

# 伊豆地域公共交通計画

令和5年3月

伊豆地域公共交通活性化協議会

## 目 次

序章	はじめに	1
序 - 1	策定の背景、目的	1
序 - 2	計画の位置付け	2
序 - 3	計画の区域（構成する市町）	4
序 - 5	計画の策定体制及び経緯	6
序 - 6	計画策定フロー	8
第1章	伊豆地域を取り巻く現状	9
1 - 1	地域の概況	10
1	人口の推移及び分布	10
2	自動車及び免許保有状況	15
3	生活関連施設の立地状況	19
4	産業構造	24
5	観光交流客の推移	27
6	観光関連施設の立地状況	29
1 - 2	公共交通の状況	30
1	公共交通網の概況	30
2	鉄道の現状	33
3	路線バスの現状	35
4	デマンド型交通の現状	37
5	タクシーの現状	38
6	交通系ICカードの導入状況	39
1 - 3	移動実態	40
第2章	課題の整理	41
第3章	基本的な方針と計画の目標	42
3 - 1	上位計画、関連計画の確認	42
1	国の上位計画	42
2	県の上位・関連計画	43
3	市町の上位・関連計画	44
3 - 2	基本的な方針	48
3 - 3	計画の目標	50
3 - 4	計画の数値指標及び進捗管理指標	51
第4章	課題解決のための取組	59
4 - 1	課題解決のための取組、実施主体	59
4 - 2	実施スケジュール	61

第5章 計画の実現に向けて.....	62
5 - 1 計画の推進体制.....	62
5 - 2 評価の進め方と時期.....	63
<資料編> .....	64
資料 - 1 調査の実施概要.....	65
資料 - 2 公共交通等に関する調査の実施概要.....	67
1 . 鉄道の利用実態.....	67
2 . 路線バスの利用実態.....	69
3 . 生活移動の実態.....	71
4 . 観光移動の実態.....	73
5 . 生活移動における意向.....	74
6 . 観光移動における意向.....	75
資料 - 3 国及び県の上位計画及び関連計画.....	76
1 . 国の上位計画及び関連計画.....	76
2 . 県の上位計画及び関連計画.....	80
3 . 関係市町の関連計画.....	89
資料 - 4 取組に関する参考事例.....	111

## 序章 はじめに

### 序 - 1 策定の背景、目的

伊豆地域（沼津市、熱海市、三島市、伊東市、下田市、伊豆市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町及び函南町）（以下「本地域」という。）では、現在、鉄道やバス、タクシー等の公共交通利用者数減少及び乗務員不足等の背景から、地域や路線によっては公共交通の確保が困難となりつつあり、今後もさらに進行することが懸念される。

一方、本地域への観光客数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって大きく減少したものの、ウィズコロナ・アフターコロナ社会に移行していく中で、徐々に回復すると見込まれることから、観光客の移動手段として、公共交通の重要性は高いと考えられる。

これらを踏まえ、人口減少社会に対応した持続可能な地域公共交通の確保や基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供を行うことを目的として、伊豆地域公共交通計画（以下「本計画」という。）を策定するものである。

序 - 2 計画の位置付け

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）」は、平成19年、地域公共交通の活性化及び再生につながる、地域における主体的な取組を推進するために制定された。その後、平成26年の第1次改正、令和2年の第2次改正を経て現在に至る。概要は図1のとおり。

平成19年 制定	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の活性化及び再生につながる、地域における主体的な取組を推進するために制定。</li> </ul>
平成26年 改正	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクト+ネットワークの考え方などを追加</li> <li>法改正に合わせ、国の補助事業を拡充</li> </ul>
令和2年 改正	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域が自らデザインする地域の交通</li> <li>地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</li> <li>輸送資源の総動員による移動手手段の確保</li> <li>既存公共交通サービスの改善の徹底促進</li> </ul>

**地域旅客運送サービス**

公共交通機関

5

図1 法改正の概要(出典：令和4年度第1回静岡県地域公共交通活性化協議会資料)

令和2年の第2次改正では、法第5条で「都道府県にあっては、当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、「地域公共交通計画」を策定するよう努めなければならない」ことが新たに規定された。

また、法第5条第2項では、地域公共交通計画に記載すべき事項として、基本的な方針、計画の区域、計画の目標、事業及び実施主体、計画達成状況の評価、及び計画期間が掲げられた。概要は図2のとおり。

<p>法第5条には「都道府県にあっては、当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、<b>地域公共交通計画を策定するよう努めなければならない。</b>」と規定されている。</p>	
記載すべき事項：法第5条第2項	
基本的な方針	地域が目指すべき将来像と共に、公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を定める。
計画の区域	当該地域の交通圏をもとに、計画区域を設定する。
計画の目標	基本的な方針に即して、目標を設定する。
事業及び実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像を明らかにし、各路線等におけるサービス水準の目安を設定。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理する。
計画達成状況の評価	計画策定後の評価方法を定める。 <span style="float: right;">出典：国土交通省資料</span>
計画期間	原則5年程度。地域の実情等を踏まえて設定する。 <span style="float: right;">12</span>

図2 法第5条の概要(出典：令和4年度第1回静岡県地域公共交通活性化協議会資料)

この法改正を踏まえ、このたび、法第5条に基づき、県及び本地域の市町及び交通事業者が共同して、本計画を定めるものである。

また、県は、令和4年7月に静岡県地域公共交通活性化協議会を設立し、“ふじのくに”地域公共交通計画策定に向けて、協議を進めていることから、これと連携を図る。

なお、特筆すべき事項として、本地域には、既存の2つの地域公共交通網形成計画がある。本地域のうち、南伊豆・西伊豆地域及び東伊豆・中伊豆地域では、それぞれ計画を定めて取組を進めてきたところであり、本地域においては、既存の両計画を踏まえた上で、公共交通の更なる活性化及び再生を図っていく必要がある。これら各種計画の位置付けは図3に示すとおり。

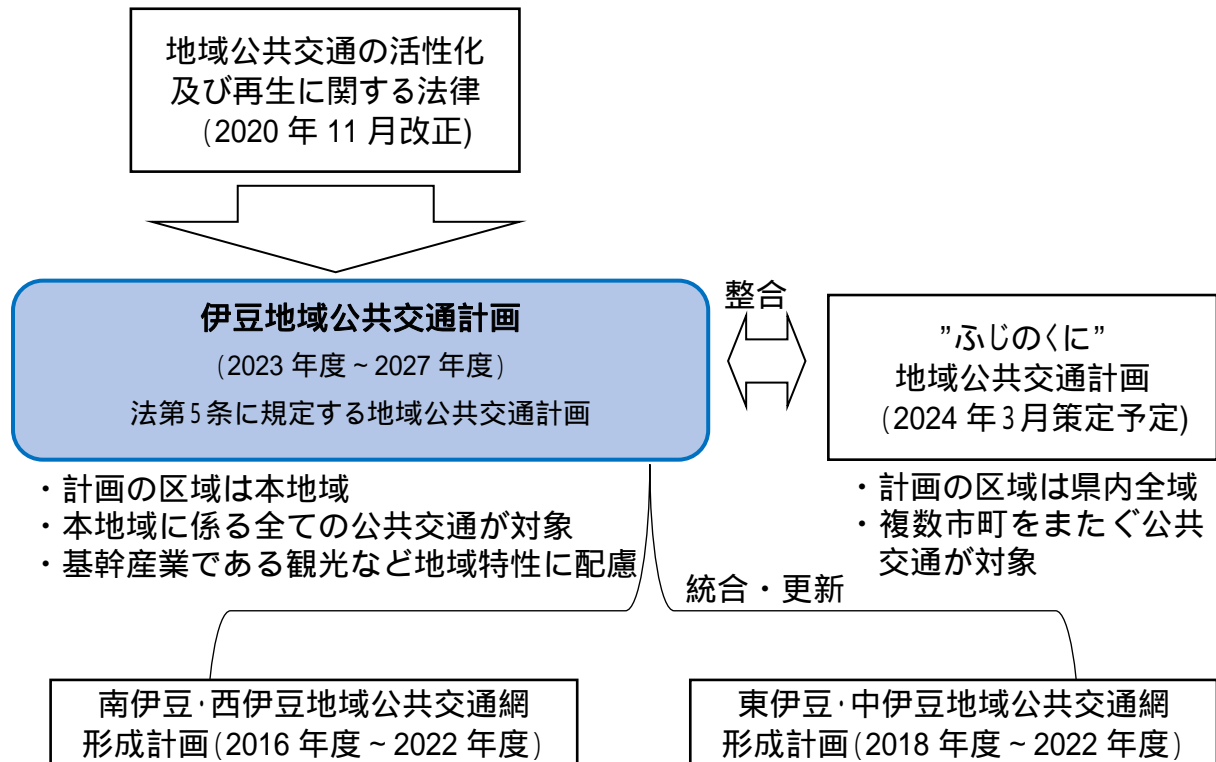


図3 各種計画の位置付け

序 - 3 計画の区域（構成する市町）

計画の区域は図4のとおり。次の7市6町の区域全域を対象とする。

沼津市・熱海市・三島市・伊東市・下田市・伊豆市・伊豆の国市・  
東伊豆町・河津町・南伊豆町・松崎町・西伊豆町・函南町

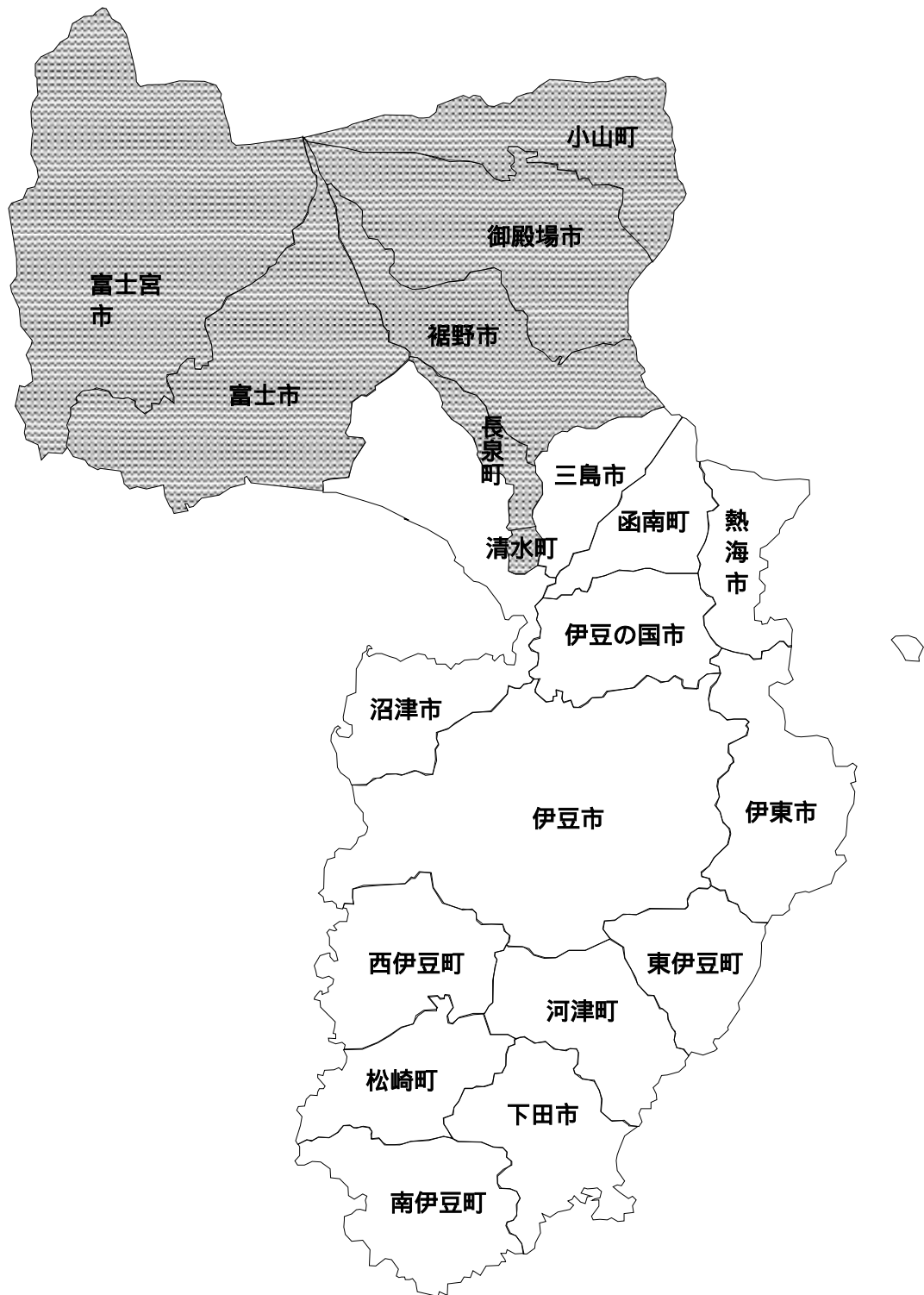


図 4 計画の区域

#### 序 - 4 計画期間

本計画では、中期的に本地域が目指すべき将来像を念頭に置き、計画期間を次のとおり設定する。

計 画 期 間	2023 年 度 ~ 2027 年 度 ( 5 年 間 )
---------	-------------------------------



序 - 5 計画の策定体制及び経緯

1 計画策定の体制

本計画の策定に当たっては、令和4年4月1日、法に基づく協議会として「伊豆地域公共交通活性化協議会」(以下「協議会」という。構成は表1のとおり)を設立し、本計画の作成に関する協議及び実施に係る連絡調整を行った。また、協議、調整を円滑に進めるため、実務担当者による担当者会議を設置し、適宜開催した。開催の経緯は表2のとおり。

表 1 伊豆地域公共交通活性化協議会の構成

区分	構成	委員
法第6条第2項第1号の委員(地方公共団体)	静岡県	交通基盤部都市局地域交通課長
	沼津市	まちづくり政策課長
	熱海市	まちづくり課長
	三島市	都市計画課長
	伊東市	都市計画課長
	下田市	建設課長
	伊豆市	地域づくり課長
	伊豆の国市	協働まちづくり課長
	東伊豆町	企画調整課長
	河津町	企画調整課長
	南伊豆町	企画課長
	松崎町	企画観光課長
	西伊豆町	まちづくり課長
	函南町	総務課長
法第6条第2項第2号の委員(公共交通事業者等、道路管理者ほか)	株式会社東海バス	専務取締役
	伊豆箱根バス株式会社	常務取締役
	富士急シティバス株式会社	管理部長
	伊豆急行株式会社	経営企画担当部長
	伊豆箱根鉄道株式会社	執行役員鉄道部長
	東日本旅客鉄道株式会社	総務部企画部長
	一般社団法人ふじさん駿河湾フェリー	事務局長
	静岡県下田土木事務所	次長兼企画検査課長
	静岡県熱海土木事務所	次長兼企画検査課長
	静岡県沼津土木事務所	次長
	中部地方整備局沼津河川国道事務所	計画課長
法第6条第2項第3号の委員(公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者ほか)	一般社団法人静岡県バス協会	専務理事
	商業組合静岡県タクシー協会	専務理事
	公益社団法人静岡県観光協会	専務理事
	静岡県警沼津警察署	交通第一課長
	静岡県警熱海警察署	交通課長
	静岡県警三島警察署	交通課長
	静岡県警伊東警察署	交通課長
	静岡県警大仁警察署	交通課長

	静岡県警下田警察署	交通課長
	中部運輸局静岡運輸支局	首席運輸企画専門官
	静岡県交通基盤部都市局	都市計画課長
	静岡県東部地域局	伊豆観光局長
	静岡県東部地域局	地域課長
	静岡県賀茂地域局	次長兼地域課長
	利用者	分科会 での意見をこれに充てる
	学識経験者	NPO法人まちづくりの達人ネットワーク理事長

協議会発足後、東伊豆・中伊豆地域分科会及び南伊豆・西伊豆地域分科会を設置

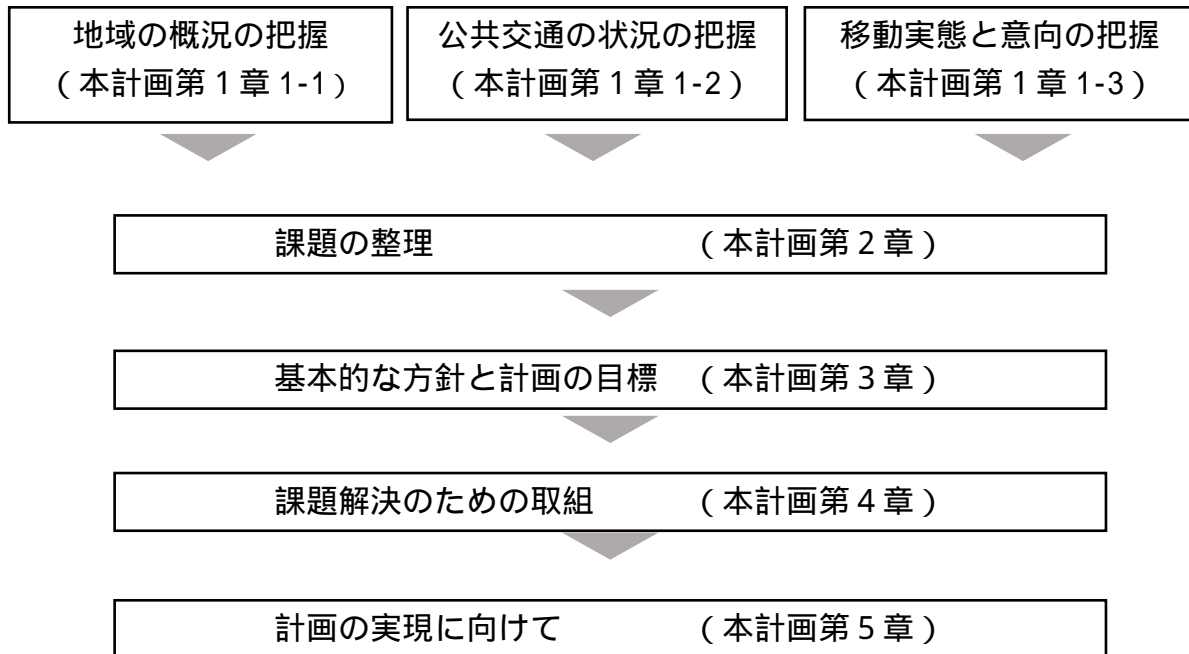
表 2 計画の策定体制及び経緯

	回	開催日時	協議事項
協議会	第1回	令和4年5月17日	計画策定の目的、策定スケジュール
	第2回	令和5年3月17日	計画の承認
担当者 会議	第1回	令和4年4月18日	計画策定の目的、策定スケジュール
	第2回	令和4年7月22日	計画の骨子
	第3回	令和4年10月7日	計画の構成
	第4回	令和5年2月24日	計画本文、計画概要版

## 序 - 6 計画策定フロー

本計画は、以下の流れで策定した。

現状、課題については、南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画及び東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画を踏まえて設定した。



## 第1章 伊豆地域を取り巻く現状

本章では、本地域を取り巻く現状として、1 - 1 地域の概況、1 - 2 公共交通の状況、1 - 3 移動実態と意向の3つの項目により整理した。

表 3 伊豆地域を取り巻く現状の整理

現状把握の項目
<b>1 - 1 地域の概況</b> <ul style="list-style-type: none"><li>1. 人口の推移及び分布<ul style="list-style-type: none"><li>(1) 人口、世帯数、高齢化率の推移</li><li>(2) 公共交通の人口カバー率</li><li>(3) 人口分布</li><li>(4) 人口増減</li></ul></li><li>2. 自動車及び免許保有状況</li><li>3. 生活関連施設の立地状況</li><li>4. 産業構造</li><li>5. 観光交流客の推移</li><li>6. 観光関連施設の立地状況</li></ul>
<b>1 - 2 公共交通の状況</b> <ul style="list-style-type: none"><li>1. 公共交通網の概況</li><li>2. 鉄道の現状</li><li>3. 路線バスの現状</li><li>4. デマンド型交通の現状</li><li>5. タクシーの現状</li><li>6. 交通系ICカードの導入状況</li></ul>
<b>1 - 3 移動実態と意向</b> <ul style="list-style-type: none"><li>1. 鉄道の利用実態</li><li>2. 広域路線バスの利用実態</li><li>3. 地域内路線バスの利用実態</li><li>4. 生活移動の実態</li><li>5. 観光移動の実態</li></ul>

## 1 - 1 地域の概況

### 1 . 人口の推移及び分布

#### ( 1 ) 人口、世帯数、高齢化率の推移

- ・ 本地域の人口は約 57 万人、世帯数は約 25 万世帯、高齢化率は約 35.9%である。
- ・ 本地域の人口は 1995 年をピークに減少に転じ、今後も減少すると想定される。
- ・ 本地域の高齢化率は県全体に比べ高く、今後も少子高齢化が進み、通勤通学利用者の減少、高齢者等交通弱者の増加が想定される。

表 4 人口、世帯数、高齢化率

	人口(人)	世帯数(世帯)	高齢化率
伊豆地域	568,202	251,574	35.9%
静岡県全体	3,633,202	1,483,472	29.8%

( 出典：国勢調査(2020年))

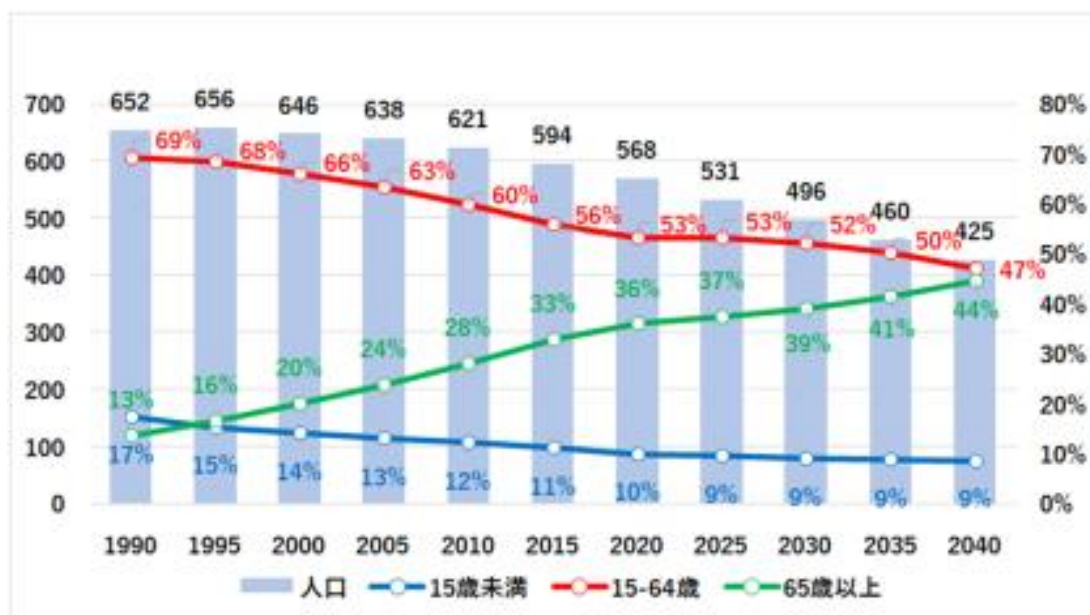


図 5 人口及び年代別構成比率の推移

( 出典：国勢調査、将来人口推計(国立社会保障・人口問題研究所))

( 2 ) 公共交通の人口カバー率

- ・居住地は、山間部を含め本地域全般に広がっており、鉄道、路線バス、デマンド型交通による人口カバー率は 80.4%である。
- ・山間部を中心に交通空白地域（鉄道駅半径 800m、バス停半径 300m の圏域外）が存在する。
- ・その中には、高齢化率が高い地域が複数箇所存在する。

表 5 公共交通の人口カバー率 (単位：人)

	人口	カバー人口	カバー率
伊豆地域	559,222	449,525	80.4%

鉄道駅800m、バス停300m圏域でカバーされる圏域

出典：国勢調査（2020年）での500mメッシュを採用

バス停は2022年8月時点のデータを使用

市町をまたぐメッシュの計算上、表4の人口と一致しない。

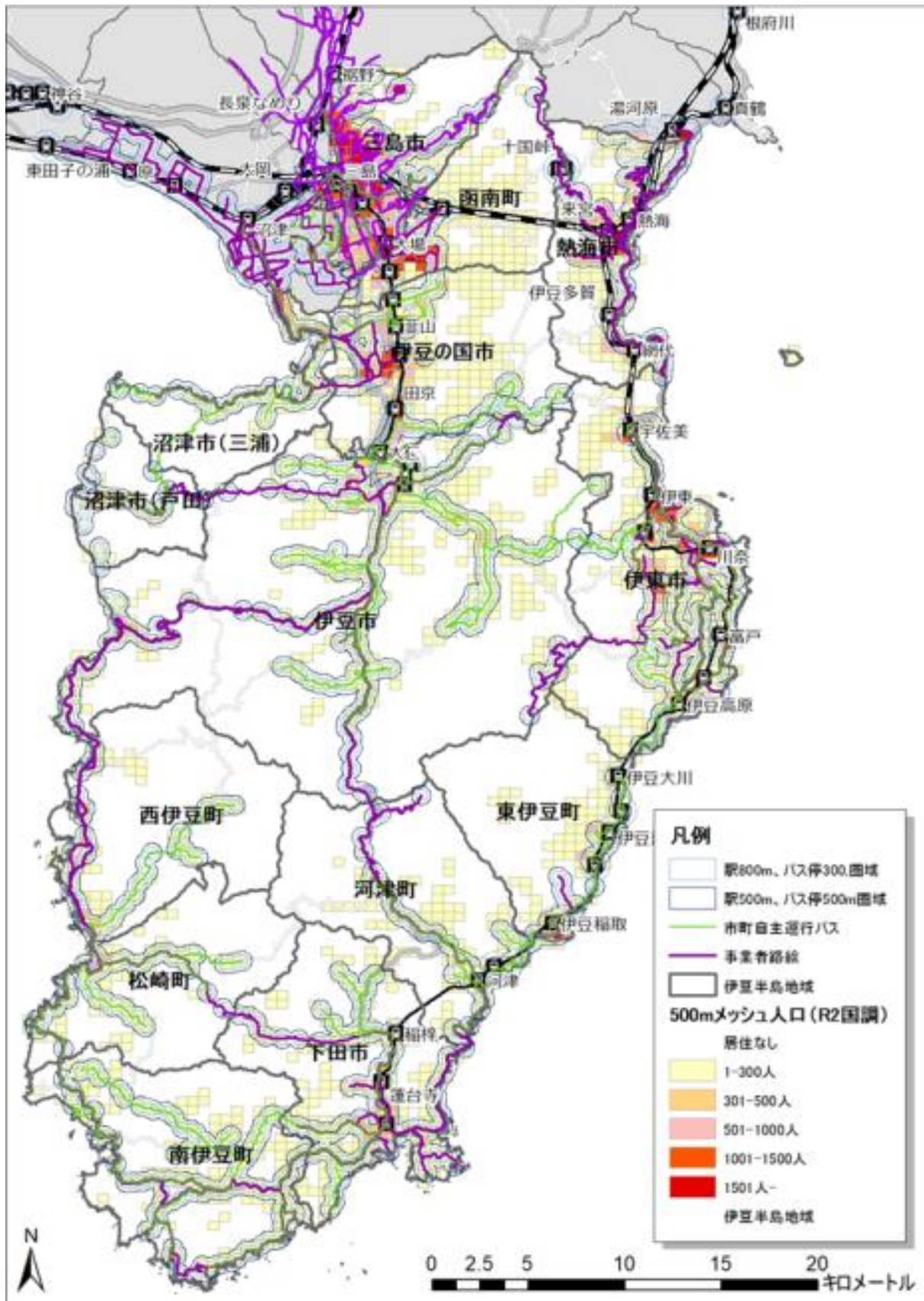


図 6 公共交通によるカバー状況  
 (出典：国勢調査(2020年) 国土数値情報(2011)をもとに最新に更新)

(3) 人口分布

人口分布は以下の図のとおり。

沿岸部の幹線道路や山間部の道路沿いに人口の分布が見られる。

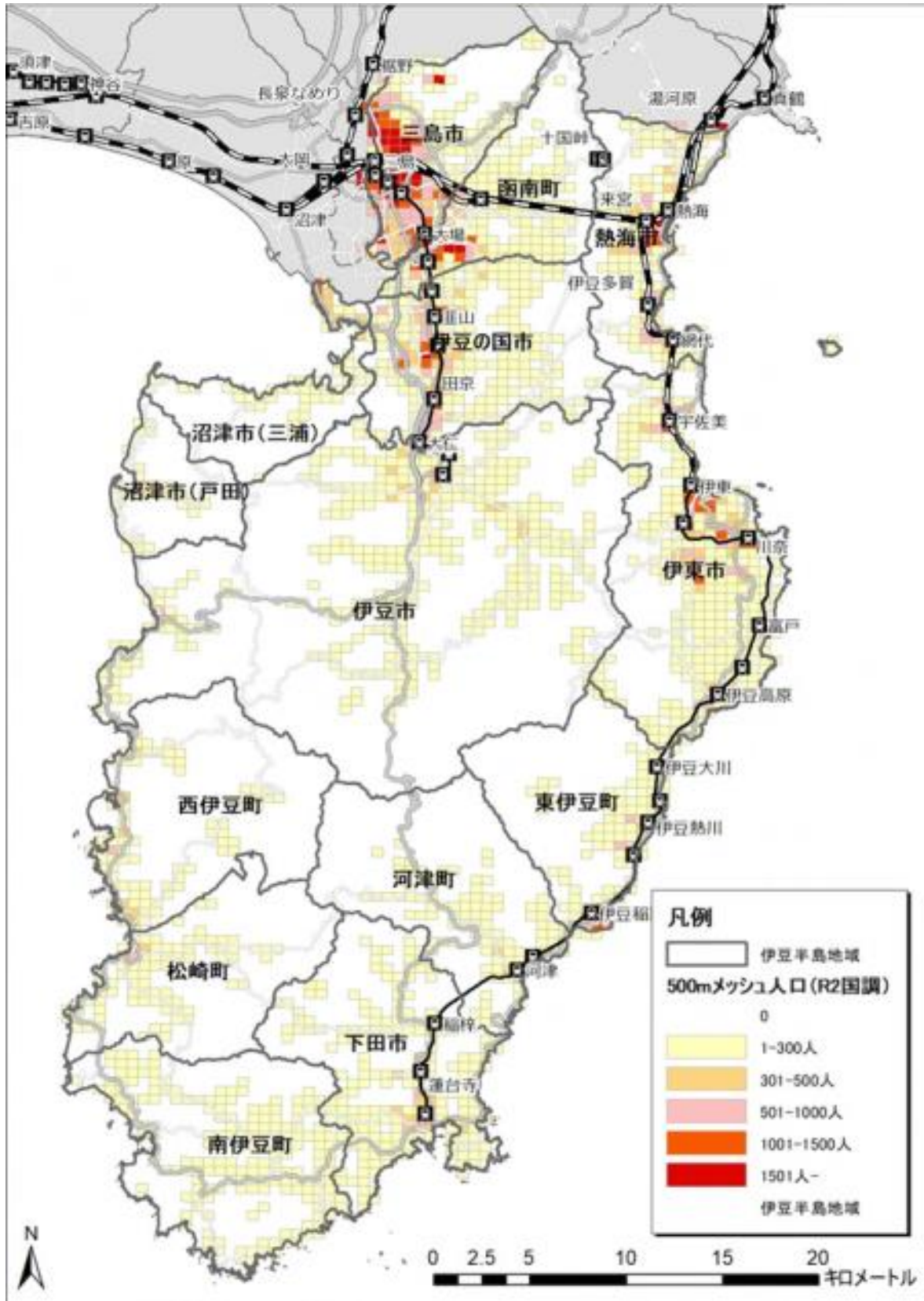


図 7 人口分布 (出典: 国勢調査 (2020 年))



(4) 人口増減

今後 10 年間の人口増減は以下のとおり。  
ほぼすべての地域で人口減少が想定されている。

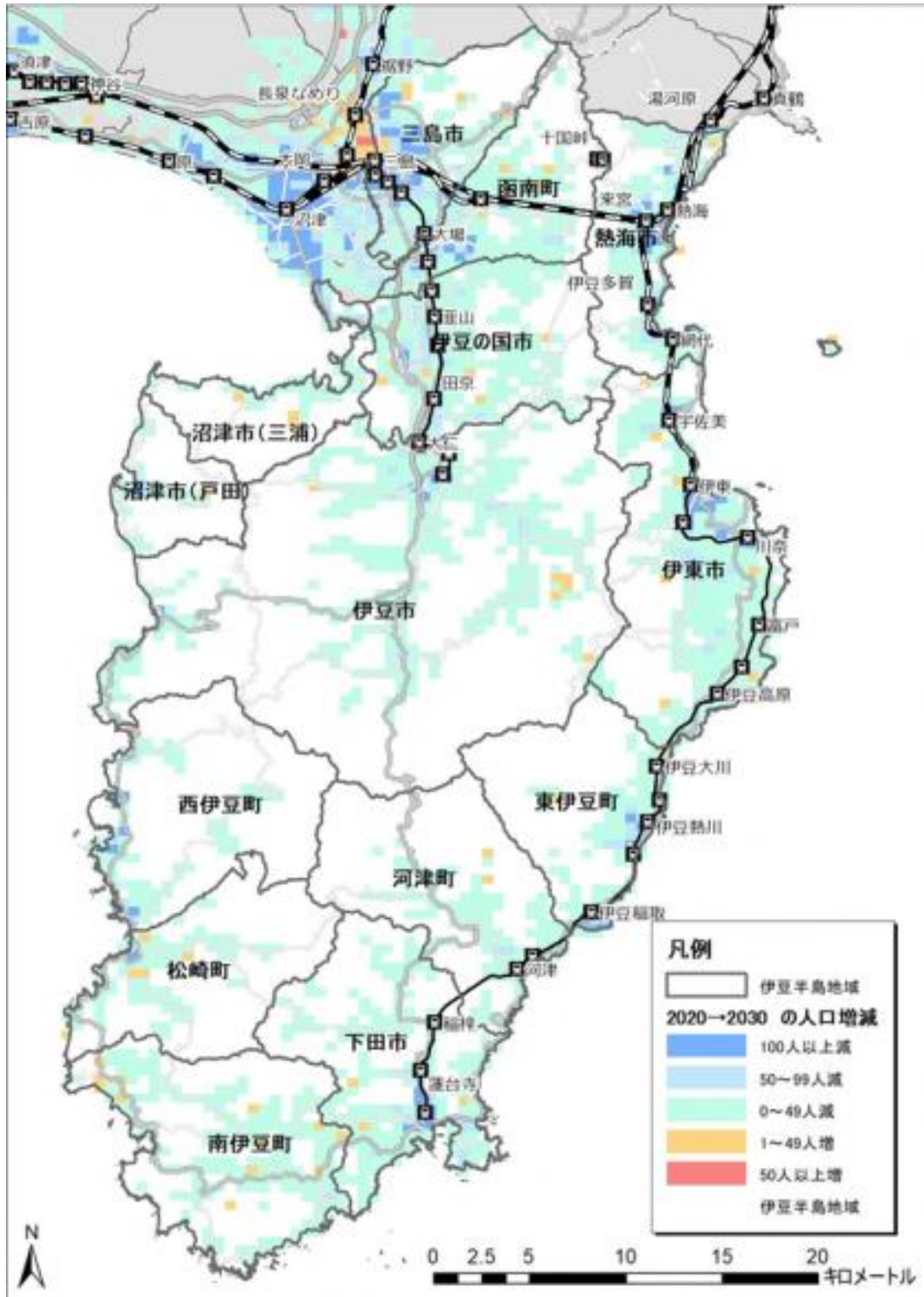


図 8 今後 10 年間（2020 年～2030 年）の人口増減の状況  
（出典：国土数値情報（国勢調査（2015 年）を元としたメッシュ単位の将来人口推計））

## 2. 自動車及び免許保有状況

### (1) 自動車保有台数及び自動車運転免許保有者数

- ・世帯あたりの自家用乗用車保有台数は、1.49台である。
- ・免許保有者数は、地域全体では減少している。
- ・今後、自動車を持たず、移動手段を公共交通に依存する高齢者は増加することが想定される。

表 6 自動車保有台数

	世帯数 (2019年)	自家用乗用車 保有台数 (2019年)	世帯当たり 保有台数
伊豆地域	251,574	376,088	1.49

(出典：国勢調査(2020年)、静岡県統計年鑑(2020年))

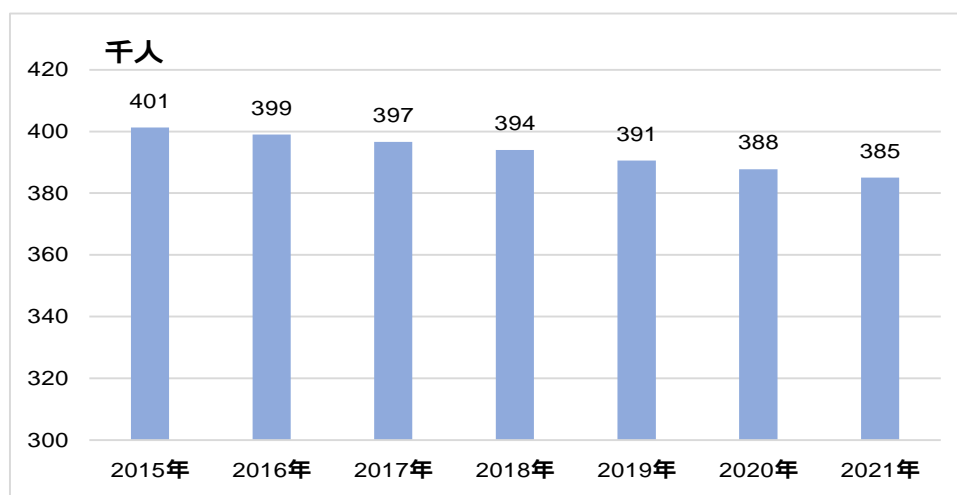


図 9 伊豆地域の自動車免許保有者数の推移 (出典：静岡県警察本部提供)  
清水町を含む

表 7 自動車保有台数の市町別推移（出典：静岡県統計年鑑）

	平成27年 2015年	平成28年 2016年	平成29年 2017年	平成30年 2018年	令和元年 2019年	令和2年 2020年	R2/H27 の増減率
伊豆地域	376,805	376,804	377,430	377,180	376,088	374,397	95%
		100%	100%	100%	100%	99%	
南伊豆・西伊豆地域	185,176	184,962	184,866	184,721	183,911	182,677	89%
		100%	100%	100%	99%	99%	
東伊豆・中伊豆地域	321,003	321,538	322,566	322,735	322,134	321,134	96%
		100%	100%	101%	100%	100%	

沼津市	129,374	129,696	130,002	130,276	129,957	129,414	97%
		100%	100%	101%	100%	100%	

