

令和5年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

小山町地域公共交通会議 (小山町)

平成23年6月28日設置

令和3年2月5日 小山町地域公共交通計画策定
(計画期間：令和3年4月～令和8年3月)

令和4年6月2日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和6年1月19日 令和5年度評価結果送付

小山町の概要（人口：17,283人（令和5年12月1日現在） 町域：135.74 km²）

鉄道	JR御殿場線(駿河小山駅・足柄駅)	公共交通の南北軸(中距離～遠距離移動)
民間路線バス	富士急モビリティ(株)(駿河小山線・河口湖線等)	公共交通の東西軸(近距離～中距離移動)
高速バス	JRバス関東(株)、小田急ハイウェイバス(株)等 (東名足柄・東名小山・富士学校前)	公共交通の南北軸(中距離～遠距離移動)
コミュニティバス(定時運行バス)	定時定路線	主としてスクールバスとして機能(近距離移動)
コミュニティバス(デマンドバス)	停留所型の運行	町内(一部御殿場市)移動の主軸(近距離移動)

【計画の基本理念】

持続可能な地域公共交通により 快適に移動できる まちづくり
～わかりやすい、利用しやすい、みんなで支える～

<基本方針 1>

快適で使いやすい移動手段の確保

- ・使いやすい公共交通網の整備
- ・多様な交通手段の確保

<基本方針 2>

地域で創り、支える公共交通の仕組みづくり

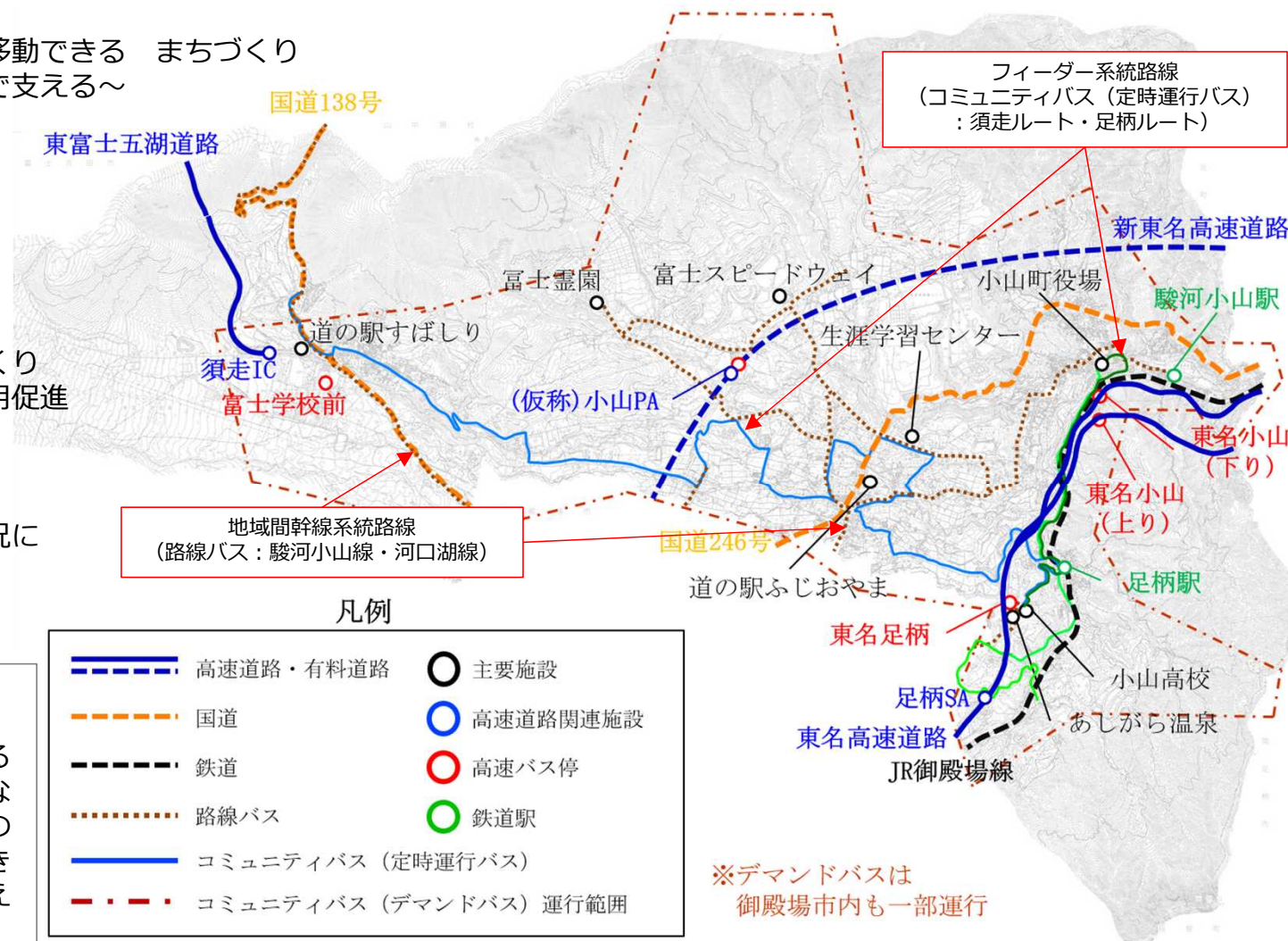
- ・わかりやすく適切な情報提供による利用促進
- ・利用者支店の取組の強化

<基本方針 3>

まちづくりと連携し、地域特性や利用状況に応じた公共交通の展開

- ・町の各種事業との連携
- ・広域的な連携

新東名高速道路の開通や、小山PA周辺・足柄SA周辺等での大規模な開発（商業施設、宿泊施設など）、工業団地整備による企業誘致などが進み、町全体として大きな変革の時期を迎えていることから、既存の公共交通網を維持しつつ、変化に対応できる柔軟な交通網の企画・整備が必要と考えている。



取組名称	取組の概要	実施結果	実施結果の考察
