

# 第二次御殿場市地域公共交通計画

( 案 )

令和8年1月

御 殿 場 市



# 【 目 次 】

	頁
序章 計画策定の目的と位置づけ .....	1
<b>第1章 地域公共交通ネットワークの形成に向けた課題 .....</b>	<b>3</b>
1-1 地域及び公共交通等の現況把握 .....	3
1-2 現行計画の評価・検証 .....	6
1-3 各種アンケート調査の実施 .....	7
1-4 地域公共交通ネットワークの形成に向けた課題 .....	15
<b>第2章 計画の基本方針 .....</b>	<b>18</b>
<b>第3章 計画の目標及び実施事業 .....</b>	<b>23</b>
3-1 計画の目標 .....	23
3-2 実施事業 .....	24
3-3 計画目標の達成状況を評価するための評価指標 .....	34
<b>第4章 計画の達成状況の評価 .....</b>	<b>35</b>
<b>【参考資料編】</b>	
参考資料編-1 地域及び公共交通等に関するデータ集 .....	37
参考資料編-2 現行計画の評価・検証 .....	46
参考資料編-3 上位・関連計画における本計画の位置付け .....	50
参考資料編-4 市民アンケート調査の実施 .....	57



# 序章 計画策定の目的と位置づけ

## (1) 計画策定の目的

御殿場市の地域公共交通等は、鉄道（JR御殿場線）や路線バス、高速バス、タクシーのほか、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（2021年度）～令和7年度（2025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。

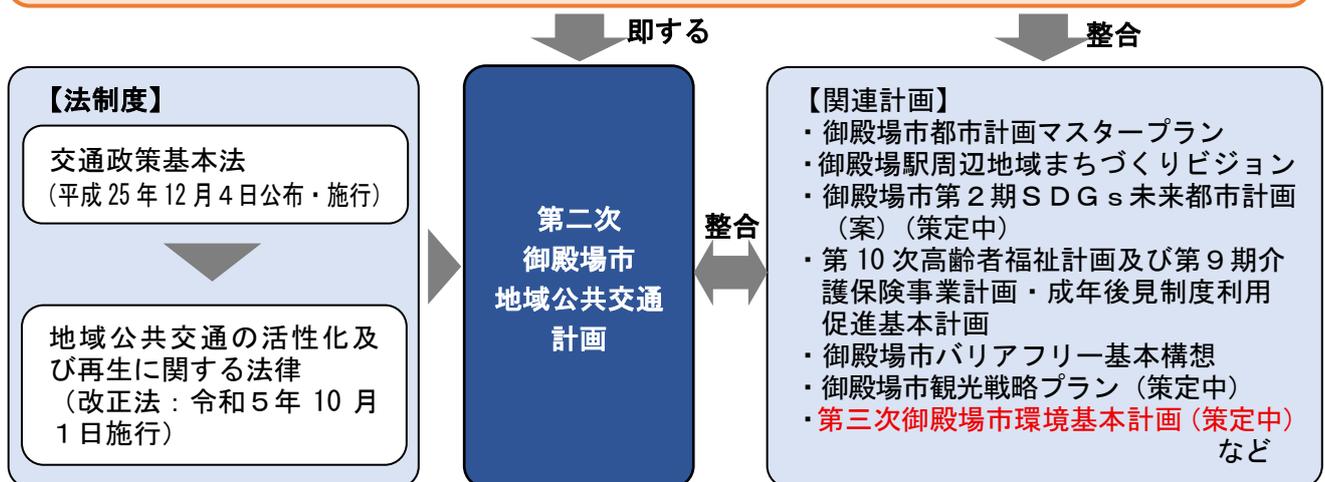
本計画は、前計画が令和7年度（2025年度）をもって計画の更新を迎える中で、このような地域公共交通の厳しい現状の課題を解決し持続可能な地域公共交通を再構築するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（令和5年10月1日施行）に規定する基本方針に基づき、御殿場市にとって望ましい地域旅客サービスの姿を明らかにするとともに、有効かつ実現可能なマスタープランとして「第二次御殿場市地域公共交通計画」を策定することを目的とします。

## (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「第五次御殿場市総合計画前期基本計画（案）（策定中）」や「第四次御殿場市国土利用計画（案）（策定中）」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・更新をするものとします。

**【最上位計画】第五次総合計画前期基本計画（案）（策定中）**  
**第四次御殿場市国土利用計画（案）（策定中）**





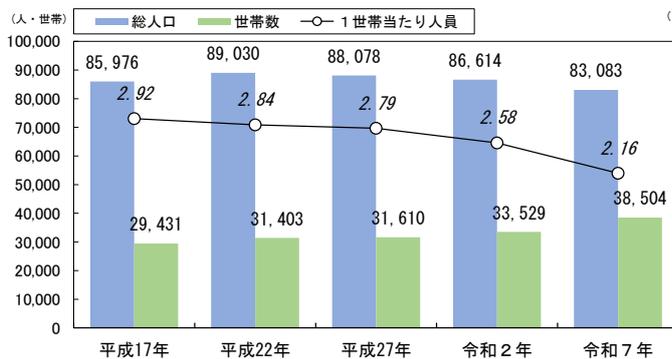
# 第1章 地域公共交通ネットワークの形成に向けた課題

## 1-1 地域及び公共交通等の現況把握

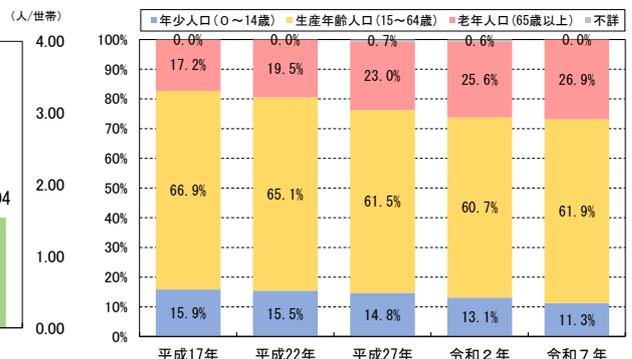
### (1) 地域特性の整理

<p>①人口動向 《参考資料37頁参照》</p>	<p>○御殿場市の総人口（令和7年10月1日現在、住民基本台帳）は83,083人で、平成22年をピークに減少傾向、世帯数は38,504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7年が2.16人/世帯と核家族化が進行。</p> <p>○令和7年の年齢3区分別人口構成比は、年少人口が11.3%、生産年齢人口が61.9%、老年人口が26.9%。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した減少傾向。</p>
------------------------------	---

■総人口及び世帯数の推移



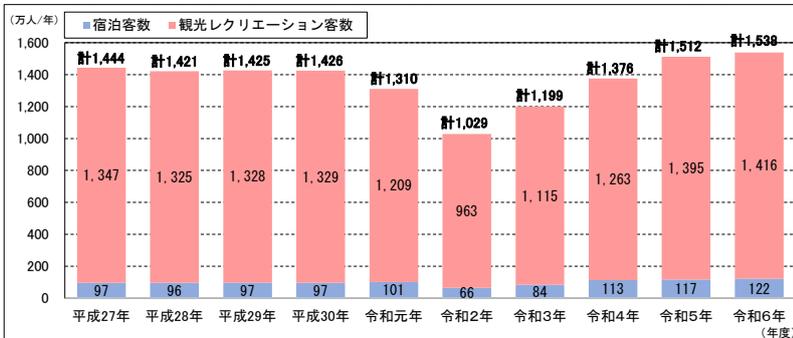
■年齢3区分別人口構成比の推移



出典：平成17年から令和2年は国勢調査、令和7年は住民基本台帳（各年10月1日現在）

<p>②主要施設等配置状況 《参考資料39頁参照》</p>	<p>○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等が集中しており、また、新御殿場市立図書館、富士山木のおもちゃ美術館、(仮称)富士山の恵み産業パーク等新たなまちづくりの整備が進行中。</p>
<p>③交通手段特性 《参考資料40頁参照》</p>	<p>○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、三島市等の近隣市町との結び付きが強い。</p>
<p>④観光動向 《参考資料40頁参照》</p>	<p>○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年度以降は1,500万人を超え、令和6年度は直近10年間で最も多い。</p>

■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



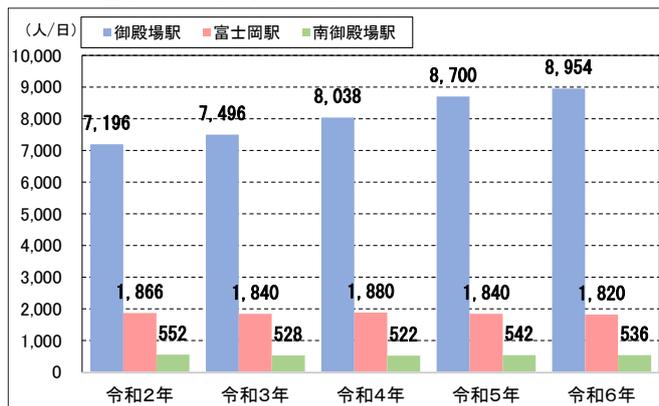
※小数点第一位を四捨五入により端数処理  
出典：静岡県観光交流の動向

<p>⑤自動車保有台数 《参考資料40頁参照》</p>	<p>○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。</p>
<p>⑥高齢者運転免許証自主返納 《参考資料41頁参照》</p>	<p>○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。</p>

## (2) 公共交通の現況把握

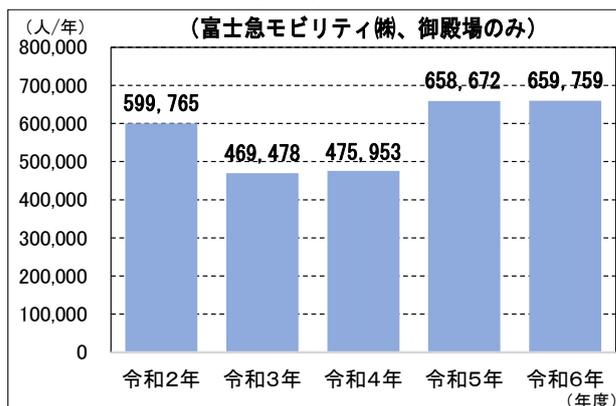
<p>①鉄道 《参考資料 41 頁参照》</p>	<p>○御殿場市内の鉄道は、J R 御殿場線が南北を縦断しており、市内には御殿場駅、南御殿場駅、富士岡駅の 3 駅が立地。</p> <p>○1 日平均乗降客数は、御殿場駅が増加傾向、富士岡駅と南御殿場駅が横ばい状態。</p>
<p>②高速バス 《参考資料 41 頁参照》</p>	<p>○高速バスは、御殿場駅、東名御殿場インターチェンジ、御殿場プレミアム・アウトレット等へ複数事業者（小田急ハイウェイバス株、J R バス関東株、富士急モビリティ株等）が運行中。</p> <p>○代表的な 3 路線（新宿～東名御殿場～仙石原・桃源台、羽田空港線、富士山駅～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 《参考資料 42 頁参照》</p>	<p>○路線バスは、富士急モビリティ株、箱根登山バス株の 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 年度から令和 3 年度にかけて減少し、その後令和 4 年度から令和 5 年度にかけて増加後、横ばい状態。</p> <p>※御殿場市に関する全路線の利用者数（小山町内完結路線を除く）</p>

■鉄道駅 1 日平均乗降客数



出典：御殿場市未来プロジェクト課

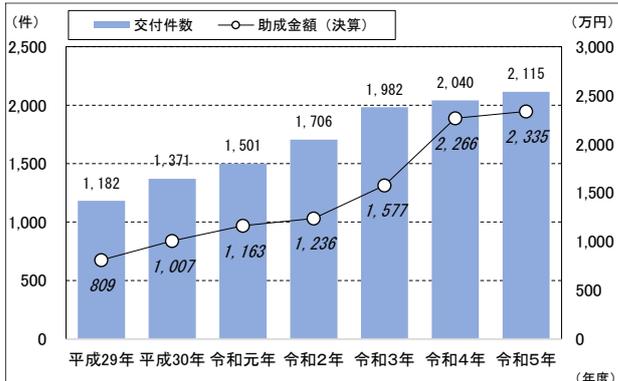
■路線バス年間利用者数の推移  
(富士急モビリティ株、御殿場のみ)



出典：富士急モビリティ株提供資料

<p>④タクシー</p>	<p>○タクシーは、御殿場タクシー株、こだまタクシー(有)、富士急静岡タクシー株、光タクシー株、株ミツワタクシーの 5 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 社であり、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>【介護タクシー事業者】 社会福祉法人十字の園、訪問介護ほたる、ケアステーションゆめ、有限会社アイティ介護サービス、介護福祉タクシーみつは、介護タクシーくるくる</p>
<p>⑥鉄道・バス利用圏域 《参考資料 43 頁参照》</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 300 m 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

<p>① 高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業 《参考資料 44 頁参照》</p>	<p>○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。</p> <table border="1" data-bbox="443 315 1460 607"> <tr> <td><b>対象者</b></td> <td>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</td> </tr> <tr> <td><b>助成券</b></td> <td>100円券×144枚（14,400円）</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"><b>■高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業の推移</b></p>  <p style="text-align: right;">出典：長寿福祉課</p>	<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）						
<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）										
<p>② 子育て世代サポート支援 《参考資料 44 頁参照》</p>	<p>○妊産婦応援タクシー利用料金助成事業</p> <table border="1" data-bbox="443 1115 1460 1238"> <tr> <td><b>対象者</b></td> <td>御殿場市に住民票があり、母子健康手帳の交付を受けた方</td> </tr> <tr> <td><b>助成期間</b></td> <td>母子健康手帳交付日から1年</td> </tr> <tr> <td><b>助成金額</b></td> <td>妊産婦1人当たり30,000円（1,000円券×30枚）を上限</td> </tr> </table> <p>○ファミリー・サポート・センター</p> <table border="1" data-bbox="443 1279 1460 1368"> <tr> <td><b>対象となる子ども</b></td> <td>生後3ヶ月から小学校6年生までの子ども</td> </tr> <tr> <td><b>援助内容（移動）</b></td> <td>保育園・幼稚園・習い事の送り迎え</td> </tr> </table>	<b>対象者</b>	御殿場市に住民票があり、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	<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
<b>対象者</b>	御殿場市に住民票があり、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										
<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										
<p>③ 地域主体の移動支援事業 《参考資料 44 頁参照》</p>	<p>○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11ヶ所で開催中。</p>										
<p>④ 移動支援施策（障がい者等） 《参考資料 45 頁参照》</p>	<p>○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）</p>										
<p>⑤ 民間企業送迎バス及び移動販売 《参考資料 45 頁参照》</p>	<p>○民間企業送迎バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、すずき整形外科クリニック</li> <li>・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</li> <li>・ゴルフ場：御殿場ゴルフ倶楽部、レンブラントゴルフ倶楽部御殿場、富士カントリークラブ、小田原ゴルフ倶楽部、太平洋クラブ御殿場コース、御殿場東名ゴルフ倶楽部</li> <li>・その他：秩父宮記念公園・乙女森林公園、乙女森林公園キャンプ場、キリンディスタillery富士御殿場蒸溜所、ふれあいプール玉穂、御殿場自動車学校</li> </ul> <p>○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。</p>										

## 1-2 現行計画の評価・検証

### (1) 目標指標の達成状況 《参考資料 46 頁参照》

○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、郊外部での公共交通利用に対する満足度、道路・交通における重要度、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 (令和2年)	目標値 (令和7年)	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(令和元年)	2回以上/年	1回/年	未達成
郊外部での公共交通利用に対する満足度	高根	2.06(令和元年)	2.20	1.84	未達成
	富士岡	2.21(令和元年)	2.40	2.00	未達成
	印野	2.20(令和元年)	2.40	1.93	未達成
	玉穂	2.49(令和元年)	2.70	2.18	未達成
道路・交通における重要度		4.43(令和元年)	4.70	4.30	未達成
移動支援サービスを実施する区の数		2区	5区	11区	達成済
市全体の年間路線バス利用者数		781,430人(平成30年)	785,000人	659,759人(令和6年)	未達成
鉄道駅での1日平均乗降客数	御殿場駅	9,762人(平成30年)	11,000人	8,954人(令和6年)	未達成
	富士岡駅	2,194人(平成30年)	2,200人	1,820人(令和6年)	未達成

### (2) 実施施策の取組状況 《参考資料 47～49 頁参照》

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>○区及び地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重要。</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>

# 1-3 各種アンケート調査の実施

## (1) 市民アンケート調査《参考資料 57～76 頁参照》

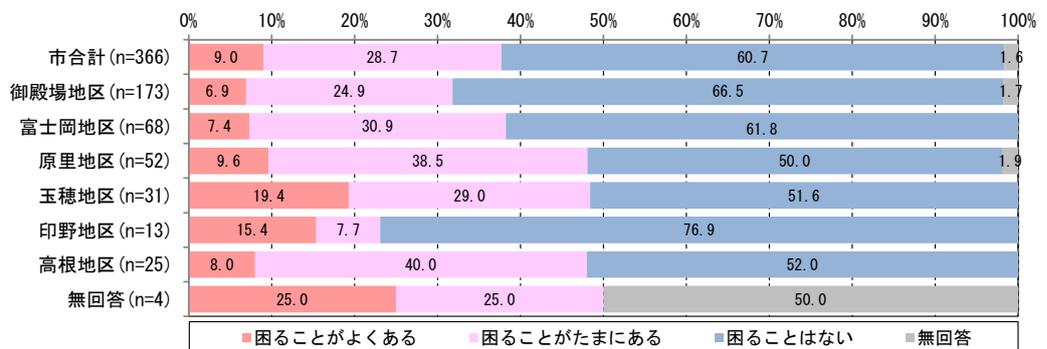
- 調査対象者…15歳以上の市民1,000人（住民基本台帳による無作為抽出）
- 調査方法…郵送配布、郵送回収+WEBアンケート
- 回収状況…回収票数366票、回収率36.6%

### ① 日常の移動のしやすさ

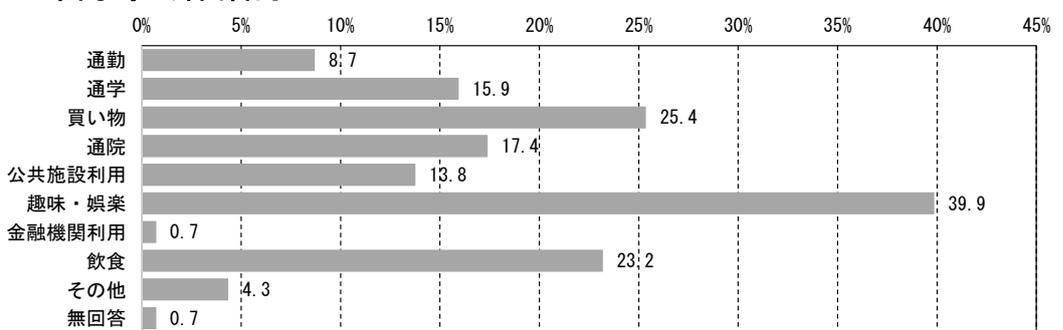
○外出する時の困り具合は「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」を合わせると、37.7%の方が困ると回答しており、特に玉穂地区が48.4%、原里地区が48.1%と高い。自動車運転免許有無別に見ると、持っていない方で66.7%と高い。

○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



### 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。

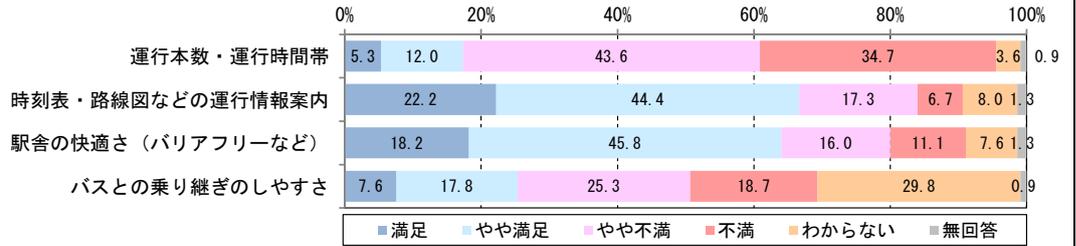
○利用交通手段は全ての目的で、「自分で車を運転」が最も多く、買い物、通院及び公共施設利用で「家族等による送迎」が2番目に多く、車利用による移動が多い。

### ③ 公共交通の利用実態と意識・要望

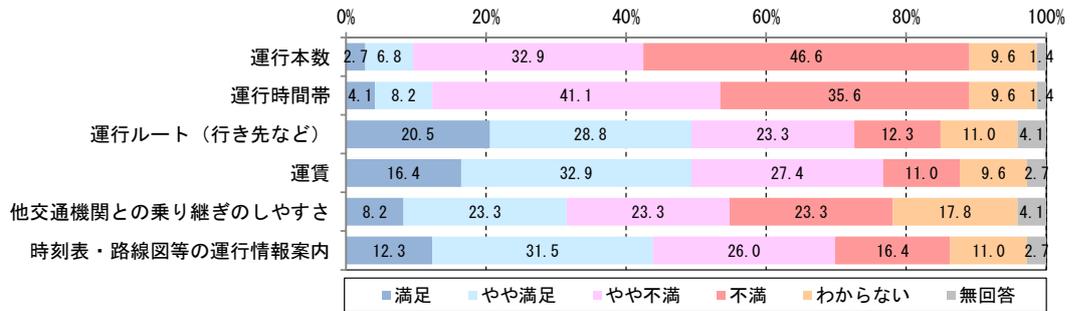
○週1日以上利用している割合は、鉄道が11.5%、路線バスが2.7%、高速バスが0.8%、タクシーが1.1%と低い傾向。

○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。

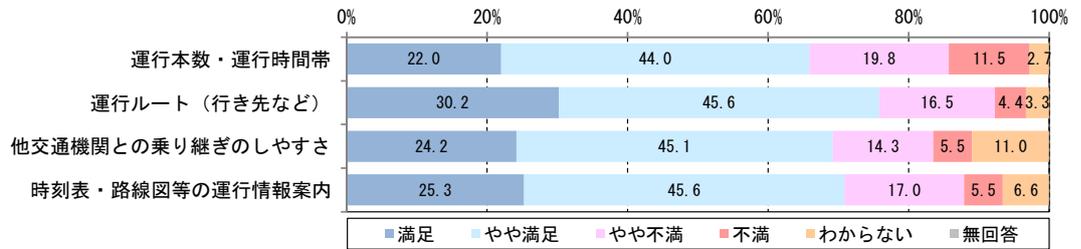
■鉄道（JR御殿場線）の運行サービス満足度（利用者、n=225）



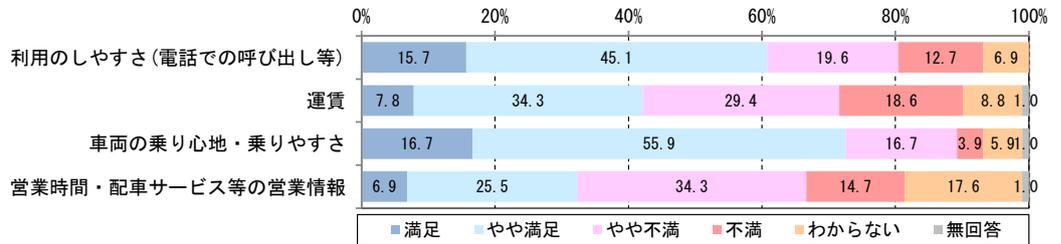
■路線バスの運行サービス満足度（利用者、n=73）



■高速バスの運行サービス評価（利用者、n=182）

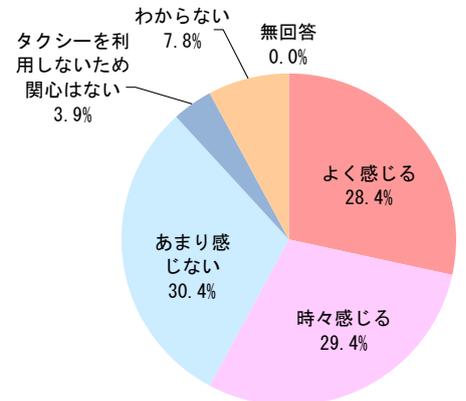


■タクシーのサービス満足度（利用者、n=102）



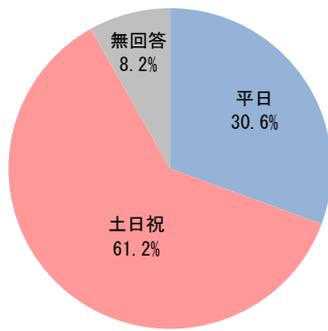
○タクシーが捕まりづらいと感じたことの有無は、タクシー利用者に限定した場合、約6割が回答し、その曜日は平日より土日祝で、時間帯はJR御殿場線が運行していない23時以降から深夜にかけて多い。

■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））

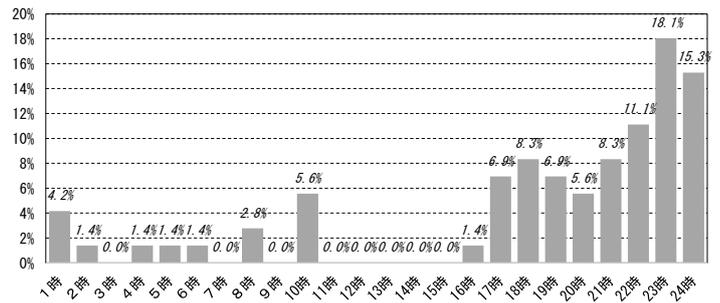


■タクシーが捕まりづらいと感じた時（「よく感じる」「時々感じる」、n=98）

【曜日】

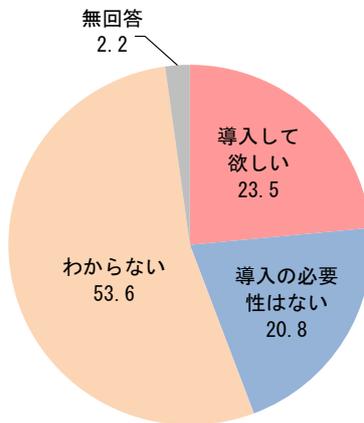


【時間帯】

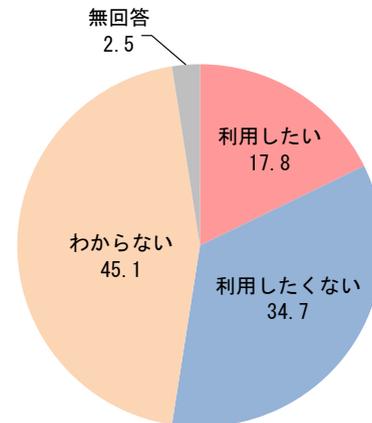


○ライドシェア導入の必要性は「導入して欲しい」が23.5%と「導入の必要性はない（20.8%）」を上回っているが、利用意向は、「利用したい」が17.8%と、「利用したくない（34.7%）」を下回っている。

■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

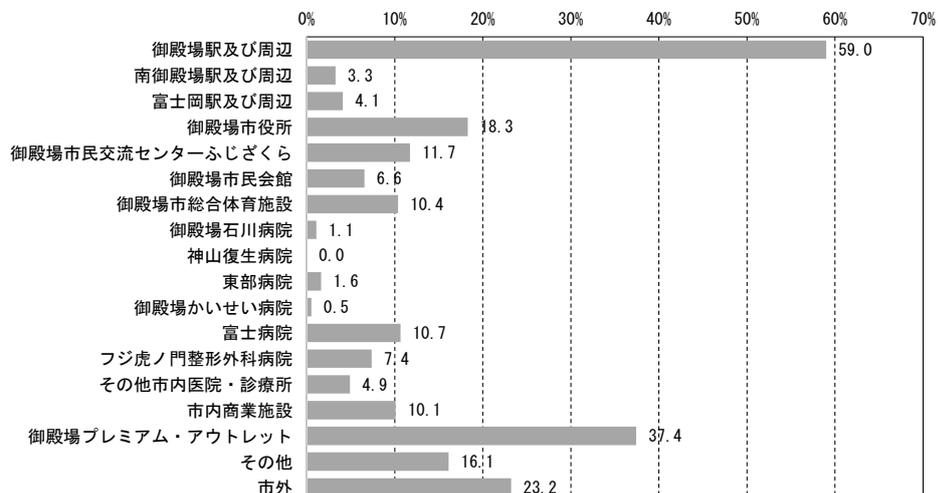


④公共交通の利用意向

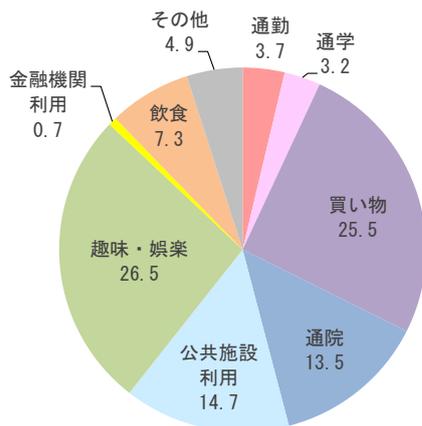
○もし、買い物や通院などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行されていた場合の行きたい場所は、「御殿場駅及び周辺（59.0%）」、「御殿場プレミアム・アウトレット（37.4%）」、「市外（23.2%）」の順で多く、市外は「ららぽーと沼津（沼津市）」が多い。

