

## 第2章 課題の整理

第1章の地域を取り巻く現状を踏まえて、当地域における公共交通の課題整理を行う。

### 2-1 公共交通の課題

#### 1 人口減少

将来人口推計では、今後5年間で7.6%の人口減少が予測されている。人口減少に伴う公共交通の負のスパイラル（利用減少→路線バスの収支悪化→路線バスの減便や廃止）とならないよう、公共交通を改善していく必要がある。

- ・当地域の市町別将来人口推計は、下表のように、平成22年度を基準にすると、30年後には6割程度に減少する予測がされている。
- ・この推計をもとに、平成27年度から平成32年度までの5年間における当地域の人口減少率を算出すると、人口減少率は7.6%となる。
- ・この人口減少ペースと同様に公共交通の利用者も減少すると考えた場合、路線バスの収支率（運行経費に対する収入の割合）がさらに悪化する懸念がある。

表30 市町及び5市町合計の将来人口推計

	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (H32)	2025年 (H37)	2030年 (H42)	2035年 (H47)	2040年 (H52)
下田市	100%	93%	87%	80%	73%	66%	59%
伊豆市	100%	93%	86%	79%	72%	66%	59%
南伊豆町	100%	94%	87%	81%	74%	68%	62%
松崎町	100%	93%	85%	78%	71%	64%	58%
西伊豆町	100%	90%	81%	72%	63%	55%	48%
5市町合計	100%	93%	86%	79%	72%	65%	58%

表31 南伊豆・西伊豆地域を運行する路線バスの収支シミュレーション

平成27年度時点

運行事業者	運行本数 (本/日)
東海バス(乗合路線)	419
伊豆箱根バス(乗合路線)	48
市町村運行路線(東海バスが運行)	243
合計	710

H27						収支率 (%)	
利用者数 (人/日)	利用者数 (人/年)	年間収入 (千円)	年間経費 (千円)	経常損益 (千円)	50% 100%		
3,672	1,340,280	506,028	701,391	-195,363		72.1%	
601	219,398	43,658	69,402	-25,744		62.9%	
1,770	646,050	146,241	322,659	-176,418		45.3%	
6,043	2,205,728	695,927	1,093,452	-397,525		63.6%	

**利用者数、収入が人口減少に伴って7.6%減少すると想定すると、収支率が58.8%に悪化する**

平成32年度時点(推計値)

運行事業者	運行本数 (本/日)
東海バス(乗合路線)	419
伊豆箱根バス(乗合路線)	48
市町村運行路線(東海バスが運行)	243
合計	710

H32						収支率 (%)	
利用者数 (人/日)	利用者数 (人/年)	年間収入 (千円)	年間経費 (千円)	経常損益 (千円)	50% 100%		
3,396	1,238,693	467,679	701,391	-233,712		66.7%	
556	202,769	40,350	69,402	-29,052		58.1%	
1,638	597,083	135,156	322,659	-187,503		41.9%	
5,590	2,038,545	643,185	1,093,452	-450,267		58.8%	

地域住民の約7割が日常の移動に自動車（送迎を含む）を利用している。一方、世帯あたりの人口は減少傾向にあり（H26は2.4人）、少子高齢化の進展、高齢世帯の増加により、今後、自身による運転や家族による自動車送迎が困難になることが懸念される。高齢者等の移動手手段確保の観点から、公共交通を維持・確保していく必要がある。

・住民意向調査の結果、地域住民の約7割が日常の交通手段として自動車を利用（家族による送迎も含む）している。

・一方、平成2年に3.1人であった1世帯あたりの人口は、平成26年には2.4人まで減少しており、当地域の高齢化率が40%近いことを勘案すると、独居の高齢者や高齢者夫婦のみの世帯が増加しているものと考えられる。

**世帯当たり人口は減少傾向**  
世帯当たり人口

管内	県全体
H2年 3.1人/世帯	H2年 3.3人/世帯
↓	↓
H17年 2.6人/世帯	H17年 2.8人/世帯
↓	↓
H26年 2.4人/世帯	H26年 2.6人/世帯

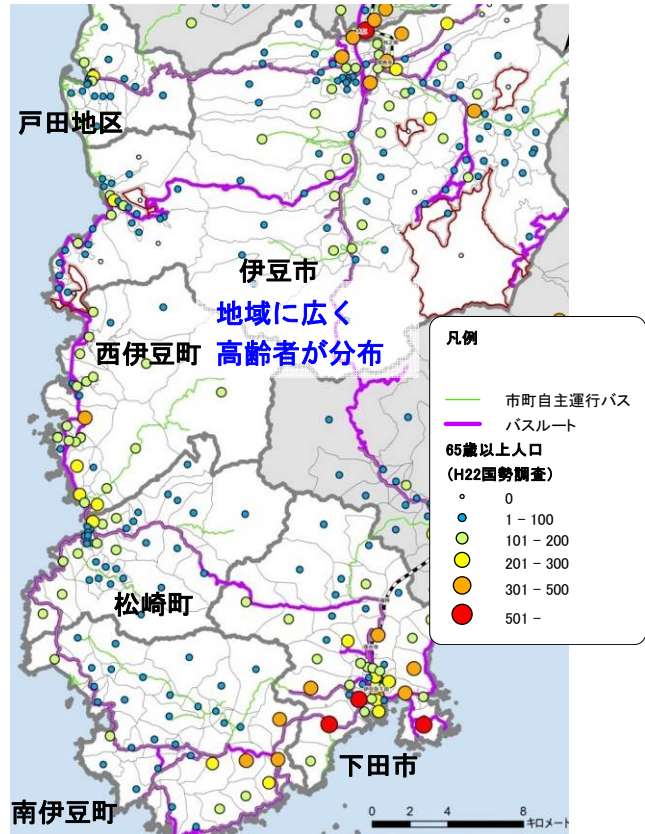


図 104 高齢者人口の分布状況

・今後、少子高齢化が進み、さらに世帯あたり人口が減少していった場合、家族による自動車での送迎、さらには、自分で運転して外出することが困難な高齢者が増加していくものと考えられる。また、高齢者は地域に広く分布しており、各地域において高齢者の外出に対する課題が顕在化してくることが考えられる。

・住民意向調査において、外出について将来的に不安があると感じている方は7～8割を占めており、特に医療機関については、8割の方が「将来的に通院が不安になる」と感じている。

・以上から、少子高齢化の傾向が顕著である当地域における公共交通の必要性がますます高まるものと考えられる。

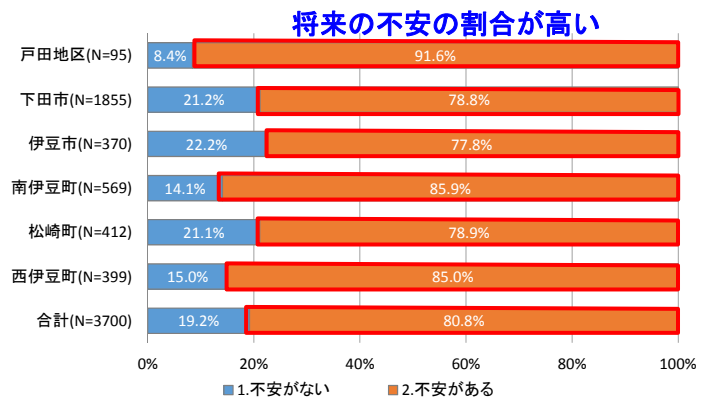


図 105 通院に関する将来の不安

## 2 広域の幹線バス

修善寺～松崎～下田間の路線バスは、鉄道が敷設されていない地域の広域的な移動を確保する役割を担っている。このため、今後も基幹的な公共交通として、持続可能な運行と利便性の向上を図っていく必要がある。

- ・鉄道が敷設されていない当地域において、路線バスは基幹的な公共交通であり、地域住民の広域移動の重要な手段である。
- ・右図に示すように、路線バスの乗降状況を地域間の移動（図中の線）で確認すると、西海岸線の修善寺～松崎～下田間を利用した移動が多く見られ、西海岸線ルートの特長性が確認された。

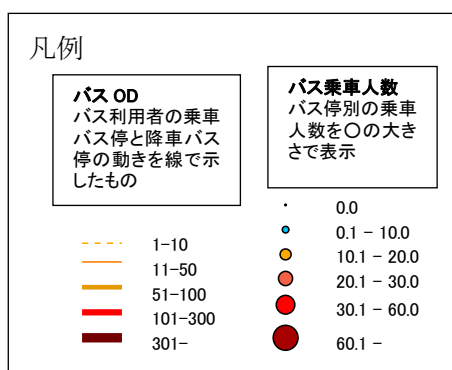


図 106 地域間のバス利用OD

- ・また、当地域における路線バスのうち、複数市町を運行する 11 路線を下表に示す。このうち、修善寺～松崎線（西海岸線）と下田～バサラ峠・松崎線（バサラ線）は、広域幹線バスの中でも運行回数が多く、利用者数も多いため、鉄道がない当地域の中で、鉄道にかわる基幹的な公共交通として、重要な路線と位置付けられる。
- ・その一方、西海岸線は収支率が 100%を下回っており、バサラ線も平成 27 年度は 100%を上回ったものの、平成 26 年度は 100%を下回り、単独継続維持困難の届出が提出されている。
- ・このことから、人口減少を考えた場合、地域の基幹的な公共交通として、持続可能な運行と利便性の向上を図っていく必要がある。

表 32 南伊豆・西伊豆地域の市町間路線計

運行市町村	路線名	市町間	運行回数 (回/日)	収支率 (%)	市町間移動 の割合(%)	利用者数 (人/日)	走行キロ当 たりの経常収 支(円/km/)	走行キロ当 たりの利用者 数(人/km)
下田市、南伊豆町	下田～休暇村・石廊崎・仲木	○	33	49.2%	40.7%	296	164	0.43
下田市、南伊豆町、松崎町	下田～下賀茂・伊浜・堂ヶ島	○	41	49.1%	49.4%	451	160	0.44
下田市、南伊豆町	下田～一条・下賀茂	○	10	23.8%	0.0%	27	72	0.38
下田市、松崎町	下田～バサラ峠・松崎	○	37	106.2%	66.4%	555	285	0.50
下田市、伊豆市	下田～河津～天城峠～修善寺	○	8	52.9%	17.0%	148	176	0.38
伊豆市、西伊豆町、松崎町	修善寺～土肥温泉～松崎	○	58	82.9%	22.4%	953	223	0.43
伊豆市、西伊豆町、松崎町	三島～土肥温泉～松崎(特急)	○	6	68.7%	55.9%	84	184	0.19
伊豆市、沼津市(戸田)	修善寺～戸田	○	14	72.4%	60.4%	141	227	0.40
下田市、南伊豆町	下田～入間・仲木	○	10	26.7%	6.9%	56	89	0.42
伊豆市、沼津市(戸田)	土肥温泉～戸田	○	10	20.3%	70.1%	24	63	0.13
伊豆市、伊東市	修善寺～伊東	○	6	117.2%	18.1%	100	355	0.71

西海岸ルート（西海岸線・西伊豆特急）のうち、三島～修善寺の区間は、鉄道と重複し、鉄道よりも運賃が高額（鉄道 510 円、バス 980 円）、鉄道よりも所要時間がかかる。この区間の乗車人員は他区間と比較しても特に少ない。当地域の基幹的な公共交通として持続可能な運行とするため、効率性を高める改善が必要である。

- ・当地域における基幹的な路線バスである西海岸線について、三島駅から運行する西伊豆特急バスも含めて利用実態を示した1日の乗降状況のグラフでは、修善寺駅、松崎バスターミナルの乗降数が多いという概況が確認できる。
- ・西伊豆特急の便別の乗降状況を見ると、12時15分三島発便が6名、9時30分松崎発便は7名であり、他の西海岸線と比較しても利用者数が少ない。

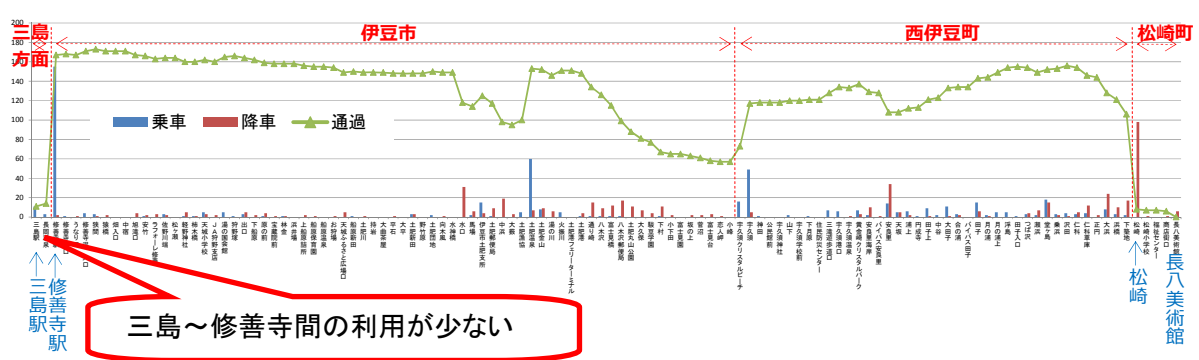


図 107 西海岸ルート・平日一日のバス停区間別利用状況（対象 32 便の集計）

- ・利用状況を市町別に見ると、西伊豆特急バスは三島市～伊豆市～西伊豆町～松崎町を接続する広域幹線バスであるにも関わらず、同一市町内の利用や伊豆市と松崎町の間の利用が主になっており、三島駅を発地として広域に移動する利用者は相対的に少ない。  
(例えば、14時15分三島駅発の便は全利用者が22名であるが、三島市から乗車した利用者は2名で、伊豆市内で完結する乗降が14名であった。)
- ・三島駅～修善寺駅間は伊豆箱根鉄道が運行しているが、伊豆箱根鉄道に比べて西伊豆特急バスの運賃が高く（三島駅～修善寺駅間は電車 510 円、路線バス 980 円）、乗車時間が長い。
- ・これらの状況を踏まえ、西海岸ルートについて、区間別、時間帯別に見直しを行い、乗車が少ない区間や時間帯の改善を図っていくことが必要である。