①★コミュニティバス（定時運行バス）の運行（フィーダー補助受給系統）	学校と協議しダイヤ調整を行いながら定時運行バスの運行を継続	全体としては前年に比べて利用者がやや減少となるが、路線廃止の影響を除くとやや増加 ※全体比較 R3:12,392人→R4:12,131人 ※廃止路線除く R3:12,027人→R4:12,131人	主な利用者である中学校・高校との協議や鉄道ダイヤとの調整、利用実績の分析によって、ダイヤ調整を行った結果、利用者が増加。
②コミュニティバス（デマンドバス）の運行	アンケート結果や地区要望等を反映させながらデマンドバスの運行を継続	前年に比べて利用者が約3割増（R3:10,577人→R4:13,540人）	バス停の追加や、ワクチン集団接種・選挙時の無料対応の結果、平時の利用者が増加。
③コミュニティバス（デマンドバス）のDX化	デマンドバス利用時の利便性向上のためDXを活用	アプリリニューアル（予約が簡易に）、車内Wi-Fi整備、キャッシュレス対応、デジタル定期券・回数券の導入など	利便性向上により、利用者の増加に寄与。
④高齢者等へのヒアリング	コミュニティバスの利用状況や要望、課題の確認	延べ約300人の町民からの聞き取り、アンケートを実施	現在の利用状況や課題、不便に感じている点が明確になったため、次年度以降の施策に反映する。
⑤コミュニティバスパンフレットの作成・配布	コミュニティバス及び町内の公共交通を示したマップを作成し、全戸配布	町内全戸約7,000世帯に毎年配布	高齢者等へのヒアリング時、コミュニティバスの認知度・パンフレットの認知度は非常に高かったため、町民に浸透していると思われる。

計画目標・評価指標・目標値		達成状況					考察
		1年目	2年目	3年目 (本年)	4年目	5年目	
1. 快適で使いやすい移動手段の確保	コミュニティバス利用者数 30,000人/年	22,969人	25,671人	13,199人 ※R5.9月末時点			デマンドバスの利用者が増加
2. 地域で創り、支える公共交通の仕組みづくり	一人当たりのコミュニティバス運送負担金単価 3,500円以下	4,274円	3,628円	－ ※未集計			利用者の増加、補助金の有効活用により減少傾向
	公共交通に対する満足度 50%	40%	39%	36%			デマンドバスの予約の取りづらさが影響し悪化
3. まちづくりと連携し、地域特性や利用状況に応じた公共交通の展開	路線バスの利用人数（バス年度） 87,000人/年	57,646人	58,907人	63,520人			コロナ禍を経て徐々に増加傾向
	鉄道の利用人数 900人/日	629人	677人	－ ※未集計			コロナ禍を経て徐々に増加傾向

