

現行計画の評価（施策の振り返り）と今後の取組方針

取組内容			取り組み状況など	評価	今後の取組方針 (次期計画への反映方針)
基本方針	取組（施策）	事業概要（計画時）【取組主体】			
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				
	①路線バスのルート再編・ダイヤの見直し	既存バス路線を維持するため、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）を行う。【交通事業者・町】	・地域の要望を受け、路線バス大場熱海線に新停留所（畠）を設置・運用した。	○	・利用促進に向けて、事業者と連携の上、ルート再編・ダイヤの見直しや改善について協議を実施する。 ・大場-函南デマンドタクシーについて、引き続き周知するとともに、地域や利用者のニーズをとらえ、最適な運行方法を検討していく。
	②バス・鉄道の連絡強化（待合・乗換環境の整備）	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）を付加する。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する。【交通事業者・町・施設事業者】	・函南町拠点循環バス（コミュニティバス）の実証運行により、路線バス及び伊豆箱根鉄道駿豆線の乗り換えポイント（結節点）を増やした。特に伊豆仁田駅での利用が多くみられた。 ・待合施設等乗換環境の整備については、具体的な取り組みに至っていない。（所有者・管理者が不明）	○	・拠点循環バスの本運行を検討する。（④に関連） ・待合・乗換環境の向上に向けて、交通事業者・施設事業者等と連携し、待合施設等乗換環境の点検をはじめ、検討・協議していく。
	2 既存の交通機関の有効活用				
	③送迎バス・スクールバスの有効活用・相互利用	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る。【交通事業者（既存自主運行業者含む）・町・学校・地域住民】	・湯～トピアかんなみの無料送迎バスについて、丹那地域からの利用意向が多く、事業者と協議の上、R6年度から施設利用者以外の利用を開始している。 ・函南中学校スクールバスについて、高校生まで利用可能とする実証実験を行った（昨年度4名、今年度3名登録）。	○	・湯～トピアかんなみについては、利用状況等は把握しながら、引き続き活用を検討していく。
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				
	④拠点循環バスの新規導入（実証）	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、本格導入を目指す。【交通事業者・町・施設事業者・観光事業者】	・R3.11より町主体（運行委託：伊豆箱根バス）で実証運行を開始した。 ・R5.4より商店街の大型店舗のほか、文化センター※を経由するルートに変更するともに、ランチタイムでの道の駅利用ができるよう、ダイヤ調整を行った。（※ルート変更に際し、パブリックコメントを実施し、要望の多かったため） ・R6.6よりジャンボタクシー車両（運行委託：函南タクシー）に変更し実証運行中であり、本運行への切り替えの判断が必要である。	○	・拠点循環バスについては、R6.6より運行形態が変わっていることから、実証運行を続ける中で、本運行を見据えて、運行ルートや運行本数や運行日のほか、デマンド化も含め、引き続き検討していく。
	2 観光・文化資源の活用による利用促進				
	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	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する。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する。【交通事業者・町・施設事業者・観光事業者】	・バス、鉄道などの運行路線図、タクシー事業者情報などをまとめたマップを作成し、令和5年度に住民向けに配布した。 ・公共施設4施設、宿泊施設3施設、観光施設2施設、商業施設、鉄道駅等にも配架した。	○	・大場-函南デマンドタクシー・拠点循環バスの運行見直し等の状況を踏まえつつ、適切な時期にマップの更新を検討する。 ・路線廃止等も反映していく。

