
伊豆の国市 地域公共交通基本計画 ～ ダイジェスト版 ～



平成 26 年 12 月

伊豆の国市

本計画の背景と目的

伊豆の国市（以下：「本市という」）は、平成 17 年 4 月 1 日、伊豆長岡町、菰山町、大仁町の 3 町が合併し、本市が誕生した。

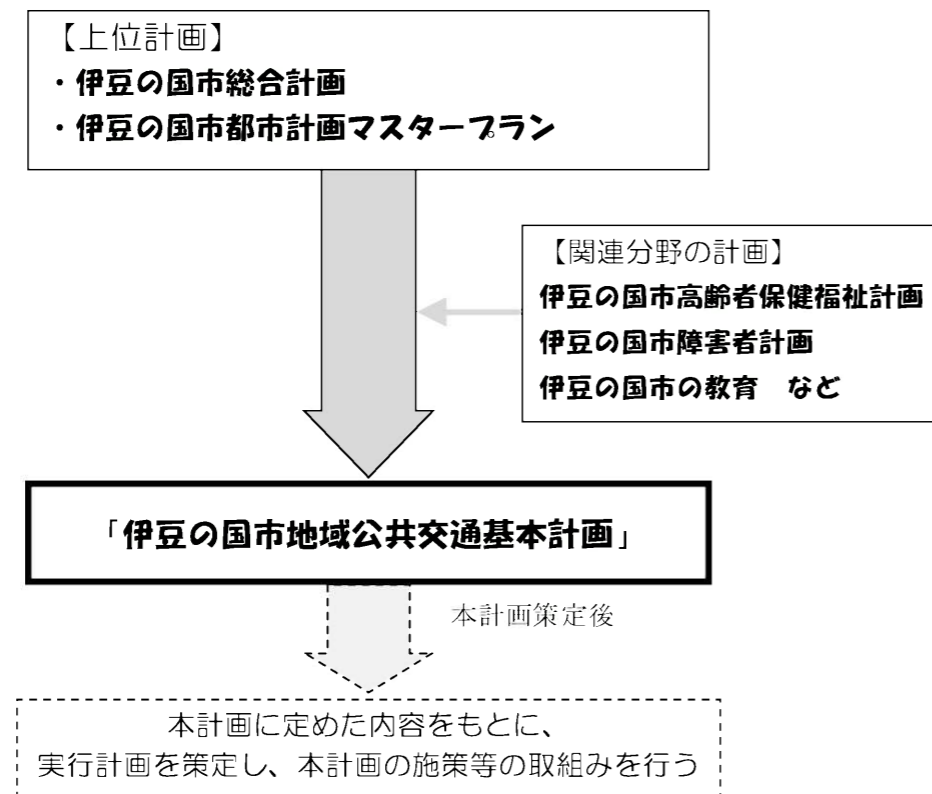
本市の地勢は、三島市や沼津市などの周辺都市として、伊豆半島の北部、田方平野の中央部に位置し、狩野川により形成された平野部を中心に街並みが形成されている。30 分圏内に新幹線三島駅があり、これに結節する伊豆箱根鉄道が市内を縦断するなど、主要な交通においては利便性の高い地域にある。地方の周辺都市として道路網が発達し、生活における移動の中心は自家用自動車が主となっている。

近年、本市の公共交通は、利用者減少に伴う事業の縮小や廃止が行われ、路線バスが運行しない「交通空白地域」の拡大や運行便数の減便等により、結果的に利用者にとって不便なものとなったうえ、さらに利用者が減少するという悪循環に陥っている。一方、子ども達や自家用車を使わない高齢者といった「交通弱者」の移動手段の確保や負担の低減、また環境負荷の低減と地域コミュニティの活性化等、地域における公共交通に対するニーズと果たす役割の重要性が高まってきている。

以上の背景から、本市の地域公共交通のあり方、持続可能な交通システムを構築していくため、「伊豆の国市地域公共交通基本計画」（以下：「本計画」）を策定する。

本計画の位置づけ

本計画は、「第一次伊豆の国市総合計画後期基本計画（平成 24 年 3 月策定）」及び「伊豆の国市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）」を上位計画とし、他の関連分野の計画や基本方針との整合性を図りながら策定する。



本計画の策定フロー

本計画は、以下のとおり策定する。



対象地区

本計画は、本市全域を対象とする。

目標年次

本計画の目標年次は、平成 26 年度から 10 年後の平成 35 年度とする。

本市における公共交通の課題と地域公共交通基本計画策定にあたっての基本理念及び基本方針

本市の現況整理、公共交通の実態、市民ニーズ・交通事業者ヒアリングの意向把握等から抽出した、本市における公共交通の課題に基づき、地域公共交通基本計画策定にあたっての基本理念及び基本方針を以下のとおりとした。

本市の現況整理 第1章

1.本市の概要

- 伊豆半島北部、田方平野のほぼ中央に位置し、沼津市、伊豆市、伊東市、熱海市、函南町に囲まれた、面積 94.71 k㎡の概ね長方形の市域である。
- 狩野川（南北を横断）に沿うように国道 136 号線、伊豆箱根鉄道が走り、その周辺に市街地を形成している。

2.人口の集積状況

- 平成 7 年（50,328 人）を境に、人口の減少（平成 22 年時：49,269 人）が進んでいる。
- 将来人口予測より、平成 37 年時には 4 万 5 千人前後が予測されている等、今後も人口減少が予測されている。
- 平成 12 年から平成 22 年にかけて、65 歳以上の人口が 8,399 人から 11,082 人に増加する一方で、14 歳以下は 7,316 人から 6,388 人に減少するなど、少子高齢化が進んでいる。
- 人口集中地区は、「韮山駅」、「伊豆長岡駅」、「伊豆の国市役所」周辺や「田京駅」、「大仁駅」周辺に、総人口の約半数（49.6%）にあたる 24,422 人が居住している等、駅周辺に人口が集積している。

3.上位計画の位置づけ

<総合計画>

- ◆市の一体化を進める公共交通機関の充実
- ◆新たな公共交通体系の形成
⇒交通弱者を守るため、地域特性に合った効果的かつ持続可能な公共交通体系を新たに検討。

<都市計画マスタープラン>

- ◆だれもが安全で安心に暮らせるまちづくり
- ◆日常生活の利便性向上を図る道路・公園等の都市基盤や公共交通網の整備・設置を検討。

4.主要施設の状況

<公共施設・医療施設・商業施設>

- ◆鉄道駅周辺と幹線道路沿いに集積。

<観光施設>

- ◆観光施設には世界遺産登録を目指している韮山反射炉や温泉街があり、多くの人が来訪している。

<教育施設等>

- ◆幼稚園児数、児童数、生徒数は減少傾向であるが、保育園数については横ばいである。
- ◆平成 24 年 5 月 1 日現在、小学校 6 校（児童数 2,606 人）、中学校 3 校（生徒数 1,382 人）である。

公共交通の実態 第2章

1.公共交通の現状

<公共交通空白地域>

- ◆「平成 19 年度コミュニティバス調査研究業務」によると、公共交通空白地域の人口は約 8,690 人で、総人口の約 17.4%である。

<鉄道の利用状況等>

- ◆市内の駅は、「原木駅」、「韮山駅」、「伊豆長岡駅」、「田京駅」、「大仁駅」の 5 駅である。
- ◆乗降客数について、「原木駅」が横ばいで推移しているが、その他の 4 駅は減少傾向が続いている。

<バスの利用状況等>

- ◆全体的にバス利用者は減少傾向であるが、温泉街を通る路線や沼津駅を発着する路線は一部増加している。
- ◆小中学校の統廃合により通学距離が遠距離となった地域の児童・生徒の通学手段の確保や、市街地から離れた山間地等の地域住民の日常生活移動手段の確保を目的として、自主運行バスや生活支援バスが運行している。

<タクシーの利用状況等>

- ◆全体的にタクシー利用者は減少傾向。
- ◆高齢者等の社会参加の促進を目的とした福祉タクシー・バス・鉄道利用券を市が配布している。

2.市民の移動状況

<通勤・通学の移動状況>

- ◆15 歳以上自宅外就業者・通学者は 22,860 人で、市内で従業・通学する人は 10,581 人（約 46%）で、市外で従業・通学する人は 12,279 人（約 54%）である。
- ◆本市への流入は伊豆市が 2,505 人と一番多く、他市町への流出は三島市が 3,148 人と一番多い。

<各地域の外出する際の移動手段>

- ◆目的によらず、外出する際の移動手段については、自家用車で移動する方が一番多いが、余暇・レジャーに行く際の移動手段では、鉄道利用が多い。
- ◆地域別で比較すると、通院する際の移動手段については、長岡地域はバス利用、大仁地域は鉄道利用、韮山地域はタクシー利用が目立つ。また、通勤・通学する際の移動手段については、大仁、韮山地域は鉄道利用が多くなる。

市民ニーズ 第2章

3.公共交通に関する基礎調査

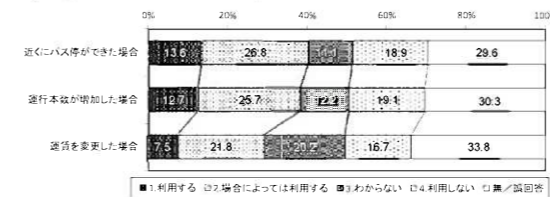
<住民アンケート調査>

◎総合計画策定にあたっての市民意識調査

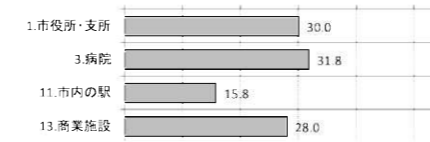
- ◆「公共交通」は施策重要度（満足度が低く重要度が高い）が高いと考えられる取り組みである。

◎公共交通に関するアンケート調査

- ◆「路線バスを利用していない」人の「利用するための条件」は、「近くにバス停ができた場合」が最も多く、次いで「運行本数が増加した場合」、「運賃を変更した場合」の順に多い。



- ◆住んでいる地域から公共交通でいけば便利だと思う施設や場所として、「病院」が最も多く、次いで、「市役所・支所」、「商業施設」、「市内の駅」の順に多い。



交通事業者ヒアリング 第2章

<交通事業者ヒアリング調査>

【目的地】

- ◆各小学校や各幼稚園、順天堂病院、市役所での乗降者が多い。（バス）
- ◆平日は病院へ、金曜、土曜は飲食店施設の利用者が多い。（タクシー）

【時間帯別利用状況の違い】

- ◆午前中（9 時～12 時）が多い時間帯で、特に病院や買い物へ行く人が多い。21 時以降は路線バスがなくなるため、社会人の利用が目立つ。20 時～23 時頃の利用も多い。（タクシー）

【その他】

- ◆バス停位置や乗り方、時刻表を知らない人が多い。（バス）
- ◆長岡地域、路線バスが少ない場所（公共交通空白地域）での利用が多い。（タクシー）

市内公共交通の課題

課題①：交通弱者の移動手段の確保

- ◆本市でも人口減少・少子高齢化社会となり、急激に増加している高齢者や学校の統廃合に伴い通学距離が遠距離になっている子どもたちがいることから、高齢者等の移動手段や子どもたちの通学手段の確保が必要と考えられる。

課題②：主要施設へのアクセス性の向上

- ◆本市は、医療施設や観光施設（温泉街や韮山反射炉）等のニーズが多くあることから、主要施設へのアクセス性の向上が必要と考えられる。

課題③：公共交通空白地域の解消

- ◆本市は、公共交通空白地域（平成 19 年度調査）に居住している方が 8,690 人（総人口の約 17.4%）であり、公共交通空白地域に居住している方の移動を確保するため、公共交通空白地域の解消が必要と考えられる。

