

令和6年度御殿場市生活交通確保計画（案）

令和6年1月

御殿場市地域公共交通協議会

1 御殿場市の地域公共交通の現況と課題

1-1 地域公共交通の現況

本市の地域公共交通は、路線バス、タクシー、鉄道によって構成されている。

(1) 路線バス

路線バスは、令和5年12月時点で、民間交通事業者3社によって運行されている。

バス路線は、御殿場駅を中心に放射状の路線網を形成しており、そのうち御殿場線（三島線）、十里木線、駿河小山線、河口湖線及び箱根登山バス運行の路線が市内バス路線を支える幹線として機能するとともに、他市町を繋ぐ広域的な幹線としての役割を担っているほか、交通事業者によって、高齢者を対象としたシルバー定期券や交通系ICカード導入など利用促進のための制度を実施している。

また、本市の交通弱者対策の一つとして、平成29年2月から、御殿場市高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業によるバス利用料金及びシルバー定期券（富士急モビリティ）購入助成を実施している。

（参考）富士急モビリティ路線再編・新設等に関する主要な経過

H22. 11	神場・原里（神場南）循環線開設
H23. 5	チアーズガーデン線開設
H25. 4	御殿場線・十里木線・河口湖線再編（H25. 10～：国庫補助対象路線）
H25. 10	東田中線（御殿場駅⇄東田中2丁目⇄富士急行御殿場営業所）開設
H26. 4	河口湖線の御殿場駅～プレミアム・アウトレット間経路上のクローズドア解消
H27. 4	河口湖線増便、30分間隔のヘッダー運行開始 （プレミアム・アウトレット行便について、地域間幹線系統包括系統解除）
H27. 11	河口湖線63-4経路変更、滝ヶ原東・馬術スポーツセンター入口バス停新設 （河口湖駅⇄花の都公園⇄旭日丘⇄馬術スポーツセンター入口⇄御殿場駅⇄プレミアム・アウトレット） チアーズガーデン線再編、交流センター線3系統（80-1、80-2、80-3）開設
H31. 4	東田中線に乙女口バス停新設

(2) タクシー

平成21年10月にタクシー新法（特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法）によって公共交通としての位置付けが明確化されたタクシーについては、市内において4社が営業を行っている。

静岡県タクシー協会では、公共交通機関の役割として、増加中の高齢者による自動車事故の防止に向け、平成23年4月から65歳以上の運転免許証自主返納者を対象に、タクシー運賃の割引を実施している。

また、本市の福祉施策として重度障害者に対するタクシー利用助成事業を行っているほか、高齢者の交通弱者対策として、御殿場市高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業（平成29年2月から）を行うことにより、タクシー利用料金の助成を実施している。

(3) 鉄道

本市にはＪＲ東海御殿場線が南北方向に運行し、御殿場駅・南御殿場駅・富士岡駅の３駅が存在している。また、ＪＲ東海と小田急電鉄により、御殿場駅～小田急新宿駅間に特別急行列車「ふじさん号」が運行されている。

御殿場線沿線市町では、これまで御殿場線輸送力増強促進連盟を組織し、鉄道事業者等に対して利便性向上等の要望活動・意見交換等を行ってきたが、平成２５年４月に組織名称を「御殿場線利活用推進協議会」に改称（令和３年１２月現在、静岡県側・神奈川県側計１０市町が加盟）し、従来の要望活動とともに、御殿場線の利活用促進と鉄道利用を通じた沿線地域のまちづくりに取り組んでいる。

(4) その他

その他、本市において市民等の移動需要を支えるサービスとして、高齢者の日常生活の利便性を向上させるため、移動手段のない方を対象として、地域のボランティアとの連携による移動支援サービス（買い物支援サービス）が開始されている。また、福祉有償運送等の福祉分野の移動サービス、市内の商店街の取り組みによる買物の宅配・送迎サービス等が存在している。

