

伊東市地域公共交通計画

<本編>

2025年（令和7年）3月

伊東市

目次

第1章 計画概要	1
1-1 計画策定の背景及び目的	1
1-2 計画期間	1
1-3 計画区域	2
1-4 計画の位置づけと上位計画・関連計画の整理	2
1-5 前計画（伊東市地域公共交通網形成計画）の概要と成果	8
第2章 地域公共交通を取り巻く現状	10
2-1 地域の概況	10
2-2 地域公共交通の現状	12
第3章 地域公共交通の課題	16
第4章 計画の方針、目標、事業内容	25
4-1 基本的な方針の設定	25
4-2 計画の目標、数値指標	26
4-3 目標を達成するための事業	34
4-4 事業内容	37
4-5 計画の達成状況の評価方法の設定	52

参考資料

1. 地域公共交通を取り巻く現状
2. 市民アンケート調査の結果
3. 事業実施に向けて参考となる事例

第1章 計画概要

1-1 計画策定の背景及び目的

伊東市では2018（平成30）年度に伊東市地域公共交通網形成計画を策定し、以後、鉄道駅でのバス乗り場の案内改善や待合環境の充実、デジタルサイネージの設置、別荘地・分譲地での新たな移動手段の検討など、様々な取組みを実施してきました。

この結果、現計画で設定した目標のうち、利用促進や観光促進につながる取組みは実施できましたが、計画策定翌年度から新型コロナウイルス感染拡大の影響が出ており、公共交通（鉄道、路線バス、自主運行バス）の利用者数は大きく減少しています。

伊東市は今後も人口減少が続き、高齢化による免許返納者も増加が想定され、公共交通利用者の減少、生活様式の変化なども起きており、今後発生する課題に対応した取組みを今一度考える必要があります。

また、2020（令和2）年度に地域公共交通活性化再生法の改正が行われ、地域公共交通計画の策定に関する努力義務化、計画目標に関する定量的指標の設定など、制度面での変更がされています。

2018（平成30）年度に策定した現在の計画は2024（令和6）年度に計画期間満了を迎えることから、2025（令和7）年度以降の取組み内容、公共交通の目指す姿について協議を行い、「伊東市地域公共交通計画」を策定し、施策を進捗させることで、地域における限られた交通リソースの最適化を行い、必要なサービスレベルでの公共交通の維持を行うことを目標としています。

1-2 計画期間

本計画は、関連のある第五次伊東市総合計画、伊東市都市計画マスタープラン、伊東市立地適正化計画と連携して取組みを進めることが重要となります。したがって、関連計画の計画終了期間と合わせて2025（令和7）年度～2030（令和12）年度の6年間とします。

表1 計画期間

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
第五次 伊東市総合計画										
伊東市都市計画マスタープラン										
伊東市立地適正化計画										
伊東市地域公共交通計画										

1-3 計画区域

本計画の区域は、伊東市全域を対象とします。

1-4 計画の位置づけと上位計画・関連計画の整理

(1) 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（平成19年法律第五十九号）」に基づくとともに、本市のまちづくりの最上位計画である伊東市総合計画の政策目標を踏まえ、本市の持続可能な地域公共交通を確保・維持することを目的とし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都市計画マスタープランや伊東市立地適正化計画などのまちづくりの方向性と連携をとりながら公共交通網の形成を目指します。このほか、伊豆地域公共交通計画（令和5年度策定）は本市を含む広域の計画であり、十分に連携をとりながら一体的な取組みを進めていきます。

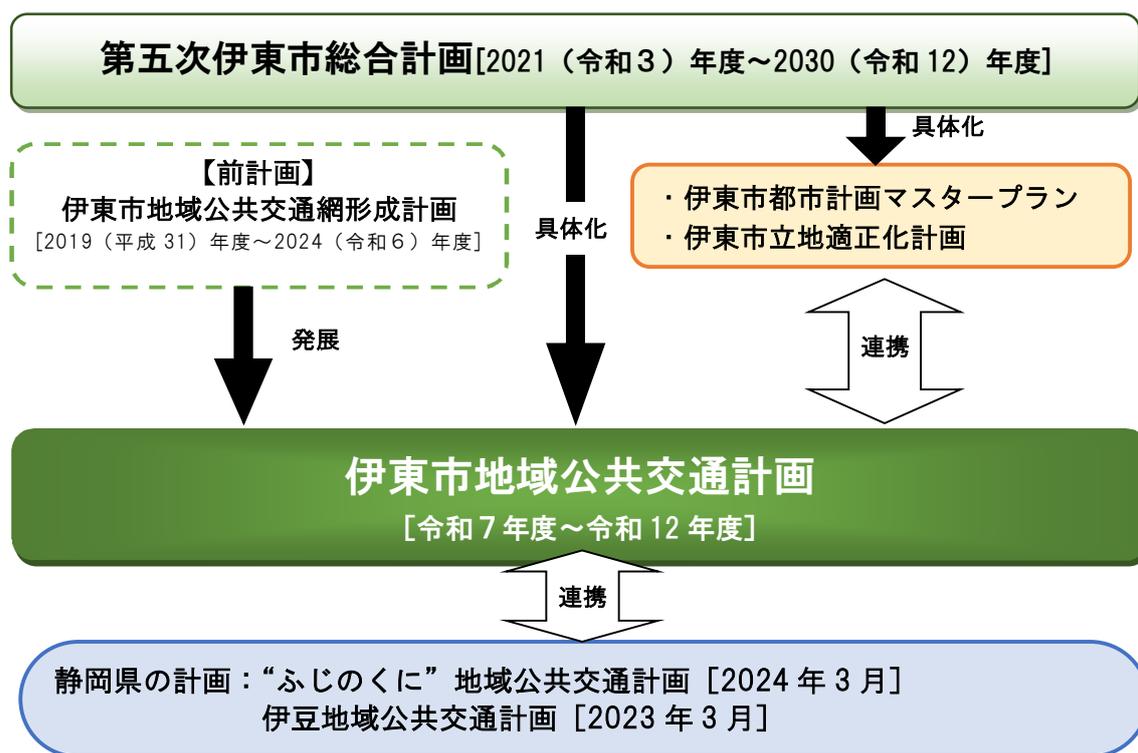


図1 計画の位置付け

(2) 上位計画・関連計画の整理

①第五次伊東市総合計画 [2021年度～2030年度]

第五次伊東市総合計画 第十一次基本計画では、「第3章 基本計画」のうち「政策目標3 良好な環境が広がり快適に暮らせるまち」において、公共交通に関する内容が以下のとおり示されています。

■計画期間：2021年度～2030年度

■公共交通体系の充実

○現状

- ・ 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%であり、郊外や山間部、別荘地・分譲地などで高齢化率の高い交通空白地域が存在している。
- ・ 鉄道、路線バスの利用者数は近年横ばいであるが、人口減少の傾向から将来は利用者数の減少が懸念される。
- ・ 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、1時間当たり1本の運行がない路線がみられる。
- ・ 買い物における移動手段は自動車を中心であり、路線バスの利用は少ない状況にある。

○課題

- ・ 人口減少、高齢化、別荘地・分譲地などの居住に対応した公共交通網の構築
- ・ 路線バスの停留所等から離れた交通空白地域対策
- ・ 路線バスの運行効率化
- ・ 公共交通の利用を促進
- ・ 目的に応じた地域内・外への移動手段の確保
- ・ 観光移動等における公共交通機関の利用促進

■施策が目指す姿

持続可能な地域公共交通が維持・確保されている

■成果指標

指標名	現状値 令和2年度・2020年度	目標値 令和7年度・2025年度
「バス・鉄道などの公共交通対策の充実」に満足している市民の割合 (市民満足度調査)	35.3%	45.0%以上
鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシーの年間利用者数	令和元年度・2019年度 8,651千人	現状維持

■基本的な取組み

基本的な取組	主な内容
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
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
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
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

②伊東市都市計画マスタープラン [2012年度～2030年度]

■計画期間：2012年度～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

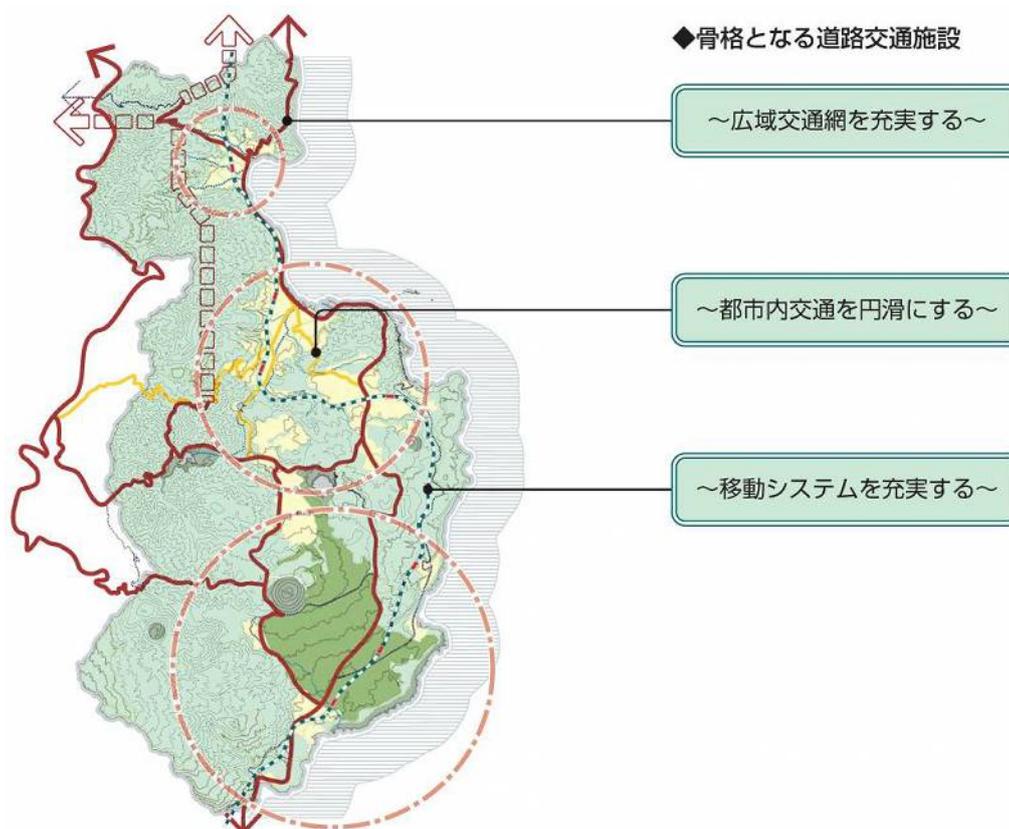
自家用車による来遊客の増大や市民の自家用車利用の増大は、大気汚染につながる。広い市域の中の総交通量を抑制するためには、バス路線の充実や乗換ターミナルとなる交通拠点の整備、バス利用を促進するソフト面の施策の展開など、伊東市にふさわしい交通システムの構築が求められる。

■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伊東市立地適正化計画 [2023年3月]

■計画期間：2023年度を基準として概ね20年後

■立地適正化計画で対応する基本的課題

○課題1 都市機能の低下への対応

人口減少および高齢化の進行により、市内の広範囲に立地し、人口カバー率が高い状態にある生活利便施設が存続できず、都市機能が低下することが懸念される。また、高齢化が進行すると自動車中心の日常生活が困難になる人が増加し、公共交通のニーズがさらに高まることが見込まれる。

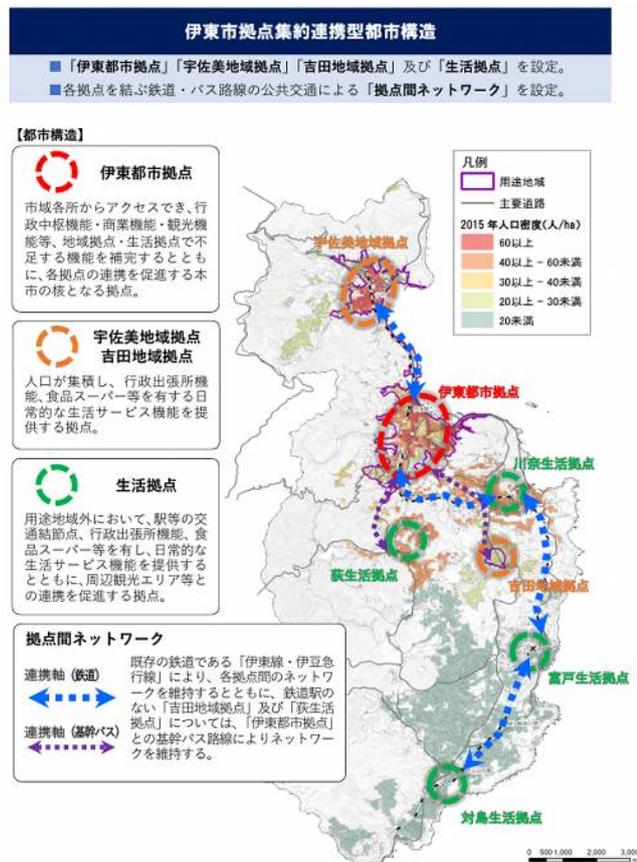
■立地適正化計画の誘導方針

○誘導方針3

- ・拠点形成や居住誘導と連携して、拠点ごとの多様なサービスを受けることができるよう、「伊東市地域公共交通計画」と連動した拠点間・拠点内の公共交通ネットワークを強化する。
- ・拠点間の公共交通ネットワークの強化と連動を図りつつ、有事においても、拠点間・拠点内の連携が図れるよう、道路ネットワークの強化を進める。

■目指すべき将来都市構造

各地域に必要な様々な役割を担う拠点（都市、地域、生活拠点）を形成するとともに、公共交通を主体とした交通ネットワークの形成・強化による各拠点間の市民活動の利便性向上を図る。



誘導方針 3	
拠点間の連携を高める拠点間ネットワークの強化	
誘導方針 3 の内容：	
3-1	拠点間・拠点内の公共交通ネットワークの強化
誘導施策：	
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 路線バス網の維持、見直し ➢ 利用促進に向けた取組の推進 ➢ 地域内の公共交通の確保・充実 ➢ 観光移動での利用促進 	
3-2	拠点間・拠点内の道路ネットワークの強化
誘導施策：	
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 都市計画道路の見直しと整備推進 ➢ 幹線道路等の適切な維持管理の推進 	

④ “ふじのくに” 地域公共交通計画 [2024年3月]

■ 計画期間：＜ビジョン編＞～2050年頃目途
 ＜プラン編＞2024年度～2028年度（5年間）

■ 策定目的

昨今の技術革新などを取り込むとともに、地域の多様な輸送資源の最大限の活用や住民共助による移動手段確保の取組などにより、持続可能な社会を支える利便性の高い公共交通サービスを提供することを目的として策定

■ 課題

- ・ 県内各地を結ぶ公共交通ネットワークの維持
- ・ 公共交通の安全・安心の確保
- ・ 地域のニーズや利用者のニーズに応じた移動手段の用意
- ・ 県民と交流客双方の視点を踏まえた公共交通の利便性の向上
- ・ 県民による公共交通の利活用の促進

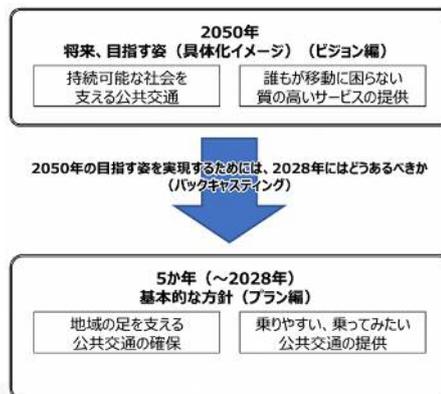
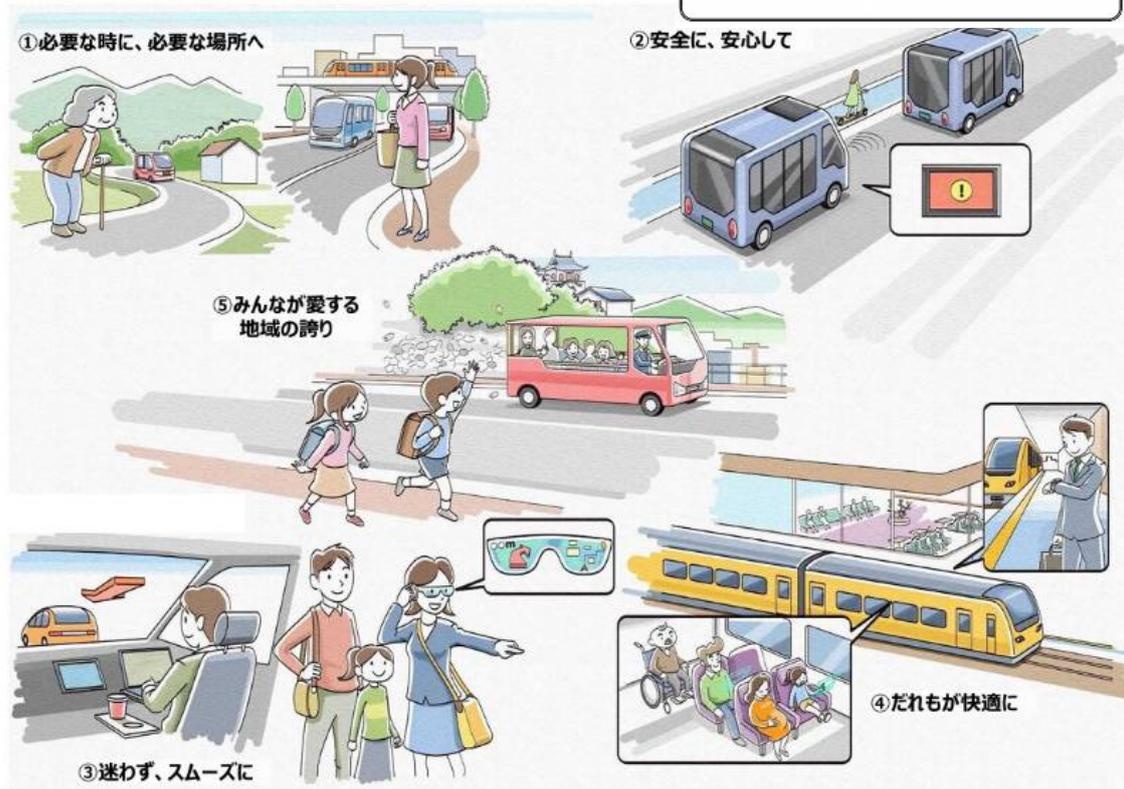
■ 目指す姿