課題④：地域特性に合った交通体系の確立

- ◆本市は、地域によって公共交通に対するニーズが異なることから、地域特性に合った交通体系の確立が必要と考えられる。

基本理念

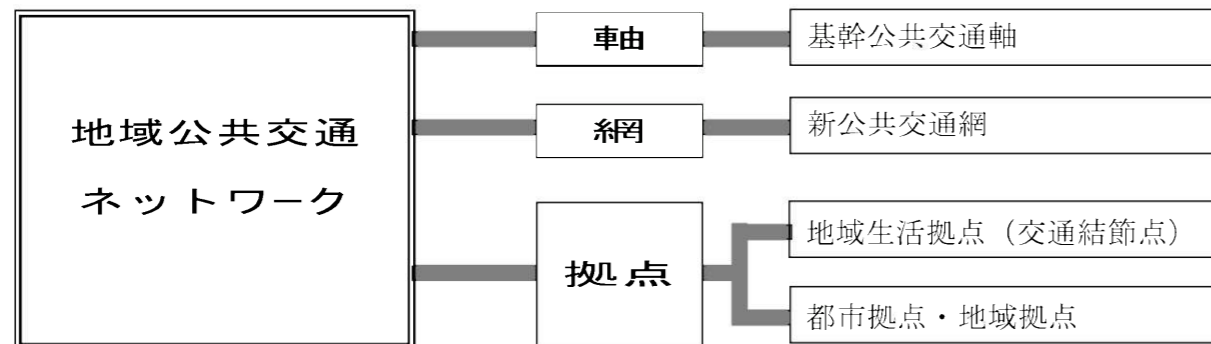
地域特性に合った持続可能な交通システムの実現を図り、市民の快適な暮らしを確保する

基本方針

- ① 子どもの安全・安心の確保と子育てを支える公共交通
- ② 高齢者等の自由な移動を支える公共交通
- ③ 来訪者への情報提供と利便性の高い公共交通
- ④ 市民の日常生活の移動を確保する公共交通
- ⑤ 市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の育成・支援

地域公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方

基本理念、基本方針をふまえ、本市における今後の地域公共交通ネットワークを以下の考え方により構築するものとする。地域公共交通ネットワーク構築は、各公共交通機関の利便性向上等が重要である。また、各公共交通機関のもつ機能・特性を活かし、地域全体で効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの構築が重要であると考えている。



基幹公共交通軸・地域生活拠点（交通結節点）

本市の平野部中央を南北に通る「伊豆箱根鉄道駿豆線」は、東海道新幹線が停車する三島駅（三島市）と観光地である修善寺駅（伊豆市）を結ぶ鉄道であり、市民の通勤・通学等の日常生活にとって欠かせない公共交通機関であるとともに、多くの観光客に利用されている。

「伊豆箱根鉄道駿豆線」は、交通軸、地域生活軸として、市民の日常生活をはじめ、本市の産業を支える公共交通であるといえることから「基幹公共交通軸」として位置づける。

市内における5つの鉄道駅（原木駅、菰山駅、伊豆長岡駅、田京駅、大仁駅）は、「基幹公共交通軸」である「伊豆箱根鉄道駿豆線」と他の公共交通が接続することから、公共交通機関の相互の接続や利用者の利便性などを考慮した「地域生活拠点（交通結節点）」として位置づける。

鉄道（伊豆箱根鉄道駿豆線）の位置づけ（都市計画マスタープランより）

- 道路、鉄道を交通網の骨格を形成する交通軸として位置づける。
- 道路・鉄道等による交通軸は、都市間及び市内の拠点を結ぶとともに、道路沿道・駅周辺では商業・業務活動が集中する等、周辺での様々な土地利用を促進する重要な要素である。
- 伊豆箱根鉄道駿豆線は、通勤・通学等の日常生活や観光客のアクセスに利用されていることから、本市の地域生活軸に位置づける。

地域生活拠点（交通結節点）の位置づけ（都市計画マスタープランより）

- 原木駅周辺は、地域北部の生活の利便性向上を図る。
- 菰山駅周辺は、菰山時代劇場等の地域の主要な公共公益施設が集まる地域の生活・文化の拠点として機能向上を図る。駅から公共公益施設へのアクセス向上や日常生活の利便性向上を図る。
- 伊豆長岡駅周辺は、商店街を中心とした商業機能や本市の中心的な温泉街である長岡温泉や古奈温泉への入口としての充実を図る。
- 田京駅周辺は、伊豆の国市役所大仁支所などの地域の主要な公共公益施設が集積する地域の拠点としての充実を図る。また、伊豆保健医療センターを核とした医療体制の強化や公共公益施設へのアクセス向上を図る。
- 大仁駅周辺は、商業環境と住環境が調和し、地域住民や来訪者が交流する魅力ある市街地形成を図る。また、商店街を中心とした商業機能の充実や大仁温泉等の地域資源を活用する。

新公共交通網・都市拠点・地域拠点

本市は、中央の平野部を中心に市街地が形成されており、鉄道駅や市役所を中心として人口集中地区（DID）となっており（5.04 k㎡）、市域の5.3%の面積に人口の約50%が居住している。

人口集中地区（DID）及びその周囲には、都市計画マスタープランにおいて、以下の拠点が位置づけられており、各地区の特性を活かした機能配置等が行うこととされている。

都市拠点と地域拠点の位置づけ（都市計画マスタープランより）

【都市拠点】

- 本地域（菰山）のみならず、本市における玄関口である伊豆長岡駅周辺は、本市の賑わい形成の中心として、都市拠点に設定する。（菰山地域）

【地域拠点】

- コミュニティ施設や幼稚園等の集積が見られる県道静浦港菰山停車場線と県道菰山伊豆長岡修善寺線の交差箇所周辺を地域拠点に設定する。（江間地域）
- 順天堂大学病院（医療拠点）や長岡屋内温水プール等の公共公益施設が集まる伊豆の国市役所周辺を地域拠点に設定する。（長岡地域）
- 大仁支所、伊豆保健医療センター（医療拠点）、中央図書館等の公共公益施設が集まる田京駅周辺を地域拠点に設定する。（大仁地域）

人口集中地区（DID）外に、開発された住宅団地や集落等が点在している。

こうしたことから、市の中央部の人口集中地区（DID）と人口集中地区（DID）外（バス路線から離れている住宅団地・集落等）では、公共交通サービスのあり方は異なると考えられるため、以下の考え方により、公共交通の構築を目指すものとする。

【人口集中地区（DID）】

都市計画マスタープランにおいて位置づけられた「都市拠点」「地域拠点」「地域生活拠点」については既存の路線及び自主運行バスが発着及び通過していることから、引き続きこれらの既存の公共交通を生かした公共交通網を形成する。

