

伊東市地域公共交通網形成計画

平成 31 年 3 月策定

令和 6 年 1 月改訂

伊 東 市

目 次

第1章 計画概要	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画策定の目的	2
1-3 計画の位置付け	2
1-4 計画期間	3
1-5 計画区域	3
1-6 計画策定フロー	3
第2章 本市の公共交通を取り巻く現状	4
2-1 地域概況	4
(1) 地勢・地理	4
(2) 人口、高齢化率	5
(3) 運転免許証の保有及び返納状況	6
(4) 人口分布・高齢化率	7
(5) 生活関連施設の立地状況	9
(6) 観光需要	12
(7) 関連計画の整理	14
2-2 公共交通の現状	20
(1) 公共交通網の概況	20
(2) 公共交通の利用者数の推移	22
(3) 路線バスの運行状況	24
(4) デマンド型交通の運行概況	25
(5) 路線バスの利用状況、収支状況	26
(6) 鉄道の利用状況	39
(7) 交通事業者の環境	42
2-3 移動実態及びニーズ	43
(1) 市民アンケート調査の実施概要	43
(2) 移動実態	44
(3) 公共交通を利用した移動の満足度	50
(4) 公共交通へのニーズ	51
(5) 公共交通に関する今後の意向	52
(6) バスに対する意見（自由意見）	53
(7) 各地域の意見（意見交換会の内容）	55
2-4 高校生の路線バス利用アンケート調査	59
(1) 伊東市内の高校への通学状況	59
(2) 通学時の路線バスの利用状況	60

第3章 伊東市における地域公共交通の課題	61
3-1 全市的な地域公共交通における現状把握及び課題整理	61
(1) 地域概況.....	61
(2) 公共交通の状況.....	62
(3) 移動実態、ニーズ	64
3-2 地区ごとの地域公共交通における現状把握及び課題整理	65
(1) 宇佐美地域	65
(2) 伊東・小室地域.....	67
(3) 対島地域.....	69
第4章 地域公共交通の形成に向けた取組み	71
4-1 基本的な方針	71
4-2 計画目標の設定	72
(1) 計画目標の設定.....	72
(2) 計画目標に対する指標の考え方	73
4-3 取組み内容、スケジュール及び実施主体	79
4-4 取組み内容	81
第5章 計画の実現に向けて	97
5-1 計画の実施主体と分担	97
5-2 PDCAサイクルによる進行管理	97
5-3 計画の進捗管理、評価スケジュール	98

第1章 計画概要

1-1 計画策定の背景

○人口減少、少子高齢化などの社会情勢の変化

本市は、近年の人口減少から少子化、高齢化が進むことが想定されます。市の特徴として市内各所に別荘地が点在しており、別荘地居住者の高齢化も進んでいます。

これらを踏まえ公共交通利用の基盤となる人口構成の変化、高齢化に対応した公共交通網の構築が必要です。

○鉄道、バス、タクシーなどの多様な交通網の確保

市内には多様な交通が存在しています。路線バスや鉄道駅の利用者数は近年横ばいですが、今後の人口減少により、公共交通利用者数も減少が予想されます。路線バスへの市の支出は、年間4,800万円前後で推移し今後も拡大が懸念されます。

これらを踏まえ公共交通の利用の維持、財政支出の削減、市民ニーズに対応した公共交通網の構築、利用促進などの対応が必要です。

○地域住民ニーズの多様化

外出の満足度について、例えば買い物については、40%以上の方が外出に不満あるいはやや不満と回答しているなか、定住が進む別荘地居住者においても、公共交通へのニーズがあります。

高齢化が進む中、様々な場面で公共交通が必要とされてきており、公共交通へのニーズが多様化していることから、これらを踏まえ外出しやすい環境づくりを市民と一体で取組み、生活しやすい環境の整備が求められます。

○増加傾向にある観光需要

本市ではここ数年観光客数が10%以上増加しており、鉄道の新たな観光列車の導入、今後の東京オリンピックの開催などを考慮すれば日本人、外国人観光客の来訪の増加が想定されます。

これらを踏まえ伊豆東海バスで導入されたバスロケーションシステムの活用、観光案内の多言語化などの取組みを充実させ、より一層の観光に対応した公共交通網の構築やわかりやすさの改善が必要です。

1-2 計画策定の目的

こうした背景の中、本市の将来都市像の実現を支援する地域公共交通ネットワークの形成や持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、民間交通事業者や市民をはじめ、多様な関係者との協働のもと「伊東市地域公共交通網形成計画」を策定します。

なお、策定にあたっては、本市の地域特性や公共交通の利用実態、各種ニーズなどの把握、分析を踏まえ、本市における地域公共交通の課題を整理した上で、まちづくりなどと一体となった地域公共交通の再構築を図る取組みをします。

1-3 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づき、本市の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を踏まえた公共交通のマスタープランとして策定します。

なお、関連計画である「伊東市総合計画」や「伊東市都市計画マスタープラン」などのまちづくりの方向性と連携を図りながら公共交通網の形成を目指します。また、2018年3月に策定された「東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画」は本市を含む広域的な計画であり、十分に連携を図りながら一体的な取組みを進めていきます。

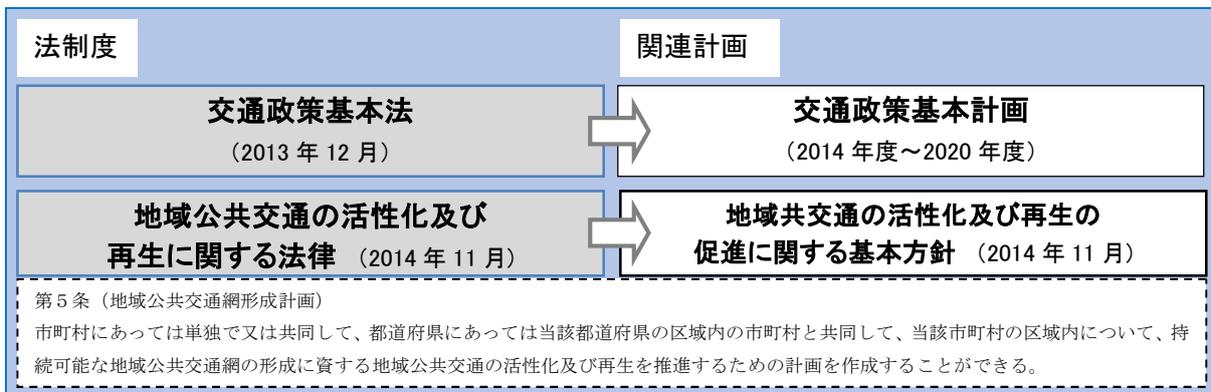


図 1 計画の位置付け

1-4 計画期間

2019 年度（平成 31 年度）～2024 年度（令和 6 年度）の 6 年間とします。

1-5 計画区域

計画区域は伊東市全域を対象とします。

1-6 計画策定フロー

計画策定に向け、以下のように調査・検討を進めました。

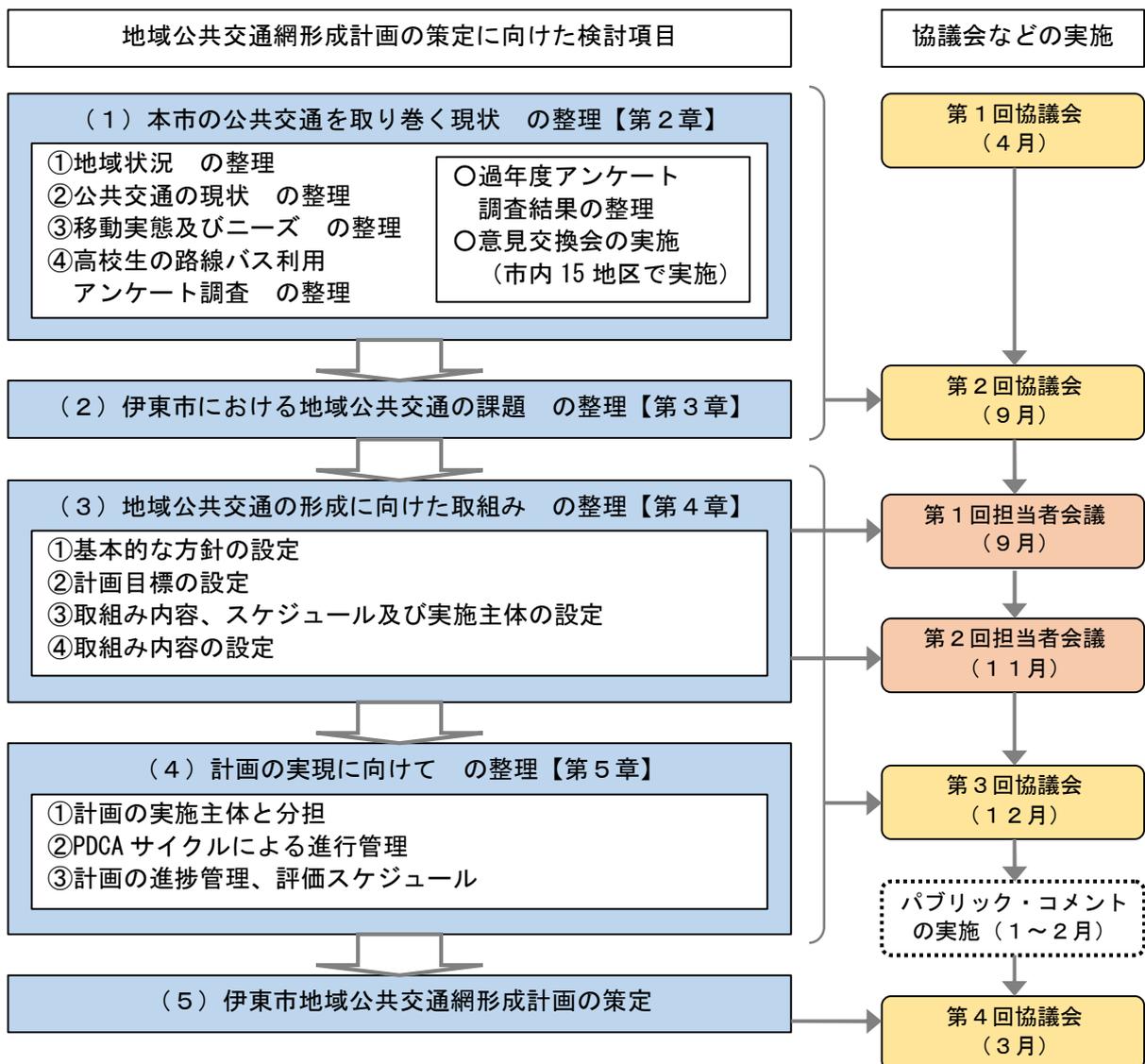


図 2 計画策定フロー

第2章 本市の公共交通を取り巻く現状

2-1 地域概況

(1) 地勢・地理

本市は、伊豆半島の東海岸に位置し相模湾に面した地形となっています。南北に細長い市域を形成しており、沿岸部に平地が集中しています。一方、沿岸部以外は山間部が広がっており、平地との高低差が大きい状況となっています。

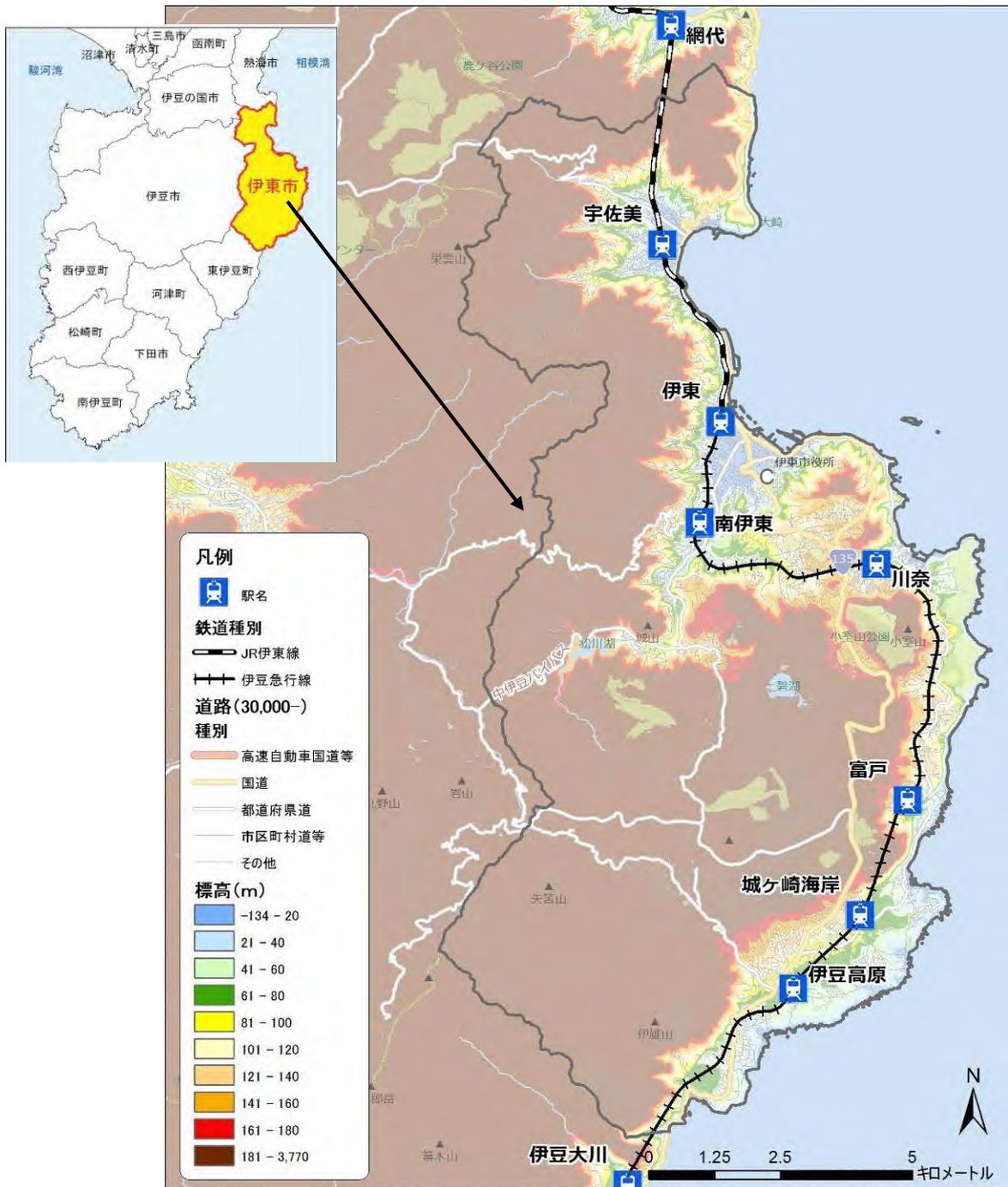


図3 伊東市の地形、標高、道路網

(2) 人口、高齢化率

2015年における人口は、約6万7千人、65歳以上の高齢化率は40%となっています。1995年以降、人口減少や少子高齢化の傾向が続いており、将来にわたり続く見込みです。

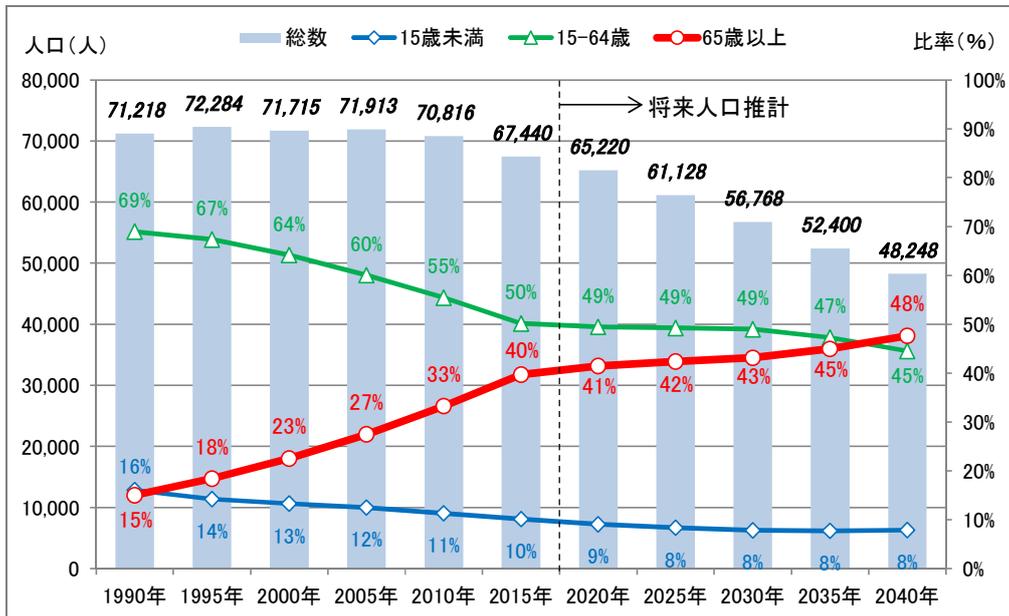
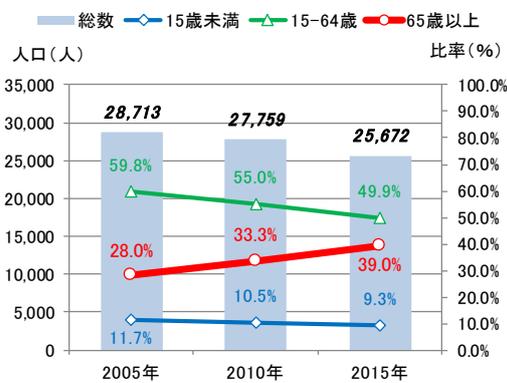


図4 伊東市の人口総数、年代別構成比の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

<参考> 地区別の人口推移 (2005年～2015年)

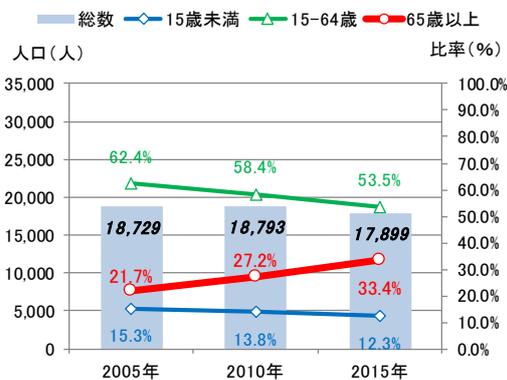
■ 旧市内地区



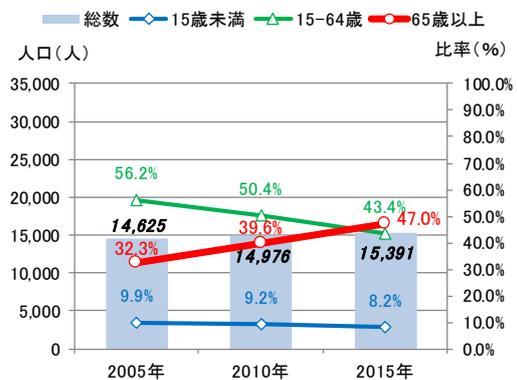
■ 宇佐美地区



■ 小室地区



■ 対島地区



出典：国勢調査

(3) 運転免許証の保有及び返納状況

近年自動車の運転免許保有者数が減少傾向にあります。また、免許返納者数もここ5年では増加傾向にあり、返納者のほとんどが65歳以上の高齢者となっています。

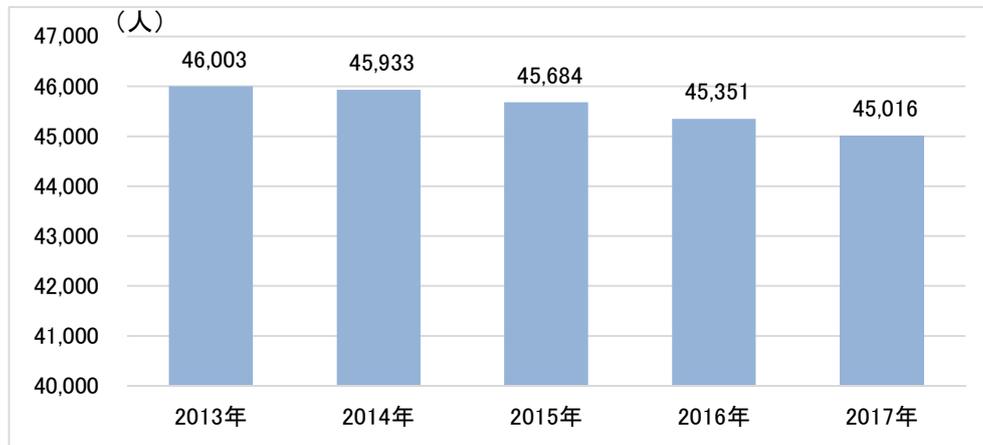


図 5 伊東市内の免許保有者数の推移

※出典：静岡県警 交通年鑑

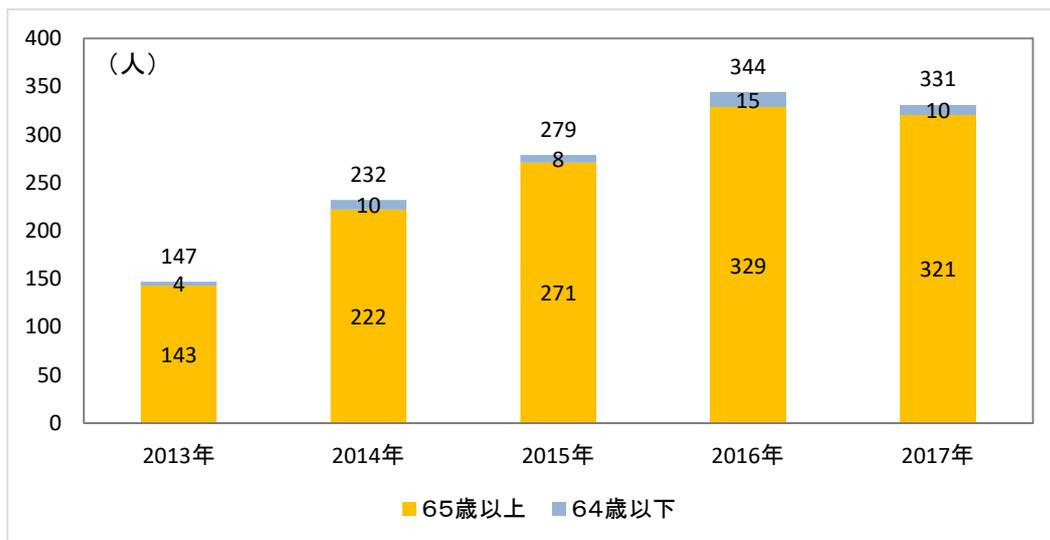


図 6 伊東警察署における免許返納者数の推移

※出典：静岡県警へのヒアリング結果

(4) 人口分布・高齢化率

人口分布については、主に伊東駅、南伊東駅、川奈駅、伊豆高原駅といった鉄道駅の周辺その他、市の中心部の県道沿いに人口が密集しています。郊外や山間部においては、分散がみられます。

市内各地、特に南部の対島地区には、別荘地・分譲地が多く点在しています。これらの別荘地・分譲地では定住化も進んでいます。

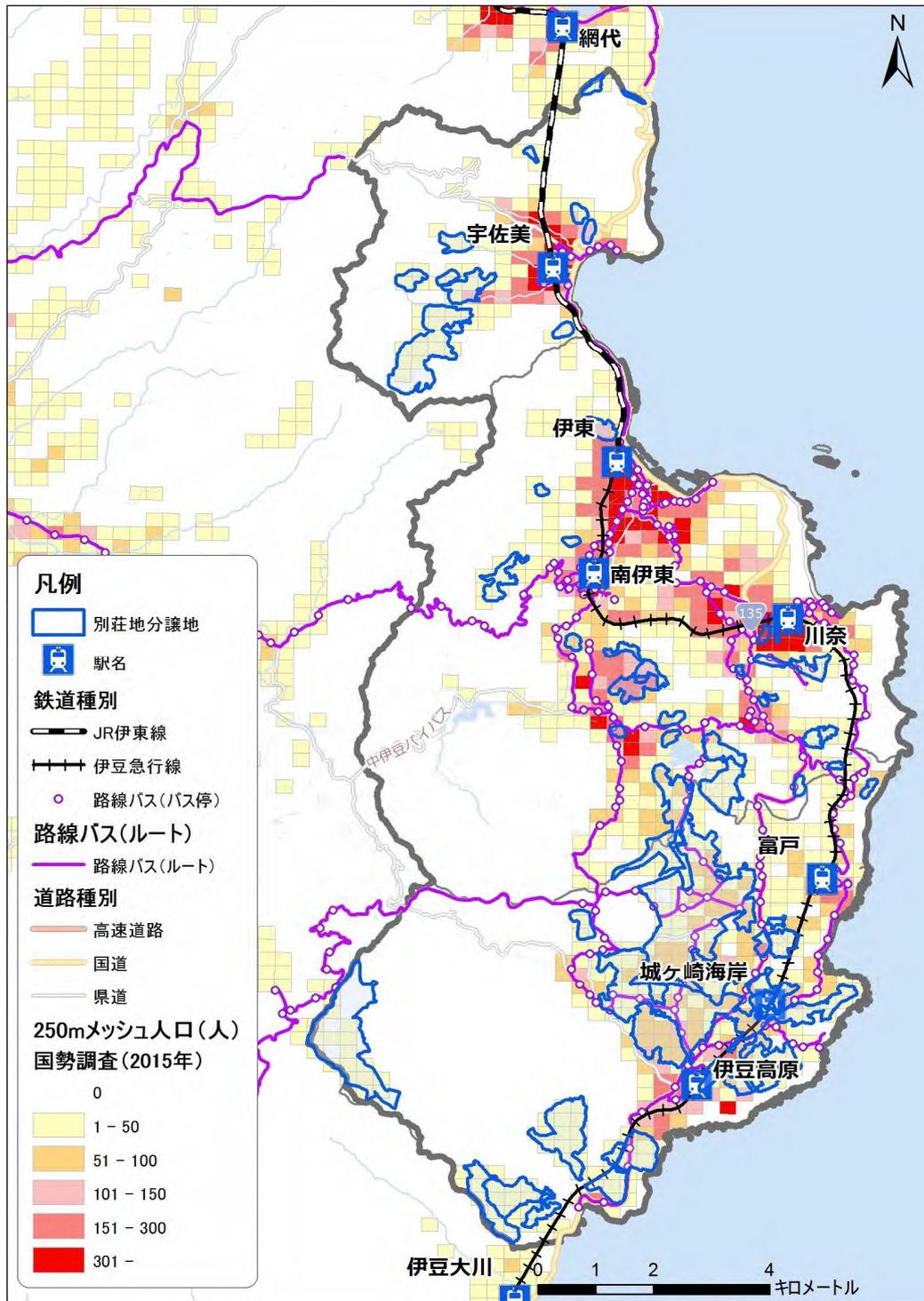


図 7 伊東市の人口分布及び別荘地・分譲地の位置

出典： 人口分布 国勢調査(2015年)
別荘地・分譲地の位置 伊東市資料

高齢化率については、人口が密集している地域（伊東駅から南伊東駅、川奈駅、中心部の県道沿いにかけて、また、宇佐美駅周辺や伊豆高原駅周辺など）は比較的高齢化が低くなっていますが、郊外や山間部は高齢化が進んでおり、特に別荘地・分譲地のほとんどにおいて高齢化率が高くなっています。

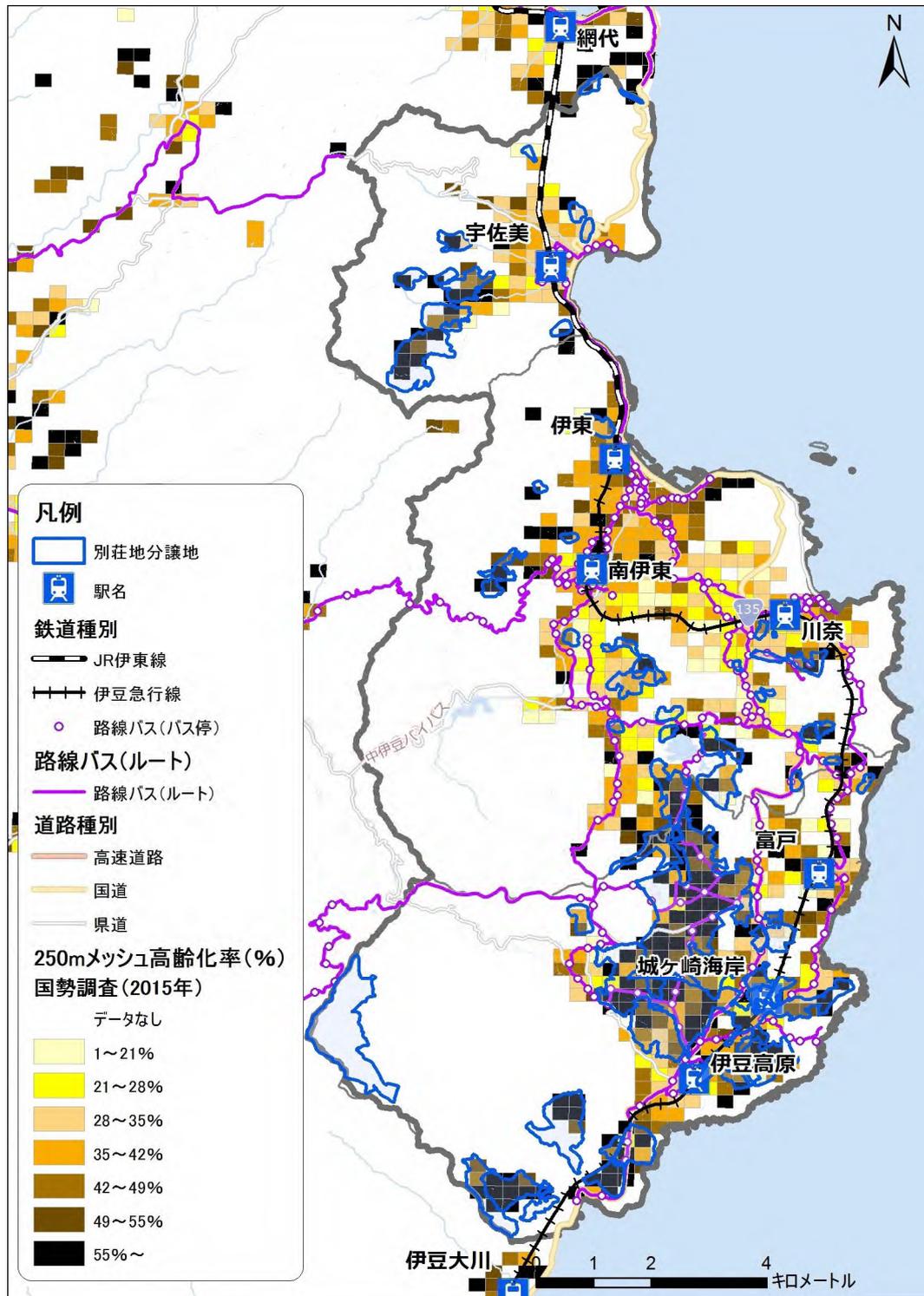


図 8 伊東市の高齢化率分布及び別荘地・分譲地の位置

出典： 高齢化率分布 国勢調査(2015年)
別荘地・分譲地の位置 伊東市資料

(5) 生活関連施設の立地状況

①教育施設、商業施設

主要な商業施設（大規模小売店舗）は、伊東駅、宇佐美駅、南伊東駅、川奈駅、伊豆高原駅の周辺、中心部の県道沿い（いずれも人口が集中する地域）に立地しています。

市内には高等学校が3校あり、いずれの高校も鉄道駅からやや距離がありますが、路線バスの沿線に立地しています。

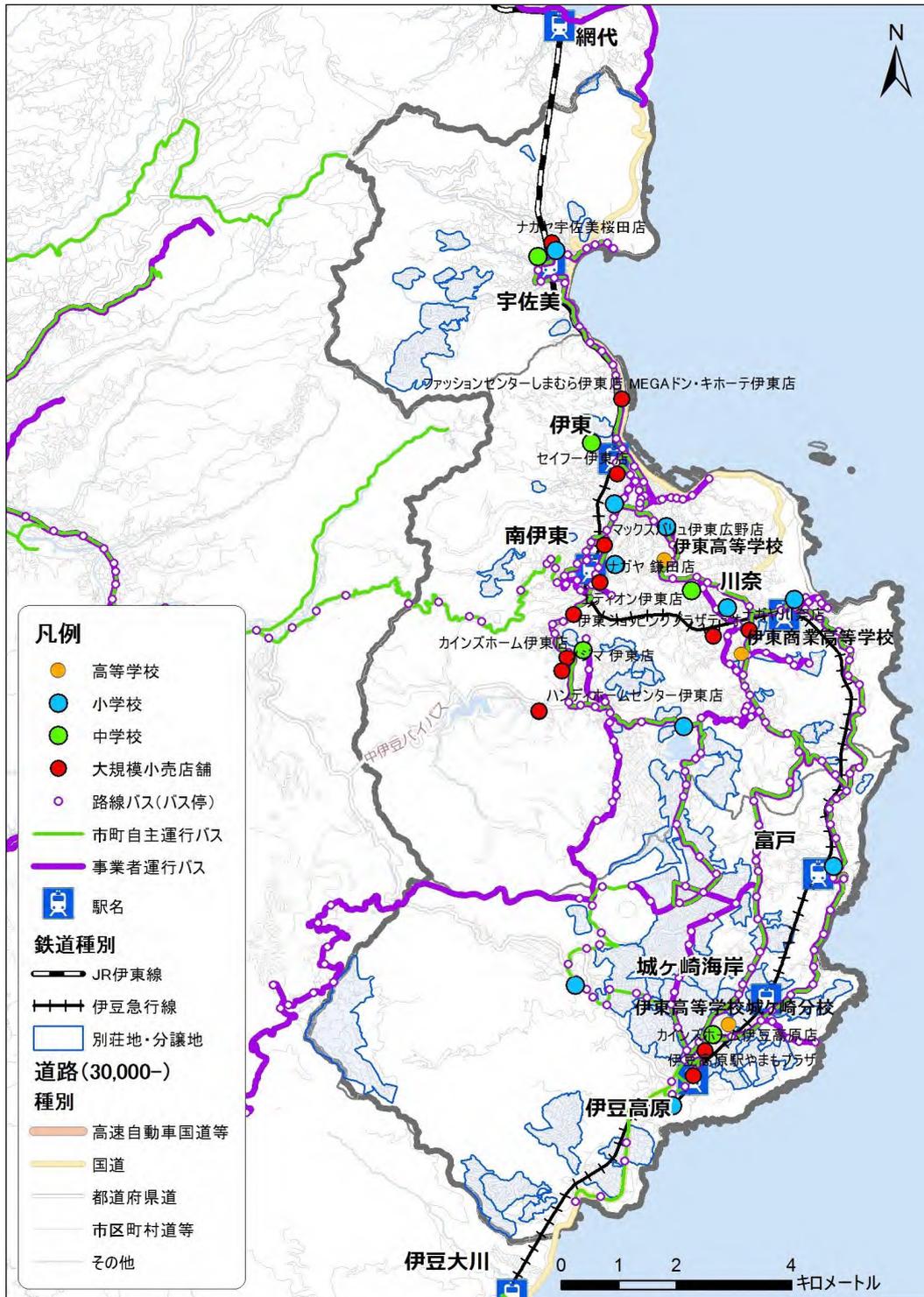


図9 高等学校、商業施設の立地状況

出典：路線バス情報 国土数値情報

高等学校 国土数値情報

大規模小売店舗 静岡県資料（大規模小売店舗届出状況）

②医療施設

市内の主要な医療施設である伊東市民病院は、路線バスの沿線に立地しています。その他の医療施設（病床数が20未満の病院、クリニックなど）も概ね鉄道駅周辺または路線バス停周辺に立地していますが、一部の施設は公共交通でのアクセスが困難となっています。