取組内容			取り組み状況など	評価	今後の取組方針 (次期計画への反映方針)
基本方針	取組（施策）	事業概要（計画時）【取組主体】			
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				
	⑥運行情報・乗り換え情報等の提供	運行情報・乗り換え情報をわかりやすく提供し、乗り換えを含む利用を促進する。【交通事業者・町】	・拠点循環バスの時刻表に乗り換え可能な箇所を示し、公共交通の相互利用の促進を図った。 ・伊豆仁田駅に循環バス停留所について案内掲示をした。	○	・引き続き、町HPなどに情報提供していく。
	⑦車両のバリアフリー化・多様な利用者に対応した運用	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する。【交通事業者・町】	・バス事業者、各タクシー事業者により、バリアフリー車両の導入が進められている。 ・実証運行の拠点循環バスのバス車両においても、車いすでの利用が可能な車両で運行した。	○	・各社新規車両導入におけるバリアフリー車両の導入を促進する。
	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				
	⑧地域公共交通会議・意見交換会等の設置・継続開催	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る。【交通事業者・町・地域住民】	・年1回以上、地域公共交通会議を開催し、公共交通確保・活性化のための意見交換・協議を行っている。	○	・引き続き、定期的に開催する。
	⑨イベント・講習会等による公共交通の利用促進の啓発	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う。【交通事業者・町・地域住民・その他】	・函南町役場職員に対する通勤や出張時における利用促進の啓発を行った。 ・R5年度に、道の駅で実施された町制施行60周年イベント開催の際、無料で運行し、利用促進に向けた拠点循環バスのPRを行った。	○	・町内の各種イベントと連携して啓発活動を行う。
	⑩公共交通セン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	公共交通センター制度等、公共交通確保・活性化のための協賛のしくみを構築し、利用を促進する。また、公共交通センター制度等を通して、交通事業に携わる企業等を発掘・育成を推進する。【交通事業者・町・地域住民・その他】	・具体的な取組に至っていない。	×	・町が運行主体となっている路線から、導入を検討する。
	⑪運転手の採用・養成・支援等	運転手の採用・養成・支援等を地域ぐるみで協力する。【交通事業者・町・地域住民】	・各事業者や県バス協会において実施している乗車体験会、合同企業説明会等の周知について、協力している。	○	・引き続き、周知に協力していく。
	3 その他持続可能な公共交通のための取り組み				
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	⑫広告等副次的収入の検討・獲得	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・獲得を目指す。【交通事業者・町・施設事業者・観光事業者】	・具体的な取組に至っていない。	×	・町が運行主体となっている路線や新規バスマップに、導入を検討する。
	1 地域で考える支線交通の形成				
	⑬地域交通形成のための地区別懇談会等の開催	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す。【交通事業者・町・地域住民】	・地域主体の公共交通の導入に向けて、地区の要請を受けて勉強会や説明会を実施している。(実績:パサディナ区1回、上沢区2回、新幹線区1回) ・R6.11に、本計画の改定に向けて、小学校区単位(函南・東・西・丹那・桑村)で、意見交換を行った。	○	・公共交通空白地域を中心に、出前講座等を実施し、地域主体の運転ボランティアによる仕組みの導入を目指す。
	⑭交通空白地域への対応	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、導入を目指す。【交通事業者・町・地域住民】	・パサディナ区において、地域主体の運転ボランティアによる高齢者福祉交通システムの運行が開始されている。実施に当たっては、支援に関する新制度を設定した。 ・函南中学校スクールバスの混乗化を検討。登録制による高校生の混乗を実証実験中。(昨年度4名、今年度3名) ・R6.3の大場函南線の退出により、公共交通空白地域になるため、代替交通として、既存バス停留所を活用し、大場-函南デマンドタクシーとして、タクシー車両にて委託運行(函南タクシー)をしている。	○	・バス路線の退出が進む中で、地域主体の運転ボランティアによる仕組みを、他地域でも導入を検討する。 ・函南中学校スクールバスの混乗化は、実証実験を踏まえて、検討を行う。 ・大場-函南デマンドタクシーの実績を踏まえ、公共交通空白地域でのデマンドタクシーの活用についても、地域・事業者と協議・連携の上、導入可能性を検討していく。
	2 利用者負担軽減による支線交通の実現				
	⑮利用者補助(割引・補助券等の配布等)	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する。【交通事業者・町・地域住民】	・高齢者や免許返納者、障がい者の外出支援として、タクシー券の補助等、料金支援を行った。	○	・引き続き、福祉施策と連携し、料金支援していく。

