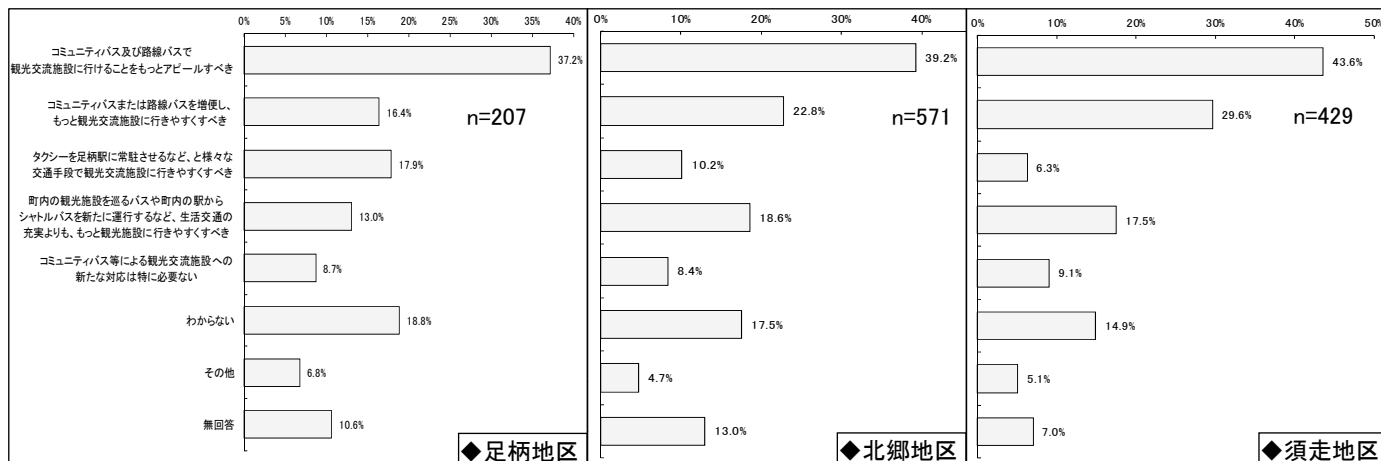


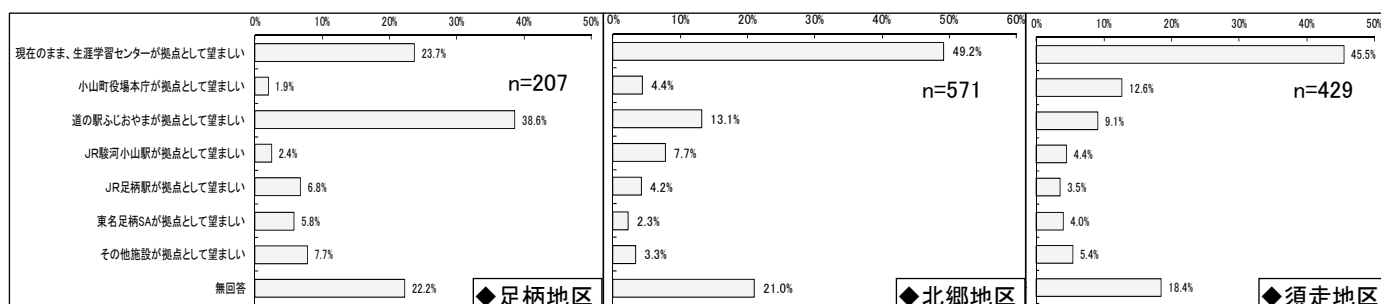
●観光施設へのアクセスについて

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



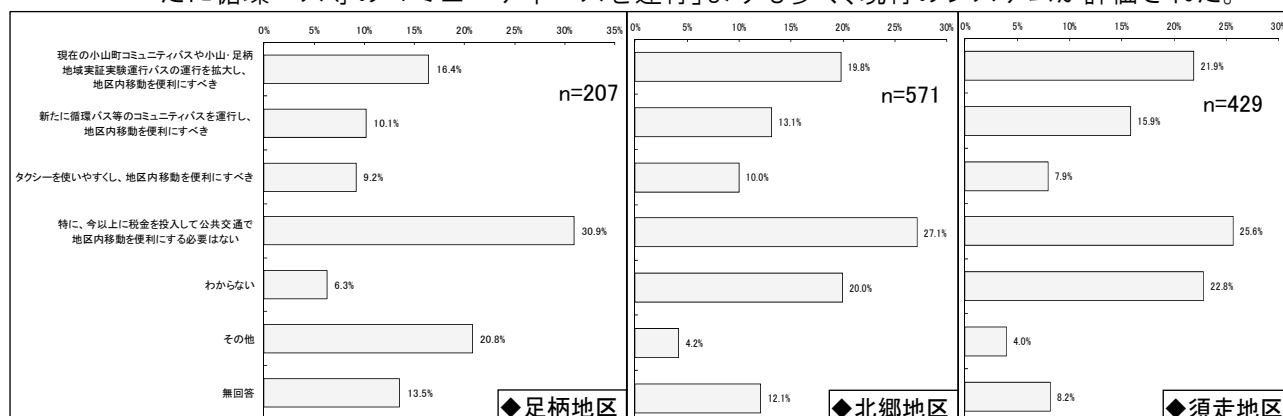
●乗り継ぎ拠点について

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



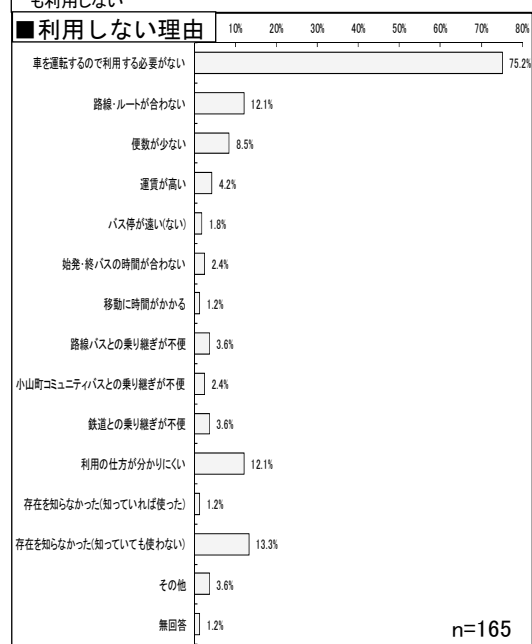
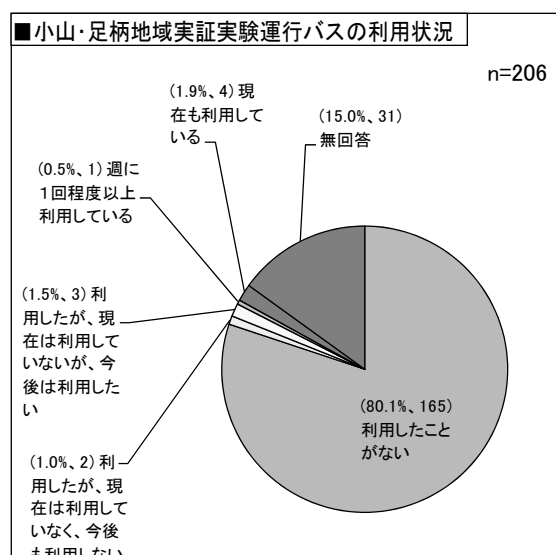
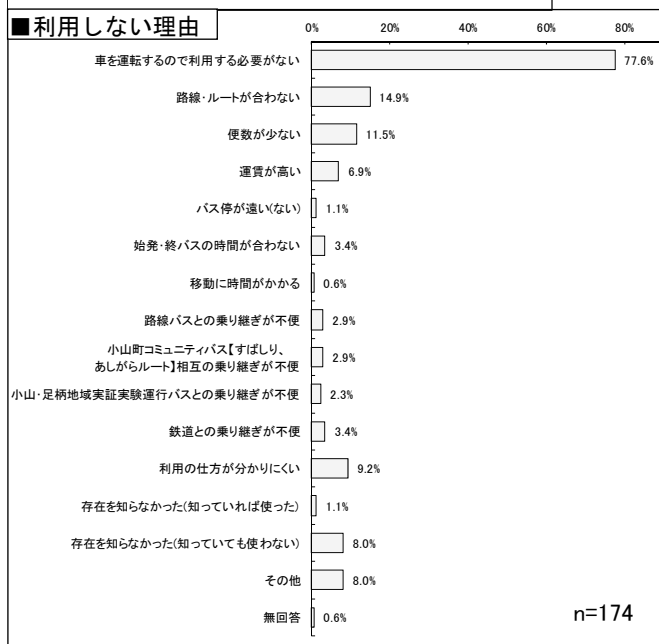
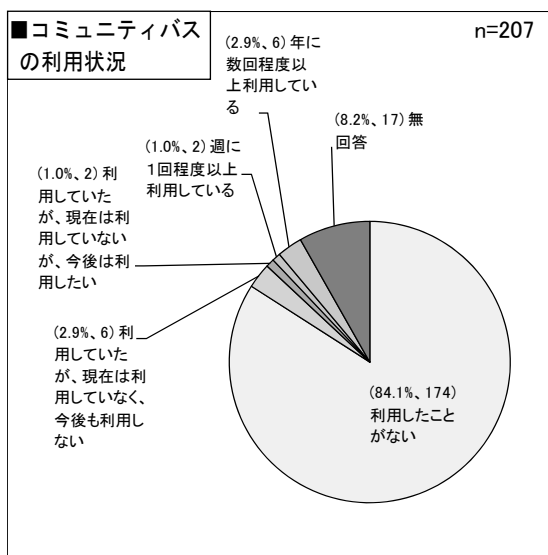
●地区内の移動について