東伊豆・中伊豆地域

熱海市	18,041	18,023	17,993	17,958	17,791	17,667	91%
		100%	100%	100%	99%	98%	
三島市	62,984	63,165	63,749	63,964	64,099	64,304	98%
		100%	101%	102%	102%	102%	
伊東市	41,392	41,296	41,316	41,147	40,983	40,780	96%
		100%	100%	99%	99%	99%	
伊豆の国市	31,623	31,755	31,833	31,874	31,903	31,828	97%
		100%	101%	101%	101%	101%	
東伊豆町	7,996	7,940	7,894	7,809	7,804	7,682	91%
		99%	99%	98%	98%	96%	
河津町	5,295	5,253	5,258	5,235	5,164	5,133	94%
		99%	99%	99%	98%	97%	
函南町	24,298	24,410	24,521	24,472	24,433	24,326	98%
		100%	101%	101%	101%	100%	

南伊豆・西伊豆地域

下田市	15,807	15,593	15,501	15,391	15,265	15,062	88%
		99%	98%	97%	97%	95%	
伊豆市	23,580	23,416	23,301	23,195	22,995	22,765	90%
		99%	99%	98%	98%	97%	
西伊豆町	5,451	5,368	5,297	5,197	5,162	5,040	86%
		98%	97%	95%	95%	92%	
松崎町	4,731	4,677	4,641	4,556	4,478	4,399	88%
		99%	98%	96%	95%	93%	
南伊豆町	6,233	6,212	6,124	6,106	6,054	5,997	92%
		100%	98%	98%	97%	96%	

(2) 免許返納者数

本地域の免許返納者数の推移を以下に示す。

2015年以降、毎年の返納者数は増加傾向にあったが、2020年以降はやや減少している。

表 8 免許返納者数の市町別推移（出典：静岡県警察本部提供）

	平成27年 2015年	平成28年 2016年	平成29年 2017年	平成30年 2018年	令和元年 2019年	令和2年 2020年	令和3年 2021年
伊豆地域合計	2280	2524	2891	2913	3793	3554	3484
		111%	127%	128%	166%	156%	153%
東伊豆・中伊豆 地域合計	2014	2199	2498	2531	3315	3117	3034
		109%	124%	126%	165%	155%	151%
南伊豆・西伊豆 地域合計	1070	1158	1351	1283	1645	1558	1580
		108%	126%	120%	154%	146%	148%
沼津市	804	833	958	901	1,167	1,121	1,130
東伊豆・中伊豆地域							
熱海市	230	248	301	242	366	340	324
		108%	131%	105%	159%	148%	141%
三島市	392	410	497	533	679	651	617
		105%	127%	136%	173%	166%	157%
伊東市	280	344	329	385	468	459	406
		123%	118%	138%	167%	164%	145%
伊豆の国市	131	163	191	217	277	269	248
		124%	146%	166%	211%	205%	189%
東伊豆町	44	56	53	48	73	60	57
		127%	120%	109%	166%	136%	130%
河津町	19	22	28	30	43	30	28
		116%	147%	158%	226%	158%	147%
函南町	114	123	141	175	242	187	224
		108%	124%	154%	212%	164%	196%
南伊豆・西伊豆地域							
下田市	89	100	124	104	155	122	137
		112%	139%	117%	174%	137%	154%
伊豆市	97	114	164	160	184	162	183
		118%	169%	165%	190%	167%	189%
西伊豆町	22	31	42	37	57	55	36
		141%	191%	168%	259%	250%	164%
松崎町	34	48	28	40	51	53	45
		141%	82%	118%	150%	156%	132%
南伊豆町	24	32	35	41	31	45	49
		133%	146%	171%	129%	188%	204%

単位：人

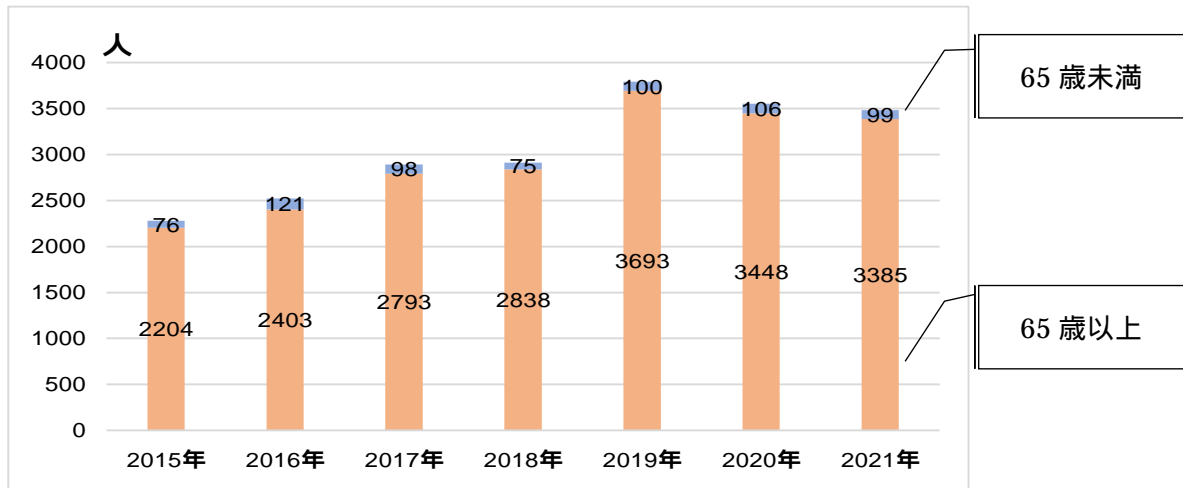


図 10 自動車免許返納者数の推移 (出典：静岡県警察本部提供)

毎年の免許返納者数の推移について、近隣県との比較結果を以下に示す。  
 2015年と2020年を比較すると、当地域の免許返納者数はおよそ1.5倍に増加しているが、全国平均はおよそ1.8倍であり、本地域及び静岡県は、免許返納者数の増加率が、全国と比較して低いことが分かる。

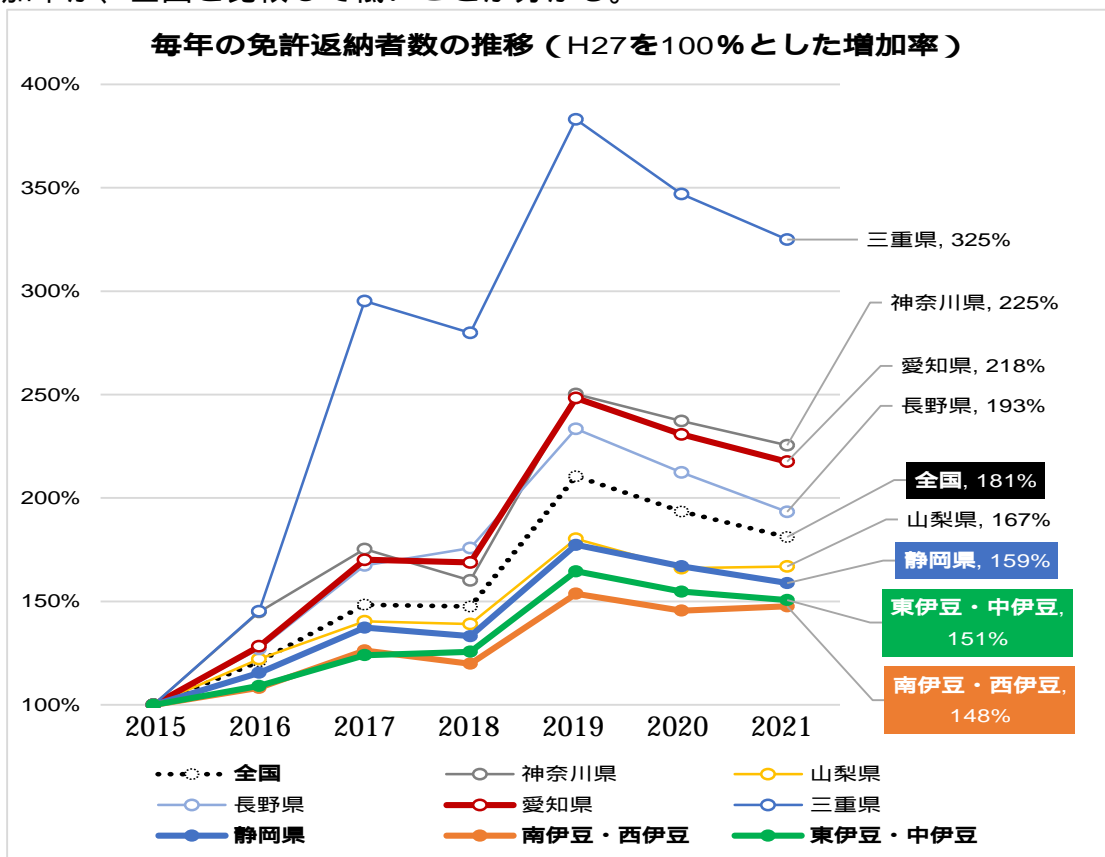


図 11 毎年の免許返納者数の推移の県間比較  
 (出典：静岡県警察本部提供、警察庁運転免許統計)

### 3. 生活関連施設の立地状況

#### (1) 公共施設、医療施設、学校

本地域の公共施設（市役所、役場、支所、公民館等）、文化施設、郵便局の立地状況を以下に示す。

ほとんどの施設について、鉄道や路線バスでアクセス可能となっている。

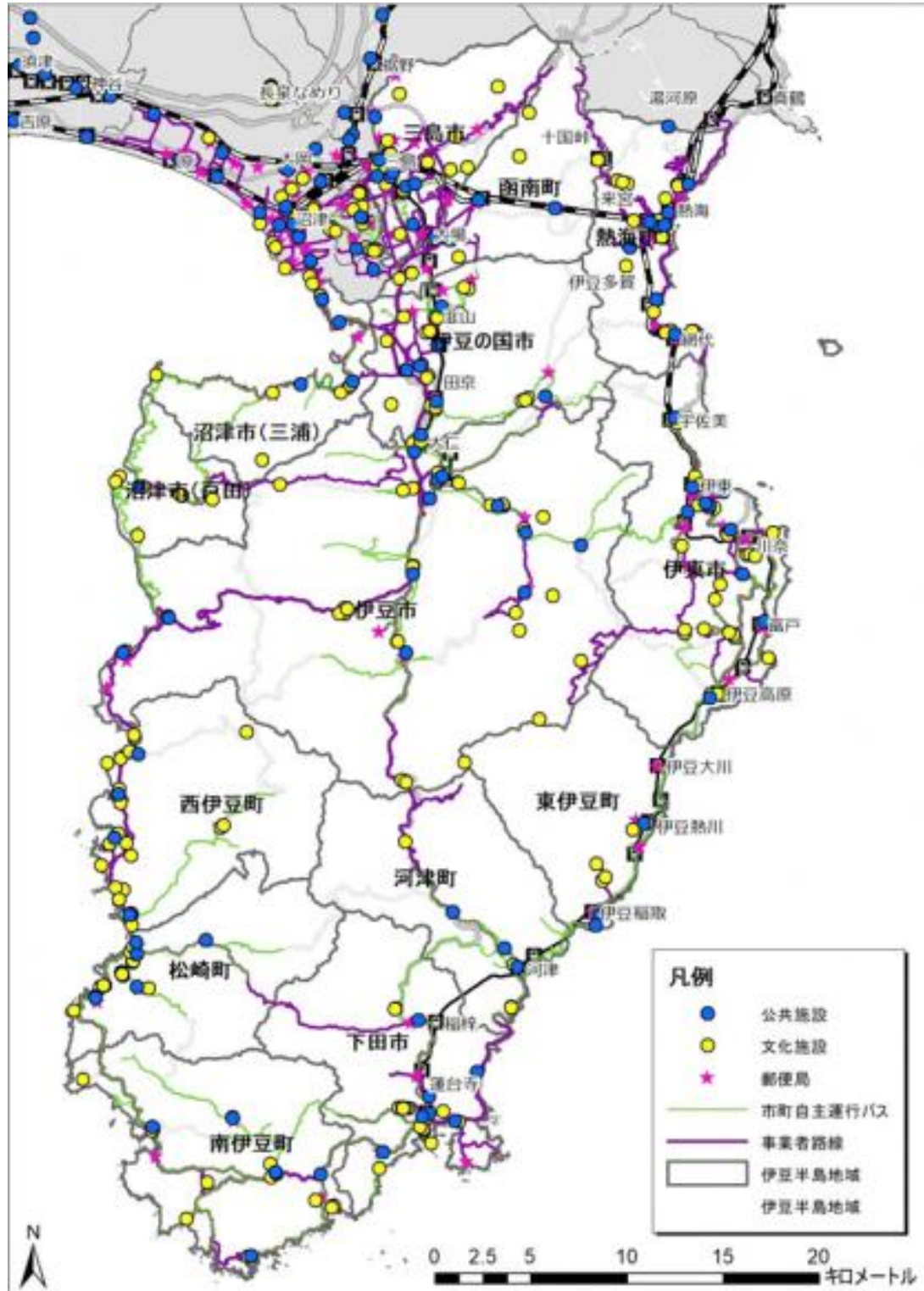


図 12 公共施設、文化施設、郵便局の立地状況（出典：国土数値情報（2015年））

本地域の医療施設の立地状況を以下に示す。

病院（病床数 20 床以上）は、松崎町を除く各市町に位置しており、地域の拠点医療施設としては、順天堂大学静岡病院が伊豆の国市に位置している。

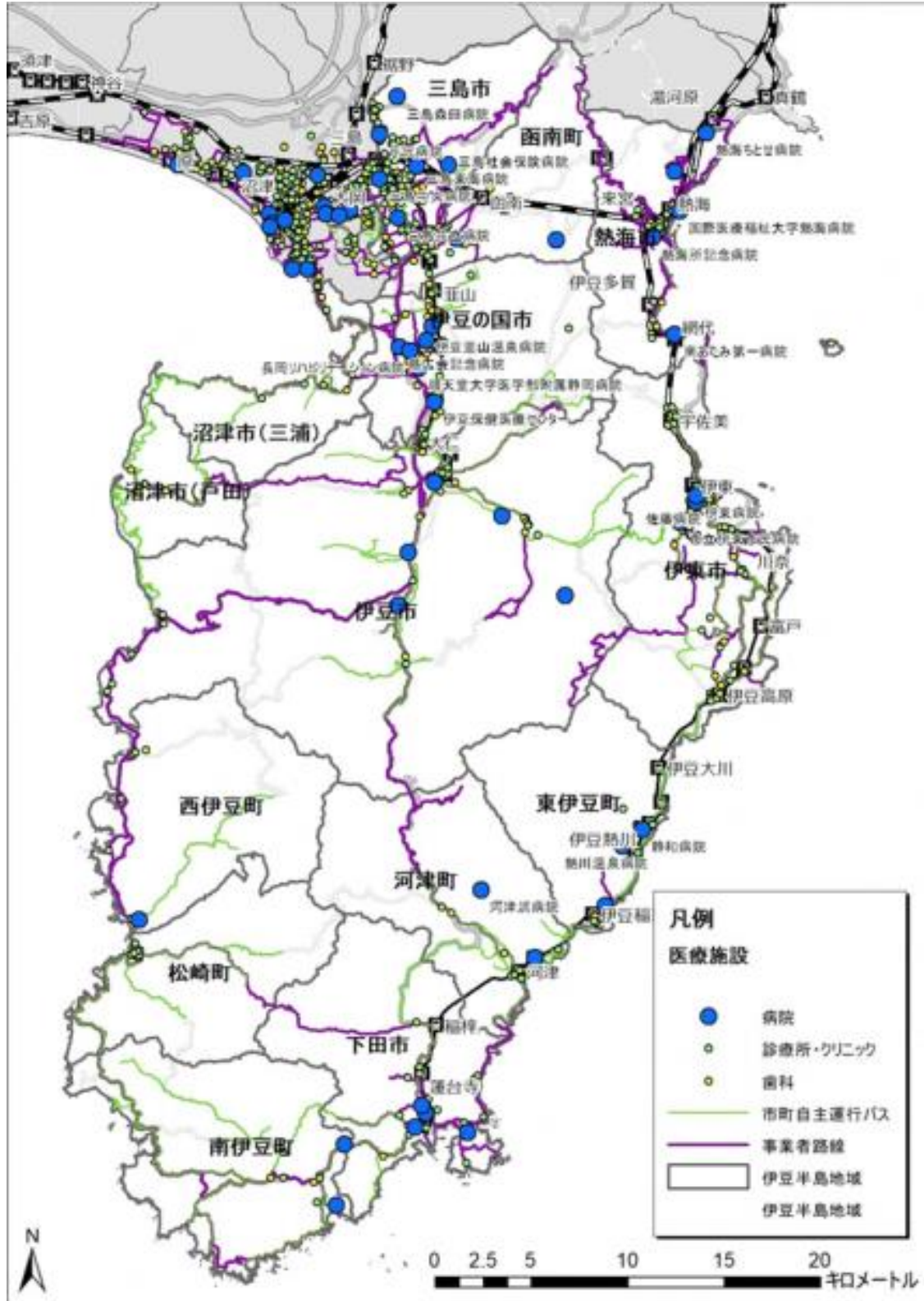


図 13 医療施設の立地状況（出典：国土数値情報（2015 年））

本地域の教育施設の立地状況を以下に示す。  
 高等学校については、河津町及び西伊豆町を除く各市町に位置しており、路線バスでおおむねアクセスできる。

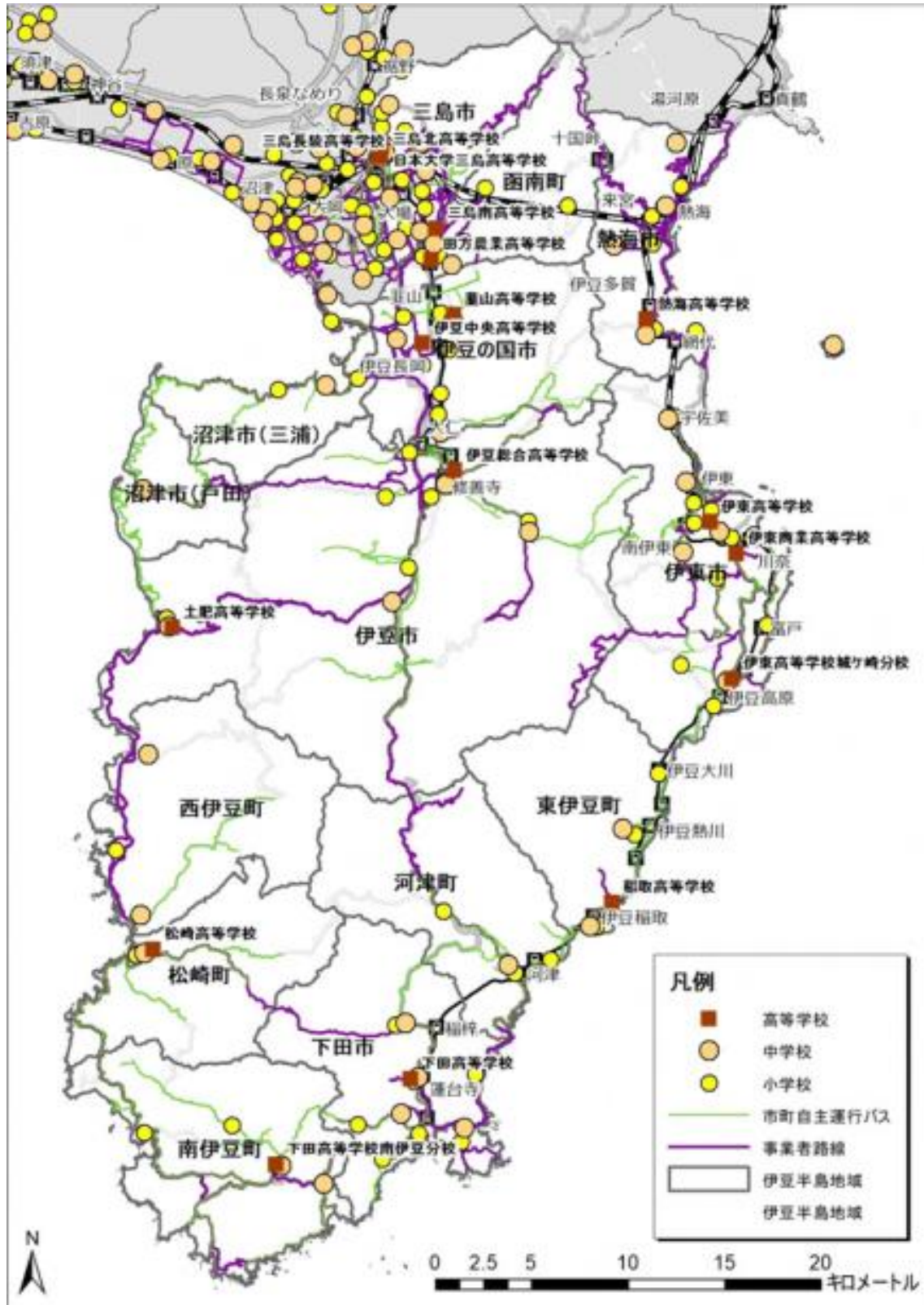


図 14 教育施設の立地状況（出典：国土数値情報（2015 年））



(2) 福祉施設

本地域の福祉施設（高齢者施設）の立地状況を以下に示す。

路線バスでのアクセスが困難な施設がみられる。これら施設では専用の送迎手段を備えていることが多い。



図 15 福祉施設の立地状況（出典：国土数値情報（2015年））

### (3) 商業施設

本地域の大規模小売店舗、その他買い物施設の立地状況を以下に示す。  
多くの施設が、鉄道や道路に沿って位置している。

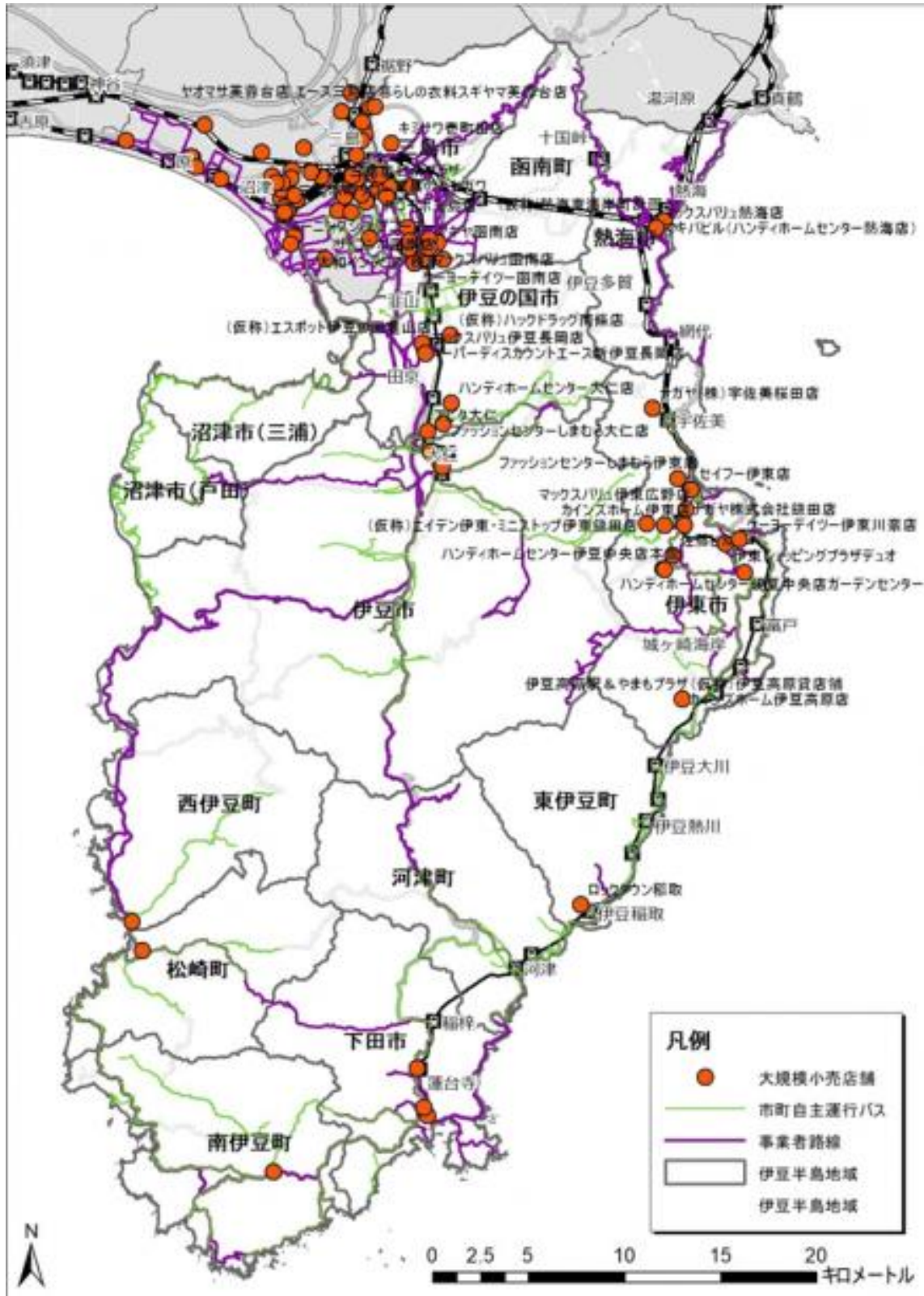


図 16 大規模小売店舗、その他買い物施設の立地状況  
(出典：静岡県HP、各店舗HP、国勢調査(2015年))

#### 4. 産業構造

本地域の産業構造は、第3次産業が中心となっており、特に観光関連の従業者数の割合が高く、観光が基幹産業となっている。

##### (1) 産業構造

従業者の産業構造分類を以下に示す。

本地域は全国や静岡県全体と比較し、観光関連の第3次産業の比率が高くなっている。

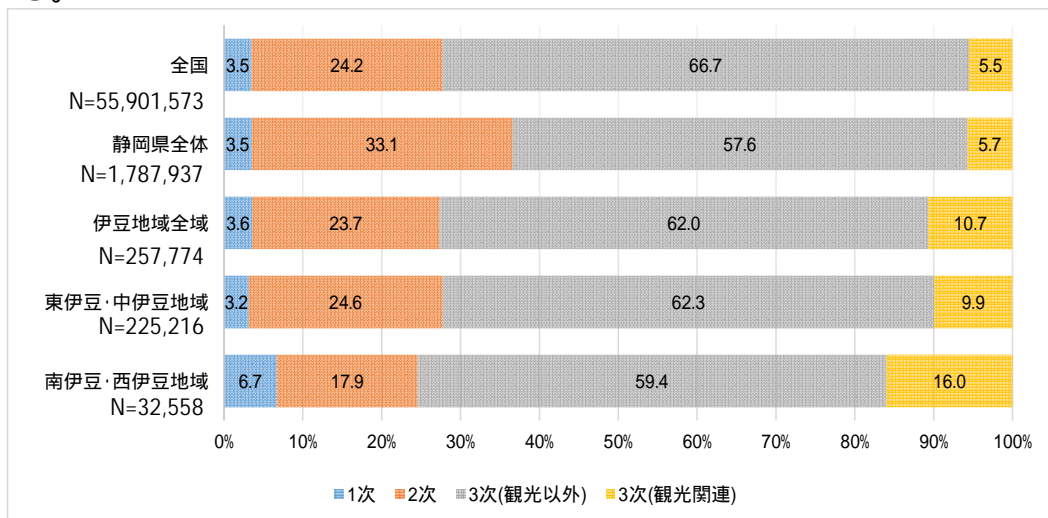


図 17 産業構造 ( 出典 : 国勢調査 ( 2020 年 ) )

(2) 事業所、従業者

本地域の事業所の立地状況を以下に示す。

東海道本線及び伊豆箱根鉄道の沿線、熱海市、伊東市、下田市などに事業所が集中している。

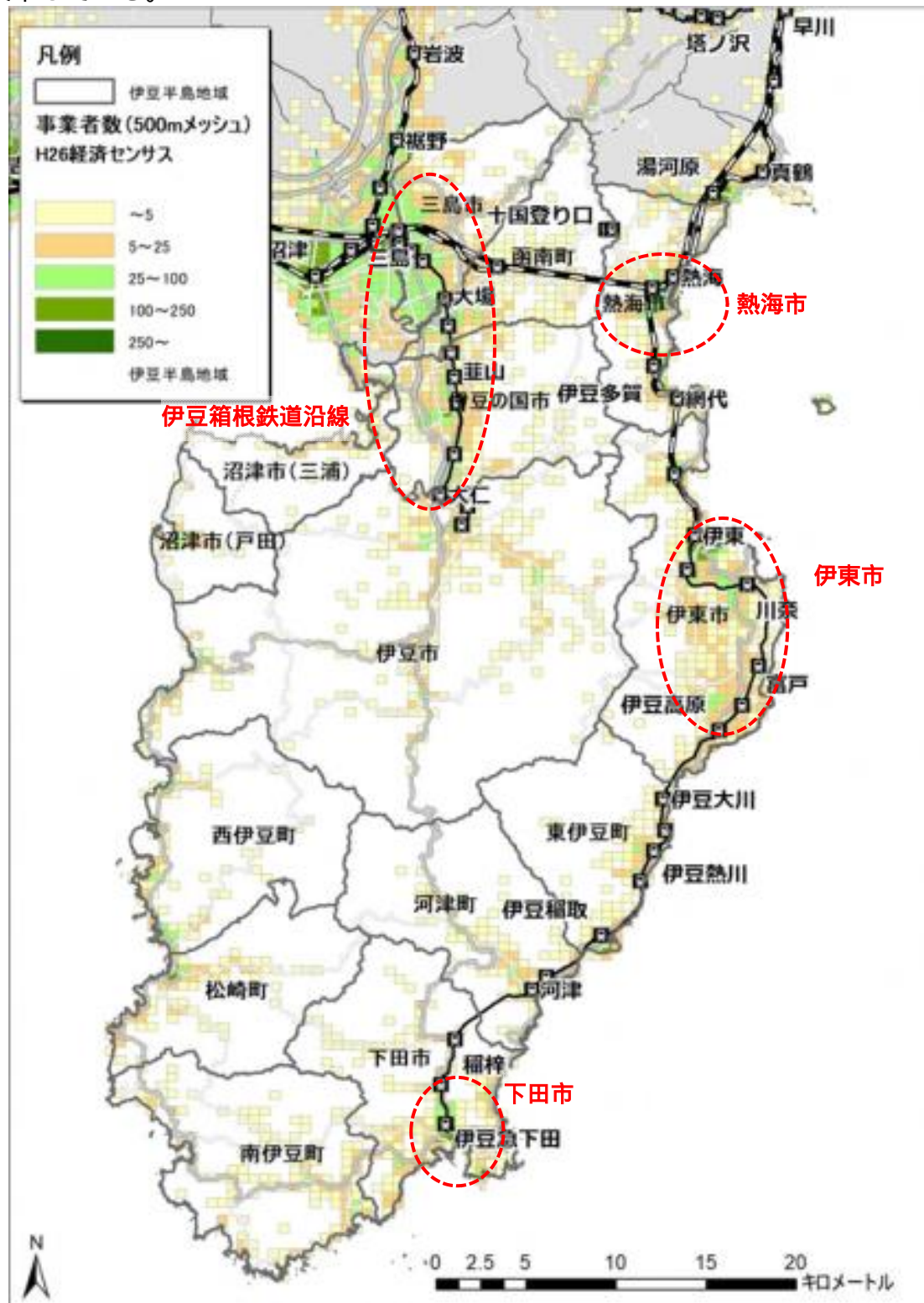


図 18 事業所の立地状況 (出典：経済センサス(基礎調査、2014年))

本地域の従業者の分布状況を以下に示す。  
 東海道本線及び伊豆箱根鉄道の沿線、熱海市、伊東市、下田市などに従業者が集中している。

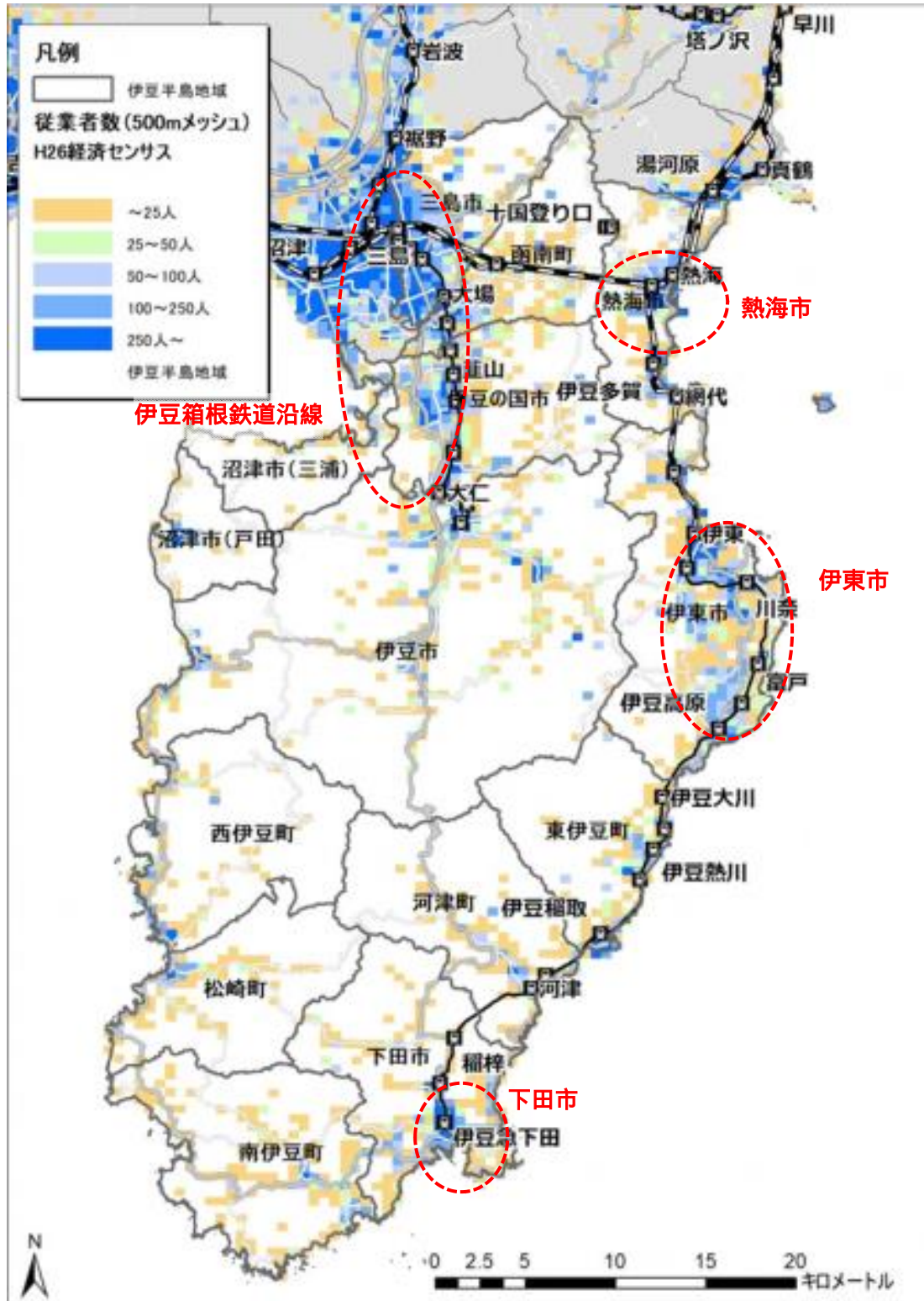


図 19 従業者数の分布状況（出典：経済センサス（基礎調査、2014年））

## 5. 観光交流客の推移

観光交流客は、2011年度以降、増加傾向にあり、本地域の観光交流客の伸び率は県全体を上回っている。観光交流客数は、1年のうち8月が最も多く、最も少ない6月の2.6倍程度である。繁忙期と閑散期の差が大きいことが特徴である。

表9 観光交流客数の現状（出典：静岡県観光交流の動向（2020年度））

	観光交流客数	
	2019年度 （令和元年度）	2020年度 （令和2年度）
伊豆地域	44,382千人	23,374千人
静岡県全体	147,163千人	83,483千人

