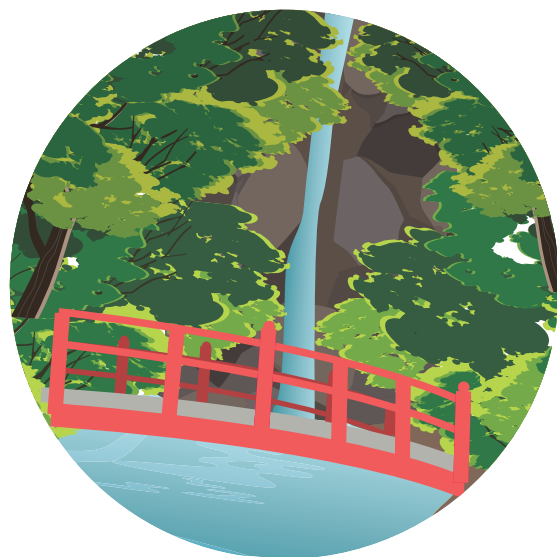


山北町

地域公共交通計画



令和6年3月



神奈川県

山北町
Yamakita Town

目次

I	はじめに	1
1.	計画策定の背景と目的	1
2.	計画の位置づけ	2
3.	計画の区域	2
4.	計画の期間	2
5.	計画策定の経過	2
II	地域の現状等	4
1.	山北町の現状	4
2.	公共交通の現状	17
3.	主な関連計画の整理	24
4.	公共交通の利用実態把握	32
III	地域公共交通の課題	64
1.	地域公共交通の課題	64
IV	将来像の基本理念と基本方針	66
1.	地域公共交通の将来像の基本理念の設定	66
2.	基本方針の設定	67
V	計画目標と目標達成のための施策・事業及び評価指標の設定	70
1.	計画目標と目標達成のための施策・事業	70
2.	計画目標の達成状況を評価するための評価指標等の設定	79
VI	計画の評価と達成状況の評価	81
1.	評価方法	81
VII	参考資料	83
1.	山北町内循環バス運行事業について	83
2.	山北町地域公共交通会議について	85

I はじめに

1. 計画策定の背景と目的

本町における公共交通体系は、鉄道（JR御殿場線）、路線バス（富士急モビリティ㈱）、山北町内循環バス等が運行されていますが、少子高齢化の進展や人口減少、自家用自動車の依存率の高さから公共交通利用者は減少傾向が見られ、民間交通事業者や自治体の財政負担が増加し、さらにはコロナ禍の影響も追い打ちをかけ、公共交通事業を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。また、物流・運送業界を取り巻く2024年問題も取りざたされています。

今後、更なる少子高齢化の進展や運転免許証返納者の増加などに伴い、公共交通の果たすべき役割はこれまで以上に重要なものになることが予想されています。

本町では、このような課題を踏まえ、今後の人口減少や高齢化を見据えつつ、持続可能な地域公共交通網を形成するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「山北町地域公共交通計画」を策定します。

SDGsとの関連

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals、以下「SDGs」という。）とは、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた、17の目標（ゴール）と169のターゲットから構成される国際社会の共通目標です。2019年12月に国が策定したSDGsアクションプラン2020では、公共交通の分野においても、政府の進める具体的な取り組みの1つとして、「新たなモビリティサービスであるMaaS※の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。」と掲げています。

本町においても、SDGs達成に貢献できるよう、本計画を策定し、推進していきます。

※MaaS（Mobility as a Service）とは、目的地までのルートや移動手段の検索や予約、決済を一括して行えるサービスのこと



2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項」に規定する法定計画であり、上位計画である山北町第6次総合計画や、関連分野計画である山北町都市計画マスタープランなどと整合を図り策定する交通分野の基本計画であり、本町の公共交通の今後のあり方を示す指針となるものです。

3. 計画の区域

本計画の区域は、町民の「日常生活の移動手段」を確保・維持・改善するという観点から、山北町全域とします。ただし、町民の移動実態等を考慮し、町域外への移動で他自治体との広域連携が必要な場合は、協力して事業を推進します。

4. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度の5年間とします。なお、本町を取り巻く社会経済情勢、環境の変化や計画の進捗状況などにより、見直しの必要性が生じた場合には、適宜対応するものとします。

5. 計画策定の経過

(1) 各種調査の実施

本町における地域公共交通の実態を把握するために、次の調査を実施しました。

①町民アンケート調査

調査対象：山北町内にお住まいの16歳以上の町民

調査方法：郵送配付・郵送回収

調査期間：令和5年11月6日～11月30日

回収状況：配付1,500件 有効回収792件（有効回収率52.8%）

②路線バス・山北町内循環バス乗降調査

調査対象：路線バス・山北町内循環バスの利用者（全路線）

調査方法：調査員による観測

調査期間：令和5年12月9日（土）、12月11日（月）の2日間

(2) パブリックコメント

幅広く町民より意見を募集し、計画へ反映するため、計画素案に対するパブリックコメントを実施しました。

実施期間：令和6年2月1日（木）～令和6年2月14日（水）

提出方法：指定する場所への書面の提出、郵便、ファクシミリ、電子メール

(3) 山北町地域公共交通会議

本町では、令和5年2月に地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議等を行うため、「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として、山北町地域公共交通会議を設置しました。

この会議は、様々な意見が計画に反映されるよう、町民代表、国・県関係機関、交通事業者等で構成され、計画策定に向けて議論を重ね検討を行いました。

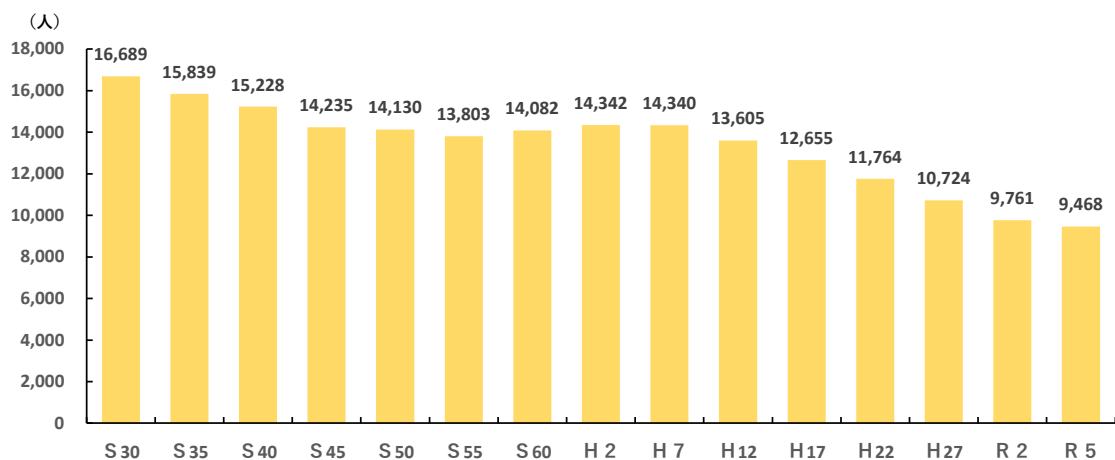
Ⅱ 地域の現状等

1. 山北町の現状

(1) 人口・世帯の動向

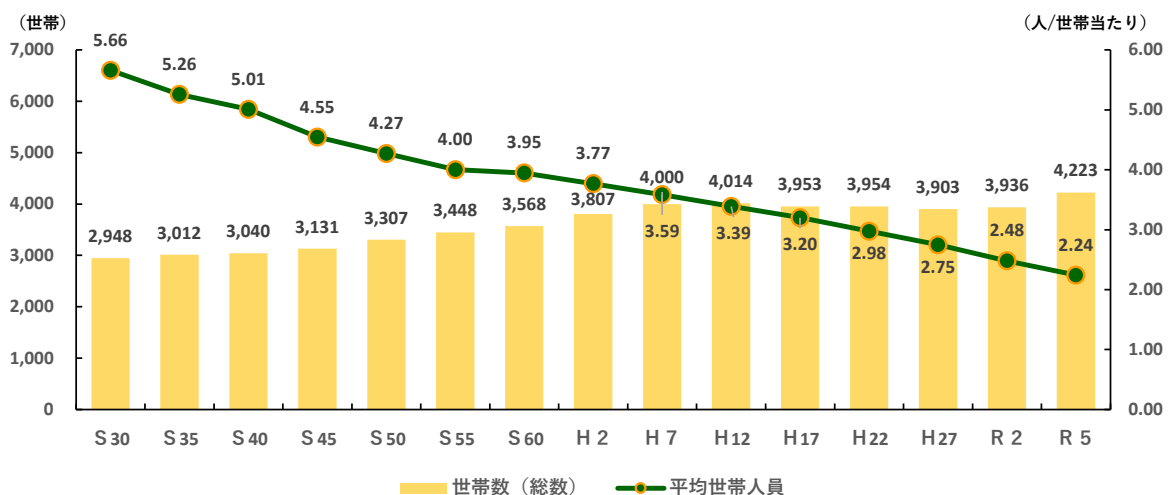
本町の人口は、昭和30年の16,689人をピークに減少が続いています。山北町第2期人口ビジョンに示されている国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和27年には4,813人にまで減少する見通しとなっています。一方、世帯数をみると昭和30年の2,948世帯から令和5年には約1.4倍の4,223世帯と年々増加しておりますが、逆に平均世帯人員は一貫して減少を続け、昭和30年の5.66人から令和5年には2.24人にまで減少しています。

■人口の推移



出典：山北町HP、山北町人口ビジョン

■世帯数及び平均世帯人員の推移

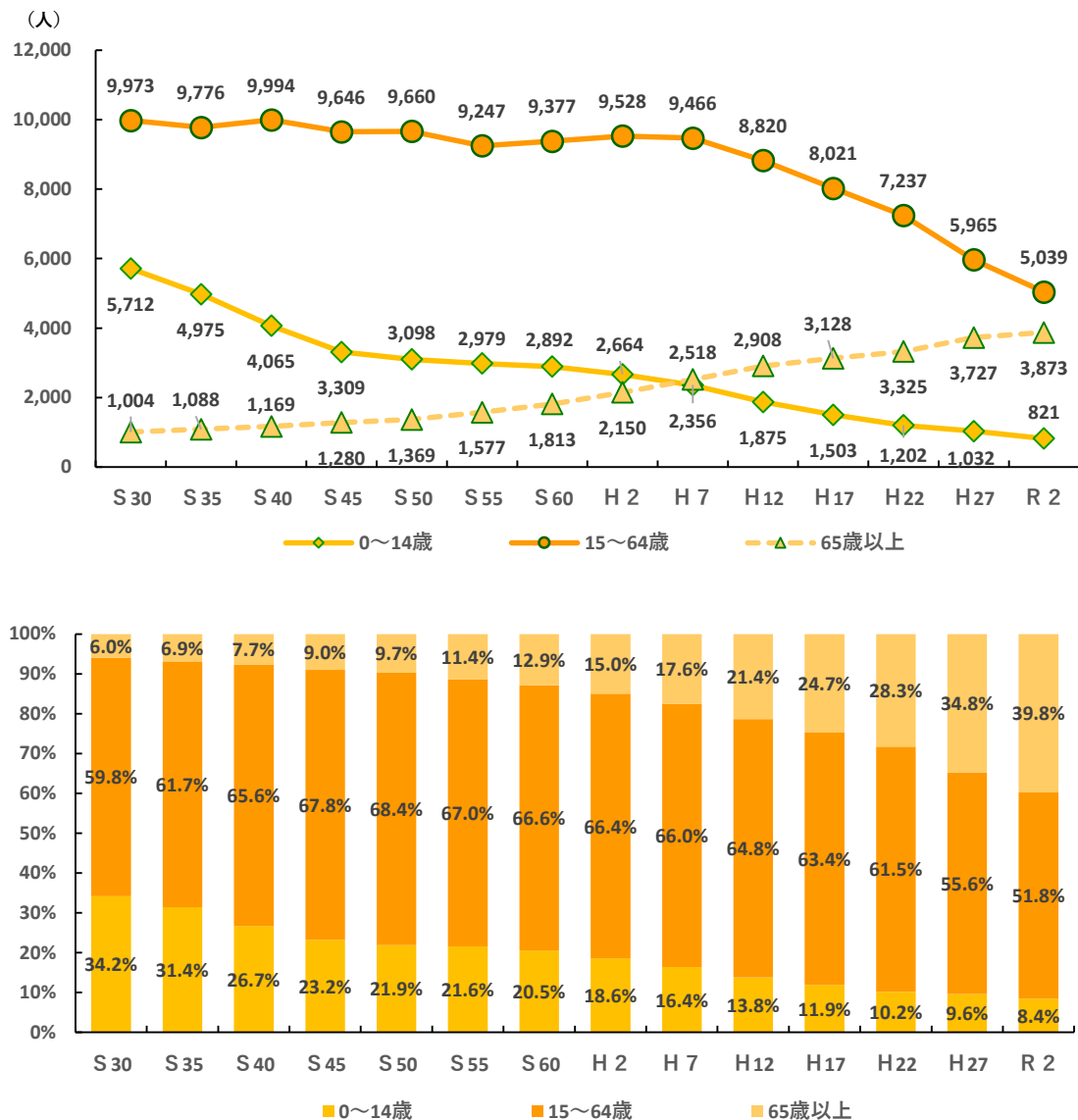


出典：山北町HP

① 年齢3区分別人口

本町の人口を年齢3区分別にみると、15歳未満の年少人口は減少を続けており、昭和30年の5,712人（34.2%）から令和2年の821人（8.4%）へと大幅に減少しています。また、15～64歳の生産年齢人口も、平成7年から減少が加速し、令和2年には5,039人（51.8%）と昭和30年から約半分となっています。一方、65歳以上の老年人口は増加傾向にあり、昭和30年の1,004人（6.0%）から令和2年には3,873人（39.8%）と、およそ4倍になっています。このことから、本町においても少子高齢化が進展していることがわかります。今後の見通しとしては、山北町人口ビジョンによると、年少人口および生産年齢人口はさらに減少する見通しとなっています。一方、老年人口は令和2年をピークに減少に転じるものの、その比率は5割弱を占める見込みとなっており、若い世代が減少するなかで、まちの活力が減退することが懸念されます。

■ 年齢3区分別人口の推移及び人口比率



出典：国勢調査（令和2年）

② 地区別人口

本町の地区別の人口をみると、町の中心部である山北地域（山北地区・岸地区・向原地区）に人口の約8割が集中しています。

地区	人口 (人)	人口比率 (%)
山北※	3,219	34.0
岸	2,397	25.3
向原	2,473	26.1
共和	157	1.7
清水	797	8.4
三保	425	4.5
合計	9,468	100.0

※山北地区の人口は平山地区を含む

出典：山北町HP（令和5年10月1日現在）



(2) 通勤・通学状況

①町内から町外への通勤・通学

令和2年の国勢調査では、就業・就学している町民の46.4%が町内で通勤・通学しており、半分以上の53.6%の方は町外へ通勤・通学している状況です。町外へ通勤・通学している方のうち、神奈川県内への通勤・通学者は2,710人で88.4%と大半を占めており、神奈川県外への通勤・通学者は357人で11.6%（静岡県5.9%、東京都5.2%、その他0.5%）となっています。町外への通勤・通学先としては、県内では小田原市（735人）、南足柄市（422人）、秦野市（310人）が多く、県外では東京都特別区部（117人）、御殿場市（65人）、小山町（64人）が多くなっています。

■山北町居住者の通勤・通学の状況

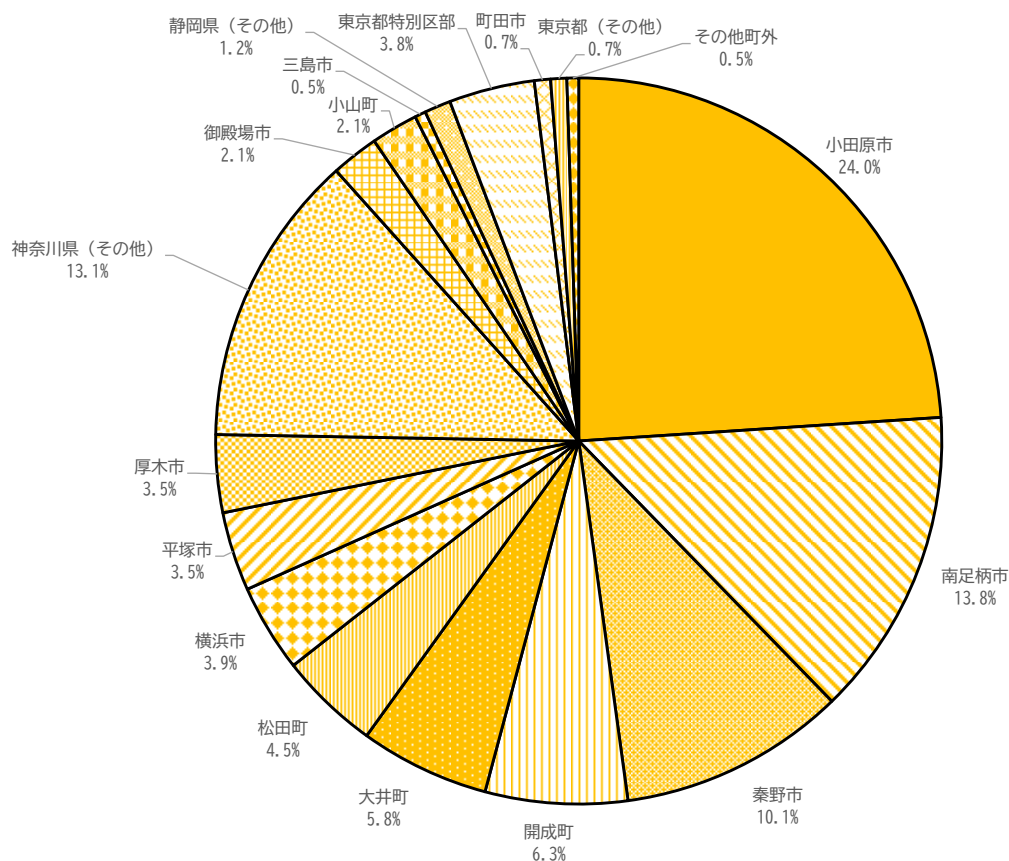
	就業者（人）	通学者（人）	就業・通学者 合計（人）	割合（%）
町内で就業・通学者	2,080	574	2,654	46.4
町外で就業・通学者	2,759	308	3,067	53.6
山北町に居住する就業・通学者	4,839	882	5,721	100.0

出典：国勢調査（令和2年）

■通勤・通学の状況（山北町外）

主な通勤・通学地		就業者（人）	通学者（人）	就業・通学者 合計（人）
神奈川県	小田原市	671	64	735
	南足柄市	411	11	422
	秦野市	296	14	310
	開成町	186	8	194
	大井町	171	6	177
	松田町	123	14	137
	横浜	97	23	120
	平塚市	94	14	108
	厚木市	94	12	106
	その他	335	66	401
	小計	2,478	232	2,710
静岡県	御殿場市	62	3	65
	小山町	63	1	64
	三島市	1	14	15
	その他	28	8	36
	小計	154	26	180
東京都	特別区部	90	27	117
	町田市	12	10	22
	その他	11	11	22
	小計	113	48	161
その他の町外		14	2	16
合 計		2,759	308	3,067

出典：国勢調査（令和2年）



②町外から町内への通勤・通学

町内で就業・就学している人のうち町民が47.2%で、町外から通っている人は52.8%となっています。町外から町内に通勤・通学している人のうち、神奈川県内から町内に通勤・通学しているのは2,648人で89.1%、神奈川県外から町内に通勤・通学しているのは326人で10.9%（静岡県7.3%、東京都1.4%、その他2.2%）となっています。山北町外から通勤・通学している人の居住地としては、県内では小田原市（654人）、南足柄市（614人）が多く、県外では小山町（93人）、御殿場市（89人）が多くなっています。

■通勤・通学の状況

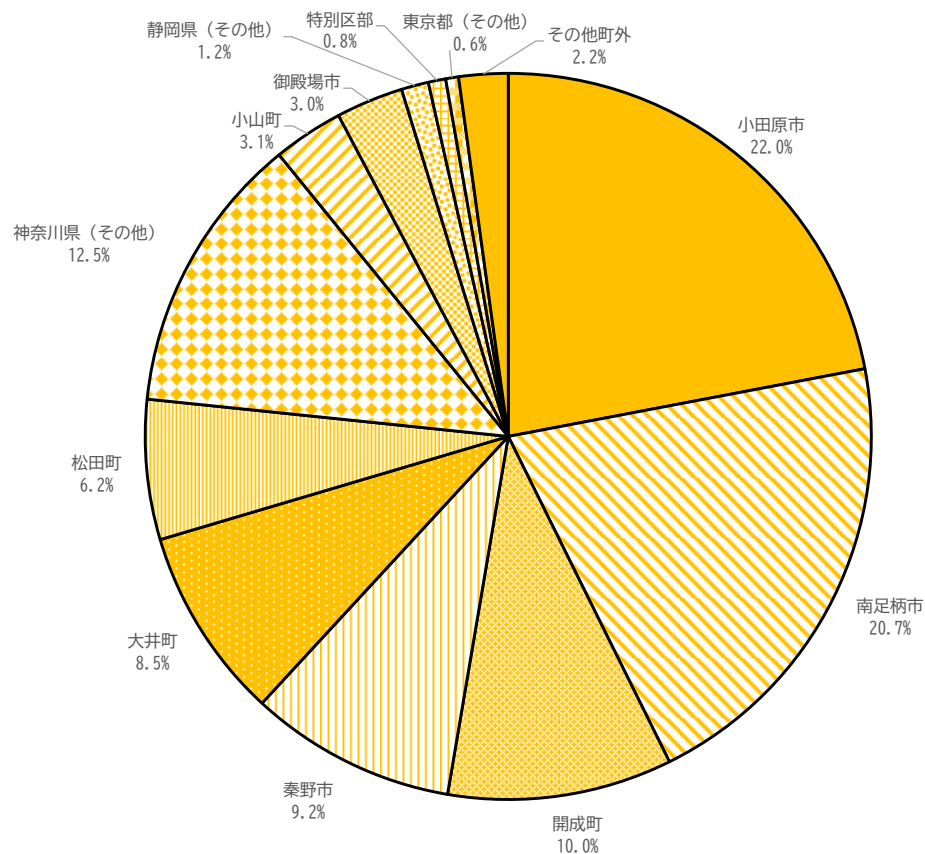
	就業者（人）	通学者（人）	就業・通学者 合計（人）	割合（%）
町内居住者	2,080	574	2,654	47.2
町外居住者	2,566	405	2,971	52.8
山北町での就業・通学者	4,646	979	5,625	100.0

出典：国勢調査（令和2年）

■通勤・通学の状況（町外→山北町内）

主な居住地		就業者（人）	通学者（人）	就業・通学者 合計（人）
神奈川県	小田原市	509	145	654
	南足柄市	543	71	614
	開成町	271	26	297
	秦野市	242	31	273
	大井町	208	46	254
	松田町	168	17	185
	その他	312	59	371
	小計	2,253	395	2,648
静岡県	小山町	93	0	93
	御殿場市	88	1	89
	その他	36	0	36
	小計	217	1	218
東京都	特別区部	20	3	23
	その他	17	3	20
	小計	37	6	43
その他の町外		59	6	65
合 計		2,566	405	2,971

出典：国勢調査（令和2年）



■通勤・通学の移動実態

山北町から町外への通勤・通学



町外から山北町への通勤・通学

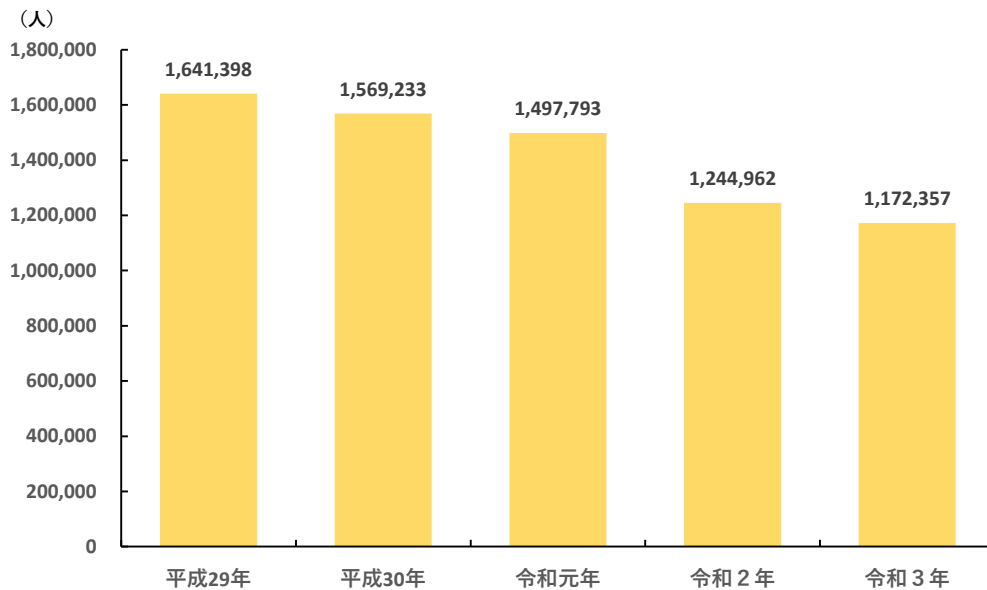


出典：国勢調査（令和2年）

(3) 観光入込客の動向

山北町の観光入込客数は、令和2年には新型コロナウイルス感染症の影響もあり、1,244,962人と減少しました。また、神奈川県では令和3年以降、観光需要喚起策である「かながわ県民割」や「かながわ旅割」等を実施するとともに、感染症対策等に多くの負担が生じた宿泊施設に対し、その経費等を補助する「宿泊施設感染症対策等事業費補助」を実施し、神奈川県全体への観光入込客数は若干回復しましたが、本町では減少が続いている状況となっています。

■山北町の観光入込客数の推移

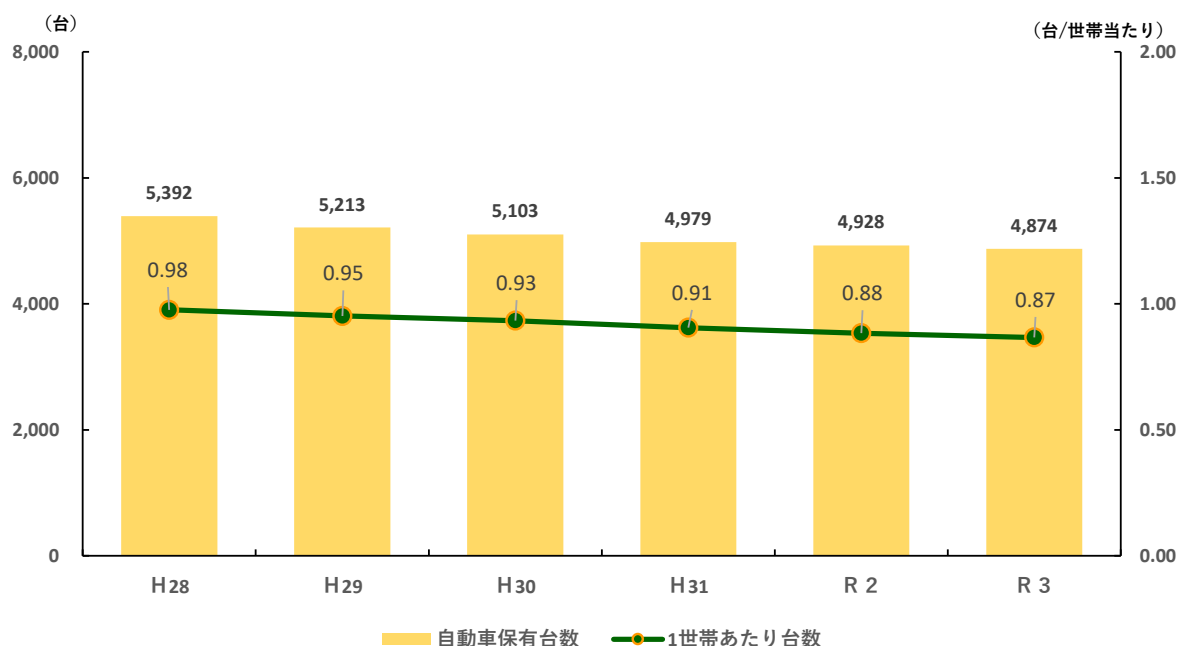


出典：山北町統計書（令和3年度版）

(4) 自動車の保有状況

本町の自動車保有台数は、平成28年から緩やかに減少しており、令和3年で4,874台となっています。また、1世帯当たりの保有台数も同様に緩やかに減少しており、令和3年で0.87台となっていますが、神奈川県内の令和3年の1世帯当たりの乗用車保有台数は0.689台であり、県の平均よりも高いことから、本町は自家用自動車を基本としたライフスタイルが浸透していると考えられます。

