

裾野市地域公共交通計画

令和5年2月

裾 野 市

【 目 次 】

	頁
序章 はじめに	1
1 計画策定の背景及び目的	1
2 計画の位置付け	1
3 計画区域	2
4 計画期間	2
第1章 現状の動向の整理	3
1 上位・関連計画での公共交通の位置付け	3
2 現況特性の整理	7
3 公共交通の現状把握	10
第2章 旧形成計画の検証及び課題の整理	22
1 旧形成計画の検証	22
2 公共交通に関する市民アンケート調査	27
3 市民ヒアリング調査	29
4 運行事業者ヒアリング調査	30
5 市議会からの提言	32
6 課題の整理	33
第3章 地域公共交通計画の基本的な方針	35
1 計画の基本理念	35
2 計画の方針	35
3 公共交通網のあり方	37
4 運行サービスの基本的な考え方	39
第4章 目標及び具体的な事業	40
1 目標及び事業メニューの設定	40
2 目標及び実施事業の概要	41
第5章 計画の達成状況の評価	47
1 P D C Aサイクルの実行	47
2 評価の方法及びスケジュール	48
3 計画の達成状況を評価するための数値指標	49
用語集	51
別冊 裾野市公共交通に関する市民アンケート結果	

序章 はじめに

1 計画策定の背景及び目的

本市では、公共交通である鉄道、バス、タクシーによって、市内の交通ネットワークを形成しているものの、自動車への依存度が高く、公共交通の利用者の割合が低い状況にあります。路線バスについては、事業者単独では路線の維持が困難なため、事業者の自助努力を行政が支援する形で路線の確保・維持を図っています。近年では、バス・タクシーの運転手の高齢化や担い手不足が深刻化していることに加え、新型コロナウイルスによる乗車人数の減少によるバス路線の廃止や減便等、誰もが移動手段として使える公共交通の持続性を確保することが大きな課題となっています。

このような状況を踏まえ、交通事業者や市民をはじめとした多様な関係者の協働により、地域公共交通ネットワークの形成と持続可能な地域公共交通の確保を図るため、本計画を策定するものです。

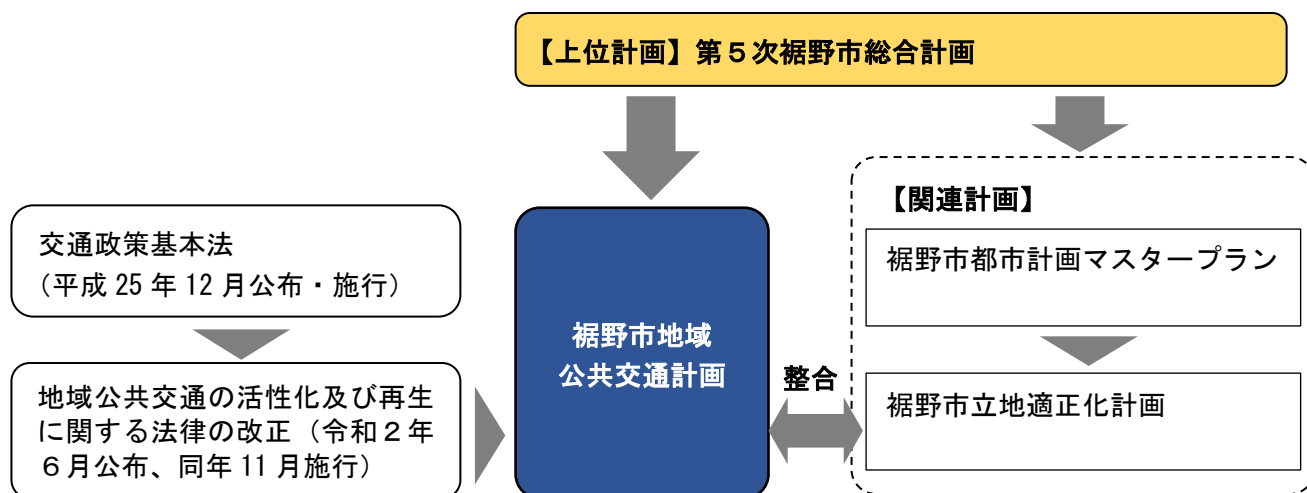
2 計画の位置付け

令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が施行されたことにより、これまでの「地域公共交通網形成計画」は「地域自らがデザインする地域の交通」のため、地方公共団体による「地域公共交通計画」として位置づけられました。

令和4年度末をもって「裾野市地域公共交通網形成計画（以下、「旧形成計画」という。）」の計画期間が満了することから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づく法定計画として、旧形成計画を引き継いで本計画を策定します。

また、本計画は上位計画である「第5次裾野市総合計画」に即しつつ、関連計画である「裾野市都市計画マスタープラン」や「裾野市立地適正化計画」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。

■ 図1：計画の位置づけ



3 計画区域

裾野市地域公共交通計画の区域は、鉄道（JR 御殿場線）、民間路線バス、自主運行バス及びタクシー相互の連携を図り、一体的に推進する必要があるため、裾野市全域とします。

なお、住民は行政界を意識した移動をしないため、住民の生活圏に合致した広域性は考慮します。

4 計画期間

裾野市地域公共交通計画は、「裾野市立地適正化計画」との整合を図りつつ、将来都市構造のあり方と連携を図った最適な公共交通ネットワークの形成を目指すことが重要です。一方、公共交通を取り巻く社会状況の変化に対応するべく短期間での見直しが求められるため、裾野市地域公共交通計画の計画期間は令和5年度～令和9年度の5年間とします。

第1章 現状の動向の整理

1 上位・関連計画での公共交通の位置付け

上位・関連計画である「第5次裾野市総合計画」、「裾野市都市計画マスタープラン」及び「裾野市立地適正化計画」でのまちづくりの目標や公共交通の位置付け等を整理します。

(1) 第5次裾野市総合計画

【計画期間】 令和3年度～令和12年度

(前期基本計画：令和3年度～令和7年度、後期基本計画：令和8年度～令和12年度)

【まちの都市像】 みんなが誇る豊かな田園未来都市すその

【施策の大綱】

- ①ひとりひとりが役割を持ち輝けるまち
- ②地域資源を活用した魅力あふれるまち
- ③安全・安心に住み続けられるまち
- ④将来を見据えた暮らしや活動を支えるまち**
- ⑤時代のニーズに応えられるまち

【ありたい姿】

○誰もが必要なときに安心して出かけられる交通環境が整っており、多くの市民が公共交通を利用しています

【施策実現の手段（持続可能な公共交通の確保）】

- ①公共交通網の維持・確保
公共交通として維持・確保が必要であると合意形成が図られた路線について、事業者に対して運行経費の一部を補助します。
- ②新たな公共交通システムの検討・導入
公共交通利用者や公共交通未利用者（潜在的な利用者）のニーズを的確に捉えた公共交通網の形成を目指します。
- ③市民・公共交通事業者との調整
市民、公共交通事業者との情報共有を図りつつ、利用促進に向けた活動を行います。

(2) 裾野市都市計画マスタープラン

【目標年次】 令和 17 年（2035 年）

【都市づくりのテーマ】 みんなが誇る豊かな田園未来都市すその実現

【都市づくりの目標】

- ①市民・事業者・行政みんなで取り組む持続可能な都市づくり（多様な主体の参画）
- ②安全・安心に生活できる多様な都市機能を備えた定住都市づくり（安全・安心な社会の形成と市民生活の質の向上）
- ③活力ある産業を育む都市づくり（都市活力と持続と向上）
- ④人・もの・情報がつながる交流都市づくり（交流と連携の強化）
- ⑤富士山麓の恵まれた環境を保全し自然と共生する都市づくり（自然環境との調和・共生）

【道路交通の基本的な考え方】

- 都市の活力を支え都市機能を連携・強化する道路交通体系の構築
- 誰もが移動しやすい交通環境の整備

○利便性の高い公共交通の確保

鉄道やバス交通の充実により、自家用車に過度に依存しない、利用しやすい公共交通の確保を目指します。

【公共交通体系の整備方針】

①交通結節点の機能強化

- JR 裾野駅は、鉄道とバス交通、タクシー、自家用車等との乗り継ぎの利便性を高めるため、東西自由通路や駅舎の整備とともに、駅前広場の整備を推進し、公共交通の利用促進を図ります。
- JR 岩波駅についても、駅利用者の利便性向上を図るため、整備された転回広場周辺の道路整備や安全対策等を推進します。また、駅施設についてバリアフリー化に努めます。

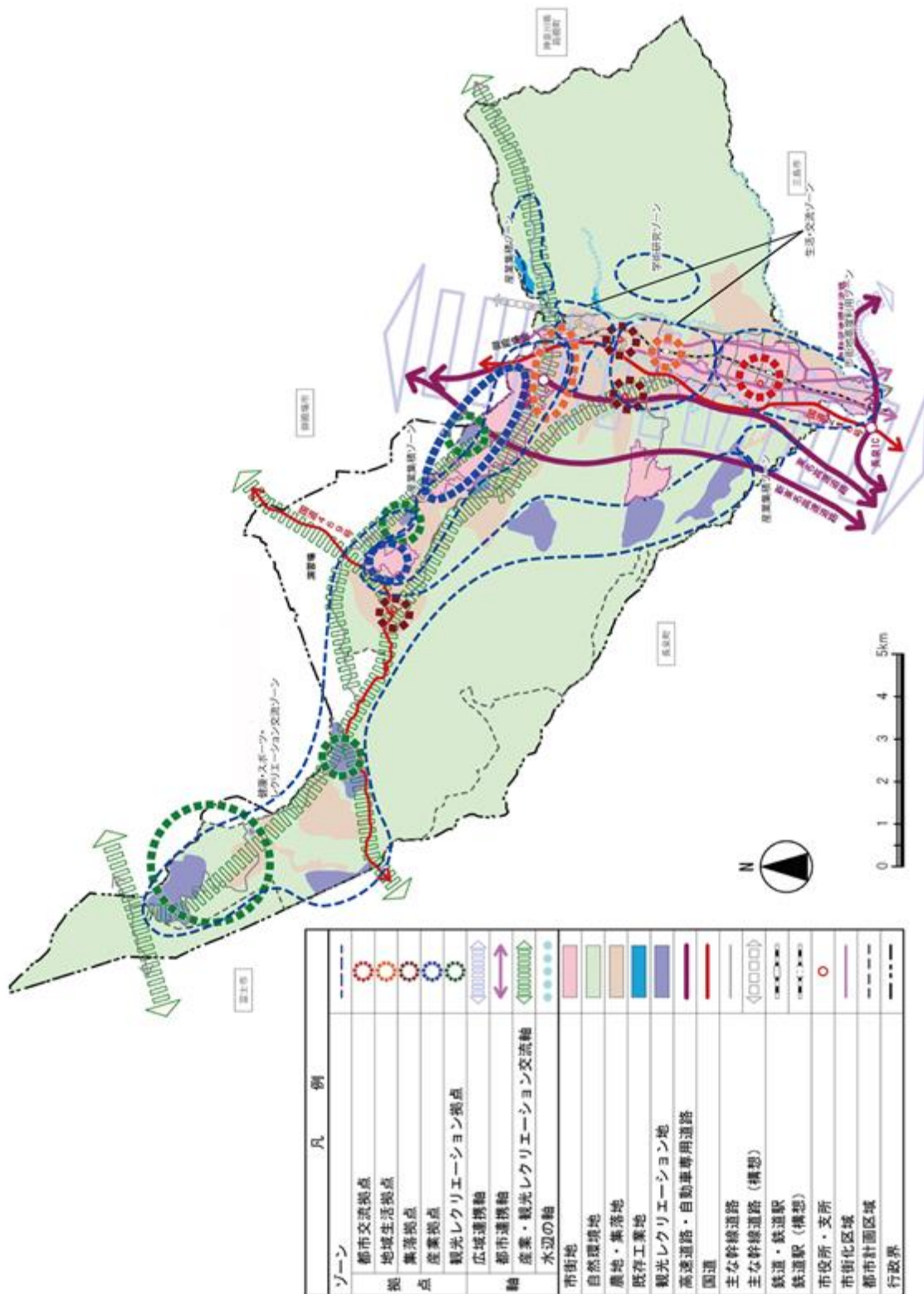
②鉄道交通の利便性向上

- JR 御殿場線の利便性向上に向けて、電車運行本数の増加等について、沿線の市町と連携し、交通事業者との調整を図ります。
- 生涯学習センターや裾野市福祉保健会館、裾野市民文化センター等の集積する公共施設への公共交通によるアクセス性向上による拠点機能の充実と利便性向上のため、深良新駅（構想）の設置を促進します。

③バス交通等の利便性向上

- バス交通は、市民の身近な生活の足として、路線バス及び循環型コミュニティバス『すそのーる』の利便性の向上を図るため、市民ニーズや利用状況等を考慮した運行体系を検討します。特に、通勤・通学等の実態を考慮し、広域的な交通結節点である JR 三島駅を結ぶ直行便等の運行について検討します。
- バス利用の促進に向けて、交通事業者と協力のうえ、JR 御殿場線との連携強化や低床バスの導入促進、待合施設の充実等に努めるほか、高齢者等の交通弱者を対象にした利用に対する助成制度等の拡充を検討します。
- 公共交通の空白地域を中心に、デマンド型交通等の新たな運行体系の導入について、地域住民・交通事業者とともに検討します。

■ 図 2 : 将来都市構造図



(3) 裾野市立地適正化計画

【目標年次】令和 17 年（2035 年）

【まちづくりの方針】持続可能な都市づくりに向けた『駅周辺の拠点性の向上と多様な世代の交流』

【将来都市構造】

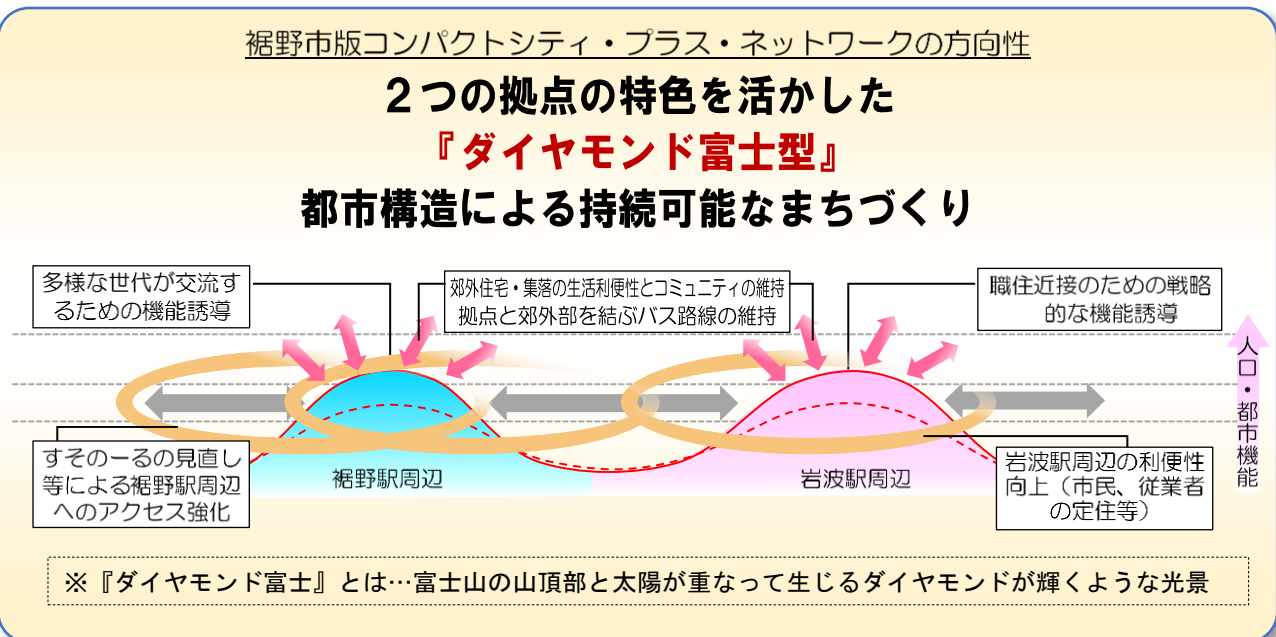
2つの拠点の特色を活かした『ダイヤモンド富士型』都市構造による持続可能なまちづくり