- 持続可能な社会を支える公共交通
- 誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

■ 基本方針

- ① 地域の足を支える公共交通の確保
- ② 乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供

▼ これから目指す公共交通のゴールのイメージ



⑤伊豆地域公共交通計画 [2023年3月]

■計画期間：2023年度～2027年度（5年間）

■策定目的：

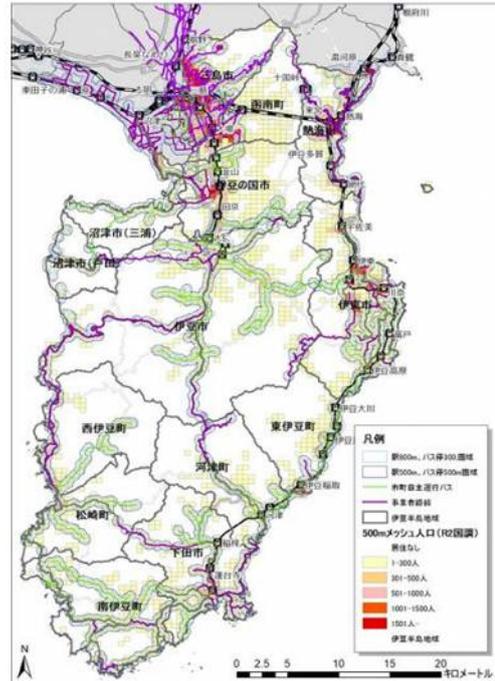
伊豆地域において、人口減少社会に対応した持続可能な地域公共交通の確保や基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供を行うことを目的として策定

■課題：

公共交通利用者の減少、公共交通運転者等の減少、交通空白地域の存在、デジタル化の遅れなど

■基本方針：

- ①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
- ②基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供
- ③デジタル化、脱炭素化の推進



▲伊豆地域の公共交通のカバー状況

伊豆地域公共交通計画 骨子						
計画の位置付け	計画の区域	計画の期間				
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年10月施行)第5条第1項に基づき、静岡県及び関係市町が共同して策定するもの。	沼津市 東伊豆町 熱海市 沼津市 三島市 南伊豆町 伊豆市 松崎町 下田市 西伊豆町 伊豆市 田舎町 伊豆の国市 (7市6町)	【計画期間】2023年度～2027年度の5年間 1年目 2年目 3年目 4年目 5年目 協議会 協議会 協議会 協議会 協議会 ※毎年年度末、協議会において、各取組の実施状況と翌年度における実施内容を確認				
<p>伊豆半島公共交通活性化協議会</p> <p>当該計画の策定及び実施に当たっては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年10月施行)第6条第1項に基づき(法定協議会「伊豆地域公共交通活性化協議会」)において、必要な協議を行う。</p>	<p>上の計画 関係計画</p> <p>交通政策基本計画 ・地域公共交通計画 の策定、新たなデータ、多言語化、オープンデータ化、利便性の確保</p> <p>観光立国推進基本計画 ・地域公共交通の活性化・再生、バス利用促進、公共交通事業者等による情報提供促進措置</p> <p>中部圏広域地方計画 ・地域活性化に向けた「コンパクトネットワーク」</p> <p>上の計画 関係計画</p> <p>観光立国推進基本計画 ・観光立国推進基本計画の推進、生活交通の確保、交通手段の多様化、交通手段の導入</p> <p>美しい日本のかなた</p> <p>観光基本計画 ・観光客の利便性向上、観光客の満足度向上、観光客の安全確保</p>	<p>課題の整理</p> <p>課題1 伊豆地域の課題(全域共通)</p> <p>【課題1-1】公共交通利用者の減少 【課題1-2】公共交通運転者等の減少 【課題1-3】交通空白地域の存在 【課題1-4】デジタル化の遅れ</p> <p>↓ 地域の特性に応じた課題</p> <p>課題2 半島地域(賀茂地域)の課題</p> <p>【課題2-1】交通系ICカードの入手困難 【課題2-2】交通系ICカードの利用による定時性の改善 【課題2-3】交通系ICカードのデータ活用</p> <p>課題3 過疎地域、中山間地域の課題</p> <p>【課題3-1】路線バス主要停留所までの交通手段の不足 【課題3-1-1】路線バスの採算悪化</p> <p>課題4 観光面の課題</p> <p>【課題4-1】観光客の周遊移動の利便性不足 【課題4-2】観光客への情報提供の不足</p>	<p>方針</p> <p>方針1 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>方針2 基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供</p> <p>方針3 デジタル化、脱炭素化の推進</p>	<p>目標</p> <p>目標1 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、タクシー)の利用者数の確保を図る。</p> <p>目標2 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>目標3 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手段の導入を図る。</p> <p>目標4 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>目標5 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、タクシー)の運転者等の確保を図る。</p> <p>目標6 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>	<p>数値指標・進捗管理指標</p> <p>目標達成 公共交通の利用者数 ⇒34,690千人以上 路線バス:21,268千人/年 観光バス:10,422千人/年 タクシー:3,000千人/年 公共交通の人口カバー率 ⇒80%以上 新たな地域交通の導入件数 ⇒3案件以上 観光交通客数 ⇒43,859千人以上 旅行者の利用交通手段のうち公共交通の割合 ⇒35%以上 目標達成 運転者等の確保に関する取組の数 ⇒13案件以上 地域住民の利用促進に関する取組の数 ⇒13案件以上</p>	<p>取組</p> <p>取組1 伊豆地域共通の取組</p> <p>1-1 公共交通利用客数の確保対策 1-2 公共交通運転者等の確保対策 1-3 交通空白地域に絡める公共交通の確保 1-4 バスのオープンデータ(GT-FS)等の整備</p> <p>↓ 地域の特性に応じた取組</p> <p>取組2 半島地域(賀茂地域)の取組</p> <p>2-1 交通系ICカードの普及促進 2-2 交通系ICカードの利用促進 2-3 交通系ICカードのデータ活用</p> <p>取組3 過疎地域、中山間地域の取組</p> <p>3-1 路線バスに接続する新たな公共交通の導入促進 3-2 路線バスの利用促進策</p> <p>取組4 観光面の取組</p> <p>4-1 周遊できる公共交通の環境整備 4-2 観光に役立つ多様な情報提供</p>

▲伊豆地域公共交通計画 骨子

1-5 前計画（伊東市地域公共交通網形成計画）の概要と成果

本市では2018年度に伊東市地域公共交通網形成計画を策定し、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、取組みを進めています。

計画の中では、本市の現状とニーズを踏まえた課題に対応し、以下の4つの基本的な方針を設定しました。

- 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
- 来訪者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り **持続可能な** 公共交通の構築
- 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** の構築

さらに策定時の現況値を踏まえ、各方針を達成するための目標および指標を以下のように設定しました。いずれも新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けているものの、目標達成に向けた取組みは着実に実施されています。

表2 前計画で設定した目標と達成状況

目標	指標	策定時の 現況値 (2018年度)	評価年度の 現況値 (2024年度)	目標値 (2024年度)
【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	34.6% (2018年度)	30.1% (未達)	45.0%以上
【目標2】 公共交通利用者の維持 に対する指標	【指標2-1】 本市の公共交通利用者 数	9,025千人/年 (2017年度)	7,142千人/年 (未達) (2023年度)	現状維持
【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	70.3% (2018年度)	70.8% (目標達成)	現状以上
【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	—	2件/年 (未達)	4件/年 以上
	【指標4-2】 交通空白地域における 取組み案件数	—	3件 (達成)	3件以上
【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	—	2件 (達成)	2件以上

また、目標を達成するための取組みについて、公共交通利用環境の向上に向けた取組みを中心に継続的に実施されています。

表 3 目標を達成するための取組み実施状況

	取組み内容	今後の課題
1. 交通結節点の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東駅でのバス乗り場の改装、乗車スペースの拡充、案内板や案内所の設置を実施 ・伊東駅、伊豆高原駅でのデジタルサイネージの設置 ・鉄道事業者、バス事業者との協議を継続実施し、鉄道とバス、バス同士の接続を向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・近年の技術進展を踏まえ更なる内容充実の検討が必要
2. 公共交通体系の再構築	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナの影響がありながら、市内のバス網は計画策定時の状況を維持、自主運行路線についても運行補助を継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナからの利用者数の回復が十分でなく、利用者数増加や路線再編に関する継続検討が必要
3. 利用促進に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東駅、伊豆高原駅の公共交通マップを作成し、庁舎ロビーや各駅で配布 ・バスの乗り方教室の開催、周知 ・自動運転に関する社会実験を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカードの導入、バスロケーションシステムの周知など、近年の利用環境改善のPRがより一層必要
4. 地域公共交通の確保、充実	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆高原地域でのデマンド型交通の社会実験実施 ・別荘地や分譲地での移動手段確保、支援の検討を実施 ・タクシー運転士確保の支援やUD車両導入補助を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・全国的な運転士不足が深刻化する中、引き続き移動手段確保の取組みが必要
5. 観光移動での利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者による周遊プラン、イベントの実施 ・MaaS事業（Izuko、伊豆navi等）の実施 ・訪日外国人向けリーフレットの作成、配布 	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナから訪日外国人が回復傾向にある中、技術進展も取り入れ更なる利用促進が必要

第2章 地域公共交通を取り巻く現状

2-1 地域の概況

(1) 人口及び高齢化の推移

○本市では、2005 年をピークに人口が減少に転じており、少子高齢化、人口減少は今後もその傾向が続くと予測されます。

○2020 年から 10 年後には人口が 6 千人減少、高齢化率は 4%増加が予測されています。

→人口減少による公共交通の担い手の不足、高齢者人口の増加による公共交通を必要とする方の増加などへの配慮が求められます。

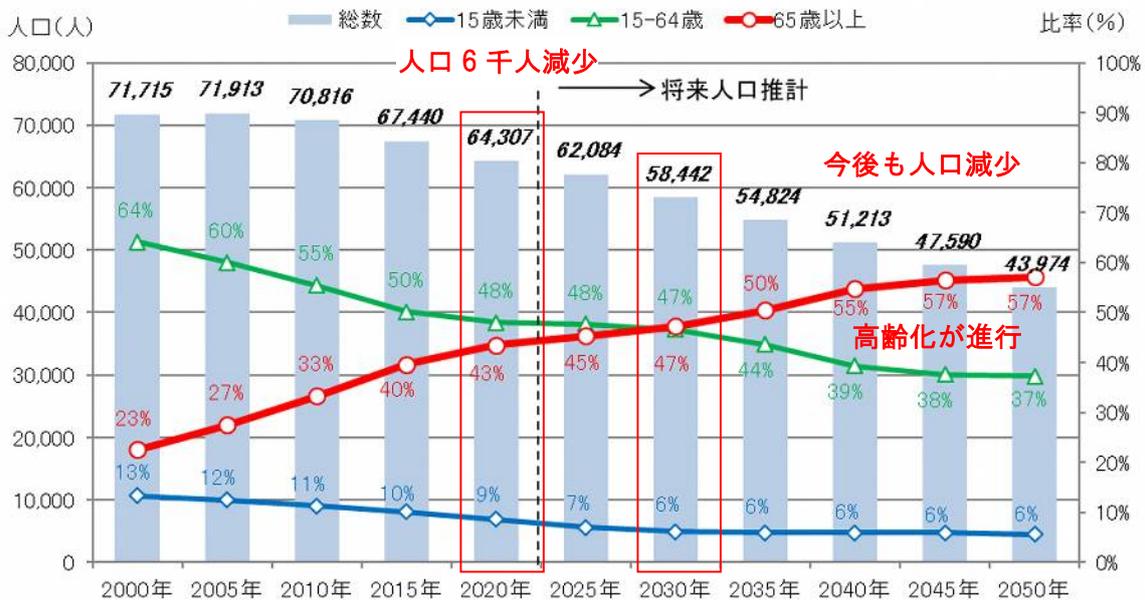


図 2 総人口及び年齢3区分別人口構成の推移

(出典：2000 年～2020 年は国勢調査、2025 年以降は国立社会保障・人口問題研究所)

2020 年 ※国勢調査 人口 64,307 人 高齢化率 43%	→	2030 年 ※将来人口推計 人口 58,442 人 高齢化率 47%
---	---	---

10 年後には人口が 6 千人減少、高齢化率が 4 %増加の予測

(2) 人口分布、地域ごとの人口推移

- 主に伊東駅、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。
 - 地域別では、宇佐美地域、伊東地域は市全体と同様に人口減少が進んでいますが、対島地域は全体にみられる人口減少のトレンドの影響が少なく、微増の傾向も見て取れます。
- 人口が集中する地域、分散する地域それぞれで適する公共交通の確保が求められます。

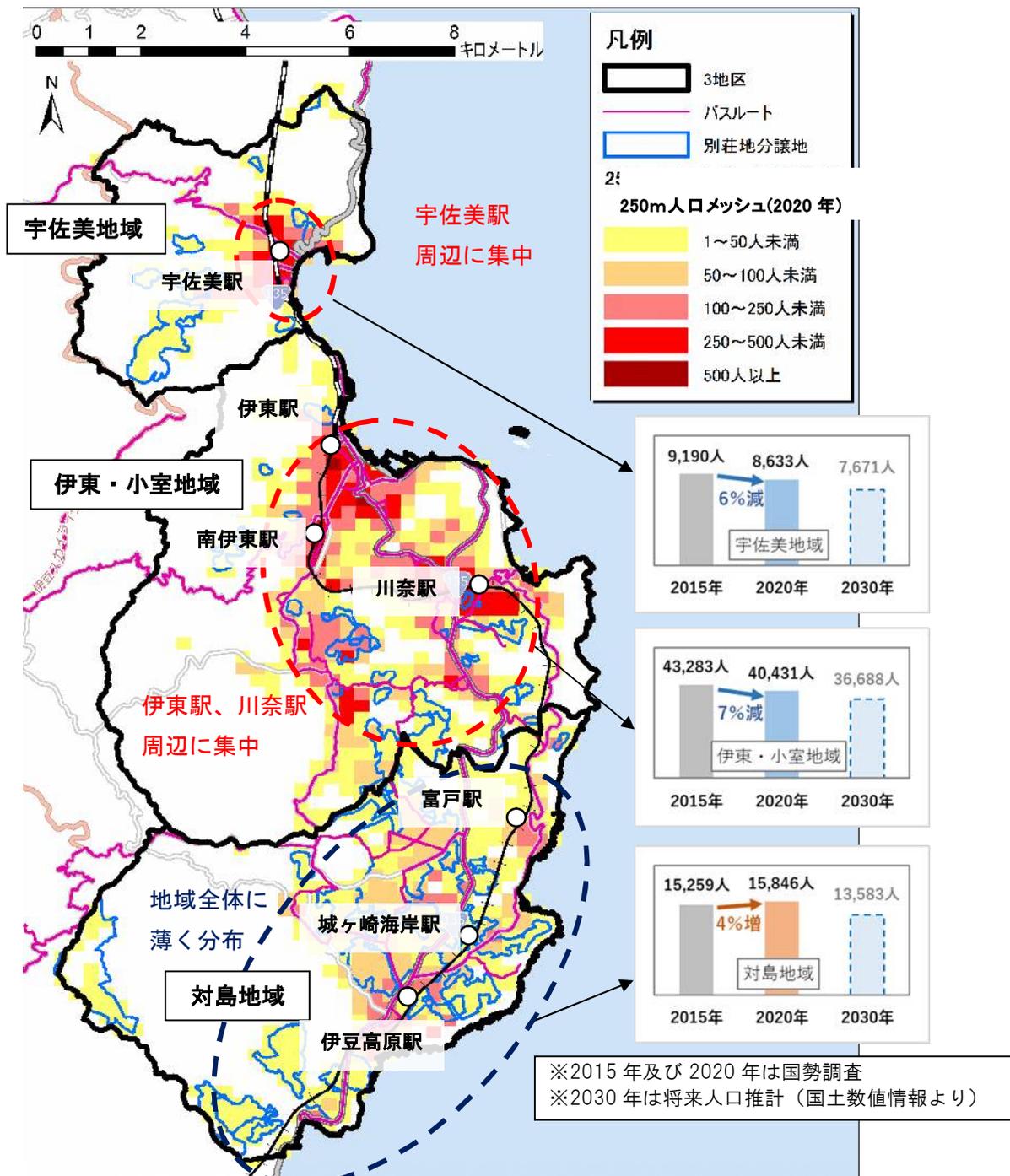


図3 人口分布及び地域別の人口推移

2-2 地域公共交通の現状

(1) 公共交通網の概況

- 本市では、鉄道が2路線（JR 伊東線、伊豆急行線）、市を南北に縦断する形で運行しており、市町間を結ぶ機能を果たしています。
- 路線バスは、東海バスが伊東駅、伊豆高原駅を中心に市内を網羅しています。2023年度では44系統が運行しています。
- 対島地域では、タクシー事業者によるデマンド型交通が実施されています。
→観光需要にも対応するため、鉄道、バス路線で市内を広く網羅した運行がされており、類似地域よりも輸送資源は充実していますが、より一層の活用が求められています。