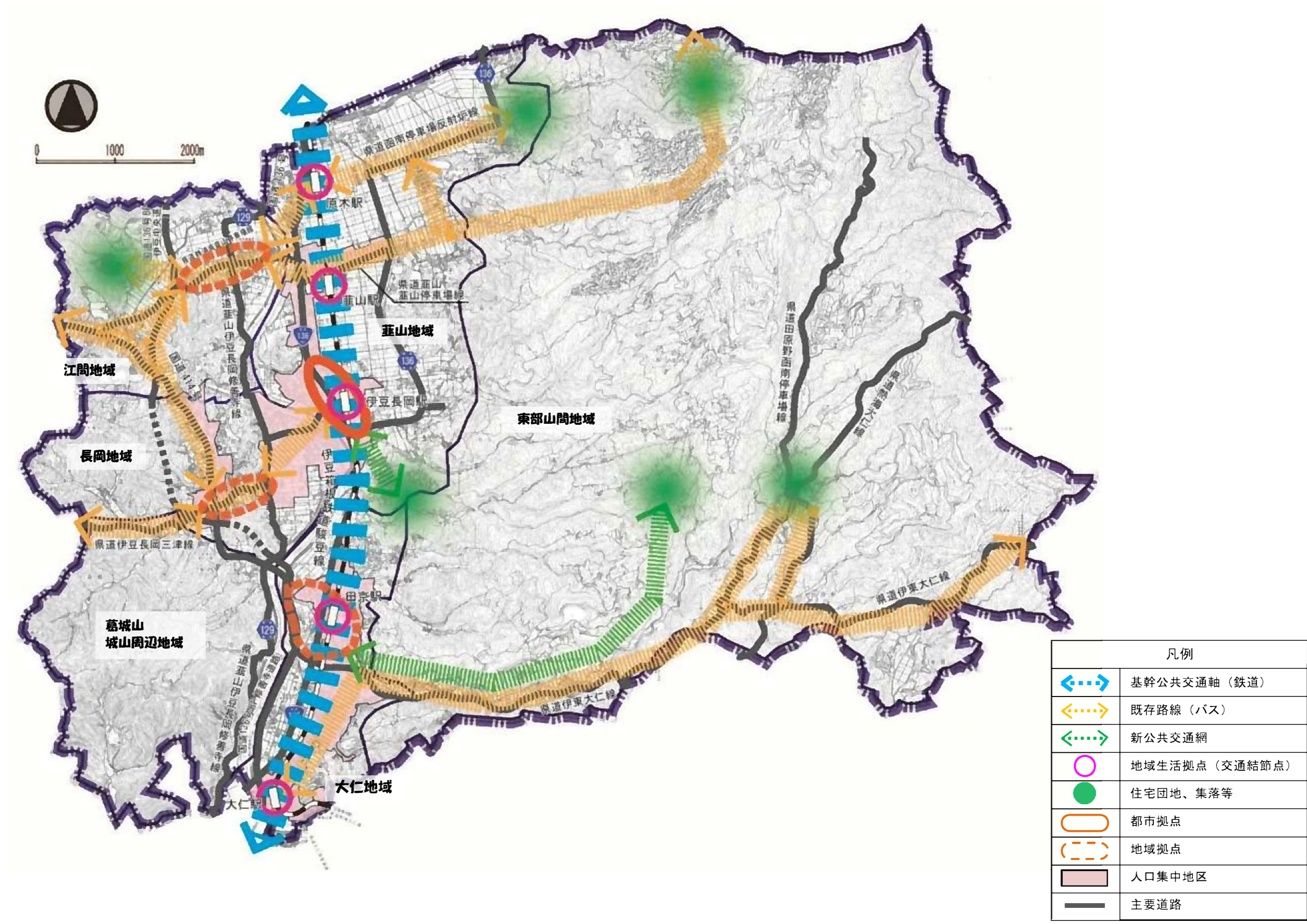
【人口集中地区（DID）外】

一部の住宅団地、集落などには鉄道やバスの路線下になくことから、生活拠点となる最寄りの駅へスムーズに結節できるよう、新公共交通網を形成する。

別荘地（伊豆エメラルドタウン等）では、現在、管理組合によるタウンバスが運行されている。

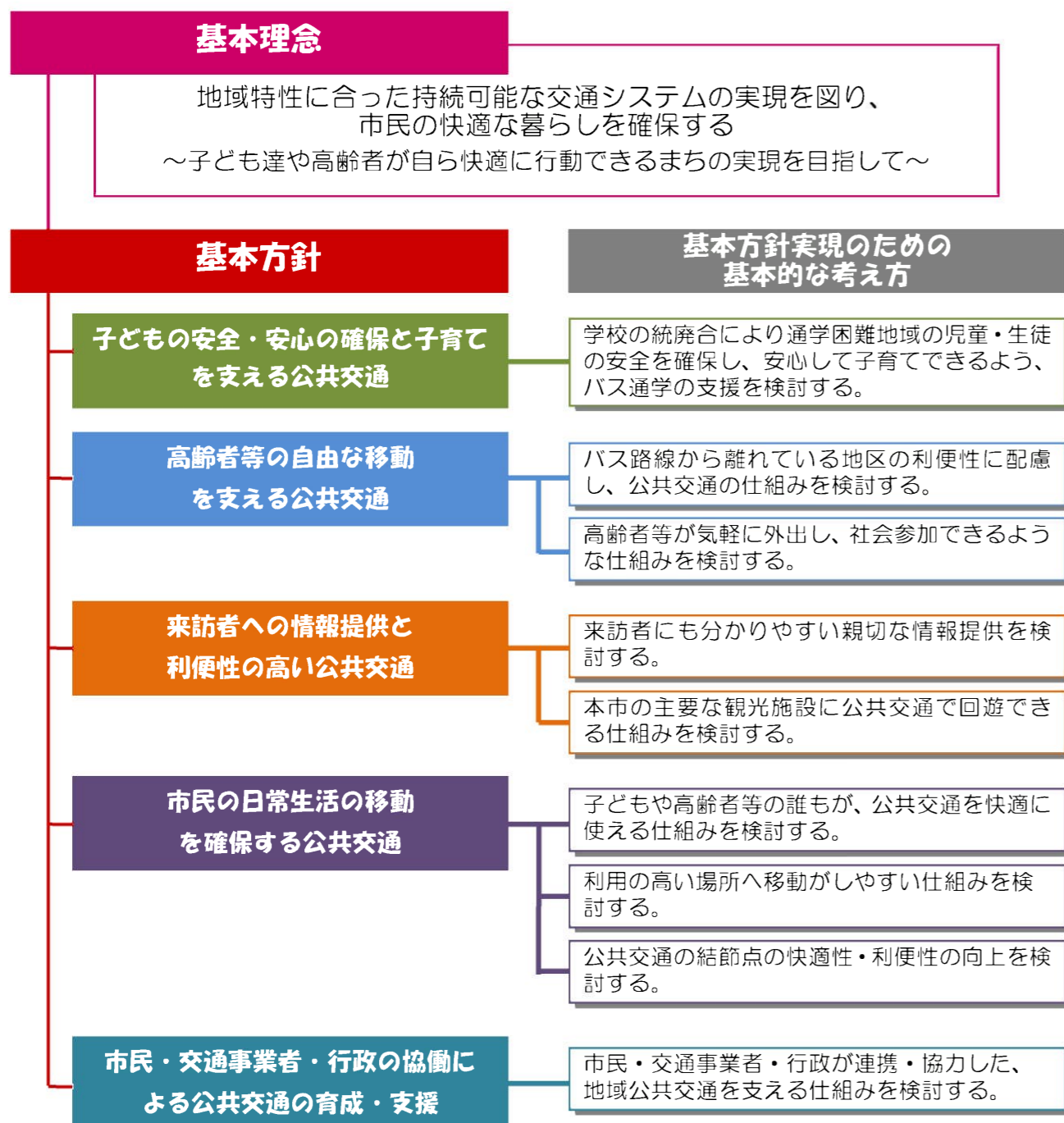
以上の地域公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方に基づき、地域公共交通ネットワーク構築のイメージを次頁に整理する。

地域公共交通ネットワーク構築のイメージ



今後の方向性・施策展開

基本理念及び地域公共交通ネットワークの構築を踏まえて、基本方針の目標実現に向けての基本的な考え方、施策・具体的な方策を整理する。



子どもの安全・安心の確保と子育てを支える公共交通

◆ 学校の統廃合により通学困難地域の児童・生徒の安全を確保し、安心して子育てできるよう、バス通学の支援を検討する

施策	1：学校統廃合による遠距離通学の児童・生徒の支援 ● 学校統廃合により、大仁小学校、葦山小学校へは特にバス通学が多くなっていることから、児童・生徒の安全と安心を確保する環境づくりを推進する。 ● 現在、自主運行バスや路線バスにより、バス通学を行っているが、学校行事や登下校時間の変動に融通が利く、スクールバスの導入・活用を検討する。
具体的な方策	1-1：遠距離通学の児童・生徒の安全性確保 1-2：スクールバスの導入及び活用の研究

施策	2：学校統廃合による遠距離通学の児童・生徒の保護者の負担軽減 ● 子どもを安心して産み育てられる環境を整備するため、バス通学の児童・生徒の通学定期への補助等を行い、保護者の経済的な負担の軽減を図ることで、安心して子育てできる環境づくりを推進する。
具体的な方策	2-1：遠距離通学の児童・生徒の保護者へのバス定期券の補助等

高齢者等の自由な移動を支える公共交通

◆ バス路線から離れている地区の利便性に配慮し、公共交通の仕組みを検討する

施策	3：高齢者が利用しやすい、公共交通の構築 ● 買い物、通院などの日常生活上の移動手段を確保するため、公共交通の構築を検討する。
具体的な方策	3-1：高齢者の生活スタイルに合わせた公共交通網、ダイヤ等の見直し

◆ 高齢者等が気軽に外出し、社会参加できるような仕組みを検討する

施策	4：高齢者等の社会参加の支援 ● 高齢者等が社会との関わりを持てるよう、生活圏の拡大及び社会参加を促進するため、高齢者の外出を支援する「福祉タクシー・バス・鉄道利用券」の内容を見直し、効果的な活用を図るとともに、将来的に持続可能な新たな交通体系の導入を検討する。
具体的な方策	4-1：福祉タクシー・バス・鉄道利用券の効果的な活用 4-2：高齢者デマンド交通等の導入

来訪者への情報提供と利便性の高い公共交通

◆ 来訪者にも分かりやすい親切な情報提供を検討する

施策	5：来訪者への公共交通網の周知 ● 観光施設や交通手段等を示した観光マップの作成を進める。
具体的な方策	5-1：バス停がプロットされた観光マップ、運行ダイヤ、料金の掲載

◆ 本市の主要な観光施設に公共交通で回遊できる仕組みを検討する

施策	6：主要観光施設を回遊する公共交通 ● 観光交流の拡大を図るため、市内の主要な観光施設等を巡る公共交通の導入を検討する。
具体的な方策	6-1：観光を意識したバスルート（観光ルート） 6-2：親しみのあるバスネーミング

市民の日常生活の移動を確保する公共交通

◆ 子どもや高齢者等の誰もが、公共交通を快適に使える仕組みを検討する

施策	7：公共交通の利用促進方策の推進 ● 公共交通の利用を図るため、分かりやすいバス路線図・時刻表の作成を進めるとともに、バスの乗り方の周知、車両や心のバリアフリー化等を推進する。
具体的な方策	7-1：バスの乗り方教室 7-2：利用者の視点にたったバス路線図、時刻表の作成 7-3：低床バス等の車両のバリアフリー化 7-4：乗務員のもてなしの意識の醸成

◆ 利用の高い場所へ移動がしやすい仕組みを検討する

施策	8：市民のライフスタイルに合わせた公共交通網の構築 ● 通勤・通学、買い物など日常生活の行動にあわせた、利用しやすい公共交通網の検討及び公共交通空白地域の解消について検討を進める。
具体的な方策	8-1：バス路線の再編 8-2：朝、夕の増便・昼間における適切なダイヤ

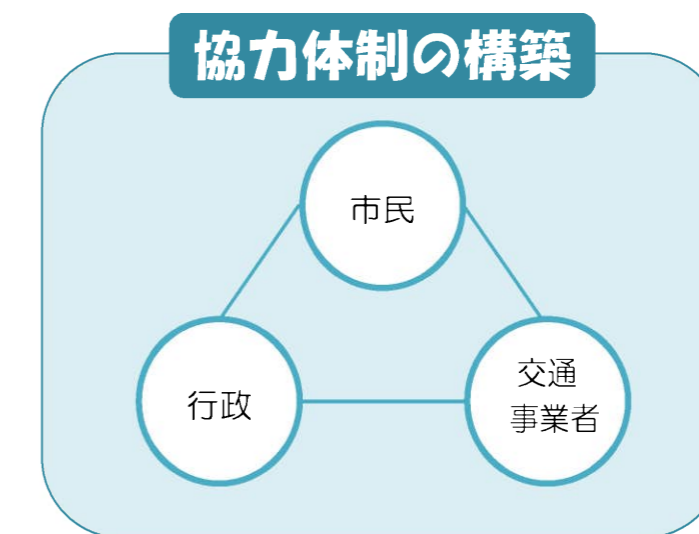
◆ 公共交通の結節点の快適性・利便性の向上を検討する

施策	9：公共交通の結節点の整備 ● 公共交通の快適性を向上するため、公共交通の結節点となる駅及び駅前広場の整備とバス停の整備を進めることで、公共交通を利用しやすい環境づくりを進める。
具体的な方策	9-1：駅前広場の整備（待合スペース、分かりやすいバスバースなど） 9-2：バス停の高機能化（バスロケーションシステム、防風ガラス付き待合室など）
施策	10：公共交通の連携 ● 鉄道とバスなど、乗り継ぎの利便性を確保し、待ち時間等を少なくすることで、公共交通の利用促進を図る。
具体的な方策	10-1：鉄道とバスが接続できるダイヤの見直し（シームレス）

市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の育成・支援

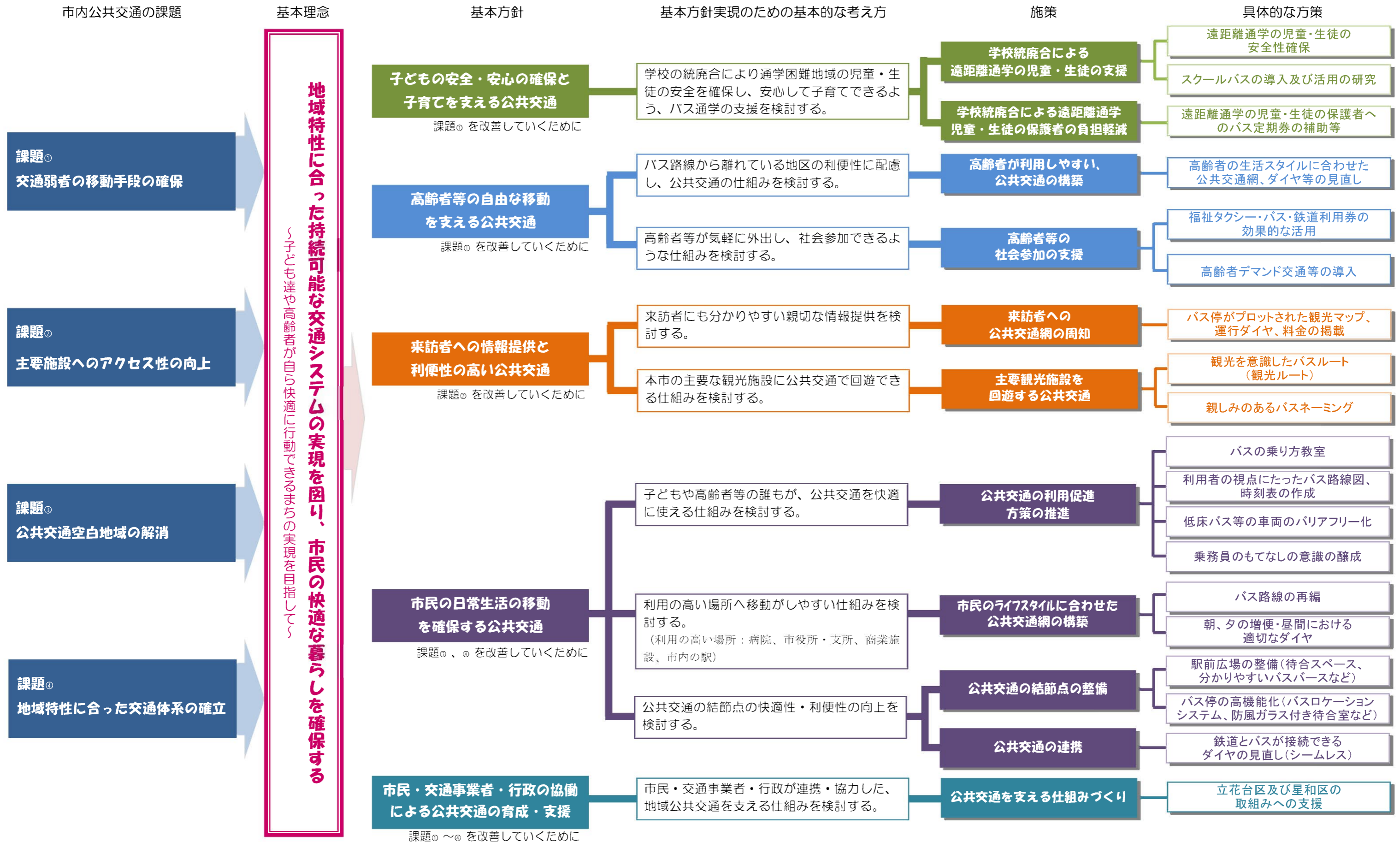
◆ 市民・交通事業者・行政が連携・協力した地域公共交通を支える仕組みを検討する

施策	11：公共交通を支える仕組みづくり ● 地域公共交通の維持・利用促進を交通事業者・行政で考えるのではなく、実際の利用者である市民が、地域公共交通のあり方を検討することで、より良い公共交通になると考えられるため、地域が主体となった公共交通システムを支援する。
具体的な方策	11-1：立花台区及び星和区の取組みへの支援