○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。

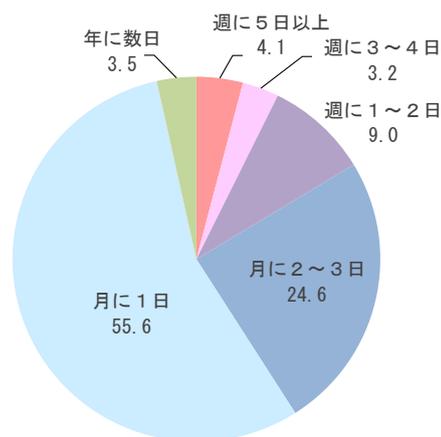
■行きたい場所（最も行きたい場所+2番目+3番目の合計）



■利用目的

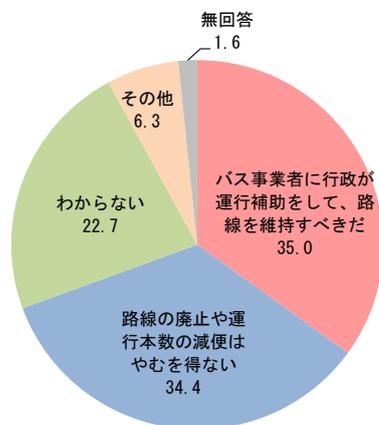


■利用頻度

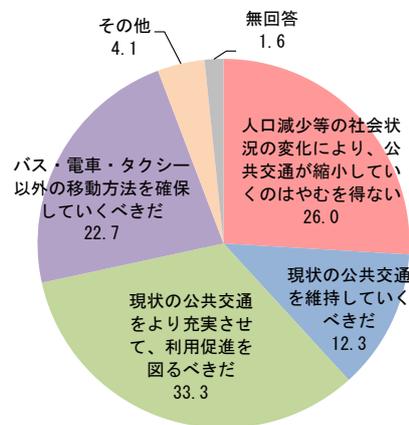


- 路線バス事業者から路線の廃止や減便の意向が出された場合の対応は、「バス事業者に行政が運行補助をして、路線を維持すべきだ」が 35.0%、「路線の廃止や運行本数の減便はやむを得ない」が 34.4%と同程度。
- 今後の公共交通に対する考え方は、「現状の公共交通をより充実させて、利用促進を図るべきだ」が 33.3%と最も多い。
- 効果的な公共交通の利用促進策は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充 (47.3%)」、「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供 (40.4%)」、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行 (34.2%)」の順で多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

■路線の廃止や減便の意向が出された場合の対応

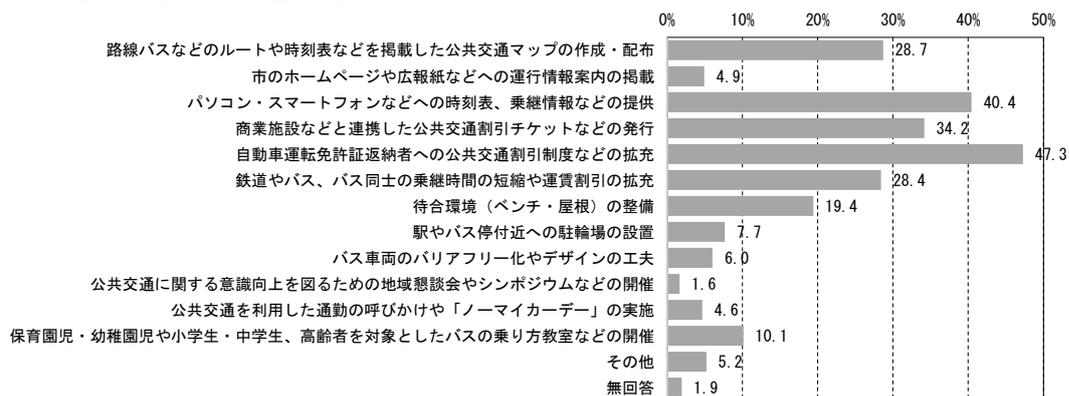


■公共交通の今後の取組みの方向性



⑤公共交通の今後のあり方

■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>

③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>
④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㈱）、高速バス（富士急バス㈱、小田急ハイウェイバス㈱）、路線バス（富士急モビリティ㈱）、タクシー（御殿場タクシー㈱、こだまタクシー(有)、光タクシー㈱、富士急静岡タクシー㈱）</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T O I C A利用エリアをJ R御殿場線全線に拡大し、令和3年2月新型I C窓口処理機を御殿場駅へ導入、翌3月よりI C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> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <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> <li>○再編の可能性（ダイヤ、ルート変更など）について <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> </li> <li>○利用者等から寄せられている意見・要望について <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> </li> <li>○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 <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> </li> <li>○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 <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> </li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外国人利用客が増加</li> </ul> </li> <li>○運行や経営上の課題・問題点等について <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> </li> <li>○利用者等から寄せられている声（意見・要望）について <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> </li> <li>○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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR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> </li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について <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> </li> <li>○運行や経営上の課題・問題点等について <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> </li> <li>○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 <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> </li> <li>○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 <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> </li> <li>○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 <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> </li> </ul>

#### (4) 宿泊施設アンケート調査

○調査対象者…市内宿泊施設 13 社（7 社回答）

○調査方法…メールか郵送による配布、回収

##### ①施設利用者や施設側等から、意見・要望について

###### ア) タクシー

- ・予約が出来ないので困る。
- ・時期や曜日より時間帯で手配出来ないことが多い。
- ・イベントがある際にはタクシーがまったく確保できない。
- ・インバウンドの人は荷物が大きい人が多いので、ワンボックスタイプのタクシーを増やして欲しい。

###### イ) 高速バス・路線バス

- ・路線バスの本数を増やして欲しい。
- ・御殿場駅～ホテル最寄りのバス停までの本数が少ない。
- ・市内を周遊する観光バスを運行して頂けると、非常に助かる。
- ・ホテルに高速バスの乗入れを増やして欲しい。

###### ウ) 電車

- ・本数を増やして欲しい。特に御殿場駅～国府津駅間の便が少ない。
- ・ロマンスカー（ふじさん号）の本数を増やして欲しい。
- ・S u i c a が使えない。
- ・新幹線の最寄り駅である三島駅から御殿場駅まで乗換えがあるため、三島駅～御殿場駅の直通便を運行して欲しい。

##### ②御殿場市内で「ライドシェア」の導入理由について

《導入して欲しい理由》

- ・タクシーが少なく手配するのにフロントも苦慮しているため
- ・どうしてもタクシーを手配出来ない時があるため

《わからない理由》

- ・平日は特に問題なく、週末・イベント時だけの混雑のため
- ・研修や登録などをして安全性が確保出来れば、導入して欲しい

##### ③仮にライドシェアを導入する場合、必要な機能（サービス）について

- ・多言語対応
- ・クレジット対応などキャッシュレス化、事前のクレジットカード決済
- ・アプリ配車
- ・現金併用可

(その他意見)

- ・自動運転タクシーの実証実験をして欲しい。ウーブン・シティもあるので、トヨタへ働きかけて欲しい。

## 1-4 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27年が20,244人（国勢調査）に対し、令和7年が22,339人（10月1日現在、住民基本台帳）と増加傾向で、高齢化率は平成27年が23.0%に対し、令和7年が26.9%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、買い物、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に係る施策の実現への対応

御殿場市では、人口減少・超高齢化など社会的課題の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7年度には「御殿場市第2期SDGs未来都市計画（案）」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、**バスロケーションシステムの導入などデジタル技術の活用により、利便性向上につなげ、利用促進による二酸化炭素排出量の削減**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、その後増加傾向で、1,500万人を超えています。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（策定中）」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（2020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（2023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電・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2年度）以降、特に御殿場駅で増加傾向となっています。しかしながら、JR御殿場線の日運行本数は、松田・国府津方面が26本、沼津方面が35本となっており、特に松田・国府津方面は朝・夕ピーク時間帯で2～3本/時、日中時間帯で1本/時と少なく、松田駅で小田急線と乗換える際、乗り継ぎが悪くなっています。

このような状況の中で、JR御殿場線は、沿線10市町で構成された御殿場線利活用推進協議会により、沿線地域の振興・発展、JR御殿場線の利便性向上を図るため、鉄道事業者との共同で「企画列車の運行」や「さわやかウォーキング」等のイベントの開催など沿線市町の活性化を図っています。

JR御殿場線や高速バスは、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、タクシーのほか、企業送迎バスなど様々な種類の公共交通等が運行していますが、市民・観光客の主な目的地である観光・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、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・確保と路線バス・タクシーの利用促進

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（富士急モビリティ㈱、御殿場のみ）は、令和2年度から令和3年度にかけて減少したものの、その後、令和5年度から令和6年度にかけて横ばいとなっています。路線バスは、現状の慢性的な運転手の不足や高齢化に加え、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、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の維持・確保と利用促進が必要です。

また、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%と低くなっており、今後も維持・確保出来るよう利用促進を展開していくことが必要です。

### ④地域公共交通を補完する新たな移動手段による移動の確保

市民アンケート調査によると、タクシー利用者の約6割の方で、JR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。

鉄道や路線バス、タクシーなどの地域公共交通を補完する公共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（参考資料 43 頁参照）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、御殿場市で実施中の「遠距離通学定期券購入費補助金事業」について周知PRを行うとともに、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2番目、「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。

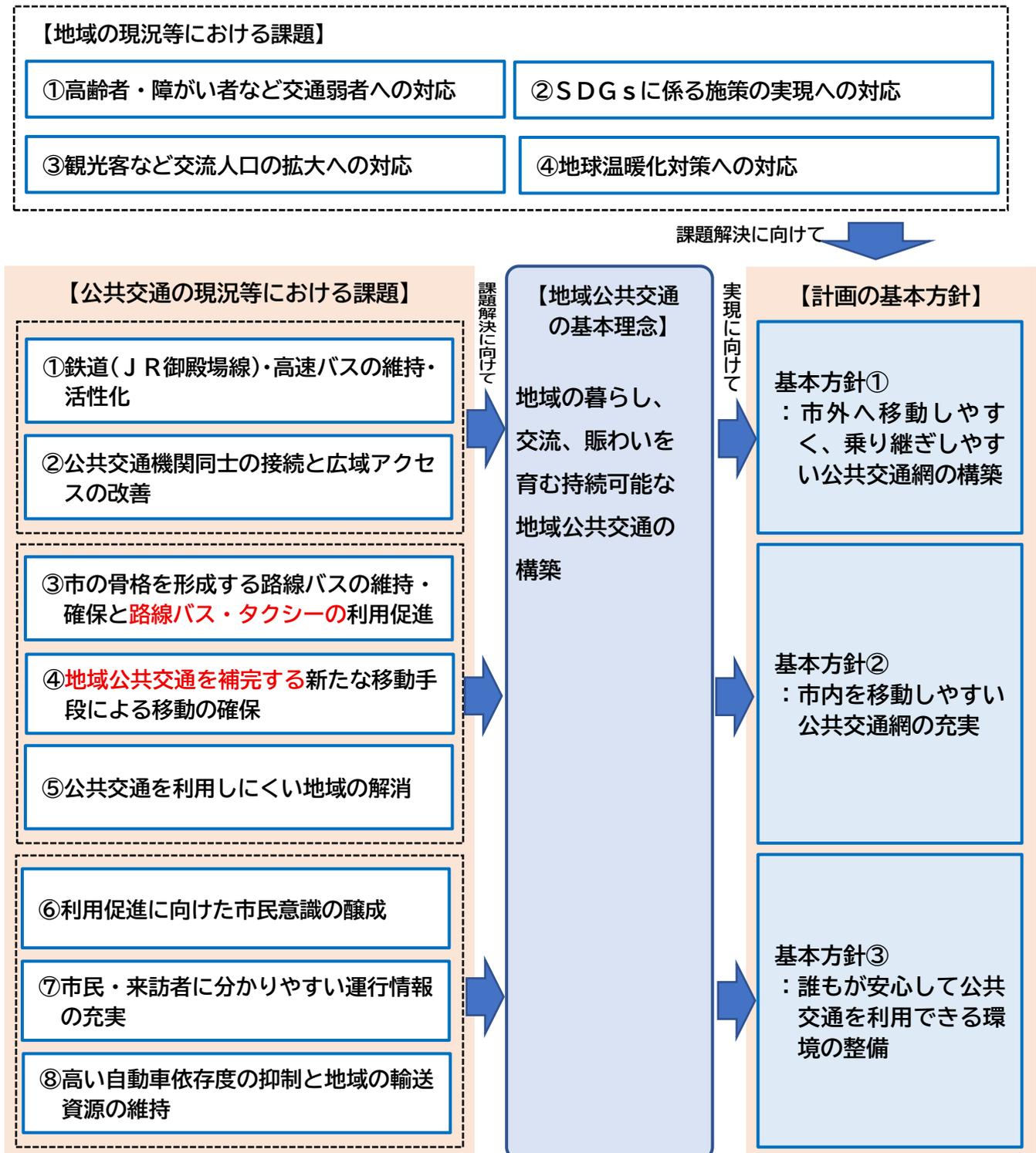
以上のことから、高い自動車依存度の抑制を図りながら、地域公共交通の利用促進を図るとともに、目的地となる施設（観光・商業施設、店舗、病院など）との連携により、市内で運行中の地域公共交通や民間企業送迎バスなど多様な輸送資源の持続性の確保が必要です。

## 第2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「第五次御殿場市総合計画（案）（策定中）」では、将来都市像として「緑きらきら、人いきいき、未来へつなぐ交流都市 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ほか、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

地域、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

- 三島駅・沼津駅や羽田空港、箱根方面、富士五湖方面など市外へのスムーズな移動が可能となるよう、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、通いやすい環境とするため、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、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。
- 公共ライドシェアやAIデマンド、自動運転バス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。

## (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等は、「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「個別輸送公共交通」及び「特定の利用者等の移動を担う交通」と6段階で区分し、それぞれの担う役割を發揮しながら、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ため、これら各公共交通機関同士を接続するポイントを「交通結節点」と「サブ結節点」として位置付けます。

### ■各公共交通機関の位置付け・役割等

分類	役割	交通モード	確保・維持策
広域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小山町、裾野市及び三島市などの周辺自治体や、東京都内、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>・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>・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>○御殿場駅～新松田駅シャトルバス（富士山ライナー）</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>・御殿場駅を起点に、市内を連絡する骨格路線。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バス</li> </ul>	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、地域間・地域内の各公共交通を補完し、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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新たな公共交通システム</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の確保を検討。
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。
特定の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等の移動を担う交通。</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>	

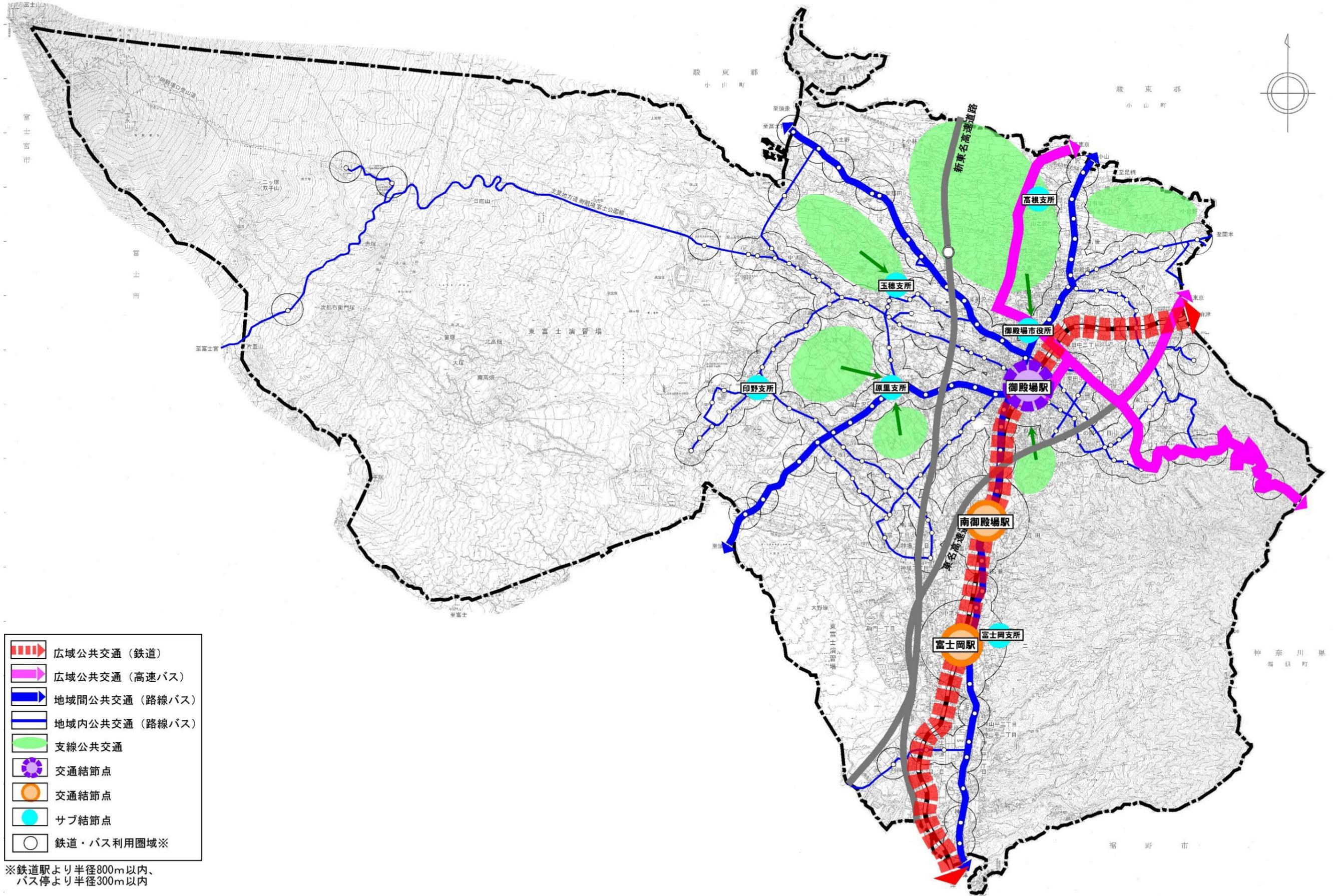
■交通結節点等の位置付け等

分類	役割	バス停
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>「広域公共交通」、「地域間・地域内公共交通」並びに「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バス停。</li> <li>鉄道と路線バスなど複数の公共交通機関が接続しているバス停。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○御殿場駅</li> <li>○南御殿場駅</li> <li>○富士岡駅</li> </ul>
サブ結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>「御殿場市都市計画マスタープラン」の将来都市構造で「地域拠点」に位置付けられているバス停。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○御殿場市役所周辺</li> <li>○各支所（富士岡、原里、玉穂、印野、高根）周辺</li> </ul>

■地域公共交通確保維持改善事業（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、乗り方教室の実施や沿線施設の実態に合った柔軟なダイヤ設定等により、地域公共交通確保維持改善事業（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、引き続き地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）や沿線3市（御殿場市、裾野市、三島市）との協調補助の活用により、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勤・通学による生活移動が多いです。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です。	鉄道や路線バスとの接続を確保しながら、乗り方教室の実施や沿線施設の実態に合った柔軟なダイヤ設定等により、地域公共交通確保維持改善事業（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改善事業（幹線補助）や御殿場市単独補助金、静岡県バス運行対策費補助金の活用、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、乗り方教室の実施や沿線施設の実態に合った柔軟なダイヤ設定等により、地域公共交通確保維持改善事業（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改善事業（幹線補助）や御殿場市単独補助金、静岡県バス運行対策費補助金の活用、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、乗り方教室や関係施設との企画乗車券の配布等の他、EVバスによる経費削減等費用削減策に取組みながら、地域公共交通確保維持改善事業（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改善事業（幹線補助）や御殿場市単独補助金、静岡県バス運行対策費補助金の活用、小山町、河口湖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3章 計画の目標及び実施事業

### 3-1 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。

#### 【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

**基本方針②**  
：市内を移動しやすい  
公共交通網の充実

**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

#### 【計画の目標】

##### 目標①：市外への移動しやすさの向上

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、御殿場駅～新松田駅シャトルバス（富士山ライナー）を実証運行します。

##### 目標②：市内の移動しやすさの向上

市内の移動しやすさの向上に資するよう、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や富士山木のおもちゃ美術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の向上を目指します。

##### 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及び協働により、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します。

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及び活性化を目指します。

##### 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、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。

## 3-2 実施事業

### (1) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業の概要や実施主体を整理します。

#### 目標① 市外への移動しやすさの向上

課題(2)①に対応

#### 【事業1】 JR御殿場線の利便性向上及び利用促進

御殿場線利活用推進協議会を通じて、JR御殿場線の運行本数の増加、観光企画列車の運行などについて、要望活動を継続的に実施するとともに、「ごてんばせんネット」等を活用し、沿線の観光情報の発信、各種イベントの連携等により、利便性向上及び利用促進を図ります。

【実施主体】 鉄道事業者 《関連主体》 御殿場市、沿線市町

#### 【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	短期					中長期					
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
JR御殿場線の利便性向上及び利用促進	要望活動実施											
	イベント 企画・開催											

課題(2)①に対応

#### 【事業2】 高速バスの利便性向上及び利用促進

高速バスの利用促進に向けて、市ホームページ、「【事業15】運行情報提供の充実」等により、高速バスサービスの運行ルートや時刻表、運賃、乗り場案内等の周知や情報提供を図ります。

また、御殿場市営駅南駐車場でのパーク&ライド特別割引（提携バス路線：河口湖～横浜線、新宿～箱根線、羽田線）について周知を行います。

【実施主体】 バス事業者 《関連主体》 御殿場市

#### 【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	短期					中長期					
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
周知PR	実施											

課題(2)②に対応

#### 【事業3】 御殿場駅～新松田駅シャトルバスの実証運行

令和7年（2025年）6月から実証運行を開始した御殿場駅～新松田駅シャトルバス「富士山ライナー」について、令和9年度（2027年度）まで利用実績、利用ニーズ等を分析・検証し、必要に応じて運行サービスの見直しを行うとともに、多様な情報媒体を活用しながら、運行情報提供を実施します。

実証運行の結果を踏まえ、本格運行へ移行するか廃止するか判断します。

【実施主体】 御殿場市、バス事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
シャトルバスの 実証運行	実証運行	→									
	本格運行 or 廃止			→							

課題(2)③に対応

**【事業4】 路線バスの維持と再編検討及び利用促進**

路線バスは、地域住民や観光客等の移動を確保する社会インフラとして、現行の運行サービスを維持及び確保するよう、「【事業15】 運行情報提供の充実」や、交通事業者のバスロケーションシステム「富士急モビリティバスコンシェルジュ」や、Ma a Sアプリなどの周知や連携により、利用促進を図ります。

また、現在、都市計画道路の整備や、新御殿場市立図書館（令和8年（2026年）7月開館予定）、富士山木のおもちゃ美術館（令和8年（2026年）夏頃開館予定）、（仮称）富士山の恵み産業パーク（令和13年度（2031年度）オープン予定）など新たなまちづくりの整備が進められており、まちづくりの進捗に合わせた既存バス路線の再編や新たな移動手段の導入について、ニーズを把握した上で、バス事業者や近隣市町と協議、調整を図ります。

さらに、広域性を有する御殿場線、駿河小山線、十里木線及び河口湖線は「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）」を、市内外で運行中の17路線は「御殿場市単独補助金」を活用し、持続可能な確保及び維持を目指します。

【実施主体】 バス事業者、静岡県、御殿場市

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
路線バスの利 用促進	検討・実施 (順次)	→									
路線バスの再 編等移動手段 の確保	検討、協議・調整	→			→		中間年度に修正				
	実施	→									
補助制度等の 活用	実施	→									

■路線バス事業（地域間幹線）及び実施主体の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	実施 主体	補助事業 の活用
御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	幹線補助
駿河小山線	御殿場駅	一色	駿河小山駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	幹線補助
十里木線	御殿場駅	須山	十里木	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	幹線補助
河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	幹線補助
河口湖線	河口湖駅	膳棚・旭日丘	御殿場駅	4条乗合	路線定期運行	富士急バス㈱	幹線補助

### ■路線バス事業（市単独路線）及び実施主体の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
駿河小山線	御殿場駅	仲町	佐野川	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
駿河小山線	御殿場駅	仲町	一色	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
神場・原里循環線	御殿場駅	神場中・原里支所	御殿場駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
神場・原里循環線	御殿場駅	原里支所・北の原	御殿場駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
神場・原里循環線	御殿場駅	神場南・原里支所	御殿場駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
東山循環線	御殿場駅	仲町・二の岡	御殿場駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
印野線	御殿場駅	板妻	太平洋クラブ御殿場ウエスト	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
印野線	御殿場駅	中畑	太平洋クラブ御殿場ウエスト	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
印野線	御殿場駅	板妻・樹空の森	太平洋クラブ御殿場ウエスト	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
印野線	御殿場駅	中畑・樹空の森	太平洋クラブ御殿場ウエスト	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
富士霊園線	御殿場駅	わさび平	富士霊園	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
富士霊園線	御殿場駅	富士スピードウェイ	富士霊園	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
小山高校線	御殿場駅	仲町	小山高校	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
中日向線	御殿場駅	一色	上野	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
東田中線	御殿場駅	東田中二丁目	御殿場営業所前	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
板妻線	御殿場駅	原里支所	駒門屋	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助
特別支援学校線	御殿場駅	富士岡	特別支援学校	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ㈱	市補助

## 目標② 市内の移動しやすさの向上

課題(2)③に対応

### 【事業5】 タクシーの利用促進

タクシーの利用促進に向けて、市ホームページ、「【事業15】運行情報提供の充実」等により、タクシーサービスの事業者概要や運賃などの周知及び情報提供を行います。

また、タクシー配車アプリ等、タクシー事業者が実施している利用促進策について周知するなど、タクシー事業者や近隣市町と利用促進策を検討し、実施します。

【実施主体】 タクシー事業者、御殿場市

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
タクシーの利用促進	検討・実施 (順次)										

**【事業6】 タクシーの利活用**

「高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業」と「妊産婦応援タクシー利用料金助成事業」などについて市ホームページや広報誌への掲載等により周知を行うとともに、「公共交通総合マップ」を作成し、配布することにより、タクシーサービスの周知や情報提供を実施します。合わせて、一部のタクシー事業者で令和5年（2023年）5月より運用を開始した「GO」アプリについて周知し、利用促進を図ります。

「高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業」については、助成券の拡充を求めている意見があるため、助成内容を見直し、実施します。

**【実施主体】** タクシー事業者、御殿場市

**【実施スケジュール（年度）】**

事業	実施項目	短期					中長期					
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
周知PR	実施											
助成事業の見直し	制度見直し											
	実施											

**【事業7】 観光周遊を促す二次交通の充実**

市内に立地する御殿場プレミアム・アウトレットや時之栖・御殿場高原ビールなどの観光施設や、宿泊施設は、多くの施設で送迎バスを運行しているものの、二点間輸送のため、これら施設同士を連絡し、回遊性の向上を促す観光周遊バスなど二次交通の導入について検討するとともに「御殿場周遊乗り放題きっぷ」の周知PR及び利用拡充を実施します。