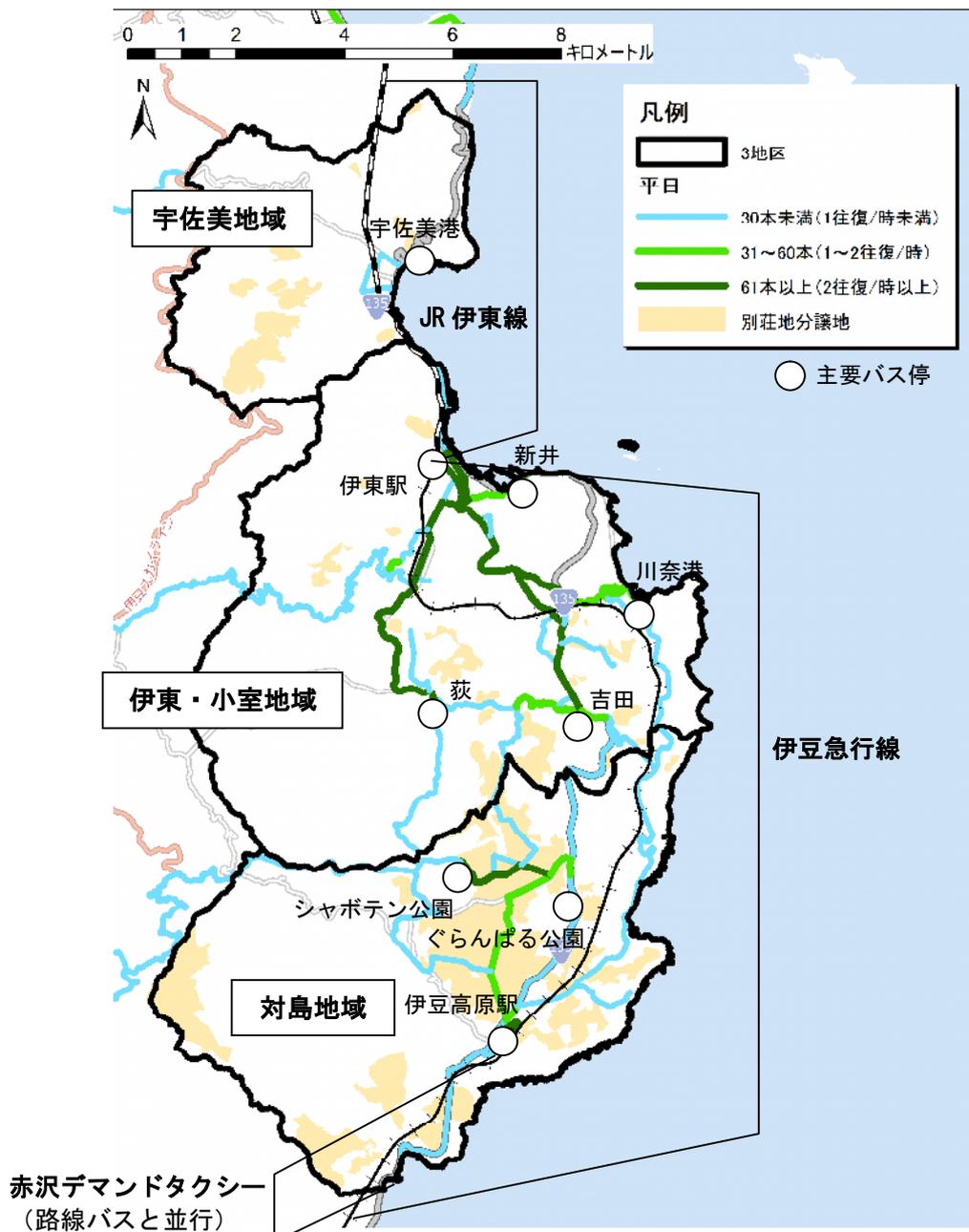


図4 本市の鉄道及び路線バス網

(2) 公共交通によるカバー状況

○本市の公共交通の人口カバー率（鉄道駅 500m、バス停 300m の圏域）は、全体で 70.8% となっています。

○地域別に見ると、宇佐美地域、対島地域が伊東・小室地域と比較し、人口カバー率が低くなっています。

→地域ごとに公共交通の状況が異なる点への配慮が求められます。

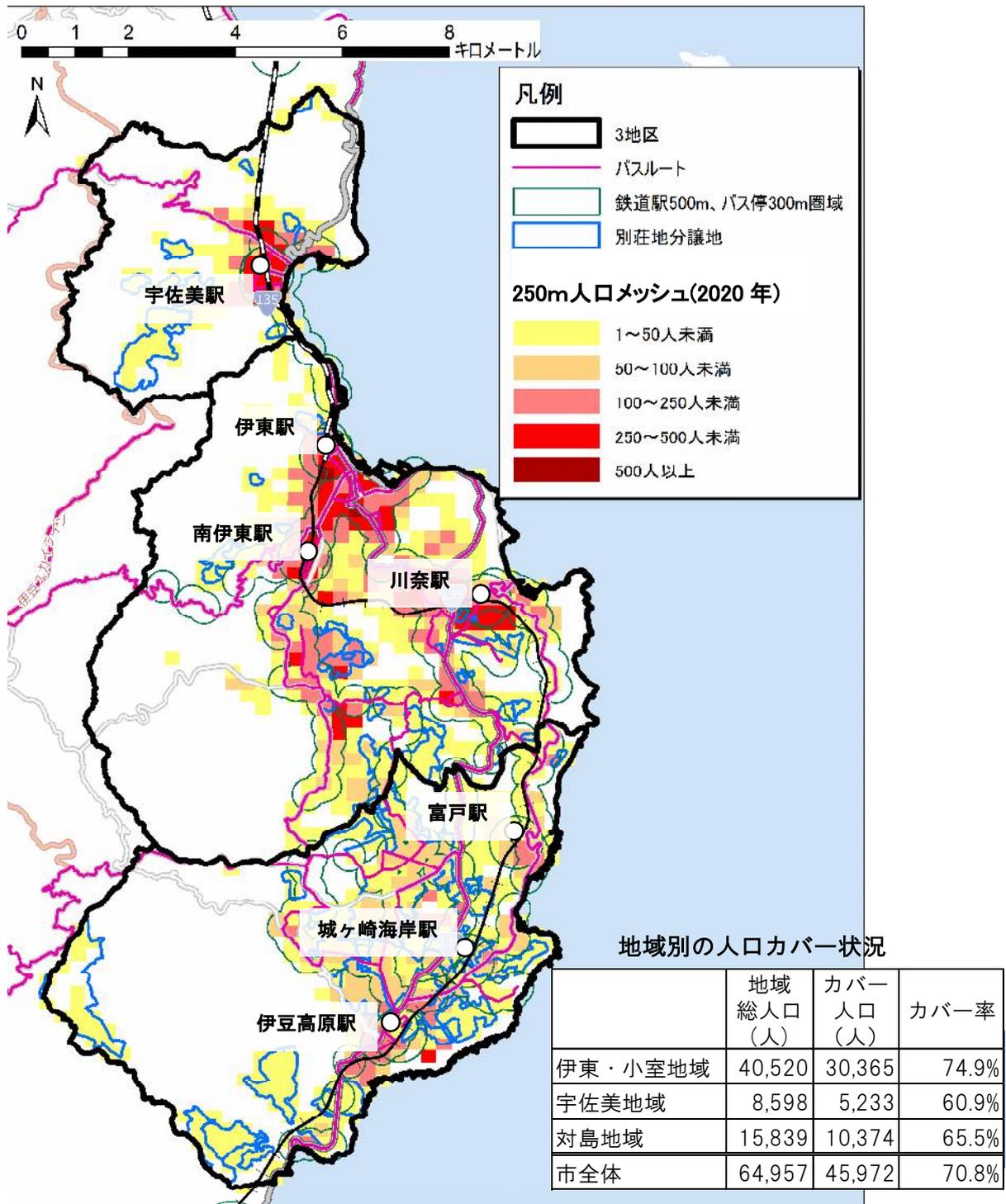


図 5 公共交通の人口カバー状況

※人口は 2020 年国勢調査

※カバー人口は鉄道駅 500m・バス停半径 300m 圏域

(3) 公共交通の利用者数の推移

① 鉄道

○伊東市で運行している JR 伊東線、伊豆急行線の近年の利用者数の推移は以下のとおりです。新型コロナウイルス感染拡大の影響で 2020 年度は利用者数が大きく減少しており、2023 年度時点の利用者数は、2017 年度の 8 割程度で推移しています。

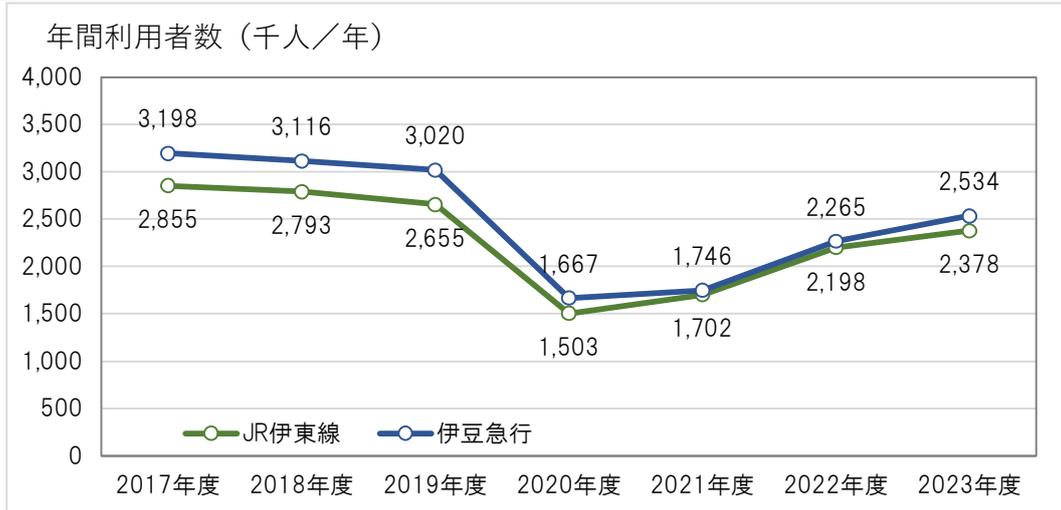


図 6 鉄道利用者数の推移 (出典：伊東市統計、事業者ホームページ)

② バス路線、タクシー

○伊東市内のバス路線、タクシーの利用者数の推移は以下のとおりです。新型コロナウイルス感染拡大の影響で 2020 年度は利用者数が大きく減少しており、2023 年度時点の利用者数は、路線バスが 2017 年度の 8 割程度、タクシーが 2017 年度の 7 割程度で推移しています。

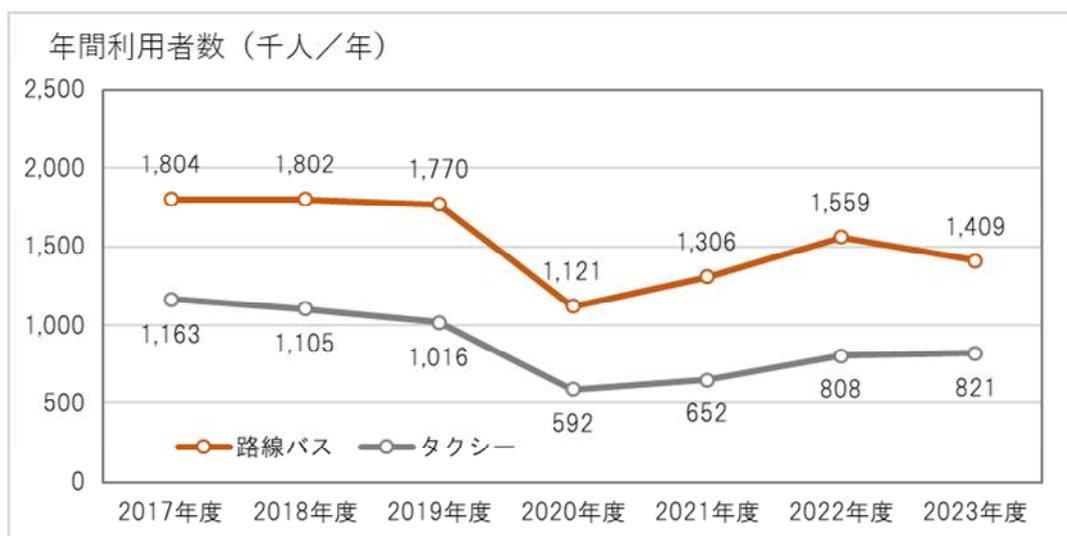


図 7 バス路線、タクシーの利用者数の推移
(出典：バス事業者、タクシー協会提供データ)

③伊東市自主運行バス

○本市では、市自主運行バス路線が2024年度時点で15系統（2023年度以前は11系統）運行しています。
 ○近年の収支率は40～50%台となっており、2023年度は利用者数も回復傾向となっています。

表4 伊東市自主運行バス路線の収支状況の推移

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
系統数	11				
年間利用者数（人）	223,066	156,504	193,805	173,783	227,961
経常収益（円）	46,801,725	30,001,666	42,559,965	36,248,442	51,100,467
経常費用（円）	82,285,744	87,351,381	89,520,970	88,385,290	91,386,177
損益（円）	-35,484,019	-57,349,715	-46,961,005	-52,136,848	-40,285,710
収支率（%）	56.9%	34.3%	47.5%	41.0%	55.9%

（出典：伊東市資料より）

④赤沢デマンドタクシー

○伊豆高原駅から赤沢温泉までの区間では、朝夕にバス路線が運行し、日中は同区間をデマンドタクシーが運行しています。
 ○2015年度の運行開始以降、利用者数は増加傾向となっていました。2020年度に新型コロナウイルス感染拡大の影響で利用者数が減少しており、現在も利用は少ない状況です。

※2022年度以降、運転士不足による稼働便数の制約も発生



図8 赤沢デマンドタクシーの利用者数の推移

（出典：伊東市資料より）

第3章 地域公共交通の課題

○地域概況、公共交通の現状、移動実態及びニーズを踏まえ、伊東市における公共交通の課題を以下の視点から整理しました。

【第2章のまとめ】

<地域の状況>

- ・人口減少や高齢化が今後も続く中、人口減少による公共交通の担い手の不足、高齢者人口の増加による公共交通を必要とする方の増加などへの配慮が求められます。
- ・市内でも人口が集中する地域、分散している地域が存在しているため、それぞれの地域に適した公共交通の確保が求められています。

<地域公共交通の状況>

- ・観光需要にも対応するため、鉄道、バス路線で市内を広く網羅した運行がされており、類似地域よりも輸送資源は充実していますが、より一層の活用が求められています。
- ・新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、鉄道、バスの利用者数は大きく減少しましたが、近年は回復傾向にあります。
- ・一方、運転士不足の問題も全国的に顕在化しており、今後提供可能なリソースに見合う運行内容が求められます。

課題整理に向けた4つの視点

視点1：骨格となるバス網の維持・改善

…市内の公共交通網はバスが中心であり、人口減少や運転士不足といった社会状況の中、維持・改善を図ることが必要として設定

視点2：点在する交通空白地域の移動ニーズに見合った対応

…市内の別荘地や分譲地が中心となる交通空白地域の対応が引き続き必要となることから設定

視点3：利用促進、意識啓発の視点

…近年進められた公共交通利用環境の向上をさらに活かしていくために設定

視点4：新技術の活用

…視点1～3を支える技術として、近年著しい発展が進む新技術の活用も不可欠であることから設定

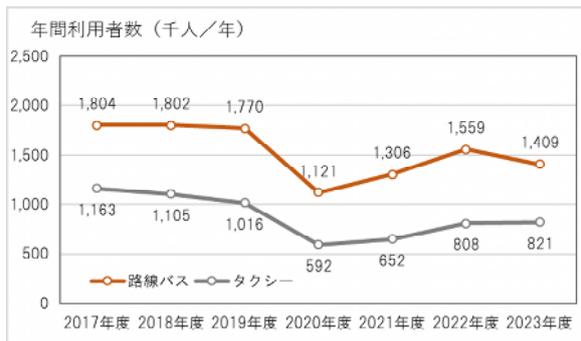
視点1：骨格となるバス網の維持・改善

(1) バス路線網の現状

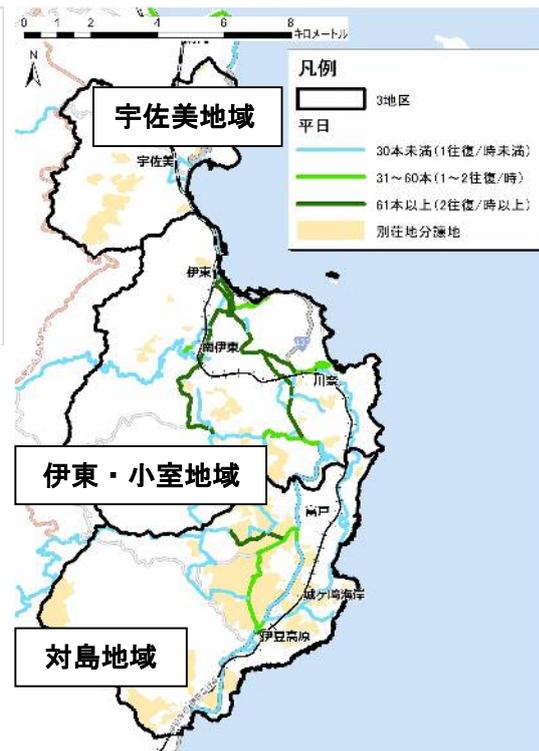
- ・本市のバス路線網は、伊東駅、伊豆高原駅を中心に市内全域を網羅しており、新型コロナウイルス感染拡大の影響がありながらも、路線網は維持されています。一方、自主運行バスの利用者数はコロナの影響で大きく減少しましたが、収支率は料金改定等の対策により50%台に回復しています。
- ・また近年は、2024年問題（運転士の労働環境の改善に伴い、これまでのダイヤでの運行が困難になっている問題）や市内スクールバスへの対応等に起因した運転士不足に伴い、従前よりも一層路線バス網の維持が困難な状況が生じています。

