

伊豆市生活交通ネットワーク形成計画

伊豆市地域公共交通計画

平成29年3月（令和4年3月改訂）



～ 目 次 ～

序章 はじめに	1
序-1 計画の背景、目的	1
序-2 計画の位置づけ	1
序-3 計画の区域	2
序-4 計画の期間	2
序-5 計画策定の体制及び経緯	3
第1章 現状分析	4
1-1 地域概況	4
(1) 伊豆地域の地勢、概況	4
(2) 伊豆市の人口、人口構成、将来推計	5
(3) 伊豆市の施設等分布	7
(4) 施設の新規立地、変更に関する動向	1 1
1-2 上位関連計画・制度	1 2
(1) 伊豆市の公共交通・まちづくりに関する上位関連計画	1 2
1-3 公共交通等の現状	1 5
(1) 公共交通の整備状況（鉄道、フェリー、バス、タクシー等）	1 5
(2) 公共交通の運行状況・利用状況・収支状況	1 7
(3) 伊豆市における公共交通に関する補助額の推移	2 3
(4) バス路線別利用実態（バス乗降調査より）	2 5
(5) 病院送迎の実施状況	2 9
1-4 市民等の移動実態やニーズ	3 1
(1) 市民の移動実態概況（国勢調査）	3 1
(2) 観光客入込状況（観光統計）	3 2
(3) 市民の移動実態・ニーズ	3 3
(4) 中学校再編時の生徒の分布	4 3
1-5 計画目標及び取組みの進捗状況	4 4
(1) 計画目標値の達成状況	4 4
(2) 取組みの実施状況	4 5
第2章 課題整理	4 6
2-1 全市的な現状把握及び課題整理	4 6
(1) 現状把握のまとめ	4 6
(2) 課題整理	4 8

2-2 地区ごとの現状把握及び課題整理	4 9
(1) 修善寺地区.....	4 9
(2) 中伊豆地区.....	5 0
(3) 天城湯ヶ島地区	5 1
(4) 土肥地区	5 2

第3章 計画における方向性や事業の検討 5 3

3-1 生活交通ネットワークの考え方と基本方針.....	5 3
3-2 生活交通ネットワーク再構築の概念図.....	5 5
3-3 計画の数値目標の設定.....	5 6
3-4 実施する事業メニューの設定.....	5 7

第4章 事業内容および実施スケジュール 5 8

4-1 事業概要および実施スケジュール.....	5 8
4-2 各事業の実施内容	5 9
事業1：地域ごとの交通システムの再編・導入事業.....	5 9
事業2：学校再編に伴う路線バス網の見直し事業	6 0
事業3：利用しやすい公共交通・魅力向上事業.....	6 1

第5章 計画の実現に向けて..... 6 3

5-1 計画の実現に向けた取組みの実施.....	6 3
5-2 PDCA サイクルに基づく進行管理	6 3
5-3 計画の評価スケジュール.....	6 4
5-4 関係者による役割分担・連携による取組み.....	6 4

序章 はじめに

序-1 計画の背景、目的

伊豆市では、平成 27 年度に第 2 次伊豆市総合計画、伊豆市まち・ひと・しごと創生総合戦略を策定し、目指すべきまちの形として、「コンパクトタウン&ネットワーク」の推進を前面に打ち出し、まちづくりと一体となった将来にわたって持続可能な交通ネットワークの構築を目指している。

伊豆市における地域ごとの特性や交通手段の現状、今後のまちづくりの方向性を踏まえた上で、鉄道・バス・タクシー・自家用有償運送等の交通手段をその特性に合わせて役割分担し、それらを相互に連携・組み合わせることによる包括的な交通体系の確立に向けた基本計画を策定する。

序-2 計画の位置づけ

交通に関する基本理念等を明らかにする「交通政策基本法」が令和 2 年 12 月に改正され、本法に基づき、国が第 2 次交通政策基本計画を策定した。また、地方公共団体は、「国との適切な役割分担を踏まえ、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する」とされた。

また、令和 2 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方自治体による地域公共交通計画の策定が努力義務となっている。

そこで、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五条に基づき、伊豆市の持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、「地域公共交通計画」として策定する。

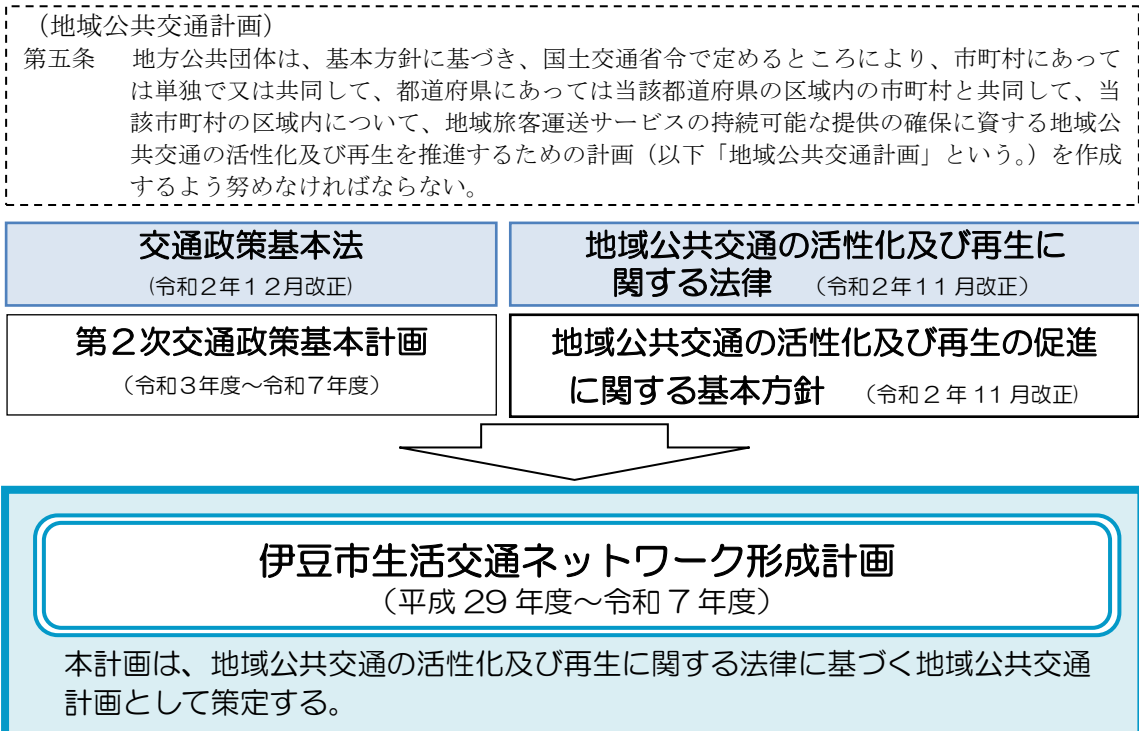


図 1 計画の位置付け

序-3 計画の区域

計画の区域は伊豆市の全地域を対象とする。



図 2 計画の位置付け (出典：国土数値情報)

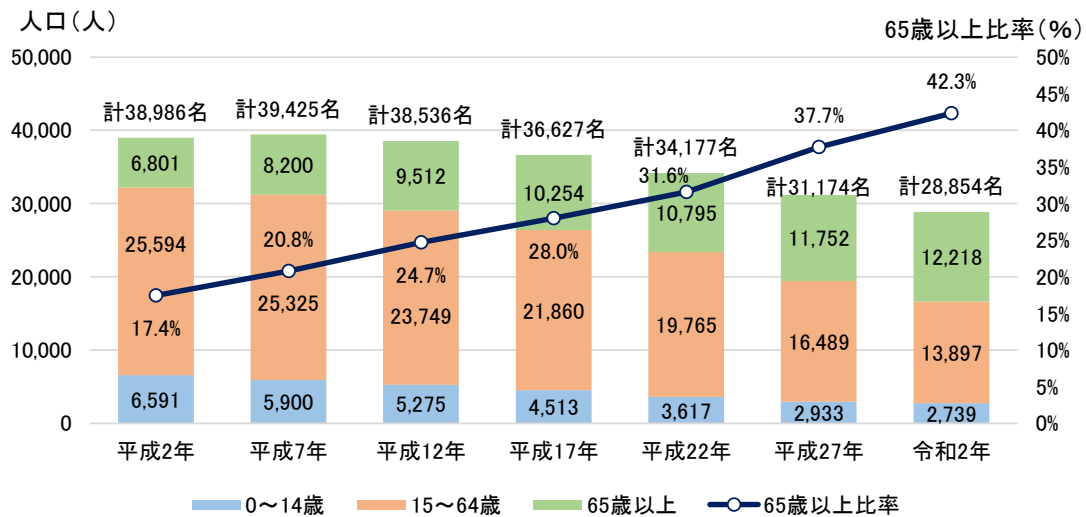


図 3 計画区域の人口構成 (出典：国勢調査 (平成2年～令和2年))

序-4 計画の期間

本計画の期間は、平成29年度から令和7年度までの9年間とする。

序-5 計画策定の体制及び経緯

計画策定の体制は以下の通りとし、「伊豆市地域公共交通会議」において策定を進めるとともに、下部組織として「伊豆市地域公共交通会議 計画策定調整部会」を設置し、計画策定に向けた専門的な調査、検討、議論を行う。

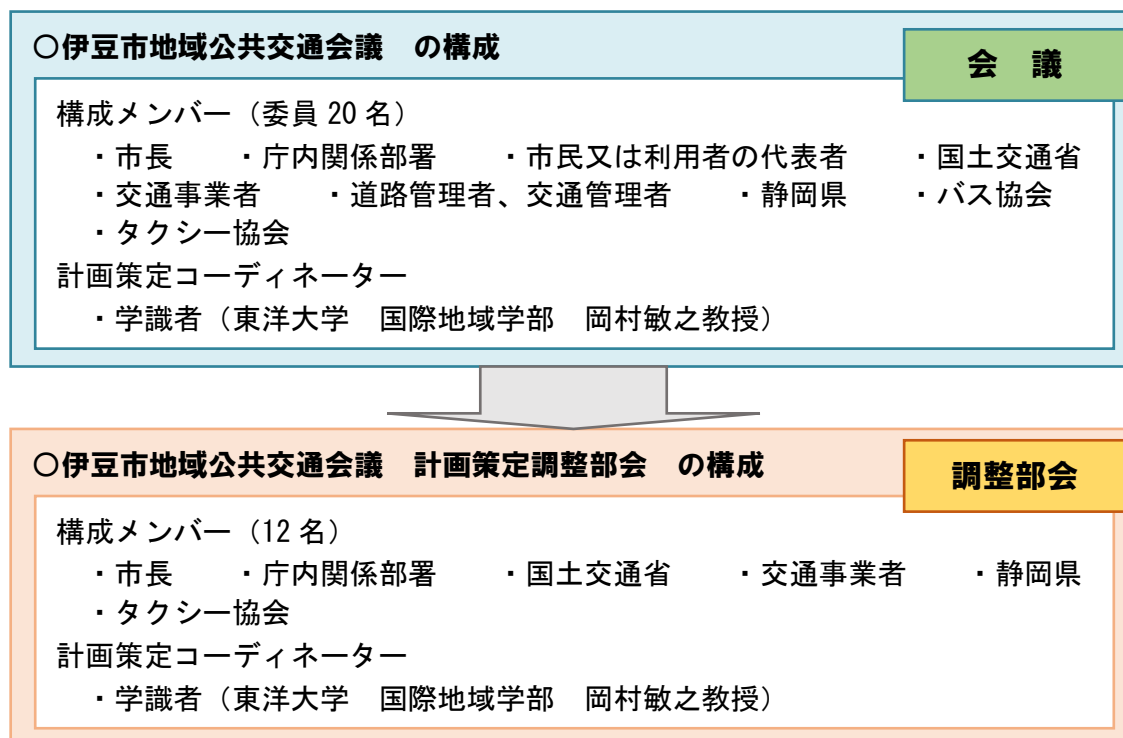


図 4 計画策定の体制

計画の策定に向けた検討フローは以下の通りとなる。

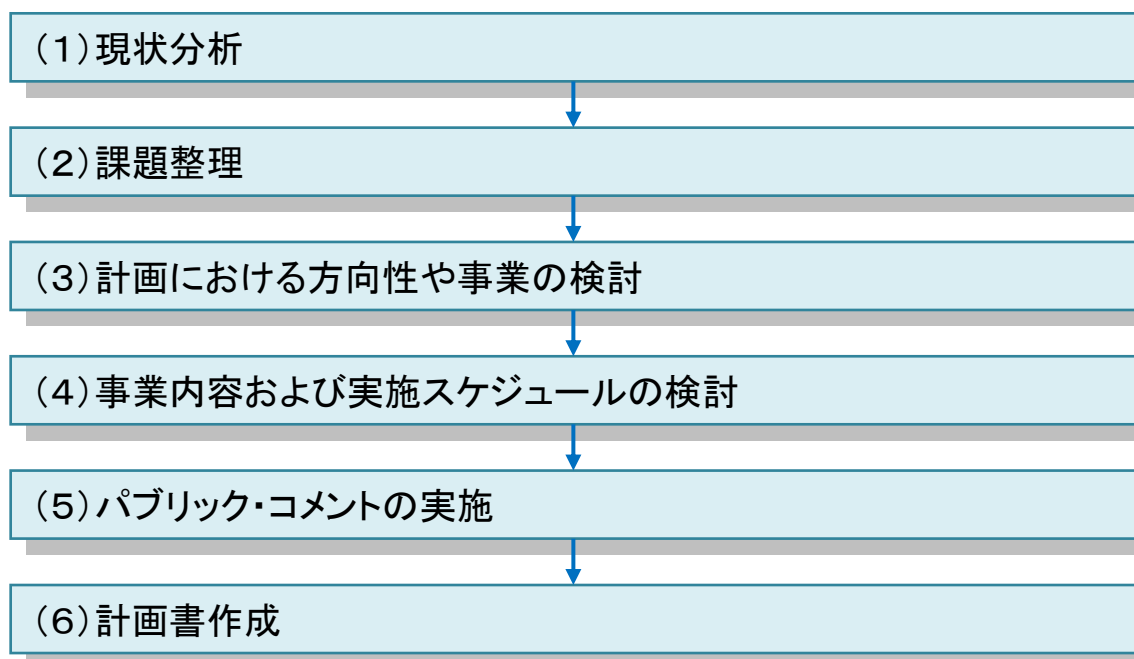


図 5 検討フロー

第1章 現状分析

1-1 地域概況

(1) 伊豆地域の地勢、概況

伊豆市は伊豆半島の中央部に位置しており地域内の標高は下図の通りである。修善寺駅周辺から天城湯ヶ島方面、土肥方面、伊東方面、修善寺温泉方面に幹線道路が広がっている。



図6 伊豆市の地勢、道路網

伊豆市は平成16年4月1日に、旧修善寺町、旧土肥町、旧天城湯ヶ島町、旧中伊豆町が合併し現在の伊豆市が発足しており、4つの地域性（修善寺地区、土肥地区、天城湯ヶ島地区、中伊豆地区）を有する。



図7 伊豆市内の4地区（修善寺地区、土肥地区、天城湯ヶ島地区、中伊豆地区）

(2) 伊豆市の人口、人口構成、将来推計

①伊豆市の人口、人口構成、将来推計

伊豆市の人口は、平成7年をピークに減少に転じており、今後も人口減少、高齢化率の増加が想定されている。

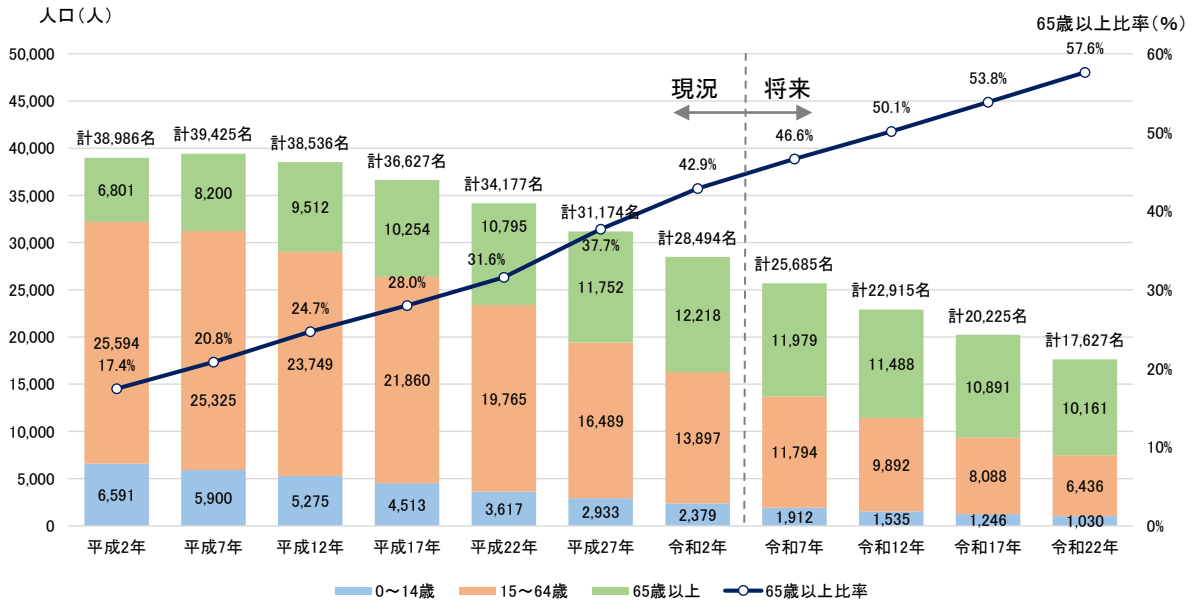


図8 伊豆市の人口推移

※H2~R2 は国勢調査、R7 以降は国立社会保障・人口問題研究所を参照

地区別の人口については、修善寺地区が多く、その他の地区が少なくなっている。地区別の高齢化率は土肥地区が突出して高くなっている。

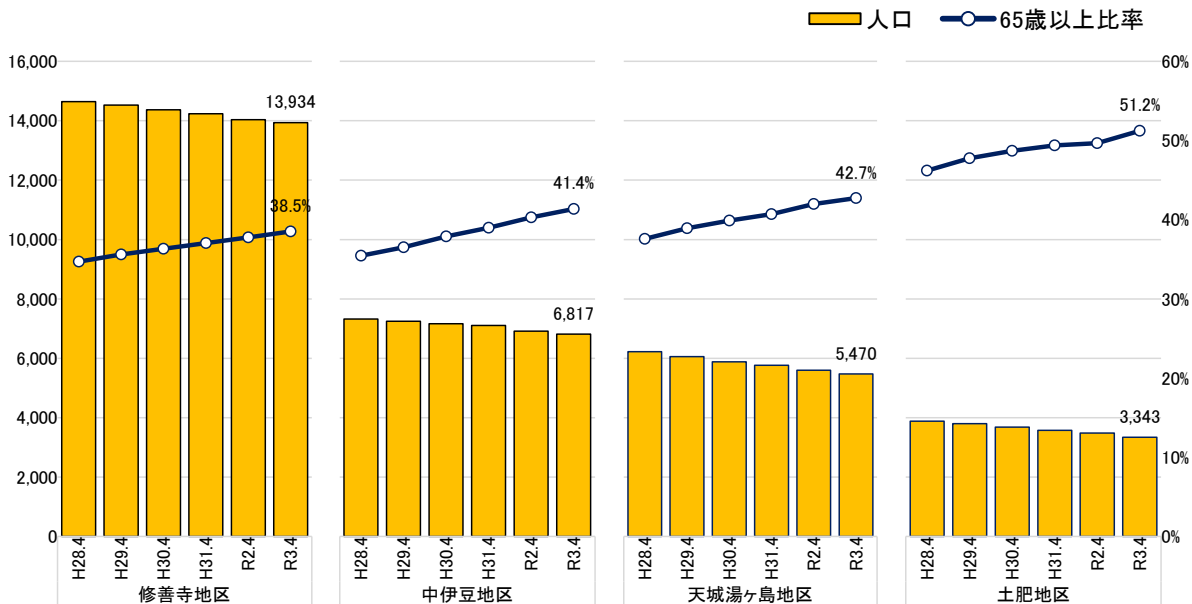


図9 伊豆市の地区別人口推移 (出典：伊豆市ホームページ)

