

# 御殿場市地域公共交通計画（骨子案）

## 序章 計画策定の目的と位置付け

### （１）計画策定の目的

御殿場市の地域公共交通は、鉄道（ＪＲ御殿場線）や路線バス、高速バス、タクシーの他、民間企業送迎バスなどが運行しています。

御殿場市では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第５条に基づき、令和３年３月に策定した「御殿場市地域公共交通計画」（計画期間：令和３年度～令和７年度）に基づき、総合的なまちづくりの一環として公共交通施策を実施してきました。

一方で、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による生活様式の変化や、交通事業者の運転手などの担い手不足等の影響により、路線バスの廃止・減便など様々な問題が顕在化しています。

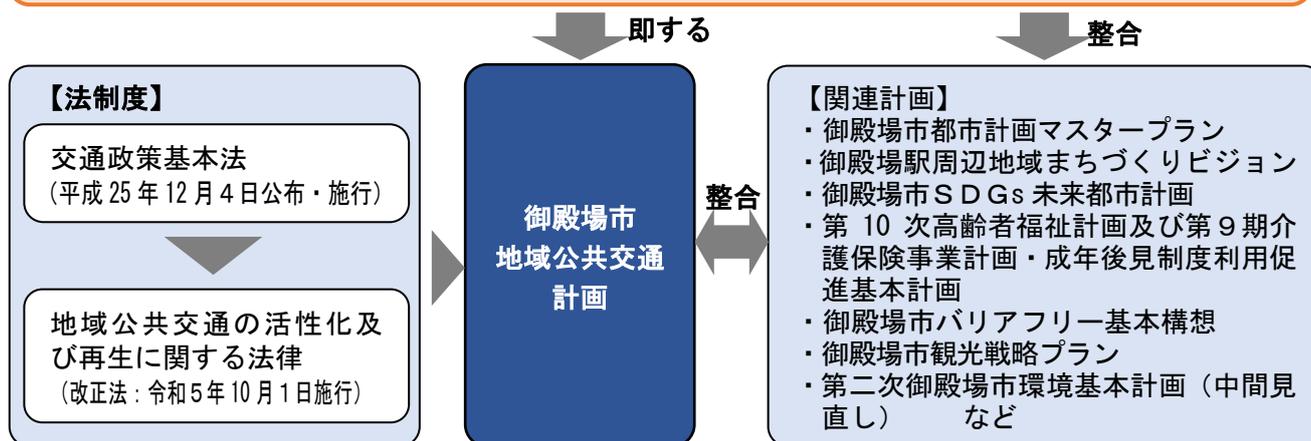
本計画は、前計画が令和７年度をもって計画の更新を迎える中で、このような地域公共交通の厳しい現状の課題を解決し持続可能な地域公共交通を再構築するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（令和５年１０月１日施行）に規定する基本方針に基づき、御殿場市にとって望ましい地域旅客サービスの姿を明らかにするとともに、有効かつ実現可能なマスタープランとして「御殿場市地域公共交通計画」を策定することを目的とします。

### （２）計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条に規定する法定計画として、上位計画である「第四次御殿場市総合計画後期基本計画」や「第３次御殿場市国土利用計画」に即し、「御殿場市都市計画マスタープラン」のほか関連計画等との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。

また、上位・関連計画の見直しや更新に合わせて、本計画の見直し・更新するものとします。

【最上位計画】第四次総合計画後期基本計画  
第三次御殿場市国土利用計画



### （３）計画区域

本計画の対象区域は、都市計画区域内（約 11,423ha）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 17 年度までの 10 年間とし、令和 12 年度に中間評価を行います。なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

# 第1章 地域及び公共交通等の現況把握

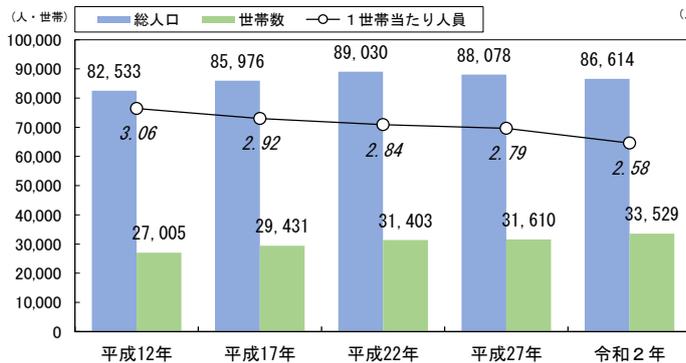
## 1 地域特性の整理

**(1)人口動向**

○御殿場市の総人口（令和2年国勢調査）は86,614人で、平成22年をピークに減少傾向、世帯数は33,529世帯と増加傾向で、1世帯当たり人員は平成22年が2.84人/世帯に対し、令和2年が2.58人/世帯と核家族化が進行。

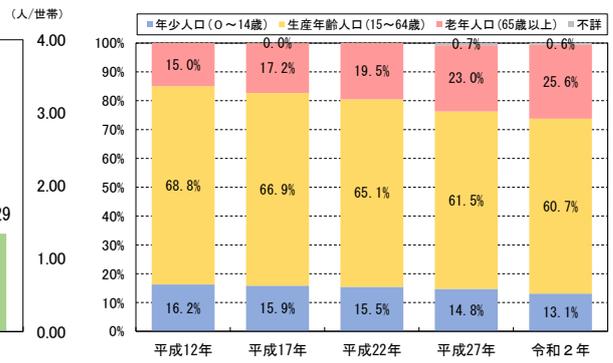
○令和2年の年齢3区分別人口構成比は、年少人口が13.1%、生産年齢人口が60.7%、老年人口が25.6%。推移を見ると、老年人口は一貫した増加傾向、年少人口と生産年齢人口は一貫とした減少傾向。

■総人口及び世帯数の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

■年齢3区分別人口構成比の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

**(2)主要施設等配置状況**

○主要施設等は、御殿場駅周辺に市役所などの公共施設や、病院、大規模店舗及び高校などが集中。

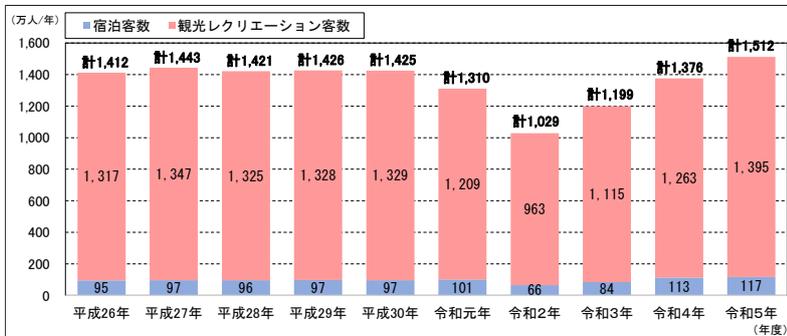
**(3)交通手段特性**

○令和2年の通勤・通学流動状況は、流入13,974人、流出14,096人と、122人の流出超過で、裾野市、小山町、沼津市、三島市と近隣市町との結び付きが強い。

**(4)観光動向**

○観光交流客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年度から令和2年度にかけて減少したものの、その後、増加傾向に転じ、令和5年度は1,500万人を超え、直近10年間で最も多い。

■観光交流客数（宿泊客数+観光レクリエーション客数）の推移



出典：静岡県観光交流の動向

**(5)自動車保有台数**

○直近10年間の伸び率を見ると、人口が0.95倍と減少しているのに対し、自動車保有台数が1.02倍と増加。

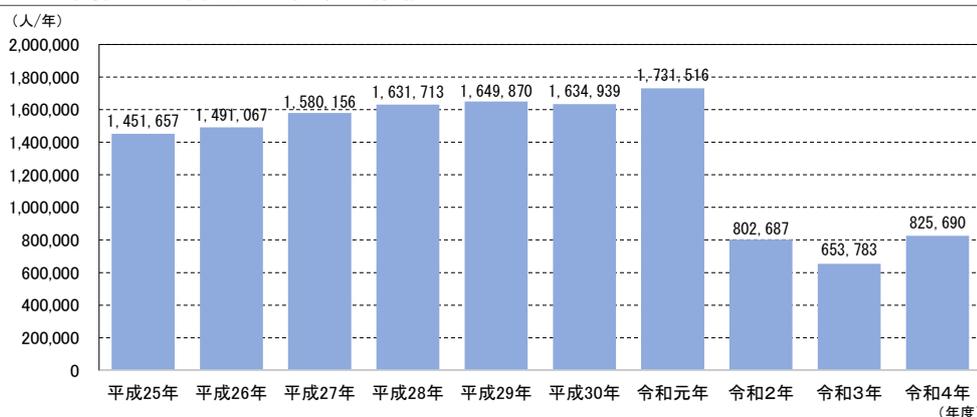
**(6)高齢者運転免許証自主返納**

○御殿場市の高齢者運転免許証自主返納事業の申請件数は、令和元年度の361件をピークに、減少傾向。

## 2 公共交通の現況把握

<p>(1)鉄道</p>	<p>○御殿場市内の鉄道は、J R 御殿場線が南北を縦断しており、市内には御殿場駅、南御殿場駅、富士岡駅の3駅が立地。</p> <p>○1日平均乗車人員は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、大きく減少し、その後は増加傾向となっているものの、令和4年度は新型コロナウイルス感染症前（令和元年度）まで回復していない状況。</p>
<p>(2)高速バス</p>	<p>○高速バスは、御殿場駅、東名御殿場インターチェンジ、御殿場プレミアム・アウトレット等へ複数事業者（小田急ハイウェイバス㈱、JRバス関東㈱、富士急モビリティ㈱等）が運行中。</p> <p>○代表的な3路線（新宿～東名御殿場～仙石原・桃源台、羽田空港線、富士山駅～河口湖駅～富士学校前）の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響や運転手不足等による減便等に伴い、令和4年度は新型コロナウイルス感染症前（令和元年度）まで回復していない状況。</p>
<p>(3)路線バス</p>	<p>○路線バスは、富士急モビリティ㈱、箱根登山バス㈱の2社により、主に御殿場駅を起終点に放射状に運行中。</p> <p>○路線バスの年間利用者数は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響や路線の減便等により、大きく減少し、その後は増加しているものの、令和4年度は令和元年度と比較して約半数と減少。</p>

■路線バス年間利用者数の推移



出典：御殿場市統計書

<p>(4)タクシー</p>	<p>○タクシーは、4社が営業を行っており、J R 御殿場駅の富士山口及び箱根乙女口にはタクシー乗場が設置。</p> <p>○乗客数は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、大きく減少したものの、令和2年度以降増加傾向で、令和5年度は令和元年度より上回っている。</p>
<p>(5)介護タクシー</p>	<p>○介護タクシー事業者（市で把握している事業者）は、6社で、高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業で利用できる介護タクシー事業者が運行中。</p>
<p>(6)鉄道・バス利用圏域</p>	<p>○御殿場市の公共交通ネットワークは御殿場駅を起終点に放射状に運行しているため、鉄道・バス利用圏域外（鉄道駅より半径800m以遠、バス停より半径300m以遠）が、栢ノ木、上小林、中畑及び川島田などの地域で存在。</p> <p>○鉄道・バス利用圏域は面積ベースで31.4%、人口ベースで69.1%。</p>

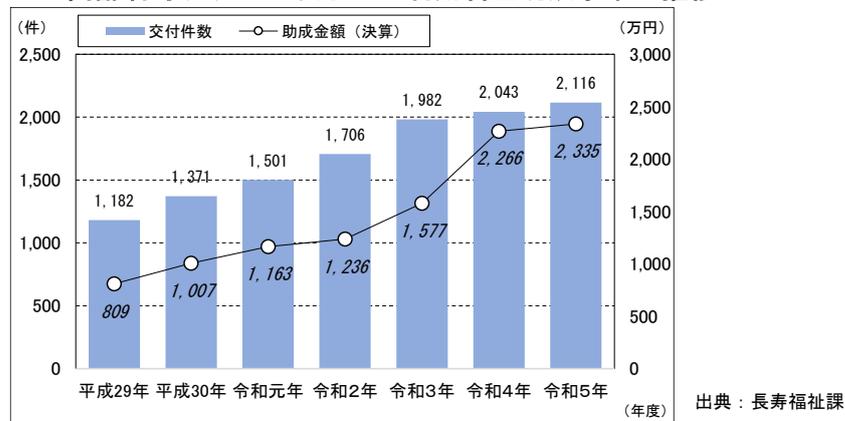
### 3 移動支援施策の現況把握

#### (1) 高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業

○日常生活の利便性の向上及び社会参加の促進を図ることを目的に、高齢者等で日常生活の移動手段に支障がある人に対し、タクシー及びバスの利用料金の一部を助成。交付件数、助成金額（決算）ともに年々増加傾向。

<b>対象者</b>	次のア)～オ)の全てに該当し、日常の移動手段に支障がある人 ア) 市内に在宅し、かつ、市の住民基本台帳に記録されている人 イ) 市税などの滞納がない人 ウ) 助成を受けようとする年度の末日において70歳以上の人 エ) 同一世帯内に、自動車を保有し、かつ、運転免許証の交付を受けている人がいない人 オ) 生活保護法の被保護世帯に属していない人
<b>助成券</b>	100円券×144枚（14,400円）