また、タクシー事業者で実施中の観光タクシーについて、事業者ホームページのほか、多様な情報媒体を活用しながら、周知PRを実施します。

さらに、繁忙期の渋滞緩和や観光地間周遊を促すため、観光に特化したタクシーサービスの導入など主要観光スポット間を円滑に移動できるサービスの導入可能性を検討します。

**【実施主体】** バス事業者、タクシー事業者、御殿場市 **【関連主体】** 地域

**【実施スケジュール（年度）】**

事業	実施項目	短期					中長期					
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
観光周遊バス等二次交通の導入	検討、協議・調整											
	実施											
乗り放題きっぷの周知PR及び利用拡充	検討・実施											
観光タクシーの周知PR	実施											
観光に特化した移動サービスの導入	検討・実施											



**【事業8】新たな公共交通システムの導入**

静岡県では、交通空白地域を解消するため、公共ライドシェアの導入・拡大に向けた専門部会を立ち上げるなど、積極的な取組みを進めており、これまで小山町、河津町、静岡市、浜松市などで実証実験等を行っています。A I デマンドや自家用車有償旅客運送（公共ライドシェア）など新たな公共交通システムの導入について、地域ニーズ、他自治体での評価結果、交通事業者等との協議・調整を図りながら、検討・実施します。

また、現在、社会福祉協議会で実施中の移動支援サービスについては、利用実績や地域ニーズ等を検証しながら、サービスの改善を行います。さらに、地域ニーズや運転手など担い手確保の状況等を踏まえ、ニーズ又は必要性が高い地区については地区の拡充を順次実施します。

**【実施主体】** 御殿場市、社会福祉協議会、地域 **《関連主体》** バス事業者、タクシー事業者

**【実施スケジュール（年度）】**

事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
新たな公共交通システムの導入	検討	→									
	協議・調整		→								
	実施（必要に応じて）			→	→	→	→	→	→	→	→
移動支援サービスの導入	ニーズ把握、協議	→	→	→							
	拡充（順次）		→	→	→	→	→	→	→	→	→

**目標③ 地域全体で支える公共交通網の構築**

**【事業9】モビリティ・マネジメントの推進**

交通事業者と連携しながら、バスを中心に公共交通に親しみを感じられるよう「GOTEMBA BUS FES」などのイベント等を引き続き実施します。

また、学校、各種団体等を対象にしたバス乗り方教室の開催や、幼・保園長会、小学校校長会及び区長会を対象にした公共交通の利用促進運動を実施します。

**【実施主体】** バス事業者、御殿場市 **《関連主体》** 地域、その他関係者

**【実施スケジュール（年度）】**

事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
イベント等の開催	検討・実施						→	→	→	→	→

【事業 10】観光施設・商業施設等との連携サービスの導入

観光施設、商業施設等と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等(例えば、帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど)の導入等を検討します。

また、公共交通に乗り慣れていない市民や来訪者に対して、安心かつ抵抗なく公共交通を利用できるよう、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載、お出かけ先となる施設へのチラシの配架やポスターの掲示等により需要の掘り起こしを図ります。

【参考】神奈川県大井町・おでかけモデルプラン

【実施主体】バス事業者、御殿場市 《関連主体》地域

【実施スケジュール(年度)】

事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
割引サービス等の導入	検討、協議・調整										
	実施										
おでかけモデルプランの作成	検討										
	実施										

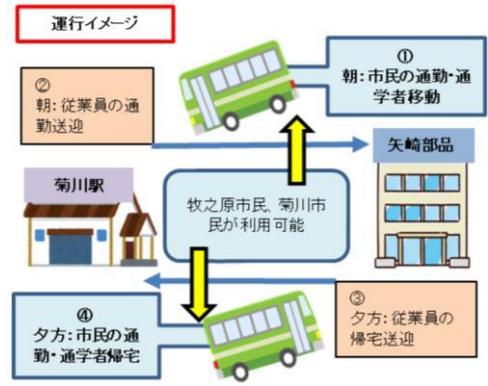
【事業 11】企業送迎バス等との連携

医療施設、娯楽施設、ゴルフ場及びその他の民間企業で送迎バスを運行中ですが、地域公共交通を補完するため、民間企業送迎バス等の活用について、企業などと協議・調整を図りながら検討を進めます。また、マックスバリュ東海で実施中の移動販売についても、周知PRを行うとともに、拡充に向けて店舗等との協議・調整を進めます。

**【参考】 牧之原市・菊川市矢崎アローライン**

矢崎部品株式会社ものづくりセンター（牧之原市）が運行する従業員送迎バスについて、令和7年（2025年）4月から片道の回送区間で住民利用を開始した（3年間）。

- 利用対象者…牧之原市民、菊川市民の事前会員登録者
- 運行区間…矢崎部品～菊川駅（途中バス停無）
- 市民利用可能便数
  - …3便（菊川駅行：1便、矢崎行：2便）
- 運賃…無料



**【実施主体】** 御殿場市、地域

**【実施スケジュール（年度）】**

事業	実施項目	短期					中長期					
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
送迎バス等の活用	検討、協議・調整	→										
	実施（順次）						→					
移動販売との連携	周知PR、協議・調整	→										

課題(1)③に対応

**【事業 12】 運転手等公共交通を支える人材確保**

御殿場市内のバス・タクシー事業者では、ホームページなどで継続的に運転手の求人をしているものの、運転手確保に非常に苦慮している状態です。このため、交通事業者として積極的な企業努力を促しながら、バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催、ホームページや広報誌への掲載など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保策について検討します。

また、「【事業 9】 モビリティ・マネジメントの推進」などを通して、子供たちにバス又はタクシー運転手に興味を持ってもらい、運転手の確保を図ります。

**【参考】 船橋市・市川市合同バス・タクシー乗務員説明会**

**【実施主体】** バス事業者、タクシー事業者 **《関連主体》** 御殿場市、静岡県

**【実施スケジュール（年度）】**

事業	実施項目	短期					中長期					
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
担い手確保の実施	検討、協議・調整	→										
	実施						→					

## 目標④ 利用しやすい地域公共交通環境の整備

課題(2)②に対応

### 【事業 13】 交通結節点の機能強化・利便性向上

交通結節点（御殿場駅、南御殿場駅、富士岡駅）については、乗り場での行き先表示の情報提供の改善や、各交通機関の乗継案内、待合空間の整備について検討します。

また、交通結節点を補完する御殿場市役所周辺、各支所周辺などのサブ結節点についても、地域生活圏の拠点となるよう、待合空間やサイクル&バスライド駐輪場の整備など機能強化を図ります。

【実施主体】 御殿場市 《関連主体》 鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
交通結節点の機能強化	整備内容検討・調整、実施（順次）										
サブ結節点の機能強化	整備内容検討・調整、実施（順次）										

課題(1)①④に対応

### 【事業 14】 人や環境にやさしい車両（バス・タクシー）の導入促進

静岡県では、平成 11 年度（1999 年度）に全国で初めてユニバーサルデザインの理念を県政全般に導入して以来、すべての行政分野での推進に取り組んでおり、現在は「第 6 次ふじのくにユニバーサルデザイン行動計画」に基づき、ユニバーサルデザインを推進しています。

また、市では、「ゼロカーボンシティ」の実現に向けた取組みを進めています。

このため、路線バス、タクシー車両について国の補助制度を活用し、乗り降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー、EVバスなど、人や環境にやさしい車両の導入を促進します。

【実施主体】 バス事業者、タクシー事業者 《関連主体》 静岡県、御殿場市

【実施スケジュール（年度）】



事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
人や環境にやさしい車両の導入	更新検討・順次導入										

**【事業 15】 運行情報提供の充実**

現在「御殿場市地域公共交通マップ」を市内各施設で配架していますが、市民や来訪者に対し、公共交通の運行内容等をより分かりやすく伝え、利用促進を図るため、鉄道、路線バス、自主運行バス及びタクシーなどの運行概要情報や、バス事業者で実施中のバスロケーションシステムなどを網羅した「公共交通総合マップ」を作成し、配布します。



▲御殿場市地域公共交通マップ

また、市の玄関口である御殿場駅については、外国人観光客等の公共交通利用に対応するため、案内情報を多言語化表記しており、MaaSなど新たな運行情報提供の充実を図ります。

**【実施主体】** 御殿場市 **【関連主体】** 鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

**【実施スケジュール（年度）】**

事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
公共交通総合マップの作成・配布	マップ作成・配布	→									
	周知PR（継続実施）		→	→	→	→	→	→	→	→	→

**【事業 16】 自動運転バスなど先進技術の導入に向けた研究**

近年、ライドシェア等の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おり、近隣自治体との連携を見据えながら、次世代モビリティ都市間ネットワーク、MaaSの活用、AIを活用したサービスなど先進技術の導入に向けた調査及び研究を行い、導入の必要性が高いと判断した場合には実証運行等の取組みを進めます。

また、県内では、「しずおか自動運転ShowCASEプロジェクト」により沼津市、富士市、袋井市、松崎町等で実証運行を行っており、地域課題や交通事業者の経営課題を解決する手段の一つとして、先進技術の進歩、整備費用などの条件を考慮しつつ、補助制度の活用も見据えながら、自動運転バスの導入に向けて検討します。

- 【参考】 沼津市・自動運転バス実証運行**
- 実験期間：令和6年（2024年）12月（土日計5日間）
  - 運行ルート：沼津駅～沼津港（約2.2km）
  - 運行頻度：5往復/日 ○運賃：無料
  - 自動運転レベル：レベル2（加速・操舵・制動の複数をシステムが行い、ドライバーは必要に応じて介入）



**【実施主体】** 静岡県、御殿場市 **【関連主体】** バス事業者、タクシー事業者

**【実施スケジュール（年度）】**

事業	実施項目	短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
先進技術の導入	調査・研究	→	→	→	→	→					
	実証運行						→	→	→	→	→

## (2) 実施体制

実施事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「地域」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努めます。

### ①行政

交通事業者、地域住民等の意向を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持、確保及び充実へ向けて総合的な支援を行います。

- 地域、交通事業者、その他関係団体との総合調整
- 公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
- 公共交通に関するアンケート調査等によるニーズ把握
- 地域主体の移動手段の確保に関する意欲の高い地域の支援
- 道路及び交通結節点等の環境整備

### ②交通事業者

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性の両立した公共交通サービスの維持・充実に努めます。

- 安全で快適な公共交通サービスの提供
- 利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
- 交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
- 利用者へのきめ細やかな情報提供
- 停留所・車両など交通関連施設の整備推進

### ③地域（市民、民間企業等）

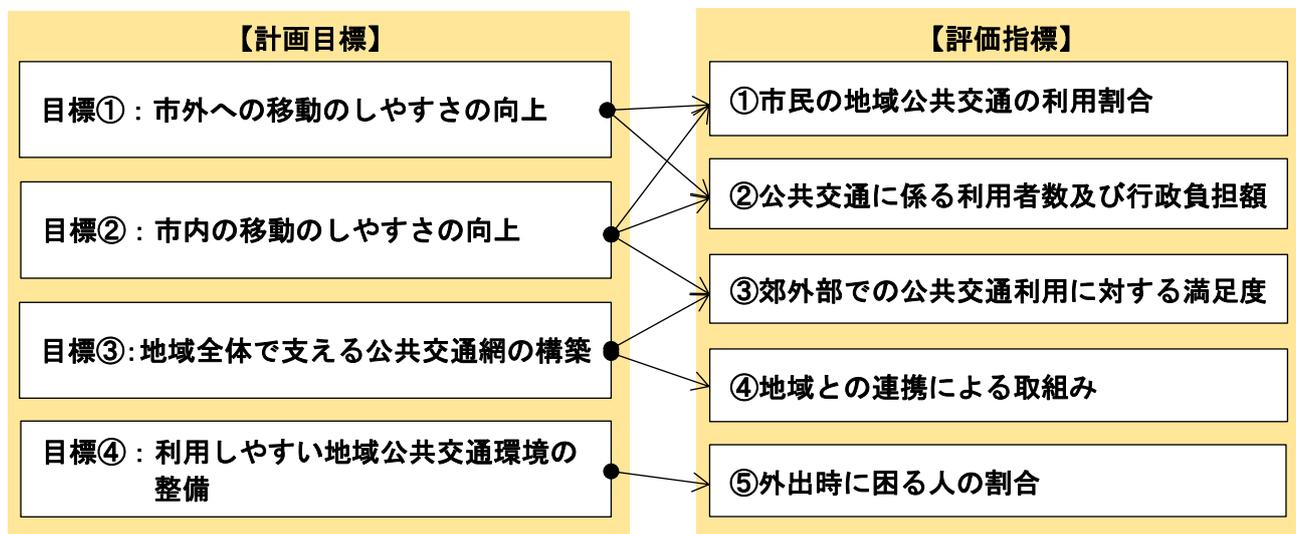
利用促進や移動手段の確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力します。

- 積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
- 利用促進の取組への参加
- 地域のニーズに関する情報提供、アンケート調査等への協力
- 地域主体による移動手段の確保の実施

### 3-3 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

「計画の基本方針」において掲げた基本方針ごとの目標及び達成状況を明確化するための目安となる評価指標と目標値を設定します。

評価指標は、事業の実施状況や整備の量を直接示す評価指標と、「第五次御殿場市総合計画（案）（策定中）」で掲げた政策指標と整合を図りながら、事業実施の効果を示す目標指標を設定します。



■評価指標及び目標値

評価指標	指標の定義	現状値	目標値		
			短期 (2030年)	中長期 (2035年)	
①市民の地域公共交通の利用割合	鉄道利用者割合 ※1	61.5% (2024年)	63.5%	65%	
	高速バス利用者割合 ※1	19.9% (2024年)	22.5%	25%	
	路線バス利用者割合 ※1	49.7% (2024年)	52.5%	55%	
	タクシー利用者割合 ※1	27.9% (2024年)	32.5%	35%	
②公共交通に係わる利用者数及び行政負担額	路線バスの年間利用者数 ※2	659,759人 (2024年)	710,000人	730,000人	
	御殿場駅の乗車人員（一日平均）	4,477人 (2024年)	4,700人	5,000人	
	地域間幹線系統路線（御殿場線）及び市単独補助路線の行政負担額	9,135千円 (2024年)	現状値維持	現状値維持	
③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 ※3	高根	1.84	2.06	2.20
		富士岡	2.00	2.21	2.40
		印野	1.93	2.20	2.40
		玉穂	2.18	2.49	2.70
④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	1回/年	2回/年以上	2回/年以上	
	就職説明会等の後援・共催回数	—	1回/年以上	1回/年以上	
⑤外出時に困る人の割合	外出時に困る人の割合 ※4	37.7%	34%	30%	

※1 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

※2 富士急モビリティ(株)で御殿場市に関係する全路線の利用者数（小山町内完結路線を除く）

※3 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

※4 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4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

「第二次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及び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します。

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、評価及び検証については、「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。

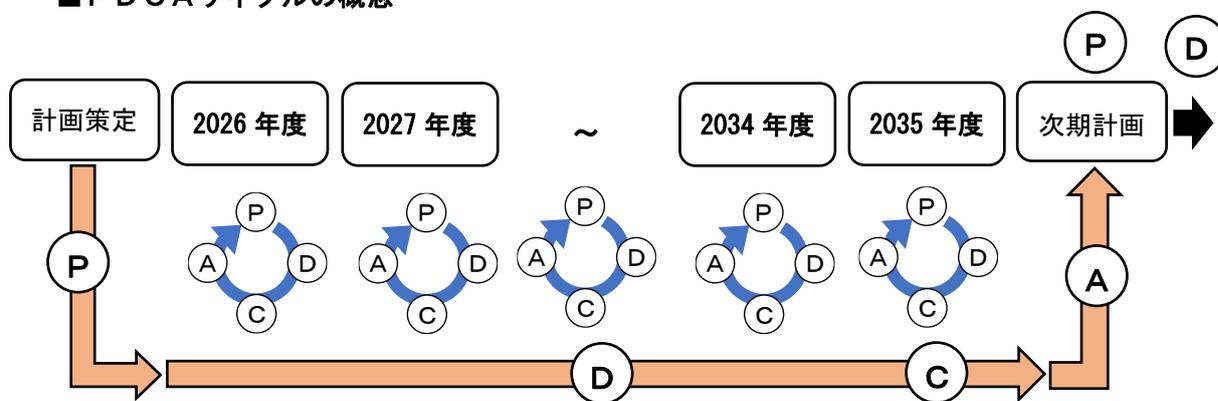
#### ○事業実施状況の評価（年に1回実施）

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、主な目的地である観光・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（2030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（2035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

(年度)

項目		短期					中長期				
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
関連調査	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
評価方法	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
②公共交通に係わる利用者数及び行政負担額	路線バスの年間利用者数	交通事業者保有データにより毎年計測
	御殿場駅の乗車人員（一日平均）	交通事業者保有データにより毎年計測
	地域間幹線系統路線（御殿場線）及び市単独補助路線の行政負担額	交通事業者保有データにより毎年計測
③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
④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
⑤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

## 参考資料編

参考資料編－1 地域及び公共交通等に関するデータ集

参考資料編－2 現行計画の評価・検証

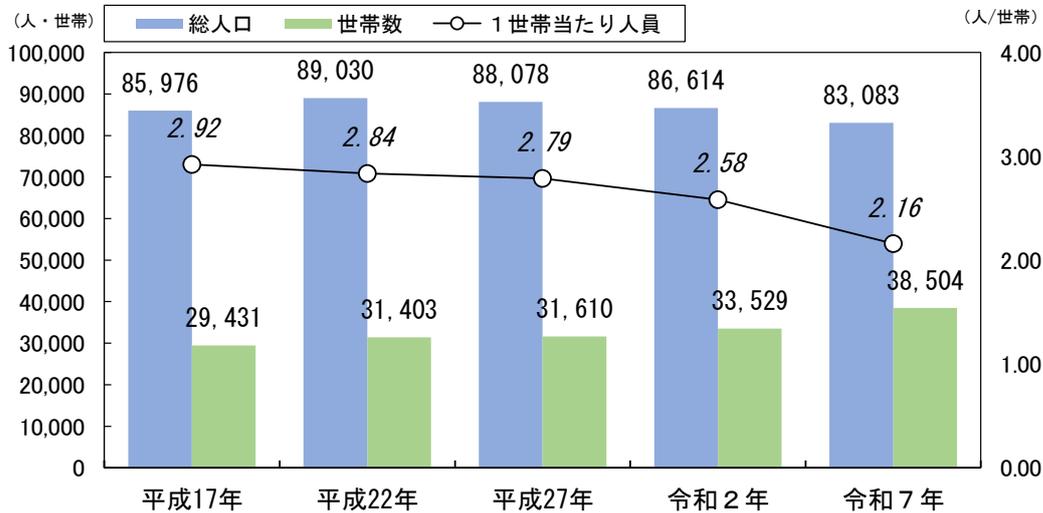
参考資料編－3 上位・関連計画における本計画の位置付け

参考資料編－4 市民アンケート調査の実施

# 参考資料－１ 地域及び公共交通等に関するデータ集

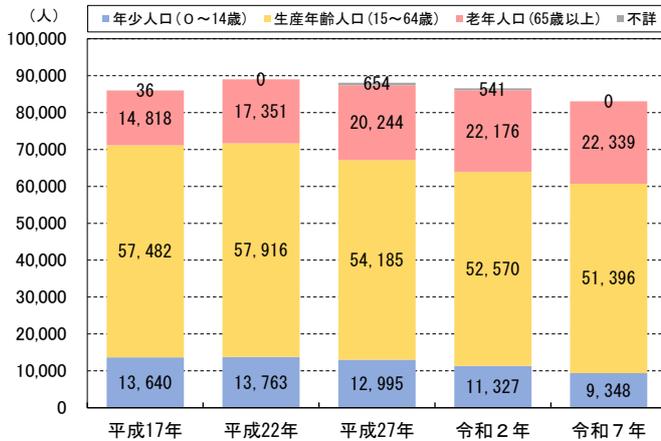
## (1) 地域特性の整理

### ■総人口及び世帯数の推移

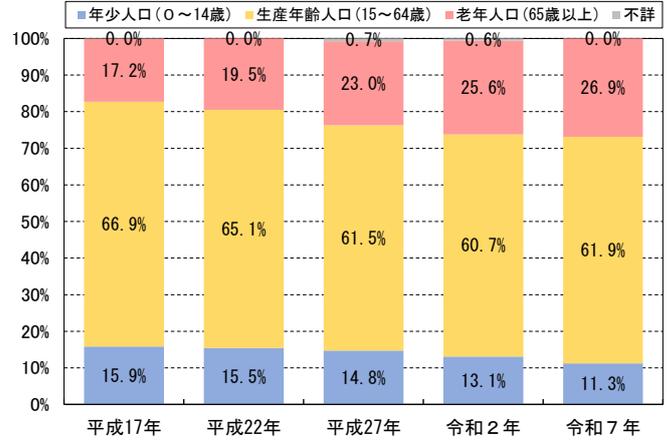


出典：平成17年から令和2年は国勢調査、令和7年は住民基本台帳（各年10月1日現在）

### ■年齢3区分別人口の推移



### ■年齢3区分別人口構成比の推移



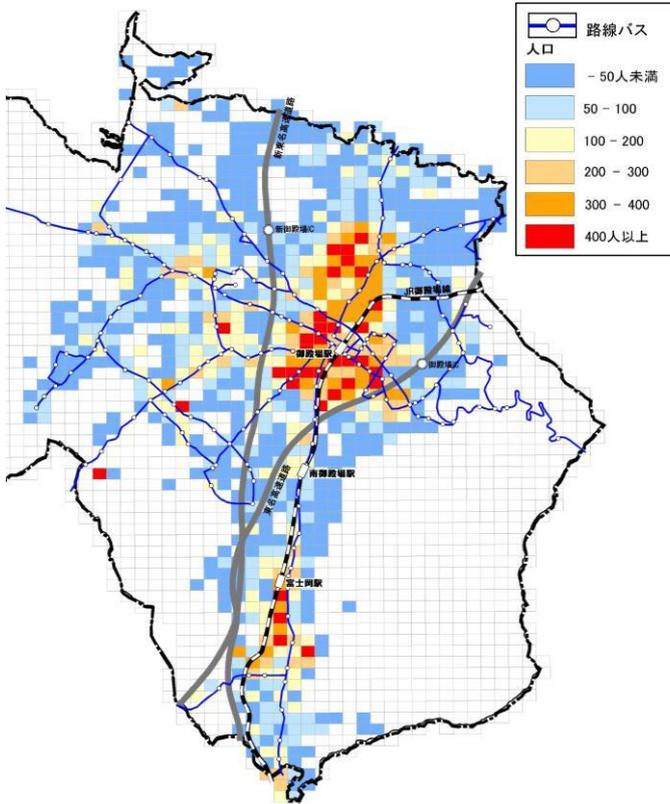
出典：平成17年から令和2年は国勢調査、令和7年は住民基本台帳（各年10月1日現在）

### ■地区別人口・世帯数の推移（各年度3月31日現在）

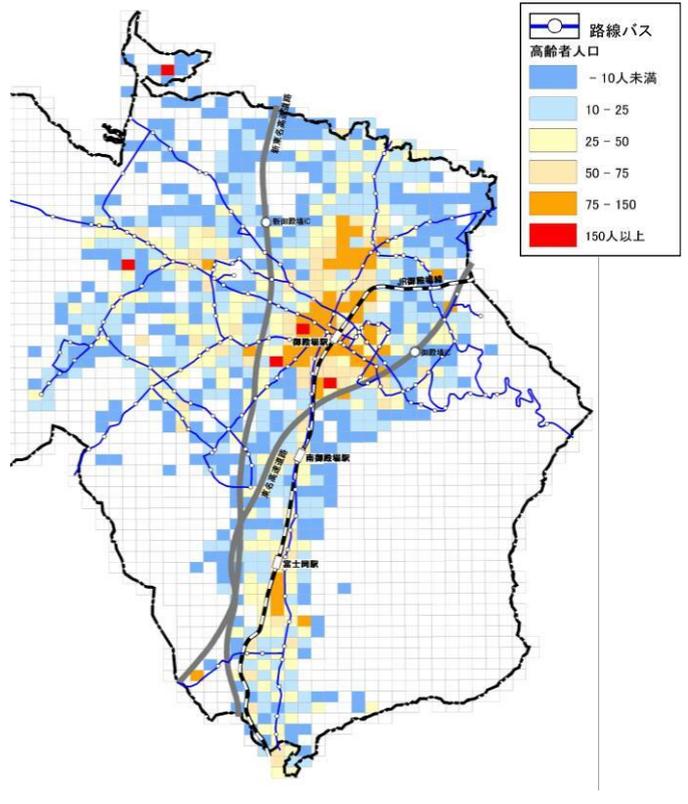
	御殿場地区		富士岡地区		原里地区		玉穂地区		印野地区		高根地区		市合計	
	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数
令和2年度	35,906	15,927	17,498	7,511	17,410	7,703	9,651	4,408	1,943	677	4,646	1,689	87,054	37,915
令和3年度	35,680	15,998	17,077	7,323	16,967	7,575	9,587	4,459	1,922	682	4,595	1,695	85,828	37,732
令和4年度	35,320	16,009	16,741	7,236	16,710	7,583	9,301	4,337	1,920	695	4,533	1,684	84,525	37,544
令和5年度	35,275	16,213	16,497	7,263	16,351	7,536	9,105	4,277	1,943	727	4,421	1,677	83,592	37,693
令和6年度	35,117	16,488	16,408	7,327	16,128	7,570	9,025	4,307	1,913	736	4,388	1,703	82,979	38,131
伸び率 (令和6年/令和2年)	0.98	1.04	0.94	0.98	0.93	0.98	0.94	0.98	0.98	1.09	0.94	1.01	0.95	1.01

