
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。

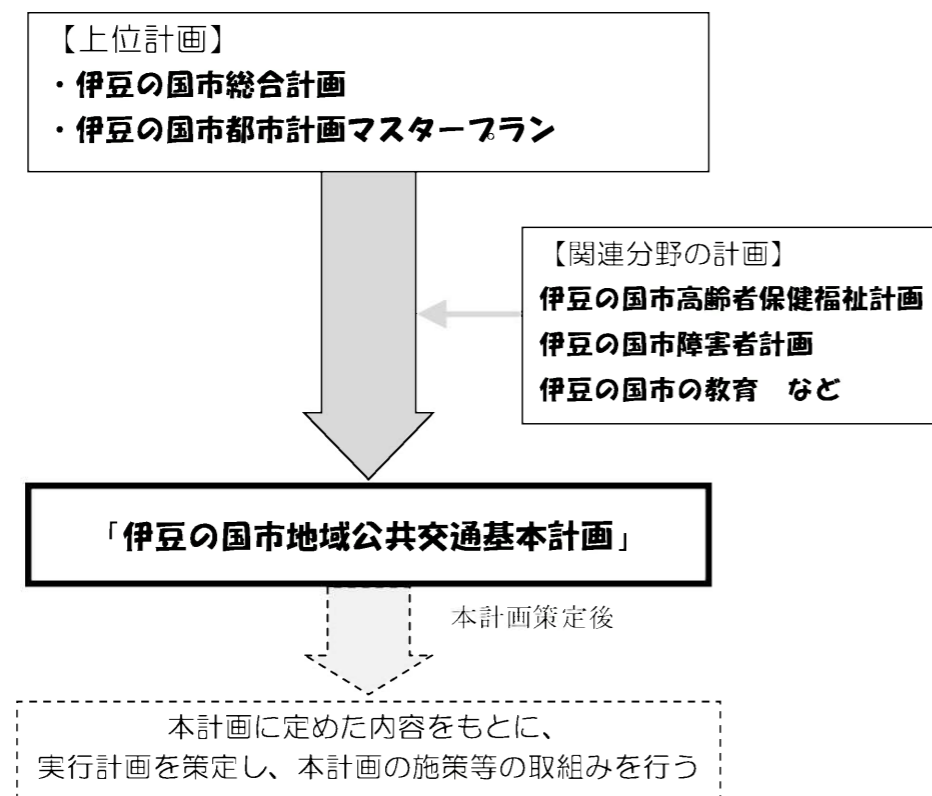
本市の地勢は、三島市や沼津市などの周辺都市として、伊豆半島の北部、田方平野の中央部に位置し、狩野川により形成された平野部を中心に街並みが形成されている。30 分圏内に新幹線三島駅があり、これに結節する伊豆箱根鉄道が市内を縦断するなど、主要な交通においては利便性の高い地域にある。地方の周辺都市として道路網が発達し、生活における移動の中心は自家用自動車が主となっている。

