

御殿場市地域公共交通計画



令和3年3月

御 殿 場 市

目 次

第1章 はじめに	1
1. 計画の背景及び目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画区域	2
4. 計画期間	2
第2章 上位計画及び関連計画の整理	3
1. 上位計画の整理	3
2. 関連計画の整理	11
3. 公共交通に求められる役割	14
第3章 地域の現況	15
1. 地勢	15
2. 人口の動向	16
3. 道路網の整備状況	19
4. 都市機能の集積状況	21
5. 観光の動向	22
第4章 公共交通等の現況	23
1. 公共交通（鉄道・バス）の現況	23
2. 鉄道	24
3. バス	26
4. タクシー	33
5. 御殿場市地域公共交通網形成計画における実施施策・目標の評価	34
6. 新たな公共交通について	45
7. 公共交通の利用促進策	46
8. 日常生活での移動支援施策	47
9. 公共交通に対する意識	52

第5章 地域公共交通ネットワークの形成における課題	58
1. 地域の現況等における課題	58
2. 公共交通の現況等における課題	60
第6章 御殿場市地域公共交通計画の基本方針	61
1. 計画の基本理念	61
2. 計画の基本方針	61
第7章 御殿場市地域公共交通計画の目標と施策	62
1. 計画の目標と目標達成のための施策	62
2. 実施主体	67
3. 数値指標	68
4. 評価で用いるデータの収集	69
第8章 計画の推進にあたって	70
1. 推進体制	70
2. 推進方法	72
3. 計画の推進にあたって	72
4. 施策の実施スケジュール	73
巻末資料	
路線バスの運行実態（令和元年度補助対象路線）	74

第1章 はじめに

1. 計画の背景及び目的

御殿場市内の公共交通は鉄道、路線バス、高速バス、タクシーによって構成されています。

路線バスについては、事業者単独では継続が困難な路線が多く、事業者の自助努力を行政が支援する方式で路線の確保維持を図っています。しかしながら、近年増加する高齢者の移動ニーズへの対応や新型コロナウイルスによる路線バスの乗車人数の減少による路線廃止、減便等さまざまな問題が顕在化してきています。

このような状況を踏まえ、新たな交通モード等を含めたさまざまな公共交通を活用し、その各交通モードが相互に補完し合い、利便性の高い持続可能な公共交通を目指すため、方針、施策を計画するものです。

2. 計画の位置づけ

(1) 法律に基づく計画

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき、御殿場市地域公共交通協議会で協議のうえ、持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために策定します。なお、令和2年度は平成28年4月策定の御殿場市地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の中間見直しの年度であることから形成計画の方針等を引き継いで本計画を策定します。

(2) まちづくりの一環としての計画

本計画は、「第四次御殿場市総合計画」、「第三次御殿場市国土利用計画」、「御殿場市都市計画マスタープラン」といった上位計画との一体性を確保しつつ、観光や高齢者福祉、バリアフリーなどに関する関連計画の施策方針との整合を図りながら、総合的なまちづくりの一環として公共交通に関わる事項を位置づける計画です。

(3) SDGsにおける位置づけ

本計画は、SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）の目標3「すべての人に健康と福祉を」、目標8「働きがいも経済成長も」、目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」の目標に位置付けられ、この5つの目標達成に向けて取組を進めていきます。

関連するSDGsの目標



3. 計画区域

本計画の対象区域は、都市計画区域内の約 11,423ha です。

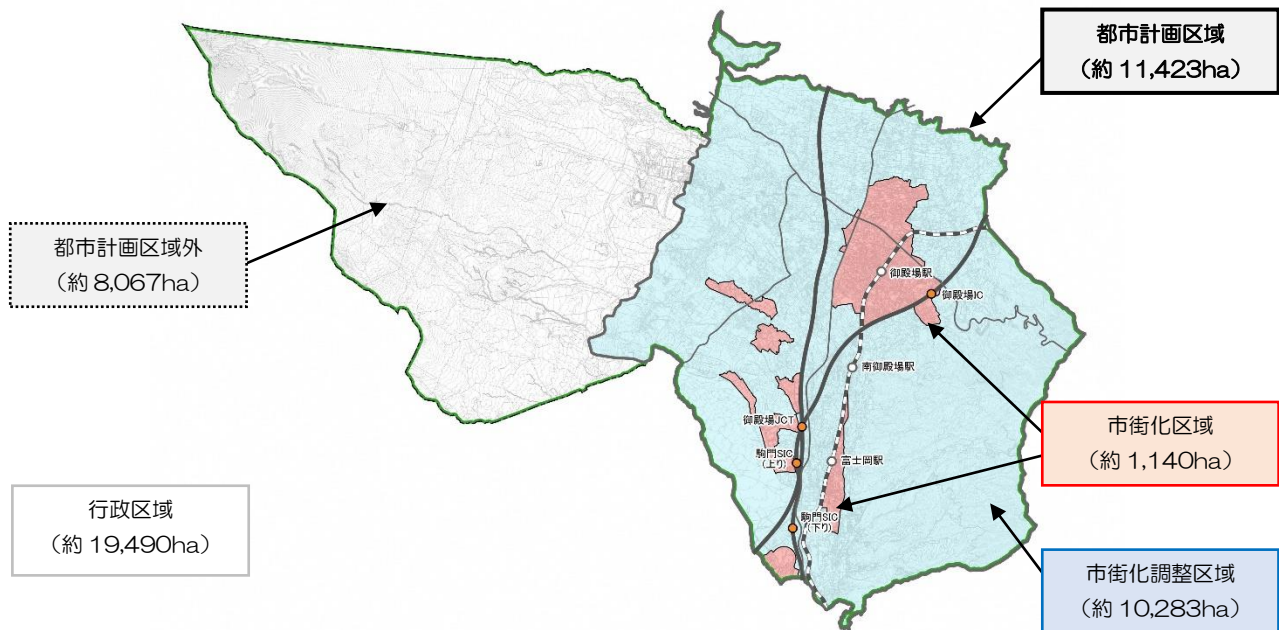


図 1 - 1 本計画の対象区域図

出典：御殿場市都市計画マスタープラン

4. 計画期間

本計画の計画期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とします。

第2章 上位計画及び関連計画の整理

本計画の上位計画として、「第四次御殿場市総合計画」、「第三次御殿場市国土利用計画」、「御殿場市都市計画マスタープラン」が位置付けられています。また、公共交通の確保維持に関する計画として、「第9次高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画」、「御殿場市観光戦略プラン」、「御殿場市バリアフリー基本構想」が存在します。

以下に各計画における将来都市像や公共交通に関する政策・方針を示します。

1. 上位計画の整理

(1) 第四次御殿場市総合計画

平成28年度から令和7年度までを計画期間とした第四次御殿場市総合計画では、“緑きらきら、人いきいき、交流都市 御殿場”という将来都市像の実現に向けて、7つの政策方針を掲げています。

◆ 第四次御殿場市総合計画

将来都市像 “緑きらきら、人いきいき、交流都市 御殿場”

政策方針1

人が集い活力あふれる産業を育てるまちづくり《産業分野》

政策方針2

笑顔あふれる健やか・福祉のまちづくり《健康福祉分野》

政策方針3

安全で安心して暮らせるまちづくり《防災・市民生活分野》

政策方針4

富士山のように大きな心を持った人づくり《教育文化分野》

政策方針5

富士山の恵みを大切にするまちづくり《環境分野》

政策方針6

富士山の麓にふさわしい美しい快適なまちづくり《都市基盤分野》

政策方針7

雄大な富士と共に歩む協働のまちづくり《協働・計画推進分野》

本計画との関係では、政策方針6《都市基盤分野》において、「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・改善を図る」とし、次に示す施策を掲げています。

◆ 政策方針 6 富士山の麓にふさわしい美しい快適なまちづくり《都市基盤分野》

6－7 公共交通の利便性の向上

施策① 鉄道交通の充実

JR 御殿場線沿線市町や沿線事業者、団体などと連携し、JR 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。

施策② バスなどの公共交通網の整備

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。

施策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。

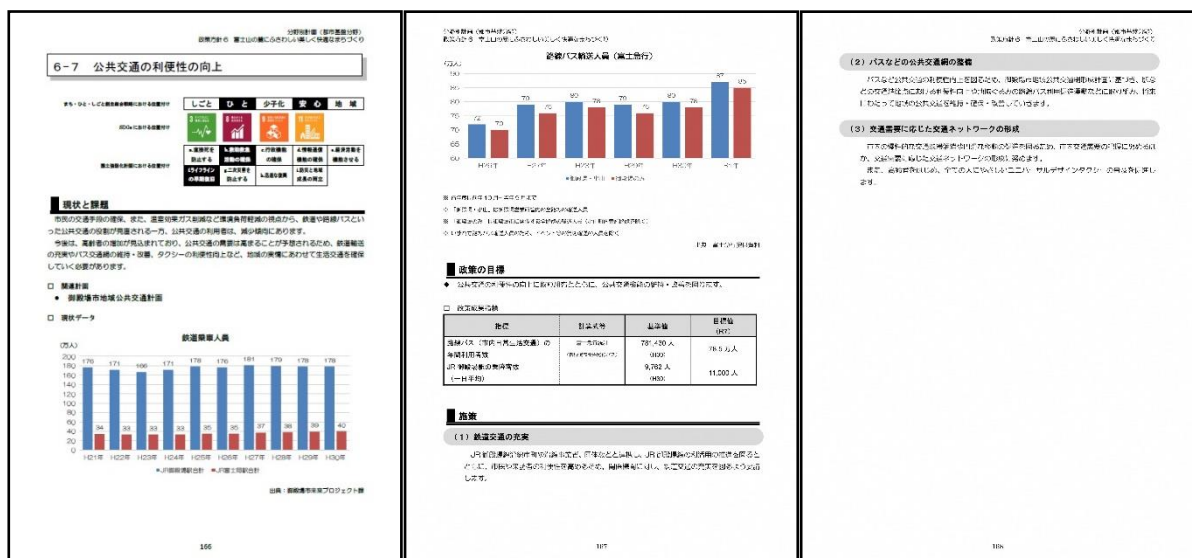


図 2－1 第四次御殿場市総合計画（後期基本計画 抜粋）

出典：第四次御殿場市総合計画 後期基本計画

(2) 第三次御殿場市国土利用計画

第三次御殿場市国土利用計画では、平成 27 年 6 月に策定された第四次御殿場市総合計画基本構想に掲げる目標の実現に向けて、土地利用の基本方針を定めています。

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。

◆ 御殿場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

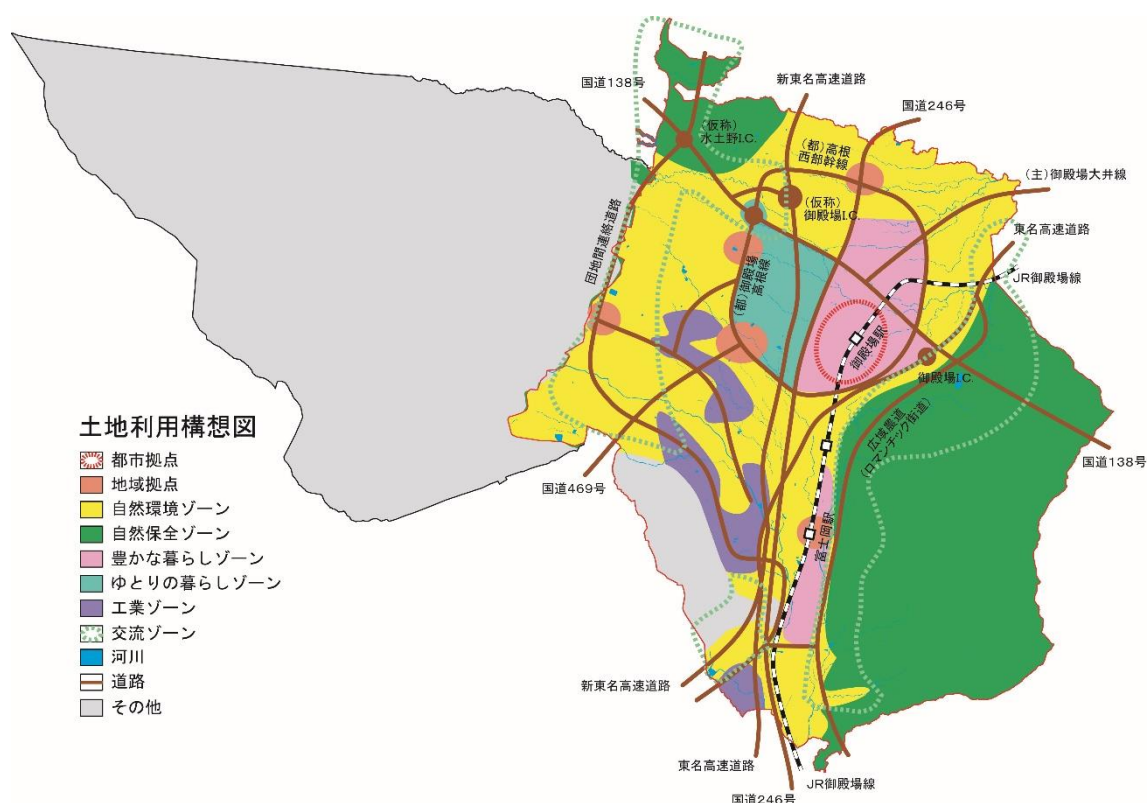


图 2-2 将来土地利用构想图

出典：第三次御殿場市国土利用計画

(3) 御殿場市都市計画マスタープラン

御殿場市都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に示される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、「第四次御殿場市総合計画（後期基本計画）」、「御殿場小山広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び「第三次御殿場市国土利用計画」の内容に即し、本市が策定する計画です。

御殿場市都市計画マスタープランの目標年次は、長期的な都市の将来ビジョンの実現を目指し、概ね 20 年後の令和 22 年度（2040 年度）とします。また、将来ビジョンの実現に向けた都市施設の配置方針は概ね 10 年後の令和 12 年度（2030 年度）とします。

なお、御殿場市都市計画マスタープランは、都市計画や土地利用に係る社会情勢の変化や市民のまちづくりに関する意識の変化のほか、上位計画となる総合計画の方向性との整合を図るため、適宜、必要に応じて見直しを行うものです。

以下に、御殿場市都市計画マスタープランにおける将来都市構造の概念と、交通拠点および公共交通機関の整備方針概要を示します。

① 将来都市構造図の概念

都市を構成する要素として、都市機能を維持・保全し、重点的に集積を図る「都市核（拠点）」、都市や拠点間を有機的にネットワークする「都市軸（ネットワーク）」、まちづくりや土地利用のベースとなる「土地利用（ゾーン）」の 3 つがあり、本市では次のように位置づけます。

都 市 核（ 拠 点 ）

- 都 市 拠 点 JR 御殿場駅・御殿場市役所周辺
- 地 域 拠 点 市役所及び各支所周辺
- 観 光・交 流・陸上競技場、市体育館などを含んだ総合体育施設周辺や御殿場
レクリエーション拠点 プレミアム・アウトレット周辺など観光施設周辺
- 歴 史・文 化 拠 点 深沢城跡、御厨御殿（御殿場地名発祥の地）など歴史資源周辺、
東山旧岸邸、秩父宮記念公園など文化資源周辺
- 産 業 拠 点 既存工業団地周辺、新規工業団地予定地

都市軸（ネットワーク）

- 広域連携軸 東名高速道路、新東名高速道路、国道 138 号、国道 246 号、国道 469 号、
JR 御殿場線
- 環 状 軸 （都）御殿場高根線、（都）東部幹線、（都）高根西部幹線
- 交 流 軸 広域農道（ロマンチック街道）や団地間連絡道路、（主）御殿場大井線
- 産 業 軸 （都）神場板妻線、（仮称）板妻神場線、市道 4574 号線、市道 0237 号線外

土地利用（ゾーン）

■豊かな暮らしゾーン

市街化区域内（特に JR 御殿場駅及び御殿場市役所周辺）

■ゆとりの暮らしゾーン

市街化調整区域内の国道 246 号と（都）御殿場高根線の間エリア

■工業ゾーン

市西部に広がる工業団地（工業系用途地域）周辺

■自然環境共生ゾーン

市街化調整区域内の既存集落地、市街化調整区域内の農地など

■自然環境保全ゾーン

箱根外輪山など、本市の外縁部にある優れた自然資源である市街化調整区域内の山林、樹林地

■観光・交流ゾーン

広域農道（ロマンチック街道）や団地間連絡道路の沿道エリア

■新 IC 周辺土地利用構想エリア

新東名高速道路（仮称）御殿場 IC 周辺

■東富士演習場地域

② 交通施設の整備方針

本市の玄関口である JR 御殿場駅周辺では、交通結節点機能の強化のほか、商業・業務機能などの立地や公共空間の利活用を促進し、居心地が良く歩きたくなるような魅力ある駅前環境の創出を図ります。

JR 富士岡駅周辺や JR 南御殿場駅周辺では、駅前環境の整備に努めるほか、駅利用者や地域住民が利用する生活サービス施設などの立地を促進し、利便性の高い駅前環境の創出を図ります。

交通施設の周辺では、歩行者や自転車利用者の安全性や利便性に配慮するとともに、高齢者や障害のある人、子育て世代など誰もが安心して移動できるようユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した環境整備を促進します。

③ 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、中心市街地の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

- JR 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、JR との協議・検討を行います。
- JR 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

- 高齢者や障害のある人、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。
- バス利用の促進にあたり、地域公共交通協議会を設置するなど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

- 高齢者や障害のある人、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。

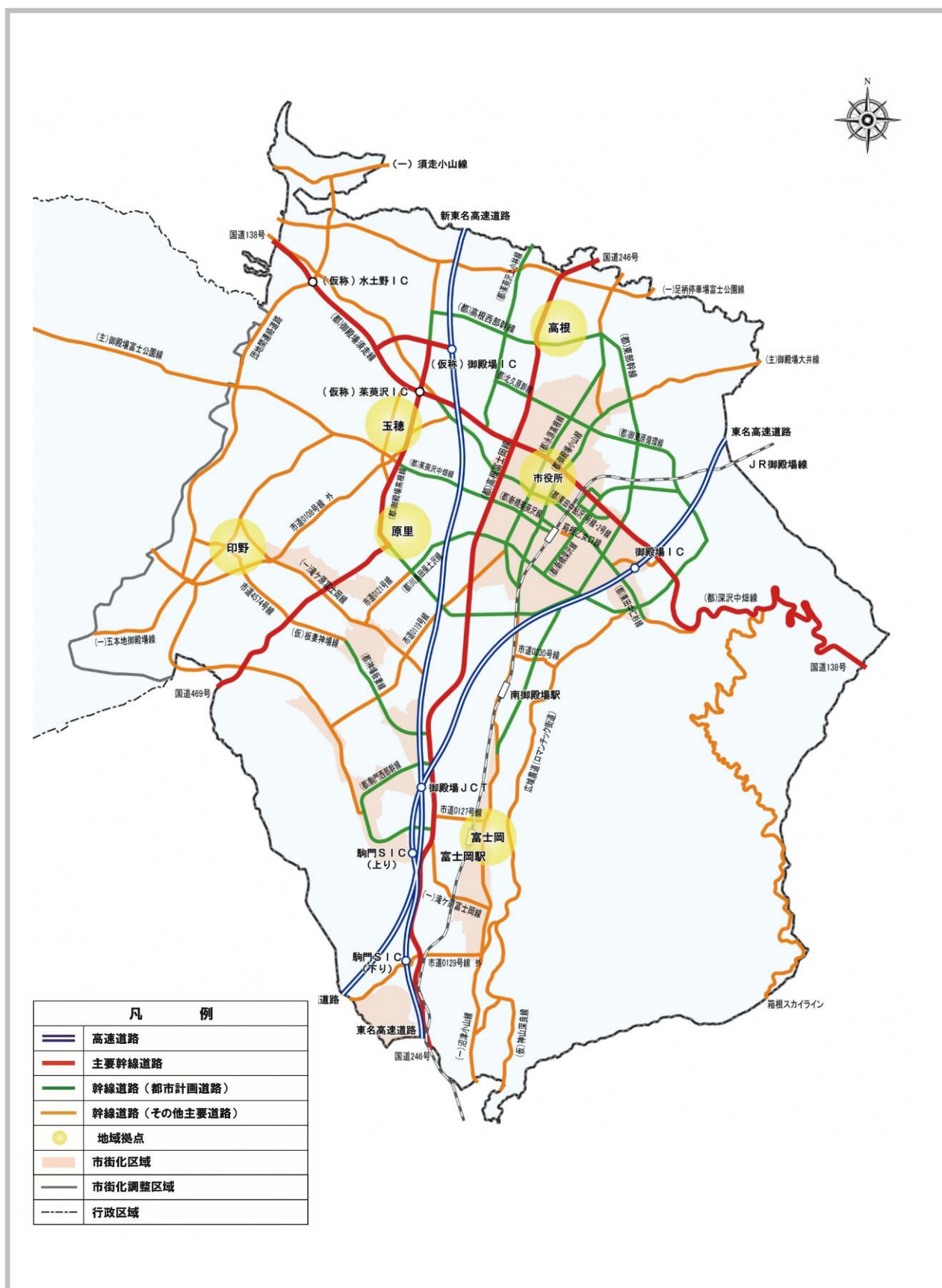


図 2 - 4 将来骨格道路網図

出典：御殿場市都市計画マスタープラン

2. 関連計画の整理

(1) 第9次高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画

令和3年度から令和5年度までを計画期間とした御殿場市第9次高齢者福祉計画・第8期介護保険計画では、“住み慣れた地域で、安心して、いきいき暮らせるまち”という基本理念のもとに、「高齢者の社会参加の促進と自立生活の支援」「介護予防の取組の強化」「高齢者のニーズに応じたサービスの充実」という3つの基本目標が定められています。

それらの目標の具体的施策において、高齢者が暮らしやすいまちづくりの推進のために、交通弱者への外出支援の取り組みとして、高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業の実施や、移動サービス創出支援事業の推進、福祉車両の貸出を行うとしています。

(2) 御殿場市観光戦略プラン

当市では、観光の振興が交流人口の拡大や地域経済の活性化の柱となる政策と捉え、観光を軸としたまちづくりを持続的、戦略的に進めていくために、市民、企業、行政等、観光に関わる全ての人々の行動の指針を打ち出した「御殿場市観光戦略プラン」を策定しています。

御殿場市観光戦略プランでは、当市の観光振興の目指す姿を「富士山麓御殿場リゾート」とし、富士山や箱根外輪山の豊かな自然環境や景観を生かし、観光ハブ都市として発展することで人に選ばれ、人が集い、滞留し、訪れた方々の心と体を癒し、愛される観光のまちを目指すこととしています。

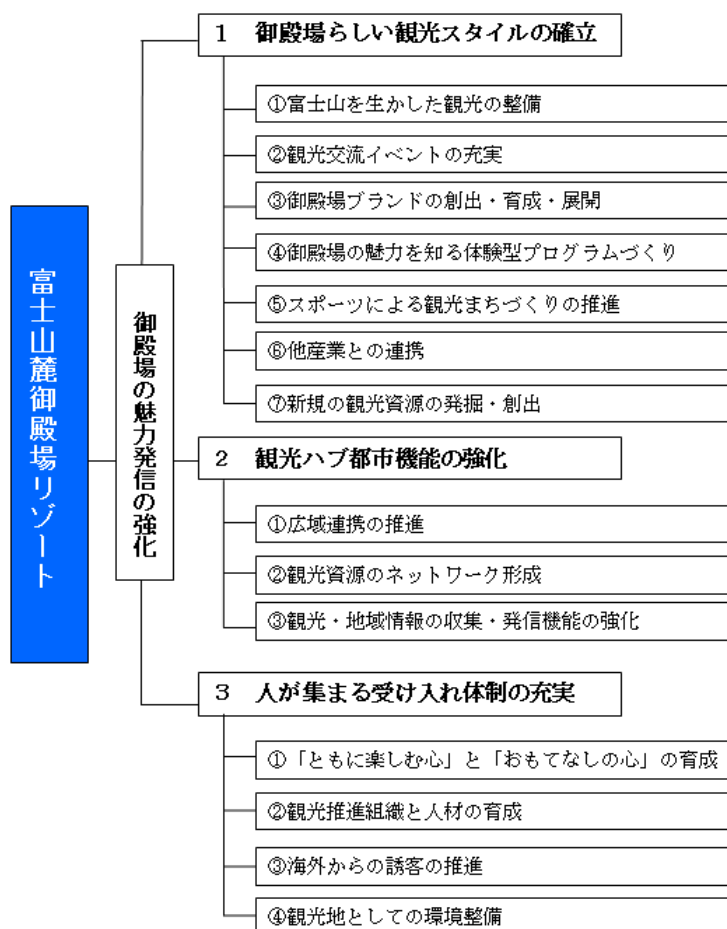


図2-5 観光戦略プラン体系図

(3) 御殿場市バリアフリー基本構想

御殿場市バリアフリー構想では、“すべての人の安全・安心を実現するまち”という将来像の実現のため、高齢者や障害のある人を始め、すべての人が安全・安心に御殿場に暮らし、御殿場に訪れていただくため、ハード面※¹の整備、ソフト面※²でのバリアフリー化に取り組み、ユニバーサルデザインを取り入れたまちづくりを進めるとしています。

