

(3) その他の公共交通

① 巡回送迎バス

自主運行バス以外に、福祉施設等への送迎を目的として市が運行している無償運送バス。

ア 生活支援バス事業

田中山地区～三福・田京間を1日に3回運行。主に小中学生が通学用として利用。

イ 下校時搬送支援バス

堇山小学校、堇山中学校の遠距離通学の児童生徒の下校用バスとして随時運行。

ウ 高齢者外出支援バス事業

高齢者健康会館（やすらぎの家）、老人憩の家水晶苑、高齢者温泉交流館の送迎バス

② その他のバス

前述のバス以外に各団体や事業者が主体となって運行しているバス

ア 開発地域居住者用バス（管理組合運行）

伊豆エメラルドタウン、富士見ニュータウン

イ 歴史めぐりバス（観光協会運行）

ウ 順天堂静岡病院専用送迎バス

㈱南伊豆東海バスが運行し、南伊豆町下賀茂～順天堂静岡病院を結んでいる。

エ 順天堂静岡病院直通バス

㈱伊豆東海バスが運行し、伊東市赤沢～順天堂静岡病院を結んでいる。

オ 西海岸線

㈱西伊豆東海バスが運行し、松崎町長八美術館～伊豆長岡温泉～沼津駅を結んでいる。主に観光客が利用。

③ 鉄道

伊豆の国市には、南北に伊豆箱根鉄道駿豆線が運行しており、市内には北側から原木駅、堇山駅、伊豆長岡駅、田京駅、大仁駅の計5駅があります。

なお、原木駅を除く4つの駅にバス停があります。

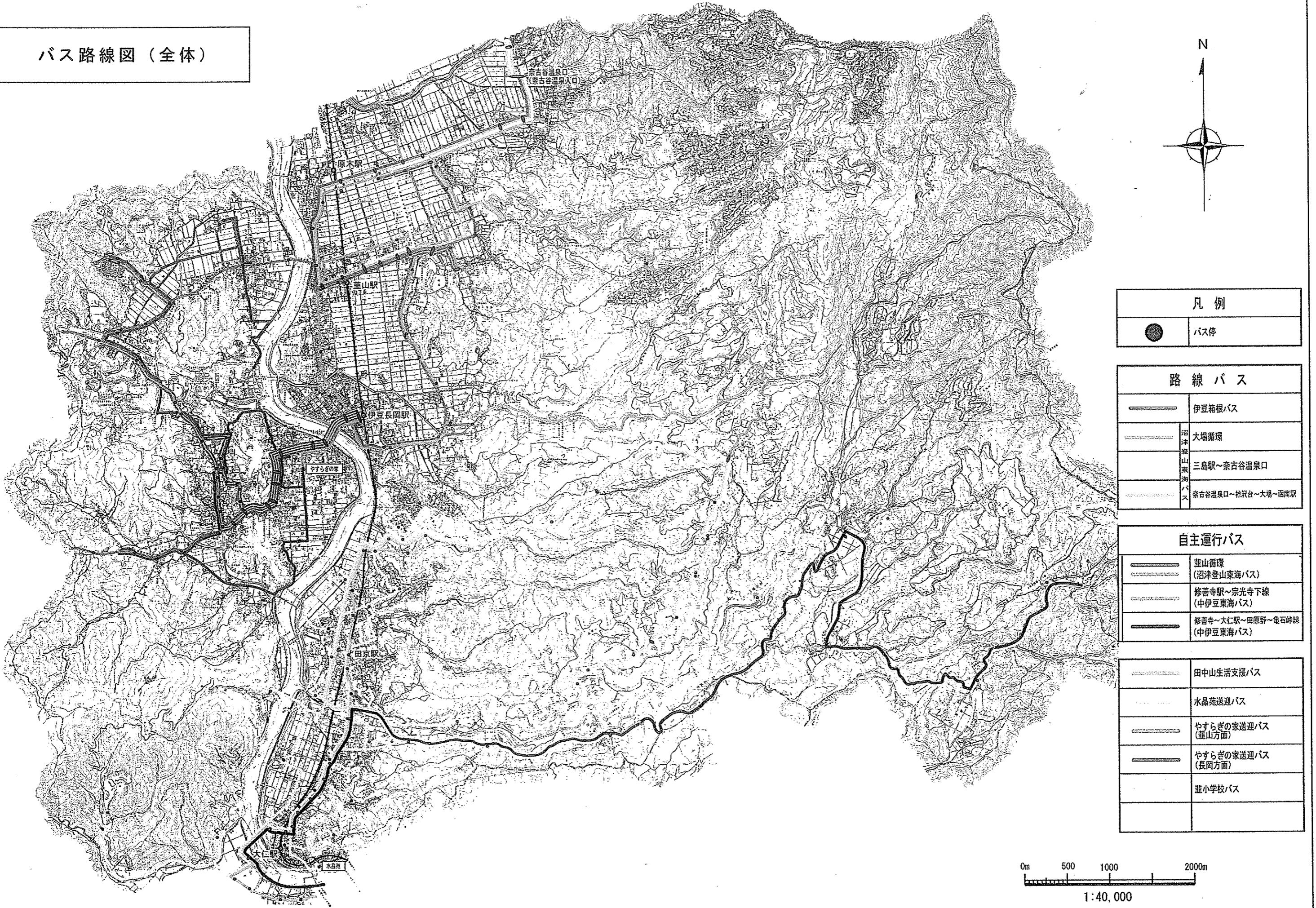
④ その他の交通関連施策

その他、市が実施する交通施策には次の事業があります。

ア 福祉タクシー等利用料金助成事業（タクシー・バス利用券）

イ 外出支援サービス事業（在宅高齢者等保健福祉推進事業）

バス路線図（全体）



伊豆の国市交通関連事業一覧

No.	事業名称	事業形態	目的	対象	経路	補助内容	H22実績額	根拠	H22利用人数等	担当	
1	自主運行バス事業費補助金 (韮山地区:自主運行バス)	沼津登山東海バス	生活交通手段の確保	旧奈古谷分校学区の児童生徒ほか市民	韮山地区の中山間地から 韮山小学校	経常欠損額補填	8,680,000	自主運行バス事業費補助金交付要綱		企画課	
2	自主運行バス事業費補助金 (大仁地区:自主運行バス)	中伊豆東海バス	生活交通手段の確保	旧大仁東小学校学区の児童生徒ほか市民	大仁地区の中山間地から 鉄道駅	経常欠損額補填	17,870,000	自主運行バス事業費補助金交付要綱		企画課	
3	田中山地区バス運行事業 (生活支援バス)	市マイクロバス	生活交通手段の確保及び遠距離通学児童及び保護者の経済的負担を軽減	(田中山地区)市民	大仁庁舎、土屋建設前から田中山地区	公用車運転業務委託 @1,444円/h	シルバー人材センター運転業務委託	1,145,814	市車両管理規則 (田中山バス運行業務委託契約)	3,567人/年	
4	高齢者外出サービス支援事業 (巡回マイクロバス)	市マイクロバス	高齢者健康会館、老人憩の家水晶苑の利用拡大	各施設利用者	曜日ごとに各地区と施設を循環	公用車運転業務委託 @1,444円/h	シルバー人材センター運転業務委託	3,397,732	市車両管理規則 高齢者外出サービス支援事業 (マイクロバス運転業務委託契約) ※高齢者レクリエーション施設の設置及び管理に関する条例施行規則(管理業務委託契約)	23,231人/年 (バス運行地区利用者数)	
5	福祉タクシー等利用料金助成事業 (タクシー・バス利用券)	市長が指定するタクシー及びバス	高齢者の生活圏拡大	75歳以上		利用券(料金)14,400円/年		36,236,100	福祉タクシー等利用助成要綱	4,500人/年	高齢者支援課
