

<案>



PUBLIC TRANSPORT



MASTER PLAN

OF IZUNOKUNI CITY



伊豆の国市地域公共交通計画

令和6年3月

伊豆の国市

目次

第1章 計画の概要	
1 計画策定の目的	・・・ 1
2 計画の位置づけ	・・・ 2
3 計画の区域	・・・ 2
4 計画の期間	・・・ 2
第2章 現況と課題	
1 現況調査及び整理	・・・ 3
2 ニーズ調査結果	・・・ 4
3 地域公共交通が抱える課題	・・・ 6
第3章 計画の基本方針と目標	
1 計画の基本方針	・・・ 7
2 計画の目標	・・・ 7
3 目指す交通体系	・・・ 9
第4章 目標達成に向けた事業	
1 事業の内容	・・・ 10
2 事業のスケジュール	・・・ 24
第5章 目標の評価指標と進行管理	
1 評価指標の設定	・・・ 26
2 目標の進行管理	・・・ 30
計画全体の概要図	・・・ 31
用語解説	・・・ 32

第1章 計画の概要

1 計画策定の目的

人口減少社会の到来により、本市を含む多くの地域において、バスをはじめとする地域公共交通サービスの需要縮小と交通事業者の経営の悪化や労働環境の見直しによる運転手不足等が深刻化しております。こうした中において地域公共交通の持続性をいかに確保していくかが課題となっております。

また、高齢化が進む中、運転免許証の返納が増加し続けており、返納後も安心して地域で生活するための移動手段を確保することも求められています。

このような背景のもと、国は、地域が主体となって移動ニーズを把握し、自らが交通をデザインしていくことの重要性の高まりを踏まえて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」と呼びます。）を令和2年6月に改正し、「地域公共交通計画」の策定を自治体の努力義務といたしました。

これまで本市では、本市の地域特性に合った持続可能な交通システムの実現を図るため、平成26年に伊豆の国市地域公共交通基本計画を策定し、利用者の視点に立った各種の取組を進めてまいりました。

しかしながら、本市においては、自動車依存度が高く、地域公共交通の利用者数が減少傾向にあります。このことからバス路線の統合や縮小等事業の見直しを行わざるをえない状況であり、依然として課題を抱えています。

そこで、これまでの取組を活かしつつ、今後も継続的かつ効率的に地域公共交通を構築していくため、法改正に基づく「伊豆の国市地域公共交通計画」を策定することとしました。

【既存計画】 H26～R5 伊豆の国市地域公共交通基本計画



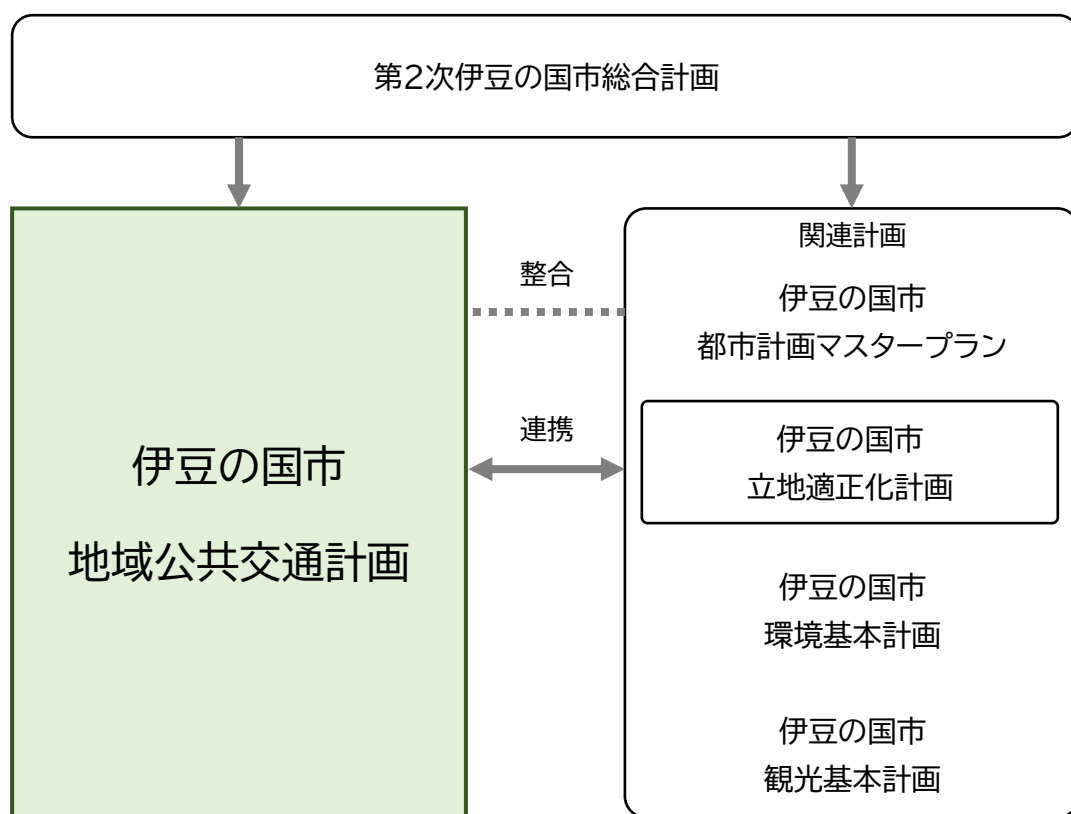
【新規計画】 R6～R10 伊豆の国市地域公共交通計画

【計画に記載すべき事項】(活性化再生法第5条第2項)

- ①地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ②計画の区域
- ③計画の目標
- ④計画の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間

2 計画の位置づけ

本計画は、市の最上位計画である「第2次伊豆の国市総合計画」に基づく「伊豆の国市都市計画マスタープラン」「伊豆の国市環境基本計画」「伊豆の国市観光基本計画」等の関連計画との整合を図りつつ、特に都市機能や生活拠点を示す「伊豆の国市立地適正化計画」と連携し、地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの構築を目指すものです。



3 計画の区域

伊豆の国市全域を対象とします。

4 計画の期間

令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とします。

第2章 現況と課題

1 現況調査及び整理

現況調査及び事業者ヒアリングから人口・移動特性や地域公共交通の現況を整理しました。

区分		都市・人口や公共交通の現況
人口・ 移動特性	人口	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の総人口は1995年をピークに減少が続いている ・65歳以上の老年人口は、1980年から現在まで40年近くにわたって増加が続いている ・75歳以上人口は、2030年に一度ピークを迎える
	人口分布	<ul style="list-style-type: none"> ・主要道路や鉄道駅周辺に人口が集中する一方、山間地区に集落地域が点在する都市構造となっている
	施設分布	<ul style="list-style-type: none"> ・主要道路や鉄道駅周辺に商業施設や病院、福祉施設、公共施設が集中して立地しており、集落地域には少ない
	移動特性	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤は市内約5割、市外は三島市や沼津市が多く、それぞれ約1割である ・通学先は市内約3割、市外は三島市が最も多く約2割、沼津市が約1割である ・移動の際に利用する交通手段は自動車の割合が高く、約7割である
公共交通 サービス	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆箱根鉄道駿豆線の駅が市内に5つあり、主に通勤や通学で利用されている ・1日の平均利用者数は5駅の合計で約1万1千人であり、利用が減少したコロナ禍から回復傾向にある ・伊豆長岡駅への移動のうちバスの比率は約15%である
	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の民間路線バスは通勤や通学、通院で利用されているが、特に順天堂大学静岡病院での乗降が目立つ ・沼津市と伊豆の国市を結ぶ幹線バスは国等の補助を受けて運行している ・利用者数は利用が減少したコロナ禍から回復傾向にある ・運転手が不足しており、貸切バス運転手の路線バスへの充当や減便にて対応している
	自主運行バス	<ul style="list-style-type: none"> ・千代田団地～葦山駅線と亀石峠～大仁駅前・修善寺駅線の2路線を市が運行している ・令和4年度の利用者数は、千代田団地～葦山駅線が約3万人/年、亀石峠～大仁駅前・修善寺駅線が約2万人/年であり、小中学生の利用が約70%である

