

# 金太郎 公共交通計画

小山町 地域公共交通総合連携計画

【概要報告書】



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】【概要版】

1. はじめに.....	1
1-1 計画策定の目的 .....	1
1-2 計画策定の進め方 .....	1
2. 小山町の概要.....	1
2-1 人口.....	1
2-2 主要観光資源 .....	3
2-3 主要施設分布 .....	4
3. 地域公共交通の現況.....	5
3-1 鉄道.....	5
3-2 バス.....	5
4. 上位関連計画の整理.....	11
5. 町民の利用実態やニーズの把握 .....	12
5-1 町民ニーズの把握 .....	12
5-2 町内巡回バス乗降調査(利用実態ヒアリング).....	14
5-3 地区別懇談会 .....	16
6. 地域公共交通の課題.....	18

## **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 ..... 19**

7-1	計画期間.....	19
7-2	地域公共交通総合連携計画の区域.....	19
7-3	地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針.....	19
7-4	地域公共交通総合連携計画の目標.....	20
7-5	地域公共交通の連携に関する考え方.....	23

## **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... 26**

8-1	地域公共交通の事業の立案.....	26
8-2	事業の実施主体・関連主体.....	27
8-3	事業の概要.....	28

## **9. 地域公共交通総合連携計画の推進方策 ..... 33**

9-1	計画の推進体制.....	33
9-2	計画の推進に向けて.....	34
9-3	事業の進捗確認と検証・評価.....	34
9-4	事業スケジュール(案).....	35

## 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します。

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」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ました。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となっています。

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します。

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ます。

### 1-2 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します。

## 2. 小山町の概要

### 2-1 人口

小山町（以下、「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%）減少しています。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 人としています。

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%へ増加しました。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ます。

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も増えています。

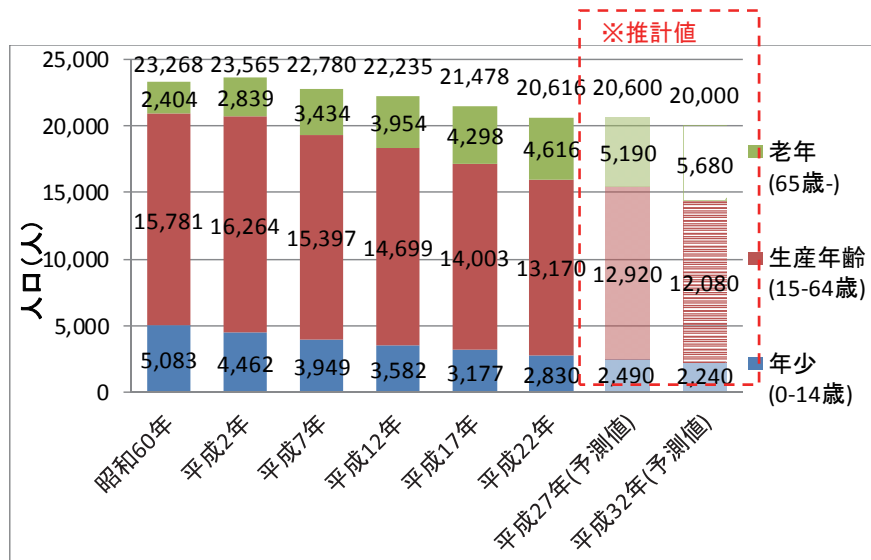


図 2-1 人口の推移（国勢調査（年齢不詳含む）、推計値は小山町総合計画より）

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ります。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しています。

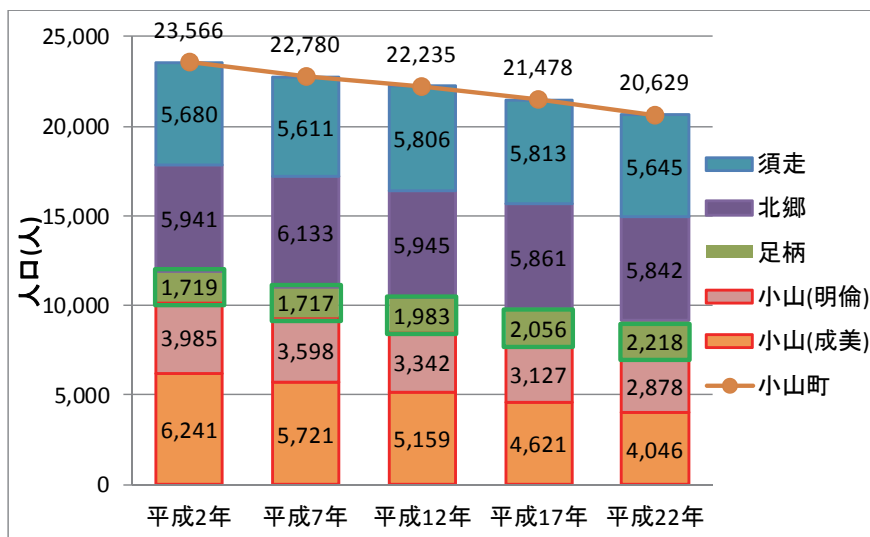
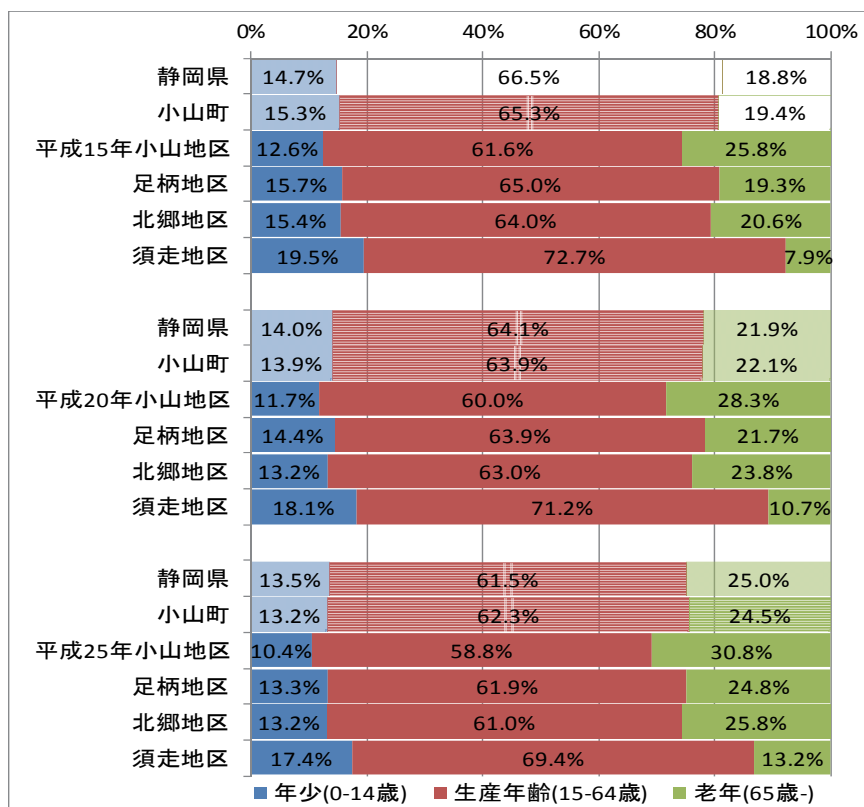


図 2-2 地区別人口の推移（国勢調査（年齢不詳含む））

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くなっています。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となっています。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ります。



※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 2-3 地区別及び小山町・静岡県の年齢階級別人口割合

## 2-2 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ます。

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ます。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ます。



