

函南町地域公共交通網形成計画 (資料編)

函 南 町

目 次

資料－1	本計画に関連する各種計画.....	1
資料－2	本町の現状.....	8
資料－3	公共交通の現状.....	13
資料－4	各種調査結果概要.....	24
資料－5	課題のまとめ.....	50
資料－6	交通空白地域の考え方.....	52

資料－１ 本計画に関連する各種計画

(1) 上位計画

① 第六次函南町総合計画（2017年（平成29年）3月）

◆計画期間

基本構想 : 2017年度（平成29年度）から2026年（令和8年度）まで
 前期基本計画 : 2017年度（平成29年度）から2021年（令和3年度）まで

基本構想

◆基本理念

『環境・健康・交流都市 函南』
 ～ 住んでよし 訪れてよし 函南町 ～

- 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
 - 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

◆将来の土地利用構想

表：将来の土地利用方針

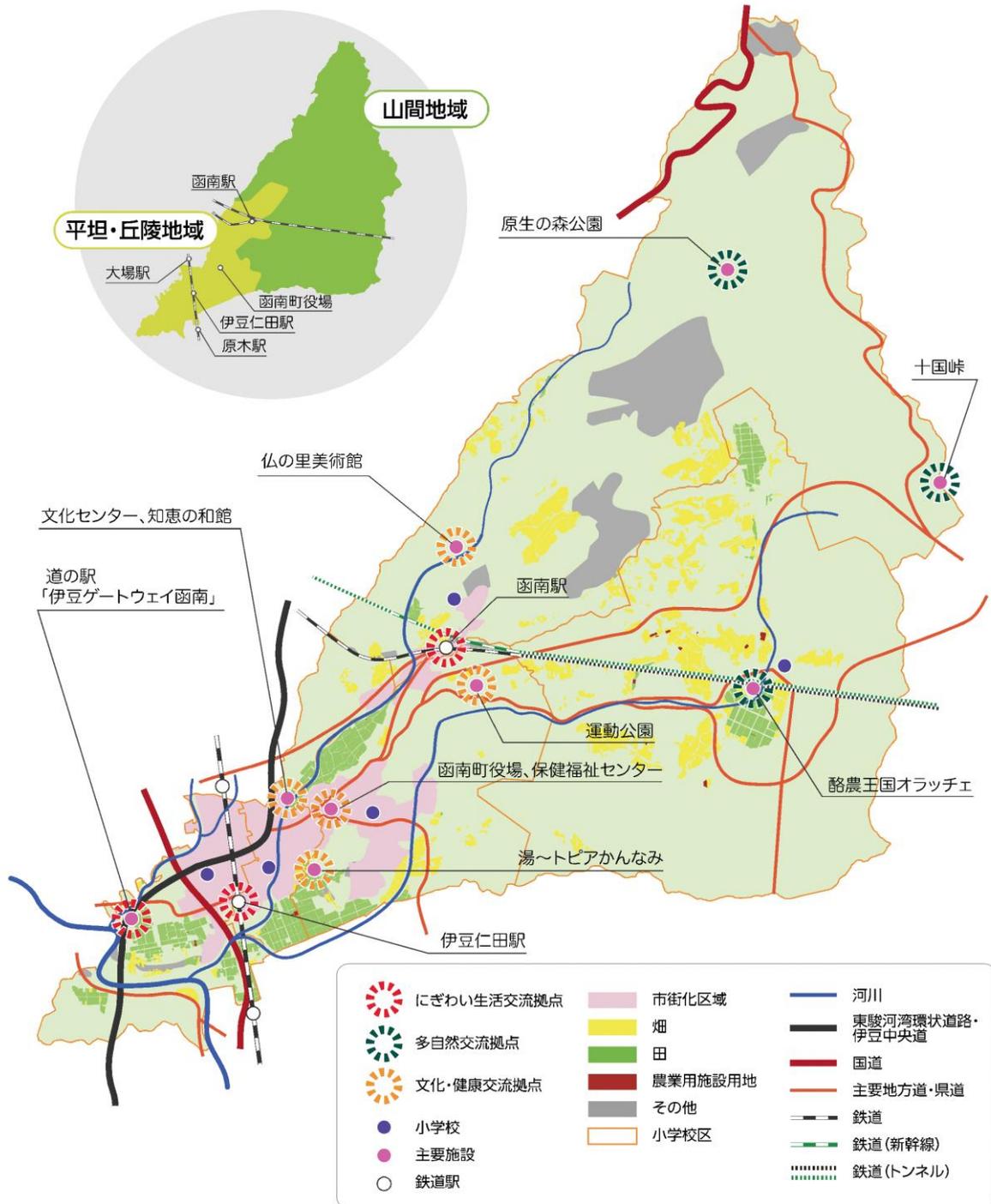
山間地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荒廃した山林の再生を推進し、自然環境の保全に努めます。 ・ 地区の特性に応じ、周辺地域との調和を図りながら、自然環境資源の有効活用を推進します。
丘陵地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 農業後継者の減少による遊休農地等の土地の有効利用を図ります。 ・ 計画的で良好な宅地供給を推進します。
平坦地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域幹線道路の整備に対応した適正な土地利用の誘導を図ります。 ・ 市街地内の基盤整備の充実を図ります。 ・ 少子・超高齢化社会に対応した安全で安心なまちづくりを推進します。

表：拠点形成の考え方

コンパクトな都市構造を活かして	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺等都市的土地利用を図る地域への都市機能集積や新産業誘導を図ります。 ・ JR函南駅、伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅、道の駅「伊豆ゲートウェイ函南」を、にぎわい生活交流拠点に位置づけ、交流づくりの核として多面的な機能を形成します。
良好な自然環境を活かして	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豊かな自然環境資源と周辺地域との調和を図ります。 ・ 酪農王国オラッチェや原生の森公園等の地域資源を多自然交流拠点と位置づけ、良好な自然環境を保全し、地域内外の交流づくりを図ります。
多様な地域の個性を活かして	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内の文化健康施設を活用し、町民の健康増進や文化の醸成を図ります。 ・ 仏の里美術館、知恵の和館、運動公園等の施設を文化・健康交流拠点に位置づけ、町民誰もが快適に暮らせるよう、地域間の連携を図ります。

◆将来人口：2026年（令和8年）の将来人口は、36,500人と設定します。

- ・人口ビジョンをもとに、住民基本台帳に登録されている人口によりコーホート要因法を用いて1年間隔で推計すると、2026年（令和8年）の町人口は約36,000人になる見込みです。
- ・さらに、出生率向上や移動均衡の取組みを図った場合の同推計値は約36,500人となります。
- ・転出抑制・転入促進の方策や、出生率向上のための結婚・出産・子育てに関する総合的な取り組みを行い、将来人口約36,500人を目指します。



図：函南町土地利用構想図

出典：第六次函南町総合計画

前期基本計画 ※主に公共交通関連項目について整理

表：公共交通関連項目（コンパクトで効率的な都市づくり）

主要施策	取組むべき内容	施策の基本方向	主要事業
交通基盤	道路交通網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○広域幹線道路の整備 ○幹線道路の整備 ○生活道路の整備 ○舗装・橋梁・トンネルの点検・補修等の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆縦貫自動車道の整備促進 ・主要地方道および一般県道の整備促進 ・広域幹線道路へのアクセス道路（都市計画道路）のネットワークの充実と整備促進 ・主要町道の整備 ・狭隘^{きょうあい}道路の整備 ・舗装・橋梁・トンネルの点検・補修等の実施
	地域公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通の事業化 ○地域公共交通の利用促進策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画の策定 ・地域公共交通会議の開催・運営 ・地域公共交通網形成計画に基づく運行の実現
都市運営	コンパクトプラ スネットワーク の都市構造の実 現	<ul style="list-style-type: none"> ○適正な土地利用の推進 ○景観整備の推進 ○土地区画整理事業の推進 ○都市計画マスタープランの見直し ○景観計画の策定 ○立地適正化計画の策定 ○空き家対策計画の策定 ○平井耕地やJR函南駅周辺における土地利用計画の検討 ○都市防災まちづくりの推進 ○内陸フロンティア推進区域における農業の6次産業化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・第3次国土利用計画推進事業 ・内陸フロンティアを拓く取り組み推進事業 ・立地適正化計画策定事業 ・景観計画策定事業 ・土地利用対策事業 ・空き家対策計画策定事業 ・平井耕地土地利用計画検討事業 ・函南駅周辺土地利用検討事業 ・都市防災まちづくり事業

② 函南町都市計画マスタープラン（2019年（平成31年）3月策定）

◆計画の位置づけ

当計画は、都市計画法第18条の2第1項の規定に基づき、本町が策定する「第六次函南町総合計画」及び「国土利用計画・函南町計画（第3次計画）」のほか、静岡県が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に即して策定され、本町の今後の都市計画（土地利用・都市施設・市街地開発事業・地区計画等）やまちづくりの基本方針となります。

◆目標年次

2038年度（令和20年度）

◆都市づくりの基本理念

『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』
～歴史ある地に新しい風が吹くまち・かなみ～

- 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
 - 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

表：都市づくりの基本目標

基本目標1：コンパクトな市街地と豊かな自然の調和のとれた発展を目指します。
<ul style="list-style-type: none"> ○自然環境に配慮した計画的な土地利用の誘導 ○交通利便性の高い地域への都市機能の集積と居住機能の誘導 ○自然環境に配慮した道路、河川等のインフラ整備 ○豊かな自然環境の保全・育成 ○農業、観光農業の振興による農地の適切な管理と維持 ○生活排水処理施設の整備・充実
基本目標2：新たな産業、住民、観光客を受け入れる都市基盤の整備を進めます。
<ul style="list-style-type: none"> ○IC周辺等広域交通の利便性を活かした、新産業の誘導と既存産業再編のための基盤整備 ○鉄道駅等の公共交通の利便性を活かした、新たな住宅地の計画的配置 ○本町及び伊豆半島観光の玄関口としての、道の駅・川の駅周辺地区の環境整備
基本目標3：にぎわいある都市空間の創出と居住環境の質の向上を図ります。
<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地への商業施設の誘導、既存商業集積の再編再生 ○道の駅・川の駅周辺地区における魅力ある交流空間の整備と観光産業機能の誘導 ○既成市街地における用途の整序（住工混在の解消）と空家対策 ○既成市街地における身近な公園の確保、狭あい道路の解消 ○子育て世代や高齢者にやさしい都市機能の充実

<p>基本目標4：都市活動を支える道路交通網の整備と公共交通網の充実を推進します。</p> <p>○市街地の骨格的道路網の整備 ○地域と都市拠点、中心市街地をつなぐ連絡道路の充実 ○広域幹線道路へのアクセス環境の整備 ○公共交通網の維持と新たな公共交通体系の検討・整備</p>
<p>基本目標5：風水害・地震等の災害に強い都市づくりを進めます。</p> <p>○河川、道路、上下水道等の生活関連公共施設の計画的な整備と維持・管理の推進 ○防災拠点の整備・充実 ○避難路の整備、避難地の確保、公共施設等の耐震化の推進 ○木造住宅等の耐震化の促進 ○排水機場の整備・更新を含む治水対策の推進</p>
<p>基本目標6：函南町の歴史と風土を活かした地域づくりを進めます。</p> <p>○本町の持つ多様な居住環境（住宅市街地、田園集落地、別荘地等）を活かした地域づくり ○地形、歴史的背景を活かした景観形成（富士山の眺望、丹那断層公園等のジオポイント、かんなみ仏の里美術館等）</p>

表：分野別基本方針（関連分野）

<p>【基本的な考え方】</p> <p>○今後の高齢化の進行を見据え、自動車交通から公共交通への転換を促進します。特にJR東海道本線、伊豆箱根鉄道駿豆線、バス、タクシー等の既存交通機関については、その維持のため、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の確保に努めます。</p> <p>○既存公共交通サービスの維持に努めるとともに、公共交通空白地域・不足地域の改善に努めます。そのうえで、町民のニーズや地域特性に応じた公共交通体系のあり方の調査研究を進め、どこでも誰もが使いやすい公共交通体系の構築を目指します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や学生等の主要な交通手段でもある路線バスの運行を維持するとともに、公共交通機関の協力のもと、学生や高齢者、障がい者等が利用しやすく、環境に配慮した公共交通体系の整備を推進します。 ・今後更に高齢化が進むなか、高齢者等の交通手段を確保し利便性を高めるため、市街地や主要公共施設等を連絡するコミュニティバス等の新たな公共交通体系の構築を検討します。 ・中山間地における地域住民の重要な交通手段となっている自主運行バス等の維持と利用促進を図るとともに、デマンド型のバスやタクシー等の運行を検討し、山間地から市街地への交通手段の確保を図ります。
--

③ 東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画（2018年（平成30年）3月）

◆計画の位置づけ

当計画は、「交通政策基本法」に基づき国が策定した「交通政策基本計画」を踏まえ、県と関係市町が共同で「地域にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにするマスタープランです。

◆計画期間

2018年度（平成30年度）～2022年度（令和4年度）

◆構成市町

8市町（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）

◆基本的な方針

- 方針1 人口減少・少子高齢化社会に対応した持続可能な地域公共交通の確保
 方針2 基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供

表：計画の目標

目標1：公共交通利用者の確保
公共交通（鉄道、路線バス、デマンド型交通、タクシー）の利用者数 35,118千人（2016年（平成28年））⇒現状確保
目標2：交通空白地域の解消
鉄道、路線バス、デマンド型交通の人口カバー率 86.2%（2016年（平成28年））⇒現状以上
目標3：既存路線バスの見直しや、新たな地域交通の導入
既存路線バスの見直しや、デマンド型交通・自家用有償運送の導入等、再編または改善した案件 13案件以上
目標4：地域住民の利用促進に関する取組の実施
乗り方教室の開催、利用促進ツール作成等の案件 13案件/年以上
目標5：観光客の利用促進に関する取組の実施
周遊きっぷの作成・周知など観光客の利用促進に関する取組を、導入または改善した案件 5案件以上

◆2019年度(令和元年度)実施中の取組

- ・デジタルサイネージの設置（JR三島駅、伊豆急河津駅、伊豆急伊豆高原駅）
- ・観光型MaaS実証実験

(2) 関連計画

① 函南町立地適正化計画（2019年（平成31年）3月）

◆目標年次

2038年度（令和20年度）

◆計画の位置づけ

当計画は、「都市再生特別措置法」を改正したことを踏まえ、コンパクトで利便性の高い都市の実現を目指し、行政と住民や民間事業者が一体となって、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、まちづくりを推進するものです。

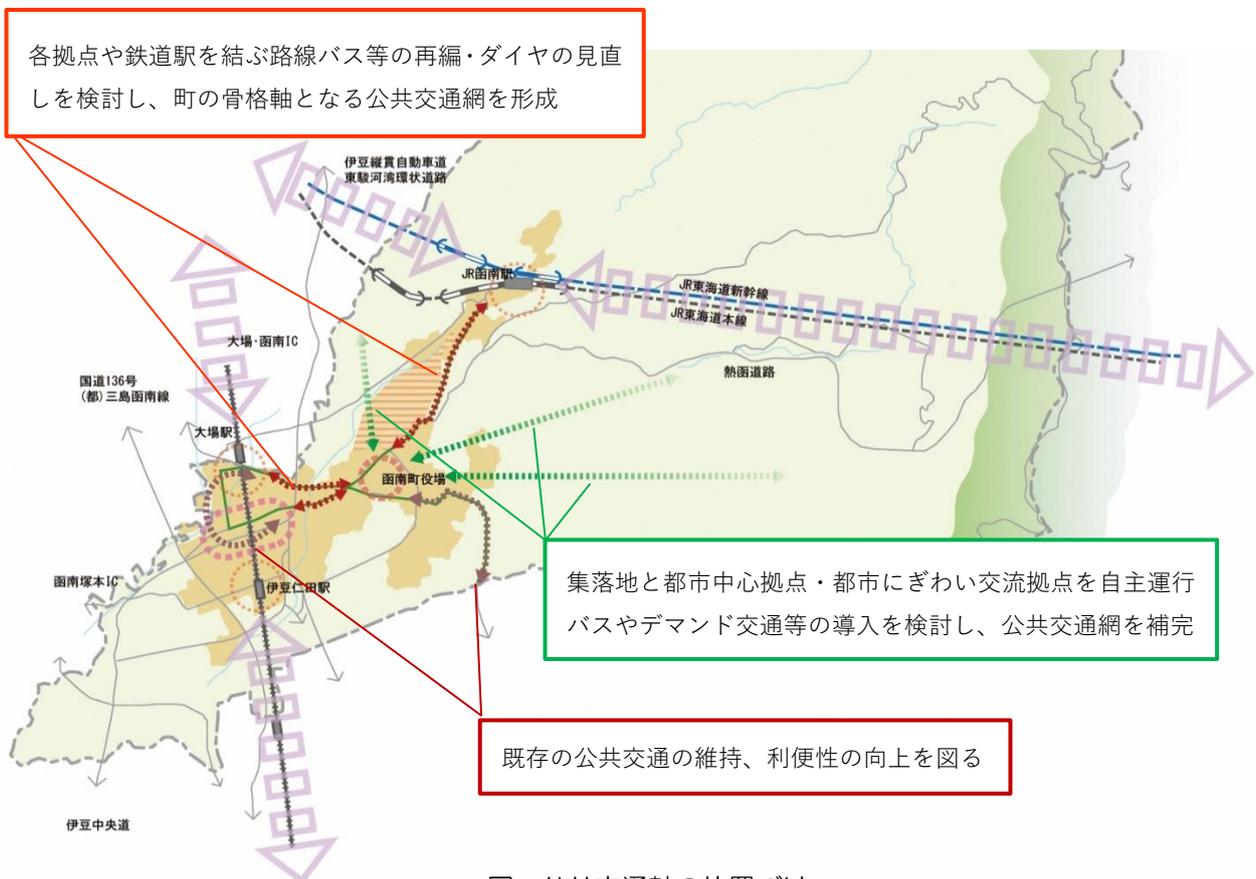
◆基本的な考え方

公共交通軸は、町民が通勤・通学・買い物・通院等の日常生活において更に利用しやすくなるよう、利便性の向上を目指します。なお、本町は町域が広く、住宅地・集落地が分散している箇所があることから住民ニーズに応じて、デマンド交通や自主運行バス等の導入を検討します。

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発信を進めるとともに、地域の特性・需要を踏まえた公共交通の検討・実施を進め、「立地適正化計画」における「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。

◆公共交通軸の設定

- 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を形成します。
- 既存の公共交通の維持、利便性向上を図ります。
- 山間集落地と都市中心拠点・都市にぎわい交流拠点を自主運行バスやデマンド交通で結ぶ等、公共交通の空白地の解消を検討します。



図：公共交通軸の位置づけ

資料－２ 本町の現状

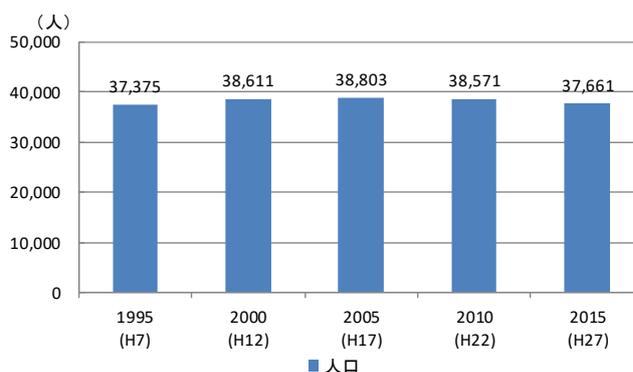
(3) 人口・世帯

① 総人口

本町の人口は、国勢調査によると、2005年（平成17年）の38,803人をピークに減少傾向に転じ、2015年（平成27年）の人口は、37,661人となっています。また、その減少率は、2010年（平成22年）に約0.6%減であったものが、2015年（平成27年）には約2.4%減と、人口の減少速度がやや加速していることがわかります。