図 10 医療施設の立地状況

出典：路線バス情報 国土数値情報
医療施設 国土数値情報

③文化、福祉施設

市内の文化施設、福祉施設については、概ね鉄道駅周辺や路線バス停周辺に立地していますが、一部の施設は公共交通でのアクセスが困難となっています。

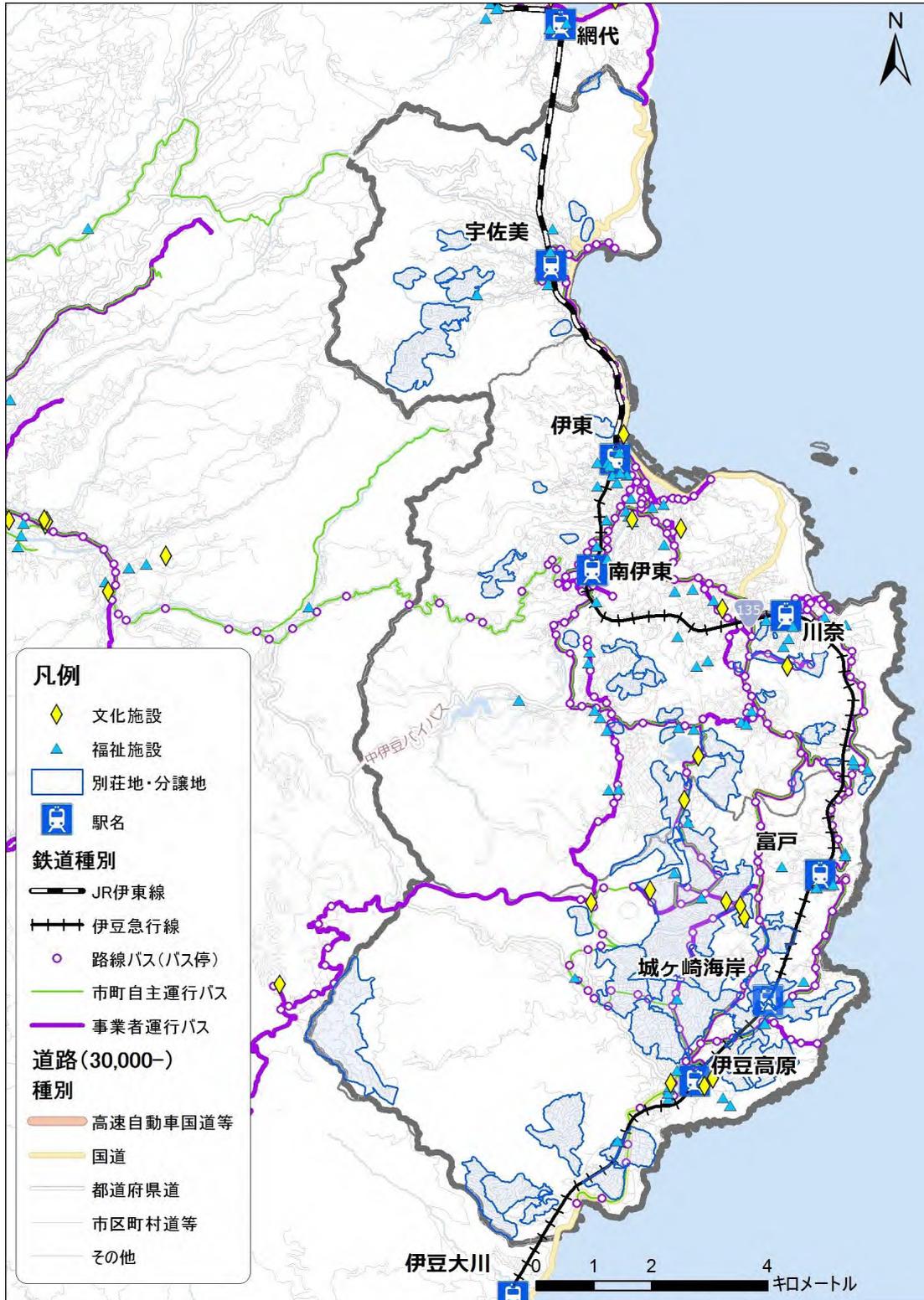


図 11 文化施設、福祉施設の立地状況

出典：路線バス情報 国土数値情報
 文化施設 国土数値情報
 福祉施設 国土数値情報

(6) 観光需要

①観光客数の推移

本市に訪れる観光客数は増加傾向（2011年度以降）にあり、この6年で10%程度の増加となっています。

月別の観光客数の推移では、8月の観光来訪者数が突出して多く、次に3月から5月、7月の来訪者数が多くなっています。このようにピークの季節と閑散期で大きな差がある特徴があります。

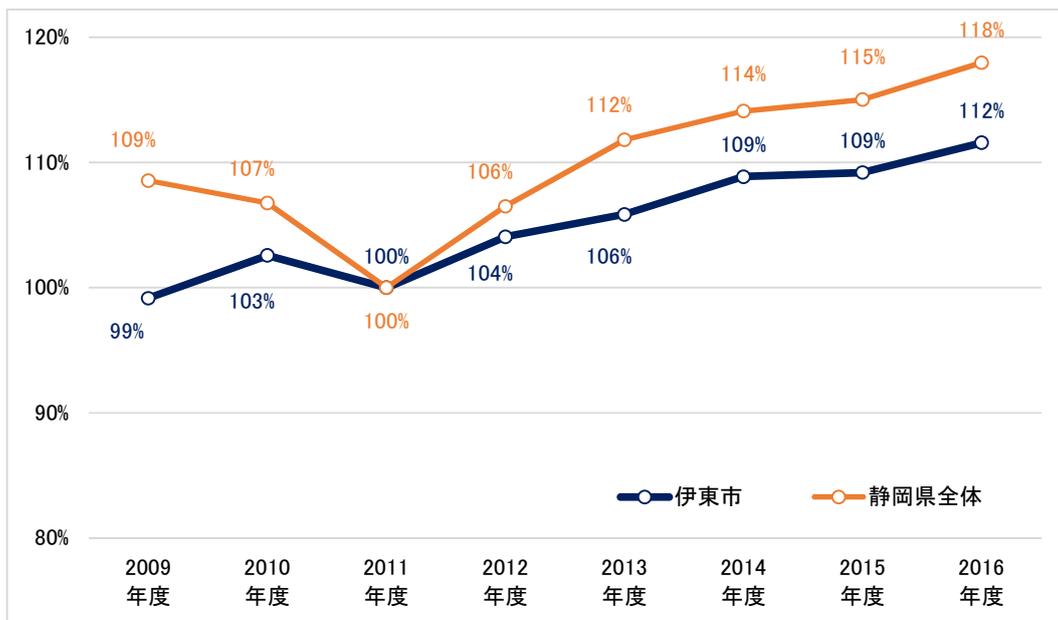


図 12 伊東市及び静岡県の観光来訪者数の推移（2011年度を100%とした推移）

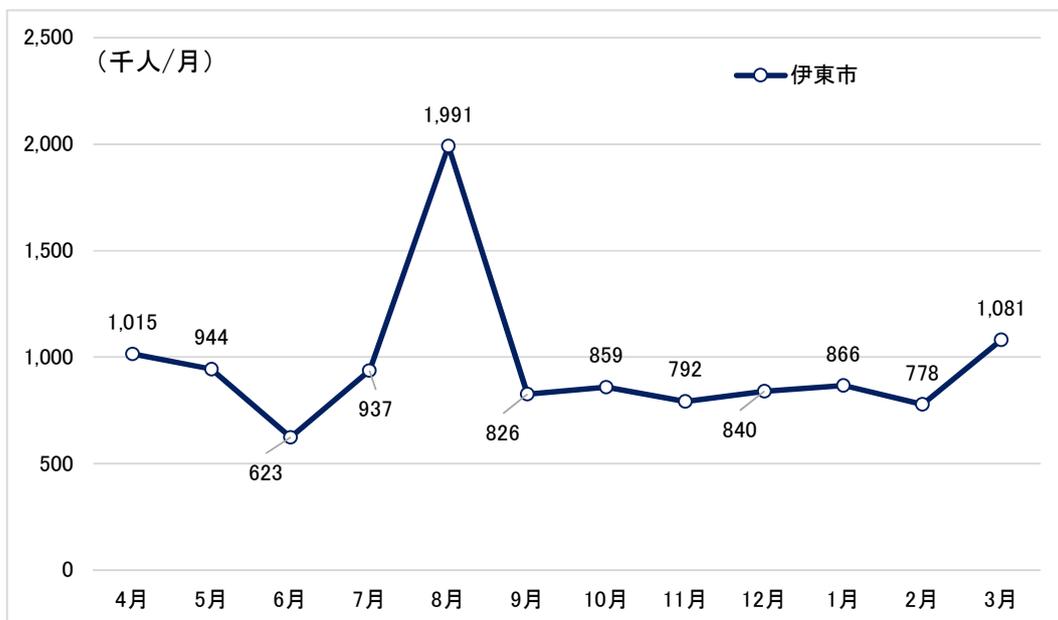


図 13 伊東市の月別観光来訪者数（2016年度）

出典：静岡県観光交流の動向（2009年度～2016年度）

②観光施設の分布

市内の観光施設は、伊東駅周辺のほか、市の中心部（伊東駅周辺）から南部にかけて点在して立地しています。これらの施設は鉄道駅から離れた場所に立地していますが、路線バスでのアクセスが可能となっています。

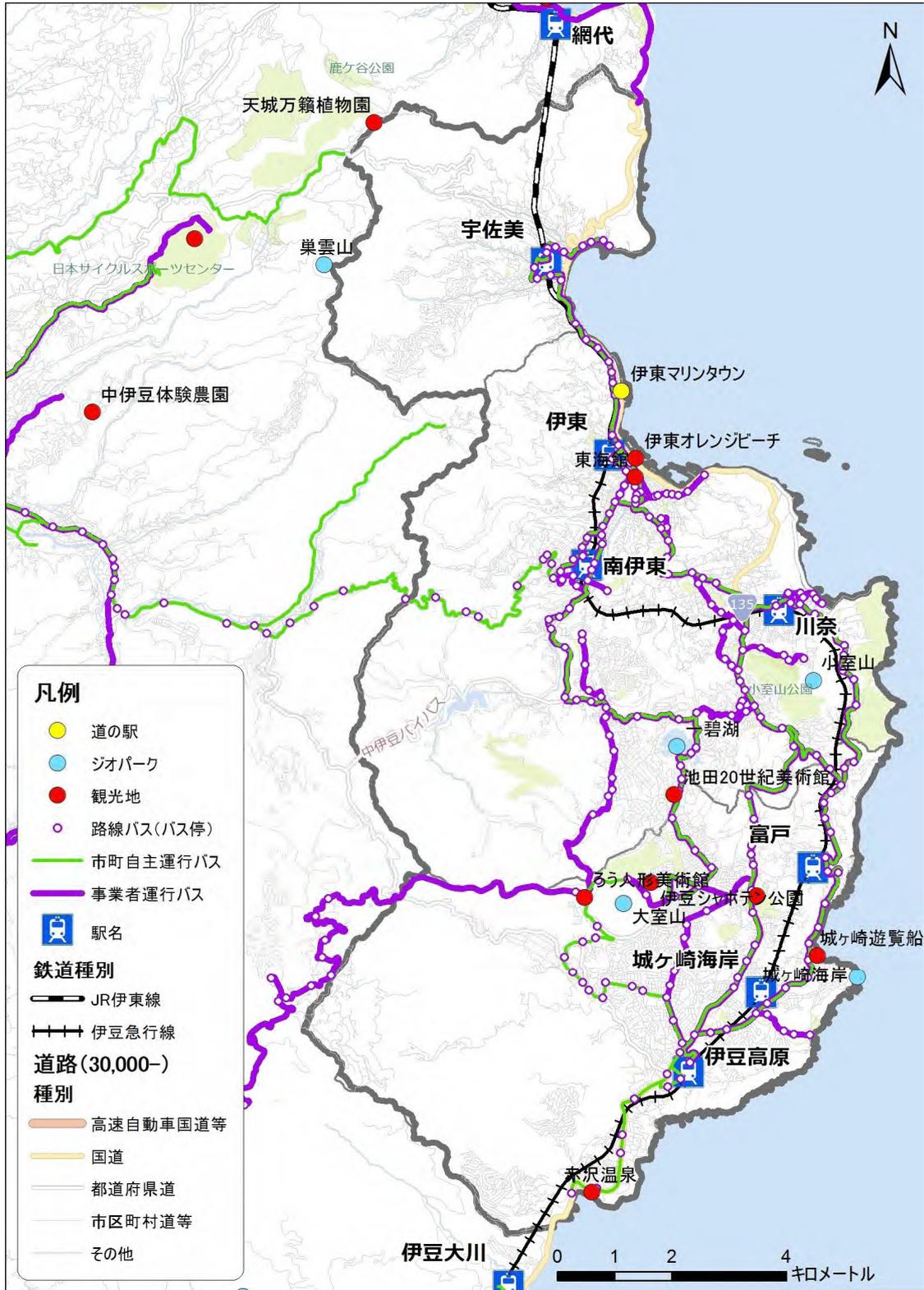


図 14 観光施設の立地状況

(7) 関連計画の整理

<広域の公共交通計画>

① 東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画

(東伊豆・中伊豆地域公共交通活性化協議会、2018年3月)

■ 計画期間：2018年度～2022年度（5年間）

■ 策定主旨：東伊豆・中伊豆地域での公共交通の再編の方向性を示す計画として策定

■ 関連内容：鉄道、路線バス、タクシー、交通空白地域、交通結節点、観光客の移動について以下に示す6つの視点から取組を整理

4. 計画の取組位置図、取組の参考事例等



<伊東市の上位計画、関連計画>

①第四次伊東市総合計画 第十次基本計画（2016年3月）

第四次伊東市総合計画 第十次基本計画では、「第5章 施策の体系」のうち「政策目標2 安全・安心で快適なまち」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ます。

■計画期間：2011年度～2020年度

■公共交通体系の充実

○現状と課題

少子高齢化、人口減少、モータリゼーションの普及などにより公共交通利用者は年々減少し、路線バスのほとんどが赤字路線となっている。不採算路線からの撤退や運行頻度の減少が進み、利便性が低下しているが、高齢者などの交通弱者が増えていることから、日常生活に密着して利用される生活路線バスの維持は、今後ますます重要になる。本市と周辺市町を結ぶ陸路は、山間部や海沿いの斜面を通るルートのみであり、地震や大雨・台風などの影響により、頻繁に道路の通行止めや鉄道の運転休止が発生している。このことから、今後発生が予想される南海トラフや相模トラフ地震に対し、緊急避難路や緊急輸送路の確保が喫緊の課題となっている。

■目標

便利で災害に強い公共交通体系の充実を目指す。

■成果指標

指標	指標の内容・出所等	現状 (H22)	現状 (H27)	目標値 (H32)	目標値の考え方
		平成21年度	平成26年度		
生活路線バスの年間乗車人員	生活路線バス運行事業	238,290人	215,000人	215,000人	生活路線バスの維持

■目標を実現するための具体的な方策

1. 地域公共交通の利便性向上・安全性確保

事業者と協力して、バス路線の見直しやダイヤ改正を行い、利用者のニーズに合ったバス路線の確立を図るとともに、利用が少ない路線については、デマンド交通などの新交通システムを検討する。また、鉄道事業者に対し、乗り継ぎの改善など、利便性向上の要望を行うとともに、国・県・事業者と協調し、公共交通のバリアフリー化や安全性向上事業などへの支援を実施する。

2. 緊急避難路や輸送路の確保のための港湾整備の推進

ぜい弱な陸路以外の交通手段として、海路による災害時などの緊急避難路や輸送路の確保を目指し、港湾整備を推進する。

■市民の皆さんと一緒に進めていく方策

○地域の実情に応じた公共交通の検討

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、利用者の利便を向上させるため、地域住民・利用者・事業者・行政が一体となって、地域の実情に応じた公共交通のあり方を検討する。

②伊東市都市計画マスタープラン（2013年3月）

■計画期間：2030年度

■都市計画マスタープランで取組むべき計画課題

（1）都市環境の観点から捉えた計画課題

○環境への負荷の軽減

自家用車による来遊客の増大や市民の自家用車利用の増大は、大気汚染につながる。広い市域の中の総交通量を抑制するためには、バス路線の充実や乗換ターミナルとなる交通拠点の整備、バス利用を促進するソフト面の施策の展開など、伊東市にふさわしい交通システムの構築が求められる。

■将来都市構造 ～「自然と調和した健康保養都市」の骨格～

（4）骨格となる道路交通施設

骨格となる道路交通施設は、生活や産業を支える“道路”や“鉄道”、“ターミナル”などを表す。将来都市構造図に示す対象には、次のような方針で取組む。

- ①～広域交通網を充実する～
- ②～都市内交通を円滑にする～
- ③～移動システムを充実する～



③伊東市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（2015年10月）

人口ビジョン

■計画期間：2060年度

■本市の将来展望

人口の現状と課題を整理し、人口の目指すべき将来の方向性を提示するとともに、本市の将来の人口の長期的な見通しを行います。

■目指すべき将来の方向

- (1) 全年齢層を対象とした積極的な移住定住促進により、純移動率を上昇させ、ずっと住みたいと思う環境づくりを目指します。

全年齢層を対象とした移住促進を図ることにより、年齢構成のバランスを維持し、持続可能な地域の実現を展望します。

- (2) 長期的に若い世代の結婚・子育ての希望の実現に取組み、出生率の上昇を目指します。

第四次総合計画の目標人口（平成32年70,000人）を達成するとともに、平成72（2060）年に人口42,000人を確保します。

総合戦略

■計画期間：2015年度～2019年度

■本計画の基本目標

本計画の基本目標は、国の総合戦略に基づき、以下の4つを基本目標として、各種の取組みを推進します。

国の目標	1 地方における安定した雇用を創出する 2 地方への新しいひとの流れをつくる 3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる 4 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する
市の目標	1 安定した雇用を創出する 2 新しいひとの流れをつくる 3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる 4 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

■具体的な施策

- ①健康づくりの推進 ②生涯学習活動の推進 ③市民スポーツ活動の支援
 ④歴史・芸術文化の振興 ⑤国際交流の推進 ⑥地域活動・市民活動への支援
 ⑦安全・安心な暮らしを守るための取組

④第2次伊東市観光計画（2014年3月）

■計画期間：2014年度～2018年度

■観光振興に向けての課題

観光の現状分析をもとに、今後の観光振興に向けての課題を整理する。

- | | |
|------------------------|--------------------|
| (1) 時代環境の変化に対応した観光への変革 | (2) 「点から面へ」を目指した取組 |
| (3) 地域ごとの個性をいかした展開 | (4) 訪日外国人観光への対応 |
| (5) 情報の受発信及び誘客促進策の工夫 | (6) 観光戦略を担う組織の構築 |
| (7) 障害者にも優しい観光地づくり | |

■観光振興の基本方針

今後推進していく観光振興の基本方針を次のとおり定める。

・基本方針1 伊東市ならではの魅力づくり

伊東八景のさらなる磨き上げや地域の資源をいかした観光プログラムやサービスの充実によって、伊東市の持つ観光・交流の場としての優位性をより高めていく。

(施策展開の指針)

- ・伊東観光の代表的名所である伊東八景の魅力強化
- ・地区ごとの資源をいかした観光施策の推進
- ・特定の対象層に的を絞った体験型観光の推進

・基本方針2 多様な連携による活力づくり

観光事業者だけでなく、地場企業、市民及び行政が一体となって観光のまちづくりを推進する。また、近隣市町などとの広域的な連携体制を強化し、伊豆地域全体での誘客魅力を高め、交流人口の拡大を図る。

(施策展開の指針)

- ・異なる業種・分野の連携による観光まちづくりの推進
- ・広域連携による伊豆観光の競争力強化
- ・官民連携による外国人観光客受入れ体制の整備

・基本方針3 情報収集・発信力とおもてなし機能の強化

メディア環境の変化に対応した伊東市観光の効果的な情報受発信機能と、訪れる人に対するおもてなし機能の向上を図る。

(施策展開の指針)

- ・来訪者に優しく、美しい街並み整備推進と観光施設の高付加価値化
- ・市民参加型観光案内サービスの充実
- ・情報の受発信基盤の整備

⑤第2次伊東市地域福祉計画・地域福祉活動計画（2014年3月）

第2次伊東市地域福祉計画

■計画期間：2014年度～2018年度

■施策の方針

本市の課題や社会情勢を踏まえて、市民、事業者、行政などが協働して地域に取り組んでいくため、次の基本理念を掲げます。

絆（きずな）でつながる、やさしさと笑顔にあふれる健康なまち

■施策の基本方針

地域福祉を推進するために必要な要素を整理した上で、基本理念を実現するための4つの基本方針を設定します。

- ・基本方針1 地域住民としての意識づくり
- ・基本方針2 地域（生活）を支える仕組みづくり
- ・基本方針3 安心して福祉サービスを利用できる環境づくり
- ・基本方針4 地域福祉の担い手づくり

第2次伊東市地域福祉活動計画

■計画期間：2014年度～2018年度

■計画の基本方策

地域の住民がそれぞれの力を発揮し、連携・協働して地域福祉を推進していけるよう、基本目標のもとに3つの基本方策を定めます。

- ・基本方策1 地域のつながりの構築
- ・基本方策2 民間福祉事業者と市民活動のつながりの構築
- ・基本方策3 市民の福祉力の構築

■計画を推進する取組

- ・基本方針1に対して
⇒**重点事業** 地域の福祉を推進する仕組みづくり
地域住民のニーズ把握、広報活動の充実、ホームページの充実など
- ・基本方針2に対して
⇒**重点事業** 市民や事業者による新たな地域福祉における（協働）活動の推進
関係機関・団体との連携、社会福祉法人・NPO法人との活動の推進など
- ・基本方針3に対して
⇒**重点事業** 市民一人ひとりが参加する福祉のまちづくり
地域福祉教育の推進、福祉教育連絡会の開催、ボランティア相談など

2-2 公共交通の現状

(1) 公共交通網の概況

①公共交通網の現状

市内の交通網は、鉄道（JR伊東線、伊豆急行線）が南北に運行しており、鉄道の運行がない地域では、路線バスが伊東駅を中心に網羅されています。また、伊豆高原駅から赤沢地区にかけては、路線バスの代替としてデマンド型交通が運行しています。



図 15 伊東市内の鉄道、路線バス、デマンド型交通、タクシーの概況

②人口カバー率

鉄道（鉄道駅半径 500m）、路線バス（バス停半径 300m）での人口カバー状況は、市内全体で 70.3% となっています。人口が集中する地域では概ねカバーされていますが、宇佐美地域や対島地域の別荘地・分譲地の他、宇佐美駅の周辺の高側、伊東駅の西側、伊東駅と川奈駅間の国道沿いなどを中心にカバーされていないエリアがあります。

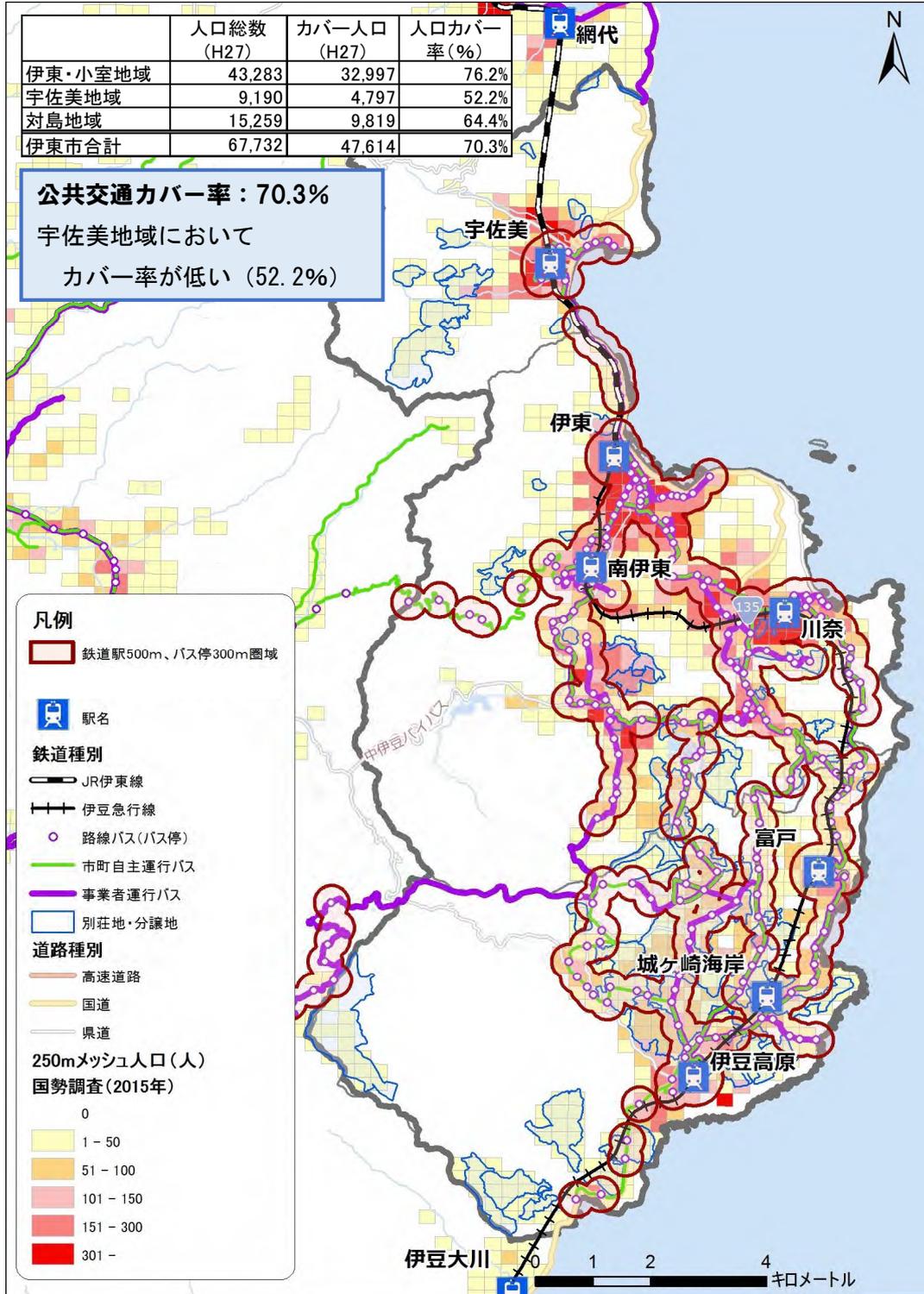


図 16 鉄道、路線バスによる人口カバー状況

(2) 公共交通の利用者数の推移

① 鉄道（駅別年間乗車人数の推移）

鉄道（JR 伊東線の伊東駅、伊豆急行線（市内 6 駅））の年間乗車人員は、ここ 5 年は横ばい傾向にあります。

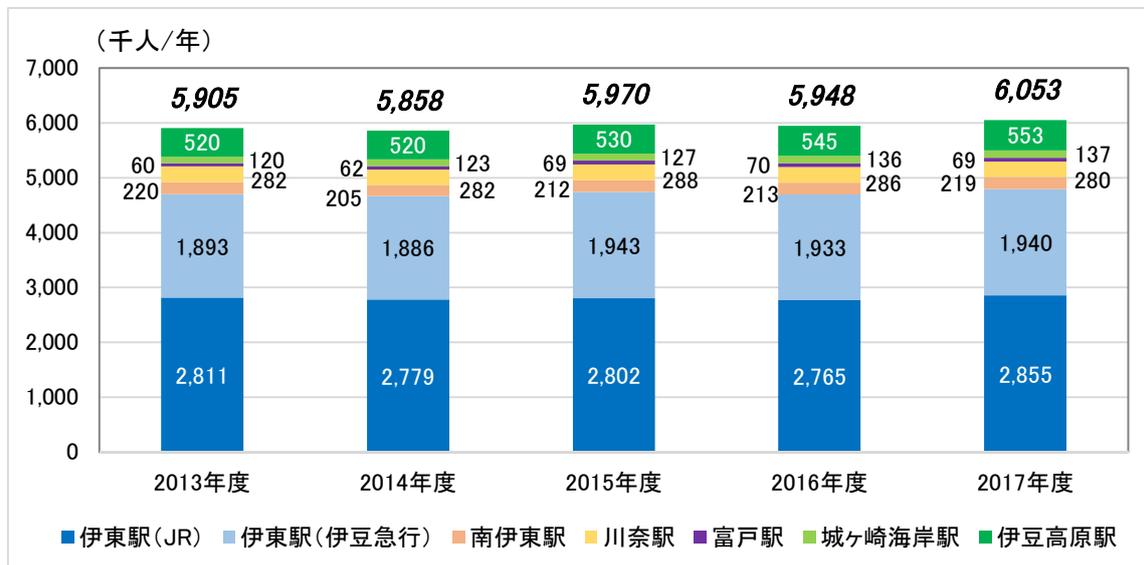


図 17 鉄道の年間乗車人員の推移

出典：静岡県統計年鑑

② 路線バス（系統数、年間利用者数）

路線バス（伊豆東海バス）の年間利用者数は、ここ 5 年は微増となっています。

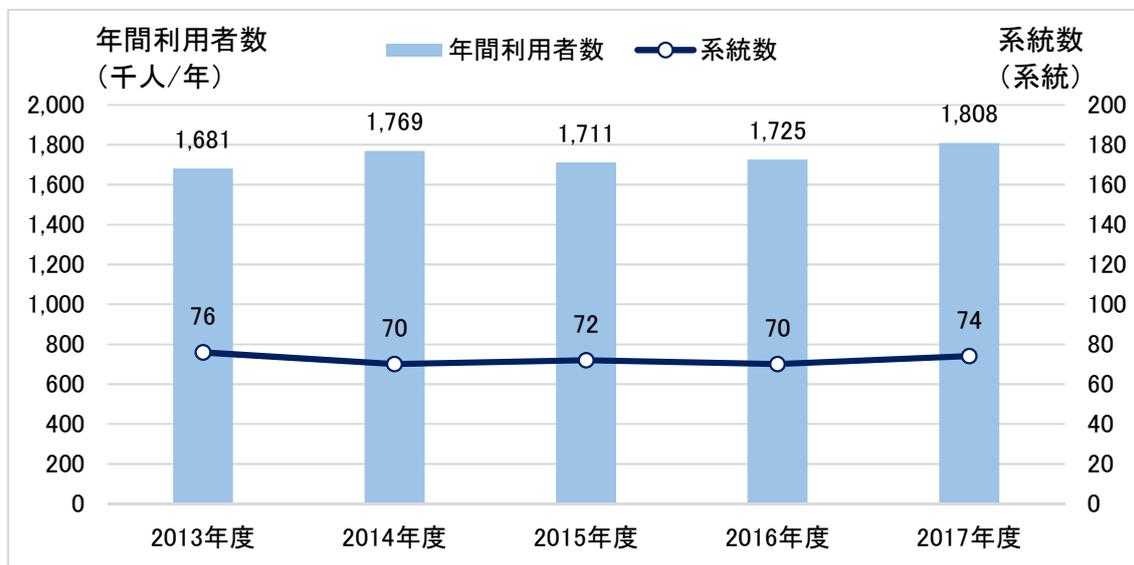


図 18 路線バス（伊豆東海バス）の年間利用者数、系統数の推移

出典：東海自動車提供資料

③ デマンド型交通

赤沢地区デマンド交通（伊豆高原駅～赤沢海岸間を平日日中に運行）は、2015年度から実証運行を開始し、2016年10月から本格運行を開始しています。2017年度の年間利用者数は370人となっています。

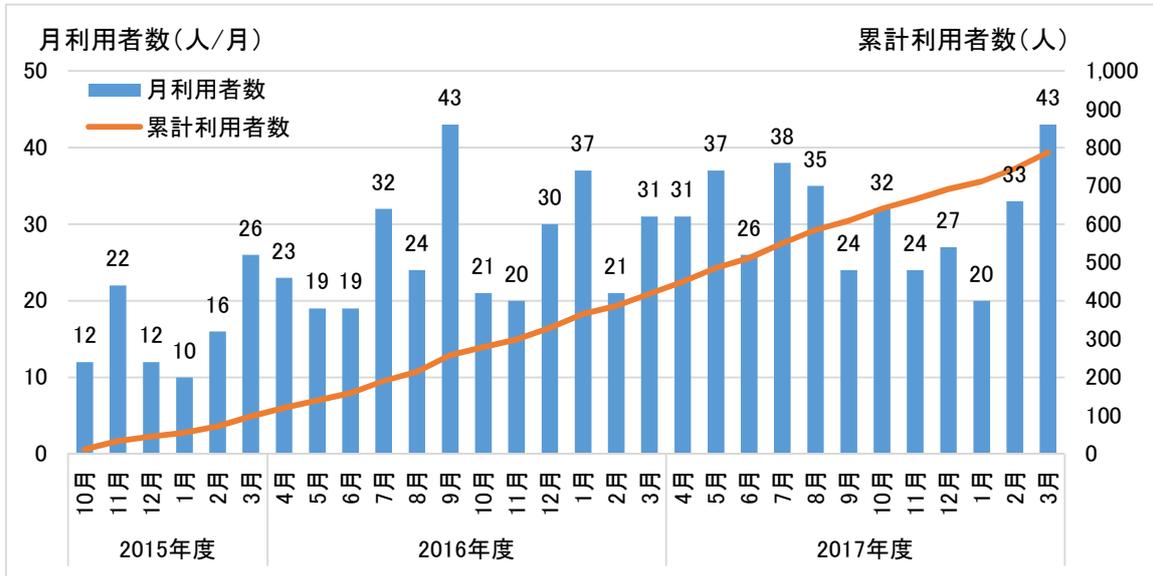


図 19 デマンド型交通の月別及び累計利用者数

出典：伊東市提供資料

④ タクシー

市内のタクシー事業者による輸送回数、輸送人員は、ここ数年で減少傾向にあります。

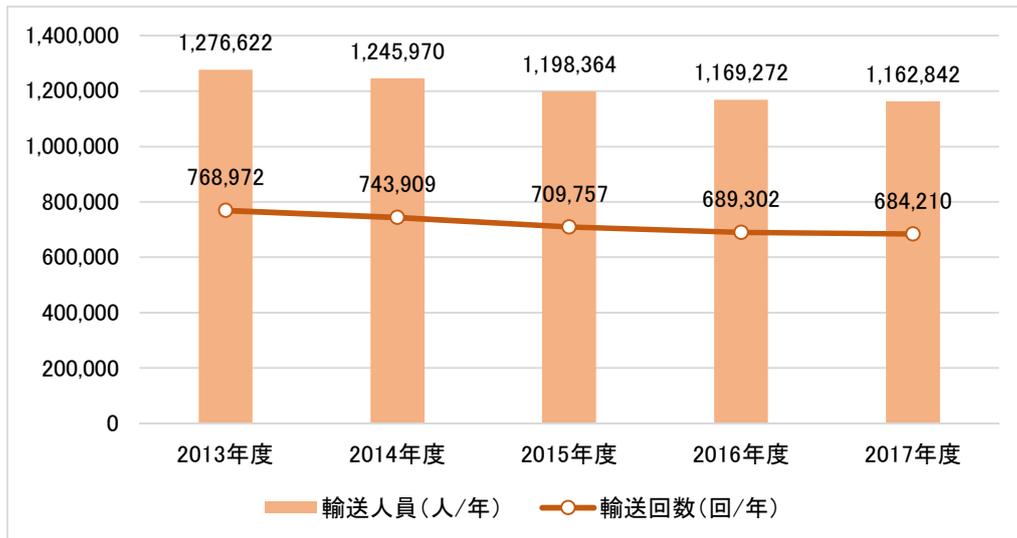


図 20 伊東市内のタクシー事業者合計の年間輸送人員、輸送回数

出典：静岡県タクシー協会提供資料

(3) 路線バスの運行状況

路線バスの運行状況は、伊東駅から荻車庫、川奈港、J A吉田支所までの区間、伊東駅及び伊豆高原駅からシャボテン公園までの区間にかけては、概ね1時間に1往復以上の頻度で運行しています。その中でも伊東駅からJ A吉田支所間は、1時間に4往復以上の運行となっていますが、その区間における支線は1日数往復の運行も存在します。