市町間を接続する路線で、乗車が少ない便や重複区間が存在するといった課題があるため、路線別、時間帯別に運行の改善に向けた検討をすることが必要である。

- 市町間のバスによる移動は、右図をみると地域間の移動が発生していることが確認できるが、市町間路線の運行キロ当たりの利用者数をみると、沼津市戸田地区と伊豆市土肥地区を接続する土肥戸田線や、下田市～南伊豆町間を接続する入間・中木線など、一部の路線で少ない状況である。これらの路線の収支率は20%程度と極端に低い状況にある。
- このうち、下田～入間・仲木線や下田～一条・下賀茂線など、下田市～南伊豆町を接続する路線は、複数路線が伊豆急下田駅と日野バス停間で運行区間が重複している。
- このため、各路線の乗車状況を路線別・時間帯別に分析し、運行の改善に向けた検討が必要である。

表 33 南伊豆・西伊豆地域の市町間路線

運行市町村	路線名	市町間	運行回数 (回/日)	収支率 (%)	市町間移動 の割合(%)	利用者数 (人/日)	走行キロ当 たりの経常収 支(円/km)	走行キロ当 たりの利用者 数(人/km)
下田市、南伊豆町	下田～休暇村・石廊崎・仲木	○	33	49.2%	40.7%	296	164	0.43
下田市、南伊豆町、松崎町	下田～下賀茂・伊浜・堂ヶ島	○	41	49.1%	49.4%	451	160	0.44
下田市、南伊豆町	下田～一条・下賀茂	○	10	23.8%	0.0%	27	72	0.38
下田市、松崎町	下田～バサラ峠・松崎	○	37	106.2%	66.4%	555	285	0.50
下田市、伊豆市	下田～河津～天城峠～修善寺	○	8	52.9%	17.0%	148	176	0.38
伊豆市、西伊豆町、松崎町	修善寺～土肥温泉～松崎	○	58	82.9%	22.4%	953	223	0.43
伊豆市、西伊豆町、松崎町	三島～土肥温泉～松崎(特急)	○	6	68.7%	55.9%	84	184	0.19
伊豆市、沼津市(戸田)	修善寺～戸田	○	14	72.4%	60.4%	141	227	0.40
下田市、南伊豆町	下田～入間・仲木	○	10	26.7%	6.9%	56	89	0.42
伊豆市、沼津市(戸田)	土肥温泉～戸田	○	10	20.3%	70.1%	24	63	0.13
伊豆市、伊東市	修善寺～伊東	○	6	117.2%	18.1%	100	355	0.71

下田市、伊豆市、東伊豆町、河津町、南伊豆町の支援による、順天堂大学附属静岡病院行きのバス(下賀茂6時10分発)が運行されているが、松崎町、西伊豆町、伊豆市土肥地区では、順天堂大学附属静岡病院行きのバス(直通)がなく、午前6時5分松崎発の路線バスに乗車し伊豆市出口バス停で乗換え利用が必要である。順天堂大学附属静岡病院は、地域住民の通院先で大きなウェイトを占めており、通院の利便性の向上を図る必要がある。

- 住民アンケートでは、地域住民の主な通院先として、いずれの市町においても、伊豆の国市に立地する順天堂大学附属静岡病院を選択する傾向が高いことが把握できた。また、高齢者聞き取り調査においても「順天堂大学附属静岡病院へ公共交通機関で行く場合、乗換えが多くて大変」といった意見が聞かれている。
- 沼津市、伊豆市、西伊豆町、松崎町で行った市町ヒアリング調査でも、市町担当者から、順天堂大学附属静岡病院への通院のため、修善寺駅と伊豆長岡駅で計2回乗り換えなければならないことが課題であると聞き取った。
- 現在、順天堂大学附属静岡病院行きの直通バスが下田方面から国道414号を運行しており、このバスを利用すると乗換えが1回で済むが、松崎で午前6時5分に西海岸線に乗車して、伊豆市の出口バス停で乗り換える必要がある。

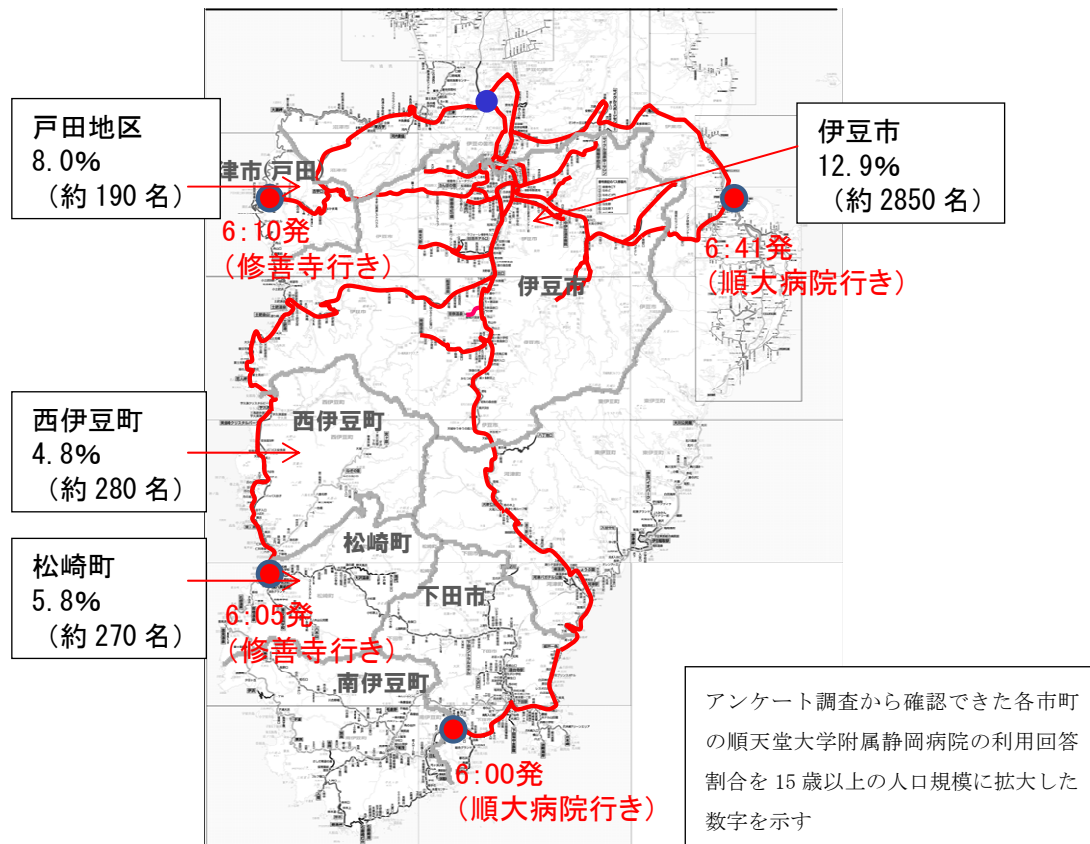


図 108 順天大学附属静岡病院への各地域の想定利用者数と出発時間

沼津市戸田地区から順天堂大学附属静岡病院への通院は、複数回の乗換えが必要であるため、通院の利便性を向上を図ることが必要である。

- ・現在、沼津市戸田地区から順天堂大学附属静岡病院への通院は、バスで修善寺駅へ行き、その後、鉄道、バスと2回の乗換えを行うか、沼津戸田線に乘車して三津で乗り換えてバスで行く経路がある。三津経由では、沼津戸田線が1日1往復の運行しかないため、戸田午前6時35分発のみが利用可能である。また、デマンドタクシー戸田江梨線で江梨へ行き、西浦線から三津経由で病院へ到達することも可能であるが、乗継ぎが2回必要となる。
- ・沼津市における市町ヒアリングにおいては、戸田地区外2地区の自治会から、沼津市に、順天堂大学附属静岡病院行きの直通バスの要望が提出されていることが確認された。

市町間の移動を伴う通学について、登校時間や部活の終了時間が、路線バスの運行時間に合わず利用できない箇所が確認されたため、このような個別の案件についてもきめ細かく対応して利便性を向上していくことが必要である。

- ・関係市町のヒアリングにおいて、市町間の移動を伴う高校への通学について、登校時間や部活動の終了時間が路線バスの運行時間に合わないという課題が把握された。  
(例：沼津市戸田地区から土肥高校)
- ・通学利用に利用しやすいダイヤ改善などのきめ細かな運行の改善が必要である。

### 3 市町自主運行バスなど、その他の路線バス

当地域内の路線バスについては、路線ごとの収支率の平均は65%程度であり、今後の人口減少傾向を踏まえると収支率のさらなる悪化が懸念される。一方、各自治体の財政は逼迫しており、既存路線バスの維持（財政負担）も困難な状況にあるが、学校の統合が進む背景もあり、公共交通を維持していくことが課題となる。現在、各自治体においては、予算措置により公共交通の維持を図っているところであるが、今後も公共交通を持続可能なものとしていくための改善が必要である。

- ・「1 人口減少」の課題で、人口の減少に伴い、当地域の路線バス利用者は減少すると予測されており、現在と同じ路線バスの運行を継続した場合、現在の約4億円の経常損失から5年後には約4億5千万円に損失が大きくなることが予想される。

表 34 南伊豆・西伊豆地域を運行する路線バスの収支シミュレーション

平成 27 年度時点

運行事業者	運行本数 (本/日)	H27					収支率 (%)	
		利用者数 (人/日)	利用者数 (人/年)	年間収入 (千円)	年間経費 (千円)	経常損益 (千円)	50%	100%
東海バス(乗合路線)	419	3,672	1,340,280	506,028	701,391	-195,363		72.1%
伊豆箱根バス(乗合路線)	48	601	219,398	43,658	69,402	-25,744		62.9%
市町村運行路線(東海バスが運行)	243	1,770	646,050	146,241	322,659	-176,418		45.3%
合計	710	6,043	2,205,728	695,927	1,093,452	-397,525		63.6%

利用者数、収入が人口減少に伴って 7.6%減少すると想定すると、市町自主運行バスの収支率が 41.9%に悪化する

平成 32 年度時点 (推計値)

運行事業者	運行本数 (本/日)	H32					収支率 (%)	
		利用者数 (人/日)	利用者数 (人/年)	年間収入 (千円)	年間経費 (千円)	経常損益 (千円)	50%	100%
東海バス(乗合路線)	419	3,396	1,238,693	467,679	701,391	-233,712		66.7%
伊豆箱根バス(乗合路線)	48	556	202,769	40,350	69,402	-29,052		58.1%
市町村運行路線(東海バスが運行)	243	1,638	597,083	135,156	322,659	-187,503		41.9%
合計	710	5,590	2,038,545	643,185	1,093,452	-450,267		58.8%

表 35 自主運行バスの路線別の収支状況

事業者	路線名	系統	運行区間	運行本数 (本/日)	収支額 (千円/年)	収支率 (%)	
						50%	100%
新東海バス	戸田線	6121	修善寺駅～虹の郷～戸田	7	-3,273		81.8%
		6141	伊豆総合高校～戸田	1	746		151.2%
		6142	修善寺駅～戸田	3	-1,901		75.2%
	土肥～戸田線	5171	土肥温泉～戸田～戸田新田	3	-3,624		32.9%
		5172	土肥温泉～戸田	7	-9,575		14.2%
	湯舟口線	6351	修善寺駅～修善寺温泉～湯舟口	4	-1,013		43.8%
		6361	修善寺駅～寺山口～湯舟口	4	-72		96.2%
	桐山線	6023	修善寺駅～本立野～天城の社	11	-6,833		64.1%
		6041	修善寺駅～本立野～持越温泉	3	819		113.7%
	湯ヶ島温泉・持越温泉線	6042	修善寺駅～本立野～湯ヶ島温泉	9	-6,860		49.4%
		6071	修善寺駅～本立野・吉奈～持越温泉	2	-1,459		67.2%
		6072	修善寺駅～本立野・吉奈～湯ヶ島温泉	2	-1,823		47.4%
	長野線	6051	天城小～長野	3	163		111.6%
	上大沢線	6171	修善寺駅～牧之郷～上大沢	6	-2,948		39.9%
		6313	修善寺駅～競輪学校	2	-460		50.2%
	下小野口・沢口線	6261	修善寺駅～沢口	2	-1,587		19.2%
		6262	修善寺駅～下尾野口	7	-3,356		52.6%
		6263	下尾野口～沢口	3	-1,033		11.4%
		6323	修善寺駅～中伊豆温泉病院～下尾野口	2	-1,587		39.0%
		6341	伊東駅～冷川～修善寺駅	6	2,504		117.2%
	中伊豆温泉線	6322	修善寺駅～中伊豆温泉病院	16	-4,760		45.7%
		6081	修善寺駅～下柿木～柿木大野	4	-3,414		22.2%
	亀石峠線	6111	修善寺駅～柿木循環～修善寺駅	2	-3,172		9.5%
6381		修善寺駅～浮橋長者原～亀石峠	5	-6,348		39.0%	
6382		大仁駅前～浮橋長者原～亀石峠	7	-8,062		29.6%	
6383		大仁駅前～浮橋～田原野	1	-925		7.6%	
6384		修善寺駅～浮橋～田原野	1	-1,246		6.1%	

収支率 20%を下回る自主運行バスも存在する

- ・ 当地域の自治体の財政力指数は、沼津市の 0.961 を除いていずれも低く、特に賀茂郡の 3 町は、0.3 程度と逼迫している状況である。
- ・ このような中、最近 5 年間でも、伊豆市や松崎町で小学校の統廃合が行われたため、長距離通学が増加しており、これらの通学手段の確保としても公共交通の維持が必要である。

表 36 南伊豆・西伊豆地域の自治体の財政力指数 (H25～H27 平均)

沼津市	下田市	伊豆市	南伊豆町	松崎町	西伊豆町
0.961	0.495	0.556	0.320	0.307	0.340



今後、公共交通を持続可能なものとするためには、既存路線の一層の効率的運行や路線バスに代わる新たな交通手段の導入検討が必要である。乗車が少ない便や重複区間が見受けられる路線については、路線別、時間帯別に個々に検討し改善を図っていくことが必要である。

- ・南伊豆・西伊豆地域の自主運行バスの収支率は45.2%と5割を下回っている。
- ・自治体が運行する自主運行バスは51系統（平成26年度）あるが、そのうち、約半数の23系統で平均乗車密度が2.0を下回っており、1.0を下回る系統も8系統ある。
- ・地域住民の生活交通として路線を維持していくためには、一層の効率的運行が求められ、路線別、時間帯別に個々に検討していくことが必要である。