①富士山のように高く、拠点の魅力と利便性を向上する

②市街地・住宅地を結ぶ公共交通ネットワーク

裾野駅や岩波駅の周辺には、住宅や産業立地による市街地が広がっています。今後も高齢化が進展する中、それらの市街地や郊外住宅地・集落を結ぶ「すそのーる」等により持続的な公共交通ネットワーク形成することで、将来もより利便性が高く住み続けられることができる市街地形成を目指します。

③郊外の住宅地や集落とつながることで、より拠点の光が輝く



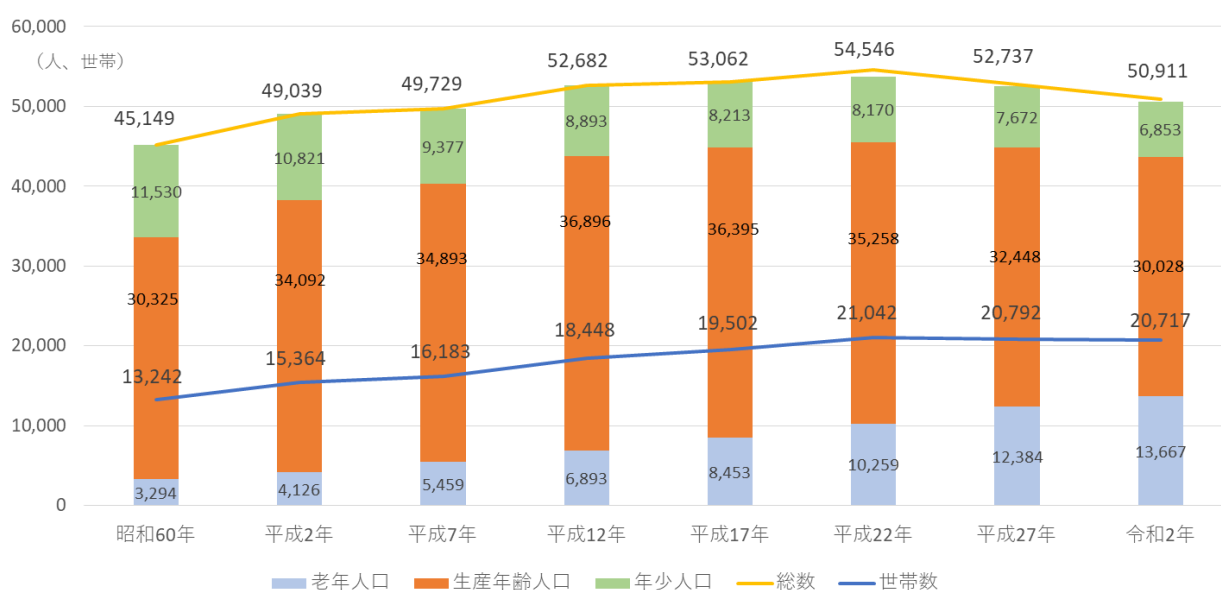
2 現況特性の整理

(1) 人口動向

裾野市の人口は、平成22年までの微増傾向から平成27年には減少に転じており、令和2年には50,911人となっています。0～14歳の年少人口は減少傾向にあり、15～64歳の生産年齢人口も平成12年をピークに減少しています。65歳以上の老年人口は大幅に増加し、令和2年には昭和60年の4倍以上になっています。

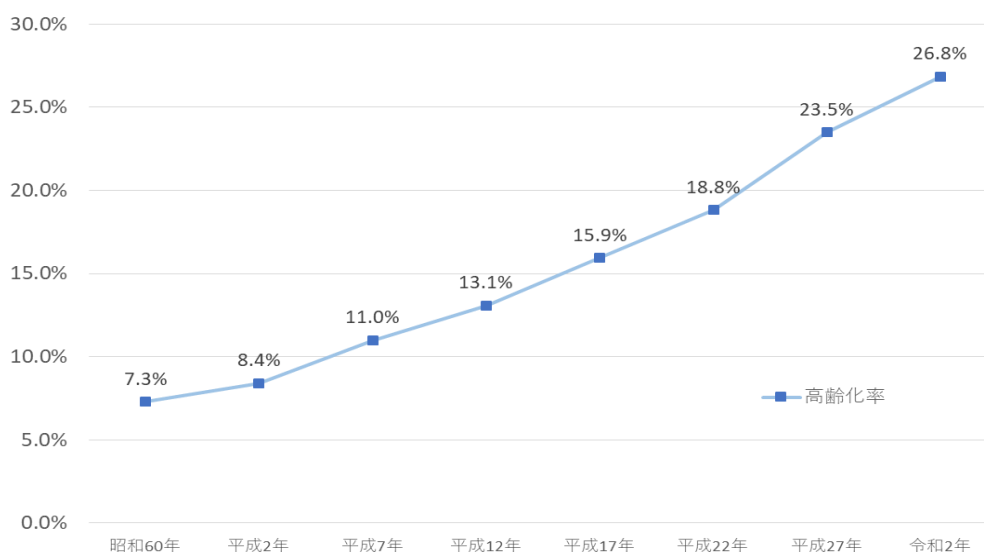
また、昭和60年に7.3%だった高齢化率は、令和2年には26.8%となっており、高齢化が加速的に進んでいます。

■ 図3：人口・世帯数の推移



出典 国勢調査

■ 図4：高齢化率の推移



出典 国勢調査

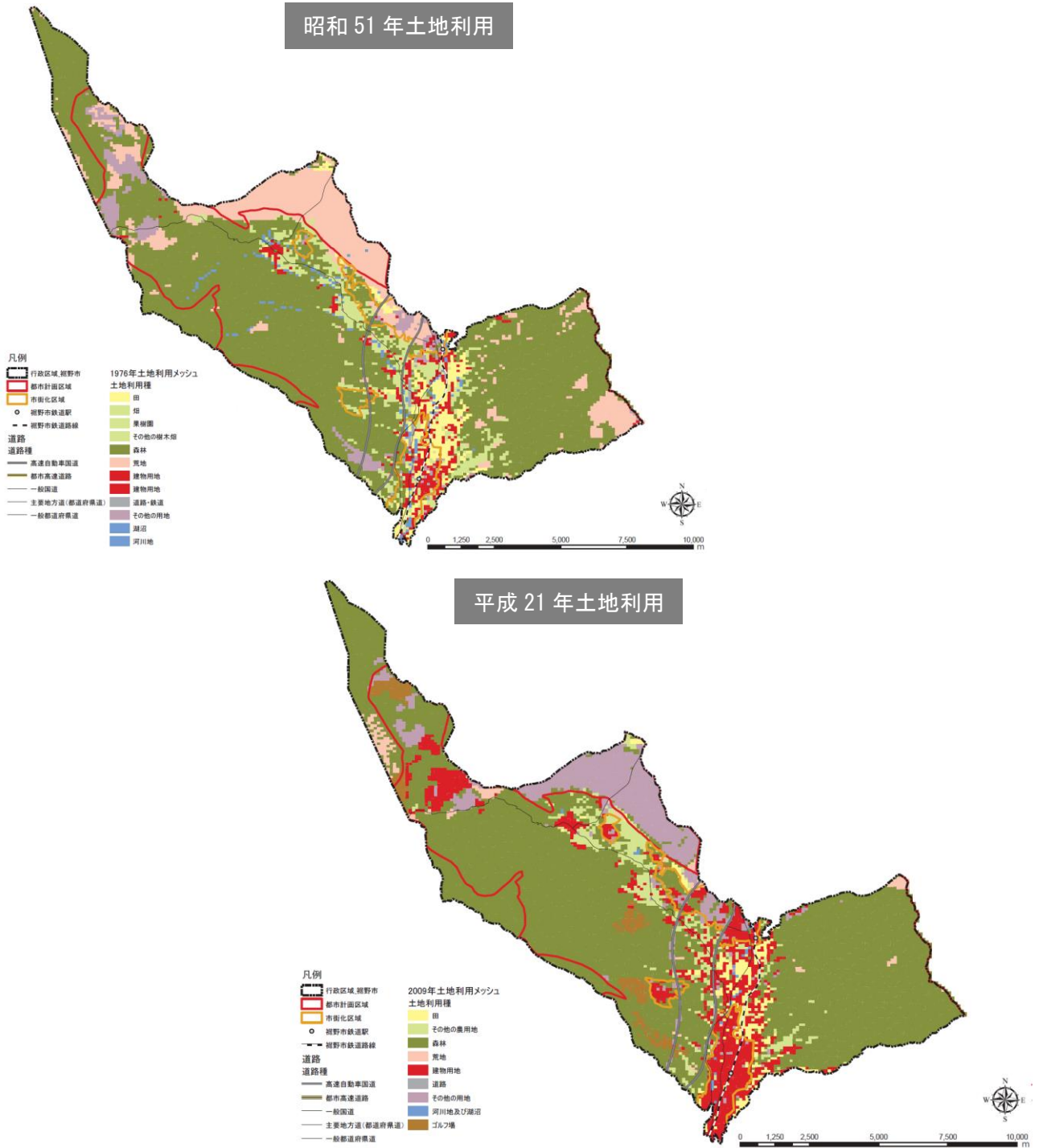
(2) 土地利用の動向

昭和 51 年と平成 21 年の土地利用を比較すると、市域に多く存在した荒地が、森林や建物用地、その他の用地などに転換されています。

昭和 51 年には、市の中部の鉄道路線周辺に多くの田が存在していたが、平成 21 年にはその多くが建物用地へと転換されています。

富士山の麓の森林であった地域には、広大なサファリパークが建設され、市全体を見ても、自然的土地利用から建物用地など都市的土地利用への転換が多く見られます。

■ 図 5：土地利用動向（昭和 51 年⇒平成 21 年）



出典 国土数値情報

(3) 通勤・通学の流動

通勤者の流出人口は11,907人で、主な流出先は御殿場市(3,521人)、沼津市(2,667人)、長泉町(1,976人)及び三島市(1,479人)など静岡県内が95.1%に対し、県外が4.9%となっています。一方、流入人口は14,184人と流出人口より流入人口の方が多く、主な流入元は御殿場市(3,549人)、三島市(2,682人)、沼津市(2,270人)及び長泉町(2,104人)など静岡県内が92.5%で、県外は7.5%と、流出人口より実数、構成比ともに多くなっています。

通学者は流出人口が1,661人、流入人口が538人と、流出人口の方が多くなっています。

■ 表1：通勤者の流入・流出人口(令和2年)

■ 表2：通学者の流入・流出人口(令和2年)

通勤		
	流入	流出
静岡県	13,119	11,320
御殿場市	3,549	3,521
小山町	344	267
函南町	359	108
三島市	2,682	1,479
清水町	444	436
沼津市	2,270	2,667
長泉町	2,104	1,976
静岡市	182	172
富士市	520	313
県内その他	665	381
東京都	85	210
神奈川県	788	253
県外その他	192	124
合計	14,184	11,907

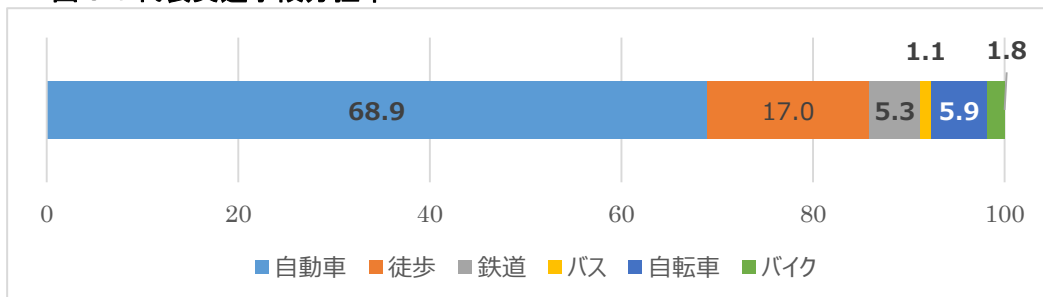
通学		
	流入	流出
静岡県	410	1,459
御殿場市	91	245
小山町	8	20
函南町	2	9
三島市	82	261
清水町	26	18
沼津市	98	645
長泉町	45	49
静岡市	10	107
富士市	18	14
県内その他	30	91
東京都	44	97
神奈川県	48	85
県外その他	36	20
合計	538	1,661

出典 国勢調査

(4) 代表的な交通手段

本市では、自動車での移動が68.9%と大半を占める一方、鉄道とバスでの移動は合わせても6.4%に留まっています。

■ 図6：代表交通手段分担率



出典 東駿河港都市圏パーソントリップ調査(平成27年)

3 公共交通の現状把握

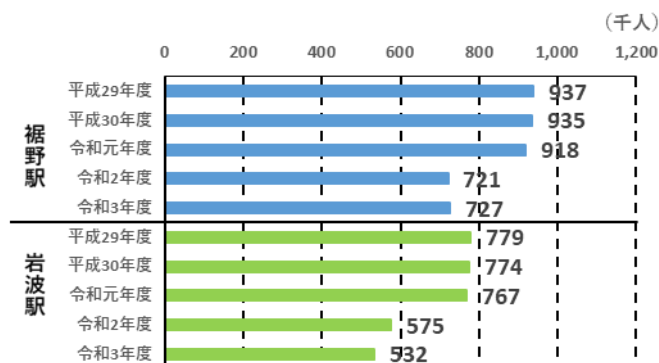
(1) 鉄道

市内を南北に JR 御殿場線（34～35 本/日）が通り、裾野駅と岩波駅の 2 駅が位置しています。両駅ともに、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための新しいライフスタイルの定着により、令和 2 年度以降の乗車人員が大きく減少しています。

裾野駅は、令和元年度以前は年間 90 万人以上の乗車がありましたが、令和 2 年度以降は年間 70 万人以上の乗車となり、約 20%減少しています。

岩波駅は、令和元年度以前は年間 70 万人以上の乗車がありましたが、令和 2 年度以降は年間 50 万人以上の乗車となり、約 30%減少しています。

■ 図 7：裾野駅・岩波駅乗車人員の推移



(2) 路線バス

ア 運行概要

富士急シティバス(株)と富士急モビリティ(株)（旧：富士急行(株)御殿場営業所）の 2 社により、裾野駅や岩波駅のほか、市外にある三島駅や御殿場駅を起点に、次頁の表 3 のとおり 12 路線（令和 4 年度）が運行されています。5 つの国庫補助路線のうち、須山線、十里木線、桜堤線、御殿場線の 4 路線は、周辺市町を結ぶ基幹路線として運行されています。

通勤、通学、買物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等の目的で利用されていますが、裾野市及び周辺自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、運行を維持しています。

裾野市内循環線は、次頁の表 4 のとおり、令和 4 年 3 月をもって運行を終了した東急線、裾野駅線（すその一）、青葉台線を引き継ぐ新たな路線として、令和 4 年 4 月から運行を開始しました。裾野駅を起点に、市内の医療機関、商業施設、公共施設等、生活に必要な施設を経由する地域の移動手段としての役割を担っています。市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、国の地域旅客運送サービス継続推進事業、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、運行を維持しています。

■ 表 3 : 路線バスの運行状況 (令和 4 年度)