出典：御殿場市統計書及び住民基本台帳

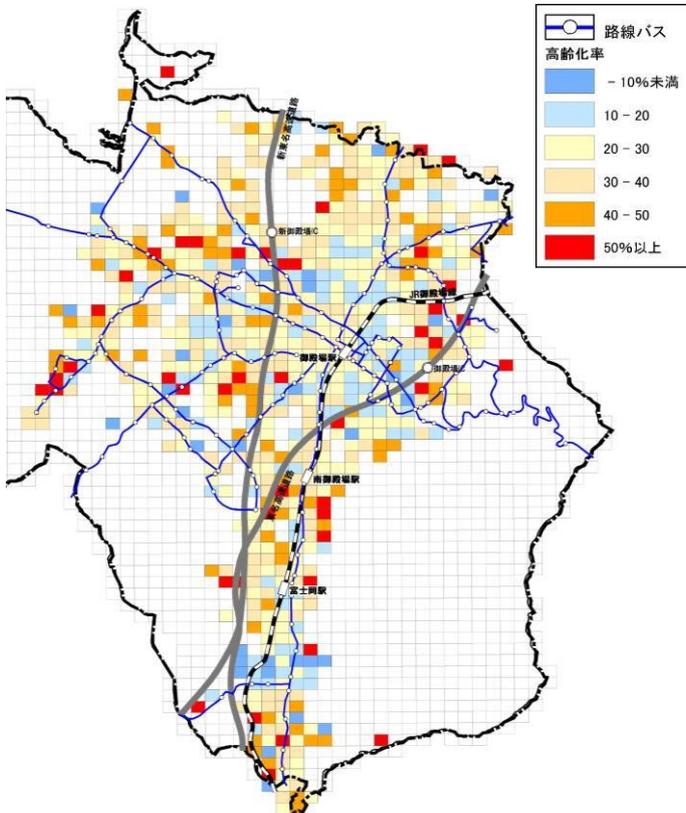
■令和2年・250mメッシュ別人口



■令和2年・250mメッシュ別高齢者数

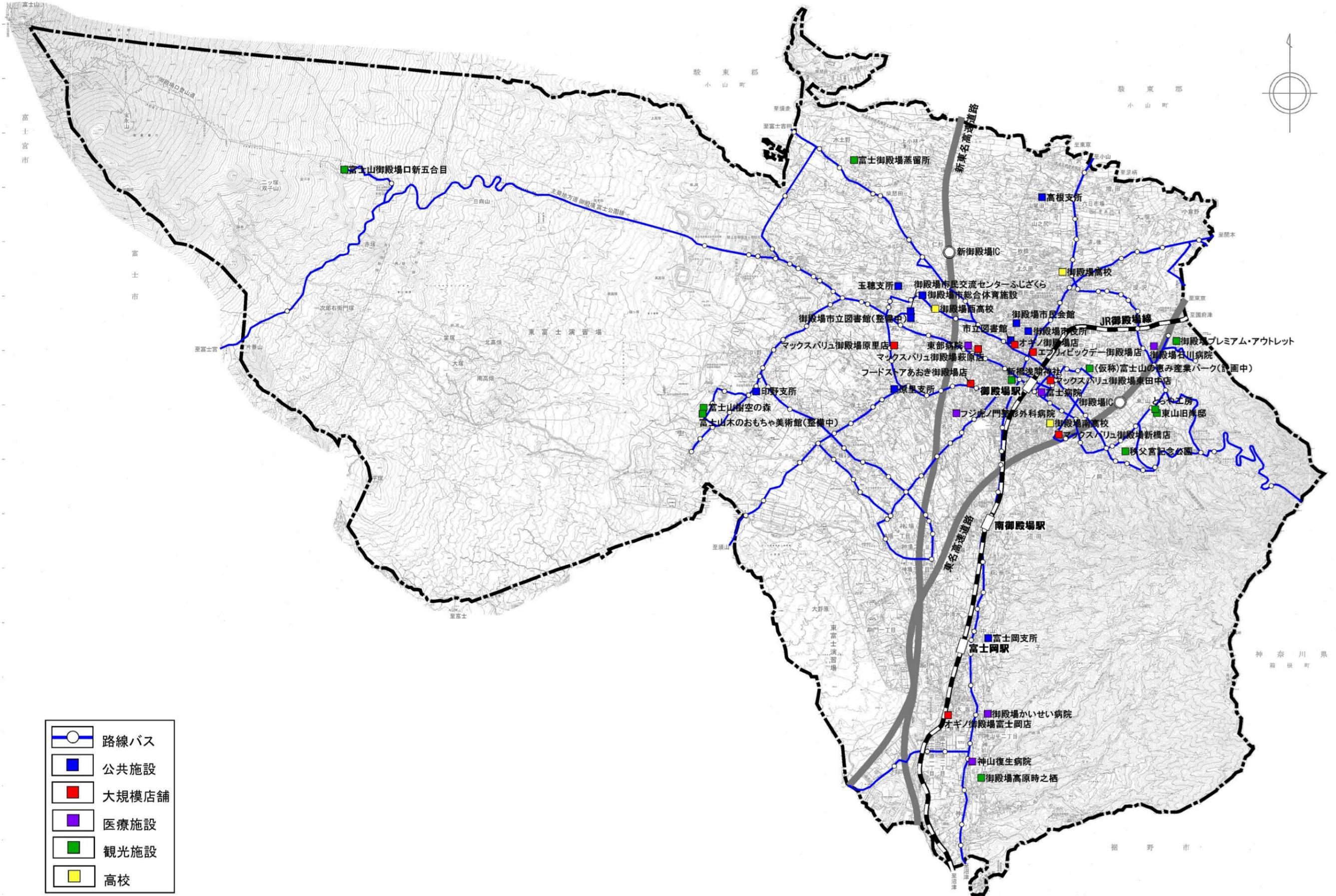


■令和2年・250mメッシュ別高齢化率



※メッシュは令和2年国勢調査データより作成

■主要施設分布図（整備中・計画中含む）



- 路線バス
- 公共施設
- 大規模店舗
- 医療施設
- 観光施設
- 高校

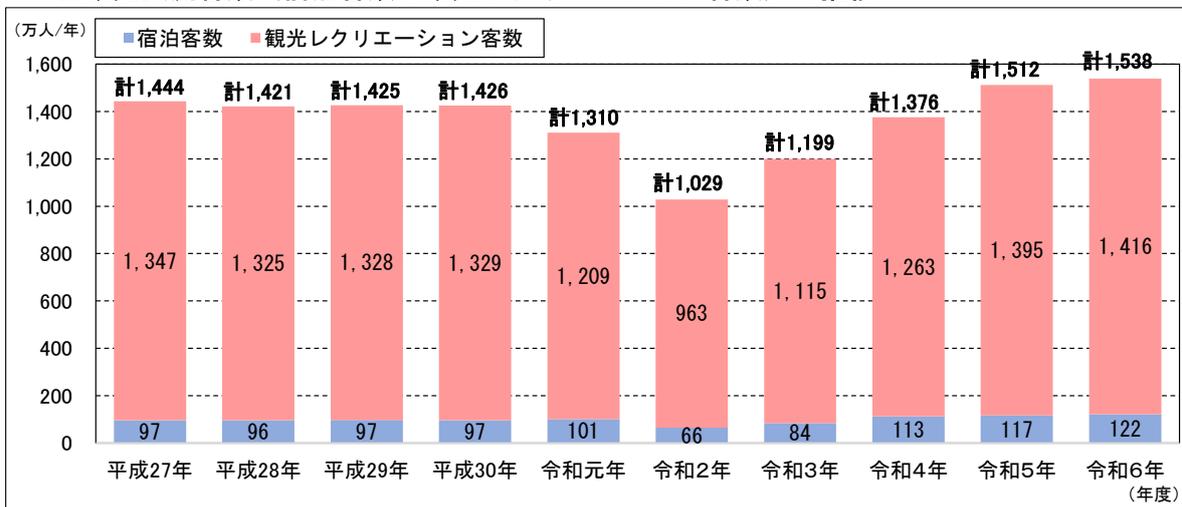
### ■通勤・通学流動

(単位：人)

	流入人口	流出口口		流入人口	流出口口
県内	12,021	11,776	神奈川県	1,166	1,519
裾野市	3,766	3,640	箱根町	79	621
小山町	2,959	3,886	小田原市	170	153
沼津市	1,393	1,914	南足柄市	94	29
三島市	1,190	699	秦野市	117	80
静岡市	143	246	その他県内	706	636
富士市	489	224	県外(神奈川県除く)	787	801
長泉町	924	582	東京都	110	426
清水町	286	163	その他県外	677	375
函南町	231	43			
その他県内	640	379	計	13,974	14,096

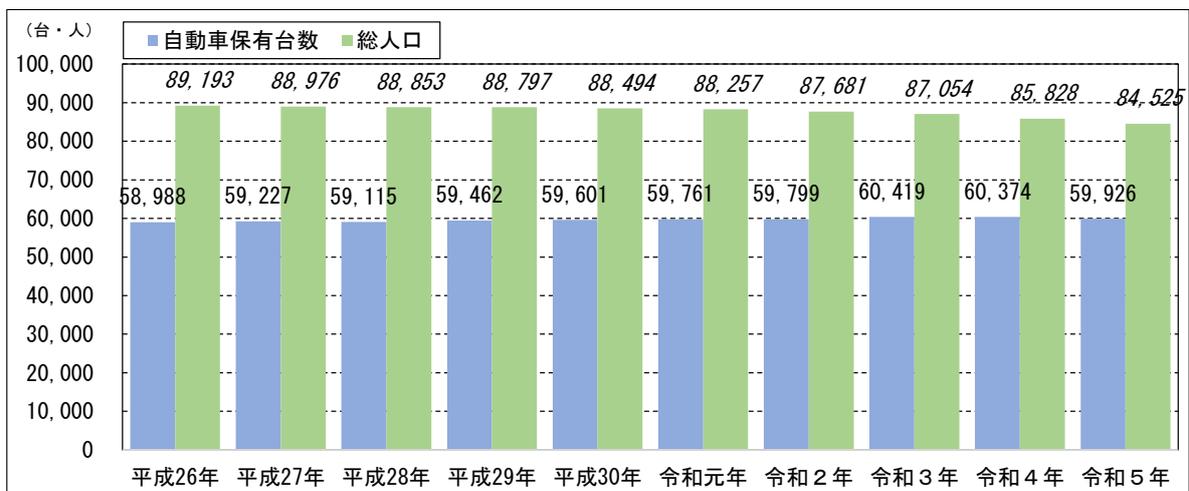
出典：令和2国勢調査（10月1日現在）

### ■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



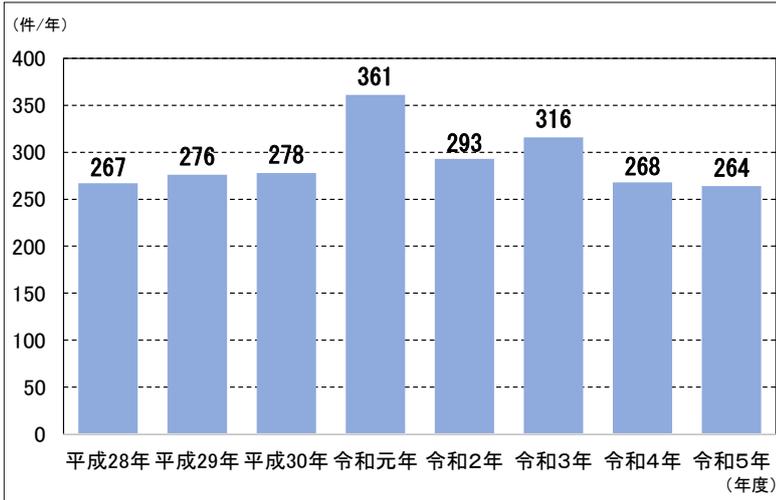
※小数点第一位を四捨五入により端数処理  
出典：静岡県観光交流の動向

### ■自動車保有台数の推移



※自動車保有台数は乗用車と軽自動車（軽乗用車、軽貨物車、軽三輪車）の合計（各年4月1日現在）  
出典：御殿場市統計書、総人口は住民基本台帳（各年3月31日現在）

### ■高齢者運転免許証自主返納事業申請件数の推移



出典：くらしの安全課

### 【運転経歴証明書手数料の助成】

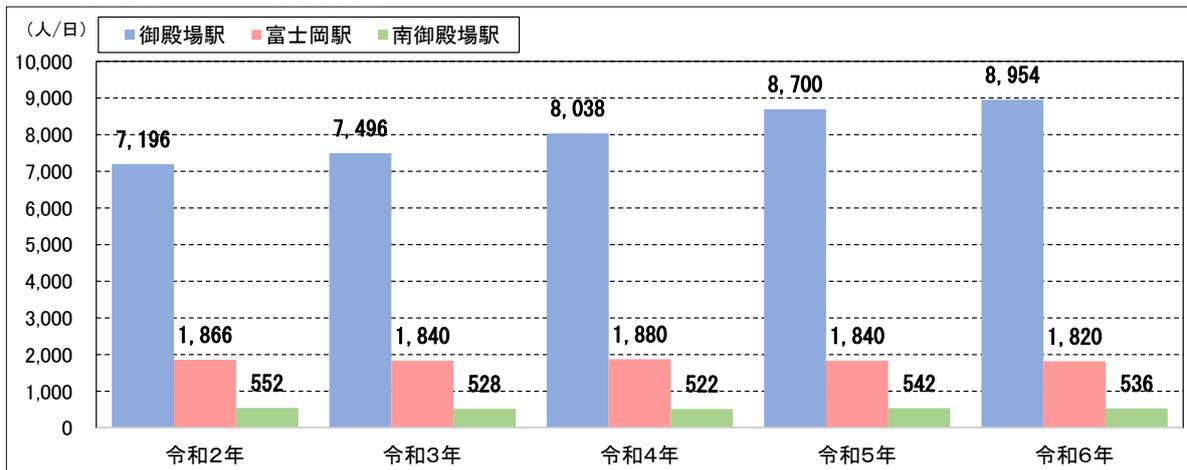
自主的に運転免許証を返納した 65 歳以上の市民を対象に、運転経歴証明書を取得する際に必要な手数料1,100 円を全額助成しています。

○以下の要件を全て満たす方

- ・満 65 歳以上で御殿場市に住民登録のある人
- ・平成 28 年 4 月 1 日以降に御殿場警察署で自主的に運転免許証を返納した人
- ・運転経歴証明書の申請をした人

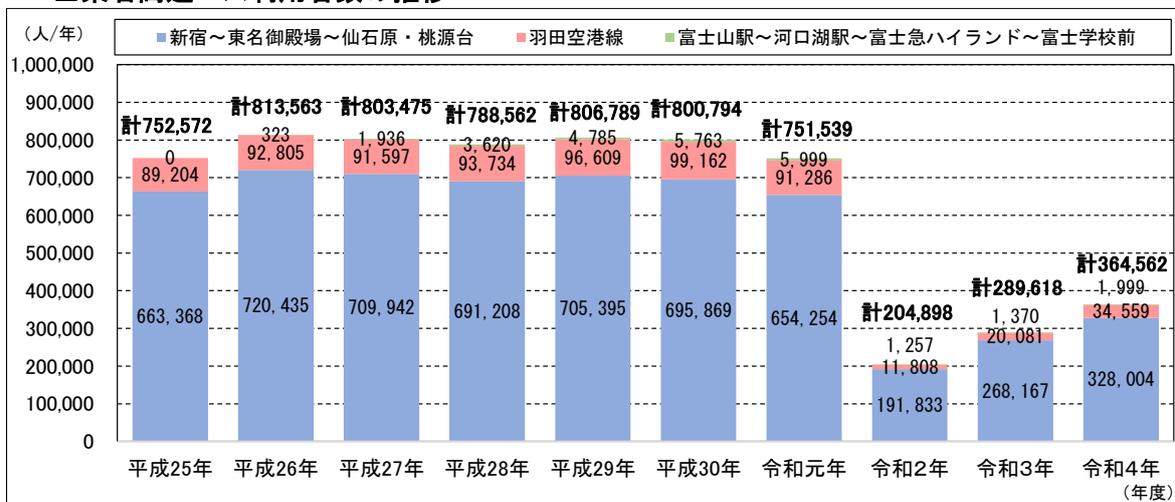
## (2) 公共交通の現況把握

### ■鉄道駅 1 日平均乗降客数



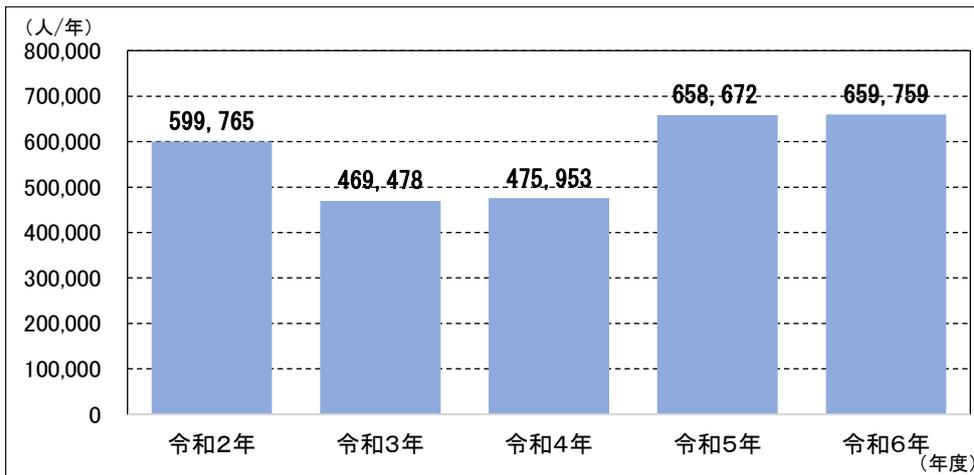
出典：御殿場市未来プロジェクト課

### ■東名高速バス利用者数の推移



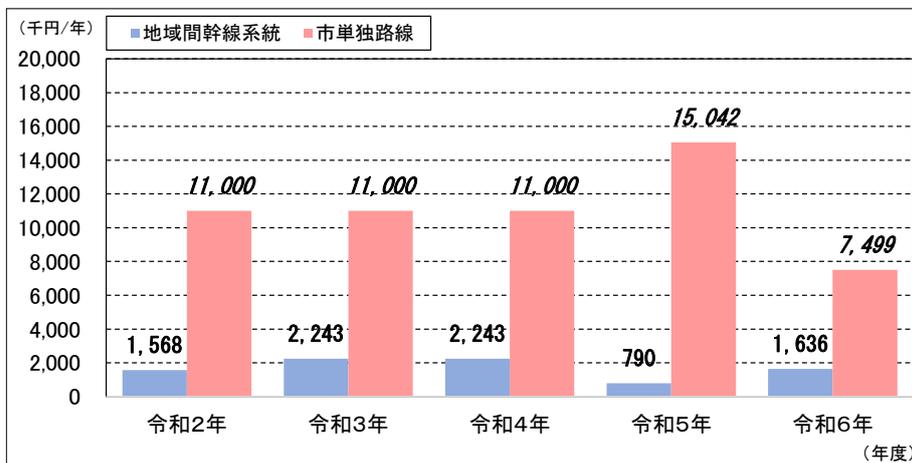
出典：御殿場市統計書

### ■路線バス（富士急モビリティ(株)、御殿場のみ）年間利用者数の推移



出典：富士急モビリティ(株) 提供資料

### ■地域間幹線系統補助金（御殿場線）の推移

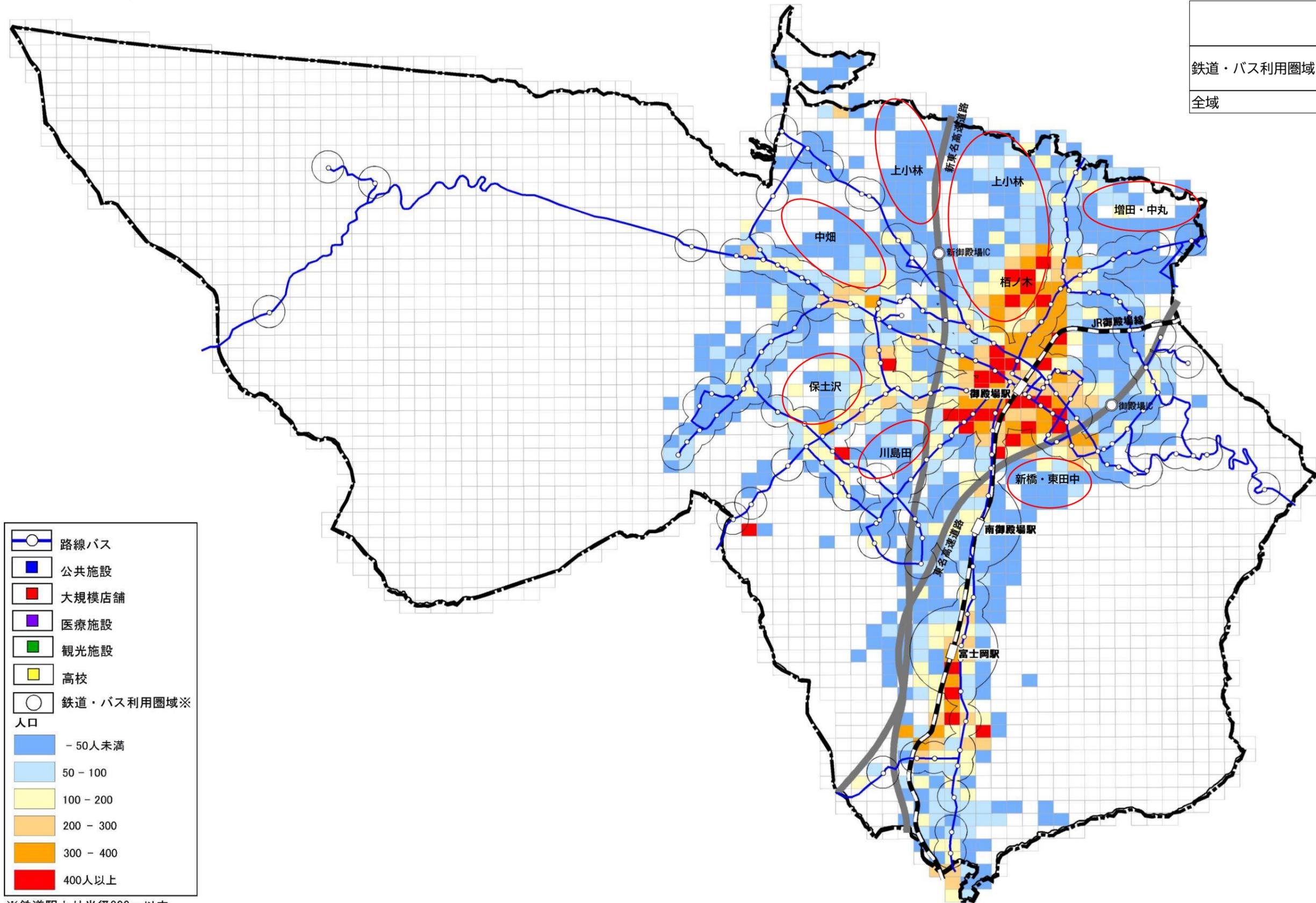


事業者	系統名	起終点	関係市町
富士急モビリティ(株)	御殿場線※	御殿場駅～三島駅	御殿場市・裾野市・三島市
	駿河小山線	御殿場駅～駿河小山駅	御殿場市・小山町
	十里木線	御殿場駅～十里木	御殿場市・裾野市
	河口湖線	河口湖駅～御殿場駅	御殿場市・小山町
富士急バス(株)	河口湖線	河口湖駅～御殿場駅	御殿場市・小山町

※御殿場市が負担している地域間幹線系統補助金は御殿場線のみ負担

■鉄道・バス利用圏域

	面積 (km <sup>2</sup> )	人口 (人)
鉄道・バス利用圏域	35.90	59,728
	31.4%	69.1%
全域	114.23	86,406



- 路線バス
  - 公共施設
  - 大規模店舗
  - 医療施設
  - 観光施設
  - 高校
  - 鉄道・バス利用圏域※
- 人口
- 50人未満
  - 50 - 100
  - 100 - 200
  - 200 - 300
  - 300 - 400
  - 400人以上

※鉄道駅より半径800m以内、  
バス停より半径300m以内

### (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

##### ■高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業の概要

<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) ※年度途中での申請は月割り ※交付は年度中1回のみ ※1回あたりの利用限度額はない
<b>利用できるタクシー・バス事業者</b>	【タクシー】御殿場タクシー(株)、こだまタクシー(有)、富士急静岡タクシー(株)、光タクシー(株)、(株)ミツワタクシー 【介護タクシー】社会福祉法人十字の園、訪問介護ほたる、ケアステーションゆめ、(有)アイティ介護サービス、介護タクシーくるくる 【バス】富士急モビリティ(株)、箱根登山バス(株)

#### 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事業の概要

<b>対象者</b>	御殿場市に住民票があり、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 ※転入等で既に母子健康手帳を持っている方は、母子健康手帳交付日を基準に、タクシー券交付日の属する月からの月割りにより交付枚数を決定
<b>契約事務所</b>	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)、(株)ミツワタクシー

##### ■ファミリー・サポート・センターの概要

<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
<b>活動報酬(1時間あたり)</b>	・平日…午前7時～午後7時：500円 午前6～7時、午後7時～9時：600円 ・土日祝、年末年始…午前6時～午後9時：600円

#### ③地域主体の移動支援事業(移動支援サービス)

##### 【事業名】

- 中畑北区買い物支援サービス
- 東山・二の岡移動支援サービス
- 駒門区元気になる会移動支援サービス
- 保土沢区いきいきサロン移動支援の会
- 深沢区ふかさわやすらぎの会移動支援の会
- 印野地区買い物支援グループ
- 高根地区買い物支援事業
- 東山・二の岡生活支援お助け隊
- 神山区移動支援の会
- 杉名沢朝日隊
- ほっくばらみんなで支える移動支援プロジェクトひまわり

#### ④移動支援施策（障がい者等）

名称	実施内容	実施主体	対象者
福祉有償運送	公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に有償の輸送サービスを提供。 ※提供日：平日・土曜日、午前8時30分～午後5時15分	民間	要介護者・障がいのある人（登録制）
福祉車両貸出事業	車椅子利用者や歩行困難な方の外出のために、必要に応じて運転ボランティアの協力を得ながら福祉車両の貸し出しを行う。原則無料（有料道路料金・駐車料金等は利用者の負担）。 ※提供日：毎日、午前8時30分～午後5時15分	民間（社会福祉協議会）	自力で外出が困難な人
	市内にお住まいの歩行が困難な方や障がい者団体・福祉団体が病院への通院や研修会への参加など、社会参画を目的とした用途に、福祉車両の貸し出しを行う。原則無料（有料道路料金・駐車料金等は利用者の負担）。 ※提供日：平日・土曜日、午前8時30分～午後5時15分	社会福祉協議会	歩行が困難な方や障がい者団体・福祉団体
重度障害者タクシー利用助成制度	障がいがある方を対象に、タクシー利用券を交付し、タクシーを利用する場合に小型車初乗運賃相当額を助成。（利用券は年間一綴り24枚で、乗車1回につき1枚利用可能）	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

##### ア) 民間企業送迎バス

##### ■御殿場市内で運行中の民間企業送迎バスの運行概要

分類	施設名	方面	運行日	運行本数
医療施設	御殿場石川病院	—	平日・土	平日15便、土曜日8便
	富士小山病院	御殿場コース	平日	2便
	東部病院	—	平日・土	6～8便
	フジ虎ノ門整形外科病院	御殿場駅	平日・土	5.5往復
	すずき整形外科クリニック	御殿場駅方面等	平日・土	—
娯楽施設	御殿場プレミアム・アウトレット	御殿場駅、御殿場IC	毎日	44往復
	時之栖・御殿場高原ビール	御殿場IC	毎日	平日10往復 土日祝11往復
ゴルフ場	御殿場ゴルフ倶楽部	—	土日祝	1往復
	レンブラントゴルフ倶楽部御殿場	—	毎日	1往復
	富士カントリークラブ	—	毎日	3.5往復
	小田原ゴルフ倶楽部	—	毎日	2往復
	太平洋クラブ御殿場コース	—	毎日	1往復
	御殿場東名ゴルフクラブ	—	毎日	1往復
その他	秩父宮記念公園・乙女森林公園	—	毎日	5往復
	乙女森林公園キャンプ場	御殿場駅	毎日（月曜日運休）	5往復
	キリンディスティラリー富士御殿場蒸溜所	—	毎日	5.5往復
	ふれあいプール玉穂	—	土日祝（4～11月）	2往復
	御殿場自動車学校	御殿場駅	毎日	小山方面2便 仲町方面平日6便、土日祝5便 富士岡方面13便

##### イ) 移動販売

##### ■マックスパリュ東海での移動販売の概要（令和7年10月末現在）

販売エリア	月曜日：富士岡地区（13拠点）、火曜日：玉穂地区（16拠点）、水曜日：御殿場・高根地区（13拠点）
販売商品	約500種類（肉、魚、野菜、豆腐、牛乳、パン、加工食品、調味料、菓子、日用品等） （商品1点につき別途手数料10円（税抜））
支払い方法	現金、WAONなどの各種電子マネー、各種クレジットカード

## 参考資料－２ 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整理します。

目標	数値指標	地区及び対象	現況 (令和2年)	目標値 (令和7年)	実績値	達成状況
(1) 公共交通維持のための利用促進及び認知度の向上	公共交通に関するイベントの実施回数	—	1回/年 (令和元年)	2回以上/年	1回/年	未達成
	郊外部での公共交通利用に対する満足度	高根	2.06 (令和元年)	2.20	1.84	未達成
		富士岡	2.21 (令和元年)	2.40	2.00	未達成
		印野	2.20 (令和元年)	2.40	1.93	未達成
		玉穂	2.49 (令和元年)	2.70	2.18	未達成
道路・交通における重要度	—	4.43 (令和元年)	4.70	4.30	未達成	
(2) 公共交通空白地域の解消	移動支援サービスを実施する区の数	—	2区	5区	11区	達成済
	郊外部での公共交通利用に対する満足度(再掲)	高根	2.06 (令和元年)	2.20	1.84	未達成
		富士岡	2.21 (令和元年)	2.40	2.00	未達成
(3) 路線バスネットワークの充実	市全体の年間路線バス利用者数	—	781,430人 (平成30年)	785,000人	659,759人 (令和6年)	未達成
	郊外部での公共交通利用に対する満足度	高根	2.06 (令和元年)	2.20	1.84	未達成
		富士岡	2.21 (令和元年)	2.40	2.00	未達成
		印野	2.20 (令和元年)	2.40	1.93	未達成
		玉穂	2.49 (令和元年)	2.70	2.18	未達成
(4) 公共交通に関する情報提供の充実	市全体の年間路線バス利用者数(再掲)	—	781,430人 (平成30年)	785,000人	659,759人 (令和6年)	未達成
(5) 交通結節点での利便性向上	鉄道駅での1日平均乗降客数	御殿場駅	9,762人(平成30年)	11,000人	8,954人(令和6年)	未達成
		富士岡駅	2,194人(平成30年)	2,200人	1,820人(令和6年)	未達成

