

# 御殿場市地域公共交通協議会資料

第1回協議会資料

平成27年7月31日

～資料構成～

(1) 地域における公共交通の課題整理：1～4頁

(2) 公共交通ネットワークの方向性（案）：5～7頁

## (1) 地域における公共交通の課題整理

### 上位計画・関連計画等

#### ◆公共交通整備の果たす役割について

##### ①地域住民の移動手段の確保

###### ●第三次御殿場市総合計画後期基本計画（平成21～27年度）

□路線バスを基幹としつつ、中小車両によるコミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシー、NPOによる有償運送など、多様な運行形態を組み合わせることによる効率的な輸送サービスを確保するため、地域の実情に合わせた生活交通のあり方の検討を行う。

###### ●御殿場市都市計画マスタートップラン（平成23年）

□市の高根地区、印野地区、玉穂地区、原里地区では、公共交通の整備及び拡充が重要政策として位置づけられ、一部の地区では地域内循環バスの導入が含まれている。

###### ●御殿場市第6次高齢者福祉計画・第5期介護保険事業計画（平成24～26年度）

□高齢者が生き生きと、安全、安心な生活を送ることでき、まちに自由で出かけられ活動できるようにするために、各地域間を結んだ路線の確保やノンステップバスの導入等交通環境の改善を働きかける。

##### ②まちの賑わい創出や人の交流活性化への寄与

###### ●御殿場市都市計画マスタートップラン（平成23年）

□高齢社会に対応した公共交通機関の整備が必要といった市民ニーズに対応するため、公共交通機関は、環境負荷の低減を図るとともに、高齢者等の日常生活における移動の確保、交通混雑の緩和、まちの賑わい創出など、市民生活への様々な利点があるため、利用促進に向けた積極的な取り組みを行う。

□市内の各駅から富士岡・原里地区に集積する大規模工場への工業団地循環バスのほか、既存の住宅団地から通勤・通学バス、観光・レクリエーション施設を連絡する観光周遊バスの運行など、地域活性や魅力向上に向けた公共交通の利用施策を関係事業者と協力し検討を進める。

###### ●観光ハブ都市まちづくり（平成26年）

□滞留型観光への転換を図るために、観光資源、施設のネットワーク化が必要である。

### 地域の現況（内容は2頁と3頁）

#### ◆地勢

□市全体の面積は、194.9 km<sup>2</sup>であるが、演習場や山岳地を除くと、日常的な生活区域は、市全体で約 71.36 km<sup>2</sup>で、市全体面積の約 37%を占めている。

#### ◆人口状況（国勢調査及び住民基本台帳人口）

□市中心に位置する御殿場地区、原里地区の人口密度は高く、郊外部の高根地区、印野地区の人口密度は低い。□郊外部の高根地区、印野地区、玉穂地区では、高齢者割合が市全体の割合（約 20%）よりも高い。

#### ◆施設立地

□御殿場地区は、病院、観光、商業施設が集積している。□玉穂地区は、世代間交流、市民活動や福祉活動の拠点である市民センター「ふじさくら」が立地している。□高根地区は、観光、商業施設が立地している。

### 公共交通の現況（内容は2頁と3頁）

#### ◆鉄道駅

□JR御殿場線が南北方向を連絡しており、駅は御殿場地区に御殿場駅、富士岡地区に南御殿場駅と富士岡駅がある。

#### ◆路線バス

□御殿場駅を起終点として路線が多く放射状に形成され、公共交通の基幹的な役割を果たしている。

□郊外部の高根地区、印野地区、玉穂地区のバス停では運行本数が少ない。

□バス停からの徒歩圏域（300m）以内に位置しない地域が、市の北部の高根地域に多く分布している。

#### ◆その他の移動支援

□主要な医療、観光、商業施設では、御殿場駅と連絡する無料送迎サービスを実施している。

### 市民のニーズ

#### ◆市の北部・南部地域における新たな公共交通機関が運行されたときの利用意向（平成23年住民アンケート調査）

□運行された場合に利用したい目的地は、「御殿場駅周辺」、「病院」、「役所」、「文化施設」が多くなっている。

#### ◆乗合交通に対する利用意向

（平成24年外出困難な高齢者の交通手段アンケート調査）□市中心部の御殿場地区では半数以下の利用意向、その他の地区では、概ね7割以上が利用意向である。□利用したい時間帯は、行きでは9と10時台、帰りは12、15、16時台が多い。

