
小山町地域公共交通計画

小山町地域公共交通会議

令和8年3月

令和8年6月改定

[目 次]

第 1 章 計画の概要	1
1. 計画策定の背景・目的.....	1
2. 計画の位置付け	1
3. 計画の対象区域	1
4. 計画期間	1
第2章 現計画の評価検証	2
1. 目標の達成状況の確認.....	2
2. 事業の実施状況	4
第3章 地域公共交通の現状及び課題	7
第4章 地域公共交通が目指す方向性	12
1. 基本理念	12
2. 目指す姿	12
3. 町内公共交通の役割分担.....	13
4. 補助対象系統	14
第5章 目指す将来像の達成に向けた施策・事業	16
1. 事業一覧	16
2. 事業の詳細	17
第6章 計画の推進体制	27
1. 推進体制	27
2. 進捗管理手法	27
3. 評価検証方法	28
用語解説	30

第1章 計画の概要

1. 計画策定の背景・目的

小山町では、公共交通は地域のインフラとして必要不可欠であるという認識のもと、地域全体の移動手段を総合的に捉え、全体の最適化・活性化を図ることを目的に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき「小山町地域公共交通計画(令和3年2月)」(以下、「現行計画」という)を策定しました。

令和7年度で現行計画の目標年度を迎えるため、本業務では、現行計画で設定した計画目標の達成状況、及び主な取組の進捗状況を把握・評価した上で、現行計画策定以降の社会情勢の変化を踏まえ、現行計画の見直しを行い、新たに「小山町地域公共交通計画」(以下、本計画という)を策定します。

2. 計画の位置付け

前計画である、「小山町地域公共交通計画(令和3年2月)」を踏まえて、第5次小山町総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画・関連計画と整合を図りながら、本町に望まれる公共交通の姿を検討しました。

3. 計画の対象区域

小山町全域を対象とします。

4. 計画期間

本計画の計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とします。なお、計画の期間内において、社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう必要に応じて計画の見直しや修正を行います。

第2章 現計画の評価検証

1. 目標の達成状況の確認

現計画における評価指標の達成状況は、下記のとおりです。

評価指標	算出結果	達成状況	評価・次年度に向けた課題や取組
コミュニティバス 利用人数【人/年】	【策定時】28,380 【現況値】26,857 【目標値】30,000	未達	引き続き、利用実態に即したダイヤやルートの見直しを行うとともに、町の各種事業（小山高校インターンシップ、高齢者向けスマホ教室 等）との連携、広報誌や SNS 等による情報発信を進め、利用促進と利便性の向上を図る。 また、新たな需要喚起とデマンドバス利用の分散を目的として、令和 7 年 7 月から公共ライドシェアの実証運行を開始している。高齢者でも利用しやすい運用方法への改善を検討し、さらなる分散効果につなげる。
デマンドバスの 平均乗車人数 【人/運行】	【策定時】 - 【現況値】1.21 【目標値】1.50	未達	単独での利用だけでなく、グループでの利用も見られるようになってきた。乗合率が上昇すると連れまわしも発生しがちであるため、最適な乗合率・遅延時間を調整し、不満の出にくい運行に努める。
デマンドバスの 稼働率【%】	【策定時】8.2 【現況値】56.7 【目標値】50.0	達成	予約システムの変更により予約環境は改善したと考えられるが、その効果や利用者満足度については十分な検証ができていない。 今後は利用者への聞き取り調査等を通じて実態把握を行い、課題の抽出と改善に取り組むことで、安定した稼働率の維持に努める。
一人あたりの コミュニティバス 運送負担金単価 【円/人】	【策定時】4,833 【現況値】3,607 【目標値】3,500	未達 (改善)	利用実態に即したダイヤ・ルート等の見直しや広報誌や SNS、高齢者向けスマホ教室等での情報発信による利用促進は継続。新たな財源の確保として企業版ふるさと納税の検討やその他の補助金の研究・検討を進める。運賃収入以外の収入源としてデマンドバスに広告枠を設けたが利用者が全くないため、PR を強化する。

評価指標	算出結果	達成状況	評価・次年度に向けた課題や取組
公共交通に対する満足度【%】	【策定時】34.2 【現況値】41.0 【目標値】50.0	未達 (改善)	デマンドバスの予約が取りづらい状況は続いていたものの、令和7年7月の予約システム見直しにより状況は解消されつつある。また、来年度も公共ライドシェア・巡回バスの運行を継続し、さらなる利便性向上と満足度向上に努める。
路線バスの利用人数【人/年】	【策定時】86,666 【現況値】63,321 【目標値】87,000	未達	交通事業者と連携し、バスの乗り方教室等の情報発信や利用促進に取り組んできた点は一定の効果が認められる。一方で、人口減少や生活様式の変化により利用者数の伸び悩みが課題である。今後は引き続き交通事業者と連携した情報発信の強化に加え、利用実態を踏まえた運行ダイヤの見直し等を行い、持続可能な路線バスの利用促進を図る。
コミュニティバスの収支率【%】	【策定時】3.71 【現況値】7.0 【目標値】10.00	未達 (改善)	収支率は増加傾向にあり、予約システム見直しによる利用者増も相まって施策の効果は明確に現れている。目標10%到達には、新規層の定着とさらなる増収が不可欠である。次年度は、利便性が向上した予約システムの周知を徹底し、高齢者以外の利用も促す。あわせて、地域の実情に合わせたルート再編や、運行事業者との連携強化による効率的な運用を推進し、収支率のさらなる改善に努める。
鉄道の利用人数【人/日】	【策定時】837 【現況値】705 【目標値】900	未達	工業団地にデマンドバスのバス停を配置することで、駅からの出張需要や通勤需要の獲得を目指す。駅に2次交通を導入し、駅の利便性を高め、利用促進に努める。町の各種事業（遠距離通学者支援、御殿場線利活用推進協議会など）と連携し、情報発信やイベント等の利用促進策を検討する。