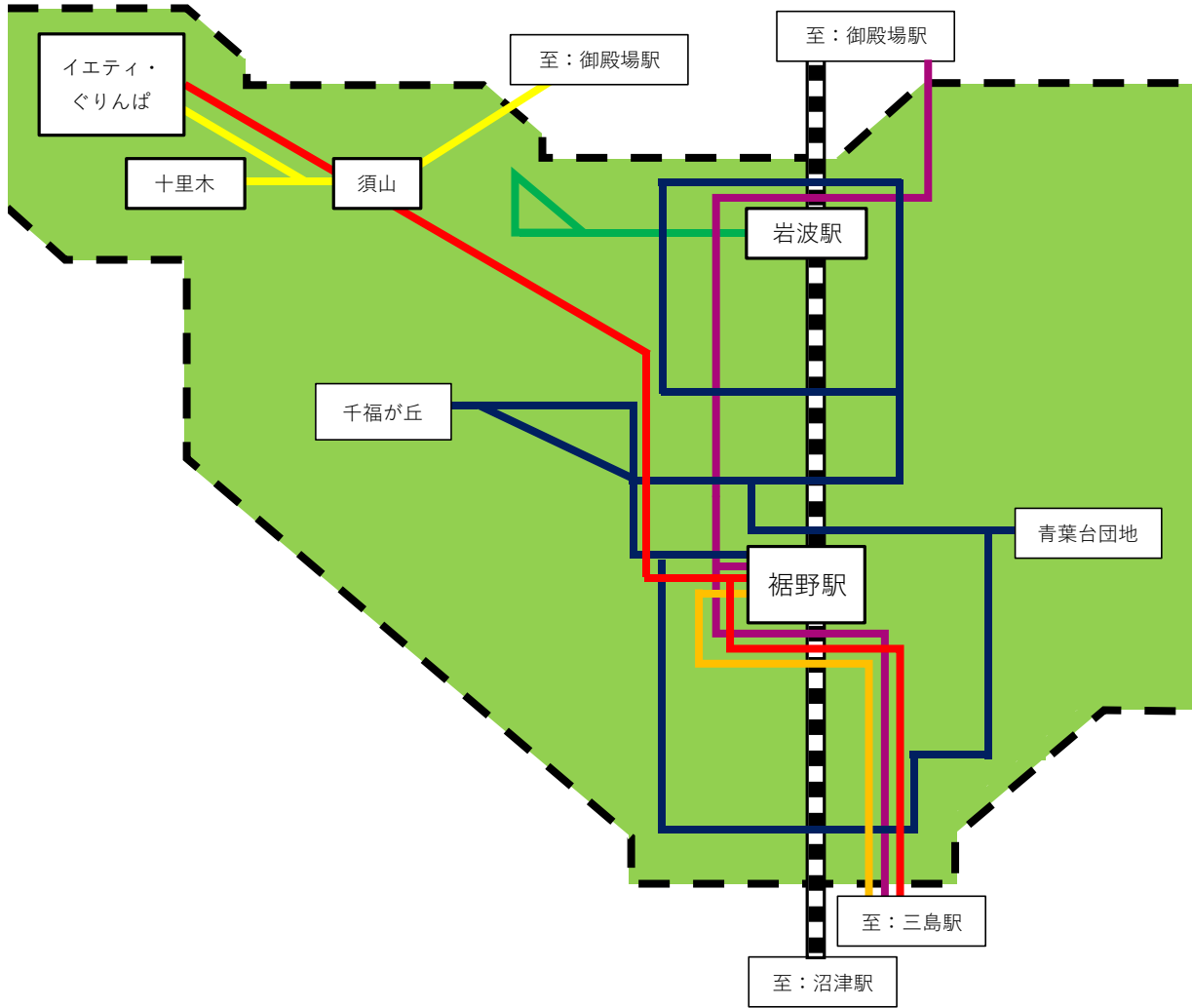
	運行主体	路線	行政負担				委託	備考
			補助					
			国	県	他市町	裾野市		
1	富士急シティバス	須山線	幹線	○				
2	富士急モビリティ	十里木線	幹線	○				
3	富士急シティバス	桜堤線	幹線	○				
4	富士急モビリティ	御殿場線	幹線	○	○	○		
5	富士急シティバス	裾野市内循環線	フィーダー			○		令和4年4月運行開始
6	市 (自主運行)	岩波駅線		○			○	
7	富士急シティバス	ぐりんぱ・イエティ線	}					須山発
8	富士急シティバス	富士登山線						三島駅発
9	富士急シティバス	トヨタ自動車東日本線						
10	富士急シティバス	ぐりんぱ・イエティ線						御殿場駅発
11	富士急シティバス	三島・アウトレット線						
12	富士急シティバス	水ヶ塚公園線						御殿場駅発

※上記路線は全て、道路運送法第4条の許可に基づく路線定期運行。

■ 表 4 : 平成 30 年度～令和 3 年度の間運行を終了した路線バス

	運行主体	路線	行政負担				委託	備考
			補助					
			国	県	他市町	裾野市		
21	富士急シティバス	東急線				○		令和4年3月運行終了
22	市 (自主運行)	裾野駅線 (すそのーる)		○			○	令和4年3月運行終了
23	市 (自主運行)	青葉台線		○			○	令和4年3月運行終了

■ 図8：公共交通ネットワーク



	凡例	路線名	運行ルート	位置付け
1		須山線	三島駅～裾野駅～須山	幹線
2		十里木線	御殿場駅～須山～十里木	幹線
3		桜堤線	三島駅～三島駅北口～裾野駅	幹線
4		御殿場線	三島駅～裾野駅入口～御殿場駅	幹線
5		裾野市内循環線		支線
		青葉台・千福が丘ルート	裾野駅～青葉台団地～千福が丘	
		青葉台・岩波ルート	裾野駅～青葉台団地～岩波駅	
6		岩波駅線	岩波駅～今里～下和田上	支線

イ 利用実績及び収支の状況

①路線バス全体

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2年度の利用者数は大きく減少し、令和3年度においても、利用者数は回復していない状況です。令和3年度の年間利用者数は、表5のとおり令和元年度と比較し22.8%（84,188人）減少しました。

市内を運行する路線バス5路線の令和3年度の収支率は、表6のとおり46.8%で、欠損額8,328万円に対し、表7のとおり国県市町により5,792万円の補助を実施しています。また、自主運行バス3路線の令和3年度の収支率は、表6のとおり11.7%で、欠損額3,652万円を運行委託費として支出しています。

なお、東急線、裾野駅線（すその一る）、青葉台線の3系統については、令和4年3月31日をもって運行を終了し、路線を再編し令和4年4月1日から裾野市内循環線として運行を開始しました。

■ 表5：路線バスの利用者数の推移

	路線	運行系統			運行主体	年間利用者数（人）			増減率 (令和3年度/ 令和元年度)
		起点	経過地	終点		令和元年度	令和2年度	令和3年度	
1	須山線	三島駅	下和田上	須山	富士急シティバス勝	75,185	57,106	65,016	▲13.5%
		三島駅	御宿	下和田・帝人アカデミー富士	富士急シティバス勝	52,974	44,432	44,290	▲16.4%
2	十里木線	御殿場駅	須山	十里木	富士急モビリティ勝	73,768	34,470	31,403	▲57.4%
3	桜堤線	三島駅	三島駅北口・桜堤	裾野駅	富士急シティバス勝	69,384	48,727	69,295	▲0.1%
4	御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	富士急モビリティ勝	59,455	43,765	43,539	▲26.8%
6	岩波駅線	岩波駅	今里	下和田上	市（自主運行）	3,842	3,079	2,364	▲38.5%
21	東急線	裾野駅	裾野市民文化センター	東急千福が丘	富士急シティバス勝	5,004	4,354	5,359	7.1%
22	裾野駅線	裾野駅	深良支所	岩波駅	市（自主運行）	9,895	8,928	8,435	▲14.8%
		裾野駅	御宿	市民文化センター	市（自主運行）	5,671	4,297	4,259	▲24.9%
		青葉台団地	裾野駅	長泉なめり駅	市（自主運行）	12,293	9,944	9,595	▲21.9%
23	青葉台線	裾野駅	茶畑団地	青葉台団地	市（自主運行）	1,128	663	856	▲24.1%
合計						368,599	259,765	284,411	▲22.8%

■ 表 6 : 路線バスの収支 (令和 3 年度)

路線	運行系統			運行主体	経常費用 (千円) … ①	経常収益 (千円) … ②	欠損額 (千円) (②-①)	収支率 (②÷①)
	起点	経過地	終点					
1 須山線	三島駅	下和田上	須山	富士急シティバス㈱	39,842	18,534	▲ 21,308	46.5%
	三島駅	御宿	下和田・帝人アカデミー富士	富士急シティバス㈱	19,382	9,558	▲ 9,824	49.3%
2 十里木線	御殿場駅	須山	十里木	富士急モビリティ㈱	35,515	16,917	▲ 18,598	47.6%
3 桜堤線	三島駅	三島駅北口・桜堤	裾野駅	富士急シティバス㈱	26,004	16,172	▲ 9,832	62.2%
4 御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	富士急モビリティ㈱	31,278	10,329	▲ 20,949	33.0%
21 東急線	裾野駅	裾野市民文化センター	東急千福が丘	富士急シティバス㈱	4,648	1,881	▲ 2,767	40.5%
バス事業者運行路線計					156,669	73,391	▲ 83,278	46.8%
6 岩波駅線	岩波駅	今里	下和田上	市 (自主運行)	6,052	477	▲ 5,575	7.9%
22 裾野駅線	裾野駅	深良支所	岩波駅	市 (自主運行)	11,990	1,608	▲ 10,382	13.4%
	裾野駅	御宿	市民文化センター	市 (自主運行)	11,679	810	▲ 10,869	6.9%
	青葉台団地	裾野駅	長泉なめり駅	市 (自主運行)	10,744	1,831	▲ 8,913	17.0%
23 青葉台線	裾野駅	茶畑団地	青葉台団地	市 (自主運行)	910	128	▲ 782	14.1%
市運行 (自主運行) 路線計					41,375	4,854	▲ 36,521	11.7%
合計					198,044	78,245	▲ 119,799	39.5%

■ 表 7 : 路線バスの行政負担額 (令和 3 年度)

路線	運行系統			運行主体	行政負担額 (千円)						市民1人あたり行政負担額 (円) ※2	市民1人あたり行政負担額 (円) ※3
	起点	経過地	終点		補助額 (千円)				委託料 (千円)			
					国	県	他市町	裾野市				
1 須山線	三島駅	下和田上	須山	富士急シティバス㈱	13,184	8,064	5,120				82.6	0.0
	三島駅	御宿	下和田・帝人アカデミー富士	富士急シティバス㈱	6,160	3,360	2,800				38.6	0.0
2 十里木線	御殿場駅	須山	十里木	富士急モビリティ㈱	12,944	7,766	5,178				93.9	0.0
3 桜堤線	三島駅	三島駅北口・桜堤	裾野駅	富士急シティバス㈱	8,587	4,331	3,170	1,086			42.3	0.0
4 御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	富士急モビリティ㈱	15,218	7,037	4,223	2,639	1,319		61.7	26.0
21 東急線	裾野駅	裾野市民文化センター	東急千福が丘	富士急シティバス㈱	1,826				1,826		36.0	36.0
バス事業者運行路線計					57,919	30,558	20,491	3,725	3,145	0	355.1	62.0
6 岩波駅線	岩波駅	今里	下和田上	市 (自主運行)	5,575		580			5,575	109.8	109.8
22 裾野駅線	裾野駅	深良支所	岩波駅	市 (自主運行)	10,382		992			10,382	204.5	204.5
	裾野駅	御宿	市民文化センター	市 (自主運行)	10,869		967			10,869	214.1	214.1
	青葉台団地	裾野駅	長泉なめり駅	市 (自主運行)	8,913		889			8,913	175.6	175.6
23 青葉台線	裾野駅	茶畑団地	青葉台団地	市 (自主運行)	782		88			782	15.4	15.4
市運行 (自主運行) 路線計					36,521	0	3,516	0	0	36,521	719.4	719.4
合計					94,440	30,558	20,491	3,725	3,145	36,521	1,074.5	781.4

※1 県から市に対する行政補助で、委託料に含んでいるため、行政負担額に含めない。

※2 路線が運行する市町の人口 (令和 3 年 4 月 1 日時点) 1 人あたりの行政負担額

例) 桜堤線 : 8,587千円 ÷ 203,082人 (裾野市 : 50,770人、三島市 : 108,788人、長泉町 : 43,524人) = 42.3円

※3 裾野市の負担額に対する裾野市民 1 人あたりの行政負担額

例) 御殿場線 : 1,319千円 ÷ 50,770人 = 26.0円

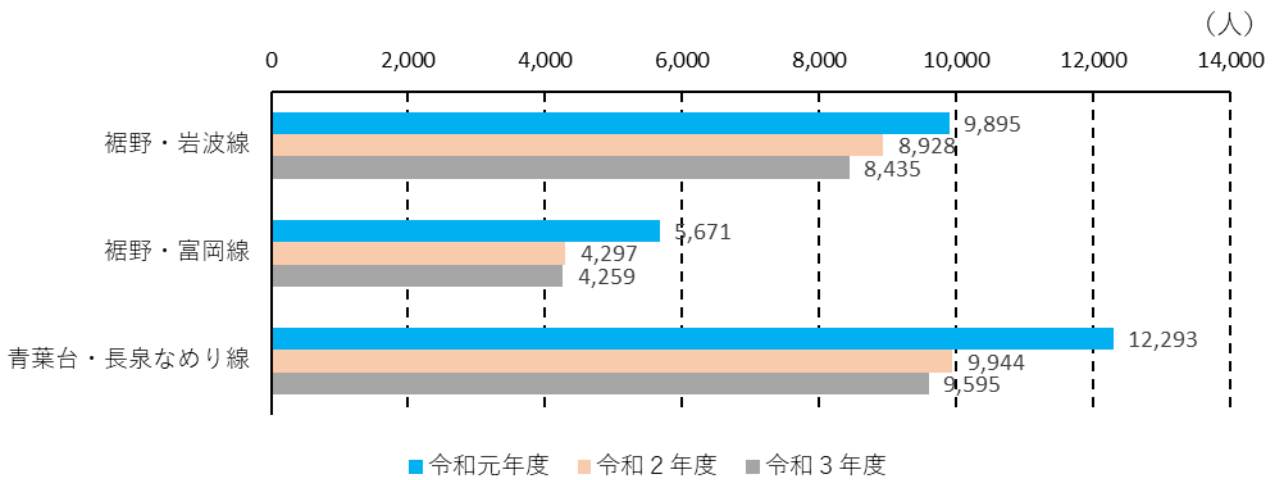
②自主運行バス裾野駅線（すその一）

利便性の向上を図るため、平成 30 年度に運行ルートを再編し、平成 31 年 4 月から新たなルートによる運行を開始しましたが、旧形成計画に定めた運行継続条件である「収支率 20%以上」を達成できなかったため、令和 4 年 3 月をもって運行を終了しました。

■ 表 8 : すその一の運行実績

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (A - B)	補助額	収支率 (B/A)
令和元年度	27,859人	34,608千円	4,728千円	▲ 29,880千円	3,133千円	13.7%
令和 2 年度	23,169人	34,436千円	4,196千円	▲ 30,240千円	2,703千円	12.2%
令和 3 年度	22,289人	34,413千円	4,249千円	▲ 30,164千円	2,848千円	12.3%
合計	73,317人	103,457千円	13,173千円	▲ 90,284千円	8,684千円	12.7%

■ 表 9 : すその一の系統別年間利用者数の推移



③裾野市内循環線

令和4年3月をもって運行を終了した裾野駅線（すその一）、青葉台線、東急線を再編した路線として、令和4年4月から運行を開始しました。

令和4年度上半期の利用実績は以下の表10、11のとおりです。また、次頁の図9に示すとおり、6月の利用実績では、人口集積地のうち、裾野駅周辺や郊外住宅団地である青葉台・茶畑団地、千福が丘での乗降者が多い一方で、岩波駅周辺や石脇、新設されたY-CITY南といった人口集積地での乗降は少ない状況です。