公共交通サービス	生活支援バス	<ul style="list-style-type: none"> ・田中山地区～大仁支所を市が運行している ・令和4年度の利用者数は約1,500人/年であり、小中学生の利用が9割以上である
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆箱根交通、寺山自動車、三島合同タクシー等が市内や伊豆市に営業所を設け営業している ・利用者数は、コロナ禍で約3割減少したが、令和5年4月以降約2割減まで回復している ・運転手の高齢化が進んでいる
	予約型乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・立花台・星和地区～伊豆長岡駅（星の花号）と立花地区～田京駅・伊豆保健医療センター（立花Go!）を市が運行している ・令和4年度の利用者数は、星の花号が約1,400人/年、立花Go!が約500人/年であった
	行政負担	<ul style="list-style-type: none"> ・自主運行バスの維持のため、約3,500万円/年（R4実績）を支出している ・予約型乗合タクシーの維持のため、約130万円/年（R4実績）を支出している ・生活支援バスの維持のため、約100万円/年（R4実績）を支出している

2 ニーズ調査結果

市内52区のうち、実施を希望する地区を対象とした座談会及び令和5年度に行ったアンケート調査結果、観光客ヒアリング調査結果を整理しました。

2-1 座談会結果(山間地区を中心に延べ8地区、79人が参加)

【現在の移動手段】

- ・多くは自家用車で移動している ・まだ自力で運転出来ている人が多い
- ・自家用車がない人、運転ができない人は家族や近所の人へ送迎してもらっている
- ・小中学生はバス通学している
- ・高校生はバス通学補助がないため、家族が送迎している場合がある

【移動に関する困りごと】

- ・現在は困っていないが、5年後は困っているかもしれない
- ・地域内に商店がないため、自家用車がないと生活ができない
- ・山間地でタクシーを利用すると最寄りの支所まで片道約3,000円かかり負担が大きい

【市への要望】

- ・タクシー・バス・鉄道利用券の見直し(交付額の増額、対象年齢の拡大等)
- ・高校生へのバス通学支援
- ・高齢者レクリエーション施設巡回バスの再開

⇒ 現在は自家用車か、家族や近所の方による送迎で移動できることが多いが、各地域から商業施設や公共施設(学校や役所)への公共交通の充実が求められている

2-2 アンケート調査結果(市民 1,000 人を対象に実施、回答数 435 件)

【自家用車の所有、運転の有無】

- ・約2割が自家用車等を所有せず、車両を借りて運転することもしていない

【スマートフォンの経路検索アプリの利用】

- ・免許返納者の約9割がスマートフォンを持っていないか、経路検索アプリを使えない

【外出先と移動手段】

- ・買物先や通院先は半数以上が市内であるが、通勤通学は市外の割合が半数を超えている
- ・移動手段は自家用車と回答する市民が7割を超えている

【公共交通の利用】

- ・鉄道・バス・タクシーを日常的には利用しないと回答した市民が5割を超えている

【現在の外出環境で困っていること】

- ・鉄道駅の近くに駐車場がない、バスの運行本数が少ない、終バスが早い

【自主運行バスについて】

- ・全体の認知度は約2割であり、バスが通行する山間地区は約35%と最も認知されている
- ・今後どうすべきかという質問に「現状維持がよいと思う」と回答した市民は約3割である

【予約型乗合タクシーについて】

- ・全体の認知度は約2割であり、年代別では70歳代が約3割と最も認知されている
- ・今後どうすべきかという質問に「拡大していくべきだと思う」と回答した市民は約3割である

【買物や通院等の移動の不安】

- ・買物や通院に不安を感じると回答した市民が約3割であり、やや感じると回答した約2割と合わせて5割を超えている

【地域の助け合い交通】

- ・約4割が自分や家族のために助け合い交通が必要と回答している
- ⇒ 市民の外出先の結果から、市内だけでなく隣接市町への移動の利便性も求められている。また、市交通施策の認知度は低く、将来の交通手段に不安を抱えている

2-3 観光客ヒアリング調査結果(伊豆長岡駅にて実施、回答数 54件)

【観光目的】

- ・「温泉に入ること」が約7割、「おいしいものを食べること」が約5割であった

【主な訪問先】

- ・伊豆長岡温泉が約6割、パノラマパークが約3割、葦山反射炉が約1割であった

【主な訪問先への移動手段】

- ・旅館の無料送迎バスと路線バスがそれぞれ約4割で全体の約8割を占めた

【主な訪問先への移動利便性】

- ・どちらでもないが約4割、やや便利が約2割であった
- ⇒ 観光客は現在の移動手段をあまり不便に感じていないが、温泉でゆっくり過ごす目的から観光客の移動が旅館と駅との往復に留まっていること、旅行先に交通の利便性は強く求めてないものと推察される

3 地域公共交通が抱える課題

「1 現況調査及び整理」と「2 ニーズ調査結果」の結果を踏まえ整理した地域公共交通が抱える課題は以下のとおりです。

課題1:地域公共交通の維持が困難

- ・本市の市内から市外への移動特性として、自家用車依存が約7割と非常に高く、公共交通利用者はコロナ禍以前から減少傾向にあります。
- ・本市の路線バスの多くは、国・県・市等の補助を受けて運行している上、事業者は、コロナ禍による減収や働き方改革関連法の影響等による運転手不足に伴い、不本意ながら減便しなければならないなど、交通事業者の企業努力だけでは地域公共交通の維持に限界があります。
- ・そこで、誰もが利用できる地域公共交通の持続性の確保に向けて、行政や地域住民も加わり利用者の増加に取り組んでいく必要があります。



課題2:地域の実情に合った公共交通の不足

- ・かつてバス事業者が運行していたバス路線の一部は市が自主運行することで維持していますが、路線の統合や減便等の影響もあり、利用者が少なく不採算であるため、運行本数も増えず不便な状況が続いています。
- ・現在、地域公共交通が利用できない場所の多くは、近隣に商店や診療所も少ないため、自家用車を運転できなくなると移動に困難を伴う人が増大することが考えられます。
- ・そこで、交通手段の検討会等を通じて地域自らが主体的に取り組む意識の醸成を図りつつ、地域の実情や移動ニーズに応じた交通手段を構築していく必要があります。



課題3:来訪者等による個人輸送ニーズへの対応不足

- ・地域公共交通は、日常生活での利用だけでなく、市を訪れる来訪者等にも多く利用してもらうことが重要です。
- ・市内には鉄道駅との間の送迎を行う旅館もありますが、予約に応じて少人数を都度送迎しており、非効率な運行となっています。また、来訪者の2次交通を確保し、観光周遊の利便性を向上させる取組が求められています。
- ・来訪者に限らず自分の移動したいときに移動ができるよう、個人単位で利用できるサービスの検討や新技術を活用し様々な試みをしていく必要があります。



第3章 計画の基本方針と目標

1 計画の基本方針

「第2章 現況と課題」の結果を踏まえ、本計画の基本方針及び将来目指す地域公共交通の体系を以下のように定めます。

計画の基本方針

豊かで快適な暮らしを人のつながりで支える公共交通

～ 協働によるきめ細かな交通システムを目指して ～

2 計画の目標

基本方針に基づき、「伊豆の国市地域公共交通計画」の目標として、次の5つを設定します。

目標1 地域公共交通の利用者の増大

本市は、自家用車の利用率が非常に高く、地域公共交通の利用者はコロナ禍以前から減少傾向にあります。加えて、本市のバス路線は、国・県・市等の補助を受けて運行する不採算な路線が多くなっています。

そこで、これから先も地域公共交通が必要な移動手段として多くの方に利用され、不採算となっているバス路線の解消や赤字額が圧縮されることを目標に地域公共交通の利用者の増大に取り組んでまいります。

目標2 交通ネットワークの最適化

交通事業者は、コロナ禍による減収や働き方改革関連法の影響によって運転手が不足しており、不本意ながら減便しなければならないなど、交通事業者の企業努力だけでは地域公共交通の維持に限界がある状況になりつつあります。

そこで、本市では交通事業者、地域、その他関係者と連携して、運行内容の見直しや運転手の確保等に取り組み、地域との対話を通じて実情や利用ニーズに応じた交通ネットワークの最適化を図ります。

目標3 市民主体による交通手段の構築

本市では、交通事業者（市の委託を含む）がバスや予約型乗合タクシーを運行していますが、様々な法律上の制約もある中、地域条件を踏まえた地域のきめ細かなニーズを満たす運行を行うことは極めて難しいものです。