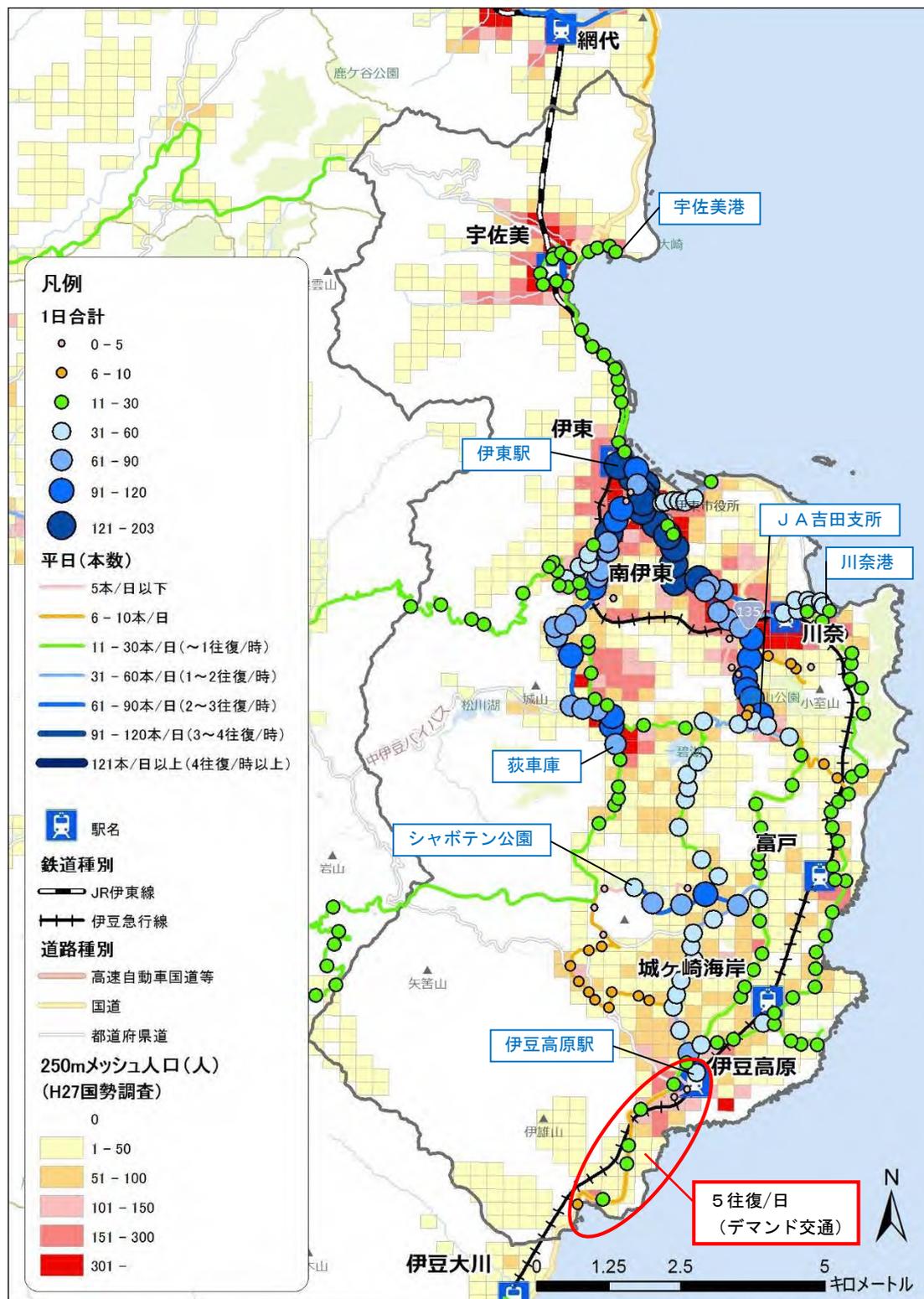


図 21 路線バスの運行本数(平日)

(4) デマンド型交通の運行概況

赤沢地区を運行するデマンド型交通は、日中の路線バスの代替として、2015年10月から実証運行を行い、2016年10月からは本格運行を開始しています。運行区間は、伊豆高原駅～赤沢海岸間の運行となっています。

利用者数は1日数人程度（年間370人）となっており、多くは地元住民が利用している状況です。

表 1 デマンド型交通の運行状況、利用状況

運行日	毎日運行
受付時間	9時～17時
運行本数	5往復/日
運行方法	予約があった便のみ運行。 ※予約締切りは、行先により異なり、「伊豆高原駅行き」では発車時刻の1時間前、「赤沢海岸行き」では30分前までとなります。
利用者数	370人（2017年度）

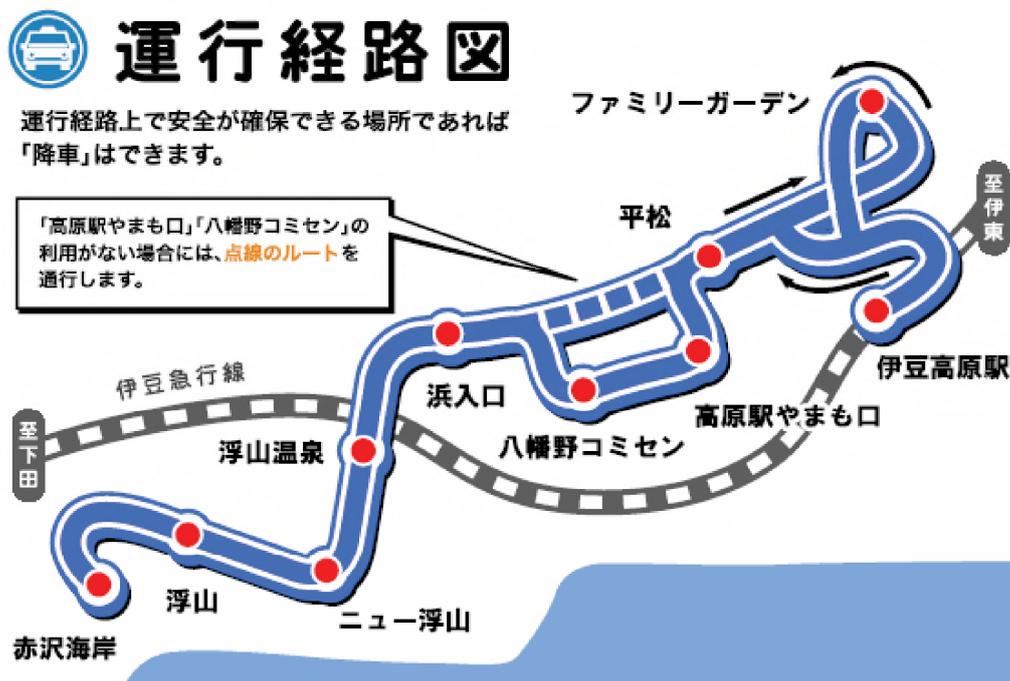


図 22 デマンド型交通の運行ルート

出典：伊東市HP

(5) 路線バスの利用状況、収支状況

①収支状況、利用属性及び利用目的

市内を運行する路線バスの収支状況は、多くの路線で赤字運行となっており、自主運行バスは年間 4,800 万円を市が補助することにより、運行を確保しています。

表 2 路線バスの収支状況

■収支状況

	路線数	運行本数	利用者数	運行経費	運送収入	収支額	収支率
		(往復/日)	(人/年)	(千円/年)	(千円/年)	(千円/年)	(%)
市自主運行バス路線	12	33	245,730	107,150	58,678	-48,472	54.8%
事業者運行路線	58	195	1,475,538	414,599	337,599	-77,000	81.4%
合計	70	228	1,721,268	521,749	396,277	-125,472	76.0%

※市自主運行バス:市が交通事業者に委託し運行を維持している路線

※事業者運行路線:事業者が単独で運行している路線(市からの補助はなし)

出典:東海自動車提供資料(2016年度)

②利用属性、利用目的

路線バスの利用目的については、市内全路線で通勤が 23%、通学が 18%、観光が 11%、その他一般(買い物、通院、私事(わたくしごと)など)が 48%となっており、主に通勤や買い物、通院などの私事で利用されています。

表 3 路線バスの利用状況

■利用属性、利用目的

	利用者数	利用者属性					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
市自主運行バス路線	656	0	36	41	138	441	156	209	15	276
事業者運行路線	3,560	6	32	121	410	2,991	833	530	434	1,763
合計	4,216	6	68	162	548	3,432	989	739	449	2,039

※2016年度の平日(特定日1日)に実施した乗降調査結果より

出典:東海自動車提供資料(2016年度)

③地域別利用状況

路線バスを以下の8方面に分類し、それぞれの利用状況を整理しました。

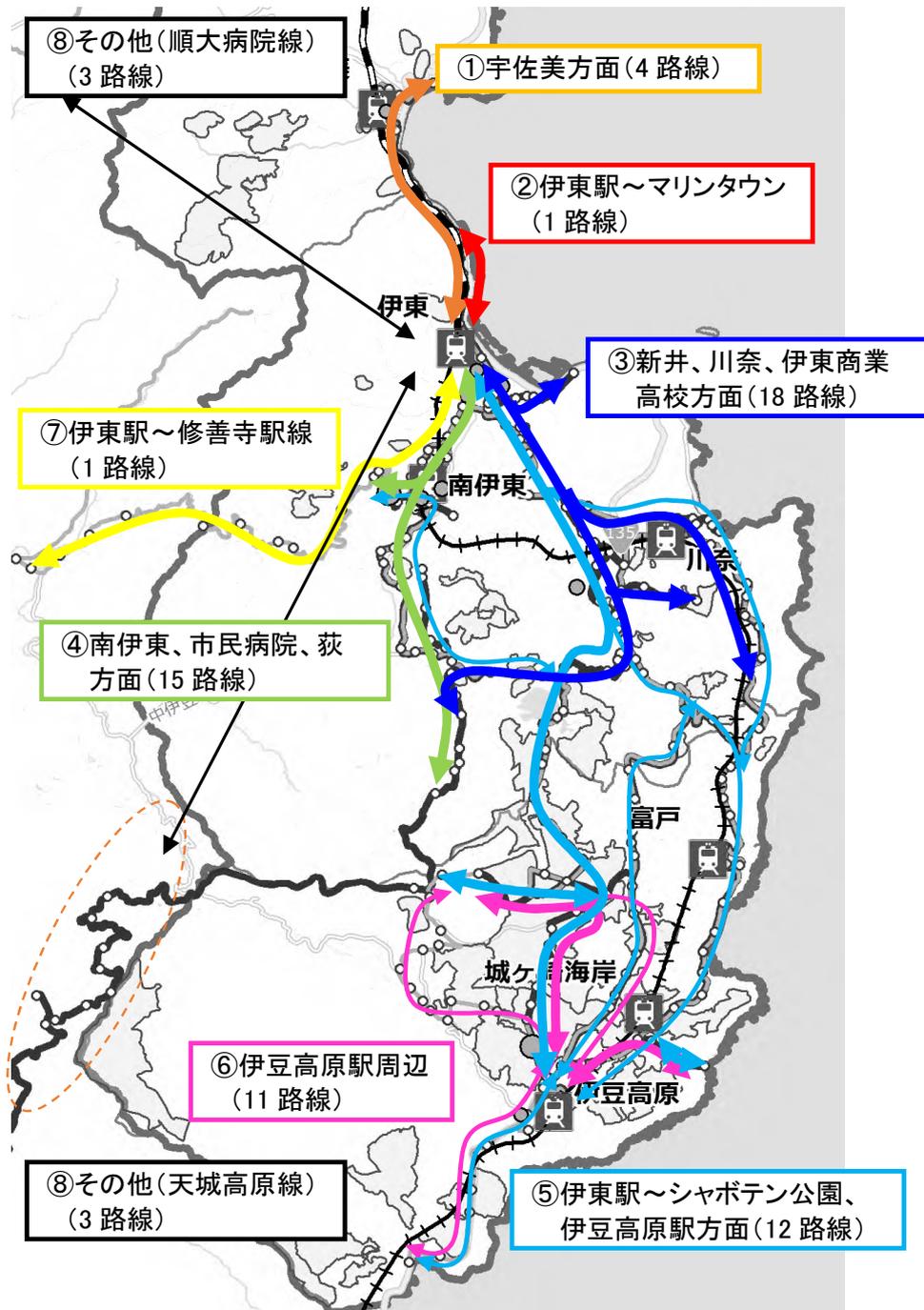


図 23 路線バスの方面分類

1) 宇佐美地域

①宇佐美方面（4路線）

○路線の概況

宇佐美方面は、計4路線あり、宇佐美港と伊東駅を結ぶ路線の他、宇佐美地域と伊東・小室地域を跨ぐ地域間バスとなっています。

○利用区間の分析

路線別の利用区間（地域間移動状況）を示します。全体利用の58%は伊東・小室地域と宇佐美地域間を移動する利用となっており、その他は宇佐美地域内及び伊東・小室地域内での利用となっています。

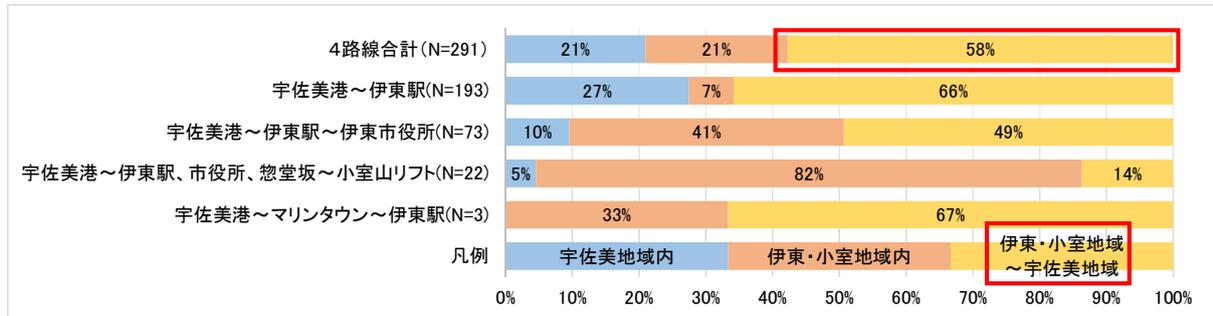


図 24 宇佐美地域方面を運行する路線の路線別利用区間

○収支状況、利用属性などを踏まえたまとめ

これら路線は、一般の方の利用が大半となっており、中でも「その他一般」を目的とした利用が多いことから、買い物や通院などの日常生活で利用されていることが考えられます。

また、収支額に着目すると、全ての路線がでの収支がマイナスになっており、運行本数などの見直しが必要となります。

表 4 宇佐美方面路線の路線別収支状況

No.	運行区間	運行便数 (平日)	利用者数 (人/年)	運行経費 (千円/年)	運送収入 (千円/年)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)
1	宇佐美港～伊東駅	9.0	50,087	15,264	9,636	-5,628	63.1%
2	宇佐美港～伊東駅～伊東市役所	2.0	9,004	2,811	1,850	-961	65.8%
3	宇佐美港～伊東駅、市役所、惣堂坂～小室山リフト	0.5	7,185	1,684	1,360	-324	80.8%
4	宇佐美港～マリントウン～伊東駅	0.5	2,279	880	350	-530	39.8%
4路線合計		12.0	68,555	20,638	13,196	-7,442	63.9%

※No.1、No.2 は市自主運行路線

表 5 宇佐美方面路線の路線別利用者属性、利用目的

No.	運行区間	利用者 (人)	利用者属性					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	
1	宇佐美港～伊東駅	104	0%	0%	0%	0%	100%	29%	0%	0%	71%	
2	宇佐美港～伊東駅～伊東市役所	36	0%	0%	0%	0%	100%	64%	0%	3%	33%	
3	宇佐美港～伊東駅、市役所、惣堂坂～小室山リフト	22	0%	0%	0%	50%	50%	23%	50%	0%	27%	
4	宇佐美港～マリントウン～伊東駅	1	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	100%	
4路線合計		163	0%	0%	0%	7%	93%	36%	7%	1%	57%	

※No.1、No.2 は市自主運行路線

出典：東海自動車提供資料（2016年度）

2) 伊東・小室地域

②伊東駅～マリンタウン (1路線)

○路線の概況

伊東駅からマリンタウンへ直行する路線であり、日中(9時台～16時台)に概ね30分間隔で運行しています。

○収支状況、利用者目的

伊東駅とマリンタウンを結ぶ路線は、収支率が100%を超えており、黒字経営であることがわかります。

利用目的は観光利用が77%を占めており、伊東駅からマリンタウンへの観光アクセスの利用が多いことがわかります。



表 6 伊東駅～マリンタウン路線の収支状況

No.	運行区間	運行便数 (平日)	利用者数 (人/年)	運行経費 (千円/年)	運送収入 (千円/年)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)
1	マリンタウン～伊東駅	15.0	65,912	6,408	9,299	2,891	145.1%

表 7 伊東駅～マリンタウン路線の利用者属性、利用目的

No.	運行区間	利用者 (人)	利用者属性					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
1	マリンタウン～伊東駅	149	1%	0%	0%	0%	99%	3%	0%	77%	20%

出典：東海自動車提供資料 (2016年度)

③新井・川奈・伊東商業高校方面（18 路線）

○路線の概況

新井・川奈駅・伊東商業高校方面は、伊東・小室地域内で全ての路線が完結しています。

○利用区間の分析

伊東・小室地域内において、伊東駅・マリンタウン地域から伊東市役所・伊東商業高校地域間での利用が全体の 48%を占めており、次に伊東駅・マリンタウンの地域内、伊東市役所・伊東商業高校から川奈駅・小室山リフトの地域間、伊東駅・マリンタウンから川奈駅・小室山リフトの地域間、伊東市役所・伊東商業高校の地域内の順となっています。

伊東駅・マリンタウン地域及び伊東市役所・伊東商業高校の地域間での利用が大半となっており、荻車庫・十足地域や川奈駅・小室山地域での利用は少数となっています。

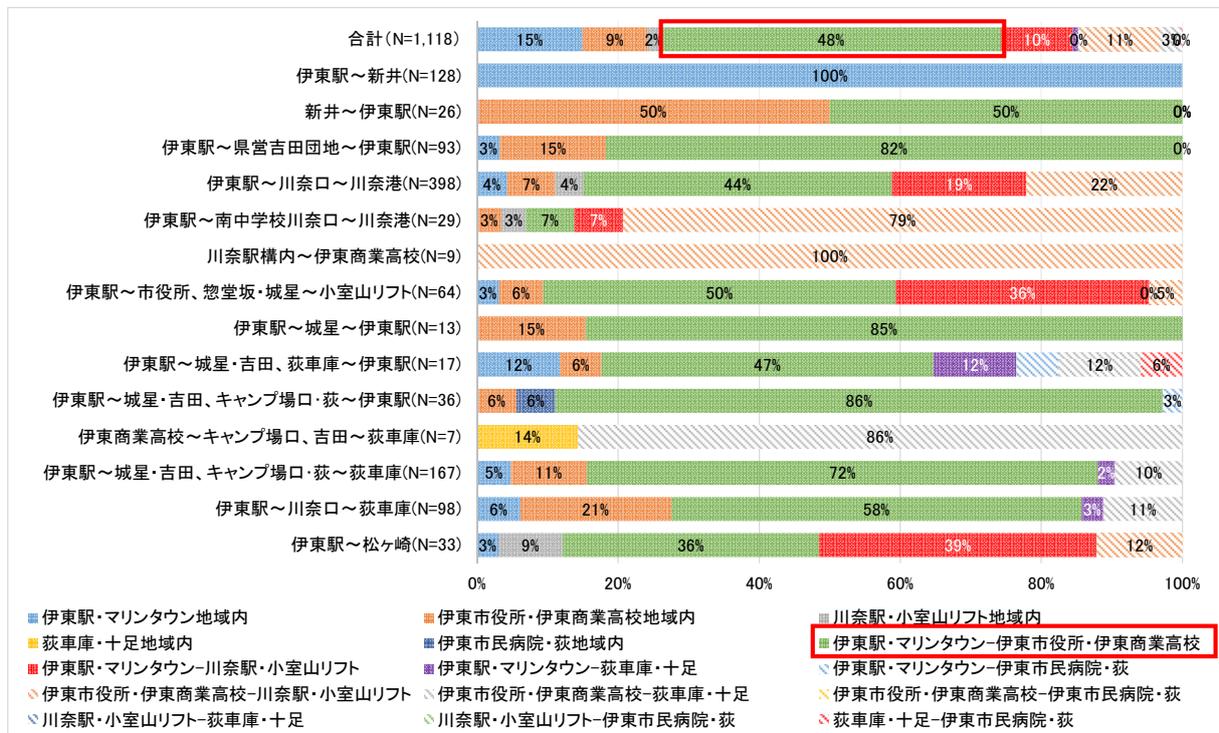
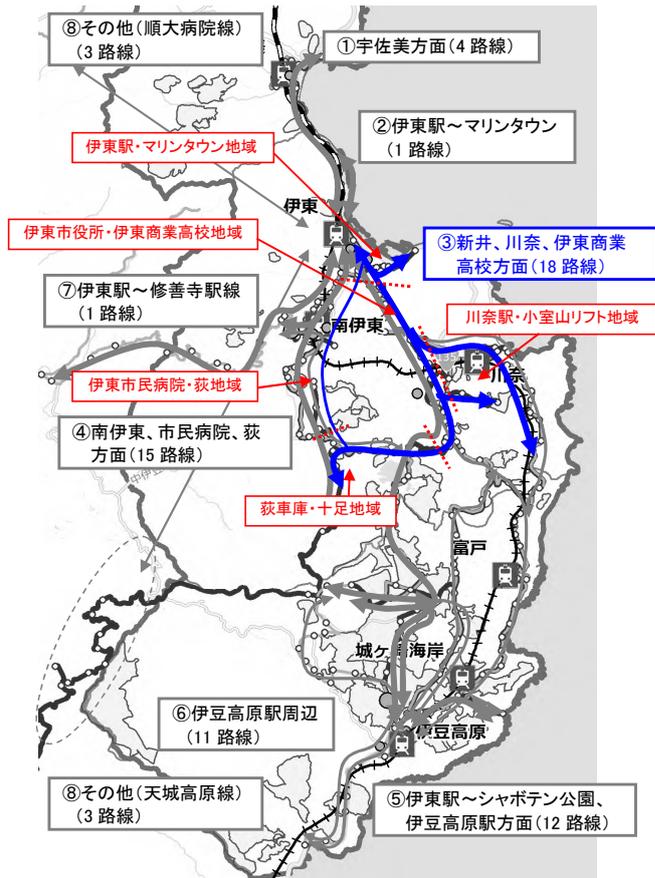


図 25 新井・川奈・伊東商業高校方面路線の路線別利用区間

出典：東海自動車提供資料（2016 年度）

○収支状況、利用属性などを踏まえたまとめ

これらの路線の利用目的は、その他一般が47%、通学が26%、通勤が24%となっており、日常的利用、通勤利用の他、高校生による通学手段としての役割を担っています。

収支状況については、川奈方面の路線、高校への路線など収支率が100%を超える状況ですが、全路線合計では収支率が80%程度となっていることから、運行本数や運行区間等について、継続的な見直しが必要です。

表 8 新井・川奈・伊東商業高校方面路線の路線別収支状況

No.	運行区間	運行便数 (平日)	利用者数 (人/年)	運行経費 (千円/年)	運送収入 (千円/年)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)
1	伊東駅～新井	20.5	44,057	11,752	6,122	-5,630	52.1%
2	新井～城星～伊東駅	0.5	6,454	832	1,108	276	133.2%
3	伊東駅～県営吉田団地～伊東駅	3.0	27,683	5,466	5,662	196	103.6%
4	伊東駅～川奈口～川奈港	17.0	154,420	27,356	28,091	735	102.7%
5	伊東駅～本町、川奈口～川奈港	1.0	8,995	3,317	1,626	-1,691	49.0%
6	伊東駅～南中学校川奈口～川奈港	0.5	455	447	76	-371	17.0%
7	川奈駅構内～伊東商業高校	0.5	2,979	84	321	237	382.2%
8	伊東駅～市役所、惣堂坂・城星～小室山リフト	1.5	12,698	2,676	2,873	197	107.3%
9	伊東駅～市役所・城星～小室山リフト	2.0	16,767	3,418	3,831	413	112.1%
10	伊東駅～本町、県営吉田団地～伊東駅	3.0	27,683	10,705	5,662	-5,043	52.9%
11	伊東駅～城星～伊東駅	1.0	6,367	2,890	1,474	-1,416	51.0%
12	伊東駅～城星・吉田、荻車庫～伊東駅	1.0	4,854	1,550	945	-605	61.0%
13	伊東駅～城星・吉田、キャンプ場口・荻～伊東駅	1.0	9,382	1,423	1,787	364	125.6%
14	伊東商業高校～キャンプ場口、吉田～荻車庫	0.5	1,278	412	348	-64	84.4%
15	伊東駅～城星・吉田、キャンプ場口・荻～荻車庫	5.0	44,862	12,113	9,427	-2,686	77.8%
16	伊東駅～川奈口～荻車庫	4.0	42,924	10,699	7,817	-2,882	73.1%
17	伊東駅～松ヶ崎	3.0	21,604	6,263	4,958	-1,305	79.2%
18	伊東駅～本町、川奈口～松ヶ崎	0.5	2,784	993	558	-435	56.2%
18路線合計		65.5	436,246	102,396	82,686	-19,710	80.8%

表 9 新井・川奈・伊東商業高校方面路線の路線別利用者属性、利用目的

No.	運行区間	利用者 (人)	利用者属性					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	
1	伊東駅～新井	128	1%	3%	1%	2%	93%	33%	5%	5%	57%	
2	新井～城星～伊東駅	26	0%	0%	58%	19%	23%	4%	77%	0%	19%	
3	伊東駅～県営吉田団地～伊東駅	93	0%	0%	2%	40%	58%	38%	41%	0%	22%	
4	伊東駅～川奈口～川奈港	398	0%	1%	4%	17%	78%	26%	21%	1%	52%	
5	伊東駅～本町、川奈口～川奈港	0	調査データなし									
6	伊東駅～南中学校川奈口～川奈港	29	0%	3%	0%	79%	17%	3%	83%	0%	14%	
7	川奈駅構内～伊東商業高校	9	0%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	
8	伊東駅～市役所、惣堂坂・城星～小室山リフト	64	0%	0%	0%	2%	98%	16%	2%	23%	59%	
9	伊東駅～市役所・城星～小室山リフト	0	調査データなし									
10	伊東駅～本町、県営吉田団地～伊東駅	0	調査データなし									
11	伊東駅～城星～伊東駅	13	0%	0%	0%	15%	85%	15%	15%	0%	69%	
12	伊東駅～城星・吉田、荻車庫～伊東駅	17	0%	6%	0%	53%	41%	12%	53%	0%	35%	
13	伊東駅～城星・吉田、キャンプ場口・荻～伊東	36	0%	3%	0%	64%	33%	6%	67%	0%	28%	
14	伊東商業高校～キャンプ場口、吉田～荻車庫	7	0%	0%	0%	86%	14%	0%	86%	0%	14%	
15	伊東駅～城星・吉田、キャンプ場口・荻～荻車庫	167	0%	1%	8%	22%	69%	33%	29%	0%	38%	
16	伊東駅～川奈口～荻車庫	98	0%	0%	0%	14%	86%	8%	11%	5%	76%	
17	伊東駅～松ヶ崎	33	0%	0%	0%	18%	82%	30%	18%	6%	45%	
18	伊東駅～本町、川奈口～松ヶ崎	0	調査データなし									
18路線合計		1,118	0%	1%	4%	22%	73%	24%	26%	3%	47%	

出典：東海自動車提供資料（2016年度）

④伊東市民病院・南伊東駅方面（15路線）

○路線の概況

伊東市民病院・南伊東駅方面は伊東・小室地域内で全ての路線が完結しています。

○利用区間の分析

伊東・小室地域内において、伊東駅周辺から伊東市民病院・荻の地域間での利用が全体の43%を占めています。

次に伊東市民病院・荻の地域内、荻車庫・十足から伊東市民病院・荻の地域間の順となっています。

荻車庫・十足の地域内での利用は少数となっています。

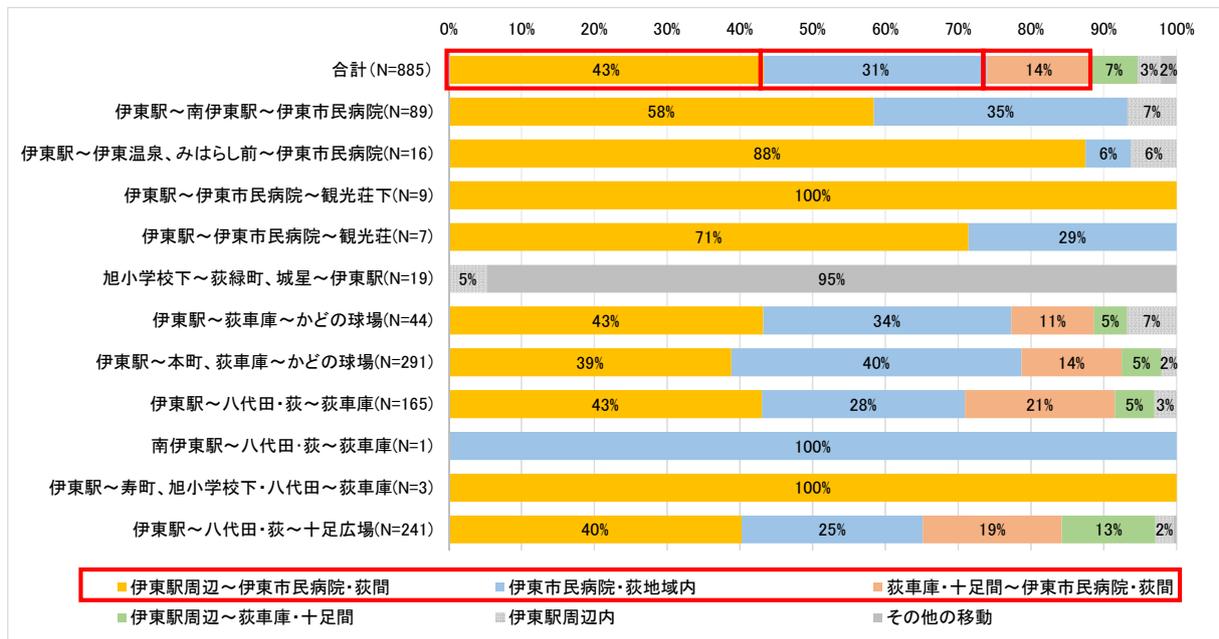
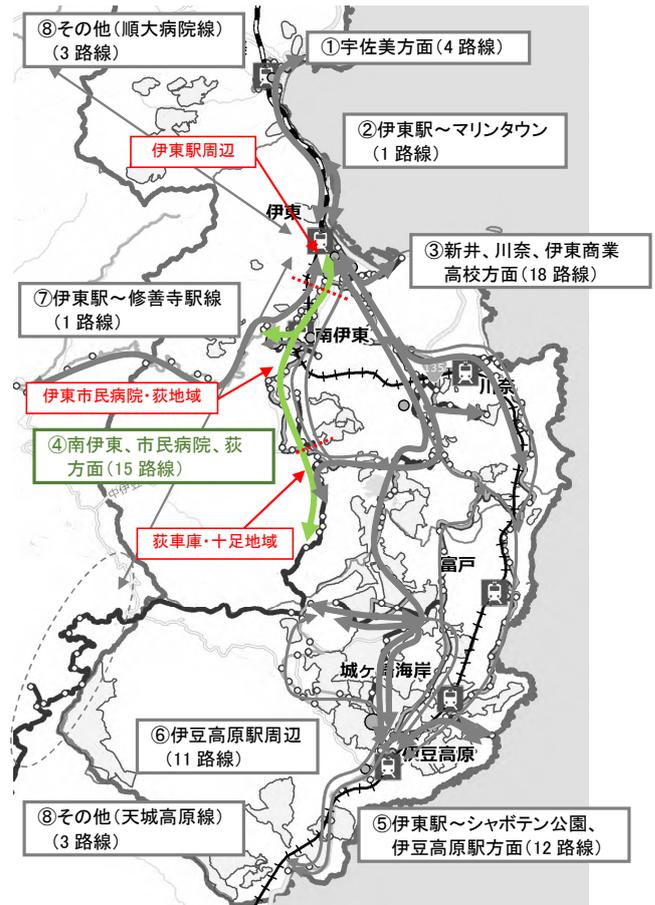


図 26 伊東市民病院・南伊東駅方面路線の路線別利用区間

出典：東海自動車提供資料（2016年度）

○収支状況、利用属性などを踏まえたまとめ

当該路線の利用目的は、その他一般が64%と最も多く、買い物や通院などの日常的利用や通勤利用が主となっています。また、通勤での利用も31%となっています。通学や観光での利用はほぼない状況です。

収支率については、黒字路線も見られますが、全路線合計では85.9%となっています。

伊東駅から荻車庫までの区間で利用が多いことから、当該路線の路線再編を行い、運行の効率化を図る必要があると考えられます。

表 10 伊東市民病院・南伊東駅方面路線の路線別収支状況

No.	運行区間	運行便数 (平日)	利用者数 (人/年)	運行経費 (千円/年)	運送収入 (千円/年)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)
1	伊東駅～南伊東駅～伊東市民病院	10.5	6,272	9,781	1,855	-7,926	19.0%
2	伊東駅～伊東温泉、みはらし前～伊東市民病院	3.0	7,375	1,372	1,369	-3	99.8%
3	伊東駅～伊東市民病院～観光荘下	1.0	2,638	728	387	-341	53.1%
4	伊東駅～伊東市民病院～観光荘	1.0	1,982	898	385	-513	42.9%
5	旭小学校下～荻緑町、城星～伊東駅	0.5	4,569	1,027	1,162	135	113.1%
6	伊東駅～荻車庫～かどの球場	9.5	107,755	21,964	21,389	-575	97.4%
7	伊東駅～八代田・荻～かどの球場	2.0	13,571	4,121	2,831	-1,290	68.7%
8	伊東駅～本町、荻車庫～かどの球場	1.0	11,430	2,388	2,251	-137	94.3%
9	伊東駅～八代田・荻～荻車庫	7.5	76,178	13,575	14,859	1,284	109.5%
10	南伊東駅～八代田・荻～荻車庫	0.5	551	390	86	-304	22.1%
11	伊東駅～寿町、旭小学校下・八代田～荻車庫	0.5	997	559	200	-359	35.8%
12	伊東駅～本町・城星・吉田、キャンプ場口・荻～荻車庫	1.5	15,693	4,297	3,256	-1,041	75.8%
13	伊東駅～本町・八代田、荻～荻車庫	1.5	14,857	2,714	2,847	133	104.9%
14	伊東駅～八代田・荻～十足広場	9.5	93,092	20,770	19,700	-1,070	94.8%
15	伊東駅～本町・八代田、荻～十足広場	0.5	5,063	1,093	1,036	-57	94.7%
15路線合計		50.0	362,023	85,677	73,613	-12,064	85.9%

表 11 伊東市民病院・南伊東駅方面路線の路線別利用者属性、利用目的

No.	運行区間	利用者 (人)	利用者属性					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	
1	伊東駅～南伊東駅～伊東市民病院	89	0%	0%	0%	0%	100%	13%	0%	1%	85%	
2	伊東駅～伊東温泉、みはらし前～伊東市民病	16	0%	0%	0%	0%	100%	6%	0%	0%	94%	
3	伊東駅～伊東市民病院～観光荘下	9	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	100%	
4	伊東駅～伊東市民病院～観光荘	7	0%	0%	0%	0%	100%	43%	0%	0%	57%	
5	旭小学校下～荻緑町、城星～伊東駅	0	調査データなし									
6	伊東駅～荻車庫～かどの球場	291	0%	1%	1%	2%	97%	30%	2%	1%	66%	
7	伊東駅～八代田・荻～かどの球場	44	0%	0%	0%	2%	98%	64%	2%	2%	32%	
8	伊東駅～本町、荻車庫～かどの球場	0	調査データなし									
9	伊東駅～八代田・荻～荻車庫	165	0%	1%	0%	4%	95%	24%	4%	0%	72%	
10	南伊東駅～八代田・荻～荻車庫	1	0%	0%	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	
11	伊東駅～寿町、旭小学校下・八代田～荻車庫	3	0%	0%	0%	0%	100%	33%	0%	0%	67%	
12	伊東駅～本町・城星・吉田、キャンプ場口・荻	0	調査データなし									
13	伊東駅～本町・八代田、荻～荻車庫	0	調査データなし									
14	伊東駅～八代田・荻～十足広場	241	0%	1%	1%	7%	90%	38%	9%	0%	53%	
15	伊東駅～本町・八代田、荻～十足広場	0	調査データなし									
15路線合計		866	0%	1%	1%	3%	95%	31%	4%	1%	64%	

出典：東海自動車提供資料（2016年度）

⑤伊東駅～シャボテン公園・伊豆高原駅方面（12路線）

○路線の概況

伊東駅から伊豆高原駅・シャボテン公園・伊豆海洋公園方面となります。

○利用区間の分析

伊東・小室地域内での利用、伊東・小室地域から対島地域の地域間利用、対島地域内の利用で大別されます。伊東・小室地域内の利用が全体の69%を占め、次に伊東・小室地域から対島地域間が26%を占めています。