6	福祉タクシー等利用料金助成事業 (タクシー・バス利用券)	市長が指定するタクシー及びバス	障がい者の生活圏拡大	身障1・2級 精神1・2級 療育A		利用券(料金)14,400円/年		3,164,900	福祉タクシー等利用助成要綱	462人/年	福祉課
7	在宅高齢者等保健福祉推進事業 (外出支援サービス事業)	市車イス移送車両	一人暮らし高齢者の自立生活支援	公共交通機関や家族による送迎が困難な、65歳以上の在宅高齢者または重身者	車イス用車両にて、市内または市外(※)の通院送迎 ※伊豆市、函南町、清水町の全域。JR東海本線以南の三島市。沼津市の新中川以南かつJR東海本線以南の地域	・車イス送迎車両による通院支援(運転は臨時職員)。 ・車イス送迎車両の(家族等への)貸出	臨時・非常勤職員賃金	2,486,900	在宅高齢者等保健福祉推進事業実施要綱	320回(36人)/年	高齢者支援課
8	小中学校遠距離通学費補助金 (小中学校通学支援補助金)	(路線バス=自主運行バス) ・中伊豆東海バス ・沼津登山東海バス	遠距離通学児童及び保護者の経済的負担を軽減	遠距離通学の中学生 (定期補助:花坂、奈古谷、大仙、神島、宗光寺、下畑、浮橋、田原野、長者原)	通学路で、小学生は片道3km、中学生は片道5km以上	(路線バス運行地区) 路線バス定期代の65/100 (路線バスのない地区=自家用車燃料代) (片道総距離-5km×往復)×日額37円/km	韮山小学校 韮山南小学校 大仁小学校 韮山中学校 大仁中学校	1,810,012 108,262 2,173,150 461,612 1,900,979	小・中学校遠距離通学費補助金交付要綱 (田中山分校のみ新要綱適用外) 大仁中学校生徒の通学費の補助に関する条例、規則	62人 3人 37人 9人 20人	教育総務課
9	下校時の搬送支援バス(教育バス)	市教育バス	遠距離通学児童及び保護者の経済的負担を軽減	韮山小学校の遠距離通学児童	韮山小学校から韮山地区の中山間地まで。下校時に合わせて随時運行。	公用車運転業務委託 @1,444円/h	シルバー人材センター運転業務委託	3,327,901	市車両管理規則 (運転業務委託)	(334回/年)	教育総務課
10	下校時の(緊急)搬送支援バス	民間借り上げ	遠距離通学児童及び保護者の経済的負担を軽減	韮山小中学校の遠距離通学生徒	緊急時運行用	緊急時のバス借上げ			市車両管理規則 (運転業務委託)		教育総務課
11	下校時の搬送支援公用車	市公用車	遠距離通学児童及び保護者の経済的負担を軽減	大仁小学校の遠距離通学児童	大仁支所から韮山地区の中山間地まで。下校時間に合わせて随時運行。	(大小)下校時の搬送支援 公用車運転業務委託 @1,444円/h	シルバー人材センター運転業務委託	862,068	市車両管理規則 (運転業務委託)	(334回/年)	教育総務課
12	下校時の(緊急)搬送支援バス	民間借り上げ	遠距離通学児童及び保護者の経済的負担を軽減	大仁小中学校の遠距離通学生徒	緊急時運行用	緊急時のバス借上げ			市車両管理規則 (運転業務委託)		教育総務課
13	ニュータウン居住者用バス		区域内居住者のための生活交通確保	ニュータウン居住者							富士見 ニュータウン事業所
14	エメラルドタウン居住者用バス		区域内居住者のための生活交通確保	主にみどり区の市民							