#### ◆高齢者日常生活の実態（平成26年高齢者実態調査）

□回答者の約9割が週2～3日以上の外出頻度である。□外出目的は、買い物や通院、散歩の理由で半数以上を占める。

#### ◆公共交通に係る満足状況（平成25年市民満足度調査）

□路線バスの公共交通機関の満足度が、高根地区で最も低い。

#### ◆路線バス運行に係る不満（平成26年地域公共交通地区別市民会議）

□路線バスに運行に係る不満で多いのは、本数が少ないと、鉄道との接続の悪さ、目的地までの時間の長さ、バス停までの遠さが挙げられている。※4頁に主な意見の内容を示す。

### 公共交通の課題

#### ◆公共交通空白地域が存在すること

（市の北部の高根地区、南部の富士岡地区の一部等）

#### ◆拠点施設間のアクセスが不十分であること

（路線バスは御殿場駅を起終点としており、拠点間の移動するときには、乗り継ぎが必要となる）

#### ◆路線バスの本数が不十分であること

（郊外部の高根地区、印野地区、玉穂地区的バス停）

## ●地域別の現況

日常生活圏※		御殿場北地区			御殿場南地区			御殿場市全体
地区名		御殿場	玉穂	高根	富士岡	原里	印野	
面積	総面積	31.1Km <sup>2</sup>	46.0Km <sup>2</sup>	13.0Km <sup>2</sup>	38.8Km <sup>2</sup>	16.7Km <sup>2</sup>	49.7Km <sup>2</sup>	194.9Km <sup>2</sup>
	演習場・山岳地等を除いた面積	17.1Km <sup>2</sup>	19.2Km <sup>2</sup>		13.4Km <sup>2</sup>	21.7Km <sup>2</sup>		71.36Km <sup>2</sup>
人口	人口	35,049人	10,159人	4,709人	18,199人	18,840人	2,074人	89,030人
	高齢者人口	6,619人	2,264人	1,130人	3,411人	3,463人	464人	17,351人
	総面積に対する人口密度	1,127人/Km <sup>2</sup>	221人/Km <sup>2</sup>	363人/Km <sup>2</sup>	469人/Km <sup>2</sup>	1,129人/Km <sup>2</sup>	42人/Km <sup>2</sup>	456人/Km <sup>2</sup>
	演習場・山岳地等を除いた面積に対する人口密度	2,054人/Km <sup>2</sup>	774人/Km <sup>2</sup>		1,360人/Km <sup>2</sup>	963人/Km <sup>2</sup>		1,248人/Km <sup>2</sup>
	高齢者割合	18.9%	22.3%	24.0%	18.7%	18.4%	22.4%	19.5%
主要施設	病院	・富士病院 ・御殿場石川病院	・東部病院	—	—	・フジ虎ノ門整形外科医院	—	—
	観光・商業、娯楽等施設	・御殿場プレミアム・アウトレット ・御殿場市温泉会館 ・秩父宮記念公園	・体育館、陸上競技場	—	・時之栖	—	・富士山樹空の森 ・御胎内温泉	—
	その他	・御殿場市営駅南駐車場	・市民交流センターふじざくら	—	・駒門工業団地	・神場南企業団地 ・富士御殿場工業団地 ・舟久保工業用地	—	—
公共交通	サービスの実態	鉄道駅 ・御殿場駅	有 無	無	有 ・南御殿場駅、富士岡駅	無	無	無
	高速バス停	有 ・東名御殿場、御殿場駅	有 ・富士急行発着場	無	無	無	無	無
	路線バス停数	80	35	21	24	41	13	214
	路線バス停密度	2.6箇所/Km <sup>2</sup>	0.8箇所/Km <sup>2</sup>	1.6箇所/Km <sup>2</sup>	0.6箇所/Km <sup>2</sup>	2.5箇所/Km <sup>2</sup>	0.3箇所/Km <sup>2</sup>	1.1箇所/Km <sup>2</sup>
住民意識	満足度の割合 (路線バス等の公共交通の利用)	11.7%	9.5%	3.6%	5.0%	10.6%	7.7%	9.4%
	乗合交通導入時の利用意向の割合	48.8%	71.9%	74.1%	81.6%	77.3%	20.0%	62.3%
公共交通の重要施策としての位置づけ		—	公共交通の整備・拡充	公共交通の整備・拡充 (地域内循環バス)	—	公共交通の整備・拡充	公共交通の整備・拡充 (地域内循環バス)	—