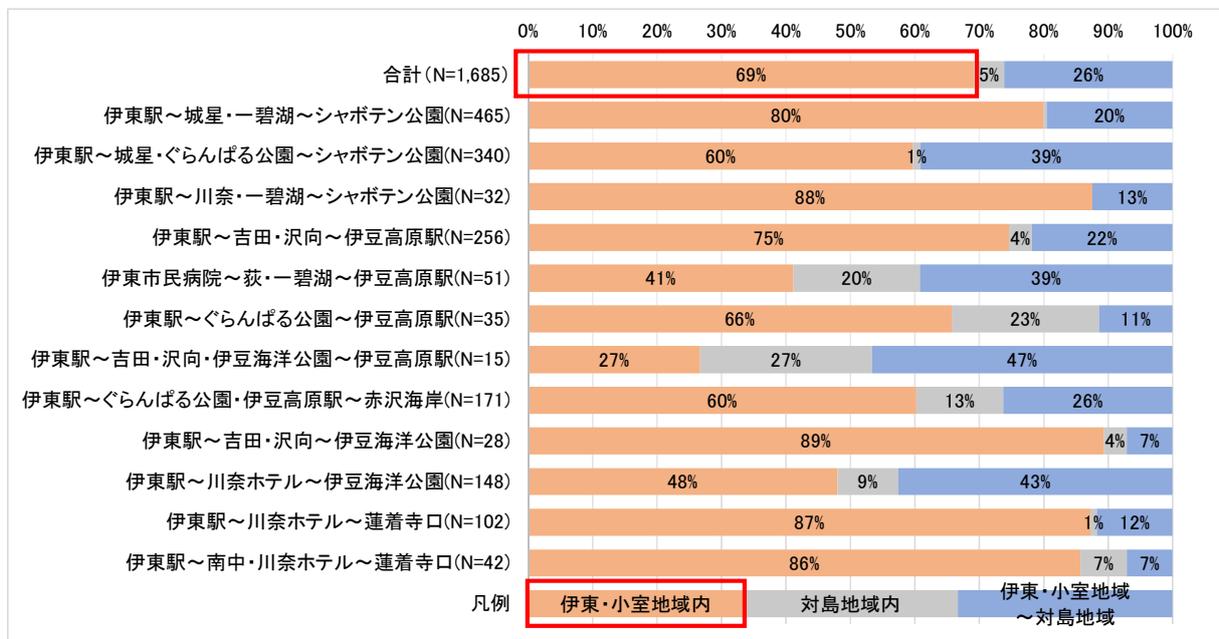
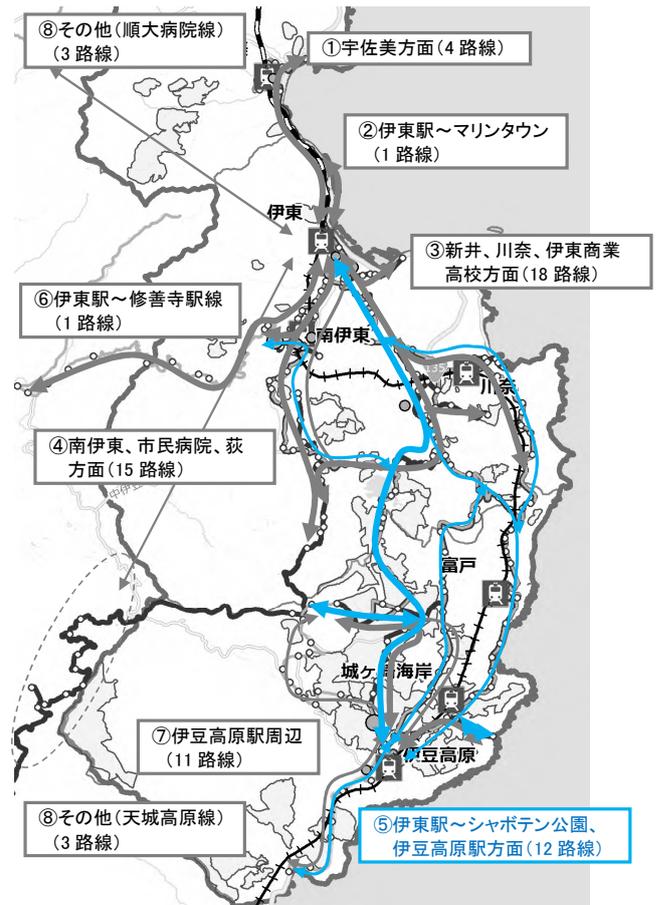


図 27 伊東駅～シャボテン公園・伊豆高原駅方面路線の路線別利用区間

出典：東海自動車提供資料（2016年度）

○収支状況、利用属性などを踏まえたまとめ

当該路線の利用目的は、日常利用、通勤・通学の他、観光目的で利用されており、利用目的は多岐に渡ります。収支率については、伊東駅からシャボテン公園に向かう運行本数の多い路線が黒字であることから、路線全体では黒字となっています。

大半の利用が伊東・小室地域の地域内であることから、伊東・小室地域内で完結する利用が多い路線や時間帯、伊東・小室地域から対島地域への移動が多い路線や時間帯を考慮しつつ、路線の再編を図ることで、更なる効率化が可能と考えられます。

表 12 伊東駅～シャボテン公園・伊豆高原駅方面路線の路線別収支状況

No.	運行区間	運行便数 (平日)	利用者数 (人/年)	運行経費 (千円/年)	運送収入 (千円/年)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)
1	伊東駅～城星、一碧湖～シャボテン公園	11.0	182,094	37,318	46,611	9,293	124.9%
2	伊東駅～城星、ぐらんぱる公園～シャボテン公園	8.5	140,232	28,196	42,306	14,110	150.0%
3	伊東駅～川奈口、一碧湖～シャボテン公園	1.0	8,773	3,979	2,317	-1,662	58.2%
4	伊東駅～十足広場～シャボテン公園	0.5	1,111	406	332	-74	81.9%
5	伊東駅～吉田・沢向～伊豆高原駅	3.5	53,613	14,864	11,985	-2,879	80.6%
6	伊東市民病院～荻、大室高原三丁目～伊豆高原駅	1.5	6,272	4,014	1,855	-2,159	46.2%
7	伊東駅～ぐらんぱる公園～伊豆高原駅	1.5	427	4,858	28	-4,830	0.6%
8	伊東駅～吉田・沢向、海洋公園～伊豆高原駅	0.5	5,880	2,450	1,917	-533	78.2%
9	伊東駅～ぐらんぱる公園、伊豆高原駅～赤沢海岸	3.5	31,395	15,394	8,280	-7,114	53.8%
10	伊東駅～吉田・三の原～伊豆海洋公園	0.5	9,694	2,011	1,893	-118	94.2%
11	伊東駅～松ヶ崎～伊豆海洋公園	3.5	58,104	14,688	14,795	107	100.7%
12	伊東駅～川奈ホテル、富戸～蓮着寺口	1.5	25,268	5,918	5,300	-618	89.6%
12路線合計		37.0	522,863	134,096	137,619	3,523	102.6%

※No.5、6、9、12は市自主運行路線

表 13 伊東駅～シャボテン公園・伊豆高原駅方面路線の路線別利用者属性、利用目的

No.	運行区間	利用者 (人)	利用者属性					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	
1	伊東駅～城星、一碧湖～シャボテン公園	465	0%	0%	12%	8%	80%	23%	20%	10%	48%	
2	伊東駅～城星、ぐらんぱる公園～シャボテン公園	340	1%	0%	1%	14%	84%	21%	16%	19%	44%	
3	伊東駅～川奈口、一碧湖～シャボテン公園	32	0%	0%	3%	22%	75%	22%	25%	3%	50%	
4	伊東駅～十足広場～シャボテン公園	0	調査データなし									
5	伊東駅～吉田・沢向～伊豆高原駅	130	0%	2%	26%	22%	51%	32%	49%	1%	18%	
6	伊東市民病院～荻、大室高原三丁目～伊豆	25	0%	0%	0%	0%	100%	32%	0%	0%	68%	
7	伊東駅～ぐらんぱる公園～伊豆高原駅	35	0%	17%	0%	34%	49%	31%	34%	0%	34%	
8	伊東駅～吉田・沢向、海洋公園～伊豆高原駅	15	0%	0%	0%	7%	93%	13%	7%	60%	20%	
9	伊東駅～ぐらんぱる公園、伊豆高原駅～赤沢	86	0%	6%	2%	28%	64%	21%	30%	0%	49%	
10	伊東駅～吉田・三の原～伊豆海洋公園	28	0%	0%	0%	75%	25%	4%	71%	0%	25%	
11	伊東駅～松ヶ崎～伊豆海洋公園	148	0%	1%	0%	1%	97%	28%	1%	13%	57%	
12	伊東駅～川奈ホテル、富戸～蓮着寺口	95	0%	3%	3%	67%	26%	9%	74%	2%	15%	
12路線合計		1,399	0%	1%	7%	18%	74%	23%	25%	10%	42%	

※No.5、6、9、12は市自主運行路線

出典：東海自動車提供資料（2016年度）

⑥伊東駅～修善寺駅線（1路線）

○路線の概況

伊東駅から伊東市民病院を經由し、伊豆市の修善寺駅に向かう路線です。

○利用区間の分析

修善寺駅方面については、伊東・小室地域内での利用、伊東・小室地域から伊豆市への利用、伊豆市内での利用に分別されます。伊豆市内での利用が全体の49%を占め、次に伊東・小室地域内での利用が35%を占めています。

○収支状況、利用属性などを踏まえたまとめ

利用目的は、地域内の日常利用、通勤・通学その他、地域間を結ぶ役割を担っており、その中で伊東市と伊豆市を跨ぐ移動は全体の2割程度にとどまっています。

本路線は伊東市と伊豆市を結ぶ広域的な位置付けとなっていますが、各市内での利用が多く、収支状況も芳しくないことから、維持に向けた見直しが必要と考えられます。

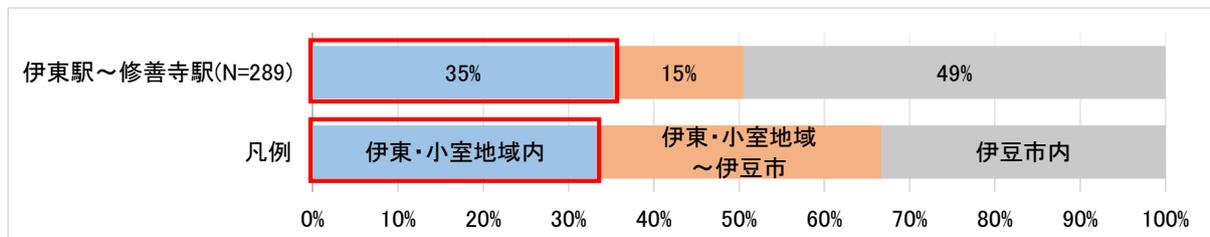
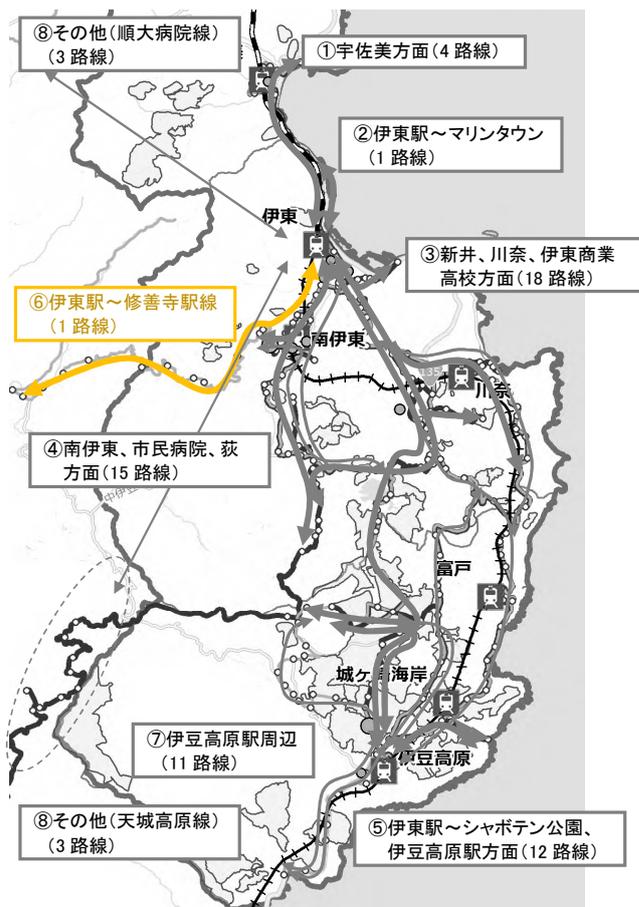


図 28 伊東駅～修善寺駅線の利用区間

表 14 伊東駅～修善寺駅線の収支状況

No.	運行区間	運行便数 (平日)	利用者数 (人/年)	運行経費 (千円/年)	運送収入 (千円/年)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)
1	伊東駅～伊東市民病院、冷川～修善寺駅	6.0	57,143	33,178	17,383	-15,795	52.4%

※伊東市、伊豆市の自主運行路線

表 15 伊東駅～修善寺駅線の利用者属性、利用目的

No.	運行区間	利用者 (人)	利用者属性					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
1	伊東駅～伊東市民病院、冷川～修善寺駅	145	0%	17%	1%	14%	68%	18%	32%	2%	48%

※伊東市、伊豆市の自主運行路線

出典：東海自動車提供資料（2016年度）

3) 対島地域

⑦伊豆高原駅周辺 (11 路線)

○路線の概況

伊豆高原駅（対島地域内）方面の利用が大半で伊豆高原駅～一碧湖系統を除き、全ての路線が対島地域内で完結しています。

○利用区間の分析

対島地域内で運行する路線については、伊豆高原駅を発着とする利用が多く、全体の78%を占めています。この中でも、伊豆高原駅～シャボテン公園間、伊豆高原駅～伊豆海洋公園間などの利用が多くなっています。

伊豆高原駅を発着としない利用（対島地域内その他間での移動）は全体の21%となっています。

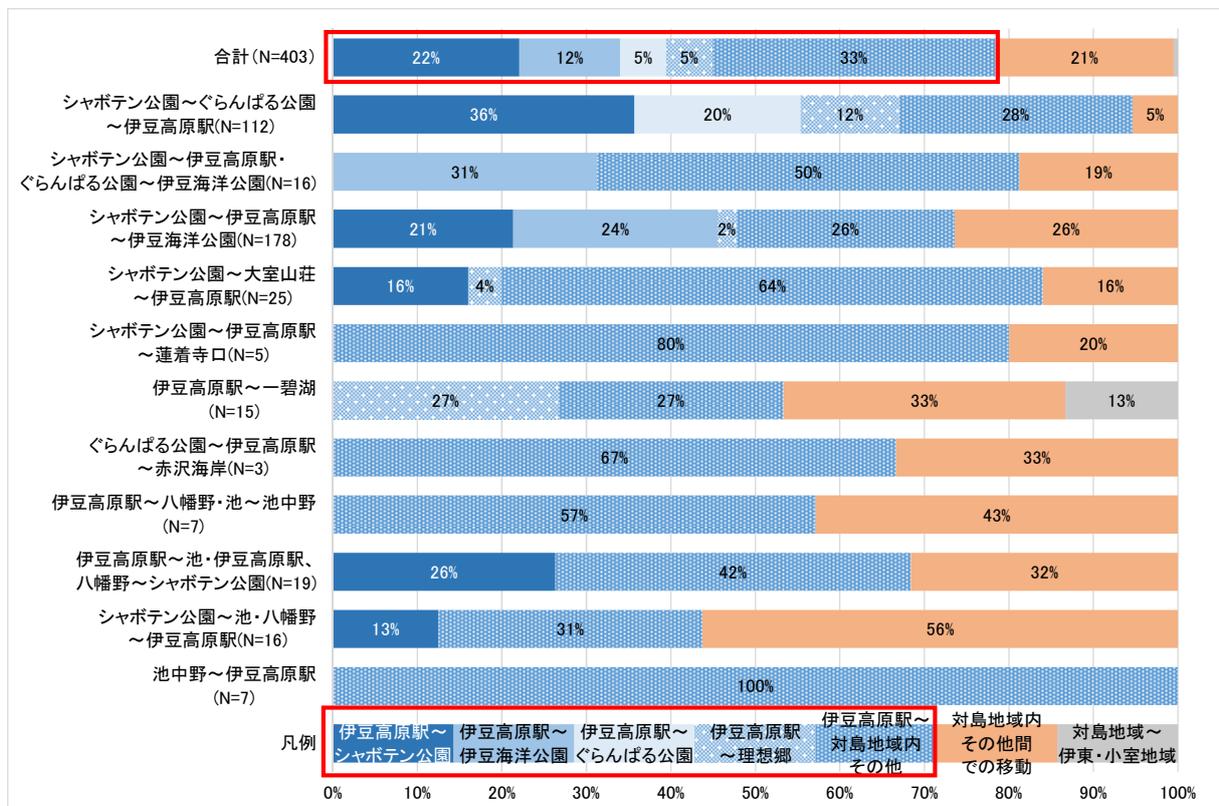
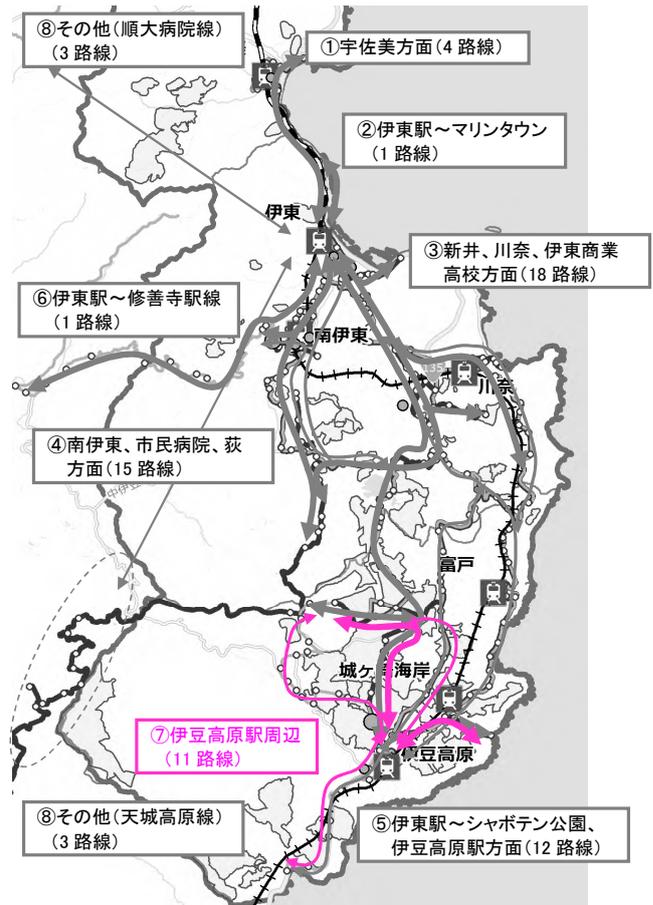


図 29 伊豆高原駅周辺を中心に運行する路線の利用区間

出典：東海自動車提供資料（2016 年度）

○収支状況、利用属性などを踏まえたまとめ

これらの路線は、日常利用の他、観光目的で利用されています。一方で、シャボテン公園へ向かう路線を除いて、収支状況は芳しくないことから、地域のニーズに見合う路線の改善が必要と考えられます。

表 16 伊豆高原駅周辺路線の路線別収支状況

No.	運行区間	運行便数 (平日)	利用者数 (人/年)	運行経費 (千円/年)	運送収入 (千円/年)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)
1	伊豆高原駅～ぐらんぱる公園～シャボテン公園	7.0	44,891	817	10,504	9,687	1286.0%
2	伊豆海洋公園～伊豆高原駅～シャボテン公園	8.0	99,695	4,373	21,486	17,113	491.4%
3	伊豆海洋公園～ぐらんぱる公園～シャボテン公園	0.5	1,948	15,844	200	-15,644	1.3%
4	伊豆高原駅～シャボテン公園	4.0	10,828	13,746	2,098	-11,648	15.3%
5	蓮着寺口～伊豆高原駅～シャボテン公園	0.5	1,641	627	281	-346	44.9%
6	伊豆高原駅～理想郷東口～碧湖	2.0	2,610	3,920	627	-3,293	16.0%
7	ぐらんぱる公園～伊豆高原駅～赤沢海岸	0.5	328	703	21	-682	3.0%
8	伊豆高原駅～やまも口、池～池中野	0.5	974	767	137	-630	17.9%
9	シャボテン公園～池・伊豆高原駅、八幡野～伊豆高原駅	1.0	6,992	2,237	1,730	-507	77.3%
10	シャボテン公園～池・八幡野～伊豆高原駅	1.0	3,914	2,036	834	-1,202	41.0%
11	池中野～池～伊豆高原駅	0.5	818	490	133	-357	27.1%
11路線合計		25.5	174,639	45,559	38,051	-7,508	83.5%

※No.4、7、8、11 は市自主運行路線

表 17 伊豆高原駅周辺路線の路線別利用者属性、利用目的

No.	運行区間	利用者 (人)	利用者属性					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
1	伊豆高原駅～ぐらんぱる公園～シャボテン公	112	0%	0%	0%	0%	100%	12%	0%	37%	52%
2	伊豆海洋公園～伊豆高原駅～シャボテン公園	178	0%	1%	1%	0%	99%	9%	1%	52%	38%
3	伊豆海洋公園～ぐらんぱる公園～シャボテン	16	0%	19%	6%	0%	75%	31%	25%	25%	19%
4	伊豆高原駅～シャボテン公園	25	0%	0%	4%	0%	96%	4%	0%	32%	64%
5	蓮着寺口～伊豆高原駅～シャボテン公園	5	0%	0%	20%	0%	80%	40%	20%	0%	40%
6	伊豆高原駅～理想郷東口～碧湖	15	0%	0%	0%	0%	100%	40%	0%	0%	60%
7	ぐらんぱる公園～伊豆高原駅～赤沢海岸	3	0%	67%	0%	33%	0%	0%	100%	0%	0%
8	伊豆高原駅～やまも口、池～池中野	5	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	100%
9	シャボテン公園～池・伊豆高原駅、八幡野～	6	0%	0%	0%	0%	100%	17%	0%	17%	67%
10	シャボテン公園～池・八幡野～伊豆高原駅	9	0%	0%	0%	0%	100%	22%	0%	33%	44%
11	池中野～池～伊豆高原駅	2	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	100%
11路線合計		376	0%	2%	1%	0%	97%	12%	2%	40%	45%

※No.4、7、8、11 は市自主運行路線

出典：東海自動車提供資料（2016年度）

(6) 鉄道の利用状況

鉄道の利用は、伊東駅での乗降が特に多く、次に伊豆高原駅の乗降が多くなっています。利用区間としては伊東市外－伊東駅間、伊豆高原－伊東市外間が多くなっています。鉄道を利用した伊東市内の移動は少ない状況です。

鉄道駅まで（から）の移動手段は、徒歩が最も多くなっていますが、伊東駅と伊豆高原駅では、駅までバスの利用も一定程度見られます。

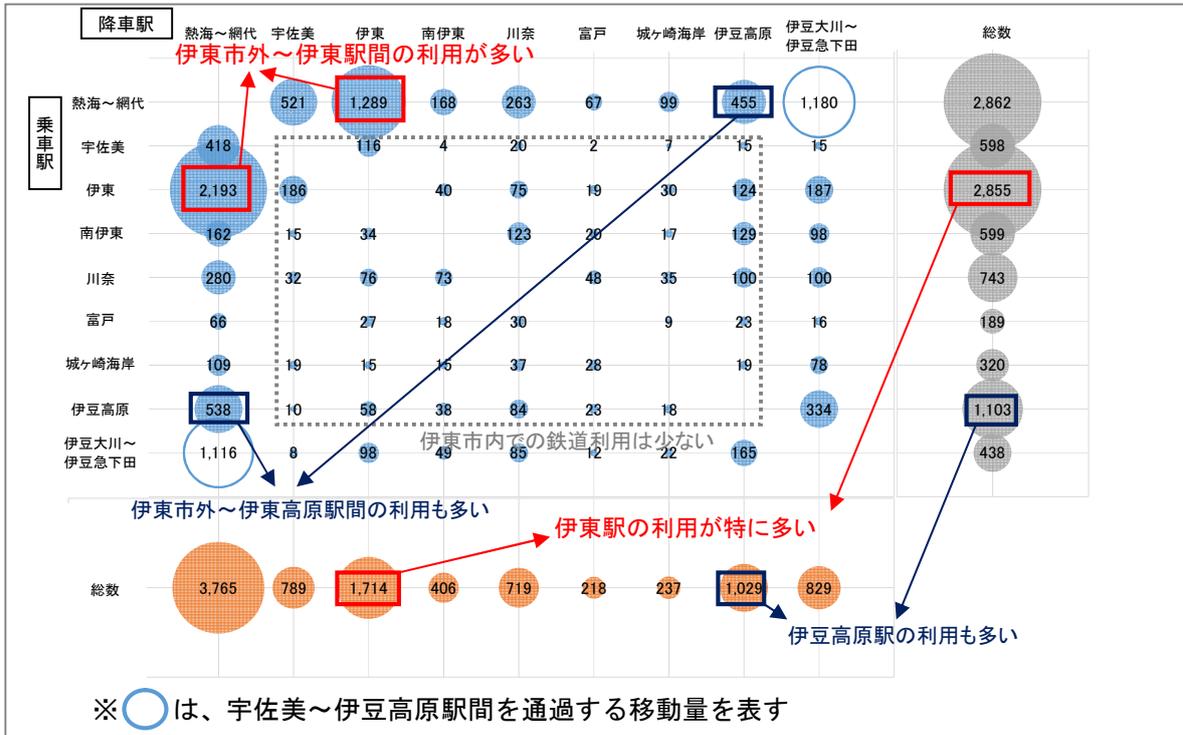
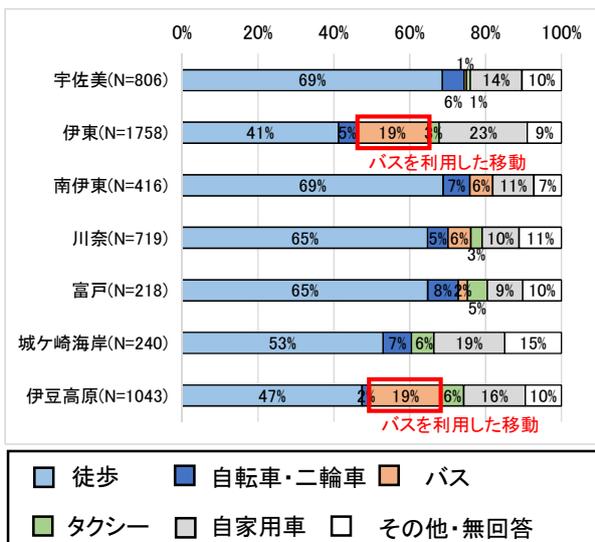


図 30 利用区間別利用者数（平日1日、単位：人/日）

・乗車駅までの移動手段



・降車駅からの移動手段

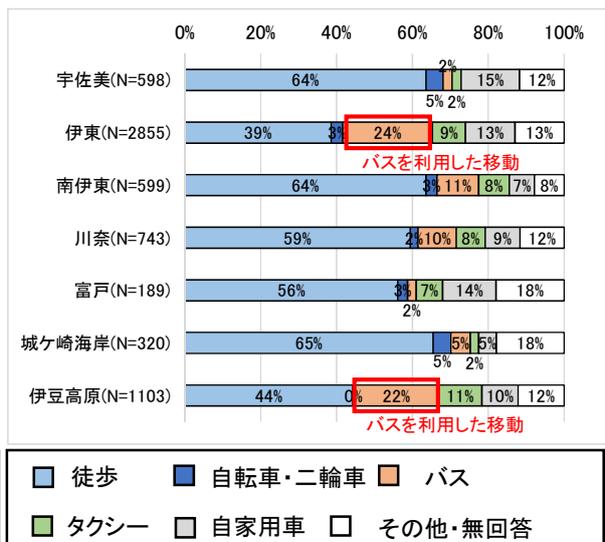
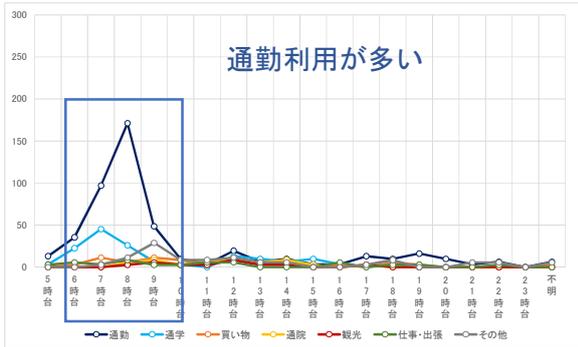


図 31 鉄道駅まで（から）の移動手段（平日1日、単位：人/日）

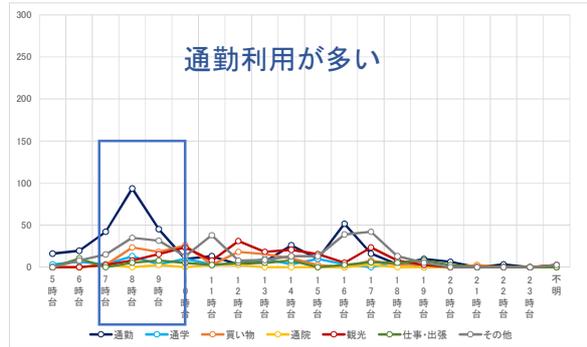
出典：2016年度 伊豆地域鉄道利用状況調査（南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会）

・ 鉄道の目的別時間帯別利用状況

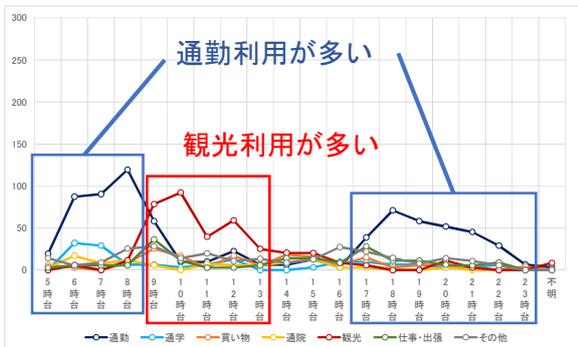
■ 平日の目的別時間帯別利用状況（宇佐美駅）



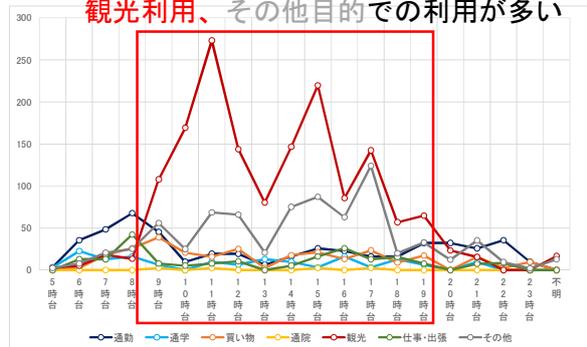
■ 休日の目的別時間帯別利用状況（宇佐美駅）



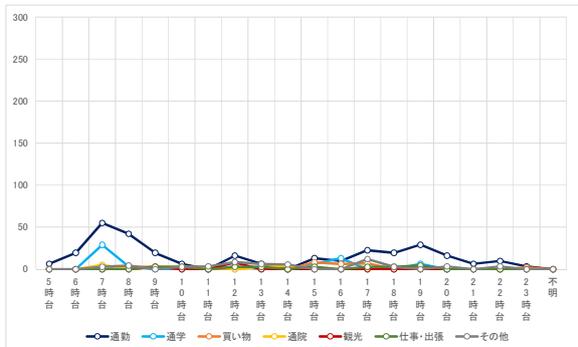
■ 平日の目的別時間帯別利用状況（伊東駅）



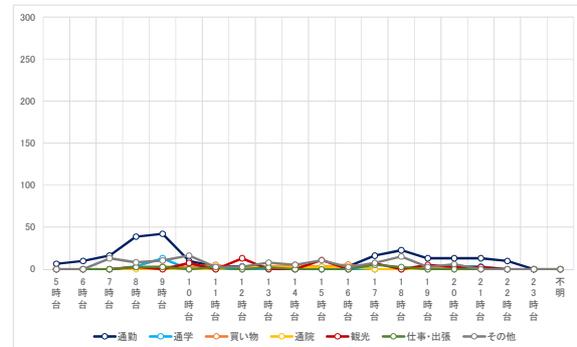
■ 休日の目的別時間帯別利用状況（伊東駅）



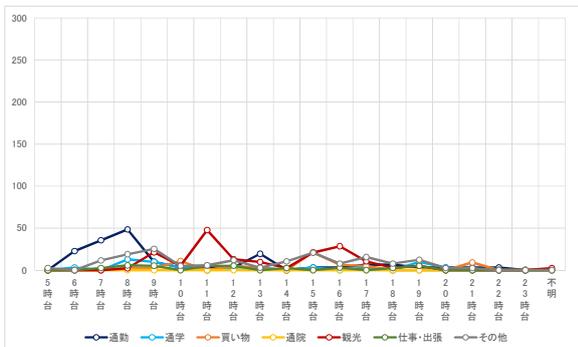
■ 平日の目的別時間帯別利用状況（南伊東駅）



■ 休日の目的別時間帯別利用状況（南伊東駅）



■ 平日の目的別時間帯別利用状況（川奈駅）



■ 休日の目的別時間帯別利用状況（川奈駅）

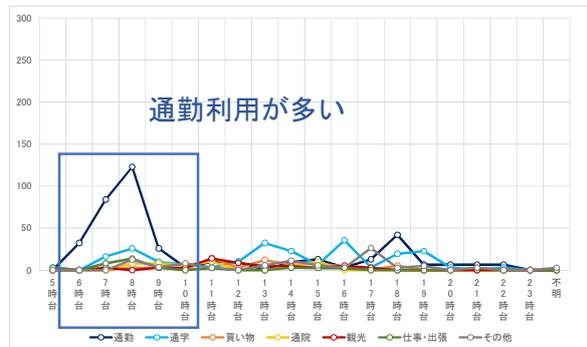
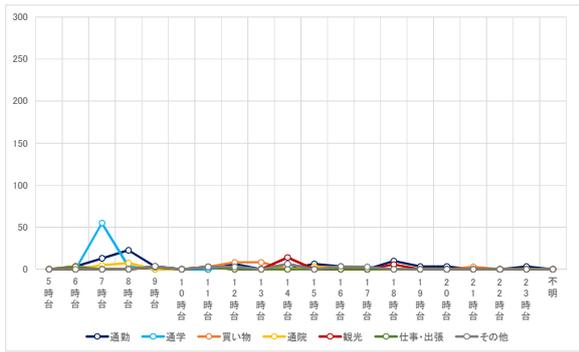


