

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

【基本理念】

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. 快適で使いやすい移動手段の確保

2. 地域で創り、支える、新たな公共交通の仕組みづくり

3. まちづくりと連携し、地区特性や利用状況に応じた公共交通の展開

(3) 基本方針

■『快適で使いやすい移動手段の確保』

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

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

■『地域で創り、支える、新たな公共交通の仕組みづくり』

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

みとも連携した地域公共交通を目指す。

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

■『まちづくりと連携し、地区特性や利用状況に応じた公共交通の展開』

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

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

(4) 交通交通が目指すべき役割

① 交通機関の役割

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

- | | |
|------------|---|
| ■ 鉄 道 | 本町の広域幹線として、路線バスやコミュニティバスへの乗り継ぎダイヤを駅に掲示し、乗り継ぎ環境の改善を図るなど、利用促進や利便性の向上を図る。 |
| ■ 路線バス | 本町の地域幹線として、既存の路線を軸とし、コミュニティバスと連携して乗り継ぎ環境を改善するとともに、本町から JR 御殿場駅への主要なアクセス手段の1つとして利用促進や利便性の向上を図る。 |
| ■ コミュニティバス | 本町の支線系統として、誰もが使いやすい町内の移動手段として、わかりやすいルート、ダイヤへの再編と合わせ、コミュニティバス相互や路線バス、鉄道との乗り継ぎ環境を善し、利用促進や利便性の向上を図る。 |
| ■ 高速バス | 本町と関東圏、中部・関西圏を結ぶ広域幹線バス網として、サービスエリアや高速バス停周辺のまちづくりとも連動しながら、乗り換え拠点等を整備し、町内及び町外からの利用者や観光客等の利便性の向上を図る。 |
| ■ タクシー | バス等が利用できない場合にタクシーも利用可能となるように、町内へのタクシー待機の誘致を進め、将来的にはバス等の補完を行い、地域の身近な地域公共交通のひとつとして醸成していく。 |
| ■ 自 動 車 | 自動車は便利な乗り物として最も利用されているが、環境問題や健康などの様々な観点から、クルマをかしこく使う交通行動も考え、鉄道やバスへと乗り継ぐパーク・アンド・ライド ^{※1} やキス・アンド・ライド ^{※2} 等も移動手段の選択肢とする。 |
| ■ 徒歩・自転車 | 自宅からバスや鉄道等を利用するまでや目的地において、快適にかつ安全に徒歩や自転車で活動できる環境の創出を図り、積極的に徒歩や自転車で外出することで健康で活発な生活を送る。 |