現行計画の評価指標と評価

基本方針	評価指標	数値目標		目標を達成するための取組	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組
		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	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	・公共交通マップ作成 (路線図に加え、乗り方などを掲載したもの) ・町が発行する福祉タクシー等利用券の利用を可としている。 ・大場畠毛線に対し、路線維持のために町が欠損の一部を補助している。	・「未達」 →計画上の現状値である241,195人の内、97,772人は既に退出となった伊豆箱根バス大場分譲地線あり、当該路線は全体の40.54%を占めており、目標値の250,000人の内101,350人と換算し、差引148,650人の目標と置き換えて考えます。 →令和4年度の路線バス利用者は100,117人であり目標値を下回っており、伊豆箱根バス大場函南線も令和5年度で退出となったことから今後達成できる見込みなし。	目標値設定当時、町内に乗り入れている3路線を民間路線バスとして利用者数の増加を見込んでいたが、次年度以後3路線の内、存続しているのは町が一部欠損補助をしている1路線のみとなっている。 コロナ禍により、事業者が大変な状況に陥っており、町としてはこれ以上の路線退出は避けたく、引き続き残る1路線の補助を実施していく。 評価基準自体が失われている中で評価そのものが困難であり、指標の再設定が必要。
II 幅広い交流を 目指した公共 交通網の形成	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	・伊豆仁田駅、起点終点公共施設でのパンフレット配架 ・年末年始割引 ・町制施行60周年事業にあわせた無料運行	・R4.3月：総合評価4.07「達成」(旧運行計画) ・R5.8月：総合評価4.05「達成」(現運行計画) ・R5.11月：総合評価3.88「達成」(現運行計画) →公共交通空白地を経路とし、固定的な利用者が見られたことが影響。 →新旧運行計画の差については、乗降者の多い鉄道駅までの時間が長くなつたことが影響。	実証運行の1便あたり利用者目標(5人/1便)は未達見込みである(1か月毎の利用者数の取りまとめ結果では、1便あたり2~3人を推移)。 また、バスによる継続運行が難しくなり、タクシーによる運行に変更している(委託運行)。 アンケート等を踏まえ、運行計画の再検討を行つたうえで、新たな形で実証運行を継続し、本運行についての判断をしていく。
III 持続可能な公 共交通の推進	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	・公共交通マップ作成	・バスの現状に対する満足度(総合評価)2.98「未達」 →当初、路線バス乗込によるアンケートであり、利用者のみ対象のため、総じて高い評価となつたが、今回は利用頻度が低い方も含まれていたことが影響していると考えられる。(鉄道駅を含む主要バス停にてアンケート配布による調査…R5.12月実施:1,294通配布)	大場函南線の退出により、沿線住民をはじめ、将来の移動手段の確保について、不安に感じているという声を聞きます。 限られた町民の満足度のみで町の事業を進めることの無いよう、できるだけ多くの声を参考として、ニーズを的確にとらえつつ、持続可能な公共交通の推進を目指す。
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	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	・各地域や自治会の勉強会や公共交通説明会に出向き、各種提案や各地域主体で提案された案件に対し法的な見解や町としての助言を行つてある。	・新規案件:1件「達成」 (自治会主体の交通手段の確保案件としてパサディナ区において運転ボランティアによる高齢者福祉交通システムが開始) →意欲の高い自治会等への勉強会・説明会の実施により、運行にあたつての課題解決に向けて、庁内調整・新制度を設定したことが奏功。	導入された「パサディナ区」の案件は他の地域においてもおおいに参考になるものであり、特に中山間地域の勉強会などにおいては積極的に紹介し、新規案件増加を目指す。 ○その他 【町が運行形態を変更した案件】 函南中学校スクールバス(登録制(4名)で高校生も乗車できるよう実証実験中) 【事業者主体で変更の案件】 湯~トピアかんなみ(町指定管理)の事業者が、自社にて運行している送迎バスの多目的利用の協力要請に対し、R6.4から開始。