また、地域公共交通が十分ではない地域の多くは、近隣に商店や診療所も少ないため、自家用車を運転できなくなると移動に困難を伴う人が増えていくことが考えられます。

そこで、自治会やより広域な単位で組織した主体的な地域団体と市が協働しながら地域の実情に応じた交通手段の検討を進めるなど、市民主体による交通手段の構築に取り組みます。

目標4 誰もが外出しやすい環境づくり

令和5年度に本市が実施したアンケート調査では、60歳代以上の高齢層で買物や通院等の移動に不安を抱えているとの結果となりました。高齢者や障がい者は、自家用車を利用できなくなると、外出自体が難しくなるため、住んでいる地域で健やかに暮らしていくためには地域公共交通を利用した外出促進が重要になります。

そこで、年齢や性別、障がいの有無にかかわらず誰もが外出及び利用しやすい地域公共交通の環境づくりに取り組みます。

目標5 来訪者も利用しやすい交通手段の充実

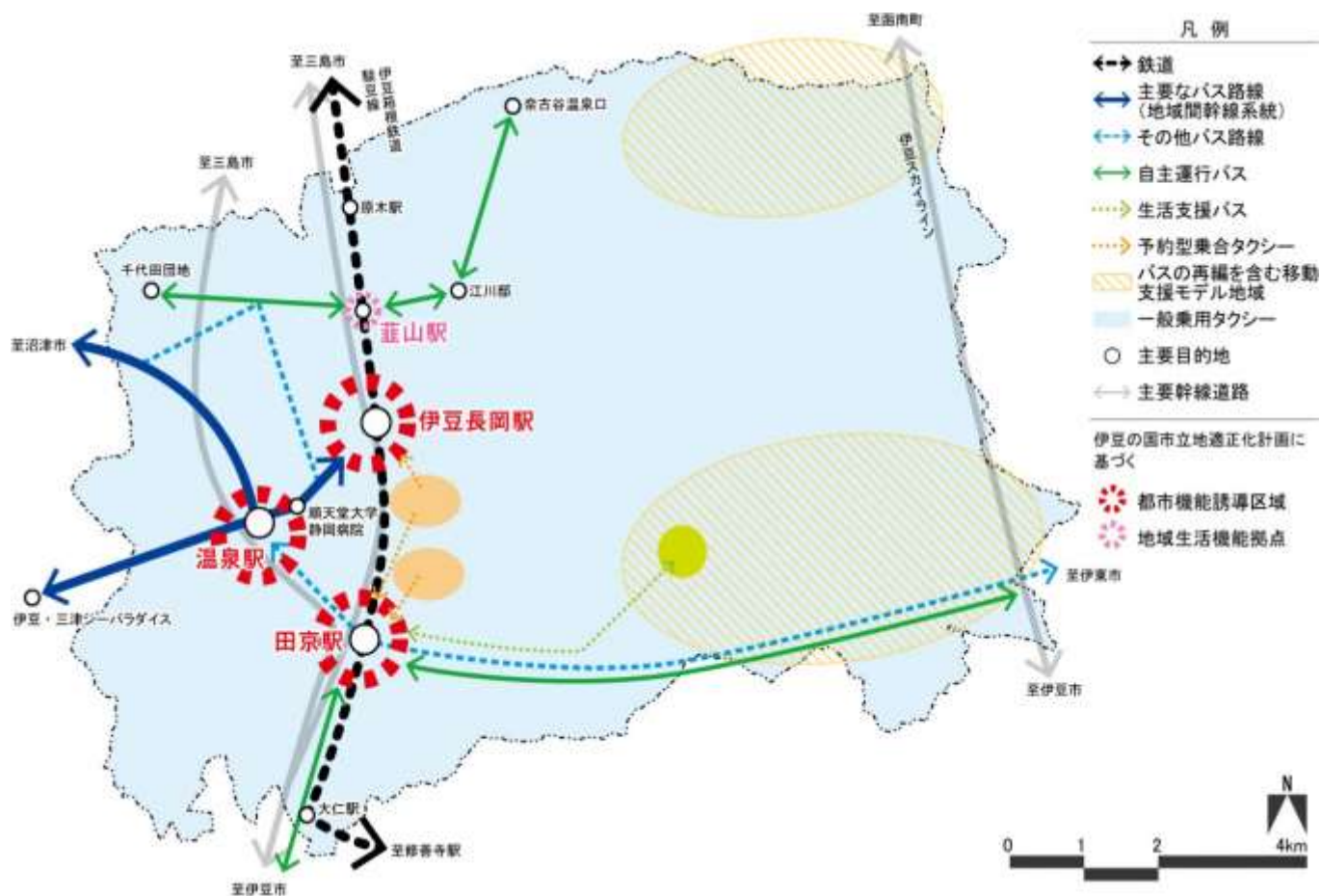
本市には、歴史ある伊豆長岡温泉に加え、世界文化遺産である韮山反射炉をはじめとした歴史的な文化資源も多くあることから、国内外からの来訪者による市域内の移動ニーズもあります。現在の市内の移動手段は、レンタサイクルやシェアサイクル、宿泊施設へは旅館自らの送迎サービスで対応していますが、これら2次交通の充実に加え、新技術を活用した新たな交通手段を導入することにより、周遊の効率化や利便性の向上につながる可能性があります。

そこで、新たな技術や交通手段の仕組みの調査や研究に積極的に取り組み、静岡県と連携した実証運行を経ての導入を検討するなど、多様なニーズを持つ来訪者が利用しやすい交通手段の充実に取り組みます。

3 目指す交通体系

地域公共交通体系における各移動手段の位置づけ及び目指す地域公共交通体系のイメージを以下のとおり定めます。

鉄道	都市間の移動手段 ・市民の通勤・通学手段、来訪者等の移動手段として維持
主要なバス路線 (地域間幹線系統) その他バス路線	拠点間の移動手段 ・市内外や市内の拠点を結ぶ地域公共交通として位置づけ ・市民の通勤・通学・通院手段、来訪者の移動手段として維持
自主運行バス	鉄道駅と地域を結ぶ移動手段 ・主に高齢者の通院や買い物等の日常生活に必要な移動手段として維持
生活支援バス	学校と地域を結ぶ移動手段 ・主に小中学生の通学に必要な移動手段として維持
予約型乗合タクシー ボランティア移送 (移動支援)	バス路線を補完する移動手段 ・予約型乗合タクシー、地域主体のボランティア移送等を活用した地域特性に応じた移動手段の導入の検討と導入支援
一般乗用タクシー	市内全域をドア・ツー・ドアで結ぶ移動手段 ・上記の公共交通を補完する移動手段として確保



第4章 目標達成に向けた事業

1 事業の内容

計画の目標を達成するため、実施する事業は次のとおりです。

目標1 地域公共交通の利用者の増大

1-1 利用しやすいバス停留所等の環境づくり

【取組の方針】

- ・地域公共交通の結節点となる駅や乗継拠点となるバス停留所等において、待合環境や乗り継ぎの改善を行うなど利用しやすい環境づくりを行うことで、地域公共交通を利用しやすくします。

【取組の内容】

- ・山間地域において、遠距離運転等を躊躇する高齢者等が使用するパーク&ライド（自宅から最寄りのバス停まで行き、駐車した後にバスを利用して目的地に向かうもの）が充実されるよう、市が調整役となって設置を推進します。
- ・地域公共交通が結節する鉄道駅やバスターミナルにおいて、乗継時間や天候等に左右されず、快適に過ごせる待合環境づくりを推進します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 パーク&ライドの設置の推進、待合環境改善の推進

【実施主体】

- ・伊豆の国市、交通事業者



▲ 田原野地区(バス停留所)の
パーク&ライド

1-2 バスロケーションシステムの活用推進

【取組の方針】

- ・バスの運行状況をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムの活用を推進することで、バスの利用を促進します。

【取組の内容】

- ・交通事業者が各自で整備しているバスロケーションシステムの閲覧効果を高めるため、市ホームページにバスロケーションシステムへのリンクを掲載し、アクセスを容易にします。
- ・バスロケーションシステムの利用者を増加させるため、地区座談会の開催時にスマートフォンに不慣れな高齢者世代に向けた当該システムの周知及び使い方講座を開催します。

- ・バス利用者の利便性の向上を図るため、鉄道駅や乗継の拠点となるバスターミナルにおいて、リアルタイムでバスの運行状況を案内するためデジタルサイネージの設置を県や近隣市町等で構成する伊豆地域公共交通活性化協議会において検討します。