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

② 公共交通参画者の役割

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

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

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

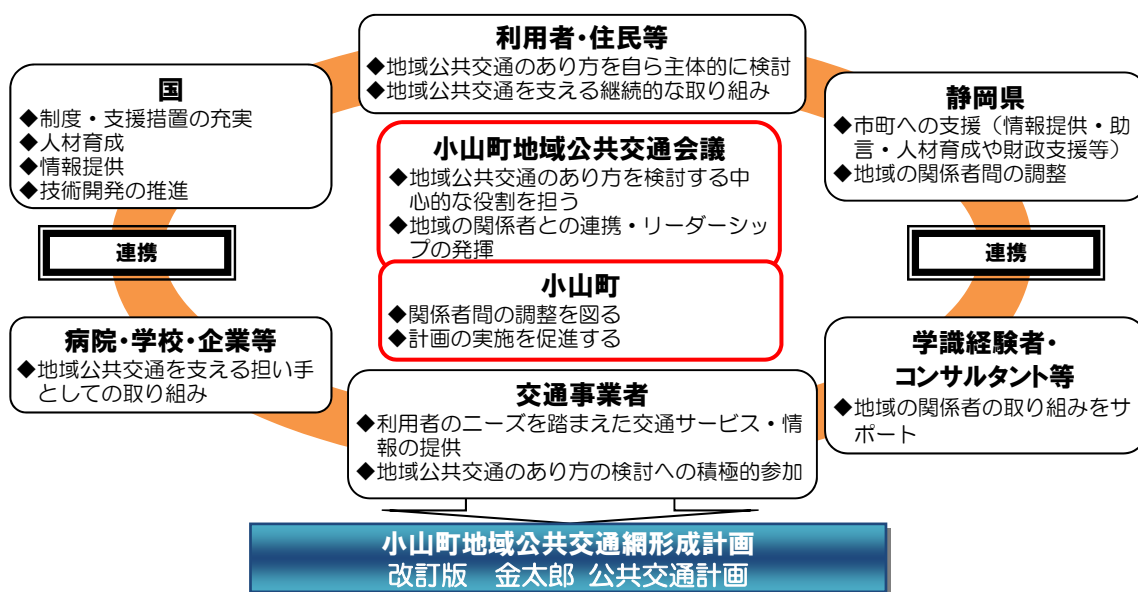


図 7-1 地域公共交通の推進体制と役割

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

③ 施策の連携

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

④ 地域公共交通の展開イメージ

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

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

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

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

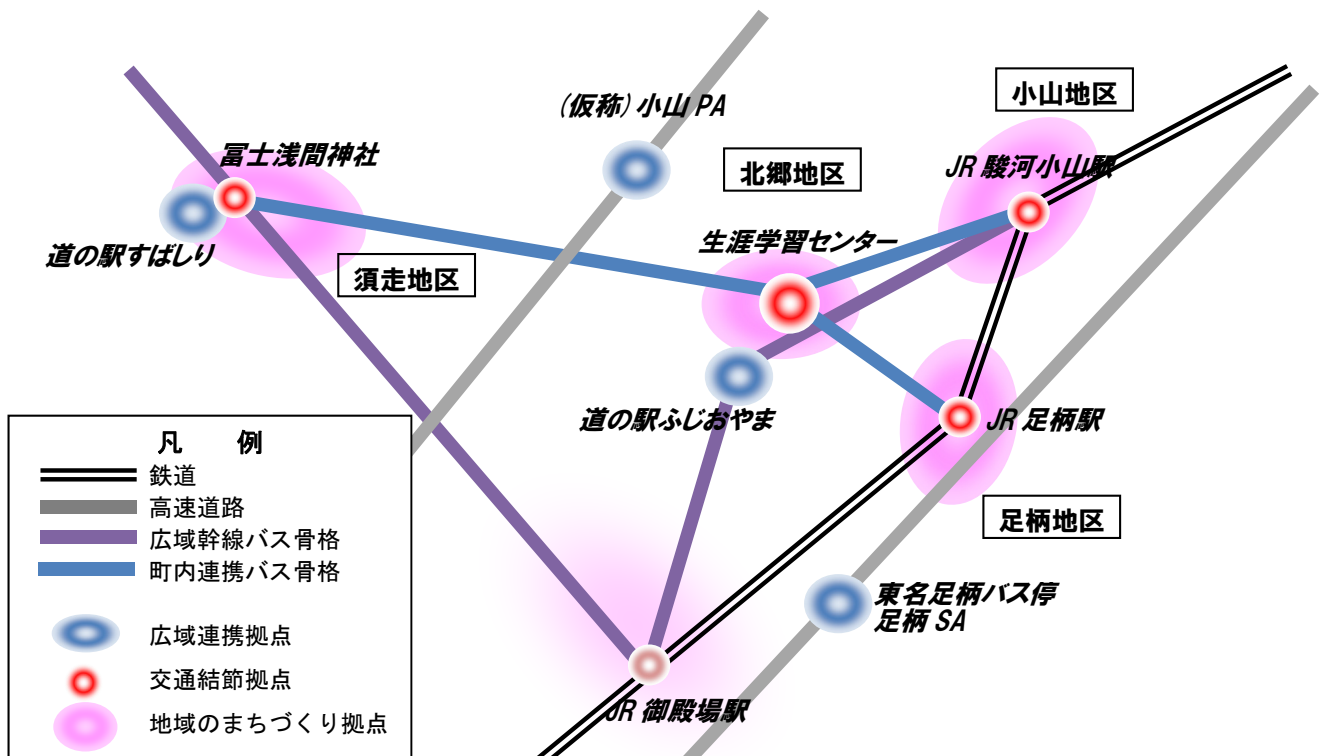


図 7-2 地域公共交通の骨格イメージ

7-2 地域公共交通網形成計画の区域

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

7-3 地域公共交通網形成計画の目標

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

■『快適で使いやすい移動手段の確保』にむけて目指す姿

- ・ 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
⇒ 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などを住民をはじめ、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な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』にむけて目指す姿

- ・ 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などを住民視点で議論し、地域による公共交通利用意識が醸成される。
- ・ 季節運行バスとの連携や観光による地域活性
⇒ ゴールデンルートにありながら、これまで町内を通過していた外国人も含めた観光客を、季節運行の登山バス・ハイキングバスとの連携や、乗り換え拠点等での立ち寄りを促進し、町内の滞在を促すことで地域の活性化が期待できる。そのため、観光客へ向けたまちづくりを進め、公共交通による来訪をしやすくする。
- ・ 多様な交通手段の確保
⇒ 町内にタクシー事業者を誘致し、バス等の公共交通を補完する他、将来的にはタクシー車両を活用した地域公共交通へと昇華され、バス車両の走行が困難で高齢化が著しい地区にも公共交通サービスが展開される。複数の交通手段によって公共交通の多様性が確保される。

■『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』にむけて目指す姿

- ・ 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。
- ・ 通学環境の再構築
⇒幼稚園、小・中学校、高校等の通園、通学に対する対応を適切なシステムへと再構築を図り、全町的に統一した制度として継続的な支援が実施される。