現状の主な変化

- ・コロナ禍を経て、公共交通事業者が疲弊（利用者減、運転手不足…）
- ・路線バスは、大場函南線の退出（→ デマンドタクシーで代替）により、畠毛温泉線のみ
- ・拠点循環バスは、利用者が少ないながらも、利用者定着化がみられるが、
バスでの運行が困難化 → ジャンボタクシーでの運行に変更

現状

人口

- ◆人口減少・少子高齢化も進展・今後も深刻化
 - ・人口が減少し、少子高齢化も進展している
 - ・2050年（令和32年）の人口は現在の約74%、高齢化率は43.5%に上ると推計されている

交通特性

- ◆周辺都市と連絡する道路網が発展しているが混雑
 - ・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

- ◆自家用車の利用環境は限られている
 - ・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

利用者・地域のニーズ

- ◆公共交通の利用意向は低いが将来的な利用意向がある
 - ・外出困難者がいる割合は16.5%、送迎を容易に頼める環境がない回答者が38.6%いる
 - ・返納後や運転できなくなった時の交通手段は、公共交通が34.6%となっている
 - ・公共交通の重要度が高く満足度が低い項目は、「運行時間帯（ダイヤ）」、「便数」、「鉄道への乗り継ぎ」となっている

- ◆循環バスが自立した日常生活を支える
 - ・利用目的は「買い物・飲食」が52.7%を占めており、また、約半数が「週2~3回程度」以上の頻度で利用
 - ・循環バス利用の理由として「他に移動手段がない」も31.8%と多く挙げられている
 - ・循環バス利用者にとって、重要度が高くかつ満足度が低い項目は、「運行本数」、「運行時刻（ダイヤ）」となっている

上位・関連計画

- ◆第六次函南町総合計画
 - ・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

- ◆伊豆地域公共交通計画
 - ・公共交通利用者の確保
 - ・交通空白地域の解消
 - ・新たな地域交通の導入
 - ・観光客数の増加及び利用促進
 - ・公共交通運転者等の確保
 - ・地域住民の利用促進

- ◆函南町都市計画マスター・プラン
 - ・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
- ◆函南町立地適正化計画
 - ・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

現状と課題

課題1 公共交通事業 ◆交通空白地域が多く、公共交通の利用状況も低い

- ・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はありません。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。