■ 表10：裾野市内循環線の利用者数の状況

(人)

	延べ 利用者数	1便あたり 利用者数		青葉台・千福 が丘ルート	青葉台・岩 波ルート
		青葉台・千福 が丘ルート	青葉台・岩 波ルート		
4月	966	638	328	16.1	17.7
5月	877	586	291	15.4	16.3
6月	1,089	669	420	16.5	17.2
7月	977	539	438	16.3	16.3
8月	964	589	375	16.1	17.8
9月	941	579	362	15.7	16.1
上半期計	5,814	3,600	2,214	16.0	16.9

■ 表11：裾野市内循環線の収支・行政負担額

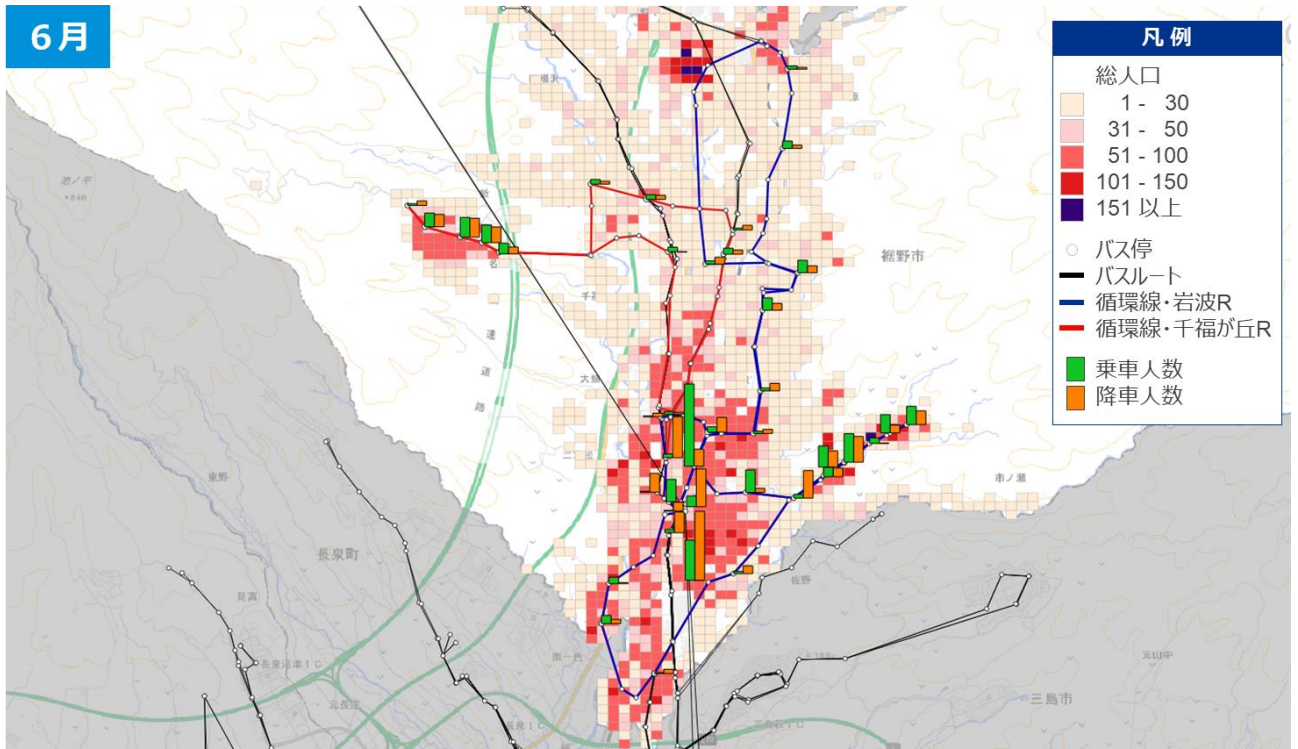
	経常費用 (千円) … ①	経常収益 (千円) … ②	欠損額 (千円) (②-①)	収支率 (②÷①)	行政負担額(千円)※1					市民1人あたり 行政負担額 (円)※2	市民1人あたり 行政負担額 (円)※3
					補助額(千円)				委託料 (千円)		
					国	県	他市町	裾野市			
上半期	4,598	1,215	3,383	26.4%	3,049	1,549			1,500	121.7	59.9

※1 見込額

※2 行政負担額全体に対して、市民1人が1年間に負担する見込み額（人口は令和4年4月1日時点）

※3 裾野市の負担額に対して、市民1人が1年間に負担する見込み額（人口は令和4年4月1日時点）

■ 図9：裾野市内循環線のバス停別乗降者数（乗降計 10人以上）



出典 国勢調査（平成 27 年）

ウ 単独維持困難及び退出意向の申出状況

路線バスの利用者数の減少や運行の効率化、運行上の安全性の確保などの要因により、次の路線について路線バス事業者から減便・退出などの申し出があり、令和4年4月に運行サービスが見直されました。

須山線 (富士急シティバス株)	<ul style="list-style-type: none">○ 令和3年9月、運行の効率化、運行経路の安全確保のため、退出意向を申出。○ 令和4年4月から、下和田・帝人アカデミー富士発着系統（平日5往復）を須山発着系統（平日8往復）へ統合して1系統とし、運行本数を平日9.5往復へ減便。○ 運行経路の安全確保のため、一部区間の運行から退出。
東急線 (富士急シティバス株)	<ul style="list-style-type: none">○ 平成30年4月、運行ルートを再編し、運行本数を昼間2往復のみに減便。○ 令和3年9月、収益減少による路線維持困難により、退出を申し出。○ 令和4年4月、地域旅客運送サービス継続事業を活用して市内バス路線の維持を図るという市の方針により、裾野市内循環線として再編。
トヨタ自動車東日本線 (富士急シティバス株)	<ul style="list-style-type: none">○ 令和3年3月、大手企業の閉鎖による利用者の減少を受け、御殿場特別支援学校の利用を主とするための再編を行うため、退出を申し出。○ 令和4年4月、他の路線が運行する三島駅～裾野駅間について退出し、裾野駅～御殿場特別支援学校間を運行。

(3) 高速バス

富士急シティバス株と京王バス株の2社により、次頁の表12のとおり沼津・三島と渋谷・新宿・東京駅を結ぶ3路線が運行していましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、令和2年4月4日以降、全便運休となりました。令和4年4月29日以降、一部の運行を再開しましたが、全便運行の再開には至っていません。

市内では「千福下」、「裾野市民文化センター前」、「トヨタ自動車東日本前」、「東名裾野」及び「麦塚」の5箇所乗降可能となっており、「裾野市民文化センター前」には無料駐車場（49台）が整備されています。

■ 表 12 : 高速バスの運行サービス

	運行事業者	便数	令和4年4月29日以降		令和2年4月3日まで	
			平日	土日祝日	平日	土日祝日
			沼津～東京駅線	富士急シティバス(株)	上り	運休中
		下り	運休中	1便	5便	5便
沼津・三島～ 渋谷・新宿線	富士急シティバス(株)	上り	運休中	運休中	5便	7便
		下り	運休中	運休中	5便	7便
	京王バス(株)	上り	運休中	運休中	1便	1便
		下り	運休中	運休中	1便	1便

(4) タクシー

(株)三ツ輪交通自動車、安全タクシー(有)及び三島合同タクシー(株)の3社が営業をしています。運転手の人数が車両台数を下回り、平均年齢が高齢化しています。

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和3年度の乗客数は平成29年度と比較し、54.2% (108,177人) 減少しました。

■ 表 13 : タクシー事業者の概要 (令和4年度)

	所在地	保有 車両数	待機車両数		乗客数の推移		増減率 (令和3年度/ 平成29年度)	運転手	
			裾野駅	岩波駅	平成29年度	令和3年度		人数	平均年齢
(株)三ツ輪交通自動車	御宿244-2	25台	4台	2台	122,755人	53,246人	▲56.6%	26人	70歳
安全タクシー(有)	佐野249	26台	4台	2台	113,636人	54,931人	▲51.7%	19人	70歳
三島合同タクシー(株) 裾野営業所	伊豆島田 847-3	5台	乗入れ なし	乗入れ なし	データなし	データなし	-	1人	70歳
合計		56台	8台	4台	236,391人	108,177人	▲54.2%	46人	70歳

(5) 高齢者バス・タクシー利用助成事業

高齢者の乗車料金の負担を軽減し、生活圏の拡大及び社会参加を促すことを目的として、「高齢者バス・タクシー利用助成事業」を実施しています。すその一の運行区域外に住む 70 歳以上を対象として開始しましたが、平成 31 年 4 月、すその一の運賃引き上げと同時に助成額を引き上げました。令和 4 年 3 月末にすその一の運行を終了し、4 月から対象者の住所要件を「市内」へ拡大しました。

■ 表 14 : 助成内容

	対象者の要件		交付額	1回の乗車に対する助成の上限額	助成対象交通機関
	住所	年齢			
平成22年 10月～	すその一の 運行区域外	70歳以上	1,000円 ※100円×10枚	100円	富士急シティバス(株)の路線バス 富士急行(株)の路線バス 富士急山梨バス(株) 安全タクシー(有) (株)三ッ輪交通自動車
平成31年 4月～	すその一の 運行区域外	70歳以上	2,000円 ※100円×	200円	富士急シティバス(株)の路線バス 富士急行(株)の路線バス 安全タクシー(有) (株)三ッ輪交通自動車
令和4年 4月～	市内	70歳以上	2,000円 ※100円×20枚	200円	富士急シティバス(株)の路線バス 富士急モビリティ(株)の路線バス 安全タクシー(有) (株)三ッ輪交通自動車

■ 表 15 : 高齢者バス・タクシー利用助成実績

年度	交付人数	利用枚数	タクシー				富士急バス	備考
				安全タクシー		三ッ輪交通自動車		
平成29年度	118人	665枚	263枚	141枚	122枚	402枚		
平成30年度	105人	531枚	177枚	107枚	70枚	354枚		
令和元年度	233人	2,377枚	1,339枚	682枚	657枚	1,038枚	助成額引上げ	
令和2年度	183人	1,809枚	1,088枚	590枚	498枚	721枚		
令和3年度	167人	2,157枚	1,291枚	664枚	627枚	866枚		

(参考) 乗合タクシー千福が丘線

「東急千福が丘線」が日中2往復の運行となることを受け、千福が丘地区の通勤・通学のため裾野駅までの移動手段を確保するため、自主運行により平成30年4月からジャンボタクシーを実証運行しました。本格運行に移行するための目標値として、1日あたりの利用者数を10人としてきましたが、目標を達成できなかったため、令和4年3月31日をもって運行を終了しました。

■ 表 16 : 乗合タクシー千福が丘線の概要

運行期間		平成30年4月1日～令和4年3月31日		
運行ルート ・運行本数	ルート	千福が丘地区内各バス停～裾野駅構内タクシー乗降場内		
	便数	千福が丘地区⇒裾野駅…2便/日 裾野駅⇒千福が丘地区…1便/日		
	所要時間	17分		
	バス停数	6箇所		
運行日		平日運行（土日祝日及び12月29日から1月3日は運休）		
運行車両		ジャンボタクシー（9人乗り）		
運賃		1乗車300円の定額制 ※小学生及び障害者手帳保持者は150円、未就学児は親同伴の上無料 ※実証期間中のみ特別料金。本来バス料金370円		
道路運送法許可		道路運送法第21条で運行		
運行委託業者		(株)三輪交通自動車		
運行実績		利用者数		
		年度	年間	1日あたり
		平成30年度	855人	3.5人
		令和元年度	1,325人	5.5人
		令和2年度	1,024人	4.2人
令和3年度	711人	2.9人		

第2章 旧形成計画の検証及び課題の整理

1 旧形成計画の検証

(1) 事業の実施状況

旧形成計画の計画期間中の事業の実施状況は以下のとおりです。

「評価結果」に示すとおり、全 20 事業のうち「計画どおり実施できている」が 8、「概ね計画どおり実施できている」が 5、「計画どおり実施できていない」が 7 となり、約 7 割の事業が概ね計画どおり以上、実行できています。

<評価結果の定義>

- ◎：計画どおり実施できている
- ：概ね計画どおり実施できている
- △：計画どおり実施できていない

ア 事業の実施状況と評価

【基本方針 1】：広域アクセスに配慮しつつ、公共交通機関の機能分担と拠点機能の強化によるネットワークの再構築を目指す

旧形成計画で定めた事業	事業の実施状況	評価結果
①自主運行路線「すそのーる」の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 31 年 4 月に運行ルートを変更。 ・令和 3 年の収支率が運行継続条件 20%に対して 12%だったため、令和 4 年 3 月に廃止。 	◎
②新たな公共交通システムの研究・検討及び導入	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 30 年 4 月に「乗合タクシー千福が丘線」の運行を開始。 ・令和 4 年 3 月に実証運行を終了。 ・令和 3 年度から市内企業や交通事業者とともに市民の移動に関する勉強会を開催 	○
③既存バス路線の再編検討	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 4 年 3 月に東急千福が丘線を廃止。 ・令和 4 年 4 月に裾野市内循環線の運行を開始したほか、須山線を再編。 	○
④JR 御殿場線利便性向上のための要望活用の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・要望活動を実施（毎年） 	◎
⑤生活交通路線の維持・確保のための補助金の交付	<ul style="list-style-type: none"> ・「東急線」、「御殿場線」に対する補助を実施（毎年） 	◎
⑥地域旅客運送サービス継続事業の検討・実施	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 3 年 12 月に旧形成計画を改訂し、令和 4 年 2 月に実施計画を策定。 ・令和 4 年 4 月にサービス継続事業として「裾野市内循環線」の運行を開始。 	◎
⑦高速バスの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バスの裾野駅前広場への乗入れについて、富士急シティバスへ相談。 ・高速バスはコロナ禍により令和 2 年 1 月以降運休。令和 4 年 4 月から一部運行を再開。 	△
⑧乗継拠点・ポイントの機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と路線バスとの乗り継ぎのしやすさ向上のため、JR のダイヤ改正に合わせて、バスの時刻見直しを実施。（毎年） ・令和 2 年度に裾野駅西口駅前広場のバス・タクシー 	○

	<p>乗降場所の供用を開始。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩波駅の旧駅舎1階部分を休憩所として開設。 ・令和2年度に富岡地区コミュニティセンターの改修工事が完了。 ・令和4年3月に「岩波駅周辺地区まちづくり基本計画」を策定し、岩波駅周辺の整備計画を公表。 	
⑨ 駅舎のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度に岩波駅バリアフリー化等工事（駅舎、多機能トイレ、上りホーム、エレベーター）を完了し、駅前広場の供用を開始。 	◎
⑩ バス・タクシー運転手の確保・育成への支援	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者において、ハローワークへの求人情報の掲載、求人情報機関への情報提供、自衛隊退官者の勧誘等を実施しているが、運転士に特化した就職博等の開催まではできていない。 	△

【基本方針2】：観光振興や商業活性化などまちづくりと一体となった公共交通サービスの展開を目指す

旧形成計画で定めた事業	事業の実施状況	評価結果
⑪ 高齢者・障がい者・子ども等誰もが利用しやすい車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年度、2年度に車両導入に対する補助を実施。 	◎
⑫ 待合環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・岩波駅の旧駅舎1階部分を休憩所として開設。 ・富岡地区コミュニティセンターの改修工事が完了。 	△
⑬ 運行情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度に富士急シティバス、富士急モビリティが「バスキタ！」によるリアルタイムの運行情報の提供を開始 ・グーグルマップにGTFSデータを提供し、路線・時刻検索に対応。 ・デジタル裾野に路線バスのルート、バス停、時刻等のオープンデータを搭載。 	○
⑭ 商業施設・観光施設等との連携サービスの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度末に裾野市内循環線の運行に関するポスターの市内商業施設、医療機関への掲示を依頼。 ・令和4年度に裾野市内循環線の車両内に市民が作成した絵やポスター等の掲示を検討中。 	△
⑮ 新幹線通勤者補助制度の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度から始まった行財政構造改革の方針により、予算措置を伴う新規事業については原則禁止となったため、導入検討を見送った。 	△