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

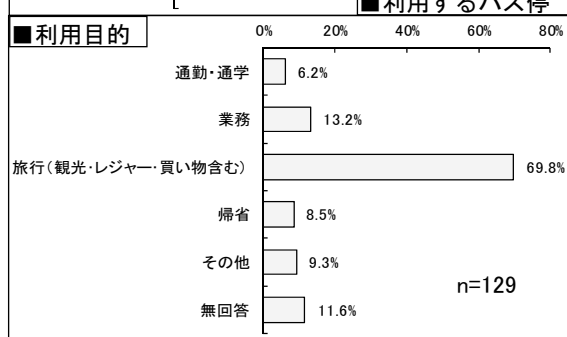
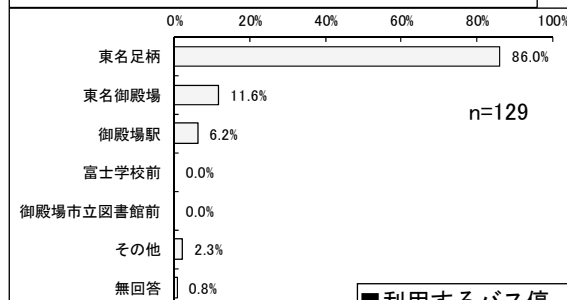
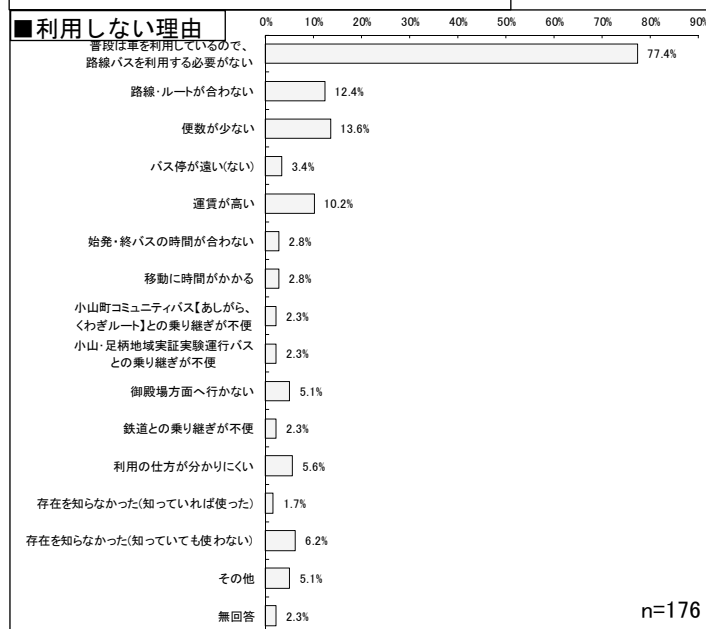
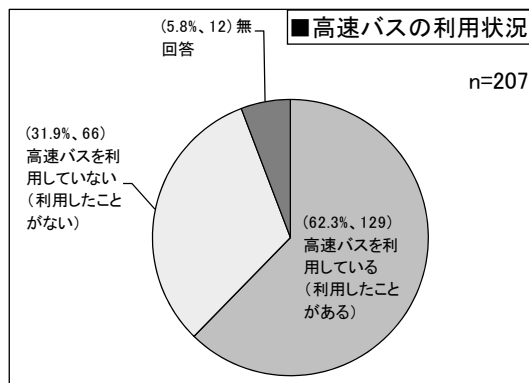
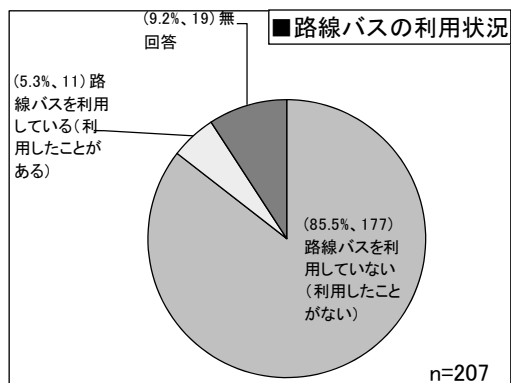


●足柄地区の利用状況

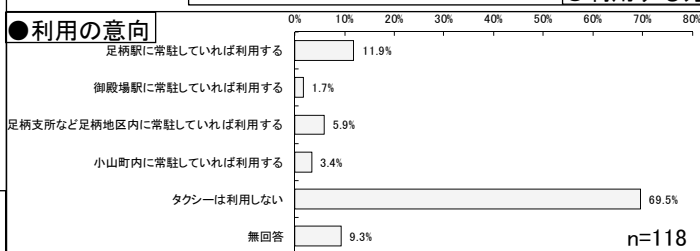
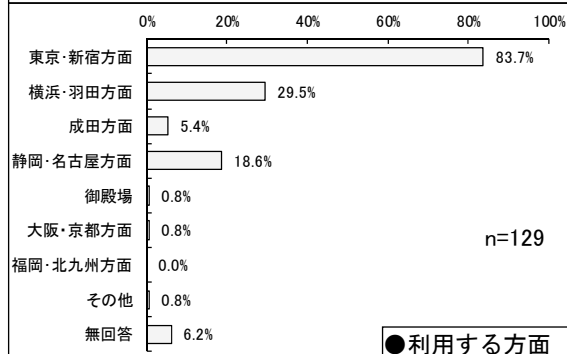
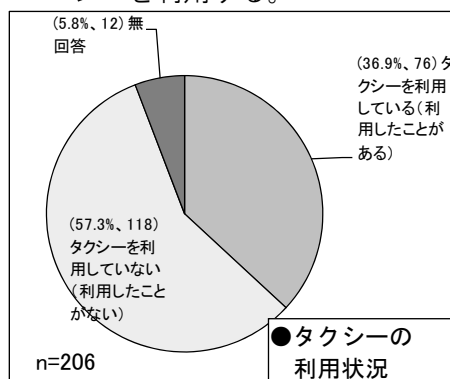
- ・ 小山町コミュニティバス【あしがら、くわぎルート】、小山・足柄地域実証実験運行バスの利用状況については、ともに8割以上が「利用したことがない」状況である。
- ・ 小山町コミュニティバス【あしがら、くわぎルート】、小山・足柄地域実証実験運行バスをそれぞれ利用したことがない回答者のうち、8割近くが「車を運転するので利用する必要がない」と回答した。



