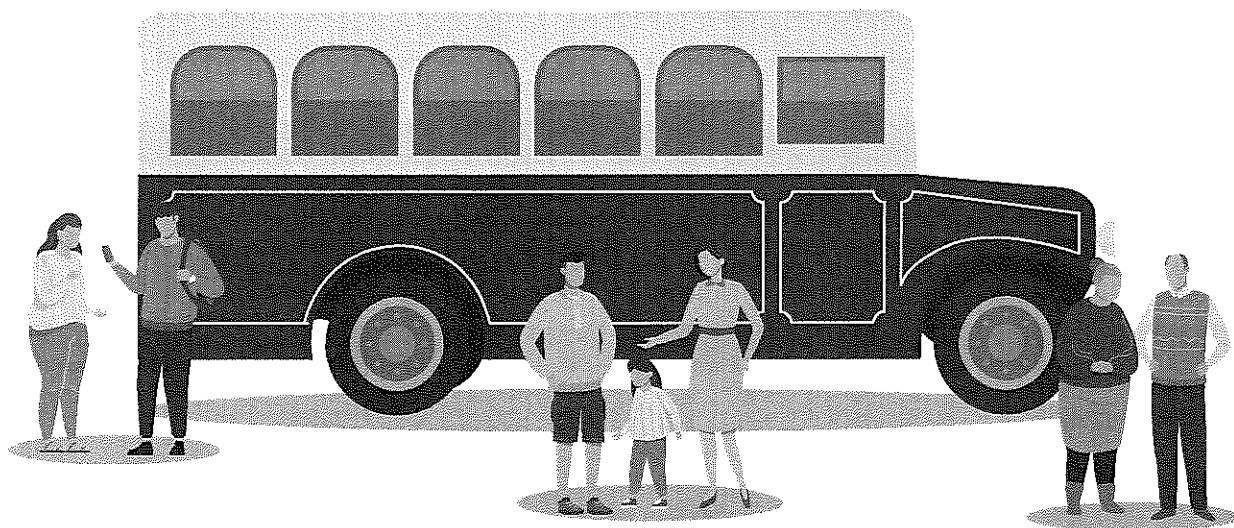
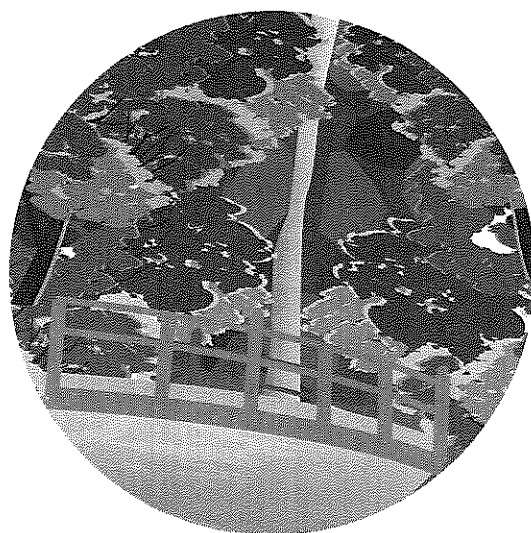

