

- ・案件 伊東市地域公共交通計画（案）について
- ・募集期間 令和7年2月14日（金）～令和7年3月16日（日）
- ・担当課 都市計画課
- ・意見提出数 4人 28件
- ・市の考え方

受付番号	意見	理由	回答・市の考え方
1	1ページ：目指している最終形と現在位置／今後について	これがわからないと、“伊東市地域公共交通計画”がどこに向かっていて、現状どこまで進んでいるのか、この“伊東市地域公共交通計画（案）”の5年間でどこまで最終形に近づこうとしているのかわからない	25～26ページに地域公共交通の将来像、方針をまとめ、今後6年間の市が目指す地域公共交通体系を示しております。
2	1ページ：“伊東市地域公共交通計画”として、車椅子やベビーカーについてどう考えているのか、事業者含め示してほしい	今後伊東市の地域交通計画の中で、車椅子やベビーカーはどのような位置づけで考えられているのか知りたい（移住や少子化対策にもつながる）	市内路線バスは既に車椅子やベビーカーが利用可能な環境となっているため、乗車方法を追記しました。また今後、乗車方法等の周知を強化してまいります。
3	9ページ：“3. 利用促進に向けた取組み”→“取組み内容”の公共交通マップにスロープを出すことが可能なバス停と近くで利用しやすいバス停がわかるような記載をしてほしいが、現状では数日前にスロープ付きのバスを配車してもらいが必要があり、実質片道しか利用できない。どのバスでもよいというわけではないので、まずはスロープ付きのバスを増やしていくところからは始める必要があるタクシーも同様。車椅子対応できるタクシーが普通につかまると思われていた事がある	車椅子では必ずしも地形やバス停の関係で目的のバス停が利用できない スロープ付きのバスが少なすぎる	市内路線バスは既に車椅子やベビーカーが利用可能な環境となっており、乗車方法を追記しました。また今後、乗車方法等の周知につきましても強化してまいります。
4	16ページ：2つの“視点”がない	観光と福祉 伊東市の観光地を巡るバスがあってもよいのでは。循環バスにすることで交通空白地域の対応や訪日観光客／車で訪れない方への対応にも寄与できるのではないかと 車椅子やベビーカー、高齢者などが気軽に外出できるまちに。 そうしないと25ページにある方針3“誰もが出かけやすいまち”を目指せないのではないかと	これまでの各種事業、また本計画で設定する事業で観光、福祉についても対応していると認識しておりますが、いただいた意見は今後の取組みの参考とさせていただきます。

受付番号	意見	理由	回答・市の考え方
5	20ページ：“市民アンケート”について	誰に／何人行った／年齢／地域など、市民の定義を明確にし、使ういじょう統計的に意味のあるアンケートだと示す必要がある	ご指摘の点、資料編でアンケート調査結果を詳述いたします。
6	27ページ：“数値指標”に前回（5年前）を入れてはどうか	比較しないと良くなっているのか悪くなっているのかわからない	ご指摘の点、8ページの現計画評価を行い、課題と今後の方針を記載しております。
7	27ページ：仮に全て目標を達成したとき、どうなっているかわからない	“数値目標”を達成したらどうなるのか、達成しなかったらどうなるのかわからない	25ページの「目指す将来像」にてお示しております。
8	8、27ページ：案件の内容がわからない	案件を出して実行できても、どのような案件を実施し最終形に近づいたかわからなければ案件を達成しても、達成案件にはならないのではないか	25ページの「目指す将来像」にてお示しております。
9	48～51ページ：“実施スケジュール”が5年間“検討”だけだが、何もしないと言うことか	予算にもよるが、検討だけでなく各事業者と市が連携して各1台だけでも試験運用はできないのか	技術進展の動向や地域、企業との調整など不確定要素が多く、実施年度については今後調整を行う予定としております。市としましても早期実現を目指しておりますが、上記の理由から現時点では計画期間を通して検討期間としております。