本計画の施策体系

本計画の施策体系を以下に整理する。



具体的な方策のスケジュール

「具体的な方策」について、すぐに取り組める方策や調査・検討が必要な方策、関係機関等との協議が必要な方策など、様々な方策があるため、実施にかかる期間や優先度などを勘案して、短期・中期・長期に区分し、段階的に実施していくこととする。

各方策の今後のスケジュールは以下を想定している。

基本方針	具体的な方策		時期		
子どもの安全・安心の確保と子育てを支える公共交通	1-1	遠距離通学の児童・生徒の安全性確保	短期		
	1-2	スクールバスの導入及び活用の研究	短期		
	2-1	遠距離通学の児童・生徒の保護者へのバス定期券の補助等	短期		
高齢者等の自由な移動を支える公共交通	3-1	高齢者の生活スタイルに合わせた公共交通網、ダイヤ等の見直し		中期	
	4-1	福祉タクシー・バス・鉄道利用券の効果的な活用	短期		
	4-2	高齢者デマンド交通等の導入		中期	
来訪者への情報提供と利便性の高い公共交通	5-1	バス停がプロットされた観光マップ、運行ダイヤ、料金の掲載	短期		
	6-1	観光を意識したバスルート(観光ルート)	短期		
	6-2	親しみのあるバスネーミング		中期	
市民の日常生活の移動を確保する公共交通	7-1	バスの乗り方教室	短期		
	7-2	利用者の視点にたったバス路線図、時刻表の作成	短期		
	7-3	低床バス等の車両のバリアフリー化			長期
	7-4	乗務員のもてなしの意識の醸成	短期		
	8-1	バス路線の再編		中期	
	8-2	朝、夕の増便・昼間における適切なダイヤ		中期	
	9-1	駅前広場の整備(待合スペース、分かりやすいバスパースなど)			長期
	9-2	バス停の高機能化(バスロケーションシステム、防風ガラス付き待合室など)			長期
	10-1	鉄道とバスが接続できるダイヤの見直し(シームレス)		中期	
	11-1	立花台区及び星和区の実証運行への支援	短期		

短期：最優先・すぐに取り組む方策⇒3年以内(平成28年度まで)に実施。

中期：関係機関等との調整、協議・実証運行等をふまえ行う方策⇒5年以内(平成30年度まで)に実施。

長期：他の方策の状況をふまえ実施を目指す方策⇒10年以内(平成35年度まで)に実施。



伊豆の国市 地域公共交通基本計画 ダイジェスト版
平成 26 年 12 月
伊豆の国市 市長戦略部政策推進課

詳細の内容は「伊豆の国市 地域公共交通基本計画」を参照して下さい

基本理念:地域に合った持続可能な交通システムの実現を図り、市民の快適な暮らしを確保する
～子ども達や高齢者が自ら快適に行動できるまちの実現を目指して～

伊豆の国市地域公共交通基本計画における具体的な方策の取組状況一覧

基本方針	具体的な方策	時期			着手(実施)時期	具体的な取組事例又は計画
		H28 まで	H30 まで	H35 まで		
子どもの安全・安心の確保と子育てを支える公共交通	1-1 遠距離通学の児童・生徒の安全性確保	○	➡		平成26年度～	・安全な乗降場所の確保とバス停環境整備の支援 ・バスの乗り方教室の実施 ・バス停の安全性確保対策が必要と思われるバス停への対応
	1-2 スクールバスの導入及び活用の研究	○			平成26年度～	・先進地での導入事例等の研究 ・制度の研究及び教育部との協議 ・自主運行バスとの運行内容協議
	2-1 遠距離通学の児童・生徒の保護者へのバス定期券の補助等	○	➡		平成26年度～	・小中学校遠距離通学費補助金(定期券代全額支給) ・通学下校時の搬送支援(乗合タクシー運行) ・市自主運行バス運行による移動手段の確保
高齢者等の自由な移動を支える公共交通	3-1 高齢者の生活スタイルに合わせた公共交通網、ダイヤ等の見直し		○	➡	平成28年度～	・路線バス等へのパーク＆ライドの実施(田原野バス停) ・先進地の調査及び研究
	4-1 福祉タクシー・バス・鉄道利用券の効果的な活用	○	➡		平成29年度～	・福祉タクシー等利用券の継続的な交付による高齢者の社会参加支援 ・タクシー・バス・鉄道利用券の交付による公共交通利用促進
	4-2 高齢者デマンド交通等の導入		○	➡	平成28年度～	・新たな公共交通の構築に向けた検討 ・先進地の調査及び研究 ・山間地域の予約型乗合タクシー制度導入及び検討
来訪者への情報提供と利便性の高い公共交通	5-1 バス停がプロットされた観光マップ、運行ダイヤ、料金の掲載	○	➡		平成27年度～	・公共交通が明記された観光ルートマップの作成 ・市HPの充実(市内の公共交通の紹介) ・歴バスの～らのパンフレット作成 ・観光部署や大型観光企画「D C静岡版」との施策連携
	6-1 観光を意識したバスルート(観光ルート)	○	➡		平成27年度～	・観光周遊型韮山反射炉循環バスの運行開始 ・停留所の追加や時刻の変更(利便性向上の取組み) ・乗車券を活用した寄り道特典事業の実施 ・歴バスの～らラッピングバス実施
	6-2 親しみのあるバスネーミング	○			平成28年度～	・観光周遊型韮山反射炉循環バスの愛称募集 ・愛称名が「歴バスの～ら」に決定 ・歴バスの～らの周知及び利用促進 ・てつざえんを活用した歴バスの～らの啓発活動
市民の日常生活の移動を確保する公共交通	7-1 バスの乗り方教室	○	➡		平成26年度～	・バスの乗り方教室の開催 ・職場体験教室(バスの車内アナウンス体験)実施 ・伊豆の国市高齢者学級での講演
	7-2 利用者の視点にたったバス路線図、時刻表の作成	○	➡		平成27年度～	・バス情報紙の配布(亀石峠～大仁駅前線沿線地域) ・バスだよりの配布(自主バス沿線地域) ・公共交通マップの作成及び配布
	7-3 低床バス等の車両のバリアフリー化			○		・低床バス等の車両のバリアフリー化検討 ・地域へのモビリティ・マネジメント(心のバリアフリー化)を推進する勉強会及び意見交換会を実施
	7-4 乗務員のもてなしの意識の醸成	○	➡		平成26年度～	・乗務員への研修会の開催(バス事業者) ・輸送安全に関する社員研修及び講習会の開催(バス事業者)
	8-1 バス路線の再編		○		平成28年度～	・亀石峠～大仁駅前・修善寺駅線の運行経路変更(田京駅経由) ・千代田団地～韮山駅線と韮山循環線の路線統合 ・市広報紙への掲載(特集)の実施
	8-2 朝、夕の増便・昼間における適切なダイヤ		○	➡	平成26年度～	・地域との意見交換会実施 ・バス時刻表の見直し検討
	9-1 駅前広場の整備(待合スペース、分かりやすいバスパースなど)			○		・伊豆長岡駅前広場の整備 ・ユニバーサルデザインの導入及び推進 ・分かりやすいサイン案内板表示等の導入
	9-2 バス停の高機能化(バスロケーションシステム、防風ガラス付き待合室など)			○		・バスロケーションシステム等の支援検討 ・上屋やベンチ等のあるバス停整備の支援検討
	10-1 鉄道とバスが接続できるダイヤの見直し(シームレス)		○		平成26年度～	・鉄道の乗り換えに考慮したバス運行時刻の見直し(随時) ・バス時刻表の見直し検討
	市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の育成・支援	11-1 立花台区及び星和区の取組みへの支援	○	➡		平成27年度～

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

1-1 具体的な 施策	遠距離通学の児童・生徒の安全性 確保	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内 容	学校統廃合により、大仁小学校・葦山小学校へは特に遠距離通学のためのバス通学者が多くなっていることから、児童・生徒の安全と安心を確保する環境づくりを推進する。				

《具体的な取組内容又は事例等》

○学校施設前のバス停整備状況 [大仁小学校前バス停]

- ・バス乗降用専用レーンの設置、上屋の設置、待合ベンチの設置



整備された大仁小学校前バス停



通勤時の道路状況(大仁小学校前)

《今後の取組み》

- ・安全な乗降車場所の確保とバス停周辺の環境整備支援
- ・バス停の安全性確保対策が必要だと思われるバス停への対応 (バス停の移設等)



浮橋の「万路」バス停



奈古谷の「松原口」バス停

実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	○		○	○			○
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗降時の安全性と快適性が向上、バス停付近での道路渋滞の抑制 ・児童・生徒の安全確保 ・交通事故の軽減 						
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所の用地確保 ・設置費用、費用負担 						

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

1-2 具体的な 施策	スクールバスの導入及び活用の 研究（韮山循環線）	優先 施策	短期	中期	長期
			○		
内容	遠距離通学の児童は、自主運行バスや路線バスにより、通学しているが、学校行事や登下校時間の変動に融通が利く、スクールバスの導入・活用を検討する。				

<p>《具体的な取組内容又は事例等》</p> <p>○市自主運行バス 韮山循環線のスクールバス導入の検討(平成26年度から協議)</p> <p>[現状]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 奈古谷、大仙地区(旧奈古谷分校区)の小学生児童のみの利用が多く一般の利用者が減少している状況であった。 ・ 運行形態も学校の登校日のみの通学運行であった。 ・ 教育部局とスクールバスに向けた協議を定期的を実施。 <p>[要点]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 学校統廃合に伴う遠距離通学児童・生徒の足の確保 ・ 交通事故の無い安心・安全な登下校に向けて(行政・教育部・市民) ・ 地域を支える公共交通の維持と発展(行政・交通事業者・市民) <table border="1"> <tr> <td>メリット</td> <td>デメリット</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・ 学校行事に合わせた運行が可能 ・ 児童にとって乗降の自由度がある </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特定の方のみの乗車(通学児童のみ) ・ 一般の方の交通手段(バス)が無くなる ・ 公共交通離れの懸念 </td> </tr> </table> <p>○教育部の意向 [平成28年度協議]</p> <p>【結論】教育部は、今後も既存の路線バスを活用した通学を推奨する。</p> <p>市内全域の遠距離通学の生徒・児童をスクールバスでカバーすることは困難であり、一部地域のスクールバス運行は全体の統制や理解を得ることが難しい。</p> <p>《今後の取組》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 部局間の情報共有及び意見交換を実施 ・ 市民への公共交通利用の周知 ・ 路線バス運行内容の周知 ・ バスの乗り方教室等の開催で公共交通を身近に感じてもらう。 							メリット	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 学校行事に合わせた運行が可能 ・ 児童にとって乗降の自由度がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定の方のみの乗車(通学児童のみ) ・ 一般の方の交通手段(バス)が無くなる ・ 公共交通離れの懸念
メリット	デメリット									
<ul style="list-style-type: none"> ・ 学校行事に合わせた運行が可能 ・ 児童にとって乗降の自由度がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定の方のみの乗車(通学児童のみ) ・ 一般の方の交通手段(バス)が無くなる ・ 公共交通離れの懸念 									
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが利用できる公共交通(路線バス) ・ 一般利用者の拡大 									
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス沿線地区への効果的な周知 									
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度			
	◎	○	○				○			