計画目標	計画目標の現在の到達点	今後の取組方針																												
<p>1. 快適で使いやすい移動手段の確保</p>	<p>コミュニティバス利用者数について、増加傾向だが頭打ち感がある。デマンドバスの予約が取れない状況が続いており、対策が必要。</p> <table border="1"> <caption>コミュニティバス利用者数 (人)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>定時運行バス</th> <th>デマンドバス</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R1</td> <td>28,380</td> <td>0</td> <td>28,380</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>13,649</td> <td>2,867</td> <td>16,516</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>12,392</td> <td>10,577</td> <td>22,969</td> </tr> <tr> <td>R4</td> <td>12,131</td> <td>13,540</td> <td>25,671</td> </tr> <tr> <td>R5</td> <td>6,887</td> <td>6,312</td> <td>13,199</td> </tr> <tr> <td>R7 (目標)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>30,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>※9月末時点</p>	年度	定時運行バス	デマンドバス	合計	R1	28,380	0	28,380	R2	13,649	2,867	16,516	R3	12,392	10,577	22,969	R4	12,131	13,540	25,671	R5	6,887	6,312	13,199	R7 (目標)	-	-	30,000	<p>予約が取れやすい状況＝デマンドバスの増車という方法があるが、交通事業者に委託する前提で考えた場合、運転士＆予算不足により増車が困難である。その代替案として、町が運転士や車両を手配し、無償の地区別巡回バス（定時定路線）の実証実験を行い、デマンドバス利用者の分散を図る。町内5地区（小学校区）それぞれに1～2台の車両（ミニバンサイズ）を配置し、主要な道路や施設を回り、1周1時間程度の周回コースを設定する。 →デマンドバスの予約が取れないために取りこぼしていた需要を拾い、新たな交通手段による需要の掘り起こしを図る。</p>
年度	定時運行バス	デマンドバス	合計																											
R1	28,380	0	28,380																											
R2	13,649	2,867	16,516																											
R3	12,392	10,577	22,969																											
R4	12,131	13,540	25,671																											
R5	6,887	6,312	13,199																											
R7 (目標)	-	-	30,000																											
<p>2. 地域で創り、支える公共交通の仕組みづくり</p>	<p>一人当たりのコミュニティバス運送負担金単価について、減少傾向だが、運賃収入増加や補助金獲得の限界が見えているため、その他の収支改善策が必要。</p> <table border="1"> <caption>一人当たりのコミュニティバス運送負担金単価 (円)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>単価</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R2</td> <td>4,833</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>4,274</td> </tr> <tr> <td>R4</td> <td>3,628</td> </tr> <tr> <td>R7 (目標)</td> <td>3,500</td> </tr> </tbody> </table>	年度	単価	R2	4,833	R3	4,274	R4	3,628	R7 (目標)	3,500	<p>特にデマンドバスについて、交通事業者1社で対応している現状の限界が見えてきていることから、運行体制を抜本的に見直す必要があると考えている。 →町が自家有償運送の許可を得て、委託事業者等を探し、2社体制によりコスト削減が可能かどうか、この体制の実現性も含めて検討する。 ※対応可能な交通事業者が少ない状況において、継続的なコミュニティバスを維持するためのアイデアについてアドバイスいただきたい。</p>																		
年度	単価																													
R2	4,833																													
R3	4,274																													
R4	3,628																													
R7 (目標)	3,500																													
	<p>公共交通に対する満足度について、現在のコミュニティバス導入前（R1年度：19%）からは上がっているもの近年は下降傾向。</p> <table border="1"> <caption>公共交通に対する満足度 (%)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>満足度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R1</td> <td>19.0%</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>34.0%</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>40.0%</td> </tr> <tr> <td>R4</td> <td>39.0%</td> </tr> <tr> <td>R5</td> <td>36.0%</td> </tr> <tr> <td>R7 (目標)</td> <td>50.0%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	満足度	R1	19.0%	R2	34.0%	R3	40.0%	R4	39.0%	R5	36.0%	R7 (目標)	50.0%	<p>高齢者等へのヒアリングにより、デマンドバスの予約の取りづらさが大きな不満を生んでいることが分かったため、その対策が急務。 →デマンドバスの予約システム改修（予約回数数の制限など）、巡回バスの実証実験により、デマンドバス利用者の需要を分散し、予約の取りづらさ解消につなげる。</p>														
年度	満足度																													
R1	19.0%																													
R2	34.0%																													
R3	40.0%																													
R4	39.0%																													
R5	36.0%																													
R7 (目標)	50.0%																													
<p>3. まちづくりと連携し、地域特性や利用状況に応じた公共交通の展開</p>	<p>路線バス・鉄道の利用者数について、増加傾向ではあるものの、目標までの乖離が大きい。</p> <table border="1"> <caption>路線バス利用者数 (人)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R1</td> <td>86,666</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>67,834</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>57,646</td> </tr> <tr> <td>R4</td> <td>58,907</td> </tr> <tr> <td>R5</td> <td>63,520</td> </tr> <tr> <td>R7 (目標)</td> <td>87,000</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>鉄道利用者数 (人)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R1</td> <td>837</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>613</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>629</td> </tr> <tr> <td>R4</td> <td>677</td> </tr> <tr> <td>R7 (目標)</td> <td>900</td> </tr> </tbody> </table>	年度	利用者数	R1	86,666	R2	67,834	R3	57,646	R4	58,907	R5	63,520	R7 (目標)	87,000	年度	利用者数	R1	837	R2	613	R3	629	R4	677	R7 (目標)	900	<p>路線バス・鉄道利用者を増加させるため、接続を意識したダイヤ改正や、デマンドバスの利用促進・PRを強化する。 →路線バス・鉄道の事業者と連携したイベント、御殿場線利活用推進協議会との連携、交通結節点への2次交通の導入などを検討する。</p>		
年度	利用者数																													
R1	86,666																													
R2	67,834																													
R3	57,646																													
R4	58,907																													
R5	63,520																													
R7 (目標)	87,000																													
年度	利用者数																													
R1	837																													
R2	613																													
R3	629																													
R4	677																													
R7 (目標)	900																													