【基本方針3】：「地域が支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指す

旧形成計画で定めた事業	事業の実施状況	評価結果
⑯ 高齢者運転免許証返納支援事業の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の免許返納者に対し、運転経歴証明書の発行に必要な手数料1,000円を助成。 ・令和4年4月から対象者に対してバス・タクシー利用助成券3,000円を助成。 	◎
⑰ 公共交通に対する意識改革や理解を促す取組みの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室を実施。 	△
⑱ ノーマイカーデーの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・「第2次裾野市環境基本計画後期計画」の「環境負荷の少ない交通を普及させる」取組として、「自動車の使用自粛と自転車などによる移動の促進」（ノーマイカーデーの実施、相乗り出勤の推進等）を検討。 	△

⑱高齢者バス・タクシー利用助成の推進	・令和元年度から助成額引上げ（1,000円→2,000円） ・令和4年度から対象者拡大（すその一運行エリア外に居住→市内に居住）	○
⑳公共交通マニュアルの整備	・令和元年度に策定。令和2年度に区長への説明会を実施。	◎

（２）評価指標による達成度評価

旧形成計画の計画期間中の評価指標（アウトプット評価、アウトカム評価）による達成度評価は以下のとおりです。

アウトプット指標（事業の実施状況や整備の量を直接示す指標）による達成度評価は、「評価結果」に示すとおり、全15指標のうち「前倒しで推移」が7、「取組みに遅れ」が9となっています。約半分の指標が前倒しで推移しているものの、コロナ禍の影響により、バス・タクシー利用者の減少のほか、多数の人を集めた事業が開催できないなどの理由により、約半分の指標に遅れが見られます。

また、アウトカム指標（事業実施の効果を示す成果指標）については、「取組みに遅れ」という結果となりますが、新しい計画の策定にあたっては、指標設定の妥当性を検討する必要があります。

＜達成度評価の定義＞

◎：前倒しで推移（実績値が目標値に向けて想定以上に推移しており、目標達成が見込まれる。）

○：順調に推移（実績値から判断し、目標達成が見込まれる。）

△：取組みに遅れ（目標達成に向けて、より一層の推進を要する。）

－：取組み前

ア アウトプット指標による達成度評価

【基本方針1】：広域アクセスに配慮しつつ、公共交通機関の機能分担と拠点機能の強化によるネットワークの再構築を目指す

目標	評価指標	現状値 (平成28年)	目標値 (令和4年)	実績値 (令和3年)	評価結果
①市民・来訪者に合った地域公共交通網の形成	①裾野駅・岩波駅利用者数	173万人/年	177万人/年	126万人/年	△
	②自主運行バス収支率	17.4%	20%	12.3%	△
②地域に合った移動手段の導入	③地域と連携した地域特性に即した移動手段の確保数（実験等）	—	1件以上 (累積)	1件 (累積)	◎
③交通結節点の機能強化	④乗継拠点・ポイントでの機能強化の整備箇所数	—	5箇所 (累積)	3箇所 (累積)	△
	⑤乗継のしやすさの市民の満足度	26.8%	35%	11.7% (令和4年)	△
④バス・タクシー運転手の人材確保	⑥運転手確保策の実施回数	—	4回 (累積)	0回	△

【基本方針 2】：観光振興や商業活性化などまちづくりと一体となった公共交通サービスの展開を目指す

目標	評価指標	現状値 (平成 28 年)	目標値 (令和 4 年)	実績値 (令和 3 年)	評価結果
⑤乗降しやすい車両導入による利便性の向上	⑦バス車両のバリアフリー化率	89.6%	96% (累積)	100%	◎
	⑧UD タクシー導入台数	0 台	3 台 (累積)	6 台 (累積)	◎
⑥分かりやすく、使いやすい公共交通環境の充実	⑨運行情報案内の市民の満足度	41.3%	50%	12.6% (令和 4 年)	△
	⑩商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数	—	4 件 (累積)	0 件	△

【基本方針 3】：「地域が支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指す

目標	評価指標	現状値 (平成 28 年)	目標値 (令和 4 年)	実績値 (令和 3 年)	評価結果
⑦高齢者・障がい者・子ども等交通弱者の移動支援策の充実	⑪高齢者運転免許証返納者数	—	800 人 (累積)	806 人 (累積)	◎
	⑫高齢者バス・タクシー利用助成枚数	584 枚	700 枚	2,157 枚	◎
	⑬バス車両のバリアフリー化 (再掲)	89.6%	96% (累積)	100%	◎
	⑭UD タクシー導入台数 (再掲)	0 台	3 台 (累積)	6 台 (累積)	◎
⑧市民の公共交通に対する意識の醸成	⑮地域公共交通利用促進活動事業実施回数	4 回	20 回 (累積)	9 回 (累積)	△

イ アウトカム指標による達成度評価

評価指標	現状値 (平成 28 年)	目標値 (令和 4 年)	実績値 (令和 3 年)	評価結果
「バス路線や便数」の満足度	2.7%	13% (年 2.2%上昇)	4.4%	△

(3) 旧形成計画の評価のまとめ

旧形成計画の事業の実施状況としては、約7割の事業が概ね計画どおり以上実行できたものの、目標の達成度評価では約5割の取組みに遅れが見られるなど、積み残しとなった取組みがありました。加えて、自主運行路線「すそのーる」の廃止や既存バス路線の廃止、便数の減少等、地域公共交通の実情は年々厳しさを増しており、市民や来訪者の移動手段の確保・維持に向けて、依然として問題が残ったままとなっています。

持続的な地域公共交通を確保するためには、これまでの取組みを継続的かつ着実に実施していく必要があることから、新しい計画の策定にあたっては、旧形成計画の基本的な考え方や方針等を踏襲しつつ、社会状況の変化への対応や新たな視点も考慮し、事業を推進していくものとします。

2 公共交通に関する市民アンケート調査

公共交通に対する市民の利用状況等を把握し、計画策定の基礎資料とするため、以下のとおり市民アンケート調査を実施しました。

(1) 市民アンケート調査の実施（※詳細は別冊を参照）

調査対象者	住民基本台帳(令和4年6月1日時点)から下記条件で無作為抽出した市民1,000人 ・平成19年5月31日以前生まれ(15歳以上)の日本人 ・地区別、男女別、年代別に比例抽出。地区は東・西・富岡・深良・須山の5つ ・同一住所から抽出する人数は1人
調査方法	配布は郵送。回収は郵送またはWeb回答を回答者が選択
調査期間	令和4年6月27日～7月12日
調査項目	1. 回答者属性(性別、年齢、職種、世帯状況、居住地区、自動車運転免許有無) 2. 居住地域における現在の外出状況、5年後の不安有無 3. 日常における市内の主な外出先、外出曜日、頻度、時間帯、交通手段 4. 市内路線バスの利用頻度、利用理由/利用しない理由、満足度、始発と終発の希望時刻 5. 鉄道の乗車駅、利用目的、利用理由/利用しない理由、駅までの交通手段 6. タクシーの利用頻度、利用理由/利用しない理由 7. 移動手段に関するニーズ
回収実績	回収数604(内訳:郵送回答421、Web回答183) 回収率60.4%

(2) 結果概要

項目	内容
外出に対する不安	● 現在は84.0%の人が「ひとりで十分できる+何とかできる」と答えています。5年後は37.6%の人が「不安がある」と回答。 70歳代以上では「不安がある」割合が60%を超えています。
5年後の外出について不安がない理由	● 10歳代から70歳代は「自分で自動車やバイク、自転車等を運転して移動できる」が最多。80歳代以上は「家族や友人等に送迎してもらえる」が最多。
5年後の外出について不安がある理由	● 10歳代から60歳代は「公共交通機関が不便で利用できない」が最多。 70歳代以上は「自分で自動車やバイク、自転車等を運転できない」が最多。
市内の主な外出先	● スーパー、ドラッグストア、コンビニ、裾野駅、市役所、裾野赤十字病院が上位を占めています。
外出頻度・時間帯	● スーパー、ドラッグストアには平日・週末に週1～2回通う人が多い 状況。自分で車を運転して移動する人が多く、 自宅の出発時間は10時 、外出先の出発時間は11時が最多。 ● 裾野赤十字病院には平日に週1回未満通う人が殆どの状況 。自家用車のほか、タクシーや路線バスの割合も一定程度あり。 自宅の出発時間は8時 、外出先の出発時間は11時が最多。
バスの利用頻度	● 全体では バスを利用しない割合が84.6% 。10歳代から20歳代は週5日以上利用する割合が他の年代よりも高い状況。地区別では 須山地区、深良地区の利用頻度が他地区に比べて少ない 状況。

バスを利用する理由	<ul style="list-style-type: none"> ● 「バス停が自宅や目的地の近くにあるから」が31.6%、「飲酒を伴うため」が30.4%、「自動車やバイクを運転できないから」24.1%という状況。
バスを利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>78.6%の人が「自家用車（送迎含む）で移動するから」と回答。</u> 地区別では富岡地区・須山地区・深良地区で「運行本数が少ない」と回答する割合が多い状況。
バスサービスに関する満足度	<ul style="list-style-type: none"> ● 「他のバスや鉄道との乗継ぎのしやすさ」は全体で11.7%が満足で、31.6%が不満。須山地区は他地区よりも不満の割合が多い状況。<u>49.0%が「わからない」と回答。</u> ● 「時刻表・路線図等の運行情報案内」は全体で12.6%が満足で、33.0%が不満。須山地区は他地区よりも不満の割合が多い状況。<u>46.7%が「わからない」と回答。</u>
バスの始発・終発の希望時刻	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>始発は10歳代から60歳代で6時の希望が多い状況。終発は20時の希望が多く、30歳代以下では22時以降の割合も多い状況。</u>
鉄道の乗車駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 東地区・西地区は裾野駅が最多、富岡地区は裾野駅と岩波駅が同じ割合、須山地区・深良地区は岩波駅が最多。<u>40歳代以上は約3～4割の人が「鉄道は利用していない」と回答。</u>
鉄道を利用する目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 20歳代から70歳代で「趣味・娯楽等」が最多。<u>80歳代以上は「通院」が最多。10歳代は「通学」が最も多い状況。</u>
鉄道を利用する理由	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>10歳代は「自動車やバイクを運転できないから」が最多。20歳代から40歳代は「飲酒」、50歳代から80歳代以上は「渋滞がなく目的地に時間通り着くから」が最多。</u>
鉄道駅までの乗車手段	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>全年代で「徒歩」が最多。</u>10歳代から50歳代と70歳代では「家族や友人等の車での送迎」、60歳代は「自分で車を運転」、<u>80歳代以上は徒歩に次いで「タクシー」「家族や友人等の車での送迎」の割合が多い。</u>
鉄道を利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>全年代・地区で「自家用車（送迎含む）で移動するから」が最多。</u>須山地区では「鉄道駅が自宅近くにないから」も多い状況。
タクシーの利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>64.9%が「タクシーは利用していない」と回答。80歳代以上は月1日以上の利用が21.3%と他の年代よりも多い状況。</u>
タクシーを利用する理由	<ul style="list-style-type: none"> ● 20歳代から60歳代までで「飲酒を伴うため」が最多。70歳代以上は「目的地へ直接行けるから」が最多。10歳代は「他に移動手段がないから」が最多の状況。
タクシーを利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>20歳代以上で「自家用車（送迎含む）で移動するから」が最多。</u>次いで「運賃が高いから」が多い状況。10歳代は「運賃が高いから」が最多。
移動手段に関するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ● 10歳代、40歳代から60歳代は「<u>路線バスの増便</u>」が最多。<u>20歳代から30歳代は「自動運転」、70歳代以上は「高齢者バス・タクシー利用助成券の金額拡大」が最多。</u> ● 地区別では、全地区で「<u>路線バスの増便</u>」が最多。東・西・富岡・深良地区では「<u>高齢者バス・タクシー利用助成券の金額拡大</u>」、須山地区では「<u>バス路線の見直し</u>」が次いで多い状況。

3 市民ヒアリング調査

市民の移動に関する現状やニーズを把握するため、市内の各種団体（母親クラブ、商工会青年部・女性部、観光協会、区長会、民生児童委員、社会福祉協議会）に所属する子育て世代、高齢者に対して、令和3年9月にヒアリング調査を行いました。

(1) 子育て世代

- ・ 自家用車で移動しており、自身の移動だけではなく家族の送迎などにも時間を使っている。
- ・ 通学のための送迎や買物、通院といった移動の頻度が高い。

➡送迎の代替手段として公共交通サービスの提供は可能か

対象者	時間帯	頻度	現状	課題・ニーズ
子育て世代	朝	毎日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用車にて家族の送迎をする（駅・学校など） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路状態が悪く、危険な箇所が多いため不安 ・ 送迎時間帯は駅が混雑し、駐車できない。 ・ 子供の学校送迎のためのスクールバスがあると便利
	昼	月数回 週数回 年数回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自分の通院のために、各病院に車で行く ・ 子供を遊ばせるために、児童館や市外の公園に車で行く ・ 母親・子ども同士のコミュニケーションのために、たまに児童館に車で行く ・ 行政手続きのために市役所まで車で行く 	<ul style="list-style-type: none"> ・ オンライン診断・予約の導入・利用により、待ち時間を短縮したい ・ 幅広い世代の子供が遊べる場が少ない ・ 親同士が集まって話することができる場が欲しい ・ 行政手続きをオンライン化してほしい
	夕方	週数回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車にて子供の習い事の送迎をする ・ 食料品、日用品の購入のために、市内のスーパーまで車で行く 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子供の送迎と買い物をまとめてできると良い ・ 子供を長時間預けることができるとうれしい ・ 子供と買い物するのが大変なので、移動販売や宅配を活用したい
		月数回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 服や靴その他の購入のために、市外の近隣の商業施設まで車で行く 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内に大型商業施設が欲しい
夜	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外食するために市外まで車でいく 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内に気軽に行ける飲食店が欲しい 	

(2) 高齢者

- ・ 高齢者は昼や夕方に通勤や買物、行政手続きに行くための移動が多い。また、車の所有の有無、運転免許保有の有無、家族に送迎が頼めるかの有無により移動方法が変わる。

➡需要に即した時間帯やルートでの公共交通サービスの提供は可能か

対象者	時間帯	頻度	現状	課題・ニーズ
高齢者	朝	毎日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 健康のためにウォーキングをする ・ 子供の登下校の見守り活動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道が狭く、危険な箇所が多い
	昼	月数回 週数回 年数回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通院のために、医療機関に行く（※移動方法は車の所有の有無で変わる） ・ 手続きのために、市役所に行く（※移動方法は車の所有の有無で変わる） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の接続が悪く、待ち時間が多く発生する ・ 市役所外でも手続きを行えるようにするとともに、手続きを簡略化してほしい
	夕方	週数回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日用品を買うために、スーパーに行く（※移動方法は車の所有の有無で変わる） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 買った荷物を持ち帰るのが大変である ・ 本数が少ないため、移動に時間がかかる ・ バスの本数が少ないので、1日がかかりになる

4 運行事業者ヒアリング調査

市内のバス、タクシーの運行に関する現状及び課題を把握するため、市内を運行するバス・タクシー事業者に対して、令和3年9月にヒアリング調査を行いました。

(1) 路線バス

- 人口分布のバラつきや人の集積地が不明瞭であることから需要に合わせた交通サービスの提供が難しくなっている。
- 市内に目的地となる場所が不足していることなどもあり、市域を超えた生活圏での需要に合わせた交通サービスが必要。