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

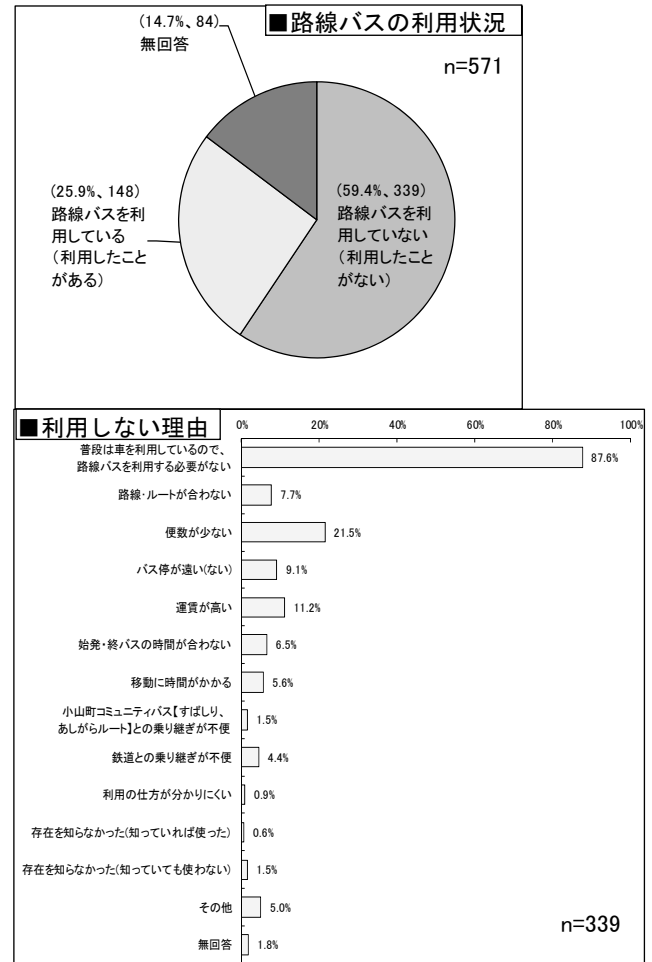
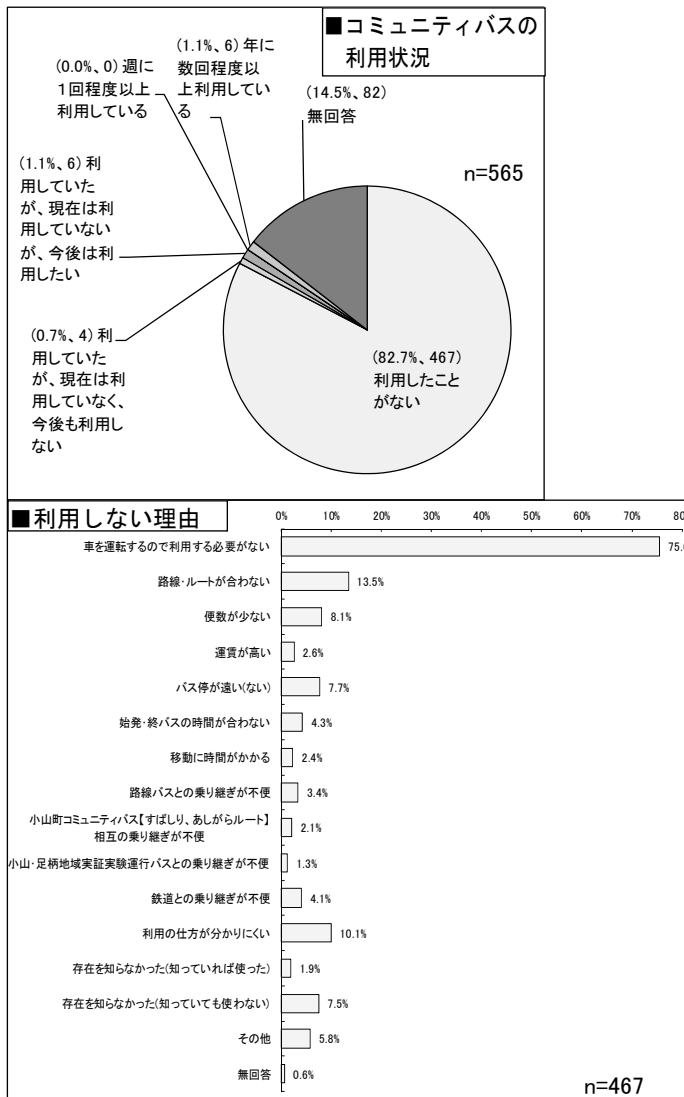


- ・現在タクシーを利用していない（利用したことがない）人の約7割が今後「タクシーは利用しない」である。
- ・約1割が「足柄駅に常駐していれば」タクシーを利用する。

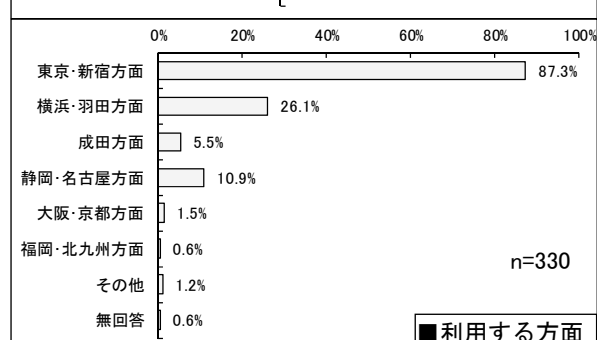
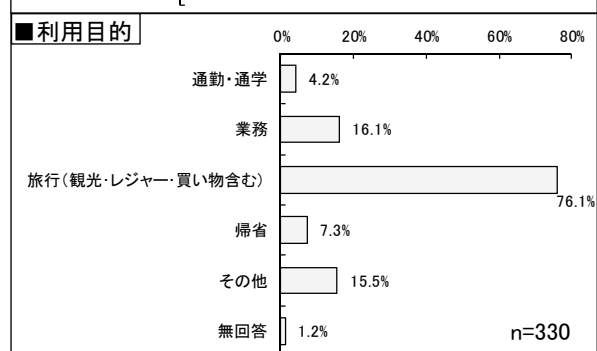
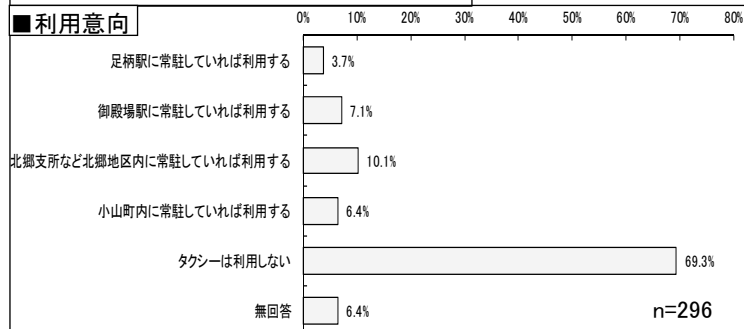
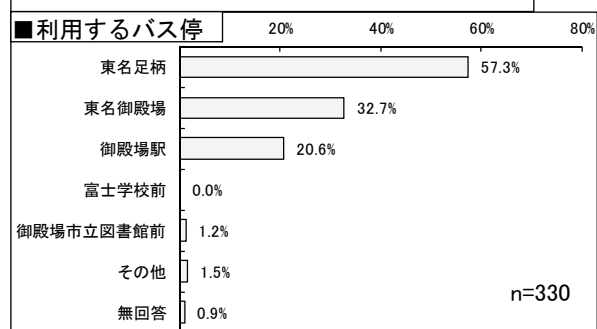
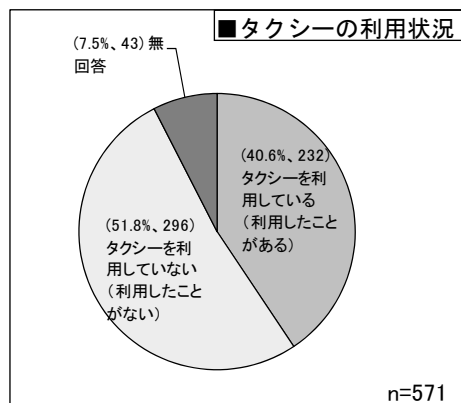
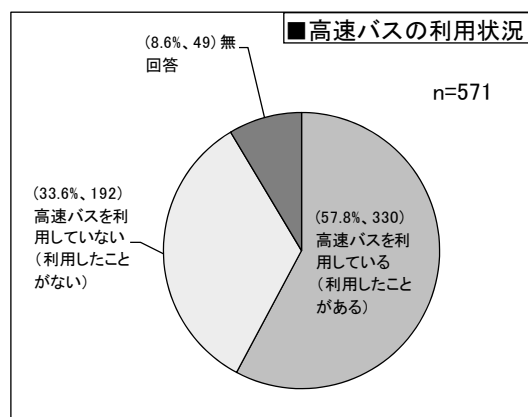