[資料]

・面積：国勢調査（平成22年国勢調査・境界データ）

・人口：国勢調査（平成22年）

・住民意識

満足度の割合（路線バス等の公共交通の利用）：市民満足度調査（平成25年）

乗合交通導入時の利用意向の割合：外出困難な高齢者の交通手段アンケート調査（平成24年）

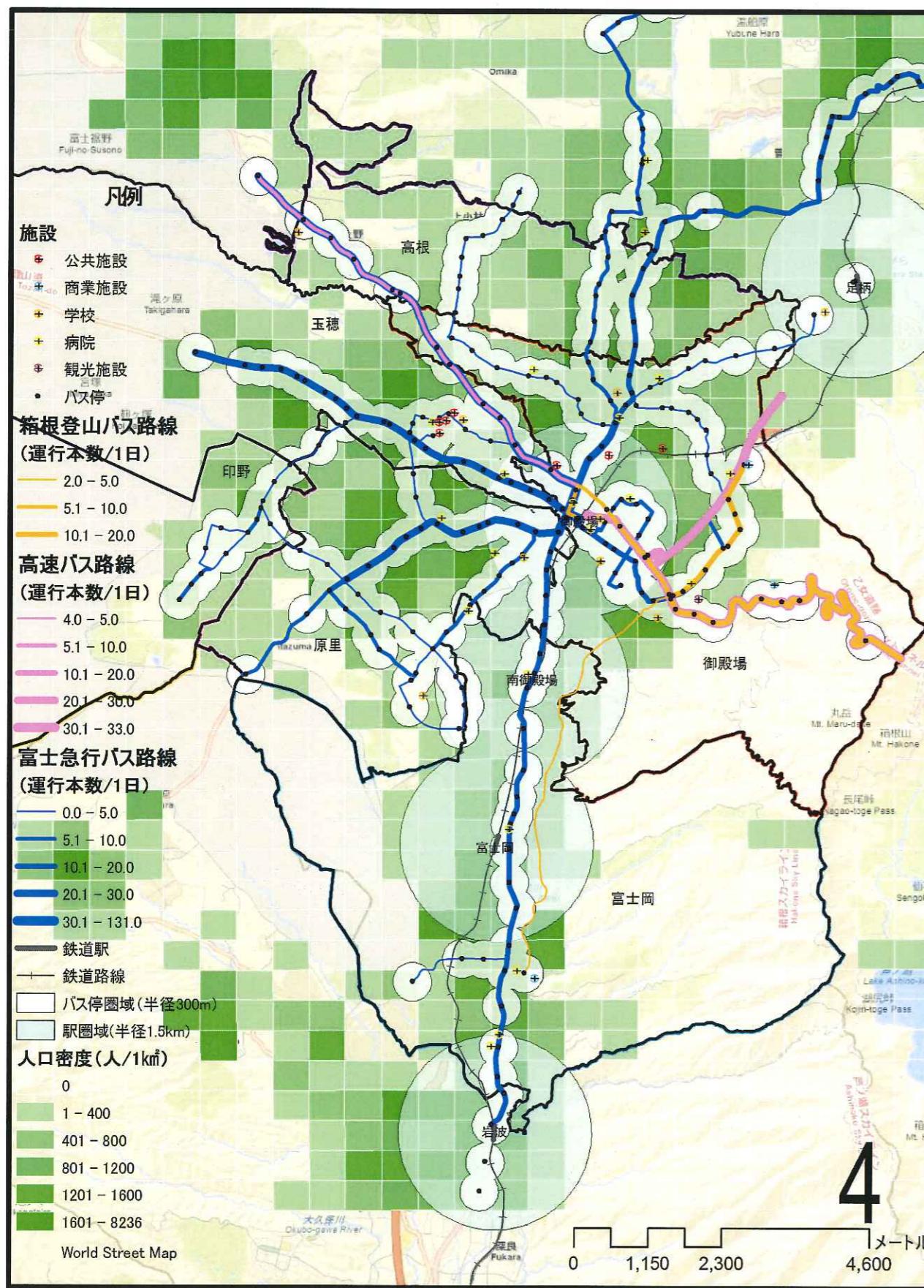
・公共交通の重要施策としての位置づけ：御殿場市都市計画マスター・プランによる記述（平成23年）