図 2-4 主要観光資源の分布（小山町観光協会 HP より）

## 2-3 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沿いに多く分布しています。観光施設や公共施設は、町内に分散して立地しています。

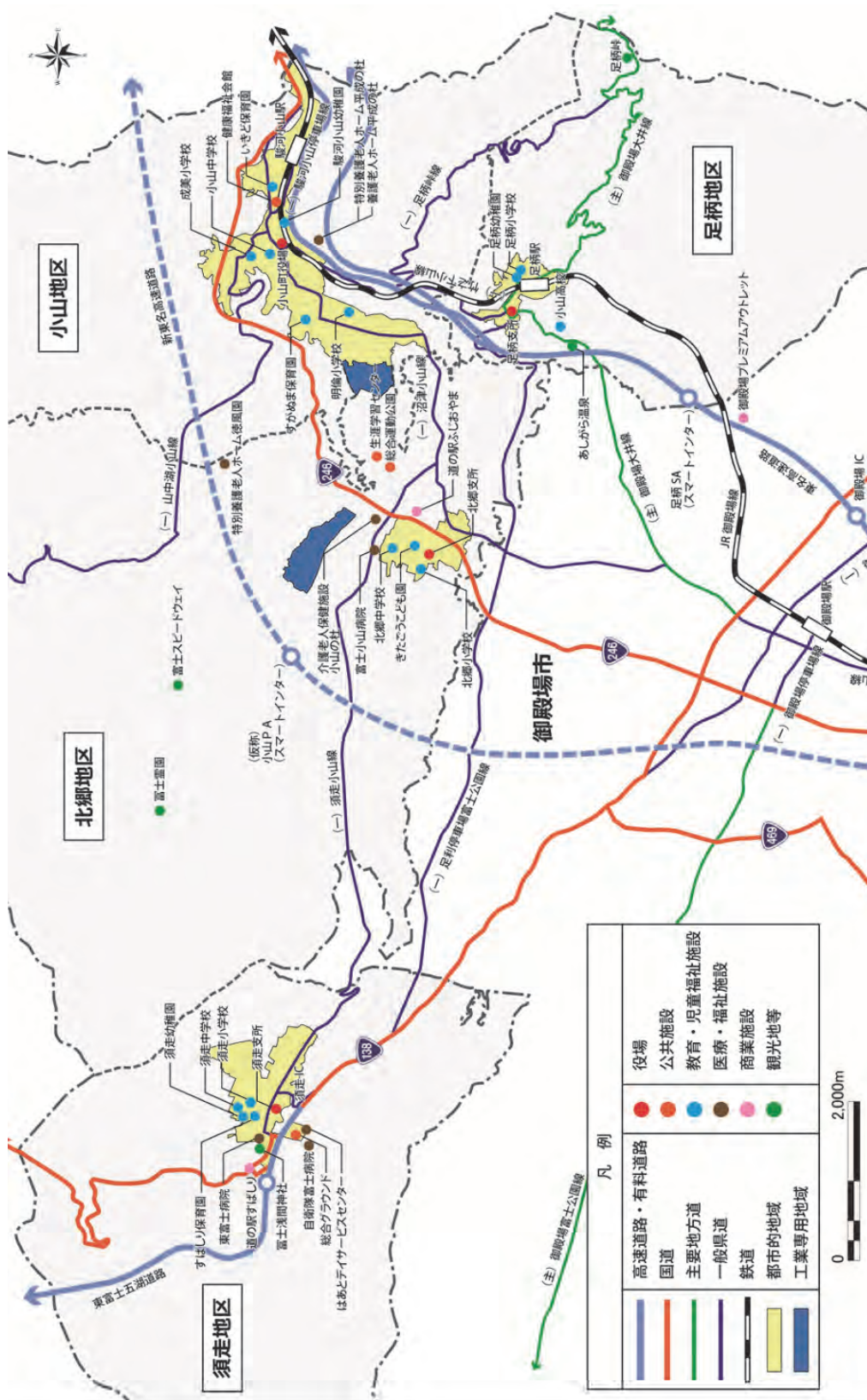


図 2-5 主要施設等の分布



### 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ます。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ます。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/日程度となっています。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ます。

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します。

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ます。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くなっています。

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

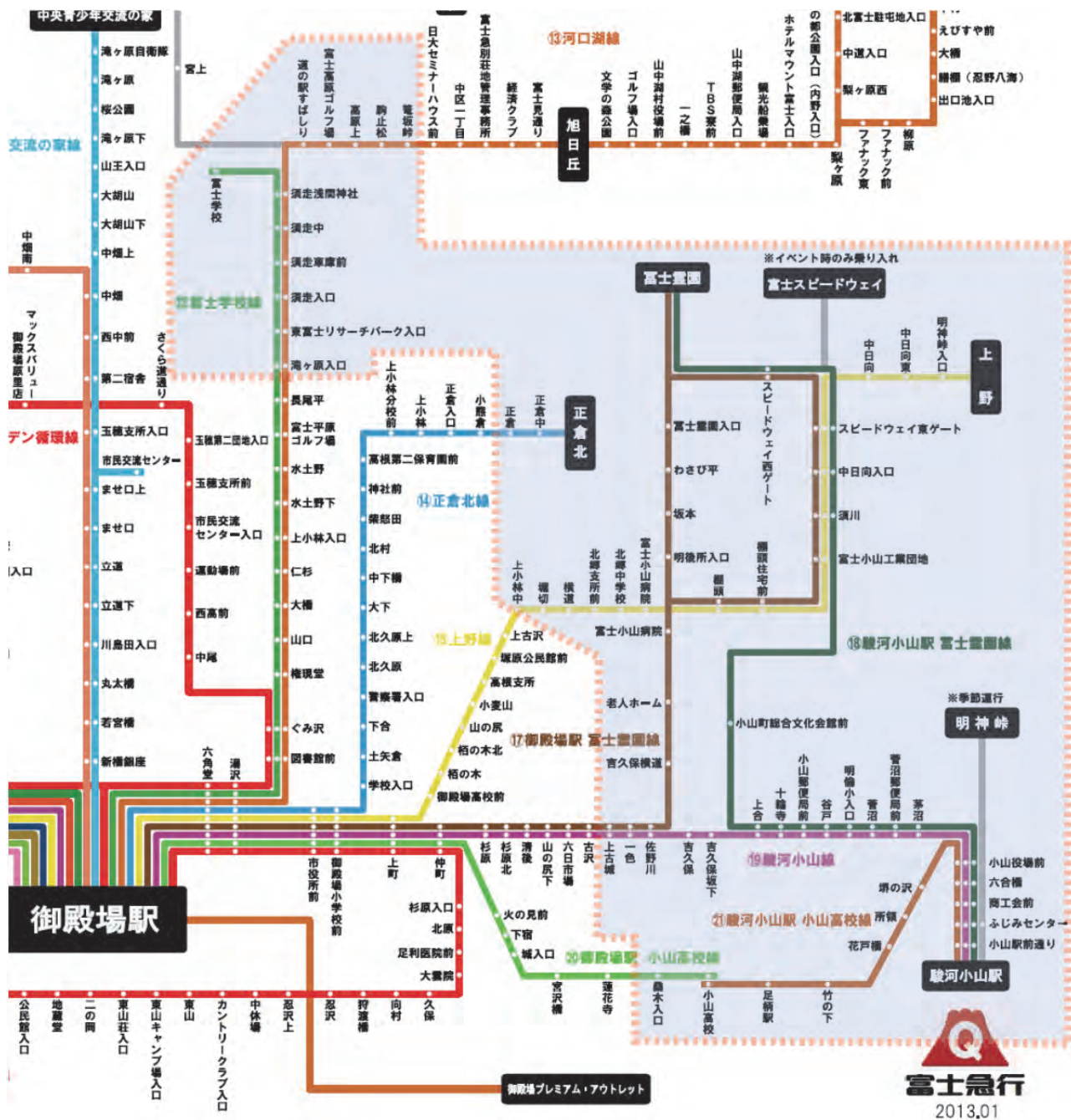


図 3-1 路線バス路線図（富士急行株）

## (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月から運行しています。無料で誰でも利用でき、町内の主要な施設を巡回しています。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）により運行しています。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/日が運行しています。健康課所管のバスは、年末年始を除いて毎日運行していますが、生涯学習課所管のバスは、月曜日が運休となっています。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けてしまっています。

