

函南町地域公共交通計画 (資料編)

2025年(令和7年)3月

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.....	9
資料－3	公共交通の現状.....	21
資料－4	各種調査結果概要.....	35
資料－5	課題のまとめ.....	106
資料－6	交通空白地域の考え方.....	108

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（2022年（令和4年）3月）

◆計画期間

基本構想 : 2017年度（平成29年度）から2026年度（令和8年度）まで

後期基本計画 : 2022年度（令和4年度）から2026年度（令和8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

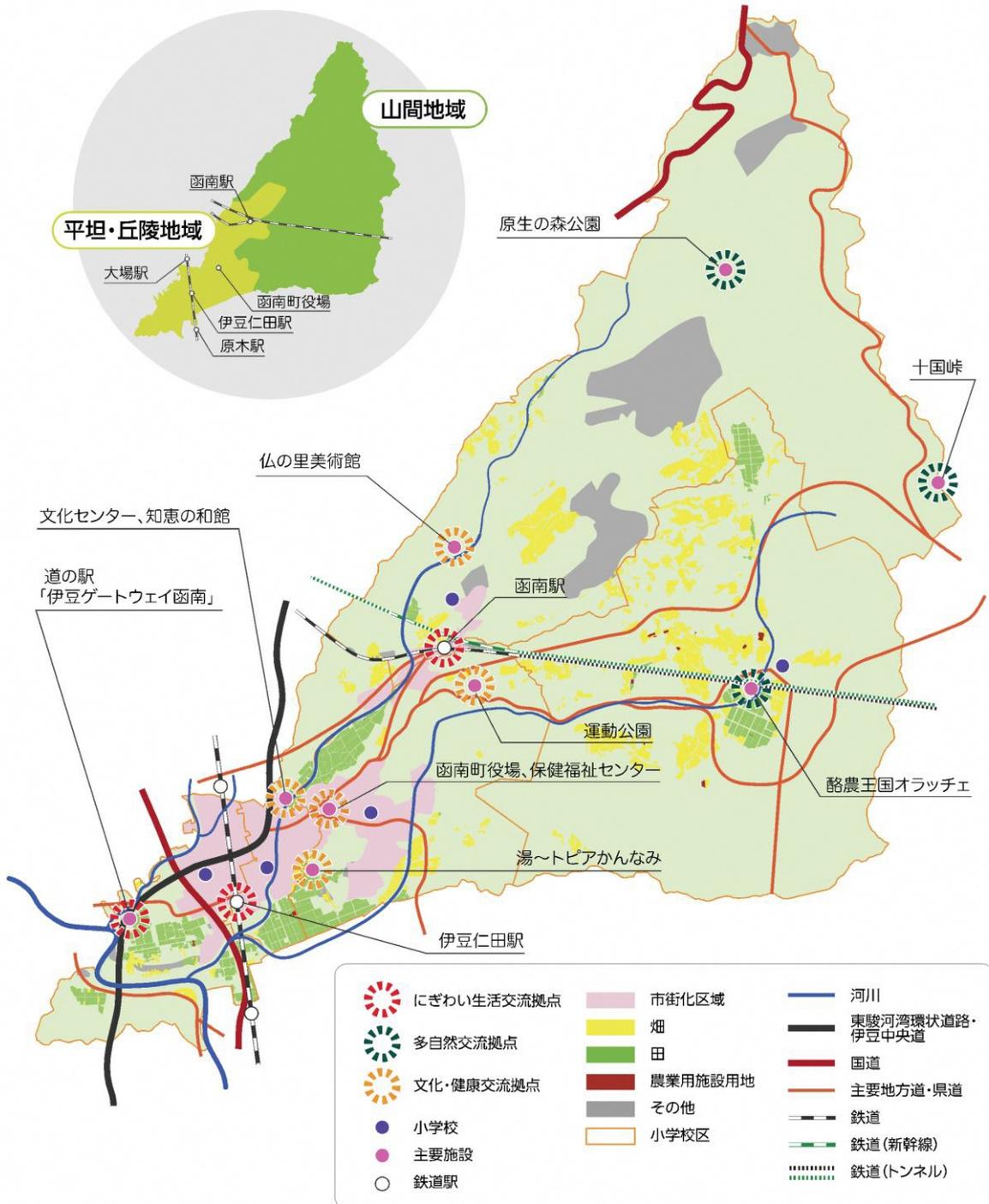
山間地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荒廃した山林の再生を推進し、自然環境の保全に努めます。 ・ 地区の特性に応じ、周辺地域との調和を図りながら、自然環境資源の有効活用を推進します。
丘陵地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 農業後継者の減少による遊休農地等の土地の有効利用を図ります。 ・ 計画的で良好な宅地供給を推進します。
平坦地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域幹線道路の整備に対応した適正な土地利用の誘導を図ります。 ・ 市街地内の基盤整備の充実を図ります。 ・ 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、駿豆線伊豆仁田駅、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人になる見込みとなりました。
- 人の転出を抑制し、転入を促進するための方策や、人口の増加に関する出生率向上のため、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人と設定します。



図：函南町土地利用構想図

出典：第六次函南町総合計画

後期基本計画

※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 ・主要地方道及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に定める事業の実施 ・地域公共交通会議の開催・運営
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 ○立地適正化計画の改定 ○空き家対策計画の改定 ○平井耕地や函南駅周辺における土地利用計画の検討 ○ふじのくにの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 ・ふじのくにのフロンティアを拓く取り組み推進事業 ・立地適正化計画改定事業 ・土地利用対策事業 ・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

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> <ul style="list-style-type: none"> ○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>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> <ul style="list-style-type: none"> ○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>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> <ul style="list-style-type: none"> ○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）

表：分野別基本方針（関連分野）

<p>【基本的な考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 <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 “ふじのくに” 地域公共交通計画（2024年（令和6年）3月）

◆計画の位置づけ

当計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）に基づき、昨今の技術革新などを取り込むとともに、地域の多様な輸送資源の最大限の活用や住民共助による移動手段確保の取組などにより、持続可能な社会を支える利便性の高い公共交通サービスを提供するための計画です。

◆計画期間

ビジョン編：2050年（令和32年）頃
 プラン編：～2028年（令和10年）（5か年）

◆将来、目指す姿と、その具体化イメージ(ビジョン編)

【将来、目指す姿】 “ふじのくに” デジタル田園都市
 【その具体化イメージ】 持続可能な社会を支える公共交通
 誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

◆基本的な方針(プラン編)

- ・地域の足を支える公共交通の確保
- ・乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供

◆5年間の(計画)目標

表：計画の目標

目標1：公共交通ネットワークの維持確保 ・広域幹線交通の維持確保 ・地域内交通の維持確保 ・運転手等公共交通を支える人材確保 ・安全・安心な利用環境の維持確保
目標2：公共交通の利活用促進 ・モビリティマネジメントの推進 ・周遊性の向上、改善 ・公共交通の役割・魅力の発信 ・公共交通を快適に利用できる環境の整備
目標3：公共交通サービスの効率化・高度化 ・バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の促進 ・DXの導入促進（AIオンデマンド交通、MasS等） ・交通結節点における円滑な接続 ・地域の多様な輸送資源の活用や、住民共助などによる駅・停留所から自宅・目的地に向けた移動手段確保の取組 ・交通分野におけるGX推進

④ 伊豆地域公共交通計画（2023年（令和5年）3月）

◆計画の位置づけ

当計画は、人口減少社会に対応した持続可能な地域公共交通の確保や基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供を行うことを目的とする計画です。また、当計画は、既存の2つの地域公共交通網形成計画（南伊豆・西伊豆地域及び東伊豆・中伊豆地域）を、統合・更新したものです。

◆計画期間

2023年度（令和5年度）～2027年度（令和9年度）

◆構成市町

沼津市、熱海市、三島市、伊東市、下田市、伊豆市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、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
- 方針3 デジタル化、脱炭素化の推進

◆計画の目標

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）の利用者数の確保を図る。 【数値目標】公共交通の利用者数⇒34,690千人以上
目標2：交通空白地域の解消
鉄道、路線バス、デマンド型交通が利用できない地域の解消を図る。 【数値目標】公共交通の人口カバー率⇒80%以上
目標3：新たな地域交通の導入
路線バスに接続する、新たな地域交通及びその他輸送資源の導入を図る。 【数値目標】新たな地域交通の導入件数⇒3案件以上
目標4：観光客数の増加及び利用促進
観光客数の増加を図るとともに、観光客の公共交通の利用を促進する。 【数値目標】観光交流客数⇒43,859千人以上 旅行客の利用交通手段のうち公共交通の占める割合⇒35%以上
目標5：公共交通運転者等の確保
公共交通（鉄道、路線バス、デマンド型交通、タクシー）の運転者等の確保を図る。 【進捗管理指標】運転者等の確保に関する取組の数⇒13案件以上
目標6：地域住民の利用促進
地域住民の公共交通の利用を促進する。 【進捗管理指標】地域住民の利用促進に関する取組の数⇒13案件以上

(2) 関連計画

① 函南町立地適正化計画（2024年（令和6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。

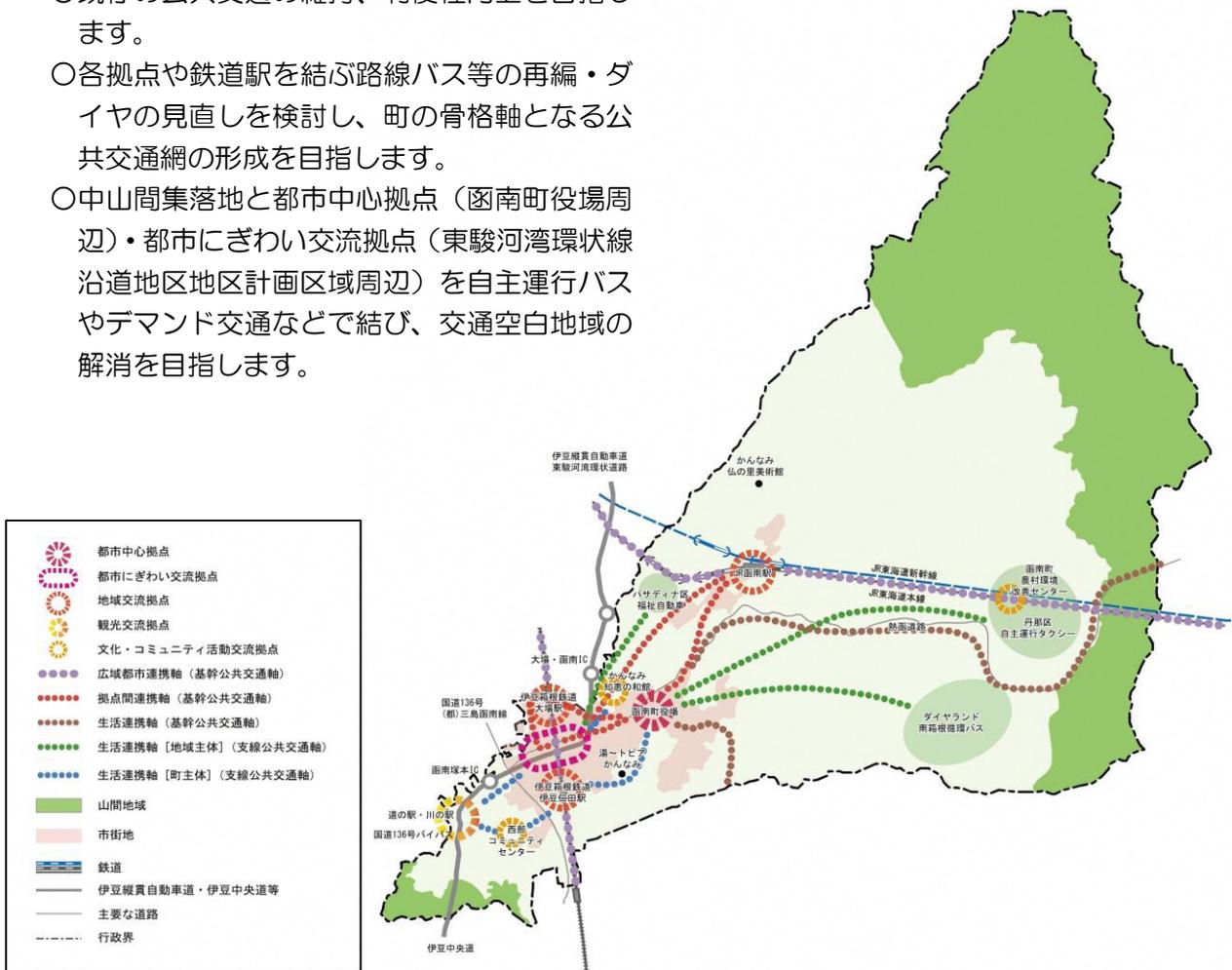
◆基本的な考え方

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

- 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（東駿河湾環状線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。



図：公共交通軸の位置づけ

資料－2 本町の現状

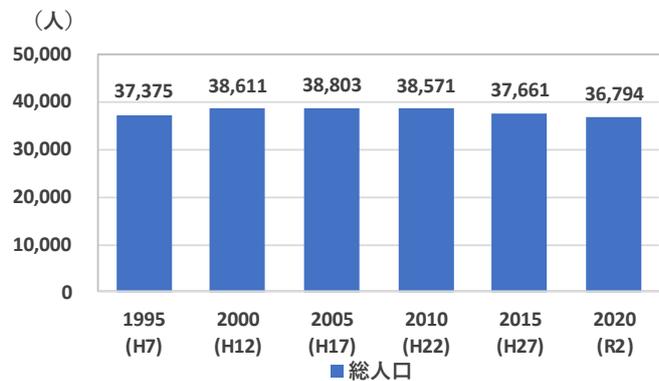
(3) 人口・世帯

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、2020年(令和2年)の人口は、36,794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、2020年(令和2年)には約2.3%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)	2020 (R2)
総人口	37,375	38,611	38,803	38,571	37,661	36,794
増減率	-	3.3%	0.5%	-0.6%	-2.4%	-2.3%



図：総人口の推移

出典：国勢調査

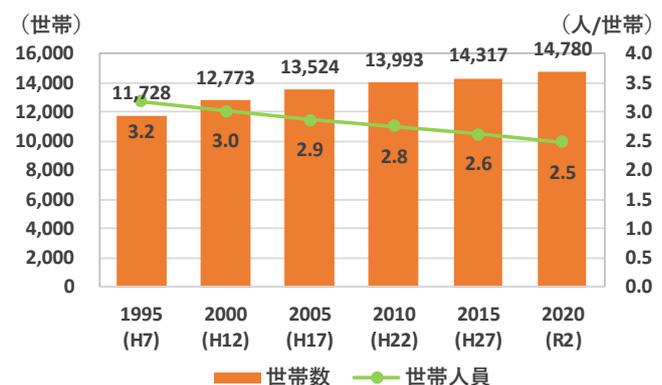
② 総世帯数・世帯人員

総世帯数は、一貫して増加しており、2020年(令和2年)現在、14,780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、2020年(令和2年)の世帯人員は、約2.5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：総世帯数及び世帯人員の推移(世帯、人/世帯)

	1995 (H7)	2000 (H12)	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)	2020 (R2)
世帯数	11,728	12,773	13,524	13,993	14,317	14,780
増減率	-	8.9%	5.9%	3.5%	2.3%	3.2%
世帯人員	3.2	3.0	2.9	2.8	2.6	2.5



図：総世帯数世帯人員の推移

出典：国勢調査

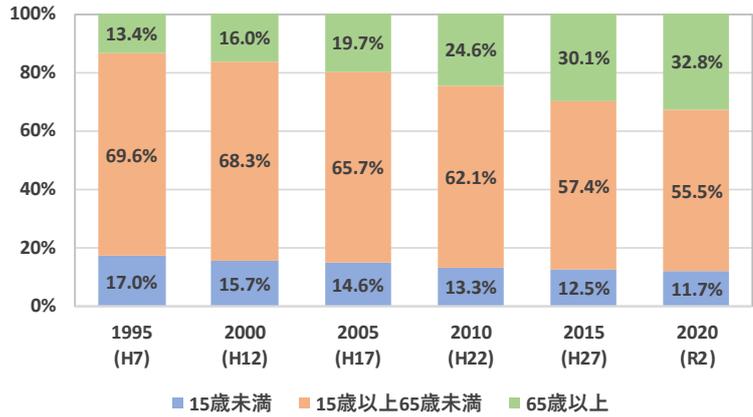
③ 年齢階層別人口

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、及び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。2020年（令和2年）現在の年齢別人口割合は、15歳未満が約11.7%、15歳以上65歳未満が約55.5%、65歳以上が32.8%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)	2020 (R2)
15歳未満	6,337	6,056	5,661	5,113	4,712	4,286
(構成比)	17.0%	15.7%	14.6%	13.3%	12.5%	11.7%
15歳以上65歳未満	26,019	26,365	25,482	23,929	21,587	20,397
(構成比)	69.6%	68.3%	65.7%	62.1%	57.4%	55.5%
65歳以上	5,019	6,190	7,660	9,499	11,315	12,069
(構成比)	13.4%	16.0%	19.7%	24.6%	30.1%	32.8%
計	37,375	38,611	38,803	38,541	37,614	36,752
(構成比)	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



図：年齢階層別人口の推移

出典：国勢調査（年齢不詳を除く）

④ 将来人口

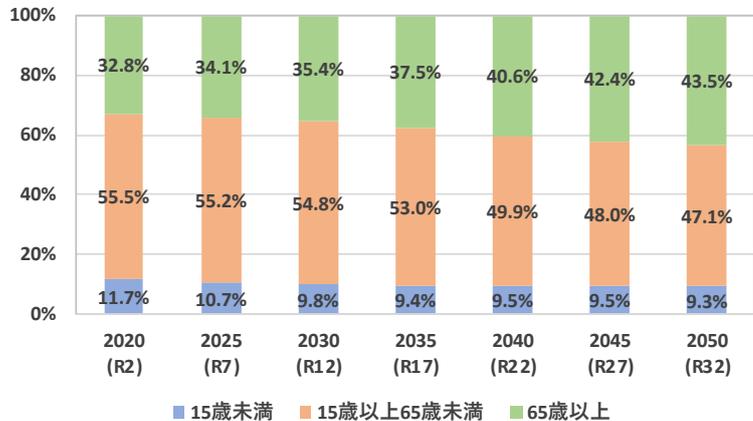
本町の将来人口推計値は、2020年（令和2年）より徐々に減少し、30年後の2050年（令和32年）には現在の約7割に減少するとされています。また、65歳以上の高齢人口は2025年（令和7年）をピークに徐々に減少しますが、2050年（令和32年）では現在とほぼ同数であり、高齢化率は43.5%に上ると推計されています。

※2020年（令和2年）は、国勢調査による実績値（年齢不詳を補完したもの）

※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

表：年齢階層別人口推計（人）

	2020 (R2)	2025 (R7)	2030 (R12)	2035 (R17)	2040 (R22)	2045 (R27)	2050 (R32)
15歳未満	4,287	3,804	3,336	3,054	2,909	2,764	2,546
(構成比)	11.7%	10.7%	9.8%	9.4%	9.5%	9.5%	9.3%
15歳以上65歳未満	20,429	19,605	18,628	17,159	15,303	13,920	12,869
(構成比)	55.5%	55.2%	54.8%	53.0%	49.9%	48.0%	47.1%
65歳以上	12,078	12,116	12,053	12,149	12,453	12,295	11,882
(構成比)	32.8%	34.1%	35.4%	37.5%	40.6%	42.4%	43.5%
計	36,794	35,525	34,017	32,362	30,665	28,979	27,297
対2020年比	-	0.97	0.92	0.88	0.83	0.79	0.74



図：年齢階層別人口推計

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（2023年（令和5年））

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、2020年（令和2年）の流出人口は12,560人であり、同年流入人口5,406人の約2.3倍の流出超過となっています。

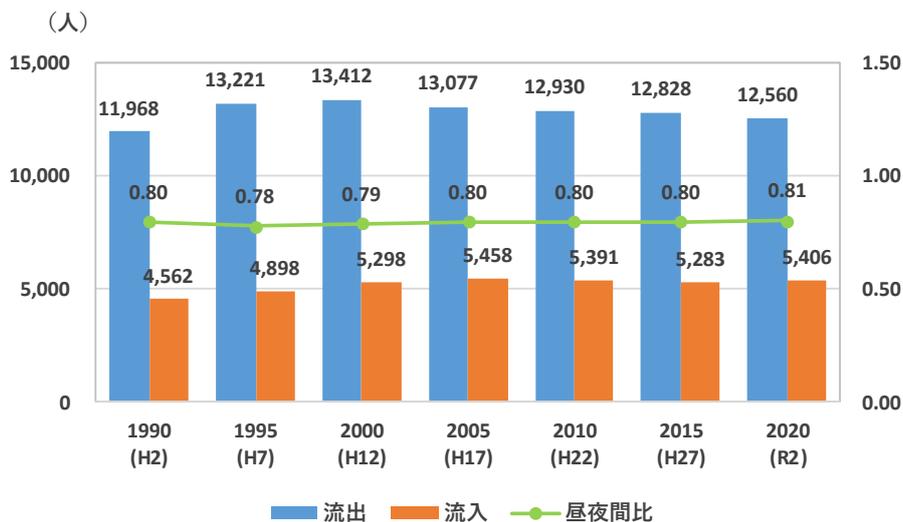
流出人口の推移は、1990年（平成2年）より増加傾向にありましたが、2000年（平成12年）をピークに減少に転じており、また、流入人口についても、2005年（平成17年）を境に増加から減少に転じています。しかし、1990年（平成2年）と2020年（令和2年）を比較すると、流出人口約4.9%、流入人口約18.5%と増加しています。

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2020年（令和2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)	2020 (R2)	H2-R2 増減比
流出	11,968	13,221	13,412	13,077	12,930	12,828	12,560	4.9%
流入	4,562	4,898	5,298	5,458	5,391	5,283	5,406	18.5%
昼夜間比	0.80	0.78	0.79	0.80	0.80	0.80	0.81	0.7%

出典：国勢調査



図：人口流動の推移（人）

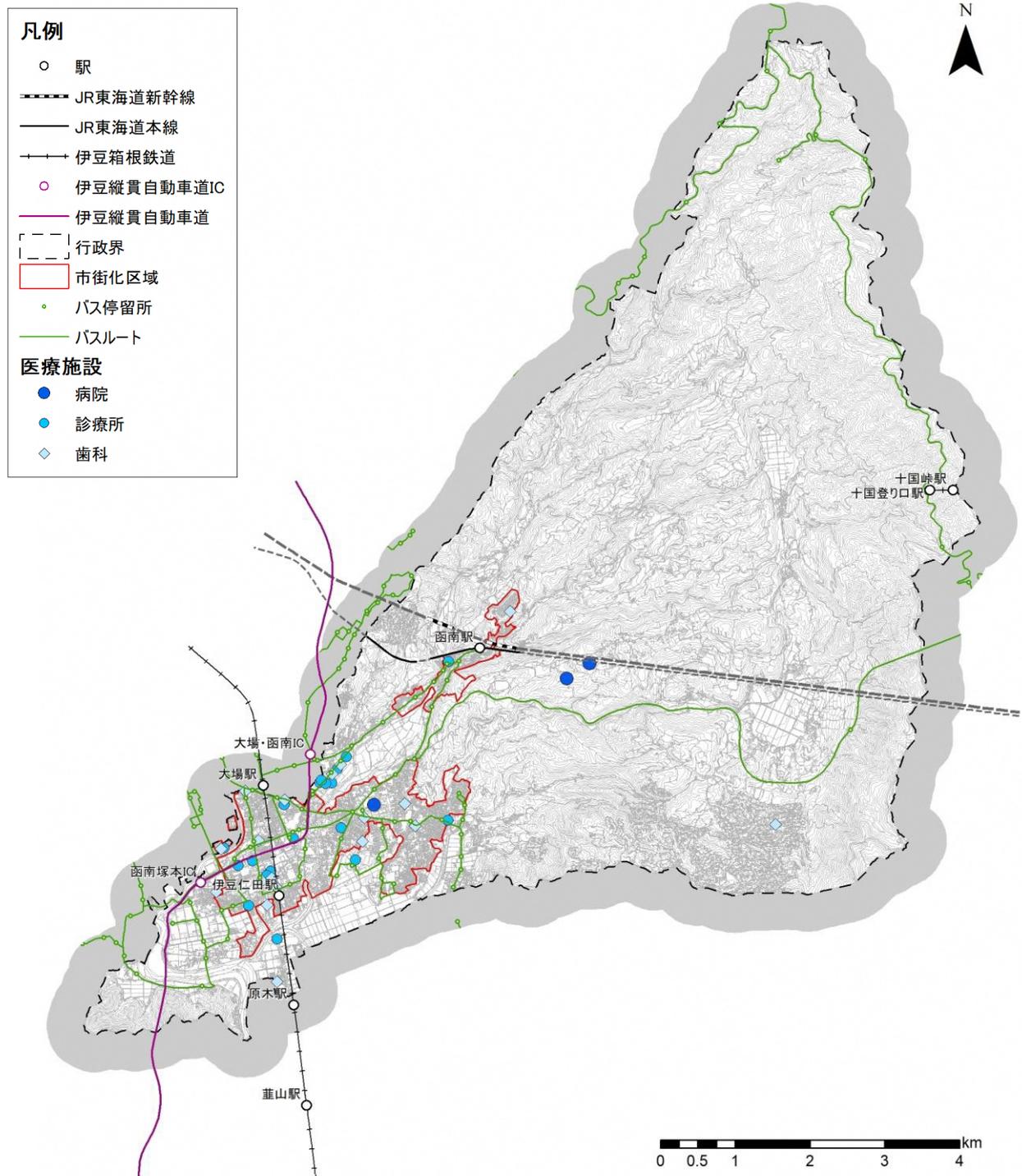
出典：国勢調査

(4) 都市施設の分布状況

① 医療施設

病院は、鉄道駅から離れた地域に立地しています。伊豆函南病院及び伊豆平和病院は、バスルートからも離れていますが、送迎バスを運行しています。

診療所や歯科は、各地に点在しており、概ね鉄道駅周辺やバスルート沿線に立地しています。

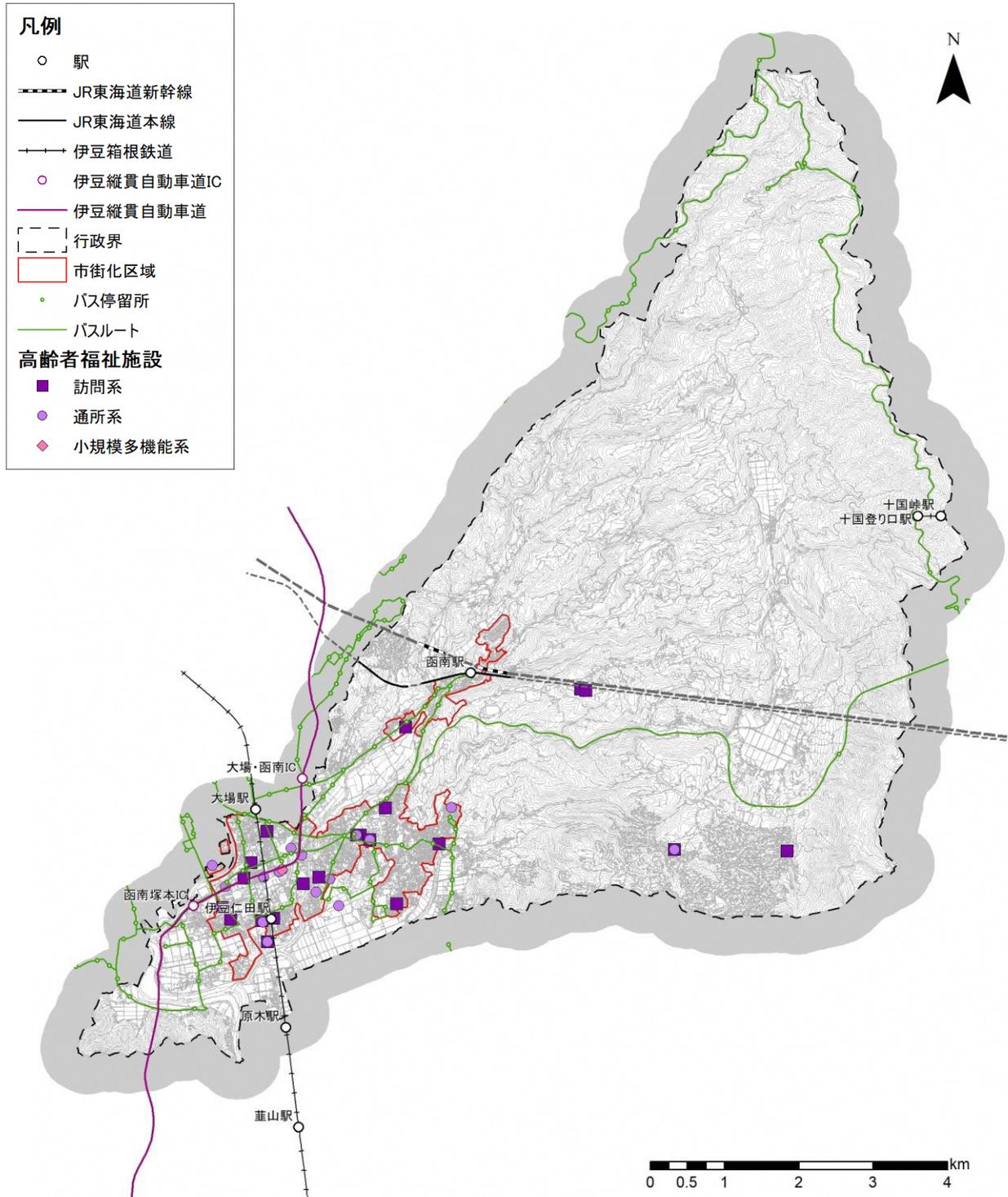


図：医療施設の分布

出典：統計書かなみ等

② 高齢者福祉施設

高齢者福祉施設は、各地に点在しています。概ねバスルートの沿線に立地していますが、別荘分譲地の施設など一部の通所系施設や訪問系施設は、バスルートから離れた位置に立地しています。