※1 ハード面（バリアフリー整備における）

建築物や道路等、物理的バリアに関する側面のこと

※2 ソフト面（バリアフリー整備における）

心遣いや気配り等、心のバリアに関する側面のこと。



御殿場市
バリアフリー基本構想

以下に、御殿場市バリアフリー基本構想における将来像を実現するための基本目標と基本方針を示します。

◆ 基本目標1：重点整備地区を中心としたバリアフリー化の推進

● 中心市街地における重点的かつ一体的なバリアフリー化

- ・ JR 御殿場駅を中心とした地区は、高齢者や障害のある人等が利用する施設が集積しているため、重点整備地区として設定し、歩道や主要な建築物等における一体的なバリアフリー化を推進します。

● 特定事業の実施と進行管理

- ・ 重点整備地区におけるバリアフリー化を一体的に進めるために、バリアフリー化を図るための事業を「公共交通特定事業」「道路特定事業」「路外駐車場特定事業」「都市公園特定事業」「建築物特定事業」「交通安全特定事業」として位置づけ、事業を実施するとともに、スパイラルアップの考えに基づく進行管理を実施します。

● 長期的な展望に立った段階的かつ継続的な整備

- ・ 将来像の実現には早期バリアフリー化の実施が望ましいですが、事業化には様々な課題が多く、事業者負担となることがあるため、長期的な展望に立ち段階的な整備を推進していきます。また、整備が一度完了した後も必要に応じて継続的に改善を図ります。

◆ 基本目標 2：全ての人が利用しやすい環境整備

● 来訪者への配慮

- ・ 本市は多くの観光客が訪れるため、JR 御殿場駅周辺のわかりやすい案内サインの充実等、おもてなしのころをもつてバリアフリー化を推進します。

● 市全域におけるバリアフリー化

- ・ 重点整備地区に指定されなかった地域においても、事業等の実施機会にあわせて、各種施設のバリアフリー化を図るとともに、高齢者や障害のある人等を含む市民や来訪者からの要望や整備の緊急性を考慮して、各事業者や施設管理者等と連携しながらバリアフリー化の対応を進めます。

◆ 基本目標 3：心のバリアフリーの継続的な推進

● 市民の意識啓発

- ・ 心のバリアフリーの推進として、バリアフリー教室の開催や広報の充実など、ソフト事業の実施により、市民のバリアフリーに対する意識醸成を図ります。

(4) 第二次御殿場市環境基本計画

平成 28 年度から令和 7 年度までを計画期間とした第二次御殿場市環境基本計画では、本市の目指す環境像を「富士山のふもとで 自然と人が共生するまち 御殿場 ～未来輝く エコライフシティをめざして～」と定めています。

また、目指す環境像の実現に向けて掲げている 5 つの環境目標のうちの 1 つに「地球環境にやさしいまちをつくる【低炭素社会】」という目標を掲げています。

目標達成に向けた取組の 1 つとして、バスや鉄道などの公共交通機関の積極的な利用を促進することにより、自動車の走行に伴う温室効果ガス排出量の削減を目指しています。

3. 公共交通に求められる役割

上位計画及び関連計画を整理した結果を踏まえると、地域公共交通は、地域住民の移動手段を確保し、まちの賑わいの創出や人の交流活性化を図るための、重要な生活基盤として位置づけられています。特に高齢者、障害のある人をはじめとする交通弱者の移動の確保は、重要な施策として捉えられています。

計画名称		内 容
上位計画	第四次御殿場市総合計画	今後は、高齢者の増加が見込まれており、公共交通の需要は高まることが予想されるため、鉄道輸送の充実やバス交通網の維持・改善、タクシーの利便性向上など、地域の実情にあわせた生活交通の確保を図る。
	第三次御殿場市国土利用計画	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する。
	御殿場市都市計画マスタープラン	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、中心市街地の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る。
関連計画	第9次高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画	高齢者が暮らしやすいまちづくりの推進のために、交通弱者への外出支援の取組みとして、高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業や、移動サービス創出支援事業、福祉車両の貸出等の事業に取り組む。
	御殿場市観光戦略プラン	広域的な交通の要衝である利点をさらに生かすとともに、市内の観光資源を楽しむことのできる魅力を高め、効果的に発信していくことで、広域的な観光の中心となる観光ハブ都市の確立に向けた都市機能の強化に取り組む。 国内外からの来訪者の増加に対し、公共交通の利便性向上やユニバーサルデザインへの対応等、受け入れ環境を整えていく。
	御殿場市バリアフリー基本構想	高齢者や障害のある人をはじめ、すべての人の安全、安心な暮らしのため、JR 御殿場駅周辺地区を中心に、バリアフリー化の促進を図る。
	第二次御殿場市環境基本計画	地球温暖化対策の取組として、「環境負荷の少ない交通にしよう」という個別目標を定め、公共交通等の利用を促進する。

表 2 - 1 公共交通に求められる役割

第3章 地域の現況

1. 地勢

本市は静岡県の東部に位置し、富士と箱根の弓状の裾合いに形成された高原のまちです。この地は分水界で、南斜面は黄瀬川に沿い、北斜面は鮎沢川流域の一带です。市域は、東は箱根外輪山の頂、西は富士山頂に達し、南は裾野市、北は小山町を境としています。昭和30年2月11日に、御殿場町・富士岡村・原里村・玉穂村・印野村の1町4か村が合併し御殿場市となり、昭和31年1月に駿東郡高根村を、昭和32年9月に小山町大字古沢を編入し、今日に至ります。

面積は194.90 km²で、集落地・山岳地・演習地がおおむね3分の1ずつとなっています。

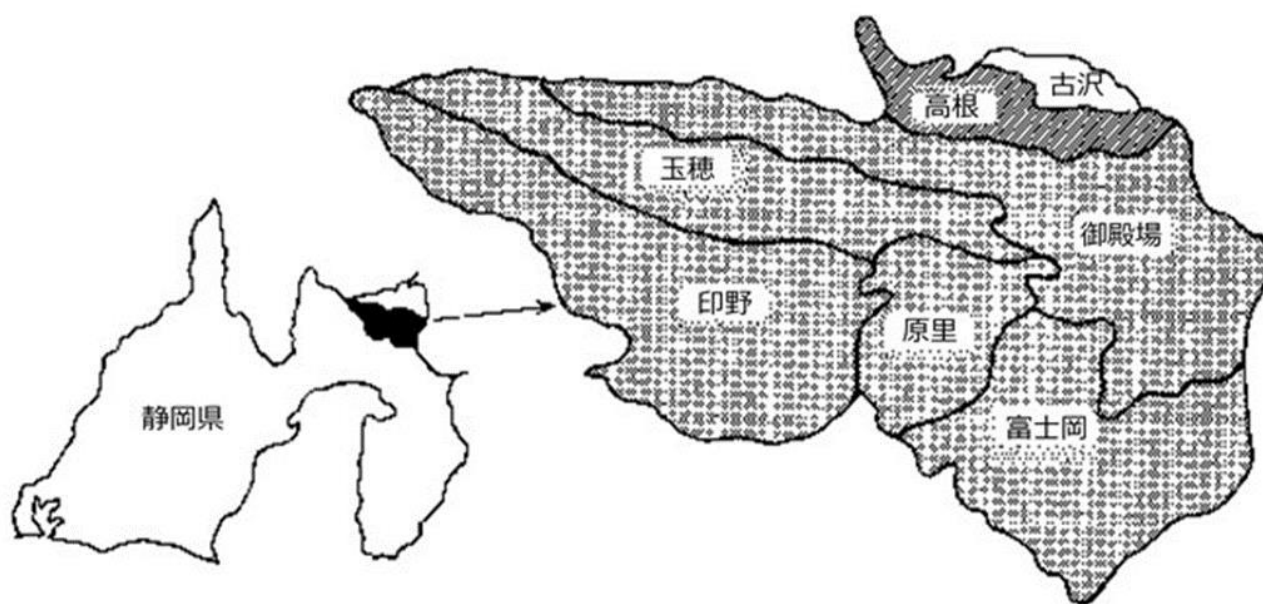


図3-1 市内地区区分

面積	距離		位置			海拔
	東西	南北	方位	地名	経緯度	
総面積 194.90km ²	24.00km	16.00km	極東 極西 極南 極北	深沢 中畑・印野 神山 上柴怒田	市役所 東経 138° 56' 06" 北緯 35° 18' 31"	市役所 459.8m

表3-1 御殿場市の位置・面積

出典：御殿場市統計書（地勢）

2. 人口の動向

(1) 人口の推移

本市の総人口は、平成 27 年（2015 年）で約 8.8 万人であり、平成 22 年（2010 年）をピークに減少傾向を示しています。

また、平成 27 年（2015 年）時点の年齢 3 区分別人口の比率は、年少人口が 14.9%、生産年齢人口が 62.0%、老年人口が 23.2%であり、老年人口は一貫した増加傾向、年少人口及び生産年齢人口は一貫した減少傾向を示しており、少子高齢化の進行がみられています。

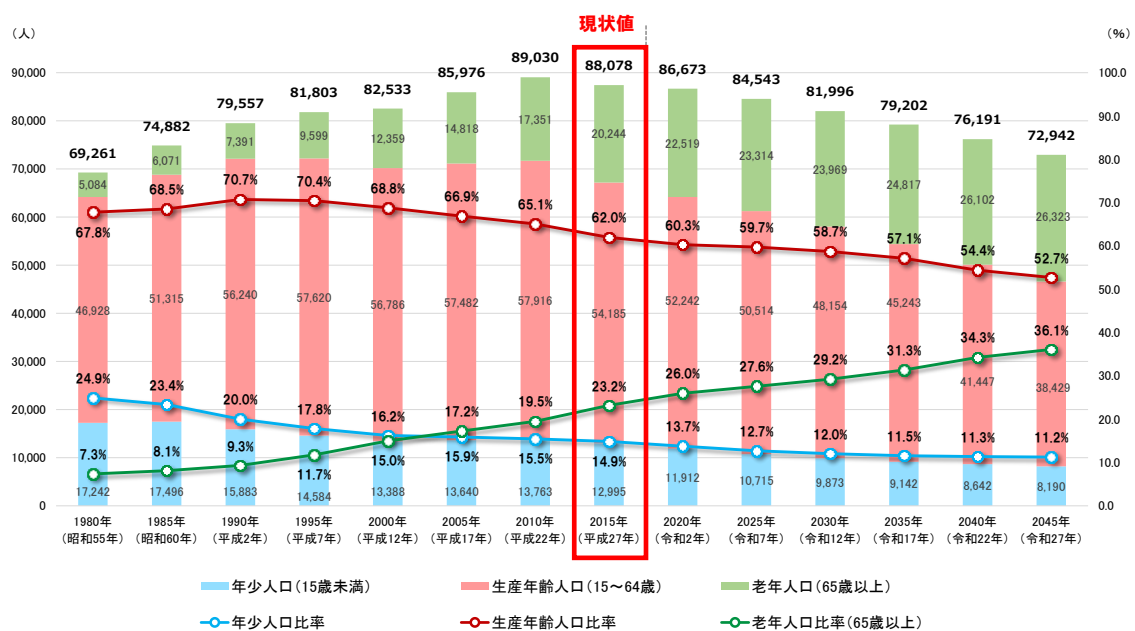


図 3-2 御殿場市の人口推移

出典：各年国勢調査（総務省統計局）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

しかしながら、第四次御殿場市総合計画後期基本計画（令和 3～7 年度）においては、企業誘致の推進や合計特殊出生率を高めること等、引き続き人口の維持、増加に向けた対策を実行していくことから、令和 7 年度に 91,000 人の目標人口が設定されています。

(2) 人口密度の分布

平成 27 年（2015 年）現在、市街化区域内のほか、市街化調整区域内においても人口密度の高いエリアが一部でみられています。令和 22 年（2040 年）には、市全域での人口密度の低下がみられるものの、市街化区域内や市街化調整区域の一部エリアでは、引き続き人口密度が高くなる見込みです。

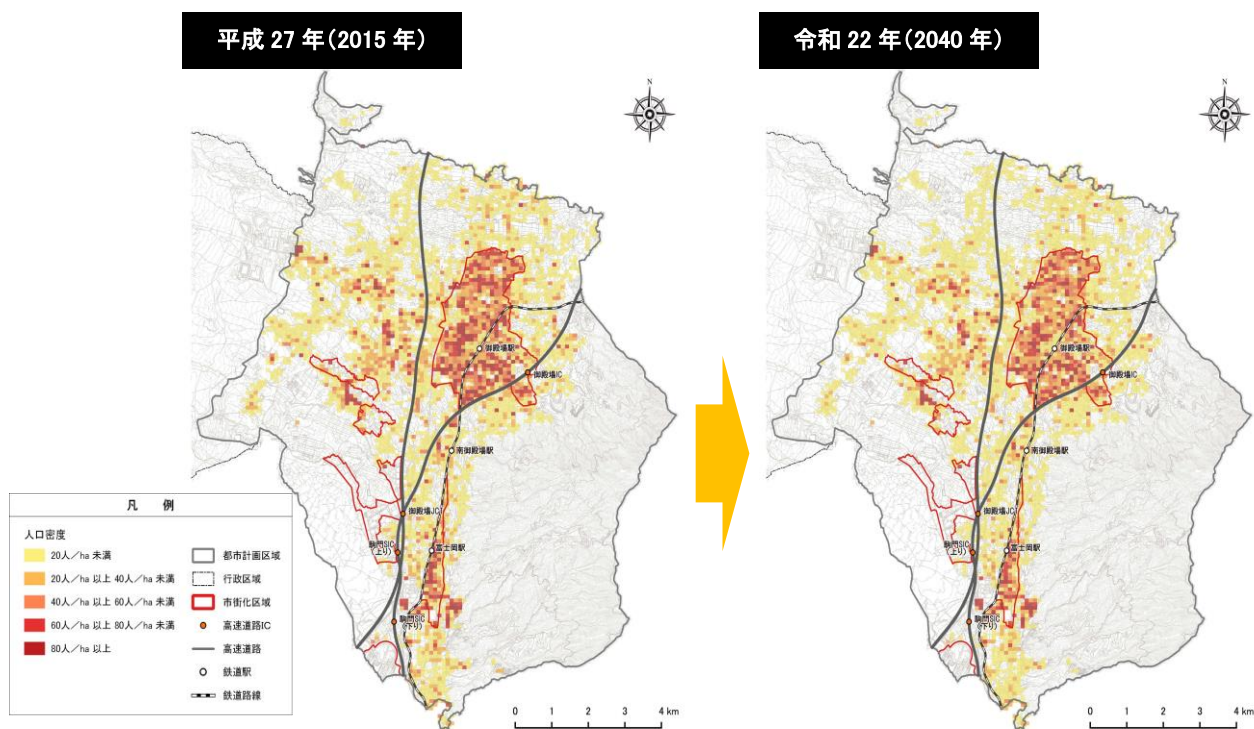


図 3 - 3 人口密度の推移 (2015-2040)

出典：各年国勢調査（総務省統計局）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

(3) 高齢化率の分布

平成 27 年（2015 年）現在、市全域において高齢化率 20% 台のエリアが大部分を占めていますが、令和 22 年（2040 年）には、30% 台のエリアが大部分となり、更なる高齢化の進行が伺えます。

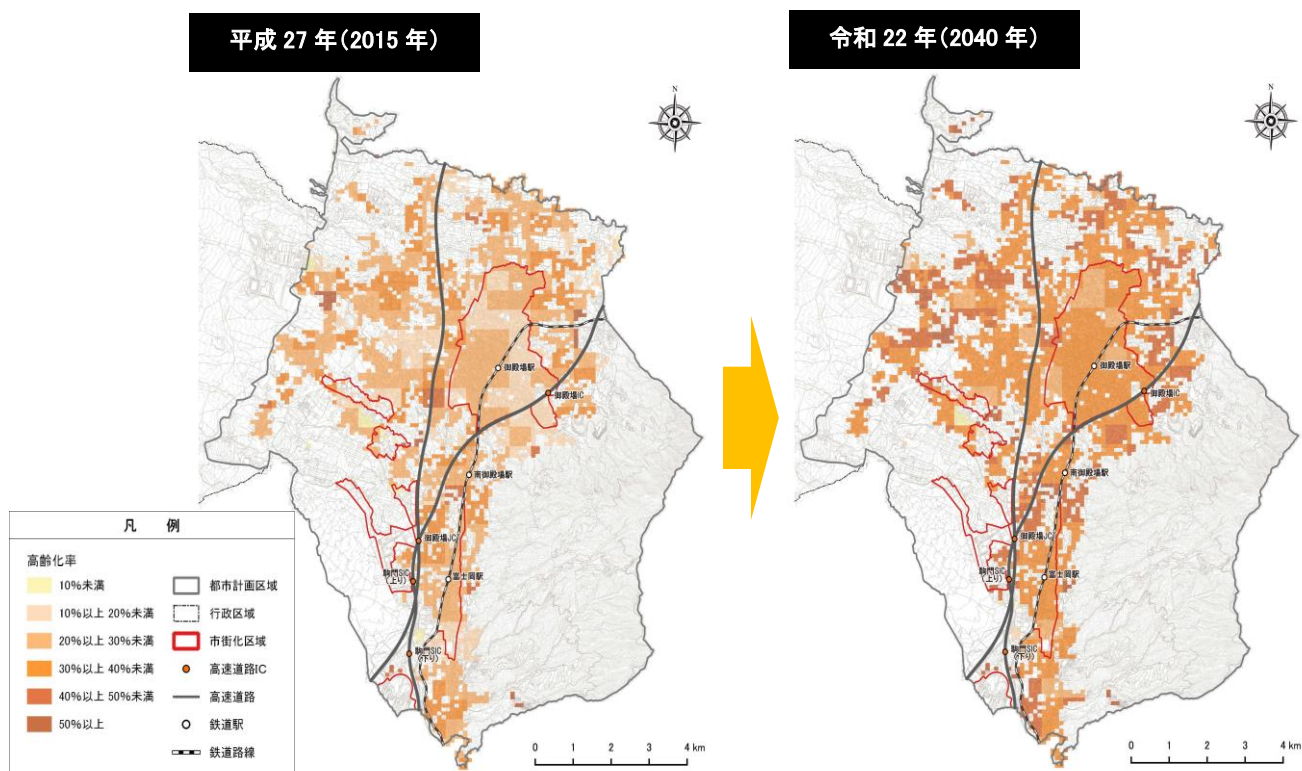


図 3 - 4 高齢化率の推移 (2015-2040)

出典：各年国勢調査（総務省統計局）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

3. 道路網の整備状況

本市の道路網は、東西を横断する国道 138 号と、南北を縦断する国道 246 号および国道 496 号が骨格となっておりとともに、東名高速道路の御殿場インターチェンジ及び駒門スマートインターチェンジ、新東名高速道路の御殿場ジャンクションが位置しています。

