

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維持、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）

行政と事業者が連携し、今後の運転手不足に対応しつつ、市民ニーズを充足する“サービス水準”への見直しが行われ、最適化されたバスサービスが維持されている

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段確保

市内に点在する交通空白地域（別荘地、分譲地など）の移動手段確保は、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、分譲地で地域に見合う移動手段の再編が行われ、維持に向けた取り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見られる。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、公共交通を利用した移動へ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 年間を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維持、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対応し、必要な地域でより高密度にバスが運行し、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提供、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。

連携

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】



伊東都市拠点

市域各所からアクセスでき、行政中枢機能・商業機能・観光機能等、地域拠点・生活拠点で不足する機能を補完するとともに、各拠点の連携を促進する本市の核となる拠点。



宇佐美地域拠点 吉田地域拠点

人口が集積し、行政出張所機能、食品スーパー等を有する日常的な生活サービス機能を提供する拠点。



生活拠点

用途地域外において、駅等の交通結節点、行政出張所機能、食品スーパー等を有し、日常的な生活サービス機能を提供するとともに、周辺観光エリア等との連携を促進する拠点。

拠点間ネットワーク

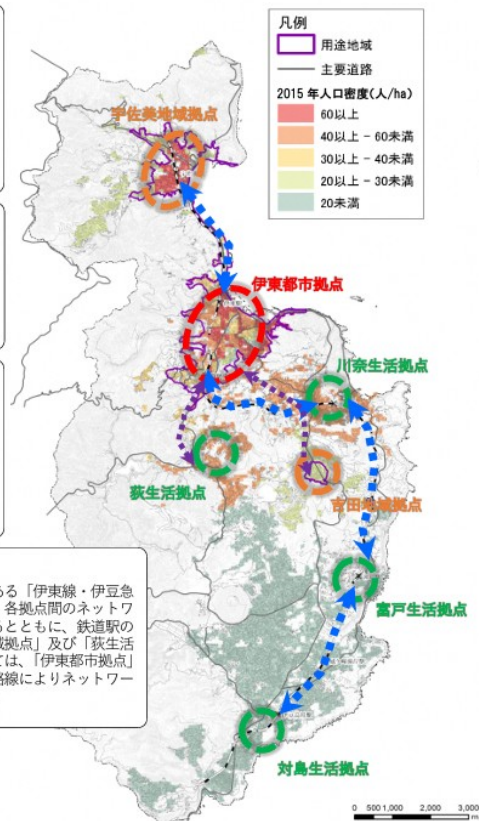
連携軸（鉄道）



連携軸（基幹バス）



既存の鉄道である「伊東線・伊豆急行線」により、各拠点間のネットワークを維持するとともに、鉄道駅のない「吉田地域拠点」及び「狹生活拠点」については、「伊東都市拠点」との基幹バス路線によりネットワークを維持する。



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維持、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%
③広報等を通じた バス、タクシー運転手の確保	—	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広報等を通じた バス、タクシー運転手の確保	—	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。