１－２ 地域公共交通の課題

路線バスは、地域公共交通の面的なネットワークを形成する上で基幹的な役割を果たしているが、モータライゼーションの進展等による利用者の減少に伴い、事業者単独では継続が困難な路線が多く、また、令和元年度末から新型コロナウイルス感染症拡大により利用者が減少した。感染症法上の分類が２類から５類に変更となり、利用者が回復傾向にあるが、依然として利用者数はコロナ禍前の数値には達しておらず、その確保維持が喫緊の課題となっている。

また、バス路線やバス停は、居住人口の多いエリアを中心に市内をカバーしているが、玉穂地区の一部地域（中畑北区）や高根地区の一部地域（美乃和区、柴怒田区、上小林区）、富士岡地区の一部地域（沼田区、二子区、高内区等）は、路線バスが運行されていない、または便数が極端に少ない、いわゆる公共交通空白地域（交通不便地域）に該当するとみられる。これら公共交通空白地域に対する交通サービスの提供については、従前からの課題となっている。

公共交通の確保維持や公共交通空白地域への対応に加えて、ドア to ドアの移動といった高齢者等の新たな移動ニーズへの対応も課題として顕在化しており、路線バスをはじめとする既存の地域公共交通の利便性の向上や利用促進とともに、バス・タクシー利用料金助成や新たな交通システムの検討をはじめとする施策の導入により市民等の移動ニーズに応えていく必要がある。

本市では、平成２２年８月に行政、交通事業者、利用者代表等から構成する「御殿場市地域公共交通協議会」を組織し、地域公共交通に関する課題の協議、検討を行うとともに、交通事業者の自助努力に対し行政（市内財産区を含む）が支援する形で生活交通バス路線の確保維持を図っているが、人口減少社会の到来や急速な高齢化の進展に対して、地域公共交通が地域社会の活力を維持、向上させるために果たす役割は増大している。

これに応えるためには、地方公共団体と民間事業者との連携を密にし、市民を含む関係者との合意や協働の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な公共交通ネットワークを形成することが重要である。このために平成２８年度に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「御殿場市地域公共交通網形成計画」（以下「形成計画」という。）を策定し、令和２年度には形成計画の方針等を引き継いだ「御殿場市地域公共交通計画」を策定した。今後、課題解決と目標達成のため、御殿場市高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業の検証等から得られるデータを活用する等して、施策をより具体的に推進していく必要がある。