## (2) 実施施策の取組状況

現行の「御殿場市地域公共交通計画（令和3年3月）」で掲げた各数値目標の達成状況に合わせて、福祉、観光等の総合的なまちづくりと連携した取組状況について整理します。

### ①公共交通維持のための利用促進及び認知度の向上

事業主体	取組実施状況
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「GOTEMBA BUS FES 2021」の実施及び、イベントの情報発信として地元FM富士山GOGOFMに富士急モビリティ担当者と一緒に出演し、情報発信を実施（令和3年）</li> <li>・市内幼・保園長会や小学校校長会、区長会において公共交通の利用促進運動への協力について依頼（令和3年～令和6年）</li> <li>・路線バスの利用促進ポスターを作成し、市内公共施設への掲出（令和4年）</li> <li>・事業者独自の取組（V i s a タッチ・バスロケーションシステム）の広報支援（令和4年）</li> <li>・公共交通マップを市内各施設及びホテルに配架（令和6年）</li> <li>・12/7、8に開催したハッピーライド i n 静岡プロジェクト（小学生バス無料デー）にあわせて、FMラジオでのバス利用を呼びかけ（令和6年）</li> </ul>
富士急モビリティ(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「GOTEMBA BUS FES」で、車両展示やオリジナル定期券作成体験等を出展（令和3年）</li> <li>・第41回御殿場市ふれあい広場に参加（令和6年）</li> <li>・小学校でバスの乗り方教室実施（令和3年：12学校、令和4年：10校、令和5年：10校、令和6年：9校）</li> </ul>
箱根登山バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・箱根の森小学校2年生が「町探検」として宮城野営業所に来訪し、バスの乗り方やバス運行時の安全面などの学習体験を実施（令和3年）</li> <li>・神奈川県バス協会主催「バス利用感謝デー」をはじめ、計3回のイベントへ参加（令和4年、令和5年）</li> <li>・小田原ドライビングスクール感謝祭、バス d e おでかけフェアのイベントへ参加（令和6年）</li> <li>・本社・小田原整備工場で、バス乗り方教室を実施（令和6年）</li> </ul>
地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各区の区長を通じて、公共交通の利用を促す（令和3年～令和6年）</li> </ul>

### ②公共交通空白地域の解消

事業主体	取組実施状況
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動支援サービスを開始する前の発足検討会議等に公共交通事業を担当する立場で出席し、助言を実施（令和3年～令和6年）</li> <li>・全国自治体ライドシェア連絡協議会が開催する「公共ライドシェア」アドバイザー養成講座や、国土交通省開催の地域公共交通研修などの各種研修に参加（令和6年）</li> </ul>
富士急モビリティ(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動支援サービスの実施箇所について行政と情報共有を実施（令和3年～令和6年）</li> </ul>
地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・二の岡区・東山区が合同で移動支援サービスを開始した。さらに、新たに駒門区においても他の事例を参考に独自に送迎支援の会議が開始（令和3年）</li> <li>・新たに深沢区において他の事例を参考に独自に送迎支援の会議が開始（令和5年）</li> <li>・二の岡区・東山区にて有料の生活支援サービスを開始（令和6年）</li> </ul> <p>現在、市内12団体にてボランティア輸送（共助版ライドシェア）を運行中</p>

### ③路線バスネットワークの充実

事業主体	取組実施状況
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>市のSNSを活用し、事業者の取組についての情報発信を実施（令和3年～令和6年）</li> <li>地域の路線バスネットワークの確保維持を行うため、御殿場市バス交通活性化対策事業を実施（令和3年～令和6年）</li> </ul>
富士急モビリティ(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>周遊きっぷの新設や小学校の長期休暇を活用したワンコインバスのキャンペーンの実施（令和3年～令和5年）</li> <li>御殿場バイパス開通による路線の再編及び、慢性遅延路線において、ルート変更や迂回ルートの設定を検討（令和3年）</li> <li>国道138号の御殿場バイパス開通による道路整備実施に伴い、特急バスのルートを見直しの実施（令和4年～令和5年）</li> <li>今後図書館の移転に合わせて路線バスの再編の実施を検討中（令和6年）</li> </ul>
箱根登山バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>御殿場市内聖火リレーの交通規制に対応したダイヤで運行（令和3年）</li> <li>不採算の路線退出申出路線について、該当自治体と協議し、補助を受けながら減便運行（令和4年～令和5年）</li> <li>小田原市、南足柄市、湯河原町の不採算路線について、該当自治体と協議し、運行補助を受けたいえでの継続運行を決定（令和6年）</li> </ul>
地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の路線バスネットワークの確保維持を行うため、御殿場市バス交通活性化対策事業を実施（令和3年～令和6年）</li> </ul>

### ④公共交通に関する情報提供の充実

事業主体	取組実施状況
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>広報紙への利用促進記事の掲載（令和3年～令和5年）</li> <li>市ホームページへの利用促進記事の掲載（令和6年）</li> <li>地元FM富士山GOGO FMを活用した公共交通の利用促進に関する情報発信を実施（令和3年～令和6年）</li> <li>バスロケーションシステム等への導入補助（令和4年～令和5年）</li> </ul>
富士急モビリティ(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体側面に抗菌済みステッカーを貼り安全性をPR（令和3年～令和5年）</li> <li>HP・SNS・車内広告にて感染症対策の実施依頼を掲出（令和3年～令和5年）</li> <li>バス車内デジタル表示板、WEBサイトでの多言語情報提供（令和3年～令和6年）</li> <li>観光路線において多言語リーフレットの作成（令和3年～令和6年）</li> <li>行先系統アルファベット表記（令和3年～令和6年）</li> <li>駅前サイネージ、バスロケ、乗換検索サイト等で複数言語での情報を配信（令和4年～令和6年）</li> <li>市民交流センターへの乗入を継続して実施（令和6年）</li> </ul>
箱根登山バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>車内広告にて新型コロナウイルス感染拡大防止リーフレットを掲出（令和3年～令和5年）</li> <li>自社ホームページで新型コロナウイルス感染拡大防止の情報発信（令和3年～令和5年）</li> <li>箱根ナビ（小田急グループの箱根エリアの紹介WEBサイト）について、箱根観光プラットフォーム（共通基盤）へリニューアルし、新しい旅行体験の提供を目指した観光型Ma a Sを本格的に開始（令和3年～令和6年）</li> <li>ホームページの多言語化を促進している他、令和6年度神奈川県観光客受入環境整備費補助金（外国人観光客の周遊に資する受入環境整備事業）に交付申請し、交付決定を受け、現在、事業実施中（令和6年）</li> </ul>

⑤交通結節点での利便性向上

事業主体	取組実施状況
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全性と景観の確保を行うため、御殿場市役所バス待合施設の撤去を事業者と協議（令和3年）</li> <li>・交通結節点である市民交流センターへ乗り入れしている青少年交流の家線に福祉部門から補助を実施（令和4年～令和6年）</li> </ul>
富士急モビリティ(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青少年交流の家線の一部を市民交流センターへ乗り入れ（10便/日）（令和3年～令和5年）</li> <li>・バス停表示板104ヶ所の更新実施（令和3年）</li> <li>・老朽化による安全性確保のため、御殿場市役所バス待合施設の撤去（令和3年）</li> <li>・バス停の整備及びバス停標識の交換等のメンテナンスを実施（令和4年～令和6年）</li> <li>・お客様からの鉄道との接続改善要望を受け、8月に改正を実施（令和6年）</li> </ul>
箱根登山バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・御殿場市観光協会「富士山御殿場・はこね観光案内所」の移転したことにあわせて、御殿場駅箱根乙女口始発天悠行の路線バスを増便（令和3年）</li> <li>・老朽化したバス停について、順次更新を実施（令和4年～令和5年）</li> <li>・施設整備助成金450千円の補助を受け、神奈川県内のバス停施設等7箇所の整備を促進（令和6年）</li> </ul>

## 参考資料－３ 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) 第五次御殿場市総合計画前期基本計画（案）（策定中）

**【計画期間】** 令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）まで（5年間）

**【将来都市像】** 緑きらきら、人いきいき、未来へつなぐ交流都市 御殿場

**【将来人口】** 82,000人（令和12年度（2030年度））

**【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公共交通網の整備

バスなど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利用促進運動などに取り組み、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。また、ライドシェアなど新たな交通手段の検討を行います。

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	基準値（令和6年）	目標値（令和12年）
J R御殿場駅の乗車人員 （一日平均）	静岡県統計年鑑	8,954人	9,400人
路線バスの年間利用者数	富士急モビリティ統計 （御殿場市関係路線バス）	659,759人	710,000人

## (2) 第四次御殿場市国土利用計画（案）（策定中）

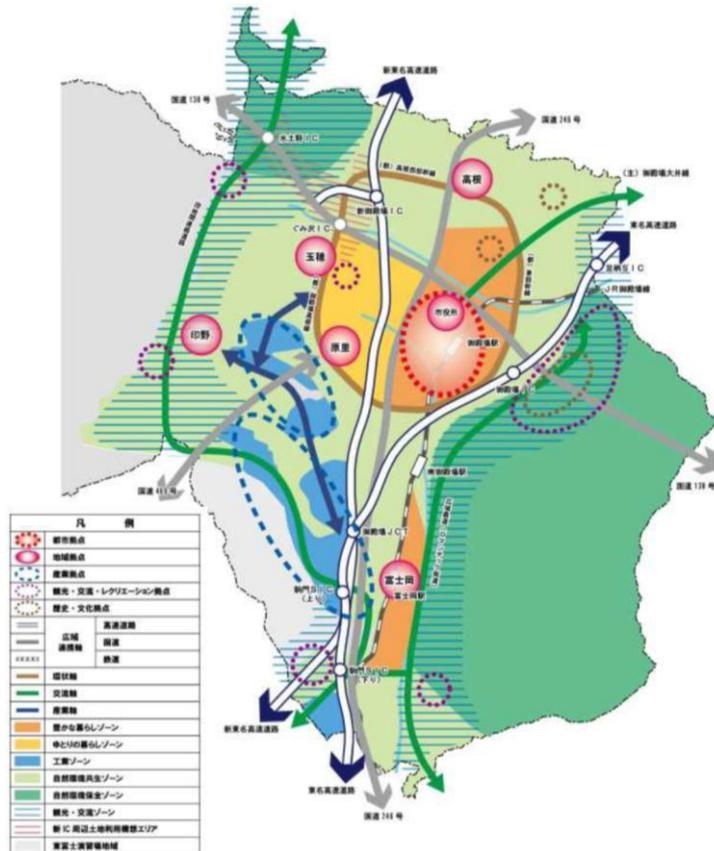
### 【市域における国土利用の基本方針】

- ①豊かな自然環境と共生するまちづくり
- ②災害に強い安全なまちづくり
- ③人が集い活力あふれるまちづくり
- ④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（2040 年度）

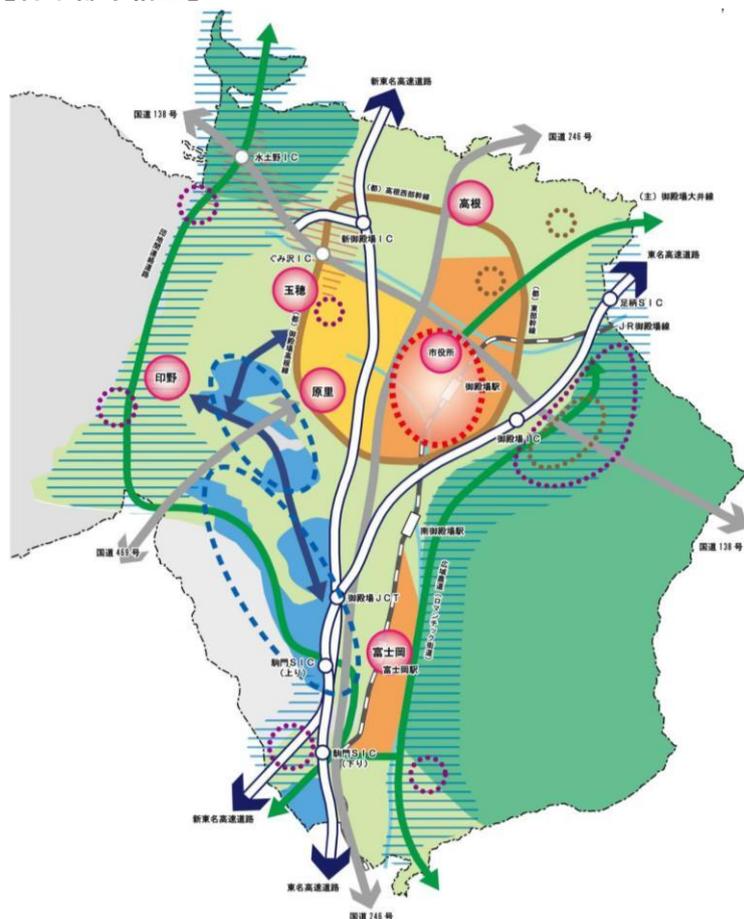
#### 【都市づくりの理念】

- 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多くの市民や来街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）】

富士山のふもと 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
	産業軸
	交流軸
	環状軸
	工業ゾーン
	自然環境共生ゾーン
	自然環境保全ゾーン
	ゆとりの暮らしゾーン
	豊かな暮らしゾーン
	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
	高速道路
	国道
	鉄道

## 《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・通学バス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（2025年度）から令和16年度（2034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 奥深き御殿場の形成－

### 【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まちの遊びを創り出す

### 【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) 御殿場市第2期SDGs未来都市計画（案）（策定中）

**【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

公共交通においても、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（2024年度）から令和8年度（2026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、全市民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、市が実施する支援策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、関係機関と協議を進めます。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（策定中）

**【計画期間】** 令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）まで

**【将来目標像】** めぐり逢い つながる つなげる 奥深き御殿場

－知るほどに広がる新しい御殿場の魅力

次に来る理由がいつでも見つかる観光地へー

### 【観光基本戦略】

- ①誘客の核となる魅力づくり
- ②市内外の周遊促進
- ③戦略的なブランディング・プロモーションの強化
- ④国際基準の受入環境強化
- ⑤観光推進組織の民間事業者の基盤強化・連携推進
- ⑥持続可能な観光地づくり

### 【具体的施策】

#### 基本戦略2 市内外の周遊促進

##### (1) 広域観光ルートの整備及び訴求強化

###### ②ゲートウェイとしての御殿場駅と周辺の魅力強化

- ・御殿場駅周辺の賑わい醸成と、公共交通機関利用者への消費機会の創出

高速バスや鉄道などの公共交通を利用して来訪した観光客にとって、御殿場駅は御殿場観光の第一印象を刻むゲートウェイであり、市内の目的地や次の観光地へ向かうためのハブ地点でもあります。御殿場駅を利用する観光客が次の行動を検討する際に必要な情報を適切に発信しつつ、乗り継ぎ客への飲食提供、冬期のイルミネーションによる演出等により、駅周辺の情報拠点としての機能及び快適な短時間滞在ができる“止まり木”としての機能を強化します。

##### (2) 市内の移動手段の利便性向上と充実

###### ②新たな交通手段の導入検討

- ・繁忙期における二次交通の充実

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気軽に本市観光を楽しめるよう、周遊乗り放題切符の利用拡充、レンタサイクルやライドシェアなどの二次交通の充実について引き続き検討していきます。

- ・タクシーを活用した主要観光スポット間の移動サービスの検討

観光に特化したタクシーサービスの導入や、ジャンボタクシーや配車アプリ等を活用した主要観光スポット間を円滑に移動できるサービスの導入可能性を検討し、繁忙期の渋滞緩和やスムーズな観光地間周遊を行うための環境整備を推進します。

**(7) 第三次御殿場市環境基本計画（策定中）**

**【計画期間】** 令和8年度（2026年度）から令和17年度（2035年度）まで（10年間）

**【目指す環境像】** 富士山のめぐみを未来へつなぐ ころも自然も豊かなまち 御殿場

**【環境目標】**

- ①脱炭素のまちをつくる【脱炭素社会】
- ②資源の循環するまちをつくる【循環型社会】
- ③自然と人が共生するまちをつくる【自然共生社会】
- ④安全・安心に暮らせるまちをつくる【安全・安心な社会】
- ⑤環境と調和した社会の基盤をつくる【環境共創社会】

**【個別目標】 環境負荷の少ない交通にしよう**

**【市の取り組み】 公共交通機関や自転車などの利用促進**

- ・御殿場市地域公共交通協議会において、生活交通の確保維持と、利用者ニーズに応じた地域公共交通体系の構築を図ります。
- ・バス路線事業者に維持費助成を行うなどのバスの活性化対策について取り組みます。
- ・各種イベント開催にあたり、公共交通機関や自転車の利用・徒歩による参加が可能となるよう配慮するとともに、情報提供に努めます。
- ・企業が集中している地域においては、企業が連携してシャトルバスを活用する等の取り組みを推進します。

**【数値目標】**

指標	基準年度 (令和6年度)	中間目標 (令和12年度)	最終目標 (令和17年度)
バス年間利用者数	659,759人	710,000人	730,000人
JR御殿場駅1日平均利用者数	8,954人	9,400人	10,000人

**【市民・事業者・滞在者等の取り組み】**

<b>市民</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通勤・買い物・通学など近距離への移動は、徒歩や自転車を積極的に利用します。</li> <li>○路線バスなど公共交通機関を活用する機会を増やし、特にイベント時や移動の際に利用を心がけます。</li> <li>○自家用車利用時は、アイドリングストップなどのエコドライブに努めます。</li> <li>○車の買い替え時には、電気自動車等の次世代自動車を選ぶことを検討します。</li> </ul>
<b>事業者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○社員に対して、近隣への移動は徒歩・自転車・公共交通の利用を推奨し、通勤のノーカーデーや時差出勤など渋滞緩和策を導入します。</li> <li>○社用車を更新する際はEVやFCV等の次世代自動車に転換するとともに、カーシェアリング利用や相乗りも促進します。</li> <li>○社用車利用時は、アイドリングストップなどのエコドライブを厳守します。</li> <li>○バスなどの利用促進、従業員の自転車利用環境の整備にも取り組みます。</li> </ul>
<b>滞在者等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市内移動時は、可能な限り公共交通機関やレンタサイクルを利用します。</li> <li>○レンタカーを借りる際は電気自動車等を選ぶことを検討します。</li> <li>○自動車利用時はアイドリングストップなどのエコドライブを実践します。</li> <li>○イベントなどでは徒歩や自転車利用、地域の交通ルール・案内に従い渋滞緩和や環境配慮に協力します。</li> </ul>

## 参考資料－４ 市民アンケート調査の実施

市民の外出実態・移動ニーズや、将来の方向性、市民が求めている公共交通の利用促進方策などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行った。

<b>調査対象者</b>	15歳以上の市民1,000人（住民基本台帳による無作為抽出）
<b>調査方法</b>	郵送配布、郵送回収＋WEBアンケート ※令和6年10月4日（金）発送～10月21日（月）締切
<b>調査項目</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車所有状況、自動車運転免許有無</li> <li>②日常の移動のしやすさ ：困り具合、困る時の目的、行き先、困っている時の対応</li> <li>③日常生活の移動実態【目的別（通勤・通学、買い物、通院、公共施設利用）】 ：外出頻度、よく行く行先、交通手段</li> <li>④鉄道（JR御殿場線）の利用実態と意識・要望 ：利用頻度、よく利用する鉄道駅、利用目的、利用しない理由、運行サービス満足度</li> <li>⑤路線バスの利用実態と意識・要望 ：認知度、利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービス満足度</li> <li>⑥高速バスの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービス満足度</li> <li>⑦タクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、タクシーの捕まりづらさ、ライドシェアの認知度・導入の必要性・利用意向、サービス満足度</li> <li>⑧公共交通の利用意向</li> <li>⑨公共交通の今後のあり方 ：路線の廃止や減便の意向が出された場合の考え方、今後の公共交通に対する取組みの方向性、効果的な利用促進方策</li> </ul>
<b>回収状況</b>	回収票数 366票（御殿場地区 173票、富士岡地区 68票、原里地区 52票、玉穂地区 31票、印野地区 13票、高根地区 25票、無回答 4票） 回収率 36.6%

注）小数点以下第二位を四捨五入し、小数点第一位まで表示しているため、合計が100%にならない場合がある。

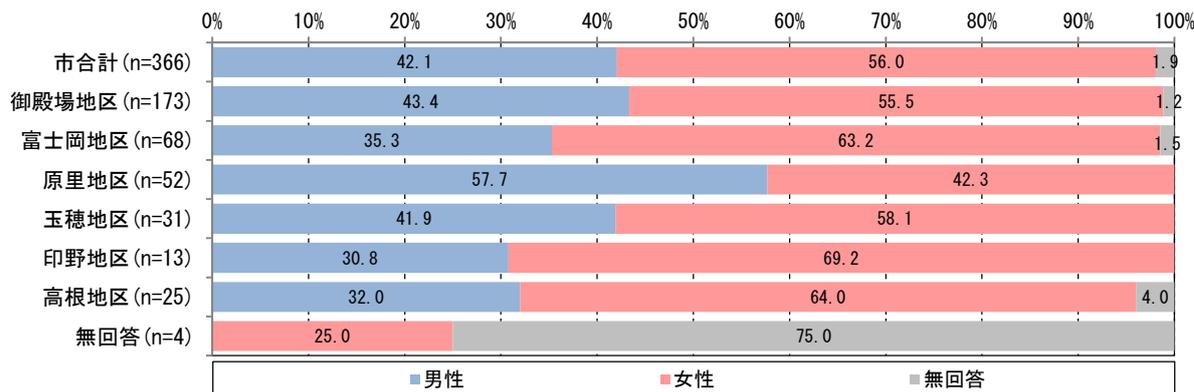
## (1) 回答者の属性

回答者の性別は「女性」の回答者が56.0%と男性よりも多く、年齢は各年代から幅広い回答となっています。

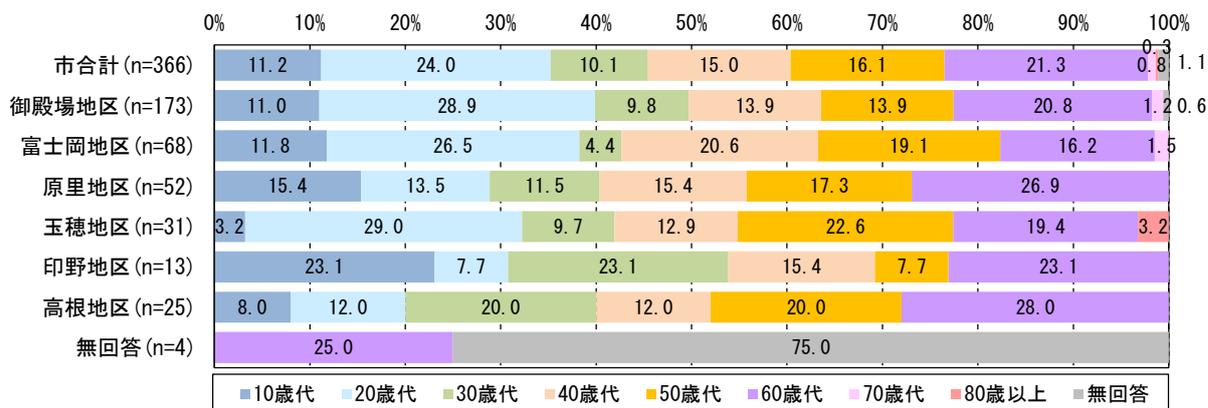
職業は、「会社員・公務員（43.7%）」が最多となり、次いで「パート・アルバイト（18.9%）」、「学生（14.5%）」となっています。

自動車保有状況は、「自分専用の自動車がある（70.5%）」が最多で、自動車運転免許有無は「ある」が80.9%、「ない」と「運転免許返納済」を合算すると、14.7%が免許を所有していない。

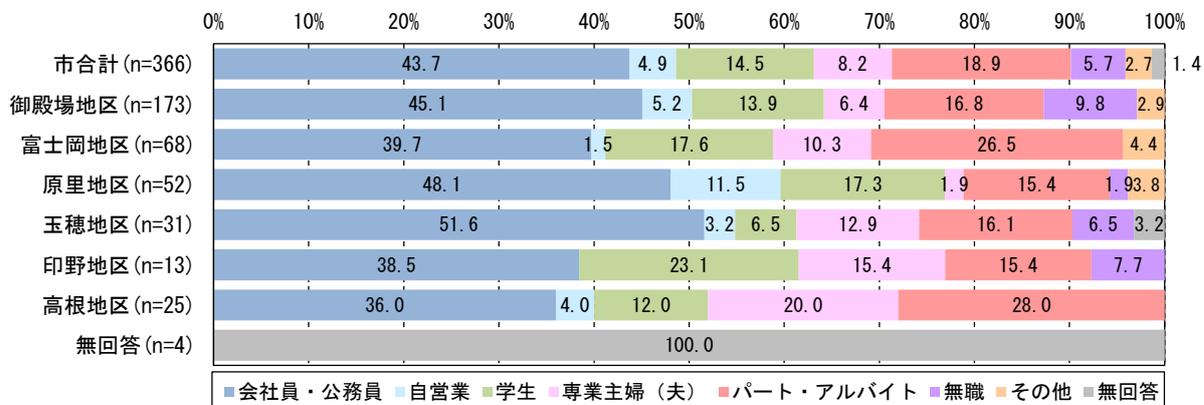
### ■性別



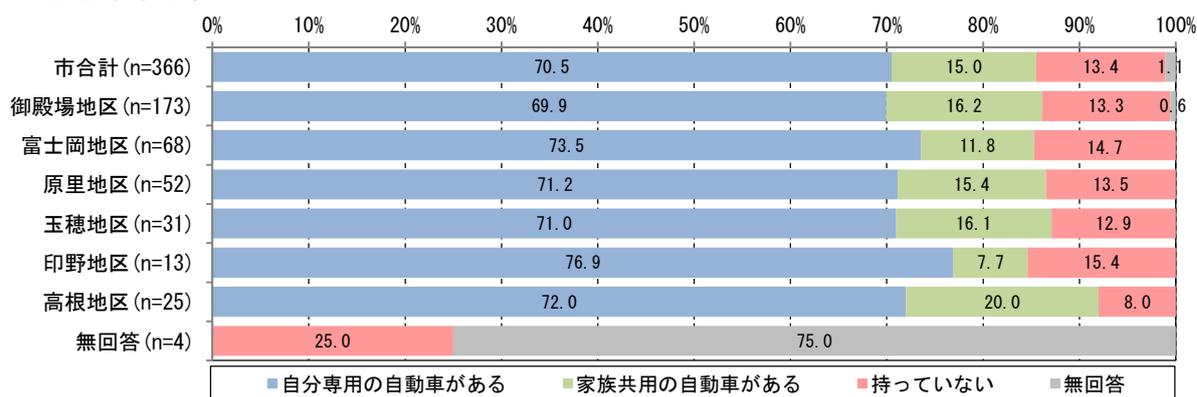
### ■年齢



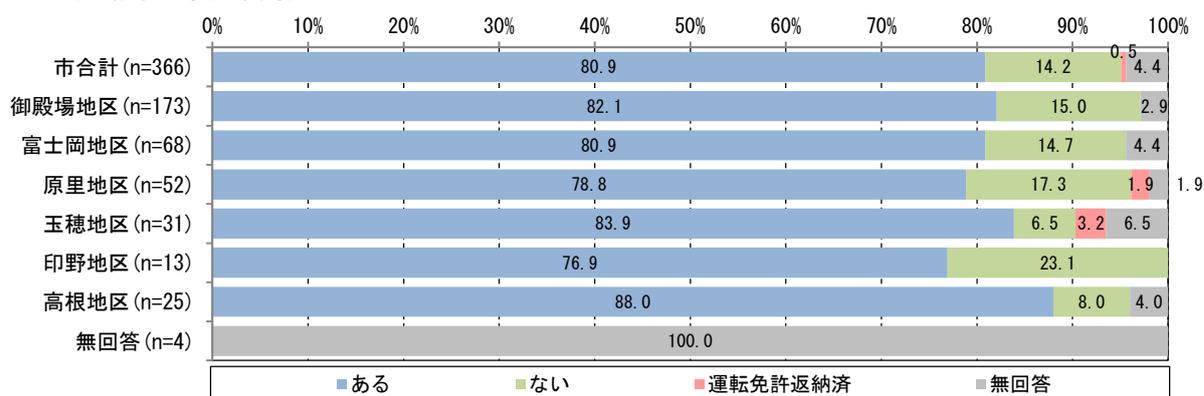
### ■職業



## ■自動車所有状況



## ■自動車運転免許有無



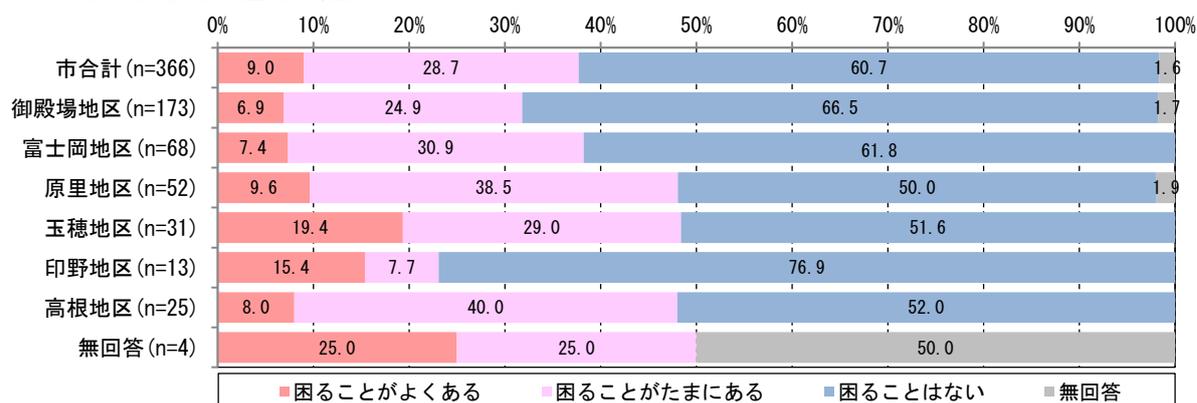
## (2) 日常の移動のしやすさ

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、「ない」+「運転免許返納済」と回答した方が66.7%と有る方よりも高くなっています。