②人口分布

人口は、修善寺駅周辺その他、国道 414 号線などの幹線道路沿いを中心に分布している。

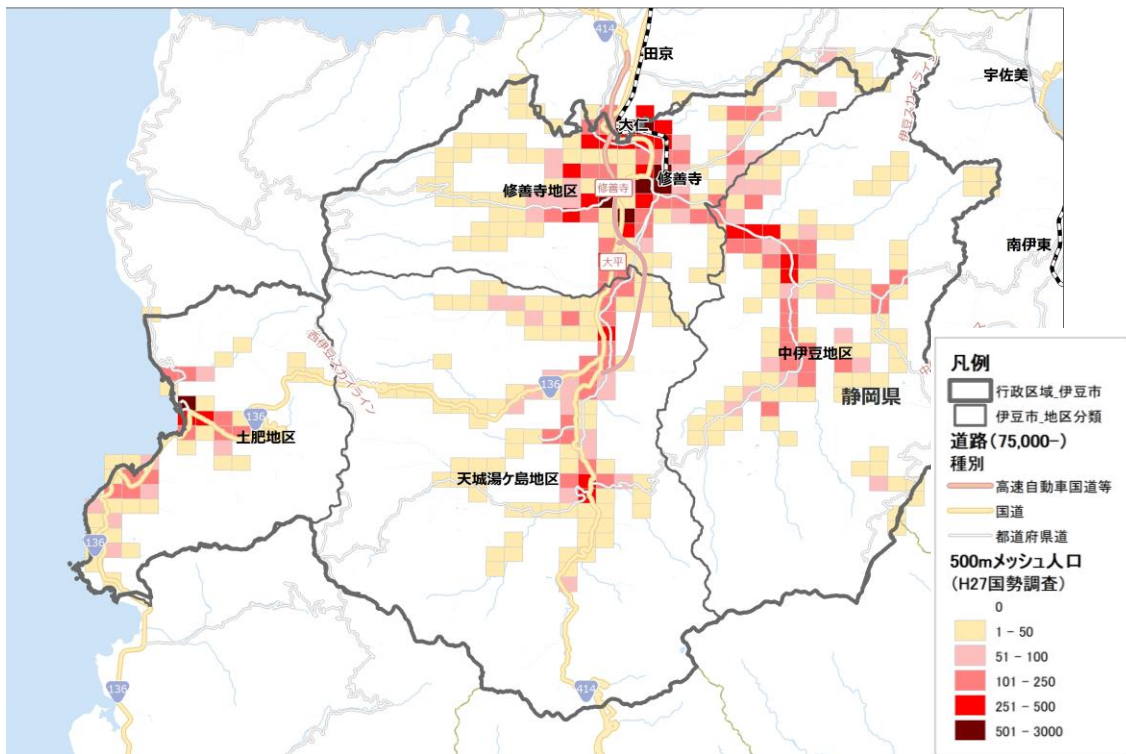


図 10 伊豆市の人口分布（出典：平成 27 年国勢調査）

③高齢化率

高齢化率は平成 27 年時点では、全市的に 30%を超える状況となっている。

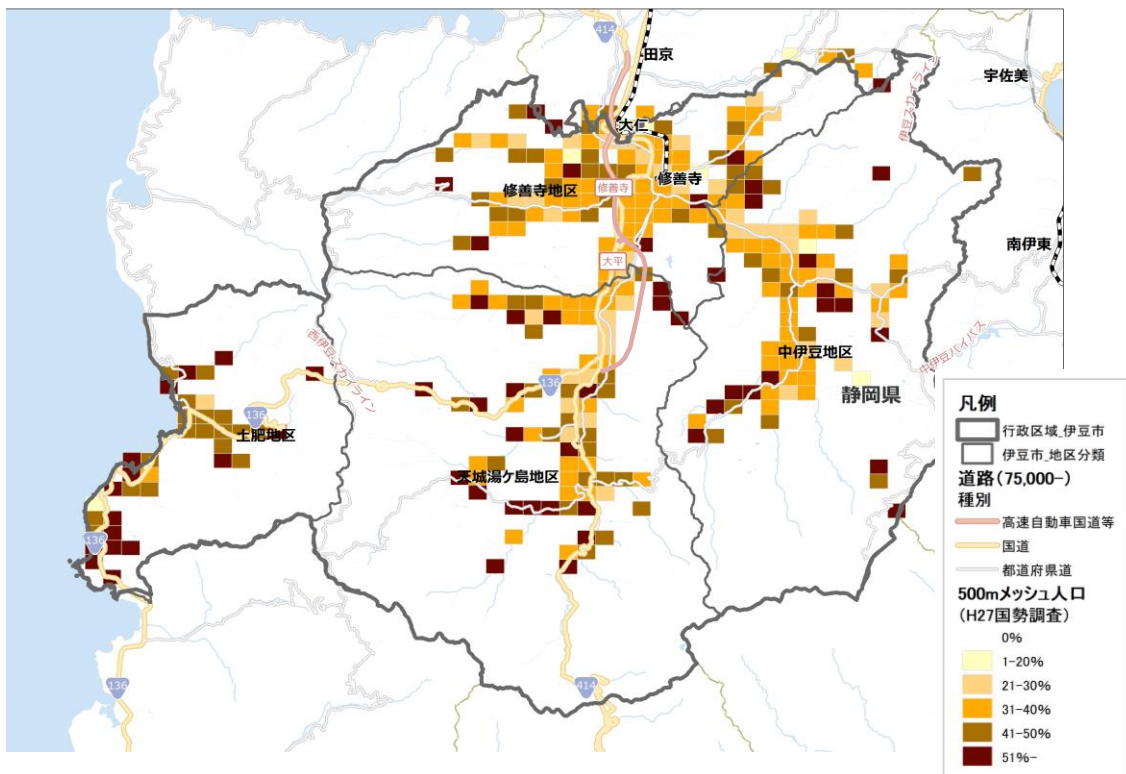


図 11 伊豆市の高齢化率分布（出典：平成 27 年国勢調査）

(3) 伊豆市の施設等分布

①施設分布

伊豆市における公共施設、学校、医療施設、福祉施設の立地状況を以下に示す。
修善寺駅周辺に集中するほか、中伊豆地区、土肥地区、天城湯ヶ島地区にも立地する。

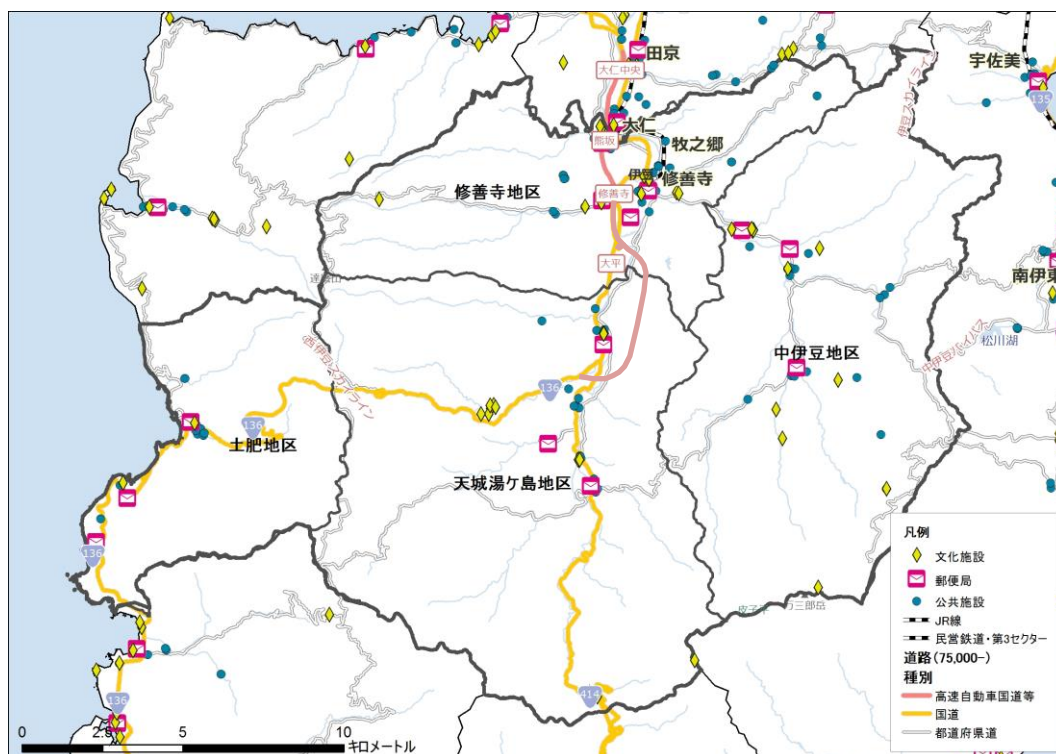


図 12 伊豆市の公共施設、郵便局の立地（出典：国土数値情報）



図 13 伊豆市の学校（小学校、中学校、高等学校）の立地（出典：国土数値情報）

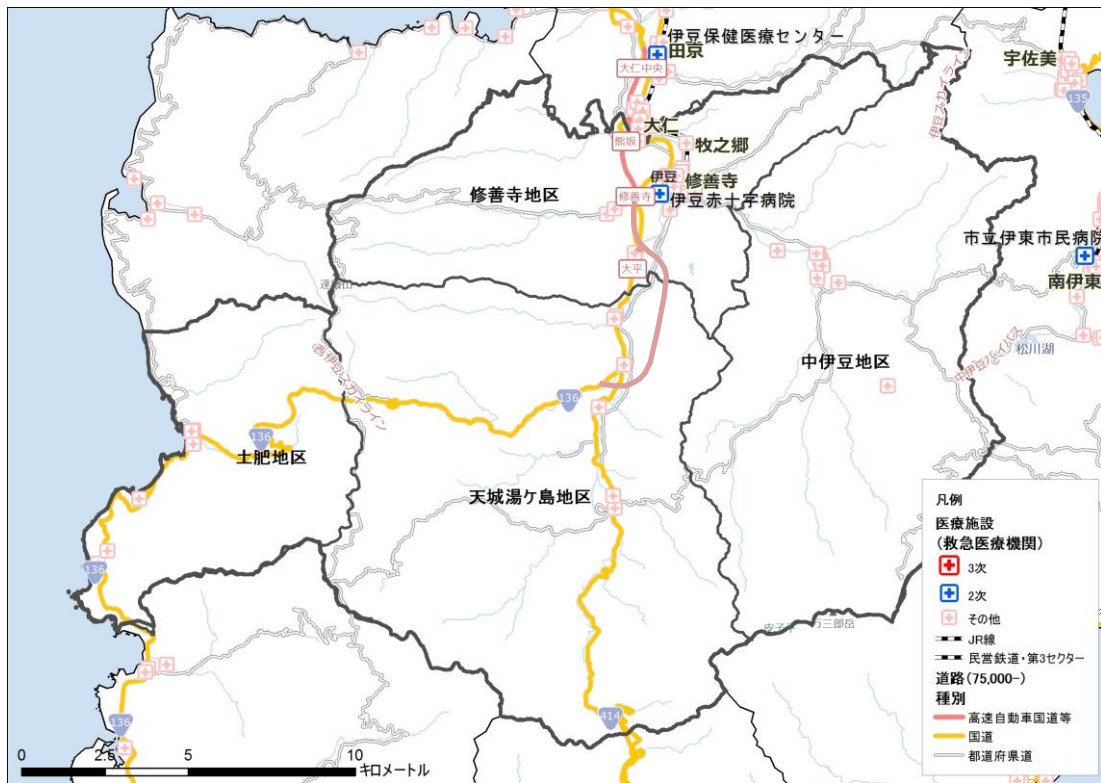


図 14 伊豆市の医療施設の立地（出典：国土数値情報）



図 15 伊豆市の福祉施設の立地（出典：国土数値情報）

②事業所及び従業員の分布

事業所及び従業員は、修善寺駅を中心として国道などの幹線道路沿いに集中している。また、土肥地区の沿岸部においても事業所、従業員が集中している。

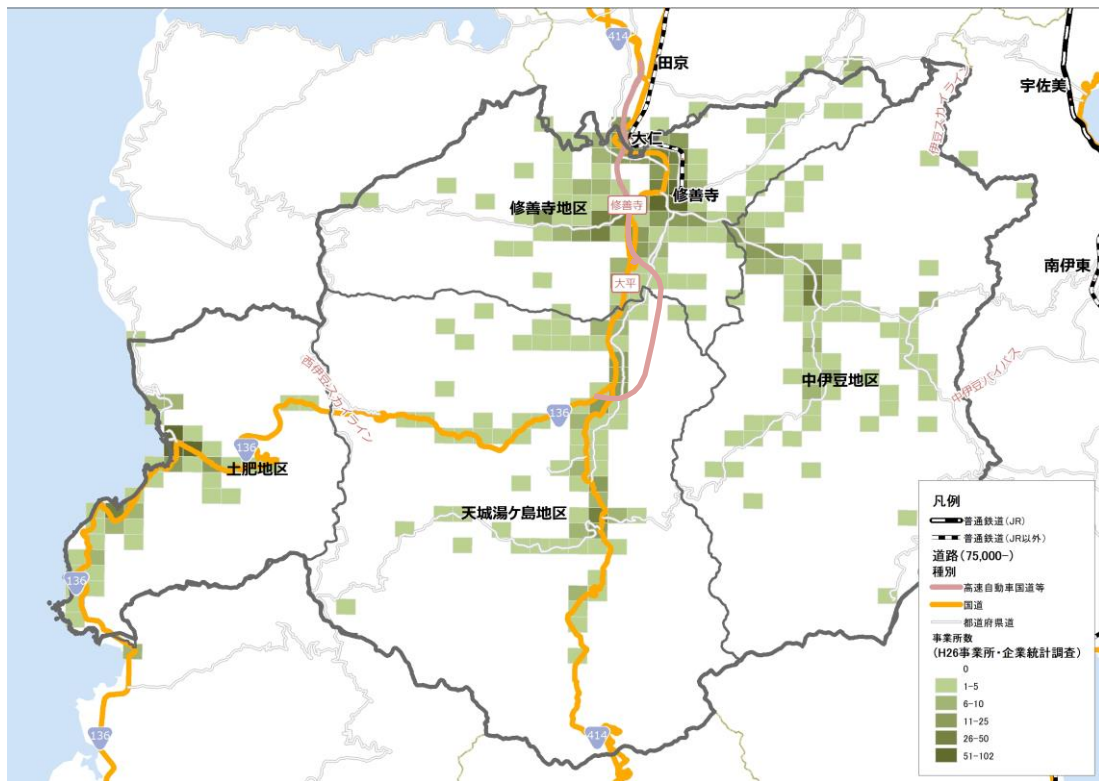


図 16 伊豆市の事業所分布 (出典：平成 26 年経済センサス)

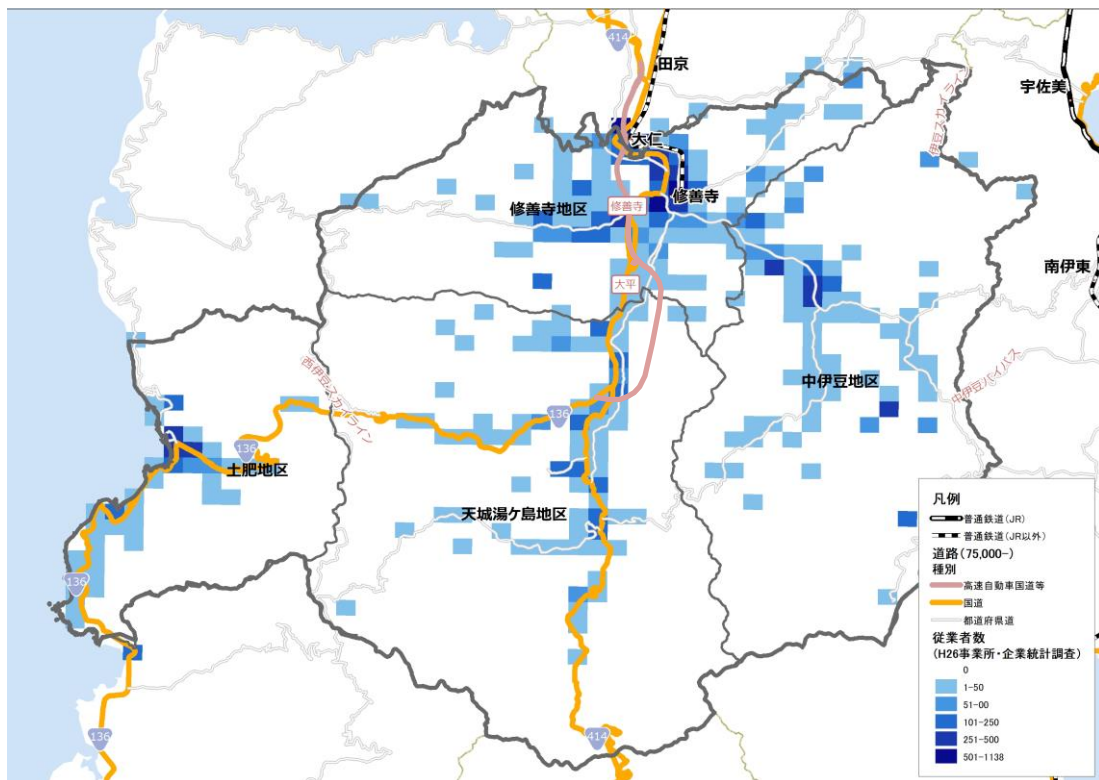


図 17 伊豆市の従業員分布 (出典：平成 26 年経済センサス)

③観光資源

伊豆市内の観光地等（観光地、ジオパーク、道の駅）及び観光地別の来訪者数を以下に示す。修善寺駅周辺や天城湯ヶ島地区、土肥地区に観光地が分布しているほか、観光者数については修善寺温泉や中伊豆地区、天城湯ヶ島地区、土肥地区の観光地において多くなっている。

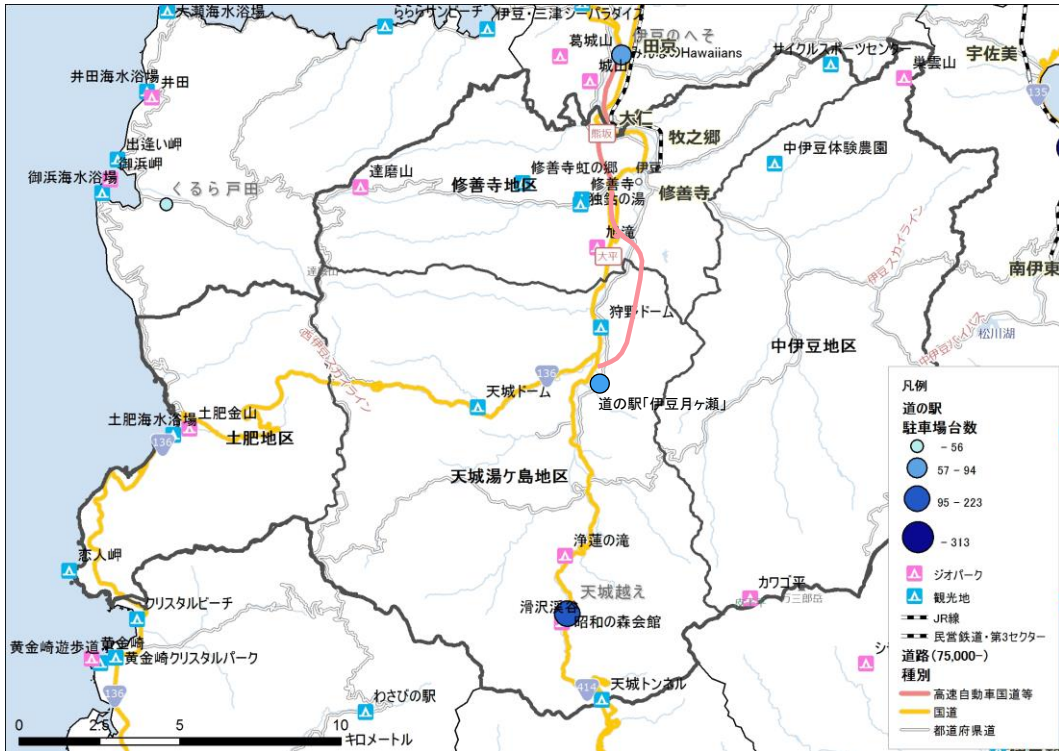


図 18 伊豆市の観光地等の分布

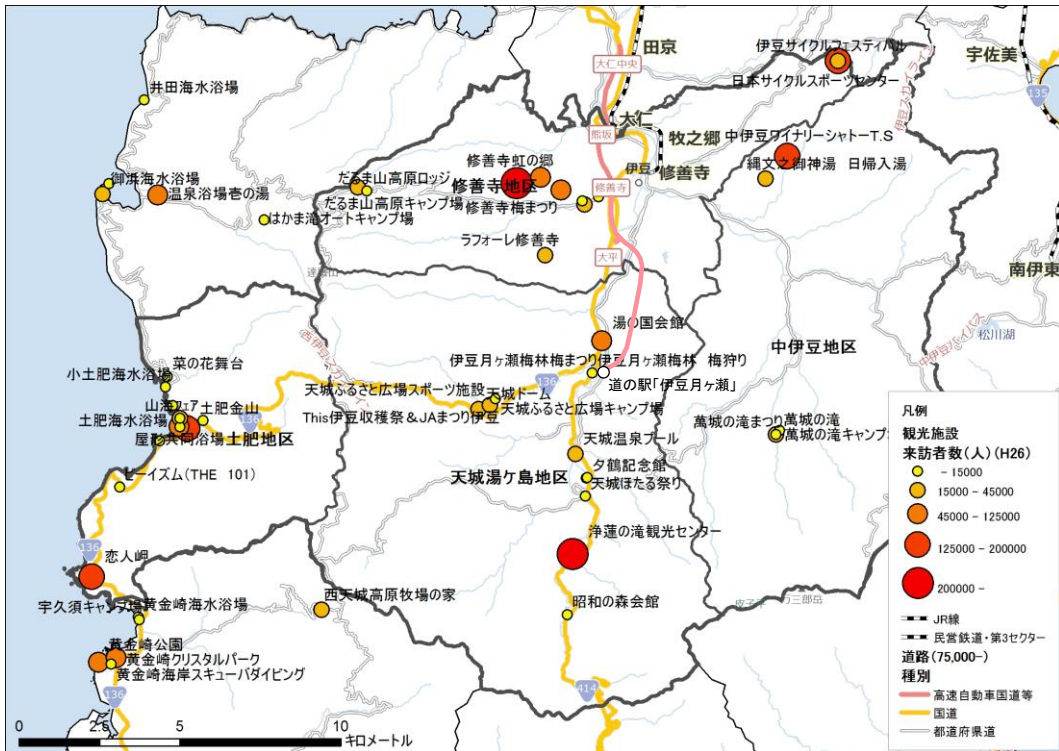


図 19 伊豆市の観光地の来訪者数

(4) 施設の新規立地、変更に関する動向

①施設立地等の動向

伊豆市では、清掃センターの再編があるほか、伊豆縦貫道の整備に伴う道の駅の整備、支所の移転、中伊豆温泉病院の移転などが実施、予定されており、中心市街地や地域振興拠点などへの施設の集約化に留意した生活交通ネットワーク形成計画が必要となる。

表 1 施設移転・立地等の動向

移転あるいは再編前		移転あるいは再編後		実施時期
施設名	現所在地	施設名	事後の所在地	
伊豆市清掃センター 土肥戸田衛生センター	柏久保 68-1 小土肥 1460-3	(仮称)伊豆市 伊豆の国市新 ごみ処理施設	佐野	令和4年度 目標
中伊豆温泉病院	上白岩 1000	中伊豆温泉 病院	下白岩	令和5年度 目標
天城湯ヶ島支所	市山	天城湯ヶ島 支所	湯ヶ島	平成30年4月
—	—	道の駅 「伊豆月ヶ瀬」	月ヶ瀬	令和元年12月

②学校再編の動向

伊豆市では、平成30年4月に土肥小学校を現在の土肥中学校の敷地に移設し、小中一貫校（義務教育学校）となっている。

また、令和7年度に修善寺中学校、中伊豆中学校、天城中学校の3中学校が（仮称）伊豆中学校として、加殿・日向地区に再編される予定である。学校再編に伴い、児童、生徒の通学手段確保の検討が必要となる。

表 2 学校再編の動向

再編前		再編後		実施時期
施設名（生徒児童数）	現在の所在地	施設名	事後の所在地	
土肥小学校（109人） 土肥中学校（67人）	土肥 638 土肥 2701-1	土肥小中 一貫校	土肥 2701-1	平成30年4月
修善寺中学校（390人） 中伊豆中学校（185人） 天城中学校（141人）	柏久保 395 八幡 407 月ヶ瀬 853	(仮称) 伊豆中学校	加殿・日向	令和7年4月 予定

1-2 上位関連計画・制度

(1) 伊豆市の公共交通・まちづくりに関する上位関連計画

①第2次伊豆市総合計画 後期基本計画／令和3年10月策定

第2次伊豆市総合計画（後期基本計画）では、重点目標5として「魅力あふれる拠点の創造と交通体系の確保」が掲げられ、政策2「地域力の向上」施策2「地域生活交通の維持」において、公共交通機関に関する内容が以下の通り示されている。

■計画期間：平成28年度～令和7年度

■後期基本計画の重点目標

- 重点目標5：魅力あふれる拠点の創造と交通体系の確保
政策2 地域力の向上 <施策2 地域生活交通の維持>
- 具体的な取組み内容

作戦1 公共交通の利用促進と維持

市民の生活交通を確保するため、市独自の小中高生への通学費補助、高齢者バス利用助成などの利用促進策を講じるとともに、不採算バス路線に対する支援や高齢者福祉タクシー券の配布を行い、公共交通の維持に努めます。

●主な取組

小中高生への通学費補助

高齢者に対するバス利用助成

不採算バス路線に対する支援

高齢者福祉タクシー・鉄道・バス等利用助成券の配布

【主な担当課】

地域づくり課／健康長寿課／学校教育課

作戦2 地域の実情に応じた住民相互の支援による足の確保

地域の実情に応じた効率的な輸送サービスの確保に向け、地域づくり協議会や交通事業者と連携した対応策を促進します。

また、運転に不安のある高齢者の事故防止のために、必要な支援をセットで検討しながら、運転をアシストする制度の啓発や免許返納にかかる運転経歴証明書の発行費用を助成します。

●主な取組

▶地域づくり協議会や交通事業者と連携した輸送サービスの確保

サポカー補助金※など、運転アシスト機能に対する啓発・支援

運転経歴証明書の発行費用の助成

- 数値指標（前期計画から引用）



④南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画

南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画は、3市3町（伊豆市、下田市、沼津市（戸田地区）、西伊豆町、松崎町、南伊豆町）を含む公共交通について、主に地域間を結ぶ広域交通について現状把握、課題整理、方針設定を行ったもので、路線バスについては、西海岸線やバスラ峠線などの幹線路線のサービス水準向上、支線路線との接続強化などを整理している。

■計画期間：平成28年度～令和4年度の7か年

■計画目標、公共交通網のイメージ

方針1

人口減少社会に対応した持続可能な
地域公共交通の維持・確保

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

目標1

数値目標 乗合バス利用者の維持

乗合バス利用者数

2,206千人(H27)の維持

目標2

数値目標

交通空白地域の解消
公共交通人口カバー率

68.5%(H22)
→ 70%以上

目標4

数値目標

周遊きっぷの作成・周知など観光客の利用
促進に関する取組を、導入又は改善した案
件数

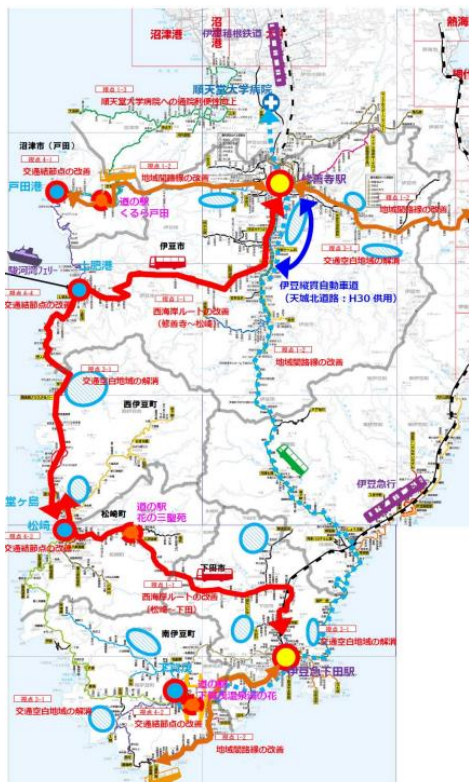
10案件以上

目標3

数値目標

既存路線バスの見直しや、デマンド型交通・
自家用有償運送の導入等、再編又は改善
した案件数

10案件以上



1-3 公共交通等の現状

(1) 公共交通の整備状況（鉄道、フェリー、バス、タクシー等）

①公共交通網の概況

伊豆市の公共交通について、鉄道は伊豆箱根鉄道が修善寺駅から三島方面へ運行している。路線バスは修善寺駅を中心として、各方面に放射状に展開されている。また、駿河湾フェリーが土肥港と清水港の間で運行している。

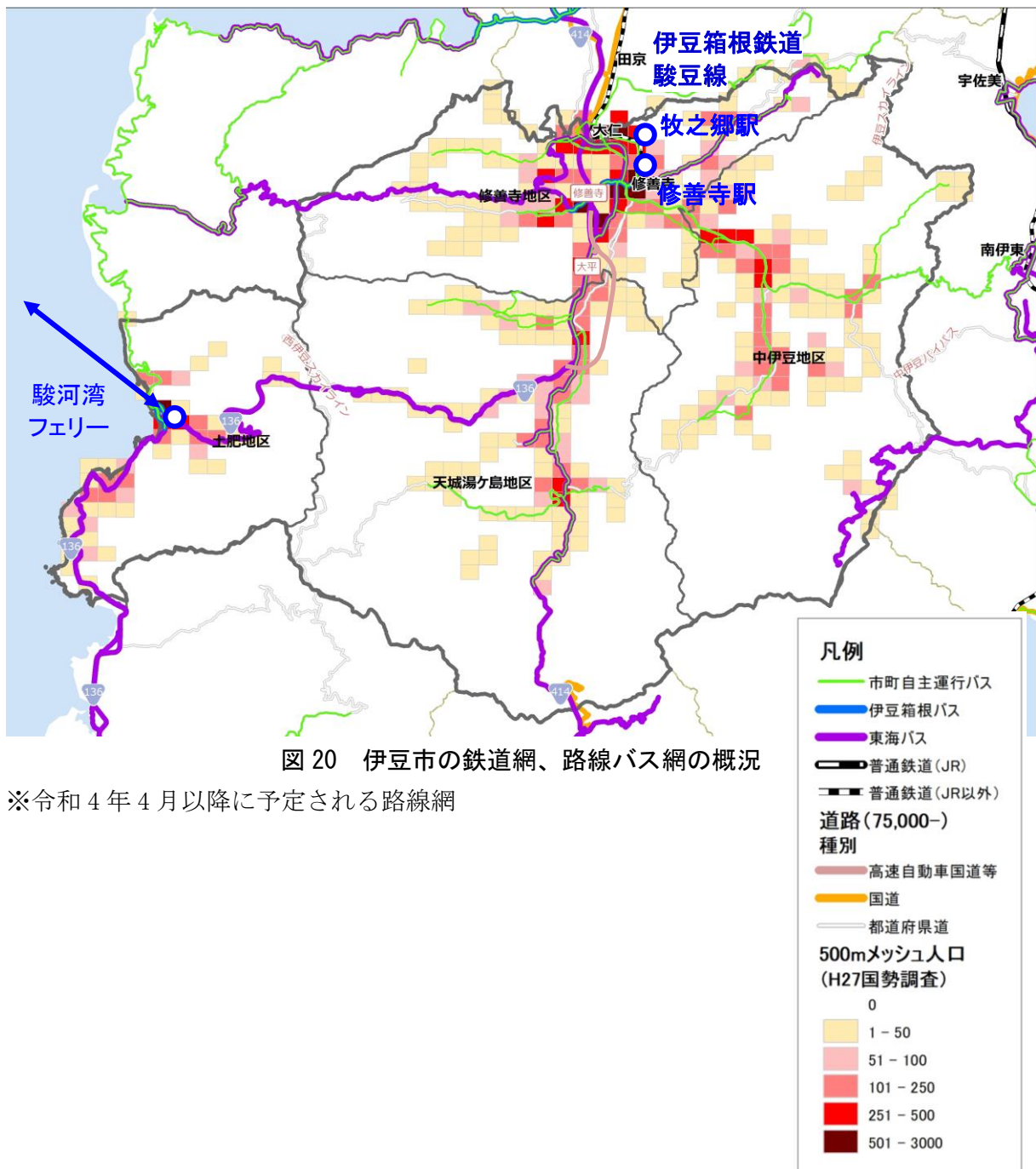


図 20 伊豆市の鉄道網、路線バス網の概況

※令和 4 年 4 月以降に予定される路線網

②公共交通による人口カバー率

公共交通（鉄道駅半径 500m、バス停半径 300m）による人口カバー率は、伊豆市全体では 71.2%となっている。

地区別にみると、修善寺地区の人口カバー率が高い一方、天城湯ヶ島地区や中伊豆地区の人口カバー率が低くなっている。

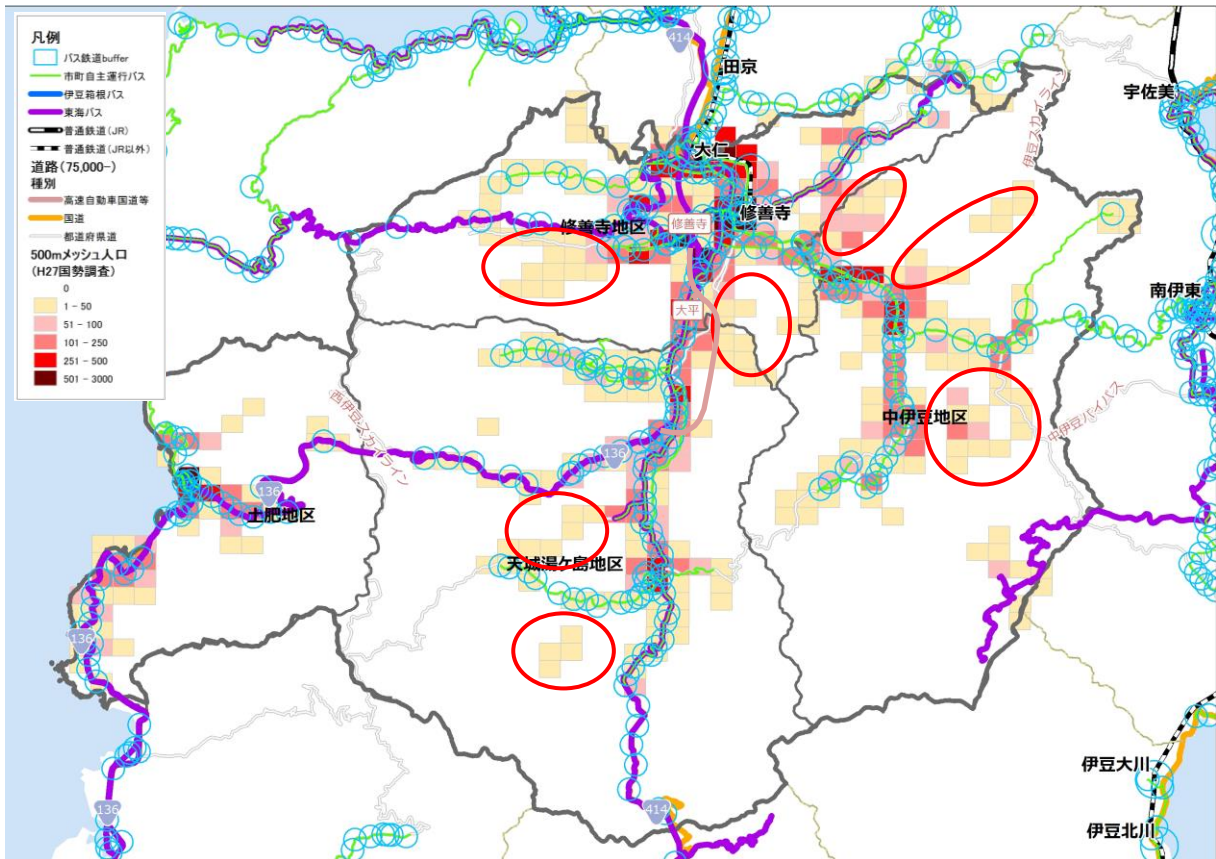


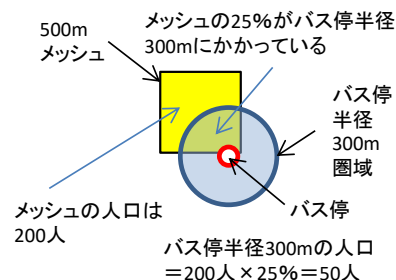
図 21 伊豆市の公共交通（鉄道、バス）による人口カバー状況

表 3 伊豆市の地区別の人口カバー率

		地区別人口 (H27国勢調査)	公共交通 カバー人口	公共交通の 人口カバー率
伊豆市	修善寺地区	14,434	11,836	82.0%
	土肥地区	3,774	2,574	68.2%
	天城湯ヶ島地区	6,052	3,912	64.6%
	中伊豆地区	7,091	4,014	56.6%
	合計	31,351	22,335	71.2%