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

2-1 具体的な 施策	遠距離通学の児童・生徒の保護者 へのバス定期券補助等	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内容	遠距離通学の児童・生徒のバス通学定期代への補助等を行い、保護者の経済的負担の軽減を図ることで、安心して子育てできる環境づくりを推進する。				

<p>≪具体的な取組内容又は事例等≫</p> <p>[教育総務課]</p> <p>○小・中学校遠距離通学費補助金交付</p> <ul style="list-style-type: none"> 遠距離通学の範囲 (花坂、奈古谷、大仙、神島、宗光寺、下畑、浮橋、田原野、長者原) 路線バス定期券代支援(小中学生全額補助)[平成28年度から実施] 自家用車を利用する通学補助(基点から住居までの通学距離の2倍した距離に1km当たり37円を乗じて得た額を日額とする。) <p>○通学下校時の搬送支援(小学生)[平成28年度から実施]</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシー会社への運行委託による乗合タクシー下校搬送支援 (大仁小・大仁北小～田中山地区) 小規模輸送であるため、低学年・高学年の授業終了毎に下校が可能。 <p>[政策推進課]</p> <p>○市自主運行バス運行事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 学校統廃合による遠距離通学の児童生徒の登下校手段確保 千代田団地～韮山駅～奈古谷温泉口線(奈古谷地区)、修善寺～大仁・田京・浮橋～亀石峠線(下畑・浮橋・田原野・長者原地区)、田中山地区バス運行(通学運行、1日朝夕2便) 							
効果	<ul style="list-style-type: none"> 児童・生徒の保護者の経済的負担軽減 保護者等による送迎の負担軽減 遠距離通学児童の安全な通学 幼い時期からの公共交通利用意識の醸成 						
課題	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域の遠距離通学補助(ガソリン代補助)の対処 路線バス運行地域内の公共交通の利用促進について 						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	○	○	○				○


伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

3-1 具体的な 施策	高齢者の生活スタイルに合わせた公共交通網、ダイヤの見直し	優先 施策	短期	中期	長期
				○	継続
内容	・バス路線から離れている地域の交通利便性に配慮し、公共交通の仕組みを検討する。 ・高齢者等が気軽に外出し、社会参加できるような仕組みを検討する。				

《具体的な取組内容又は事例等》

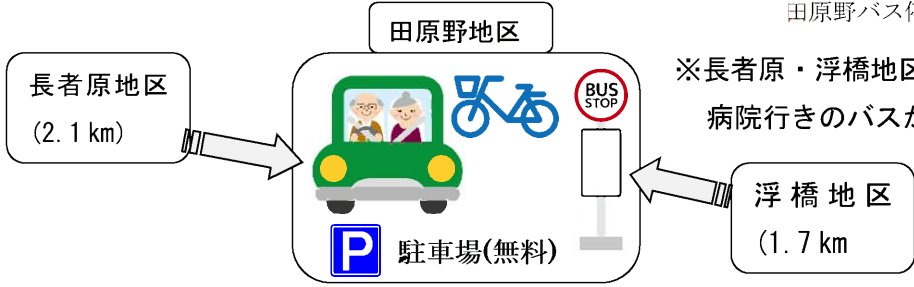
○路線バス等へのパーク＆ライドの推進(平成28年度～)

- ・田原野・浮橋・長者原地区のパーク＆ライド計画推進
- ・田原野バス停(伊東市～順天堂病院行きのバス停留所)
- ・高齢等により、自家用車で長距離運転することを躊躇する方の利用を促進



田原野バス停(奥: 駐車場)

※長者原・浮橋地区は、順天堂病院行きのバスが通過しない。



長者原地区 (2.1 km)

田原野地区

浮橋地区 (1.7 km)

バス停 (BUS STOP)

駐車場(無料)

✓パーク＆ライドの用語

自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して目的地に向かうシステム。

《今後の取組》

- ・地域住民の声を聴き、他の地域のバス停についても可能性調査を随時実施
- ・高齢者の生活スタイルに合わせた運行時刻・路線等の見直し

効果	・地域住民(主に高齢者)の交通事故抑制 ・路線バス(自主運行バス)及び他の公共交通の利用促進						
	・駐車用地の確保 ・土地所有者の理解と協力 ・周辺住民の周知						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他(地権者)	優先度
	◎	○	○			○	

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

4-1 具体的な 施策	福祉タクシー・バス・鉄道利用券 の効果的な活用	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内容	・生活圏の拡大及び社会参加を促進することにより、高齢者が社会との関わりを保てるよう、高齢者の外出を支援する「福祉タクシー・バス・鉄道利用券」の内容を見直し、効果的な活用を図るとともに、将来的に持続可能で利便性の高い交通体系の運用を図る。				

≪具体的な取組内容又は事例等≫

[経緯と目的]

市内公共交通の利用拡大と維持を目的に交付を開始した「バス・鉄道利用券（旧政策推進課所管）」は、平成29年度から3年間で利用の定着化を図ることとしていた。

「バス・鉄道利用券」の利用実績は、平成29年度より平成30年度の方が増加しているが、「福祉タクシー・バス・鉄道利用券（長寿福祉課及び障がい福祉課所管）」の交付額の一部引き下げ等の影響もあり、効果を図ることが難しい現状であった。

については、「バス・鉄道利用券」は3年目を迎えた令和元年度で廃止とし、公共交通の利用促進という趣旨を「福祉タクシー・バス・鉄道利用券」に加え、両利用券を一本化することで、当市の実情と市民ニーズに応じた適切な運用を目的として見直しを図った。

[直し内容]

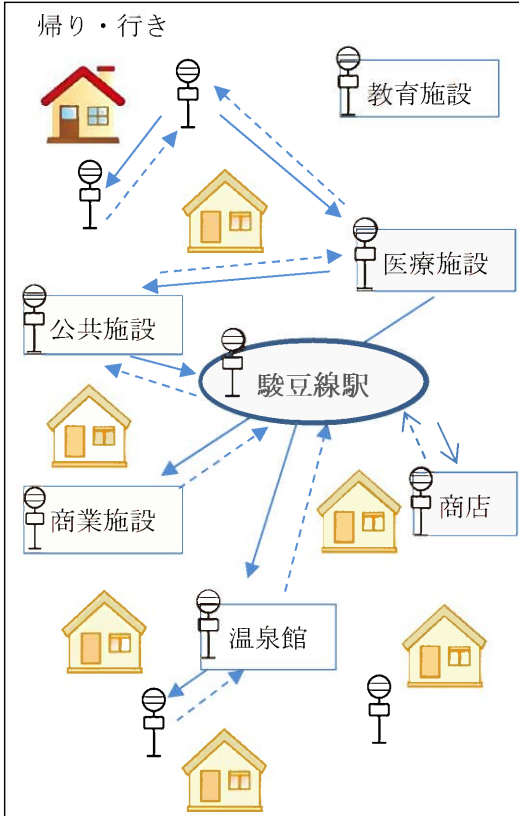
対象	券種	福祉タクシー・バス・鉄道利用券		小計 (相当額)
		タクシー	バス・鉄道	
高齢者 (75歳以上)		5,600円 (@700円×8枚)	3,000円	8,600円
障がい者 (身障1.2級等)		10,500円 (@700円×15枚)	(@100×30枚)	13,500円

- (1) 「バス・鉄道利用券」は廃止し、「福祉タクシー・バス・鉄道利用券」に1本化。
- (2) 券種は、タクシーを「初乗り券」、バス・鉄道を「100円券」とし、用途を明確化。
- (3) タクシー利用の金額は、高齢者分を@700円×8枚（5,600円相当）とし、障害者分を@700円×15枚（10,500円相当）。
- (4) バス・鉄道利用の金額は、100円券×30枚（3,000円）に統一。

効果	・高齢者等の社会参加の継続支援 ・公共交通機関の利用促進による路線維持						
課題	・財源の確保（高齢者増加に伴う支出増） ・運転免許証を返納しても安心した生活が送れると思える制度の促進						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	◎	○					○

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

4-2 具体的な 施策	高齢者デマンド交通等の導入① (平野部)	優先 施策	短期	中期	長期
					○
内容	生活圏の拡大及び社会参加を促進することにより、高齢者が社会との関わりを持てるよう新たな公共交通システム等の導入を検討する。				

<p>≪具体的な取組内容又は事例等≫</p> <p>○高齢者が利用しやすい公共交通の構築</p> <p>お出掛け支援(平野部)</p> <p>[目的]</p> <p>駿豆線の鉄道駅を核とした移動手段を確保し、通院や買い物等の日常生活の利便性を図ることを目的とする。</p> <p>[対象者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主に75歳以上の高齢者・障がい者を対象 ・事前登録を行っている方 <p>[乗降所]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降所は、市内の病院、大型商業施設、公共施設、市内駅等とする。(検討案) <p>[検討]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズを把握して、運行方式・時間・乗降場所・運賃等を決める。 <p><u>※制度の調査研究を進める。</u></p> <p>⇒(参考) 山口市のグループタクシー事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原則4人以上のグループをつくり、一般タクシーの共同利用により、移動の金銭的負担の軽減を図るとともに、地域コミュニティの活性化を図る。 <p>⇒(参考) 富士宮市の宮タク(予約型乗合タクシー制度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・先進地視察の検討 		<p style="text-align: center;">イメージ図</p> 					
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の社会参加継続の支援 ・公共交通機関の利用促進 						
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・予算規模を膨らませないための運行方式の検討 ・営業路線を除外した共存共栄できる運行方法の検討 						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	◎	○	○	○	○		

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

4-2 具体的な 施策	高齢者デマンド交通等の導入② (山間地域)	優先 施策	短期	中期	長期
				○	継続
内 容	高齢者が社会との関わりを持てるよう、生活圏の拡大及び社会参加を促進する新たな公共交通システム等の導入を検討する。 市民・交通事業者・行政が連携した地域公共交通を支える仕組みを検討する。				

≪具体的な取組内容又は事例等≫ ○高齢者が利用しやすい公共交通の構築 お出掛け支援(山間地域) [目的] 駿豆線の鉄道駅を核とした移動手段を確保し、通院や買い物等の日常生活の利便性を図ることを目的とする。 山間地域は、利用対象となる母数が少ないため、複数の集落地を経由する運行形態を検討する。 [乗降所] ・乗降所は、地域と最寄りの鉄道駅とする。 [検討] ・利用者ニーズを把握して、運行方式・時間・乗降場所・運賃等を決める。 [条件] ・地域住民が主体となった運営組織があること。 ・運行の基準を達成すること。 ・市地域公共交通基本計画に沿った運行経路の設定であること。 ※制度の調査研究を進める。 ≪平成29年度の取組結果≫ 予約型乗合タクシー制度の導入検討 ⇒ 公共交通を支える仕組みづくりの支援③ (山間地：小松ヶ原地区) 結論は、実証運行を見送ることとなった。		イメージ図 図は、駿豆線駅（公共施設）を核として、3つの集落地（各2-3軒の家）を経由するルートを示しています。黄色いタクシーが運行している様子も描かれています。					
効果	・高齢者等の社会参加継続の支援 ・公共交通機関の利用促進						
課題	・予算規模を膨らませないための運行方式の検討 ・営業路線を除外した共存共栄となる運行方法の検討						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	◎	○	○	○			○

