

伊 東 市 地 域 公 共 交 通 計 画

<計画素案>

令和7年（2025年）〇月

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	35
4-5 計画の達成状況の評価方法の設定	49

参考資料

1. 規約、協議会名簿、作業部会名簿
2. 伊東市の地域公共交通を取り巻く現状
3. 市民アンケート調査の結果

※今後提示予定

第1章 計画概要

1-1 計画策定の背景及び目的

伊東市では平成30（2018）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順調に実施できましたが、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、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。

平成30年度に策定した現在の計画は今年度に計画期間満了を迎えることから、本年度は次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（仮称）」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

本計画の期間は、2025（令和7）年度～2030（令和12）年度の6年間とします。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の計画期間も併せて示します。

表1 計画期間

	2021 R3	2022 R4	2023 R5	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12
第五次 伊東市総合計画	基本構想									
	第 11 次 基本計画					第 12 次 基本計画				
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（2023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り組みを進めていきます。

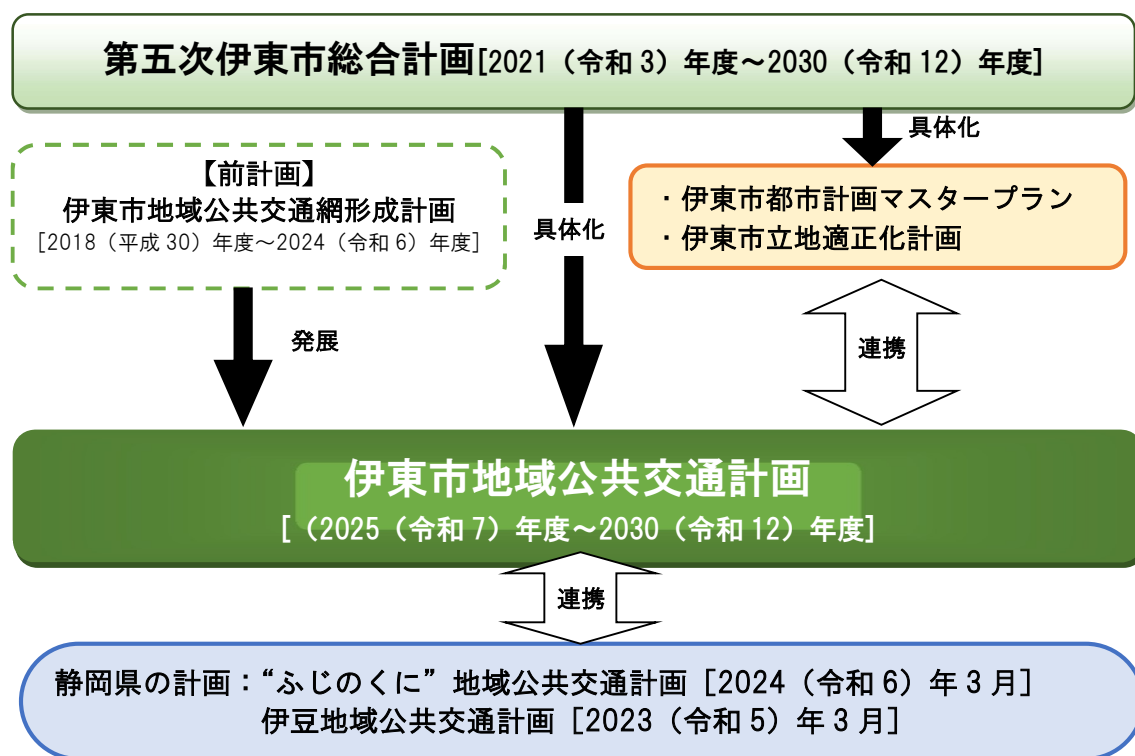


図 1 計画の位置付け

(2) 上位計画・関連計画の整理

①第五次伊東市総合計画〔2021（令和3）年度～2030（令和12）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为中心であり、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

■基本的な取り組み

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（平成24）年度～2030（令和12）年度]

■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

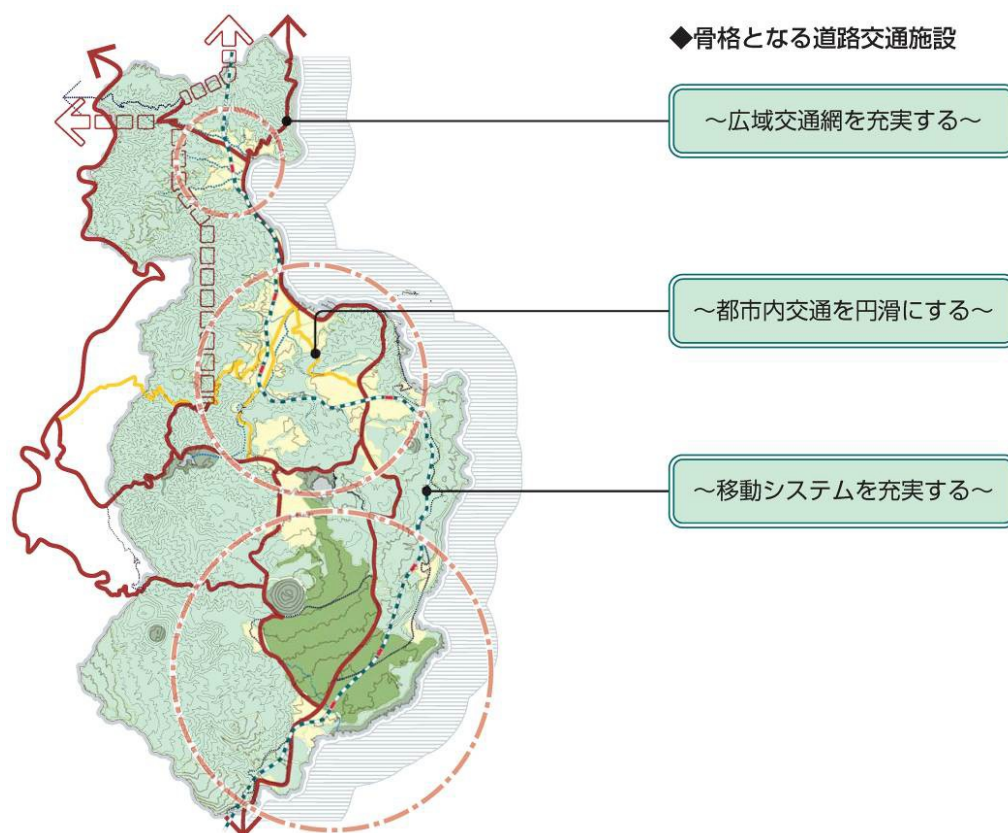
自家用車による来遊客の増大や市民の自家用車利用の増大は、大気汚染につながる。広い市域の中の総交通量を抑制するためには、バス路線の充実や乗換ターミナルとなる交通拠点の整備、バス利用を促進するソフト面の施策の展開など、伊東市にふさわしい交通システムの構築が求められる。

■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伊東市立地適正化計画 [2023 年 3 月]

