公共施設や学校、病院等の生活必需施設を連絡する路線で地域の移動手段としての役割を担っており、須走ルートでは駿河小山線「佐野川」、河口湖線「須走浅間神社」と、足柄ルートでは駿河小山線「小山町健康福祉会館」「小山役場前」と接続することで広域移動を可能とし、地域内幹線系統を補完する欠かせない路線であるが、自治体の運営動力のみでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要がある。

○補助系統に係る事業及び実施主体

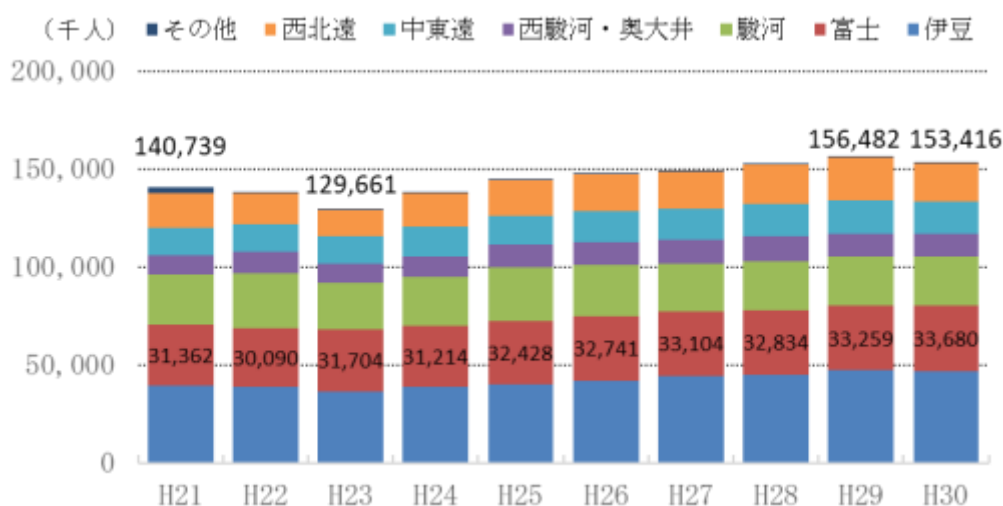
系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	事業主体	補助事業の活用
駿河小山線	御殿場駅	小山町健康福祉会館	駿河小山駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ(株)	幹線補助
河口湖線		須走浅間神社	富士山駅	4条乗合			
須走ルート	紅富士台入口	須走浅間神社	小山高校	4条乗合		小山町(運行は富士急モビリティ(株))	フィーダー補助
足柄ルート	小山高校	小山町健康福祉会館	小山役場前	4条乗合			

4. 観光交流客数の現状

○富士地区（富士宮市・富士市・御殿場市・裾野市・長泉町・小山町）の観光客数は増えているが小山町は横這い・減少傾向にある。

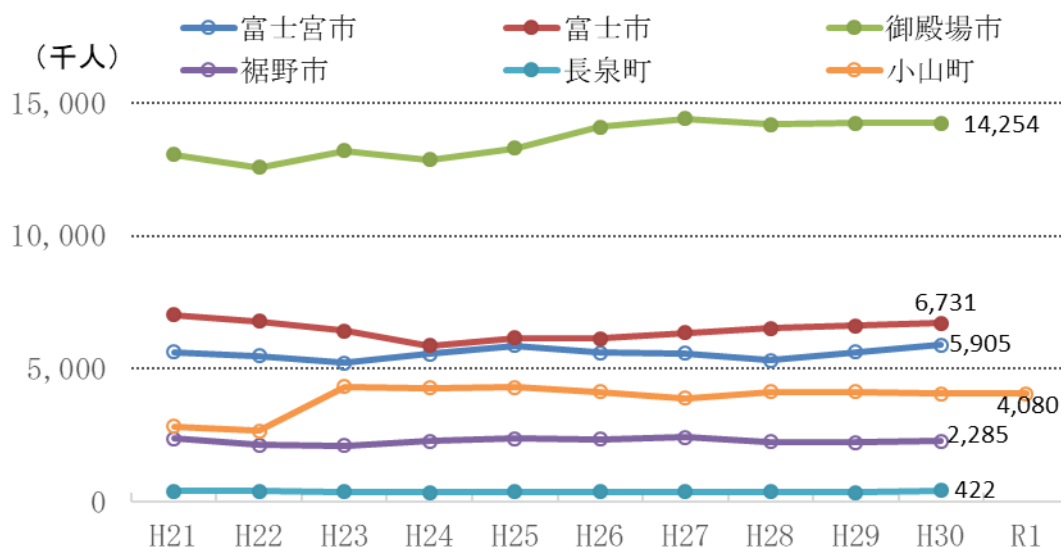
静岡県全体として、観光交流客数は平成 23 年度以降増加傾向にあったが、平成 30 年度は減少傾向となった。ただ、小山町が属する富士地区としては、引き続き増加傾向にある。富士地区の観光交流客数をみると、全体の半数近くを御殿場市が占めており、これは御殿場プレミアムアウトレットの影響と思われる。小山町は平成 23 年度の約 433 万人をピークに減少傾向にあり、ここ数年は 400 万人強で推移している。しかし、コロナ禍により、令和 2 年度以降の大幅な減少が予測されている。

■4-1-1-1 地域別観光交流客数の推移(静岡県)



※静岡県観光交流の動向

■4-1-1-2 地域別観光交流客数の推移(富士地区)

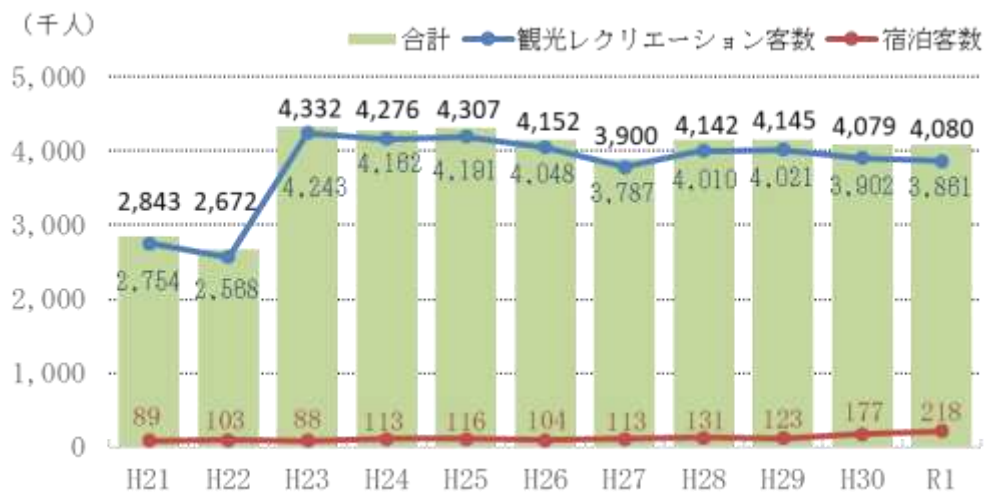


※静岡県観光交流の動向

○近年の宿泊施設開設により、町内の宿泊客数は徐々に増えている。

小山町の観光交流客数の内訳をみると、観光レクリエーション客数は緩やかな減少傾向にあるが、宿泊客数は増加傾向にある。これは、静岡県”ふじのくに”のフロンティアを拓く取組の一環として、ホテル誘致や都市計画法第34条の2号指定による研修所・保養所の宿泊施設化が進んでおり、宿泊施設の絶対数が増加していることが要因と考えられる。しかし、宿泊客数の多くはインバウンドが占めており、コロナ禍によって、令和2年度以降は急速に落ち込むことが予想される。
 ※平成22年度から平成23年度にかけて、観光レクリエーション客数が大幅に伸びているのは、道の駅すばしり開駅による影響と考えられる。

■4-1-1-3 観光交流客数の推移(小山町)



※静岡県観光交流の動向



平成30年12月足柄地区にオープンした「ホテルジャストワン富士小山」

5. 町内の公共交通の現状

本町における公共交通は、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバスが主たるものとなっている。鉄道は、JR御殿場線が町東部を南北に縦断し「駿河小山駅」「足柄駅」の2駅が町内に存在する。高速バスは、東名高速道路沿いにある「東名小山」「東名足柄」と、富士学校前の計3箇所のバス停がある。路線バスは富士急モビリティ（株）によって御殿場市と結ぶ路線を中心に形成されている。広域の移動手段としては、鉄道、高速バス、路線バスが担っており、町内の移動についてはコミュニティバスの定時運行バス、デマンドバスが担っている。



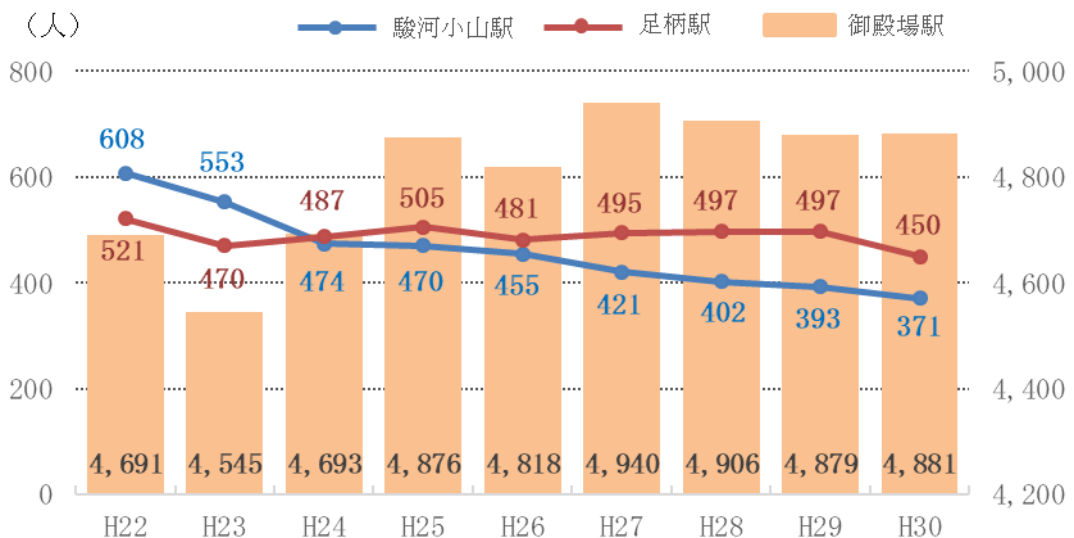
(1) 鉄道

○駿河小山駅、足柄駅の利用は減少傾向にあり、運行本数の減便が懸念される。

本町においては、J R 東海道線の国府津駅・沼津駅を結ぶ J R 御殿場線が通っており、「駿河小山駅」「足柄駅」が位置している。両駅とも無人駅で、一日の平均乗車人数は、駿河小山駅：371 人、足柄駅：450 人となっており、小山高校の通学利用が多い足柄駅の方がやや多くなっている。利用者数は年々減少傾向にあり、これは隣接する御殿場駅も同じ傾向。現在でも便数が多くないため増便を要望している状況であるが、このままの傾向が続くとさらに便数が減少することが懸念される。

駅	駿河小山駅		足柄駅		御殿場駅		
	方面	松田・国府津	御殿場・沼津	松田・国府津	御殿場・沼津	松田・国府津	御殿場・沼津
運行本数	平日	24 本 (特急1本)	27 本 (特急2本)	23 本	25 本	26 本 (特急3本)	35 本
	休日	26 本 (特急2本)	29 本 (特急3本)	24 本	26 本	28 本 (特急4本)	35 本
始発時刻		5:48	6:17	5:43	6:23	5:37	5:26
終発時刻		22:38	23:30	22:33	23:36	22:25	22:40
平成 30 年度 平均乗車人員		371 人/日 ※うち定期利用 254 人(68.5%)		450 人/日 ※うち定期利用 396 人(88.0%)		4,881 人/日 ※うち定期利用 2,851 人(58.4%)	

■5-1-1-1 JR 御殿場線 平均乗車人員推移



※東海旅客鉄道 (株) ホームページ、静岡県統計年鑑

(2) 高速バス

- 高速バスは、東京方面への利便性が高いため利用が多い。
- 新東名PAバス停の設置を協議中。更なる利用増加が期待される。

本町には、東名高速道路が通過しており、高速バス路線が利用できる。特に「東名足柄」については、東京・横浜方面に約 70 便運行しており、朝の早い時間帯には出張や通学（東名御殿場から小山高校の生徒が多く利用）の利用が多くなっている。便数は減るものの、西側（静岡・名古屋・箱根など）方面の便も充実しており、鉄道と同様に高速バスも広域の移動手段として活用されている。

また、令和 5 年度開通予定の新東名高速道路において、町内には（仮称）小山 PA が設置予定であるが、現在 PA 内に高速バスのバス停を設置するため、富士急行（株）、国、県等と連携しながら、設置計画書の作成・設置協議会開催の準備等を進めている。現時点の計画では、新東名高速道路開通の際には、最大 40 便が小山 PA のバス停で停車する予定であり、高速バスの利便性がさらに向上するものと期待される。

バス停	方面	運行本数		片道料金(大人, 円)	運行会社
		毎日	土休日		
東名足柄	東京駅	21	21	1,550	JR 東名ハイウェイバス
	新宿バス	28	30	1,550	小田急箱根
	横浜駅	8	8	1,570	小田急箱根、京浜急行
	羽田空港			1,880	
	静岡駅	7	7	1,520	JR 東名ハイウェイバス
	名古屋駅	9	9	4,110	
	御殿場駅	28	30	220	小田急箱根
	箱根桃源台	17	18	1,010	
東名小山	東京駅	6	6	1,500	JR 東名ハイウェイバス
	新宿バス	24	25	1,500	小田急箱根
	横浜駅	8	8	1,570	小田急箱根、京浜急行
	羽田空港			1,880	
	静岡駅	6	6	1,580	JR 東名ハイウェイバス
	名古屋駅	0	0	4,110	
	御殿場駅	21	22	260	小田急箱根
	箱根桃源台	17	18	1,020	
富士学校前	渋谷マークシティ	12	12	1,900	富士急行
	横浜駅	3	3	2,000	富士急行

※各社ホームページ（令和 2 年 9 月現在）

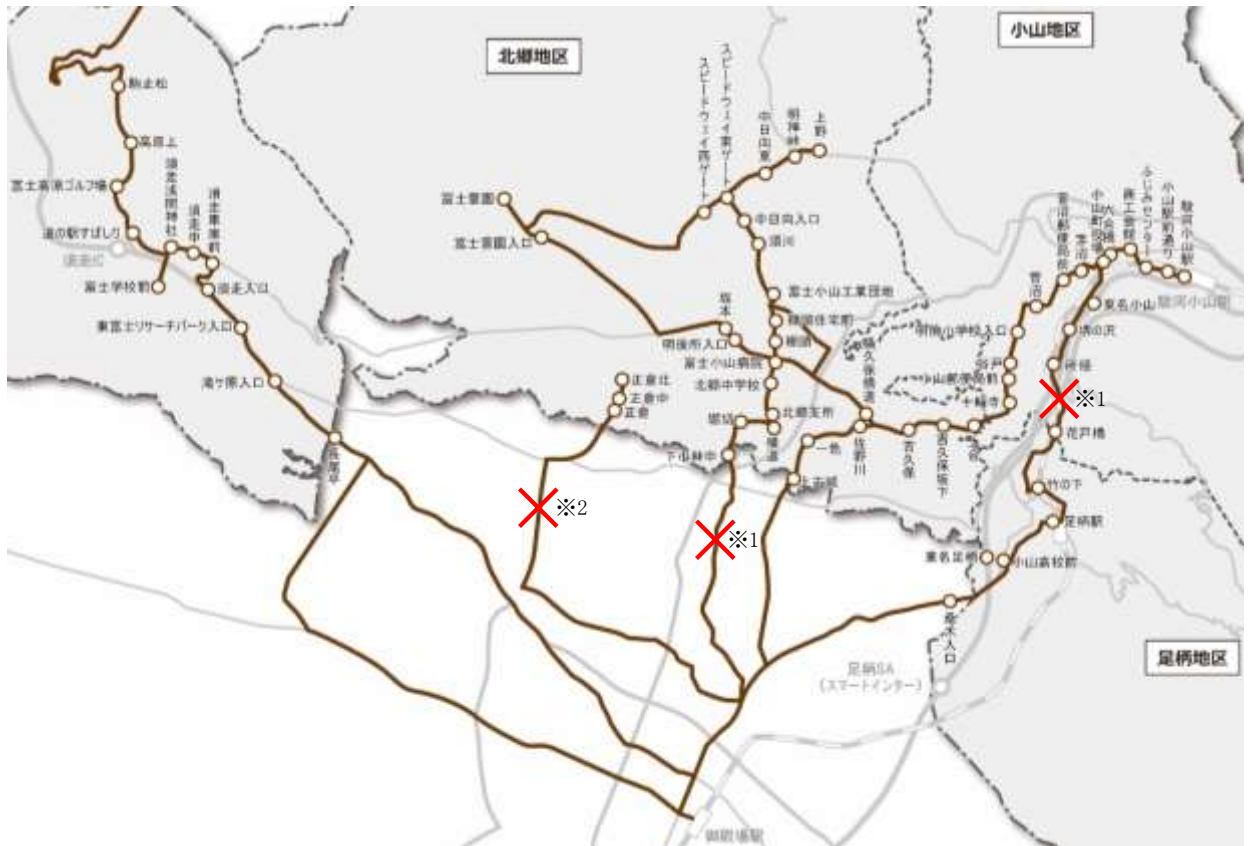
(3) 路線バス

- 路線バス利用の観光利用、霊園利用は増えているが、町民の足としての利用が減少している。
- 路線バスの欠損額は増加傾向。約 8,000 万円/年を富士急モビリティ(株)が負担している。

現在、町内にかかる路線バスは6路線あり、そのうち「河口湖線」「駿河小山線」は地域間幹線系統として運行本数も多い。地域間幹線系統を含む路線バスは比較的近距离の移動手段として、主に御殿場市内と町内を結ぶ役割を担っており、町民の生活の足として欠かせない存在である。

利用者数の推移をみると、全体としては増加傾向にあるものの、主な要因は河口湖線の観光利用や富士霊園線の施設利用となっており、比較的住民の生活に根差した路線（駿河小山線など）は減少傾向にある。

また、路線バスの欠損額もおおむね増加傾向にある。黒字の路線は無く、全ての路線が赤字であり、合計すると約 8,000 万円の赤字を富士急モビリティ(株)が負担することで路線が維持されているのが現状である。さらに、コロナ禍によって、今後の利用者減、赤字額拡大が見込まれており、状況はより深刻になりつつある。



※1 中日向線（高根支所経由）、小山高校線（所領・足柄駅経由）は退出済み。

※2 正倉線は令和3年4月以降の退出が予定されている。

(4) その他

○鉄道、バス（高速・路線）以外にも、様々な目的を持った移動手段が存在している。

① タクシー

本町では、JR 御殿場線・駿河小山駅周辺にタクシー待機所があったが、平成 22 年の法人事務所廃止に伴い、町内にタクシー事業者が不在という状況になった。現在は、町内の一部の工業団地にある事業者が、従業員の通勤の足としてタクシーを利用している。そのため、駿河小山駅には平日であれば 1～2 台タクシーがみられるようになった。

町民が利用しやすい状況にはなったが、大半のタクシーは御殿場駅周辺に常駐しているため、町民からすると「なかなかタクシーがつかまらない」「配車に時間がかかる」といった課題があり、またタクシー事業者としても町内に向かうまでに距離があるため負担が大きい（配車に時間がかかるが迎車料金は決まっている）という課題がある。

■5-4-1-1 御殿場市内にあるタクシー事業者 一覧

会社名	本社所在地	保有車両（台）				
		特大	大型	普通	福祉	UD
御殿場タクシー（株）	御殿場市	1		32		
こだまタクシー（株）	御殿場市			12		
光タクシー（株）	御殿場市			17		
箱根登山ハイヤー（株）	神奈川県小田原市			10		
富士急静岡タクシー（株）	三島市	4		84		15

※静岡県タクシー協会 HP（令和 2 年 3 月現在）

※福祉…車椅子専用車両・寝台車両、UD…ユニバーサルデザインタクシー

② 富士登山・ハイキングバス

本町では、富士登山や町内のハイキングコース利用者のための路線バスが運行している。富士登山バスはおおむね 5 月上旬～10 月末にかけて、JR 御殿場線・御殿場駅～須走口五合目（富士急モビリティ（株）運行）間を運行する便と、小田急新松田駅～須走口五合目（富士急湘南バス（株）運行）間を運行する便がある。また、ハイキングバスはおおむね 4 月下旬～11 月にかけて、駿河小山駅～明神峠間を運行している（町が富士急モビリティ（株）に運行を委託）。

③スクールバス

平成 27 年 10 月からコミュニティバスに統合しており、主に小山中学校・足柄小学校・明倫小学校の生徒が利用する時間帯に運行している。また、町内にある小山高校についても、須走方面・小山方面からの通学を想定したコミュニティバスを運行している。専用のスクールバスとしては、するがおやまこども園の送迎用のマイクロバス（町営（車両は町有、運転手を業務委託））のみが残っている。

④施設送迎バス

町内の病院では、富士小山病院・友成医院・東富士病院が送迎を行っている。基本的には運行ルート・運行時間は決まっているが、利用者の状況に応じて対応している（診察が終わり次第の送迎など）ところもある。また、御殿場市内の病院でも、町内で送迎バスを運行している病院が複数存在している（フジ虎ノ門整形外科病院、すずき整形外科クリニックなど）。

また、町内に 12 か所あるゴルフ場では、それぞれ利用者用の送迎バスを保有しており、主に駿河小山駅～各ゴルフ場間の送迎を行っている。

富士霊園は、J R 駿河小山駅と J R 御殿場駅、小田急新松田駅から、平日は無料（施設独自に運行）、土日祝日は有料（富士霊園線）で運行している。また、東京や横浜方面からの直通バスも運行している。

6. 新たな産業・観光拠点の創出について

本町では、静岡県が推し進める防災・減災と地域成長を両立させた魅力ある地域づくりを実現する「ふじのくにのフロンティアを拓く取組」において、町内8地区が「フロンティア推進区域」に指定されている。推進区域で取り組んでいる事業は、企業誘致、商業施設・ホテル誘致、宅地造成、駅前再開発等多岐にわたっており、町の将来像に大きく影響を与えるものとなっている。

特に、新たな産業拠点となる湯船原地区や、観光交流拠点となる小山PA周辺地区、足柄SA周辺地区では、来訪者のみならず多数の雇用創出による通勤手段の確保が課題となる。既存事業所の意向も含めた町内就業者増大に伴う公共交通網の見直しが求められている。

ここでは、主だったものとして①～③のフロンティア推進事業について紹介する。



(1) 湯船原地区

○工業団地の整備を軸とした産業拠点の創出により、新たな人・物の流れと雇用を生み出すことが期待されている。

湯船原地区は、工業団地の整備や太陽光発電事業、木質バイオマス発電事業、施設園芸事業（アメーラトマト）など、大きく6つのエリアに分け、多岐にわたる事業を展開している。また、国道246号の視距改良事業に合わせ、国道246号から湯船原地区につながるアクセス道の整備も行っている。隣接地には新東名高速道路の小山PA・SICの設置も計画されており、将来的には多くの企業が湯船原地区に集まり、町の新たな産業・物流等の拠点となり、多くの雇用を生み、定住人口拡大に寄与するものと期待している。



▲木質バイオマス発電
「森の金太郎発電所」



▼食品加工生産エリア
「富士山麓フロンティアパーク小山」

(2) 小山PA周辺地区

○小山PAを中心とした新たな観光拠点「(仮称)モータースポーツヴィレッジ」の開発による周辺地域の活性化が期待されている。

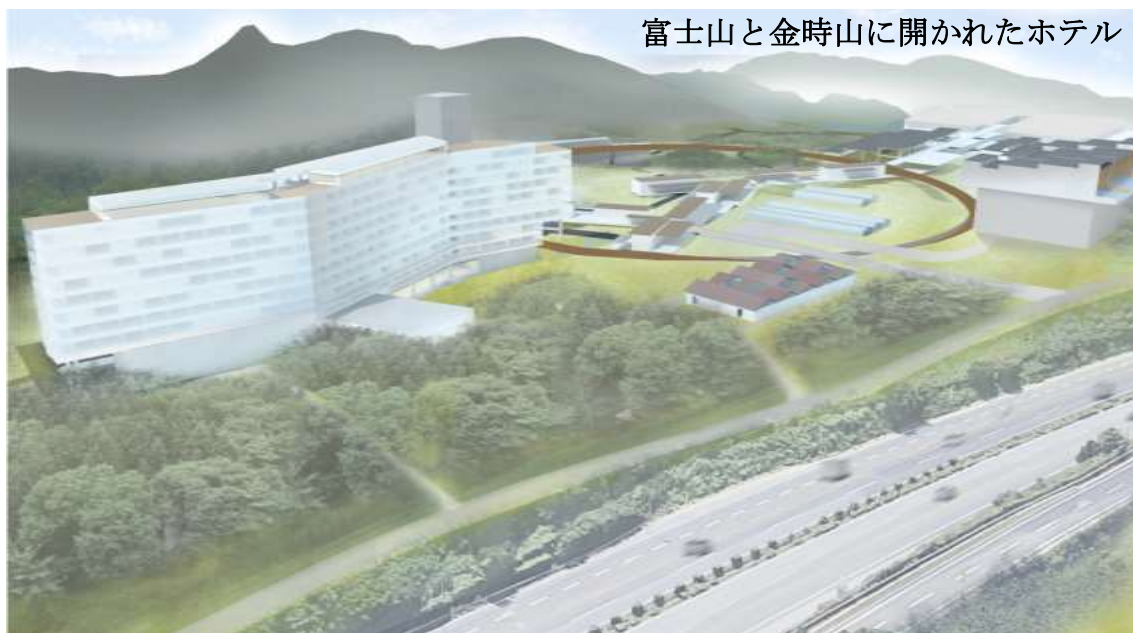
小山PA周辺地区は、新東名高速道路開通に合わせて設置される(仮称)小山パーキングエリア(SICも設置)の周辺において、モータースポーツの聖地である「富士スピードウェイ」との連携を強化し、モータースポーツ関連産業の集積を行い、地域の観光資源を活かした観光拠点「(仮称)モータースポーツヴィレッジ」建設に向けた調整が進められている。



(3) 足柄 SA 周辺地区

○足柄SAを中心とした複合観光施設「ふじのくにアクアイグニス小山」の開発により、周辺施設（御殿場プレミアムアウトレット等）との相乗効果が期待されている。

足柄SA周辺地区は、足柄SA・S I Cの整備（平成31年3月開通）によって生み出される新たな人・物の流れを活用し、観光交流拠点施設の整備を図るエリアとして、産直市場、レストラン、温泉、ホテル等を有した複合観光施設「ふじのくにアクアイグニス小山」の建設が予定されており、「(仮称) モータースポーツヴィレッジ」とともに町内の観光交流人口拡大に大きく寄与するものと期待している。

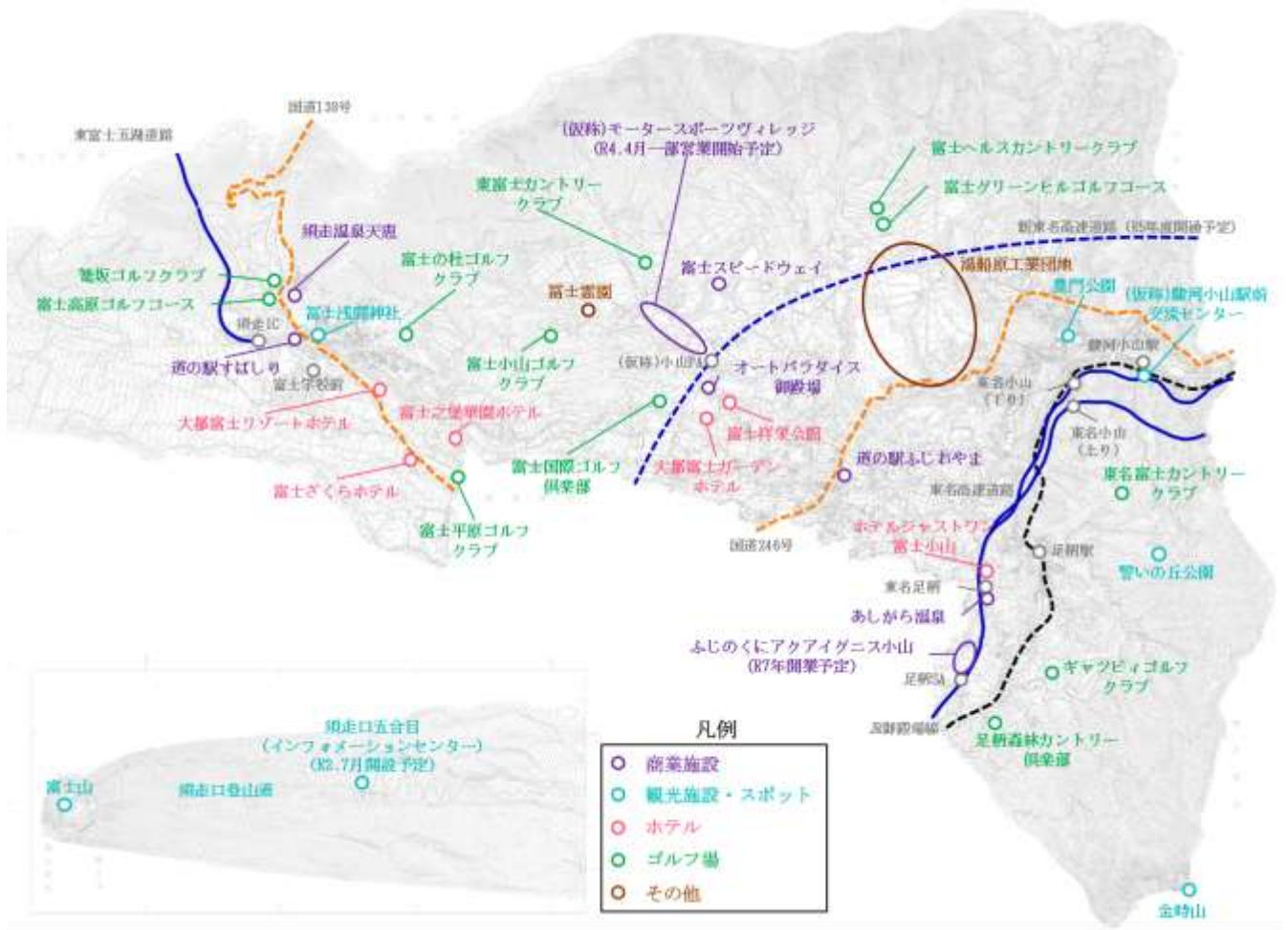


足柄SA・S I C

7. 町内の主要な施設等について

○集客力を持つ施設が点在する中、各施設同士や交通結節点（駅、高速バスのバス停など）を結び移動手段の確立は重要である。

本町は富士登山、富士スピードウェイ、富士霊園、ゴルフ場、道の駅など、多くの集客施設等を有している。それらに加え、足柄駅舎（足柄駅交流センター）、豊門公園、（仮称）駿河小山駅前交流センター、誓いの丘公園など、新たな施設の設置や既存施設の改修も進んでいる。今後はふじのくにアクアイグニス小山、（仮称）モータースポーツヴィレッジ、インフォメーションセンター（須走口五合目）の新設が予定されている。また、ホテル誘致や都市計画法第34条第2号指定による研修所・保養所の宿泊施設への転換も進んでいる。観光客や出張客等の受け皿となる施設の整備が着実に進んでいる状況にあり、これら施設等を結ぶ公共交通網の充実は今後の町の活性化にとって重要な役割を担うものと考えられる。