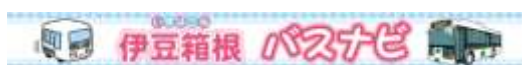
【実施時期】

- ・令和6年度 市ホームページに各社バスロケーションシステムへのリンク掲載
- ・令和7年度以降 交通結節点となる鉄道駅等へのデジタルサイネージの設置検討

【実施主体】

- ・伊豆の国市、交通事業者、静岡県

<各社バスロケーションシステムの紹介>



▲ 伊豆箱根バス
(伊豆箱根バスナビ)



▲ 東海バス
(MOKUIKU)



<デジタルサイネージ事例>



▲ デジタルサイネージ(三島駅南口)

1-3 バスの乗り方教室の開催

【取組の方針】

- ・市民にバスを身近に感じてもらい、バスを利用するきっかけをつくることを目的に開催する講習会を通じて、地域公共交通の利用促進を図ります。

【取組の内容】

- ・幼児や児童、高齢者学級の受講者、運転免許自主返納者等の高齢者を対象に、バスの利用方法や安全な乗り方を学ぶ「バスの乗り方教室」を実施します。

【実施時期】

- ・令和6年度 幼児や児童、高齢者等を対象とした教室の開催
- ・令和7年度以降 継続して実施

【実施主体】

- ・伊豆の国市、交通事業者



▲ バスの乗り方教室のようす

1-4 市民向け情報発信の充実

【取組の方針】

- ・市民に地域公共交通の情報を積極的に提供することにより、これまで利用しなかった方々への利用を促進します。

【取組の内容】

- ・市民が気軽に地域公共交通の情報に接することができるよう、市内の鉄道やバス等の情報を掲載した「伊豆の国市くらしの公共交通まるごとマップ」を市内公共施設や鉄道駅へ配架します。
- ・「伊豆の国市くらしの公共交通まるごとマップ」や市の地域公共交通に係る取組や情報を分かりやすく市ホームページに掲載します。
- ・市広報紙へ地域公共交通に関する特集記事を定期的に掲載することで、市民が地域公共交通について考えるきっかけをつくります。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 公共交通マップ等の配布、利用促進チラシの配布、広報紙への特集記事の掲載

【実施主体】

- ・伊豆の国市、交通事業者



▲ 広報表紙、特集記事

2022年10月号、2019年11月号



◀ 地域公共交通マップ

1-5 運転免許証自主返納の促進

【取組の方針】

- ・運転に不安を持つ市民が安心して運転免許証を自主的に返納する事業に取り組むことで、自家用車等を利用しなくても外出しやすい環境と代替手段となる地域公共交通の利用を推進します。

【取組の内容】

- ・アンケート調査では、60歳代以上の高齢層者で特に買物や通院等の移動への不安が高い結果となったため、自動車の運転に不安を持つ方が運転免許を自主的に返納しやすくなるよう「タクシー・バス・鉄道利用券」を交付します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 免許証の自主返納の促進に向けた取組

【実施主体】

- ・伊豆の国市、警察

<制度紹介> 運転免許証自主返納支援事業

対象者:伊豆の国市に住民登録している方で、運転免許証を自主返納してから6ヶ月以内の方

提出書類:①申請による運転免許の取消通知書

②本人を確認することができる証明書等の写し

申請期限:運転免許証を自主返納してから6ヶ月以内



Topics



「公共交通」と「福祉交通」それぞれの役割とは

- ・公共交通:乗降場所まで行き、乗降に介助等が必要なく、利用者を限定しないもの。
運賃を払えば誰でも乗車できる交通(鉄道・路線バス・タクシーなど)
- ・福祉交通:介護認定を受けていたり、障害があるため、乗降場所までの移動が困難、もしくは乗降に介助が必要である人を対象に輸送と介助は一体となったドア・ツー・ドアの移動(介護タクシー・福祉有償運送など)

目標2

交通ネットワークの最適化

2-1 自主運行バスの運行内容の見直し

【取組の方針】

- ・自主運行バスの運行内容が、児童を含む市民のニーズに合致したものとなっているか定期的に見直すことで、バス利用者の維持と拡大につなげます。

【取組の内容】

- ・地区や学校関係者間の意見交換会で出された意見を踏まえ、自主運行バス等の走行ルート、時刻表、運賃等を見直し、多くの利用者が利用しやすいものに改めます。
- ・必要に応じて、既存の地域公共交通手段の変更や新たな仕組みの導入等を検討します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 定期的な運行内容の見直し

【実施主体】

- ・伊豆の国市、交通事業者、地域



▲ 自主運行バスの車内
(児童の登下校利用のようす)



▲ 予約型乗合タクシー
「立花 Go!」利用のようす



Topics



伊豆の国市の主要なバス路線は順天堂病院によって支えられている!?

- ・市内を運行する民間路線バスの5系統のうち、なんと4系統が順天堂病院を經由しています。しかも1本/20~30分の高頻度で循環している市内唯一の黒字路線です。
- ・ちなみに伊豆の国市民は、順天堂病院に年間で延べ6万人以上が受診しています。「医療」と「地域公共交通」は切っては切り離せない関係なのです。

2-2 最適な輸送手段の検討及び導入

【取組の方針】

- ・地域の実情や利用ニーズ等に応じた最適な輸送手段の導入に向けて取り組むことで、新たな交通ネットワークの形成を図ります。

【取組の内容】

- ・地域からの協議の申し入れ又は交通事業者からの民間バス路線変更や退出の申し出があった場合には、検討フローを参考に代替交通手段を検討します。
- ・不採算や赤字額が拡大する路線や地域ニーズに適應していない路線は、地域の実情に合致したあらゆる輸送手段の導入を検討します。

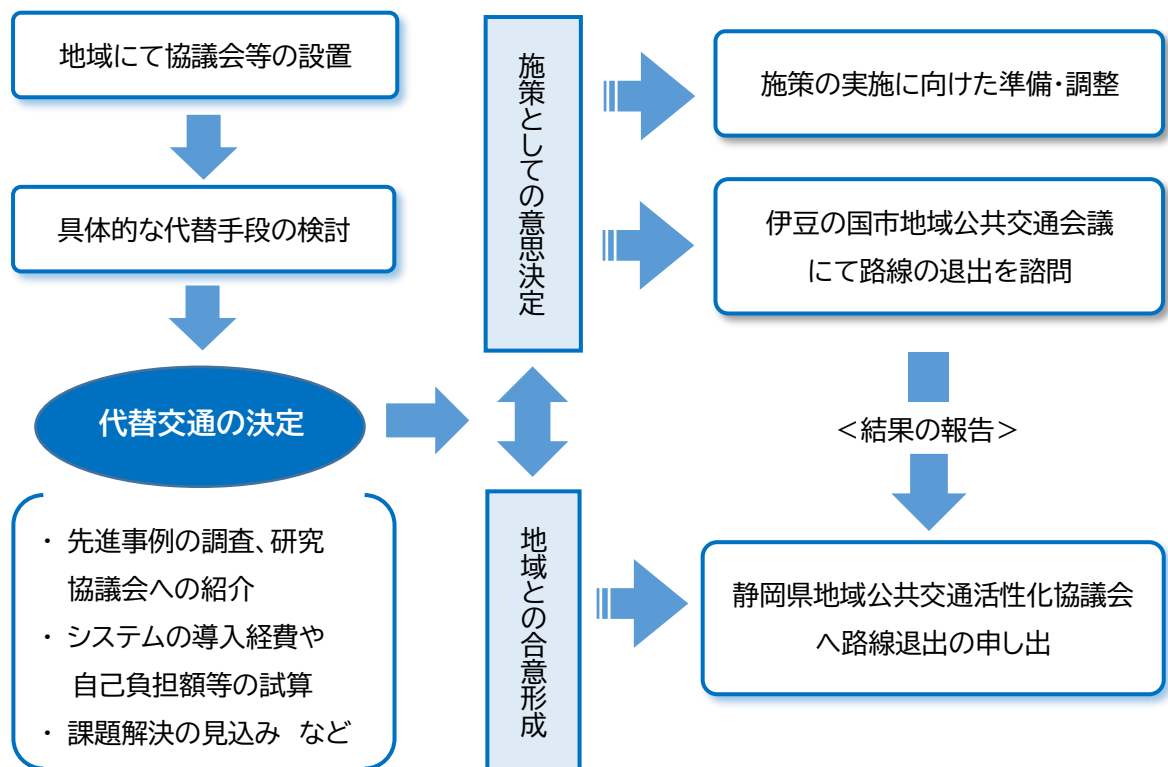
【実施時期】

- ・令和6年度 自主運行バス等の利用状況調査、地域や交通事業者との協議
- ・令和7年度、8年度 地域や交通事業者との協議の継続、実施に向けた必要な手続き
- ・令和9年度以降 再編した交通手段による運行開始

