

令和6年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価  
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

## 伊東市地域公共交通活性化協議会 (伊東市)

平成30年4月11日設置

平成31年3月27日 伊東市地域公共交通網形成計画策定 (令和6月1月改定)  
(計画期間:平成31年4月~令和7年3月)

令和7年3月19日 伊東市地域公共交通計画策定予定  
(計画期間:令和7年4月~令和12年3月)

## ■本市の特性、計画策定背景

- 市内は鉄道と路線バスが運行。**バス幹線路線は運行本数が確保されている（日中でも1時間に1本以上確保）**。路線バス網が充実。また、コロナ禍で落ち込んだ**観光客数も回復傾向**にある。
- 一方で、**定住化がある別荘・分譲地を中心に、交通不便地域が残っている**他、来訪者に対応した**案内のわかりにくさが課題**であることから、これらを解決する地域公共交通の見直しが必要。

## ■計画の基本方針・目標

《方針1》 市民にとってわかりやすく利用したいと感じる公共交通の構築を目指す

【目標】市民の公共交通への満足度の向上

《方針2》 来訪者にとってわかりやすく利用したいと感じる公共交通の構築を目指す

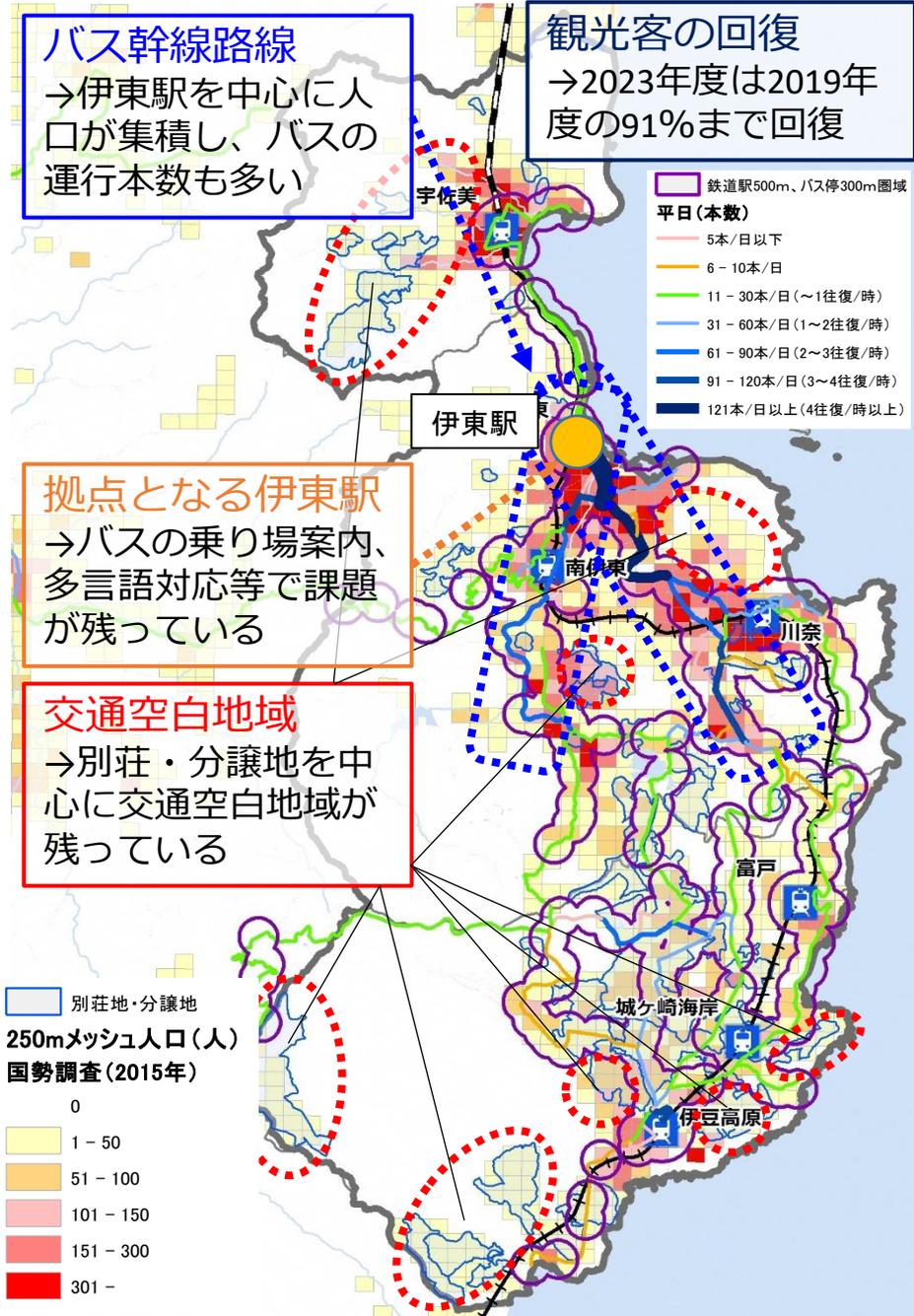
- 【目標】公共交通利用者数の維持
- 【目標】観光移動での公共交通利用促進

《方針3》 効率性と利便性の確保による持続可能な公共交通の構築を目指す

【目標】交通空白地域の解消

《方針4》 公共交通の利用促進に向けて関係者と一体となった協働体制の構築を目指す

【目標】利用促進などの協働の取り組み



## 2. 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

## ■ 計画における取組み内容

	取組み内容	実施状況	結果の考察、今後の課題
1. 交通結節点の利用環境向上	・ バス乗り場の改装、乗車スペースの拡充、案内板や案内所の設置	・ 伊東駅で実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民生活、観光両面の結節点である<b>伊東駅、伊豆高原駅において、案内強化、待合環境強化を実現</b></li> <li>・ バスロケとの連携など、<b>次年度以降、更なる内容充実が必要</b></li> </ul>
	・ デジタルサイネージの設置	・ 伊東駅、伊豆高原駅で実施	
	・ 鉄道事業者、バス事業者との協議を継続実施、鉄道とバス、バス同士の接続向上	・ 伊豆急行、東海バス等の関係者と協議	
2. 公共交通体系の再構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間バス路線網の維持</li> <li>・ 市内自主運行路線の運行補助の継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナの影響がありながら、市内の民間バス路線網は計画策定時の状況を維持</li> <li>・ 