

# 函南町地域公共交通網形成計画 (計画編)

函 南 町



# 目 次

1 はじめに.....	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	4
1-3 計画区域.....	5
1-4 計画期間.....	5
2 地域公共交通、地域公共交通の担い手・協議組織の役割.....	6
2-1 公共交通機関の役割.....	6
2-2 その他の交通機関の役割.....	6
2-3 地域公共交通の担い手・協議組織.....	7
3 本町の現況と課題.....	8
4 地域公共交通網形成計画の基本的な方針.....	10
5 「目指す姿」を実現するための施策・事業.....	16
5-1 地域公共交通の施策・事業の立案.....	16
5-2 事業の概要.....	17
6 計画の達成状況の評価.....	30
6-1 数値目標.....	30
6-2 計画の達成状況の評価.....	31
7 用語集.....	32



# 1 はじめに

## 1-1 計画策定の背景と目的

### (1) 地域公共交通を取り巻く法的背景

2007年（平成19年）10月1日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律<sup>※1</sup>」が施行され、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者が連携して取り組むための制度が確立されました。

2013年（平成25年）12月には、交通に関する基本理念等を明らかにする「交通政策基本法<sup>※2</sup>」が施行され、地方公共団体においては「国との適切な役割分担を踏まえ、その地方公共団体の区域の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する」とされています。

これに加え、人口減少や高齢化社会の到来、交通弱者の増加等に伴う等の社会的情勢の変化に対応し、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進することも追加された法律の改正案<sup>※3</sup>が2014年（平成26年）5月に成立し、2014年（平成26年）11月より施行され、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取り組みを支援する制度が強化されました。

なお、2020年（令和2年）6月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正<sup>※4</sup>され、6ヶ月以内の施行が予定されています。

#### ※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

近年における急速な少子高齢化、自動車社会の進展により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から、市町村を中心とした地域関係者の取り組みを総合的、一体的に推進するための法律

#### ※2 「交通政策基本法」

国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るための法律

#### ※3 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正案」

2013年（平成25年）末に成立した交通政策基本法の基本理念に則り、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進する旨を目的とした改正案

#### ※4 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（2020年（令和2年）6月）

地域交通に関するマスタープランとなる計画を策定し、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すことを目的とした改正法

## (2) 函南町における地域公共交通のあゆみ

本町では、これまでに路線バス運行の廃止を巡り、交通事業者と複数回の調整経緯があり、現在、運行経費の一部を町費により補助して運行本数を維持している状況です。また、生活のための交通手段を自主的に確保している取り組みもみられます(丹那地域、ダイヤモンド地域など)。

ただし、丹那地域の自主運行タクシーは、利用者数が減少傾向にあり、運行地域が縮小基調にある点も特徴的です。

2015年度(平成27年度)には、地方創生事業の一環として「函南町地域公共交通導入のための実証実験」を実施し、実験路線の利用実態や乗客の意識調査をアンケートによって把握し、その結果を踏まえ、伊豆箱根バスはダイヤ改正を実施しました。

2016年度(平成28年度)地域公共交通分析・評価業務および2017年度(平成29年度)に自治会を対象に函南町地域公共交通意見交換会を開催し、2018年度(平成30年度)に本町を取り巻く地域公共交通の現況を整理・把握しています。

表：函南町における地域公共交通のあゆみ

年	内 容
2003年(平成15年) 9月	沼津登山東海バス(現 株式会社東海バス)が運行していた町内の15路線中9路線が廃止される
2005年(平成17年) 4月	丹那地域(丹那区、畑区、鬘之沢区、軽井沢区、田代区)が自主運行の巡回バスをスタートさせ、2路線を設定する
2006年(平成18年) 10月	沼津登山東海バス(現 株式会社東海バス)から、運行が維持されていた6路線中3路線について廃止意向の申し出が提出される
2008年(平成20年) 3月末	町からの要請により、伊豆箱根バスから、2008年(平成20年)11月より沼津登山東海バス(現 株式会社東海バス)の路線等を継承する形で運行を引き継ぐ旨の報告を受ける
2013年(平成25年) 4月	丹那地域(丹那区、畑区、鬘之沢区、軽井沢区、田代区)で自主運行されていた巡回バスが、丹那区だけの「丹那区自主運行タクシー」に移行して運行が開始される(現在6人/月程度の利用)
2014年(平成26年) 10月	町は、2015年度(平成27年度)より畑毛路線の運行経費の一部を町費により補助し、現状の路線を維持することを決定
2015年(平成27年) 2月	『安心まちづくり部会』が開催され、提言書案(路線図案)が示される
2015年(平成27年) 3月	2014年度(平成26年度)の国の地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金として「函南町地域公共交通導入のための実証実験業務」が採択され、2015年度(平成27年度)予算に繰越される
2016年(平成28年) 1月	実証実験を実施(3路線)
2016年(平成28年) 5月	函南町まちづくりセミナー「日常生活における交通について考えてみよう」を実施
2016年(平成28年) 10月	実証実験の結果をふまえ、伊豆箱根バスのダイヤが改正。畑毛温泉発の時間繰り上げ等
2016年度(平成28年度)	区長および町民アンケートの実施
2017年(平成29年) 2月	自治会を対象に函南町地域公共交通意見交換会を開催
2018年度(平成30年度)	函南町を取り巻く地域公共交通の現況を把握
2019年(令和 元年) 5月	函南町地域公共交通会議(法定協議会)が発足
2019年(令和 元年) 6月	伊豆箱根バス(町内運行路線を対象)の利用者アンケート調査を実施
2020年(令和 2年)	函南町地域公共交通網形成計画の策定

### (3) 函南町地域公共交通網形成計画策定の目的・意義

#### ① 目的

全国的な地域公共交通を取り巻く社会的背景や本町における地域公共交通のありみを踏まえ、地域にとって望ましく、また持続可能な地域公共交通網を形成するための公共交通運行の実現に向けて、「函南町地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。

本計画の策定にあたっては、「第六次函南町総合計画」、「函南町都市計画マスタープラン」、「東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画」の方針に基づき、地域住民や利用者の意見を汲み取るための地域公共交通検討会や地域公共交通懇談会を開催するなど、地域の実状に即した地域公共交通体系の構築を目的としました。

なお、公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、計画の進捗状況を見極めながら、必要に応じ見直しを行います。

#### ② 意義

##### ◆地域公共交通政策の「憲法」

本町の公共交通ネットワークの形成をどのような考え方で進めるかを示したものです。政策の継続性も確保されます。

##### ◆関係者間の連携強化

地域公共交通会議を通じて、交通事業者や関係機関とともに、協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、行政と事業者、関係機関の歩調を合わせた計画づくりができ、関係者間の連携強化が図れます。

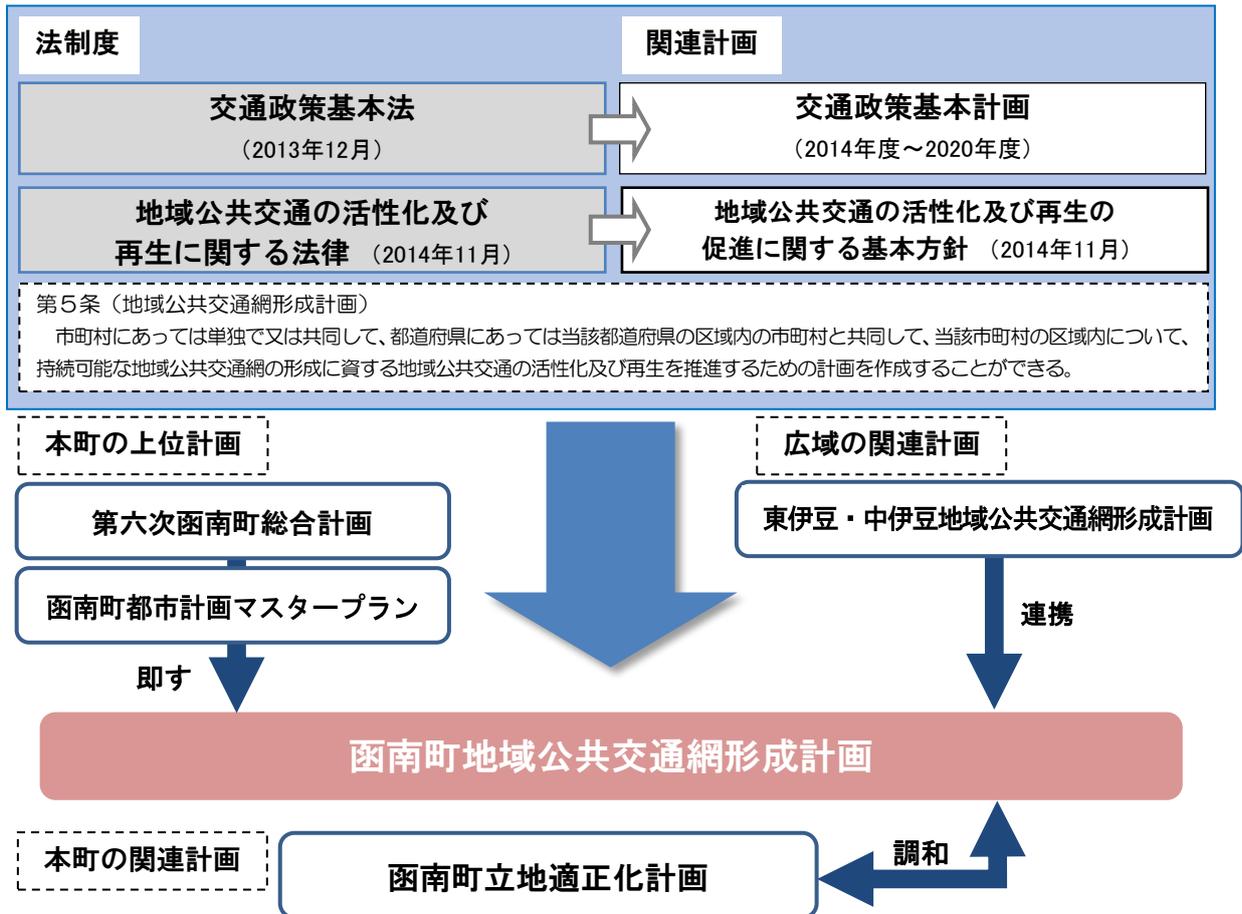
##### ◆公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