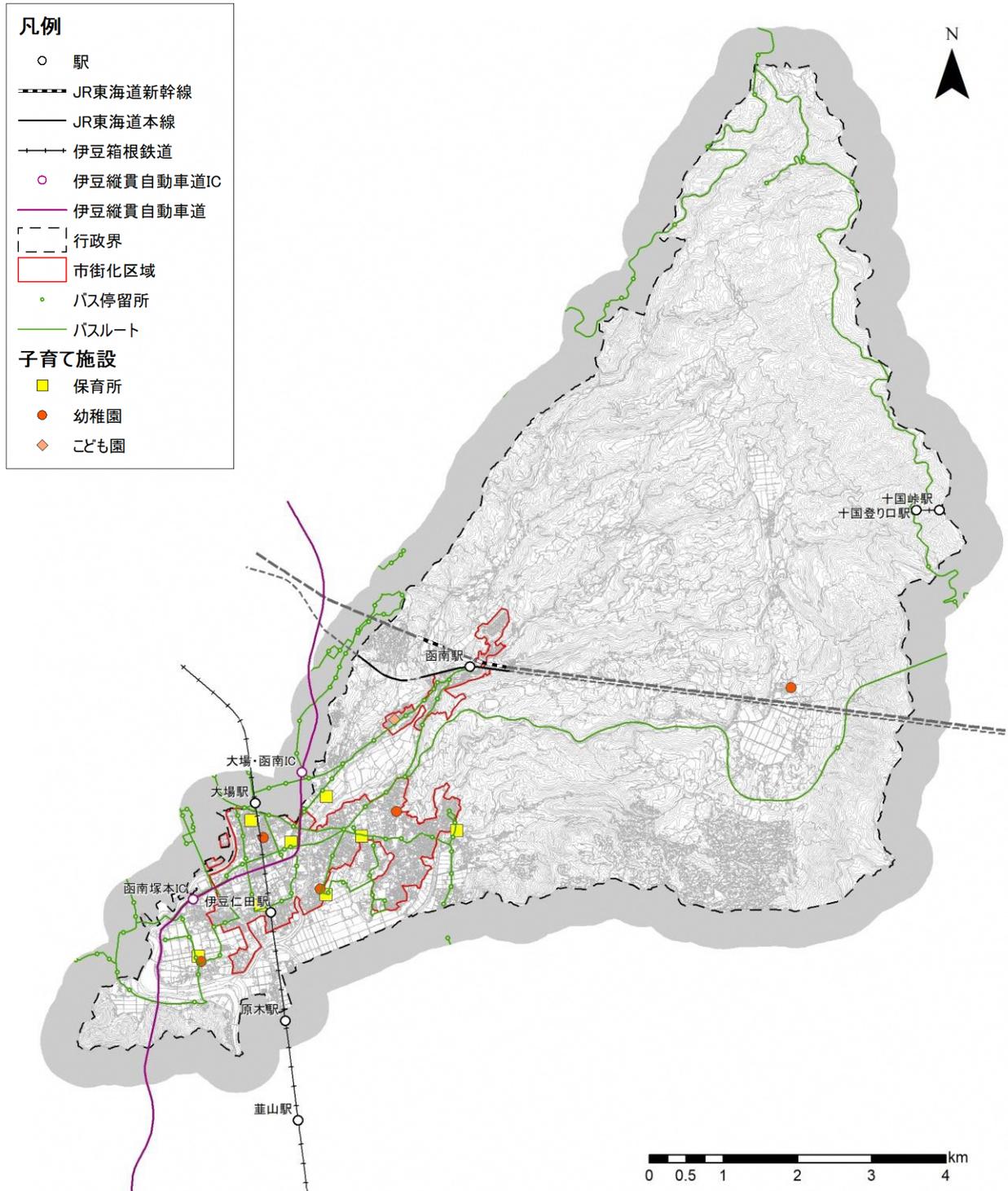


図：高齢者福祉施設の分布

出典：統計書かなみ、介護サービス情報公表システム等

③ 子育て施設

子育て施設は、町域南部の市街地に点在しています。概ねバスルートの沿線に立地しています。



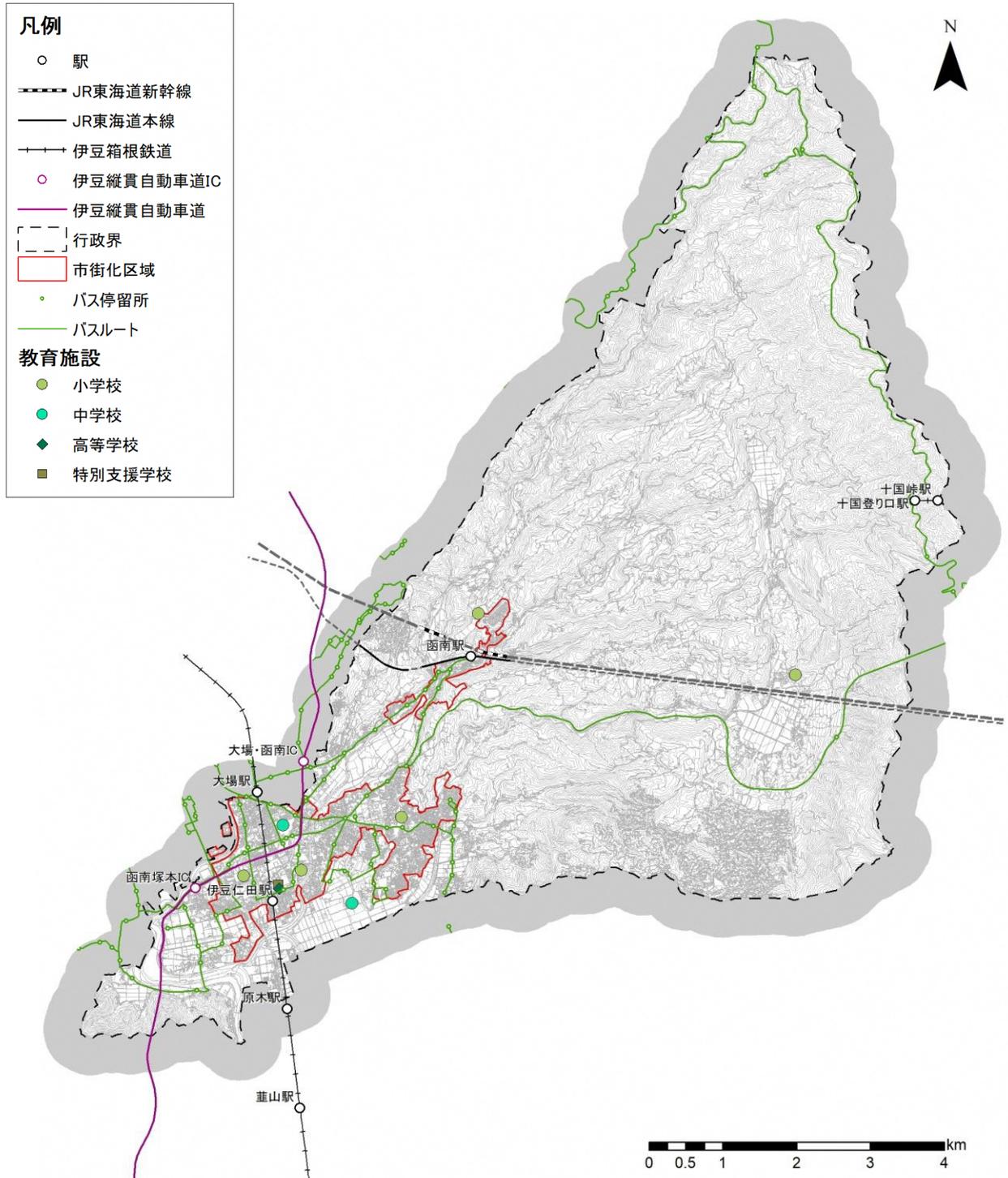
図：子育て施設の分布

出典：統計書かなみ等

④ 教育施設

小学校は、各地に立地しています。中学校は、町域南部の市街地にあり、バスルートから離れた位置に立地しています。

高等学校と特別支援学校は、伊豆仁田駅の周辺に立地しています。

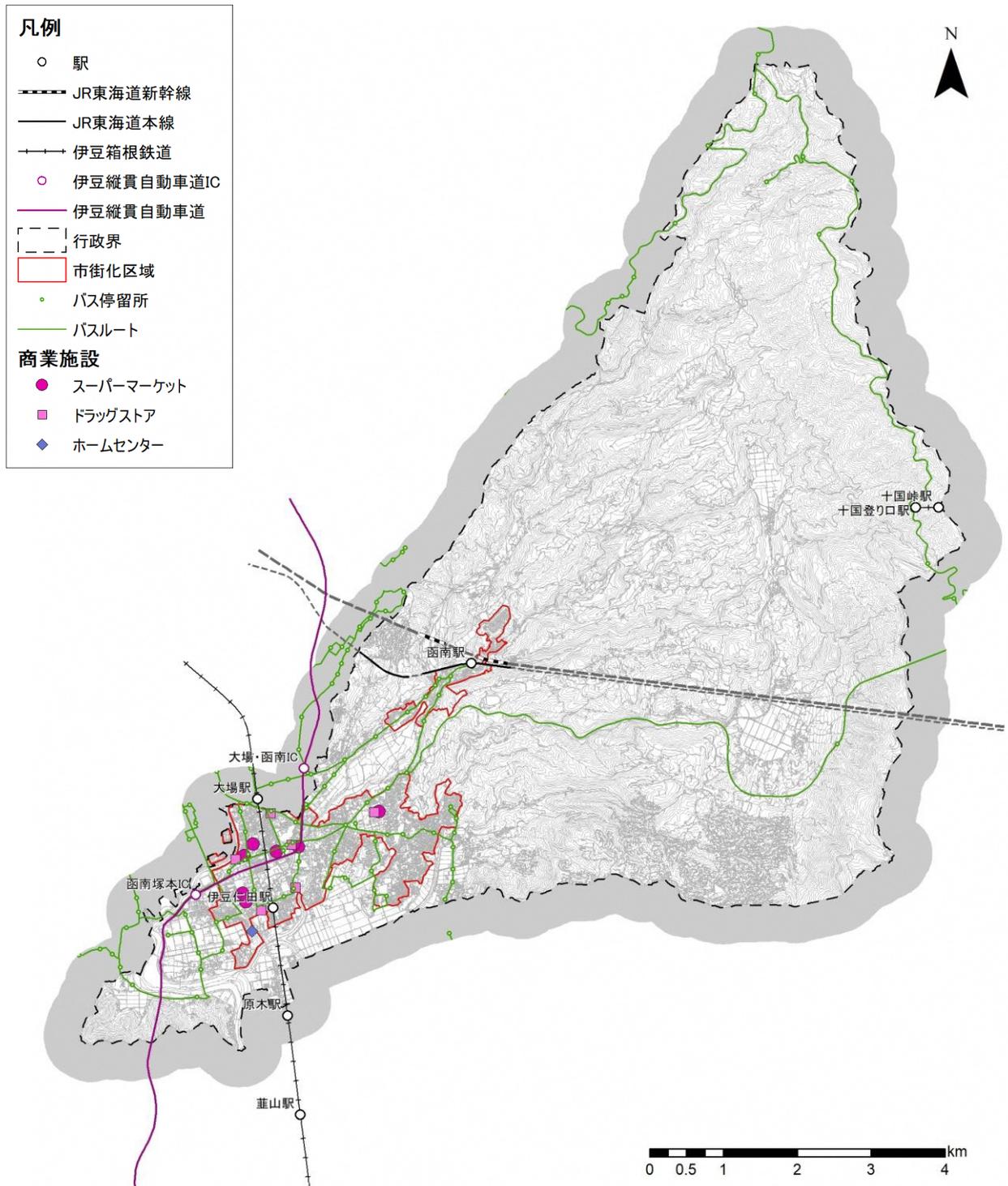


図：教育施設の分布

出典：統計書かなみ等

⑤ 商業施設

商業施設は、伊豆箱根鉄道や伊豆縦貫自動車道の周辺に多く、概ねバスルートの沿線に立地しています。

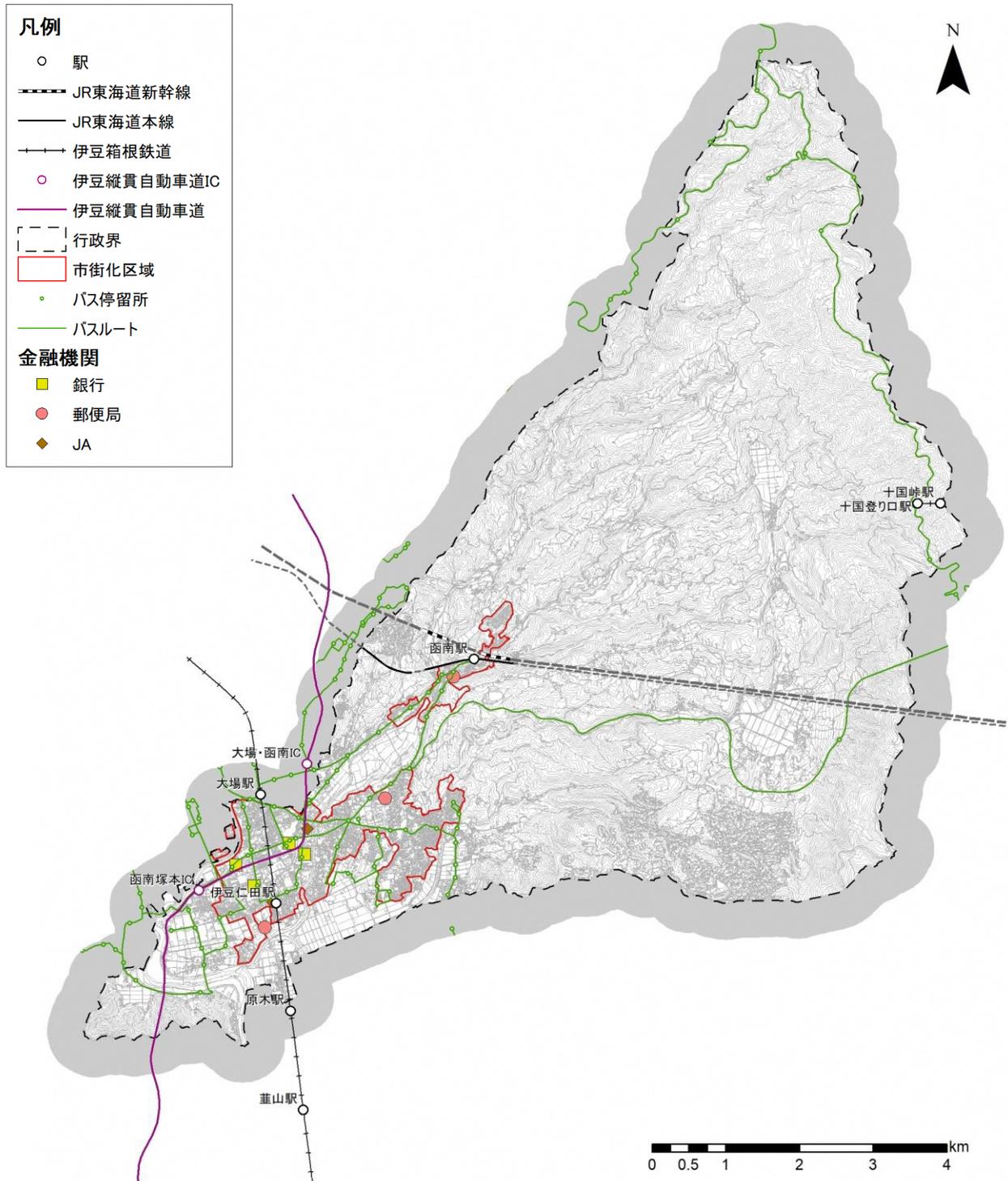


図：商業施設の分布

出典：iタウンページ

⑥ 金融機関

金融機関は、町域南部の市街地に点在しており、概ねバスルートの沿線に立地しています。

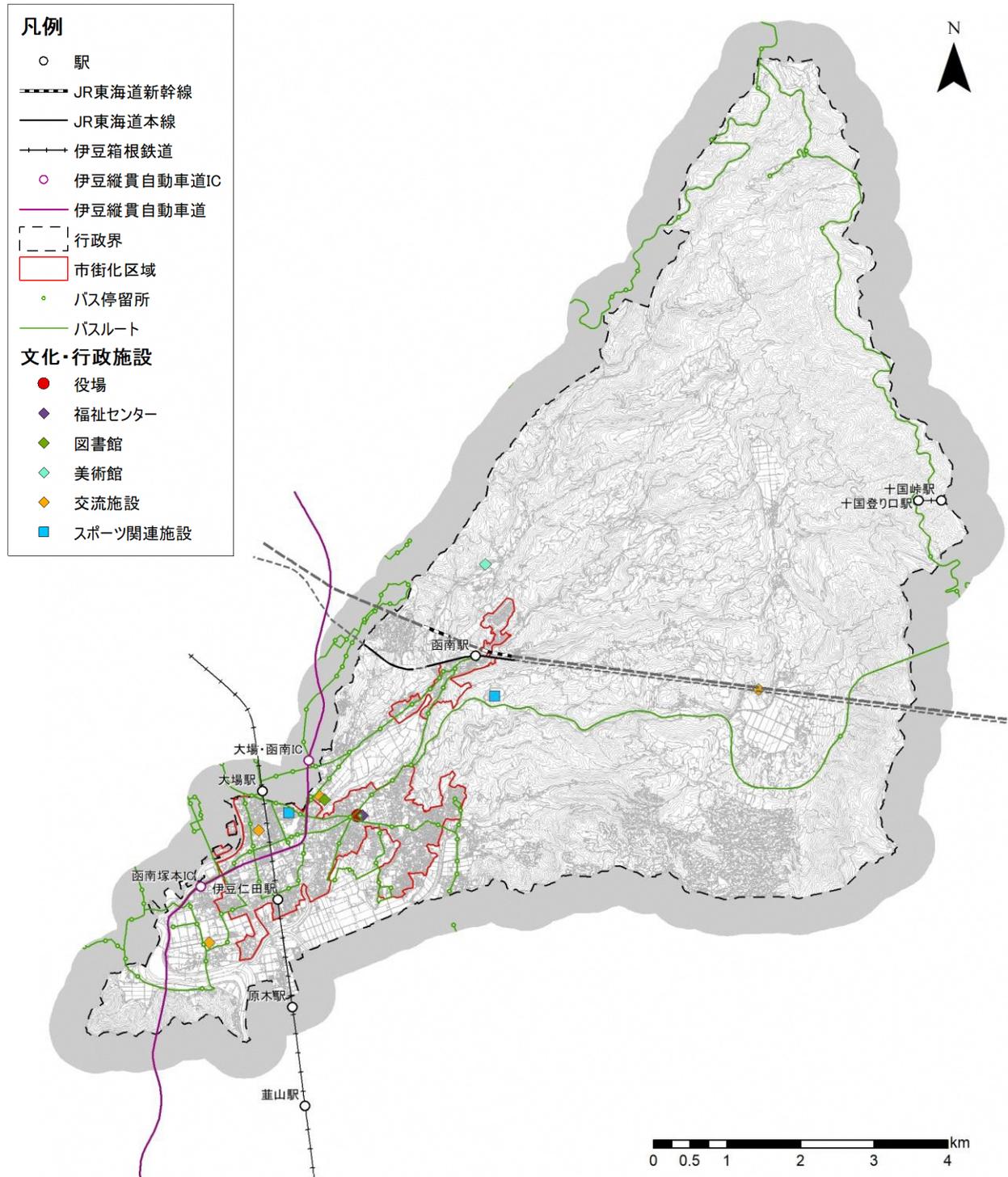


図：金融機関の分布

出典：各金融機関WEBサイト

⑦ 文化・行政施設

文化・行政施設は、各地に点在しており、概ねバスルートの沿線に立地しています。
一部の交流施設やスポーツ関連施設は、バスルートから離れた位置に立地しています。



図：文化・行政施設の分布

出典：公共施設等総合管理計画等

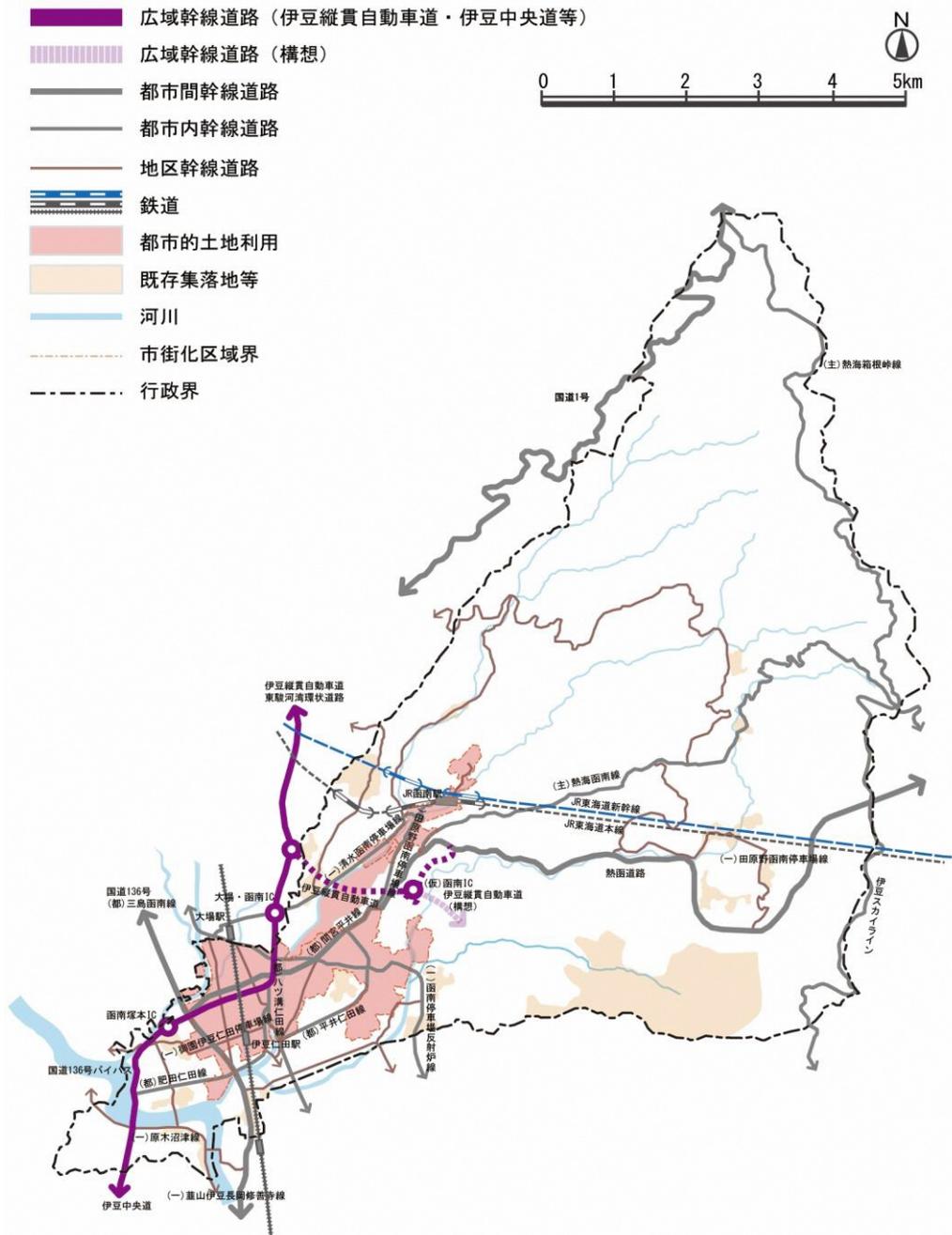
(5) 交通特性

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及び伊豆中央道が、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 主要道路の交通状況

2021年（令和3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28.0%）や国道136号（最大8.9%）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1.68、熱海函南線の一部区間で最大1.48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136号や熱海函南線、御園伊豆仁田停車場線、原木沼津線などで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（2021年（令和3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	田方郡函南町桑原	6,973	9,814	28.0%	0.36~0.52
2	一般国道1号(伊豆縦貫道)	田方郡函南町上沢	11,462	14,392	10.5%	0.72
3	一般国道136号	田方郡函南町新田字新宿90-2	18,623	23,968	6.2%	1.68
4		三島市梅名449-1	25,622	35,871	6.5%	0.61
5		伊豆の国市北江間1628地先	14,253	18,013	3.5%	1.17
6		田方郡函南町塚本字北田316-1	16,305	21,197	8.9%	0.33~1.24
7		田方郡函南町間宮420-1	12,028	15,516	4.5%	0.55
8		田方郡函南町間宮420-1	17,223	23,423	5.9%	0.88
9		田方郡函南町畑	8,280	10,516	7.7%	1.06
10		熱海函南線	田方郡函南町平井字宮ノ前1102-4	13,666	16,871	7.9%
11			382	462	3.9%	0.07
12	熱海箱根峠線	田方郡函南町桑原茨/平1364-1	1,651	2,031	7.0%	0.2~0.24
13	韮山伊豆長岡修善寺線	伊豆の国市南江間字楠木9-2	7,477	9,496	0.4%	0.51
14	田原野函南停車場線		791	933	13.7%	1.13
15		田方郡函南町丹那333-1	816	971	8.6%	0.14~0.6
16	函南停車場反射炉線	田方郡函南町畑毛字城ヶ下360-2	4,133	5,166	5.4%	0.43
17	御園伊豆仁田停車場線	田方郡函南町塚本字株良130-3	2,324	2,859	0.8%	0.91~1.25
18	原木沼津線	沼津市大平1816-1	7,997	9,996	6.4%	1.06
19	清水函南停車場線	田方郡函南町上沢字下向井342-1	4,201	5,251	5.1%	0.45
20	伊豆スカイライン	函南町畑字玄嶽526-358地先	873	1,030	1.6%	0.12

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

※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

(6) 公共交通の概況

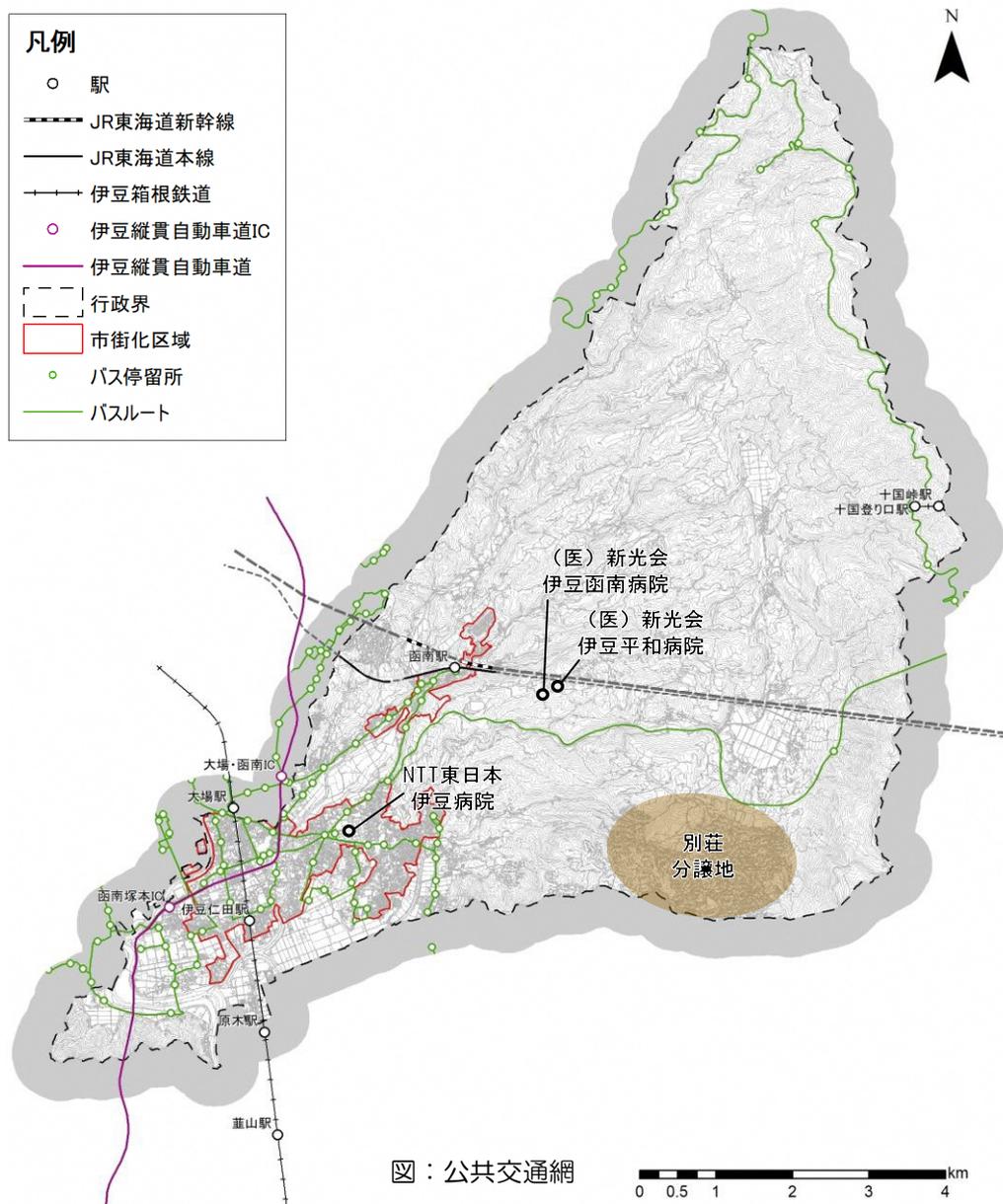
① 公共交通網

本町の公共交通網は、伊豆箱根鉄道駿豆線が町域西部の市街地を縦断しており、伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆仁田駅が立地しています。また、町中央を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函南駅が町域北部の市街地に立地しています。

また、路線バスについては、民間の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駿豆線大場駅とJR函南駅を起点に、町内を連絡する路線が運行されているほか、株式会社東海バスが、三島駅から道の駅伊豆ゲートウェイ函南を経由する路線を運行しています。

さらに、町内の主要施設を結ぶ「函南町拠点循環コミュニティバス」、大場駅とJR函南駅を結ぶ路線として、大場函南デマンドタクシーが実証運行しています。

その他、町内の主要な医療施設であるNTT東日本伊豆病院、(医)新光会伊豆函南病院及び伊豆平和病院までの送迎バスが伊豆箱根鉄道駿豆線大場駅とJR函南駅を起点に運行されており、さらに、町東部の別荘分譲地と鉄道駅等を結ぶ、管理組合・管理会社による送迎バスが運行されています。



図：公共交通網

出典：伊豆箱根バスWEBサイト、函南町WEBサイト等

② 鉄道の状況

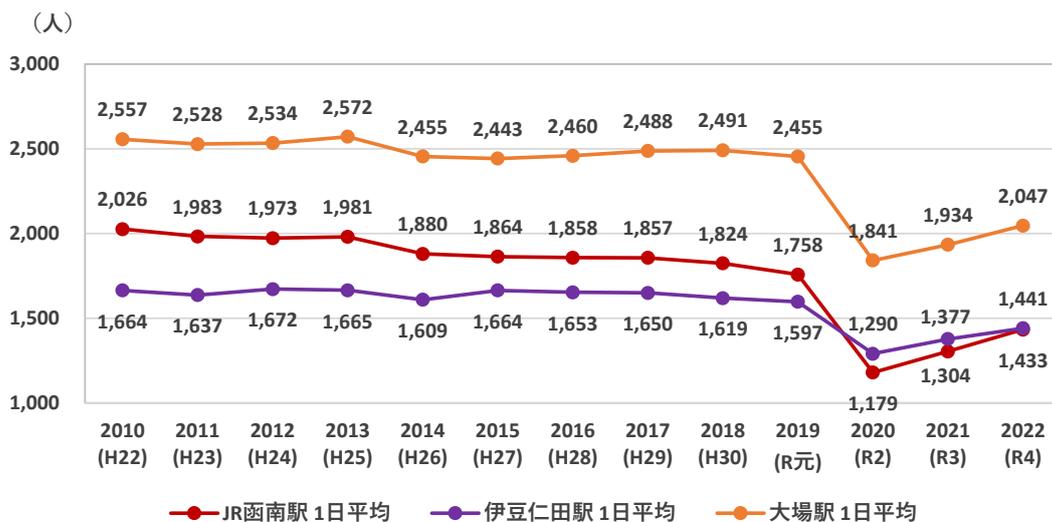
鉄道駅の利用状況を、駅乗車人員よりみると、本町の市街地に隣接する伊豆箱根鉄道駿豆線大場駅の利用が最も多く、2022年（令和4年）では、1日平均2,047人となっており、次いで、本町内の伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆仁田駅において1日平均1,441人、JR函南駅において1日平均1,433人の利用がみられます。

利用状況の推移については、伊豆箱根鉄道駿豆線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したが、2020年（令和2年）以降、新型コロナウイルスの影響により大きく減少しています。JR函南駅と伊豆箱根鉄道駿豆線大場駅の日平均乗車人員はともに減少傾向にあり、2020年（令和2年）以降、新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、年々回復傾向となっているものの、コロナ禍以前の水準まで回復していません。特に、JR函南駅は2020（令和2年）以降、伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆仁田駅の利用者数を下回るなど、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
2019(R元)	643,477	1,758	587,788	1,597	902,779	2,455
2020(R2)	430,141	1,179	470,983	1,290	671,998	1,841
2021(R3)	475,839	1,304	502,636	1,377	706,082	1,934
2022(R4)	522,895	1,433	530,503	1,441	752,625	2,047

出典：統計書かんなみ



図：駅1日平均乗車人員の推移(人)

③ 路線バスの状況（伊豆箱根バス）

伊豆箱根バスは、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。

現在、JR函南駅-畑毛温泉線が運行しています。また、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（7時台）のみ運行しています。2022年（令和4年）10月には、新たに畑停留所を設置しました。

一方で、令和3年度末に伊豆箱根鉄道大場駅-大場分譲地線、令和5年度末に伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線が廃止となりました。

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。

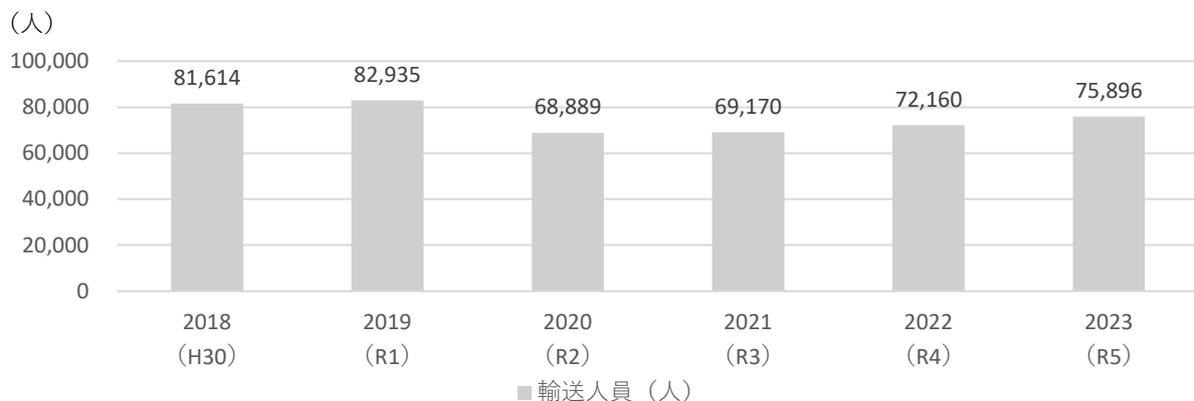
■JR函南駅-畑毛温泉線

本路線は、JR函南駅及び伊豆箱根鉄道駿豆線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駿豆線大場駅・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。

年間輸送人員は2023年度（令和5年度）時点で75,896人となっており、新型コロナウイルスによる減少からは回復傾向にありますが、長期的には減少傾向にあります。

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年度（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

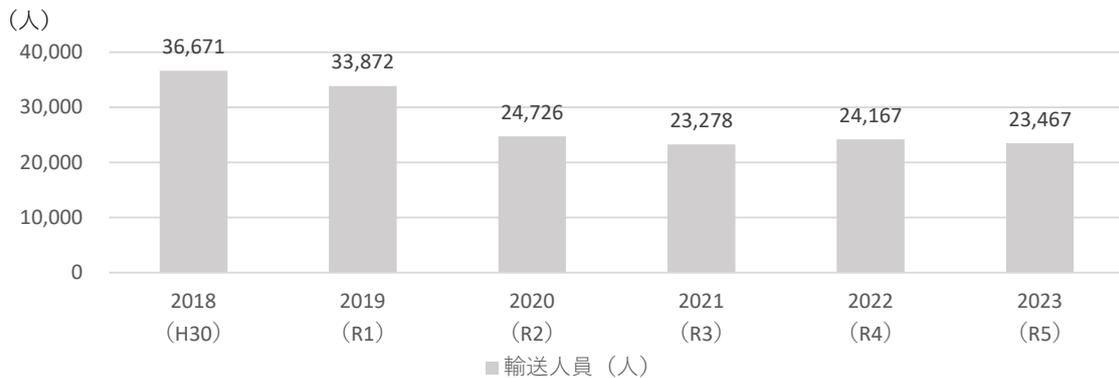
図：輸送人員の推移

■伊豆箱根鉄道大場駅—JR函南駅線(R6.3.31廃止)

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2022年度（令和4年度）で24,167人となっており、新型コロナウイルスによる減少からは回復傾向にありますが、2023年度（令和5年度）は23,467人で再び減少し、長期的には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。

2023年度（令和5年度）末で廃止となりました。



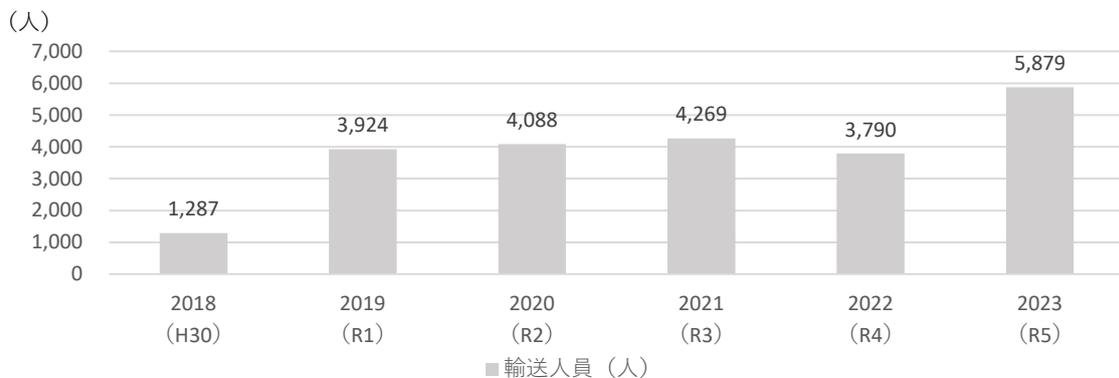
出典：事業者提供資料

図：輸送人員の推移

■熱海駅-伊豆箱根鉄道大場駅前線

本路線は、伊豆箱根鉄道駿豆線大場駅とJR熱海駅を結ぶ路線で、朝7時台のみ、熱海梅園やJR来宮駅を経由しJR熱海駅に、また、折り返しとして、夕方17時台のみ熱海駅発として運行する路線です。町内の停留所は、大場駅前～八ツ溝～岐れ道～NTT伊豆病院前～下平井～平井～畑となっており、中山間地域に位置する畑停留所は、2022年（令和4年）10月から運用が開始されました。

年間輸送人員は、2019年度（令和元年度）から2021年度（令和3年度）にかけて、4,000人以上で推移していましたが、2022年度（令和4年度）にやや減少し、3,790人となっています。また、2023年度（令和5年度）は増加し、5,879人となっています。



※2018年(H30)は11月～3月の輸送人員

出典：事業者提供資料

図：輸送人員の推移

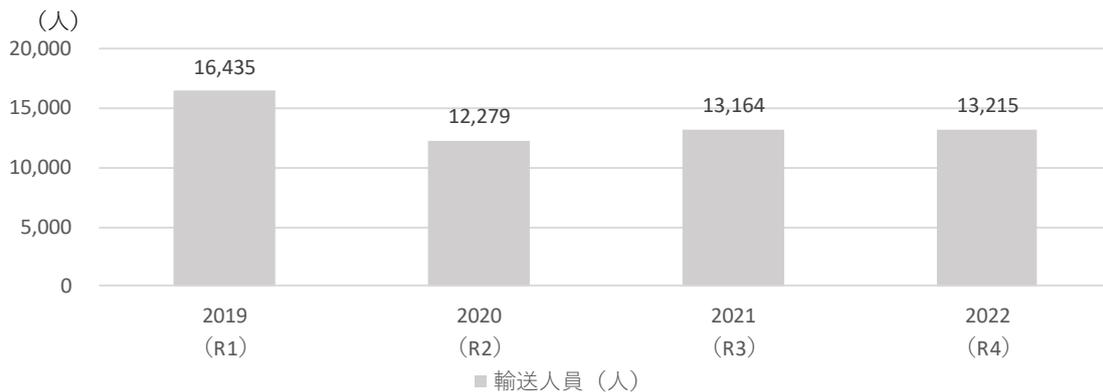
④ 自主運行バスの利用状況

■ダイヤランドバス

本路線は、南箱根ダイヤランド管理事務所から株式会社沼津登山東海バス（現：株式会社東海バス）への委託により、2015年（平成27年）10月に乗合バスとして運行しましたが、2024年（令和6年）3月の株式会社東海バスの退出により、2024年（令和6年）4月より運行方法を変更し、株式会社伊豆バスへ委託し、別荘分譲地契約者等に限定した送迎バスとしての運行に変更しています。

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おり、第1便から第4便までの4便が運行しています。

輸送人員は、2020年度（令和2年度）以降、13,000人前後と概ね横ばいで推移しています。



図：輸送人員の推移

出典：事業者提供資料

■函南町拠点循環コミュニティバス(実証運行)

本路線は、市街地における公共交通空白地域の解消、伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆仁田駅の交通結節点としての活用、町施設への足の確保、地域住民の日常生活における足の確保を目的に、函南町から伊豆箱根バス株式会社への委託により運行していましたが、2024年（令和6年）3月末の期間満了により、2024年（令和6年）6月より、函南タクシー株式会社へ運行を委託し、ジャンボタクシー車両（乗客定員9名）での運行となっています。

函南町役場を起点に、湯〜トピアかなみ、文化センター、伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆仁田駅などを經由し、道の駅伊豆ゲートウェイ函南までを結んでいます。

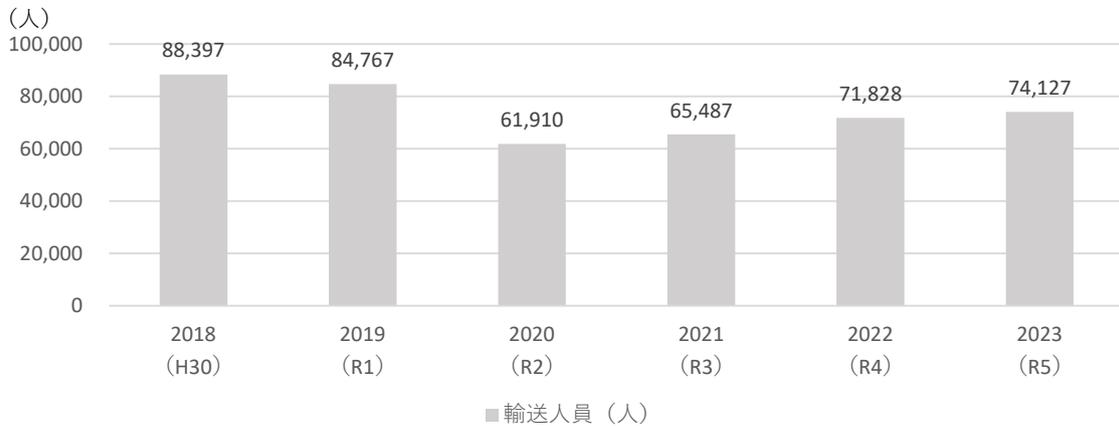
■大場―函南デマンドタクシー(実証運行)

本路線は、2023年度（令和5年度）末で廃止となった伊豆箱根バスの伊豆箱根鉄道大場駅―JR函南駅線の代替交通として、2024年度（令和6年度）から町の委託により、定時定路線型のデマンドタクシーが運行されています。

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10台となっており、1台あたり約20人を輸送しています。年間輸送人員は、2023年（令和5年）時点で74,127人となっており、2020年（令和2年）以降は増加傾向にあります。

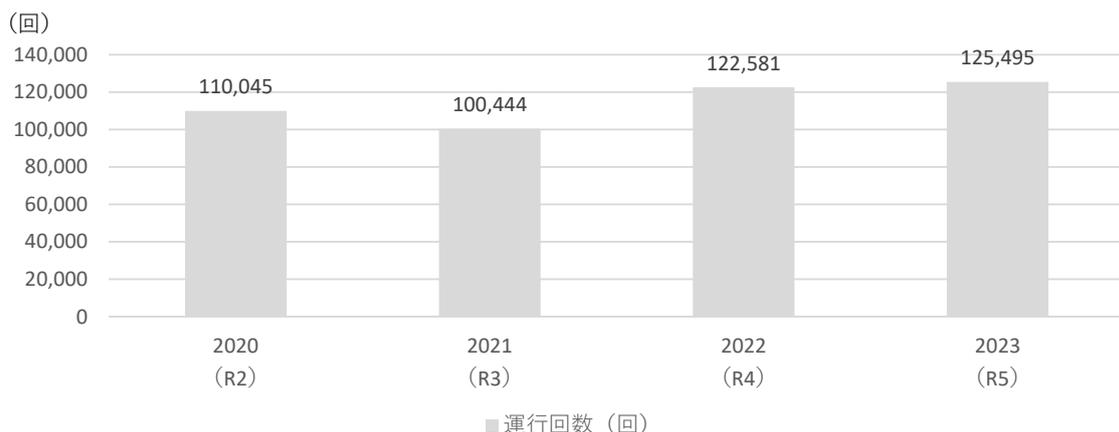


図：輸送人員の推移

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、2024年（令和6年）10月現在、小型：20台、中型：5台、ジャンボ：1台となっています。年間運行回数は、2021年（令和3年）に減少しましたが、2022年（令和4年）以降は増加傾向にあり、2023年（令和5年）時点で、125,495回となっています。



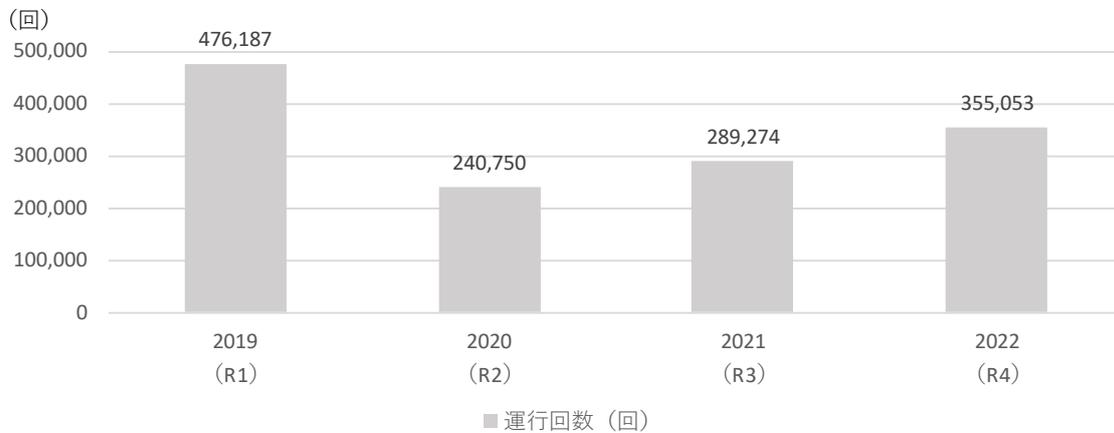
図：運行回数の推移

出典：事業者提供資料

■伊豆箱根交通

伊豆箱根交通は、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59台となっています。

三島営業所における年間運行回数は、2022年（令和4年）時点で355,053回となっています。

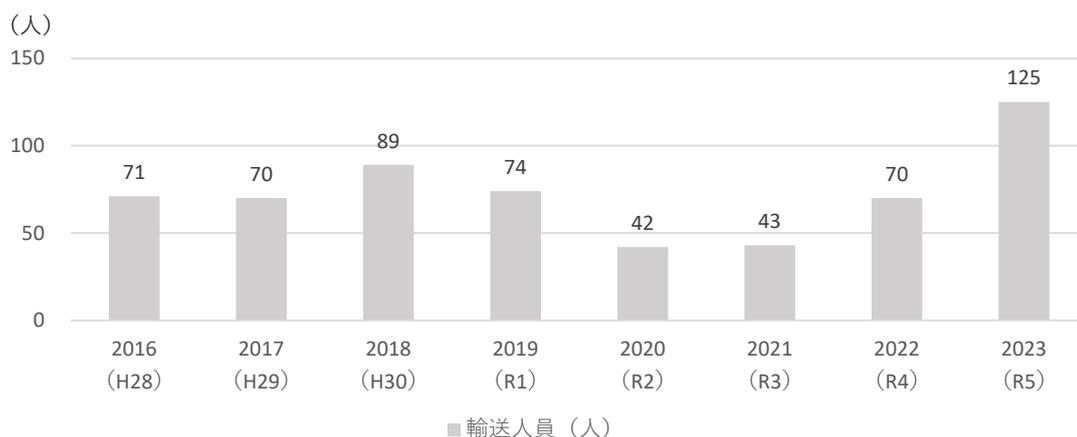


図：運行回数の推移

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」に移行して運行（伊豆箱根交通株式会社への委託）が開始されました。運行ダイヤは、毎週金曜日の運行で農村環境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、2016年（平成28年）から2019年（令和元年）までは年間70~90人程度でしたが、2020年（令和2年）、2021年（令和3年）は、新型コロナウイルスによる減少で42人、43人ととどまっています。2022年（令和4年）年には70人まで回復し、2023年（令和5年）は、125人まで伸びています。



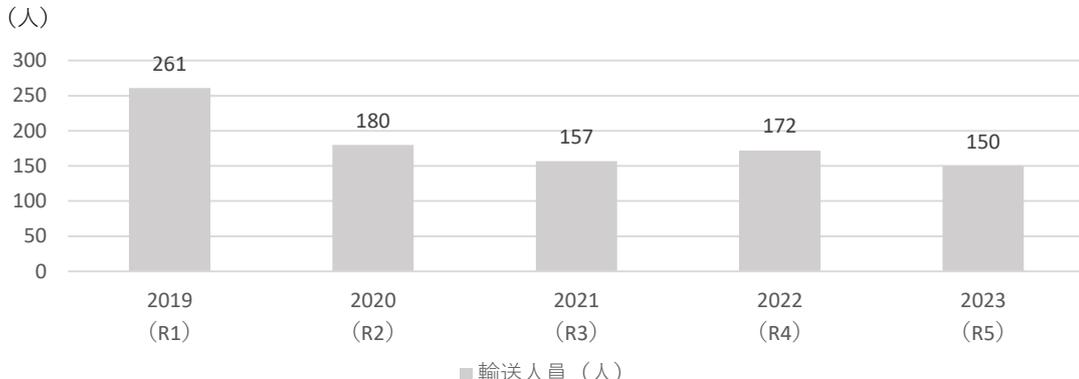
図：輸送人員の推移

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（身体障がい者等）を対象として有償で運行しています。

輸送人員は2020年（令和2年）以降、新型コロナウイルス感染症の拡大による外出制限や制限緩和後の外出控え等の影響により大きく減少しています。



図：輸送人員の推移

出典：事業者提供資料

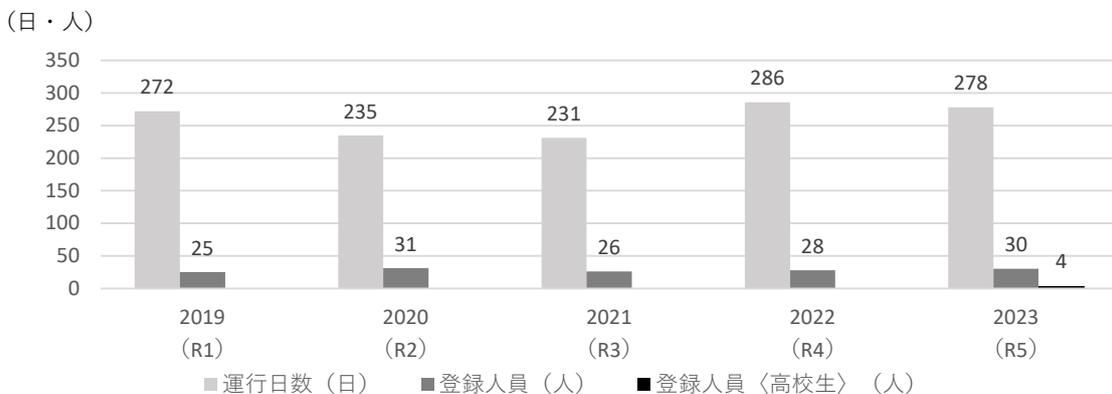
⑧ 送迎バスの利用状況

■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。

登録者数は30人前後で推移しています。

なお、2023年（令和5年）11月から、登録制で丹那小学校区の高校生の利用が可能となっており、4名が登録・利用しています。



図：運行日数・登録人員の推移

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、（医）新光会伊豆函南病院及び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。

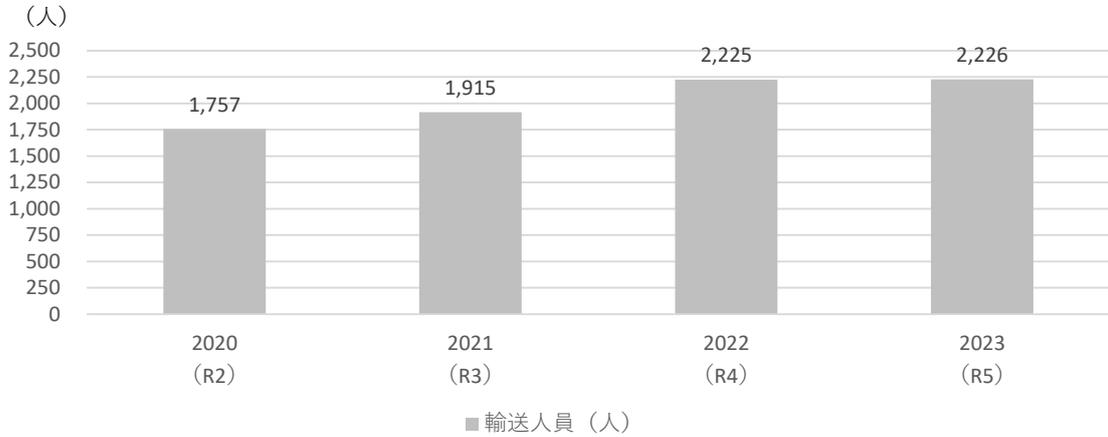
伊豆函南病院及び伊豆平和病院を発着地とした送迎バスは、JR函南駅及び伊豆箱根鉄道駿豆線大場駅を經由し、平日・土曜日：午前3便、午後4便、日曜日・祝日：午前1便、午後4便、無料で運行しています。

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駿豆線大場駅と病院間を行き来し、無料で運行しています。平日限定で8時台～16時台に概ね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、ルートが異なっており、幅広い範囲で運行しています。