■計画期間：2040 年度（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。

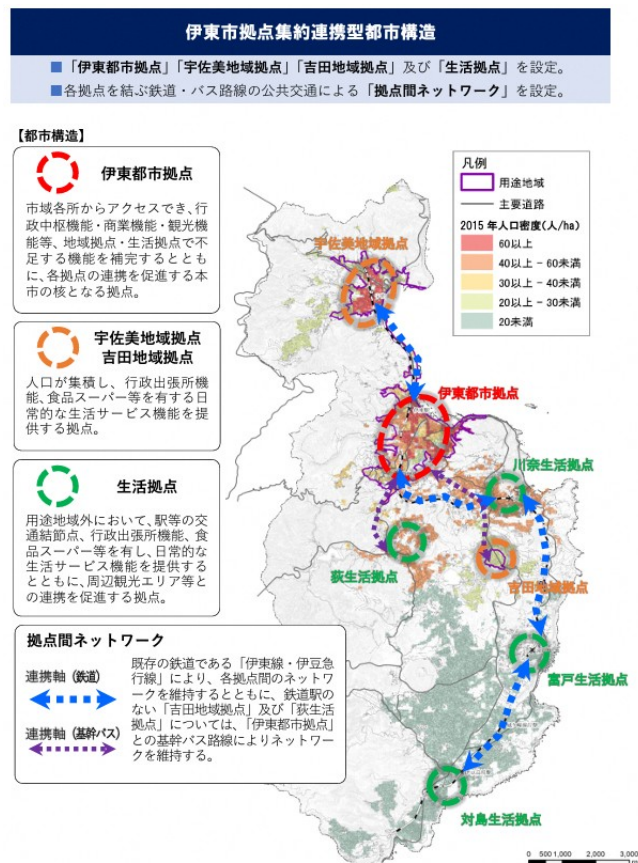
■立地適正化計画の誘導方針

○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：

- 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：

- 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

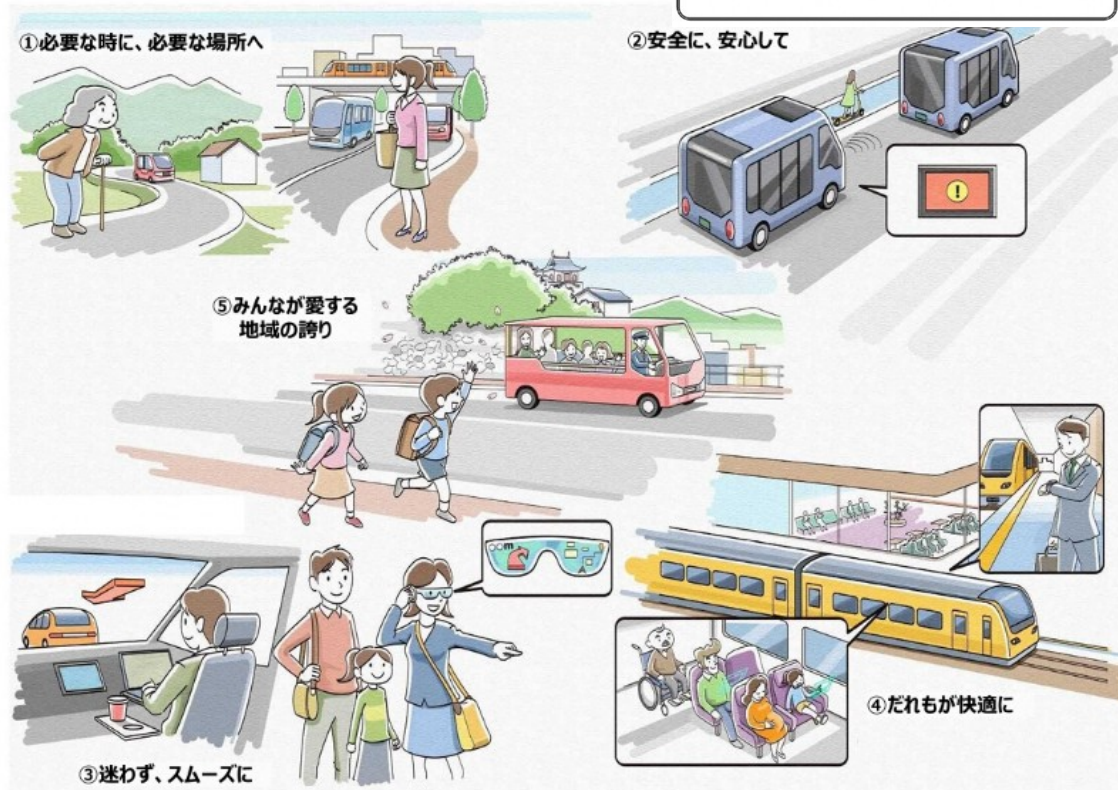
■ 目指す姿

- 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：

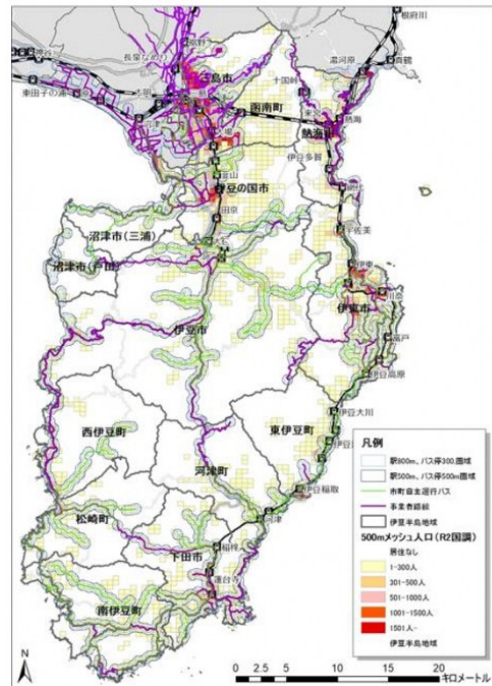
伊豆地域において、人口減少社会に対応した持続可能な地域公共交通の確保や基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供を行うことを目的として策定

■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 熱海市 三島市 伊豆市 下田市 伊豆市 伊豆の国市		【計画期間】2023年度～2027年度の5年間 	
伊豆地域公共交通活性化協議会		東伊豆町 河津町 南伊豆町 松崎町 西伊豆町 南伊豆町 伊豆の国市 (7市6町)		※毎年度末、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	
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、必要に応じて協議を行う。					
上位計画・関係計画	課題の整理	方針	目標	数値指標・進捗管理指標	取組
(国の計画) 国土交通省基本計画 ・地域公共交通計画の策定、新たな定額バス、多言語化、オープンデータ化、抱え手の確保 観光立国推進基本計画 ・地域公共交通の活性化、再生、バス利便性向上、公共交通事業者等による情報提供促進 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	課題1 伊豆地域の課題（全域共通） 【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 ↓ 地域の特性に応じた課題	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	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。 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。 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。 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。 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。	数値指標 公共交通の利用者数 ⇒34,690千人以上 路線バス：22,260千人/年 路線バス：10,430千人/年 デマンド型交通：14千人/年 タクシー：3,636千人/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 観光交流客数 ⇒43,859千人以上 旅行者の利用交通手段のうち公共交通の占める割合 ⇒35%以上 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	取組1 伊豆地域共通の取組 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 交通空白地域における公共交通の確保 1-4 バスのオープンデータ（GT-FS）等の整備 ↓ 地域の特性に応じた取組 取組2 半島地域（賀茂地域）の取組 2-1 交通系ICカードの普及促進 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 取組3 過疎地域、中山間地域の取組 3-1 路線バスに接続する新たな公共交通の導入促進 3-2 路線バスの利用促進策 取組4 観光面の取組 4-1 周遊できる公共交通の環境整備 4-2 観光に役立つ多様な情報提供
(県の計画) 観光総合計画 ・観光客を中心とした地域公共交通と連携した利用促進、都市部と過疎地、広域連携の推進、新たな生活交通手段の導入 「美しい日本の実現」の推進、生活交通の確保、観光客の満足向上、					