7-4 計画期間

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

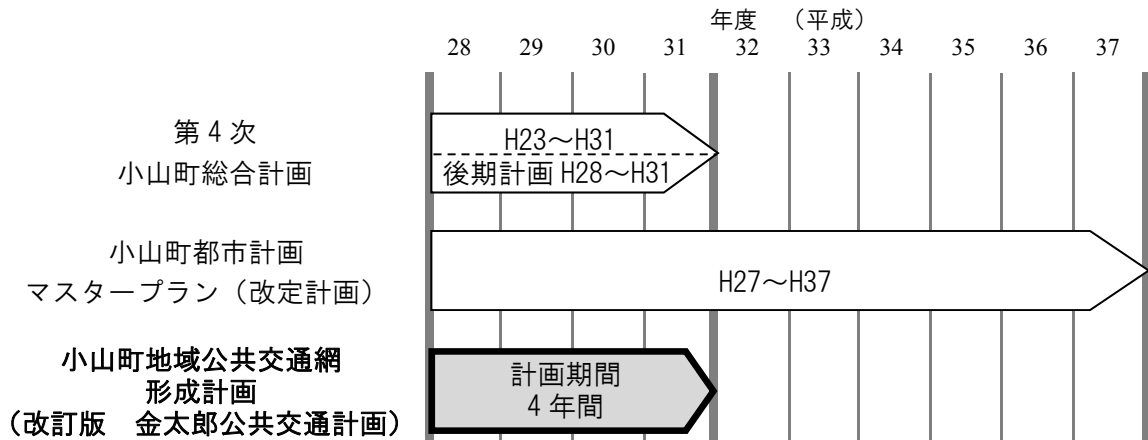


図 7-3 上位関連計画と地域公共交通網形成計画の計画期間

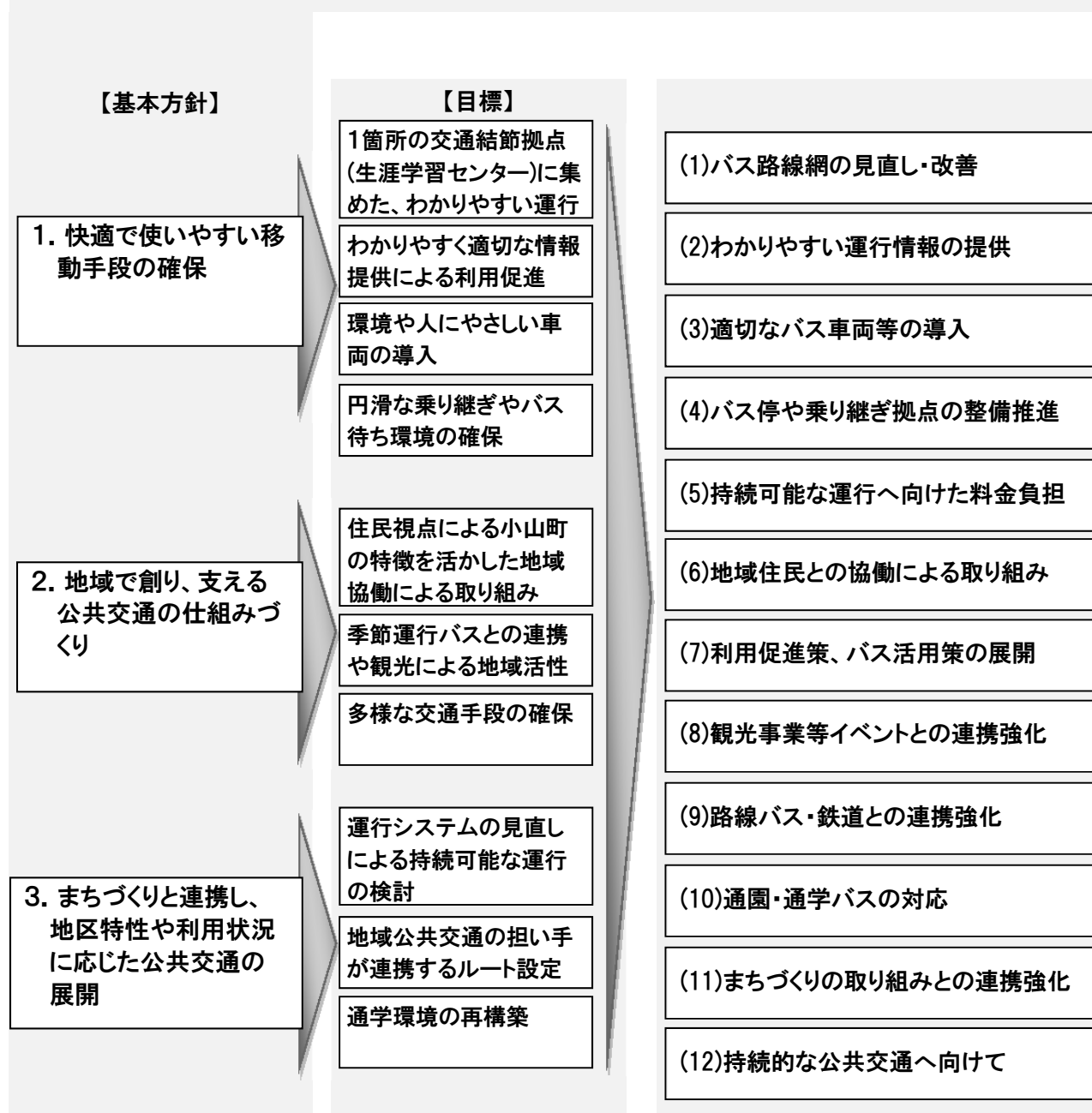
8. 地域公共交通網形成計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

8-1 地域公共交通の事業の立案

地域公共交通網形成計画の目標を達成するために行う事業を以下に整理する。

【基本理念】

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~



8-2 事業の実施主体・関連主体

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

表 8-1 事業の実施主体と関連主体

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

8-3 事業の概要

(1) バス路線網の見直し・改善

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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