●北郷地区の利用状況

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

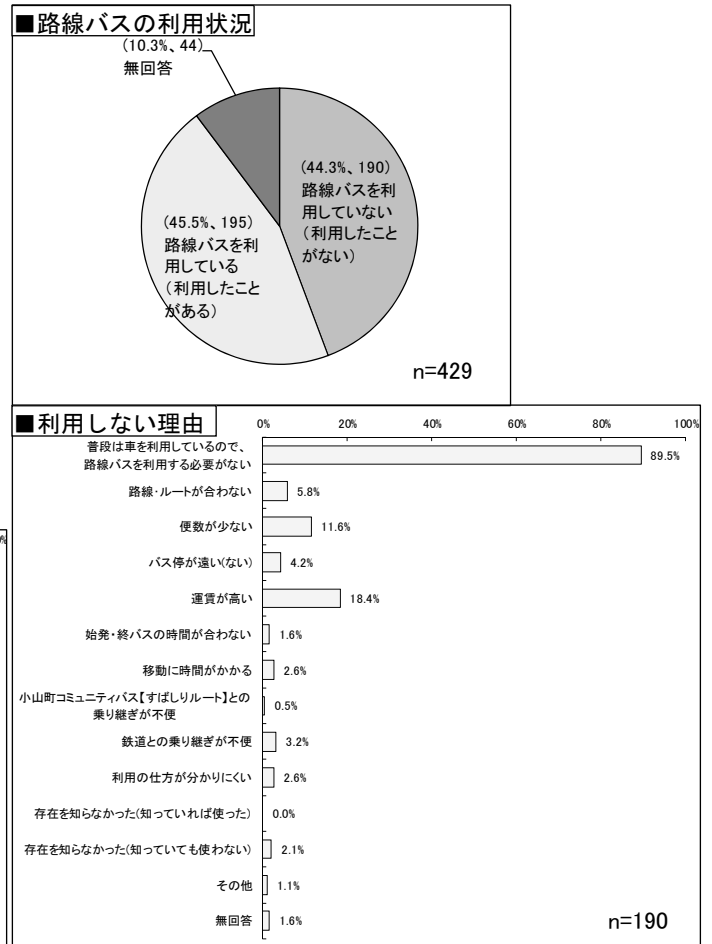
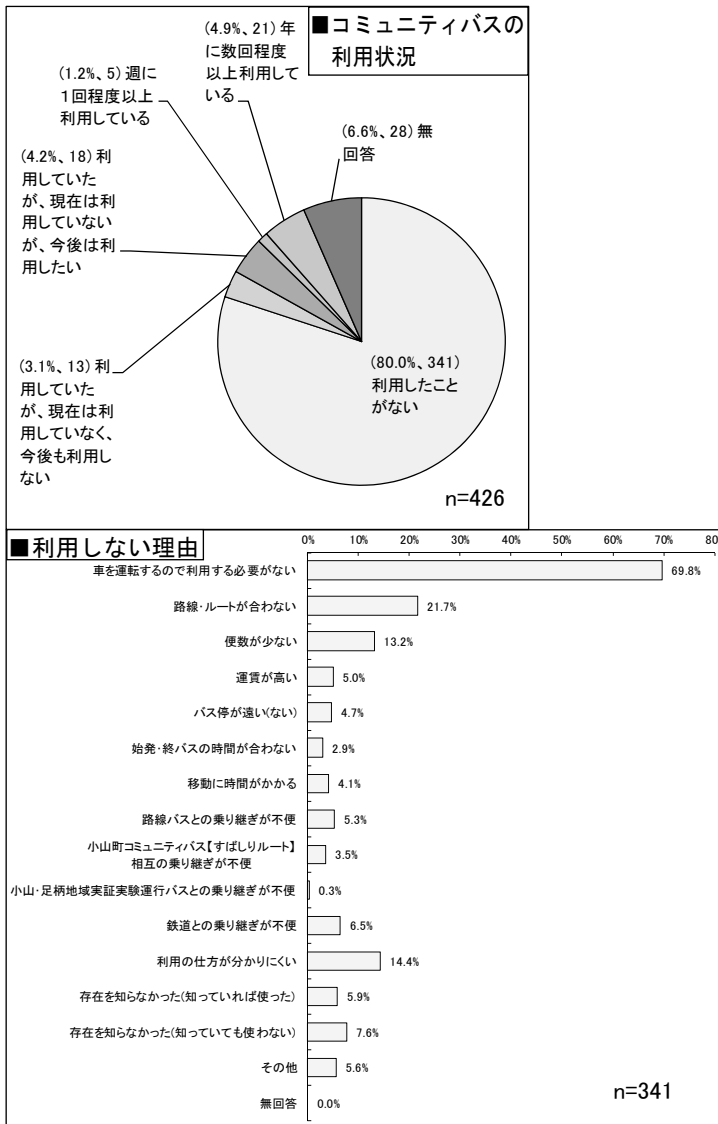


- ・高速バスの利用については、6割近くが「利用している（利用したことがある）」である。
- ・主に利用する高速バスのバス停は、「東名足柄」が約6割と最も多く、目的は、「旅行」で「東京・新宿方面」が多い。
- ・タクシーを約5割が「利用したことがない」状況である。
- ・現在タクシーを利用していない（利用したことがない）人の約7割が今後「タクシーは利用しない」である。
- ・約1割が「北郷支所など北郷地区内に常駐していれば」タクシーを利用する。

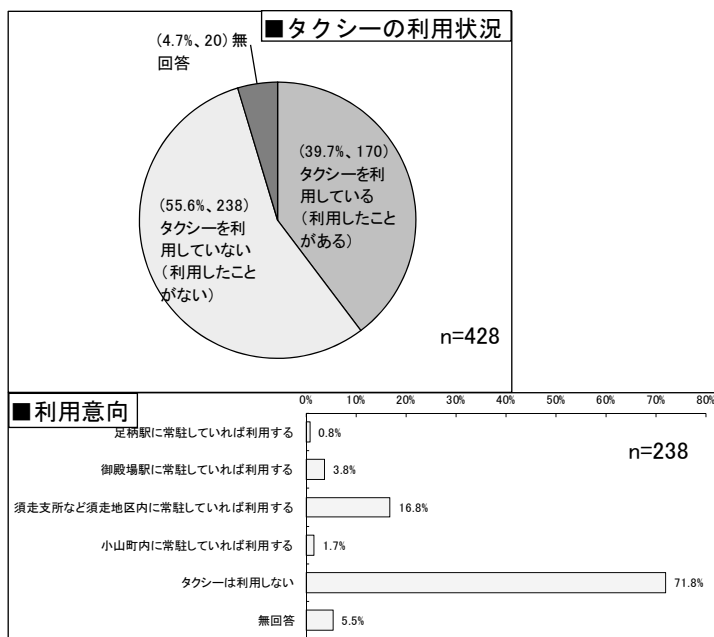
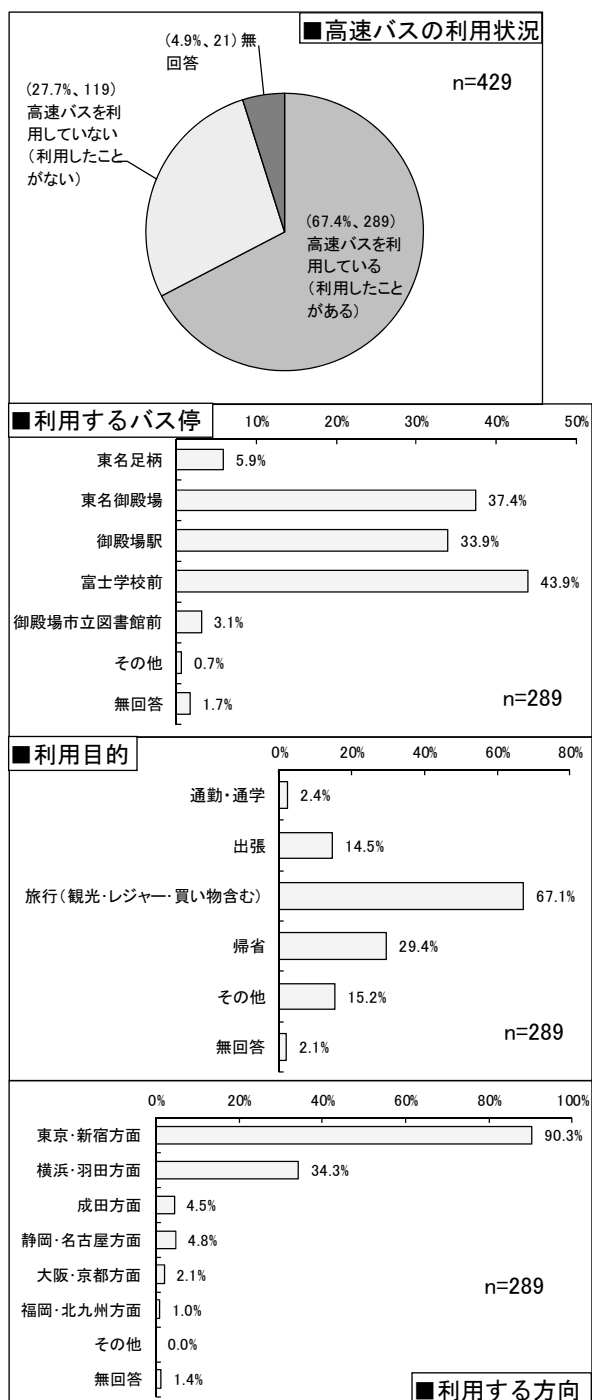