町内巡回バスの利用者数は、平成18年度に急増して26,681人の利用があり、日平均利用者は121.7人/日でした。その後、微減傾向が続いて、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ました。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きています。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ます。

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ます。また、10月や11月の行楽シーズンも多い傾向にあります。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ます。

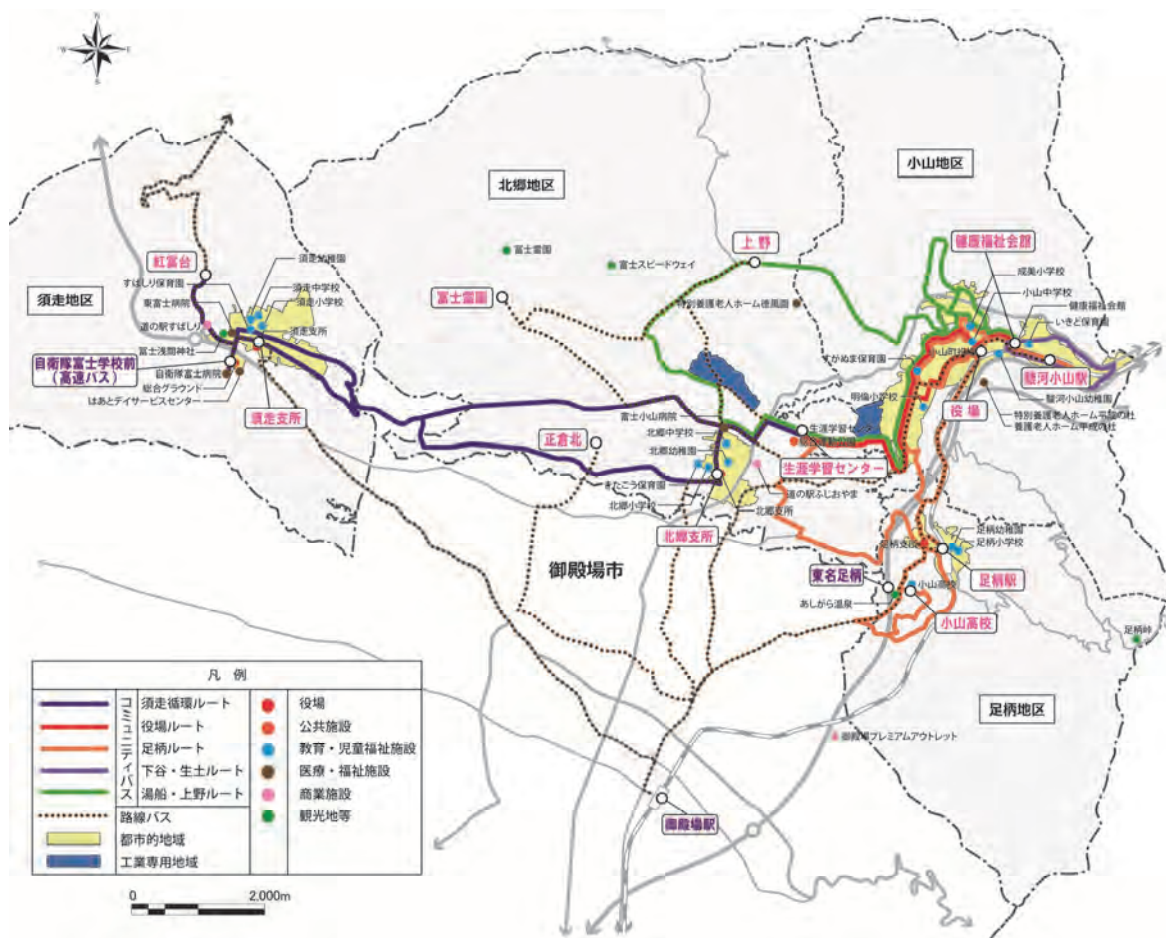


図 3-2 現況の町内巡回バス路線

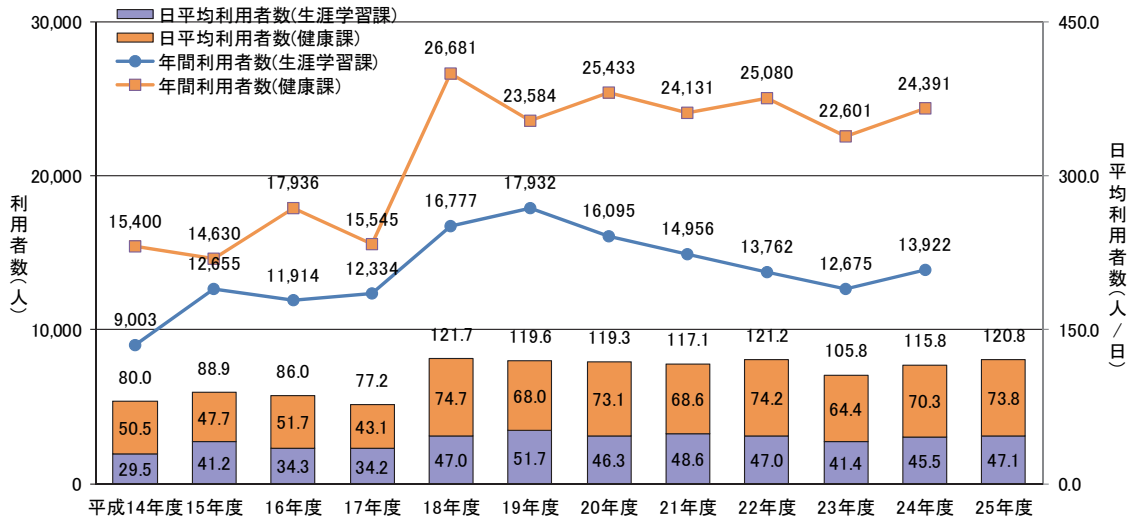
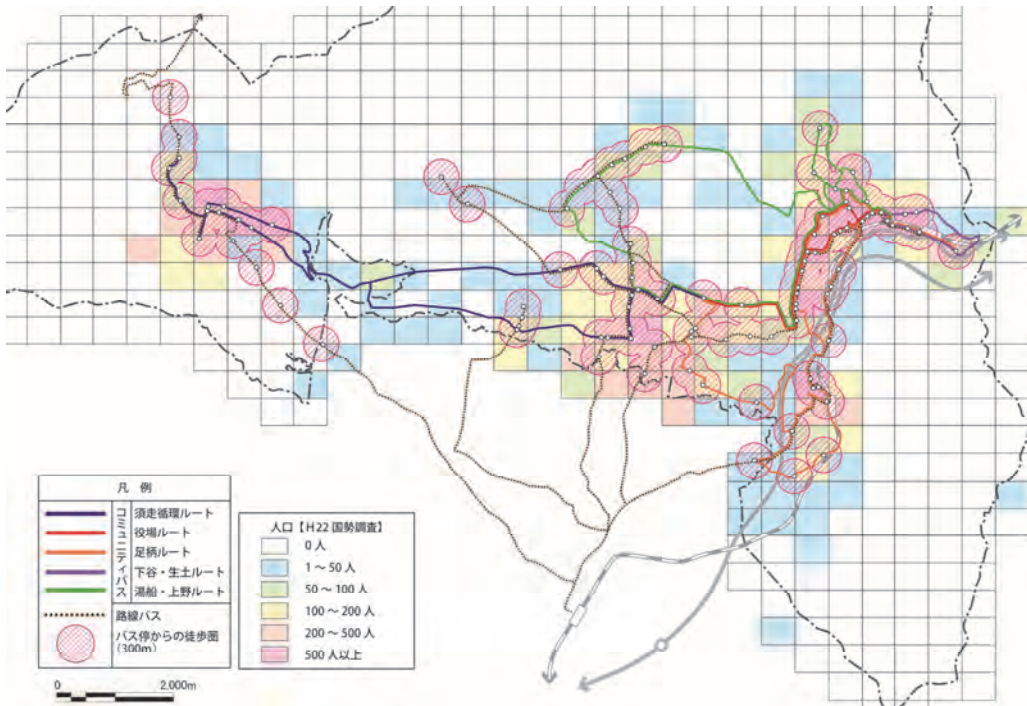