※2025年春より、市内の自主運行バスの一部路線の減便、廃止が決定しているなど、骨格となるバス路線網維持の危機は顕在化していることから、2024年問題による運転士不足への対策を優先的に進めていく必要があります。

■バス路線の利用者数の推移



■本市のバス路線網の状況



■自主運行バス路線の収支率の推移

年度	利用者数 (人/年)	収支率 (%)
2019年度	223,066	56.9%
2020年度	156,504	34.3%
2021年度	193,805	47.5%
2022年度	173,783	41.0%
2023年度	227,961	55.9%

図9 本市のバス路線を取り巻く状況（各グラフ、図は再掲）

(2) 市民アンケート調査での意見

- ・市民アンケート調査（2024年8月実施）では、バス路線の利用状況、利用する際に重視する点を確認しています。
- ・バスを週に1日以上利用する比率は約7%、バスを利用する際に特に重視するのは「運行に関すること」となっています。
- ・また、公共交通への今後の展望は、「近い将来、事業者の運営状況が悪化し、市内の公共交通は不便になると思う」が主な見解（回答者の58%）となっており、そのような公共交通に対し、「財政支援を拡大し、公共交通の利便性を高めるべきである」という意見が多く（回答者の39%）なっています。

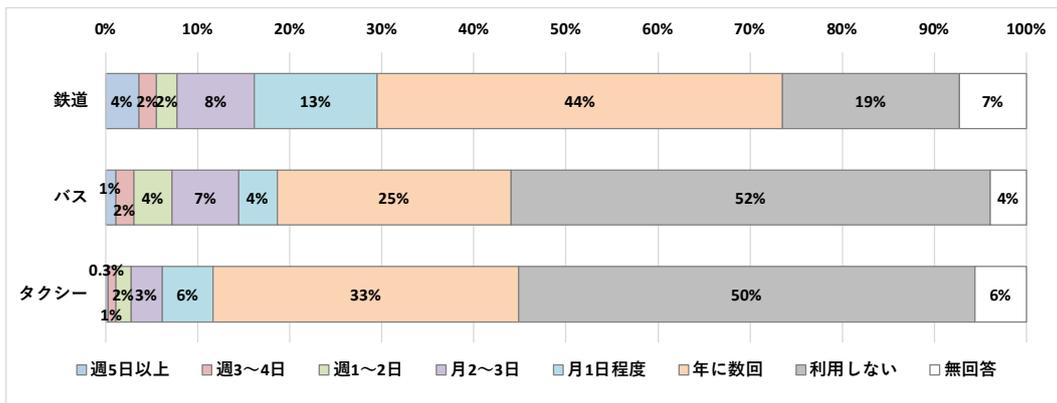


図 10 鉄道、バス、タクシーの利用頻度

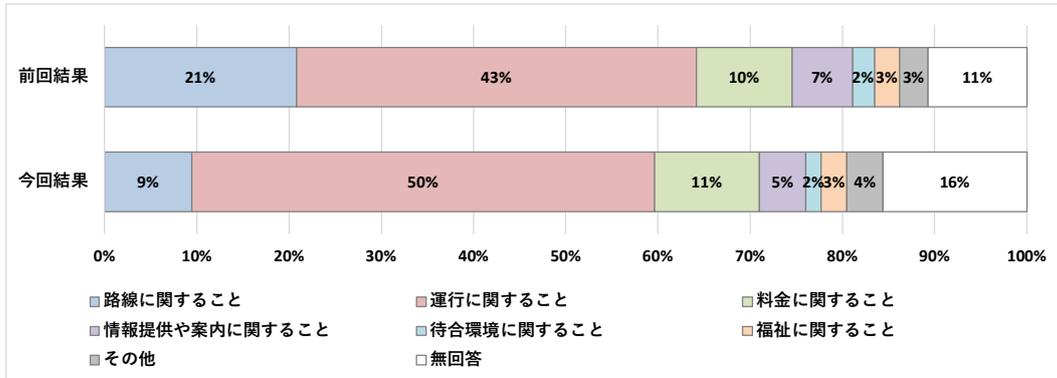


図 11 バスを利用する際に重視する点

※前回アンケート調査は、2017年度（前計画策定の前年度）に実施

- ・以上を踏まえ、視点1に対応する課題を以下のとおり整理しました。

課題1

需要面、供給面ともに厳しい状況であるバス環境への対応が必要

- ・市の交通網の骨格となるバス路線網について、今後の運転士不足、労務環境改善によるリソースの制限、市民や利用者のニーズに対応した見直しが必要です。
- ・そのためには、需給バランスを考慮したバスネットワーク全体の見直し、個々で課題を持つ路線の見直し、そのための分析ツール（乗降カウンターによる利用者数の常時把握、利用状況の可視化等）の充実が必要となります。

視点2：点在する交通空白地域の移動ニーズに見合った対応

(1) 市の人口、交通空白地域の状況

- ・ 2章で示したとおり、伊東市の鉄道、バスによる人口カバー率は 70%程度となっています。
- ・ カバーされていない地域は、主に別荘地や分譲地となっています。
- ・ また、市全体では人口が減少する中、対島地域は近年人口が横ばいとなっており、特に 65 歳以上の人口増が顕著となっています。

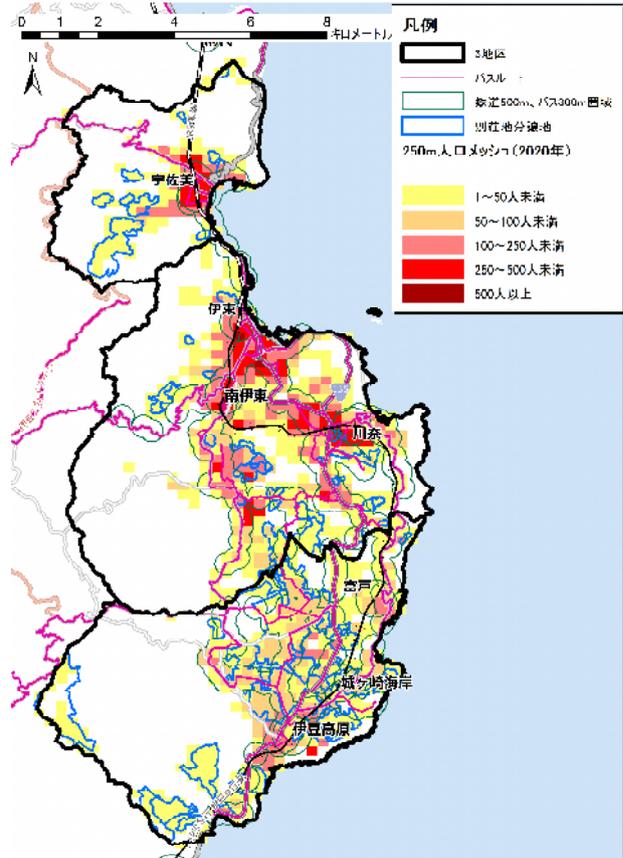
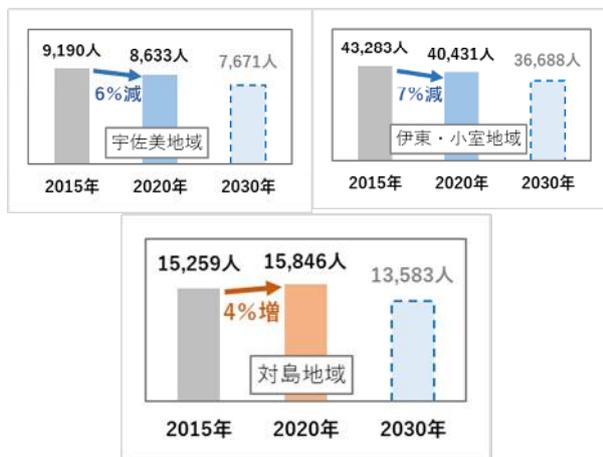


図 12 地域別の人口推移、人口カバー状況 (各種グラフ、図は再掲)

(2) 免許保有者数、免許返納者数の状況

- ・ 本市の免許保有者数、免許返納者数の推移は以下のとおりであり、人口減少に対応し、免許保有者数も減少しています。一方、免許返納者数は、2019年が最も多く、以降は減少傾向にあります。

表 5 伊東市の免許保有者数、免許返納者数の推移

	免許保有者数 (人)	免許返納者数 (人)
2017年	45,016	331
2018年	44,735	384
2019年	44,391	469
2020年	43,892	455
2021年	43,688	401
2022年	43,437	370

(出典：伊東市統計、伊東警察署提供資料)

(3) 市民アンケート調査での意見

- ・公共交通を利用した移動のしやすさでは、いずれの目的も、「使いやすい・やや使いやすい」の比率に対し、「やや使いづらい・使いづらい」の比率が大きくなっています。
- ・この理由としては、バス路線の運行本数が充実（2往復/時以上など）する地域に限られる、別荘地や分譲地はバス等の運行が行き届いていないなどが考えられます。

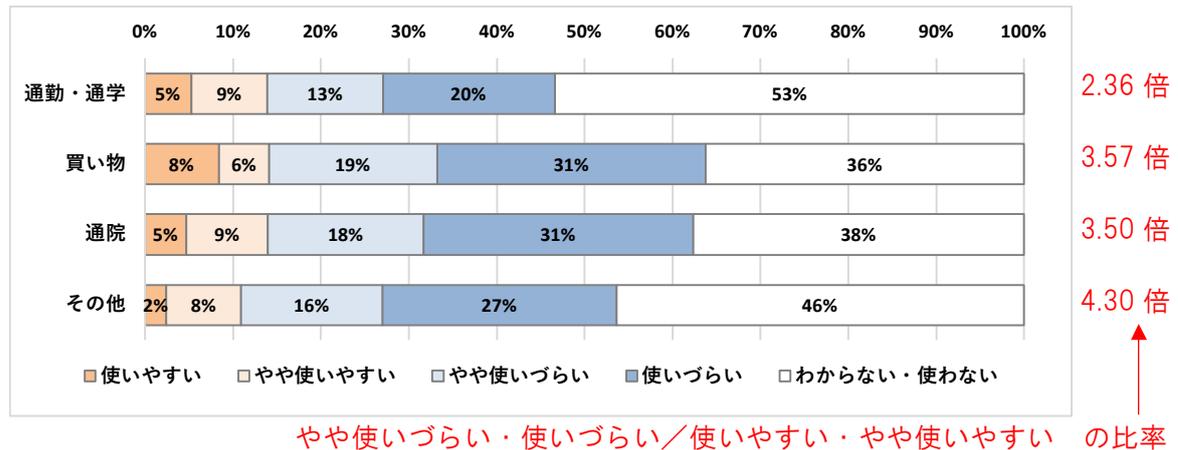


図 13 公共交通の利用のしやすさ

- ・また、公共交通で必要な取組みとして主に挙げられた内容は以下のとおりであり、高齢者や免許返納者、子育て世代等への対応、居住地に関係ない移動支援などが必要とされています。

- 子どもや子育て世代が移動しやすい環境 ←30～40歳代の子育て世代で意向が多い
- 従来の鉄道、バス、タクシー以外の新たな交通手段 ←高齢者で特に意向が多い
- 高齢者や免許返納者の移動を支援する取組み ←高齢者だけでなく全年代で多い
- 居住地に関係なく、市民に対して等しく移動を支援する取組み ←地域関係なく多い

- ・以上を踏まえ、視点2に対応する課題を以下のとおり整理しました。

課題2 市内に点在する交通空白地域の移動ニーズへの対応が必要

- ・子育て世代、高齢者や免許返納者など幅広い世代を対象に、交通空白地域での移動支援が必要です。
- ・そのためには、限定された交通リソースに関する条件の下、地域に適する移動手段を地域と協働で検討していく必要があるほか、検討を円滑に進めるための仕組みづくり、役割分担の体系化が必要です。（他自治体では、地域交通の導入に関するガイドラインを作成し、検討や導入までの流れ、市民と行政、交通事業者の役割を明確化）

視点3：利用促進、意識啓発の視点

(1) 近年の公共交通利用環境向上の一方、キャッシュレス決済等の課題がある

- ・前計画の策定から、特にバス路線を取り巻く利用環境として、以下の取組みが実施されてきており、利便性は向上していると言えます。
- ・一方、タクシーのキャッシュレス決済、配車アプリ等の導入については、課題が残っています。
 - ✓交通系 IC カードの導入 (Suica、PASMO)
 - ✓バスロケーションシステムの導入・更新 (モクイク・ナビタイム)
 - ✓乗換案内等でのバス情報の追加 (乗換案内アプリ、GTFS データの公開)
 - ✓伊東駅、伊豆高原駅周辺の公共交通マップの作成、配布
 - ✓伊東駅のバス案内所の充実 (待合環境充実、わかりやすさ向上)



図 14 伊東市内でのこれまでの取組み内容

(2) 観光に関する現状

- ・本市の重要な産業である観光について、観光来訪者の現状は以下のとおりです。
- ・新型コロナウイルスの影響で、2020年以降は来訪者数が大きく減少していましたが、2022年には回復が見られます。
- ・また、観光来訪者全体に対する宿泊者の比率も多く、市内に点在する観光地を複数日かけて周遊していることが伺えます。
- ・観光客の来訪手段は約半数が鉄道、バス等である一方、再来訪のために力を入れるべきこと（その他での自由回答）では、バスやタクシー、案内、駅前、伊東駅などの単語が頻出となっており、市内移動手段の充実が求められています。