■高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業の推移



#### (2) 子育て世代サポート支援

○妊産婦応援タクシー利用料金助成

<b>対象者</b>	御殿場市に住民票があり、助成期間内に母子健康手帳の交付を受けた方
<b>助成期間</b>	母子健康手帳交付日から1年
<b>助成金額</b>	妊産婦1人当たり30,000円（1,000円券×30枚）を上限

○ファミリー・サポート・センター

<b>対象となる子ども</b>	生後3ヶ月から小学校6年生までの子ども
<b>援助内容（移動）</b>	保育園・幼稚園・習い事の送り迎え

#### (3) 地域主体の移動支援事業

○社会福祉協議会では、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に、社会福祉法人等の車両を活用しながら、地域ボランティアの運転手・付き添いにより、移動支援サービスを市内10ヶ所で開催中。

#### (4) 移動支援施策（障がい者等）

- 福祉有償運送（民間、要介護者・障がいのある人（登録制））
- 福祉車両貸出事業
- 重度障害者タクシー利用助成制度（御殿場市、在宅の重度心身障害のある人）

#### (5) 民間企業送迎バス及び移動販売

- 民間企業送迎バス
  - ・医療施設：御殿場石川病院、富士小山病院、東部病院、フジ虎ノ門整形外科病院
  - ・娯楽施設：御殿場プレミアム・アウトレット、時之栖、御殿場高原ビール
  - ・その他：秩父宮記念公園・乙女森林公園、富士御殿場蒸溜所、ふれあいプール玉穂
- 移動販売：マックスバリュ東海で令和6年8月から月曜日・火曜日・水曜日に実施中。同稼働に合わせて、御殿場市、御殿場市社会福祉協議会と「御殿場市高齢者見守り ネットワーク事業に関する連携協定」を締結。

## 第2章 現行計画の評価・検証

### 1 目標指標の達成状況

○現行の「御殿場市地域公共交通計画（令和3年3月）」で掲げた目標指標の達成状況については、「移動支援サービスを実施する区の数」で「達成済」ですが、公共交通に関するイベントの実施回数、鉄道・路線バス利用者数で人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響により「未達成」となっています。

数値指標	現況（R2）	目標値（R7）	実績値	達成状況	
公共交通に関するイベントの実施回数	1回/年（R1）	2回以上/年	1回/年	未達成	
移動支援サービスを実施する区の数	2区	5区	10区	達成済	
市全体の年間路線バス利用者数	781,430人（H30）	785,000人	658,672人（R5）	未達成	
鉄道駅での1日平均乗降客数	御殿場駅	9,762人（H30）	11,000人	8,038（R4）	未達成
	富士岡駅	2,194人（H30）	2,200人	1,880（R4）	未達成

### 2 実施施策の取組状況

(1) 公共交通維持のための利用促進及び認知度の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>○行政、事業者、地域が協力してできる範囲の利用促進施策を実施。</li> <li>○今後、イベントの実施だけではなく、バスに触れ合う機会を増やすことで利用促進の推進及び認知度の向上を図っていくことが必要。</li> </ul>
(2) 公共交通空白地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>○区ごとに地域の助け合いによる移動支援サービスが開始され、公共交通空白地域を解消するための施策の1つとなっており、市社会福祉協議会を中心に地域の福祉団体や地域が積極的に移動支援サービスの拡大を実施中。</li> <li>○行政も地域と事業者との懸け橋となることで、事業が拡大していくように協力して取り組んでいくことが必要。</li> </ul>
(3) 路線バスネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○行政と事業者が協力して広報活動を実施。行政も継続的に地域の路線バスネットワークの確保維持を行うための補助を行っているが、利用者が新たな感染症が拡大する前に戻るにはまだ時間がかかる可能性が高い状況。</li> <li>○アフターコロナとなり、外出機会も増えてきているため、事業者だけではなく、行政も協力して公共交通を利用してもらえるような施策の検討が必要。</li> </ul>
(4) 公共交通に関する情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスロケーションシステムの導入や多言語リーフレットの作成により市民だけではなく、外国人を含む観光客など利用者が知りたい情報をすぐ発見できる仕組みが確立されたことで利便性は向上。</li> <li>○今後、行政と事業者が協力して公共交通の利便性が良いことをいかに効果的に発信できるかが必要。</li> </ul>
(5) 交通結節点での利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>○外国人観光客の受け入れが緩和され、インバウンド客数が回復しており、御殿場駅を中心に関東方面や沼津方面のインバウンド客だけではなく、山梨方面、箱根方面への充実した交通手段を確保できるように交通事業者と協議を行うことが必要。</li> </ul>

## 第3章 上位・関連計画における本計画の位置付け

上位・関連計画における公共交通に関する施策の取組み方針等を整理します。

### 1 上位計画の整理

#### (1) 第四次御殿場市総合計画後期基本計画

【計画期間】 令和3年度から令和7年度まで（5年間）

【将来都市像】 緑きらきら、人いきいき、交流都市 御殿場

【将来人口】 91,000人（令和7年）

【政策方針】

⑥富士山の麓にふさわしい美しく快適なまちづくり《都市基盤》

#### 《6—7 公共交通の利便性の向上》

【施策の目標】

公共交通の利便性の向上に取り組むとともに、公共交通機能の維持・改善を図ります。

【施策】

##### ①鉄道交通の充実

J R御殿場線沿線市町や沿線事業者、団体などと連携し、J R御殿場線の利活用の推進を図るとともに、市民や来訪者の利便性を高めるため、関係機関に対し、鉄道交通の充実を図るよう要請します。

##### ②バスなどの公共交通網の整備

バスなどの公共交通の利便性向上を図るため、御殿場市地域公共交通計画に基づき、駅などの交通結節点における利便性向上や地域ぐるみの路線バスの利用促進運動に取り組み、将来にわたって地域の公共交通を維持・確保・改善していきます。

##### ③交通需要に応じた交通ネットワークの形成

市内の慢性的な交通渋滞解消や円滑な移動の促進を図るため、市内交通需要の把握に努めるほか、交通需要に応じた交通ネットワークの形成に努めます。

また、高齢者をはじめ、全ての人にやさしいユニバーサルデザインタクシーの普及を促進します。

【施策成果指標】

指標	計算式等	現状値	目標値（R7）
路線バス（市内日常生活交通）の年間利用者数	富士急行統計 （御殿場市関係路線バス）	781,430 （H30）	78.5万人
J R御殿場駅の乗降客数（一日平均）		9,762人 （H30）	11,000人

## (2) 第三次御殿場市国土利用計画

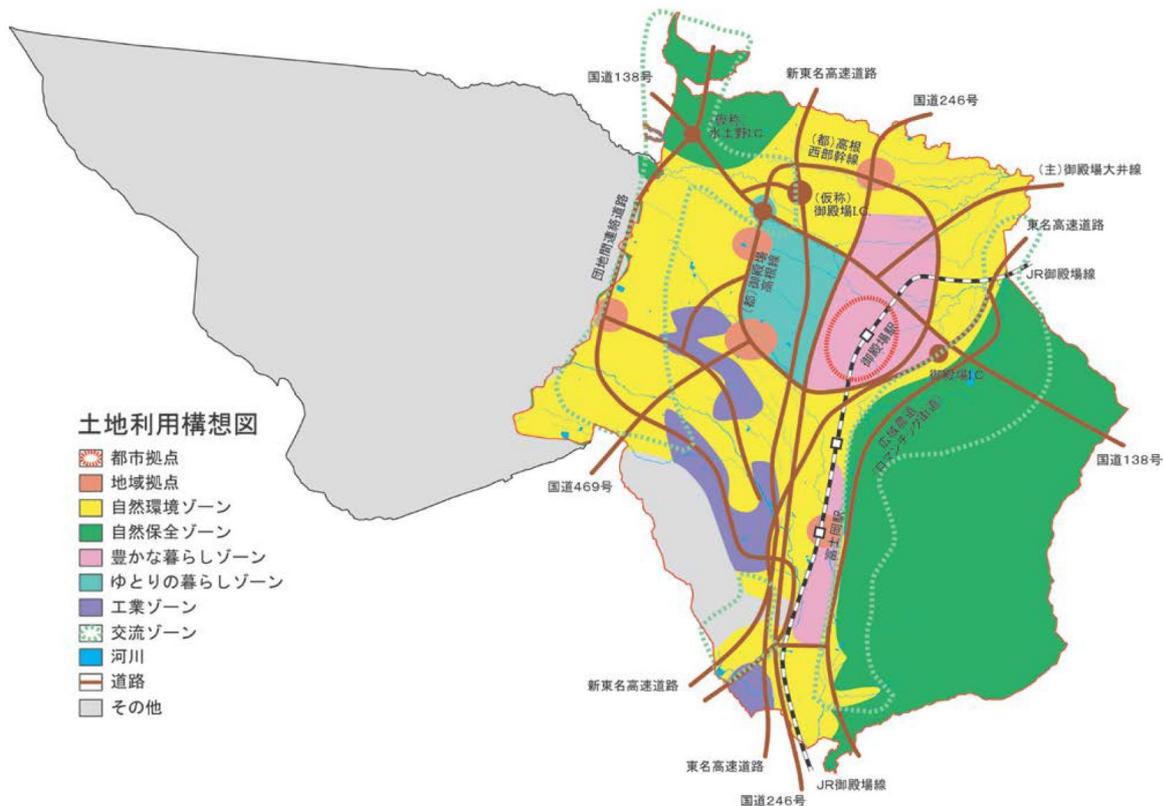
### 【市域における国土利用の基本方針】

- ①豊かな自然環境と共生するまちづくり
- ②美しく快適なまちづくり
- ③災害に強い安全なまちづくり
- ④人が集い活力あふれるまちづくり
- ⑤皆で築くまちづくり

### 【市域における国土利用の基本構造】

土地利用の基本方針では、「新東名高速道路などの整備により、一層向上する広域交通ネットワーク上の優位性を生かしたまちづくりを推進し、長期にわたる安定した発展と均衡のとれた土地利用を図る」と示しており、豊かな自然環境に調和した都市活動を実現するため、自然系、農林系、都市系の各利用区分に応じた秩序ある土地利用を進めることを掲げています。

### ■将来都市利用構造図



## 2 関連計画の整理

### (1) 御殿場市都市計画マスタープラン

【目標年次】 令和 22 年度

#### 【都市づくりの理念】

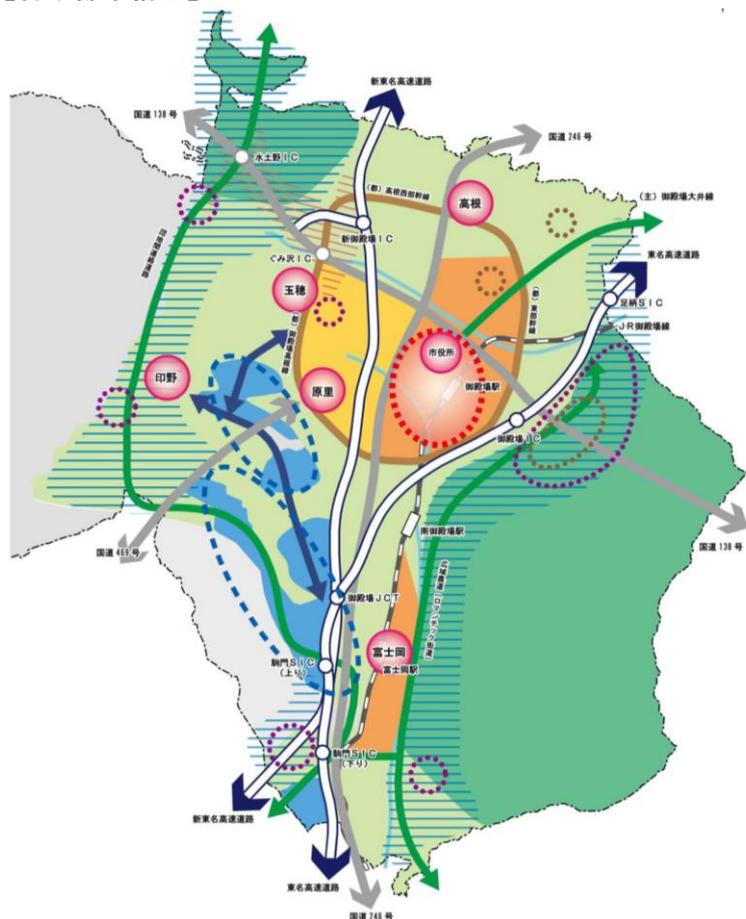
- ①誰もが快適に暮らし続けることのできる都市づくり
- ②優れた交通利便性を活かした、産業の活力ある都市づくり
- ③多くの市民や来訪者で賑わう観光と交流の魅力ある都市づくり
- ④豊かな自然環境・景観資源と調和する都市づくり
- ⑤安全・安心な暮らしを実現する防災・減災の都市づくり

#### 【将来都市像（都市づくりのテーマ）】

富士山のおもと 誰もが暮らしたくなるまち  
～みんなに愛され、選ばれる持続可能なまちづくり～

【将来人口】 約 8.9 万人（令和 22 年）

## 【将来都市構造】



凡 例		
	都市拠点	
	地域拠点	
	産業拠点	
	観光・交流・レクリエーション拠点	
	歴史・文化拠点	
	広域 連携軸	
		高速道路
		国道
	鉄道	
	環状軸	
	交流軸	
	産業軸	
	豊かな暮らしゾーン	
	ゆとりの暮らしゾーン	
	工業ゾーン	
	自然環境共生ゾーン	
	自然環境保全ゾーン	
	観光・交流ゾーン	
	新IC周辺土地利用構想エリア	
	東富士演習場地域	