豊門公園（西洋館）



足柄駅交流センター



8. 新しいモビリティサービスについて

〇公共交通を取り巻く環境は技術的にも大きな変革期を迎えており、新しいサービスや技術が現在の課題解決の糸口となる可能性を秘めている。

近年、公共交通の分野ではICTの発展により、様々な新しい概念やサービスが生まれている。どれも容易に導入できるようなものではなく、また小山町向きのものとは限らないが、今後の公共交通の在り方を考える上で視野に入れておくべき内容であると考えている。ここでは代表的なものを整理する。

(1) MaaS (マース)

Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス) の略。新しい考え方のため、定義に定まっていないが、一般的には「あらゆる交通手段を統合し、ワンストップで予約・決済・利用できるようにする概念」を指している。電車やバスなどの公共交通機関をはじめ、タクシーやライドシェア、レンタサイクル、飛行機、船など、各移動サービスの予約や決済などが1つのプラットフォーム(アプリなど)で行うことができるようになる。MaaSは、サービスへの統合の程度に応じて5段階にレベル分けがされている(スウェーデンのチャルマース大学の研究者が定義)。

レベル0	統合なし それぞれの移動主体が独立したままサービスを提供する。
レベル1	情報の統合(複数モードの交通提案、価格情報 料金や時間、距離など各移動主体に関する様々な情報が同一プラットフォーム上で提供される。乗換案内サービス(Yahoo乗換案内など)など。
レベル2	予約、決済の統合(1トリップの検索、予約、支払) 同一プラットフォーム上で交通案内から発券や予約、支払いまでを行うことが可能になる。目的地までの様々な移動手段を一括で比較ができ、複数の移動手段を組み合わせた予約や決済などができるようになる。
レベル3	サービス提供の統合(公共交通に加えてレンタカー等の統合) プラットフォーム上において、各移動サービスを1つの運営主体が提供しているかのようにサービスを受けることができるようになる。事業者間での提携が進み、例えば月額料金で移動サービスが乗り放題になるプラットフォームなどが考えられる。
レベル4	政策の統合(データ分析による政策) 国や自治体、事業者が、都市計画や政策レベルで交通の在り方について協調していく。国家プロジェクトの形で推進される最終形態。例えば、渋滞が慢性化している都市部においては、自家用車を減少させ、効率よく大勢の人が移動できる交通体系を確立させるため、乗り換え場の設置などインフラ面の整備を含め国策、施策として進めていく。

日本国内においては現在 MaaS レベル 1 の段階にあり、時刻表やルートなどの情報のみが統合されている状況であるが、MaaS レベル 2 以上のサービスについても、民間事業者を中心に実証実験が始まっている。世界的には、フィンランドの MaaS Global 社が手掛ける「Whim (ウィム)」が MaaS レベル 3 を実現したプラットフォームとして有名。

大きな方向性としては、公共交通を組み合わせることで、自家用車と同等もしくはそれ以上の利便性を生み出し、これまで自家用車にかけていた経費を、公共交通にシフトさせるようになっている。導入効果としては、様々な公共交通手段があるものの、自動車保有率が高い地方都市（県内では静岡市、浜松市など）が効果が大きいとされている。

(2)カーシェアリング

カーシェアリングとは、1 台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態で、当初は仲間同士等で自然発生的に行われていたものが、組織的に運営されるようになったもの。大きく分けて 2 種類あり、企業が事業者として提供するサービスと、個人のマイカーオーナーとシェアするサービスがある。代表的なものとしては、タイムズカープラス、d カーシェア、Anyca (エニカ) などがある。

(3)シェアサイクル

シェアサイクルとは、他の人と自転車をシェア（共有）し、好きなタイミング、好きな場所で、好きな時間利用するための仕組みを指す。利用者は、好きなポート（自転車の貸出拠点、ステーションとも呼ばれる）で自転車を借りることができ、好きなポートで返却できる。また、I C カードやスマートフォンだけで利用することが可能で、24 時間いつでも利用できる場合が多い。

(4)その他

キャッシュレス決済については、PayPay や LINE Pay、d 払いといった QR コード決済の普及が急速に進んでおり、導入・維持コストの高い交通系 I C カードに代わって、公共交通の決済手段として活用できる可能性が広がっている。また、目新しいサービスではないが、バスロケーションシステム（GPS 等を活用してバスの現在地を利用者に知らせる等、バス運行を円滑に行う仕組み）を活用した情報提供は、的確な運行情報を提供することで利用者の不安解消につながり、利用促進策の 1 つになると考えられる。

9. 町民アンケート等による評価・意見

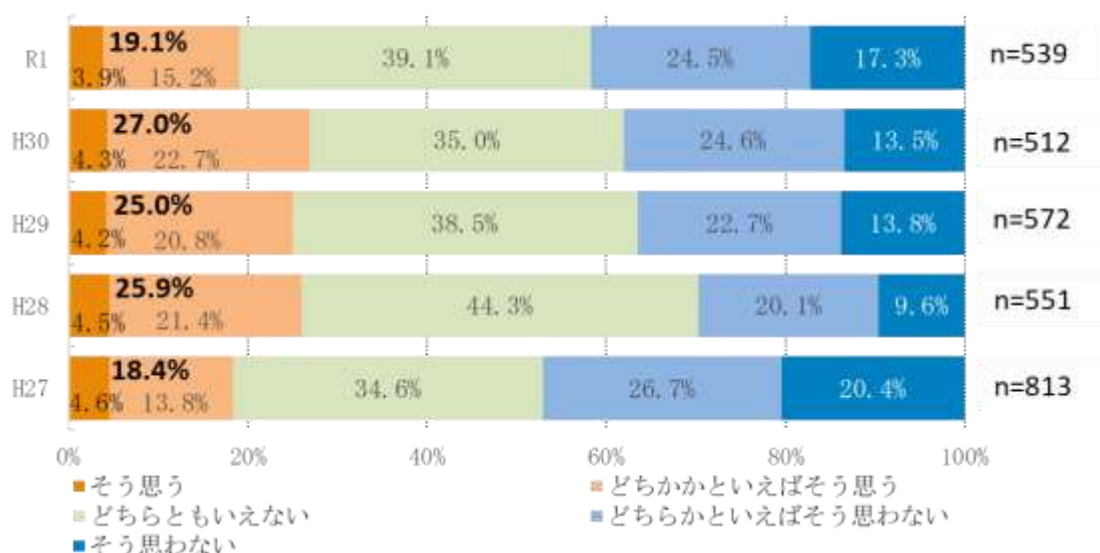
(1) 町民アンケート

○公共交通への満足度は低調。利便性向上を模索することも重要だが、公共交通の利用方法や運賃といった基本的な情報の周知徹底も重要である。

公共交通に対する町民の評価は厳しく、令和元年度の町民アンケートの結果では、公共交通における町民満足度は19.1%となり、過去5年間をみても最低水準で、町の施策全体の中でワースト2位であった。

※満足度とは、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」という問いに対し「そう思う」「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合を指している。

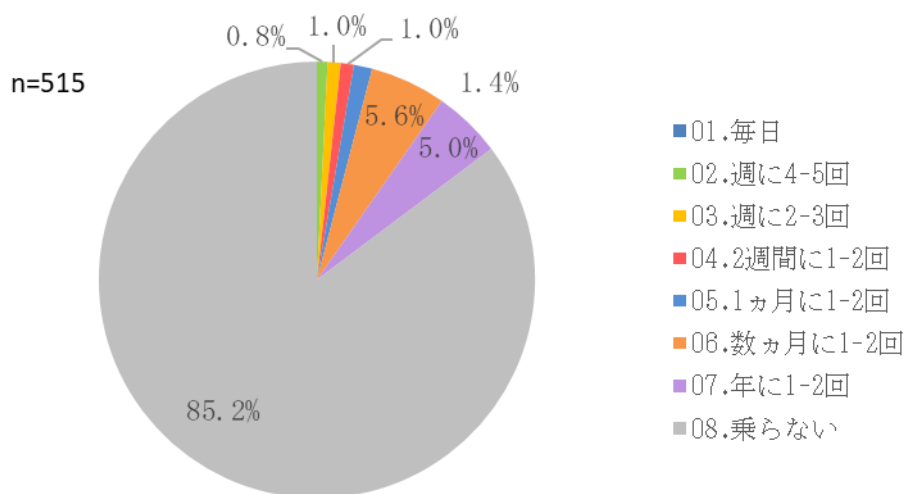
■9-1-1-1 公共交通満足度 推移



地区別・年代別の満足度をみると、地区では成美地区が最も高く、次いで北郷地区、明倫地区となっている。年代では30代が最も高く、次いで70代、50代となっている。いずれにせよ、満足度が高い状態とはいえ、町民からは公共交通に対して十分な施策がなされていないという評価となっている。

さらに平成30年度の町民アンケートにて、町内を運行するバスの利用実態について掘り下げた調査を行った。

■9-1-1-2 町内を運行するバスの利用頻度について



ここではバス利用に絞った聞き方をしたこともあるが、利用者は全体で2割未満ということが分かった。バス利用の理由は「移動手段がないから」が最多で、次いで「行き先に駐車場が無い」となっている。また、その他として「酒席のため」といった自家用車が利用できない理由からバスを利用するという意見も多くあった。バス利用に関して不便に感じることは「便数が少ない」が最も多く、次いで「運賃が高い」となった。バスを利用しない理由は、約9割の方が「自分で移動できるから」と回答した他、「乗りたい時間にバスが無い」という回答も多かった。町内のバスについて知っていることとして、コミュニティバスの存在自体についてはある程度認知されているものの、その他のサービスについては認知度が低い状況であった。あると良いと思う公共交通施策は約5割の方が「免許返納者に対するケア」を挙げており、「通学・通勤時間帯のバス・タクシーの充実、定期券の助成」といった意見も多かった。

満足度が低いことから伺えるが、町民の意見・要望は多岐にわたっており、1つ1つは細かい内容ではあるものの、これらを少しずつ解決していくことがきめ細かく利用しやすい公共交通につながり、時間がかかっても満足度の向上に寄与するのではないかと推測される。また、そもそもの認知度の低さも伺えるため、公共交通自体のPRも重要と考える。

(2) シニアクラブ・学校へのヒアリング

○利用者の目的やニーズにより、公共交通に求めるものは千差万別。常に変化する状況を見据えた、きめ細かい対応が必要である。

令和2年4月1日からコミュニティバスを大幅にリニューアルを行った。リニューアルに当たりコミュニティバスの主要な利用者である高齢者と学校に対し、平成30年度・令和元年度にかけて、コミュニティバスに対する意見や要望等を伺うためヒアリングを行った。

① シニアクラブ（町内21のシニアクラブに意見聴取を実施（延べ約430人））

【主な意見】

- ・小山町総合文化会館、小山町健康福祉会館の利用が多い。この2施設はよく会議やイベントが開かれており、おおむね9:00~9:30、13:00~13:30に始まることが多いため、その時間に着く便が欲しい。帰りも12:00頃、16:00頃に欲しい。
- ・パークゴルフ場の利用が多い。8:00~9:00頃に着いて、16:00頃に帰る便が欲しい。
- ・自宅までの送迎は不要。近くまで歩いて行ける。歩いた方が健康の為によい。公民館やスーパーなど、分かりやすい箇所にバス停があるとよい。
- ・料金が安い。富士急行（株）の路線バスと重なっている箇所について、距離によっては路線バスの方が安いため、コミュニティバスが高く感じる。
- ・バスが大きすぎる。小さくした方がよい。
- ・定時定路線型の運行は、利用者が少ないので人口の少ない小山町に向かない。もし、定時定路線型で利用を促進するのであれば、最低でも15~30分に1本くらいバスが運行していないと乗らない。
- ・路線バスか、コミュニティバスか、見分けがつかず、分かりづらい。
- ・コミュニティバスのパンフレットが見づらく、分かりづらい。
- ・大規模なイベントがあった際の足の確保に困っている。コミュニティバスで対応できればよいが、難しければ貸切バスなどで対応して欲しい。町の所有するバスの貸し出し回数を増やしてほしい。
- ・御殿場市方面に行って欲しい。富士病院、フジ虎ノ門整形外科病院、カインズホーム、マックスバリュなど。

【主な行き先（行きたい場所を含む）】

・町内

小山町総合文化会館、小山町健康福祉会館、駿河小山駅、足柄駅、パークゴルフ場（町営）、あしがら温泉（町営）、マックスバリュエクスプレス小山町店、ポテト小山店、富士小山病院、なかがわ医院 など。

- ・町外（御殿場市）
御殿場駅、富士病院、フジ虎ノ門整形外科病院、セルバ御殿場古沢店、カインズホーム、マックスバリュ など。

② 学校

◆小学校

- ・7：30頃の登校が多い。朝の時間は毎日同じ。
- ・下校は、15：00（5限）、16：00（6限）が多い。学年や曜日によって変わる。

◆中学校

- ・7：00～7：30の登校が多い。部活動の朝練習の子は7：00頃に登校。令和2年度以降は朝練習が無くなったため、7：30以降に登校する生徒が多い。
- ・部活の無い日の下校は、15：00～15：00（5限）、16：00～16：30（6限）が多い。部活の終わりは、季節によって異なるが16：30～17：30。
- ・小山中学校について、部活動の無い月曜日の完全下校は15：10（現在のバス発車時刻は15：00）。
- ・休日の部活動は、土曜の午前中が最も多いが、部活によって異なる。

◆小山高校

- ・7：00～8：20が登校時間。部活動の朝練習の子は7：00頃に登校。
- ・下校は、15：30～15：40（6限）、16：30～16：40（7限）。掃除の有無によって時間が異なる。部活動の終了は19：00。
- ・休日の部活動は、土曜の午前中が最も多いが、部活によって異なる。
- ・中学生及びその保護者に対して学校説明会を行うと、必ず“通学方法”についての問い合わせがある。現状では、御殿場方面からの路線バス（小山高校線）の本数が少ないことが心配事になっており、増便してもらえると助かる。

シニアクラブ・各学校へのヒアリングから、高齢者については日中の移動需要が多く、学生と異なり行き先や利用する時間帯がバラバラであったため、運行ルートや運行ダイヤを絞り込むことは難しいことが分かった。また、学生は朝・夕方の利用が多く、時間帯はある程度固定されているため、定時定路線向きであったが、現状のコミュニティバスの運行ルート・運行ダイヤが学校の都合の良い時間になっていない（特に下校）ことが分かった。このような結果から、朝・夕方は、可能な限り学校の都合に合わせた運行ルート・ダイヤの定時定路線を運行し、日中は好きな時間に好きな場所へ、利用者の都合で移動できるようにデマンドバスを導入するに至った（地元の要望により、須走地区は日中の定時定路線を運行）。

まだまだ改善の余地は大いにあるものの、ヒアリングによって利用者のニーズに近づいたコミュニティバスとなった。今後も定期的なヒアリングを行い、利用しやすいコミュニティバスの在り方を目指していくものとする。

10. 現状・課題の整理

(1) 使いやすく分かりやすい公共交通へ

- ・町民の公共交通に対する満足度は非常に低く、またその不満に対する要望は多岐にわたっている。これは町民のライフステージや、町内の環境変化に伴い、常に流動的に変化するものと考えられる。
- ・学校の登下校の時間帯のように毎年度変化するものや、今以上に移動範囲を広げて欲しいという要望など、日々の状況に合わせて早い段階で効果検証、見直しをかけ、ブラッシュアップしながら取り組んでいけるような、フレキシブルな対応力が必要である。
- ・平成 26 年 10 月から現在の原型となるコミュニティバスの運行が始まっているが、残念ながらその具体的な内容についてはあまり認知が進んでおらず、分かりづらさから利用を控えるような動きにもつながっている状況がある。
- ・情勢に合わせて流動的に対応していくとともに、町内外に向けた情報発信を丁寧に行うことも必要である。
- ・コミュニティバスの利用実績をみると、利用者の大部分は学生が占めており、コミュニティバスの維持は、子ども達の安全確保、保護者の負担軽減など、子育て環境の向上に寄与するものである。
- ・学校との連携を密にし、季節や曜日で変わる日課に柔軟に対応するなど、引き続き重要視すべきと考える。
- ・コミュニティバスの維持費は年間で 7,000～8,000 万円程度かかっており、町民一人当たり換算すると 4,000 円～5,000 円となり、県内の他自治体と比べると非常に高い水準にある（県内他自治体は 1,000 円～3,000 円程度）。
- ・利便性を損なわないような運行の効率化を図り、コスト削減に努めるとともに、利用促進策を講じ運賃収入等を上げること、活用できる補助制度等は積極的に取り組んでいくことを進める。

(2) 様々な移動手段との相乗効果

- ・小山町は交通事業者の事務所は無いものの、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、ハイキングバス、タクシー等が運行しており、移動手段そのものは充実していると言えないまでも、それなりに存在している状態にあり、特に高速バスについては本数も多く、広域の移動には便利な手段となっている。現在計画の中の新東名高速道路・(仮称)小山PAへのバス停設置が実現すれば、さらに便数が増え利便性も高まる。

- ・一方で、公共交通の利用者は全体的に減少傾向にあり、路線バスは大きな赤字を事業者が負担することで維持されている。このままの傾向が続けば路線バスのみならず、鉄道、コミュニティバス等の便数削減が懸念される。
- ・公共交通は地域のインフラとして欠かせないものであるため、国・県・町の補助制度を活用しつつ、各移動手段の強みや役割を整理し、相互連携による相乗効果を図り、利用促進等を強化する必要がある。

(3) 公共交通とまちづくりの連携

- ・静岡県内の観光交流客数について、平成 23 年度以降ほぼ増加傾向となっており、富士地区についても御殿場市（主として御殿場プレミアムアウトレット）を中心に増加傾向にある。小山町については、観光交流客数全体は減少傾向にあるものの、近年誘致が進んでいるホテルのおかげで宿泊客数は増加傾向にある。しかし、コロナ禍による外出自粛や移動制限によって、今後、観光交流客数の大幅な落ち込みが予測される。
- ・一方で、GoTo キャンペーン等により、徐々にではあるが観光客が戻りつつある状況がある中で、町外から小山町及びその周辺に来る人にとって、その地域での移動手段（二次交通）としての鉄道、バス、タクシーは重要な役割を担うものである。
- ・町内では、今後新設を予定している新たな商業施設等もあり、訪れた観光客がいかにストレスなく町内を巡回し、地域経済の発展に寄与するかは重要な課題といえる。
- ・町の大きな動きとして「”ふじのくに”のフロンティアを拓く取組」があり、今後数年間のうちに大規模な工業団地が完成し、多くの雇用が生まれ、従業員の通勤や出張など、新しい人の流れができることが予想される。
- ・また、大規模な複合観光施設として「ふじのくにアクアイグニアス小山」「(仮称)モータースポーツヴィレッジ」の開業や、ホテル誘致、インフォメーションセンター整備（須走口五号目）など、多くの観光客・買い物客等が町内を訪れることも予想される。
- ・町内に様々な人の流れが生まれるに当たり、各施設の立地や、利用者の目的に沿った柔軟な移動手段が求められる。

(4) 時代・環境の変化に柔軟に対応する公共交通

- ・高齢化の進行により、当然のことながら高齢者全体の外出機会は増えていく。それに伴い、近年度々話題になる高齢ドライバーによる事故の懸念も増加する。
- ・一方で移動手段が原因で外出をあきらめている（自動車を持っていない、免許を返納している、送迎してくれる人がいない等）高齢者も増加している。そういった高齢者が期待を寄せるものが公共交通であり、公共交通の衰退の影響を

最も多く受けるのは高齢者である。

- 高齢者と定期的な接点を持ち、実態の把握や利用促進（イベント・乗り方教室など）等に努め、高齢者にとって利用しやすい、理解しやすい公共交通の在り方を検討し、利用者が増えることで公共交通を維持し続けることが重要である。
- MaaS や自動運転、グリーンスローモビリティ（P 7 4 参照）など、ICT の発展により新しいモビリティの概念やサービスが続々と生まれている。
- 高齢化がさらに深刻化するとともに、新しい人の流れが小山町に生まれる中で、コミュニティバスを中心とした従来の手法では解決が困難な課題に直面する可能性がある。
- 利便性を損なわない安全で快適な移動環境の整備を目指し、新分野に関する情報収集・研究は今後も継続して行い、小山町の課題解決に寄与する仕組・取組があれば積極的に実証実験等を行っていくものとする。

III. 基本計画

1. 基本理念・基本方針

現状・課題と各種計画の関連性を整理し、小山町の公共交通の基本理念・基本方針を以下のとおり設定した。

現況と課題	各種計画との関連						
	総合計画	都市計画 マスタープラン	高齢者計画	障害者計画	地域福祉計画	観光振興計画	公共交通計画
(1) 使いやすくわかりやすい公共交通へ							
① 見直しによるフレキシブルな対応	○	△	○	○	○	○	◎
② 運行のわかりづらさを克服する情報発信			△	△	△	△	○
③ 学校との通学連携重視	○						◎
④ 町民一人当たりのコスト削減							○
(2) 様々な移動手段との相乗効果							
① 新東名開通による高速バスの活用	○	○				○	○
② 公共交通の連携強化・相乗効果	◎	○				○	◎
(3) 公共交通とまちづくりの連携							
① 観光交流人口の減少・宿泊客数の増加	◎					○	○
② 来訪者への地域内二次交通の確保	○	△				△	◎
③ 新たな観光・商業施設の需要への対応	◎	○				○	◎
(4) 時代・環境の変化に柔軟に対応する公共交通							
① 高齢ドライバーへの対応	◎		○		○		◎
② 高齢者利用増加の促進	○		○	△	○		◎
③ ICT等の新たなツールの公共交通への応用	△					△	○
④ 課題解決に寄与する新分野の研究		○					○

小山町の公共交通の基本理念

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～

基本方針 1
<p>快適で使いやすい 移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・使いやすい公共交通網の整備 ・多様な交通手段の確保

基本方針 2
<p>地域で創り、支える公共交 通の仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・わかりやすく適切な情報提供 による利用促進 ・利用者視点の取組の強化

基本方針 3
<p>まちづくりと連携し、地域 特性や利用状況に応じた公 共交通の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町の各種事業との連携 ・広域的な連携

2. 主な取組

(1) 快適で使いやすい移動手段の確保

1-1 使いやすい公共交通網の整備

1) 利用実態の把握と効果的な見直し

利用者へのヒアリング（シニアクラブ、学校など）や潜在的な利用を含む町民アンケート、利用者アンケート（乗車時に回答）、各路線やバス停ごとの利用実績や利用者の属性などのデータ分析を定期的実施し、利用実態の把握に努める。加えて、関連法（道路運送法・地域公共交通活性化再生法等）の改正等にも注視し、常に利用者にとって最適なコミュニティバスであるよう、毎年見直しを行う。

2) バス停の新設と環境整備

施設の新設や改修時には関係部署と連携し、コミュニティバスや路線バスのバス停を設け、必要に応じてベンチを設置する等の環境整備を行う。

3) 事業者と協力した迅速な改善・利用促進

町内の環境変化による公共交通利用者の需要の変化に対応するため、路線バスの最適化（ダイヤ・ルートの変更、路線の統廃合など）や利用促進策等について交通事業者と協議を行いながら進める。

4) 携帯端末の利用促進

目的地までの行程検索や町内の公共交通の予約などには携帯端末が必要であるものの十分に利用できていない人も多いことから、講習会や案内チラシにより、利用の促進を図る。

1-2 多様な交通手段・収入源の確保

1) 新たなモビリティ導入の模索

電気自動車、小型モビリティ、レンタサイクル、カーシェア、自動運転など、新しいモビリティについて研究し、それらと地域公共交通の連携を図る。

2) 収入源の確保に向けた試行

マイバス停（場所・名称を自由に設定）の有償での設置や広告出稿、貨客混載サービスの導入など、運賃収入以外の収入源の確保について検討し実行する。

3) 持続性の確保に向けた手法の導入

タクシー、自家用有償旅客運送、福祉運送、ボランティア輸送、地区限定デマンドバスなど、公共交通の持続性を確保するため、様々な手法を研究し、小山町の課題解決を目指す。

4) 高速バス停留所の新設と連携

交通事業者と連携し、(仮称) 小山P A内に高速バスのバス停を設置し、町内の交通結節点(駿河小山駅、足柄駅など)から広域で移動できる手段を拡充する。バス停設置後は、高速バスとコミュニティバス・路線バスの連携を取り、公共交通網の拡充を図る。

5) 交通事業者の誘致

町内に営業所等を置く交通事業者が不在であるため、持続可能な公共交通の確立と町民サービスの向上を目指し、既存の交通事業者を含めた事業者の誘致を進める。

6) 活性化に向けた町民力の育成

町内の公共交通の利用促進の支援、コミュニティバス等を補う交通手段の担い手など、公共交通に関連して連携ができるNPO・ボランティア団体等の育成につながる取組を研究する。

(2) 地域で創り、支える公共交通の仕組みづくり

2-1 わかりやすく適切な情報提供による利用促進

1) バスマップの作成と周知

必要に応じ、適宜コミュニティバスマップを作成(更新)し、ホームページへの掲載や広報誌等で定期的な周知を行う。

2) G T F S等の活用

標準的なバス情報フォーマット(G T F S)等のデータについて、コミュニティバス・路線バスともに作成し、バスの運行時間・コースについて情報発信、広報を行い、交通事業者と連携して各検索サービスに積極的な情報提供を行う。

※G T F S…General Transit Feed Specificationの略。公共交通機関の時刻表やルート、運賃等を共通のデータ形式で定義したもの。経路検索サービス事業者(Google、Yahoo!など)に提供することで、検索結果に表示されるようになる。

3) 公共施設等における情報発信

公共施設等(駅、役場、文化会館など)では、公共交通についてのポスター・チラシ等を作成し配架する他、タブレットやデジタルサイネージ等を導入し、町外から来た方を含め施設利用者に公共交通の情報発信を行う。

※デジタルサイネージ…屋外・店頭・交通機関など、あらゆる場所で液晶ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア(媒体)の総称。

4) 新たなサービスの研究・導入

バスロケーションシステムといったICTを活用した利便性向上サービスを研究し、町民の利便性向上に寄与するものであれば積極的に導入する。

2-2 利用者視点の取組の強化

1) 高齢者への利用啓発

シニアクラブ、ふれあいサロンといった高齢者が多く集まる機会でのコミュニティバス等の説明会を実施し、実際に体験してもらう等の利用促進を行う。

2) 公共交通利用のきっかけづくり

富士山金太郎春まつり、夏まつりや、小山高校の学園祭など、人が集まるイベント・催し物等に積極的に参加・出展し、バスの乗り方教室等を通して公共交通のPRを行う。また、小学校等でのバスの乗り方教室や、落書きラッピングバス、啓発品の配布など、公共交通に触れる機会を作り、住民と公共交通の距離を近づける取組を行う。

3) キャッシュレス決済の研究・導入

コミュニティバスのキャッシュレス決済について導入手法を研究し、公共交通の更なる利便性向上を図るため、その導入の実現を目指すものとする。

4) 交通弱者への対応

町の各部署で所管する交通弱者（免許返納者、障がい者、買い物難民など）への対応策（割引券の配布など）について、コミュニティバスを活用していくことができるきめ細やかな施策を模索し、各部署と連携して実施する。