3 バス交通における課題等

伊豆の国市では、市内の公共交通の現状を把握するとともに、問題点・課題を明らかにし、今後の公共交通のあり方や方向性を明確にするため、平成19年度に「伊豆の国市コミュニティバス調査研究業務」を業者に委託して実施しました。

この業務により判明した当市のバス交通の課題等は、次のとおりです。

(1) 現況と問題点（コミュニティバス調査研究業務報告書より抜粋）

■ 都市構造
<ul style="list-style-type: none"> ・合併による市域の拡大（市の一体感の醸成サービス水準の均等化等） ・伊豆の国市特有の都市構造（山間部が広い） ・観光地や別荘地の存在（地域住民以外へのサービス提供）
■ 利用状況
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通の分担率が高い ・バス利用者の長期的な減少 ・自主運行バスの利用は通学利用が主 ・公共交通に依存せざるを得ない対象者が増加傾向（特に高齢者）
■ 公共交通の空白地域
<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの廃止による空白地域の広がり（市域の約4.1%が公共交通空白地域、総人口の約17.4%である約8,690人が公共交通空白地域に居住） ・空白地域の高齢化
■ 公共交通施設（駅舎・バス停等）
<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎等のバリアフリー化 ・バスバースの未設置 ・雨除けや風除けのないバス停（バスパールのみのバス停）やわかりにくいバス停の表示
■ 公共交通サービス
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の減少 <ul style="list-style-type: none"> 運行本数の減少（韮山、大仁地区ではほぼ通学時のみ）など 送迎巡回バスは昼間は運行していない ・他の公共交通への乗り継ぎサービスや利便性の向上（料金やダイヤの工夫）
■ 環境対策
<ul style="list-style-type: none"> ・環境対策としての公共交通の利用促進（交通渋滞の緩和） <ul style="list-style-type: none"> 地球的規模の環境問題への対応や騒音、振動、交通渋滞など地域の問題への対応
■ 規制緩和と市の財政の負担等
<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法の改正 <ul style="list-style-type: none"> バス事業への自由参入と路線廃止の自由化 ・赤字路線に対する財政負担増