※ 日常生活圏

・高齢者が住み慣れた地域で生活を継続しながら、きめ細かく多様なサービスを受けられるよう、地理的条件、人口、交通事情その他の社会的条件、介護サービスの提供をするための施設の整備状況などを総合的に勘案して定める区域

出典：御殿場市第6次高齢者福祉計画 平成24年3月

## ●路線バス及び人口密度状況図



## ●地域区分図



## ●路線バス等運行に係る意見

※平成26年12月に実施した御殿場市の地域別市民会議での主要な意見を集約した結果

分類項目	利用しにくい点・不満	魅力・良い点	利便性向上策・利用者増加策
路線バス	ダイヤ・便数 ・本数が少ない ・JRとの接続が悪い ・目的地に着くのが遅い ・時刻表通りにバス停に到着しない ・夜間の運行が無い・少ない(終了が早い) ・利用したい時間帯に運行していない ・時刻表に合わせて行動しなくてはならない ・通勤・通学の時間帯に運行していないので利用できない	・ほぼ時刻表通り運行している ・通勤・通学に利用できる②	・本数の増発 ・朝夕の運行本数の増発(1時間1本⇒2本へ) ・スーパー等、利用目的地に合わせた路線の新設 ・運行時間の延長
	路線・バス停 ・バス停までが遠い ・住んでいる区内もしくは目的地の区内にバス停がない ・目的地まで乗継しないと行けない ・病院等目的地の近くにバス停がない(駅行きしかない) ・御殿場駅行きの経路が中心で不便 (東西の移動が不便・御殿場駅を経由する通勤通学利用者が優遇されている印象)	・病院や買い物等に利用できる	・病院・買い物等目的地への直行便を新設 ・スクールバス(学校直通バス・駅↔学校間を結ぶ)を新設 ・乗り継ぎをしやすくする ・商業施設、観光地、病院、公共施設等、利用率の高い施設間を結ぶ路線を新設 ・バス停を増設 ・路線の新設(目的地別の路線の新設等)
	運行形態		・コミュニティバス(バスの小型化を図る)を導入し、 路線バスが通行できない地域にもバスを導入 ・バス停を廃止し、場所を問わずに乗降できるようにする ・自宅～目的地までの送迎を導入 ・バスを小型化して本数を増発
	待合施設 ・屋根付きのバス停がない ・椅子・ベンチが無い ・バス停が狭い(車道に近くて危険)		・公民館をバス停に活用 ・待ち時間・運行状況がバス停でわかるようにする ・バス停位置の幅員拡張
	料金 ・他の交通手段に比べて運賃が高い	・運賃は安い、妥当である ・他の交通手段より安いので利用しやすい ・(長期的な維持費等を考えると)自家用車利用よりも安い ・シルバー定期券が便利	・運賃を安くする ・高齢者の運賃補助の導入、増額 ・ワンコイン(100円)制の導入 ・一律料金の導入
	情報PR提供 ・乗車方法の案内が不十分 ・時刻表が手元に無い・時刻表を把握する方法が少ない		・(特に高齢者向けの)利用(乗車)方法をPR・講座の実施 ・待ち時間・運行状況がバス停でわかるようにする ・利用促進のPRを強化 ・体験乗車(無料乗車)で乗り方・魅力を伝える
	サービス	・ドライバーが親切 ・ICカードで支払いができるのが便利	・ポイント制の導入 ・ガイド、介助員等の配置 ・子ども向けのサービスの導入(イベント、内装・外装にマンガキャラクター等) ・バスの外装デザインの改善(利用を訴求するデザインに変更等) ・雨天時、傘の提供
	その他の意見	・自家用車より事故の確率が低い・安心 ・免許が無い人・高齢者にとっては不可欠・便利 ・他の交通手段に比べ、エネルギー効率、環境面で優位 ・自分で運転しなくて良い ・公共交通は人のふれあいがあって良い ・駐車場を気にせず外出できる ・飲酒をしている際も利用できる ・車両の改善により高齢者・障がい者でも快適に過ごせるようになった ・将来的に利用できる・選択肢があるので安心(利用せざるを得ない)	・マイカー自粛デーの導入
タクシー	・料金が高い		・タクシー利用券を拡大
鉄道	・御殿場線は大雪・大雨で不通になることが多い	・時刻表通りに運行しているので行動しやすい	