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。

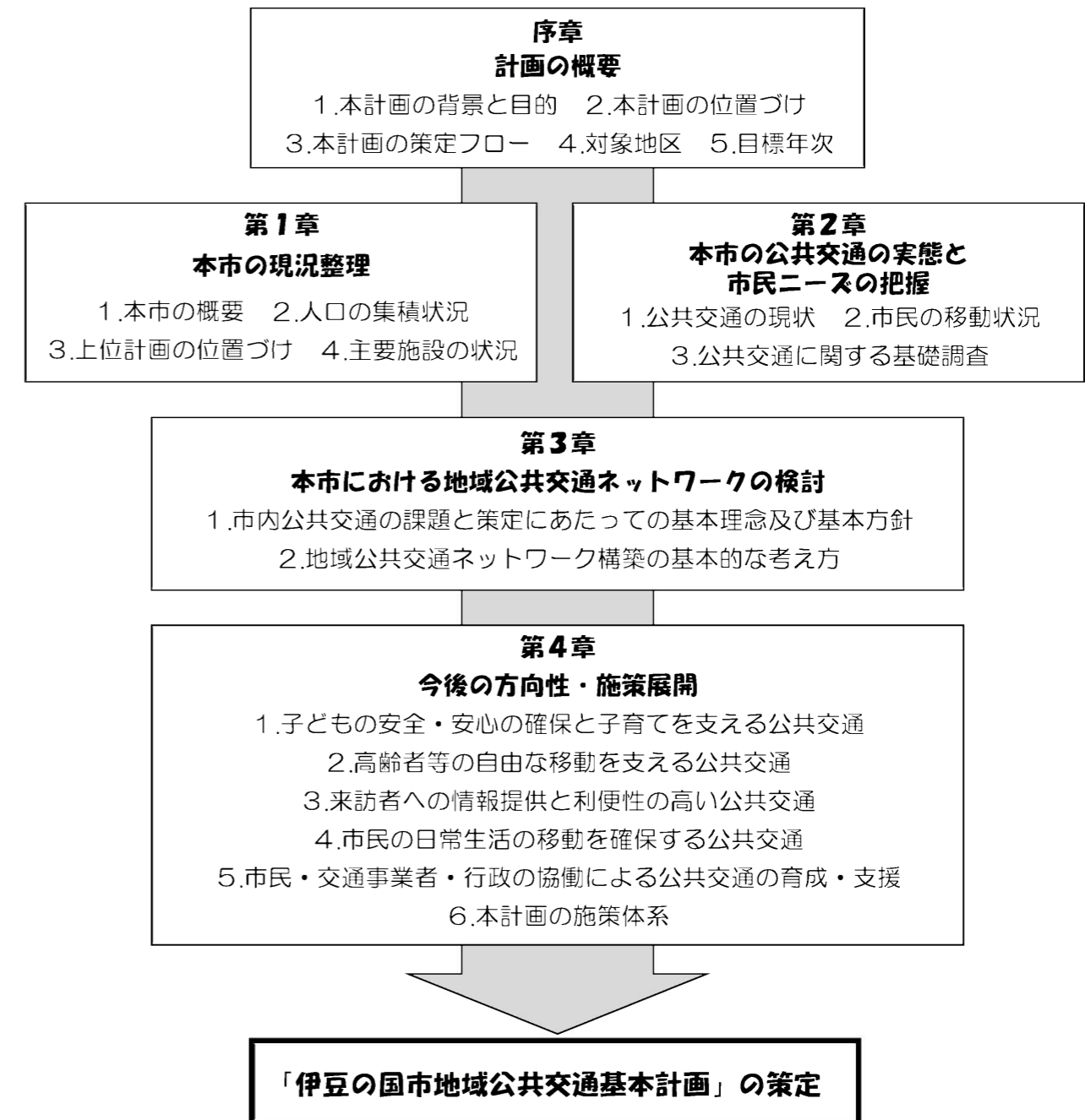
本計画の位置づけ

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

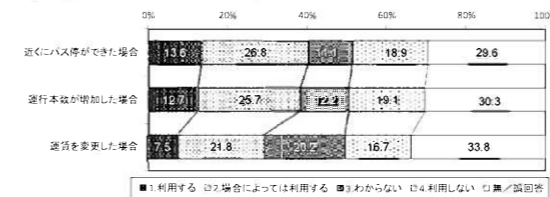
<住民アンケート調査>

◎総合計画策定にあたっての市民意識調査

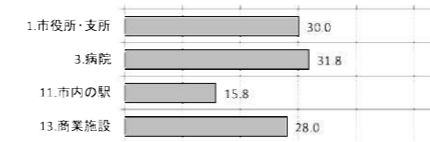
- ◆「公共交通」は施策重要度（満足度が低く重要度が高い）が高いと考えられる取り組みである。

◎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

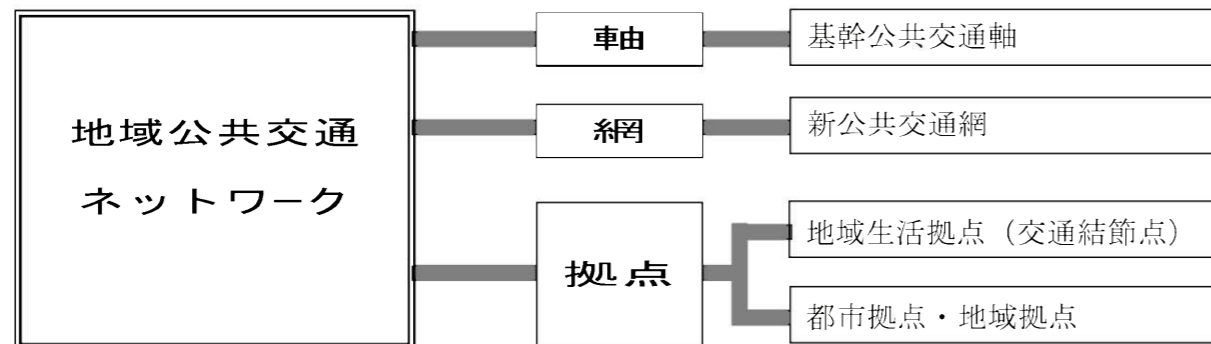
地域特性に合った持続可能な交通システムの実現を図り、市民の快適な暮らしを確保する