（補足）  
清水町  
含む

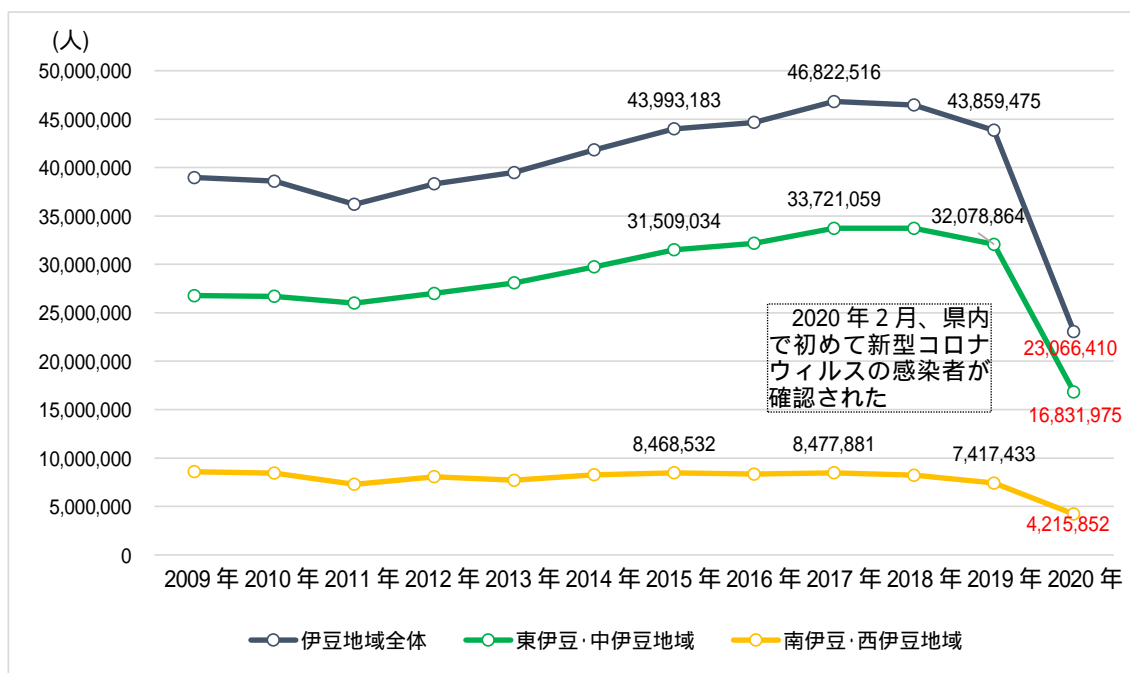


図20 観光交流客数の推移（出典：静岡県観光動向調査）

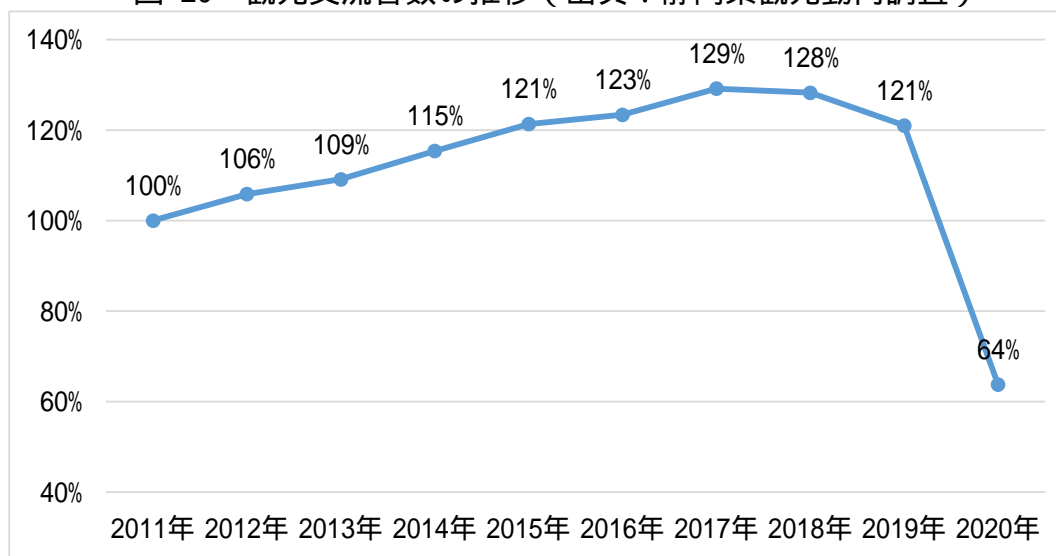


図21 伊豆地域の観光交流客数の増減（2011年度を100%とする）  
（出典：静岡県観光動向調査）

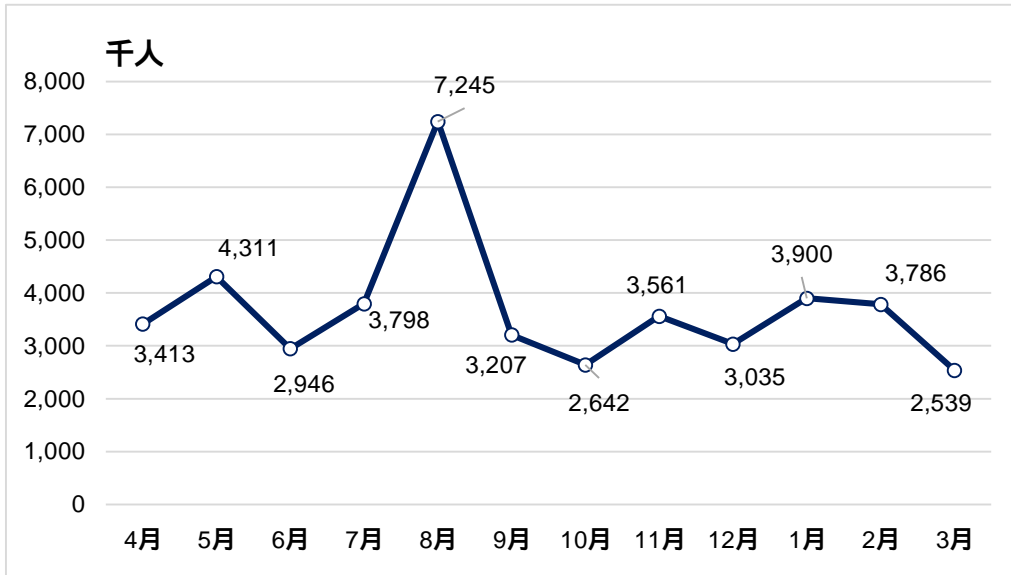


図 22 伊豆地域の月別観光交流客数 (2019 年度)(出典：静岡県観光交流の動向)

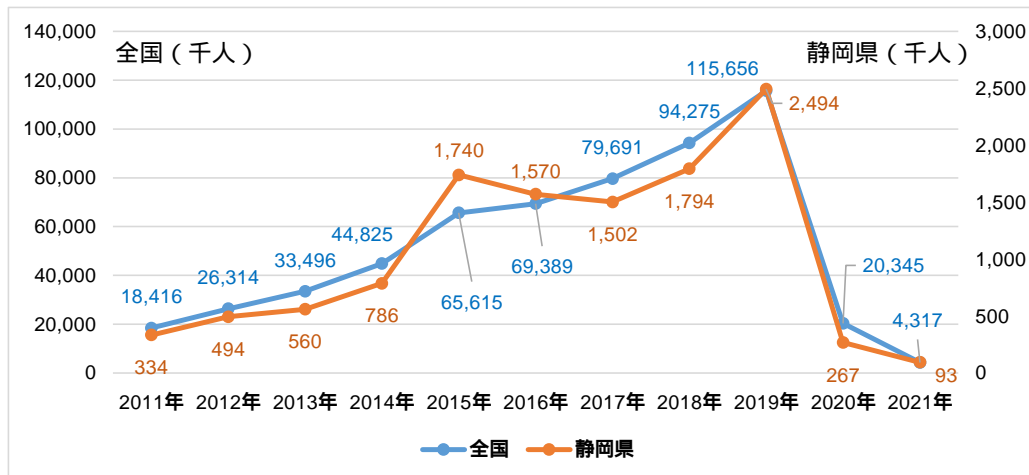


図 23 外国人延べ宿泊者数の推移 (出典：観光庁 (宿泊旅行統計調査))

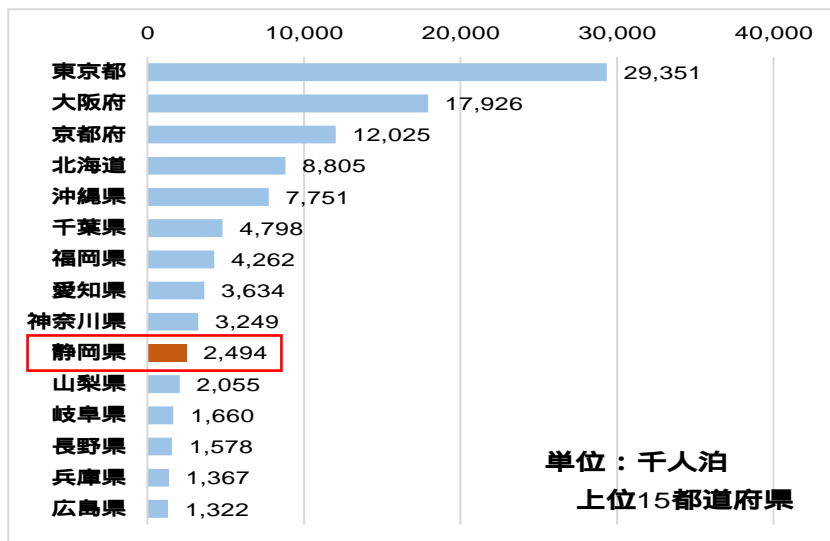


図 24 外国人宿泊客の都道府県別順位(2019 年)(出典：観光庁(宿泊旅行統計調査))

## 6. 観光関連施設の立地状況

宿泊施設、観光施設ともに、鉄道駅、バス停の周辺に多く位置しており、8割から9割程度の施設には既存の公共交通網でアクセスすることが可能である。

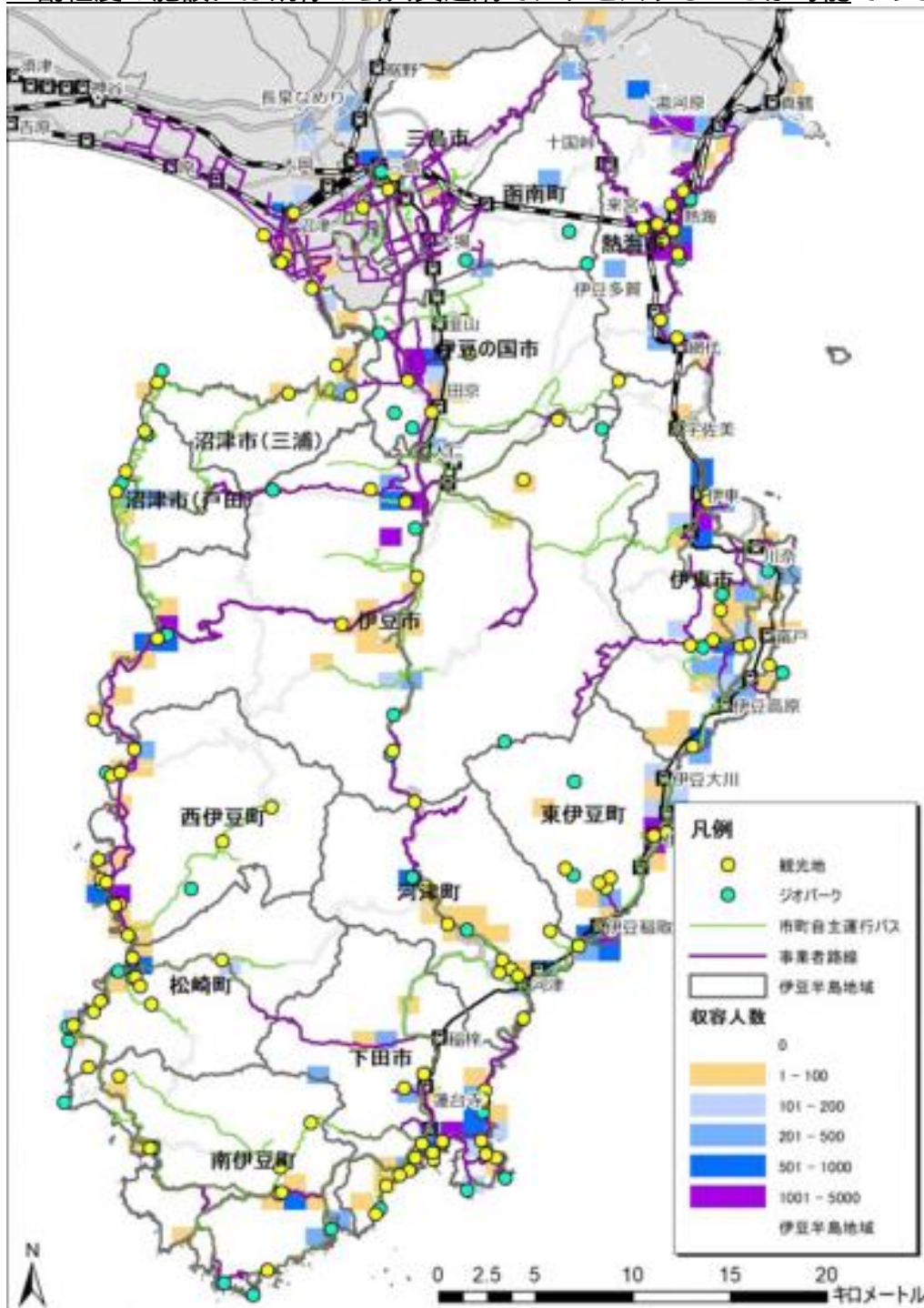


図 25 観光施設（観光地、ジオパーク）、宿泊施設の収容人数



## 1 - 2 公共交通の状況

### 1. 公共交通網の概況

- ・本地域は、地域内移動とその地域をつなぐ広域移動の公共交通で構成されている。
- ・広域移動の公共交通として、南北に運行している鉄道と、それをつなぐ広域路線バスが運行している。
- ・地域内移動の公共交通として、路線バス、デマンド型交通、タクシー等が運行している。

表 10 伊豆地域の公共交通の整理（令和4年12月末時点、協議会調査）

区分	事業者名	路線名等
鉄道	東日本旅客鉄道株式会社	伊東線
	伊豆急行株式会社	伊豆急行線
	伊豆箱根鉄道株式会社	駿豆線
	東海旅客鉄道株式会社	東海道新幹線、東海道本線
路線バス	株式会社東海バス	伊豆半島全域
	伊豆箱根バス株式会社	沼津市、三島市、熱海市、伊豆市、伊豆の国市、函南町
	富士急シティバス株式会社	沼津市、三島市
	箱根登山バス株式会社	熱海市
	市町自主運行バス	各市町
デマンド型交通	沼津市	戸田地区
	伊東市	赤沢地区
	伊豆の国市	立花台・星和地区、立花地区
タクシー	いず東海タクシー株式会社	賀茂・修善寺支部
	ヒフミタクシー株式会社	賀茂・修善寺支部
	伊豆土肥交通株式会社	賀茂・修善寺支部
	株式会社寺山自動車	賀茂・修善寺支部
	戸田交通株式会社	賀茂・修善寺支部
	株式会社伊豆バス	賀茂・修善寺支部
	伊豆箱根交通株式会社修善寺営業所	賀茂・修善寺支部
	東豆タクシー株式会社	伊東支部
	共立自動車株式会社	伊東支部
	南急タクシー株式会社	伊東支部
	伊東観光タクシー株式会社	伊東支部
	伊豆交通株式会社	伊東支部
	みかんタクシー	伊東支部
	キングタクシー株式会社	熱海支部
	熱海第一交通株式会社	熱海支部
	伊豆第一交通株式会社	熱海支部
	熱海泉都タクシー株式会社	熱海支部
	有限会社小形タクシー	熱海支部
	あたみタクシー株式会社	熱海支部

	伊豆箱根交通株式会社熱海営業所	熱海支部
	函南タクシー株式会社	沼津・三島支部
	三島合同タクシー株式会社	沼津・三島支部
	富士急静岡タクシー株式会社	沼津・三島支部
	伊豆観光タクシー株式会社	沼津・三島支部
	原町タクシー株式会社	沼津・三島支部
	伊豆箱根交通株式会社	沼津・三島支部
	ベルタクシー株式会社	沼津・三島支部
	平和タクシー株式会社	沼津・三島支部
	沼津第一交通株式会社	沼津・三島支部
	株式会社栄協	-
	株式会社 風	-
旅客 船	一般社団法人ふじさん駿河湾フェリー	静岡市、伊豆市
	株式会社富士急マリンリゾート	熱海市

表 11 公共交通利用者数 (2019 年度)(協議会調査)

	2019 年度 (令和元年度)
合計	35,763
鉄道	20,874
JR (熱海駅、伊東駅)	6,604
伊豆急行	4,609
伊豆箱根鉄道	9,660
路線バス	11,148
東海バス	7,715
伊豆箱根バス	2,595
富士急グループ	838
デマンド型交通	4
沼津市	2
伊東市	1
伊豆の国市	1
タクシー	3,737

千人/年

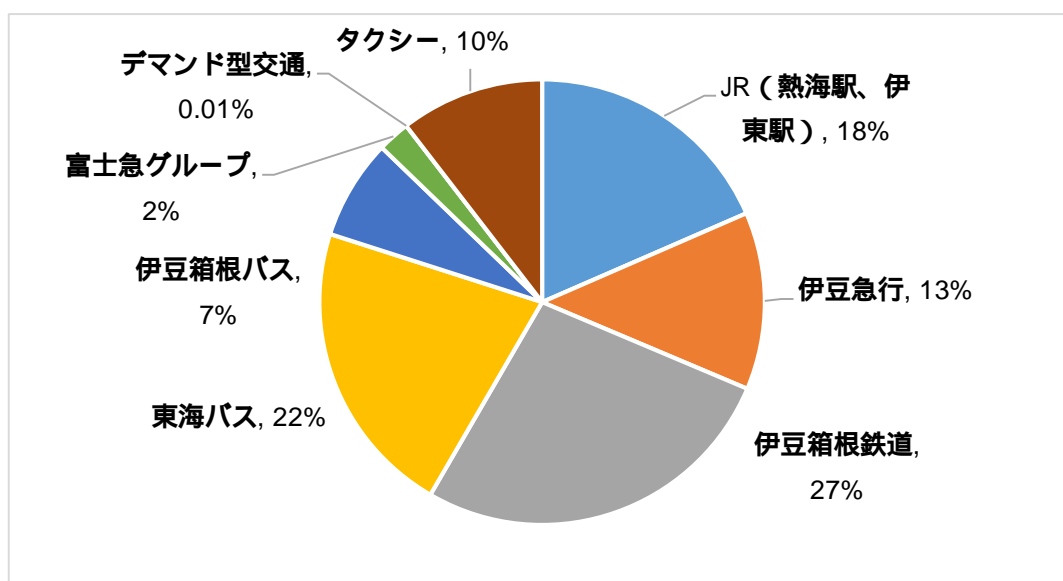


図 26 各公共交通利用者数の割合  
(鉄道とバス、バスとタクシーなど組み合わせた利用を含む)

## 2. 鉄道の現状

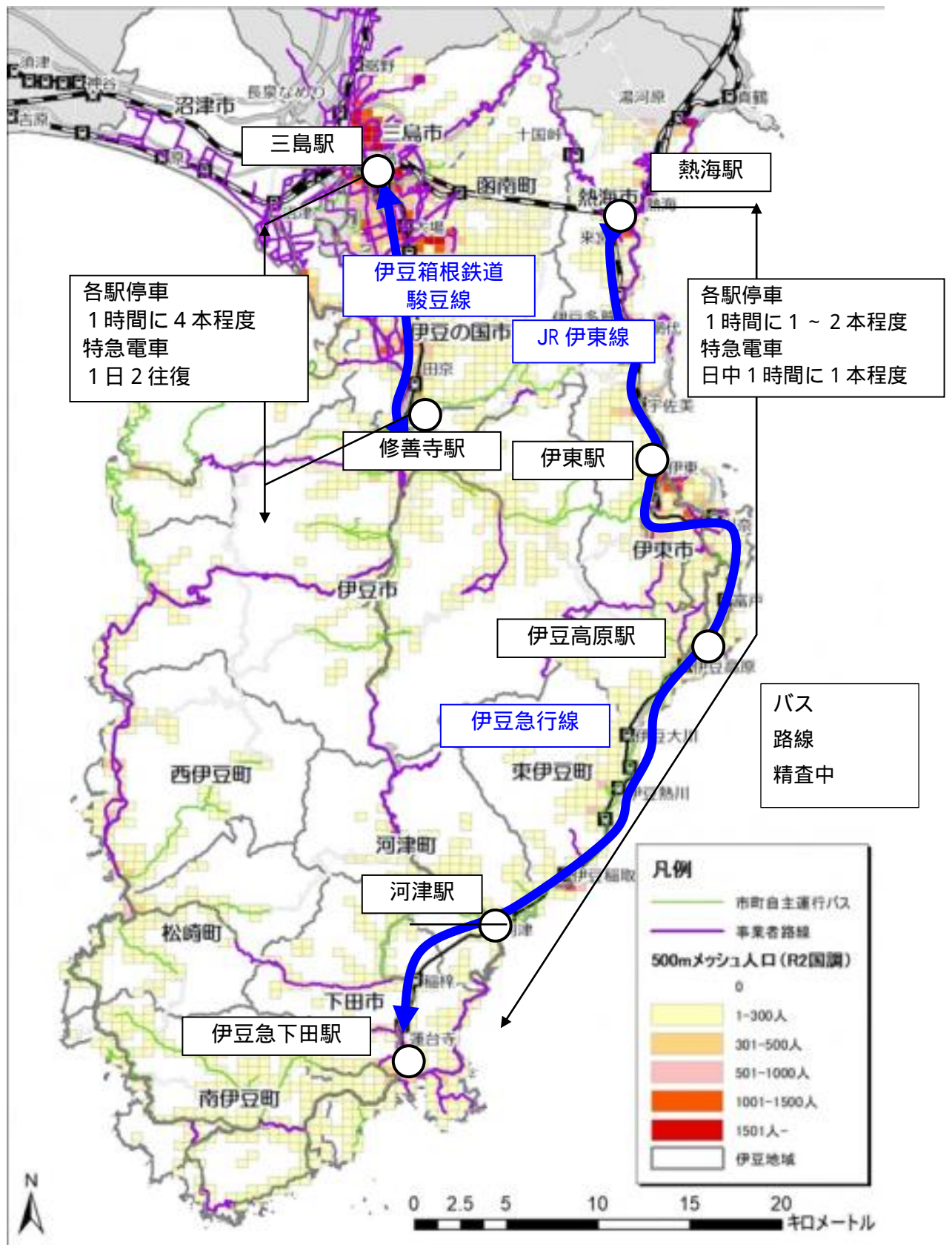


図 27 伊豆地域の鉄道の現状  
 (出典：国勢調査(2020年)、バス路線は2022年8月の協議会調査)

- ・鉄道は、熱海駅から東海岸を經由して南伊豆地域にJR伊東線及び伊豆急行線が運行し、三島駅から中伊豆地域に伊豆箱根鉄道駿豆線が南北に運行している。
- ・運行本数は、JR伊東線・伊豆急行線は各駅停車が1時間1～2本程度、特急が日中1時間に1本程度、伊豆箱根鉄道駿豆線は各駅停車が1時間に4本程度、特急が1日2本程度運行している
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度と2021年度は、鉄道利用者数が大幅に落ち込んだ。

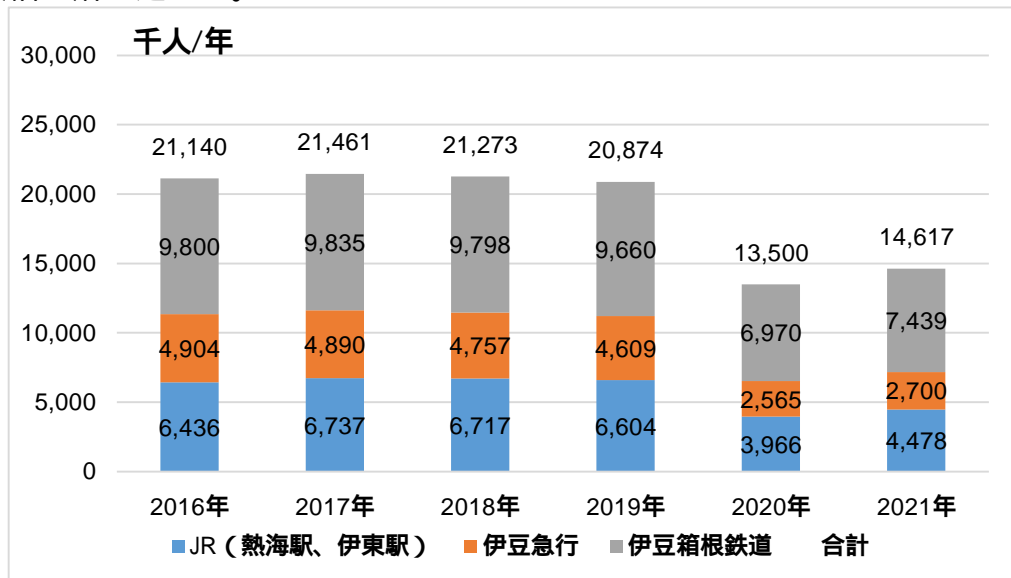


図 28 鉄道利用者数の推移 (出典：静岡県統計年鑑)

### 3. 路線バスの現状

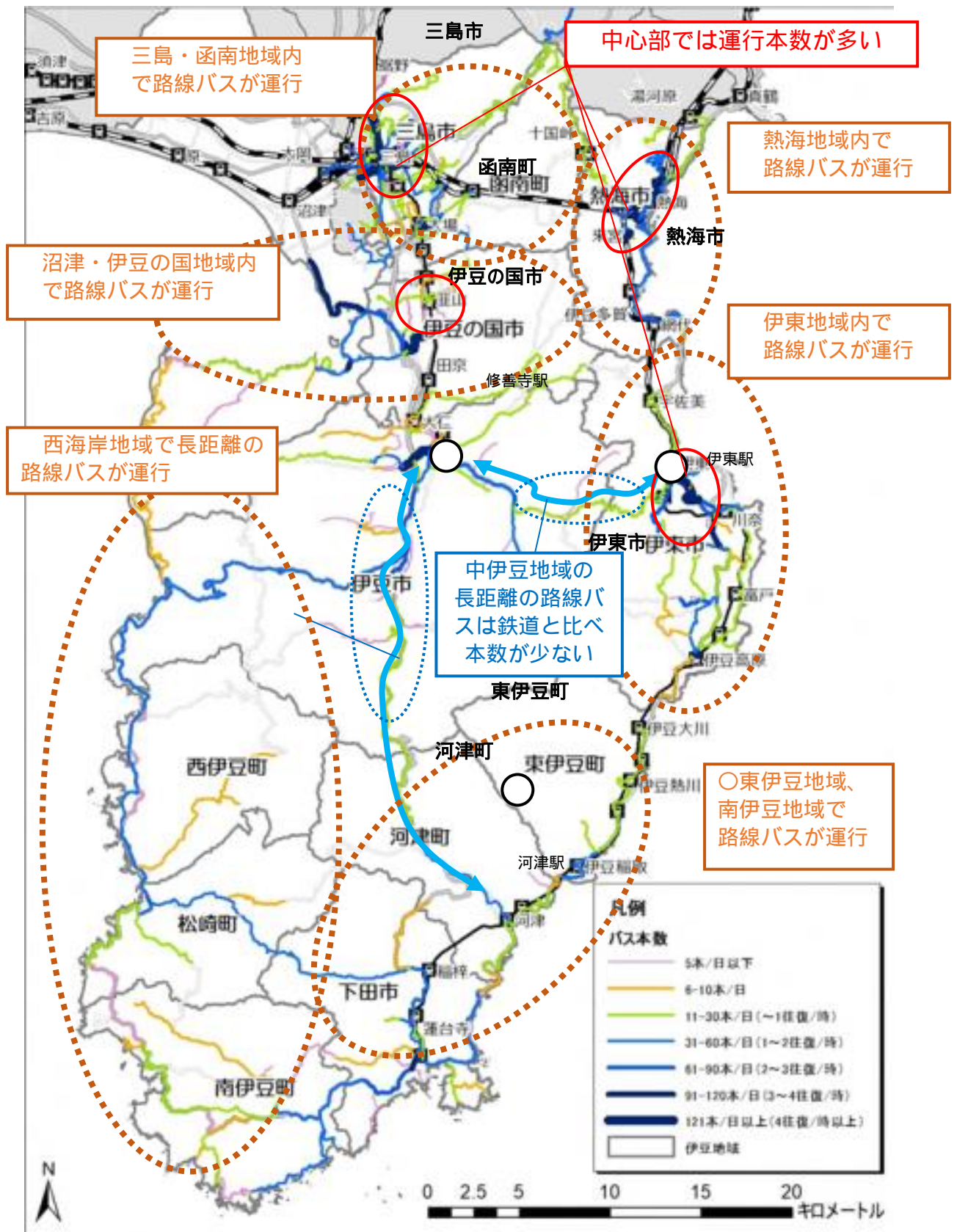


図 29 伊豆地域の路線バスの現状

(出典：人口メッシュは国勢調査(2020年)、バス路線は2022年8月時点の県調査)

- ・運行本数は、熱海市・三島市中心部では1時間4本程度と多いが、広域路線バスは1時間1本程度の箇所もある。
- ・路線バスの利用者数は、2019年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した。

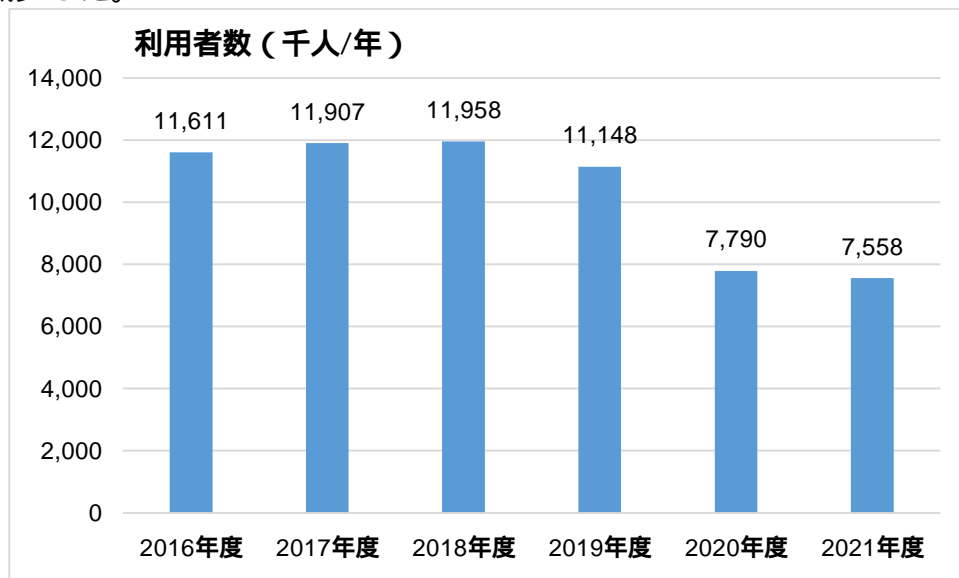


図 30 路線バス利用者数の推移（出典：協議会調査）

- ・乗務員の高齢化が進んでおり、さらなる乗務員不足が懸念されている。

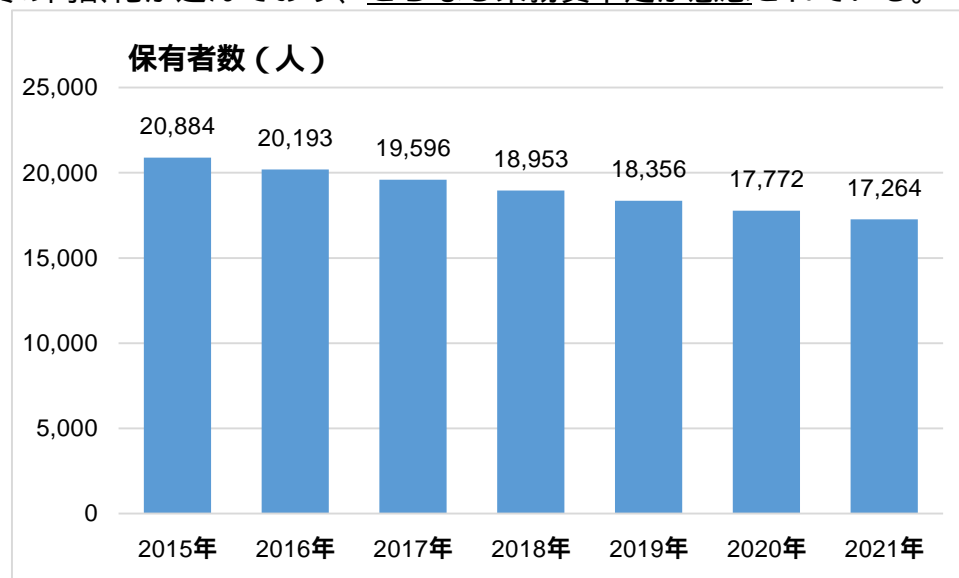


図 31 静岡県内の大型二種免許の保有者数（出典：交通年鑑 静岡県警察本部）

#### 4. デマンド型交通の現状

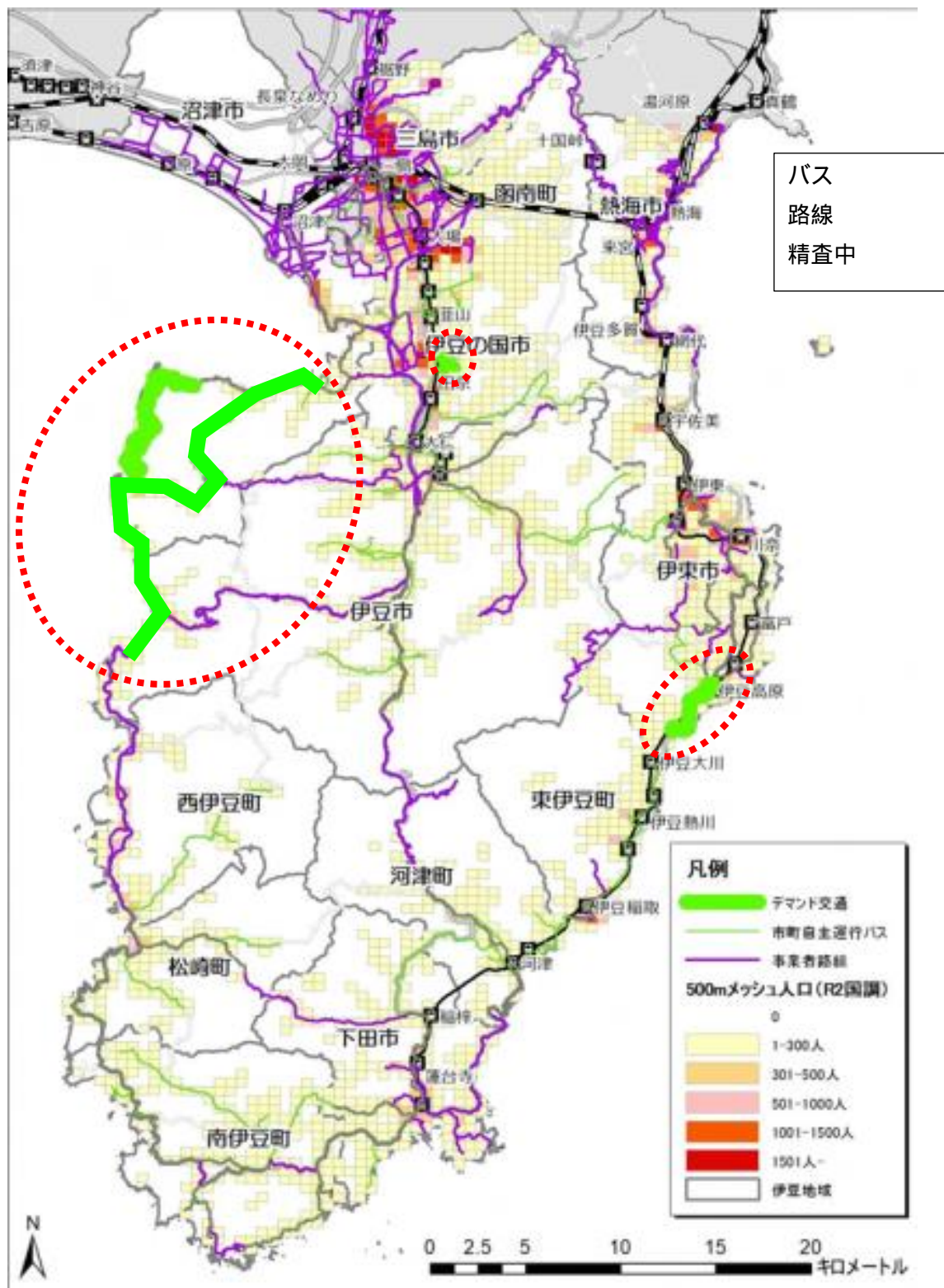


図 32 伊豆地域のデマンド型交通の現状

(出典：人口メッシュは国勢調査(2020年)、バス路線は2022年8月時点の県調査)

- ・2015年に伊東市で、2016年に伊豆の国市で、2020年に沼津市で運行している。
- ・利用者は1日数人程度と、限られた住民が利用している。



## 5 . タクシーの現状

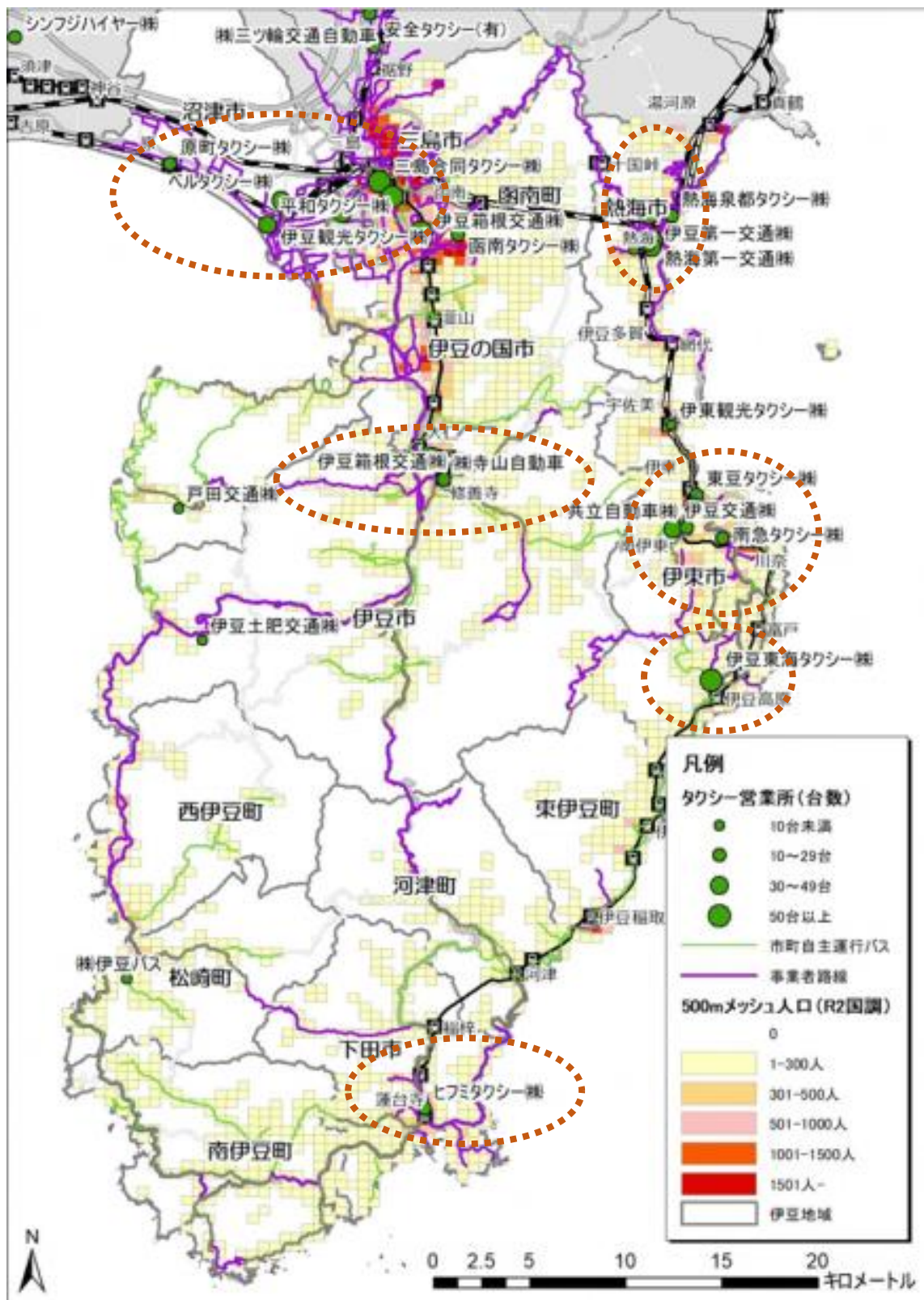


図 33 伊豆地域のタクシーの現状

(出典：人口メッシュは国勢調査(2020年)、バス路線は2022年8月時点の県調査)  
 ・タクシーの営業所は、点線で囲んだ5つの地域に広く存在しているが、西伊豆、南伊豆地域にはタクシーの営業所が無い市町があり、車両台数には偏りが見られる。