## 《公共交通の整備方針》

公共交通機関は、単なる移動手段としての役割だけでなく、環境負荷の低減とともに高齢者などの日常生活の向上、交通混雑の緩和、まちの賑わいの創出など、市民生活への様々な利点があることから、利用促進に向けた積極的な取組みを図ります。

### 《鉄道》

- J R 御殿場線は、利用者の利便性や地域の魅力の向上に向けて、電車運行本数の増加や観光企画列車の運行などについて、交通事業者と協力し検討を進めます。
- 地域住民からの要望の高い既存の駅の改修や新駅設置については、必要に応じて、J R との協議・検討を行います。
- J R 御殿場線沿線の市町からなる御殿場線利活用推進協議会において、鉄道事業者との協議を行い、持続可能な新しい交通体系の構築を推進します。

### 《バス》

- 高齢者や障がい者、子育て世代など、交通弱者を対象とした市内循環バスや、医療福祉施設などの公益施設と連携した循環バスなど、日常生活の移動確保に向けたバス運行の充実に努めます。
- 交通空白地域を中心に、福祉分野と連携した移動支援サービスや、高齢者等にやさしい次世代型小型EVの活用など、新たな公共交通の導入可能性の検討を進めます。
- 市内の各駅から工業団地などへの循環バスのほか、既存の住宅団地からの通勤・通学や観光周遊バスの運行など、地域の活性化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図ります。
- バスの利用の促進にあたり、地域公共交通協議会や交通事業者と協力し、利便性の高い路線網の確保、低床バスの導入、停車施設の充実など利便性向上に努めるとともに、地域ぐるみでのバス利用を促進する運動を推進します。

### 《タクシー》

- 高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが利用できるユニバーサルデザインタクシーなどの普及を促進します。

## (2) 御殿場駅周辺地域まちづくりビジョン

**【計画期間】** 令和7年度から令和16年度まで（10年間）

**【目指すまちの姿】** 御殿場の「楽しい」を創り・共有する趣向のあるまちなか  
－富士山のふもと、誰もが楽しめるまち 奥深き御殿場－

### 【基本方針】

- ①常に新たなアクションが生まれる
- ②まちの資源を最大限に活かす
- ③まちの暮らしを魅力的にする
- ④まちの遊びをつくりだす

### 【施策の展開】基本施策3-7 インフラ・交通の充実化

より良い道路・交通環境を実現するため、市民の意向や社会環境の変化に対応した道路整備、自転車利用環境の改善及び公共交通利用の促進を図ります。

《取組例》

- ・御殿場駅東西自由通路改修事業（継続）：老朽化が進んでいる御殿場駅東西自由通路について、改修事業を進めるとともに、点検等も含めた維持管理にあたります。
- ・高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業（継続）：まちなかへの買い物移動の充実化を図るため、高齢者等で日常生活の移動に支障がある人に対し、タクシー・バスの利用料金の一部を助成する取組で、今後も継続して進めます。

## (3) 御殿場市SDGs 未来都市計画

**【テーマ】** 誰もが輝ける 富士の麓の環境を守り育てるまち 御殿場

### 【2030年のあるべき姿】

- ①人が集い活力あふれる産業を育てるまち
- ②笑顔あふれる健やか・福祉のまち
- ③誰もが安全で安心して暮らせるまち
- ④富士山のように大きな心を持った人の住むまち
- ⑤富士山の恵みを大切にするまち
- ⑥富士山の麓にふさわしい美しく快適なまち
- ⑦雄大な富士と共に歩み続ける協働のまち

### 【自治体SDGsの推進に資する取組】

- ①デジタル・絆・文化が調和する持続可能な社会形成
    - 高度デジタル社会への的確な対応
- 公共交通について、市内の路線バスにバスロケーションシステムを導入し、デジタル技術による利便性向上につなげ、公共交通利用の促進による二酸化炭素排出量削減を図る。

#### (4) 第10次高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画・成年後見制度利用促進基本計画

**【計画期間】** 令和6年度から令和8年度まで（3年間）

**【基本理念】** 住み慣れた地域で、安心して、いきいき暮らせるまち

**【基本目標】**

- ①社会参加促進と多様な主体による自立生活支援
- ②介護予防の取組の強化
- ③高齢者のニーズに応じたサービスの充実

**【具体的施策（暮らしやすいまちづくりの推進）（3）交通弱者への外出支援】**

今後の高齢化の進展を踏まえて、将来にわたって路線バスなど公共交通が存続するよう、全市的な利用促進運動を継続するほか、老人クラブや社会福祉協議会など各種団体と連携し、市が実施する支援等について普及啓発活動を進めます。また、移動手段のない高齢者を対象としたバス及びタクシー利用料金の助成事業の継続や、地域で始まっているボランティアによる移動支援などを含めて、高齢者等交通弱者の移動の支援を総合的に検討、推進していきます。

○高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業

今後も利用者数が増加することが見込まれます。利用者の利便性を高め、支援が必要な方へ交付できるよう事業を継続していきます。

○移動サービス創出支援事業

生活支援体制整備事業において、生活支援コーディネーターが中心となり、地域のニーズの把握、担い手の発掘、立ち上げから運営までを支援します。市長寿福祉課や公共交通担当課も取組の支援を行います。

担い手に対しボランティアポイントによるインセンティブ制度を導入するなど、担い手の確保と事業の継続を図ります。

#### (5) 御殿場市バリアフリー基本構想

**【バリアフリーの将来像】** すべての人の安全・安心を実現するまち

**【基本目標】**

- ①重点整備地区（御殿場駅周辺）を中心としたバリアフリー化の推進
- ②全ての人利用しやすい環境整備
- ③心のバリアフリーの継続的な推進

**【バリアフリー化のための事業及びその他の施策（公共交通特定事業等）】**

**《特定事業およびその他の事業》**

①鉄道事業者

○国、地方自治体と協調し、ホーム縁端警告ブロックの改善等を検討します。

○障がい者等の利用を促進するため、引き続き接遇・介助教育等を推進していきます。

②バス事業者

○聴覚障がい者など、話し言葉による意思疎通が難しい方と円滑にコミュニケーションをとれるよう、筆談用具やコミュニケーションボードを車内に設置します。

○障がい者等の利用を促進するため、接遇・介助教育等を推進します。

○バスを使ったバリアフリー教室の開催支援をします。

③タクシー事業者

○聴覚障がい者など、話し言葉による意思疎通が難しい方と円滑にコミュニケーションをとれるよう、筆談用具やコミュニケーションボードを車内に設置します。

○障がい者等の利用を促進するため、接遇・介助教育等を推進します。

**《市全域への展開に向けた取り組み（重点整備地区外のバリアフリーの方針（公共交通整備））》**

重点整備地区内における特定事業に準じて、駅等のバリアフリー化について、関係期間と協議と調整を進めます。特に富士岡駅については、将来的に駅舎、駅前広場のバリアフリー化について検討を行います。

## (6) 御殿場市観光戦略プラン

**【計画期間】** 令和4年度から令和7年度まで

**【将来目標像】** ひとがめぐり ひとがつながる 御殿場

### **【観光基本戦略】**

- ① コロナ禍からの回復に向けた取組
- ② 周遊・滞在を促すコンテンツや体制作り
- ③ 戦略的な情報発信と情報収集
- ④ 民間事業者の基盤強化・連携推進
- ⑤ 持続可能な観光地づくり

### **【具体的施策】(4) 市内の移動手段の利便性向上と充実**

#### ○ 二次交通手段の拡充

本市には外国人や高齢者など現地での交通手段を必要とする観光客も多く来訪します。そのような観光客が不便を感じずに本市観光を楽しめるよう、周遊乗り放題切符の造成、観光周遊バス路線の整備、観光に特化したタクシーの導入など、バスやタクシーの利便性向上を図るとともに、レンタカーと宿泊や体験がセットになった観光商品の造成など、二次交通手段の拡充と利便性向上を図っていきます。

また、MaaS等の調査・研究や、駅周辺と観光エリアを対象とした電動シェアサイクルの導入等、新たな交通手段の導入も検討していきます。

## (7) 第二次御殿場市環境基本計画（中間見直し）

**【計画期間】** 令和4年度から令和7年度まで

**【将来目標像】** ひとがめぐり ひとがつながる 御殿場

### **【観光基本戦略】**

- ① コロナ禍からの回復に向けた取組
- ② 周遊・滞在を促すコンテンツや体制作り
- ③ 戦略的な情報発信と情報収集
- ④ 民間事業者の基盤強化・連携推進
- ⑤ 持続可能な観光地づくり

### **【具体的施策】(4) 市内の移動手段の利便性向上と充実**

#### ○ 二次交通手段の拡充

本市には外国人や高齢者など現地での交通手段を必要とする観光客も多く来訪します。そのような観光客が不便を感じずに本市観光を楽しめるよう、周遊乗り放題切符の造成、観光周遊バス路線の整備、観光に特化したタクシーの導入など、バスやタクシーの利便性向上を図るとともに、レンタカーと宿泊や体験がセットになった観光商品の造成など、二次交通手段の拡充と利便性向上を図っていきます。

また、MaaS等の調査・研究や、駅周辺と観光エリアを対象とした電動シェアサイクルの導入等、新たな交通手段の導入も検討していきます。

# 第4章 各種アンケート調査の実施

## 1 市民アンケート調査

○調査対象者…15歳以上の市民1,000人（住民基本台帳による無作為抽出）

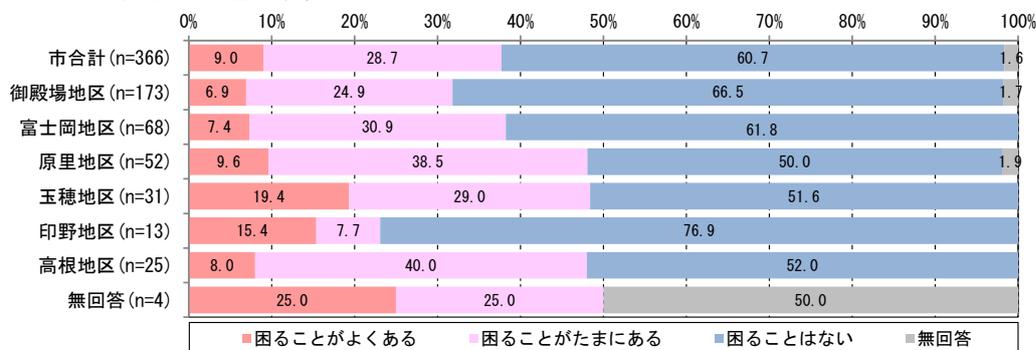
○調査方法…郵送配布、郵送回収+WEBアンケート

○回収状況…回収票数366票、回収率36.6%

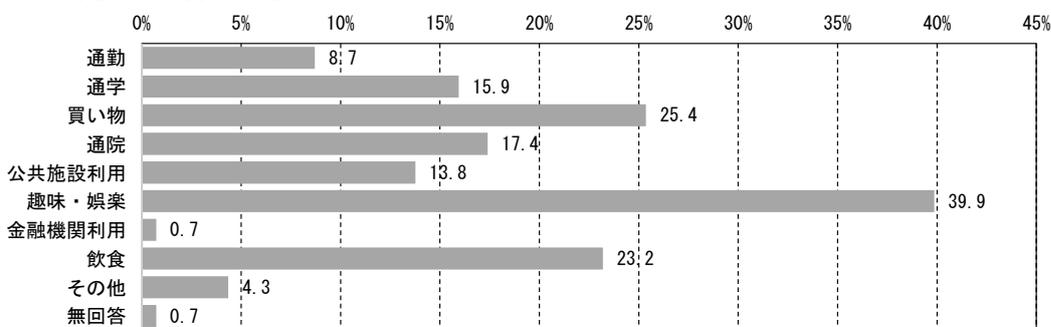
○外出する時の困り具合は「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」を合わせると、37.7%の方が困ると回答しており、特に玉穂地区が48.4%、原里地区が48.1%と高い。自動車運転免許有無別に見ると、持っていない方で66.7%と高い。

○困る時の外出目的は、「趣味・娯楽（39.9%）」、「買い物（25.4%）」、「飲食（23.2%）」の順で多く、その行き先は、「御殿場駅及び周辺」が65.2%と顕著に多い。

### ■外出する時の困り具合



### ■困る時の外出目的



## (1) 日常の移動のしやすさ

## (2) 日常の外出行動

○外出頻度は、通勤・通学が「週に5日以上（76.1%）」、買い物が「週に1～2日（39.3%）」、「週に3～4日（24.9%）」、通院が「体調が悪い時のみ（32.2%）」、「年に数日（16.4%）」、公共施設利用が「年に数日（41.0%）」が多い。