【実施主体】

- ・伊豆の国市、交通事業者、地域

<参考> バス路線退出時の代替交通の検討フロー



2-3 運転手の確保に向けた取組の推進

【取組の方針】

- ・交通事業者が実施する運転手の確保に向けた取組を支援することで、バスやタクシー、鉄道の運転手不足を解消し、交通ネットワークの維持を図ります。

【取組の内容】

- ・交通事業者は、免許等の資格取得支援の充実や待遇等の向上に努め、働きやすい労働環境の整備に取り組みます。
- ・伊豆の国市及び県は、交通事業者が抱える運転手不足等の課題が与える影響を市民に適切に情報発信するほか、交通事業者が行う就職説明会等の開催を支援します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 長時間労働の解消など労働環境の改善に向けた取組、市による広報紙等による交通事業の課題の情報発信、就職説明会等の開催支援

【実施主体】

- ・交通事業者、伊豆の国市、静岡県

2-4 連携によるネットワークの強化

【取組の方針】

- ・伊豆の国市のみならず、近隣の市町や交通事業者など関係者間の連携を更に強化することで、広域的な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

【取組の内容】

- ・伊豆地域公共交通活性化協議会や関連団体が主催する勉強会、ワークショップを通じて広域の関係者間の連携を強化します。
- ・伊豆の国市地域公共交通会議やバス停の安全性確保対に係る検討会等の市独自の取組を通じて、市内外の交通事業者、地域公共交通に取り組む市民団体等との関係及び連携を強化します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 伊豆の国市地域公共交通会議の開催、静岡県及び伊豆地域公共交通活性化協議会、関連団体が主催する各種会議への参画

【実施主体】

- ・伊豆の国市、交通事業者、地域、静岡県、企業・団体

目標3

市民主体による交通手段の構築

3-1 地域との交通手段の検討会の開催

【取組の方針】

- ・地域との対話の場である座談会等を通じて、地域自らが主体的に取り組む意識の醸成を図りつつ、地域の実情や移動のニーズに応じた交通手段の構築を目指します。

【取組の内容】

- ・自治会や予約型乗合タクシー推進委員会、シニアクラブ等と意見交換会や懇話会を行います。
- ・自らの地域公共交通を支える仕組みづくりを検討しながら当事者意識を向上させる機会を創出します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 地区座談会や懇話会の継続（随時）

【実施主体】

- ・地域、伊豆の国市



▲ 市長座談会「市長と語ろう」
大仁山間地域合同開催のようす

3-2 地域主体の組織体制の構築

【取組の方針】

- ・自主的な活動団体の立ち上げや運営を支援することで、地域主体の組織体制づくりを推進します。

【取組の内容】

- ・地域主体の組織の立ち上げを支援するため、当該地域における交通ニーズの調査を行います。
- ・新たな地域主体組織と既存の地域主体組織との情報共有の場を提供します。
- ・地域公共交通の利用啓発や促進、調査や研究に係る経費を助成します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 地域主体組織の立ち上げ支援、運営や活動継続の支援

【実施主体】

- ・地域、伊豆の国市、交通事業者



▲ 予約型乗合タクシー「立花 Go!」
委員会のようす



▲ 予約型乗合タクシー「星の花号」
懇話会のようす

3-3 互助や共助による交通手段の導入支援

【取組の方針】

- ・地域公共交通が十分でない地域において、地域主体のボランティアや自家用有償旅客運送の取組を推進することで、互助や共助による交通手段の確保を図ります。

【取組の内容】

- ・ボランティアと事業所等が協働し、買物や通院等のための移動手段を提供するボランティア移送の活動を支援します。
- ・移動支援検討モデル地域を設定し、ボランティア移送を必要とする当該地域において活動するための人材育成等の取組を支援します。
- ・福祉有償運送などを含む自家用有償旅客運送の導入の可能性を探りつつ、地域の実情に合わせた交通手段を検討します。
- ・ライドシェアについては、政府のデジタル行財政改革会議が示す方針や全国の先進地域の動向に注視しつつ、市としての導入の妥当性や有効性を検証します。



▲ 千代田区見守り隊×いちごの里によるボランティア移送のようす

【実施時期】

- ・令和6年度、7年度 移動支援検討モデル地域の選定やニーズ調査、導入に向けた協議や検討等
- ・令和8年度以降 互助や共助による移動支援の実施

【実施主体】

- ・地域、社会福祉協議会、伊豆の国市



Topics



運転手不足の影響は、伊豆の国市にも忍び寄る!?

- ・近年、バスやタクシー、鉄道の深刻な運転手不足の問題は、全国のニュースや新聞で取り上げられることが増えてきました。
- ・関連する働き方改革関連法は、令和6年4月から施行されます。伊豆の国市内も例外ではなく影響を受けることとなります。安心して地域公共交通を利用できるよう、今こそバス・タクシー・鉄道の運転手さんのプロの仕事ぶりに注目を！

3-4 地域資源の調査、先進事例の研究

【取組の方針】

- ・市民主体や共助による交通システム、AIを活用したデマンド交通システム等の先進事例を地域団体等へ分かりやすく提示することで、地域が主体的に取り組める支援体制を整えます。

【取組の内容】

- ・路線バスや予約型乗合タクシーでは対応しきれない交通が十分ではない地域の移動ニーズを調査します。
- ・企業や団体、旅館やホテルが運行する送迎車等の実態や潜在的なニーズを調査します。
- ・運転等のボランティアに協力可能な人材を発掘し、ボランティアによる移送を希望する地域とのマッチングや運行に向けた取組を支援します。
- ・市民主体やAIを活用したデマンド交通など先進的な交通システムの好事例を調査し、地域公共交通が十分ではない地域に提示できるよう資料を整えます。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 地域の移動ニーズ調査、先進事例の研究及びまとめ、導入に向けた検討

【実施主体】

- ・伊豆の国市、地域、企業・団体

<AIデマンド交通先進事例の紹介>

【主な視察先とシステム名称】

- ・岐阜県各務原市(チョイソコ)
- ・愛知県豊明市(チョイソコ)
- ・長野県安曇野市(のるーと)

【AIデマンドの概要】

- ・デマンド=予約があった場合に運行する乗り合い型の送迎サービス
- ・電話かアプリから予約が入り次第、AIが最も効率的な運行ルートを示し、発着時間も含めて車両のシステムへ反映
- ・200円~400円/1乗車と一般の乗用一般乗用タクシーよりも安価な価格設定

【システム特徴等】

- ・導入した市によって運行体制は様々。
(例) 街中だけの区域運行⇔市内全域運行
区域内のバス停設定⇔ドア to ドア
オペレーター事務含めて全委託
⇔システムのみ委託 など



▲ チョイソコとよあけ(R2)



▲ チョイソコかかみがはら(R5)



▲ あずみん/のるーと安曇野(R5)

目標4

誰もが外出しやすい環境づくり

4-1 小中学生に対する通学支援

【取組の方針】

- ・小中学校への通学が遠距離となる児童・生徒を対象に、自主運行バス等による登下校の手段の確保や経済的な支援を行います。

【取組の内容】

- ・遠距離通学の児童・生徒の登下校手段を確保するため、自主運行バス、生活支援バスの運行、交通事業者への運行委託による児童・生徒の送迎支援を行います。
- ・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ります。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 通学支援の継続実施、定期的な支援方法の見直し

【実施主体】

- ・伊豆の国市

4-2 高齢者等に対する福祉タクシー等利用券の交付

【取組の方針】

- ・高齢者や障がい者に対し、福祉タクシー等利用券を交付することで、外出機会の拡大と市内公共交通の利用促進を推進します。

【取組の内容】

- ・75歳以上の高齢者及び一定の等級に該当する障がい者が、社会との関わりを保てるよう外出を支援するとともに、地域公共交通の利用の促進にも寄与する「タクシー・バス・鉄道利用券」を交付します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 福祉タクシー等利用券の継続実施、必要に応じた制度の見直し