本計画は、単一の公共交通機関の運行計画だけでなく、本町全体の公共交通を「ネットワーク」として総合的に捉えるものです。地域全体のネットワークのあり方について、鉄道・バス・タクシー等を一体として検討することで、地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めるとともに、効率性を高められます。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、「交通政策基本法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために策定します。

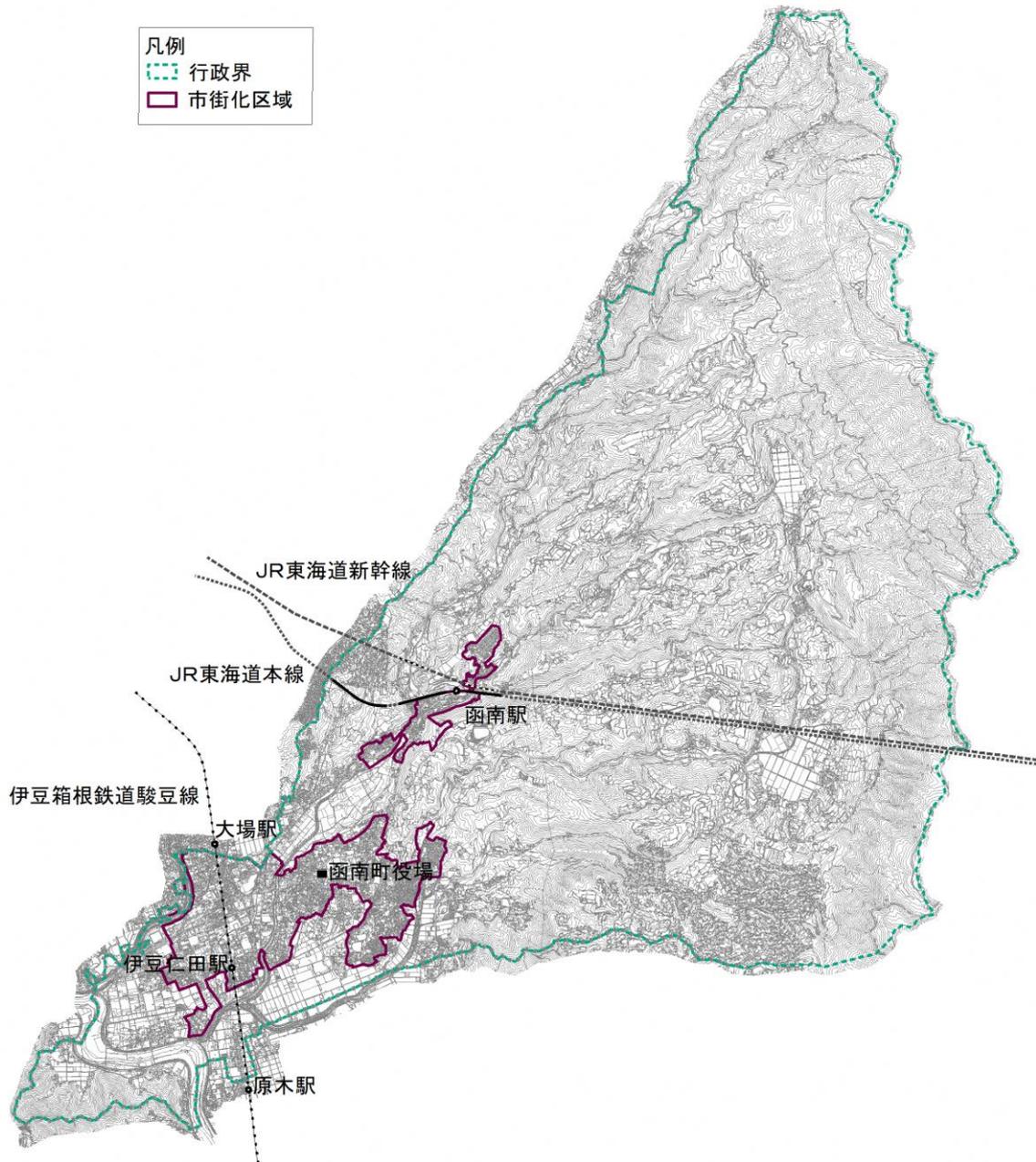
また、本町のまちづくりの指針を示した「第六次函南町総合計画」を踏まえ、『環境・健康・交流都市 函南』～住んでよし 訪れてよし 函南町～を基本理念とし、地域公共交通網の形成に向けて、利用しやすい公共交通の充実を図ります。さらに、関連する計画との整合・連携を図りながら、拠点の形成と誰もが利用できる 利用したくなる公共交通網を形成するための計画として位置づけます。



図：計画の位置づけ

### 1-3 計画区域

計画区域は、通勤、通学、買い物、通院などの日常生活圏内とし、“函南町全域”と“行政界に隣接し、路線バス等による公共交通網を形成している伊豆箱根鉄道大場駅を含む区域”とします。



図：計画区域

### 1-4 計画期間

本計画の計画期間は、2020年度（令和2年度）から2024年度（令和6年度）までの5年間とします。

なお、本計画は、上位計画の見直しや社会情勢の変化等にに合わせて、適宜必要な見直しを行うものとします。

## 2 地域公共交通、地域公共交通の担い手・協議組織の役割

### 2-1 公共交通機関の役割

町内には鉄道、路線バスのほか、自主運行バス、タクシー、自主運行タクシーが運行されています。

それぞれの交通機関の役割を明確にし、町民の移動手段を確保するため互いに連携した公共交通網を形成します。

表：公共交通機関の現状

交通機関	役割（位置づけ）	事業者・路線
鉄 道	他都市との広域的な移動を担う、大量の移動需要に対応できる広域幹線公共交通機関	JR東海道本線 伊豆箱根鉄道駿豆線
路 線 バ ス	地域幹線として、地域の交通拠点間を結び幹線公共交通機関	伊豆箱根バス株式会社 JR函南駅－畑毛温泉線 伊豆箱根鉄道大場駅－JR函南駅線 伊豆箱根鉄道大場駅－大場分譲地線 熱海駅－伊豆箱根鉄道大場駅前線
自 主 運 行 自 立 バ ス	主に地域内の移動手段として、交通拠点から各地区を結ぶ支線公共交通機関	株式会社東海バス 南箱根ダイヤランド循環バス
タ ク シ ー	鉄道やバス等では対応が難しい少量の移動需要などに対応し、よりきめ細かいサービスを提供する地域公共交通機関	函南タクシー株式会社 株式会社風 伊豆箱根交通株式会社
自 主 運 行 タ ク シ ー	自主運行バスを小型化し、交通拠点から各地区を結ぶ支線公共交通機関	丹那区自主運行タクシー

### 2-2 その他の交通機関の役割

その他の交通機関として、町内には公共交通機関のほか、福祉有償運送、病院や集客施設、別荘地（エメラルドタウン）オーナーのための送迎バス、スクールバスが運行されています。

表：その他の交通機関

交通機関	役割（位置づけ）	事業者・路線
福 祉 有 償 運 送	タクシー等の公共交通機関では十分な輸送サービスが確保できない要介護者、身体障がい者等に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス	NPO法人シー・ディー・シー
そ の 他 送 迎 バ ス	学校、病院等特定施設の利用者のみが利用できる交通機関	函南中学校スクールバス NTT東日本伊豆病院・新光会伊豆函南病院および伊豆平和病院送迎バス 湯～トピアかなみ送迎バス エメラルドタウンバス

## 2-3 地域公共交通の担い手・協議組織

公共交通の維持や利用促進をするためには、行政（町・県）と交通事業者のみではなく、町民や地域の参画による公共交通ネットワークの構築が不可欠です。

また、公共交通の確保、維持、改善について、地域公共交通会議や地域公共交通に関する懇談会等で意見を交わすことで、各地域の特性や住民のニーズに応じたデマンド交通の導入や自主運行バスの推進などを含んだ交通空白地域の解消と公共交通の活性化を目指します。

さらに、本計画に基づく地域公共交通事業については、中部運輸局静岡運輸支局（国土交通省）や静岡県公安委員会に確認・報告の上で推進します。

表：地域公共交通の担い手の役割

担い手	役割
交通事業者	利用者の安全を第一に考えた運行を行うと共に、更なる利便性向上や収支改善に向けた努力や提案を行います。
地域住民	地域での懇談会等への参加や公共交通の利用などを通じて、公共交通を自分たちで創り、守り、育てていきます。
施設事業者 観光事業者	施設の利用促進・集客力向上とあわせて、地域の魅力向上に努め、公共交通によるまちづくりを担う一員として参画します。
函南町	情報発信や地域ごとの懇談会などによる町民との対話を行いながら、町民の公共交通に対する意識を高め、利用促進や公共交通の確保・維持・改善に努めます。