自主運行路線についても運行補助を継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナの影響は大きかったが、市全体のバス路線網は維持</li> <li>・ 利用者数の回復は十分ではなく、今後、<b>自主運行バスの系統減も予定されており、見直しが急務</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 拠点駅の公共交通マップの作成・配布</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 伊東駅、伊豆高原駅の公共交通マップを作成し、市庁舎ロビーや各駅で配布</li> </ul>	
3. 利用促進に向けた取組み	・ バスの乗り方教室の開催・周知	・ 保育園・幼稚園・小学校、高齢者向けのバスの乗り方教室の開催	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画策定時より、各種取組みを毎年度継続実施</li> <li>・ ICカードの導入、バスロケーションシステムの周知など、<b>近年の利用環境改善のPRがより一層必要</b></li> </ul>
	・ 自動運転に関する社会実験・実施	・ 伊豆高原自動運転実証運行を実施	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ デマンド型交通の実証運行の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 伊豆高原地域でデマンド型交通の実証運行を実施</li> </ul>	
4. 地域公共交通の確保、充実	・ 別荘地・分譲地での移動手段確保	・ 別荘地の管理団体との協議の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 伊豆高原地域等でデマンド型交通の実証実験を実施したが、本格運行には至らず</li> <li>・ <b>地域が主体となり活動できるよう、手引き作成や行政との役割分担明確化などが必要</b></li> </ul>
	・ タクシー運転手確保の支援、バリアフリー車両導入補助	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市の広報誌「広報いとう」への運転手求人掲載</li> <li>・ UD車両導入補助を実施</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光地周遊プラン、イベントの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者による周遊プラン、イベントの実施</li> </ul>	
5. 観光移動での利用促進	・ MaaS事業の実施	・ 観光型MaaS「Izuko」、デジタルサービス「伊豆navi」等の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光地の周遊快適性の向上に向けた取組みを継続実施</li> <li>・ <b>コロナから訪日外国人が回復傾向にある中、技術進展も取り入れ更なる利用促進が必要</b></li> </ul>
	・ 交通情報・観光施設など観光に関する案内の多言語化	・ 訪日外国人向けリーフレットの作成・配布	