都市計画道路については、平成 31 年（2019 年）3 月末時点において、本市には 23 路線が決定されており、整備率は 41%となっています。

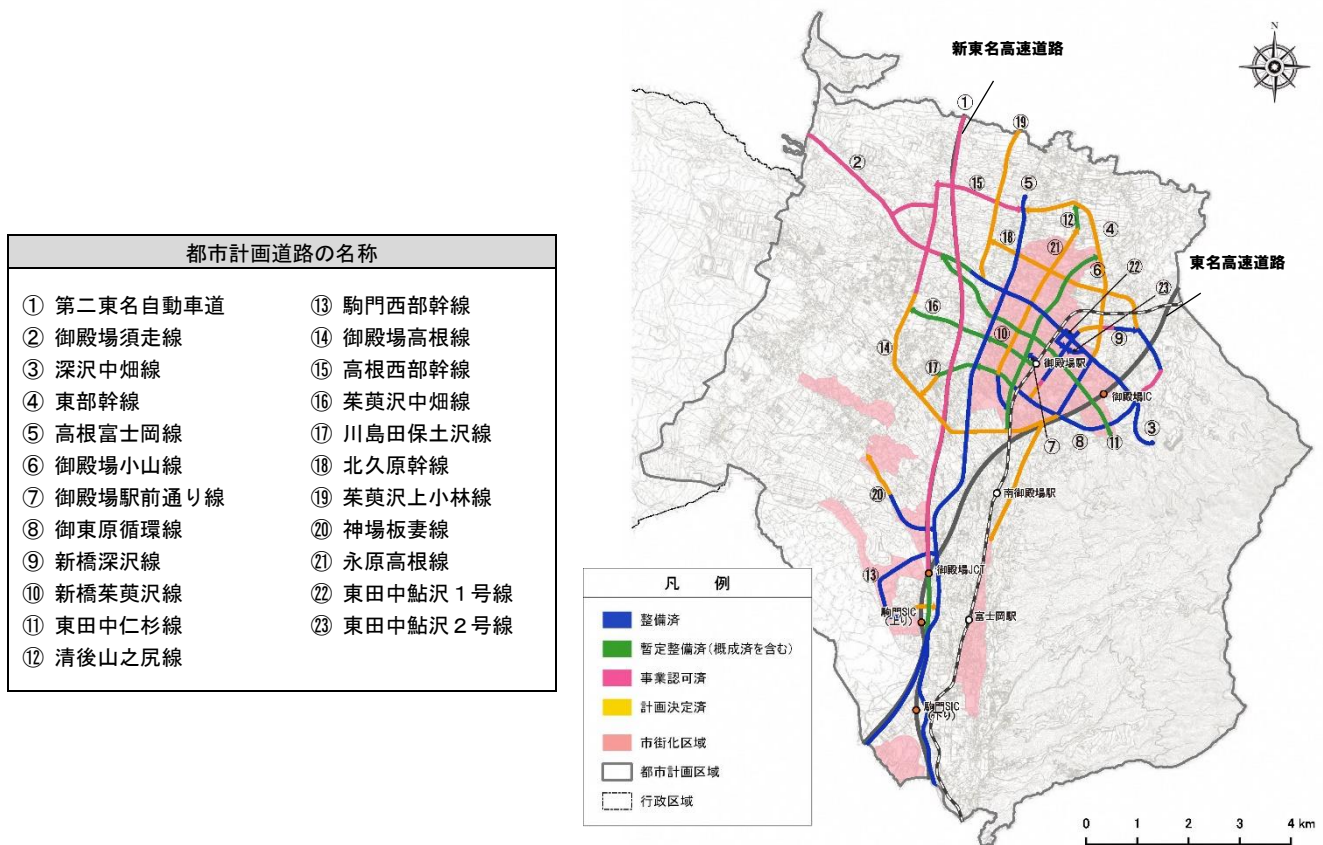


図 3 - 5 都市計画道路の整備状況図

出典：H28・H29 都市計画基礎調査

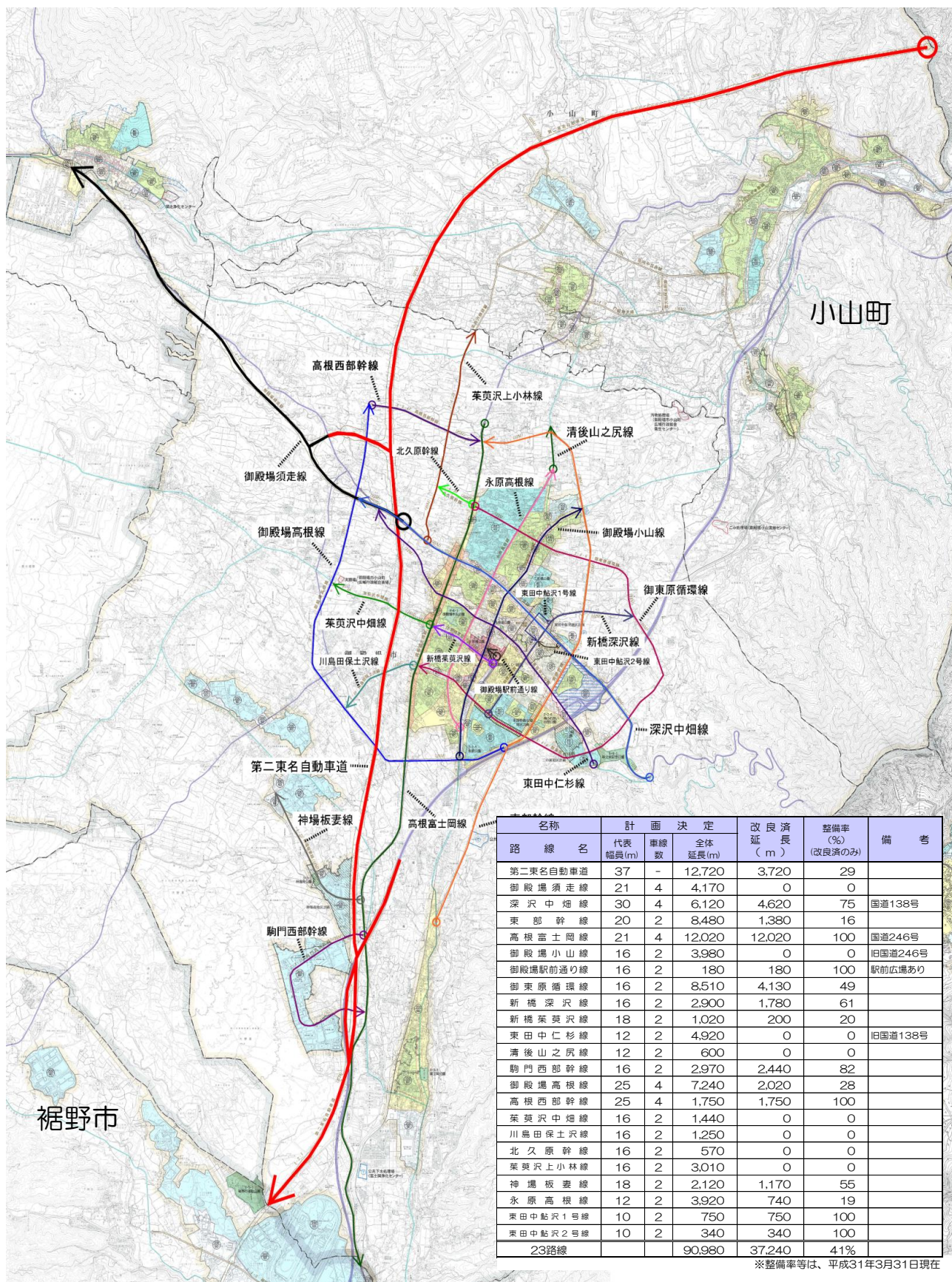


図 3 - 6 都市計画道路の位置等の概要図

出典：御殿場市の都市計画

4. 都市機能の集積状況

市内における生活の利便性を検証するため、本市における都市機能（施設）の立地状況を重ね、点数化による分析・整理を行いました。

本市の都市機能の分布状況を見ると、市街化区域内の JR 御殿場駅周辺や JR 富士岡駅周辺において特に高い都市機能の集積状況がみられるほか、市街化調整区域内の各支所周辺（既存集落地）においても比較的高い都市機能の集積状況がみられることがわかります。

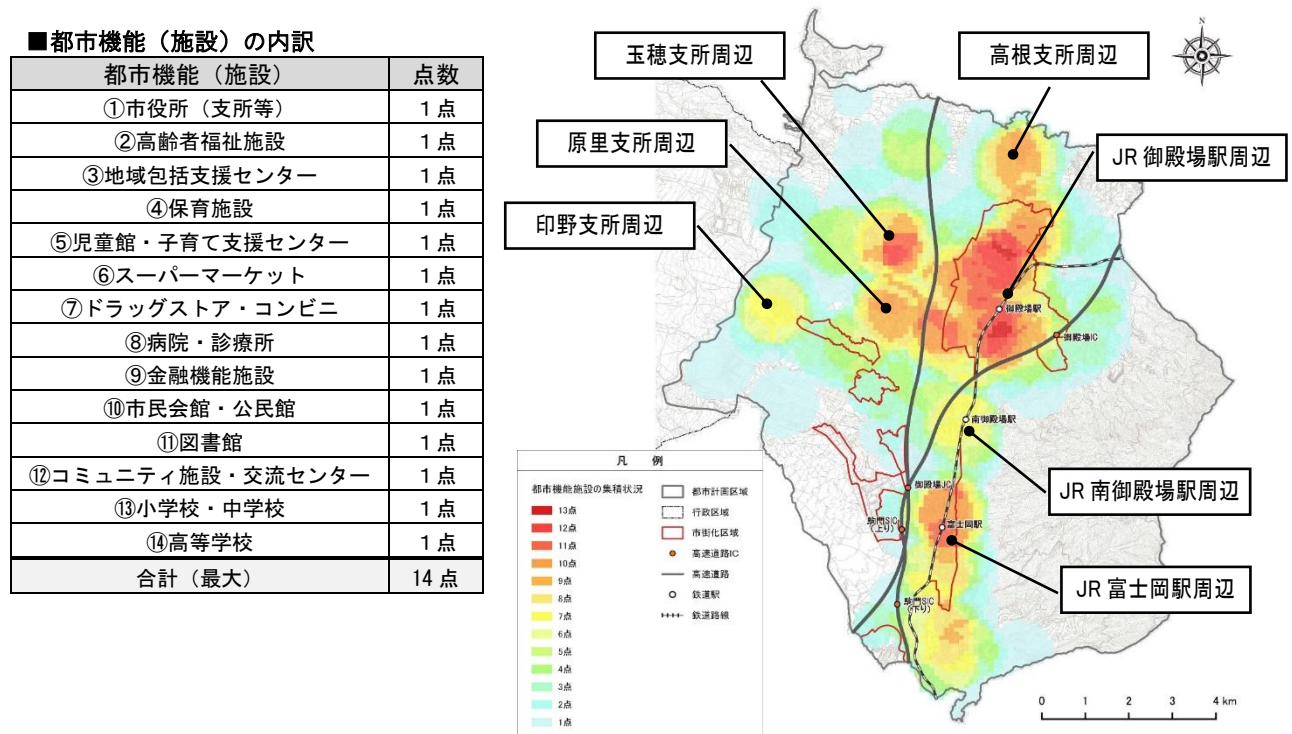


図3－7 都市機能の集積状況図

出典：御殿場市都市計画マスタープラン

5. 観光の動向

本市の観光交流客の推移をみると、観光レクリエーション客数、宿泊客数ともに増加傾向でしたが、平成 26 年以降はどちらもほぼ横ばいの傾向にあります。

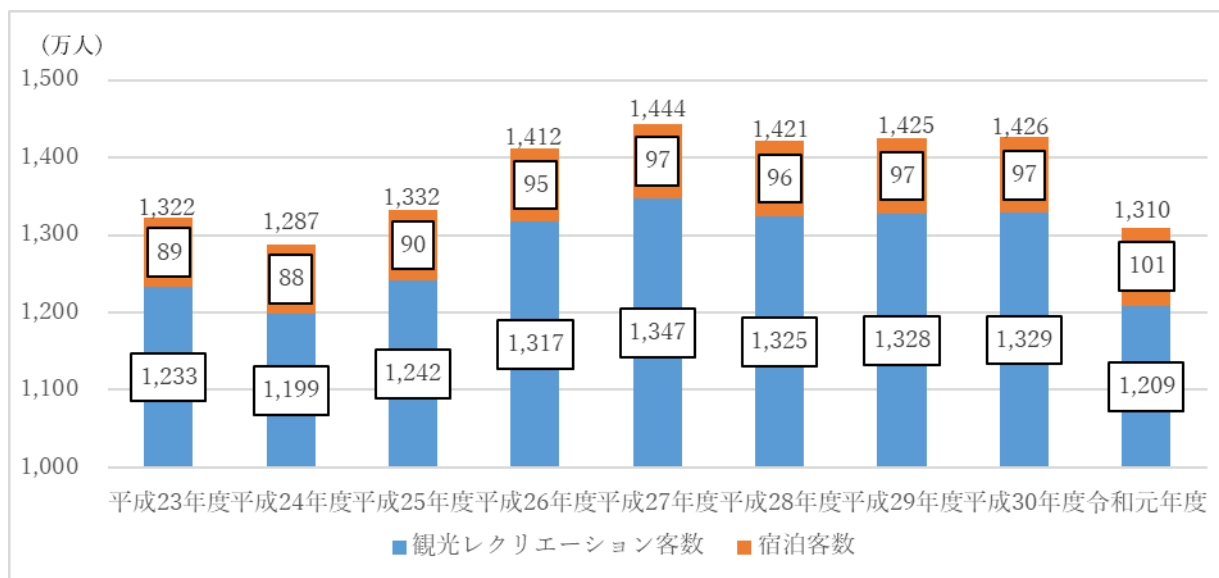


図3-8 観光交流客数の推移

出典：観光交流課



図 3 - 9 主要観光施設の立地状況

第4章 公共交通等の現況

1. 公共交通（鉄道・バス）の現況

本市の公共交通機関として、鉄道（JR 御殿場線）と民間路線バス（3社）があります。

鉄道については、市内に JR 御殿場駅、JR 富士岡駅、JR 南御殿場駅の3駅が立地しています。

民間路線バスは、富士急モビリティ(株)、富士急バス(株)、箱根登山バス(株)が運行しており、JR 御殿場駅を中心として、路線網が放射線状に形成されています。

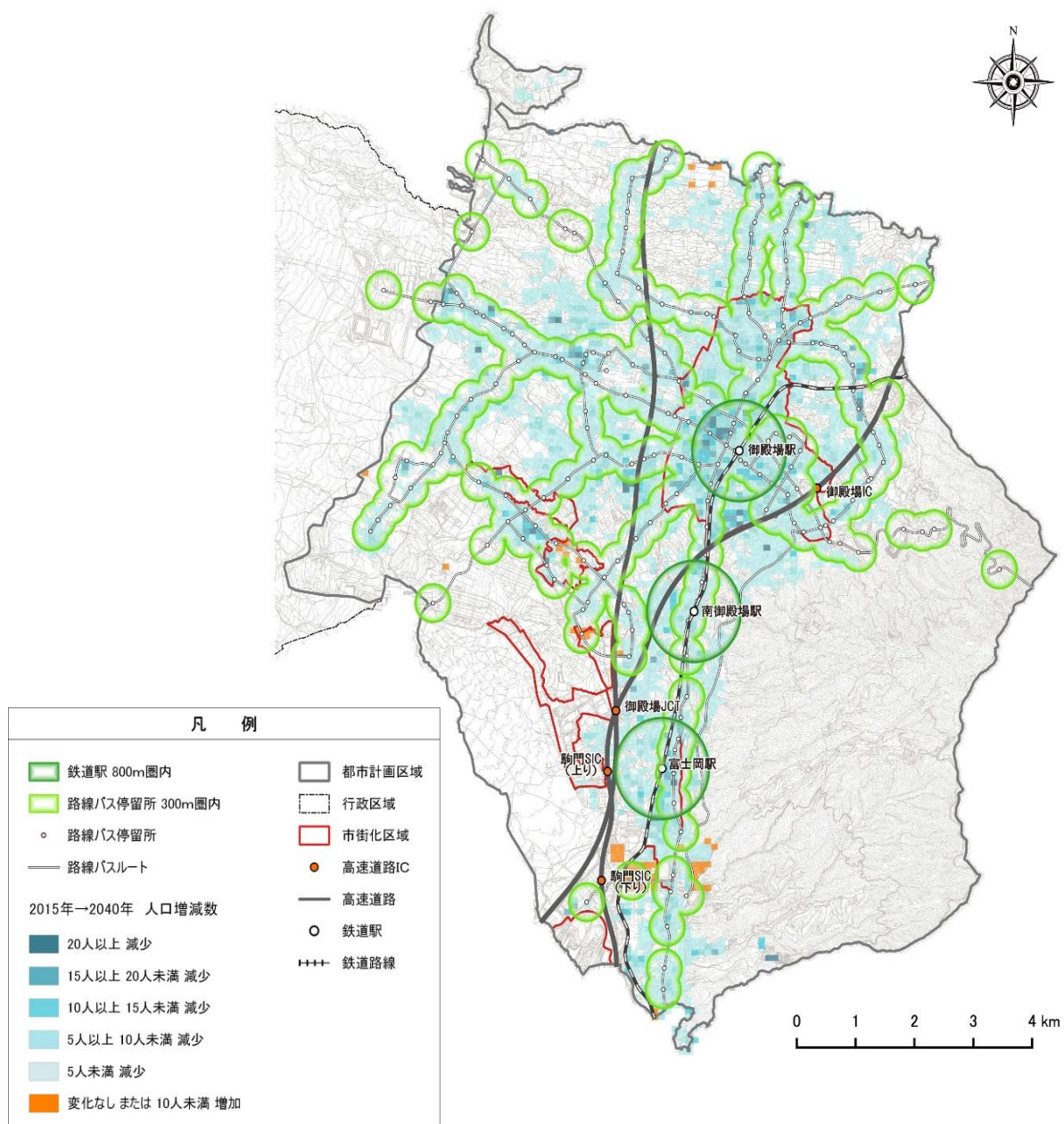


図4-1 公共交通のネットワーク図

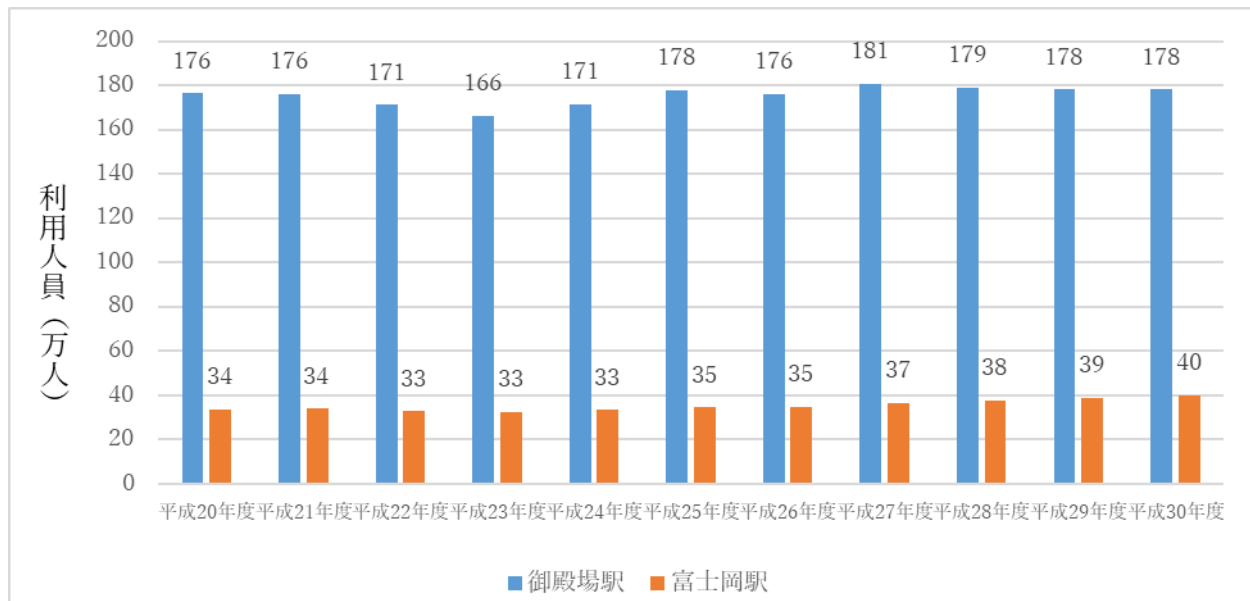
出典：平成27年国勢調査（総務省統計局）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

御殿場市 HP

2. 鉄道

本市には、JR 御殿場線の御殿場駅、南御殿場駅、富士岡駅の 3 駅が存在し、また、JR 東海・小田急電鉄により、御殿場駅～小田急新宿駅間に特別急行列車ふじさん号が運行されています。

鉄道駅の乗車人数の推移をみると、御殿場駅は、平成 23 年以降若干増加傾向にありましたが、近年は横ばいとなっています。一方、富士岡駅は概ね増加傾向にあり、平成 30 年度が過去 10 年間で最も多くなっています。



※南御殿場駅については、統計データはなし

図 4 - 2 鉄道駅の乗車人員の推移

出典：御殿場市統計書



JR 御殿場線



特急ふじさん号

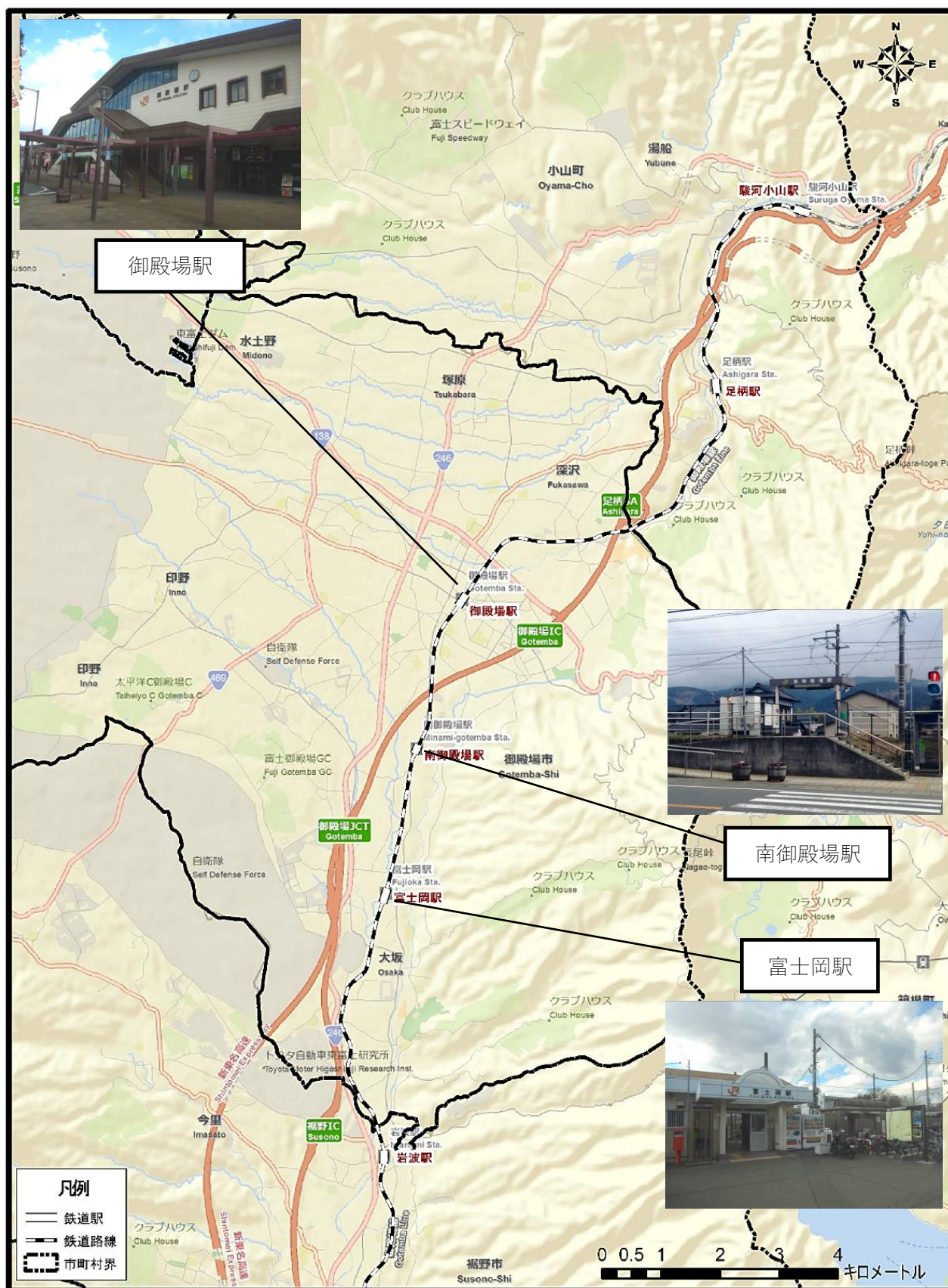


図4-3 鉄道駅位置図

3. バス

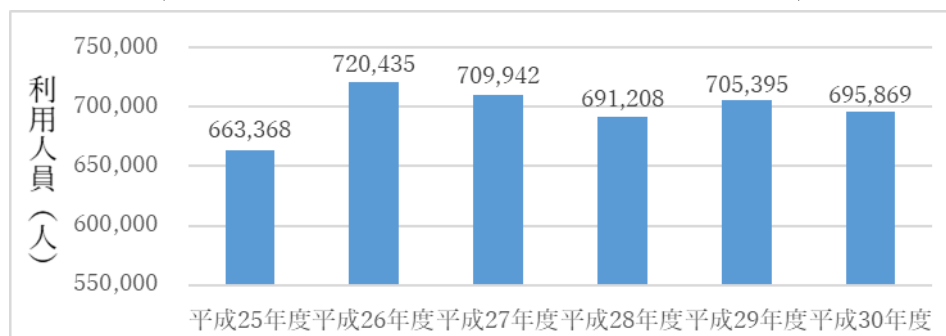
(1) 高速バス

本市では、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・アウトレット等への複数事業者の乗り入れがあります。また、東名御殿場インターチェンジ前等には高速バス運行事業者が利用者用駐車場を整備しており、パーク・アンド・ライド※による高速バスの利用が可能となっています。

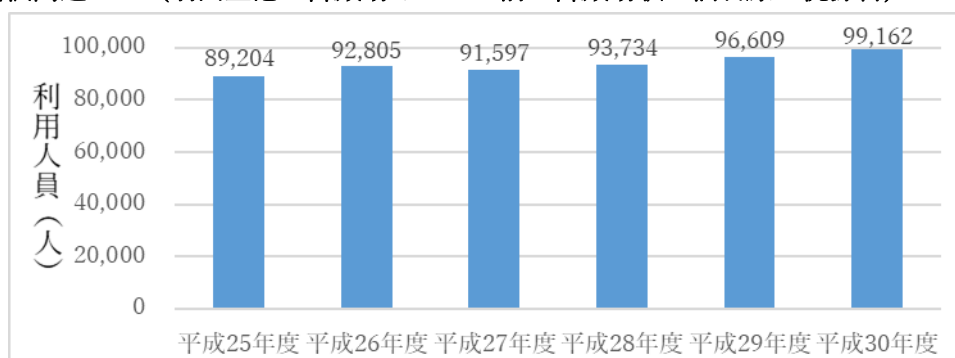
代表的な3路線の利用人員の推移をみると、いずれの路線も利用人員は増加傾向にあります。

※パーク・アンド・ライド：自宅から自家用車で最寄の駅又はバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して目的地に向かうシステム