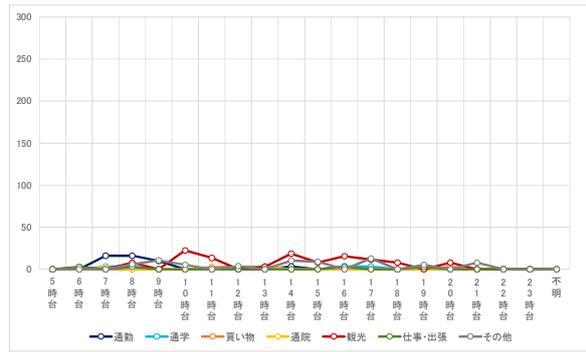
図 32 各駅における目的別時間帯別利用状況（宇佐美/伊東/南伊東/川奈）

出典：2016年度伊豆地域鉄道利用状況調査（南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会）

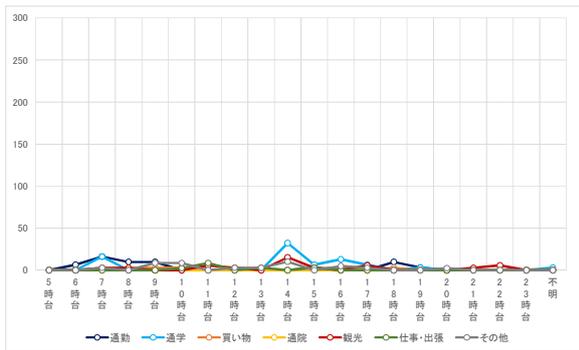
■平日の目的別時間帯別利用状況（富戸駅）



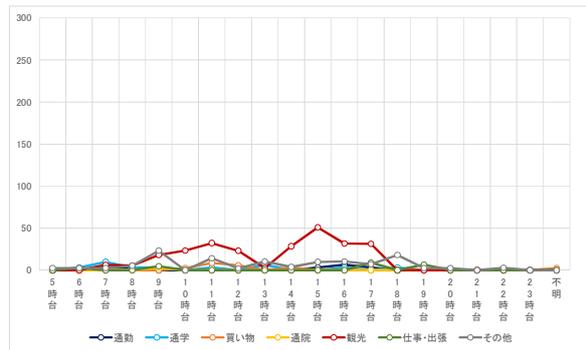
■休日の目的別時間帯別利用状況（富戸駅）



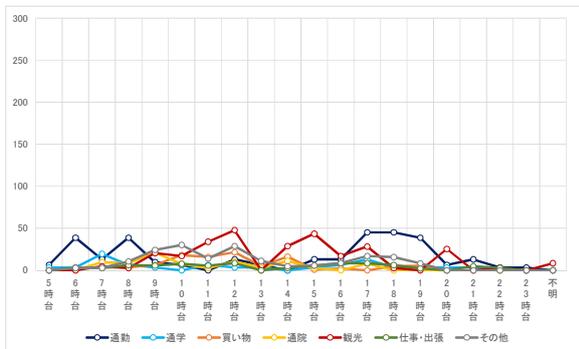
■平日の目的別時間帯別利用状況（城ヶ崎海岸駅）



■休日の目的別時間帯別利用状況（城ヶ崎海岸駅）



■平日の目的別時間帯別利用状況（伊豆高原駅）



■休日の目的別時間帯別利用状況（伊豆高原駅）

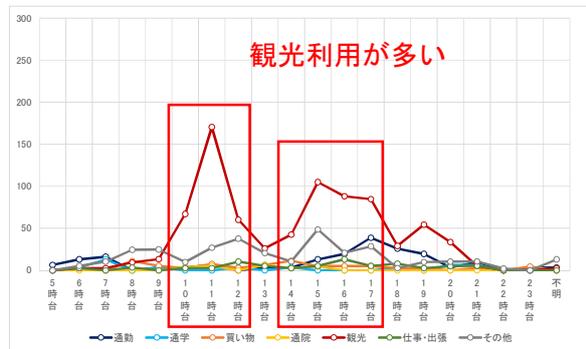


図 33 各駅における目的別時間帯別利用状況（富戸/城ヶ崎海岸/伊豆高原）

出典：2016年度 伊豆地域鉄道利用状況調査（南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会）

(7) 交通事業者の環境

現在、バス事業者、タクシー事業者では、若い担い手が少なく 21 歳以上 30 歳以下の運転手が極端に少ない状況となっています。

また、5 年前と比較し、県内の大型二種免許保有者数は約 1 割減少しており、運転手の担い手も徐々に少なくなっている状況です。運転手の高齢化や運転手不足の傾向が続いた場合、車両の運行に支障をきたし公共交通の維持が難しくなることが予想されます。

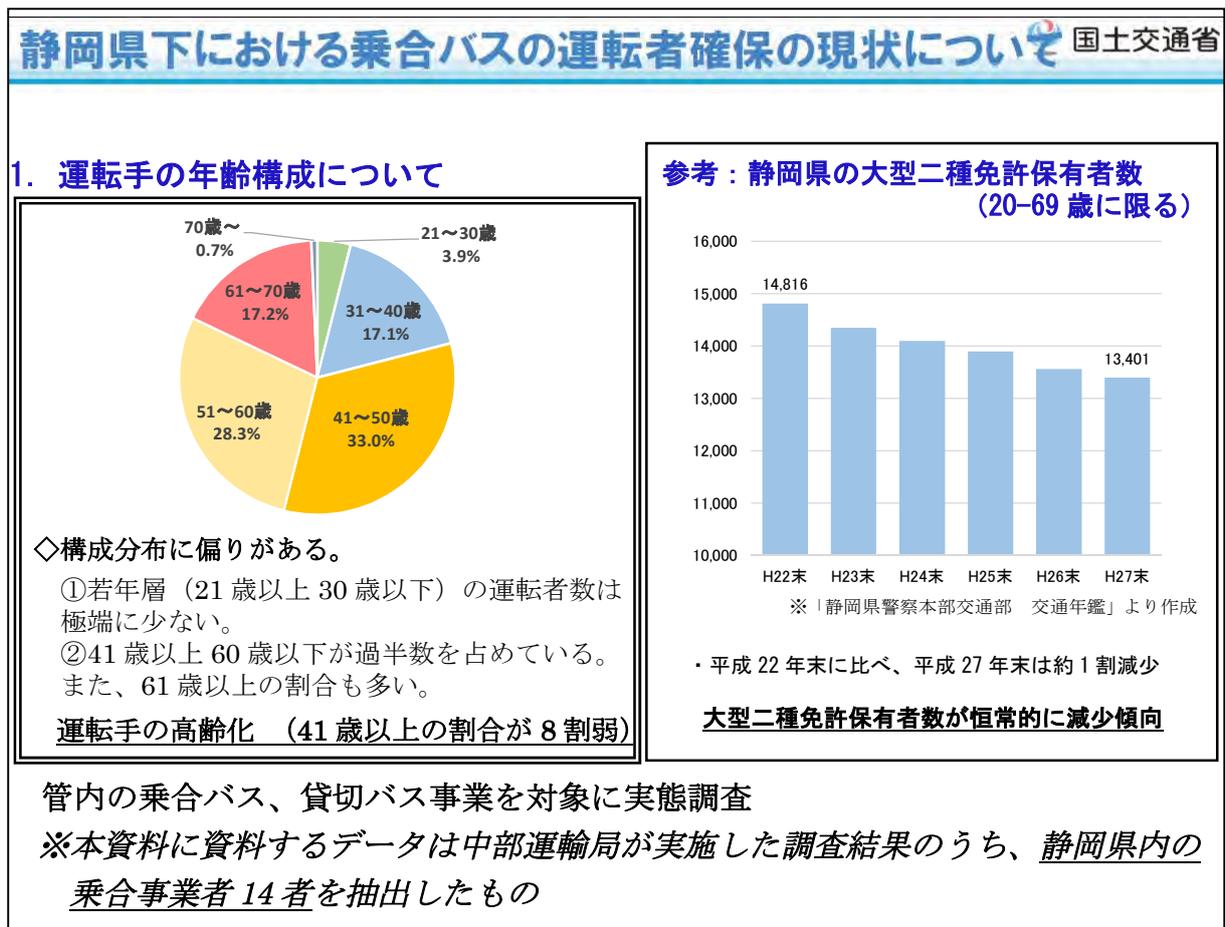


図 34 静岡県における乗合バス運転手の年齢構成(左)および大型二種免許保有者数状況(右)

(出典：国土交通省 中部運輸局 資料)

2-3 移動実態及びニーズ

(1) 市民アンケート調査の実施概要

①調査の目的

多様化する市民の移動実態（移動先や移動手段）、公共交通の利用が可能となる条件、公共交通に期待する役割、公共交通の維持にかかる費用負担の在り方などを把握するため、15歳以上の市民1,200人程度を対象としたアンケート調査を実施しました。

また、市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ました。

②調査の概要

■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】①個人属性、②外出実態、③公共交通の満足度

④公共交通を利用する際に重視する項目に対する意向など



図 35 伊東市3地域分け

(2) 移動実態

①移動目的、交通手段

- 最も多い移動目的での主な目的は、通勤と買い物、2番目に多い移動での主な目的は買い物、通院となっている。
- 最も多い移動手段、2番目に多い移動手段で多かったものは「自動車（自分で運転）」であり、鉄道やバスなどの公共交通の利用も一定程度みられる。

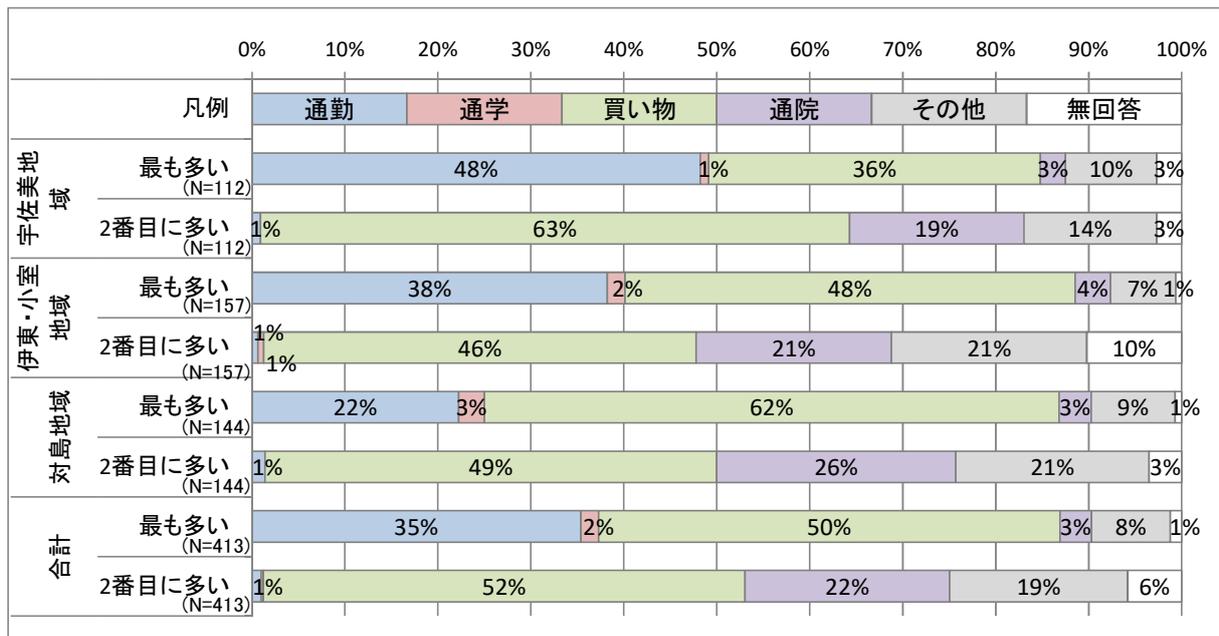


図 36 最も多い移動、2番目に多い移動の移動目的

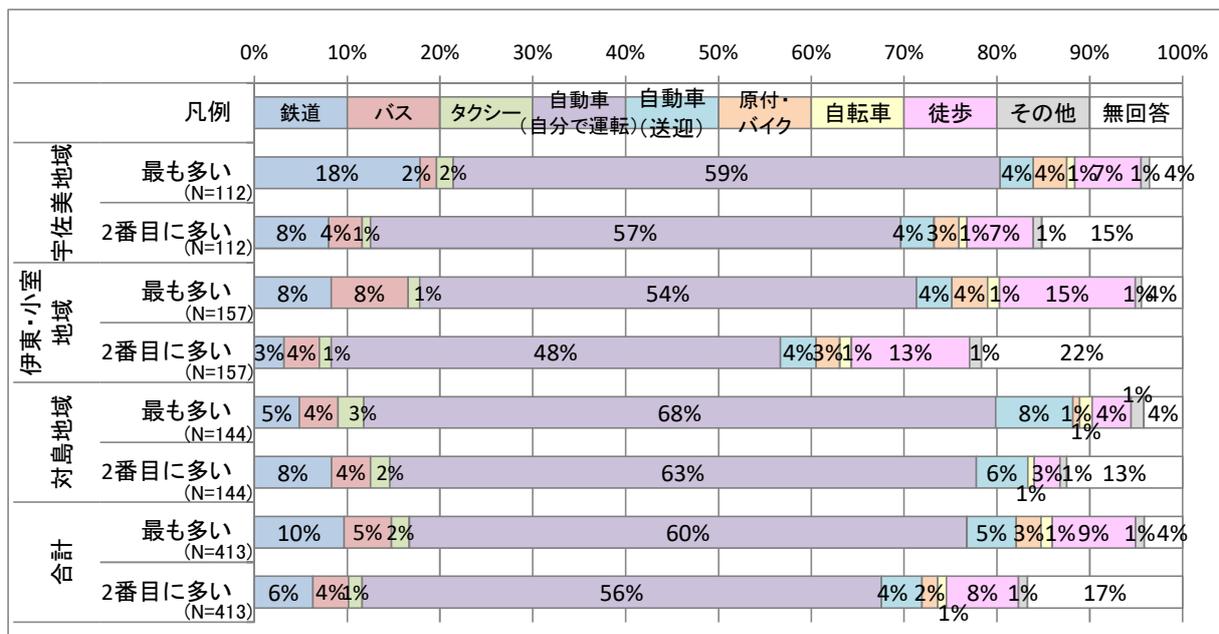


図 37 最も多い移動、2番目に多い移動の移動手段

②通勤・通学目的の移動

- 通勤・通学は、伊東・小室地域、対島地域への移動が多く、宇佐美地域への移動は少ない状況である。
- 移動手段は、「自動車（自分で運転）」が最も多く、合計で60%を超えている。
- 宇佐美地域では、「鉄道」による移動が多い状況である。

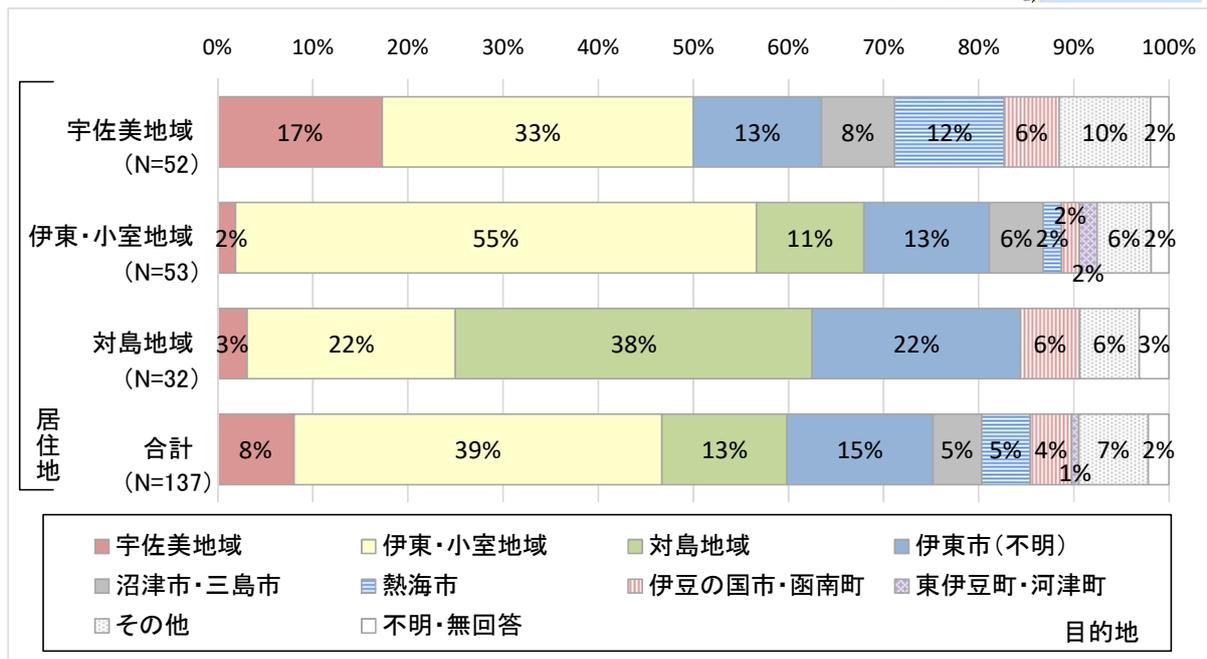


図 38 居住地別の移動先（通勤・通学）

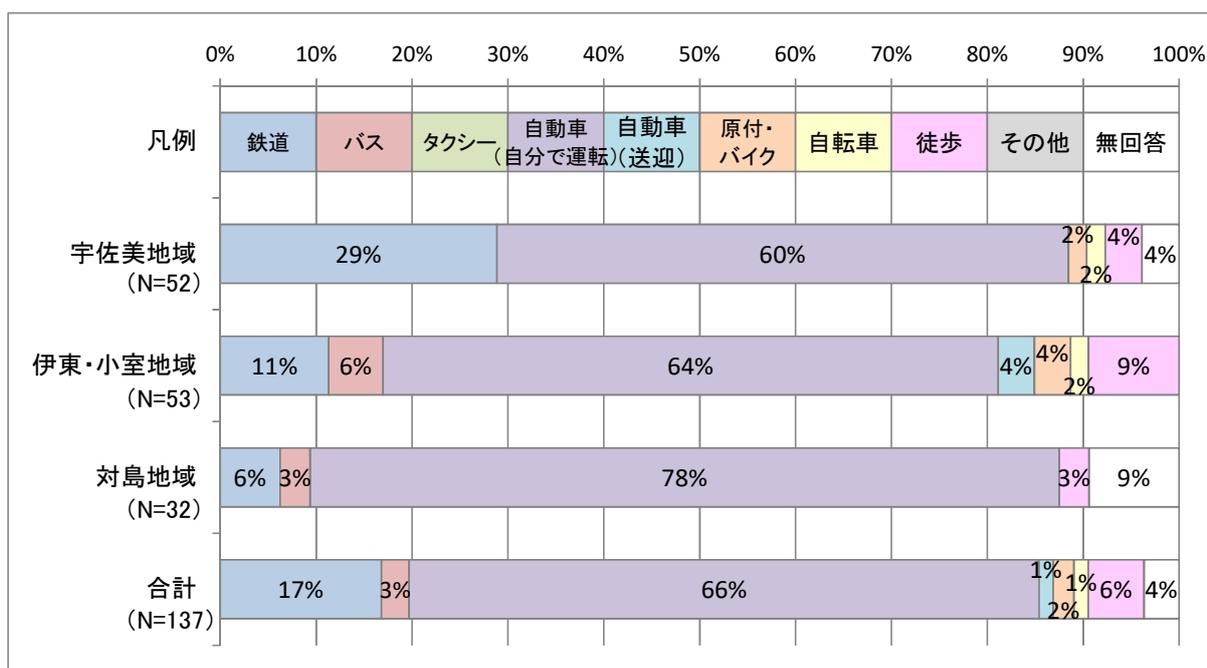


図 39 居住地別の移動手段（通勤・通学）

③買い物目的の移動

- 買い物は、伊東・小室地域への移動が多い状況である。
- 各地域では、地域内での移動が多い状況である。
- 交通手段は、「自動車（自分で運転）」による移動が最も多く、合計で64%を超えている。

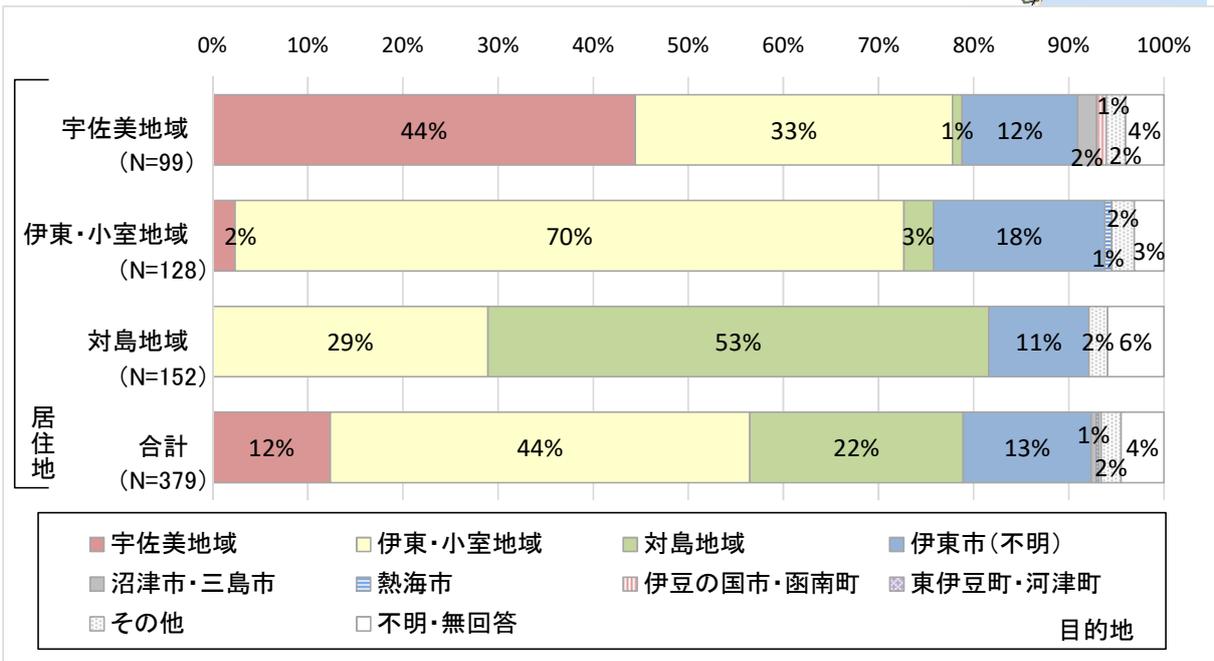


図 40 居住地別の移動先（買い物）

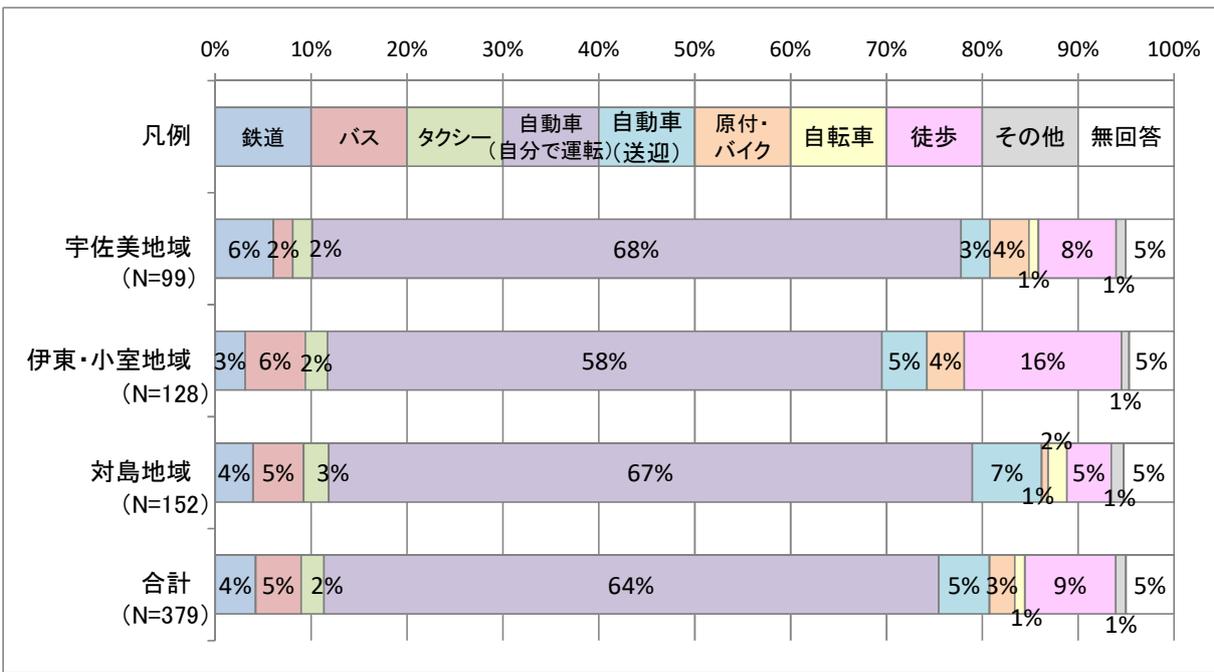


図 41 居住地別の移動手段（買い物）

表 18 買い物の行き先（地域別）

1番目(買い物)

宇佐美地域		伊東・小室地域		対島地域	
	件数		件数		件数
スーパーナガヤ 宇佐美桜田店	18	アビタ伊東店	17	アビタ伊東店	20
フードストアあおき伊東店	2	スーパーナガヤ 鎌田店	11	マックスバリュ 伊豆高原店	18
カインズ伊東店	2	東急ストア 川奈店	3	スーパーナガヤ 八幡野店	16
マックスバリュ 伊東広野店	2	マックスバリュ(支店名不明)	3	東急ストア 伊豆高原店	7
マックスバリュ(支店名不明)	2	スーパーナガヤ 宇佐美桜田店	2	マックスバリュ(支店名不明)	2
MEGADON・キホーテ伊東店	2	スーパーナガヤ(支店名不明)	2	クリエイト伊豆高原	2
スーパーナガヤ(支店名不明)	2	フードストアあおき伊東店	2	東急ストア(支店名不明)	2
ファミリーマート 宇佐美桜田店	1	マックスバリュ 伊東広野店	2	スーパーナガヤ(支店名不明)	2
卸団地	1	アビタ(支店名不明)	2	セブンイレブン(支店名不明)	1
スーパーナガヤ 八幡野店	1	スーパーナガヤ 玖須美店	2	カインズ(支店名不明)	1
アビタ伊東店	1	スーパーナガヤ 吉田店	2	伊東市 富戸コミュニティセンター	1
カインズ(支店名不明)	1	MEGADON・キホーテ伊東店	2	スーパーナガヤ 鎌田店	1
マックスバリュ 伊東駅前店	1	セブンイレブン 伊東大原1丁目店	1	イオン(支店名不明)	1
アビタ 大仁店	1	マックスバリュ 伊東駅前店	1	スーパーナガヤ 吉田店	1
		マックスバリュ 伊豆高原店	1	フードストアあおき伊東店	1
		カインズ(支店名不明)	1	マックスバリュ伊東広野店	1
		スーパーナガヤ 八幡野店	1		

2番目(買い物)

宇佐美地域		伊東・小室地域		対島地域	
	件数		件数		件数
スーパーナガヤ 宇佐美桜田店	19	アビタ伊東店	12	マックスバリュ 伊豆高原店	9
フードストアあおき伊東店	7	スーパーナガヤ 鎌田店	4	アビタ 伊東店	9
セイジョー 宇佐美店	5	マックスバリュ 伊東広野店	4	スーパーナガヤ 八幡野店	8
マックスバリュ 伊東広野店	4	カインズ(支店名不明)	4	フードストアあおき伊東店	4
アビタ伊東店	4	MEGADON・キホーテ伊東店	3	東急ストア 伊豆高原店	3
MEGADON・キホーテ伊東店	4	東急ストア 川奈店	3	カインズ 伊豆高原店	3
カインズ伊東店	2	アビタ(支店名不明)	2	サントムーン柿田川	3
スーパーナガヤ(支店名不明)	2	フードストアあおき伊東店	2	スーパーナガヤ(支店名不明)	2
ドン・キホーテ 小田原店	1	マックスバリュ(支店名不明)	2	カインズ伊東店	2
アビタ(支店名不明)	1	スーパーナガヤ(支店名不明)	2	ココカラファイン 伊豆高原店	2
小田原ラスカ	1	スーパーナガヤ 荻店	2	東急ストア 川奈店	2
カインズ(支店名不明)	1	JA伊豆の国 農の駅伊豆	1	スーパーナガヤ 吉田店	2
マックスバリュ伊東広野店	1	クリエイトS・D伊東殿山店	1	クリエイト伊豆高原	1
		スーパーナガヤ 宇佐美桜田店	1	DHC赤沢ボウル	1
		カインズ伊東店	1	JAあいら伊豆 いで湯っこ市場	1
		カインズ 伊豆高原店	1	アビタ(支店名不明)	1
		伊豆高原食品センター	1	カインズ(支店名不明)	1
		スーパーナガヤ 吉田店	1	セブンイレブン(支店名不明)	1
		クリエイト(支店名不明)	1	マックスバリュ(支店名不明)	1
		サガミヤ書店広野店	1		
		サントムーン柿田川	1		

④通院目的の移動

○通院は、伊東・小室地域への移動が最も多い状況である。
 ○各地域では、地域内での移動が多い状況である。
 ○交通手段は、「自動車（自分で運転）」による移動が最も多い状況であり、「鉄道」などの公共交通の利用も一定程度みられる。

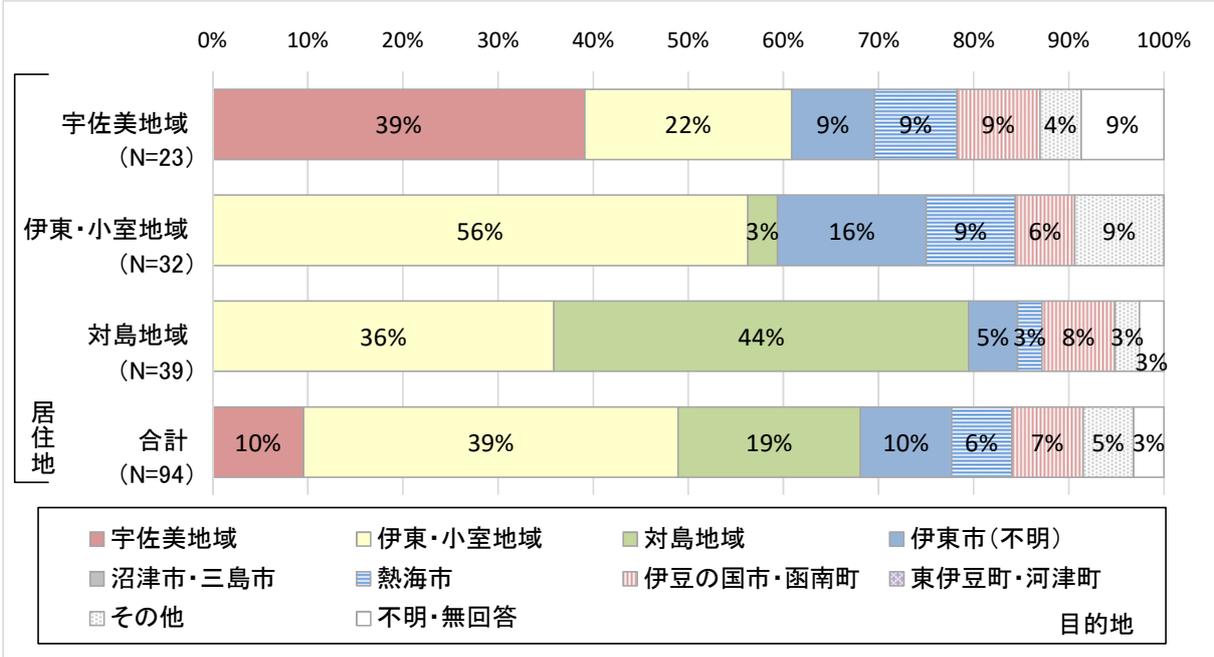


図 42 居住地別の移動先（通院）

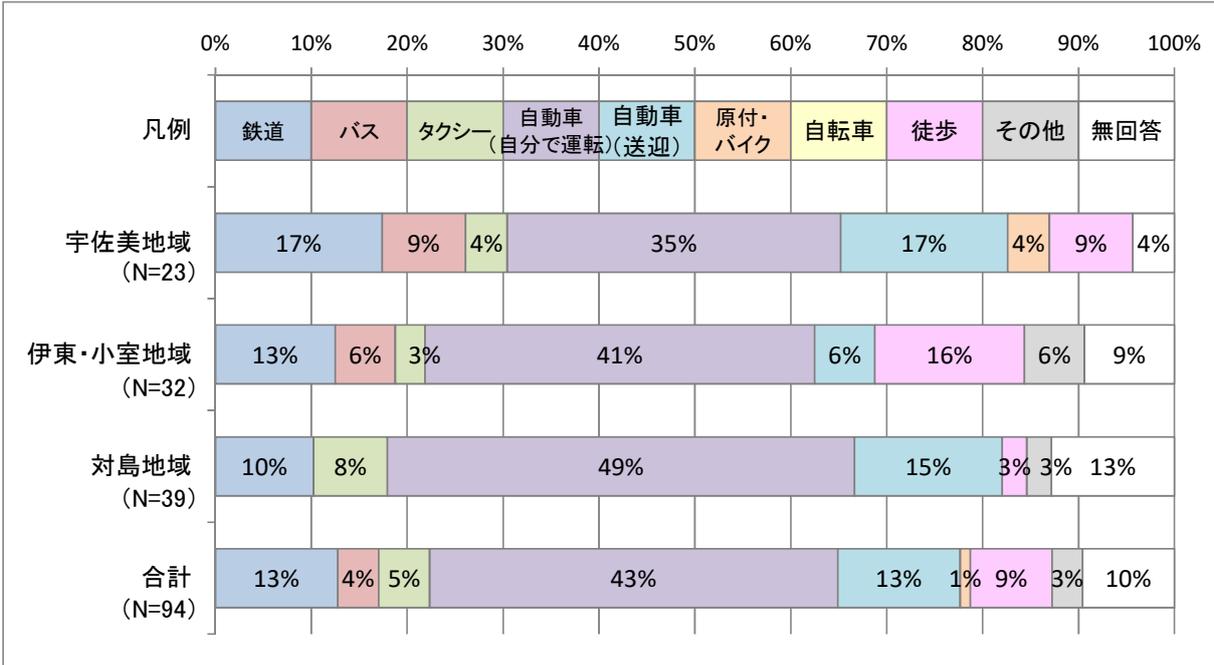


図 43 居住地別の移動手段（通院）

表 19 通院の行き先（地域別）

1番目(通院)

宇佐美地域		伊東・小室地域		対島地域	
	件数		件数		件数
伊豆のさと診療所	1	順天堂大学医学部附属静岡病院	1	国際医療福祉大学熱海病院	1
順天堂大学医学部附属静岡病院	1	伊東市民病院	1	ヒルサイド眼科クリニック	1
医療法人社団やすらぎ会 山本医院	1	国際医療福祉大学熱海病院	1	順天堂大学医学部附属静岡病院	1
				伊東市民病院	1
				伊豆高原メディカル温泉リハビリテーション デイサービスセンター伊豆高原倶楽部	1

2番目(通院)

宇佐美地域		伊東・小室地域		対島地域	
	件数		件数		件数
医療法人社団やすらぎ会 山本医院	3	伊東市民病院	7	伊東市民病院	10
伊東市民病院	3	国際医療福祉大学熱海病院	2	メディカルはば伊豆高原	7
国際医療福祉大学熱海病院	2	木村整形外科クリニック	2	はあとふる内科・泌尿器科伊豆高原	4
張脳神経外科クリニック	2	青木クリニック	1	伊豆高原駅	1
上條歯科医院	1	モモセ歯科クリニック	1	はぎわら歯科医院	1
小川歯科医院	1	むらかみ小児科クリニック	1	高野医院	1
静岡県立静岡がんセンター	1	ローズレディースクリニック	1	順天堂大学医学部附属静岡病院	1
宇佐美整形外科	1	順天堂大学医学部附属静岡病院	1	やまだクリニック	1
順天堂大学医学部附属静岡病院	1	張脳神経外科クリニック	1	藤沢市民病院	1
マックスパリュ(支店名不明)	1	リハビリテーション中伊豆温泉病院	1	矢田眼科医院	1
		はあとふる内科・泌尿器科伊豆高原	1	MEGADON・キホーテ伊東店	1
		なかむら内科・消化器内科クリニック	1	伊豆まさき整形外科	1
		伊豆慶友病院	1		