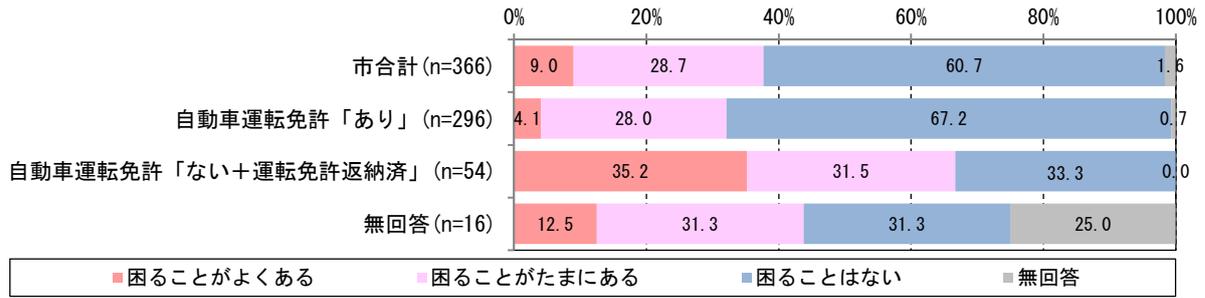
困る時の外出目的は、「趣味・娯楽 (39.9%)」、「買い物 (25.4%)」、「飲食 (23.2%)」の順で多く、その行き先は、「御殿場駅及び周辺」が65.2%と顕著に多くなっています。

交通手段がなくて困る時の対応は、「家族、友人・知人などに送迎してもらう (73.2%)」が最多となっています。

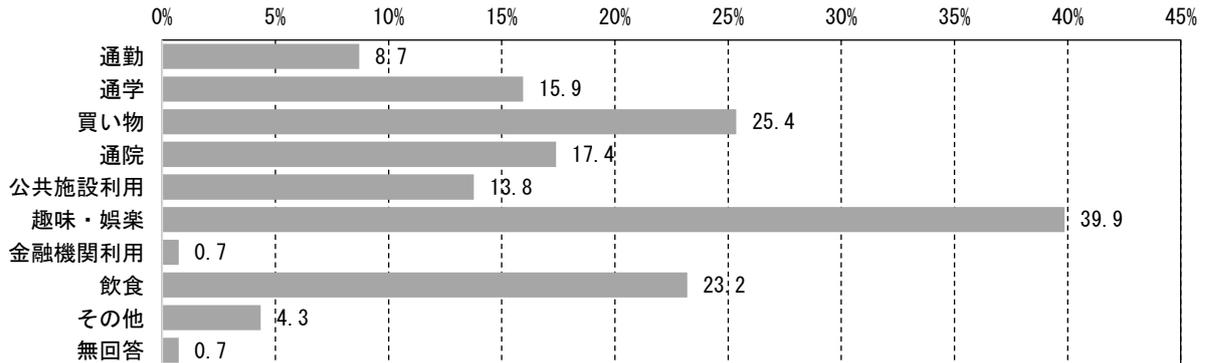
## ■外出する時の困り具合



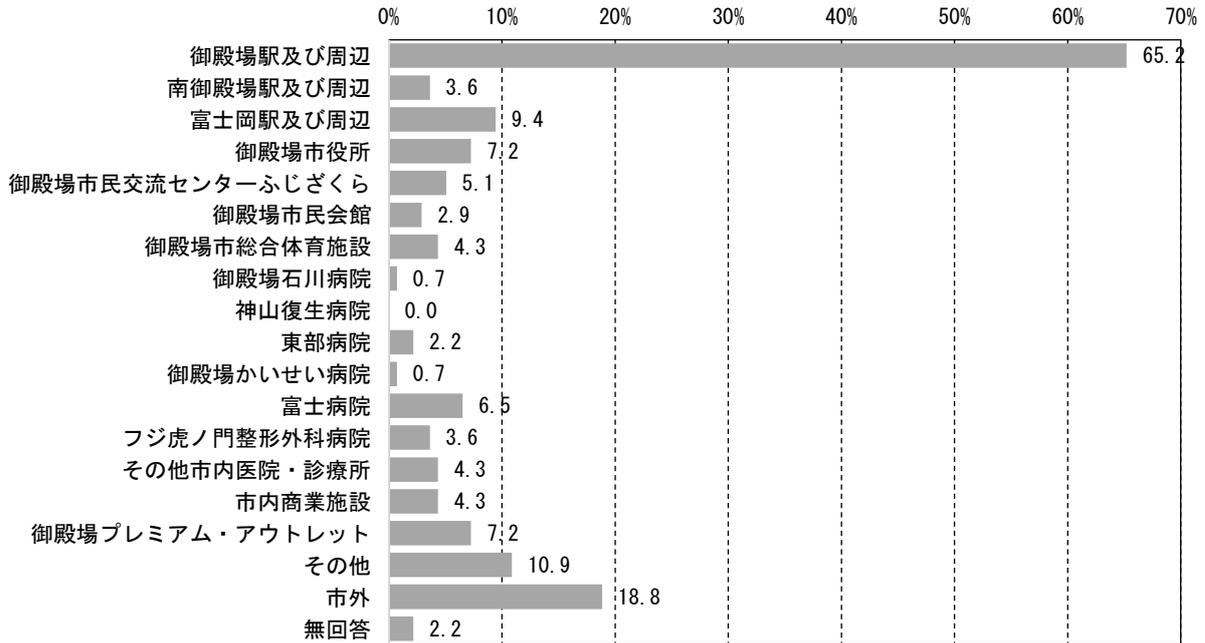
### 【自動車運転免許有無別】



### ■困る時の外出目的 (n=138)

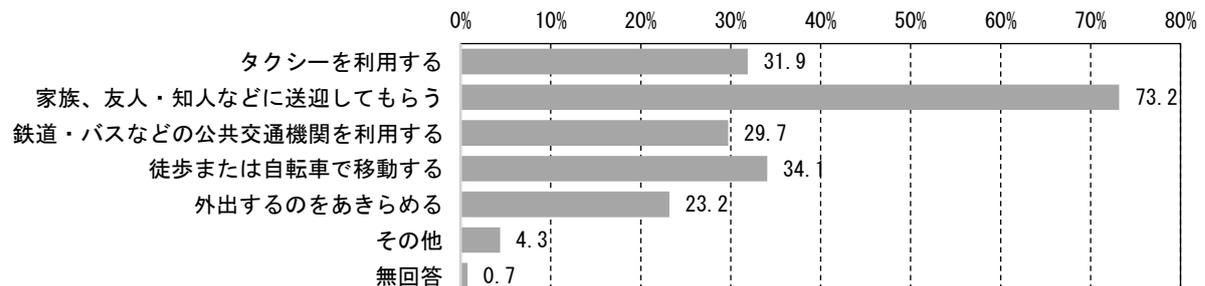


### ■困る時の行き先 (n=138)



※市外…沼津市5件、小山町4件、三島市2件、裾野市2件、横浜市2件、東京都2件

### ■交通手段がなくて困る時の対応



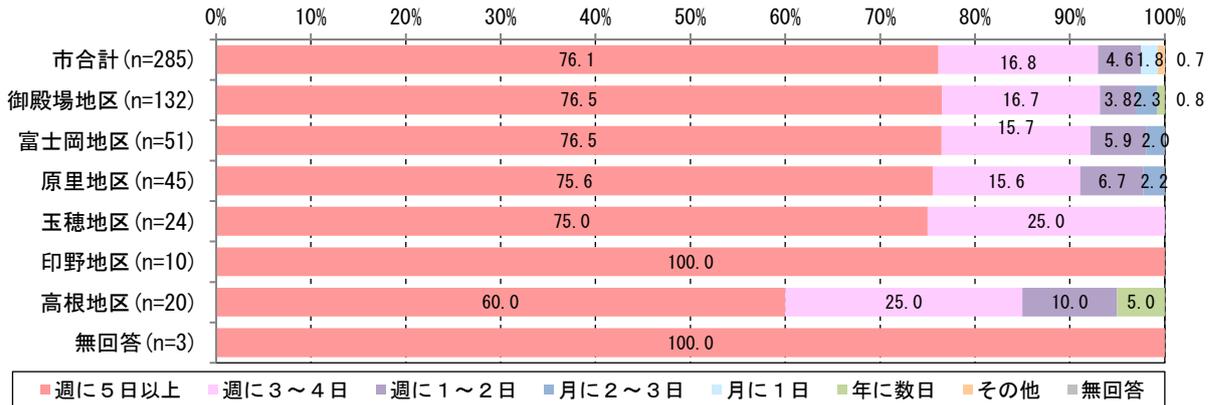
### (3) 日常の外出行動

#### ①通勤・通学の場合

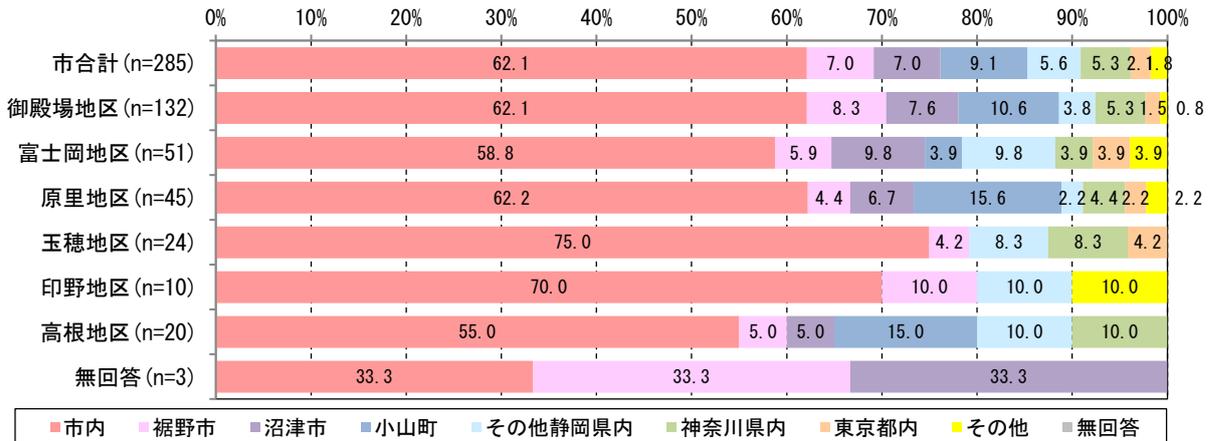
通勤・通学の頻度は「週に5日以上」が76.1%と最も多く、よく行く行先は「市内」が62.1%に対し、市外が36.1%となっています。

利用交通手段では「自分で車を運転」が71.9%と最多であるが、「鉄道(18.6%)」、「路線バス(4.6%)」も多く、公共交通を利用した通勤・通学需要が見られます。

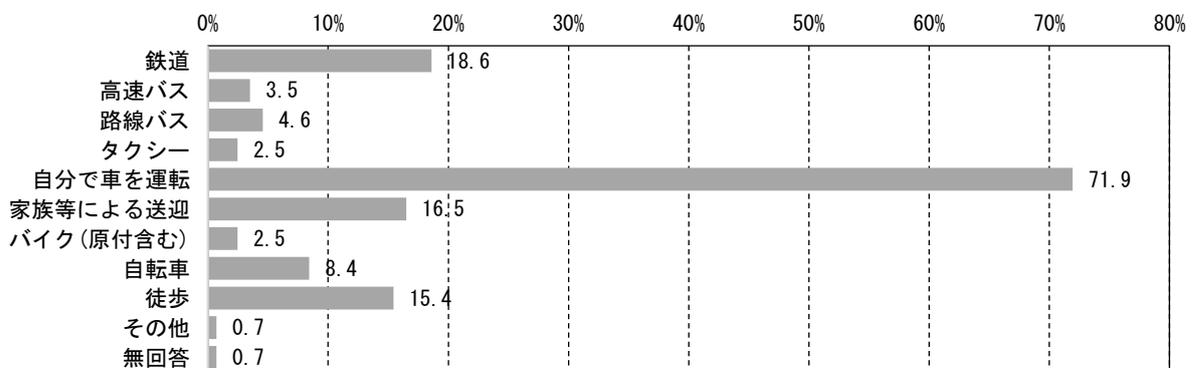
#### ■通勤・通学時の外出頻度



#### ■通勤・通学時のよく行く行先



#### ■通勤・通学時の利用交通手段 (n=285)



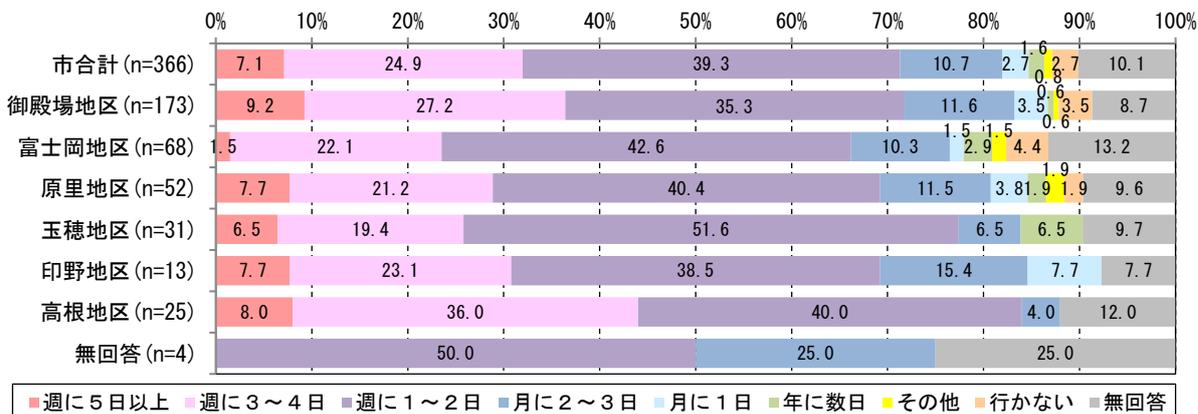
## ②買い物（食料品・日用品等）の場合

買い物に行く頻度は「週に1～2日（39.3%）」、「週に3～4日（24.9%）」が多くなっています。

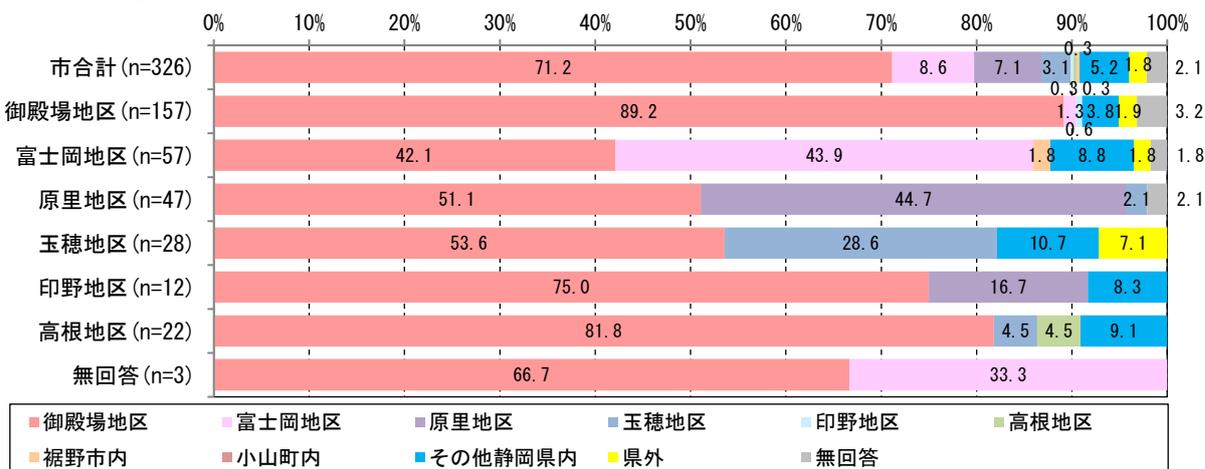
買い物のよく行く行先は「御殿場地区」が71.2%と最も多く、約9割が市内となっています。

利用交通手段は「自分で車を運転（74.8%）」、「家族等による送迎（15.6%）」が多く、公共交通での移動は少なくなっています。

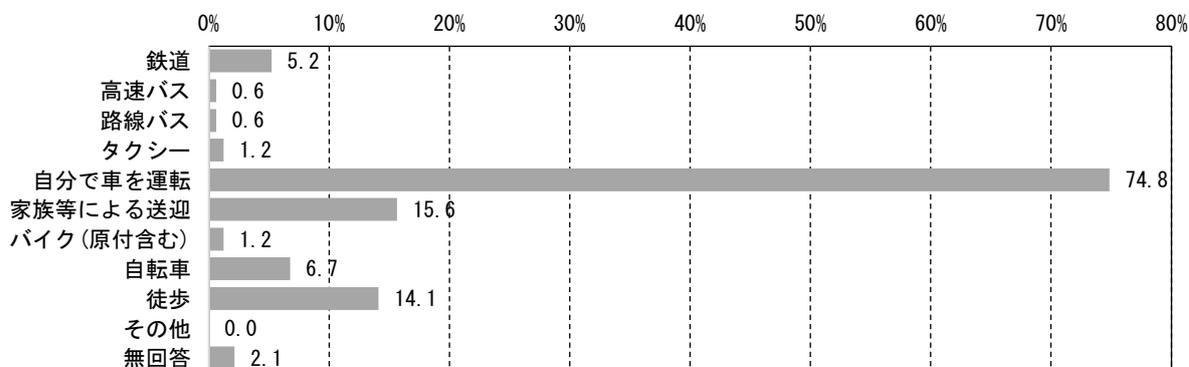
### ■買い物の外出頻度



### ■買い物のよく行く行先



### ■買い物時の利用交通手段 (n=326)



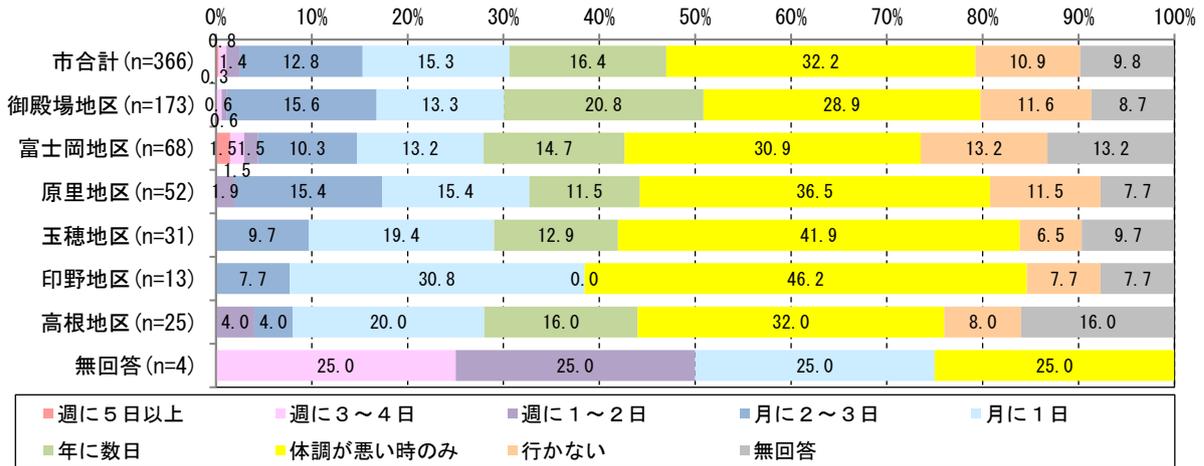
### ③通院の場合

通院の頻度は「体調が悪い時のみ (32.2%)」、「年に数日 (16.4%)」が多くなっています。

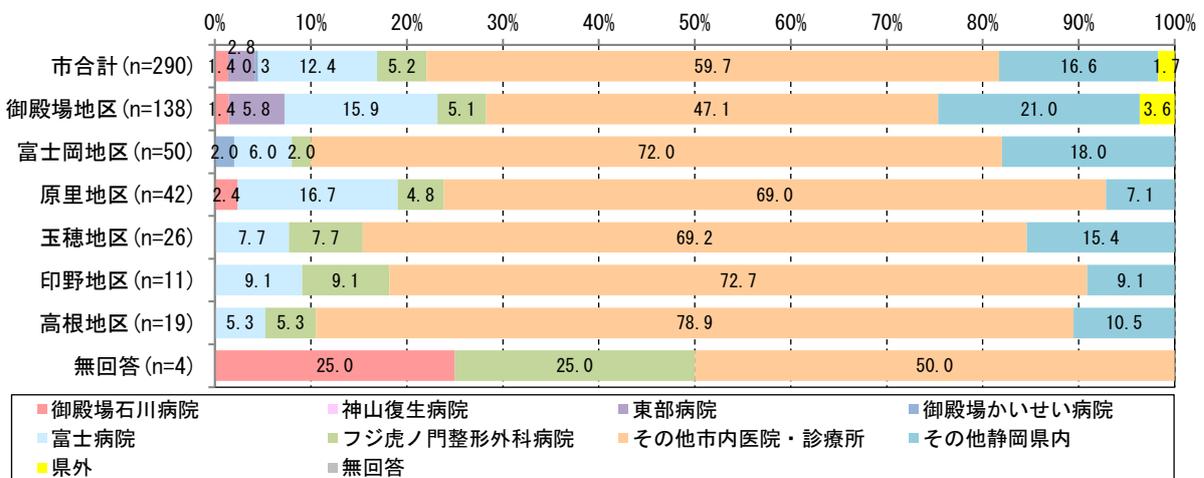
通院時のよく行く行先は「その他市内医院・診療所」が59.7%と最も多く、次いで「その他静岡県内 (16.6%)」となっており、御殿場地区では市外が24.6%で最多となっています。

利用交通手段は「自分で車を運転 (75.2%)」、「家族などによる送迎 (24.5%)」と車利用による移動が多くなっています。

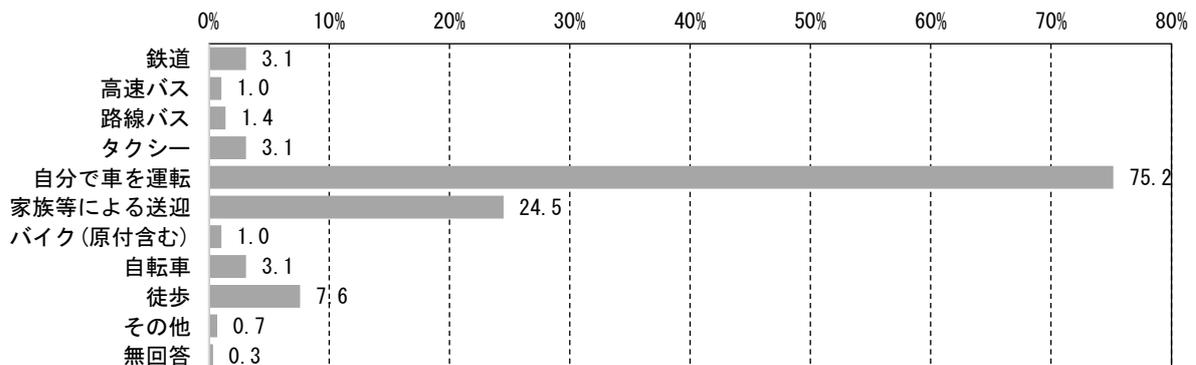
#### ■通院時の外出頻度



#### ■通院時のよく行く行先



#### ■通院時の利用交通手段 (n=290)

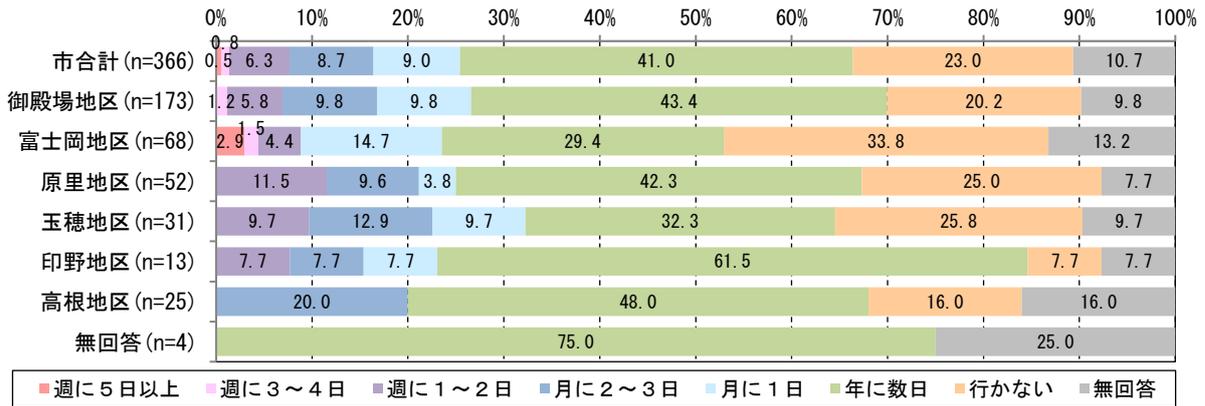


#### ④公共施設利用の場合

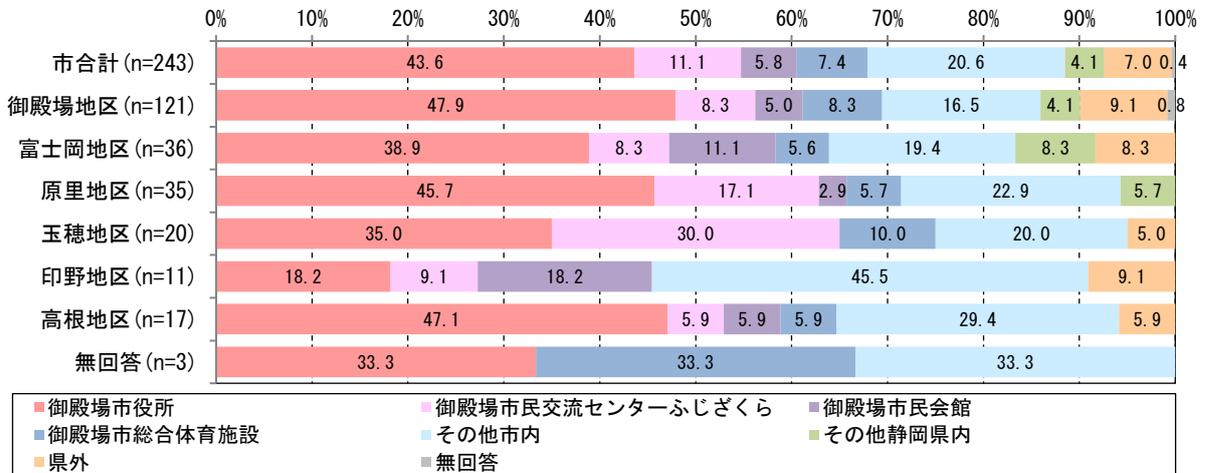
公共施設利用の外出頻度は「年に数日（41.0%）」が多く、よく行く行先は、市全体で「御殿場市役所」が43.6%と最も多く、印野地区を除く5地区において「御殿場市役所」が最多となっています。玉穂地区は「御殿場市民交流センターふじざくら（30.0%）」が、印野地区は「その他市内（45.5%）」の割合が他地区と比較して多くなっています。