■自動車保有台数の推移



出典：神奈川県県勢要覧

(5) 運転免許証の返納状況

神奈川県における運転免許証の返納状況をみると、令和元年に大きく増加し、46,159人の返納がありました。以降、返納者数は徐々に減少している状況となっております。

本町においては令和2年には61人の返納がありましたが、以降は神奈川県同様に減少している状況となっています。

■神奈川県の運転免許証返納状況

単位：人

	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年	令和 4 年
神奈川県	32,347	29,544	46,159	43,768	41,593	33,334
山北町	28	35	52	61	52	38

出典：神奈川県松田警察署

(6) 主要施設の分布状況

本町は、神奈川県自治体の中では横浜市や相模原市に次ぐ広さを有しており、町役場（支所）や金融機関は、概ね各地区にあるものの、学校、医療機関、商業施設は山北地区周辺に集中しています。このため公共交通機関の利便性が低い地域の方が山北地区や町外へ移動する際には、自家用自動車に頼らざるを得ない状況となっております。

①公共施設

【町役場（本庁・支所）】

施設番号	名称	所在地
1	山北町役場	山北1301-4
2	清水支所（清水ふれあいセンター内）	川西688
3	三保支所	中川921-82

【学校・園】

施設番号	名称	所在地
4	川村小学校	山北1002
5	山北中学校	向原405
6	県立山北高等学校	向原2370
7	鹿島山北高等学校	中川921-87
8	やまきたこども園（やまっこ園舎）	山北1226
9	やまきたこども園（わかば園舎）	山北1943-3
10	岸幼稚園	岸1995
11	向原保育園	向原1630

【社会教育・図書館施設】

施設番号	名称	所在地
12	生涯学習センター	山北1301-4

【観光・福祉・環境施設】

施設番号	名称	所在地
13	河内川ふれあいビレッジ ※現在休業中	湯触322-1
14	町立中川温泉ぶなの湯	中川645-8
15	ひだまりの里	神縄438
16	道の駅「山北」	湯触317
17	農産物直売加工所「とれたて山ちゃん」	向原1823-1
18	丹沢湖記念館	神尾田759-2
19	西丹沢ビジターセンター	中川867
20	健康福祉センター・さくらの湯	山北1971-2
21	観光協会	山北1840-15
22	子育て支援センター	山北1971-2
23	社会福祉協議会	向原1379-1
24	一般社団法人 シルバー人材センター	山北2041
25	NPO法人KOMNYやまなみ工芸	山北1430
26	ふるさと交流センター	山北1840-15
27	足柄西部環境センター	山北3680

【消防・警察】

施設番号	名称	所在地
28	小田原市消防本部足柄消防署山北出張所	山北2056-1
29	松田警察署岸駐在所	岸1990-1
30	松田警察署向原駐在所	向原2074-3
31	松田警察署平山駐在所	平山342-1
32	松田警察署清水駐在所	川西652-32
33	松田警察署三保駐在所	神尾田759-4
34	松田警察署丹沢湖警備出張所	神尾田759-4

【スポーツ施設】

施設番号	名称	所在地
35	山北町パークゴルフ場	山北3313-4
36	山北町スポーツ広場（多目的運動場）	山北3139-1

②医療機関（病院・医院・診療所等）

施設番号	名称	所在地	診療科
1	山北中央診療所	山北192	内・呼・消・感染・ア・糖・小・外・皮・在宅・海外
2	ねもと総合内科クリニック	山北711-32	内・小
3	飛弾クリニック	向原150	内・循・外・小・皮
4	山北町立山北診療所	谷ヶ1018-20	内・外・小
5	いちじま歯科医院	山北711-31	歯
6	小原歯科医院	山北1761	歯
7	藤井歯科医院	向原2038	歯・小歯・口腔

③金融機関（銀行・郵便局等）

【銀行・信用金庫・信用組合・J A】

施設番号	名称	所在地
1	横浜銀行山北支店	山北1890
2	さがみ信用金庫山北支店	山北1850
3	かながわ西湘農協山北支店	山北211
4	かながわ西湘農協清水支店	川西689

【郵便局】

施設番号	名称	所在地
5	山北郵便局	山北191
6	山北岸郵便局	岸1326-3
7	清水郵便局	川西668-14
8	三保郵便局	中川921-81

④商業施設（スーパー等）

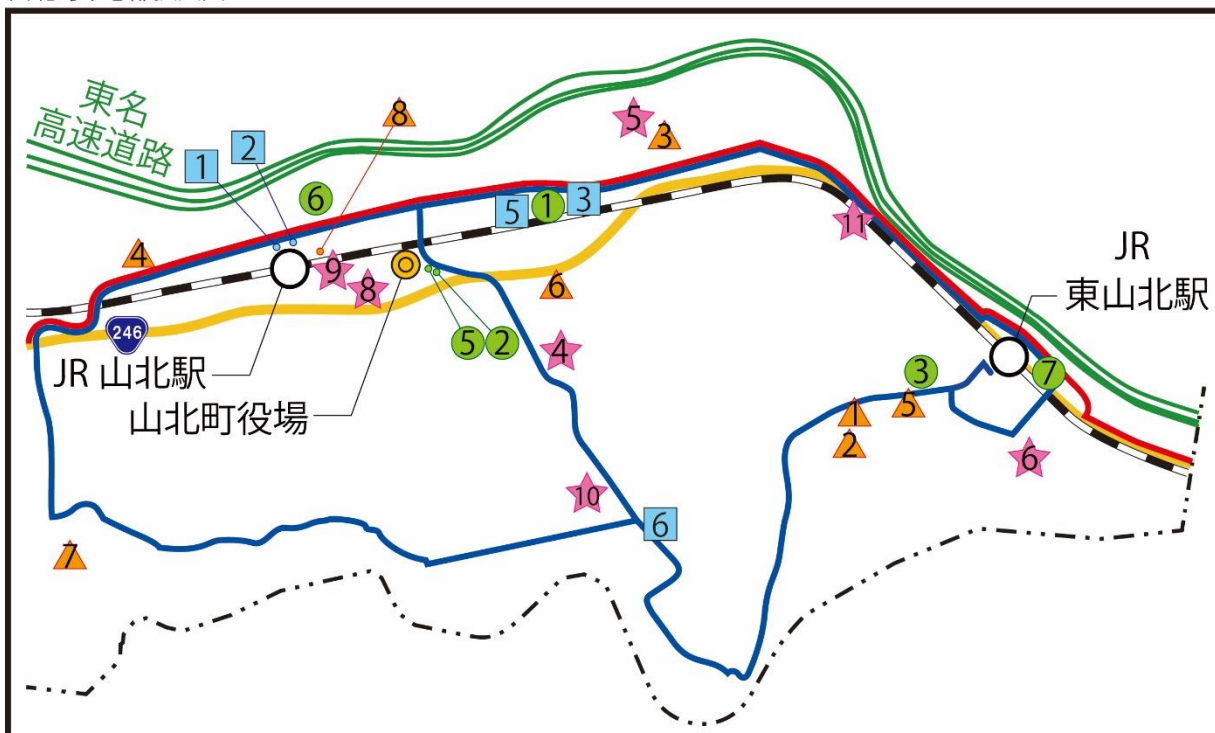
施設番号	名称	所在地
1	小田原百貨店山北店	岸 5 8 - 3
2	コメリハード＆グリーン足柄山北店	岸 6 2
3	まつざわ	山北 2 7 1 - 1
4	露木勝兵衛商店	山北 2 7 9 9
5	クリエイイトSD東山北店	向原 1 - 1 7
6	ファミリーマート山北町店	山北 7 4 1 - 1
7	ファミリーマート山北平山店	平山 1 7 8 - 1 9
8	ニューヤマザキデイリーストア山北駅前店	山北 1 8 4 0 - 2 8

⑤ 鉄道駅

施設番号		所在地
1	J R東山北駅	向原
2	J R山北駅	山北
3	J R谷峨駅	谷ヶ



山北町中心部拡大図



凡例

- ★ 学校
 - 医療機関
 - 金融機関
 - ▲ 商業施設
 - 山北町内循環バス
(フィーダー補助対象路線)
 - 路線バス (富士急モビリティ)
(幹線補助対象路線)
 - JR御殿場線
- ※印内の番号は施設リスト
番号を示す

2. 公共交通の現状

(1) 鉄道

J R御殿場線は町内を東西方向に横断しており、山北駅と東山北駅、谷峨駅の3駅があります。この3駅は、町外への通勤・通学等の町民の移動や、本町への来訪者を迎える拠点としての役割を担っています。

運行状況については、山北駅から国府津方面には、平日・土休日ともに26本、御殿場方面には、平日25本、土休日26本が運行されており、東山北駅から国府津方面には、平日・土休日ともに26本、御殿場方面には、平日・土休日ともに28本が運行されています。また、谷峨駅から国府津方面には、平日23本、土休日24本、御殿場方面には、平日25本、土休日26本が運行されています。

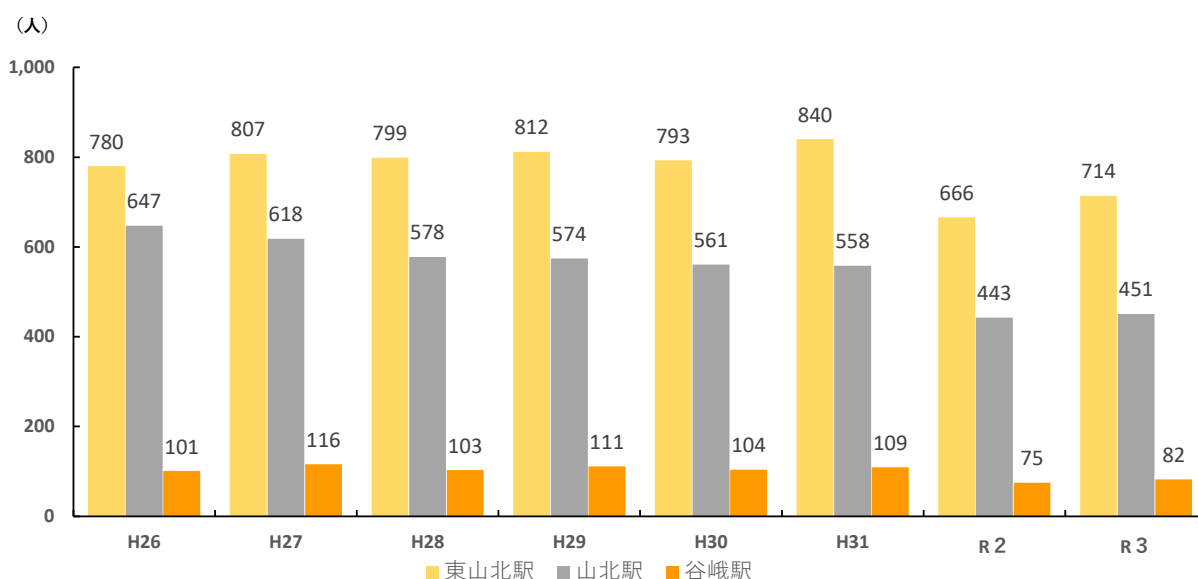
令和3年度の町内3駅における1日平均乗車人員は、東山北駅714人、山北駅451人、谷峨駅82人となっており、いずれの駅でも新型コロナウイルス感染症の影響で減少した前年と比べて微増しています。

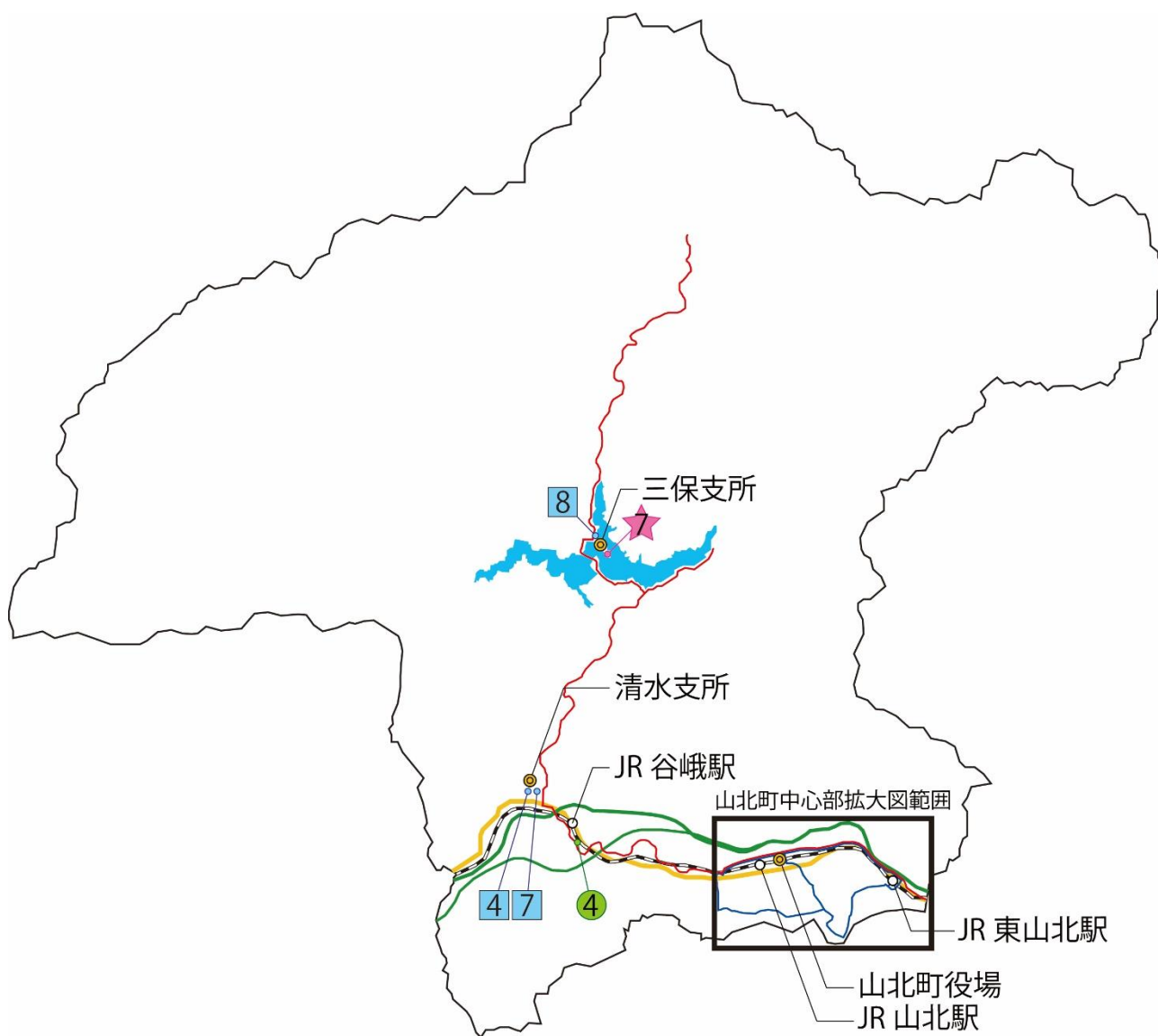
なお、J R御殿場線では、交通系 I Cカードを利用することができますが、J R東海やJ R東日本など各鉄道事業者の管轄エリアを跨って利用することはできません。このため、現状では首都圏からの交通系 I Cカード利用者は、降車駅で精算する必要があり、利便性の面からも課題となっています。

■東山北駅・山北駅・谷峨駅の1日平均乗車人員の推移 (単位：人／日)

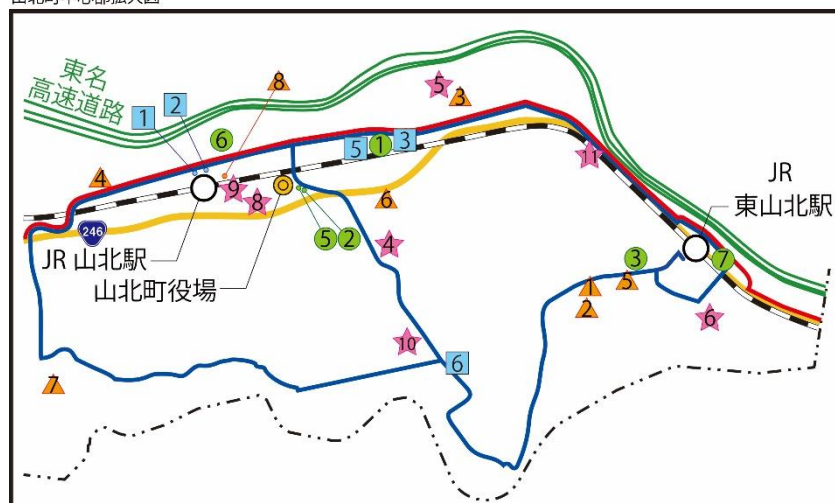
	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R 2	R 3
東 山 北 駅	780	807	799	812	793	840	666	714
山 北 駅	647	618	578	574	561	558	443	451
谷 峨 駅	101	116	103	111	104	109	75	82

出典：神奈川県交通関係資料集





山北町中心部拡大図



凡例

- ★ 学校
 - 医療機関
 - 金融機関
 - ▲ 商業施設
 - 山北町内循環バス (フィーダー補助対象路線)
 - 路線バス (富士急モビリティ) (幹線補助対象路線)
 - JR 御殿場線
- ※印内の番号は施設リスト番号を示す

(2) バス

① 路線バス（富士急モビリティ）

ア. 路線状況

富士急モビリティ株式会社が運行する路線バスは2路線あり、本町と松田町を結ぶ重要な役割を果たしています。

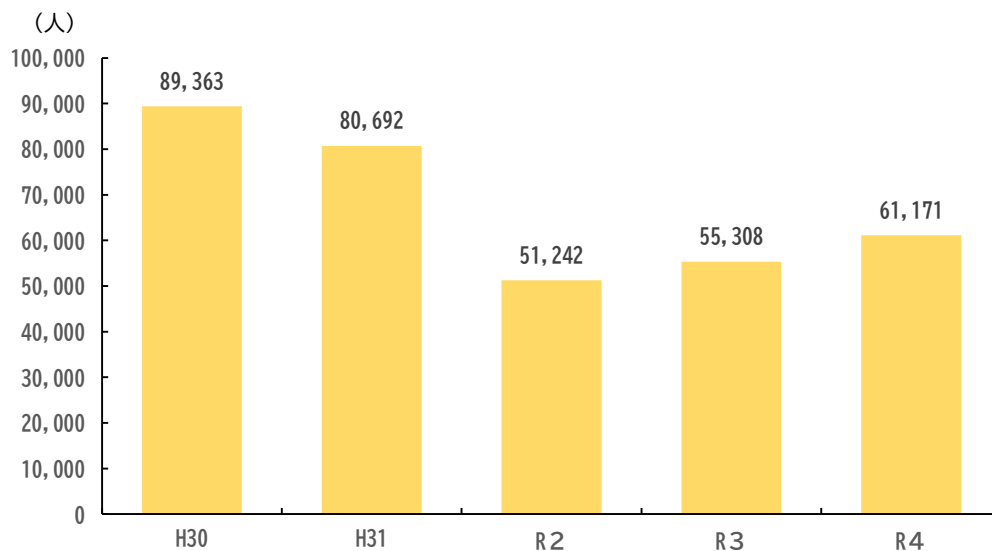
また、「新松田西丹沢線（新松田駅～西丹沢ビジターセンター）」は地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統である補助系統に該当し、松田町から山北町に跨って運行されています。「新松田西丹沢線」は、通勤・通学、買物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光・レジャーなど多様な目的での移動を担っており、起終点の小田急線新松田駅からＪＲ御殿場線の東山北駅、山北駅、谷峨駅とも連絡しているため、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。

しかし一方では、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により確保・維持する必要がある路線となります。

イ. 利用者数

利用者数は、新型コロナウイルス感染症の発生した令和2年に大きく減少し、以降、徐々に回復しています。しかし、平成30年から平成31年にかけて利用者が減少していることもあり、コロナ禍以前の利用者数まで回復するかは不透明であり、現状は平成30年の利用者数の約70%の利用者数となっています。

■路線バス（富士急モビリティ）利用者数の推移



出典：富士急モビリティ株式会社

※路線バスに関しては、10月から翌年9月を事業年度とするため、平成30年は平成29年10月から平成30年9月まで、令和4年は令和3年10月から令和4年9月までを指しています。

ウ. 不採算路線の赤字額、補助金支出額

新松田西丹沢線の赤字額は平成30年と比較すると減少しており、令和4年度では11,350千円となっています。これに対して国と県から補助金が交付されており、令和4年度では約13,808千円を補助しています。

■新松田西丹沢線の赤字額と補助金支出額の推移

単位：千円

	H30	H31	R2	R3	R4
赤字額	18,164	15,663	16,602	16,771	11,350
補助金支出額	11,228	13,950	12,478	13,840	13,808

出典：富士急モビリティ株式会社

② 山北町内循環バス

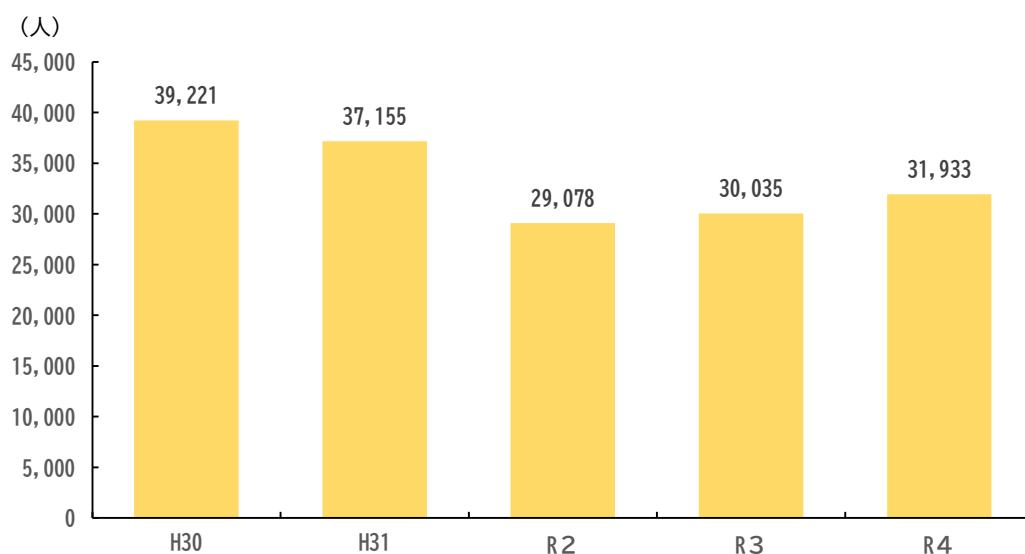
ア. 路線状況

町が運行している山北町内循環バスは、山北駅を中心に町内各地域を結ぶ町民の移動手段の1つとして重要な役割を担っている公共交通機関であり、東部循環、西部循環、南部循環が主な路線となっています。山北地域内が主な運行エリアとなりますが、山北駅、新松田駅間の運行も行っており、富士急モビリティが運行業務を受託しています。

イ. 利用者数

利用者数は、路線バスと同様に新型コロナウイルス感染症の発生した令和2年に大きく減少しました。以降、徐々に利用者数は回復しており、現状は平成30年の利用者数の約80%まで回復している状況です。

■山北町内循環バス利用者数の推移



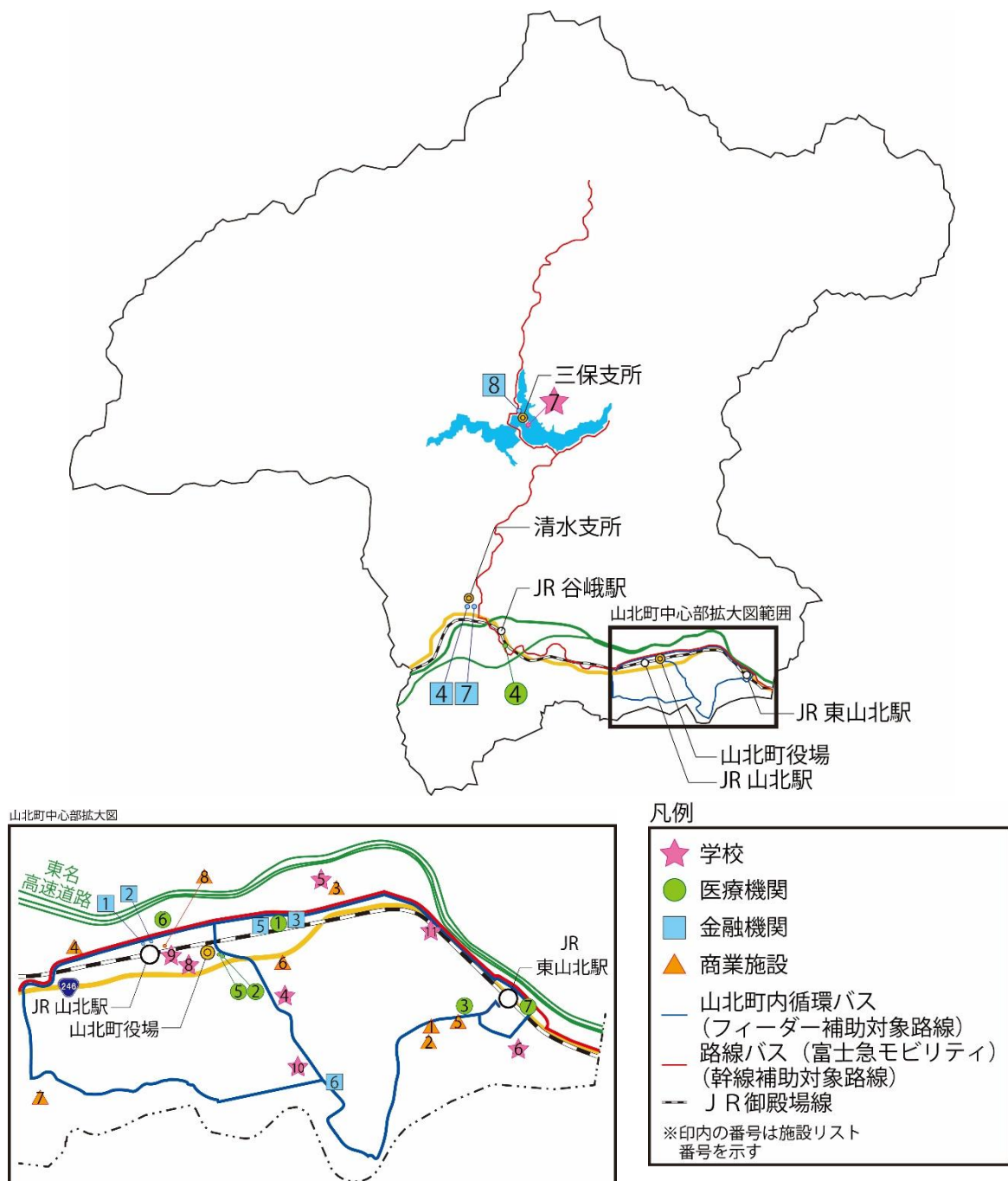
出典：山北町企画総務課

ウ. 今後の方向性

現在、町民の主な移動手段は自家用自動車ですが、山北町内循環バスは、高齢化が進む中、運転免許証返納後の移動手段の1つとしてニーズがある一方で、運行便数が十分でないことや山北地域内のみの運行であることなど利便性の面で課題もあります。