○利用交通手段は全ての目的で、「自分で車を運転」が最も多く、買い物、通院及び公共施設利用で「家族等による送迎」が2番目に多く、車利用による移動が多い。

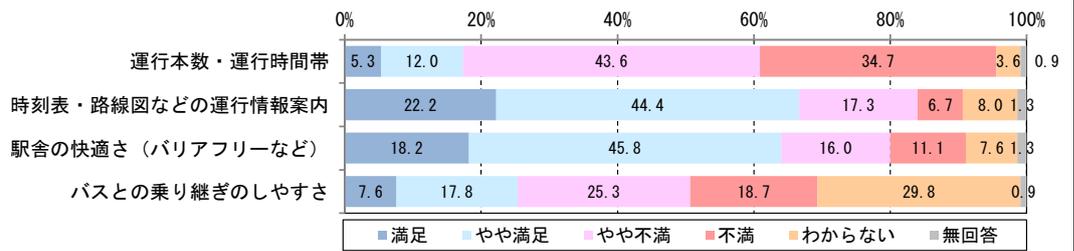
## (3) 公共交通の利用実態と意識・要望

○週1日以上利用している割合は、鉄道が11.5%、路線バスが2.7%、高速バスが0.8%、タクシーが1.1%と低い傾向。

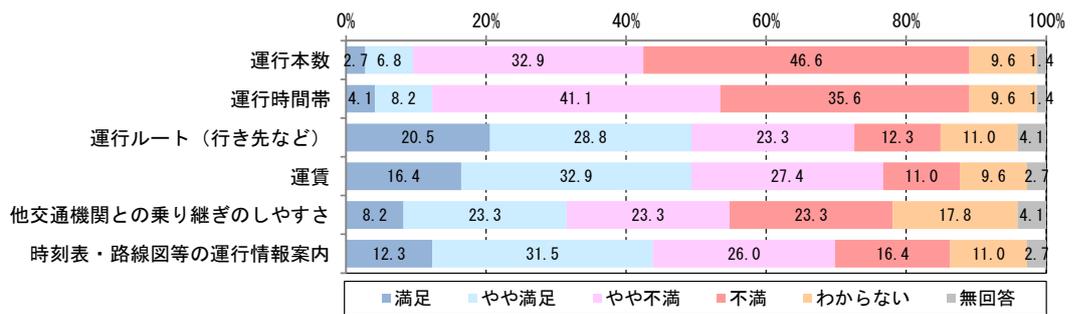
○運行サービス満足度で、「不満」+「やや不満」と回答した割合は鉄道が「運行本数・運行時間帯」と「バスとの乗り継ぎのしやすさ」、路線バスが「運行本数」と「運行時間帯」、タクシーが「運賃」と「営業時間・配車サービス等の営業情報」が多い。高速バスは全てのサービス項目で「満足」+「やや満足」と回答した割合

が多い。

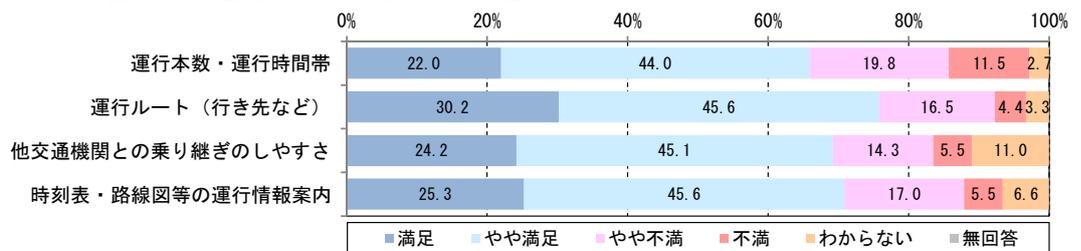
■鉄道（JR 御殿場線）の運行サービス満足度（利用者、n=225）



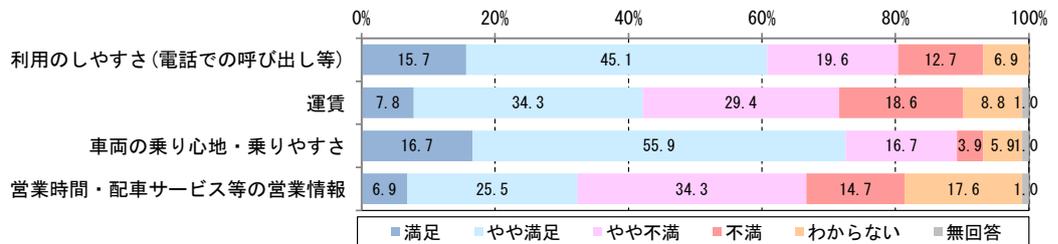
■路線バスの運行サービス満足度（利用者、n=73）



■高速バスの運行サービス評価（利用者、n=182）

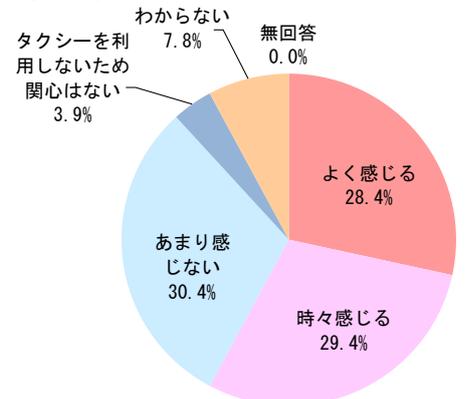


■タクシーのサービス満足度（利用者、n=102）



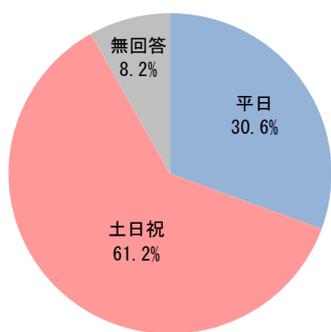
○タクシーが捕まりづらいと感じたことの有無は、タクシー利用者限定した場合、約6割が回答し、その曜日は平日より土日祝で、時間帯は御殿場線が運行していない23時以降から深夜にかけて多い。

■タクシーが捕まりづらいと感じたことの有無（タクシー利用者（年に数日以上））

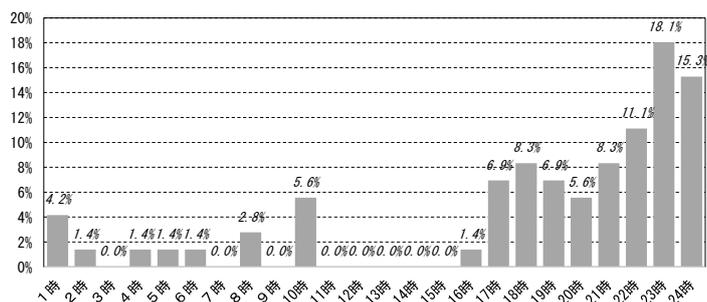


■タクシーが捕まりづらいと感じた時（「よく感じる」「時々感じる」、n=98）

【曜日】

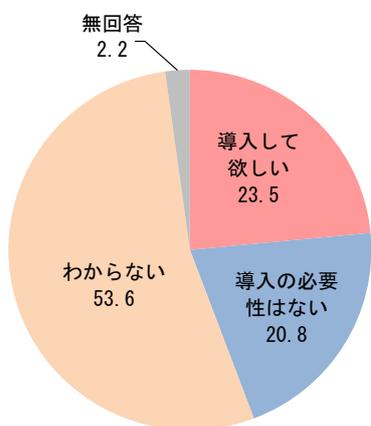


【時間帯】

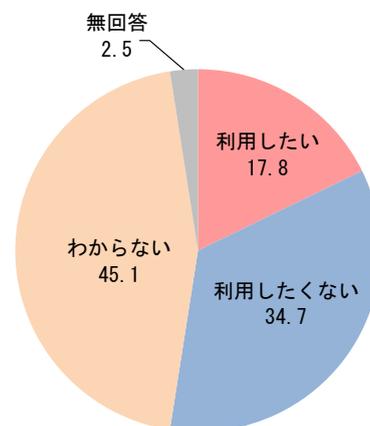


○ライドシェア導入の必要性は「導入して欲しい」が23.5%と「導入の必要性はない（20.8%）」を上回っているが、利用意向は、「利用したい」が17.8%と、「利用したくない（34.7%）」を下回っている。

■ライドシェア導入の必要性



■ライドシェア導入後の利用意向

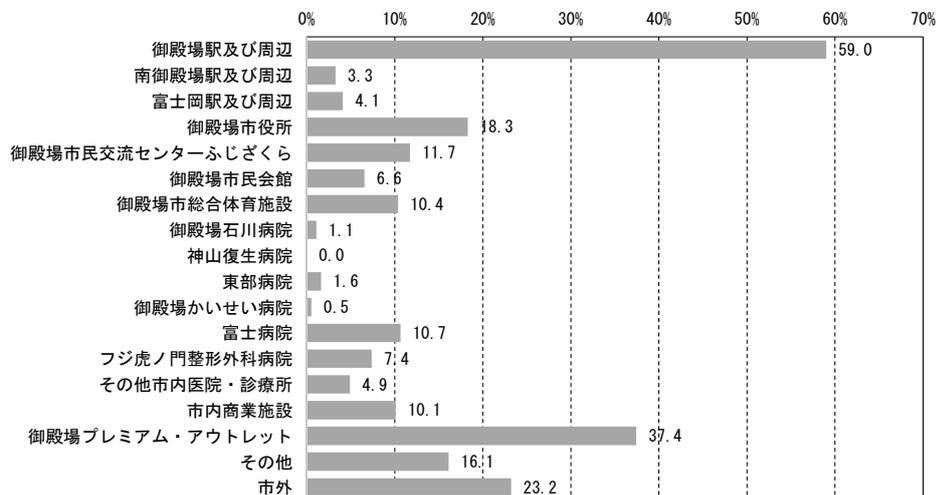


(4) 公共交通の利用意向

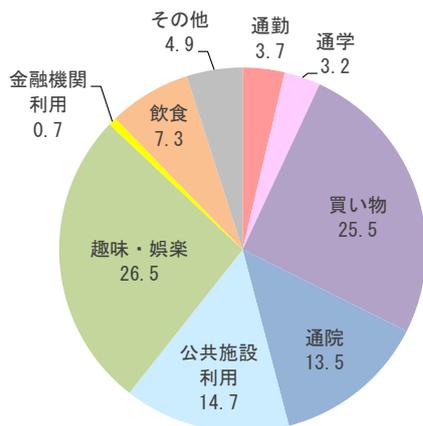
○もし、買い物や通院などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行されていた場合の行きたい場所は、「御殿場駅及び周辺（59.0%）」、「御殿場プレミアム・アウトレット（37.4%）」、「市外（23.2%）」の順で多く、市外は「ららぽーと沼津（沼津市）」が多い。

○利用目的は、「趣味・娯楽（26.5%）」、「買い物（25.5%）」が、利用頻度は「月に1日（55.6%）」、「月に2～3日（24.6%）」が多い。

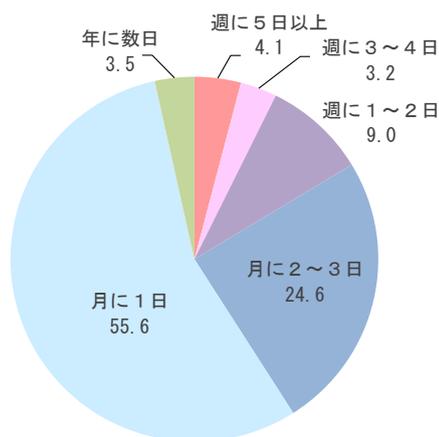
■行きたい場所（最も行きたい場所+2番目+3番目の合計）



■利用目的



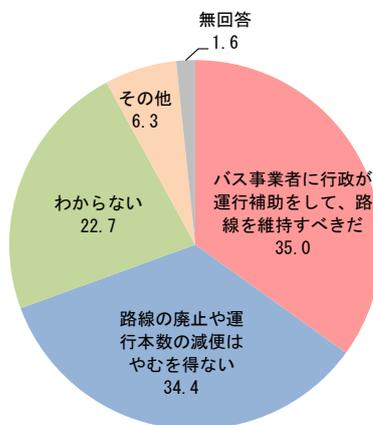
■利用頻度



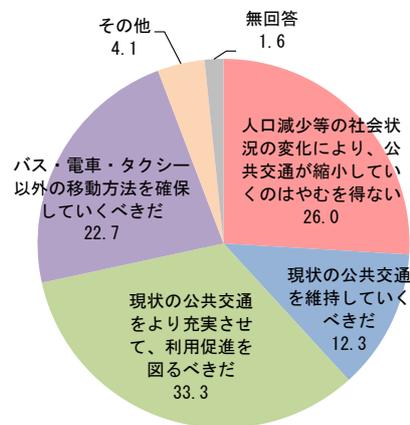
(5) 公共交通の今後のあり方

- 路線バス事業者から路線の廃止や減便の意向が出された場合の対応は、「バス事業者に行政が運行補助をして、路線を維持すべきだ」が 35.0%、「路線の廃止や運行本数の減便はやむを得ない」が 34.4%と同程度。
- 今後の公共交通に対する考え方は、「現状の公共交通をより充実させて、利用促進を図るべきだ」が 33.3%と最も多い。
- 効果的な公共交通の利用促進策は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充 (47.3%)」、「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供 (40.4%)」、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行 (34.2%)」の順で多い。