▲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（平成30）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案件 (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案件 (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案件 (達成)	2件以上

また、目標を達成するための取り組みについて、公共交通利用環境の向上に向けた取り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り組み実施状況

	取り組み内容	今後の課題
1. 交通結節点の機能向上	・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	・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	・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	・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り組み	・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	・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	・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 ・タクシー運転手確保の支援や UD 車両導入補助を実施	・全国的な運転手不足が深刻化する中、引き続き移動手段確保の取り組みが必要
5. 観光移動での利用促進	・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	・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。

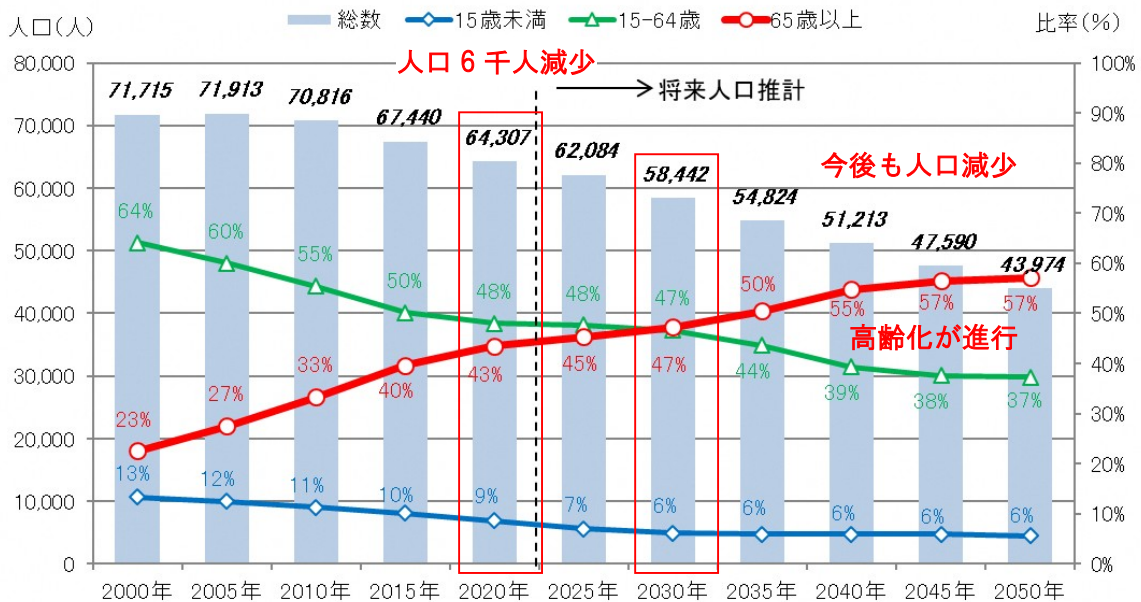


図 2 総人口及び年齢3区分別人口構成の推移

(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 58,462 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、伊豆高原駅は人口増加の傾向にあります。