2. 事業の実施状況

現計画に位置付けられている事業の実施状況は、下記のとおりです。

【凡例】○：実施(または完了見込み) △：実施中・検討中 ×：未実施

計画目標	事業名	実施状況	新計画への反映
1-1 使いやすい公共交通網の整備	1-1-1 利用実態の把握と効果的な見直し	○ R3～R7: 町民意識調査による公共交通の満足調査を実施	第6章に反映
	1-1-2 バス停の新設と環境整備	△ R3～R7: 町民等(企業含む)からの要望やアンケート結果等を参考にバス停の新設を実施	施策④に反映
	1-1-3 事業者と協力した迅速な改善・利用促進	○ R3～R7: 定期的に富士急モビリティ、小山高校、小山中学校と協議を実施	第6章に反映
	1-1-4 携帯端末の利用促進	○ R3～R7: 広報おやまでの情報提供、パンフレットの全戸配布、「スマートフォン教室(他部署の取組)」などを通じ、使い方の説明を実施	施策⑤に反映
1-2 多様な交通手段・収入源の確保	1-2-1 新たなモビリティ導入の模索	○ R3: 自動運転の導入検討として茨城県境町を視察／R5: 自動運転の導入を検討したが、町レベルで導入するメリットは少ないと判断／R6: 電動キックボードの導入を検討したが、坂道が多い町内では安全に快適に使える環境が少ないと判断／R7: 公共ライドシェアの試験運行・実証実験を実施	施策①～③に反映
	1-2-2 収入源の確保に向けた試行	△ R3: デマンドバスに広告枠を設定し募集開始	継続的に実施するが、本計画には位置付けない
	1-2-3 持続性の確保に向けた手法の導入	○ R6: 巡回バス(定時定路線型)の実証実験を実施／R7: 自家有償旅客運送の許可を得て、デマンドバス・公共ライドシェアを実施	施策②及び施策③に反映
	1-2-4 高速バス停留所の新設と連携	○ R3～R5: 国、交通事業者(富士急行)、NEXCO中日本を中心に継続的に協議／R6: NEXCO中日本との協議により[仮称]小山PA内のバス停位置が確定／R7: 本格的な協議に向けた準備	事業1-2に反映
	1-2-5 交通事業者の誘致	○ R3: 神奈川県内交通事業者に誘致を打診したが、コロナ禍の影響で断念／R6: 交通事業者以外の事業者に巡回バス実証実験運行を委託／R7: 交通事業者以外の事業者にデマンドバス等を委託	完了のため継続しない
	1-2-6 活性化に向けた町民力の育成	○ R7: 公共ライドシェアの実施により町民等の力を借りた運行を実験	事業2-2及び事業3-2に反映

計画目標	事業名		実施状況		新計画への反映
2-1 わかりやすく適切な情報提供による利用促進	2-1-1	バスマップの作成と周知	○	R3～R7:毎年作成し、全戸配布	事業 5-1 に反映
	2-1-2	GTFS*等の活用	○	R3:担当職員が作成し、町 HP に掲載／ R4～R7:交通事業者(富士急モビリティ)と連携し、GTFS*作成の体制を整えた *GTFS: General Transit Feed Specification の略で、公共交通の時刻表・経路・停留所などを共通形式で扱うデータ仕様を指す。これにより、経路検索サービス上で、該当路線が検索されるようになる。	事業 4-1 に反映
	2-1-3	公共施設等における情報発信	○	R3～R7:公共施設等へパンフレットを定期的に配布	事業 5-1 に反映
	2-1-4	新たなサービスの研究・導入	○	R5:自宅でも定期券・回数券が購入できるアプリ「チケパス+」を交通事業者と連携して導入／R6～R7:巡回バス専用のバスロケ「バス予報」を導入	継続的に実施するが、本計画には位置付けない
2-2 利用者視点の取組の強化	2-2-1	高齢者への利用啓発	○	R3:コロナワクチン集団接種にてデマンドバスを無料で開放／R5:利用実態を調査する過程でシニアクラブ等を巡り、公共交通の利用促進を実施／R6:巡回バスの説明にシニアクラブ等を巡り、公共交通の利用促進を実施／R7:令和 7 年 7 月の全面リニューアルに向けて、シニアクラブ等を巡り使い方を説明	施策⑤に反映
	2-2-2	公共交通利用のきっかけづくり	○	R3～R7:小山町地域公共交通会議の開催通知には常にコミュニティバスの案内を添付	事業 5-1 に反映
	2-2-3	キャッシュレス決済の研究・導入	○	R3～R6:令和 2 年度のコミュニティバスリニューアル当初からキャッシュレス対応している(交通系 IC カード以外)／R7:令和 7 年 4 月の公共ライドシェア試験運行から、アプリ内決済(クレジットカード登録)が利用可能になった	事業 4-1 に反映
	2-2-4	交通弱者への対応	○	R3～R7:障害者割引、学生割引の実施(料金設定として)	継続的に実施するが、本計画には位置付けない
	2-2-5	遠距離通学者の支援	○	R4～R7:遠距離通学者への補助を実施	継続的に実施するが、本計画には位置付けない
3-1 町の各種事業との連携	3-1-1	単独スクールバスの再検討	△	R3～R7:小山中学校・小山高校を中心に、実質スクールバスとなる定時運行バスを運行	施策④に反映
	3-1-2	通勤バス需要の調査・検討	△	R6:交通事業者と協議し路線バスを走らせた場合の金額を整理	施策④に反映

計画目標	事業名		実施状況		新計画への反映
	3-1-3	イベント時の利用促進	△	未実施：間接的な取組として、広報おやま、パンフレット等で周知している	施策④及び 施策⑤に反映
	3-1-4	施設送迎等への活用の拡大	×	—	施策④に反映
	3-1-5	大型集客施設等への交通手段の確保	×	—	施策④に反映
3-2 広域的な連携	3-2-1	広域交通需要の調査	○	R7：御殿場市が実施する御殿場駅～新松田駅のシャトルバス実証実験に参画し、高速道路の「東名足柄」をバス停に追加	事業 1-3 に反映
	3-2-2	JR 御殿場線活性化の取組	×	—	事業 1-1、 事業 4-1 等に反映
	3-2-3	各交通機関ダイヤとの調整	○	R3～R7：路線バスとコミュニティバスについて、情報交換を実施	事業 4-1 に反映
	3-2-4	交通事業者が連携できる取組の模索	○	R3～R7：パンフレットに路線バスを掲載	施策⑤に反映
	3-2-5	MaaS 社会に向けた取組の模索	○	R7：デマンドバス・公共ライドシェアが1つのアプリで予約・決済が可能になる	施策④に反映

第3章 地域公共交通の現状及び課題

地域公共交通の現状等を踏まえ、地域公共交通の課題について次のように整理しました。

課題1 公共交通ネットワークの最適化

<移動実態に即したネットワークの構築>

町民の生活圏は、町内だけでなく、町外へと広がっています。買い物・通院・通勤・通学において、御殿場市方面への外出が多く見られています。

一方で、買物・通院は、町内(隣接地区・地区内)で用事を済ませる移動も見られています。公共交通サービスを維持することで、広域移動・地域間移動・地域内移動を支えていく必要があります。