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

- ・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。

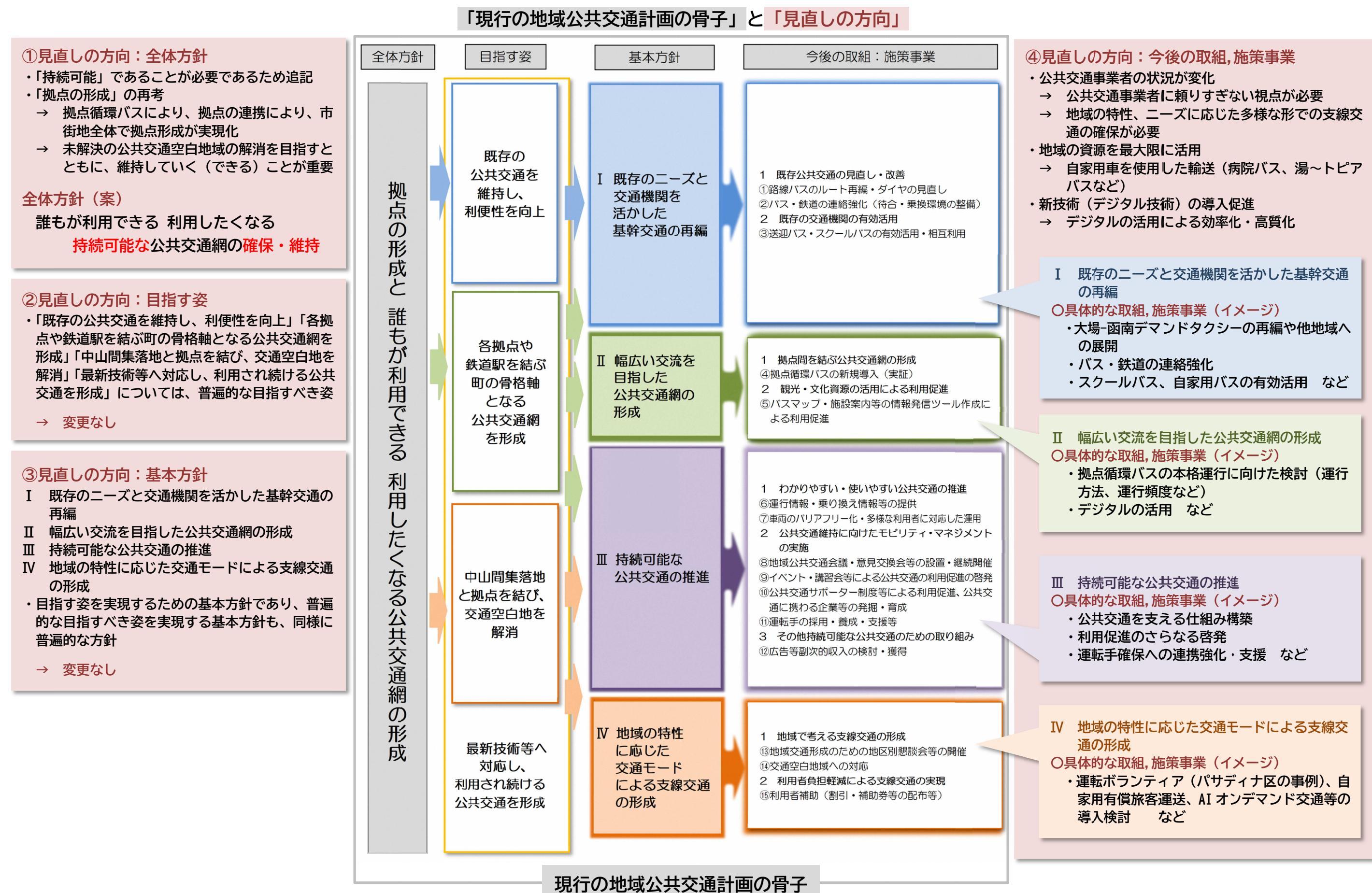
課題3 地域の特性や住民のニーズに応じた地域公共交通の導入等が必要

- ・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。

課題の主な変化

- ・現状の悪化（大々的な改善はない）により、課題の根本に変化はないが、課題が増大
 - 従来の公共交通（特にバス）による町民の足の確保が困難化している
- ・地域の特性、ニーズをとらえつつ、公共交通事業者に頼りすぎない、持続可能な地域公共交通の導入が必要

函南町地域公共交通計画の骨子（案）について



函南町地域公共交通計画の改定スケジュール

函南町地域公共交通計画の改定スケジュールは、令和6年度中（令和7年3月中）の改定を目指し、以下の通り、予定しています。

令和6年10月中に開催予定の第2回函南町地域公共交通会議で、本計画の素案について協議いただき、必要な修正等を行ったうえ、令和6年中にパブリックコメントを実施したいと考えています。

令和7年1月に開催予定の第3回函南町地域公共交通会議で、パブリックコメントのご報告及びご意見等を反映した「函南町地域公共交通計画（案）」（改定案）をお諮りしたいと考えております。

■改定スケジュール

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通計画（素案）の検討										
函南町地域公共交通会議			① (本日)			②			③	
パブリックコメント										
地域公共交通計画改定										改定