表：地域公共交通に関する協議組織等

協議組織	役割
地域公共交通会議 （法定協議会）	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取り組みや創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、本計画に掲げた事業を協議する組織
地域公共交通 に関する懇談会等	町民や地域の参画による公共交通の確保、維持、改善についての意見交換を行う会合
東伊豆・中伊豆地域* 公共交通活性化 協議会	地域公共交通ネットワークが他の市町に跨る運行計画・事業計画を計画する場合に、他の市町や静岡県と協議・調整する組織 <small>※沼津市（静浦、内浦、西浦地域）、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、函南町</small>

表：その他の関係機関

関係機関	役割
中部運輸局 静岡運輸支局 （国土交通省）	地域公共交通に関わる運行計画・事業計画を進めるにあたって、活用可能な補助制度や法律上の手続き、技術支援等、中立的な立場からアドバイスをを行います。 また、道路運送法による事業の申請書に対して審査・認可を行います。
静岡県公安委員会	地域公共交通ルートの変更や新規導入の際に、道路交通法を遵守し、道路交通の安全性を確認します。確認の申請に対して、審査・認可を行います。

### 3 本町の現況と課題

<b>現状</b>	
<p><b>人口</b></p> <p>◆<b>人口減少・少子高齢化も進展・今後も深刻化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口が減少し、少子高齢化も進展している</li> <li>・2045年(令和27年)の人口は現在の70.0%、高齢化率は43.1%に上ると推計されている</li> </ul>	<p>◆<b>昼間人口が低く、町外への通学・通勤が多い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の人口流動は流出超過、ベッドタウンとしての性格を有する</li> </ul>
<p><b>交通特性</b></p> <p>◆<b>周辺都市と連絡する道路網が発展しているが混雑</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路等、周辺都市への連絡性が高い</li> <li>・国道136号の一部区間・熱海函南線の一部区間で混雑度が高い</li> </ul> <p>◆<b>自家用車の利用環境は限られている</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自分専用または家族共有の自動車を保有しない世帯が30.8%となっている</li> <li>・自家用車運転免許保有率は69.9%、20歳代、60歳代が他年代より低い</li> </ul>	<p><b>公共交通事業</b></p> <p>◆<b>交通空白地域が多く、公共交通の利用状況も低い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の路線バスは伊豆箱根鉄道大場駅とJR函南駅を基点に運行し、伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅を拠点とするバス路線はない</li> <li>・市街化調整区域の集落部は広範囲で交通空白地域である</li> <li>・代表交通手段分担率は、自動車が75.5%となっている</li> <li>・公共交通の代表交通手段分担率は鉄道が4.3%、バスが0.4%となっている</li> <li>・タクシーの利用者数は全体的に減少傾向である</li> <li>・自主運行タクシーの利用者数が少ない(年間70人程度)</li> <li>・福祉有償運送の利用者数は増加しているものの、年間250人程度である</li> <li>・路線バスの実証実験では、利用者が少ない路線や利用者が全くないバス停も多い</li> <li>・スクールバスの利用者数(生徒数)が減少している</li> </ul>
<b>利用者・地域のニーズ</b> (本計画の策定に至るまでに実施した調査等)	
<p>◆<b>市街地外での公共交通の満足度は低いものの、導入意向がない地域も多い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化調整区域の多くでは現状の公共交通に対し満足していない割合が半数を超えている</li> <li>・交通空白地域の多くでは新規公共交通を必要とし、経済的負担を肯定する割合が半数を超えている</li> <li>・路線バスや自主運行バス路線沿線の地域では地域公共交通導入意向が無い地域も多い</li> </ul>	
<p>◆<b>路線バスの利用者は、交通弱者が多い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者の68.5%がバスを週2日以上利用している</li> <li>・バスを利用する理由として「他に手段がない」が41.8%となっている</li> <li>・バス利用者の88.5%が鉄道へ乗り継ぎしている</li> <li>・バスの便数、運行時刻等の運行に関する項目の満足度が低い</li> </ul>	<p>◆<b>公共交通事業環境は厳しく、運転手が不足</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅の利用者数は、伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅で横ばい、伊豆箱根鉄道大場駅・JR函南駅で減少している</li> <li>・路線バスは運行欠損額の一部を町からの補填を受けて運行し、運転手不足などの課題を有している</li> </ul>
<b>上位・関連計画</b>	
<p>◆<b>第六次函南町総合計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通網の形成</li> <li>・コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の実現</li> </ul> <p>◆<b>東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者の確保</li> <li>・交通空白地域の解消</li> <li>・既存路線バスの見直しや、新たな地域交通の導入</li> <li>・地域住民の利用促進に関する取組の実施</li> <li>・観光客の利用促進に関する取組の実施</li> </ul>	<p>◆<b>函南町都市計画マスタープラン</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通から公共交通への転換を促進</li> <li>・既存交通機関は、利便性を向上し、町民の利用促進を図り、将来にわたる町民の移動手段を確保</li> <li>・交通空白地域・不足地域の改善</li> <li>・どこでも誰もが使いやすい公共交通体系の構築</li> </ul> <p>◆<b>函南町立地適正化計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス等の再編・ダイヤの見直しを検討し、町の骨格軸となる公共交通網を形成</li> <li>・既存の公共交通の維持、利便性向上を図る</li> <li>・交通空白地域の解消の検討</li> </ul>

<p><b>課 題 1</b> コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方に沿った基幹公共交通軸・拠点の形成が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本町では、「函南町立地適正化計画」を基に、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方を推進しており、鉄道駅の利便性の向上、基幹公共交通軸の強化が必要となっています。</li> <li>• JR東海道本線、伊豆箱根鉄道駿豆線の2本の鉄道が運行しており、鉄道を利用した広域な移動が可能であり、今後とも交通結節点となる施設を中心とした拠点形成が必要となっています。</li> <li>• JR函南駅は、本町の中心的な市街地から離れているため、市街地との基幹公共交通軸を維持しつつ、利用者の意向に対応した運行確保が必要となっています。</li> <li>• 伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅は、本町の中心的な市街地に近接しているものの、当駅を基点とした地域公共交通がありません。そのため、伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅周辺の拠点形成にふさわしい公共交通ネットワークが必要となります。</li> </ul>
<p><b>課 題 2</b> 持続可能な公共交通に向け、既存公共交通の維持、利便性向上が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本町では、町外への通学・通勤の利用者が多いものの、人口減少・少子高齢化の進行に伴い、通勤・通学による利用者が減少することが想定されます。一方で、高齢者等、公共交通が必要な交通弱者は増加することが想定されるため、交通弱者等の需要変化への対応が必要となっています。</li> <li>• 伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路をはじめとした道路整備等により、自家用車での移動の利便性が向上していますが、本町は近隣市町と比べても公共交通利用割合は低い水準となっているため、総合的な利便性の向上が必要となっています。</li> <li>• 各地域交通事業者において公共交通サービスの水準を維持するためには、運転手の確保が必要であり、運転手不足の解消が必要となっています。</li> <li>• その他の交通機関である福祉有償運送、その他送迎バス等の運行状況を踏まえた、公共交通機関の構築が必要となります。</li> </ul>
<p><b>課 題 3</b> 地域の特性や住民のニーズに応じた地域公共交通の導入等が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本町においては町域の大半が山間部となっており、高齢化率の高い丹那地区、桑村地区等が交通空白地域となっています。これらの地域における移動手段を確保することによる交通空白地域の解消が必要となっています。</li> <li>• 中心的な市街地から遠隔の別荘地が定住地にもなっており、一部の地区では自主運行バスにより公共交通手段は確保されているものの運行本数が少ないなど利便性の向上が必要となっています。</li> <li>• 本町の文化的な施設、観光交流施設、健康増進施設等は市街地から離れた位置に立地しているものの、これらの施設への公共交通機関によるアクセス手段が限られています。そのため、本町の文化交流の促進、地域コミュニティの維持などに向けて、公共交通での連絡が必要となっています。</li> <li>• 本町の商業施設は、東駿河湾環状沿道地区地区計画区域周辺の市街地に集積しており、公共交通機関を利用し商業施設へアクセスする手段が限られています。そのため、日常の買い物等を目的とした公共交通でのアクセス性を確保する必要があります。</li> </ul>

## 4 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

### (1) 地域公共交通の全体方針と目指す姿

#### ① 上位計画における町の将来像

##### 【第六次函南町総合計画(2017年(平成29年)～2026年(令和8年))】

基本理念 「環境・健康・交流都市函南」

- 基本目標
- 快適に安心して暮らせる環境づくり
  - コンパクトで効率的な都市づくり →**地域公共交通網の形成**
  - 誰もが生き活きと暮らせる健康づくり
  - 生涯にわたる学びを支える教育・文化づくり
  - 活力とゆとりを生み出す産業づくり
  - 魅力とにぎわいのある交流づくり

##### 【函南町都市計画マスタープラン(2019年(平成31年)～2038年(令和20年))】

基本理念 「自然を育み誰からも愛されるにぎわいと魅力ある交流都市・函南」

将来都市像 ○誰もが安心して快適に暮らし多世代が交流する都市

→**少子高齢化の進行を見据え、自家用自動車に過度に頼らないで、市街地内の移動や集落地等からの移動手段を確保するとともに、多世代が交流できる都市づくりを推進します。**