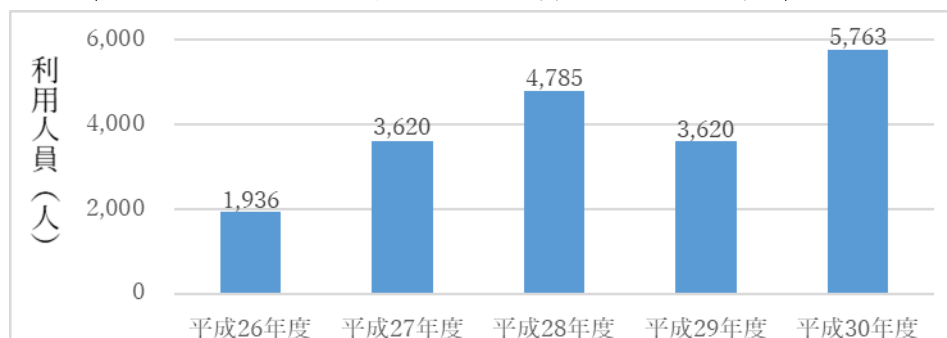
小田急箱根高速バス（新宿～東名御殿場 I C～御殿場駅～仙石原・桃源台）



小田急箱根高速バス（羽田空港～御殿場インター前～御殿場駅～仙石原・桃源台）



富士急高速バス（富士山駅～河口湖駅～富士学校前～御殿場市立図書館前）



※平成26年12月19日より運行開始。

※御殿場市立図書館前での乗降に関するものです。

図4-4 代表的な高速バス路線の利用人員の推移

(2) 路線バス

①バス路線の状況

本市には富士急モビリティ株式会社、富士急バス株式会社、箱根登山バス株式会社の3社が路線バスを乗り入れています。本市の路線バスは、全て民間のバス事業者によって運行されており、富士急モビリティ株式会社の運行するバス路線が日常生活交通の大半を担っています。なお、市内を運行する路線バスは全て交通系ICカードの利用が可能です。

【御殿場市内路線バスの状況】							R2.10現在
路線名	起点⇨経由地⇨終点	運行事業者	往路便数		復路便数		備考
			平日	土休日	平日	土休日	
御殿場線（三島線）							
41-2	御殿場駅⇨裾野駅入口⇨三島駅	富士急モビリティ	6	6	4	4	地域間幹線系統
小山高校線							
42-5	御殿場駅⇨仲町⇨小山高校	富士急モビリティ	2	0	2	0	
駿河小山線							
44-1	御殿場駅⇨一色⇨駿河小山駅	富士急モビリティ	13	11	13	10	地域間幹線系統
44-3	佐野川⇨仲町⇨御殿場駅	富士急モビリティ	1	0	0	0	
正倉線（正倉北線）							
45-1	正倉北⇨中下橋⇨御殿場駅	富士急モビリティ	1	0	0	0	
中日向線（上野線）							
46-7	御殿場駅⇨一色⇨上野	富士急モビリティ	4	0	4	0	
富士霊園線							
47-1	御殿場駅⇨わさび平⇨富士霊園	富士急モビリティ	0	2	0	3	彼岸時期復路1便増
47-3	御殿場駅⇨富士スポートウェイ⇨富士霊園	富士急モビリティ	0	3	0	3	
富士学校線							
48-1	御殿場駅⇨仁杉⇨富士学校	富士急モビリティ	3	2	4	2	
滝ヶ原線（青少年交流の家線）							
51-1	御殿場駅⇨中畑⇨青少年交流の家	富士急モビリティ	10	8	9	6	
51-2	御殿場駅⇨交流センター⇨青少年交流の家	富士急モビリティ	10	10	10	10	
ぐりんぱ線							
52-4	御殿場駅⇨サファリパーク⇨ぐりんぱ（イエティ）	富士急モビリティ	4	4	5	5	イエティ行（52-3）：季節運行
神場・原里循環線							
54-1	御殿場駅⇨神場公民館前・原里支所⇨御殿場駅	富士急モビリティ	2	1	3	2	循環路線
54-3	御殿場駅⇨北の原・原里支所⇨御殿場駅	富士急モビリティ	1	0	0	0	循環路線
54-5	御殿場駅⇨神場南・原里支所⇨御殿場駅	富士急モビリティ	1	0	5	0	循環路線
東山循環線							
57-2	御殿場駅⇨仲町・二の岡⇨御殿場駅	富士急モビリティ	1	0	1	0	循環路線
東田中線							
57-4	御殿場駅⇨東田中2丁目⇨富士急御殿場営業所	富士急モビリティ	6	0	6	0	
印野線							
59-1	御殿場駅⇨板妻⇨印野本村	富士急モビリティ	2	0	1	0	
59-2	御殿場駅⇨中畑⇨印野本村	富士急モビリティ	1	1	3	1	
59-6	御殿場駅⇨板妻・樹空の森⇨印野本村	富士急モビリティ	2	2	4	3	
59-7	御殿場駅⇨中畑・樹空の森⇨印野本村	富士急モビリティ	3	3	2	2	
十里木線							
60-2	御殿場駅⇨須山⇨十里木	富士急モビリティ	1	1	4	4	地域間幹線系統
(60-3)	御殿場駅⇨須山・サファリパーク⇨十里木	富士急モビリティ	5	5	2	2	60-2包括系統
板妻線							
60-4	御殿場駅⇨原里支所⇨駒門屋	富士急モビリティ	4	4	1	1	
特別支援学校線							
62-2	御殿場駅⇨富士岡駅⇨特別支援学校	富士急モビリティ	3	0	3	0	
河口湖線							
63-1外	河口湖駅⇨旭日丘⇨御殿場駅	富士急モビリティ 外1社	6	6	9	9	地域間幹線系統 16-8富士急山梨
(16-6)	河口湖駅⇨膳棚・旭日丘⇨御殿場駅	富士急バス	11	11	9	9	16-8包括系統
63-4	河口湖駅⇨旭日丘・御殿場駅⇨アウトレット	富士急モビリティ 外1社	11	11	10	10	
チアーズガーデン循環線							
64-2	御殿場駅⇨西高・チアーズガーデン⇨御殿場駅	富士急モビリティ	3	0	3	0	循環路線
三島駅～アウトレット線							
970	三島駅⇨裾野駅・岩波駅⇨アウトレット	富士急モビリティ	4	6	6	7	アウトレット20時以降閉園時1便増
須走口・御殿場口五合目ハイキングバス							
90-5	御殿場駅⇨須走浅間神社⇨須走口五合目	富士急モビリティ	-	-	-	-	季節運行
90-6	御殿場駅⇨御殿場口新五合目⇨水ヶ塚公園	富士急モビリティ	-	-	-	-	季節運行
箱根登山バス							
G 御殿場線							
	御殿場駅⇨強羅駅⇨小涌園・ユネッサン	箱根登山バス	3	1	4	1	
L アウトレット・時之栖線							
	時之栖⇨アウトレット・宮ノ下⇨箱根湯本駅	箱根登山バス	2	2	2	2	
	アウトレット⇨仙石・宮ノ下⇨箱根湯本駅	箱根登山バス	2	2	2	2	
M 観光施設めぐりバス（宮城野経由）							
	アウトレット⇨仙石・宮城野支所⇨強羅駅	箱根登山バス	9	10	10	11	

※各交通事業者時刻表等から作成。

表4-1 路線バスの一覧

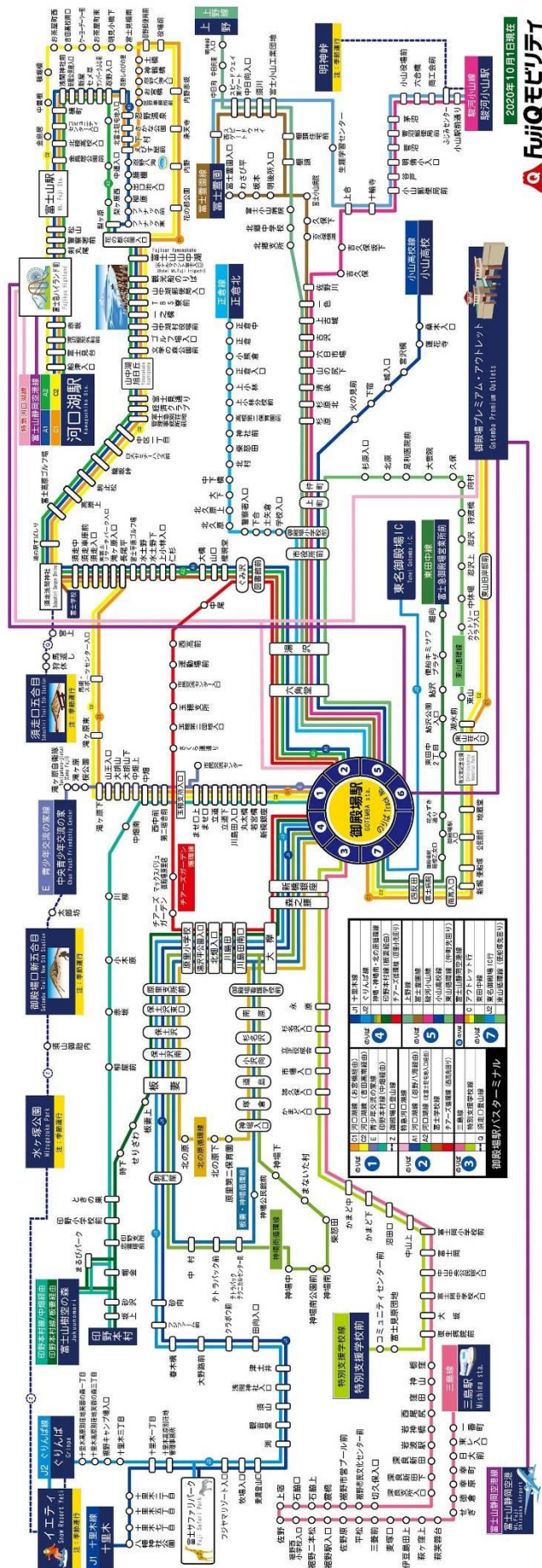
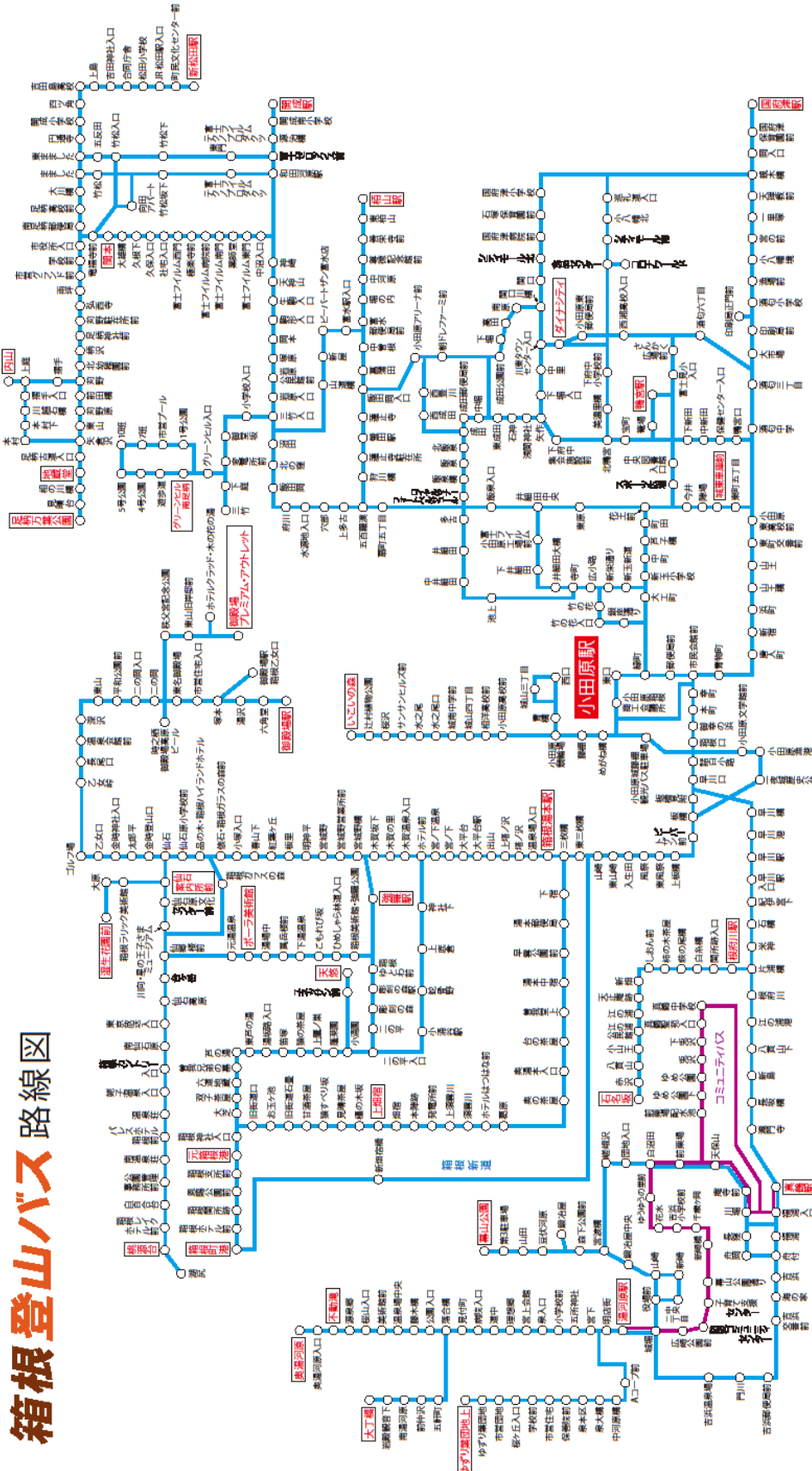


図4-5 富士急モビリティバス路線図

箱根登山バス路線図



2020年4月1日現在



図 4 - 6 箱根登山バス路線図

②路線バス輸送人員の推移

富士急モビリティ株式会社の路線バスの輸送人員の推移をみると、増加傾向となっており、令和元年度は御殿場市での輸送人員は85万人となっていますが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響等により大幅に輸送人員を減らしています。

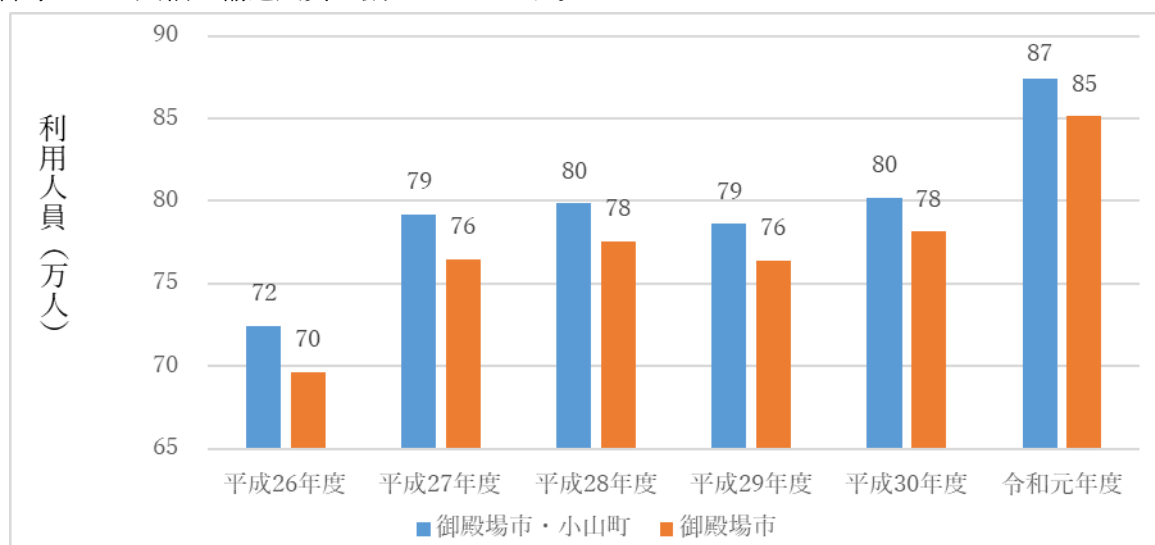
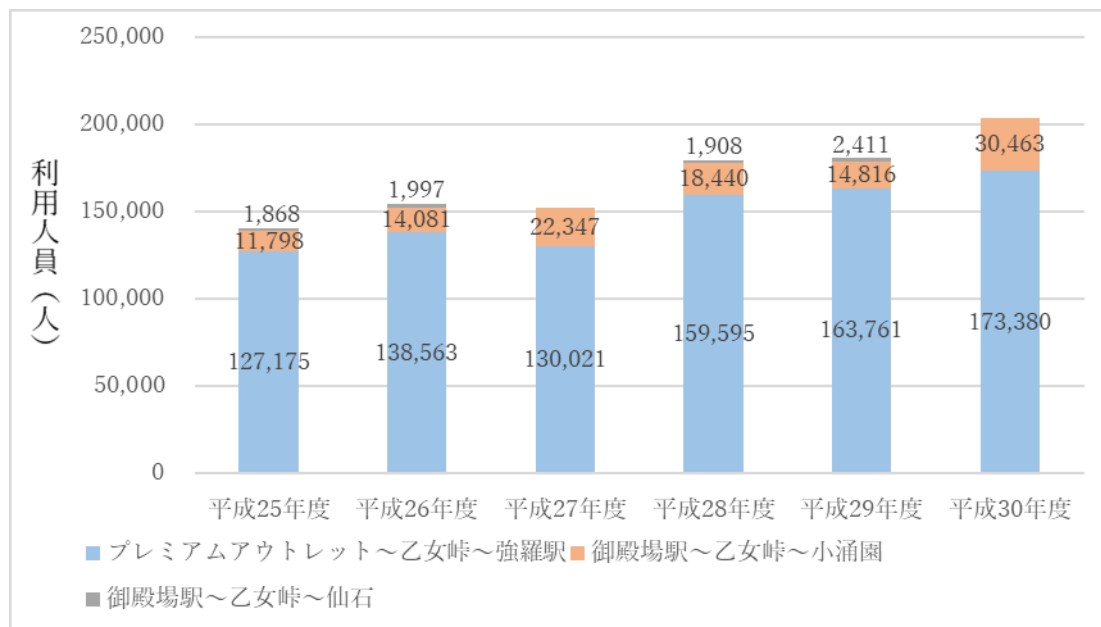


図4-7 富士急モビリティの路線バスの輸送人員の推移

出典：富士急モビリティ(株)

箱根登山バス株式会社の路線バスの輸送人員の推移をみると、増加傾向となっていますが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響等により大幅に輸送人員を減らしています。



※御殿場プレミアムアウトレット～乙女峠～強羅線には、湯本駅～時之栖線を含みます。

※御殿場駅～乙女峠～仙石路線については、平成30年度より廃止。

図4-8 箱根登山バスの輸送人員の推移

出典：御殿場市統計書

③路線バスの確保維持の状況

バス路線の補助状況

単位：円

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
市単独補助対象バス路線系統数	20系統	22系統	18系統
補助対象額（対象路線経常欠損額）	26,541,000	28,053,000	27,497,000
補助金額	11,000,000	12,689,000	11,847,000
内、市一般財源	4,000,000	5,379,000	4,847,000
内、財産区繰入金	7,000,000	7,310,000	7,000,000
御殿場財産区	800,000	955,000	800,000
原里財産区	800,000	800,000	800,000
玉穂財産区	800,000	800,000	800,000
印野財産区	3,800,000	3,800,000	3,800,000
高根財産区	800,000	955,000	800,000

※平成30年度から地域間幹線系統である御殿場線への補助を含む

※平成30年度は中日向線への補助617,000円を含む

表4-2 市補助支援の実施状況

本市では令和元年度末時点において、国庫（県費）補助対象路線（地域間幹線系統※）が5系統、市単
独補助対象路線が17系統運行されています。

補助対象路線の系統別の利用実績をみると、国庫補助対象路線は市単独補助対象路線よりも、1日当
たりの利用人数が多くなっています。なお、収支率の平均値をみると、国庫補助対象路線が59.6%、市
単独補助対象路線が42.1%となっており、最も利用人数が多い河口湖線（16-6系統）で93.9%となっ
ています。

令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響により路線バスの収支率は軒並み減少していることから
補助対象路線が増えることが予想されます。

※地域間幹線系統：複数市町を跨り、計画運行回数や1日当たりの輸送量等の要件を満たしたバス路線

分類	系統	路線名	経由地			運 行 日 数	利用実績					運行事業者
			起点	経由	終点		乗車人員 (人)	1日当たり 利用人数(人)	経常経費 (円)	経常収益 (円)	収支率	
国庫 補 助 対 象 路 線	41-2	御殿場線	御殿場駅	裾野駅	三島駅	365	59,455	162.9	34,978,176	15,646,273	44.7%	富士急モビリティ
	44-1	駿河小山線	御殿場駅	一色	駿河小山駅	365	84,937	232.7	45,906,384	21,474,074	46.8%	〃
	60-2	十里木線	御殿場駅	須山	十里木	365	73,768	202.1	38,599,519	16,666,383	43.2%	〃
	63-1	河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅	365	75,965	208.1	63,700,372	44,112,748	69.3%	〃
	16-6	河口湖線	河口湖駅	膳棚・旭日丘	御殿場駅	365	226,265	619.9	120,014,790	112,689,742	93.9%	富士急バス
市単 独 補 助 対 象 路 線	42-5	小山高校線	御殿場駅	仲町	小山高校	237	7,681	32.4	2,417,042	1,222,629	50.6%	富士急モビリティ
	44-3	駿河小山線	御殿場駅	仲町	佐野川	237	1,729	7.3	635,515	351,026	55.2%	〃
	46-7	中日向線	御殿場駅	一色	上野	237	14,672	61.9	7,206,814	2,493,613	34.6%	〃
	47-1	富士霊園線	御殿場駅	わさび平	富士霊園	128	4,247	33.2	3,837,445	1,218,111	31.7%	〃
	47-3	富士霊園線	御殿場駅	富士スピードウェイ	富士霊園	128	4,532	35.4	4,977,478	1,675,903	33.7%	〃
	51-1	滝ヶ原線	御殿場駅	中畑	青少年交流の家	365	67,272	184.3	17,746,908	14,642,849	82.5%	〃
	51-2	滝ヶ原線	御殿場駅	交流センター	青少年交流の家	365	72,084	197.5	23,383,550	20,299,495	86.8%	〃
	54-1	神場・原里 循環線	御殿場駅	神場公民館前、 原里支所	御殿場駅	360	16,666	46.3	6,065,023	3,382,882	55.8%	〃
	54-3	神場・原里 循環線	御殿場駅	原里支所、北の原	御殿場駅	237	2,956	12.5	979,319	598,899	61.2%	〃
	54-5	神場・原里 循環線	御殿場駅	神場南、原里支所	御殿場駅	237	20,817	87.8	8,563,829	4,578,910	53.5%	〃
	57-2	東山循環線	御殿場駅	仲町、二の岡	御殿場駅	237	2,198	9.3	2,021,147	393,026	19.4%	〃
	57-4	東田中線	御殿場駅	御殿場駅箱根乙女口	御殿場営業所前	237	2,503	10.6	4,090,825	420,213	10.3%	〃
	59-1	印野線	御殿場駅	板妻	印野本村	365	4,116	11.3	1,708,598	806,432	47.2%	〃
	59-2	印野線	御殿場駅	中畑	印野本村	365	6,823	18.7	4,578,154	1,632,311	35.7%	〃
	59-6	印野線	御殿場駅	板妻、樹空の森	印野本村	365	13,197	36.2	8,040,804	2,942,330	36.6%	〃
	59-7	印野線	御殿場駅	中畑、樹空の森	印野本村	365	10,218	28.0	7,525,121	2,330,745	31.0%	〃
	64-2	チアーズガーデン 循環線	御殿場駅	西高校、チアーズ	御殿場駅	237	13,555	57.2	3,416,274	2,215,736	64.9%	〃

※利用実績は国庫補助対象路線、市単独補助対象路線ともに、令和元年度(平成30年10月～令和
元年9月)実績

※収支率(%)＝経常収益(円)/経常経費(円)

※御殿場線(41-2系統)については、国庫(県費)による補助のほか、路線維持のため沿線3市
(三島市、裾野市、御殿場市)による補助が行われています。

表4-3 路線バスの系統別の利用実績

4. タクシー

(1) 市内のタクシー事業者

本市では、7社がタクシーの営業を行っています。また、JR 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けられています。

事業者名	車種（台）			
	特大	大型	小型	UD※
御殿場タクシー株式会社	1	0	29	0
こだまタクシー有限会社	0	0	12	0
光タクシー株式会社	0	0	17	0
株式会社三ツ輪交通自動車	2	0	24	1
安全タクシー有限会社	0	0	24	2
箱根登山ハイヤー株式会社	0	0	9	0
富士急静岡タクシー株式会社	4	0	73	15

（令和3年1月1日現在）

表4-4 御殿場市内を営業管轄内とするタクシー事業者及び営業車種・台数

出典：静岡県タクシー協会

※UD：ユニバーサルデザインタクシーのこと。高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用者、妊娠中の方等全ての方にとって利用のしやすいタクシーのことで、標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領により認定されたものを言う。