図 3-3 町内巡回バスの年度別利用実績の推移（平成 25 年度は 12 月途中まで）

### (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ますが、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っています。



#### ※バス停勢圏

公共交通の利用しやすい地域がどの程度（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）

図 3-4 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））

(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ます。巡回バスは、無料で運行しているため、経費の全額が町の負担となっています。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ます。特に、巡回バスの割合が高く、運行経費も増加しています。町内巡回バスの経費のうちの約7割が人件費、2割が燃料代ですが、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です。

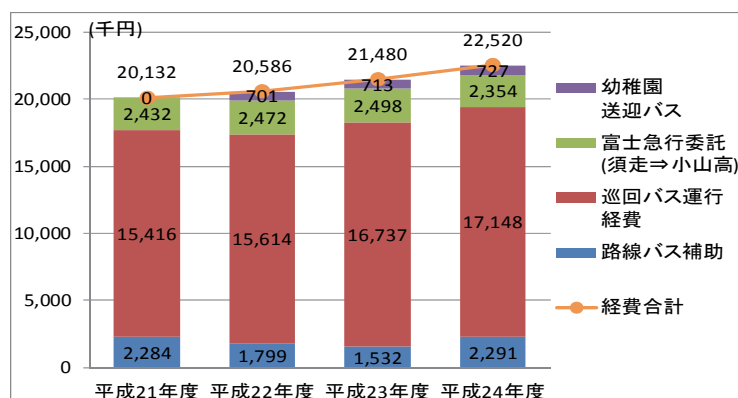


図 3-5 町内バス関連経費 (単位：千円)

本町の路線バスは、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ます。駿河小山線の一部は、国庫補助の対象路線にもなっています。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ます。

表 3-4 本町の路線バス

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) 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を対応している。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 降園：4便

○小中学校（成美小学校・明倫小学校・小山中学校） 登校：2便 下校：3便

○高等学校（小山高等学校）

登校：富士急線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 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ます。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されており、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ます。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となっています。

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ます。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ます。

### ③ 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ます。ハイキングバス（土日祝日のみ）は、富士急行により JR 駿河小山駅～明神峠間を4月末～12月初旬まで運行され、毎年、1,000名近くの利用があります。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の区間を結んでいます。

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

### ④ 病院・医院独自の無料送迎バス

富士小山病院では、6方面に向けて病院専用の無料送迎バスを運行しています。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ます。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ます。

### ⑤ 富士霊園バス

富士霊園では、JR 駿河小山駅と JR 御殿場駅、小田急新松田駅からの路線バスに加え、墓参り季節には無料バスの運行がされています。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くなっています。

## 4. 上位関連計画の整理

【第4次 小山町総合計画】

## “富士をのぞむ 活気あふれる交流のまち おやま”

## ■移動しやすい公共交通の充実■

- ・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
- ・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
- ・バス利用の促進や公的支援により生活路線の確保

《目標》

- ・公共交通に対する満足度 30%（H27）

【小山町都市計画マスタープラン】

## “富士のふもと 人々のふれあう心豊かなふるさと・おやま”

## ■公共交通機関の整備方針■

＜鉄道及び駅前広場整備＞

- ・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

＜バス機能の充実＞

- ・IT技術を活用したデマンドバス<sup>※1</sup>の運行など、バス需要に的確に応えることのできる方策の検討
- ・ユニバーサルデザイン<sup>※2</sup>の考え方を踏まえながら、停車施設の整備
- ・集落地や各種拠点間を結ぶ交通網の確立
- ・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