利用者数は増加傾向となっています。なお、令和6年4月から、施設利用者以外の利用が可能となっています。



図：輸送人員の推移

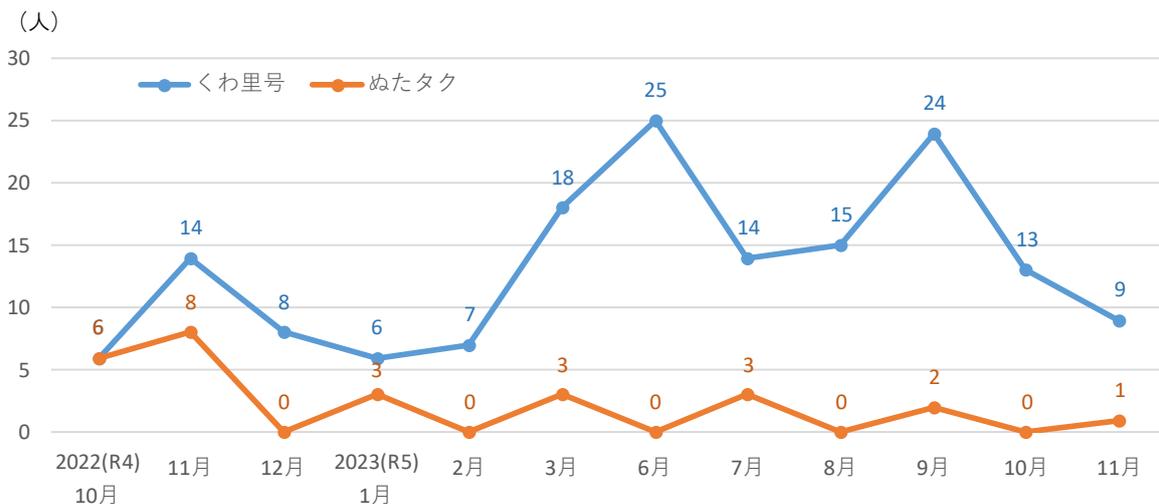
出典：事業者提供資料

⑨ その他福祉施策等との連携

■桑原区・奴田場区デマンド型乗合タクシー実証運行(くわ里号・ぬたタク)

本町の交通空白地域の高齢者(65歳以上)を対象とした移動支援の方法の1つとして、登録制のデマンドタクシーの本格導入を目指しており、交通空白地である桑原区・奴田場区それぞれから、交通結節点であるJR函南駅及び山口医院を運行区間とし、令和3年12月から令和4年2月、令和4年10月から令和5年3月、令和5年6月から令和6年3月、令和6年4月から令和7年3月末(予定)まで、実証運行しています。

交通空白地域の高齢者に、デマンドタクシーと公共交通であるバス、電車を上手に利用し、社会参加の機会を増やしていただくことにより、健康長寿に寄与すること、また、自動車運転免許証を返納した高齢者や、日頃、通院や買い物に困っている高齢者の生活支援を目的としています。



※2023年(R5)の4~5月は運行なし

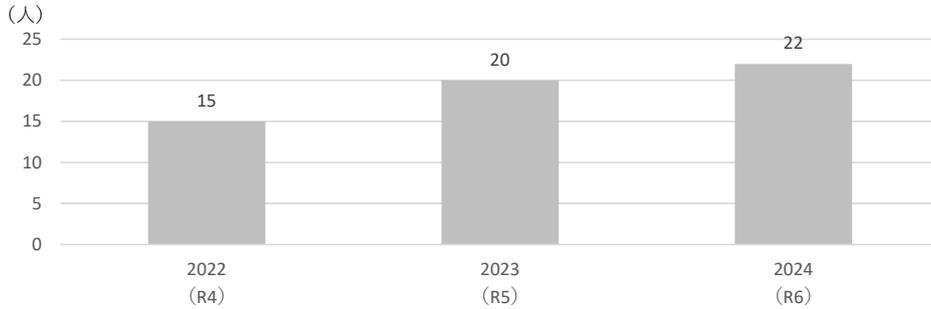
図：輸送人員の推移

出典：函南町資料

■かなみおでかけサポート

かなみおでかけサポートは、函南町社会福祉協議会が運営する運転ボランティアによる居場所への参加をサポートする会員制のしくみで、地域で行われている「居場所」活動への参加のほか、居場所からスーパーへのお買い物の移動サポートをします。

事前に会員登録が必要であり、会員登録料は1,000円/年度で、移動にかかる利用料は無料となっています。



※2024年(R6)は10月現在の輸送人員

■輸送人員 (人)
図：輸送人員の推移

出典：函南町資料

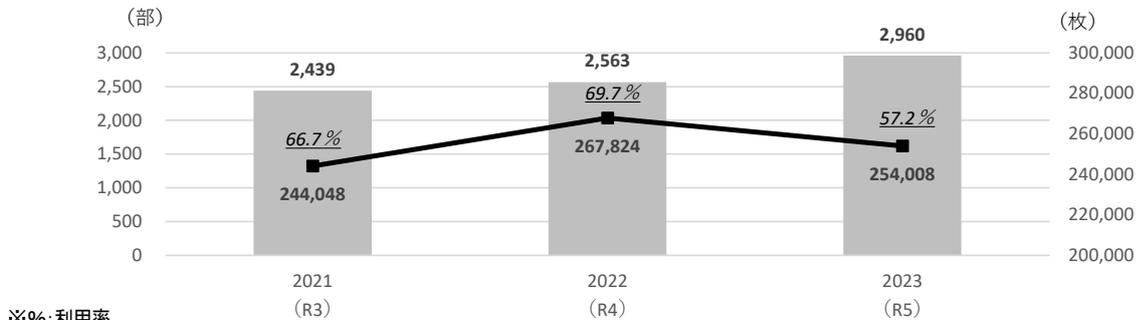
■福祉タクシー等利用券の支給

本町では、在宅で生活をされている高齢者（80歳以上）の方と、重度障害がある方の外出支援を目的として、福祉タクシー等利用券を支給しています。

助成内容は、福祉タクシー指定事業者・町内路線バス・伊豆箱根鉄道（駿豆線のみ）でご利用いただける利用券を交付しています（年間上限額15,000円。100円分の利用券を150枚支給します。）。

高齢者の利用は増加傾向であり、2023年（令和5年）で2,960部発行され、254,008枚利用されています（利用率：57.2%）。

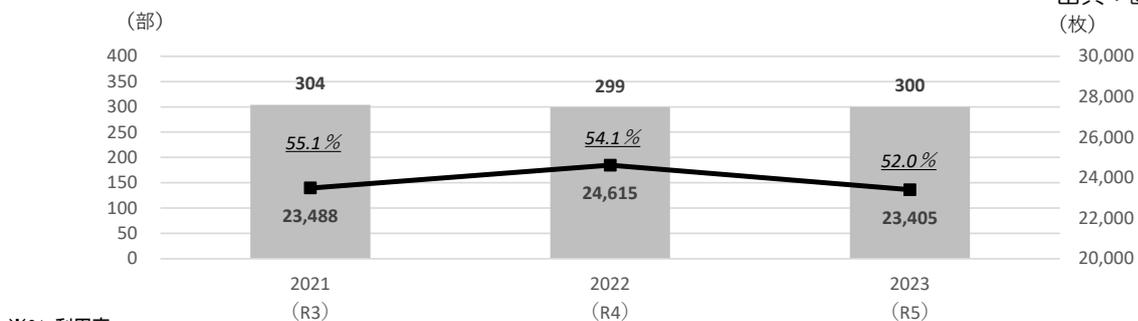
障害者の利用は横ばいで、2023年（令和5年）で300部発行され、23,405枚利用されています（利用率：52.0%）。



※%:利用率 (発行部数×150枚に対する利用枚数の割合) ■発行部数 (部) ■利用枚数 (枚)

図：福祉タクシー等利用券（高齢者）の発行部数・利用枚数・利用率の推移

出典：函南町資料



※%:利用率 (発行部数×150枚に対する利用枚数の割合) ■発行部数 (部) ■利用枚数 (枚)

図：福祉タクシー等利用券（障害者）の発行部数・利用枚数・利用率の推移

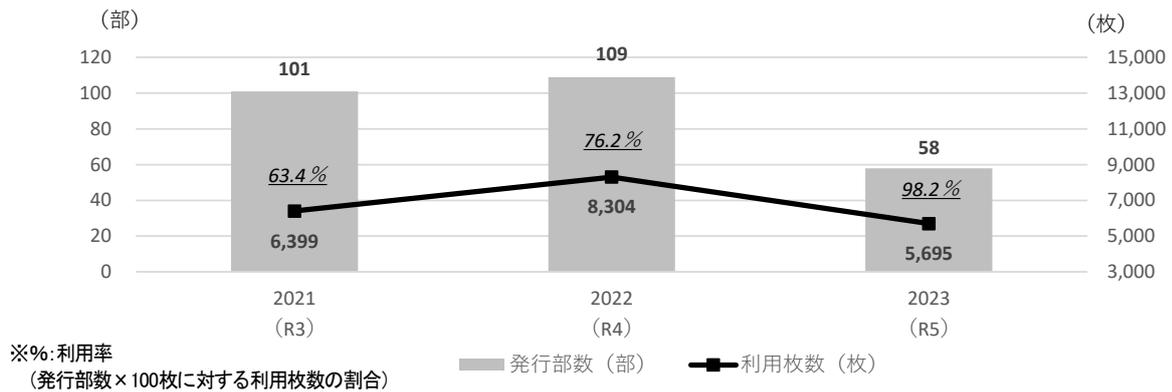
出典：函南町資料

■地域交通利用券の支給

本町では、高齢者（70歳以上80歳未満）の方が運転免許証を自主返納されたあともお出かけできるよう、地域交通利用券を支給しています。

助成内容は、福祉タクシー指定事業者・町内路線バス・伊豆箱根鉄道（駿豆線のみ）でご利用いただける利用券を交付しています（年間上限額10,000円。100円分の利用券を100枚支給します。）。

利用者数は増減があり、2022年（令和4年）では109部に対し、2023年（令和5年）で58部発行にとどまっていますが、2023年（令和5年）の利用率（発行部数×100枚に対する利用枚数の割合）は、98.2%と他の年と比べ、高くなっています。



図：地域交通利用券の発行部数・利用枚数・利用率の推移

出典：函南町資料

⑩ 公的補助の状況

路線バス等への公的補助については、下表のとおりである。

表：公的補助の状況

補助種別	路線名	事業者等	補助の状況
町	大場畑毛温泉線	伊豆箱根バス(株)	600万円/年 (上限600万円/年)
町	パサディナ区 福祉タクシー	パサディナ区	10万円/年 (上限10万円/年)
町	丹那地区 自主運行	丹那区	8万円/年 (上限10万円/年)

(7) 移動手段

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。

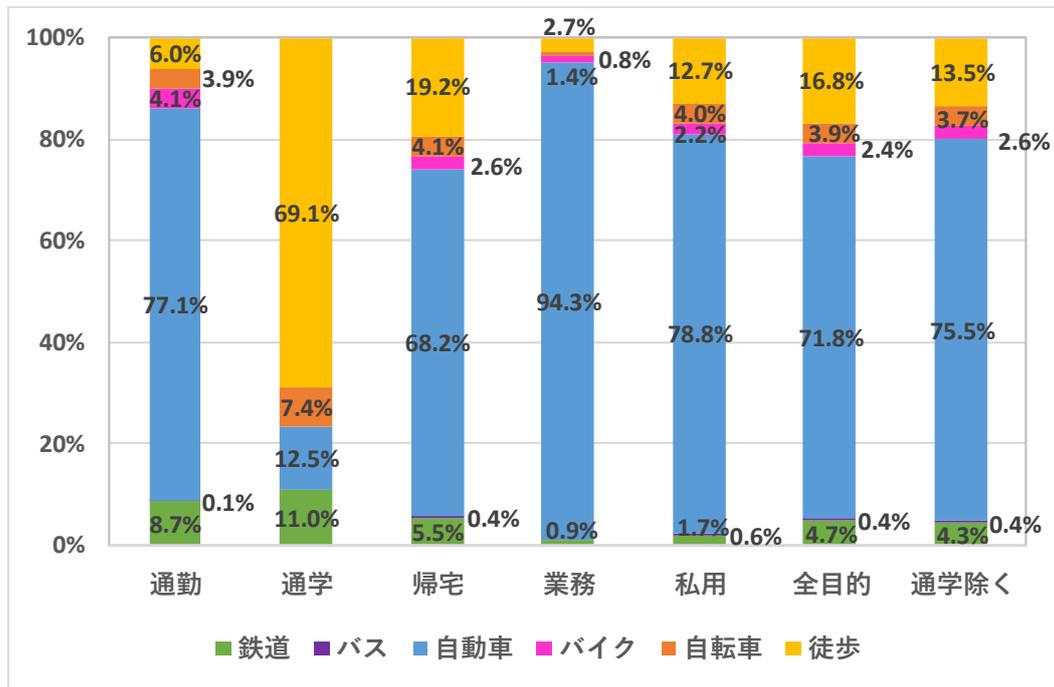
公共交通は鉄道が4.3%、バスはわずかに0.4%と低い割合となっています。

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

出典：H27東駿河湾都市圏パーソントリップ調査

※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



図：目的別代表交通手段別分担率

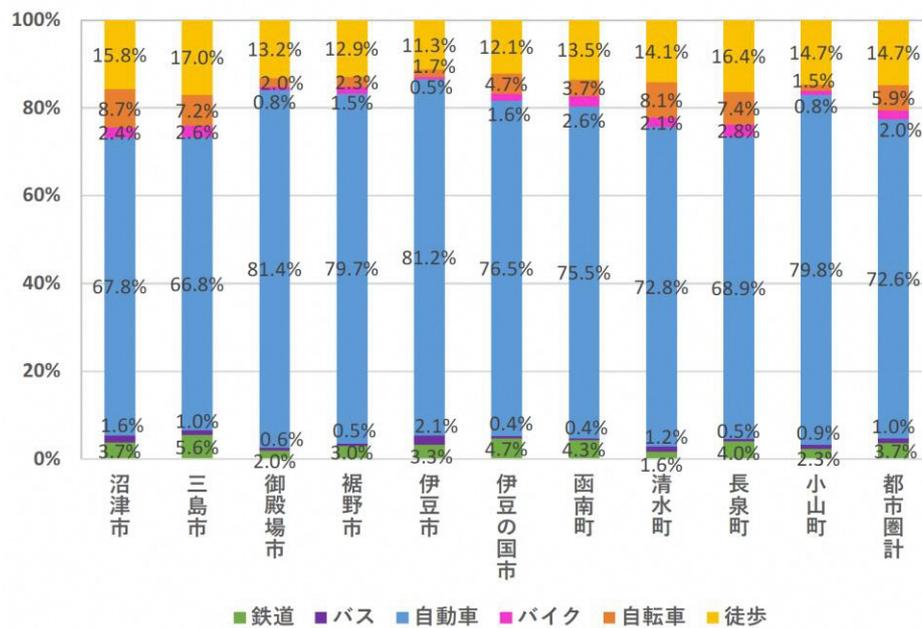
※端数を四捨五入しているため、合計値、合計割合が合わない場合があります

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

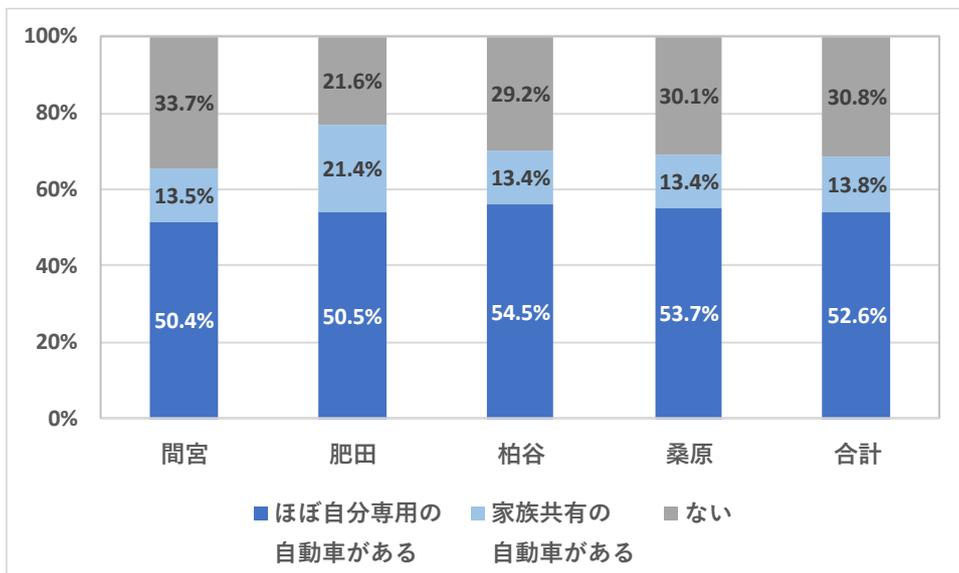
(8) 自家用車・運転免許保有状況

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

(9) 函南町拠点循環バス実証運行の概要と結果

① 令和3年度(2021年度)・4年度(2022年度)の実証運行の概要

市街地における公共交通空白地域の解消による住民の足の確保、既存路線バス・鉄道との相互の利便性向上を目指し、市街地南部の路線バスのない地域に、コミュニティバスの実証運行を行いました。

表 実証運行の内容と運行路線

路線設定の方針	①利用ニーズの拡大、利便性の向上のため、観光利用の促進や拠点間の連携を考慮し、都市交流拠点(役場)・都市にぎわい交流拠点(商業施設)・地域交流拠点(鉄道駅)・文化コミュニティ活動交流拠点(文化施設)・観光交流拠点(道の駅伊豆ゲートウェイ函南)を結ぶ。 ②既存路線バスの重複区間については、大場駅や役場等での乗換えの利便性を確保することで除外することも念頭に検討する。 ③自治会の要望により、城山地区(柏谷公園付近)を含める。
実証運行期間	2021年(令和3年)11月1日(月)～2022年(令和4年)3月末 【延長により】～2022年(令和4年)10月31日(月) 【再延長により】～2023年(令和5年)3月24日(金)
実証運行の概要	平日 8往復(土日祝 5往復) 函南町役場 発(6時台*、7時台*、9時台、10時台、13時台、15時台、17時台、18時台*の運行)～道の駅伊豆ゲートウェイ函南 着 ※土日祝連休 運賃:片道 1乗車 大人:200円(均一)(小学生:100円、未就学児:無料)

◆道の駅行き時刻表◆

停留所名	土日祝		平日						接続
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	
① 函南町役場	6:46	7:51	9:30	10:54	13:54	15:28	17:37	18:37	路線バス
② かななみ老人デイサービス	6:47	7:52	9:31	10:55	13:55	15:29	17:38	18:38	
③ 柏谷区公民館	6:48	7:53	9:32	10:56	13:56	15:30	17:39	18:39	
④ グリーンヒル函南ゴルフコース	6:49	7:54	9:33	10:57	13:57	15:31	17:40	18:40	
⑤ 養源寺	6:50	7:55	9:34	10:58	13:58	15:32	17:41	18:41	
⑥ 柏谷公園西	6:51	7:56	9:35	10:59	13:59	15:33	17:42	18:42	
⑦ わかくさ共同作業所	6:52	7:57	9:36	11:00	14:00	15:34	17:43	18:43	
⑧ 向原	6:55	8:00	9:39	11:03	14:03	15:37	17:46	18:46	
⑨ 湯〜トピアかななみ	6:56	8:01	9:40	11:04	14:04	15:38	17:47	18:47	
⑩ 仁田マーガレット保育園	6:58	8:03	9:42	11:06	14:06	15:40	17:49	18:49	
⑪ 仁田揚水機場	7:00	8:05	9:44	11:08	14:08	15:42	17:51	18:51	
⑫ クリエイトSD函南南仁田店	7:01	8:06	9:45	11:09	14:09	15:43	17:52	18:52	
⑬ 田方農業高校	7:02	8:07	9:46	11:10	14:10	15:44	17:53	18:53	
⑭ 伊豆仁田駅	7:03	8:08	9:47	11:11	14:11	15:45	17:54	18:54	鉄道
⑮ 四ツ街道	7:04	8:09	9:48	11:12	14:12	15:46	17:55	18:55	
⑯ 塚本東	7:06	8:11	9:50	11:14	14:14	15:48	17:57	18:57	
⑰ 塚本	7:07	8:12	9:51	11:15	14:15	15:49	17:58	18:58	
⑱ 肥田入口	7:08	8:13	9:52	11:16	14:16	15:50	17:59	18:59	
⑲ 西部コミュニティセンター	7:10	8:15	9:54	11:18	14:18	15:52	18:01	19:01	
⑳ ファミリーマート函南塚本店	7:11	8:16	9:55	11:19	14:19	15:53	18:02	19:02	
㉑ 道の駅伊豆ゲートウェイ函南	7:12	8:17	9:56	11:20	14:20	15:54	18:03	19:03	

◆役場行き時刻表◆

停留所名	土日祝		平日						接続
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	
㉑ 道の駅伊豆ゲートウェイ函南	7:22	8:27	10:12	11:32	14:49	16:12	18:07	19:07	
㉒ ファミリーマート函南塚本店	7:23	8:28	10:13	11:33	14:50	16:13	18:08	19:08	
⑲ 西部コミュニティセンター	7:24	8:29	10:14	11:34	14:51	16:14	18:09	19:09	
⑱ 肥田入口	7:26	8:31	10:16	11:36	14:53	16:16	18:11	19:11	
⑰ 塚本	7:27	8:32	10:17	11:37	14:54	16:17	18:12	19:12	
⑯ 塚本東	7:28	8:33	10:18	11:38	14:55	16:18	18:13	19:13	
⑮ 四ツ街道	7:30	8:35	10:20	11:40	14:57	16:20	18:15	19:15	
⑭ 伊豆仁田駅	7:31	8:36	10:21	11:41	14:58	16:21	18:16	19:16	鉄道
⑬ 田方農業高校	7:32	8:37	10:22	11:42	14:59	16:22	18:17	19:17	
⑫ クリエイトSD函南南仁田店	7:33	8:38	10:23	11:43	15:00	16:23	18:18	19:18	
⑪ 仁田排水機場	7:34	8:39	10:24	11:44	15:01	16:24	18:19	19:19	
⑩ 仁田マーガレット保育園	7:36	8:41	10:26	11:46	15:03	16:26	18:21	19:21	
⑨ 湯〜トピアかななみ	7:38	8:43	10:28	11:48	15:05	16:28	18:23	19:23	
⑧ 向原	7:39	8:44	10:29	11:49	15:06	16:29	18:24	19:24	
⑦ わかくさ共同作業所	7:42	8:47	10:32	11:52	15:09	16:32	18:27	19:27	
⑥ 柏谷公園西	7:43	8:48	10:33	11:53	15:10	16:33	18:28	19:28	
⑤ 養源寺	7:44	8:49	10:34	11:54	15:11	16:34	18:29	19:29	
④ グリーンヒル函南ゴルフコース	7:45	8:50	10:35	11:55	15:12	16:35	18:30	19:30	
③ 柏谷区公民館	7:46	8:51	10:36	11:56	15:13	16:36	18:31	19:31	
② かななみ老人デイサービス	7:47	8:52	10:37	11:57	15:14	16:37	18:32	19:32	
① 函南町役場	7:48	8:53	10:38	11:58	15:15	16:38	18:33	19:33	路線バス

図：時刻表



図：路線図（運行ルート）

② 令和3年度（2021年度）・4年度（2022年度）の運行結果の概要

利用者目標値「平日4人／便、休日3人／便」に対して、利用者が少ない。1便あたり3.0人を超えたのは、令和4年（2022年）8月の土日祝のみとなっている。

	利用者数 (人)	道の駅行き 1便あたり利用者数 (人)		役場行き 1便あたり利用者数 (人)	
		平日	土日祝	平日	土日祝
R3. 11月	849	1.9	2.6	1.8	2.5
R3. 12月	831	1.9	2.2	1.7	2.2
R4. 1月	591	1.4	1.8	1.2	1.5
R4. 2月	511	1.1	2.0	1.2	1.5
R4. 3月	684	1.5	2.0	1.5	1.4
R4. 4月	694	1.8	1.5	1.6	1.4
R4. 5月	654	1.4	2.0	1.3	2.0
R4. 6月	703	1.7	1.9	1.6	1.4
R4. 7月	698	1.6	1.5	1.7	1.7
R4. 8月	826	1.9	3.2	1.6	1.5
R4. 9月	695	1.8	1.8	1.6	1.3
R4. 10月	837	2.1	2.1	1.9	1.6
R4. 11月	730	1.7	2.8	1.4	2.0
R4. 12月	815	2.0	1.8	1.7	1.7
R5. 1月	758	1.9	1.7	1.6	1.6
R5. 2月	699	1.8	2.3	1.7	1.9
R5. 3月	655	2.1	1.9	1.6	2.4

③ 利用者意向（2023年（令和5年）3月実施）に関するデータ

利用者アンケートについては26人から回答を得ました。

また、沿線地区住民アンケートについては500通を郵送し、161人から回答がありました（回答率32.2%）。

【考察】

- 沿線地区アンケートの結果、循環バスを利用したことが無い方が約9割を占めており、普段のバス利用目的は「買い物、飲食」が5割を占める。「通勤・通学」での利用要望は全く無い。
- 循環バス利用状況を見ると、わずかではあるが通勤に利用されている方（毎日同時刻に乗車される方）がおり、利用者は日中に集中している状況が見られる。
- 利用者の多い停留所は「函南町役場」、「わかくさ共同作業所」、「クリエイトSD函南南仁田店」、「伊豆仁田駅」、「道の駅伊豆ゲートウェイ函南」である。
- 柏谷及び城山地区にお住まいの方が、通勤、お買い物、お出かけ（飲食、イベント）等に多く利用されていると推察する。

【現行の運行計画の課題】

- 利用者数の目標（平日4人／便、休日3人／便）を達成するため、利用促進を図るとともに、利用者の少ない便については、廃止も含めた見直しが必要である。
- 利用促進のために、バスの利用ニーズをアンケート結果から「買い物、飲食」での利用者を取り込む必要がある。

④ 運行計画の見直しについて

【見直し方針と考えられる効果】

（見直し方針）

- 利用者数の目標（平日4人／便、休日3人／便）を達成するため、バスの利用ニーズをアンケート結果から「買い物、飲食」と捉え、ルート及びダイヤを変更し運行する。
- 「買い物・飲食」をバスの利用目的とすることから、熱函商店街（中心市街地）を経由するルートとする。
- ダイヤについては、利用者数の少ない早朝及び夜間の便を削減する。また、日中、町内にいる住民の日常の足となることを想定し、商業施設の開店時間に合わせた運行を行うこととし、平日、休日とも5便の運行を行う。
- 停留所については、利用者数の少ない停留所を廃止し、詳細な位置は、今後、地元や管理者等と協議の上、決定する。

（考えられる効果）

- 複数の商業施設、銀行、飲食店を経由することにより、未利用者の利用促進。
- 中心市街地を経由することから、既存のバス路線との接点が増え、乗り継ぎ利用（路線バス、三島市自主運行バス等）が可能。

⑤ 令和5年度（2023年度）の実証運行の概要

令和3年度（2021年度）・4年度（2022年度）の実証運行結果及び利用者意向を踏まえ、バス利用ニーズをアンケート結果から「買い物、飲食」と捉え、一部運行ルート等の見直しを行い、実証運行を行いました。

表 実証運行の内容と運行路線

路線設定の方針	①「買い物・飲食」をバスの利用目的とすることから、熱函商店街（中心市街地）を経由するルートとする。複数の商業施設、銀行、飲食店を経由することから、未利用者の利用促進をしたい。 ②中心市街地を経由することから、既存のバス路線との接点が増え、乗り継ぎ利用（路線バス、三島市自主運行バス等）も可能である。 ③利用者数の少ない停留所を削る。
実証運行期間	2023年（令和5年）4月1日（月）～2024年（令和6年）3月31日（日）
実証運行の概要	平日 5往復（土日祝 5往復） 函南町役場 発～道の駅伊豆ゲートウェイ函南 着 運賃：片道 1乗車 大人：200円〈均一〉（小学生：100円、未就学児：無料）

●道の駅行き時刻表●

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	接続
① 函南町役場	6:50	9:00	11:10	14:05	16:10	路線バス
② 柏谷区公民館	6:52	9:02	11:12	14:07	16:12	
③ 養源寺	6:53	9:03	11:13	14:08	16:13	
④ 柏谷公園西	6:54	9:04	11:14	14:09	16:14	
⑤ わかくさ共同作業所	6:55	9:05	11:15	14:10	16:15	
⑥ 柏谷公園西	6:56	9:06	11:16	14:11	16:16	
⑦ 湯～トピアかなみ	6:59	9:09	11:19	14:14	16:19	
⑧ 仁田マーガレット保育園	7:00	9:10	11:20	14:15	16:20	
⑨ 仁田	7:02	9:12	11:22	14:17	16:22	
⑩ 岐れ道	7:05	9:15	11:25	14:20	16:25	路線バス
⑪ 文化センター前	7:10	9:20	11:30	14:25	16:30	
⑫ 函南中学校	7:13	9:23	11:33	14:28	16:33	
⑬ 間宮東	7:14	9:24	11:34	14:29	16:34	
⑭ 函南小学校第二グラウンド	7:16	9:26	11:36	14:31	16:36	
⑮ クリエイトSD函南南仁田店	7:17	9:27	11:37	14:32	16:37	
⑯ 田方農業高校	7:18	9:28	11:38	14:33	16:38	
⑰ 伊豆仁田駅	7:19	9:29	11:39	14:34	16:39	鉄道
⑱ 間宮	7:22	9:32	11:42	14:37	16:42	
⑲ 新町	7:25	9:35	11:45	14:40	16:45	路線バス
⑳ 東部浄化センター東	7:26	9:36	11:46	14:41	16:46	
㉑ 塚本東	7:29	9:39	11:49	14:44	16:49	
㉒ 塚本	7:30	9:40	11:50	14:45	16:50	
㉓ 肥田入口	7:31	9:41	11:51	14:46	16:51	
㉔ 西部コミュニティセンター	7:32	9:42	11:52	14:47	16:52	
㉕ ファミリーマート函南塚本店	7:33	9:43	11:53	14:48	16:53	
㉖ 道の駅伊豆ゲートウェイ函南	7:40	9:50	12:00	14:55	17:00	路線バス

●役場行き時刻表●

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	接続
① 道の駅伊豆ゲートウェイ函南	7:55	10:05	13:05	15:10	17:15	路線バス
② ファミリーマート函南塚本店	7:56	10:06	13:06	15:11	17:16	
③ 西部コミュニティセンター	7:57	10:07	13:07	15:12	17:17	
④ 肥田入口	7:57	10:07	13:07	15:12	17:17	
⑤ 塚本	7:58	10:08	13:08	15:13	17:18	
⑥ 塚本東	7:59	10:09	13:09	15:14	17:19	
⑦ 東部浄化センター東	8:03	10:13	13:13	15:18	17:23	
⑧ 新町	8:04	10:14	13:14	15:19	17:24	路線バス
⑨ 間宮	8:06	10:16	13:16	15:21	17:26	
⑩ 伊豆仁田駅	8:09	10:19	13:19	15:24	17:29	鉄道
⑪ 田方農業高校	8:10	10:20	13:20	15:25	17:30	
⑫ クリエイトSD函南南仁田店	8:12	10:22	13:22	15:27	17:32	
⑬ 函南小学校第二グラウンド	8:13	10:23	13:23	15:28	17:33	
⑭ 間宮東	8:15	10:25	13:25	15:30	17:35	
⑮ 函南中学校	8:16	10:26	13:26	15:31	17:36	
⑯ 文化センター前	8:19	10:29	13:29	15:34	17:39	
⑰ 岐れ道	8:24	10:34	13:34	15:39	17:44	路線バス
⑱ 仁田	8:26	10:36	13:36	15:41	17:46	
⑲ 仁田マーガレット保育園	8:28	10:38	13:38	15:43	17:48	
⑳ 湯～トピアかなみ	8:30	10:40	13:40	15:45	17:50	
㉑ 柏谷公園西	8:33	10:43	13:43	15:48	17:53	
㉒ わかくさ共同作業所	8:34	10:44	13:44	15:49	17:54	
㉓ 柏谷公園西	8:35	10:45	13:45	15:50	17:55	
㉔ 養源寺	8:36	10:46	13:46	15:51	17:56	
㉕ 柏谷区公民館	8:38	10:48	13:48	15:53	17:58	
㉖ 函南町役場	8:45	10:55	13:55	16:00	18:05	路線バス

図：時刻表



図：路線図（運行ルート）

⑥ 令和5年度（2023年度）の運行結果の概要

利用者目標値「平日4人/便、休日3人/便」に対して、利用者が少ないものの、令和3年度・4年度と比べ、1便あたりが2人台を超え、3人台もみられるなど、ルート変更に一定の効果が見とめられました。また、傾向として、平日と比べて土日祝の利用者が少なくなっています。

	利用者数 (人)	道の駅行き 1便あたり利用者数 (人)		役場行き 1便あたり利用者数 (人)	
		平日	土日祝	平日	土日祝
R5. 4月	702	2.5	2.2	2.6	1.7
R5. 5月	674	2.5	2.1	2.3	1.4
R5. 6月	620	2.2	1.8	2.0	2.0
R5. 7月	749	2.8	2.1	2.5	1.8
R5. 8月	784	3.1	2.4	2.3	1.8
R5. 9月	737	2.9	2.5	2.1	1.7
R5. 10月	833	3.0	2.5	2.8	2.2
R5. 11月	786	2.8	3.6	2.0	2.5
R5. 12月	693	2.9	1.5	2.4	1.4
R6. 1月	644	2.4	1.8	2.1	1.7
R6. 2月	627	2.9	1.7	1.9	1.7
R6. 3月	791	3.0	2.4	2.5	2.1

⑦ 利用者意向（2023年（令和5年）8月及び11月実施）に関するデータ

2023（令和5）年4月1日より実証運行中の拠点循環バスについて、当路線の利用実態の把握、利用にあたっての評価などを把握するため、「拠点循環バス（実証運行）利用者意向調査」を実施しました。

利用者へ、利用の理由、目的、現行の循環バス運行のどのようなことを満足・重要と感じているか等を中心にアンケート調査を行い、352人から回答を得ました。

調査日時	2023年（令和5年）8月21日（月）～27日（日） 2023年（令和5年）11月13日（月）～19日（日）
調査方法	函南町拠点循環バス利用者への調査表配布
回収数	8月（166人）、11月（186人） 【総回収数：352人】

【結果概要・考察】

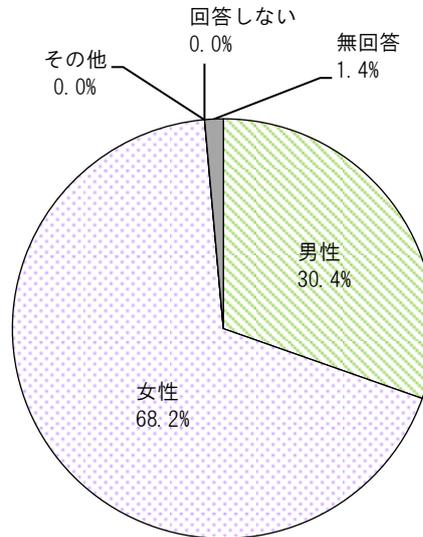
- 循環バスの利用者アンケートの回答者（352人）は、「柏谷（43.5%）」の居住者が多く、利用が多いバス停は、「わかかさ共同作業所」、「柏谷公園西」、「伊豆仁田駅」であり、循環バスは主に柏谷方面と中心市街地及び伊豆仁田駅の移動の需要を担っているといえます。
- うち、普段から循環バスを利用する回答者（277人）において、利用目的は「買い物・飲食」が52.7%を占めており、また、約半数が「週2～3回程度」以上の頻度で利用しており、利用者にとって循環バスが日常生活の移動手段となっていることが窺えます。
- これらの利用者の自宅は、バス停から徒歩5分以内が63.5%を占めており、また、バス停から目的地までも徒歩5分以内が70.0%で、循環バス利用の理由として「自宅からバス停が近い（65.3%）」、「目的地とバス停が近い（25.6%）」が多く挙げられていることと合致しています。
- 循環バスは「通勤」にも使用されており（12.3%）、「伊豆仁田駅」バス停での乗降が多く、「伊豆箱根鉄道駿豆線」への乗り継ぎ（18.8%）がみられます。
- 回答者の58.5%は運転免許を保有せず、77.3%は自家用車を所有しておらず、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ことから、循環バスが自立した日常生活を送るうえで不可欠なものとなってくることが推測されます。
- 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）」であり、これらについては今後改善の検討の必要性があると思われます。
- 「料金」については、重要度が高くかつ満足度が高くなっており、現状の料金体系が評価されていると捉えられます。

【I. 回答者の属性等について】

問 1-1 性別

・性別については、「女性」が68.2%で、約7割を占めています。

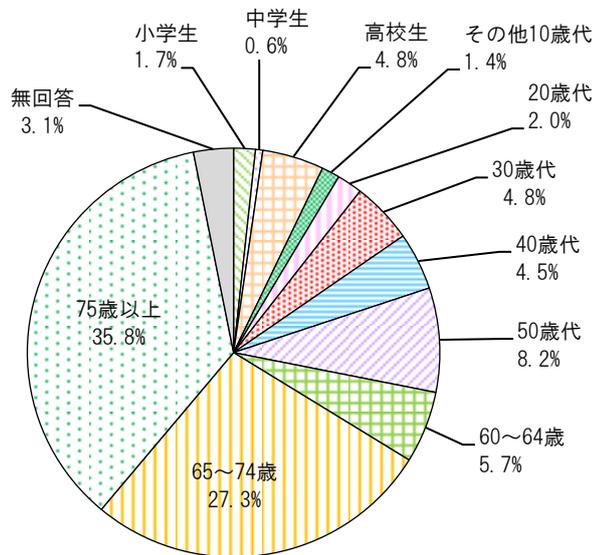
選択肢	件数	比率
1. 男性	107	30.4%
2. 女性	240	68.2%
3. その他	0	0.0%
4. 回答しない	0	0.0%
無回答	5	1.4%
計	352	100.0%



問 1-2 年齢

・年齢については、「75歳以上」が35.8%で最も多く、次いで「65～74歳」が27.3%となっており、65歳以上が6割を超えています。

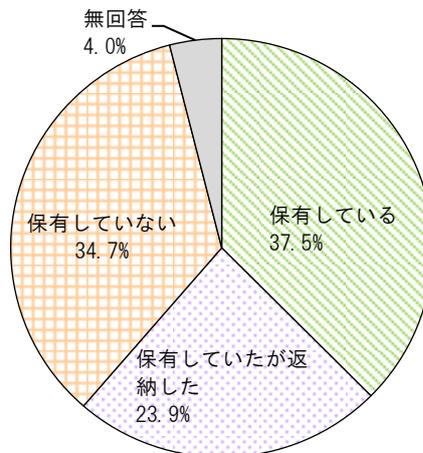
選択肢	件数	比率
1. 小学生	6	1.7%
2. 中学生	2	0.6%
3. 高校生	17	4.8%
4. その他10歳代	5	1.4%
5. 20歳代	7	2.0%
6. 30歳代	17	4.8%
7. 40歳代	16	4.5%
8. 50歳代	29	8.2%
9. 60～64歳	20	5.7%
10. 65～74歳	96	27.3%
11. 75歳以上	126	35.8%
無回答	11	3.1%
計	352	100.0%



問 1-3 自動車の運転免許証

- 自動車の運転免許証については、「保有していない」と「保有していたが返納した」をあわせると、6割近くが現在「保有していない」と回答しました。

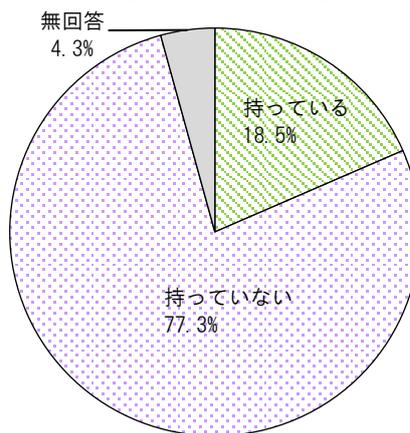
選択肢	件数	比率
1. 保有している	132	37.5%
2. 保有していたが返納した	84	23.9%
3. 保有していない	122	34.7%
無回答	14	4.0%
計	352	100.0%



問 1-4 ご自身が自由に利用できる自家用車

- 自由に利用できる自家用車については、77.3%が「持っていない」と回答しました。

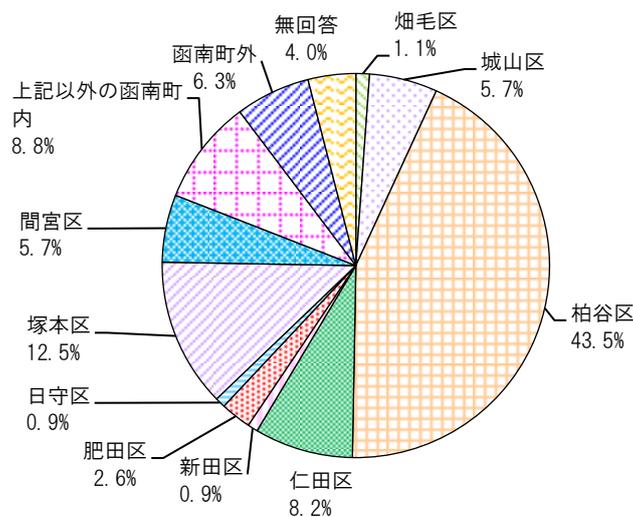
選択肢	件数	比率
1. 持っている	65	18.5%
2. 持っていない	272	77.3%
無回答	15	4.3%
計	352	100.0%



問 1-5 お住まい

・住まいについては、「柏谷区」が43.5%で最も多く、次いで「塚本区」12.5%、「上記以外の函南町内」8.8%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 畑毛区	4	1.1%
2. 城山区	20	5.7%
3. 柏谷区	153	43.5%
4. 仁田区	29	8.2%
5. 新田区	3	0.9%
6. 肥田区	9	2.6%
7. 日守区	3	0.9%
8. 塚本区	44	12.5%
9. 間宮区	20	5.7%
10. 上記以外の函南町内	31	8.8%
11. 函南町外	22	6.3%
無回答	14	4.0%
計	352	100.0%