山北町

地域公共交通計画



令和6年3月



神奈川県

山北町
Yamakita Town

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

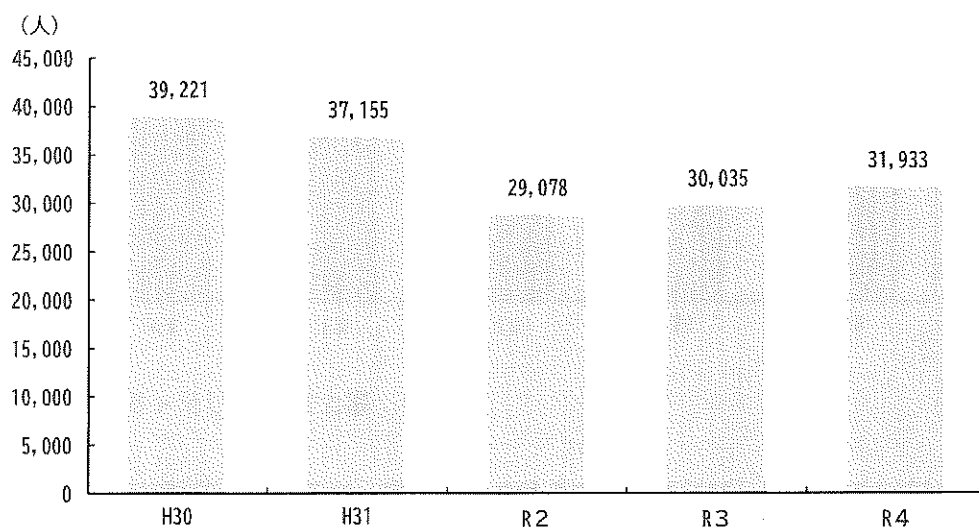
ア. 路線状況

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



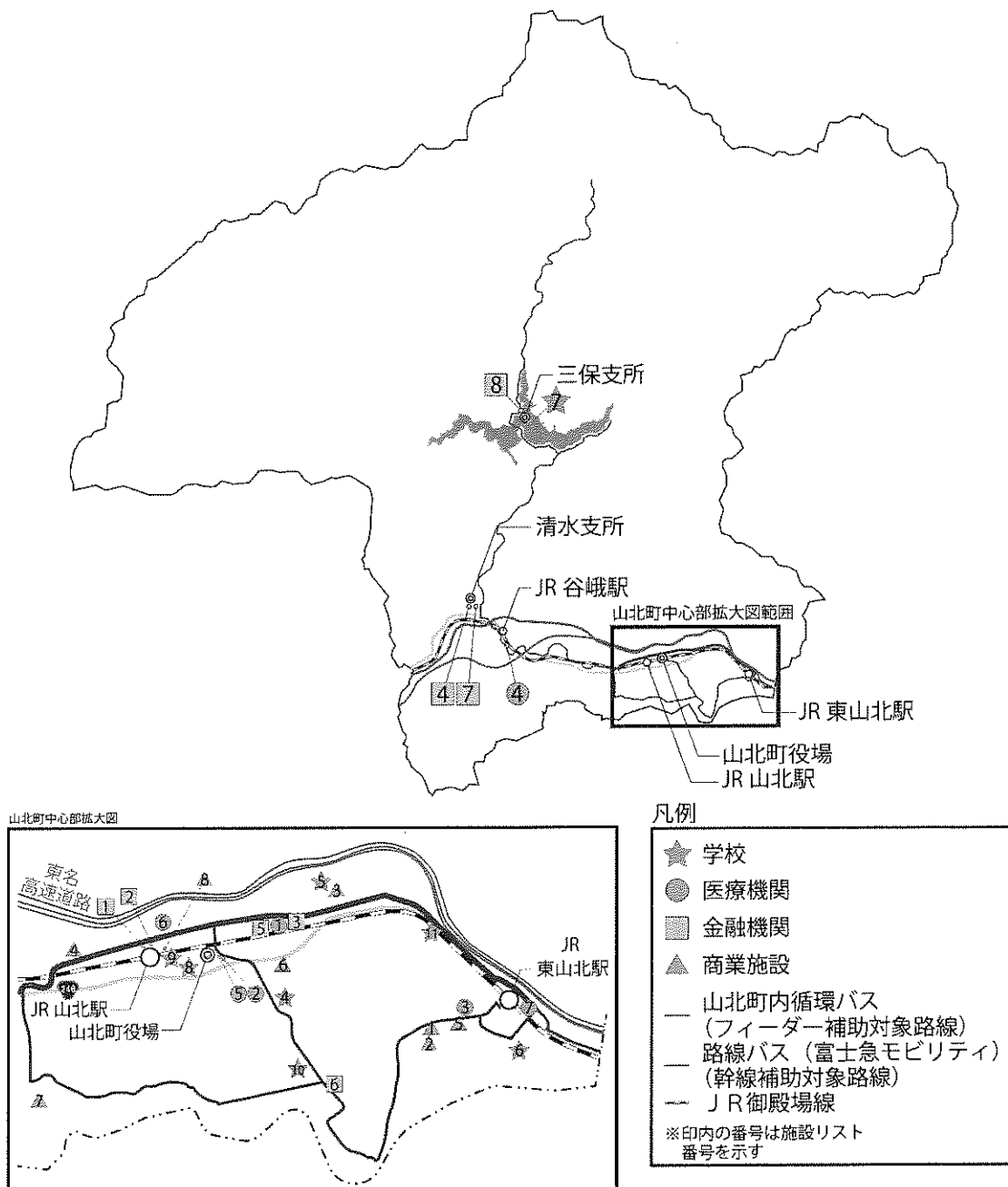
出典：山北町企画総務課

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。



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. 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

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)
JR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

※JR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⇄西丹沢ビクターセンター」、「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。

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、計画の達成状況进行评估します。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。

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