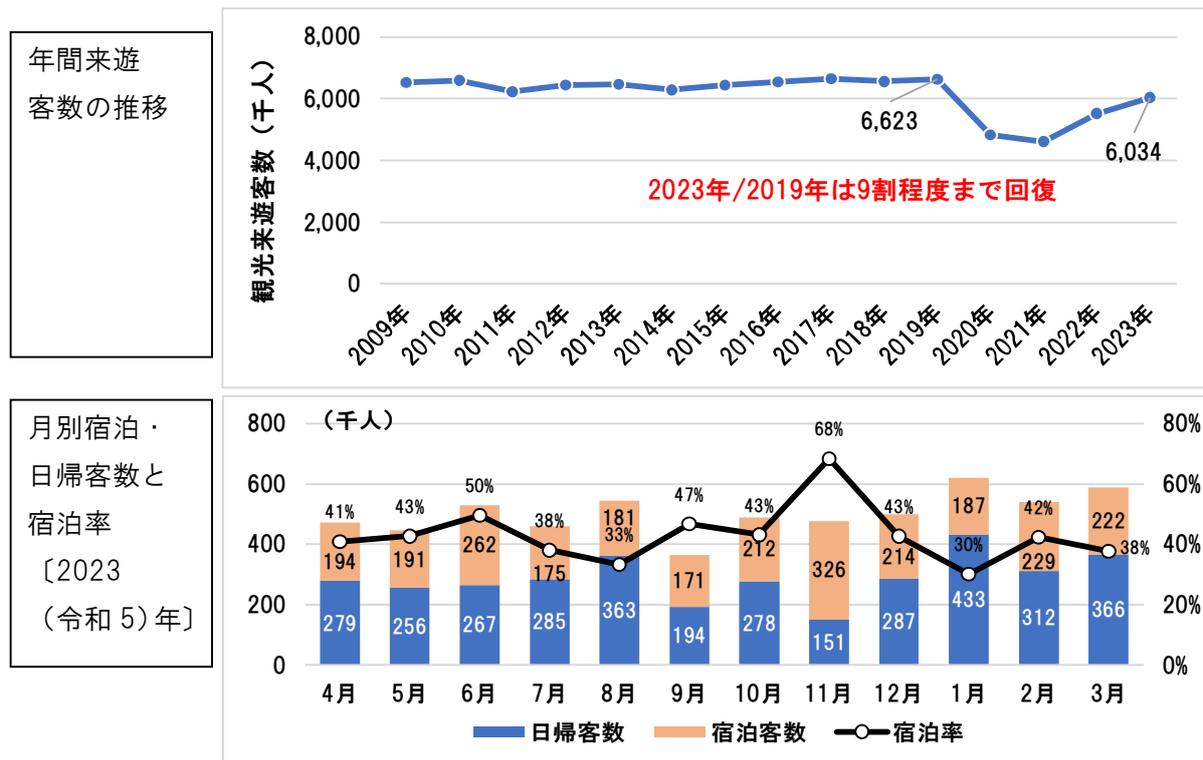


図 15 本市の観光来遊客の状況（出典：伊東市統計）

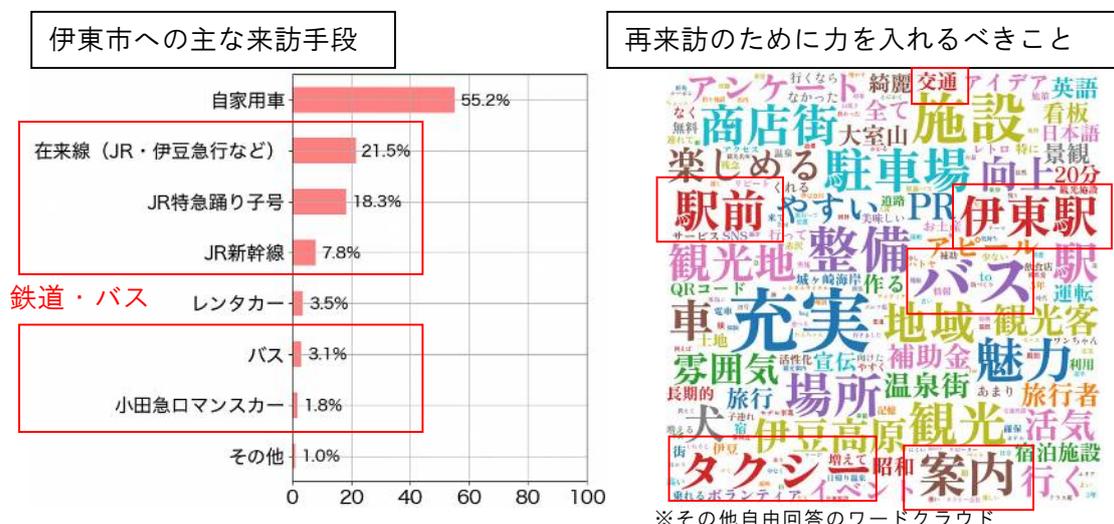


図 16 本市の観光来遊客の状況（出典：伊東市観光消費動向調査レポート（2023年度））

(3) 市民アンケート調査での意見

- ・公共交通を利用した移動のしやすさでは、いずれの目的も、「使いやすい・やや使いやすい」の比率に対し、「やや使いづらい・使いづらい」の比率が大きくなっています。
- ・前回調査の「満足」と「不満足」の比率、今回調査の「使いやすい」と「使いづらい」の比率を比較すると、今回調査の「使いづらい」とする比率が大きくなっています。
- ・各交通手段はICカードの導入や情報提供の充実など、ここ数年で使いやすさは上がっている一方、全国と比較するとタクシー配車アプリ等の導入の遅れや情報の周知不足などが考えられます。また生活の各分野でIT技術の進展が著しい一方、公共交通分野では進展があまり見られない結果が反映されていると考えられます。

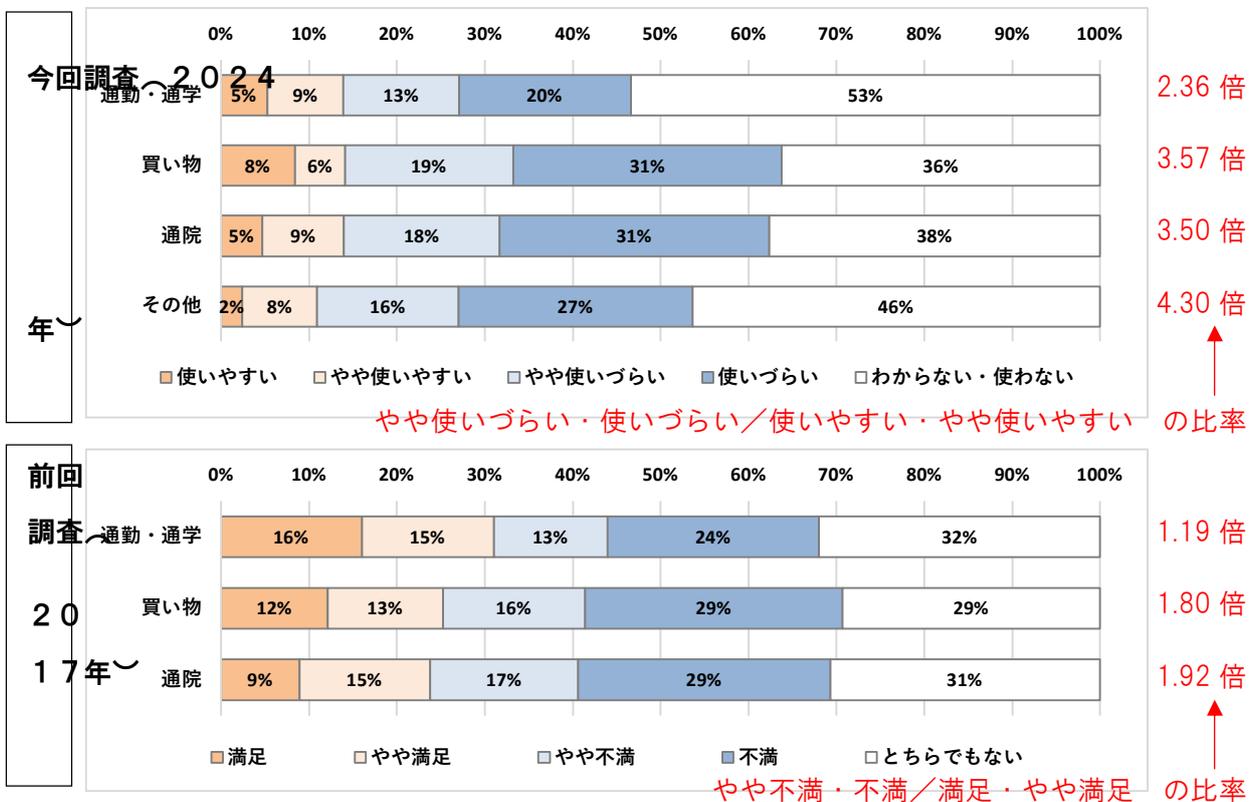


図 17 「公共交通の利用のしやすさ」の前回との比較

※前回アンケート調査は、2017年度（前計画策定の前年度）に実施

- ・以上を踏まえ、視点3に対応する課題を以下のとおり整理しました。

課題3 公共交通利用環境の向上と連携し、利用しやすいと認識していただくことが必要

- ・近年のバス利用環境の向上の周知が十分でない可能性あり、これらの周知・PR、意識啓発等を通じて、利用しやすいと認識してもらうことが必要です。
- ・また、観光での県外来訪者の利便性向上も意識し、タクシーの配車アプリの導入など、利用環境の改善が求められます。

視点4：新技術の活用

(1) 新技術の開発の進展

- ・近年、自動運転や MaaS、新たなモビリティ等の新技術の開発や法整備が進み、路線バス等の対応が困難な地域での適合可能性があります。



千葉県松戸市での公道上の自動運転車両の実験運行の様子 (2024年11月)

図 18 MaaS の仕組み (出典：国土交通省資料)

(2) 近隣市や県内での取組み

- ・「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」の事業として沼津市で自動運転の実証実験が実施されているほか、県内では三島市、下田市、松崎町、静岡市などで MaaS の実証実験が実施されています。

- ・以上を踏まえ、視点4に対応する課題を以下のとおり整理しました。

課題4 新たな技術への挑戦及び地域への適応が必要

- ・近年の技術進展、本市及び近隣市の取組みを踏まえ、人口減少や運転士の高齢化等により既存の移動手段での対応が困難な地域や路線に対して、新技術の導入に向けた検討が必要となります。

第4章 計画の方針、目標、事業内容

4-1 基本的な方針の設定

第3章で整理した課題に対応し、本計画の基本的な方針、計画を通じて目指す将来像（次の6年間で目指す変化）を以下のとおり4つ設定します。

課題1 需要面、供給面ともに厳しい状況であるバス環境への対応が必要

方針1 市内交通の骨格となるバス路線の最適化

前計画策定後、市内バス路線はコロナの影響がありながら維持されてきているが、利用者の回復は十分でなく、系統数、便数の減少も起きている。今後のネットワーク維持は市の交通施策の最優先事項であり、関係者一丸となって取り組む姿勢を明確に位置づけ、1つ目の方針とする。

目指す将来像
（6年間で目指す変化）

市民ニーズを充足する“サービス水準”への見直し・最適化が行われ、そこに向けて行政、事業者の努力、連携が行われ、運転士の確保や働きやすい環境が整えられている。

課題2 市内に点在する交通空白地域の移動ニーズへの対応が必要

方針2 交通空白地域となっている別荘地や分譲地等での移動手手段確保

市内に点在する交通空白地域（別荘地、分譲地、リゾートマンションなど）の移動手手段確保は、前計画からの課題であり、検討を継続している。今後の人口動態やニーズの実態に基づき、交通空白地域を解消するための対応が引き続き必要となるため、2つ目の方針とする。

目指す将来像
（6年間で目指す変化）

地域資源の総動員、新技術の活用により、市内に点在する別荘地、分譲地、リゾートマンションで地域に見合う移動手手段の再編が行われ、維持に向けた取組みが継続されている。

課題3 公共交通利用環境の向上と連携し、利用しやすいと認識していただくことが必要

方針3 公共交通への抵抗感をなくし、誰もが出かけやすいまちを実現

近年のデジタル化に伴い、支払い方法や情報提供、時刻・経路の検索について技術進展がみられる。また、市では公共交通マップ等の作成も行ってきた。これらのツールを活用し、高齢者や子育て世代を含め、誰もが公共交通を利用できるよう、移動のハードルを下げることを3つ目の方針とする。

目指す将来像
（6年間で目指す変化）

近年のデジタル化、アプリ導入などによる利便性向上によるメリットが、市民に周知され、公共交通利用への心理的障壁が少なくなっている。

課題4 新たな技術への挑戦及び地域への適応が必要

方針4 地域に適合した新たなモビリティの形成

近年は公共交通の情報や運行の高度化、MaaS、新たなモビリティ等の開発も見られ、路線バス等での対応が困難な地域での適合の可能性もある。本市及び近隣市の取組みを拡充する意図として、新技術の積極的な取入れを目指していく。

目指す将来像
（6年間で目指す変化）

県内及び先進事例での取組み、近年の技術進展を踏まえ、課題1～3で示す交通空白地域の解消や公共交通利用への心理的障壁の解消に寄与している。

長期的なビジョンについて

- ・本計画は 2030 年度までの 6 年間の計画期間としますが、立地適正化計画等と連携し、より長期（10～15 年後）で目指す都市構造を見据えた考え方を以下に示します。

方針1 市内交通の骨格となるバス路線の最適化

長期的（10～15 年後）なビジョン
 居住誘導区域への人口集中に合わせ、必要な地域でのバス運行密度が維持され、市内移動を支える移動手段として機能している。

方針2 交通空白地域となっている別荘地や分譲地等での移動手段確保

長期的（10～15 年後）なビジョン
 居住誘導区域外の生活拠点についても、移動ニーズ、需要に見合った移動手段が創出・提供され、地域協働の下、維持されている。

方針3 公共交通への抵抗感をなくし、誰もが出かけやすいまちを実現

長期的（10～15 年後）なビジョン
 市民、来訪者の誰もが使い勝手の良い公共交通となっており、情報提供、支払い方法等もスムーズになっている。

方針4 地域に適合した新たなモビリティの形成

長期的（10～15 年後）なビジョン
新たなモビリティや MaaS が積極的に導入され、方針1～3で示す長期的なビジョンの支えとなっている。



都市構造の変化

○都市機能の集約

- ・伊東都市拠点、宇佐美・吉田に都市機能が集約される

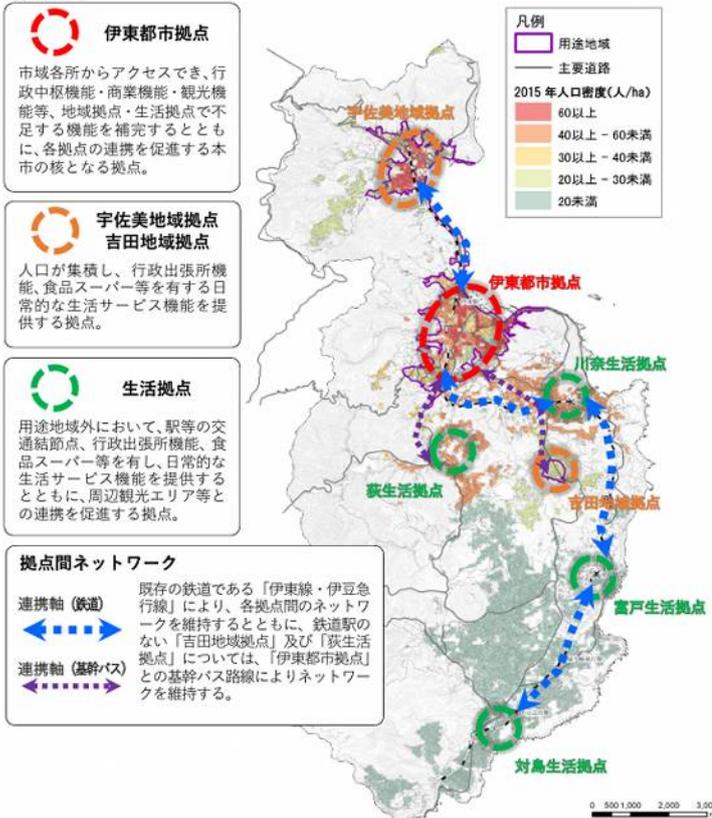
○居住区域の集約

- ・居住誘導区域への集約が進む

○居住誘導区域外の生活維持

- ・居住誘導区域外の生活拠点での日常生活サービス機能が維持される

【都市構造】



4-2 計画の目標、数値指標

基本的な方針に向けて、達成すべき目標、目標の達成度合いを測るための数値指標を以下のとおり設定しました。次ページ以降で、設定の考え方、評価方法等を記載します。

方針1 市内交通の骨格となるバス路線の最適化

目標1 公共交通が継続して利用されている

多様な交通手段が移動ニーズに合わせて利用され、公共交通の利用者数が総数として維持（人口減少下では実質増加）されることを目指す。

数値
指標

指標設定	現状（2023）	目標（2030）
①鉄道、バス、タクシーの利用者数	7,142 千人/年	7,142 千人/年
②自主運行バス路線の収支率	55.9%	50%以上を維持
③行政が設定する支援事業を活用したバス、タクシー運転士の確保	—	バス、タクシー各1名以上/年

方針2 交通空白地域となっている別荘地や分譲地等での移動手段確保

目標2 市内全域で必要性に見合った移動手段が確保されている

別荘地や分譲地、リゾートマンションなどの交通空白地域を含め、市全体で地域ニーズに合う移動手段が確保されていることを目指す。

数値
指標

指標設定	現状（2023）	目標（2030）
①鉄道、バス等による人口カバー率	70.8%	70.8%以上
②公共交通への市民満足度	30.1%	45.0%以上

方針3 公共交通への抵抗感をなくし、誰もが出かけやすいまちを実現

目標3 利用促進関係の取組みが実施されている

移動ニーズに合致した多様な交通手段が周知され、過度にマイカーに頼らず、状況に応じて公共交通を利用する意識が醸成されることを目指す。

数値
指標

指標設定	現状（2023）	目標（2030）
①利用促進の取組み件数	2 件/年	2 件以上/年

方針4 地域に適合した新たなモビリティの形成

目標4 本市で新たな取組みが展開されている

公共交通の高度化やMaaS、新たなモビリティに関して、本市での適応の検討がされ、社会実験等を通じ、実装に向けた流れが作られていることを目指す。

数値
指標

指標設定	現状（2023）	目標（2030）
①新技術に関する取組み件数	実施なし	1 件以上

<数値指標の設定の考え方、評価方法>

目標1 公共交通が継続して利用されている

【指標の設定】

数値 指標	指標設定	現状（2023）	目標（2030）
	①鉄道、バス、タクシーの利用者数	7,142 千人/年	7,142 千人/年
	②自主運行バス路線の収支率	55.9%	50%
	③行政が設定する支援業務を活用したバス、タクシー運転士の確保	—	バス、タクシー 各1名以上/年

①鉄道、バス、タクシーの利用者数

【指標の設定の考え方】

市内交通の骨格となるバス路線の利用が維持されるとともに、連携する鉄道やタクシー、デマンド交通など、人口減少下において市全体の公共交通利用者数が大きな変動もなく維持していくことは、公共交通網が市民や利用者のニーズに合致し、維持されていると考えられることから、指標として設定します。