## 6. 交通系ICカードの導入状況

本地域での交通系ICカードの導入状況は次のとおり。地域内の路線バスについては、ほぼ全路線で交通系ICカードが利用できる。

表 12 鉄道及び路線バスの交通系ICカード導入状況

区分	事業者名	導入状況
鉄道	東日本旅客鉄道株式会社	Suica
	伊豆急行株式会社	Suica
	伊豆箱根鉄道株式会社	-
路線バス	株式会社東海バス	PASMO
	伊豆箱根バス株式会社	PASMO
	富士急シティバス株式会社	PASMO
	箱根登山バス株式会社	PASMO

(2023年1月末時点、協議会調査)

### 1 - 3 移動実態

2017年度、東伊豆・中伊豆地域で実施した調査の概要を掲載する。なお、これより前に実施した南伊豆・西伊豆地域の調査（詳細は資料編の資料 - 1）でも、同様の傾向が得られている。

項目	内容
1 . 鉄道の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道利用者のうち、通勤・通学等の地域内利用が約7割。</li> <li>・ 鉄道利用者のうち、本地域外を出発地とした利用者は約3割であり、JR伊東線、伊豆急行線では、東京都、神奈川県からが半数程度を占める。</li> <li>・ 時期や時間帯によって利用者数や利用目的に違いが見られる。</li> </ul>
2 . 広域路線バスの利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域路線バスにおいて、市町、地域を跨いだ広域移動が多い。</li> <li>・ 時間帯によって利用者数や利用目的に違いが見られる。</li> </ul>
3 . 地域内路線バスの利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域内で運行される路線バスについて、熱海地域では主に観光で利用され、伊東地域では多様な目的で利用され、その他の地域では一般利用者による通勤・通学での利用が多い。</li> </ul>
4 . 生活移動の実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生活移動で主に利用される公共交通は、鉄道と路線バスである。</li> <li>・ 鉄道は、通勤・通学、買い物、通院いずれもJR伊東線・伊豆急行線と伊豆箱根鉄道駿豆線それぞれの鉄道路線沿線での移動が多く、地域を跨いだ広域移動が発生している。</li> <li>・ 路線バスは、地域内移動での利用が多く、広域移動での利用は少ない。</li> <li>・ タクシーは、地域内移動での利用が路線バスに比べても多い。</li> <li>・ 鉄道は通勤・通学等の多様な目的で利用されている一方、路線バスは買い物の目的、タクシーは通院の目的での利用が多い。目的に応じて公共交通が使い分けられていると想定される。</li> <li>・ 公共交通利用者は非利用者に比べ、日常生活において、公共交通を使った移動への満足度が高い。公共交通が日常生活の足として機能していると想定される。</li> </ul>
5 . 観光移動の実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光移動において、自家用車（運転）の移動が多いが、公共交通については鉄道の利用が多い。観光客の移動手段は、公共交通が3割程度を占め、重要な移動手段である。</li> <li>・ 観光客の過半数は旅行時に複数箇所を来訪している。</li> </ul>

## 第2章 課題の整理

本地域を取り巻く現状を踏まえ、公共交通の課題を以下のとおり整理した。

### 課題1 伊豆地域の課題（全域共通）

- ・公共交通利用者の減少  
公共交通利用者が減少する中、利用者を確保する必要がある。
- ・公共交通運転者等の減少  
公共交通運転者等が減少する中、運転者等を確保する必要がある。
- ・交通空白地域の存在  
高齢化が進む中、交通空白地域の移動手段を確保する必要がある。
- ・デジタル化の遅れ  
DX化などデジタル化によって、公共交通の利便性を向上させる必要がある。

### 課題2 半島地域（賀茂地域）の課題

- ・交通系ICカードの入手困難  
利便性での格差を解消するため、交通系ICカードを購入できない賀茂地域の住民などを対象に、交通系ICカードの入手を支援、推進する必要がある。
- ・交通系ICカードの利用による定時性の改善  
路線バスでは、交通系ICカードの導入により乗降時間が短縮されることが確認できている。交通系ICカードの利用者数を更に増加させ、路線バスの定時性の改善を図る必要がある。
- ・交通系ICカードのデータ活用  
交通系ICカードのビッグデータを有効に活用し、潜在的な需要の把握など公共交通の活性化に繋げる必要がある。

### 課題3 過疎地域、中山間地域の課題

- ・路線バス主要停留所までの交通手段の不足  
広域幹線バスを利用できるバス停に至る交通手段を確保する必要がある。
- ・路線バスの採算悪化  
バス路線を維持できるよう、採算を改善する必要がある。

### 課題4 観光面の課題

- ・観光客の周遊移動の利便性不足  
観光客が、点在する観光地を周遊できる手段を用意する必要がある。
- ・観光客への情報提供の不足  
外国人観光客を含む観光客をもてなすための情報を提供する必要がある。

### 第3章 基本的な方針と計画の目標

#### 3-1 上位計画、関連計画の確認

次期計画の策定に向け、国や県の上位、関連計画、各市町の関連計画の内容、留意点等を整理した。

##### 1. 国の上位計画

本地域の地域公共交通計画に関する国の関連計画、制度は、以下の4つとなる。各制度、計画の主な留意点を以下に示す。詳細は資料編に記載した。

なお、観光立国推進基本計画は令和4年度中に改定予定である。

表 13 国の上位計画の整理概要

制度・計画の名称	策定、改定年度	制度・計画の位置づけ、主な留意点
第2次交通政策基本計画	令和3年度（改定）	<ul style="list-style-type: none"> <li>我が国の交通施策の骨格となる計画</li> <li>昨今の技術進展、コロナによる影響（生活の変化、地域公共交通の疲弊）などを踏まえ、<u>地域公共交通計画の策定、新たなモビリティ、多言語化、オープンデータ化、担い手の確保</u>などが謳われている。</li> </ul>
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	令和2年度（改正）	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の策定根拠となる法律</li> <li>令和2年の改正により、地域交通の確保に向け、<u>輸送資源の総動員、既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用者目線での改善、MaaS等新技術の適用）</u>などが追加されている</li> </ul>
新たな中部圏広域地方計画	平成27年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>当地域を含む中部圏の国土形成に関する計画</li> <li>関連内容として以下が示されている 地域特性に即した「コンパクト+ネットワーク」による対流の促進 住民生活の安全・安心の確保</li> </ul>
観光立国推進基本計画 令和4年度改定予定	平成28年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>当地域の重要な産業である観光面について、今後の国としての基本的な方針を整理した計画</li> <li>関連内容として以下が示されている 地域公共交通の活性化・再生 バスの利便性向上 公共交通事業者等による情報提供促進措置の促進</li> </ul>

## 2. 県の上位・関連計画

本地域の地域公共交通計画に関する県の上位・関連計画は、以下の4つとなる。各制度、計画の主な留意点を以下に示す。詳細は資料編に記載した。

表 14 県の上位関連計画の整理概要

制度・計画の名称	策定、改定年度	制度・計画の位置づけ、主な留意点
静岡県の新ビジョン「富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり」後期アクションプラン	令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>県の基本的な施策の方向性を示す計画</u></li> <li>・<u>当地域の関連施策として、快適で安全なまちづくりに向け、鉄道駅を中心に、地域公共交通と連携した利便性の高い市街地の整備、公共交通の運行の維持・確保等に取り組む市町・交通事業者への支援などが示されている。</u></li> </ul>
美しい“ふじのくに”インフラビジョン	令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>県土づくりの方向性を示す計画</u></li> <li>・<u>施策の方向性として、持続可能で活力あるまちづくりにむけ、集約連携型都市づくりの推進、生活交通の確保、交流拠点（土肥港が該当）の機能強化がある</u></li> <li>・<u>また、改定により追加された内容として、オープンイノベーション（オープン化、デジタル化、官民連携）、カーボンニュートラルの考えがあり、技術進展の活用、脱炭素など時代の潮流にも配慮が必要</u></li> </ul>
“ふじのくに”地域公共交通計画	令和5年度（予定）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>県内の地域公共交通の方向性を示す計画</u></li> <li>・<u>2050年頃を想定し、将来、目指す姿を描くビジョン編と、5年間の具体的計画であるプラン編による2部構成</u></li> <li>・<u>プラン編の基本的な方針は「地域の足を支える公共交通の確保」、「乗りやすい、乗ってみたい公共交通サービスの提供」の2つ</u></li> </ul>
静岡県観光基本計画	令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>県の観光施策の方向性を示す計画</u></li> <li>・<u>関連内容として以下が示されている</u>  <u>観光サービスの創出として、駿河湾フェリーの活用、二次交通との連携強化</u>  <u>安全・安心で快適な観光地域の形成に向け、二次交通の充実が記載されている。特に、e-BIKEや自動運転といった新たなモビリティサービスの創出、観光型MaaSなど交通事業者等の連携による接続性向上の取組みが謳われている</u></li> </ul>
都市交通マスタープラン	平成30年度、令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>都市計画分野における交通計画の基本となる計画</u></li> <li>・<u>現状及び将来にわたる都市交通の課題に対応するために関係機関が共同で策定する都市圏交通の将来ビジョン</u></li> </ul>

### 3. 市町の上位・関連計画

本地域の各市町の上位・関連計画は次のとおり。

表 15 関係市町の関連計画の確認結果 (1/4)

市町	計画分野	策定年度	関連内容
沼津市	沼津市第5次総合計画前期推進計画	R2	事業内容として、地域公共交通計画に定める利便性向上や利用促進に係る各種施策の推進、沼津市地域公共交通協議会、部会の運営・自主運行バスの運行、ミューバス（片浜駅・原駅循環）の運行補助を挙げている。
	第2次沼津市都市計画マスタープラン	H28	整備誘導方針として、鉄道の利用環境の向上、バス・タクシー交通の充実、まちの活性化を図る公共交通の検討を挙げている。
	沼津市立地適正化計画	H30	誘導施策として、「総合的な交通体系の構築」に関する取組、「公共交通の利便性向上」に関する取組、「交通結節点の充実」に関する取組、「その他、公共交通や道路のネットワーク形成」に関する取組について示されている。
	沼津市地域公共交通計画	R3	おでかけの手段として選ばれる公共交通、市民とともに支え育む公共交通、まちのにぎわいをサポートする公共交通を実現する、という目標を達成するためのプロジェクトと施策が示されている。
	沼津市地域公共交通利便増進実施計画	R3	沼津市地域公共交通計画に基づき、市内の路線全体を見直し、持続的な移動手段の確保と、利便性向上による利用促進を図るための具体的な事業を示している。
熱海市	第5次熱海市総合計画前期基本計画	R2	「住環境の整備」の中で交通困難地域への交通の確保などの対応を検討することが掲げられている。
	熱海市都市計画マスタープラン	H30	都市機能や居住の誘導によるコンパクトなまちづくりと公共交通との連携による拠点連携集約型都市構造の構築を推進することが示されている。 また、住民ニーズや地域特性を踏まえ、既存の公共交通体系の見直しや持続可能な新たな公共交通体系の構築を推進することが示されている。
	熱海市立地適正化計画	R3	居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを推進するため、「都市機能や居住の誘導と併せて、公共交通網を形成」することが示されている。

表 16 関係市町の関連計画の確認結果 (2/4)

市町	計画分野	策定年度	関連内容
三島市	第5次三島市総合計画前期基本計画	R2	公共交通ネットワークの形成、公共交通の維持・向上と利用促進、移動制約者対策の強化について示されている。
	第3次三島市都市計画マスタープラン	R3	都市政策基本計画として、地域公共交通計画への移行、バス時刻案内板の設置、交通空白地での生活交通確保、地域拠点におけるモビリティセンターの設置について示されている。
	三島市立地適正化計画	R1	都市機能誘導区域と居住誘導区域のほか、公共交通等と連携しながら、地域拠点の利便性向上を高めていくこととしている。
	三島市地域公共交通網形成計画	H29	4つの基本方針を掲げ、公共交通の利用促進や三島駅の案内改善といった事業を積極的に推進。
伊東市	伊東市総合計画 2021-2030 第十一次基本計画	R2	公共交通に関する基本的な取組として、交通結節点の利用環境の向上公共交通体系の再構築、地域公共交通の確保・充実、利用促進に向けた取組、観光移動での利用促進が示されている。
	伊東市都市計画マスタープラン	H24	自然と調和した健康保養都市を基本目標とし、関連施策として骨格となる道路交通施設(広域交通網の充実、都市内交通を円滑化、移動システムの充実)を掲げている。
	伊東市地域公共交通計画	H30	4つの基本方針を掲げ、交通空白地域の解消や、公共交通マップ等の利用促進活動の展開、自主運行路線の見直し等を推進。
下田市	総合計画	R3	地域特性や観光需要に対応した交通体系の構築 MaaS や AI などの新技術を活用
	都市マス	H28	自家用車だけに頼らない交通体系 歩いて乗って周遊できるネットワークを形成
	地域公共交通計画	H26	特に関連する項目として、地域間ネットワーク(幹線)構築、中心部利便性構築がある
伊豆市	第2次伊豆市総合計画後期基本計画	R3	公共交通の利用促進と維持 地域の実情に応じた住民相互の支援による足の確保
	「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン	R3	住民ニーズや地域特性を踏まえ、既存の公共交通体系の見直し
	伊豆市地域公共交通計画	R3	地域ごとの交通システムの再編・導入事業 学校再編に伴う路線バス網の見直し事業 利用しやすい公共交通・魅力向上事業



表 17 関係市町の関連計画の確認結果 (3/4)

市町	計画分野	策定年度	関連内容
伊豆の国市	第2次伊豆の国市総合計画後期基本計画	R3	地域の特性に応じた交通ネットワークの整備の主要施策として、公共交通空白地域の解消、新たな交通システムの検討、利用しやすい交通環境の充実が示されている。
	伊豆の国市都市計画マスタープラン	H21	拠点を結ぶ公共交通ネットワークの方針として、基幹的公共交通路線(鉄道)の維持、基幹的公共交通路線(バス)の充実、都市機能誘導区域や駅から離れた「市街地や市街化調整区域の住宅団地や集落等」との移動手段の構築、公共交通の利用環境の改善、車と公共交通の併用を考慮し市街地に利用しやすい、駐車場の確保の検討が示されている。
	伊豆の国市立地適正化計画	H30	拠点を結ぶ公共交通ネットワークの方針として、利用しやすい公共交通と安全な交通環境の形成が示されている。
	伊豆の国市地域公共交通基本計画	H26	基本方針として、子どもの安全・安心の確保と子育てを支える公共交通、高齢者等の自由な移動を支える公共交通、来訪者への情報提供と利便性の高い公共交通、市民の日常生活の移動を確保する公共交通、市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の育成・支援が示され、具体的な方策について定めている。
東伊豆町	第5次東伊豆町総合計画後期基本計画	H28	交通網の整備として、鉄道・バス路線の利便性の向上、自主運行バスの充実が示されている。
河津町	河津町第5次総合計画	R2	主な施策として、利用者ニーズに応じた新たな交通システム等の導入、公共交通の利用促進とサービス向上が示されている。
	河津町都市計画マスタープラン	H25	河津町都市計画マスタープラン
南伊豆町	総合計画	R2	路線バス維持、公共交通空白地域解消
松崎町	総合計画	H30	利用者ニーズに合った路線バスの運行を維持、公共交通の充実

表 18 関係市町の関連計画の確認結果 (4/4)

市町	計画分野	策定年度	関連内容
西伊豆町	総合計画	R2	既存の自主運行路線の維持、交通費助成事業の充実 生活交通確保の対策、広域による地域公共交通の対策
函南町	第六次函南町総合計画後期基本計画	R3	施策の基本方向として、地域公共交通の事業化、地域公共交通の利用促進策の検討・実施が示され、主要事業について定めている。
	函南町都市計画マスタープラン	H21	「町民」、「事業者」、「行政」等の協働によるまちづくりの方針が示されている。JR 函南駅の利便性の向上や、既存公共交通機関の維持、利用促進や公共交通のあり方の検討について記載されている。
	函南町地域公共交通網形成計画	R2	基本的な方針として、既存のニーズと交通機関を活かした基幹交通の再編、幅広い交流を目指した公共交通網の形成、持続可能な公共交通の推進、地域の特性に応じた交通モードによる支線交通の形成が示され、事業内容について定めている。
	函南町立地適正化計画	R1	コンパクトな市街地を維持し、都市基盤整備や土地利用規制に加えて、居住及び都市機能の誘導方策や公共交通等との連携の取組みについて示されている。

### 3 - 2 基本的な方針

#### (1) 基本的な方針の設定

本計画策定のため、地域の概況、公共交通の状況、移動実態と意向、の3つの観点で調査・分析を実施し、課題を整理する。

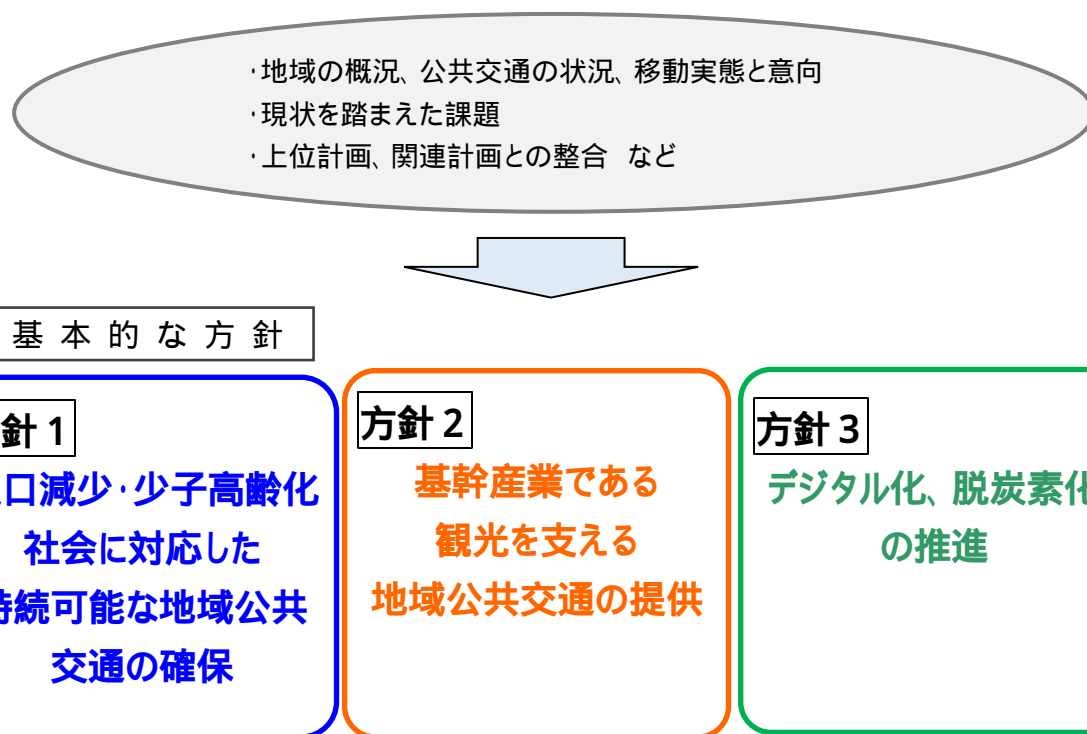
地域の概況として、人口減少、少子高齢化が進展する一方、観光交流客数はウィズコロナ社会を迎えて回復傾向にあると見込まれており、生活移動（居住者の通勤・通学や買い物や通院などの移動）と観光移動（観光客の来訪や周遊）の両面から公共交通を捉える必要があることが判明した。

公共交通の状況として、伊豆地域は広域移動と地域内移動とで構成されており、広域移動としては鉄道や広域の路線バス、地域内移動としては地域内の路線バスやデマンド型交通、タクシー等が運行されているが、交通空白地域の存在、運行の効率性が求められる路線の存在、乗務員不足などの課題が見られる。

移動実態と意向については、利用者の意向に対応した鉄道や路線バスの運行確保、タクシーのサービスの確保のほか、観光客の移動に関して周遊移動の利便性確保、情報提供の充実なども求められている。

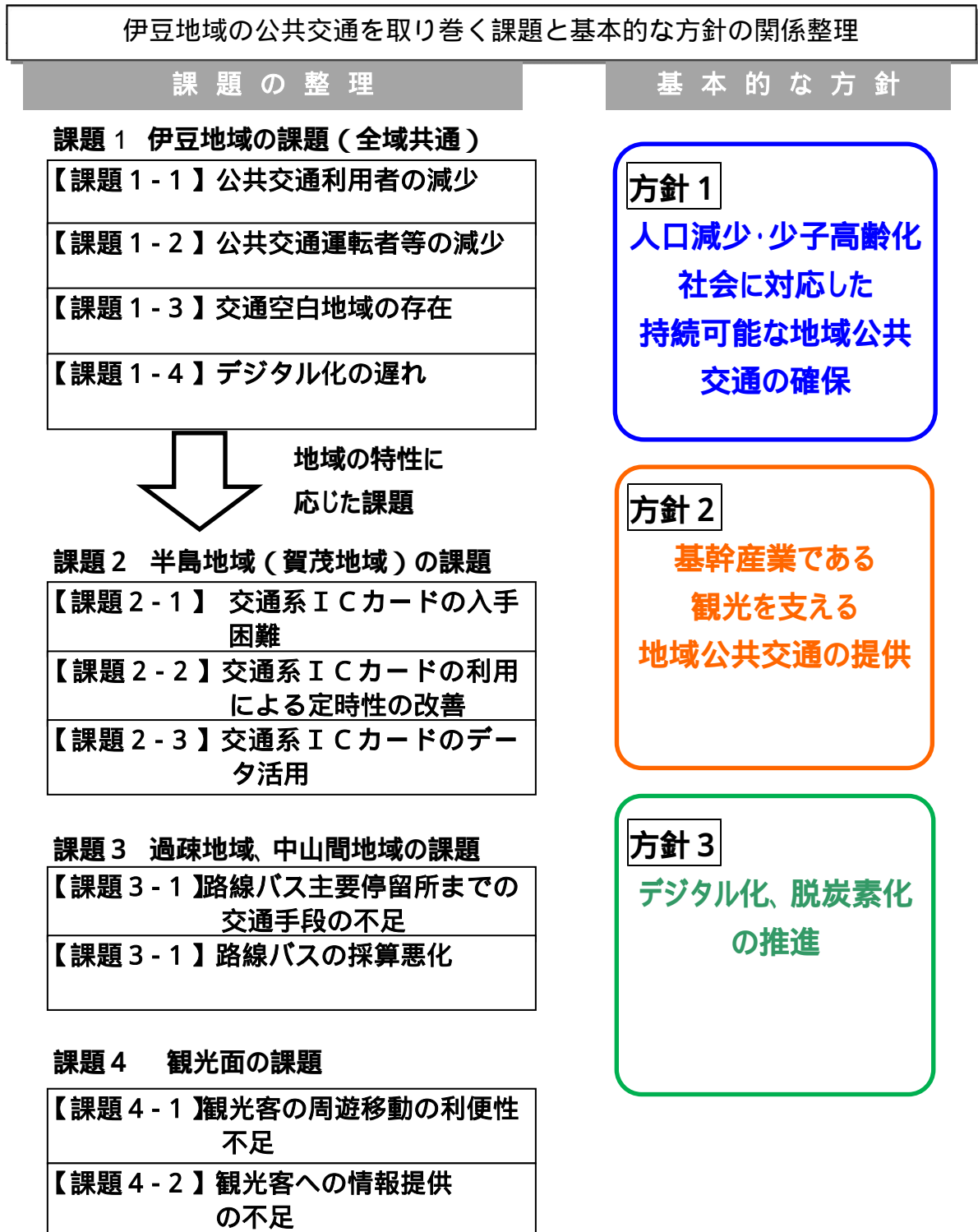
また、国の交通政策基本計画、静岡県の新ビジョンである富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくりのほか観光関連計画や市町のまちづくりの計画など、上位計画、関連計画と整合を図り、取組を進めることが求められる。

これらの点を踏まえ、本地域の基本的な方針としては、以下の3つを設定する。



(2) 課題と基本的な方針の関係

地域の概況、公共交通の状況、移動実態と意向の3つの観点での調査・分析から把握できた本地域の課題と基本的な方針の関係を以下に示す。



### 3 - 3 計画の目標

基本的な方針を達成するために、6つの目標を設定する。

基本的な方針	目 標
<p><b>方針 1</b> 人口減少・少子高齢化 社会に対応した 持続可能な地域公共 交通の確保</p>	<p><b>目標 1</b> <input checked="" type="checkbox"/>公共交通利用者の確保 公共交通（鉄道、路線バス、デマンド型交通、タクシ-）の利用者数の確保を図る。</p>
<p><b>方針 2</b> 基幹産業である 観光を支える 地域公共交通の提供</p>	<p><b>目標 2</b> <input checked="" type="checkbox"/>交通空白地域の解消 鉄道、路線バス、デマンド型交通が利用できない地域の解消を図る。</p>
<p><b>方針 3</b> デジタル化、脱炭素化 の推進</p>	<p><b>目標 3</b> <input checked="" type="checkbox"/>新たな地域交通の導入 路線バスに接続する、新たな地域交通及びその他輸送資源の導入を図る。</p>
	<p><b>目標 4</b> <input checked="" type="checkbox"/>観光客数の増加及び利用促進 観光客数の増加を図るとともに、観光客の公共交通の利用を促進する。</p>
	<p><b>目標 5</b> <input checked="" type="checkbox"/>公共交通運転者等の確保 公共交通（鉄道、路線バス、デマンド型交通、タクシ-）の運転者等の確保を図る。</p>
	<p><b>目標 6</b> <input checked="" type="checkbox"/>地域住民の利用促進 地域住民の公共交通の利用を促進する。</p>

### 3 - 4 計画の数値指標及び進捗管理指標

目標の達成状況を数値化、評価できるように、数値指標を設定する。数値指標の設定が難しいものについては、進捗管理指標を設定する。各指標の設定理由などについては、次頁以降で整理する。

<p><b>目標 1</b> <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通利用者の確保</p> <p>公共交通（鉄道、路線バス、デマンド型交通、タクシー）の利用者数の確保を図る。</p>	<p><b>数値指標</b></p> <p>公共交通の利用者数 34,690 千人以上 うち鉄道：20,248 千人/年 路線バス：10,813 千人/年 デマンド型交通：4 千人/年 タクシー：3,625 千人/年</p>
<p><b>目標 2</b> <input checked="" type="checkbox"/> 交通空白地域の解消</p> <p>鉄道、路線バス、デマンド型交通が利用できない地域の解消を図る。</p>	<p>公共交通の人口カバー率 80%以上</p>
<p><b>目標 3</b> <input checked="" type="checkbox"/> 新たな地域交通の導入</p> <p>路線バスに接続する、新たな地域交通及びその他輸送資源の導入を図る。</p>	<p>新たな地域交通の導入件数 3 案件以上</p>
<p><b>目標 4</b> <input checked="" type="checkbox"/> 観光客数の増加及び利用促進</p> <p>観光客数の増加を図るとともに、観光客の公共交通の利用を促進する。</p>	<p>観光交流客数 43,859 千人以上</p> <p>旅行者の利用交通手段のうち公共交通の占める割合 35%以上</p>
<p><b>目標 5</b> <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通運転者等の確保</p> <p>公共交通（鉄道、路線バス、デマンド型交通、タクシー）の運転者等の確保を図る。</p>	<p><b>進捗管理指標</b></p> <p>運転者等の確保に関する取組の数 13 案件以上</p>
<p><b>目標 6</b> <input checked="" type="checkbox"/> 地域住民の利用促進</p> <p>地域住民の公共交通の利用を促進する。</p>	<p>地域住民の利用促進に関する取組の数 13 案件以上</p>

数値指標 1 公共交通の利用者数 34,690 千人 / 年

うち鉄道 : 20,248 千人 / 年

路線バス : 10,813 千人 / 年

デマンド型交通 : 4 千人 / 年

タクシー : 3,625 千人 / 年

< 設定の考え方 >

- ・ 目標 1 の数値指標として、公共交通の利用者数を掲げる。
- ・ 目標値の設定根拠は次のとおり。
  - ア 直近かつ新型コロナウイルス感染症の影響が小さい令和元年度を基準とする
  - イ 令和元年度の公共交通の利用者数は 35,763 千人
  - ウ 本県の 5 年間で人口減少率 : 4.6% (3,506 3,380)
  - エ 人口減少が見込まれる中、各種取組により、公共交通の利用者数を、令和元年度の水準の 3% 減までに食い止める。

(再掲) 表 12 公共交通利用者数 (2019 年度)

	2019 年度 (令和元年度)
合計	35,763
鉄道	20,874
JR (熱海駅、伊東駅)	6,604
伊豆急行	4,609
伊豆箱根鉄道	9,660
路線バス	11,148
東海バス	7,715
伊豆箱根バス	2,595
富士急グループ	838
デマンド型交通	4
沼津市	2
伊東市	1
伊豆の国市	1
タクシー	3,737

千人 / 年

表 19 将来推計人口 (出典 : 県総合戦略)

年次	人口 (千人)				構成比		
	合計	0~14 歳	15~64 歳	65 歳以上	0~14 歳	15~64 歳	65 歳以上
2015 年	3,700	479	2,192	1,029	12.9%	59.3%	27.8%
2020 年	3,616	445	2,070	1,100	12.3%	57.3%	30.4%
2025 年	3,506	408	1,979	1,119	11.6%	56.5%	31.9%
2030 年	3,380	379	1,877	1,125	11.2%	55.5%	33.3%
2035 年	3,242	354	1,754	1,134	10.9%	54.1%	35.0%
2040 年	3,094	336	1,597	1,161	10.9%	51.6%	37.5%
2045 年	2,943	318	1,481	1,143	10.8%	50.3%	38.9%
2050 年	2,792	300	1,388	1,105	10.7%	49.7%	39.6%
2055 年	2,638	282	1,311	1,045	10.7%	49.7%	39.6%
2060 年	2,479	264	1,243	972	10.6%	50.1%	39.2%

(注) 四捨五入の関係で、人口の合計と年齢階層別内訳が一致しない場合がある。

## 数値指標 2 公共交通の人口カバー率 80%以上

### <設定の考え方>

- ・目標 2 の数値指標として、公共交通の人口カバー率を掲げる。
- ・目標値の設定根拠は次のとおり。
  - ア 直近かつ新型コロナウイルス感染症の影響が小さい令和元年度を基準とする
  - イ 令和元年度の公共交通の人口カバー率は 80.4%。
  - ウ 人口減少が見込まれる中、各種取組により、公共交通の人口カバー率を、令和元年度の水準までに食い止める。

(再掲) 表 5 公共交通の人口カバー率

	人口	カバー人口	カバー率
伊豆地域	559,222	449,525	80.4%

鉄道駅800m、バス停300m圏域でカバーされる圏域

出典：国勢調査（2020年）での500mメッシュを採用

バス停は2022年8月時点のデータを使用



### 数値指標3 新たな地域交通の導入件数 3 案件以上

#### < 設定の考え方 >

- ・ 目標3の数値指標として、新たな地域交通の導入件数（実証実験を含む）を掲げる。
- ・ 新たな地域交通とは、本地域で現在運行中の地域交通を除くものであって、デジタル技術を活用するものに限定しない。
- ・ 目標値の設定根拠は次のとおり。
  - ア これまでに、南伊豆・西伊豆地域交通活性化協議会及び東伊豆・中伊豆地域公共交通活性化協議会の取組として、新たな地域交通の実証実験に取り組んだ市町は4市町
    - 内訳 自動運転：3市町（沼津市、伊東市、松崎町）
    - AIオンデマンド交通：1市（下田市）
  - イ このうち本格運行に移行したものは無し。
  - ウ 実証実験の取組件数のうち約8割に当たる3件を目標に掲げる。

数値指標 4 観光交流客数 43,859 千人 / 年以上

< 設定の考え方 >

- ・ 目標 4 の数値指標として、観光交流客数を掲げる。
- ・ 目標値の設定根拠は次のとおり。
  - ア 直近かつ新型コロナウイルス感染症の影響が小さい令和元年度を基準とする
  - イ 令和元年度の観光交流客は 43,859 千人
  - ウ 新型コロナウイルス感染症の影響で観光需要が戻らぬ中、各種取組により令和元年度の水準まで回復させるものとする。

伊豆地域計	44,382,144
沼津市	4,363,178
熱海市	6,878,272
三島市	7,144,151
伊東市	10,875,224
下田市	2,560,477
伊豆市	2,920,852
伊豆の国市	1,935,245
東伊豆町	1,453,505
河津町	1,149,169
南伊豆町	938,361
松崎町	327,650
西伊豆町	670,093
函南町	2,643,298
清水町	522,669

観光交流客数の伊豆地域計	44,382,144
うち清水町	522,669
本地域の観光交流客数	43,859,475
	43,859 百万人

表 23 令和元年度伊豆地域の観光交流客数  
(出典：令和元年度静岡県観光交流の動向)

数値指標5 旅行客の利用交通手段のうち公共交通の占める割合 35%以上  
 <設定の考え方>

- ・目標4の数値指標として、旅行客の利用交通手段のうち公共交通の占める割合を掲げる。
- ・目標値の設定根拠は次のとおり。
  - ア 直近かつ新型コロナウイルス感染症の影響が小さい令和元年度を基準とする
  - イ 令和元年度の観光客の利用交通手段のうち、次のものの合計は32.2%  
 JR在来線、JR新幹線、市内バス、私鉄・地下鉄、タクシー・ハイヤー、高速バス、フェリー、飛行機(その他空港)、市内電車及び飛行機(静岡空港)
  - ウ 各種取組により、毎年0.5ポイントの増加を目指す。
  - エ 端数を丸め、最終年度の目標を35%とする。

表20 観光客の利用交通手段  
 (出典：令和元年度静岡県における観光の流動実態と満足度調査)

利用交通手段(複数回答可) (単位：%)

	全体	メイン訪問地域別			
		伊豆地域	富士地域	中部地域	西部地域
件数	7,865	2,564	1,559	1,833	1,722
自家用車、社用・公用車	78.4	72.8	82.4	73.9	90.2
JR在来線	8.6	13.3	6.2	8.2	2.8
JR新幹線	7.5	7.7	5.5	9.8	4.4
貸切バス・観光バス	5.6	7.7	3.7	7.3	2.7
市内バス	4.8	5.7	3.6	7.0	1.9
私鉄・地下鉄	2.4	4.6	0.8	2.2	0.9
レンタカー	2.4	3.4	2.6	1.6	1.1
タクシー・ハイヤー	1.4	2.3	1.0	1.1	0.6
自転車	0.9	0.7	1.2	1.9	0.2
高速バス	0.8	0.4	1.8	0.9	0.4
フェリー	0.4	0.7	0.1	0.3	-
飛行機(その他空港)	0.4	0.3	0.5	0.4	0.3
市内電車	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1
飛行機(静岡空港)	0.2	0.1	0.3	0.5	-
モノレール	-	-	-	-	-
その他	2.4	2.1	2.1	4.7	0.9

利用した交通手段を複数回答可で調査し、回答件数のうち各交通手段の占める割合を示したものの。

## 進捗管理指標 1 運転者等の確保に関する取組の数 13 案件以上

### < 設定の考え方 >

- ・ 目標 5 の進捗管理指標として、運転者等の確保に関する取組の数を掲げる。
- ・ 目標 5 の取組としては、事業者と行政とが連携した運転者の募集イベントなどが考えられるが、これは運転者数などに即座に反映するとは限らず、数値指標を掲げることは現時点では困難。
- ・ 毎年、各市町で 1 件以上取り組むこととする。
- ・ 取組の手法や質を改善しながら継続することで、新規運転者の採用数の増加などに寄与するものと期待できる。

## 進捗管理指標 2 地域住民の利用促進に関する取組の数 13 案件以上

### < 設定の考え方 >

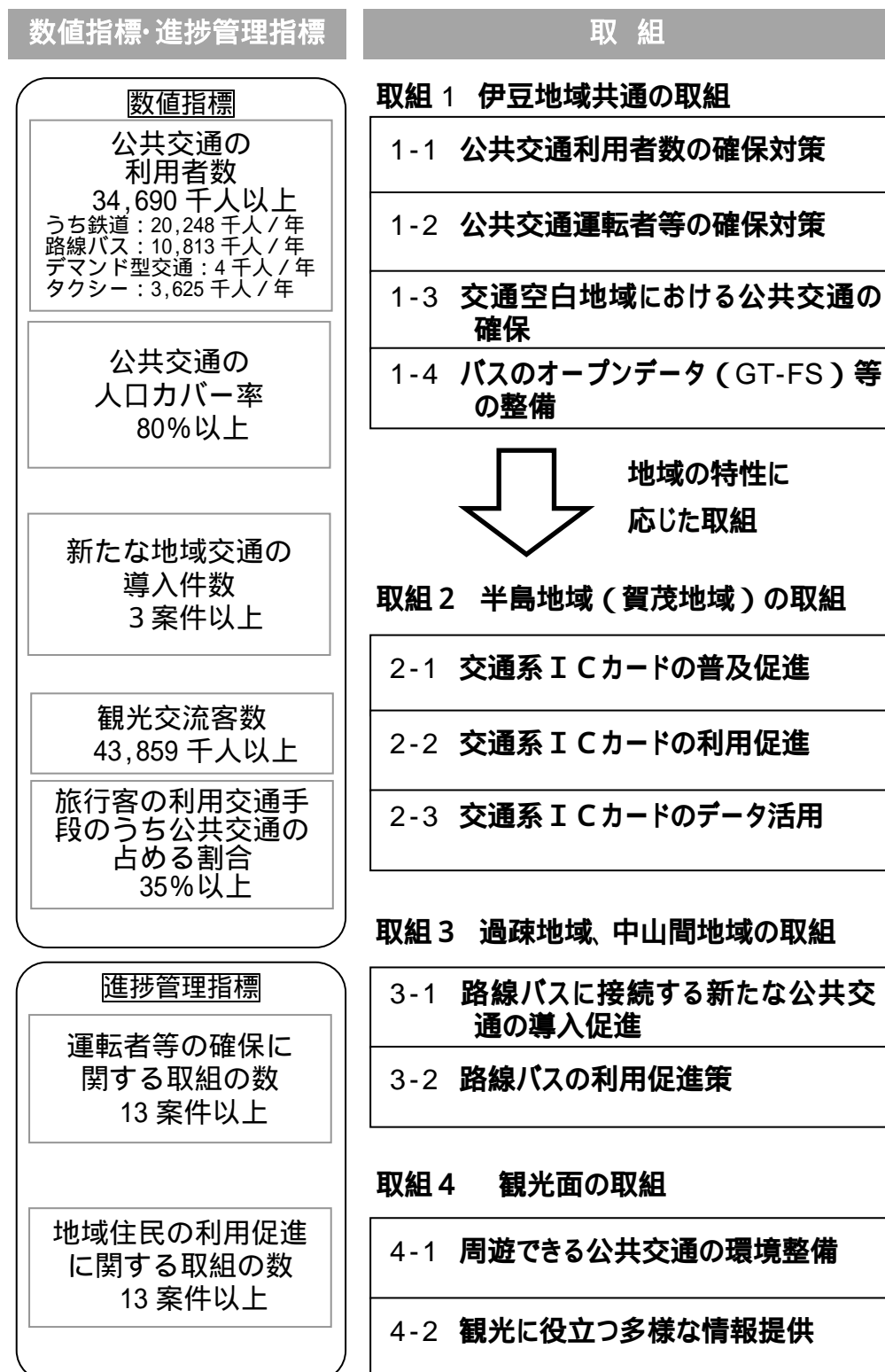
- ・目標 6 の進捗管理指標として、地域住民の利用促進に関する取組の数を掲げる。
- ・目標 6 の取組としては、高齢者や学生を対象とした公共交通の乗り方教室などが考えられるが、これは利用者数などに即座に反映するとは限らず、数値指標を掲げることは現時点では困難。
- ・毎年、各市町で 1 件以上取り組むこととする。
- ・取組の手法や質を改善しながら継続することで、地域住民の意識改革に寄与するものと期待できる。