【実施主体】

- ・伊豆の国市

<制度紹介> 福祉タクシー・バス・鉄道利用券

対象者:市内 75歳以上の高齢者及び1・2級の障害者

内容:タクシー・バス・鉄道の乗車運賃の助成(共通券)



▲ 福祉タクシー等利用券

4-3 バス停留所の安全性と快適性の向上

【取組の方針】

- ・バスの停留所における安全性と快適性を向上させることで、誰もが乗降しやすい利用環境を整えます。

【取組の内容】

- ・安全性に課題があるバス停留所の課題解消を図るため、交通事業者にと地域が協力して移設等により安全性を確保します。
- ・交通量が多い路線に設置されたバス停留所には、道路管理者がバスベイ等の整備を検討し、乗降時の安全性を確保しながら停車に起因する渋滞緩和に努めます。
- ・バス停に上屋やベンチ等の待合を設けることで快適性の向上を図ります。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 バス停留所の改修や移設等の実施

【実施主体】

- ・交通事業者、伊豆の国市、地域



▲ 大仁小学校前バス停の整備状況



▲ 奈古谷区「松原口」バス停の移設

4-4 バリアフリー化の取組充実

【取組の方針】

- ・誰もが分けへだてなく活動できる共生社会の実現に向けて、地域公共交通の分野でも可能な限り社会的障壁（バリア）を取り除き、誰もが利用しやすくなるようバリアフリー化に向けた取組を推進します。

【取組の内容】

- ・高齢者や車イスを利用する障がい者、ベビーカーを使用している子育て世代など様々な利用者が地域公共交通を利用しやすくなるよう、交通結節点のバリアフリー化、低床（ノンステップ）バスやユニバーサルデザインタクシーの導入を推進します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 路線バスや自主運行バス車両における低床（ノンステップ）、ユニバーサルデザインタクシー車両の継続導入、交通結節点等におけるバリアフリー化の推進

【実施主体】

- ・交通事業者



▲ 車イスが利用できる伊豆長岡駅構内



▲ 出入口がフラットなノンステップバス



▲ ユニバーサルデザインのタクシー

目標5 来訪者も利用しやすい交通手段の充実

5-1 レンタサイクル、シェアサイクルの充実

【取組の方針】

- ・個別の移動ニーズに対応するレンタサイクルやシェアサイクルの整備を促進することで、地域住民のみならず来訪者も利用しやすい移動手段の確保と充実を図ります。

【取組の内容】

- ・本市に公共交通機関を利用して訪れた国内外の来訪者等や市民が効率よく移動できるよう、レンタサイクルやシェアサイクルの普及促進を支援します。また、多言語化の案内表記を検討します。
- ・自転車にGPS機能を付けて周遊の動向調査及び分析を行い、ニーズが高い施設へサイクルポートを設置するなど利便性の向上に向けた取組を検討します。
- ・バスやタクシーとシェアサイクルを相互利用できる新たなサービスの導入を検討します。



▲ シェアサイクル(江川邸)

【実施時期】

- ・令和6年度以降 台数増加やニーズが高い施設等へのサイクルポート設置の検討

【実施主体】

- ・企業・団体、伊豆の国市

5-2 個別輸送サービスの充実

【取組の方針】

- ・来訪者等が目的地へ向かうための個別の輸送手段を充実させることで、市内観光施設や旅館等の周遊の利便性向上を促進します。

【取組の内容】

- ・観光や旅館事業者、交通事業者が協議し、旅館送迎の効率化に向けた取組を支援します。
- ・来訪者が市内の観光施設等を周遊しやすくなるよう貸切タクシーの充実や小型モビリティの導入検討など新たな取組によるサービスの充実を図ります。

【実施時期】

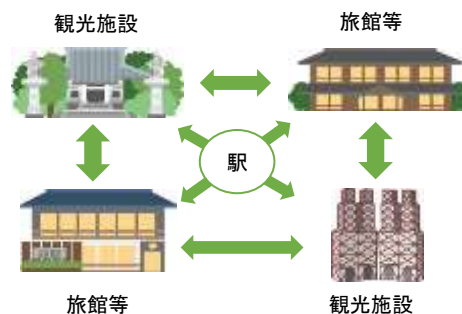
- ・令和6年度以降 旅館や観光施設へのニーズ調査、具体的な支援施策の検討

【実施主体】

- ・企業・団体、交通事業者、伊豆の国市



▲ 旅館送迎(伊豆長岡駅前)のようす



▲ 旅館・施設・鉄道間の周遊のイメージ

5-3 MaaS等新たな技術の導入検討

【取組の方針】

- ・伊豆長岡温泉や伊豆長岡駅など本市の観光拠点へ新たなモビリティツールの導入を検討することで、拠点間の結びつきを強め、日常生活の利便性を向上させるとともに、地域のにぎわいの創出を推進します。

【取組の内容】

- ・グリーンスローモビリティや自動運転など新たなモビリティツールを調査及び研究し、活用についての検証を行います。
- ・観光施設や旅館等へ潜在的なニーズ調査を行い、具体的な実証実験を検討します。

【実施時期】

- ・令和6年度以降 観光施設や旅館等へのニーズ調査、新たなモビリティツールの調査及び研究、実証実験の検討

【実施主体】

- ・伊豆の国市、静岡県、企業・団体

<事例> しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト

(静岡県提供)

静岡県では、自動運転の最新技術を活用した移動サービスの導入による公共交通の課題解決の検証を目的に、平成30年度より「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」を進めています。令和6年度を目標に自動運転移動サービスの実現を目指しています。



▲ 自動運転車の車内のようす



Topics



「Life izu Country」伊豆の国市への移住を応援します！

- ・伊豆の国市への転入者は増え、令和4年度は122人の転入超過(社会増)となりました。
- ・田舎すぎず、都会でもない“ちょうどよさ”が魅力の伊豆の国市。首都圏にも伊豆や箱根の観光地にも抜群の生活拠点。交通の利便性が良くなれば、もっと伊豆の国市が住みやすくなります。活気ある伊豆の国市に向けて、一丸となって盛り上げていきましょう。

2 事業のスケジュール

事業のスケジュールは次のとおりです。

対応する事業 ◎

関連する事業 ○

事業名称等		目標 1	目標 2	目標 3	目標 4	目標 5
1-1	利用しやすいバス停留所等の環境づくり	◎	○	○	○	
1-2	バスロケーションシステムの活用推進	◎	○		○	
1-3	バスの乗り方教室の開催	◎	○	○	○	
1-4	市民向け情報発信の充実	◎	○	○	○	
1-5	運転免許証自主返納の促進	◎			○	
2-1	自主運行バスの運行内容の見直し	○	◎	○	○	
2-2	最適な輸送手段の検討及び導入	○	◎	○	○	
2-3	運転手の確保に向けた取組の推進	○	◎			
2-4	連携によるネットワークの強化	○	◎	○		
3-1	地域との交通手段の検討会の開催	○	○	◎	○	
3-2	地域主体の組織体制の構築	○	○	◎	○	
3-3	互助や共助による交通手段の導入支援		○	◎	○	
3-4	地域資源の調査、先進事例の研究			◎	○	
4-1	小中学生に対する通学支援	○	○		◎	
4-2	高齢者等に対する福祉タクシー等利用券の交付	○	○	○	◎	
4-3	バス停留所の安全性と快適性の向上	○	○	○	◎	
4-4	バリアフリー化の取組充実	○	○		◎	
5-1	レンタサイクル、シェアサイクルの充実				○	◎
5-2	個別輸送サービスの充実				○	◎
5-3	MaaS 等新たな技術の導入検討				○	◎