5) 遠距離通学者の支援

町内から遠方に通学している大学生等に対する支援策について、町の担当部署と連携し、検討を進める。

(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

3-1 町の各種事業との連携

1) 単独スクールバスの再検討

コミュニティバスとは異なる単独のスクールバスの必要性を検討し、小・中学校の実情に合わせ、コミュニティバスとの位置づけを整理する。

2) 通勤バス需要の調査・検討

工業団地整備の進捗に合わせて、通勤手段確保の実態について調査し、見直しを検討する。

3) イベント時の利用促進

イベント時に運行されるシャトルバスやハイキングバス等、町の各部署や関係団体（シニアクラブ等）が実施している事業で必要となる交通手段に関して、コミュニティバスの積極的な利用を推進する。

4) 施設送迎等への活用の拡大

施設送迎バス（病院・ゴルフ場・飲食店など）の実情について調査し、コミュニティバスの活用について検討する。

5) 大型集客施設等への交通手段の確保

ふじのくにアクアイグニス小山、(仮称) モータースポーツヴィレッジといった大型集客施設や、大規模工業団地について、駿河小山駅・足柄駅からのシャトルバス導入やコミュニティバスのバス停設置など、交通手段の確保に努める。

3-2 広域的な連携

1) 広域交通需要の調査

町民の生活圏を調査し、町域にとらわれない公共交通の需要を調査し、広域的な公共交通の導入を検討する。

2) JR御殿場線活性化の取組み

御殿場線の利便性向上について、御殿場線利活用推進協議会等の要望活動（小田急線の乗り入れ、鉄道事業者間のエリア跨ぎ、便数の増加、終電時間の延長など）を推進するとともに、駿河小山駅・足柄駅の利用促進策を検討する。

3) 各交通機関ダイヤとの調整

バス（コミュニティ、路線、高速）と鉄道のダイヤ調整を密に行い、利用者を待たせることの無い、スムーズな移動を実現する。

4) 交通事業者が連携できる取組みの模索

町内の公共交通全体の利用促進を図り、相互にメリットのある情報発信方法やPR方法を模索する。

5) M a a S 社会に向けた取組みの模索

各交通事業者と連携し、範囲を限定した周遊券の発行など、M a a S 社会の到来を想定した取組を検討する（P 3 0・3 1 参照）。

3. 実施・推進主体と実施期間

(1) 快適で使いやすい移動手段の確保

主な取組		実施・推進主体	実施時期		
			短期 R3-4	中期 R5-6	長期 R7-8
(1) - 1 使いやすい公共交通網の整備					
1)	利用実態の把握と効果的な見直し	小山町	継続的な改善・見直し		
2)	バス停の新設と環境整備	小山町 交通事業者	継続的な改善・実施		
3)	事業者と協力した迅速な改善・利用促進	小山町 交通事業者	継続的な改善・実施		
4)	携帯端末の利用促進	小山町 交通事業者 地域住民	継続的な実施		
(1) - 2 多様な交通手段・収入源の確保					
1)	新たなモビリティ導入の模索	小山町 交通事業者 企業等	調査・研究	連携検討	
2)	収入源の確保に向けた試行	小山町	検討・試行	実施・検証	
3)	持続性の確保に向けた手法の導入	小山町 交通事業者 地域住民	調査・研究	実施・検証	
4)	高速バス停留所の新設と連携	小山町 交通事業者	協議・設置	実施・検証	
5)	交通事業者の誘致	小山町 交通事業者	調査・検討	実施	
6)	活性化に向けた町民力の育成	小山町 地域住民	調査・研究	(必要に応じて)実施	

(2) 地域で創り、支える公共交通の仕組みづくり

主な取組		実施・推進主体	実施時期		
			短期 R3-4	中期 R5-6	長期 R7-8
(2) - 1 わかりやすく適切な情報提供による利用促進					
1)	バスマップの作成と周知	小山町	継続的な実施・見直し		
2)	GTF S等の活用	小山町 交通事業者	継続的な実施・見直し 交通事業者と連携		
3)	公共施設等における情報発信	小山町	継続的な実施・見直し		
4)	新たなサービスの研究・導入	小山町 交通事業者	調査・研究 (必要に応じて)実施		
(2) - 2 利用者視点の取組の強化					
1)	高齢者への利用啓発	小山町 交通事業者 企業等	継続的な実施		
2)	公共交通利用のきっかけづくり	小山町	継続的な実施		
3)	キャッシュレス決済の研究・導入	小山町 交通事業者 地域住民	研究・試行 実施・検証		
4)	交通弱者への対応	小山町 交通事業者	調査・研究 実施・検証		
5)	遠距離通学者の支援	小山町	調査・検討 実施・検証		

(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

主な取組		実施・推進主体	実施時期		
			短期 R3-4	中期 R5-6	長期 R7-8
(3) - 1 町の各種事業との連携					
1)	単独スクールバスの再検討	小山町 交通事業者 地域住民	調査・検討	(必要に応じて)実施	
2)	通勤バス需要の調査・検討	小山町 交通事業者 企業等	調査・試行	実施・検証	
3)	イベント時の利用促進	小山町 交通事業者 地域住民	継続的な実施		
4)	施設送迎等への活用の拡大	小山町 企業等	調査・検討	(必要に応じて)実施	
5)	大型集客施設への交通手段の確保	小山町 交通事業者 企業等	研究・検討	実施・検証	
(3) - 2 広域的な連携					
1)	広域交通需要の調査	小山町 交通事業者 (近隣市町村)	調査・研究	実施・検証	
2)	JR御殿場線活性化の取組み	小山町 交通事業者 企業等	継続的な実施		
3)	各交通機関ダイヤとの調整	小山町 交通事業者	継続的な実施		
4)	交通事業者が連携できる取組みの模索	小山町 交通事業者	検討・試行	実施・検証	
5)	Ma a S社会に向けた取組みの模索	小山町 交通事業者 企業等	調査・研究	(必要に応じて)実施	

IV. 目標指標と評価方法

基本方針に掲げた各取組の実現を目指し、数値目標を設定する。以下の目標値について、小山町地域公共交通会議において毎年効果検証を行うものとする。

指標名	データ取得方法	基準値	達成目標	指標の説明
コミュニティバス 利用人数	事業者保有データ等より計測	28,380 人／年 (R1 年度)	30,000 人／年 (R7 年度)	コミュニティバスの年間利用人数(延べ)
デマンドバスの 平均乗車人数	デマンドバス 管理システム より計測	—	1.5 人／運行 (R7 年度)	デマンドバス 1 運行当たりの平均乗車人数(年間の平均値)
デマンドバスの 稼働率	デマンドバス 管理システム より計測	8.2% (R2 年度) *1	50.0% (R7 年度)	デマンドバス対応時間(全車)に対する実稼働時間の割合
一人当たりの コミュニティバス 運送負担金単価	一般会計結佐 から計測	4,833 円／人 (R2 年度)	3,500 円以下 ／人 (R7 年度)	町民一人当たりのコミュニティバス運送負担金
公共交通に対する 満足度	町民意識調査 から計測	34.2% (R2 年度)	50.0% (R7 年度)	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
路線バスの利用人数*2	事業者保有データ等より計測	86,666 人 (R1 年度)	87,000 人 (R7 年度)	主要な路線(駿河小山線)の年間利用者数
コミュニティバスの 収支率	事業者の実績 報告から計測	3.71% (R2 年度)	10.00% (R7 年度)	運賃収入/運送負担金+設備経費 ※補助金等は除く
鉄道の利用人数	事業者保有データから計測	837 人／日 (R1 年度)	900 人／日 (R7 年度)	J R 駿河小山駅と J R 足柄駅の 1 日当たりの平均乗車人数

*1 R2 年 4 月 1 日～9 月 30 日の実績

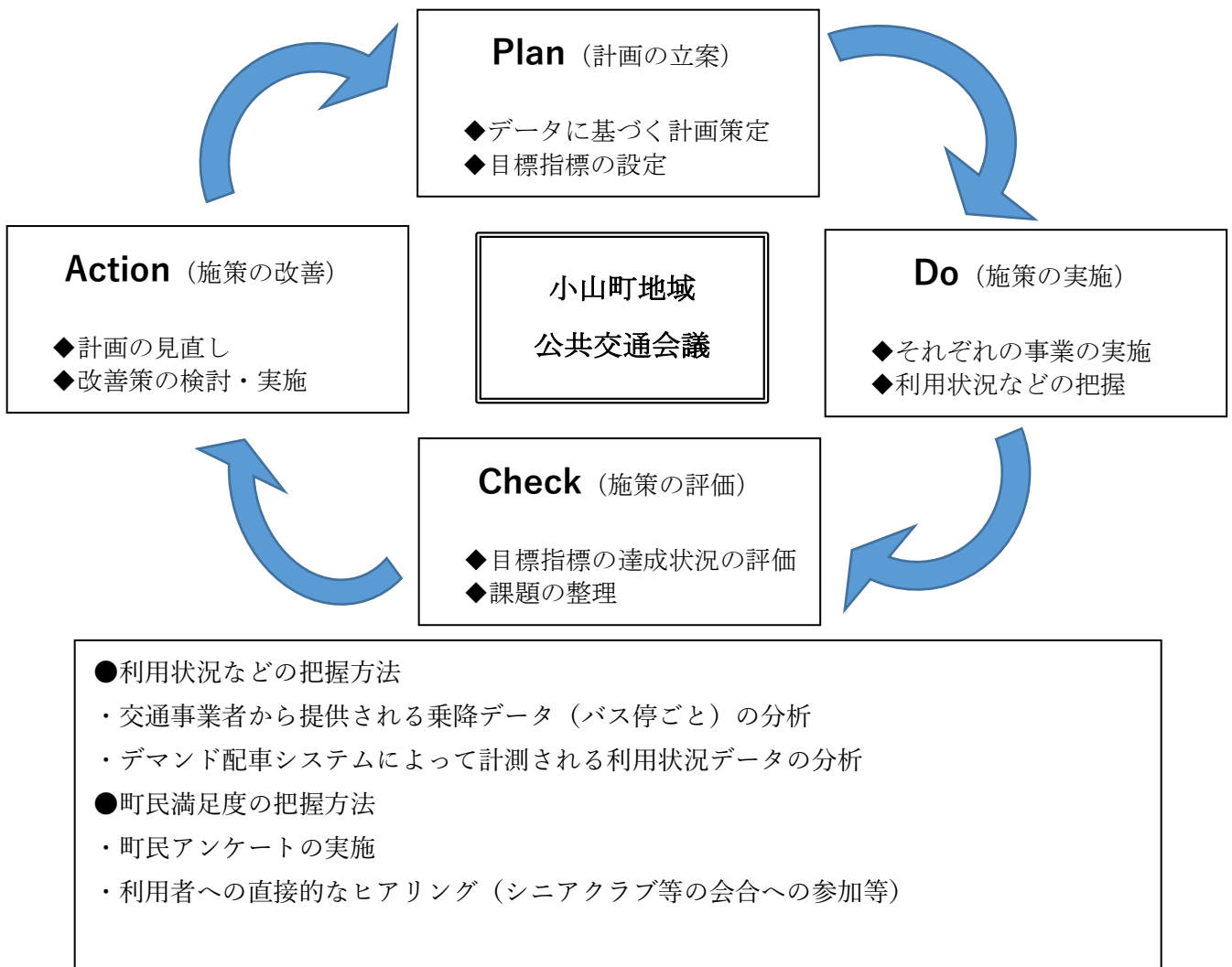
*2 バス年度(期間 10 月 1 日～9 月 30 日)

V. 計画の推進

施策推進のためのPDCAサイクル

小山町地域公共交通会議では計画策定のみならず、地域の実情に即した輸送サービスの実現に向けた取組みについても継続して確認していく必要がある。そのために、行政や事業者、町民が協働で施策の計画 (Plan)・施策の改善 (Do)・施策の評価 (Check)・施策の改善 (Action) を繰り返し (P D C A サイクル) 行い、地域公共交通の維持・確保の段階的な実現及び持続可能な公共交通体系の構築を図るものとする。

本計画では、社会経済情勢の変化やそれに伴う町民の価値観の変化、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、効率的かつ効果的に事業を推進していくために、毎年目標指標の進捗管理を行い、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改善する等、事業の見直しを行い、最終的に目標年次における計画目標の達成度を目標値で評価し、要因を整理して次期計画策定へ反映するものとする。



<年間単位の進捗管理、評価スケジュール>

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公共交通会議			①							②		
主な行事			★ 生活交通確保維持改善計画					★ 次年度予算要求			★ 第三者評価委員会	
実施すること			● 各地区からの要望提出					● 各学校の要望調査				

VI. 計画策定の経緯

令和元年度 12月19日	<p>■第2回小山町地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小山町地域公共交通網形成計画の期間延長について協議し、承認いただく。 <p>※関連する上位計画の第4次小山町総合計画後期計画の期間に合わせる こととした。</p>
1月30日	<p>■第3回小山町地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化再生法の見直しに合わせ、改正内容に沿った新しい計画を策定する旨を各委員に報告した。
令和2年度 6月26日	<p>■第1回小山町地域公共交通会議《書面会議》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小山町地域公共交通計画（案）基本計画について各委員に提示した。 <p>※書面により意見を募る。</p>
11月25日	<p>■第3回小山町地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小山町地域公共交通計画（案）全文を各委員に提示。意見を募る。
12月16日	<p>□小山町議会・議員懇談会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小山町地域公共交通計画（案）のパブリックコメントを実施する旨の報告を行う。
12月16日～ 令和3年1月15日	<p>※パブリックコメントの募集期間。</p>
2月5日	<p>■第4回小山町地域公共交通会議《書面会議》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントでの意見を反映させた小山町地域公共交通計画（案）を各委員に提示。最終承認を得る。

VII. 資料編

1. 上位関連計画（抜粋）

（1）第5次小山町総合計画（2021～2025）前期基本計画

【公共交通に関する記載の抜粋】

公共交通の維持・活性化<<公共交通>>

<目的>

持続可能なインフラとしての地域公共交通ネットワークサービスの形成を目的とします。

<目標（指標）>

指標銘	現状値 (R2)	目標値 (R7)	指標の説明
「町は快適な公共交通の整備に取り組んでいる」と回答する町民の割合	34%	50%	町民意識調査

<施策の方向（主な取組）>

（1）駿河小山駅、足柄駅の利用促進と利便性向上

① J R 御殿場線の利便性の向上

J R 御殿場線の所管エリアを跨いで広域的に利用できる環境の整備や増便など、J R 御殿場線の利便性の向上について、関係機関に対し引き続き要望活動を継続していきます。

②各交通機関との連携による J R 駅の利用促進

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、施設との連携による J R 駅の利用促進

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小山町地域公共交通計画の推進、見直し

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、小山町地域公共交通計画の推進、見直しだけでなく、地域公共交通の活性化に向けた取組を進めます。

②公共交通ネットワークの構築

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生活確保維持路線の公的支援と利用の促進

単独維持が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の運行

小山町コミュニティバスは、路線バス、JR御殿場線、高速バスと連携し、町内の生活圏を意識した利便性の高い移動手段を確保します。

⑤高齢者のバス利用の促進

路線バス事業者による高齢者バス定期券に対する助成を引き続き行い、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支援

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支援

地域における公共交通の取組を支援します。

⑧便利な公共交通網の形成

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公共交通結節点におけるバリア解消

駿河小山駅、足柄駅、東名足柄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高速バス乗継拠点の整備

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について、バス事業者と連携しながら進めます。

<町民・事業者の主な協働イメージ>

町民や交通事業者等の関係機関により構成される「小山町地域公共交通会議」により、小山町地域公共交通計画の推進、事業評価、見直しを行います。

(2) 小山町都市計画マスタープラン（改定計画）（2015～2035）

【公共交通に関する記載の抜粋】

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。

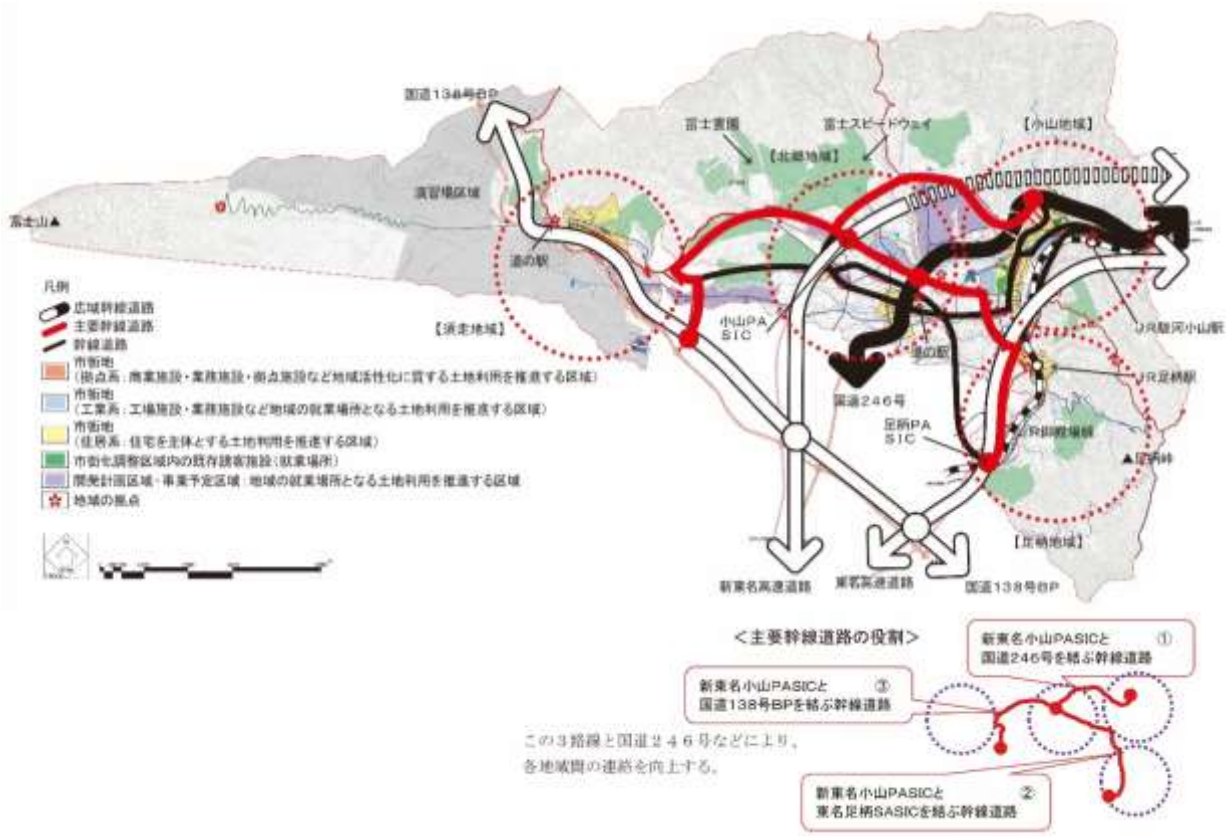
<都市構造>

新東名高速道路の開通とともに、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。



(3) 小山町高齢者保健福祉計画及び第8期介護保険事業計画 (2021～2023)

【公共交通に関する記載の抜粋】

<基本理念>

暮らし続けたいまち おやま

生活基盤を維持できるまちづくり (介護・福祉サービスの確保)

《心身や生活状況に応じた支援の充実》

ユニバーサルデザインの街づくり

東京 2020 オリンピック・パラリンピック 競技大会の開催を機に、公共施設や商業施設におけるバリアフリー水準の底上げを図り、高齢者でも移動しやすく生活しやすい街づくりに取り組みます。

また、町のコミュニティバスを周知し、高齢者の社会参加や外出を促します。

(4) 第5次小山町障害者計画 (2018～2023)

【公共交通に関する記載の抜粋】

<基本理念>

地域住民の参画と協働による、ともに支え合うまちづくり

生活環境の整備 (外出支援の充実)

公共交通機関の整備については、障がいのある方だけでなく、身体の不自由な高齢者等の買い物弱者への対策として様々な分野で共通の課題となっています。外出支援の充実のため、福祉有償運送事業の利用促進や、小山町コミュニティバス等の運行及び送迎ボランティア等の支援等について、福祉有償運送運営協議会や地域公共交通会議を通じて協議を進めます。

主な施策		施策の概要	施策の方向
1	移動支援事業の充実	主に聴覚・視覚障がいのある方を対象に、公共交通機関を利用した遠方への外出時の同行支援を行います。	継続
2	小山町コミュニティバス等の運行	小山町コミュニティバス等を運行します。	継続
3	身体障がい者用車両の貸出し	身体障がい者用車両の貸出しを行います。	拡充
4	福祉車両による外出支援サービスの充実	運転ボランティアによる送迎サービスの検討、及び福祉有償運送事業の促進を図ります。	拡充
5	超低床ノンステップバス導入事業の推進	民間事業所が進める超低床ノンステップバスの導入事業を、国や県等と調整して支援します。	拡充

(5) 小山町第4次地域福祉計画及び

小山町社会福祉協議会第5次地域福祉活動計画（2020～2024）

【公共交通に関する記載の抜粋】

＜計画がめざす理念＞

誰もが役割と生きがいを持てる社会を醸成し地域における人と資源の循環をすすめます。

共生の地域づくり（人にやさしい地域環境を整える）

□高齢者にかかる交通事故防止の取り組み

高齢者の認知能力・運転能力の低下に伴う交通事故を防止するために、シニアクラブや区及び警察署等が連携した情報提供、交通安全教育の充実を図るとともに、公共交通機関やデマンド交通の利用促進に努めます。	【町・社協・町民】	【継続】
高齢者が、安心して運転免許を返納できるよう、運転経歴証明書交付手数料助成事業を推進するとともに、運転免許自主返納者等サポート事業（事業主体；静岡県警）に加盟し、各種サービスを提供していきます。	【町・社協】	【継続】
高齢者の安心・安全な運転を支援するため、「後付けできる運転サポート装置」の購入・設置に対する助成制度の導入を検討します。 また、夜間における高齢者の歩行を支援するための反射材の着用等を推奨します。	【町】	【新規】

(6) 小山町観光振興計画（2021～2025）

【公共交通に関する記載の抜粋】

＜基本目標＞

“「安心・安全・快適」の追求”

”富士を楽しみ金太郎の元気を養う観光のまち おやま“

観光インフラ整備プログラム（観光交通基盤を整備・活用します）

◆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

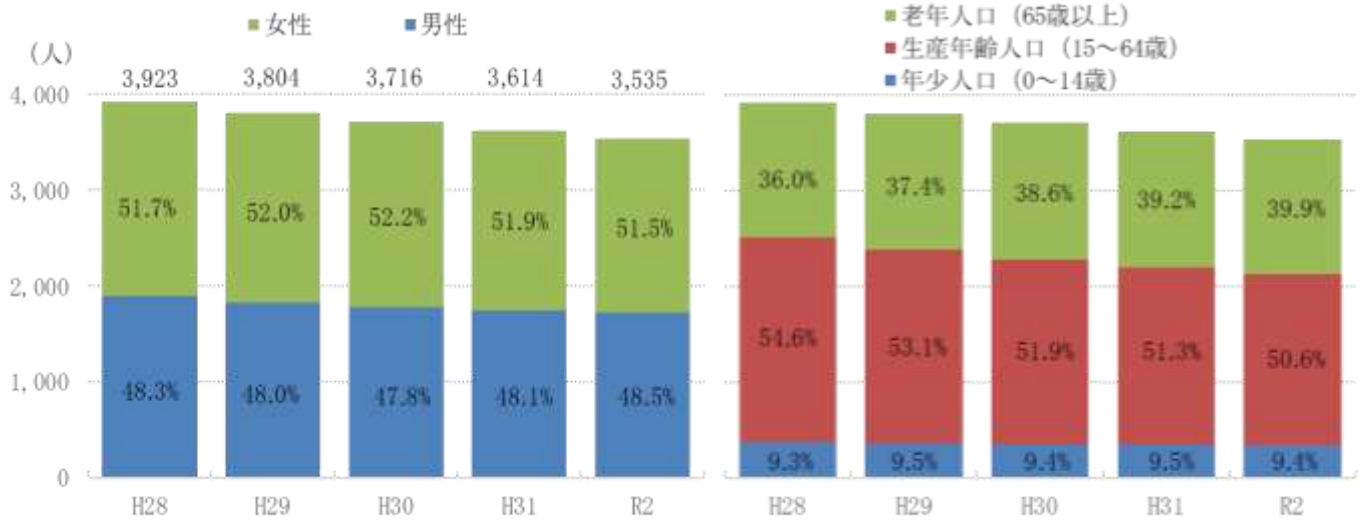
- ・本町の新たな玄関口となる小山PAのSIC周辺において、観光振興につながる土地利用を検討し、宿泊機能や商業機能などの充実に努めます。
- ・足柄SASIC周辺において、観光振興につながる土地利用を検討します。

◆ユニバーサルデザイン化など観光サインの見直し

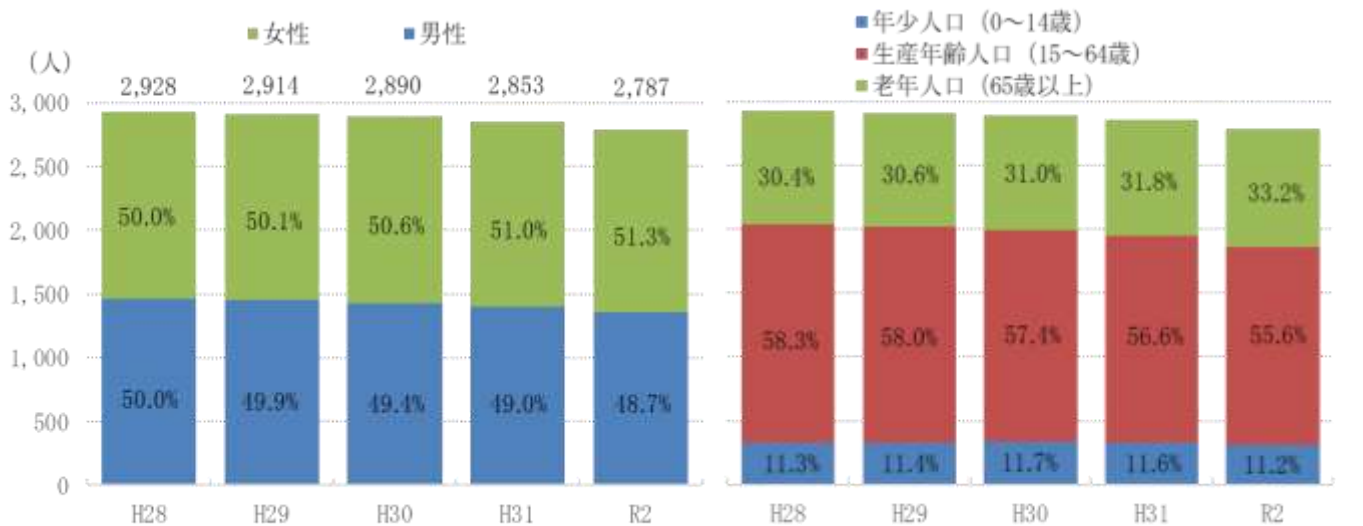
- ・道の駅を始めとする町内の主要な観光拠点を適切に表示し案内できるサインシステムを検討します。
- ・観光施設や観光周遊ルート上にあるトイレや休憩施設、案内掲示板などについて、ユニバーサルデザイン化を進めます。

2. 人口の推移（地区別等）

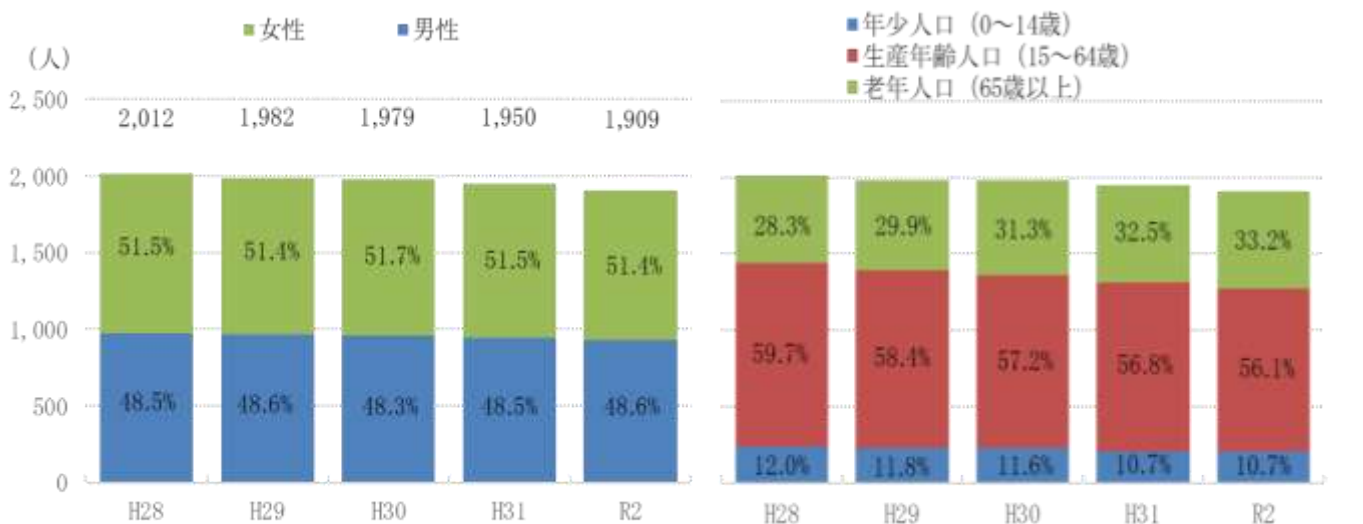
■性別・年齢3区分別人口の推移(成美地区)