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 m²）、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점에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到設定する。（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到設定する。（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到設定する。（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。

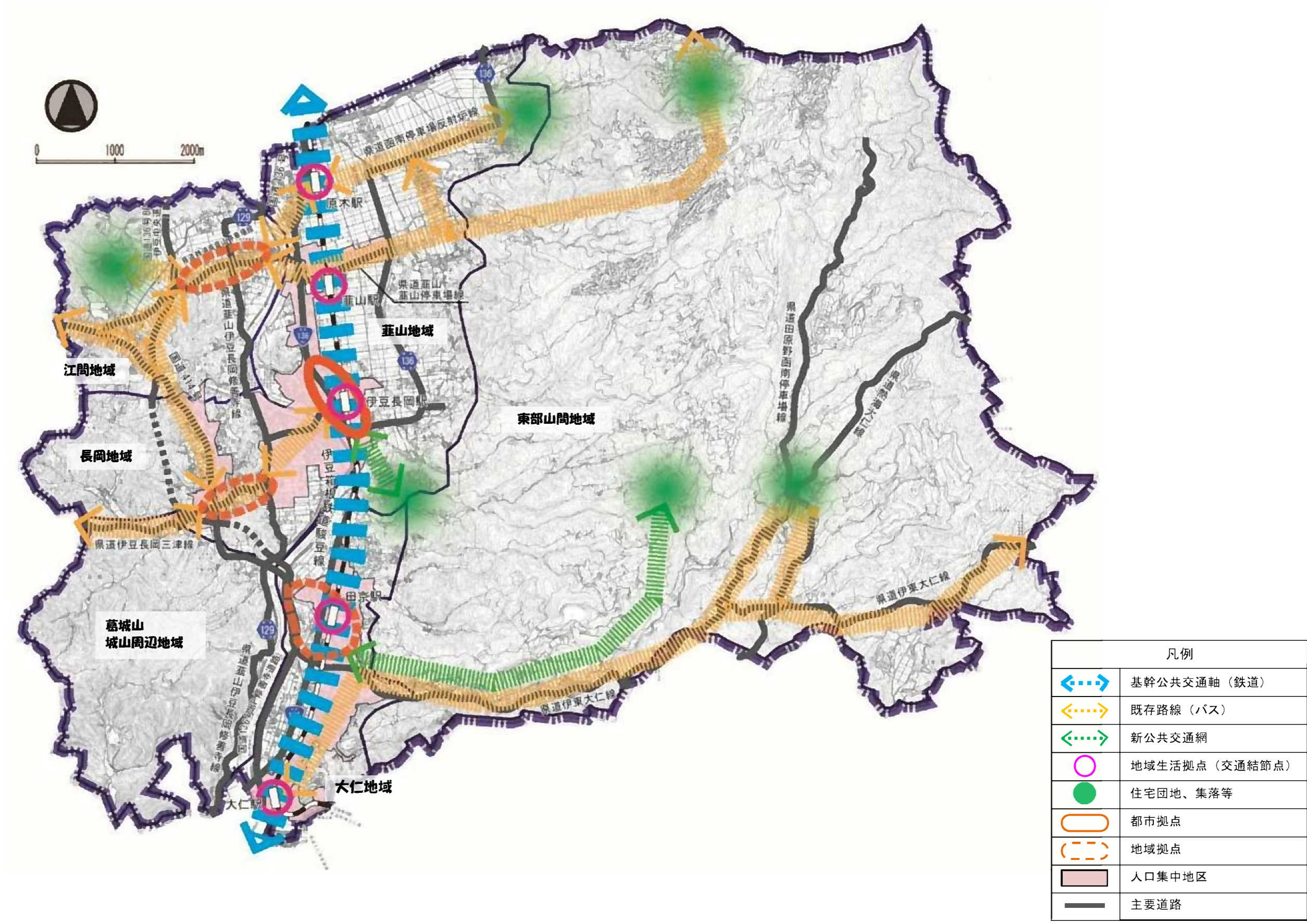
【人口集中地区（DID）外】

一部の住宅団地、集落などには鉄道やバスの路線下がないことから、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。