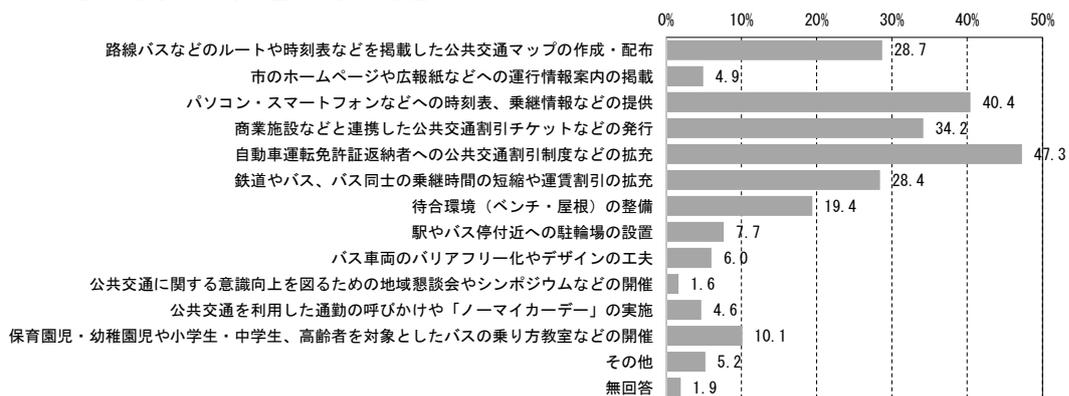
■路線の廃止や減便の意向が出された場合の対応



■公共交通の今後の取組みの方向性



■効果的な公共交通の利用促進策



## 2 支所アンケート調査

○調査対象者…富士岡支所、原里支所、玉穂支所、印野支所、高根支所、御殿場地域振興センター

○調査方法…メールによる配布、回収

### (1) 「移動の際に困っていること」、「日常生活で不便に感じていること」、「現在は行くことができないが本当は行きたい場所」など

富士岡支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>支所まで1時間かけて歩いて来た。交通手段が無く、通院や買物が不便。</li> <li>巡回バスが欲しい。</li> <li>市役所へ行くのが1日がかりになる。</li> </ul>
原里支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスが通っていない。</li> <li>足が悪くてバスに乗れない、バス停まで歩けない。</li> </ul> <p>などの理由により、タクシーを利用せざるを得ず、費用負担が大きい。</p>
玉穂支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの本数が少ない。</li> <li>駅前の送迎ロータリーが狭くて利用しづらい（混雑が激しい）。</li> <li>バスが通っているが、朝一か夕方しかないため利用しづらい。</li> </ul>
印野支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの便数が少ない。</li> </ul>
高根支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>御殿場駅行きのバス（1日1本通っていた）が数年前に廃止されたので、移動に自家用車が欠かせない。</li> <li>運転免許証がない人は、家族等に送迎してもらわないとどこにも行けない。</li> <li>バス停が遠いので、そもそもバス停まで歩いていけない。</li> <li>タクシー助成券の金額が少なすぎるので、すぐに終わってしまう。（病院2往復程度）</li> <li>公共交通機関が存在していない。</li> </ul>

### (2) 前述の困りごとを解決する時に有効な取組について

富士岡支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>巡回バスの導入</li> <li>タクシー券の増加</li> <li>移動スーパーの増便</li> </ul>
原里支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転ボランティア「たんぼぼ」の移動支援事業の活用</li> <li>区、地区レベルでの移動支援活動の実施</li> <li>買い物については民間などの移動販売事業、送迎サービスの活動</li> </ul>
玉穂支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスが不便なことについて→大型バスではなくハイエースなどの普通免許で運転できる車を活用してバスの本数を増やし、細い道まで入れるようにする。</li> <li>駅前ロータリーについて→電車到着時や混雑時だけでも交通整理、違法駐車への注意喚起などの対策を講ずる。</li> <li>通院や通学で利用できる時間帯に増発（小型バス、低価格で）</li> </ul>
印野支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料費を抑えるためにバスを小型化し、その分便数を増やしていただきたい。</li> </ul>
高根支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>自宅から500m以内に1時間に1本程度のダイヤでバスを走らせる。</li> <li>タクシー助成券を10～15万円程度に引き上げる。</li> <li>定額でタクシー乗り放題制度を設ける。（月5千円で乗り放題等）</li> <li>交通支援ボランティア等の活動を積極的に行う。（市からボランティアを支援する助成金をだす。ボランティアに無償で車両を提供する。）</li> <li>AI自動運転タクシーの導入をし、常時市内を走らせてスマホ等で呼べば自宅まで迎えに来るサービスを始める。</li> </ul>

各支所での買い物支援などの移動支援に係る活動状況と、具体的な活動内容、利用実績について	
原里支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>支所として移動支援に係る活動は実施していない。</li> <li>原里地域福祉推進委員会と社会福祉協議会の共催で令和6年度に福祉車両運転者講習を実施。また、移動支援活動に関する講演会を行うなど、担い手の育成や移動支援に対する意識向上を図る活動を実施した。</li> </ul>
玉穂支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>玉穂地域福祉推進委員会中畑北支部が月2回の買い物支援活動を実施中</li> </ul>
印野支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>有志団体が地区民を対象に月2回程度買い物支援を実施。(マックスバリュ原里店とウェルシア御殿場西店)。支所ではその利用実績について把握していない。</li> </ul>
高根支所	<p>令和5年6月より高根地域福祉推進委員会による買い物支援サービスを始めた。当初は試行期間として、2か月に一回実施をしていたが、利用者からもっと回数を増やしてもらいたいとの意見が多かった。そのため、令和6年度から毎月一回実施に回数を増やして対応している。サービスは、利用者宅から地区内のスーパーマーケットへの送迎である。利用者からは、地区外のスーパーマーケットやドラッグストア等へも行ってもらいたい等の意見も出ているが、ボランティアが不足していることもあり、現在検討中。毎月4～5名程度が必ず利用している状況で大変好評である。</p>
御殿場地域 振興センター	<ul style="list-style-type: none"> <li>北久原や東山・二の岡など、各地域で積極的に活動しているところがある。</li> <li>地域福祉推進委員会等でも、よくテーマにあがっている。</li> </ul>
御殿場市の公共交通に関する意見・要望について	
高根支所	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会として免許返納を促しているが、免許返納ができない公共交通の状況であり、まずは最低限の生活を営むことができる公共交通のレベルにしてほしい。</li> </ul>
御殿場地域 振興センター	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会福祉協議会に、移動支援についての様々な事例の情報があるはずですので、連携をとっていただくとよいと思う。</li> </ul>

3 交通事業者アンケート調査	
<p>○調査対象者…鉄道（東海旅客鉄道株）、高速バス（富士急バス株、小田急ハイウェイバス株）、路線バス（富士急モビリティ株）、タクシー（御殿場タクシー株、こだまタクシー有、光タクシー株、富士急静岡タクシー株）</p> <p>○調査方法…メールか郵送による配布、回収</p>	
鉄道	<p>○最近の利用者層や動向の変化等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍以降、インバウンドが増加傾向</li> </ul> <p>○直近10年間の運行本数や運行時間帯など運行サービスの主な変化について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数については、変更なし</li> <li>利用が集中する朝夕の通勤時間帯における一部列車は長い編成（4両以上）の運転</li> <li>平成29年7月よりTOICA利用エリアを御殿場線全線に拡大し、令和3年2月新型IC窓口処理機を御殿場駅へ導入、翌3月よりICサービスエリアを跨る在来線定期券の発売開始</li> </ul> <p>○他の交通事業者や地域との連携で、求めたいことや協力できることについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運行状況等についての情報連携</li> </ul> <p>○御殿場市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企画列車運行時のイベント実施や、沿線地域へ誘客を図る取組みを市並びに地域と連携して実施</li> </ul>
高速バス	<p>○最近の利用者層や動向の変化等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都内の若い利用者が増加（渋谷駅～御殿場プレミアムアウトレット～富士五湖）</li> <li>東南アジア系の利用者が増加（新宿～東名御殿場～仙石原・桃源台、羽田空港線）</li> </ul>

	<p>○再編の可能性（ダイヤ、ルート変更など）について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二東名高速道路の開通によりルート変更を検討（現段階では未定）</li> </ul> <p>○利用者等から寄せられている意見・要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・箱根乙女口高速バス停について乗車と降車の区分</li> <li>・上り（バスタ新宿行）最終便近くの時間帯における自動券売機での発券</li> </ul> <p>○他の交通事業者や地域との連携で、求めたいことや協力できることについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富士山駅・河口湖～渋谷線への誘客（周知PR）</li> <li>・御殿場駅箱根乙女口ロータリー内の送迎スペース待ちの渋滞の改善（定時運行に影響）</li> </ul> <p>○御殿場市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・御殿場プレミアム・アウトレット付近の慢性的な交通渋滞の改善</li> <li>・御殿場駅乙女口のバス停乗降場の整理と、降車スペースの確保</li> <li>・駅前観光協会の中に設置してある自動券売機の発売時間延長</li> </ul>
路線バス	<p>○利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人利用客が増加</li> </ul> <p>○運行や経営上の課題・問題点等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手不足が最重要課題</li> <li>・運転手の継続的な採用及び養成</li> <li>・慢性的な運転手不足による不採算路線の見直し</li> </ul> <p>○利用者等から寄せられている声（意見・要望）について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駿河小山線の運行回数の増加（検討はしているが、利用者が少ないことが課題）</li> </ul> <p>○他の交通事業者や地域との連携で、現在行っている取組等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・御殿場線の到着時間を考慮しながらダイヤを編成（鉄道との連携）</li> <li>・バス運行にトラブルなどが生じた際にはグループ会社の「富士急静岡タクシー」や「富士急シティバス」、「富士急バス」などと情報共有を実施</li> </ul>
タクシー	<p>○利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インバウンド（訪日外国人）の増加</li> <li>・コロナ5類以降の爆発的なインバウンドの増加はおさまり、だいぶ落ち着いた状況</li> <li>・利用者は昼型が中心。夜間利用者は少なく、特に平日夜間は飲み会の利用者が減少。</li> </ul> <p>○運行や経営上の課題・問題点等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員の高齢化</li> <li>・ドライバー不足による運行低下</li> <li>・車両の増車</li> <li>・燃料費をはじめ、物価高騰が続き、経営は苦しい状況</li> </ul> <p>○タクシーの利用で利用者等から寄せられている声（意見・要望）について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に朝の時間帯にタクシーを呼びたくても車が無いと断られる</li> <li>・予約が取りにくい</li> </ul> <p>○他の交通事業者や地域との連携で、求めたいことや協力できることについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地として更に知名度を上げ、集客に繋がるようなイベントの企画</li> <li>・小学校の校外学習でのタクシー移動の活用</li> <li>・天候不順・事故による車両の連携</li> </ul> <p>○御殿場市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地として更に知名度を上げ、集客に繋がるようなイベントの企画を希望</li> <li>・駅タクシー乗り場へのライブカメラ設置、YouTubeによる視聴可能環境の整備を希望</li> </ul>

## 第5章 地域公共交通ネットワークの形成に向けた課題

### (1) 地域の現況等における課題

#### ①高齢者・障がい者など交通弱者への対応

御殿場市の高齢者数は平成22年が17,351人に対し、令和2年が22,176人と増加傾向で、高齢化率は平成22年が19.5%に対し、令和2年が25.6%と増加しており、今後も高い水準を維持していくことが見込まれます。

一方で、身体障害者手帳所持者数は平成30年度が2,748人に対し、令和4年度が2,351人と減少しています。

市民アンケート調査では、買物、通院、通勤・通学、趣味・娯楽などの順で困り具合が高く、また、自分で自由に使える自動車がない人や自動車がない人でその割合が高くなっています。

高齢者・障がい者及び児童・生徒などの交通弱者が、通勤・通学、通院、買い物及び趣味・娯楽などといった日常生活及び社会生活に不可欠な移動手段を確保することが必要です。

#### ②SDGs 実現への対応

御殿場市では、人口減少・超高齢化など社会的課題と解決と持続可能な地域づくりに向けて、令和元年5月に「御殿場市SDGs推進宣言」を行い、さらに令和4年5月には内閣府の「SDGs未来都市」に選定され、令和4年10月には「御殿場市SDGs未来都市計画」を策定するなど、SDGsの達成に向けた取組みを進めています。

地域公共交通においても、ステークホルダーとのパートナーシップによる自律的好循環のもと、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すことが必要です。

#### ③観光客など交流人口の拡大への対応

御殿場市には、世界文化遺産に登録された富士山や、御殿場プレミアム・アウトレットや御殿場高原時之栖など大型商業施設、秩父宮記念公園や東山旧岸邸などの観光施設が立地しています。

観光交流客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年度から令和2年度にかけて減少したものの、その後増加傾向となっています。また、訪日外国人観光客も御殿場プレミアム・アウトレットなどの観光施設等への来訪も多くなっています。

「御殿場市観光戦略プラン（令和4年2月）」では、二次交通手段の拡充と利便性向上が掲げられている中で、外国人を含めた観光客が不便を感じずに本市観光を楽しめるよう、ストレスなく快適に移動できる環境の充実が必要です。

#### ④地球温暖化対策への対応

御殿場市では、令和2年2月に2050年までに市内のCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」へ挑戦することを宣言し、さらに、令和5年1月には国が掲げる2050年の脱炭素社会の実現に向けた内容を盛り込んだ、「御殿場市版脱炭素ロードマップ」を策定しています。