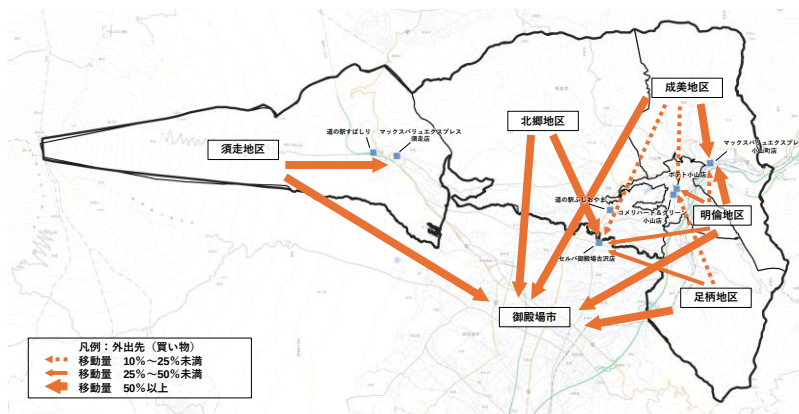


図 買い物先（町民アンケート調査）

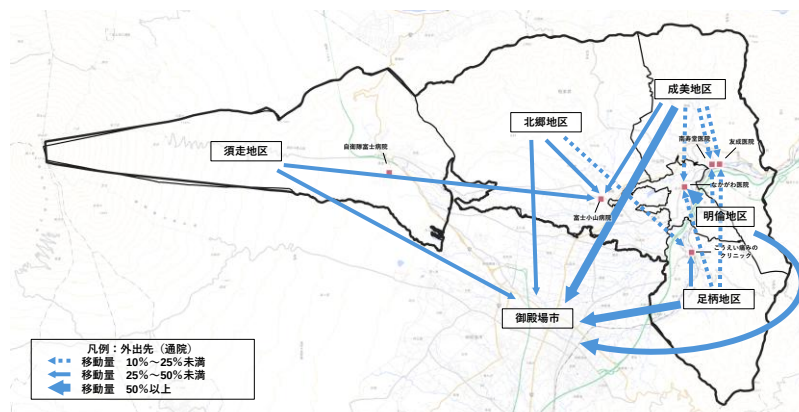


図 通院先（町民アンケート調査）

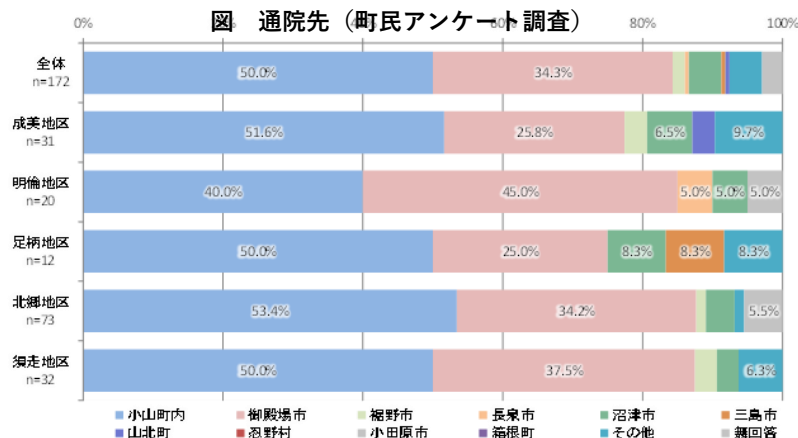
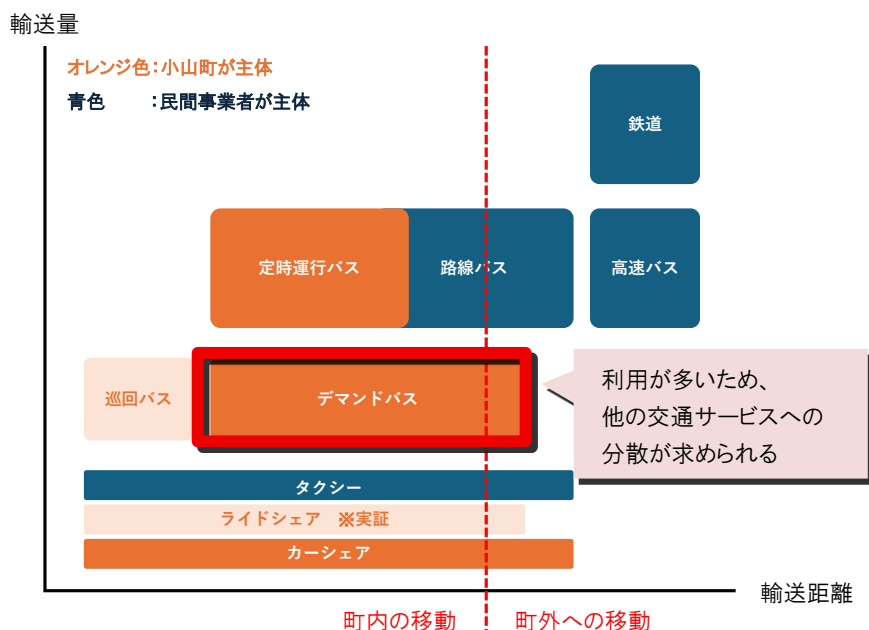


図 通勤先・通学先（町民アンケート調査）

＜公共交通同士の役割分担・連携強化＞

小山町では、これまで公共交通に対する積極的な投資を行っており、多様な公共交通サービスが提供されています。これらの公共交通サービスを組み合わせて利用することができる環境を整えることで、より充実した公共交通環境になると考えます。

デマンドバスにおいては、利用が増加傾向にあり、予約が取れない時間帯が生じているため、その他の交通サービスへの利用の分散などが求められます。



交通モード	路線名	運行区間・区域
鉄道	JR 御殿場線	国府津～駿河小山駅～沼津駅
高速バス	—	小山町～東京方面 小山町～静岡・名古屋方面など
路線バス	河口湖線	河口湖駅～御殿場駅
	小山高校線	小山高校～御殿場駅
	駿河小山線	駿河小山駅～御殿場駅 佐野川～御殿場駅 一色～御殿場駅
	富士霊園線	富士霊園～御殿場駅
	中日向線	上野～御殿場駅
	富士学校線	富士学校～御殿場駅
コミュニティバス (定時運行バス)	須走ルート	紅富台～小山高校
	足柄ルート	向桑木～小山中学校 小山中学校～小山高校
コミュニティバス (デマンドバス)	—	町内全域・御殿場市の一部
タクシー	町内事業者 1 社	町内全域
カーシェア	Toyota Car Share	足柄駅前: 1 台
巡回バス	成美ルート	各地区～ 生涯学習センター
	明倫ルート	
	足柄ルート	
	須走ルート	
ライドシェア ※実証運行	—	町内・御殿場市全域

課題2 公共交通とまちづくりの連携

＜観光来訪者に対する移動サービスの提供＞

町内には、富士スピードウェイやゴルフ場、富士霊園などがあり、町外からの来訪が大半である。現在は、鉄道や高速バスが公共交通による来訪者の交通手段を担っているものの、町内の移動サービスが不足しており回遊効果等が生じにくい状況であるため、駅や高速バス停を交通結節点とした乗継環境整備や交通サービスの提供が必要であると考えます。

＜通勤来訪者需要の確認、移動サービスの提供＞

富士山麓フロンティアパーク小山や新産業集積エリア工業団地、上野工業団地における企業立地により町外からの通勤需要がさらに増加するものと想定されます。需要を確認した上で、必要となるサービスを提供することが必要であると考えます。