(2) 課題解決に向けての提案（コミュニティバス調査研究業務報告書より抜粋）

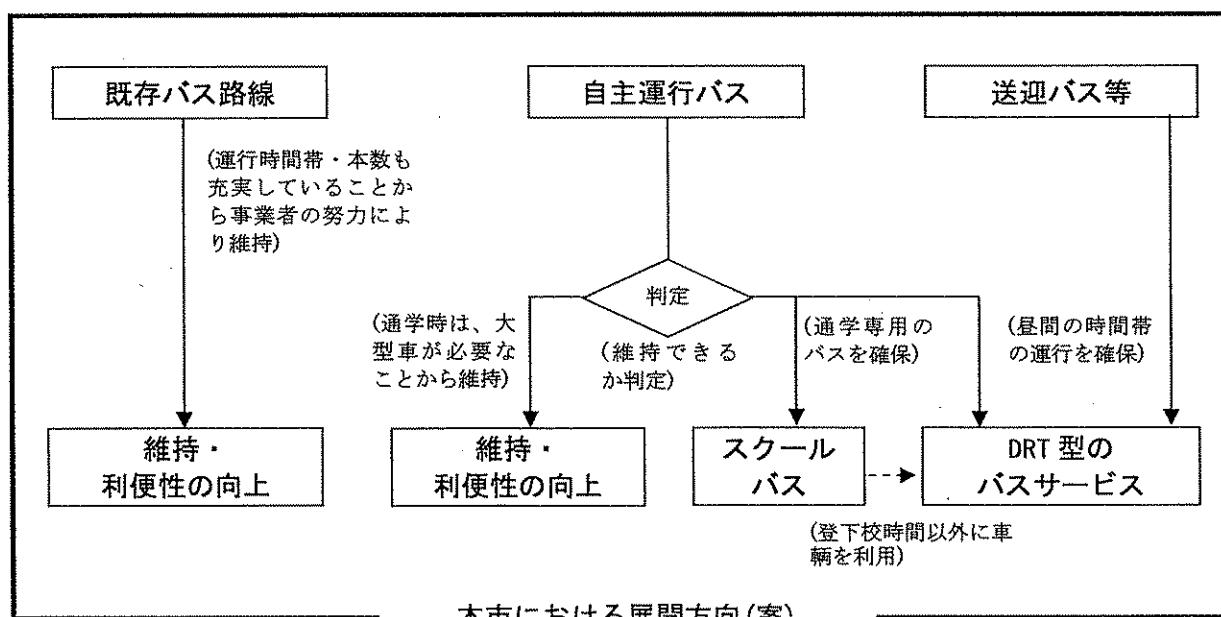
① 基本方針(案)

本市におけるバス路線の現況は、伊豆長岡地区は、路線バスが充実しており、韮山地区・大仁地区については、自主運行バスが運行しているものの、昼間はほとんど運行されていない。自主運行バスは経費削減のため、既に運行本数も極限まで削減しており、その利用も主に通学利用となっている。このため、この通学時には利用者が多く、大型バスが必要となることから、基本的には維持を図る。ただし、主たる利用が通学利用の路線で、通学専用のスクールバスが確保できる場合は、その自主運行路線は廃止を検討する。

よって、韮山・大仁地区において、本市域内における昼間時間の生活支援を目的とした、DRT型（※）のバスサービスの導入を検討する。これらの地区においては、無料の送迎バスも運行されていることから、公共財源の負担を削減することを考慮して、送迎バスは廃止を検討し、DRT型のバスサービスへの利用転換を図るものとする。また、スクールバスの運行空き時間を利用することも考えられる。

伊豆長岡地区においては、民間事業者の路線バスが運行していることから、DRT型のバスサービスの導入は行わないものとする。また、この地区には、DRT型のバスサービスを導入しないことから、狩野川左岸のやすらぎの家送迎バスは維持する。