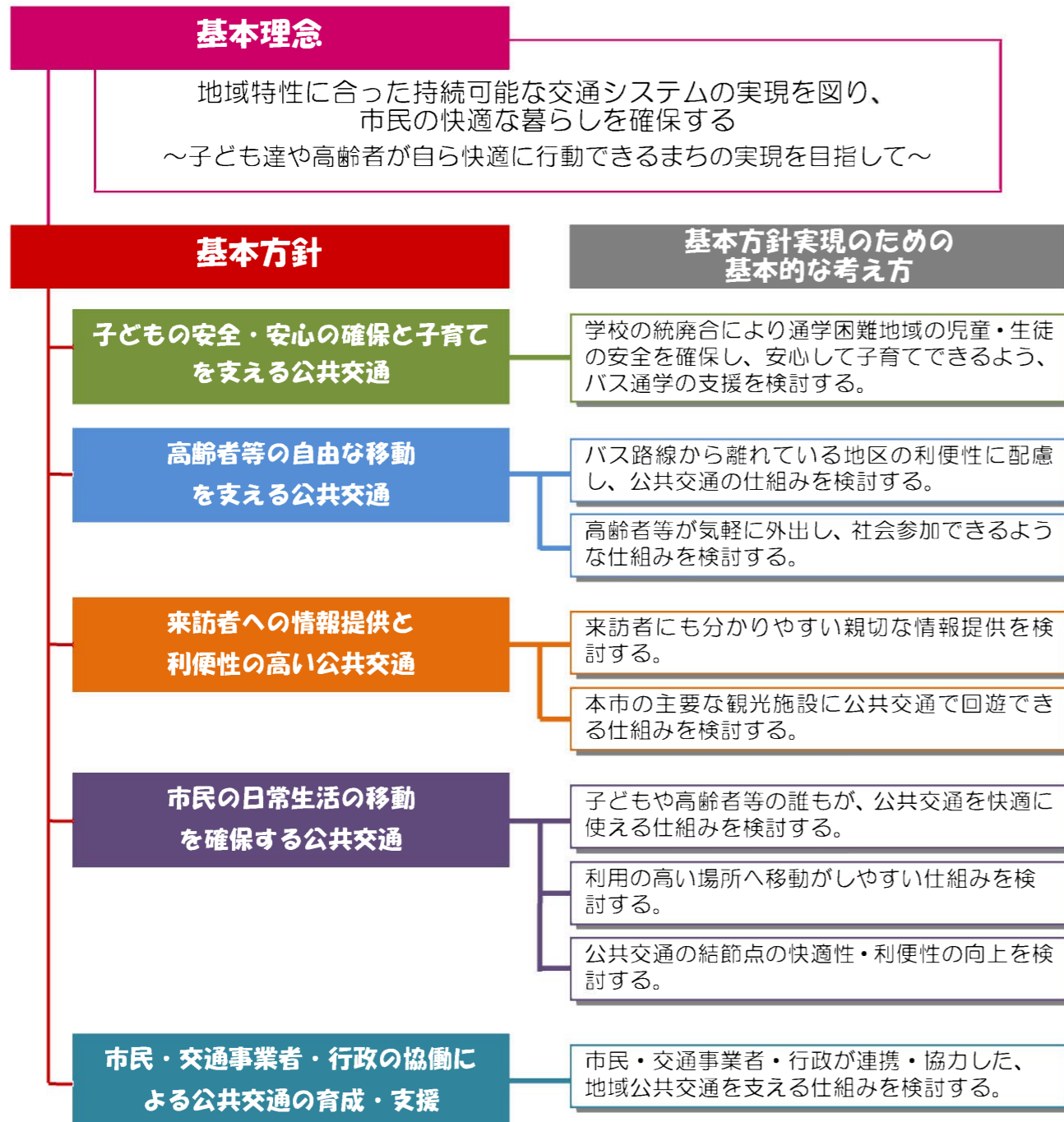
以上の地域公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方に基づき、地域公共交通ネットワーク構築のイメージを次頁に整理する。