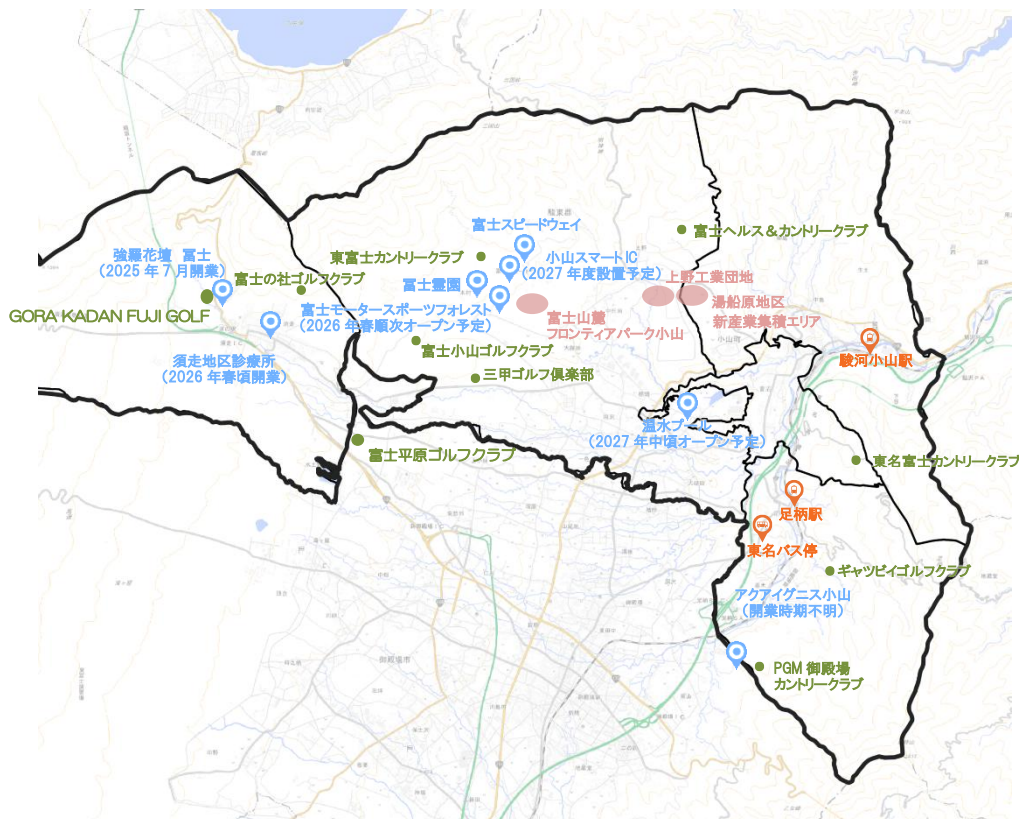
＜道路整備との連動＞

新東名高速道路の開通、小山スマートIC 整備が予定されており、新たな玄関口ができることから、それらに対応した公共交通サービスの見直しが必要であると考えます。

＜施設新設・廃止との連動＞

今後、下記のようなまちづくりの変化が見込まれていることから、町民の移動需要も変化することが見込まれます。今後変化する需要に対応した公共交通の見直しが必要であると考えます。

【まちの変化】富士モータースポーツフォレスト、アクアイグニス小山(仮称)のオープン、須走地区診療所整備、など



課題3 公共交通の利用促進

町民アンケート調査では、「デマンドバスの運行内容が大体わかる」と回答した町民は、全体の約3割、「定時運行バスの運行内容が大体わかる」と回答した町民は、約1割でした。

公共交通サービスが提供されていても、使い方が伝わっていないと利用にはつながらないため、公共交通を知ってもらい・使ってもらうための働きかけを推進する必要があります。

特に、公共交通サービスのニーズが高い方々（高齢者・中高生・子育て世帯・自衛官など）を中心にした働きかけが重要であると考えます。



図 コミュニティバスの認知状況（町民アンケート調査結果）

課題4 交通弱者に対する移動サービスの確保・維持

現在の公共交通の利用者の多くは、交通弱者（自家用車を利用できない高齢者や中高生など）であるため、皆さんの生活を守るためにも今後の維持が必要です。町内の子育て世代（30代～40代）の約5割が「週5日以上」の頻度で送迎を行っているため、交通弱者の移動手段を確保することで、子育て世代の負担軽減につながることを期待されます。

また、町内は坂が多く、バス停までの移動が困難な地域が点在しています。

そのため、今後も交通弱者の移動をきめ細かに支える交通サービスの維持が必要です。

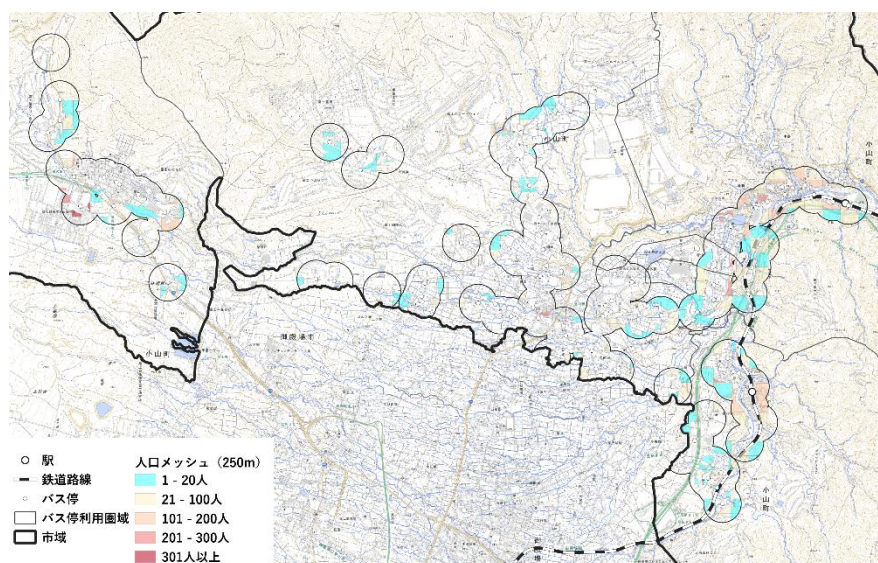


図 高低差がありバス停までアクセスしにくい地域と居住人口
（バス停圏内かつバス停との高低差が10m以上の地域）

課題5 人手不足への対応

公共交通事業者へのヒアリングによると、各事業者においては、深刻な人手不足を抱えており、持続可能な公共交通を目指す上では、人手の確保が重要となります。



交通事業者

<ヒアリング結果より>

- 乗務員が年々減少しており、このままではサービスの維持が難しい。
- 乗務員の高齢化も進んでいる。

第4章 地域公共交通が目指す方向性

前項までの内容を踏まえて、地域公共交通の基本理念及び目指す姿を下記のとおり設定します。

1. 基本理念

暮らしとまちづくりを支える スマートで充実した
魅力的で持続可能な 地域公共交通

2. 目指す姿

目指す姿① 公共交通で御殿場方面・東京方面へおでかけができる。

町外へおでかけ時に利用できる公共交通サービス(鉄道・高速バス・路線バス等)を提供します。

目指す姿のイメージ

鉄道や路線バスで、御殿場方面へ買物・通院・通勤・通学ができる。
高速バスで、東京方面へのお出かけができる。

目指す姿② 公共交通が地域間の移動を支える

隣接地区への買い物・通院等に利用できる公共交通サービス(路線バス・デマンドバス・タクシーなど)を提供します。

目指す姿のイメージ

路線バスや定時運行バスで、町内のスーパーや鉄道駅等に移動できる。

目指す姿③ 公共交通が近所の移動を支える

地区内の買い物・通院等に利用できる公共交通サービス(デマンドバス・タクシー・巡回バスなど)を提供します。

目指す姿のイメージ

デマンドバス・巡回バスで、町内のスーパー等に移動できる。

目指す姿④ 公共交通・まちづくりがスマートに連携する

複数の公共交通を利用しやすい環境を提供します。
まちづくりの変化に合わせて、最適な公共交通サービスを提供します。

目指す姿のイメージ

目的地に対して、デマンドバスで行く方法、路線バスで行く方法等を一括で検索できる。
デマンドバスから高速バスに乗り継ぐ際、快適な場所でバスを待つことができます。
新たに整備される町内施設に公共交通でおでかけできる。