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

5-1 具体的な 施策	バス停がプロットされた観光マ ップ、運行ダイヤ、料金の掲載	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設や交通手段等を示した観光マップの作成を進める。 ・利用者に分かりやすいバスマップを配布することで、市内を運行するバス情報を提供して利用促進を進める。 ・観光交流の拡大を図るため、市内の主要な観光施設等を巡る公共交通の導入を検討する。 ・バスを降りてからの目的地や観光地への案内・誘導について検討する。 				

<p>《具体的な取組内容又は事例等》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市ホームページに自主運行バス等の情報を掲載(平成24年度～) ○交通事業者のホームページ情報を掲載(平成26年度～) ○観光周遊型韮山反射炉循環バス運行パンフレット作成(平成27・28・29年度) ⇒路線バス情報、市内の史跡や観光名所の案内、散策ルートの案内表示、レンタサイクル情報、コンビニ・無料Wifi・トイレ等の位置情報等を掲載 							
							
<p>第1号パンフレット 第2号パンフレット 第3号パンフレット バス停掲示チラシ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歴バスのる～ら利用者の施設及び店舗利用割引の実施(平成29年度実施) <ul style="list-style-type: none"> ・市内21か所の店舗や施設等の特典内容を掲載 ・市内周遊の促進及びバス停を降りてからの誘導 ○大型観光企画「デスティネーションキャンペーン(DC)静岡版」と連携(令和元年度) <p>《今後の取組》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間交通事業者が実施している交通施策と連携した取組 ・バスパック、湯ったりきっぷ等(バス事業者との連携) ・観光部局・観光関係団体との施策連携 							
効果		<ul style="list-style-type: none"> ・市外からの観光客等に公共交通の情報を提供できる。 ・市内の周遊促進と滞在時間の拡大 					
課題		<ul style="list-style-type: none"> ・効果的な情報発信の検討 ・市内周遊性の促進と拡大(店舗や観光施設の協力と連携) 					
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	◎	○			◎		○



伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

6-1 具体的な 施策	観光を意識したバスルート (観光周遊型韮山反射炉循環バス)	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内容	・本市の主要な観光施設に公共交通で周遊できる仕組みを検討する。				

<p>《具体的な取組内容又は事例等》</p> <p>○歴バスのる～らの1日乗車券を活用した寄り道特典事業の実施(平成29年度～)</p> <p>[主旨]</p> <p>歴バスのる～らの利用者に対し、市内の周遊を高めるとともに滞在時間の拡大を図るため、バス乗り放題乗車券の発行及び市内事業者等と連携した働き掛けを実施する。</p> <p>[課題]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歴バスのる～ら利用実態は、韮山反射炉の乗降客が多いが、他のバス停に立ち寄る乗客数が少ない状況である。 ・来訪者に対し、当初の目的地以外に誘導する仕掛けや集客を呼び掛ける情報が少ない。 <p>《取組内容》</p> <p>○1 乗車100円から1日乗り放題券300円の料金改定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1日乗り放題券でバスの乗車を気軽にさせる。 <p>○1日乗り放題乗車券を活用した寄り道特典の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1日乗車券の購入の当日から翌日に限り、市内にある観光施設、史跡、店舗などを巡ってお得な特典を受け、更に当市を満喫する仕組みにする。(市内21か所の店舗・施設参加) ・バス利用者に対し、次のバス停(目的地)に足を運ぶ行動意欲を創出させる。 ・市内事業者に新たな集客を図る。 <p>[事業開始日]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年10月1日(日)から事業開始 ・実情に応じたバス停や運行経路、時刻表、運賃等の見直し(随時) <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  <div style="text-align: center;">  <p>利用者様限定!! 2大特典プレゼント!!</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>願成就院 伊豆の国市 民神天左衛門 運慶作</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>願成就院の 乗車記念 スタンプ (特典)</p> </div> </div>							
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の周遊性の向上及び滞在時間の拡大 ・公共交通の利用促進につながるPR ・公共交通を活用した気軽な市内観光巡りの推進 						
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市内における韮山反射炉以外の歴史的価値や魅力PRが更に必要 ・文化や言葉、文字が異なる外国人観光客の対応 						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	◎	○	○		◎		○

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

6-2 具体的な 施策	親しみのあるバスネーミング (観光周遊型韮山反射炉循環バス)	優先 施策	短期	中期	長期
			○		
内容	・親しみのあるバスネーミングで話題性をつくり、公共交通に関心を持ってもらい利用促進につなげる。				

《具体的な取組内容又は事例等》

○観光周遊型韮山反射炉循環バスの愛称募集(平成28年度)

- ・応募総数164件、愛称件数158件の応募を受け付けた。
- ・愛称審査委員会で優秀愛称5件を選定し、優秀愛称の中から最優秀愛称を決定した。
- ・平成28年7月9日(土)韮山反射炉世界遺産登録1周年記念式典においてバス愛称表彰式を実施



○愛称名の決定『歴バスのる〜ら』

- ・歴史を巡るバスに「乗るよね？」を伊豆の方言で「乗るら〜？」でのる〜ら



○歴バスのる〜らのラッピングバス実施(平成28年度)

○韮山反射炉キャラクターの「てつざえもん」を活用した啓発活動

- ・平成28年度市広報2月号：特集記事掲載



歴バスのる〜らラッピングバス

《今後の取組》

○公共交通に興味や関心の持てる取組の検討

- ・市広報紙への定期的な啓発
- ・乗車〇〇万人突破記念の実施
- ・ハッピー「バス」デー(誕生日月特典)などの話題作キャッチコピーによるPR
- ・地域の体育祭や学校の運動会でのバス綱引き大会
- ・SNSの活用、観光案内所等からの情報発信

効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進につながるPR ・公共交通に対する愛着とイメージアップ向上 ・市内観光交流客数の増加 						
	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント主催者などの協力が必要 ・継続したPR及び啓発活動 					
実施主体		行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他主催者
	○	○	○		○	○	

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

7-1 具体的な 施策	バスの乗り方教室	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内 容	・ 子供から高齢者等の誰もが公共交通の利用促進を図るため、バスの乗り方教室の実施やバスに関する情報周知を図る。				

《具体的な取組内容又は事例等》

○バスの乗り方教室（平成24年度～）

- ・ 公共交通への理解と公共交通を利用するマナー等を学ぶ。また、交通ルールを理解を深める。



○職場体験教室 バスの車内アナウンス（平成27年度）

- ・ 身近に走るバスを安全に走らせるために、様々な人が携わって仕事をしている姿を職場体験を通じて学び、バスや公共交通の知識と理解を深める。



○伊豆の国市高齢者学級での講演（平成28年度～）

- ・ 高齢者に向けたバスの乗り方の説明
- ・ バス車内事故防止の説明
- ・ 時刻表や路線図の見方
- ・ バスを利用したお得なバスパックの紹介



【大仁警察署の取組事例】

- ・ 高齢者を対象とした交通安全教室、寸劇
- ・ 振り込め詐欺講座

《今後の取組》

- ・ 市内の催しに参加して、継続的な利用促進及びPR活動
(地区敬老会、寿大学高齢者学級、市民福祉祭り、消防フェスタ、〇〇祭り 等)
- ・ 行政から交通事業者への情報提供
- ・ 小学生を対象とした公共交通に乗ろうキャンペーン「路線バスの旅」を夏休み期間に実施を計画（自主運行バス路線に限る）→幼い時期から公共交通に触れる機会を創出する。

効果	・ 多様な利用者で支える公共交通への理解や、まちの交通意識の醸成 ・ 公共交通の社会的役割の理解向上						
課題	・ 主催者の理解と協力と運行事業者への情報提供や呼び掛け ・ 定期的な開催						
実施主体	行政	交通 事業者	市民	警察	企業・ 店舗	その他 (団体等)	優先度
	◎	◎	○	○	○	○	○

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

7-2 具体的な 施策	利用者の視点にたったバス路線 図、時刻表の作成①	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内 容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進を図るため、分かりやすいバス路線図・時刻表の作成を進める。 利用者に分かりやすいバスマップを作成し配布することで、市内を運行するバス情報を提供して利用促進を進める。 				

<p>《具体的な取組内容又は事例等》 (定期的に実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○亀石峠～大仁駅・修善寺駅線のバス情報紙を配布 ○韮山循環線の「バスだより」の配布 <ul style="list-style-type: none"> 紙面には、路線図、時刻表、バスの乗り方、回数券、他の乗合バス情報などを掲載 路線バスの沿線地域に世帯配布 ○千代田団地～韮山駅前線の「バスだより」の配布 <ul style="list-style-type: none"> 紙面には、利用状況、財政状況、利用促進策、バス停周辺施設の情報などを掲載 		 <p>大仁・修善寺地区バス時刻表 (路線図付)</p>	 <p>バスだより</p>				
<p>[事例紹介]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都府長岡京市 公共交通お出かけマップ 		 <p>バス通信 (亀石峠線)</p>	 <p>地区へのバスだより</p>				
<p>効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスマップや時刻表などにより、バスの運行情報を提供することで利用促進につなげる。 ・行政がバスマップを発行する場合、複数のバス事業者をまとめて掲載することが可能である。 		<ul style="list-style-type: none"> ・市内の公共交通網を掲載 ・バスや電車でのお出かけ情報 ・市内の再発見となる場所や四季の見頃な情報を紹介 <p>※乗って楽しい！降りて楽しい！ 情報の掲載</p>					
<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスマップ作成費用の確保。また、定期的な情報提供。 ・路線、時刻表等の変更への対応 							
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	○	○			○		

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

7-2 具体的な 施策	利用者の視点にたったバス路線 図、時刻表の作成②	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内容	・公共交通の利用促進を図るため、分かりやすいバス路線図・時刻表の作成を進める。 ・利用者に分かりやすいバスマップを作成し配布することで、市内を運行するバス情報を提供して利用促進を進める。				

《具体的な取組内容》・・・平成30年度実施

〔目的〕

市内の多様な公共交通網及び暮らしに関する施設を集約した「交通情報マップ」を作成することにより、市民にとって分かりやすい公共交通網及び暮らしに関する施設情報を提供し、公共交通の利用の促進を目的とする。

〔配布先〕

- ・福祉タクシー・バス・鉄道利用券等の交付時に個別配布
(対象：市内75歳以上の高齢者及び1・2級の障がい者)
- ・希望する市内の小中学校、路線バス沿線の関係区に世帯配布
- ・市内公共施設の情報共有スペースに配架 等

〔掲載内容〕



- ・市内の公共交通網（鉄道・バス・乗合タクシー）を掲載
- ・伊豆箱根鉄道や自主運行バス等の時刻表を掲載
- ・バス停周辺のお出かけ情報（写真掲載）
- ・「私の時刻表」で自分だけの時刻表記入欄を設けた。
- ・市内の民間交通事業者の連絡先を掲載
- ・マップ内に交通事業者からの広告欄を設けた。



暮らしの公共交通
まるごとマップ表紙
(平成31年4月現在)