「御殿場市版脱炭素ロードマップ」では、ハイブリット自動車・ZEV等の普及や水素エネルギー等充実・充填インフラの拡充、公共交通機関の利用促進（モビリティ・マネジメント、MaaS等）等を掲げられており、地球温暖化対策の観点からも自然環境に配慮した地域公共交通の構築が必要です。

## (2) 公共交通の現状等における課題

### ①鉄道（JR 御殿場線）・高速バスの維持・活性化

JR 御殿場線や高速バスの利用者数は、広域的な移動を担う重要な路線ですが、新型コロナウイルス感染症（令和元年度）以降、増加傾向となっています。

JR 御殿場線は、利用促進を図るため、沿線 10 市町で構成された御殿場線利活用推進協議会との協働により、「さわやかウォーキング」などのイベントの開催などを展開しています。

これらの路線は、市民の足としての役割だけでなく、観光振興にも大きく貢献しているため、沿線市町等と連携を図りながら、移動手段の確保が必要です。

### ②公共交通機関同士の接続と広域アクセスの改善

御殿場市内では、鉄道、高速バス、路線バス、タクシーの他、企業送迎バスなど様々な種類の公共交通が運行していますが、市民の主な目的地である商業施設や医療施設などが集中する御殿場駅周辺に移動するためには、公共交通の乗り継ぎが必要です。

市民アンケート調査によると、他交通機関との乗り継ぎのしやすさに対するサービス満足度（利用者）は「不満」「やや不満」と回答した割合が、鉄道は 44.0%、路線バスは 46.6%と高くなっています。

現存する地域公共交通を活かしながら、それぞれの各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮するためには、市外へ運行中の JR 御殿場線や高速バスなどと、路線バスとのスムーズな移動が可能となるよう、公共交通機関同士の接続を強化するとともに、市外への広域アクセスの改善が必要です。

### ③市の骨格を形成する路線バスの維持・確保と利用促進

路線バスは、主に御殿場駅を起終点に放射状に運行しており、年間利用者数は、令和 2 年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響や路線の減便等により、大きく減少し、その後は増加しているものの、令和 4 年度は令和元年度と比較して約半数となっています。

市民アンケート調査によると、路線バスは約 2 割が利用しているものの、週に 1 日以上の利用は 2.7%となっています。

また、現状の慢性的な運転手の高齢化や不足に加え、令和 6 年 4 月から働き方改革関連法の施行に伴い、減便や運行時間の縮小が懸念される中で、「サファリパークセット券」「ぐりんぱセット券」など観光施設と路線バスとのセット運賃サービスの周知を図りながら、今後も路線バスの現行のサービス水準を維持・確保と利用促進が必要です。

### ④タクシーの利用促進と新たな手段による移動の確保

タクシーは、鉄道や路線バスなどを補完し、ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う重要な地域公共交通ですが、市民アンケート調査によると、週に 1 日以上の利用は 1.1%と低くなっています。

タクシー利用者の約 6 割の方で、御殿場線が運行していない 23 時以降から深夜にかけて捕まりづらいと回答した方（「よく感じる」「時々感じる」の合算）が約 6 割と多くなっています。また、ライドシェア導入の必要性として、「導入して欲しい（23.5%）」が「導入の必要性はない（20.8%）」を上回っています。

タクシーについて、今後も維持・確保出来るよう利用促進を展開していくとともに、ライドシェアなど新たなサービスによる移動の確保が必要です。

### ⑤公共交通を利用しにくい地域の解消

御殿場市の公共交通ネットワークは、御殿場駅を起点に放射状に形成されているため、市の北部（高根地区）や南部（富士岡地区）の一部で、公共交通を利用しにくい地域が点在しています。

高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業や社会福祉協議会で実施中の地域主体の移動支援事業など福祉分野の移動支援サービスと連携を図りながら、これら公共交通を利用しにくい地域の解消が必要です。

### ⑥利用促進に向けた市民意識の醸成

御殿場市の地域公共交通は、人口減少や少子高齢化に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響やリモートワークなど生活様式の変化により、利用者数が減少し、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

地域公共交通を今後も維持していくためには、市民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠であり、公共交通の利用に対するより一層の意識の醸成が必要です。

### ⑦市民・来訪者に分かりやすい運行情報の充実

市内を運行中の公共交通機関の運行情報案内は、事業者のホームページ上への掲載により行っていますが、市民アンケート調査では、週に1日以上利用している方が2.7%と少ないこともあり、自宅周辺のバス停有無について認知度は高いものの、「最寄りのバス停の概ねの時刻」については低くなっています。また、時刻表・路線図等の運行情報案内のサービス満足度（利用者）は、「満足」「やや満足」が43.8%に対し、「不満」「やや不満」が42.4%と同程度となっています。

さらに、効果的な公共交通の利用促進策として、「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供（40.4%）」が第2位、「路線バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布（28.7%）」が4番目に高くなっており、これら運行情報についてより一層周知・PRが必要です。

### ⑧高い自動車依存度の抑制と地域の輸送資源の維持

御殿場市の自動車保有台数は、増加傾向となっており、自動車依存度が高いですが、市民アンケート調査でも、通勤・通学、買い物（食料品・日用品等）、通院及び公共施設利用のそれぞれの目的において「自分で車を運転する」が7割を超えています。また、鉄道（JR御殿場線）や路線バスを利用しない主な理由として、「自動車の方が便利だから」が顕著に多くなっています。

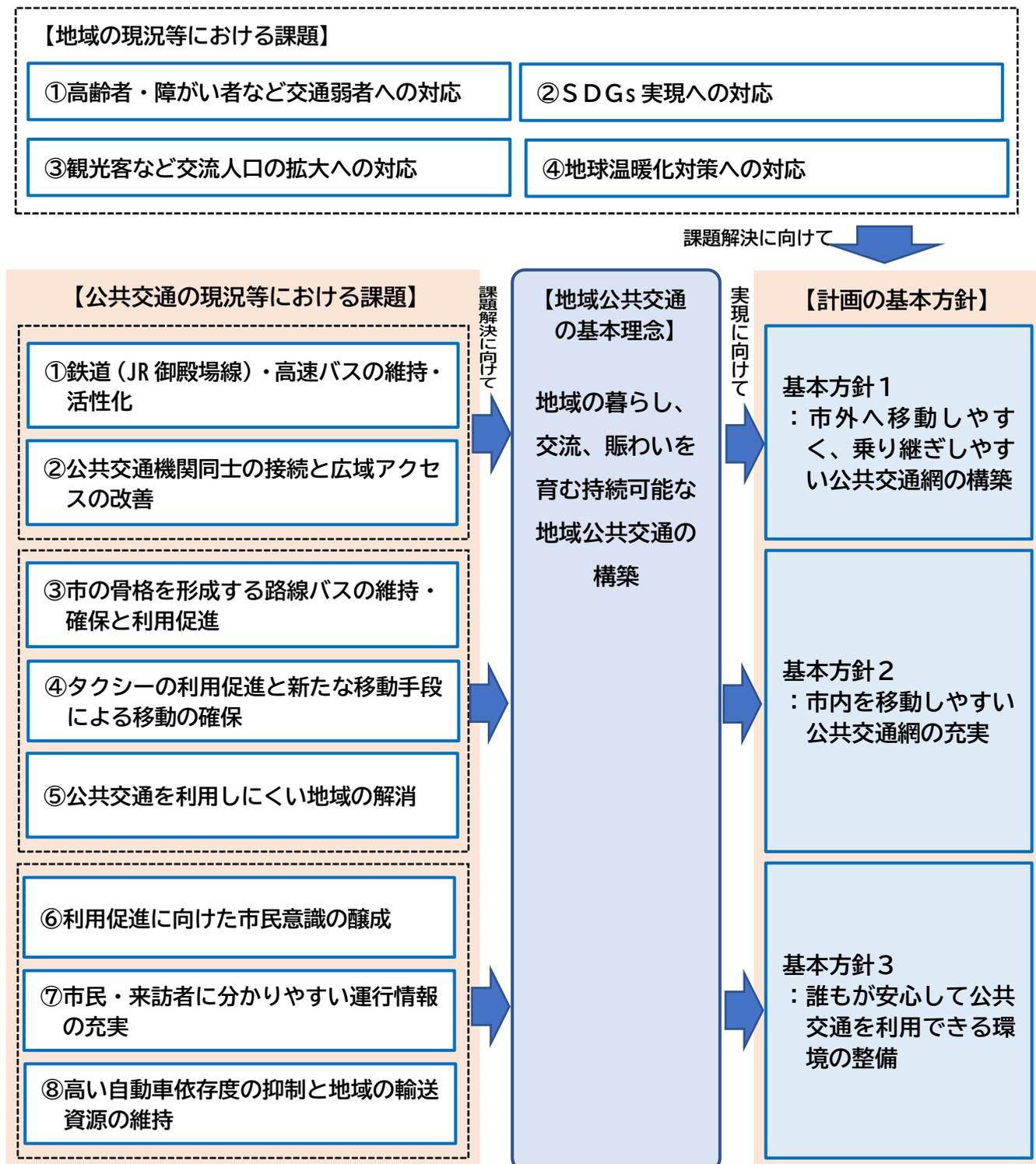
以上のことから、高い自動車依存度の抑制を図りながら、地域公共交通の利用促進を図るとともに、目的地となる施設（観光施設、店舗、病院など）との連携により、市内で運行中の地域公共交通や民間企業送迎バスなど多様な輸送資源の持続性の確保が必要です。

## 第6章 計画の基本方針

### (1) 基本理念と基本方針

上位計画である「第四次御殿場市総合計画」では、将来都市像として「緑きらきら、人いきいき、交流都市 御殿場」と掲げています。

本計画では、現行計画の基本方針を踏襲しつつ、地域公共交通を取り巻く課題を解決し、利用しやすい地域公共交通を構築するため、次の基本理念及び基本方針を設定します。



## 【計画の基本方針】

本計画の基本方針は、現行計画の基本方針を踏襲しつつ、鉄道や高速バスなどといった広域アクセスや、新たなまちづくりへの対応の他、近年、移動の仕組みや先進技術開発などの社会情勢が変革しており、これら動向を踏まえた取組み等から、次のように設定します。

### 《地域公共交通の基本理念》

#### 地域の暮らし、交流、賑わいを育む持続可能な地域公共交通の構築

住民、交通事業者、行政が共に支え合いながら、地域の暮らしを守りつつ、「交流」「賑わい」の創出を促すまちを実現する地域公共交通の構築を目指します。

実現に向けて

### 基本方針①：市外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい公共交通網の構築

- 沼津駅や羽田空港、箱根方面、河口湖方面など市外へのスムーズな移動可能となるよう、周辺自治体との連携・協力により、市外へ移動しやすい公共交通網を構築します。
- 人口減少を抑制し、活力あるまちを維持するため、JR御殿場線を補完する役割として、神奈川方面への移動の選択肢や利便性の充実により、通勤・通学者が働きやすく、通いやすい環境として公共交通のアクセス性の向上を目指します。

### 基本方針②：市内を移動しやすい公共交通網の充実

- 路線バスやタクシーについては、運転手の高齢化・不足や燃料費の高騰など厳しい経営環境にある中で、利用促進を図りながら、現行サービスの維持を目指します。
- 新たなまちづくりへの対応や観光振興の充実に向けて、交通事業者への影響を十分配慮しながら、新たな移動手段の提供を目指します。
- 市の北部や南部の一部など公共交通を利用しにくい地域は、現在実施中の福祉サービスとの役割分担を図りながら、地域など多様な人材の育成・確保するための仕組みづくりを構築します。

### 基本方針③：誰もが安心して公共交通を利用できる環境の整備

- 各公共交通機関同士を有機的に接続させ、乗り継ぎに対する負担の軽減や利便性の向上を図られるよう、交通結節点を中心とした乗継環境（ダイヤ、待合環境、運賃など）の整備を目指します。
- 令和2年度に宣言した「ゼロカーボンシティ」の実現に向けて、カーボンニュートラルの取組みを一層展開するため、地域や観光協会、商工会、企業など多様な主体と連携を図りながら、みんなの参画により公共交通を支え・育て・守る意識を啓発し、「乗って支える」仕組みを構築します。
- ICTなどの技術動向を見据えつつ、市民や来訪者にわかりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を図ります。
- ライドシェアやAIオンデマンド、自動運転など先進技術開発について研究を進めながら、新たな移動手段の検討により、持続可能な地域公共交通を目指します。

### 【現行計画の基本方針】

- ①まちづくりとの一体性の確保 →本計画の基本方針②に対応
- ②地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの維持・形成  
→本計画の基本方針②に対応
- ③市民を含む関係者の連携 →本計画の基本方針①に対応

## (2) 地域公共交通ネットワークの方向性

前項で掲げた基本方針の実現に向けて、御殿場市の地域公共交通は、「広域公共交通」と「地域間・地域内公共交通」を市外及び市内の移動を担う骨格とし、これを補完する「支線公共交通」、これらを利用できない個別ニーズに対応する「個別輸送」及び特定の利用者等の移動を担う交通により、体系的な地域公共交通ネットワークを構築します。