(3) 公共交通を利用した移動の満足度

○移動の満足度については、通勤・通学、買い物、通院ともに市全体で低い傾向にある。対島地域では、通勤・通学、買い物、通院ともに不満度が高い傾向にある。

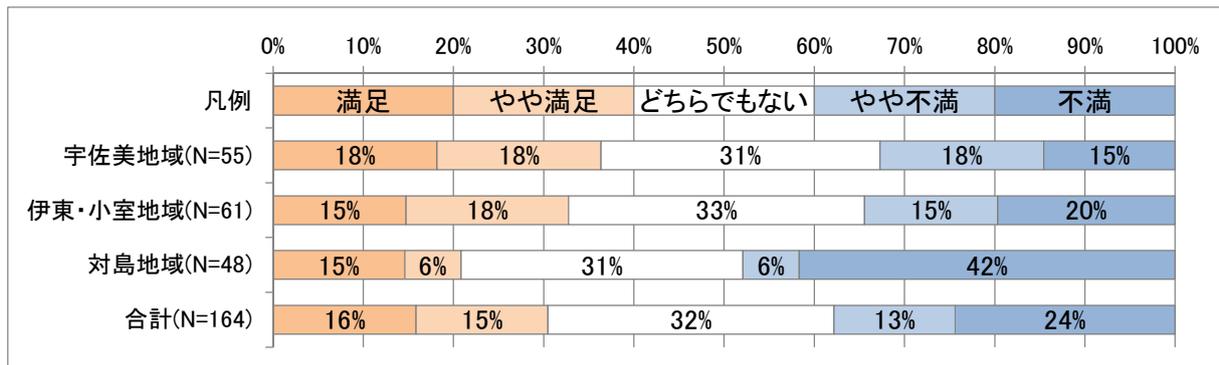


図 44 通勤・通学による移動の満足度

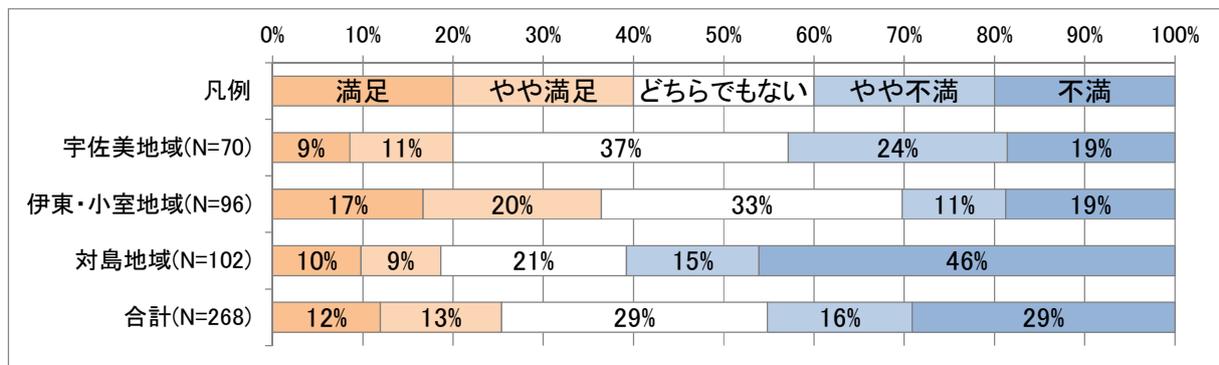


図 45 買い物による移動の満足度

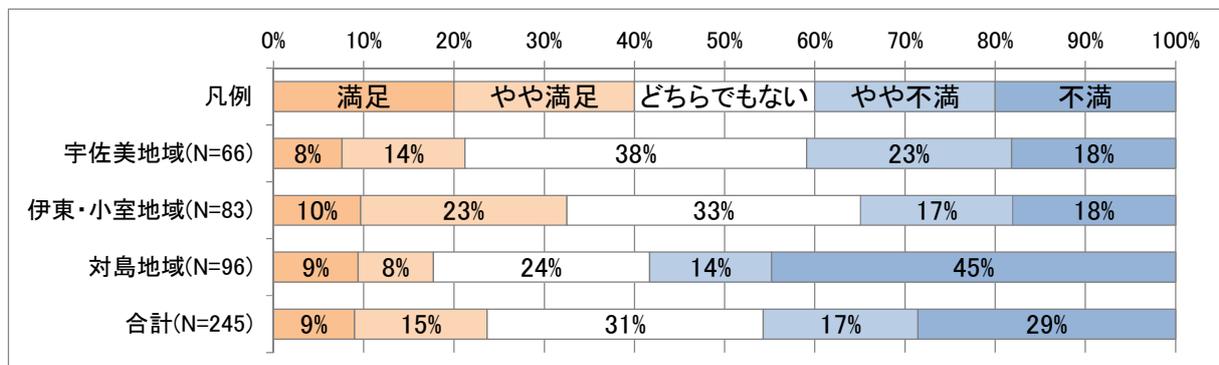


図 46 通院による移動の満足度

(4) 公共交通へのニーズ

○鉄道は運行に関すること、バスは運行に関することや路線に関することが高くなっている。
○タクシーについては、料金に関することが高くなっている。

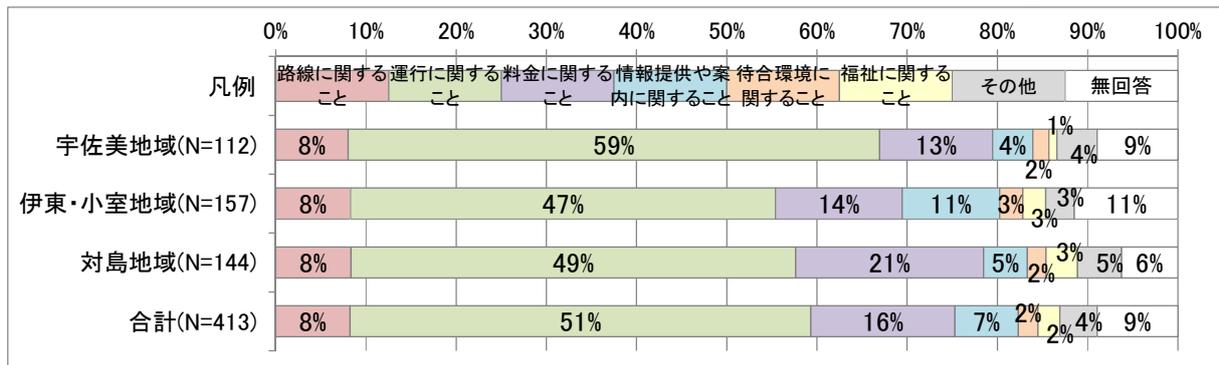


図 47 利用の際に重視する点（鉄道）

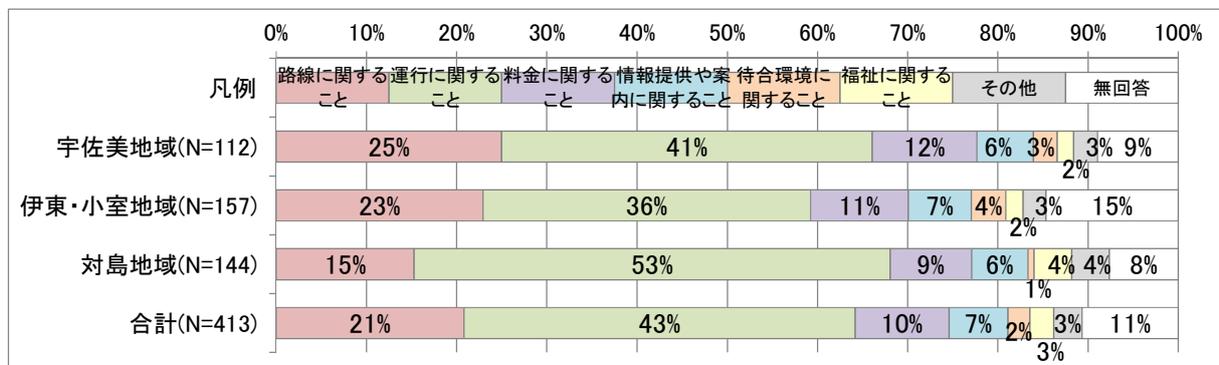


図 48 利用の際に重視する点（路線バス）

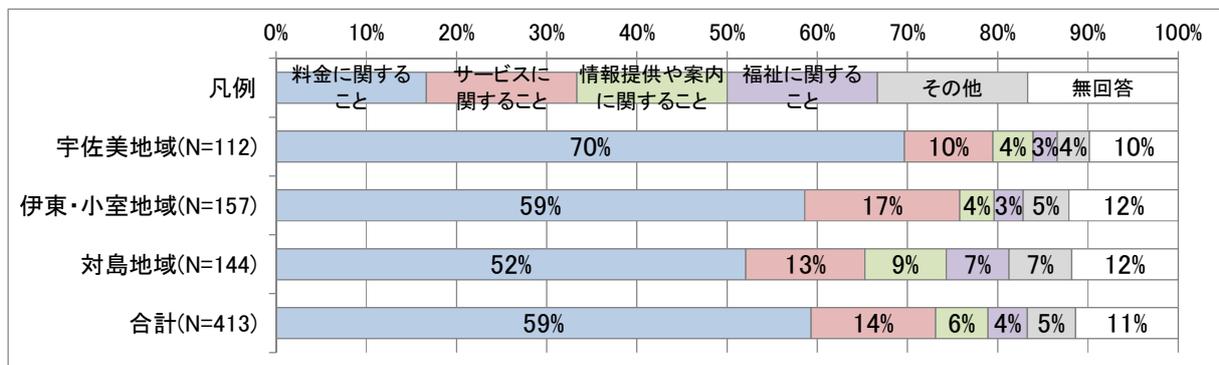


図 49 利用の際に重視する点（タクシー）

(5) 公共交通に関する今後の意向

<居住地域別>

- ・対島地域では「費用負担を増やして、公共交通サービスを向上する」(41.0%)が高い。
- ・他の2地域では「今のままでよい」が高く、40%以上である。

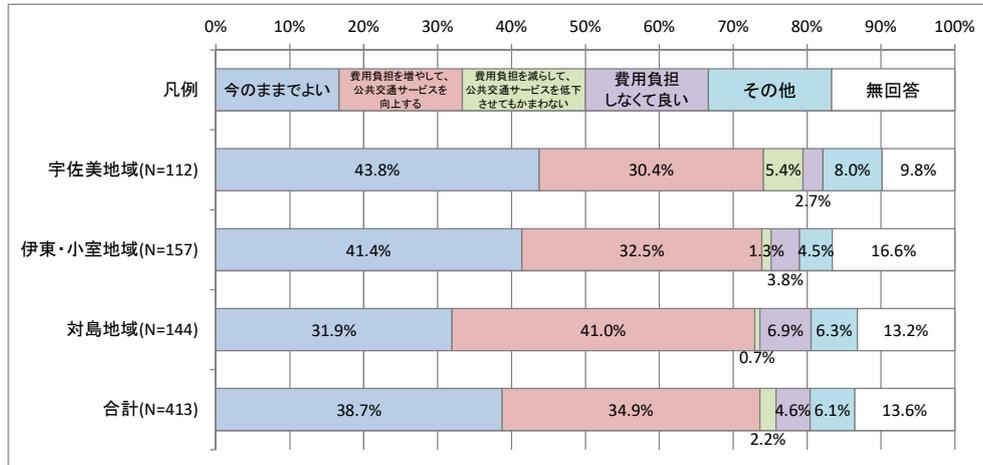


図 50 公共交通に関する今後の意向 (居住地域別)

<年齢層別>

- ・50歳代では「費用負担を増やして、公共交通サービスを向上する」(47.2%)が他の年代より高い。

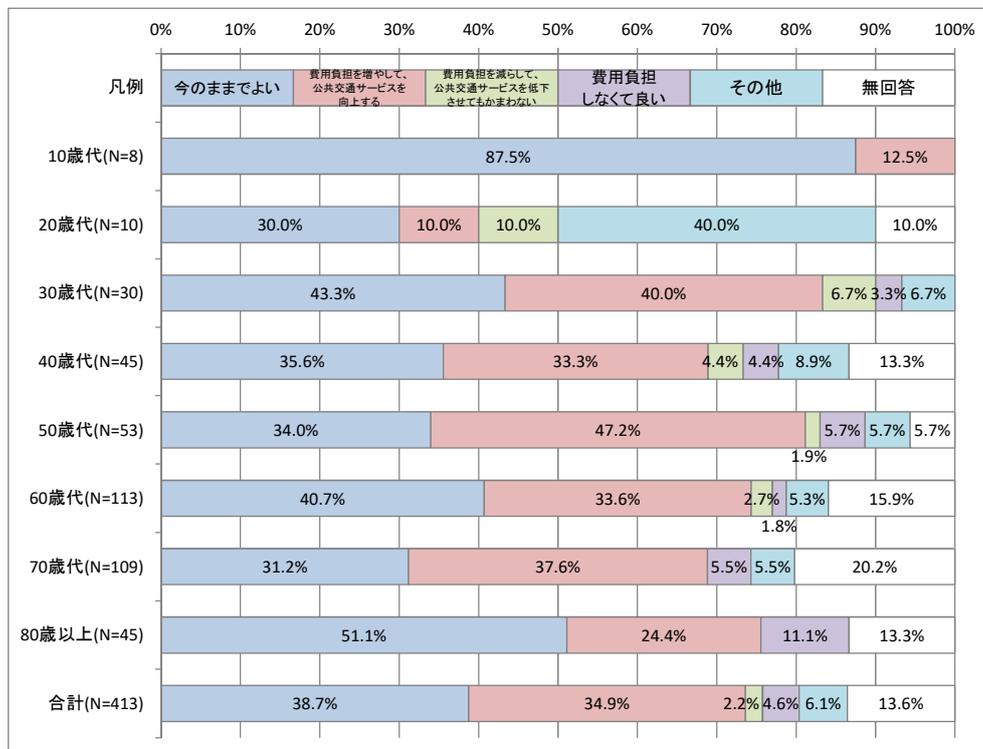


図 51 公共交通に関する今後の意向 (年代別)

(6) バスに対する意見（自由意見）

表 20 自由意見分類分け（地域別）

	本数	料金	時間帯	ルート、路線	バス停	バス車両	待合環境	乗り継ぎ	サービス・情報提供	高齢・交通弱者	運転手	IC化	免許返納	合計
宇佐美地域	0	2	0	2	2	4	0	0	1	0	0	1	0	12
伊東・小室地域	8	7	3	3	6	3	1	4	8	0	2	1	1	47
対島地域	14	6	0	7	3	10	0	0	6	1	1	0	0	48
合計	22	15	3	12	11	17	1	4	15	1	3	2	1	107

表 21 自由意見分類分け（年代別）

	本数	料金	時間帯	ルート、路線	バス停	バス車両	待合環境	乗り継ぎ	サービス・情報提供	高齢・交通弱者	運転手	IC化	免許返納	合計
10歳代	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	4
20歳代	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30歳代	6	4	1	1	1	1	0	1	2	0	1	0	0	18
40歳代	1	1	0	2	1	2	0	0	5	1	0	0	0	13
50歳代	2	1	0	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	8
60歳代	5	6	1	2	1	5	0	1	3	0	2	0	0	26
70歳代	8	3	1	6	5	6	0	0	3	0	0	0	1	33
80歳以上	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	5
合計	22	15	3	12	11	17	1	4	15	1	3	2	1	107

※自由意見より該当するものをカウント

■意見内容

宇佐美地域	<p>【料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金を安くしてほしい ・乗車料金は距離にかかわらず一定にしてほしい <p>【ルート、路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域を巡回するコミュニティバスを走らせてほしい ・病院への直通バスを走らせてほしい <p>【バス車両】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスなどの小型車両を普及してほしい ・車両を小型化し、各家の近くまで運行してほしい ・小型化し、路線バスの走らない細い道を中心に、住宅と駅、学校、スーパーなどを結ぶコミュニティバスを運行してほしい <p>【サービス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民病院は、無料のシャトルバスを運行してほしい <p>【IC化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの定期をIC化してほしい
伊東・小室地域	<p>【本数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本数が少ない <p>【料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金が高く、本数が少ない ・料金が高くなっていく ・子供を連れて利用する際、割引があれば利用しやすい ・バスの往復料金より、駐車上代の方が安いため車を利用してしまおう <p>【時間帯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最寄りバス停～伊東方面は主要道路にも関わらず日中は走っていない ・同じ時間帯に方面が同じバスが複数走っている ・バスの運行時間を増やしてほしい <p>【ルート、路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環バスを運行してほしい ・同一路線をぐるぐる走るコミュニティバスを運行してほしい ・東海本社がある荻～中伊豆バイパスを通ってくると大変便利 <p>【バス停】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停が少ない ・バス停を街頭などで明るくできないか ・バス停が近くにないため利用していない

<p>伊東・ 小室地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停は多いが脇道にも作ってほしい 【バス車両】 ・車両を小型化してほしい ・障害者の方が利用しやすいようにフラットのバスを運行してほしい 【待合環境】 ・待合場所が汚れている、雨がよけられなく、ベンチがない 【乗り継ぎ】 ・電車とバスの乗り継ぎが悪い ・目的地まで乗換の無いようにしてほしい 【サービス・情報提供】 ・バスの運行情報などが少ない ・福祉などを充実してほしい ・ベビーカーの利用しやすさがあると良い ・急な積雪などでのバスの運行を考えて欲しい ・荒天時など電車の運行ができない場合の代行バスの検討してもらいたい ・コミュニティバスを運行してほしい 【運転手】 ・バスがバス停に停まらず、センターライン側で停車し、危険な乗車をしたので、乗務員の教育を徹底してほしい ・乗務員が事務的で思いやりに欠ける 【IC化】 ・バスでICカードを使えるようにしてほしい 【免許返納】 ・バス停まで遠く、運転免許を返納したくてもできない
<p>対島地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> 【本数】 ・住む地域によってバスは1時間に1本くらいでお出かけに使用しづらい ・本数が少ない、本数を増やしてほしい 【料金】 ・料金が低い ・高齢者や学生だけでも値段が安くなれば良いと思う ・料金の割引サービスを充実してほしい 【ルート、路線】 ・利用しやすい路線が必要 ・大室高原～萩方面のバスを運行してもらいたい ・地域を走る循環バスを運行してほしい ・細かいコースを運行してほしい ・伊豆高原から乗り換えがなく、アピタや市民病院などに行けるようになれば良い 【バス停】 ・公共交通が家の近くで止まってくれたら良い ・停留所が遠い ・バス停の安全性を考慮してほしい 【バス車両】 ・大型ではなく小型で運行してほしい ・小型化して本数を増加してほしい ・小型化してコミュニティバス化 ・季節によってミニバス運行などがあれば良い ・今のバスでは伊東地区では道が狭く、乗る人も少なく無駄が多い ・時間によってマイクロバスの運行ができれば良い 【サービス・情報提供】 ・路線図の地図がどこでもらえるか分からない。駅などにパンフレットを置いてほしい ・スクールバスを運行してほしい ・市民病院から無料バスが出ていると良い ・高齢者に利用しやすいようにバスの運行方法を考えてほしい ・利用者向けの情報（路線の明示、料金体系）が殆ど無い 【運転手】 ・横断歩道で止まらない運転手がいるので、マナーを向上してほしい

(7) 各地域の意見（意見交換会の内容）

本計画の策定に際し、昨年度（東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画の策定に関する意見交換会）と本年度、各地域で意見交換会を開催し公共交通に関する問題や要望の具体内容を把握しました。

①意見交換会の開催概要

■昨年度

開催日	開催場所	参加者
2017年12月4日	市役所2階中会議室	16名(宇佐美地域1名、伊東・小室地域4名、対島地域7名、他4名は不明)
2017年12月7日	伊東ふれあいセンター	7名(宇佐美地域1名、伊東・小室地域6名)
2017年12月20日	市役所2階中会議室	12名(地域の内訳は不明)

■今年度

地域名	地区名	開催日時	場所	参加人数
宇佐美地域	宇佐美地区	2018年9月27日(木)	宇佐美コミュニティセンター 3階大会議室	1名
伊東・小室地域	湯川地区 松原地区 玖須美地区 新井地区 岡地区 鎌田地区	2018年9月20日(木)	伊東市役所 8階大会議室	1名
	吉田地区 川奈地区	2018年9月21日(金)	吉田区民会館 2階大ホール	3名
	荻地区 十足地区	2018年9月28日(金)	生涯学習センター荻会館 2階図書室	9名
	赤沢地区	2018年8月23日(木)	生涯学習センター赤沢会館 3階大会議室	14名
対島地域	池地区	2018年10月1日(月)	生涯学習センター池会館 3階大会議室	14名
	富戸地区	2018年9月6日(木)	富戸コミュニティセンター 3階大会議室	7名
	八幡野地区	2018年9月25日(火)	八幡野コミュニティセンター 3階大会議室	10名
		2018年10月9日(火)		15名
2018年11月14日(水)		22名		

②主な意見内容

■宇佐美地域

<公共交通に関して困っていること>

- ・バスの運行本数が少ない、外出の時間と合わない
- ・鉄道とバスの接続が十分にされていない

<公共交通への要望>

- ・高齢化、孤立化に伴い買い物難民が増加、これに対する施策（デマンド型交通など）
- ・運行本数増、料金負担の低減、車両の小型化（需要に合わせたサイズ）
- ・宇佐美駅、スーパーナガヤの他、市民病院も目的地としてニーズがある

<地域での取組みについて>

- ・地域で車両を購入し、伊東周辺へ数名で出かけられるよう、地域で助け合っている状況
- ・地域での費用負担は今後検討可能

■伊東・小室地域

<公共交通に関して困っていること>

【湯川・松原・玖須美・新井・岡・鎌田地区】

- ・バス停まで距離がある
- ・JR 伊東線へのアクセスが少ない
- ・坂道が多く、荷物が多い時は移動ができない
- ・免許返納後に利用できるバスがない

【吉田・川奈地区】

- ・行きたいところに直接行けない
- ・バスの本数が少ない、料金が高い
- ・伊豆急行との接続が不十分
- ・川奈駅までの移動手段がなく、徒歩で移動している

【荻・十足地区】

- ・バスの本数が少ない、料金が高い
- ・伊東駅行きが中心であり、荻～吉田間を結ぶバスが少ない
- ・目的地まで行くには乗継が必要

<公共交通への要望>

【湯川・松原・玖須美・新井・岡・鎌田地区】

- ・巡回バスの運行、本数は朝夕1便ずつなど
- ・マックスバリュ、スーパーナガヤの他、市民病院も目的地としてニーズがある

【吉田・川奈地区】

- ・タクシーによるデマンド型交通
- ・住民による協働送迎
- ・伊東線、伊豆急行線の終電延長
- ・市民病院方面の路線

【荻・十足地区】

- ・駅を中心とした巡回バス（伊東駅～荻車庫など）
- ・住民による協働送迎
- ・鉄道の始発、最終とバスの接続の確保
- ・希望の目的地はアピタ、マックスバリュの他、伊東駅、川奈駅、市民病院など多岐

<地域での取組みについて>

【湯川・松原・玖須美・新井・岡・鎌田地区】

- ・自宅前のバス停用地としての提供が可能ではないか

【吉田・川奈地区】

- ・現在のバスをなるべく利用
- ・1日乗車券をもっと多くの場所で見えるようにしてほしい

【荻・十足地区】

- ・高齢者などを中心に、バスの利用を地域で呼びかける（啓発活動）
- ・バス停を利用しやすいよう屋根や椅子を設置

■対島地域

<公共交通に関して困っていること>

【富戸地区】

- ・バス、鉄道の料金が高い
- ・富戸（沢向）を経由するバスの本数が少なく、時間帯も悪い
- ・吉田経由の本数が少ない

【池地区】

- ・バスの本数が少ない、料金が高い
- ・他のバス路線や鉄道との接続が悪い場合、乗継時間が長い

【八幡野地区】

- ・鉄道、バスの運行本数が少ない。料金が高い
- ・バス停まで距離のあるエリアが多く、利用ができない（最寄バス停まで40分かかる場合もある）
- ・バスと鉄道の接続が不十分
- ・夜遅い時間にバスを利用できない

【赤沢地区】

- ・便数が少なく、使用したい時間帯が合わない
- ・デマンド型交通の予約が面倒
- ・タクシーの料金が高い。車両数が限られるため、別荘地などに行くと待ち時間が長い
- ・バスでICカードを利用できない

<公共交通への要望>

【全地区共通】

- ・バス、鉄道の料金の低減

【富戸地区】

- ・10時台のバスを吉田経由（富戸から沢向・吉田方面）へ変更
- ・デマンド型交通。運転できない方は自宅周辺まで迎えに来るなど
- ・病院、買い物、通勤などに特化した運行

【池地区】

- ・小型バス、ワンボックスなどによる細やかな運行
- ・伊豆高原駅、病院、買物で利用できる巡回型の移動手段（伊東駅の要望もあり）

【八幡野地区】

- ・伊豆高原駅周辺のスーパー、病院、銀行などを巡回するバス（1～2時間に1本）
- ・その他、デマンド型交通や住民協働バスの意見があるが、共通するのは地域を細やかに運行する移動手段の確保

【赤沢地区】

- ・運行本数の増加（朝夕の充実、1時間に1本など）
- ・伊豆高原駅周辺のスーパー、銀行、病院の他、アピタ、市役所、市民病院などのニーズも見られる
- ・デマンド型交通の運行予定を増やす

<地域での取組みについて>

【富戸地区】

- ・バス停環境の充実（屋根の設置、待ちスペースの確保など）

【池地区】

- ・なるべくバスを利用する
- ・地域での費用負担は可能かもしれないが、地域の合意形成がまとまるか懸念

【八幡野地区】

- ・住民で協働送迎ができるかよいのではないかと
- ・みんなで路線バスを利用しようという啓発活動の実施

【赤沢地区】

- ・住民同士の乗合が制度上可能であれば、実施も考えられる
- ・バス停以外でデマンド型交通が乗れるようにしたらどうか

2-4 高校生の路線バス利用アンケート調査

※2017年度 東海自動車㈱が実施した高校生アンケート調査結果より

(1) 伊東市内の高校への通学状況

市内には伊東高校、伊東高校城ヶ崎分校、伊東商業高等学校の3校が立地しています。通学者はほとんどが市内居住となっています。その中で伊東高校については、熱海市からの通学者がやや多く見られます。伊東高校へは荻、伊東高校城ヶ崎分校と伊東商業高等学校へは川奈地区や八幡野地区からの通学している人が多く見られます。

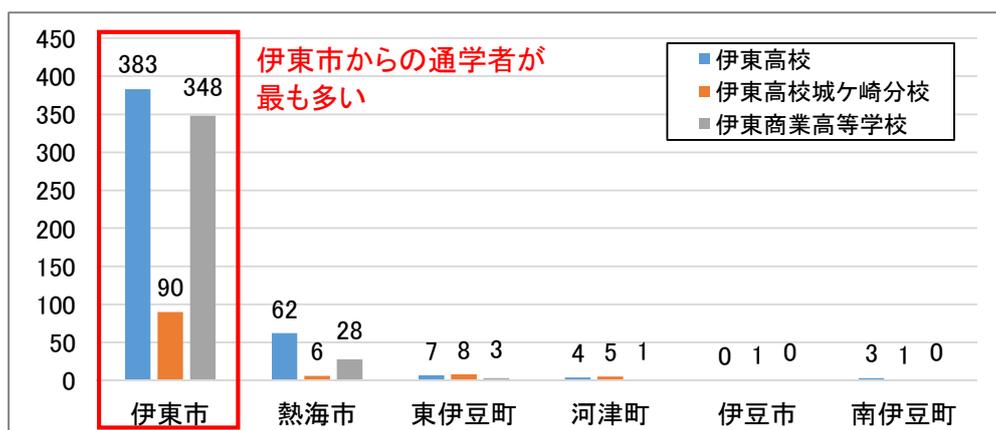


図 52 伊東市内の高校の通学者の居住地

表 22 伊東市内の居住地

	伊東高校	伊東高校城ヶ崎分校	伊東商業高等学校
宇佐美地区	35	4	19
湯川地区	9	0	11
松原地区	15	0	15
玖須美地区	50	8	45
新井地区	2	0	4
岡地区	44	9	41
鎌田地区	21	3	10
川奈地区	51	15	56
吉田地区	16	4	28
荻地区	55	7	39
十足地区	6	2	5
富戸地区	36	7	19
八幡野地区	29	17	33
池地区	3	7	5
赤沢地区	2	2	2
不明	9	5	16

※不明には大原町、伊東という回答が含まれる。

(2) 通学時の路線バスの利用状況

伊東高校の通学者は、路線バスの利用が「ほぼ毎日」が最も多くなっていますが、伊東高校城ヶ崎分校と伊東商業高等学校においては「ほとんど利用しない」が最も多くなっています。

路線バスを利用しない理由として、「運行本数が少ない」、「運賃が高い」、「時刻表どおりにバスが来ない」が多くなっています。

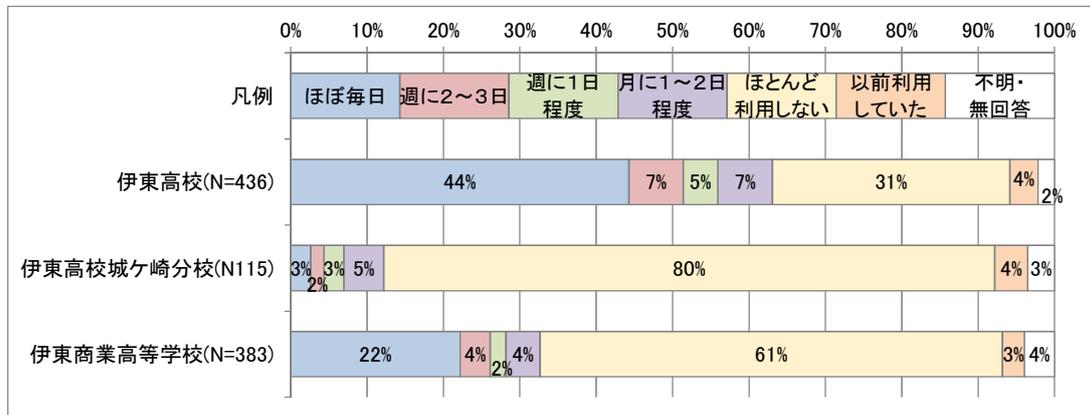


図 53 路線バスの利用頻度

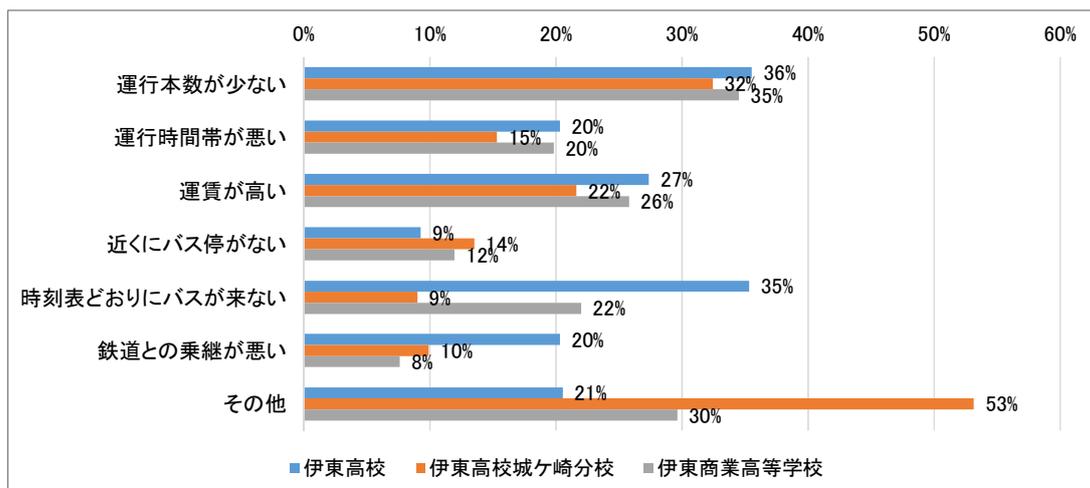


図 54 路線バスを利用しない理由

表 23 路線バスを利用しないその他の理由

■伊東高校		■伊東高校城ヶ崎分校		■伊東商業高等学校	
徒歩	18	使う必要が無い	22	使う必要が無い	26
車で送迎	17	利用しない	10	距離が近いから	18
使う必要が無い	12	電車通学	6	徒歩	18
運転手の態度が悪い	6	徒歩	5	電車通学	10
距離が近い	6	利用する機会がない	5	車で送迎	7
利用しない	4	車で送迎	3	利用する機会がない	5
自転車通学	3	使う必要がなくなった	2	運転手が怖い	1
利用する機会がない	3	電車の方が便利	1	使いたいと思わないから	1
座れない	2	バスが怖い	1	乗りたくない	1
		東伊豆に行かない	1		

第3章 伊東市における地域公共交通の課題

3-1 全市的な地域公共交通における現状把握及び課題整理

(1) 地域概況

地理、地勢、 道路網	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地は沿岸部に形成されているが、居住地は山間部にも存在する。 ・昭和後期以降、市内各所で別荘地・分譲地の開発が進んでおり、これらは市街地から離れた箇所に立地するところが多い。 ・鉄道と国道が南北に整備されているなか、山間部の道路において幅員が狭い箇所がある。
人口構成 人口分布	<ul style="list-style-type: none"> ・1995年をピークに人口が減少傾向にあるなか、高齢化の進展も顕著となっている。高齢化率は2015年には40%を超えており、年少人口の減少傾向から少子・高齢化の進展が想定される。 ・人口分布は、鉄道駅や路線バス停沿いに多く分布しているが、鉄道駅や路線バス停から離れた別荘地・分譲地にも人口分布はある。
免許保有 返納状況	<ul style="list-style-type: none"> ・免許保有者数が減少傾向にあるなか、返納者数は増加傾向にある。特に、高齢者の免許返納はここ5年で倍増している。
施設立地状況	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設、医療施設、福祉施設、公共施設など、各種施設は概ね鉄道駅や路線バス停の近隣に立地している。
観光実態	<ul style="list-style-type: none"> ・2011年度以降、観光客数が増加傾向にあるなか、2020年に開催する東京オリンピック・パラリンピックや近年の訪日外国人の増加を踏まえると、今後も観光客数は増加が想定される。



1 伊東市の地域概況からみた課題のまとめ

[課題 1-1] 市民の生活利用への対応

- ・人口減少、高齢化に対応した公共交通網の構築が必要
- ・生活関連施設への公共交通網の維持、利便性の向上が必要
- ・免許返納者への移動手段の確保が必要

[課題 1-2] 来訪者の観光利用への対応

- ・観光客の移動に対応した公共交通網の構築が必要
- ・観光地へアクセスする公共交通網の維持、利便性の向上が必要

[課題 1-3] 交通空白地域への対応

- ・別荘地・分譲地などの居住に対応した公共交通網の構築が必要
- ・鉄道駅や路線バス停から距離のある地域への対応が必要

(2) 公共交通の状況

<p>公共交通網の概況・人口カバー状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道（JR 伊東線、伊豆急行線）、路線バス（伊豆東海バス）、デマンド型交通が運行しており、タクシー事業者は、7事業者あり計164台を保有している。 ・鉄道、路線バス、デマンド型交通による人口カバー率は、市全体で70.3%（バス停から300mの範囲に居住する人口の割合）であるなか、郊外や山間部を中心に、交通空白地域が存在する。 ・路線バスは海岸線沿いなどの限られた道路を運行しているため、宇佐美駅の西側の山間部などの別荘地・分譲地において、人口がある程度集積した高齢化率が高い交通空白地域も存在する。
<p>公共交通の利用者数・収支率</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バスの利用者数は近年横ばいとなっているが、人口減少の想定もあり、将来的には公共交通利用者数の減少が懸念される。 ・路線バス（伊豆東海バス）の収支状況は、黒字路線が赤字路線をカバーし運行している状況で、採算のとれない一部の路線については、市が補助する自主運行バスにより運行を確保している（約4,800万円/年）。 ・路線バスの主な利用目的は、通勤、観光、その他一般（買い物、通院、私事など）が主となっている。
<p>公共交通の運行状況・接続状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは、伊東駅や伊豆高原駅を中心に市内の各方面へ運行しているが、市内の路線バスの一部には1時間あたり1本の運行がない路線がある。（1日30本未満（往復合計）の運行が存在する。） ・運行する道路が限られるため、バス事業者の路線と市の自主運行路線が重複し運行する区間が存在する。
<p>情報提供・交通事業者の取組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆東海バスでは、バスロケーションシステムの導入による路線バスの時刻表、運行状況をWEBで情報提供している他、伊東駅では路線バスの方面別案内、案内所を設け利用者の利便性を図っているが、バス停での英語表記など、訪日外国人への対応が十分ではない。 ・鉄道事業者や伊豆東海バスではフリーパスなどの販売を進めている他、タクシー事業者では観光周遊に対応したコース料金、貸切料金の設定をしている。 ・しかし、伊東駅のタクシー乗り場では、駅から主要施設までの所要時間の案内はあるが、料金面の案内はなく、また、乗車予約は個別に事業者へ電話することが必要である。



2 公共交通の現況からみた課題

[課題 2-1] 公共交通網への対応

- ・交通空白地域への対応が必要
- ・鉄道駅、路線バス停へのアクセスの維持、向上が必要
- ・効率的なネットワークの構築が必要

[課題 2-2] 路線バスへの対応

- ・路線バスの運行効率化による維持、向上が必要

[課題 2-3] 鉄道への対応

- ・伊東駅・伊豆高原駅間の生活(買い物、通院など)移動による利用の促進が必要
- ・運行本数や時間帯など、運行効率化による維持、サービスの向上が必要

(3) 移動実態、ニーズ

通勤・通学	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の通勤先は、市内の移動が8割弱で通学先は市内が6割弱である。 ・三島市、伊豆の国市、沼津市（静浦、内浦、西浦以外）への通学も見られる。 ・移動手段は自動車（運転）が中心で路線バスの利用は3%程度となっている。
買い物、通院	<ul style="list-style-type: none"> ・日常の買い物の移動先は、市内の移動が9割以上と非常に多く、通院についても市内の移動が8割程度と多いが、伊豆の国市への移動も1割弱ある。 ・移動手段は自動車（運転）が中心で、路線バスの利用は5%程度となっている。
公共交通への満足度	<ul style="list-style-type: none"> ・移動に対する満足度は、いずれの移動（通勤・通学、買い物、通院）に対し、公共交通利用者・非利用者ともに「やや不満、不満」の割合が「やや満足、満足」の割合を超えており、移動に対する不満の傾向がみられる。
公共交通への意向	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用する際に重視する点として、鉄道については運行時刻に関すること、路線バスについては運行時刻や路線、タクシーについては料金に関することを利用者は重視している。 ・今後の公共交通については、「今のままでよい」「費用負担を増やしてサービスを向上させる」が多く、公共交通サービスの現状維持や向上を求める声が大きい。