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	<p>評価できる取組 フィーダー補助系統である定時運行バスについて、ダイヤ見直しやアプリ定期券の導入を行い、学生の利便性を高めつつ通学の足を確保していることが確認できました。また、国庫補助路線ではないものの、日中の生活の足を確保するデマンドバスの利用者、稼働率も大きく増加しており、定時運行バスとの両輪で町全体の公共交通体系が維持されていることを評価します。</p>	<p>地元中学校・高校との協議を通じた運行ダイヤ設定、交通事業者と連携した路線バス運行ダイヤの検討、ワクチン集団接種・選挙におけるデマンドバス利用の無償化</p>	<p>主要な利用者である高齢者へのヒアリング、巡回バスの実証実験の実施、交通結節点からの2次交通の検討、持続可能なデマンドバス運行のため体制検討（自家用有償運送の導入など）</p>
	<p>期待する取組 引き続き地域公共交通計画に位置付けた取り組みを推進するとともに、フレキシブルな対応を継続し、快適に移動できるまちづくりに取り組まれることを期待します。</p>	<p>デマンドバスの予約が取りづらい状況の解消に向けた調査・検討、新たな交通手段の検討</p>	<p>主要な利用者である高齢者へのヒアリング、巡回バスの実証実験の実施、交通結節点からの2次交通の検討</p>

※前回：令和5年3月10日

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	<p>評価できる取組 コロナ禍にあっても利用者数が伸びているのは、通学利用者等の利用実態を詳細に把握し、柔軟に運行ルートや運行時間を見直し、住民の利便性を確保していること、周知活動を継続していることによると考えられます。公共交通計画の目標を達成するための取組を評価します。</p>	<p>地元中学校・高校との協議を通じた運行ダイヤ設定、交通事業者と連携した路線バス運行ダイヤの検討</p>	<p>引き続き主要な利用者の声を反映し、継続して利用していたただける運行ダイヤを目指す。</p>
	<p>期待する取組 引き続き周知活動を継続し、持続可能なコミュニティ交通が維持されることを期待します。</p>	<p>コミュニティバスパンフレットの全戸配布、町主催の会議等の通知文への時刻表掲載、地元中学校・高校生へのPR（新入生やインターン生など）</p>	<p>既存の周知活動を継続しつつ、新たな周知方法を開拓する。</p>