また、近年の運行委託料の増加や車両の老朽化などにより、今後、町財政を圧迫することも懸念されています。

山北町内循環バスは、将来にわたり町民や来訪者など誰もが使いやすい公共交通サービスとして重要な役割を担っていますが、町の財政負担だけでは運行の維持が難しいため、町内を運行する東部・西部・南部循環については、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用していく必要があります。



(3) タクシー

タクシー事業は、町内において2つの事業者（中川ハイヤー有限会社、松田合同自動車株式会社）が実施しています。

山北町内のみの輸送実績が確認できないため、参考までに小田原交通圏内における輸送実績を見てみると、令和4年の輸送人員は264.6万人となっており、平成29年と比べると輸送回数・輸送人員・運送収入ともに約70%程度まで減少している状況となります。

しかし、タクシーは、鉄道や路線バスのような大量輸送機関にはない機動力を持ち、利用者一人ひとりのニーズへ対応し、自宅等から目的地までをつなぐ公共交通として重要な役割を担っており、特に交通不便地域に住む高齢者にとって、必要不可欠な移動手段となっています。

■小田原交通圏内タクシー事業者の輸送実績の推移

	H29	H30	H31	R 2	R 3	R 4
輸送回数（回）	2,441,225	2,323,645	2,123,122	1,274,638	1,398,530	1,730,822
輸送人員（人）	3,552,262	3,373,392	3,082,646	1,657,793	2,020,418	2,646,073
運送収入（千円）	4,295,812	4,157,249	3,883,476	2,093,378	2,341,933	3,141,623

出典：一般社団法人神奈川県タクシー協会

(4) 公共交通以外の移動手段

本町には、小中学校スクールバスや共和福祉バスなど、公共交通以外の移動手段が複数存在しています。公共交通以外の移動手段には、既存の公共交通ではカバーできないニーズを補完する役割が求められます。

こうした移動手段は、公共交通不便地域に住んでいる方にとっては必要不可欠な移動手段ですが、運行にかかる町の財政的な負担の増大や、地域における運転手の担い手不足など、持続していくためには様々な課題があります。

また、町では令和3～4年度にかけて、清水・三保地区においてデマンドタクシーの試行運行も実施しており、試行後のアンケートにおいて、早期に導入して欲しいというニーズが高い結果となりました。

■町内の公共交通以外の移動手段

移動手段	概要	事業実施者
共和福祉バス	通勤、通学手段の確保が必要と考えた共和地区住民自らが運営会を設立し、町からの補助金を活用し、利用者を地区住民に限定して運行している。	共和福祉バス運営会
小中学校スクールバス	清水・三保地区の児童、生徒が、山北地区の小中学校へ通学するための移動手段として運行している。	山北町
外出支援サービス事業 (おでかけ号)	公共交通機関の利用が困難な高齢者・障がい者の外出時の利便を図るため、町社会福祉協議会に委託して運行している。	山北町

3. 主な関連計画の整理

(1) 山北町総合計画

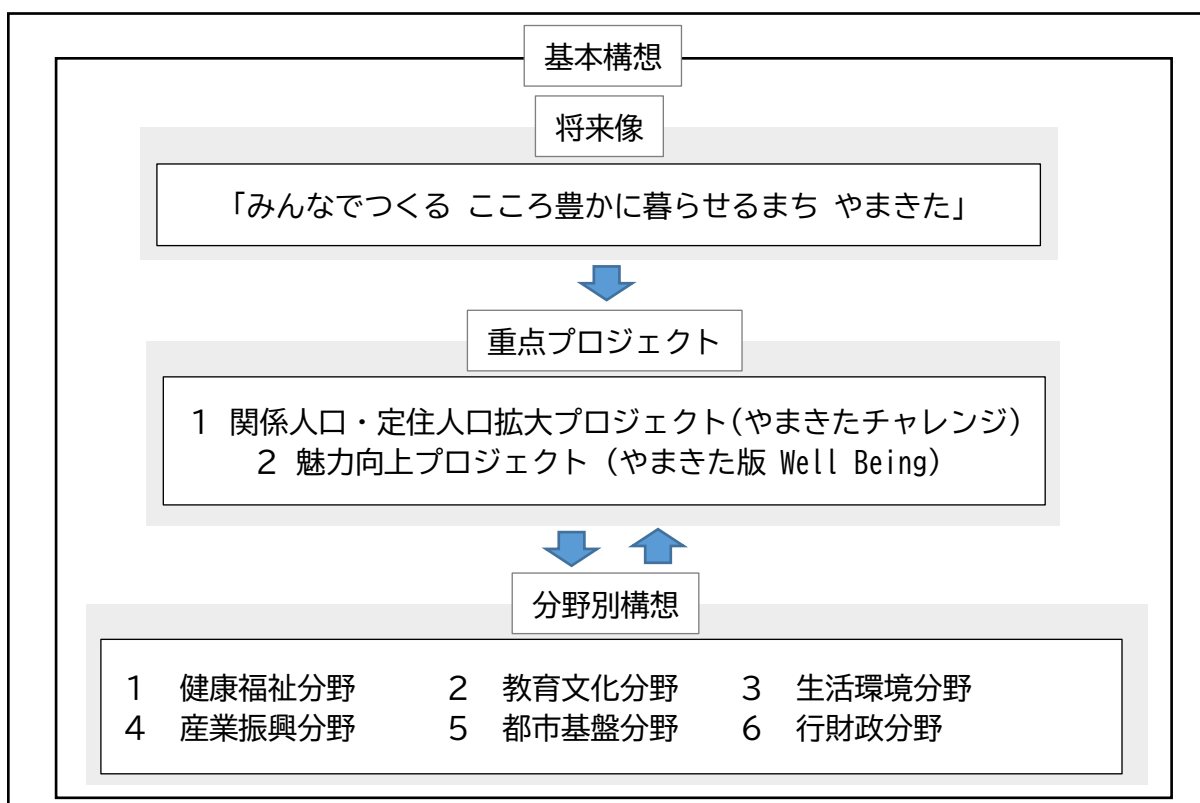
山北町では、山北町自治基本条例を制定し、平成25年4月より施行しています。この中で、町民、行政及び議会が互いに協力して協働によるまちづくりを行うことを求め、まちづくりを中長期的な視点で捉え、総合的かつ計画的な行政運営を図るため、総合計画を策定しなければならない旨を規定しています。

令和5年度までの10年間を計画とする山北町第5次総合計画では、「みんなでつくる魅力あふれる元気なまち やまきた」を将来像とし、「町民力・地域力を発揮するプロジェクト」「若者定住・子育て支援プロジェクト」を重点プロジェクトとして、各種施策を展開してきました。

こうした中、2015年の国連サミットで採択された「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」では、SDGs (Sustainable Development Goals) が、先進国を含む国際社会共通の目標として位置付けられ、持続可能な社会に向けた動きが求められています。また、新型コロナウイルス感染症の流行、ロシアによるウクライナへの侵攻等により、人の動きや物流、エネルギーや物価など、私たちの暮らしにも影響が出ています。

国内に目を向けると、人口減少、少子化、高齢化の波は収まらず、全国各地で規模の大きな地震が頻発し、温暖化の影響と思われる極端な気象が続くなど、これまでとは異なる社会経済状況となっています。こうした変化に的確に対応していくためには、機動的で柔軟な動きが求められます。

そのため、将来のあるべき姿を描き、その姿に向かってみんなで取り組みつつ、機動的で柔軟性をもった行政運営ができるよう、山北町第6次総合計画を策定するものです。



◇計画期間：令和6年度～令和15年度

◇根拠法：山北町自治基本条例

◇当該計画の中における交通施策内容：

重点プロジェクト 2 魅力向上プロジェクト（やまきた版 Well Being）

施策6 生活交通・移動手段等の確保

- ・地域公共交通計画に基づき、将来にわたり誰もが利用しやすい、新たな移動サービスの導入を図ります。
- ・鉄道や路線バスの輸送力を維持するため、交通事業者と協議・調整を図ります。
- ・新たな移動手段や輸送手段など、デジタル技術を活用した新たなモビリティサービスについて調査・研究します。

分野別構想 5都市基盤分野 第2節交通基盤 第1項公共交通機関

基本方針：町、地域、交通事業者等が連携を図り、将来にわたり町民や来訪者など誰もが使いやすい公共交通サービスを提供します。また、鉄道事業者など関係機関と調整しながら、駅周辺の整備を推進します。

施策と事業：

- 1 地域公共交通の維持
 - ・御殿場線の利便性向上に向けた要望活動
 - ・富士急モビリティの輸送力の維持に向けた協議・調整
 - ・モビリティ・マネジメントの推進
- 2 山北町地域公共交通計画の推進
 - ・山北町地域公共交通計画の推進
- 3 駅周辺の整備及び情報発信
 - ・山北駅舎の建て替え
 - ・山北駅舎活用事業(切符販売)の実施

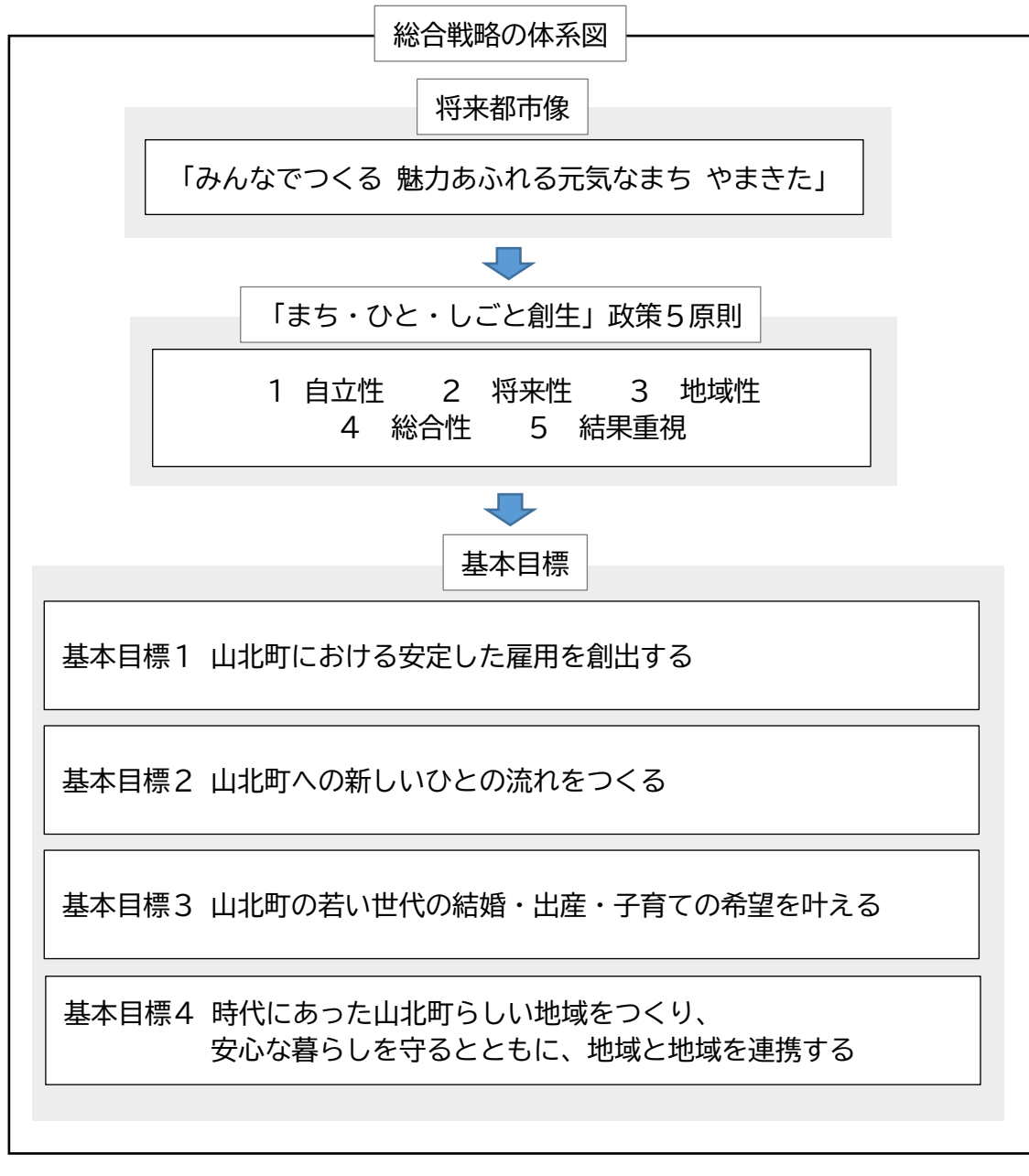
(2) 山北町人口ビジョン・総合戦略

国において令和元年12月に「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、地方創生のより一層の充実・強化に取り組む方針を示したことから、国や県の人口ビジョンや総合戦略を勘案し、令和2年度から令和6年度までの5年間を計画期間とする「山北町第2期人口ビジョン・総合戦略」を令和2年3月に策定しました。

◇計画期間：令和2年度～令和6年度

◇根拠法：まち・ひと・しごと創生法

◇基本的視点：①子育て世代や若者を中心とした生産年齢人口の流入、定住の促進
②若い世代の就労・子育てなどの希望を叶える生活環境基盤の整備
③山北町の強みを生かした特徴的な取組みの推進



◇当該計画の中における交通施策内容：

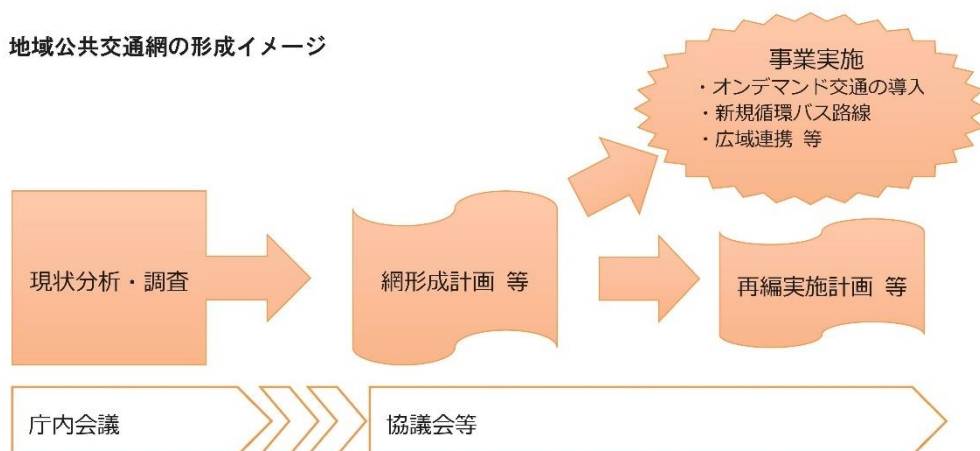
★総合戦略先駆的事業

2 地域公共交通網の形成事業

■事業概要

山北町内では、鉄道がＪＲ御殿場線（東山北駅・山北駅・谷峨駅）、路線バスが富士急湘南バス、さらに町が運営する町内循環バスがあります。また地域主導（共和福祉バス運営会）で運行している共和福祉バスや川村小学校及び山北中学校へ通う児童及び生徒のためのスクールバスが運行されています。さらに、高齢者福祉タクシー助成事業や町内循環バス回数券助成事業など、電車やバスなどの公共交通空白地域の住民や高齢者や障害者に対する助成事業を行っています。しかし、高齢者ドライバーの免許返納者の増加や更なる路線バスの減便等、本町の公共交通の状況は大きく変化し、さらに、就学や就職を機とした若者世代の町外流出による人口減少や少子高齢化に歯止めがかからない状況を踏まえ、まず、地域公共交通の現状と課題を整理し、町内全体を一体的に捉え、周辺自治体等との広域連携を視野に入れた交通利便性の向上を図るための計画を策定していく必要があります。

地域公共交通網の形成イメージ



基本目標 4 時代にあった山北町らしい地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

(5) 交通対策の充実

■公共交通網の整備

- ・ＪＲ御殿場線の増便を鉄道事業者や関係機関に要請するなど、利用者の利便性向上に努めます。
- ・路線バス機能の維持拡充をバス事業者や関係機関に引き続き要請します。
- ・路線バスでは十分な対応ができない地域に町内循環バスを運行し、運行エリアやダイヤの充実を図ります。
- ・公共交通空白地域対策として、新たな交通手段の確保を図ります。
- ・地域主導（共和福祉バス運営会）で運行している共和福祉バスの運行を支援します。
- ・山間部に居住する高齢者の移動支援として高齢者福祉タクシー助成事業の充実を図ります。また、町内循環バス運行地区の高齢者に対し循環バスの回数券を助成します。

■駅及び駅周辺の整備

- ・東山北駅利用者の利便性を向上させるため整備を行っている駅前広場について東屋などの休憩施設や案内板などの付帯施設の整備を図ります。
- ・駅員無配置の山北駅に切符販売スタッフを配置するとともに、山北町の紹介コーナー等を設置し、利用者が安心して利用できる取組みを進めます。
- ・丹沢湖、中川温泉への玄関口として、谷峨駅周辺を整備します。
- ・山北駅周辺において、健康福祉センター等の公共施設の案内等を充実します。

（３）山北町都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランとは、都市計画やまちづくりを進めるための指針とされ、まちづくりの将来像を描くもので、地域の課題を解決するために土地利用を誘導したり、都市施設を整備していく方針を示すものです。「山北町都市計画マスタープラン」は、「山北町第５次総合計画」や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等と整合を図りながら、「山北町第３次土地利用計画」などの個別計画と連携し、総合的かつ計画的にまちづくりを進め、今後の法定都市計画決定、都市計画事業の推進等における指針となるものです。

計画を実現し、より良いまちづくりを進めていくためには、施策の推進はもちろんのこと、これからのまちづくりの主体となる町民、事業者や関係団体などと行政が適切な役割分担のもとに「協働のまちづくり」を推進する必要があります。本町ではまちづくりの基本方針として「山北町自治基本条例」を定めていることから、本条例の趣旨に沿い、町民参画のもとで協働のまちづくりを進めていきます。

◇計画期間：令和３年度～令和12年度

◇根拠法：都市計画法

◇将来都市像：豊かな自然と歴史文化を生かした にぎわい・交流のまち やまきた

◇まちづくりの目標

- 目標１ 持続的な発展に向けて地域が自立し、豊かな自然環境と良好な住宅地が共生する「自立と共生のまちづくり」を進めます
- 目標２ 暮らしの質を優先し、身近な環境を重視した「安全・安心のまちづくり」を進め、結果的に、地震・浸水・土砂災害・大規模な火事災害などの災害に強いまちづくりを進めます
- 目標３ 町民がお互いに協力し、支え、助け合いながら暮らし、交流を育む居場所のある「ふれあいと交流のあるまちづくり」を進めます
- 目標４ 地域の潜在的魅力を生かし、多様な連携・ネットワークによる「連携・創造の活力あるまちづくり」を進めます
- 目標５ 地域の産業活動や定住対策を重視した「個性豊かでのにぎわいのあるまちづくり」を進めます

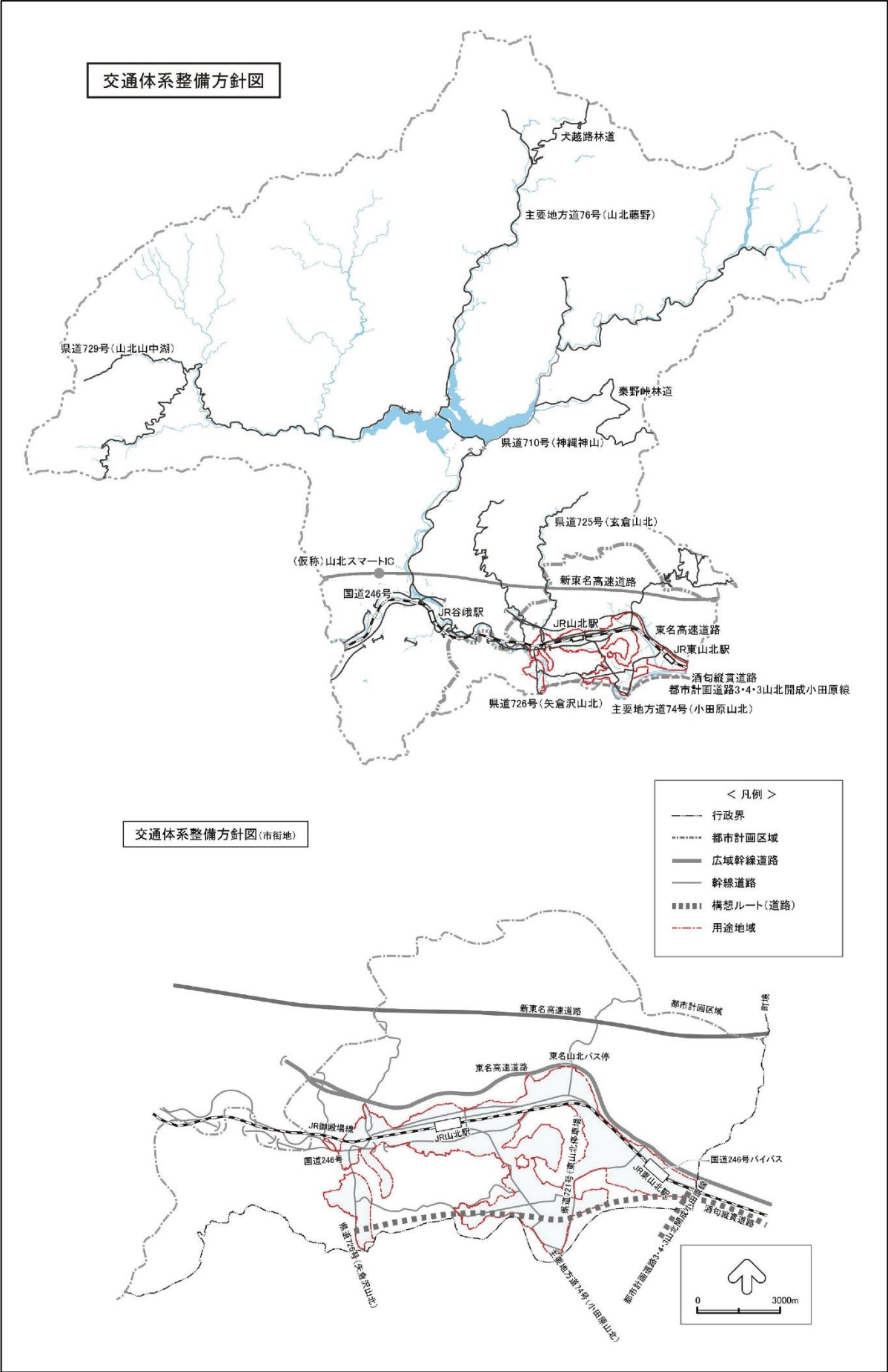
◇当該計画の中における交通施策内容：

交通体系整備の方針 （２）施策の展開 ②鉄道・バス等の整備方針

本町の基幹交通機関として、本町を東西に横断するJR御殿場線を位置づけます。山北駅を中心に運行されている路線バスについては、鉄道と路線バス、町内循環バスと既存バス路線とのネットワーク化など、バスネットワークの効果的な連携を図るとともに、既存バス路線の維持・拡充を促進し、町民及び来訪者の町内移動等の利便性向上を図ります。

- ・ JR御殿場線の輸送力増強への働きかけ
- ・ 既存バス路線の利便性の向上
- ・ 町内循環バスの利便性の向上
- ・ 新たな交通手段の検討

交通体系図



（４）山北町地域福祉計画

山北町では、これまで地域福祉の推進に取り組んできましたが、国が掲げる地域共生社会の実現に向け、より実効性の高い計画を策定するために、「地域福祉計画」及び「地域福祉活動計画」を一体的に見直し策定しました。この「第４期山北町地域福祉計画」と「第６次山北町社会福祉協議会地域福祉活動計画」は、現行の施策・事業の見直しに留まらず、自助・互助・共助・公助のあり方を再構築していくことを目指しています。

◇計画期間：令和６年度～令和１０年度

◇根拠法：社会福祉法

◇基本理念：地域ぐるみで支え合う、健康と福祉のまちづくり

◇基本目標：基本目標１ 住民参加のまちづくり

基本目標２ 福祉サービスの充実と提供体制の整備

基本目標３ 豊かに暮らせる生活支援システムの整備

基本目標４ 安心して暮らせるまちづくり

基本目標４（３）住みやすい生活環境の整備

移動が困難な人のための公共交通や福祉交通の充実、移動しやすい歩道や子ども連れや高齢者等に配慮した施設の整備等、誰もが利用しやすいまちの整備を進めます。また、身近な地域で安心して暮らしていける住まいの確保を行います。

- ・町内循環バスの運行及び循環バス運行地区に住む高齢者に回数券の助成を行います。また、山間部や交通不便地域に住む高齢者に対してタクシー助成を行います。更に、町独自の交通サービスとして、移送サービス「お出かけ号」の運行を社会福祉協議会に委託して実施します。また、高齢者の運転操作ミスによる事故が多発している現状を踏まえて、運転免許証を自主返納してもこれらの移動支援の充実を図ることで、交通不便地域に住む高齢者等が安全に生活できるよう支援を行います。

- ・公共施設や道路、通学路等の新設及び改修時に、ユニバーサルデザインの視点に立った計画的な整備を進めます。公共施設内については、さまざまな人が利用しやすく誰もが制約を受けずに行動できるように、公共施設の外周部は、幅の広い歩道、歩道の段差解消、点字ブロックの敷設、スロープの設置など利便性や安全性、景観等に十分に配慮した歩行空間の整備に努めます。また、障がい者専用の駐車場の整備や歩行空間の障害物の除去に努めます。道路や通学路については、安全性に十分配慮した幅の広い歩道の整備に努めます。

4. 公共交通の利用実態把握

(1) 町民アンケート調査

I 調査概要

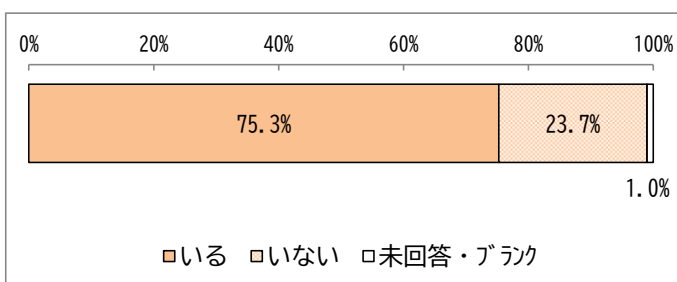
- 1 調査対象：山北町にお住まいの16歳以上の町民
- 2 調査方法：郵送配付・郵送回収
- 3 調査期間：令和5年11月6日～11月30日
- 4 回収状況：配布1,500件 有効回収792件（有効回収率52.8%）
- 5 その他：富士急湘南バス株式会社は、令和6年2月1日に富士急モビリティ株式会社に吸収合併されましたが、本調査結果については旧社名で記載しています。