## 第4章 課題解決のための取組

### 4-1 課題解決のための取組、実施主体

前章までの検討において、課題の整理から基本的な方針、目標の設定を行った。本章では以下のとおり、整理した課題を解決する取組と実施スケジュールに従い実施する主体を設定する。下図は、目標と設定する取組の関係を示す。

なお、取組については、今後、ICTの急速な進展が予想されることから、その状況に柔軟に対応していく。



< 取組の内容 >

視点	取組	実施主体
取組 1 伊豆地域共 通の取組	1-1 公共交通利用者数の確保対策 高校や商業施設などと連携し、高校生や高齢者など公共交通を普段から利用する方を対象に、土休日における利用の提案など、一層の利用促進を図る。	県 市町 事業者
	1-2 公共交通運転者等の確保対策 若者、女性、移住者、外国人など、より幅広い方を対象に、公共交通を支える職業の魅力、やりがいなどの周知、広報を図る。	県 市町 事業者
	1-3 交通空白地域における公共交通の確保 地元企業・施設などと連携し、あらゆる輸送資源を活用し、交通空白地域の実情に応じた、持続可能な公共交通の確保を図る。	県 市町 事業者
	1-4 バスのオープンデータ（GT-FS）等の整備 事業者及び市町が運行するバスについて、GT-FS を公開するとともに、より実用的なデータ活用、より効果的なデータ提供を図る。	県 市町 事業者
取組 2 半島地域(賀 茂地域)の取 組	2-1 交通系 IC カードの普及促進 近くに JR 駅がない方などを対象に、交通系 IC カードの購入を支援するとともに、モバイル Suica、モバイル PASMO 等の周知を図る。	県 市町 事業者
	2-2 交通系 IC カードの利用促進 高齢者等に対し、小銭不要、料金の自動計算など交通系 IC カードを使うことのメリットを分かりやすく周知し、利用者の増加を図る。	県 市町 事業者
	2-3 交通系 IC カードのデータ活用 交通系 IC カードのデータを多方面から分析することで、潜在的なニーズを見出し、既存の概念にとらわれない商品の開発や、増便などへの活用を図る。	県 市町 事業者
取組 3 過疎地域、中 山間地域の 取組	3-1 路線バスに接続する新たな公共交通の導入促進 タクシー、旅客船をはじめ、路線バスと円滑に接続できる公共交通について、複数のモードが共存できる仕組みの構築を図る。	県 市町 事業者
	3-2 路線バスの利用促進策 新たな視点でのアイデアを募り、従来にない路線バスの利用方法を提案し、普段あまり公共交通を利用しない方への周知、新規取込を図る。	県 市町 事業者
取組 4 観光面の取 組	4-1 周遊できる公共交通の環境整備 学生、市民団体、観光事業者などと連携し、公共交通の周遊性向上に繋がる整備、環境づくりを図る。	県 市町 事業者
	4-2 観光に役立つ多様な情報提供 SNS、ホームページ、広報誌などの各種媒体を組み合わせ、観光客のニーズに合った情報提供を図る。	県 市町 事業者

#### 4 - 2 実施スケジュール

取組について、実施スケジュールを以下に整理する。

取組	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度
1-1 公共交通利用者数の確保対策	検討	取組の準備	取組の実施		
1-2 公共交通運転者等の確保対策	検討	取組の準備	取組の実施		
1-3 交通空白地域における公共交通の確保	検討	取組の準備	取組の実施		
1-4 バスのオープンデータ(GT-FS)等の整備	検討	取組の準備	取組の実施		
2-1 交通系 IC カードの普及促進	検討	取組の準備	取組の実施		
2-2 交通系 IC カードの利用促進	検討	取組の準備	取組の実施		
2-3 交通系 IC カードのデータ活用	検討	取組の準備	取組の実施		
3-1 路線バスに接続する新たな公共交通の導入促進	検討	取組の準備	取組の実施		
3-2 路線バスの利用促進策	検討	取組の準備	取組の実施		
4-1 周遊できる公共交通の環境整備			検討	取組の準備	取組の実施
		新型コロナの動向に配慮			
4-2 観光に役立つ多様な情報提供			検討	取組の準備	取組の実施
		新型コロナの動向に配慮			



## 第5章 計画の実現に向けて

### 5 - 1 計画の推進体制

本計画における「課題解決のための取組」の実現化に向け、下記により実施する。

#### Plan（計画）

本計画における「課題解決のための取組」の具体化計画の作成

実施主体は、路線ごと、実施箇所ごとに検討を行い、実施する内容や時期を明確にした企画書を作成する。国、県は、必要な助言を行うなど、企画書の作成を支援するとともに、実施内容の実現化に向けて協力する。

#### Do（実施）

企画書に基づく取組の実施

実施主体は、作成した企画書に基づき必要な協議や手続きを行った上で、取組を実施する。

#### Check（評価）

「伊豆地域公共交通活性化協議会」における地域公共交通計画の進捗管理

実施主体は、「課題解決のための取組」を実施した後、利用状況の把握及び利用者意見の聴取などを行い、実施内容の効果を検証する。

県は、実施主体が行った実施内容と実施主体が行った自己評価を把握する。

また、県は、「伊豆地域公共交通活性化協議会」を開催し、各取組の実施状況と実施主体の自己評価を地域公共交通計画に照らして総括（評価）の報告を行う。

なお、関係市町は、必要に応じて、本計画の実施状況や評価について、道路運送法に基づいて設置されている「地域公共交通会議」へ報告を行うことが望ましい。

#### Action（改善）

取組の改善

実施主体は、取組の実施状況や評価に基づき、さらに利用者の利便性の向上を図るよう、実施方法や実施内容の改善に努める。国、県は、必要な助言を行うなど、改善を支援する。

## 5 - 2 評価の進め方と時期

本計画の実現のため、計画期間5か年で設定した数値目標の達成状況について、計画期間終了後に数値目標の評価を行う。また、計画の中間年度においては、取組の検討状況や実施状況などの確認を行う。

### (1) 各年度末に協議会における中間評価

各取組の検討状況や実施状況について確認の上中間評価を行い、各年度末に開催する協議会において報告する。

### (2) 計画期間終了後の協議会における最終評価

計画で掲げた数値目標について、計画最終年において数値目標の確認を行い、最終評価を実施する。計画途中段階（毎年度の協議会）においては、利用者数等や取組案件数の管理を行う。

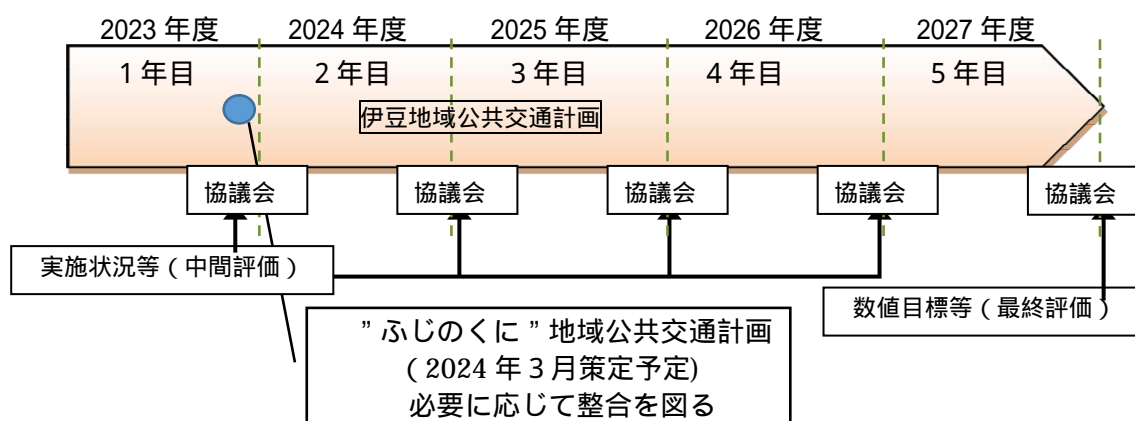


図 34 伊豆地域公共交通計画の評価時期

### < 評価の内容と実施主体 >

実施主体：伊豆地域公共交通活性化協議会

実施時期	内容
毎年	伊豆地域公共交通活性化協議会を開催し、関係者間で情報共有を図り進捗を把握し、事業の円滑な実施とともに進捗状況の確認を行う。 社会情勢の変化や関連計画との関係等から事業スケジュールの変化が生じる等、実施にあたって変更がある場合は必要に応じてその対応について協議し、見直しを行う。
目標年 (2027年度)	事業の進捗状況及び設定した5つの目標の達成状況を確認、評価する。また課題の把握、解決方法を検討し、計画の改定や、2028年度以降の取組を検討する。

## < 資料編 >

## 資料 - 1 調査の実施概要

過年度、東伊豆・中伊豆地域で実施した調査の概要を掲載する。

### (1) 地域住民アンケート調査・ヒアリング調査

本計画を策定する上で、対象地域のうち7市町（沼津市（静浦、内浦、西浦地域）、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町）の住民の方を対象にアンケート調査を実施した。函南町は別途、町が実施したアンケート調査結果を活用した。

調査は、2017年9月から10月にかけて、住民基本台帳から無作為で15歳以上の方を対象に抽出し、対象者へ郵送配布、郵送回収で実施した。

調査項目は、個人属性、外出実態、公共交通の満足度、公共交通を利用する際に重視する項目に対する意向等を設定し、地域住民の移動実態及び公共交通の意向を把握した。

また、地域住民アンケート調査の補完調査として、ヒアリング調査を実施した。

#### 地域住民アンケート調査、ヒアリング調査

【調査時期】2017年10月～2018年1月

【調査対象】本地域の住民

【調査方法】アンケート調査は郵送による配布、回収、ヒアリング調査は住民への聞き取り

【調査項目】個人属性、外出実態、公共交通の満足度  
公共交通を利用する際に重視する項目に対する意向等

### (2) 観光客 Web アンケート調査

本地域に直近1年以内での来訪経験を持つ方を対象に、Web アンケート調査を実施した。

調査項目は、個人属性、旅行形態、本地域内での移動実態、観光で公共交通を利用する際に重視する点、本地域に観光で来訪する際の情報収集について、公共交通への要望を設定し、観光客の移動実態や公共交通への意向を把握した。

#### 観光Webアンケート調査

【調査時期】2017年11月

【調査対象】登録モニターのうち、直近1年以内に本地域に来訪した経験を持つ方

【調査方法】登録モニターへのメール配信、Web上で回答

【調査項目】個人属性、旅行形態、本地域内での移動実態、  
観光で公共交通を利用する際に重視する点  
本地域に観光で来訪する際の情報収集について  
公共交通への要望を設定し、観光客の移動実態や公共交通への意向

### (3) 市町・事業者ヒアリング調査

各市町公共交通担当者や鉄道、路線バス、タクシーなど交通事業者を対象に、公共交通の現状や課題等についてヒアリング調査を実施した。

### (4) 伊豆地域鉄道利用状況調査（2016年度実施）

南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会がJR伊東線、伊豆急行線、伊豆箱根鉄道駿豆線の利用実態を把握するため、鉄道利用者を対象とした鉄道利用動態調査及び交通結節点利用評価調査（伊東駅、伊豆急下田駅、修善寺駅の3駅）を行っている。

調査項目は、個人属性、移動目的、発着駅、鉄道駅まで及び鉄道駅からの移動手段、出発地及び目的地について把握している。

**鉄道利用動態調査**

【調査日】平日：2016年12月8日（木）、休日：2016年12月11日（日）

J R伊東線、伊豆急行線、伊豆箱根鉄道駿豆線の始発から終電まで対象

【調査対象】上記3路線を利用する全ての方

【調査方法】各駅に調査員を配置し、利用者に調査票を乗車駅で配布、降車駅で回収

【調査項目】 個人属性、 移動目的、 発着駅、鉄道駅まで及び鉄道駅からの移動手段、

出発地及び目的地

**交通結節点利用評価調査**

【調査日】鉄道利用動態調査と同日

【調査対象】伊東駅、伊豆急下田駅、修善寺駅に観光目的で来訪した方

【調査方法】上記3駅に調査員を配置し、利用者に聞き取り

【調査項目】 個人属性、 移動実態、 交通結節点の評価及び改善要望、交通結節点での待ち時間の実態

**(5) 高校生アンケート調査 (2017年度実施)**

バス事業者(東海自動車、伊豆箱根バス)が本地域内の高校、及び本地域に居住する高校生が通う可能性が高い高校として、以下の19校を対象としたアンケート調査を実施した。

【調査時期】2017年10月～11月

【調査対象】対象高校(計19校)へ通学する生徒

熱海高校、伊東高校、伊東商業高校、伊東高校城ヶ崎分校、稲取高校、下田高校、下田高校南伊豆分校、松崎高校、土肥高校、伊豆総合高校、伊豆中央高校、沼津工業高校、沼津商業高校、韮山高校、田方農業高校、三島南高校、三島北高校、三島長陵高校、沼津城北高校

【調査方法】生徒にアンケート調査票を配布し、後日回収

【調査項目】 個人属性、 通学時の路線バスの利用実態、 路線バスに対する意見、 路線バスを利用しない理由、 その他(時刻表や時刻検索サイトなどの認知)

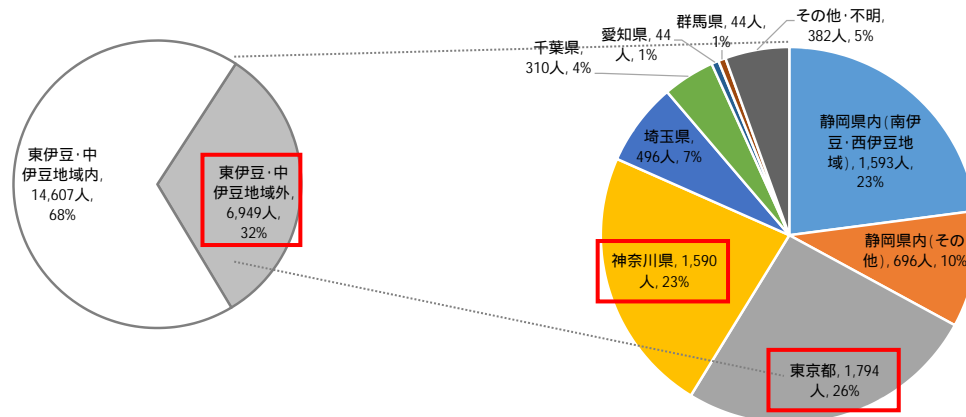
資料 - 2 公共交通等に関する調査の実施概要

計画策定に向け実施及び活用した調査の概要を整理する。

1. 鉄道の利用実態

- ・鉄道利用者のうち、本地域外を出発地とした利用者は約3割であり、J R伊東線、伊豆急行線では、東京都、神奈川県からが半数程度を占める。
- ・時期や時間帯によって利用者数や利用目的に違いが見られる。

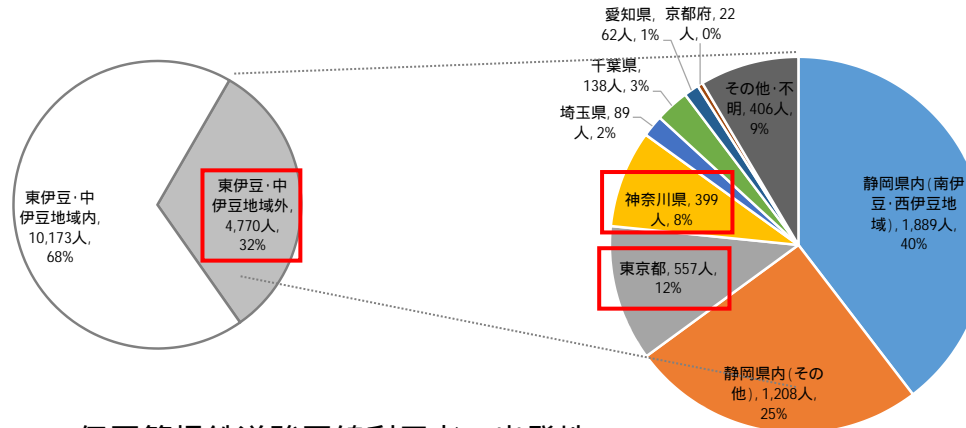
休日利用者の出発地 ( J R伊東線、伊豆急行線 )



J R伊東線・伊豆急行線利用者の出発地

出典：伊豆地域鉄道利用状況調査 ( 2016 年度実施 )

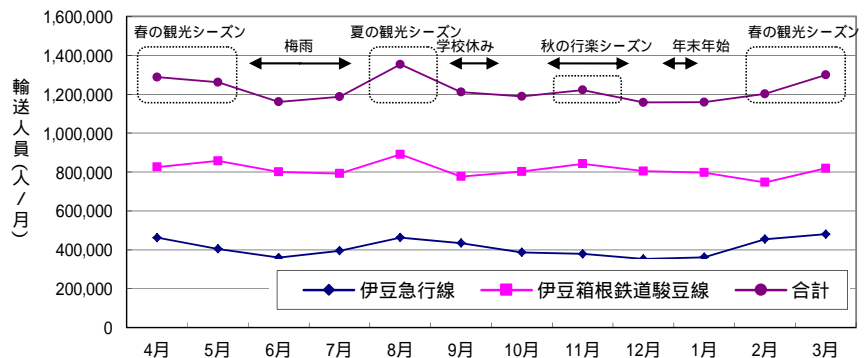
休日利用者の出発地 ( 伊豆箱根鉄道駿豆線 )



伊豆箱根鉄道駿豆線利用者の出発地

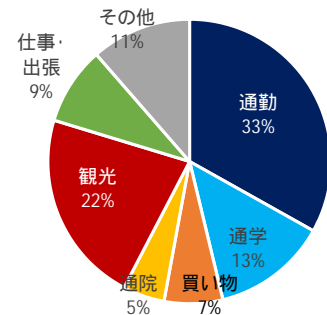
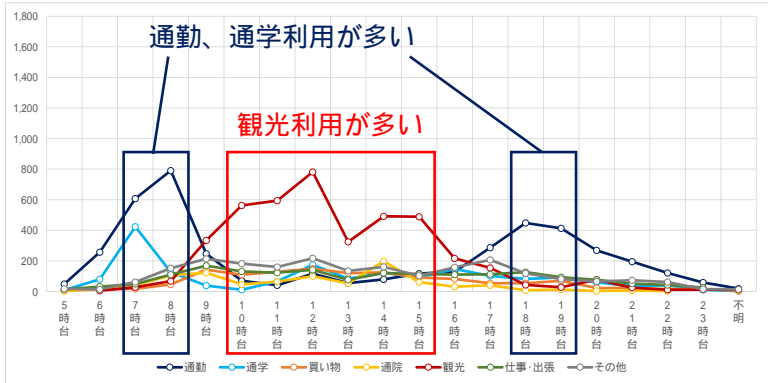
出典：伊豆地域鉄道利用状況調査 ( 2016 年度実施 )

鉄道の月別利用者数

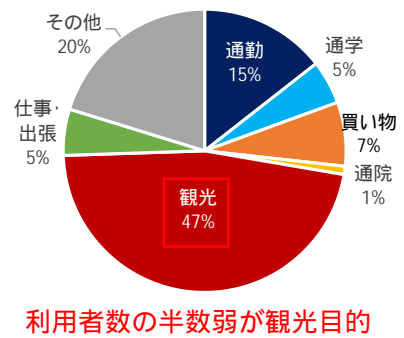
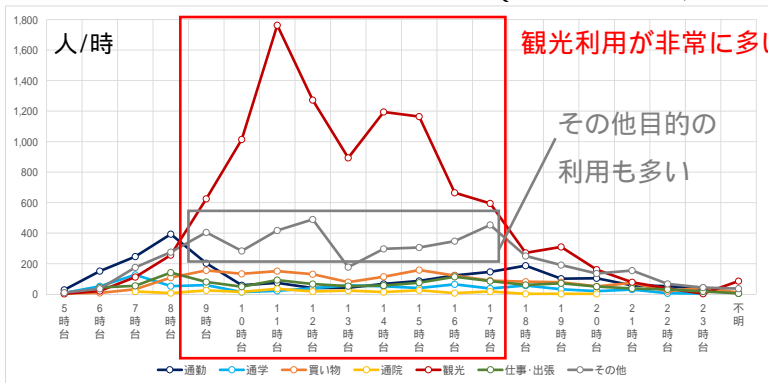


鉄道の月別利用者数 出典：鉄道事業者提供資料 ( 2015 年度 )

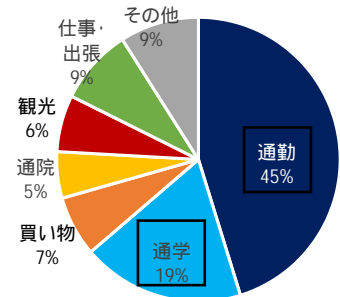
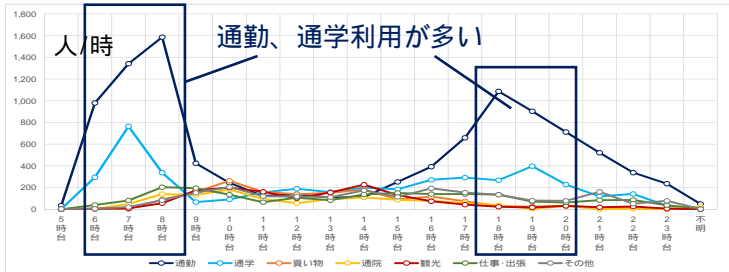
平日の目的別時間帯別利用状況（JR伊東線、伊豆急行線）



休日の目的別時間帯別利用状況（JR伊東線、伊豆急行線）

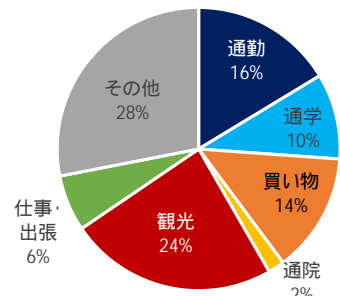
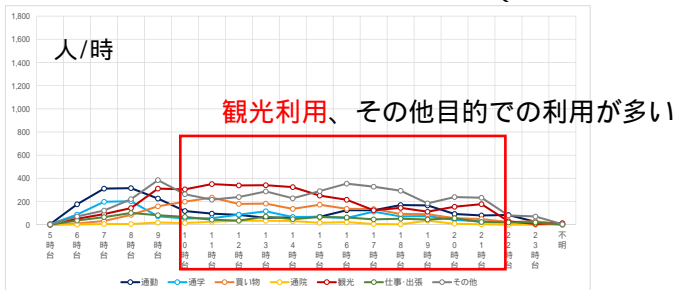


平日の目的別時間帯別利用状況（伊豆箱根鉄道駿豆線）



通勤、通学利用が多い

休日の目的別時間帯別利用状況（伊豆箱根鉄道駿豆線）



出典：伊豆地域鉄道利用状況調査（2016年度実施）

## 2. 路線バスの利用実態

### (1) 広域路線バスの状況

- ・広域路線バスにおいて、5地域内の移動は多く、地域をまたいだ広域移動も多い。
- ・河津駅～修善寺駅は観光客の利用が多く見られるが、伊東駅～修善寺駅は観光客の利用が少ない。
- ・時間帯によって利用者数や利用目的に違いが見られる。



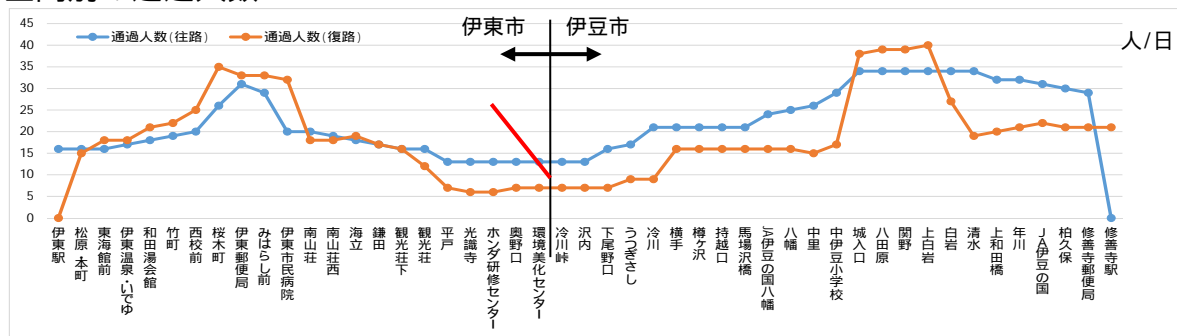
#### 1) 伊東駅～修善寺駅線

利用属性、利用目的、移動区間の状況

往復	利用者数	利用者属性				利用目的				移動区間				
		小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他	市内	伊豆市	伊豆市	伊豆市	伊豆市
往路(伊東駅 修善寺駅)	58	2	0	13	43	11	15	3	29	22	23	13	13	
復路(修善寺駅 伊東駅)	87	22	1	8	56	15	31	0	41	36	42	7	7	

#### 区間別の通過人数

観光目的の利用が少ない



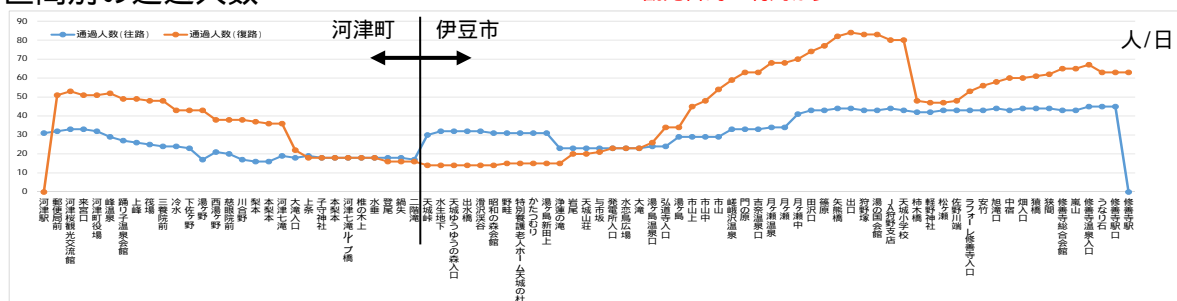
#### 2) 河津駅～修善寺駅線

利用属性、利用目的、移動区間の状況

往復	利用者数	利用者属性				利用目的				移動区間			
		小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他	町内	河津	伊豆市	伊豆市
往路(河津駅 修善寺駅)	112	5	8	1	98	8	14	49	41	36	59	17	
復路(修善寺駅 河津駅)	186	40	10	2	134	9	49	67	61	57	115	14	

#### 区間別の通過人数

観光目的の利用が多い



出典：交通事業者実施による乗降調査データ（2017年度）

往路 →

← 復路

地域ごとの事業者別利用、収支見込（2016年度）及び利用属性、利用目的（2017年度）



沼津、伊豆の国地域

	系統数	利用、収支状況					利用状況(事業者乗降調査より、人/日) 東海自動車のみ										
		(入/年) 利用者数	(千円/年) 運行経費	(千円/年) 運賃収入	(千円/年) 収支額	収支率	利用者数	利用属性					利用目的				
								幼稚園	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他一般	
東海自動車	36	1,063,606	332,062	277,632	-54,430	84%	3,330	5	369	93	216	2,647	1,236	698	57	1,339	
伊豆箱根バス	21	1,385,605	335,409	279,091	-56,318	83%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

三島、函南地域

通勤やその他一般利用が多い

	系統数	利用、収支状況					利用状況(事業者乗降調査より、人/日) 東海自動車のみ										
		(入/年) 利用者数	(千円/年) 運行経費	(千円/年) 運賃収入	(千円/年) 収支額	収支率	利用者数	利用属性					利用目的				
								幼稚園	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他一般	
東海自動車	36	1,061,333	261,052	246,475	-14,577	94%	3,092	3	18	3	210	2,858	1,339	253	28	1,472	
伊豆箱根バス	21	924,078	277,139	203,007	-74,132	73%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
富士急シティバス	26	866,821	259,486	192,058	-67,428	74%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

熱海地域

通勤やその他一般利用が多い

	系統数	利用、収支状況					利用状況(事業者乗降調査より、人/日) 東海自動車のみ										
		(入/年) 利用者数	(千円/年) 運行経費	(千円/年) 運賃収入	(千円/年) 収支額	収支率	利用者数	利用属性					利用目的				
								幼稚園	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他一般	
東海自動車	34	2,601,753	362,702	249,705	-112,997	69%	6,272	5	90	232	118	5,827	1,318	419	1,462	3,073	
伊豆箱根バス	8	657,171	96,551	131,601	35,050	136%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

伊東地域

他地域と比較して観光利用が多い

	系統数	利用、収支状況					利用状況(事業者乗降調査より、人/日) 東海自動車のみ										
		(入/年) 利用者数	(千円/年) 運行経費	(千円/年) 運賃収入	(千円/年) 収支額	収支率	利用者数	利用属性					利用目的				
								幼稚園	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他一般	
東海自動車	67	1,695,018	514,499	390,570	-123,929	76%	4,117	6	68	162	534	3,347	972	725	434	1,986	

東伊豆・河津地域

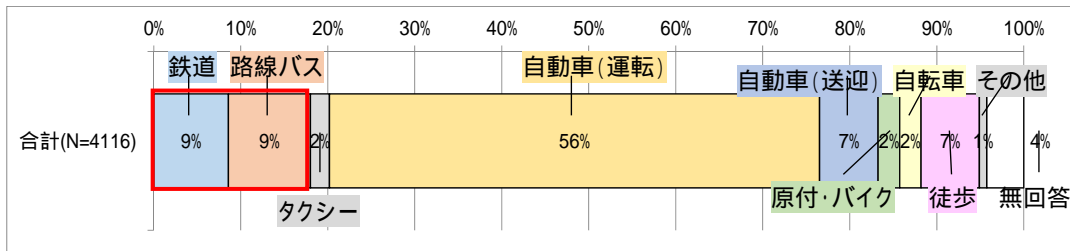
通学利用の割合が大きい

	系統数	利用、収支状況					利用状況(事業者乗降調査より、人/日) 東海自動車のみ										
		(入/年) 利用者数	(千円/年) 運行経費	(千円/年) 運賃収入	(千円/年) 収支額	収支率	利用者数	利用属性					利用目的				
								幼稚園	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他一般	
東海自動車	23	335,107	134,358	91,457	-42,901	68%	847	53	61	23	281	429	26	415	150	256	

出典：各交通事業者提供データ（2016年度）  
東海自動車の利用状況は乗降調査データ（2017年度）

### 3. 生活移動の実態

- 生活移動の中で主に利用される公共交通は、鉄道と路線バスである。



<生活移動で主に利用する交通手段> 出典：地域住民アンケート調査

- 鉄道は、通勤・通学、買い物、通院いずれもJR伊東線・伊豆急行線と伊豆箱根鉄道駿豆線それぞれの鉄道路線沿線での移動が多く、5地域を跨いだ広域移動が発生している。

#### <通勤・通学の移動先>

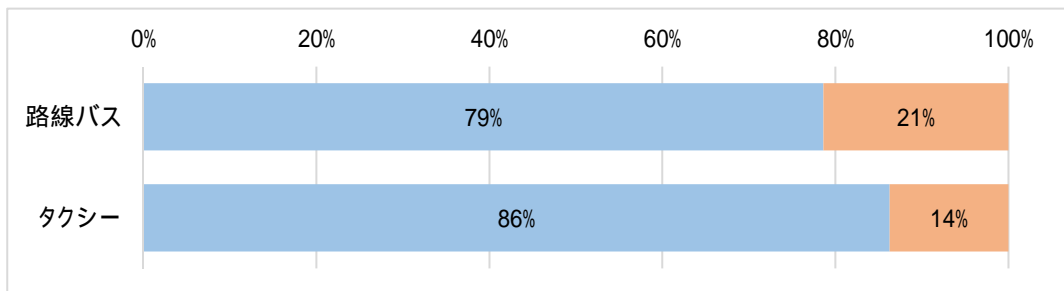
	移動の目的地	移動の目的地										回答者数	
		伊豆急行線沿線				伊豆箱根鉄道駿豆線沿線							
		熱海市	伊東市	東伊豆町	河津町	沼津市 (静浦・内浦・西浦地域)	三島市	伊豆の国市	函南町	沼津市 (静浦・内浦・西浦地域以外)	その他	不明	
伊豆急行線沿線	熱海市	54.9%	3.5%				3.1%	1.2%	1.6%	2.7%	29.0%	3.9%	255
	伊東市	5.2%	76.9%		0.7%		2.2%	3.7%	0.7%	3.0%	5.2%	2.2%	134
	東伊豆町	1.3%	30.4%	50.6%	7.6%					1.3%	5.1%	3.8%	79
	河津町		7.6%	17.8%	66.9%			0.8%		0.8%	1.7%	4.2%	236
伊豆箱根鉄道駿豆線沿線	沼津市 (静浦・内浦・西浦地域)					13.8%	10.8%	12.3%		52.3%	9.2%	1.5%	65
	三島市	1.9%	0.2%				42.3%	3.7%	5.2%	14.4%	30.3%	1.9%	534
	伊豆の国市	1.1%					12.0%	46.2%	12.5%	13.0%	13.6%	1.6%	184

#### <買い物・通院の移動先>

	移動の目的地	移動の目的地										回答者数	
		伊豆急行線沿線				伊豆箱根鉄道駿豆線沿線							
		熱海市	伊東市	東伊豆町	河津町	沼津市 (静浦・内浦・西浦地域)	三島市	伊豆の国市	函南町	沼津市 (静浦・内浦・西浦地域以外)	その他	不明	
伊豆急行線沿線	熱海市	53.7%	3.4%				1.3%	1.3%	4.5%	0.6%	28.6%	6.6%	858
	伊東市	1.5%	90.0%		9.7%		0.4%	1.7%		2.1%	4.3%	4.3%	470
	東伊豆町	1.0%	37.7%	42.5%	9.7%		0.6%	3.6%		1.0%	1.6%	2.3%	308
	河津町	0.3%	4.1%	9.2%	75.9%		1.3%	3.2%		0.5%	1.6%	3.9%	751
伊豆箱根鉄道駿豆線沿線	沼津市 (静浦・内浦・西浦地域)					3.1%	0.8%	31.3%	4.6%	44.3%	12.2%	3.8%	131
	三島市						65.0%	1.1%	6.0%	2.5%	22.2%	3.2%	1313
	伊豆の国市	0.2%					3.9%	77.1%	9.9%	1.6%	2.8%	4.6%	567

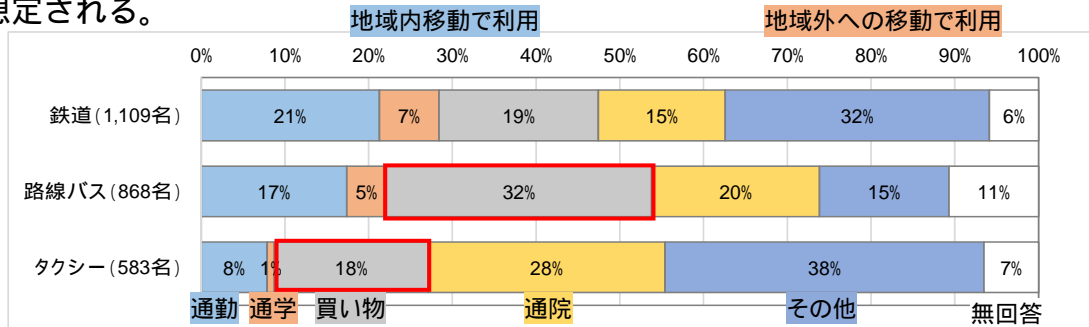
出典：地域住民アンケート調査

- 路線バスは、地域内移動での利用が多く、広域移動での利用は少ない。タクシーは、地域内移動での利用が路線バスに比べても多い。



路線バス、タクシーの移動先 出典：地域住民アンケート調査

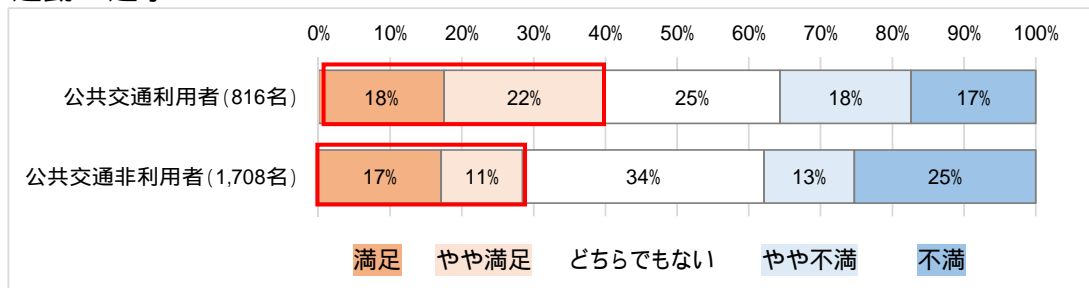
- ・鉄道は通勤・通学等の多様な目的で利用されている一方、路線バスは買い物の目的、タクシーは通院の目的での利用が多い。目的に応じて公共交通が使い分けられていると想定される。