●須走地区の利用状況

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

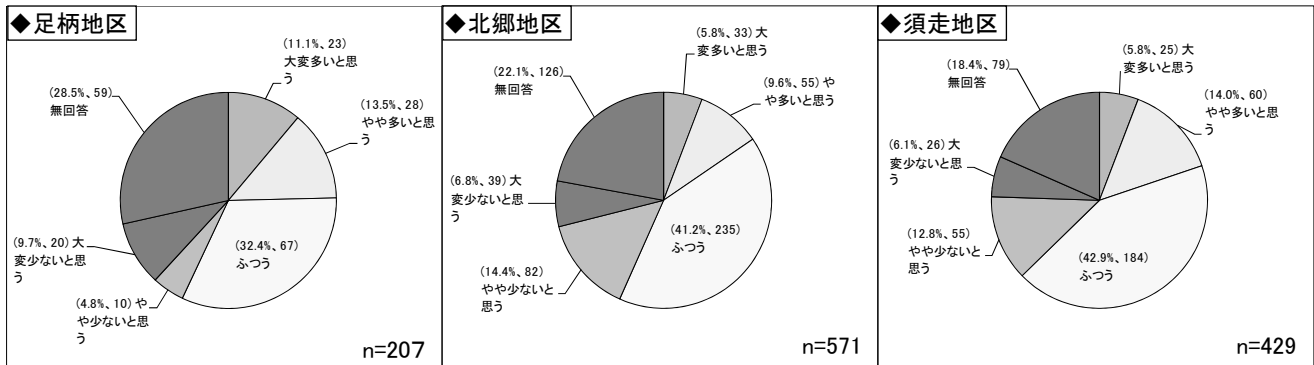


- ・高速バスの利用については、7割近くが「利用している（利用したことがある）」である。
- ・主に利用する高速バスのバス停は、「富士学校前」が4割以上と最も多く、次いで「東名御殿場」が約4割である。目的は、「旅行」で「東京・新宿方面」が多い。
- ・タクシーを約5割が「利用したことがない」状況である。
- ・現在タクシーを利用していない（利用したことがない）人の約7割が今後「タクシーは利用しない」である。
- ・約1割で「須走支所など須走地区内に常駐していれば」タクシーを利用する。