各地域の結び付きについては、伊豆箱根鉄道が市域を縦断し、既存バス路線も駅に接続していることから、特に旧市町村を結び、循環するような路線網は今回検討しないこととした。



※ DRT型…Demand Responsive Transport：需要対応型公共交通のことと、需要のある箇所だけを結ぶ交通システム。この方式によるバスは、「デマンドバス」とも呼ばれる。

② 導入（案）

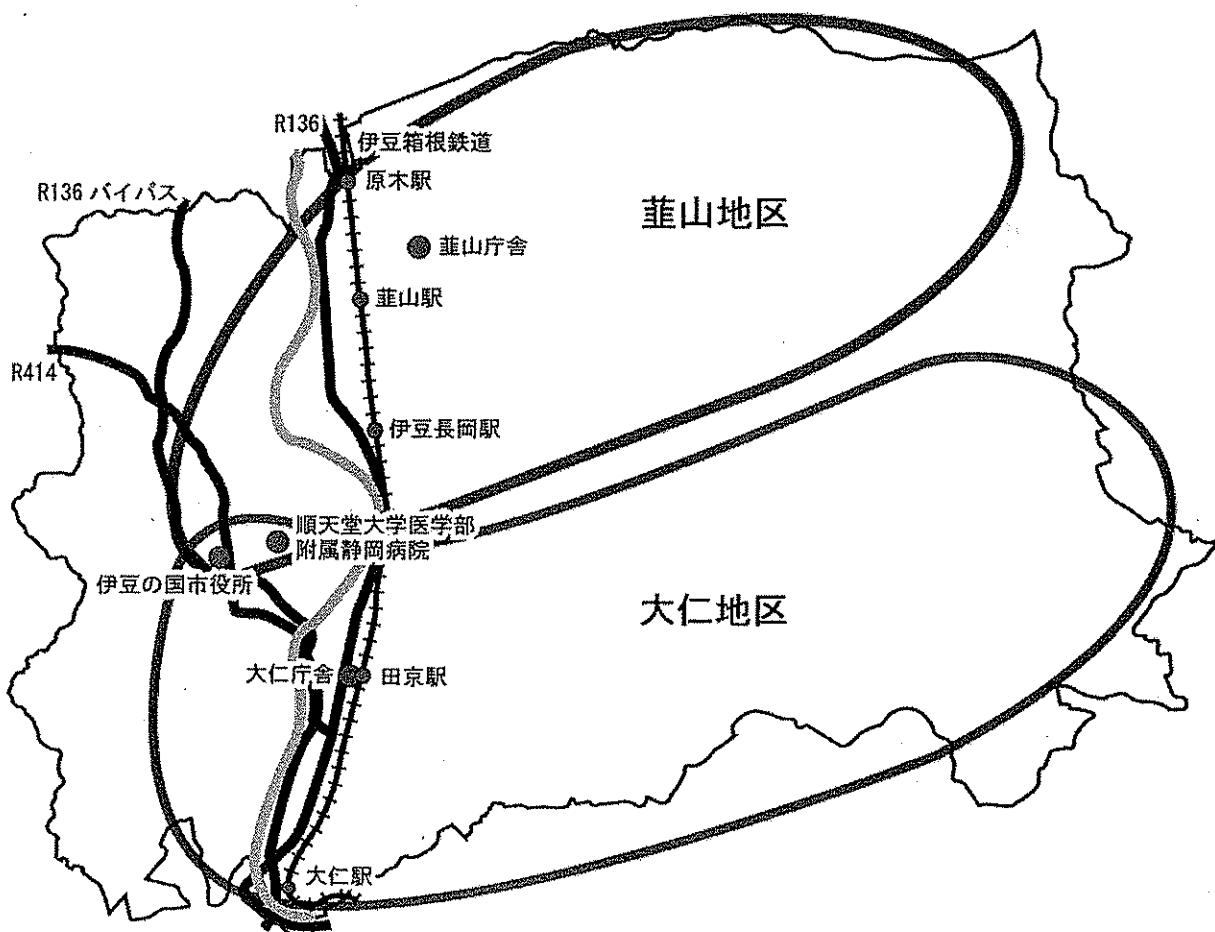
次に、DRT型のバスサービスの導入地域(案)を下図に示す。生活支援であることから、基本的には、集落地と市街地を結ぶ地域での運行となり、韮山地区と大仁地区での運行を検討する。両地区から、旧町の市街地を結ぶことはもちろんのこと、伊豆長岡地区の順天堂大学医学部附属静岡病院への到達は確保する。