利用交通手段は「自分で車を運転（75.3%）」、「家族等による送迎（16.9%）」が多くなっています。

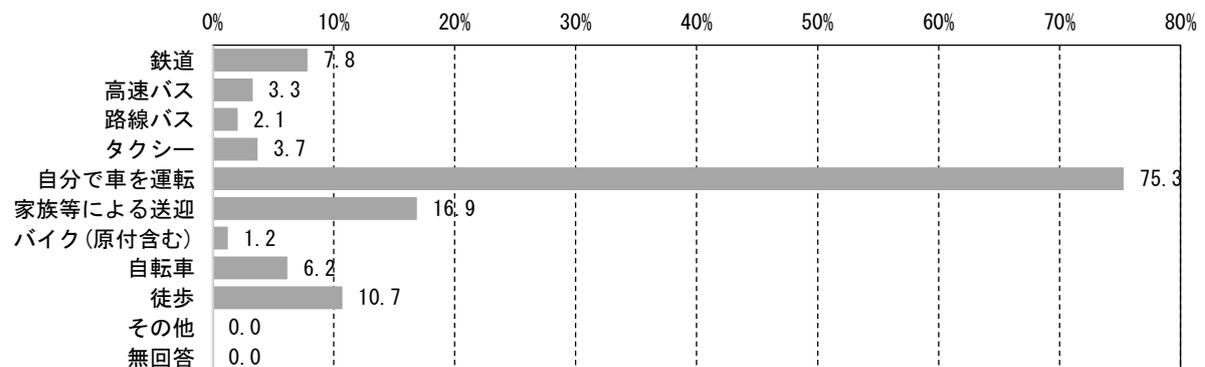
##### ■公共施設利用時の外出頻度



##### ■公共施設利用時のよく行く行先



##### ■公共施設利用時の利用交通手段 (n=243)



#### (4) 鉄道（JR御殿場線）の利用実態と意識・要望

鉄道の利用頻度は、「年に数日」が36.6%と最も多く、利用している方（年に数日以上）は61.5%となっています。

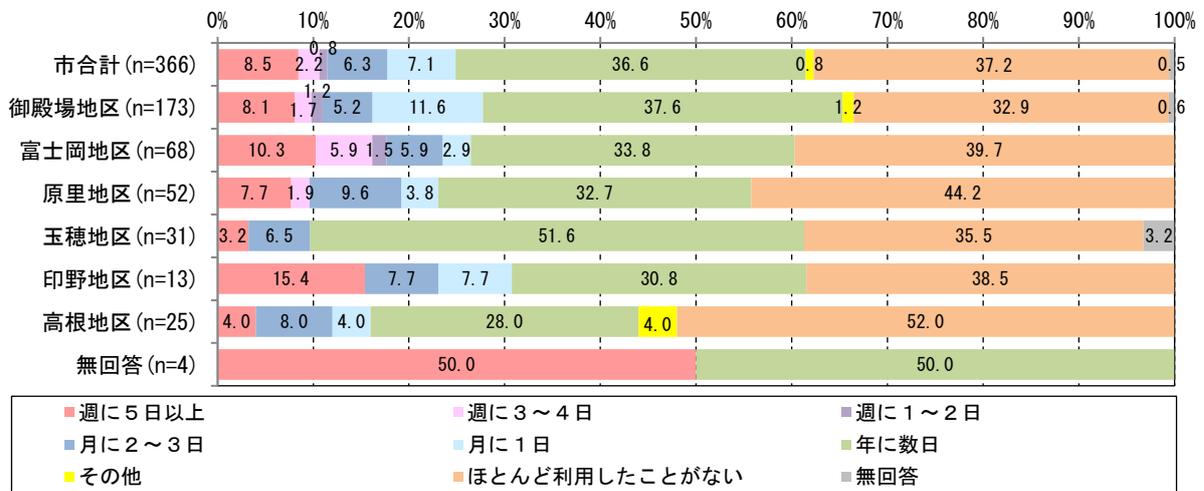
乗車駅は「御殿場駅」が72.9%と多く、降車駅は「沼津駅（29.8%）」、「神奈川県内（19.6%）」、「東京都（17.3%）」と県外が多くなっています。

利用目的は「趣味・娯楽」が49.8%と最も多く、次いで「買い物（24.0%）」となっています。

鉄道を利用しない主な理由は、「自動車の方が便利だから」が第1位で顕著に多くなっています。

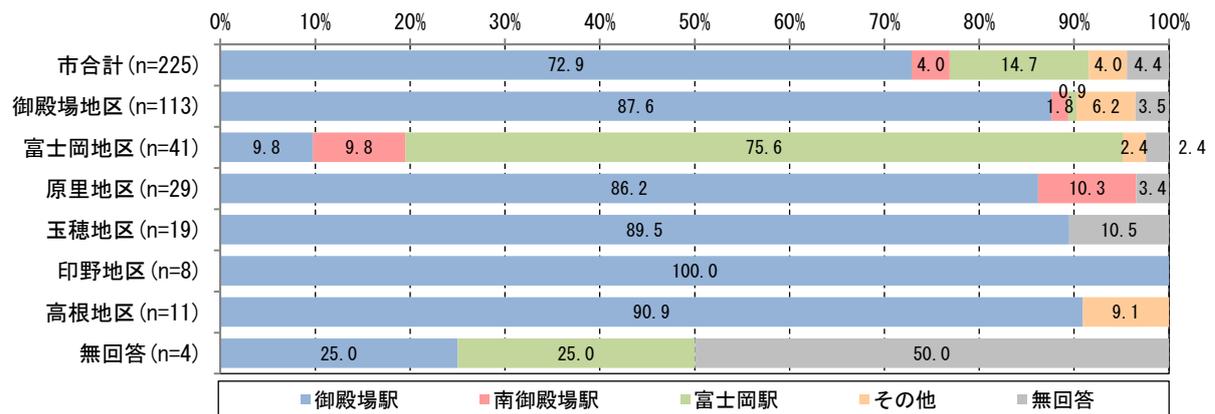
運行サービス満足度は、「時刻表・路線図などの運行情報案内」と「駅舎の快適さ（バリアフリーなど）」で「満足」＋「やや満足」と回答した割合が、「運行本数・運行時間帯」と「バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」＋「やや不満」と回答した割合が多くなっています。

##### ■鉄道の利用頻度



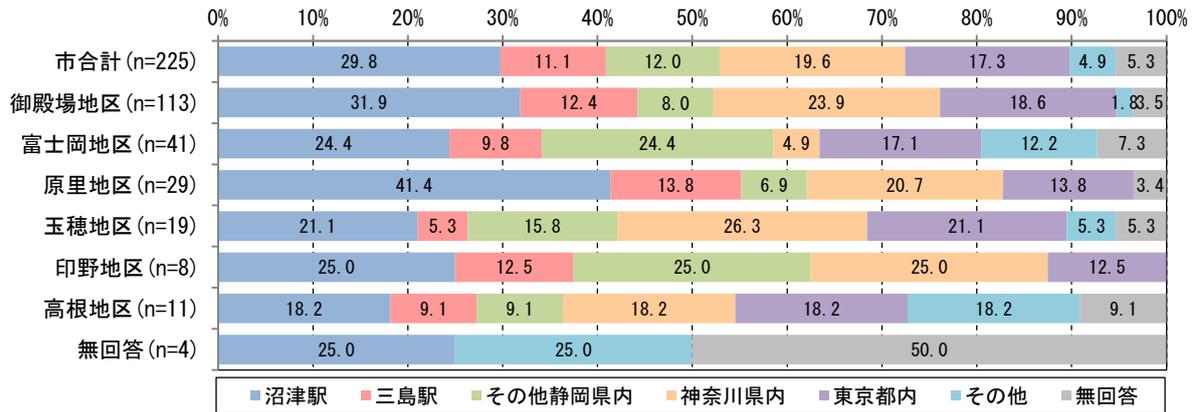
##### ■よく利用する乗降駅

###### 【乗車駅】



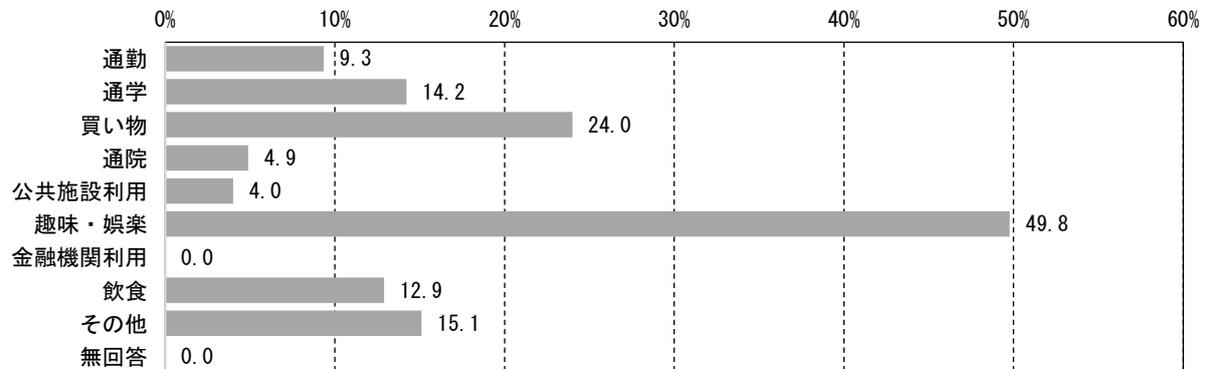
※その他…三島駅2件、足柄駅2件

## 【降車駅】



※その他静岡県内…足柄駅 5 件、御殿場駅 4 件、下土狩駅 3 件、静岡駅 3 件、裾野駅 2 件、大岡駅 2 件  
 神奈川県内…松田駅・新松田駅 19 件、国府津駅 8 件、横浜駅 7 件、大船駅 3 件、相模大野駅 2 件、平塚駅 2 件  
 東京都内…新宿駅 16 件、東京駅 4 件、渋谷駅 2 件、品川駅 2 件

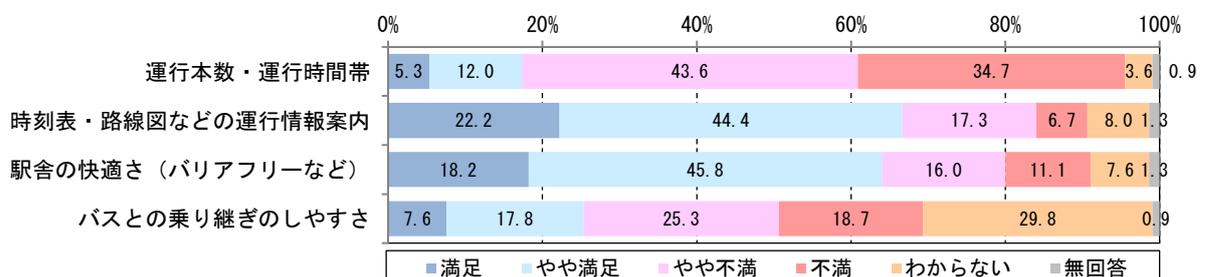
## ■鉄道の利用目的 (n=225)



## ■鉄道 (JR御殿場線) を利用しない主な理由

	第1位		第2位		第3位		合計 件数
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	
自動車の方が便利だから	122	88.4%	3	2.2%	5	3.6%	130
徒歩・自転車、バイクで十分だから	3	2.2%	17	12.3%	7	5.1%	27
駅までが遠いから	1	0.7%	50	36.2%	13	9.4%	64
運賃が高いから		0.0%	4	2.9%	14	10.1%	18
駅までの交通手段がないから	1	0.7%	14	10.1%	17	12.3%	32
利用したい時間に運行していないから	3	2.2%	22	15.9%	26	18.8%	51
駅周辺に自動車駐車場がないから		0.0%	6	4.3%	17	12.3%	23
駅周辺に自転車駐輪場がないから		0.0%	1	0.7%	3	2.2%	4
鉄道の利用方法がわからないから		0.0%	4	2.9%	2	1.4%	6
その他	4	2.9%	6	4.3%	16	11.6%	26
無回答	4	2.9%	11	8.0%	18	13.0%	33

## ■鉄道 (JR御殿場線) の運行サービス満足度 (利用者、n=225)



## (5) 路線バスの利用実態と意識・要望

路線バスの認知度は、自宅周辺のバス停有無と路線バスの乗り方で高いものの、最寄りバス停のバスの行き先で半数程度、最寄りバス停の概ねの時刻で15.0%と低くなっています。

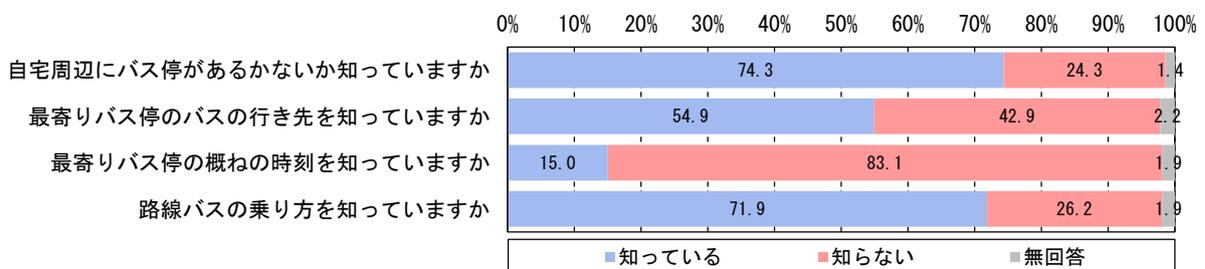
利用頻度では「ほとんど利用したことがない」が約8割で最多となっており、特に富士岡地区ではその傾向が顕著となっています。市全体でも週に1日以上の利用（「週に5日以上」、「週に3～4日」、「週に1～2日」の合算）は2.7%と利用頻度が低い傾向となっています。

利用目的は「趣味・娯楽」が42.5%と最も多く、次いで「買い物（23.3%）」、「通学（19.2%）」、「飲食（19.2%）」となり、主に低頻度の外出需要において利用されています。

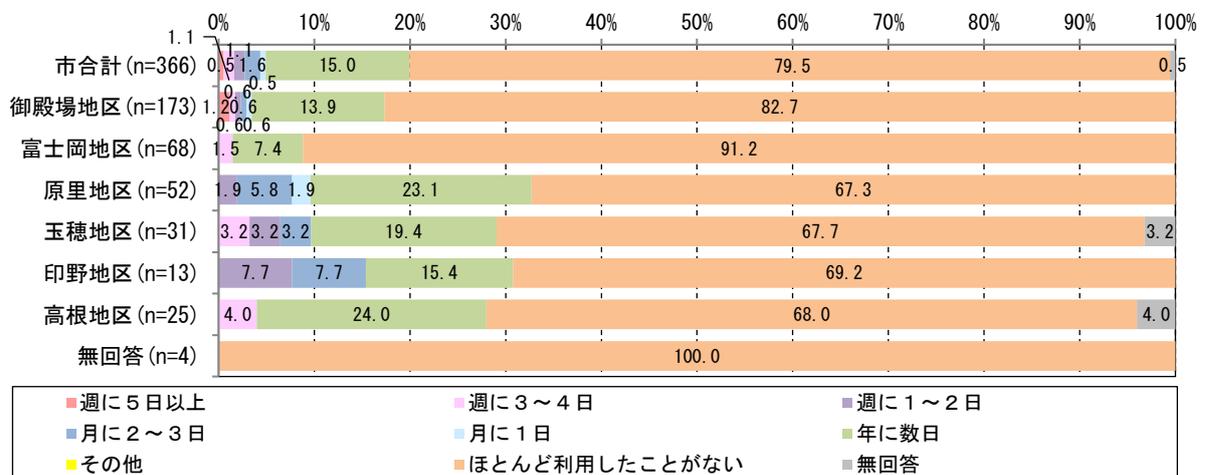
路線バスを利用しない主な理由は「自動車の方が便利だから」が第1位で顕著に多くなっています。

運行サービス満足度は、「運行ルート（行き先など）」と「運賃」で「満足」＋「やや満足」と回答した割合が、「運行本数」と「運行時間帯」で「不満」＋「やや不満」と回答した割合が多くなっています。

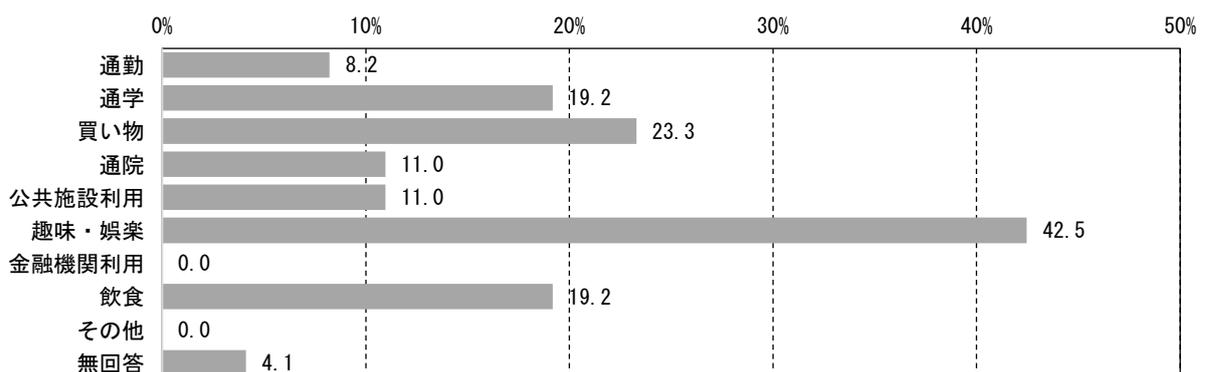
### ■路線バスの認知度（n=366）



### ■路線バスの利用頻度



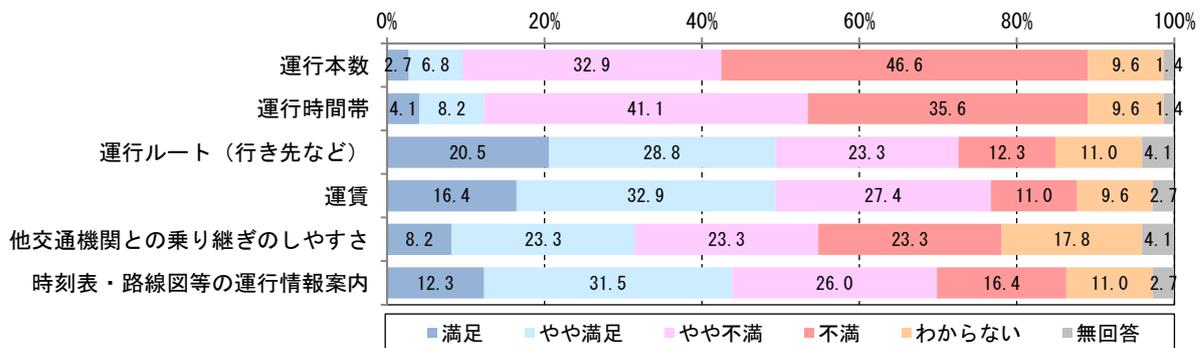
### ■路線バスの利用目的（n=73）



### ■路線バスを利用しない主な理由

	第1位		第2位		第3位		合計 件数
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	
自動車の方が便利だから	223	76.1%	33	11.3%	11	3.8%	267
徒歩・自転車、バイクで十分だから	20	6.8%	46	15.7%	21	7.2%	87
タクシーを利用するから		0.0%	8	2.7%	17	5.8%	25
自宅の近くにバス停がないから	11	3.8%	26	8.9%	22	7.5%	59
運賃が高いから	2	0.7%	14	4.8%	9	3.1%	25
利用したい目的地に行けないから		0.0%	20	6.8%	24	8.2%	44
利用したい時間に運行していないから	11	3.8%	45	15.4%	33	11.3%	89
目的地まで遠回りするから		0.0%	3	1.0%	15	5.1%	18
時刻表通りに来ないから	1	0.3%	5	1.7%	4	1.4%	10
乗り降りの段差がづらいから		0.0%	1	0.3%	4	1.4%	5
時刻表やルートがわからないから	4	1.4%	13	4.4%	28	9.6%	45
バスに乗る習慣がないから	11	3.8%	55	18.8%	69	23.5%	135
その他	5	1.7%	3	1.0%	10	3.4%	18
無回答	5	1.7%	21	7.2%	26	8.9%	52

### ■路線バスの運行サービス満足度（利用者、n=73）



## (6) 高速バスの利用実態と意識・要望

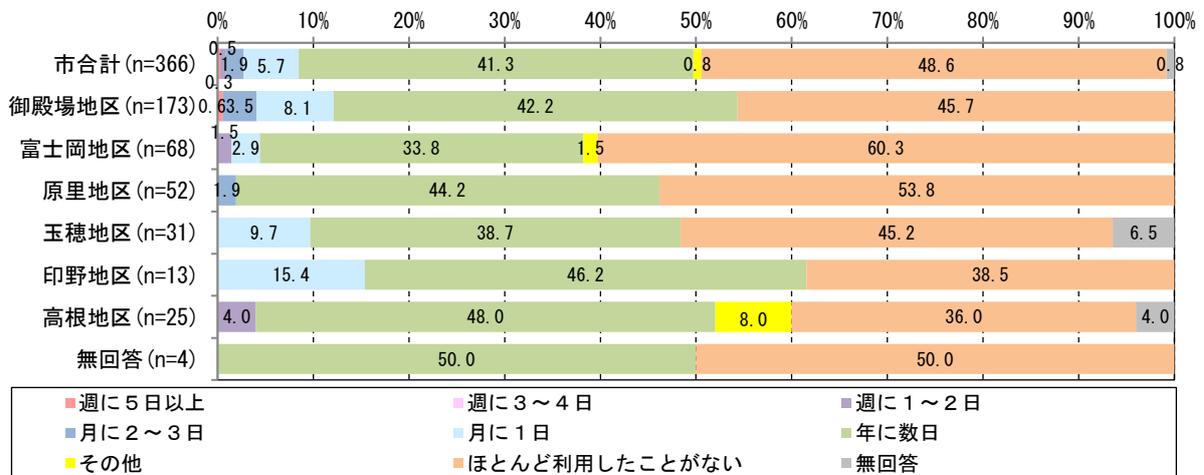
高速バスの利用頻度では「ほとんど利用したことがない」が48.6%で最多となっており、市全体では週に1日以上の利用（「週に5日以上」、「週に3～4日」、「週に1～2日」の合算）は0.8%と利用頻度が低い傾向となっています。

利用目的は「趣味・娯楽」が65.0%と最も多く、次いで「買い物（31.7%）」となり、主に低頻度の外出需要において利用されています。

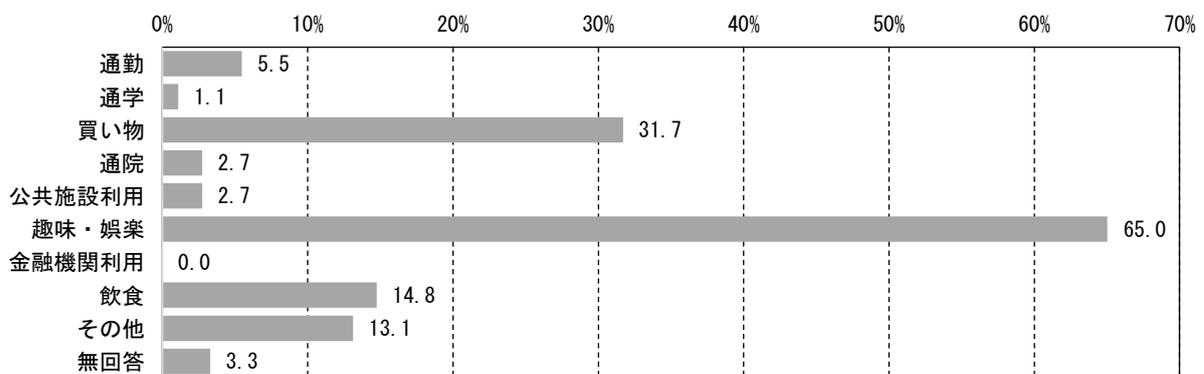
高速バスを利用しない主な理由は「高速バスを利用する用事が特にないから」、「自動車の方が便利だから」が多くなっています。

運行サービス満足度は、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くなっています。

### ■高速バスの利用頻度



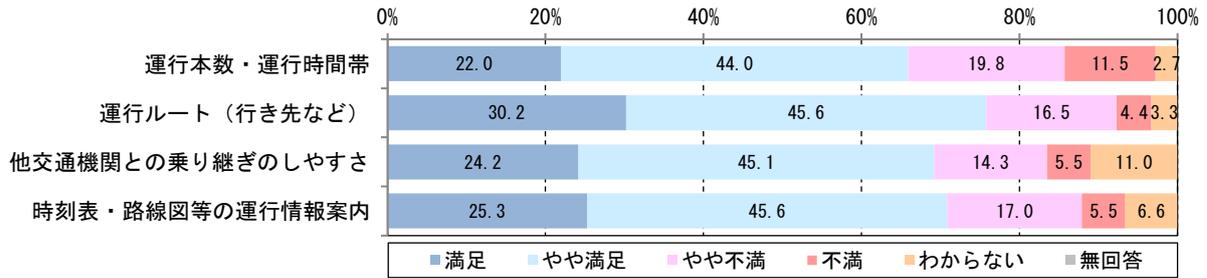
### ■高速バスの利用目的 (n=183)



### ■高速バスを利用しない主な理由

	第1位		第2位		第3位		合計 件数
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	
高速バスを利用する用事が特にないから	105	58.0%	31	17.1%	17	9.4%	153
自動車の方が便利だから	57	31.5%	72	39.8%	11	6.1%	140
鉄道の方が便利だから	9	5.0%	19	10.5%	28	15.5%	56
運賃が高いから	1	0.6%	5	2.8%	13	7.2%	19
バス停までが遠いから		0.0%	9	5.0%	21	11.6%	30
利用したい時間に運行していないから		0.0%	6	3.3%	12	6.6%	18
バス停までの交通手段がないから		0.0%	7	3.9%	8	4.4%	15
バス停周辺に駐車場がないから	1	0.6%	3	1.7%	14	7.7%	18
高速バスの利用方法がわからないから	2	1.1%	7	3.9%	17	9.4%	26
その他	2	1.1%	5	2.8%	11	6.1%	18
無回答	4	2.2%	17	9.4%	29	16.0%	50