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

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

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

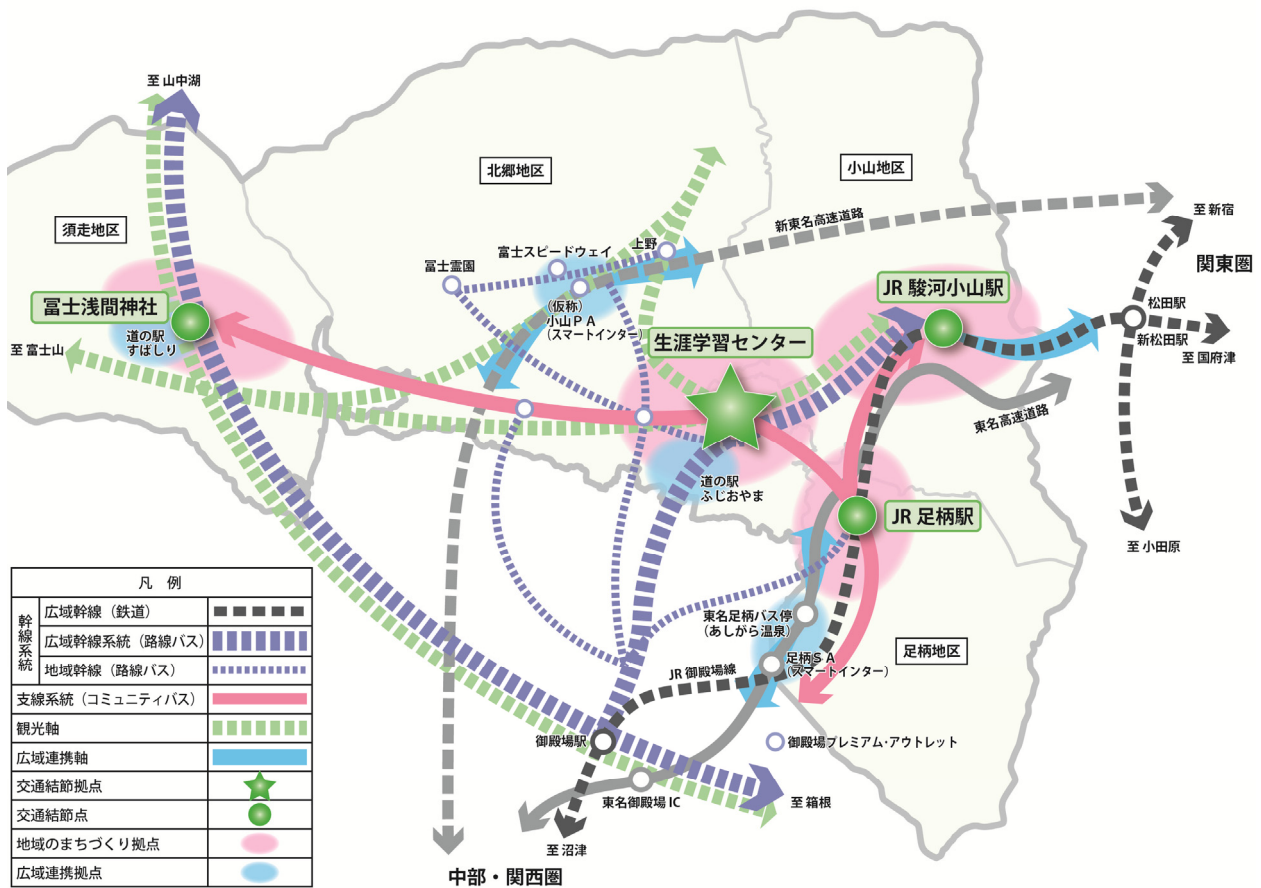


図 8-1 地域公共交通の展開イメージ

表 8-1 各路線の運行目的

路線		運行目的
幹線系統	広域幹線 (鉄道)	JR 御殿場線 広域的な交流ネットワークを形成し、本町と周辺の市町を結ぶ公共交通網の基幹として維持・利便性の向上を図る
	広域幹線 (路線バス)	駿河小山線 河口湖線 広域的な交流ネットワークを形成し、バス路線網の基幹となる地域間幹線系統として確保・維持を図る
	地域幹線 (路線バス)	小山高校線 中日向線 (上野線) 富士霊園線 (御殿場駅) 富士学校線 御殿場市と本町を結ぶ日常生活交流路線として確保・維持を図る
		正倉線 富士霊園線 (駿河小山駅) 日常生活交通路線として確保・維持を図り、他の路線との連携による利便性の向上を検討する
支線系統	コミュニティバス 幹線系統を支える支線系統として本町内の移動手段として、幹線系統との乗り継ぎ環境を構築し、維持・利便性の向上を図る	
高速バス	町内及び町外からの利用者や観光客と本町を繋ぐ、関東圏、中部・関西圏を結ぶ広域幹線ネットワークとして、確保・利便性の向上を図る	

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

③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

◎中心となって実施・推進する組織
○中心となる組織と協力して取り組む組織

● → 新規事業
→ 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

※平成26年10月~平成27年9月

(2) わかりやすい運行情報の提供

① 事業の基本方針

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

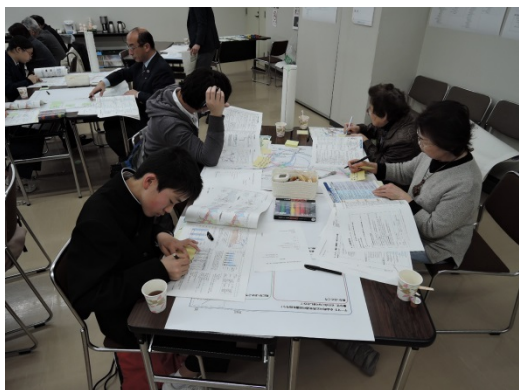
② 事業の概要

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

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

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

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



③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

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

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

※平成 27 年 1 月~平成 27 年 12 月

(3) 適切なバス車両等の導入

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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

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

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

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

本町を走るバスが安全で快適な街のシステムとして定着することを目指していく。



図 8-2 富士急行(株)の低公害車

③ 活動内容とスケジュール

活動	主な活動内容
バス車両等の導入	<ul style="list-style-type: none"> ◇バス走行環境、バス利用者及び既存バス車両の耐用年数などを考慮して、路線毎に適正なバス車両を検討 ◇将来的には、環境面・防災面に配慮した車両の導入も検討し、小山町の都市機能の向上を目指す

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

活動	実施・推進主体	短期				中期 平成 32～ 35 年度	長期 平成 36 年度～
		28	29	30	31		
バス車両等の導入	<ul style="list-style-type: none"> ◎小山町 ◎バス・タクシー事業者 						

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

➡ 新規事業

➡ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

(4) バス停や乗り継ぎ拠点の整備推進

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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

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

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

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

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

さらに鉄道との乗り継ぎとして、JR 駿河小山駅及び JR 足柄駅を交通結節点としての機能拡充を図り、広域幹線系統のバス路線（河口湖線・駿河小山線）とコミュニティバス路線との乗り継ぎバス停を乗り継ぎ拠点