10	①37ページ「市内路線全体のバス路線網の見直し」の〈事業内容〉に「幹線・支線のフィーダー化の検討」を盛り込めないか	①市内には、JR、伊豆急の駅が計7つある一方、バス路線は長大化しており、一度の運行時間が長くなってしまっている。バス運転士人材も短期間で大幅な増加は見込めないことから、幹線の一部や支線を各鉄道拠点から近隣へ運行するフィーダー化することで、効率的な運行と便数の維持も可能なのではないか。	平成30年度の前計画策定時から行政、バス事業者と協議は続けておりますが、市民ニーズ、バスの運営の観点から支線化はそぐわず、現状の路線形態での維持が妥当と判断しております。いただいた意見は今後の取組みの参考とさせていただきます。

受付番号	意見	理由	回答・市の考え方
11	②40ページの〈事業内容〉の二種免許取得や「運転士確保に向けた行政補助の検討、実施」が盛り込まれたのは他の自治体にもないほど非常に画期的であり、素晴らしい	②静岡県外では、既にバス運転士確保のための待遇改善や新たにバス運転士になった者への補助などが進展しているものの、中期計画にそれら施策を盛り込むことはほかにないのではないか。また、静岡県内ではなぜか運転士確保への財政支援策はほとんど見られないだけに、伊東市がファーストベンギンになることを心から評価いたしたい。	ご指摘の点、市としましても運転士確保を重視しており、今後の取組みの参考とさせていただきます。
12	③43ページの「公共交通の現状の市民への周知」の〈事業内容〉の「伊東市内の公共交通の現状や利用状況」の後に「公共交通を利用したおでかけ、マイクロツーリズム、公共交通を利用した場合の個人のメリットなどを具体的に掲載し」と追加することはできないか	③利用促進の周知は極めて重要である一方、危機感ばかりを強調すると市民は諦めの境地に至ってしまう危険性もあるので、公共交通を使ったライフスタイルや地域の魅力の発見、健康面などでの具体的なメリットを示すアプローチも必須と考える。	ご指摘の点、市としましても公共交通の利用によるメリットを広く発信することが重要であると認識しています。各取組みを実施する中でメリットがお伝えできるよう、記載内容を一部変更いたしました。
13	④44ページの「公共交通マップの作成、配布」の〈実施主体〉に鉄道事業者を盛り込めないか	④伊豆高原駅周辺のバスパップがあるものの、伊豆高原駅に設置されているところを一度も見かけたことがない。実施主体に鉄道事業者が入っていないことから、伊東市は鉄道事業者との連携が全くとれていないのではないかと。せっかくのバスマップを宝の持ち腐れにしないためにも、改めて鉄道事業者とのコミュニケーションをとられてはいいかがか。	本計画の作成主体は伊東市ですが、鉄道事業者におきましても公共交通マップ作成に向け情報提供にご協力いただいております。今後も鉄道事業者とも連携して公共交通マップの作成に取り組んでまいります。
14	⑤46ページの「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」に転入者モビリティマネジメントや公共交通通勤事業所認定・表彰制度、ノーマイカーウィーク、教育現場での「交通すごろく」の導入検討なども盛り込み、取組みを多重化することはできないか。	⑤モビリティマネジメントには多種多様な施策があり、ハード整備に比べて支出や手間などでの負担が軽いながらに効果が高い施策が多い。それだけにモビリティマネジメント施策の充実を求めたい。これさえできれば計画が目標とする「現状維持」すら厳しいと考える。毎年開催される日本モビリティマネジメント会議に職員を派遣して研究されてはいいかがだろうか。	交通すごろくは学校教育でのモビリティ・マネジメントで実施を想定しております。また、転入者モビリティ・マネジメントの実施も有効と考えており、市としましても今後検討してまいります。一方で、事業者認定、表彰制度、ノーマイカーウィークなどは、車通勤が主である伊東市においては、実施・調整は難しいものと考えますが、今後も研究してまいります。

受付番号	意見	理由	回答・市の考え方