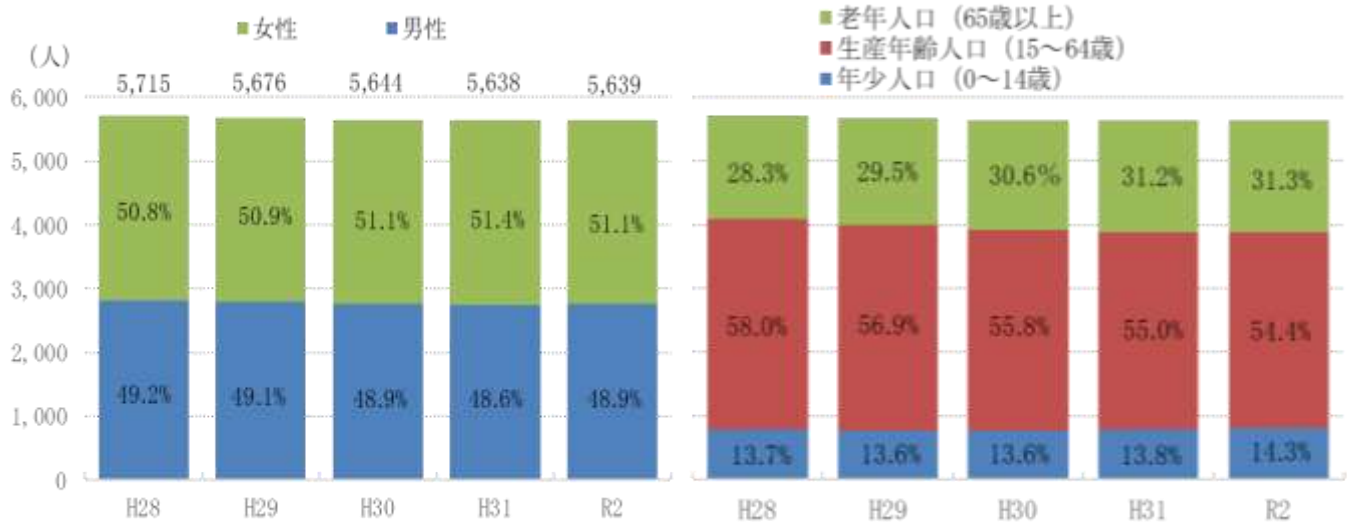
■性別・年齢3区分別人口の推移(明倫地区)



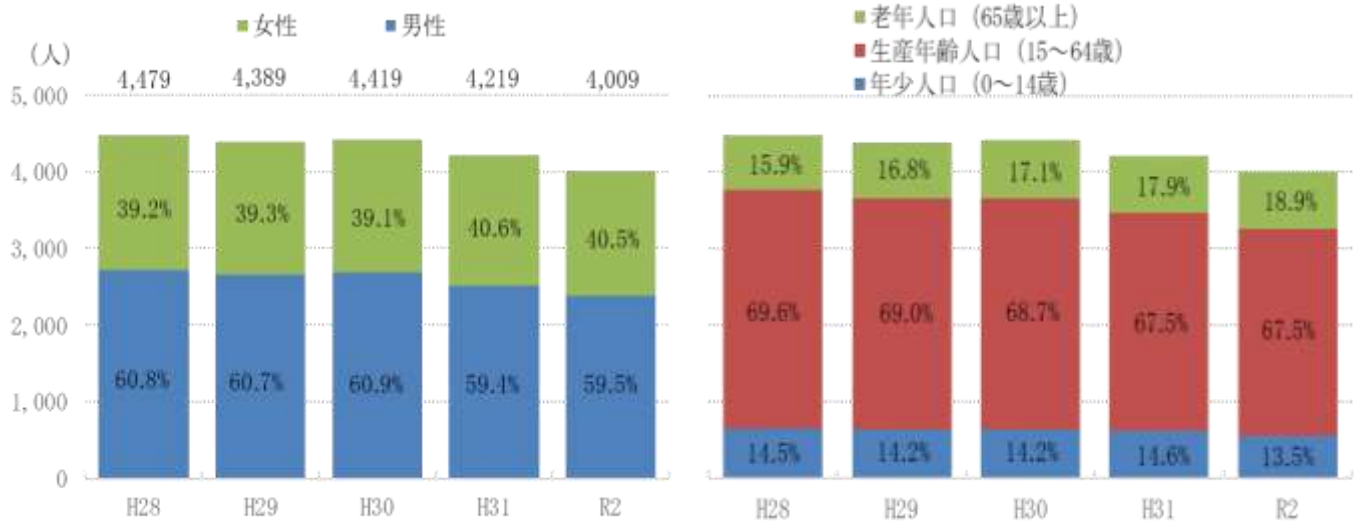
■性別・年齢3区分別人口の推移(足柄地区)



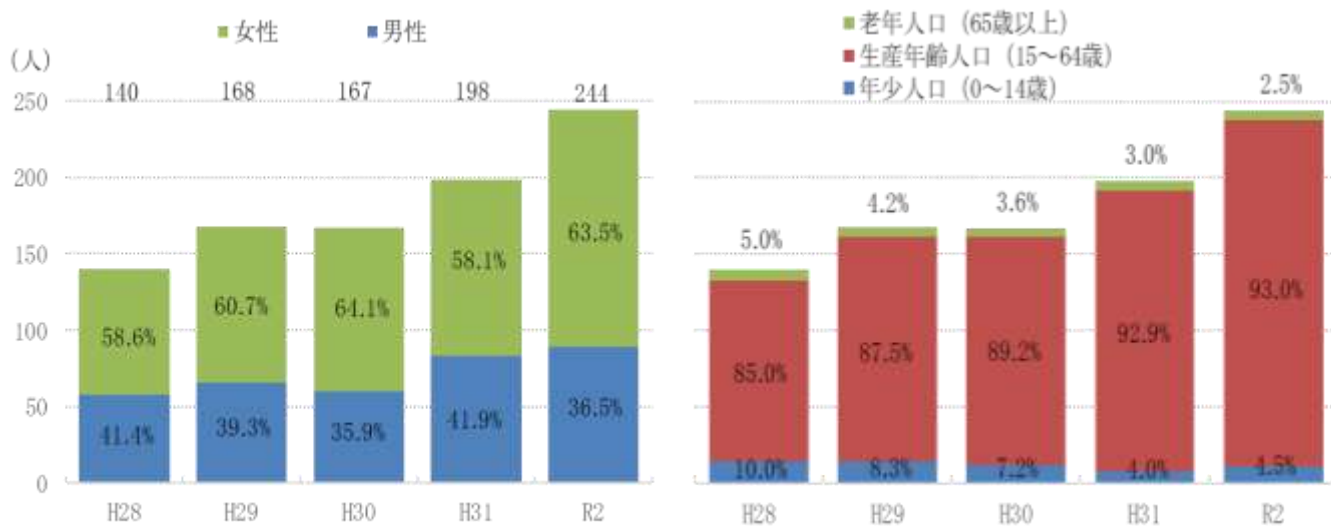
■性別・年齢3区分別人口の推移(北郷地区)



■性別・年齢3区分別人口の推移(須走地区)

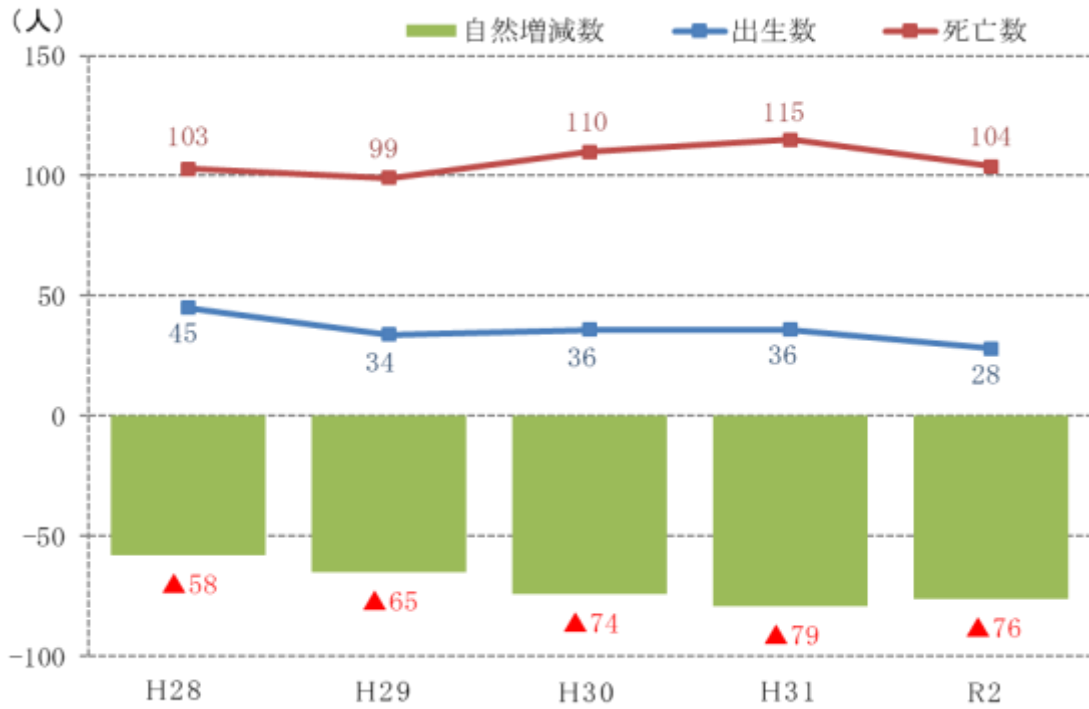


■性別・年齢3区分別人口の推移(外国人)

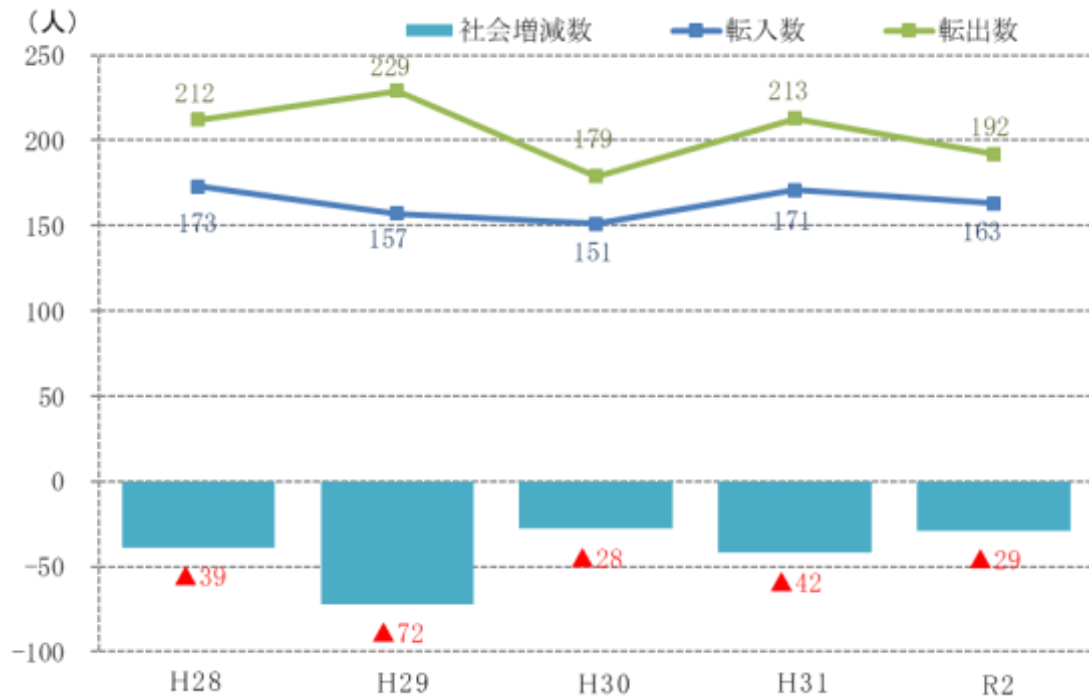


3. 自然増減・社会増減（地区別等）

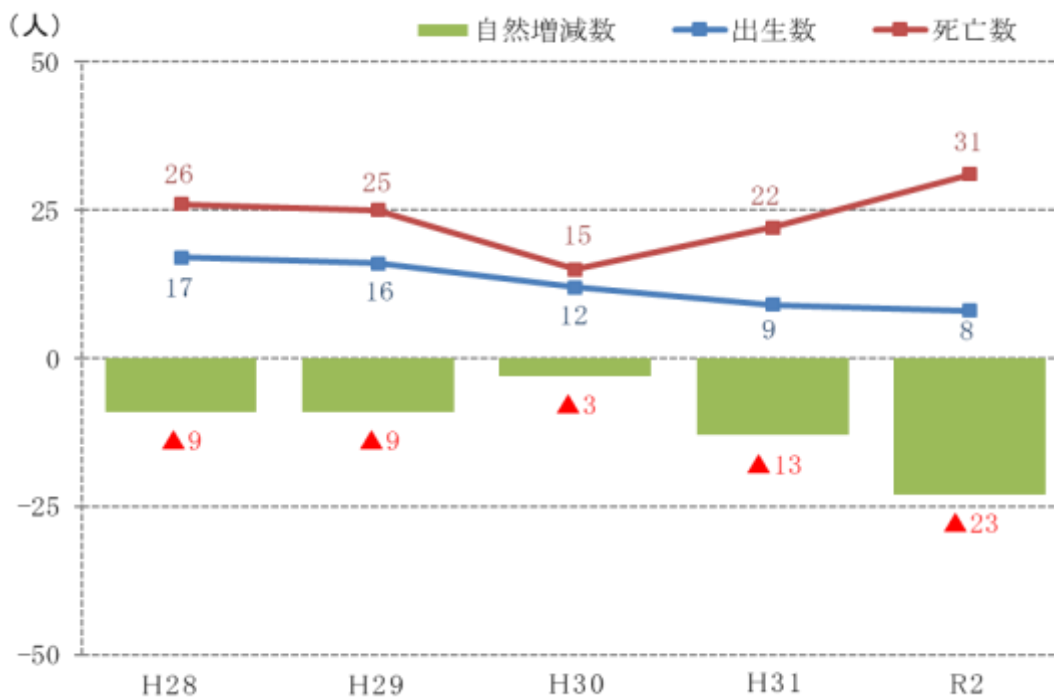
■自然増減数推移(成美・明倫地区)〈参考値〉



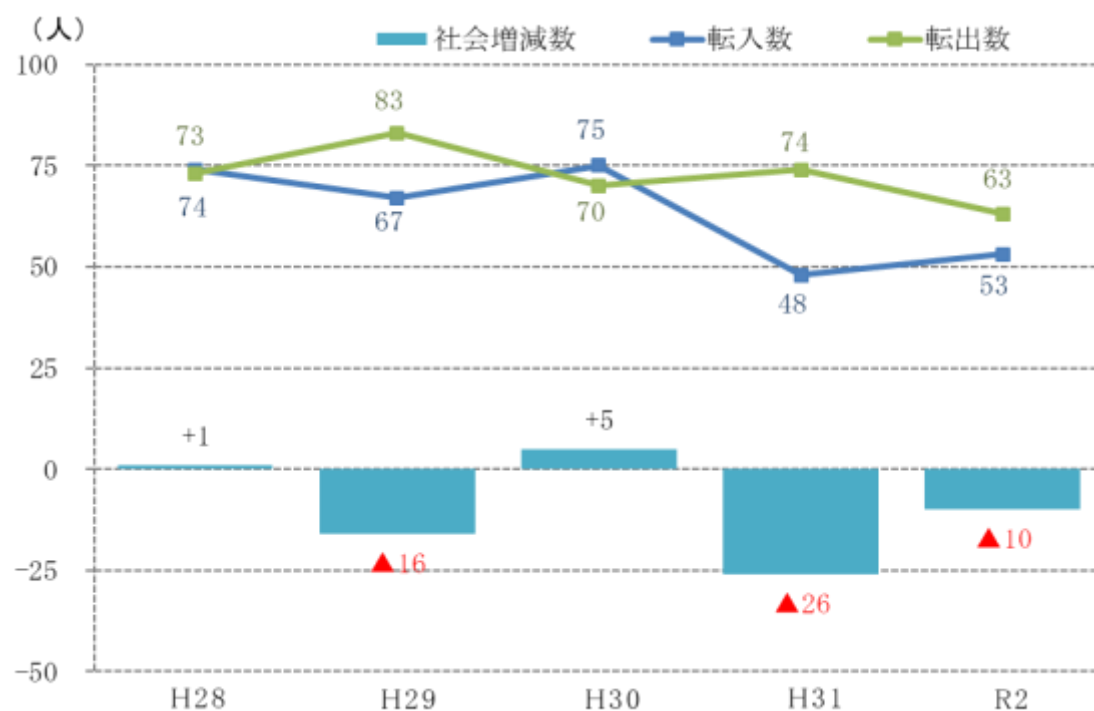
■社会増減数推移(成美・明倫地区)〈参考値〉



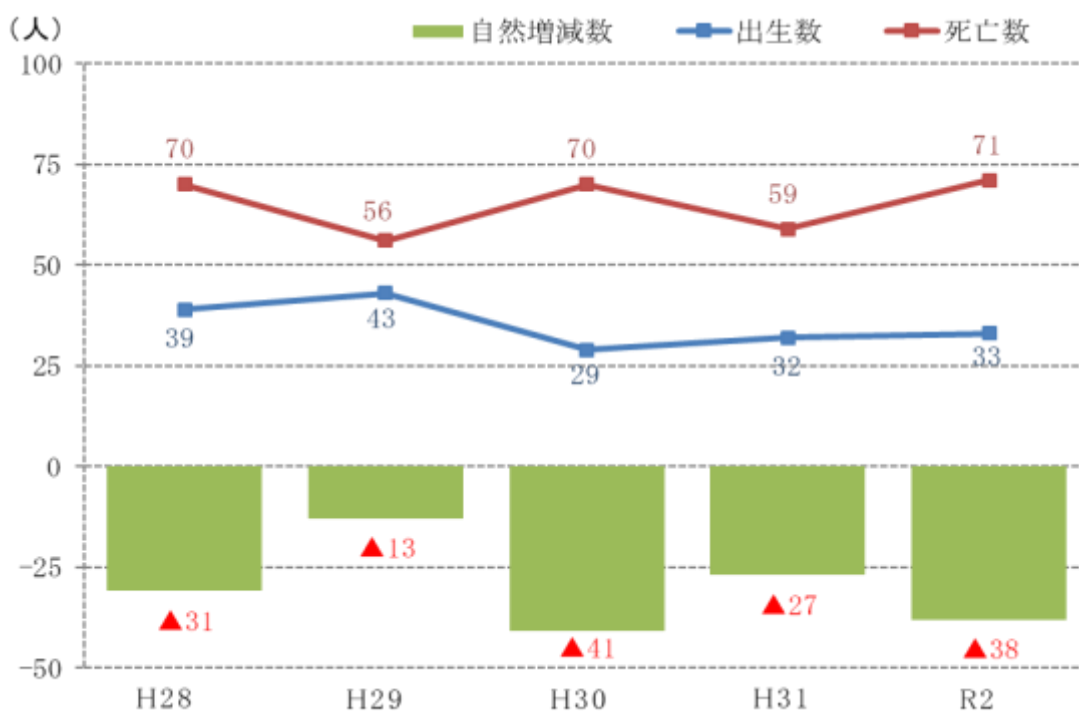
■自然増減数推移(足柄地区)〈参考値〉



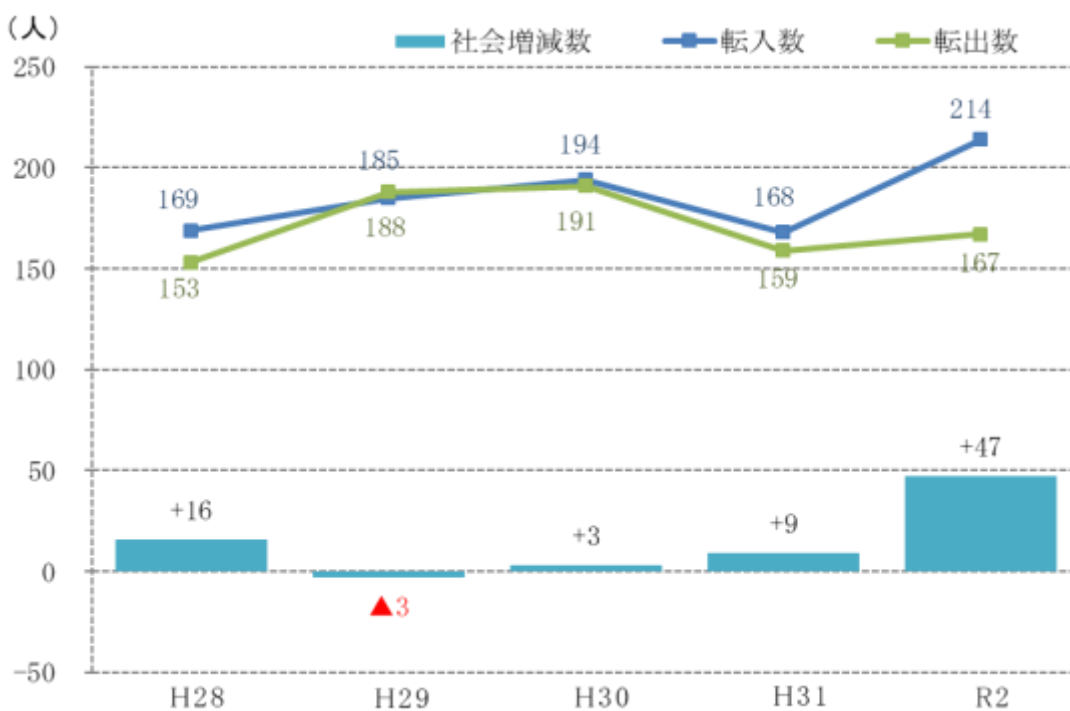
■社会増減数推移(足柄地区)〈参考値〉



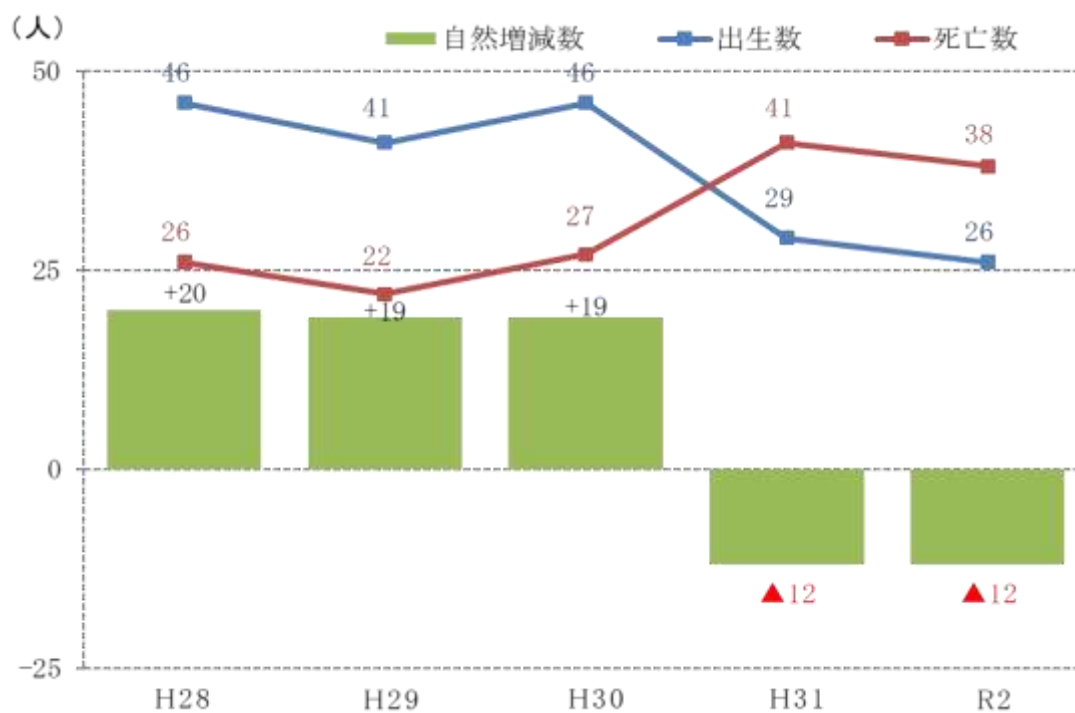
■自然増減数推移(北郷地区)〈参考値〉



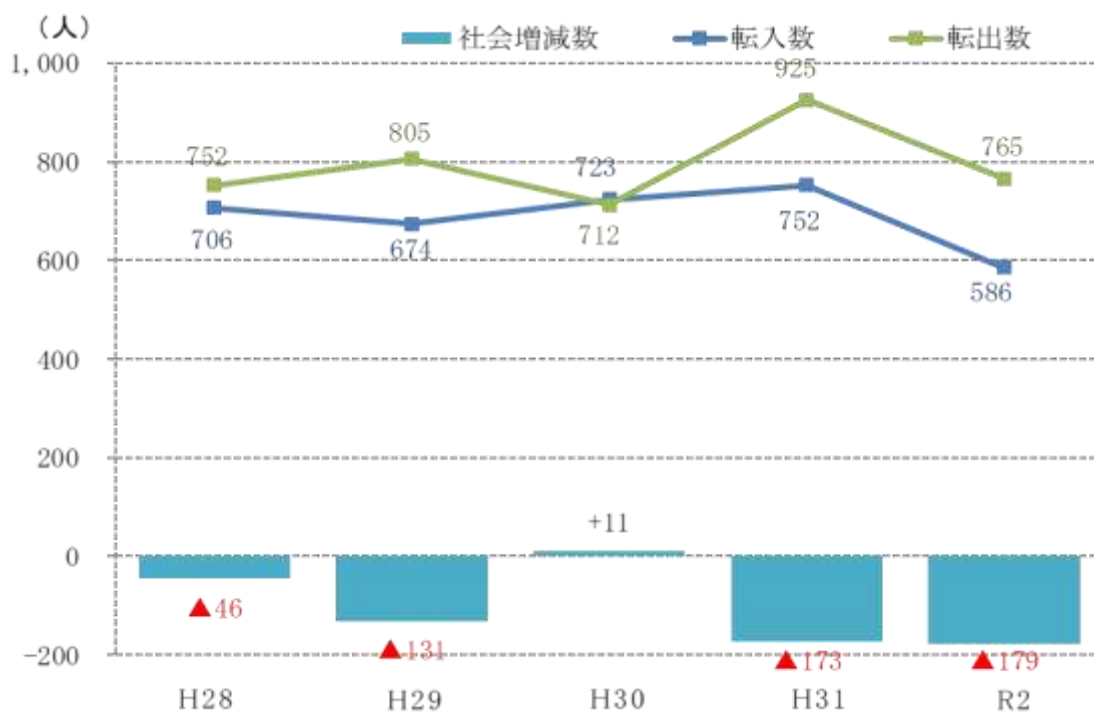
■社会増減数推移(北郷地区)〈参考値〉



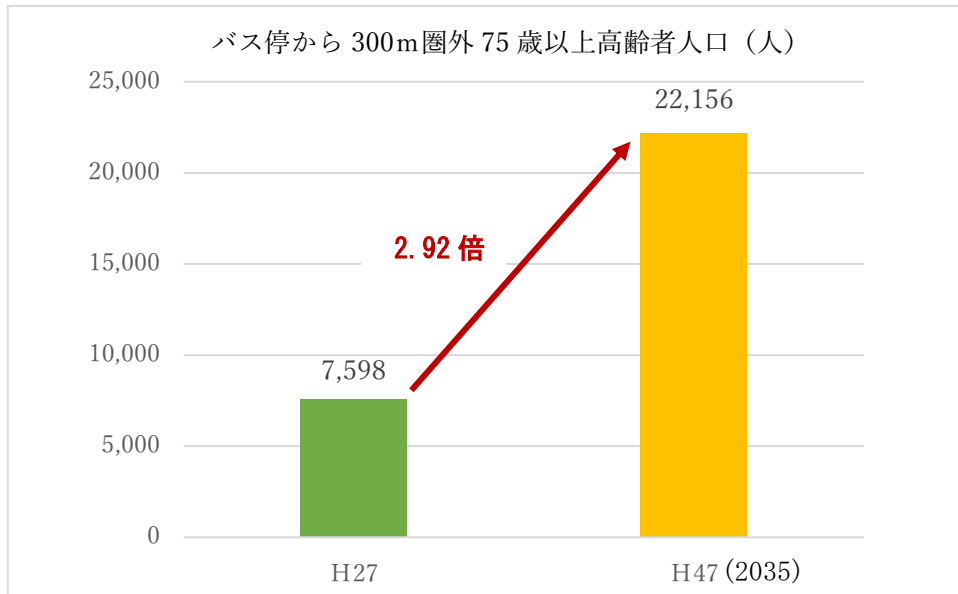
■ 自然増減数推移(須走地区) 〈参考値〉



■ 社会増減数推移(須走地区) 〈参考値〉



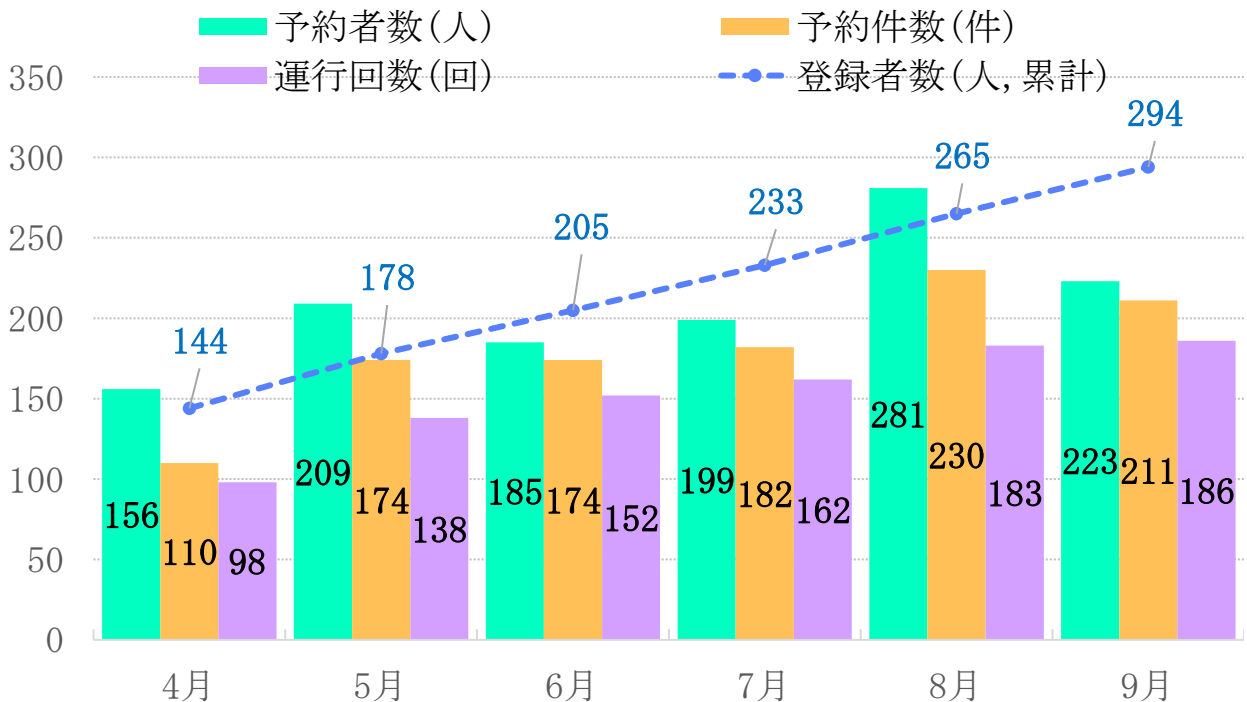
4. 移動が困難な高齢者の見通し



出典) H27：第3回東駿河湾PT調査 H47(2035)：予測値

5. 令和2年4月～ コミュニティバスの実績 (令和2年4月～9月)