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

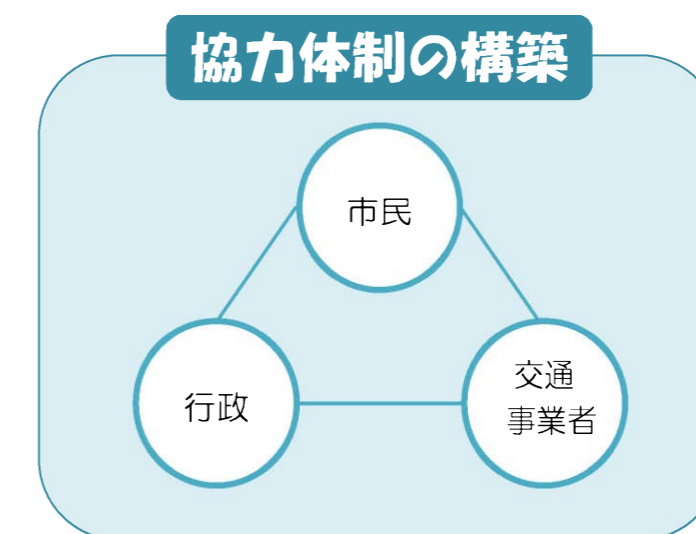
◆ 公共交通の結節点の快適性・利便性の向上を検討する

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

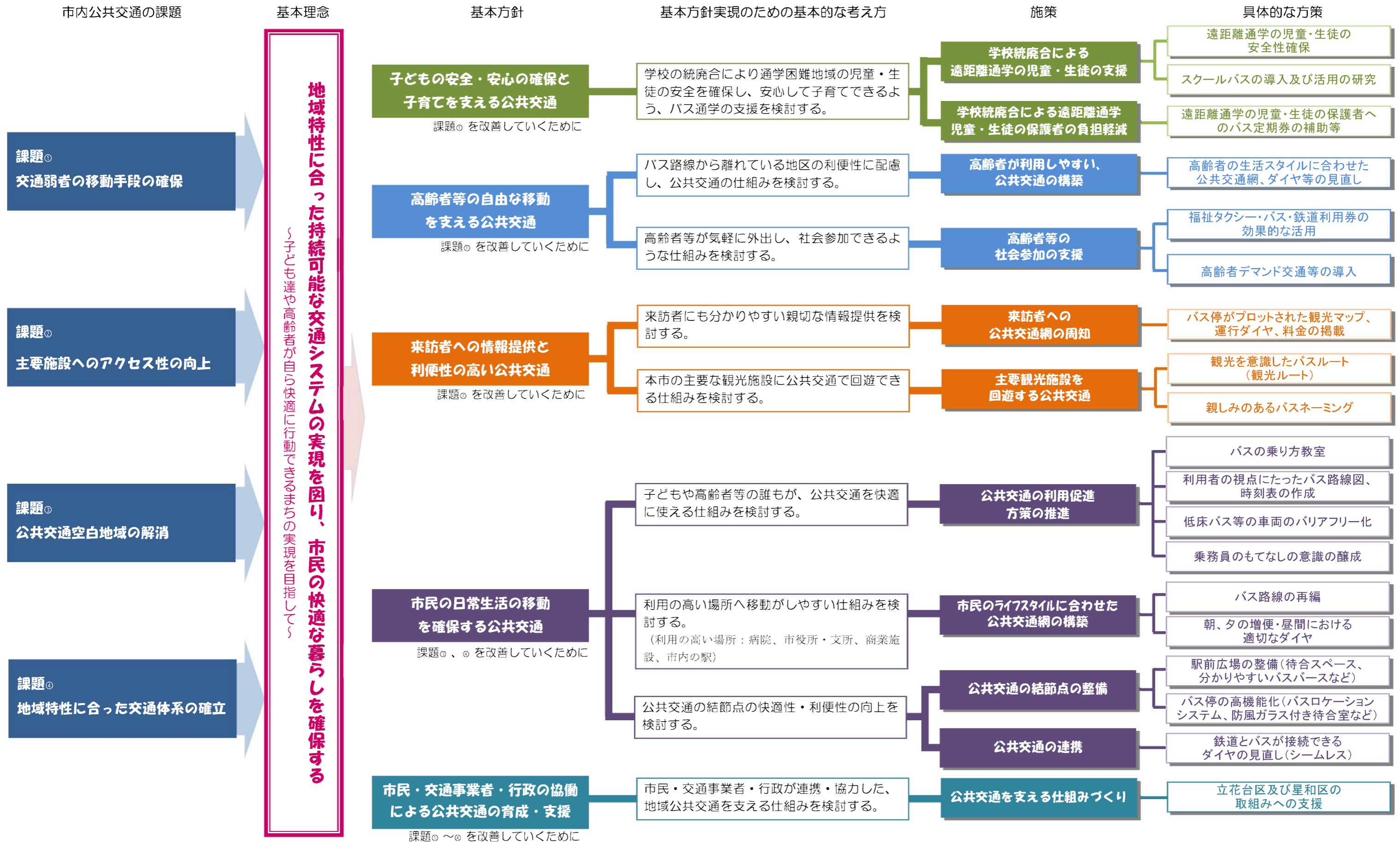
◆ 市民・交通事業者・行政が連携・協力した地域公共交通を支える仕組みを検討する

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