→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。

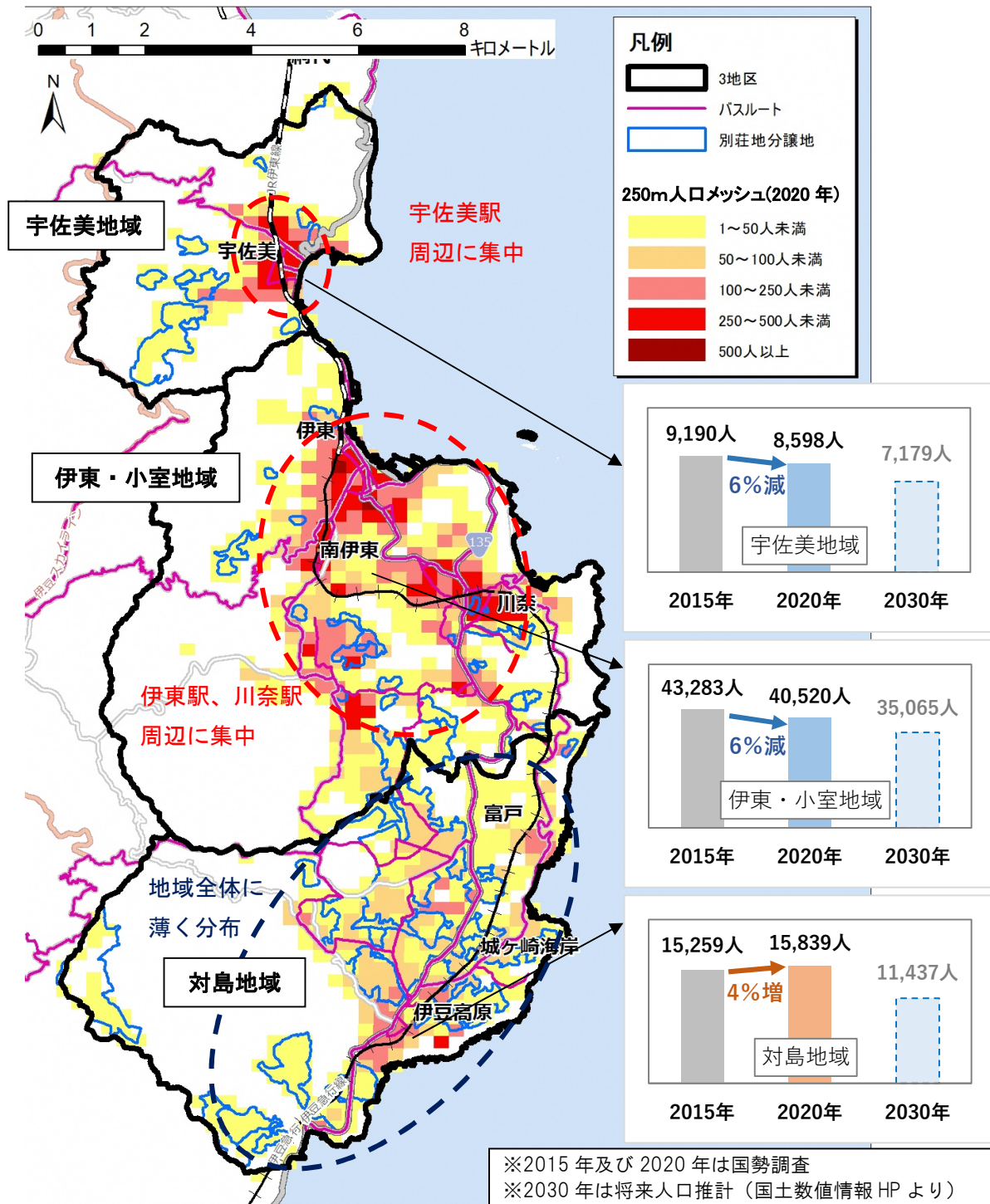
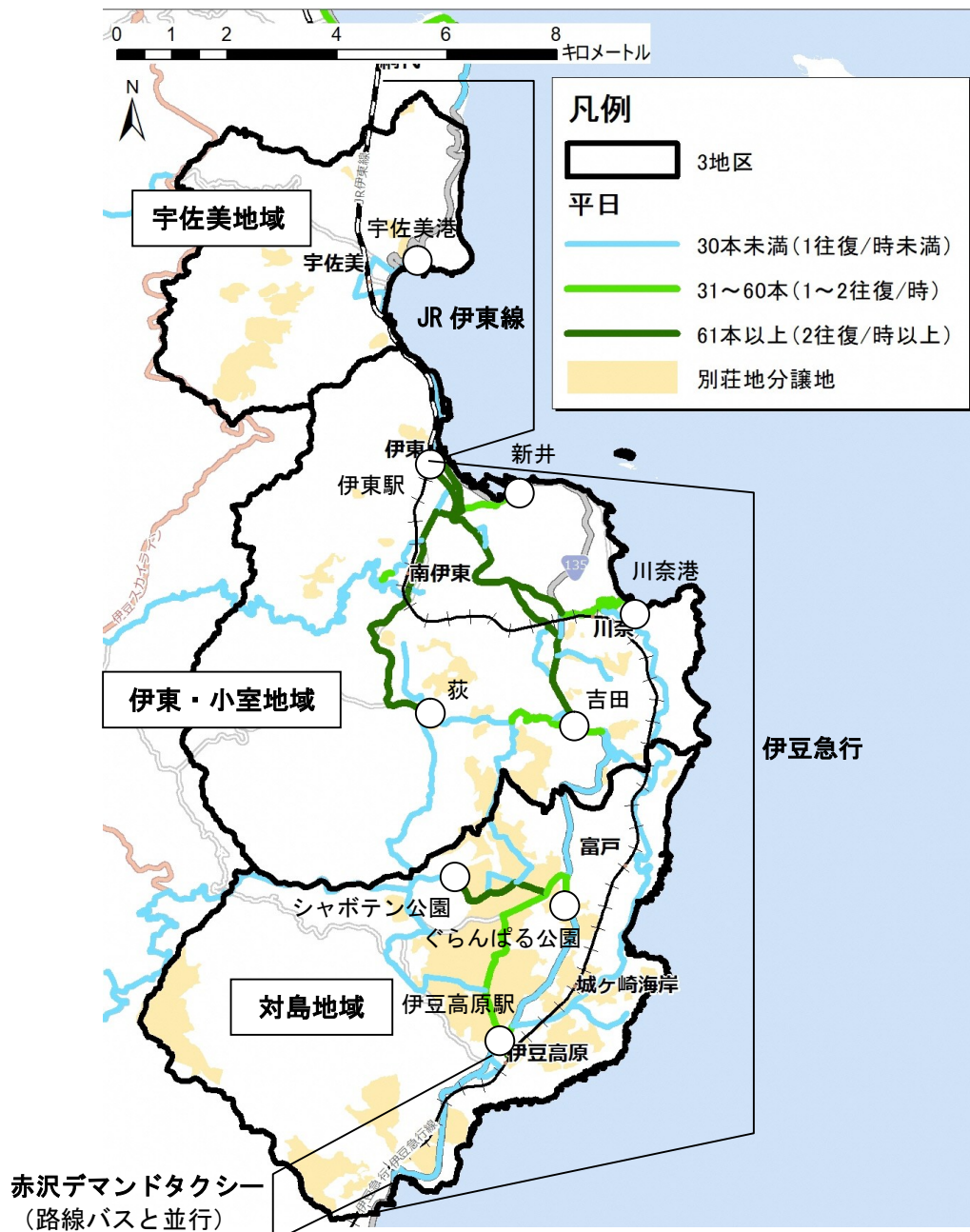