事業者	現状・課題
富士急行(株) 富士急シティバス(株)	<p><u>(バスルート整備が難しい)</u></p> <ul style="list-style-type: none">● 移動の需要密度が市内でばらついているため、バスルートを整備するのが難しく、利用者が増えない。● 裾野市は人口分布が南北にばらついているため、主要地点が不明瞭である。そのため、バスルートを整備するのが難しい。 <p><u>(交通手段を乗り継ぐ必要があることや接続が不便)</u></p> <ul style="list-style-type: none">● 高速バスで都内等に行く場合も、市内の各停留所から乗車するのではなく、各住民がバス駐車場まで自家用車で来ている状態。● 幹線道路の整備及び幹線道路と市内移動との接続を検討する必要がある。 <p><u>(生活圏に応じた交通手段の提供)</u></p> <ul style="list-style-type: none">● 裾野市民の生活が、市内で完結しないため、市外までルートを拡大させないと利用者が増えない。● 三島、御殿場、沼津、長泉といった近隣地域ショッピングモールや、病院を利用する人が多いため、市内でバスルートを完結させても、市民が足として利用しにくい。 <p><u>(小さな需要への対応)</u></p> <ul style="list-style-type: none">● 幹線以外の末端については、悩みどころではあるがデジタルを導入したデマンドバスが可能性としてありうる。

(2) タクシー

- タクシードライバーの高齢化と人員不足により、今後のサービス提供の継続性に懸念がある。
- コロナによって利用者が減少しているため、他団体との連携によるニーズの掘り起こしが必要。

事業者	現状・課題
共通	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシードライバーの高齢化と人員不足（募集しても応募が来ない。）
安全タクシー(有)	<ul style="list-style-type: none"> ● ドライバーが高齢で、ITリテラシーが低いため、新しい機器導入のハードルが高く、多様な決済方法を導入しても、操作が困難であることが多い。 ● 裾野市ではタクシー需要が限定的であり、観光目的での利用が増えていない。 ● 市民の多くは自家用車を各家庭2台所有しているため、送迎等も家族内で完結してしまうことが多い。 ● 市がバス・タクシー助成券を市民に配布しているが、他自治体と比較して金額が少ない。
(株)三ツ輪交通自動車	<ul style="list-style-type: none"> ● コロナ前は、買い物、通院、飲食に関連した利用がメインであり、その他にも、企業関係、レジャーに関連する利用が一部見られたが、コロナによって企業関係、レジャーはほとんどなくなった。市民の外出頻度も減っている。 ● タクシー需要が減り、バス等の乗り合いからの移行もない。 ● タクシーだけではなく、他団体と連携し、高齢者等の生活と一体化したサービスの提供も考えていく必要がある。（医療タクシー、買い物タクシー、子育て向けタクシーなど）

5 市議会からの提言

令和4年9月14日に裾野市議会議長から市長に対し、以下のとおり「裾野市の公共交通活性化に向けたバス利用促進に関する提言」書が提出されました。

裾野市の公共交通活性化に向けたバス利用促進に関する提言

- 1 多様な輸送手段（福祉輸送、スクールバス、施設送迎バス、自家用有償旅客運送等）について、それぞれの特徴を整理し、幹線や支線の役割分担など適材適所の交通手段の配置が可能となるよう整備を進めることが望ましい。
- 2 公共交通活性化協議会において、既存の公共交通機能の強化を図るべく、鉄道とバスの基幹機能維持と並行して、駅やバス停までの距離が遠い地理的交通弱者を救う即戦力となる既存タクシーの機能強化策の検討を早期に行うことが望ましい。
- 3 地域の移動ニーズや需要量を定期的に共有し、ルートや時間、輸送手段等を、状況に合わせて変更するといった、利用者の利便性向上のための仕組みづくりや改善ができるよう、様々な輸送事業者同士が、連携・協議できる場を創出することが望ましい。
- 4 地域自ら公共交通ネットワークをデザインできるように、住民や地域の関係者（企業や学校等）、交通事業者と一緒に路線改善などを話し合う協議の機会を創出することが望ましい。
- 5 通院や通学通勤、買い物といった生活基盤に基づく移動に加え、観光客の移動による活性化を視野に入れた、産業振興や観光振興等と連携した地域戦略としての、包括的な交通ネットワーク構築に取り組むことが望ましい。
- 6 将来を担う若年層を対象に、交通弱者の視点に立った公共交通の重要性を学ぶ機会や、積極的に公共交通機関を利用する機会などを創出・拡大し、持続可能な公共交通を地域が一体となって育む仕組みを構築することが望ましい。
- 7 高齢者の活躍促進、現役世代の副業、個人のスキルアップなど意欲ある住民の活用を視野に、市内自動車免許教習所やバス・タクシー事業者等と連携し、公共交通の要となる運転者の確保及び育成につながる仕組みを構築することが望ましい。
- 8 裾野市市長戦略部戦略推進課（公共交通所管部署）は、地域が一体となった公共交通ネットワーク共創のため、公共交通利用促進に関する各団体及びその所管部署と連携する積極的かつ横断的な調整を担うことが望ましい。
- 9 裾野市各部局は、所管する分野における公共交通の利用ニーズや利用促進に向けたアイデア収集に努め、戦略推進課と連携し公共交通を支える地域の関わりでの醸成を図ることが望ましい。

6 課題の整理

本市の現状及び旧形成計画の検証等を踏まえ、以下のとおり本市の地域公共交通の課題を整理します。

課題① 「裾野市立地適正化計画」と連動した持続可能な都市づくりへの対応

本市では、約6割の人が市街化区域に居住している一方、市街化調整区域にも約4割の人が居住しているという地域特性があります。「裾野市都市計画マスタープラン」において、令和17年(2035年)を目標として、将来都市構造で掲げた「拠点連携型都市構造」の実現に向けて取り組んでいます。

拠点連携型都市構造の実現に向けては、「裾野市立地適正化計画」と「裾野市地域公共交通計画」が連動しながら、中心拠点である裾野駅や岩波駅へのアクセス強化、2つの拠点間や2つの拠点と郊外住宅地・集落とを結ぶ公共交通ネットワークを形成することにより、持続可能な都市づくりを展開していくことが必要です。

課題② 広域的な交通結節点である JR 三島駅とのアクセスへの対応

本市は、市内に企業の工場や研究所等が多く立地しているため、沼津市、三島市、御殿場市及び長泉町との結び付きが強いですが、令和2年の国勢調査による通勤・通学流動は、裾野市⇄県外も1,982人が流動しています。

また、ウーブン・シティの建設により、数年後には JR 三島駅を經由して裾野市内を訪れる人々が増加することが想定されます。

このため、広域的な交通結節点である JR 三島駅と裾野駅・事業所等との連携強化や、乗継拠点となる裾野駅や岩波駅周辺の整備に加えて、運行ダイヤの接続などにより、裾野市と周辺市町との連携強化を図った利便性の高い公共交通ネットワークを確保し、通勤・通学等で移動しやすい交通環境を実現することが必要です。

課題③ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性改善への対応

令和4年の市民アンケート調査によると、「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」に対する満足度は11.7%と低く、31.6%が不満と回答しています。

現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるためには、鉄道やバス、バス同士の利用しやすい接続、乗り継ぎに関する負担の軽減や、運行情報案内の充実など乗継拠点の機能強化により、利便性の高い公共交通ネットワークを確保することが必要です。

課題④ バス・タクシーの運転手不足や高齢化による既存公共交通の維持への対応

路線バス・タクシー事業者においては、運転手の不足や高齢化により、既存公共交通サービスの維持が困難な状況となっています。特に路線バスでは、運転手不足により、バス路線が減便となるおそれがあります。

バス・タクシー運転手の不足・高齢化の状況は、今後も続くことが想定されるため、市民の暮らしを支える「社会基盤のインフラ」として、既存公共交通の維持を図ることが必要です。

課題⑤ 公共交通の利用促進への対応

人口減少が進行する中、持続可能な公共交通網を形成していくためには、公共交通全体の更なる利用促進を図っていくことが必須であり、そのためには鉄道とバスとの乗継案内や路線バスのルート、バス停の位置、時刻表等の運行情報を分かりやすく情報提供する必要があります。

また、市内の各種団体や企業と連携した利用促進に加えて、商業施設や観光施設等とも連携した公共交通の利用促進策の検討が必要です。

課題⑥ 交通弱者や地域特性に応じた移動手段の確保への対応

本市の高齢化率は、令和2年10月1日現在26.8%で、今後も高齢化の進行が予想されています。市民アンケート調査によると、高齢になるにつれて将来の外出について不安を抱える割合が高くなっています。

また、公共交通は高齢者だけでなく、障がい者や子どもなどの交通弱者にとっても重要な社会インフラであるため、バス交通空白・不便地域の解消を図りつつ、買物や通院、公共施設利用などといった日常生活及び社会生活に不可欠な移動を円滑に行うことができるよう移動手段の確保やデマンド交通等の新たな移動サービスの導入について検討することが必要です。

課題⑦ 地域・交通事業者・行政との役割分担による持続可能な仕組みづくり

公共交通に関する年間の行政負担額（令和3年度）は、民間路線バスが57,919千円、自主運行バスが36,521千円と財政的な負担が大きくなっています。公共交通を維持・確保していくためには、交通事業者の自助努力や、行政の支援だけでなく、市民が自分たちの地域の移動手段に対して負担の意識を持つことが必要です。

このため、地域（市民、企業等）、交通事業者、行政との役割分担により、持続可能な移動手段の仕組みを構築することが必要です。

第3章 地域公共交通計画の基本的な方針

第1章及び第2章を踏まえ、本計画の基本理念及び方針を以下のとおり定めます。

1 計画の基本理念

地域が一体となって守り育てる公共交通ネットワークの構築により、誰もが安心して移動できる持続可能な地域公共交通を実現する。

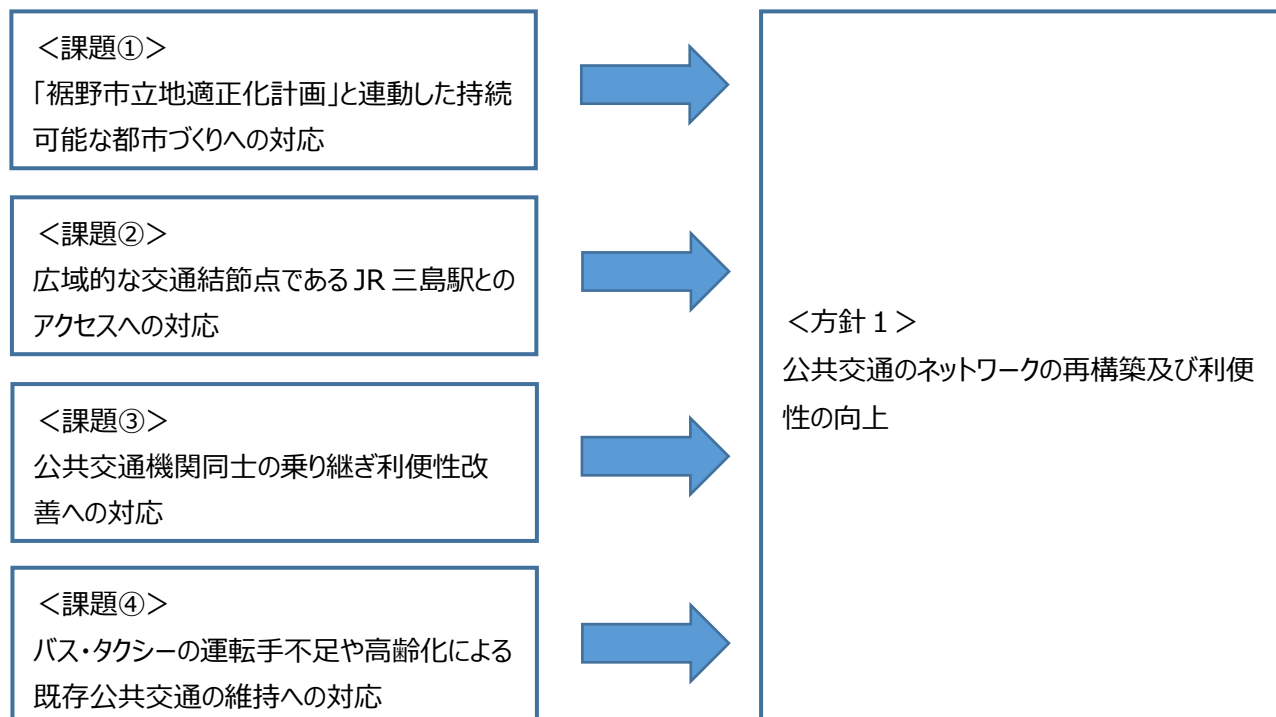
2 計画の方針

計画の基本理念のもと、以下のとおり3つの方針を定めます。

方針1 公共交通のネットワークの再構築及び利便性の向上

本市は、裾野駅周辺に大規模商業施設や市役所など各種サービス機能が集積する一方で、郊外では低密度に既存の集落が形成されているなど、地区によって土地利用や人口集積などの地域特性が異なっているため、各公共交通システムの担うべき役割を明確にし、有機的かつ効率的に機能するネットワークを構築することが重要です。

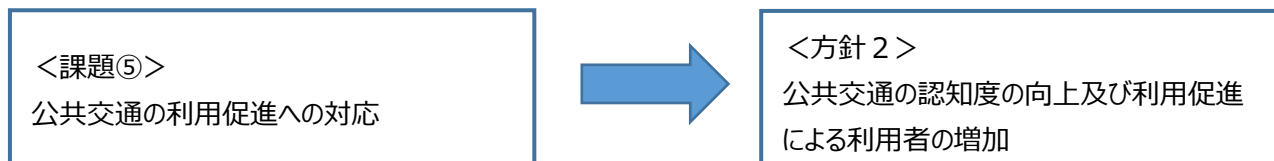
岩波駅の西側及び東側周辺に企業の工場や研究所が多く立地しており、周辺市町や県外への結び付きが強いため、広域アクセスに配慮しつつ、鉄道（JR 御殿場線）、高速バス、民間路線バス、及びタクシーなど様々な公共交通システムの機能を発揮できるよう、地域ニーズと効率性が両立した公共交通のネットワークの再構築及び利便性の向上を目指します。



方針2 公共交通の認知度の向上及び利用促進による利用者の増加

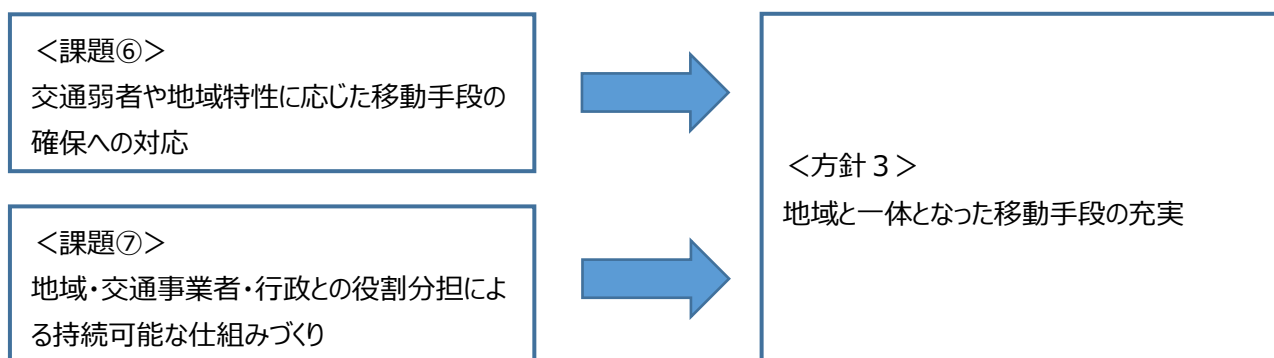
本市の公共交通は、今後、人口減少や少子高齢化の進行等により、ネットワークの縮小やサービス水準の低下などが懸念される中で、まちづくりと連携した公共交通サービスの展開が必要となっています。