実施主体	実施期間(年度)				
	R6	R7	R8	R9	R10
伊豆の国市、交通事業者	パーク&ライドの継続設置、待合環境改善の継続				
伊豆の国市、交通事業者、静岡県	バスロケのリンク掲載、サイネージの設置検討				
伊豆の国市、交通事業者	バスの乗り方教室の継続実施				
伊豆の国市、交通事業者	公共交通マップ等の作成・配架、広報紙による周知				
交通事業者、警察	免許証自主返納促進の継続実施				
伊豆の国市、交通事業者、地域	定期的な運行内容の見直しの継続実施				
伊豆の国市、交通事業者、地域	調査・協議・調整		実証運行等		
交通事業者、伊豆の国市、静岡県	運転手の確保に向けた取組の継続実施				
伊豆の国市、交通事業者、地域、静岡県、企業・団体	連携強化に向けた取組の継続実施				
地域、伊豆の国市	地区座談会や懇話会の継続実施				
地域、伊豆の国市、交通事業者	地域主体組織の立ち上げ・活動支援の継続実施				
地域、社会福祉協議会、伊豆の国市	協議・検討		移動支援の実施		
伊豆の国市、地域、企業・団体	調査・研究・導入に向けた検討				
伊豆の国市	通学支援の継続実施、定期的な支援方法の見直し				
伊豆の国市	福祉タクシー等利用券の継続実施				
交通事業者、伊豆の国市、地域	バス停留所の改修や移設の継続実施				
交通事業者	UD車両導入、バリアフリー化の継続実施				
企業・団体、伊豆の国市	シェアサイクル等の台数増・サイクルポート設置の検討				
企業・団体、交通事業者、伊豆の国市	ニーズ調査・具体的な支援施策の検討				
伊豆の国市、静岡県、企業・団体	ニーズ調査・研究・実証実験の検討				

第5章 目標の評価指標と進行管理

1 評価指標の設定

(1) 評価指標の一覧

本計画に位置付けた5つの目標に対する評価指標として、次のとおり指標を設定します。

計画期間における各取組の進捗状況を把握し、適切な管理を行うため、経年で取得可能なデータにより実績値を算出します。なお、本目標値については、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行う場合もあります。

評価指標	令和4年度 (基準年度)	令和10年度 (目標年度)
指標1 市民1人当たりの公共交通利用回数	9.6回/人	11.0回/人
指標2 公共交通の徒歩圏人口カバー率	77.2%	79.6%
指標3 ①市民主体による交通手段導入の延べ件数 ②地域との協議回数（累計）	3件 18回	5件 140回
指標4 ①ユニバーサルデザイン（UD）車両導入率 ②福祉タクシー券の利用率	52.0% 67.1%	70.0% 75.0%
指標5 ①観光客の公共交通利用率 ②レンタサイクル及びシェアサイクルの利用者数	22.0% 7,197人	30.0% 7,920人

(2) 評価指標の考え方

評価指標の考え方と基本方針及び目標との関係は次のとおりです。

基本方針	目 標	評価指標の考え方
豊かで快適な暮らしを人のつながりで支える公共交通 協働によるきめ細かな交通システムを目指して	<p>目標1 地域公共交通利用者の増大</p>	<p>指標1 市民1人当たりの公共交通 利用回数 利用促進施策や利用環境の改善等により利用者が増え、豊かで快適な暮らしを実現する観点から設定します。</p>
	<p>目標2 交通ネットワークの最適化</p>	<p>指標2 公共交通の徒歩圏人口 カバー率 公共交通の運行内容の見直しによって、きめ細かな交通システムを目指す観点から設定します。</p>
	<p>目標3 市民主体による交通手段の構築</p>	<p>指標3 ①市民主体による交通手段 導入の延べ件数 ②地域との協議回数 公共交通に関わる人材不足等により、公共交通が十分でない地域に住む市民の移動を、人のつながりや市民協働により支える観点から設定します。</p>
	<p>目標4 誰もが外出しやすい環境づくり</p>	<p>指標4 ①ユニバーサルデザイン (UD)車両導入率 ②福祉タクシー券の利用率 誰もが分けへだてなく活動できる共生社会の実現のため、外出しやすい環境をつくる観点から設定します。</p>
	<p>目標5 来訪者も利用しやすい 交通手段の充実</p>	<p>指標5 ①観光客の公共交通利用率 ②レンタサイクル・シェアサイ クルの利用者数 市内の観光資源の周遊の効率化や周遊時の利便性の向上により来訪者の移動手段の選択の幅を広げる観点から設定します。</p>

(3) 評価指標の算出根拠

評価指標の算出方法は、次のとおりです。

【指標1の算出方法】

「市民1人あたりの地域公共交通年間利用回数＝公共交通利用者数／住民基本台帳人口」

○指標1における公共交通は、市内における民間路線バス、自主運行バス等を対象とし、各社の協力により、延べ利用者数を公共交通利用者数として使用します。

○公共交通利用者数は、以下の調査結果を合計した数とします。

- ・伊豆箱根バス利用者数(市内区間のみ)(4月～翌年3月)
(伊豆箱根バス(株)提供)
- ・自主運行バス年間利用者数:年度(4月～翌年3月)
(伊豆箱根バス(株)、(株)東海バス提供)
- ・予約型乗合タクシー年間利用者数:年度(4月～翌年3月)
(協働まちづくり課)

○また、人口は、毎年3月末時点の住民基本台帳人口を使用します。

- ・住民基本台帳人口:3月末時点の住民基本台帳人口(市民課)

【指標2の算出方法】

「公共交通の徒歩圏人口カバー率＝公共交通の徒歩圏人口/市内の総人口」

○指標2における公共交通の徒歩圏は、本市立地適正化計画の公共交通の徒歩圏の考え方に合わせ、市内における鉄道駅から800m圏内、民間路線バスのバス停及び自主運行バスのバス停から300m圏内とします。

○公共交通の徒歩圏人口及び市内の総人口は、直近の国勢調査結果から算出します。

- ・国勢調査 総人口(総務省統計局)

【指標3の算出方法】

「市民主体による交通手段導入の延べ件数」

○指標3における地域主体の交通手段は、地域が主体となり本市と協働して検討した予約型乗合タクシー等の交通手段、道路運送法による許可・登録を要しないボランティア移送、新たに始めた自家有償旅客運送等を対象とし、基準年度以降に導入した延べ件数とします。

「地域との協議回数」

○指標3における地域との協議とは、地域公共交通に関する協議を伴う地区座談会、意見交換会、懇話会等を対象とし、その回数を累計して算出します。

【指標4の算出方法】**「ユニバーサルデザイン(UD)車両導入率＝UD 車両数/総車両数」**

○指標4におけるユニバーサルデザイン(UD)車両数は、以下の資料により算出します。

- ・UD車両数:3月末日時点(伊豆箱根バス(株)提供)
- ・UD車両数:3月末日時点((株)東海バス提供)
- ・UD車両数:3月末日時点(伊豆箱根交通(株)提供)
- ・UD車両数:3月末日時点(三島合同タクシー(株)提供)

○総車両数は、以下の資料により算出します。

- ・登録車両数:3月末日時点(伊豆箱根バス(株)提供)
- ・登録車両数:3月末日時点((株)東海バス提供)
- ・登録車両数:3月末日時点(伊豆箱根交通(株)提供)
- ・登録車両数:3月末日時点(三島合同タクシー(株)提供)

「福祉タクシー・バス・鉄道利用券の利用率＝福祉タクシー・バス・鉄道利用券利用枚数/交付枚数」

○指標4における福祉タクシー・バス・鉄道利用券は、市内 75 歳以上の高齢者及び1・2級の障害者を対象に交付した合計枚数及び利用枚数とします。

【指標5の算出方法】**「観光客の公共交通利用率」**

○指標5における観光客の公共交通利用率は、「静岡県における観光の流動実態と満足度調査」より、伊豆地域をメイン訪問地域とした人において利用交通手段として公共交通と回答した割合とします。

○以下の資料により算出します。

- ・静岡県における観光の流動実態と満足度調査結果:(静岡県 スポーツ・文化観光部 観光交流局 観光政策課)

「レンタサイクル及びシェアサイクルの利用者数」

○指標5におけるレンタサイクル及びシェアサイクルは、市内のサイクルポートに配備されている自転車を対象とし、その利用者数を合計して算出します。

2 目標の進行管理

(1) 実施体制

本計画の推進に当たっては、市や交通事業者、関係機関などが密接に連携し、それぞれの実施主体が着実に取り組むこととします。

取組の進捗や実績は、市が事務局として取りまとめ、「伊豆の国市地域公共交通会議」の中で報告し、評価や改善に向けた協議を図る体制を整え、委員の意見を反映しながら目標の達成に向けて取り組んでいきます。