図3 人口分布及び地域別の人口推移

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。



(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。

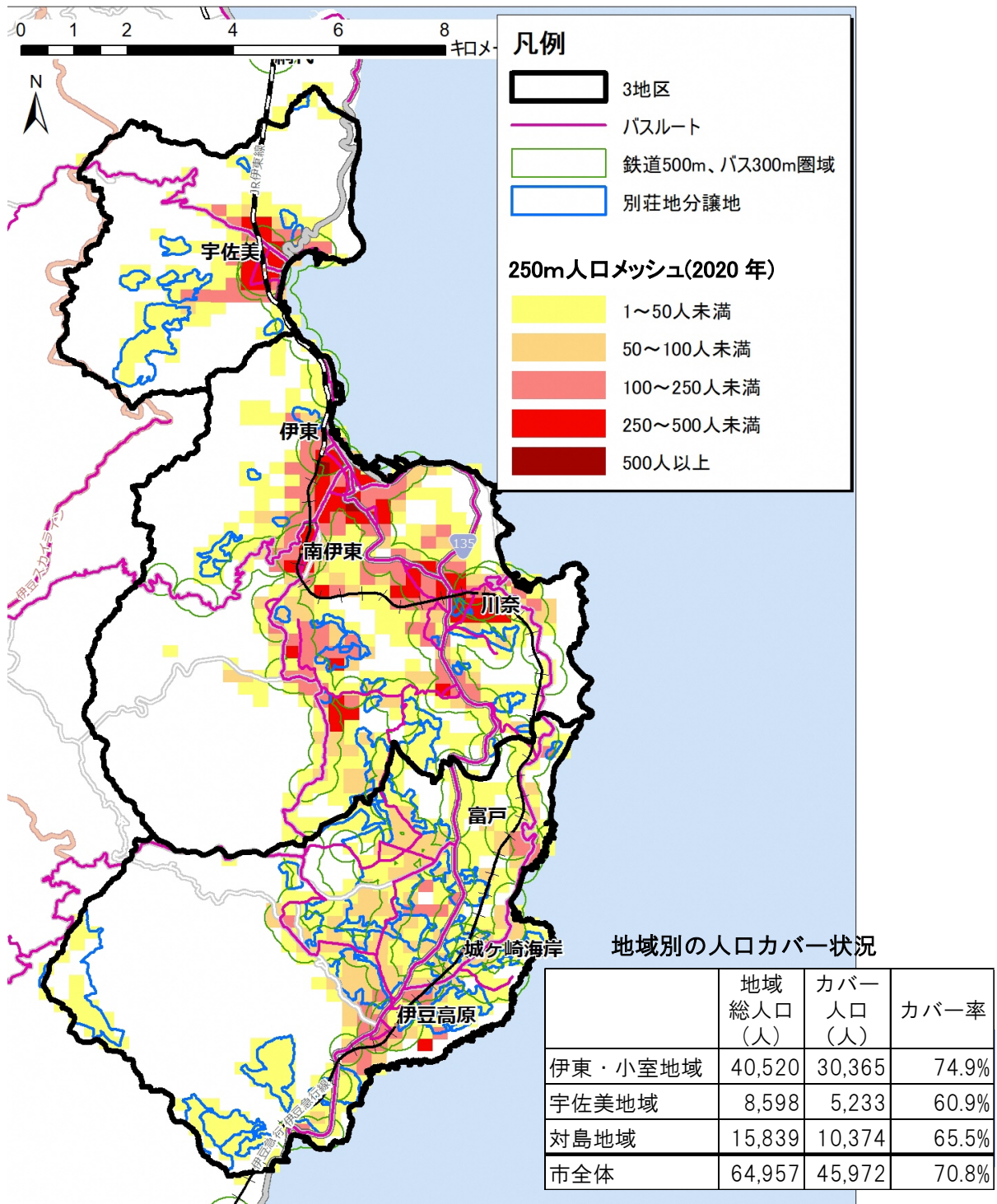


図 5 公共交通の人口カバー状況

※人口は R2 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。

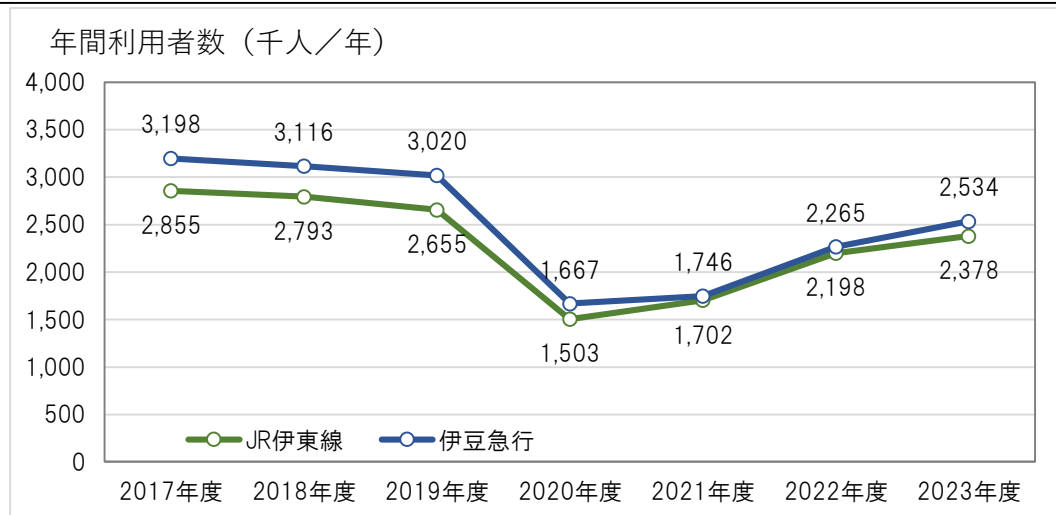


図 6 鉄道利用者数の推移（出典：伊東市統計、事業者 HP）

② バス路線、タクシー

○バス路線、伊東市内の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。

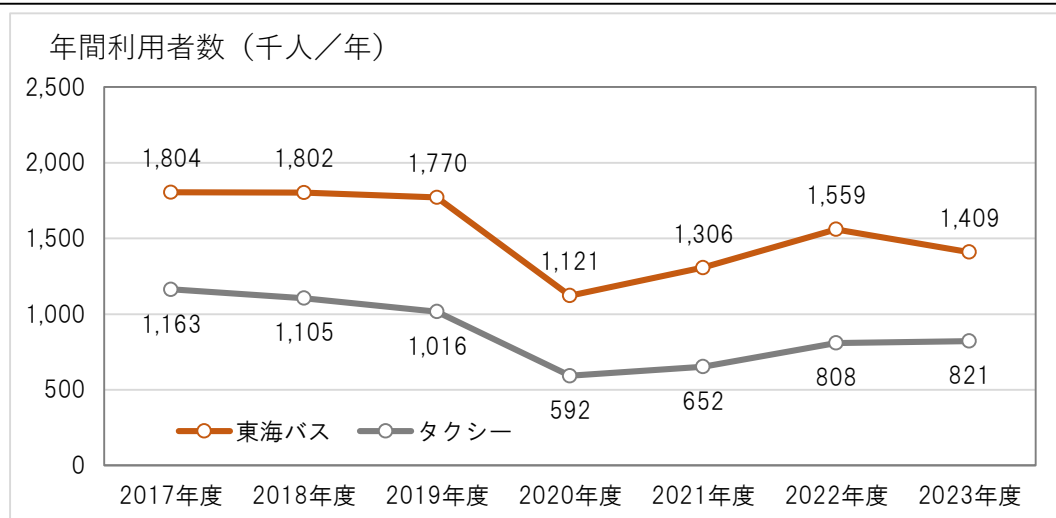


図 7 バス路線、タクシーの利用者数の推移
（出典：バス事業者、タクシー協会提供データ）

③伊東市自主運行バス

○本市では、市自主運行バス路線が15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	14				
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すが、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、運転手不足による稼働便数の制約も発生

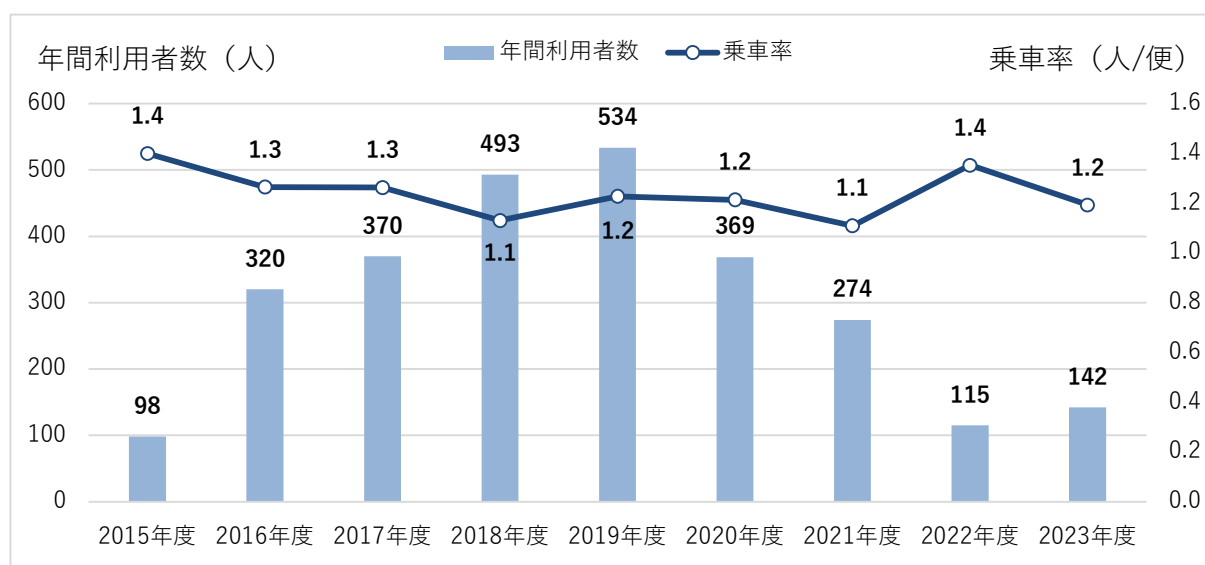


図8 赤沢デマンドタクシーの利用者数の推移

（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、分散する地域があり、それぞれで適する公共交通の確保が求められます。