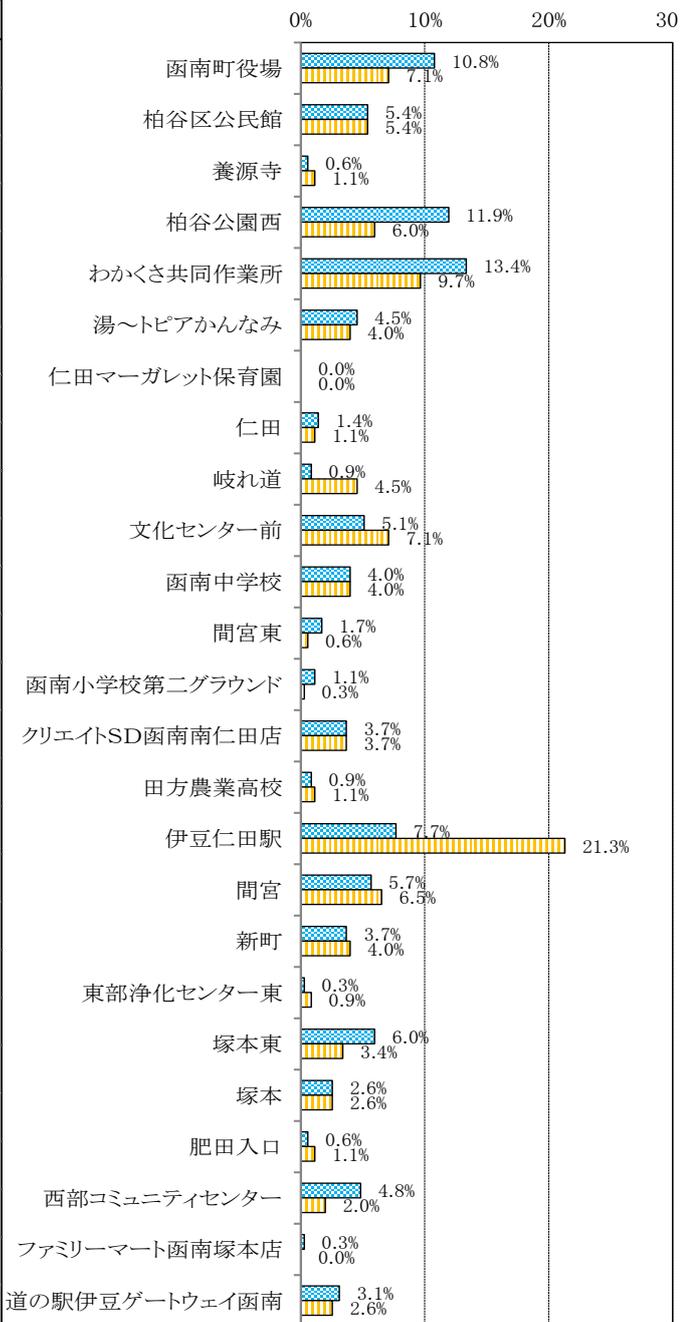
【Ⅱ. 拠点循環バス等の利用状況について】

問2 本日のご利用状況について

1 本日より乗車されたバス停

- 本日より乗車されたバス停は、「わかくさ共同作業所」が13.4%で最も多く、次いで「柏谷公園西」11.9%、「函南町役場」10.8%となっています。
- 本日より降車されたバス停は、「伊豆仁田駅」が21.3%で最も多く、次いで「わかくさ共同作業所」9.7%、「函南町役場」、「文化センター前」7.1%となっています。

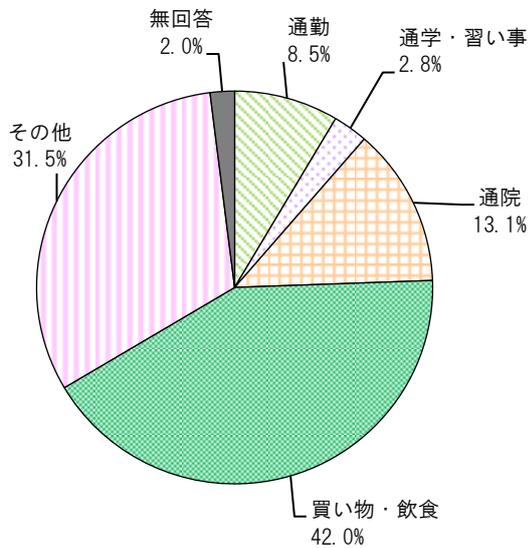
選択肢	乗車		降車	
	件数	比率	件数	比率
函南町役場	38	10.8%	25	7.1%
柏谷区公民館	19	5.4%	19	5.4%
養源寺	2	0.6%	4	1.1%
柏谷公園西	42	11.9%	21	6.0%
わかくさ共同作業所	47	13.4%	34	9.7%
湯へトピアかなみ	16	4.5%	14	4.0%
仁田マーガレット保育園	0	0.0%	0	0.0%
仁田	5	1.4%	4	1.1%
岐れ道	3	0.9%	16	4.5%
文化センター前	18	5.1%	25	7.1%
函南中学校	14	4.0%	14	4.0%
間宮東	6	1.7%	2	0.6%
函南小学校第二グラウンド	4	1.1%	1	0.3%
クワイエットSD函南南仁田店	13	3.7%	13	3.7%
田方農業高校	3	0.9%	4	1.1%
伊豆仁田駅	27	7.7%	75	21.3%
間宮	20	5.7%	23	6.5%
新町	13	3.7%	14	4.0%
東部浄化センター東	1	0.3%	3	0.9%
塚本東	21	6.0%	12	3.4%
塚本	9	2.6%	9	2.6%
肥田入口	2	0.6%	4	1.1%
西部コミュニティセンター	17	4.8%	7	2.0%
ファミリーマート函南塚本店	1	0.3%	0	0.0%
道の駅伊豆ゲートウェイ函南	11	3.1%	9	2.6%
無回答	0	0.0%	0	0.0%
計	352	100.0%	352	100.0%



2 バス利用（お出かけ）の目的

- 本日のバス利用(お出かけ)の目的としては、「買い物・飲食」が42.0%で最も多く、次いで「通院」13.1%となっています。

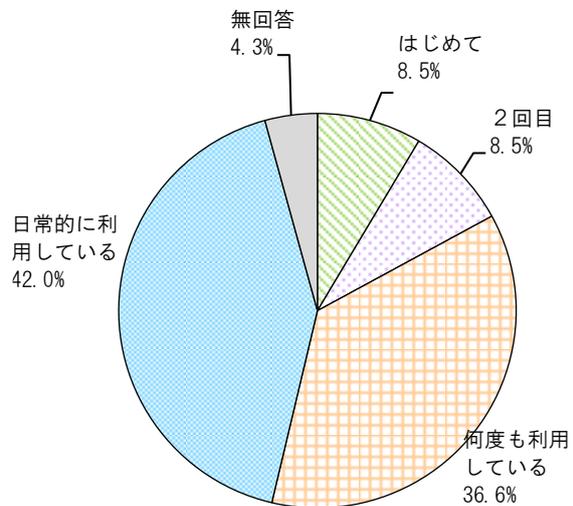
選択肢	件数	比率
1. 通勤	30	8.5%
2. 通学・習い事	10	2.8%
3. 通院	46	13.1%
4. 買い物・飲食	148	42.0%
5. その他	111	31.5%
無回答	7	2.0%
計	352	100.0%



3 本日の利用回数

- 本日の利用回数としては、「日常的に利用している」が42.0%で最も多く、次いで「何度も利用している」36.6%となっています。

選択肢	件数	比率
1. はじめて	30	8.5%
2. 2回目	30	8.5%
3. 何度も利用している	129	36.6%
4. 日常的に利用している	148	42.0%
無回答	15	4.3%
計	352	100.0%



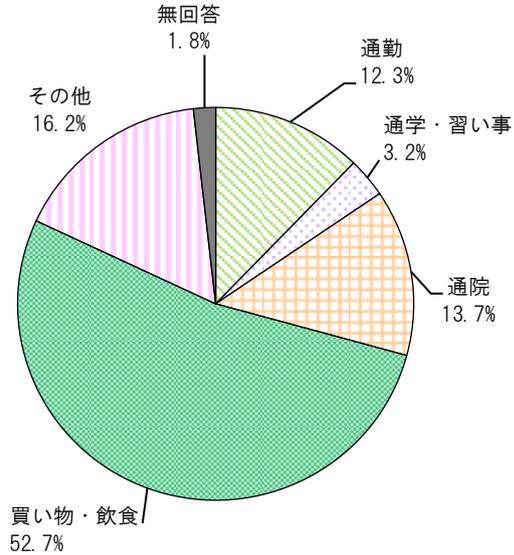
問3 普段の利用状況について

(問2 本日の利用回数が「3. 何度も利用している」「4. 日常的に利用している」の277人)

1 普段のバス利用(お出かけ)の目的

・普段のバス利用(お出かけ)の目的としては、「買い物・飲食」が52.7%で最も多く、次いで「通院」13.7%、「通勤」12.3%となっています。

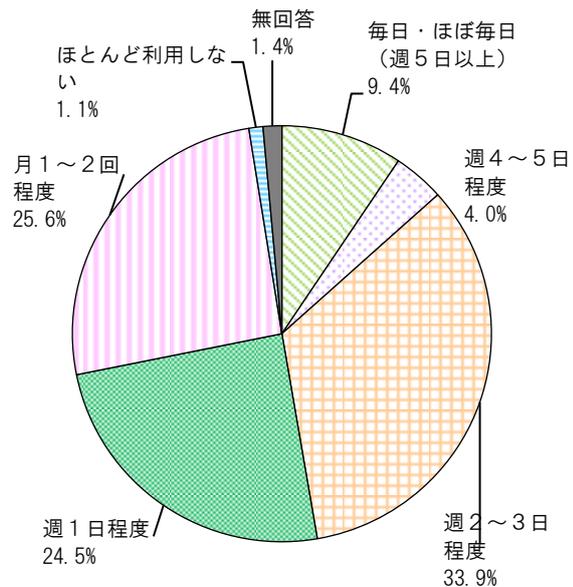
選択肢	件数	比率
1. 通勤	34	12.3%
2. 通学・習い事	9	3.2%
3. 通院	38	13.7%
4. 買い物・飲食	146	52.7%
5. その他	45	16.2%
無回答	5	1.8%
計	277	100.0%



2 バス利用頻度

・普段のバス利用頻度については、「週2～3日程度」が33.9%で最も多く、次いで「月1～2回程度」25.6%、「週1日程度」24.5%となっています。

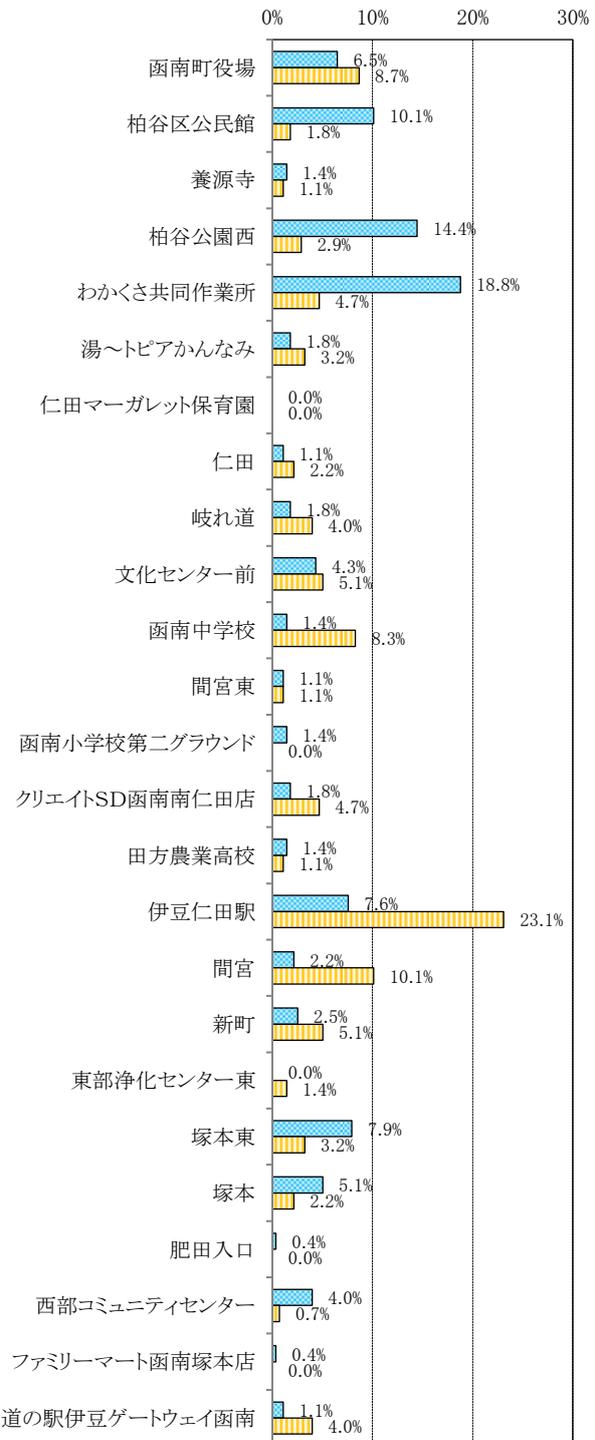
選択肢	件数	比率
1. 毎日・ほぼ毎日(週5日以上)	26	9.4%
2. 週4～5日程度	11	4.0%
3. 週2～3日程度	94	33.9%
4. 週1日程度	68	24.5%
5. 月1～2回程度	71	25.6%
6. ほとんど利用しない	3	1.1%
無回答	4	1.4%
計	277	100.0%



3 普段利用される最寄りバス停

- 普段利用している最寄りの乗車バス停は、「わかくさ共同作業所」が18.8%で最も多く、次いで「柏谷公園西」14.4%となっています。
- 普段利用している最寄りの降車バス停は、「伊豆仁田駅」が23.1%で最も多く、次いで「間宮」10.1%となっています。

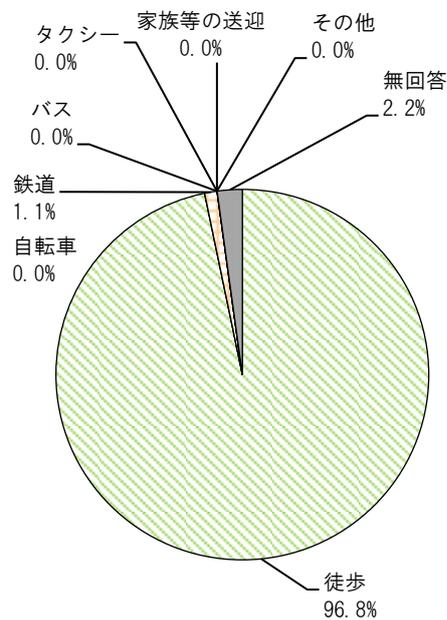
選択肢	乗車		降車	
	件数	比率	件数	比率
函南町役場	18	6.5%	24	8.7%
柏谷区公民館	28	10.1%	5	1.8%
養源寺	4	1.4%	3	1.1%
柏谷公園西	40	14.4%	8	2.9%
わかくさ共同作業所	52	18.8%	13	4.7%
湯へトピアかんなみ	5	1.8%	9	3.2%
仁田マーガレット保育園	0	0.0%	0	0.0%
仁田	3	1.1%	6	2.2%
岐れ道	5	1.8%	11	4.0%
文化センター前	12	4.3%	14	5.1%
函南中学校	4	1.4%	23	8.3%
間宮東	3	1.1%	3	1.1%
函南小学校第二グラウンド	4	1.4%	0	0.0%
クリエイトSD函南南仁田店	5	1.8%	13	4.7%
田方農業高校	4	1.4%	3	1.1%
伊豆仁田駅	21	7.6%	64	23.1%
間宮	6	2.2%	28	10.1%
新町	7	2.5%	14	5.1%
東部浄化センター東	0	0.0%	4	1.4%
塚本東	22	7.9%	9	3.2%
塚本	14	5.1%	6	2.2%
肥田入口	1	0.4%	0	0.0%
西部コミュニティセンター	11	4.0%	2	0.7%
ファミリーマート函南塚本店	1	0.4%	0	0.0%
道の駅伊豆ゲートウェイ函南	3	1.1%	11	4.0%
無回答	4	1.4%	4	1.4%
計	277	100.0%	277	100.0%



4 自宅からバス乗車まで

・自宅からバス乗車までの移動手段としては、「徒歩」が96.8%で圧倒的に多くなっています。

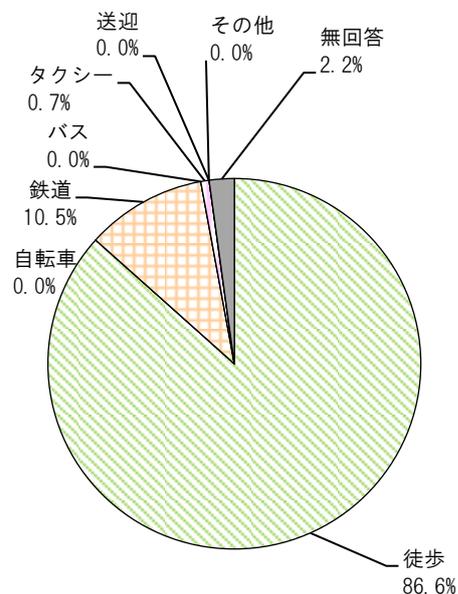
選択肢	件数	比率
1. 徒歩	268	96.8%
2. 自転車	0	0.0%
3. 鉄道	3	1.1%
4. バス	0	0.0%
5. タクシー	0	0.0%
6. 家族等の送迎	0	0.0%
7. その他	0	0.0%
無回答	6	2.2%
計	277	100.0%



5 バス降車後から目的地まで

・バス降車後から目的地までの移動手段としては、「徒歩」が86.6%で圧倒的に多く、次いで「鉄道」10.5%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 徒歩	240	86.6%
2. 自転車	0	0.0%
3. 鉄道	29	10.5%
4. バス	0	0.0%
5. タクシー	2	0.7%
6. 送迎	0	0.0%
7. その他	0	0.0%
無回答	6	2.2%
計	277	100.0%

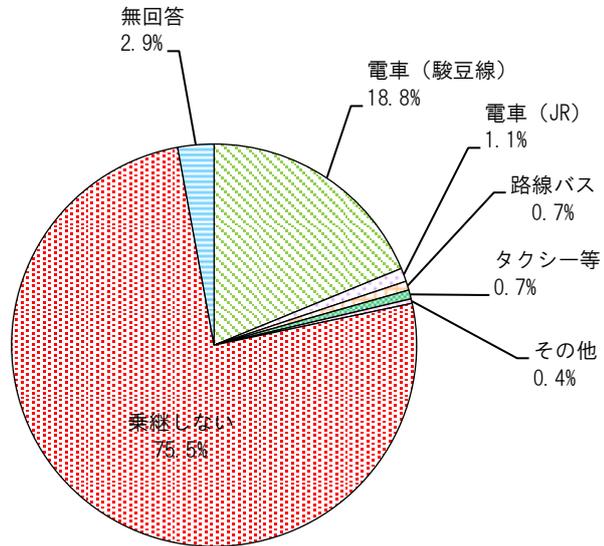


6 乗継の有無（当てはまる全て）

複数回答はなかったため、単数回答として集計

- 乗継の有無については、「乗継しない」が75.5%で圧倒的に多くなっています。乗継の中では、「電車（駿豆線）」が18.8%で最も多くなっています。

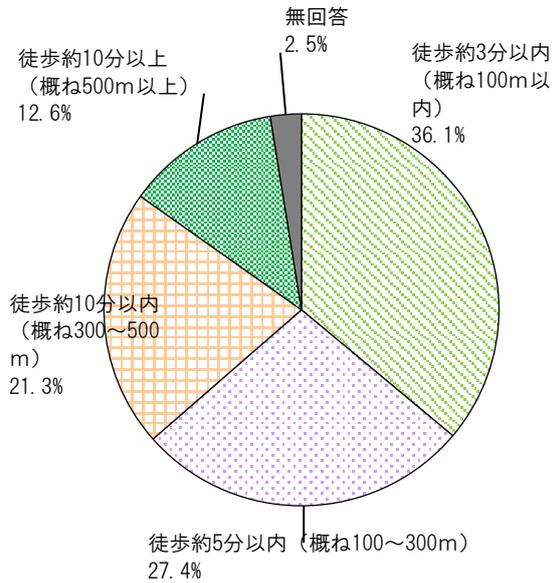
選択肢	件数	比率
1. 電車(駿豆線)	52	18.8%
2. 電車(JR)	3	1.1%
3. 路線バス	2	0.7%
4. タクシー等	2	0.7%
5. その他	1	0.4%
6. 乗継しない	209	75.5%
無回答	8	2.9%
計	277	100.0%



7 自宅と利用される最寄りバス停との距離

- 自宅と最寄りバス停との距離は、「徒歩約3分以内」が36.1%で最も多く、次いで「徒歩約5分以内」27.4%となっています。

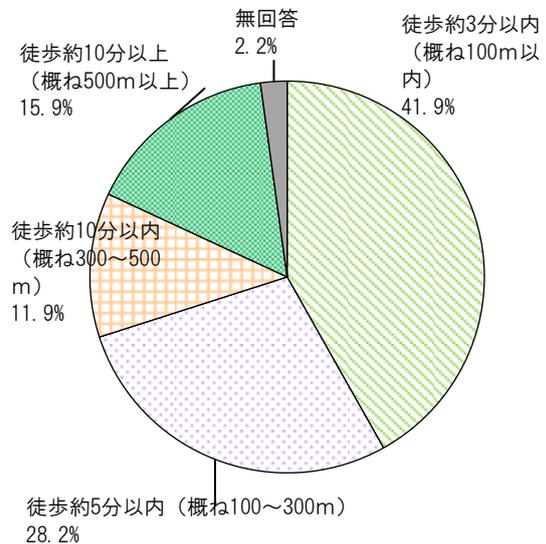
選択肢	件数	比率
1. 徒歩約3分以内(概ね100m以内)	100	36.1%
2. 徒歩約5分以内(概ね100~300m)	76	27.4%
3. 徒歩約10分以内(概ね300~500m)	59	21.3%
4. 徒歩約10分以上(概ね500m以上)	35	12.6%
無回答	7	2.5%
計	277	100.0%



8 目的地と最寄りバス停の距離

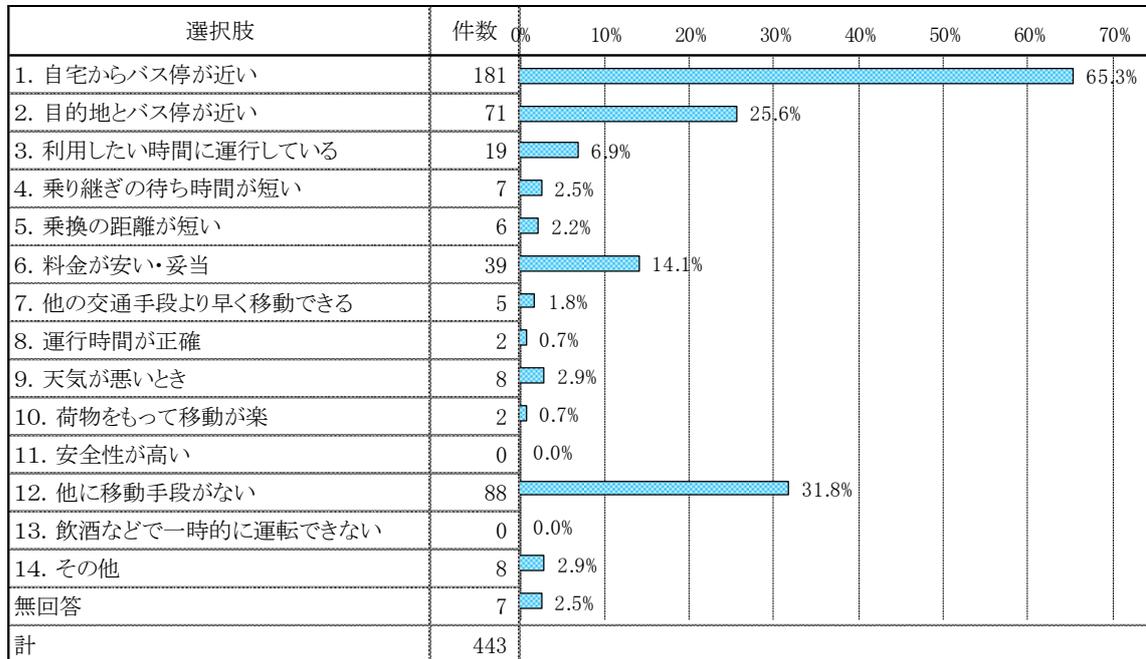
- 目的地と最寄りバス停との距離は、「徒歩約3分以内」が41.9%で最も多く、次いで「徒歩約5分以内」28.2%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 徒歩約3分以内(概ね100m以内)	116	41.9%
2. 徒歩約5分以内(概ね100~300m)	78	28.2%
3. 徒歩約10分以内(概ね300~500m)	33	11.9%
4. 徒歩約10分以上(概ね500m以上)	44	15.9%
無回答	6	2.2%
計	277	100.0%



9 バス利用理由

• バス利用の理由としては、「自宅からバス停が近い」が65.3%で最も多く、次いで「他に移動手段がない」、「目的地とバス停が近い」となっています。



集計母数352名

問4 拠点循環バスの満足度と、利用にあたってあなたが重視することについて

【満足度】

- 拠点循環バスについては、「料金」、「安全性（運転技術）」、「接客」などの項目について、他の項目に比べ満足度がやや高くなっています。
- 逆に、「運行本数」や「運行時刻（ダイヤ）」、「ルート（行き先・所要時間）」については、特に満足度が低くなっています。

【満足度】

〔件数〕

項目	かなり満足	概ね満足	普通	少し不満	かなり不満	無回答	計	平均値	偏差値
1. 運行本数	14	92	62	160	4	20	352	2.86	20.82
2. 運行時刻(ダイヤ)	26	128	65	103	3	27	352	3.22	32.69
3. 始発・終発の時間	34	177	93	24	2	22	352	3.66	47.05
4. ルート(行き先・所要時間)	40	177	70	36	7	22	352	3.63	46.06
5. バス停のわかりやすさ	52	192	69	17	0	22	352	3.85	53.19
6. 乗り方のわかりやすさ	52	202	69	7	0	22	352	3.91	55.17
7. 時刻表のわかりやすさ	55	193	78	4	0	22	352	3.91	55.17
8. 乗り継ぎのしやすさ	47	179	93	11	0	22	352	3.79	51.51
9. バス停までの距離(目的地)	54	185	87	4	0	22	352	3.88	54.18
10. バス待ちの環境	45	183	84	16	0	24	352	3.78	51.17
11. 料金	76	202	45	4	1	24	352	4.06	60.24
12. 安全性(運転技術)	60	198	62	6	0	26	352	3.96	56.84
13. 定時性(時間の正確さ)	53	194	72	7	0	26	352	3.90	54.94
14. 接客	55	203	66	2	0	26	352	3.95	56.74
15. 運行情報など情報の入手しやすさ	48	193	82	3	0	26	352	3.88	54.23
16. 総合評価(全体的な評価)	61	200	66	3	0	22	352	3.97	

※平均値(かなり満足・5、概ね満足・4、普通・3、少し不満・2、かなり不満・1) 無回答は除く。
複数回答は集計除外とした。

平均点	3.75
標準偏差	0.31

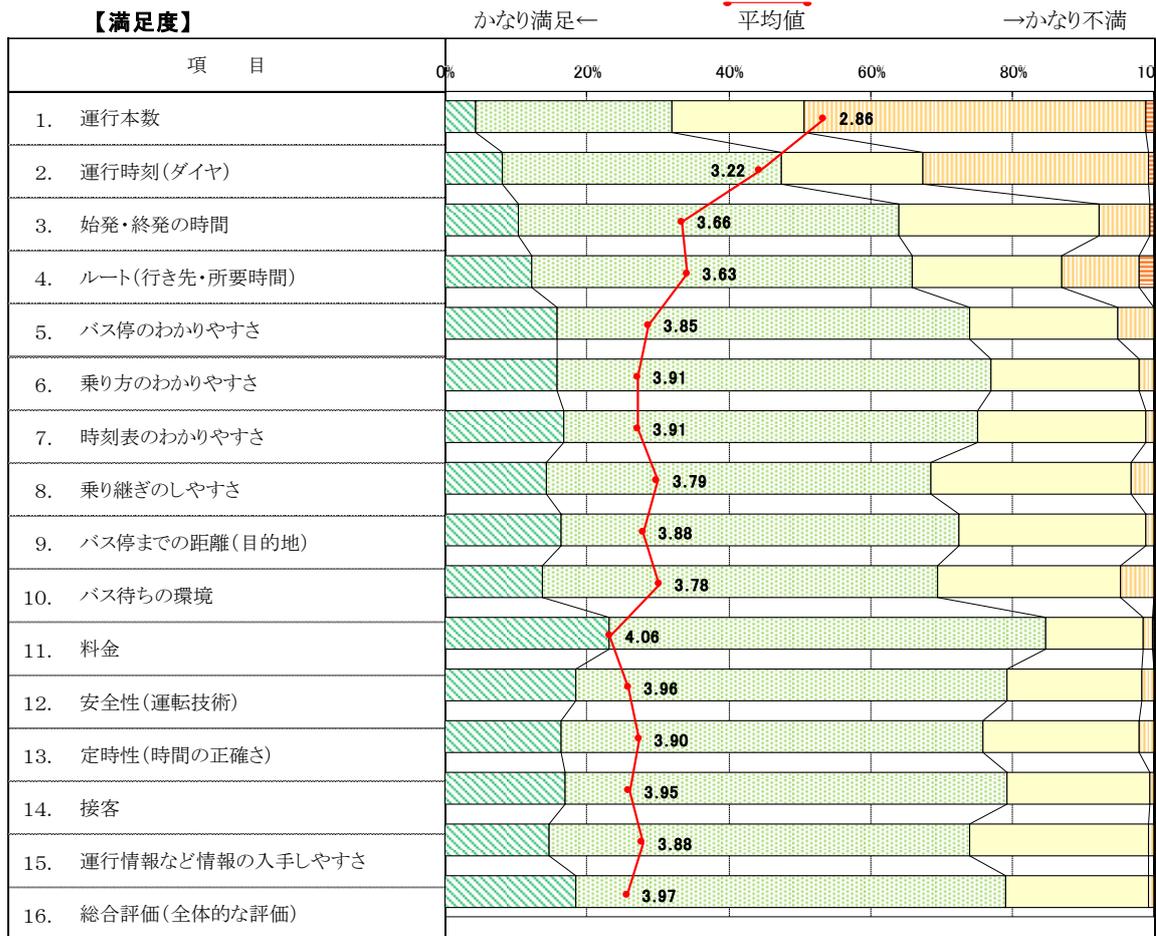
※平均点・標準偏差は全体的な満足度を除く

【満足度】

〔割合〕

項目	かなり満足	概ね満足	普通	少し不満	かなり不満	計
1. 運行本数	4.2%	27.7%	18.7%	48.2%	1.2%	100.0%
2. 運行時刻(ダイヤ)	8.0%	39.4%	20.0%	31.7%	0.9%	100.0%
3. 始発・終発の時間	10.3%	53.6%	28.2%	7.3%	0.6%	100.0%
4. ルート(行き先・所要時間)	12.1%	53.6%	21.2%	10.9%	2.1%	100.0%
5. バス停のわかりやすさ	15.8%	58.2%	20.9%	5.2%	0.0%	100.0%
6. 乗り方のわかりやすさ	15.8%	61.2%	20.9%	2.1%	0.0%	100.0%
7. 時刻表のわかりやすさ	16.7%	58.5%	23.6%	1.2%	0.0%	100.0%
8. 乗り継ぎのしやすさ	14.2%	54.2%	28.2%	3.3%	0.0%	100.0%
9. バス停までの距離(目的地)	16.4%	56.1%	26.4%	1.2%	0.0%	100.0%
10. バス待ちの環境	13.7%	55.8%	25.6%	4.9%	0.0%	100.0%
11. 料金	23.2%	61.6%	13.7%	1.2%	0.3%	100.0%
12. 安全性(運転技術)	18.4%	60.7%	19.0%	1.8%	0.0%	100.0%
13. 定時性(時間の正確さ)	16.3%	59.5%	22.1%	2.1%	0.0%	100.0%
14. 接客	16.9%	62.3%	20.2%	0.6%	0.0%	100.0%
15. 運行情報など情報の入手しやすさ	14.7%	59.2%	25.2%	0.9%	0.0%	100.0%
16. 総合評価(全体的な評価)	18.5%	60.6%	20.0%	0.9%	0.0%	100.0%

※無回答は除く。



かなり満足
 概ね満足
 普通
 少し不満
 かなり不満

※平均値(かなり満足・・5、概ね満足・・4、普通・・3、少し不満・・2、かなり不満・・1)無回答は除く。

※折れ線は平均値。

【重要度】

・拠点循環バスの利用にあたって特に重視する点としては、「運行本数」、「運行時刻(ダイヤ)」、「料金」、「ルート(行き先・所要時間)」などの項目が挙げられています。

【重要度】

[件数]

項目	重視する	ある程度重視する	どちらでもない	あまり重視しない	全く重視しない	無回答	計	平均値	偏差値
1. 運行本数	29	149	115	30	2	27	352	3.53	77.40
2. 運行時刻(ダイヤ)	20	138	120	36	6	32	352	3.41	69.34
3. 始発・終発の時間	8	64	191	48	11	30	352	3.03	45.32
4. ルート(行き先・所要時間)	11	79	173	51	8	30	352	3.11	50.09
5. バス停のわかりやすさ	8	62	183	58	11	30	352	2.99	42.94
6. 乗り方のわかりやすさ	7	52	193	56	11	33	352	2.96	40.93
7. 時刻表のわかりやすさ	7	66	181	54	11	33	352	3.01	44.14
8. 乗り継ぎのしやすさ	8	62	189	51	11	31	352	3.02	44.33
9. バス停までの距離(目的地)	12	74	175	51	10	30	352	3.08	48.70
10. バス待ちの環境	9	82	170	53	11	27	352	3.08	48.26
11. 料金	19	95	150	51	7	30	352	3.21	56.85
12. 安全性(運転技術)	12	62	186	51	11	30	352	3.04	45.92
13. 定時性(時間の正確さ)	9	68	186	48	11	30	352	3.05	46.52
14. 接客	8	75	180	48	11	30	352	3.07	47.51
15. 運行情報など情報の入手しやすさ	6	59	189	57	11	30	352	2.98	41.75

※平均値(重視する・5、ある程度重視する・4、どちらでもない・3、あまり重視しない・2、全く重視しない・1)無回答は除く。複数回答は集計除外とした。

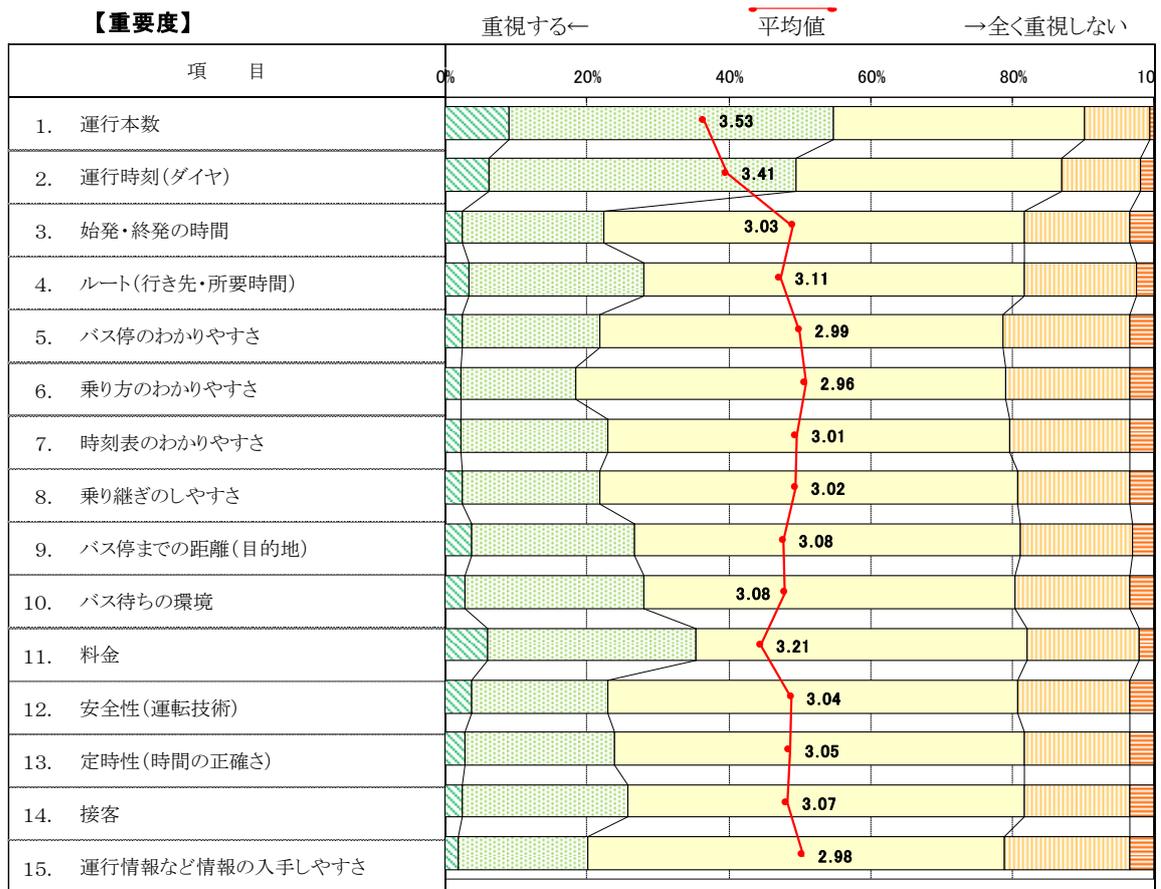
平均点	3.10
標準偏差	0.16

【重要度】

[割合]

項目	重視する	ある程度重視する	どちらでもない	あまり重視しない	全く重視しない	計
1. 運行本数	8.9%	45.8%	35.4%	9.2%	0.6%	100.0%
2. 運行時刻(ダイヤ)	6.3%	43.1%	37.5%	11.3%	1.9%	100.0%
3. 始発・終発の時間	2.5%	19.9%	59.3%	14.9%	3.4%	100.0%
4. ルート(行き先・所要時間)	3.4%	24.5%	53.7%	15.8%	2.5%	100.0%
5. バス停のわかりやすさ	2.5%	19.3%	56.8%	18.0%	3.4%	100.0%
6. 乗り方のわかりやすさ	2.2%	16.3%	60.5%	17.6%	3.4%	100.0%
7. 時刻表のわかりやすさ	2.2%	20.7%	56.7%	16.9%	3.4%	100.0%
8. 乗り継ぎのしやすさ	2.5%	19.3%	58.9%	15.9%	3.4%	100.0%
9. バス停までの距離(目的地)	3.7%	23.0%	54.3%	15.8%	3.1%	100.0%
10. バス待ちの環境	2.8%	25.2%	52.3%	16.3%	3.4%	100.0%
11. 料金	5.9%	29.5%	46.6%	15.8%	2.2%	100.0%
12. 安全性(運転技術)	3.7%	19.3%	57.8%	15.8%	3.4%	100.0%
13. 定時性(時間の正確さ)	2.8%	21.1%	57.8%	14.9%	3.4%	100.0%
14. 接客	2.5%	23.3%	55.9%	14.9%	3.4%	100.0%
15. 運行情報など情報の入手しやすさ	1.9%	18.3%	58.7%	17.7%	3.4%	100.0%

※無回答は除く。



重視する
 ある程度重視する
 どちらでもない
 あまり重視しない
 全く重視しない

※平均値(重視する・5、ある程度重視する・4、どちらでもない・3、あまり重視しない・2、全く重視しない・1)無回答は除く。

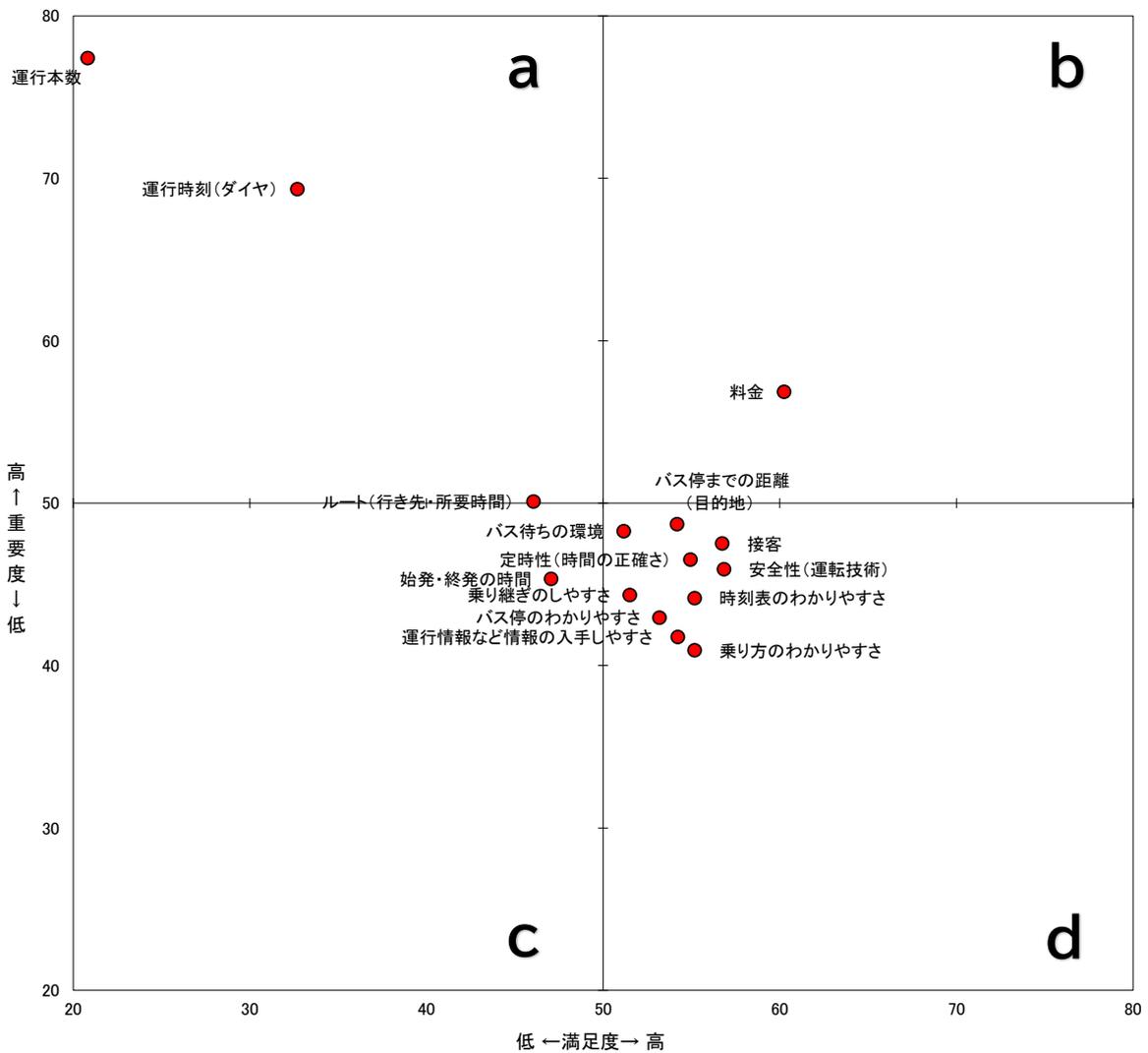
※折れ線は平均値。

【満足度と重要度の分析】偏差値

- 拠点循環バスについて、特に満足度が低く、重要度が高いのは、「運行本数」、「運行時刻(ダイヤ)」となっています。
- また、重要度の高いものとして、「料金」、「ルート(行き先・所要時間)」なども挙げられています。