## ◇ 特に重視した取組み、効果があった取組み

重視した取組み

## 4. 地域公共交通の確保、充実

- ・ 地域住民等と協議を重ね、移動手段確保に向け模索
- ・ 本格運行は実現しなかったが、引き続き重要施策と位置付け

効果の  
見られた  
取組み

## 1. 交通結節点の利用環境向上

- ・ 伊東駅の待合所、案内板、乗り場改善  
→市内観光地行きバスの利用増加に寄与

### 3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

#### ■ 計画の目標の達成状況

- 目標は、基本方針を踏まえ、**市民や来訪者の移動の利便性の向上**、**利用促進に向けた取組みの展開**、**協働による取組みの展開**などを念頭に以下の5つの目標値を評価

#### 【目標1】 市民の公共交通への満足度の向上

指標1： バス・鉄道などの 公共交通対策の 充実に対する満足度	計画策定時 (2018年度)	現況値 (2024年度)	目標値 (2024年度)
	34.6%	30.1%	45.0%

※市が毎年実施する調査で把握

【考察】バスロケ、ICカード導入等、計画策定時から利便性は向上、運行本数も概ね維持しているが、満足度が低下  
→コロナ禍を経て他の生活サービスの利便性が向上（IT化の進展など）する中、相対的に満足度が下がったと考える

#### 【目標2】 公共交通利用者数の維持

指標2：本市の 公共交通利用者数	計画策定時 (2018年度)	現況値 (2023年度)	目標値 (2024年度)
※各事業者の実績報告より把握 ※鉄道、バス、タクシー、 デマンド型交通の合計	9,025 (千人/年)	7,142 (千人/年)	9,025 (千人/年)

【考察】コロナからの回復率は鉄道、バスが8割、タクシーが7割  
観光来遊客数はコロナ前の9割まで回復しているが、**生活利用が中止となるバス路線の回復が芳しくなく、またタクシーについても運転手不足等から稼働が制限されている**

#### 【目標3】 交通空白地域の解消

指標3： 公共交通による 人口カバー率	計画策定時 (2018年度)	現況値 (2024年度)	目標値 (2024年度)
	70.3%	70.8%	70.3%

※公共交通の圏域は鉄道駅半径500m、バス停半径300m

【考察】路線バス網が維持されたため、カバー率は変化なし

#### 【目標4】 利用促進などの協働の取組み

指標4-1：利用促進策の 取組み案件数	現況値 (2023年度)	目標値 (2024年度)
※取組みそれぞれについて、毎年1件以上実施	2件/年	4件/年

【考察】乗り方教室、公共交通マップの配布、自動運転等の実験を実施してきたが、**コロナ禍で中断を余儀なくされたものあり（近年再開しているが、目標は未達）**

#### 【目標5】 観光移動での公共交通利用促進

指標5：観光利用の促進に 向けた取組み案件数	現況値 (2023年度)	目標値 (2024年度)
※計画期間内において2件以上実施	2件/年	2件/年

【考察】交通事業者や県の取組みが中心に実施された。

指標4-2：交通空白地域に おける取組み案件数	現況値 (2023年度)	目標値 (2024年度)
※取組みそれぞれについて、1件以上実施	3件/年	3件/年

【考察】計画策定以降、伊豆高原地域や分譲マンション等で毎年度移動手段確保に向けた取組みを実施。結果として目標を達成した。

## 4. 【Act】 計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

## ■ 現在の目標達成状況と今後の方針

## 【目標 1】 市民の公共交通への満足度の向上

## ◇ 数値指標達成状況：未達

- ・ ICカードやバスロケ導入など、利便性は向上したが、満足度向上にはつながっていない

## ◇ 今後の取組方針

- ・ 次期計画において、ICカード利用やバスロケの周知の徹底を予定しており、**バスが使えるという認識を高める**
- ・ 交通空白地域等での**移動手段確保の検討を継続（ガイドライン作成など、地域が動きやすい仕組みを構築）し、満足度を高めていく**