- 新しい風（交流活力）を活かす都市
- 豊かな自然環境と共に生きる都市
- 安全に暮らせる災害に強い都市
- 町民と事業者、行政の協働でまちづくりを進める都市

#### ② 地域公共交通の全体方針と目指す姿

函南町が目指す町の将来像を実現するために公共交通が果たすべき役割は、交通・交流の結節点となる拠点の形成を支えるとともに、集落地から拠点まで、拠点間の連携を高め、誰もが利用できる、利用したくなる移動手段（網）を提供することです。

そのため、以下のように全体方針を設定します。

### 拠点の形成と誰もが利用できる 利用したくなる 公共交通網の形成

町民が通勤・通学・買い物・通院等の日常生活において、既存公共交通網の利便性を維持しながら、町民や来訪者を含めたあらゆる方々が、更に利用しやすくなるよう、利便性の向上を目指します。

また、本町は町域が広く、住宅地・集落地が分散していることから、デマンド交通の導入や自主運行バスなど、地域に最適な公共交通の構築・推進を図るとともに、それぞれの公共交通が連携して本町の公共交通網（ネットワーク）を形成します。

- 既存の公共交通の維持、利便性向上を目指します。
- 各拠点や鉄道駅を結ぶ路線バス等の再編・ダイヤの見直しを検討し、町の骨格軸となる公共交通網の形成を目指します。
- 中山間集落地と都市中心拠点（函南町役場周辺）・都市にぎわい交流拠点（東駿河湾環状沿道地区地区計画区域周辺）を自主運行バスやデマンド交通などで結び、交通空白地域の解消を目指します。
- ICT、AI等の最新技術の公共交通への導入可能性を注視し、技術や環境の目まぐるしい変化に対応することで、利用され続ける公共交通を目指します。

### ③ 将来公共交通網構想図

地域公共交通網は、「函南町都市計画マスタープラン」、「函南町立地適正化計画」における位置づけを基に地域公共交通網における拠点、公共交通ネットワーク軸を定め、将来公共交通網構想図を設定します。

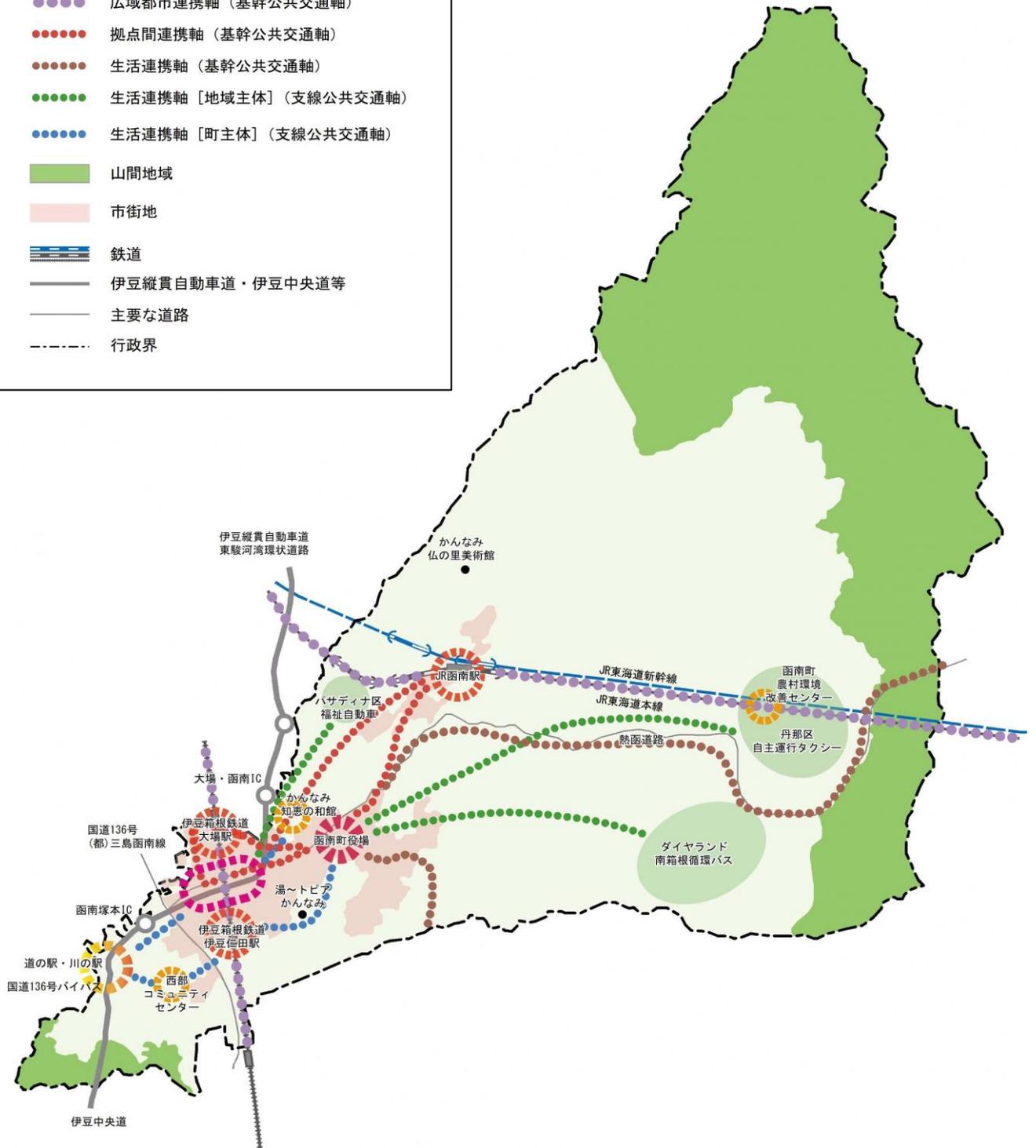
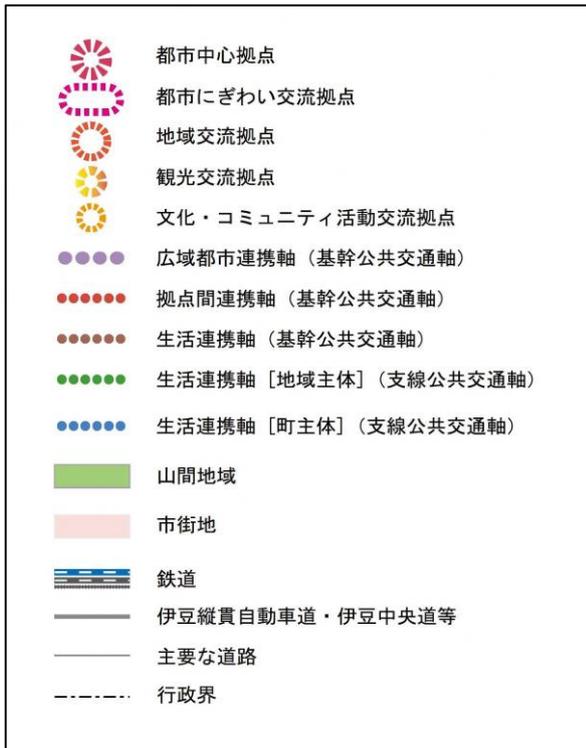
#### 【地域公共交通網における拠点】

<p>都市中心拠点</p> 	<p>《拠点となる施設》 函南町役場</p> <p>《拠点の方向性（都市計画マスタープランより抜粋）》 函南町の都市活動を中心的に支える拠点として都市機能の維持・充実を図ります。</p> <p>《地域公共交通網における拠点の主な役割》 都市にぎわい交流拠点、地域交流拠点、文化・コミュニティ活動交流拠点、観光交流拠点と連絡し、町内公共交通の中継地点</p>
<p>都市にぎわい交流拠点</p> 	<p>《拠点となる施設》 東駿河湾環状線沿道地区地区計画区域周辺の商業施設</p> <p>《拠点の方向性（都市計画マスタープランより抜粋）》 新たなにぎわいや交流を創出する拠点として都市機能の維持・充実を図ります。</p> <p>《地域公共交通網における拠点の主な役割》 主に都市中心拠点、地域交流拠点と連絡し、町民の生活を支える機能を兼ね揃えた拠点</p>
<p>地域交流拠点</p> 	<p>《拠点となる施設》 伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅、伊豆箱根鉄道大場駅、JR函南駅</p> <p>《拠点の方向性（都市計画マスタープランより抜粋）》 交通結節点及び地域の中心地として、駅利用者や後背に広がる住宅地の日常生活を支える商業等の都市機能の誘導を図ります。</p> <p>《地域公共交通網における拠点の主な役割》 町内と町外をつなぐ広域的な交通結節点</p>
<p>文化・コミュニティ活動交流拠点</p> 	<p>《拠点となる施設》 かなみ知恵の和館、西部コミュニティセンター、農村環境改善センター</p> <p>《拠点の方向性（都市計画マスタープランより抜粋）》 文化活動や日常的な都市活動の場としての活用や機能の集積を図ります。</p> <p>《地域公共交通網における拠点の主な役割》 主に都市にぎわい交流拠点、地域交流拠点と連絡し、町民の文化活動や日常的な都市活動を支える機能を兼ね揃えた拠点</p>
<p>観光交流拠点</p> 	<p>《拠点となる施設》 道の駅・川の駅「伊豆ゲートウェイ函南」</p> <p>《拠点の方向性（都市計画マスタープランより抜粋）》 本町のアピールや観光促進の役割を果たす、まちの顔として機能充実を図ります。</p> <p>《地域公共交通網における拠点の主な役割》 主に地域交流拠点と連絡し、観光機能を兼ね揃えた拠点</p>