II 調査結果

あなたの身近に送迎を頼める人はいますか。

問1 あなたの身近に送迎を頼める人はいますか。

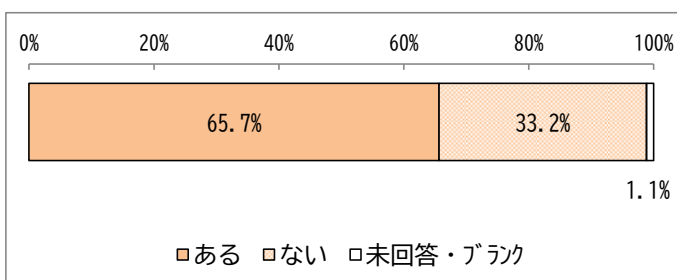
	回答数	%
1 いる	596	75.3%
2 いない	188	23.7%
3 未回答・ブランク	8	1.0%
総計	792	100.0%



家族、友人などを送迎することはありますか。

問2 家族、友人などを送迎することはありますか。

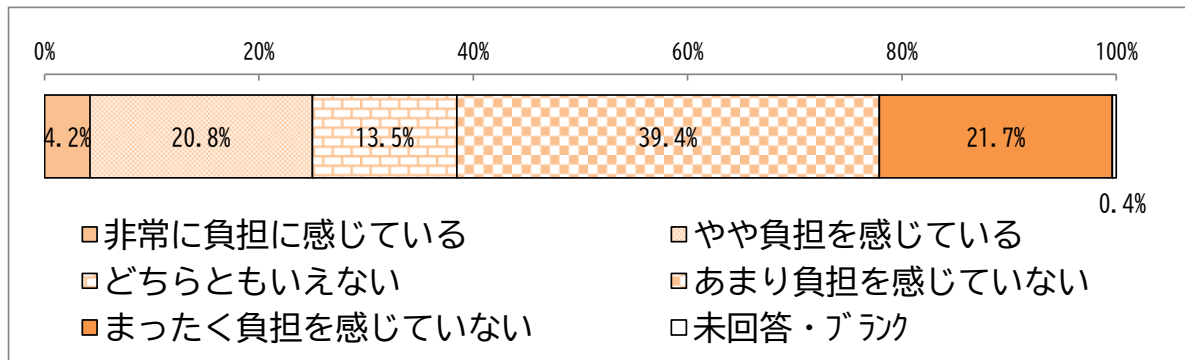
	回答数	%
1 ある	520	65.7%
2 ない	263	33.2%
3 未回答・ブランク	9	1.1%
総計	792	100.0%



家族、友人などを送迎することを負担に感じることはありますか。

問3 家族、友人などを送迎することを負担に感じることはありますか。

	回答数	%
1 非常に負担に感じている	22	4.2%
2 やや負担に感じている	108	20.8%
3 どちらともいえない	70	13.5%
4 あまり負担を感じていない	205	39.4%
5 まったく負担を感じていない	113	21.7%
6 未回答・blank	2	0.4%
総計	520	100.0%

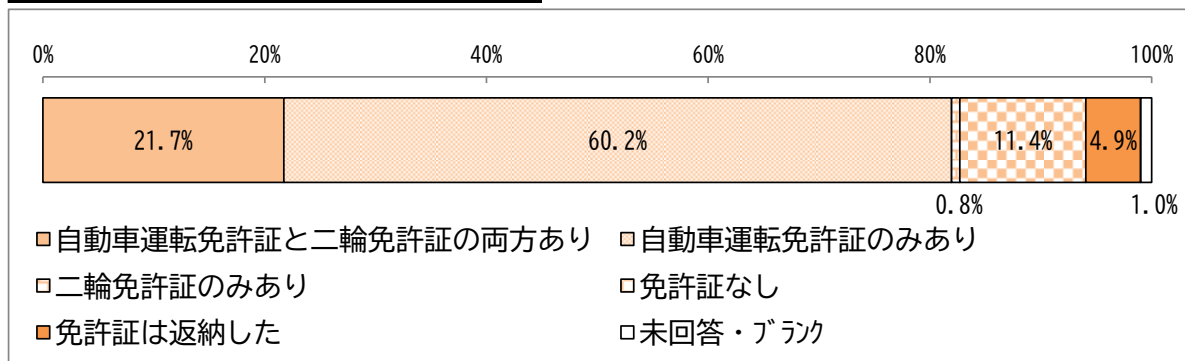


送迎をすることがある方のうち、25%の方は負担と感じている。

運転免許証を所有していますか。

問4 運転免許証を所有していますか。

	回答数	%
1 自動車運転免許証と二輪免許証の両方あり	172	21.7%
2 自動車運転免許証のみあり	477	60.2%
3 二輪免許証のみあり	6	0.8%
4 免許証なし	90	11.4%
5 免許証は返納した	39	4.9%
6 未回答・blank	8	1.0%
総計	792	100.0%

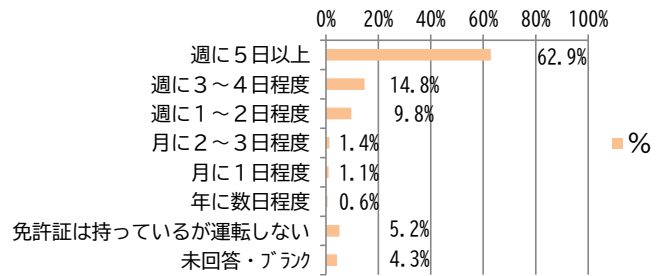


82.7%の方が現在も運転免許証を所有している。

どのくらいの頻度で車・バイクを利用していますか。

問5 どのくらいの頻度で車・バイクを利用していますか。

	回答数	%
1 週に5日以上	412	62.9%
2 週に3～4日程度	97	14.8%
3 週に1～2日程度	64	9.8%
4 月に2～3日程度	9	1.4%
5 月に1日程度	7	1.1%
6 年に数日程度	4	0.6%
7 免許証は持っているが運転しない	34	5.2%
8 未回答・ブランク	28	4.3%
総計	655	100.0%

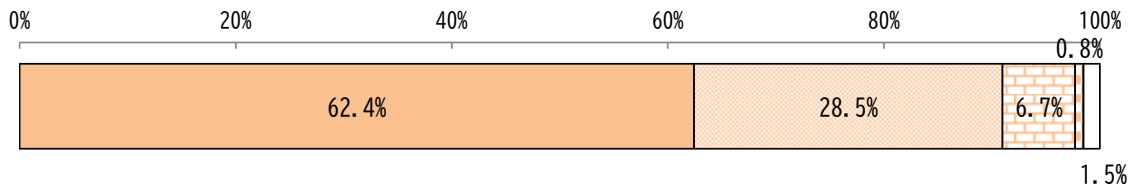


毎週利用されている方が87.5%と車・バイクは移動に欠かせない町民の移動手段となっている。

自分で運転することについて不安を感じていますか。

問6 自分で運転することについて不安を感じていますか。

	回答数	%
1 感じていない	409	62.4%
2 やや感じている	187	28.5%
3 感じている	44	6.7%
4 その他	5	0.8%
5 未回答・ブランク	10	1.5%
総計	655	100.0%

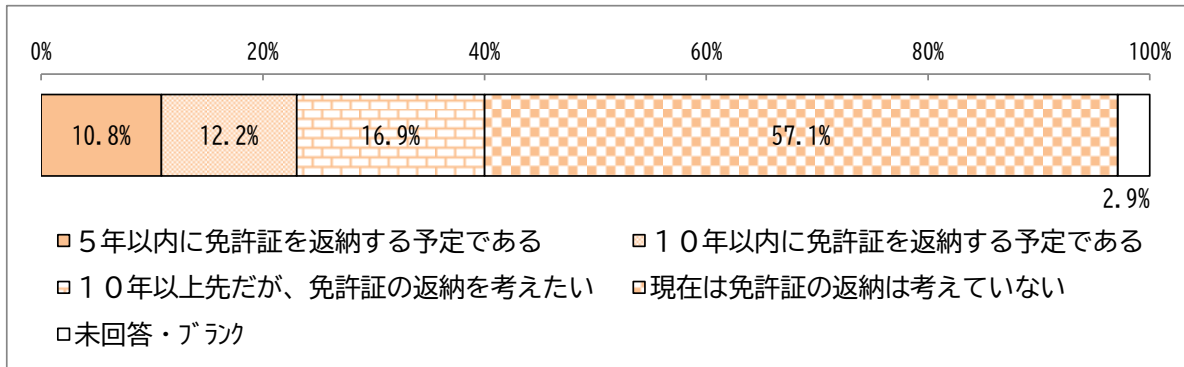


□感じていない □やや感じている □感じている □その他 □未回答・ブランク

運転免許証の返納について、将来的にどのように考えていますか。

問7 運転免許証の返納について、将来的にどのように考えていますか。

	回答数	%
1 5年以内に免許証を返納する予定である	71	10.8%
2 10年以内に免許証を返納する予定である	80	12.2%
3 10年以上先だが、免許証の返納を考えたい	111	16.9%
4 現在は免許証の返納は考えていない	374	57.1%
5 未回答・ブランク	19	2.9%
総計	655	100.0%

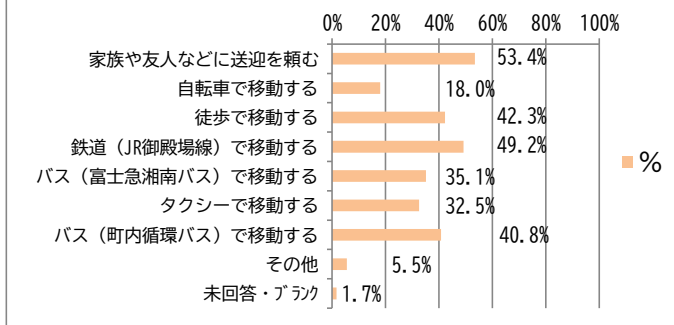


約6割の方が運転免許証の返納を考えていない。

将来的に免許証を返納した場合、日常の通院や買い物などの移動手段はどのように考えていますか（複数回答可）。

問8 将来的に免許証を返納した場合、日常の通院や買い物などの移動手段はどのように考えていますか（複数回答可）。

	回答数	%
1 家族や友人などに送迎を頼む	350	53.4%
2 自転車で移動する	118	18.0%
3 徒歩で移動する	277	42.3%
4 鉄道（JR御殿場線）で移動する	322	49.2%
5 バス（富士急湘南バス）で移動する	230	35.1%
6 タクシーで移動する	213	32.5%
7 バス（町内循環バス）で移動する	267	40.8%
8 その他	36	5.5%
9 未回答・ブランク	11	1.7%
総計	655	-



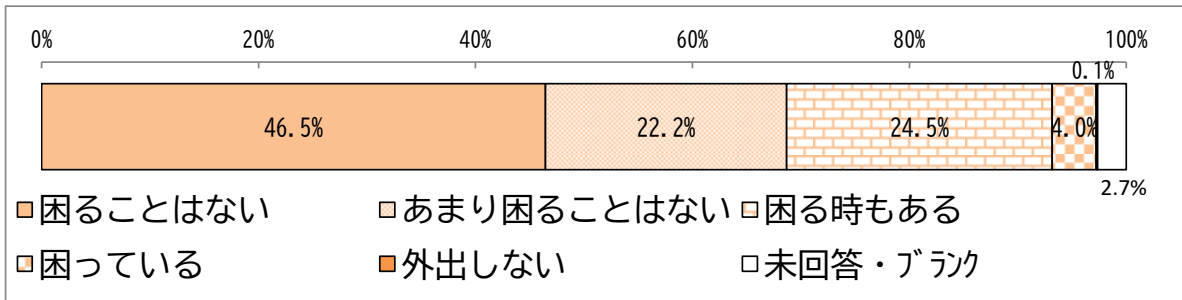
※複数回答可であるため合計は100%になりません

現在の移動はほぼ車かバイクであるが、返納後は鉄道・バス・タクシーといった公共交通機関での移動を考えている方が約4割いる。またその他意見として、公共交通が不便であるため、返納後は転居するという意見が複数見受けられた。

現在、外出時の移動の際に困ることはありますか。

問9 現在、外出時の移動の際に困ることはありますか。

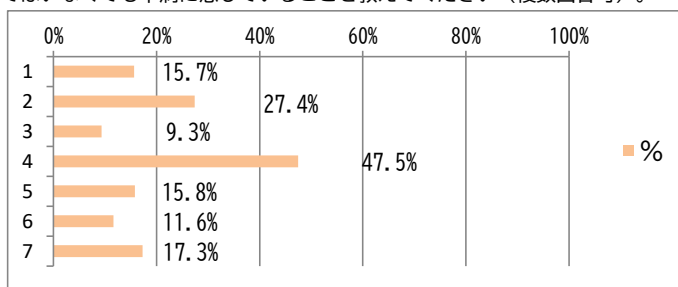
	回答数	%
1 困ることはない	368	46.5%
2 あまり困ることはない	176	22.2%
3 困る時もある	194	24.5%
4 困っている	32	4.0%
5 外出しない	1	0.1%
6 未回答・ブランク	21	2.7%
総計	792	100.0%



外出時の移動の際に困っている理由、また、困ってはいなくても不満に感じていることを教えてください（複数回答可）。

問10 外出時の移動の際に困っている理由、また、困ってはいなくても不満に感じていることを教えてください（複数回答可）。

	回答数	%
1 移動手段がない	124	15.7%
2 移動手段にお金がかかる	217	27.4%
3 体力的につらい	74	9.3%
4 公共交通は移動するのに時間がかかる	376	47.5%
5 送迎をお願いできる人（家族や友人）がいない、もしくはお願いするのが心苦しい	125	15.8%
6 その他	92	11.6%
7 未回答・ブランク	137	17.3%
総計	792	-



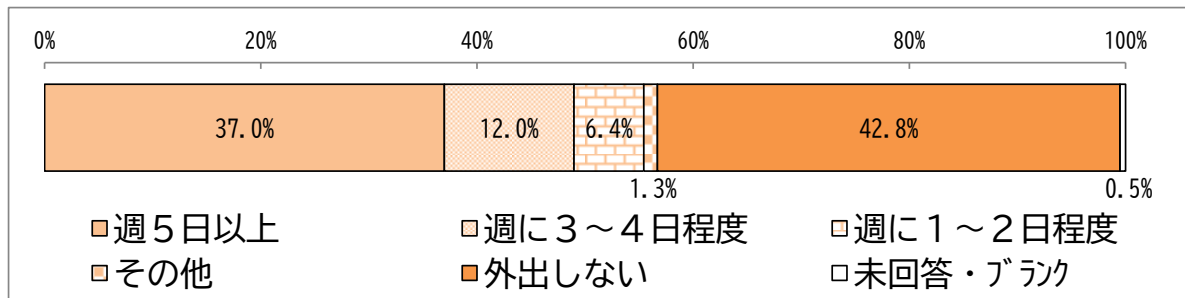
※複数回答可であるため合計は100%になりません

外出するのに、公共交通は時間が掛かると約半数の方は不満に思っている。また、その他意見として、JR御殿場線やバスの本数が少ない、JR御殿場線とバスの接続が悪いと言った公共交通に関する不満が散見された。

あなたは普段、通勤・通学でどのくらい外出しますか。

問11 あなたは普段、通勤・通学でどのくらい外出しますか。

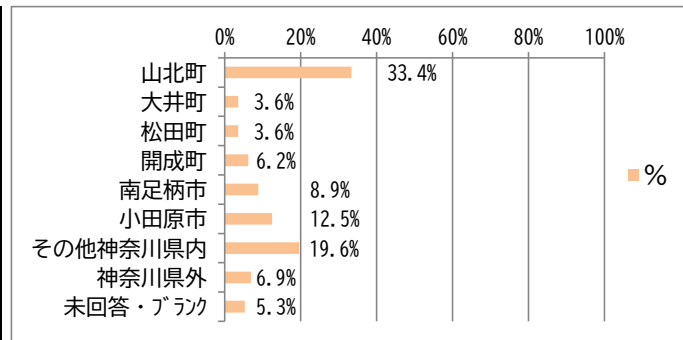
	回答数	%
1 週5日以上	293	37.0%
2 週に3～4日程度	95	12.0%
3 週に1～2日程度	51	6.4%
4 その他	10	1.3%
5 外出しない	339	42.8%
6 未回答・blank	4	0.5%
総計	792	100.0%



通勤・通学先はどちらですか。

問12 通勤・通学先はどちらですか。

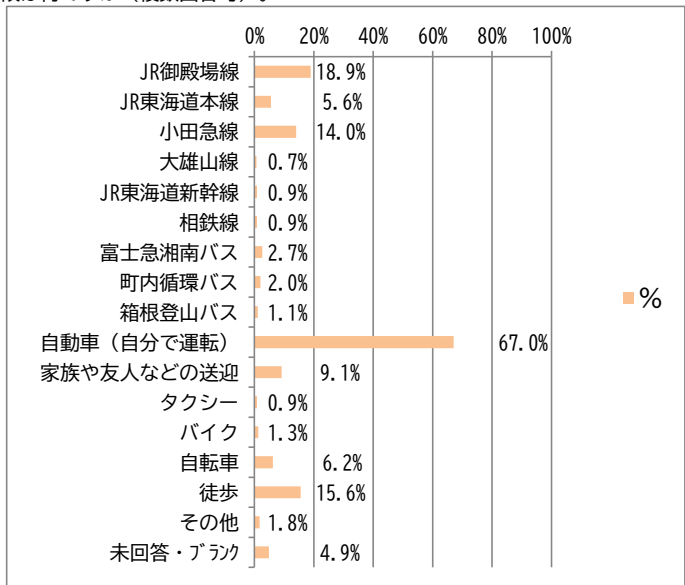
	回答数	%
1 山北町	150	33.4%
2 大井町	16	3.6%
3 松田町	16	3.6%
4 開成町	28	6.2%
5 南足柄市	40	8.9%
6 小田原市	56	12.5%
7 その他神奈川県内	88	19.6%
8 神奈川県外	31	6.9%
9 未回答・blank	24	5.3%
総計	449	100.0%



通勤・通学で普段（いつも）利用している交通手段は何ですか （複数回答可）。

問13 通勤・通学で普段（いつも）利用している交通手段は何ですか（複数回答可）。

	回答数	%
1 JR御殿場線	85	18.9%
2 JR東海道本線	25	5.6%
3 小田急線	63	14.0%
4 大雄山線	3	0.7%
5 JR東海道新幹線	4	0.9%
6 相鉄線	4	0.9%
7 富士急湘南バス	12	2.7%
8 町内循環バス	9	2.0%
9 箱根登山バス	5	1.1%
10 自動車（自分で運転）	301	67.0%
11 家族や友人などの送迎	41	9.1%
12 タクシー	4	0.9%
13 バイク	6	1.3%
14 自転車	28	6.2%
15 徒歩	70	15.6%
16 その他	8	1.8%
17 未回答・blank	22	4.9%
総計	449	-

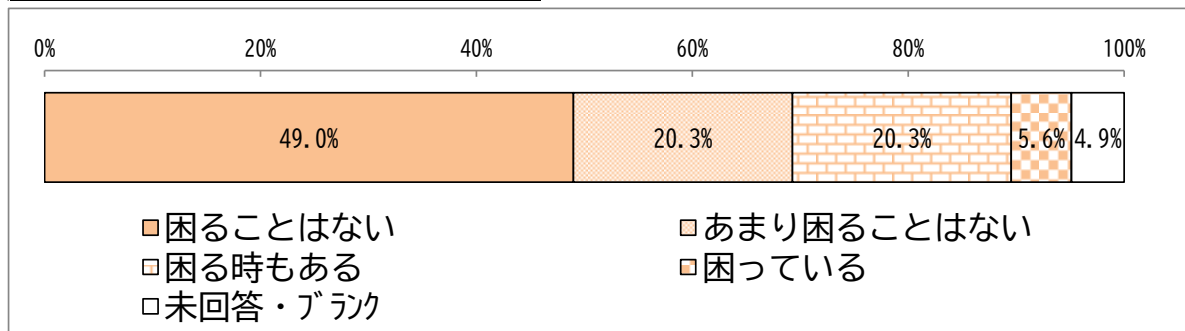


通勤・通学における交通手段は、送迎も含めると約8割の方が自動車を利用しており、次いでJR御殿場線が約2割となっている。

現在、通勤・通学での移動の際に困ることはありますか。

問14 現在、通勤・通学での移動の際に困ることはありますか。

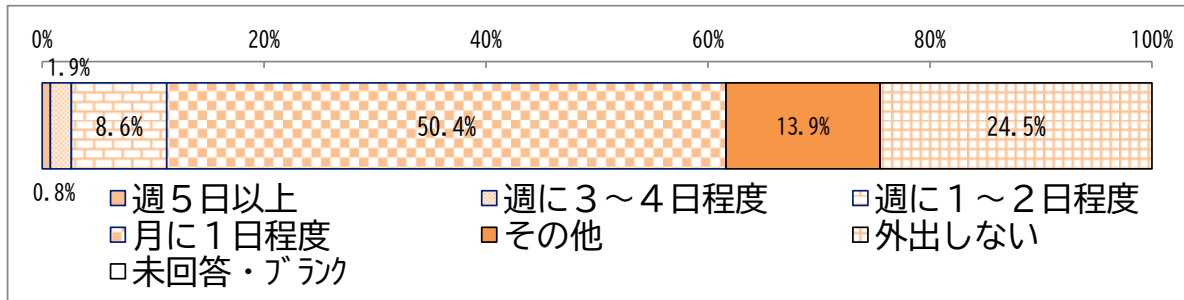
	回答数	%
1 困ることはない	220	49.0%
2 あまり困ることはない	91	20.3%
3 困る時もある	91	20.3%
4 困っている	25	5.6%
5 未回答・blank	22	4.9%
総計	449	100.0%



あなたは普段、通院でどのくらい外出しますか。

問15 あなたは普段、通院でどのくらい外出しますか。

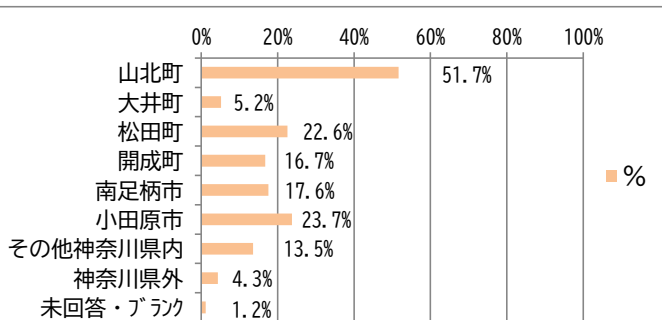
	回答数	%
1 週5日以上	6	0.8%
2 週に3～4日程度	15	1.9%
3 週に1～2日程度	68	8.6%
4 月に1日程度	399	50.4%
5 その他	110	13.9%
6 外出しない	194	24.5%
7 未回答・blank	0	0.0%
総計	792	100.0%



通院先はどちらですか（複数回答可）。

問16 通院先はどちらですか（複数回答可）。

	回答数	%
1 山北町	309	51.7%
2 大井町	31	5.2%
3 松田町	135	22.6%
4 開成町	100	16.7%
5 南足柄市	105	17.6%
6 小田原市	142	23.7%
7 その他神奈川県内	81	13.5%
8 神奈川県外	26	4.3%
9 未回答・blank	7	1.2%
総計	598	-

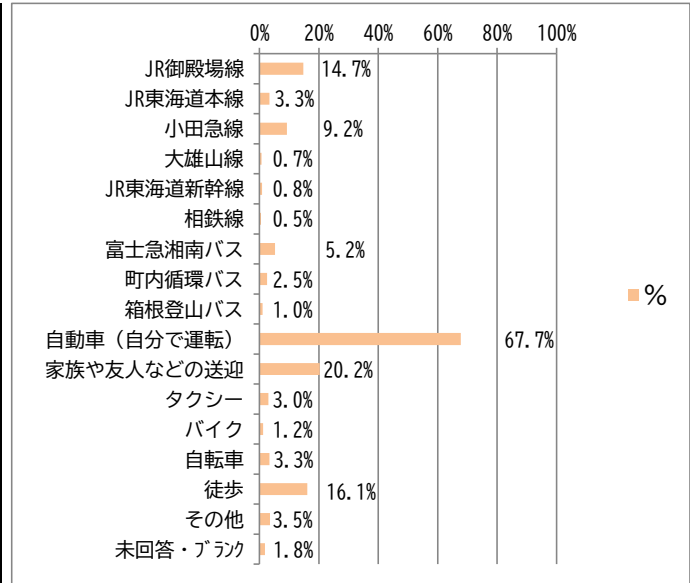


※複数回答可であるため合計は100%になりません

通院する際、普段（いつも）利用している交通手段は何ですか （複数回答可）。

問17 通院する際、普段（いつも）利用している交通手段は何ですか（複数回答可）。

	回答数	%
1 JR御殿場線	88	14.7%
2 JR東海道本線	20	3.3%
3 小田急線	55	9.2%
4 大雄山線	4	0.7%
5 JR東海道新幹線	5	0.8%
6 相鉄線	3	0.5%
7 富士急湘南バス	31	5.2%
8 町内循環バス	15	2.5%
9 箱根登山バス	6	1.0%
10 自動車（自分で運転）	405	67.7%
11 家族や友人などの送迎	121	20.2%
12 タクシー	18	3.0%
13 バイク	7	1.2%
14 自転車	20	3.3%
15 徒歩	96	16.1%
16 その他	21	3.5%
17 未回答・blank	11	1.8%
総計	598	-



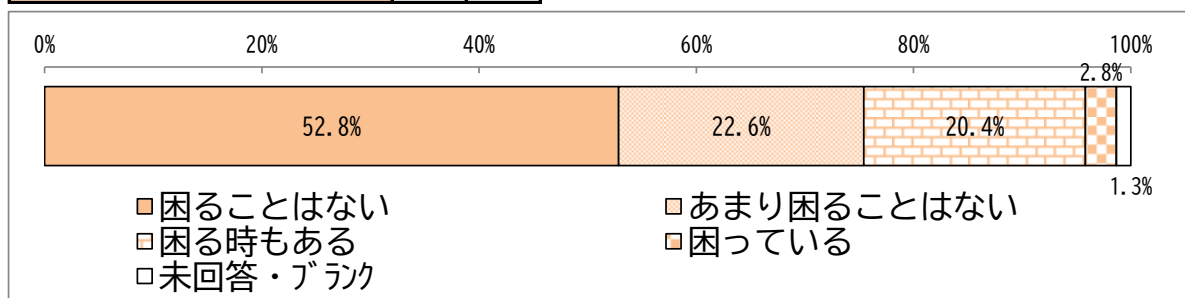
※複数回答可であるため合計は100%になりません

通院する際の交通手段は、送迎も含めると約9割の方が自動車を利用している。

現在、通院での移動の際に困ることはありますか。

問18 現在、通院での移動の際に困ることはありますか。

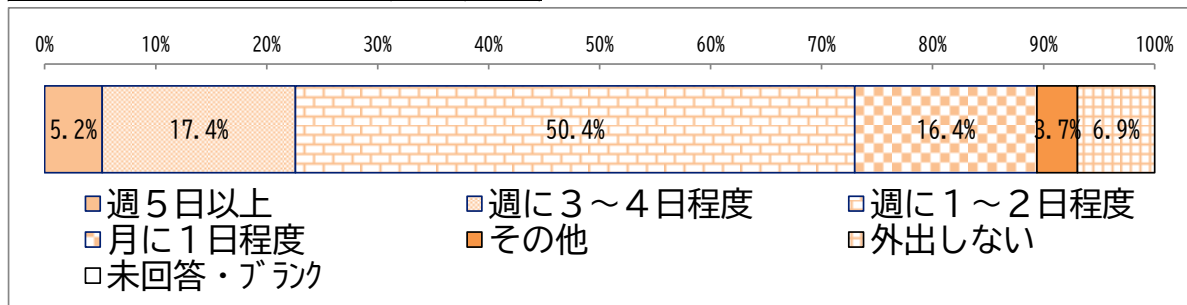
	回答数	%
1 困ることはない	316	52.8%
2 あまり困ることはない	135	22.6%
3 困る時もある	122	20.4%
4 困っている	17	2.8%
5 未回答・blank	8	1.3%
総計	598	100.0%