【御殿場市内路線バスの状況】

R5.12現在

路線名	起点⇨経由地⇨終点	運行事業者	往路便数		復路便数		備考
			平日	土休日	平日	土休日	
御殿場線（三島線）							
41-2	御殿場駅⇨裾野駅入口⇨三島駅	富士急モビリティ	6	6	4	4	地域間幹線系統
小山高校線							
42-5	御殿場駅⇨仲町⇨小山高校	富士急モビリティ	2	0	2	0	
駿河小山線							
44-1	御殿場駅⇨一色⇨駿河小山駅	富士急モビリティ	10	6	10	5	地域間幹線系統
44-3	佐野川⇨仲町⇨御殿場駅	富士急モビリティ	2	0	1	0	
中日向線（上野線）							
46-7	御殿場駅⇨一色⇨上野	富士急モビリティ	1	0	1	0	
富士霊園線							
47-1	御殿場駅⇨わさび平⇨富士霊園	富士急モビリティ	0	1	0	2	彼岸時期復路1便増
47-3	御殿場駅⇨富士ロードウェイ⇨富士霊園	富士急モビリティ	0	2	0	1	
富士学校線							
48-1	御殿場駅⇨仁杉⇨富士学校	富士急モビリティ	4	3	5	4	
滝ヶ原線（青少年交流の家線）							
51-1	御殿場駅⇨中畑⇨青少年交流の家	富士急モビリティ	6	5	6	4	
51-2	御殿場駅⇨交流センター⇨青少年交流の家	富士急モビリティ	7	7	7	7	
ぐりんば線							
52-4	御殿場駅⇨サファパーク⇨ぐりんば（イエティ）	富士急モビリティ	1	1	2	2	イエティ行（52-3）：季節運行
神場・原里循環線							
54-1	御殿場駅⇨神場公民館前・原里支所⇨御殿場駅	富士急モビリティ	2	1	3	2	循環路線
54-3	御殿場駅⇨北の原・原里支所⇨御殿場駅	富士急モビリティ	1	0	0	0	循環路線
54-5	御殿場駅⇨神場南・原里支所⇨御殿場駅	富士急モビリティ	1	0	3	0	循環路線
東山循環線							
57-2	御殿場駅⇨仲町・二の岡⇨御殿場駅	富士急モビリティ	1	0	1	0	循環路線
東田中線							
57-4	御殿場駅⇨東田中2丁目⇨富士急御殿場営業所	富士急モビリティ	1	0	1	0	
印野線							
59-1	御殿場駅⇨板妻⇨印野本村	富士急モビリティ	1	0	0	0	
59-2	御殿場駅⇨中畑⇨印野本村	富士急モビリティ	4	2	4	3	
59-6	御殿場駅⇨板妻・樹空の森⇨印野本村	富士急モビリティ	1	1	2	2	
59-7	御殿場駅⇨中畑・樹空の森⇨印野本村	富士急モビリティ	2	1	3	1	
十里木線							
60-2	御殿場駅⇨須山⇨十里木	富士急モビリティ	1	1	2	1	地域間幹線系統
(60-3)	御殿場駅⇨須山・サファパーク⇨十里木	富士急モビリティ	5	5	4	4	60-2包括系統
板妻線							
60-4	御殿場駅⇨原里支所⇨駒門屋	富士急モビリティ	2	2	1	2	
特別支援学校線							
62-2	御殿場駅⇨富士岡駅⇨特別支援学校	富士急モビリティ	3	0	3	0	
河口湖線							
63-1外	河口湖駅⇨旭日丘⇨御殿場駅	富士急モビリティ 外1社	5	5	3	3	地域間幹線系統 16-8富士急山梨
(16-6)	河口湖駅⇨膳棚・旭日丘⇨御殿場駅	富士急バス	8	8	10	10	16-8包括系統
63-4	河口湖駅⇨旭日丘・御殿場駅⇨アウトレット	富士急モビリティ 外1社	3	3	3	3	
チアーズガーデン循環線							
64-2	御殿場駅⇨西高・チアーズガーデン⇨御殿場駅	富士急モビリティ	1	0	1	0	循環路線
三島駅～アウトレット線							
970	三島駅⇨裾野駅・岩波駅⇨アウトレット	富士急モビリティ	4	6	6	7	アウトレット20時以降閉園時1便増
須走口・御殿場口五合目ハイキングバス							
90-5	御殿場駅⇨須走浅間神社⇨須走口五合目	富士急モビリティ	-	-	-	-	季節運行
90-6	御殿場駅⇨御殿場口新五合目⇨水ヶ塚公園	富士急モビリティ	-	-	-	-	季節運行
箱根登山バス							
G 御殿場線							
	御殿場駅⇨強羅駅⇨小涌園・ユネッサン	箱根登山バス	1	0	0	0	
L アウトレット線							
	アウトレット⇨仙石・宮ノ下⇨箱根湯本駅	箱根登山バス	2	2	3	3	
M 観光施設めぐりバス（宮城野経由）							
	アウトレット⇨仙石・宮城野支所⇨強羅駅	箱根登山バス	11	11	11	11	

※各交通事業者時刻表等から作成。

2 交通事業者単独維持困難申出路線について

2-1 交通事業者単独維持困難の申出について

令和5年9月30日に、交通事業者から静岡県生活交通確保対策協議会（以下「県協議会」という。）に対して、事業者単独での運行継続が困難な路線の申出があり、県協議会により公表の後、11月の県協議会地区幹事会において事業者から申出路線についての説明が行われた。

国庫補助（県協調補助）対象である地域間幹線系統については令和5年10月から、市単独補助対象路線については令和5年4月からの運行継続にあたり、本市に係る路線として国庫補助対象4路線5系統、市単独補助対象14路線21系統について単独維持困難の申出と補助支援要望が出されている。

交通事業者からの申出路線については、御殿場市地域公共交通協議会において、路線ごとの利用の実態やニーズの検証や、改善策を検討した上で、日常生活交通として存続が必要と判断される路線については、補助等による支援によって確保維持を図ることが必要である。