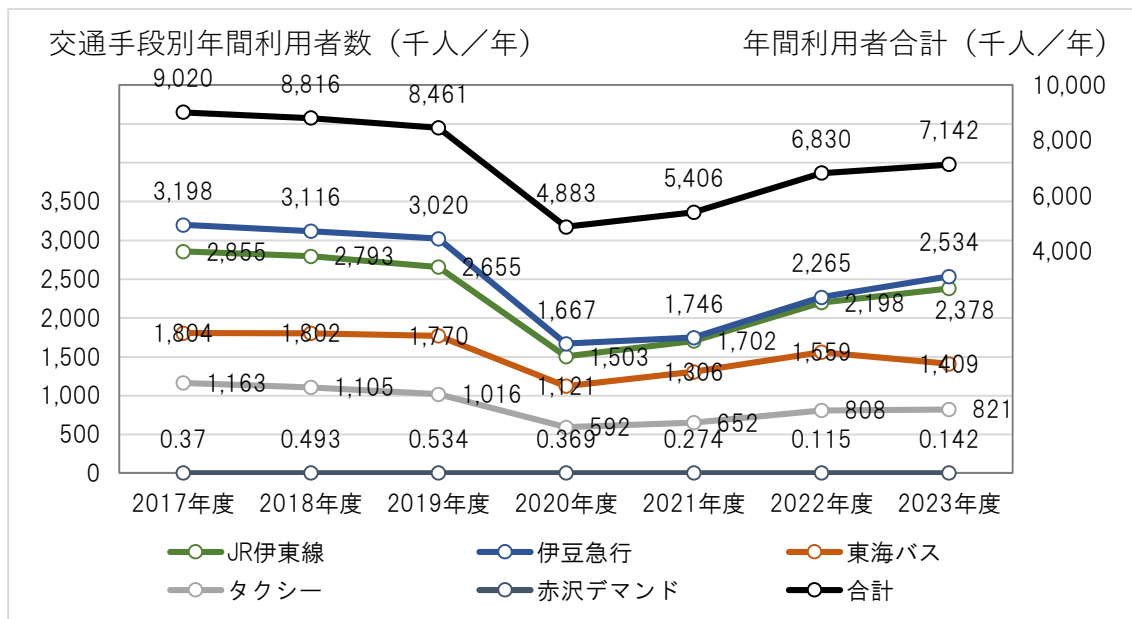


図 18 市内の鉄道、バス、タクシー等の利用者数の推移

（出典：事業者HP、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HP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。必要な路線維持のために、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、自動車からの脱却などを目指し、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%以上を目標とします。

表 6 伊東市自主運行バス路線の収支状況の推移

	2019年度 令和元年度	2020年度 令和2年度	2021年度 令和3年度	2022年度 令和4年度	2023年度 令和5年度
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広報等を通したバス、タクシー運転手の確保

【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手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、運転手の不足も深刻となっています。運転手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っています。

そこで、伊東市と交通事業者が連携し、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、運転手の確保を目標とします。

計画年度の目標値は、広報などを通して運転手の確保を目指し、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）とします。

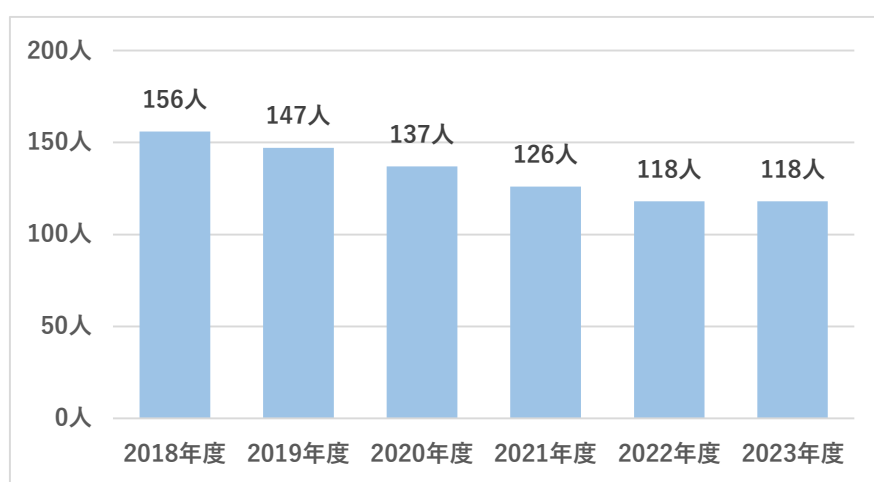


図 19 伊東市内のタクシー事業者の運転手数の推移

（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、市が実施する広報や説明会を通して応募、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、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%

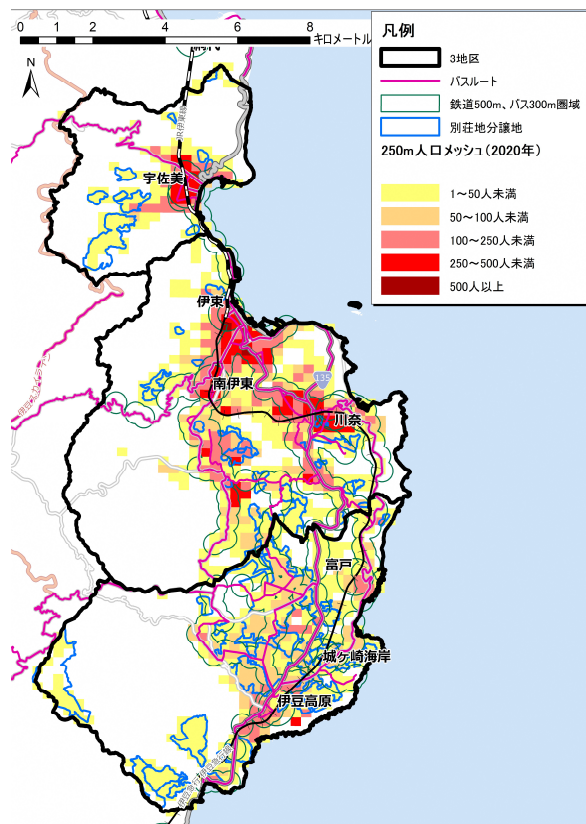


図 20 鉄道、バスによるカバー状況（出典：令和2年国勢調査）

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）にとって満足度の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35%から40%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10ポイント増加）とします。