山北町内で買い物する頻度を教えてください。

問19-1 山北町内で買い物する頻度を教えてください。

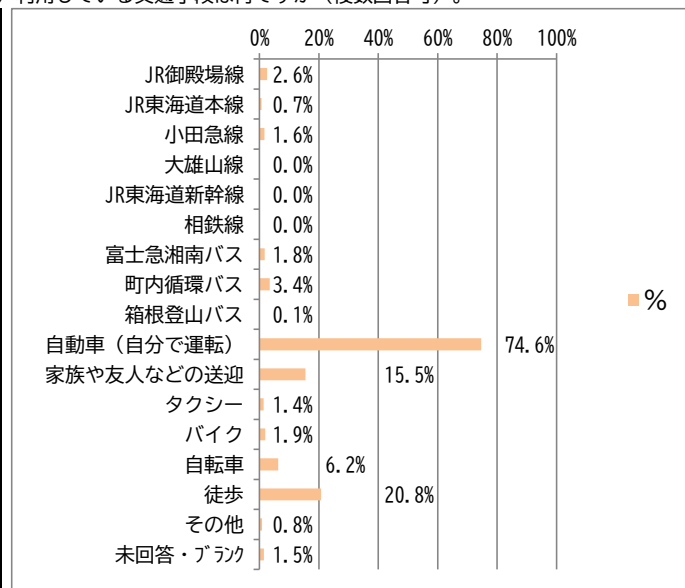
	回答数	%
1 週5日以上	41	5.2%
2 週に3～4日程度	138	17.4%
3 週に1～2日程度	399	50.4%
4 月に1日程度	130	16.4%
5 その他	29	3.7%
6 外出しない	55	6.9%
7 未回答・blank	0	0.0%
総計	792	100.0%



町内の買い物先へ移動する際、普段（いつも）利用している交通手段は何ですか（複数回答可）。

問19-2 町内の買い物先へ移動する際、普段（いつも）利用している交通手段は何ですか（複数回答可）。

	回答数	%
1 JR御殿場線	19	2.6%
2 JR東海道本線	5	0.7%
3 小田急線	12	1.6%
4 大雄山線	0	0.0%
5 JR東海道新幹線	0	0.0%
6 相鉄線	0	0.0%
7 富士急湘南バス	13	1.8%
8 町内循環バス	25	3.4%
9 箱根登山バス	1	0.1%
10 自動車（自分で運転）	550	74.6%
11 家族や友人などの送迎	114	15.5%
12 タクシー	10	1.4%
13 バイク	14	1.9%
14 自転車	46	6.2%
15 徒歩	153	20.8%
16 その他	6	0.8%
17 未回答・blank	11	1.5%
総計	737	-



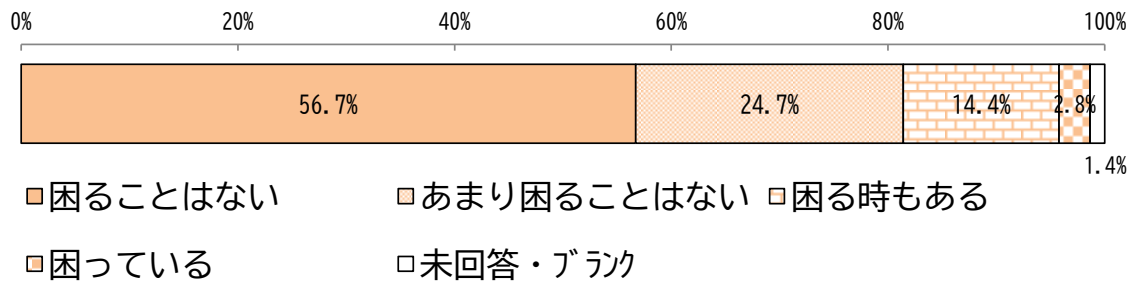
※複数回答可であるため合計は100%になりません

町内の買い物における交通手段は、送迎も含めると約9割の方が自動車を利用しており、公共交通機関は、ほぼ利用されていない。

現在、町内の買い物での移動の際に困ることはありますか。

問19-3 現在、町内の買い物での移動の際に困ることはありますか。

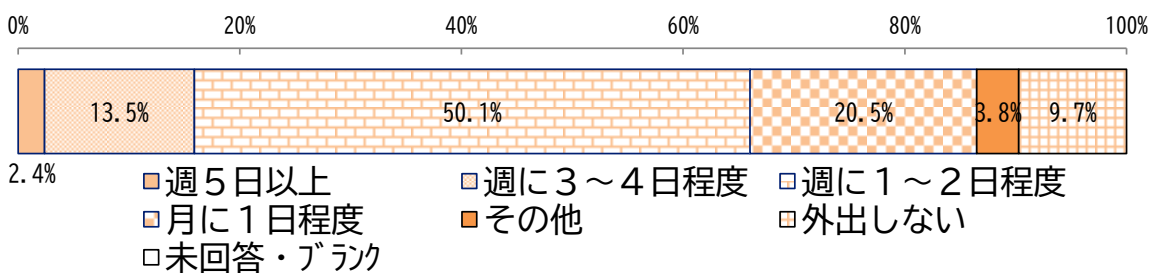
	回答数	%
1 困ることはない	418	56.7%
2 あまり困ることはない	182	24.7%
3 困る時もある	106	14.4%
4 困っている	21	2.8%
5 未回答・ブランク	10	1.4%
総計	737	100.0%



近隣の市町で買い物する頻度を教えてください。

問19-4 近隣の市町で買い物する頻度を教えてください。

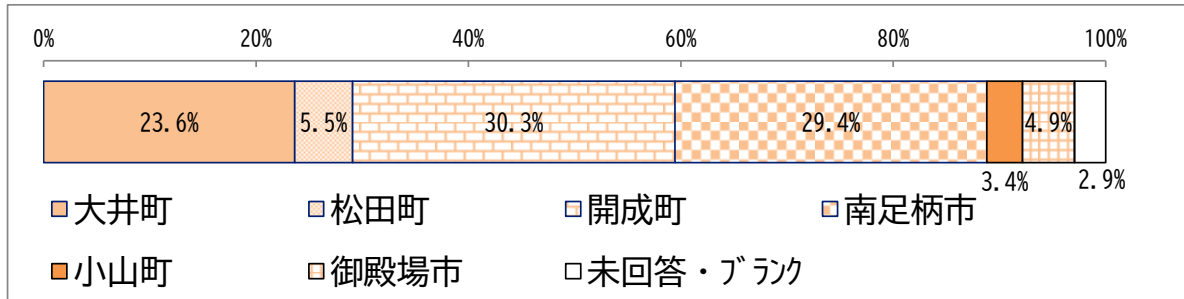
	回答数	%
1 週5日以上	19	2.4%
2 週に3～4日程度	107	13.5%
3 週に1～2日程度	397	50.1%
4 月に1日程度	162	20.5%
5 その他	30	3.8%
6 外出しない	77	9.7%
7 未回答・ブランク	0	0.0%
総計	792	100.0%



主に買い物をする近隣市町はどこですか。

問19-5 主に買い物をする近隣市町はどこですか。

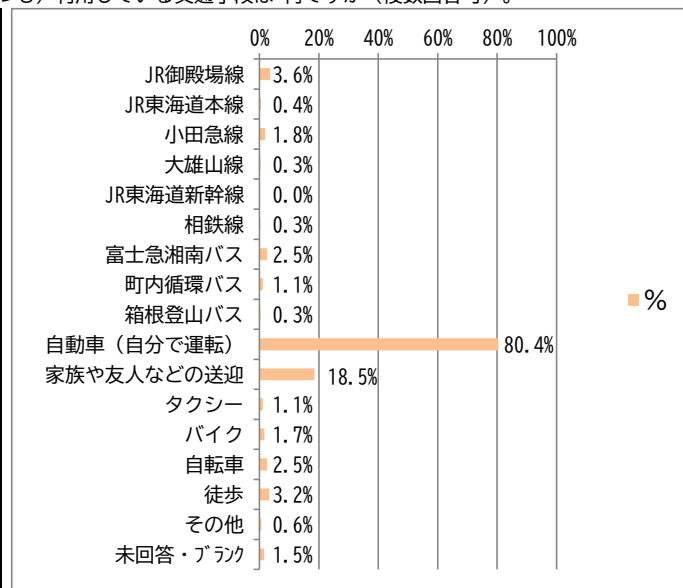
	回答数	%
1 大井町	169	23.6%
2 松田町	39	5.5%
3 開成町	217	30.3%
4 南足柄市	210	29.4%
5 小山町	24	3.4%
6 御殿場市	35	4.9%
7 未回答・blank	21	2.9%
総計	715	100.0%



近隣市町の買い物先へ移動する際、普段（いつも）利用している交通手段は 何ですか（複数回答可）。

問19-6 近隣市町の買い物先へ移動する際、普段（いつも）利用している交通手段は 何ですか（複数回答可）。

	回答数	%
1 JR御殿場線	26	3.6%
2 JR東海道本線	3	0.4%
3 小田急線	13	1.8%
4 大雄山線	2	0.3%
5 JR東海道新幹線	0	0.0%
6 相鉄線	2	0.3%
7 富士急湘南バス	18	2.5%
8 町内循環バス	8	1.1%
9 箱根登山バス	2	0.3%
10 自動車（自分で運転）	575	80.4%
11 家族や友人などの送迎	132	18.5%
12 タクシー	8	1.1%
13 バイク	12	1.7%
14 自転車	18	2.5%
15 徒歩	23	3.2%
16 その他	4	0.6%
17 未回答・blank	11	1.5%
総計	715	-



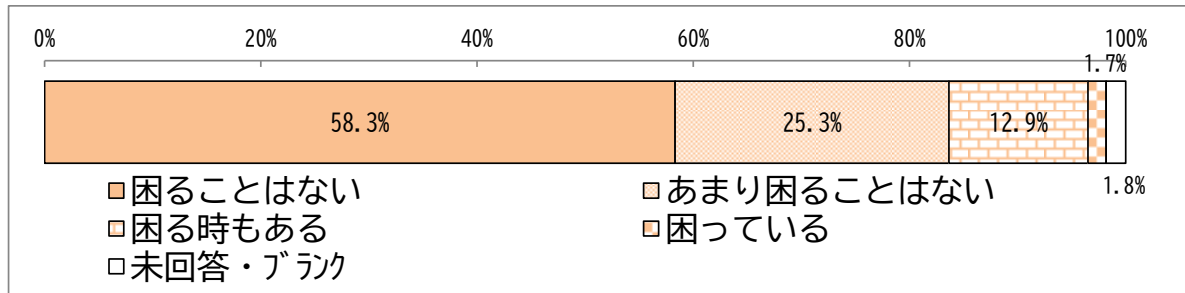
※複数回答可であるため合計は100%になりません

近隣市町の買い物における交通手段は、送迎も含めるとほぼ100%の方が自動車を利用しており、町内での買い物同様に公共交通機関はほぼ利用していない。

現在、近隣市町の買い物での移動の際に困ることはありますか。

問19-7 現在、近隣市町の買い物での移動の際に困ることはありますか。

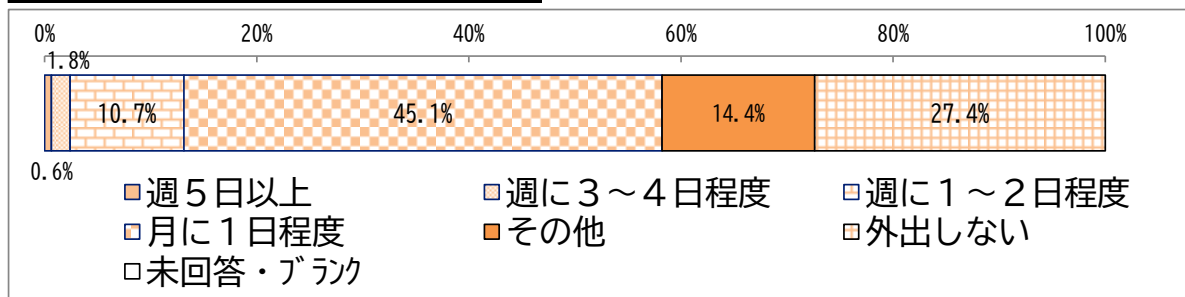
	回答数	%
1 困ることはない	417	58.3%
2 あまり困ることはない	181	25.3%
3 困る時もある	92	12.9%
4 困っている	12	1.7%
5 未回答・blank	13	1.8%
総計	715	100.0%



小田原市内へ買い物に行く頻度を教えてください。

問19-8 小田原市内へ買い物に行く頻度を教えてください。

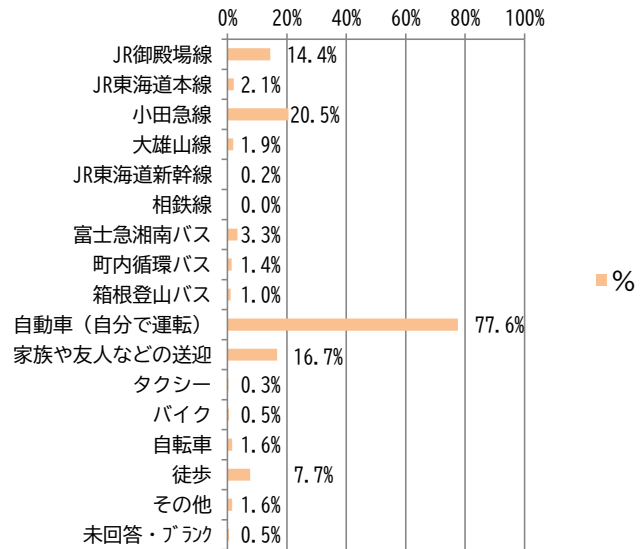
	回答数	%
1 週5日以上	5	0.6%
2 週に3～4日程度	14	1.8%
3 週に1～2日程度	85	10.7%
4 月に1日程度	357	45.1%
5 その他	114	14.4%
6 外出しない	217	27.4%
7 未回答・blank	0	0.0%
総計	792	100.0%



小田原市へ買い物で移動する際、普段（いつも）利用している交通手段は何ですか（複数回答可）。

問19-9 小田原市へ買い物で移動する際、普段（いつも）利用している交通手段は何ですか（複数回答可）。

	回答数	%
1 JR御殿場線	83	14.4%
2 JR東海道本線	12	2.1%
3 小田急線	118	20.5%
4 大雄山線	11	1.9%
5 JR東海道新幹線	1	0.2%
6 相鉄線	0	0.0%
7 富士急湘南バス	19	3.3%
8 町内循環バス	8	1.4%
9 箱根登山バス	6	1.0%
10 自動車（自分で運転）	446	77.6%
11 家族や友人などの送迎	96	16.7%
12 タクシー	2	0.3%
13 バイク	3	0.5%
14 自転車	9	1.6%
15 徒歩	44	7.7%
16 その他	9	1.6%
17 未回答・blank	3	0.5%
総計	575	-



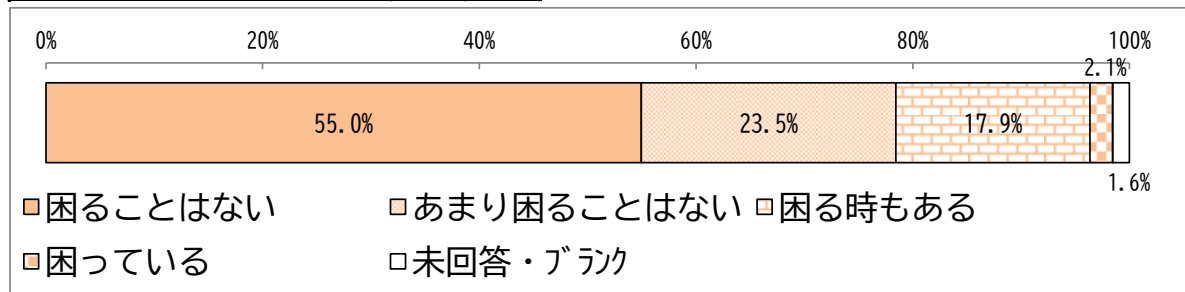
※複数回答可であるため合計は100%になりません

小田原市での買い物における交通手段は、送迎も含めると約94%の方が自動車を利用しており、次いで小田急線・JR御殿場線と鉄道の利用が多くなっている。

現在、小田原市内への買い物での移動の際に困ることはありますか。

問19-10 現在、小田原市内への買い物での移動の際に困ることはありますか。

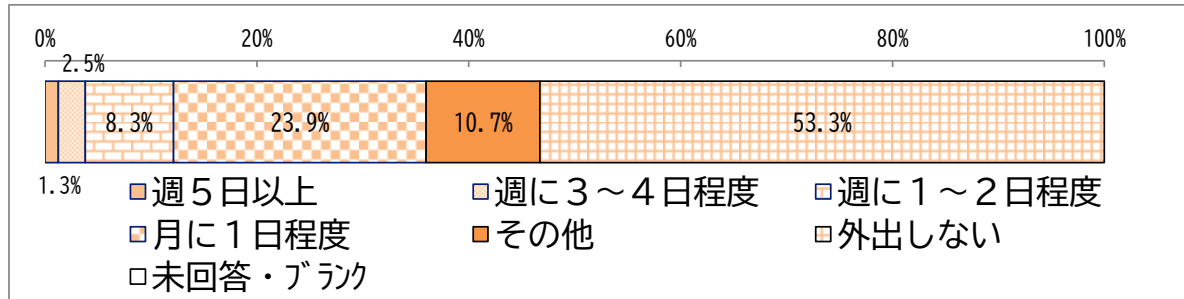
	回答数	%
1 困ることはない	316	55.0%
2 あまり困ることはない	135	23.5%
3 困る時もある	103	17.9%
4 困っている	12	2.1%
5 未回答・blank	9	1.6%
総計	575	100.0%



山北町・近隣市町・小田原市以外へ買い物に行く頻度を教えてください。

問19-11 山北町・近隣市町・小田原市以外へ買い物に行く頻度を教えてください。

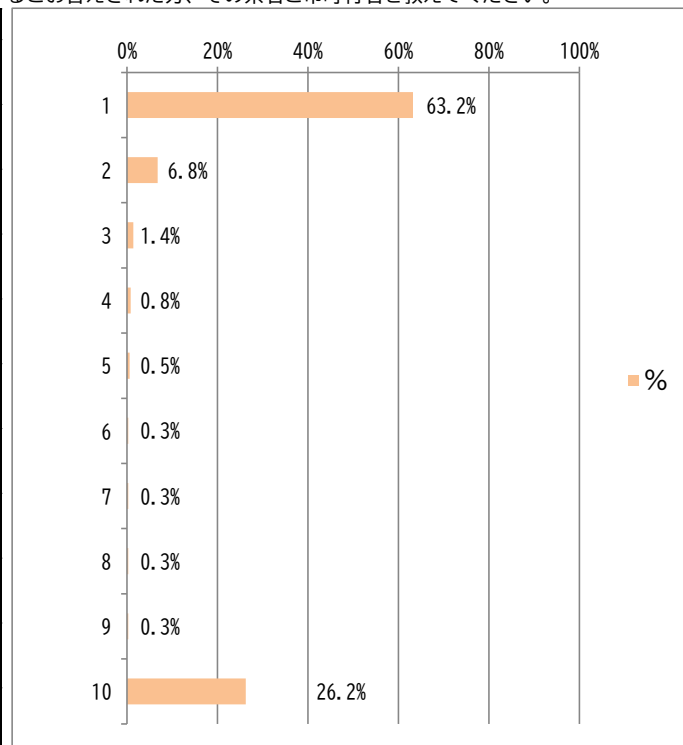
	回答数	%
1 週5日以上	10	1.3%
2 週に3～4日程度	20	2.5%
3 週に1～2日程度	66	8.3%
4 月に1日程度	189	23.9%
5 その他	85	10.7%
6 外出しない	422	53.3%
7 未回答・blank	0	0.0%
総計	792	100.0%



山北町・近隣市町・小田原市以外で買い物するとお答えされた方、その県名と市町村名を教えてください。

問19-12 山北町・近隣市町・小田原市以外で買い物するとお答えされた方、その県名と市町村名を教えてください。

	回答数	%
1 神奈川県（山北町・大井町・松田町・開成町・南足柄市・小田原市以外）	234	63.2%
2 東京都	25	6.8%
3 静岡県（御殿場市・小山町以外）	5	1.4%
4 山梨県	3	0.8%
5 東京都、静岡県（御殿場市・小山町以外）	2	0.5%
6 神奈川県（山北町・大井町・松田町・開成町・南足柄市・小田原市以外）、東京都	1	0.3%
7 神奈川県（山北町・大井町・松田町・開成町・南足柄市・小田原市以外）、静岡県（御殿場市・小山町以外）	1	0.3%
8 千葉県	1	0.3%
9 埼玉県	1	0.3%
10 未回答・blank	97	26.2%
総計	370	100.0%

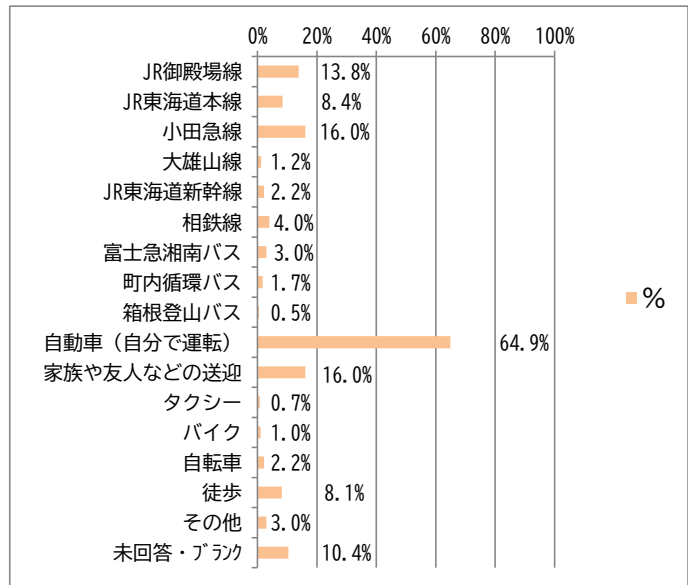


※都道府県単位での集計

山北町・近隣市町・小田原市以外へ買い物で移動する際、普段（いつも）利用している交通手段は何ですか（複数回答可）。

問19-13 山北町・近隣市町・小田原市以外へ買い物で移動する際、普段（いつも）利用している交通手段は何ですか（複数回答可）。

	回答数	%
1 JR御殿場線	56	13.8%
2 JR東海道本線	34	8.4%
3 小田急線	65	16.0%
4 大雄山線	5	1.2%
5 JR東海道新幹線	9	2.2%
6 相鉄線	16	4.0%
7 富士急湘南バス	12	3.0%
8 町内循環バス	7	1.7%
9 箱根登山バス	2	0.5%
10 自動車（自分で運転）	263	64.9%
11 家族や友人などの送迎	65	16.0%
12 タクシー	3	0.7%
13 バイク	4	1.0%
14 自転車	9	2.2%
15 徒歩	33	8.1%
16 その他	12	3.0%
17 未回答・ブランク	42	10.4%
総計	405	-



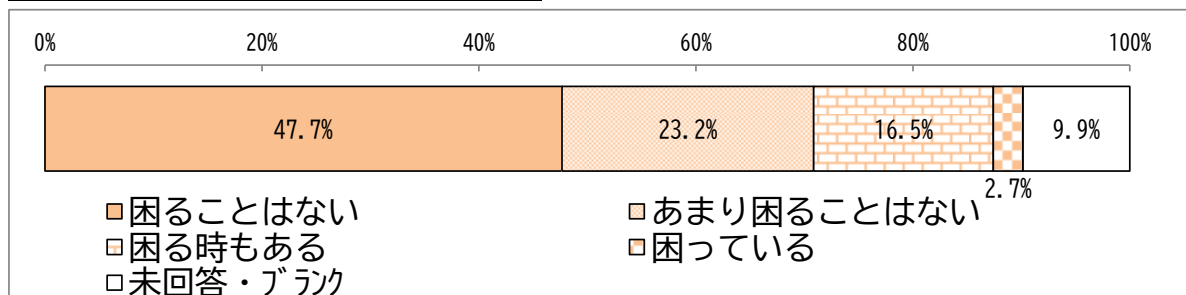
※複数回答可であるため合計は100%になりません

山北町・近隣市町・小田原市以外への買い物における交通手段は、送迎も含めると約8割の方が自動車を利用しており、次いで小田急線・JR御殿場線が利用されている。

現在、山北町・近隣市町・小田原市以外への買い物での移動の際に困ることはありますか。

問19-14 現在、山北町・近隣市町・小田原市以外への買い物での移動の際に困ることはありますか。

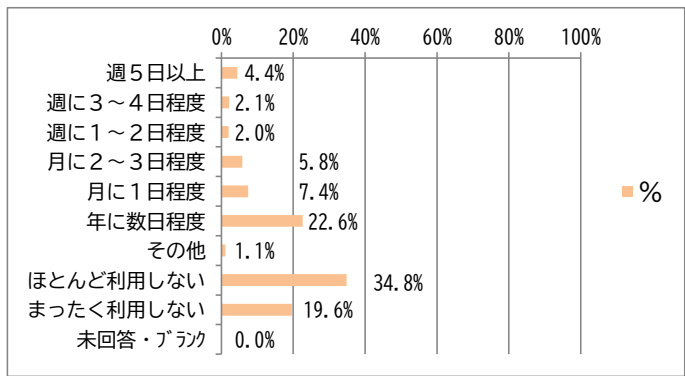
	回答数	%
1 困ることはない	193	47.7%
2 あまり困ることはない	94	23.2%
3 困る時もある	67	16.5%
4 困っている	11	2.7%
5 未回答・ブランク	40	9.9%
総計	405	100.0%



J R 御殿場線は日頃どの程度利用しますか。

問20 J R 御殿場線は日頃どの程度利用しますか。

	回答数	%
1 週5日以上	35	4.4%
2 週に3～4日程度	17	2.1%
3 週に1～2日程度	16	2.0%
4 月に2～3日程度	46	5.8%
5 月に1日程度	59	7.4%
6 年に数日程度	179	22.6%
7 その他	9	1.1%
8 ほとんど利用しない	276	34.8%
9 まったく利用しない	155	19.6%
10 未回答・ブランク	0	0.0%
総計	792	100.0%