＜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、運転手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、人口減少や運転手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

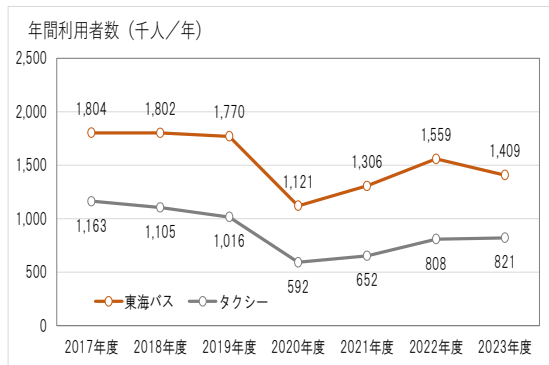
…視点1～3を支える技術として、近年著しい発展が進む新技術の活用も不可欠であることから設定

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、コロナの影響で減少した利用者数は回復し切れておらず、自主運行バス路線の収支率も低い状況で推移しています。
- ・また近年は、2024年問題（運転手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）の対応等に起因した運転手不足に伴い、今後は現在のバス網の維持が困難となる可能性があります。

■バス路線の利用者数の推移



■自主運行バス路線の収支率の推移

	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%

■本市のバス路線網の状況

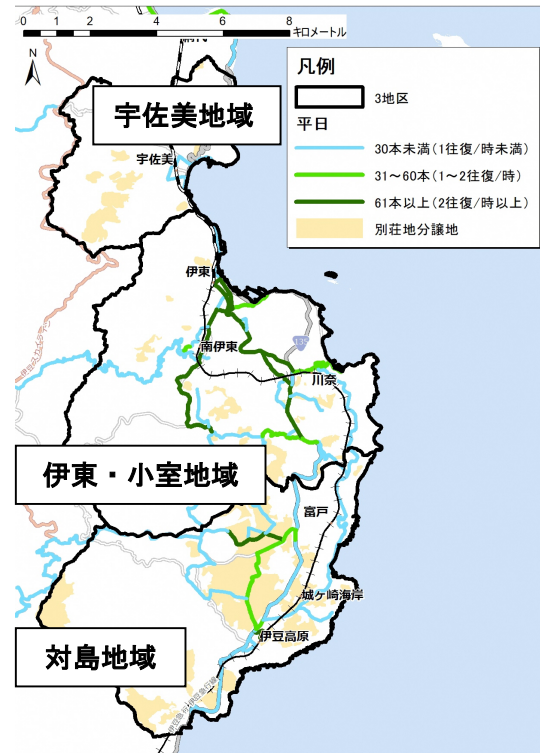


図9 本市のバス路線を取り巻く状況（各グラフ、図は再掲）

（２）市民アンケート調査での意見

- ・市民アンケート調査（令和６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。

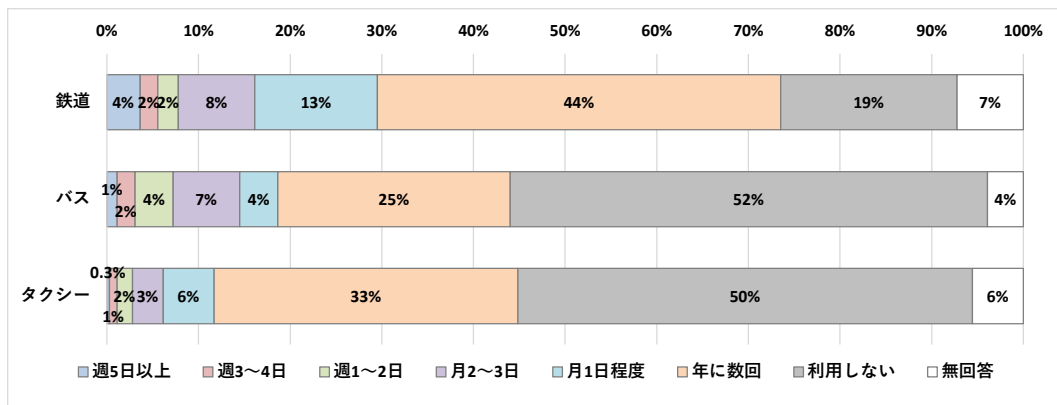


図 10 鉄道、バス、タクシーの利用頻度

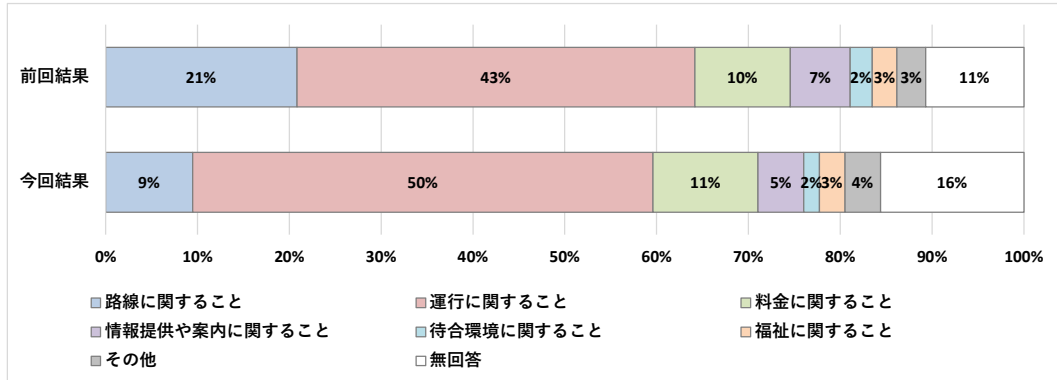


図 11 バスを利用する際に重視する点

※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、今後の運転手不足、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章で示す通り、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。