計画年度の目標値は、人口減少が続く中、学生や高齢者などの利用維持、自動車と公共交通の適切な使い分けを目指し、現状維持を目標とします。

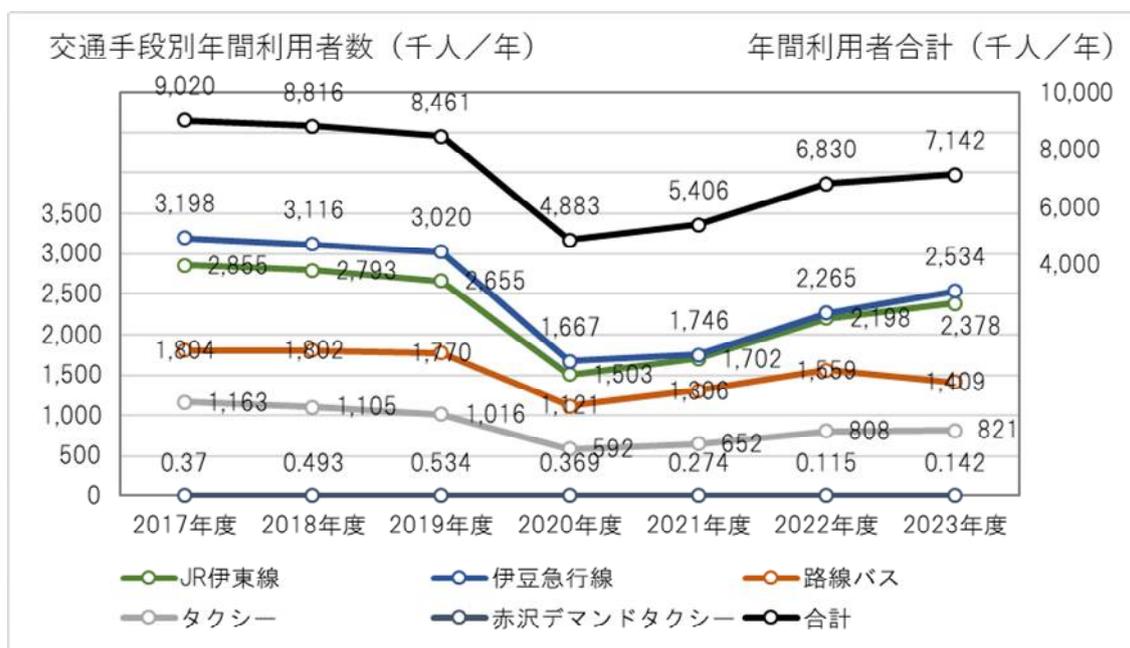


図 19 市内の鉄道、バス、タクシー等の利用者数の推移
（出典：事業者ホームページ、事業者提供資料、伊東市資料より）

【数値指標の把握方法】

毎年度、事業者ホームページや提供資料、伊東市資料より把握します。

②自主運行バス路線の収支率

【指標の設定の考え方】

伊東市では、一部バス路線について、市が運行主体となり、バス事業者に運行委託を行う「自主運行バス路線」を15系統（2023年度以前は11系統）設定しています。

これらの路線は収支率が他の路線と比較して低くなっており、今後は利用の更なる低下により、路線の減便や廃止の可能性もあります。路線維持のために必要な収支率を指標として設定し、年度ごとに見直しを行っていきます。

計画年度の目標値は、人口減少が続く中、学生や高齢者などの利用維持、自動車からの転換などを目指し、持続可能な自主運行バス路線の運行を行うことを目指します。2023年度は観光利用の回復もあり、収支率が50%を超える状況となっていますが、次年度以降、減便や系統の廃止等の可能性があるため、利用者と行政が同等の負担となる、収支率50%を目標とします。

表6 伊東市自主運行バス路線の収支状況の推移

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
系統数	11				
年間利用者数（人）	223,066	156,504	193,805	173,783	227,961
経常収益（円）	46,801,725	30,001,666	42,559,965	36,248,442	51,100,467
経常費用（円）	82,285,744	87,351,381	89,520,970	88,385,290	91,386,177
損益（円）	-35,484,019	-57,349,715	-46,961,005	-52,136,848	-40,285,710
収支率（%）	56.9%	34.3%	47.5%	41.0%	55.9%

（出典：伊東市資料より）

【数値指標の把握方法】

毎年度、伊東市資料（バス事業者より提供される実績報告）より把握します。

③行政が設定する支援業務を活用したバス、タクシー運転士の確保

【指標の設定の考え方】

市内全域での移動手段確保に向けては、担い手となるバスやタクシーの運転士の確保が重要となります。一方、新型コロナウイルスの感染拡大でバスやタクシーの利用者数が大きく減少した影響で、運転士の不足も深刻となっています。運転士不足がさらに続く場合、現在の公共交通網の維持も困難となります。

そこで、伊東市と交通事業者が連携し、運転士確保や免許の取得に向けた支援事業の設立、広報や募集案内の強化、説明会の開催、就業環境の整備などを通して、運転士の確保を目標とします。

計画年度の目標値は、市が設定する支援事業を通して確保された運転士数として、計画期間で2名以上/年（バス、タクシーでそれぞれ1名以上）を目指します。

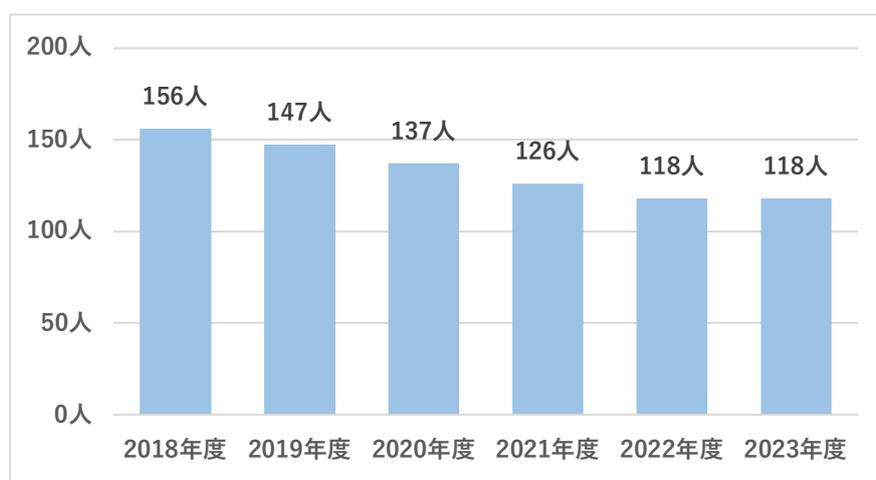


図 20 伊東市内のタクシー事業者の運転士数の推移

(出典：静岡県タクシー協会提供資料より)

【数値指標の把握方法】

本指標は、市が設定する支援事業を通して応募、採用された人数を、毎年度、交通事業者より把握し評価します。

<数値指標の設定の考え方、評価方法>

目標2 市内全域で必要性に見合った移動手段が確保されている

【指標の設定】

数値 指標	指標設定	現状（2023）	目標（2030）
	①鉄道、バス等による人口カバー率	70.8%	70.8%以上
	②公共交通への市民満足度	30.1%	45.0%以上

①鉄道、バス等による人口カバー率

【指標の設定の考え方】

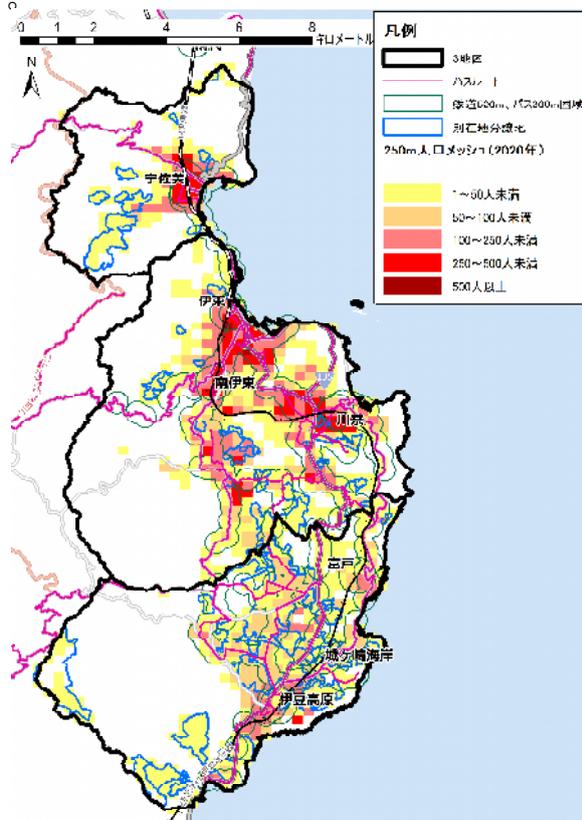
本市は伊東駅や伊豆高原駅を中心に、鉄道網、バス路線網が整備されています。一方、市内に点在する別荘地や分譲地を中心に、バス路線でカバーされていない地域が残っています。

前計画の策定後、別荘地や分譲地での移動手段確保の取組みを継続して実施しておりますが、本格導入には至っていないため、引き続き、地域と協働で移動手段確保を検討し、また、市内全域での移動手段確保に向けて進めるための指標として、鉄道、バス等によるカバー率を設定します。

計画年度の目標値は、今後、別荘地や分譲地、リゾートマンションでの新たな移動手段導入を目指し、現状以上とします。

【数値指標の把握方法】

計画評価年度時点の人口情報（評価時の最新国勢調査より把握）、公共交通情報より、地理情報システムを使用して把握します。



	地域 総人口 (人)	カバー 人口 (人)	カバー率
伊東・小室地域	40,520	30,365	74.9%
宇佐美地域	8,598	5,233	60.9%
対島地域	15,839	10,374	65.5%
市全体	64,957	45,972	70.8%

図 21 鉄道、バスによるカバー状況（出典：2020 年国勢調査）

②公共交通への市民満足度

【指標の設定の考え方】

市内全域での移動手段確保を通して、市民（公共交通利用者、非利用者含む）にとって満足いく公共交通網になっているかを確認するために、市民満足度調査で把握可能な「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6年間の満足度の推移であり、満足度は概ね30%から35%で推移しています。目標値としては、今後の5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15ポイント増加）とします。

※本数値指標は伊東市総合計画の計画指標に対応したものです

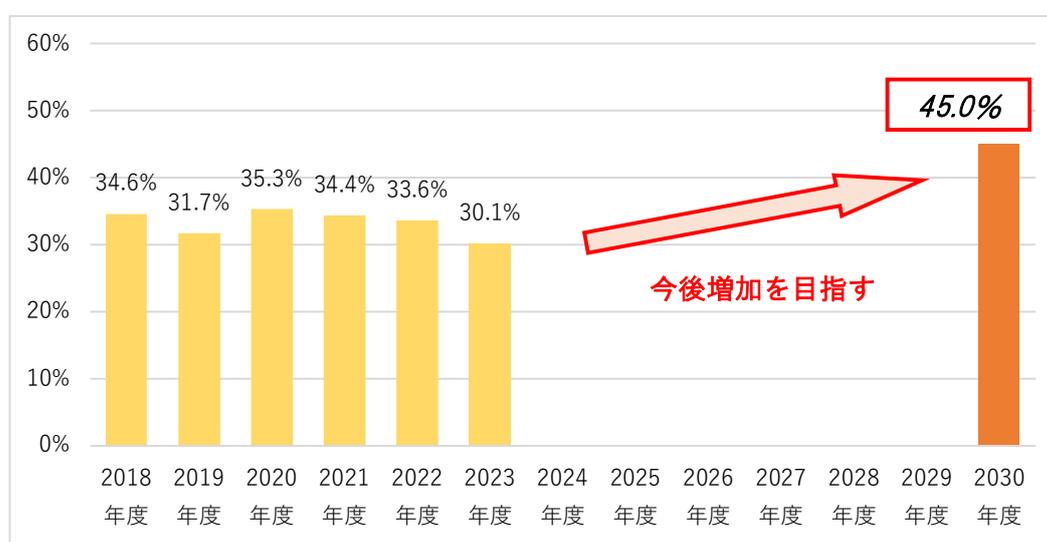


図 22 「バス・鉄道などの公共交通対策の充実」に対する満足度の経年変化と目標年の位置付け

（出典：伊東市 市民満足度調査より）

【数値指標の把握方法】

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。

<数値指標の設定の考え方、評価方法>

目標3 利用促進関係の取組みが実施されている

【指標の設定】

数値 指標	指標設定	現状（2023）	目標（2030）
	①利用促進の取組み件数		2件/年

【指標の設定の考え方】

公共交通への抵抗感をなくし、誰もが出かけやすいまちの実現に向け、各種ツールを活用した、様々な取組みが実施されていることを目標とします。

前計画策定後の取組みの進捗状況などを踏まえ、目標値としては、2件以上/年とします。

【数値指標の把握方法】

本指標は、利用促進に関する取組みの実施状況を協議会にて報告することで、目標年度に至る毎年度の実施件数を確認し評価する指標としています。

目標4 本市で新たな取組みが展開されている

【指標の設定】

数値 指標	指標設定	現状（2023）	目標（2030）
	①新技術に関する取組み件数		実施なし

【指標の設定の考え方】

地域に適合した新たなモビリティの形成に向けて、公共交通の高度化や新たなモビリティ、MaaS 活用に関して、本市での適応の検討がされ、社会実験等を通じ、実装に向けた流れが作られていることを目指します。

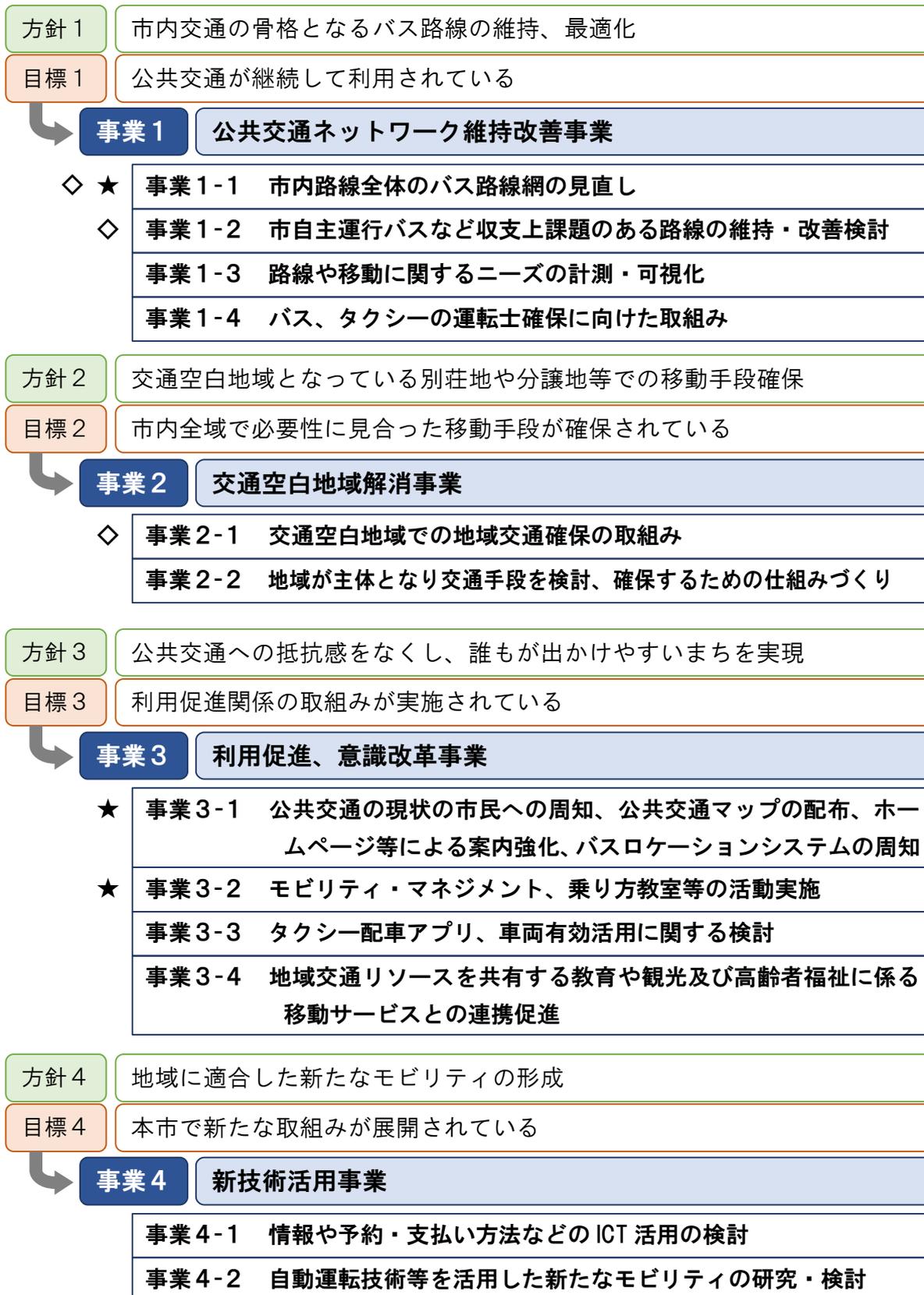
近年の本市や近隣市での取組み状況を踏まえ、目標値としては、1件以上とします。

【数値指標の把握方法】

本指標は、新技術に関する取組みの実施状況を協議会にて報告することで、目標年度に至る実施件数を確認し評価する指標としています。

4-3 目標を達成するための事業

計画の基本的な方針、目標に対応した事業は、以下のとおり設定します。



◇：地域旅客運送サービス継続事業 ★：地域公共交通利便増進事業として次年度以降位置づけ予定の事業

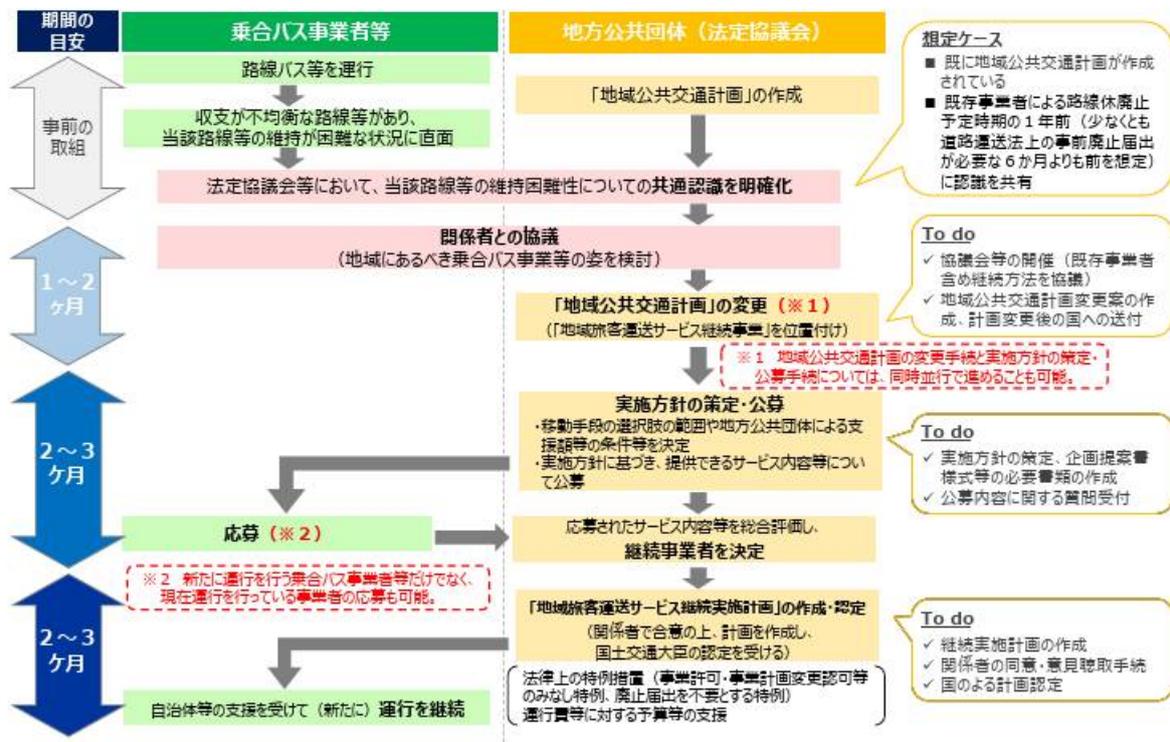
＜地域旅客運送サービス継続事業について＞

生活交通を担う乗合バス等が廃止される場合、地域住民等の移動ニーズに対応できる代替サービスを確保する必要があります。しかし、例えば乗合バスの場合、現行の道路運送法では、路線の廃止に際して原則6か月前に届出を行う必要があります。この6か月間という短い期間では、代替するサービスの確保に向けた十分な検討や議論を行うことができず、サービスが廃止されてしまったり、導入された代替サービスへの財政支援が地方公共団体にとって大きな負担となってしまう可能性があります。