※地域公共交通網における拠点の名称については、都市計画マスタープランの位置づけにある名称としています。

【公共交通ネットワーク軸】

<p><b>基幹公共交通軸</b></p> <p>本町の公共交通の根幹を担う既存の鉄道・バス路線</p>	<p><b>広域都市連携軸</b></p> <p>●●●●</p> <p>本町と周辺市町を結ぶ鉄道</p>	<p>《公共交通ネットワーク軸（運行する公共交通）》 JR東海道本線、伊豆箱根鉄道駿豆線</p> <p>《公共交通ネットワーク軸としての役割》 本町と周辺市町とを結ぶ移動を支え、町民の通勤・通学の交通手段として利用を促進するとともに、町内の多様な交流を促進する地域公共交通として利便性の向上を図ります。</p>
	<p><b>拠点間連携軸</b></p> <p>●●●●●</p> <p>「地域交流拠点」及び「都市中心拠点」を結ぶバス路線</p>	<p>《公共交通ネットワーク軸（運行する公共交通）》 伊豆箱根バス（JR函南駅、伊豆箱根鉄道大場駅、函南町役場（岐れ道）間を運行する路線）</p> <p>《公共交通ネットワーク軸としての役割》 本町の中心となる主要な交通結節点等（JR函南駅、伊豆箱根鉄道大場駅、函南町役場）を結ぶバス路線を位置づけ、本町のバス路線の主要基幹軸となる地域公共交通として利便性の向上を図ります。</p>
	<p><b>生活連携軸</b></p> <p>●●●●●</p> <p>「都市中心拠点」から各地域を結ぶバス路線</p>	<p>《公共交通ネットワーク軸（運行する公共交通）》 伊豆箱根バス（函南町役場（岐れ道）から畑毛温泉や熱海方面へ運行する路線）</p> <p>《公共交通ネットワーク軸としての役割》 本町の中心となる主要な交通結節点（JR函南駅、伊豆箱根鉄道大場駅、函南町役場）から離れた位置にある住宅地・集落地を結ぶバス路線を位置づけ、通勤・通学・買い物など町民の生活を支える基幹軸となる地域公共交通として利便性の向上を図ります。</p>
<p><b>支線公共交通軸</b></p> <p>基幹公共交通軸を補完し、町内の各拠点と地域を結ぶ公共交通</p>	<p><b>生活連携軸 [地域主体]</b></p> <p>●●●●●</p> <p>「地域交流拠点」及び「都市中心拠点」と各地域を結ぶ公共交通又はその他の交通</p>	<p>《公共交通ネットワーク軸（運行する公共交通）》 南箱根ダイヤランド循環バス（株式会社東海バス）、丹那区自主運行タクシー （新規：その他地域主体の地域公共交通など）</p> <p>《公共交通ネットワーク軸としての役割》 各交通結節点までの地域内の移動を支える地域公共交通として位置づけます。地域特性や利用特性、需要等を見極め、地元地域とともに運行方法を柔軟に検討し、地域住民の日常生活や通勤・通学の交通手段として確保・維持を図ります。</p>
	<p><b>生活連携軸 [町主体]</b></p> <p>●●●●●</p> <p>「地域交流拠点」及び「都市中心拠点」と各地域を結ぶ公共交通</p>	<p>《公共交通ネットワーク軸（運行する公共交通）》 新規：拠点循環バスなど</p> <p>《公共交通ネットワーク軸としての役割》 各交通結節点までの地域内の移動を支える地域公共交通として位置づけます。地域特性や利用特性、需要等を見極め、運行方法を柔軟に検討、実証運行を実施し、地域住民の日常生活や通勤・通学の交通手段として本格導入を目指します。</p>



図：将来公共交通網構想図

## (2) 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

### I 既存のニーズと交通機関を活かした基幹交通の再編

町内には路線バスのほか、自主運行バス、病院や集客施設の送迎バス、スクールバスが運行されていますが、利用範囲は限定され、これらの交通機関の輸送能力が十分活用されていない状況にあります。

既存のニーズに応えつつ、既存の交通機関を効率的・効果的に活用した新たなバス路線の構築を目指します。

#### (取組・事業の方向性)

##### 1 既存公共交通の見直し・改善

- 基幹交通は行政・交通事業者が連携して、既存路線の維持・強化を図ります。
- 拠点性を有する施設（中心市街地、公共施設、鉄道駅等）へ交通結節点機能（乗り換え・定時運行）を付加し、公共交通の利便性を高めます。

##### 2 既存の交通機関の有効活用

- 送迎バス・スクールバスの目的外利用や自主運行バスを含めたバス路線の再編を図ります。

### II 幅広い交流を目指した公共交通網の形成

町内には豊かな自然や文化・観光等の交流拠点があるものの、市街地から離れた位置に立地しており、誰もが利用できる状態ではありません。

これらの拠点を公共交通で結ぶことで新たな交流をつくり、公共交通の活性化を目指します。

#### (取組・事業の方向性)

##### 1 拠点間を結ぶ公共交通網の形成

- 公共交通（鉄道・路線バス等）で交流拠点を結び、日常生活の利用に加えて観光利用の促進を図ります。
- 拠点間の連携により、公共交通の利用ニーズの新規拡大と利便性の向上を図ります。

##### 2 観光・文化資源の活用による利用促進

- 各拠点における観光・文化資源を情報発信することにより、町内周遊を促進します。

### Ⅲ 持続可能な公共交通の推進

急速に進む少子高齢化、将来の人口減少などによる公共交通利用者の減少やニーズの変貌などにより、これまでの公共交通の形態では事業の継続が困難になっていきます。

利用者層とニーズに合致した、効果的・効率的な公共交通の形態と運営により、持続可能な公共交通を目指します。

#### （取組・事業の方向性）

##### 1 わかりやすい・使いやすい公共交通の推進

○わかりやすく使いやすい、誰もが利用できる公共交通を目指します。

○車両のバリアフリー化など多様な利用者の利便性を確保し、公共交通の活性化を図ります。

##### 2 公共交通維持に向けたモビリティ・マネジメントの実施

○将来を見据え交通弱者の移動を支えるために、必要な交通手段の確保に努めます。

○公共交通事業の継続のため、利用活性化のための環境づくりを推進します。

○公共交通に対する高いモチベーションを有する企業や人材を発掘し、公共交通事業の継続やデマンド交通の運行を目指します。

##### 3 その他持続可能な公共交通のための取り組み

○持続可能な公共交通を目指すため、副次的収入の検討により運行収支の適正化を図ります。

### Ⅳ 地域の特性に応じた交通モードによる支線交通の形成

本町は町域が広く、住宅地・集落地が分散し、交通空白地域も広くあり、現況の公共交通網やその利用状況、公共交通に対するニーズは様々です。

このことから各地域の特性や住民のニーズに応じて、デマンド交通や自主運行バスの推進などを含んだ交通空白地域の解消と公共交通の活性化を目指します。

#### （取組・事業の方向性）

##### 1 地域で考える支線交通の形成

○支線交通は行政が地域を支援し、町民・地域団体、行政、交通事業者等が共に考え行動し、地域主体の公共交通の運行の実現を目指します。

○地域の特性・ニーズを踏まえた公共交通の検討・実施を進め、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現に向け拠点間を連携する公共交通軸の形成を目指します。