3 移動実態及びニーズからみた課題

[課題 3-1] 市民の移動実態への対応

- ・路線バスの利用が低いことによる路線バス網の維持・改善が必要
- ・目的に応じた地域内・外への移動手段の確保が必要

[課題 3-2] 移動ニーズへの対応

- ・公共交通の満足度の低い地域での公共交通の維持・改善が必要
- ・路線バスの運行効率化による維持、サービス向上が必要
- ・利用しやすさ、わかりやすさなどのニーズへの対応が必要

3-2 地区ごとの地域公共交通における現状把握及び課題整理

(1) 宇佐美地域

①現状把握のまとめ

■地域の概況

人口・高齢化率	<ul style="list-style-type: none"> ・地区人口：9,383人、高齢化率：38% ・公共交通による人口カバー率：52.2%
人口分布	<ul style="list-style-type: none"> ・宇佐美地域の西部には別荘地が点在している。アクセス道路や別荘地内の道路は狭い状況である。
施設立地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・宇佐美駅周辺に診療所、福祉施設が点在する。

■公共交通網の状況

公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東駅中心部から宇佐美港を結ぶ路線が主要である。公共交通による人口カバー地域が3地域で最も低い。 ・JR伊東線の宇佐美駅が地域の核となっている。
---------	--

■移動実態・ニーズ

全体	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤での移動が多く、次に買い物を目的とした移動が多くみられる。 ・自動車（自分で運転）が移動手段の多くを占める。鉄道での移動が3地域内で最も多い一方、バスでの移動は最も少ない。
通勤・通学	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東・小室地域への通勤・通学が最も多い。次に宇佐美地域内が多い。熱海市への通勤・通学が一定数みられる。 ・自動車（自分で運転）で通勤・通学する層が最も多い。次に鉄道での利用が多い。3地域内において、鉄道で通勤・通学する層が最も多い。なお、バスを利用する層はいない。
買い物	<ul style="list-style-type: none"> ・宇佐美地域内での買い物が最も多く、次に伊東・小室地域が続く。 ・自動車（自分で運転）で買い物に行く層が最も多く、次に徒歩が多い。鉄道で買い物に行く層が3地域内で最も多い一方、バスを利用する層は最も少ない。 ・買い物移動の満足度は、不満度がやや高い傾向にある。
通院	<ul style="list-style-type: none"> ・宇佐美地域内での通院が最も多く、次に伊東・小室地域が続く。 ・自動車（自分で運転）で通院する層が最も多く、次に鉄道と自動車（送迎）が同程度ある。なお、3地域内において、鉄道、自動車（送迎）、バスでの通院が最も多い。 ・通院移動の満足度は、不満度がやや高い傾向にある。

■地域の意見

アンケートの自由回答	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両の小型化、医療施設へのバスのアクセスの向上（伊東市民病院）の意見
意見交換会	<ul style="list-style-type: none"> ・バス、鉄道ともに料金が安いという意見

②宇佐美地域の課題整理

【課題 1-3】 交通空白地域への対応

- ・宇佐美地域は沿岸部に人口が集中する他、山間部に別荘地、河川沿いに住宅が立地している。山間部の別荘地は鉄道駅、路線バス停へのアクセスが不便であり、交通空白地域の解消が必要となっている。

【課題 2-2】 路線バスへの対応

- ・伊東駅～宇佐美地域を結ぶ路線バスは、鉄道と重複が見られる。このため、運行効率化による収支状況の改善の他、維持に向けた利用促進が必要となる。

【課題 3-1】 市民の移動実態への対応

- ・宇佐美地域では、生活移動（通勤・通学、買い物など）で自動車を利用する人が最も多く、路線バスの利用率が低いことから、路線バス網の維持・改善が必要となる。

(2) 伊東・小室地域

①現状把握のまとめ

■地域の概況

人口・高齢化率	<ul style="list-style-type: none"> ・地区人口：43,571人、高齢化率：36% ・公共交通による人口カバー率：76.2%
人口分布	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅を中心に人口が分布している。沿岸部の一部地域、山間部では別荘地・分譲地が立地しており、別荘地などは鉄道駅やバス停から距離のある地域となっている。
施設立地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・南伊東駅周辺に商業施設が集積する。 ・2校の高等学校が立地する。 ・伊東駅周辺に観光施設が点在する。 ・伊東市民病院など2つの病院の他、多数の診療所が伊東駅周辺に集積する。福祉施設については広域に点在する。

■公共交通網の状況

公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東駅を中心に宇佐美地域方面、対島地域方面、修善寺方面への路線が運行されている。シャボテン公園などの観光地を結ぶ路線が多く発着する。公共交通によるカバー率は76.2%と3地域で最も高い。 ・JR伊東線（伊豆急行線）の伊東駅、伊豆急行線の南伊東駅、川奈駅が位置しており、それぞれの駅周辺に地域内の人口が集中している。
---------	---

■移動実態・ニーズ

全体	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物を目的とした移動が最も多く、次に通勤を目的とした移動が多くみられる。 ・自動車（自分で運転）が移動手段の多くを占める。次に徒歩の移動が多い。鉄道とバスは同程度利用されているが、バスでの移動は3地域内で最も多い。
通勤・通学	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東・小室地域内への通勤・通学が最も多く、次に伊東市内の移動が多い。 ・自動車（自分で運転）で通勤・通学する層が最も多い。次に鉄道、徒歩での移動が多い。3地域内において、徒歩、バスで通勤・通学する層が最も多い。
買い物	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東・小室地域内での買い物が最も多い。 ・自動車（自分で運転）で買い物に行く層が最も多い。次に徒歩での移動が多い。なお、3地域内において、徒歩、バスで買い物に行く層が最も多い。
通院	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東・小室地域内での通院が最も多い。 ・自動車（自分で運転）で通院に行く層が最も多い。次に徒歩、鉄道となる。

■地域の意見

アンケートの自由回答	<ul style="list-style-type: none">・バスの運行区間によっては主要道路にも関わらず、日中の本数が少ない路線がある意見・中心部を回遊できるバス（循環バスなど）を希望する意見
意見交換会	<ul style="list-style-type: none">・バス、鉄道ともに料金が低いという意見・車両の小型化を希望する意見

②伊東・小室地域の課題整理

【課題 1-3】 交通空白地域への対応

- ・伊東・小室地域は公共交通による人口カバー率が高い地域であるが、沿岸部の一部地域、山間部の別荘地・分譲地について、鉄道駅やバス停から距離のある地域が存在する。これらの地域は鉄道駅、路線バス停へのアクセスが不便であり、交通空白地域の解消が必要となっている。

【課題 2-2】 路線バスへの対応

- ・伊東・小室地域は各方面からの路線バスが集中しており、運行本数は充実している。一方で路線が集中し、時間帯によっては便が重複する場合も見られる。これらの解消に向け、路線バスの運行系統の統合、再編などを含めた運行の効率化が必要となる。

【課題 3-2】 移動ニーズへの対応

- ・バスの運行区間によっては主要道路にも関わらず日中の利用本数が少ない場合があり、生活移動での公共交通利用による満足度が低く、これらの解消に向け公共交通の維持・改善が必要となる。

(3) 対島地域

①現状把握のまとめ

■地域の概況

人口・高齢化率	<ul style="list-style-type: none"> ・地区人口：15,391人、高齢化率：47% ・公共交通による人口カバー率：64.4%
人口分布	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅、路線バス停沿いに人口が集中する他、地域内各地に別荘地・分譲地が点在する。
施設立地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆高原駅付近に商業施設が点在。伊豆高原駅周辺に診療所が多数立地。文化施設、観光施設が大室高原周辺に集積。

■公共交通網の状況

公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆高原駅を中心に対島地域内の観光地を結ぶ路線の他、伊東駅からも対島地域内の観光地を結ぶ路線が運行されている。 ・伊豆急行線の富戸駅、城ヶ崎海岸駅、伊豆高原駅が位置している。
---------	---

■移動実態・ニーズ

全体	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物を目的とした移動が最も多く、次に通勤を目的とした移動が多くみられる。 ・自動車（自分で運転）が移動手段の多くを占めており、次に自動車（送迎）が多い。
通勤・通学	<ul style="list-style-type: none"> ・対島地域内への通勤・通学が最も多い。次に伊東・小室地域と市内の移動が同程度ある。 ・自動車（自分で運転）で通勤・通学する層が最も多く、3地域内においても最も多い。 ・通勤・通学移動に対する不満度が高い。
買い物	<ul style="list-style-type: none"> ・対島地域内での買い物が最も多い。次に伊東・小室地域が続く。 ・自動車（自分で運転）で買い物に行く層が最も多い。次に自動車（送迎）が多い。なお、自動車（送迎）による買い物は当地域が最も多い。 ・買い物移動に対する不満度が高い。
通院	<ul style="list-style-type: none"> ・対島地域内での通院が最も多い。次に伊東・小室地域が続く。 ・自動車（自分で運転）で通院する層が最も多い。次に自動車（送迎）が多い。 ・通院移動に対する不満度が高い。

■地域の意見

アンケートの自由回答	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行本数が少ない地域がある意見 ・伊豆高原駅から市内主要施設への路線を希望する意見 ・高齢者が使いやすい運行方法、マップの配布場所の周知を希望する意見
意見交換会	<ul style="list-style-type: none"> ・日中の運行本数の増加、地域内を循環するバスの運行を希望する意見 ・バス停が近くにない意見

②対島地域の課題整理

【課題 1-3】交通空白地域への対応

- ・対島地域は鉄道駅周辺に人口が集中する他、沿岸部、山間部に別荘地・分譲地が多数立地しており、これらの中には路線バス停から距離のある地域が存在する。
- ・この地域は鉄道駅、路線バス停へのアクセスが不便であり、交通空白地域の解消が必要となっている。

【課題 2-2】路線バスへの対応

- ・対島地域の路線バスは、伊豆高原駅～伊東駅間を結ぶ路線が中心で経路が異なるため、運行本数の少ない区間が存在する。また、伊東駅周辺の主要施設（伊東市民病院、アピタなど）へは乗り入れないバス便もあるため、伊東方面の買い物、通院などの移動で不便が生じている。これらの解消に向け、運行区間の見直しを含め路線の効率化によるサービス向上が必要となる。

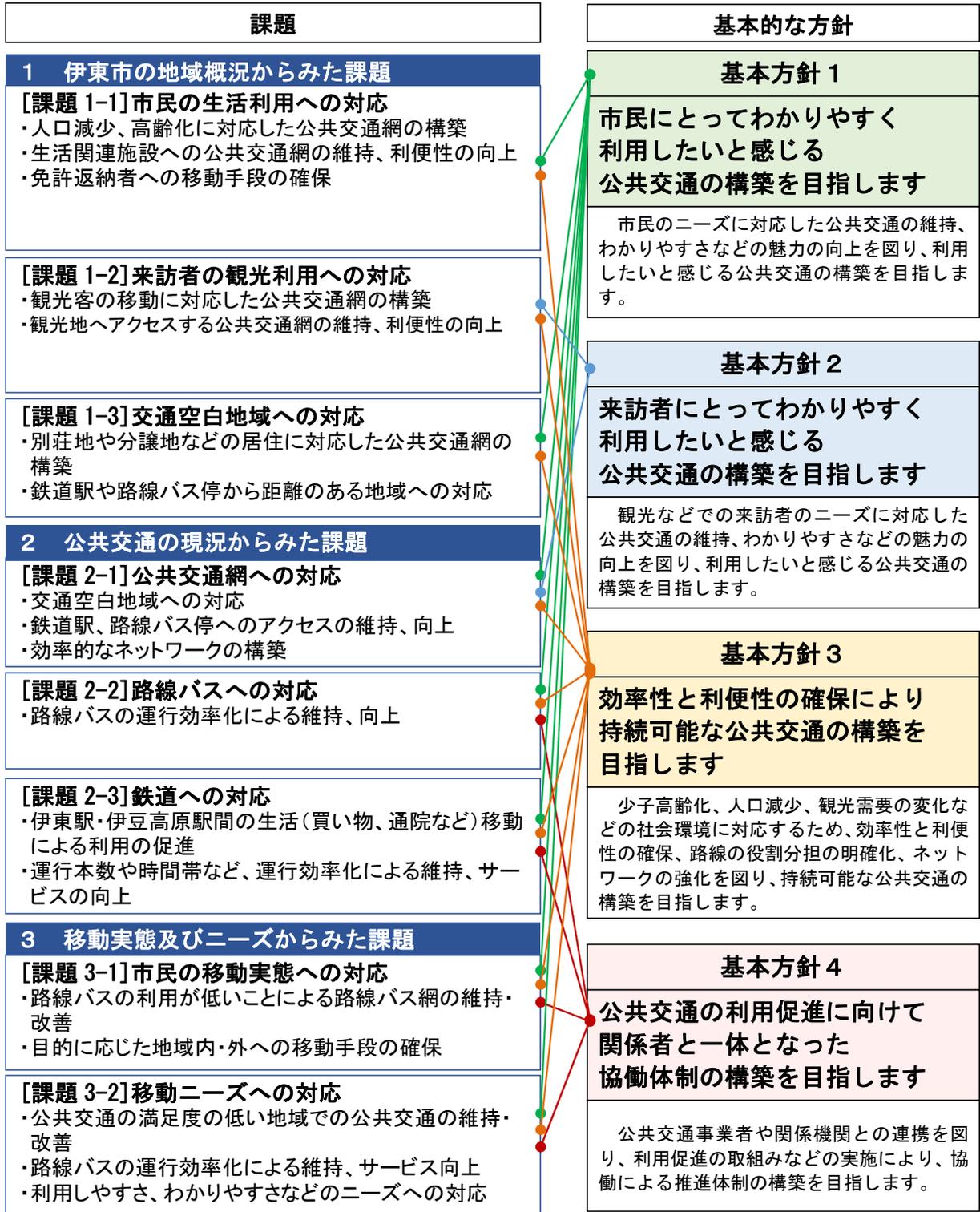
【課題 3-2】移動ニーズへの対応

- ・バス停が近くにないことや運行本数が少ない地域があり、生活移動（通勤・通学、買い物など）における公共交通への不満度が高い。これらの解消に向け路線バスの運行効率化による維持、サービスの向上が必要である。

第4章 地域公共交通の形成に向けた取組み

4-1 基本的な方針

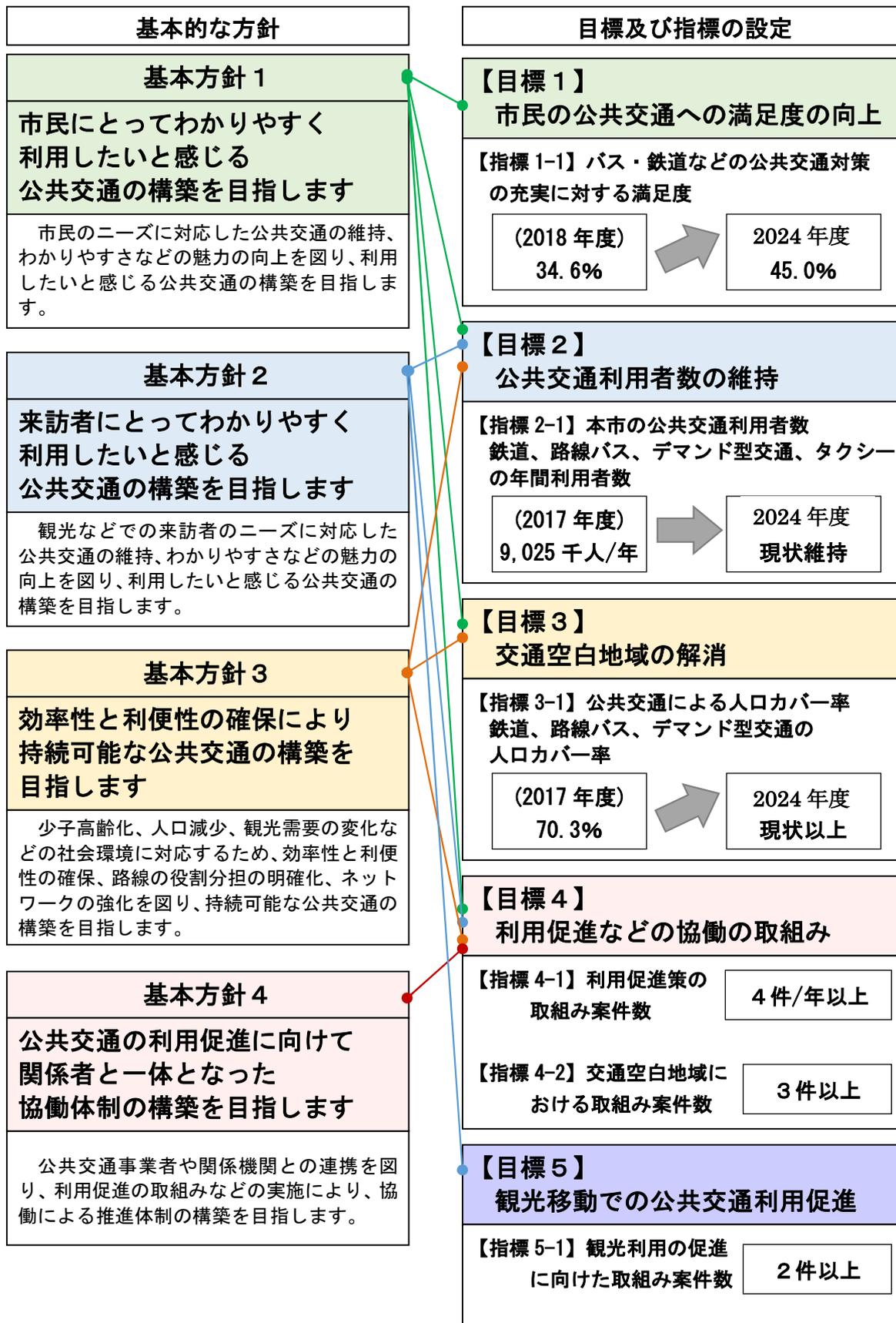
前章の課題に対応して、地域公共交通網の形成に向けた4つの方針を設定します。



4-2 計画目標の設定

(1) 計画目標の設定

基本的な方針を達成するために、5つの目標を設定します。



(2) 計画目標に対する指標の考え方

【目標1】市民の公共交通への満足度の向上に対する指標

【指標1-1】バス・鉄道などの公共交通対策の充実に対する満足度

(指標の設定)

	現況値	目標値
バス・鉄道などの公共交通対策の充実に対する満足度	34.6% (2018年度)	45.0% (2024年度)

※市が毎年実施している市民満足度調査の中の項目「バス・鉄道などの公共交通対策の充実」の満足度（満足、おおむね満足、やや満足の割合）を指標とする。

(指標の設定の考え方)

市民にとってわかりやすく利用したいと感じる公共交通の構築の達成に向け、公共交通のわかりやすさや利便性向上の取組みを行い、市民（公共交通利用者、非利用者含む）にとって満足のいく公共交通網などから「バス・鉄道などの公共交通対策の充実に対する満足度」が現状よりも高くなることを目指します。

下図は過去7年間の満足度の推移であり、満足度は概ね35%から40%で推移しています。目標値としては、今後の6年間の取組みの効果が表れた数値として考えられる満足度45.0%（現状より10ポイント増加）とします。

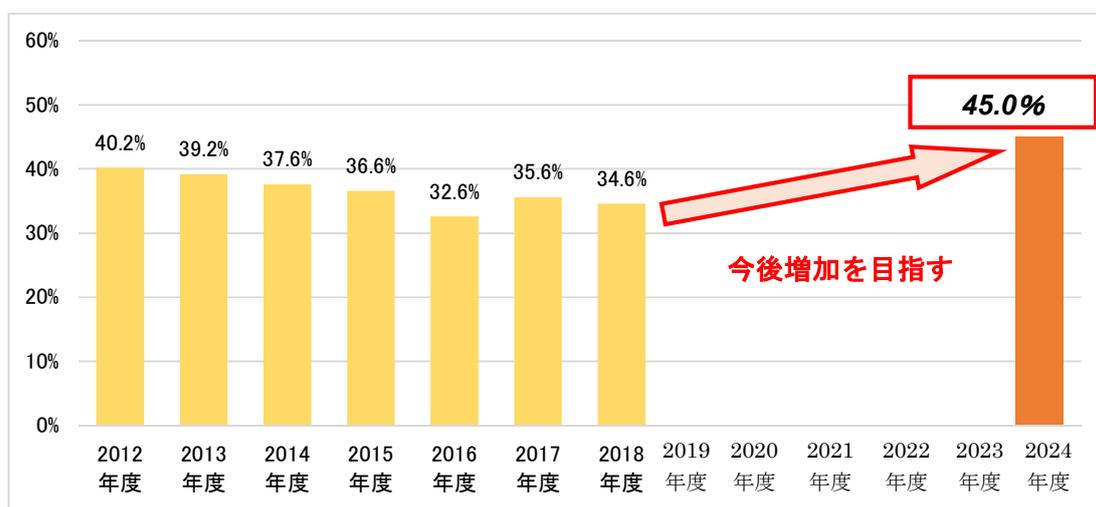


図55 「バス・鉄道などの公共交通対策の充実」に対する満足度の経年変化と目標年の位置付け

(評価方法)

本指標は、市が実施する市民満足度調査の調査項目に設定されており、目標年度に至る年度の数値を確認し評価します。

【目標2】公共交通利用者数の維持に対する指標

【指標2-1】本市の公共交通利用者数

(指標の設定)

	現況値	目標値
本市の公共交通利用者数	9,025千人/年 (2017年度)	現状維持 (2024年度)

※鉄道、路線バス（市自主運行バスを含む）、デマンド型交通、タクシーの年間利用者数の数値を指標とする。

(指標の設定の考え方)

市民、観光客それぞれにとってわかりやすく、また持続可能な公共交通の構築の達成に向け、公共交通のわかりやすさや利便性向上、更には利用促進の取組により、「本市の公共交通利用者数」の維持を目指します。

本市の人口は減少傾向にあり、この傾向は続くものと予測されます。近年の公共交通利用者数は横ばいを維持していますが、人口が減少すると公共交通利用者も減少していくことが懸念されます。将来人口が減少する中で利便性向上、利用促進の取組により公共交通利用者数の維持を図ることから「現状維持」を目標値とします。

表 24 伊東市内の公共交通の利用者数（鉄道、路線バス、デマンド型交通、タクシー）

		人/年				
		2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
合計		8,862,444	8,872,583	8,879,296	8,843,455	9,024,948
鉄道	JR伊東線(伊東駅)	2,811,230	2,779,475	2,801,740	2,764,875	2,855,030
	伊豆急行線(市内6駅)	3,093,551	3,078,399	3,168,333	3,183,576	3,198,275
路線バス	伊豆東海バス	1,681,041	1,768,739	1,710,761	1,725,412	1,808,431
デマンド型交通	赤沢線	-	-	98	320	370
タクシー	伊東市内7社	1,276,622	1,245,970	1,198,364	1,169,272	1,162,842

※鉄道は乗車人員、路線バス、デマンド型交通、タクシーは利用者数

※デマンド交通は2015年10月より開始(2015年度は10～3月分)

(評価方法)

本指標は、各交通事業者から、鉄道利用者（JR東日本、伊豆急行）、路線バス（伊豆東海バス）、デマンド型交通及びタクシーの利用者数の提供を受け、目標年度に至る年度の数値を確認し評価します。

【目標3】交通空白地域の解消に対する指標

【指標3-1】公共交通による人口カバー率

（指標の設定の考え方）

市民にとってわかりやすく、利用したいと感じる公共交通の構築、効率性と利便性の確保による持続可能な公共交通の構築を目指し、交通空白地域における移動手段の確保を図る観点から「交通空白地域の解消」を目標とします。

本市は、鉄道や路線バス、デマンド型交通による人口カバー率が 70.3%となっていますが、約 3 割は、公共交通での移動が不便な地域となっています。これらの中には別荘地も含まれており、近年、別荘地の定住化が進んでいることから別荘地を含めた交通空白地域について、新たな地域交通などの確保を行っていき、交通空白地域の解消を目指します。

指標については、今後、交通空白地域での取組みを行っていくことによる鉄道、路線バス、デマンド型交通から求める人口カバー率を「現状以上」と設定します。

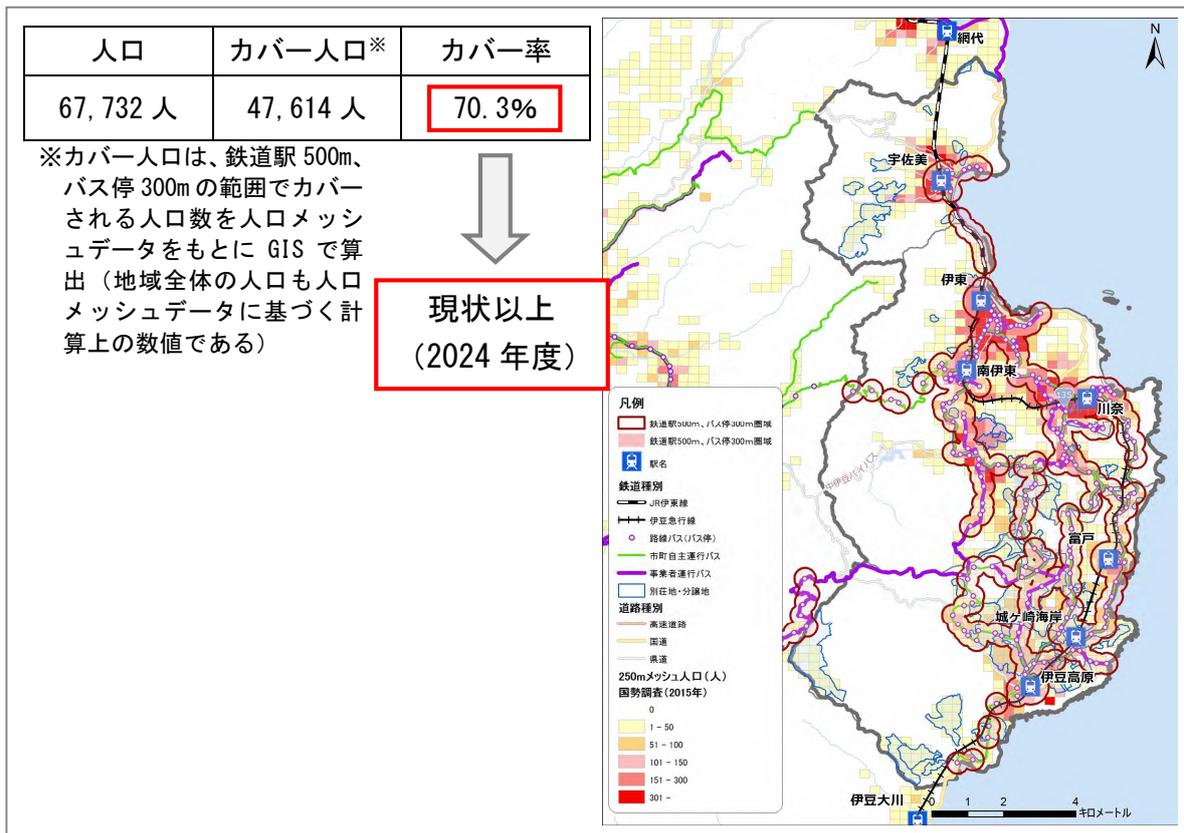


図 56 伊東市の公共交通による人口カバー状況

（評価方法）

本指標は、GIS（地理情報システム）を使用し、国勢調査の人口メッシュデータを用いて鉄道駅から半径 500m、バス停から半径 300mの円、デマンド型交通エリアに含まれる人口を算出し、対象エリアの総人口に対する割合を算出した数値をカバー率として算出します。（上図参考）

【目標 4】 利用促進などの協働の取組みに関する指標

【指標 4-1】 利用促進策の取組み案件数

(指標の設定)

	現況値	目標値
利用促進策の取組み案件数	0 件 (2017 年度)	4 件/年以上 (2024 年度)

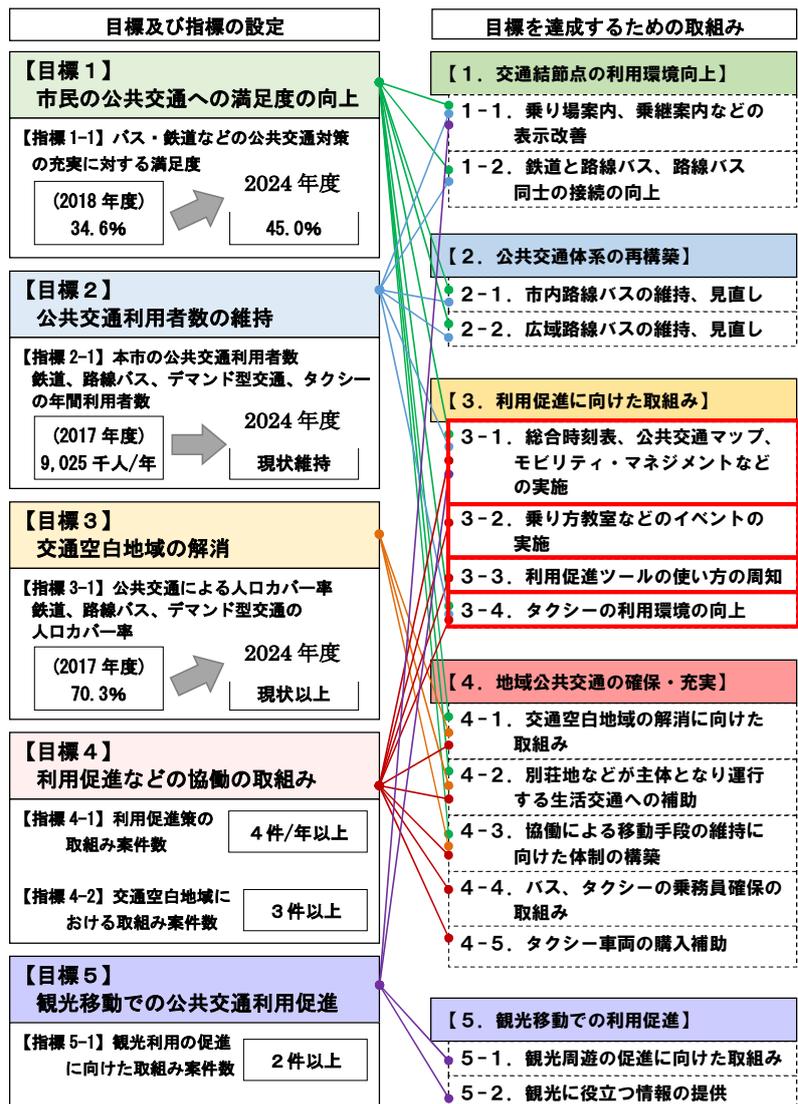
(指標の設定の考え方)

基本方針 1 から 4 に対応し、市民、観光客それぞれにとってわかりやすく、また効率性と利便性を確保した持続可能な公共交通の構築に向け、関係者が協働となり取組む利用促進策の取組みを目標とします。

目標とする取組み案件数については、利用促進策に関連する取組み（取組み 3-1、3-2、3-3、3-4）について、それぞれ年に 1 案件以上の実施を念頭とし計画期間において 4 件/年以上とします。

(評価方法)

本指標は、計画に示す取組み内容について毎年度実施状況を確認し、評価を行います。



【指標 4-2】交通空白地域における取組み案件数

(指標の設定)

	現況値	目標値
交通空白地域における取組み案件数	0 件 (2017 年度)	3 件以上 (2024 年度)

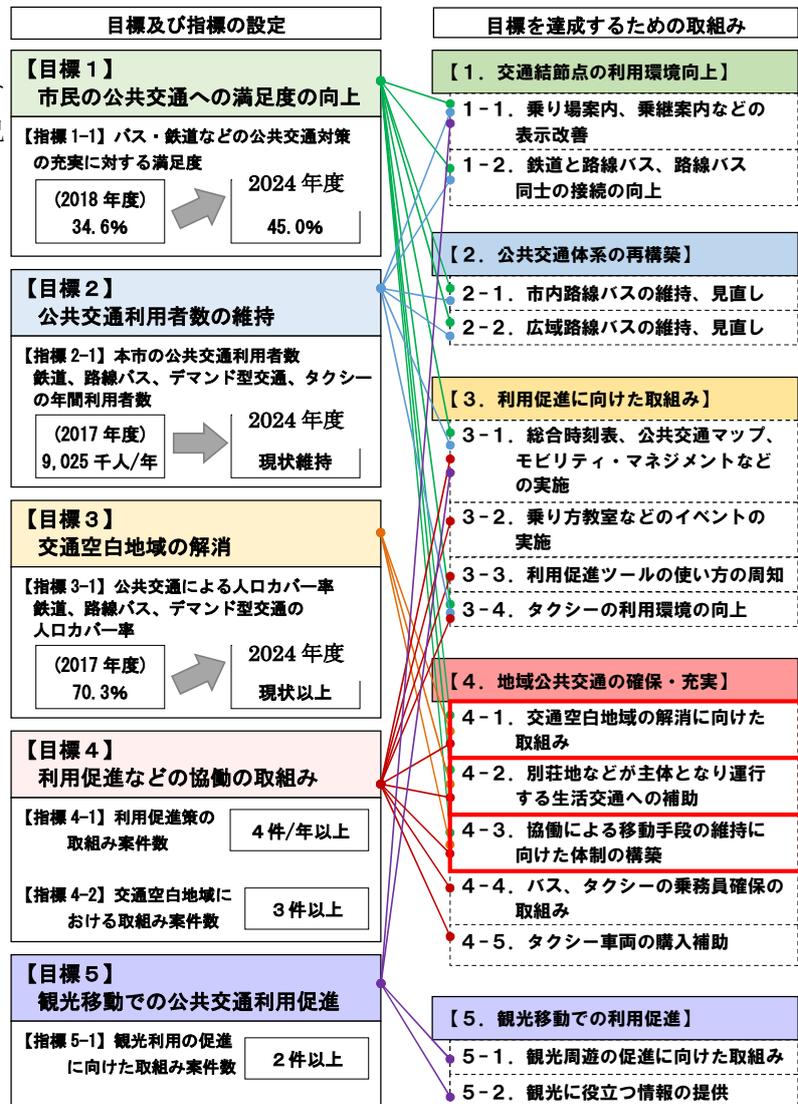
(指標の設定の考え方)

基本方針 1 から 4 に対応し、市民にとってわかりやすく、また効率性と利便性を確保した持続可能な公共交通の構築に向け、別荘地を含めた市内に点在する交通空白地域における取組みを目標とします。

目標とする取組み案件数については、交通空白地域の解消に関連する取組み（取組み 4-1、4-2、4-3）について、それぞれ 1 案件以上の実施を念頭とし計画期間において 3 件以上とします。

(評価方法)

本指標は、計画に示す取組み内容について毎年度実施状況を確認し、評価を行います。



【目標5】観光移動での公共交通利用促進に関する指標

【指標5-1】観光利用の促進に向けた取組み案件数

(指標の設定)

	現況値	目標値
観光利用の促進に向けた取組み案件数	0件 (2017年度)	2件以上 (2024年度)