として整備・機能の拡充を推進する。特に、JR 足柄駅前では駅前区画整理事業を実施済であるが、利用実態（端末交通手段）を踏まえつつ、駅前広場内動線の再配置や拠点施設の機能拡張についても検討することにより、乗り継ぎ環境の改善を図るとともに、住民が集まる場所・集まりやすい場所として地区の活動拠点化を目指す。あわせて、現在は町内のタクシー事業者が不在となっているが、タクシー待機所の整備等により、タクシー事業者の誘致を目



図 8-3 町内の待合い付きバス停

指す。

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

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

この他のバス停についても可能な限り安全で快適なバス待ち環境の創出を目指す。

③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

(5) 持続可能な運行へ向けた料金負担**① 事業の基本方針**

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

② 事業の概要

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

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

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

③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

※平成 26 年 10 月～平成 27 年 9 月

(6) 地域住民との協働による取り組み

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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



図 8-4 サロン形式の地区別懇談会

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

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

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

※サロン形式：地域のみんが集まって、自分たちのまちづくりについて“楽しく語り合う場”

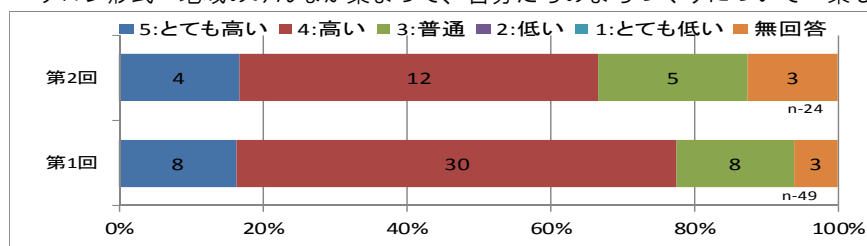


図 8-5 平成 27 年度の地区別懇談会参加者の満足度

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

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

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

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

平成 25 年度の地区別懇談会で提案された 愛称やデザインの検討

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



図 8-6 地区代表によるバス運行の検討（成美・明倫地区）

③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

◎中心となって実施・推進する組織
○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業
→ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

(7) 利用促進策、バス活用策の展開

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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

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

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

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

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

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

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



図 8-7 小学生へのバス利用教室による意識の醸成

③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

➡ 新規事業

➡ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

(8) 観光事業等イベントとの連携強化

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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

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

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



図 8-8 バス時間に合わせた地区別懇談会の開催(バスで参加)

観光振興計画とも連動し、ハイキングバスや富士登山バスとの連携や利便性の向上、観光

地を示した観光者向けのバスマップや町の魅力の発信等、(仮称)小山パーキングエリアや足柄サービスエリア周辺の整備による地域の魅力向上、ユニバーサルデザインによる外国人観光客の受け入れ等にも取り組んでいく。

地区別懇談会で提案された企画イベントの案

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

③ 活動内容とスケジュール

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

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

活動	実施・推進主体	短期 平成 28~31 年度				中期 平成 32~ 35 年度	長期 平成 36 年度~
		28	29	30	31		
イベントとの連携	◎小山町 ◎鉄道・バス・タクシー事業者 ○地域住民 ○企業等						
観光事業との連携	◎小山町 ◎鉄道・バス・タクシー事業者 ○地域住民 ○企業等						

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

(9) 路線バス・鉄道との連携強化

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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

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

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

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



図 8-9 富士急行(株)の PASMO 利用

③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

● 新規事業

■ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

(10) 通園・通学バスの対応

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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

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

③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

(11) まちづくりの取り組みとの連携強化

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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

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

また、鉄道との乗り継ぎ拠点でもある JR 駿河小山駅及び JR 足柄駅を

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

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

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



図 8-10 小山町のシティプロモーション

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

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

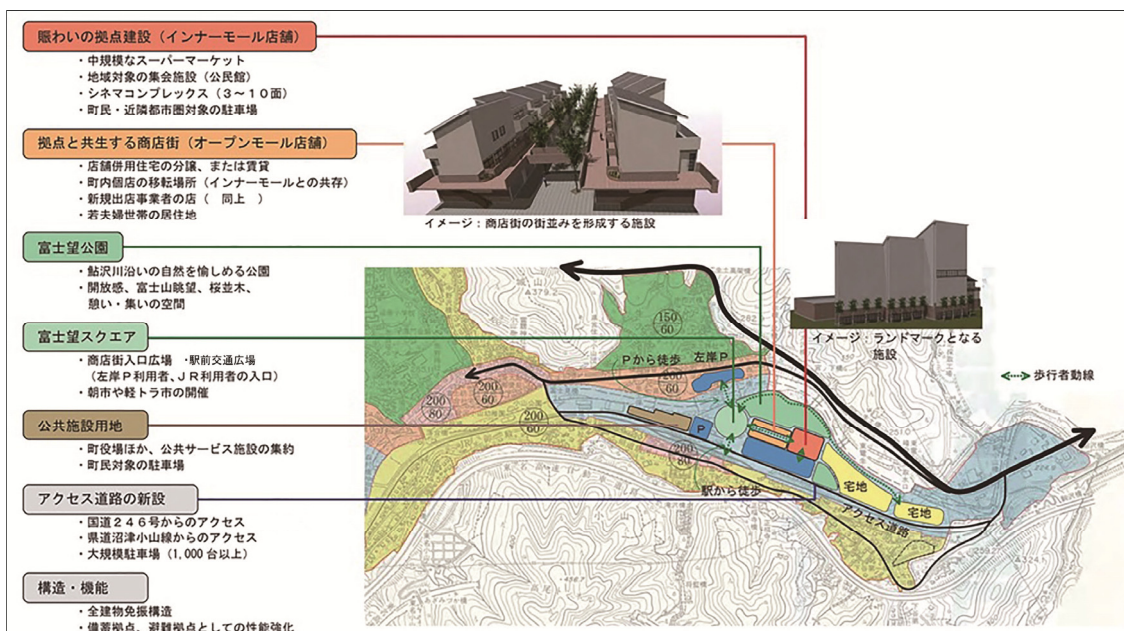


図 8-11 JR 駿河小山駅周辺の再開発イメージ (都市計画マスタープラン)