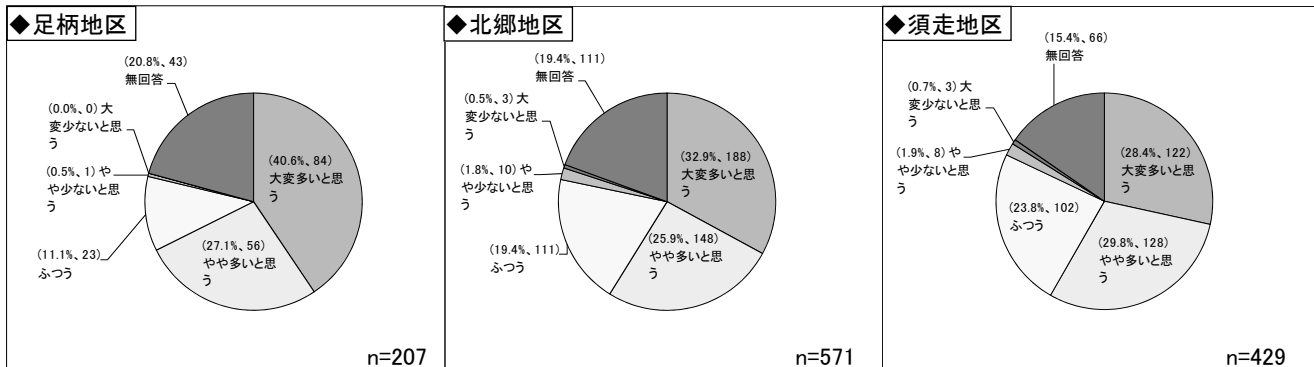
●各地区ごとの利用者の負担額

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



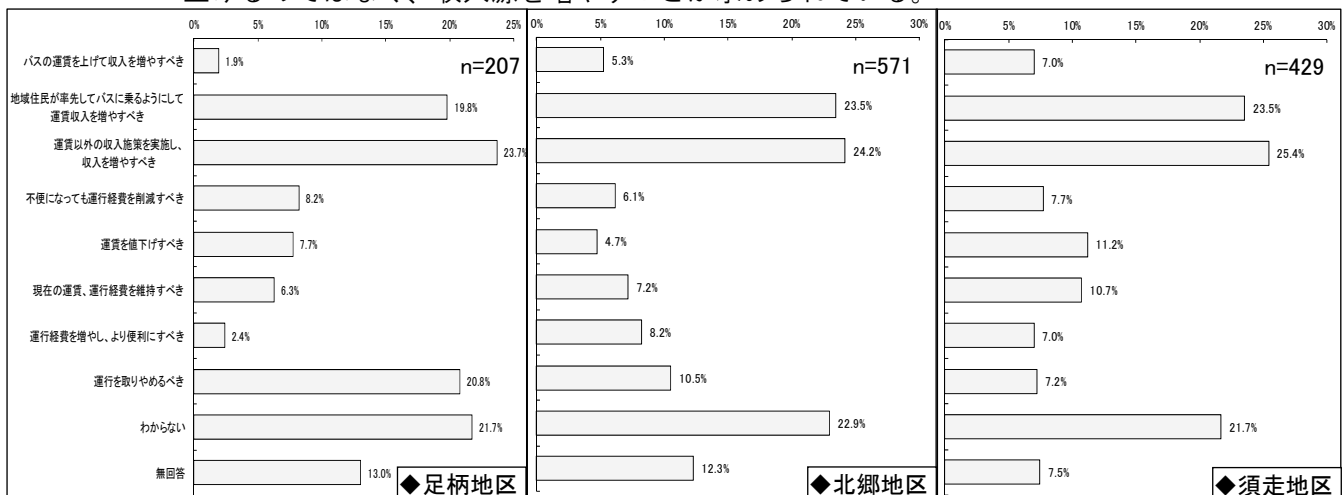
●各地区ごとの町の負担額

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



●各地区ごとの今後の運行

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



6-2 地域による公共交通の検討

(1) 平成25年度地区別懇談会の報告

■ 第1回

【懇談会参加者】

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

【懇談会の様子】

足柄地区



小山地区



須走地区



北郷地区



【懇談会概要】

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

【懇談会結果】

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

表 6-1 地区懇談会における課題の項目として挙げた班の数

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

■第2回

【懇談会参加者】

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

【懇談会の様子】

足柄地区



小山地区



須走地区



北郷地区



【懇談会概要】

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

【懇談会結果】

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

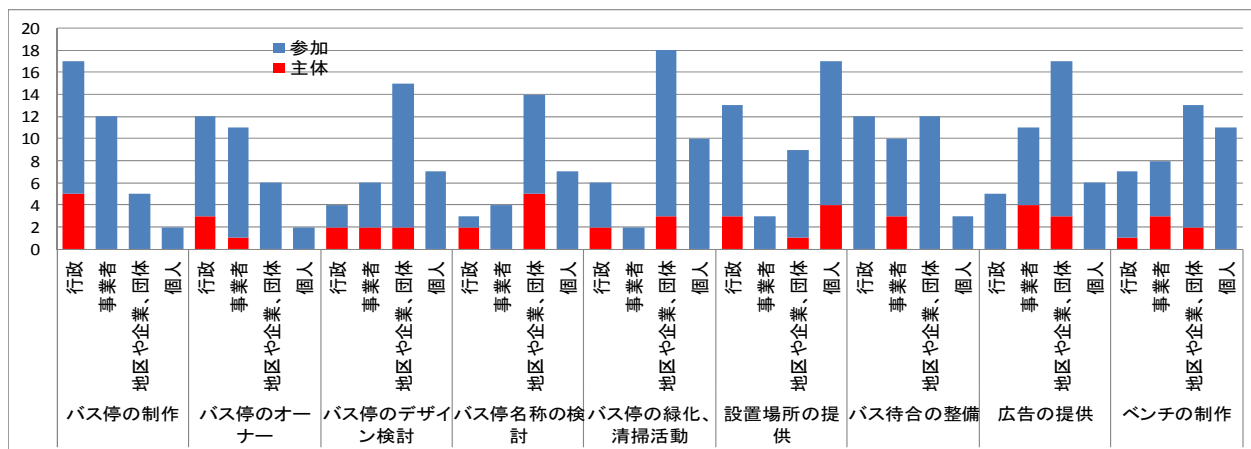
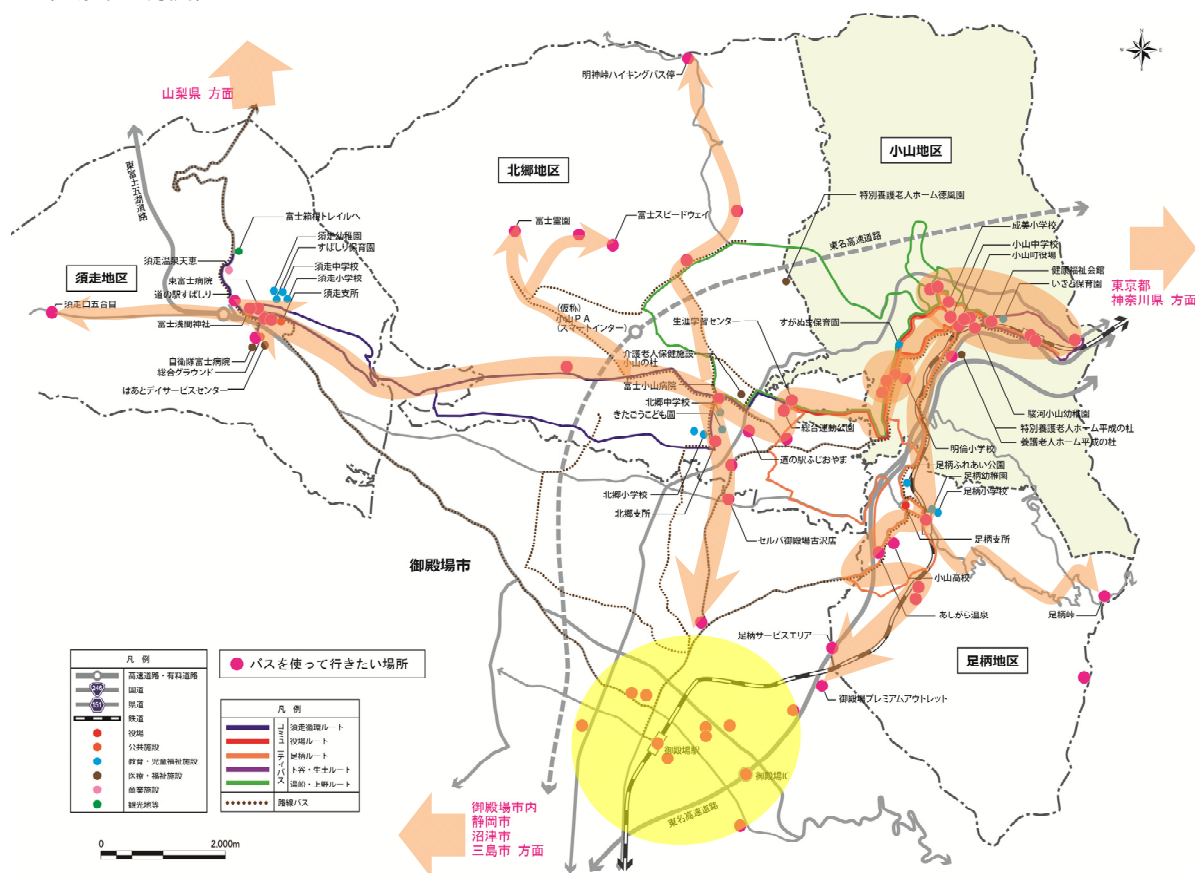