15	⑥「事業3-4」として、鉄道・バス一体型の市民向け企画乗車券の検討、パークアンドライド実験の検討など、利便性向上に向けた施策の検討を盛り込めないか	⑥方針3に「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」には、市民が「たまには公共交通を使って出かけてやってもいいか」と思わせるような取り組みも必要に思う。現状がクルマを駅近くの駐車場まで運転し、鉄道を利用するパークアンドライドの実証実験によるニーズの確認・把握は必要に思う。 また、実証実験の際には駐車場料金は伊東市が負担することが望ましい。中途半端なデマンド交通を整備してもクルマの利便性に慣れた人は高齢者でも利用しないことが多いのが実情であり、それならば一定程度自家用車利用を許容しつつも、運転距離を短くすることで事故リスク低減を考えたほうがよいのではないかと。さらに、市民向け企画乗車券の創設により、市民が伊東という地域の魅力を知り、愛着を育むことができ、公共交通利用の一定程度の利用定着にもつながると考える。	現在、市内の鉄道、バスのそれぞれで企画乗車券等を発売しており、利用者から今後も周知を強化するとともに、一体型の乗車券等につきましても検討いたします。また、パークアンドライドは伊豆高原地域で実施しており、今後も効果検証と本格運行に向けた検討を行います。いただいた意見は今後の取組みの参考とさせていただきます。
16	⑦50ページの「情報や予約・支払い方法などのICT活用の検討」の〈事業内容〉の「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」を「市民、訪日外国人を含めた観光客～」に変更することはできないか	⑦ICT技術による利便性向上の恩恵は、日ごろから伊東市を支える市民も受けるべきである。市民を軽視して、観光客を優先するような印象が拭えない。	本事業は市民と観光客の双方の利便性向上のための取組みとしており、市民の方の生活利用においても恩恵が受けられるような取組み内容を目指します。いただいた意見は今後の取組みの参考とさせていただきます。
17	〈意見1〉「バス網」について ・第3章では、視点1「骨格となるバス網の維持・改善」が挙げられ、それと対応して、課題1「バス環境への対応」が示されています。バス網が市内交通の「骨格」であるのはその通りと思いますが、「市民アンケート」の結果から、単に現状の「維持・改善」ではなく、「抜本的な変革」に踏み込むべきだと思います。	大型バスがほとんど乗客もなく走っている光景が普通になっていますが、観光都市としてのイメージも損ねていると思います。本計画案が引用する「市民アンケート調査」でも、バス利用の満足度は伊東市全体で12%、八幡野・富戸にいたっては4%でしかありません。多人数の通勤・通学利用、団体観光客の輸送を前提とした大型バスの運行ではなく、高齢化・人口減に対応して、市内をこまめに回る小型乗合バスを基幹的な交通手段とする発想の転換が必要と考えます。	将来的な人口減少、都市構造の変化を踏まえ、市としても抜本的な変革の必要性は認識していますが、昨今の運転手不足は深刻であり、次期計画では、運転手の確保を行政、事業者が一体となり行うことで、現在の運行を維持するための土台作りが優先と考えています。いただいた意見は今後の取組みの参考とさせていただきます。

受付番号	意見	理由	回答・市の考え方
18	<p><意見3>自転車の位置づけ</p> <p>本計画案には「自転車」の語が出てきません。「自転車活用推進法」が制定されてから、環境に優しく、健康的な移動手段として自転車を公共交通体系に組み込む自治体も増えています。伊東市は地形的に自転車利用が難しい区間も多いですが、「伊東市環境基本条例」、「伊東市環境基本計画」の理念を具体化するためにも、自転車活用の仕方を検討することを交通計画に盛り込んでほしいです。</p>	-	<p>自転車の利活用について、観光の視点では県が中心となり、伊豆半島全域での自転車走行環境整備、サイクルトレインの実施、拠点となる鉄道駅での自転車整備環境の創出などを行っています。</p> <p>市内の生活利用については、伊東市として自転車活用推進計画を未策定であり、今後、関係課と自転車の利活用について協議を継続します。意見は参考とさせていただきます。</p>