※前々回：令和4年3月10日

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公共交通会議			①							②		
主な行事			★ 生活交通確保維持改善計画					★ 次年度予算要求			★ 第三者評価委員会	
実施すること			● 各地区からの要望提出					● 各学校の要望調査				
	<p>前年度事業評価に基づく改善と反映 (C) → 次年度事業計画の検討 (P) → 今年度事業の検証 (C) → 次年度の準備 (A)</p> <p>データ分析・ヒアリング (随時) (C)</p> <p>事業実施 (D) → 次年度へ</p>											

【協議会の実施状況】

第1回協議会 令和5年6月6日（書面）

主な議題：地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について

第2回協議会 令和6年1月19日

主な議題：令和6年度コミュニティバス変更内容、小山町バス路線維持費補助金、単独継続困難の申出路線・生活確保維持計画案、地域交通確保維持改善事業・小山町地域公共交通計画事業評価、令和6年度の実証実験等について

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和6年1月19日

協議会名: 小山町地域公共交通会議

評価対象事業名: 小山町地域内フィーダー系統確保維持計画

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改善補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
富士急モビリティ株式会社	<p>①須走ルート 運行区間: 紅富台入口～小山高校 22.5km 須走浅間神社・佐野川など8箇所において地域間幹線系統「河口湖線」「駿河小山線」とバス停を供用。</p> <p>②足柄ルート 運行区間: 小山高校～足柄駅～小山役場前入口 6.14km 小山役場前、小山町健康福祉会館など4箇所において地域間幹線系統「駿河小山線」とバス停を供用。</p>	<p>・全世帯へのバスマップ配布や、広報紙での特集、会議等での周知活動を実施した。</p> <p>・学生の利便性を高めるため、学校日課との調整をしたダイヤを作成した。</p> <p>・小山高校のインターンシップにおいてコミュニティバスを題材とし、高校生へのPRを行った。</p> <p>・通勤、通学利用者の利便性を高めるため、デジタル定期券、回数券を導入し、いつでもどこでも購入できる仕組みを構築した。</p>	A 計画通りの運行を実施。	<p>①須走ルート 利用者数実績: 2,338人(目標: 2,500人) 平均乗車密度実績: 1.3 運行回数実績: 308回 収支率実績: 10.6%</p> <p>②足柄ルート 利用者数実績: 213人(目標: 400人) 平均乗車密度実績: 0.2 運行回数実績: 103回 収支率実績: 8.1%</p> <p>①は目標に近づく利用があったが、②は目標を下回る結果となった。主な利用者である小山高生はバスがある時間帯でも保護者の送迎が多いことから、周知を徹底し利用促進を図る必要性があると推測する。</p>	<p>・通学利用の創出及び通学利用に適したダイヤの設定、見直し(JR御殿場線や路線バスのダイヤとの接続を意識した時間設定など)。 ※令和6年4月より御殿場特別支援学校小山分校(小山高校内)が開校。</p> <p>・地域間幹線、フィーダー系統利用創出のための周知活動の実施(広報誌・SNS・地元メディアの活用、会議・イベント等でのPRなど)。</p> <p>・小山高校内でのPR活動の実施(インターンシップへの参加など)。</p> <p>・デジタル定期券、回数券の販売促進</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月19日

協議会名:	小山町地域公共交通会議
評価対象事業名:	令和5年度 小山町地域内フィーダー系統確保維持計画
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本町では、高齢化、人口減少が進行しており、更なる高齢化や人口減少を見据えた、公共交通による生活交通サービス維持確保が必要となっている。</p> <p>そこで、町民に親しまれ、利用される効率的で持続可能な移動手段の確保を目指すべく、路線バスを主体とした幹線系統と接続・共存する町内交流の軸としてコミュニティバスによるネットワークを構築することにより、通院・通学の利便性の確保、JR足柄駅への接続確保、地域間幹線との接続を図り、生活交通の確保および地域間交流の促進による地域活性化を図ることを目的とする。</p>