図 8-12 足柄地区の将来まちづくりイメージ (足柄地区 金太郎計画)

③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

(12) 持続的な公共交通に向けて

① 事業の基本方針

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

② 事業の概要

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

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

③ 活動内容とスケジュール

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

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

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

◎中心となって実施・推進する組織

○中心となる組織と協力して取り組む組織

→ 新規事業

→ 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

④ 進捗管理・モニタリング指標

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

9. 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価

9-1 数値目標の設定

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

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

表 9-1 数値目標の設定

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

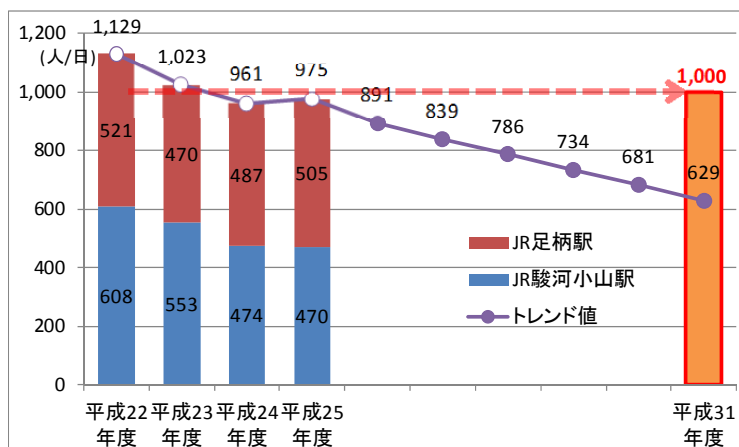
※1:平成26年10月1日～平成27年9月30日、2:平成27年4月1日～平成28年3月30日

【数値目標の解説】

『快適で使いやすい移動手段の確保』に向けて

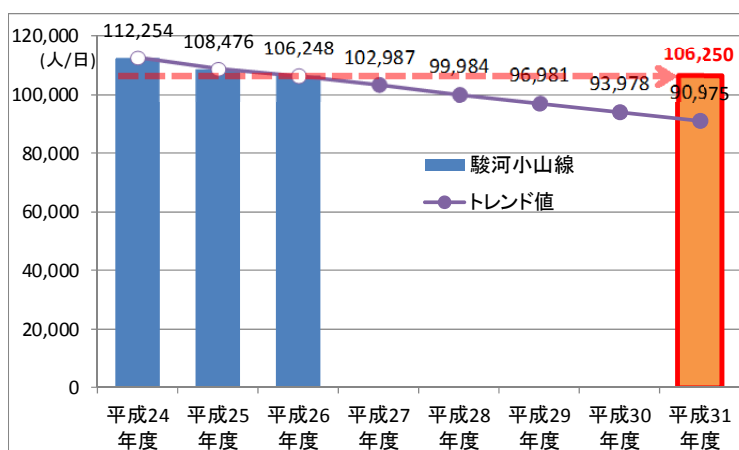
町内鉄道駅利用者数

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



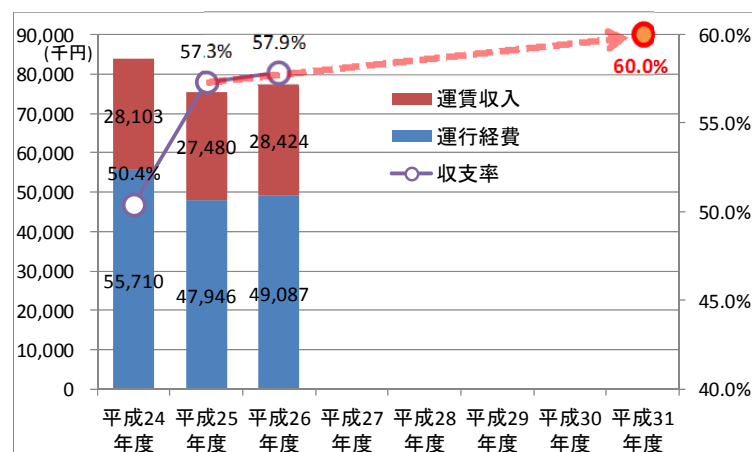
路線バス利用者数

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



路線バスの収支率

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

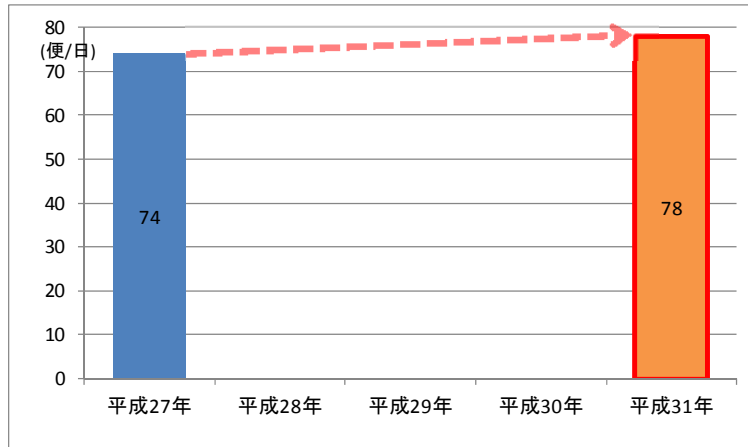


現状（平成26年度）の駿河小山線の収支率57.9%に対して、将来に亘っても維持継続するように、目標年度（平成31年度）においても60.0%を維持することを目標とする。