※公共交通による人口カバー率の算出方法

- ・鉄道駅から半径 500m、バス停から半径 300m の円に重なるメッシュについて、重なる面積を算定
- ・メッシュ全体のうち重なる面積の割合をメッシュの人口にかけ、カバー人口を算出



(2) 公共交通の運行状況・利用状況・収支状況

① 鉄道の運行概況及び利用状況の推移

伊豆市では、伊豆箱根鉄道が運行しており、三島市にある三島駅から伊豆市にある修善寺駅までをつないでいる。

伊豆箱根鉄道は、全時間帯において普通列車が毎時4本程度運行している。その他、特急踊り子号が2～3本/日程度運行している。

表 4 伊豆箱根鉄道の運行概況 (出典：伊豆箱根鉄道ホームページ 令和3年6月時点)

	修善寺駅→三島方面 (上り)	三島→修善寺駅方面 (下り)
普通列車	69本/日 ※始発5:29発、終発22:52発 ※毎時4本程度運行	70本/日 ※始発5:43発、終発23:20発 ※毎時4本程度運行
特急踊り子号 ※毎日運行	2本/日	2本/日
特急踊り子号 ※土休日運行	1本/日	1本/日

伊豆市内の鉄道駅は、修善寺駅と牧之郷駅となる。両駅の年間乗車人員及び伊豆箱根鉄道の年間利用者数を以下に示す。

年間利用者数は、平成3年度(15,318千人/年、鉄道統計年報より)をピークに減少を続けており、現在はピーク時の6割強の利用者数となっている。また、牧之郷駅は伊豆箱根鉄道において、最も利用者数の少ない駅となっている。

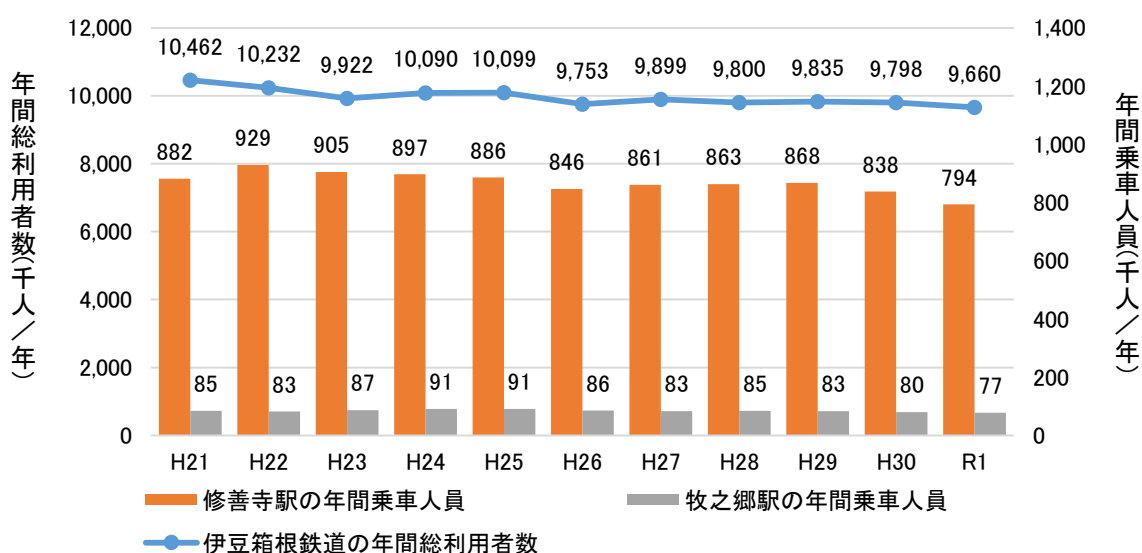


図 22 伊豆箱根鉄道の輸送状況の推移 (出典：伊豆市及び静岡県統計資料)

②路線バスの運行系統及び収支状況

路線バスは、東海バスや伊豆箱根バスの事業者路線及び伊豆市自主運行バス等が運行する。伊豆市内を運行する路線バスの系統一覧及び収支状況を以下に示す。新型コロナウイルスの影響で利用者数が大きく減少していることもあり、事業者路線、自主運行バスともに、全路線の収支率が100%を下回っている。

表5 伊豆市内を運行する路線バスの系統一覧（令和2年度収支状況）

区分	事業者・方面		路線	運行本数 (往復/ 日)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)					
						25%	50%	75%			
事業者路線	東海バス	修善寺方面	戸田線	修善寺駅～虹の郷～戸田	7	-17,239			21%		
				伊豆総合高校～戸田	1	-959			46%		
				修善寺駅～戸田	6	-12,719			31%		
				修善寺駅～戸田	1	-1,094			20%		
			ニュータウン・虹の郷線	修善寺駅～修善寺虹の郷	14	-3,248			58%		
				修善寺駅～修善寺NT～修善寺虹の郷	2	-1,206			22%		
				修善寺駅～牧之郷～熊坂	3	-282			70%		
				ニュータウン口～熊坂～修善寺駅	1	-28			97%		
			亀石峠線	修善寺駅～大仁、田京駅～亀石峠	2	-3,161			30%		
				修善寺駅～田京駅～亀石峠	1	-1,933			14%		
				修善寺駅～浮橋長者原～亀石峠	2	-3,725			9%		
				田原野～浮橋・田京駅～修善寺駅	1	-1,289			0%		
		温泉場線	修善寺駅～修善寺温泉	33	-2,378			78%			
		土肥方面	西海岸線	修善寺駅～西伊豆BP～松崎	17	-39,574			63%		
				修善寺駅～西伊豆BP～松崎	3	-2,948			55%		
				野竹原～土肥温泉	1	-262			0%		
				修善寺駅～土肥FT～松崎	5	-9,171			76%		
				修善寺駅～本立野～松崎	2	-5,124			62%		
				松崎～八幡神社～馬場	1	-1,635			18%		
				天城湯ヶ島方面	天城線	修善寺駅～天城峠～河津駅	10	-36,092			30%
						修善寺駅～温泉・峠～河津駅	2	-9,866			9%
		修善寺駅～天城峠～河津駅	8			-34,624			16%		
		修善寺駅～本立野～昭和の森会館	1			-2,162			6%		
		修善寺駅～本立野～湯ヶ島	9			-8,113			39%		
		修善寺駅～本立野・吉奈～昭和の森会館	1	-1,841			29%				
		合計			134	134	-200,671			45%	
		伊豆箱根バス	中伊豆方面	筏場線	修善寺駅～八幡～筏場	14	14	-22,105			43%
事業者路線合計				148	148	-222,776			45%		

区分	事業者・方面		路線	運行本数 (往復/ 日)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)			
						25%	50%	75%	
伊豆市自主運行バス	東海バス	修善寺方面	柿木線	修善寺駅～下柿木～柿木大野	4	-4,648			12%
				修善寺駅～柿木循環～修善寺駅	2	-3,910			8%
			上大沢線	修善寺駅～牧之郷～上大沢	6	-3,720			37%
				競輪学校線	修善寺駅～馬渡橋	8	-2,596		
			湯舟口線	修善寺駅～修善寺温泉～湯舟口	4	-939			57%
				修善寺駅～寺山口～湯舟口	4	-497			78%
		中伊豆方面	下尾野口・沢口線	修善寺駅～下尾野口	9	-6,395			36%
				下尾野口～沢口	5	-2,300			2%
			温泉病院線	修善寺駅～中伊豆温泉病院～下尾野口	2	-1,675			41%
				修善寺駅～中伊豆温泉病院	16	-7,534			29%
			伊東線	伊東駅～冷川～修善寺駅	6	-13,041			26%
		天城湯ヶ島方面	天城線	修善寺駅～本立野～天城の杜	11	-12,709			45%
				修善寺駅～本立野～持越温泉	3	-3,693			49%
				修善寺駅～本立野～湯ヶ島温泉	9	-11,299			31%
				修善寺駅～本立野・吉奈～持越温泉	2	-2,645			51%
				修善寺駅～本立野・吉奈～湯ヶ島温泉	2	-2,202			47%
		長野線	天城小～長野	4	-1,488			34%	
自主運行バス合計				97	97	-81,292			35%

③路線バスの区間別運行本数

路線バスの区間別運行本数について、平日と休日それぞれ以下に示す。修善寺駅から天城湯ヶ島方面、土肥方面、修善寺温泉方面、中伊豆方面へ向かう幹線道路は、複数系統が重複するため本数が多くなっているが、支線部分では本数が少なく、朝夕のみの運行の場合も見られるため、日中の移動手段確保が課題である。

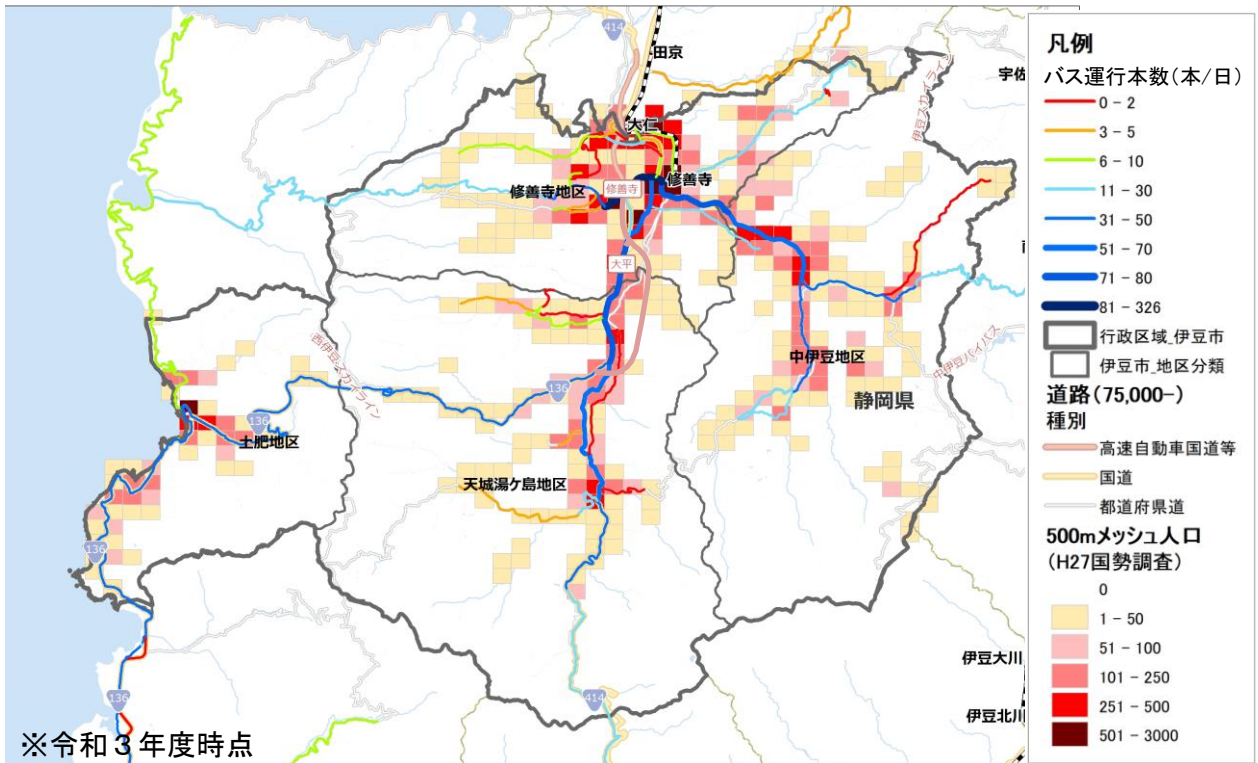


図 23 伊豆市の路線バスの区間別運行本数（平日）

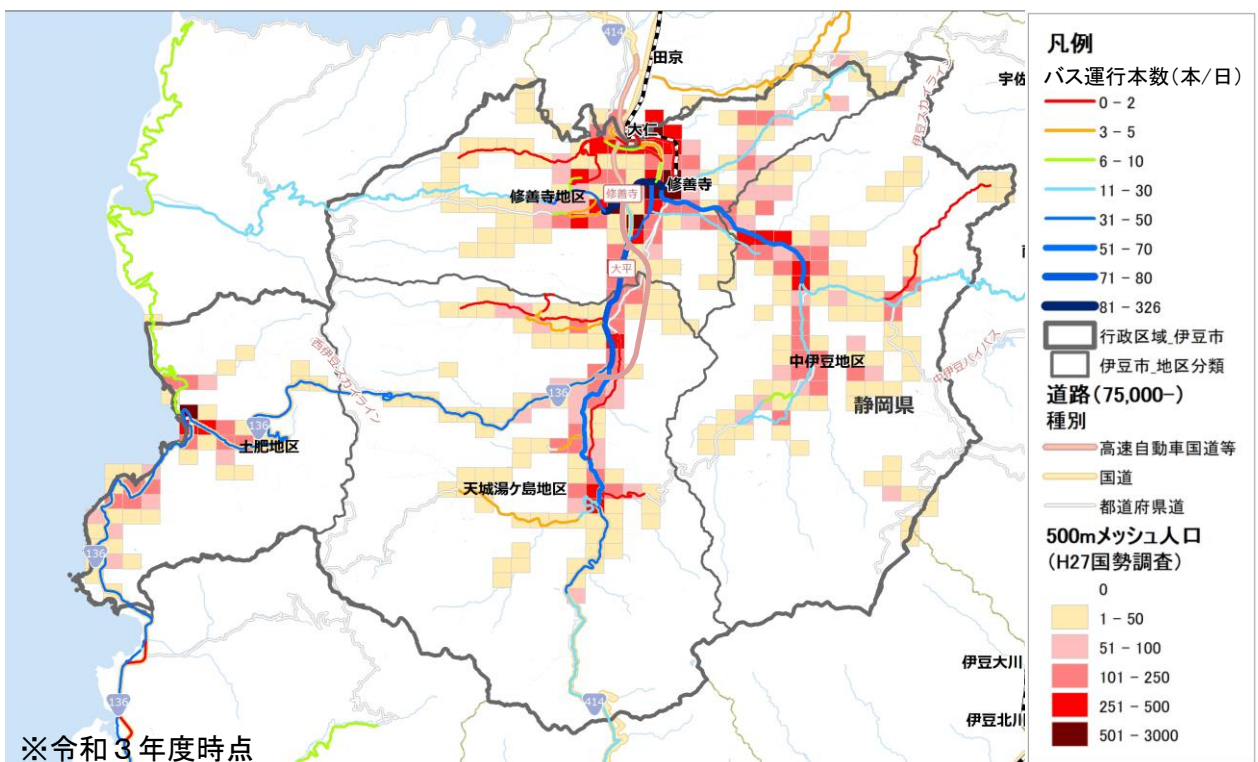


図 24 伊豆市の路線バスの区間別運行本数（日曜）

④フェリーの運航状況

駿河湾フェリーは清水港から土肥港へ1日4往復運行しており、土肥港でバス路線と接続している。

表6 駿河湾フェリーの運航状況（令和3年度時点）

運行日	土肥港→清水港	清水港→土肥港
ドック期間等を除く毎日	4本 (土肥港発/9:20、12:10、15:00、17:45)	4本 (土肥港着/7:55、10:45、13:35、16:20)

駿河湾フェリーの輸送人員は、平成25年度に一部運賃の割引制度を導入したことから、一時的に増加したものの、平成21年の1隻体制を機に減少し、その後横ばい傾向にある。なお、令和元年度、令和2年度は新型コロナウイルスの影響で減少している。月別の利用で8月の旅客数が多い傾向にあるのは、観光シーズンの団体客を反映していると推測される。

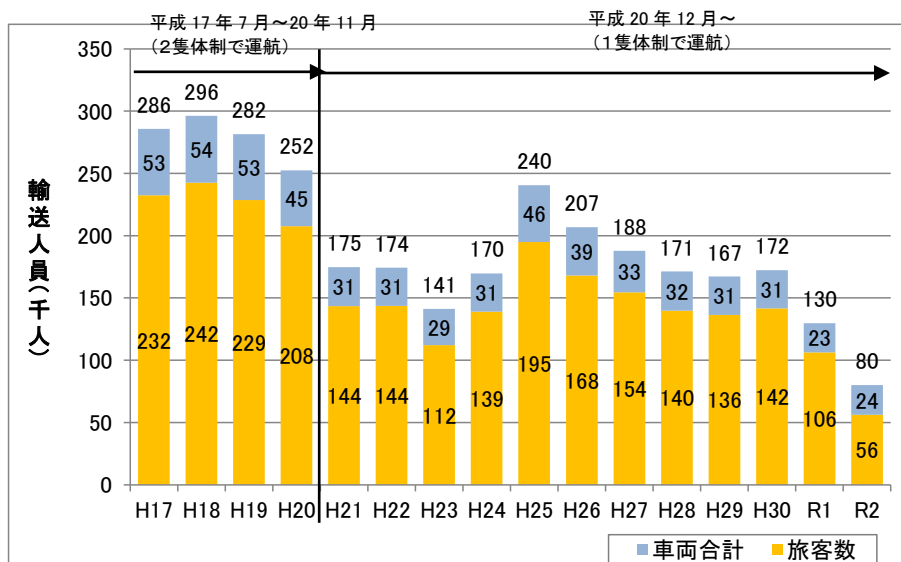


図25 駿河湾フェリーの輸送状況の推移

(出典：一般社団法人「ふじさん駿河湾フェリー」提供資料)

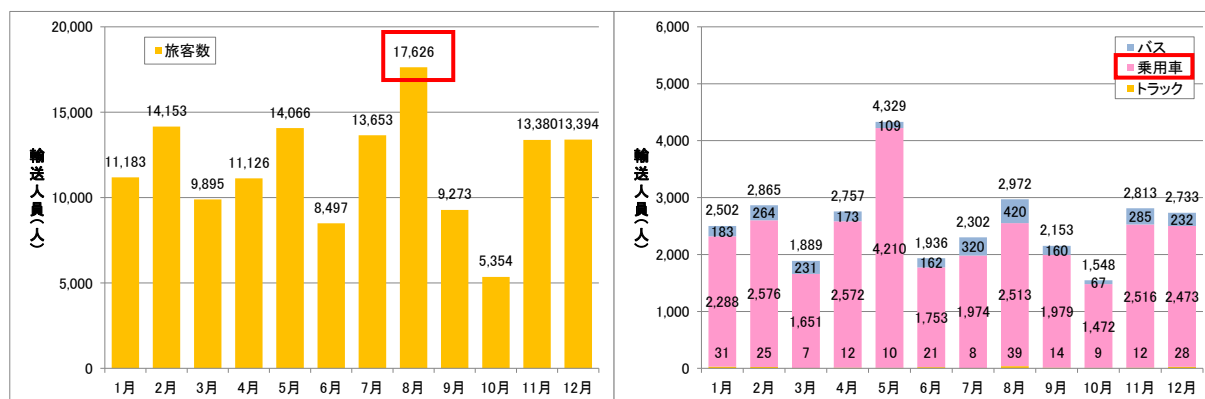


図26 駿河湾フェリーの平成30年度の月別輸送状況

(出典：一般社団法人「ふじさん駿河湾フェリー」提供資料)

※令和元年度、令和2年度は新型コロナウイルスの影響がみられるため、平成30年度分を示す

⑤タクシー事業者の概況

伊豆市内にタクシー事業者は3社あり、修善寺地区に2事業者、土肥地区に1事業者となっている。

3社を合わせた車両数は58台となっており、うち3台がUD車両（伊豆箱根交通）となっている。

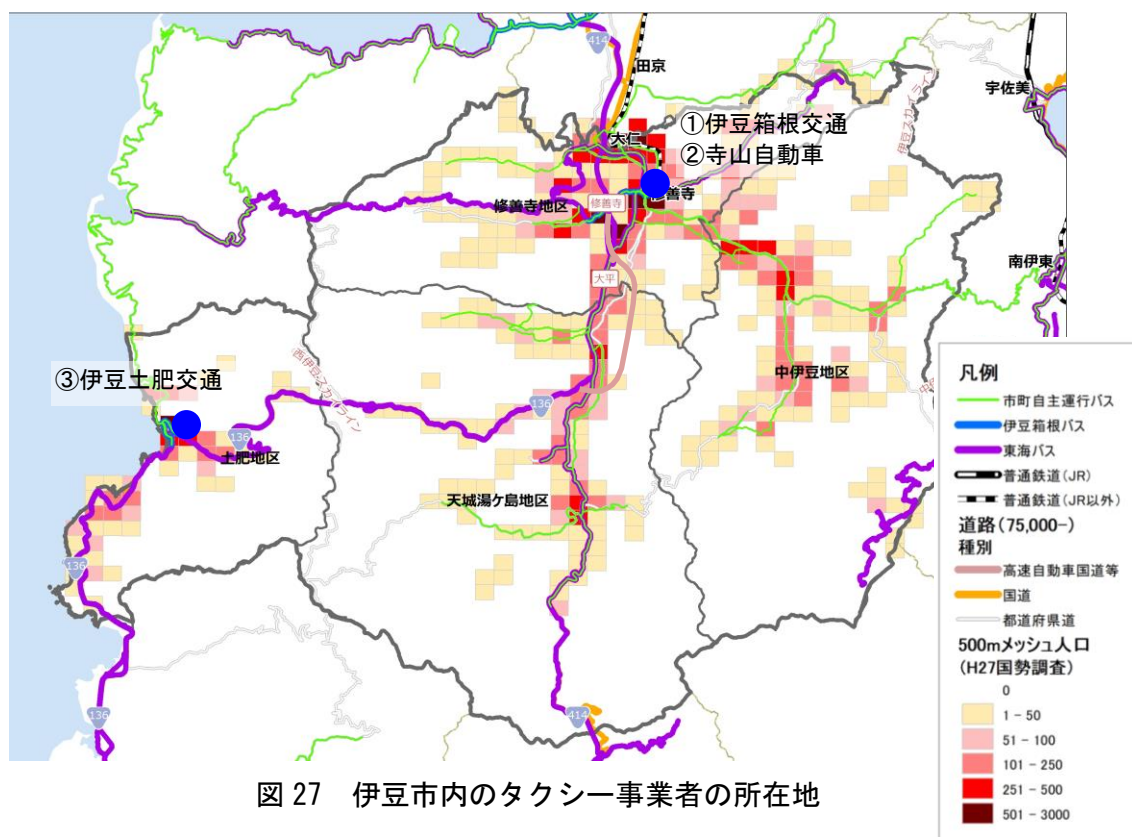


図 27 伊豆市内のタクシー事業者の所在地

表 7 伊豆市内のタクシー事業者の車両数、ユニバーサルデザイン車両数

番号	事業者名	営業所名	車両数	UD 車両数
①	伊豆箱根交通	修善寺	27 台	3 台
②	寺山自動車	本社	21 台	-
③	伊豆土肥交通	本社	10 台	-
合計			58 台	3 台

※令和3年度時点

(3) 伊豆市における公共交通に関する補助額の推移

伊豆市では、市自主運行路線の赤字分の運行補助のほか、小中学生や高校生の通学補助、高齢者や障害者の外出支援など、様々な支援を行っている。

これらの支援に関する伊豆市の負担額は、人口減少が進む中で平成 23 年度以降増加傾向にある。これらの増加の主な要因は自主運行バスの赤字分の増加となっている。

小中学生や高校生の通学補助、高齢者や障害者の外出支援については、次ページに概要及び利用人数等を示す。

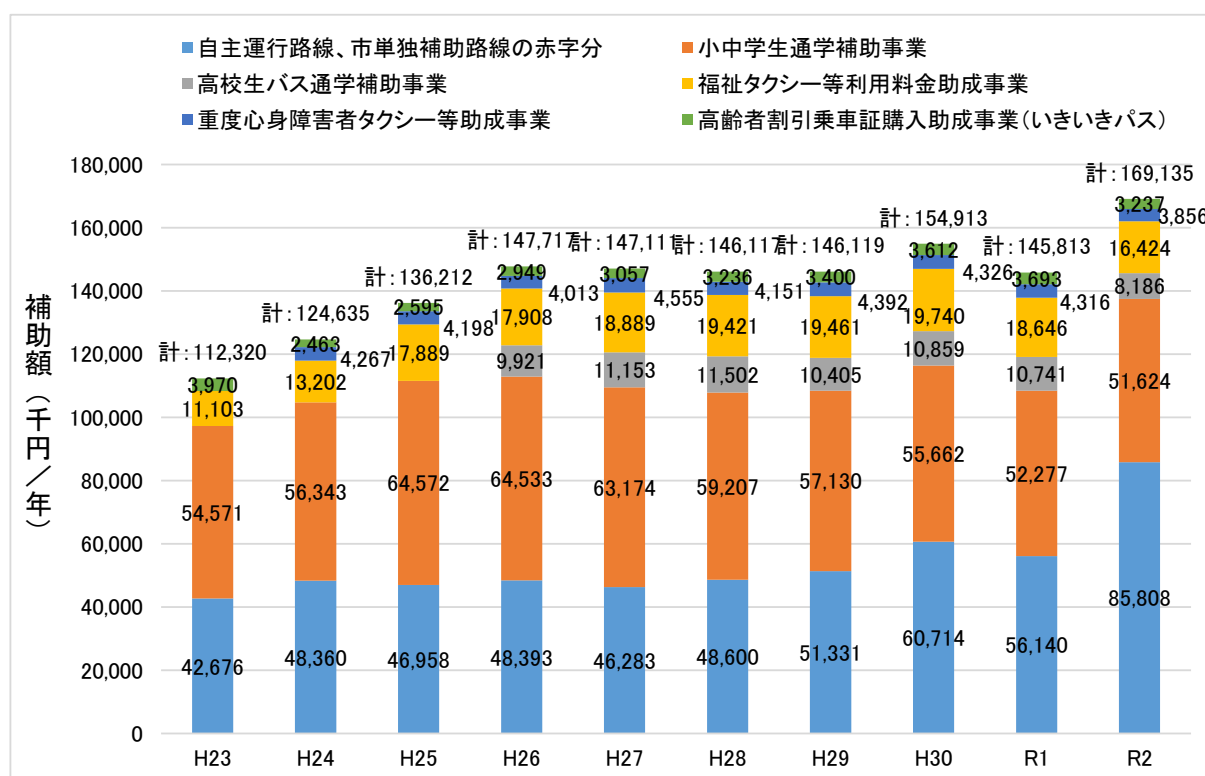


図 30 伊豆市における公共交通への支援額の推移

表 8 伊豆市の公共交通利用や外出に対する支援制度の一覧

分類	名称	補助対象者	制度概要	利用者数 (R2 実績)	行政負担 (R2 実績)
通学	小中学生通学補助事業	通学距離片道 2 キロ以上の児童生徒	通学費負担を軽減し義務教育の円滑な遂行を図る。 通学距離片道 2 キロ以上の児童生徒に通学費を補助。また、自宅から最寄りの駅及びバス停が 500m 以上離れている場合、500m ごとに 3,000 円ずつ上乗せ（年間）。	795 人	51,624 千円
	高校生バス通学補助事業	次の①～③のいずれにも該当する生徒又はその保護者 ①高等学校等に在籍する者及び新 1 年生 ②伊豆市に住所を有する者 ③中学校卒業後 3 年以内の者	高等学校等にバスを利用して通学する生徒の保護者の負担軽減とバス路線の利用促進を図ることを目的に、通学にバスを利用する高校生の通学定期券購入費用の補助を実施。 通学定期券の購入費用から片道 200 円の通学定期代相当額を差し引いた額の 3 分の 2（100 円未満の端数切り捨て）	135 人	8,187 千円
福祉	福祉タクシー等利用料金助成事業	4 月 1 日現在、満 80 歳以上の在宅で生活している方 ※病院、施設等へ入所している方は除く	生活範囲の拡大と社会参加の促進を図るため、タクシー（福祉タクシーを含む）、及び鉄道、バスの利用料金の助成を行う。※いきいきバスとの併用不可。 ●助成額 12,000 円分(100 円券×120 枚)	—	16,423 千円
	重度心身障害者タクシー等助成事業	身障 1・2 級、療育 A・B、精神 1・2 級の障害者手帳所持者	タクシー等料金を助成することにより、交通弱者である障害者の福祉の増進を図るとともに、社会参加の促進を図る。 ●助成額 12,000 円分(100 円券×120 枚)	—	3,856 千円
	高齢者割引乗車証購入助成事業（いきいきパス）	当該年度の 4 月 1 日現在 70 歳以上の方（昭和 21 年 4 月 1 日までに生まれた方）。	「いきいきパス」を乗務員に提示すると、現金 100 円で乗車が可能。※福祉タクシー・バス利用料金助成との併用不可。 <販売価格> ●3 か月券 5,000 円 ●6 ヶ月券 9,000 円 ●1 年券 13,500 円	235 人	3,237 千円