※1: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）。

※2: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ていこうとする考え方。

【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】

## “ゆったり すこやかまごころあふれる郷づくり”

## ■生きがい対策と支えあいの体制づくり■

- ・すべての町民が共に支えあう、豊かな福祉のまちづくり

## 5. 町民の利用実態やニーズの把握

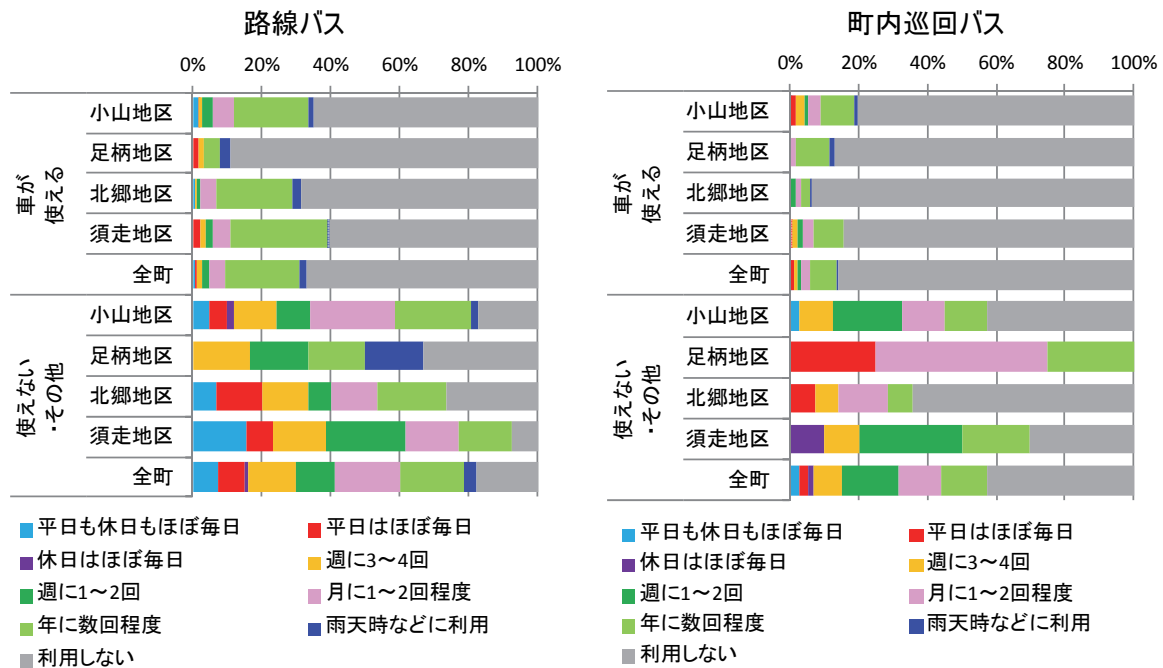
### 5-1 町民ニーズの把握

#### 【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%）

#### 1年間でどれくらいバスを利用したか

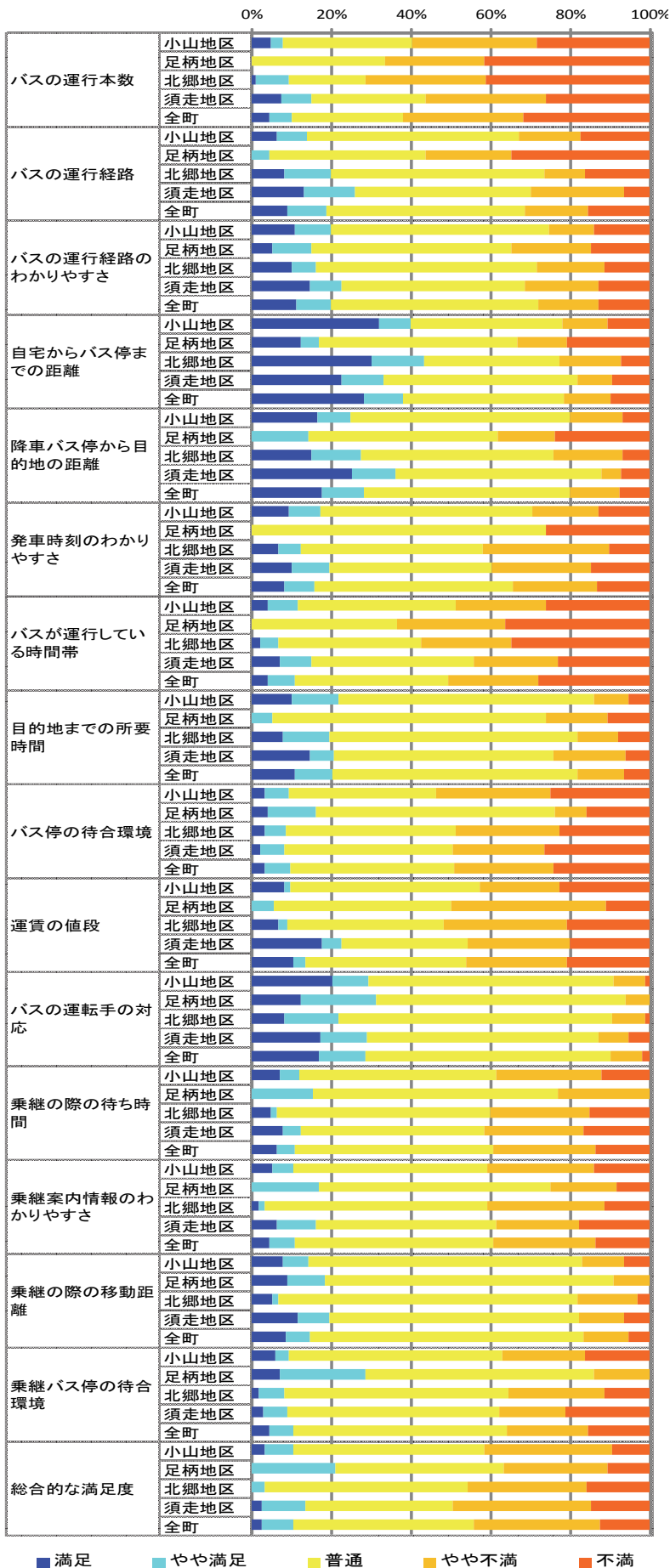
- 全町では、町内巡回バスより路線バスの方が利用が多い。
- 足柄地区では、路線バスより町内巡回バスの方が利用が多い。
- 北郷地区では、路線バス・町内巡回バスともに利用が少ない。





### バス利用環境の評価

- 運行本数、時間帯への不満が多い。
- 足柄地区では運行経路、須走地区ではバス停の待合環境への不満も多い。
- バス停までの距離、運転手対応については満足が比較的多い。



## 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り、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

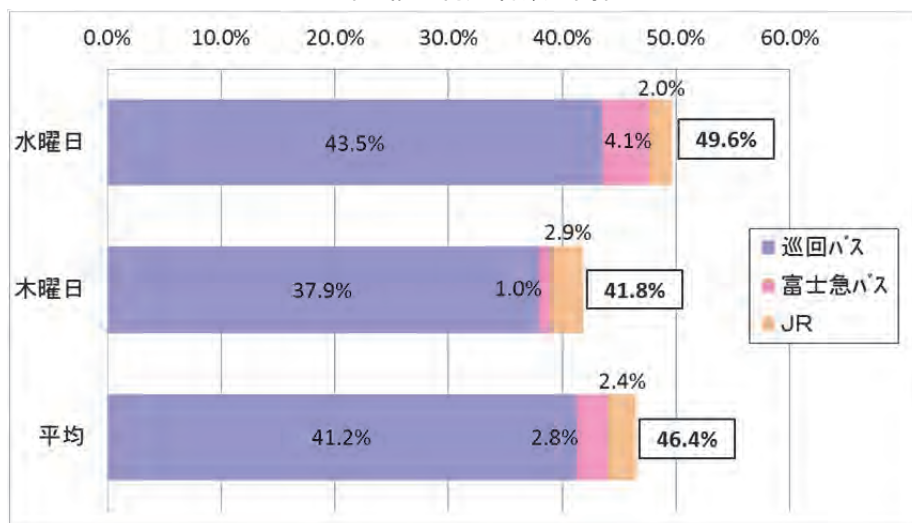
※延べ利用者：乗り継ぎ利用者を、それぞれの便で1利用としてカウント  
(1人が1回乗り継いだ場合、延べ利用者数は2人)

※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

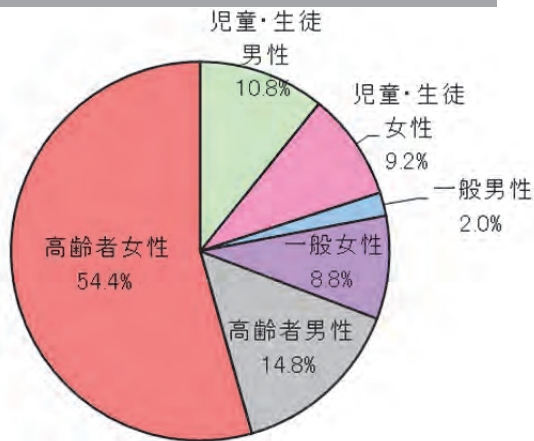
- 利用者のうち半数近くが乗り継ぎ利用しており、巡回バス間の乗り継ぎが多い。

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) 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。