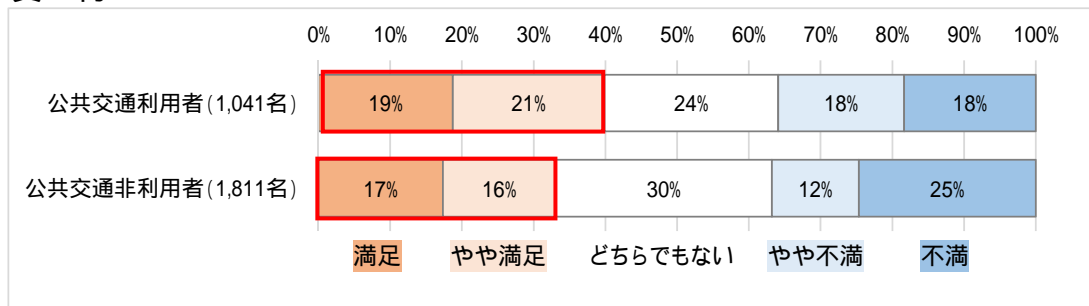
鉄道、路線バス、タクシーの主な利用目的 出典：地域住民アンケート調査

- ・公共交通利用者は非利用者に比べ、日常生活において、公共交通を使った移動への満足度が高い。公共交通が日常生活の足として機能していると想定される。

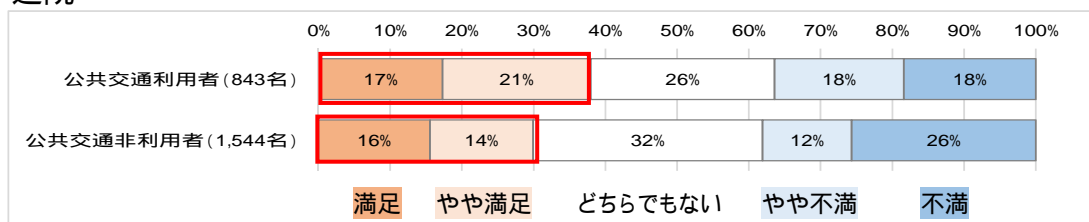
< 通勤・通学 >



< 買い物 >



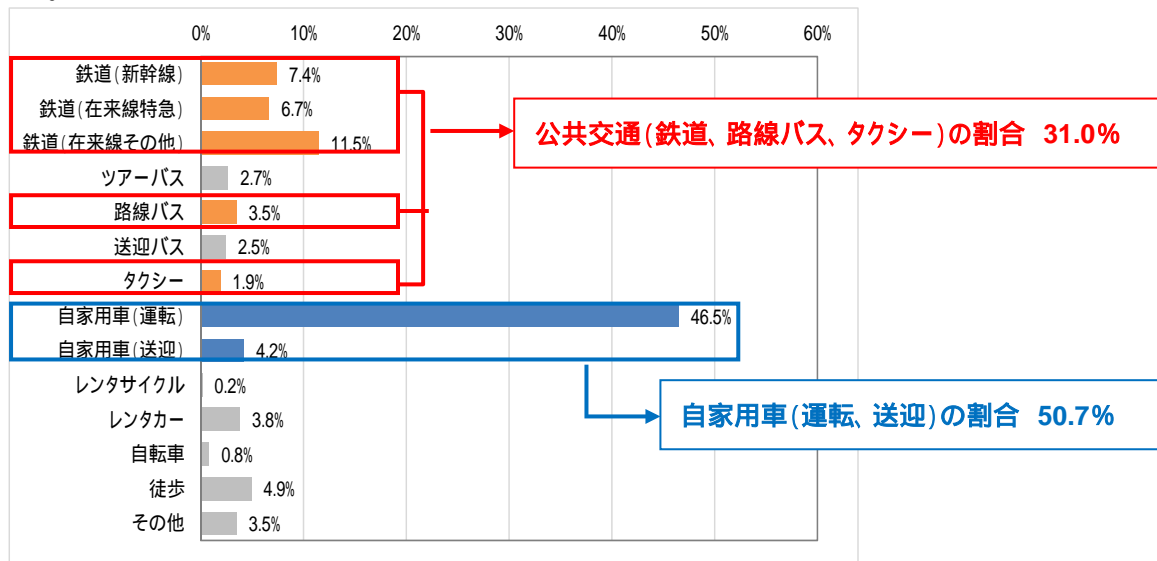
< 通院 >



通勤・通学移動、買い物移動、通院移動の満足度 出典：地域住民アンケート調査

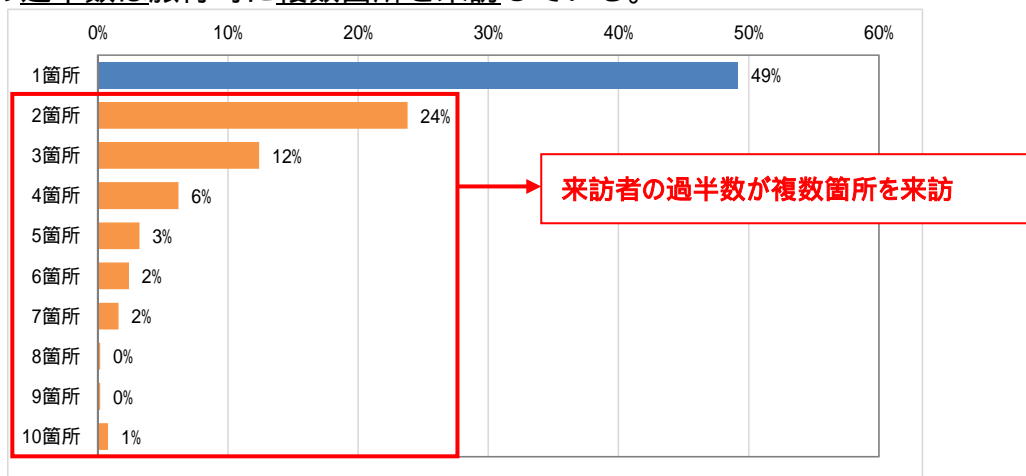
#### 4 . 観光移動の実態

- ・観光移動において、自家用車（運転）の移動が多いが、公共交通については鉄道の利用が多い。観光客の移動手段は、公共交通が3割程度を占め、重要な移動手段である。



観光移動で利用する移動手段 出典：観光 Web アンケート調査

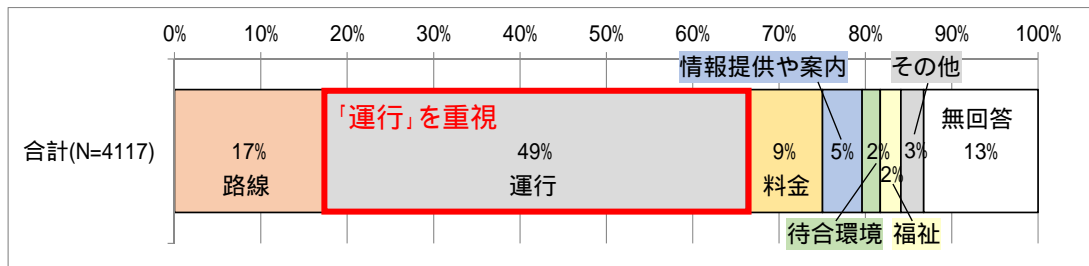
- ・観光客の過半数は旅行時に複数箇所を来訪している。



観光客の来訪箇所数 出典：観光 Web アンケート調査

5. 生活移動における意向

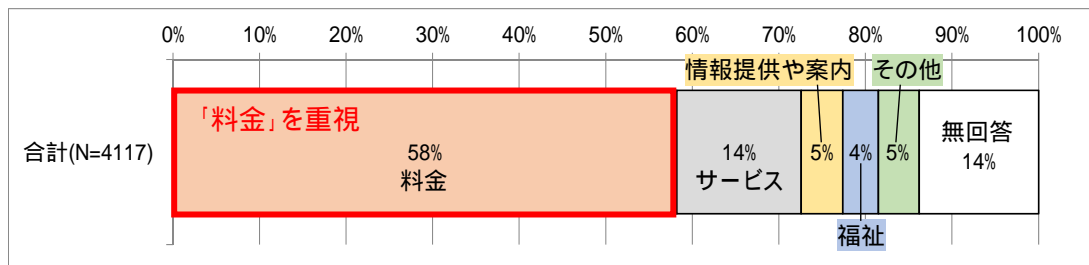
- ・ 路線バス利用について、運行本数や運行時間帯など**運行を重視**する意向が多い。



路線バスを利用する際に重視すること  
 ( 出典：地域住民アンケート調査 )

< 主な意向 >  
 ・運行本数が少ない  
 ・利用したい時間に運行していない

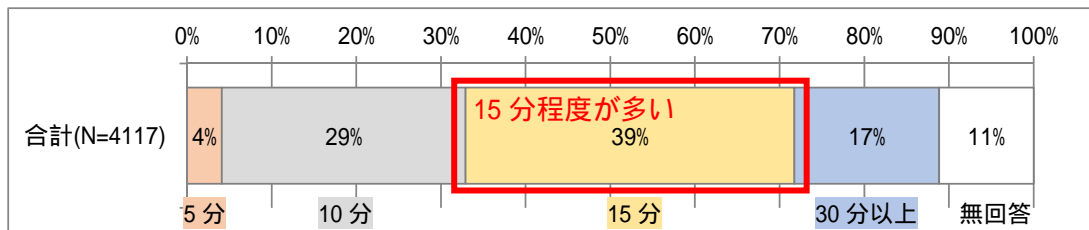
- ・ タクシー利用について**料金を重視**する意向が多い。



タクシーを利用する際に重視すること  
 ( 出典：地域住民アンケート調査 )

< 主な意向 >  
 ・料金が低い

- ・ 交通結節点での乗継時間について、**15分程度**を望む意向が多い。
- ・ 交通結節点での**乗継時間の短縮**、乗継に関する**情報提供の充実**を求める意向がある。



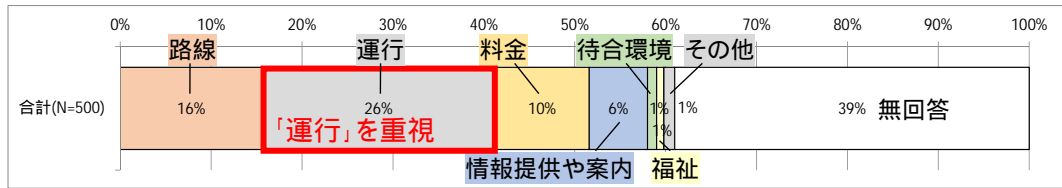
交通手段間の乗継で待っても良い時間 ( 出典：地域住民アンケート調査 )

< 地域住民による交通結節点への意向 >

- ・ 鉄道と路線バスの乗継時間の短縮
- ・ 鉄道と路線バスの乗継に関する情報提供の充実
- ・ 鉄道駅におけるバリアフリー環境の充実

## 6. 観光移動における意向

- ・ 路線バス利用について、運行本数など運行を重視する意向が多い。

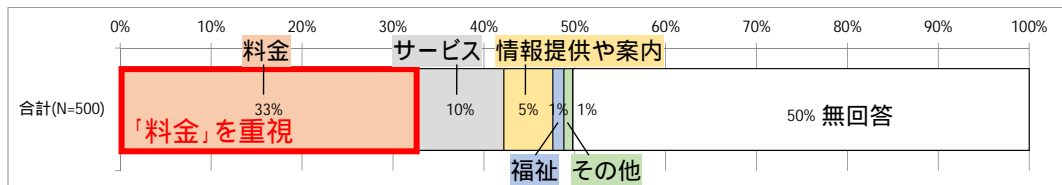


観光移動で路線バスを利用する際に重視すること

(出典：観光 Web アンケート調査)

<主な意向>  
 ・運行本数が少ない

- ・ タクシー利用について料金を重視する意向が多い。事前に目的地までの料金の明示や支払いのしやすさ等の意向がある。
- ・ 必要時にすぐ乗車したいなど、タクシーならではのサービスを求める意向がある。



観光移動でタクシーを利用する際に重視すること

(出典：観光 Web アンケート調査)

<主な意向>  
 (料金)・料金が  
 ・料金が  
 ・事前に料金を知りたい  
 ・クレジットでの支払い可能

- ・ 交通結節点について、円滑な乗継、乗り場案内の分かりやすさ、路線バスの運行に関する情報提供の充実を求める意向がある。

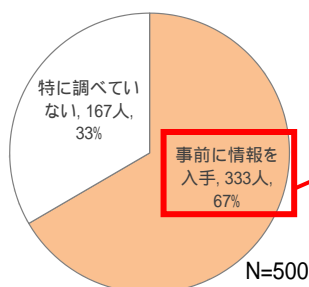
<観光客による交通結節点への意向>

- ・ 鉄道と路線バスの円滑な乗継
- ・ 鉄道駅のバス停やタクシー乗り場の乗り場案内のわかりやすさ
- ・ 路線バスの運行に関する情報提供

- ・ 観光客の 3分の2は事前に来訪地に関する情報を調べており、目的地までの公共交通の移動手段に関する情報などを求める意向がある。

旅行に際し、事前に情報を入手したか

情報提供に関する意向



<主な意向>

- ・公共交通や施設の検索(目的地までの移動手段など)
- ・観光情報の提供(観光スポットやモデルコースの案内、宿泊施設の検索など)
- ・多様な情報を入手できるツール(公共交通、観光施設など情報の一括提供など)
- ・周遊きっぷの情報(鉄道やバスのフリー切符の情報の入手など)

事前の情報の入手有無及び入手手段(出典：観光 Web アンケート調査)

資料 - 3 国及び県の上位計画及び関連計画

1. 国の上位計画及び関連計画

(1) 第2次交通政策基本計画

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000161.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000161.html)

計画の位置づけ

交通政策基本計画は、交通に関する施策を総合的・計画的に定めた政府としての初めての計画であり、同計画の着実な実施により、我が国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支えることができる交通体系が構築されることが期待されている。(国 HP より)

計画期間、策定主体

計画期間：令和3年度～令和7年度

策定主体：国土交通省総合政策局交通政策課

関連内容

計画では3つの基本的方針、それに基づく様々な目標が掲げられている。以下では、各目標と具体的なKPI、伊豆地域で関連が考えられるものを整理した。特に基本的方針の「A：誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」において、新たなモビリティの取組み、まちづくりとの連携、多言語化などが位置付けられており、そのほかの基本的方針においても、バス情報のオープン化、女性運転士、整備士の充実等が位置付けられている。

第2次交通政策基本計画の方針、目標と次期計画で関連が想定されるKPI  
(国資料を参考に作成)

基本的方針		目標		関連するKPI		
A	誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保	目標	地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現	地域公共交通計画の策定	新たなモビリティの取組み	
		目標	まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進	立適との連携	滞在快適性向上区域の設定	スマートシティに向けた取組み
		目標	交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進	旅客施設BF化	ホームドア整備	心のバリアフリー
		目標	観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備	旅客施設の多言語化		
B	我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化	目標	人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化			
		目標	交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化	バス情報オープン化		
		目標	サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保			
C	災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現	目標	災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築			
		目標	輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保	女性運転士の充実		
		目標	運輸部門における脱炭素化等の加速	輸送事業者の省エネ改善率		

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000055.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html)

法律の位置づけ

現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっています。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行されました。（国 HP より）

関連内容

本法律は本業務で現状を取りまとめ、次年度策定予定の地域公共交通計画の策定根拠となる法律になるため、全ての項目が関連内容となるが、2020年の法改正により、地域が自らデザインする地域の交通（輸送資源の総動員の考え方）、既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用者目線での改善、MaaS等新技術の適用）について、考え方が追加されている。

**持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年11月27日施行)** 国土交通省

**地域が自らデザインする地域の交通**【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「地域公共交通計画」マスタープランの作成
  - 地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成(法的義務化)
  - 計画が予算・交付金の支拂に付する上で、地域における地域公共交通(内陸部を含む)の計画
  - 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償運送、福祉タクシー、スクーター等)も含めて計画が作成される
  - スクーター等の自家用有償運送については、地域の移動ニーズに合わせた対応(情報提供の整備、交付金やクレジットによる乗車料の軽減)も考慮
  - 計画の目標、利用者の数、収支等の設定、毎年度の計画等
  - 計画に基づきPDCAサイクル
- 地域における協働の促進
  - 乗客の移動手段の確保が困難な場合、国が地方公共団体に通知
  - 通知を受けた地方公共団体は、乗客の人等が想定される地域公共交通事業者と、利用者の確保も確保し、地域の協働を促進し、国に意見を提出

**地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実**【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
  - 地域に最適な旅客運送サービスの確保
    - 路線バス等の維持が困難と見込まれる路線で、地元公共交通事業者と協働してサービス提供のための業務委託を実施し、企業により新たなサービス提供事業者を選定する「地域公共交通サービス提供事業者選定」を創設
    - 事業者の確保が困難と見込まれる路線で、地元公共交通事業者と協働してサービス提供事業者を選定する「地域公共交通サービス提供事業者選定」を創設
  - 自家用有償運送の実施の円滑化
    - 過疎地等で移動が困難な高齢者、障害者等が利用する自家用有償運送(タクシー)について、バス、スクーター事業者が運行管理、乗客確保等に協力する制度を創設
    - 制度の安定性を高めるとともに、乗客の円滑化
    - 地域住民のみならず観光客を含む乗客も対象として制度は、オンライン予約システムを含む観光コースなども創設
  - 災害避難に係る手続の円滑化
    - 避難や避難所・バスににおける災害避難を行う「災害避難対応型旅客運送サービス」の提供向上を促進
- 既存の公共交通サービスの改善の徹底
  - 利用者目線による路線の改善、運賃の設定
  - MaaSの円滑な普及促進に向けた措置
  - 交通インフラに対する支援の充実

地域公共交通の活性化及び再生に関する法改正の概要（国 HP より）



### (3) 新たな中部圏広域地方計画

<https://www.cbr.mlit.go.jp/kokudokeisei/kouiki/keikaku/sakutei0329.htm>

#### 計画の位置づけ

中部圏広域地方計画協議会は、平成 21 年(2009 年) 8 月、中部圏の国土形成の指針となる「ものづくりと環境貢献で日本のロータリーとして世界のまんなかへ」と表した中部圏広域地方計画をとりまとめた。中部圏では、この計画を指針に産学官民が連携協力して地域づくりに取り組み、ものづくりを軸に、我が国の成長エンジンの一翼を担う中部圏の地位を確固たるものにしてきた。

しかしながら、昨今の急激な人口減少・高齢化や南海トラフ地震などの巨大災害の切迫、インフラ老朽化問題など社会情勢は大きく変化しており、世界に目を向けると、アジア諸国を中心とした新興国の台頭で国際競争が一段と激化するとともにグローバル化が進展し、世界規模でヒト、モノ、カネ、情報が動く国際大交流時代を迎えつつある。

そのような中、2027 年開業を目標としたリニア中央新幹線東京・名古屋間の 2014 年の工事着工は、中部圏にとって、国際競争力を一段と高め持続可能な発展を遂げる千載一遇の好機である。

リニア中央新幹線東京・名古屋・大阪の全線開業により、世界を先導するスーパー・メガリージョン 1 の形成が期待される。中部圏は、そのセンターとしての役割を担っていく中で、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心で、リニア効果を最大限発揮し得る中部圏を構築していくための指針として、新たな「中部圏広域地方計画」を策定するものである。(国 HP より)

#### 計画期間、策定主体

計画期間：平成 27 年度～令和 7 年度（計画策定から 10 年程度）

策定主体：中部圏広域地方計画協議会

#### 関連内容

方針 3 地域の個性と対流による地方創生

##### 1. コンパクト+ネットワーク

##### **(2)地域特性に即した「コンパクト+ネットワーク」による対流の促進**

交通結節機能と様々な都市機能や生活機能の集積する「まち」の核となるモビリティセンターを構築し拠点化を図っていく

##### 5. 快適で安全・安心な生活環境の構築

##### **(2)住民生活の安全・安心の確保**

公共交通に頼らざるを得ない高齢者や学生など交通弱者の移動手段の確保として、地方鉄道やバス交通等の確保・維持、並びに離島航路やフェリーなどの海上交通の安定確保による地域振興や観光振興などを進めていく

(4) 観光立国推進基本計画

<https://www.mlit.go.jp/kankocho/kankorikkoku/kihonkeikaku.html>

計画の位置づけ

観光をめぐる近年の醸成の変化を踏まえ、政府の取組方針を示す基本計画として策定

計画期間、策定主体

計画期間：平成 29 年度～令和 2 年度（計画策定から 4 年程度）

策定主体：観光庁観光戦略課

関連内容

地域交通や観光旅行の促進に関連し、以下の通り記載されている。

1. 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成

(三) 観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備

国内の地域交通に係る施設の整備

ア 地域公共交通の活性化・再生

4. 観光旅行の促進のための環境の整備

(三) 観光旅行者の利便の増進

高齢者、障がい者、外国人その他の観光旅行者が円滑に旅行できる環境

整備

エ バスの利便性向上

ク 公共交通事業者等による情報提供促進措置の促進

令和 4 年度中に改定される可能性がある。

## 2. 県の上位計画及び関連計画

(1) 静岡県の新ビジョン「富国有徳の『美しい“ふじのくに”』の人づくり・富づくり後期アクションプラン

<https://www.pref.shizuoka.jp/kensei/keikaku/sogokeikaku/1011457.html>

### 計画の位置づけ

新ビジョンは、静岡県をどのような地域にしていくのか、そのためにどんな施策を進めていくのかを総合的・体系的にまとめたもので、県のすべての計画の最上位に位置付けられる計画です。(県HPより)

### 計画期間、策定主体

計画期間：2022年度～2025年度

策定主体：静岡県政策推進局総合政策課

### 関連内容

【関連する政策ごとの具体的取組】

政策9 多彩なライフスタイルの提案

6-2 魅力的な生活空間の創出

(4) 持続可能で活力あるまちづくりの推進

### 主な取組

### 新ビジョンにおける関連する主な取組等

① 居住や都市機能の適切な配置と交通ネットワークの充実				
(交通基盤部 都市計画課、地域交通課、土地対策課、景観まちづくり課、街路整備課、生活排水課、公園緑地課)				
■	社会経済情勢の変化に対応した都市計画区域マスタープラン等見直しを行い、マスタープランに即した将来にわたって持続可能な都市づくりを推進します。			
■	市町が取り組む立地適正化計画の作成を支援し、居住や都市機能の適切な配置と交通ネットワークで結ぶコンパクトなまちづくりを推進します。			
■	都市の現状や将来の見通しを踏まえ、既存ストックを最大限に活用しつつ、必要な都市基盤整備や良好な市街地形成を推進します。			
■	魅力ある広域的な拠点都市づくりに向け、沼津市との連携により、連続立体交差事業、土地区画整理事業等を柱とする沼津駅周辺総合整備事業を推進します。			
■	県民が適切に公共交通機関を利用できるよう、乗合バス路線の確保・充実を図ります。また、地域に適した新たな生活交通の導入の提案や効果等の検証を支援します。			
■	鉄道交通の安全性や利便性の向上のため、トンネルの改修や駅設備のユニバーサルデザイン化などに取り組む鉄道事業者を支援し、県民の安定した交通手段の確保を図ります。			
■	静岡県生活排水処理長期計画やアクションプランに基づき、計画的な生活排水処理施設の整備を推進します。			
取組の主な工程表	2022	2023	2024	2025
コンパクトなまちづくりの推進	立地適正化計画作成の支援			
	作成市町数 19市町	21市町	23市町	24市町
鉄道交通の利便性向上	乗降客2,000人/日以上の駅のユニバーサルデザイン化の割合			
	実施率 (駅数) (59駅)	93.8% (61駅)	96.9% (63駅)	100% (65駅)
生活排水処理施設の整備	汚水処理人口普及率			
	普及率	85%	86%	87%

## 【伊豆半島地域の目指す姿】

### ◆ 目指す姿

#### 『世界レベルの魅力あふれる自然を生かした観光交流圏』

- コロナ禍を踏まえ、感染症の再拡大や社会経済の大きな変化に対して、柔軟で強靱な地域
- 伊豆半島地域の特色ある風土や歴史に住む人も訪れる人も愛着と魅力を感じ、活発な観光交流が賑わいを生み出す地域
- 地域の人々が働きたいと思える雇用の場が創出され、仕事と生活が調和したゆとりある暮らしを实践できる地域
- 伊豆縦貫自動車道や関連するアクセス道路による交通ネットワークの形成が進み、半島全体の回遊性が高まり、快適な交流と利便性の高い暮らしが実現する地域
- 「伊豆は一つ」の理念に基づく多様な主体の連携・協働が深まるとともに、脱炭素や循環型社会に向けて、都市と農山漁村の交流が進み、「地域循環共生圏」が一体的に形成・発展する地域

## 【伊豆半島地域の主な取組】

### (3) 魅力ある暮らしの実現

#### (快適で安全なまちづくりの推進)

- 人口減少が顕著な伊豆半島地域において、持続可能なまちづくりを推進するため、伊豆急行、伊豆箱根鉄道等の駅周辺を中心に、地域公共交通と連携した利便性の高い市街地の整備を行う市町を支援します。

#### (生活交通の維持・確保)

- 地域のニーズに応じた利便性の高い生活交通を維持・確保するため、公共交通の運行の維持・確保や安全な運行等に不可欠な設備整備及び公共交通網の再編に取り組む市町・交通事業者を支援します。

## (2) 美しい“ふじのくに” インフラビジョン

<https://www.pref.shizuoka.jp/machizukuri/1049254/1028660.html>

### 計画の位置づけ

インフラビジョンは、本県の“県づくり”の方向を示す基本指針となる総合計画「静岡県の新ビジョン富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり」(以下「総合計画」という)を上位計画としています。

総合計画の基本理念である「富国有徳の美しい“ふじのくに”実現に向け、総合計画の他、県の主要な計画である「静岡県地震・津波対策アクションプログラム 2013」や“ふじのくに”のフロンティアを拓取組全体構想」等とも整合を図り、個別計画を進める上での方向性・考え方を示しています。

### 策定年度、策定主体

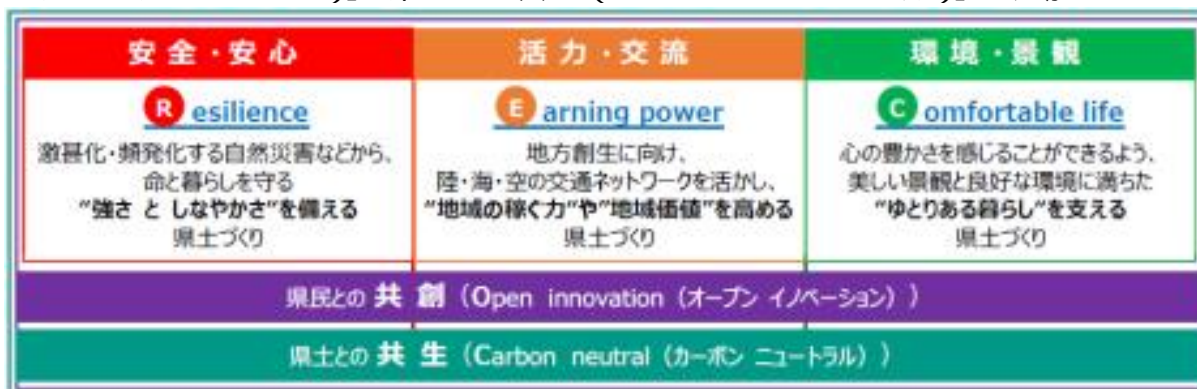
計画期間：令和4年度～令和13年度（計画改定から10年）

策定主体：静岡県交通基盤部政策管理局建設政策課

### 関連内容

#### 【県土づくりの方向性】

「安全・安心」「活力・交流」「環境・景観」は改定前から継承し、「県民との共創（オープンイノベーション）」「県土との共生（カーボンニュートラル）」を追加



インフラビジョンで示される県土づくりの方向性

【各分野における施策】

県土づくりの方向性に応じた施策体系は以下のとおりであり、県土づくりの方向性の「活力・交流」において関連取組みがみられるほか、オープンイノベーション、カーボンニュートラルといった新たな視点も追加されている。

各分野における施策及び取組み内容

分野等	施策	取組内容
安全・安心	激甚化・頻発化する自然災害などから、命と暮らしを守る“強さとしなやかさ”を備える県土づくり	
	1	激甚化・頻発化、切迫する自然災害への防災・減災対策の強化 気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害・土砂災害、切迫する南海トラフ地震や津波等の自然災害に対し、災害リスクを最小化するハード・ソフト一体となった総合的な対策を進めます。
	2	持続可能なインフラメンテナンスの推進 加速化するインフラの老朽化に対し、損傷が軽微な段階で修繕を行う「予防保全管理」により計画的なインフラメンテナンスを推進し、維持管理・更新等に係るトータルコストの削減と機能維持を図ります。
	3	安全・安心な移動空間の確保の推進 人優先の交通安全思想のもと、通学路や生活道路などにおいて、関係機関と連携しながらハード・ソフトの両面から必要な対策を実施し、安全・安心な移動空間の確保を進めます。
活力・交流	地方創生に向け、陸・海・空の交通ネットワークを活かし、“地域の稼ぐ力”や“地域価値”を高める県土づくり	
	1	持続可能で活力あるまちづくりや農山漁村づくりの推進 集約連携型都市づくり（コンパクト＋ネットワーク）や生活交通の確保、良好な市街地の形成を推進するため、街路や公園、下水道等の都市施設の整備・適切な維持管理を推進します。 また、農山漁村地域において、農林水産業が持続的に行われるとともに、地域の活力の維持・向上のため、農地、農林道や漁港の整備等の基盤整備を推進します。
	2	産業や交流を活性化させる交通ネットワーク機能の強化 道路整備や渋滞対策、自転車走行環境の整備等により、産業や交流の活性化などを支える物流・人流の円滑化を進めます。
	3	交流拠点となる港湾・空港の機能強化と利用促進 県内港湾や富士山静岡空港について、機能拡充・強化や利便性の向上を図り、産業や交流を支える物流・人流の円滑化、賑わいの創出を進めます。
環境・景観	心の豊かさを感じることができるよう、美しい景観と良好な環境に満ちた“ゆとりある生活”を支える県土づくり	
	1	自然との共生と資源の循環利用の推進 持続可能な社会の実現に向け、自然環境の保全・再生・創出や自然環境が有する機能を活用したインフラの整備を進めるとともに、建設副産物のリサイクルの推進など、資源の循環利用に取り組みます。
	2	豊かな自然、文化、歴史に根差した美しい景観の形成 「ふじのくに回遊式庭園」の実現に向け、県土の魅力を高める景観の保全と創造に取り組みます。また、豊かな自然を賢く活用し、美しく、質の高いインフラの整備を進めます。
	3	誰にもやさしく、快適な生活環境の形成 誰もが安心して生活ができるよう公共空間のユニバーサルデザインの導入を進めます。また、ゆとりや賑わいのある魅力あふれる空間を整備するなど、あらゆる利用者の目線に立ち、生活の質を向上させるインフラの整備を進めます。
共通する施策	県民との共創（オープンイノベーション）	インフラ整備のデジタル化・スマート化を進めるとともに、3次元点群データの利活用を促進し、生産性の向上や新たなサービスの創出など、官民連携により社会課題の解決やイノベーションを進めます。
	県土との共生（カーボンニュートラル）	2050年カーボンニュートラルの実現に向け、省エネルギー対策の強化や自然資源を活かした吸収源対策など、地球温暖化緩和に取り組みます。

### (3) 静岡県観光基本計画

#### 計画の位置づけ

本計画は、静岡県観光振興条例（平成26年10月制定）第11条に基づく基本計画であるとともに、静岡県総合計画「静岡県の新ビジョン後期アクションプラン」における観光分野の分野別計画である。静岡県の新ビジョンにおいて、観光分野は、12本の柱のうち、「世界の人々との交流の拡大」の重点施策の一つであるほか、「命を守る安全な地域づくり（新たなリスクへの備えの強化）」、「富をつくる産業の展開」、「多彩なライフスタイルの提案」、「“ふじのくに”の魅力の向上と発信」といった4つの柱の中でも一部施策が位置づけられている。（計画書より）

#### 策定年度、策定主体

計画期間：令和4年度（2022年度）～令和7年度（2025年度）（計画策定から4年）

策定主体：静岡県スポーツ文化・観光部観光交流局

#### 関連内容

基本理念：誰もが幸せを感じられる観光地域づくりによる「心の豊かさ」と「持続可能な地域社会」の実現

基本方針：しずおかの魅力で幸せと感動を呼ぶ観光サービスの創出  
将来にわたる経済発展に向けた来訪者の受入体制の強化  
訪れる人と迎える地域の満足度を高める観光DXの促進

基本方針「しずおかの魅力で幸せと感動を呼ぶ観光サービスの創出」に関連し、誘客の促進の一環として「駿河湾フェリーの活用」が記載されており、併せて二次交通の改善も記載されている。

駿河湾フェリーは、美しい駿河湾から世界文化遺産富士山を仰ぎ見ることができる機会を提供するとともに、地域に大きな経済効果をもたらす重要な社会資本である。

駿河湾フェリーの利活用促進に向けて、個人利用者向けのプロモーションを行うとともに、団体利用者向け旅行商品の造成を促進する。また、県内や近隣県の教育旅行での利用を促進するため、船内で学ぶことが可能な教育プログラムを構築するほか、サイクリングや御朱印などの様々なテーマと連携した企画の展開や二次交通の改善等による利便性を向上し、利用拡大を図る。

このほか、「将来にわたる経済発展に向けた来訪者の受入体制の強化」に関連し、安全・安心で快適な観光地域の形成に向け、二次交通の充実が記載されている。特に、e-BIKEや自動運転といった新たなモビリティサービスの創出、観光型MaaSなど交通事業者等の連携による接続性向上の取組に支援するなど、二次交通の充実化を進めるとともに、新たな移動手段の確保、などが記載されている。

首都圏や海外からの本県への誘客と旅行者リピート率の向上のためには、二次交通の確保と充実が重要である。

本県の二次交通の課題としては、公共交通のみでは、目指す観光地・資源への到達が困難であったり、交通手段はあっても利便性が著しく低かったりすることなどが挙げられる。

これらの課題解決に向けて、e-BIKE、自動運転といった新たなモビリティサービスの創出への取組や観光型MaaSなど交通事業者等の連携による接続性向上の取組に支援するなど、二次交通の充実や環境負荷の少ない新たな移動手段の確保を進める。

「地域ごとの観光地域づくり」では、主な施策の基本方向が示されている。

伊豆半島地域では、主な施策の基本方向に下記が含まれている。

- ・ 二次交通の充実に向けた観光MaaSなどの導入促進
- ・ 駿河湾フェリーの利活用促進

#### (4) 都市交通マスタープラン

都市交通マスタープランは、都市計画分野における交通計画の基本となる計画で、現状及び将来にわたる都市交通の課題に対応するために関係機関が共同で策定する都市圏交通の将来ビジョンである。

概ね 20 年後の都市圏の将来像を見据え、それを支える交通体系（公共交通や自動車、徒歩・自転車）のあり方を提案している。

県内では、7つの都市圏において策定されており、東駿河湾都市圏都市交通マスタープランと伊豆東海岸都市圏都市交通マスタープランが関連する計画である。

#### ア 東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン

<https://www.pref.shizuoka.jp/machizukuri/toshikeikaku/1049267/1003594/1003592/1029723.html>

対象地域、策定年度、目標年次、策定主体

対象地域：沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町

下線が伊豆地域公共交通計画対象地域

策定年度：平成 30 年度（パーソントリップ調査実施は平成 27 年度）

目標年次：概ね 20 年後の令和 17 年（2035）

策定主体：東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会

#### 関連内容

3つの基本方針に基づく8つの戦略を設定し、目指すべき都市像の実現に向け、各戦略に沿った交通施策を展開しており、高速道路等による広域連携軸の形成や都市連携軸の形成等、ネットワーク構築のための交通基盤の整備のほか、バス走行空間・待合空間の充実によるバス利用の促進等、公共交通に関連する施策が掲げられている。



# 東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン

第3回東駿河湾都市圏バージョンアップ調査

都市交通マスタープランは、概ね20年後の都市圏の将来像を見据えた都市交通の基本計画です。人口減少や少子高齢社会の本格化に対応した「コンパクト+ネットワーク」の構築に向けた交通施策の展開を提案しています。

## 【目指す都市交通像】

県東部の交通・観光の要衝として 活発な交流を生み出し 活力、安全・安心を支える交通ネットワーク

首都圏と中京圏を結ぶ交通の要衝であるとともに、富士山・伊豆・箱根に囲まれた観光の要衝である本都市圏の多様な交流と都市活力を支え、安全・安心、健康で文化的な生活を支える交通ネットワークを目指します。

## 【都市交通体系の基本方針と戦略】

目指す都市交通像の実現に向け、都市交通体系の基本方針を「活力」「安全・安心」「交流」の大きく3つの視点から設定しました。また、基本方針に基づく8つの戦略を設定し、各戦略に沿った交通施策を展開します。

**方針Ⅰ** 拠点集約型都市構造の実現に向けた交通体系の確立  
活力

戦略1: 都市圏の骨格軸の形成

戦略2: 都市拠点の集約向上につながる交通施策の展開

戦略3: 地域間の連携を確保する交通基盤の整備

**方針Ⅱ** 安全・安心で快適な生活を支える交通体系の確立  
安全・安心

戦略4: 高齢者をはじめ誰もが移動手段の確保

戦略5: 健康で文化的な暮らしを支える交通施策の展開

戦略6: 災害に強く安心して移動できる交通施策の展開

**方針Ⅲ** 交流促進・連携強化による観光を支援する交通体系の確立  
交流

戦略7: 高速・広域交通ネットワークの活用

戦略8: 観光交通に向けた交通施策の展開

## 【主な交通施策】

- ・ 鉄道駅の結節機能を強化し、駅の利便性、拠点性を高めます。
- ・ 交通結節点におけるスムーズな乗り継ぎ環境の形成や公共交通のユニバーサルデザイン化を図ります。
- ・ 自動運転技術などの新たな技術を活用した交通施策を展開します。
- ・ 高齢者をはじめ誰もが移動しやすい安全・安心で快適な交通環境づくりを推進します。
- ・ 多様な観光資源を連結する観光周遊ネットワークの形成を図ります。

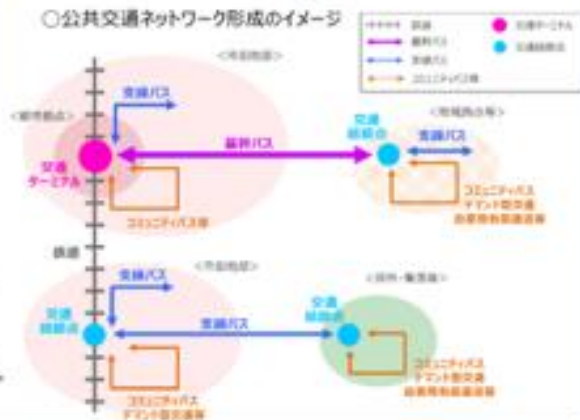
## 【交通ネットワーク計画】

都市圏内外の広域的な交流の促進や、都市拠点と地域拠点間等を連結する「骨格幹線道路網」と「骨格公共交通網」の形成を図ります。また、都市圏全体に公共交通サービスが行き届くネットワークの形成を図ります。

### ○道路網計画



### ○公共交通ネットワーク形成のイメージ



## イ 伊豆東海岸都市圏都市交通マスタープラン

<https://www.pref.shizuoka.jp/machizukuri/toshikeikaku/1049267/1003594/1029726.html>

対象地域、策定年度、目標年次、策定主体

対象地域：熱海市、伊東市、東伊豆町、河津町、下田市、南伊豆町

策定年度：令和3年度

目標年次：概ね20年後の令和22年（2040）

策定主体：伊豆東海岸都市圏総合都市交通計画検討会

関連内容

4つの基本方針に基づく4つの戦略を設定し、目指すべき都市像の実現に向け、各戦略に沿った交通施策を展開しており、都市圏内外の広域的な連携、交流を促進するための広域道路、広域幹線道路の強化や道路空間を活用したまちなか回遊性の向上、公共交通ネットワークの維持、観光面では円滑な観光周遊ネットワークの形成などの施策が掲げられている。