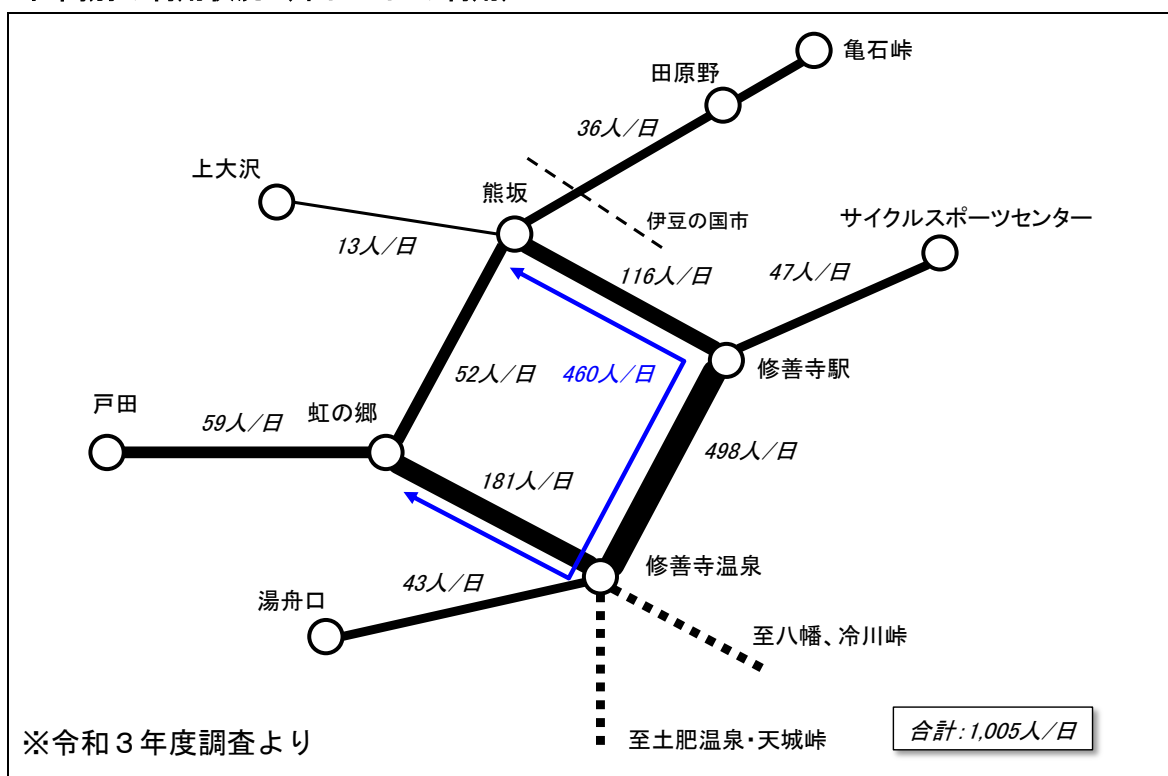
(4) バス路線別利用実態 (バス乗降調査より)

① 修善寺地区

■ 利用状況のまとめ

- ・ 修善寺駅～修善寺温泉、虹の郷の区間、修善寺駅～熊坂の区間は運行本数および利用が多い区間である。
→ 利用形態から見ても主要な幹線部分である。
- ・ 虹の郷～戸田方面においても一定の利用が見られ、広域な利用も見られる。
→ 広域な幹線と考える。
- ・ 修善寺駅～修善寺温泉、虹の郷の区間、修善寺駅～熊坂の主要な区間につながる各方面の路線は各地域の通学利用の他、生活を支える路線となっている。

■ 区間別の利用状況 (平日1日の利用)



■ 系統別の利用属性、利用目的

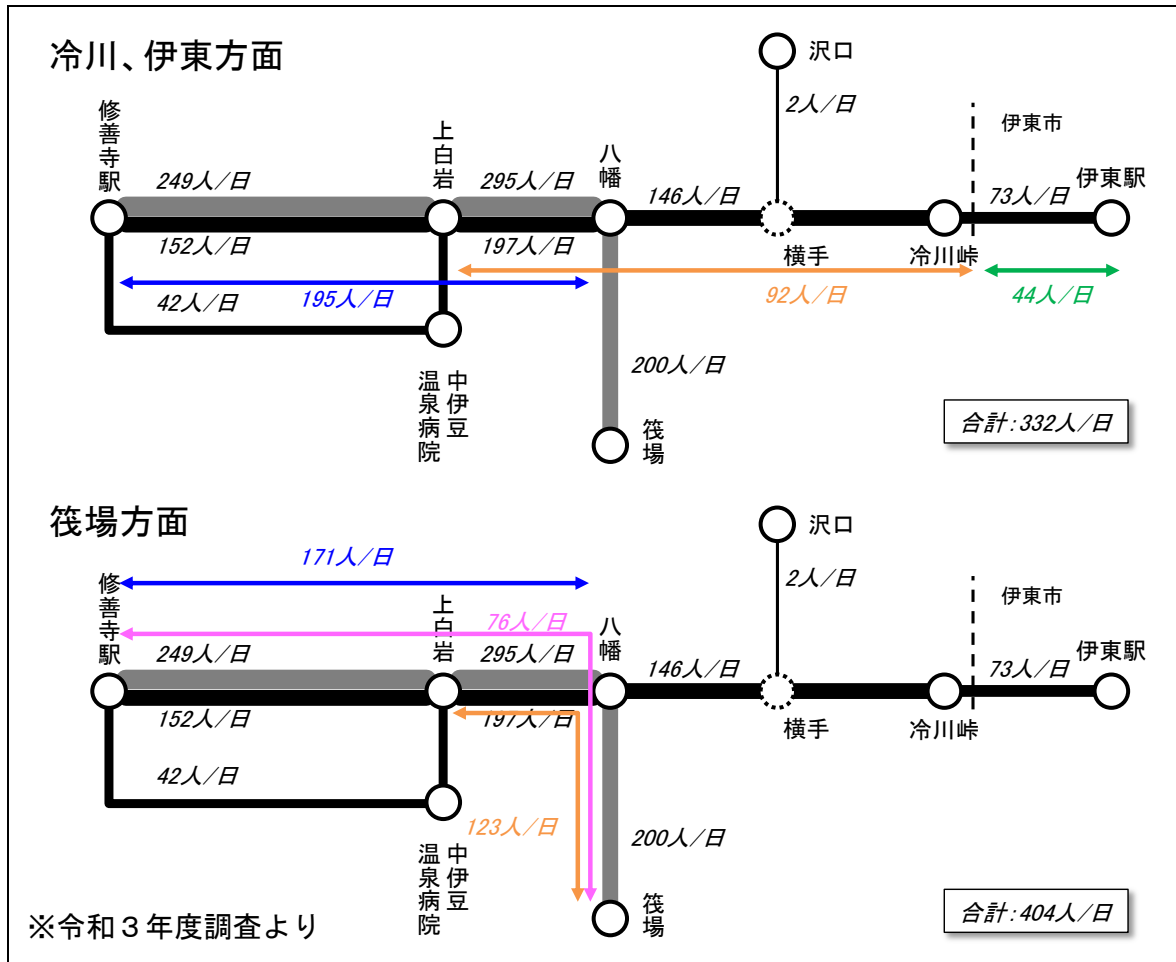
運行方面	運行主体	系統番号	系統名	運行本数	利用者数	旅行種別				旅行目的			
						小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他一般
虹の郷・戸田方面	事業者	6121	修善寺駅～虹の郷～戸田	7	65				65	8		37	20
		6122	修善寺駅～修善寺虹の郷	17	60				60	8		44	8
		6141	伊豆総合高校～戸田	1	8				8	2			6
		6142	修善寺駅～戸田	6	52	1	17	14	20	12	32		8
		6172	修善寺駅～牧之郷～熊坂	3	17	16	1					17	
修善寺温泉方面	事業者	6371	ニュータウン～熊坂～修善寺駅	1	13	10	3				13		
		6352	修善寺駅～修善寺温泉	43	192		44	6	142	20	50	65	57
		6161	修善寺駅～修善寺温泉～修善寺駅	9	62		10	2	50	6	12	25	19
サイクルスポーツ方面	事業者	6191	修善寺駅～修善寺温泉～修善寺駅	1	12				12	1			11
		6311	修善寺駅～サイクルスポ	12	29	21	1		7	1	22		6
湯舟口方面	市	6313	修善寺駅～競輪学校	2	18	18						18	
		6361	修善寺駅～寺山口～湯舟口	4	29		19	5	5	1	25		3
熊坂・上大沢方面	市	6351	修善寺駅～修善寺温泉～湯舟口	4	29		16		13	5	16	3	5
		6171	修善寺駅～牧之郷～上大沢	6	70	30	36		4	1	66		3
田原野・亀石峠方面	市	6381	修善寺駅～浮橋長者原～亀石峠	5	54	13	30		11	4	43		7
		6282	田原野～浮橋～修善寺駅	1	0								
合計				122	710	109	177	27	397	69	314	174	153

②中伊豆地区

■利用状況のまとめ

- ・修善寺駅～八幡の区間は利用が多い区間である。
→利用形態から見ても主要な幹線部分である。
- ・八幡～伊東方面においても一定の利用が見られ、広域な利用も見られる。
→広域な幹線と考える。
- ・区間の途中に立地する八幡（及び周辺）においては公的機関や商業施設、小中学校が近隣立地することから拠点としての利用が見られる。

■区間別の利用状況（平日1日の利用）



■系統別の利用属性、利用目的、利用区間

方面	系統番号	系統名	運行本数	利用者数	旅行種別					旅行目的					利用区間				
					小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他一般	八幡～修善寺	伊東・修善寺	伊東・筏場間	伊東・八幡	市外のみ		
冷川方面	6262	修善寺駅～下尾野口	9	63	26	7	13	17	6	46									
	6263	下尾野口～沢口	5	2	1	1				2									
	6341	伊東駅～病院・冷川～修善寺駅	12	208	61	34	21	92	26	116	4	62							
	6322	修善寺駅～中伊豆温泉病	16	39				3	36	6	3	30							
	6323	修善寺駅～中伊豆温泉病～下尾野口	2	20	9	7		4	4	16									
冷川方面合計			44	332	97	49	37	149	42	183	4	103							
筏場方面		修善寺～原保～貴僧坊～筏場	14	174															
		修善寺～原保～貴僧坊～筏場～筏場新田	2	63															
		修善寺～原保～地藏堂～筏場	17	139															
		修善寺～姫の湯下～貴僧坊～筏場～筏場新田	3	17															
筏場方面合計			36	393	0	0	0	0	0	0	0	0							
2方面合計			80	725	97	49	37	149	42	183	4	103							

③天城湯ヶ島地区

■利用状況のまとめ

- ・修善寺駅～湯ヶ島の区間は利用が多い区間である。
→利用形態から見ても主要な幹線部分である。
- ・湯ヶ島～天城峠、河津駅や下田駅方面においても一定の利用が見られ、広域な利用も見られる。
→広域な幹線と考える。
- ・区間の途中に立地する湯ヶ島、出口（及び周辺）においては公的機関や商業施設、小中学校が近隣立地することから拠点としての利用が見られる。

■区間別の利用状況（平日1日の利用）

※令和3年度調査より



※平日調査では利用は発生していないが、休日調査では若干の利用が確認されている

■系統別の利用属性、利用目的、利用区間

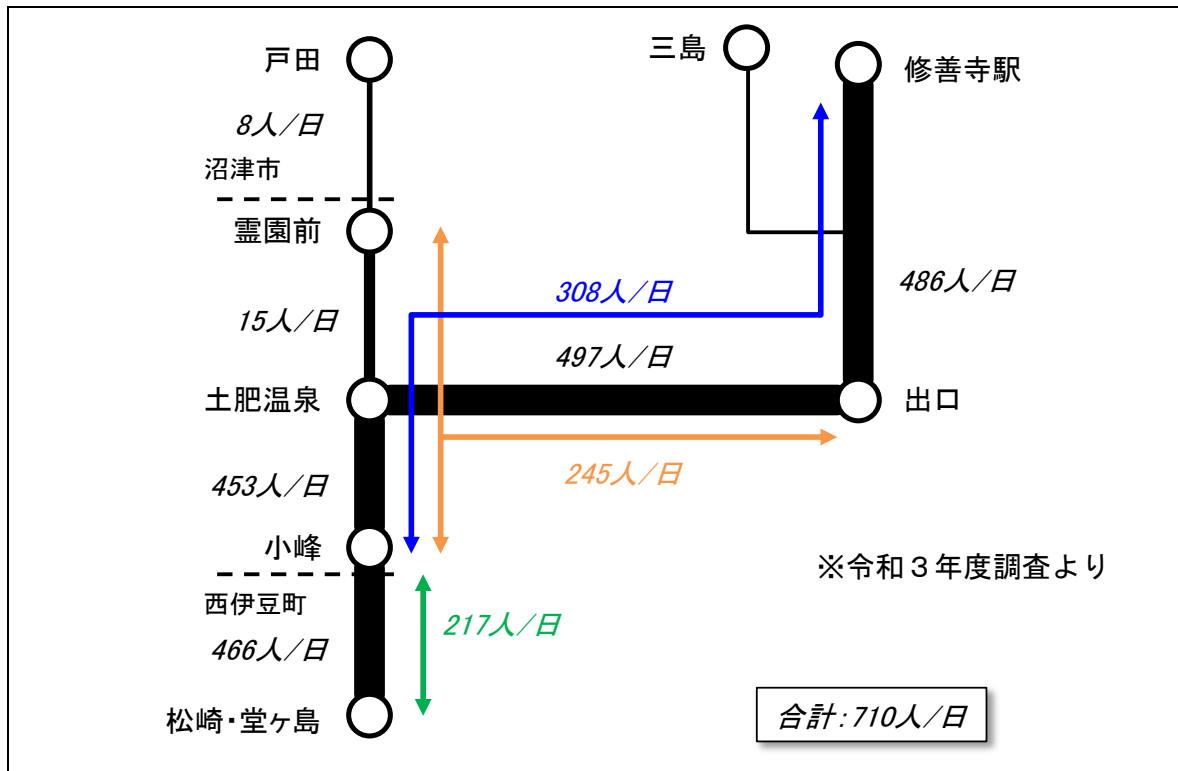
運行主体	系統番号	系統名	運行本数	利用者数	旅行種別					旅行目的				利用区間					
					小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他一般	出口間ですり移動	修善寺移動	出口を通過	通過する湯ヶ島移動	湯ヶ島を移動	市外のみ	その他
事業者	6012	修善寺駅～天城峠～河津駅	14	288	16	58	5	209	16	78	120	74	17	156	46	99	16		
	6221	修善寺駅～修善寺温泉～河津駅	2	44				44				34	3	10	11	9	20		
	6011	修善寺駅～天城峠～下田駅	4	91	2		1	88	1	3	48	39	6	30	16	46	9		
	6021	修善寺駅～本立野～昭和の森会館	9	59			3	56	3	3	16	37	20	30	11		7		
	6025	修善寺駅～本立野～湯ヶ島	10	63	2	17	21	23	10	40		13	21	40			2		
	6061	修善寺駅～本立野～吉奈～昭和の森会館	1	12				12				2	10	4	7	2	1		
市	6023	修善寺駅～本立野～天城の社	11	188	72	43	22	51	32	137		19	37	133	31		14		
	6041	修善寺駅～本立野～持越温泉	3	64		38	13	13	10	51		3	20	17	18		13		
	6042	修善寺駅～本立野～湯ヶ島温泉	9	69	2	5	2	60	16	9		44	18	45	20		6		
	6051	天城小学校～田沢～湯ヶ島～長野	3	81	80			1		80	1			81	42				
	6071	修善寺駅～本立野～吉奈～持越温泉	2	50	43			7	2	43	2	3	1	47	22		2		
	6072	修善寺駅～本立野～吉奈～湯ヶ島温泉	2	16				16	3		3	10	8	7	5		1		
	6081	修善寺駅～下柿木～柿木大野	4	29	16	4	2	7	4	22		3	18				11		
	6111	修善寺駅～柿木循環～修善寺駅	2	8			1	7	1	1		6	4		1		3		
	合計			76	1,062	233	165	70	594	98	467	226	271	177	603	225	154	105	

④土肥地区

■利用状況のまとめ

- ・修善寺駅～出口～土肥温泉～堂ヶ島・松崎の西海岸線は全線で利用が多い区間である。
- ・また、修善寺駅～土肥温泉以南への移動も多く、長距離での利用がされている。
→利用形態から見ても主要な幹線部分である。
- ・沼津市の自主運行路線である、土肥温泉～戸田への路線については、1便あたり1.7人の利用となっており、利用者は非常に少ない。利用区間は土肥地区内もしくは土肥地区～沼津市戸田地区が多い。また、学生の利用は高校生が3名となっている。
→支線的な路線と考える。

■区間別の利用状況（平日1日の利用）



■系統別の利用属性、利用目的、利用区間

運行主体	系統番号	系統名	運行本数	利用者数	旅行種別				旅行目的				利用区間							
					小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	観光	その他一般	土肥温泉間	小峰・松崎間	修善寺・松崎間	小峰・土肥温泉間	土肥温泉・戸田間	土肥温泉	市外のみ	
事業者	5112	三島駅～修善寺・土肥～松崎	2	17			3	14			3	7	7	8	8	1				
	5161	三島駅～修善寺・土肥～松崎	1	19	1	4		14			5	3	11	14	2					3
	5111	沼津駅～修善寺駅～長八美術館	1	9				9					7	3	4					2
	5182	松崎～土肥温泉～三島駅	2	29			13	16			13	7	9	1	12	14				2
	5131	長八美術館～天城北道路～三島駅	1	3				3					3		2	1				
	5132	松崎～天城北道路～三島駅	1	21				21					18	10	11					
	5022	修善寺駅～西伊豆BP～松崎	24	620	71	86	155	308	32	309	56	223	235	124	123					138
	5031	修善寺駅～土肥FT～松崎	7	145	1	2	13	129	3	16	58	68	37	51	27					30
	5021	修善寺駅～土肥・松崎～長八美術館	2	45		1		44		1	10	34	8	5	13					19
	5029	修善寺駅～土肥温泉～八木沢郵便局	1	20				20	1		16	3	9	4	7					
	5071	松崎～土肥温泉	4	36			11	25	2	11	1	22			15					21
	5027	伊豆市土肥支～浦上	1	16	16						16				4	12				
	5032	土肥温泉～土肥FT～松崎	2	8				8			3	5			3					5
	西海岸線合計			49	988	89	93	195	611	38	374	189	387	315	226	227	0			220
市	5171	土肥温泉～戸田～戸田新田	3	9			2	7		1	2	7							8	1
	5172	土肥温泉～戸田	7	8			1	7		1	1	6							7	1
土肥温泉～戸田線合計			10	17	0	0	3	14	1	3	0	13	0	0	0	15			15	2
2方面路線合計			59	1,005	89	93	198	625	39	377	189	400	315	226	227	15			222	

(5) 病院送迎の実施状況

伊豆市内の病院及び順天堂大学静岡病院の送迎バスの運行状況（令和3年度時点）を整理した。中伊豆地区と天城湯ヶ島地区の病院へ、修善寺駅や伊東駅、地区内での送迎を行っているほか、市内のバス停から、順天堂大学静岡病院への路線バスが運行している。今後、地域の交通を考えて行く上では、これらの施設送迎の交通との役割分担や連携を図ることが求められる。

①リハビリテーション中伊豆温泉病院（中伊豆地区）

リハビリテーション中伊豆温泉病院は東海バスの路線バスが運行しているほか、病院が主体となり、修善寺駅方面、中伊豆地区方面、日向経由大平方面に病院送迎バスを運行している。

表9 リハビリテーション中伊豆温泉病院の病院送迎バスの概要

修善寺駅より	1日9便（土曜日は4便）	修善寺駅改札を出て右、北口送迎車発着所より運行
中伊豆地区方面	1日4便	
日向経由大平方面	1日2便	

出典：<http://www.k-nakaizu.jp/guidance/access/>

出典：<http://www.k-nakaizu.jp/guidance/access/upload/20150817-172534-1952.pdf>

②中伊豆リハビリテーションセンター（中伊豆地区）

中伊豆リハビリテーションセンターは、センターが主体となり、修善寺駅方面、伊東駅方面に病院送迎バスを運行している。

表10 中伊豆リハビリテーションセンターの病院送迎バスの概要

修善寺駅より	1日8便	修善寺駅北口の送迎車発着所より運行 一部便はリフト付きマイクロバスで運行
伊東駅より	1日4便	伊東駅の7番バス停から運行、 一部便はリフト付きマイクロバスで運行

出典：<http://www.janrc.or.jp/access/index.html>

③伊豆慶友病院（天城湯ヶ島地区）

伊豆慶友病院は、東海バスの路線バスが運行しているほか、病院が主体となり、修善寺駅から無料送迎バスを運行している。また、天城湯ヶ島地区の患者のみ、予約制の外来送迎を行っている。

表11 伊豆慶友病院の病院送迎バスの概要

病院～修善寺駅	1日2往復	修善寺駅北口の送迎発着所より運行、 予約不要、定員7名
病院～天城湯ヶ島地区内	1日4便	天城湯ヶ島地区内にお住まいの方のみ利用可、 完全予約制、外来窓口にて予約

出典：<http://www.izukeiyu.or.jp/CMS/contents35.html>

④中島病院（天城湯ヶ島地区）

中島病院は、東海バスの路線バス（最寄バス停：軽野神社バス停）が運行しているほか、病院が主体となり、修善寺駅方面、湯ヶ島方面からの無料送迎バスを運行している。

表 12 中島病院の病院送迎バスの概要

病院～修善寺駅	1日2往復	修善寺駅北口の送迎発着所より運行、 予約不要
病院～成就院前 （湯ヶ島方面）	1日2便	湯ヶ島支所、天城温泉会館などを經由、 予約不要

出典：http://www.nakajimahp.com/nakajima_transport.htm

⑤順天堂大学静岡病院（伊豆の国市）

順天堂大学静岡病院は、東海バスの路線バスが、天城湯ヶ島方面のバス停から直通バスを運行している。

表 13 順天堂大学静岡病院の病院送迎バスの概要

市内～病院直通	1日1往復	湯ヶ島、市山、吉奈温泉口、月ヶ瀬、出口、湯の国会館、青羽根、佐野川端の各バス停より、 順天堂大学静岡病院への直通バスが運行 病院行が朝1便、帰りが午後に運行
---------	-------	--



図 31 リハビリテーション中伊豆温泉病院の送迎バス（修善寺駅）

1-4 市民等の移動実態やニーズ

(1) 市民の移動実態概況（国勢調査）

伊豆市の通勤者数（15歳以上の就業者）は15,798人となっており、半数以上の10,310人が市内通勤者となっている。市外については、伊豆の国市が多くなっており、その他には三島市、沼津市が多くなっている。

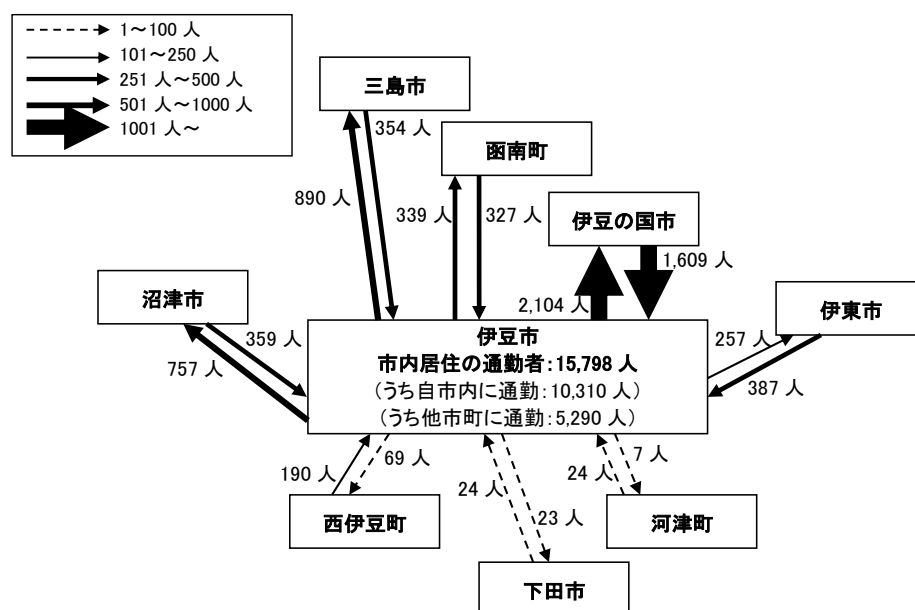


図 32 通勤における伊豆市をとりまく移動実態（出典：平成 27 年国勢調査）

伊豆市内の通学者数（15歳以上の通学者）は1,233人となっており、市内通学者は半数以下の537人となっている。市外については、伊豆の国市や三島市が多くなっている。