○公共交通の維持や新規導入については、地域の理解・協力が不可欠であり、より多くの町民の利用を促すために積極的な情報交換を継続します。

##### 2 利用者負担軽減による支線交通の実現

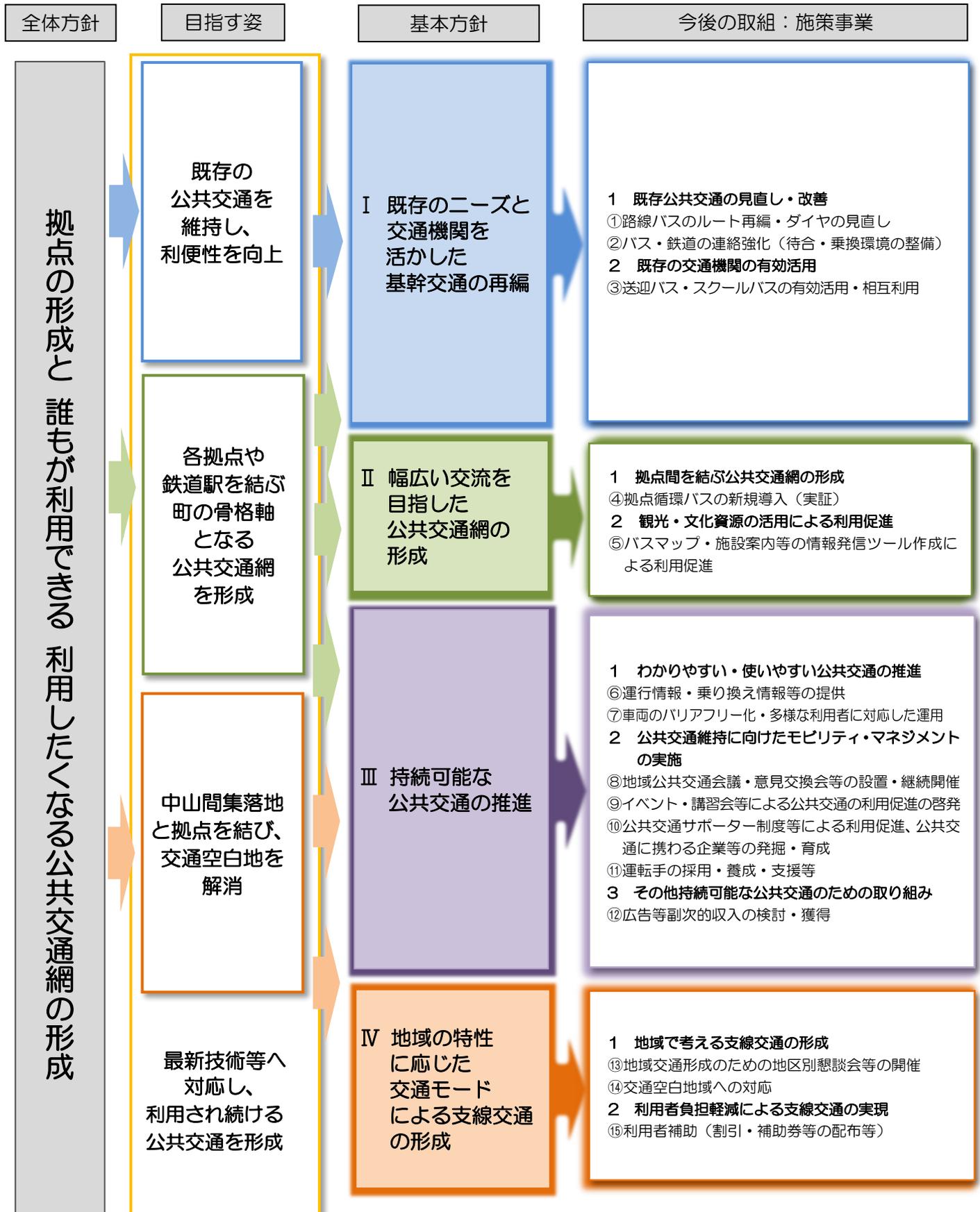
○利用者の負担を軽減することで支線交通の形成と活性化を目指します。

○経済的負担の面からも高齢者・障がい者の外出を支援し、介護予防とあわせて公共交通の活性化を図ります。

## 5 「目指す姿」を実現するための施策・事業

### 5-1 地域公共交通の施策・事業の立案

本計画の「目指す姿」を実現するために実施する施策・事業を以下のとおり整理します。



## 5-2 事業の概要

事業内容		期 間				
		2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)	2023年度 (令和5年度)	2024年度 (令和6年度)
I	① 路線バスのルート再編・ダイヤの見直し	調査・検討・協議・申請			運行形態を変更	
	② バス・鉄道の連絡強化（待合・乗換環境の整備）	点検・検討・協議			整備	
	③ 送迎バス・スクールバスの有効活用・相互利用	検討・協議			運行形態を変更	
II	④ 拠点循環バスの新規導入（実証）	運行計画策定		運行手続・実証運行・運行の導入調整		
	⑤ バスマップ・施設案内等の情報発信ツール作成による利用促進	検討・協議・実施			更新	
III	⑥ 運行情報・乗り換え情報等の提供	検討・協議		導入		
	⑦ 車両のバリアフリー化・多様な利用者に対応した運用				導入・実施	
	⑧ 地域公共交通会議・意見交換会等の設置・継続開催				設置・継続開催	
	⑨ イベント・講習会等による公共交通の利用促進の啓発	検討・協議		実施		
	⑩ 公共交通サポーター制度等による利用促進、公共交通に携わる企業等の発掘・育成			検討・協議		実施
	⑪ 運転手の採用・養成・支援等	検討・協議		実施		
	⑫ 広告等副次的収入の検討・獲得			検討・協議		実施
IV	⑬ 地域交通形成のための地区別懇談会等の開催				開催・継続	
	⑭ 交通空白地域への対応	検討・実験・協議		導入		
	⑮ 利用者補助（割引・補助券等の配布等）	検討・協議		導入		

基本方針

I

既存のニーズと交通機関を活かした基幹交通の再編

1 既存公共交通の見直し・改善

【事業の方向性】

- 基幹交通は行政・交通事業者が連携して、既存路線を維持するため、見直し・改善を図ります。
- 拠点性を有する施設（中心市街地、公共施設、鉄道駅等）へ交通結節点機能（乗り換え・定時運行）を付加し、公共交通の利便性を高めます。

①	路線バスのルート再編・ダイヤの見直し										
事業内容	既存バス路線の維持するため、ルート再編・ダイヤの見直しや改善（乗継利便性の向上を含む）を行います。										
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）										
事業主体	交通事業者・町										
	<table border="1"> <tr> <th>2020年度 （令和2年度）</th> <th>2021年度 （令和3年度）</th> <th>2022年度 （令和4年度）</th> <th>2023年度 （令和5年度）</th> <th>2024年度 （令和6年度）</th> </tr> <tr> <td colspan="3">調査・検討・協議・申請</td> <td colspan="2">運行形態を変更</td> </tr> </table>	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）	調査・検討・協議・申請			運行形態を変更	
2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）							
調査・検討・協議・申請			運行形態を変更								

【イメージ】 路線バスのルート再編・ダイヤの見直し

■ダイヤの見直し

鉄道と路線バスのダイヤ接続（乗り継ぎ時間が短い若しくは長い等）を改善します。

路線バス到着			JR発車時刻											
時刻	乗換時間(分)		時間帯	上り(熱海方面行き)			下り(静岡方面行き)							
	上り	下り		1	2	3	4	5	6	7				
6:39	6	18	5	6						40				
7:01	9	16	6	2						26	57			
7:31	2	21	7	10						17	30			
8:01	7	9	8	33	43	58				52				
9:01	9	12	9	8	39	50				10	31	55		
10:31	7	10	10	10	22	42	57			13	32	45		
11:41	9	5	11	13	38	58				7	24	41		
12:41	17	2	12	15	35	50				8	22	46	56	
			13	12	32	58				16	43			
			14	18	33	57				4	22	42		
			15	13	34					2	21	45		
			16	0	28	42	59			0	25	48		
16:31	2	14	17	20	33	51				5	25	45		
17:36	15	10	18	18	35	51				5	18	32	46	59
			19							14	29	44		
19:26	17	5	19							3	19	31	46	57

②	バス・鉄道の連絡強化（待合・乗換環境の整備）				
事業内容	鉄道駅、中心市街地、公共施設等、拠点性を有する施設へ交通結節点機能（乗り換え・定時運行）を付加します。また、待合施設等乗換環境の整備を点検・検討・協議の上で必要に応じて実施します。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町・施設事業者				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
		点検・検討・協議			整備

## 2 既存の交通機関の有効活用

### 【事業の方向性】

○送迎バス・スクールバスの目的外利用や自主運行バスを含めたバス路線の再編を図ります。

③	送迎バス・スクールバス等の有効活用・相互利用				
事業内容	送迎バス・スクールバスについては、利用者の意向を把握し、目的外利用や自主運行バスを含めたバス路線の再編を図ります。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者（既存自主運行业者含む）・町・学校・地域住民				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
		検討・協議			運行形態を変更

### 【参考事例】 送迎バス・スクールバス等の有効活用・相互利用

#### ■スクールバスと民間バス等の統合（徳島県那賀町）

地域住民を混乗化したスクールバスを運行していたが、人口の過疎減少に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合により混乗化したスクールバスの運行を取りやめ、民間路線バスや町代替バスへ統合しています。

統合に伴い、児童・生徒の通学にあたっては、町による財政負担を実施しています。また、町内にある県立高等学校に通学する高校生については通学定期券の定率補助等、通学支援を実施しています。



出典：四国運輸局

基本方針

Ⅱ

幅広い交流を目指した公共交通網の形成

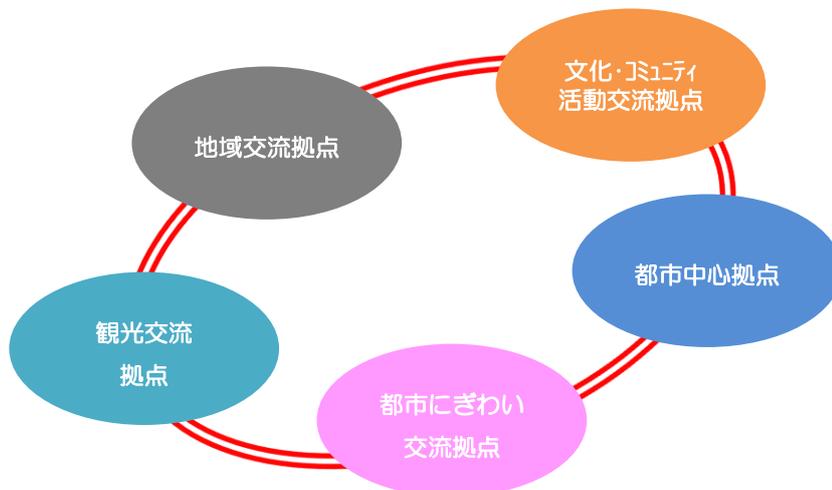
1 拠点間を結ぶ公共交通網の形成

【事業の方向性】

- 公共交通（鉄道・路線バス等）で交流拠点を結び、日常生活の利用に加えて観光利用の促進を図ります。
- 拠点間の連携により、公共交通の利用ニーズの新規拡大と利便性の向上を図ります。

④	拠点循環バスの新規導入（実証）				
事業内容	交流拠点を結ぶコミュニティバスの導入に向けて実証運行を行い、本格導入を目指します。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町・施設事業者・観光事業者				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
	運行計画策定		運行手続・実証運行・運行の導入調整		