満足度と重要度を点数化して偏差値を算定し、縦軸に重要度、横軸に満足度をとってグラフ化した。

aゾーン: 満足度が低く、重要度が高い	cゾーン: 満足度・重要度がともに低い
bゾーン: 満足度・重要度がともに高い	dゾーン: 満足度が高く、重要度が低い



(10) 公共交通利用者アンケート（2023年（令和5年）12月実施）の結果

① アンケート調査実施概要

令和2年8月に策定した「函南町地域公共交通網形成計画」に掲げた目標値、「バスの現状に対する満足度」の検証を行うことを目的に、アンケート調査を実施しました。

また、この調査は、次年度の「函南町地域公共交通網形成計画」の改定を行うため、町内の各駅利用者の交通特性を把握するもので、計画改定の基礎資料とします。

調査日時	2023年（令和5年）12月1日（金）及び12月2日（土）の2日間 〈時間帯〉朝6：00～9：00（3時間） 昼11：00～14：00（3時間） 夕方16：00～19：00（3時間） 計：9時間
調査方法	駅・主要バス停利用者への調査表配布（アンケート調査） 〈配布場所〉鉄道駅：JR函南駅、伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆仁田駅及び大場駅 バス停（伊豆箱根バス）：大場駅前、大場駅、函南中学校
配布数	12/1：671票 12/2：623票 計：1,294票
回収数	489票
回収率	37.8%

【結果概要・考察】

- ・回答者（489人）の調査表受け取り場所は、大場駅での44.5%を中心に鉄道駅での受け取りが大部分を占め（86.5%）、バス停での受け取り回答者は僅か（12.5%）です。
- ・公共交通の利用目的は、「通勤」が53.4%を占め最も多く、次いで「買い物・飲食（13.9%）」が多くなっています。
- ・受け取り場所からの移動手段は、鉄道が72.5%を占め、なかでも「伊豆箱根鉄道駿豆線（三島方面）（39.8%）」が多く、また、回答者の居住地も、25.2%が「三島市」となっており、三島市との往來の需要が多いことが窺えます。
- ・町内の回答者の居住地は、「間宮」、「仁田」が多く、また、受け取り場所までの移動手段は「徒歩（32.8%）」が最も多くなっており、鉄道駅近くの自宅から鉄道を利用して、通勤等を行っていることが推察されます。
- ・路線バス及び循環バスのバス利用者合計は、1から2割程度に留まり、バスを利用しない理由としては、「利用したい時間に運行していない（29.3%）」、「目的に合った経路で運行していない（27.3%）」、「その他の移動手段のほうが便利・楽（20.9%）」が挙げられています。
- ・バス利用者（111人）のうち、自宅及び目的地から5分以内に最寄りバス停がある割合は、各々64.9%、41.4%であり、バスを利用する理由に「自宅・目的地からバス停が近い（62.2%）」が最も多く挙げられていることから、利用目的（目的地）に沿ったバス停配置が課題といえます。
- ・路線バスの利用は、回答者の49.8%がほとんど利用しておらず（利用できないを含む）、週2～3日以上利用の、恒常的に利用しているのは22.5%に留まります。
- ・路線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、「運行時間（ダイヤ）」、「運行本数」となっており、これらについては今後改善の検討の必要性あると思われ、また、「始発・終発の時間」、「バス待ちの環境」についてもやや満足度が低い状態です。

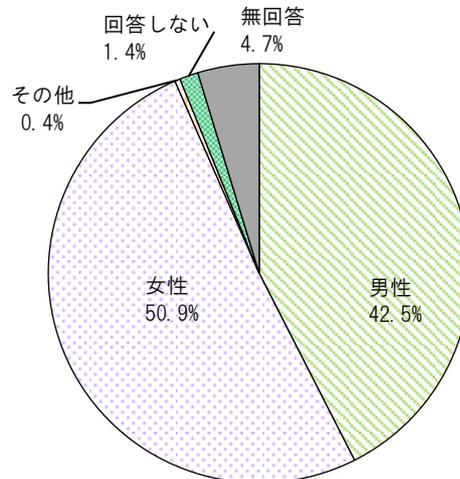
② 公共交通利用者アンケート調査の結果

【I. 回答者の属性等について】

問 1-1 性別

・性別については、「男性」が42.5%、「女性」が50.9%と「女性」の回答がやや多くなっています。

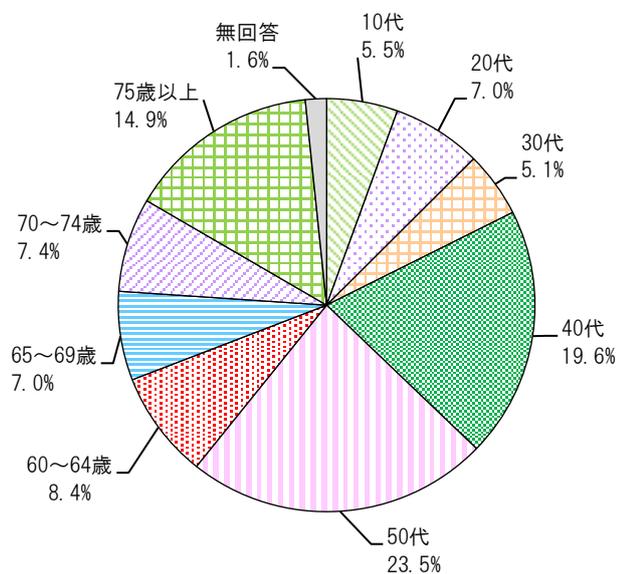
選択肢	件数	比率
1. 男性	208	42.5%
2. 女性	249	50.9%
3. その他	2	0.4%
4. 回答しない	7	1.4%
無回答	23	4.7%
計	489	100.0%



問 1-2 年齢

・年齢については、「50代」が23.5%で最も多く、次いで「40代」19.6%、「75歳以上」14.9%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 10代	27	5.5%
2. 20代	34	7.0%
3. 30代	25	5.1%
4. 40代	96	19.6%
5. 50代	115	23.5%
6. 60～64歳	41	8.4%
7. 65～69歳	34	7.0%
8. 70～74歳	36	7.4%
9. 75歳以上	73	14.9%
無回答	8	1.6%
計	489	100.0%

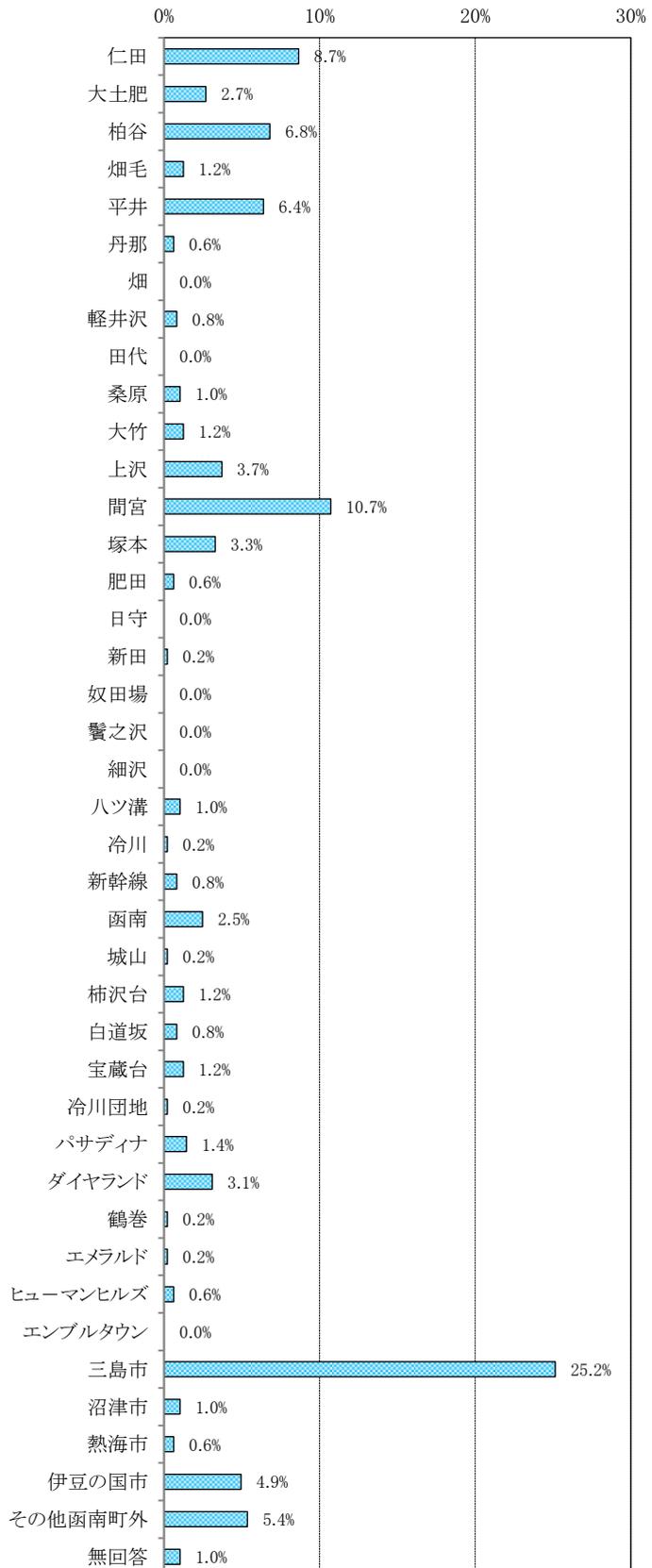


問 1-3 お住まい

・住まいについては、「三島市」が25.2%で最も多く、次いで「間宮」10.7%、「仁田」8.7%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 仁田	42	8.7%
2. 大土肥	13	2.7%
3. 柏谷	33	6.8%
4. 畑毛	6	1.2%
5. 平井	31	6.4%
6. 丹那	3	0.6%
7. 畑	0	0.0%
8. 軽井沢	4	0.8%
9. 田代	0	0.0%
10. 桑原	5	1.0%
11. 大竹	6	1.2%
12. 上沢	18	3.7%
13. 間宮	52	10.7%
14. 塚本	16	3.3%
15. 肥田	3	0.6%
16. 日守	0	0.0%
17. 新田	1	0.2%
18. 奴田場	0	0.0%
19. 鬢之沢	0	0.0%
20. 細沢	0	0.0%
21. ハツ溝	5	1.0%
22. 冷川	1	0.2%
23. 新幹線	4	0.8%
24. 函南	12	2.5%
25. 城山	1	0.2%
26. 柿沢台	6	1.2%
27. 白道坂	4	0.8%
28. 宝蔵台	6	1.2%
29. 冷川団地	1	0.2%
30. パサディナ	7	1.4%
31. ダイヤランド	15	3.1%
32. 鶴巻	1	0.2%
33. エメラルド	1	0.2%
34. ヒューマンヒルズ	3	0.6%
35. エンブルタウン	0	0.0%
36. 三島市	122	25.2%
37. 沼津市	5	1.0%
38. 熱海市	3	0.6%
39. 伊豆の国市	24	4.9%
40. その他函南町外	26	5.4%
無回答	5	1.0%
計	485	100.0%

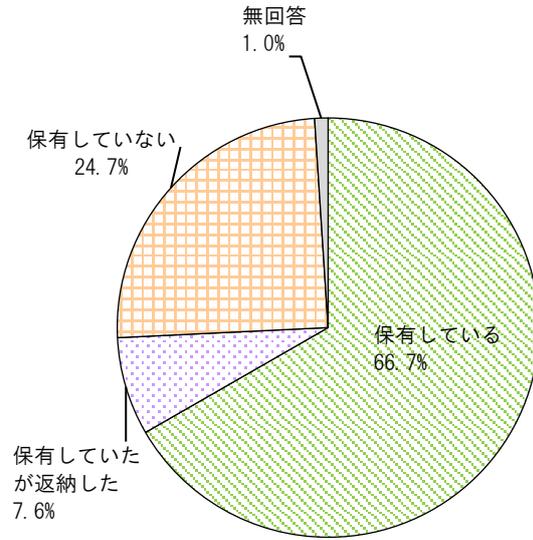
複数回答による集計除外4名



問 1-4 自動車の運転免許証

- 自動車の運転免許証については、「保有している」が66.7%で最も多く、7割近くを占めています。

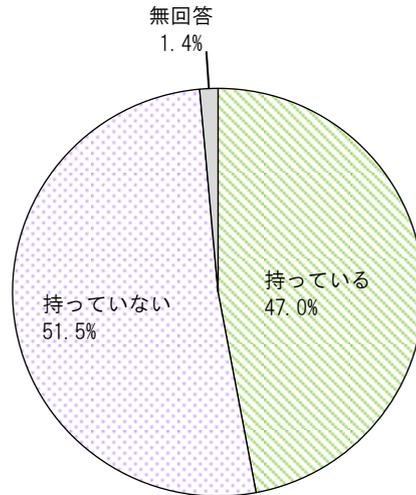
選択肢	件数	比率
1. 保有している	326	66.7%
2. 保有していたが返納した	37	7.6%
3. 保有していない	121	24.7%
無回答	5	1.0%
計	489	100.0%



問 1-5 ご自身が自由に利用できる自家用車

- 自由に利用できる自家用車については、51.5%が「持っていない」と回答しました。

選択肢	件数	比率
1. 持っている	230	47.0%
2. 持っていない	252	51.5%
無回答	7	1.4%
計	489	100.0%



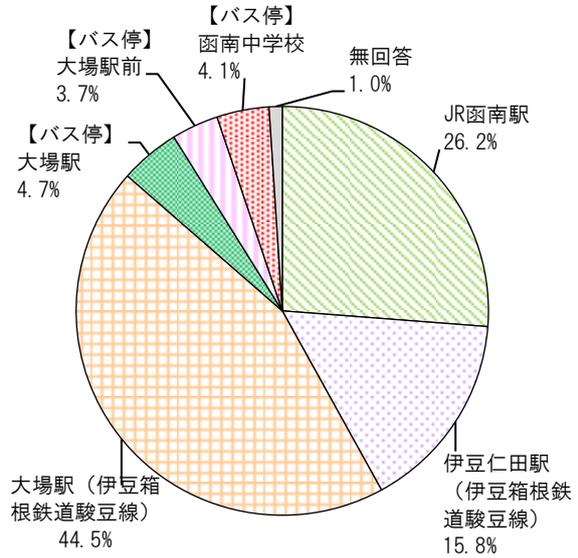
【Ⅱ. 本日の公共交通のご利用について】

問 2-1 受け取った場所

・本紙を受け取った場所は、「大場駅（伊豆箱根鉄道駿豆線）」が44.5%で最も多く、次いで「JR 函南駅」26.2%、「伊豆仁田駅（伊豆箱根鉄道駿豆線）」15.8%となっています。

選択肢	件数	比率
1. JR函南駅	128	26.2%
2. 伊豆仁田駅(伊豆箱根鉄道駿豆線)	77	15.8%
3. 大場駅(伊豆箱根鉄道駿豆線)	217	44.5%
4. 【バス停】大場駅	23	4.7%
5. 【バス停】大場駅前	18	3.7%
6. 【バス停】函南中学校	20	4.1%
無回答	5	1.0%
計	488	100.0%

複数回答による集計除外1名

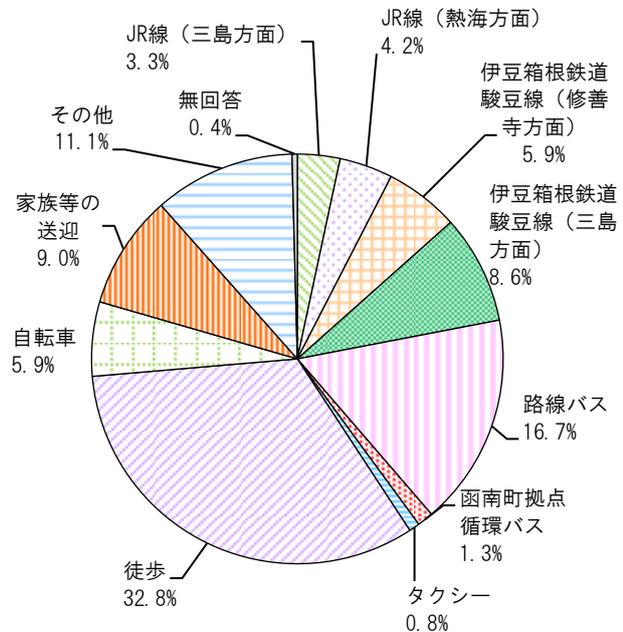


問 2-2 ここまでの主な移動手段

・本紙を受け取った場所までの移動手段は、「徒歩」が32.8%で最も多く、次いで「路線バス」16.7%、「家族等の送迎」9.0%となっています。

選択肢	件数	比率
1. JR線(三島方面)	16	3.3%
2. JR線(熱海方面)	20	4.2%
3. 伊豆箱根鉄道駿豆線(修善寺方面)	28	5.9%
4. 伊豆箱根鉄道駿豆線(三島方面)	41	8.6%
5. 路線バス	80	16.7%
6. 函南町拠点循環バス	6	1.3%
7. タクシー	4	0.8%
8. 徒歩	157	32.8%
9. 自転車	28	5.9%
10. 家族等の送迎	43	9.0%
11. その他	53	11.1%
無回答	2	0.4%
計	478	100.0%

複数回答による集計除外11名

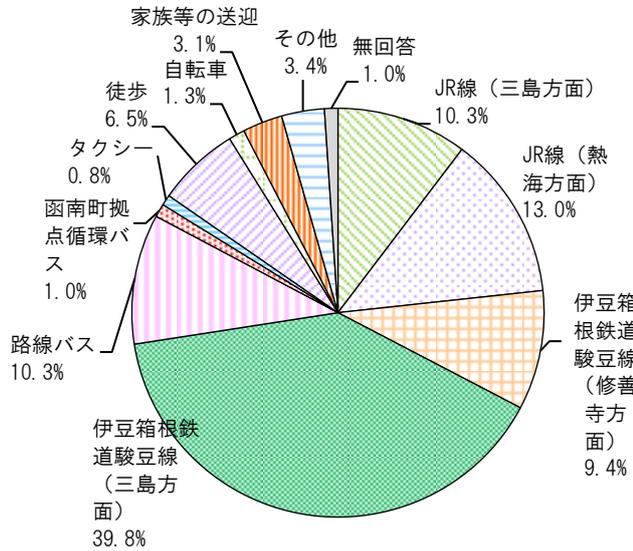


問 2-3 ここからの主な移動手段

・本紙を受け取った場所からの移動手段は、「伊豆箱根鉄道駿豆線（三島方面）」が39.8%で最も多く、次いで「JR線（熱海方面）」13.0%、「JR線（三島方面）」、「路線バス」10.3%となっています。

選択肢	件数	比率
1. JR線（三島方面）	49	10.3%
2. JR線（熱海方面）	62	13.0%
3. 伊豆箱根鉄道駿豆線（修善寺方面）	45	9.4%
4. 伊豆箱根鉄道駿豆線（三島方面）	190	39.8%
5. 路線バス	49	10.3%
6. 函南町拠点循環バス	5	1.0%
7. タクシー	4	0.8%
8. 徒歩	31	6.5%
9. 自転車	6	1.3%
10. 家族等の送迎	15	3.1%
11. その他	16	3.4%
無回答	5	1.0%
計	477	100.0%

複数回答による集計除外12名

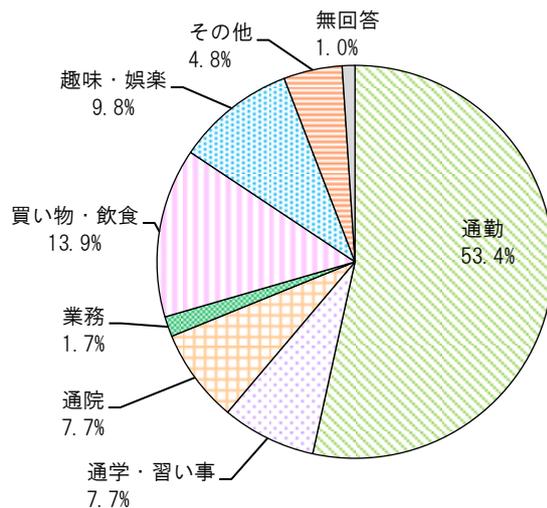


問 2-4 公共交通の利用（お出かけ）の目的

・公共交通の利用（お出かけ）の目的は、「通勤」が53.4%で最も多く、次いで「買い物・飲食」13.9%、「趣味・娯楽」9.8%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 通勤	257	53.4%
2. 通学・習い事	37	7.7%
3. 通院	37	7.7%
4. 業務	8	1.7%
5. 買い物・飲食	67	13.9%
6. 趣味・娯楽	47	9.8%
7. その他	23	4.8%
無回答	5	1.0%
計	481	100.0%

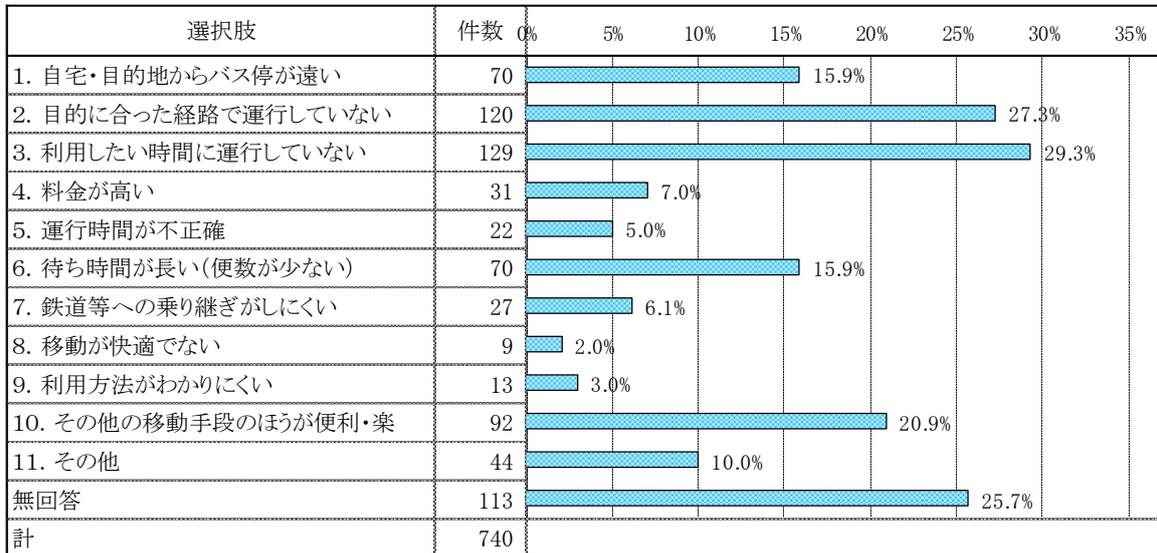
複数回答による集計除外8名



問 2-5 バスを利用しない理由

(問2-2、問2-3で「1~4、7~10」を選択(バスを利用していない) 440人)

・バスを利用しない理由としては、「利用したい時間に運行していない」が最も多く、次いで「目的に合った経路で運行していない」、「その他の移動手段のほうが便利・楽」となっています。

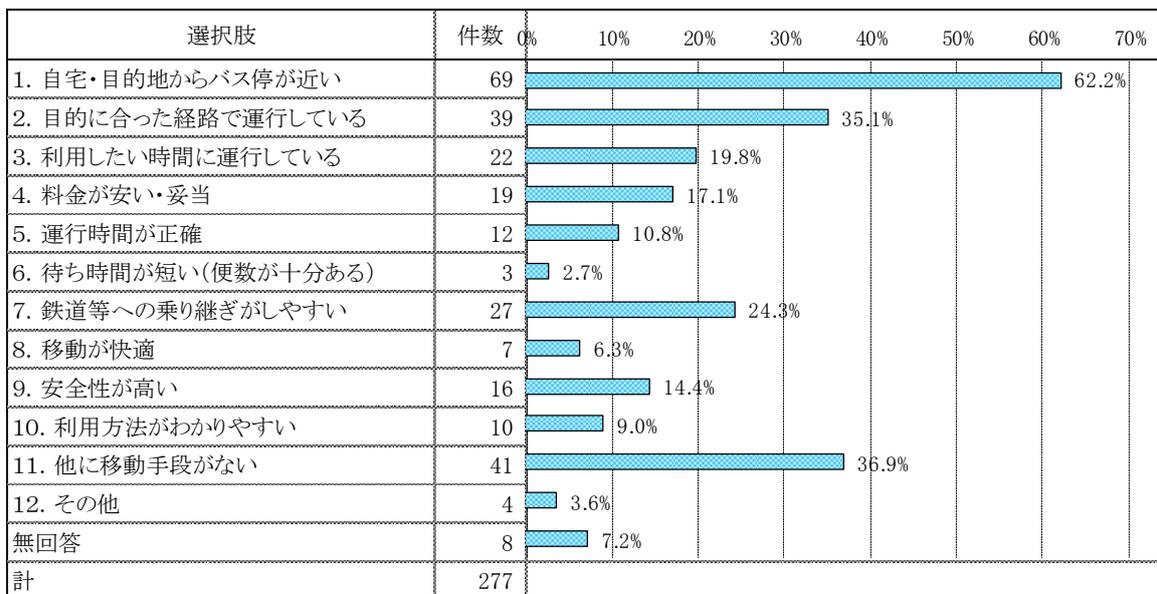


集計母数440名

問 2-6-1 バス利用する理由

(問2-2、問2-3で「5、6」を選択(バスを利用している) 111人)

・バス利用の理由としては、「自宅・目的地からバス停が近い」が最も多く、次いで「他に移動手段がない」、「目的に合った経路で運行している」となっています。



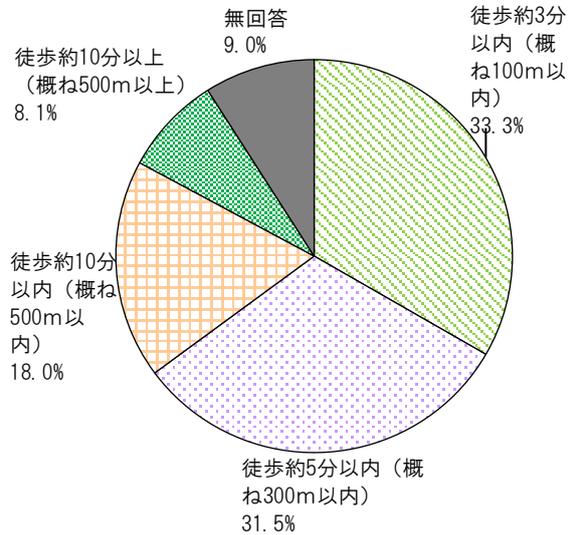
集計母数111名

問 2-6-2 自宅（または目的地）と利用される最寄りバス停との距離

- 自宅と最寄りバス停との距離は、「徒歩約3分以内」が33.3%で最も多く、次いで「徒歩約5分以内」31.5%となっています。
- 目的地と最寄りバス停との距離は、「徒歩約3分以内」が27.0%で最も多く、次いで「徒歩約10分以上」15.3%となっています。

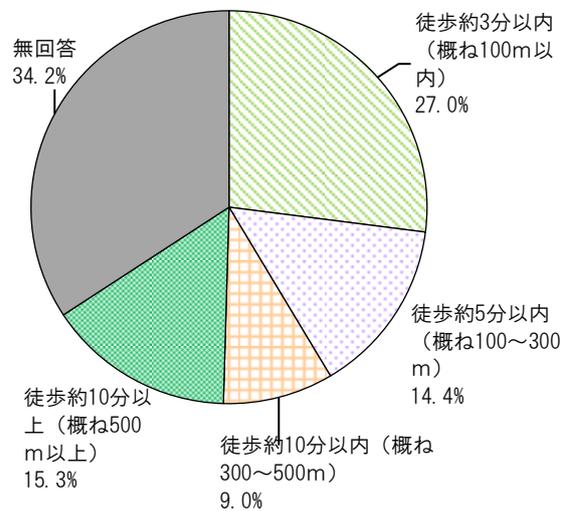
自宅と利用される最寄りバス停との距離

選択肢	件数	比率
1. 徒歩約3分以内(概ね100m以内)	37	33.3%
2. 徒歩約5分以内(概ね300m以内)	35	31.5%
3. 徒歩約10分以内(概ね500m以内)	20	18.0%
4. 徒歩約10分以上(概ね500m以上)	9	8.1%
無回答	10	9.0%
計	111	100.0%



目的地と利用される最寄りバス停との距離

選択肢	件数	比率
1. 徒歩約3分以内(概ね100m以内)	30	27.0%
2. 徒歩約5分以内(概ね100~300m)	16	14.4%
3. 徒歩約10分以内(概ね300~500m)	10	9.0%
4. 徒歩約10分以上(概ね500m以上)	17	15.3%
無回答	38	34.2%
計	111	100.0%



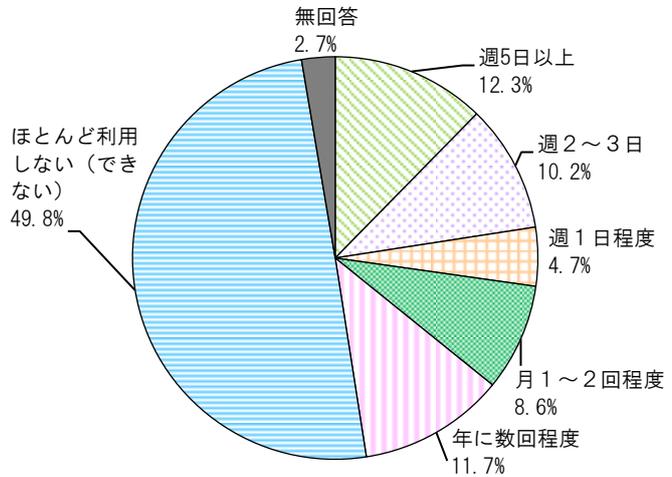
【Ⅲ. 路線バスについて】

問 3-1 日常の路線バスの利用状況（利用頻度）について

- 日常の路線バス利用頻度については、「ほとんど利用しない（できない）」が49.8%で最も多く、次いで「週5日以上」12.3%、「年に数回程度」11.7%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 週5日以上	60	12.3%
2. 週2～3日	50	10.2%
3. 週1日程度	23	4.7%
4. 月1～2回程度	42	8.6%
5. 年に数回程度	57	11.7%
6. ほとんど利用しない（できない）	243	49.8%
無回答	13	2.7%
計	488	100.0%

複数回答による集計除外1名



問 4 日常の利用される路線バスの満足度と、将来の路線バス全体にとっての重要度について
（問 3-1 で 1～5 と回答した 232 人）

【満足度】

- 路線バスについては、「安全性（運転技術）」、「時刻表のわかりやすさ」、「乗り方のわかりやすさ」などの項目について、他の項目に比べ満足度がやや高くなっています。
- 逆に、「運行本数」や「運行時刻（ダイヤ）」、「始発・終発の時間」については、特に満足度が低くなっています。

【満足度】

項目	[件数]						計	平均値	偏差値
	かなり満足	概ね満足	普通	少し不満	かなり不満	無回答			
1. 運行本数	4	18	41	80	63	26	232	2.13	30.39
2. 運行時刻（ダイヤ）	4	17	45	82	61	23	232	2.14	30.76
3. 始発・終発の時間	8	27	84	55	31	27	232	2.64	41.32
4. ルート（行き先・所要時間）	15	52	91	31	20	23	232	3.05	50.14
5. バス停のわかりやすさ	37	58	93	18	5	21	232	3.49	59.52
6. 乗り方のわかりやすさ	36	66	94	11	4	21	232	3.56	61.04
7. 時刻表のわかりやすさ	40	63	94	11	4	20	232	3.58	61.48
8. 乗り継ぎのしやすさ	19	23	107	36	24	23	232	2.89	46.67
9. バス停までの距離（目的地）	31	43	94	23	17	24	232	3.23	53.93
10. バス待ちの環境	15	19	96	51	27	24	232	2.73	43.28
11. 料金	9	39	118	31	17	18	232	2.96	48.22
12. 安全性（運転技術）	39	72	86	9	3	23	232	3.65	62.78
13. 定時性（時間の正確さ）	26	50	82	35	19	20	232	3.14	51.93
14. 接客	31	61	102	11	6	21	232	3.47	59.12
15. 運行情報など情報の入手しやすさ	15	30	120	32	12	23	232	3.02	49.42
16. 総合評価（全体的な評価）	11	50	86	46	16	23	232	2.97	

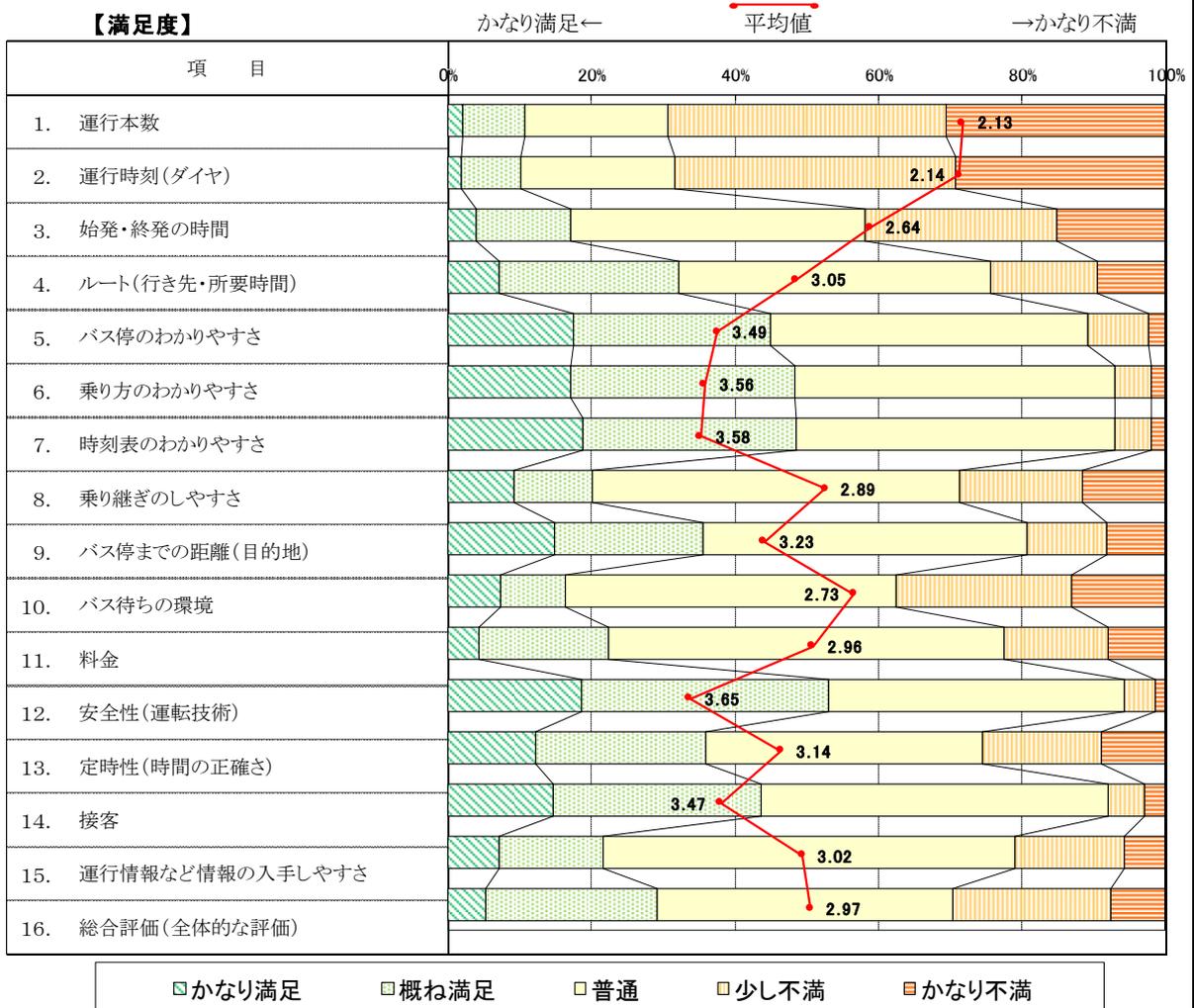
※平均値（かなり満足・・・5、概ね満足・・・4、普通・・・3、少し不満・・・2、かなり不満・・・1）無回答は除く。
複数回答は集計除外とした。

平均点 3.05
標準偏差 0.47

※平均点・標準偏差は全体的な満足度を除く

項目	【満足度】					〔割合〕
	かなり満足	概ね満足	普通	少し不満	かなり不満	計
1. 運行本数	1.9%	8.7%	19.9%	38.8%	30.6%	100.0%
2. 運行時刻(ダイヤ)	1.9%	8.1%	21.5%	39.2%	29.2%	100.0%
3. 始発・終発の時間	3.9%	13.2%	41.0%	26.8%	15.1%	100.0%
4. ルート(行き先・所要時間)	7.2%	24.9%	43.5%	14.8%	9.6%	100.0%
5. バス停のわかりやすさ	17.5%	27.5%	44.1%	8.5%	2.4%	100.0%
6. 乗り方のわかりやすさ	17.1%	31.3%	44.5%	5.2%	1.9%	100.0%
7. 時刻表のわかりやすさ	18.9%	29.7%	44.3%	5.2%	1.9%	100.0%
8. 乗り継ぎのしやすさ	9.1%	11.0%	51.2%	17.2%	11.5%	100.0%
9. バス停までの距離(目的地)	14.9%	20.7%	45.2%	11.1%	8.2%	100.0%
10. バス待ちの環境	7.2%	9.1%	46.2%	24.5%	13.0%	100.0%
11. 料金	4.2%	18.2%	55.1%	14.5%	7.9%	100.0%
12. 安全性(運転技術)	18.7%	34.4%	41.1%	4.3%	1.4%	100.0%
13. 定時性(時間の正確さ)	12.3%	23.6%	38.7%	16.5%	9.0%	100.0%
14. 接客	14.7%	28.9%	48.3%	5.2%	2.8%	100.0%
15. 運行情報など情報の入手しやすさ	7.2%	14.4%	57.4%	15.3%	5.7%	100.0%
16. 総合評価(全体的な評価)	5.3%	23.9%	41.1%	22.0%	7.7%	100.0%

※無回答は除く。



※平均値(かなり満足・5、概ね満足・4、普通・3、少し不満・2、かなり不満・1)無回答は除く。

※折れ線は平均値。

【重要度】

・路線バスの利用にあたって特に重視する点としては、「運行時刻(ダイヤ)」、「運行本数」、「ルート(行き先・所要時間)」、「定時性(時間の正確さ)」などの項目が挙げられています。

【重要度】

[件数]

項目	重視する	ある程度重視する	どちらでもない	あまり重視しない	全く重視しない	無回答	計	平均値	偏差値
1. 運行本数	196	157	46	12	5	73	489	4.27	66.47
2. 運行時刻(ダイヤ)	206	139	52	11	4	77	489	4.29	67.54
3. 始発・終発の時間	130	141	99	26	7	86	489	3.90	50.22
4. ルート(行き先・所要時間)	155	167	68	14	5	80	489	4.11	59.50
5. バス停のわかりやすさ	94	123	156	27	10	79	489	3.64	39.18
6. 乗り方のわかりやすさ	70	122	166	33	17	81	489	3.48	31.91
7. 時刻表のわかりやすさ	99	130	144	24	12	80	489	3.68	40.96
8. 乗り継ぎのしやすさ	138	128	115	17	8	83	489	3.91	51.00
9. バス停までの距離(目的地)	136	155	99	13	6	80	489	3.98	54.03
10. バス待ちの環境	92	159	116	28	10	84	489	3.73	42.88
11. 料金	119	140	120	22	7	81	489	3.84	47.69
12. 安全性(運転技術)	149	138	96	14	7	85	489	4.01	55.22
13. 定時性(時間の正確さ)	144	159	87	11	5	83	489	4.05	56.94
14. 接客	80	130	164	23	10	82	489	3.61	37.56
15. 運行情報など情報の入手しやすさ	112	148	125	10	7	87	489	3.87	48.90

※平均値(重視する・5、ある程度重視する・4、どちらでもない・3、あまり重視しない・2、全く重視しない・1)無回答は除く。
複数回答は集計除外とした。

平均点	3.89
標準偏差	0.23

【重要度】

[割合]

項目	重視する	ある程度重視する	どちらでもない	あまり重視しない	全く重視しない	計
1. 運行本数	47.1%	37.7%	11.1%	2.9%	1.2%	100.0%
2. 運行時刻(ダイヤ)	50.0%	33.7%	12.6%	2.7%	1.0%	100.0%
3. 始発・終発の時間	32.3%	35.0%	24.6%	6.5%	1.7%	100.0%
4. ルート(行き先・所要時間)	37.9%	40.8%	16.6%	3.4%	1.2%	100.0%
5. バス停のわかりやすさ	22.9%	30.0%	38.0%	6.6%	2.4%	100.0%
6. 乗り方のわかりやすさ	17.2%	29.9%	40.7%	8.1%	4.2%	100.0%
7. 時刻表のわかりやすさ	24.2%	31.8%	35.2%	5.9%	2.9%	100.0%
8. 乗り継ぎのしやすさ	34.0%	31.5%	28.3%	4.2%	2.0%	100.0%
9. バス停までの距離(目的地)	33.3%	37.9%	24.2%	3.2%	1.5%	100.0%
10. バス待ちの環境	22.7%	39.3%	28.6%	6.9%	2.5%	100.0%
11. 料金	29.2%	34.3%	29.4%	5.4%	1.7%	100.0%
12. 安全性(運転技術)	36.9%	34.2%	23.8%	3.5%	1.7%	100.0%
13. 定時性(時間の正確さ)	35.5%	39.2%	21.4%	2.7%	1.2%	100.0%
14. 接客	19.7%	31.9%	40.3%	5.7%	2.5%	100.0%
15. 運行情報など情報の入手しやすさ	27.9%	36.8%	31.1%	2.5%	1.7%	100.0%