また、効率的で効果的な地域公共交通ネットワークを構築する上で、「広域公共交通」と「地域間・地域内公共交通」と「支線公共交通」との乗り継ぎが可能な場所で、「御殿場市都市計画マスタープラン」の将来都市構造で「都市拠点」に位置付けられている「御殿場駅」と、複数の公共交通機関が接続する「南御殿場駅」と「富士岡駅」を交通結節点とします。

さらに、「地域拠点」に位置付けられている「御殿場市役所周辺」、「各支所周辺（富士岡、原里、玉穂、印野、高根）」をサブ結節点とします。

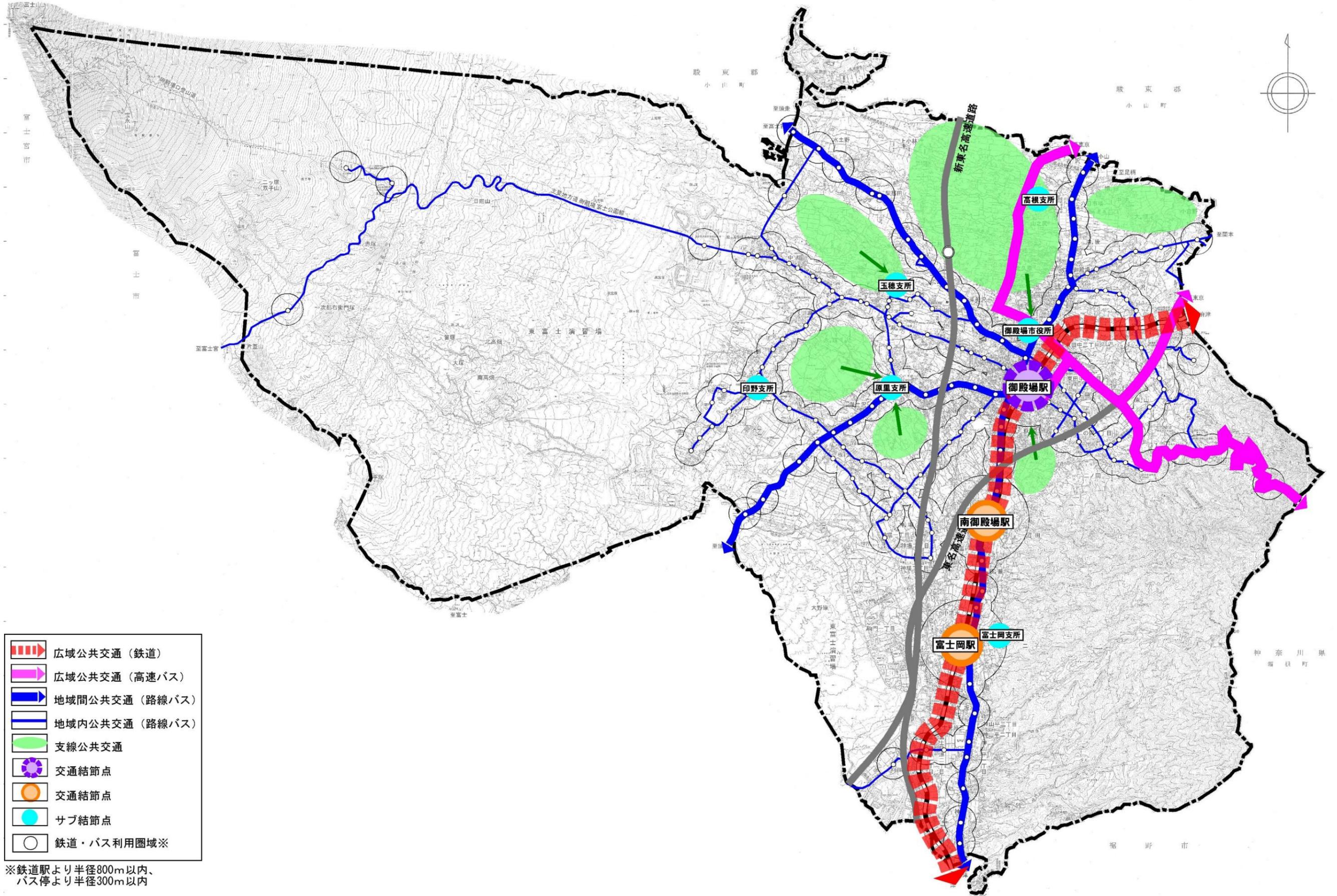
### ■各公共交通機関の位置付け・役割等

分類	性格	交通モード	確保・維持策
広域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都内や羽田空港、箱根方面、河口湖方面といった広域的な移動を連結し、都市間の骨格を形成する路線。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道（JR 御殿場線）</li> <li>○高速バス</li> </ul>	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
地域間公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点（御殿場駅）を起点に、小山町、裾野市、三島市など周辺市町を連絡する路線。</li> <li>また、人口減少の抑制に資するよう、通勤・通学需要に対応する路線。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バス</li> <li>○富士山ライナー（御殿場駅～新松田駅）</li> </ul>	地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）や市及び周辺自治体の補助を活用し、持続可能な運行を目指す。
地域内公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点（御殿場駅）を起点に、市内を連絡する骨格路線。</li> </ul>	○路線バス	交通事業者と連携した取組により、一定以上の運行水準を確保。
支線公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域公共交通、地域間・地域内公共交通を補完し、地域の生活圏に配慮しながら、公共交通を利用しにくい地域の改善に資する交通。</li> <li>新たなまちづくりへの対応や、観光振興に資する移動を担う交通。</li> </ul>	○新たな公共交通システム	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。
個別輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>少量個別輸送を担う移動手段で、多様なニーズにきめ細かく対応可能な機動性や柔軟性を有する交通。</li> <li>広域、地域間・地域内、支線の各公共交通を補完。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○タクシー</li> <li>○移動支援サービス（地域主体）</li> </ul>	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。
特定利用者等の移動を担う交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>通院や娯楽など特定の利用者の移動を担う交通。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○民間企業送迎バス</li> <li>○介護タクシー</li> </ul>	

■地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用した補助路線バスの位置付け

	役割	維持・確保策	必要性
御殿場線	通勤・通学・通院・買い物 の需要、また JR 御殿場線に 並行し、各駅間を結ぶ路線 として地域住民及びビジネ ス客による需要がありま す。	鉄道や路線バスとの 接続を確保しながら、 地域公共交通確保維持 事業（幹線補助）を活用 し、持続可能な運行を 行います。	御殿場線の維持・確保のため、 市の財政負担だけでは運行の維 持が難しく、引き続き地域公共交 通確保維持事業（幹線補助）の活 用により、地域公共交通の確保・ 維持・改善に向けた取組みを継続 していくことが必要です。
駿河小山線	朝夕は、小山町内から御 殿場駅方面への通学・通勤 による生活移動が多い。日 中は、高齢者や主婦層を中 心に沿線に存する行政施設 やスーパーなどの商業施設 への移動が多い。	鉄道や路線バスとの 接続を確保しながら、 地域公共交通確保維持 事業（幹線補助）を活用 し、持続可能な運行を 行います。	駿河小山線の維持・確保のため、 引き続き地域公共交通確保維持 事業（幹線補助）の活用や小山 町の財政負担により、地域公共交 通の確保・維持・改善に向けた取 組みを継続していくことが必要 です。
十里木線	須山地区（十里木含む）、 原里地区民による通勤・通 学、御殿場駅周辺への通院 買い物、御殿場駅へのアク セスがあり、土休日は観光 客の利用もあります。	鉄道や路線バスとの 接続を確保しながら、 地域公共交通確保維持 事業（幹線補助）を活用 し、持続可能な運行を 行います。	十里木線の維持・確保のため、 引き続き地域公共交通確保維持 事業（幹線補助）の活用や裾野市 の財政負担により、地域公共交 通の確保・維持・改善に向けた取 組みを継続していくことが必要で す。
河口湖線	静岡県東部と山梨県富士 五湖地域を結ぶ一次交通と しての利用や、御殿場駅周 辺と須走地区間の沿線に存 する学校（御殿場西高校）・ 病院等の生活拠点への利用 が多く、土日祝日は観光客 の利用もあります。	鉄道や路線バスとの 接続を確保しながら、 地域公共交通確保維持 事業（幹線補助）を活用 し、持続可能な運行を 行います。	河口湖線の維持・確保のため、 引き続き地域公共交通確保維持 事業（幹線補助）の活用や小山町 の財政負担により、地域公共交 通の確保・維持・改善に向けた取 組みを継続していくことが必要で す。

■公共交通ネットワークイメージ



-  広域公共交通（鉄道）
-  広域公共交通（高速バス）
-  地域間公共交通（路線バス）
-  地域内公共交通（路線バス）
-  支線公共交通
-  交通結節点
-  交通結節点
-  サブ結節点
-  鉄道・バス利用圏域※

※鉄道駅より半径800m以内、  
バス停より半径300m以内

# 第7章 計画の目標及び実施事業

## 1 計画の目標

3つの計画の基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定めます。

### 【現行計画の目標】

- ①公共交通維持のための利用促進の推進及び認知度の向上→本計画の目標④に対応
- ②公共交通空白地域の解消 →本計画の目標②に対応
- ③路線バスネットワークの充実 →本計画の目標②に対応
- ④公共交通に関する情報提供の充実 →本計画の目標④に対応
- ⑤交通結節点での利便性向上 →本計画の目標④に対応

本計画では目標①、目標③を追加

### 【計画の基本方針】

**基本方針1**  
：市外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい公共交通網の構築



### 【計画の目標】

#### 目標①：市外への移動しやすさ向上

東京圏や近隣自治体への移動しやすさの向上を図るため、鉄道（JR 御殿場線）や高速バスといった広域公共交通の利便性向上や利用促進により、市外を結ぶ広域交通網の強化を目指します。  
また、人口減少を抑制し、市内から神奈川県方面への通勤・通学の移動の利便性向上に資するよう、新たなシャトルバスを運行します。

**基本方針2**  
：市内を移動しやすい公共交通網の充実



#### 目標②：市内の移動しやすさ向上

市内の移動しやすさ向上に資するよう、路線バスやタクシーの維持や利用促進により、拠点間及び地域間のアクセス性の向上を目指します。  
また、新御殿場市立図書館など新たなまちづくりへの対応や、観光客の周遊を促す二次交通の充実を展開していくとともに、公共交通を利用しにくい地域の解消に資する移動サービスの充実により、市内の移動しやすさ向上を目指します。

**基本方針3**  
：誰もが安心して公共交通を利用できる環境の整備



#### 目標③：地域全体で支える公共交通網の構築

商業活性化や観光振興などまちづくりと連携しながら、行政、交通事業者、地域・企業など多様な関係者との連携・協働により、公共交通の維持に関する市民意識の醸成や新たな担い手確保など地域で支える持続可能な公共交通網の構築を目指す。  
また、交通を地域のくらしと一体として捉え、他分野・産業との連携により、地域公共交通の維持・活性化を目指す。



#### 目標④：利用しやすい地域公共交通環境の整備

各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上や待合環境の整備を目指すとともに、バス停での待合環境や快適な車両の導入、高齢者の移動支援などにより、誰もが安全・安心に移動できる環境の創出を目指します。  
また、市民や来訪者、観光客などにわかりやすい地域公共交通に係わる情報提供の充実や、先進技術の導入に向けた研究により、利用しやすい環境づくりを目指します。