## ■高速バスの運行サービス評価（利用者、n=182）



## (7) タクシーの利用実態と意識・要望

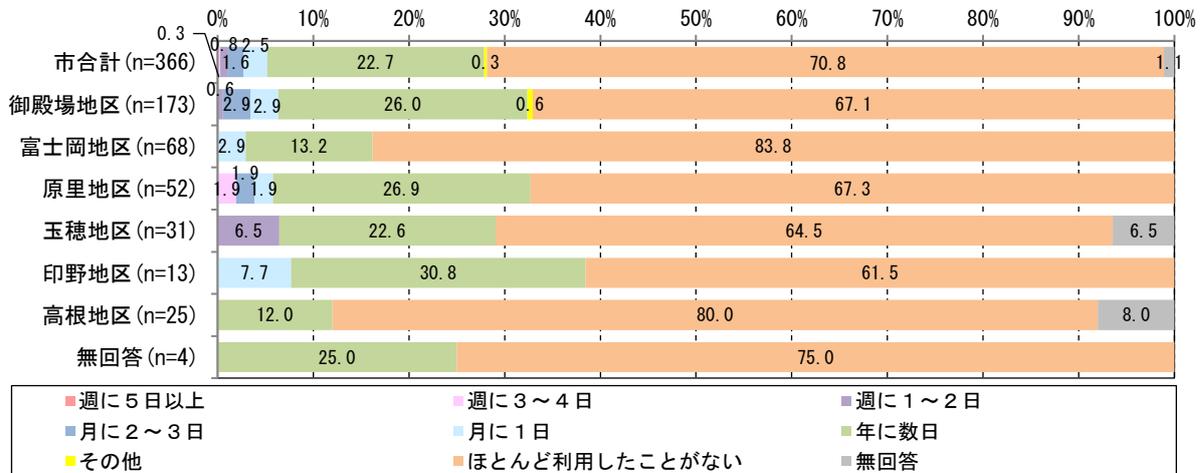
### ① タクシーの利用特性

タクシーの利用頻度では「ほとんど利用したことがない」が70.8%で最多となっており、市全体では週に1日以上の利用（「週に5日以上」、「週に3～4日」、「週に1～2日」の合算）は1.1%と利用頻度が低い傾向となっています。

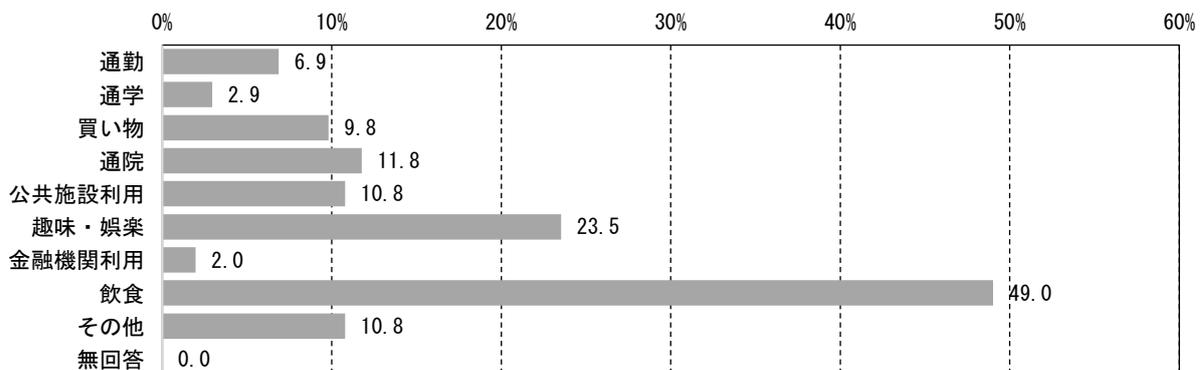
利用目的は「飲食」が49.0%と最も多く、次いで「趣味・娯楽（23.5%）」となり、主に低頻度の外出需要において利用されています。

タクシーを利用しない主な理由は「自動車の方が便利だから」が84.4%と顕著に多く、次いで「料金が高いから（51.0%）」となっています。

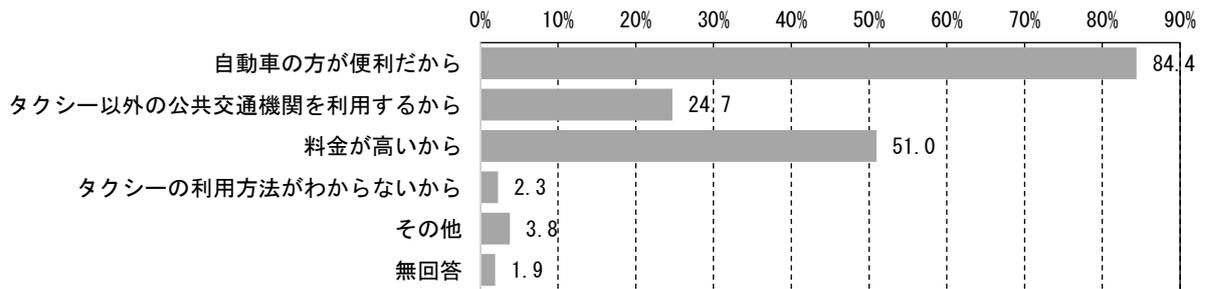
### ■タクシーの利用頻度



### ■利用目的 (n=102)



### ■タクシーを利用しない主な理由（n=263）



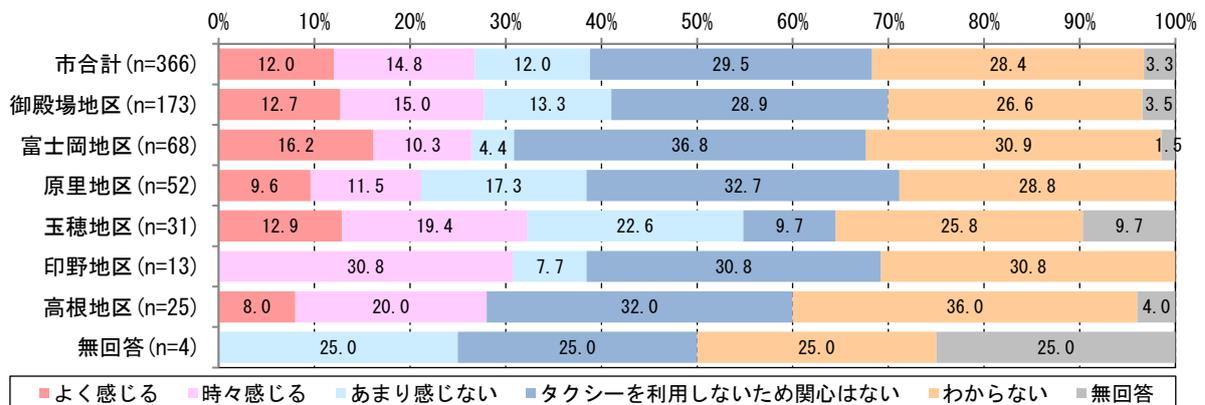
### ②タクシーの捕まりづらさとライドシェアの利用意向

タクシーが捕まりづらと感じたことの有無は「よく感じる」と「時々感じる」の合算が26.8%を占めていますが、タクシー利用者に限定した場合、約6割が回答しています。

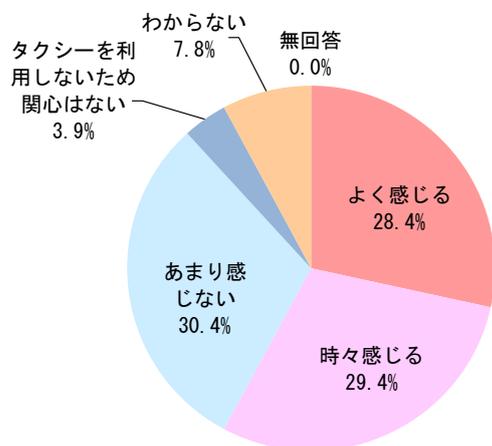
タクシーが捕まりづらと感じる曜日は、平日が30.6%、土日祝が61.2%となっており、時間帯はJR御殿場線が運行していない23時以降から深夜にかけての割合が約4割を占めています。

ライドシェアの認知度は「知っている」が59.8%、「知らない」が37.7%となっており、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%)」を上回っています。一方で、ライドシェア導入後の利用意向は、「利用したい」が17.8%と、「利用したくない(34.7%)」を下回っています。

### ■タクシーが捕まりづらと感じたことの有無

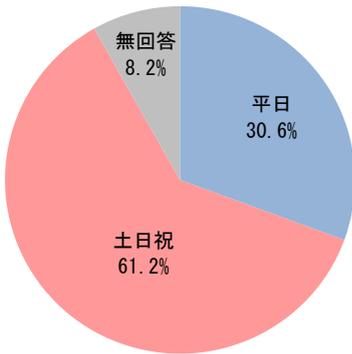


### 【タクシー利用者（年に数日以上、n=102）】

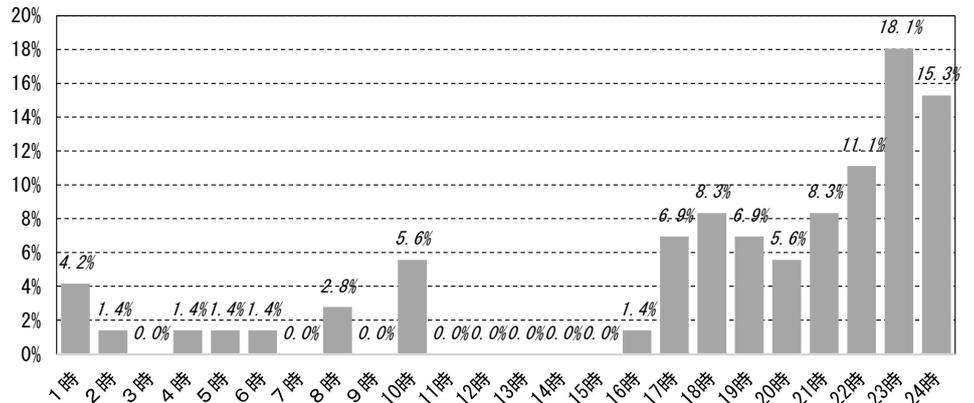


■タクシーが捕まりづらいと感じた時（「よく感じる」「時々感じる」、n=98）

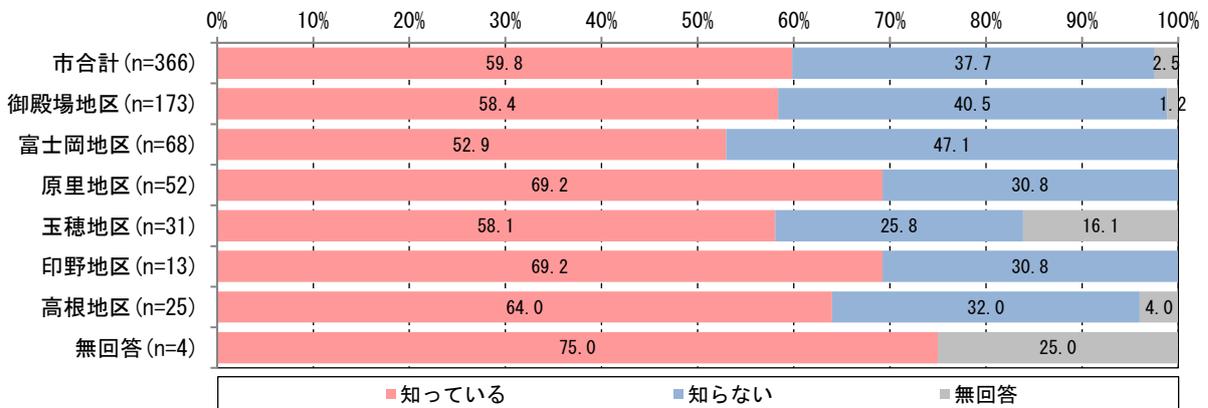
【曜日】



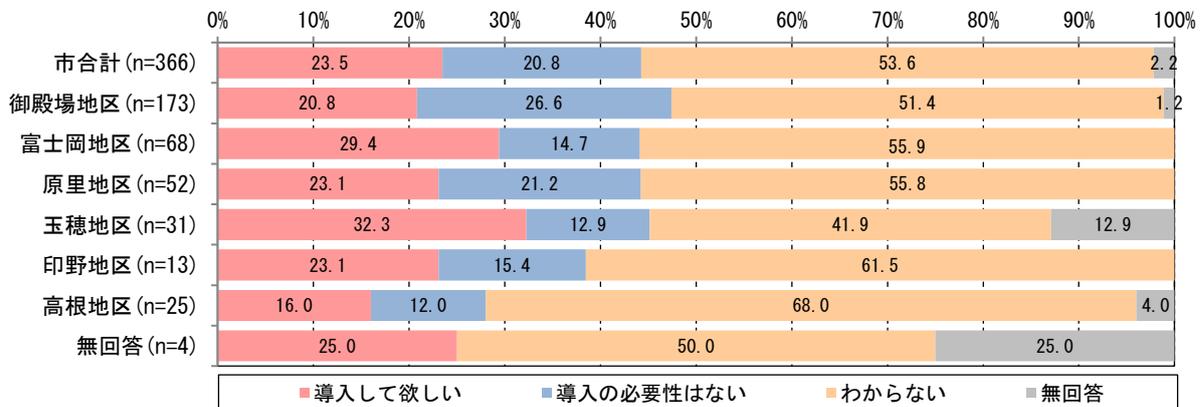
【時間帯】



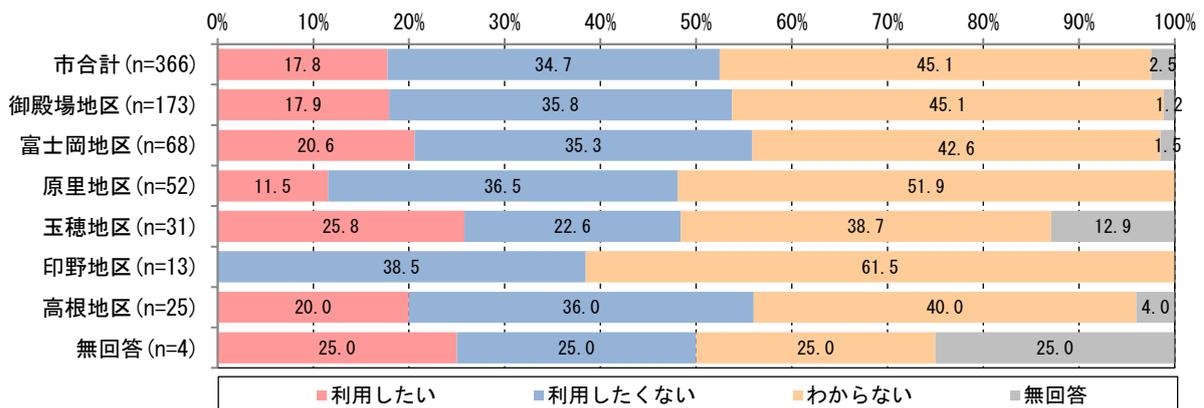
■ライドシェアの認知度



■御殿場市内でのライドシェア導入の必要性



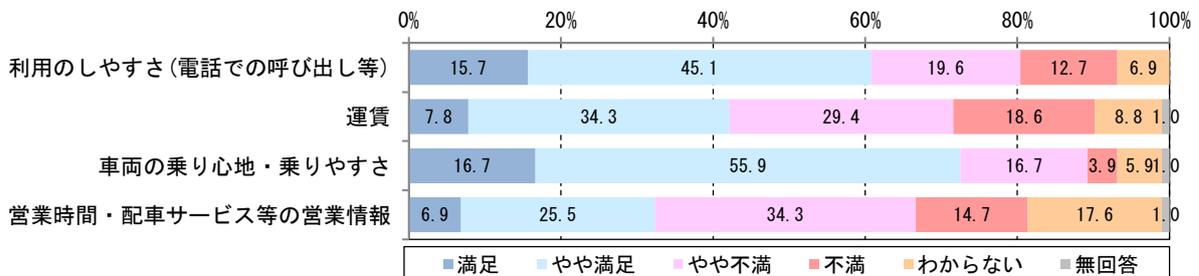
■ライドシェア導入後の利用意向



### ③サービス満足度

サービス満足度は「利用のしやすさ(電話での呼び出し等)」と「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」+「やや満足」と回答した割合が、「運賃」と「営業時間・配車サービス等の営業情報」で「不満」+「やや不満」と回答した割合が多くなっています。

■タクシーのサービス満足度（利用者、n=102）

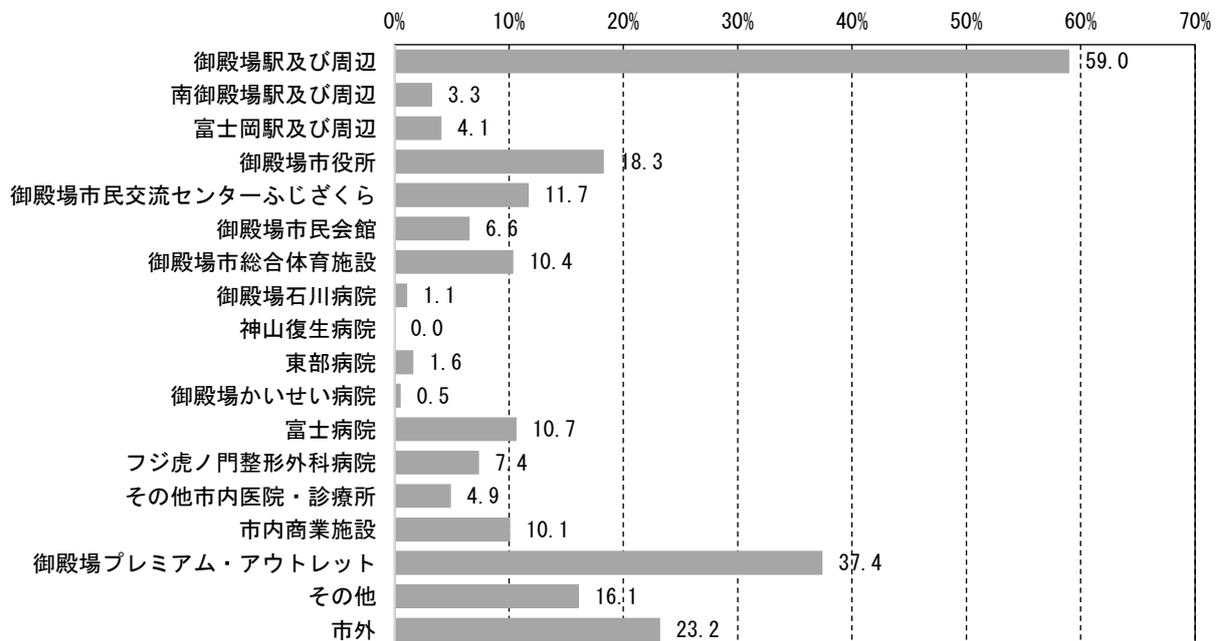


### (8) 公共交通の利用意向

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)」が多くなっています。

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%)」が多くなっています。

■行きたい場所（最も行きたい場所+2番目+3番目の合計）

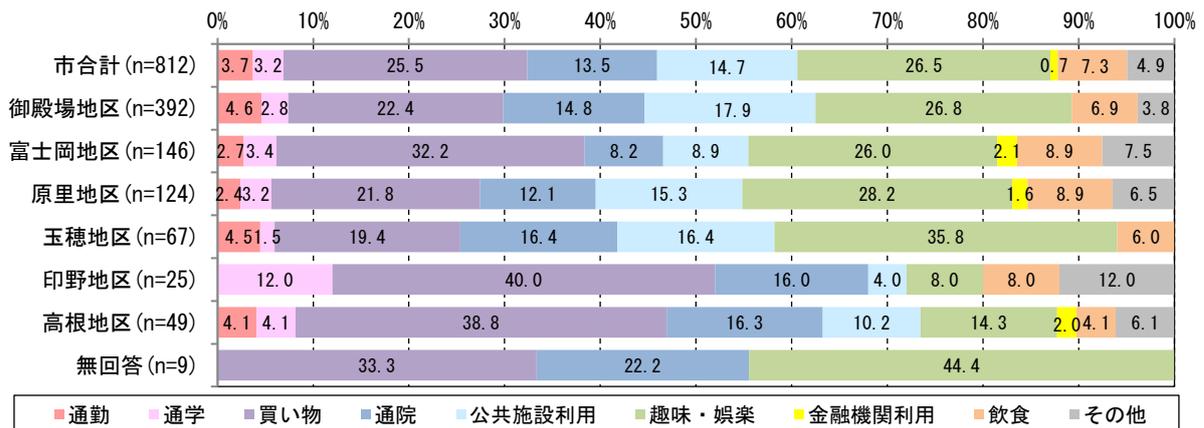


※市外…沼津市 26 件、東京都 9 件、三島市 8 件、長泉町 4 件、小山町 4 件、松田町 4 件、海老名市 3 件、裾野市 3 件、静岡市 3 件、箱根町 3 件、山梨県 3 件、清水町 2 件、千葉県 2 件

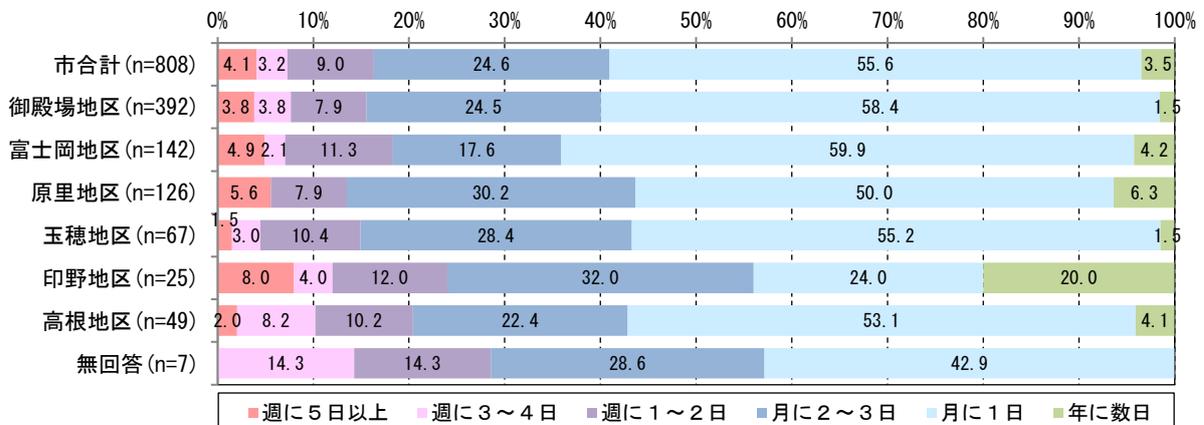
### ■行きたい場所（件数）

	1 番目	2 番目	3 番目	合計	構成比
御殿場駅及び周辺	154	43	19	216	59.0%
南御殿場駅及び周辺	1	3	8	12	3.3%
富士岡駅及び周辺	3	8	4	15	4.1%
御殿場市役所	11	27	29	67	18.3%
御殿場市民交流センターふじざくら	5	15	23	43	11.7%
御殿場市民会館	6	7	11	24	6.6%
御殿場市総合体育施設	7	16	15	38	10.4%
御殿場石川病院		2	2	4	1.1%
神山復生病院				0	0.0%
東部病院	4	2		6	1.6%
御殿場かいせい病院			2	2	0.5%
富士病院	8	10	21	39	10.7%
フジ虎ノ門整形外科病院	7	8	12	27	7.4%
その他市内医院・診療所	7	7	4	18	4.9%
市内商業施設	12	15	10	37	10.1%
御殿場プレミアム・アウトレット	53	58	26	137	37.4%
その他	17	19	23	59	16.1%
市外	33	26	26	85	23.2%

### ■利用目的



### ■利用頻度



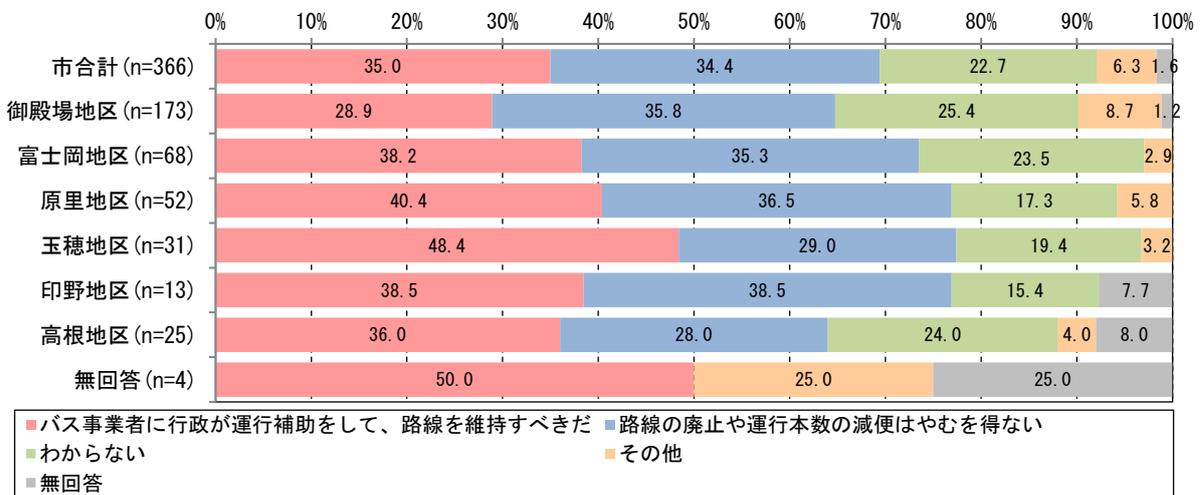
### (9) 公共交通の今後のあり方

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%と同程度となっています。

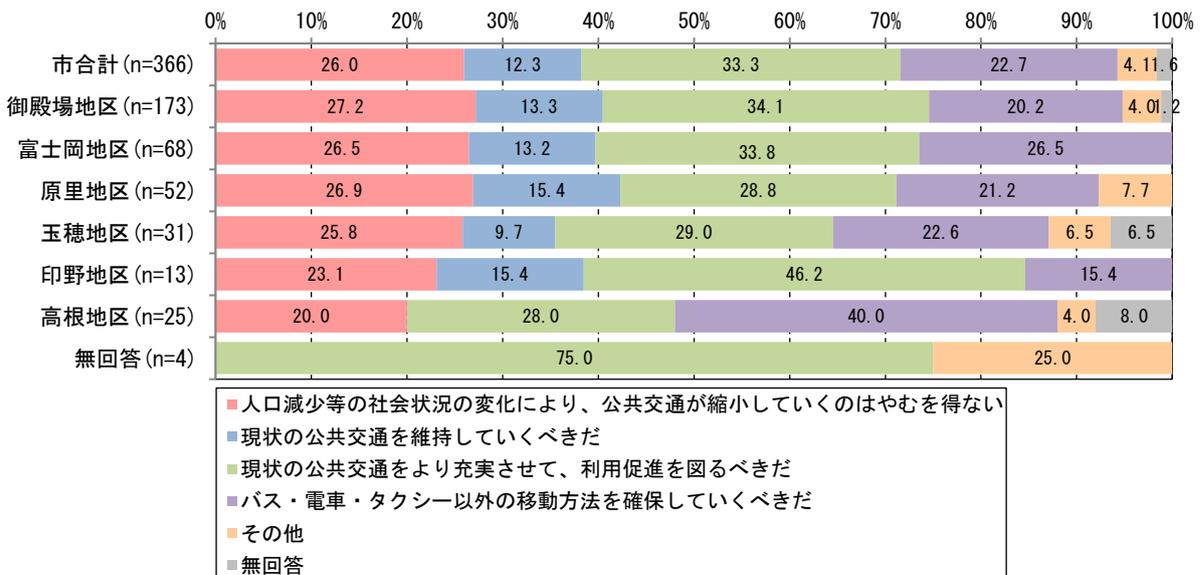
今後の公共交通に対する考え方は、「現状の公共交通をより充実させて、利用促進を図るべきだ」が 33.3%と最も多く、次いで「人口減少等の社会状況の変化により、公共交通が縮小していくのはやむを得ない (26.0%)」となっています。

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%)」の順で多くなっています。

■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