御殿場駅富士山口のタクシー乗場



ユニバーサルデザインタクシー
（富士急静岡タクシー）

(2) 介護タクシー

一般的に介護タクシーと呼ばれる事業者とは、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の経営許可を運輸局から受けている事業者のことです。

御殿場市で把握している介護タクシー事業者は以下の通りです。（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）

事業者名（順不同）
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

表 4－5 御殿場市内の介護タクシー事業者(御殿場市把握分)

5. 御殿場市地域公共交通網形成計画における実施施策・目標の評価

(1) 実施施策に対する実施状況等

御殿場市地域公共交通網形成計画において、実施施策とした項目の実施状況について以下にまとめます。

目標	実施施策	実施主体◎ 関連主体○		
		行政	交通事業者	地域
(1) 公共交通空白地域*の解消	公共交通空白地域での新たな公共交通システムの導入	◎	○	○

○実施状況

新たな公共交通システム導入のため高根地区において平成 27 年度にアンケートを実施し、そのアンケート結果を基に平成 27 年度から平成 28 年度にかけて新たな公共交通システムの導入に向けた検討を行いました。しかし、このときに検討したデマンド型乗合タクシー方式については、運行事業者の確保、車両の待機場所、費用対効果等課題があり、導入を見送りました。

全市的には高齢者で移動手段のない市民を対象とした、高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業（詳細については 4－8 日常生活での移動支援施策 (1) 高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業の項目参照）を平成 29 年 2 月から実施し、既存の公共交通を利用した施策を展開しています。

* 公共交通空白地域：本市においては、鉄道及び路線バスの運行されていない地域（鉄道駅から徒歩利用圏(半径 800m)を超える範囲またはバス停留所から徒歩利用圏(半径 300m)を超える範囲)、または便数が極端に少ない地域であって、その中で人口分布の見られる地域をいう。

目標	実施施策	実施主体◎ 関連主体○		
		行政	交通事業者	地域
(2) 路線バスネットワークの充実	日常生活交通バス路線の確保維持と、地域拠点等の連携強化のための、バス路線再編・新設の検討	○	◎	○

○実施状況

【富士急モビリティ株式会社】

■バス路線の確保維持を目的として、運行の重複する系統を集約し再編

- ・上野線（高根支所経由）→駿河小山線へ統合
- ・玉穂循環線、上小林循環線→チアーズ循環線に統合
- ・市民交流センター線→青少年交流の家線（滝ヶ原線）に統合

■御殿場駅箱根乙女口の再開発に合わせた系統の新設

- ・東田中線（東田中二丁目経由）→東田中線（御殿場駅箱根乙女口経由）

■地域利用者の利用実態に合わせた復路便の新設

- ・印野本村～板妻～御殿場駅

【箱根登山バス株式会社】

■日常生活交通バス路線の確保維持と、利用者の動向やニーズを反映させたバス路線網の再編

目標	実施施策	実施主体◎ 関連主体○		
		行政	交通事業者	地域
(3) 交通結節点での利便性向上	乗り継ぎ拠点や待合拠点としての公共施設の活用と路線の乗り入れ	○	◎	
	バス停施設やベンチ等の整備促進	○	◎	
	交通広場の整備、パーク・アンド・ライド駐車場の整備検討	◎	○	

○実施状況

- 乗り継ぎ拠点や待合拠点としての公共施設の活用と路線の乗り入れ
 - 【富士急モビリティ株式会社】
 - 青少年交流の家線（滝ヶ原線）の一部を市民交流センターへ乗り入れ（14 便／日）
 - 市民交流センター入口バス停を経由する循環バス（チアーズガーデン線）を増便（2 便⇒4 便）
 - 【箱根登山バス株式会社】
 - 交通結節点における機能強化策の検討・実施
- バス停施設やベンチ等の整備促進
 - 【富士急モビリティ株式会社】
 - 静岡県バス協会補助金を活用した、バス停名表示板の更新（104 カ所）
 - バス停上屋修繕（桜公園）
 - 危険上屋の撤去（川柳）
 - 【箱根登山バス株式会社】
 - バス停施設の環境整備
- 交通広場の整備、パーク・アンド・ライド駐車場の整備検討

平成 30 年度に JR 御殿場駅箱根乙女口が整備されました。現在高速バスが乗り入れているほか、路線バスが富士急モビリティ 1 路線、箱根登山バス 1 路線それぞれ箱根乙女口にも乗り入れています。



整備された御殿場駅箱根乙女口

目標	実施施策	実施主体◎ 関連主体○		
		行政	交通事業者	地域
(4) 公共交通に関する 情報提供の充実	総合的な地域公共交通マップの作成	◎	○	
	公共施設や観光、商業施設案内における公共交通案内の併記促進	◎	○	
	案内情報の多言語化の促進	◎	◎	

○実施状況

■ 総合的な地域公共交通マップの作成

平成 29 年度に路線バス、高速バス、タクシー事業者、介護タクシー事業者を網羅した公共交通マップを作成しました。マップ上には公共施設や病院、観光施設等の情報を載せ、最寄りのバス停が分かりやすいように配慮しています。

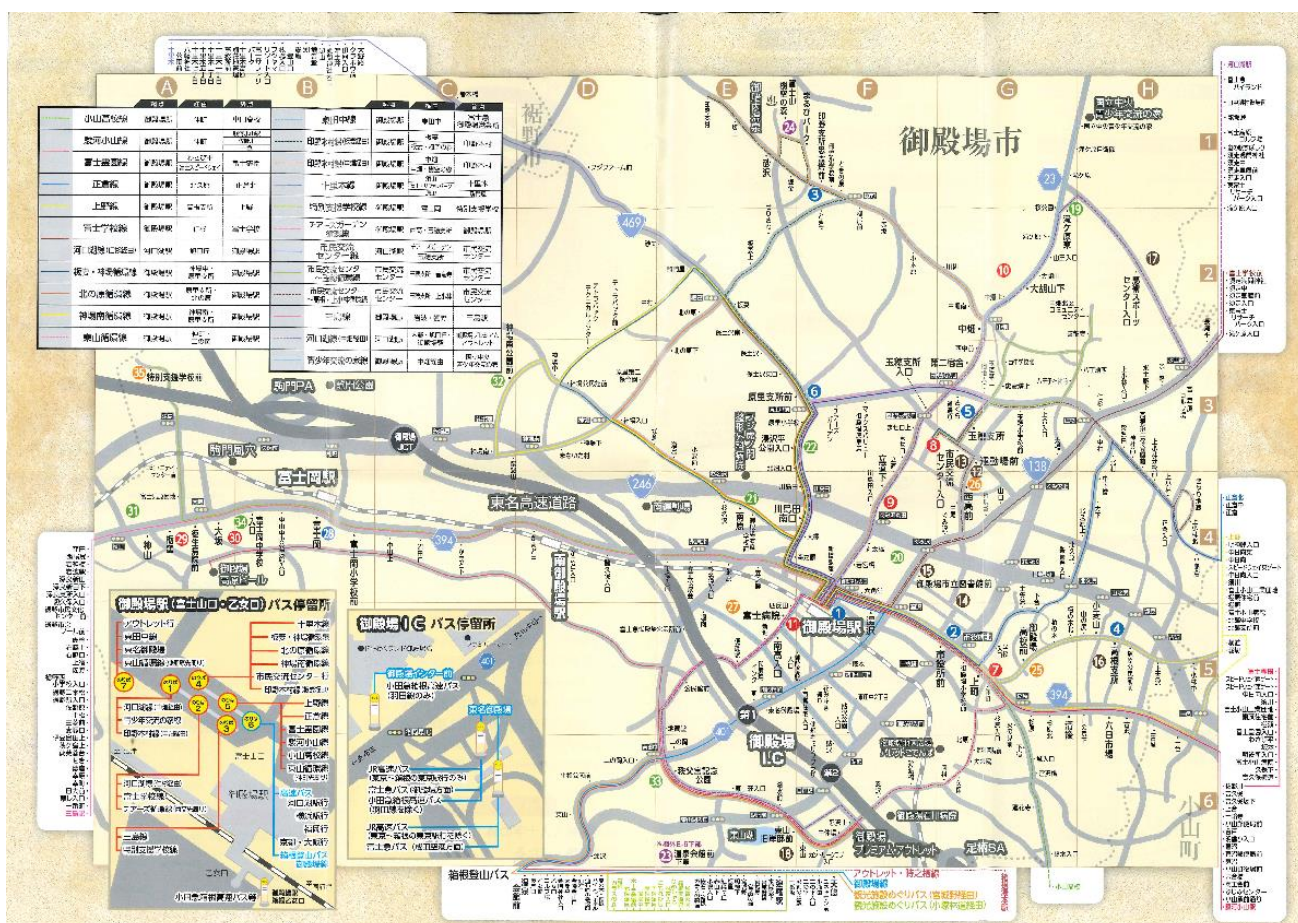
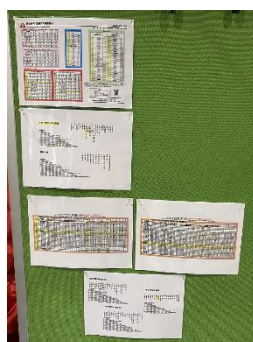
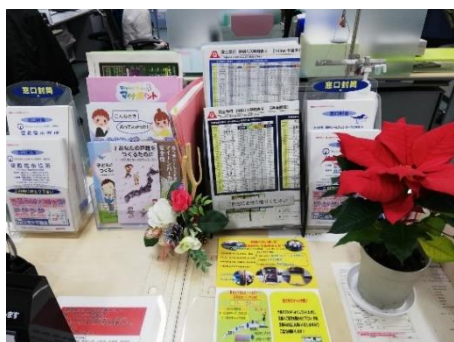


図 4 - 9 御殿場市地域公共交通マップ

■ 公共施設や観光、商業施設案内における公共交通案内の併記促進

公共施設においては、バスの時刻表及び地域公共交通マップの配架を行っています。また、交通事業者と連携して利用促進につながりそうなチラシ等についても配架を行っています。



公共施設への時刻表の配架の様子

(左 御殿場市役所原里支所 右 市民交流センターふじざくら)

■ 案内情報の多言語化の促進

【富士急モビリティ株式会社】

■ バス車内デジタル表示板の多言語表記

■ WEB サイトでの多言語情報提供

■ 観光路線（河口湖線）案内多言語リーフレットの制作・配布

■ 御殿場駅バスターミナルでのサイン類多言語表記

■ 行先系統のアルファベット表記

【箱根登山バス株式会社】

■ リアルタイムでのバス運行情報の提供ならびに乗り換え検索等案内情報の多言語促進



路線バスの多言語標記（富士急モビリティ）

のりば ①	C1	河口湖線（お宮橋経由）	のりば ④	J1	十里木線
	C2	河口湖線（吉田高南経由）		J2	ぐりんば線
	E	青少年交流の家線			神場・神場南・北の原循環線
		印野本村線（中畑経由）			印野本村線（板妻経由）
	Z	御殿場口登山線			チアーズ循環線（原里小先回り）
のりば ②		特急河口湖線	のりば ⑤		上野線
	A1	河口湖線（忍野八海経由）			富士雲園線
	A2	河口湖線（北富士駐屯地入口経由）			駿河小山線
		富士学校線			小山高校線
		チアーズ循環線（西高先回り）			東山循環線（仲町先回り）
のりば ③		三島線	のりば ⑥		富士山静岡空港線
		特別支援学校線		C	アウトレット行
					東田中線
	Q	須走口登山線		J2	東名御殿場 IC行
御殿場駅バスターミナル			のりば ⑦		東山循環線（便船塚先回り）

路線バスの行先系統のアルファベット表記（富士急モビリティ）

目標	実施施策	実施主体◎ 関連主体○		
		行政	交通事業者	地域
(5) 公共交通維持に対する理解促進と自発的利用意識の醸成	ワークショップや意見交換会の開催	◎	○	○
	地域住民の実態やニーズ等を把握するためのアンケート調査の実施	◎		
	学校や各種団体等に対するバスの乗り方教室の開催	○	◎	○
	企業等のノーカーデーを通じての公共交通利用の啓発	◎	○	

○実施状況

■ワークショップや意見交換会の開催

平成30年度に高根地域高齢者支援ネットワーク推進会議と玉穂地域高齢者支援ネットワーク推進会議において、地域の方々にそれぞれ移動手段について先行事例の紹介とグループワークを行いました。中畑北区では、令和2年度から移動支援サービス（令和元年度はモデル事業として実証。詳細については、4-8（2）移動支援サービスの項目参照）が開始されています。

■地域住民の実態やニーズ等を把握するためのアンケート調査の実施

玉穂、印野、高根地区においては次世代モビリティ（詳細については4-6 新たな公共交通について（1）超小型EVの項目参照）の導入検討に当たって高齢者、高齢者の移動支援をしている方等を中心にアンケートを実施しています。

■学校や各種団体等に対するバスの乗り方教室の開催

【富士急モビリティ株式会社】

■市内10の小学校（※高根分校含む）でのバス乗り方教室の開催

■市主催のバスの日イベント「ごてんばバスフェス」運営に協力（車両展示、乗車券制作体験等）

【箱根登山バス株式会社】

■学校や各種団体等に対するバスの乗り方教室の開催

■企業等のノーカーデーを通じての公共交通利用の啓発

JR 御殿場線をはじめとした公共交通の利用について企業等に対し呼びかけを行いました。

目標	実施施策	実施主体◎ 関連主体○		
		行政	交通事業者	地域
(6) 身近な移動手段としての認知度の向上	啓発活動の実施	◎	○	
	広報紙等での公共交通施策等の周知	◎	○	

○実施状況

■啓発活動の実施

国立中央青少年交流の家オープンハウス、富士岡公園まつり、御殿場市ふれあい広場等さまざまなイベントにおいて、公共交通に親しみを持ってもらうため、事業者の協力を得て路線バスやユニバーサルデザインタクシーを持ち込んだり、路線バス車内を来場者に装飾してもらったり、バスとの綱引きを実施する等啓発活動を平成 30 年度から随時実施しました。



ごてんばバスフェスの様子（令和元年 10 月）

■広報紙等での公共交通施策等の周知

広報紙にバスの日の啓発記事を載せたほか、平成 30 年度からはバスの日以外にも路線バスの利用促進に関する記事を掲載しました。平成 30 年度には「路線バスを地域で育てましょう」をテーマに啓発チラシを作成し、それを全戸配布し啓発を実施しました。



図 4 - 1 0 広報ごてんばバス関連記事（御殿場市広報紙 令和 2 年 6 月）

（２）数値指標に対する評価

御殿場市地域公共交通網形成計画に定めた数値指標について下記のとおり評価を行いました。

（１）公共交通空白地域の解消

数値指標	地区及び対象	現況	目標値		実績値
			平成 32 年度	平成 37 年度	
新たな公共交通システムの 1 台当りの年間平均乗車人数	—	—	1.1 人以上	1.5 人以上	—
郊外部での公共交通利用に対する満足度	高根	3.6%	10%以上	15%以上	—
	富士岡	5.0%	10%以上	15%以上	—
公共交通利用時の満足度	新たな公共交通システム導入地域の住民	—	50%以上	50%以上	—

（１）実施施策に対する実施状況等の項目に記載のとおり、新たな公共交通システムについては未導入のため、実績値はありません。郊外部での公共交通利用に対する満足度については平成 28 年度の市民意識調査から調査方法が変わったため、比較できる指標がありませんが、参考指標としては令和元年度市民意識調査において、定住意向について、これからも住み続けたいという人の割合が 71.2%であり、その中で住み続けたい理由として交通の便が良いという理由を挙げている人が 20.7%いるため、約 15%の人が交通の便が良いから住み続けたいと回答していると言えます。

(2) 路線バスネットワークの充実

数値指標	地区及び対象	現況	目標値		実績値
			平成 32 年度	平成 37 年度	
市全体の年間路線バス利用者数	—	696,294 人 (H26)	700,000 人以上	710,000 人以上	781,430 人 (H30)
郊外部での公共交通利用に対する満足度（再掲）	高根	3.6%	10%以上	15%以上	—
	富士岡	5.0%	10%以上	15%以上	—
	印野	7.7%	15%以上	20%以上	—
公共交通利用時の満足度	路線変更対象のバス路線の沿線住民	—	50%以上	50%以上	—

郊外部での公共交通利用に対する満足度の実績値がないことについては（1）公共交通空白地域の解消の項目に記載のとおりです。公共交通利用時の満足度についても同様に比較できるデータはありませんが、令和元年度市民意識調査において、公共交通の利便性の向上という質問項目において平成 28 年から令和元年度までの間に路線の再編のあった、御殿場地区、玉穂地区、高根地区における満足度スコアが下記の表のとおりとなっています。満足度スコアはほぼ横ばいですが、わずかに下がっています。

御殿場市全体の年間路線バス利用者数については、ここまで増えていましたが、令和 2 年度上半期は新型コロナウイルスの影響があり、大幅に利用者数を減らしているのが現状です。

【参考】6-7 公共交通の利便性の向上（抜粋）

地区名	満足度スコア (H28)	満足度スコア (R1)	比較 (R1-H28)
御殿場	2.47	2.45	-0.02
玉穂	2.52	2.49	-0.03
高根	2.18	2.06	-0.12

出典：御殿場市市民意識調査 調査結果報告書 令和元年 11 月

満足度スコアは回答者数に下記の得点を乗じ、回答者数で除したもの。

5 点：そう思う、4 点：ややそう思う、3 点：どちらともいえない、2 点：あまりそう思わない、1 点：そう思わない

(3) 交通結節点での利便性向上

数値指標	地区及び対象	現況	目標値		実績値
			平成 32 年度	平成 37 年度	
鉄道駅での 1 日平均乗降客数	御殿場駅	9,636 人 (H26)	10,000 人以上	11,000 人以上	9,762 人 (H30)
	富士岡駅	1,916 人 (H26)	2,000 人以上	2,200 人以上	2,194 人 (H30)

御殿場駅の 1 日平均乗降者数については、以前に比べ若干増加していますが、目標には届いていません。一方、富士岡駅の 1 日平均乗降者数については、増加を続けており、現時点の目標値を大幅に上回っています。

(4) 公共交通に関する情報提供の充実

数値指標	地区及び対象	現況	目標値		実績値
			平成 32 年度	平成 37 年度	
市全体の年間路線バス利用者数（再掲）	—	696,294 人 (H26)	700,000 人以上	710,000 人以上	781,430 人 (H30)

路線バスの利用者数は増加しており、目標値を大幅に上回っています。しかしながら令和 2 年度は新型コロナウイルスの影響により、大幅に利用者数を減らしているのが現状です。

(5) 公共交通維持に対する理解促進と自発的利用意識の醸成

数値指標	地区及び対象	現況	目標値		実績値
			平成 32 年度	平成 37 年度	
市全体の年間路線バス利用者数（再掲）	—	696,294 人（H26）	700,000 人以上	710,000 人以上	781,430 人（H30）
市民の公共交通利用に対する満足度	全体	9.4%	15%以上	30%以上	—
	65 歳以上	男性 7.4% 女性 10.9%	15%以上	30%以上	—

路線バスの利用者数については増加しており、目標値を大幅に上回っています。しかしながら令和 2 年度は新型コロナウイルスの影響により、大幅に利用者数を減らしています。

市民の公共交通利用に対する満足度については、前述のとおり、比較できる指標がありません。参考指標として令和元年度市民意識調査における公共交通の利便性の向上に関する項目について、全体及び 70 歳以上の満足度スコアを下記に示します。

【参考】 6-7 公共交通の利便性の向上（抜粋）

項目	満足度スコア（H28）	満足度スコア（R1）	比較（R1-H28）
全体	2.43	2.38	-0.05
70 歳以上	2.85	2.71	-0.14

出典：御殿場市市民意識調査 調査結果報告書 令和元年 11 月

(6) 身近な移動手段としての認知度の向上

数値指標	地区及び対象	現況	目標値		実績値
			平成 32 年度	平成 37 年度	
市民の公共交通利用に対する重視度	—	56.5%	70%以上	80%以上	—

この数値指標についても比較できる指標がありません。参考に令和元年度市民意識調査における御殿場市政に重要な 14 項目の満足度と重要度という問いにおける、道路・交通に関する部分の重要度スコアの平成 28 年度調査との比較の状況について下記に示します。

【参考】 御殿場市政に重要な 14 項目の満足度と重要度

13 道路・交通 道路や公共交通が、歩行者と環境に配慮して整備されている。

項目	重要度スコア（H28）	重要度スコア（R1）	比較（R1-H28）
全体	4.33	4.43	0.1

出典：御殿場市市民意識調査 調査結果報告書 令和元年 11 月

6. 新たな公共交通について

持続可能なまちづくりのためには、誰もが自由に移動できる環境を維持していく必要があり、そのためには、既存の交通手段に加えて、今後を見据えて超小型 EV 等の最先端の次世代モビリティを活用した利便性の高い新たな地域交通のあり方について調査・研究することが重要となります。新たな公共交通となり得るものについて以下に紹介します。

(1) 超小型 EV

超小型モビリティとは、一般的な乗用車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1～2 人乗り程度の車両のことをいいます。COMS や下図のような超小型 EV の開発等が進められています。

本市では、このような多様な次世代モビリティに関する事業及び課題の情報共有や、規制緩和に向けた共同事業の実施等を行い、次世代モビリティの普及促進を図ることを目的とした、「次世代モビリティ都市間ネットワーク」に加入し、加入自治体とともに次世代モビリティの普及促進等に向けた取組を進めています。

超小型EV	
市販予定車 【2020年発売予定】 	主な用途 ▽ 買い物などの日常の近距離移動 ▽ 近距離の巡回/訪問などの業務利用
概要 乗車定員 : 2名 サイズ (mm) : 全長 約2,500 全幅 約1,300 全高 約1,500 最高速度 : 60km/h 1充電走行距離 : 約100km	

図 4 - 1 1 超小型モビリティ

(2) MaaS (Mobility as a Service)

MaaS とは、ICT を活用して交通をクラウド化し、さまざまな移動手段のサービス（バス、鉄道等）を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな移動の概念のことです。検索～予約～支払を一括して行えるようになるため、公共交通等の利便性の向上につながり、その結果交通渋滞の減少や環境問題への配慮、交通弱者対策等につながります。

MaaS を実現するためには、利用者側においてはスマートフォンなどのデジタルインフラの整備・普及が必要となり、サービス提供側としては、各鉄道やバスの運行情報等の交通に関するデータをオープン化し、連携させる必要があります。

7. 公共交通の利用促進策

公共交通の利用促進のために、「市営駅南駐車場の割引」や「路線バスの利用補助券交付」を行っています。以下に各施策の対象者と実施内容を示します。

市営駅南駐車場の割引

●対象者

- ・提携する高速バス利用者

●実施内容

- ・提携する高速バス路線利用の際に、御殿場市営駅南駐車場の駐車券を提示すると、駐車券 700 円券を発行しています。



御殿場市営駅南駐車場

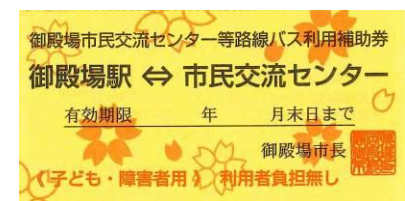
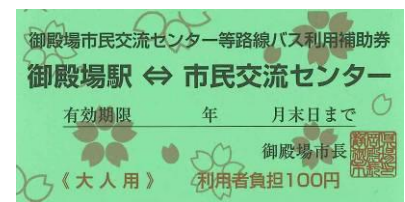
路線バスの利用補助券交付

●対象者

- ・市民交流センターふじざくら等利用者

●実施内容

- ・御殿場駅から市民交流センターふじざくらまで路線バスを利用する人を対象に、大人がバス運賃 100 円に、小学生以下の子ども・障害のある人が無料となる補助券を発行しています。 ※通常料金：大人 240 円