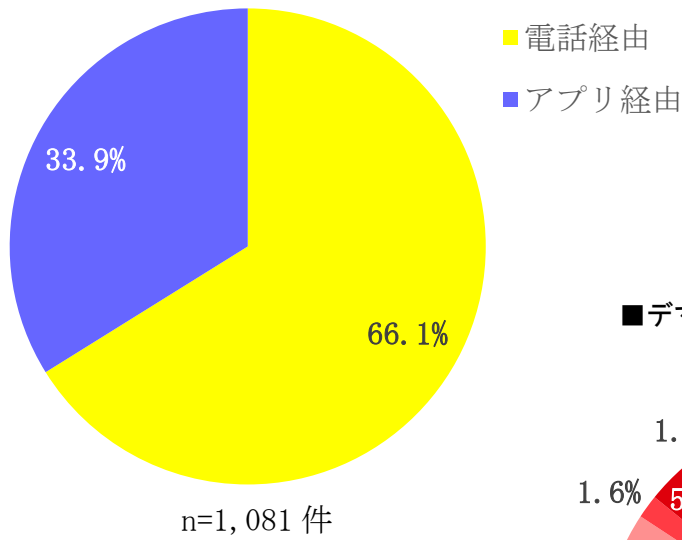
■ デマンドバス予約者数等の推移



平均乗車人数：6.85 人/日、平均予約件数：5.91 件/日

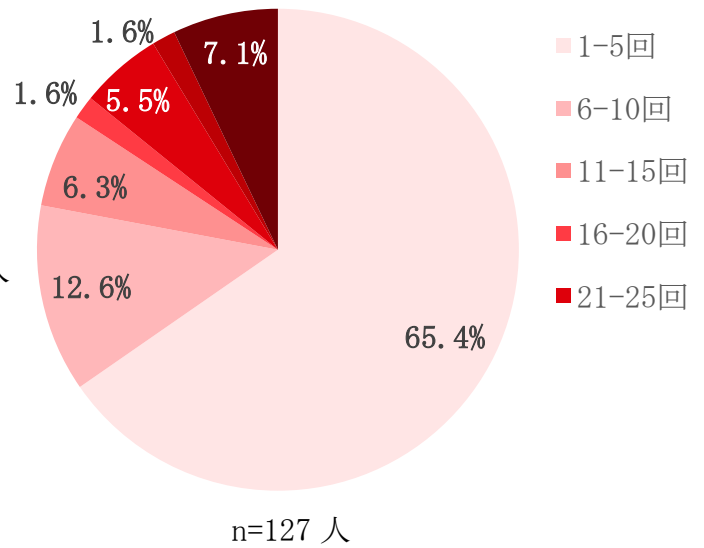
1 運行当たりの乗車人数：1.35 人/運行

■ デマンドバス予約手段別構成比

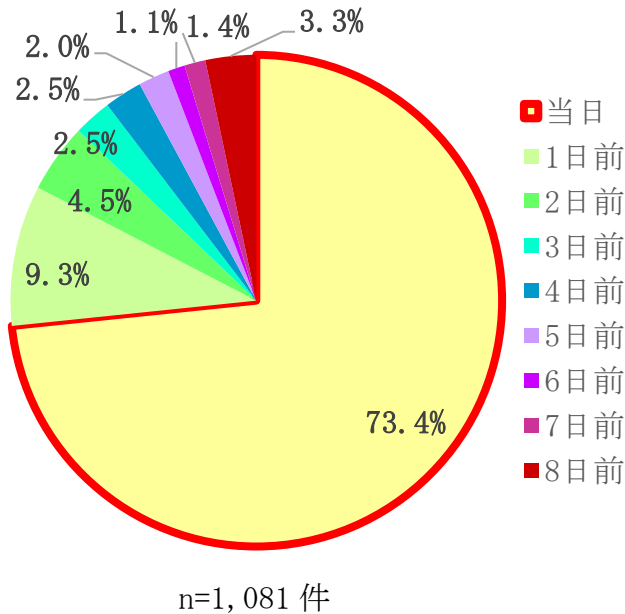


1人当たりの平均予約回数：8.51回/人

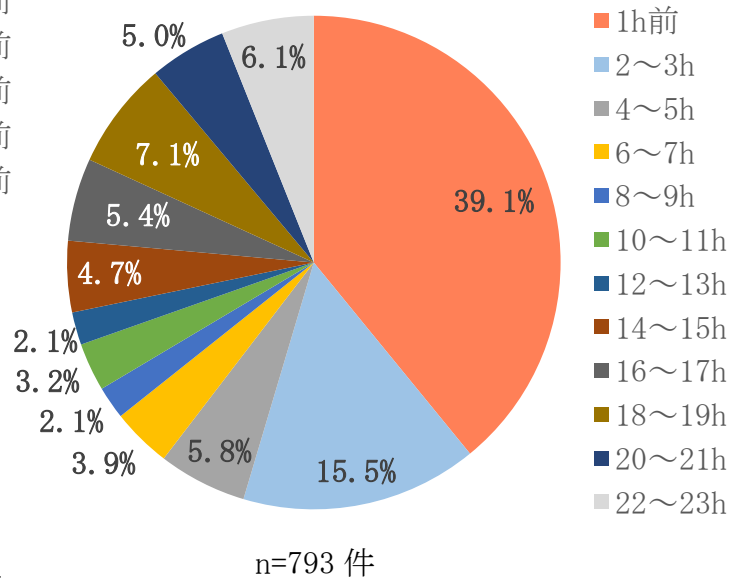
■ デマンドバス予約頻度別構成比



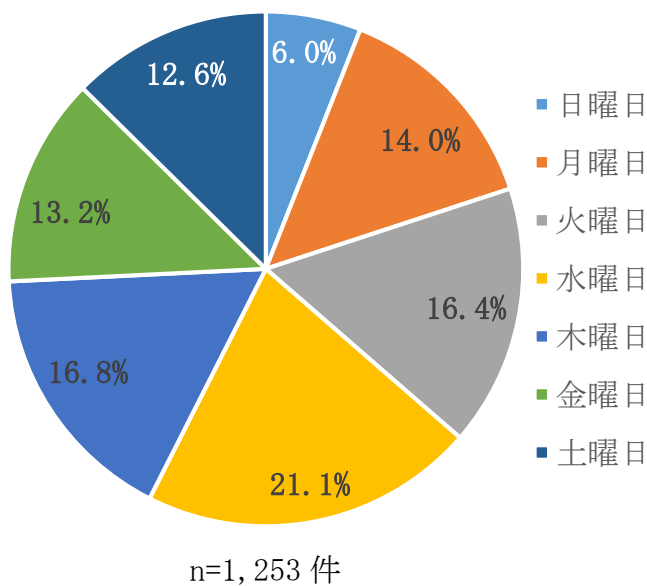
■ デマンドバス予約時期別構成比



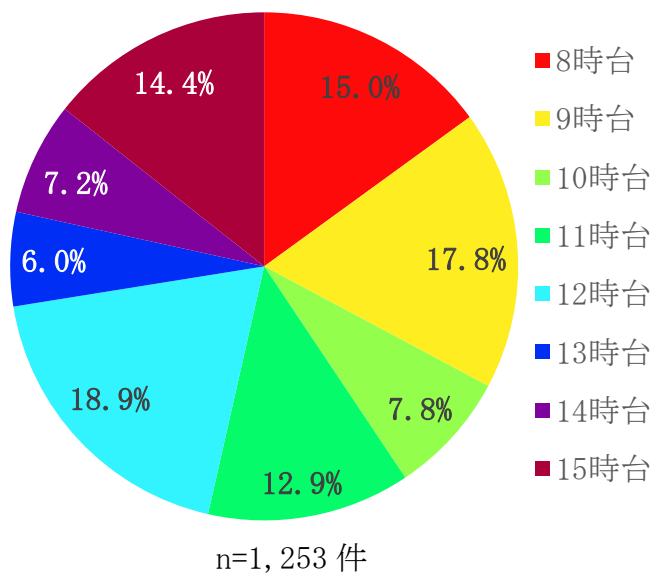
■ デマンドバス予約時期別(当日)構成比



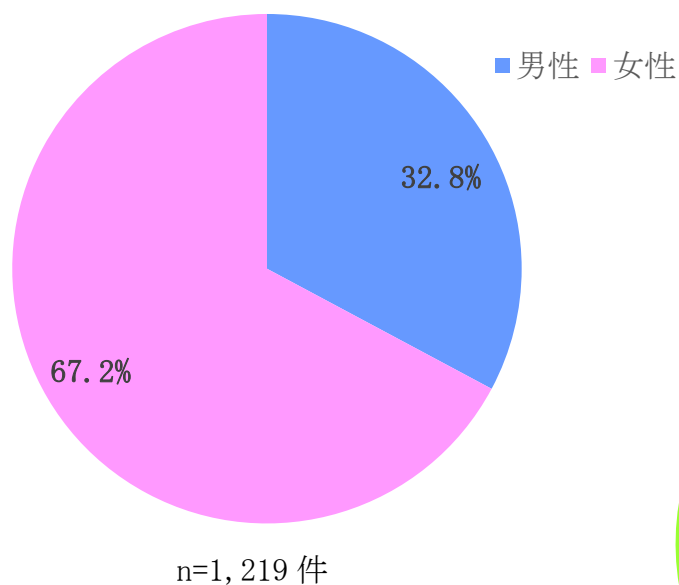
■ デマンドバス曜日別構成比



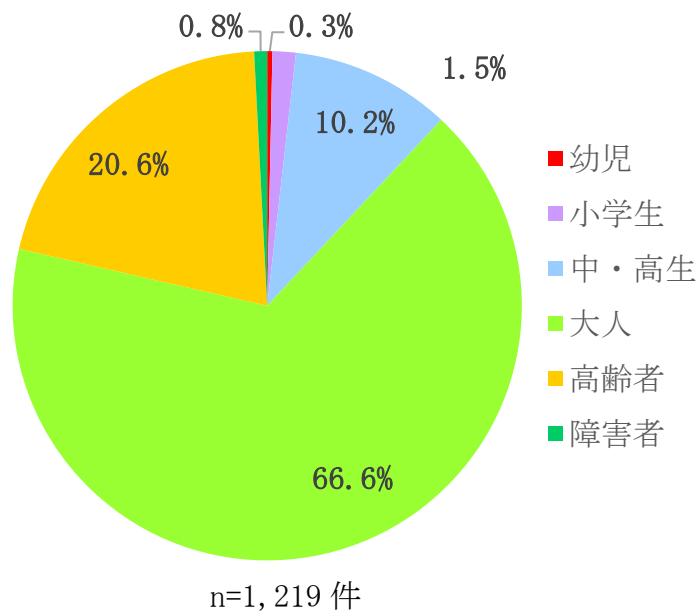
■ デマンドバス予約時間帯別構成比



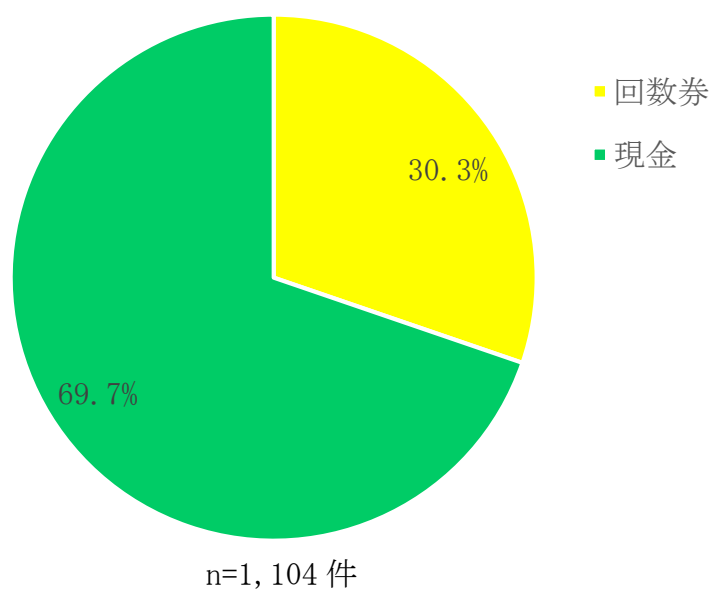
■ デマンドバス性別構成比



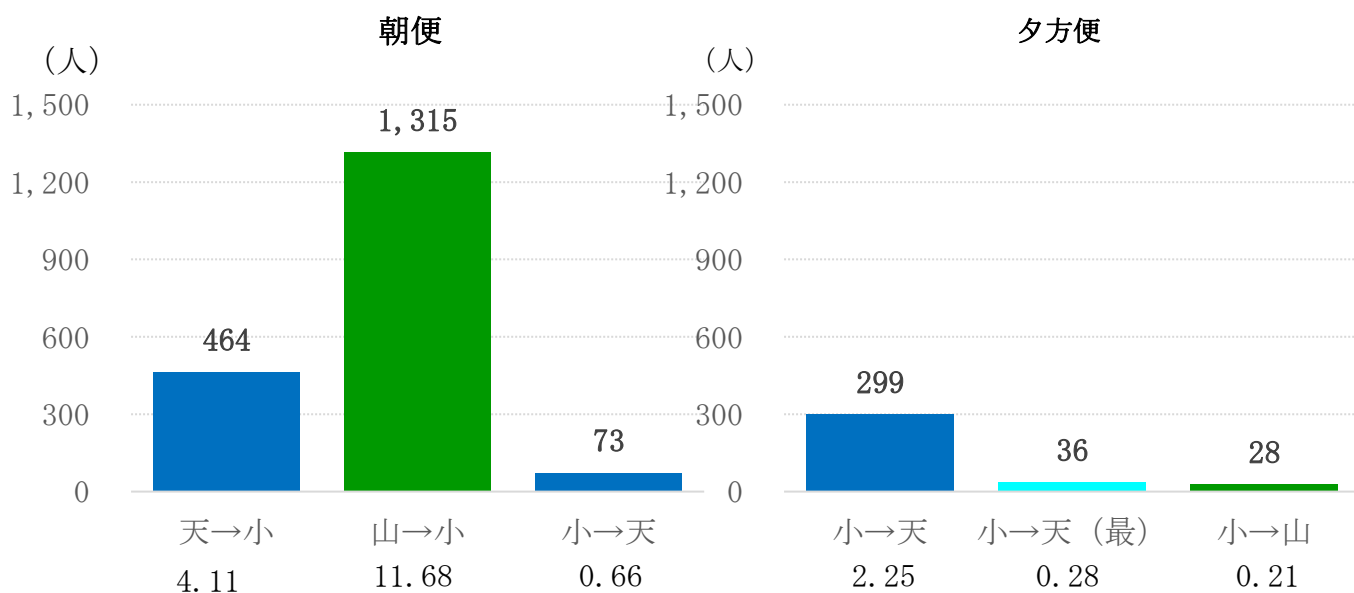
■ デマンドバス属性別構成比



■デマンドバス支払手段別構成比



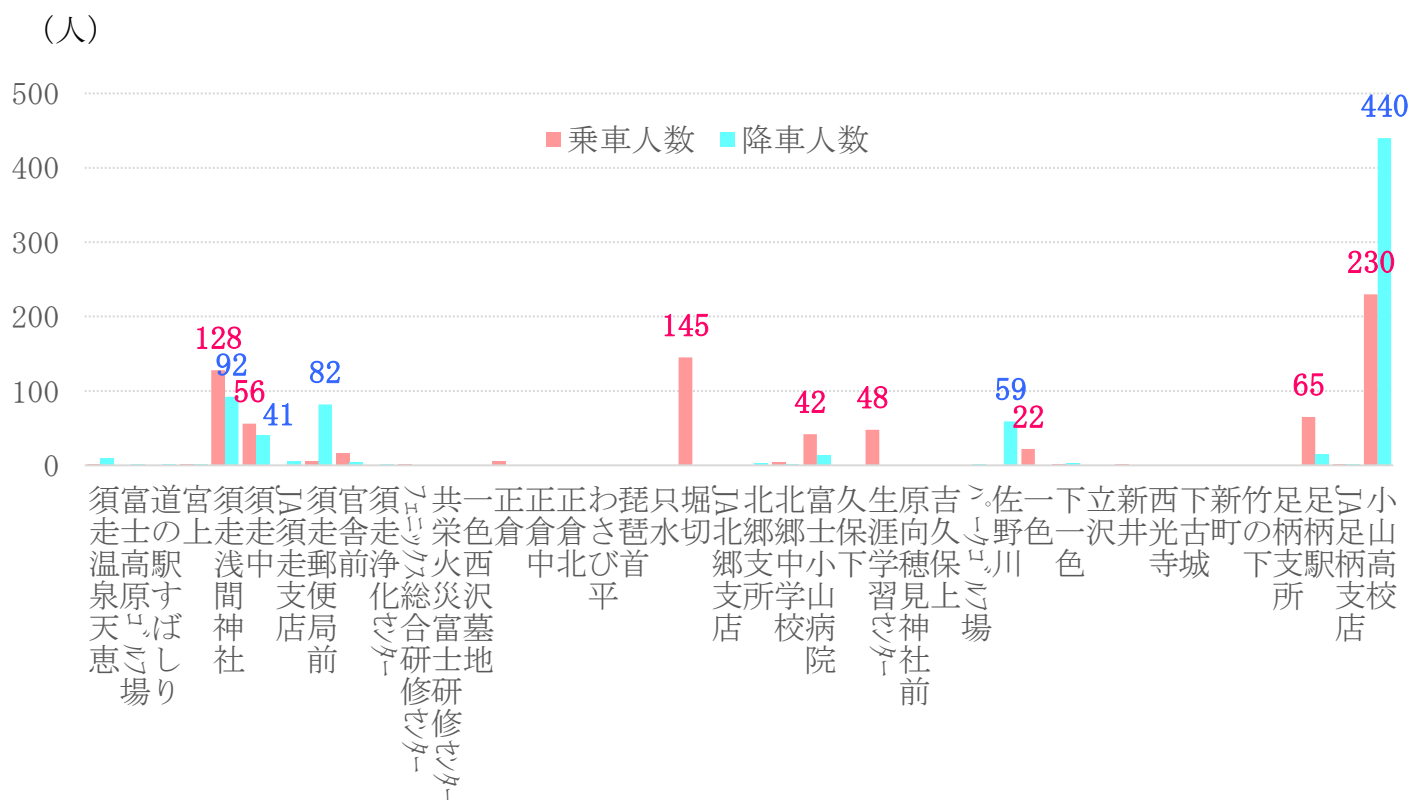
■定時運行バス路線別利用実績(須走・足柄ルート)



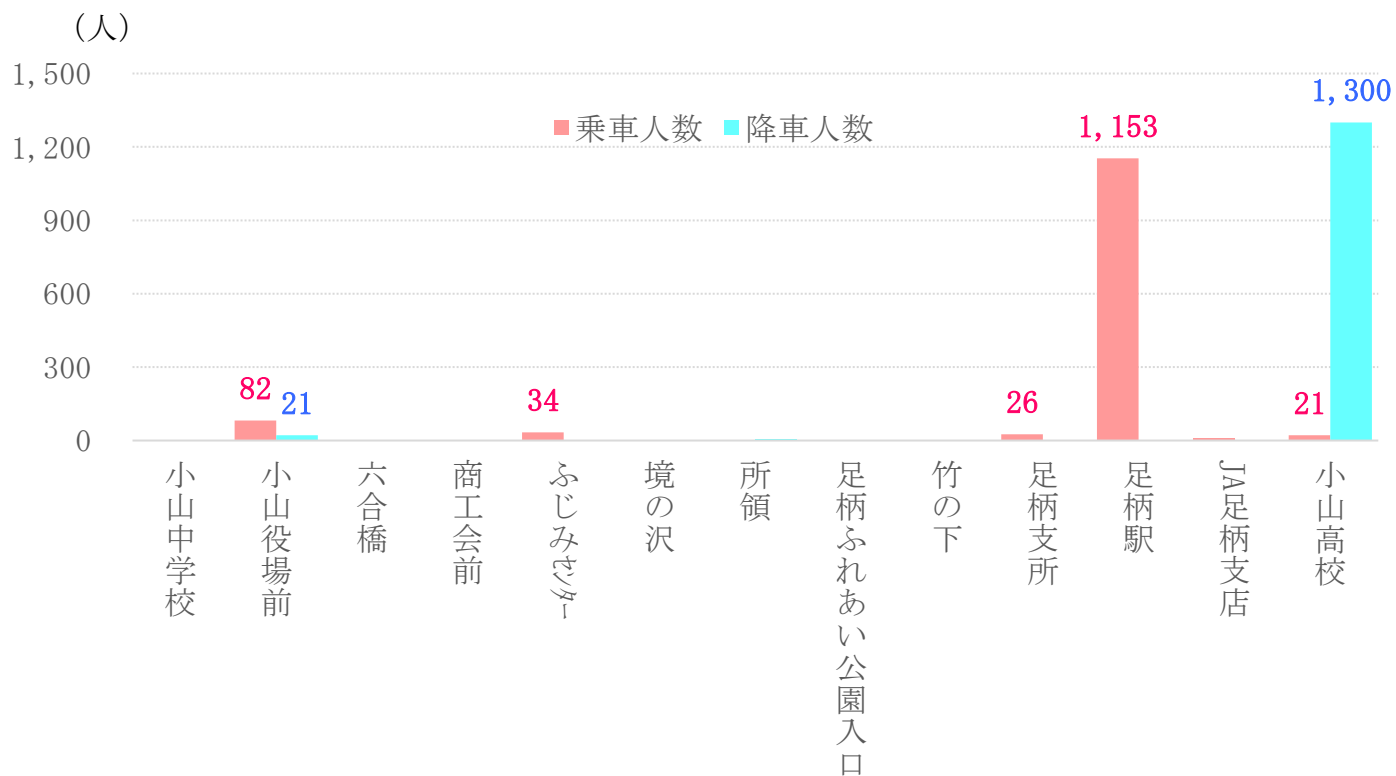
※数値…1日あたり平均乗車人数

天…須走温泉天恵
 小…小山高校
 天(最)…最終便(小山役場前経由)
 山…小山中学校

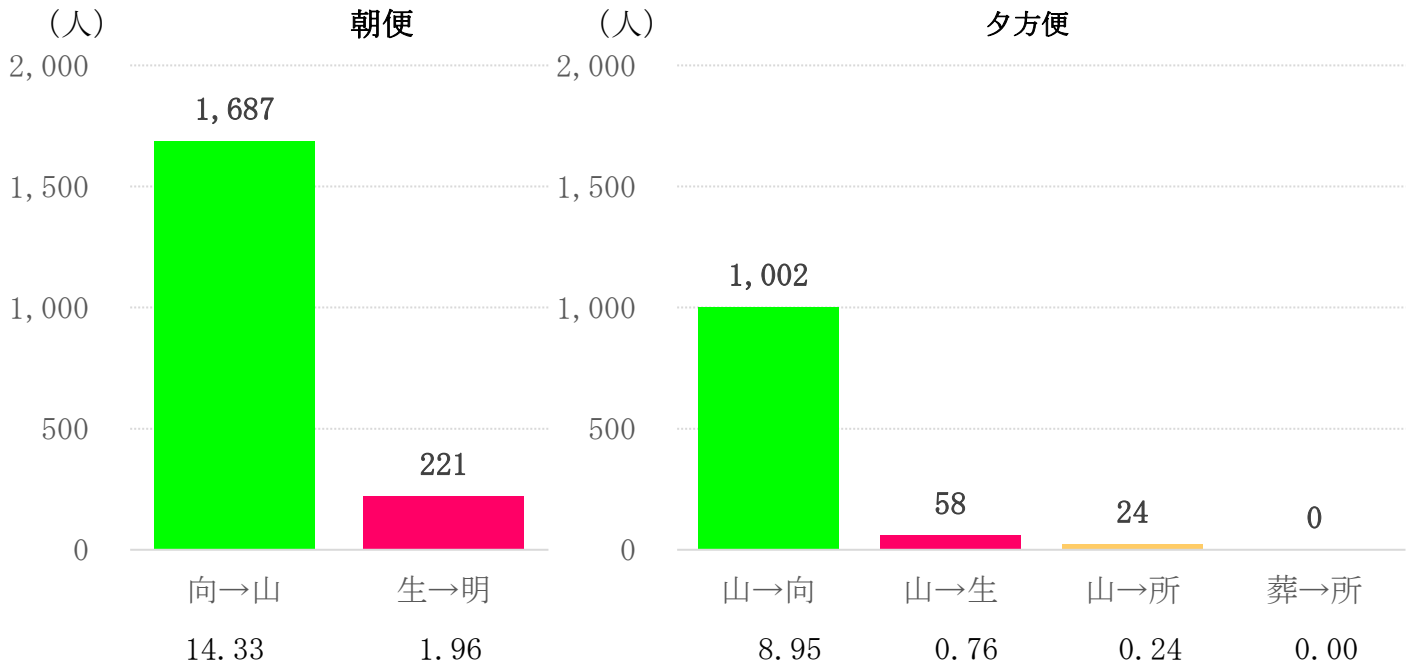
■定時運行バス・バス停別利用実績(須走ルート)



■定時運行バス・バス停別利用実績(足柄ルート)



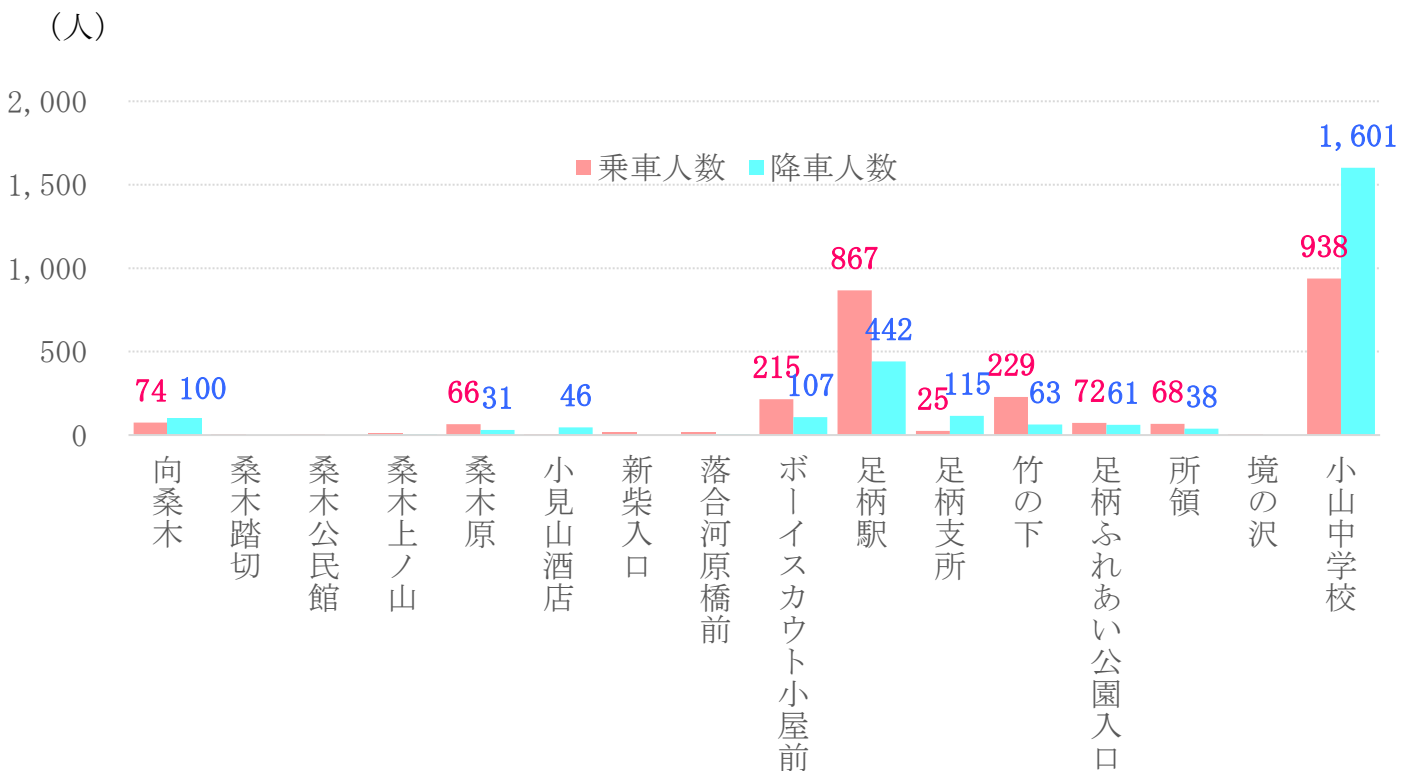
■定時運行バス路線別利用実績(足柄・明倫ルート)