※本計画指標は伊東市総合計画の計画指標に対応したものです

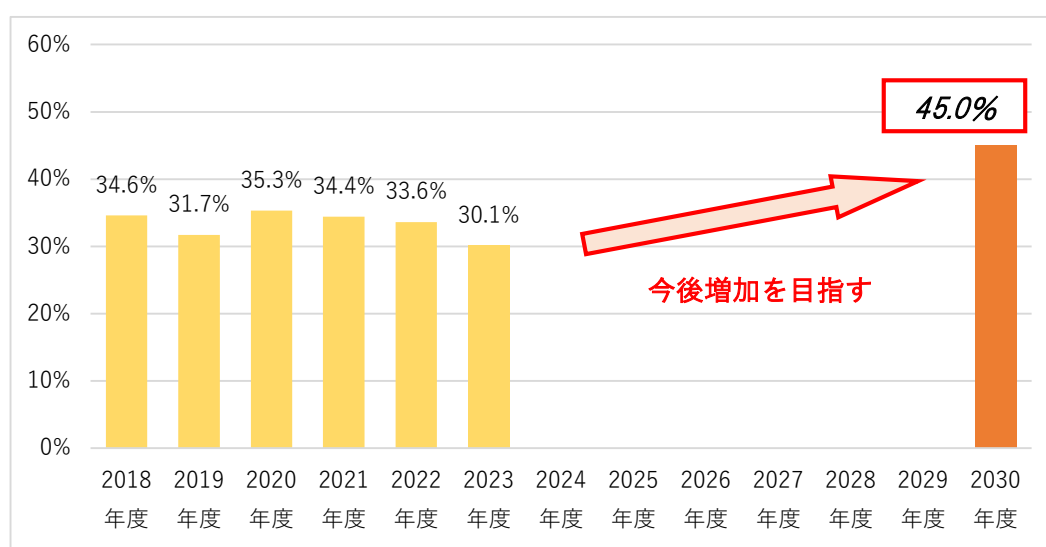


図 21 「バス・鉄道などの公共交通対策の充実」に対する満足度の経年変化と目標年の位置付け

（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（2021）	目標（2028）
	①利用促進の取組み件数	2件/年	2件以上/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、1件とします。

【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（2021）	目標（2028）
	①新技術に関する取組み件数	実施なし	1件以上