# 伊豆東海岸都市圏都市交通マスタープラン

伊豆東海岸都市圏総合都市交通体系調査

都市交通マスタープランは、概ね20年後の都市圏の将来像を見据えた都市交通の基本計画です。人口減少や少子高齢社会の本格化に対応した「コンパクト+ネットワーク」の構築に向けた交通施策の展開を提案しています。

## 都市交通マスタープランの内容

【目指す都市交通像】

### 都市拠点と生活拠点が有機的に連絡された持続可能な都市圏の形成

人口減少や少子高齢化が進展する中、持続可能な都市圏の形成に向けて、観光産業を中心とした都市圏外との交流を促進するとともに物流や医療活動の支援など、安全、安心な地域生活を支える交通ネットワークの構築を目指します。

【都市交通体系の基本方針と戦略・施策】

目指す都市交通像の実現に向け、都市交通体系の基本方針を「地域公共交通」「観光交流」「広域的な移動ネットワーク」「安全、安心」の大きく4つの視点から設定しました。また、基本方針に基づき4つの戦略を設定し、各戦略に沿った交通施策を展開します。

【道路網計画】

都市圏内外の広域的な交流の促進や、都市拠点と地域生活拠点間の交通需要に対応した、走行性の高い「骨格幹線道路網」を形成します。

方針Ⅰ	持続可能な暮らしを支える地域公共交通の維持、確保
戦略1	生活を支える「安全、快適な交通環境」の確保
方針Ⅱ	地域資源を活かした活発な観光交流を生み出す交通環境の充実
戦略2	世界に誇る「観光モビリティサービスの構築」
方針Ⅲ	交流、連携を促進する広域的な移動ネットワークの構築
戦略3	広域連携、交流を支える「都市連携軸」の強化
方針Ⅳ	リスクに備えた安全、安心な交通環境の確保
戦略4	命をまもる「防災、減災機能」の強化



【主な交通施策】

- 道路空間を活用したまちなか回遊性の向上
- 地域の核となる交通結節点の構築
- 公共交通ネットワークの維持
- 域内交通との連携による観光二次交通の充実
- 新たなモビリティサービスの活用
- ICTの活用による多様な交通手段が連携した交通システムの構築
- 広域道路、広域幹線道路の強化
- 物流や地域部連携を支えるネットワークの機能強化
- 広域交通結節点の機能強化
- 事前都市復興計画策定等の推進
- 情報提供、代替手段の確保

### 3. 関係市町の関連計画

#### (1) 沼津市戸田地区

##### ア 沼津市第5次総合計画/2021年

沼津市第5次総合計画では、まちづくりの柱のうち、安全・安心のまち、環境と共生する持続可能なまちの基本計画(主な取組み)として、誰もが利用しやすい公共交通環境の整備、環境にやさしい交通手段の利用促進、を掲げている。

戸田地区を含めた南部地域の目指す将来像は「豊かな自然と共存し、多彩な交流と確かな絆でつながる安全・安心のまち」としており、関連施策としては、住みやすさを感じる地域づくりのため、公共交通の利用促進に努めるとなっている。



計画期間：2021～2030年度(基本構想、基本計画)

##### イ 第2次沼津市都市計画マスタープラン/2017年

第2次沼津市都市計画マスタープランでは、整備・誘導方針として、公共交通に関する内容が以下の通り示されている。

計画期間：目標年次を2036年(令和18年)と定める

**基本方針**

公共交通

コンパクトなまちづくりに向けた公共交通体系の構築  
生活の利便性向上とまちの活性化を図る公共交通の充実  
地域の生活を支える公共交通の確保

**整備・誘導方針**

公共交通

鉄道の利用環境の向上  
バス・タクシー交通の充実  
まちの活性化を図る公共交通の検討

##### ウ 沼津市立地適正化計画

沼津市立地適正化計画では、過度に自動車に依存しないまちづくりを進め、誰もが住みやすい環境を維持するため、誘導施策に係る公共交通に関する取組として以下通り示されている。

計画期間：2019年度(令和元年度)～2036年度(令和18年度)

公共交通の充実に関する取組

- ・総合的な交通体系の構築
- ・公共交通の利便性向上
- ・交通結節点の充実
- ・公共交通や道路のネットワーク形成

エ 沼津市地域公共交通計画 / 2022 年改定

計画期間：2020 年度（令和 2 年度）～2025 年度（令和 7 年度）の 6 年間  
 関連施策

- ・市の公共交通計画であり、全項目が関連するが、特に、広域計画として以下の点が関連する

No.1-4：乗務員確保に向けた対策

No.1-2：自主運行バス等の運行維持に関するルールづくり

No.3-4、No.3-5：バス停の案内表示、デザインの統一、運行情報のオープンデータ化

プロジェクト	No	施策内容	利便増進事業	キーワード
公共交通軸形成プロジェクト	-	路線の再編、集約		軸
	-	渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討（バスレーン・右左折レーン・PTPS等）		
	-	人口集積地への路線の新設		
	-	公共交通軸における運行頻度の確保		
	-	公共交通軸における運行時間帯の拡大		終バス
公共交通セーフティネット構築プロジェクト	-	乗務員確保に向けた対策		人材
	-	地域住民主体の協議会を支援（地域の公共交通を育てる）		人口集積地
	-	自主運行バス等の路線再編・集約と運行維持に係るルールづくり		郊外
	-	多様なニーズに対応したタクシーの活用		
	-	バリアフリー車両の導入推進		福祉
わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト	関連取組	【福祉施策】 福祉有償運送運営協議会		福祉
	-	【福祉施策】 重度障害者タクシー利用料金助成制度		安全
	-	【交通安全施策】 高齢者運転免許証自主返納支援事業		
	-	沼津駅バスターミナルを行き先方面別へ再編		交通結節点・拠点
	-	バスターミナル発着のダイヤ調整		
	-	バス停位置等の見直し・改善		バス停
	-	バス停の案内表示、デザインの統一		
	-	運行情報のデータ化と活用		情報提供
	-	デジタルサイネージの設置		
	-	支払い方法、乗車方法の見直し検討		料金・支払い
楽しいおでかけ創出プロジェクト	-	利用しやすい運賃体系への見直し		
	-	バス停の環境改善（駐輪場設置、コンビニ等との連携、バリアレス緑石活用等）		バス停
	-	バスターミナルの環境改善		
	-	路線図・時刻表の作成		利用促進
	-	企画乗車券・フリーバス・高齢者バスの販売		
沼津駅ー沼津港連携プロジェクト	-	バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催		
	-	共同案内所の設置		案内窓口
	関連取組	【観光・移住施策】 多様なニーズに対応したタクシーの活用（BAR、サイクルキャリア、ぬまづ暮らし）		観光
	-	新たなモビリティツールの活用		駅・港
	-	新技術の検証（県との連携による自動運転検証など）		
-	沼津港のバス乗り場の集約			
-	デジタルサイネージの設置（沼津港）			
-	沼津駅・沼津港間の路線バス利用者の確保			
いつでも安心・安全プロジェクト	-	災害発生時の運行継続のための仕組みづくり		防災・減災
	-	感染症など危機事象への対応		安心

オ 沼津市地域公共交通利便増進実施計画 / 2022 年

沼津市の総合的な交通計画である「沼津市地域公共交通計画」の実施計画として位置付けており、市内の路線全体を見直し、持続的な移動手段の確保と、利便性向上による利用促進を図るための具体的な事業を定めている。

計画期間：2022 年度（令和 4 年度）～ 2025 年度（令和 7 年度）の 4 年間

実施事業として計画に記載している事業

- ・路線の集約・再編
- ・人口集積地への路線の新設
- ・自主運行バス等の路線再編・集約と運行維持に係るルールづくり
- ・多様なニーズに対応したタクシーの活用
- ・利用しやすい運賃体系への見直し
- ・企画乗車券・フリーパス・高齢者パスの販売
- ・公共交通軸における運行頻度の確保
- ・バスターミナル発着のダイヤ調整
- ・沼津駅-沼津港間の路線バス利用者の確保
- ・運行情報のデータ化と活用
- ・デジタルサイネージの設置
- ・バス停の環境改善
- ・バスターミナルの環境改善
- ・路線図・時刻表の作成

(2) 熱海市

ア 第五次熱海市総合計画 前期基本計画 / 2021 年

公共交通に関連する内容として、下記の内容について示されている。

計画期間：令和 3 (2021) ~ 令和 7 (2025) 年度の 5 年間

関連する基本施策

「住環境の整備」の中で交通困難地域への交通の確保などの対応を検討する、ことが掲げられている。

イ 熱海市都市計画マスタープラン / 2018 年

計画期間：2037 年 (目標年次)

施策の方向

- ・ 基本理念：持続可能なまちづくり / 観光等の産業活性化 / 豊かな自然や美しい景観の保全・活用 / 市民協働によるまちづくり
- ・ まちづくりのテーマ：多様な暮らしが実現できるまち 熱海  
~ 高めよう「あたみりよく」~
- ・ 将来都市構造：「拠点連携集約型都市構造」によるコンパクトシティの形成



- ・ 関連施策：  
鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化、バス停留所の環境整備、交通事業者との協働による公共交通が利用しやすい環境づくりを促進

高齢者等の移動、交通利便性の低い地域の移動、拠点性を高めるための拠点内や拠点間の移動等を考慮した、鉄道・バス・タクシーが連携した総合的な交通体系の見直しを検討  
高齢者等市民の生活と観光客等の観光における快適な移動を図るため、自動運転やパーソナルモビリティ等の新たな交通手段の導入を検討  
公共交通を充実させて、観光資源と連携させることによって、アクセスしやすい観光地づくりを推進。また、海上交通と陸上交通の連携等によってアクセス性の向上を図る。

#### ウ 熱海市立地適正化計画 / 2022 年

計画期間：2037 年（目標年次）

##### 施策の方向

- ・計画の目的：熱海の特徴を生かし、「暮らしやすさ」と「観光の魅力」を高めめる。
- ・都市機能誘導区域は、「観光のポテンシャル」と「交通利便性」を生かし、都市機能を誘導・集積させるエリア及び都市機能との近接性を生かし、（居住誘導区域の中でも特に）歩きを中心に暮らせる生活利便の高いエリアを設定
- ・居住誘導区域は、都市機能誘導区域の利便性を享受できる環境を生かし高めることで、居住を維持・誘導するエリアを設定
- ・関連施策：
  - 都市機能誘導と併せて、公共交通網を形成
  - バスロケーションシステムの拡充等により、公共交通の利便性を向上
  - 都市構造の集約過渡期における、居住誘導区域外の交通弱者対策を検討（自動運転バス・タクシーや AI 運行バス等の導入検討）等
  - 交通ビッグデータ等を使い、渋滞対策を検討
  - 国・県・隣接市町等と連携し、広域で渋滞対策を推進
  - ETC2.0 等の交通ビッグデータの活用検討
  - 交通の最適化・再配分、エリアプライシング、駐車場適正配置等の渋滞対策を検討



(3) 三島市

ア 第5次三島市総合計画 前期基本計画 / 2021年

公共交通に関連する内容として、下記の施策について示されている。

計画期間：令和3(2021)～令和7(2025)年度の5年間

施策の方向

- (1) 公共交通ネットワークの形成  
持続可能な公共交通ネットワークの構築
- (2) 公共交通の維持・向上と利用促進  
公共交通ネットワークの維持・向上  
公共交通の利用促進  
交通需要管理施策(TDM)の推進  
交通事業者への要請
- (3) 移動制約者対策の強化  
コミュニティバスの運行確保と利便性向上  
移動円滑化の推進

イ 第3次三島市都市計画マスタープラン / 2021年

目標年次：令和12年(2030年)までのおおむね10年間

目指すべき都市の姿

公共交通の利便性の向上や利用者の増加に向けた取組を進めるとともに、コミュニティバスの効果的な運行、先端技術の導入などにより、日常生活における利用や観光のための多様な手段の確保に努め、誰もが快適に利用しやすい持続可能な公共交通網の形成・維持向上を図る。

都市政策基本計画

- (1) 地域公共交通計画への移行  
地域の多様な輸送資源の活用により、移動ニーズにきめ細かく対応できる公共交通メニューの充実を図る。
- (2) バス時刻案内板の設置  
市内の駅などにバス時刻案内板(デジタルサイネージ)を設置する。
- (3) 交通空白地での生活交通確保  
グリーンスローモビリティの導入も視野に入れ、交通空白地の解消を検討する。
- (4) 地域拠点におけるモビリティセンターの設置  
地域拠点の交通結節点における導入を目指して調査・研究を進める。

ウ 三島市立地適正化計画 / 2019年

計画期間：令和2年度(2020年度)～令和17年度(2035年度)の15年間

施策の方向

- ・居住誘導区域は現在の市街化区域(一部工業地域除く)とし、公共交通政策関連で、「利用・移動しやすい公共交通の仕組みづくり」を目指すこととしている。
- ・都市機能誘導区域では、三島駅から三島市役所にかけてのまちなかを設定し、三島駅～楽寿園～三嶋大社を結ぶ回遊ルートの整備・充実を図るとともに、三島駅や駅周辺の整備、利用・移動しやすい公共交通の仕組みづくり等を推進する。
- ・市内に地域拠点を4か所位置づけ、地域の生活利便性の向上を図る。

工 三島市地域公共交通網形成計画 / 2018 年

令和 5 年度（2023 年度）に「三島市地域公共交通計画」を策定予定

計画期間：平成 30 年度（2018 年度）～令和 4 年度（2022 年度）の 5 年間  
 施策の方向

・ 4 つの方針を掲げ、利用促進や三島駅の改善を軸に施策を展開



(4) 伊東市

ア 伊東市総合計画 2021-2030 第十一次基本計画 / 2021 年

計画期間：令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）の10年間

施策の方向

- ・5つの政策目標のうち、政策目標3では「良好な環境が広がり快適に暮らせるまち」を掲げている。ここでは、公共交通体系の充実として、以下を基本的な取組みとしている。

交通結節点の利用環境の向上

公共交通体系の再構築

地域公共交通の確保・充実

利用促進に向けた取組

観光移動での利用促進

イ 伊東市都市計画マスタープラン / 2013 年

目標年次：令和12年（2030年）

施策の方向

- ・基本理念：自立と共生 / 交流と連携 / 参画と協働
- ・基本目標：自然と調和した健康保養都市
- ・関連施策：骨格となる道路交通施設

広域交通網の充実、都市内交通を円滑化、移動システムの充実

ウ 伊東市地域公共交通計画 / 2019 年

計画期間：平成31年度（2019年度）～令和5年度（2023年度）の5年間

施策の方針

- ・誰もが利用しやすい公共交通の環境を整えます。
- ・持続可能な公共交通体系を構築するため、効率性と利便性の向上につながる取組を進めます。
- ・公共交通の利用促進に向けて関係者と一体となった協働体制づくりを進めます。
- ・交通情報や観光施設など観光に関する案内の一元化を推進します。

基本的な取組

交通結節点の利用環境の向上

乗り場案内や乗継案内などの表示改善、鉄道と路線バス・路線バス同士の接続の向上

公共交通体系の再構築

市内路線バスの維持・見直し、広域路線バスの維持・見直し

利用促進に向けた取組

総合時刻表の作成、モビリティ・マネジメントなどの実施、乗り方教室などのイベントの実施、利用促進ツールの使い方の周知

地域公共交通の確保・充実

交通空白地域の解消に向けた取組、別荘地等が主体となり運行する生活交通への補助、UDタクシー車両の購入補助

観光移動での利用促進

観光周遊の促進に向けた取組、観光に役立つ情報の提供

(5) 下田市

ア 第5次下田市総合計画 / 2021年

第5次下田市総合計画では、基本計画の分野4「都市基盤整備」の施策3「公共交通体系の整備」において、関連施策が示されている。

計画期間：2021年度（令和3年度）～2030年度（令和12年度）

関連する基本施策

施策の方向

市民や来遊者が利用しやすい公共交通体系を維持・構築するとともに、人口減少社会に対応した持続可能な公共交通の実現を目指します。

施策と主な取組

(1) 公共交通の維持確保に向けた取り組みを推進します

公共交通の利用者確保や運行維持に向けた取り組みを推進します。

主な取組

- ・【重点】新たな地域公共交通計画の策定
- ・路線バス事業者への運行支援
- ・鉄道事業者の安全対策への支援
- ・モビリティマネジメントの強化
- ・地域協働による利用や路線を維持するための取り組みの実施
- ・自治体間連携による観光客が周遊しやすい環境整備の促進

(2) 利便性の高い公共交通体系の構築を推進します

地域需要、特性に合った交通システムを選択や路線再編を推進します。

主な取組

- ・地域特性や観光需要に対応した交通体系の構築
- ・MaaSやAIなど新技术を活用した新たなモビリティサービスの検討

(3) 交通結節点の整備、充実を図ります

玄関口としての景観や利便性の向上のため、下田駅前広場を含む伊豆急下田駅周辺地区の整備を検討します。

主な取組

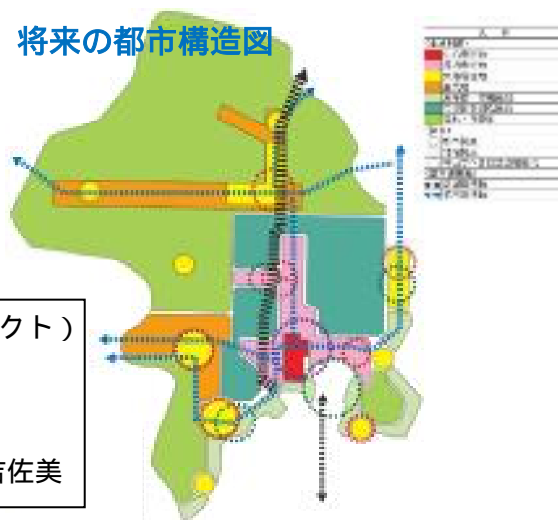
- ・交通結節点における情報案内の充実等、二次交通の環境改善【再掲】
- ・伊豆急下田駅周辺地区の整備の検討
- ・陸上交通と海上交通の接続など、陸・海が一体となった交通ネットワークの検討

## イ 下田市都市計画マスタープラン / 2016 年

下田市都市計画マスタープランでは、交通体系の方針として、(1)交通を円滑に処理する道路網を整えよう、(2)自家用車だけに頼らない交通体系をつくろう、(3)地域特性を踏まえた生活道路にしよう、(4)歩いて乗って周遊できるネットワークを形成しよう、が示されている。

また、中心市街地、都市拠点、地域拠点などの都市の拠点が設定されているとともに、それらを結ぶ広域連携軸、都市連携軸などの都市の軸が設定されている。これら拠点、軸の形成に寄与する公共交通網形成が必要となる。

将来の都市構造図



計画期間：平成 27 年度～32 年度（重点プロジェクト）

中心市街地：伊豆急下田駅、マイマイ通り

都市拠点：伊豆急下田駅、マイマイ通り

地域拠点：箕作、蓮台寺、白浜、柿崎、須崎、吉佐美

図 下田市都市計画マスタープランの将来  
都市構造図

## ウ 下田市地域公共交通網形成計画 / 2015 年 令和 3 年 6 月改定、令和 4 年度見直し予定

下田市地域公共交通網形成計画では、市内、都市間路線の維持や利便性向上、利用促進、地域協働などを取組みとして盛り込んでいる。

計画期間：2015 年度（平成 27 年度）～2022 年度（令和 4 年度）

### 取組み施策

施策 1：地域間ネットワーク（幹線）構築（地域間幹線としての国の補助適用）  
…近隣市町を広域に結び、かつ、下田市の各地区を結ぶ基軸となる地域間幹線の設定およびサービスの維持、向上

施策 2：地域内ネットワーク構築  
…幹線、支線、結節点による地域内交通の再構築によるサービスの維持、向上

施策 3：中心部利便性構築  
…中心部路線の再構築、乗り継ぎ利便性の向上（路線接続、乗り継ぎ運賃等の検討、設定）  
中心部の情報案内、分かりやすさの向上

施策 4：利用促進  
…利用促進チラシ（路線、時刻表案内）の作成、配布  
モビリティ・マネジメントの実施  
分かりやすい行先案内等利用促進、表示等の工夫  
観光シーズンに合わせた運行の工夫

施策 5：地域との協働  
…協働による地区別検討の実施  
協働による中心部検討の実施  
協働による観光交通検討の実施

(6) 伊豆市

ア 第2次伊豆市総合計画 後期基本計画 / 2021年

第2次伊豆市総合計画(後期基本計画)では、重点目標5として「魅力あふれる拠点の創造と交通体系の確保」が掲げられ、政策2「地域力の向上」施策2「地域生活交通の維持」において、公共交通機関に関する内容が以下のとおり示されている。

計画期間：平成28年度～令和7年度

後期基本計画の重点目標

重点目標5：魅力あふれる拠点の創造と交通体系の確保

政策2 地域力の向上 < 施策2 地域生活交通の維持 >

具体的な取組内容

作戦1 公共交通の利用促進と維持

市民の生活交通を確保するため、市独自の小中高生への通学費補助、高齢者バス利用助成などの利用促進策を講じるとともに、不採算バス路線に対する支援や高齢者福祉タクシー券の配布を行い、公共交通の維持に努めます。

●主な取組

小中高生への通学費補助

高齢者に対するバス利用助成

不採算バス路線に対する支援

高齢者福祉タクシー・鉄道・バス等利用助成券の配布

【主な担当課】

地域づくり課／健康長寿課／学校教育課

作戦2 地域の実情に応じた住民相互の支援による足の確保

地域の実情に応じた効率的な輸送サービスの確保に向け、地域づくり協議会や交通事業者と連携した対応策を促進します。

また、運転に不安のある高齢者の事故防止のために、必要な支援をセットで検討しながら、運転をアシストする制度の啓発や免許返納にかかる運転経歴証明書の発行費用を助成します。

●主な取組

▶地域づくり協議会や交通事業者と連携した輸送サービスの確保

サポカー補助金<sup>※</sup>など、運転アシスト機能に対する啓発・支援

運転経歴証明書の発行費用の助成

数値指標(前期計画から変更なし)



イ 「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン / 2021 年

計画期間： 令和 14 年（目標年）

地区交通拠点： 修善寺駅、修善寺温泉、天城小学校周辺、天城湯ヶ島 IC 周辺  
各支所周辺（天城湯ヶ島、土肥、中伊豆）

都市づくりの目標

目標 1：誰もが安心して住み続けられるまち  
公共交通体系の整備方針

基本的な考え方：持続可能な公共交通体系  
の構築

住民のニーズや地域特性を踏まえ、既存  
の公共交通体系を見直し

地区別の取組み施策

修善寺地区：都市拠点環状道路のバス路線  
の再編

土肥地区：基幹となる公共交通の維持と拠  
点とフィーダー交通ネットワークの形成

天城湯ヶ島地区：次世代自動車を活用した移動サービスの導入の検討

中伊豆地区：基幹となる公共交通やフィーダー交通ネットワークの維持



ウ 伊豆市地域生活交通ネットワーク形成計画 / 2022 年改定

計画期間： 平成 29 年度～令和 7 年度

取組み内容：

事業 1：地域ごとの交通システムの再編・導入事業

…市内の地域づくり協議会の区分ごとに、地域状況や公共交通の運行状況を整理。  
地域住民へのヒアリングやアンケート調査等を実施し、課題を整理。  
各地区での方向性を設定し、地域での合意が得られた地域について、福祉部局と  
連携し地域内交通の導入、市自主運行路線の見直しを検討・実施。

事業 2：学校再編に伴う路線バス網の見直し事業

…令和 7 年度以降の各地域からの通学生徒数の確認。  
通学に関する市民の意見収集。

通学に対応した路線バス網の見直し。・中学校再編による路線バスの見直しと連  
携し、狩野川右岸の交通空白地域の解消に向け、新たな運行路線を設定。

事業 3：利用しやすい公共交通・魅力向上事業

…これまでに実施した利用促進事業の継続

バスの乗り方利用教室、鉄道の需要喚起策、総合時刻表、バスマップの配布  
デジタルサイネージの整備、伊豆市版どこでもデジタルサイネージの提案  
方面別ナンバリング

…各種補助事業を活用した利用促進策の充実

福祉タクシー・バス・鉄道利用料金助成事業の実施継続

市内バス路線が 1 乗車 100 円で利用できる「いきいきパス」の実施継続

免許返納者を対象とした移動支援の充実等を検討

(7) 伊豆の国市

ア 第2次伊豆の国市総合計画後期基本計画

公共交通に関連する内容として、下記の施策について示されている。

計画期間：令和4(2022)～令和7(2025)年度の4年間

まちづくりの基本方針

安全で安心な伊豆の国市のまちづくり

政策の柱

効果的な都市機能の推進

主要施策

地域の特性に応じた交通ネットワークの整備

公共交通空白地域の解消

新たな交通システムの検討

利用しやすい交通環境の充実

イ 伊豆の国市都市計画マスタープラン

公共交通に関連する内容として、下記の施策について示されている。

計画期間：2010年度～2029年度

都市基本計画・都市整備方針

<都市交通>

交通結節点の形成方針

- ・交通結節点となる伊豆箱根鉄道駿豆線各駅及び温泉駅では、結節機能の強化を図り、公共交通の連絡強化を推進します。
- ・駅周辺の整備にあたっては、歩道段差や勾配等の改善などの周辺施設整備や分かりやすいサインの設置・整備及びインフォメーションセンターの整備等、ユニバーサルデザインに配慮した整備を推進します。
- ・伊豆長岡温泉への玄関口となる温泉駅とその周辺地域は、路線バスの交通結節点として機能の充実や利用者の利便性向上を図るため、温泉駅管理者等と連携して整備を進めます。整備にあたっては、周辺の温泉街のまちなみ景観に配慮します。

拠点を結ぶ公共交通ネットワークの方針

基幹的公共交通路線(鉄道)の維持

基幹的公共交通路線(バス)の充実

都市機能誘導区域や駅から離れた「市街地や市街化調整区域の住宅団地や集落等」との移動手段の構築

公共交通の利用環境の改善

車と公共交通の併用を考慮し市街地に利用しやすい、駐車場の確保の検討



ウ 伊豆の国市立地適正化計画

伊豆の国市立地適正化計画では、誘導施策として下記に示す公共交通関連施策が示されている。

目標年次：2040年

誘導施策

拠点を結ぶ公共交通ネットワークの方針

利用しやすい公共交通と安全な交通環境の形成

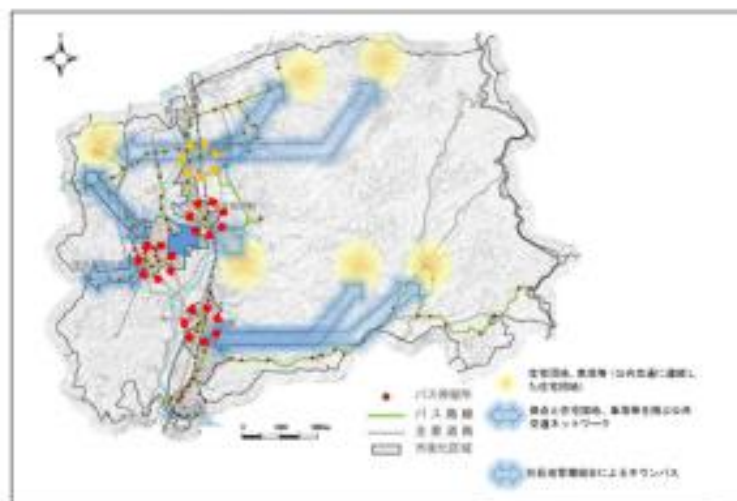
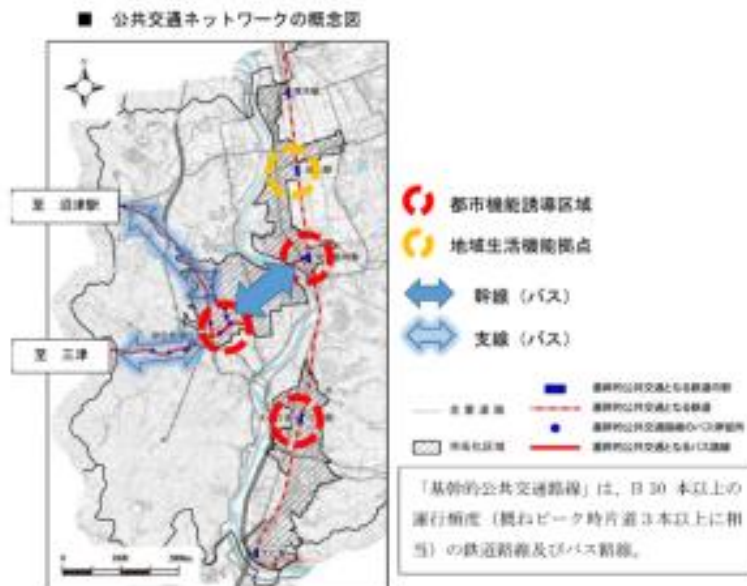
基幹的公共交通路線（鉄道）の維持

基幹的公共交通路線（バス）の充実

都市機能誘導区域や駅から離れた「市街地や市街化調整区域の住宅団地や集落等」との移動手段の模索

公共交通の利用環境の改善

車と公共交通の併用を考慮し市街地に利用しやすい、駐車場の確保の検討



## エ 伊豆の国市地域公共交通基本計画

伊豆の国市地域公共交通基本計画では、下記に示す内容が示されている。

目標年次：平成 26 年度から 10 年後の平成 35 年度

### 基本理念

地域特性に合った持続可能な交通システムの実現を図り、市民の快適な暮らしを確保する。

### 基本方針

子どもの安全・安心の確保と子育てを支える公共交通

高齢者等の自由な移動を支える公共交通

来訪者への情報提供と利便性の高い公共交通

市民の日常生活の移動を確保する公共交通

市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の育成・支援

### 具体的な方策

基本方針	具体的な方策		時期		
	番号	内容	短期	中期	長期
子どもの安全・安心の確保と子育てを支える公共交通	1-1	遠距離通学の児童・生徒の安全性確保	短期		
	1-2	スクールバスの導入及び活用の研究	短期		
	2-1	遠距離通学の児童・生徒の保護者へのバス定期券の補助等	短期		
高齢者等の自由な移動を支える公共交通	3-1	高齢者の生活スタイルに合わせた公共交通網、ダイヤ等の見直し		中期	
	4-1	福祉タクシー・バス・鉄道利用券の効果的な活用	短期		
	4-2	高齢者デマンド交通等の導入		中期	
来訪者への情報提供と利便性の高い公共交通	5-1	バス停がプロットされた観光マップ、運行ダイヤ、料金の掲載	短期		
	6-1	観光を意識したバスルート(観光ルート)	短期		
	6-2	親しみのあるバスネーミング		中期	
市民の日常生活の移動を確保する公共交通	7-1	バスの乗り方教室	短期		
	7-2	利用者の視点にたったバス路線図、時刻表の作成	短期		
	7-3	低床バス等の車両のバリアフリー化			長期
	7-4	乗務員のもてなしの意識の醸成	短期		
	8-1	バス路線の再編		中期	
	8-2	朝、夕の増便・昼間における適切なダイヤ		中期	
	9-1	駅前広場の整備(待合スペース、分かりやすいバスバースなど)			長期
	9-2	バス停の高機能化(バスロケーションシステム、防風ガラス付き待合室など)			長期
	10-1	鉄道とバスが接続できるダイヤの見直し(シームレス)		中期	
	11-1	立花台区及び星和区の取組みへの支援	短期		

( 8 ) 東伊豆町

ア 第 5 次 東伊豆町総合計画後期基本計画

第 5 次東伊豆町総合計画後期基本計画では公共交通に関する主要施策として、次に示す内容が示されている。

計画期間：平成 29 年度～平成 33 年度（令和 4 年度現在、計画期間を延長中）

主要施策

< 交通網の整備 >

鉄道・バス路線の利便性の向上

- ・鉄道については駅等の施設の改良を支援します。
- ・バス路線については、他の機関等とも連携した利便性の向上、体系の整備を要請します。

自主運行バスの充実

- ・町が運行委託している自主運行バスの利便性の向上を図ります。

( 9 ) 河津町

ア 河津町第 5 次総合計画

河津町第 5 次総合計画では、「公共交通網の充実」の主な施策として下記の内容が示されている。

計画期間：令和 3 年度 ~ 令和 12 年度

目指す姿

公共交通ネットワークが機能し、誰もが気軽に移動できる環境が整備されています。

主な施策

利用者ニーズに応じた新たな交通システム等の導入

今後の社会情勢や高齢化社会を踏まえ、公共交通再編の効果を検証しながら、適宜評価を行うとともに、利用者の意向を尊重した見直しを行い、デマンドバスやデマンドタクシーなど、利用者ニーズにあった新たな交通システム等の導入を図ります。

公共交通の利用促進とサービス向上

- ・河津駅及び駅前広場は、観光客を含め誰もが円滑に利用できるよう、ユニバーサルデザイン化を促進します。
- ・公共交通を維持するため、利用者に対する周知・PRを充実するなど、公共交通機関の利用を促進する工夫や仕組みづくりに取り組みます。
- ・日常生活に必要な鉄道やバスなど公共交通の運行を維持するとともに、利便性の視点から料金体系の見直しやサービスの向上を働きかけます。

イ 河津町都市計画マスタープラン

目標年次：平成 42 年（令和 10 年）

道路・交通に関する方針

利便性の高い公共交通の確保

施策・取り組みの方向

伊豆急行線の利便性の向上及び利用促進

利用しやすいバス交通の確保

(10) 南伊豆町

ア 南伊豆町第6次総合計画 / 2020年

第6次南伊豆町総合計画においては、5つの基本目標を設定しており、その中の基本目標4「自らが考え、動き、関わる安全・安心なまちづくり(協働、安全・安心分野)」において、関連事業として「路線バス維持事業」「公共交通空白地域解消事業」を位置づけている。

計画期間：2020年度(令和2年度)～2029年度(令和11年度)

基本方針、目標：基本計画より

**複合的に課題への対応が求められます。**

**人口減少、少子高齢化社会への対応**

- 産業の持続・活性化と就業機会の拡大
- 災害への対応
- 次代につなぐ美しい景観と豊かな自然の保存と活用
- 生活の快適性の確保に向けた取組
- 協働のまちづくりと地域コミュニティの強化

**厳しい財政見通し等への対応**

**大事なのは協働です。**

**課題に対する対応や対策**

**住民をはじめ多様な主体によるまちづくりを推進して実施していくことが大事です**

- 地域の資源と人が創る魅力ある学びと成長のまちづくり(子育て・教育分野)
- 豊かな資源の魅力を活かした仕事や就業の場があるまちづくり(産業振興分野)
- 地域包括ケア南伊豆モデルの確立による安心の暮らしづくり(医療・福祉分野)
- 自らが考え、動き、関わる安全・安心なまちづくり(協働、安全・安心分野)
- 人口減少・地方創生対策(人口対策分野)

**全分野横断的施策**  
**情報通信技術の向上・持続可能なまちづくり、多様な人材の活用、誰もが活躍**

関連事業：事業計画より

基本目標4 路線バス維持		基本目標4 公共交通空白地域解消事業																			
<p>【事業概要】 路線公共交通の維持のため、公共交通運送事業者に委託し、不採算路線でのバス運行を実施。令和2年度においては、利用者の利便性向上のため、町内主要施設にデジタルサイネージ/バス情報パネルを設置します。</p>		<p>【事業概要】 公共交通空白地域の生活交通確保のため、青野区、赤田区及び一輝区でコミュニティバス「忍のはな号」を運行し、公共交通空白地域の解消を図ります。</p>																			
事業目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>採算路線でのバス運行</li> <li>町内主要施設へのデジタルサイネージ設置</li> </ul>	事業目標	公共交通空白地域の生活交通確保																		
目的	地域公共交通の維持	目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>快適な暮らしづくり</li> <li>生活基盤の保障</li> </ul>																		
その他効果	バス利用率の向上など	その他効果	外出機会の提供など																		
事業開始年	令和2年度(町内主要施設へのデジタルサイネージ設置)	事業開始年	平成29年度																		
関係する関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>不採算路線でのバス運行</li> <li>町内主要施設へのデジタルサイネージ設置</li> </ul>	関係する関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>「忍のはな号」の運行</li> </ul>																		
担当等	企画課	担当等	企画課																		
関連する関係		関連する関係																			
施策		施策																			
<p>【事業計画】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業年度</th> <th>事業内容(事業費(千円))</th> <th>効果目標及び効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和2年度</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>不採算路線でのバス運行</li> <li>町内主要施設へのデジタルサイネージ設置</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線数→11路線</li> <li>利用者数→90,000人</li> <li>デジタルサイネージ設置→1箇所設置(令和2年度)</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>令和3年度以降</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>不採算路線でのバス運行</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線数→11路線</li> <li>利用者数→90,000人(毎年)</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>		事業年度	事業内容(事業費(千円))	効果目標及び効果	令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>不採算路線でのバス運行</li> <li>町内主要施設へのデジタルサイネージ設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線数→11路線</li> <li>利用者数→90,000人</li> <li>デジタルサイネージ設置→1箇所設置(令和2年度)</li> </ul>	令和3年度以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>不採算路線でのバス運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線数→11路線</li> <li>利用者数→90,000人(毎年)</li> </ul>	<p>【事業計画】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業年度</th> <th>事業内容(事業費(千円))</th> <th>効果目標及び効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和2年度</td> <td>「忍のはな号」の運行(1,527千円)</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数→延べ840人(令和2年度)</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>令和3年度以降</td> <td>「忍のはな号」の運行</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数→延べ840人(毎年)</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> <p>■事業費額：企画課</p>		事業年度	事業内容(事業費(千円))	効果目標及び効果	令和2年度	「忍のはな号」の運行(1,527千円)	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数→延べ840人(令和2年度)</li> </ul>	令和3年度以降	「忍のはな号」の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数→延べ840人(毎年)</li> </ul>
事業年度	事業内容(事業費(千円))	効果目標及び効果																			
令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>不採算路線でのバス運行</li> <li>町内主要施設へのデジタルサイネージ設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線数→11路線</li> <li>利用者数→90,000人</li> <li>デジタルサイネージ設置→1箇所設置(令和2年度)</li> </ul>																			
令和3年度以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>不採算路線でのバス運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線数→11路線</li> <li>利用者数→90,000人(毎年)</li> </ul>																			
事業年度	事業内容(事業費(千円))	効果目標及び効果																			
令和2年度	「忍のはな号」の運行(1,527千円)	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数→延べ840人(令和2年度)</li> </ul>																			
令和3年度以降	「忍のはな号」の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数→延べ840人(毎年)</li> </ul>																			
<p>■事業費額：企画課</p>		<p>■事業費額：企画課</p>																			

(11) 松崎町

ア 松崎町第5次松崎町総合計画 後期基本計画 / 2018年

第5次松崎町総合計画(後期基本計画)は、平成25年度に策定した総合計画について、前期期間(2013~2017)の評価を踏まえ、後期計画として見直しを行ったものである。後期基本計画では、前期を踏襲し、道路・交通網の維持にとして、公共交通の利便性向上を掲げている。