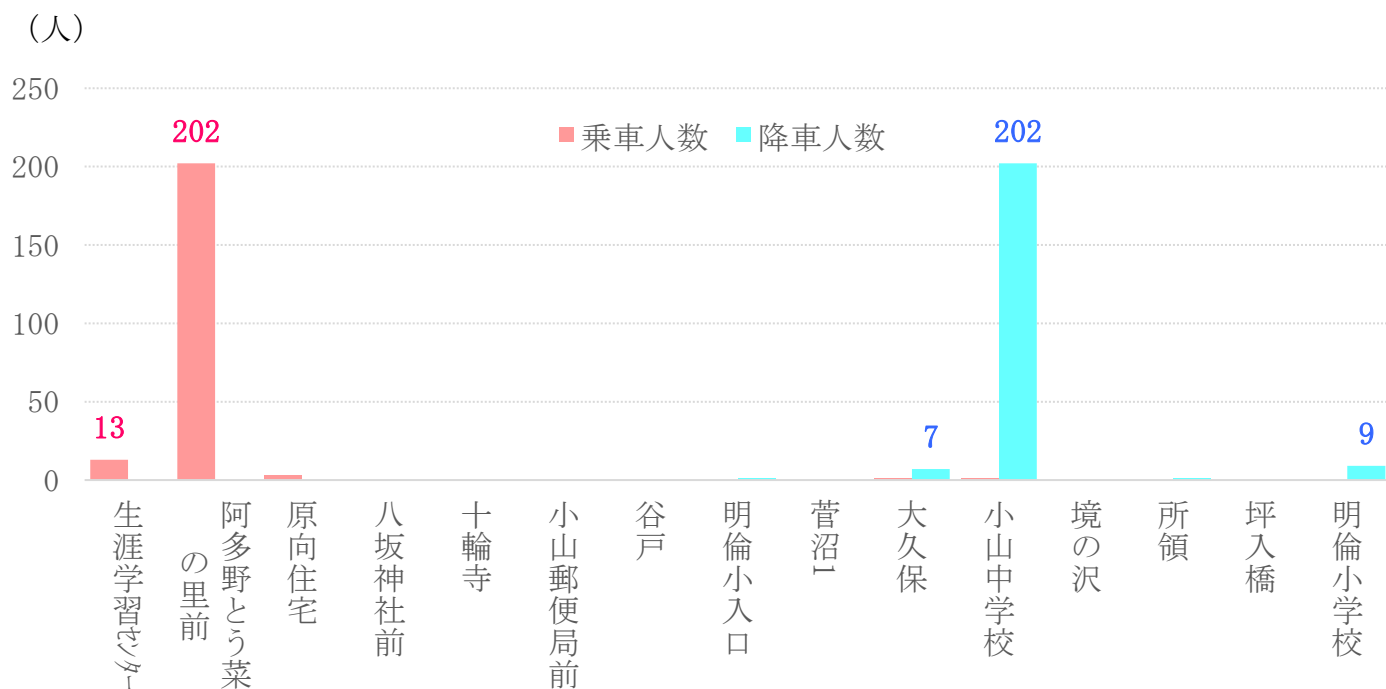
※数値…1日あたり平均乗車人数

向…向桑木 生…生涯学習センター 明…明倫小学校 所…所領
 葬…小山葬祭センター駐車場 小…小山高校 山…小山中学校

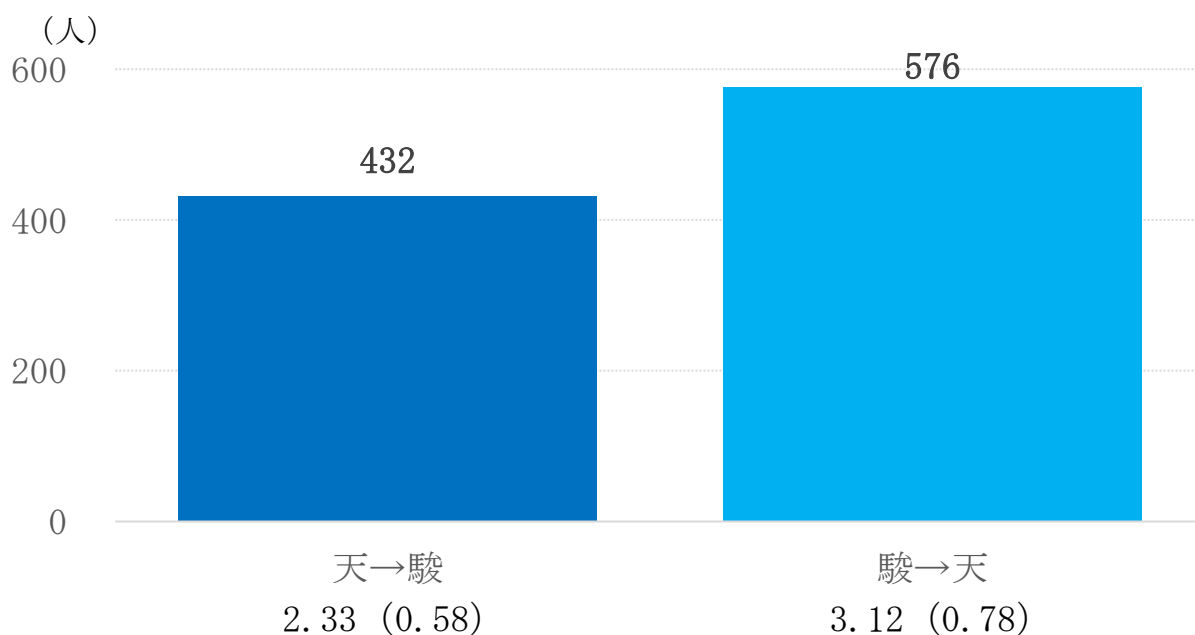
■定時運行バス・バス停別利用実績(足柄ルート)



■定時運行バス・バス停別利用実績(明倫ルート)



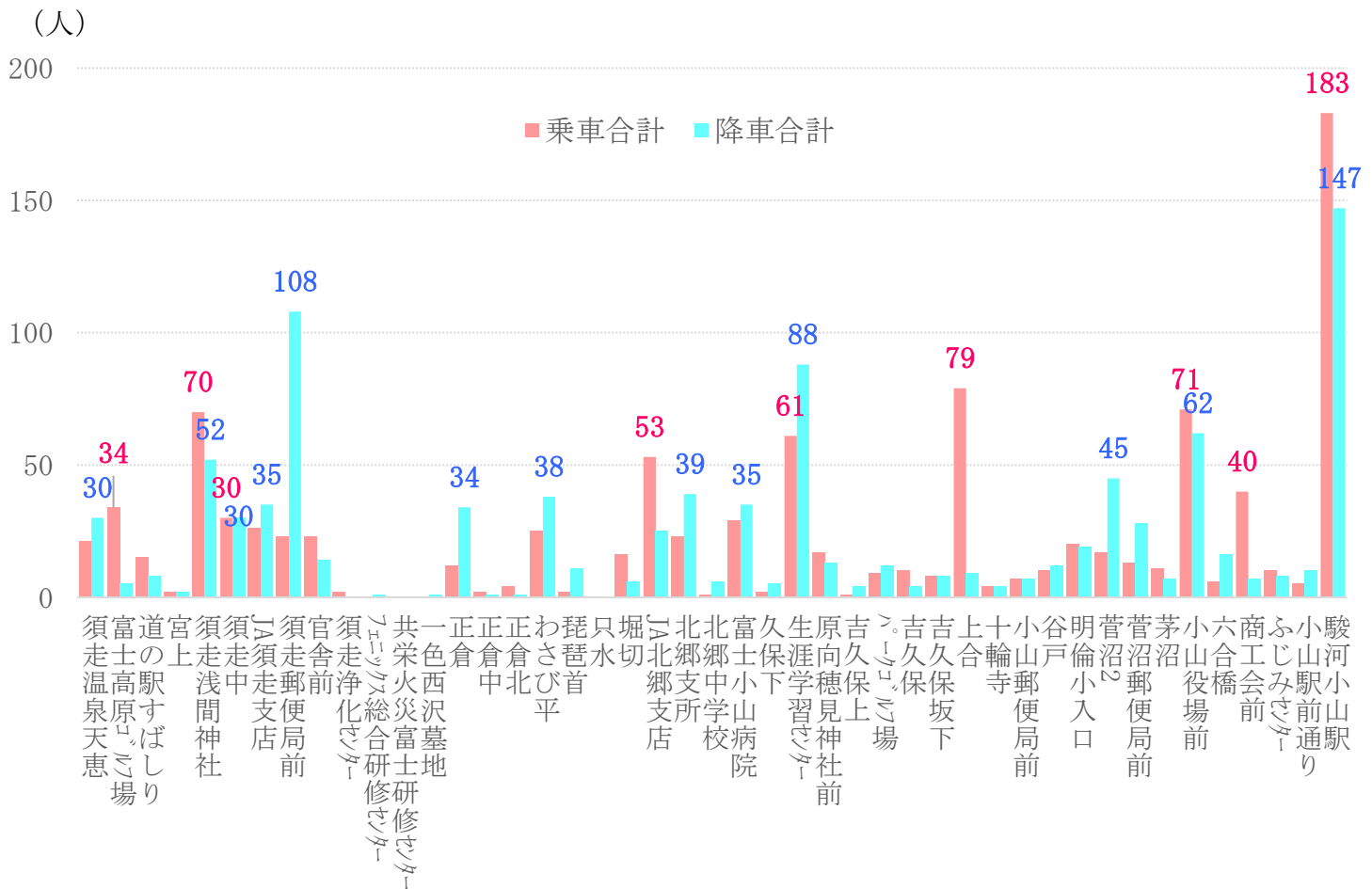
■定時運行バス路線別利用実績(須走ルート(日中))



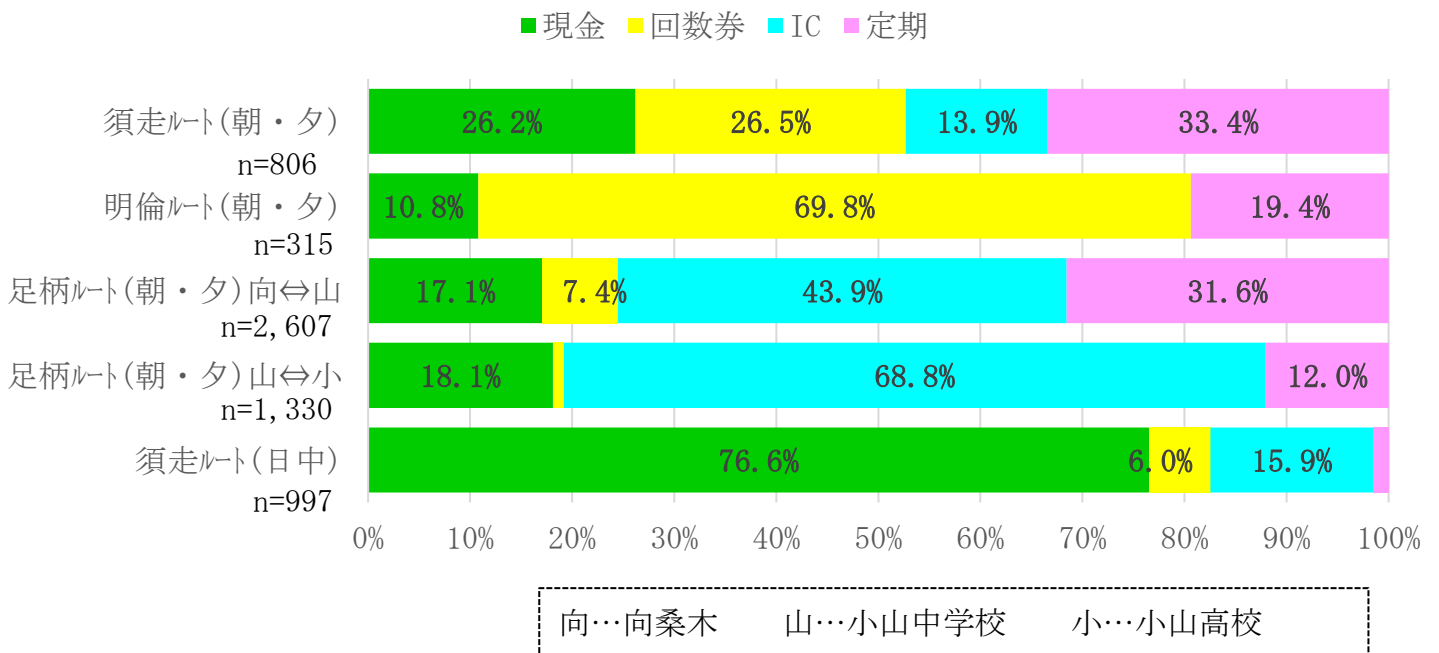
※数値…1日あたり平均乗車人数(1便あたり)

天…須走温泉天恵 駿…駿河小山駅

■定時運行バス・バス停別利用実績(須走ルート(日中))



■定時運行バス支払手段別構成比



■コミュニティバス・バス停別利用実績(単位:人、「-」は各路線の範囲外のバス停)

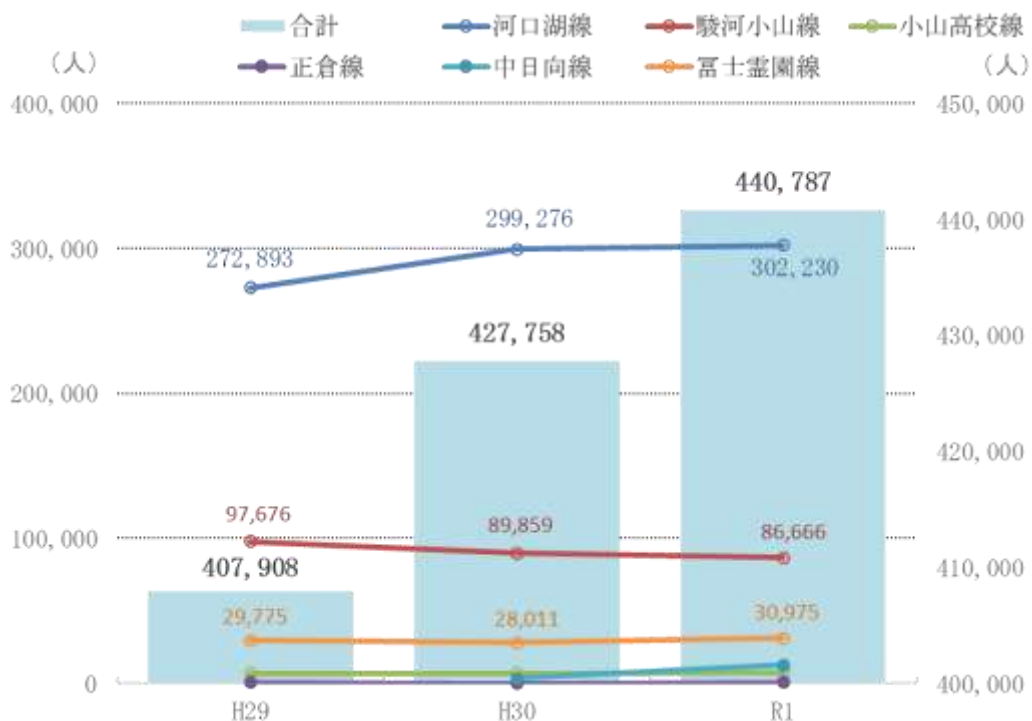
バス停 No.	バス停名称	小学校区	地区	デマンド 乗車人数	デマンド 降車人数	定時(朝・夕) 乗車人数	定時(朝・夕) 降車人数	定時(日中) 乗車人数	定時(日中) 降車人数	乗車人数 合計	降車人数 合計
101	境の沢	成美	小山1区	0	0	4	0	-	-	4	0
102	ふじみセンター	成美	小山1区	45	23	34	0	10	8	89	31
103	海工会前	成美	吉洲	7	28	0	0	40	7	47	35
104	六会橋	成美	落合	16	36	0	0	6	16	22	52
105	小山役場前	成美	落合	58	38	82	21	71	62	211	121
106	小山中学校	成美	藤曲	151	2	1,031	1,803	-	-	1,182	1,805
107	小山駅前通り	成美	小山2区	0	0	-	-	5	10	5	10
108	駿河小山駅	成美	小山2区	102	59	-	-	183	147	285	206
109	渡船GS1	成美	渡船	5	4	-	-	-	-	5	4
110	渡船公民館	成美	渡船	0	0	-	-	-	-	0	0
111	渡船橋手前	成美	渡船	0	0	-	-	-	-	0	0
112	輝島1班GS	成美	輝島	0	2	-	-	-	-	0	2
113	大森橋GS	成美	輝島	0	0	-	-	-	-	0	0
114	旧輝島公民館	成美	輝島	0	0	-	-	-	-	0	0
115	輝島日影GS	成美	輝島	0	0	-	-	-	-	0	0
116	輝島4班GS	成美	輝島	0	0	-	-	-	-	0	0
117	本蓮寺前	成美	輝島	1	2	-	-	-	-	1	2
118	輝島6班入口	成美	輝島	2	2	-	-	-	-	2	2
119	あじさい通り	成美	渡船	34	18	-	-	-	-	34	18
120	渡船住宅	成美	渡船	0	0	-	-	-	-	0	0
121	渡船住宅入口	成美	渡船	12	46	-	-	-	-	12	46
122	清助3分団車庫前	成美	藤曲	5	12	-	-	-	-	5	12
123	輝福寺GS	成美	中島	0	0	-	-	-	-	0	0
124	中島GS1	成美	中島	0	0	-	-	-	-	0	0
125	中島神社	成美	中島	0	0	-	-	-	-	0	0
126	会神公園	成美	中島	9	30	-	-	-	-	9	30
127	中島入口	成美	中島	0	0	-	-	-	-	0	0
128	小野歯科医院	成美	吉洲	46	15	-	-	-	-	46	15
129	金太郎郵便局	成美	吉洲	0	5	-	-	-	-	0	5
130	岩崎橋前	成美	藤曲	0	2	-	-	-	-	0	2
131	成美小宮門	成美	藤曲	11	10	-	-	-	-	11	10
132	宮門公園	成美	藤曲	7	19	-	-	-	-	7	19
133	落合GS1	成美	落合	0	0	-	-	-	-	0	0
134	JA小山支店	成美	落合	15	10	-	-	-	-	15	10
135	小山1区GS1	成美	小山1区	9	4	-	-	-	-	9	4
136	小山1区GS2	成美	小山1区	0	0	-	-	-	-	0	0
137	小山1区GS3	成美	小山1区	0	0	-	-	-	-	0	0
138	甲成の社	成美	小山1区	1	1	-	-	-	-	1	1
139	東毛小山(上り)	成美	小山1区	0	0	-	-	-	-	0	0
140	いきど保育園	成美	生土	3	0	-	-	-	-	3	0
141	生土GS1	成美	生土	28	10	-	-	-	-	28	10
142	生土公民館	成美	生土	3	0	-	-	-	-	3	0
143	富士新正和齋	成美	生土	3	1	-	-	-	-	3	1
144	ローン小山町自衛店	成美	生土	1	0	-	-	-	-	1	0
145	正福寺入口	成美	小山3区	0	0	-	-	-	-	0	0
146	下谷公民館	成美	小山4区	1	41	-	-	-	-	1	41
147	小山4区GS1	成美	小山4区	0	1	-	-	-	-	0	1
148	小山4区橋原橋	成美	小山4区	31	25	-	-	-	-	31	25
149	小山4区GS2	成美	小山4区	0	0	-	-	-	-	0	0
150	小山4区第2コミセン入口	成美	小山4区	0	0	-	-	-	-	0	0
201	所福	明倫	所福	1	13	68	48	-	-	69	61
202	押入橋	明倫	所福	0	0	0	0	-	-	0	0
203	濱向住宅	明倫	濱向	0	0	3	0	-	-	3	0
204	八坂神社前	明倫	濱向	0	0	0	0	-	-	0	0
205	十輪寺	明倫	大懸	5	5	0	1	4	4	9	10
206	小山郵便局前	明倫	谷戸	7	7	0	0	7	7	14	14
207	谷戸	明倫	谷戸	0	5	0	0	10	12	10	17
208	明倫小入口	明倫	谷戸	14	15	0	1	20	19	34	35
209	菅沼1	明倫	菅沼	4	5	0	0	-	-	4	5
210	菅沼2	明倫	菅沼	0	0	-	-	17	45	17	45
211	大久保	明倫	高藤曲	17	8	6	7	-	-	23	15
212	明倫小学校	明倫	菅沼	6	16	0	9	-	-	6	25
213	小山警察センター駐車場	明倫	菅沼	0	0	0	0	-	-	0	0
214	上倉	明倫	濱向	0	0	-	-	79	9	79	9
215	菅沼郵便局前	明倫	菅沼	80	34	-	-	13	28	93	62
216	菅沼	明倫	菅沼	0	1	-	-	11	7	11	8
217	ユニバーサル装束	明倫	濱向	31	0	-	-	-	-	31	0
218	濱向GS1	明倫	濱向	0	0	-	-	-	-	0	0
219	高藤曲GS1	明倫	高藤曲	8	5	-	-	-	-	8	5
220	高藤曲団地	明倫	高藤曲	4	2	-	-	-	-	4	2
221	高藤曲GS2	明倫	高藤曲	0	0	-	-	-	-	0	0
222	菅沼GS1	明倫	菅沼	0	2	-	-	-	-	0	2

バス停No.	バス停名称	小学校区	地区	デマンド乗車人数	デマンド降車人数	定時(朝・夕)乗車人数	定時(朝・夕)降車人数	定時(日中)乗車人数	定時(日中)降車人数	乗車人数合計	降車人数合計
223	宮ノ原GS	明倫	坂下	0	0	-	-	-	-	0	0
224	なかがわ医院入口	明倫	菅沼	6	46	-	-	-	-	6	46
225	ボート小山店	明倫	谷戸	14	3	-	-	-	-	14	3
226	谷戸GS1	明倫	谷戸	0	0	-	-	-	-	0	0
227	谷戸GS2	明倫	谷戸	0	0	-	-	-	-	0	0
228	谷戸GS3	明倫	谷戸	0	0	-	-	-	-	0	0
301	新野	足柄	宿	0	0	0	0	-	-	0	0
302	竹の下	足柄	宿	0	21	229	63	-	-	229	84
303	足柄支所	足柄	宿	0	0	51	115	-	-	51	115
304	足柄駅	足柄	向方	39	136	2,090	459	-	-	2,129	595
305	JA足柄支店	足柄	宿	2	0	12	2	-	-	14	2
306	小山高校	足柄	宿	47	43	275	1,740	-	-	322	1,783
307	足柄ふれあい公園入口	足柄	宿	9	2	72	61	-	-	81	63
308	向森木	足柄	桑木	6	3	74	100	-	-	80	103
309	桑木詰切	足柄	桑木	0	0	1	0	-	-	1	0
310	桑木公民館	足柄	桑木	0	0	1	0	-	-	1	0
311	桑木上ノ山	足柄	桑木	0	0	12	1	-	-	12	1
312	桑木道	足柄	桑木	0	1	66	31	-	-	66	32
313	小見山酒店	足柄	桑木	0	7	3	46	-	-	3	53
314	新築入口	足柄	新築	0	0	15	0	-	-	15	0
315	薄合河原橋前	足柄	向方	5	0	17	2	-	-	22	2
316	ボートスカウト小屋前	足柄	向方	30	7	215	107	-	-	245	114
317	東名足柄	足柄	宿	1	0	-	-	-	-	1	0
318	あしがら温泉	足柄	宿	21	22	-	-	-	-	21	22
319	足柄駅前郵便局	足柄	宿	9	20	-	-	-	-	9	20
320	ロイヤルヒルズツツヤGS	足柄	向方	2	0	-	-	-	-	2	0
321	向方・水辺公園GS	足柄	向方	0	0	-	-	-	-	0	0
322	向方GS1	足柄	向方	0	0	-	-	-	-	0	0
323	地蔵堂前GS	足柄	向方	1	0	-	-	-	-	1	0
324	観音堂・式部田GS	足柄	向方	0	0	-	-	-	-	0	0
325	新築GS1	足柄	新築	0	0	-	-	-	-	0	0
326	山久谷前	足柄	桑木	2	0	-	-	-	-	2	0
327	足柄森林カントリー入口	足柄	桑木	2	0	-	-	-	-	2	0
328	足柄SA(上り)入口	足柄	桑木	25	26	-	-	-	-	25	26
329	足柄SA(下り)入口	足柄	桑木	6	4	-	-	-	-	6	4
330	ダイヤモンドリゾートGS	足柄	桑木	0	0	-	-	-	-	0	0
331	神田橋・第2遊園地	足柄	向方	2	22	-	-	-	-	2	22
332	藤之下神社下GS	足柄	向方	0	3	-	-	-	-	0	3
333	矢倉・向方住宅	足柄	向方	2	1	-	-	-	-	2	1
401	フェニックス総合研修センター	北郷	一色	2	3	1	0	0	1	3	4
402	共栄火災富士研修センター	北郷	一色	0	0	0	0	0	0	0	0
403	一色西沢墓地	北郷	一色	0	0	0	0	0	1	0	1
404	正倉	北郷	一色	0	1	6	0	12	34	18	35
405	正倉中	北郷	一色	0	0	0	0	2	1	2	1
406	正倉北	北郷	一色	0	1	0	0	4	1	4	2
407	わさび平	北郷	用沢	0	0	0	0	25	38	25	38
408	猪熊首	北郷	一色	0	0	0	0	2	11	2	11
409	只木	北郷	一色	0	0	0	0	0	0	0	0
410	堀切	北郷	一色	0	1	145	0	16	6	161	7
411	JA北郷支店	北郷	一色	9	68	0	0	53	25	62	93
412	北郷支所	北郷	用沢	0	5	0	4	23	39	23	48
413	北郷中学校	北郷	用沢	0	4	4	1	1	6	5	11
414	富士小山病院	北郷	用沢	14	21	42	23	29	35	85	79
415	久保下	北郷	用沢	0	11	0	1	2	5	2	17
416	生涯学習センター(総合文化会館)	北郷	阿多野	14	24	62	3	61	88	137	115
417	浜向鶴見神社前	北郷	阿多野	1	2	0	1	17	13	18	16
418	阿多野とう菜の里前	北郷	阿多野	46	44	202	72	-	-	248	116
419	吉久保上	北郷	吉久保	2	1	0	0	1	4	3	5
420	パークゴルフ場	北郷	吉久保	0	0	0	1	9	12	9	13
421	佐野川	北郷	吉久保	1	2	0	59	-	-	1	61
422	一色	北郷	一色	0	1	22	0	-	-	22	1
423	下一色	北郷	一色	0	0	2	3	-	-	2	3
424	立沢	北郷	大胡田	0	0	0	0	-	-	0	0
425	新井	北郷	大胡田	0	0	1	0	-	-	1	0
426	西光寺	北郷	大胡田	0	0	0	0	-	-	0	0
427	下古城	北郷	下古城	0	0	0	0	-	-	0	0
428	吉久保	北郷	吉久保	0	8	-	-	10	4	10	12
429	吉久保坂下	北郷	吉久保	0	0	-	-	8	8	8	8
430	富士霊園	北郷	大御神	3	0	-	-	-	-	3	0
431	富士小山JGC社宅前GS	北郷	大御神	0	0	-	-	-	-	0	0
432	萬壽寺前GS	北郷	大御神	0	0	-	-	-	-	0	0
433	富士霊園入口	北郷	大御神	0	0	-	-	-	-	0	0