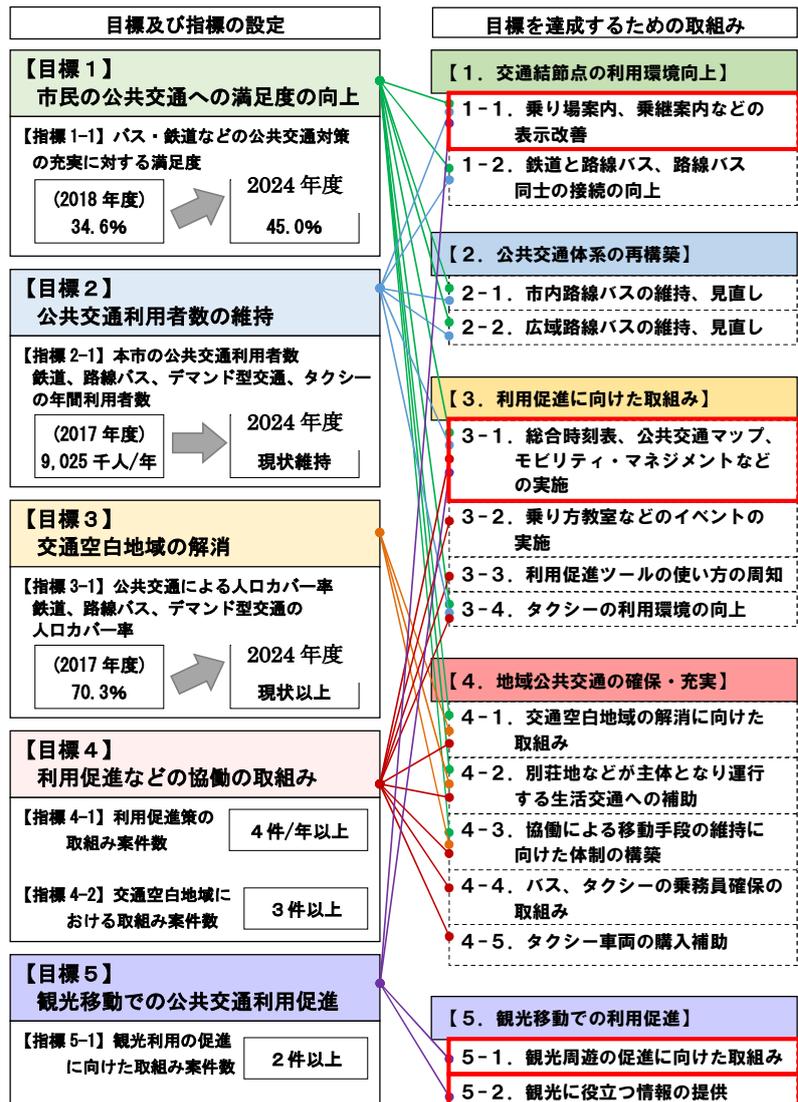
(指標の設定の考え方)

基本方針1から4に対応し、本市が全国有数の湧出量をもつ温泉地であり、伊東八景などの地域資源に恵まれ観光を基幹産業として発展きた観光地であることや2020東京オリンピック・パラリンピックに向けた訪日外国人への対応などから観光移動で利用しやすく、わかりやすい公共交通の構築に向け、関係者が協働となり取組む利用促進に向けた取組みを目標とします。

目標とする取組み案件数については、観光移動での利用促進に関連する取組み(取組み1-1、3-1、5-1、5-2)について計画期間において2件以上とします。

(評価方法)

本指標は、計画に示す取組み内容について毎年度実施状況を確認し、評価を行います。



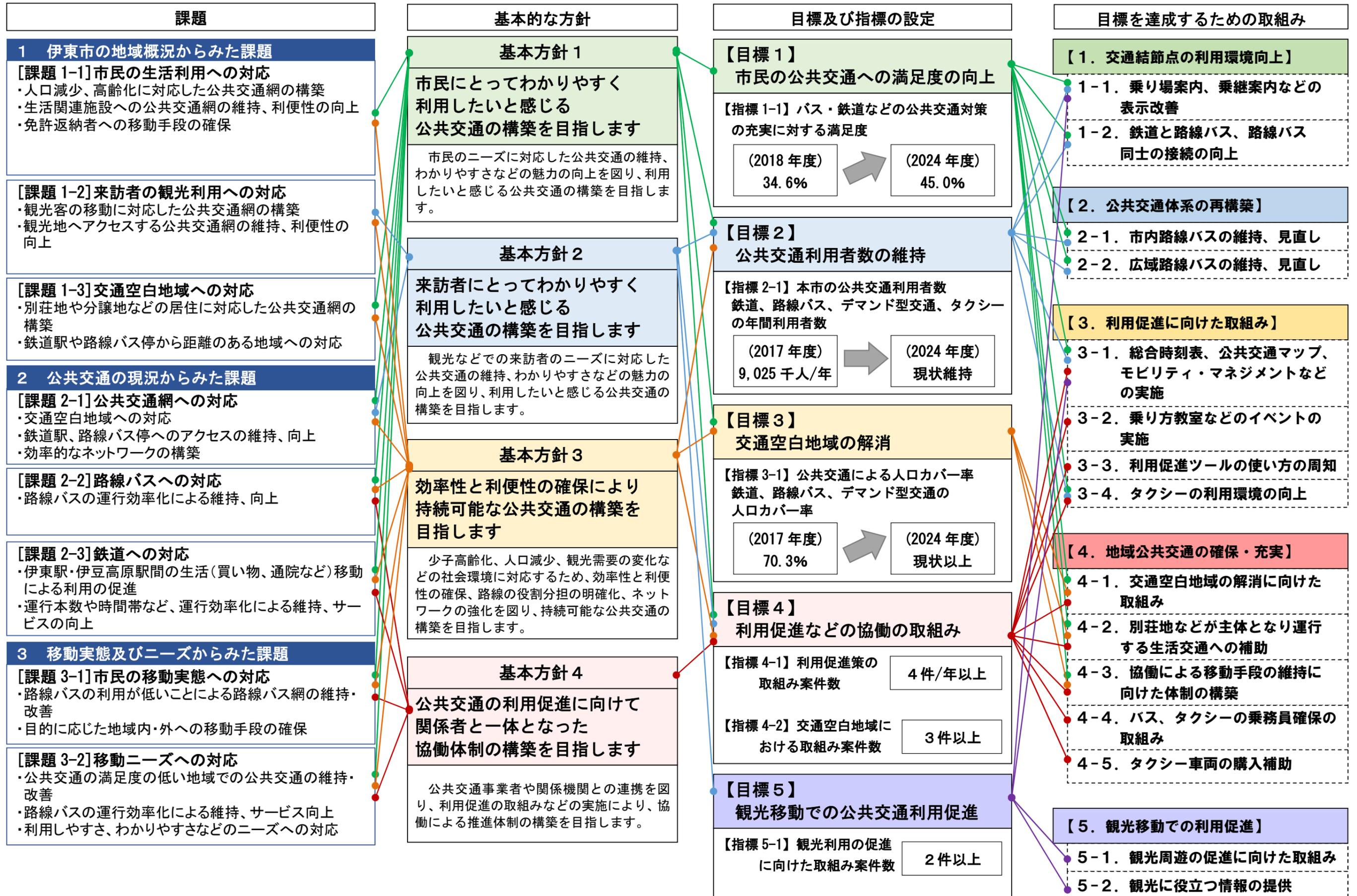
4-3 取組み内容、スケジュール及び実施主体



基本的、計画の目標値を踏まえた取組み内容、スケジュール及び実施主体を以下に示します。

	No.	取組み名	取組み内容	H31 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	事業者 鉄道	事業者 バス	事業者 タクシー など	別荘地 など	伊東市
1. 交通結節点の利用環境向上	1-1	乗り場案内、乗継案内などの表示改善	○駅前広場における乗り場案内、乗継案内などの表示改善 →バス乗り場案内の充実、駅前広場案内図の掲示など	.....	.....	.....	.....	.....	.....	●	●	●		●
	1-2	鉄道と路線バス、路線バス同士の接続の向上	○駅前広場での鉄道と路線バスの接続の向上 →鉄道と路線バスの乗継において課題が見られる路線の改善	.....	.....	.....	.....	.....	.....		●			●
			○路線バス同士の接続の向上 →取組み2-1、2-2に合わせて、路線バス同士の乗継しやすさの向上		●			
2. 公共交通体系の再構築	2-1	市内路線バスの維持、見直し	○市自主運行バスなど収支上課題のある路線の維持・改善検討 →市自主運行バスを中心に、収支上課題のある路線の維持に向けた行政補助の実施、収支改善に向けた見直し検討の実施	.....	.....	.....	.....	.....	.....		●			●
			○市内全体の路線バス網の維持、見直し →路線の利用・収支状況、各地域の要望に対応し、ルートなどの見直しの検討		●		
	2-2	広域路線バスの維持、見直し	○広域路線バスの維持、見直し →伊豆市と連携し、広域路線バスの維持、収支改善に向けた検討、実施	.....	.....	.....	.....	.....	.....		●			●
	3. 利用促進に向けた取組み	3-1	総合時刻表、公共交通マップ、モビリティ・マネジメントなどの実施	○総合時刻表、公共交通マップの作成 →市内の公共交通網を網羅する総合時刻表、マップの作成、配布	●	●		
○モビリティ・マネジメントの実施 →地域や職場、学校を対象としたモビリティ・マネジメントの実施					●			
3-2		乗り方教室などのイベントの実施	○バスの乗り方教室の開催継続、市民への周知 →バスの乗り方教室の継続、参加の促進	.....	.....	.....	.....	.....	.....		●			●
3-3		利用促進ツールの使い方の周知	○利用促進ツールの使い方の周知 →3-2、4-3と連携し、使い方の周知の実施	.....	.....	.....	.....	.....	.....		●			●
3-4	タクシーの利用環境の向上	○タクシー予約アプリの導入検討 →予約アプリへの市内事業者の参画について検討、実施	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....			●		●
		○自動運転に関する取組みの研究 →タクシーでの自動運転について今後の取組み方法の研究			●		
4. 地域公共交通の確保、充実	4-1	交通空白地域の解消に向けた取組み	○交通空白地域での地域交通の取組み →新たな交通手段の導入、既存路線の活用などの検討、実施	.....	.....	.....	.....	.....	.....		●	●		●
	4-2	別荘地などが主体となり運行する生活交通への補助	○別荘地での移動手段の持続性に向けた補助 →別荘地での移動手段の持続性に向けた行政補助の検討、実施	.....	.....	.....	.....	.....	.....				●	●
			○別荘地での新たな移動手段の導入検討、実施 →別荘地で移動手段が確保されていない地域での移動手段の確保検討	.....	.....	.....	.....	.....	.....		●	●	●	●
	4-3	協働による移動手段の維持に向けた体制の構築	○公共交通の現状に関する意見交換会の開催 →市内各地で公共交通に関する現状を説明する意見交換会を開催し、希望する地域では、交通課題を解決する会の発足、運営の支援	.....	.....	.....	.....	.....	.....					●
	4-4	バス、タクシーの乗務員確保の取組み	○市の広報誌を活用した乗務員確保、説明会の共同開催 →乗務員の確保に向け、広報での募集、事業者と共同での説明会の開催	.....	.....	.....	.....	.....	.....		●	●		●
4-5	タクシー車両の購入補助	○タクシー車両（UD）購入時の行政補助の検討・実施 →事業者の車両購入時における行政補助の検討、実施	.....	.....	.....	.....	.....	.....					●
5. 観光移動での利用促進	5-1	観光周遊の促進に向けた取組み	○周遊プランの造成・イベントなどの実施 →周遊プランの造成、各社が実施している周遊プランの充実、イベントの活用	.....	.....	.....	.....	.....	.....	●	●	●		●
	5-2	観光に役立つ情報の提供	○交通情報や観光施設など観光に関する案内の一元化 →公共交通の運行、観光施設、周遊切符などの情報の一元化や多言語化	.....	.....	.....	.....	.....	.....		●			●

<参考> 計画の基本的な方針、目標値、取組み内容の関連



4-4 取組み内容

1. 交通結節点の利用環境向上

1-1. 乗り場案内、乗継案内などの表示改善

○駅前広場における乗り場案内、乗継案内などの表示改善

・わかりやすく多言語を用いたバス乗り場案内の充実、駅前広場案内図の掲示などの検討、実施。

伊豆市

□鉄道駅構内における二次交通の案内



伊豆市

□タクシーの目安運賃の案内



伊豆市

□路線バスの方面別案内の充実、乗り場のわかりやすさ、所要時間の表示



実施スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・伊東市					

■■■■■ 検討期間 ■■■■■ 実施期間

1-2. 鉄道と路線バス、路線バス同士の接続の向上

○駅前広場での鉄道と路線バスの接続の向上

- ・駅前広場や発着所がある伊東駅、伊豆高原駅などでの鉄道と路線バスのダイヤ接続の確保。



<参考> 伊豆高原駅における路線バス→鉄道（伊東方面）の乗継状況（朝～日中）

- ・路線バスから鉄道への乗継については、30分以上の乗継時間を要する便も見られる。
- ・市民や観光客の移動実態、ニーズを踏まえ、必要に応じて見直しを検討

表 19 伊豆高原駅での路線バスと鉄道（伊東方面行）の接続状況（2018年夏時点）

■伊豆東海バス(方面別)の伊豆高原駅到着時刻						■鉄道の発時刻					
大室高原方面から		池入口方面から		蓮着寺口方面から		池方面から		赤沢海岸方面から		伊豆急行	
伊豆高原 駅着時刻	鉄道との 乗継時間	伊豆高原 駅着時刻	鉄道との 乗継時間	伊豆高原 駅着時刻	鉄道との 乗継時間	伊豆高原 駅着時刻	鉄道との 乗継時間	伊豆高原 駅着時刻	鉄道との 乗継時間	伊東方面 発時刻	行先
7:43	0:03	7:08	0:09			7:34	0:12	7:28	0:18	7:17	熱海
		8:04	0:23	7:50	0:37			8:29	0:27	7:46	伊東
9:11	0:27							9:30	0:08	8:27	伊東
9:30	0:08									8:56	熱海
9:46	0:36	10:00	0:22			10:17	0:05			9:38	熱海
10:30	0:32			10:45	0:17			10:45	0:17	10:22	熱海
11:30	0:12	11:00	0:42							11:02	熱海
12:18	0:12	12:00	0:30	11:45	0:45			12:10	0:20	11:42	熱海
12:30	0:48	13:00	0:18	12:45	0:33					12:30	熱海
13:06	0:12									13:18	熱海
13:30	0:25			13:45	0:10					13:55	熱海
		14:00	0:24					14:05	0:19	14:24	熱海
14:30	0:23			14:45	0:08					14:53	熱海
		15:00	0:30					15:15	0:15	15:30	熱海
15:30	0:16									15:46	熱海
		16:00	0:16	15:45	0:31	15:47	0:29			16:16	熱海
				15:55	0:21					16:58	熱海
16:30	0:28			16:15	0:43						
16:46	0:12			16:45	0:13						
				16:55	0:03						

0:25 バスから鉄道への乗継時間が20分以上の便
0:40 バスから鉄道への乗継時間が30分以上の便

※特急は対象外

実施	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
スケジュール	■■■■■■■	■■■■■■■				
実施主体	・バス事業者 ・伊東市					

■■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■■■ 実施期間

○路線バス同士の接続の向上

- ・取組み2-1、取組み2-2に合わせて、路線バスの見直しを実施した場合に、路線バス同士の接続について検討。

実施	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
スケジュール	■■■■■■■	■■■■■■■	■■■■■■■			
実施主体	・バス事業者 ・伊東市					

■■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■■■ 実施期間

2-2. 広域路線バスの維持、見直し

○広域路線バス網の維持、見直し

- ・隣接する伊豆市と連携し、広域路線バスの維持、収支改善に向けた検討の実施。
- ・本市と伊豆市を結ぶ広域路線バスについては、利用状況を踏まえ、交通事業者や伊豆市と協議し、それぞれの市の利用ニーズにあう見直し方法の検討(今後2ヶ年程度を目安に検討し、6年以内を目安に可能な部分から実施)。

【朝夕】→運行形態を分け、各市町の通勤、通学ニーズに対応した運行（ダイヤの調整）



【日中】→観光で利用できるように、市町をまたぐ運行を継続



実施	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
スケジュール	■■■■■			■■■■■		
実施主体	・バス事業者 ・伊東市					

■■■■■ 検討期間 ■■■■■ 実施期間

3. 利用促進に向けた取組み

3-1. 総合時刻表、公共交通マップ、モビリティ・マネジメントなどの実施

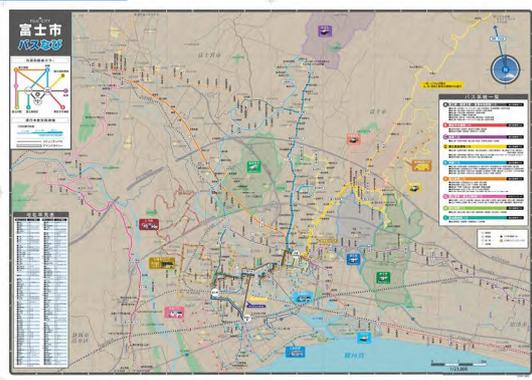
○総合時刻表、公共交通マップの作成

- ・市内の公共交通網を網羅する総合時刻表の作成、配布。
- ・わかりやすく多言語を用いた路線図などのマップの作成。

富士市 □バスマップ（中心部の案内）



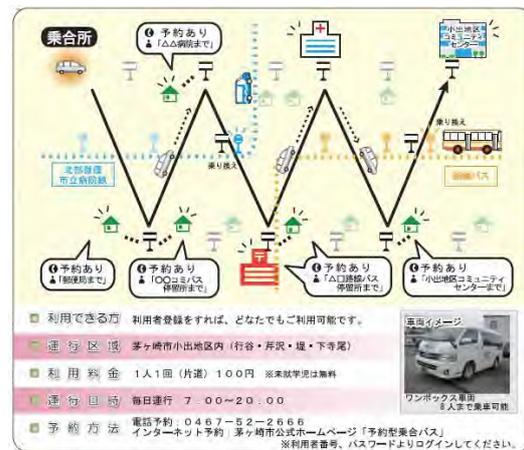
富士市 □バスマップ（市全体の案内）



伊豆市 □総合時刻表



神奈川県茅ヶ崎市 □利用方法の案内



実施スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・伊東市					
	■■■■■ 検討期間 ■■■■■ 実施期間					

○モビリティ・マネジメントの実施

・地域住民や職場、学校などを対象とし、公共交通に関するモビリティ・マネジメントの実施。

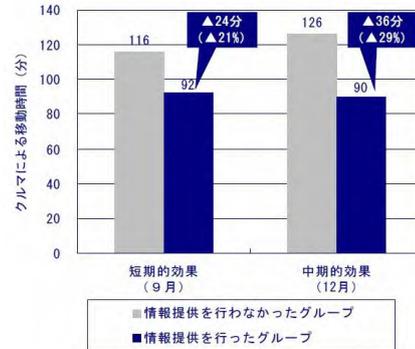
(地域住民を対象)

・特定の地域や路線を対象に、地域住民が公共交通を活用した移動を考え、実践。

□アンケート調査票の作成例



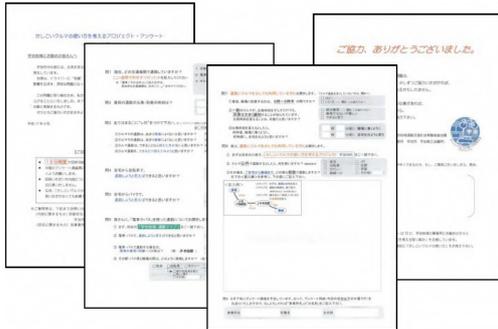
□行動変容の結果例



(職場を対象)

・職場を対象とし、通勤での公共交通利用を促す取組を実施。

□アンケート調査票の作成例



□行動変容の結果例



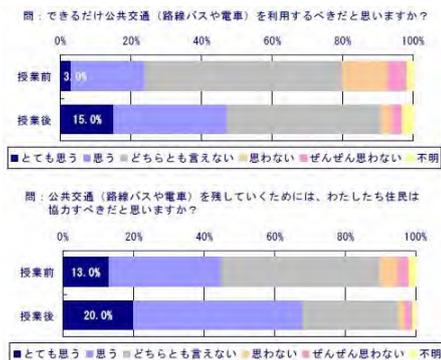
(小学生を対象)

・小学校の授業などで、クルマと公共交通の比較などを題材とした授業を実施。

□授業の様子



□考え方の変化の例



出典：国土交通省「モビリティ・マネジメント～交通をとりまく様々な問題の解決にむけて～」、2007年3月

実施スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
実施主体	・バス事業者 ・伊東市					

■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■ 実施期間

3-2. 乗り方教室などのイベントの実施

○バスの乗り方教室の開催継続、市民への周知

- ・路線バスやデマンド型交通などの利用方法の周知、利用促進に向け、交通事業者だけでなく行政とともに高齢者なども対象とする乗り方教室の開催。



実施	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
スケジュール						
実施主体	・バス事業者 ・伊東市					

検討期間

3-3. 利用促進ツールの使い方の周知

○利用促進ツールの使い方の周知

- ・ 取組み 3-2、取組み 4-3 と連携した使い方の周知の実施。
- ・ 地図アプリ、乗継案内アプリなどの使い方を地域で行う説明会などで行い周知を図る。
- ・ 説明会などで作成した利用方法などのチラシを市のホームページに掲載し、市民や観光客などへの周知を図る。

<周知を行う利用促進ツール>

東海自動車

- ・ 2018年3月より路線バスの検索システム、バスロケーションシステムを導入

MOKUIK・PINAの使い方 伊東駅からシャボテン公園へ行きたい!!

① もくいく検索入力 → ② 検索結果確認 → ③-1 乗車バスの路線情報を見る →

③-2 路線情報を見る → ④ 乗車バス接近の → ⑤ 接近アラート作動、バス到着後、乗車

④ 乗車バス接近の → 通知アラートを設定

⑤ 接近アラート作動、バス到着後、乗車

※通信環境についてのご注意

- Webでの閲覧も可能ですが、一部ご覧いただけない場合がございます。●電波状況により、正しく表示されない場合がございます。
- アプリは無料ですが、別途通信料がかかります。●一部表示いただけない情報もございます。

アプリ使用時に必ずスマートフォンのGPS機能をONにご使用ください。

その他

- ・ 各社が取組んでいる地図情報アプリ、乗継案内についても、同様に利用方法の周知を実施



※出典：東海自動車報道資料（2018年3月13日）

実施スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
実施主体	・バス事業者 ・伊東市					

■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■ 実施期間

4. 地域公共交通の確保、充実

4-1. 交通空白地域の解消に向けた取組み

○交通空白地域での地域交通の取組み

- ・新たな交通手段の導入、既存路線の活用などの検討、実施

<イメージ>

【現状】

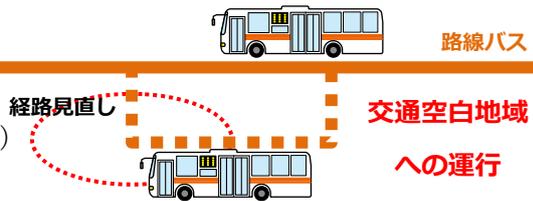
- ・路線バスなどでカバーされていない交通空白地域が存在する



路線バス

【見直し案1】既存路線バスによる対応

- ・路線バスの運行経路見直しによる案（一部の便が交通空白地域を経由するなど）

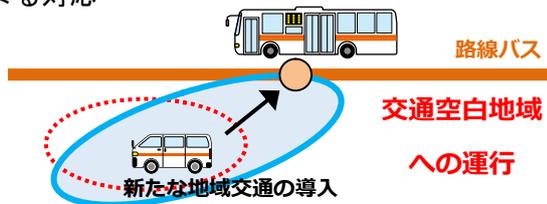


路線バス

交通空白地域への運行

【見直し案2】新たな地域交通の導入による対応

- ・新たな地域交通（デマンド型交通、有償運送（市町または福祉、NPOなどの運行）など）の導入



路線バス

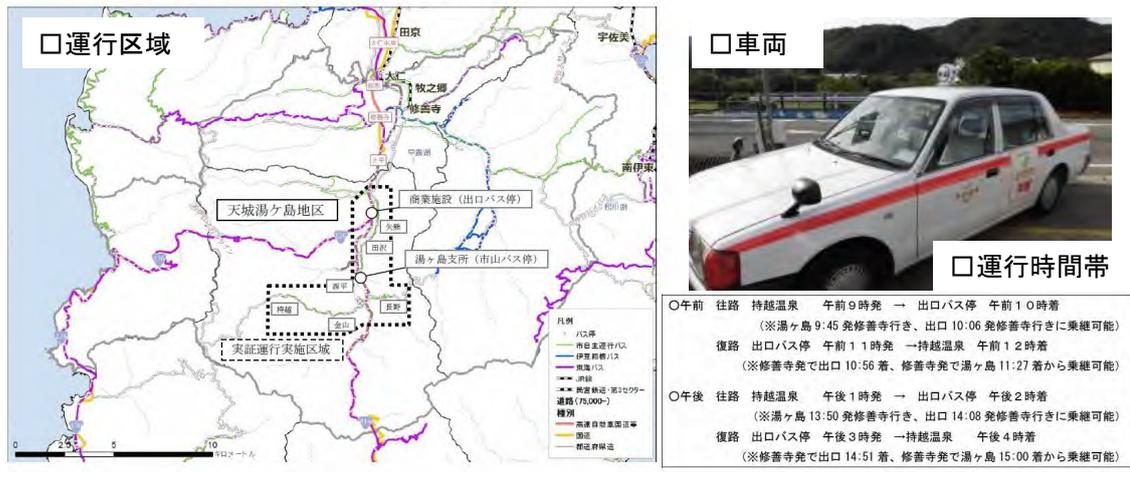
交通空白地域への運行

新たな地域交通の導入

<事例>他地域での取組

伊東市

- ・日中に路線バスが運行していない地域を対象とし、買い物などの移動で利用してもらう予約型乗合タクシー「おでかけ天城」の実証運行を2017年10月より開始。



実施スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
実施主体	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・伊東市					

■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■ 実施期間

4-2. 別荘地などが主体となり運行する生活交通への補助

○別荘地での移動手段の持続性に向けた補助

- ・別荘地での移動手段の持続性に向けた行政補助の検討、実施。

【検討の進め方】	
＜別荘地・分譲地単位での生活交通の確保状況を把握＞	
・今年度の意見交換会、次年度以降の活動より把握	
＜補助の必要性のある地域の抽出＞	
・現在の運用状況、今後の状況変化を踏まえ、補助が必要な地域を抽出	
＜対応策の検討＞	
・補助内容、補助の方法について検討、実施	

実施	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
スケジュール	■■■■■	■■■■■	■■■■■			
実施主体	・別荘地など ・伊東市					

■■■■■ 検討期間 ■■■■■ 実施期間

○別荘地での新たな移動手段の導入検討、実施

- ・別荘地で移動手段が確保されていない地域での移動手段の確保検討。

【検討の進め方】	
＜別荘地・分譲地単位での交通に関する問題点、要望の把握＞	
・今年度の意見交換会、次年度以降の活動より問題点、要望を把握する	
＜補助の必要性のある地域、新たな移送手段の必要性のある地域の抽出＞	
・交通問題を抱える地域、現在移送手段があるなかで持続性など課題のある地域を整理する	
＜対応策の検討＞	
・優先順位を設定の上、対応策を検討、実施する	
【想定される交通システム】	
・路線バス（道路運送法4条、21条運行）	
・デマンド型交通（道路運送法4条、21条運行）	
・有償運送（市町村有償運送、公共交通空白地有償運送、道路運送法79条）	

実施	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
スケジュール	■■■■■	■■■■■	■■■■■			
実施主体	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・別荘地など ・伊東市					

■■■■■ 検討期間 ■■■■■ 実施期間

4-4. バス、タクシーの乗務員確保の取組み

○市の広報誌を活用した乗務員確保、説明会の共同開催

- ・ 広報誌を活用した乗務員の確保、事業者と共同説明会の開催。
- ・ 市の広報バス、タクシー事業者の乗務員募集に関する内容の掲載。
- ・ 交通事業者が実施する説明会を共同で開催し、参加者への周知、後援などの実施。

事例：北海道におけるバス運転体験・合同就職相談会

(出典：国土交通省 北海道運輸局HP)

事例：バス協会の合同説明会の例

事例：タクシー・ハイヤー協会の合同説明会の例

名称	タクシー業界合同企業説明会 2017秋
会期	2017年11月18日(土) 12:00-17:00
会場	新宿エルタワー 30F 東京都新宿区西新宿1-6-1
主催	公益財団法人東京しごと財団 一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 支援事業タクシー事務局(アデコ株式会社)
入場料	無料
開催規模	25社/団体

実施スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
実施主体	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・伊東市					

■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■ 実施期間

4-5. タクシー車両の購入補助

○タクシー車両（UD）購入時の行政補助の検討・実施

- ・タクシー事業者の車両購入時における行政補助の検討、実施
- ・地域公共交通確保維持改善事業によるユニバーサルデザイン（UD）タクシーなどの車両購入について、国・県と協調した補助の検討・実施

実施	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
スケジュール	■■■■■	■■■■■				
実施主体	・伊東市					

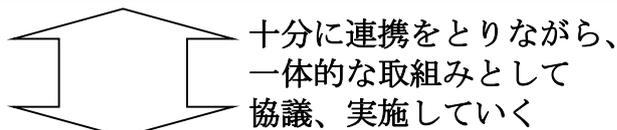
■■■■■ 検討期間 ■■■■■ 実施期間

<東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画との連携>

東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画（2018年3月策定）は本市を含む広域の計画（沼津市[静浦、内浦、西浦地域]、三島市、熱海市、伊東市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、函南町）であり、事業の実施期間は2018年度～2022年度の5年間となっています。

伊東市地域公共交通網形成計画の事業実施に当たっては、東伊豆・中伊豆地域の広域の事業と十分に連携をとり、一体的な取組みとしての効果の発揮にも十分留意して進めていきます。

○伊東市地域公共交通網形成計画（計画期間：2019年度～2024年度）



○東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画（計画期間：2018年度～2022年度）

取組				
	実施主体			
	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市町
視点1 鉄道				
1-1 鉄道の利用促進対策	●			●
1-2 鉄道の運行サービスの改善	●			
視点2 路線バス				
2-1 路線バス等の利用促進対策		●	●	●
2-2 路線バスの運行サービス・運行形態の改善		●		●
2-3 乗務員の確保に向けた取組の実施		●		●
視点3 タクシー				
3-1 タクシーの利用しやすい環境の整備			●	●
3-2 乗務員の確保に向けた取組の実施			●	●
視点4 交通結節点				
4-1 交通結節点における乗継しやすい環境の整備	●	●	●	●
4-2 交通結節点でのわかりやすい運行、観光等情報の提供	●	●	●	●
視点5 交通空白地域				
5-1 交通空白地域における公共交通の確保		●	●	●
視点6 観光客の移動				
6-1 周遊できる公共交通の環境の整備	●	●	●	●
6-2 観光に役立つ多様な情報提供	●	●	●	●

4-1 交通結節点における乗継しやすい環境の整備
4-2 交通結節点でのわかりやすい運行、観光等情報の提供

1-1 鉄道の利用促進対策
1-2 鉄道の運行サービスの改善

5-1 交通空白地域における公共交通の確保

5-1 交通空白地域における公共交通の確保

2-1 路線バス等の利用促進対策
2-2 路線バスの運行サービス・運行形態の改善
2-3、3-2 乗務員の確保に向けた取組の実施

3-1 タクシーの利用しやすい環境の整備
3-2 乗務員の確保に向けた取組の実施

6-1 周遊できる公共交通の環境の整備
6-2 観光に役立つ多様な情報提供

※地域全体に関する取組

出典：東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画

第5章 計画の実現に向けて

5-1 計画の実施主体と分担

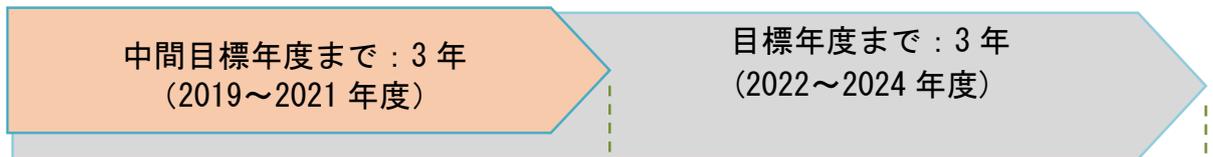
本計画を進めるにあたっては、「行政」「市民」「交通事業者」の協働、連携により、計画目標の達成に向けて進めていく必要があり、それぞれの役割分担を明確にして実施していきます。なお、伊東市地域公共交通活性化協議会を継続して開催し、計画の取組みの確認や関係者協議、協働の取組みを促していきます。

5-2 PDCAサイクルによる進行管理

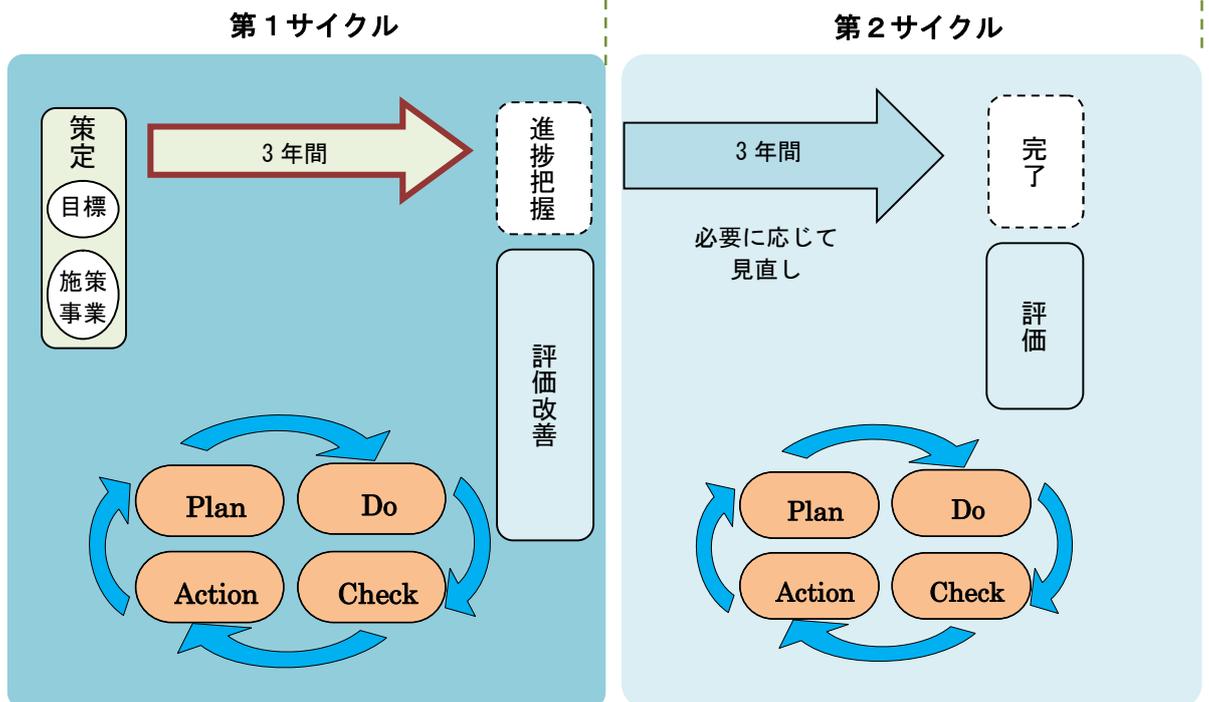
本計画は、計画の策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進行管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進していきます。進行管理・評価（Check）にあたっては、本計画の事業スケジュールや目標値を活用していきます。

評価スケジュールは、以下のように中間目標年度では3年間の中間評価を行い、必要に応じた事業の見直しを行うこととします。目標年度では最終評価として目標値の達成状況の評価などを行います。このように各々の段階に応じてPDCAサイクルにより取組んでいきます。

<計画の期間>



<評価、見直しの進め方>



5-3 計画の進捗管理、評価スケジュール

評価スケジュールは、下図のように、施策の実施状況、目標達成状況について評価を行い、目標年度（2024年度）では必要に応じて計画の見直しなどを行います。

なお、施策の進捗状況については中間目標年度（2021年度）で評価を行います。

評価の内容と実施主体

実施主体：伊東市地域公共交通活性化協議会

実施する時期	内容
毎年	伊東市地域公共交通活性化協議会により、関係者間で情報共有を図り進捗を把握し、事業の円滑な実施を行います。
中間目標年度 (2021年度)	事業の進捗状況の確認を行います。社会情勢の変化や関連計画との関係から事業スケジュールの変化が生じるなど、実施に当たっての課題がある場合はその対応について協議し、必要に応じた見直しを行います。
目標年度 (2024年度)	事業の進捗状況及び設定した目標の達成状況を確認、評価します。また課題の把握、解決方法を検討し、計画の改定や、2025年度以降の取組みを検討します。