目指す姿⑤ 公共交通をみんなで支える

行政・交通事業者・地域が協力しながら、公共交通サービスの維持に努めます。

目指す姿のイメージ

行政・交通事業者が使いやすい公共交通の提供・情報発信を行う。
地域が公共交通に対する関心を持ち、賢く公共交通を利用する。

3. 町内公共交通の役割分担

基本理念、目指す姿を踏まえて、公共交通の役割分担を下記のとおり、整理しました。

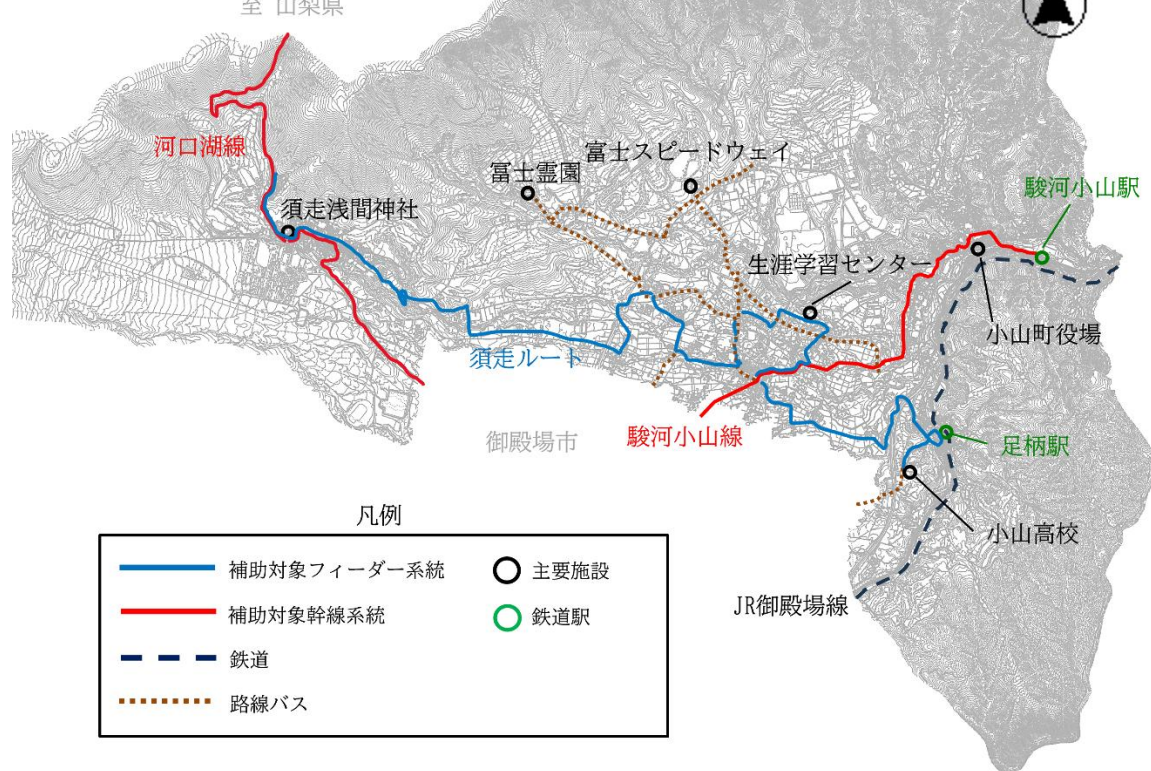
＜公共交通の役割＞

位置付け	主な公共交通	役割	確保・維持策
広域交通	・鉄道 ・高速バス ・路線バス	・町外への広域的な移動を支えます。	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
地域間交通	・路線バス ・カーシェア ・タクシー ・定時運行バス ・デマンドバス ・巡回バス ・ライドシェア【実証】	・各地域から町内主要施設までの移動を支えます。	
地域内交通	・タクシー ・デマンドバス ・巡回バス ・ライドシェア【実証】	・近所の移動（自宅⇄生活関連施設、自宅⇄交通拠点など）を支える交通サービスです。	

＜公共交通拠点の役割＞

位置付け	エリア・施設	役割
広域交通拠点	鉄道駅、高速バス停など	・“公共交通同士”または“公共交通と自家用車・自転車”における快適な乗り継ぎ環境を提供します。 ・広域交通拠点では、来訪者に対する交通サービスの充実も図ります。
モビリティハブ	町内の公共施設・商業施設・医療施設など	

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



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

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

第5章 目指す将来像の達成に向けた施策・事業

1. 事業一覧

基本方針及び施策の方向性を踏まえ、施策・事業を下記のとおり整理しました。また、優先的に取り組むべき事業を【重点事業】としています。

施策同士の連携により、相乗効果が期待されるため、一体的に取り組むを推進していきます。

施策	事業	目指す姿（P.12）との 関連性				
		①	②	③	④	⑤
施策① 広域交通の維持	1-1 JR 御殿場線の維持	●				
	1-2 高速バスの利便性向上	●				
	1-3 新たな広域交通の研究	●				
施策② 地域間交通の充実	2-1 乗務員の確保支援		●	●		
	2-2 【重点事業】 町営交通（定時運行バス・ 巡回バス・デマンドバス 等）の一体的な見直し		●	●		
	2-3 新モビリティサービス（カ ーシェア等）の充実		●			
施策③ 地域内交通の充実	3-1 タクシーの活用		●	●		
	3-2 【重点事業】※再掲 町営交通（定時運行バス・ 巡回バス・デマンドバス 等）の一体的な見直し		●	●		
施策④ 交通・ まちづくりの連携	4-1 【重点事業】 交通同士の連携強化				●	
	4-2 交通と施設の連携強化				●	
	4-3 他分野との連携強化				●	
施策⑤ 公共交通の 利用促進	5-1 周知活動の推進					●
	5-2 【重点事業】 利用機会の創出					●

目指す姿① 公共交通が町外の移動を支える / 目指す姿② 公共交通が地域間の移動を支える /
 目指す姿③ 公共交通が近所の移動を支える / 目指す姿④ 公共交通・まちづくりがスマートに連携する /
 目指す姿⑤ 公共交通をみんなで支える

2. 事業の詳細

施策① 広域交通の維持

事業1-1	JR 御殿場線の維持
背景・目的	町民の生活圏は、町外にも及んでおり、日常生活を送る上では、広域交通が不可欠です。 町内におけるJR御殿場線の利用者は、コロナ禍を経て、徐々に回復傾向にあるものの、コロナ禍前の水準までは回復していません。 JR御殿場線は、町外への移動を支える重要な交通手段であるため、町民・来訪者による利用を維持・増進させることで、JR御殿場線のサービス水準を維持していく必要があります。
実施内容	御殿場線利活用推進協議会と連携し、JRとの協議・調整、JR御殿場線の利用促進策を展開しながら、JR御殿場線の維持を図ります。 ※施策④とも連動し、利用者増加を目指すことで、路線維持に努めます。
実施主体	町・交通事業者
関連する 目指す姿	目指す姿① 公共交通で御殿場方面・東京方面へおでかけができる。