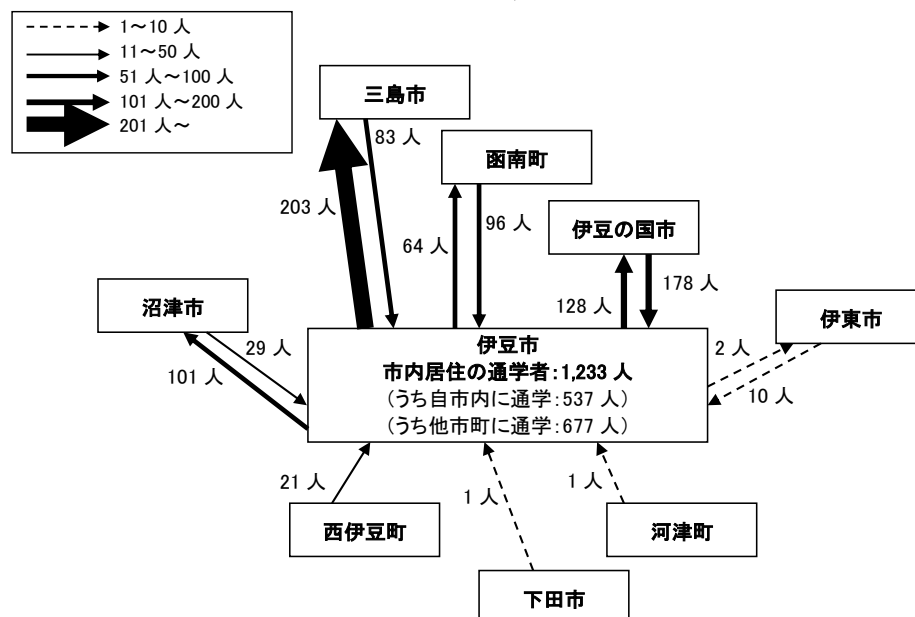


図 33 通学における伊豆市をとりまく移動実態（出典：平成 27 年国勢調査）

(2) 観光客入込状況（観光統計）

伊豆市の地区別の観光交流客数は、修善寺地区が多くなっているが、平成 26 年度以降は天城湯ヶ島地区も増加している。市全体では平成 21 年度から平成 25 年度までは横ばい傾向にあり、平成 26 年度以降で増加が見られる。

施設別にみると、虹の郷が最も多くなっており、その他ではだるま山、海水浴客、湯の国会館、昭和の森会館などの利用が多い。

また、訪日外国人による伊豆市内の宿泊客数は近年増加が顕著となっている。

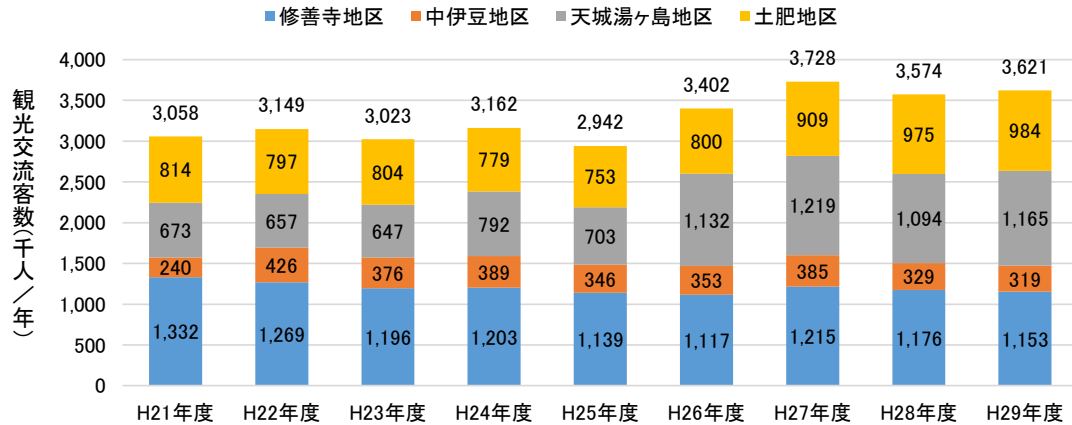


図 34 伊豆市の観光交流客数の推移（出典：伊豆市統計書）

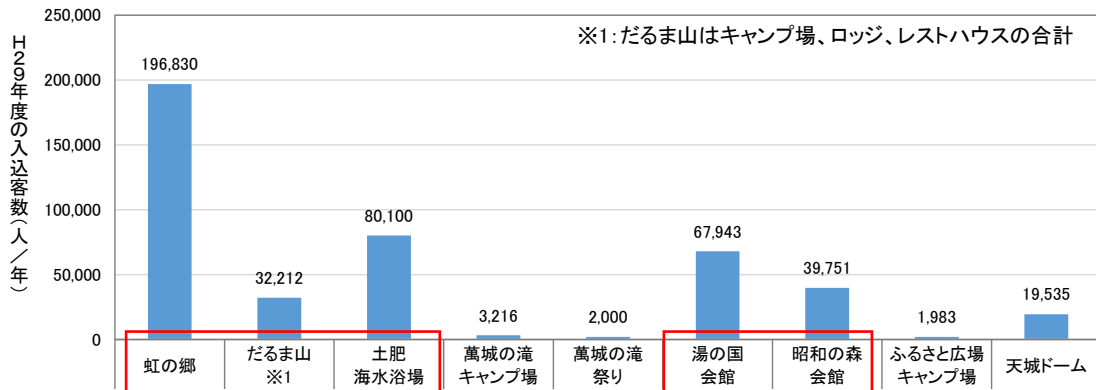


図 35 平成 29 年度の施設別の観光交流客数（出典：伊豆市統計書）

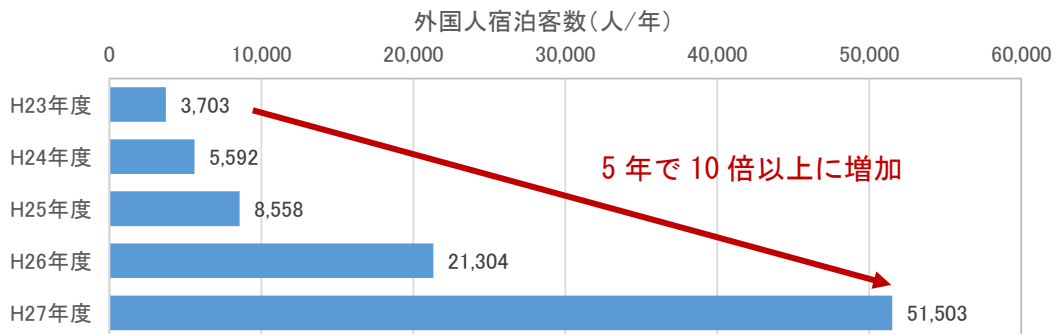


図 36 伊豆市の外国人宿泊客数の推移
（出典：平成 27 年度 伊豆市外国人観光客受入状況調査報告書）

(3) 市民の移動実態・ニーズ

①調査概要

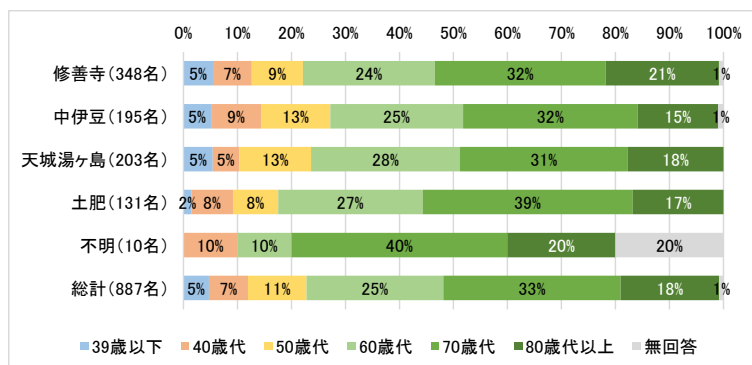
市民の移動実態やニーズを把握するため、アンケート調査を実施した。

実施期間	配布：令和3年9月27日～回収期限：令和3年10月15日
実施方法	郵送配布、郵送回収
配布数	2,000部（市内にお住いの満18歳以上の方から無作為抽出）
回収数	回収数は887部（回収率44%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・個人属性（年代、職業、自動車、免許有無、送迎できる方の有無） ・移動実態（目的、頻度、手段、移動先、時間帯） ・新型コロナウイルス感染拡大前後での外出状況の変化 ・鉄道、バス、タクシー、自家用車の利用頻度 ・移動に対する満足度、将来の不安 ・公共交通をより利用するために必要なこと ・新たな地域交通に対する意向

②年代、職業、免許や自動車の有無、送迎できる方の有無

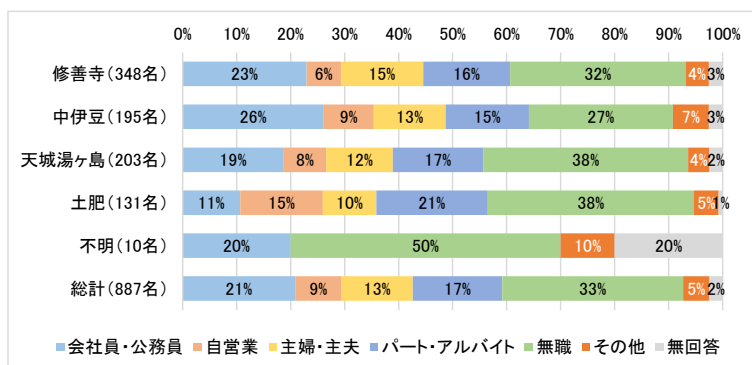
■回答者の年代

60歳代以上の方からの回答が多くなっている。



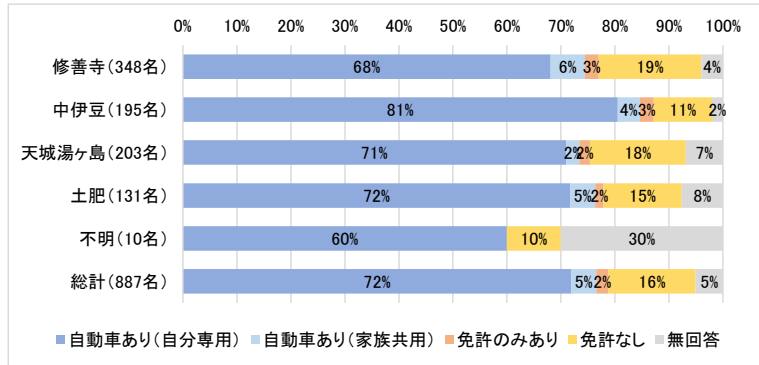
■回答者の年代

高齢者の回答が多いため、無職の方の割合が最も高い。
次に会社員・公務員が続いている。



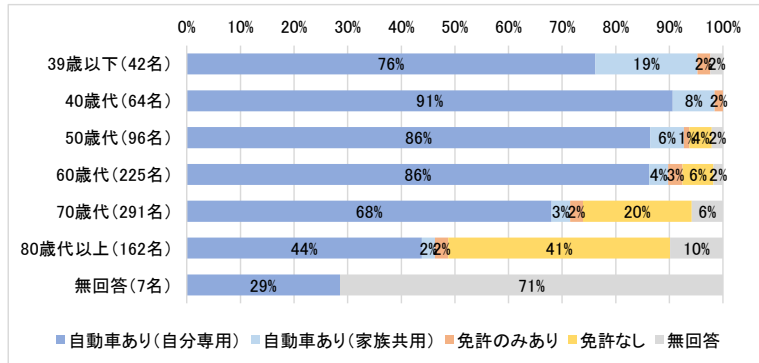
■自動車、免許の保有状況 (地区別)

80%近くの方が自分専用
または家族共用の自動車
を保有している。
免許を持っていない方は
20%程度となっている。



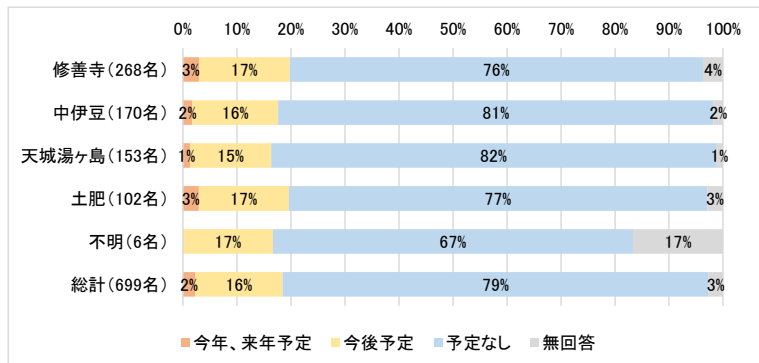
■自動車、免許の保有状況 (年代別)

60歳代以下の方はほとん
どが自動車を保有してお
り、自動車を保有してい
ないのは70歳代以上が中
心となる。



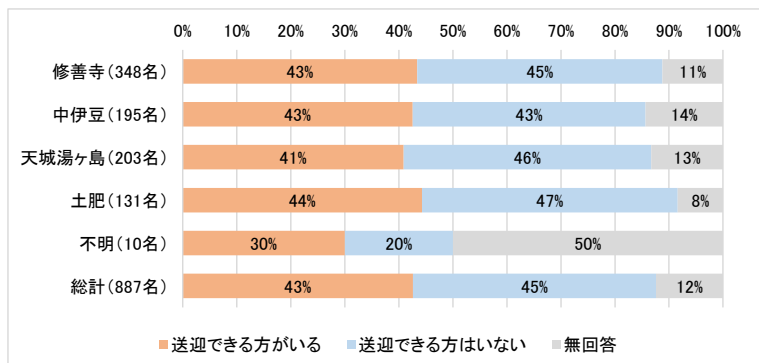
■免許の返納意向

しばらくは予定してい
ない方が多くなっている。



■送迎可能な方の有無

約40%の方は、同居の家族
で送り迎えをしていただ
ける方がいる。



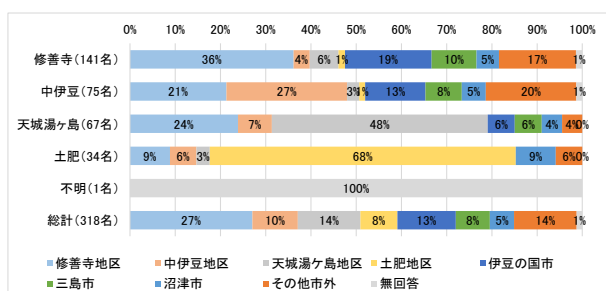
③通勤・通学の移動実態

通勤・通学の頻度は週に3日以上の方が70%以上となっている。

移動先は、市内が約60%で、お住まいの地区での通勤・通学多い。市外は伊豆の国市や三島市が多くなっている。

移動手段は自動車（運転）が多く、鉄道やバスは合計10%程度である。

■通勤・通学の移動先



※移動頻度の回答が得られた方を対象

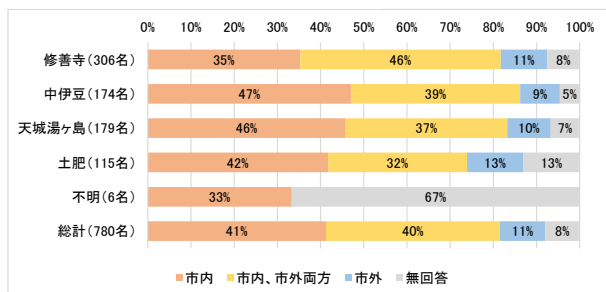
④買い物の移動実態

買い物の頻度は週に2~3日が多い。

移動先は、市内が約40%、市内と市外の両方が約40%で、概ね市内で買い物されている。

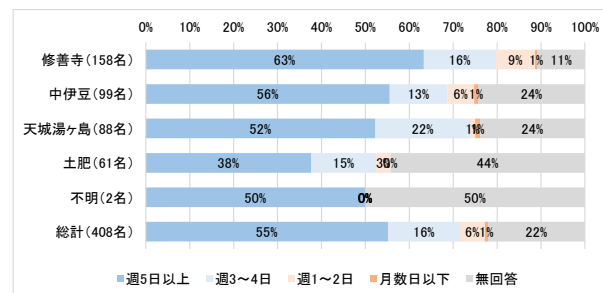
移動手段は自動車（運転）が多く、鉄道やバスは合計10%程度である。

■買い物の移動先

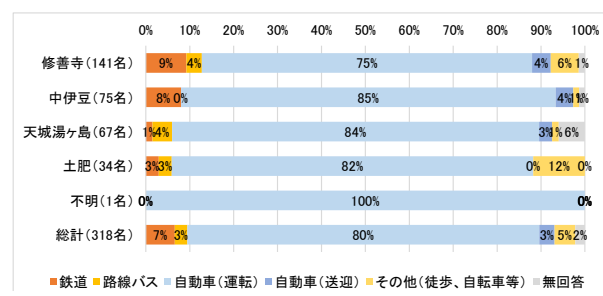


※移動頻度の回答が得られた方を対象

■通勤・通学の移動頻度

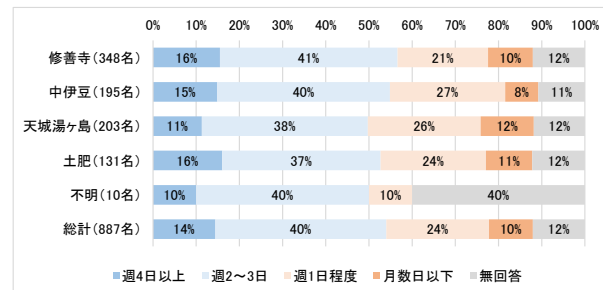


■通勤・通学の移動手段

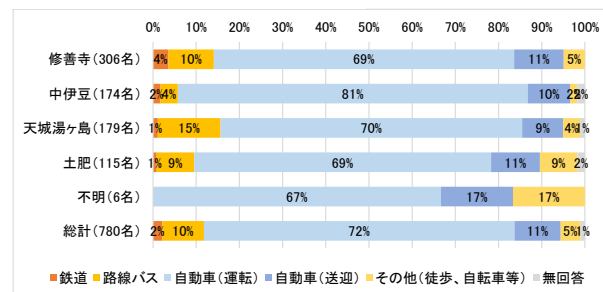


※移動頻度の回答が得られた方を対象

■買い物の移動頻度



■買い物の移動手段



※移動頻度の回答が得られた方を対象

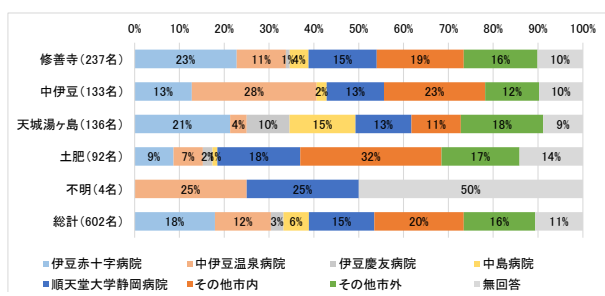
⑤通院の移動実態

通院の頻度は月に1日以下が多い。

移動先は、市内各地の主要病院が多くなって
いるほか、順天堂病院や市外の医療機関も多
くなっている。

移動手段は自動車（運転）が多く、鉄道やバ
スは合計10%程度である。修善寺地区や土
肥地区は鉄道、バスの割合がやや高い。

■通院の移動先



※移動頻度の回答が得られた方を対象

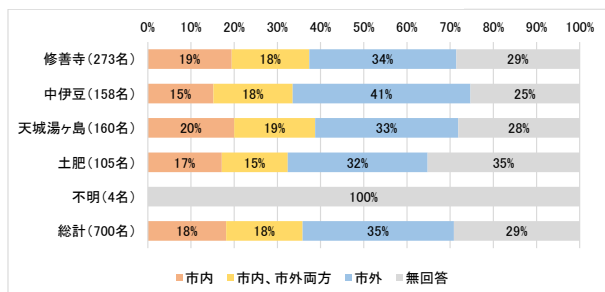
⑥その他の外出の移動実態

その他の外出の頻度は週2日以上から月に
1日以下まで分散している。

移動先は、市外が多くなっている。具体的
な行き先も三島市や沼津市など、幅広い移動が
されている。

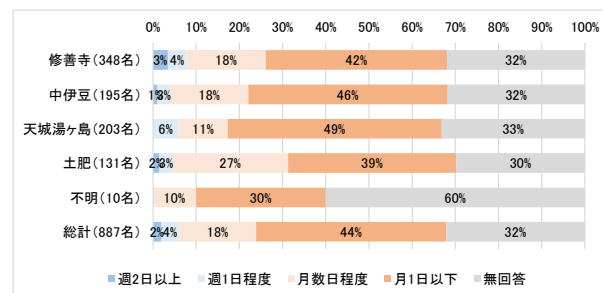
移動手段は自動車（運転）が多く、鉄道やバ
スは合計10%割程度である。

■その他の外出の移動先

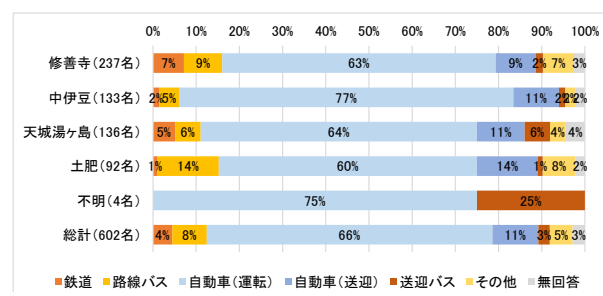


※移動頻度の回答が得られた方を対象

■通院の移動頻度

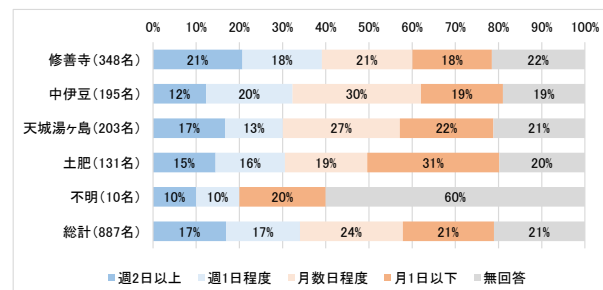


■通院の移動手段

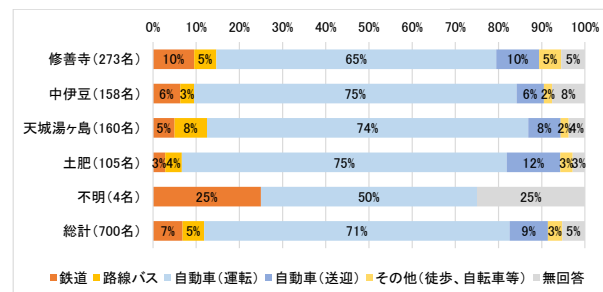


※移動頻度の回答が得られた方を対象

■その他の外出の移動頻度



■その他の外出の移動手段



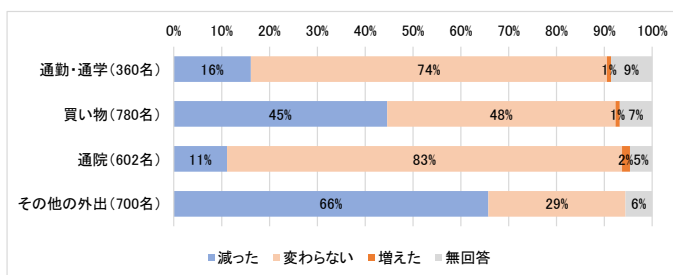
※移動頻度の回答が得られた方を対象

買い物や通院では路線バス、通勤・通学やその他の外出では鉄道の利用が一部見られるが、基本的には自家用車での移動が多い。公共交通の利用減が続いており、路線バスも維持が困難になっている中、少しでも利用してもらうための取組みが必要である。

⑦新型コロナウイルスの影響による外出頻度の変化

買い物については半数弱、その他の外出については70%近くの方が、新型コロナウイルス感染拡大前と比較し外出頻度が低下している。

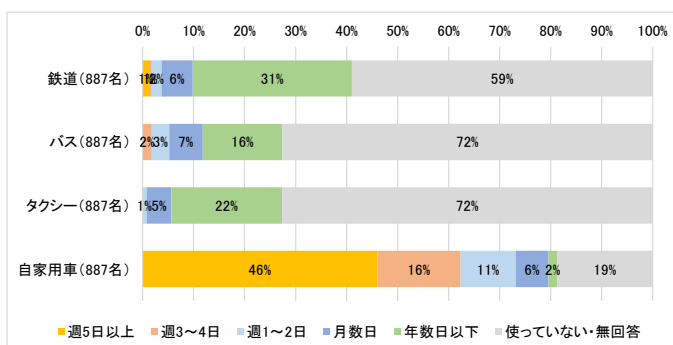
通勤・通学や通院は大きな変化は見られない。



⑧鉄道、バス、タクシー、自家用車の利用頻度

鉄道、バスについては、週に1日以上の利用の比率は5%程度であり、利用している方の多くは年に数回となっている。

自家用車については週5日以上の方が約50%である。



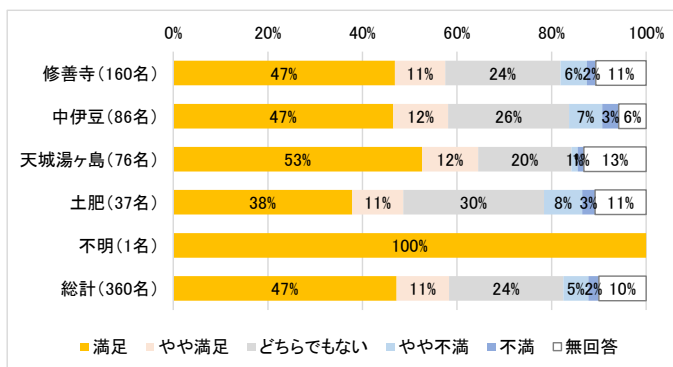
鉄道、バスについては全く利用していない方が半数以上となっており、自動車の運転ができなくなったときに備え、今のうちから利用してもらう取組みが必要である。

⑨通勤・通学移動の満足度、将来の不安

■満足度

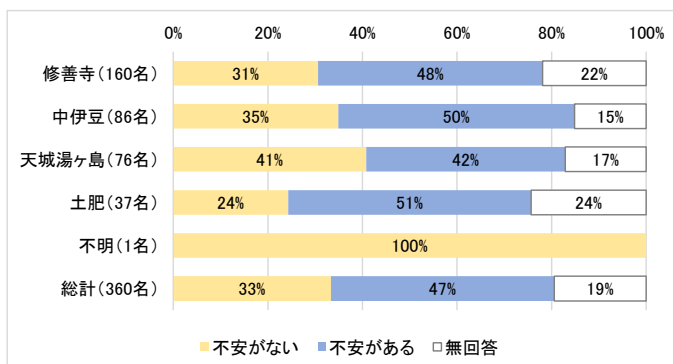
60%程度の方は現在の移動に対し「満足」「やや満足」と回答している。

「やや不満」「不満」とする方は10%以下である。



■将来の不安

将来の不安については、約半数の方が「不安がある」と回答している。

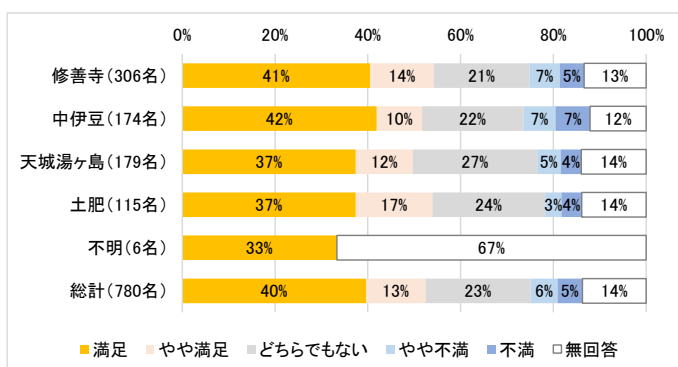


⑩買い物移動の満足度、将来の不安

■満足度

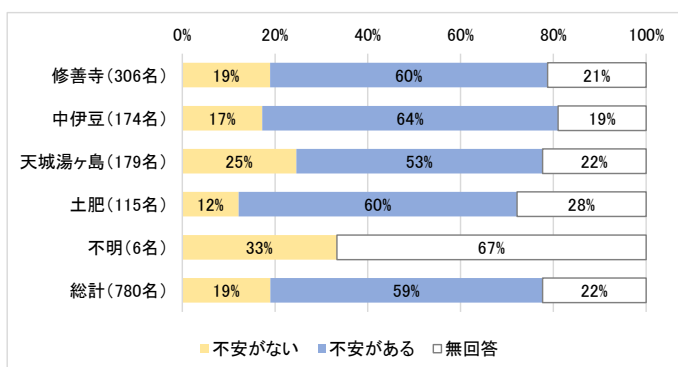
50%程度の方は現在の移動に対し「満足」「やや満足」と回答しており、通勤・通学と比較するとやや低い。