【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。

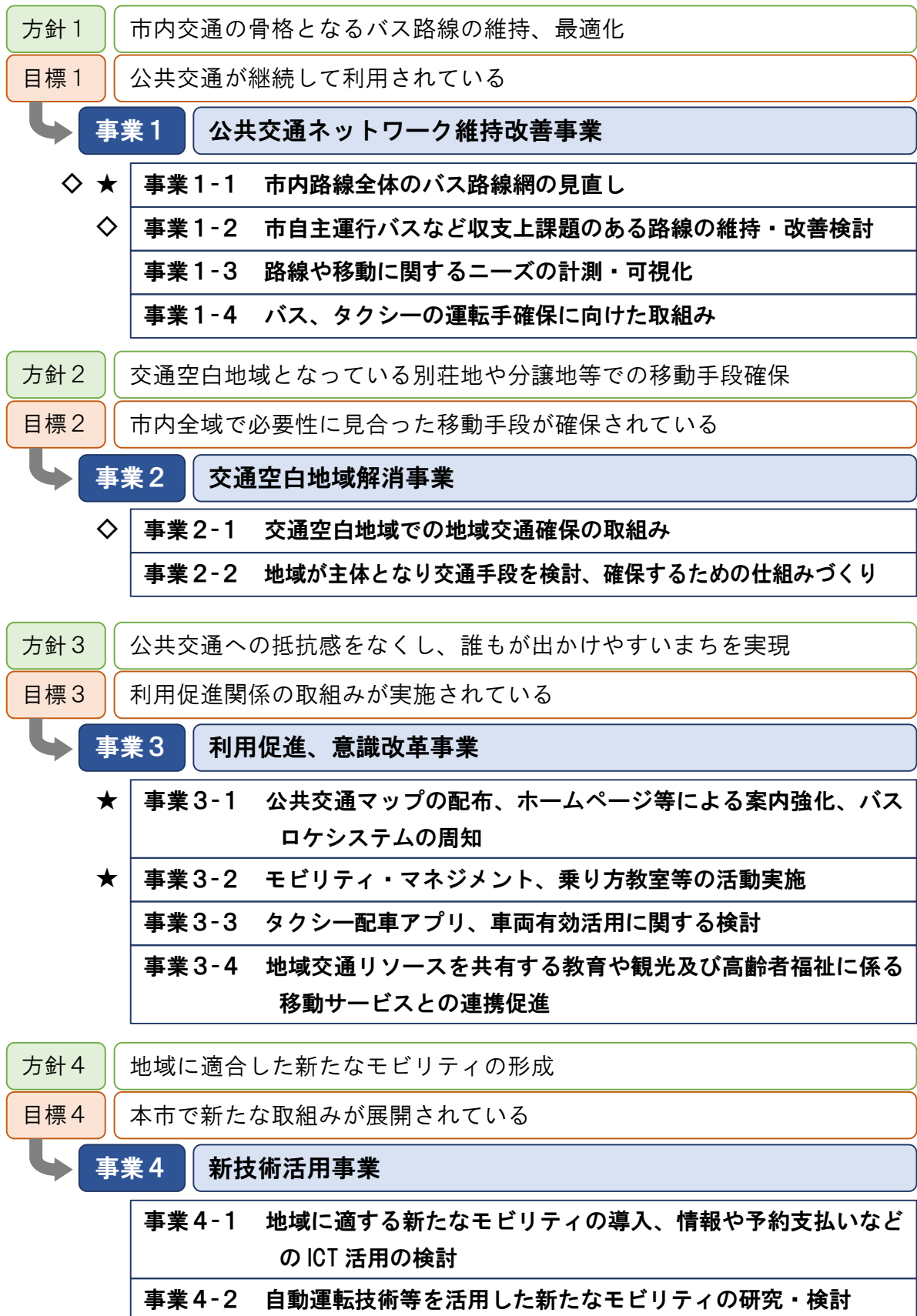
近年の本市や近隣市での取り組み状況を踏まえ、目標値としては、1件とします。

【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、目標年度に至る毎年度の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