『地域で創り、支える、新たな公共交通の仕組みづくり』に向けて

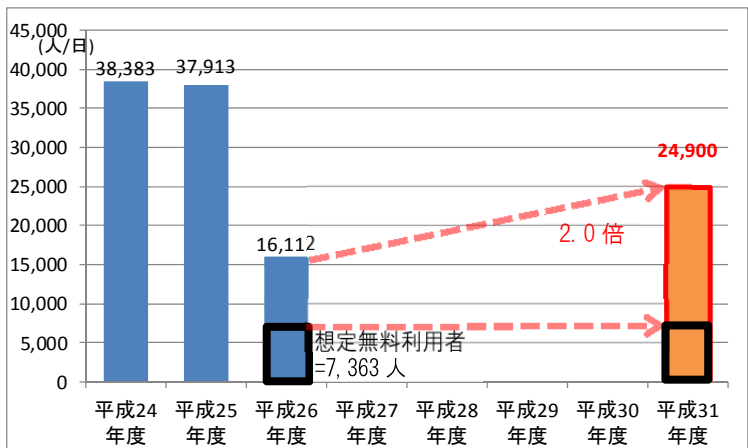
バスと鉄道との接続便数

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



町の運行するバスの利用者数

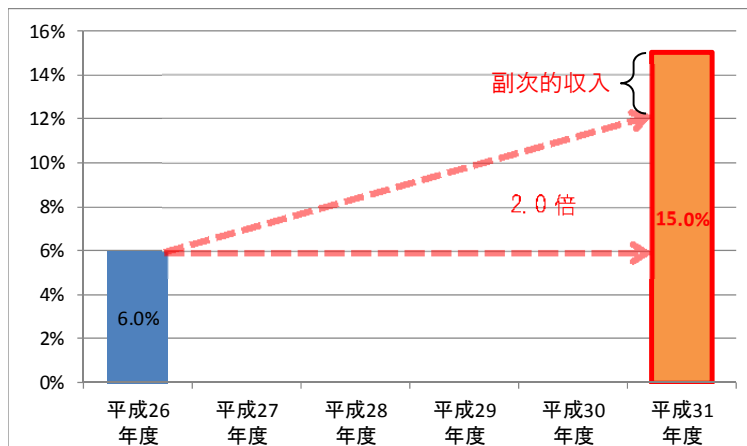
平成 26 年度に実施されたコミュニティバスの利用者当り収入は 163 円/人であり、料金が 300 円であることから、有料利用者率を 54.3% (163/300) と想定する。無料利用者数 (7,363 人) を固定とし、現在の収支率 6.0% を 15.0% (副次的収入 3.0% 含む) とするために有料利用者数を 2.0 倍した有料利用者数



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

町の運行するバスの収支率

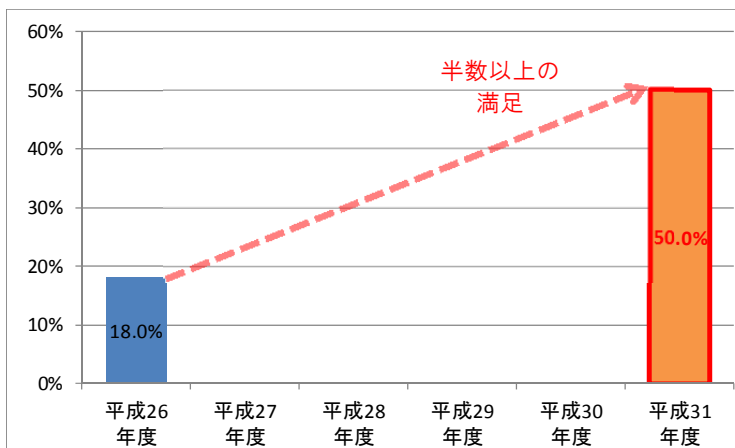
現状（平成 26 年度）のコミュニティバスの収支率 6.0% に対して、「地域内フィーダー系統確保維持計画」において示されている「すばしりルート」の目標値である 15.0% を目標年度（平成 31 年度）の目標とする。副次的収入を 3.0% 程度確保することを想定する。