計画期間： 2013年度(平成25年度)~2022年度(令和4年度)

関連する施策の方向性：

- ・乱開発のない秩序ある土地利用が図られ、松崎町らしい自然と歴史が調和した、やすらぎのある空間形成を目指します。

道路・交通網の整備

- ・利用者のニーズに合った路線バスの運行を維持し、公共交通の充実を図ります。

(12) 西伊豆町

ア 西伊豆第2次西伊豆町総合計画 / 2020年

第2次西伊豆町総合計画においては、以下に示す基本構想(理想の姿)の達成に向け、6つの基本目標を掲げている。その中で、基本目標5において、公共交通基盤の整備が謳われている。

計画期間：2020年度(令和2年度)～2029年度(令和11年度)

関連施策の内容：  
**施策5-1-2：地域公共交通の維持**  
 既存の自主運行路線の維持  
 ・民間バス事業所と連携し、自主運行による路線の維持に努めるとともに、利便性の向上を図る  
 交通費助成事業の充実  
 ・高齢者など交通弱者の移動手段を確保するため、引き続きバス券やタクシー券の助成の充実を図る  
 生活交通確保の対策  
 ・地域の実情に応じた生活交通の確保対策について検討するとともに、必要に応じた公的助成や運行形態の見直しを行い、生活交通の維持・確保に努める  
 広域による地域公共交通の対策  
 ・乗合バスの維持・確保には利用者数の確保が不可欠であり、地元利用者に加えて観光客にも使いやすい地域公共交通を提供するため、広域により対策を図る  
 ・また、海上交通についても、静岡県や関係市町と連携し、航路の維持に努める

基本構想 (理想の姿)	基本目標	施策の大綱 (政策)	基本計画 (実施)
「ふるさと」と言いたくなる太陽のまち	1 産業・観光・定住	豊かな地域資源で人・モノの交流が広がるまちづくり ①観光業の振興 ②農林水産業の振興 ③加工業の振興 ④観光・観光環境の充実 ⑤特産・産品の促進	事務事業
	2 教育・文化	夢を語る人を育むまちづくり ①教育環境の充実 ②社会教育活動の推進	
	3 防災・安全	災害に強く安心して暮らせるまちづくり ①消防体制の強化 ②防災・減災対策の強化 ③消防体制及施設等の強化 ④防災・交通安全対策の充実	
	4 健康・福祉	地域で支え合える健康で長寿なまちづくり ①健康づくりの推進 ②社会福祉の充実 ③子育て支援の充実	
	5 暮らし・環境	快適な生活ができるまちづくり ①公共交通基盤の整備 ②快適な生活環境の整備 ③清潔な生活空間の創出 ④自然の保全と活用	
	6 行財政	住民と行政が一体となったまちづくり ①住民参加の促進 ②行政サービスの向上 ③健全な行財政 ④公有財産の適正管理	

(13) 函南町

ア 第六次函南町総合計画 後期基本計画

基本目標の一つとして「コンパクトで効率的な都市づくり」を掲げており、交通基盤のうち、地域公共交通網の形成について、下記に示す内容が示されている。

計画期間：令和4年度から令和8年度

基本方針

・持続可能な地域公共交通網の形成を目指し、地域公共交通網形成計画に定めた事業を実施

します。

- ・計画に基づく本格運行の実現を図ります。
- ・地域公共交通網の形成状況を評価・モニタリングし改善につなげます。
- ・町民による公共交通導入への気運の醸成を図ります。

施策の基本方向

- (1) 地域公共交通の事業化
- (2) 地域公共交通の利用促進策の検討・実施

主要事業

- ・地域公共交通網形成計画に定める事業の実施
- ・地域公共交通会議の開催・運営

イ 函南町地域公共交通網形成計画

基本目標の一つとして「コンパクトで効率的な都市づくり」を掲げており、交通基盤のうち、地域公共交通網の形成について、下記に示す内容が示されている。

計画期間：2020年度（令和2年度）から2024年度（令和6年度）までの5年間

全体方針

拠点の形成と誰もが利用できる利用したくなる公共交通網の形成

将来公共交通構想図

（右図参照）

基本的な方針

- ・既存のニーズと交通機関を活かした基幹交通の再編
- ・幅広い交流を目指した公共交通網の形成
- ・持続可能な公共交通の推進
- ・地域の特性に応じた交通モードによる支線交通の形成





## 事業内容

事業内容		期 間				
		2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)	2023年度 (令和5年度)	2024年度 (令和6年度)
I	① 路線バスのルート再編・ダイヤの見直し	調査・検討・協議・申請			運行形態を変更	
	② バス・鉄道の連絡強化（待合・乗換環境の整備）	点検・検討・協議			整備	
	③ 送迎バス・スクールバスの有効活用・相互利用	検討・協議			運行形態を変更	
II	④ 拠点循環バスの新規導入（実証）	運行計画策定		運行手続・実証運行・運行の導入調整		
	⑤ バスマップ・施設案内等の情報発信ツール作成による利用促進	検討・協議・実施			更新	
III	⑥ 運行情報・乗り換え情報等の提供	検討・協議			導入	
	⑦ 車両のバリアフリー化・多様な利用者に対応した運用				導入・実施	
	⑧ 地域公共交通会議・意見交換会等の設置・継続開催				設置・継続開催	
	⑨ イベント・講習会等による公共交通の利用促進の啓発	検討・協議		実施		
	⑩ 公共交通サポーター制度等による利用促進、公共交通に携わる企業等の発掘・育成			検討・協議		
	⑪ 運転手の採用・養成・支援等	検討・協議		実施		
	⑫ 広告等副次的収入の検討・獲得			検討・協議		
IV	⑬ 地域交通形成のための地区別懇談会等の開催				開催・継続	
	⑭ 交通空白地域への対応	検討・実施・協議			導入	
	⑮ 利用者補助（割引・補助券等の配布等）	検討・協議			導入	

資料 - 4 取組に関する参考事例

各取組の参考となるであろう事例を整理した。

1-1 公共交通利用者数の確保対策

(出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第3版))

紋別市地域公共交通活性化協議会(北海道紋別市)

国土交通省

まちづくり施策に基づく商業施設との連携や高校生が利用しやすいバス環境の整備等により外国人技能実習生を含む市内路線バスの利用者数が大幅に増加。これまで満員を経験したことのないバス運転手のモチベーション向上に繋がっている。

(取組内容)

- 異業種連携による地域公共交通の維持・活性化等の促進  
紋別市とイオン北海道(株)が、『協働のまちづくり』に関する包括連携協定を締結(R1.8.30)。「WAONカード」と既存の商店街ポイントカードの融合によるイオン-商店街の来客促進策だけでなく、市内路線バスの決済を可能にした。また、がん検診の行政サービスを受けた際にもポイントが付与される仕組みを追加するなど、市民・商店街・バス会社・行政等が連携し、地域全体で域内循環や公共交通を利用した外出機会の創出に取り組んでいる。
- 住民団体『乗ろうよバスの会』の協議会への参画(H22.3~)  
地域住民が生活に必要なバス路線の維持・存続を図ることを目的に、支援団体『乗ろうよバスの会』を設立。協議会の構成員も会員として参画しているとともに、『バスの乗り方教室』を主体となって積極的に実施。
- 外国人技能実習生をターゲットにした『バスの乗り方教室』(H31.2~)  
『乗ろうよバスの会』が実施する『バスの乗り方教室』は、若年者・高齢者だけでなく、バスの乗り方が分からなく徒歩による移動が多い外国人技能実習生へ利用方法を学んでもらうことで、公共交通を利用した生活環境の改善に大きく貢献した。
- 高校生へのバス定期補助がもたらした思わぬ効果  
令和元年4月より市内バス路線の高校生のバス定期補助を拡大。これを契機にマイカーによる送迎からバスへの転換が図られ利用者数が大幅に増加。少子高齢化が進む中、バスが満員になることで、満員を経験したことのないバス運転手のモチベーション向上に繋がっている。

市内路線バス(南・北循環線)利用者数

年度	利用者数
H26	21,949
H27	26,644
H28	45,012
H29	40,442
H30	40,793

商業系ポイントカードによる連携

外国人技能実習生向けの『バスの乗り方教室』

問い合わせ先： 紋別市役所 (TEL：0158-24-2111)

小牧市地域公共交通会議(愛知県小牧市)

国土交通省

庁内他部署や関係機関等との連携により、公共交通の利用促進に努めています。

◆ 広報広聴課と連携

小牧市公式LINEアカウントにおいて、メニューに「こまき巡回バスのアイコン」を追加し、バスロケーションシステム・時刻表検索ページへのアクセス向上に努めています。

◆ 国際交流協会と連携

日本語教室の一環として市内在住外国人に対し、「バス乗り方教室」の実施しています。

◆ 保健センターと連携

市で開発した「小牧市ウォーキングアプリ」と連携し、特典としてこまき巡回バス料金無料乗車事業を実施しています。

◆ 市内在住・在勤・在学者を対象

バスをPRし、利用者の増加につなげるため、こまき巡回バスの愛称を募集し、1490点の応募の中から『こまくる』を決定しました。

◆ 市民窓口課と連携

市内転入者に対し、市民課窓口において「バスマップ」を配布しています。

◆ 公共交通利用促進協議会と連携

市内イベント(環境フェア)において交通事業者の協力のもと「バス・タクシーの乗車体験」を実施しています。

■ 問い合わせ先  
愛知県小牧市 都市政策部都市整備課交通政策係 (TEL：0568-76-1138)

111

1-2 公共交通運転者等の確保対策  
 (出典：豊橋市HP)

豊橋市公共交通事業部

## 路線バス・タクシーの運転士として働こう!

「運転が好き」、「人と話すのが好き」、そんなあなた! 路線バスやタクシーの運転士として働くために、豊橋市があなたをサポートします。



**事業のスケジュール**

- 7月 豊橋市による事業説明会
- 8月～10月 個別相談や試験への不安払拭
- 11月～12月 キャリアデザイン講習で将来設計
- 1月 マナー講習で安全な勤務準備
- 2月～10月 業務研修で自分の強み発見
- 10月 交通事業者による会社説明会
- 11月 合同面接会で企業とマッチング

**転職準備セミナー開催のお知らせ**

日時: 7/29(金) 14:00

場 所: 豊橋市役所 第63会議室 (第6階)

主 題: 豊橋市公共交通事業者の採用について、応募書類の作成方法や面接の準備方法、面接の質問への答え方、転職準備の進め方について、転職エージェントから企業へ応募する方法について。

申し込み: 豊橋市公共交通事業部 採用課 053-471-2620

QRコード

**今年3年度合格者に賀しました!**

**路線バス会社整備 5名合格**

講習では、今年で3年連続でバスを運転するよりお給料が1.5倍になるからと、自分だけを見ました。働きだしたらお給料が1.5倍になるからと、自分だけを見ました。お給料が1.5倍になるからと、自分だけを見ました。お給料が1.5倍になるからと、自分だけを見ました。

**タクシー会社整備 2名合格**

講習で学んだ運転技術や接客の楽しさはもちろん、お客様への笑顔、お客様との会話も楽しんでいます。入社後の研修も大変楽しく感じています。お客様との会話も楽しんでいます。お客様との会話も楽しんでいます。お客様との会話も楽しんでいます。

Programa de apoio ao trabalho

## Não quer ser motorista de ônibus ou táxi?

Recrutamos estrangeiros que: "Gostam de dirigir", "Gostam de conversar" para trabalharem de motoristas de ônibus ou táxi. Através do programa a cidade de Toyohashi e NPO-ABT dará a você todo o suporte para conseguirem o trabalho.



**Programação**

- Julho Reunião Explicativa
- Agosto Orientação individual
- Agosto Curso para planos futuros
- Setembro Curso sobre etiqueta profissional
- Outubro Preparação para entrevista
- Outubro Reunião explicativa das firmas
- Novembro Entrevista conjunta com as firmas

**Requisição de Trabalho**

DATA: 7/29(sex) 14:00

LOCAL: 8º andar da prefeitura de Toyohashi

PARA: Estrangeiros residentes que tenham mais de 2 anos de idade de residência no Japo

INSCRIÇÃO: pelo site do site oficial

CONTATO: Prefeitura de Toyohashi, Seção de Trabalho e Emprego, Departamento de Trabalho

QRコード

**Comentário dos aprovados!**

**Motorista de Ônibus em um dia**

Quando participei das aulas, obtive a sensação de aprender as minhas capacidades pessoais como posso lidar as minhas responsabilidades no trabalho como motorista. Encontrei-me com outras pessoas que fazem o mesmo trabalho e fiquei muito feliz. Também muitos colegas da minha geração e o ambiente é muito positivo. Quero ser motorista que seja capaz de se conectar com eficiência e êxito.

**Motorista de Táxi em um dia**

Muito feliz em aprender tudo sobre o trabalho de motorista profissional. Quando eu estava pensando em entrar na área, sempre pensei em aprender sobre tudo sobre a cultura de trabalho e a vida real. Quando eu fui selecionado de ser aprovado, muito obrigado pelas informações para ser um motorista que se conecta com os clientes. Foi muito bom lidar com meu trabalho!

1-3 交通空白地域における公共交通の確保  
(出典：旭川市HP)

都市計画課

旭川市路線バス乗務員確保対策助成金について

1 概要

移住及び就職に要した経費相当額を助成し、人員不足が深刻な課題となっている路線バス乗務員を確保することにより、本市の公共交通網を維持する。

2 助成対象者

- (1) 対象従業者（上川中部定住自立圏を除く他市区町村から本市へ移住し、転入日から1月以内に本社が市内にあり、市内を営業区域として現に運行している路線バス事業者（以下「対象乗合事業者」という。に就職した者）

（交付申請時要件）

- ・就職から6か月経過時点において大型第二種免許を保有
- ・就職から6か月経過時点において本市に居住
- ・対象乗合事業者から移住及び就職に要した経費への填補として金銭を受領していない
- ・旭川市移住支援金を受領していない

- (2) 対象乗合事業者のうち、対象従業者に対して本市への移住及び就職に要した経費への填補である旨を明示し、金銭を支給する者

3 助成額

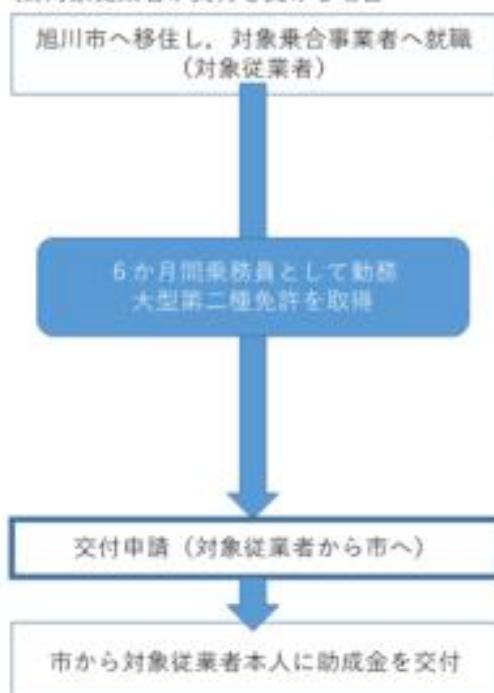
道外からの移住1名につき：定額30万円 道内からの移住1名につき：定額10万円

4 助成金の返還規定（一部）

- ・雇用から6か月を経過した日において、対象従業者の本市での居住が確認できないとき
- ・雇用から6か月を経過した日において、対象従業者の大型第二種免許の保有が確認できないとき
- ・対象従業者が旭川市移住支援金を受領したとき

6 助成金交付フロー図

(1)対象従業者が交付を受ける場合

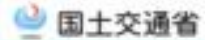


(2)対象乗合事業者が交付を受ける場合



1-3 交通空白地域における公共交通の確保  
 (出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第3版))

占冠村(北海道勇払郡)



民間バス事業者によるサービス提供が困難な地域において、村自らが自家用有償旅客運送を行うことで住民の移動手段を確保するとともに、安定的な宅配サービス維持に向けての貨客混載輸送体制を実現。

(取組内容)

■村営バス(自家用有償旅客運送)を活用した宅配貨物の貨客混載輸送

ヤマト運輸側と占冠村が実施する「自家用有償旅客運送×(村営バス)」を活用した貨客混載の総合効率化計画(国土交通省北海道運輸局長認定)に基づく取組。路線バス等を活用した貨客混載は全国各地で行われている中、自家用有償旅客運送による貨客混載は北海道初の事例。

これにより、ヤマト運輸としてはドライバーの運転時間やCO<sub>2</sub>排出量の削減などが図られ、占冠村としても新たな収入の確保が期待される。

- ヤマト運輸側の高良野市～勇払郡占冠村間(約50km)の宅配貨物の輸送
- 占冠村村営バスのスペースを活用した貨客混載輸送

※自家用有償旅客運送：過疎地域における地域住民等の輸送について、それがバス・タクシー事業者によっては提供されない場合に、市町村等が自家用車を用いて有償で運行する制度



- 効果
- ドライバーの運転時間：年間約1,022時間削減
  - トラックからのCO<sub>2</sub>排出量：年間約1.6t削減
  - バスの有効活用による新たな収入の確保

(問い合わせ先)  
 占冠村 建設課 (TEL: 0167-56-2173)

金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会

福島県会津若松市 (福島県会津若松市)

狭隘な交通空白地へのコミュニティバス運行について、不調に終わった実証実験後も約2年にわたり住民・市・交通事業者による議論や検証を粘り強く行い、住民主体の運営協議会を立ち上げ本格運行を実現するとともに、地域の関係者が協働した運営を行うことで安定的な運行を確立・維持している。

(取組の概要)

1. 「みんなが当事者」、住民・市・交通事業者による役割分担

- 約2年にわたる議論の中で、地域の関係者の役割分担を決定。
- 本格運行後も、地元スーパーや利用者からの支援・連携を拡大。(買い物金額に応じたポイント特典、寄付者からの応援メッセージ掲載)

2. 「お願い」からの脱却、住民主体の議論・検証

- 本格運行に向けたヒアリングや記名式アンケートには市内会が全面的に協力。
- 利用希望者を住民の口コミで探求運動を展開。度重なる意見交換によりニーズを把握。
- 住民主体の運営協議会を設立し、本格運行を開始。
- 運営収益の基盤額を設定(運行協定)→基準収益の確保は協議会の使命

3. 「おらほのバス」の継続に向けた不断の取組

- 毎月1回の運営協議会の開催。記名式アンケート(回収率70%)の実施(運行実態の確認と共有、住民の実情を踏まえた現実的な分析、各種利用促進策(乗車体験ツアー、定期ランチ会等)の検討)→地域へのバス体感値や信頼を実現
- 実証実験時から運行量は4分の1以下に縮減した一方、利用者は3倍近くに



実証実験時 (H23.7~H24.3)		
一日あたり運行量	一日あたり利用者	一日あたり利用客
9便 (3コース)	63便 (3コース)	4-1人

本格運行後 (H26.11~H28.10現在)		
一日あたり運行量	一日あたり利用者	一日あたり利用客
3便 (1コース)	15便 (1コース)	11-8人

1-4 バスのオープンデータ（GT-FS）等の整備  
 （出典：GTFS-JP H P）

### My時刻表<sup>\*1</sup>

出発地を選んでください

その先と到着地を選んでください

時刻表形式：半便ごとの発着時刻 | 全便ごとの発着時刻

発着時刻	着時刻	会社	行先
06:41発	06:43着	岡電	岡山駅行
06:43発	06:45着	岡電	岡山駅行
06:45発	06:47着	岡電	岡山駅行
06:50発	06:52着	下電	天満屋行

### サイネージ<sup>\*2</sup>

ワンソース

標準的な  
バス情報  
フォーマット

マルチユース

### マップ<sup>\*1</sup>

### 交通分析<sup>\*1</sup>

**岡山都市圏におけるバスデータの多目的利用**

\*1 トラフィックブレイン「公共交通オープンデータ 活用事例と発展への期待」より  
 \*2 Sujiya Systems「その看板」

## 2-1 交通系 ICカードの普及促進

(出典：令和4年度第1回下田市地域公共交通会議)

# 下田市におすまいの方へ 交通系 ICカード **PASMO** の 出張販売会 (予約制) を行います！

東海バスでは、すべての路線、すべてのバスで、  
交通系 ICカードが利用できるようになりました。  
そこでこのたび、PASMOの出張販売会を行います。  
小銭いらずで便利なカード、ぜひお買い求めください。

PASMOは株式会社バスモの登録商標です

## 1 出張販売会

販売金額 1枚1,000円 (デポジット(預り金)500円含む)  
販売場所 東海バス下田駅前案内所  
販売日時 5月24日(火) 13:30~15:30  
5月27日(金) 13:30~15:30

## 2 予約受付

予約受付期間  
5月10日(火)~20日(金) 9:00~16:30  
予約連絡先  
0558-22-2514 (東海バス下田営業所)

## **PASMO** について

### ○「PASMO」が利用できるところ

東海バスや伊豆急行線を始めとする全国(一部除く)のバス・電車の運賃の支払い、コンビニエンスストア、ショッピングセンター等での買い物

### ○交通系 ICカードの販売場所

JR東日本、JR東海の券売機等 ※東海バス車内、伊豆急行線内では販売していません。下田市から一番近い販売場所は伊東駅です。

### ○「PASMO」のチャージ(入金)

東海バスの車内のほか、コンビニエンスストアなどでも可能です。

### ○今後の販売会の予定

6月以降も、月1回程度、販売会を行う予定です。

下田市地域公共交通会議

**東海バス**

2-2 交通系 I C カードの利用促進  
(出典：伊勢市役所 H P )

# おかげバス



## カードでの支払い方法

- ・バスに乗るとき … 入口の読み取り機にタッチ
- ・バスから降りるとき … 出口の読み取り機にタッチ



※高齢者の方は、保険証など年齢が分かる物を、バスを降りるときに運転手にお見せください。



1:41 / 2:27

Video player controls: play, next, volume, progress, full screen, and other standard icons.



2-3 交通系ICカードのデータ活用の研究

(出典：令和4年度交通系ICカードの活用可能性に係る講習(協議会開催))

### 3. OD表の見方～バス停間利用者数を読み解く

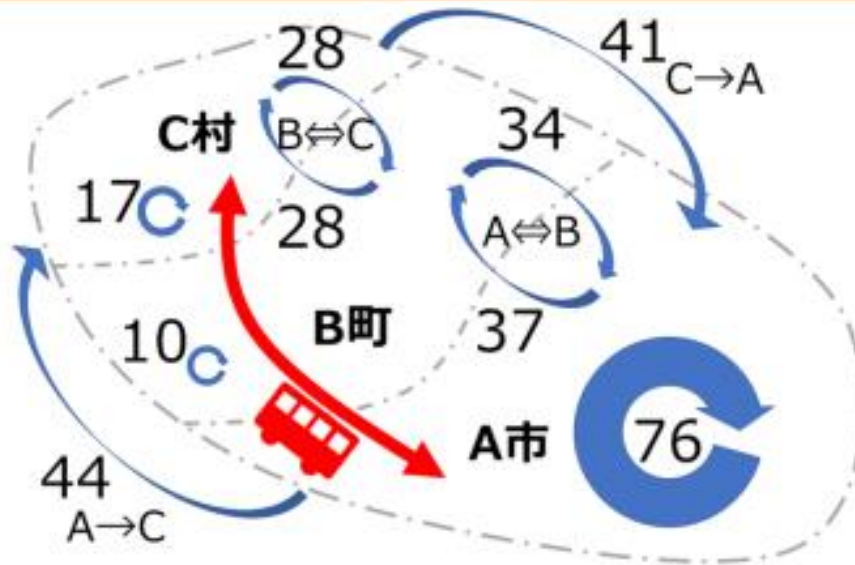
D : 降車停留所

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	計
01_名古屋駅		1	2	25	4	6	5	8	6	57
02_伏見町	1			4	1	2	3	10	1	24
03_栄町	3	1		3	2	2	1	6	2	20
04_新栄高校	8	5	3		4	3	4	8	3	38
05_千種町	3	2	1	5		2	2	6	1	22
06_池下町	5	1	2	3	2		1	10	3	27
07_今池町	4	3	1	4	1	2		6	2	23
08_覚王山SC	9	9	7	8	7	9	7		9	65
09_本山温泉	4	1	1	2	1	3	1	8		21
計	37	23	19	54	22	29	24	62	27	297

O : 乗車停留所

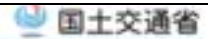
上下で極端に数値が違う場合  
 →ダイヤが悪いなどの問題がある

### 5. OD表解釈の工夫～集約は地図化にも有利



3-1 路線バスに接続する新たな公共交通の導入促進  
 (出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第3版))

各務原市地域公共交通会議(岐阜県各務原市)



ダイヤ固定型デマンドタクシーから、AIを用いて効率的に運行する配車システム「チョイソコ」<sup>※</sup>を活用し、地域の高齢化を見据え、持続可能な運行となる新たなサービスを開始。

※「チョイソコ」は、AIインフラ(株)が開発した、乗客利用者の目的地・到着時刻に応じ、AIを用いて効率的に運行する配車システム。地域企業との連携により、乗客・広域利便性、運行経費の削減を実現。

◆ 導入に向けての課題整理

先行導入の他自治体を参考

- ・事業への協賛等経費の抑制に努め、持続可能な運行形態とする。
- ・地域住民にわかりやすく、利用しやすいもの。
- ・市の交通計画に基づく運行、市主導で計画を策定する。
- ・導入を検討する地区の現状を解決する。  
 『市街地から離れており、良好なタクシーサービスを受けているとは言いづらい』

◆ 「チョイソコかかみがはら」の特徴

- ・既存のタクシー車両を活用。
- ・タクシー会社はPRや乗務員の負担軽減に。
- ・市は新たな導入、維持経費負担を回避。
- ・地区のすべてのタクシー会社が参加。  
 (参加表明したタクシー会社の輪番制による運行を予定)

◆ 関係者全体の十分な理解

- ・地区業界団体・タクシー会社と先進事例調査や研究会の実施。
- ・地域住民への説明会を複数回開催。
- ・公共交通会議にて合意、承認。



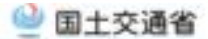
チョイソコのかかみがはら 出陣式

◆ 持続可能な地域社会づくりへ

- ・地元銀行、病院などがスポンサーに。
- ・利用実績を常時分析把握、実績に基づいた運行計画の立案。
- ・通院やお買い物以外のおでかけを創出する官民連携による利用者を増やすための取組み。  
 (スポンサー企業のイベント、地域の史跡を巡る運行の企画など)

■ 問い合わせ先  
 岐阜県各務原市 産業活力部 公共交通政策室 (TEL: 058-383-9912)

湖西市公共交通会議(静岡県湖西市)



民間企業の送迎バスの空いている時間を活用し、交通空白地有償運送により「企業シャトルBaaS」実証運行事業を行っています。

湖西市企業シャトルBaaS乗車の仕組み



超高齢社会においても安心して暮らし続けることができるまちづくり

企業シャトルバスを地域資源として着目し、市内の駅周辺の企業4社と協力

配車システムを活用して市民の予約に応じたデマンド型で運行する仕組みの実証



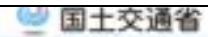
湖西市企業シャトルBaaSの運行管理に係る指揮命令系統の方法について



■ 問い合わせ先  
 静岡県湖西市 産業部 産業振興課 公共交通係 (TEL: 053-576-4560)

### 3-1 路線バスに接続する新たな公共交通の導入促進 (出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第3版))

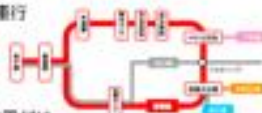
#### 鳥取県西部地域公共交通活性化協議会(鳥取県西部地域)



- ・鳥取県を東中西部の3地域に分け、それぞれ広域での地域公共交通形成計画を策定。
- ・西部地域では、路線の統合、デマンド交通・循環線の導入等による再編を実施し、運行の効率化や利便性の向上を実現。

#### ■ 商業・医療施設、駅をつなぐ市町村間循環線の創設

- ・市町村間幹線に接続する支線の短縮・効率化を実現
- ・右回り4便・左回り4便を設定
- ・高齢者の活動時間9時～16時に運行  
→通院や買い物等の利便性を向上

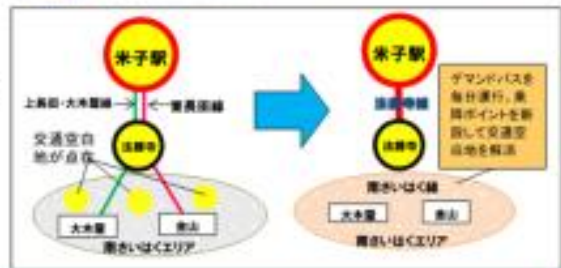


- ・「市町村間移動のための循環線」に位置付け
- 循環線の創設により米子駅を経由しないで目的地に移動することが可能
- 乗車時間の短縮や運賃の低減化



#### ■ 幹線の効率化及び支線のデマンド化の実施

- ・これまで幹線路線バスとして「上長田-大木屋線」・「東長田線」が存在していたのを、新たに「法勝寺線」として統合、重複を見直すことで運行の効率化を実現。
- ・法勝寺以南の「南さはいエリア」にはデマンドバスを導入。始発便のみ通勤通学に合わせて定時定路線の運行、それ以外の便を路線不特定のデマンド運行。
- ・乗降ポイントの新設して、点在していた交通空白地を解消。



#### ■ 問い合わせ先

鳥取県地域づくり推進部 中山間・地域交通局 地域交通政策課 (TEL: 0857-26-7100)

#### 神石高原町地域公共交通協議会 (広島県 神石郡 神石高原町)

運転手不足によるバス路線の廃止を受けて、地域公共交通施策を大胆に見直し、「公共交通の最後の砦であるタクシーの活用」を前面に押し出し、デマンドバス等をタクシー助成に切り替えることにより、利用者利便の向上、タクシー事業者の収益向上、効果的な財政支出を実現。



#### (取組の概要: タクシー助成事業「ふれあいタクシー」の導入)

##### 1. 多様な主体の実質的参画

- 活性化再生法の枠組みを活用し、地域公共交通協議会において具体的な制度設計等を議論。特に、補助対象者の要件については、利用者ニーズを踏まえてきめ細やかに設定。
- 公共交通網形成計画を改定し、他モードとの役割分担も含め、路線を再計画に位置付け。

##### 2. 創意工夫

#### (1) あえて「乗用タクシー」に着目した新たな公共交通の制度構築

- 複数の客席に住宅が点在している地理的特徴から非効率な運行となっていたデマンドバスを全て廃止。運行時間を気にせずドアtoドアで移動できる「乗用タクシー」に町内移動を一本化。
- ただし、バスとの役割分担を整理し、通学路線、広域路線、観光客の利用路線は維持。

#### (2) 町内住民の移動を支える効果的な財政支出へ転換

- デマンドバスからの切替えにより、一乗車当たり町負担額を65%削減(5,8千円→2,0千円)。
- 大幅な利用者の増加(4.4千人/年→3.0万人/年)と事業の効率化を同時に実現。

#### (3) 他の町政との関連性を意識した政策と位置づけた点

- 高齢者の外出機会増加 → まちの賑わい創出、健康増進による将来的な医療費削減
- 高齢者の免許返納数の大幅な増加にも寄与(導入前14人/年→導入後69人/年と5倍増)。

##### 3. 自立性・継続性

#### (1) 公共交通の「最後の砦」となる地元タクシー事業者の維持存続

- 事業目的の1つが地域公共交通の維持に不可欠な地元タクシー事業者の存続可能性の向上。
- 本事業によるタクシー利用の増加に伴い、事業者の収益が上昇、乗務員の確保も向上。  
【営業収益: 事業者全体で約45%増加、1日1車当たり営業収益: 約4千円増(約30%増)】

#### (2) 事業者の意識・自立性の向上

- 利用者の増加が事業者の収益向上につながらない委託運行から、経営努力が収益向上に直結する事業形態にシフト、乗務員のモチベーションも向上。

#### (3) タクシー乗務員の確保に向けた支援策も実施

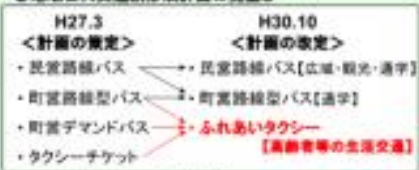
- 本事業の継続実施に向けて、事業者の乗務員確保を支援する制度を導入。【地元7事業者の乗務員数推移】  
(新たに乗務員を雇用する場合の二種免許取得費用を町が負担) H28年度: 23人、H29年度: 22人、  
H30年度: 24人

問い合わせ先 神石高原町 総務課 (TEL: 0847-89-3330)

#### ●「ふれあいタクシー」の概要

利用目的	町内であればどこでも(通院、買い物等)
利用料金	目的地まで片道最大900円 ※普通車の場合(900円を超える料金は町が補助)
利用回数	1人1か月20回まで
利用できる事業者	町内タクシー事業者及び介護タクシー事業者(普通→9人乗り車両、介護車両が利用可)
申込み	タクシー利用者の1人が「利用者証」を持っていれば、相乗り同乗者も対象

#### ●地域公共交通網形成計画の見直し



#### ●「ふれあいタクシー」の対象者

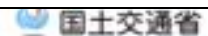
- ・75歳以上高齢者
- ・免許非保有者、免許返納者
- ・原付又は自動二輪免許のみ保有者
- ・母子健康手帳交付者
- ・要介護・要支援者
- ・障害者 等



### 3-2 路線バスの利用促進策

(出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第3版))

#### 京丹後市地域公共交通会議(京都府京丹後市)



『バス運行は住民福祉施策』、『700円で2人の利用より、200円で7人の利用を』という市の方針のもと、市内を走る路線バスの運賃を上限200円とし、導入前に比べて乗車人員は約2.5倍に増加(区間最大1,150円⇒【市内一律】200円) (【H18】17.4万人⇒【H29】43.5万人)

#### (取組の概要)

##### 1. 取組の背景と検討経緯

- 行政改革を進める中で、バスの維持補助額が突出していたことを問題視
- 「同じ補助をするなら、乗っていただけバスに補助しよう」という考え方に
- 路線バスを地域資源の一つとしてとらえ、有効に活用することで、まちづくりを進めることが重要と判断
- 市の内部組織として、公共交通対策プロジェクトチームを設置(バス所管課の他、子育て支援、高齢者福祉、観光振興、商工振興、教育総務、総合戦略の所管課で組織)

##### 2. アンケート調査、財政負担額等をもとに、運賃上限200円に

- 料金について、市民へのアンケート調査を実施
- ニーズの精度を高めるため、調査対象を限定(高校生や高齢者)
- 安易に低料金が回答されないよう、市の財政状況を反映した上で調査
- 財政負担額の試算より、200円とした場合は乗車人員1.9倍の増加が必要
- 取組を実施する上でインパクトも重要(通学定期代が年間28万円〜6万円)
- 区間最大で1,150円だった運賃を、定額200円に(赤字分は市が負担)

##### 3. 利用促進活動により利用者が増加

- 市とバス事業者で、路線の必要性、ルートダイヤの成り立ちをチェック
- バス停及び待合所の増設、バス停の名前変更、フリー乗降区間の設定
- バス車内での回数券の販売、公共交通が이드ブックの発行、広報誌でのPR
- 増設、パターンダイヤ化、鉄道との乗継ぎ改善、ノンステップバスの導入
- 乗車人員は約2.5倍に増加、バスの維持補助額は一定の水準を維持
- 当該取組は、南近畿自治体にも波及

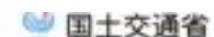


どこまで乗っても  
運賃200円



■ 問い合わせ先 京丹後市 市長公室 政策企画課 (TEL: 0772-69-0120)

#### 松江市公共交通利用促進市民会議(鳥根県松江市)



■ 松江市公共交通利用促進市民会議(以下、市民会議)は、市民・企業・交通事業者・行政の協働により、平成20年7年に設置。「松江市地域公共交通網形成計画(平成29年3月策定)」の進捗管理のほか、「松江市一斉ノーマイカーウィーク」等の利用促進やバス走行環境改善に向けた取り組み等を継続して実施している。

#### (取組の概要)

##### 1 松江市一斉ノーマイカーウィーク(平成21年～)

- ・過度なクルマ依存の生活を見直す“きっかけづくり”の取組み
- ・毎年、市内150前後の企業が参加している
- ・令和2年度は、ノーマイカーウィークに代わり、「新しい生活様式」を踏まえ、交通事業者の感染予防対策や交通機関の換気機能の紹介、利用マナー啓発(マスク着用、会話は控えめにする)を実施



##### 2 とってもお得バス利用事業(平成21年～)

- ・使い終わったバスカードを協賛店に持参すると特典サービスあり

##### 3 バス走行環境改善事業(平成21年～)

- ・運行支障箇所について、毎年、バス運転手にヒアリング実施
- ・道路管理者・警察等がバスに乗って、改善箇所の現地調査を行うことで、走行環境改善を図る



▲現地調査の様子

▲調査によってマウンドアップされたバス停

■ 問い合わせ先 松江市 歴史まちづくり部 交通政策課 (TEL: 0852-55-5209)

4-1 周遊できる公共交通の環境整備  
 (出典：西伊豆町観光協会HP)

## 電動キックボード レンタルサービス『Rimo 堂ヶ島』

2022.10.01 | 観光情報



一人旅で 癒やされる アクティビティ	友達と 車では行きにくい 絶景スポットへ	カップルで Only One の 思い出を作ろう	移動が楽しい！ 西伊豆町に多い 坂道もスイスイ快適
--------------------------	----------------------------	--------------------------------	---------------------------------

### レンタルプラン・料金 (保険・税込み)

基本プラン	料金
2時間まで	2,000円
4時間まで	3,000円
1日 (24時間)	5,000円
延長1時間毎	1,000円

\* 最終返却時間：16時30分

\* 西伊豆町民割引あり

宿泊者限定	料金	利用時間
サンセットプラン	3,000円	15時～翌11時

\* 提携のお宿にお泊りの方限定

## 4-2 観光に役立つ多様な情報提供 (出典：観光庁HP)

### 公共交通機関における外国語等による情報提供

「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の促進に関する法律」では、概ね以下の要領により、公共交通事業者等に対し、外国語等による情報提供を行うことを求めています。

場所	旅客施設内及び車両等（改札口、構内案内図、運賃表、行先、次停車駅名等）
内容	外国語等による情報提供（方向指示情報、位置表示情報、利用案内情報、規制情報等）
手段	文字・図記号または音声による情報提供（案内標識、パンフレット等）
言語	日本語に加え、英語及びピクトグラム使用が基本（加えて地域特性に依り中国語、韓国語等）

特に、観光庁長官が指定する区間で事業を営んでいる公共交通事業者等にはこれが義務付けられております。その大まかな流れは以下のようになっています。

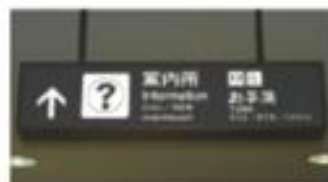


※ 指定区間において事業を営まない公共交通事業者等であっても、上記を実施する努力義務が課されています。

#### 公共交通機関における外国語による情報提供の例



案内



標識



乗車