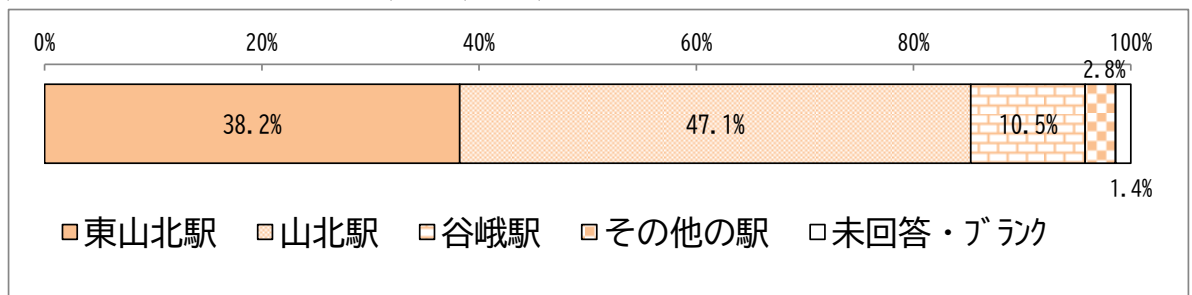


毎週J R 御殿場線を利用されている方は8.5%で、利用しない方が54.4%と半数の方は利用していない現状となっている。

J R 御殿場線を利用する際の最寄りの駅を教えてください。

問21 J R 御殿場線を利用する際の最寄りの駅を教えてください。

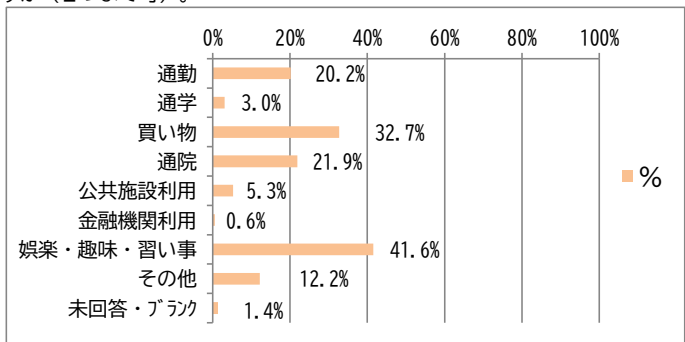
	回答数	%
1 東山北駅	138	38.2%
2 山北駅	170	47.1%
3 谷峨駅	38	10.5%
4 その他の駅	10	2.8%
5 未回答・ブランク	5	1.4%
総計	361	100.0%



J R 御殿場線を利用する際の主な利用目的は何ですか（2つまで可）。

問22 J R 御殿場線を利用する際の主な利用目的は何ですか（2つまで可）。

	回答数	%
1 通勤	73	20.2%
2 通学	11	3.0%
3 買い物	118	32.7%
4 通院	79	21.9%
5 公共施設利用	19	5.3%
6 金融機関利用	2	0.6%
7 娯楽・趣味・習い事	150	41.6%
8 その他	44	12.2%
9 未回答・ブランク	5	1.4%
総計	361	-

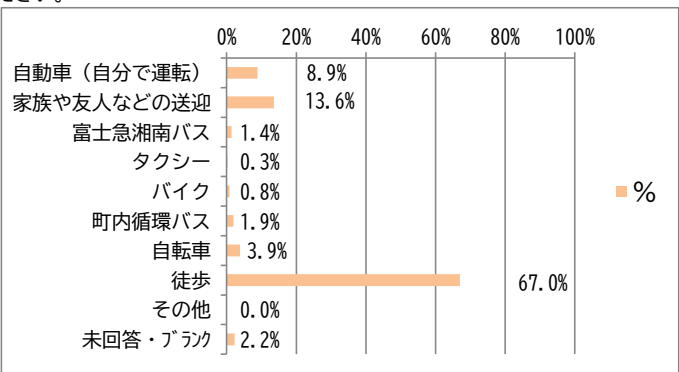


※複数回答可であるため合計は100%になりません

最寄りの駅までの主な移動手段についてお答えください。

問23 最寄りの駅までの主な移動手段についてお答えください。

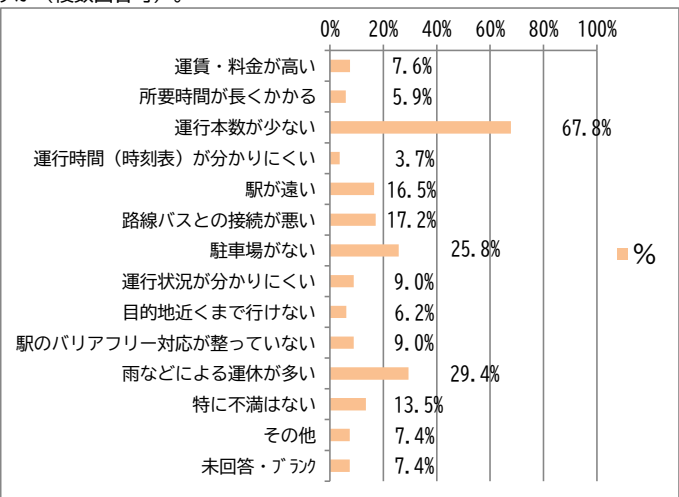
	回答数	%
1 自動車（自分で運転）	32	8.9%
2 家族や友人などの送迎	49	13.6%
3 富士急湘南バス	5	1.4%
4 タクシー	1	0.3%
5 バイク	3	0.8%
6 町内循環バス	7	1.9%
7 自転車	14	3.9%
8 徒歩	242	67.0%
9 その他	0	0.0%
10 未回答・Blank	8	2.2%
総計	361	100.0%



J R 御殿場線について不満と覚えることはありますか（複数回答可）。

問24 J R 御殿場線について不満と覚えることはありますか（複数回答可）。

	回答数	%
1 運賃・料金が安い	60	7.6%
2 所要時間が長くなる	47	5.9%
3 運行本数が少ない	537	67.8%
4 運行時間（時刻表）が分かりにくい	29	3.7%
5 駅が遠い	131	16.5%
6 路線バスとの接続が悪い	136	17.2%
7 駐車場がない	204	25.8%
8 運行状況が分かりにくい	71	9.0%
9 目的地近くまで行けない	49	6.2%
10 駅のバリアフリー対応が整っていない	71	9.0%
11 雨などによる運休が多い	233	29.4%
12 特に不満はない	107	13.5%
13 その他	59	7.4%
14 未回答・Blank	59	7.4%
総計	792	-

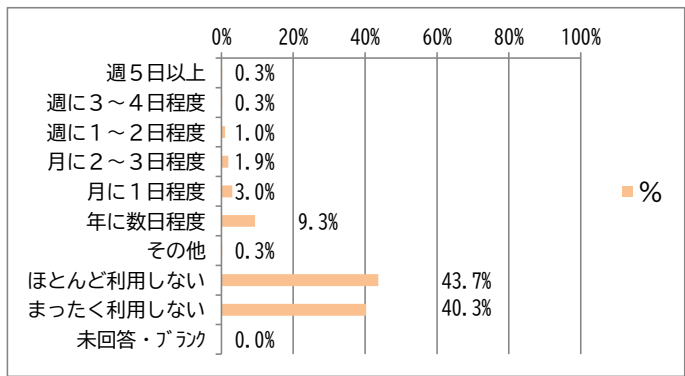


約7割の方が運行本数が少ないと感じており、次いで雨などによる運休が多いと感じている方や駅周辺に駐車場がなく不満と感じている方も約3割いる。また、自由意見にも散見されたが、路線バスとの接続が悪いと感じている方も約2割いる。

富士急湘南バスを日頃どの程度利用しますか。

問25 富士急湘南バスを日頃どの程度利用しますか。

	回答数	%
1 週5日以上	2	0.3%
2 週に3～4日程度	2	0.3%
3 週に1～2日程度	8	1.0%
4 月に2～3日程度	15	1.9%
5 月に1日程度	24	3.0%
6 年に数日程度	74	9.3%
7 その他	2	0.3%
8 ほとんど利用しない	346	43.7%
9 まったく利用しない	319	40.3%
10 未回答・blank	0	0.0%
総計	792	100.0%

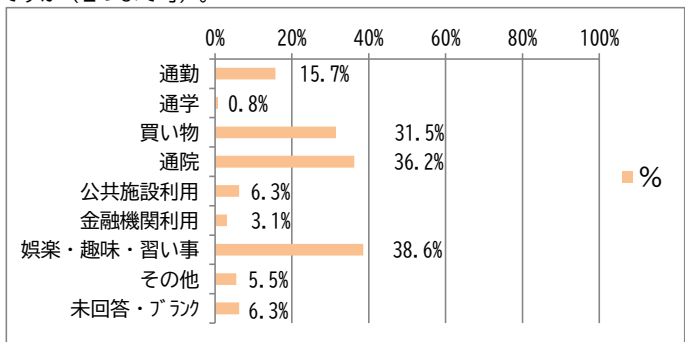


毎週、富士急湘南バスを利用されていると回答された方は1.6%と少ない。84%の方は利用していないという現状となっている。

富士急湘南バスを利用する際の主な利用目的は何ですか（2つまで可）。

問27 富士急湘南バスを利用する際の主な利用目的は何ですか（2つまで可）。

	回答数	%
1 通勤	20	15.7%
2 通学	1	0.8%
3 買い物	40	31.5%
4 通院	46	36.2%
5 公共施設利用	8	6.3%
6 金融機関利用	4	3.1%
7 娯楽・趣味・習い事	49	38.6%
8 その他	7	5.5%
9 未回答・blank	8	6.3%
総計	127	-

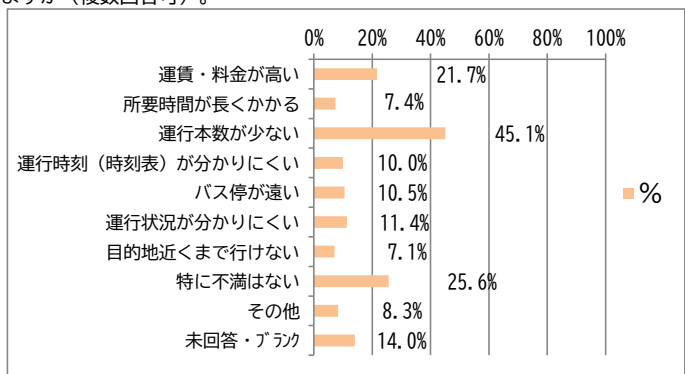


※複数回答可であるため合計は100%になりません

富士急湘南バスについて不満と覚えることはありますか（複数回答可）。

問28 富士急湘南バスについて不満と覚えることはありますか（複数回答可）。

	回答数	%
1 運賃・料金が高い	172	21.7%
2 所要時間が長くなる	59	7.4%
3 運行本数が少ない	357	45.1%
4 運行時刻（時刻表）が分かりにくい	79	10.0%
5 バス停が遠い	83	10.5%
6 運行状況が分かりにくい	90	11.4%
7 目的地近くまで行けない	56	7.1%
8 特に不満はない	203	25.6%
9 その他	66	8.3%
10 未回答・blank	111	14.0%
総計	792	-



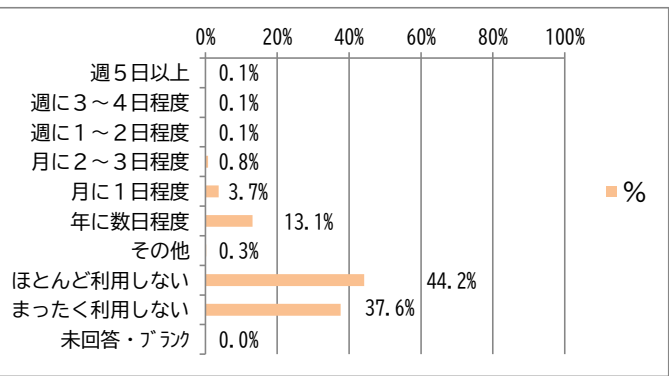
※複数回答可であるため合計は100%になりません

運行本数が少ないと感じている方が45.1%と最も多く、次いで運賃・料金が高いと感じている方が21.7%となっている。

タクシーを日頃の程度利用しますか。

問29 タクシーを日頃の程度利用しますか。

	回答数	%
1 週5日以上	1	0.1%
2 週に3～4日程度	1	0.1%
3 週に1～2日程度	1	0.1%
4 月に2～3日程度	6	0.8%
5 月に1日程度	29	3.7%
6 年に数日程度	104	13.1%
7 その他	2	0.3%
8 ほとんど利用しない	350	44.2%
9 まったく利用しない	298	37.6%
10 未回答・ブランク	0	0.0%
総計	792	100.0%

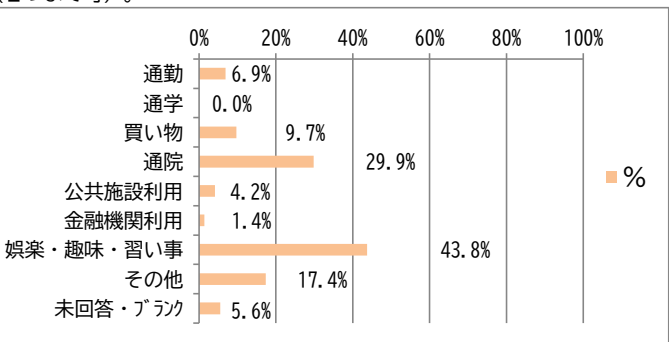


毎週、タクシーを利用されている方は0.3%と少ない。81.8%の方は利用しないという現状となっている。

タクシーを利用する際の主な利用目的は何ですか（2つまで可）。

問30 タクシーを利用する際の主な利用目的は何ですか（2つまで可）。

	回答数	%
1 通勤	10	6.9%
2 通学	0	0.0%
3 買い物	14	9.7%
4 通院	43	29.9%
5 公共施設利用	6	4.2%
6 金融機関利用	2	1.4%
7 娯楽・趣味・習い事	63	43.8%
8 その他	25	17.4%
9 未回答・ブランク	8	5.6%
総計	144	-

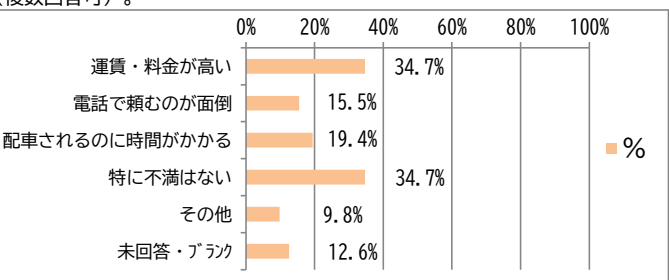


※複数回答可であるため合計は100%になりません

タクシーについて不満と覚えることはありますか（複数回答可）。

問31 タクシーについて不満と覚えることはありますか（複数回答可）。

	回答数	%
1 運賃・料金が安い	275	34.7%
2 電話で頼むのが面倒	123	15.5%
3 配車されるのに時間がかかる	154	19.4%
4 特に不満はない	275	34.7%
5 その他	78	9.8%
6 未回答・ブランク	100	12.6%
総計	792	-



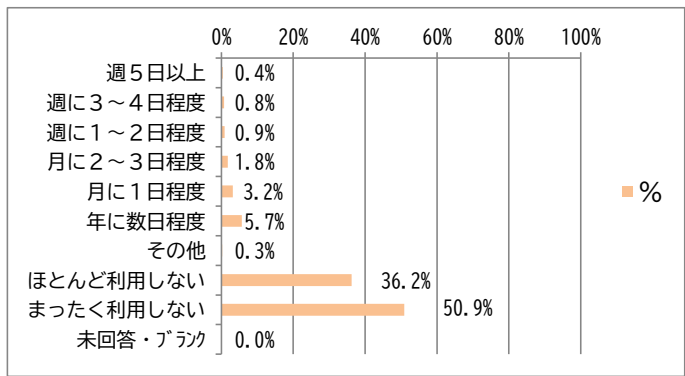
※複数回答可であるため合計は100%になりません

運賃・料金が安いという不満が34.7%と最も多く、次いで配車されるのに時間が掛かるという不満が19.4%。その他意見として配車ができないことが多いという不満が多数見受けられた。

山北町内循環バスを日頃どの程度利用しますか。

問32 山北町内循環バスを日頃どの程度利用しますか。

	回答数	%
1 週5日以上	3	0.4%
2 週に3～4日程度	6	0.8%
3 週に1～2日程度	7	0.9%
4 月に2～3日程度	14	1.8%
5 月に1日程度	25	3.2%
6 年に数日程度	45	5.7%
7 その他	2	0.3%
8 ほとんど利用しない	287	36.2%
9 まったく利用しない	403	50.9%
10 未回答・ブランク	0	0.0%
総計	792	100.0%

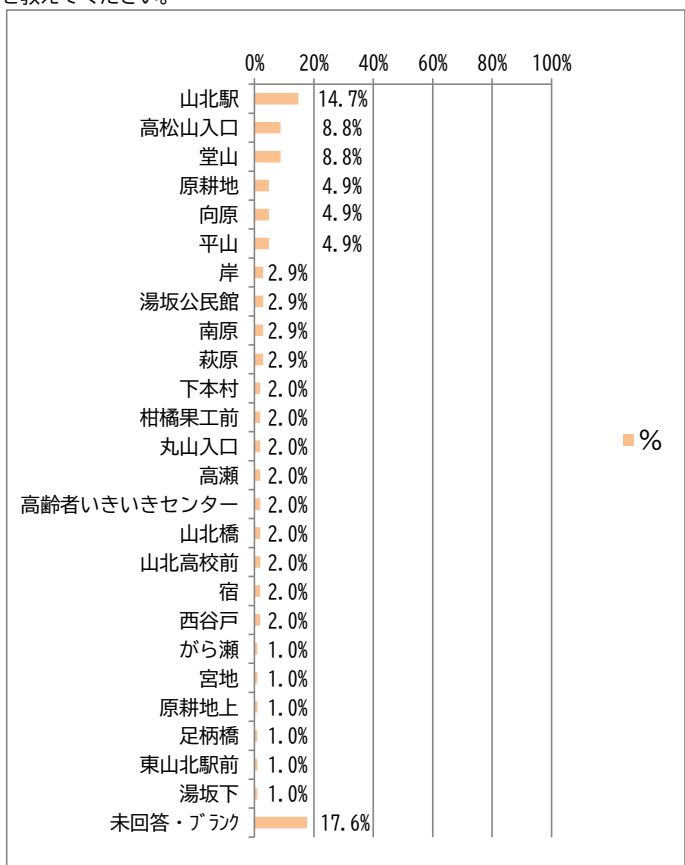


毎週、山北町内循環バスを利用されている方は2.1%と少なく、87.1%の方が利用していないという現状となっている。

山北町内循環バスを利用する際の最寄りのバス停を教えてください。

問33 山北町内循環バスを利用する際の最寄りのバス停を教えてください。

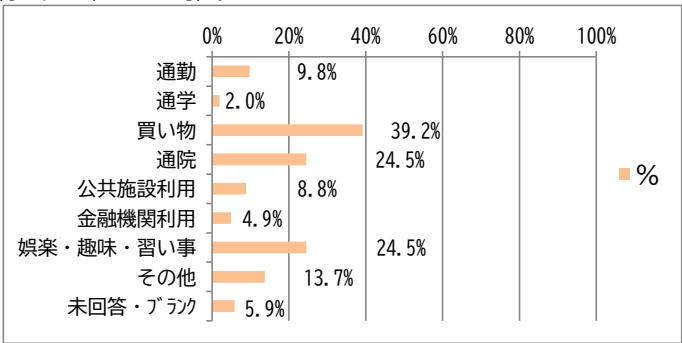
	回答数	%
1 山北駅	15	14.7%
2 高松山入口	9	8.8%
3 堂山	9	8.8%
4 原耕地	5	4.9%
5 向原	5	4.9%
6 平山	5	4.9%
7 岸	3	2.9%
8 湯坂公民館	3	2.9%
9 南原	3	2.9%
10 萩原	3	2.9%
11 下本村	2	2.0%
12 柑橘果工前	2	2.0%
13 丸山入口	2	2.0%
14 高瀬	2	2.0%
15 高齢者いきいきセンター	2	2.0%
16 山北橋	2	2.0%
17 山北高校前	2	2.0%
18 宿	2	2.0%
19 西谷戸	2	2.0%
20 がら瀬	1	1.0%
21 宮地	1	1.0%
22 原耕地上	1	1.0%
23 足柄橋	1	1.0%
24 東山北駅前	1	1.0%
25 湯坂下	1	1.0%
26 未回答・ブランク	18	17.6%
総計	102	100.0%



山北町内循環バスを利用する際の主な利用目的は何ですか (2つまで可)。

問34 山北町内循環バスを利用する際の主な利用目的は何ですか(2つまで可)。

	回答数	%
1 通勤	10	9.8%
2 通学	2	2.0%
3 買い物	40	39.2%
4 通院	25	24.5%
5 公共施設利用	9	8.8%
6 金融機関利用	5	4.9%
7 娯楽・趣味・習い事	25	24.5%
8 その他	14	13.7%
9 未回答・blank	6	5.9%
総計	102	-

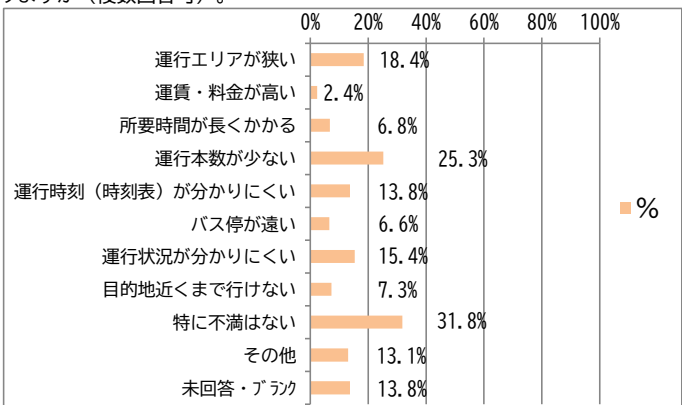


※複数回答可であるため合計は100%になりません

山北町内循環バスについて不満と覚えることはありますか (複数回答可)。

問35 山北町内循環バスについて不満と覚えることはありますか(複数回答可)。

	回答数	%
1 運行エリアが狭い	146	18.4%
2 運賃・料金が安い	19	2.4%
3 所要時間が長くなる	54	6.8%
4 運行本数が少ない	200	25.3%
5 運行時刻(時刻表)が分かりにくい	109	13.8%
6 バス停が遠い	52	6.6%
7 運行状況が分かりにくい	122	15.4%
8 目的地近くまで行けない	58	7.3%
9 特に不満はない	252	31.8%
10 その他	104	13.1%
11 未回答・blank	109	13.8%
総計	792	-



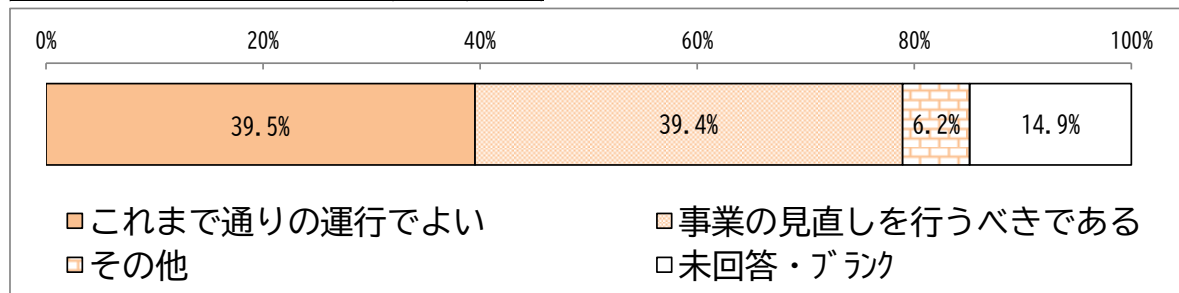
※複数回答可であるため合計は100%になりません

運行本数が少ないという不満が25.3%と最も多く、次いで、運行エリアが狭いという不満が18.4%となっている。その他意見として、JR御殿場線との接続が悪いという意見が散見された。

山北町内循環バスの今後のあり方について、あなたの考えに近いものはどれですか。

問36 山北町内循環バスの今後のあり方について、あなたの考えに近いものはどれですか。

	回答数	%
1 これまで通りの運行でよい	313	39.5%
2 事業の見直しを行うべきである	312	39.4%
3 その他	49	6.2%
4 未回答・blank	118	14.9%
総計	792	100.0%



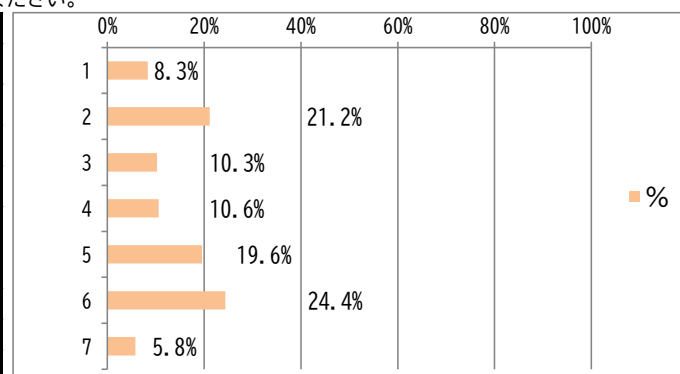
□ これまで通りの運行でよい
□ その他

□ 事業の見直しを行うべきである
□ 未回答・blank

山北町内循環バスの見直しすべき内容を教えてください。

問37 山北町内循環バスの見直しすべき内容を教えてください。

	回答数	%
1 基本的に廃止する（小中学生の通学には別の手段を検討する）	26	8.3%
2 利用の少ない時間帯は減便し、運行経費の削減を図る	66	21.2%
3 運行経費を増額し、運行便数を増やす	32	10.3%
4 運行経費を増額し、運行ルートを増やす	33	10.6%
5 事前予約型の運行に変更し、乗降できる地点と便数を増やす（運行経費の増額が想定される）	61	19.6%
6 その他	76	24.4%
7 未回答・blank	18	5.8%
総計	312	100.0%

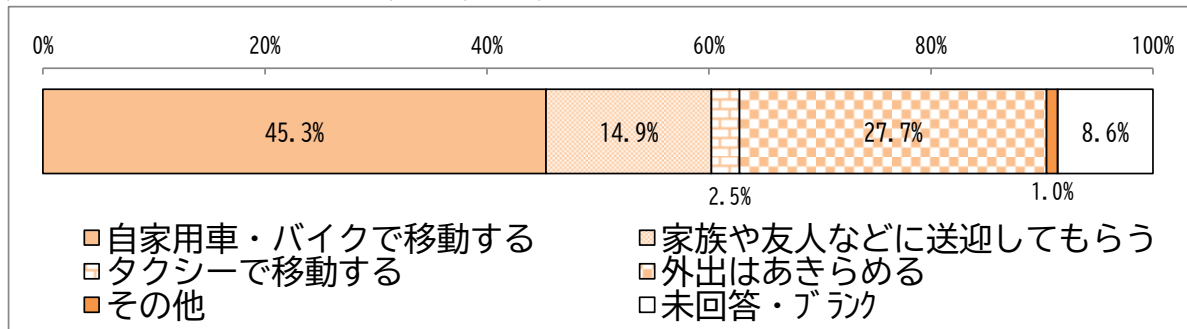


利用の少ない時間帯は減便し、運行経費の削減を図るという意見が21.2%と最も多く、次いで、事前予約型の運行に変更し乗降できる地点と便数を増やすが19.6%となっている。その他意見として、運行便数も運行ルートも増やすべきという意見や車両の小型化（現状サイズと小型サイズの併用）、町内全域をルートにして欲しいという意見が散見された。

外出（通勤・通学含む）するにあたり、大雨などの影響で公共交通機関が運休となった場合の移動手段はどうしますか。

問38 外出（通勤・通学含む）するにあたり、大雨などの影響で公共交通機関が運休となった場合の移動手段はどうしますか。

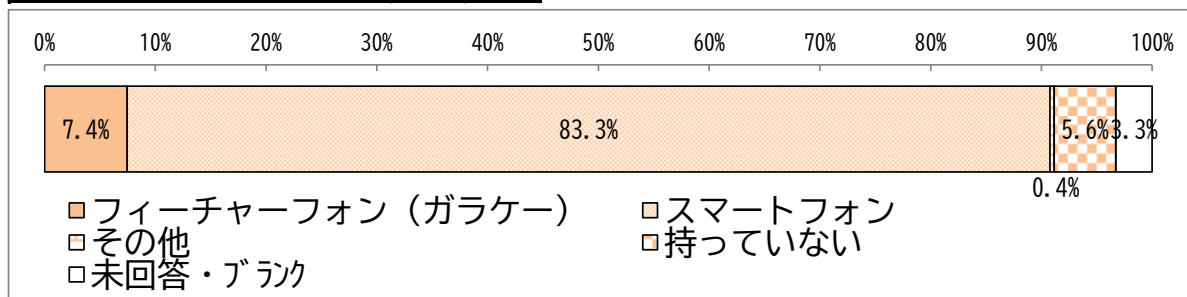
	回答数	%
1 自家用車・バイクで移動する	359	45.3%
2 家族や友人などに送迎してもらう	118	14.9%
3 タクシーで移動する	20	2.5%
4 外出はあきらめる	219	27.7%
5 その他	8	1.0%
6 未回答・ブランク	68	8.6%
総計	792	100.0%