このような問題に対応するため、乗合バス等の収支が不均衡な状況にある路線等を対象として、地域関係者間の協議において、当該路線等の維持困難性について認識を共有した場合は、地方公共団体が関係者と協議して、サービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定することができる「地域旅客運送サービス継続事業」を活用することが必要となります。

本計画においても、地域旅客運送サービス継続事業に関する施策を位置づけ、速やかな代替サービスの導入検討が可能となるよう、「地域旅客運送サービス継続事業実施計画」を策定することとします。

【地域旅客運送サービス継続事業の実施フロー】



出典：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【別冊】」（2023年10月改訂）

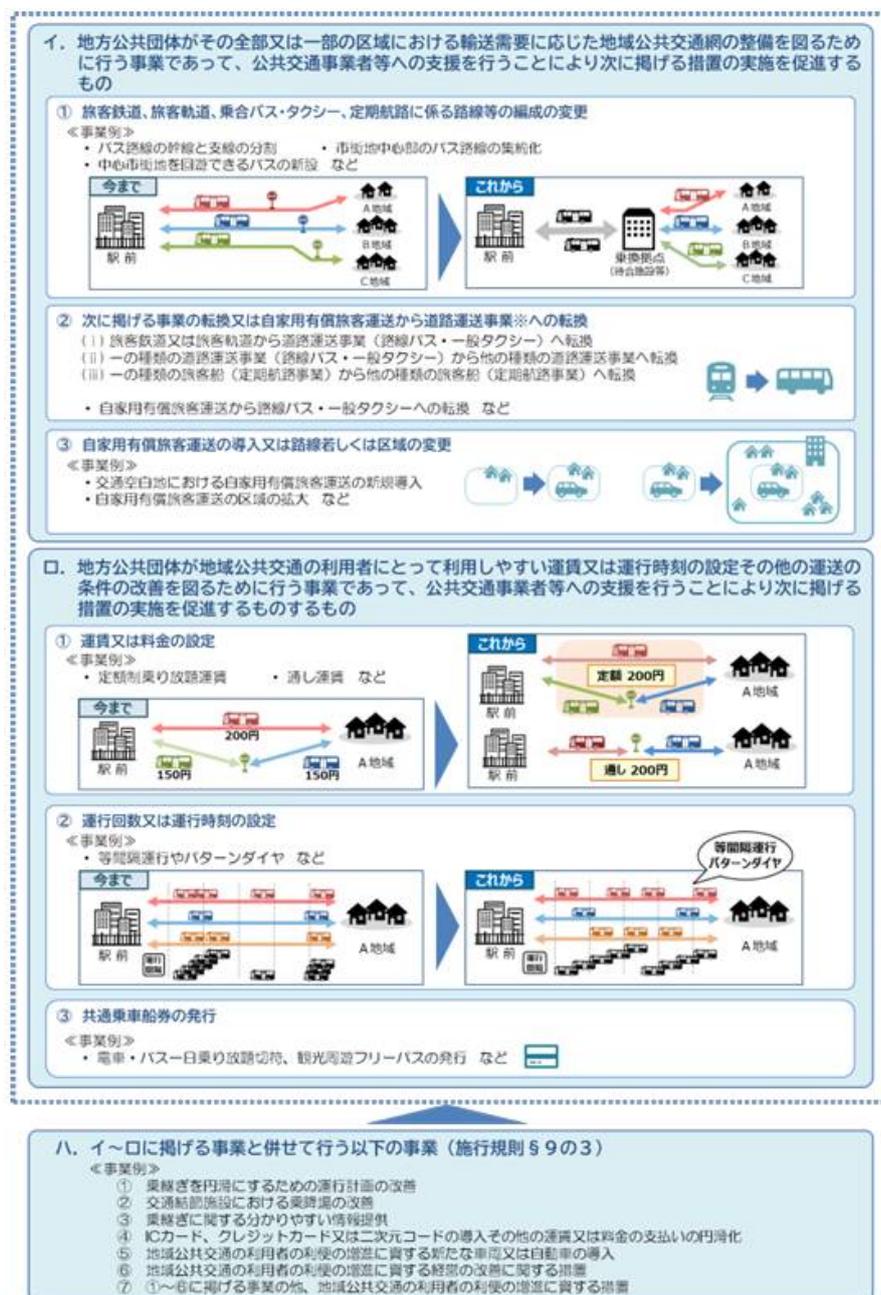
＜地域公共交通利便増進実施計画について＞

地域公共交通利便増進実施計画とは、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づく計画であり、「地域公共交通計画」を実現するための実施計画に位置づけられています。

「地域公共交通計画」において地域公共交通利便増進事業に関する事業を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通利便増進実施計画」を作成することができます。

このため、本計画において、地域公共交通利便増進事業に関する施策を位置づけ、今後、関係事業者と具体的な内容を検討し、「地域公共交通利便増進実施計画」を策定することとします。

【地域公共交通利便増進事業（法第2⑬、施行規則第9の3）】



※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業
 出典：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【別冊】」（2023年10月改訂）

4-4 事業内容

事業1 公共交通ネットワーク維持改善事業

事業1-1 市内路線全体のバス路線網の見直し

【事業設定の背景】

- ・伊東市内のバス路線は、伊東駅、伊豆高原駅を中心に、市内全域を網羅して運行しており、新型コロナウイルス感染拡大の影響がありながらも、これまで運行維持がなされている一方、利用者数の回復はコロナ前の8割程度にとどまっており、昨今は運転士不足も深刻化する中、今後は運行維持が危ぶまれる状況です。
- ・そこで、本計画における取組みとして、需給バランスや今後の運転士の確保の見直しなどを踏まえ、持続可能な運行が可能なバス路線網とダイヤの再編を継続していきます。

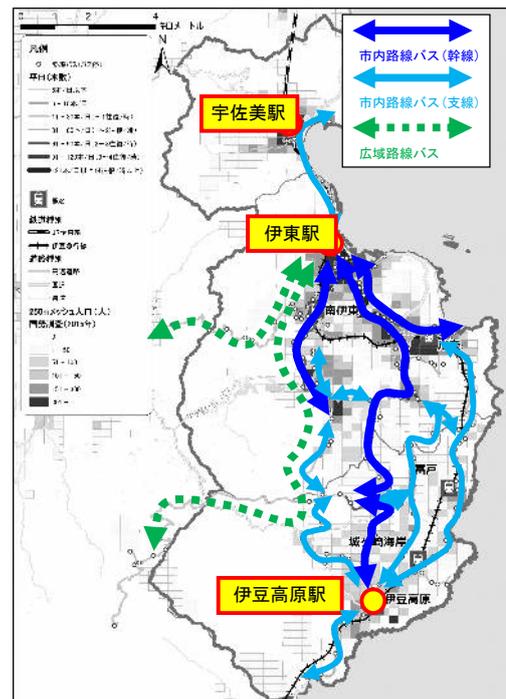
【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・乗降調査（バス事業者、伊東市が実施するもの）やICカードデータの分析等を踏まえ、市内路線の利用状況、収支状況等に関する診断（カルテ作成）を実施。
- ・市内路線の診断結果を踏まえ、収支等の課題のある路線について、運行ルートや運行本数、運行方式等の見直しを実施。
- ・見直し結果について運行事業者と協議を行い、市内でも需要の多い路線の維持に向け、運行見直し、効率化を順次実施。

幹線・支線の考え方

- 幹線：現状の運行本数を将来にわたって維持
- 支線：地域のニーズに対応しつつ、最低限のサービスレベルを維持



＜実施スケジュール＞

- ・計画策定の翌年度、バス事業者と協議の上、見直し案を作成し、2026年度以降に見直し着手を行う。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)
	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
				■■■■■ 検討期間	■■■■■ 実施期間	

＜実施主体＞

バス事業者、伊東市

事業1-3 路線や移動に関するニーズの計測・可視化

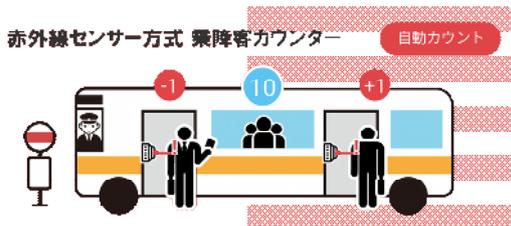
【事業設定の背景】

- ・事業1-1 や事業1-2 に関連し、バス路線の利用状況を把握するための手法として、現在、年に1回実施している乗降調査データを活用していますが、見直し検討を行うためのデータとしては量的に不足しているのが現状です。
- ・昨今はバスロケーションシステムと連携した乗降カウンターなどの普及が見られ、定期的なデータ入手が可能である他、交通系 IC カードのデータ分析も可能となっています。
- ・そこで、本計画における取組みとして、路線や移動に関するニーズを長期的に計測、可視化していくことを目指します。

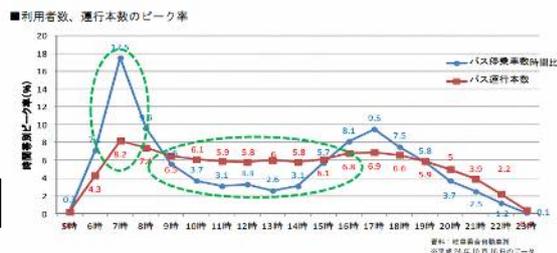
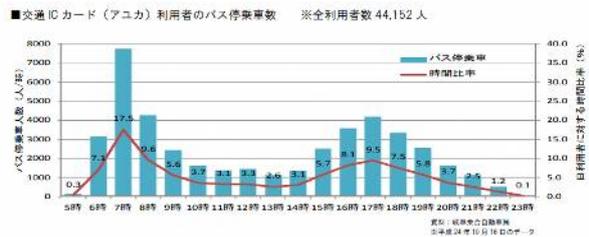
【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・バスロケーションシステムと連携した、乗降カウンターの設置検討。
- ・バス事業者と連携し、交通系 IC カードの分析可視化の検討。
- ・バス事業者による GTFS データ（時刻表等の標準様式）の定期的な更新の実施。



出典：アーティサン株式会社資料



出典：国土交通省資料

図 23 乗降カウンター、IC カード分析のイメージ

<実施スケジュール>

- ・計画策定の翌年度以降、乗降カウンターの導入や交通系 IC カードの分析手法について協議を行い、順次実施する。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)
	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
				■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■

■ ■ ■ ■ ■ 検討期間 ■ ■ ■ ■ ■ 実施期間

<実施主体>

バス事業者、伊東市

事業1-4 バス、タクシーの運転士確保に向けた取組み

【事業設定の背景】

- ・バスやタクシーの運転士確保は全国的に喫緊の課題であり、官民連携で取り組む必要があります。
- ・本計画では、バス事業者やタクシー事業者等が行っている不足している運転士の人材確保施策のバックアップのため、市広報誌での情報発信のほか、事業者と連携した採用広報や就業環境の向上に資する取組みを推進します。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・移住者向けのイベントや企業出展。
- ・バス、タクシー運転士の労務環境の改善（勤務時間適正化、営業所の環境改善等）。
- ・地元高校と連携した人材確保の可能性検討（職業ガイダンス参加等）。
- ・市の広報誌を活用した運転士の確保、事業者と共同説明会の開催。
- ・市の広報誌にバス、タクシー事業者の運転士募集に関する内容の掲載。
- ・運転士確保の狭路となる採用者の転居や二種免許取得に関する費用等に対する行政補助の検討・実施。

バスやタクシーの運転士の確保に関する取組み例

<二種免許取得に向けた行政支援（福岡県嘉麻市）>



<運転体験会の開催（愛知県豊橋市）>



<実施スケジュール>

- ・計画策定の翌年度、各種取組みを実施する。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)

■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■ 実施期間

<実施主体>

バス事業者、タクシー事業者、伊東市

事業2-2 地域が主体となり交通手段を検討、確保するための仕組みづくり

【事業設定の背景】

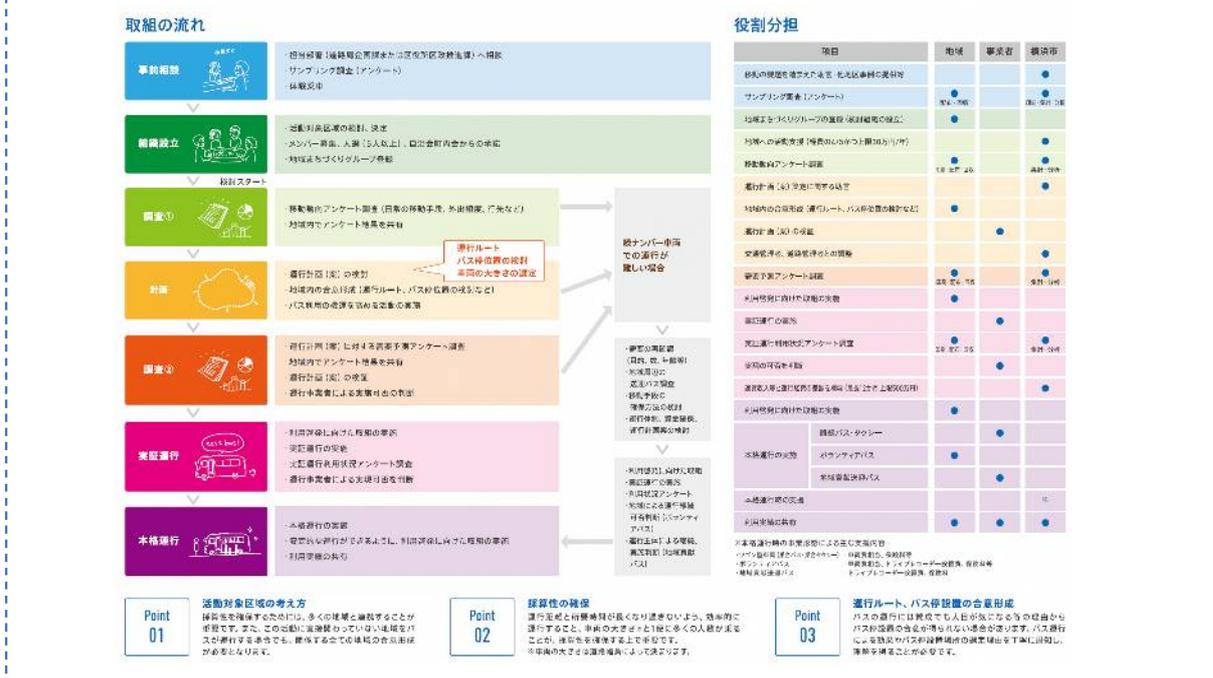
- ・事業2-1で示したとおり、今後も交通空白地域での移動手段確保の検討を実施しますが、移動手段の確保に向けて、地域住民や市、交通事業者の役割分担、検討の手順等は体系化されていないのが現状です。
- ・そこで、本計画における取組みとして、交通空白地域での移動手段確保、維持に向けた検討の流れ、役割分担を体系化することを目指します。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・他市での地域交通導入の手引き等を参考に、伊東市版の地域交通導入・維持に向けた仕組み（ガイドライン）を策定する。
- ・各地域の住民が主体となった独自の輸送の取組みを積極的に支援する補助スキームの構築。