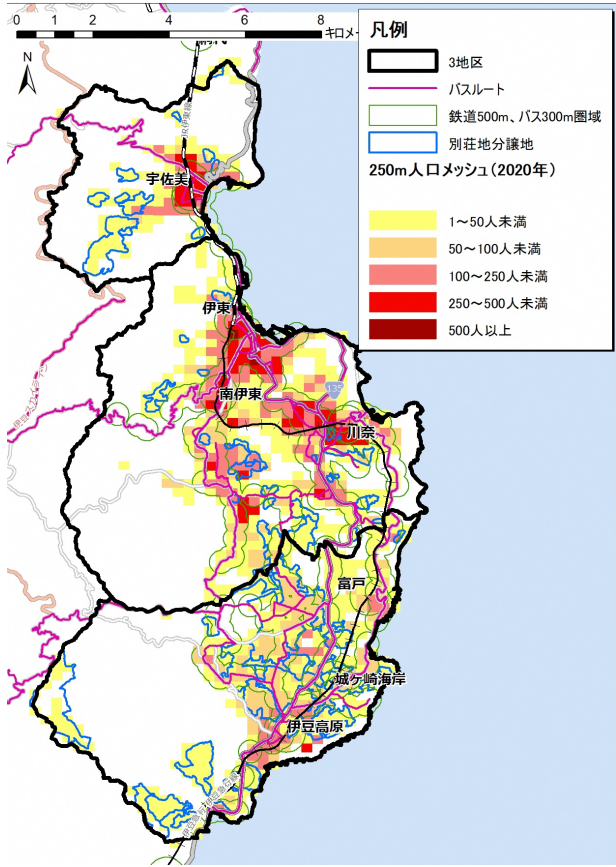
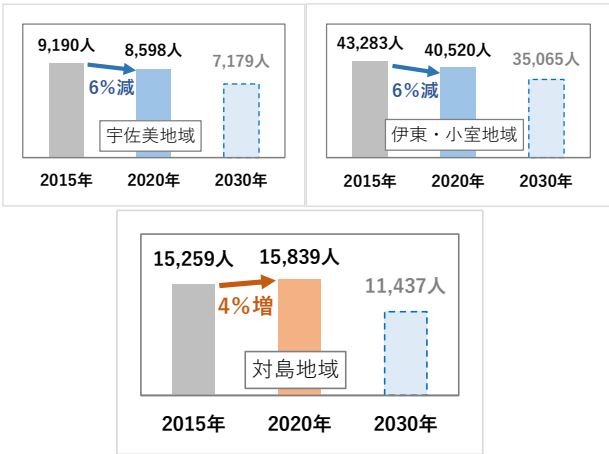


図 12 地域別の人口推移、人口カバー状況（各種グラフ、図は再掲）

(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、免許保有者も減少しています。一方、免許の返納者数は、2019 年が最も多く、意向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。

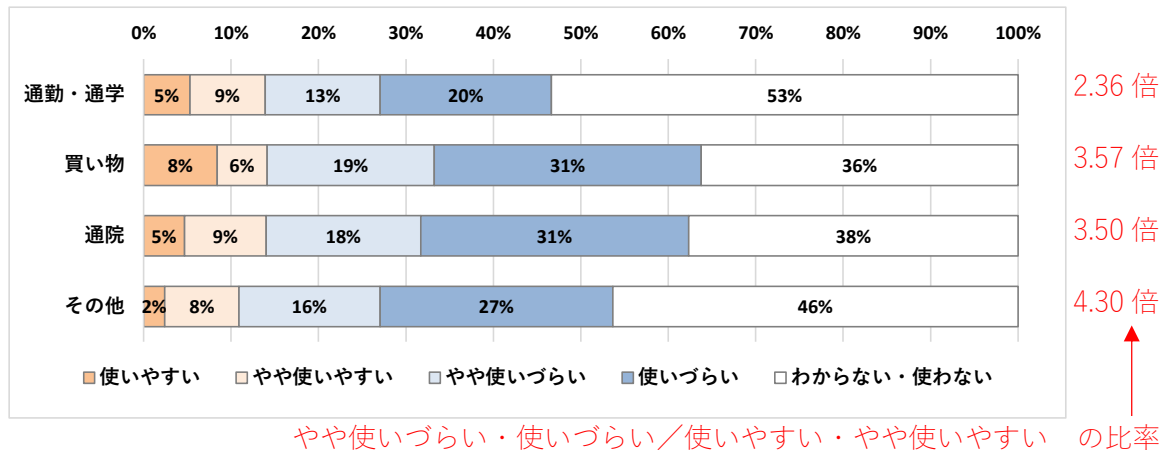


図 13 公共交通の利用のしやすさ

- ・また、公共交通で必要な取り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、以下の取り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 (モクイク)
- ✓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)