■拠点循環バスの新規導入イメージ



## 2 観光・文化資源の活用による利用促進

### 【事業の方向性】

○各拠点における観光・文化資源を情報発信することにより、町内周遊を促進します。

⑤ バスマップ・施設案内等の情報発信ツール作成による利用促進											
事業内容	観光・文化施設・イベント案内等観光事業者と連携し、バスマップ・施設案内等の情報発信ツールを作成します。 また、路線バスダイヤの周知にあたっては、町HPや町民カレンダーに情報を追記します。										
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）										
事業主体	交通事業者・町・施設事業者・観光事業者										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2020年度 （令和2年度）</th> <th>2021年度 （令和3年度）</th> <th>2022年度 （令和4年度）</th> <th>2023年度 （令和5年度）</th> <th>2024年度 （令和6年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>検討・協議・実施</td> <td></td> <td></td> <td>更新</td> </tr> </tbody> </table>	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）		検討・協議・実施			更新
2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）							
	検討・協議・実施			更新							

### 【参考事例】 バスマップ・施設案内等の利用促進ツール作成

#### ■バスマップによる乗り案内（静岡県小山町）

小山町では、地域コミュニティの維持・構築のため、そして将来にわたって継続した運行と「だれもが利用しやすい公共交通」とするため検討を行ない、町内南北を結ぶ路線バスに対して 路線バスを主体とした幹線系統と接続・共存する町内交流の軸として、コミュニティバスを運行しています。コミュニティバスの利用促進を目的とし、バスマップによるルート、時刻表の周知と共に、バスの乗り案内や町内の主要施設等を掲載しています。



出典：静岡県小山町HP

基本方針

Ⅲ

持続可能な公共交通の推進

1 わかりやすい・使いやすい公共交通の推進

【事業の方向性】

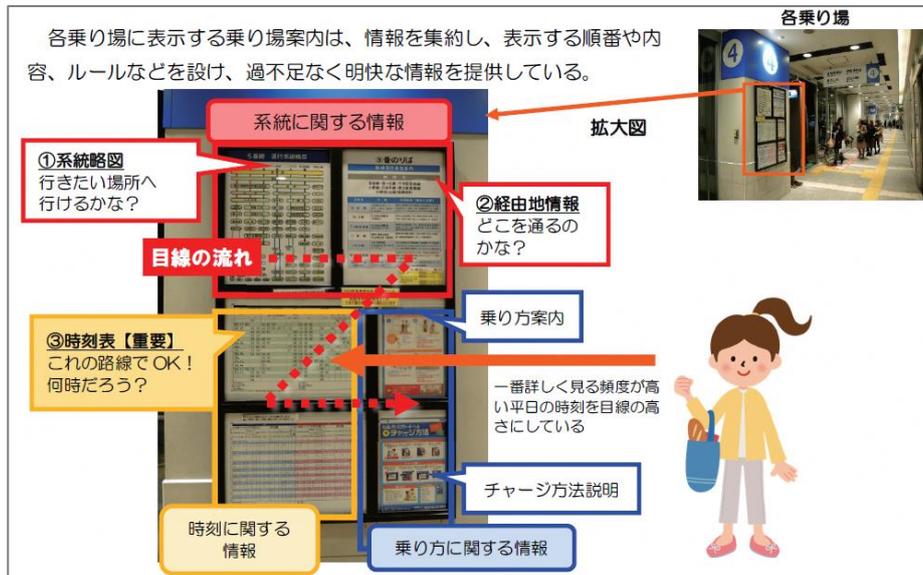
- わかりやすく使いやすい、誰もが利用できる公共交通を目指します。
- 車両のバリアフリー化など多様な利用者の利便性を確保し、公共交通の活性化を図ります。

⑥	運行情報・乗り換え情報等の提供				
事業内容	運行情報・乗り換え情報等をわかりやすく提供し、乗り換えを含む利用を促進します。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
	検討・協議			導入	

【参考事例】 運行情報・乗り換え情報等の提供

■バス停におけるわかりやすい時刻表等の掲示（しずてつジャストライン）

- ・目線の流れに沿って情報を表示する
- ・重要な情報（平日の時刻）を目線の高さに表示する
- ・乗り場案内に広告物などの掲示がなくすっきりしている



出典：中部運輸局

⑦	車両のバリアフリー化・多様な利用者に対応した運用				
事業内容	車両のバリアフリー化、高齢者・障がい者などに配慮した運用など多様な利用者の利便性を確保します。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
			導入・実施		

## 2 公共交通維持に向けたモビリティ・マネジメントの実施

### 【事業の方向性】

- 将来を見据え交通弱者の移動を支えるために、必要な交通手段の確保に努めます。
- 公共交通事業の継続のため、利用活性化のための環境づくりを推進します。
- 公共交通に対する高いモチベーションを有する企業や人材を発掘し、公共交通事業の継続やデマンド交通の運行を目指します。

⑧	地域公共交通会議・意見交換会等の設置・継続開催				
事業内容	地域公共交通会議は年1回以上開催します。また、公共交通確保・活性化のために意見交換会等を設置し、各団体との調整を図ります。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
			設置・継続開催		

⑨ イベント・講習会等による公共交通の利用促進の啓発											
事業内容	地域公共交通利用促進・活性化イベント、講習会、ノーマイカーデー等の利用促進に係る取り組みを立案し、公共交通利用促進の啓発を行います。										
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）										
事業主体	交通事業者・町・地域住民・その他										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2020年度 （令和2年度）</th> <th>2021年度 （令和3年度）</th> <th>2022年度 （令和4年度）</th> <th>2023年度 （令和5年度）</th> <th>2024年度 （令和6年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td></td> <td></td> <td>実施</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）	検討・協議			実施	
2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）							
検討・協議			実施								

【参考事例】 イベント・講習会等による公共交通の利用促進の啓発

■公共交通にふれあうイベント（長野県松本市）

中心市街地にある花時計公園を会場に、アルピコ交通の路線バスの展示、運転席見学、西部地域コミュニティバスの試乗会、公共交通や次世代交通政策に関する資料展示のほか、アルピコ交通の乗務員によるバスの車両の紹介や、長野県警察の交通安全体験車「チャレンジ号」による交通安全啓発など、多様なコンテンツを楽しめるイベントとなっています。



出典：中部運輸局

【参考事例】 イベント・講習会等による公共交通の利用促進の啓発

■乗り方教室の開催（東海自動車）

路線バスやデマンド型交通等の利用方法の周知、利用促進に向け、交通事業者だけでなく、市町とともに高齢者等も対象にした乗り方教室を開催しています。



出典：東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画

⑩	<b>公共交通サポーター制度等による利用促進、公共交通に携わる企業等の発掘・育成</b>				
事業内容	公共交通サポーター制度等、公共交通確保・活性化のための協賛のしくみを構築し、利用を促進します。 また、公共交通サポーター制度等を通して、交通事業に携わる企業等を発掘・育成を推進します。				
事業期間	2021年度（令和3年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民・その他				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
	●————→● 検討・協議			●-----→ 実施	

**【参考事例】 公共交通サポーター制度等による利用促進、公共交通に携わる企業等の発掘・育成**

**■市営公共交通サポーター制度の実施（静岡県富士宮市）**

富士宮市では、地域と一緒に市営公共交通を守り育てようと、市営公共交通サポーター制度を実施しています。

※市営公共交通サポーター制度とは、市営公共交通を支援・応援する市内の商店、病院、自治会等の団体に、市営公共交通の安定的な運営と運行を支えるサポーターになってもらう制度です。サポーターには、お得な市営公共交通サービス券の販売等の特権があります。

⑪	<b>運転手の採用・養成・支援等</b>				
事業内容	運転手の採用・養成・支援等を地域ぐるみで協力します。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
	●————→● 検討・協議		●-----→ 実施		

**【イメージ】 運転手の採用・養成・支援等**

**■運転手募集に関する交通事業者と町と連携した説明会の開催（※県計画より引用）**

路線バス、タクシー等の運転手募集については、各事業者で個別に実施しています。これと併せて、町の広報誌で運転手の募集に関する案内を掲載、また、町と合同説明会等を実施します。

### 3 その他持続可能な公共交通のための取り組み

#### 【事業の方向性】

○持続可能な公共交通を目指すため、副次的収入の検討により運行収支の適正化を図ります。

⑫	広告等副次的収入の検討・獲得				
事業内容	交流拠点・車両・マップ等への広告掲載その他副次的収入を検討し、実施・獲得を目指します。				
事業期間	2021年度（令和3年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町・施設事業者・観光事業者				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
		検討・協議		実施	

基本方針

IV

地域の特性に応じた交通モードによる支線交通の形成

1 地域で考える支線交通の形成

【事業の方向性】

- 支線交通は行政が地域を支援し、町民・地域団体、行政、交通事業者等が共に考え行動し、地域主体の公共交通の運行の実現を目指します。
- 地域の特性・ニーズを踏まえた公共交通の検討・実施を進め、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現に向け拠点間を連携する公共交通軸の形成を目指します。
- 公共交通の維持や新規導入については、地域の理解・協力が不可欠であり、より多くの町民の利用を促すために積極的な情報交換を継続します。

⑬	地域交通形成のための地区別懇談会等の開催				
事業内容	地区別懇談会等を開催し、地域の特性・ニーズを踏まえた地域主体の公共交通の運行の実現を目指します。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
			開催・継続		

【継続実施事業】 地域交通形成のための地区別懇談会等の開催

本町では、地域主体の地域公共交通の運行に向け、町主導による地区別懇談会を開催しています。

地区別懇談会を通して、地域公共交通の理解を高め、必要性・重要性が高い地域については、地元住民主導により、新たな地域公共交通の導入を検討します。



⑭	交通空白地域への対応				
事業内容	既存の自主運行バス・タクシー事業の拡充、デマンドタクシー等の新規導入、運転ボランティア活用の検討・実験を行い、導入を目指します。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
	検討・実験・協議			導入	