## 【目標 2】 公共交通利用者数の維持

## ◇ 数値指標達成状況：未達

- ・ コロナ禍で公共交通の利用者数が大幅に減少、回復傾向にはあるが、今後系統数の減少など可能性あり

## ◇ 今後の取組方針

- ・ 次期計画において、**自主運行バスを中心に見直しの本格化を予定**
- ・ 同時に事業者運行路線も運転手不足の状況に対応するため、二ーズに見合う運行形態の変更を、**実態把握のツール導入、事業者との協議を踏まえ実施していく**

## 【目標 3】 交通空白地域の解消

## ◇ 数値指標達成状況：達成

- ・ 公共交通による人口カバー率は維持されている。

## ◇ 今後の取組方針

- ・ **交通空白となる時間帯や移動二ーズに合わせた運行頻度や交通モードの提供**
- ・ **移動手段確保の検討を継続（ガイドライン作成など、地域が動きやすい仕組みを構築）**

## 【目標 4】 利用促進などの協働の取組み

## ◇ 数値指標達成状況：未達

- ・ コロナ禍の影響で取組みが十分に行うことができず、いずれも取組み件数が目標件数を下回る。

## ◇ 今後の取組方針

- ・ これまでの取組みを継続するとともに、公共交通マップ等の**各種ツールの周知・PRを強化する**
- ・ タクシーの有効活用に向け、**タクシー配車アプリの導入に向けた協議を行う**

## 【目標 5】 観光移動での公共交通利用促進

## ◇ 数値指標

達成状況：達成

## ◇ 今後の取組方針

- ・ 観光地の周遊性向上に向け、**MaaS事業の積極導入、訪日外国人向けの案内強化を継続する。**

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針	
前回				
	直近2年間の二次評価がないため未記載			
前々回				

※前回：平成31年2月20日、前々回：○年○月○日

■協議会の開催概要

<令和5年度第1回協議会（令和6年1月）>

○議題 計画期間延長について

○協議会での意見と対応

新型コロナウイルスの影響により公共交通利用者が減少、取組事業においても遅れがあることから、計画期間1年の延長を要す。

<令和6年度第3回協議会（令和7年1月）>

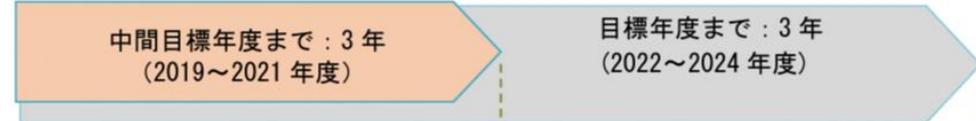
○議題 計画期間満了による評価

○協議会での意見と対応

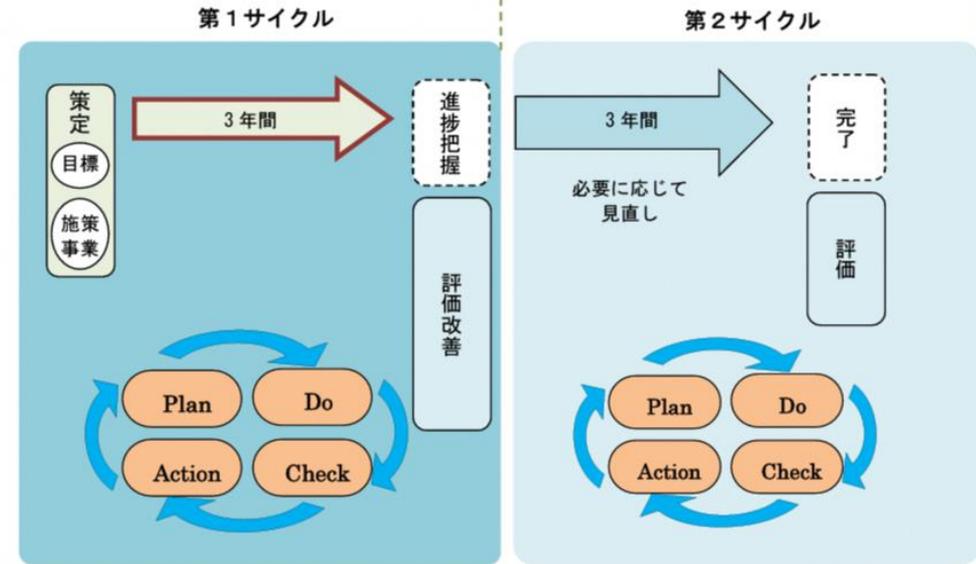
新型コロナウイルスの影響から脱し始め、公共交通の維持に向け更なる取組事業の実施が必要。