送迎バスは曜日より、運行経路を複雑に変えているため、この代替として、既存路線のように決まった路線を走らせるることは、非効率であることが、完全デマンド応答/ドア・ツウ・ドア型のサービスの導入が望まれる。

運行案

行き先	韮山地区	大仁地区
時間	8:00～16:00まで 概ね1時間に1便ずつ運行	8:00～16:00まで 概ね1時間に1便ずつ運行

導入地域図(案)



参考4 路線バス・コミュニティバスが陥る悪循環

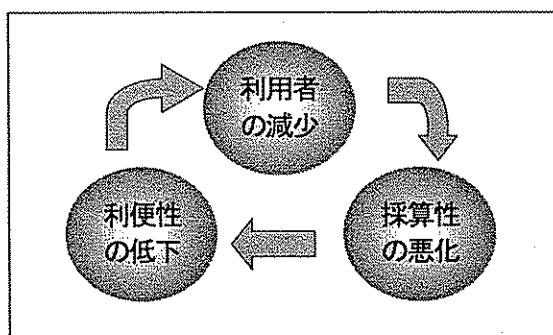
運輸規制緩和に伴い、各地でコミュニティバスと称されるバスサービスが見られるようになった。このコミュニティバスは、一般的には、公共交通空白地域の交通ニーズに対応するため、地方自治体の施策として、採算性は度外視しても、実施され、比較的低料金（ワンコイン100円など）で、小型バスを使用して運行される場合が多い。

この最初の事例は武蔵野市のムーバスとされている。このコミュニティバスが好評を得たことで、全国の地方自治体の注目とされ、全国に広まった。ただ、ムーバスの高効果（1年目は赤字を公共が負担したが、2年目に黒字）は、武蔵野市という人口密度が高く、需要が高い地域の特別な事例と認識しなければならない。

コミュニティバスの事業は、かなりの公共負担のもとに、従来バスの無かった特定の地区に低料金という高質のサービスを供給するものであるから、当該地区的住民には歓迎されるのが一般的である。そのため、各首長の名施策として宣伝され、この施策は全国へ勢いよく広がっていった。確かに市民の足を確保することの重要性に気づいたという意味で、コミュニティバスの普及の意義は大きいが、問題点もあると言える。

多くのコミュニティバスは路線バス形式で運行されているケースが多い。しかも、市民要望から循環路線が好まれ、非効率となっている場合もあると思われる。路線バスは需要が多い地域を運行する交通手段としては便利であるが、需要が少ない地域での運行は非常に非効率であると言える。