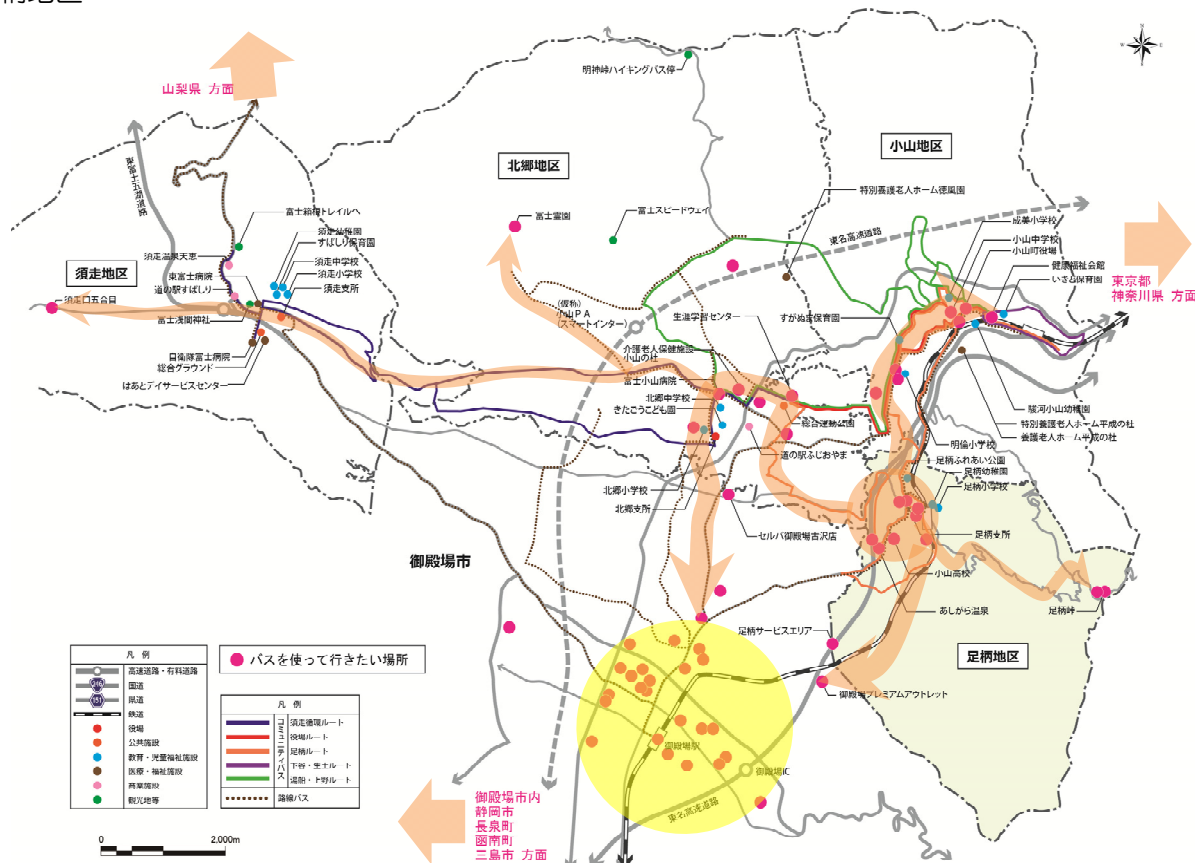
図 6-1 地区別懇談会におけるバス停整備の主体のまとめ（全地区合計）

【地区別懇談会における各地区の主要な立ち寄り先のまとめ】

小山（成美・明倫）地区



足柄地区



山梨県 方面

須走地区

北郷地区

御殿場市

足柄地区

東京・神奈川・群馬 方面

御殿場市内・静岡市・島田市・裾野市・沼津市・周知郡森町・駿東郡長泉町・田方郡大仁町 方面

凡 例

高速道路・有料道路

国道

県道

鉄道

役所

公共施設

教育・児童福祉施設

医療・福祉施設

商業施設

観光地等

凡 例

指定循環ルート

環形ルート

放射ルート

下谷・生土ルート

通称・上野ルート

路線バス

バスを使って行きたい場所

0 2,000m

(2) 平成27年度地区別懇談会の報告

■第1回

【懇談会参加者】

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

※行政・事業者のテーブル参加者も含む

【懇談会概要】

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

【懇談会の様子】



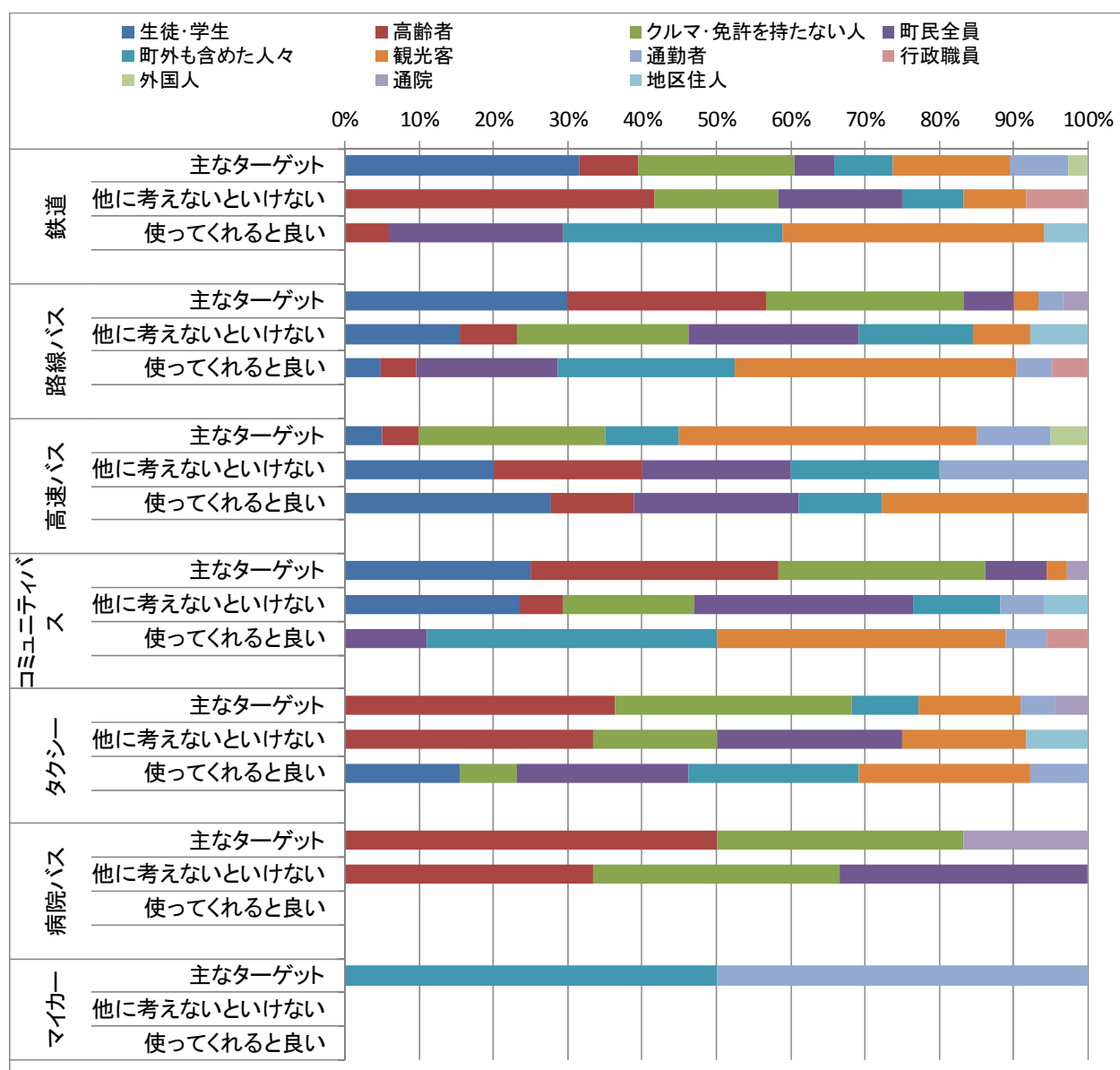
【懇談会結果】

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

表 6-2 公共交通利用を考えなければいけないターゲットの集計結果

班	公共交通	主に誰のため？																																
		生徒・学生			高齢者			クルマ・免許を持たない人			町民全員			町外も含めた人々			観光客			通勤者			行政職員			外国人			通院			地区住人		
		主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット	主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット	主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット	主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット	主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット	主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット	主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット	主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット	主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット	主なターゲット	使ってくれる嬉しいターゲット	考えなければいけないターゲット			
小 山 地 区 (4班)合計	鉄道	4	0	0	2	0	1	4	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	2	1	0	0	0	1	0	1	0	0						
	路線バス	3	2	0	3	0	1	3	1	0	0	2	2	0	1	1	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0						
	高速バス	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0						
	コミュニティバス	4	1	0	4	1	0	4	1	0	2	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0						
	タクシー	0	0	0	2	2	0	2	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0						
	病院バス	0	0	0	2	1	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
	合計	11	3	1	13	4	2	16	3	1	3	7	4	2	2	3	4	1	10	3	0	2	0	1	2	2	0	0						
足 柄 地 区 (3班)合計	鉄道	3	0	0	1	2	0	2	1	0	0	1	1	0	0	3	1	0	2												0	0	1	
	路線バス	2	0	0	2	1	0	2	1	0	1	1	0	0	0	3	0	0	2											0	1	0		
	高速バス	1	0	2	1	1	0	2	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	1											0	0	0		
	コミュニティバス	2	1	0	3	0	0	3	0	0	0	2	0	0	1	2	1	0	1											0	1	0		
	タクシー	0	0	0	1	2	0	1	1	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0											0	1	0		
	合計	8	1	2	8	6	0	10	3	0	1	5	3	2	1	10	5	0	6											0	3	1		
北 郷 地 区 (3班)合計	鉄道	3	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	3	0	1	2	0	0								0	0	0		
	路線バス	2	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	2	1	0	0							1	0	0			
	高速バス	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	1	1	1	0							0	0	0			
	コミュニティバス	1	2	0	3	0	0	1	2	0	1	1	1	0	1	1	0	0	2	0	1	1							1	0	0			
	タクシー	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0							1	0	0			
	病院バス	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						1	0	0				
	マイカー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0						0	0	0				
	合計	6	2	2	8	1	0	4	5	0	2	2	2	2	1	3	8	2	6	5	2	1						4	0	0				
須 走 地 区 2班合計	鉄道	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	1	0	1	1	0	1															
	路線バス	2	0	0	2	0	0	2	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	2															
	高速バス	0	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	2	0	1	1	1	0	1															
	コミュニティバス	2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	2															
	タクシー	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	1	0	1	1															
	合計	6	1	3	6	2	2	10	0	0	1	1	8	2	2	6	2	1	7															
全 地 区 合 計	鉄道	12	0	0	3	5	1	8	2	0	2	2	4	3	1	5	6	1	6	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1		
	路線バス	9	2	1	8	1	1	8	3	0	2	3	4	0	2	5	1	1	8	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	
	高速バス	1	1	5	1	1	2	5	0	0	0	1	4	2	1	2	8	0	5	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
	コミュニティバス	9	4	0	12	1	0	10	3	0	3	5	2	0	2	7	1	0	7	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	
	タクシー	0	0	2	8	4	0	7	2	1	0	3	3	2	0	3	3	2	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
	病院バス	0	0	0	3	1	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
	マイカー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	31	7	8	35	13	4	40	11	1	7	15	17	8	6	22	19	4	29	8	2	3	0	1	2	2	0	0	4	0	0	0	3	1