## (2) 公共交通ネットワークの方向性（案）

### ●公共交通整備における基本方針及び目標

#### 上位計画・関係計画等における公共交通整備の果たす役割

- 路線バスを基幹として、多様な運行形態を組み合わせることにより、地域の実情に合わせた効率的な輸送サービスを確保する
- 一部の公共交通空白地域では、公共交通の整備及び拡充が重要政策として位置づけられ、地域内循環バスの導入も含まれる。
- 高齢者等の日常生活における移動の確保、まちの賑わい創出、観光等の拠点施設間のネットワーク構築など、市民生活への様々な利点があるため、利用促進に向けた積極的な取り組みを行う。

#### 公共交通整備における基本方針

- 地域の活性化を図るために、日常生活、産業、観光等の拠点施設を連携させるための新たな公共交通のネットワーク構築を図る。
- 子どもからお年寄りまで幅広い世代が安心し、安全に住み続けることができる都市を目指す公共交通ネットワークづくりの取り組みとして、路線バス運行の充実を図る。

※具体的な整備イメージを次頁の図に示す。

#### 公共交通の現状を踏まえた課題

##### ■ 公共交通空白地域が存在すること

- 代表的な地域として挙げられるのは、市の北部で高齢者割合の高い高根地域であり、公共交通空白地域が多く、公共交通の満足度は市の他地域に比べて最も低く、乗合交通導入時の利用意向が高くなっている。
- また、市の南部の富士岡地域の裾野市との市境地域、原里地域と玉穂地域と一部も公共交通空白地域がある。

##### ■ 拠点施設へのアクセスが不十分であること

- 路線バスは御殿場駅を起終点としているが、公共施設等の拠点施設は御殿場駅から離れた拠点施設に位置しており、移動の際には乗り継ぎが必要となり、移動時間が長くなっている。
- また、主要な医療、観光、商業施設では、御殿場駅と連絡する無料送迎サービスを実施しているが、拠点施設間を連絡する路線バスは、運行されていない状況である。

##### ■ 路線バスの本数が不十分であること

- 郊外部の高根地区、印野地区、玉穂地区的バス停では運行本数が少なく、路線バスの本数の少なさ、鉄道との接続の悪さは、住民の路線バスの不満内容として挙げられている。

#### 公共交通整備における目標

##### ■ 市民の公共交通利用における満足度の上昇

- 市民全体
- 公共交通利用の不便な市の北部の高根地区
- 市郊外部の原里地区、玉穂地区、富士岡地区

##### ■ 高齢者の日常生活での外出頻度の上昇及び多様化

- 市民全体
- 公共交通利用の不便な市の北部の高根地区
- 市郊外部の原里地区、玉穂地区、富士岡地区

##### ■ 拠点施設における利用者数の増加（公共交通による移動）

- 市民活動や福祉活動の拠点である市民センター「ふじさくら」
- その他の拠点施設（時之栖、温泉会館、富士山樹空の森 等）

## ●公共交通整備における基本方針

### ◆公共交通の現況及び関連する問題点

#### 【公共交通の現況】

- 鉄道は、JR御殿場線が南北方向を連絡しており、市内には、御殿場駅、南御殿場駅、富士岡駅の3つの駅が位置している。
- 路線バスは、御殿場駅から放射状に形成され、公共交通の基幹的な役割を担い、駿河小山線、河口湖線、青少年交流の家線、十里木線、三島線、箱根登山バスは、広域的な都市及び拠点間の連携軸の役割を果たしている。その一方で、郊外部の玉穂地区、印野地区、高根地区のバス停では運行本数が少なく、高根地区では公共交通空白地域も多く分布している。
- 路線バスの行き先は、御殿場駅に集中しているため、市内の地域拠点、商業・観光等拠点、産業系拠点間の連絡が不足している。