※このほか、伊東駅のバス待ち環境改善の写真を掲載予定

(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。

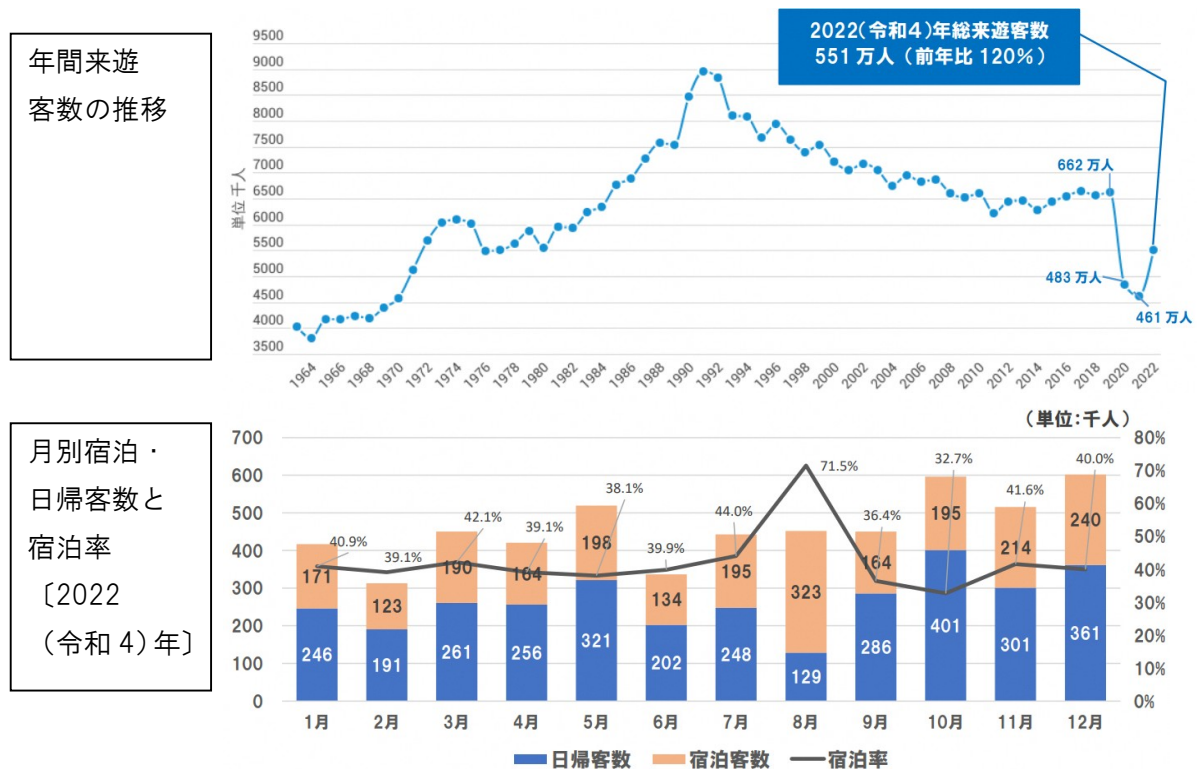


図14 本市の観光来遊客の状況（出典：第4次伊東市観光基本計画）

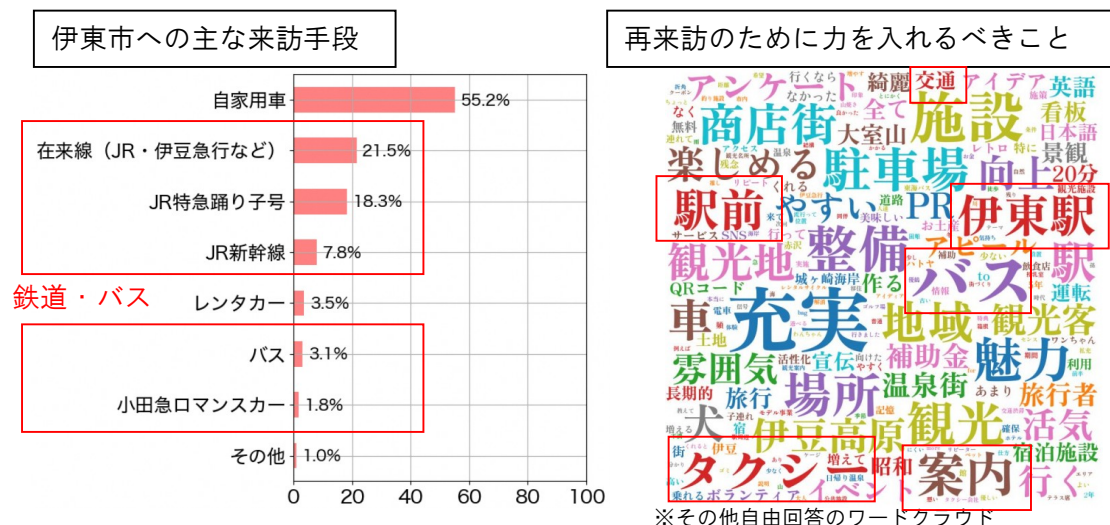


図15 本市の観光来遊客の状況（出典：伊東市観光消費動向調査レポート（2023年度））

(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。

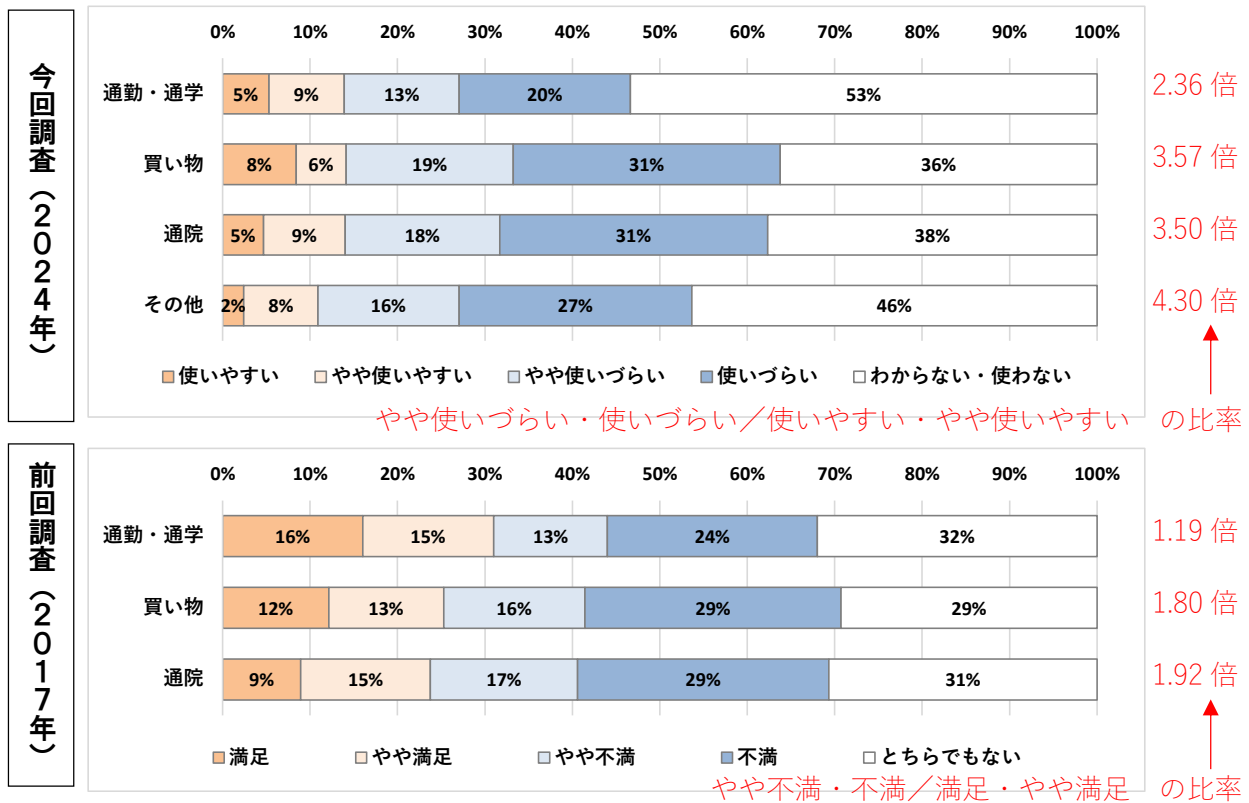


図 16 公共交通の利用のしやすさ の前回との比較

※前回アンケート調査は、平成 29 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。

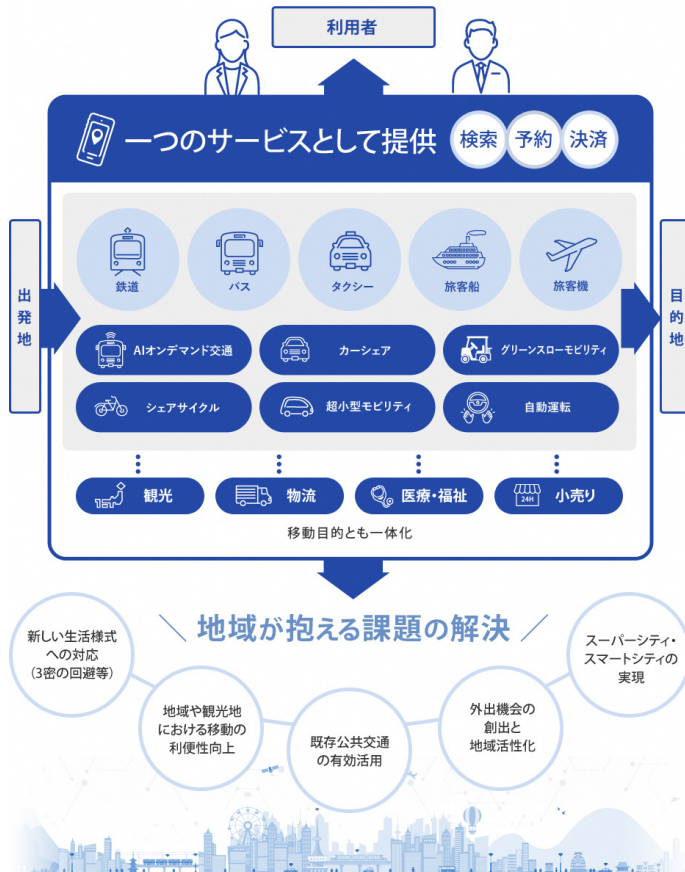
課題 3 公共交通利用環境の向上と連携し、利用しやすいと認識していただくことが必要

- ・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 17 MaaS の仕組み（出典：国土交通省 HP）

(2) 近隣市や県内での取り組み

- ・「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り組み、人口減少や運転手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。