※無回答は除く。

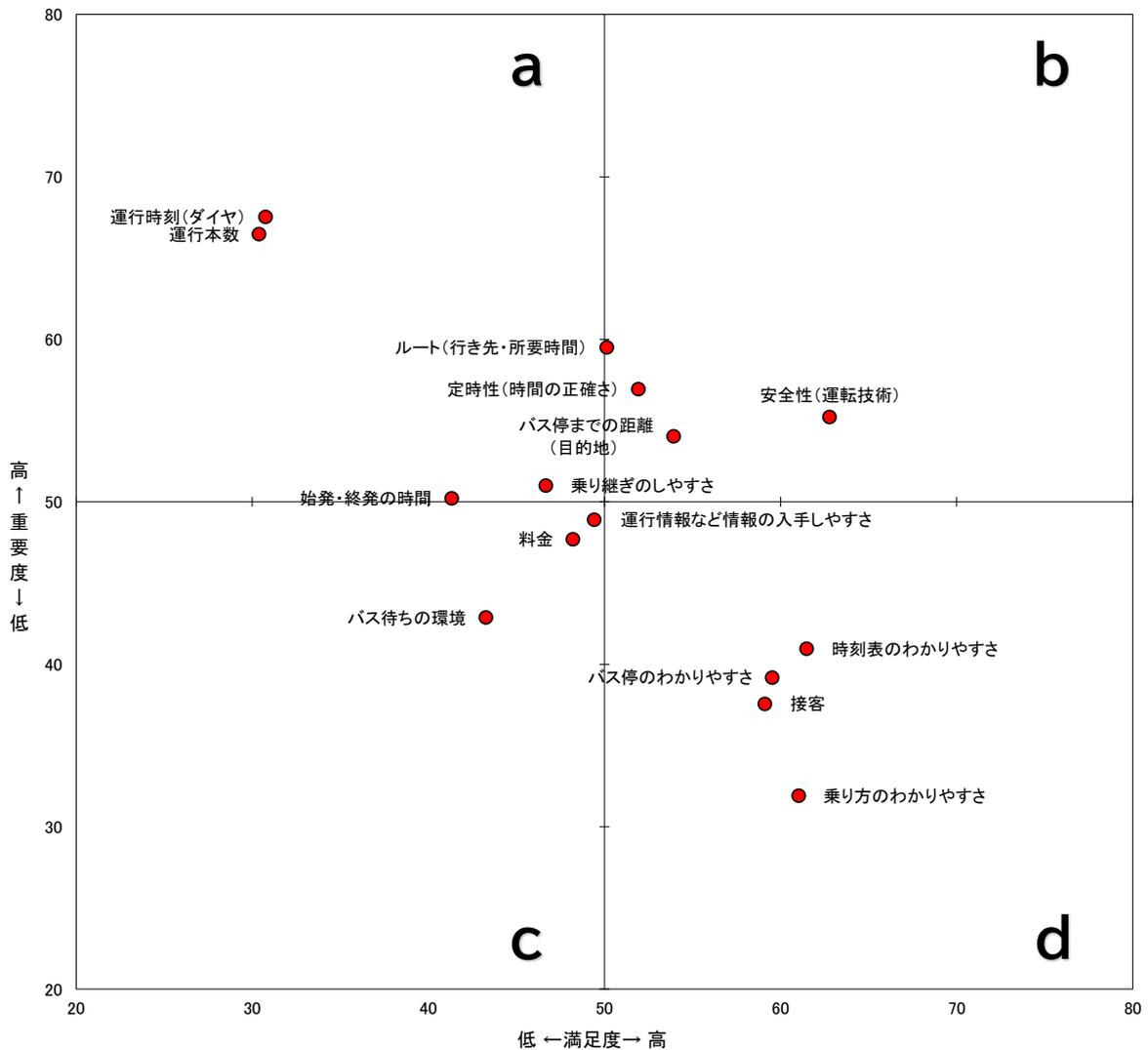
【満足度と重要度の分析】偏差値

- バスについて、特に満足度が低く、重要度が高いのは、「運行時刻(ダイヤ)」、「運行本数」となっています。
- また、重要度の高いものとして、「ルート(行き先・所要時間)」、「定時性(時間の正確さ)」なども挙げられています。

満足度と重要度を点数化して偏差値を算定し、縦軸に重要度、横軸に満足度をとってグラフ化した。

aゾーン：満足度が低く、重要度が高い
bゾーン：満足度・重要度がともに高い

cゾーン：満足度・重要度がともに低い
dゾーン：満足度が高く、重要度が低い



(11) 町民アンケート（2023年（令和5年）12月実施）の結果

① アンケート調査実施概要

地域公共交通の維持・確保を図る「函南町地域公共交通計画」を策定するに当たり、町民の意見を広く把握するため、アンケート調査（任意調査）を実施しました。

調査日時	2023年（令和5年）12月14日（木）発送～12月28日（木）締切まで
調査方法	高校生（15歳）以上の町民2,000名を無作為抽出し、郵送にて発送・回収
配布数	2,000票（有効数1,982票）
回収数	787票（有効回答数787票）
回収率	39.4%（有効回答率39.7%）

【結果概要・考察】

- ・町民の日常生活の中での移動実態は、回答者（787人の48.0%が通勤・通学を、63.4%が通院を、79.2%が日常的な買い物を、67.2%が娯楽目的の外出をしています。
- ・移動手段は外出目的に関わらず自家用車による移動が6割から7割を占め、行先は通勤・通学、娯楽目的の外出は「三島市」、通院先は「三島市」及び「伊豆の国市」、日常的な買い物は「間宮」への移動が多くなっています。
- ・その頻度は、通勤・通学は「週5～6回以上（54.3%）」、通院は「月に数回（54.4%）」、日常的な買い物は「週1回～4回（72.9%）」、娯楽目的の外出は「月に数回（50.2%）」が多く、各々の時間帯については、通勤・通学は朝夕、通院は主に午前中、日常的な買い物は正午前後、娯楽目的の外出は日中の移動が多くなっています。
- ・自家用車の所有率は88.9%、運転免許の保有率は71.7%ですが、回答者の25.5%が運転免許を返納または持っておらず、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%いる状況があり、これらの町民の移動手段の確保が課題です。
- ・運転免許の返納予定があるのは19.4%で、返納予定年齢は「80歳」が多く、返納後や運転できなくなった時の交通手段は、「公共交通（34.6%）」、「徒歩（22.0%）」、「家族等の送迎（18.4%）」となっており、公共交通へ将来の移動手段としての期待が見て取れます。
- ・公共交通（路線バス・循環バス）の利用状況は、「ほとんど利用していない」が51.3%を占め、その理由は「必要がない（25.5%）」、「利用したい時間に運行していない（20.3%）」となっています。
- ・一方、公共交通を利用しているのは回答者の18.1%で、その理由は、「バス停が近い（43.9%）」、「他に移動手段がない（23.5%）」であり、回答者が歩いてもよいと感じる距離は「概ね500m未満（徒歩10分以内）まで（53.8%）」であることから、運行ルート、バス停の位置等の設定が、公共交通の利用増進に影響することが推察されます。
- ・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」、「鉄道等への乗り継ぎ」であり、これらについては今後、改善の検討が必要と思われる、この他、重要度が高いのは「運行ルート」、「バス停位置」となっています。
- ・公共交通の利用料金について、「高すぎる、この値段なら利用しない」の抵抗感がある金額は、路線バス・循環バスは400円台、デマンド型乗合タクシーは900円台が多くなっています。

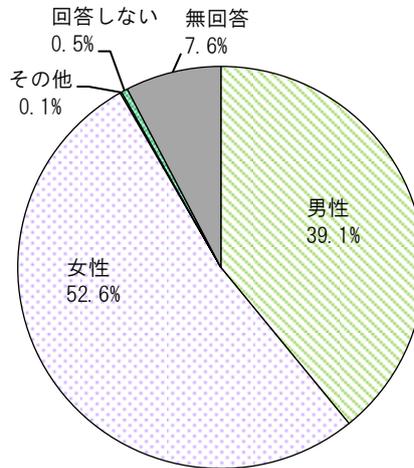
② 町民アンケート調査の結果

【I. 回答者の属性等について】

問 1-1 性別

- 性別については、「男性」が39.1%、「女性」が52.6%と「女性」の回答がやや多くなっています。

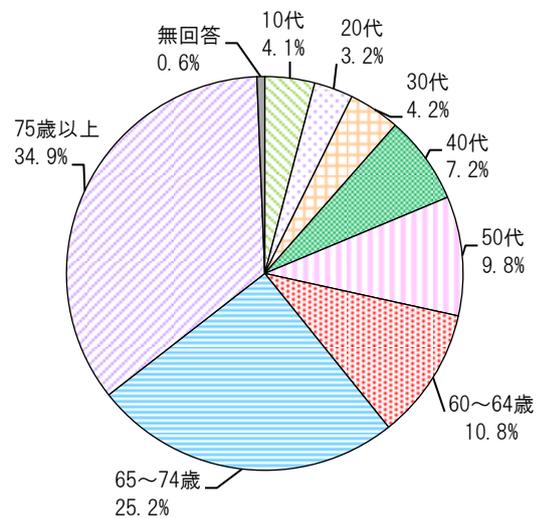
選択肢	件数	比率
1. 男性	308	39.1%
2. 女性	414	52.6%
3. その他	1	0.1%
4. 回答しない	4	0.5%
無回答	60	7.6%
計	787	100.0%



問 1-2 年齢

- 年齢については、「75歳以上」が34.9%で最も多く、次いで「65～74歳」25.2%、「60～64歳」10.8%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 10代	32	4.1%
2. 20代	25	3.2%
3. 30代	33	4.2%
4. 40代	57	7.2%
5. 50代	77	9.8%
6. 60～64歳	85	10.8%
7. 65～74歳	198	25.2%
8. 75歳以上	275	34.9%
無回答	5	0.6%
計	787	100.0%

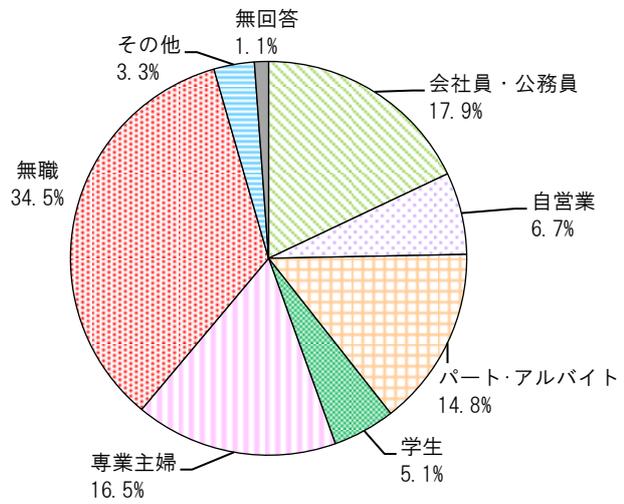


問 1-3 職業

• 職業については、「無職」が34.5%で最も多く、次いで「会社員・公務員」17.9%、「専業主婦」16.5%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 会社員・公務員	141	17.9%
2. 自営業	53	6.7%
3. パート・アルバイト	116	14.8%
4. 学生	40	5.1%
5. 専業主婦	130	16.5%
6. 無職	271	34.5%
7. その他	26	3.3%
無回答	9	1.1%
計	786	100.0%

複数回答による集計除外1名

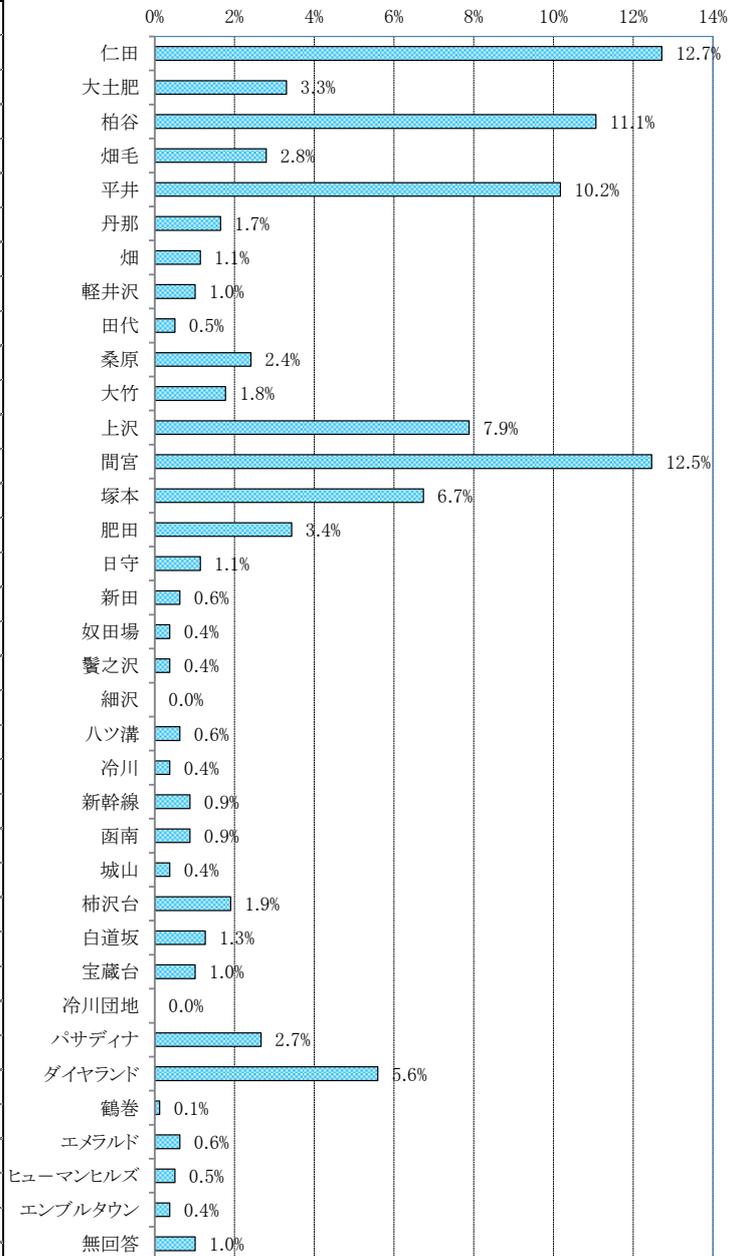


問 1-4 お住まい

・住まいについては、「仁田」が12.7%で最も多く、次いで「間宮」12.5%、「柏谷」11.1%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 仁田	100	12.7%
2. 大土肥	26	3.3%
3. 柏谷	87	11.1%
4. 畑毛	22	2.8%
5. 平井	80	10.2%
6. 丹那	13	1.7%
7. 畑	9	1.1%
8. 軽井沢	8	1.0%
9. 田代	4	0.5%
10. 桑原	19	2.4%
11. 大竹	14	1.8%
12. 上沢	62	7.9%
13. 間宮	98	12.5%
14. 塚本	53	6.7%
15. 肥田	27	3.4%
16. 日守	9	1.1%
17. 新田	5	0.6%
18. 奴田場	3	0.4%
19. 鬢之沢	3	0.4%
20. 細沢	0	0.0%
21. ハツ溝	5	0.6%
22. 冷川	3	0.4%
23. 新幹線	7	0.9%
24. 函南	7	0.9%
25. 城山	3	0.4%
26. 柿沢台	15	1.9%
27. 白道坂	10	1.3%
28. 宝蔵台	8	1.0%
29. 冷川団地	0	0.0%
30. パサディナ	21	2.7%
31. ダイヤランド	44	5.6%
32. 鶴巻	1	0.1%
33. エメラルド	5	0.6%
34. ヒューマンヒルズ	4	0.5%
35. エンプルタウン	3	0.4%
無回答	8	1.0%
計	786	100.0%

複数回答による集計除外1名

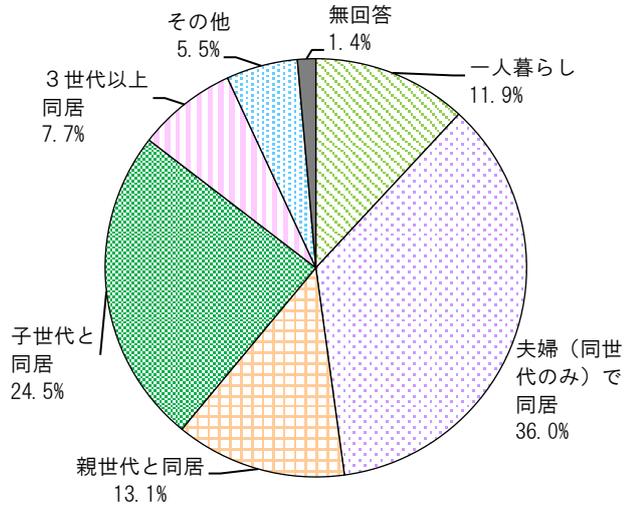


問 1-5 家族構成

・家族構成については、「夫婦（同世代のみ）で同居」が36.0%で最も多く、次いで「子世代と同居」24.5%、「親世代と同居」13.1%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 一人暮らし	93	11.9%
2. 夫婦(同世代のみ)で同居	282	36.0%
3. 親世代と同居	103	13.1%
4. 子世代と同居	192	24.5%
5. 3世代以上同居	60	7.7%
6. その他	43	5.5%
無回答	11	1.4%
計	784	100.0%

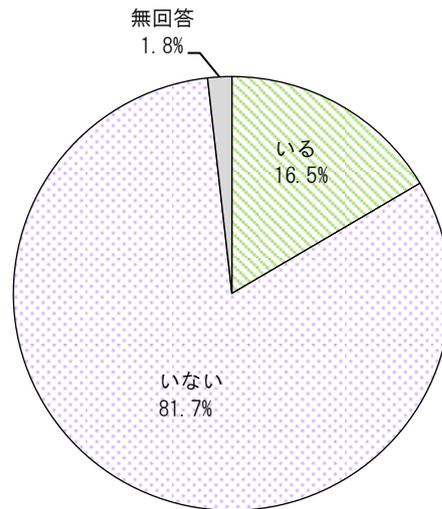
複数回答による集計除外3名



問 1-6 外出が困難な方の有無

・外出が困難な方の有無については、「いない」が81.7%で圧倒的に多く、「いる」は16.5%で2割弱に留まっています。

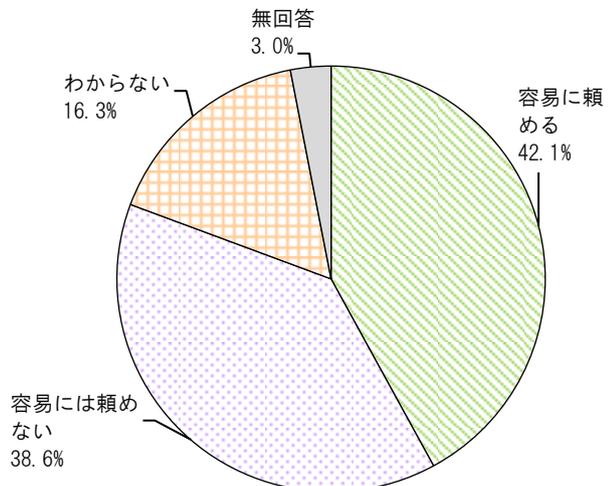
選択肢	件数	比率
1. いる	130	16.5%
2. いない	643	81.7%
無回答	14	1.8%
計	787	100.0%



問 1-7 送迎を頼める環境

・送迎を頼める環境については、「容易に頼める」が42.1%、「容易には頼めない」が38.6%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 容易に頼める	331	42.1%
2. 容易には頼めない	304	38.6%
3. わからない	128	16.3%
無回答	24	3.0%
計	787	100.0%

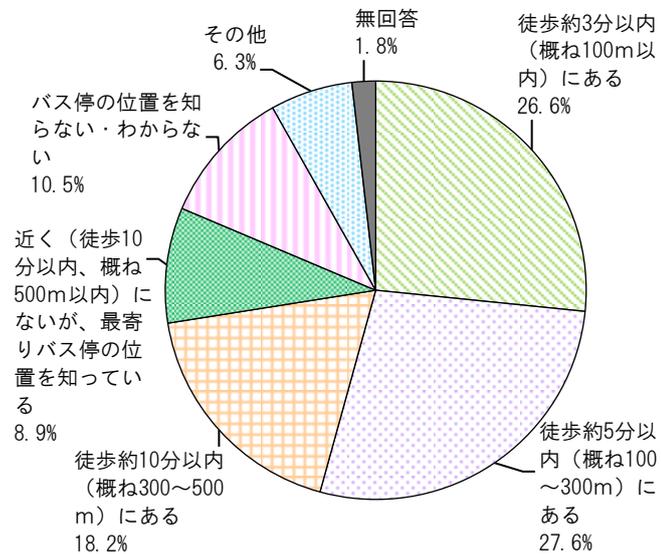


問 1-8 お近くのバス停

・近くのバス停については、「徒歩約5分以内（概ね100～300m）にある」が27.6%で最も多く、次いで「徒歩約3分以内（概ね100m以内）にある」26.6%、「徒歩約10分以内（概ね300～500m）にある」18.2%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 徒歩約3分以内(概ね100m以内)にある	206	26.6%
2. 徒歩約5分以内(概ね100～300m)にある	214	27.6%
3. 徒歩約10分以内(概ね300～500m)にある	141	18.2%
4. 近く(徒歩10分以内、概ね500m以内)にないが、最寄りバス停の位置を知っている	69	8.9%
5. バス停の位置を知らない・わからない	81	10.5%
6. その他	49	6.3%
無回答	14	1.8%
計	774	100.0%

複数回答による集計除外13名

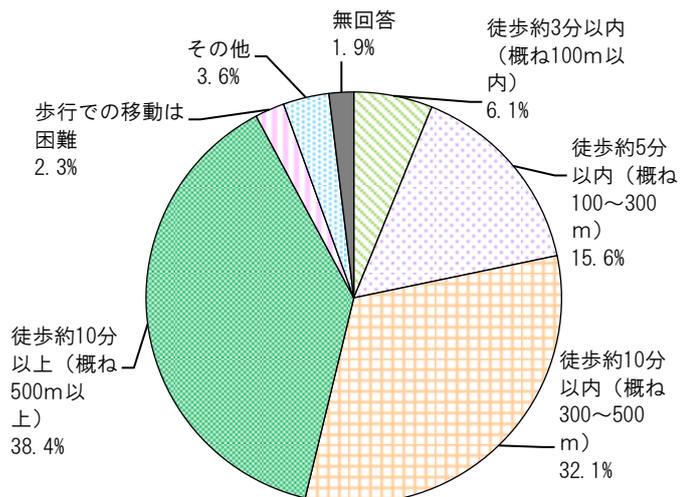


問 1-9 歩いて移動してもよいと思う距離

・歩いて移動してもよいと思う距離については、「徒歩約10分以上（概ね500m以上）」が38.4%で最も多く、次いで「徒歩約10分以内（概ね300～500m）」32.1%、「徒歩約5分以内（概ね100～300m）」15.6%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 徒歩約3分以内(概ね100m以内)	48	6.1%
2. 徒歩約5分以内(概ね100～300m)	122	15.6%
3. 徒歩約10分以内(概ね300～500m)	251	32.1%
4. 徒歩約10分以上(概ね500m以上)	301	38.4%
5. 歩行での移動は困難	18	2.3%
6. その他	28	3.6%
無回答	15	1.9%
計	783	100.0%

複数回答による集計除外4名

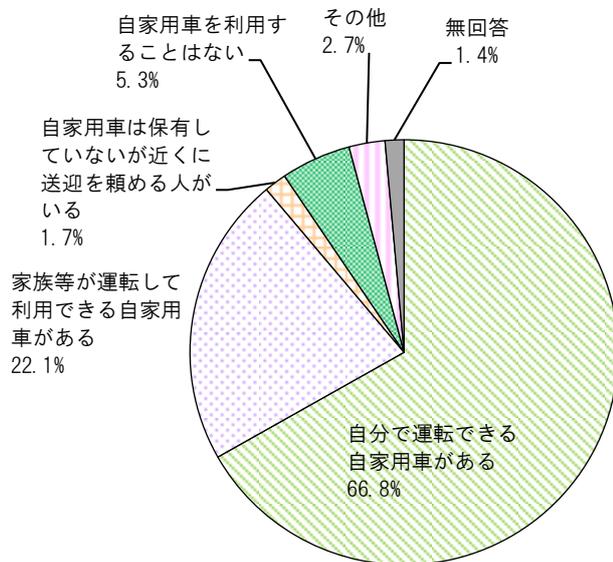


問 1-10 自家用車等

・自家用車等については、「自分で運転できる自家用車がある」が66.8%で最も多く、次いで「家族等が運転して利用できる自家用車がある」22.1%、「自家用車を利用することはない」5.3%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 自分で運転できる自家用車がある	517	66.8%
2. 家族等が運転して利用できる自家用車がある	171	22.1%
3. 自家用車は保有していないが近くに送迎を頼める人がある	13	1.7%
4. 自家用車を利用することはない	41	5.3%
5. その他	21	2.7%
無回答	11	1.4%
計	774	100.0%

複数回答による集計除外13名

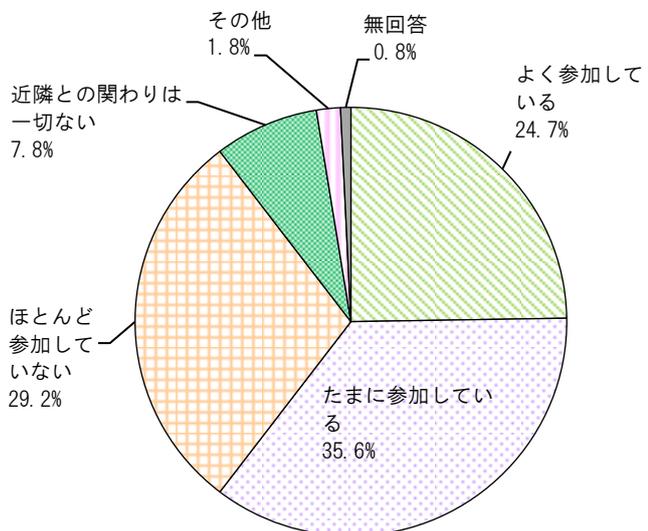


問 1-11 近所づきあい・地域活動

・近所づきあい・地域活動については、「たまに参加している」が35.6%で、「よく参加している」24.7%を含めると6割が参加しているが、「ほとんど参加していない」との回答も29.2%と約3割となっています。

選択肢	件数	比率
1. よく参加している	193	24.7%
2. たまに参加している	278	35.6%
3. ほとんど参加していない	228	29.2%
4. 近隣との関わりは一切ない	61	7.8%
5. その他	14	1.8%
無回答	6	0.8%
計	780	100.0%

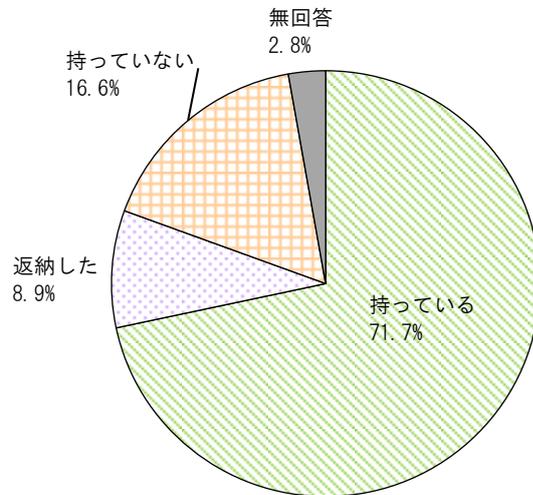
複数回答による集計除外7名



問 1-12 運転免許保有状況

- 運転免許保有状況については、「持っている」が71.7%で圧倒的に多いが、「持っていない」、「返納した」との回答も2割を超えています。

選択肢	件数	比率
1. 持っている	564	71.7%
2. 返納した	70	8.9%
3. 持っていない	131	16.6%
無回答	22	2.8%
計	787	100.0%

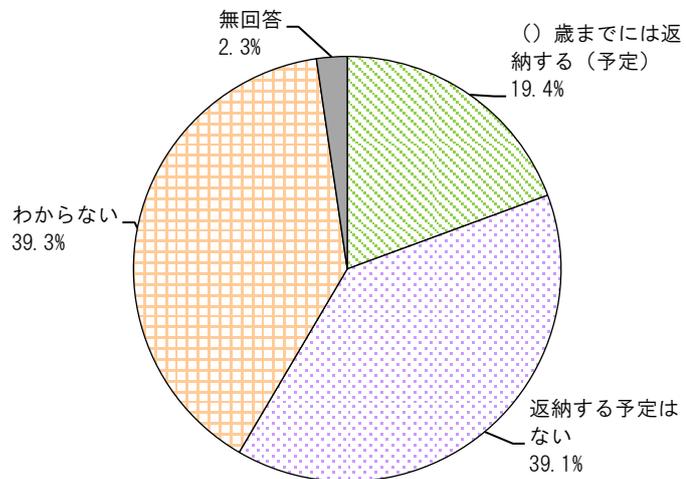


問 1-13 運転免許保有の返却（運転免許保有状況で「1. 持っている」と回答の564人）

- 運転免許保有状況で「持っている」と回答した方のうち、運転免許返納については、「わからない」が39.3%で最も多く、次いで「返納する予定はない」39.1%となっています。
- また、「()歳までには返納予定」と回答した方の返納予定年齢については、「80歳」が最も多く、次いで「75歳」となっています。

選択肢	件数	比率
1. ()歳までには返納する(予定)	109	19.4%
2. 返納する予定はない	220	39.1%
3. わからない	221	39.3%
無回答	13	2.3%
計	563	100.0%

複数回答による集計除外1名



【返納予定年齢】

48歳	1	80歳	40	85歳	9	迷いますね	1
70歳	6	75～80歳	1	86歳	2	記入なし	2
75歳	24	81歳	1	87歳	1	計	109
76歳	1	82歳	3	88歳	1		
78歳	4	83歳	5	90歳	2		
79歳	2	84歳	2	91歳	1		

問 1-14 運転免許返納後や運転できなくなった時の交通手段

・運転免許保有状況で「持っている」と回答した方のうち、運転免許返納後や運転できなくなった時の交通手段については、「公共交通で移動する」が最も多く、次いで「歩いて移動する」、「家族等に送迎してもらう」となっています。

問1-12 運転免許保有状況で「1. 持っている」と回答 564人

選択肢	件数	比率
1. 歩いて移動する	173	22.0%
2. シニアカー・自転車で移動する	49	6.2%
3. 家族等に送迎してもらう	145	18.4%
4. 公共交通で移動する	272	34.6%
5. わからない	131	16.6%
無回答	35	4.4%
計	805	

集計母数564名

【Ⅱ. 日常生活の中での交通行動について】

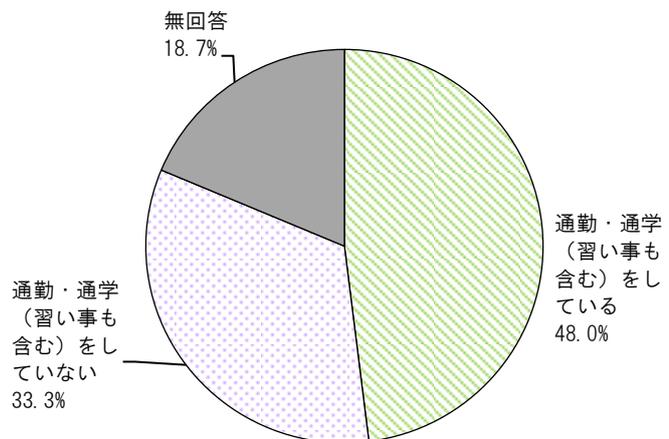
問 2 普段の外出の目的別の、主に利用する目的地、曜日や家を出る時間帯・帰ってくる時間帯、交通手段について

問 2-1 通勤・通学（習い事も含む）の場合について

①通勤・通学（習い事も含む）の有無

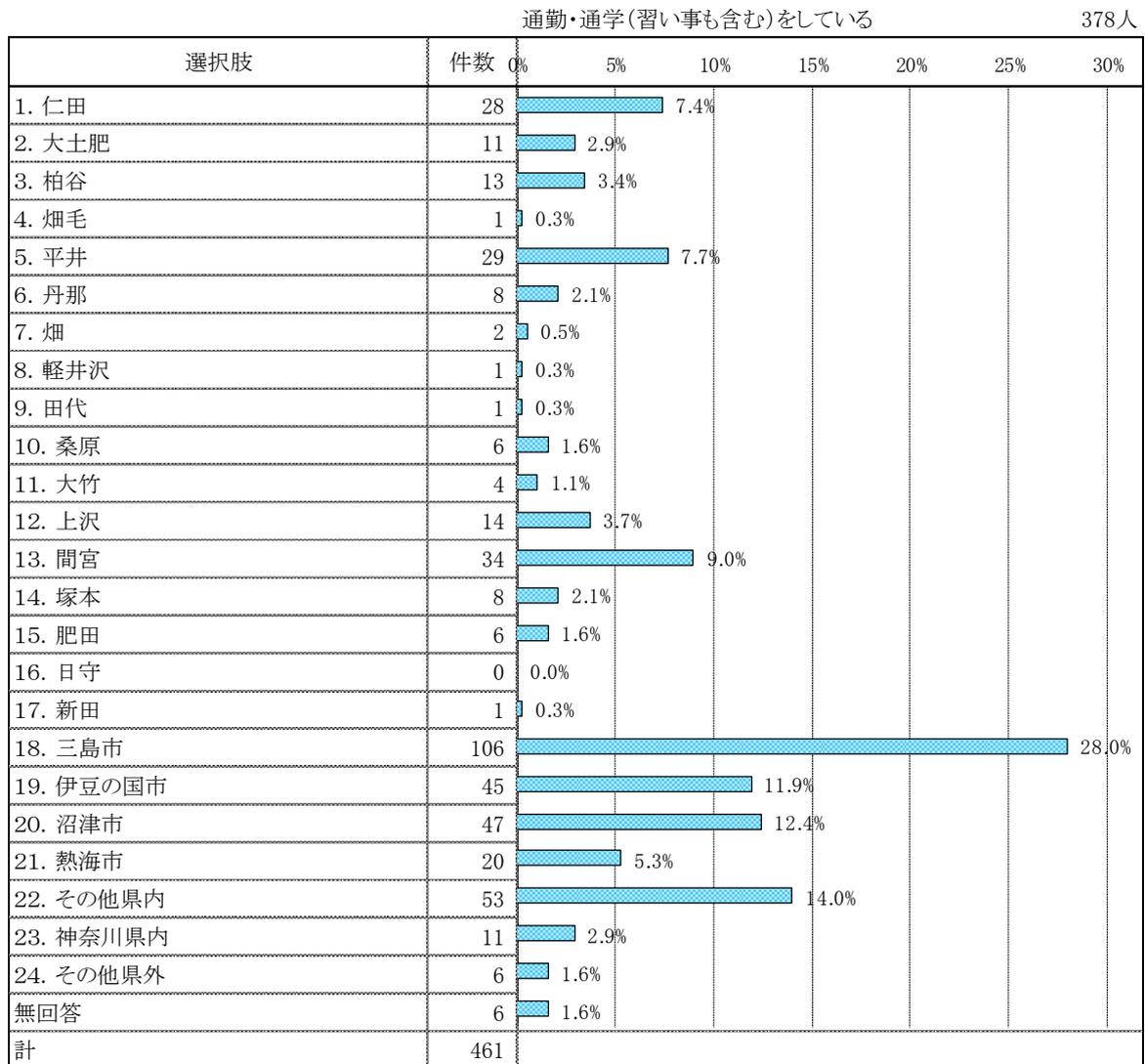
・通勤・通学（習い事も含む）の有無については、「通勤・通学（習い事も含む）をしている」が48.0%で最も多く、次いで「通勤・通学（習い事も含む）をしていない」33.3%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 通勤・通学(習い事も含む)をしている	378	48.0%
2. 通勤・通学(習い事も含む)をしていない	262	33.3%
無回答	147	18.7%
計	787	100.0%



②主な目的地の所在地

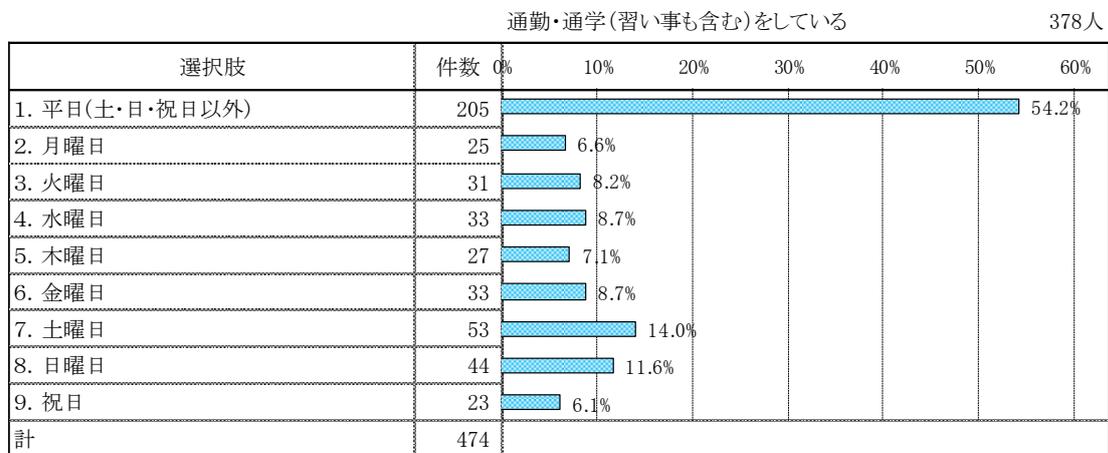
・主な目的地の所在地については、「三島市」が最も多く、次いで「その他県内」、「沼津市」となっています。



集計母数378名

③-1 主に外出する曜日

・主に外出する曜日については、「平日(土・日・祝日以外)」が最も多く、次いで「土曜日」、「日曜日」となっています。

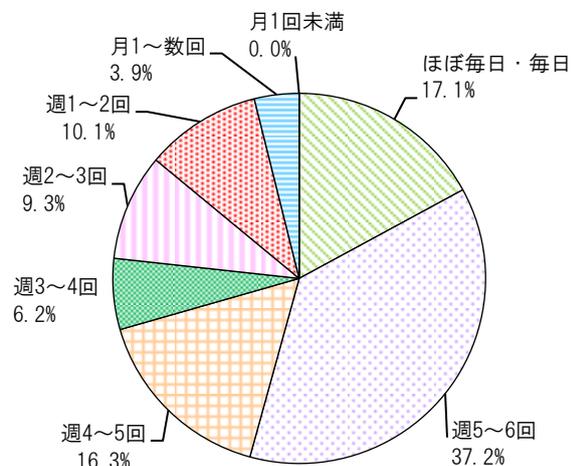


集計母数378名

③-2 主に外出する頻度

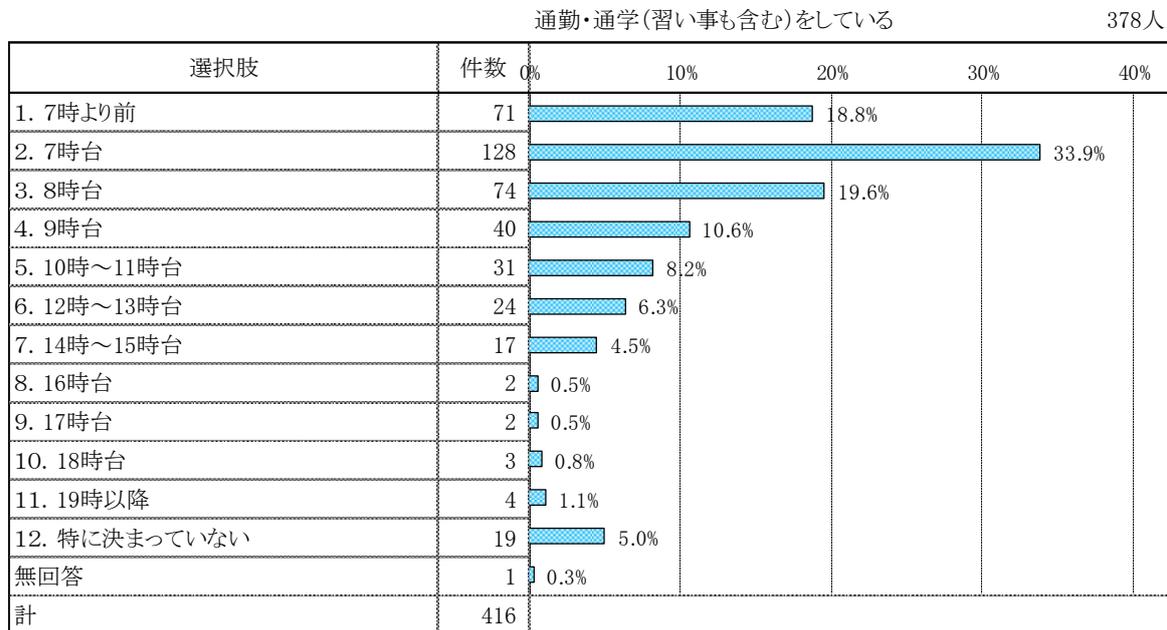
・主に外出する頻度については、「週5～6回」が37.2%で最も多く、次いで「ほぼ毎日・毎日」17.1%、「週4～5回」16.3%となっています。

選択肢	件数	比率
ほぼ毎日・毎日	22	17.1%
週5～6回	48	37.2%
週4～5回	21	16.3%
週3～4回	8	6.2%
週2～3回	12	9.3%
週1～2回	13	10.1%
月1～数回	5	3.9%
月1回未満	0	0.0%
計	129	100.0%



④主に家を出る時間

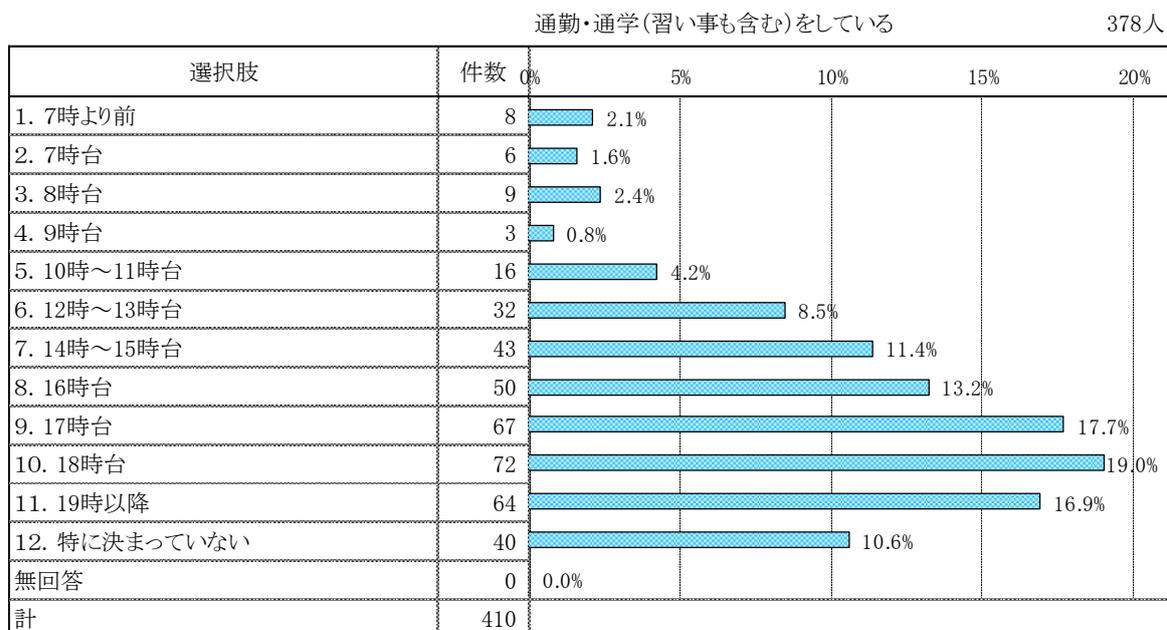
・④主に家を出る時間については、「7時台」が最も多く、次いで「8時台」、「7時より前」となっています。