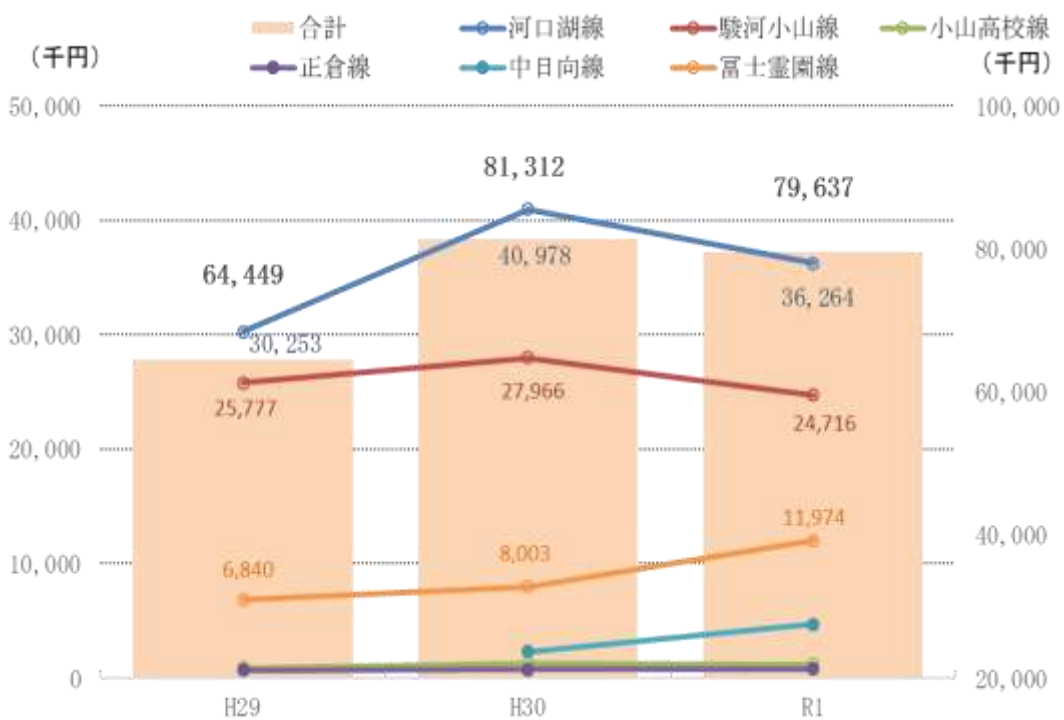
バス路線 No.	バス路線名称	小学校区	地区	デマンド 乗車人数	デマンド 降車人数	定時(朝・夕) 乗車人数	定時(朝・夕) 降車人数	定時(日中) 乗車人数	定時(日中) 降車人数	乗車人数 合計	降車人数 合計
434	富士スピードウェイ西ゲート	北郷	大御神	0	0	-	-	-	-	0	0
435	大御神GS1	北郷	大御神	0	0	-	-	-	-	0	0
436	富士スピードウェイ東ゲート	北郷	中日向	1	0	-	-	-	-	1	0
437	中日向入口	北郷	中日向	0	2	-	-	-	-	0	2
438	福川	北郷	福川	0	0	-	-	-	-	0	0
439	中日向	北郷	中日向	0	0	-	-	-	-	0	0
440	中日向東	北郷	中日向	0	0	-	-	-	-	0	0
441	明神峠入口	北郷	上野	1	1	-	-	-	-	1	1
442	上野	北郷	上野	7	1	-	-	-	-	7	1
443	上野GS1	北郷	上野	1	1	-	-	-	-	1	1
444	上野GS2	北郷	上野	0	0	-	-	-	-	0	0
445	上野GS3	北郷	上野	0	0	-	-	-	-	0	0
446	上野GS4	北郷	上野	0	0	-	-	-	-	0	0
447	徳風園	北郷	上野	24	21	-	-	-	-	24	21
448	富士国際GC奥	北郷	南沢	1	1	-	-	-	-	1	1
449	わさび平分譲地GS	北郷	南沢	0	0	-	-	-	-	0	0
450	南沢GS1	北郷	南沢	1	3	-	-	-	-	1	3
451	平和タウン	北郷	一色	0	0	-	-	-	-	0	0
452	琵琶音GS	北郷	一色	1	0	-	-	-	-	1	0
453	わさび平GS1	北郷	南沢	0	0	-	-	-	-	0	0
454	南沢GS2	北郷	南沢	0	0	-	-	-	-	0	0
455	南沢GS3	北郷	南沢	0	0	-	-	-	-	0	0
456	坂本	北郷	南沢	6	3	-	-	-	-	6	3
457	明神峠入口	北郷	南沢	3	0	-	-	-	-	3	0
458	南沢GS4	北郷	南沢	3	0	-	-	-	-	3	0
459	北小宮門GS	北郷	南沢	0	2	-	-	-	-	0	2
460	南沢GS1	北郷	福川	0	0	-	-	-	-	0	0
461	富士小山工業団地	北郷	福川	0	0	-	-	-	-	0	0
462	南沢住宅前	北郷	福川	9	2	-	-	-	-	9	2
463	南沢	北郷	福川	0	0	-	-	-	-	0	0
464	南沢GS2	北郷	福川	4	2	-	-	-	-	4	2
465	南沢GS3	北郷	福川	0	0	-	-	-	-	0	0
466	南沢GS4	北郷	福川	0	0	-	-	-	-	0	0
467	きたごうこども園前GS	北郷	南沢	0	1	-	-	-	-	0	1
468	北中宮GS	北郷	南沢	0	0	-	-	-	-	0	0
469	吉久保GS1	北郷	吉久保	13	33	-	-	-	-	13	33
470	吉久保北住宅	北郷	吉久保	8	3	-	-	-	-	8	3
471	善公院	北郷	一色	0	0	-	-	-	-	0	0
472	下小林GS1	北郷	一色	1	0	-	-	-	-	1	0
473	一色GS1	北郷	一色	1	0	-	-	-	-	1	0
474	一色GS2	北郷	一色	0	0	-	-	-	-	0	0
475	南沢南沢GS	北郷	南沢	0	0	-	-	-	-	0	0
476	道の駅ふCおやま	北郷	南沢	21	6	-	-	-	-	21	6
477	南沢GS5	北郷	南沢	3	2	-	-	-	-	3	2
478	一色GS4	北郷	一色	0	0	-	-	-	-	0	0
479	上古城	北郷	上古城	0	8	-	-	-	-	0	8
480	一色GS5	北郷	一色	0	0	-	-	-	-	0	0
481	大胡田GS1	北郷	大胡田	0	0	-	-	-	-	0	0
482	立沢橋GS	北郷	大胡田	0	0	-	-	-	-	0	0
483	ヒルズギンキョウ	北郷	大胡田	0	0	-	-	-	-	0	0
484	大胡田庄	北郷	大胡田	0	0	-	-	-	-	0	0
485	明神峠	北郷	吉久保	0	0	-	-	-	-	0	0
486	吉久保神出	北郷	吉久保	1	8	-	-	-	-	1	8
487	下古城GS1	北郷	下古城	0	0	-	-	-	-	0	0
501	清走温泉天巻	清走	上本町	-	-	2	9	21	30	23	39
502	富士温泉ゴルフ場	清走	上本町	-	-	0	1	34	5	34	6
503	道の駅すばしり	清走	上本町	-	-	0	1	15	8	15	9
504	宮上	清走	上本町	-	-	1	1	2	2	3	3
505	清走浅間神社	清走	上本町	-	-	128	93	70	52	198	145
506	清走中	清走	上本町	-	-	56	41	30	30	86	71
507	JA清走支店	清走	下本町	-	-	0	5	26	35	26	40
508	清走郵便局前	清走	下本町	-	-	5	97	23	108	28	205
509	宮前前	清走	下本町	-	-	16	4	23	14	39	18
510	清走浄化センター	清走	下本町	-	-	0	2	2	0	2	2
511	富士之宮温泉ホテル	清走	下本町	3	3	-	-	-	-	3	3
512	温泉ホテル裏GS	清走	下本町	19	12	-	-	-	-	19	12
601	セルパ(御開場)古沢店	御開場市	古沢	13	8	-	-	-	-	13	8
合計				1,251	1,251	5,056	5,039	997	997	7,304	7,287

6. 路線バス 利用者数推移等

■路線バス 路線別利用者推移



■路線バス 路線別欠損額推移



※富士急行(株)提供資料(令和2年1月現在)

7. 新しいモビリティサービス

(1) 自動運転

自動運転は、人に代わってシステムが運転を担うものを指す。自動運転レベルは、人（運転手）と車（システム）が担う運転動作の比率や技術到達度、走行可能エリアの限定度合いなどによって、レベル0からレベル5の6段階に分類されている。

段階	名称	主体	走行領域
レベル0	運転自動化なし	人	—
レベル1	運転支援	人	限定的
レベル2	部分運転自動化	人	限定的
レベル3	条件付き運転自動化	車	限定的
レベル4	高度運転自動化	車	限定的
レベル5	完全運転自動化	車	限定なし

(2) 超小型モビリティ

超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1～2人乗り程度の車両をいう。現在の法制度上は公道を走ることができないが、「高速道路などは走行しない」「交通の安全と円滑を図るための措置を講じた場所において運行すること」など、特殊な条件を付すことで、公道を走れるようになる基準緩和認定制度がある。トヨタ「コムス」、ホンダ「MC-β」などがある。



トヨタ「コムス」



ホンダ「MC-β」

(3) グリーンスローモビリティ

電動で時速 20km 未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上のモビリティ。特徴としては、Green (CO2 排出量が少ない電気自動車)、Slow (ゆっくりなので観光に最適)、Safety (速度制限で安全、高齢者も運転可能)、Small (小型なので狭い道でも問題なし)、Open (窓が無い開放感が乗って楽しい) といったものが挙げられる。地域住民の足としての活用や、観光客向けの新しいモビリティとしての活用、地域ブランディングとしての活用など、様々な方面で活用することで、地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現することを目的としている。



沼津駅～沼津港間の
試験運行した EV バス

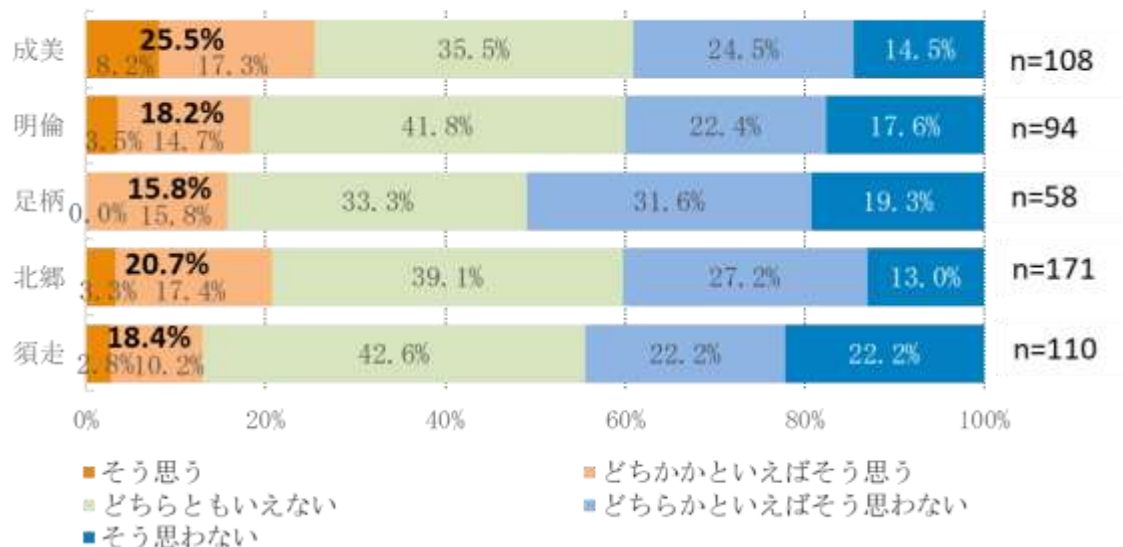
(4) ライドシェア (ライドヘイリング)

ライドシェアは、一般的には「相乗り」「配車サービス」を指す。自家用車の所有者と自動車に乗りたい人を結びつける移動手段で、自動車そのものを貸し出してシェアするカーシェアリングとは区別される。

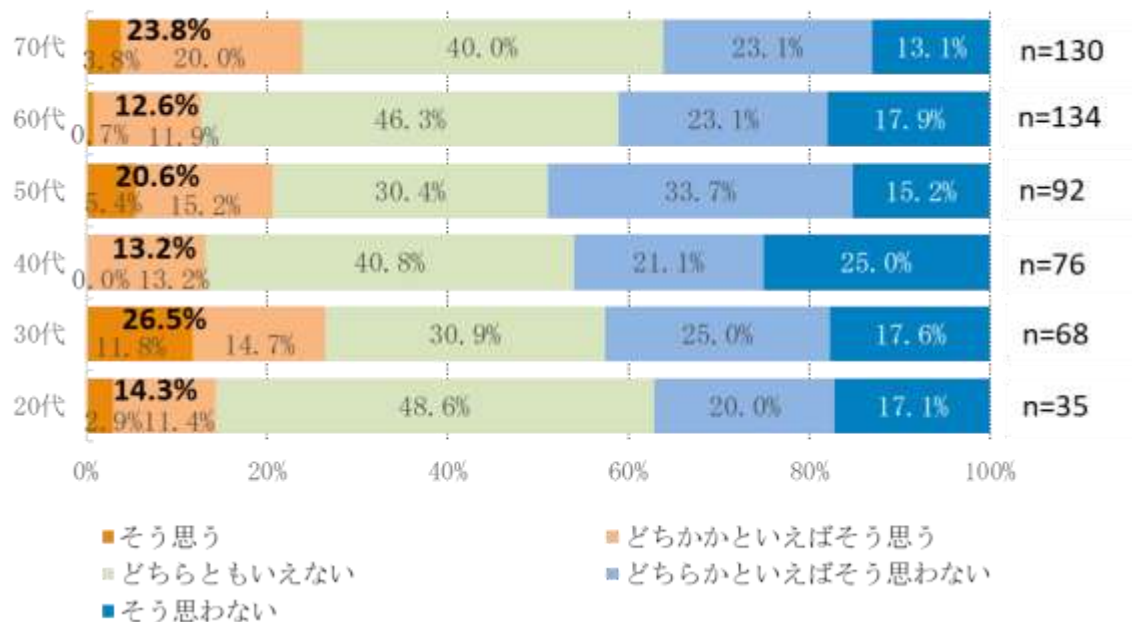
日本国内では有償のライドシェアは法整備が整っておらず、海外のような TNC サービスを導入できないが、「許可を要しない運送 (無償、必要経費のみ受領など)」の範囲で実証実験を行っている事例はある (鹿児島県与論島での (株) Azit のシステム「CREW」を使った実証実験など)。世界的には、アメリカの Uber (ウーバー)・Lyft (リフト)、中国の滴滴出行 (ディディチューション) などが有名。

8. 町民アンケート結果

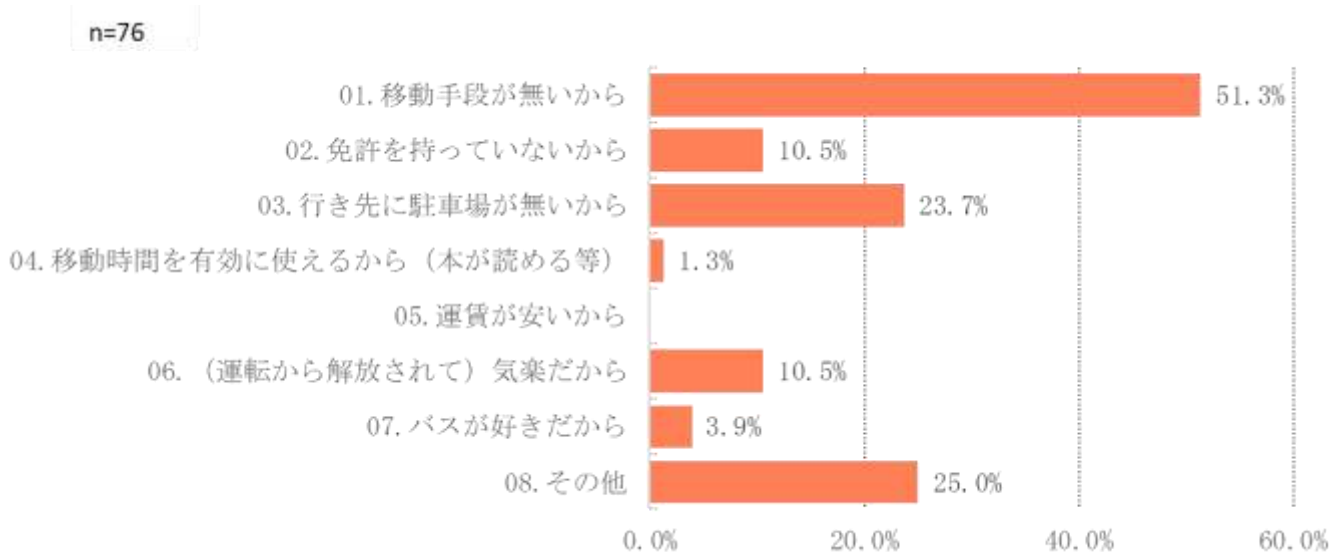
■令和元年度 地区別公共交通満足度



■令和元年度 年代別公共交通満足度



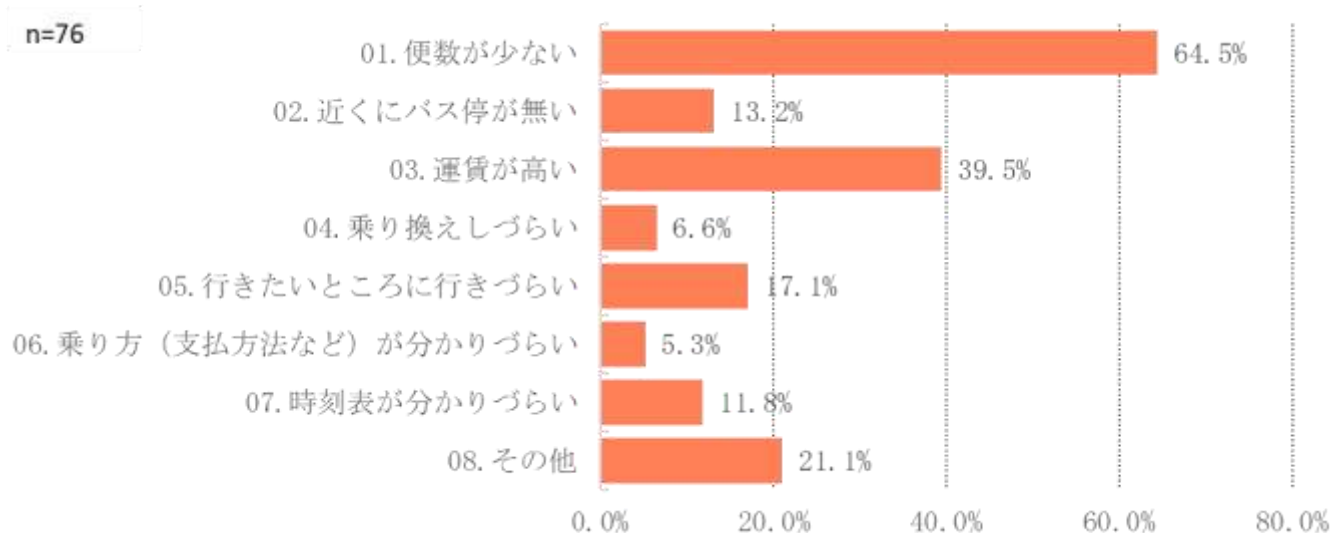
■バスを利用している理由(利用経験者のみ) ※複数回答



08. その他の自由記載 (抜粋)

- ・酒席のため (1 2件)
- ・イベント時に利用 (2件)
- ・雪が降った時に利用 (1件)

■バス利用に当たり不便に感じていること(利用経験者のみ) ※複数回答

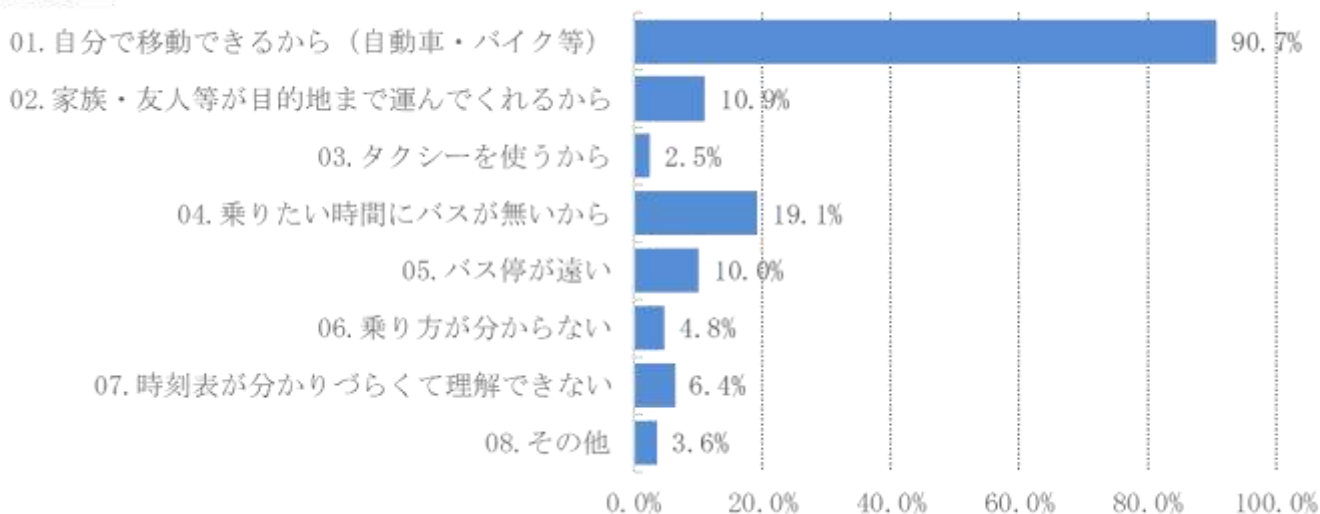


08. その他の自由記載 (抜粋)

- ・時間どおりに来ない (8件)
- ・JRとの接続が悪い (2件)
- ・夜間バス希望 (2件)

■バスを利用しない理由(未利用者のみ) ※複数回答

n=439

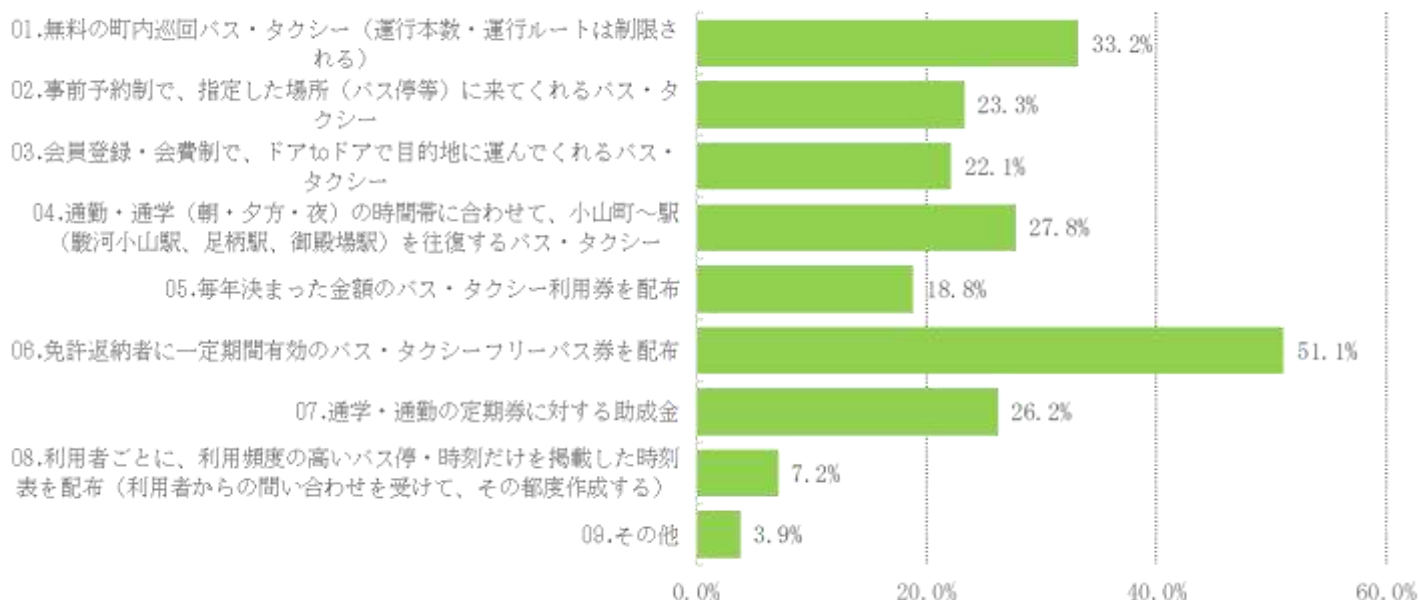


08. その他の自由記載 (抜粋)

- ・行きたい場所に行かない (4件) ・料金が高い (4件)
- ・小さな子供がいるため、迷惑になりそう (1件)

■あると良いと思う公共交通施策(回答者全員) ※複数回答

n=515

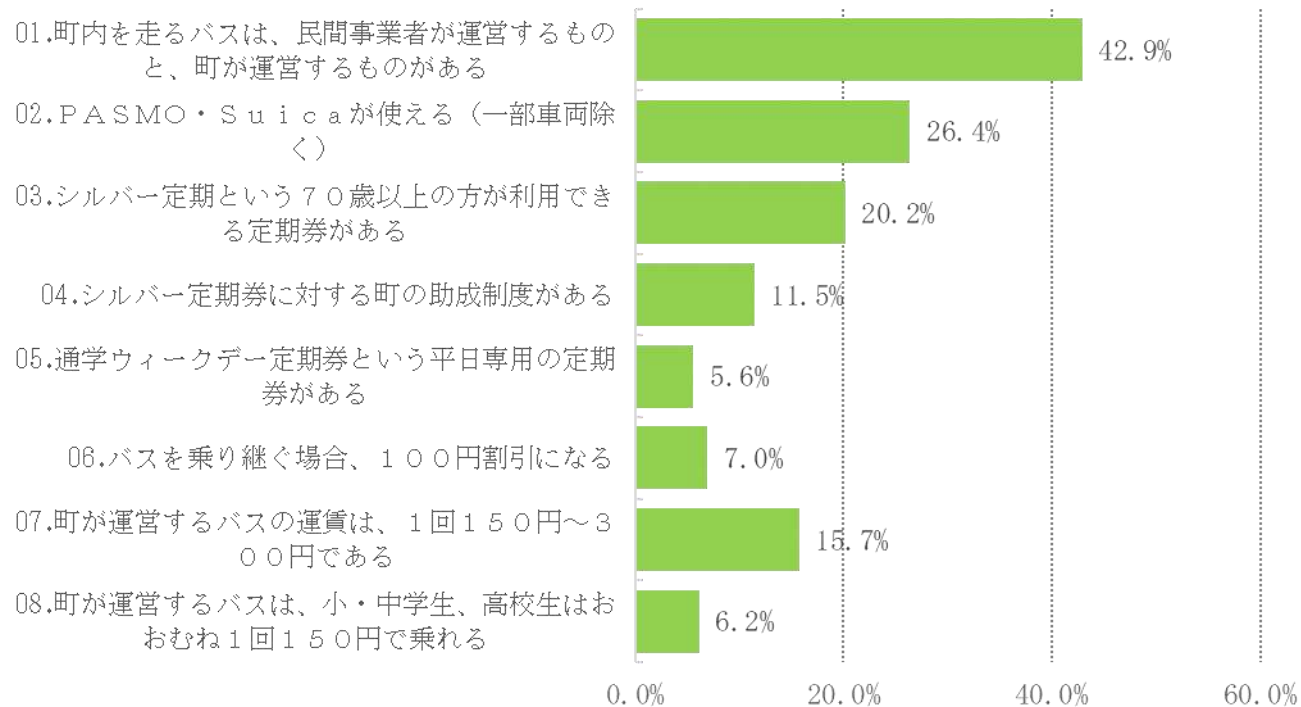


08. その他の自由記載 (抜粋)

- ・通学 (特に帰り) の便を確保して欲しい (3件)。
- ・便数を増やしてほしい (2件)。

■町内のバスについて知っていること(回答者全員) ※複数回答

n=515



小山町

Oyama Town Community Bus Map

コミュニティバスマップ



小山町コミュニティバスについて

ホームページはこちら

●利用対象者

どなたでもご利用いただけます（町内・町外問わず）。



●運賃（1乗車につき）

	大人（中学生以上）	小学生	幼児
デマンドバス	300円	200円	無料
定時運行バス	200円	100円	

※幼児は小学生以上1人につき2人まで無料。ただし幼児が1人で乗降できる乗降には小学生が1人がかかります。
※障がい者（一歩）補助票（介護票）は半額（1円乗車は別途5円）。

●お支払方法

定期券・回数券・現金・交通にカード（バス型車両のみ）がご利用いただけます。
※定期券は、富士急行（株）窓口（伊豆線駅）にて販売しております。シルバー定期券はご利用いただけませんのでご注意ください。
※回数券は、役場本庁舎1階会計課もしくは各営業所で販売しております。

	100円券	200円券	300円券
販売価格 （1枚限り）	1,000円 （1,100円分）	2,000円 （2,200円分）	3,000円 （3,300円分）

●運行日

	運行時間	平日	土日 祝日	学校の 長期休暇 1/3
デマンドバス	8:30～16:00	○	○	×
定時運行バス	日中ルート 概ね8:30～17:00	○	○	×
	朝・夕方ルート 概ね5:30～8:00 15:00～20:00	○	×	×

●お問い合わせ

コミュニティバスの 運行全般について	富士急行(株)伊豆線営業所 TEL:0550-82-1333 8:30～18:00(年中無休)
その他のお問い合わせ	小山町役場 企画政策課 TEL:0550-76-6133 8:30～17:00(平日のみ)

小山町コミュニティバスについて

運行方法	内 容	バス停・ルート・乗降場ページ
デマンドバス	<ul style="list-style-type: none"> 利用客からの予約に応じて運行する。運行時刻の入れ替わりが頻りにある場合は、対応時間に応じて運行することがあります。 相乗りにもなりますが途中で他の利用客が乗車してくることがあります。 	p.3~8 ほかからのページに掲載されているバスの便まで予約可能です。
定額運行バス	決まった時刻に決まったルートを通るバス。	p.9~14 運賃等は要項表をご覧ください。