「やや不満」「不満」とする方は10%程度である。



■将来の不安

将来の不安については、半数以上の方が「不安がある」と回答している。

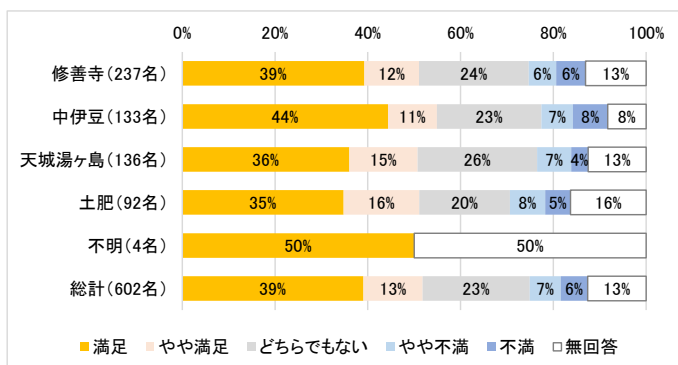


⑪通院移動の満足度、将来の不安

■満足度

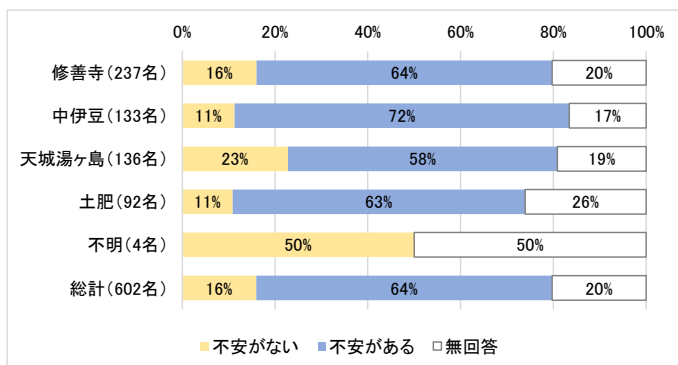
50%程度の方は現在の移動に対し「満足」「やや満足」と回答しており、通勤・通学と比較するとやや低い。

「やや不満」「不満」とする方は20%程度であり、通勤・通学や買い物と比較するとやや高い。



■将来の不安

将来の不安については、60%以上の方が「不安がある」と回答している。

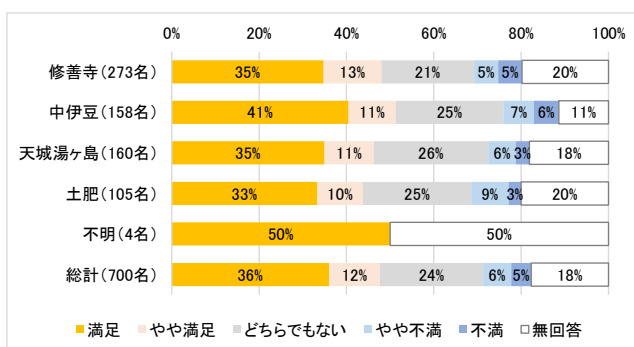


買い物や通院の移動については、特に将来の不安が高くなっている。日中の路線バスの運行サービスを踏まえると、市内全域のきめ細やかなニーズへの対応は困難であり、地域が主体となる移動手段の確保が求められる。

⑫その他の外出移動の満足度、将来の不安

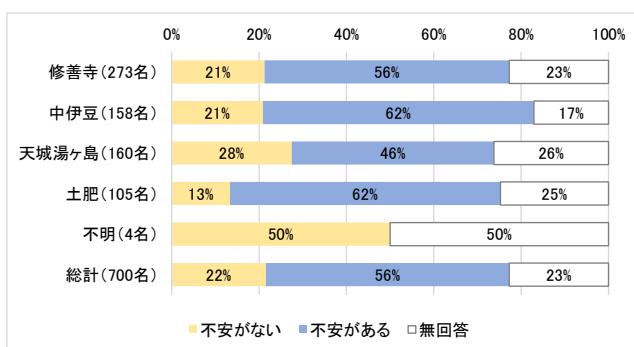
■満足度

50%程度の方は現在の移動に対し「満足」「やや満足」と回答しており、通勤・通学と比較するとやや低い。「やや不満」「不満」とする方は10%程度である。



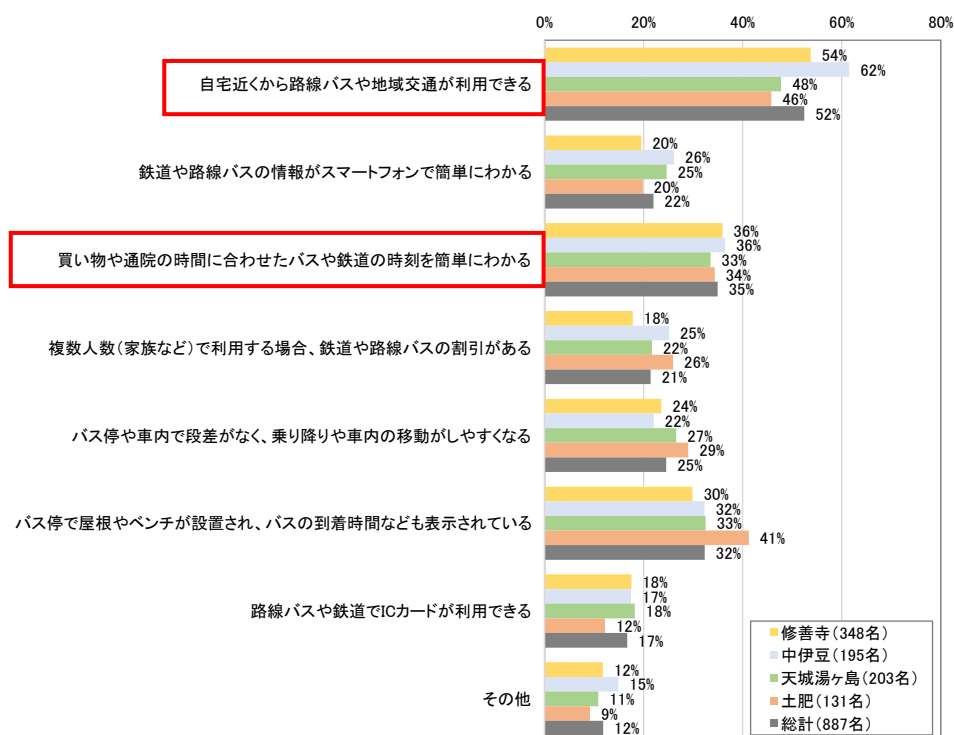
■将来の不安

将来の不安については、50%以上の方が「不安がある」と回答している。



⑬公共交通をより利用するために求めること

今後、公共交通をより利用するために求める内容としては、「自宅近くから路線バスや地域交通が利用できる」が多いほか、「買い物や通院の時間に合わせたバスや鉄道の時刻が簡単にわかる」など、情報提供面でのニーズが多くなっている。



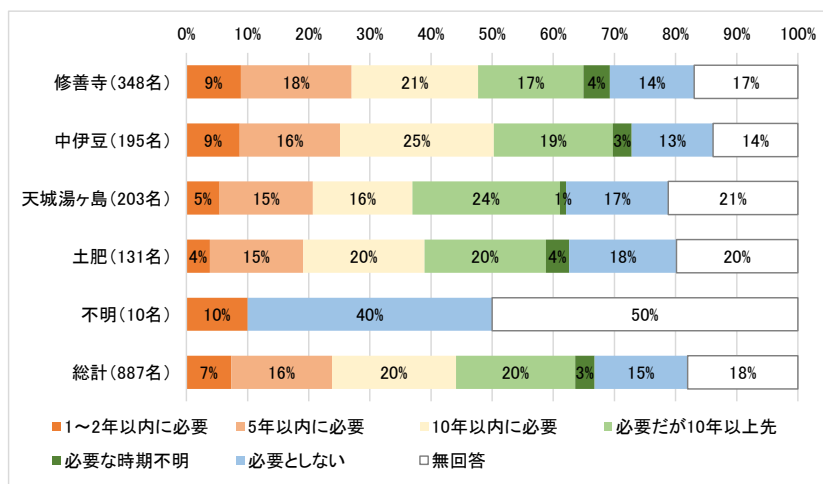
自宅近くから利用できる路線バスや地域交通についてニーズが高いほか、買い物や通院の時間に合わせたバスや鉄道の時刻の提示についてニーズが高い。マイ時刻表の作成や、検索方法の習得などの取組みによる意識の向上が求められる。

⑭新たな地域交通に関する意向

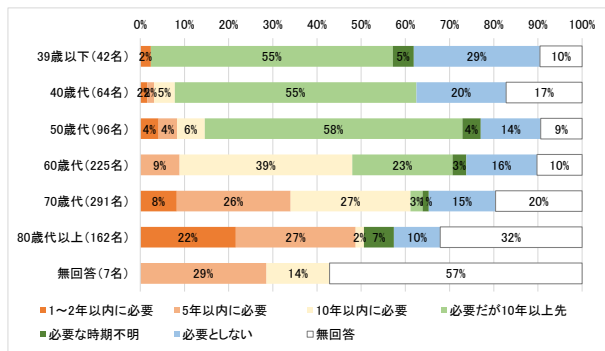
新たな地域交通について、5年以内に必要とする方は、回答者の約20%となっている。地区別では、修善寺地区と中伊豆地区の意向がやや高い。

新たな地域交通を1～2年以内に必要とする方は10%程度みられ、特に70歳代以上、自動車を持っていない方の意向が高いことから、次年度以降、市内各地域での新たな地域交通の検討が求められる。

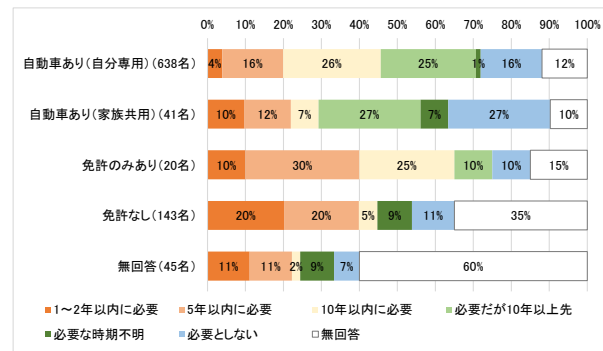
■地区別の意向



■年代別の意向



■自動車、免許有無別の意向

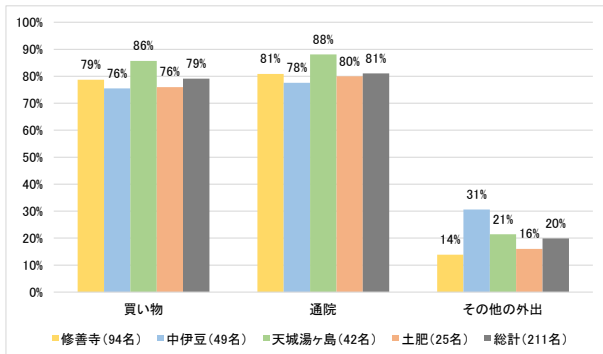


⑮新たな地域交通に関する具体的ニーズ

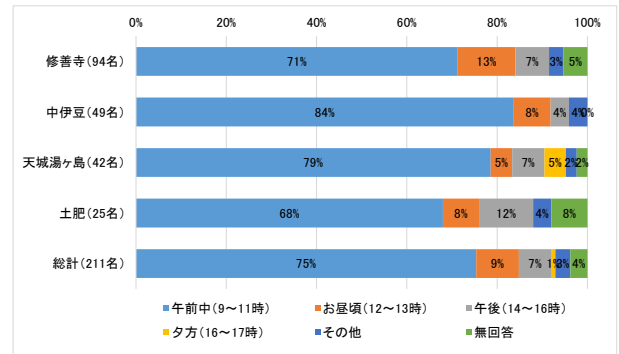
買い物や通院での利用が想定され、午前中を中心に、週に1~2日の利用が見込まれる。予約が必要な場合でも利用したいという方が多くなっている。

上記運行内容は、過年度に天城湯ヶ島地区や中伊豆地区で実施した実証運行と類似するが、実際に利用する際は予約のハードルが高かったことから、地域交通を検討するにあたり、地域ニーズの再確認、利用方法の十分な周知が求められる。

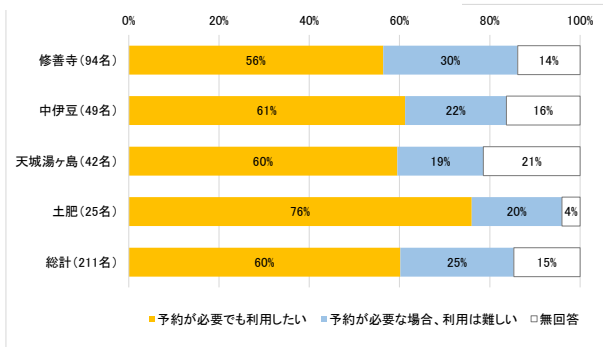
■想定される移動目的



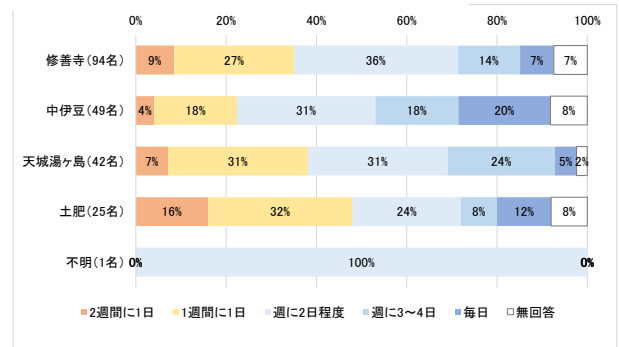
■利用したい時間帯



■事前予約が必要な場合の意向

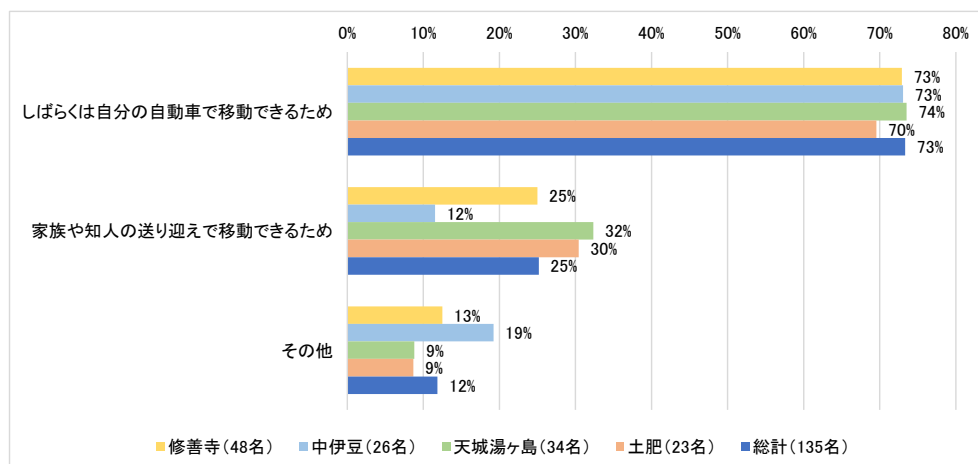


■想定される利用頻度



⑯新たな地域交通を必要としない理由

新たな地域交通を必要としない理由については、多くの方が、「しばらくは自分の自動車で移動できるため」と回答している。

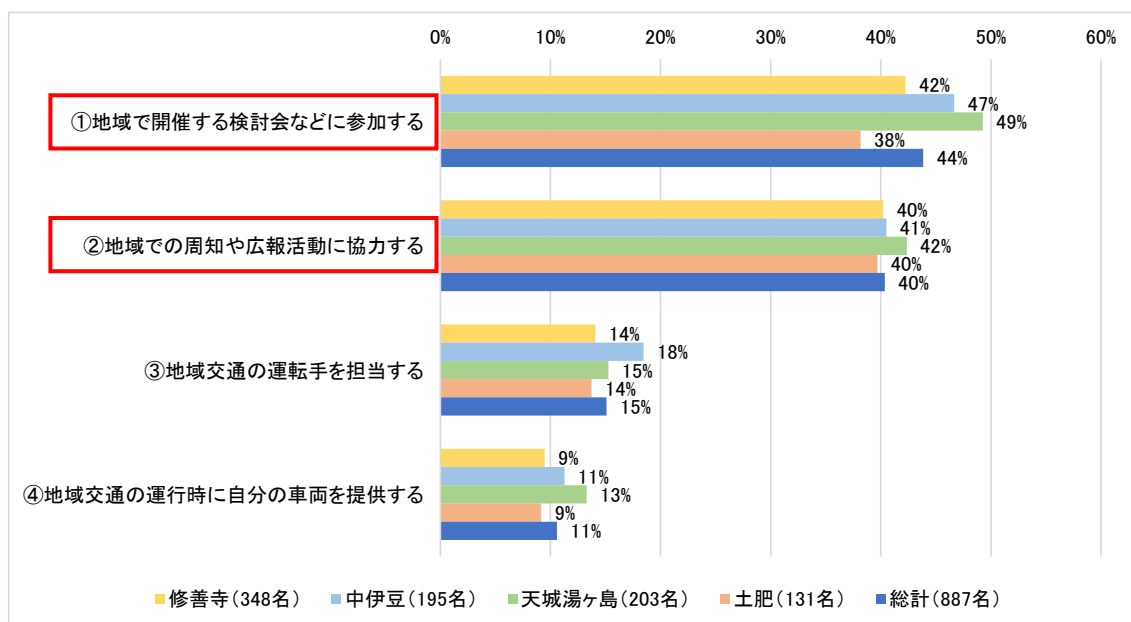


⑪新たな地域交通の検討に際し協力できる内容

新たな地域交通を今後地域で検討する際、協力できる内容として「検討会への参加」「周知や広報活動への協力」などの意向が高くなっている。

一方、「地域交通の運転手の担当」「車両の提供」については協力出来るとする割合は低くなっている。

今後、新たな地域交通を検討するにあたり、地域住民が運転手を担当する、住民の車両を使用するといった必要が生じた場合は、この結果を踏まえ、地域住民への十分な説明と理解を得ながら検討することが求められる。



(4) 中学校再編時の生徒の分布

① 修善寺地区、中伊豆地区、天城湯ヶ島地区の中学校再編

修善寺地区、中伊豆地区、天城湯ヶ島地区は令和7年度（令和7年4月）より、中学校が修善寺地区の学校へ再編となる。各地区での新中学校への移動状況は以下の通りであり、市内各地から合計450名程度の通学移動が発生することから、路線バス等を活用し、これらの通学移動への対応が求められる。

※図中の人数は、それぞれの区間から乗車する人数を示す。（区間通過人数とは異なる）

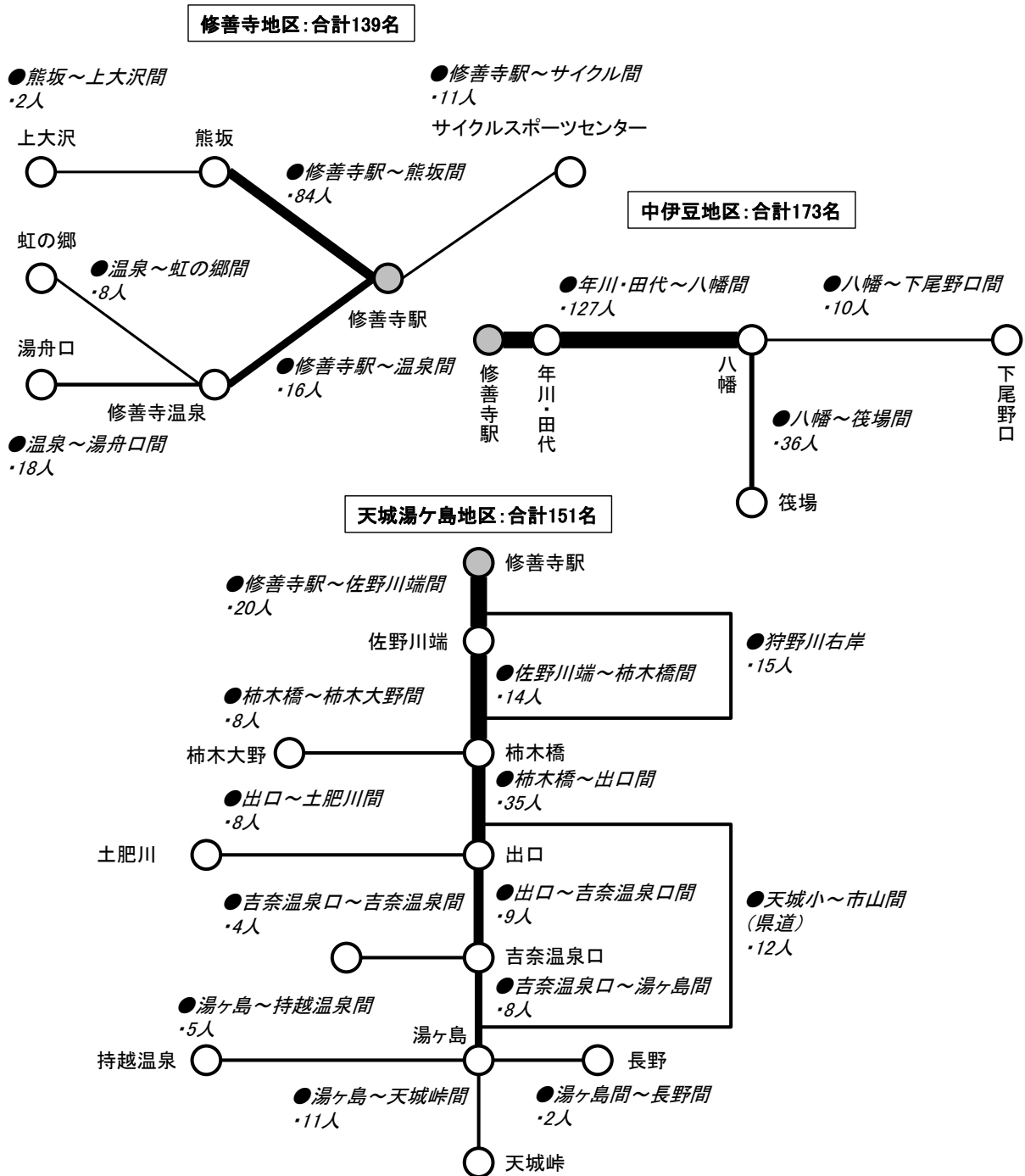


図 37 3地区の中学校再編時（令和7年度予定）の生徒の移動状況

1-5 計画目標及び取組みの進捗状況

(1) 計画目標値の達成状況

平成 29 年 3 月の計画策定時に設定した目標値の達成状況を以下に示す。目標 1 の人口カバー率、目標 2 の利用者数は目標未達となっているが、目標 3 については中伊豆地区、天城湯ヶ島地区での取組みを行っているため、目標を達成している。

計画の目標		
サービス改善地域の増加 目標 1 : 公共交通による人口カバー率の増加	利用者数の維持、増加 目標 2 : 市自主運行バスの利用者数維持	地域・関係者の協働数の増加 目標 3 : 地域協働による公共交通の取組み実施
↓	↓	↓
【目標値】 公共交通のサービス改善による人口カバー率の増加 	【目標値】 市自主運行バスの利用者数の現状維持・増加 	【目標値】 地域協働による公共交通改善や導入の取組みの実施
目標値設定の考え方 ※各地区における新たな地域公共交通への変更（導入）や、既存路線の運行経路の見直し等の取組みにより、公共交通の人口カバー率の増加を目指していく。	目標値設定の考え方 ※現状路線の利用促進や、各地区における新たな地域公共交通への変更（導入）などの取組みにより、市自主運行バスの利用者数の維持・増加を目指していく。 ※上記指標は、第 2 次伊豆市総合計画の目標値と同内容	目標値設定の考え方 ※各地区における新たな地域公共交通への変更（導入）や既存交通の再編等にあたって、地域との協働により検討を行い、1 地区以上の導入や再編、そして利用促進などの継続活動を目指していく。 （地域との協働とは、地域における公共交通の検討や利用促進に地域が主体的に関わることをいい、公共交通を地域で運営・運行することを限定して表すものではない）
↓	↓	↓
【現状】 71.2% ※令和 3 年度時点 ※入屋線、筏場線のバス停廃止による減少	【現状】 288,255 人/年 ※令和元年度実績	【現状】 2 地区で検討 ※天城湯ヶ島地区、中伊豆地区

(2) 取組みの実施状況

基本方針1 拠点（都市、地域拠点）に繋がる幹線、支線の公共交通ネットワークの形成

事業	実施状況	課題
事業1 地域ごとの交通システムの再編・導入事業		
地域内のフィーダー交通	<実証運行の実施> ・天城湯ヶ島地区：H29～30年度 ・中伊豆地区：H30～R1年度 <取組み結果> →両地区とも利用は少なく、本格運行には至らず。地域住民が主体となる交通手段での再検討。	・ 予約型の交通システムは、予約の抵抗感が大きく 、タクシー営業所が地域から遠い場合もあり、 ハードルが高い ・天城湯ヶ島地区、中伊豆地区での結果を踏まえた 他地区への展開の考え方
学校再編にあわせた対応	<土肥小中一貫校への対応> ・ 通学利便性確保に向けた路線バスのルート変更を実施 <中学校再編への対応> ・再編時期がR2年度からR7年度に延期となったため、今後検討	・中学校再編が計画期間最終年度となり、 今後、路線バス網の見直しが必要
幹線路線の利便性向上	・順天堂大学病院までの利便性向上及び自家用車から公共交通への転換を図る為、修善寺駅からの直行便バスの社会実験を実施し、導入を検討	・中伊豆線の減便など、今後 路線バスの環境がさらに厳しくなる中、幹線路線維持が必要
事業2 中心部における周遊交通の導入事業	・土肥方面から日赤病院への利便性向上を目的に、H29年度に西海岸線の一部便を日赤経由に変更	・中学校再編に合わせた 交通空白地域への対応 が求められる
事業3 拠点における幹線への交通結節点の整備事業	・ 修善寺駅、土肥港 において 路線バス運行情報のデジタルサイネージ を設置 ・天城北道路月ヶ瀬 IC 道の駅の交通結節点としての機能を検討	・各地域の拠点バス停の情報提供機能強化、待合環境強化 ・今後のまちづくりとの連携

基本方針2 分かりやすく、使いたいと感じる公共交通づくり（運行の工夫や情報発信等）

事業4 利用しやすい公共交通・魅力向上事業		
魅力	・ 総合時刻表の作成、配布 ・バスの乗り方教室の開催	・ より一層の利用促進が必要 ・バスに関する情報提供サービスの充実など、近年の公共交通を取り巻く環境の変化の活用 ・ 乗り方教室や周知を通して、公共交通を知ってもらう機会を増やす ことが必要
わかりやすさ	・ 路線バスの方面別ナンバリング導入 ・ デジタルサイネージの設置	
お得感	・地域のイベント等で既存のお得なパスを周知、商業施設との新しい連携割引を検討	
協力意識	・地域内のフィーダー交通検討にあたり、地域住民と連携した検討を実施	