表 37 南伊豆・西伊豆地域の自主運行バスの状況（H26実績）

市町	系統名	利用者数	補助額 (千円)	平均 乗車密度	営業係数
沼津市	土肥・戸田線	3,833	2,559	0.7	606
	土肥・戸田新田線	4,380	1,259	1.9	248
	戸田・江梨ダマンド	1,215	602	1.9	635
下田市	賀茂逆川線①	5,453	1,579	0.8	630
	賀茂逆川線②	7,300	584	0.8	479
	田牛線	5,306	538	1.4	289
伊豆市	修善寺・柿木大野線	7,956	1,013	0.9	537
	柿木循環	2,920	808	1.3	528
	修善寺・上大沢線②	11,324	1,134	1.5	284
	下尾野口・沢口線	1,523	447	0.5	670
南伊豆町	下田・下賀茂線	1,370	430	1.1	427
	下田・子浦線①	1,975	600	1.3	446
	下田・石廊崎港線③	1,508	549	1.3	425
	下賀茂・仲木線①	7,483	972	1.5	303
	下賀茂・天神原線	16,737	2,195	1.6	311
	湊病院・仲木線	7,300	959	1.3	400
	下田・石廊港線	1,643	629	1.1	485
	下田・熱帯植物園線	1,488	469	0.8	631
	松崎町	松崎・八木山線	28,886	2,188	1.3
松崎町	松崎・池代線	18,068	2,058	1.3	279
	松崎・雲見入谷線	31,284	4,562	1.5	245
	松崎・小杉原線	3,350	193	0.9	381
西伊豆町	松崎・宮ヶ原線	4,015	2,374	0.8	542

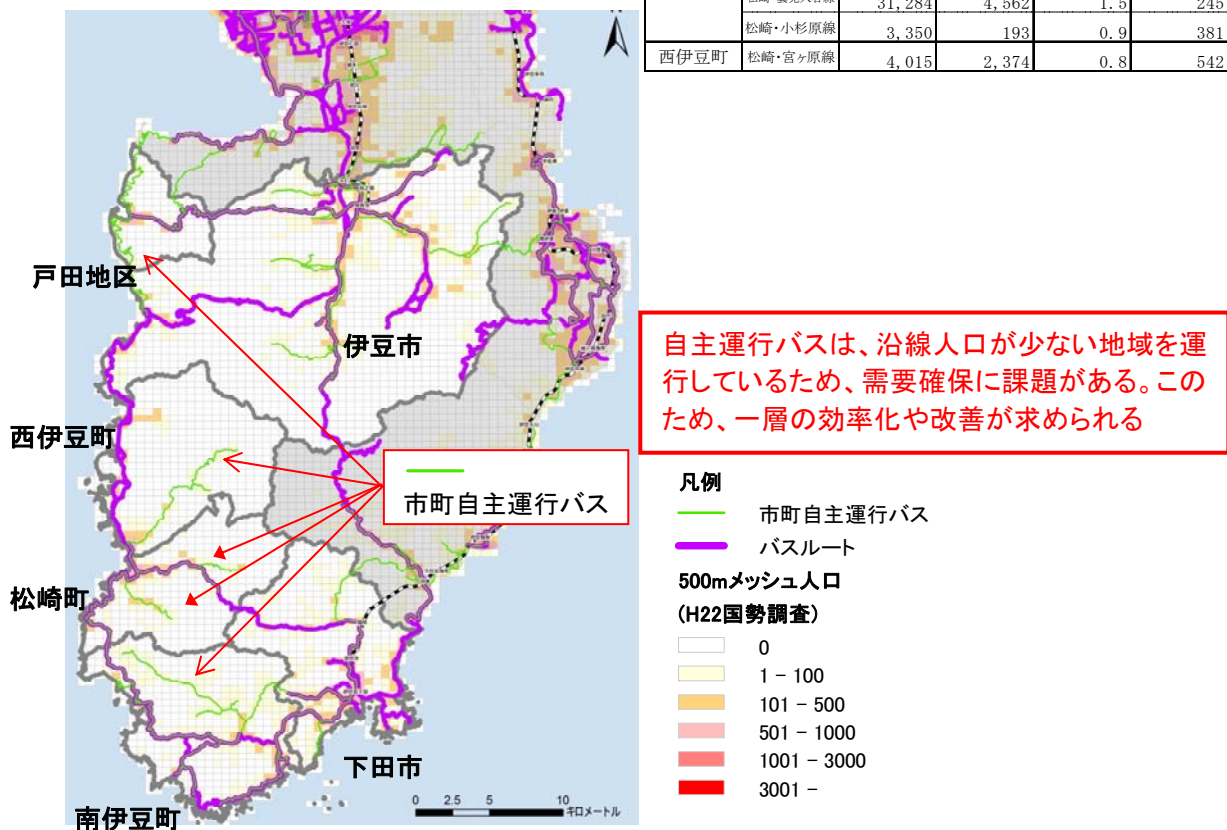


図 109 自主運行バス沿線の人口分布

## 4 交通空白地域

当地域内の公共交通による人口カバー率は7割程度(平成22年国勢調査から算出)であり、交通空白地域が存在する。一方、各自治体は財政的に逼迫しており、既存のバス路線の維持さえも困難な状況にある。このため、公共交通網の再編においては、行政負担が比較的少ない新たな生活交通手段の導入検討が必要である。

- ・公共交通による人口カバー率を算出したところ、南伊豆・西伊豆地域では68.5%であった。
- ・しかしながら、地域ごとに見ると50%を下回る地区もあり、人口が集積しているにも関わらず公共交通が提供されていない交通空白地域が点在している。
- ・地区別に比較すると、公共交通人口カバー率が低い西伊豆町の宇久須地区、南伊豆町の三浜地区、松崎町の三浦地区、下田市の白浜地区などでは、住民アンケート調査における外出の満足度も低い傾向にあることから、限られた行政経費の中において、既存の公共交通網を維持するとともにカバー率を改善する方策の検討が必要である。

表 38 公共交通人口カバー率

	地区別人口(H22 国勢調査)	公共交通カバー 人口	公共交通の 人口カバー率	
沼津市戸田地区	3,323	2,152	64.7%	
下田市	稲持地区	2,572	1,586	61.7%
	稲生沢地区	7,313	6,870	93.9%
	下田・武力浜地区	5,668	4,458	78.6%
	朝日地区	4,208	2,399	57.0%
	白浜地区	2,145	1,073	50.0%
	浜崎地区	3,107	2,121	68.3%
	合計	25,013	18,507	74.0%
伊豆市	修善寺地区	15,273	12,652	82.8%
	土肥地区	4,389	2,971	67.7%
	天城湯ヶ島地区	6,691	4,334	64.8%
	中伊豆地区	7,849	4,698	59.9%
	合計	34,202	24,655	72.1%
南伊豆町	南崎地区	876	532	60.8%
	南中地区	2,721	1,888	69.4%
	三浜地区	1,070	445	41.6%
	竹麻地区	2,729	1,663	60.9%
	三坂地区	894	507	56.7%
	南上地区	1,226	610	49.8%
合計	9,516	5,646	59.3%	
松崎町	中川地区	1,588	1,025	64.5%
	岩科地区	1,012	666	65.8%
	三浦地区	881	410	46.5%
	松崎地区	4,172	2,460	59.0%
合計	7,653	4,560	59.6%	
西伊豆町	仁科地区	3,896	2,488	63.9%
	宇久須地区	1,807	656	36.3%
	安良里地区	1,284	718	55.9%
	田子地区	2,482	1,689	68.1%
	合計	9,469	5,551	58.8%
合計	89,176	61,071	68.5%	

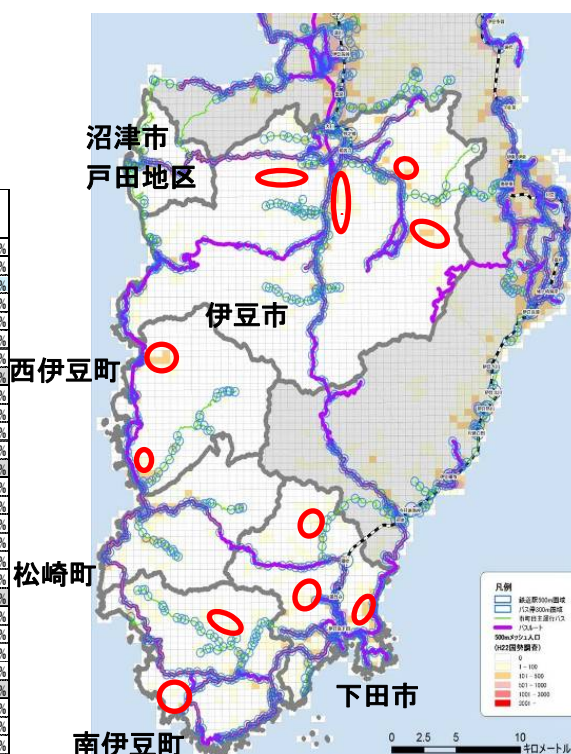


図 110 公共交通人口カバー率

## 5 交通結節点

交通結節点において30分以上の待ち合わせが生じるなど、乗継ぎの良くない便がある。このため、交通結節点において、乗継ぎの利便性の改善や、分かりやすい情報提供などの改善をしていく必要がある。

- ・住民意向調査において、乗継ぎ待ち時間の許容時間を10分以内と回答した方が約半数であり、30分以上と回答した人はほとんどいない。
- ・当地域内の2つの鉄道駅（修善寺駅、伊豆急下田駅）における接続状況を確認したところ、バスから鉄道方面の接続は比較的円滑に乗り継ぎが可能であるが、鉄道から路線バスへの乗継ぎの際には、運行本数の比較的少ないバスに対して30分以上の待ち合わせが生じる便があることが確認された。鉄道の運行頻度にあわせて路線バスの運行本数を確保することは困難であるため、乗継ぎの良い便の案内を充実することが必要である。
- ・また、主要5バス停（戸田、土肥港、堂ヶ島、松崎、下賀茂）においては、西海岸線とバサラ線の接続は良好であるが、主に自主運行バスである枝線となる路線との接続で一部30分以上の待ち時間が生じる箇所も確認されている。また、土肥港におけるフェリーとの接続においても、30分以上の待ち時間が生じる便が確認された。

沼津市の戸田港バス停と南伊豆町の下賀茂バス停は、各方面のバス路線が結節するバス停となっている。屋根・ベンチのある待合環境は整備されているが、待合環境の改善や、運行案内や観光案内など機能付加の検討が必要である。両施設周辺には、複合的な機能を持ち地域住民に利用されている「道の駅」が立地しているため、道の駅を活用した改善の検討が必要である。

#### <戸田港>

- ・現在、地域内で路線バスが結節する戸田港バス停における路線バスの接続は、地域間幹線である修善寺戸田線と地域内の自主運行バスの接続では30分以上の待ち合わせが生じる時間帯がある。
- ・バスの待合施設があり、近隣にトイレがある。
- ・平成26年に海上交通（ホワイトマリン）が運航廃止となり、戸田港における結節機能は以前に比べて低くなった。
- ・平成27年に開設された「道の駅くるら戸田」は観光情報発信機能に加え、市役所の窓口機能や地域の交流活動拠点としての機能を有しており、戸田地区の拠点施設として関連計画において位置付けられている。
- ・生活、観光の拠点である「くるら戸田」の活用を含め、戸田地区における交通結節点の機能の充実を検討する必要がある。



写真 戸田港バス停



写真 道の駅くるら戸田

#### <下賀茂>

- ・住民意向調査では、南伊豆町の住民の買い物先として 68.5%が下賀茂店付近の特定の施設を利用すると回答しており、買い物先が一施設に集中している。
- ・下賀茂のバス停では、各方面のバス路線のダイヤ接続は良いが、天神原地区や伊浜地区から下賀茂へ来た場合には、下賀茂バス停は、役場や商業施設より北側に位置し、下田方面へ向かうバスへ乗継ぎを行うことが必要である。
- ・また、結節点での観光情報発信機能はない。
- ・住民の利便性の向上や、町を訪れる観光客への情報発信に対応した機能の充実を図るため、近くに立地する「道の駅下賀茂温泉湯の花」の活用を含めて検討が必要である。



写真 下賀茂バス停

松崎のバスターミナルは、西海岸線、バサラ線、宮ヶ原線、八木山線、マーガレット線が結節するバスターミナルとなっている。屋根・ベンチのある待合環境は整備されているが、待合環境の改善や、運行案内や観光案内など機能付加の検討が必要である。

土肥港は、当地域の玄関口の一つであり、フェリーとバスの結節点となっている。屋根・ベンチ・トイレ・お土産売り場等がある待合環境は整備されているが、松崎バスターミナルと同様に運行案内や観光案内など機能付加の検討が必要である。

#### <松崎バスターミナル>

- ・松崎のバスターミナルは、広域幹線バスである西海岸線とバサラ線、地域内の路線である宮ヶ原線、八木山線、マーガレット線が結節する主要なバスターミナルであり、待合所施設が隣接している。



写真 松崎バスターミナル

#### <土肥港>

- ・土肥港は、清水～土肥間を接続する駿河湾フェリーが発着する伊豆の玄関口である。隣接して待合施設があり、小規模なお土産売り場と、観光パンフレットの配架棚が設置されている。

#### <松崎バスターミナル及び土肥港>

- ・両施設は、当地域内の交通結節点の中でも主要な交通結節点と捉えられ、利用者にとって分かりやすい運行案内や観光案内の提供など機能の充実を図る方策の検討が必要である



写真 土肥港案内所

## 6 観光客の移動

観光客の移動に関する問題点・不満点は、「移動に長時間を要する」、「利用できる交通手段が少ない」、「移動に要する費用が高い」等が上位となっている。  
 自動車に比べ路線バスでの移動には時間がかかることから、**休日における乗継ぎの改善など、地域内を円滑に周遊できる交通環境の創出が必要**である。

- ・当地域において、路線バスで地域間を周遊する場合、自家用車利用と比較すると乗継ぎや待合時間を考慮しなくても最大 1.6 倍の所要時間が必要である。
- ・一方、伊豆半島を訪れる観光客のアンケート調査の結果では、観光の移動に対する問題点・不満点のうち、「移動に長時間を要する」と回答した割合が最も高かった。
- ・また、三島市や伊東市への来訪者のうち、伊豆中南部地域に来訪しなかった理由として、「旅行日程上、行く時間がないから」「バスや鉄道など公共交通が不便だから」の割合が高かった。
- ・このため、乗継ぎの改善など、観光客が公共交通で円滑に周遊できる交通環境の創出が必要である。