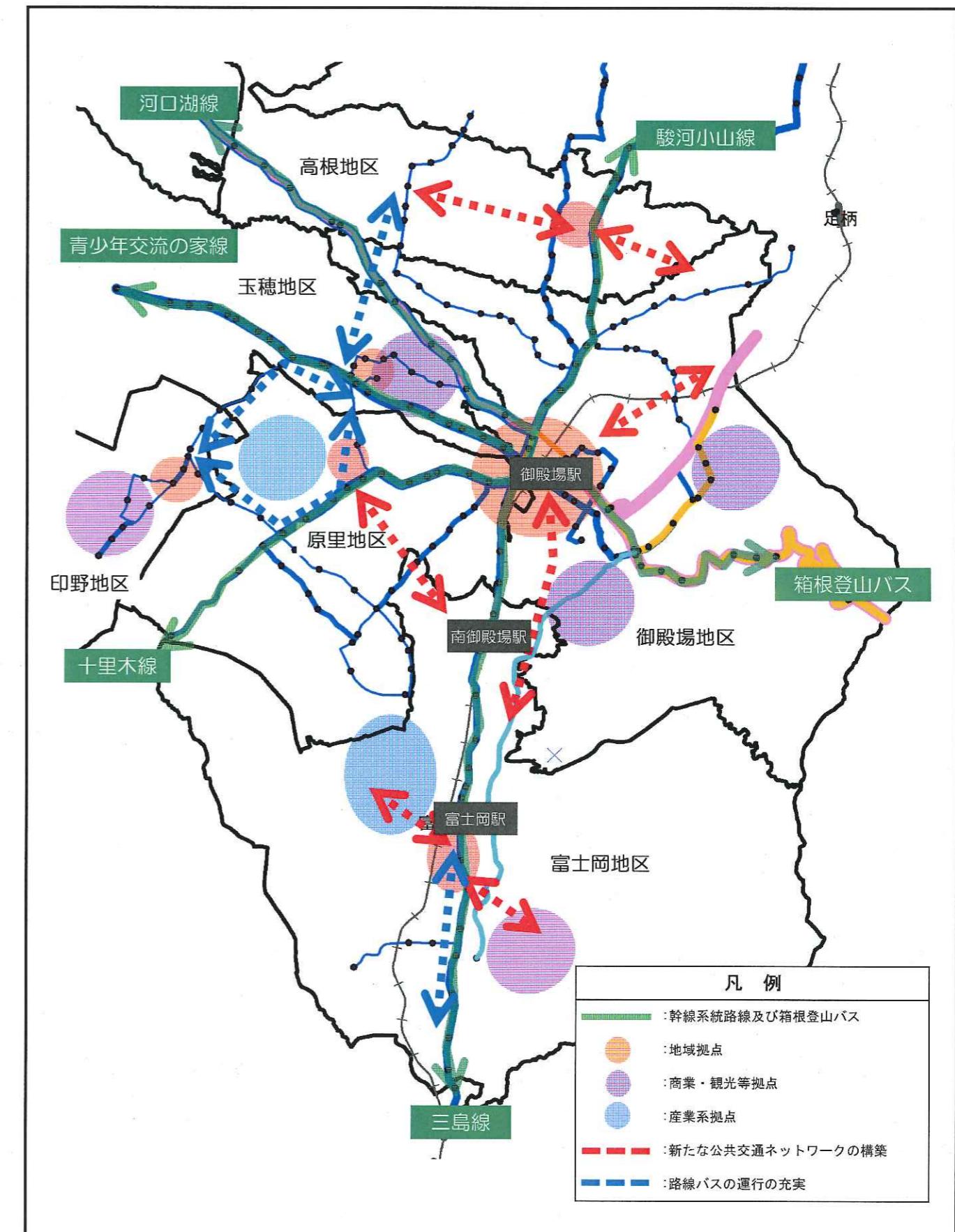
#### 【関連する問題点】

- 土地利用や道路等の都市基盤施設の整備に応じて、地域単位に発展しているため、今後、地域格差が顕著化する可能性がある。

### ◆公共交通整備における基本方針

- 地域の活性化を図るため、日常生活、産業、観光等の拠点施設を連携させるための新たな公共交通のネットワーク構築を図る。**
- 子どもからお年寄りまで幅広い世代が安心し、安全に住み続けることができる都市を目指す公共交通ネットワークづくりの取り組みとして、路線バス運行の充実を図る。**