【イメージ】 交通空白地域への対応

■ 既存路線バスの見直しや新たな地域公共交通の導入（※県計画より引用）

本町では、町内を運行する路線バス等でカバーされない交通空白地域が存在しています。

交通空白地域への乗り入れ拡大を目的とし、以下の見直し案を検討・実験します。

【見直し案1】

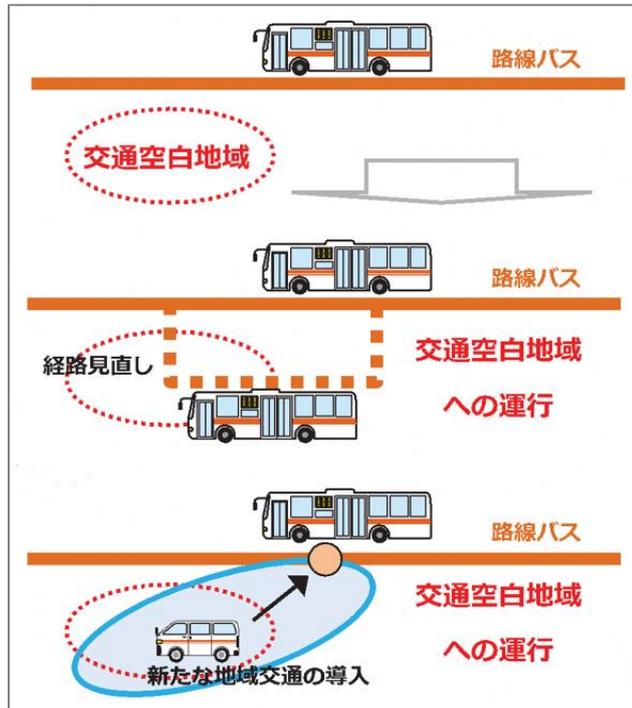
既存路線バスによる対応

- 路線バスの運行経路見直し（一部分が交通空白地域を経由するなど）

【見直し案2】

新たな地域交通の導入による対応

- 新たな地域公共交通（デマンド型交通、有償運送（市町または福祉、NPOなどの運行）など）の導入



出典：東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画

## 2 利用者負担軽減による支線交通の実現

### 【事業の方向性】

- 利用者の負担を軽減することで支線交通の形成と活性化を目指します。
- 経済的負担の面からも高齢者・障がい者の外出を支援し、介護予防とあわせて公共交通の活性化を図ります。

⑮	利用者補助（割引・補助券等の配布等）				
事業内容	割引・補助券の配布・シルバーパスの導入等、高齢者・障がい者の外出支援策の観点からも料金支援を検討します。				
事業期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民				
	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）	2023年度 （令和5年度）	2024年度 （令和6年度）
	●——→ 検討・協議			——→ 導入	

### 【継続実施事業】 利用者補助（割引・補助券等の配布等）

#### ■函南町福祉タクシー等利用料金助成要綱の推進

本町では、「函南町福祉タクシー等利用料金助成要綱」に基づき、在宅で生活されている80歳以上の高齢者と、重度障害がある方の外出支援を目的として、福祉タクシー指定事業者・路線バス・伊豆箱根鉄道（駿豆線のみ）・タクシーで利用できる福祉タクシー等利用券（年間上限額15,000円、100円分の利用券を150枚。）を支給しています。

## 6 計画の達成状況の評価

### 6-1 数値目標

全体方針「誰もが利用できる 利用したくなる公共交通網の形成」とそのために目指す姿の実現のため、各基本方針に対して数値目標を設定し、本計画を着実に実行します。

目標については、目指す姿に対して項目を設け、それぞれが地域や利用者にとって快適で使いやすいものとして認知され、より多くの人々に利用される公共交通網に向かっているかを検証します。

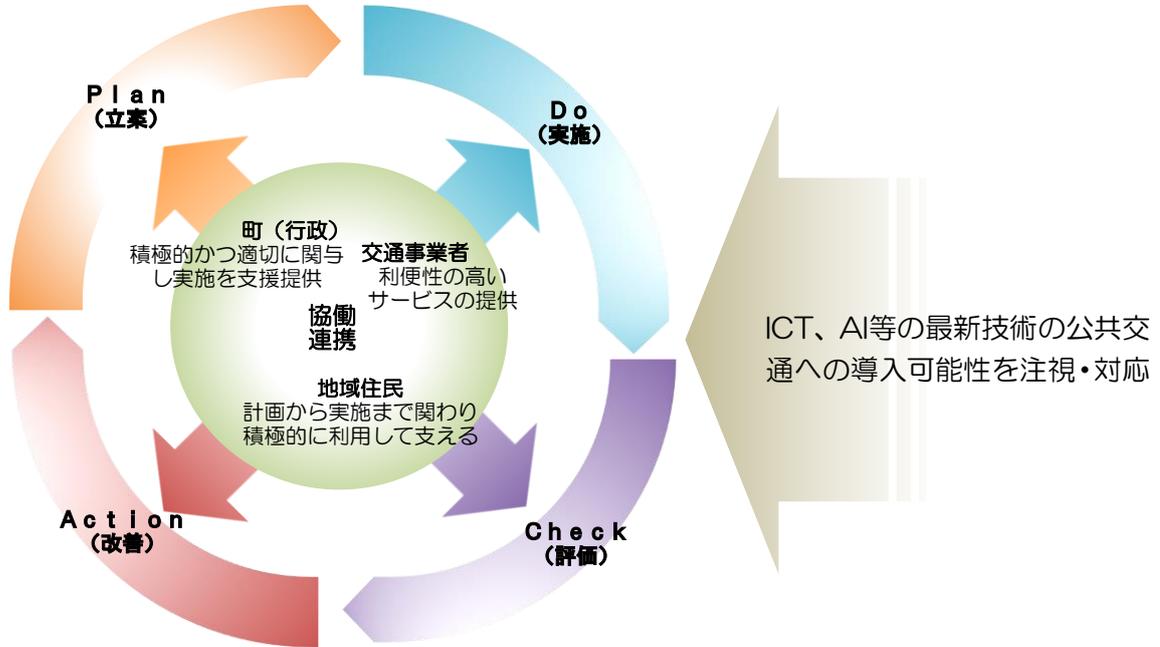
表：評価指標と目標値一覧

基本方針	番号	評価指標	数値目標	
			現況値	目標値 2024年度 (令和6年度)
I 既存のニーズと交通機関を活かした基幹交通の再編	①	路線バスの年間利用人数 (路線バス利用者数) ※事業者データによる	241,195人/年 ※2017年度(平成29年度)	250,000人/年
II 幅広い交流を目指した公共交通網の形成	②	実証運行の満足度 ※利用者アンケートによる ※5段階評価	-	3.5
III 持続可能な公共交通の推進	③	バスの現状に対する満足度(総合評価) ※利用者アンケート調査による ※5段階評価	3.2 ※2019年度(令和元年度)実施	3.5
IV 地域の特性に応じた交通モードによる支線交通の形成	④	交通空白地域解消に向けた施策として、支線交通を導入・改善した新規案件	-	1件以上

## 6-2 計画の達成状況の評価

事業の実施状況、社会情勢や町民のニーズの変化を適宜把握し、事業内容を適切に改善していくことが必要であることから、地域住民や交通事業者、町（行政）等の関係者が協働・連携し、計画の立案（Plan）・計画の実施（Do）・計画の評価（Check）・計画の改善（Action）のPDCAサイクルを繰り返し実施（スパイラルアップ）し、地域公共交通を確保・維持・改善していくものとします。

また、事業の実施にあたっては、ICT、AI等の最新技術の公共交通への導入可能性を注視し、技術や環境の目まぐるしい変化に対応します。



本計画の評価については、『函南町地域公共交通会議』において実施します。本計画については、目標年次において各基本方針で設定した数値目標の評価・検証し、会議の中で報告・協議を行います。加えて、各取り組み事業の進捗についても、年度単位で報告・協議を行い、事業の課題を明らかにした上で計画・事業を適宜改善します。

また、改正後の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の動向を注視し、適宜必要な見直しを図りながら、計画・事業を進めます。

### 評価スケジュール

年度	2019年度 (令和元年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)	2023年度 (令和5年度)	2024年度 (令和6年度)
本計画の立案	計画策定	必要に応じて適宜見直し				次期計画策定
事業・計画の実施		事業の実施				
事業・計画の評価		事業の評価	事業の評価	事業の評価	事業の評価	事業の評価
事業・計画の改善		見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善

## 7 用語集

### 地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

### デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。

### コミュニティバス

地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバスサービス。狭義には、乗合バスによる運行を意味するが、広義には、自家用車による市町村運営有償運送まで含める場合もある。

### 福祉タクシー

患者の運送や車椅子利用者などのために、寝台を備え付けた車両や、リフトを備え車椅子に座ったままで乗り降りできるタクシー。

### バス路線

乗合バス（路線定期運行・路線不定期運行）の業務遂行上のために定める一定区間の道路（私道を含む場合もある）。

### モビリティ・マネジメント（MM）

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

### ノーマイカーデー

特定の日にちや曜日を決めて自動車の利用を自粛する取り組み。「ノーカーデー」ともいう。

### 混乗化

児童・生徒や高齢者が利用することを目的としたスクールバスや福祉バスなど、利用者が限定されているバス等に、一般の利用者も乗ることができるようにすることで、既存交通資源の有効活用策の一つ。

### バリアフリー

高齢者、障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障壁（バリア）を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。