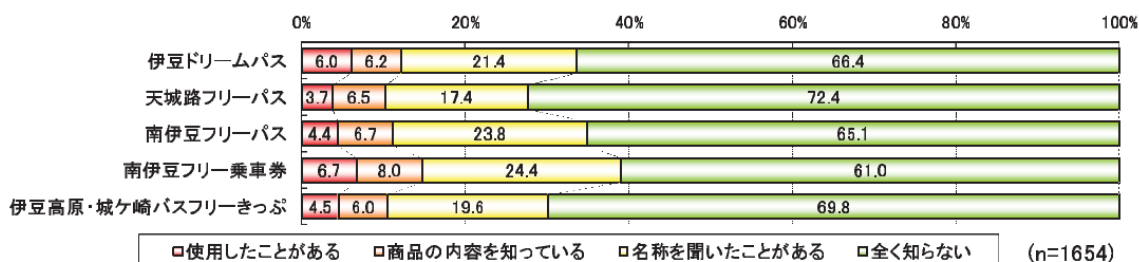
表 路線バスと車の所要時間

	距離	バス所要時間 ※ (A)	クルマ所要時間 ※※ (B)	クルマに対してバスのかかる時間の割合 (A)/(B)
修善寺駅-戸田間	約23km	約50分	約36分	1.4
修善寺駅-土肥間	約28km	約53分	約38分	1.4
修善寺駅-堂ヶ島間	約47km	約92分	約62分	1.5
修善寺駅-松崎間	約50km	約100分	約67分	1.5
松崎-伊豆急下田駅間	約26km	約50分	約39分	1.3
松崎-下賀茂間	約32km	約67分	約43分	1.6
下賀茂-伊豆急下田駅間	約11km	約25分	約17分	1.5
伊豆急下田駅間-石廊崎間	約17km	約31分	約25分	1.2
修善寺駅-伊豆急下田駅間	約52km	約120分	約74分	1.6

※東海自動車時刻表より  
 ※※NAVITIMEにて試算

地域内において各事業者が販売する**周遊バスや企画切符は多く発行されているが観光客の認知度が低い**。このため、旅行計画時から**容易に情報を入手できる仕組みづくりが必要**である。

- ・伊豆半島の公共交通の周遊バスは多様な種類のバスが存在している。伊豆半島を公共交通で訪れる観光客へのアンケート調査では、伊豆半島で使用できる主なフリーパスについて「すでに活用している」と回答した観光客はわずかに 12.6%であった。
- ・また、約7割の観光客が主なフリーパスを「全く知らない」と回答しており、交通事業者で発行している周遊バスの認知度の向上が課題である。



出典) Webアンケート調査

図 111 主な周遊きっぷの認知度

- ・また、観光客の移動に関する問題点・不満点について、「移動に要する費用が高い」が上位にあることから、周遊パスや企画切符を情報発信していくことが必要である。

観光客の移動に関する不満で「利用できる交通手段が少ない」が上位にあることから、周辺観光地へ気軽に利用できる移動手段が必要である。  
 また、観光客の移動に関する問題点・不満点の一つである、「観光施設等へのアクセス案内が少ない」についても、観光施設への交通手段を具体的に案内できる方策の検討が必要である。

- ・南伊豆・西伊豆地域には観光施設が広く分布しているが、大半はバス路線沿いに立地しており、複数の観光施設が集中している地域も存在する。観光施設利用者の公共交通カバー率は8割弱である。
- ・しかし、観光客アンケート調査では、移動に関する問題点・不満点について、「利用できる交通手段が少ない」が上位にあり、地域内を効率的に周遊できる手段が必要である。
- ・一方、沼津市戸田地区や下田市、松崎町などにおいて、地域内の移動手段であるレンタサイクルを提供している施設があるものの、市町ヒアリングにおいて、観光客の利用は低調であることが確認されていることから、利用可能な手段の情報発信が必要である。

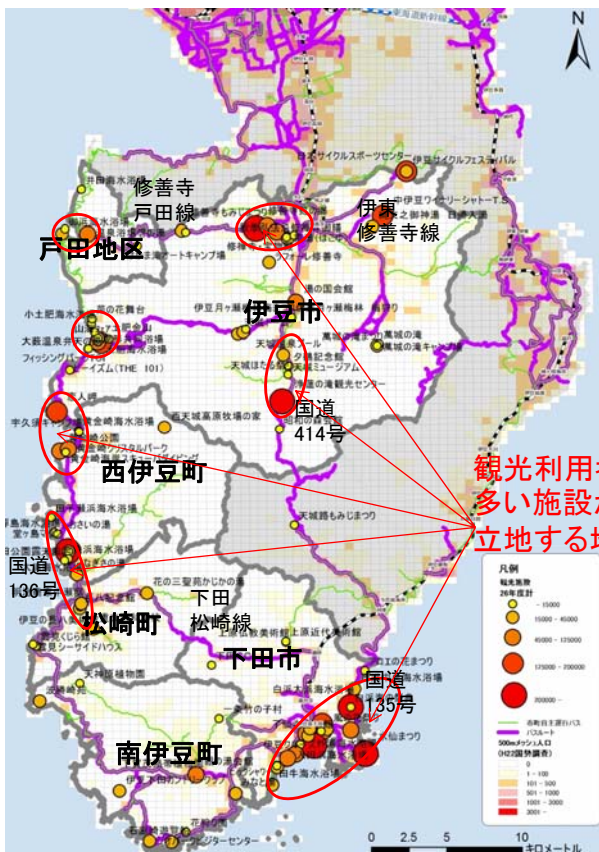


図 112 観光施設の立地状況

表 39 観光施設利用者の公共交通カバー率

鉄道500m、バス停300m圏域カバー状況

	市町別 観光 利用者数	公共交通 カバー 観光利用者数	公共交通の カバー率
沼津市戸田地区	84,297	69,970	83.0%
下田市	1,460,018	1,190,168	81.5%
伊豆市	2,074,628	1,611,321	77.7%
南伊豆町	235,010	184,547	78.5%
松崎町	124,659	124,659	100.0%
西伊豆町	528,690	387,796	73.4%
全体	4,507,302	3,568,461	79.2%

観光利用者が  
多い施設が  
立地する地区

静岡県全体の外国人宿泊客数はこの5年間で5.3倍も増加しており、今後も増加していくと考えられる外国人訪問客のインバウンド対応（利用しやすく分かりやすい公共交通への改善）が必要である。

- ・訪日外国人旅行者数が過去最多を記録するなど、日本を訪れる外国人は増加しており、富士山静岡空港においても外国人の入出国が増加している傾向にある。
- ・交通事業者ヒアリングにおいて、交通事業者は多言語の駅の案内表示やチラシの作成などに独自に取り組んでいるが、各市町における観光関係者へのヒアリング調査において、多言語化などのインバウンド対応が不足しているとの認識が確認された。

表 40 外国人延べ宿泊客数の推移（全国と静岡県）

（単位：千人泊）

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成27年／平成23年
全国	18,416	26,314	33,496	44,825	66,373	3.60
静岡県	334	494	560	786	1,760	5.28

（出典：観光庁・宿泊旅行統計調査）

※上表は施設の従業者数の分類問わず全施設の外国人実宿泊数を示す

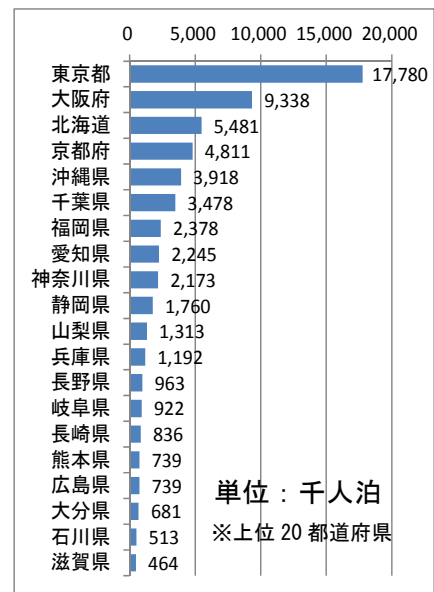


図 113 都道府県別外国人延べ宿泊客数（平成 27 年）

地域を訪れる観光客の 9 割は、旅行計画段階において立ち寄り地や移動手段を決めていることから、旅行計画段階からの情報提供が必要である。

- ・伊豆半島を公共交通で訪れる観光客のうち、94%は宿泊施設を「出発前にすべて決めて」おり、移動手段については「出発前にすべて決めて」（78%）いるか「ある程度旅行中に決めた」（17.3%）と回答している。
- ・立ち寄り地や移動手段に関する情報収集には、年代を問わずインターネットが活用されていることから、インターネットを活用した旅行計画段階の情報提供が必要である。

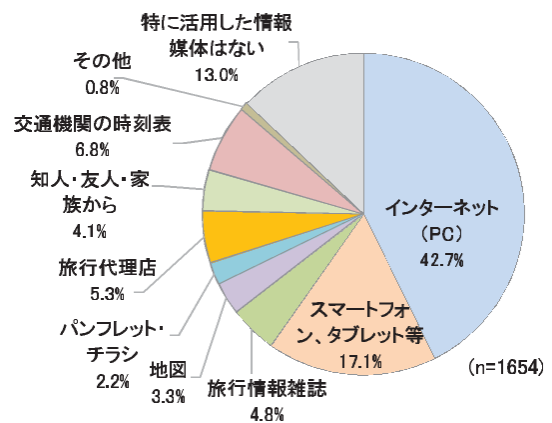
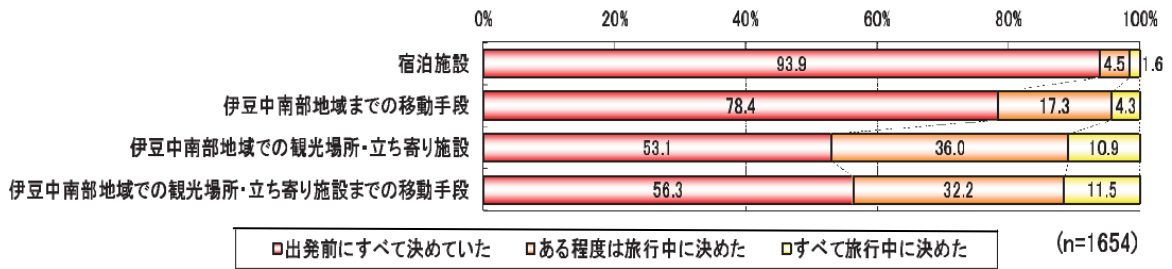


図 114 交通情報の入手媒体



出典) Webアンケート調査

図 115 旅行計画の決定状況

伊豆地域を訪れる観光客の約7割は自動車を利用しており、公共交通を利用する観光客が少ない。このことから、公共交通の利用者を増加させるためには、自動車利用者に対する工夫が必要である。また、公共交通利用は自動車に比べ移動に長時間を要するという意見や、利用可能な移動手段や移動時間が分からないということが課題にあるため、観光移動がしやすい公共交通の改善や利用可能な手段や周遊パス等の周知が必要である。

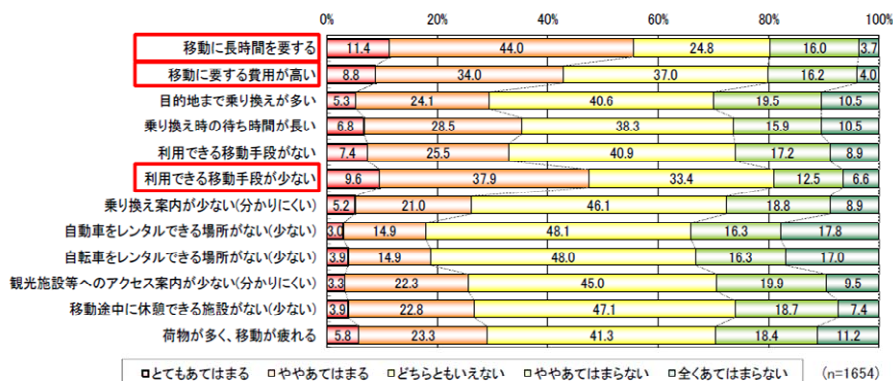
- 平成 24 年度に静岡県文化・観光部が実施した「静岡県における観光の流動実態と満足度調査」によると、伊豆地域を訪れる観光客の約7割は自動車等を利用しており、公共交通を利用する観光客は2割未満と少ない状況がある。

表 41 観光における自動車の利用割合

自家用車、社用・公用車			
全体	77.3%		
西部地域	83.1%	中部地域	68.6%
		富士地域	87.2%
		伊豆地域	74.3%

(H24 静岡県における観光の流動実態と満足度調査)

- 移動に関する問題点、不満点は「移動に長時間を要する」「移動に要する費用が高い」「利用できる移動手段が少ない」についての割合が高く、「移動に長時間を要する」といった不満点については、バス路線網の地域内移動における所要時間が自動車の1.5倍であり、その他乗継ぎや待ち時間を踏まえると、より多くの時間を要することによるものと考えられる。
- このため、乗継ぎ時間なども含めた観光移動がしやすい公共交通への改善や、利用可能な手段や周遊パスの来訪者への周知を図っていくことが必要である。



出典) Webアンケート調査

図 116 移動に関する問題点・不満点



## 2-2 市町別の整理

### 1 沼津市戸田地区

#### 【路線バスのサービス状況】

- ・沼津市戸田地区の路線は、沼津方面、土肥方面いずれの路線もあるが、戸田から修善寺間が中心的な路線（地域間幹線系統）となっており運行本数は1日7往復ある。しかし、沼津駅方面や土肥温泉方面への、沼津市が運行する自主運行バス（江梨方面はデマンドタクシー）については、1日の運行本数が比較的少ない。

#### 【通院、買物】

- ・戸田地区住民の日常の買物や通院の移動先は、地区内に加えて地区外利用も多いことが特徴であり、特に通院ニーズは順天堂大学附属静岡病院への移動が多い。
- ・順天堂大学附属静岡病院へ通院する一般的な経路は、修善寺駅で伊豆箱根鉄道へ乗り継ぎ、さらに伊豆長岡駅から路線バスへの乗継ぎが必要である。