施策① 広域交通の維持

事業1-2	高速バスの利便性向上
背景・目的	町民の生活圏は、町外にも及んでおり、日常生活を送る上では、広域交通が不可欠です。 鉄道に加えて、高速バスも町外への移動を支える重要な交通手段であるため、町民・来訪者による利用を維持・増進させることで、高速バスのサービス水準を維持していく必要があります。 今後、[仮称]小山PA整備によって、新たな高速バス停の新設が予定されており、それらの取組との連動も求められます。
実施内容	バス事業者と協議・調整、高速バスの利用促進策を展開しながら、高速バスの維持を図ります。 [仮称]小山PA整備と連動したバス停の新設などを行い、高速バスを利用しやすい環境を整備します。
実施主体	町・交通事業者
関連する 目指す姿	目指す姿① 公共交通で御殿場方面・東京方面へおでかけができる。

施策① 広域交通の維持

事業1-3	新たな広域交通の研究
背景・目的	町民の生活圏は、町外にも及んでおり、日常生活を送る上では、広域交通が不可欠です。 現在では、鉄道・高速バス・路線バスが広域の移動を支えています、それらの交通で賄えないニーズがある場合には、新たな交通手段を検討する必要があります。
実施内容	既存交通による、サービス提供が不十分である場合、近隣自治体と連携し、新たな広域交通の導入検討を行います。 富士山ライナーなどの実証結果等も踏まえ、本町にとって効果的な交通手段を検討していきます。 【参考】富士山ライナーについて 御殿場市と小山町は、若年層流出抑制と公共交通利便性向上を目的に、JR御殿場駅～東名足柄～小田急新松田駅を結ぶシャトルバス「富士山ライナー」を令和7年6月23日～令和8年3月末(予定)に平日・朝夕夜の3便で実証運行しています。JR御殿場線と小田急線の乗継が悪い時間帯を補完し、通勤・通学や買い物・旅行にも使えるよう、事前予約やキャッシュレス決済に対応しています。  時刻表詳細: 御殿場駅 6:50発 → 東名足柄バス停 7:00発 → 新松田駅 7:30着 夕方便: 御殿場駅 17:40発 → 東名足柄バス停 17:20発 → 新松田駅 16:55着 夜間便: 御殿場駅 21:55発 → 東名足柄バス停 21:40発 → 新松田駅 21:15着
実施主体	町・交通事業者
関連する 目指す姿	目指す姿① 公共交通で御殿場方面・東京方面へおでかけができる。

施策② 地域間交通の充実

事業 2-1	乗務員の確保支援
背景・目的	交通事業者においては、深刻な乗務員不足、乗務員の高齢化を抱えており、このままでは、現状のサービス水準を維持することが難しい状況です。 公共交通の維持にあたっては、交通事業者単独の努力でなく、小山町も協力して支援する必要があります。
実施内容	交通事業者と連携し、路線バス及びタクシーの乗務員確保を支援します。 【例】町HPへの求人情報の掲載、合同説明会の開催 など <参考事例(千葉県多古町)> 千葉県多古町では、町のホームページに町内事業者のURLを掲載し、担い手募集の呼びかけを行った。 
実施主体	町・交通事業者
関連する 目指す姿	目指す姿② 公共交通が地域間の移動を支える 目指す姿③ 公共交通が近所の移動を支える

施策② 地域間交通の充実

重点事業

事業 2-2	町営交通(定時運行バス・巡回バス・デマンドバス等)の一体的な見直し
背景・目的	小山町では、これまで公共交通に対する積極的な投資を行っており、定時運行バス、デマンドバス、カーシェア、巡回バス、公共ライドシェア(実証中)等が提供されています。 一方で、デマンドバスにおいては、利用が増加傾向にあり、予約が取れない時間帯が生じているため、時間帯別変動運賃の検討やその他の交通サービスへの利用の分散などが求められます。 各交通サービスの利用実態を把握した上で、的確な役割分担を行い、より便利で、持続可能な公共交通ネットワークへと見直す必要があります。
実施内容	利用実態に即して、町が運行主体となる交通サービスの一体的な見直しを行うことで、利便性及び持続可能性の向上を図ります。 公共交通利用者に対する調査を実施し、民営交通との役割分担、町営交通内における役割分担を明確化した上で、見直し検討を行います。
実施主体	町・交通事業者
関連する 目指す姿	目指す姿② 公共交通が地域間の移動を支える 目指す姿③ 公共交通が近所の移動を支える

施策② 地域間交通の充実

事業 2-3	新モビリティサービス(カーシェア等)の充実
背景・目的	本町においては、町民だけでなく、観光来訪者等による移動も見られ、観光2次交通の充実が求められています。駿河小山駅にレンタサイクル、足柄駅にカーシェア(1台)が配置されており、観光2次交通のひとつとしての機能を果たしています。 足柄駅以外にも、駿河小山駅や高速バス停等、多くの玄関口があり、それらの場所においても、新モビリティサービスによる観光2次交通の確保が必要となります。
実施内容	広域交通(鉄道駅・高速バス・路線バス等)が発着する拠点を中心にカーシェアの設置台数を増やすことで、来訪者の移動を支えていきます。
実施主体	町
関連する 目指す姿	目指す姿② 公共交通が地域間の移動を支える

施策③ 地域内交通の充実

事業 3-1	タクシーの活用
背景・目的	本町におけるタクシー事業は、町外タクシー事業者の皆様によって、支えられていました。令和7年12月には、「小山タクシー」が開業し、さらなる公共交通サービスの充実が期待されます。 本町では、令和7年度に高齢者を対象としたタクシー利用助成を行っています。令和8年度には、障がい者・妊婦へのタクシー利用助成を開始する予定です。 このような状況も踏まえ、タクシーを利用しやすい環境を整えることで、町民の利便性向上、交通事業者の持続可能性を高めていきます。
実施内容	来訪者が多い町内施設（公共施設・商業施設・医療施設等）を中心にタクシー待機場所を整備し、タクシーを利用しやすい環境を整えます。 タクシー利用時の経済的負担を軽減するため、タクシー運賃助成等の制度を検討します。
実施主体	町
関連する 目指す姿	目指す姿② 公共交通が地域間の移動を支える 目指す姿③ 公共交通が近所の移動を支える

施策③ 地域内交通の充実

重点事業

事業 3-2	【再掲】町営交通（定時運行バス・巡回バス・デマンドバス等）の一体的な見直し
背景・目的	（事業2-2と同様であるため、省略）
実施内容	（事業2-2と同様であるため、省略）
実施主体	町・交通事業者
関連する 目指す姿	目指す姿② 公共交通が地域間の移動を支える 目指す姿③ 公共交通が近所の移動を支える