表：総人口推移(人)

	1995 (H7)	2000 (H12)	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)
総人口	37,375	38,611	38,803	38,571	37,661
増減率	-	3.3%	0.5%	-0.6%	-2.4%



図：総人口の推移

出典：国勢調査

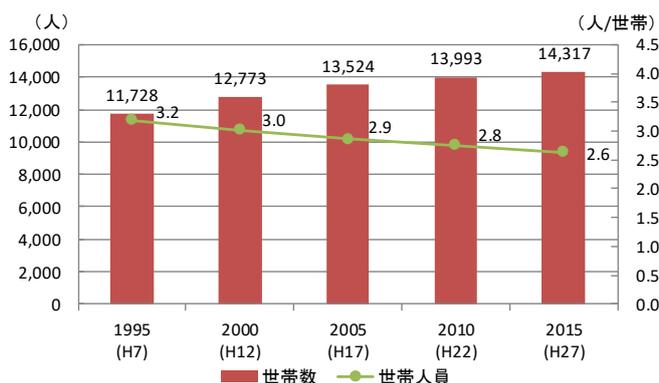
② 総世帯数・世帯人員

総世帯数は、一貫して増加しており、2015年（平成27年）現在、14,317世帯となっていますが、その増加率は減少傾向にあり、世帯数増加の速度は鈍化してきています。

一方、一世帯当たり人口である世帯人員は、年々減少傾向を示し、2015年（平成27年）の世帯人員は、約2.6人/世帯となっており、核家族化が進行していることがうかがえます。

表：総世帯数および世帯人員の推移（世帯、人/世帯）

	1995 (H7)	2000 (H12)	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)
世帯数	11,728	12,773	13,524	13,993	14,317
増減率	-	8.9%	5.9%	3.5%	2.3%
世帯人員	3.2	3.0	2.9	2.8	2.6



図：総世帯数および世帯人員の推移

出典：国勢調査

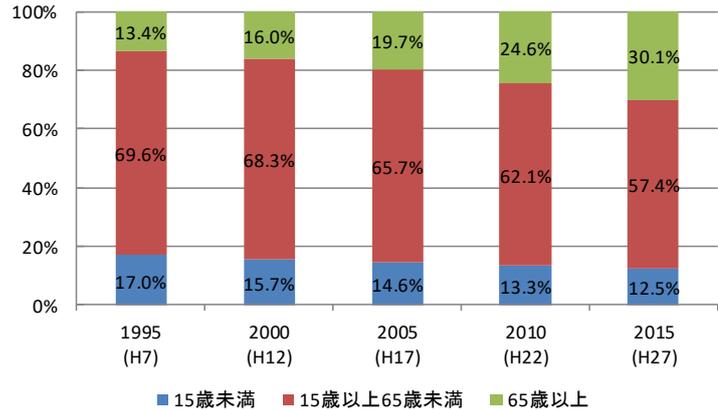
③ 年齢階層別人口

本町の人口を、年齢階層別にみると、15歳未満の年少人口は一貫して減少しているのに対し、65歳以上の高齢人口は継続して増加しており、少子高齢化が進行していることがうかがえます。また、15歳以上65歳未満の生産年齢人口は、2000年(平成12年)をピークに、増加から減少に転じています。

これを構成比でみると、15歳未満の人口割合、および15歳以上65歳未満の人口割合は、一貫して減少しているのに対し、65歳以上の高齢人口割合は増加傾向にあり、その割合の推移は年々増加していることから、高齢化が加速していることがうかがえます。2015年(平成27年)現在の年齢別人口割合は、15歳未満が約12.5%、15歳以上65歳未満が約57.4%、65歳以上が30.1%となっています。

表：年齢階層別人口の推移(人)

	1995 (H7)	2000 (H12)	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)
15歳未満	6,337	6,056	5,661	5,113	4,712
(構成比)	17.0%	15.7%	14.6%	13.3%	12.5%
15歳以上65歳未満	26,019	26,365	25,482	23,929	21,587
(構成比)	69.6%	68.3%	65.7%	62.1%	57.4%
65歳以上	5,019	6,190	7,660	9,499	11,315
(構成比)	13.4%	16.0%	19.7%	24.6%	30.1%
計	37,375	38,611	38,803	38,541	37,614
(構成比)	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



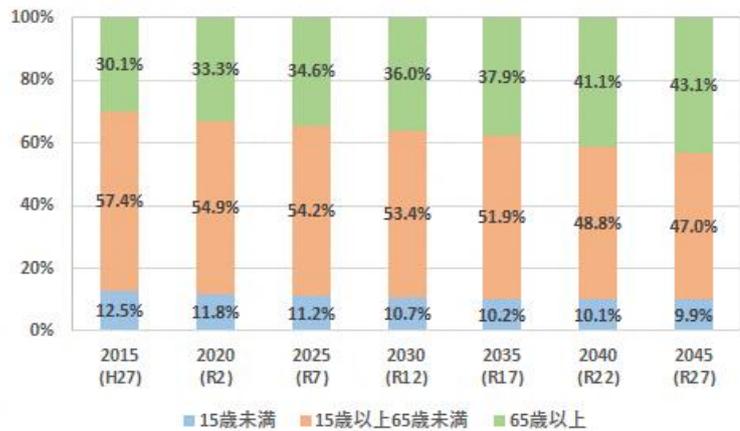
図：年齢階層別人口の推移

④ 将来人口

本町の将来人口推計値は、2015年(平成27年)より徐々に減少し、30年後の2045年(令和27年)には現在の約7割に減少するとされています。また、65歳以上の高齢人口は2020年(令和2年)をピークに徐々に減少しますが、2045年(令和27年)では現在とほぼ同数であり、高齢化率は43.1%に上ると推計されています。

表：年齢階層別人口推計(人)

	2015 (H27)	2020 (R2)	2025 (R7)	2030 (R12)	2035 (R17)	2040 (R22)	2045 (R27)
15歳未満	4,712	4,291	3,885	3,483	3,136	2,878	2,628
(構成比)	12.5%	11.8%	11.2%	10.7%	10.2%	10.1%	9.9%
15歳以上65歳未満	21,609	19,925	18,756	17,454	15,878	13,914	12,428
(構成比)	57.4%	54.9%	54.2%	53.4%	51.9%	48.8%	47.0%
65歳以上	11,340	12,080	11,969	11,756	11,603	11,722	11,399
(構成比)	30.1%	33.3%	34.6%	36.0%	37.9%	41.1%	43.1%
計	37,661	36,296	34,610	32,693	30,617	28,514	26,455
対2015年比	-	0.96	0.92	0.87	0.81	0.76	0.70



図：年齢階層別人口推計

出典：国立社会保障・人口問題研究所(2017年(平成29年))

※2015年(平成27年)は国勢調査による実績値

※端数を四捨五入しているため、合計値、合計割合が合わない場合があります

⑤ 人口流動（流出・流入）

本町における通勤・通学の人口流動については、2015年（平成27年）の流出人口は12,828人であり、同年流入人口5,283人の約2.4倍の流出超過となっています。

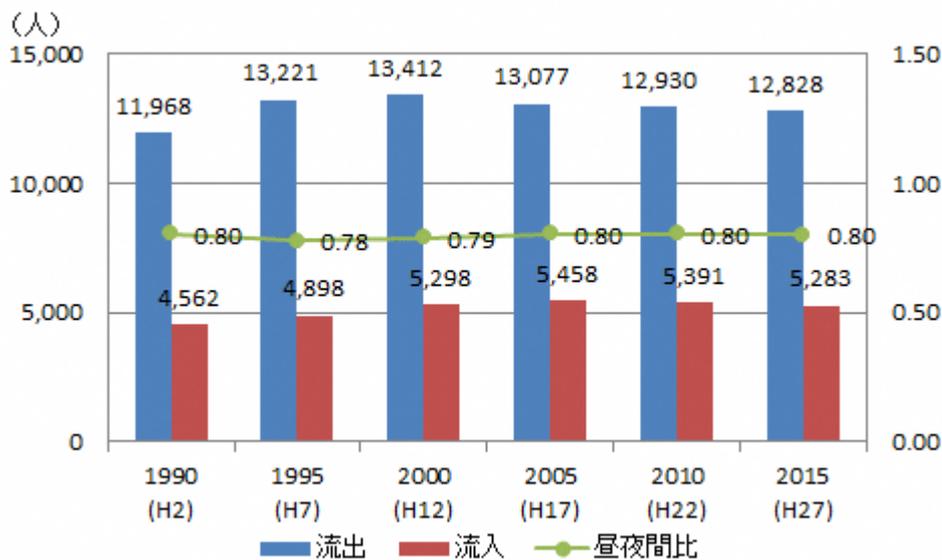
流出人口の推移は、1990年（平成2年）より増加傾向にありましたが、2000年（平成12年）をピークに減少に転じており、また、流入人口についても、2005年（平成17年）を境に増加から減少に転じています。しかし、1990年（平成2年）と2015年（平成27年）を比較すると、流出人口約7.2%、流入人口約15.8%と増加しています。

また夜間人口を1.0とした昼間人口の比率をみると、1990年（平成2年）から2015年（平成27年）現在まで、概ね0.8で推移しており、本町が、周辺市町への通勤者や通学者のベッドタウンとしての性格を有していることがうかがえます。

表：人口流動の推移（人）

	1990 (H2)	1995 (H7)	2000 (H12)	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)	H2-H27増減比
流出	11,968	13,221	13,412	13,077	12,930	12,828	7.2%
流入	4,562	4,898	5,298	5,458	5,391	5,283	15.8%
昼夜間比	0.80	0.78	0.79	0.80	0.80	0.80	-0.5%

出典：国勢調査



図：人口流動の推移（人）

出典：国勢調査

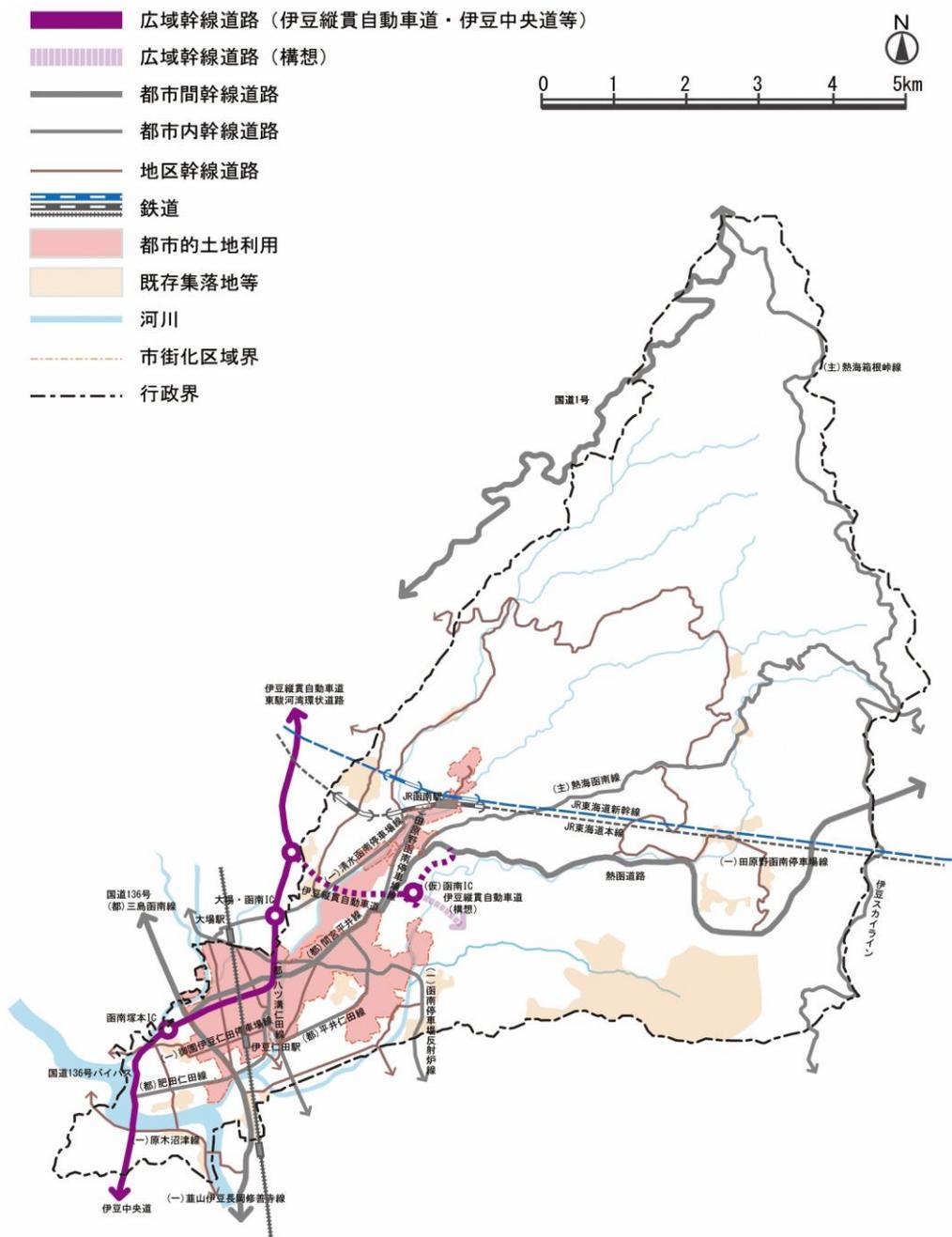
(4) 交通特性

① 現況道路交通網

本町には、広域的な移動を担う道路として、自動車専用道路である、伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路および伊豆中央道が、町域南西部の市街地を北東から南西へ通過しており、町域には、函南塚本ICが位置しています。

周辺都市と連絡する町の骨格道路としては、国道136号が町域南西部の市街地を南北に通過し、また、主要地方道熱海函南線とその延伸の伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路が町域南部を東西に通過しています。

この他、町域北西部の町境に沿って国道1号が通過し、また、町域北東部町境に沿って主要地方道熱海箱根峠線が南北に通過し、国道1号や箱根方面への連絡を担っています。



図：道路交通網

出典：函南町都市計画マスタープラン（都市交通の基本方針図）

② 道路利用状況

2015年（平成27年）現在の本町における主要道路の交通状況をみると、特に国道136号の交通量が著しく多く、広域的な幹線道路として機能していることがわかります。それ以外の道路では、主要地方道熱海函南線が1万台/日を大きく超えており、周辺都市と連絡する道路として機能しています。この他、国道1号や町域南西部を通過している原木沼津線、韮山伊豆長岡修善寺線においても、交通量が多くなっています。

大型車混入率については、広域的な幹線道路として機能している、国道1号（最大36.6%）や国道136号（最大8.6%）が高くなっている他、田原野函南停車場線においても、13.7%と高いことが特徴的です。

また、混雑度※については、国道136号の一部区間で最大2.03、熱海函南線の一部区間で最大1.46であり、混雑時間帯が多くなっています。その他、周辺都市と連絡する国道1号・136号で1.0を超える区間が多く存在しており、ピーク時等に混雑がみられる状況となっています。

表：主要道路の交通量等の状況（2015年（平成27年））（台）

記号	路線名	交通量観測地点	平日交通量		大型車混入率 (12時間)	混雑度
			12時間	24時間		
1	一般国道1号	函南町桑原	6,670	9,872	36.6%	0.46～0.68
2		三島市谷田	13,964	19,021	15.8%	1.09
3	一般国道136号	函南町新田字新宿90-2	17,607	23,340	5.0%	1.99～2.03
4		三島市梅名449-1	25,745	37,073	6.0%	0.75～1.13
5		函南町塚本字北田316-1	11,661	15,859	8.6%	1.07
6		田方郡函南町間宮420-1	10,749	14,081	5.4%	0.57～0.95
7	熱海函南線	函南町畑字木道トールゲート	8,468	10,924	5.1%	0.91～0.99
8		函南町平井字宮ノ前1102-4	13,664	17,288	7.4%	1.44～1.46
9			419	511	3.9%	0.06～0.08
10	田原野函南停車場線		778	934	5.5%	0.14
11			842	1,010	13.7%	1.21
12	清水函南停車場線	函南町上沢字下向342-1	4,538	5,763	4.9%	0.52～0.86
13	函南停車場反射炉線	函南町畑毛字上城ヶ下360-2	4,244	5,050	5.4%	0.52～0.55
14	御園伊豆仁田停車場線	函南町塚本字株良130-3	2,358	2,924	2.8%	0.37
15	韮山伊豆長岡修善寺線	伊豆の国市南江間字谷戸192-1	7,827	10,019	4.0%	0.56
16	原木沼津線	沼津市大平清水の上	8,415	10,940	3.1%	0.67
17	伊豆スカイライン	函南町畑玄岳駐車場	654	785	4.0%	0.17
18	熱海箱根峠線	函南町桑原茨ノ平1364-1	2,134	2,305	5.1%	0.31～0.33

出典：H27年度道路交通センサス

※混雑度の指標

混雑度 1.0未満	道路が混雑することもなく、円滑に走行でき、渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない状態。
混雑度 1.0～1.25	道路が混雑する可能性がある時間帯が1～2時間(ピーク時間)があるが、何時間も連続する可能性は非常に小さい状態。
混雑度 1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
混雑度 1.75以上	慢性的な混雑状態を呈する。

資料－3 公共交通の現状

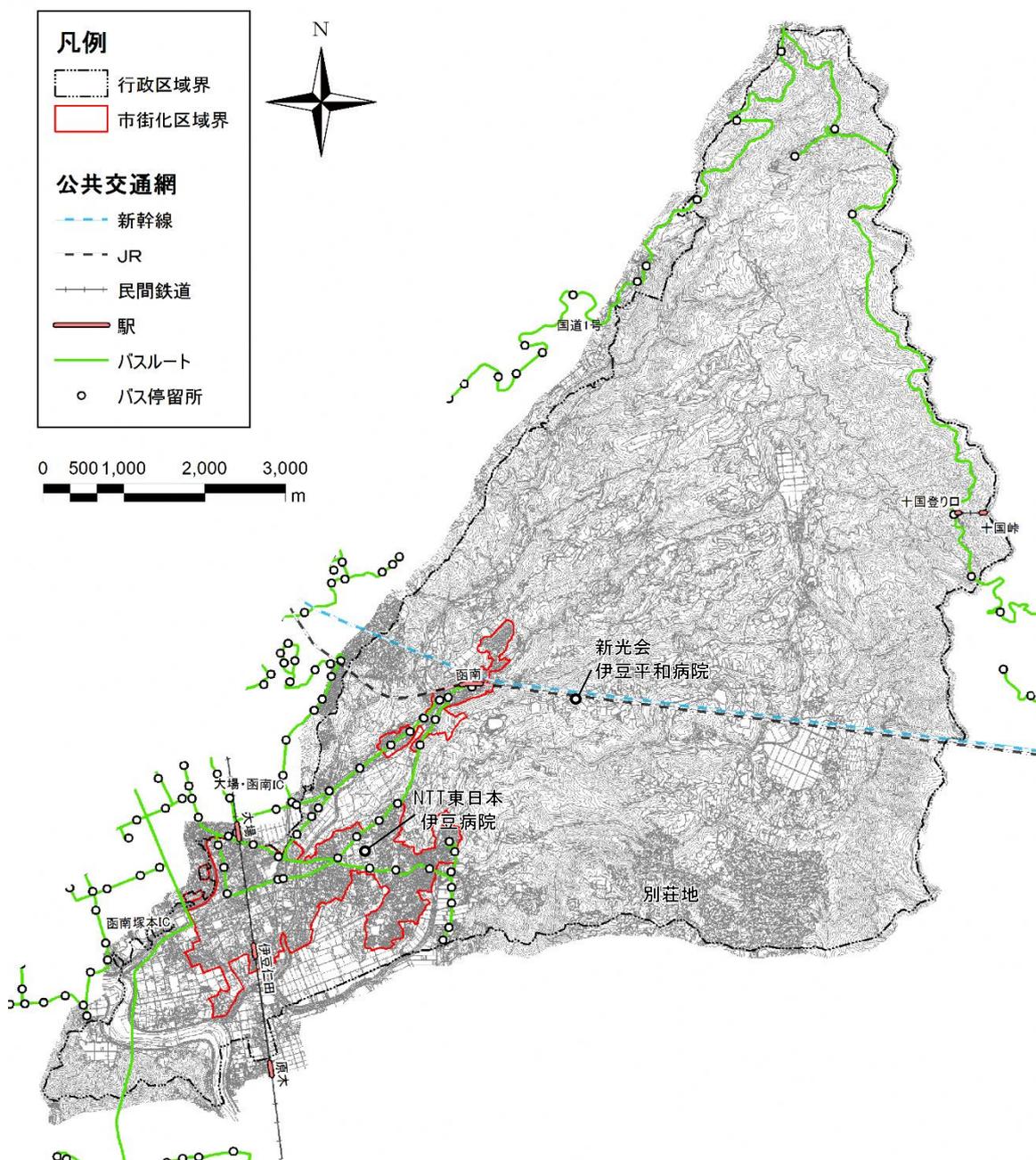
(5) 公共交通の概況

① 公共交通網

本町の公共交通網は、伊豆箱根鉄道駿豆線が町域南西部の市街地を縦断しており、伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅が立地しています。また、町域中央をJR東海道本線とJR東海道新幹線が東西に横断しており、JR函南駅が町内の北側市街地に立地しています。