#### 【通学】

- ・高校生の通学では、沼津市内や清水町へ通学する生徒が多いが、戸田地区から伊豆市の土肥高校へ通学している生徒もいる。

#### 【公共交通人口カバー率】

- ・戸田地区の公共交通の人口カバー率は64.7%と南伊豆・西伊豆地域全体の平均に比べて低く、住民意向調査による移動の満足度は低い傾向にある。

#### 【沼津市戸田地区における検討の方向性】

- ・戸田-修善寺線を地域間幹線系統として維持するため効率性の向上を図るとともに、接続する自主運行バスの接続を円滑に行う方策の検討が必要である。
- ・地域内に新たに整備された、行政機能や観光機能などを備えた複合的な拠点である道の駅「くるら戸田」を活用し、地域内を運行する路線を再構築していくことが必要である。
- ・戸田地区から土肥高校への通学需要への対応として、自主運行バス土肥・戸田線の維持・確保が必要であるが、平均乗車密度が1.0を下回っている現状があり、土肥高校へ通学する高校生の人数や通学時間帯も考慮して、効率的な運行が必要である。

### 2 下田市

#### 【路線バスのサービス状況】

- ・伊豆急下田駅を中心に路線バスが運行しており、松崎方面へ向かうバサラ線（地域間幹線系統）は1日18往復程度運行しており、南伊豆・西伊豆地域内において、西海岸線と並んで運行本数が多い路線である。

- ・伊豆急下田駅と石廊崎港口を結ぶ石廊崎港線（地域間幹線系統）は、1日16往復程度、白浜線（事業者便：下田駅～白浜海岸～板戸一色）は1日25往復程度の運行があり、下田市の主要なバス路線となっている。
- ・下田市の自主運行バスは、賀茂逆川線（1日3往復）や田牛線（1日2往復）の運行本数が少なく、バスの利用がしづらい状況となっている。

#### 【通院、買物】

- ・下田市における買物や通院の移動先は、市の中心部に集中している傾向にある
- ・このため、伊豆急下田駅を中心（交通結節点）に提供されているバス路線の運行について、時間帯別に見直し、中心部への外出のしやすさを図っていくことが必要である。
- ・また、各地区から中心部へ訪れた際に、中心部に点在する利用施設への行きやすさを確保するという視点が必要である。

#### 【通学】

- ・下田市在住の高校生は、下田高校への通学の他、伊豆急行線を利用した通学利用が多いことから、下田市中心部方面へのアクセス確保が必要となる。

#### 【公共交通人口カバー率】

- ・下田市における公共交通人口カバー率は74.0%であり、地区別にみると、稲梓地区、朝日地区、白浜地区が低い。交通空白地域については3箇所確認されている。
- ・稲梓地区では、住民意向調査において移動の満足度が低い傾向が確認された。

#### 【下田市における検討の方向性】

- ・下田市においては、幹線道路沿いの路線を地域間幹線として活用（維持・改善など）して、それらに繋がる自主運行バスを、フィーダー（枝線）化をすることにより、運行の効率化を図り、資源を最大限に活用して、利便性の向上を図っていくことが必要である。
- ・また、市の中心部に訪れた際に、買物や通院など、中心部の施設間の周遊性を確保するための乗継ぎ利便性の向上や、中心部を運行するバス路線の経由地の変更により、住民が利用する施設へのアクセスの向上を図ることが必要である。

### 3 伊豆市

#### 【路線バスのサービス状況】

- ・修善寺駅を中心に路線バスが運行しており、西海岸線（地域間幹線系統）は1日20往復程度の運行がある。また、天城峠線（事業者便）は河津・下田方面へ接続する路線であり、天城湯ヶ島までは1日20往復以上の運行がある。
- ・一方、自主運行バスについては、伊東市へ接続する冷川線は伊東駅まで1日6往復の運行があるが、長野線や持越温泉線などは1日2往復以下の運行となっている。

### 【通院、買物】

- ・伊豆市における買物や通院の移動先は、市内の他、順天堂大学附属静岡病院など市外へ移動する需要も比較的多い。
- ・天城湯ヶ島地区からは順天堂大学附属静岡病院行きのバスが利用可能であるが、土肥地区、中伊豆地区からは、路線バスを利用して修善寺駅に行き、伊豆箱根鉄道へ乗り継ぎ、さらには伊豆長岡駅で路線バスへ乗り継ぐことが必要である。

### 【通学】

- ・高校生の通学については、伊豆市内の高校へ通学する生徒が多いが、伊豆の国市や三島市へ通学する生徒も比較的多く、修善寺駅で伊豆箱根鉄道に乗り換えての移動が多いと考えられる。
- ・市内各地区から路線バスが修善寺駅に接続しているが、西海岸線、戸田-修善寺線、天城峠線などの地域間路線は比較的運行本数が多いものの、接続する自主運行バスなどは運行本数が少ない。

### 【公共交通人口カバー率】

- ・伊豆市における公共交通人口カバー率は72.1%であり、地区別に見ると天城湯ヶ島地区と中伊豆地区が比較的低い。中伊豆地区内など交通空白地が存在する。

### 【伊豆市における検討の方向性】

- ・修善寺駅における鉄道とバスの接続については、三島方面へ向かう場合は良いものの、修善寺駅で鉄道からバスへ乗り換える際には、バスの本数が限られていることもあり、接続に課題があるため、乗継ぎに関する案内の充実が必要である。
- ・伊豆市においては、平成30年度以降に学校の統廃合（H30 土肥地区の小中学校、H32 修善寺地区への新中学校（修善寺、中伊豆、天城湯ヶ島の統合）の配置）が予定されており、「文教ガーデンシティ構想」、「コンパクトシティ&ネットワーク構想」を見据えた公共交通網の再構築が必要である。
- ・住民意向調査では、中伊豆地区や土肥地区の移動の満足度が低い状況が確認されたため、修善寺駅を中心とする路線バスの利便性の向上を図り、中心部への外出のしやすさと鉄道との接続強化を図ることが必要である。
- ・土肥地区から順天堂大学附属静岡病院への通院の利便性の向上を図るため、既存のバス路線の活用をはじめとするアクセス改善方策の検討を行う必要がある。

## 4 南伊豆町

### 【路線バスのサービス状況】

- ・南伊豆町の路線バスは、下田駅方面へ接続する下賀茂線は1日17往復以上の運行があり、

地域間を接続する主要路線である。

- ・地域内を運行する路線バスについては、下賀茂から伊浜方面は1日7往復程度、中木方面は1日5往復程度、天神原方面は1日6往復の運行がされている。
- ・下賀茂バス停では多くの方面が結節しており、各方面間のダイヤ接続も良好な状況であるが、バス停における観光案内や運行案内は不足している。

#### 【通院、買物】

- ・住民意向調査では、買物の移動先が下賀茂の一施設に集中していることが確認された。また、通院の移動先については、町内の医療機関に加え、下田市内、伊豆急行線方面、順天堂大学附属静岡病院など市町をまたいで移動する方が多いことが確認された。
- ・付近に立地する「道の駅下賀茂温泉湯の花」は、地域の地場産品等が販売されており、観光利用だけでなく地元住民の買い物施設としても利用がされている。施設はバス路線沿いに立地しているが、停留所は施設から離れた位置に設置されている。

#### 【通学】

- ・高校生の通学については、下田市への通学が最も多いが、南伊豆町内や松崎方面へも通学している生徒が一定数確認された。
- ・松崎方面の通学については、波勝崎方面の通学バスを利用する生徒と、伊豆急下田駅を經由して通学する生徒が同程度である。

#### 【公共交通人口カバー率】

- ・南伊豆町における公共交通人口カバー率は59.3%であり、地域全体（68.5%）に比べて低い状況にある。地区別に見ると、三浜地区が特に低く（41.6%）、南上地区（56.7%）、三坂地区（56.7%）が比較的低い状況にある。
- ・下田駅と下賀茂を接続する路線については、比較的本数が多いが、下賀茂以西の自主運行バスについては、運行本数が少なく、1日2本以下という地区もある。
- ・住民意向調査によると、移動の満足度は南中地区、三坂地区、南上地区において低く、これらの地域ではバスが運行されているものの運行本数が少ない地区が多いことが影響していると考えられる。

#### 【南伊豆町における検討の方向性】

- ・南伊豆町においては、伊豆急下田駅方面など地域間を接続する路線を今後も維持するため、効率性の向上を図るとともに、接続する自主運行バスについても、引き続き円滑な乗継ぎに配慮しながら、路線別、時間帯別に見直しの検討を行う。
- ・交通結節点については、観光案内や運行案内の充実を図るため、周辺に立地する道の駅の活用も含め検討を行う。

## 5 松崎町

### 【路線バスのサービス状況】

- ・松崎町では、修善寺駅と接続する西海岸線（事業者便：1日20往復程度）と伊豆急下田駅と接続するバサラ線（地域間幹線系統：1日18往復程度）が松崎のバスターミナルで接続している。
- ・自主運行バスについては、池代線が1日5往復、八木山線が1日8往復程度、雲見入谷方面が1日13往復の運行がされている。

### 【通院、買物】

- ・住民意向調査において、主な買物の移動先は松崎町内の施設の他、隣接する西伊豆町内の施設も比較的多い。通院の行き先も同様に松崎町、西伊豆町内であるが、順天堂大学附属静岡病院への通院も比較的多い。

### 【通学】

- ・通学は松崎町内（松崎高校）が最も多いが、下田市（下田高校）への移動も多い。また、人数は少ないが、土肥高校へ通学する生徒も確認された。

### 【通学】

- ・松崎町の公共交通による人口カバー率は59.6%であり、地域全体（68.5%）に比べて低い。地区別に見ると、三浦地区（46.5%）が特に低い状況となっている。
- ・住民意向調査による地区別の移動の満足度では、三浦地区において低い状況にある。当地域では公共交通のカバー率が低く、路線バスの運行本数は雲見入谷以南で少ない状況にあり、これらが影響していると考えられる。

### 【松崎町における検討の方向性】

- ・松崎町においては、修善寺駅や伊豆急下田駅方面など地域間を接続する路線を今後も維持するため、効率性の向上を図るとともに、接続する自主運行バスについても、引き続き円滑な乗継ぎに配慮しながら、路線別、時間帯別に見直しの検討を行うことが必要である。
- ・松崎バスターミナルについては、観光案内や運行案内の充実を図るための検討を行う。西海岸線やバサラ線の結節点として地域内路線としての自主運行バスのサービス改善、松崎バスターミナルでの幹線路線と自主運行バスとの接続改善などを図っていく。

## 6 西伊豆町

### 【路線バスのサービス状況】

- ・西伊豆町の路線バスは、修善寺駅と松崎間を接続する西海岸線（事業者便：1日20往復程度）と堂ヶ島と伊豆急下田駅を接続するバサラ線（地域間幹線系統：1日18往復程度）が運行しており、地域の主要な公共交通となっている。

- ・西海岸線については運行本数が多いが、自主運行バス宮ヶ原線については、運行本数1日3往復と少ない。

#### 【通院、買物】

- ・住民意向調査によると、主な買物の移動先は西伊豆町内の他、隣接する松崎町内の施設も多い。通院の行き先も同様に、西伊豆町内と松崎町であるが、順天堂大学附属静岡病院への通院需要も存在する。

#### 【通学】

- ・高校の通学は、松崎町内（松崎高校）、下田市（下田高校）への通学が多い。また、土肥高校へ通学する生徒も少数見られる。

#### 【公共交通人口カバー率】

- ・西伊豆町の公共交通による人口カバー率は58.6%であり、地域全体(68.5%)に比べて低い。地区別に見ると、宇久須地区が低い状況となっている。
- ・住民意向調査において、地区別の移動の満足度をみると、宇久須地区において低くなっており、公共交通のカバー率が低いことが影響していると考えられる。

#### 【西伊豆町における検討の方向性】

- ・西伊豆町においては、修善寺駅や伊豆急下田駅方面など地域間を接続する路線を今後も維持するため、効率性の向上を図るとともに、接続する自主運行バスについても、引き続き円滑な乗継ぎに配慮しながら、路線別、時間帯別に見直しの検討を行うことが必要である。

## 2-3 上位計画、関連計画の確認

本計画の基本的方針や数値目標の設定に先立ち、国や県で策定している上位計画や関連計画における方針・数値目標を確認し、地域の現状から整理した課題と合わせて、本計画における基本的方針・数値目標等を設定する。

国	(1)	新たな中部圏広域地方計画	国土交通省	平成 28 年3月	
	(2)	交通政策基本計画		平成 27 年2月	
	(3)	観光立国推進基本計画		平成 24 年3月	
静岡県	(4)	静岡県県総合計画後期アクションプラン	静岡県	平成 26 年3月	
	(5)	ふじのくに総合交通計画		平成 26 年3月	
	(6)	美しい“ふじのくに”まち・ひと・しごと総合戦略		平成 27 年 10 月	
	(7)	ふじのくに観光躍進基本計画		平成 26 年3月	
	(8)	伊豆中南部地域半島振興計画		平成 28 年2月	
市町	(1)	ア	沼津市第4次総合計画	沼津市	平成 26 年3月
		イ	沼津市都市計画マスタープラン		平成 13 年3月
		ウ	沼津市戸田地区過疎地域自立促進計画		平成 28 年3月
	(2)	ア	第4次下田市総合計画	下田市	平成 23 年3月
		イ	下田市都市計画マスタープラン		平成 28 年3月
	(3)	ア	第2次伊豆市総合計画	伊豆市	平成 28 年3月
		イ	伊豆市都市計画マスタープラン		平成 26 年3月
		ウ	伊豆市土肥地区過疎地域自立促進計画		平成 28 年3月
	(4)	ア	南伊豆町第5次総合計画	南伊豆町	平成 22 年3月
		イ	南伊豆町過疎地域自立促進計画		平成 28 年3月
	(5)	ア	松崎町第5次松崎町総合計画	松崎町	平成 25 年3月
		イ	松崎町過疎地域自立促進計画		平成 28 年3月
	(6)	ア	西伊豆第1次西伊豆町総合計画	西伊豆町	平成 18 年3月
		イ	西伊豆町過疎地域自立促進計画		平成 28 年3月

## 1 国、県の計画

### (1) 新たな中部圏広域地方計画（原案）（中部圏広域地方計画協議会：平成 28 年 3 月）

本計画は、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県の 5 県を対象とし、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心で、リニア効果を最大限発揮し得る中部圏を構築していくための指針として策定するものであり、その中で「地域の個性と対流による地方創生」として、「コンパクト&ネットワーク」についても示されている。（計画の期間は、今後概ね 10 か年間）