事業 4-1	交通同士の連携強化
背景・目的	小山町では、これまで公共交通に対する積極的な投資を行っており、多様な公共交通サービスが提供されています。これらの公共交通サービスを組み合わせて利用することができる環境を整えることで、より充実した公共交通環境になると考えます。
実施内容	広域交通拠点やモビリティハブにおける乗継環境整備を推進し、公共交通同士、公共交通と自動車・自転車との乗り継ぎ利便性を向上させます。自転車との接続については、小山町自転車活用推進計画に示すサイクルルートや自転車の拠点（サイクルゲート、サイクルピット等）も加味しながら、連携を図ります。 町民アンケートでは、公共交通同士の乗り継ぎが生じる場合に「乗継地点での待ち時間が短いこと」、「早く目的地に着けること」、「運賃が高くないこと」を重視していることがわかっています。それらも踏まえながら、検討を進めていきます。 【例】上屋ベンチ・駐輪場・駐車場等の整備、サイネージなど 図 広域交通拠点のイメージ（駿河小山駅周辺） 図 広域交通拠点の整備イメージ 図 モビリティハブの整備イメージ OyamaRideの機能拡充によって、町内交通サービスの一括検索・予約・支払いをしやすくします。その他、自転車に関する情報（駐輪場・レンタサイクル・自転車での所要時間等）の掲載についても検討します。 【例】OyamaRide上で、高速バスや路線バスの運行状況がわかる。 OyamaRide上で、路線バスや自転車の乗換案内も表示される。
実施主体	町
関連する 目指す姿	目指す姿④ 公共交通・まちづくりがスマートに連携する

施策④ 交通・まちづくりの連携

事業 4-2	交通と施設の連携強化
背景・目的	公共交通は、目的地に対する移動手段であり、公共交通と目的地が連携することで、より便利なサービスが提供できるものと考えます。町内においては、スーパーやカフェ、病院、公共施設などのたくさんの目的地が点在しているため、それら施設と公共交通を連携した取組を推進します。 また、本町においては、今後新たな施設の立地等が予定されているため、それらと連動して、公共交通を検討する必要があります。
実施内容	町内施設(商業施設・医療施設等)と連携し、企画乗車券の検討・導入を行います。町内の施設新設に合わせて、公共交通の乗り入れを検討します。 【例】公共交通利用者に対する施設割引、施設利用者に対する公共交通割引 <参考事例(北海道札幌市)> 北海道札幌市では、「観光施設連携バスチケット」を販売しており、市内の観光施設と連携した企画切符を販売している。複数の施設を1日バス乗車券で回遊でき、観光振興にも寄与している。  The image shows a colorful advertisement for the 'Sapporo Touring Share Taxi One-Day Pass'. It features a central blue circular logo with the text 'さっぽろ観光 あいのりタクシー 1日乗り放題 ¥3,000'. Surrounding the logo are various circular images of Sapporo's landmarks and attractions, including the TV Tower, Museum of Contemporary Art, and various parks. Text in Japanese and English describes the pass's benefits, such as unlimited use of shared taxis and discounts at participating facilities.
実施主体	町
関連する 目指す姿	目指す姿④ 公共交通・まちづくりがスマートに連携する

施策④ 交通・まちづくりの連携

事業 4-3	他分野との連携強化
背景・目的	本町においては、町民だけでなく、観光来訪者、通勤来訪者等による移動もあるため、観光分野等の様々な分野との連携が必要となります。 また、将来的には、道路整備に伴うPA整備、中学校部活動の地域移行、高等学校の再編等が予定されているため、それらと連動して、公共交通を検討する必要があります。
実施内容	他分野(観光・福祉・教育等)との定期的な協議を行い、公共交通とその他輸送サービスの役割分担を明確化しながら、必要となるサービスを検討します。
実施主体	町
関連する 目指す姿	目指す姿④ 公共交通・まちづくりがスマートに連携する

施策⑤ 公共交通の利用促進

事業 5-1	周知活動の推進
背景・目的	本町には、充実した公共交通サービスが提供されているものの、町営交通の運行内容が町民に伝わっていない状況です。一方で、デマンドバスにおいては、利用時間帯の集中が見られるため、利用時間帯の分散やその他交通サービス利用についての呼びかけも必要です。 利用促進の第一歩として、公共交通を知ってもらう取組を推進する必要があります。
実施内容	公共交通を知ってもらうための取組を推進します。 コミュニティバスマップの作成・配布によって、運行内容を周知します。運行内容の周知に加えて、公共交通が抱える実情なども町民の皆さんにお伝えしながら、公共交通を利用する意識の醸成も図っていきます。 その他、デマンドバス利用者に対する“午後時間帯利用のメリット”等も周知しながら、利用の偏りをなくす取組を推進していきます。 【例】周知チラシ・利用啓発チラシの作成、出前講座の実施など ＜参考事例(山梨県甲府市)＞ ・山梨県甲府市では、「公共交通を未来に残そう」運動の一環として、利用促進チラシを作成し、周知・利用促進を図っている。
実施主体	町・交通事業者
関連する 目指す姿	目指す姿⑤ 公共交通をみんなで支える

事業 5-2	利用機会の創出
背景・目的	本町には、充実した公共交通サービスが提供されているものの、町民による公共交通の利用率は、高くない状況です。 事業5-1(周知活動の推進)に示すような“知ってもらうための取組”と併せて、実際に公共交通を体験してもらうことで、公共交通の利用促進を図ります。
実施内容	公共交通を使ってもらうためのきっかけづくりを行います。特に公共交通を必要としている高齢者の方々、小中学生などを対象に取組を実施することを検討していきます。 【例】2市1町共通無料券、定期券購入補助、バス無料デーの継続実施など ＜参考事例(静岡県)＞ ・静岡県では、県内全ての小学生が無料でバスに乗れるバス無料デーを令和7年12月13日(土曜)～14日(日曜)に実施しました。 ・バス無料デーと合わせ、県内各地で特典やサービスが受けられるイベントを開催しました。
実施主体	町・交通事業者
関連する 目指す姿	目指す姿⑤ 公共交通をみんなで支える



＜実施スケジュールの概要＞

各事業のスケジュールは次のとおりです。重点事業については、実施後に効果検証を行いながら、その後の取組内容を見直していきます。

施策	事業	スケジュール				
		R8	R9	R10	R11	R12
施策① 広域交通 の維持	1-1 JR 御殿場線の維持	実施				
	1-2 高速バスの利便性向上	実施				
	1-3 新たな広域交通の研究	実施（年に 1 回以上）				
施策② 地域間交通 の充実	2-1 乗務員の確保支援	実施（年に 1 回以上）				
	【重点事業】 町営交通（定時運行バス・ 巡回バス・デマンドバス 等）の一体的な見直し	調査・検討	再編	効果検証		
	2-3 新モビリティサービス（カ ーシェア等）の充実	調整・検討	実施			
施策③ 地域内交通の 充実	3-1 タクシーの活用	実施（年に 1 回以上）				
	【重点事業】※再掲 町営交通の一体的な見直し	調査・検討	再編	効果検証		
施策④ 交通・ まちづくりの 連携	4-1 【重点事業】 交通同士の連携強化	実施（年に 1 件以上） ※並行して効果検証を行う				
	4-2 交通と施設の連携強化	調整・検討	実施			
	4-3 他分野との連携強化	実施				
施策⑤ 公共交通の 利用促進	5-1 周知活動の推進	実施（年に 1 回以上）				
	【重点事業】 利用機会の創出	実施（年に 1 回以上） ※並行して効果検証を行う				