基本方針3 地域、関係者の協働による持続可能な公共交通の仕組みづくり、利用促進

事業5 地域の公共交通維持に向けた協働の仕組みづくり事業	
・地域内交通について、地区検討会議を開催し、実証運行の検証、導入の意見交換・検討 ・バス待ち環境整備事業を地域との協働により実施	・ 市民ひとりひとりが行動しないと、公共交通の維持が困難である点を理解し、積極的な参画への流れを構築 することが求められる

第2章 課題整理

2-1 全市的な現状把握及び課題整理

(1) 現状把握のまとめ

①伊豆市の概況

人口：伊豆市は平成7年を境に人口減少に転じており、今後も人口の減少、少子高齢化が見込まれている。令和7年には高齢化率は40%を超え、人口は平成27年から18%減少することが予測されている。

地区：伊豆市には修善寺、土肥、天城湯ケ島、中伊豆の4つの地区（旧合併町）が存在し、4つの地域性（修善寺地区、土肥地区、天城湯ケ島地区、中伊豆地区）を有する。また、幹線道路沿いを中心に集落が分布する。

施設：人口や各種施設は修善寺駅周辺に集中しているほか、医療施設や福祉施設、学校や郵便局は各地区の中心部に立地している。観光資源は市域全体に分布する。

②関連計画

目指すまちの形：総合計画では、公共交通に関する取組みとして、公共交通の利用促進と維持、地域の実情に応じた住民相互の支援による足の確保を掲げており、特に「地域づくり協議会や交通事業者と連携した輸送サービスの確保」については重点施策と位置付けている。

目指すべきまちの形としてコンパクトタウン&ネットワーク構想が示されている。

小中学校再編：伊豆市では土肥地区における小中学校の再編（平成30年4月）が実施され、修善寺地区、中伊豆地区及び天城湯ケ島地区における中学校の再編（令和7年度（令和7年4月））が予定されている。

オリンピック：令和3年に東京オリンピック・パラリンピックが開催され、伊豆市では自転車競技が実施された。

広域交通との連携：南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画では、伊豆市に関連して、①広域幹線バス（西海岸ルートの改善、地域間路線の運行見直し、順天堂大学静岡病院への通院利便性向上）、②市町自主運行バスなどその他の路線バスの改善、③交通空白地域、④交通結節点、⑤観光客の移動、の5つの視点で取組み事を整理している。

③公共交通網の状況

多様な公共交通：伊豆市は、鉄道（伊豆箱根鉄道）、路線バス（東海バスと伊豆箱根バス）、フェリー（駿河湾フェリー）、タクシーといった多様な公共交通が存在する。

カバー状況：公共交通（鉄道駅半径 500m、バス停半径 300m）における人口カバー率は 71.2%である。地区別にみると、天城湯ヶ島地が区 64.6%、中伊豆地区が 56.6%と比較的低い。中伊豆地区内などには交通空白地域が存在する。

路線バス網：路線バスは修善寺駅を中心に、修善寺地区内の各方面、中伊豆方面、天城湯ヶ島方面、土肥方面等の各方面に放射状に運行している。修善寺温泉場線、西海岸線、天城峠線の湯ヶ島支所までは 1 日 20 往復程度以上の運行がある一方、長野線や持越温泉線など 1 日 2 往復以下などの路線も見られる。

路線バス収支：路線バスの収支率は、令和 2 年度において、東海バスの事業者路線が 45%、伊豆箱根バスの事業者路線が 43%、伊豆市の自主運行バスが 35%となっている。

支援制度：伊豆市では通学や高齢者のバス利用に関する多様な支援制度を有する。

④移動実態及びニーズ

外出先：買い物先、通院先は市内の施設の利用が多いが、市外の施設（順天堂大学静岡病院など）の利用も見られる。通勤や通学、その他の外出では市外の比率が高くなっており、伊豆の国市や三島市、沼津市への移動が多くみられる。

移動実態：買い物、通院などいずれの目的においても、自動車の移動が中心となっている（いずれの目的も自動車を利用する割合は 70%を超える）。

公共交通利用：鉄道やバスを週に 1 日以上利用する比率は 5%程度であり、まったく利用していない方が 50%以上となっている。

移動への満足度と不安：通勤や通学、買い物や通院の移動について、「満足」あるいは「やや満足」としている方は 50~60%となっている。一方、これらの移動について将来不安に感じているという方の割合も 50~60%となっている。

今後の公共交通利用に向けて：今後、公共交通を利用していくためのニーズとして、自宅近くから利用できる新たなバスや地域交通の充実、移動目的に合う鉄道やバスがわかる情報提供などのニーズが高くなっている。

新たな地域交通について：70 歳代以上や自動車を持っていない方を中心に、回答者のうち 20%程度で、地域交通を 5 年以内に導入してほしいというニーズがある。

(2) 課題整理

課題1 人口減少、少子高齢化への対応

- ・人口減少が予測されている中、公共交通利用減少の懸念への対応や、高齢化の進展による高齢者の足の確保への対応が求められる。
- ・伊豆市内各地区の地域特性、都市拠点や地域拠点となりうる中心部の存在、集落の分布など、各地区の実態に即した公共交通網の構築が求められる。
- ・市民の移動先となる目的施設への移動手段の確保が求められる。

課題2 将来都市像、学校再編への対応

- ・「コンパクトタウン&ネットワーク構想」の将来都市像を見据え、中心拠点への行きやすさ（中心拠点へ行きやすい経路やダイヤの工夫等）、周遊のしやすさ（中心部を周遊しやすい経路やダイヤの工夫、循環バスの導入等）、地域拠点の行きやすさ（地域拠点へ行きやすい経路やダイヤの工夫、地域交通の導入等）等の対応が求められる。
- ・学校再編とあわせた児童・生徒の学校への通学手段の確保が求められる。

課題3 公共交通の利用者数減少、非効率化への対応

- ・伊豆市域における多様な公共交通の役割分担、連携が求められるほか、公共交通がカバーされていない地域への対応の検討が求められる。
- ・市自主運行路線の利用者数は計画策定後も減少を続けており、特に令和2年度は新型コロナウイルスの影響で大きく減少している。事業者路線、市自主運行路線ともに全路線が赤字であり、人口減少も踏まえると、運行本数といったサービスを上げることが困難な状況にある。以上を踏まえ、地域公共交通の維持に向け、抜本的な見直しが必要となっている。
- ・事業者の路線バスについても収支率の課題があり、今後の持続可能な公共交通の確保という視点より、改善や利用促進等の取組みが求められる。

課題4 移動ニーズへの対応

- ・市内に分布する買い物先や通院先への対応のほか、市外の施設利用なども踏まえた公共交通網の構築が求められる。また、市内外の高校への通学のしやすさ（時間帯、鉄道との接続）の確保が求められる。
- ・市民アンケート調査では、将来の移動への不安が高い状況が確認されており、修善寺駅を中心とする路線バスの利便性の向上（経路、時間帯、鉄道とバス・バス同士の接続強化）、地域内交通の確保を図ることが求められる。
- ・将来の移動の不安（運転が出来なくなった場合）への対応として、高齢者や自動車を持たない方を中心に意向の高い、住民主体の地域交通の導入による、移動手段の確保が求められる。
- ・公共交通改善への意向で多くの方が出来る限り利用したいと回答している。住民との協働や意識啓発による維持や利用促進の取組みなども求められる。

2-2 地区ごとの現状把握及び課題整理

(1) 修善寺地区

①現状把握のまとめ

■地域の概況

人口、高齢化率 (R2 時点)	<ul style="list-style-type: none"> • 地区人口：13,934 人、高齢化率：38.5% • 公共交通による人口カバー率：82.0%
施設立地の状況	<ul style="list-style-type: none"> • マックスバリュや伊豆赤十字病院など、買い物や通院の主要施設が立地。 • また伊豆総合高等学校や 4 つの小学校が地区内に立地。

■関連計画

目指すまちの形	<ul style="list-style-type: none"> • 修善寺駅周辺は修善寺地区の中心拠点に位置づけられている。
中学校再編	<ul style="list-style-type: none"> • 令和 7 年度に中学校再編を予定しており、修善寺地区内及び中伊豆地区、天城湯ヶ島地区から新中学校への通学移動が発生する。
オリンピック	<ul style="list-style-type: none"> • 令和 3 年度に東京オリンピックの自転車競技が伊豆市で開催された。

■公共交通網の状況

公共交通の現状 交通不便地域の 現状	<ul style="list-style-type: none"> • 修善寺駅を中心とし、天城湯ヶ島方面、中伊豆方面、沼津市戸田方面に都市間路線バスが運行。また修善寺駅～修善寺温泉間の運行本数も多い。 • 一方で、湯舟や北又、日向などの交通空白地域も存在。 • また伊豆箱根鉄道が修善寺駅から三島駅にかけて運行。
--------------------------	---

■移動実態・ニーズ

日中高齢者	<ul style="list-style-type: none"> • 郊外部ではバスは朝夕しか運行していないため、買い物や通院は自動車もしくは家族の送迎で移動。移動頻度は買い物が週 1～2 回、通院が 2～4 週に 1 回で主となっている。 • 各地区からの中心拠点方面への移動の中で、市役所や伊豆赤十字病院などについては乗継が必要でアクセスがしづらい。 • 低床バスや介助者の導入、低床バスでの運行便の時刻表への明記、待合環境の充実が求められている。
高校生	<ul style="list-style-type: none"> • 修善寺駅から三島市や伊豆の国市方面へ鉄道を利用する方が多いが、修善寺までは送迎利用が多い。 • 送迎のため朝夕の渋滞が発生。
通勤	<ul style="list-style-type: none"> • 通学での修善寺駅までの送迎の影響で、朝夕の渋滞が発生。
観光	<ul style="list-style-type: none"> • 訪日外国人を含めた観光客に対応した修善寺駅の改善（待合環境、情報提供、インバウンド対応など）が求められている。



②課題整理

中学校再編 への対応	<ul style="list-style-type: none"> • 令和 7 年度に予定する中学校再編に伴い、修善寺地区内、中伊豆地区、天城湯ヶ島地区からの路線の起終点変更、経路変更等の対応が必要。
中心部の 回遊性向上 への対応	<ul style="list-style-type: none"> • 市役所や伊豆赤十字病院など、地区内からの移動が多い施設への各方面からのアクセスへの対応が必要。
日中の高齢者 移動への対応	<ul style="list-style-type: none"> • 交通空白地域や運行本数が少ない地域については、地域のニーズに見合う交通手段による対応が必要。
利用が多い区間 の維持の対応	<ul style="list-style-type: none"> • 修善寺駅～修善寺温泉～虹の郷、及び修善寺駅～熊坂についてはバス利用が多い区間であり、この区間のサービス水準への対応が必要。

(2) 中伊豆地区

①現状把握のまとめ

■地域の概況

人口、高齢化率 (R2 時点)	<ul style="list-style-type: none"> ・地区人口：6,817 人、高齢化率：41.7% ・公共交通による人口カバー率：56.6%
施設立地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・八幡地区に商業施設や公共施設、医療施設などひと通りの施設が立地、中伊豆温泉病院は上白岩地区に立地（令和5年度に下白岩地区に移転予定）。

■関連計画

目指すまちの形	<ul style="list-style-type: none"> ・八幡周辺は中伊豆地区の拠点として位置づけられている。
中学校再編	<ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度に中学校再編を予定しており、中伊豆地区から修善寺方面の新中学校への通学移動が発生する。

■公共交通網の状況

公共交通の現状 交通不便地域の 現状	<ul style="list-style-type: none"> ・自主運行路線が修善寺駅から八幡、筏場、伊東方面へ運行している。 ・自主運行路線である下尾野口・沢口線は年間 1,037 万円、伊豆箱根バスの事業者路線である筏場方面線は年間 2,210 万円の赤字であり、運行の持続性の面で課題がある。（令和2年度収支状況） ・修善寺駅から八幡までの区間において利用が多い（全体の85%）。 ・一方で冷川から沢口にかけては本数が少ない（沢口方面は1日2本、冷川・伊東方面は1日6本）ほか、交通空白地域が存在。
--------------------------	--

■移動実態・ニーズ

小中学生通学	<ul style="list-style-type: none"> ・八幡周辺に小学校と中学校が立地しており、地区内各地から小中学生が登下校でバス路線を利用。 ・小学生はバスを利用するが、中学生で部活を始めると朝夕の練習があり、バスの時間が合わない。部活を行う場合等、帰宅時は親による送迎をする場合もある。
日中高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・中伊豆温泉病院、歯医者や美容院の無料送迎があり、バスを使わなくても通院等は可能。 ・最近では移動販売車があるので、買い物もバスで外出しなくても可能。 ・高齢者の外出は、八幡地区の拠点まであればよい。 ・低床バスや介助者の導入、低床バス運行便の明記、待合環境の充実が求められる。
高校生 (鉄道端末)	<ul style="list-style-type: none"> ・朝早い時間帯、部活や塾など夜遅い時間帯の利用を考慮した便設定が必要。 ・三島方面の高校の場合、始業時刻に合わせたダイヤ設定が必要。
通勤	(自動車を利用)
観光	-



②課題整理

中学校再編 への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度に予定する中学校再編に伴い、中伊豆地区から修善寺地区の新中学校へ向かう路線の確保、起終点の変更等の対応が必要。
小学校の通学 移動への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・中伊豆地区内の各地から中伊豆小学校への向かう移動への対応が必要。
日中の高齢者 移動への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・中伊豆地区内の各地から施設の集中する八幡までの移動について、移動ニーズに合わせた交通手段での対応が必要。 ・中伊豆温泉病院が令和5年度に移転予定であり、路線バス網の見直し、中伊豆地区内での送迎方法の見直しが必要。
利用が多い区間 の維持の対応	<ul style="list-style-type: none"> ・通学等で利用の多い、修善寺駅～八幡～伊東間の路線の維持が必要。

(3) 天城湯ヶ島地区

①現状把握のまとめ

■地域の概況

人口、高齢化率 (R2 時点)	<ul style="list-style-type: none"> ・地区人口：5,470 人、高齢化率：42.7% ・公共交通による人口カバー率：64.6%
施設立地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・天城湯ヶ島地区の中心拠点に公共施設、商業施設等が立地。 ・伊豆縦貫道路の月ヶ瀬 IC には道の駅「伊豆月ヶ瀬」が整備。

■関連計画

目指すまちの形	<ul style="list-style-type: none"> ・湯ヶ島周辺は天城湯ヶ島地区の拠点として位置づけられている。
拠点整備	<ul style="list-style-type: none"> ・出口バス停付近では伊豆縦貫道及び月ヶ瀬 IC の整備に伴い、道の駅が整備され、天城湯ヶ島地区の拠点の 1 つとなる。 ・支所が市山から湯ヶ島周辺に移転し、拠点として集約化が図られた。
中学校再編	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 7 年度に中学校再編を予定しており、天城湯ヶ島地区から修善寺方面の新中学校への通学移動が発生する。

■公共交通網の状況

公共交通の現状 交通不便地域の 現状	<ul style="list-style-type: none"> ・修善寺駅から土肥方面や湯ヶ島方面の本数が多いが、県道の運行本数が少ないほか、持越温泉方面（1 日 5 本）や柿木方面（1 日 6 本）、長野方面（1 日 3 本）は、運行本数が少なくなっている。 ・また、佐野地区、雲金地区は交通空白地区となっている。 ・自主運行路線である柿木線は年間 860 万円、持越温泉線は年間 630 万円の赤字であり、運行の持続性の面で課題がある。（令和 2 年度収支状況） ・バスの利用区間は、湯ヶ島から修善寺間が多いが、天城湯ヶ島地区内の移動（通学など）も一定数見られる。バス利用は買い物での利用が多く、買い物移動の 15% が路線バスである。
--------------------------	---

■移動実態・ニーズ

小中学生通学	<ul style="list-style-type: none"> ・小学生、中学生の通学では主にバスが使われているが、家族による送迎の場合もある。
日中高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物は地区内の施設を主に利用、通院は地区内の医療施設へ送迎バスで移動もしくは順天堂大学静岡病院へ直通バスで移動。 ・高齢者はバス停まで自力で行くのが難しい状況にある。また屋根やベンチのあるバス停が少なく、雨天時などはバス利用を控える傾向。 ・車両の小型化や介助者の導入、待合環境の充実。
高校生 (鉄道端末)	<ul style="list-style-type: none"> ・朝早い時間帯、部活や塾など夜遅い時間帯の利用を考慮した便の設定が必要。 ・三島方面の高校の場合、始業時刻に合わせたダイヤ設定が必要。
通勤	(自動車を利用)
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地を結ぶ路線（浄蓮の滝方面への利用等）は整備されているが、本数がそれほど多くないため、ニーズがあっても案内できない現状にある。

②課題整理

中学校再編 への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 7 年度に予定する中学校再編に伴い、天城湯ヶ島地区から修善寺地区の新中学校へ向かう路線の確保、起終点の変更等の対応が必要。
日中の高齢者 移動への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・天城湯ヶ島地区内の各地から施設の集中する湯ヶ島や月ヶ瀬 IC 周辺までの移動について、移動ニーズに合わせた交通手段での対応が必要。
利用が多い区間 の維持の対応	<ul style="list-style-type: none"> ・通学等で利用の多い、修善寺駅～出口～湯ヶ島間の路線の維持強化が必要。
広域路線の維持 の対応	<ul style="list-style-type: none"> ・修善寺駅から河津、下田方面に向かう路線は、観光での利用も多く、河津まで移動する利用も多いことから、広域路線として維持が必要。

(4) 土肥地区

①現状把握のまとめ

■地域の概況

人口、高齢化率 (R2 時点)	<ul style="list-style-type: none"> ・地区人口：3,343 人、高齢化率：51.2% ・公共交通による人口カバー率：68.2%
施設立地の状況	・土肥地区に商業施設、医療施設、公共施設などひと通りの施設が立地。

■関連計画

目指すまちの形	・土肥支所周辺は土肥地区の拠点として位置づけられている。
小中学校再編	・平成 30 年度に土肥小学校、土肥中学校を再編し、小中一貫校が新設された。

■公共交通網の状況

公共交通の現状 交通不便地域の 現状	<ul style="list-style-type: none"> ・土肥地区から修善寺方面、西伊豆町方面の路線（西海岸線）は本数が多いが、運行ルートである国道までのアクセスについて、勾配等の面から不便な地域が存在。また、小土肥方面は本数が少なくなっている。 ・西海岸線は通学による移動が 40%程度と多く、また観光利用も 20%程度となっている。一方で、広域路線であるため、修善寺駅や三島駅、松崎での下田方面の路線との乗継の関係で、地域住民のニーズに合ったダイヤ編成が困難となっている。
--------------------------	---

■移動実態・ニーズ

小中学生通学	・小学生が通学でバスを利用しているが、下校時間帯に用事があった場合など時刻が少しでもずれると、バスを相当な時間待つことになる。
日中高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・小土肥地区は戸田線の運行本数が少なく、近隣の買い物場所もないため、高齢者が自転車で買い物をする場合がある。 ・夕方の会合に出る場合に区内を移動するなど時間帯の工夫が必要。 ・山間部は急勾配でバス停まで距離があり、外出が困難。シニアカーでの移動や自家用車で近所の方が乗り合って移動する場合がある。
高校生 (鉄道端末)	・高校生の通学では、夜遅い時間のバスが増便されたので、帰宅で利用できるようになった。
通勤	(自動車を利用)
観光	・西海岸線は観光地を結ぶ路線（土肥温泉、堂ヶ島、松崎方面への利用等）となっており、観光目的の利用も多い。また、土肥港では駿河湾フェリーと接続している。



②課題整理

小中学校再編 への対応	・平成 30 年度に実施された小中一貫校（義務教育学校）の整備に伴い、地区内各地から学校へ向かう路線バスの確保（時刻の調整など）の対応が必要。
日中の高齢者 移動への対応	・土肥地区内の各地から施設の集中する土肥支所周辺までの移動について、移動ニーズに合わせた交通手段での対応が必要。
バス停までの アクセスの確保	・バス停まで急勾配でアクセスがしにくい点への対応（自転車やシニアカーの駐車スペース確保など）が必要。
広域路線の維持 の対応	・修善寺駅から土肥温泉、堂ヶ島、松崎に向かう路線は、観光での利用も多く、広域で移動する利用も多いことから、広域路線として維持が必要。

第3章 計画における方向性や事業の検討

3-1 生活交通ネットワークの考え方と基本方針

伊豆市の公共交通を取り巻く課題と都市像

<p>課題1 [地域の状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少 →公共交通利用減少の懸念への対応 ・高齢化 →高齢者の足の確保 ・各地区の地域特性 →各地区の特性にあった対応 ・拠点立地、人口分布 →拠点への行きやすさの確保、学校再編への対応 	<p>課題3 [公共交通網の状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な公共交通（鉄道・バス・タクシー等） →役割分担、連携 ・公共交通がカバーされていないエリアの存在 →サービスの確保等対応 ・事業者路線、市自主運行路線の利用者減が深刻化 →路線の持続に向け抜本的な見直し 	<p>課題4 [移動実態及びニーズ]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内外の移動 →移動を支援する交通の確保 →中心部や拠点への移動のしやすさや鉄道接続の強化 ・公共交通満足度、将来の不安 →サービスの改善や維持の仕組みによる将来の不安の解消 ・住民との協働、意識啓発 →地域と連携した移動手段確保の本格化
--	--	--

課題2 [関連計画]

<市の計画>

- ・将来都市像 →コンパクトタウン&ネットワーク構想等
→中心拠点への行きやすさ、周遊のしやすさ、地域拠点の行きやすさ
- ・学校再編とあわせた児童・生徒の学校への通学手段の確保
- ・オリンピックやインバウンドを見据えた来訪者の交通手段の確保等の対応

<南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画（平成28年3月策定）>

※計画の整合性・連携を図りながら、路線ごと、実施箇所ごとに検討

- ・計画期間：平成28年度～令和4年度の7年間
- ・取組み視点：①広域幹線バス（西海岸ルート改善、地域間路線の運行見直し、順天堂大病院への通院利便性向上）
②市町自主運行バスなどその他の路線バスの改善（伊豆市は本計画で位置づけ）
③交通空白地域 ④交通結節点 ⑤観光客の移動

伊豆市の公共交通の考え方

都市拠点、地域拠点を活かした
伊豆市コンパクトタウン&ネットワーク型公共交通の構築





基本方針

<p>方針1 拠点・ネットワーク化</p> <p>拠点（都市、地域拠点）に繋がる幹線、支線の公共交通ネットワークの形成</p>	<p>方針2 公共交通の魅力づくり</p> <p>分かりやすく、使いたいと感じる公共交通づくり（運行の工夫や情報発信）</p>	<p>方針3 協働のしくみづくり</p> <p>地域、関係者の協働による持続可能な公共交通の仕組みづくり、利用促進</p>
--	--	--

<本計画とSDGsの関連について>

本計画の取組み内容は、国連が 2015 年に定めた「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」の達成に寄与する内容となります。

SDGs では以下の 17 の目標を掲げており、本計画の上位関連計画である「第 2 次伊豆市総合計画 基本構想・後期基本計画」「伊豆市の新しい都市計画マスタープラン」では、本計画と関連する取組み、方針について、SDGs との関連を以下の通り定めています。

第 2 次伊豆市総合計画 基本構想・後期基本計画		
○重点目標 5：魅力あふれる拠点の創造と交通体系の確保 政策 2 地域力の向上 <施策 2 地域生活交通の維持>		
「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン		
○目標 1：誰もが安心して住み続けられるまち		

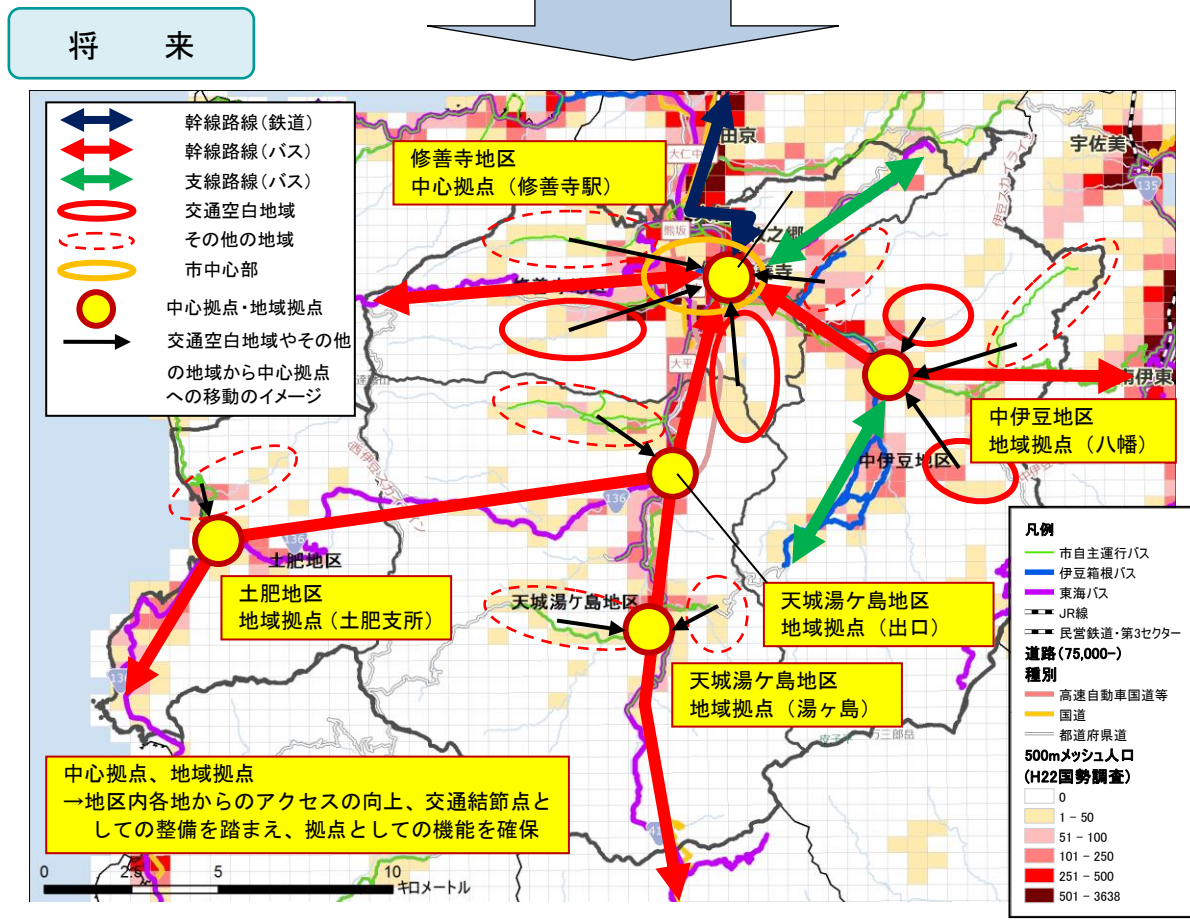
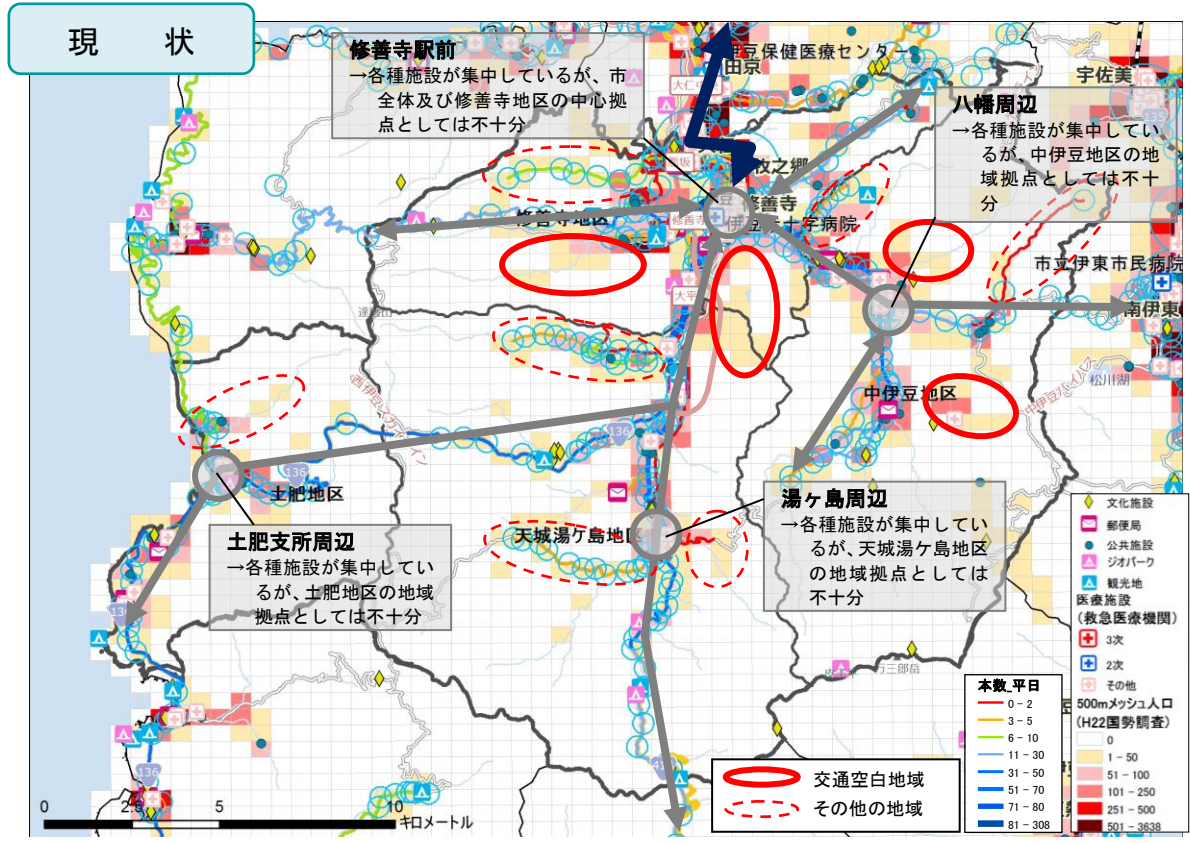
上位関連計画での SDGs との関連、本計画で定める公共交通の考え方や基本方針を踏まえ、本計画と SDGs との関連を以下の通り定めます。