継続して地域公共交通の維持・充実を図るためには、公共交通マップ等による分かりやすい情報提供を行うことにより、市民等の公共交通に対する認知度を高めるとともに、観光振興や中心市街地活性化との連携・一体化を図った取組を実施するなど、市民や関係主体が一丸となって公共交通の利用を促進することにより、利用者の増加を目指します。



方針3 地域と一体となった移動手段の充実

持続可能な公共交通の維持・確保を図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、地域や市民自らが公共交通を「支え、守り、育てる」という意識の醸成が必要です。また、高齢者・障がい者・子どもなどの交通弱者が安心して移動できる手段を確保することも必要なため、高齢者等の移動支援策の充実を図るとともに、地域特性に応じた新たな公共交通システムの検討を行い、地域と一体となった移動手段の充実を目指します。



3 公共交通網のあり方

(1) 公共交通ネットワーク再構築の基本的な考え方

裾野市の公共交通ネットワークは、裾野市立地適正化計画におけるまちづくりの方針やコンパクトシティ・プラス・ネットワークの方向性を踏襲しつつ、さらには路線バスの単独維持困難及び退出意向の申出状況を踏まえ、基本的な考え方を次のように設定します。

なお、公共交通ネットワークの形成に当たっては、隣接自治体の公共交通機関との連携など広域的な視点を持って検討します。

【公共交通ネットワークの基本的な考え方】

○拠点・集落を結び、地域公共交通網の維持、利用しやすい公共交通サービスの展開による持続可能な都市づくりの実現

- 中心拠点である裾野駅と岩波駅の2拠点間の連携強化に資するネットワークの形成
- 裾野駅や岩波駅の周辺市街地と郊外住宅地・集落の連携強化に資するネットワークの形成
- 「使いやすい」「分かりやすい」乗継拠点の機能強化

(2) ネットワークの機能分類

裾野市の市域は、東西及び南北の長さがそれぞれ 23.5 km、23.0 km と広大で、目的地まで直行を追求した公共交通網の場合、路線長が長大となり、利便性や効率性などの低下が懸念されます。

一方で、公共交通網は、都市計画マスタープランで掲げた将来都市構造に対応し、各地域が有機的に連携した一体的な都市形成を支える重要な役割を担っています。

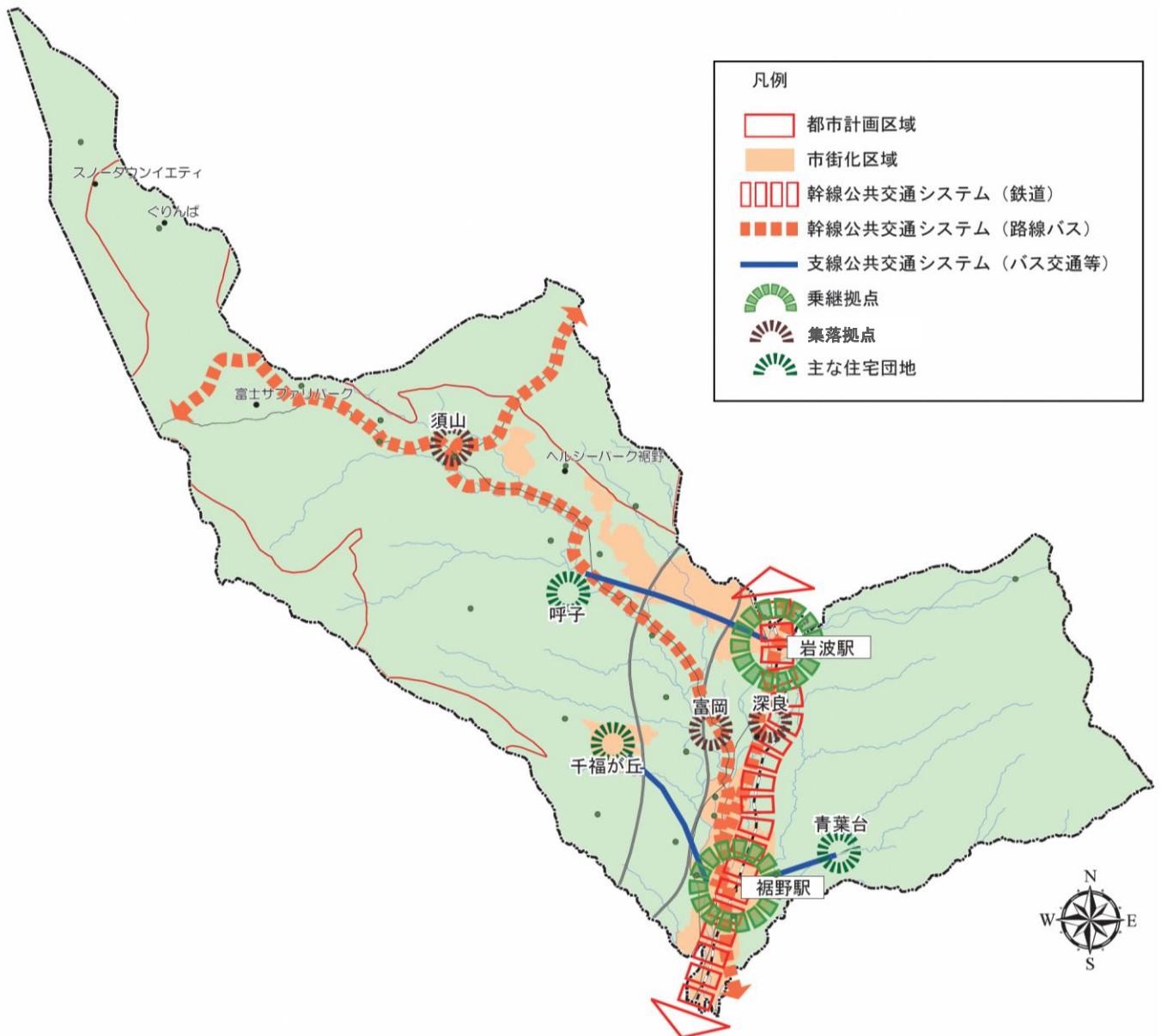
このため、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮するよう、幹線交通システム、支線交通システム及び補完交通システムの3段階に「階層化」を行い、乗継拠点の設置により、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通ネットワークの形成を目指します。

■ 表 17：各公共交通機関の機能分担

機能分類		性格	
鉄道	幹線交通システム	・沼津市、御殿場市及び小田原市方面への広域的な移動を可能とし、まちづくりの根幹に寄与する重要な機能を担う交通	○JR 御殿場線
		・三島市、御殿場市と隣接市町への広域的な移動を可能として、乗継拠点・ポイントへのアクセスを担っている骨格的な交通。	○路線バス（国庫補助路線） →須山線、御殿場線、桜堤線、十里木線
バス等	支線交通システム	・幹線交通システム（鉄道、バス）を補完し、鉄道駅と郊外住宅地との移動手段として、市内のアクセスを担う交通。 ・公共交通空白地域においては、地域の特性や実情に即した移動手段を確保するよう、地域と協働し、住民主体により新たな公共交通の導入を検討します。	○路線バス（国庫補助路線、自主運行路線） ・国庫補助路線 →裾野市内循環線 ・自主運行路線 →岩波駅線 ○新たな公共交通システム（導入検討）
		補完交通システム①	・渋谷駅、新宿駅、東京駅へ直行が可能で、鉄道を補完する広域的な移動を支援する路線。
タクシー	補完交通システム②	・ドア・ツー・ドアの少人数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交通として、主に高齢者などの移動を支援。	○タクシー
乗継拠点		・乗継拠点は、周辺地域を結び、交通利便性を高める重要な拠点で、公共交通同士の乗継ぎの円滑化（乗継時間や運賃割引など）を図るとともに、待合環境やパークアンドライド機能強化に向けた駐車場・駐輪場の整備や分かり易い情報案内の充実など機能強化を積極的に図るべき拠点。	○乗継拠点 →裾野駅、岩波駅

※路線バスの効率的な運行となるよう、新たな拠点（営業所など）整備の可能性について、バス事業者の意向を踏まえた上で検討していきます。

■ 図 10：公共交通ネットワークの骨格形成イメージ



4 運行サービスの基本的な考え方

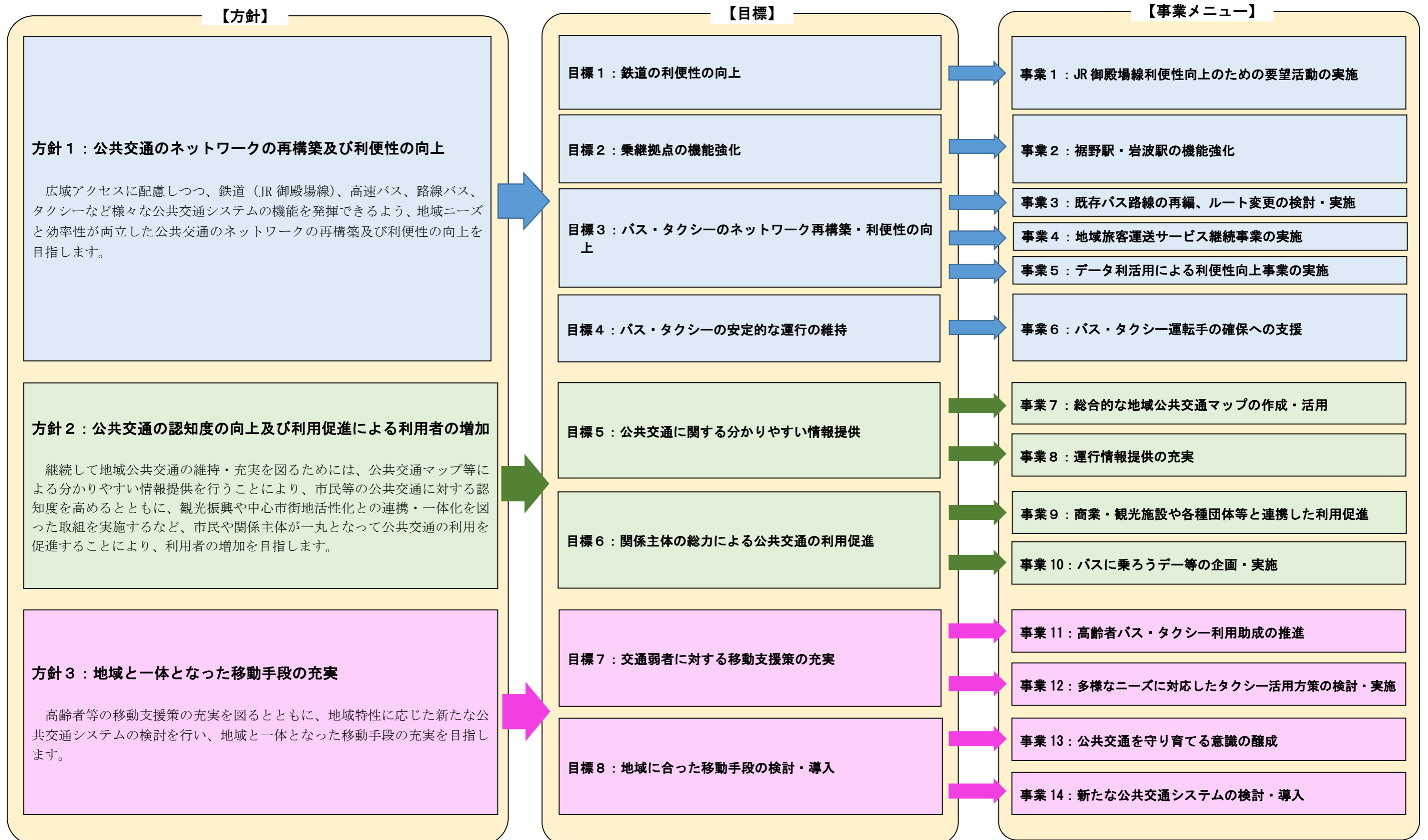
本計画の理念、方針、目標、公共交通網のあり方などを実現するためには、生産年齢人口の減少、さらには運転手の不足や高齢化が懸念される中で、現在運行中の地域公共交通を維持していくことが重要です。

特に、大動脈であり、拠点間を連絡する幹線交通は、骨格路線として確実に維持を図った上で、毛細血管である支線交通を幹線交通へ接続していくことを目指します。

第4章 目標及び具体的な事業

1 目標及び事業メニューの設定

3つの方針に基づき、8つの目標を設定し、各目標の実現に向けて、14の事業を実施します。



2 目標及び実施事業の概要

以下のとおり目標及び実施事業の概要を整理します。

なお、市は事業の実施に必要な資金の確保に努めるものとします。

目標1 鉄道の利便性の向上

鉄道（JR 御殿場線）の通勤・通学時間帯を中心とする輸送力の強化や三島駅発着便の増加等についての要望活動を実施することにより、鉄道の利便性の向上を目指します。

【事業1】 JR 御殿場線利便性向上のための要望活動の実施

①事業概要

JR 東海静岡支社に対し、JR 御殿場線の「通勤・通学時間帯を中心とする輸送力の強化」や「三島駅発着便の増加」等といった利便性向上についての要望活動を実施します。

②実施主体：裾野市、御殿場線利活用推進協議会

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
JR 御殿場線利便性向上のための 要望活動	← 実施 →				

目標2 乗継拠点の機能強化

駅前広場や待合空間の整備、パークアンドライドを促進するための駐車場・駐輪場の整備などのハード面やダイヤ接続など乗継ぎが発生する際の利便性向上により、鉄道や路線バスなど公共交通同士のシームレスな乗継ぎを可能とする乗継拠点の機能強化を目指します。

【事業2】 裾野駅・岩波駅の機能強化

①事業概要

広域的な交通の結節点であり、市内各方面への重要な乗継拠点となっている裾野駅と岩波駅について、鉄道と路線バス・タクシー、路線バスと路線バスへの乗継案内、公共交通機関の乗り場案内、乗り場での行き先表示の整備に係る充実のほか、乗継抵抗の軽減に資するよう乗継時間について検討し、実施します。また、将来的なパークアンドライドやシェアサイクルについても併せて検討します。

高速バスの利便性向上に向けて、高速バス事業者に対して、行き先、便数増加などの要望活動を実施します。

②実施主体：裾野市、公共交通事業者

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
裾野駅・岩波駅の機能強化	← 検討・実施 →				

目標3

バス・タクシーのネットワークの再構築・利便性の向上

市民や来訪者の移動実態やニーズを捉え、最適なバス路線やルート、バス停位置、時刻表のあり方を検討することにより、既存のバス・タクシーネットワークの再構築を図るとともに、公共交通利用者の利便性の向上を目指します。

【事業3】既存バス路線の再編、ルート変更の検討・実施

①事業概要

路線バスの効率的な運行、市民や来訪者の利便性の向上、将来的な小中学校の統合による児童・生徒の通学等の観点を勘案し、バス事業者の意向を踏まえた上で、既存路線バスの再編及びルート変更について段階的に検討、実施します。

②実施主体：バス事業者、裾野市、裾野市地域公共交通活性化協議会

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
既存バス路線の再編、ルート変更	← 検討・協議、実施 →				

【事業4】地域旅客運送サービス継続事業の実施

①事業概要

市民の生活交通の確保、継続を図るために、地域旅客運送サービス継続事業を実施します。地域旅客運送サービス継続事業の実施期間が令和8年度末までとなっているため、事業期間終了後の展開も併せて検討し、令和9年度から新たな事業を実施します。