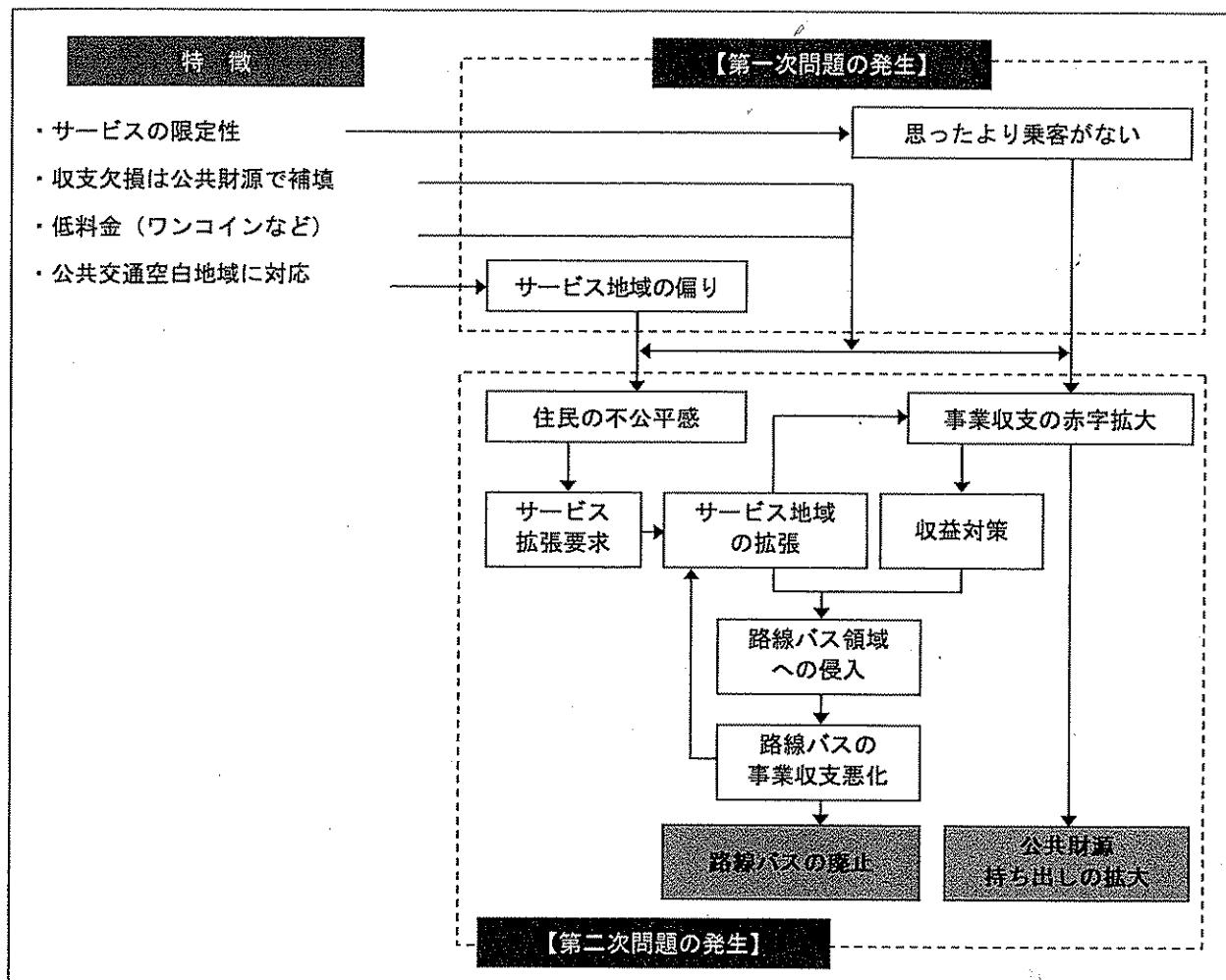
本市においても、路線バスがその需要の減少から、自主運行バスとなり、自主運行となってからも、その運行本数を減らしている状況を考慮すると、新規にコミュニティバスを運行させても、悪循環に陥る可能性がある。



路線バス・コミュニティバスが陥る悪循環

路線バスでは、以上のような悪循環に陥るケースがしばしば見られる。すなわち、「バス離れ」と呼ばれる現象である。まず、路線バスの利用者が減り財政的に苦しくなった場合、便数を減らし、いくつかの路線を廃線にしようとする。その場合、バス自体の利便性が低下し、利便性が低下すると、ますます利用者が減り、サービスの質を下げるを得なくなる。

また、コミュニティバスの問題点の構造を詳細にみると、一般的に以下の図に示される。

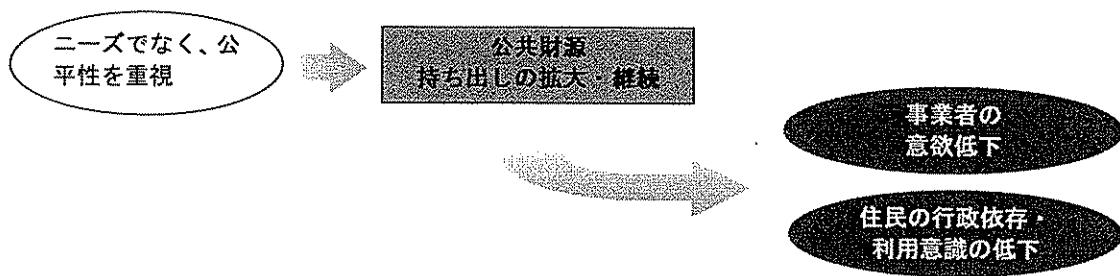


コミュニティバス問題発生構造

資料：バスサービスハンドブック

つまり、行政によるコミュニティバスの導入は、地域のニーズでなく、公平性を重視した運営に陥りやすい。そのため、非効率な運営となり、結果として、公共財源の負担が限りなく増大するおそれがある。

また、公的補助により、事業者の内発的なサービス向上意欲の低下も心配される。地域住民においては、行政への従来の要望型、陳情型の要求しか発生せず、自らバス路線を維持・利用しようという機運は生まれてこないのが一般的である。



行政による公共交通供給が生む問題