	… 3 つの基本方針の達成により、誰もが移動しやすい環境を整える		… 3 つの基本方針の達成により、持続可能で住みよい都市づくりに貢献
---	----------------------------------	---	------------------------------------

※SDGs の 17 の目標



3-2 生活交通ネットワーク再構築の概念図



3-3 計画の数値目標の設定

伊豆市の公共交通の考え方

都市拠点、地域拠点を活かした

伊豆市コンパクトタウン&ネットワーク型公共交通の構築

基本方針

方針1 拠点・ネットワーク化 拠点（都市、地域拠点）に繋がる幹線、支線の公共交通ネットワークの形成	方針2 公共交通の魅力づくり 分かりやすく、使いたいと感じる公共交通づくり（運行の工夫や情報発信）	方針3 協働のしくみづくり 地域、関係者の協働による持続可能な公共交通の仕組みづくり、利用促進
---	---	---

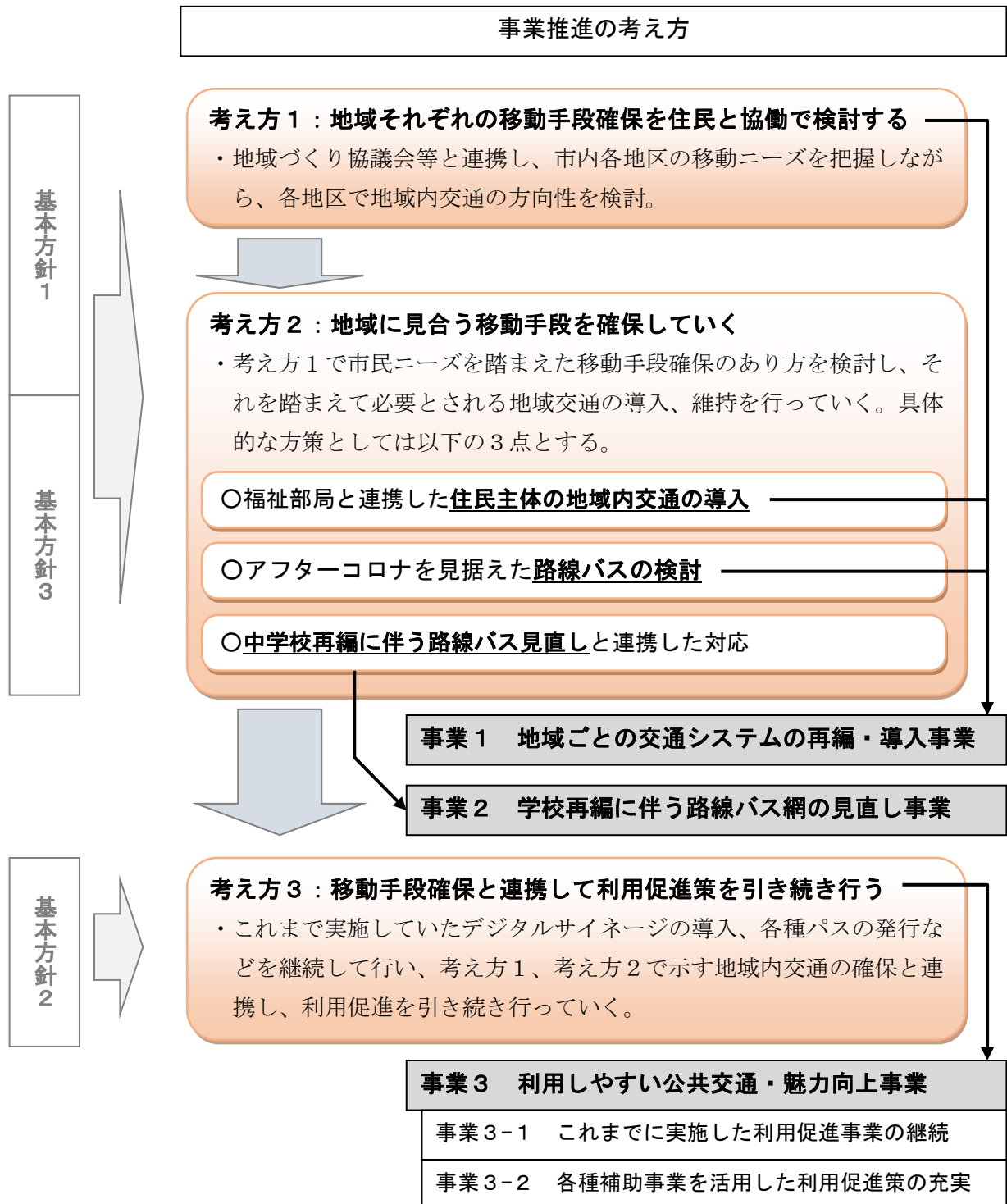
計画の目標

目標1 サービス改善地域の増加	目標2 利用者数の維持・増加	目標3 地域協働の着実な推進
↓	↓	↓
【目標値1-1】 公共交通等（地域協働による移動手段を含む）のサービス改善による人口カバー率 R3 時点 71.2% → 目標値 75.0%	【目標値2-1】 市自主運行バスの利用者数 R1 時点 360,886 人 → 目標値 372,000 人 <small>※令和4年度以降、市自主運行バスに変更を予定する中伊豆線を含む</small>	【目標値3-1】 地域協働による公共交通の維持や改善に関する検討の実施 R3 時点 2 地区 → 目標値 8 地区 <small>※令和3年度時点で設立されている地域づくり協議会（8地区分）を対象</small>
【目標値1-2】 日中における公共交通等（地域協働による移動手段を含む）による高齢者人口のカバー率 R3 時点 62.7% → 目標値 70.0%	【目標値2-2】 市民1人あたりの路線バスの利用回数 R1 時点 18.6 回/年 → 目標値 22.6 回/年	

※令和元年度：路線バス利用者数（570,400人/年）÷人口（30,678人、R1年時点）
 ※目標値：路線バス利用者数（581,348人/年）÷人口（25,687人、R7年予測）
 ※路線バス利用者数は市自主運行バス+国庫補助路線（中伊豆線、戸田線、西海岸線、天城峠線）とする

3-4 実施する事業メニューの設定

基本方針の達成に向けて、以下に示す事業推進の考え方で、3つの事業メニューを設定する。



第4章 事業内容および実施スケジュール

4-1 事業概要および実施スケジュール

	第1期(短期)				第2期(中長期)				実施主体		
	土肥小中 一貫校		東京五輪				中学校再編 目標年				
	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	住民	事業者
事業1 地域ごとの交通システムの再編・導入事業 ※	地域内交通の実証実験 幹線及び支線の維持 (短期的取組み)				コンパクト&ネットワークへの再編 (地域交通、学校再編対応) (長期的取組み)						
	中伊豆、天城湯ヶ島地区での 実証運行実施事業 試験運行				各地区で方向性を検討 地域内交通の導入、 市自主運行バスの見直し を実施				●	●	●
	中心部経路変更の実施 (道路整備と中心部経路路線 変更)										
事業2 学校再編に伴う路線バス網の見直し事業 ※※	土肥小中一貫校への対応				中学校再編への対応 中学校再編と連携した 交通空白地域の解消					●	●
事業3 利用しやすい公共交通・魅力向上事業											
事業3-1 これまでに実施した利用促進事業の継続	修善寺駅、土肥港フェリーターミナルでの情報提供充実 乗り方教室の開催等				これまでの取組みの 継続実施					●	●
事業3-2 各種補助事業を活用した利用促進策の充実					各種補助事業を活用した 利用促進策の充実					●	●

※地域内のフィーダー化については、地域間を接続する路線（西海岸線、戸田線、天城線、冷川線）へ接続・連携できるように、路線設定やダイヤ接続の検討が必要となる。これについては、南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画（H28.3）における取組み【1-1】【1-2】と連携して実施していく。

※※学校再編にあわせた対応では、再編計画の内容を十分に関係者に対して説明・周知をし、実施していく。土肥小中一貫校の対応については、バス路線のうち西海岸線が関係するため、南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画（H28.3）における取組み【1-1】と連携して実施していく。

4-2 各事業の実施内容

事業1：地域ごとの交通システムの再編・導入事業

○実施目的

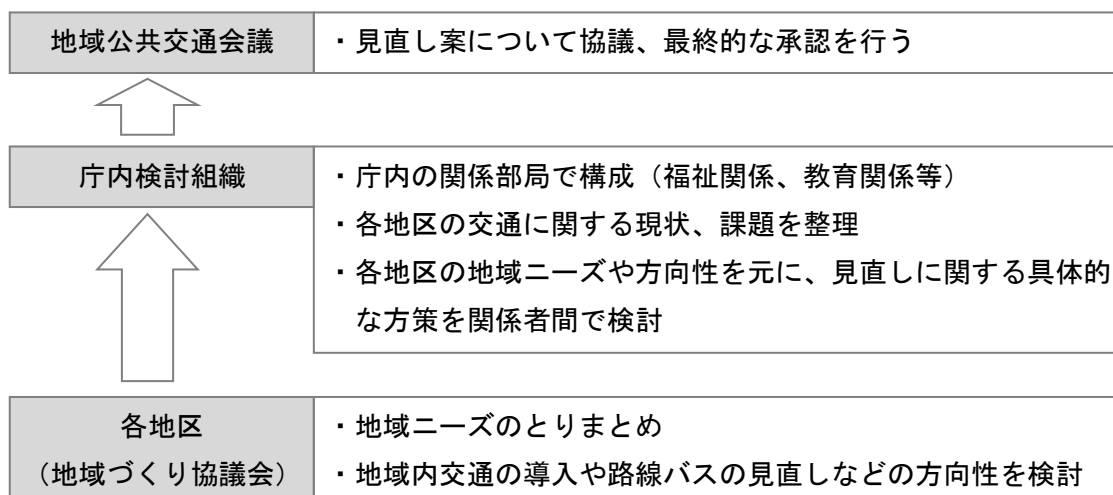
- ・市全域での人口減少、高齢化の進展、市自主運行バスの利用者数減が続く中、地域に見合う移動手段の検討を踏まえ、地域交通を確保していく。

※本施策は総合計画（後期基本計画）における重点施策として位置づけられている。

○実施内容

- ・市内の地域づくり協議会の区分ごとに、地域状況や公共交通の運行状況を整理。
- ・地域住民へのヒアリングやアンケート調査等を実施し、課題を整理。
- ・各地区での方向性を設定し、地域での合意が得られた地域について、福祉部局と連携し地域内交通の導入、市自主運行路線の見直しを検討・実施。

○検討体制



○地域内交通の運行方法（例）

予約型乗合タクシー (交通事業者が主体)	交通事業者が主体で運行、事前予約を行い、目的地まで直接移動可能
無償運送 (ボランティア輸送) (地域が主体)	自家用車を使用して無償で運送する方式 乗客から直接運賃を収受できない (燃料代等の実費は収受できる場合あり)

○実施主体

市民・事業者・静岡県・伊豆市

○スケジュール

R4	R5	R6	R7
検討・協議・実施			
			

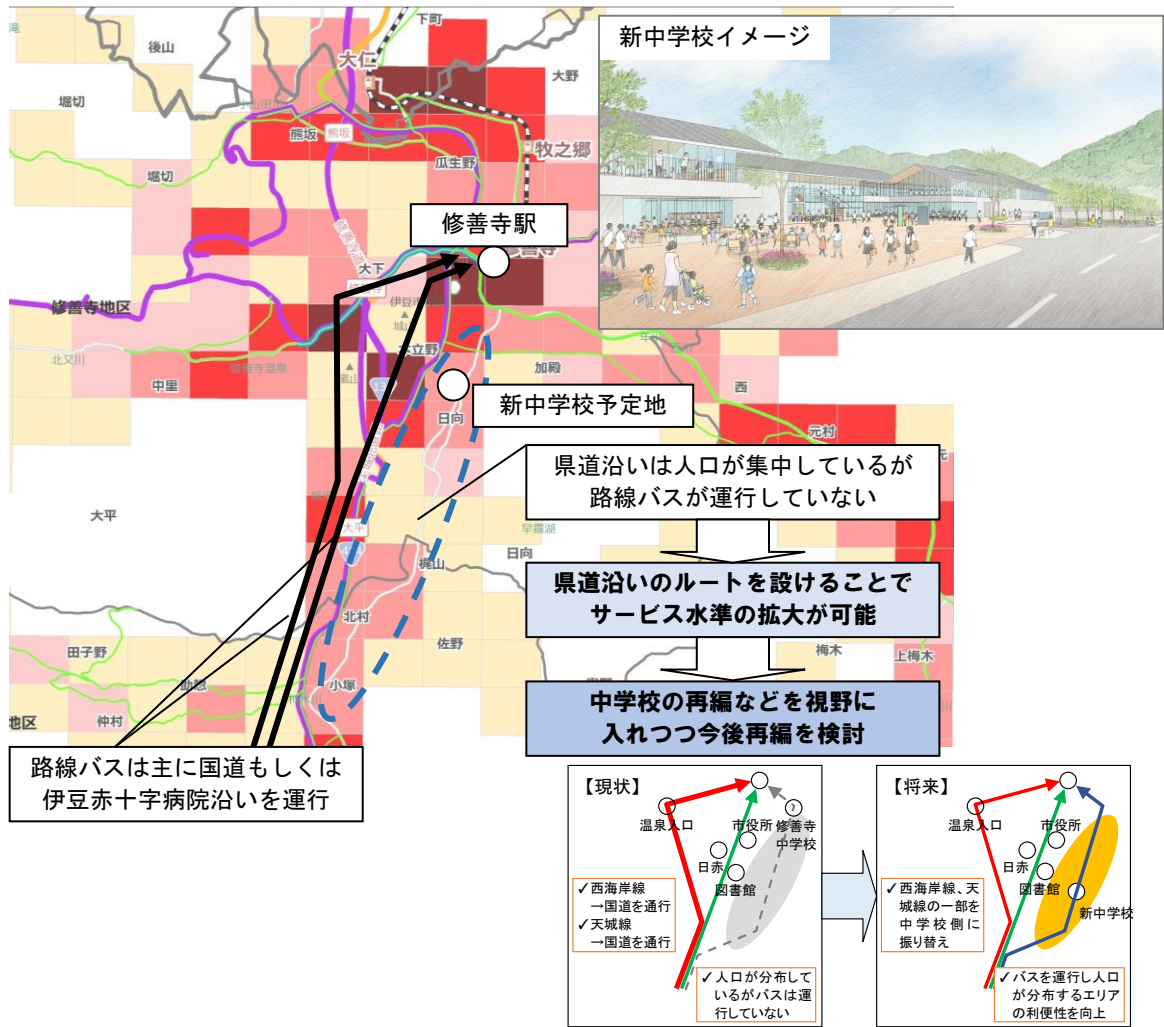
事業2：学校再編に伴う路線バス網の見直し事業

○実施目的

- ・令和7年度に中学校再編を予定するため、再編に合わせた路線バス網の見直しを行う。
- ・狩野川右岸の交通空白地域について、中学校再編による路線バス網見直しと連携した改善策を検討。

○実施内容

- ・令和7年度以降の各地域からの通学生徒数の確認。
- ・通学に関する市民の意見収集。
- ・通学に対応した路線バス網の見直し。また中学校再編による路線バスの見直しと連携し、狩野川右岸の交通空白地域の解消に向け、新たな運行路線を設定。



○実施主体

伊豆市・事業者

○スケジュール

R4

R5

R6

R7

検討・準備

実施

事業3：利用しやすい公共交通・魅力向上事業

事業3-1 これまでに実施した利用促進事業の継続

○実施目的

- ・計画策定以降に作成、配布している伊豆市公共交通マップなどの継続、交通事業者が中心となる路線ナンバリングの周知継続を行う。
- ・新型コロナウイルスの影響で令和2年度は実施できなかったバスの乗り方教室の開催を継続。

○実施内容

- ・バスの乗り方利用教室（バス利用のきっかけとしたバスの乗り方教室など）
- ・鉄道の需要喚起策（修善寺駅でのイベント実施、イベント列車など）
- ・総合時刻表、バスマップの配布
- ・デジタルサイネージの整備（拠点バス停、駅ホームなど）
- ・伊豆市版どこでもデジタルサイネージの提案（コンテンツだけ一般公開し、商業、宿泊、個人など自由に自施設画面に表示）
- ・方面別ナンバリング

■バスの時刻が検索できるアプリの説明



■バスの乗り方教室の様子

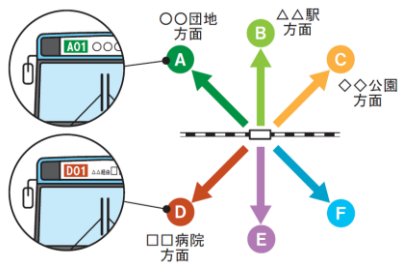


南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画より

■伊豆ドリームパス



■方面別ナンバリングのイメージ



○実施主体	伊豆市・事業者			
○スケジュール	R4	R5	R6	R7
	継続実施			

事業3-2 各種補助事業を活用した利用促進策の充実

○実施目的

- ・高齢者を対象とした各種パスの継続のほか、免許返納者を対象とした移動支援の充実等を検討し、鉄道、路線バス、タクシーの継続的な利用を目指す。

○実施内容

- ・福祉タクシー・バス・鉄道利用料金助成事業の実施継続。
- ・市内バス路線が1乗車100円で利用できる「いきいきパス」の実施継続。
- ・免許返納者を対象とした移動支援の充実等を検討。

■富士宮市における免許返納者を対象とした助成制度

【対象者】市内のお住まいの満65歳以上で免許返納を行った方

【助成内容】市営公共交通（宮バス、宮タク）、路線バス、タクシーが利用可能な「富士宮市公共交通補助券」3万円分を交付（1回限り）

※金額は令和3年4月1日以降に返納した方を対象

※補助券は有効期間あり（およそ4年間）



○実施主体

伊豆市・事業者

○スケジュール

	R4	R5	R6	R7
		検討・実施		
	➔			

第5章 計画の実現に向けて

5-1 計画の実現に向けた取組みの実施

計画に基づく地域の交通の取組みについては、推進する組織を設定して展開する。

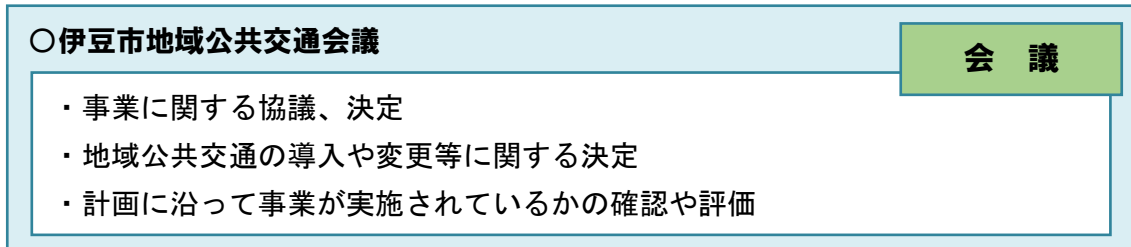


図 38 伊豆市地域公共交通会議での確認内容

5-2 PDCA サイクルに基づく進行管理

また、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く。

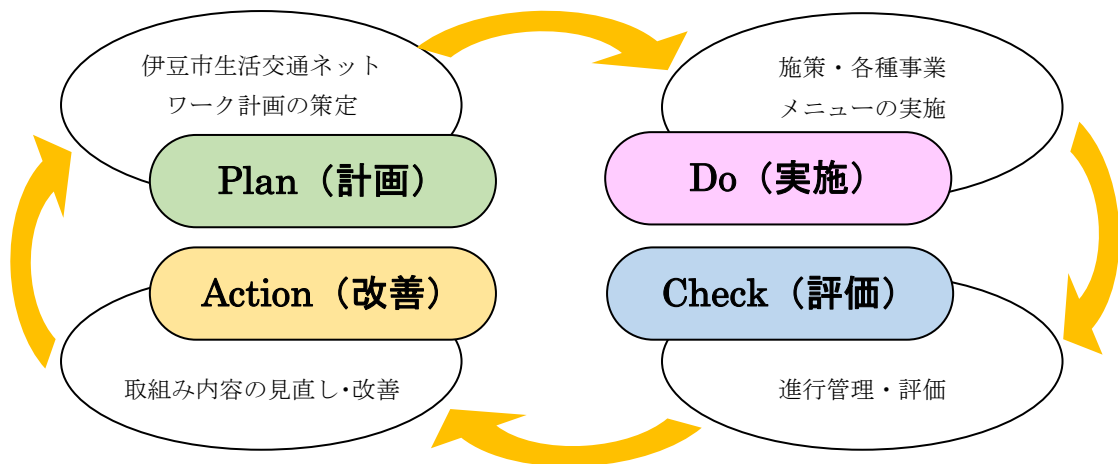


図 39 計画の進行管理イメージ

5-3 計画の評価スケジュール

評価スケジュールは、以下のとおりとし、施策進捗状況、目標値の達成状況ともに、毎年度評価を行い、必要に応じた事業の見直し等を行うこととする。

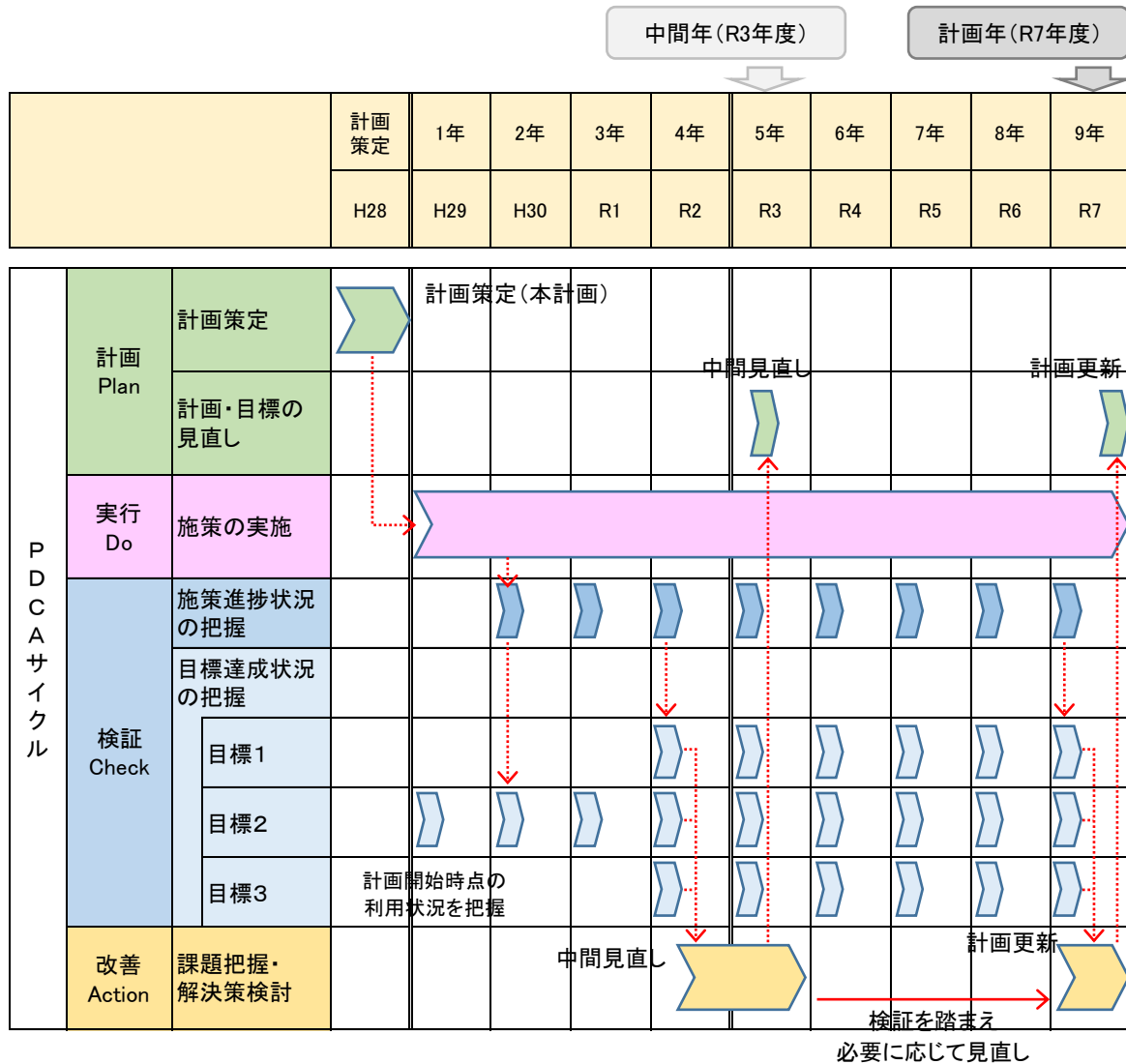


図 40 計画の評価スケジュール

5-4 関係者による役割分担・連携による取り組み

計画の目的、目標の達成のためには、市民、交通事業者、行政等の役割分担、連携により取り組んでいくことが必要である。特に、今回策定する計画を効果的に実現していくために「基本理念、基本方針、目標」を関係者が共有し、その達成に向けて関係者がパートナーとして連携しながら、各々の役割を果たしていくとともに、計画の状況把握および取り組みを進めることとする。

伊豆市生活交通ネットワーク計画形成計画

伊豆市地域公共交通計画

平成29年3月 伊豆市（令和4年3月改訂）

－問合せ先－

伊豆市地域公共交通会議（事務局：伊豆市総合政策部地域づくり課）

〒410-2413 伊豆市小立野 38-2

TEL：0558-74-3066 FAX：0558-74-3067