あなたがお使いの携帯電話の種類について教えてください。

問39 あなたがお使いの携帯電話の種類について教えてください。

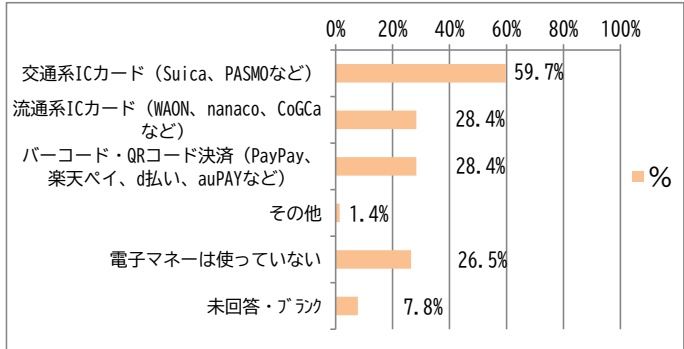
	回答数	%
1 フィーチャーフォン（ガラケー）	59	7.4%
2 スマートフォン	660	83.3%
3 その他	3	0.4%
4 持っていない	44	5.6%
5 未回答・ブランク	26	3.3%
総計	792	100.0%



あなたがお使いの電子マネー等の種類について教えてください
(複数回答可)。

問40 あなたがお使いの電子マネー等の種類について教えてください(複数回答可)。

	回答数	%
1 交通系ICカード (Suica、PASMOなど)	473	59.7%
2 流通系ICカード (WAON、nanaco、CoGaなど)	225	28.4%
3 バーコード・QRコード決済 (PayPay、楽天ペイ、d払い、auPAYなど)	225	28.4%
4 その他	11	1.4%
5 電子マネーは使っていない	210	26.5%
6 未回答・blank	62	7.8%
総計	792	-

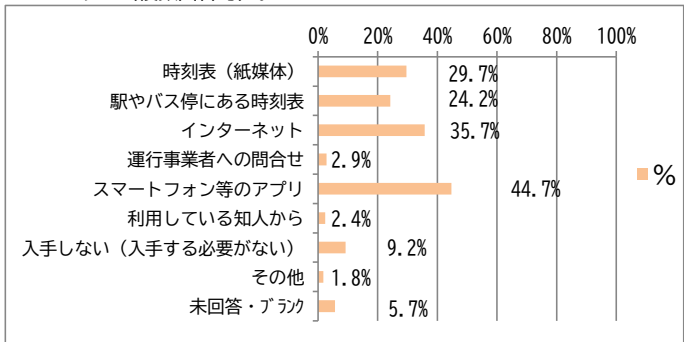


※複数回答可であるため合計は100%になりません

鉄道や路線バス等に関する情報をどのように入手していますか
(複数回答可)。

問41 鉄道や路線バス等に関する情報をどのように入手していますか(複数回答可)。

	回答数	%
1 時刻表 (紙媒体)	235	29.7%
2 駅やバス停にある時刻表	192	24.2%
3 インターネット	283	35.7%
4 運行事業者への問合せ	23	2.9%
5 スマートフォン等のアプリ	354	44.7%
6 利用している知人から	19	2.4%
7 入手しない (入手する必要がない)	73	9.2%
8 その他	14	1.8%
9 未回答・blank	45	5.7%
総計	792	-



※複数回答可であるため合計は100%になりません

自由意見

自由意見では、将来的に移動手段が心配だという声が多く見られ、公共交通の充実・改善を求める声が目立ちました。以下に代表的な自由意見を記載します。

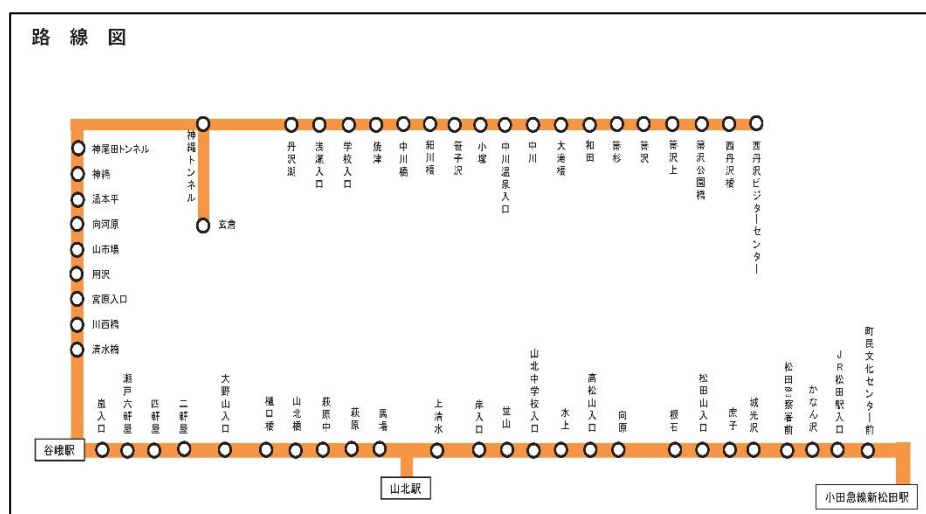
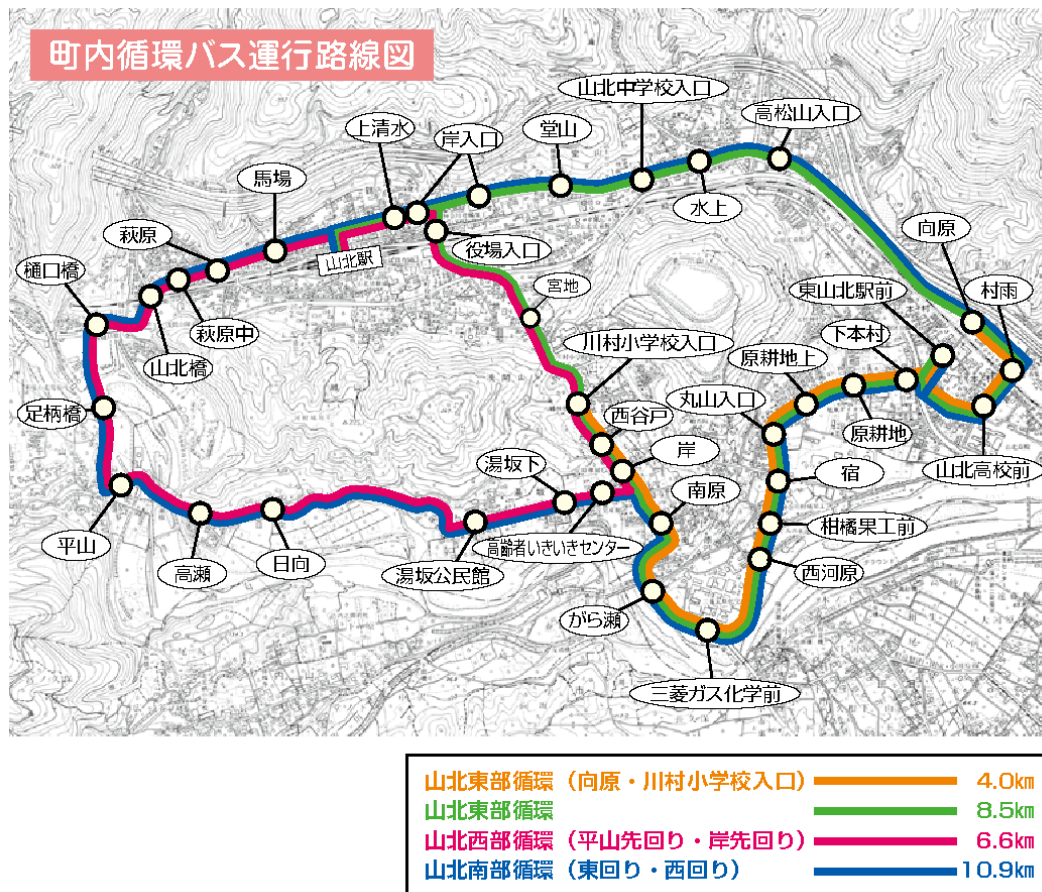
自由意見（抜粋）
御殿場線の本数を増やして欲しい。少々の雨で運休しないで欲しい。
スマホを利用しアプリで山北町内循環バスを活用して町民の移動手段にする。山北町内循環バスは小回りが利かないので、今使っているバスは廃車にして小型の車に変えたほうが良い。循環バスに経費がかかりすぎている。
J R 御殿場線の本数増加（小田急線の乗り入れとか）。
今は車の運転で移動できているが、近い将来車の運転が出来なくなったら不安を感じる。
無人運転、バス、タクシー、ロボット配送など近未来に向かって導入準備を考えて欲しい。
町内だけではなく近隣市町村と共同で循環バスを運行させると良いと思う。バスは予約制とし予約が入っていないときは運行をやめる。
運転免許証を返納した場合、買い物などが困る地域に住んでいるのでなかなか返納を考えられない。町外への移動に公共交通機関を利用するのは本数などの関係で不便をすることが多いが、利用者が増えることも考えにくいです。町内で買い物が済むようになればと思います。町内店舗への買い物代行みたいな事業があっても良いのではと思います。
現状が分からないが、外部委託し普通免許証で運転できる中型ワゴンにて予約型運行へ変更すればさほど経費もかからないのではないかな。オンデマンドタクシーを広く周知し、利用しやすい（誰でも）環境を整える。
高齢者が多いので高齢者に寄り添った公共交通の充実を望む。JR御殿場線の本数を増やし利用促進に繋げたい。ライドシェア的な発想も必要ではないでしょうか。
松田駅（上り下り）まで1時間に2本位の運行になると交通の便が良くなり、山北駅や東山北駅の乗降が多くなり住みやすくなると思う。御殿場～松田間を多くする。
バスは乗らないという人がけっこういる。マイクロバス7～8人乗りの運行を増やして、富士急湘南バスが撤退したら経費はかからないと思います。現在2台の大型バスは廃止して（経費がかかりすぎ）マイクロバスを増便して本数増やせるし、日中は買い物程度で利用するだけなら経費もかからないと思います。マイクロバスを増便し運転士を確保して雇用にもつながり効率の良いバス運用をやってください。
A I タクシーの導入。山北町のふるさと納税の返礼品にタクシー券を入れて欲しいです。山北駅で交通系電子マネーをチャージ出来るようにして欲しいです。駅のバリアフリー化（エレベーターの設置など）も。話がずれるかもしれませんが、おそらく公共交通の運転手の方たちが駅前で喫煙をしているのをどうにかして欲しいです。マナー改善や喫煙場所をしっかりと設けるなど。
現在松田町で試験運行をしているA I オンデマンドバス「のーと足柄」を山北町でも導入すると良いかと思います。今は試験段階のようですが各町内でなく足柄上エリア、足柄エリア、小田原エリアまで広げると免許返納したお年寄りや買い物、病院への移動に大変助かると思います（小田原の病院に行けなくて困っている高齢の方が近所にいらっします）。

自由意見（抜粋）
現在は免許の返納を考えていませんが、返納した場合を考えると町内循環バスを利用すると思うので、将来も残してもらえればと思います。
路線バス利用において最寄りのバス停から乗車し、下車時は家近郊での場所を各自指定し下車出来る様にして頂きたい。
循環バスは高齢者の町には必要なので無くす事は出来ないと思います。今の循環バスも大分古くなってきていると思うので、燃料のかからない小型化をして町民や観光に来る人の移動手段に利用して欲しいです。
せっかく移住してくれた若い世代の方々に安心してずっと住み続けて頂く為にも、公共交通は重要だと思います。現在、山北駅前商店街から次々とお店が無くなり、高齢者や運転困難者は日常品の買い物をする為に町内循環バスを利用しています。運行に経費がかかることは理解していますが、安易な廃止は避けていただきたい。これ以上「何もない町」になってしまったら、住み続けたくても住み続けることができなくなってしまいます。役場のご担当の方々には現状をよくお調べいただき、公共交通を維持していくための工夫を真剣に考えていただきたい。経費を増やさなくてもできることはまだあると思います。
岸（越地）地区に住んでいるので、役場に行く以外はほとんど車で他町に出ていきます。町内循環バスでは用が足せないです。山北駅も東山北駅もパーキングがないため、松田まで車で行き小田急線に乗ります。当地区は車がないと生活を楽しめません。町外に出るバスもあったらいいと思います。
清水地区、三保地区では公共の乗り物が近づくなく、あっても便数が少なく利用しにくい。①町営タクシー②ライドシェア③その他を早く整備して欲しい。安戸～小山間の246号線は朝夕や土日祝は大変混雑します。清水地区、三保地区は生活道路が246号線のため身動き出来ない。246号線バイパスの早期実施（安戸～清水橋間トンネル工事（案））。
町からタクシー券を頂いております。松田駅より自宅までお願いするのですが、松田合同だけしか使用出来ません。箱根登山タクシーも使用出来るとありがたいです。
移住者も増えています。都内への通勤通学にも耐えられる時間ですが、JR御殿場線の本数が少なすぎます。通勤通学時には20分に1本、それ以外はコンスタントに30分に1本と本数が増えると都内だけでなく県内への移動もしやすいです。これは多分、JR御殿場線沿線市町村の希望でもあります。全世代、公共交通機関の増加があれば、もっと利用者が増えると思います。
バスもタクシーも電車ももっと本数が増えたらいいが、自由に気軽に安価に乗れば申し分ない。JR御殿場線も特に山北駅にはエレベーターが設置されることを望む。足腰の弱い老人に優しく楽しい安全な公共交通利用で明るい町になって欲しい。
旧246号線沿いに住んでいますが、土日の渋滞がひどい。この人たちは今は山北を通過して行くだけです、足を止めてくれるような施設があったらいいと思います。
車が運転できない人の為、サポートとして普通免許タクシー特区の推進。サポート車両に対するガソリン補助。ドライバーへの安全教育、労務管理の支援。サポートを必要とする方々へのインフラ整備（ワンボタン呼び出しスマホ等）。生活用品（食料や生活必需品）の巡回配達（オンデマンド注文も可）。医療巡回なども考えて欲しい。

(2) 路線バス・山北町内循環バス乗降数調査

I 調査概要

- 1 調査対象：路線バス・山北町内循環バスの利用者（全路線）
- 2 調査方法：調査員による観測
- 3 調査期間：令和5年12月9日（土）、12月11日（月）の2日間



資料：山北町役場HP、富士急モビリティ株式会社HPより

Ⅱ 調査結果

1 路線バス（富士急モビリティ）

路線バス（富士急モビリティ）の各バス停において、乗降客数調査を実施しました。

平日は22運行で104名の方が利用し、1運行あたり平均利用人数は4.7人で、1運行あたりの平均利用人数が最も多かった路線は新松田駅→西丹沢ビジターセンターでした。

土曜日は15運行と平日の約7割の運行ではあるが257名の乗降客が利用し、1運行あたり平均乗車人数は17.1人で、1運行あたりの平均利用人数が最も多かった路線は新松田→西丹沢ビジターセンターで20.3人でした。土曜日は登山客で最初の1～2便は満車状態で観光客の利用が目立ちました。

■12月11日（月）の路線バス路線別調査結果

路線名	バス 停数	始発⇒終点	運行 本数	利用 人数計	1運行あたり 平均利用人数
新松田駅 ⇒山北駅	17	新松田駅⇒山北駅	5	14	2.8
山北駅 ⇒新松田駅	17	山北駅⇒新松田駅	4	17	4.3
新松田駅 ⇒西丹沢ビジターセンター	58	新松田駅 ⇒西丹沢ビジターセンター	6	38	6.3
西丹沢ビジターセンター ⇒新松田駅	58	西丹沢ビジターセンター ⇒新松田駅	7	35	5.0
合 計			22	104	4.7

■12月9日（土）の路線バス別調査結果

路線名	バス 停数	始発⇒終点	運行 本数	利用 人数計	1運行あたり 平均利用人数
新松田駅 ⇒山北駅	17	新松田駅⇒山北駅	0	—	—
山北駅 ⇒新松田駅	17	山北駅⇒新松田駅	1	2	2.0
新松田駅 ⇒西丹沢ビジターセンター	58	新松田駅 ⇒西丹沢ビジターセンター	7	142	20.3
西丹沢ビジターセンター ⇒新松田駅	58	西丹沢ビジターセンター ⇒新松田駅	7	113	16.1
合 計			15	257	17.1

2 山北町内循環バス

山北町内循環バスの各バス停において、乗降客数調査を実施しました。

平日は36運行で126名の方が利用し、1運行あたり平均利用人数は3.5人でした。1運行あたりの平均利用人数が最も多かった路線は、東部循環（向原⇒川村小学校入り口）で、通学の利用が目立ちました。

土曜日は18運行と平日の半分の運行で59名の乗降客が利用し、1運行あたり平均利用人数は3.3人で、1運行あたりの平均利用人数が最も多かった路線は、山北駅⇒新松田駅（岸回り）で7.0人でした。

■12月11日（月）の山北町内循環バス路線別調査結果

路線名	バス 停数	始発⇒終点	運行 本数	利用 人数計	1運行あたり 平均利用人数
東部循環 （向原⇒川村小学校入り口）	17	向原⇒山北駅	1	26	26.0
東部循環 （山北駅⇒山北駅）	28	山北駅⇒山北駅	1	1	1.0
西部循環 （平山先回り）	21	山北駅⇒山北駅	3	8	2.7
西部循環 （岸先回り）	20	山北駅⇒山北駅	2	1	0.5
新松田駅 ⇒山北駅	17	新松田駅⇒山北駅	7	30	4.3
山北駅 ⇒新松田駅	17	山北駅⇒新松田駅	7	19	2.7
山北駅⇒新松田駅 （岸回り）	27	山北駅⇒新松田駅	2	4	2.0
新松田駅⇒山北駅 （岸回り）	27	山北駅⇒新松田駅	1	3	3.0
南部循環 東回り （向原先回り）	34	山北駅⇒山北駅	6	13	2.6
南部循環 西回り （平山先回り）	34	山北駅⇒山北駅	5	17	3.4
川村小学校入り口⇒新松田駅 （岸回り）	23	川村小学校入り口⇒新松田駅	1	4	4.0
合 計			36	126	3.5

■12月9日（土）の山北町内循環バス路線別調査結果

路線名	バス 停数	始発⇒終点	運行 本数	利用 人数計	1 運行あたり 平均利用人数
東部循環 （向原⇒川村小学校入り口）	17	向原⇒山北駅	0	—	—
東部循環 （山北駅⇒山北駅）	28	山北駅⇒山北駅	0	—	—
西部循環 （平山先回り）	21	山北駅⇒山北駅	0	—	—
西部循環 （岸先回り）	20	山北駅⇒山北駅	0	—	—
新松田駅 ⇒山北駅	17	新松田駅⇒山北駅	2	7	3.5
山北駅 ⇒新松田駅	17	山北駅⇒新松田駅	2	0	0.0
山北駅⇒新松田駅 （岸回り）	27	山北駅⇒新松田駅	1	7	7.0
新松田駅⇒山北駅 （岸回り）	27	山北駅⇒新松田駅	1	5	5.0
南部循環 東回り （向原先回り）	34	山北駅⇒山北駅	6	26	4.3
南部循環 西回り （平山先回り）	34	山北駅⇒山北駅	6	14	2.3
川村小学校入り口⇒新松田駅 （岸回り）	23	川村小学校入り口⇒新松田駅	0	—	—
合 計			18	59	3.3

3 バス停別利用者数

バス停ごとの乗降数に着目すると、最も利用が多かったバス停は、平日、土曜日ともに新松田駅となっています。また土曜日は登山客の利用が目立ち、西丹沢ビジターセンターや高松山入口バス停の利用が多くなっています。

逆に1日通して乗降人数が0名だったバス停は、平日で31バス停、土曜日で32バス停と全82バス停のうち、約4割は全く乗降がないという結果でした。

また、今回の調査は、12月の平日、土曜日各1日だけの限られた調査ではありますが、平日、土曜日ともに1日乗降がなかったバス停は18バス停あり、今後も、これらのバス停については、調査・検討が必要と思われました。

■平休別乗降別の利用人数が多かったバス停

平休別	区分	1位	2位	3位
平日	乗車人数/日	新松田駅 (78人)	山北駅 (25人)	原耕地・高松山入口 (14人)
	降車人数/日	新松田駅 (58人)	川村小学校入口 (27人)	山北駅 (26人)
	乗降人数/日	新松田駅 (136人)	山北駅 (51人)	川村小学校入口 (27人)
	1回あたりの平均乗降人数	川村小学校入口 (3.79人)	新松田駅 (2.77人)	山北高校前 (2.10人)
休日	乗車人数	新松田駅 (123人)	西丹沢ビジターセン ター (51人)	谷峨駅 (25人)
	降車人数	新松田駅 (96人)	西丹沢ビジターセン ター (46人)	高松山入口 (32人)
	乗降人数	新松田駅 (219人)	西丹沢ビジターセン ター (97人)	高松山入口 (48人)
	1回あたりの平均乗降人数	西丹沢ビジターセン ター (6.93人)	新松田駅 (6.78人)	谷峨駅 (2.43人)

■平休ともに利用者0名だったバス停（18バス停）

がら瀬	柑橘果工前	丸山入口	山北橋	神尾田トンネル
水上	瀬戸六軒屋	西河原	川西橋	中川橋
湯本平	二軒屋	馬場	役場入口	用沢
嵐入口	和田	箒沢上		

※あくまで今回調査した平日、土曜日の各1日における利用状況です。

Ⅲ 地域公共交通の課題

1. 地域公共交通の課題

本町の地域公共交通における課題・問題点は、地域特性、地域公共交通の状況や各種調査結果から次のとおりです。

(1) 交通不便地域における移動手段の確保

本町は、行政面積が広大であり山間部には集落が点在しているため、公共交通機関の利便性が低く、自家用自動車による移動に頼らざるを得ない地域が多く見られます。

このような状況の中、町では山北駅を起点に運行している山北町内循環バスや、清水・三保地区の児童・生徒の通学のためにスクールバスを運行するなど、町民の移動手段の確保に努めています。また、町からの補助金を活用して運行している共和福祉バスは、共和地区住民の移動手段として重要な役割を担っています。

しかし、本町において今後も人口減少・少子高齢化が進むことにより、税収入の減少や社会保障費の増大が見込まれ、町が運行経費を負担している公共交通の持続が困難になることが懸念されます。

また、今後も高齢化に伴う運転免許証の自主返納者の増加が見込まれ、これまで自家用自動車により買い物や通院などをされていた方の新たな移動手段の確保が急務となっています。

このため現在、町が実施している移動サービスの利用状況やニーズを踏まえて、事業の見直しを進めるとともに、交通不便地域における新たな移動手段の導入について検討を進め、将来にわたり安定して維持できる移動手段の確保を目指す必要があります。

(2) 公共交通機関の輸送力の維持と利用促進

本町では、民間交通事業者により鉄道（ＪＲ御殿場線）と路線バス（富士急モビリティ）が運行され、町の基幹交通として町民の通勤・通学や、観光、レジャー等で本町を訪れる観光客にとって重要な移動手段となっています。

しかし、鉄道、路線バスともに、利用者から運行便が少ないという声が聞かれるため、町から交通事業者に対して利便性向上に向けた要望活動などを実施していますが、利用者が年々減少していることや深刻な運転手不足などにより、これを実現することが困難な状況が続いています。

本町においても年々人口減少・少子高齢化が進んでおり、自家用自動車の運転が困難な高齢者の増加が見込まれる中、鉄道、路線バスは、高齢者の日常的な買い物、通院や、運転免許証を所持していない方の移動手段として、現状の交通サービスを堅持していく必要があります。

このため将来にわたり鉄道、路線バス等の輸送力を維持するため、交通事業者等への要望活動や協議を行うとともに、公共交通機関の利用を促進する取り組みを進めていく必要があります。

(3) 地域公共交通の利用促進に向けた市民の意識醸成

本町では、鉄道、路線バスの運行状況や地勢上などの面から、自家用自動車を移動手段に利用される方が多く見られます。しかし、ご自分で運転できる間は問題ありませんが、高齢などにより運転免許証を自主返納した方や運転免許証を取得していない方は、公共交通機関を利用したり、家族等に送迎してもらったりして移動しています。

移動手段を自家用自動車に頼った生活スタイルから、公共交通機関による移動に変えていくことは簡単にはできないと思いますが、日頃から自動車利用者等に対して、公共交通機関の役割や必要性について、しっかり理解してもらうような取り組みが必要です。

また、現状の公共交通サービスが安定的・持続的に提供されるためには、利用者自らが公共交通を守り、育てていく意識の醸成が必要となります。

このため、住民、行政、交通事業者が連携・協働し、公共交通の認知向上や利用促進に向けた取り組みを積極的に進めていく必要があります。

IV 将来像の基本理念と基本方針

1. 地域公共交通の将来像の基本理念の設定

住民・行政・交通事業者など本町にかかわる全ての方が、将来にわたり地域公共交通の維持に積極的に取り組み、安心して豊かな生活ができるまちの実現を目指し、本町における地域公共交通の将来像の基本理念を次のとおり設定します。

■山北町における地域公共交通の将来像の基本理念

みんなでつくり、みんなでまもる、いつまでも暮らしを支える地域公共交通

■山北町における地域公共交通の特性と役割

機能分類		対象交通モード	特性・役割
公共交通	基幹交通	J R 御殿場線	町内と町外の鉄道駅を結ぶ広域交通体系の骨格を形成し、町民の町外への通勤・通学の移動や、本町への来訪者の移動のための広域的な移動を支える役割を担う。
		富士急モビリティ	松田町の小田急線新松田駅から山北町に跨って運行されており、両町の各拠点を連絡し、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光・レジャーなど多様な目的の移動を担っている。
	地域交通	山北町内循環バス	山北駅を起点に山北、岸、向原地区で運行しており、山北駅～新松田駅間も併せて運行している。児童・生徒の通学や、町民の買い物等の移動手段としての役割を担っている。
		タクシー	他の交通機関が運行していない時間帯を補完するとともに、住民及び来訪者の移動等に対して、柔軟に対応可能な移動手段としての役割を担っている。
その他交通		共和福祉バス	共和地区住民の移動手段として地元が事業主体となり、町からの補助金を活用して運行している。共和地区で利用登録された方のみが利用できる。
		小中学校 スクールバス	清水・三保地区の児童・生徒が、山北地区の小中学校へ通学するための移動手段として運行している。
		外出支援サービス (おでかけ号)	公共交通機関を利用することが困難な高齢者・障がい者の移動手段として運行している。町が町社会福祉協議会へ委託して実施している福祉有償運送である。

2. 基本方針の設定

本町における地域公共交通の課題及び基本理念を踏まえ、以下に掲げる3つの基本方針を設定します。

基本方針1 使いやすく移動しやすい地域公共交通ネットワークの構築

広大な行政面積を有する本町には、山北、岸、向原、共和、清水、三保の6地区があり、人口減少・少子高齢化が年々進行したことにより、町全体の高齢化率は、40%を超えている状況となっています。