②実施対象路線の概要

【運行事業者】富士急シティバス(株) 【路線(系統)名】市内循環線

【運行概要】路線定期運行 裾野駅～青葉台・千福ヶ丘・岩波を循環 1日3便

③実施主体：裾野市、裾野市地域公共交通活性化協議会、バス事業者

④計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
地域旅客運送サービス継続事業	← 実施・事業期間終了後の展開検討 →				← 新事業実施 →

【事業5】データ利活用による利便性向上事業の実施

①事業概要

市民等の移動ニーズや移動実態をデータで把握するとともに、現状のバスデータとタクシーデータを連携し、顕在需要と潜在需要予測に基づいたバスルート及び時刻表の見直しや乗合タクシーの実証等の検討に役立てることにより、バス・タクシーの利便性の向上に向けた取組みを実施します。

②実施主体：裾野市、バス事業者、タクシー事業者、市内企業

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
データ利活用による利便性向上事業	← 実施 →				

目標4 バス・タクシーの安定的な運行の維持

バス・タクシーの運転手不足が深刻化し、その確保が難しい状況の中、担い手不足により公共交通サービスが低下しないよう運転手の確保を図ることにより、バス・タクシーの安定的な運行の維持を目指します。

【事業6】バス・タクシー運転手の確保への支援

①事業概要

バス・タクシー事業者においても、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に非常に苦慮している状況なため、裾野市で実施中の「合同就職面接会」などの機会を捉えて、バス・タクシー運転手の確保への支援を行います。また、運転手の確保策については、市単独で解決できないこともあることから、継続して国・県と連携します。

②実施主体：裾野市、バス事業者、タクシー事業者

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
バス・タクシー運転手の確保への支援		支援・要望活動			

目標5 公共交通に関する分かりやすい情報提供

市民や本市を訪れる観光客・ビジネス客等にも公共交通に関する分かりやすい情報を提供することにより、公共交通の認知度の向上を目指します。

【事業7】総合的な地域公共交通マップの作成・活用

①事業概要

鉄道、路線バス、高速バス、タクシー等の運行内容を掲載した「総合的な地域公共交通マップ」を作成し、周知します。また、ベースとなる「総合的な地域公共交通マップ」に商業施設や観光施設の情報等を併せて掲載するなど、市民や市内企業等とともに作成したマップを有効に活用します。

②実施主体：裾野市、バス事業者、タクシー事業者、市民、市内企業

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
総合的な地域公共交通マップの作成・活用	作成		活用		

【事業8】運行情報提供の充実

①事業概要

鉄道や路線バスの運行情報案内は、交通事業者ごとにホームページなどで路線・ダイヤなどの運行情報を提供していますが、利用者に分かりやすい情報を提供するため、主要停留所への路線図の掲載や公共交通に関する「オープンデータ」による運行情報検索、駅等の施設情報など、より分かりやすい運行情報の提供を行います。

②実施主体：公共交通事業者、裾野市

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
運行情報提供の充実	← 実施 →				

目標6 関係主体の総力による公共交通の利用促進

行政だけでなく、商業施設や観光施設、商工会や観光協会等と連携し、公共交通の利用を促進することにより、利用者の増加を目指します。

【事業9】商業・観光施設や各種団体等と連携した利用促進

①事業概要

「ふれあいフェスタ」等のイベントでバス車両の展示や新たなモビリティ（乗り物）の体験試乗など、公共交通を含む移動のあり方について学ぶ機会を提供するほか、商業施設や観光施設、商工会や観光協会等と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けたサービスや企画を検討し、公共交通の利用を促進します。

②実施主体：裾野市、バス事業者、タクシー事業者、商業施設、観光施設、商工会、観光協会

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
商業・観光施設や各種団体と連携した利用促進	← 企画検討・実施 →				

【事業10】バスに乗ろうデー等の企画・実施

①事業概要

通勤時のマイカー利用を控え、環境にやさしい公共交通等への転換を促すノーマイカーデーに加えて、市内全体で「バスに乗ろうデー」を定め、路線バスを年3回利用することを呼び掛けるなど、公共交通の利用を促進します。

また、将来的な利用者となる幼稚園・小学生等を対象に、実際にバス車両を使用し、乗車マナーやルールなどを学習するための乗り方教室を開催し、公共交通の利用啓発や潜在需要の掘り起こしのための施策を併せて実施します。

②実施主体：裾野市、市民、各種団体、市内企業、公共交通事業者

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
バスに乗ろうデー等の企画・実施	← 企画検討・実施 →				

目標7 交通弱者に対する移動支援策の充実

高齢者・障がい者・子どもなどの交通弱者の生活圏の拡大及び社会参加の促進を図るため、助成制度の充実を図るとともに、交通弱者が公共交通をより使いやすく利用することができるよう移動支援策の充実を目指します。

【事業11】高齢者バス・タクシー利用助成の推進

①事業概要

高齢者の生活圏の拡大及び社会参加の促進並びに路線バス及びタクシーの利用者の増加を図るため、路線バス及びタクシーの利用料金の一部を助成する「高齢者バス・タクシー利用助成事業」について、対象者や助成額の妥当性、居住地域の実情等を考慮し、必要に応じて見直しを図りながら実施します。併せて、シルバー定期券への購入補助など、他の手法による助成等についても検討します。

②実施主体：裾野市

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
高齢者バス・タクシー利用助成の推進			実施		

【事業12】多様なニーズに対応したタクシー活用方策の検討・実施

①事業概要

妊産婦の検診、子育て世代の子どもの送迎、高齢者の買い物や通院等、多様なニーズに対応したタクシーの活用方策を検討し、実施可能なものは順次実施します。

②実施主体：裾野市、タクシー事業者、市内企業

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
多様なニーズに対応したタクシー活用方策の検討・実施			検討・実施		

目標8 地域に合った移動手段の検討・導入

行政や交通事業者だけでなく、市民が公共交通を積極的に利用し、「自らの足を守る」という意識の醸成を図るとともに、地域特性に応じた新たな公共交通システムの導入を目指します。

【事業13】公共交通を守り育てる意識の醸成

①事業概要

地域が主体となって自分たちのライフスタイルに合った公共交通を導入することができるよう、導入の手法や導入後の維持、改善及び評価に関する基準等を明確化した「地域公共交通マニュアル」や公共交通利用実績データ等を活用し、地域で公共交通を守り育てる意識の醸成に努めます。

②実施主体：裾野市

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
地域公共交通マニュアル等の活用による意識醸成	方法検討 ←		実施		→

【事業 14】新たな公共交通システムの検討・導入

①事業概要

「地域公共交通マニュアル」の活用と併せて、地域特性に応じた新たな公共交通システムの検討を進め、地域の合意形成が図られた場合に導入します。

②実施主体：裾野市、バス事業者、タクシー事業者、市内企業、地域

③計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
新たな公共交通システムの検討・導入			検討・導入		

第5章 計画の達成状況の評価

1 PDCAサイクルの実行

本計画を着実に推進するため、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、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証等の進行管理を行いながら、施策を推進し、必要に応じて計画を見直します。

本計画のPDCAサイクルは、「裾野市地域公共交通活性化協議会」において実施し、施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有するものとします。

なお、評価・検証については、「事業実施状況に対するPDCA」と、「目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行います。

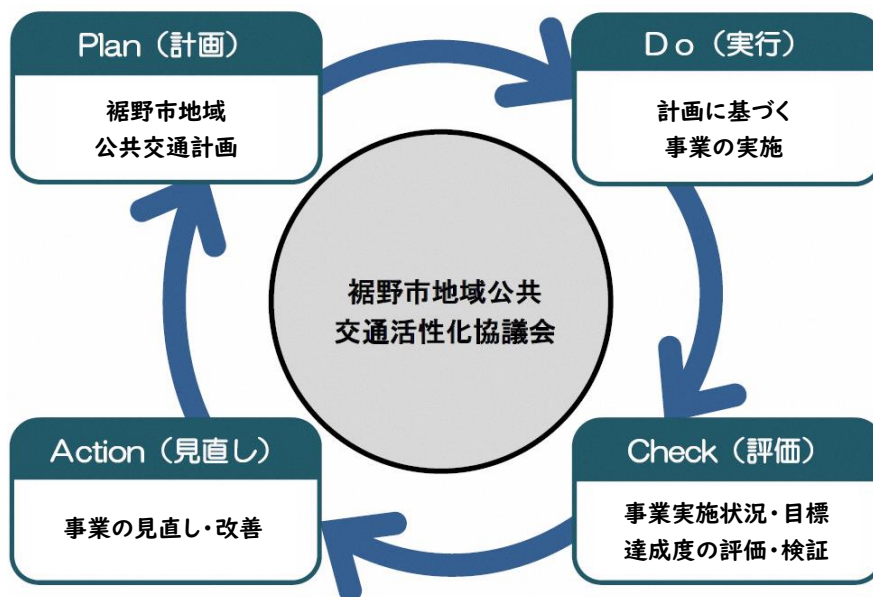
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

事業の取組みや公共交通の利用実績などについて実施状況を毎年度評価します。

○目標達成度の評価（令和9年度）

計画の目標値との比較により、事業達成状況を検証します。

■ 図11：PDCAサイクルの概念



2 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、最終年度（令和9年度）に各種アンケート調査などを踏まえ、計画全体及び地域公共交通全体の再編の評価・検証を実施し、計画の見直しを行います。

■ 表 18：評価スケジュール

※事業者からデータ提供

項目		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
評価方法	利用者数調査 ※	○	○	○	○	○
	公共交通に関する市民アンケート調査					○
	市民意識調査	○	○	○	○	○
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						☆
裾野市地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○

凡例 ○：実施 ☆：次期計画に向けた見直し

■ 表 19：評価・計画見直しに関する裾野市地域公共交通活性化協議会スケジュール

- ・令和5年度～8年度は年3回（6月、9月、1月）協議会を開催
- ・令和9年度は計画見直し年度のため、年4回（6月、9月、10月、1月）協議会を開催

※状況により開催月が前後する可能性あり。

時期 項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
前年度事業 評価・反映			評価 実施 意見 反映			次年度 取組 協議						
次年度バス 運行計画										計画 承認		
国庫補助			計画 承認									補助 金支 払い
計画見直し (R9年度)			現状 整理	アンケート		素案 協議	素案 協議	パブコメ		計画 承認		

3 計画の達成状況を評価するための数値指標

「地域公共交通に関する基本方針」において掲げた各方針の進捗度合いの評価が可能となるよう、基本方針ごとに目標の達成状況を測るための評価指標と目標値を定めます。

方針	目標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	備考
方針1:公共交通のネットワークの再構築及び利便性の向上	目標1:鉄道の利便性の向上	①裾野駅・岩波駅乗車人数	126万人/年	126万人/年以上	
	目標2:乗継拠点の機能強化	②乗継のしやすさに対する市民満足度(「不満、やや不満」の減少)	31.6% (令和4年度)	30%以下	
	目標3:バス・タクシーのネットワーク再構築・利便性の向上	③市内路線バスの収支率 ④バス路線や便数に対する市民満足度(普通以上)	39.5% 44.2%	39.5%以上 50%以上	※1
	目標4:バス・タクシー運行の維持	⑤公共交通に係る市の財政負担額	15,000千円/年 (令和4年度)	15,000千円/年 (維持)	
方針2:公共交通の認知度の向上及び利用促進	目標5:公共交通に関する分かりやすい情報提供	⑥新たに作成する「地域公共交通マップ」の認知度	—	50%以上	
		⑦運行情報案内に対する市民満足度(「不満、やや不満」の減少)	33.0% (令和4年度)	30%以下	
	目標6:市民や関係主体の総力による公共交通の利用促進	⑧市内路線バスの利用者数	28.4万人/年	28.4万人/年以上	
		⑨商業・観光施設等との連携による利用促進策の導入件数	0件	1件以上	
方針3:地域と一体となった移動支援の充実	目標7:交通弱者に対する移動支援策の充実	⑩移動支援策の導入(改善)件数	0件	1件以上	
	目標8:地域に合った移動手段の導入	⑪新たな公共交通システム導入件数	0件	1件以上	

(備考)

※1:令和3年度と令和4年度で市内路線バスの運行形態が大きく変わっているため、令和3年度実績額ではなく、御殿場線、市内循環線、岩波駅線の令和4年度見込み額とバス・タクシー利用助成券の令和4年度予算額の合計を現状値としています。

【評価に用いるデータの収集方法・時期】

評価指標	収集方法	収集時期
①裾野駅・岩波駅乗車人数	裾野市統計書	毎年
②乗継のしやすさに対する市民満足度（「不満、やや不満」の減少）	市民アンケート調査	計画最終年度
③市内路線バスの収支率	バス事業者からデータ提供	毎年
④バス路線や便数に対する市民満足度（普通以上）	市民アンケート調査	計画最終年度
⑤公共交通に係る市の財政負担額	市市公共交通担当部署がデータを確認	毎年
⑥新たに作成する「地域公共交通マップ」の認知度	市民アンケート調査	計画最終年度
⑦運行情報案内に対する市民満足度（「不満、やや不満」の減少）	市民アンケート調査	計画最終年度
⑧市内路線バスの利用者数	バス事業者からデータ提供	毎年
⑨商業・観光施設等との連携による利用促進策の導入件数	市公共交通担当部署が件数確認	実施後
⑩移動支援策の導入（改善）件数	市公共交通担当部署が件数確認	実施後
⑪新たな公共交通システム導入件数	市公共交通担当部署が件数確認	実施後

○用語集

	用語	説明
あ行	ウーブン・シティ	「幸せの量産/Well-being for All」を実現するために、未来の当たり前を発明する「テストコースの街」で、トヨタ自動車㈱が裾野市内で建設を進めている。実際に様々な発明家とその街に暮らし、一人ひとりの幸せの形に寄り添った新たな技術やサービスを発明していくプロジェクト。
か行	拠点	都市における多様な機能が集約した中心的役割を担う場所のこと。
	拠点連携型都市構造	地域特性をを活かした拠点を配置し、各拠点における都市機能の強化・充実(集約化)を図り、拠点間が有機的に連携した都市構造のこと。
	公共交通空白地域	鉄道やバスなど公共交通を利用することが困難な地域のこと。一般的には、鉄道駅から半径 800～1500m 程度、バス停から 300～500m 程度の範囲外の地域を交通空白地としている例が多い。
	コミュニティバス	一般的に、交通事業者以外の市町村や自治会等が主体となり、地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバス。法令で明確に定義されている運行形態ではなく、民営の路線バス(乗合バス)と同様、道路運送法等の規定に従う。
さ行	シームレス	「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大など。
	シェアサイクル	他の人と自転車をシェア(共有)して乗るサービスで、街中に複数の自転車貸出拠点(サイクルポート)を設置し、利用者が必要なタイミングで自転車を借りたり返したりできる仕組み。
た行	ドア・ツー・ドア	主に、乗り継ぎせず1つの交通手段のみで、出発地点のドア(家)から目的地のドアまでの移動すること。
な行	乗合タクシー	一般的に11人未満の車両で、個人又は団体が車両を貸しきって利用する一般的なタクシー(乗用旅客自動車運送事業)と異なり、運行する時間と経路をあらかじめ定め、不特定多数の人を輸送する運行形態(乗合旅客自動車運送事業。バスと同じ事業区分)。運行時間、経路の定め方には、定時定路線型(バスと同じ)、区域運行・デマンド型(定められた地域内で事前予約した人に応じて時間、経路を決定)などの形態がある。
は行	パークアンドライド	自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用し、都心部の目的地に向かうシステム。
	バリアフリー	高齢者・障がい者等が社会生活を営む上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリーとは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
ま行	モビリティ	「移動性」、「流動性」、「可動性」などの意味を持つ英単語で、交通手段や移動手段に関するモノ・コト全般を指す。