■計画・評価の推進体制

<計画の期間>



<評価、見直しの進め方>



**<地域公共交通計画の評価等結果の様式>**

伊東市地域公共交通計画形成計画の評価等結果（2024年4月～2025年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
バス・鉄道などの公共交通対策の充実に対する満足度： 34.6%（2018年度）→45.0%（2024年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス乗り場の改装、乗車スペースの拡充、案内板や案内所の設置</li> <li>デジタルサイネージの設置</li> <li>鉄道事業者、バス事業者との協議を継続実施、鉄道とバス、バス同士の接続向上</li> </ul>	・市民満足度調査	未達 ・2024年度：30.1%	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民生活、観光両面の結節点である伊東駅、伊豆高原駅において、案内強化、待合環境強化を実現</li> <li>バスロケとの連携など、次年度以降、更なる内容充実が必要</li> </ul>	
本市の公共交通利用者数： 9,025千人/年（2017年度）→現状維持（2024年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間バス路線網の維持</li> <li>市内自主運行路線の運行補助の継続</li> </ul>	・利用実績より	未達 ・2023年度：7,142千人/年	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナの影響は大きかったが、市全体のバス路線網は維持</li> <li>利用者数の回復は十分ではなく、今後、自主運行バスの系統減も予定されており、見直しが急務</li> </ul>	
公共交通による人口カバー率： 70.3%（計画策定時）→現状以上（2024年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>拠点駅の公共交通マップの作成・配布</li> <li>バスの乗り方教室の開催・周知</li> <li>自動運転に関する社会実験・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用圏域</li> <li>令和2年国勢調査</li> </ul>	達成 ・2024年度：70.8%	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画策定時より、各種取組みを毎年度継続実施</li> <li>ICカードの導入、バスロケーションシステムの周知など、近年の利用環境改善のPRがより一層必要</li> <li>交通空白となる時間帯や移動ニーズに合わせた運行頻度や交通モードの提供</li> </ul>	
利用促進策の取組み案件数： 0件（2017年度）→4件/年以上（2024年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド型交通の実証運行の実施</li> <li>別荘地・分譲地での移動手段確保</li> <li>タクシー運転手確保の支援、バリアフリー車両導入補助</li> </ul>	・取組み件数の実績より	未達 ・2023年度：2件/年	<ul style="list-style-type: none"> <li>伊豆高原地域等でデマンド型交通の実証実験を実施したが、本格運行には至らず</li> <li>地域が主体となり活動できるよう、手引き作成や行政との役割分担明確化などが必要</li> </ul>	
交通空白地域における取組み案件数： 0件（2017年度）→3件以上（2024年度）			達成 ・2023年度時点：3件		
観光利用の促進に向けた取組み案件数： 0件（2017年度）→2件以上（2024年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光地周遊プラン、イベントの実施</li> <li>MaaS事業の実施</li> <li>交通情報・観光施設など観光に関する案内の多言語化</li> </ul>	・取組み件数の実績より	達成 ・2023年度時点：2件	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光地の周遊快適性の向上に向けた取組みを継続実施</li> <li>コロナから訪日外国人が回復傾向にある中、技術進展も取り入れ更なる利用促進が必要</li> </ul>	

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（〇年〇月～〇年〇月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「-」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。