町の中心部となる「山北、岸、向原地区」には、JR御殿場線の山北駅と東山北駅があり、路線バスは幹線道路を富士急モビリティが運行しています。また、町では基幹交通である鉄道と路線バスを補完するため、山北駅を起点として山北町内循環バスを運行していますが、限られた2台の車両で運行しているため利便性が高いとは言えず、近年では利用者も年々減少しています。なお、向原高松地区については、集落から最寄りのバス停までかなり離れているため、自家用自動車による移動が必須となる地域です。

次に、「共和地区」については、集落から最寄りの鉄道駅・バス停までかなり離れているため、自家用自動車による移動が中心となっています。なお、共和地区では、移動手段を確保するために、町からの補助金を活用して地域主導で共和福祉バスを運行していますが、地域の高齢化などにより運転手の担い手不足などの課題も見られます。

次に、「清水地区」については、JR御殿場線の谷峨駅があり、駅周辺の方は鉄道の利用が可能です。また、路線バスについては、幹線道路を富士急モビリティが運行していますが、鉄道と同様にバス停から離れた地域の方の利用や、運行便数の充実が課題となっています。なお、町では山北地区の小中学校へ通学する児童・生徒の通学手段としてスクールバスを運行しています。

最後に、「三保地区」については、鉄道駅がなく幹線道路を富士急モビリティの路線バスが運行されています。この路線バスは、新松田駅（松田町）から西丹沢ビジターセンターの間を運行していますが、赤字路線であり国・県の補助金を受け運行しているため、運行便数も少ない状況です。しかし、このバス路線は、三保地区住民にとって唯一の公共交通機関であるとともに、登山やレジャー等で西丹沢を訪れる観光客にとって重要な移動手段となっています。なお、三保地区においても、清水地区と同様に児童・生徒の通学手段としてスクールバスを運行しています。

また、町では令和3年度から4年度にかけて、清水・三保地区においてデマンドタクシーの試行運行を行い、地域住民から一定のニーズがあることを確認したところです。

以上のように、本町では、日常の移動について各地区によって様々な課題があるため、町では公共交通機関を補完するための移動サービスや福祉タクシーなどの助成事業を実施してきましたが、現在の町の状況を考えた場合、町民の移動手段が十分確保されているとは言えません。

本町の各地域における状況を踏まえて、公共交通不便地域に住んでいる方や、自動車を運転できない方の移動手段の確保や支援を図り、生活しやすく移動に困らないまちづくりを進めます。

基本方針２ 町民や来訪者にとって利用しやすい公共交通サービスの提供

本町における基幹的な交通機関は、鉄道（ＪＲ御殿場線）と路線バス（富士急モビリティ）です。

鉄道は、本町を東西に横断して、東山北駅、山北駅、谷峨駅の３駅が設置されていますが、利用者は年々減少傾向にあります。３駅の利用状況については、県立山北高等学校の最寄り駅でもある東山北駅の利用が一番多く、次いで山北駅、谷峨駅という状況です。鉄道は概ね１時間に１～２便程度運行されており、利便性が高いとは言えませんが、町民の通勤・通学、自動車を運転できない方、さらには本町を訪れる観光客の重要な移動手段となっています。

町では、鉄道の利便性を高めるため、沿線自治体と連携し、鉄道事業者に対して継続的に要望活動を行っていますが、現在の利用状況では増便することは困難という回答が続いています。

次に、富士急モビリティが運行する路線バスについては、新松田駅（松田町）を起点に鉄道３駅を経由して、三保地区の西丹沢ビジターセンターまでの間運行されており、東山北駅と山北駅からは、山北町内循環バスにも接続しています。路線バスについても、鉄道と同様に、運行便数の面から利便性が高いとは言えませんが、町民や西丹沢を訪れる観光客などにとって重要な移動手段となっています。

しかし、全国的に路線バスについては、深刻な運転手不足や利用者の減少などにより、減便や路線撤退の事例が多く見られており、こうした傾向は今後も続いていくことも懸念されています。

鉄道と路線バスについては、利用者の状況や企業経営などの面から、増便するなど利便性を向上させることが困難な状況ですが、町の基幹交通としての役割を担い町民や本町を訪れる観光客等にとって必要な移動手段であるため、交通事業者等と協議・調整しながら、輸送力の維持や利用促進に向けた取り組みを進めていきます。

基本方針3 みんなで守り、みんなで育む地域公共交通の実現

本町では、基幹交通である鉄道、路線バスを手軽に利用できない地域が多く見られるため、自家用自動車を移動手段として利用する方が多く、1世帯あたりの車両の保有台数は県平均を上回っています。

アンケート調査結果においても、鉄道や路線バスを利用している方は非常に少なく、大部分の方が通勤・通学、通院、買い物等に自家用自動車を移動手段として利用しています。しかし、自由意見の中には、「自分で運転できるうちは良いが、運転できなくなった場合の移動手段に不安を感じる。」という声も見られました。

本町の住民にとって、自家用自動車は必要な移動手段ではありますが、将来的に運転ができなくなった場合のことを考えると、公共交通機関を利用できる方は、自家用自動車を基本とした移動から、公共交通機関による移動への移行を促すような取り組みを進めていく必要があります。

また、今後も鉄道や路線バスなどの公共交通機関による輸送サービスを維持していくためには、住民に公共交通の必要性を認識していただくとともに、利用促進に向けた取り組みを行うことが必要です。

公共交通を地域全体で支えていくため、住民、行政、交通事業者が一体となり、公共交通の必要性に対する住民の意識啓発や、利用促進に向けた取り組みを推進することで持続可能な公共交通を目指していきます。

V 計画目標と目標達成のための施策・事業及び評価指標の設定

1. 計画目標と目標達成のための施策・事業

本計画の基本方針を実現するため、次のとおり目標を定め、目標を達成するための施策・事業に取り組みます。

基本方針1 使いやすく移動しやすい地域公共交通ネットワークの構築

目標1 地域の実情に対応した持続可能な移動手段の確保

公共交通不便地域や交通空白地域における移動手段を確保するとともに、先端技術（自動運転、グリーンスローモビリティ、MaaSなど）を活用した新たな移動サービスの導入について検討します。また、現在、町が実施している移動サービスや補助事業のあり方について見直しを図ります。

目標を達成するための施策・事業内容を以下に示します。

施策1 公共交通不便地域における移動手段の確保

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	地域
山北町内循環バス運行事業の再編・見直し	現状の利用状況やニーズを踏まえ、運行便・ダイヤの再編や、デマンド方式など運行形態の見直しについて検討します。	○			○		○
共和福祉バスの運行支援	地域住民が事業主体となる運行が継続できるよう、必要な支援に努めます。	○					○
清水、三保地区におけるデマンドタクシー導入検討	既存の公共交通の補完を図るため、デマンドタクシーの導入について検討します。	○			○	○	○
小中学校スクールバスの有効活用の検討	清水・三保地区の輸送資源であるスクールバスについて、児童・生徒以外の乗車など有効活用について検討します。	○					○
自家用有償旅客運送等の導入支援	自家用有償旅客運送など地域が事業主体となる移動サービスの導入を検討する地域に必要な支援を行います。	○					○
鉄道駅・バス停までの移動支援の検討	最寄りの鉄道駅やバス停までの移動が不便な地域における移動手段について検討を進めます。	○					○

V 計画目標と目標達成のための施策・事業及び評価指標の設定

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
検討				
	準備が整い次第実施・検証・見直し（事業評価：毎年）			
	継続実施（共和福祉バス支援）			

施策2 町が実施する移動支援事業等の見直し及び創設

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			地域 近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
既存の移動支援事業や各種補助制度の見直し	外出支援サービス事業、福祉タクシー等助成事業などの既存事業について効果検証を行い、必要な見直しを実施します。	○					

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
継続実施・随時見直し（事業評価：毎年）				

基本方針２ 町民や来訪者にとって利用しやすい公共交通サービスの提供

目標２ 将来にわたる公共交通サービスの提供

鉄道・路線バスの輸送力の維持を図るため、交通事業者等への要望活動や調整・協議を進め、利用促進を図ります。また、タクシー・高速バスの利用促進を図るとともに、駅・バス停周辺の機能強化について検討します。目標を達成するための施策・事業内容を以下に示します。

施策１ 鉄道路線の輸送力の維持

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
J R御殿場線の輸送力の維持	現状の輸送力を維持するため沿線自治体などと連携を図り、鉄道事業者への要望活動を継続的に実施します。	○	○	○			○
交通系ＩＣカードの利便性の向上	交通系ＩＣカードのサービスエリアを跨いだ利用が可能となるよう、鉄道事業者への働きかけを行います。	○	○	○			○

■事業実施スケジュール

令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度
継続実施（事業評価：毎年）				

施策2 路線バスの輸送力の維持

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
富士急モビリティの輸送力の維持	現状の輸送力を維持するため、バス事業者との協議・調整に努めます。特に新松田西丹沢線は、清水・三保地区住民の基幹交通であるとともに、西丹沢を訪れる観光客の唯一の交通手段であるため、この路線の維持・確保に努めます。	○			○		

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
継続実施（事業評価：毎年）				

施策3 タクシーの利用促進

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
タクシー利用啓発事業の検討	自由度や快適性が高いタクシーの利用促進を図るため、啓発事業の実施について検討します。	○				○	

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
検討				
準備が整い次第実施・検証・見直し（事業評価：必要に応じ随時）				

施策4 東名ハイウェイバスの利用促進

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			地域 近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
山北バス駐車場の利用促進	ハイウェイバス利用者のために整備した町有駐車場※を積極的にPRし、ハイウェイバスの利用促進を図ります。	○					

※東名高速道路本線上にある山北バス停の上り線と下り線周辺にハイウェイバスを利用する方のために、各4区画の駐車場を整備。利用料は無料。

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
継続実施（事業評価：必要に応じ随時）				

施策5 鉄道駅・バス停の機能強化

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			地域 近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
パークアンドライド※の推進による公共交通の利用促進	パークアンドライドの推進に向けて、駅周辺に駐車場整備を検討するなど、鉄道駅、バス停の機能強化を進めます。	○		○	○		

※自宅から最寄り駅やバス停に近い周辺の駐車場に自動車等を止め（パーク）、公共交通に乗り換える（ライド）という方法で目的地へ向かうこと。

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
検討				
準備が整い次第実施・検証・見直し（事業評価：毎年）				

目標3 分かりやすく利用したくなるような情報の提供

誰もが公共交通の情報を簡単に入手できるよう、町ホームページ等による多様なツールを活用した情報提供を行うとともに、駅・バス停などにおける情報案内の充実に努めます。目標を達成するための施策・事業内容を以下に示します。

施策1 公共交通の分かりやすい情報提供

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			地域 近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
駅・バス停などにおける情報案内の充実	町民だけでなく、来訪者にもわかりやすい公共交通情報の提供ができるよう、駅・バス停等における案内表示の改善について検討します。	○		○	○		
多様なツールを活用した情報提供	町ホームページ等による多様なツールによる情報提供を行うとともに、公共交通マップの作成・配布について検討します。	○					

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
検討				
		準備が整い次第実施・検証・見直し（事業評価：毎年）		

目標4 安全・安心に移動できる交通環境の整備

高齢者や障がい者に配慮した公共交通サービスの充実を目指し、バス停の待合環境の充実や駅施設のバリアフリー対策を図ります。目標を達成するための施策・事業内容を以下に示します。

施策1 バス待ち環境の整備

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			地域 近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
ベンチの新設や上屋等の改修による待合環境の向上	バス停の利用状況などを踏まえながら、ベンチを新設するなどして待合環境の向上を図ります。	○			○		

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
随時実施（事業評価：必要に応じ随時）				

施策2 鉄道施設におけるバリアフリー対策

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			地域 近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
鉄道事業者への要望活動の実施	鉄道事業者に対して、高齢者・障がい者に配慮したバリアフリー対策について継続的に要望活動を行います。	○	○	○			○

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
継続実施（事業評価：必要に応じ随時）				

基本方針3 みんなで守り、みんなで育む地域公共交通の実現

目標5 地域全体で公共交通を支える意識の醸成

公共交通の必要性に対する住民の意識啓発や利用促進に向けた取り組みを実施します。また、交通事業者と連携を図り、公共交通の担い手の確保に向けた取り組みを進めます。目標を達成するための施策・事業内容を以下に示します。

施策1 モビリティ・マネジメントの推進

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			地域 近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
公共交通の利用促進につながる取り組みの推進	小中学生や高齢者等を対象にバスやタクシーの乗り方の周知を図るとともに、日頃から公共交通を利用する意識醸成を図るためのイベント等の実施を検討します。	○			○	○	○
公共交通の必要性に対する住民の意識啓発	公共交通の必要性を住民が認識するよう、町広報紙やホームページなどを活用した啓発を実施します。	○					

※モビリティ・マネジメント（MM）とは、「過度にマイカーに頼る生活」から、「徒歩、自転車、公共交通を中心とした多様な交通手段を適度に利用する生活」への自発的な転換を促す取り組みのこと。

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
検討				
準備が整い次第実施・検証・見直し（事業評価：必要に応じ随時）				

施策2 交通事業者との連携による乗務員の確保

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			地域 近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
運転手の確保に向けたPR活動の実施	交通事業者と連携し、バス・タクシー運転手の確保に向けて広報紙等によるPR活動を実施します。	○			○	○	

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
検討				
準備が整い次第実施・検証・見直し（事業評価：必要に応じ随時）				

施策3 山北駅舎を活用した賑わいづくり

■主な事業

事業	事業内容	実施主体					
		山北町	神奈川県	交通事業者			地域 近隣市町
				鉄道	バス	タクシー	
町内NPOによる駅切符販売の実施※	町内NPOによる切符販売を実施し、駅周辺における地域コミュニティを醸成します。	○					○

※JR山北駅は、平成24年3月に無人化となったが、町では利便性の低下や駅周辺の活気が衰退することを危惧し、同年5月から町内NPOの協力を得て、乗車券の簡易委託販売を開始した。

■事業実施スケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
継続実施（事業評価：必要に応じ随時）				

2. 計画目標の達成状況进行评估するための評価指標等の設定

本計画に定められた基本方針及び目標に応じた達成度を評価するため、次のとおり評価指標・目標値を設定します。

基本方針1 使いやすく移動しやすい地域公共交通ネットワークの構築

■目標1

地域の実情に対応した持続可能な移動手段の確保

■指標

指標	現況値 (R4)	目標値 (R10)
山北町内循環バスの利用者数	31,933人/年	37,000人/年
山北町内循環バスの収支率	0.22	0.18

※利用者数は「町内循環ルート」、「新松田駅⇄山北駅」の合計利用者数（富士急モビリティ㈱提供）。

収支率は収入額（運賃）/支出額（委託料）により算出。いずれも新型コロナ影響前の実績値への回復を目指す。

基本方針2 町民や来訪者にとって利用しやすい公共交通サービスの提供

■目標2

将来にわたる公共交通サービスの提供

■指標

指標	現況値 (R4)	目標値 (R10)
J R 御殿場線の利用者数	1,247人/日	1,500人/日
富士急モビリティの利用者数	61,171人/年	68,000人/年

※J R 御殿場線の利用者数は「東山北駅」、「山北駅」、「谷峨駅」の合計日利用者数で、現況値は令和3年度の実績（出典：神奈川県交通関係資料集）。富士急モビリティの利用者数は「新松田駅⇄西丹沢ビジターセンター」、「新松田駅⇄山北駅」の2路線の合計年利用者数（富士急モビリティ㈱提供）。いずれも新型コロナ影響前の実績値への回復を目指す。

■目標3

分かりやすく利用したくなるような情報の提供

■指標

指標	現況値 (R4)	目標値 (R10)
公共交通マップの作製	0	1

※公共交通マップとは、地域の鉄道、路線バス、コミュニティ交通、その他交通機関のルートや駅・バス停、ダイヤ、運賃、利用に関する情報などを掲載したもので、地域にどのような乗り物があるのかを広く周知するためのツールのこと。

■目標4

安全・安心に移動できる交通環境の整備

■指標

指標	現況値（R4）	目標値（R10）
バス待合環境の整備箇所数	0か所	2か所

※現状のバス停は176か所

基本方針3 みんなで守り、みんなで育む地域公共交通の実現

■目標5

地域全体で公共交通を支える意識の醸成

■指標

指標	現況値（R4）	目標値（R10）
公共交通の利用促進につながるイベントの開催回数	0回/年	2回/年
公共交通の必要性を啓発する広報等の実施回数	0回/年	2回/年

VI 計画の評価と達成状況の評価

1. 評価方法

実施スケジュールに沿って事業を実施した後、進捗状況や成果を定期的に把握・モニタリングし、計画の達成状況を評価します。その評価結果を踏まえて改善策を検討した上で、改めて事業を実施し、目標達成へと近づけていきます。

事業の推進や必要に応じた計画の見直しを行うため、計画の策定(Plan)、事業の実施(Do)、進行管理・評価の実施(Check)、評価結果を受けた見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルによる計画の進行管理を、山北町地域公共交通会議において行います。

基本的に、毎年開催する山北町地域公共交通会議の場において、本計画に記載する事業の進捗と評価を報告していくものとします。

■PDCAサイクルによる計画の進行管理

Plan (計画)	地域公共交通計画に基づき、山北町地域公共交通会議が具体的な実施事業を検討し、計画策定を行います。
Do (実施)	目標を達成するために講じる実施事業を、実施スケジュールに沿って実施していきます。なお、目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。
Check (評価)	目標を達成するために講じる実施事業が実施スケジュールに沿って進行されているか、また、目標が達成されているかについて、定期的に進行管理・評価を実施します。 目標については、設定した目標値への達成状況を確認します。
Action (改善)	実施事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取り組みの見直しや改善を図ります。

■事業の評価スケジュール

			令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度
目標 1	施策 1	公共交通不便地域における移動手段の確保	●	●	✓	●	✓
	施策 2	町が実施する移動支援事業等の見直し及び創設	●	●	✓	●	✓
目標 2	施策 1	鉄道路線の輸送力の維持	●	●	✓	●	✓
	施策 2	路線バスの輸送力の維持	●	●	✓	●	✓
	施策 3	タクシーの利用促進	○	○	✓	○	✓
	施策 4	東名ハイウェイバスの利用促進	○	○	✓	○	✓
	施策 5	鉄道駅・バス停の機能強化	●	●	✓	●	✓
目標 3	施策 1	公共交通の分かりやすい情報提供	●	●	✓	●	✓
目標 4	施策 1	バス待ち環境の整備	○	○	✓	○	✓
	施策 2	鉄道施設におけるバリアフリー対策	○	○	✓	○	✓
目標 5	施策 1	モビリティ・マネジメントの推進	○	○	✓	○	✓
	施策 2	交通事業者との連携による乗務員の確保	○	○	✓	○	✓
	施策 3	山北駅舎を活用した賑わいづくり	○	○	✓	○	✓

凡例 ●：実施、○：必要に応じて実施、✓：令和8年度に中間評価、令和10年度に最終評価を実施

VII 参考資料

1. 山北町内循環バス運行事業について

(1) 運行目的

山北町内循環バスは、富士急湘南バス(株)※の路線撤退による沿線住民の移動手段の確保を目的に平成17年12月から運行を開始した。運行エリアは、山北、岸、向原地区とし、平成21年度からは山北駅・新松田駅間の運行も併せて実施している。また、JR御殿場線山北駅を発着地とし、東山北駅にもバス停が設置されているため鉄道とも接続している。

山北町内循環バスは、児童・生徒の通学や高齢者等の買い物・通院の移動手段として重要な役割を担うとともに、洒水の滝や河村城跡などを訪れる観光客の利用も多く見受けられる。
※現在の富士急モビリティ(株)

(2) 事業概要

山北町内循環バス運行事業概要は以下のとおりです。

事業主体	山北町								
運行形態	道路運送法第4条による運行業務委託（委託業者：富士急モビリティ(株)）								
運行ルート・ 運行便数	・町内循環ルート（東部、西部、南部循環） 平日：18本 土休日：12本 ・山北駅⇄新松田駅ルート 平日：14本 土休日：4本 ・山北駅⇄新松田駅(岸経由)ルート 平日：4本 土曜日：2本								
運行日	12月31日から1月3日までを除く全日								
運行車両	小型バス2台（レトロ調バス、ボンネット型バス）								
運賃	<table> <tr> <td>乳幼児</td><td>無 料</td></tr> <tr> <td>小学生</td><td>50 円（特例運賃）</td></tr> <tr> <td>中学生</td><td>100 円（特例運賃）</td></tr> <tr> <td>大 人</td><td>100 円（3km まで）、200 円（3km 以上）</td></tr> </table> 乗車券（20 枚綴り）小学生用（1,000 円）、中学生用（2,000 円）、大人（2,000 円）	乳幼児	無 料	小学生	50 円（特例運賃）	中学生	100 円（特例運賃）	大 人	100 円（3km まで）、200 円（3km 以上）
乳幼児	無 料								
小学生	50 円（特例運賃）								
中学生	100 円（特例運賃）								
大 人	100 円（3km まで）、200 円（3km 以上）								

(3) 事業に要する経費

業務委託料は、令和4年度までは概ね20,000千円であったが、令和5年度からは委託事業者の運転手不足など企業経営上の課題から大幅に増加している。この傾向は今後も続くことが懸念されており、安定的な運行を図るために「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用していく必要がある。

■事業費の状況

単位：円

年度	業務委託料(A)	運賃収入(B)	事業費(A)－(B)
令和2年度	19,957,000	3,951,875	16,005,125
令和3年度	19,945,000	4,280,400	15,994,600
令和4年度	20,430,000	4,513,278	15,916,722
令和5年度	23,143,000	※4,223,100	※18,919,900
令和6年度	※26,500,000	※4,507,745	※21,992,255

※令和6年度の(A)、令和5、6年度の(B)は予算額であるため、事業費は見込み額である。

(4) 利用実態等

近年の利用実績は次の通りであり、令和2年度はコロナ禍により利用実績が減少したものの、少しずつ回復の兆しが見られる。

■事業費の状況

単位：人

年度	町内循環ルート (A)	新松田駅～山北駅 (B)	新松田駅～山北駅(岸回り) (C)	合計 (A) + (B) + (C)
平成30年度	24,243	11,757	3,221	39,221
令和元年度	23,018	10,668	3,469	37,155
令和2年度	17,036	9,221	2,821	29,078
令和3年度	18,471	9,332	2,232	30,035
令和4年度	18,875	10,173	2,885	31,933

2. 山北町地域公共交通会議について

(1) 山北町地域公共交通会議の開催状況

山北町地域公共交通会議は、令和5年2月に町民の生活に必要な輸送の確保その他公共交通の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議し、並びに地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議等を行うため、「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として設置された。

*第1回山北町地域公共交通会議

日 時 令和5年2月28日(火)午後2時から
場 所 山北町役場4階401会議室
議 題

- ① 山北町地域公共交通会議設置要綱の改正について
- ② 会長、副会長、監事の選出について
- ③ 事務局規約(案)及び財務規約(案)について
- ④ 地域公共交通計画について
- ⑤ 計画策定のスケジュール(案)について
- ⑥ 山北町の公共交通の現状と課題について

*第2回山北町地域公共交通会議

日 時 令和5年6月30日(金)午後1時45分から
場 所 山北町役場4階401会議室
議 題

- ① 令和5年度山北町地域公共交通会議事業計画(案)について
- ② 令和5年度山北町地域公共交通会議歳入歳出予算(案)について
- ③ 令和5年度山北町地域公共交通計画策定支援業務委託について
- ④ 町民ニーズ調査(アンケート調査)の実施について
- ⑤ 今後の予定について

*第3回山北町地域公共交通会議

日 時 令和5年10月11日(水)午前10時から
場 所 山北町役場4階401会議室
議 題

- ① アンケート調査票について
- ② 計画骨子案について
- ③ 目標達成の指標について

***第4回山北町地域公共交通会議**

日 時 令和5年12月25日(月)午前10時から

場 所 山北町役場4階401会議室

議 題

- ① 計画素案について
- ② 今後の予定について
- ③ 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

***第5回山北町地域公共交通会議**

日 時 令和6年2月19日(月)午後1時45分から

場 所 山北町役場4階401会議室

議 題

- ① パブリックコメントの結果について
- ② 山北町地域公共交通計画(案)について

(2) 山北町地域公共交通会議設置要綱について

山北町地域公共交通会議設置要綱は以下のとおりである。

山北町地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 山北町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）の規定に基づき、町民の生活に必要な輸送の確保その他公共交通の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議し、並びに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）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関する協議等を行うため設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 町内におけるバス等地域公共交通のあり方に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること。
- (3) 町が運営する有償運送の必要性及び利用者から収受する対価に関すること。
- (4) 交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (5) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (6) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 町民又は利用者の代表
- (2) 学識経験を有する者
- (3) 関東運輸局神奈川運輸支局
- (4) 神奈川県の関係行政機関
- (5) 一般乗合旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体の代表者
- (6) 副町長及び町長が必要と認めた職員
- (7) 前各号に掲げる者のほか、町長が交通会議の運営上必要と認めた者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任を妨げない。

(役員の定数及び選任)

第5条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会 長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監 事 2名

2 会長及び副会長は、委員の互選によりこれを定める。

3 監事は、委員のうちから会長が指名する。

4 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

6 監事は、交通会議の会計を監査する。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

3 委員はやむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議決は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開する。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提供させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

7 前各号に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(分科会)

第8条 交通会議が提案する事項について、協議又は調整するため、必要に応じて交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第9条 交通会議の事務を処理するため、山北町企画総務課に交通会議の事務局を置く。

2 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 交通会議の運営に要する経費は、補助金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第11条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第12条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第13条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、令和5年2月28日から施行する。

(3) 山北町地域公共交通会議委員について

山北町地域公共交通会議委員は以下の区分、団体で構成されております。

山北町地域公共交通会議委員名簿

令和6年2月現在

区 分	団体名	職名等	氏 名	備考
第1号 町民又は利用者の代表	山北町連合自治会長会	副会長	石田 利雄	監事
	共和連合自治会	会長	井上 基仁	
	清水連合自治会	会長	細谷 英雄	
	三保連合自治会	会長	山口 利一	
第2号 学識経験者	東洋大学国際学部 国際地域学科	教授	岡村 敏之	会長
第3号 関東運輸局神奈川運輸支局	関東運輸局 神奈川運輸支局	首席運輸企画 専門官(輸送)	平田 伸一	
第4号 県の関係行政機関	神奈川県県土整備局 都市部交通企画課	副課長	最上 祐紀	
	神奈川県県西土木事務所	所長	福島 温	
	神奈川県松田警察署	交通課長	辻本 昭	
第5号 一般乗合旅客自動車運送事業者の 運転者が組織する団体の代表者	神奈川県交通運輸産業 労働組合協議会	箱根登山鉄道 労働組合 副執行委員長	橘川 直弘	
第6号 副町長及び町長が必要と認めた職 員	山北町副町長	—	石田 浩二	副会長
	山北町福祉課	課長	内田 敦	
	山北町都市整備課	参事兼課長	荻野 直美	
	山北町こども教育課	課長	高橋 英治	
第7号 前各号に掲げる者のほか町長が 交通会議の運営上必要と認めた者	富士急モビリティ(株)	湘南営業所長	畑野 政信	
	神奈川県タクシー協会 小田原支部	支部長	尾登慎一郎	
	山北町社会福祉協議会	会長	福岡 健一	監事
	山北町商工会	副会長	湯川 嘉一	

事 務 局	所属	職名等	氏 名	備 考
	山北町企画総務課	参事兼課長	佐藤 孝行	
	山北町企画総務課企画班	副主幹	瀬戸 靖	
	〃	主任主事	池田 真也	

山北町地域公共交通計画

令和6年3月

発行：山北町地域公共交通会議

（事務局 山北町企画総務課 企画班）

〒258-0195 神奈川県足柄上郡山北町山北 1301 番地 4

TEL：0465-75-3651

FAX：0465-75-3660



神奈川県

山北町

Yamakita Town