『まちづくりと連携し、地区特性や利用状況に応じた公共交通の展開』に向けて

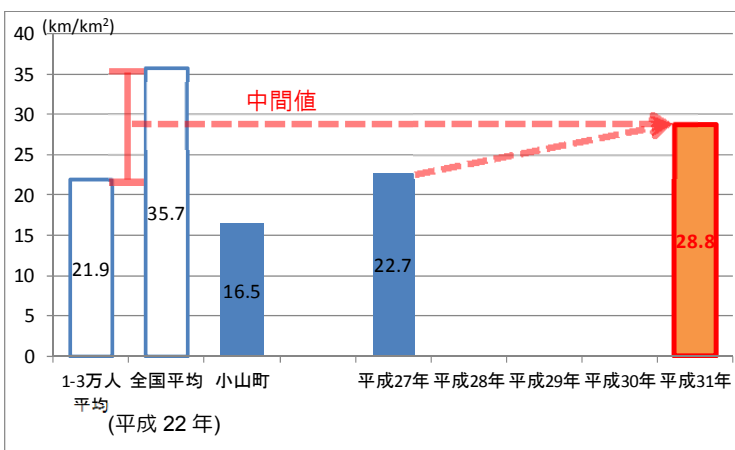
公共交通に対する満足度

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



バスの総合アクセシビリティ指標

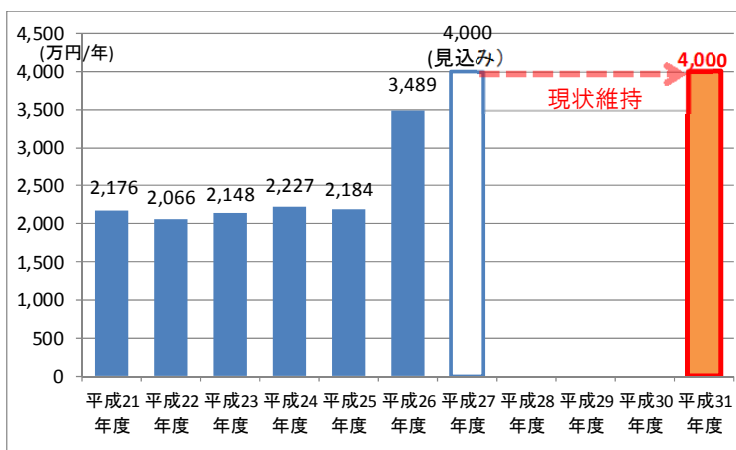
公共交通のサービス水準が低くなっているバス路線への時間的なアクセス性を示す時間的アクセシビリティ指標※は、現状（平成27年度）で1～3万人規模の都市平均を上回っている（平成22年値による国土交通省推計では小山町は16.5km/km²で平均値以下）ため、目標年度（平成31年度）に1～3万人規模と全国平均との中間値である28.8km/km²を目指す。



※路線密度×平均運行本数＝路線長×運行本数（平日）÷可住地面積

バス運行に係る経費

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



9-2 事業の進捗確認と検証・評価

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

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

本計画では、社会経済情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化、上位・関連計画との整合、行財政状況の変化、まちづくり事業の展開状況など

に柔軟に対応しながら、計画の見直し、あるいは新たな施策の提案など、効率的かつ効果的に事業を推進していくことが求められる。そこで、概ね1~2年ごとに各事業の進捗管理を行い、4年後を目途に評価及び次期計画の策定を行うPDCAサイクルを構築して進めていく。

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

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

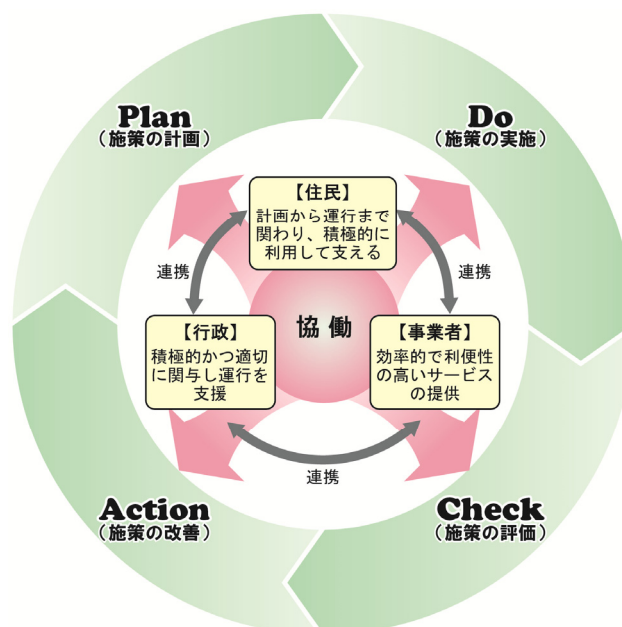


図 9-1 行政・事業者・住民の協働による各事業の進捗確認と検証・評価のPDCAサイクル



図 9-2 地域へのバス運行の説明会

表 9-2 本計画のPDCA スケジュール

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

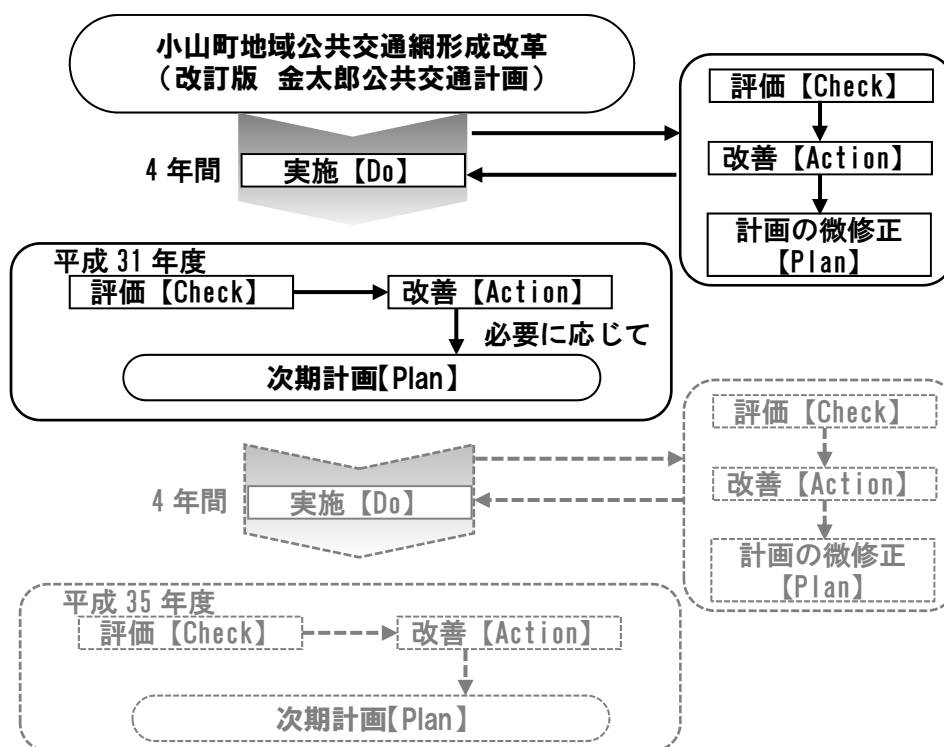


図 9-3 PDCA サイクルによる本計画と各事業の進捗確認と評価・改善の関係

9-3 計画の推進に向けて

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

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

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

表 9-3 支援を活用しながら取り組みを推進する事業のスケジュール（案）

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