地域交通の導入に向けたガイドラインの策定（神奈川県横浜市）



＜実施スケジュール＞

- ・計画策定の翌年度以降、ガイドラインの作成、補助スキームの構築を実施。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)
	■■■■■ 検討期間			■■■■■ 実施期間		

＜実施主体＞

地域住民、伊東市

事業3 利用促進、意識改革事業

事業3-1 公共交通の現状の市民への周知、公共交通マップの配布、ホームページ等による案内強化、バスロケーションシステムの周知

【事業設定の背景】

- ・前計画の策定後、公共交通マップの作成や、バスでの IC カードの導入がされ、以前より実施してきたバスロケーションシステム、乗換案内等での検索を含め、利用環境は向上しています。一方、公共交通に関する市民満足度は依然として低く、これらの周知が十分にされていない状況です。
- ・本計画における取組みとして、周知の充実や更なる改善を目指します。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

①公共交通の現状の市民への周知

<事業内容>

- ・市の広報誌やホームページ、各種媒体を通じて、伊東市内の公共交通の現状や利用状況、公共交通を利用したお出かけイメージやメリット等を掲載し、市民の公共交通への意識の醸成、危機感の形成などを目指す。

<実施スケジュール>

- ・計画策定の翌年度以降、継続して広報誌等での掲載を行う。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)

■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■ 実施期間

<実施主体>

伊東市

公共交通の利用状況、利用方法等を掲載した広報誌の例（群馬県前橋市）



②公共交通マップの作成、配布

＜事業内容＞

- ・市全域の公共交通マップを作成し、市内の鉄道駅や観光・バス案内所、宿泊施設等の他、市役所や同出張所に広く配架する。
- ・マップ紙面については、QRコードを活用しスマートフォンと連携した利用を考慮し、各種情報へのアクセス性を高めた「使い勝手」のいい構成とする。

＜実施スケジュール＞

- ・計画策定の翌年度以降、公共交通マップの作成、配布を行う。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ■■■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■■■ 実施期間 </div>					

＜実施主体＞

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、伊東市

③公共交通の利用方法等の案内チラシの作成

＜事業内容＞

- ・市の広報誌、ホームページ等で、バスの利用方法やバスロケーションシステムの使い方、車椅子やベビーカーでの安全な乗車情報などを掲載したPR紙面を作成する。

＜実施スケジュール＞

- ・計画策定の翌年度、内容検討を行い、2026年度以降、周知を行う。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ■■■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■■■ 実施期間 </div>					

＜実施主体＞

伊東市

車椅子でのバスの乗車方法に関する案内例（おのみちバス）

※東海バスは全車両にスロープが設置されており、車椅子利用が可能となっている

車いすでご乗車の際は、乗務員によるスロープ設置後にご乗車していただくこととなります。

乗車の際は、介助の方のお手伝いが必要となりますが、介助の方がいらっしゃらない場合は、お気軽に乗務員にお声掛けください。

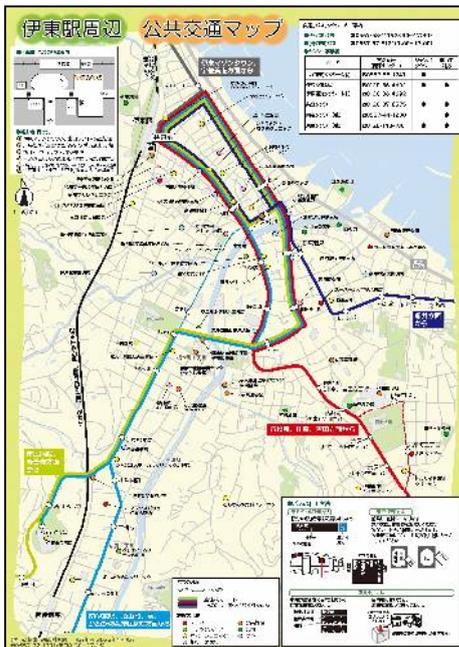


車いす乗車スペースに移動しましたら、車いすのタイヤをロックし、ベルトで固定します。

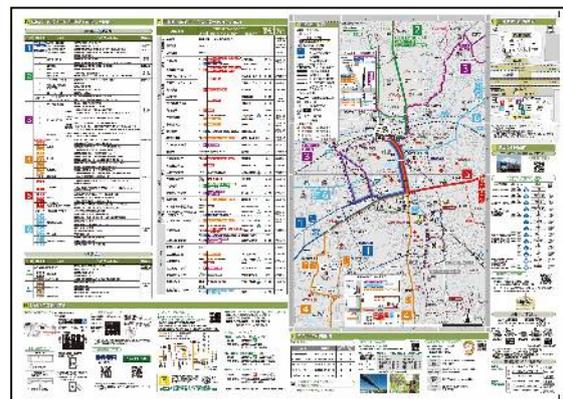
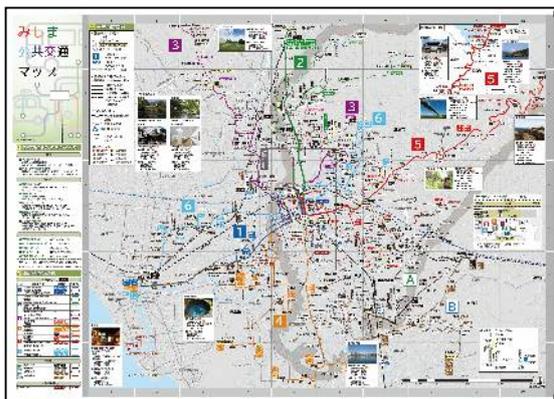
（ベルトの設置は、乗務員が行います。）



伊東市で作成している公共交通マップ（伊東駅、伊豆高原駅）



市全体の公共交通マップの作成例（三島市）



東海バスでのICカード、バスロケーションシステムの案内チラシ



事業3-2 モビリティ・マネジメント、乗り方教室等の活動実施

【事業設定の背景】

- ・公共交通網の見直し、周知やPRとともに、公共交通を利用する必要性、利用の仕方を知るなどの取組みが必要です。
- ・本計画における取組みとして、バスの乗り方教室の継続、モビリティ・マネジメントの実施を目指します。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

①バスの乗り方教室の開催

<事業内容>

- ・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を開催。



<実施スケジュール>

- ・計画策定の翌年度以降、順次実施する。

実施 スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)

検討期間 実施期間

<実施主体>

バス事業者、伊東市

②モビリティ・マネジメントの実施

<事業内容>

- ・地域住民や事業所、学校に加え、転入者なども対象に、本市における地域公共交通の実情を共有するとともに、路線バス等の幹線交通と連携可能な、地域の実情に合わせた住民による地域独自の輸送（ボランティア含む）の実施について、コミュニケーション機会を創出。

<実施スケジュール>

- ・計画策定の翌年度、内容検討を行い、2026年度以降、実施する。

実施 スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)

検討期間 実施期間

<実施主体>

伊東市

(小学生を対象としたモビリティ・マネジメントの例)

- ・鉄道やバスの利用方法を調べ、実際に校外学習等を通じて学び、共有する。

モビリティ・マネジメント教育とは

モビリティ・マネジメント教育とは、われわれ一人ひとりの移動手段や社会全体の交通流動を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるような人間を育成することを目的とした教育活動を意味します。



教育理念



寿照寺前バス停でバスを待つ様子



湘南台駅で切符を購入する様子



児童が作成した切符の買い方



湘南台駅の改札を通行する様子



時刻表で自分の乗る電車を確認する様子

校外学習の様子

※神奈川県藤沢市の実施例

(中学校、高校を対象としたモビリティ・マネジメントの例)

- ・自動運転バスなどの先進技術を現場で学ぶ。



遠隔監視システムの説明



自動運転バスがやってきました



自動運転バス運転手に質問



隈研吾設計建造物の見学 (S-ブランド)

※茨城県竜ヶ崎市の実施例

出典：交通エコロジー・モビリティ財団（モビリティ・マネジメント教育（交通環境学習）ポータルサイト）

事業3-3 タクシー配車アプリ、車両有効活用に関する検討

【事業設定の背景】

- ・ 昨今、全国的にタクシーの配車アプリが普及しており、県外来訪者が気軽にタクシーを利用できるよう、本市のタクシー事業者においても導入が求められます。一方、導入経費や運転士の習熟など、導入に向けてのハードルも高く、昨今は運転士不足の中、新規の利用者獲得が難しい状況でもあります。
- ・ このような状況の中、観光面でのタクシーの利便性向上、車両の有効活用について検討を進めていく必要があります、本取組みを設定します。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・ 市内タクシー事業者での導入を検討する。
- ・ タクシー事業者へのヒアリングを通して、現在の稼働状況を確認の上、車両有効活用方法について研究する。

<実施スケジュール>

- ・ 計画期間を通じて検討とする。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)
	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■

■■■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■ 実施期間

<実施主体>

タクシー事業者、伊東市

タクシーアプリの使用方法

- ① 車両を探す ② 車両、会社を選ぶ



タクシーGOアプリ
ホームページより

タクシーアプリの利用者数の動向

■表1. タクシー配車アプリ・ライドシェア利用者数 需要予測



※ICT総研による利用者数推計。
 ※1年以内にアプリを使用して乗車した利用者数(ユニークユーザー数)。
 ※訪日外国人利用者を含む。

2020年以降、配車アプリ利用者数は増加傾向、今後も増加が続く見込み

ICT総研(2024年 タクシー配車アプリ・ライドシェア利用動向調査より)

事業3-4 地域交通リソースを共有する教育や観光及び高齢者福祉に係る移動サービスとの連携促進

【事業設定の背景】

- ・令和2年の地域公共交通活性化再生法の改正で、既存のバスやタクシーだけでなく、施設送迎で使用される車両の活用など、地域資源の総動員の考え方が示されました。
- ・今後、伊東市においても、地域の輸送資源を把握し、それらの運用の連携と最適化を図ることで、地域交通としての活用を目指します。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・市内で送迎車両を有する施設を対象に、稼働状況、地域交通としての活用に関する意向調査を実施（スクールバス、観光輸送、福祉輸送）。
- ・地域住民が主体となる地域交通としての活用（実証運行等でのリソースの提供）を検討。

＜実施スケジュール＞

- ・計画期間を通じて検討とする。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)
	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■

■■■■■■■■ 検討期間 ■■■■■■ 実施期間

＜実施主体＞

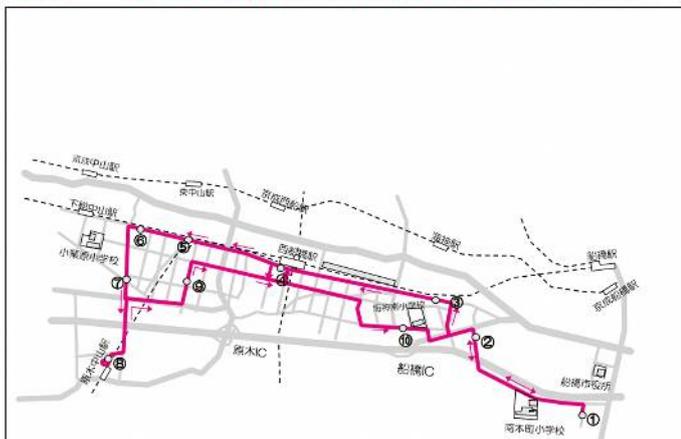
伊東市（及び市内送迎車両保有施設）

地域の施設の車両を活用した移動手段確保の例（千葉県船橋市）

- ・市内在住の65歳以上の方を対象に、自動車教習所利用者の送迎バスで空きがある場合、無料で乗車可能としており、地域の輸送資源を活用した移動手段確保を図っている。



運行団体	ソフィアドライビングスクール船橋
運行ルート	〈西船橋駅・原木中山駅方面〉
運行日	月・火・水・木曜日
運休日	金・土・日曜日、祝休日、運行団体が別に指定する休校日



事業4 新技術活用事業

事業4-1 情報や予約・支払い方法などのICT活用の検討

【事業設定の背景】

- ・昨今のICT化の進展を受け、低コストで実現可能な支払い方法、予約などの技術の活用が求められます。
- ・伊東市においても新技術の活用により市民と国内外の観光客の移動利便性の向上を目指し、交通機関の予約・決済手段のICTの導入推進が求められます。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・市民、訪日外国人を含めた観光客の利便性向上を目指し、観光情報や予約・支払い方法などのICT活用の検討。

＜実施スケジュール＞

- ・計画期間を通じて検討とする。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)
	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	■■■■■ 検討期間 ■■■■■ 実施期間					

＜実施主体＞

バス事業者、タクシー事業者、伊東市

スマホ定期券の事例（富士急シティバス）



クレジットカードのタッチ決済の事例（富士急グループ）



事業4-2 自動運転技術等を活用した新たなモビリティの研究・検討

【事業設定の背景】

- ・自動運転やグリーンスローモビリティについては、近年急速な技術進展が見られ、県内近隣市町で実験運行も実施されています。自動運転の技術は、運転士不足に悩む郊外部での移動手手段の確保、観光での活用などが期待されていますが、技術的な課題は多い状況です。
- ・市民の生活を支える上で交通空白地域の解消は重要であり、将来的には自動運転技術等の活用が求められます。
- ・伊東市においても、今後の地域交通や観光での活用を見据え、情報収集の継続が求められます。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・交通空白地域や別荘地・分譲地での地域交通への活用を目指し、自動運転の技術動向や実験運行等の情報収集を継続し、活用方法を研究。

<実施スケジュール>

- ・計画期間を通して継続的な研究・検討の実施を目指す。

実施スケジュール	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)	2030年度 (R12)
 検討期間 ——— 実施期間					

<実施主体>

伊東市

自動運転に関する取組み例（沼津市）



4-5 計画の達成状況の評価方法の設定

(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ます。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。

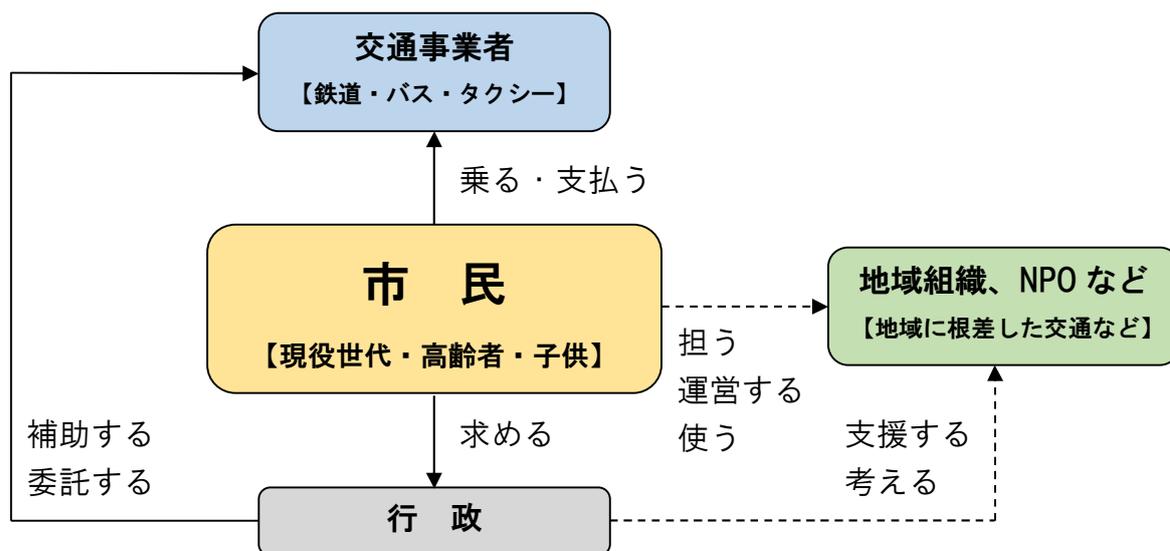


図 24 市民、交通事業者、行政が協働で地域公共交通を維持する考え方

(2) 計画の進捗管理、評価スケジュール、PDCA サイクルによる進行管理

本計画では以下に示すとおり、長期スパン及び年間単位において計画の進捗管理、評価の実践を次年度以降に行っていきます。

また、本計画に位置づけたプロジェクトの実施により、公共交通の利便性向上が図られているかを把握するため、地域ごとの路線バス等の運行状況について、下記項目についてモニタリングを行います。

さらに、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。

表 8 長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール

	前期				中期				後期				2031年度～ (R13～)
	2025年度 (R7)		2026年度 (R8)		2027年度 (R9)		2028年度 (R10)		2029年度 (R11)		2030年度 (R12)		
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
施策実施確認	事業実施												
内容の評価 (プロセス評価)	実施状況の確認・評価		↑ 反映		↑ 反映		↑ 反映		↑ 反映		↑ 反映		
目標の達成 状況の評価 (効果の評価)	毎年確認可能な数値のチェック				中間年の目標達成状況評価						最終年の目標達成状況評価		
課題共有	実施の課題共有												
改善と反映	次年度実施の改善と反映												

表 9 年間単位の進捗管理、評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会				①					②		③	
主な行事			(確保維持改善計画)				次年度予算要求				(第三者評価委員会)	
実施すること	前年度事業評価に基づく改善と反映		モニタリング(評価)		次年度事業計画の検討(サマリーレビュー等)			今年度事業の検証		実施状況の確認、評価、課題の共有改善検討		
	C		C		P			C		A		
	D											

※P (Plan)、D (Do)、C (Check)、A (Action) をそれぞれ示しています。

伊東市地域公共交通計画

令和7年3月 伊東市

—発行元—

伊東市地域公共交通活性化協議会（事務局：伊東市建設部都市計画課）

〒414-8555 伊東市大原二丁目1番1号 TEL：0557-32-1781 FAX：0557-36-0320