#### 第 2 節 将来像実現に向けた基本方針

##### 3. 地域の個性と対流による地方創生

人口減少が進展する中、中山間地域などにおいて、生活機能やコミュニティ機能をその地域の拠点地区にコンパクトに集約し、周辺集落と交通・物流ネットワークでつなぐ「小さな拠点」づくりを促進する。加えて各都市・地域がコンパクトなまちづくりとともにネットワークを強化し、都市機能サービスなど相互に補完連携を図り、地域住民の生活の利便性向上を図る。

さらに、住民ニーズにマッチした次世代の交通システムの構築など、快適で安全・安心な交通環境や生活環境を実現することで、中部圏の魅力を高め対流の基盤を構築する。

#### 第 3 節 【方針 3】 地域の個性と対流による地方創生

##### 1. コンパクト+ネットワーク

##### (2) 地域特性に即した「コンパクト+ネットワーク」による対流の促進

各都市・地域はライフスタイルの変化など住民の多様化する都市へのニーズに対応しつつ、これまで拡散してきた市街地を、立地適正化計画などに基づきコンパクトに集約していくことで、都市機能の維持増進、住民生活の利便性向上などを実現していく。あわせて、地域公共交通網形成計画などに基づき都市内や周辺地域との交通ネットワークの強化を図るとともに、周辺地域と ICT 活用による情報通信の強化を図っていくことで交流連携を拡大させていく。

##### (モビリティセンターの構築)

市街地のコンパクト化や地方部における「小さな拠点」形成において、交通と生活がつながった生活の利便性を高めていくため、都市部、都市近郊部・郊外部、また、地方部などそれぞれの地域特性や交通状況に、交通結節機能と様々な都市機能や生活機能の集積する「まち」の核となるモビリティセンターを構築し拠点化を図っていく。

中でも、自動車依存傾向が強い中部圏においては、モビリティセンター※の中に自動車と他の交通機関との乗換機能の充実を図っていく。

※鉄道、バス、自転車など複数の交通機能が結節し、交通と生活をつなぐ、まちの核となる拠点。

##### 5. 快適で安全・安心な生活環境の構築

##### (2) 住民生活の安全・安心の確保

##### ①安全・安心な交通環境

公共交通に頼らざるを得ない高齢者や学生など交通弱者の移動手段の確保として、地方鉄道やバス交通等の確保・維持、並びに離島航路やフェリーなどの海上交通の安定確保による地域振興や観光振興などを進めていくとともに、誰もが安全で円滑な移動が確保されたユニバーサルデザインに基づく交通環境の構築に取り組む。



(2) 交通政策基本計画（国土交通省：平成 27 年 2 月）

国の定める交通政策基本計画（平成 26 年度～平成 32 年度）では、我が国の交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めている。

計画において、基本的方針A①では、関係施策と連携し、地域公共交通を再構築することが、基本的方針A②では、社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた交通サービスを提供することが掲げられている。

関連する数値目標： デマンド交通の導入数 311 市町村（2013）⇒ 700 市町村（2020）

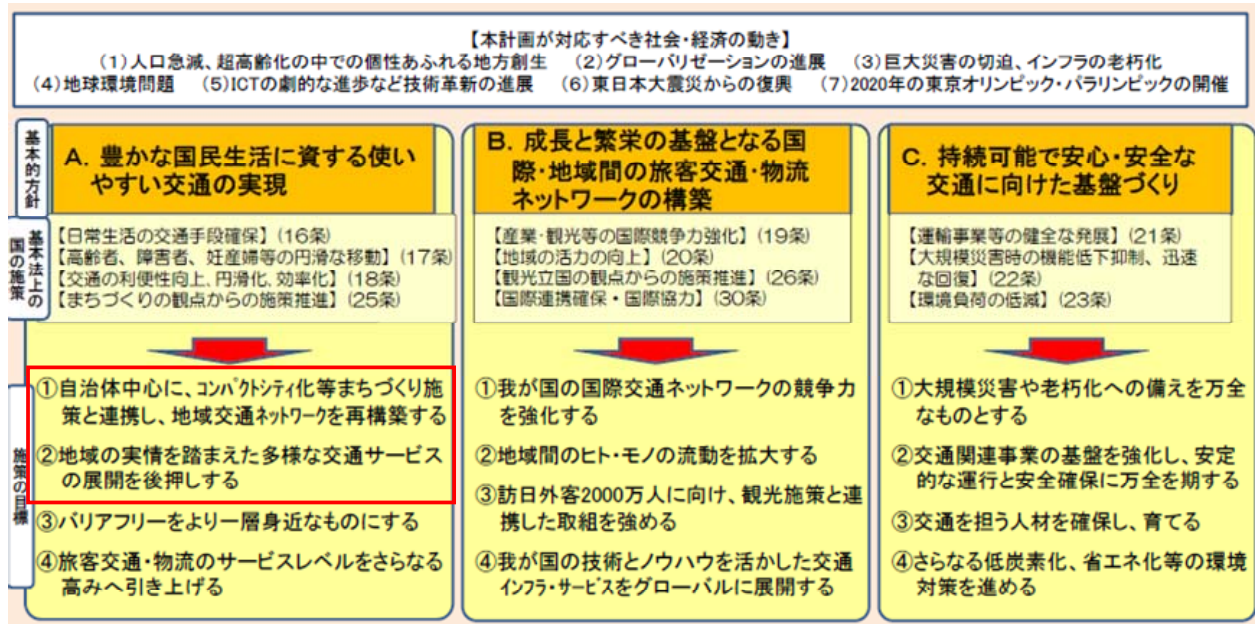


図 117 交通政策基本計画

出典：国土交通省資料

(3) 観光立国推進基本計画（国土交通省：平成 24 年 3 月）

観光立国推進基本計画では、地域交通について以下の施策を位置付けている。

3. 政府全体により講ずべき施策

3-2 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成

(三) 観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備

④ 国内の地域交通に係る施設の整備

ア 地域公共交通の活性化・再生

観光振興の観点から、地域に来訪した観光客の地域内の移動手段として良質な公共交通を確保することが重要である。便利で利用しやすい公共交通は観光地域の魅力増大に貢献し、車両や輸送サービス自体が観光資源となる場合もあることから、地域公共交通の活性化・再生を図る必要がある。このため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を積極的に活用し、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進する取組を総合的に支援していく。

(4) 静岡県県総合計画 後期アクションプラン（静岡県：平成 26 年 3 月）

静岡県総合計画では、5つの地域圏が設定されており、伊豆半島地域については、「世界レベルの魅力あふれる自然を生かした観光交流圏」の形成を促進する交通・情報のネットワーク化に取り組むこととしている。

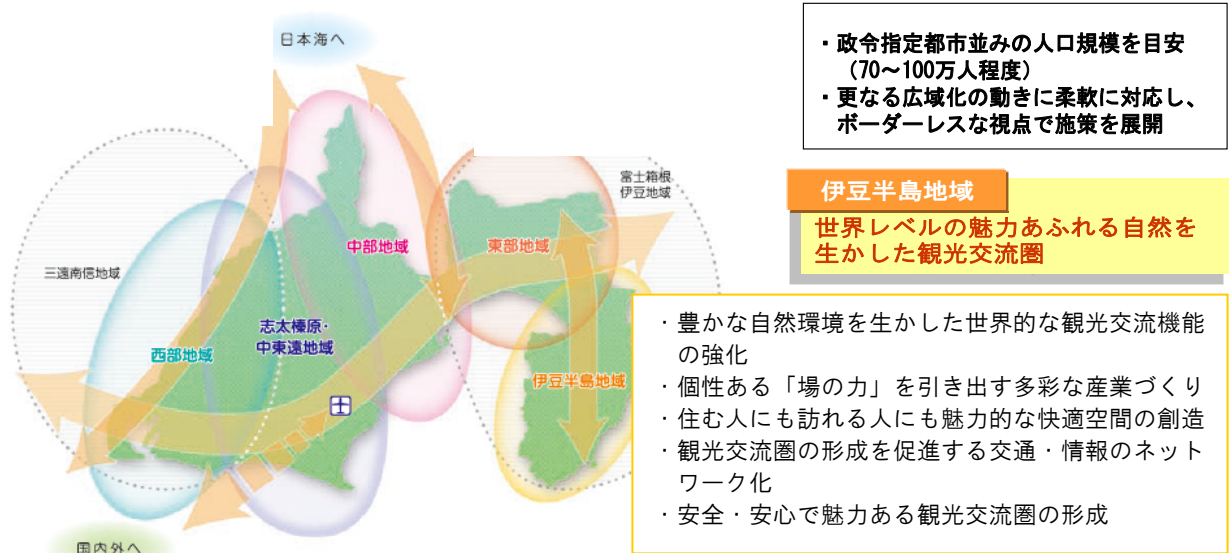


図 118 静岡県県総合計画 後期アクションプラン 出典：静岡県資料

(2) 地域交通ネットワークの充実

地域住民の生活を支える鉄道・バス・海上の公共交通機関の維持・活性化や幹線道路整備など、地域の交流のための交通ネットワークの充実を図る。

【目標】

国内バス旅客輸送人員（静岡県分）（平成 23 年度 7,900 万人）→平成 29 年度 7,900 万人

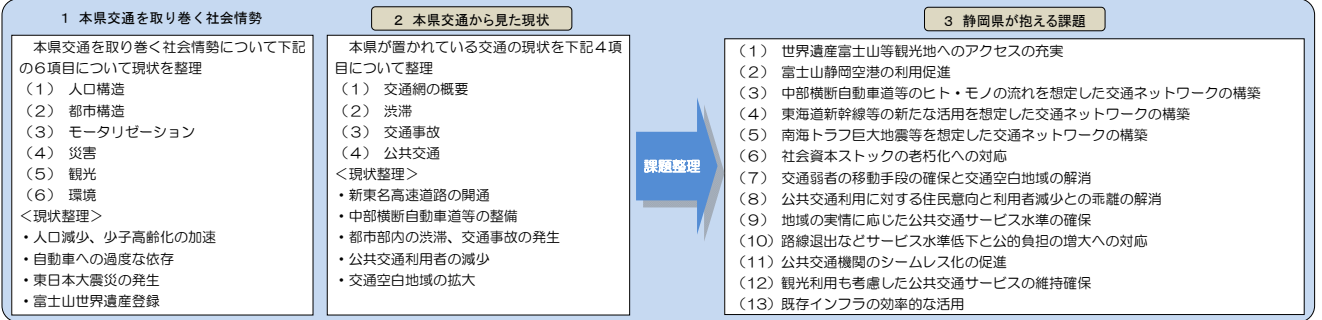
○バス交通等生活交通の維持と活性化

- ・地域のニーズに応じた利用しやすく持続可能な生活交通を維持できるよう、民間事業者や市町への支援を実施するとともに、その支援の効果や運行手法等を検証し、改善しながらバス路線の維持・確保を図る。さらに、デマンド運行や乗合タクシーなど、新たな生活交通の導入を支援する。
- ・バス利用者の利便性の向上を図るため、ノンステップバスやワンステップバスの導入支援など、バスのユニバーサルデザイン化を促進する。

(5) ふじのくに総合交通計画（静岡県：平成 26 年 3 月）

本計画の重点戦略Ⅲ-2 では、関係者の連携による地域のニーズと実情に合った公共交通の検討が、重点戦略Ⅳ-1 では、生活と観光が融合した市町の垣根を越えた取組の推進について位置付けている。

【静岡県の交通の現状と課題】



【ふじのくに総合交通計画の基本目標と戦略】

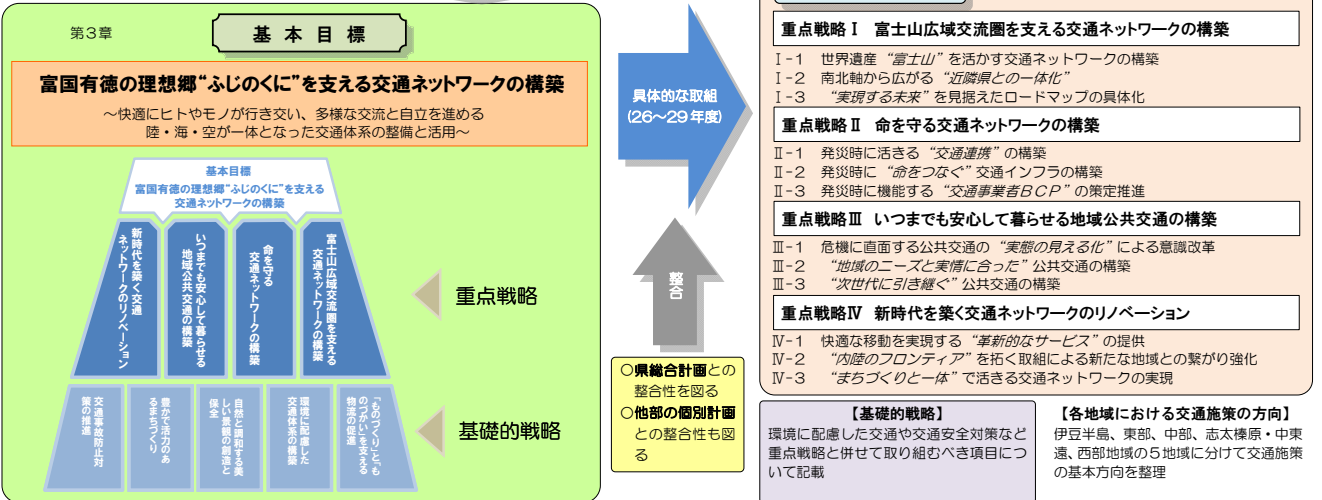


図 119 ふじのくに総合交通計画 出典：静岡県資料

(6) 美しい“ふじのくに”まち・ひと・しごと総合戦略（静岡県：平成 27 年 10 月）

本計画において、圏域ごとの目指す姿と実現に向けた取組が示されている。伊豆半島地域においては、目指す姿を『世界レベルの魅力あふれる自然を生かした観光交流圏』としており、効率的・持続可能なまちづくりとして、交通に関連して以下の目標と取組が示される。