19	<p><意見4>人口推計値についての疑問</p> <p>(1) 図3 (p.11) (図12 (p.19)再掲)の人口推計値に疑問があります。対島地区についてみると、これから5年間で5千人減少となっていますが、住民の実感として、これから毎年千人ずつ減少するとは思われません。しかも、本文では、対島地区の人口は増加していると記述されているのと矛盾します。</p>	-	<p>図3 (P.11) に示す地域別の将来推計は、平成27年国勢調査時点の推計値であったため、直近で公開された令和2年国勢調査の推計値に差し替えし修正させていただきました。</p> <p>修正により、対島地区において2020年から2030年までの推移による減少は2263人の推計となっております。対島地区の人口増加の記述のご指摘は近年である2015年から2020年の推移に係る部分に当たります。2020年から2030年までの将来人口推計では市全体と同様に減少傾向にあります。</p>
20	<p>(2) 伊東市の2030年の人口は図2 (p.10) では58462人となっていますが、図3 (p.11) の3地区の合計は53681人と約5千人のずれがあります。これはどうしてでしょうか？</p>	-	<p>19でご指摘いただいた図3は平成27年国勢調査時点の推計値を利用しておりましたが、直近で公開された令和2年国勢調査時点の推計値に修正をおこないました。</p> <p>図2に示す市全体の将来推計は国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計の数値を利用しております。一方、図3 (P.11) に示す将来推計は人口メッシュ割り (升目のような地区割の人口数値) した国土数値情報の数値を利用しております。人口メッシュは市域にびったりと沿った形にならないことから、誤差が生じている状態です。</p>

受付番号	意見	理由	回答・市の考え方
21	<p><意見2>第3章・第4章における「課題⇒方針⇒(将来像)⇒目標⇒数値目標」の展開について</p> <p>第3章・第4章では、4つの視点が示され、それぞれが「課題⇒方針⇒(将来像)⇒目標⇒数値目標」という流れで記述されています。それら4つの視点のうち、ここでは特に視点2「点在する交通空白地域の移動ニーズに見合った対応」を取り上げます。計画案では、第2の視点から導かれる「課題⇒方針⇒(将来像)⇒目標⇒数値目標」の記述内容はほぼ同じで、5段階に分けて考察する意味がないと思います。計画案における視点2に関する「課題⇒方針⇒(将来像)⇒目標⇒数値目標」の展開の仕方を下表左欄のようにまとめてみました。これを右欄のように修正することを求めます。また、その修正に整合する形での細部の記述の変更を求めます。</p>	-	<p>課題から数値目標までの流れは、わかりやすさも含めた一貫した考えを示すために流れを統一しており、ご指摘の交通空白地域についても前回計画で目指して実現できなかった点を踏まえ、検討を進めています。ご意見は今後の取組みの参考とさせていただきます。</p>
22	No. 1「視点・課題・方針・目標」が同じ内容の繰り返しであること	<p>視点2については、課題・方針・目標の各次元の区別・深化がないだけでなく、逆に、「目標」では、「交通空白地域」の課題が「市内全域」にまで拡散しています。それは、「交通空白地域」に関する施策の具体化がないためと考えられます。何らかの具体策の例示によって焦点を絞って、考察を深めることを求めます。</p> <p>また、視点2の「課題」については、「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。」(p.20)となっていて、これだけでは、計画期間5年の間に、「検討」「検討の仕組みづくり」だけすればよいことになります。