路線バスについては、現在、民間の路線バスとして伊豆箱根バスが運行されており、三島市との境に位置する伊豆箱根鉄道大場駅とJR函南駅から、東西方向に町内を連絡する路線が運行されています。一方で、伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅を拠点とするバス路線はありません。

その他、町内の主要な医療施設であるNTT東日本伊豆病院、新光会伊豆平和病院までの送迎バスが伊豆箱根鉄道大場駅とJR函南駅を起点に運行されており、さらに、町域東部の別荘地と鉄道駅等をつなぐ自主運行バスが運行されています。



図：公共交通網

出典：国土数値情報（2011年（平成23年度））

② 鉄道の利用状況

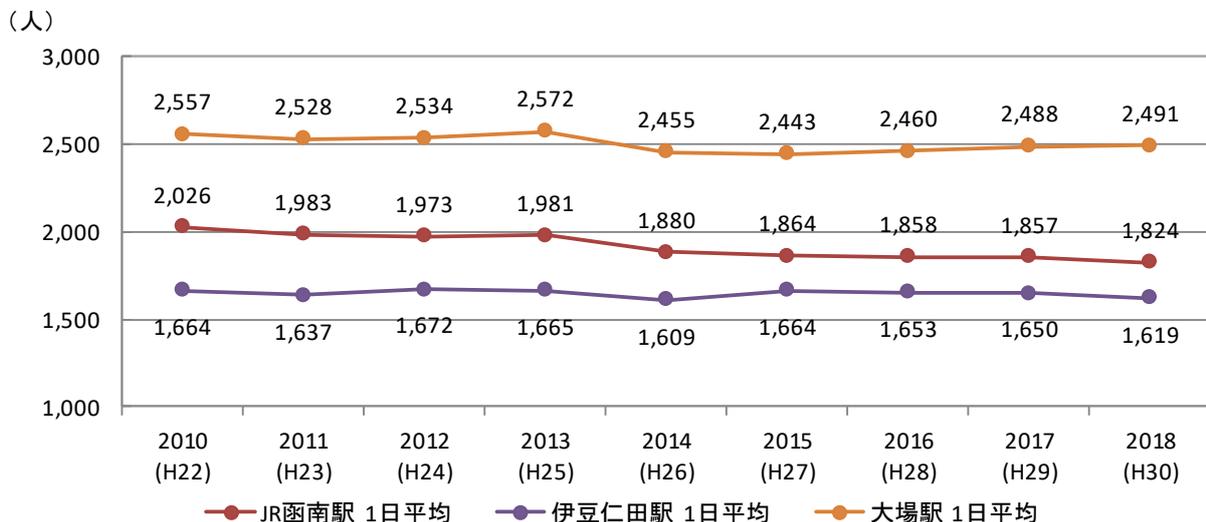
鉄道駅の利用状況を、駅乗車人員よりみると、本町の市街地に隣接する伊豆箱根鉄道大場駅の利用が最も多く、2018年（平成30年）では、1日平均2,491人となっており、次いで、本町内のJR函南駅において1日平均1,824人、伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅において1日平均1,619人の利用がみられます。

利用状況の推移については、伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅の日平均乗車人員は、増減を繰り返しながらも、ほぼ横ばいで推移していますが、JR函南駅と伊豆箱根鉄道大場駅の日平均乗車人員はともに減少傾向にあり、2018年（平成30年）の乗車人員は、2010年（平成22年）と比較し、JR函南駅は約10.0%減、伊豆箱根鉄道大場駅は約2.6%減となっており、特に、JR函南駅において利用者の減少が進んでいることがわかります。

表：駅乗車人員の推移（人）

	JR東海道本線		伊豆箱根鉄道駿豆線			
	JR函南駅		伊豆仁田駅		大場駅	
	年間総数	1日平均	年間総数	1日平均	年間総数	1日平均
2010(H22)	739,640	2,026	607,501	1,664	933,152	2,557
2011(H23)	725,718	1,983	599,194	1,637	925,366	2,528
2012(H24)	720,076	1,973	610,118	1,672	925,080	2,534
2013(H25)	722,970	1,981	607,867	1,665	938,663	2,572
2014(H26)	686,334	1,880	587,264	1,609	895,906	2,455
2015(H27)	682,176	1,864	608,965	1,664	893,984	2,443
2016(H28)	678,155	1,858	603,440	1,653	898,059	2,460
2017(H29)	677,548	1,857	602,128	1,650	907,970	2,488
2018(H30)	665,745	1,824	590,836	1,619	909,396	2,491

出典：統計書かんなみ



図：駅1日平均乗車人員の推移(人)

③ 路線バスの利用状況（伊豆箱根バス）

2008年（平成20年）に、株式会社沼津登山東海バス（現：株式会社東海バス）より路線を継承し、運行を開始しました。

伊豆箱根バスは、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-大場分譲地線が運行しており、2018年（平成30年）から熱海駅-伊豆箱根鉄道大場駅前線を新設し、一部の時間帯のみ運行しています。

また、利用促進を図るために観光資源（かなみの桜）とタイアップしたリーフレットを配布しています。

一方で、伊豆箱根バスでは、運転手不足が深刻となっており、大型2種免許取得者のみならず、養成制度を設け未取得者も対象に幅広く採用しています。



出典：事業者提供資料

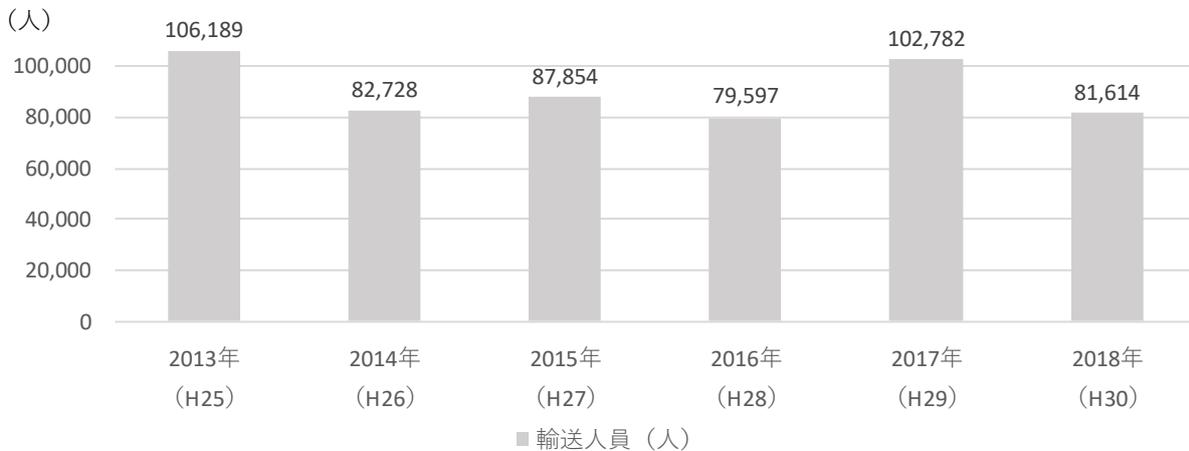
図：利用促進リーフレット

■JR函南駅-畑毛温泉線

本路線は、JR函南駅及び伊豆箱根鉄道大場駅と畑毛温泉を結ぶ生活路線であり、沿線には大規模医療施設や町役場、温泉・宿泊観光施設等があり、町の中心部には商業施設が集約されています。

朝夕は伊豆箱根鉄道大場駅・JR函南駅から鉄道に乗り換える方の通勤・通学利用が多く、日中は沿線施設への通院や買い物の際の移動手段として利用されています。

定期券や回数券を購入し高頻度の利用者が一定数存在するものの、2015年（平成27年）度より運行欠損額の一部について、町からの補填を受けて運行しています。



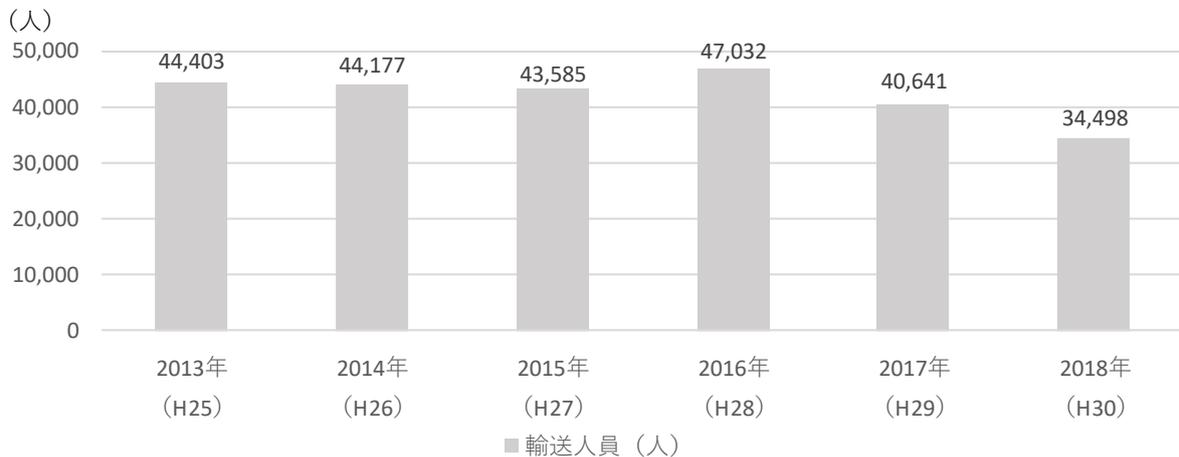
出典：事業者提供資料

図：輸送人員の推移

■伊豆箱根鉄道大場駅—JR函南駅線

本路線の沿線には複数の企業・病院・高校（三島南高校）が点在しており、朝夕は主に通勤・通学に利用されており、1時間に1往復程度の路線です。

年間輸送人員は2018年（平成30年）時点で34,498人となっており、減少傾向にあります。また、他の系統との重複区間も多いうえ、沿線人口も少ないため、他系統と比べても少なくなっています。



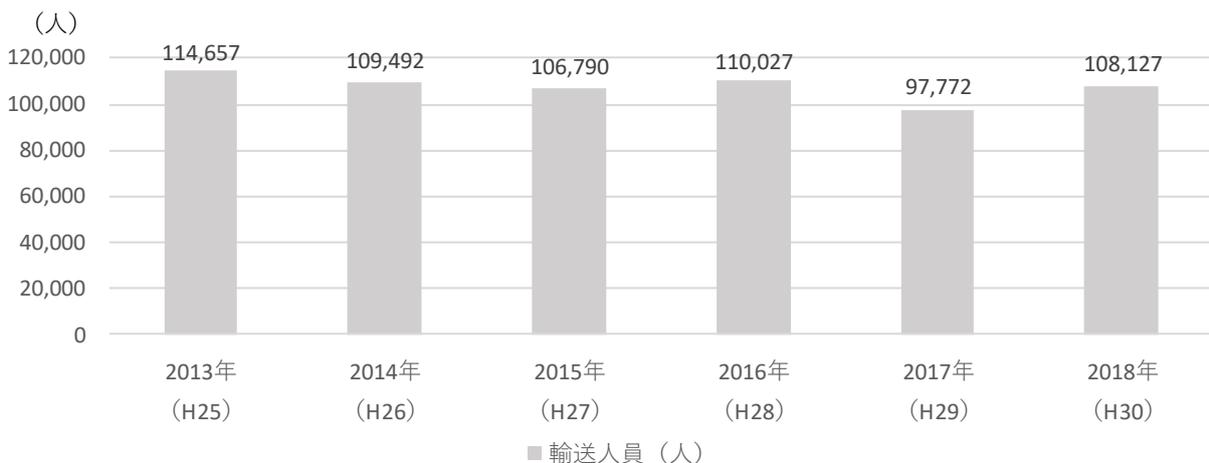
出典：事業者提供資料

図：輸送人員の推移

■伊豆箱根鉄道大場駅—大場分譲地線

本路線は、伊豆箱根鉄道大場駅と大場分譲地（三島市）、錦が丘分譲地（三島市）を結ぶ生活路線で、主に鉄道に乗り換える方の通勤・通学に利用されています。

定期券や回数券を購入してバスを高頻度に利用する方が一定数存在するものの、住民の減少や少子高齢化の影響で年々利用者数は減少傾向にあり、特に日中の時間帯や土休日の利用が少ない状況にあります。



出典：事業者提供資料

図：輸送人員の推移

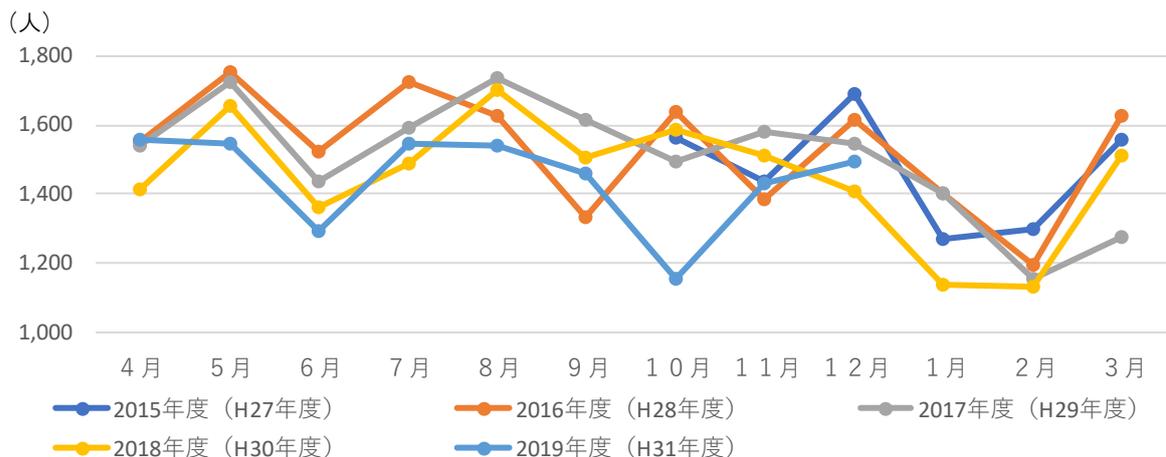
④ 自主運行バスの利用状況（南箱根ダイヤランド循環バス）

本路線は、南箱根ダイヤランド管理事務所から株式会社東海バスへの委託により運行しています。2015年（平成27年）10月に乗合バスとして運行し、第1便から第4便までの4便が運行しています。

ダイヤランドのサービスセンターが始発となっており、JR函南駅を經由して町内の病院や商業施設へ運行しています。

本路線を利用する方はダイヤランド居住者や別荘地で休暇を楽しむ方が主になるため、5月、8月、12月、3月で利用者が増加する傾向にあります。

また、株式会社東海バスでは、運転手不足が深刻となっており、大型2種免許取得者のみならず、研修プログラムを設け未取得者も対象に幅広く採用しています。



図：月別輸送人員の推移

出典：事業者提供資料

⑤ タクシーの利用状況

■函南タクシー

函南タクシーは、本町を中心に運行しているタクシーです。1日の平均実働台数は11台となっており、1台あたり25から30人を輸送しています。年間輸送人員は2018年（平成30年）時点で88,397人となっており、ともに減少傾向にあります。

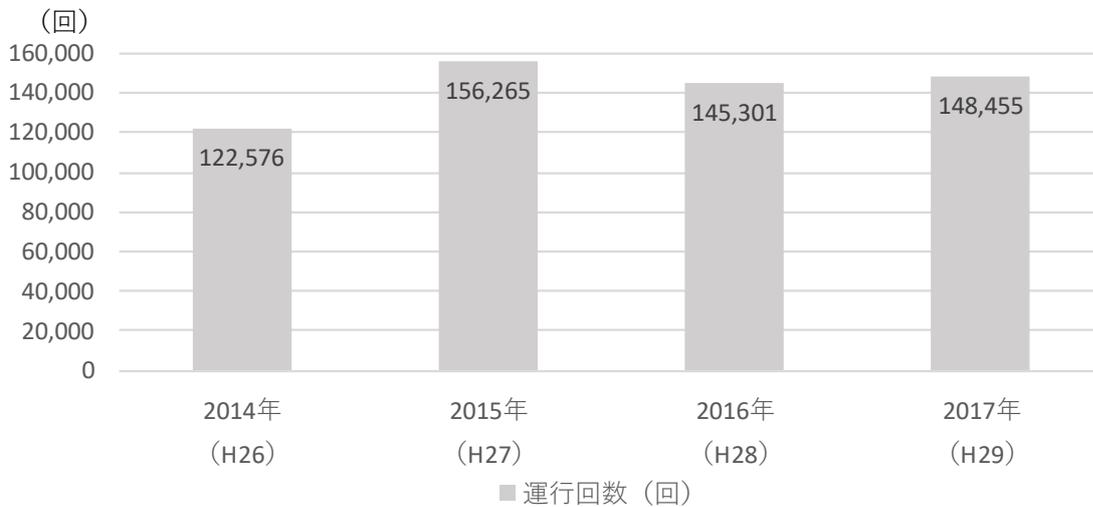


図：輸送人員の推移

出典：事業者提供資料

■風タクシー

風タクシーは、函南町、三島市、伊豆の国市を中心に運行しており、保有台数は年々微増しています。〔2014年（平成26年）小型：20台、中型：3台、ジャンボ：3台〕。年間運行回数は、2015年（平成27年）に大きく増加して15万回を超え、その後は概ね15万回を維持しています。