デマンドバスのご利用方法

注意証

運行時間
毎日 8:30 ~ 18:00 まで
(12/31 ~ 1/3 のお祭日)
(時間によって1~3台の車両が対応)

予約受付

- 8日前から乗車希望時刻の1時間前まで
- 電 話：8:00 ~ 18:00 (年中無休)
- アプリ：24 時間対応

注 予約は利用客から予約状況により、希望の乗車・降車時間から5~10分程度遅れる場合があります。乗降を待った予約をお願いいたします。

● キャンセルの場合は乗車予定時刻までに予約専用番号・アプリから速やかにご連絡ください。

● 乗車がバス停に到着し、3分待っても利用客が現れない場合はキャンセル扱いとなります。



車両
ワンボックス(14人乗り(運転者含む))3台
1号車(赤)、2号車(青)、3号車(緑)の区分があり、お迎えにあがります。

デマンドバスの予約方法

お電話の場合 予約専用番号：0550-77-1234

1 予約専用番号に電話

お名前、利用日時、乗車・降車するバス停名、利用人数、電話番号をお伝えください。



2 予約の受付・確認

予約の受付状況を確認。予約可能な時間と、迎えに行く車両についてお知らせします。



3 乗車バス停で乗車

オペレーターがお伝えした時刻までにご希望の乗車バス停でお待ちください。



4 乗車の予約

乗車の予約の時にあらかじめ予約しておく便利です。



5 乗車バス停で降りる

目的地に着きししたら、乗車を支払った後降車し、乗車を支払った後降車してください。



6 乗車バス停まで移動

目的地に着きししたら、乗車した利用客が乗車する乗車場があります。



アプリの場合

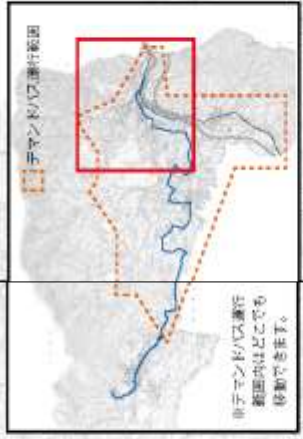
アプリ用アクセスコード：4101395

- 1 アプリのインストール**
以下のQRコードを読み取り、[MONET バス予約] をインストールしてください。
※ Google Play 版と Monet バス予約は、両方ともインストールしてください。
- 2 アプリの説明**
アプリの説明をご確認ください。[MONET バス予約] をタップしてください。
- 3 メールアドレス・パスワードの登録**
メールアドレス・パスワードを入力してください。[MONET バス予約] をタップしてください。
- 4 お名前・電話番号・アクセスコードの登録**
お名前(姓・名)、電話番号、アクセスコードを入力してください。アクセスコードは「4101395」です。
- 5 登録完了**
登録完了となります。予約する場合は「予約する」をタップしてください。
- 6 近距離のアクセス許可**
[近距離] もしくは [アプリ] の使用の許可をタップしてください。
※ 近距離のアクセス許可は、アプリのインストールの際によって必ず許可する必要があります。
- 7 乗車バス停の選択**
乗車したいバス停の番号をタップしてください。
※ 乗車バス停の番号は、乗車前日の夜半以降に変更されます。変更後は「乗車バス停の変更」をタップしてください。
- 8 乗車バス停の確認**
タップした乗車バス停の地図が確認されます。間違えなければ「目的地に設定」をタップしてください。
- 9 降車バス停の確認**
降車したいバス停の地図をタップしてください。間違えなければ「目的地に設定」をタップしてください。
- 10 出発・目的地の指定**
予約内容の確認が完了します。目的地を変更する場合は「目的地を変更」をタップしてください。乗車バス停・降車バス停を指定して「予約する」をタップしてください。
- 11 予約の完了**
「予約が受け付けました」と表示されます。少し待って「予約完了」が表示されます。予約完了後、乗車バス停・降車バス停を確認してください。
- 12 乗車の確認**
目的地で乗車する乗車場の番号が確認されます。乗車場番号を確認し、乗車場番号をタップしてください。

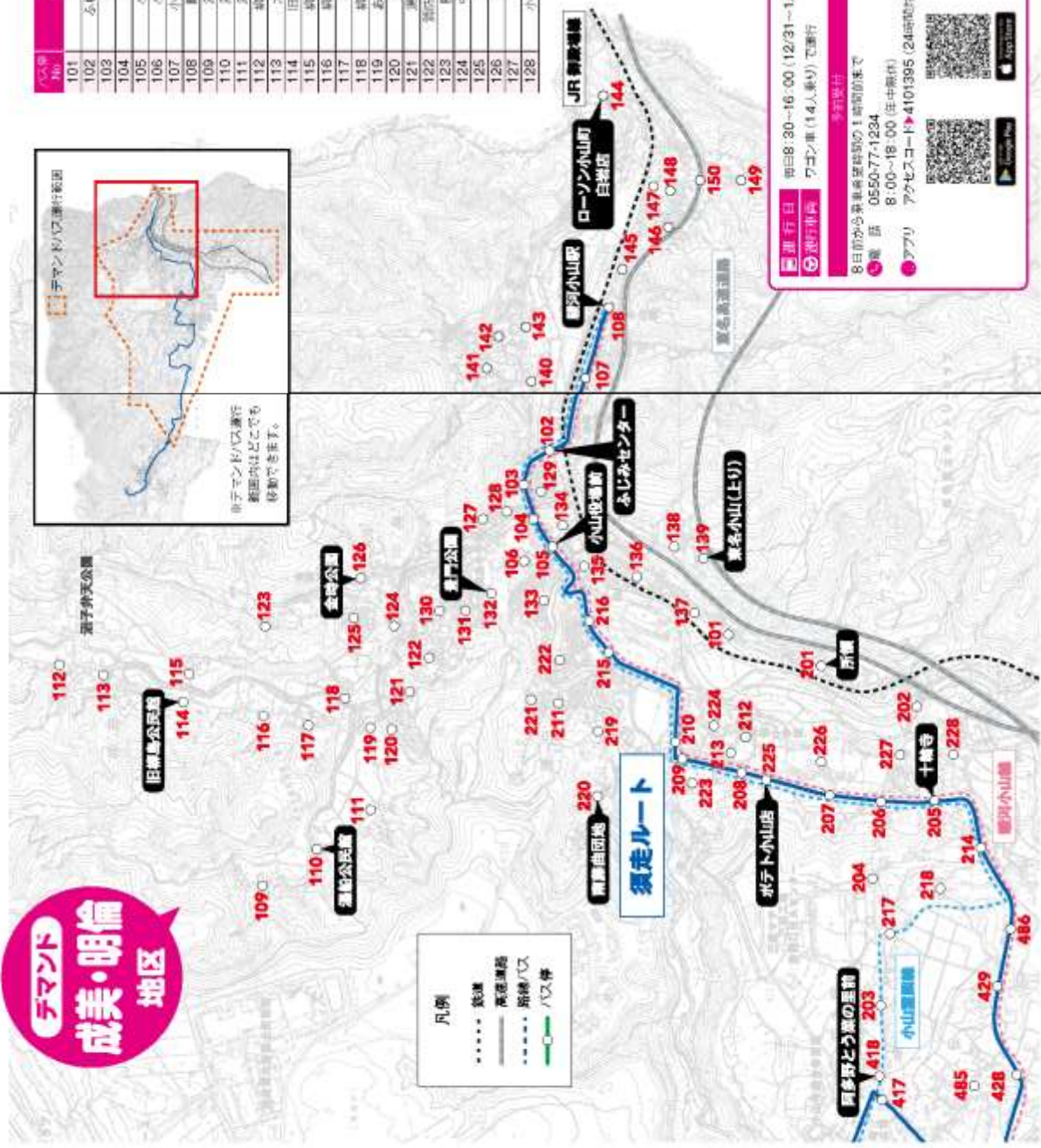
バス車 No.	バス車名称	バス車 No.	バス車名称
129	金太郎建設局	101	道の駅
130	船橋福祉会	102	ふじみセンター
131	産業小園門	103	御上家前
132	野門公園	104	六谷橋
133	定念GS1	105	小山坂前
134	J.A.小山中央	106	小山中学校
135	小山1区GS1	107	小山駅前通り
136	小山1区GS2	108	飯沼山前
137	小山1区GS3	109	深瀬GS1
138	平野の社	110	深瀬公園前
139	東名小山(上り)	111	深瀬三差
140	いせぶすま園	112	畑原1部GS
141	生土GS1	113	大森橋GS
142	生土公園前	114	旧東名公民館
143	富士校正社	115	畑原2部GS
144	ローソンの山田白岩荘	116	畑原4部GS
145	正福寺入口	117	大森寺前
146	下宮公園前	118	畑原6班入口
147	小山4区GS1	119	あらいの池
148	小山4区GS2	120	湯野社
149	小山4区GS2	121	湯野住宅入口
150	小山4区車2コマ入	122	湯野3分点車庫前
201	所郷	123	所郷寺GS
202	押入橋	124	中島GS1
203	新田社	125	中島神社
204	八坂神社前	126	岩野公園
205	十輪寺	127	中島入口
206	小山新徳新館	128	小野神社公民館
207	谷戸		
208	明徳が入口		
209	曹田1		
210	曹田2		
211	大久保		
212	明徳公民館		
213	小山新徳マナー駐車庫		
214	上谷		
215	富士新徳新館		
216	新宮		
217	ユニバーサル乗場		
218	南曲GS1		
219	南曲GS1		
220	南曲GS2		
221	南曲GS2		
222	南曲GS1		
223	雲ノ尾GS		
224	なみがおまの宮入口		
225	舟子ト小山前		
226	舟子GS1		
227	舟子GS2		
228	舟子GS3		
229	原田屋敷社前		
417	阿多野七之宮の霊前		
418	阿多野七之宮の霊前		
428	吉次保		
429	吉次保下		
485	明徳橋		
486	船久保神社		

#08-11デマンドバスゾーン

バス車 No.	バス車名称
101	道の駅
102	ふじみセンター
103	御上家前
104	六谷橋
105	小山坂前
106	小山中学校
107	小山駅前通り
108	飯沼山前
109	深瀬GS1
110	深瀬公園前
111	深瀬三差
112	畑原1部GS
113	大森橋GS
114	旧東名公民館
115	畑原2部GS
116	畑原4部GS
117	大森寺前
118	畑原6班入口
119	あらいの池
120	湯野社
121	湯野住宅入口
122	湯野3分点車庫前
123	所郷寺GS
124	中島GS1
125	中島神社
126	岩野公園
127	中島入口
128	小野神社公民館



デマンド
成美・明倫
地区



凡例

- 路線
- 高規格道路
- 路線バス
- バス停

運行日 月8:30~16:00 (12/31~1/3のみ運行)

運行車両 ワゴン車(14人乗り)で運行

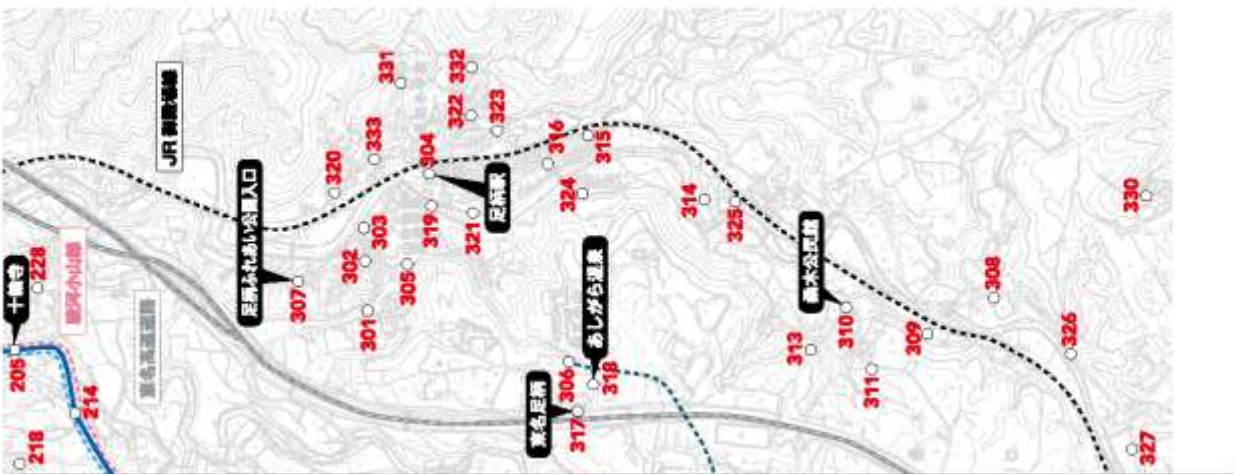
予約方法 予約専用ダイヤル

8日前から乗車希望時刻の1週間前まで

☎ 電話 0550-77-1234

📱 アプリ ワゴン車ダイヤル4101395 (24時間受付)

バス番号	バス停留所
205	十勝寺
214	上谷
218	原田G.S.1
228	徳田G.S.3
301	神田
302	竹の下
303	足柄支所
304	足柄支所
305	J.A.足柄支店
306	小山支店
307	足柄ふれあい公園入口
308	白鳥水
309	白鳥水
310	善住公長橋
311	善住公長橋
312	善住公長橋
313	善住公長橋
314	新築入口
315	善住公長橋
316	ホーイスカウト小屋前
317	善住支所
318	志しがる温泉
319	足柄駅前郵便局
320	ロイヤルホテル足柄G.S
321	原田G.S.1
322	足柄支所G.S
323	足柄支所G.S
324	原田支所G.S
325	新築G.S.1
326	川口荘前
327	足柄森林カンストロー入口
328	足柄SA(上)入口
329	足柄SA(下)入口
330	ダイヤモンリゾートG.S
331	神田橋・第2御膳所
332	徳志下村下G.S
333	天保・同和荘
410	善住
411	リノ谷温泉
412	北御支所
419	善住支所
420	パークゴルフ場
421	飯野川
422	一色
423	一色
424	立石
425	飯野
426	西本寺
427	下出橋
428	本久橋
429	善住支所
467	善住支所
473	善住支所
474	一色G.S.1
475	足柄支所G.S
476	善住支所G.S
477	足柄支所G.S
478	一色G.S.4
479	上古橋
480	一色G.S.5
481	大湖G.S.1
482	立石橋G.S
483	ヒルメックモーター
484	立石橋
485	御膳所
486	善住支所
487	下出橋G.S.1
488	セルパルゴルフ支店



デマンド足柄地区

※デマンドバス運行期間中は、
どこでも移動できます。

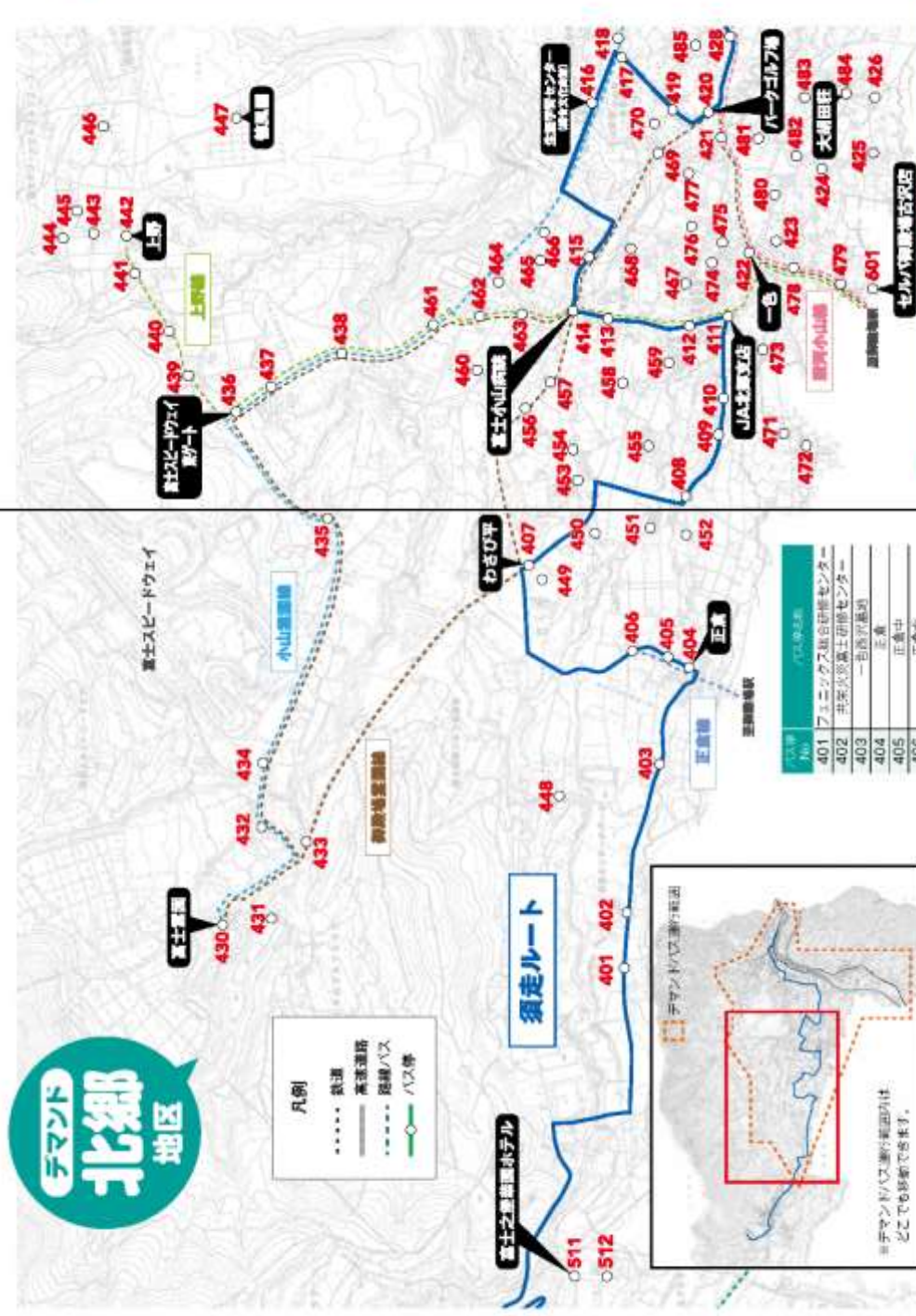
凡例

- 鉄道
- 普通道路
- - - 路線バス
- バス停

運行日 毎日8:30～16:00
(12/31～1/30のみ休行)

運行車両 ワゴン車(14人乗り)で運行

料金 8日以内から乗車乗降回数1回限りまで
電話 0550-771234 8:00～18:00(年中無休)
アプリ アクアコード▶4101395(24時間対応)



バスNo.	バス停名
435	大瀬川GS1
436	富士スピードウェイ野口
437	中目黒入口
438	黒川
439	中目黒
440	中目黒東
441	明神峠入口
442	上野
443	上野GS1
444	上野GS2
445	上野GS3
446	上野GS4
447	赤坂園
448	富士原GSGS
449	わさび平分岐地GS
450	用沢GS1
451	京和タウン
452	野間GS
453	わさび平GS1
454	用沢GS2
455	用沢GS3
456	黒坂
457	明神峠入口
458	用沢GS4
459	北小瀬GS
460	黒瀬GS1
461	富士小山11T南西地
462	黒瀬峠南前
463	黒瀬
464	黒瀬GS2
465	黒瀬GS3
466	黒瀬GS4
467	またごころもも園前GS
468	北中瀬GS
469	高久津GS1
470	高久津社社考
471	善公堂
472	下小社GS1
473	一色GS1
474	一色GS2
475	用沢原GS
476	道の駅おしお亭
477	用沢GS5
478	一色GS4
479	上庄屋
480	一色GS5
481	大塚GS1
482	立河橋GS
483	日立橋GS
484	大塚GS2
485	大塚GS3
511	富士之原駅前GS
512	明神峠GS
601	セルパワーステーション

バスNo.	バス停名
417	原野緑身神社
418	関野たの菜の産前
419	高久津
420	パークゴルフ場
421	坊野川
422	高士小山原
423	一色
424	富士原入口
425	富士スピードウェイ野口
426	坂沢

バスNo.	バス停名
401	フエニクス総合研修センター
402	共栄弘済富士研修センター
403	一色西宮産前
404	正倉
405	正倉中
406	正倉北
407	わさび平
408	岩野青
409	只木
410	関野
411	JIA北福本店
412	北福支所
413	北福中学校
414	富士小山原
415	高士小山原
416	生産学習センター(聯合文化会館)



凡例

- 鉄道
- 高速道路
- 路線バス
- バス停

デマンドバス運行範囲

※デマンドバス運行範囲は、どこでも移動できます。

運行日 毎日8:30-16:00 (12/31-1/3のみ運行)

運行車両 ワゴン車(14人乗り)で運行

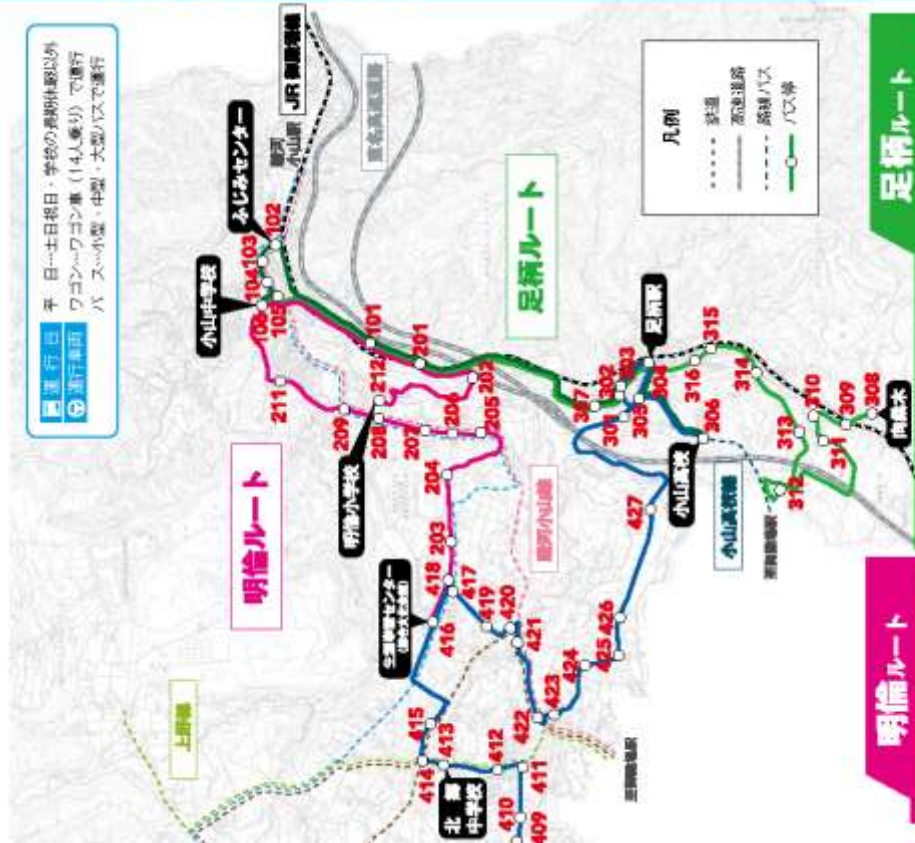
8日前から乗車希望時間の1時間前まで

予約電話 0650-77-1234 (年中無休)

予約受付 アクセスコード#4101395 (24時間受付)

定時運行バス

平日...土日祝日、学校の長期休暇以外
ワゴン・フワゴン車（14人乗り）で運行
バス...小型・中型・大型バスで運行



足柄ルート

バス種別	平日	休日
バス	100	100
ワゴン	100	100
フワゴン	100	100
合計	300	300

明倫ルート

バス種別	平日	休日
バス	416	416
ワゴン	416	416
フワゴン	416	416
合計	1248	1248



須走ルート

バス種別	平日	休日
バス	401	401
ワゴン	401	401
フワゴン	401	401
合計	1203	1203

朝ルート

バス種別	平日	休日
バス	301	301
ワゴン	301	301
フワゴン	301	301
合計	903	903

定時運行バス

■運行日 平日…土日休日・学校の長期休暇以外
月…平日の月曜日のみ、月以外…平日の水曜日以外
水…平日の水曜日のみ、水以外…平日の水曜日以外
火…平日の水曜日、木曜日、土曜日のみ
①…②…部活動終了時刻に合わせて運行
ワゴン・ワゴン車 (14人乗り) で運行
バス…小型・中型・大型バスで運行

凡例
 - - - 鉄道
 - - - 高速道路
 - - - 路線バス
 ○ - ○ バス停



須走ルート

バス停 No.	運行日	運行時刻	バス停 No.	運行日	運行時刻
501	平日	6:45	509	平日	18:45
502	平日	7:15	510	平日	19:15
503	平日	7:45			
504	平日	8:15			
505	平日	8:45			
506	平日	9:15			
507	平日	9:45			
508	平日	10:15			
509	平日	10:45			
510	平日	11:15			
511	平日	11:45			
512	平日	12:15			
513	平日	12:45			
514	平日	13:15			
515	平日	13:45			
516	平日	14:15			
517	平日	14:45			
518	平日	15:15			
519	平日	15:45			
520	平日	16:15			
521	平日	16:45			
522	平日	17:15			
523	平日	17:45			
524	平日	18:15			
525	平日	18:45			
526	平日	19:15			
527	平日	19:45			
528	平日	20:15			
529	平日	20:45			
530	平日	21:15			

須走ルート

バス停 No.	運行日	運行時刻	バス停 No.	運行日	運行時刻
401	平日	6:45	409	平日	18:45
402	平日	7:15	410	平日	19:15
403	平日	7:45			
404	平日	8:15			
405	平日	8:45			
406	平日	9:15			
407	平日	9:45			
408	平日	10:15			
409	平日	10:45			
410	平日	11:15			
411	平日	11:45			
412	平日	12:15			
413	平日	12:45			
414	平日	13:15			
415	平日	13:45			
416	平日	14:15			
417	平日	14:45			
418	平日	15:15			
419	平日	15:45			
420	平日	16:15			
421	平日	16:45			
422	平日	17:15			
423	平日	17:45			
424	平日	18:15			
425	平日	18:45			
426	平日	19:15			
427	平日	19:45			
428	平日	20:15			
429	平日	20:45			
430	平日	21:15			

足柄ルート

バス停 No.	運行日	運行時刻	バス停 No.	運行日	運行時刻
301	平日	6:45	309	平日	18:45
302	平日	7:15	310	平日	19:15
303	平日	7:45			
304	平日	8:15			
305	平日	8:45			
306	平日	9:15			
307	平日	9:45			
308	平日	10:15			
309	平日	10:45			
310	平日	11:15			
311	平日	11:45			
312	平日	12:15			
313	平日	12:45			
314	平日	13:15			
315	平日	13:45			
316	平日	14:15			
317	平日	14:45			
318	平日	15:15			
319	平日	15:45			
320	平日	16:15			
321	平日	16:45			
322	平日	17:15			
323	平日	17:45			
324	平日	18:15			
325	平日	18:45			
326	平日	19:15			
327	平日	19:45			
328	平日	20:15			
329	平日	20:45			
330	平日	21:15			

足柄ルート

バス停 No.	運行日	運行時刻	バス停 No.	運行日	運行時刻
201	平日	6:45	209	平日	18:45
202	平日	7:15	210	平日	19:15
203	平日	7:45			
204	平日	8:15			
205	平日	8:45			
206	平日	9:15			
207	平日	9:45			
208	平日	10:15			
209	平日	10:45			
210	平日	11:15			
211	平日	11:45			
212	平日	12:15			
213	平日	12:45			
214	平日	13:15			
215	平日	13:45			
216	平日	14:15			
217	平日	14:45			
218	平日	15:15			
219	平日	15:45			
220	平日	16:15			
221	平日	16:45			
222	平日	17:15			
223	平日	17:45			
224	平日	18:15			
225	平日	18:45			
226	平日	19:15			
227	平日	19:45			
228	平日	20:15			
229	平日	20:45			
230	平日	21:15			

明倫ルート

バス停 No.	運行日	運行時刻	バス停 No.	運行日	運行時刻
101	平日	6:45	109	平日	18:45
102	平日	7:15	110	平日	19:15
103	平日	7:45			
104	平日	8:15			
105	平日	8:45			
106	平日	9:15			
107	平日	9:45			
108	平日	10:15			
109	平日	10:45			
110	平日	11:15			
111	平日	11:45			
112	平日	12:15			
113	平日	12:45			
114	平日	13:15			
115	平日	13:45			
116	平日	14:15			
117	平日	14:45			
118	平日	15:15			
119	平日	15:45			
120	平日	16:15			
121	平日	16:45			
122	平日	17:15			
123	平日	17:45			
124	平日	18:15			
125	平日	18:45			
126	平日	19:15			
127	平日	19:45			
128	平日	20:15			
129	平日	20:45			
130	平日	21:15			

明倫ルート

バス停 No.	運行日	運行時刻	バス停 No.	運行日	運行時刻
01	平日	6:45	09	平日	18:45
02	平日	7:15	10	平日	19:15
03	平日	7:45			
04	平日	8:15			
05	平日	8:45			
06	平日	9:15			
07	平日	9:45			
08	平日	10:15			
09	平日	10:45			
10	平日	11:15			
11	平日	11:45			
12	平日	12:15			
13	平日	12:45			
14	平日	13:15			
15	平日	13:45			
16	平日	14:15			
17	平日	14:45			
18	平日	15:15			
19	平日	15:45			
20	平日	16:15			
21	平日	16:45			
22	平日	17:15			
23	平日	17:45			
24	平日	18:15			
25	平日	18:45			
26	平日	19:15			
27	平日	19:45			
28	平日	20:15			
29	平日	20:45			
30	平日	21:15			

小山町地域公共交通計画

発行年度 令和3年2月

編集・発行 小山町