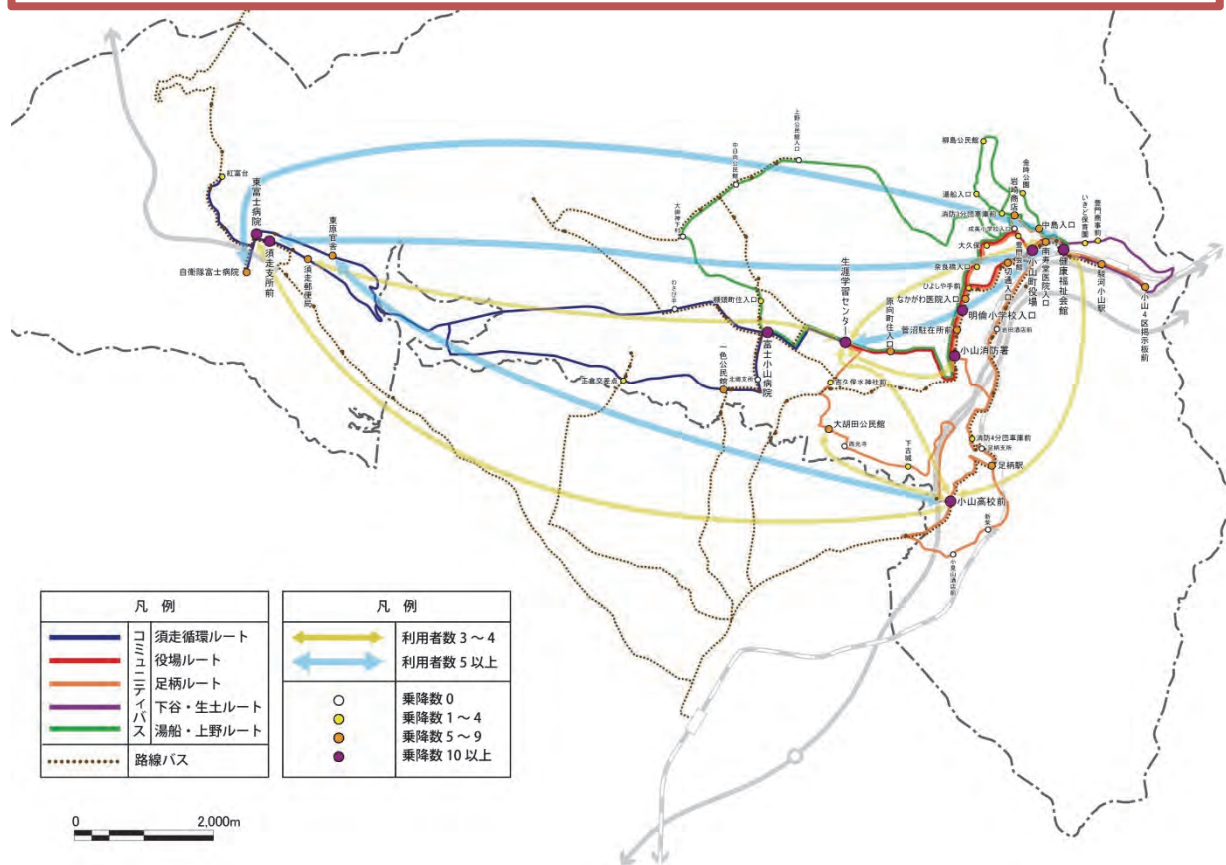


図 5-1 バス停別利用状況 (日平均・乗り継ぎを除く)

## 5-3 地区別懇談会

### (1) 第一回地区別懇談会

#### 【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ました。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」に分類して整理しています。

#### 【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ました。
- ・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」が求められていました。
- ・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ました。
- ・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ます。
- ・参加者の多くが普段、自動車を利用している人でしたが、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くなされました。
- ・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ました。

### (2) 第二回地区別懇談会

#### 【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、認識の共通化を図りました。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ました。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ています。

## 【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かったです。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ました。
- ・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ました。
- ・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く挙げられていた。さらに、関東や中部圏までの広範な移動もされていました。
- ・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ました。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ました。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りました。
- ・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りました。北郷地区内にも目的地が散在しましたが、須走地区には登山口だけでした。
- ・北郷地区は、北郷支所周辺に目的地が集まっていました。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ました。
- ・須走地区は、須走支所の周辺に目的地が集まっていました。この他、御殿場市や北郷地区には目的地がありましたが、小山地区・足柄地区には目的地は限られていました。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ました。

---

## 6. 地域公共交通の課題

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

- 高齢化の進展に伴い、高齢ドライバーによる事故の増加や、将来、自動車を運転できなくなる人も増加すると考えられることから、公共交通の必要性について共通の認識を持ち、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していく必要があります
- 人口減少が続き、将来の財政状況にも不安があるなかで、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ります
- 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て、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す
- 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す

[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す
- 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す
- 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ります

[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ですが、地区によっては通学目的が多くなっています。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す
- 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ります

[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ります

[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 年間とします。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 年間とします。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、適宜必要な見直しを行うものとします。



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」を対象区域とします。

### 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ります。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ます。

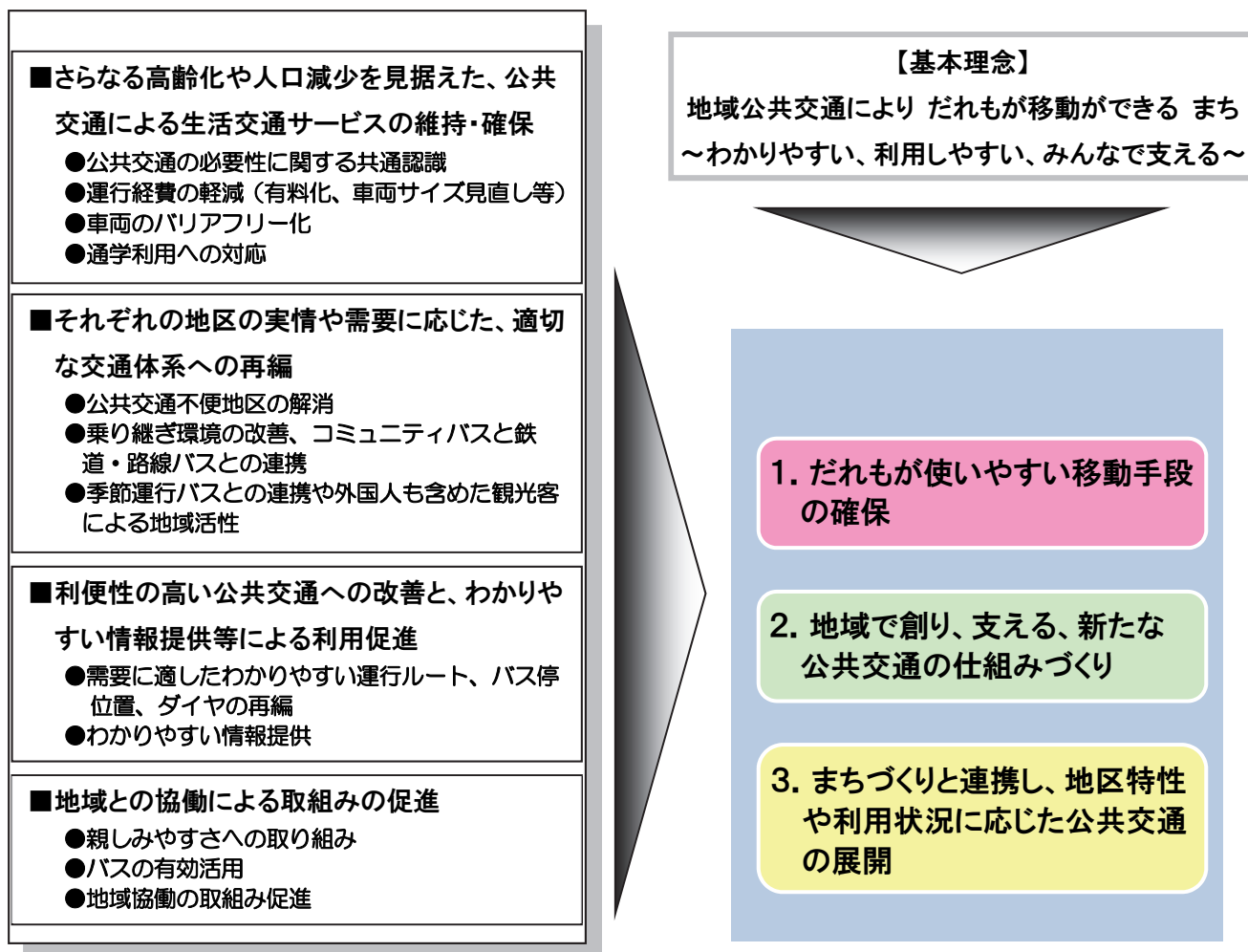
そこで、町民のだれもがわかりやすく、利用しやすい地域公共交通とし、地域で支える持続可能な仕組みを構築します。さらに、世界遺産富士山や多くの観光資源を有する本町では、環境にも配慮しつつ、観光資源やまちづくりを活用して、町民以外にも支えられる公共交通を目指します。

**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します。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ます。

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いて基本方針を以下のように設定します。



## 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ます。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します。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きます。



## ■『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します。

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します。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します。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みます。

- ・ **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します。

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、育てる意識を醸成します。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ります。

- ・ **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します。

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ります。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します。

### ・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) 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きます。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します。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ます。

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%を目標とします。

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します。

## 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 人を目標とします。

なお、現状から中間年度において目標値が減少していますが、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ます。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ます。

## 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します。

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ます。なお、現状は、バス運行関連経費が平成 24 年度で合計 2,252 万円となっていますが、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 万円となっています。

## 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、コミュニティバス等の役割を明確にし、地区特性や利用状況に応じた効率的な公共交通を展開します。

- 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ります。
- 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ります。
- 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改善し、利用促進や利便性の向上を図ります。
- 自動車 自動車は便利な乗り物として最も利用されていますが、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。
- 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弁な生活を送る。