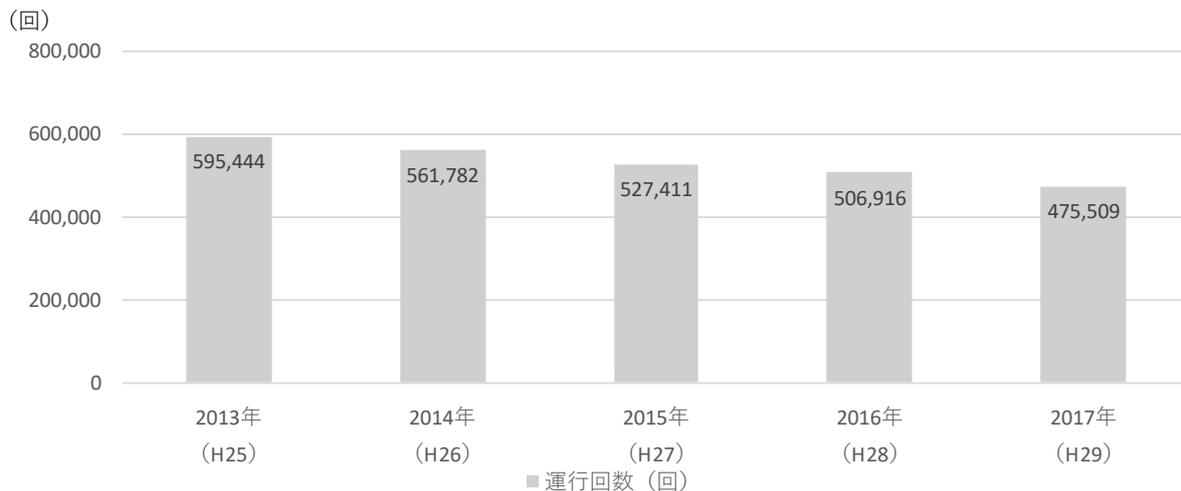
図：運行回数の推移

出典：事業者提供資料

■伊豆箱根タクシーグループ

伊豆箱根タクシーグループは、伊豆箱根交通株式会社と伊豆箱根タクシー株式会社の2社で構成されており、静岡県内7か所、神奈川県内3か所の営業所を持ち、静岡県東部から神奈川県西部でタクシー事業を展開しています。1日あたりの平均実働台数は40台となっています。

三島営業所における年間運行回数は2017年（平成29年）時点で475,509回となっています。



図：運行回数の推移

出典：事業者提供資料

⑥ 自主運行タクシーの利用状況（丹那区自主運行タクシー）

2013年（平成25年）、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（運行受託事業者：伊豆箱根交通株式会社）」に移行して運行が開始されました。運行ダイヤは、毎週金曜日の運行で函南町農村改善センターと伊豆箱根鉄道大場駅の間を1往復しています。利用者は年間70～90人程度に留まっています。



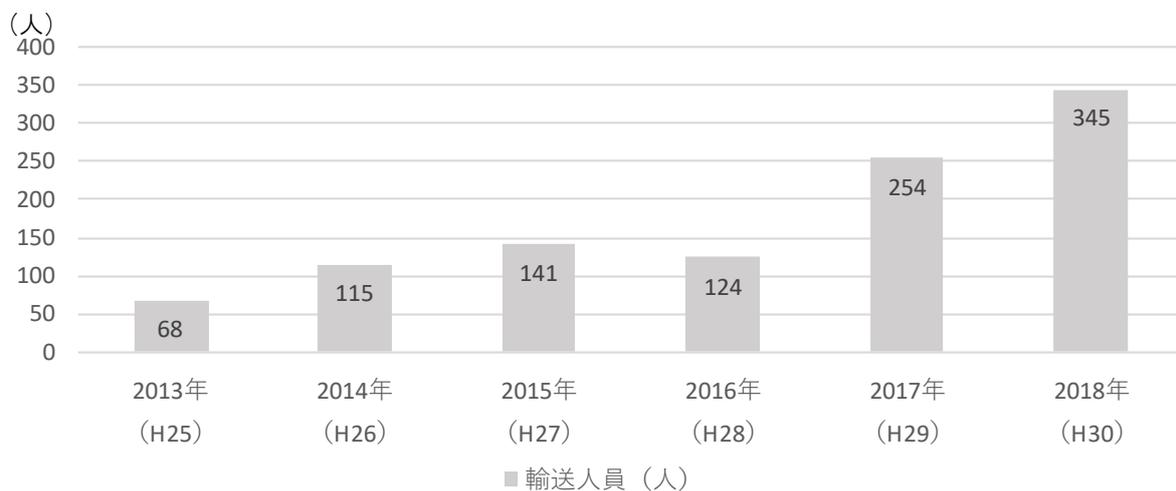
図：輸送人員の推移

出典：事業者提供資料

⑦ 福祉有償運送の利用状況

福祉有償運送は、特定非営利活動法人シー・ディー・シーが運行しており、公共交通機関の利用が困難で介助が必要な方を対象として有償で運行しています。

輸送人員は年々増加傾向にあり、2017年（平成29年）時点では254名と急増しています。



図：輸送人員の推移

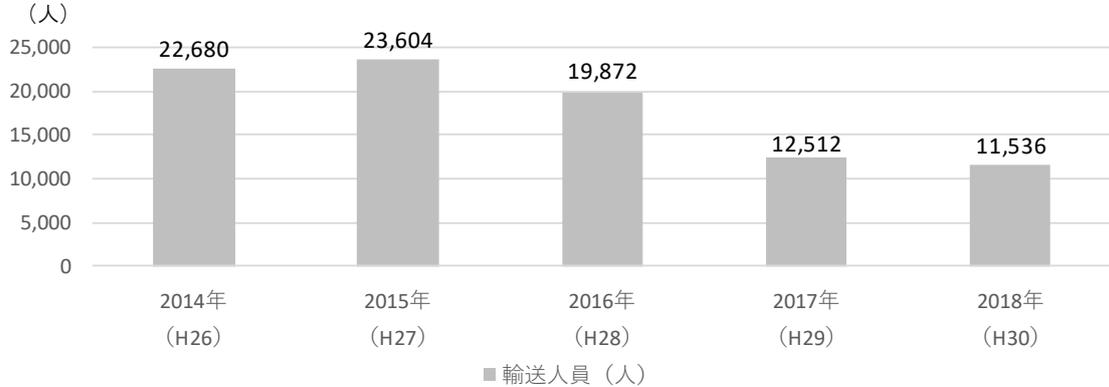
出典：事業者提供資料

⑧ 送迎バスの利用状況

■函南中学校スクールバス

スクールバスは、丹那地域から函南中学校に至るルートとして生徒の通学用に運行しています。運行本数は、朝夕と休日の部活用に運行しています。

輸送人員（生徒数）は2018年（平成30年）時点では11,536人と、減少傾向にあります。



図：輸送人員の推移

出典：事業者提供資料

■病院送迎バス

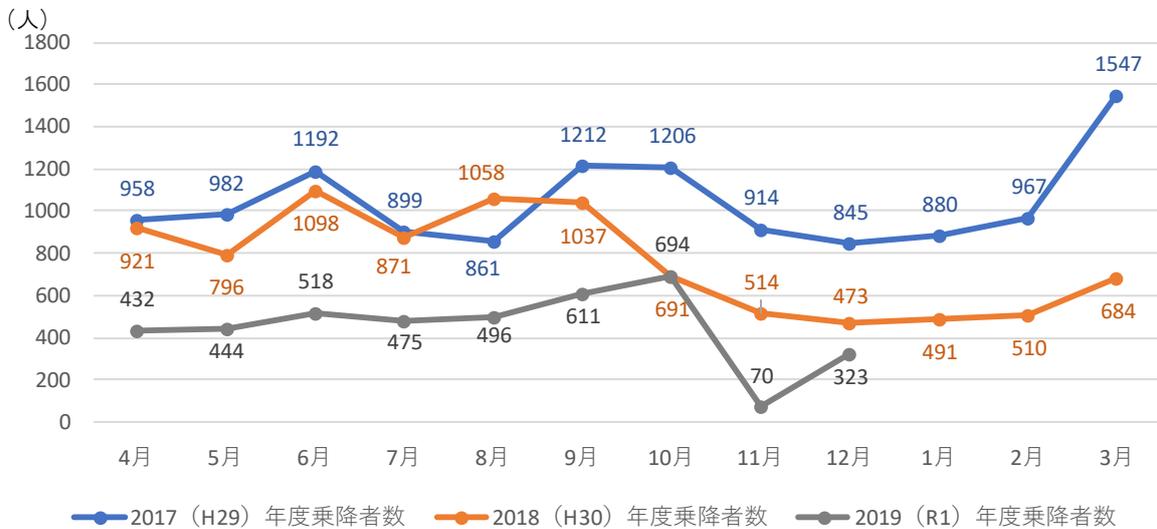
本町を運行する病院送迎バスは、新光会伊豆函南病院及び新光会伊豆平和病院を発着地としたバス、NTT東日本伊豆病院を発着地としたバスがあります。

伊豆函南病院及び伊豆平和病院を発着地とした送迎バスは、JR函南駅及び伊豆箱根鉄道大場駅を経由し、無料で運行しています。午前5便、午後4便で運行しています。

NTT東日本伊豆病院を発着地とした送迎バスは、JR函南駅及び伊豆箱根鉄道大場駅と本病院間を行き来し、無料で運行しています。平日限定で概ね30分おきに運行しています。

■湯～トピアかなみ送迎バス

本送迎バスは、湯～トピアかなみを発着地として運行しており、月曜日、木曜日、土曜日と週3日運行しています。また、曜日や時間により行き先、ルートが異なり、幅広い範囲で運行しています。



図：月別乗降者数の推移

出典：事業者提供資料

(6) 交通手段

本町内の人々の動きの代表交通手段は、他と傾向が異なる通学を除く合計では、自動車が75.5%、徒歩が13.5%、自転車が3.7%となっています。

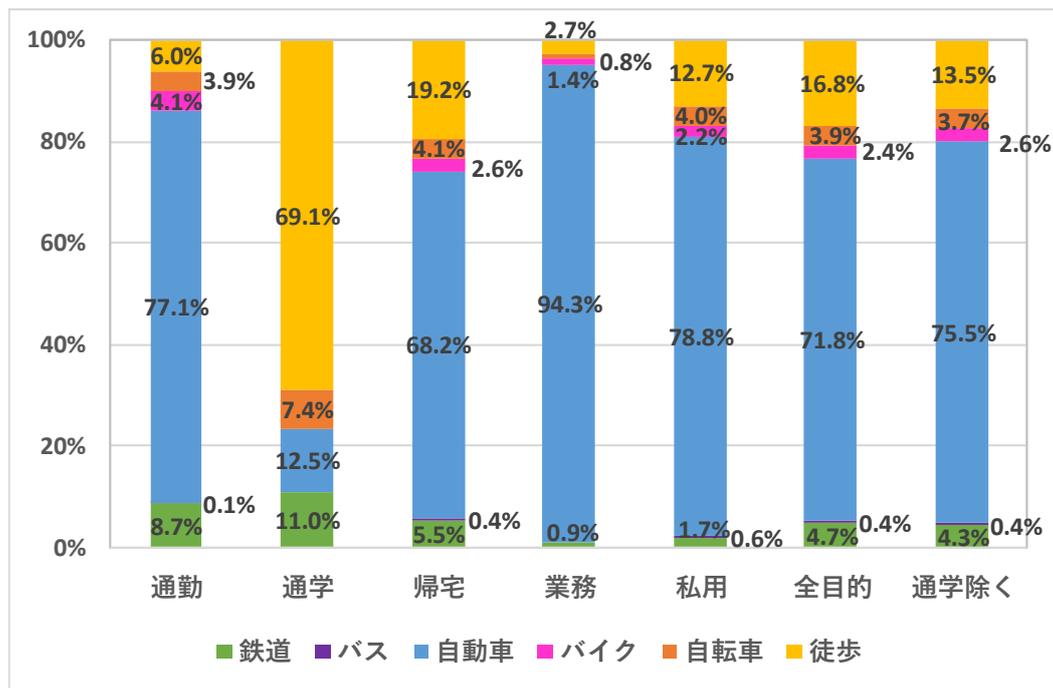
公共交通は鉄道が4.3%、バスはわずかに0.4%と低い割合となっています。

表：目的別代表交通手段別発生集中交通量(トリップ・インド/日)

手段	通勤	通学	帰宅	業務	私用	全目的	通学除く
徒歩	1,268	6,028	11,671	366	5,645	24,978	18,950
構成比	6.0%	69.1%	19.2%	2.7%	12.7%	16.8%	13.5%
自転車	815	644	2,501	108	1,760	5,828	5,184
構成比	3.9%	7.4%	4.1%	0.8%	4.0%	3.9%	3.7%
バイク	850	0	1,575	188	966	3,579	3,579
構成比	4.1%	0.0%	2.6%	1.4%	2.2%	2.4%	2.6%
自動車	16,179	1,093	41,517	13,014	34,952	106,755	105,662
構成比	77.1%	12.5%	68.2%	94.3%	78.8%	71.8%	75.5%
バス	30	0	269	0	275	574	574
構成比	0.1%	0.0%	0.4%	0.0%	0.6%	0.4%	0.4%
鉄道	1,829	964	3,327	125	763	7,008	6,044
構成比	8.7%	11.0%	5.5%	0.9%	1.7%	4.7%	4.3%
全手段	20,971	8,729	60,860	13,801	44,361	148,722	139,993

※端数を四捨五入しているため、
合計値、合計割合が合わない場合があります

出典：H27東駿河湾都市圏パーソントリップ調査



図：目的別代表交通手段別分担率

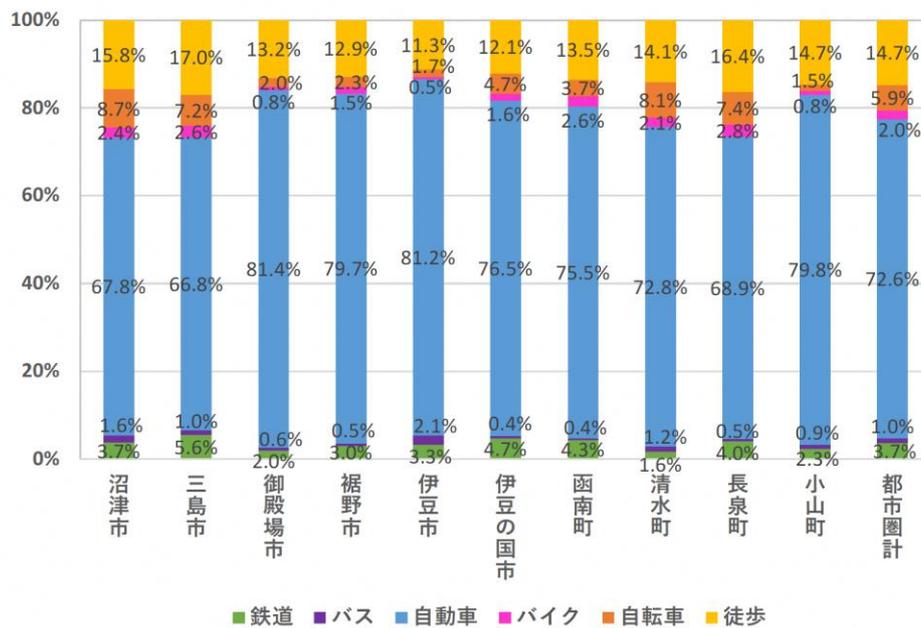
※端数を四捨五入しているため、
合計値、合計割合が合わない場合があります

代表交通手段分担率を市町別にみると、バスの分担率は都市圏全体で1.0%、本町は0.4%で東駿河湾都市圏内で伊豆の国市とともに最も低くなっています。

表：市町別代表交通手段分担率

手段	沼津市	三島市	御殿場市	裾野市	伊豆市	伊豆の国市	函南町	清水町	長泉町	小山町	都市圏計
徒歩	15.8%	17.0%	13.2%	12.9%	11.3%	12.1%	13.5%	14.1%	16.4%	14.7%	14.7%
自転車	8.7%	7.2%	2.0%	2.3%	1.7%	4.7%	3.7%	8.1%	7.4%	1.5%	5.9%
バイク	2.4%	2.6%	0.8%	1.5%	0.5%	1.6%	2.6%	2.1%	2.8%	0.8%	2.0%
自動車	67.8%	66.8%	81.4%	79.7%	81.2%	76.5%	75.5%	72.8%	68.9%	79.8%	72.6%
バス	1.6%	1.0%	0.6%	0.5%	2.1%	0.4%	0.4%	1.2%	0.5%	0.9%	1.0%
鉄道	3.7%	5.6%	2.0%	3.0%	3.3%	4.7%	4.3%	1.6%	4.0%	2.3%	3.7%

出典：H27東駿河湾都市圏パーソントリップ調査



図：市町別代表交通手段分担率

※東駿河湾都市圏：沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町で構成される圏域

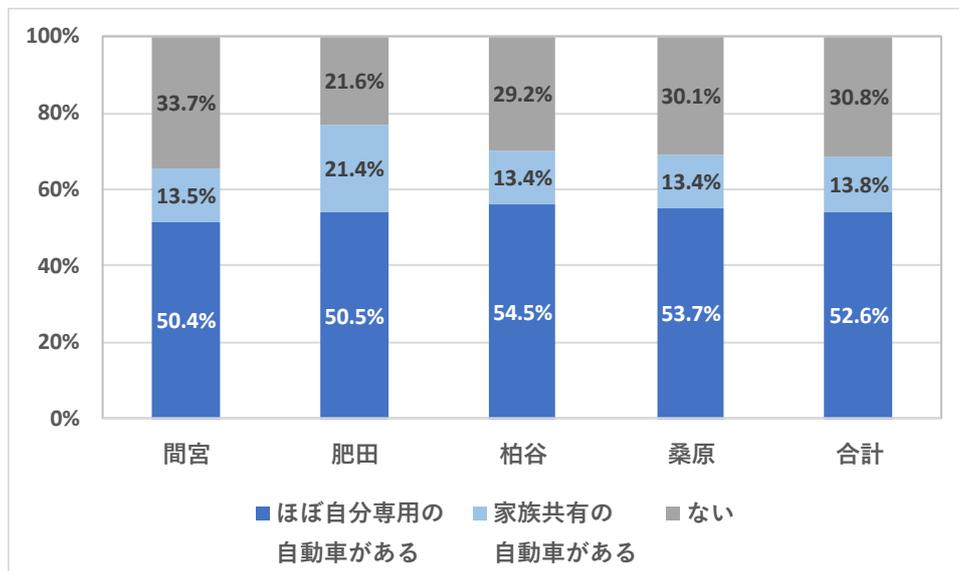
(7) 自家用車・運転免許保有状況

自家用車保有状況は本町全体では、自分専用または家族共有の自動車がある世帯は合わせて66.4%となっています。地区別にみると、間宮地区で保有がない世帯が全体より多くなっています。

表：地区別自家用車保有状況

	間宮	肥田	柏谷	桑原	合計
ほぼ自分専用の自動車がある	7,546	782	9,183	1,957	19,468
(構成比)	50.4%	50.5%	54.5%	53.7%	52.6%
家族共有の自動車がある	2,025	332	2,249	489	5,095
(構成比)	13.5%	21.4%	13.4%	13.4%	13.8%
ない	5,052	334	4,911	1,098	11,395
(構成比)	33.7%	21.6%	29.2%	30.1%	30.8%
合計	14,974	1,548	16,840	3,643	37,005