以下、国庫補助対象路線と市単独補助対象路線について、その確保維持方針と路線（系統）ごとの状況や改善策等について示す。

※ 各路線の状況等について

- ・運行便数、運行ダイヤについては、令和5年10月現在のもの。
- ・各路線（系統）の乗車人員、経常費用額等は交通事業者から県協議会に提出された単独維持困難申出に係る資料等を基に作成。
- ・市単独補助対象路線の内、他市町に跨る系統については、令和3年度経常欠損額（見込額）を距離按分し、市内赤字額として備考欄に記載。

2-2 国庫補助対象路線（地域間幹線系統）

令和5年10月以降の運行に係る国庫補助（県協調補助）対象路線として2事業者から計4路線5系統について交通事業者単独維持困難の申出並びに支援要望が出されている。

[国庫補助対象路線要件] ※地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保時関係）における主な要件

- ・複数市町に跨るもの（広域性）
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの（幹線性）
- ・補助対象期間の1日当たりの輸送量が15～150人と見込まれるもの（幹線性）

[国庫（県）補助額]

- ・対象額：補助対象系統に係る経常経費見込額と経常収益の差額（経常欠損額）
- ・補助率：1/2（うち、国1/2、県1/2（静岡県バス運行対策事業補助金））

今回申出のあった路線については、いずれも本市バス交通網の骨格を成すとともに、地域間を跨ぎ、広域的な交流ネットワークを形成する上で重要な路線である。市民の日常生活等の移動にとって必要な基幹路線と判断し、今後の収支改善や利便性の向上、また利用促進への取組みや、行政と交通事業者の連携による御殿場市高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業等をはじめとした公共交通空白地域・交通弱者対策に取り組むことを前提とした上で、路線の確保維持を図るものとする。なお、御殿場線については、国庫補助対象路線となっているが、沿線住民の利便性の確保における本数維持のため、国庫（県）補助に加えて沿線の3市（御殿

場市・裾野市・三島市)で協調補助を行っている。P 6 以降にて、運行・収支等の状況と改善策について路線(系統)ごとに示す。

2-3 市単独補助対象路線

御殿場市では、地域公共交通の確保維持を図るために、交通事業者単独では運行継続が困難なバス路線に対して、市内各財産区からの支援と合わせ、補助金による支援(当該前年度10月～当該年度9月までの経常欠損額の1/2以内)を行っている。

令和5年4月以降の運行に関して、市単独補助対象21路線(系統)について交通事業者(全て富士急モビリティ)から単独維持困難の申出ならびに支援要望が出されている。

今回の申出路線については、いずれも市民の日常生活等に必要な路線と判断し、今後の収支改善や、利便性向上、利用促進への取り組みや、行政と交通事業者の連携による利用促進運動や御殿場市高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業、地域で支える移動支援サービス等をはじめ地域の輸送資源を活用した公共交通空白地域・交通弱者対策に取り組むことを前提とした上で、補助支援による生活交通の確保維持を図るものとする。

次ページ以降にて、運行・収支等の状況と改善策を路線(系統)ごとに示す。

(参考)

【御殿場市による路線バスに対する補助実績(市単独補助路線及び協調補助路線)】

		H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
補助対象路線(系統)数		22 路線	18 路線	20 路線	21 路線	21 路線
補助対象額(欠損額) (円)		28,053,000	27,497,000	49,747,000	43,559,000	49,623,000
補助金交付決定額		12,689,000	11,847,000	12,568,000	13,243,000	13,243,000
財源	一般財源(円)	5,379,000	4,847,000	5,568,000	6,243,000	6,243,000
	財産区繰入金 (円)	7,000,000	7,000,000	7,000,000	7,000,000	7,000,000

※ 全て富士急モビリティ運行路線に対する補助。

※ 平成23年度から、印野線4系統の確保維持のため印野財産区から300万円の支援を上乗せ(上記財産区繰入金に含む)。

※平成30年度は、中日向線の確保維持のため、一般財源から30,7万円、御殿場財産区及び高根財産区から各15,5万円の支援を上乗せ(上記財産区繰入金に含む)