前回計画と同じく、「空白地域解消」の課題が先送りされる可能性が大です。</p>	<p>前回計画においても交通空白地域の解消を目指し、取組み設定を行い、その後、交通空白地域やリゾートマンションにおいて、交通事業者による移動手段確保、マンション所有の送迎バスに対する支援の検討などを実施してきましたが、本格運用には至っていない状況です。</p> <p>このような状況下、バス、タクシーともに運転手不足が深刻であり、今後は地域への対応も困難となる可能性があります。そこで、計画に示す通り、仕組みづくりや支援体制に重点を置き、地域での検討が早期に進むよう、体制を整えることを次期計画で目指したいと考えています。</p>
23	No. 2, 3, 4「交通空白地域」に、別荘地・分譲地だけでなく、リゾートマンションを含めること	<p>伊東市には約90棟のリゾートマンションがあり、そこには約2千人の住民が生活しています。もともとリゾートマンションは閑静さを求めて、幹線道路から離れて立地していますが、近年定住率が高まり、また高齢化が進んで、車を手放す人が増え、買い物・通院などの生活の足がなく、困っています。リゾートマンションの交通難民化の問題は今後、いっそう進行すると思われる。</p>	<p>市の考える交通空白地域には、リゾートマンションも含まれており、過去の検討ではリゾートマンションでの移動手段の支援検討も実施していました。とはいえ、リゾートマンションが含まれないという誤解を与える可能性もあるため、計画書に明記を行います。</p>

受付番号	意見	理由	回答・市の考え方
24	No. 5 交通利用計画に「観光」を組み込むこと	伊東の魅力は、単に散在する観光スポットだけでなく、「景観」にもあります。それを味わうためにも、観光客が周遊的に移動できる交通手段が求められています。計画案では、「観光」については、上位計画を引用して、もっぱら観光客の「移動での利用促進」としてとらえられています。こういった位置づけだけでは、既存の観光客を既存の交通体系に誘引することに止まるでしょう。「交通空白地域」の解消という課題は、観光客の移動範囲を拡張するための新たな観光周遊コースの開拓という発想に立って具体化すべきと考えます。このとき、交通空白地域での移動手段確保は、基幹的なバス路線との接続による支線網の整備、別荘地バス・ホテル送迎バスの共同運行、一般開放といった柔軟な取り組みとしてなされるべきと思います。その際、「地域内フィーダー交通」の試行として、湯沢版MaaSの実証実験等の成功例を参考にして、複数の運行事業者が連携する「エリア一括協定運行事業」の伊豆高原版を検討して下さい。	市内各所に点在するホテル送迎バスの活用については、事業2-1で示す交通空白地域での地域交通確保の取組みの中で、地域の輸送資源の活用という形で盛り込んでいます。ご意見いただいた他事例については参考とさせていただきます。
25	No. 6 クロスセクター効果を見込むこと 今回の計画案では、「ニーズ」という語が23回、「需要」が6回使われていることから分かるように、交通をもつばら既存の「ニーズ」の面にとらえています。しかし、交通移動は、将来的かつ多面的な効果創出の面にとらえるべきと思います。たとえば、家にとじこもっている老人、あるいは車に依存しているが危ないので使いたくない人が、コミュニティバスで気軽に外出できるようになるといった行動変容がなされると、それだけ経済効果が見込まれ、地域活性化にもなります。同時に、外出することにより、長期的には健康度を向上させ、行政コストや介護費用を抑える効果もあると思われます。（「按針号」の場合、利用者として観光客が想定されていましたが、地元高齢者の利用が予想以上に多かったとも聞いています。）さらに、観光ルートの新たな設定という面から見れば、それによる新たな経済効果もあり、観光振興策としても位置づけることができます。「視点2」の目標設定においては、こういった多面的な誘発効果・関連効果を考慮したクロスセクター分析を導入すべきと考えます。	-	クロスセクター効果については、公共交通利用が観光、福祉、医療など各分野に与える影響を把握する手法として、重要と認識していますが、現状は、クロスセクター効果を正しく計測するための各種データが不足しており、国としてもクロスセクター効果の把握に関する十分な指針は出せていない状況です。ご意見いただいた内容は、今後の参考とさせていただきます。