出典：H27東駿河湾都市圏パーソントリップ調査



図：地区別自家用車保有状況

自家用車運転免許保有率は本町全体では、69.9%となっています。年齢階層別にみると、20歳代、60歳代の保有率が都市圏全体より低い割合となっています。

表：自動車運転免許保有率

	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	合計
函南町	6.7%	80.9%	89.4%	91.3%	96.8%	95.9%	93.0%	96.5%	91.2%	81.0%	80.7%	73.1%	59.4%	37.0%	13.4%	69.9%
都市圏計	8.5%	81.9%	92.5%	93.6%	94.9%	95.7%	95.2%	94.8%	93.2%	87.6%	81.2%	67.7%	50.8%	35.8%	14.3%	69.8%

出典：H27東駿河湾都市圏パーソントリップ調査

資料－４ 各種調査結果概要

(8) 2015年度（平成27年度）に実施した実証実験の概要と結果

町民の将来の移動交通手段を確保し、日常生活の利便性の向上を図ることを目的として、町内の公共交通機関の充実と地域特性に合った効果的な公共交通運行を行うための実証実験を行いました。

表 実証実験の内容と運行路線

目的	実験的に路線バスによる運行を行い、住民の公共交通の利用実態や潜在需要を把握する。(運行会社：伊豆箱根バス株式会社)
実験期間	2016年（平成28年）1月4日（月）～2016年（平成28年）2月28日（日）

表 対象路線の概要

路線	概要
ヒューマンヒルズ線 (仏の里・ヒューマンヒルズ・函南駅循環)	<ul style="list-style-type: none"> ・JR函南駅北側の住宅団地（ヒューマンヒルズ）や、かなみ仏の里美術館への路線バス運行に対する要望が出されていた ・JR函南駅北側のヒューマンヒルズ居住者の利便性向上とかなみ仏の里美術館へのアクセス向上を図ることを目的とする
畑毛線 (函南駅・大場循環・畑毛温泉（柿沢台経由）)	<ul style="list-style-type: none"> ・柏谷地区は、バス事業者の個別訪問を経て、畑毛線の運行水準（ダイヤ・本数）が見直された経緯がある ・町内の主要施設にアクセスする既存路線を実験により増便し、利用者の増加を検証することを目的とする
西部コミュニティセンター線 (西部コミュニティセンター・塚本・仁田循環)	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の公共交通については、鉄道駅間を結ぶネットワークとなっているものの、一部の地域においては運行がない ・熱函道路周辺地域に集積する伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅、銀行、商業施設など買い物や日常生活の利便性向上を図ることを目的とする



図：実証実験運行路線図

① 1運行あたりの人数

畑毛線については一定の利用者がみてとれるが、今回の実証実験路線の対象である西部コミュニティセンター線やヒューマンヒルズ線の利用者数は芳しくなく、特に西部コミュニティセンター線は利用者が伸び悩んだ結果となりました。

表：1日あたり延べ利用者数と1運行あたりの利用者数

		1日あたりの延べ利用者数			1日あたりの運行本数			1運行あたりの利用者数		
		(人/日)			(本/日)			(人/本)		
		平日	土曜日	日曜日	平日	土曜日	日曜日	平日	土曜日	日曜日
畑毛線	畑毛温泉～大場循環／直行～函南駅	79	42	43	10	8	7	7.9	5.3	6.1
	畑毛温泉～柿沢台～大場～函南駅	32	17	15	6	6	6	5.3	2.8	2.5
	函南駅～大場循環／直行～畑毛温泉	63	28	16	9	7	6	7.0	4.0	2.7
	函南駅～大場駅前～柿沢台～畑毛温泉	18	9	23	6	6	6	3.0	1.5	3.8
	畑毛温泉～大場循環～畑毛温泉	114	71	60	13	13	12	8.8	5.5	5.0
	西部コミュニティセンター・塚本・仁田循環	7	7	28	15	15	15	0.5	0.5	1.9
	仏の里・ヒューマンヒルズ・函南駅循環	25	14	25	17	17	17	1.5	0.8	1.5

② 利用の少ないバス停数

畑毛線については7割程度のバス停で利用があったが、実証実験を行った路線のバス停の利用率は西部コミュニティセンター線で33～72%、ヒューマンヒルズ線で64%～82%となりました。

表：利用の少ないバス停の数

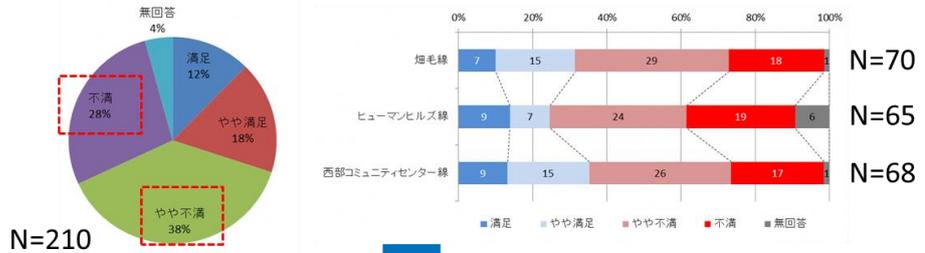
		バス停の情報				バス停利用率		
		バス停数	利用のなかったバス停数			1- (利用のなかったバス停/全バス停)		
			平日	土曜日	日曜日	平日	土曜日	日曜日
畑毛線	畑毛温泉～大場循環／直行～函南駅	22	5	5	7	77%	77%	68%
	畑毛温泉～柿沢台～大場～函南駅	28	10	16	14	64%	43%	50%
	函南駅～大場循環／直行～畑毛温泉	28	1	8	14	96%	71%	50%
	函南駅～大場駅前～柿沢台～畑毛温泉	25	15	19	13	40%	24%	48%
	畑毛温泉～大場循環～畑毛温泉	22	3	4	3	86%	82%	86%
	西部コミュニティセンター・塚本・仁田循環	18	10	12	5	44%	33%	72%
	仏の里・ヒューマンヒルズ・函南駅循環	11	2	2	4	82%	82%	64%

③ 利用者意向に関するデータ

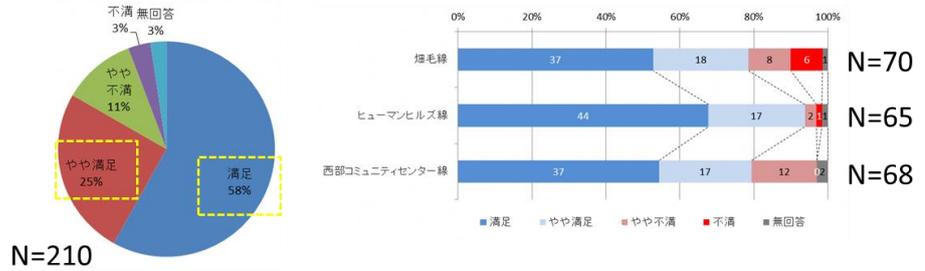
利用者意向に関するデータは、アンケート調査により収集した。アンケート回収は、210通（総数）で、路線別の回収数は以下に示す通りです。

- 畑毛線…70通
- ヒューマンヒルズ線…65通
- 西部コミュニティセンター線…68通

町の公共交通に満足している人は30%程度に留まり、不満がある人が多い。



しかし、実験路線に対する満足度は、全路線とも80%を超えている。



公共交通に関する取組みは、住民の満足度向上に効果的。

(9) 2016年度（平成28年度）に実施した区長および町民アンケートの結果

① アンケート調査実施概要

- 1) 区長：直接配布・回収（回収率100%）
- 2) 町民：2,000人郵送配布・郵送回収（回収数988通、回収率49.4% ※一般的なアンケート調査の回収率は平均30%程度）
- 3) 設問（町民アンケート）

《外出頻度や外出時の困りごと》

外出頻度（1日の外出回数）、移動目的別の外出頻度と行先、移手段、出発と帰宅の時間、日常の外出の際に困っていること、自世帯における外出困難な方の有無、家族や近所の人へ送迎を容易に頼めるか等について把握

《地域の公共交通に関する意向や課題》

現在の地区内の公共交通の満足水準、新規公共交通導入に対する地域の関心、新規公共交通導入の必要性

《地域公共交通の導入可能性》

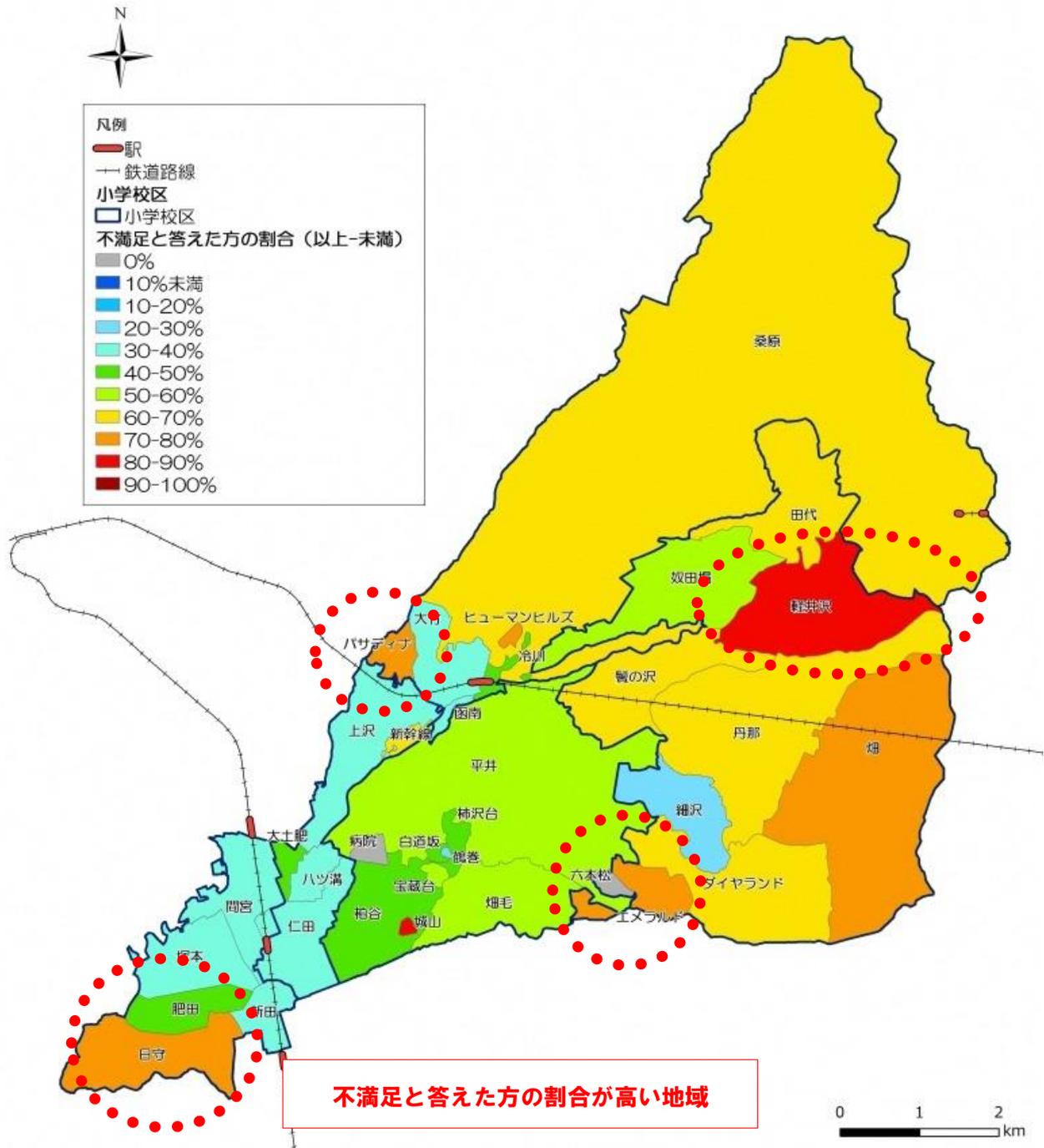
公共交通導入に伴う経済的負担、公共交通が導入された場合の行動変容（外出機会、移手段）

② アンケート調査結果概要、各地域の特徴と導入に向けた考え方

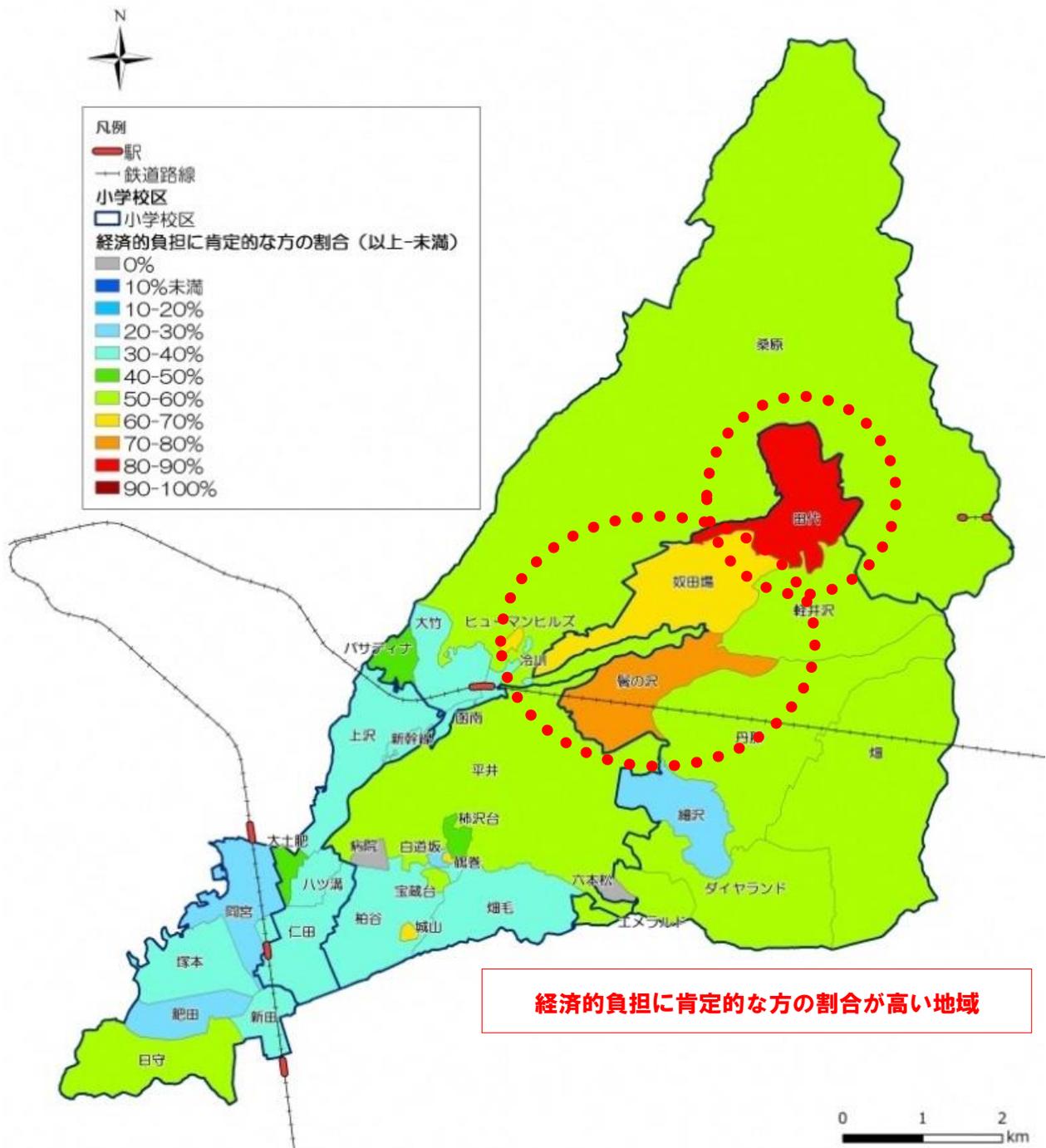
これまでの調査において、地域における公共交通の導入意向を客観的に分析した結果、各地域の特徴と導入に向けた考え方を下表に整理しました。

表：アンケート調査結果概要、各地域の特徴と導入に向けた考え方

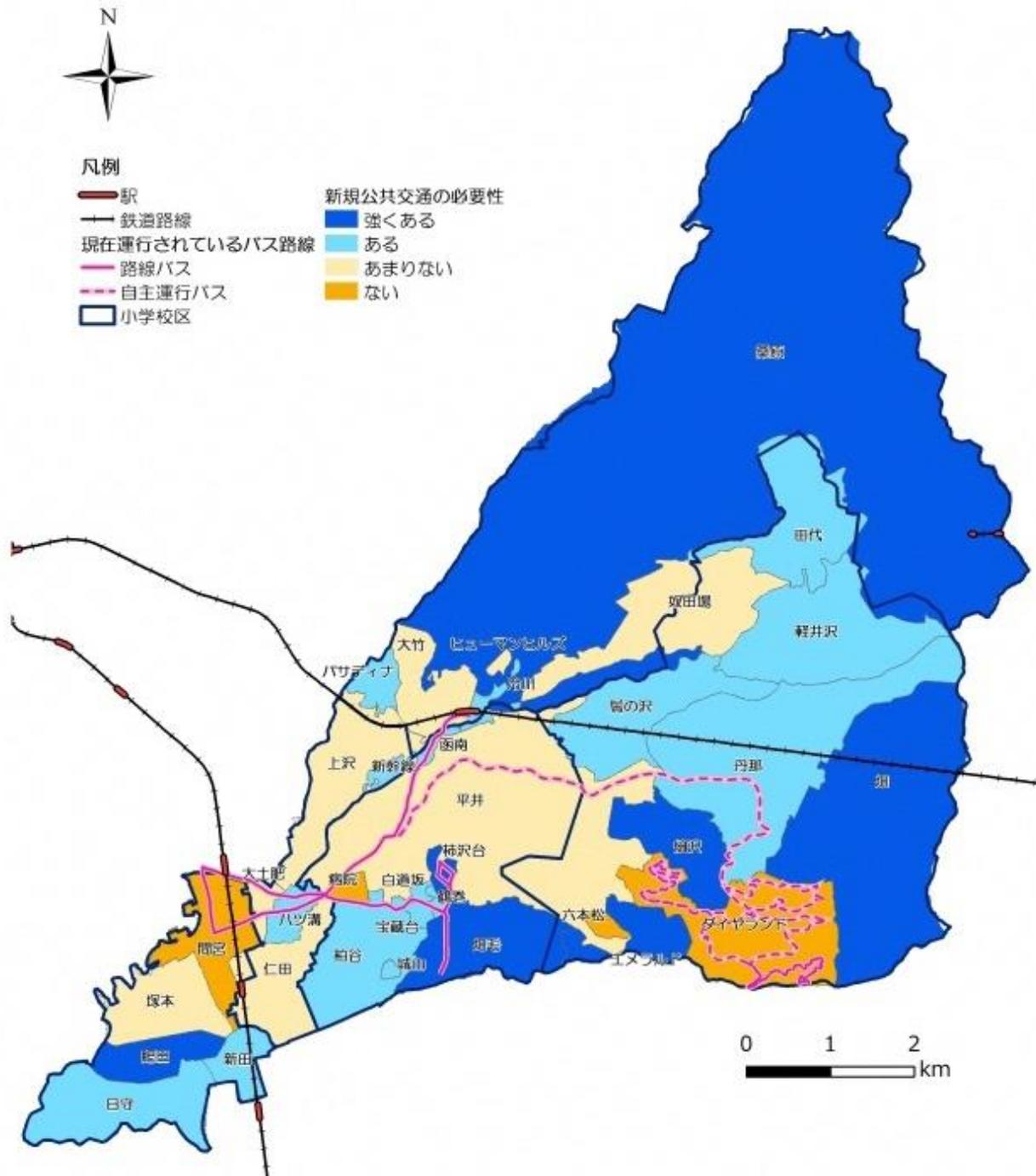
	小学校区を構成する 主な自治会と特徴	導入に向けた考え方 (検討の方向性)
丹那 小学校区	丹那、田代、軽井沢などからなる地域で、高齢化が進行し、アンケートでは、送迎依頼や外出が困難と答える住民の割合も高い状況がある。	現在運行中の自主運行タクシーを存続しつつ、丹那区を含む周辺自治会のニーズや関心が高いことを考慮して、将来的に運行圏域の拡大ができないか検討する。
桑村 小学校区	桑原、ヒューマンヒルズ、大竹などからなる地域で、JR函南駅周辺の2km程度の範囲に住宅が立地している。桑原地区は広く、山間地には集落が点在している。	実証実験にて運行を試みた結果、十分な利用がなかったが、ニーズ・関心が高い。特に、仏の里美術館やヒューマンヒルズの利用が確認できたため、運行について検討する。
函南 小学校区	上沢、ハツ溝、大土肥、仁田などからなる地域で、函南町文化センターが立地している。	現在の畑毛線を維持しつつ、公共交通利用を促進する。
東 小学校区	平井、畑毛、柏谷などからなる地域で、畑毛線が運行している。宝蔵台や柿沢台などの地区で新規公共交通に対するニーズが高い。	現在の畑毛線を維持しつつ、公共交通利用を促進する。
西 小学校区	塚本、肥田、日守などからなる地域で、道の駅の新規供用が予定されている。現在公共交通は運行していない。	実証実験にて運行を試みた結果、十分な利用がないものの、関心が高い。道の駅が供用されるため、交通結節点としての活用が可能か検討する。