※ 令和3年度内に更新予定

実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	○	○			○		
効果	・情報を集約した分かりやすい公共交通情報を提供することで利用促進につなげる。 ・行政がバスマップを発行する場合、複数のバス事業者をまとめて掲載することが可能である。						
課題	・バスマップ更新費用の確保。 ・定期的な情報提供と変更内容への迅速な対応。						

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

7-3 具体的な 施策	低床バス等の車両のバリアフリー化	優先 施策	短期	中期	長期
					○
内容	・公共交通の利用促進を図るため、バス車両や心のバリアフリー化を推進する。				

<p>《具体的な取組内容又は事例等》</p> <p>○低床バス等の車両のバリアフリー化</p> <p>・高齢者や障がい者、ベビーカーを使用している子育て世代等が乗降しやすい低床バスの導入を推進する。</p> <p>《参考イメージ》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>・低床バス車両(参考写真)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>・福祉タクシー車両(参考写真)</p>  </div> </div> <p>○地域へのモビリティ・マネジメント(心のバリアフリー化)</p> <p>・地域住民を対象に、公共交通利用促進を図るモビリティ・マネジメントや勉強会、ワークショップなどの開催を検討</p> <p>(基本的な考え方)</p> <p>(1) 交通問題を社会の問題として社会全体として捉える</p> <p>交通の問題は、個々が引き起こす「社会問題」として捉え、個々や組織、地域コミュニティの意識と行動が自発的に変化することを目標に様々な働きかけを行う。</p> <p>(2) 自家用車の使い方を自ら考える</p> <p>自家用車の過度な利用は、公共交通の衰退や環境破壊、自らの健康被害など様々な問題を引き起こす要因であり、賢い自家用車の付き合い方などの情報提供を行う。</p> <p>(3) 持続的な展開を実施</p> <p>自らの生活スタイルを変える取組であるため、持続的なマネジメントが必要である。</p>							
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者等の乗降が安全になる。 ・車イスでの公共交通利用が可能になる。 ・公共交通に対する理解や関心の向上。 						
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市外を運行する路線バス車両購入に対する理解(広域的な制度) ・予算確保 (国、県等の補助メニューを活用する法定協設置等) 						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	○	○	○				

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

8-1 具体的な 施策	バス路線の再編① (亀石峠～大仁駅前・修善寺駅線)	優先 施策	短期	中期	長期
				○	
内容	・通勤通学、買い物など日常生活の行動に合わせた利用しやすい公共交通網の検討及び公共交通空白地域の解消について検討を進める。				

≪具体的な取組内容又は事例等≫

○市自主運行バス 亀石峠～大仁駅前・修善寺駅線

- ・田京駅経由による路線延長 (平成 29 年度実施)
- ・現状のバス路線を田京駅や田京駅周辺を運行する「バス路線の再編」を行う。
- ・平成 27 年度に当路線バスの利用意向調査を実施 (下畑、浮橋、田原野、長者原区)

⇒バスで行きたい目的地の設問について(抜粋)

順位	目的地	件数	割合
1	田京駅	141	21.4%
2	病院	137	20.8%
3	買い物	74	11.2%
4	駅	31	4.7%
5	大仁駅	12	1.8%
6	図書館	8	1.2%
6	アピタ	8	1.2%
8	修善寺駅	5	0.8%
9	大仁小学校	4	0.6%
9	アピタ周辺	4	0.6%
-	その他	40	6.1%
-	無回答	194	29.5%
合計		658	100%

イメージ図

- ・路線バス沿線地域に「バス案内チラシ」の世帯配布 (定期的な実施)

効果	<ul style="list-style-type: none"> ・既存路線バスの利便性向上による利用者拡大 ・交通結節点である「田京駅」と他の公共交通(路線バス)の接続 						
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・大型バス車両進入による狭隘市道の安全確保 ・通勤通学時間帯の田京駅前市道の渋滞(運行管理) 						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	○	○	○	○			○

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

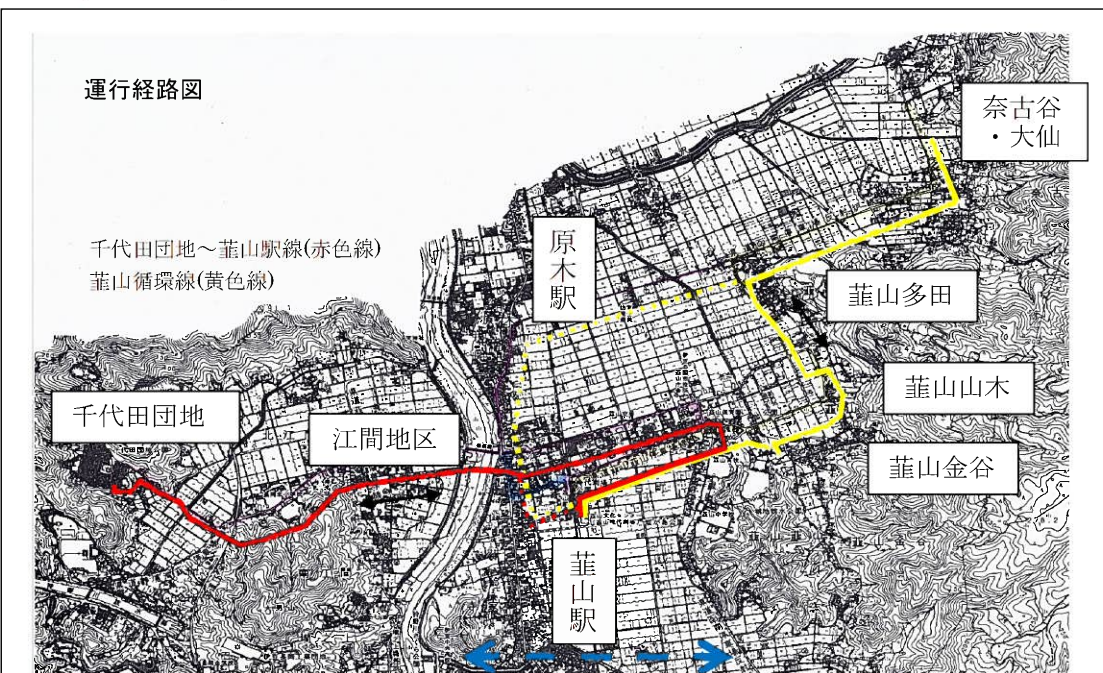
8-1 具体的な 施策	バス路線の再編② (千代田団地～葦山駅線・葦山循環 線の路線統合)	優先 施策	短期	中期	長期
				○	
内 容	・通勤通学、買い物など日常生活の行動に合わせた利用しやすい公共交 通網の検討及び公共交通空白地域の解消について検討を進める。				

≪具体的な取組内容又は事例等≫

○市自主運行バス 千代田団地～葦山駅線・葦山循環線の路線統合

市自主運行バスの効率的な運行を図るため、千代田団地～葦山駅線と葦山循環線の運行の統合を進める。また、市の地域生活拠点である「葦山駅」と路線バスのスムーズな接続で公共交通の利便性を向上するとともに、他地域の利用者拡大を図る



- ・葦山循環線の運行経路を変更⇒[循環線→往復運行]利用可能地区の拡大
- ・2つの路線の効率的な運行内容の推進及び乗車料金体系の見直しの実施
- ・駿豆線葦山駅に接続する運行形態
- ・毎年の運行経費（赤字額）の削減



実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	○	○	○	○			○
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・運行経路変更による利用地域の拡大 ・効率的な運行及び運行経費の削減 						
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校の登下校に合わせた運行時刻の設定 ・路線バス沿線地区への効果的な周知 						

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

8-2 具体的な 施策	朝、夕の増便・昼間における適切なダイヤ	優先 施策	短期	中期	長期
			調査	○	継続
内容	市民のライフスタイルに合わせた利用しやすい運行ダイヤの検討を進める。				

<p>《具体的な取組内容又は事例等》</p> <p>○市自主運行バス <u>韮山循環線の運行内容の変更</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日中に利用したい声がある。(買い物・通院・韮山駅利用) ・高齢者の外出支援に向けた増便(日中の2便増) →小学校の午前中授業の下校時にも対応  <p>[運行内容の変更]</p> <table border="1"> <tr> <td>H28</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・運行経費の削減(朝7時台の2台運行→朝1台運行に縮小) ・富士美幼稚園に通園する8時台の便を廃止 ・登校日の通学運行(年間204日程度) ・朝1便+夕方3便(計4便) </td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・平日運行(土日運休)※土曜日は登校日運行 ・朝夕の4便+昼前後に2便を増便⇒計6便 </td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・循環型運行から往復運行に運行経路変更(韮山駅～奈古谷地区) </td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・子どもたちの登下校利用を考慮し、一般利用者への利用促進を図る運行内容とする。 ・市民への周知と利用呼び掛けを実施する。 <p>○自主運行バス 千代田団地～韮山駅線(定期的実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス沿線の江間地区との意見交換会実施(千代田区・鳥打区・仲之台区・町屋区) ・千代田地区との意見交換会実施 ・韮山循環線との路線統合の実施に向けた協議を実施  <p>《今後の取組について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域でまとめ、地域の問題と考え利用する働き掛けを実施する。 ・地域との情報交換場の場を定期的に設ける。 ・バス情報紙の回覧による周知を行う。 							H28	<ul style="list-style-type: none"> ・運行経費の削減(朝7時台の2台運行→朝1台運行に縮小) ・富士美幼稚園に通園する8時台の便を廃止 ・登校日の通学運行(年間204日程度) ・朝1便+夕方3便(計4便) 	H29	<ul style="list-style-type: none"> ・平日運行(土日運休)※土曜日は登校日運行 ・朝夕の4便+昼前後に2便を増便⇒計6便 	H30	<ul style="list-style-type: none"> ・循環型運行から往復運行に運行経路変更(韮山駅～奈古谷地区)
H28	<ul style="list-style-type: none"> ・運行経費の削減(朝7時台の2台運行→朝1台運行に縮小) ・富士美幼稚園に通園する8時台の便を廃止 ・登校日の通学運行(年間204日程度) ・朝1便+夕方3便(計4便) 											
H29	<ul style="list-style-type: none"> ・平日運行(土日運休)※土曜日は登校日運行 ・朝夕の4便+昼前後に2便を増便⇒計6便 											
H30	<ul style="list-style-type: none"> ・循環型運行から往復運行に運行経路変更(韮山駅～奈古谷地区) 											
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上 ・路線バス利用地域の拡大 											
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民からの適切な情報ニーズ収集 											
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度					
	○	○			○							

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

9-1 具体的な 施策	駅前広場の整備 (待合スペース、 分かりやすいバスバースなど)	優先 施策	短期	中期	長期
					○
内容	・公共交通の快適性を向上するため、公共交通の結節点となる駅及び駅前広場の整備を進めることで、公共交通を利用しやすい環境づくりを進める。				

《具体的な取組内容又は事例等》

○駅前広場の整備…伊豆の国市都市計画マスタープラン(地区別構想案)

伊豆長岡駅は、市の玄関口であり、通勤通学などの市民の重要な交通手段を支えるだけでなく、市を代表する温泉地等への観光アクセスを支える鉄道駅である。

- ・鉄道・バス・タクシー等の乗り継ぎ等の利便性向上
- ・駿豆線伊豆長岡駅整備構想(案)の推進…誰もが利用しやすい駅づくり
- ・駅周辺のユニバーサルデザインの導入及び推進
- ・分かりやすいサイン案内板表示等の検討

《参考写真①》



伊豆の国市観光案内所

伊豆長岡駅前に「伊豆の国市観光案内所」が開設
(平成27年10月1日)

営業時間 9:00~16:00(年中無休)

- ・市の観光情報やパンフレットの配架等、観光客に向けたPR活動拠点

伊豆長岡駅
案内表示の改善検討
(改札出口正面)