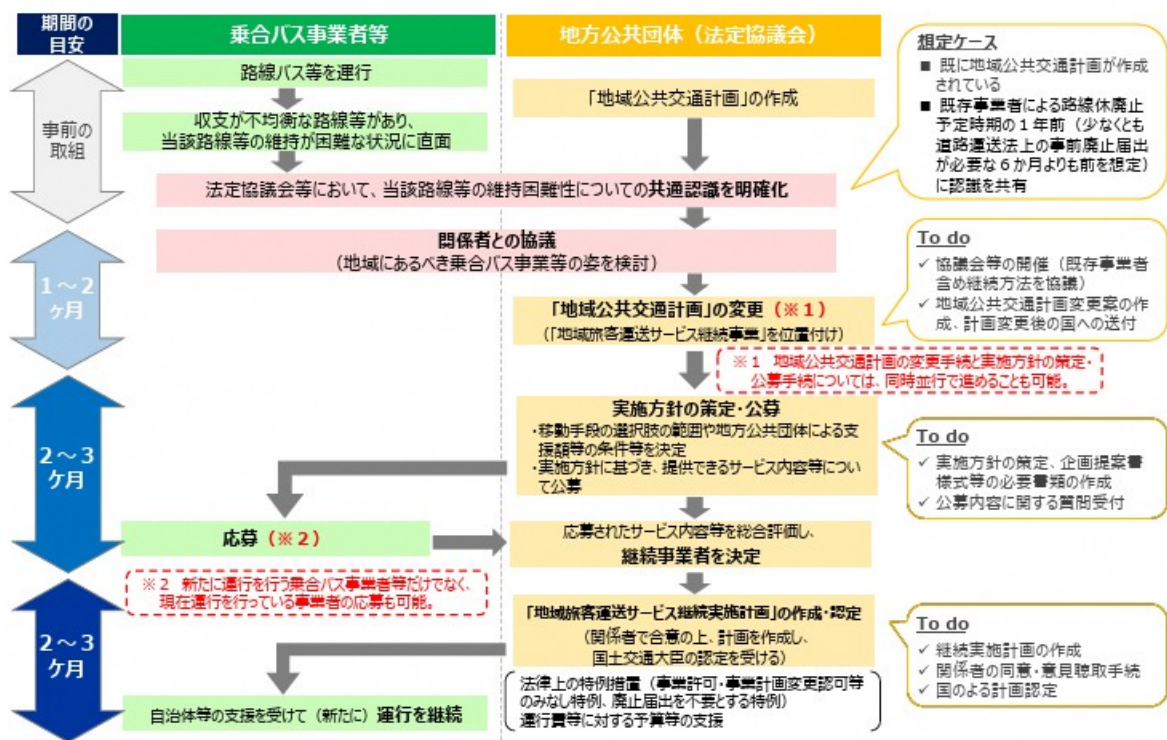
＜地域旅客運送サービス継続事業について＞

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】」（令和5年10月改訂）

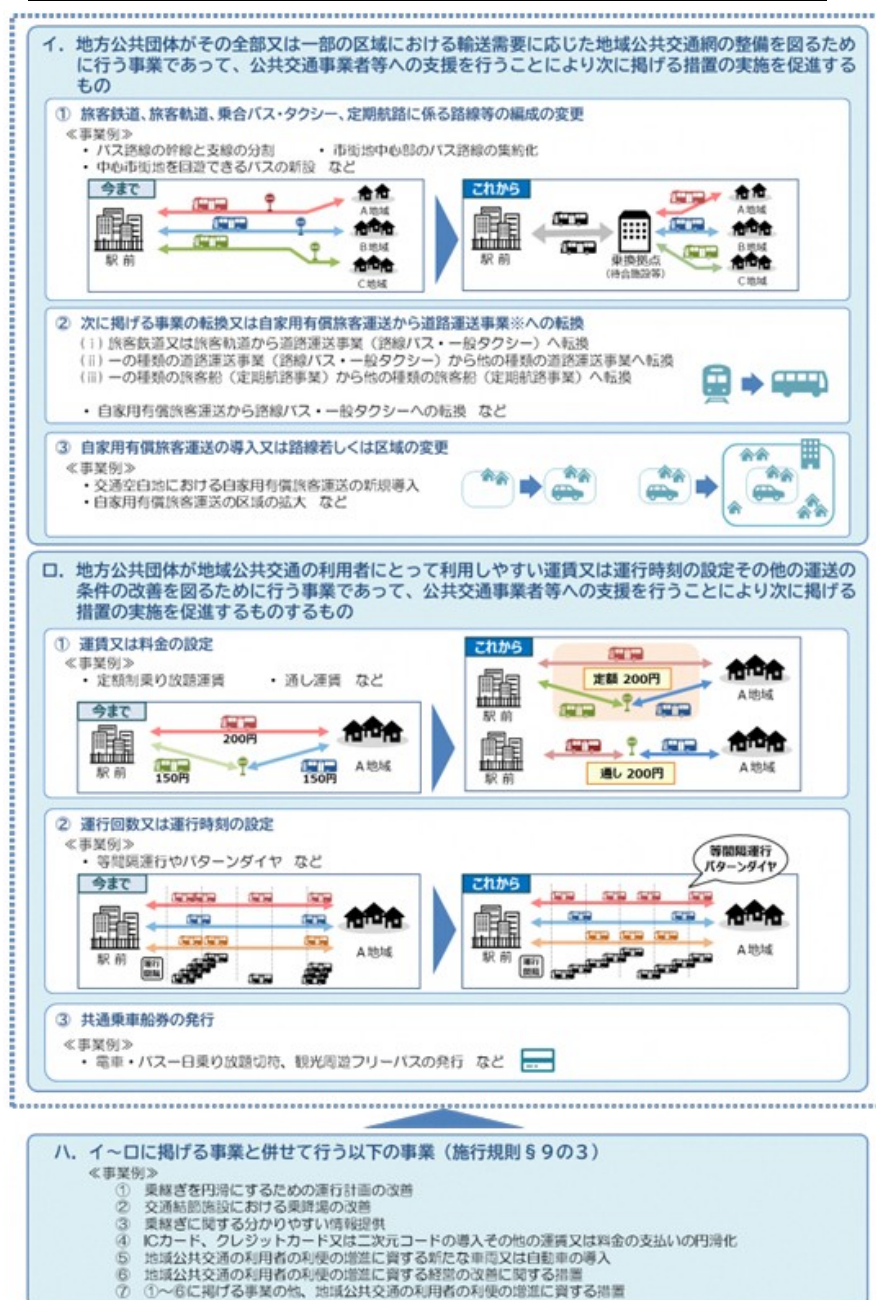
＜地域公共交通利便増進実施計画について＞

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付けられています。

「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」を作成することが出来ます。

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】」（令和5年10月改訂）