受付番号	意見	理由	回答・市の考え方
26	<p>No. 7「カバー率」目標を引き上げること</p> <p>カバー率は、駅・バス停からの距離と人口から機械的に算出される比率であって、駅あるいはバス停の新設があつて初めて上昇するものです。カバー率の目標が「現状以上」であることは、交通サービス網の拡充がないと初めからあきらめていることを示しています。周遊バスルートの新設などの具体策の提示を伴ったカバー率目標の設定をお願いします。（なお、p. 8において、「公共交通による人口カバー率70.3%（2018年度）」が「現状維持以上70.8%（目標達成）」とされているのは、単に人口が減少した分、わずかに上昇したのにすぎないと思います。また、0.5%上昇という数字も誤差の範囲内と思われる。）</p>	-	<p>前回計画での人口カバー率の微増は、ご指摘の通り、人口の減少によるものと認識しております。一方で、2025年春より自主運行路線の一部が廃止になることも含め、バス運転士の確保は厳しい状況にあり、現状路線の継続的な維持も見通しが立たない状況です。</p> <p>本計画では、交通空白地域でのカバー率向上も目指しながら、現状のバス路線の維持も含めて、現在のカバー率をまずは維持する点を重視するため、現状維持という目標値を設定します。</p>
27	<p>鉄道（JRと伊豆急行）とバス路線（東海バス）を中心に考える。</p> <p>宇佐美、伊東市街地、川奈、十足、富戸、池・赤沢の6エリアに分ける。</p> <p>基本的には鉄道の各駅の発着時間に合わせてバスが各エリア内を循環する。JR、伊豆急行ともに上り下り、1時間に1～2本運行がある。</p> <p>十足エリアは荻車庫を起点に考える。</p> <p>既存のバス路線はそのままに、便数については昼間の時間は削除しても構わないと考える。</p> <p>各エリアを巡回するバスは小型（ワゴン車＝8～10人乗り）で可。大型2種免許でなくても運転できるようにする。</p> <p>各エリアとも1時間に1本運行できれば嬉しい。運転手の人数や労働時間を考慮し、エリアによっては運行しない時間があっても仕方がない。</p> <p>エリア内の運行経路は別途考える。</p> <p>新しい路線を考える必要もある。例えば、昔あった新井経由川奈港行の路線（汐吹き経由）を復活させ、川奈港から川奈駅を経由して国道を通過して伊東駅へ循環するなど。</p>	-	<p>ご提案にある、エリアごとの運行、運行本数の充実については検討の必要性があると認識していますが、計画書でも記載しております通り、バスやタクシーの運転士の確保は非常に厳しい現状にあり、現状路線の維持が最優先と考えます。</p> <p>また、市民や観光客の移動ニーズとして、伊東駅や伊豆高原駅及びその周辺の施設への来訪が依然として多く、これらを基本とした運行形態となっており、各エリアを運行することで、乗り継ぎが発生する運行形態は必ずしもニーズと合致しない面があります。</p> <p>以上より、次期計画では、運転士確保と現状路線維持に重点を置く考えを持っており、いただいたご意見は今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
28	<p>現在運行中のスクールバスは廃止する。</p> <p>小中学生のバス代は免除して、一般の人と同じバスに乗る。</p> <p>定かではないが、子供は親が送り迎えするのがほとんどだと思います。一番困っているのは、運転免許を持たない人、免許を返納した大人（老人）ではないでしょうか。</p>	-	<p>ご指摘の点につきましては49ページ事業3-4に記載の「地域交通としての活用に関する意向調査」を実施し、地域交通リソースの最適化を図るよう連携推進をまいります。</p>