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

※2:キス・アンド・ライド：自宅から駅やバス停まで自動車等での送り迎えによって行き、鉄道やバスを利用する形態。

---

## (2) 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います。

- 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・改善に努めます。
- 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、育てていきます。
- 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います。
- 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します。
- 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・向上に努めます。

## (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、教育などとも連携を図り、総合的に施策を展開することが必要です。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ます。

## (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ます。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ます。

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します。

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ますが、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します。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います。

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きますが、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します。

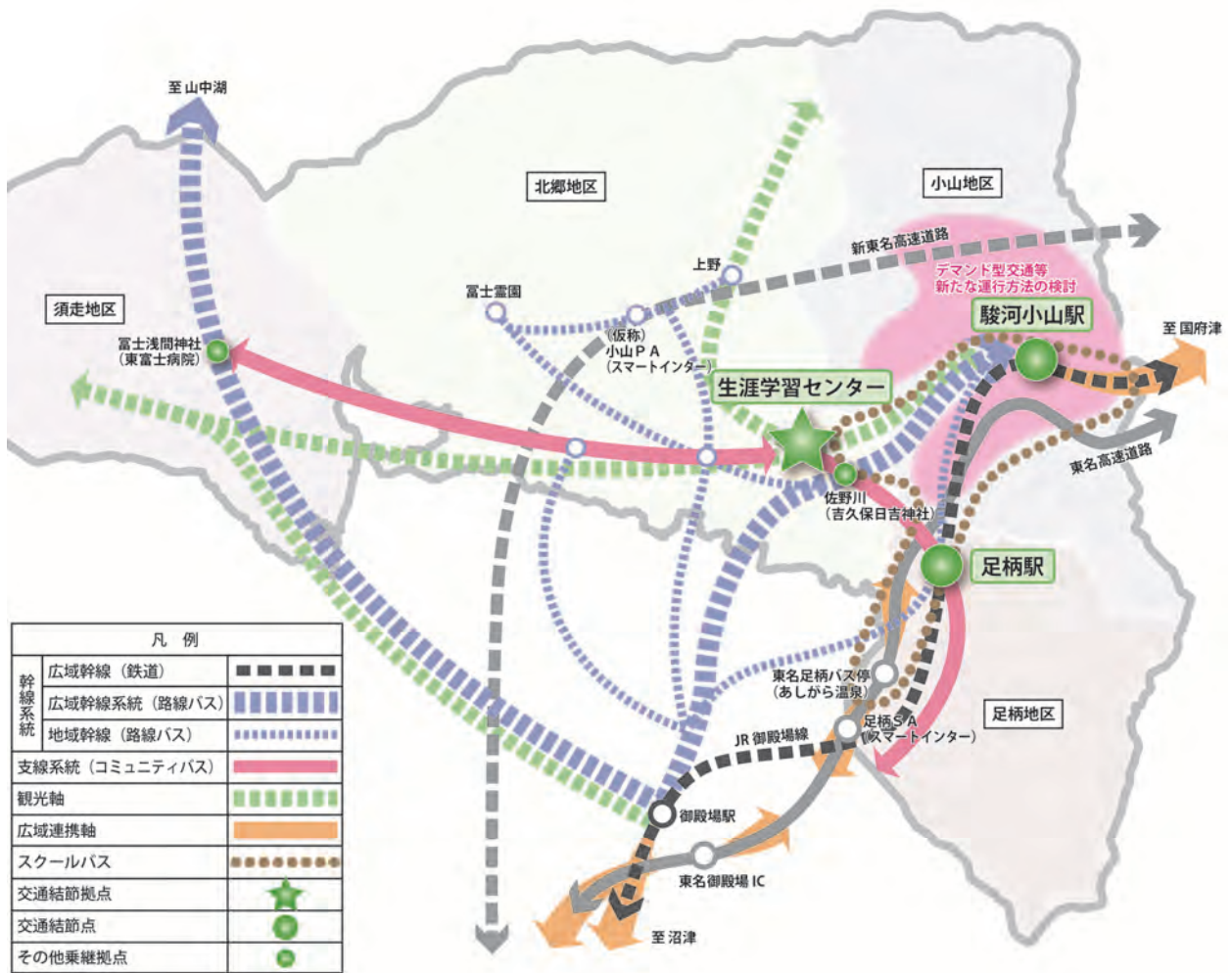
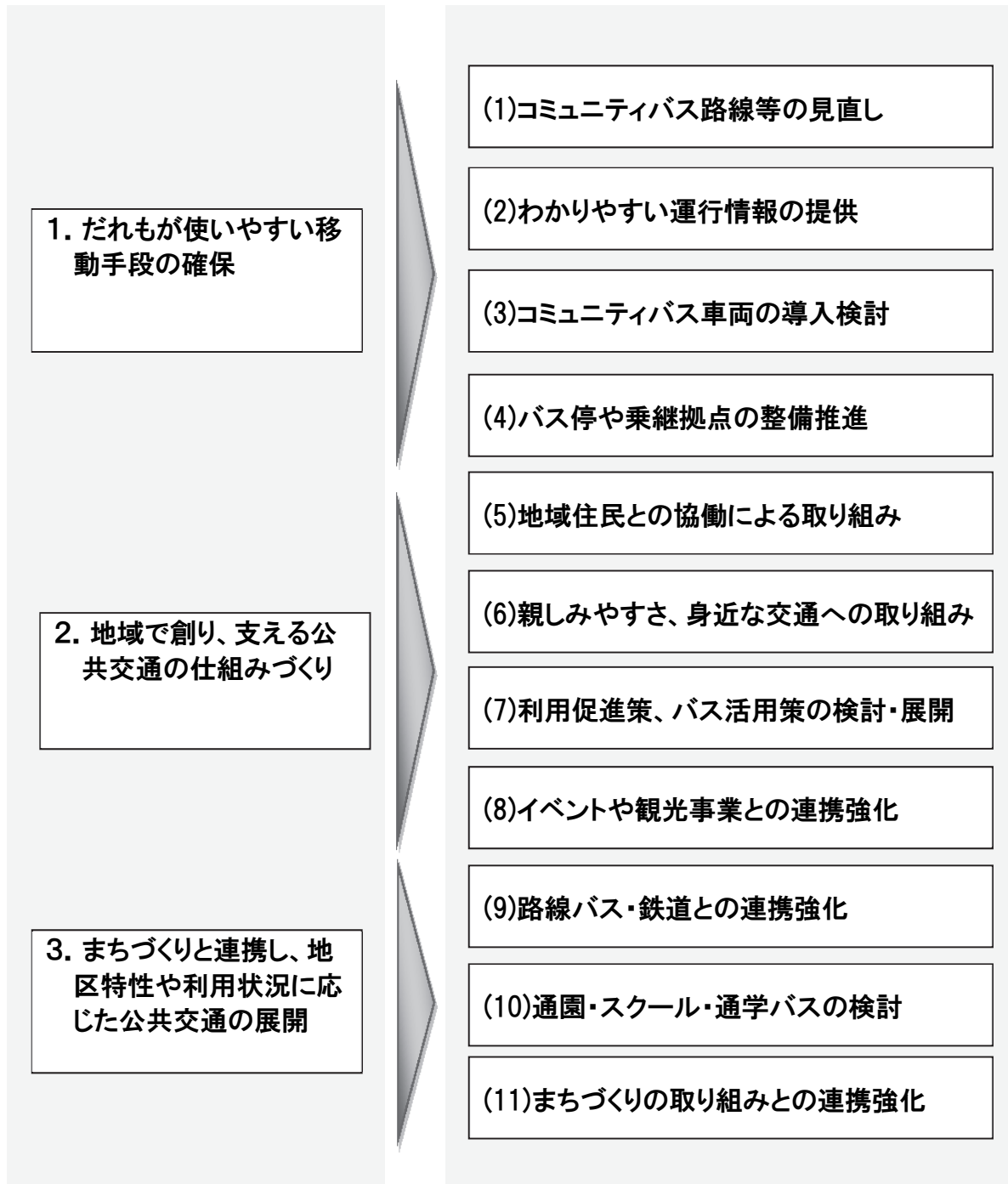