- 年度の前期開催（7月～8月頃）
 - ・事業の進捗や目標、評価指標などの状況確認
- 年度の後期開催（1月～2月頃）
 - ・今年度事業進捗状況の経過報告
 - ・翌年度の事業計画案

(2) 計画及び目標の評価スケジュール

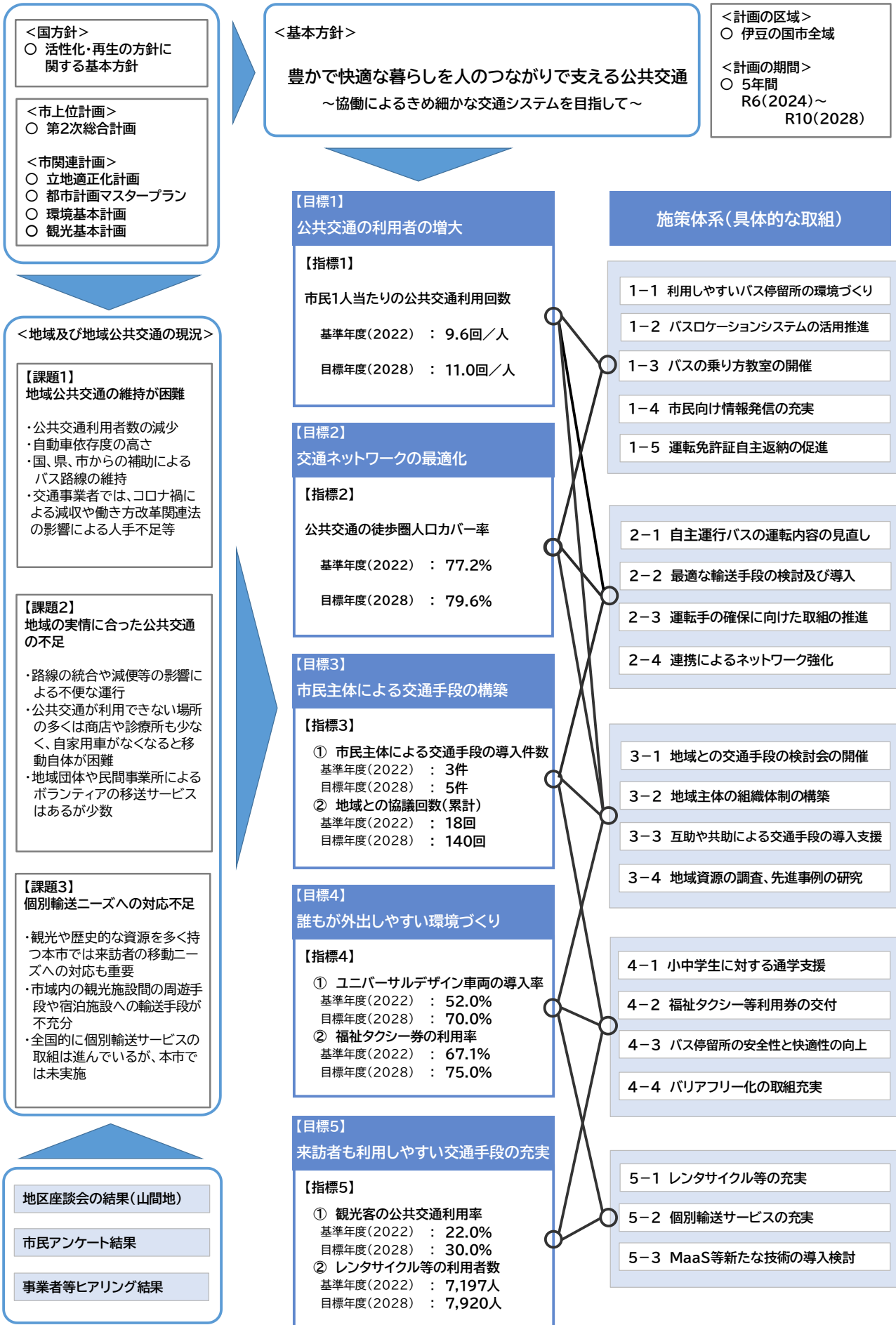
計画の推進にあたっては、計画策定 (Plan) → 事業の実施 (Do) → 評価 (Check) 改善 (Act) → 計画反映 (Plan) という PDCA サイクルを毎年行います。計画期間中は以下のような評価スケジュールのもと事業を進めます。

<計画期間における進捗管理、評価スケジュール>

	令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和10年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
計画 (Plan)	令和7年度事業の検討		令和8年度事業の検討		令和9年度事業の検討		令和10年度事業の検討		次期計画の検討	
事業の実施 (Do)	事業実施									
評価 (Check)	令和5年度事業の確認・評価		令和6年度事業の確認・評価		令和7年度事業の確認・評価		令和8年度事業の確認・評価		令和9年度事業の確認・評価	
改善 (Act)	事業の改善		事業の改善		事業の改善		事業の改善		事業の改善	

<年間単位の進捗管理、評価スケジュール>

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
実施事項	前年度事業の確認・評価			改善	会議	次年度事業計画の検討					会議	次年度から反映
						★次年度予算要求						
						本年度内で改善できるものは随時実施						



あ行	
伊豆地域公共交通活性化協議会	伊豆地域の地域公共交通の維持、活性化を目的とした協議会のこと。交通事業者、公共交通利用者団体の代表、学識経験者、国、県、市町などの関係者が、伊豆地域公共交通計画の策定及び実施等に関して協議します。静岡県が設置している。
伊豆の国市地域公共交通会議	伊豆の国市の地域公共交通の維持、確保、活性化を目的とした会議のこと。交通事業者、公共交通利用者団体の代表、学識経験者、国、県、市などの関係者が地域公共交通に関して協議します。伊豆の国市が設置している。
か行	
グリーンスローモビリティ	時速 20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動車両のこと。CO2 排出量が少なく低速のため安全で小型で狭い道を走行でき窓がなく開放的という特長がある。
交通結節点	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場等がある。
さ行	
シェアサイクル	相互利用可能な複数のサイクルポート(自転車貸出拠点)からなる、自転車による面的な都市交通システムのこと。
自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、有償で自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。
自主運行バス	地域住民の福祉に寄与することを目的として、地方公共団体が運行に関与している乗合バスのこと。
実証運行	新たな公共交通の導入を検討するために行う試験的な運行のこと。
生活支援バス	自主運行バス以外に、福祉施設への送迎や小中学校への登下校を目的として市が運行しているバスのこと。
た行	
地域間幹線系統	複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスのうち、運送収入(運賃)のみでは事業採算が確保できない路線であって、運行本数や輸送量等の一定の条件を満たした系統のこと。
デジタルサイネージ	屋外・公共空間などで、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信する装置のこと。
デマンド交通	需要のある時のみ予約を受け運行する公共交通のこと。

は行	
バスロケーションシステム	人工衛星等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等で利用者に情報提供するシステムのこと。
バリアフリー	障害のある人が社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去すること。
福祉タクシー・バス・鉄道利用券 (略称:福祉タクシー券)	高齢者(75才以上)と重度障がい者を対象とした、タクシー、バス、鉄道の運賃の助成券のこと。
福祉有償運送	高齢者や障害者等公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、市町村や訪問介護事業者、NPO法人等が、有償で自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。
ま行	
MaaS (Mobility as a Service)	地域住民や旅行者一人一人の出発地から目的地までの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。目的地における観光や医療等のサービスとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決が期待されている。
モビリティツール	自家用車やバス、タクシーの自動車全般をはじめ、二輪車、電気自動車など移動や輸送に関わるあらゆる手段・手法のこと。
や行	
ユニバーサルデザインタクシー (略称:UDタクシー)	車内空間が広く、ドアの手すりや車椅子に乗ったまま乗車できるスロープなどを備えており、障害のある方でも利用しやすい工夫が施されているタクシー車両のこと。
予約型乗合タクシー	利用したい時間や目的地を事前に予約すると、予約に合わせて他の方と乗合ながら、希望する場所から目的地まで移動できる交通手段のこと。

伊豆の国市地域公共交通計画

発行 伊豆の国市協働まちづくり課

〒410-2292 静岡県伊豆の国市長岡 340 番地の1

TEL: 055-948-1412 FAX: 055-948-2915

E-mail: kyoudou@city.izunokuni.shizuoka.jp

令和6年3月