<道路ネットワークの構築> 【目標】・伊豆縦貫自動車道の供用率 (平成 26 年度 33%) →平成 31 年度 41%
<生活交通の確保> 【目標】 ・国内バス旅客輸送人員(静岡県分) (平成 23 年度 7,900 万人) →平成 29 年度 7,900 万人 ・伊豆半島地域における地域公共交通網形成計画の策定区域数 (平成 26 年度 0 地区) →平成 31 年度 2 地区 ・デマンド運行を導入した市町数 (平成 26 年度 10 市町) →平成 31 年度 15 市町

## 【施策】

- ・バス路線を維持、確保するための事業者への支援及びデマンド運行など新たな生活交通を導入する市町への支援
- ・民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地方公共団体が主体となっていく地域公共交通網形成計画の策定による地域公共交通の維持・改善の取組促進

## (7) ふじのくに観光躍進基本計画（平成26年3月）

### 2 地域別観光振興の展開

#### (1) 伊豆半島地域



##### 【伊豆半島地域の特性・課題等】

- ・環境省水質評価基準AA（極めて水質の良い水浴場）の海、美しい自然、歴史ロマン、温泉の魅力、多彩で豊富な食、魅力的な宿など、旅行の目的地として選ばれる理由の多くを兼ね備える、本県のみならず日本を代表する観光地。
- ・宿泊客が全体の80.1%と他地域と比べて圧倒的に高い。
- ・宿泊客は関東からが7割以上を占める。日帰り客は県内客が6割と多いが、関東から3割近く来ていることも大きな特徴。
- ・豊かな自然、温泉、多彩な農林水産物など地域の資源を活用したヘルスツーリズム、グリーンツーリズム、スポーツツーリズムなどの体験・交流型観光が進展している。
- ・外国人観光客数は県内の約14%、韓国・中国・台湾だけで伊豆半島全体の72%を占めており、外国人観光客数を既に受け入れている宿泊施設が64.8%と他地域より高い。



##### <最近の観光面における主なトピックス>

- ◇ 伊豆半島が平成24年9月24日に日本ジオパークに認定。今後、平成27年度の世界ジオパーク認定を目指す。「ジオパーク」が伊豆半島全体の結束の大きな旗印に。
- ◇ 平成24～26年度の東駿河湾環状道路、圏央道の開通により、八王子～修善寺 【整備前】3時間10分→【整備後】1時間40分 ※約1時間30分の短縮  
沼津～修善寺 【整備前】57分→【整備後】30分 ※約27分の短縮
- ◇ 平成25年4月12日、静岡市の清水港と伊豆地区を結ぶ海上の「みち」として「県道223号（清水港土肥線）」が認定。西伊豆地域へのアクセス手段として、また駿河湾から富士山の絶景が楽しめる観光資源として大きな期待。
- ◇ 平成26年1月末、韮山反射炉を含めた「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」について、日本政府により、世界文化遺産登録推薦書（正式版）がユネスコ世界遺産センターに提出された。今後、平成27年の世界文化遺産登録を目指す。
- ◇ 平成24年12月25日に、伊豆狩野川流域の2市1町と遠州5市1町による「静岡県サイクルツーリズム協議会」が発足。サイクリングを活用した地域主導型の観光振興や全県的な広域連携のリーディングケースとして期待される。



##### 【今後の伊豆半島地域の施策の基本方向】

- ・「伊豆は一つ」を具現化するため、伊豆全域の統括組織形成を促進するとともに、伊豆全域で展開される広域連携事業への支援を行う。
- ・地域の最大の資源である全国トップクラスの水質の海、美しい自然、歴史ロマン、温泉等の魅力を再構築し、これら伊豆固有の魅力を活用した健康増進と癒しの提供機能を持った新しい温泉保養地づくりを目指す。
- ・伊豆半島ジオパークを核として、「多彩で」「高品質な」「本物の」地域資源を活用した「地域魅力ふれあい型観光」の振興を図り、伊豆観光の質的な転換を促進することにより、日本を代表する観光地「伊豆」の再生を目指す。

## (8) 伊豆中南部地域半島振興計画（静岡県：平成28年2月）

3市5町（伊豆市、下田市、沼津市戸田地区、東伊豆町、河津町、西伊豆町、松崎町、南伊豆町）により構成される伊豆中南部地域の半島振興計画において、重点とする施策や振興計画として「交通通信ネットワークの整備」が位置付けられている。

### ■振興の基本的方向及び重点とする施策

#### (2) 重点とする施策

##### イ 交通通信ネットワークの整備

半島という地理的な制約を克服する交通通信基盤の整備が不可欠であり、基幹軸になる伊豆縦貫自動車道と、これと連結する道路の体系的整備を推進するとともに、海に囲まれた半島地域という特性を活かした海上交通ネットワークの拡充と拠点となる港湾の整備を進める。また、地域住民の生活を支える公共交通ネットワークの利便性の確保を図る。

I C Tを活かした観光産業の高度化や住民の利便性向上等のため、情報通信基盤の充実を図る。

### ■振興計画

#### (2) 港湾等の機能強化

- ・駿河湾横断・首都圏航路など新たな海上ルートの開設を促進する。
- ・高速船等の積極的な導入を検討する。
- ・駿河湾内を結ぶ海上ネットワークの維持・活性化のため、運行事業者、関係市町等と連携し、利用促進の取組を図る。

#### (3) 地域公共交通の維持・確保

- ・地域のニーズに応じた利用しやすく持続可能な生活交通を確保できるよう利用者、市町、交通事業者と連携して、バス路線の維持・確保を図るとともに、代替手段として地域の実情を踏まえたデマンド運行など新たな運行形態の導入を推進する。
- ・鉄道の安全性の確保を図るため、設備等の更新など老朽化対策や橋りょう、高架橋の補強など耐震対策を支援する。
- ・誰もが円滑に移動できるよう、ノンステップバス等の利用しやすい旅客車両の導入を促進する。
- ・通勤・通学者や観光客等の鉄道・バス等公共交通の利用促進のため、利便性の高いダイヤや交通結節点の機能の向上を図る。
- ・地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画の策定により、持続可能な公共交通網の再編を図る。

## 2 関係市町の計画

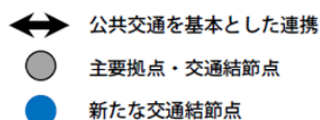
南伊豆・西伊豆地域における、関係市町の上位計画・関連計画を確認する。

### (1) 沼津市戸田地区

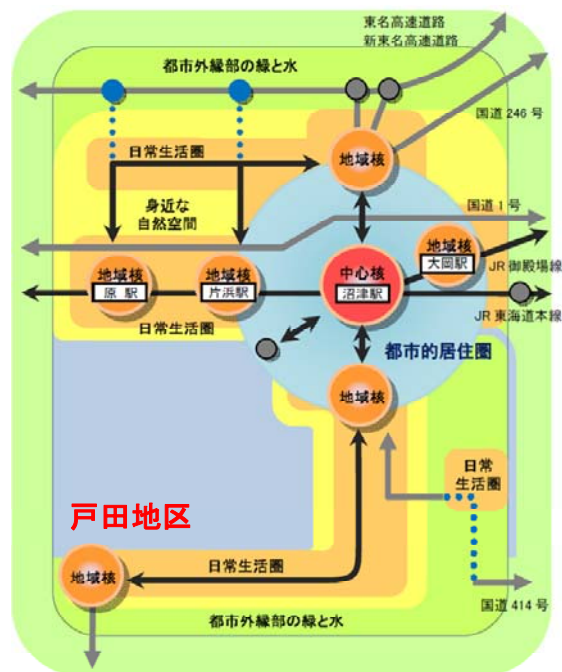
#### ア 沼津市第4次総合計画/平成26年

沼津市第4次総合計画では、公共交通の活性化として、(1)路線バスの利便性の向上、(2)鉄道輸送力の増強、(3)海上交通の促進、(4)地域に応じた公共交通体系の整備が示されている。

将来都市構造軸において戸田地区が地域核として設定されており、他の地域核との公共交通を基本とした連携の軸も設定されている。これら拠点、軸の形成に寄与する公共交通網形成が必要となる。



### 将来都市構造図



■ 計画期間：平成23年度～32年度(基本構想、基本計画)

■ 中心核：沼津駅周辺

■ 地域核：原駅周辺、片浜駅周辺、大岡駅周辺、戸田地区

図120 沼津市第4次総合計画の将来都市構造図

#### イ 沼津市都市計画マスタープラン/平成13年

沼津市都市計画マスタープランでは、整備・誘導方針として、公共交通に関する内容が以下の通り示されている。

■ 計画期間：目標年次を平成32年と定める

■ 整備・誘導方針

○公共交通

<バス交通>

人々の身近な交通手段である路線バス等の定時制や市民ニーズに応える路線の確保に努めるとともに、超低床バスやワンコインバス、環境定期券の導入拡大などバス交通の利便性を高め、利用促進を図ります。

また、環境への負荷軽減対策のさらなる充実を図るため、低公害車車両の導入促進等に努めます。

ウ 沼津市戸田地区過疎地域自立促進計画/平成28年3月(自 平成28年度 至 平成32年度)

■公共交通の対策

- 地域の生活に不可欠である公共交通は、地域住民の高齢化や環境面への配慮からも必要性が高いものであるため、路線バスの維持・存続を図るとともに、地域内の移動手段についても地域の特性や実情に応じた公共交通のあり方を検討し、利便性の向上を図っていく。
- 必要に応じて国・県の公的助成を受け、生活交通の維持・確保に努め、収支改善に向けて効率化と利用促進を図るとともに、県の「南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画」に基づき、広域幹線バスや交通結節点の改善等の公共交通の再編を県・事業者と連携して進める。

■集落の整備

(その他対策) コミュニティ及び交流活動施設

- ・集会施設については、「くるら戸田」を拠点として活動の活性化を図り、地域コミュニティの様々な活動の活性化を図るとともに、地域住民と観光客の交流による戸田地区の魅力発信、地域の活性化を推進する。
- ・既存施設については、目的やあり方について検討し、改修や解体等を計画的に進めていく。

■計画区域：沼津市戸田地区

■計画期間：平成28年度～32年度の5か年度とする。

事業計画（平成28年度～32年度） 過疎地域自立促進特別事業分

自立促進 施策区分	事業名 (施策名)	事業内容	事業 主体
2 交通通信 体系の整備、 情報化及び 地域間交流 の促進	(11) 過 疎 地 域 自 立 促 進 特 別 事 業	生活バス路線運行事業（戸田・土肥線、戸田・江梨線、沼津・戸田線） 市街地への公共交通（路線バス）の運行を確保し、高齢者等、地域住民の生活の利便性を図る。	沼津市

(2) 下田市

ア 第4次下田市総合計画/平成23年3月

第4次下田市総合計画では、基本計画各論の「Ⅲ 活力あるまちづくり」「2 交流を促す基盤づくり」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23年～平成32年

■基本計画各論

○活力あるまちづくり 交流を促す基盤づくり

<公共交通機関>

基本目標：市民や来遊者が利用しやすい公共交通体系を維持・構築します。

目標値：右表のように数値系指標が定められている。

施策：公共交通体系の構築

安全な鉄道の確保

海上旅客航路の整備

下田駅前広場の整備

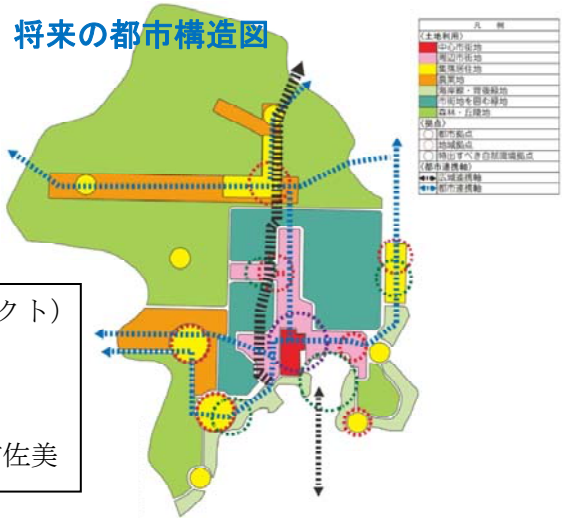
数値系指標		現況		
		平成21年度	平成27年度	平成32年度
下田駅発着・経由のバス乗降者数	定期券利用者	202,857人	201,000人	200,000人
	定期券利用者以外	733,727人	734,000人	734,000人
伊豆急線市内3駅乗降者数		1,409,216人	1,410,000人	1,410,000人
神津島航路乗降者数		10,246人	11,000人	11,000人

意識系指標（市民満足度）		現況		
		平成21年度	平成27年度	平成32年度
鉄道・バス・海上交通など公共交通機関の充実に満足している市民の割合		30%	40%	50%

イ 下田市都市計画マスタープラン/平成 28 年 3 月

下田市都市計画マスタープランでは、交通体系の方針として、(1)交通を円滑に処理する道路網を整えよう、(2)自家用車だけに頼らない交通体系をつくろう、(3)地域特性を踏まえた生活道路にしよう、(4)歩いて乗って周遊できるネットワークを形成しよう、が示されている。

また、中心市街地、都市拠点、地域拠点などの都市の拠点が設定されているとともに、それらを結ぶ広域連携軸、都市連携軸などの都市の軸が設定されている。これら拠点、軸の形成に寄与する公共交通網形成が必要となる。



- **計画期間**：平成 27 年度～32 年度（重点プロジェクト）
- **中心市街地**：伊豆急下田駅、マイマイ通り
- **都市拠点**：伊豆急下田駅、マイマイ通り
- **地域拠点**：箕作、蓮台寺、白浜、柿崎、須崎、吉佐美

図 121 下田市都市計画マスタープランの将来都市構造図

(3) 伊豆市

ア 第 2 次伊豆市総合計画/平成 28 年 3 月

第 2 次伊豆市総合計画では、基本計画の重点目標 1 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 まちの骨格となる総合的な交通環境の創出において、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～平成 37 年

■ **基本計画の重点目標**

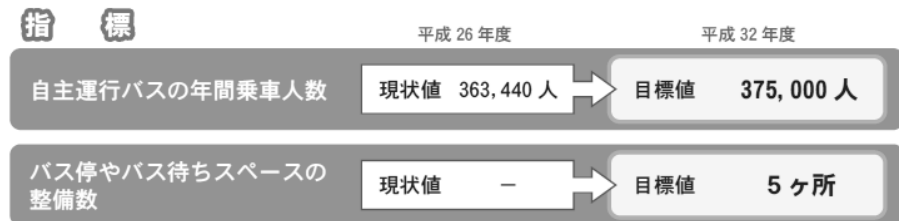
○重点目標 1 として魅力あふれる拠点の創造と交通体系の確保

政策 2 まちの骨格となる総合的な交通環境の創出

<施策 2 持続可能な公共交通網の実現>

目指す姿：総合的な交通体系の構築により、公共交通や自動車、自転車などのあらゆる交通手段が相互に連携した、円滑で利便性が高く、安全で人にも環境にもやさしい、誰もが利用しやすい交通環境が確保されています。