図 7-2 地域公共交通の連携のイメージ

## 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します。



## 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します。

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

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します。

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ます。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ます。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します。

表 8-2 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	○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 ○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
デマンド型交通※等新たな運行方法の検討	○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
路線バスの見直し	○富士霊園線の平日運行（富士小山工業団地止まり）を検討 ○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

※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。

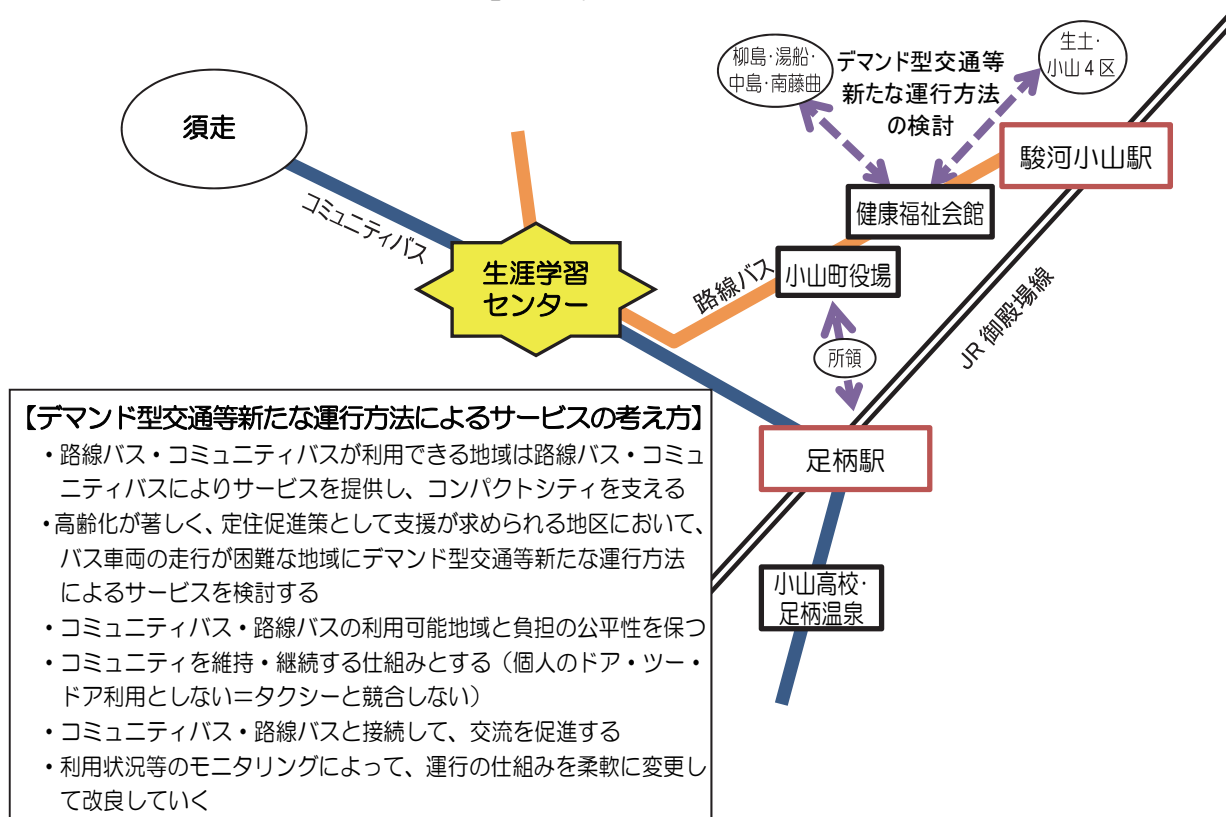


図 8-1 バス路線の構成イメージ（デマンド対応地域との連携）



**(2) わかりやすい運行情報の提供**

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います。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います。

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ます。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ます。

表 8-3 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○小山町ホームページなどを活用した情報を広く発信</li> <li>○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</li> </ul>
乗り継ぎ情報の見える化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>

**(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、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します。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、適切な車両を検討します。

表 8-4 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>

**(4) バス停や乗継拠点の整備推進**

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ます。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ます。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します。

表 8-5 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<sup>※1</sup>やパーク・アンド・バスライド<sup>※2</sup>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>

※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。

#### (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みます。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きます。

表 8-6 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>
協働による活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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> </li> <li>○地域内の自主的な運行への取り組みの検討</li> </ul>

#### (6) 親しみやすさ、身近な交通への取り組み

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

表 8-7 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>

### (7) 利用促進策、バス活用策の検討

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します。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みます。

表 8-8 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>

### (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みます。

表 8-9 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>

## (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ります。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します。

表 8-10 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・鉄道との連絡強化策	○コミュニティバス・路線バス・鉄道の乗り継ぎを考慮したダイヤ編成の検討 ○乗り継ぎによる割引運賃の導入検討 ○利用促進の相互 PR 活動の実施 ○IC 乗車券の導入促進 ○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

## (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します。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します。

表 8-11 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します。公共交通と一体となったまちづくりに取り組みます。

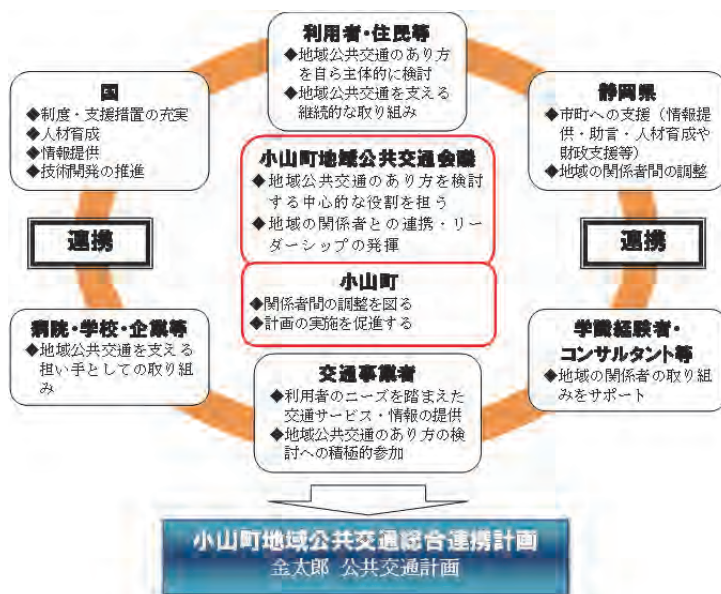
表 8-12 まちづくりとの連携についての活動内容（案）

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ります。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、計画の推進を図ります。



## 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りますが、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ります。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、事業化を推進します。

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ります。

## 9-3 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ります。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です。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ます。

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ります。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に繋がります。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します。

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です。本計画は、平成35年度を目標としていますが、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します。



9-4 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		
		地域公共交通協議	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
		◎	○	◎	○	-	再編による運行準備	再編による運行	再編による運行	本格運行	～
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	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	検討・準備	検討・準備	検討・準備	～
	(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)	運行(園児・児童・学生数によって随時見直し)	運行(園児・児童・学生数によって随時見直し)	～
② 利用の促進	(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	見直し・改良	継続的実施	～
	(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	随時	随時	随時	～
	(7) 利用促進策、バス活用策の検討	○	◎(町)	○(バス)	○	○	内容検討	随時	随時	随時	～
③ 施設整備	(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	整備推進	整備推進	～
	(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	継続的に実施	継続的に実施	～
④ 地域の活性化	(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	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)	実施検討(柔軟な実施)	実施検討(柔軟な実施)	～