集計母数378名

⑤主に家に帰る時間

・主に家に帰る時間については、「18時台」が最も多く、次いで「17時台」、「19時以降」となっています。



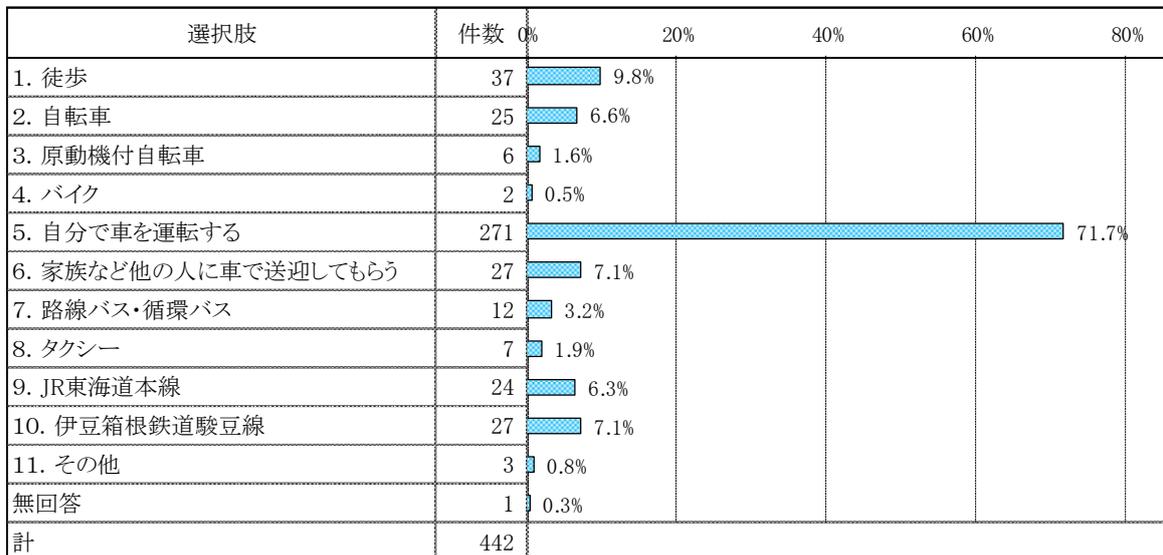
集計母数378名

⑥主に利用する交通手段

・主に利用する交通手段については、「自分で車を運転する」が最も多く、次いで「徒歩」、「家族など他の人に車で送迎してもらう」、「伊豆箱根鉄道駿豆線」となっています。

通勤・通学(習い事も含む)をしている

378人



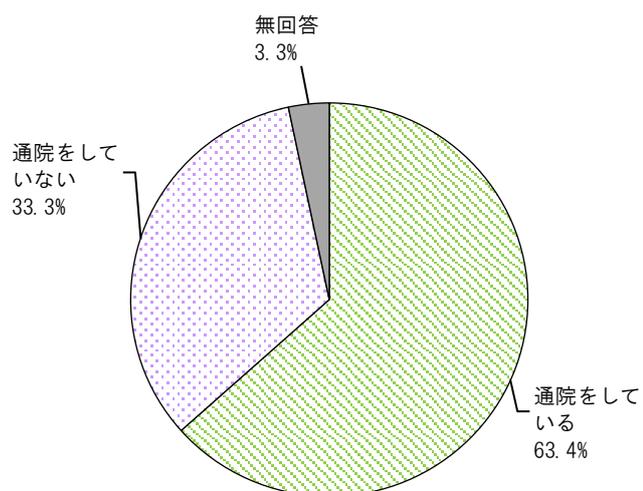
集計母数378名

問2-2 通院の場合について

①通院の有無

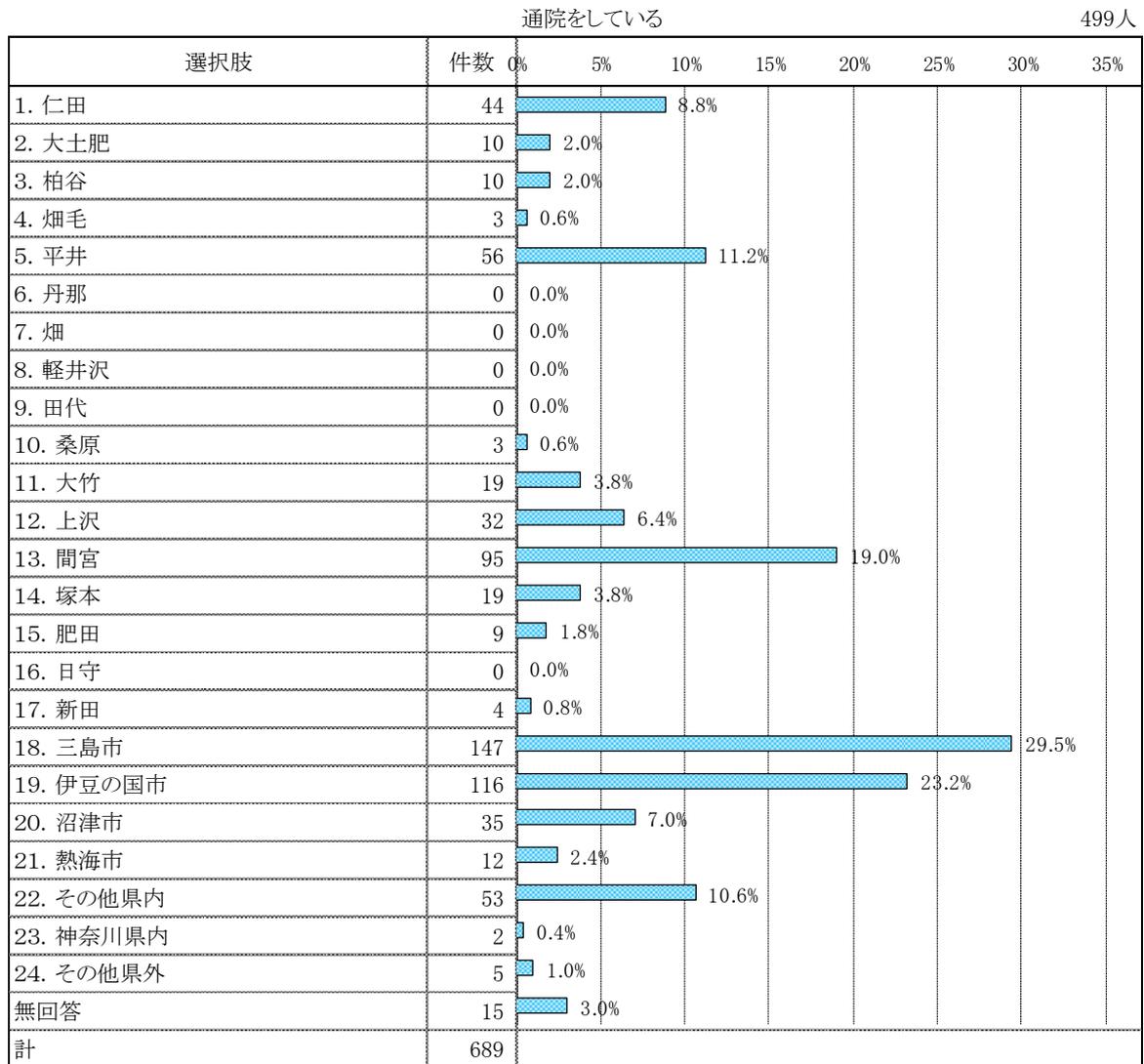
・通院の有無については、「通院をしている」が63.4%で最も多く、次いで「通院をしていない」33.3%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 通院をしている	499	63.4%
2. 通院をしていない	262	33.3%
無回答	26	3.3%
計	787	100.0%



②主な目的地の所在地（地区）

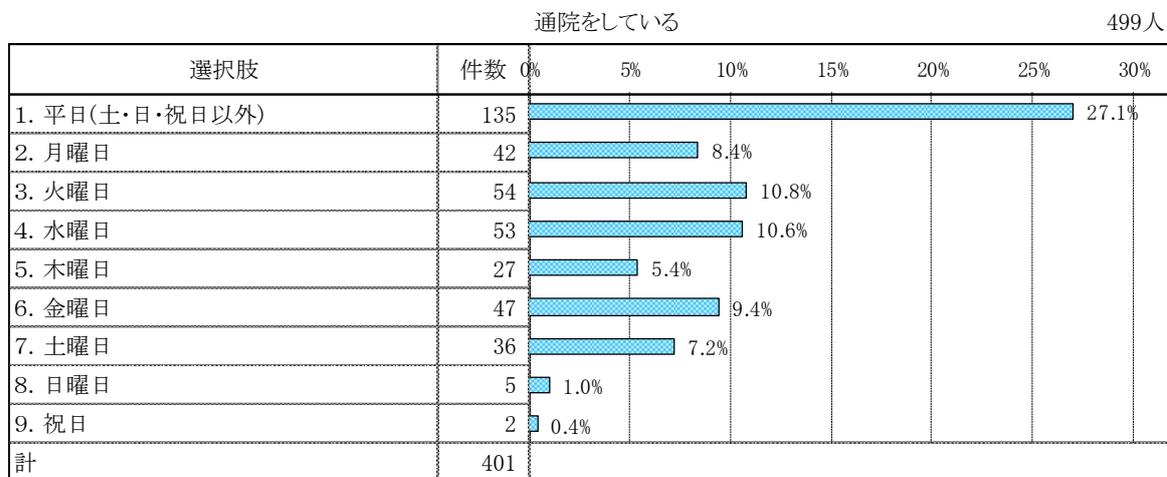
・主な目的地の所在地については、「三島市」が最も多く、次いで「伊豆の国市」、「間宮」となっています。



集計母数499名

③-1 主に外出する曜日

・主に外出する曜日については、「平日(土・日・祝日以外)」が最も多く、次いで「火曜日」、「水曜日」となっています。

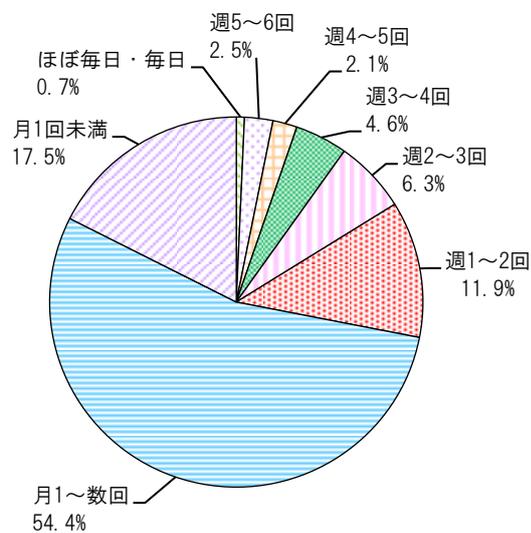


集計母数499名

③-2 主に外出する頻度

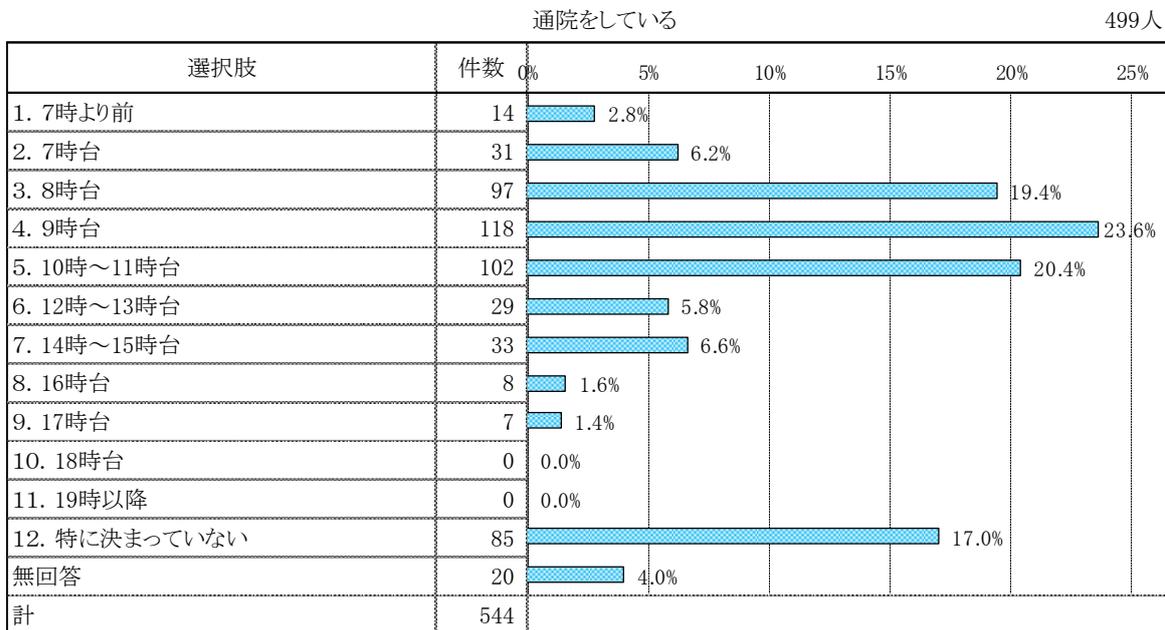
・主に外出する頻度については、「月1～数回」が54.4%で最も多く、次いで「月1回未満」17.5%、「週1～2回」11.9%となっています。

選択肢	件数	比率
ほぼ毎日・毎日	2	0.7%
週5～6回	7	2.5%
週4～5回	6	2.1%
週3～4回	13	4.6%
週2～3回	18	6.3%
週1～2回	34	11.9%
月1～数回	155	54.4%
月1回未満	50	17.5%
計	285	100.0%



④主に家を出る時間

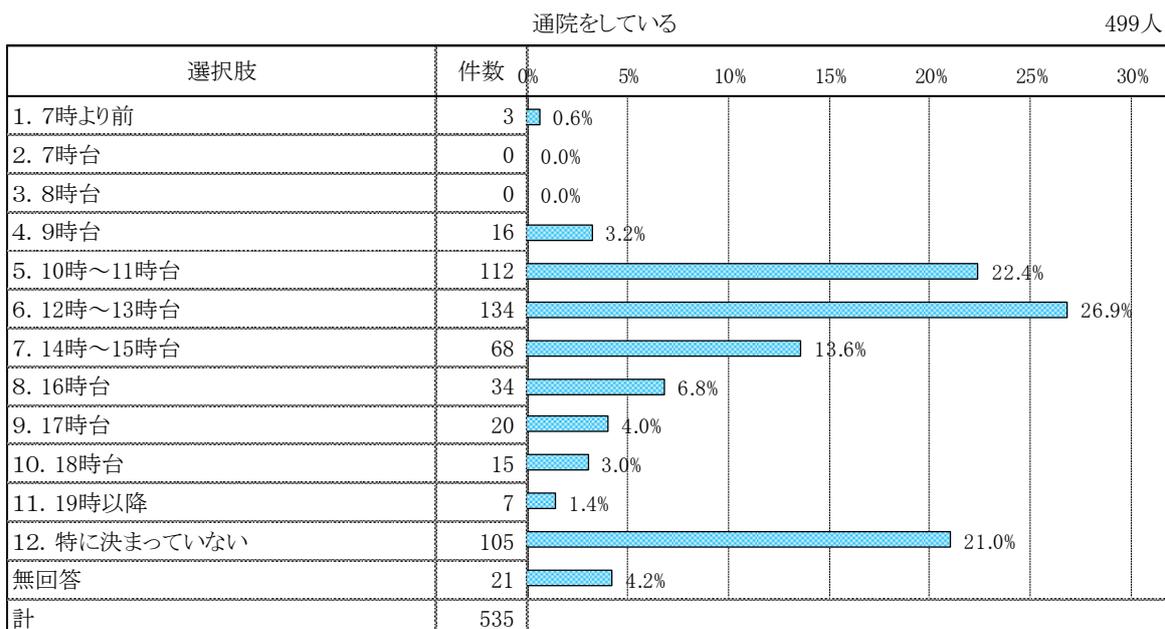
・主に家を出る時間については、「9時台」が最も多く、次いで「10時～11時台」、「8時台」となっています。



集計母数499名

⑤主に家に帰る時間

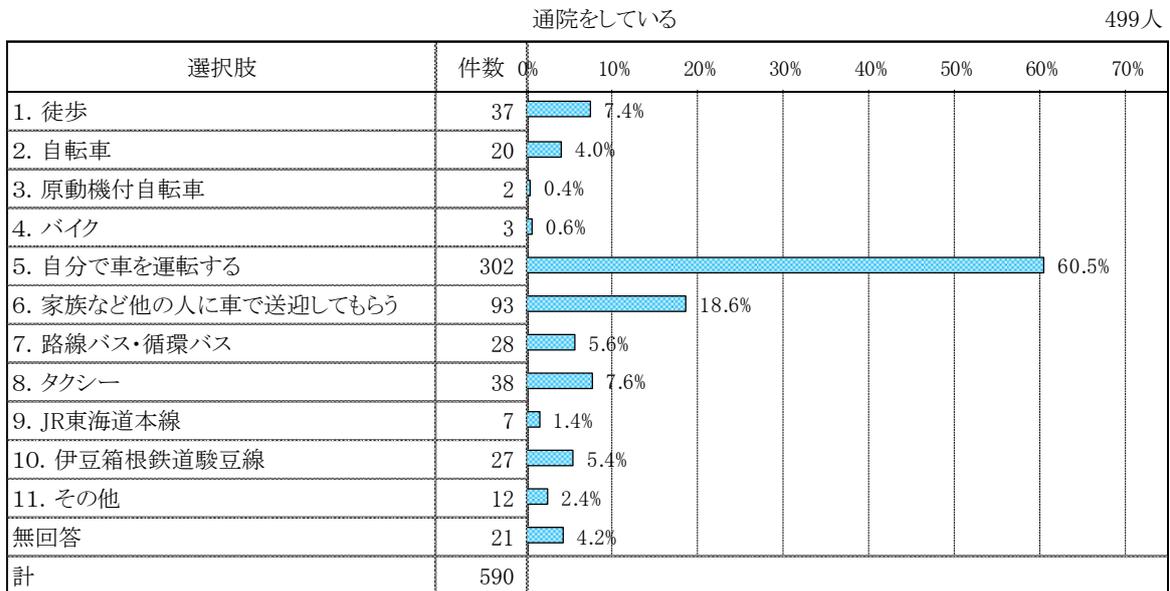
・主に家に帰る時間については、「12時～13時台」が最も多く、次いで「10時～11時台」、「特に決まっていない」となっています。



集計母数499名

⑥主に利用する交通手段

・主に利用する交通手段については、「自分で車を運転する」が最も多く、次いで「家族など他の人に車で送迎してもらう」、「タクシー」となっています。



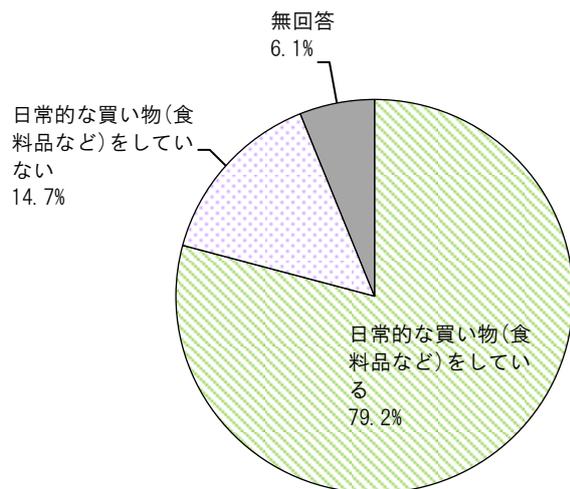
集計母数499名

問2-3 日常的な買い物（食料品など）の場合について

①日常的な買い物(食料品など)の有無

・日常的な買い物(食料品など)の有無については、「日常的な買い物(食料品など)をしている」が79.2%で最も多く、次いで「日常的な買い物(食料品など)をしていない」14.7%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 日常的な買い物(食料品など)をしている	623	79.2%
2. 日常的な買い物(食料品など)をしていない	116	14.7%
無回答	48	6.1%
計	787	100.0%

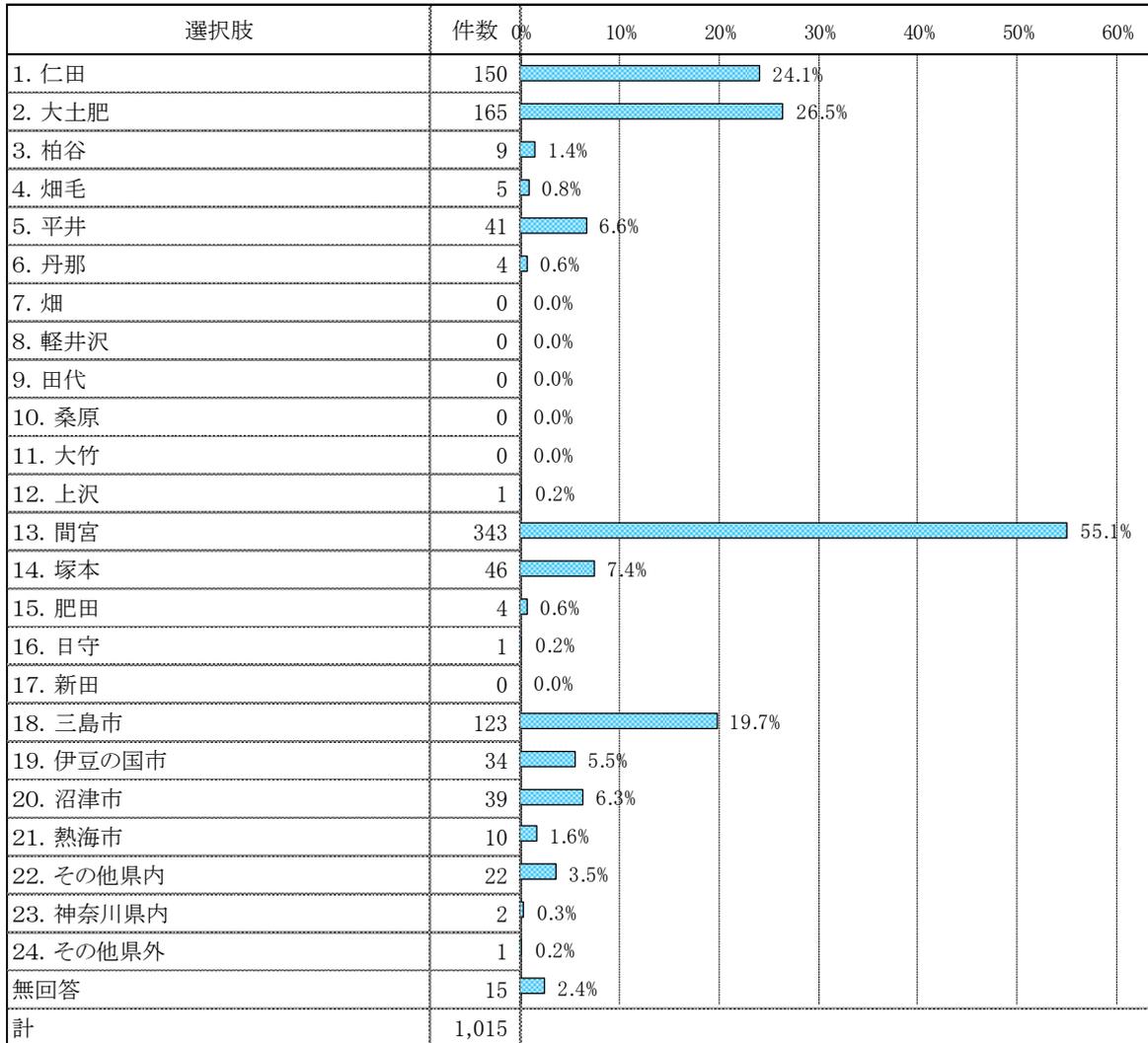


②主な目的地の所在地（地区）

- ・主な目的地の所在地については、「間宮」が最も多く、次いで「大土肥」、「仁田」となっています。

日常的な買い物(食料品など)をしている

623人



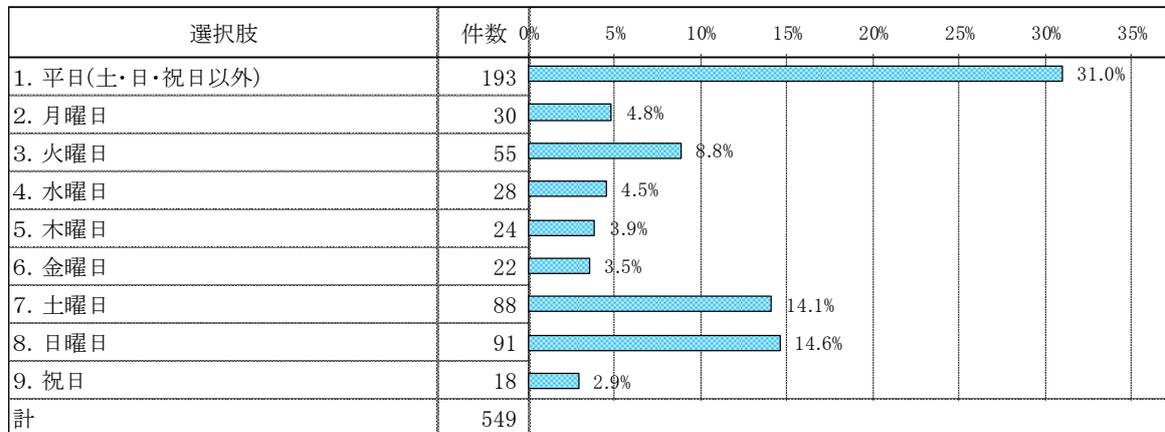
集計母数623名

③-1 主に外出する曜日

・主に外出する曜日については、「平日(土・日・祝日以外)」が最も多く、次いで「日曜日」、「土曜日」となっています。

日常的な買い物(食料品など)をしている

623人

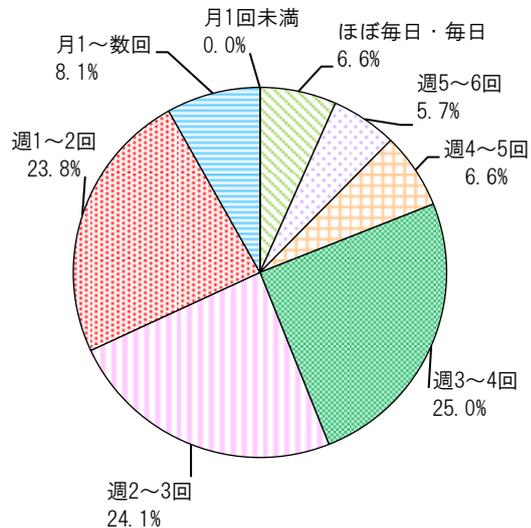


集計母数623名

③-2 主に外出する頻度

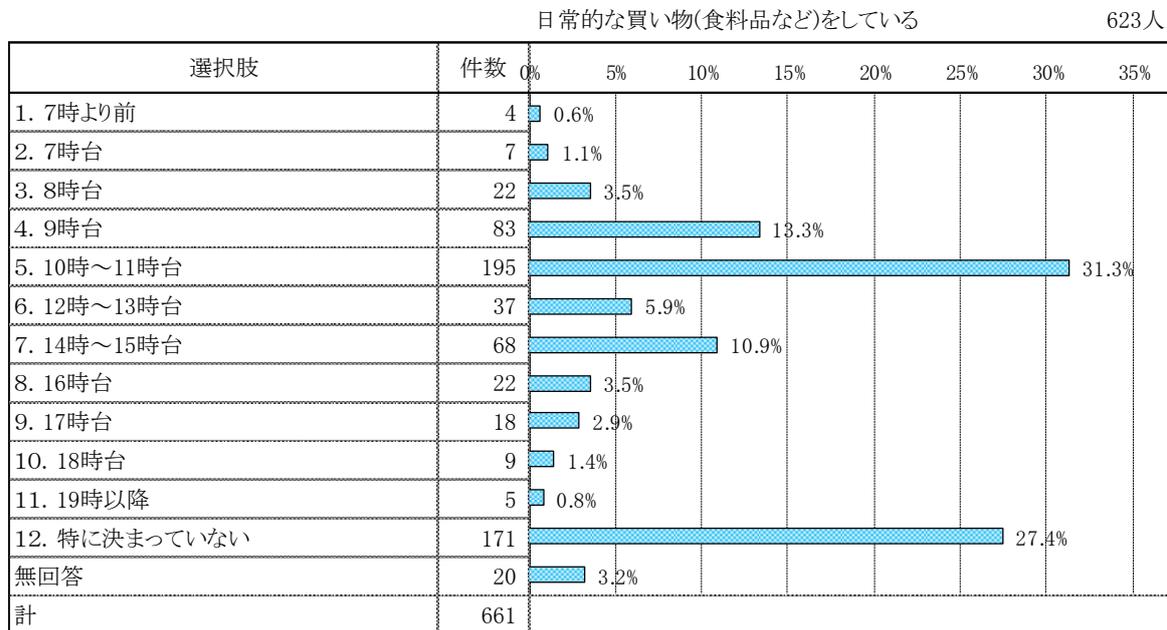
・主に外出する頻度については、「週3～4回」が25.0%で最も多く、次いで「週2～3回」24.1%、「週1～2回」23.8%となっています。

選択肢	件数	比率
ほぼ毎日・毎日	22	6.6%
週5～6回	19	5.7%
週4～5回	22	6.6%
週3～4回	83	25.0%
週2～3回	80	24.1%
週1～2回	79	23.8%
月1～数回	27	8.1%
月1回未満	0	0.0%
計	332	100.0%



④主に家を出る時間

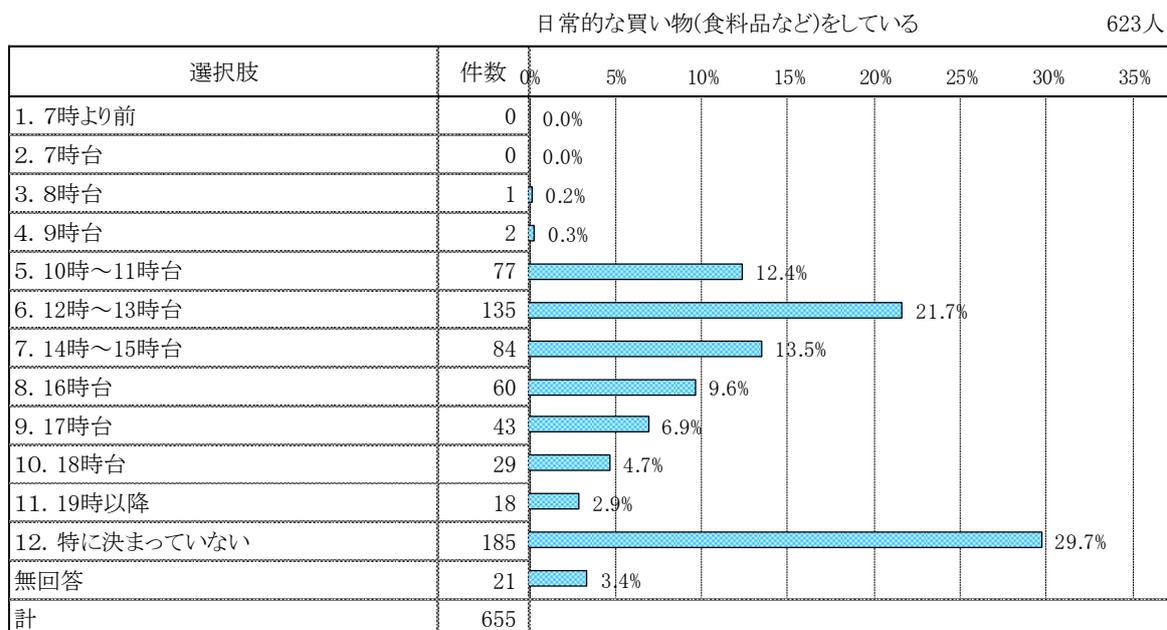
・主に家を出る時間については、「10時～11時台」が最も多く、次いで「特に決まっていない」、「9時台」となっています。



集計母数623名

⑤主に家に帰る時間

・主に家に帰る時間については、「特に決まっていない」が最も多く、次いで「12時～13時台」、「14時～15時台」となっています。



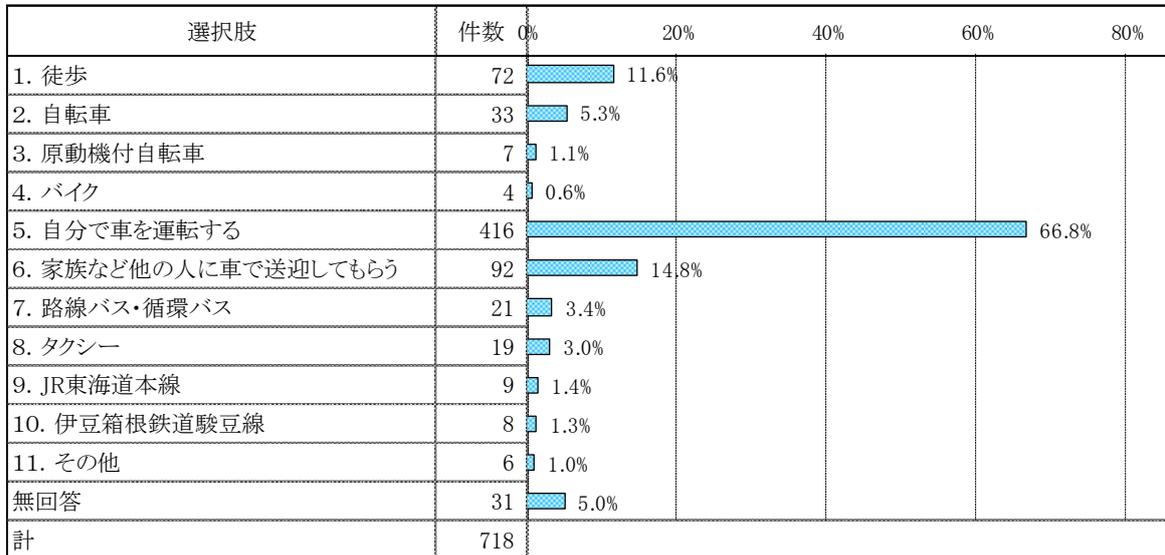
集計母数623名

⑥主に利用する交通手段

・主に利用する交通手段については、「自分で車を運転する」が最も多く、次いで「家族など他の人に車で送迎してもらう」、「徒歩」となっています。

日常的な買い物(食料品など)をしている

623人



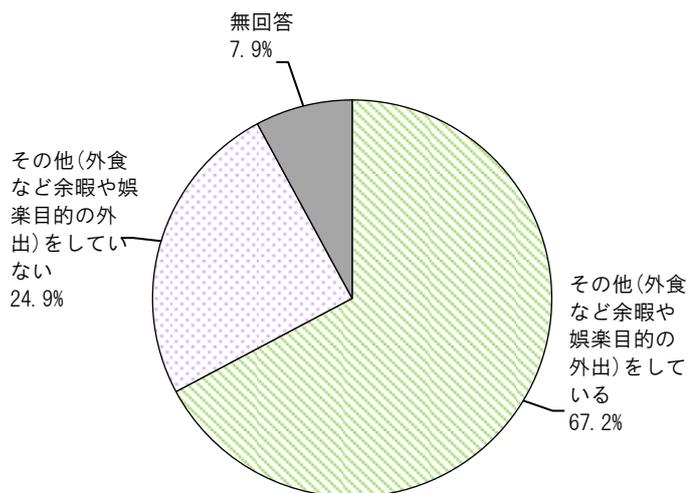
集計母数623名

問2-4 その他(外食など余暇や娯楽目的の外出)の場合について

①その他(外食など余暇や娯楽目的の外出)の有無

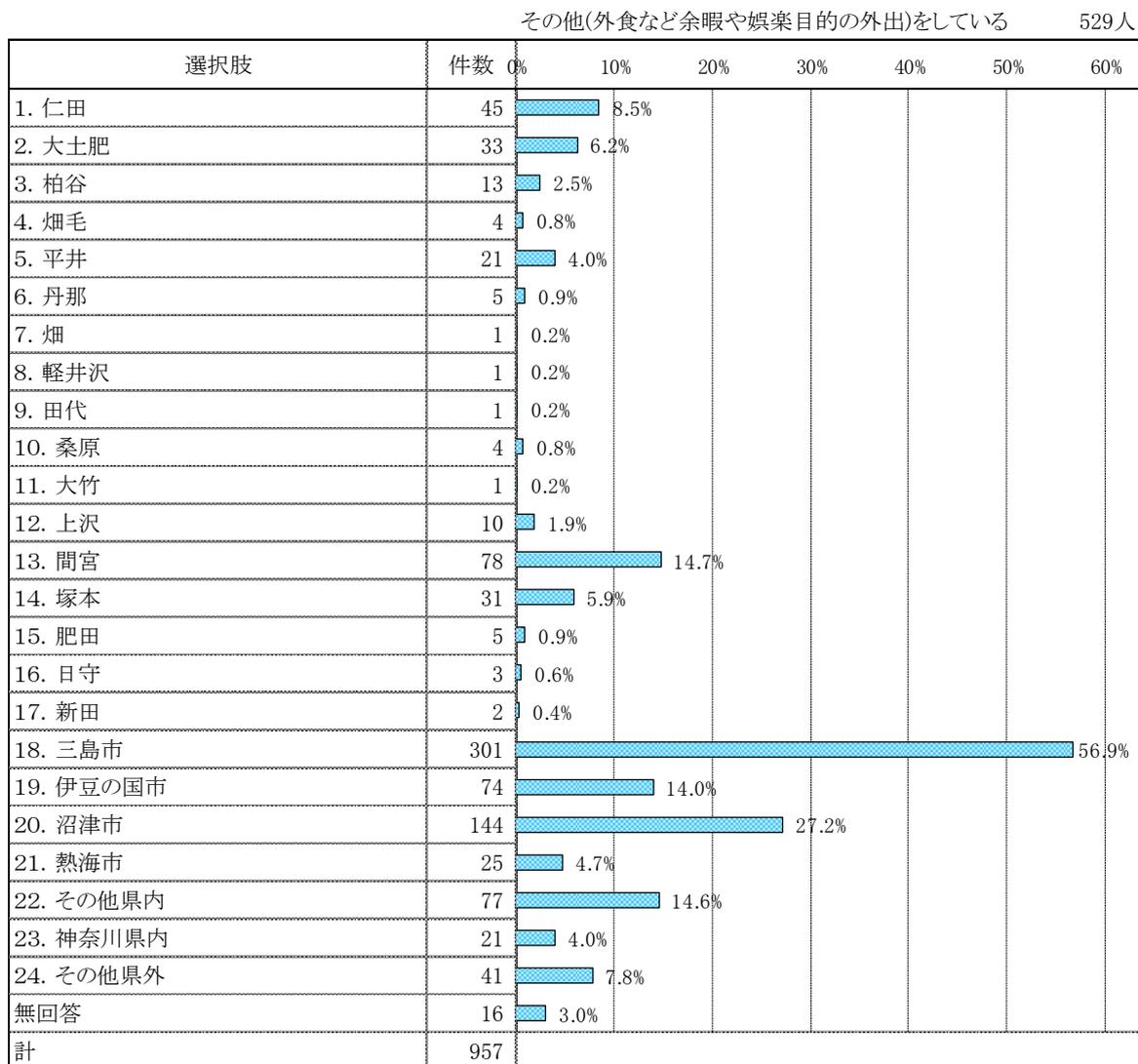
・その他(外食など余暇や娯楽目的の外出)の有無については、「その他(外食など余暇や娯楽目的の外出)をしている」が67.2%で最も多く、次いで「その他(外食など余暇や娯楽目的の外出)をしていない」24.9%となっています。

選択肢	件数	比率
1. その他(外食など余暇や娯楽目的の外出)をしている	529	67.2%
2. その他(外食など余暇や娯楽目的の外出)をしていない	196	24.9%
無回答	62	7.9%
計	787	100.0%



②主な目的地の所在地（地区）

・主な目的地の所在地については、「三島市」が最も多く、次いで「沼津市」、「間宮」となっています。

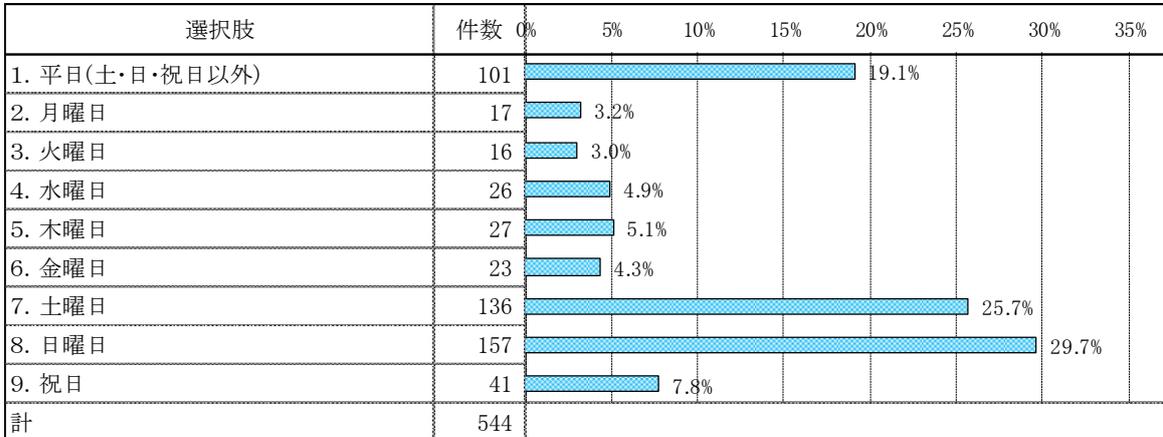


集計母数529名

③-1 主に外出する曜日

・主に外出する曜日については、「日曜日」が最も多く、次いで「土曜日」、「平日(土・日・祝日以外)」となっています。

その他(外食など余暇や娯楽目的の外出)をしている 529人

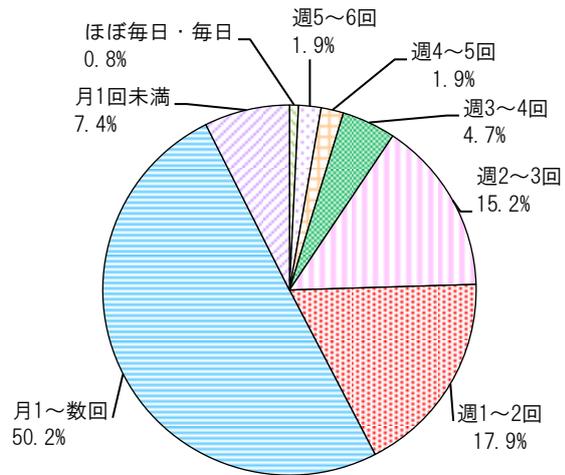


集計母数529名

③-2 主に外出する頻度

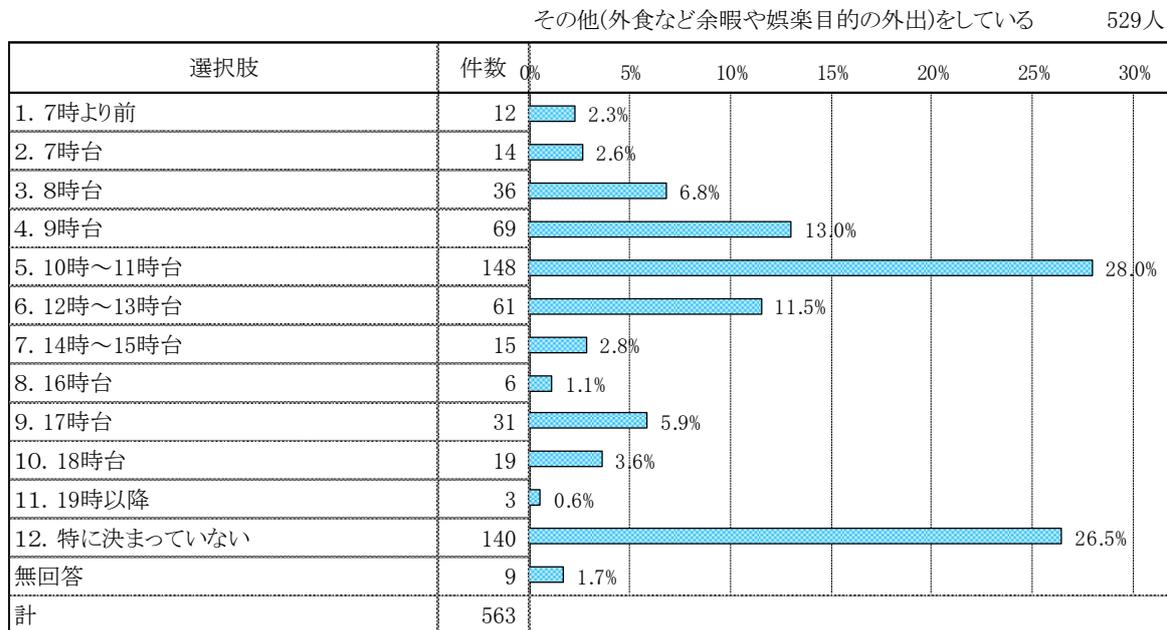
・主に外出する頻度については、「月1～数回」が50.2%で最も多く、次いで「週1～2回」17.9%、「週2～3回」15.2%となっています。