《参考写真②》



富山市ライトレール待合室



サイン案内(京都市長岡京市)



効果	・交通事業者が公共交通インフラを整備する費用の軽減 ・利用者の利用環境の改善(待ち環境の改善)						
課題	・行政の整備支援に対する理解 ・関係機関との連携						
実施主体	行政	交通 事業者	市民	警察	企業・ 店舗	その他	優先度
	○	○					

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

9-2 具体的な 施策	バス停の高機能化（バスロケーションシステム、防風ガラス付待合室など）	優先 施策	短期	中期	長期
					○
内容	・公共交通の快適性を向上するため、公共交通の結節点となる駅及び駅前広場の整備を進めることで、公共交通を利用しやすい環境づくりを進める。				

《具体的な取組内容又は事例等》

- バス停、バスロケーションシステム等の支援・・・補助制度等の検討
- ・上屋やベンチ等のあるバス停整備、バスロケーションシステムの導入



[参考写真]

←富山市路線バス待合施設

バスロケーションシステム→



←京都府長岡京市

路線バス待合施設

効果	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の利用環境の改善(待ち環境の改善) ・鉄道・バス・タクシー等の利便性向上 						
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・予算の確保 ・設置用地の確保 						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	○	○		○	○		

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

11-1 具体的な 施策	公共交通を支える仕組みづくり の支援①	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内容	・路線バス等が運行していない交通空白地区と最寄りの鉄道駅を接続する公共交通システムを導入することで、高齢者等の外出（社会参加）機会の拡大や、買物・通院の困難さを解消するもの。				

《具体的な取組内容又は事例等》

[導入地区及び区域]

- ① 立花台・星和地区～伊豆長岡駅（本格運行開始日：平成30年5月18日～）
- ② 立花地区～田京駅（本格運行開始日：令和2年7月1日～）

[運行内容]

	①星の花号	②立花 Go!
運行形態	事業者が運営する配車センターに30分前までに電話予約	
利用登録	なし（誰でも利用が可能）	
運行便数	1日6便	
運行日	月曜日～土曜日	月曜日～金曜日
運行時間	伊豆長岡駅 ⇒ 立花台・星和地区 9:00、10:00、13:00 立花台・星和地区 ⇒ 伊豆長岡駅 12:00、14:30、16:30	立花区 ⇒ 田京駅 8:30、9:30、13:30 田京駅 ⇒ 立花地区 11:30、13:30、15:30
乗車運賃	大人400円、小人200円、障がい者200円、乳幼児無料	
割引制度	1便に2人以上が乗り合った場合に100円引き	



実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	◎	○	◎	○	○		
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・地域が支える仕組みづくりや交通意識の醸成 ・路線の維持及び発展を意識し、地域の協力体制や自発的な行動の促進 ・常に利用者の目線で検証及び提案することが可能 						
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の参画、モチベーションの維持 ・地域主体の役割の周知と意識の情報共有 						


伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

11-1 具体的な 施策	公共交通を支える仕組みづくり の支援② (他地域の制度拡大)	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内容	・市民、交通事業者、行政が連携及び協力した地域公共交通を支える仕組みづくりを検討する。 ・立花台、星和地区の取組みを成功事例として、他地域への新たな公共交通の区域拡大を図る。				

<p>≪具体的な取組内容又は事例等≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ○要望が多くある地域に公共交通についての説明及び意見交換を実施(区の定例会・組長会・敬老会・シニア団体の会合及び定例会) ○地域の実情を把握するため、アンケート調査を実施 (平成28年度実施：田中山・宗光寺・立花区、平成29年度実施：小松ケ原) ○山間地域の交通に関する話し合い(小松ケ原・伊豆エメラルド・グランビュー他) ○市民、交通事業者、行政の役割 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; width: 30%;"> <p>利用者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策の参画と協働 ・地域のニーズ調査 ・車利用の抑制 ・公共交通の積極的利用 ・利用の周知 など </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; width: 30%;"> <p>交通事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策に対する積極的な事業展開 ・事業者間の連携、協力 ・既存システム活用 ・事業提案 など </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; width: 30%;"> <p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策の推進、支援 ・市民ニーズの調査 ・市民協働の場づくり ・関係機関との調整 ・予算確保 ・施策の進捗管理 ・継続的な啓発 など </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>地区のシニア会等で説明</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>地区の敬老会で説明</p> </div> </div>								
効果		<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通空白地域への移手段の確保 ・地域が支える仕組みづくりや交通意識の醸成 ・路線の維持及び発展を意識し、地域の協力体制や自発的な行動の促進 						
課題		<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の参画、モチベーションの維持 ・地域主体の役割の周知と意識の情報共有 ・地域主体からの市全域への事業展開(地域に合った制度の導入) 						
実施主体		行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
		◎	○	◎	○	○		


伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

11-1 具体的な 施策	公共交通を支える仕組みづくり の支援③ (山間地:小松ヶ原地区)	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内容	・市民、交通事業者、行政が連携及び協力した地域公共交通を支える仕組みづくりを検討する。 ・立花台、星和地区の取組みを成功事例として、他地域への新たな公共交通の区域拡大を図る。				

<p>≪具体的な取組内容又は事例等≫</p> <p>[目的] 交通の不便地域である小松ヶ原地区に高齢者の外出機会を創出するとともに、公共交通の不便さや体力的に外出が制約され自宅に閉じこもりがちな高齢者に「生活の質」を高める方策として、地域住民の検討委員会と地域の実情に合った移動手段を検討する。</p> <p>・地域概要 (小松ヶ原)</p> <table border="1"> <tr> <td>項目</td> <td>選定地域概要 (平成29年2月10日現在、外国人登録含む)</td> </tr> <tr> <td>地域人口</td> <td>男性67人、女性65人、合計 132人 (定住者)</td> </tr> <tr> <td>高齢化率</td> <td>56.8%(75人)</td> </tr> </table>  <p>・運行概要等</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>検討項目</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現状</td> <td>市東部の山間地域であり、鉄道駅や路線バスまでの交通手段がタクシーしかない。</td> </tr> <tr> <td>移動目的</td> <td>日常の買い物、通院、外出など</td> </tr> <tr> <td>目的地</td> <td>最寄りの鉄道駅 (葦山駅)、買い物 (マックスバリュ葦山店)</td> </tr> <tr> <td>運行概要</td> <td> 運行経路 (小松ヶ原=南箱根グランビュー=MV葦山店前=葦山駅) 運行日 (火・木・金・土・日) 週5日 運行時間 (9時、12時、15時、18時) 平日3往復、土日4往復 (最終便含む) 料金 1,200円/人、二人乗車以上1,000円/人 (通常のタクシー料金片道4,000円前後) </td> </tr> </tbody> </table> <p>○委員会によるアンケート意向調査を実施 (建物所有者 330 世帯通知⇒109 件の回答)</p> <p>[結果] 利用意向の総数が実証運行実施への最低条件に達しない回答 (需要ニーズ) であり、今回は実証運行の実施を先送りとした。</p> <p>⇒今後も地域と他の移動手段の確保等を検討する。</p> <p>[調査内容抜粋]</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓予約型乗合タクシー制度⇒利用する=64名、利用しない=42名、無回答=3名 ✓利用頻度週2回以上=9名、週2回程度=14名、月に数回程度=38名、無回答=49名 ✓運行経路⇒良い=54名、違う経由地=20名 (函南駅・熱海駅方面等)、無回答=35名 								項目	選定地域概要 (平成29年2月10日現在、外国人登録含む)	地域人口	男性67人、女性65人、合計 132人 (定住者)	高齢化率	56.8%(75人)	検討項目	内容	現状	市東部の山間地域であり、鉄道駅や路線バスまでの交通手段がタクシーしかない。	移動目的	日常の買い物、通院、外出など	目的地	最寄りの鉄道駅 (葦山駅)、買い物 (マックスバリュ葦山店)	運行概要	運行経路 (小松ヶ原=南箱根グランビュー=MV葦山店前=葦山駅) 運行日 (火・木・金・土・日) 週5日 運行時間 (9時、12時、15時、18時) 平日3往復、土日4往復 (最終便含む) 料金 1,200円/人、二人乗車以上1,000円/人 (通常のタクシー料金片道4,000円前後)
項目	選定地域概要 (平成29年2月10日現在、外国人登録含む)																						
地域人口	男性67人、女性65人、合計 132人 (定住者)																						
高齢化率	56.8%(75人)																						
検討項目	内容																						
現状	市東部の山間地域であり、鉄道駅や路線バスまでの交通手段がタクシーしかない。																						
移動目的	日常の買い物、通院、外出など																						
目的地	最寄りの鉄道駅 (葦山駅)、買い物 (マックスバリュ葦山店)																						
運行概要	運行経路 (小松ヶ原=南箱根グランビュー=MV葦山店前=葦山駅) 運行日 (火・木・金・土・日) 週5日 運行時間 (9時、12時、15時、18時) 平日3往復、土日4往復 (最終便含む) 料金 1,200円/人、二人乗車以上1,000円/人 (通常のタクシー料金片道4,000円前後)																						
効果	・山間地域の移動手段の確保。及び地域の協力体制や自発的な行動の促進 ・地域が公共交通を支える仕組みづくりや交通意識の醸成																						
課題	・地域主体による地域に合った制度の導入 ・地域の公共交通に対する関心																						
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度																
	◎	○	◎	○			○																

伊豆の国市地域公共交通基本計画の具体的な方策への取組

11-1 具体的な 施策	公共交通を支える仕組みづくり の支援④ (団体活動支援補助金)	優先 施策	短期	中期	長期
			○	継続	継続
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民、交通事業者、行政が連携及び協力した地域公共交通を支える仕組みづくりを検討する。 ・ 地域が乗って育てる持続可能な交通システム構築に向けた支援を図る。 				

<p>≪具体的な取組内容等≫</p> <p>伊豆の国市地域公共交通利用促進活動補助金交付要綱 (令和元年7月1日施行)</p> <p>[現状]</p> <p>地域は、利用者が主体的に関わり公共交通を確保または、維持しようと自主運営組織を立ち上げて活動をするが、利用啓発及び促進活動を実行に移す活動資金が無い状況にある。</p> <p>[目的]</p> <p>地域が主体的に協議した結果や施策を行政に任せるのではなく、継続的な自主運営組織の主体性や自発的な活動を支援し、地域公共交通を維持または、拡大を目的とする。</p> <p>[対象団体]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業を実施する地域に存する自治会に、当該事業を実施することを了承された団体。 ・ 団体等の構成員が5名以上であり、半数以上が事業を実施する地域に在住するもの。 <p>[対象事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通の利用促進及び利用啓発に関する事業 ・ 地域公共交通の利用環境の整備に関する事業 ・ 調査研究事業 (交通量調査、意識調査、アンケート調査、先 							
							
<p>[補助率(額)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 補助金額は、対象事業に要する経費の10分の9以内の範囲内の額とし、上限10万円。 <p>[補助実績]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和元年度2件 77,000円 (星の花号コミュタク委員会、立花乗合タクシー推進委員会) ・ 令和2年度2件 128,000円 (星の花号コミュタク委員会、立花乗合タクシー推進委員会) 							
効果		<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ぐるみの利用促進と利用者の拡大を図る。 ・ 地域の公共交通を“何のために守るのか”という目的意識と“自分たちで守る”という主体的な責任感を育て、地域が「乗って育てる」マイ公共交通意識を醸成させる。 ・ 利用者が地域公共交通を育てる持続可能な取組及び活動とする。 					
課題		<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算の範囲内の効果的な成果。 ・ 団体等の地域を巻き込んだ活発で自主的な活動への発展。 					
実施主体	行政	交通事業者	市民	警察	企業・店舗	その他	優先度
	◎	○	◎		○		○