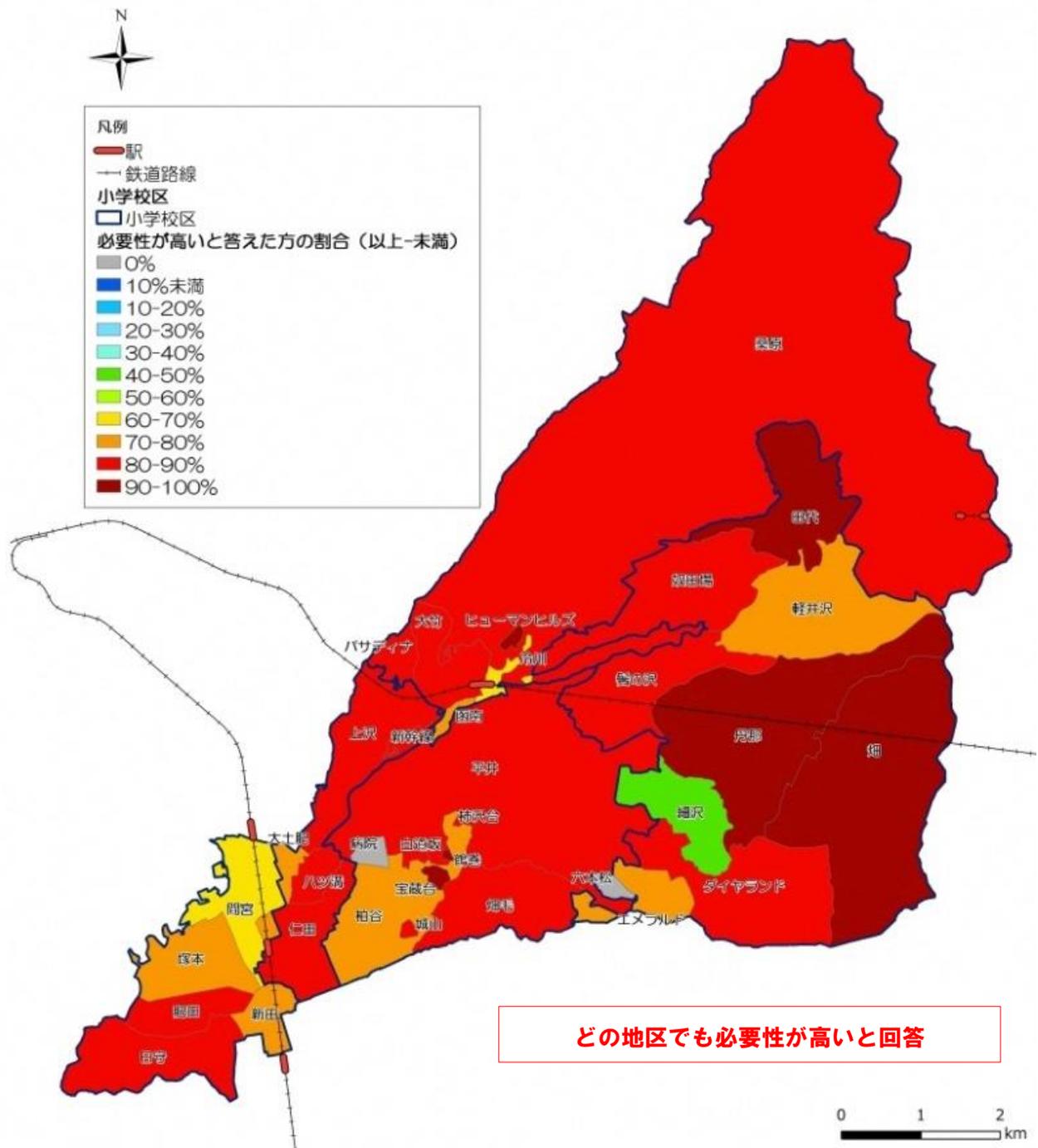
図：公共交通の満足度（町民）



図：経済的な負担に伴う導入（町民）



図：新規公共交通の必要性（自治会）



図：新規公共交通の必要性（町民）

(10) 2017年度(平成29年度)に実施した函南町地域公共交通意見交換会の結果

① 意見交換会開催の趣旨

公共交通を取り巻く情勢の変化に伴い、地域の実情に即した持続可能な公共交通施策の実現を目指し、「地域公共交通網形成計画」の策定及び運行の実現のため、これまでの経緯を踏まえた町民からのご意見を計画等に反映するため、意見交換会を開催しました。

開催日程	小学校区	自治会 ()内の数字は参加人数
10/21(土) 19:00~21:00	丹那	Aグループ) 丹那(3)、畑(3)、細沢(1) Bグループ) 田代(3)、奴田場(1)、鬢之沢(2) 参加なし) 軽井沢、六本松、エメラルド、ダイヤモンド
10/28(土) 19:00~21:00	桑村	Aグループ) 桑原(3)、パサディナ(2) Bグループ) 大竹(3)、冷川(1)、函南(1)、ヒューマンヒルズ(1)
11/11(土) 19:00~21:00	函南	Aグループ) 仁田(2)、大土肥(3) Bグループ) 上沢(4)、新幹線(1) 参加なし) ハツ溝
11/18(土) 19:00~21:00	西	Aグループ) 塚本(1)、肥田(3) Bグループ) 日守(2)、新田(2) 参加なし) 間宮
11/25(土) 19:00~21:00	東	Aグループ) 柏谷(2)、城山(3) Bグループ) 平井(2)、病院(2)、白道坂(1)、宝蔵台(2) Cグループ) 畑毛(2)、柿沢台(2) 参加なし) 鶴巻
<p>上記のほか、「函南町交通安全母の会」に対し、同様の内容を郵送によるアンケート形式にて実施。(21/36:回答率58.3%) ※幼稚園、保育園、小・中学校に通う子供を持つ世帯を対象。</p>		

② 意見交換会の結果（概要）

小学校区（自治会）		○地域の公共交通のあり方	○地域で協力できる取組 （公共交通の維持／新たな仕組みの整備）
丹那	丹那 畑 細沢	<ul style="list-style-type: none"> 他の目的と併せた運行形態 車を運転できなくなる人の把握 函南、熱海、三島でバス運行を負担 	<ul style="list-style-type: none"> 駅の新設 最大料金を500円/片道なら利用する 地元アピールをして利用者増加を目指す PR不足でジャンボタクシー失敗あり 移動販売の推進
	田代 奴田場 鬘之沢	<ul style="list-style-type: none"> 山間地から街場へ出るルートの確保 街なかには主要施設を回るルートを確認 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に乗り易くする仕掛けも必要 →商業とのタイアップ等 利用頻度 利用者の数などで（町温泉施設）の割引をする
桑村	桑原 パサディナ	<ul style="list-style-type: none"> 事情が地区によって違うため、地区ごとに困っていることを解決していくべき 町はタクシーの料金を安くする方にお金を使ってほしい 対象によってシステムの大小が変わってくる 登録制にしたらどうか どちらかという小さいシステムでやりたい パサディナでは高齢者が困っている、きめ細かい配慮が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 各区で自主運営 ハード的なものは町で 運営は地区で利用方法は限定して 運転手は地区を良く知る人 町でモデル地区を検討していく
	大竹 函南 ヒューマン ヒルズ 冷川	<ul style="list-style-type: none"> 低料金にする 本数を多くする JR函南駅を入れた循環バスの導入 JR函南駅のりかえを考慮（鉄道・バス） 熱函商店街に出られるルート 曜日限定によるデマンド交通の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 回数券の普及、高齢者への割引 商店街の割引（利用者） ポイント付与する 予約しやすいシステムづくり
函南	仁田 大土肥	<ul style="list-style-type: none"> 地区毎で買い物バス（往復）を導入 山間地は4本筋で往復⇒商店街、文化センター、伊豆箱根鉄道大場駅、伊豆箱根鉄道伊豆仁田駅を循環 使われるルートの設定が大事 高齢者対策に焦点を絞るべき →老人会にアンケート・ヒアリングをしてニーズをつかむ 福祉タクシーを充実 タクシー半額券（1/4町、1/4タクシー） 	<ul style="list-style-type: none"> 使おうとする意識づけをする 情報発信する 商店街やイベントとタイアップする 予約を簡単に出来る仕組み（アプリなど）

小学校区（自治会）		○地域の公共交通のあり方	○地域で協力できる取組 （公共交通の維持／新たな仕組みの整備）
函南	上沢 新幹線	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所を自由に設定できるようなシステム 交通空白地域の解消 循環型よりもデマンド型の方が使いやすいと感じる 無料化 	<ul style="list-style-type: none"> 民間が使っている送迎バスは昼間空いているので、それを利用する 回数券の導入 地形的に難しいので、小型の車両の使用 使いやすさから、予約方式より少なくとも定期便を検討 運行ルートは、ある程度絞ること バス使用の目的を作る 子ども達に公共交通を利用させることにより、社会マナーの向上につながる 公共交通の利用促進をもっとPRする ある程度、行政でやり方を示せば、町民は協力する 半公共のシステムにして、地域の方々にボランティアで協力してもらう
西	塚本 肥田	<ul style="list-style-type: none"> 函南町に合った公共交通を 人口が多い→路線バス 人口が少ない→コミュニティバス 山間部は高齢者が多い→デマンドバス 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス→大人通常料金 →学生と高齢者は料金を下げ（不足分は町費） デマンドバス →予約アプリを地域で購入 →運営費に 地域として関れる、コミュニティ向上 シルバー人材センターの活用
	日守 新田	<ul style="list-style-type: none"> 停留所までの行き方を検討 観光者のためには道の駅で乗り降り 短スパンの路線バス（小さいバス） 事故等に留意して検討を進める コミュニティの形成→個々の利用につながる マイカーがあるため、駐車場がないところへ行くための公共交通を確保 病院ツアー 	<ul style="list-style-type: none"> まずはニーズを知る（女性、高齢者の意見等）
東	柏谷 城山	<ul style="list-style-type: none"> 病院、保育園等のよく行く場所をルートとして検討 路線バスを残す ダイヤランドのような限定路線バスの例があるため参考にする 	<ul style="list-style-type: none"> 外出機会の増加による地域コミュニティの活性、防災対策の強化、健康づくりにつながる 地域で協力して乗り合う バス運行システムの導入 事業者と地域の交流（祭りなど） どこでも乗降できるようにする

小学校区（自治会）		○地域の公共交通のあり方	○地域で協力できる取組 （公共交通の維持／新たな仕組みの整備）
東	平井 病院 白道坂 宝蔵台	<ul style="list-style-type: none"> • 行き先、目的別に運行すること • 既存の公共交通は通勤、通学として朝、夕運行（駅直行使とする） • デマンド交通を導入し、日中に運行（昼は買い物で循環） • 帰り（夜）の移動手段がないため要検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 町の方針や目的をはっきりする（交通形態や行き先等） • 導入後も適宜見直しが必要である • 利用価値を上げる必要がある • 役場である程度考えて、地域へ示してほしい（資料や資金を頂ければ浸透する） • 町の役割として、高齢者が行くところを考えるべきである • 道の駅に行くことを目的地とする
	畑毛 柿沢台	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バス（畑毛線）を必要としている人（朝夕の通学者）も居るため、維持を目指す • デマンド交通の検討→昼、休日で運行 • 高齢者対応として町内の循環や町からの利用圏にバスを導入 	<ul style="list-style-type: none"> • 町民が日常的に行くところを目的地に • 地域で協力して乗り合い • デマンドバスを地域に知ってもらう⇒実現すればコミュニティ向上が期待 • デマンド交通が成立するかどうかの下調べをしっかりと

(11) 2018年度(平成30年度)に実施した自治会別地域公共交通導入意向調査の結果

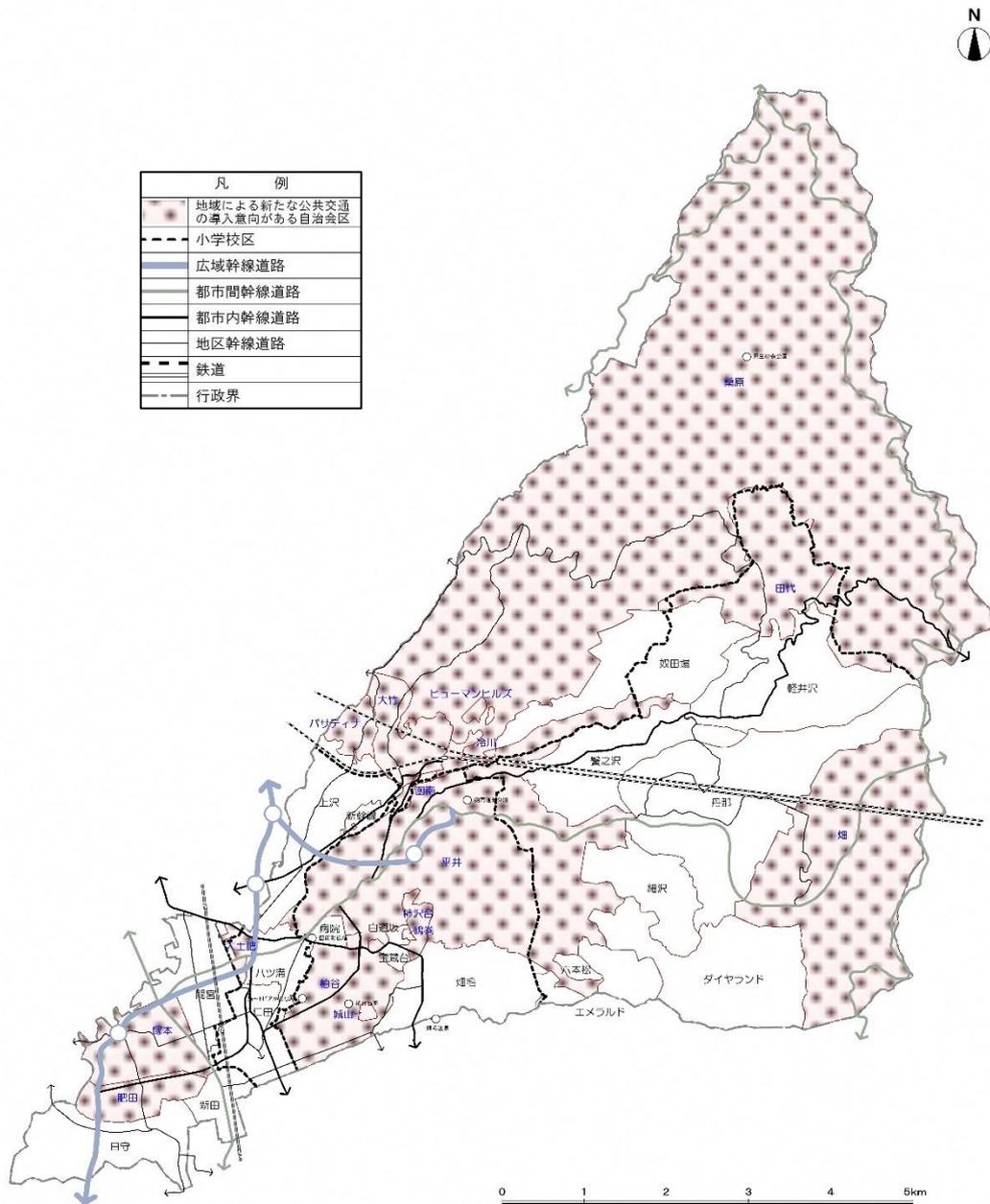
① 自治会別地域公共交通導入意向

2018年(平成30年)10月に区長を対象とした地域交通導入についての意向調査の自由回答の概要を以下に示します。

導入意向ありの地域については要望も多くありますが、具体的な提案を含む自発的な意見と、「計画や案を出してほしい」、「時間がかかっている」というような受動的な意見がありました。地域公共交通の導入は地域主体で検討していくことが重要であるため、今後の進め方等の方針を地域住民に対し明確に示していく必要があります。

小学校区	導入意向	意見内容
函南	有1 (大土肥区)	・地域公共交通の再整備のための補助(電気自動車の購入など)を含めての導入を希望
	無2 (上沢区 新幹線区)	・高齢者世帯へのタクシー券の交付をすればよい ・新幹線区は現在の路線バスでよい
丹那	有2 (畑区 田代区)	・ダイヤランドバスを利用可能とするのが現実的(※南箱根ダイヤランド循環バスについては2015年より乗合バスとして運行) ・高齢化に伴う外出困難への対応 ・高校生にとって必要 ・配車サービス「ウーバー」や自家用有償運送(特例)を含めて検討してはどうか
	無1 (ダイヤランド区)	・ダイヤランドは現状のダイヤランドバスで変更の必要はない
桑村	有5 (桑原区 大竹区 函南区 パティエ区 ヒュマルヒル区)	・桑原地区の公共交通を強く希望、入谷までのルートでの運行をお願いしたい ・家まで迎えに来てくれる介護タクシーなど具体的に提案してほしい ・フリー乗車での運行をお願いしたい ・他地区ルートとの乗り換えがスムーズに出来るとよい ・利用促進のため町及び区からの補助券の発行を検討してほしい ・実証実験の結果を教えてください ・具体的な運行計画を事前に出してほしい ・近い将来必ず必要になる、小回りのきく方がよい ・実証実験の時の停留所の数は少な過ぎた、導入後実際のバス停の利用状況を見てから消滅するやり方のほうが現実的である ・現在函南区においては人口減少や高齢化が進み、区内に食料品店も皆無である ・バスは路線バス(函南・畑毛線)のみであり増便が必要 ・民間(病院・高校等)バスの昼間帯の活用はできないか ・桑原小学校区を対象とした買い物・通院バスの導入 ・短スパンの路線バスで頻度を多くしてほしい ・ダイヤランド区のように限定の路線バスもあり参考にしてほしい ・JR函南駅～道の駅(商店街経由)間の路線編入をしてほしい ・町として高齢者対策に対する方針を示してほしい ・当初7人乗り程度の乗用車で区内でボランティア運転手を募集して区が自主運営し、将来町の公共交通システムが運行開始された時点で合流する。運行内容は区民で検討し、災害発生危険時の避難準備の高齢者移動手段としても使用する ・無人運転車両や5~10人程度の小さな車の利用も考えてはどうか
東	有4 (柏谷区 平井区 城山区 鶴巻区)	・柏谷公園を含んだ函南町内のコミュニティバスの運用を要望 ・バスがなくなると仕事に行けなくなるなど困る ・地域公共交通として、議題提示されてから時間がかかりすぎている ・バス運行本数が増加すれば利用者も増え、渋滞緩和にもつながると思われる
	無1 (畑毛区)	・現状の伊豆箱根バスによる路線バスの存続、1時間に1本の運行確保を希望 ・タクシー券の増額を希望