第6章 計画の推進体制

1. 推進体制

小山町地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善等について協議を行います。

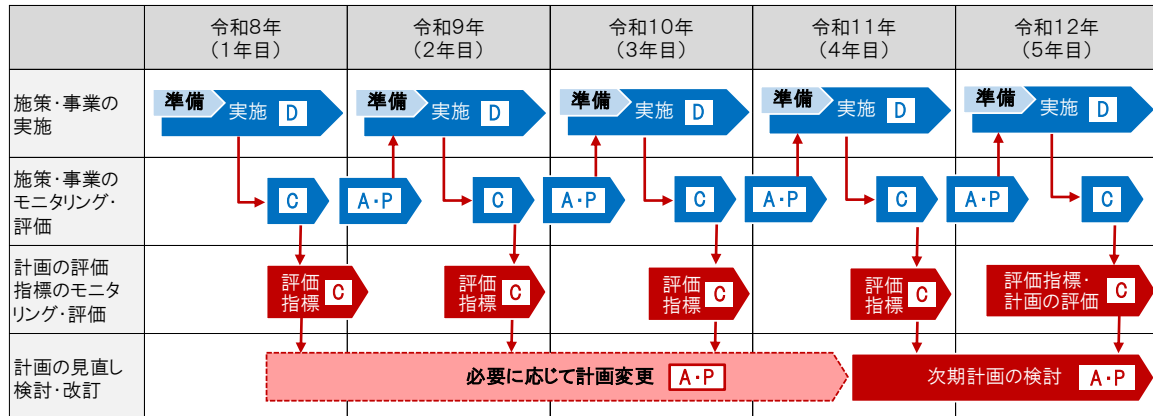
また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行うほか、住民との意見交換会等で計画に対する意見聴取や意見交換、計画の進捗状況等の報告を行います。

推進組織	構成員	主な役割
小山町 地域公共交通会議	交通事業者、町民代表、 警察、国・県の交通施策 担当者、道路管理者、学 識経験者等	本計画に位置付けた取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善等について協議し、計画の進行管理を行います。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行います。

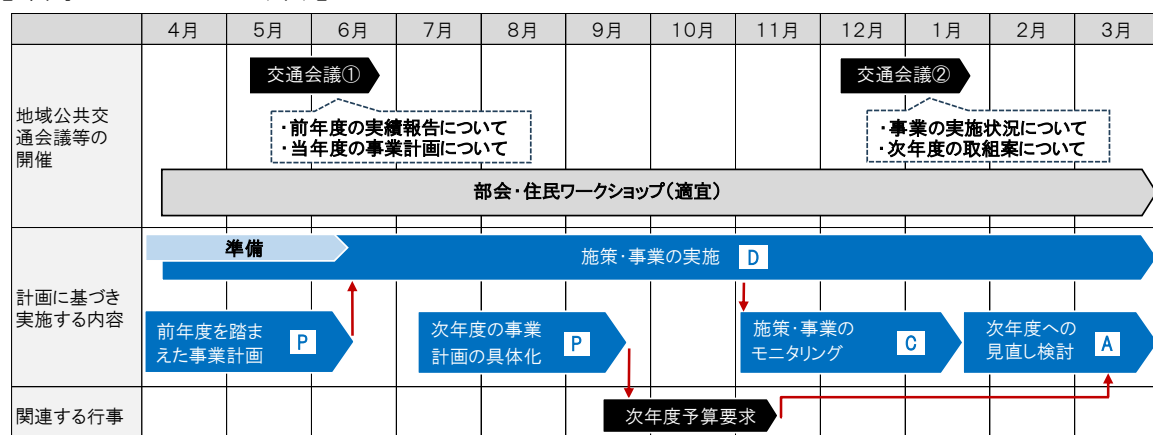
2. 進捗管理手法

本計画は、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、モニタリング・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進します。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行います。



【年間のスケジュール(案)】



※交通会議は、上記の他、必要に応じて追加で開催する。

3. 評価検証方法

目指す姿の達成状況を確認するために、評価指標を次のとおり設定します。

目指す姿	評価指標・算出方法	基準値 (策定時)	目標値 (R12 年度)
目指す姿① 公共交通で御殿場方面・東京方面へおでかけができる。	広域交通（鉄道・高速バス）の運行本数 【算出方法】 事業者ホームページから「町内を発着する本数」をカウント	125 便/日	維持
	広域交通（鉄道）の平均乗車人数 【算出方法】 事業者保有データ等から「1 日あたりの乗車人数」を算出	712 人/日	増加
目指す姿② 公共交通が地域間の移動を支える	地域間交通（路線バス・定時運行バス・巡回バス）の運行本数 【算出方法】 事業者ホームページ等から「町内を運行する路線の運行本数」をカウント	95 便/日	維持
	地域間交通（路線バス・定時運行バス・巡回バス）の利用者数 【算出方法】 事業者保有データ等から「運行日数あたりの利用者数」を算出	1,466 人/日	増加
目指す姿③ 公共交通が近所の移動を支える	地域内交通（デマンドバス）の運行台数 【算出方法】 町保有データからカウント	3 台	維持
	地域内交通（デマンドバス）の利用者数 【算出方法】 デマンドバス管理システムより「運行日数あたりの利用者数」算出	53 人/日	増加
目指す姿④ 公共交通・まちづくりがスマートに連携する	モビリティハブ整備数 【算出方法】 「公共交通拠点における乗継利便性向上に資する取組件数」を計上	—	5 か所以上
	他分野と連携した取組件数 【算出方法】 「公共交通と他分野（観光・福祉・教育等）の連携による取組件数」を計上	—	5 件以上
目指す姿⑤ 公共交通をみんなで支える	公共交通の総利用者数 【算出方法】 町保有データ・デマンドバス管理システム・事業者保有データ等から「町内を運行する公共交通の利用者数の合計」を算出	2,231 人/日	増加

目指す姿	評価指標・算出方法	基準値 (策定時)	目標値 (R12 年度)
<u>目指す姿⑤</u> 公共交通を みんなで支える	定時運行バスの収支率 【算出方法】 町保有データ・事業者保有データ等から 「運賃収入を運送負担金(設備経費を含む)」で除して算出	7.0%	増加

用語解説

用語	意味
カーシェア	会員登録した利用者が、必要なときに自動車を予約して利用する仕組み。アプリ等から予約・支払いができる。
公共ライドシェア	バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合に、地域の関係者の協議を経て、市町村や NPO 法人等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み。制度上は自家用有償旅客運送として扱われる。
交通弱者	高齢者や障がい者等をはじめ、移動に制約を受けやすい人。
コミュニティバス	交通空白地域・交通不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行する地域交通。
自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合に、市町村や NPO 法人等が道路運送法に基づく登録を受け、自家用車を用いて有償で旅客を運送する制度。
MaaS（マース）	複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
モビリティハブ	様々な交通モードの接続・乗換えを行いやすくする拠点。



小山町地域公共交通計画

発行年度 令和 8 年 3 月

編集・発行 小山町地域公共交通会議