※半数以上の班で記されたものを太字にしている。



※病院バスのとマイカーの空欄は回答なし

図 6

-2 公共交通利用を考えなければいけないターゲットの集計結果（全地区合計）

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

表 6-3 種類別のターゲットのまとめ

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

※20%以上の回答があったものを抽出

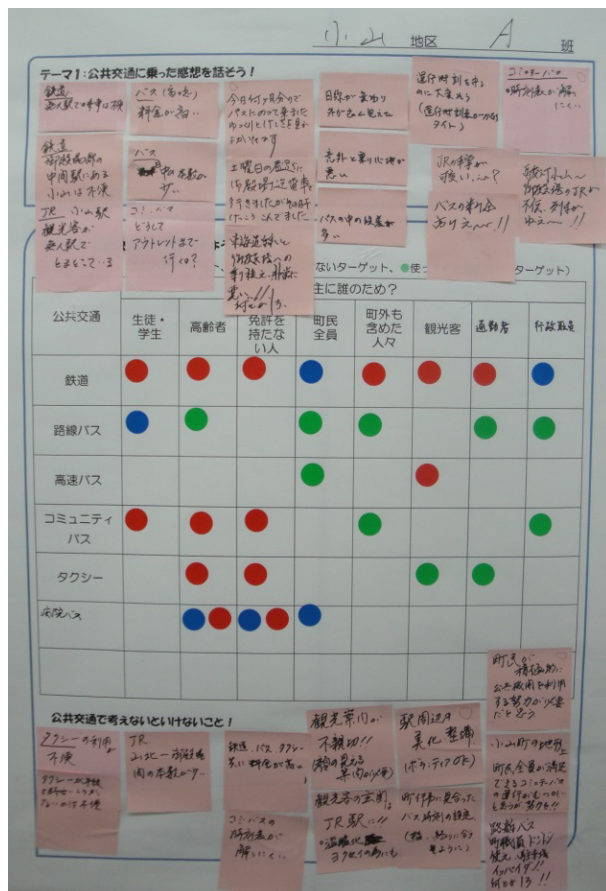


図 6-3 各班の結果の例

■第2回

【懇談会参加者】

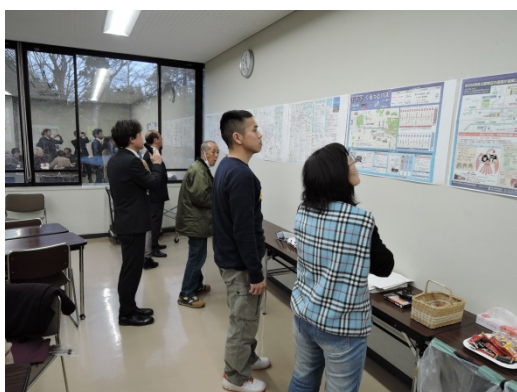
開催日時	開催場所	参加人数※
平成28年2月20日（土） 10:30～	総合文化会館 会議室	小山地区 10人（2班） 足柄地区 9人（2班） 北郷地区 5人（1班） 須走地区 3人（1班）

※行政・事業者のテーブル参加者も含む

【懇談会概要】

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

【懇談会の様子】



【懇談会結果】

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

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

●計画の良かったところ

〈計画の評価について〉

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

〈ターゲット〉

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

〈目的地や使い方〉

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

●計画の気になったところ

〈運行経費について〉

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

〈運賃等について〉

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

〈時間帯について〉

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

＜路線について＞

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

＜車両やバス停について＞

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

＜利用者について＞

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

＜周知や活用策等について＞

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

● バスマップに記載して欲しい情報

＜時刻表＞

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

＜乗り継ぎ＞

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

<周辺施設の情報>

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

<観光情報等>

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

<利用者特典などサービス>

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

<その他>

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



図 6-4 各班の結果の例

6-3 地区別懇談会のまとめ

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

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

6-4 地域公共交通の現状整理

(1) 人口・外的環境

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

(2) 地域公共交通

① 鉄道

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

② バス等

(路線バス・コミュニティバス等)

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

(その他のバス等)

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

(経費)

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

(バス停勢圏)

- ・バス停間隔を調整し、密にサービスされるようになっている

③ 町民ニーズ

(利用状況)

- ・通院、買物目的での利用が多い

(利用者負担)

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

(存在価値)

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

(利用環境)

- ・運行本数、時間帯への不満が多い
- ・地区内へのタクシーの常駐

④ 利用実態

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

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

⑤ 地区別の特徴

（小山地区）

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

（足柄地区）

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

（北郷地区）

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

（須走地区）

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

(3) 地区別懇談会

（平成 25 年度調査：金太郎公共交通計画）

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

（平成 27 年度調査）

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

6-5 金太郎公共交通計画(地域公共交通総合連携計画)の活動評価

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

目標	事業	事業の概要	実施主体◎ 関連主体○			
			行政	交通事業者	地域住民	企業等
1. だれもが使いやすい移動手段の確保	(1) コミュニティバス路線等の見直し	路線バスを主体とした幹線系統と接続・共存する町内交流の軸として町内巡回バスを再編して新たなコミュニティバスを構築する。	○ (町)	○ (バス・タクシー)	○	-
	(2) わかりやすい運行情報の提供	バスの利用情報をわかりやすく示したバスマップやホームページなどの作成を行う。さらに、乗り継ぎやルート検索が可能となるように、乗り継ぎ案内などの提供を行う。	◎ (町)	○ (鉄道・バス)	-	○
	(3) コミュニティバス車両の導入検討	利用者が安全に快適に利用できるよう、需要に応じた適切なバス車両の導入を検討する。	◎ (町)	◎ (バス・タクシー)	-	-
	(4) バス停や乗継拠点の整備推進	生涯学習センターを交通結節拠点として位置づけ、JR駿河小山駅及びJR足柄駅を交通結節点として機能拡充を図り、広域幹線系統のバス路線とコミュニティバス路線との乗り継ぎバス停を乗り継ぎ拠点として整備・機能の拡充を推進する。	◎ (町)	◎ (鉄道・バス・タクシー)	○	○
2. 地域で創り、支える公共交通の仕組みづくり	(5) 地域住民との協働による取り組み	地域住民が自分たちの生活を支える地域公共交通としての意識を高めるべく、行政と協働して地域ぐるみで利用促進や情報提供などに取り組む。	◎ (町)	○ (鉄道・バス・タクシー)	◎	○
	(6) 親しみやすさ、身近な交通への取り組み	バスを利用していない人への興味づけを図るとともに、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)	○	○

※金太郎公共交通計画の実施主体には地域公共交通会議が示されているが、事業推進の統括・評価を行うため、ここでは実施主体から除いている。

概ね活動は実施されてきたが、今後も継続的に取り組む必要がある。

スケジュール				取り組み実績		今後の取り組み
平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	中長期	平成 26 年度	平成 27 年度	
運行計画・再編による再編による運行				- 巡回バスを廃止し、平成 26 年 10 月よりコミュニティバスとして運行 - 調査運行アンケートの実施	- 平成 27 年 4 月コミュニティバスダイヤ改正 - 地区アンケートの実施 - 平成 27 年 10 月実証運行バス等の運行 - コミュニティバスの路線バスとの接続性検討(平成 28 年 4 月ダイヤ改正予定)	継続
検討・準備				- バスマップの作成 - 町及びバス事業者ホームページへの掲載	町ホームページと事業者ホームページのリンク化	継続
検討・準備	運行(園児・児童・学生数によって随時見直し)			利用者数の把握	- 利用者数の把握 - 平成 27 年 10 月から運行開始した実証運行バスでは、地形等を考慮し、小型車両(ワンボックス)を導入	継続
作成・発信	見直し・改良				- 小山町役場玄関の改修(役場前停留所) - 新柴バス停の改修(拡幅によるバス停車スペース整備)	継続
検討・準備	募集	随時		小山(成美・明倫)地区における実証運行の検討(各区長との検討会の実施)	網形成計画策定のための地区別懇談会の開催(2 回)	継続
内容検討	随時				地区別懇談会で検討(予定)	継続
検討・準備	導入					継続
	内容検討	整備推進		バスイベントの開催(北郷小学校におけるバスの乗り方教室の開催)	バスイベントの開催(8/31 北郷小、9/24 須走小、10/21 足柄小、11/24 明倫小、12/11 成美小(予定)におけるバスの乗り方教室の開催)	継続
取り組み内容の検討	継続的に実施			路線バス・コミュニティバスの乗り継ぎ券の発行	- 平成 27 年 4 月ダイヤ改正 - 実証運行バス等の運行により、接続性の改善を検討(平成 28 年 4 月ダイヤ見直し予定)	継続
内容検討	随時			平成 26 年 10 月からコミュニティバスへ一部移行	- 平成 27 年 10 月より実証運行バスへ移行 - 平成 28 年度からの運用検討	対応済
	計画検討	実施検討		- 都市計画マスタープランの策定 - 地域別計画の策定	- まち・ひと・しごと創生総合戦略の策定 - 人口ビジョンの策定 - 総合計画(後期計画)の策定	継続

6-6 地域公共交通の課題

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

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

〔ポイント〕

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

(2) それぞれの地区の実情や需要に応じた、適切な交通体系への再編

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

〔ポイント〕

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

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

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

〔ポイント〕

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

(4) 地域との協働による取り組みの促進

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

〔ポイント〕

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

7. 小山町地域公共交通網形成計画(改訂版 金太郎 公共交通計画)の内容

7-1 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針

(1) 基本理念の設定

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

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

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

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

(2) 基本方針の設定

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

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