指標：右の通り設定



主要事業：

効率的かつ持続可能な公共交通体系の構築

公共交通の維持と利用促進



イ 伊豆市都市計画マスタープラン/平成 26 年 3 月

伊豆市都市計画マスタープランでは、公共交通体系の整備方針として、持続可能な交通体系の構築が示されている。また、都市生活交流拠点、地域交流中心地、観光温泉交流拠点などの都市の拠点が設定されているとともに、それらを結ぶ広域都市連携交流軸、地域連携交流軸などの都市の軸が設定されている。これら拠点、軸の形成に寄与する公共交通網形成が必要となる。

- 計画期間：平成 44 年（目標年）
- 都市生活交流拠点：修善寺駅周辺
- 地域交流中心地：各支所周辺  
(天城湯ヶ島、土肥、中伊豆)
- 観光温泉交流拠点：修善寺温泉地域



図 122 伊豆市都市計画マスタープランの将来都市構造図

ウ 伊豆市土肥地区過疎地域自立促進計画/平成 28 年 3 月(自 平成 28 年度 至 平成 32 年度)

1 基本的な事項 (4) 地域の自立促進の基本方針

1 魅力あふれる拠点の創造と交通体系の確保

交通結節機能の整備や地域の実情に応じた公共交通網・道路網の強化による地域内移動の円滑化や拠点相互の機能連携を進める「コンパクトタウン&ネットワーク構想」を推進する。

3 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進

(3) 公共運送 (バス)

バスによる交通手段は公共性が高く、特に子供、学生や老人にとっては生活をする上で不可欠なものである。利用促進及びバス待ち空間整備等を行い、地域住民はもとより観光客の周遊のための足として、確保を図っていく。

(5) 海上交通ネットワーク、港湾

本港は物流機能と漁港機能、観光機能が競合、混在している。港湾施設を多面的に活用することによって、海洋レクリエーションの拠点、災害時における防災船等による海上輸送基地としての施設整備が必要である。

9(1) 集落の整備【その対策】 ウ 地域振興拠点の整備

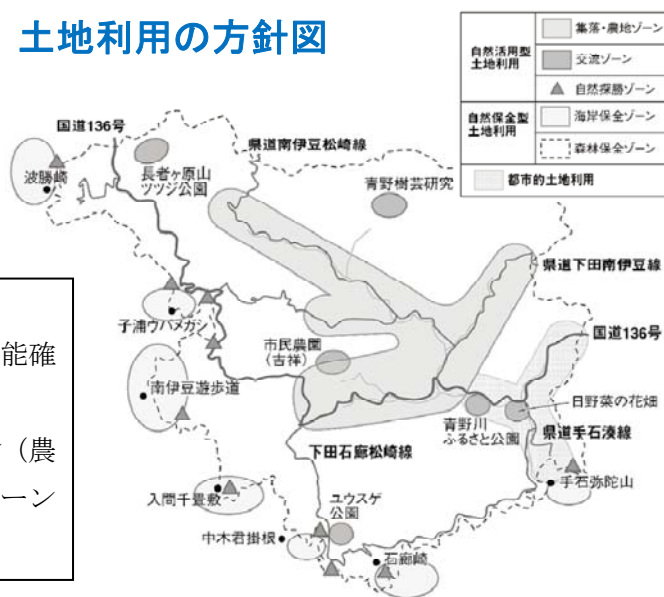
中心市街地と地域振興拠点を結ぶ交通ネットワークを強化するとともに、地域振興拠点に交通結節機能を整備することにより、市民の利便性を向上させる。

#### (4) 南伊豆町

##### ア 南伊豆町第5次総合計画/平成22年3月

第5次南伊豆町総合計画においては、公共交通の充実として、(1) バス運行の維持と存続、(2) 新たな交通機関が示されている。また、右図のような土地利用方針図が示されており、本内容と連携した公共交通網形成が必要となる。

### 土地利用の方針図



- 計画期間：平成22年度～31年度
- 都市的土地利用：市街地形成と都市的機能確保
- 自然活用型土地利用：集落・農地ゾーン（農地の集約化、農村集落の整備）、交流ゾーン（健康や文化活動等）

図 123 南伊豆町第5次総合計画の土地利用方針図

##### イ 南伊豆町過疎地域自立促進計画/平成28年3月

#### 3 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進

##### (1) 現状と問題点

##### ア 公共交通

公共交通機関は、町民の日常生活の移動手段として重要なものであるが、本町には鉄道がなく、平成11年度から町が(株)南伊豆東海バスに運行依頼している「自主運行バス」と同社が独自に運行している「路線バス」が走っており、その他にタクシー会社の待合所が1つある。

「自主運行バス」とは、平均乗車密度が低く、欠損額が大きいため、民間企業が運行撤退した路線について、町が欠損額を補助し、運行依頼しているもので、毎年、多額の補助金を支出している。これには、県の補助金や国の特別交付税措置があるものの先行きは不透明であり、今後は、町の負担がさらに大きくなることが予測される。

##### (2) その対策

##### ア 公共交通

「南伊豆町地域公共交通会議」を開催し、公共交通の運行体系・計画を審議、検討する。特に、デマンド型交通、自家用有償運送等の新たな生活交通手段導入の検討等については、地域公共交通会議の下部組織である交通会議分科会の設置などにより、早期に今後の方向性を定める。さらに、利用者増加に向けた宣伝活動や意識啓発などを継続し、必要な地域内バス路線を存続させることで、公共交通機関の利便性損なわない循環型の公共交通の形成を図る。

(5) 松崎町

ア 松崎町第 5 次松崎町総合計画/平成 25 年 3 月

第 5 次松崎町総合計画においては、将来の都市構造図、土地利用方針図などの記載はないが、まちづくりに関する計画の記述は以下のとおり示されており、本内容と連携した公共交通網形成が必要となる。

<p>■調和のとれた土地利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乱開発のない秩序ある土地利用が図られ、松崎町らしい自然と歴史が調和した、やすらぎのある空間形成を目指します。</li> </ul> <p>■道路・交通網の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者のニーズに合った路線バスの運行を維持し、公共交通の充実を図ります。</li> </ul> <p>■上下水道と温泉の整備      ■環境保全と環境衛生対策の促進</p> <p>■情報・通信基盤の整備      ■計画期間：平成 25～34 年度</p>
--

イ 松崎町過疎地域自立促進計画/平成 28 年 3 月（自 平成 28 年度 至 平成 32 年度）

<p>2 産業の振興</p> <p>キ 観光又はレクリエーション</p> <p>⑦歩きや自転車での観光コースの整備（ネットワーク化）</p> <p>ク その他 a 港湾</p> <p>物流、観光、海洋レクリエーション、防災対策など、港湾を核とした周辺地域の活性化を図るため平成 22 年に供用を開始した松崎新港湾は、松崎新港湾利用検討委員会の体制強化や活動の活発化等により、多様で複合的な利活用に取り組んでいく。</p> <p>3 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進</p> <p>カ 公共交通等</p> <p>日常生活の足として、<u>地域住民のニーズに即した路線バス運行の維持に努めるとともに、近隣市町と県との協働による公共交通のあり方について官民一体となった検討</u>を図る。</p>
--

事業計画（平成 28 年度～32 年度）過疎地域自立促進特別事業

自立促進 施策区分	事業名 (施設名)	事業 内 容	事業 主体
2 交通 通信系 の 整備、 情報 化及 び地 域 間 の 促 進	(10) 過疎地域 自立 促進 特別 事業	路線バス対策事業（4 路線） 生活 4 路線のバスを確保し、地域住民の生活の利便性を図るため、運行事業者に対する支援を行う。	松崎町
		福祉タクシー利用券交付事業 在宅の障害者及び老人に対し、タクシー利用券を交付することにより、外出の機会を容易にし、生活圏の拡大と社会参加の促進を図る。	〃
		寿乗車券交付事業 在宅の障害者及び老人に対し、バス乗車券を交付することにより、外出の機会を容易にし、生活圏の拡大と社会参加の促進を図る。	〃

## (6) 西伊豆町

### ア 西伊豆第1次西伊豆町総合計画/平成18年3月

第1次西伊豆町総合計画においては、将来の都市構造図、土地利用方針図などの記載はないが、都市基盤整備に関する計画の記述が以下のとおり示されており、本内容と連携した公共交通網形成が必要となる。

#### ■公共交通基盤の整備

##### 1 道路・交通網の整備

- ・軸である国道、県道などの幹線道路の整備の国・県への働きかけ
- ・公共交通ネットワーク形成に向けたバス路線の維持

##### 2 海上交通ネットワークの構築

- ・観光客を誘致できるよう、海上交通ネットワークの活性化の推進

■快適な生活環境の整備（上下水道、排水） ■地域情報の充実（地域情報基盤）

■計画期間：平成18年度～27年度

### イ 西伊豆町過疎地域自立促進計画/平成28年3月（自平成28年度至平成32年度）

#### （4）地域の自立促進の基本方針

##### ⑤ 個性ある地域の発展と快適な生活のできるまちづくり

住民の利便性の向上を図るため、町道の整備や交通弱者の交通手段の確保、近隣地域との交通ネットワーク形成に向けたバス路線の維持の構築に努める。

さらに、町域外との交通手段として海上交通は重要であり、近隣市町との連携を図り海上交通ネットワークの充実に努める。

#### 3 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進

##### （1）現状と問題点

##### オ 交通確保対策

地域の生活交通として重要な役割を担っているバス路線は、自家用車の普及と少子高齢化の進展により利用者が減少しており、その運行の維持・確保が困難な状況となっている。

また、山間地域を中心に高齢化が進んでいることから、町では自家用車を利用できない住民の足として、自主運行バスを運行しているが、人口減少とともに利用者が減り続けており、財政的負担や利用者の利便性を考慮した運行形態の見直しが必要となっている。

##### （2）その対策

##### オ 交通確保対策

地域の実情に応じた生活交通の確保方策について検討するとともに、必要に応じた公的助成や運行形態の見直しを行い、生活交通の維持・確保に努める。

また、小中学生、園児の通学、通園については、定期券の助成、通園バスの運行などの通学、通園支援対策の確保に努める。

### 3 各市町の拠点や施設立地・統合等への対応

まちづくりの観点から、関係市町の計画における拠点は下図のとおりであり、学校統合などの動向や、下田市における公共交通網形成計画を踏まえて、公共交通ネットワークを構築することが必要である。

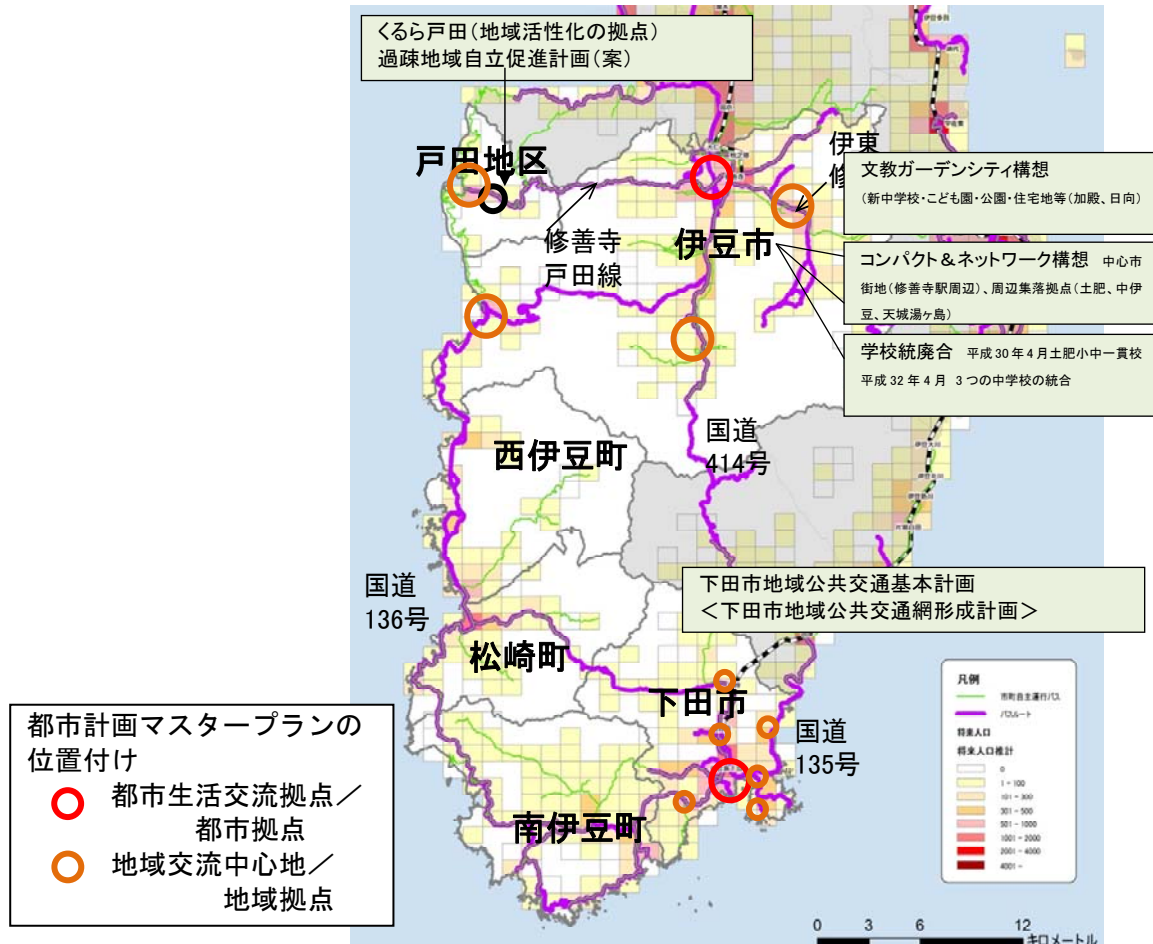


図 124 各市町の拠点や施設立地・統合等への対応