御殿場市民交流センター等路線バス利用補助券

上：大人用、下：子ども・障害のある人用

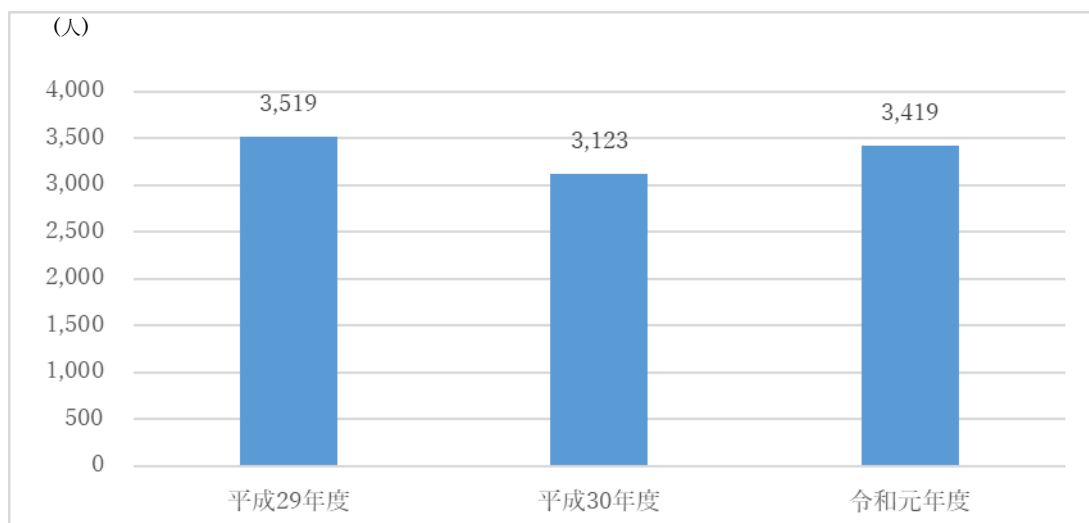


図4-12 路線バス利用補助券利用者の推移

出典：社会福祉課

8. 日常生活での移動支援施策

(1) 高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業

本市では、高齢者に対して日常生活の移動手段に支障がある人に限り、タクシー及びバスの利用料金の一部を助成しています。免許の返納や、高齢者のみの世帯の増加によって当事業の利用者は年々増加しています。

●対象者

対象は、次の(1)～(5)のすべてに該当し、日常の移動手段に支障がある人です。

- (1) 本市内に在宅し、かつ、本市の住民基本台帳に記録されている人
- (2) 市税などの滞納がない人
- (3) 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
- (4) 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
- (5) 生活保護法の被保護世帯に属していない人

●実施内容

契約をしているタクシー及びバス事業者で使うことのできる助成券を100円券×100枚(10,000円分)交付します。

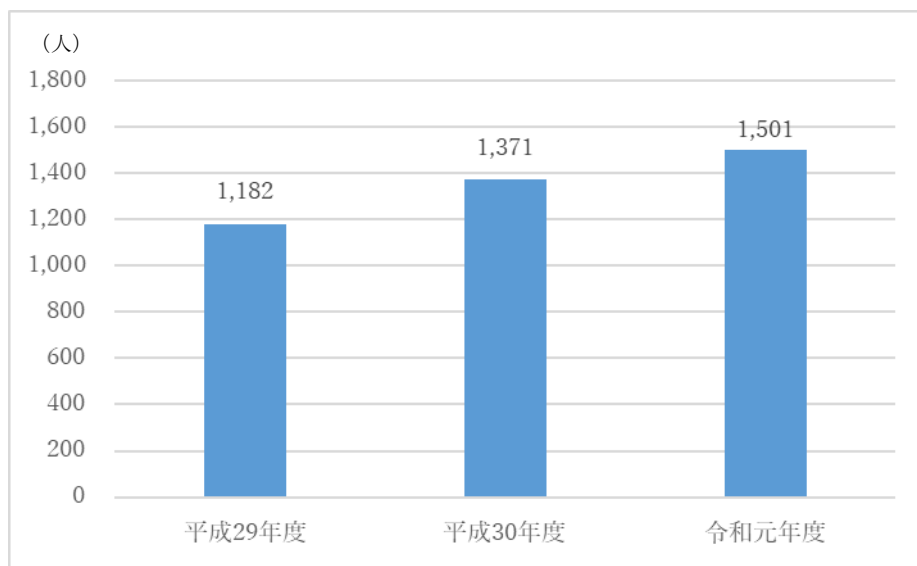


図4-13 高齢者等タクシー及びバス利用料金助成券交付者数の推移
出典：長寿福祉課



御殿場市高齢者等タクシー及びバス利用料金助成券

（２）移動支援サービス

移動手段のない高齢者の外出支援については全市的な課題となっています。令和元年度に静岡県の移動サービス創出支援事業のモデル市として、市内の１地区で、社会福祉法人の車両を借用し、地域のボランティアが運転して移動手段のない高齢者を買い物に連れて行く取組を行い、令和２年度には市内２か所（中畑北区、北久原区）でこの取組がスタートしました。

今後は、地域において、生活支援等のサービスの提供体制構築に向けたコーディネート機能を果たす「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。この取組には、市高齢者福祉担当課・公共交通担当課も後方支援を行います。



移動支援サービス実施の様子（上段 中畑北区 下段 北久原区）

(3) 無料送迎サービスの実施状況

主要な医療施設、観光・商業施設では、御殿場駅等と連絡する無料送迎サービスを実施しています。なお、無料送迎サービスのうち、御殿場駅を終起点とするものは、概ね他の場所に比べて、運行本数が多くなっています。

分類	施設名称	運行概要			
		方面	運行日	本数	形態
医療施設	富士小山病院	御殿場コース	月～土	2	循環
	フジ虎ノ門整形外科病院	御殿場駅	月～土	6	循環
		裾野駅	月、金	1	往復
		駿河小山駅	火、土	1	往復
		須走、上小林、玉穂、印野、板妻	水	1	往復
		高根、上町、東山	木	1	往復
	御殿場石川病院	御殿場駅	月～土	6～9	循環
その他	東部病院	御殿場駅	月～土	6～8	循環
	時之栖	御殿場駅、御殿場 I C	毎日	10～11	往復
		三島駅	毎日	9～11	往復
	御殿場プレミアム・アウトレット	御殿場駅、御殿場 I C	毎日	36～40	往復
	ふれあいプール玉穂	御殿場駅	土日祝 (4～11月)	2	往復
	秩父宮記念公園	御殿場駅	火～日	4	往復

表 4 - 6 無料送迎サービスの実施状況

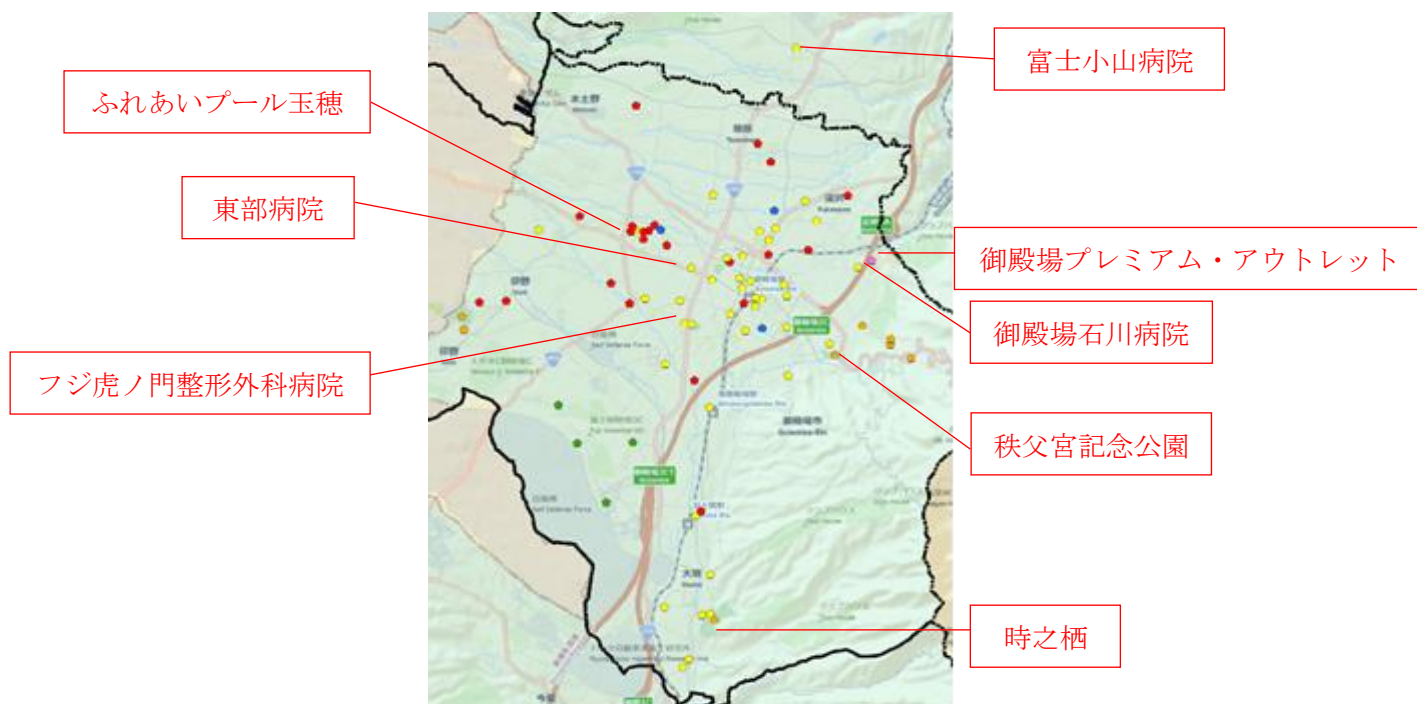


図 4 - 1 4 無料送迎サービス実施の施設位置図

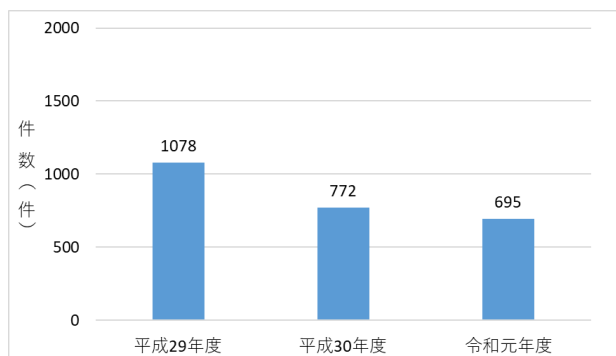
（４）障害のある人等に行われている移動支援施策の実施状況

障害のある人等に対しては、福祉有償運送、社会福祉協議会の福祉車両貸出事業、御殿場市重度障害者タクシー利用料金助成事業といった移動支援の施策が行われています。

施策内容	実施主体	対象者	実施内容
福祉有償運送	民間	要介護者・障害のある人 (登録制)	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する。
福祉車両貸出事業	民間 (社会福祉協議会)	自力での外出が困難な方	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。有料道路料金・駐車料金等は利用者の負担となる。
重度障害者タクシー利用料金助成事業	御殿場市	在宅の重度心身障害のある人	タクシー利用料金のうち、普通車または小型車の初乗運賃相当額を助成する。1人あたり24枚の助成券を配付。(施設入所者及び自動車税減免者は除く。)

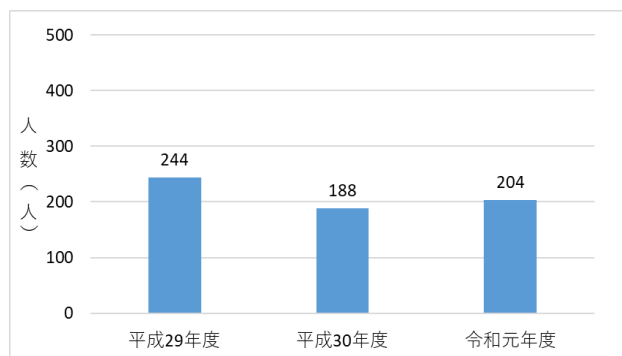
表４－７ 障害のある人等に行われている移動支援施策の実施状況

社会福祉協議会の福祉車両貸出事業の利用件数



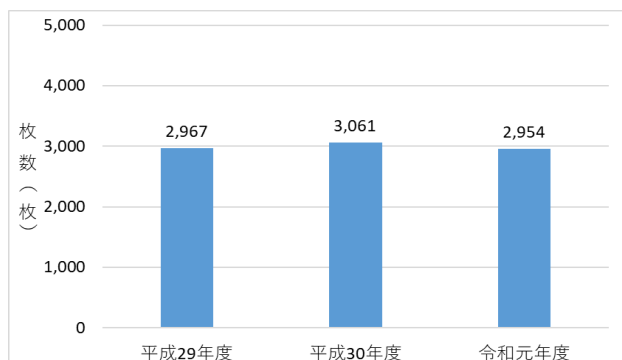
出典：御殿場市社会福祉協議会

福祉有償運送の利用人数

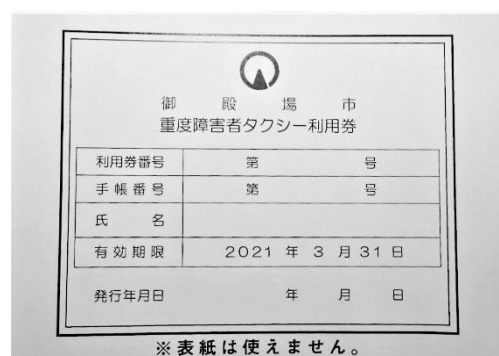


出典：社会福祉課

重度障害者タクシー利用料金助成券の利用枚数



出典：社会福祉課



重度障害者タクシー利用券

図４－１５ 障害のある人等に行われている移動支援施策の利用実績の推移

(5) 各交通事業者で行っている高齢者向けの割引制度の実施状況

各交通事業者では高齢者向けの割引制度を実施しています。

実施主体	富士急モビリティ株式会社	静岡県タクシー協会
施策名称	「シルバー定期券」	「運転免許証返納割引」
対象者	・70歳以上または、60歳以上の運転免許返納者	65歳以上の運転免許返納者
実施内容	・富士急グループのバス路線が乗り降り自由となる定期券の発行	・運転経歴証明書の提示により、タクシー運賃の1割引を実施
パンフレットイメージ		

表4-8 高齢者向けの割引制度の実施状況

(6) 民間事業者の実施状況

民間事業者の取組として、株式会社アクティブモコでは、商店と一体になって、商業振興、商店街活性化とともに、買い物弱者対策や高齢者の見守りに取り組んでおり、買い物代行・宅配事業、送迎事業を行っています。

実施主体及び施策内容	実施内容	
株式会社アクティブモコ 「モコ宅配便」	買い物代行、宅配事業	加盟店商品の買物代行と、商品の宅配・配達（無料）
	送迎（自宅⇔商店）事業	自宅～加盟店間の送迎サービス（無料）

表4-9 民間事業者の実施状況

9. 公共交通に対する意識

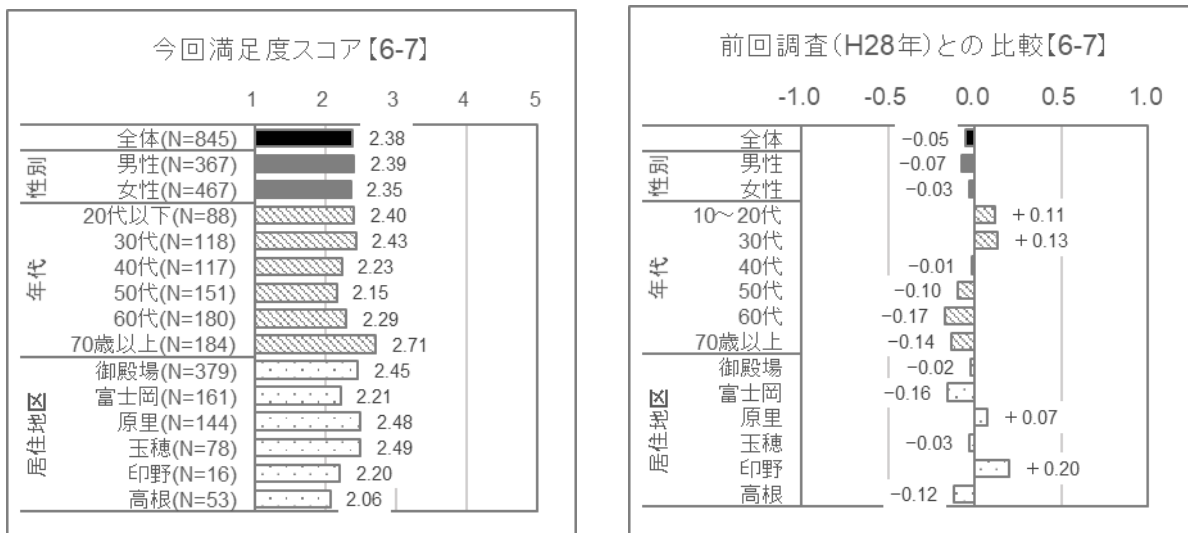
(1) 市民意識調査

令和元年度に実施した市民意識調査の結果を下記に示します。公共交通（鉄道・バス）の利便性の向上の項目については、満足度が上昇している年代、地区はあるものの、全体としては満足度がわずかに下がっています。意見としては、公共交通の本数が少なく使いづらいというものが多くなっています。また、御殿場市政に重要な14項目の満足度と重要度の項目において公共交通に関する部分である、設問番号12 道路・交通の項目については、重要度は感じていますが、満足度はやや低い傾向にあります。

(問2) 第四次総合計画前期基本計画の政策(47項目)に関する市民満足度

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 バスや鉄道などの公共交通網が整備されていると思う。



出典：御殿場市市民意識調査 調査結果報告書 令和元年11月

(問3) 御殿場市政に重要な14項目の満足度と重要度

設問 番号	略称	設問	満足度 スコア	重要度 スコア
1	観光	観光客がたくさん訪れ、まちが活性化している。	3.03	3.86
2	農林業	経営者にとっても、消費者にとっても、魅力のある農林業が行われている。	2.77	3.86
3	商工業	商業、工業に活力と競争力がある。	2.70	3.99
4	子育て環境	安心して子どもを産み育てる環境が整っている。	2.99	4.56
5	健康・医療	健康づくりの機会や、地域の医療は充実している。	2.82	4.51
6	危機管理	地震などの自然災害や火災への備えができています。	3.04	4.61
7	安全な生活	交通事故や犯罪が少なく、環境も守られ、生活が安全である。	3.31	4.57
8	教育・生涯学習	子どもからお年寄りまでが、進んでいろいろなことを学ぶことができる環境が整っている。	3.01	3.99
9	生きがい	文化やスポーツ、レクリエーション、ボランティア活動など、仕事以外の時間も充実していて、生きがいを感じる。	2.99	3.82
10	自然環境	豊かな自然が保たれ、自然に親しむことができる。	3.73	4.19
11	環境対策	ゴミの減量化、リサイクル、省資源、省エネルギーが進んでいる。	3.49	4.39
12	景観	良好な景観が維持されている。	3.32	4.15
13	道路・交通	道路や公共交通が、歩行者と環境に配慮して整備されている。	2.63	4.43
14	行政運営	市役所は最小の経費で最大の効果をあげるように努めている。	2.79	4.36
平均スコア			3.04	4.24

出典：御殿場市市民意識調査 調査結果報告書 令和元年11月

(2) 御殿場市高齢者実態調査

調査結果によると、高齢者のうちの8割以上の方がバス、電車等の公共交通機関や自家用車を使って外出ができると考えていることが分かります。また、高齢者の中で自動車を運転している方は主に買い物、通院、趣味のために自動車を利用しており、そのうち約4割の方が運転免許の返納について考えていることが分かります。

Ⅲ 総合事業対象者調査

4 毎日の生活について

(2) 日常生活の状況

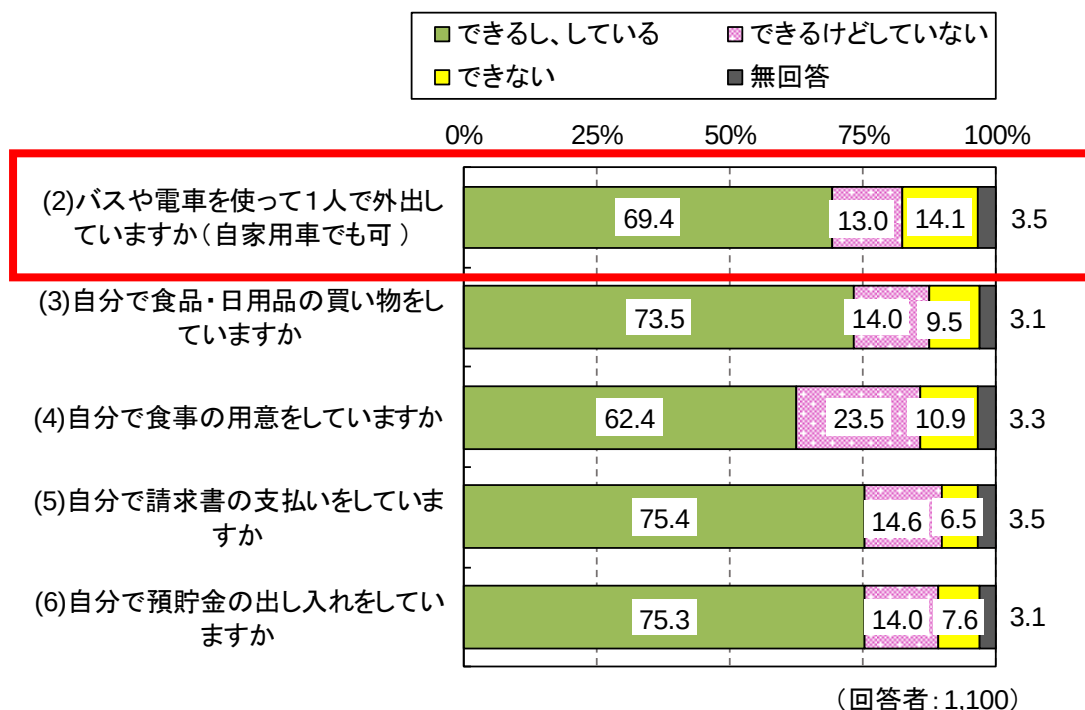
問4－(2) バスや電車を使って1人で外出していますか(自家用車でも可)