小学校区	導入意向	意見内容
西	有2 (塚本区 肥田区)	<ul style="list-style-type: none"> ・時間、乗降場所が自由に選択できる仕組みがよい ・観光客にも配慮したコミュニティバスがよい ・実証実験で十分な利用が無かったのは、運行ルートと時間に要因があったのでは、運行ルートについては、肥田区民が多く住むエリアが外れていたため、西部コミュニティ～塚本陸橋間の始終点を肥田神社に変更し、経由地は平井工業前～蛇ヶ橋～塚本陸橋又は肥田神社～記念碑前～ケーヨーD2～塚本陸橋とし、帰りは従前ルートでの運行であれば利用される ・運行時間については、小中学生や高校生が利用出来る時間帯も入れていただければ利用者は増え、交通渋滞緩和や子供達の交通安全という観点からも良い ・高齢化に伴い、病院や買い物に行く際には多くの人々がタクシーや家族に乗せてもらっているのが現状で、自動車や自転車で行く方も見受けられますが交通安全上あまり好ましくなく、関心が高く運行の実施を望む声は高いと思われる
	無2 (間宮区 新田区)	<ul style="list-style-type: none"> ・間宮区は伊豆箱根鉄道および路線バス函南・畑毛線の沿線にあり必要としない ・新田区は伊豆箱根鉄道など交通機関に恵まれており必要としない



(12) 2019年度（令和元年度）に実施した路線バス利用実態調査の概要と結果

① 路線バス利用実態調査実施概要

- 2015年度（平成27年度）に実証実験による利用意向調査、2016年度（平成28年度）に区長・町民アンケートを実施しました。函南町地域公共交通網形成計画や具体的な地域公共交通事業を検討する上で現路線の利用実態・ニーズを把握することが必要であることから「路線バス利用実態調査」を実施しました。
- 本調査は、今年度策定作業中の函南町地域公共交通網形成計画の基礎資料としてはもちろん、今後のダイヤ編成、新規地域公共の導入を検討する基礎資料とすることを目的としました。

調査日時	2019年（令和元年）6月28日（金）～29日（土）
調査方法	聞き取り又は郵送によるアンケート調査
乗客数	平日（366人）、休日（145人）（内郵送依頼130人）
回収数	平日（114人）、休日（71人）、郵送回収（76通）【総回収数（261人）】
回収率	平日（31.1%）、休日（48.9%）郵送回収（58.5%）【総回収率（51.1%）】

■調査路線、調査日、調査時間（6月28日（金））

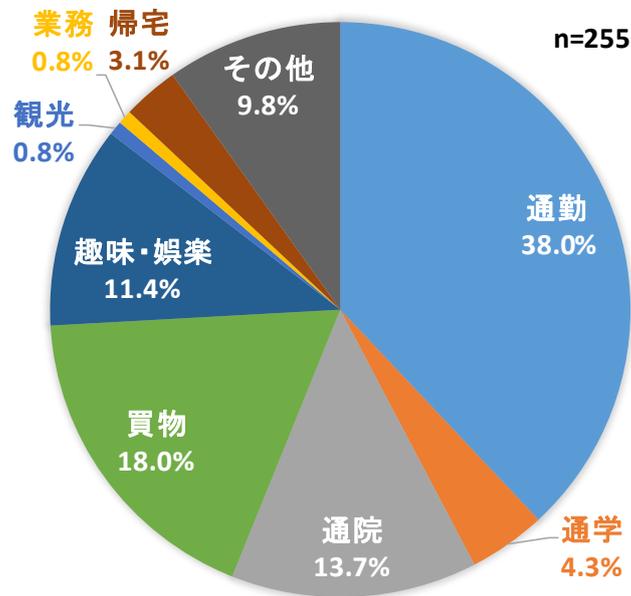
No.	便番	路線名	起点	終点	調査時間			便数	調査員数
					開始	終了	時間		
1	56	JR函南駅-畑毛温泉線	畑毛温泉	JR函南駅	6:35 (畑毛)	20:01 (畑毛)	13:26	16	2
2	57	JR函南駅-畑毛温泉線	畑毛温泉	JR函南駅	6:13 (畑毛)	19:10 (畑毛)	12:57	17	2
3	55	伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線	伊豆箱根鉄道大場駅	JR函南駅	6:48 (大場)	8:12 (大場)	6:57	4	2
4	53	伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線	伊豆箱根鉄道大場駅	JR函南駅	8:25 (大場)	9:12 (大場)		2	
5	51	伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線	伊豆箱根鉄道大場駅	JR函南駅	9:35 (大場)	10:25 (大場)		2	
6	54	伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線	伊豆箱根鉄道大場駅	JR函南駅	12:50 (大場)	13:45 (大場)		2	
7	53	伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線	伊豆箱根鉄道大場駅	JR函南駅	10:35 (大場)	17:40 (大場)	8:16	10	2
8	9	伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線	伊豆箱根鉄道大場駅	JR函南駅	18:05 (大場)	18:20 (函南)		1	
9	9	JR函南駅-畑毛温泉線	JR函南駅	畑毛温泉	18:25 (函南)	18:51 (畑毛)		1	
10	54	伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線	伊豆箱根鉄道大場駅	JR函南駅	18:35 (大場)	19:10 (大場)	1:40	2	2
11	54	伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線	伊豆箱根鉄道大場駅	JR函南駅	20:00 (函南)	20:15 (大場)		1	

② 路線バス利用実態調査の分析結果

■利用目的

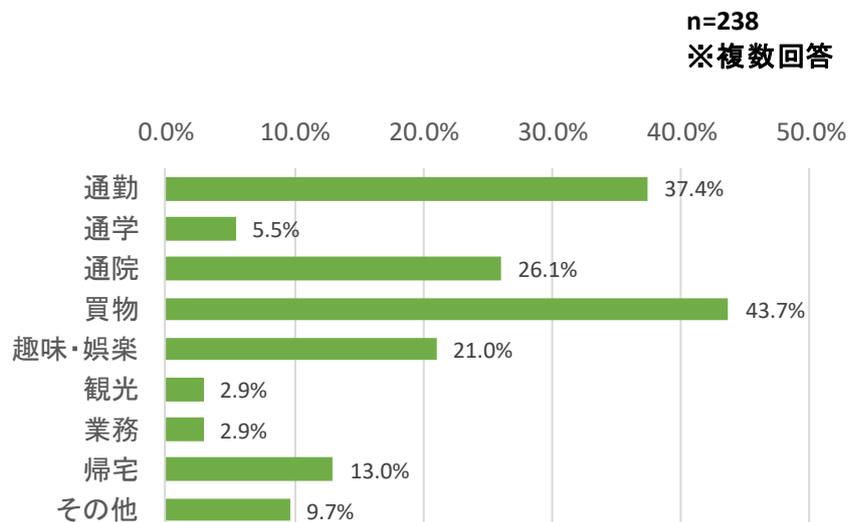
調査当日のバス利用の目的は「通勤」が38.0%と最も多いですが、「通学」は4.3%とわずかでした。「通院」「買物」といった生活利便施設へ向かうための利用が31.7%を占め、「通勤」「通学」を含めた日常的な利用が合わせて74.0%を占めています。

また、「観光」による利用は0.8%とほんのわずかでした。



図：調査日の利用目的

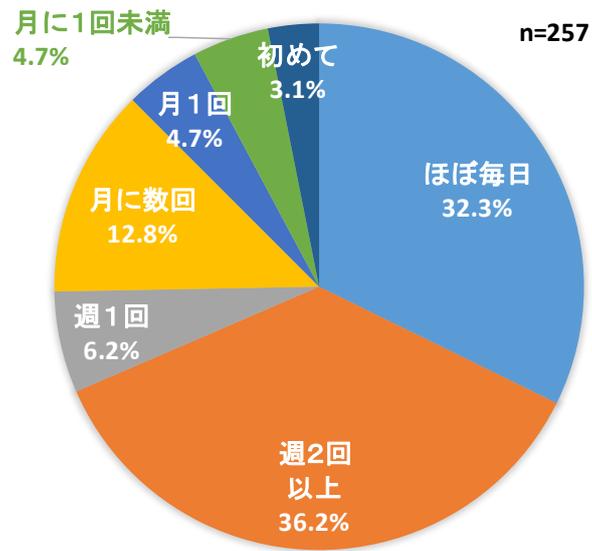
また、普段の利用としては、「買物」が43.7%と最も多く、次いで「通勤」「通院」の順となっています。



図：普段の利用目的

■利用頻度

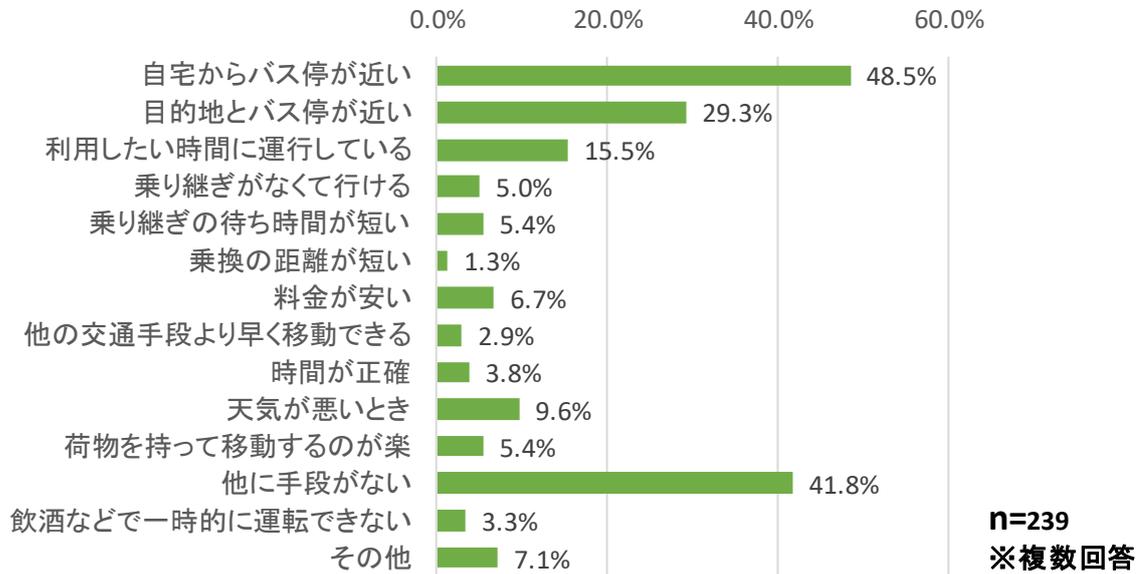
バス利用の利用頻度は「ほぼ毎日」が32.3%で最も多く、「週2回以上」とあわせて68.5%であり、7割近くが日常的に利用している状況です。



図：バスの利用頻度

■バスを利用する理由

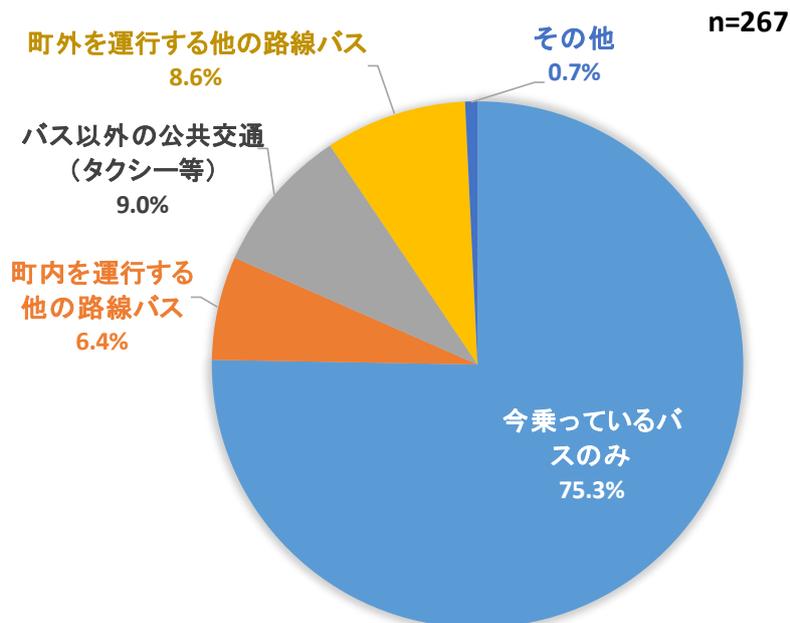
バスを利用する理由としては、「自宅からバス停が近い」が48.5%と最も多く、「目的地とバス停が近い」も29.3%と多いことから、多くの方がバス停の近さを理由に挙げています。また、「他に手段がない」が41.8%と、バス停の近さに次いで多くなっています。



図：バスを利用する理由

■普段利用するバス

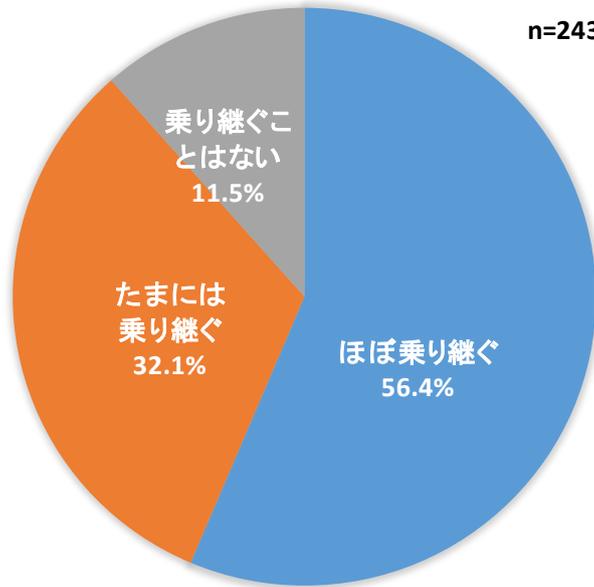
普段利用しているバスは、「今乗っているバスのみ」は75.3%であり、「町内を運行する他の路線バス」「町外を運行する他の路線バス」を合わせて90.3%であり、バス以外の公共交通を利用してはいる方は9.0%となっています。



図：普段利用するバス

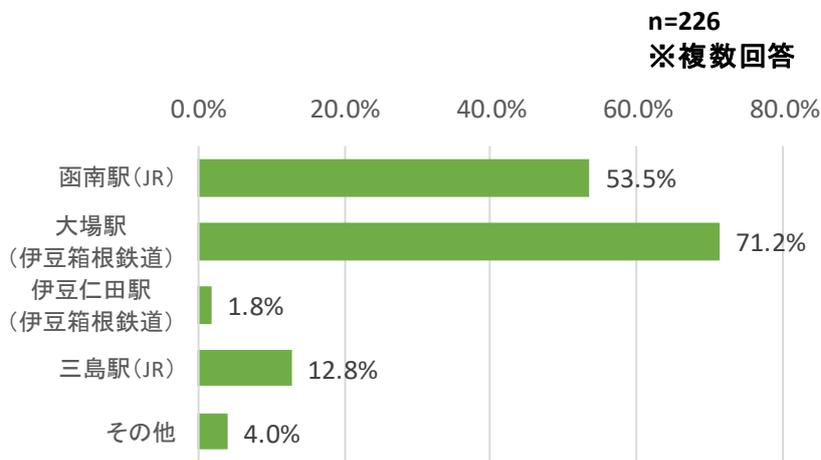
■バス利用時の鉄道への乗り継ぎ

鉄道への乗り継ぎについて、「ほぼ乗り継ぐ」は56.4%と半数を超え、「たまに乗り継ぐ」と合わせて88.5%が路線バスと鉄道の乗り継ぎ利用をしています。



図：バス利用時の鉄道への乗り継ぎ

乗り継ぐ鉄道駅は、伊豆箱根鉄道大場駅が全体の 71.2%と最も多く、次いでJR函南駅が全体の 53.5%と多くの乗り継ぎ利用があります。

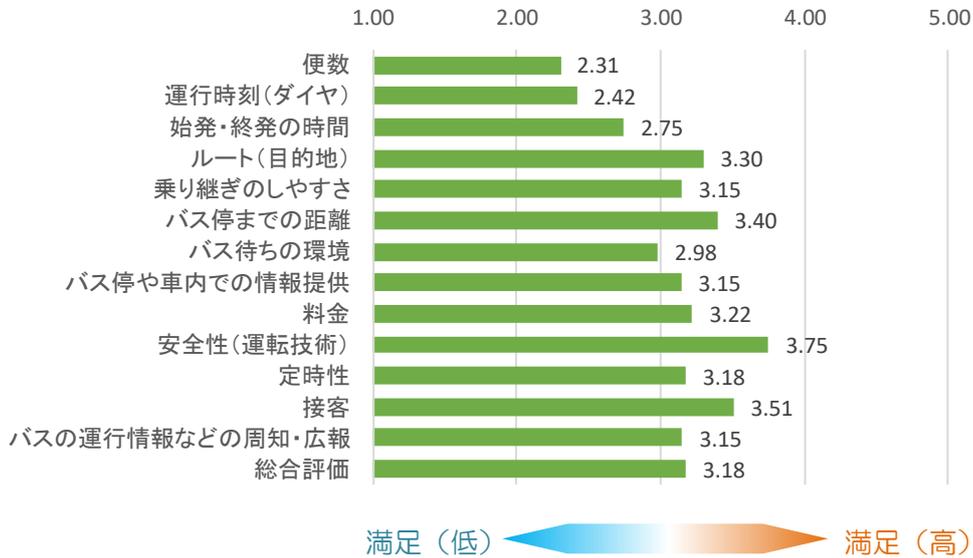


図：乗り継ぎ先

■バスの現在の満足度と将来の重要度

バスの現在の満足度（5：かなり満足、4：概ね満足、3：普通、2：概ね不満、1：かなり不満）は、「安全性（運転技術）」「接客」が3.50を超えています。

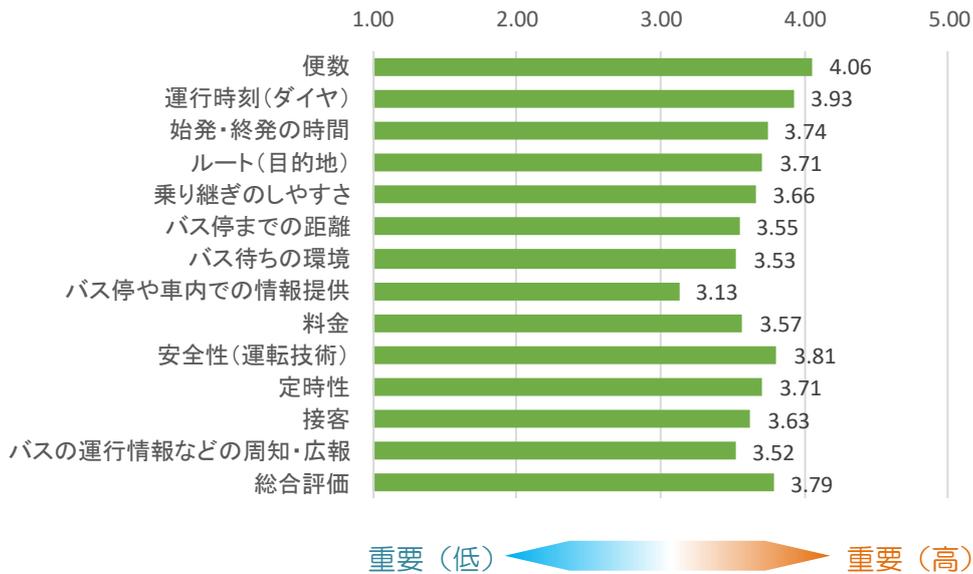
「便数」「運行時刻（ダイヤ）」「始発・終発の時間」「バス待ちの環境」といった運行に関する項目がいずれも3.00を下回っています。