## 2 実施事業一覧

※次回協議会で具体的な取組み内容、実施主体、実施スケジュールを提示

4つの基本目標の実現に向けて、現段階で考えられる実施事業（案）は以下の通りです。

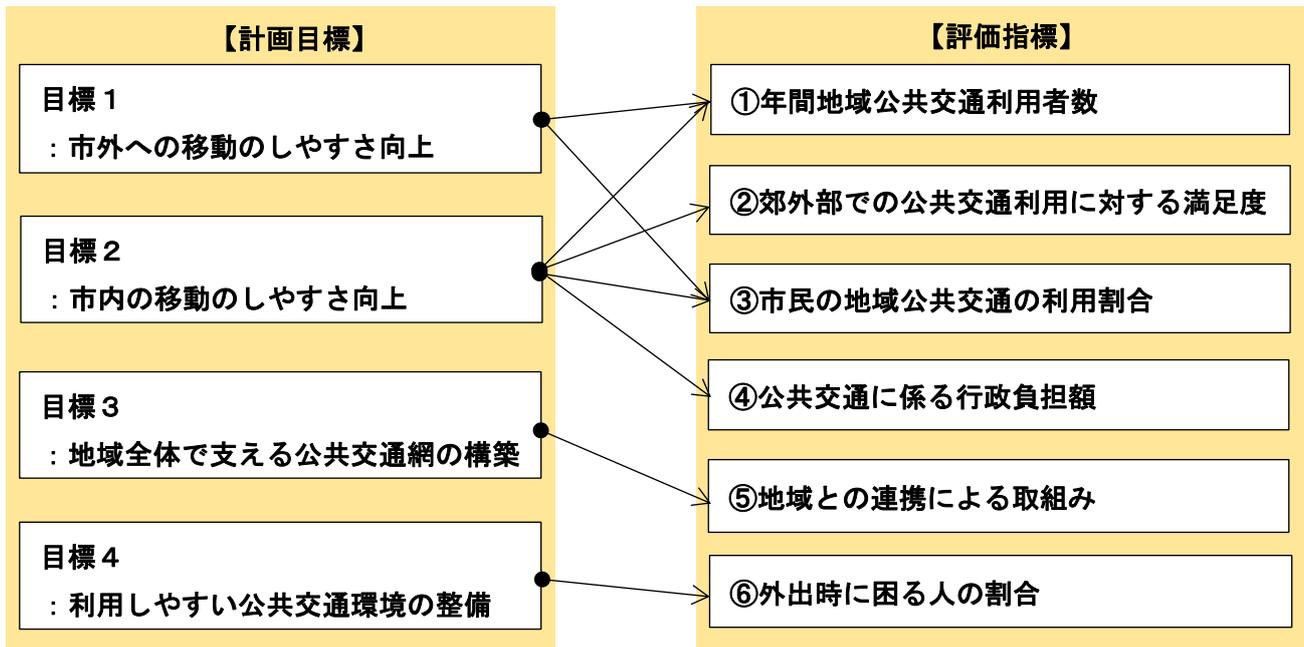
基本方針	基本目標	実施事業（案） ※斜字は現行計画で位置付けた施策を示す	◎実施主体・○関連主体				
			国・静岡県	御殿場市	交通事業者 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	地域	その他関係者
基本方針1 ：市外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい公共交通網の構築	基本目標①： 市外への移動のしやすさ向上	①JR御殿場線の利便性向上及び利用促進 ・御殿場線活用推進協議会等による鉄道事業者への要望活動の実施 ・イベント等の実施による利用促進	○	○	◎		
		②高速バスの利便性向上及び利用促進 ・高速バスサービスの周知（市HPや広報誌等）※パーク＆ライド特別割引（御殿場市宮駅南駐車場）含む		○	◎		
		③富士山ライナー（御殿場駅～新松田駅）の実証運行		◎	◎		
基本方針2 ：市内を移動しやすい公共交通網の充実	基本目標②： 市内の移動のしやすさ向上	④路線バスの維持と再編検討及び利用促進 ・地域間幹線系統補助の活用 ・道路整備に応じた路線の再編検討	○	○	◎		
		⑤タクシーの維持及び利用促進 ・配車アプリ等の周知による利用促進 ・高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業の周知及び助成内容の見直し（助成対象者の見直し、助成券の拡充） ・妊産婦応援タクシー利用料金助成など子育て世代サポート支援の周知		◎		◎	
		⑥タクシーの利活用（定額タクシー券の導入検討）		◎		◎	
		⑦新たなまちづくりに対応した移動手段の導入検討 →交通事業者への影響を考慮 ・新御殿場市立図書館（令和8年4月開館予定） ・（仮称）富士山木のおもちゃ美術館（令和8年夏頃開館予定） ・道の駅（仮称）富士山の恵み産業パーク（令和12年度開館予定）		◎	○	○	
		⑧観光周遊を促す二次交通の充実 ・観光周遊バス、周遊乗り放題切符等の導入検討 ・観光に特化したタクシーの導入及び周知		◎	○	○	○
		⑨各支所を拠点とした生活圏の移動サービスの充実（公共交通空白地域での新たな公共交通システムの導入） ・地域主体による移動支援サービス（社会福祉協議会）の拡充 ・AIオンデマンドや自家用車有償旅客運送（ライドシェア等）などの新たな地域モビリティの導入検討 ・福祉サービス（高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業等）との役割分担の明確化、制度の集約化検討		◎	○	○	◎
基本方針3 ：誰もが安心して公共交通を利用できる環境の整備	基本目標③： 地域全体で支える公共交通網の構築	⑩モビリティ・マネジメントの推進 ・イベント等の実施（GOTEMBA BUS FES等） ・乗り方教室の開催（小学校等） ・企業等のノーカーデー等の周知PR		◎	○	○	○
		⑪観光施設・商業施設等との連携サービスの導入（お出かけモデルプラン等）		◎		◎	
		⑫企業送迎バス・移動販売等との連携（送迎バスへの混乗化等）					
		⑬運転手等公共交通を支える人材確保 ・イベント等の開催 ・若者・女性等多様な運転手の採用・育成		○		◎	◎
	基本目標④： 利用しやすい公共交通環境の整備	⑭交通結節点の機能強化・利便性向上（待合環境の整備、案内情報の多言語化等）		◎	○	○	○
		⑮人や環境にやさしい車両（バス、タクシー）の導入促進 ・バリアフリーに配慮した車両の導入、EVバス等の導入		◎		◎	
		⑯高齢者など移動支援の充実 ・高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業の周知等利用促進 ・高齢者の運転免許証自主返納支援の周知等利用促進		◎		○	○
		⑰運行情報提供の充実 ・総合公共交通マップの作成・配布、広報紙での周知 ・バスロケーションシステム「富士急バスコンシェルジュ」の周知 ・MaaSなどデジタル技術の活用（GTFS（バス情報オープンデータ）の作成・活用含む）		◎	○	○	○
		⑱自動運転バスなど先進技術の導入に向けた研究		◎		○	○

(参考) 定額タクシー券導入事例

	茨城県大洗町 (実証後、本格運行中)	茨城県小美玉市 (R7.3.1~R7.8.31 実証)	茨城県結城市
利用範囲	大洗町内限定	小美玉市内限定	結城市内限定(自宅と指定目的地(医療機関、公共施設、鉄道駅等))
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・75歳以上の方</li> <li>・要介護・要支援の交付を受けている方</li> <li>・療育手帳の交付を受けている方</li> <li>・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方</li> <li>・妊娠中の方(母子健康手帳の交付を受けている方)</li> <li>・未就学児(保護者の同伴が必要)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・70歳以上の方</li> <li>・60歳以上で、下肢又は視力障害で障害者手帳の交付を受けている方</li> <li>※市民限定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・65歳以上の方</li> <li>※市民限定</li> </ul>
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>①電話連絡(予約)</li> <li>②タクシー乗車</li> <li>③運賃支払い</li> <li>※本格運行への移行に伴い、事前登録が不要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①利用登録(事前申請)</li> <li>※後日、「登録証」郵送</li> <li>②電話連絡(予約)</li> <li>③タクシー乗車</li> <li>④運賃支払い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①電話連絡(予約)</li> <li>※利用日2日前の午前9時から当日の午後2時30分まで</li> <li>②タクシー乗車</li> <li>③運賃支払い</li> </ul>
運賃	500円(定額)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2,500円まで:500円</li> <li>・2,501円から:1,000円</li> </ul>	1,000円(定額)
利用時間	午前9時~午後5時まで	各タクシー会社の営業時間内	午前9時~午後3時(平日のみ)
利用できる会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>(株)グリーン交通</li> <li>(株)ひまわり交通</li> <li>湊第一交通(株)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(有)上田タクシー</li> <li>羽鳥駅前ハイヤー(有)</li> <li>(有)みのりタクシー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>結城合同タクシー(有)</li> <li>城南タクシー(株)</li> </ul>

### 3 計画目標の達成状況を評価するための指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定します。



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定します。

#### ①年間地域公共交通利用者数

鉄道、高速バス及び路線バスについて、利便性向上及び利用促進により路線の維持を図りつつ、現状の利用者数の維持を目指します。

#### ②郊外部での公共交通利用に対する満足度

各支所を中心とした生活圏の移動サービスの充実などにより、郊外部での公共交通利用に対する満足度の向上を目指します。

#### ③市民の地域公共交通の利用割合

鉄道、路線バス、タクシーについて運行サービス水準の維持を基本に、それぞれの地域公共交通の利用者割合の向上を目指します。

#### ④公共交通に対する行政負担額

地域間幹線系統路線（御殿場線）について、利用促進により、行政負担額の維持を目指します。

#### ⑤地域との連携による取組み

地域や企業などと連携し、地域公共交通と協働による取組みの向上を目指します。

#### ⑥外出時に困る人の割合

交通結節点の機能向上・利便性向上、運行情報提供の充実等により、外出時に困る人の割合の改善を目指します。

■評価指標及び目標値

評価指標	指標の定義		現状値	目標値 (令和17年度)
①年間地域公共交通利用者数	鉄道駅の1日平均乗車人員	御殿場駅	4,019人 (R4)	現状値よりも向上
		富士岡駅	940人 (R4)	現状値よりも向上
	東名高速バス年間乗車人員 (主要3路線)		364,562人 (R4)	現状値よりも向上
	路線バス年間乗車人員		658,672人 (R5)	現状値よりも向上
②郊外部での公共交通利用に対する満足度	郊外部での公共交通利用に対する満足度 ※1	高根	( )	
		富士岡	( )	
		印野	( )	
		玉穂	( )	
③市民の地域公共交通の利用割合	鉄道利用者割合 ※2		61.5% (R6)	65%
	高速バス利用者割合 ※2		19.9% (R6)	25%
	路線バス利用者割合 ※2		49.7% (R6)	55%
	タクシー利用者割合 ※2		27.9% (R6)	35%
④公共交通に係わる行政負担額	地域間幹線系統路線 (御殿場線) の行政負担額		790,000円 (R5)	現状値の維持
⑤地域との連携による取り組み	公共交通に関するイベントの実施回数		1回/年	2回/年以上
	就職説明会等の後援・共催回数		—	1回/年以上
⑥外出時に困る人の割合	外出時に困る人の割合 ※3		37.7%	30%

※1 御殿場市市民意識調査「政策方針6.富士山の麓にふさわしい美しく快適なまちづくり 6-7 公共交通の利便性向上 バスや鉄道などの公共交通網が整備されていると思う」における各地区の満足度スコア

※2 市民アンケート調査 (令和6年10月) で利用頻度として「年に数日」以上と回答した割合

※3 市民アンケート調査 (令和6年10月) で、外出時の困り具合で「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答した割合

## 第8章 計画の達成状況の評価

### (1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「御殿場市地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、近年、移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革しています。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「P D C Aサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のP D C Aサイクルの実行は、「御殿場市地域公共交通協議会」において実施し、各事業に係る関係者（市民、交通事業者、行政など）が効果の検証結果を共有します。

なお、評価・検証については、「毎年実施するP D C A」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するP D C A」による二重の組み合わせで進行管理を行います。

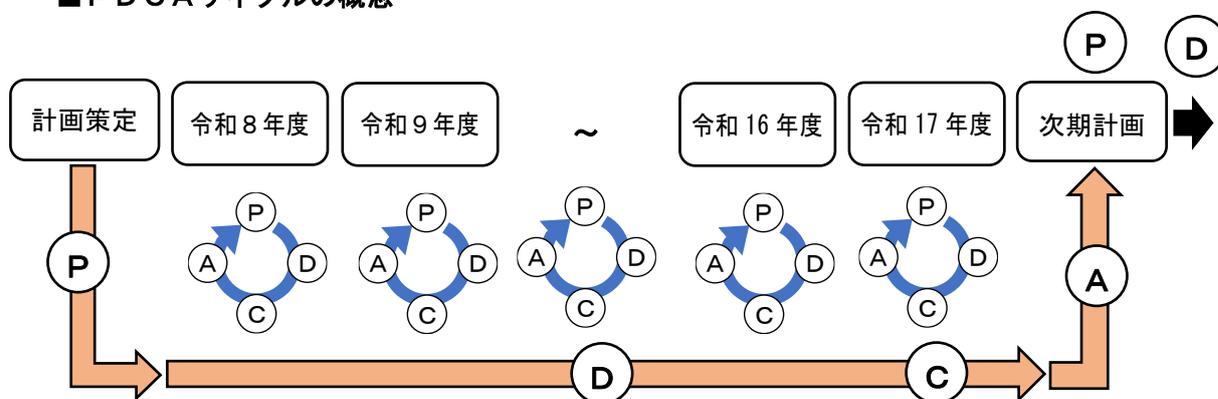
#### ○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施します。

#### ○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図ります。

#### ■P D C Aサイクルの概念



#### ■各P D C Aサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	各路線などの運行計画の策定各種施策の検討
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	御殿場市市地域公共交通計画の見直しの検討

## (2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとします。

本計画の評価は、中間年度（令和12年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、目標の達成状況等から必要に応じて実施事業の見直し等を検討するとともに、最終年度（令和17年度）に計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定します。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとします。

### ■評価スケジュール

項目		R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査					○					○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○					○
計画・目標値の見直し※						○					○
御殿場市地域公共交通協議会の開催		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

### ■指標及びデータ取得方法

評価指標	指標の定義	データ取得方法
①年間地域公共交通利用者数	鉄道駅の1日平均乗車人員	交通事業者保有データにより毎年計測
	東名高速バス年間乗車人員（主要3路線）	交通事業者保有データにより毎年計測
	路線バス年間乗車人員	交通事業者保有データにより毎年計測
②郊外部での公共交通利用に対する満足度	郊外部での公共交通利用に対する満足度	市民意識調査により計測
③市民の地域公共交通の利用割合	鉄道利用者割合	市民アンケート調査により計測
	高速バス利用者割合	市民アンケート調査により計測
	路線バス利用者割合	市民アンケート調査により計測
	タクシー利用者割合	市民アンケート調査により計測
④公共交通に係わる行政負担額	地域間幹線系統路線（御殿場線）の行政負担額	市民意識調査により計測
⑤地域との連携による取組み	公共交通に関するイベントの実施回数	実施事業の実施回数により毎年計測
	就職説明会等の後援・共催回数	実施事業の実施回数により毎年計測
⑥外出時に困る人の割合	外出時に困る人の割合	市民アンケート調査による計測