問4－(3) 自分で食品・日用品の買物をしていますか

問4－(4) 自分で食事の用意をしていますか

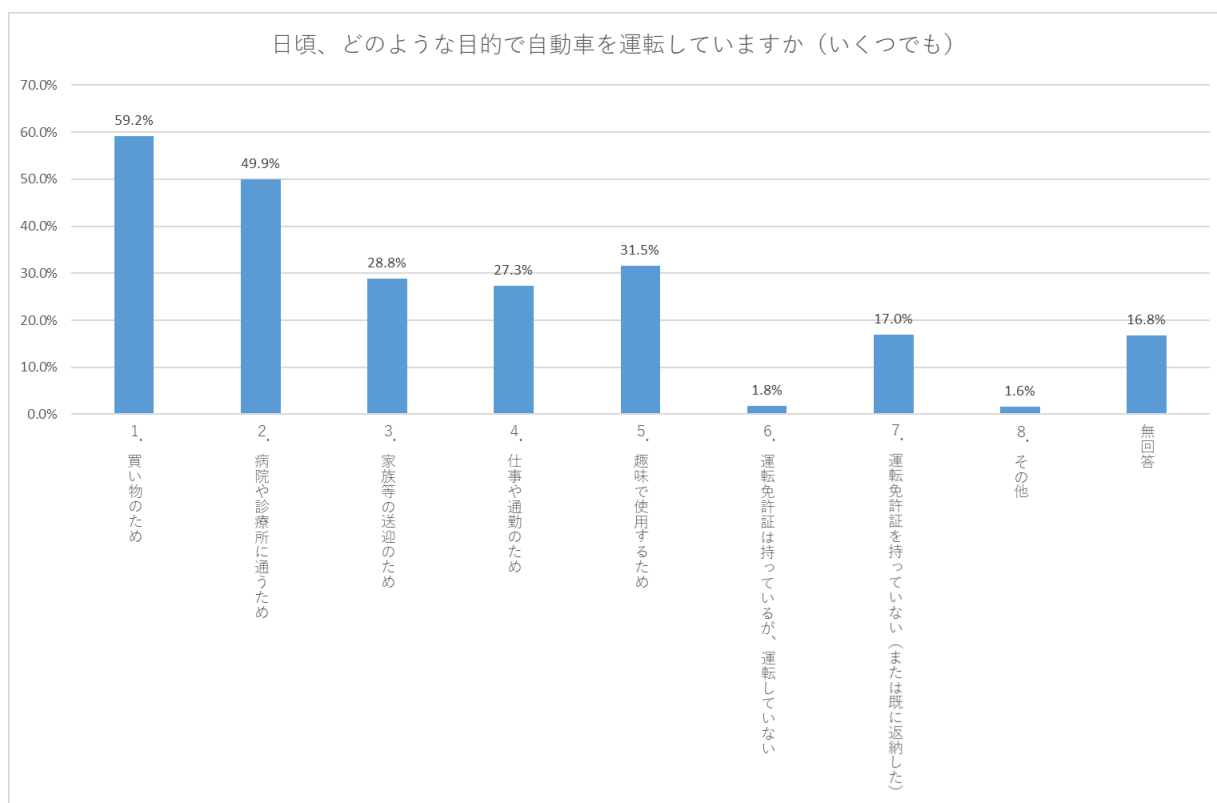
問4－(5) 自分で請求書の支払いをしていますか

問4－(6) 自分で預貯金の出し入れをしていますか

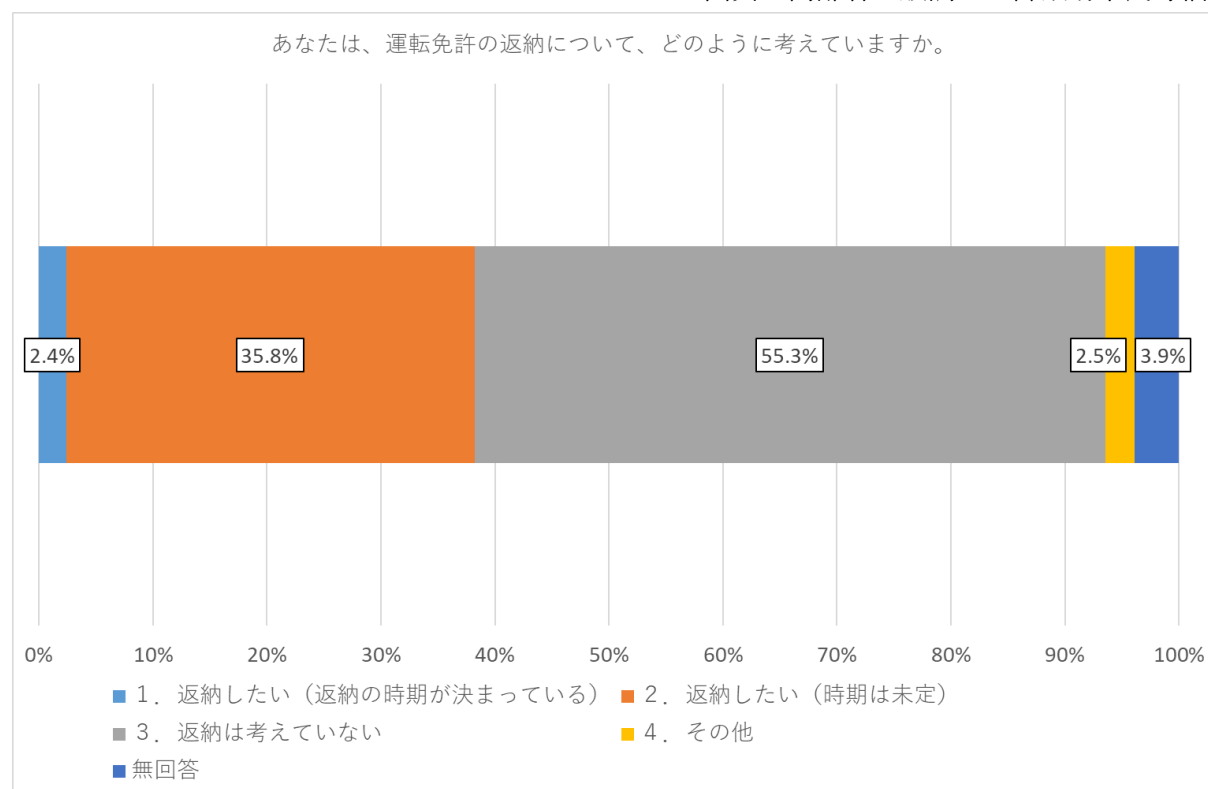


(回答者:1,100)

出典：御殿場市 高齢者実態調査 調査結果報告書 令和2年3月



出典：高齢者一般調査 御殿場市長寿福祉課



出典：高齢者一般調査 御殿場市長寿福祉課

図4－16 高齢者一般調査集計結果

（３）高齢者運転免許証自主返納の状況について

御殿場市内の 65 歳以上の方の運転免許証の自主返納の状況については以下のとおりです。少しずつではありますが、65 歳以上の方の運転免許の自主返納者が増えてきています。

年 度	申請件数
平成 28 年度	267 件
平成 29 年度	276 件
平成 30 年度	278 件
令和元年度	361 件
合 計	1,182 件

出典：御殿場警察署

（４）高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業における利用者動向分析について

高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業（詳細については４－８ 日常生活での移動支援施策（１）高齢者等タクシー及びバス利用料金助成事業の項目参照）の利用者には助成券の裏面に乗車場所と降車場所を記載していただいています。令和元年度に利用のあった、バス、タクシーの利用状況をまとめ、移動手段のない高齢者の方の利用動向を分析したものを以下に示します。

実際に移動している行政区・場所を調べてみると、バス路線や無料送迎等既に交通サービスが存在している地点の利用が多いことが分かります。

乗車地区⇔降車地区利用割合の多いもの（乗車場所、降車場所の判明しているもののみ）

乗車地区 ⇔ 降車地区	割合
御殿場 ⇔ 御殿場	38.2%
御殿場 ⇔ 原里	14.8%
御殿場 ⇔ 玉穂	11.6%
御殿場 ⇔ 富士岡	7.6%
御殿場 ⇔ 高根	5.1%

※サンプル数 6,860 件

移動している行政区、場所（太字はその中でも特に利用の多い行政区・場所）

①御殿場地区⇔御殿場地区

利用の多い行政区、場所

御殿場駅周辺、萩原、新橋、東田中、富士病院、二枚橋

②御殿場地区⇔原里地区

利用の多い行政区、場所

御殿場地区

御殿場駅周辺、新橋、富士病院、萩原、東田中

原里地区

川島田、森之腰、フジ虎ノ門整形外科病院、杉名沢、保土沢

③御殿場地区⇔玉穂地区

利用の多い行政区、場所

御殿場地区

御殿場駅周辺、萩原、新橋、富士病院

玉穂地区

茱萸沢、中畑、第二宿舎、東部病院、ませ口

④御殿場地区⇔富士岡地区

利用の多い行政区、場所

御殿場地区

御殿場駅周辺、富士病院、新橋

富士岡地区

竈、中山、大坂、富士岡中学校

⑤御殿場地区⇔高根地区

利用の多い行政区、場所

御殿場地区

御殿場駅周辺、湯沢、御殿場、御殿場市役所

高根地区

山之尻、清後、六日市場、古沢

第5章 地域公共交通ネットワークの形成における課題

1. 地域の現況等における課題

(1) 将来都市像の実現に向けた対応

人口減少・超高齢社会においても、本市の将来都市像「緑きらきら、人いきいき、交流都市 御殿場」の実現に向けて、市民の生活の質を維持し、持続可能な地域社会を構築していくため、地域性を配慮した生活サービス施設などの立地誘導を図り、身近な環境で暮らし続けることができるコンパクトで文化的な生活環境の形成を図る必要があります。

地域公共交通ネットワークの形成はこのような将来都市像の実現に向け、誰もが快適に移動できるような地域公共交通を目指し施策を講じていく必要があります。

(2) 新たな感染症等の脅威への対応

新型コロナウイルス感染症が世界的に猛威を振るい、令和2年4月には、我が国において史上初の緊急事態宣言が発令されました。感染拡大防止対策に伴う経済活動の停止等により、これまでの経済、社会、生活が一変させられるほどの甚大な影響を受けており、市内の公共交通事業者も例外ではありません。

感染拡大防止のための対策が長期化していくことが想定されるなか、新しい生活様式の実践とそれに対応した新たな地域公共交通のあり方を考えていく必要があります。



公共交通機関の感染症対策の様子

(3) SDGsの実現に向けて

「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指して、国連で採択されたSDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）の実現に向けた取組が世界的に広がっています。

地域公共交通においても全ての関係者（利用者、交通事業者、行政等）が互いの役割を重視し、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に対する統合的な取組を進めていくことで、誰一人取り残さない、持続可能な公共交通ネットワークを構築していく必要があります。



(4) 高齢化の進展に向けた対応

本市においても、少子高齢化の傾向はさらに進むことが予想されます。高齢者が地域でいきいきと暮らせるまちを目指すには、自由に出かけ、活動するための移動手段の確保が必要になってきます。

地域公共交通ネットワークの形成においては、高齢者をはじめとする交通弱者の日常生活におけるニーズを把握し、福祉施策等と連携を図りながら移動を確保するとともに、移動の利便性を向上させる必要があります。また、地域公共交通ネットワークを持続させるには、公共交通の利用促進を図り、利用者数を増加させていく必要があります。

(5) 交流人口の拡大に向けた対応

富士山の登山客や大規模集客施設などに来訪する観光交流客が増加しているなかで、さらに観光交流客数を増やすべくさまざまな施策を進めています。

地域公共交通はこういった交流人口の拡大に向けた取組に協力し観光の活性化に寄与することで、利用者数が増え、結果的に公共交通の利便性向上につながる可能性があります。そのため、観光部門とも連携して取組を推進していく必要があります。

(6) 地球温暖化対策に向けた対応

本市においては、地球温暖化対策の取組として、さまざまな目標を定め取組を進めており、令和2年2月には2050年に市内のCO₂実質排出量ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」宣言を行いました。

公共交通については、一度にたくさんの人を運ぶことができることから、公共交通の利用が増えることで自家用車の利用が減り、温室効果ガス排出量を減らすことができます。そのため、地球温暖化対策の観点からもより利用しやすい公共交通の構築を進めていく必要があります。

2. 公共交通の現況等における課題

(1) 公共交通の廃止・減便等の縮小への対応

近年、路線バスの利用者数は観光交流客の増加や利用促進運動の効果もあり、増加傾向を示してきました。しかしながら路線バス事業は赤字であることには変わりなく、また、近年は路線バスの運転士不足という問題もあり、路線バス事業は依然として厳しい状況でした。さらに本年に入って新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、路線バスの利用者数は大きく減少し、回復はまだ先になると見込まれます。その結果、利用が少ない路線は廃止・減便の検討をせざるを得ない状況となっています。

持続可能な公共交通を将来にわたって残していくためには、さまざまな課題に対応したうえで路線バスの利用者数を増やしていく必要があります。

(2) 公共交通空白地域への対応

路線バスの運行経路は、御殿場駅を中心として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）の一部地域には、公共交通空白地域が点在しています。公共交通空白地域住民への交通サービスの提供が課題となりますが、これらの地域では、人口密度が低く、高規格の道路が未整備の箇所もあります。

地域公共交通ネットワークの形成においては、通院、買い物等公共交通空白地域住民のニーズを踏まえ、効率的かつ利便性の高いサービスを提供することが必要となります。

(3) 多様な移動需要への対応

公共施設をはじめとする市内の拠点施設間の移動には、路線バスの乗り継ぎが必要ですが、乗継拠点が概ね御殿場駅に限定され、多様な移動需要に対応可能な路線バスのネットワークを確保できていない状況があります。

また、市民の公共交通利用に対する満足度は低い状況にありますが、市内生活交通バス路線の多くが事業者単独では維持困難な赤字路線となっています。

地域公共交通ネットワークの形成においては、路線バスの経路及び運行便数の見直し等を行った上で、地域の多様な輸送資源の活用や新たな公共交通システムの導入・検討及び本市の道路整備の状況も考慮し、利便性の高いサービスを提供することが必要となります。

(4) 利用環境の向上への対応

公共交通を利用するにあたっては、特に路線バス等は交通状況等から必ずしも時間通りにバスが来ない可能性があります。利用者を増やしていく取組を進めていくにあたっては利用時の快適性及び安全性の向上が一つの大切な要素となってきます。

第6章 御殿場市地域公共交通計画の基本方針

本市の現況と課題を踏まえたうえで、本計画の基本理念と基本方針を以下のとおり定めます。

1. 計画の基本理念

日常生活の安全・安心と地域の活性化に寄与し
将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築

2. 計画の基本方針

(1) まちづくりとの一体性の確保

少子高齢化が進行するなか、子どもから高齢者まで幅広い世代が安全で安心に暮らすことのできる都市を目指すために、また、交流都市の実現と地域の活性化に寄与するために、市民や観光客等にとって移動しやすく、将来にわたって持続可能な公共交通の確保について、まちづくりと一体となって取り組みます。

(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

新型コロナウイルスの影響により路線バスの利用者の減少が続くと、それに伴い既存のバス路線の廃止・減便が進む可能性があります。一方で、移動手段のない高齢者については、路線バス等の交通サービスが存在している地区への移動が多いという実情があることから、既存の路線バス網を維持し、地域の意見を取り入れながらさらに利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図ります。

JR 御殿場線沿線地域である御殿場地区や富士岡地区は鉄道駅等を交通拠点とし、鉄道、路線バス等の乗り継ぎが効率的で分かりやすい公共交通ネットワークを構築するほか、市郊外部の原里地区、玉穂地区、印野地区、高根地区においては、道路の整備状況を加味した上で、地域拠点と連携した公共交通ネットワークを構築します。また、公共交通空白地域等の路線バス網の形成が困難な地域では、新たな公共交通システムを導入するなど、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形成を図ります。

(3) 市民を含む関係者の連携

地域公共交通は、市民の通勤や通学、買い物や通院等、日常生活に必要な移動手段であるほか、コミュニティの形成にあたって不可欠な地域の共有財産としての役割も有していることから、地域公共交通ネットワークの形成には、市民ニーズを的確に反映させるだけでなく、市民や企業等の関係者の地域公共交通への積極的・継続的な関与を推進するとともに、地域公共交通に対する理解と利用促進を図ります。

第7章 御殿場市地域公共交通計画の目標と施策

本市の地域公共交通ネットワークを継続的に、より使いやすく改善していく仕組みとして、計画の目標を定め、目標を達成するための施策を実施します。なお、目標の達成状況は数値目標により、定期的に評価、検証を行います。

1. 計画の目標と目標達成のための施策

(1) 公共交通維持のための利用促進及び認知度の向上

【目標】

既存の路線バス網等の公共交通を確保・維持していくためにイベントや各種広報媒体を利用して利用促進を進め、認知度を高めます。また、市民へのアンケート調査やワークショップ等の開催を通じて市民ニーズを把握するとともに、市民や企業等の公共交通に対する理解と自発的な利用意識の醸成を促進します。

【施策】

- ・事業者と連携し、バスをはじめ公共交通に親しみを感じられるようなイベント等を実施します。
- ・学校や各種団体等に対するバスの乗り方教室の開催や、企業等のノーカーデーを通じて公共交通の利用を啓発します。
- ・地域住民の実態やニーズ等を把握するためのアンケート調査等を実施します。
- ・公共交通のニーズ把握のための地域住民参加型のワークショップや意見交換会を実施します。
- ・バスの日（9月20日）をはじめ、市広報紙やホームページ等の広報媒体を活用した、公共交通施策や公共交通整備内容等の周知を行います。



バス事業者による出店
富士岡公園まつり（令和元年5月）



高齢者向けのバスの乗り方教室
（令和元年11月）

(2) 公共交通空白地域の解消

【目標】

道路の整備状況、地域の声等を総合的に踏まえたうえで新たな交通モードや地域が主体となった移動支援サービスを構築し、公共交通空白地域を解消し、地域住民の移動の確保を目指します。

【施策】

- ・公共交通空白地域の解消を図るために次世代モビリティ等先端技術を活用した新たな公共交通システム等の検討を行うとともに、移動支援サービス等福祉施策等と連携した公共交通システムの導入を進めます。

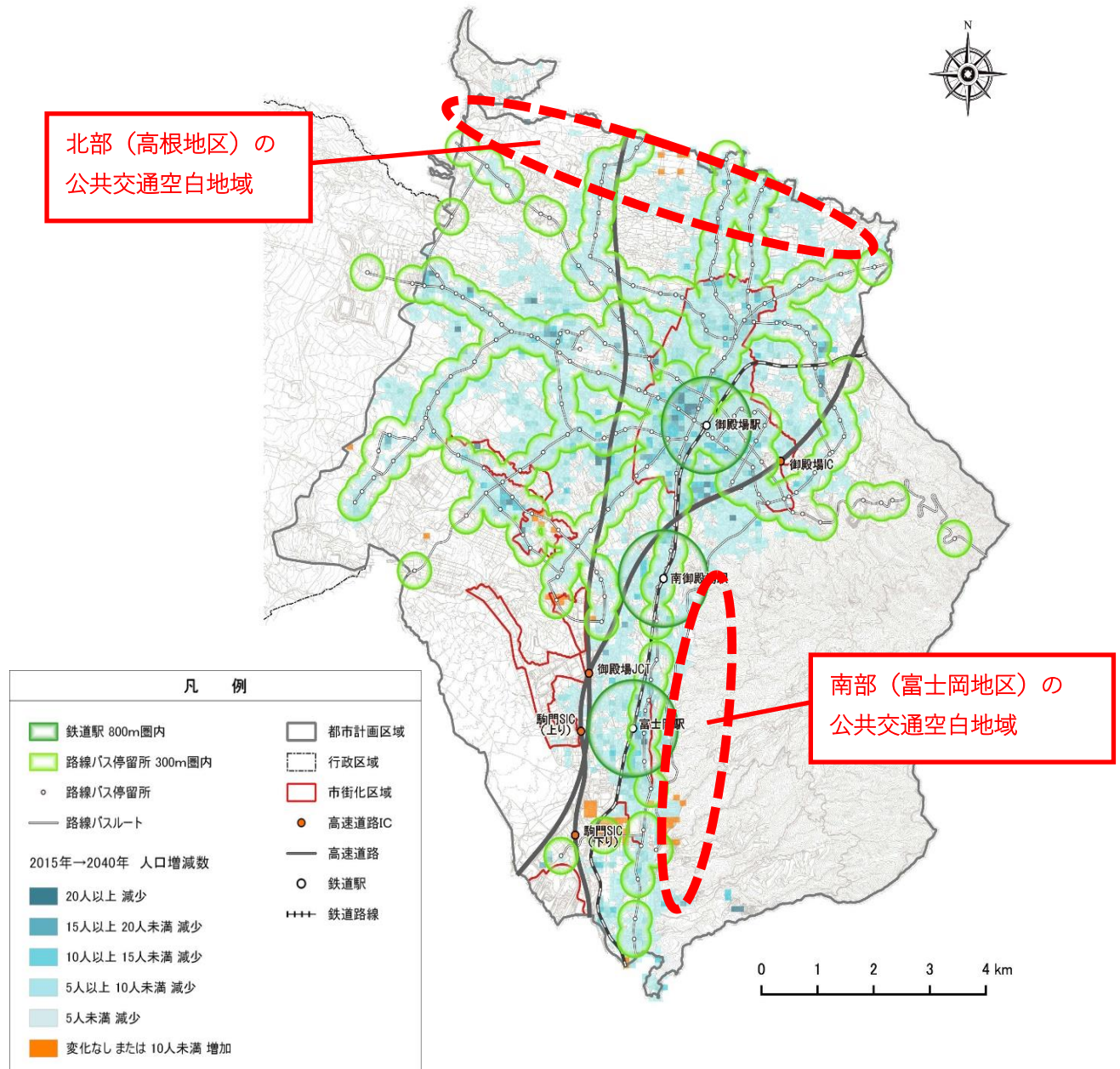


図 7 - 1 公共交通空白地域図

(3) 路線バスネットワークの充実

【目標】

地域間幹線系統については、本市バス交通網の骨格をなすとともに、地域間を跨ぎ広域的な交流ネットワークを形成する上で重要な路線であることから、引き続き路線の確保維持を図ります。また、地域間幹線系統以外の路線のうち、事業者単独での運行継続が困難な路線について日常生活交通として存続が必要と判断される路線については同様に確保維持を図ります。

それに加え、路線バスの系統別の役割や利用者の推移、地域特性や道路整備状況等を考慮した上で、バス路線の再編や新設を検討し、移動の利便性を向上させるための路線バスネットワークの充実を図ります。

【施策】

- ・ 地域の利用実態やニーズの検証等を行い、補助等により路線バスネットワークの確保維持を行うほか、地域拠点、観光拠点、産業拠点との連携等地域特性や状況の変化に応じたバス路線の再編を実施するとともに路線の新設を検討します。
- ・ 国道 138 号バイパス関連事業をはじめ、道路整備に応じた路線の再編、ルート変更を実施します。

	路線名	バス路線確保維持等の方針
幹線系統	御殿場線	複数の市を跨ぐ広域的な交流ネットワークを形成し、市バス路線網の基幹となる地域間幹線系統として確保維持を図る。
	駿河小山線	広域的な交流ネットワークを形成し、市バス路線網の基幹となる地域間幹線系統として確保維持を図る。
	十里木線	広域的な交流ネットワークを形成し、市バス路線網の基幹となる地域間幹線系統として確保維持を図る。
	河口湖線	広域的な交流ネットワークを形成し、市バス路線網の基幹となる地域間幹線系統として確保維持を図る。
支線系統	小山高校線	小山町と本市を跨ぐ日常生活交通路線として確保維持を図る。
	中日向線	小山町と本市を跨ぐ日常生活交通路線として確保維持を図る。
	富士霊園線	小山町と本市を跨ぐ日常生活交通路線として確保維持を図る。 参拝等の市外からの利用者を取り込み、確保維持を図る。
	滝ヶ原線	地域間幹線系統と並ぶ基幹バス路線として確保維持を図る。 地域拠点施設や他路線との連携による利便性向上を検討する。
	板妻・神場循環線	日常生活交通路線として確保維持を図る。
	神場・北の原線	日常生活交通路線として確保維持を図る。
	神場南循環線	日常生活交通路線として確保維持を図る。
	東山循環線	日常生活交通路線として確保維持を図る。 観光施設と連携し市外からの利用者を取り込み、確保維持を図る。
	東田中線	日常生活交通路線として確保維持を図る。
	板妻経由 印野本村線	日常生活交通路線として確保維持を図る。他の路線との連携による利便性の向上を検討する。
	中畑経由 印野本村線	日常生活交通路線として確保維持を図る。他の路線との連携による利便性の向上を検討する。
	チアーズガーデン 循環線	日常生活交通路線として確保維持を図る。 地域拠点施設や他路線との連携による利便性向上を検討する。

※各路線の運行実態については、巻末資料として掲載

表 7 - 1 バス路線確保維持等の方針

(4) 公共交通に関する情報提供の充実

【目標】

鉄道、路線バス等の公共交通の運行情報や利用割引情報等分かりやすく提供できるしくみを作り、公共交通の利便性向上と利用促進を目指します。

【施策】

- ・バス路線の運行経路や乗り継ぎ場所、割引サービス等を掲載した総合的な地域公共交通マップの見直し、改良を行い、実情にあったより使いやすいマップを作成します。
- ・新しい生活様式に対応した公共交通をPRするためにさまざまな広報媒体等を用いて情報発信を行います。
- ・公共施設や観光、商業施設案内等における、バス経路や時刻表等の公共交通利用案内の併記を促進します。
- ・外国人観光客等の公共交通利用に対応するために、案内情報の多言語化を促進するとともに、MaaS（Mobility as a Service）等、新たな情報発信手段を活用した情報提供を促進します。



図7-2 広報ごてんば関連記事
タクシー・バスの感染防止対策
～安心して利用してください～
(御殿場市広報紙 令和2年10月)

(5) 交通結節点での利便性向上

【目標】

公共交通相互が連携し、また多様な輸送資源とともに面的なネットワークを形成するために、鉄道駅や地域拠点における乗り継ぎ環境や待合環境の整備により、交通結節点での利便性向上を目指します。

【施策】

- ・路線バスの乗り継ぎ拠点や待合拠点として、市民交流センターふじざくら等といった公共施設の活用と路線の乗り入れを検討します。
- ・バス停施設やベンチ等の整備を促進し、路線バスの待合環境を改善します。