図：バスの現在の満足度

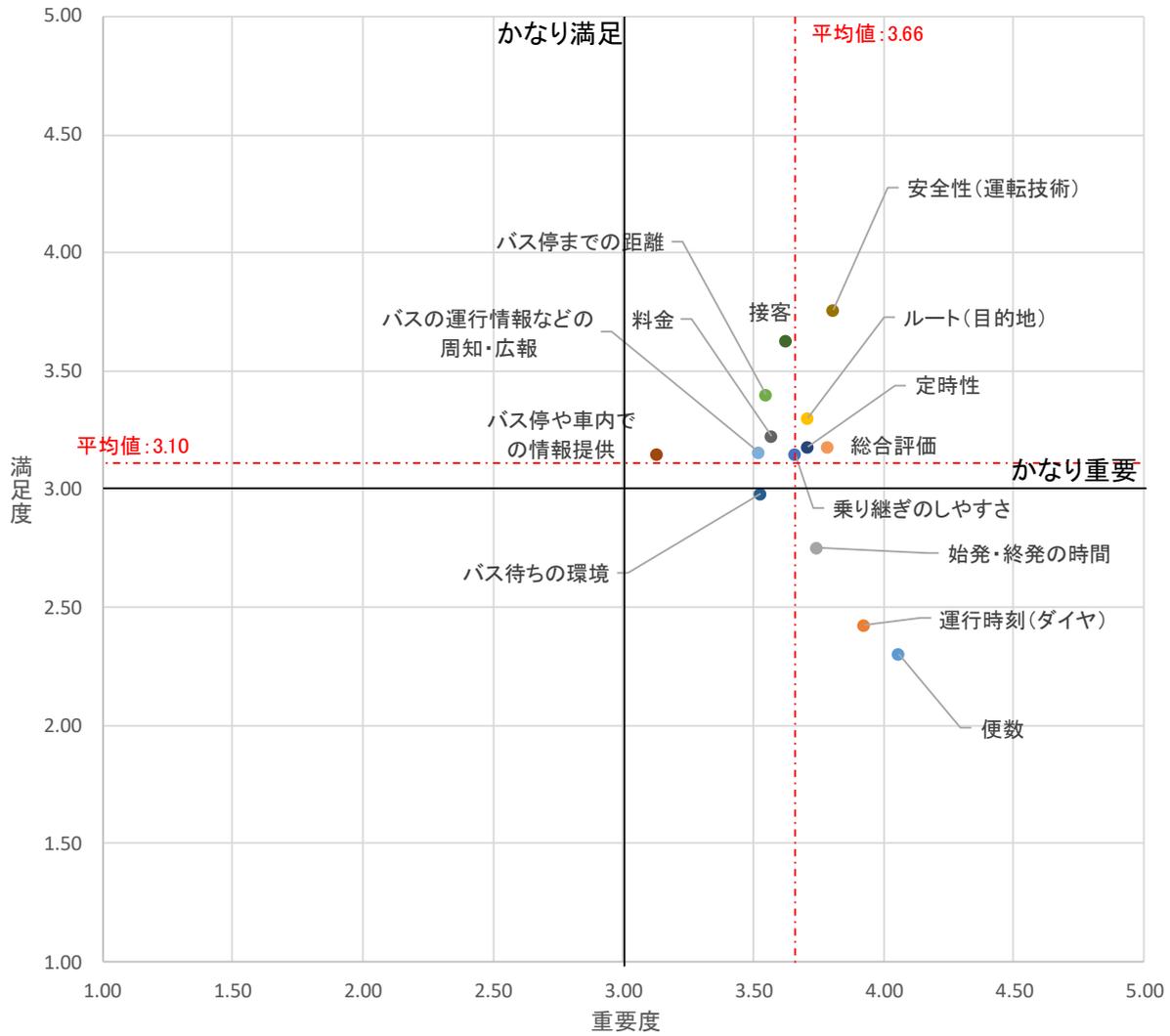
バスの将来の重要度（5：かなり重要、4：ある程度重要、3：どちらでもない、2：あまり重要でない、1：全く重要でない）は、「便数」が4.00を超え、特に重要視されています。

その他「バス停や車内での情報提供」を除き3.50を超えており、重要視されています。



図：バスの将来の重要度

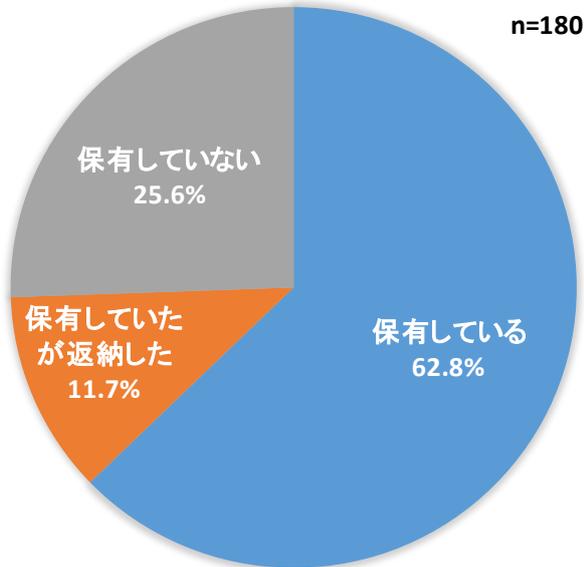
バスの現状の満足度と将来の重要度を照らし合わせてみると、満足度が低い「便数」「運行時刻（ダイヤ）」「始発・終発の時間」「バス待ちの環境」を除けば概ね重要度・満足度がともに高い結果となっています。



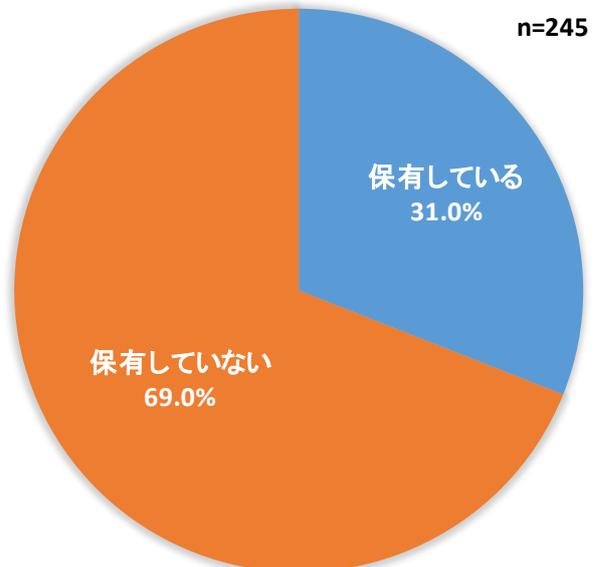
図：バスの現在の満足度と将来の重要度

■自動車運転免許保有及び自家用車保有

自動車運転免許については、62.8%が「保有している」ものの、37.3%が「保有していない」又は「保有していたが返納した」となっています。また、自家用車保有については、69.0%が保有しておらず、免許及び自家用車を保有していない町民にとって重要な移動手段となっています。



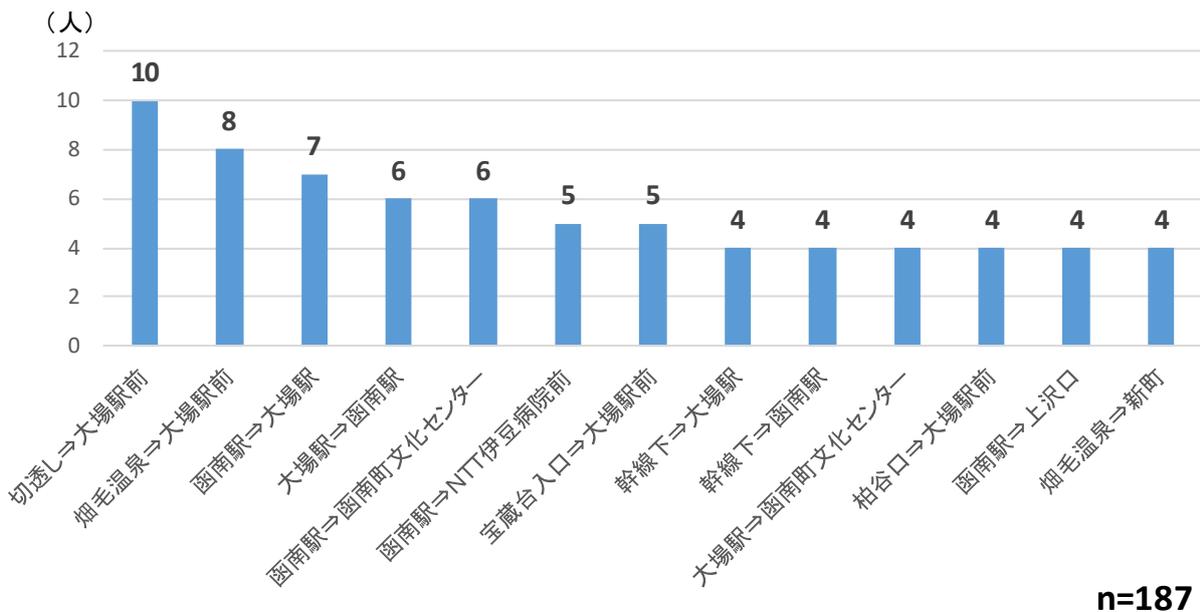
図：自動車運転免許保有



図：自家用車保有

■回答者の乗降ルート

回答者の中で「切透し⇒伊豆箱根鉄道大場駅前」の乗降ルートが最も多く、次いで「畑毛温泉⇒伊豆箱根鉄道大場駅前」、「JR 函南駅⇒伊豆箱根鉄道大場駅」と多くなっています。鉄道駅を基点とした乗降ルートが多くなっています。

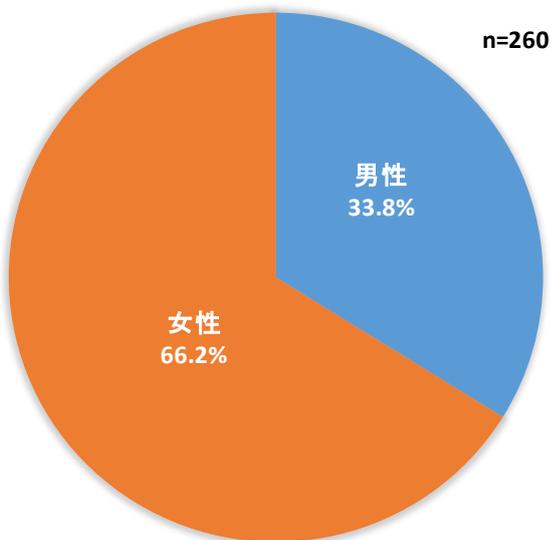


n=187

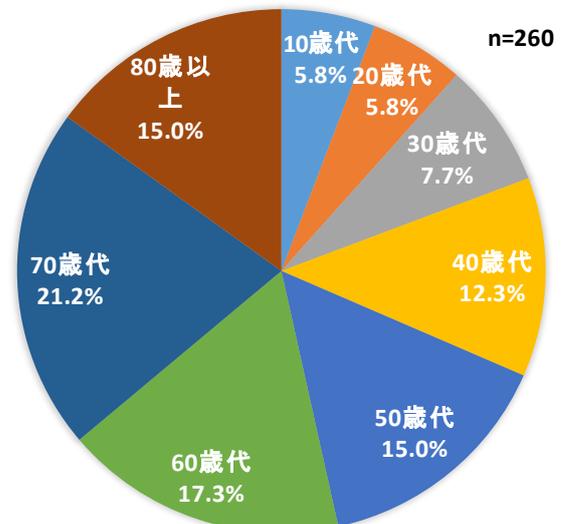
図：回答者の乗降ルート（回答数4以上のルートを表示）

■回答者の属性

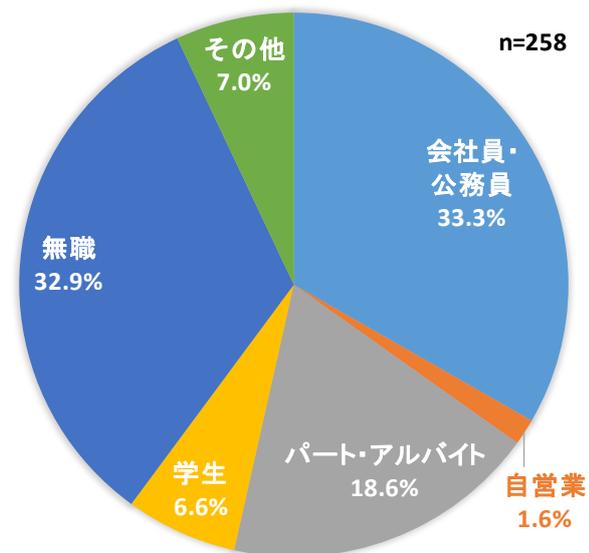
回答者の属性は以下のとおりでした。



図：性別



図：年齢



図：職業

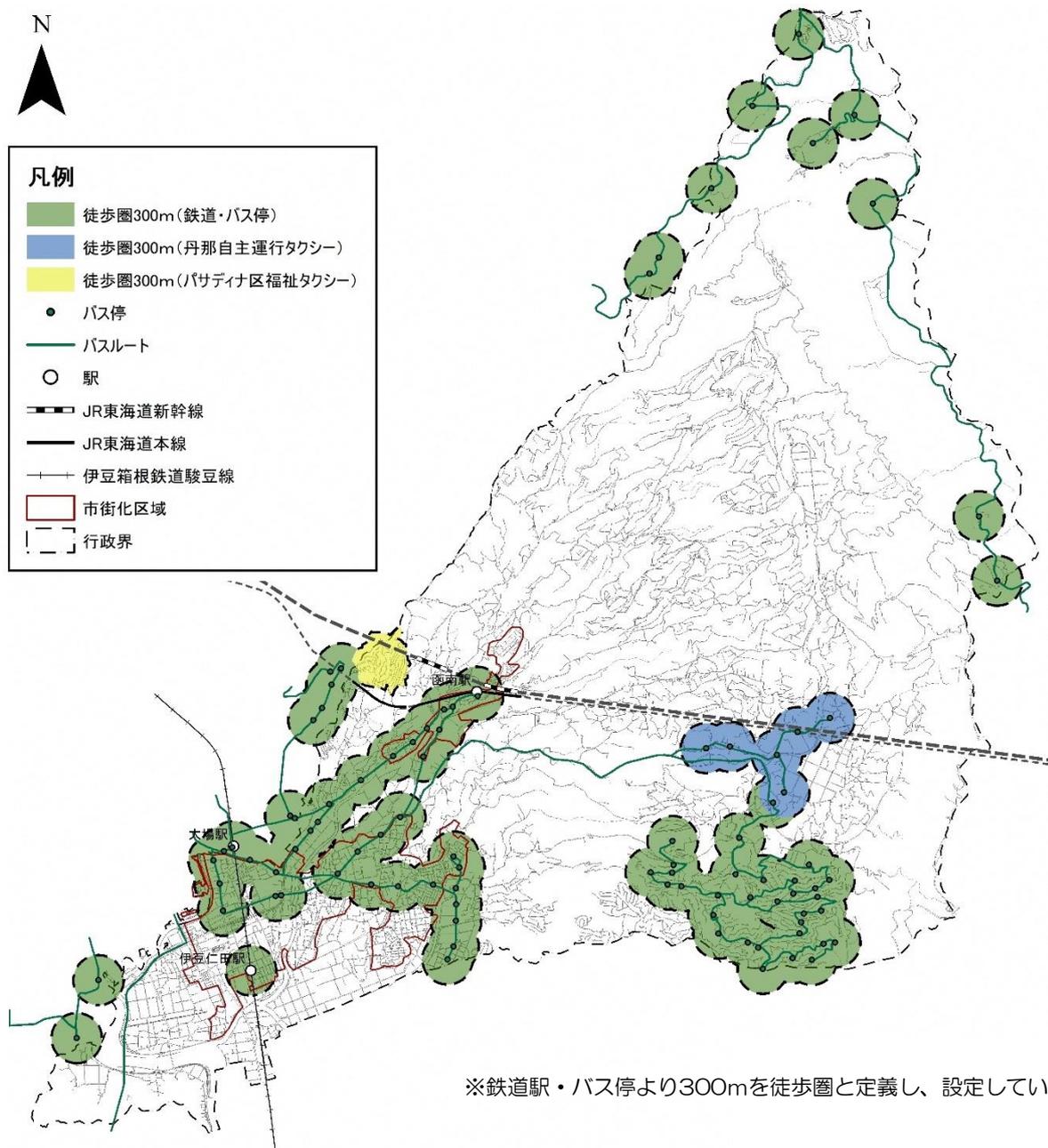
資料－５ 課題のまとめ

現状	
<p>人口</p> <p>◆人口減少・少子高齢化も進展・今後も深刻化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口が減少し、少子高齢化も進展している ・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 	<p>◆昼間人口が低く、町外への通学・通勤が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>交通特性</p> <p>◆周辺都市と連絡する道路網が発展しているが混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 <p>◆自家用車の利用環境は限られている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 	<p>公共交通事業</p> <p>◆交通空白地域が多く、公共交通の利用状況も低い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・代表交通手段分担率は、自動車が75.5%となっている ・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 ・タクシーの利用者数は全体的に減少傾向である ・自主運行タクシーの利用者数が少ない(年間70人程度) ・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 ・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 ・スクールバスの利用者数(生徒数)が減少している
利用者・地域のニーズ (本計画の策定に至るまでに実施した調査等)	
<p>◆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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 	<p>◆公共交通事業環境は厳しく、運転手が不足</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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
<p>◆路線バスの利用者は、交通弱者が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の68.5%がバスを週2日以上利用している ・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 ・バス利用者の88.5%が鉄道へ乗り継ぎしている ・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 	
上位・関連計画	
<p>◆第六次函南町総合計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網の形成 ・コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の実現 <p>◆東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の確保 ・交通空白地域の解消 ・既存路線バスの見直しや、新たな地域交通の導入 ・地域住民の利用促進に関する取組の実施 ・観光客の利用促進に関する取組の実施 	<p>◆函南町都市計画マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通から公共交通への転換を促進 ・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 ・交通空白地域・不足地域の改善 ・どこでも誰もが使いやすい公共交通体系の構築 <p>◆函南町立地適正化計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・既存の公共交通の維持、利便性向上を図る ・交通空白地域の解消の検討

<p>課 題 1 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"> 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。 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。 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。 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。
<p>課 題 2 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"> 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。 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。 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。 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。
<p>課 題 3 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"> 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。 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。 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。 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。

資料－6 交通空白地域の考え方

本町では、市街化区域外の集落や市街化区域内南部を中心に徒歩による公共交通の利用が困難な地域（交通空白地域）があります。



図：交通空白地

出典：国土数値情報（2011年（平成23年度））、事業者提供資料