### ◆公共交通整備における基本方針イメージ図



## ●地域別の課題と対応方針（案）

日常生活圏		御殿場北地区			御殿場南地区		
地区名		御殿場	玉穂	高根	富士岡	原里	印野
現況	人口	・人口密度が他地区に比べて最も高く、人口が集積している。	・御殿場地区と隣接しているため、人口が多い。また、高齢者割合が20%以上と高い。	・郊外部のため人口密度は低く、高齢者割合も20%以上と高い。	・新しく住宅地が造成されており、御殿場地区に次いで、人口密度が高い。	・御殿場地区と隣接しているため、人口が多い。	・郊外部のため人口密度は低く、高齢者割合も20%以上と高い。
	拠点施設	・病院、観光、娯楽等施設が集積している。	・観光、娯楽等施設、交流拠点のふじざくらが立地している。	・拠点施設の立地はない。	・産業系拠点の駒門工業団地と観光施設（時之栖）が立地している。	・産業系拠点の工業団地が立地している。	・観光、商業、娯楽等施設が立地している。
課題	公共交通	・御殿場駅が立地し、路線バスが放射状に構成され、バス停の数、運行本数が多い。また、施設の送迎サービスが御殿場駅を起点としている。 ・高速道路にもバス停があり、広域的な移動も可能である。	・路線バスの青少年交流の家線が運行され、御殿場駅方面の東西アクセスはあるが、南北のアクセスは不便である。 ・公共交通の整備、拡充が重要施策として位置づけられている。	・路線バスの運行位置が居住地域から離れているため、公共交通の空白地域が多く、公共交通に対する満足度が、市の他地区に比べて最も低く、乗合交通導入時の利用意向も高い。 ・公共交通の整備、拡充が重要施策として位置づけられている。	・路線バスは御殿場駅へ向かうため、富士岡駅までの路線バス利用は不便である。 ・公共交通に対する満足度が、市の他地区に比べて低く、乗合交通導入時の利用意向も高い。	・路線バスの十里木線が運行され、御殿場駅方面のアクセスはあるが、その他地域へのアクセスは不便である。 ・公共交通の整備、拡充が重要施策として位置づけられている。	・路線バスは運行されているものの、バス停、運行本数は他地区に比べて少ない。 ・公共交通の整備、拡充が重要施策として位置づけられている。
		・御殿場駅に、路線バス、タクシー、送迎サービス等が集積しており、より一層の利用促進を図るために、各種交通手段の利便性の向上が必要である。 ・一部の地域であるが、公共交通の空白地域がある。	・拠点施設との連絡強化、観光・娯楽における回遊性向上のために、 <u>現行の路線バスの利便性の向上</u> が必要である。	・路線バスの運行位置変更の難易度が高いので、新たな公共交通システムの導入により、 <u>公共交通の空白地域の解消</u> を図ることが必要である。	・拠点施設との連絡強化、観光・娯楽における回遊性向上のために、 <u>富士岡駅に着目した公共交通の利便性の向上</u> が必要である。	・拠点施設との連絡強化、観光・娯楽における回遊性向上のために、 <u>現行の路線バスの利便性の向上</u> が必要である。	・拠点施設との連絡強化、観光・娯楽における回遊性向上のために、 <u>現行の路線バスの利便性の向上</u> と <u>富士岡駅に着目した公共交通の利便性の向上</u> が必要である。
対応方針（案）		・公共交通利用支援サービスの周知 ●各種媒体等での広報による周知 ・事業者送迎サービスの活用 ●運行時間帯の調整や事業主体等、役割分担の検討 ・道路網や道路状況、地域の人口の分布状況を加味した上で、公共交通のシステムの導入 ●路線バスより小さい車両の運行	・現行の路線バスの経由地の変更 ●御殿場駅だけでなく周辺の拠点施設へ移動で利用できるような路線を形成	・道路網や道路状況、地域の人口の分布状況を加味し、利用需要に見合った公共交通のシステムの導入 ●路線バスより小さい車両の運行	・新たな交通結節点、公共交通手段の整備 ●富士岡駅の交通広場整備 ●住宅地、拠点施設を連絡する新たな路線バスの整備 (富士岡駅、南御殿場駅)	・現行の路線バスの経由地の変更 ●御殿場駅だけでなく周辺の拠点施設へ移動で利用できるような路線を形成 ・道路網や道路状況、地域の人口の分布状況を加味した上で、公共交通のシステムの導入 ●路線バスより小さい車両の運行	・現行の路線バスの経由地の変更 ●原里地区、玉穂地区の路線バスの運行経路の変更により、バス路線の本数を増加
優先度		○	◎	◎	○	◎	○

※優先度の凡例 ◎：検討の重要度が高い ○：今後の道路整備状況を加味しながら検討