市民交流センターふじざくら



市民交流センターふじざくら バス停

2. 実施主体

計画の目標を達成するために行う施策の実施主体と関連主体を以下に示します。

目標	実施施策	実施主体◎ 関連主体○		
		行政	交通事業者	地域
(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	バス等の公共交通に親しみを感じられるようなイベント等の実施	◎	◎	
	学校や各種団体等に対するバスの乗り方教室の開催	○	◎	○
	地域住民の実態やニーズ等を把握するためのアンケート調査等の実施	◎		
	ワークショップや意見交換会の開催	◎	○	○
	広報紙等での公共交通施策等の周知	◎		
	企業等のノーカードーを通じての公共交通利用の啓発	◎		
(2) 公共交通空白地域の解消	公共交通空白地域での新たな公共交通システムの導入	◎	○	◎
(3) 路線バスネットワークの充実	日常生活交通バス路線の確保維持と、地域拠点等の連携強化のための、バス路線再編・新設の検討	○	◎	○
	道路整備に応じた路線の再編、ルート変更の実施	○	◎	○
(4) 公共交通に関する情報提供の充実	総合的な地域公共交通マップの作成	◎	○	
	新たな感染症への対応に関する情報発信（安全・安心情報の提供）	◎	◎	
	公共施設や観光、商業施設案内等における公共交通案内の併記促進	◎	○	
	案内情報の多言語化の促進及び新たな情報発信手段の活用	◎	◎	
(5) 交通結節点での利便性向上	乗り継ぎ拠点や待合拠点としての公共交通施設の活用と路線の乗り入れ	○	◎	
	バス停施設やベンチ等の整備促進	○	◎	

表7-2 施策目標に対する実施施策

3. 数値指標

施策を実施していく上で、達成すべき数値目標を以下に示します。なお、各数値目標の達成状況の評価と合わせて、福祉、観光等の総合的なまちづくりと連携した取組状況を踏まえ、総合的な評価を実施します。

(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

数値指標	地区および対象	現況 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)
公共交通に関するイベントの実施回数	—	1回／年 (R2)	2回以上／年
郊外部での公共交通利用に対する満足度	高根	2.06 ^{※1} (R1)	2.20
	富士岡	2.21 ^{※1} (R1)	2.40
	印野	2.20 ^{※1} (R1)	2.40
	玉穂	2.49 ^{※1} (R1)	2.70
道路・交通における重要度	—	4.43 ^{※2} (R1)	4.70

※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 公共交通の利便性の向上 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 御殿場市市民意識調査「御殿場市政に重要な14項目の満足度と重要度
13 道路・交通 道路や公共交通が、歩行者と環境に配慮して整備されている。」における重要度スコア

(2) 公共交通空白地域の解消

数値指標	地区および対象	現況	目標値 (令和7年度)
移動支援サービスを実施する区の数	—	2区	5区
郊外部での公共交通利用に対する満足度（再掲）	高根	2.06	2.20
	富士岡	2.21	2.40

(3) 路線バスネットワークの充実

数値指標	地区および対象	現況	目標値 (令和7年度)
市全体の年間路線バス利用者数	—	781,430 人 (H30)	785,000 人
郊外部での公共交通利用 に対する満足度（再掲）	高根	2.06	2.20
	富士岡	2.21	2.40
	印野	2.20	2.40
	玉穂	2.49	2.70

(4) 公共交通に関する情報提供の充実

数値指標	地区および対象	現況	目標値 (令和7年度)
市全体の年間路線バス利用者数（再掲）	—	781,430 人 (H30)	785,000 人

(5) 交通結節点での利便性向上

数値指標	地区および対象	現況	目標値 (令和7年度)
鉄道駅での1日平均乗降客数	御殿場駅	9,762 人 (H30)	11,000 人
	富士岡駅	2,194 人 (H30)	2,200 人

4. 評価で用いるデータの収集

目標の達成状況を評価していく上で必要なデータは、調査の実施等により収集します。

収集するデータ	収集方法	実施期間
市民の公共交通利用に対する満足度	市民意識調査 地区を限定したアンケート等	5年に1回程度 必要に応じて
市民の公共交通利用に対する重要度	市民意識調査 地区を限定したアンケート等	5年に1回程度 必要に応じて
市全体の年間路線バス利用者数	交通事業者の統計	毎年
鉄道駅での1日平均乗降客数	市の統計	毎年

表7-3 評価で用いるデータの収集

第8章 計画の推進にあたって

1. 推進体制

本計画の目標達成のためには、利用者である市民や交通事業者などの全ての関係者が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。また、御殿場市及び御殿場市地域公共交通協議会が中心となり、本計画の周知と関係者間の連携強化を図る必要があります。このような全ての関係者が互いの役割を重視し、地域公共交通に関する経済・社会・環境をめぐる広範な課題を共有し、統合的な取組を進めていくことはSDGsの実現を目指した取組といえます。

こういったことを念頭に置き、本計画に掲げる具体的な施策については、交通事業者、国、県等の関係機関と調整しながら推進するとともに、国・県等の各種支援制度について活用を図っていきます。また、公共交通の利用促進に関する取り組みについては、企業や病院、学校、商業施設等と協力しながら検討していきます。

計画の推進体制の中心を担う御殿場市地域公共交通協議会については下記のとおり設置、運営します。

◆ 地域公共交通協議会の設置

本計画に掲げる地域公共交通の基本理念や目標を実現するための総合調整、施策実施・推進の場として、次に掲げる市民・地域・各種団体、交通事業者、行政機関等で組織する御殿場市地域公共交通協議会を設置します※。 ※平成22年8月設置。

市民・地域・各種団体	御殿場市区長会、御殿場市老人クラブ連合会、 御殿場市婦人会連絡協議会、御殿場市身体障害者福祉会、 御殿場市校長会、御殿場市観光協会、御殿場市商工会
交通事業者	静岡県バス協会、富士急モビリティ株式会社、箱根登山バス株式会社 御殿場駅構内タクシー組合
行政・関係機関	国土交通省（中部運輸局静岡運輸支局、中部整備局沼津河川国道事務所）、静岡県（交通基盤部都市局地域交通課、沼津土木事務所、御殿場警察署）、御殿場市※
その他	学識経験者等その他市長が必要と認めた者

※公共交通施策を協議するために、御殿場市庁内関係部署で組織する「御殿場市地域公共交通庁内検討委員会」を有する。

◆ 地域公共交通協議会の機能

御殿場市地域公共交通協議会は、道路運送法と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定される機能を持つ組織として設置、運営します。

道路運送法に基づく 地域公共交通会議の機能	・バス等を対象にして生活交通のあり方を審議し、協議が整った場合は許認可等に関する特例の適用を受けることができます。
地域公共交通の活性化及び 再生に関する法律に基づく 法定協議会の機能	・地域公共交通計画の策定及び実施の際に協議を行う場となります。また、交通事業者等による協議会参加の応諾義務、協議結果に対する尊重義務が課せられます。

◆ 地域公共交通協議会の運営

御殿場市地域公共交通協議会は、次のとおり会議スケジュール等を設定し、調整・協議・実施等に取り組みます。

会議スケジュール	・年1回定例会議を開催するとともに、協議事項等必要に応じて会議を随時開催するものとし、毎年度の事業計画の中で会議開催予定を設定します。
協議項目等	・地域公共交通計画の策定（改定）・評価検証 …策定（改定）年度 ・地域公共交通計画の進捗確認…毎年度 ・地域公共交通計画等事業実施に係る協議決定、連絡調整、意見交換…随時 ・地域公共交通協議会の権限に属する協議事項の審議…随時 ・地域公共交通協議会事業・予算の決定・実施・報告・決算 …毎年度 ・その他地域公共交通に関すること…随時
事業計画・報告、 予算・決算等	・地域公共交通協議会が主体となって実施する事業については、各年度最初に開催する会議において事業計画・予算を決定するとともに、年度終了後の翌年度最初の会議において事業報告・決算を行います。 ・地域公共交通協議会が主体となって作成する計画やその実施状況・評価等については、それらが必要な時期に開催する会議において協議・報告します。
活動状況の公表	・御殿場市地域公共交通協議会は原則公開で行うとともに、会議状況は御殿場市ホームページ等で公表します。

◆ 地域公共交通協議会による事業実施

御殿場市地域公共交通協議会は、本計画に掲げる施策の展開に必要な協議等を行うとともに、本市の地域公共交通ネットワーク全体を向上させる取組を実施します。

2. 推進方法

本計画で位置づけた施策の推進、目標達成状況の検証は、PDCA サイクルにより、管理します。なお、全体的な管理の主体は、御殿場市地域公共交通協議会が担います。

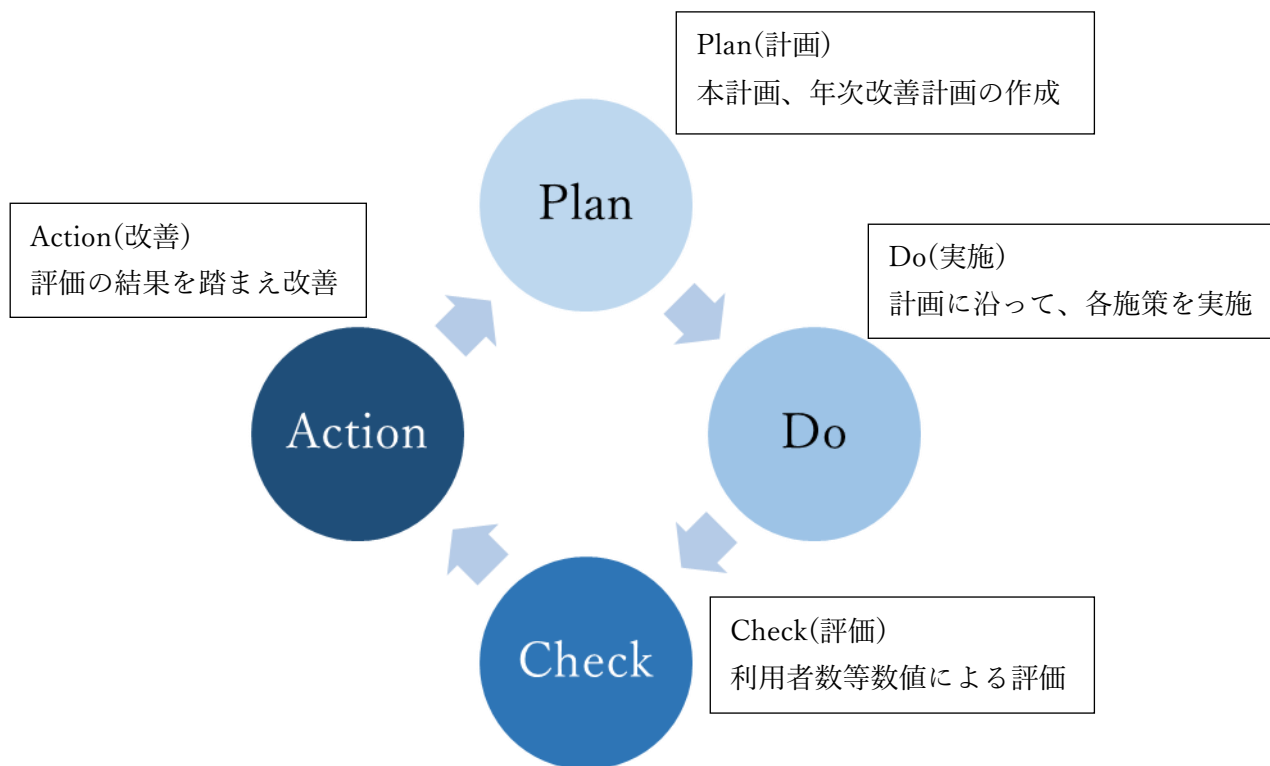


図 8 - 1 施策の段階的推進

3. 計画の推進にあたって

本計画の推進にあたっては、定期的に施策の実施状況等を把握するため、毎年度、御殿場市地域公共交通協議会を開催し、施策の進捗状況等を確認していきます。

また、現在は新型コロナウイルスの影響により、新しい生活様式の実践とそれに対応した新たな地域公共交通というものなかなか見通せない状況となっています。達成状況の把握等を行う中で、本計画の内容が本市の状況や社会情勢等に合わなくなった場合には、施策の変更や本計画の見直しを行うこととします。

4. 施策の実施スケジュール

実施施策	計画期間				
	3	4	5	6	7
バス等の公共交通に親しみを感じられるようなイベント等の実施	実施	実施	実施	実施	評価検証・計画策定
学校や各種団体等に対するバスの乗り方教室の開催	実施	実施	実施	実施	
地域住民の実態やニーズ等を把握するためのアンケート調査等の実施			随時検討・実施		
ワークショップや意見交換会の開催			随時実施		
広報紙等での公共交通施策等の周知	実施	実施	実施	実施	
企業等のノーカードーを通じての公共交通利用の啓発			随時実施		
公共交通空白地域での新たな公共交通システムの導入	検討		実証	導入	
日常生活交通バス路線の確保維持と、地域拠点等の連携強化のための、バス路線再編・新設の検討			継続		
道路整備に応じた路線の再編、ルート変更の実施	検討		実施		
総合的な地域公共交通マップの作成		見直し・改良		継続	
新たな感染症に対する対応に関する情報発信（安全・安心情報の提供）	実施	実施	実施	実施	
公共施設や観光、商業施設案内等における公共交通案内の併記促進			随時検討・実施		
案内情報の多言語化の促進及び新たな情報発信手段の活用			随時検討・実施		
乗り継ぎ拠点や待合拠点としての公共交通施設の活用と路線の乗り入れ			随時検討・実施		
バス停施設やベンチ等の整備促進			随時検討・調整		

表 8 - 1 施策の実施スケジュール

巻末資料 路線バスの運行実態（令和元年度 補助対象路線）

路線名称 御殿場線（三島線）									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 （発地⇨経由地⇨着地）			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	41-2	御殿場駅⇨裾野駅入口⇨三島駅			平日・土日祝運行	6	4	6	4
運行状況（実績値）	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 （日）	b 乗車人員 （人）	b/a 平均乗車人員 （人/日）	c 経常費用 （千円）	d 経常収益 （千円）	e 収支率 （％）	
	41-2	21.8(9.5)	365	59,455	162.9	34,978	15,646	44.7	
概況	・ J R御殿場線と並走し、御殿場・裾野・三島の主要駅を繋ぐ地域幹線として機能。								
	・ 通勤・通学・通院・買い物等地域住民及びビジネス客による需要がある。								

路線名称 小山高校線									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇨経由地⇨着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	42-5	御殿場駅⇨仲町⇨小山高校			平日のみ運行	2	2	0	0
運行状況 (実績値)	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
	42-5	5.8(5.0)	237	7,681	32.4	2,417	1,223	50.6	
概況	・ 早朝・夕方の通勤、御殿場高校や小山高校の通学に利用。								

路線名称 駿河小山線									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇨経由地⇨着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	44-1	御殿場駅⇨一色⇨駿河小山駅			平日・土日祝運行	13	13	11	10
	44-3	佐野川⇨仲町⇨御殿場駅			平日のみ運行	1	0	0	0
運行状況	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
(実績値)	44-1	11.8(4.8)	365	84.937	232.7	45,906	21,474	46.8	
	44-3	6.1(4.8)	237	1.729	7.3	636	351	55.2	
概況	・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に利用(44-1)。 ・日中は、高齢者や主婦層を中心に沿線の行政施設や商業施設への移動に利用(44-1)。 ・小山町内において小山町コミュニティバス路線と接続(44-1)。 ・早朝の通勤・通学に利用(44-3)。								

路線名称 中日向線（上野線）									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 （発地⇨経由地⇨着地）			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	46-7	御殿場駅⇨一色⇨上野			平日のみ運行	4	4	0	0
運行状況（実績値）	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 （日）	b 乗車人員 （人）	b/a 平均乗車人員 （人/日）	c 経常費用 （千円）	d 経常収益 （千円）	e 収支率 （％）	
	46-7	9.9(5.0)	237	14,672	61.9	7,207	2,494	34.6	
概況	・朝夕の通勤・通学の利用、日中は高齢者の通院等に利用。 ・小山町内において小山町コミュニティバス路線と接続。								

路線名称 富士霊園線									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇔経由地⇔着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	47-1	御殿場駅⇔わさび平⇔富士霊園			土日祝のみ運行	0	0	2	3
	47-3	御殿場駅⇔富士スピードウェイ⇔富士霊園			土日祝のみ運行	0	0	3	3
運行状況（実績値）									
	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
	47-1	12.4(5.7)	128	4,247	33.2	3,837	1,218	31.7	
	47-3	13.4(5.7)	128	4,532	35.4	4,977	1,676	33.7	
概況	- 御殿場駅周辺への買い物や富士霊園への墓参等による利用(47-1)。 - 御殿場駅周辺への買い物や富士霊園への墓参、富士スピードウェイ行きの利用(47-3)。 - 小山町内において小山町コミュニティバス路線と接続。								

路線名称 滝ヶ原線（青少年交流の家線）									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇔経由地⇔着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	51-1	御殿場駅⇔中畑⇔青少年交流の家			平日・土日祝運行	10	9	8	6
	51-2	御殿場駅⇔交流センター⇔青少年交流の家			平日・土日祝運行	10	10	10	10
運行状況（実績値）									
	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
	51-1	6.5(6.5)	365	67,272	184.3	17,747	14,643	82.5	
	51-2	7.3(7.3)	365	72,084	197.5	23,384	20,299	86.8	
概況	朝夕の通勤通学、高齢者等の通院・買い物等の利用、青少年交流の家利用者、滝ヶ原駐屯地関係者の利用。								

路線名称 神場・原里循環線（板妻・神場循環線）									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 （発地⇨経由地⇨着地）			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	54-1	御殿場駅⇨神場公民館前・原里支所⇨御殿場駅			平日・土日祝運行	2	3	1	2
運行状況（実績値）	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 （日）	b 乗車人員 （人）	b/a 平均乗車人員 （人/日）	c 経常費用 （千円）	d 経常収益 （千円）	e 収支率 （％）	
	54-1	10.5(10.5)	360	16,666	46.3	6,065	3,383	55.8	
概況	・ 神場先回り 2 本（土休日は 1 本）、板妻先回り 3 本（土休日は 2 本）。 ・ 朝夕の通勤・通学、高齢者等の通院・買い物、板妻地区内企業への通勤の利用。								

路線名称 神場・原里循環線（神場・北の原線）									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 （発地⇨経由地⇨着地）			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	54-3	御殿場駅⇨原里支所・北の原⇨御殿場駅			平日のみ運行	1	0	0	0
運行状況（実績値）	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 （日）	b 乗車人員 （人）	b/a 平均乗車人員 （人/日）	c 経常費用 （千円）	d 経常収益 （千円）	e 収支率 （％）	
	54-3	9.4(9.4)	237	2,956	12.5	979	599	61.2	
概況	・ 神場先回りのみ 1 本。 ・ 朝の板妻地区内企業への通勤、板妻・原里地区から御殿場駅までの通勤に利用。								

路線名称 神場・原里循環線（神場南循環線）									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 （発地⇨経由地⇨着地）			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	54-5	御殿場駅⇨神場南・原里支所 ⇨御殿場駅			平日のみ運行	1	5	0	0
運行状況（実績値）	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 （日）	b 乗車人員 （人）	b/a 平均乗車人員 （人/日）	c 経常費用 （千円）	d 経常収益 （千円）	e 収支率 （％）	
	54-5	13.7(13.7)	237	20,817	87.8	8,564	4,579	53.5	
概況	・ 神場先回り 1 本、板妻先回り 5 本。 ・ 朝夕の通勤・通学の利用。								

路線名称 東山循環線									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇨経由地⇨着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	57-2	御殿場駅⇨仲町・二の岡 ⇨御殿場駅			平日のみ運行	1	1	0	0
運行状況（実績値）	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
	57-2	9.7(9.7)	237	2,198	9.3	2,021	393	19.4	
概況	・ 仲町先回り 1 本、二の岡先回り 1 本。 ・ 高齢者等による御殿場駅周辺への通院や買い物等の利用。								

路線名称 東田中線									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇨経由地⇨着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	57-3	御殿場駅⇨東田中 2 丁目 ⇨富士急御殿場営業所			平日のみ運行	6	6	0	0
運行状況 (実績値)	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
	57-3	3.5(3.5)	237	2,503	10.6	4,091	420	10.3	
概況	・ 御殿場駅周辺への通院や買い物等の利用や御殿場線への乗り継ぎ需要がある。								

路線名称 印野線（板妻経由 印野本村線）									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 （発地⇨経由地⇨着地）			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	59-1	御殿場駅⇨板妻⇨印野本村			平日のみ運行	2	1	0	0
	59-6	御殿場駅⇨板妻・樹空の森 ⇨印野本村			平日・土日祝運行	2	4	2	3
運行状況（実績値）	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 （日）	b 乗車人員 （人）	b/a 平均乗車人員 （人/日）	c 経常費用 （千円）	d 経常収益 （千円）	e 収支率 （％）	
	59-1	8.2(8.2)	365	4,116	11.3	1,709	806	47.2	
	59-6	往路 9.0(9.0) 復路 8.8(8.8)	365	13,197	36.2	8,041	2,942	36.6	
概況	・ 原里地区企業への通勤者や、原里・印野地区民の通勤、通学、帰宅時の利用(59-1)。 ・ 御殿場駅周辺での買い物や通院、沿線企業への通勤、樹空の森へのアクセス等の利用(59-6)。								

路線名称 印野線（中畑経由 印野本村線）									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇔経由地⇔着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	59-2	御殿場駅⇔中畑⇔印野本村			平日・土日祝運行	1	3	1	1
	59-7	御殿場駅⇔中畑・樹空の森⇔印野本村			平日・土日祝運行	3	2	3	2
運行状況（実績値）	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
	59-2	8.7(8.7)	365	6,823	18.7	4,578	1,632	35.7	
	59-7	往路 9.5(9.5) 復路 9.2(9.2)	365	10,218	28.0	7,525	2,331	31.0	
概況	・朝の通勤・通学の利用、御殿場駅周辺への高齢者等の買い物・通院等の利用(59-2)。 ・御殿場駅周辺での買い物や通院からの帰宅、樹空の森へのアクセス等の利用(59-7)。								

路線名称 十里木線									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇔経由地⇔着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	60-2	御殿場駅⇔須山⇔十里木			平日・土日祝運行	1	4	1	4
	(60-3)	御殿場駅⇔須山・サファリパーク⇔十里木			平日・土日祝運行	5	2	5	2
運行状況（実績値）	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
	60-2	19.1(6.8)	365	73,768	202.1	38,600	16,666	43.2	
概況	・60-3 は 60-2 の包括系統。 ・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や買い物、土休日は観光客の利用もある。								

路線名称 河口湖線									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇨経由地⇨着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	63-1	河口湖駅⇨旭日丘⇨御殿場駅			平日・土日祝運行	6	9	6	9
	16-8 (16-6)	河口湖駅⇨膳棚・旭日丘⇨御殿場駅			平日・土日祝運行	11	9	11	9
運行状況 (実績値)	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
	63-1	35.9(8.1)	365	75,965	208.1	63,700	44,113	69.3	
	16-6	35.9(8.1)	365	226,265	619.9	120,015	112,690	93.9	
概況	・ 16-6 は 16-8 の包括系統。 ・ 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、土休日は観光客の利用もある。 ・ 小山町内において小山町コミュニティバス路線と接続。								

路線名称 チアーズガーデン循環線									
系統別の便数・着地	系統番号	経由路線 (発地⇨経由地⇨着地)			運行日	平日便数		土日祝便数	
						往路	復路	往路	復路
	64-2	御殿場駅⇨西高・チアーズガーデン⇨御殿場駅			平日のみ運行	3	3	0	0
運行状況 (実績値)	系統番号	系統キロ程 カッコ内は 市内	a 運行日数 (日)	b 乗車人員 (人)	b/a 平均乗車人員 (人/日)	c 経常費用 (千円)	d 経常収益 (千円)	e 収支率 (%)	
	64-2	8.2(8.2)	237	13,555	57.2	3,416	2,216	64.9	
概況	・西高先回り 3 本、原里先回り 3 本。 ・朝夕の通勤・通学利用、駅へのアクセス、高齢者による通院・買い物等の利用。								