選択肢	件数	比率
ほぼ毎日・毎日	2	0.8%
週5～6回	5	1.9%
週4～5回	5	1.9%
週3～4回	12	4.7%
週2～3回	39	15.2%
週1～2回	46	17.9%
月1～数回	129	50.2%
月1回未満	19	7.4%
計	257	100.0%



④主に家を出る時間

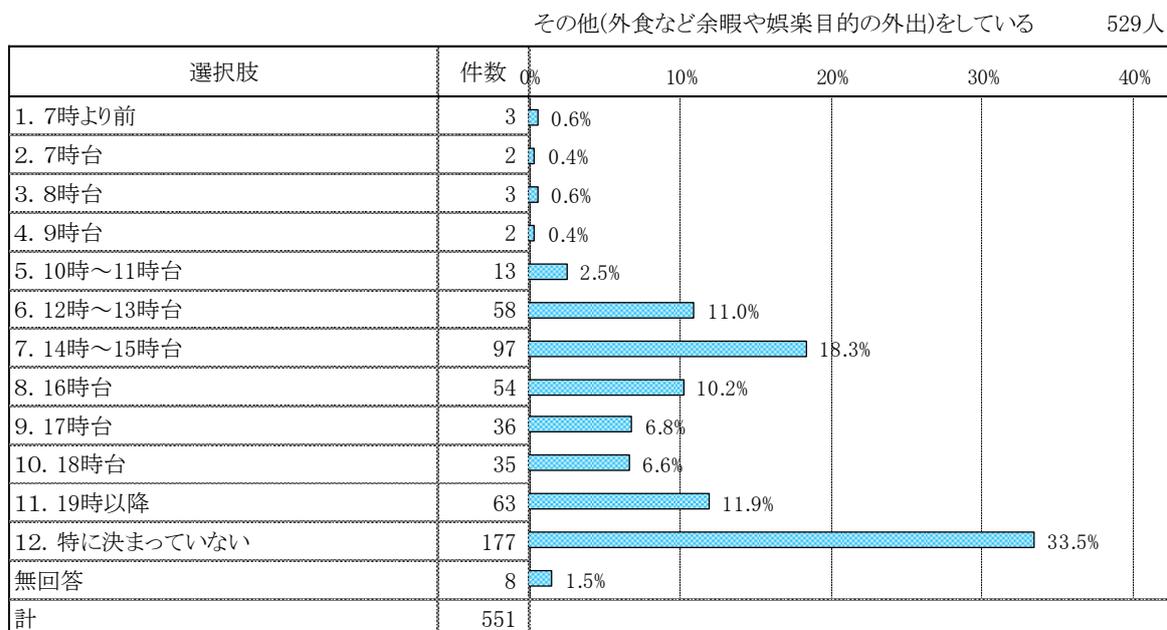
・主に家を出る時間については、「10時～11時台」が最も多く、次いで「特に決まっていない」、「9時台」となっています。



集計母数529名

⑤主に家に帰る時間

・主に家に帰る時間については、「特に決まっていない」が最も多く、次いで「14時～15時台」、「19時以降」となっています。

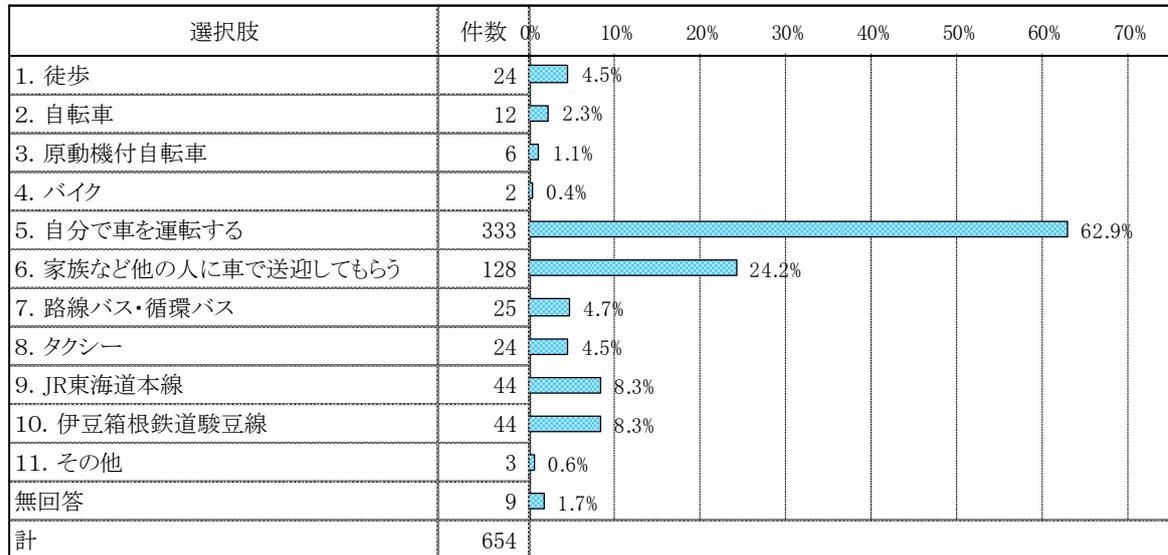


集計母数529名

⑥主に利用する交通手段

・主に利用する交通手段については、「自分で車を運転する」が最も多く、次いで「家族など他の人に車で送迎してもらう」、「JR東海道本線」、「伊豆箱根鉄道駿豆線」となっています。

その他(外食など余暇や娯楽目的の外出)をしている 529人



集計母数529名

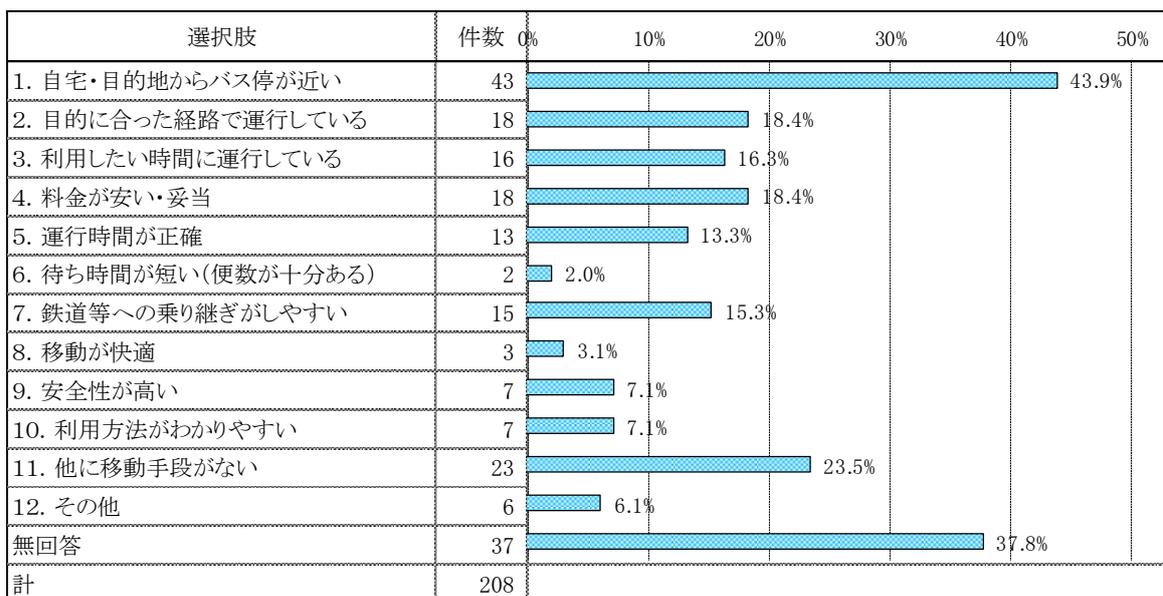
【Ⅲ. 公共交通を利用する理由について】

◆主に利用する交通手段が公共交通（路線バス・循環バス）の方

（問2のいずれかで「路線バス・循環バス」と回答 98人）

問3-1 公共交通（路線バス・循環バス）を利用（交通手段として選択）する理由

・公共交通（路線バス・循環バス）を利用（交通手段として選択）する理由としては、「自宅・目的地からバス停が近い」が最も多く、次いで「他に移動手段がない」、「目的に合った経路で運行している」、「料金が安い・妥当」となっています。



集計母数98名

◆ 主に利用する交通手段が公共交通（路線バス・循環バス）以外の方

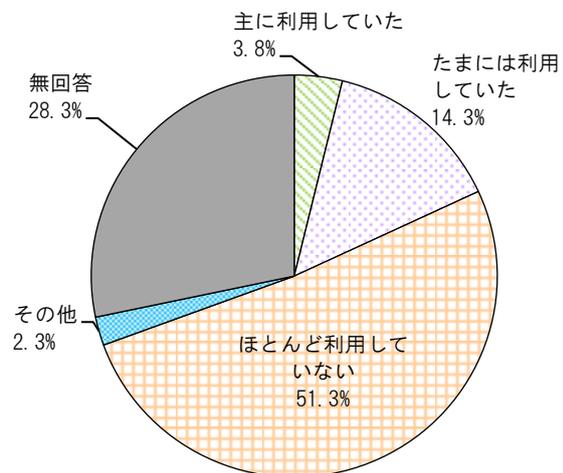
（回答者全員 787人）

問 3-2-1 以前の主な交通手段として公共交通（路線バス・循環バス）の利用の有無

・以前の公共交通（路線バス・循環バス）利用の有無については、「ほとんど利用していない」が51.3%で最も多く、次いで「たまには利用していた」14.3%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 主に利用していた	30	3.8%
2. たまには利用していた	112	14.3%
3. ほとんど利用していない	403	51.3%
4. その他	18	2.3%
無回答	222	28.3%
計	785	100.0%

複数回答による集計除外2名



問 3-2-2 公共交通（路線バス・循環バス）を利用（交通手段として選択）しない・しなくなった理由について

・公共交通（路線バス・循環バス）を利用（交通手段として選択）しない・しなくなった理由としては、「必要がない」が最も多く、次いで「利用したい時間に運行していない」、「目的に合った経路で運行していない」となっています。

選択肢	件数	比率
1. 自宅・目的地からバス停が遠い	96	12.2%
2. 目的に合った経路で運行していない	109	13.9%
3. 利用したい時間に運行していない	160	20.3%
4. 料金が高い	28	3.6%
5. 運行時間が正確でない	13	1.7%
6. 待ち時間が長い(便数が少ない)	98	12.5%
7. 鉄道等への乗り継ぎがしにくい	38	4.8%
8. 移動が苦痛	26	3.3%
9. 安全性が低い	1	0.1%
10. 利用方法がわかりにくい・知らない	34	4.3%
11. 必要がない	201	25.5%
12. その他	70	8.9%
無回答	259	32.9%
計	1,133	

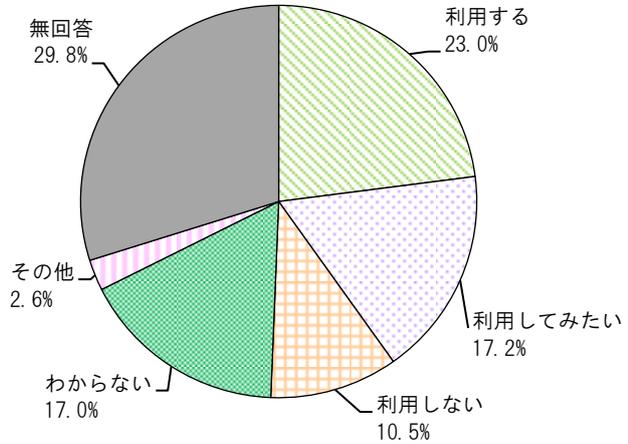
集計母数787名

問 3-2-3 上記問 3-2-2 の「公共交通を利用しない理由」が解消した場合の公共交通を利用

・「公共交通を利用しない理由」が解消した場合の公共交通利用の有無については、「利用する」が23.0%で最も多く、次いで「利用してみたい」17.2%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 利用する	180	23.0%
2. 利用してみたい	135	17.2%
3. 利用しない	82	10.5%
4. わからない	133	17.0%
5. その他	20	2.6%
無回答	234	29.8%
計	784	100.0%

複数回答による集計除外3名

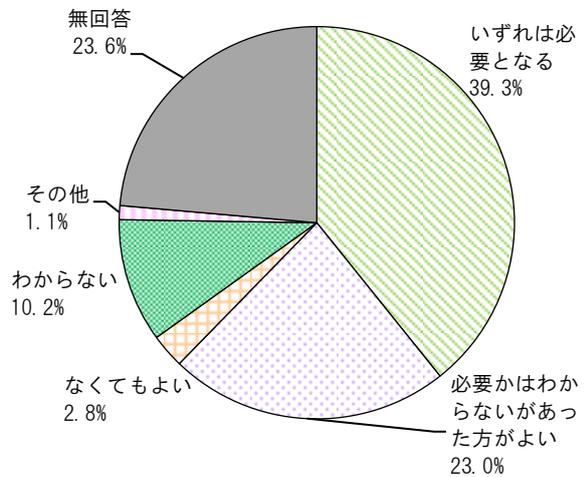


問 3-2-4 現状は公共交通（路線バス・循環バス）を利用していなくても、今後（将来）利用する可能性や必要性

・今後（将来）、公共交通（路線バス・循環バス）を利用する可能性や必要性については、「いずれは必要となる」が39.3%で最も多く、次いで「必要かはわからないがあった方がよい」23.0%となっています。

選択肢	件数	比率
1. いずれは必要となる	308	39.3%
2. 必要かはわからないがあった方がよい	180	23.0%
3. なくてもよい	22	2.8%
4. わからない	80	10.2%
5. その他	9	1.1%
無回答	185	23.6%
計	784	100.0%

複数回答による集計除外3名



【Ⅳ. 公共交通についての満足度と重要度について】

問4 現状の公共交通（路線バス・循環バス）についての満足度

- ・公共交通（路線バス・循環バス）については、「運行時間の正確さ」、「乗車（バス停）位置」、「利用時の快適性」について、他の項目に比べ満足度が高くなっています。
- ・逆に、「便数」や「運行時間帯（ダイヤ）」については、特に満足度が低くなっています。

【満足度】

〔件数〕

項目	満足	やや満足	ふつう	やや不満	不満	無回答	計	平均値	偏差値
乗車(バス停)位置	119	64	169	37	86	312	787	3.20	61.05
運行ルート(目的地)	59	42	192	72	88	334	787	2.81	50.31
運行時間帯(ダイヤ)	19	18	152	131	121	346	787	2.28	35.86
料金	44	30	255	50	56	352	787	2.90	52.87
運行時間の正確さ	65	51	265	20	31	355	787	3.23	61.97
便数	11	19	122	153	132	350	787	2.14	31.96
鉄道等への乗り継ぎ	29	34	209	69	81	365	787	2.67	46.59
利用時の快適性	49	45	262	25	42	364	787	3.08	57.87
利用方法のわかりやすさ	48	41	241	53	44	360	787	2.99	55.40
全体的な満足度	19	44	213	87	73	351	787	2.65	

※平均値(満足・5、やや満足・4、ふつう・3、やや不満・2、不満・1)無回答は除く。
複数回答は集計除外とした。

平均点	2.79
標準偏差	0.36

※標準偏差は全体的な満足度を除く

【満足度】

〔割合〕

項目	満足	やや満足	ふつう	やや不満	不満	計
乗車(バス停)位置	25.1%	13.5%	35.6%	7.8%	18.1%	100.0%
運行ルート(目的地)	13.0%	9.3%	42.4%	15.9%	19.4%	100.0%
運行時間帯(ダイヤ)	4.3%	4.1%	34.5%	29.7%	27.4%	100.0%
料金	10.1%	6.9%	58.6%	11.5%	12.9%	100.0%
運行時間の正確さ	15.0%	11.8%	61.3%	4.6%	7.2%	100.0%
便数	2.5%	4.3%	27.9%	35.0%	30.2%	100.0%
鉄道等への乗り継ぎ	6.9%	8.1%	49.5%	16.4%	19.2%	100.0%
利用時の快適性	11.6%	10.6%	61.9%	5.9%	9.9%	100.0%
利用方法のわかりやすさ	11.2%	9.6%	56.4%	12.4%	10.3%	100.0%
全体的な満足度	4.4%	10.1%	48.9%	20.0%	16.7%	100.0%

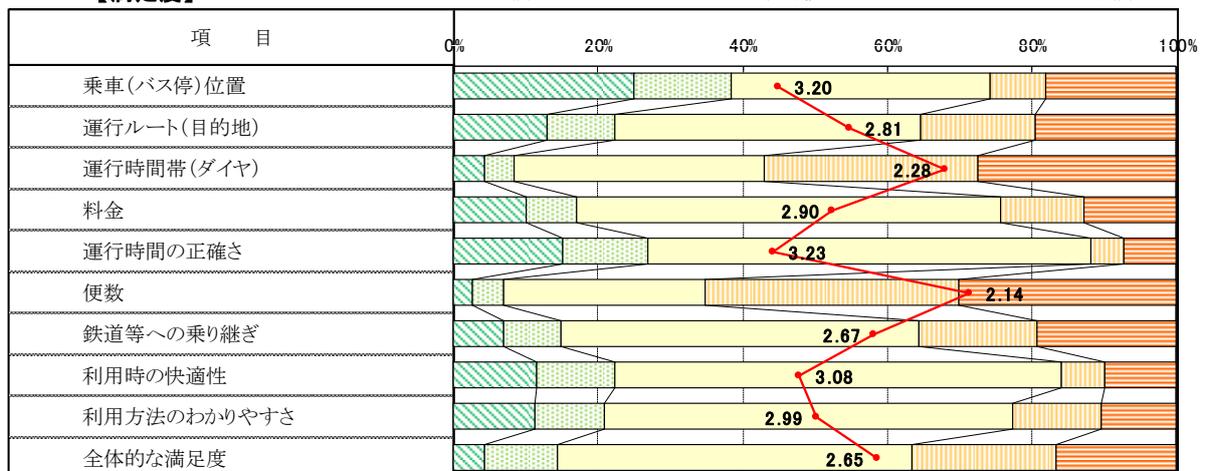
※無回答は除く。

【満足度】

満足←

→ 平均値

→ 不満



■満足 ■やや満足 ■ふつう ■やや不満 ■不満

※平均値(満足・5、やや満足・4、ふつう・3、やや不満・2、不満・1)無回答は除く。

※折れ線は平均値。

問5 公共交通（路線バス・循環バス）を今後利用するうえでの（現状利用していない方には利用するにあたっての）重要度

・公共交通（路線バス・循環バス）を今後利用するうえでの重要度については、「運行時間帯（ダイヤ）」、「運行ルート（目的地）」、「乗車（バス停）位置」などの項目が挙げられています。

【重要度】

項目	[件数]					無回答	計	平均値	偏差値
	かなり重要	やや重要	どちらでもない	あまり重要でない	全く重要でない				
乗車(バス停)位置	331	198	81	14	7	156	787	4.32	59.06
運行ルート(目的地)	335	199	79	12	6	156	787	4.34	60.18
運行時間帯(ダイヤ)	340	210	63	11	5	158	787	4.38	62.49
料金	231	211	154	28	6	157	787	4.00	41.97
運行時間の正確さ	204	270	131	20	6	156	787	4.02	43.00
便数	280	262	72	12	6	155	787	4.26	56.01
鉄道等への乗り継ぎ	292	215	88	25	10	157	787	4.20	52.43
利用時の快適性	157	241	191	34	8	156	787	3.80	30.83
利用方法のわかりやすさ	232	224	149	19	6	157	787	4.04	44.04

※平均値(かなり重要・5、やや重要・4、どちらでもない・3、あまり重要でない・2、全く重要でない・1)無回答は除く。
複数回答は集計除外とした。

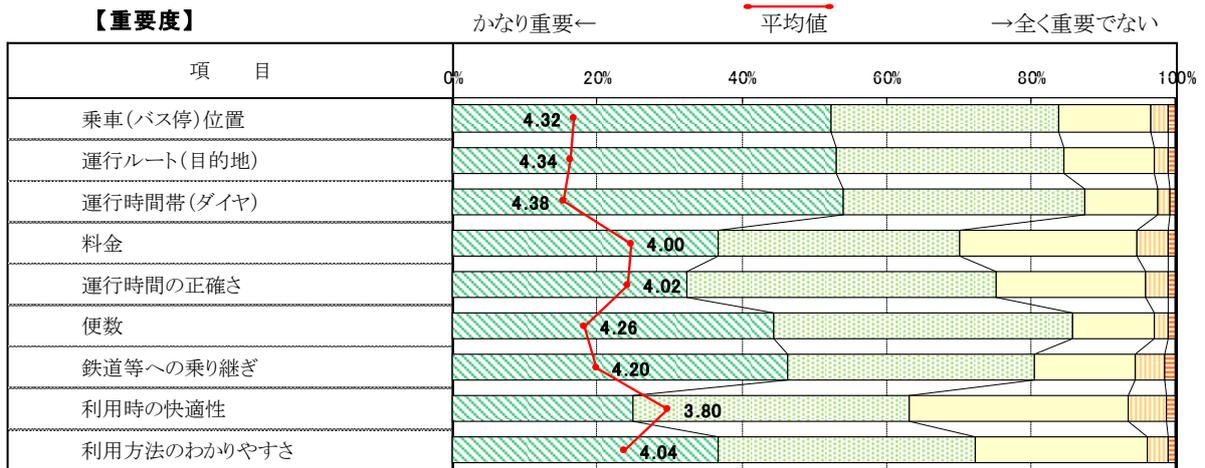
平均点	4.15
標準偏差	0.18

【重要度】

項目	[割合]					計
	かなり重要	やや重要	どちらでもない	あまり重要でない	全く重要でない	
乗車(バス停)位置	52.5%	31.4%	12.8%	2.2%	1.1%	100.0%
運行ルート(目的地)	53.1%	31.5%	12.5%	1.9%	1.0%	100.0%
運行時間帯(ダイヤ)	54.1%	33.4%	10.0%	1.7%	0.8%	100.0%
料金	36.7%	33.5%	24.4%	4.4%	1.0%	100.0%
運行時間の正確さ	32.3%	42.8%	20.8%	3.2%	1.0%	100.0%
便数	44.3%	41.5%	11.4%	1.9%	0.9%	100.0%
鉄道等への乗り継ぎ	46.3%	34.1%	14.0%	4.0%	1.6%	100.0%
利用時の快適性	24.9%	38.2%	30.3%	5.4%	1.3%	100.0%
利用方法のわかりやすさ	36.8%	35.6%	23.7%	3.0%	1.0%	100.0%

※無回答は除く。

【重要度】



□かなり重要 □やや重要 □どちらでもない □あまり重要でない □全く重要でない

※平均値(かなり重要・5、やや重要・4、どちらでもない・3、あまり重要でない・2、全く重要でない・1)無回答は除く。

※折れ線は平均値。

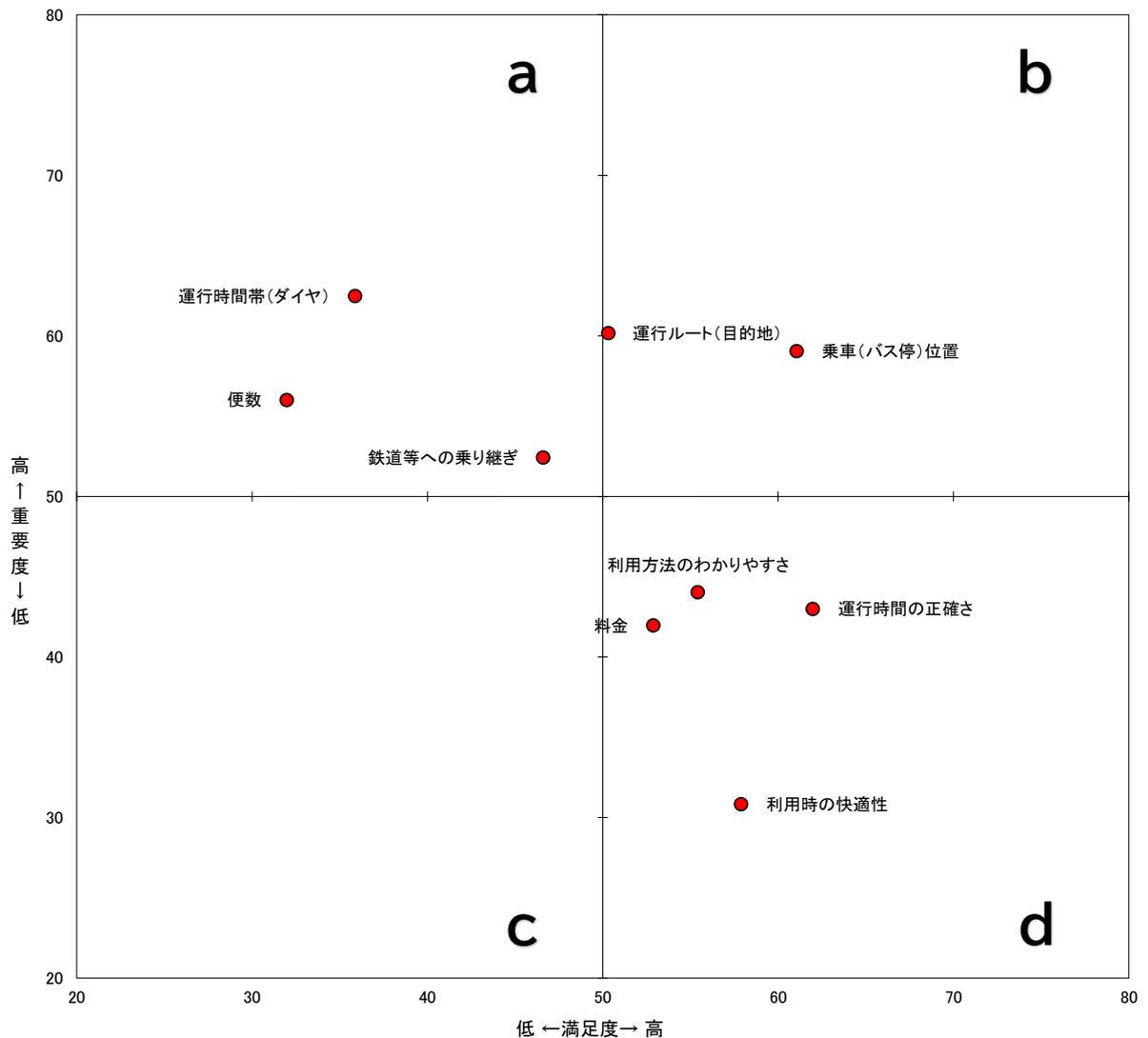
【満足度と重要度の分析（偏差値）】

- 公共交通（路線バス・循環バス）について、特に満足度が低く、重要度が高いのは、「運行時間帯（ダイヤ）」、「便数」、「鉄道等への乗り継ぎ」となっています。
- また、重要度の高いものとして、「運行ルート（目的地）」、「乗車（バス停）位置」なども挙げられています。

満足度と重要度を点数化して偏差値を算定し、縦軸に重要度、横軸に満足度をとってグラフ化した。

aゾーン：満足度が低く、重要度が高い
bゾーン：満足度・重要度がともに低い

cゾーン：満足度・重要度がともに高い
dゾーン：満足度が高く、重要度が低い



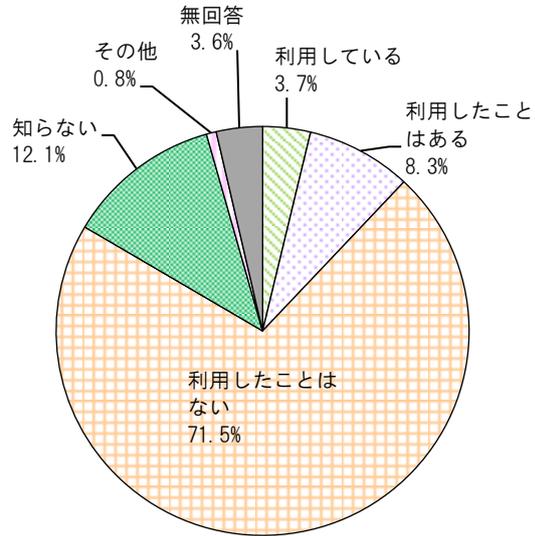
【V. 公共交通（路線バス・循環バス）の存続の在り方について】

問6 函南町が令和3年11月から実証運行している「函南町拠点循環バス」（令和5年4月から一部ルート変更）の利用

- ・函南町拠点循環バスの利用については、「利用したことはない」が71.5%で圧倒的に多く、「知らない」も12.1%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 利用している	29	3.7%
2. 利用したことはある	64	8.3%
3. 利用したことはない	554	71.5%
4. 知らない	94	12.1%
5. その他	6	0.8%
無回答	28	3.6%
計	775	100.0%

複数回答による集計除外12名

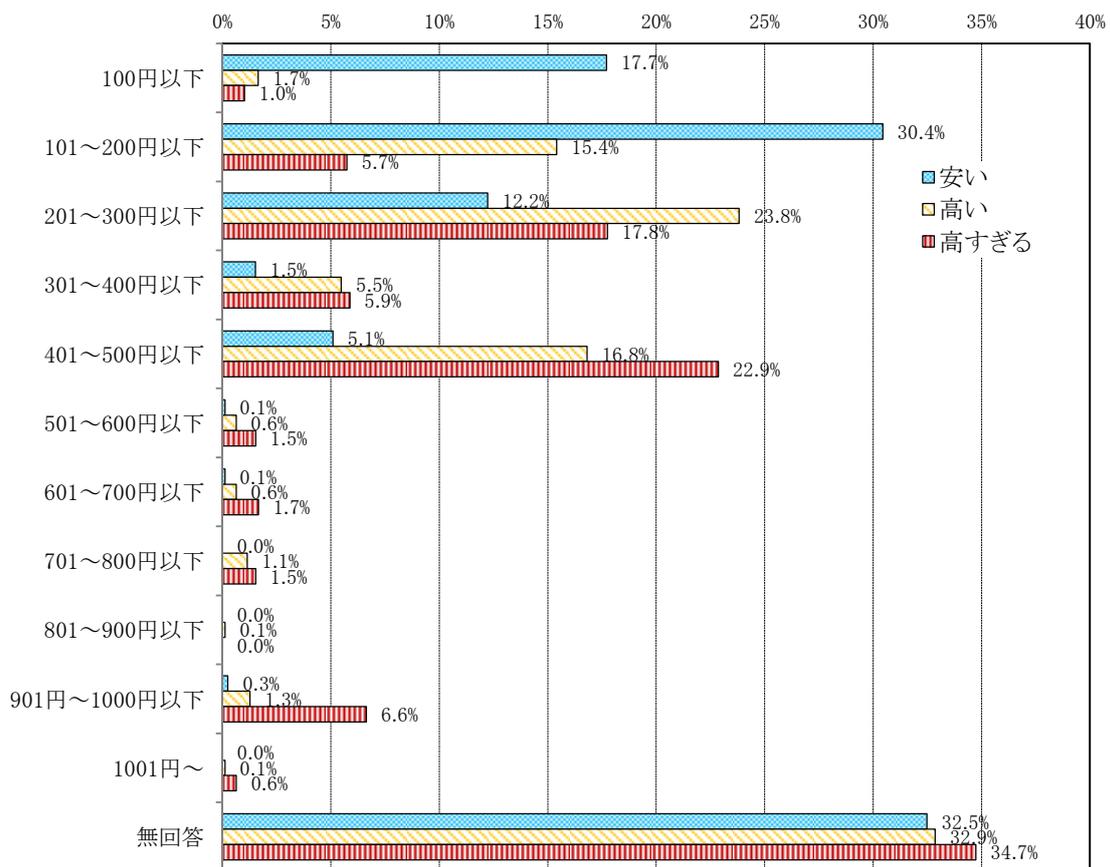


問7 住まいの地域から、「路線バス・循環バス」や「デマンド型乗合タクシーなどの新規公共交通（できたことを想定して）」を利用して熱函商店街（函南中学校周辺）まで行く場合の片道料金について

【路線バス・循環バス】

- ・路線バス・循環バスの利用で「安い」と感じる片道料金については、「101～200円以下」が30.4%で最も多く、次いで「100円以下」17.7%、「201～300円以下」12.2%となっています。
- ・また、「高い」と感じる片道料金については、「201～300円以下」が23.8%で最も多く、次いで「401～500円以下」16.8%、「101～200円以下」15.4%となっています。
- ・さらに、「高すぎる、この値段なら利用しない」と感じる片道料金については、「401～500円以下」が22.9%で最も多く、次いで「201～300円以下」17.8%、「901円～1000円以下」6.6%となっています。

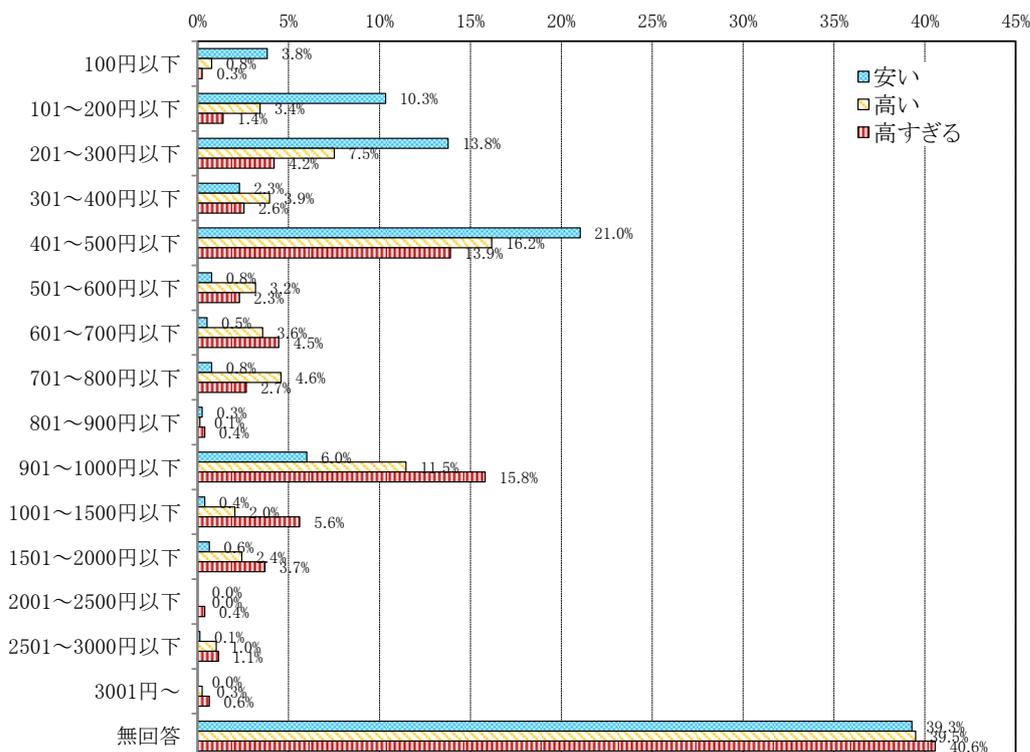
選択肢	1. いくら以下なら「安い」と感じますか。		2. いくら以上なら「高い」と感じますか。		3. いくら以上なら「高すぎる、この値段なら利用しない」と感じますか。	
	件数	比率	件数	比率	件数	比率
100円以下	139	17.7%	13	1.7%	8	1.0%
101～200円以下	239	30.4%	121	15.4%	45	5.7%
201～300円以下	96	12.2%	187	23.8%	139	17.8%
301～400円以下	12	1.5%	43	5.5%	46	5.9%
401～500円以下	40	5.1%	132	16.8%	179	22.9%
501～600円以下	1	0.1%	5	0.6%	12	1.5%
601～700円以下	1	0.1%	5	0.6%	13	1.7%
701～800円以下	0	0.0%	9	1.1%	12	1.5%
801～900円以下	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%
901円～1000円以下	2	0.3%	10	1.3%	52	6.6%
1001円～	0	0.0%	1	0.1%	5	0.6%
無回答	255	32.5%	258	32.9%	272	34.7%
計	785	100.0%	785	100.0%	783	100.0%
数値ではない回答	2		2		4	



【デマンド型乗合タクシーなどの新規公共交通】

- デマンド型乗合タクシーなどの新規公共交通の利用で「安い」と感じる片道料金については、「401～500円以下」が21.0%で最も多く、次いで「201～300円以下」13.8%、「101～200円以下」10.3%となっています。
- また、「高い」と感じる片道料金については、「401～500円以下」が16.2%で最も多く、次いで「901～1000円以下」11.5%、「201～300円以下」7.5%となっています。
- さらに、「高すぎる、この値段なら利用しない」と感じる片道料金については、「901～1000円以下」が15.8%で最も多く、次いで「401～500円以下」13.9%、「1001～1500円以下」5.6%となっています。

選択肢	1. いくら以下なら「安い」と感じますか。		2. いくら以上なら「高い」と感じますか。		3. いくら以上なら「高すぎる、この値段なら利用しない」と感じますか。	
	件数	比率	件数	比率	件数	比率
100円以下	30	3.8%	6	0.8%	2	0.3%
101～200円以下	81	10.3%	27	3.4%	11	1.4%
201～300円以下	108	13.8%	59	7.5%	33	4.2%
301～400円以下	18	2.3%	31	3.9%	20	2.6%
401～500円以下	165	21.0%	127	16.2%	109	13.9%
501～600円以下	6	0.8%	25	3.2%	18	2.3%
601～700円以下	4	0.5%	28	3.6%	35	4.5%
701～800円以下	6	0.8%	36	4.6%	21	2.7%
801～900円以下	2	0.3%	1	0.1%	3	0.4%
901～1000円以下	47	6.0%	90	11.5%	124	15.8%
1001～1500円以下	3	0.4%	16	2.0%	44	5.6%
1501～2000円以下	5	0.6%	19	2.4%	29	3.7%
2001～2500円以下	0	0.0%	0	0.0%	3	0.4%
2501～3000円以下	1	0.1%	8	1.0%	9	1.1%
3001円～	0	0.0%	2	0.3%	5	0.6%
無回答	308	39.3%	310	39.5%	318	40.6%
計	784	100.0%	785	100.0%	784	100.0%
数値ではない回答	3		2		3	



(12) 地域公共交通計画策定に向けたワークショップ（2023年（令和5年）11・12月実施）の結果

① ワークショップ開催の趣旨

「函南町地域公共交通計画」の策定にあたり、地域の皆様がどのような目的や交通手段で移動しているか（地域の実情、ニーズ等）、また公共交通に対する「思い」や「意見・要望」、地域にとって必要な公共交通について把握するため、ワークショップ形式による意見交換を実施しました。

開催日程	小学校区	参加者数
11/24（金） 19：00～20：30	丹那	A班：5名 B班：7名 計12名
11/27（月） 19：00～20：30	函南	5名
11/29（水） 19：00～20：30	西	A班：6名 B班：7名 計13名
12/4（月） 19：00～20：30	東	6名
12/6（水） 19：00～20：30	桑村	A班：4名 B班：5名 計9名

② 意見交換会の結果（概要）

小学校区	○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	A	<ul style="list-style-type: none"> ・居住者、観光客を増やし利用者を増やす。 ・バス運行がないことを魅力的なまちづくりに繋げる ・ゴルフ場、病院等の、民間の送迎バスを活用 ・湯～トピアの送迎バスを活用 ・スクールバスを活用 ・企業の協力が重要 ・送迎を担っているボランティア（ダイヤランドの暮らしの応援隊）への町支援（利用者増大で調整が膨大な一方、担い手が高齢化）
	B	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの活用 ・湯～トピアバスの活用（撤退の可能性も考慮） ・ダイヤランドのボランティアの活動（移動支援、植木剪定） ・隣人との乗り合いは難しい ・利用料は、1,000円位が限界（年金生活者）

小学校区		○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)
桑村	A	<ul style="list-style-type: none"> ・函南駅、大場駅に行くバスしかない ・公共交通（地域内を循環するバス）がない ・函南駅基点の商業施設を周るバスがほしい ・函南駅→平井→JA→庁内循環 ・熱函道路を通るルート ・昼間限定の買い物用バス ・デマンドタクシーのルートに買い物できる場所を入れてほしい ・パサディナや桑村を周るバス（マイクロバス）導入の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納後が心配 ・函南駅や大場駅のタクシーの活用 ・函南駅の利便性をアピールして人口増加を図り、バスを充実させる ・函南駅と町役場、大場方面を繋ぐ鉄道の検討（沿線人口を増加させる）
	B	<ul style="list-style-type: none"> ・函南駅でのJRとバスの乗り継ぎの改善 ・使いたい時間帯（朝、夕）のバス便の充実 ・地域内の函南駅への確保 ・函南駅から町内市街地へのアクセス 	<ul style="list-style-type: none"> ・ボランティア送迎の対象者の拡大（現在は高齢単身者に限定） ・ボランティア送迎のシステム化（現在は信頼関係で成立、声掛けはNG） ・送迎の仕組みができることが大事 ・ある程度の料金（対価）は必要
函南		<ul style="list-style-type: none"> ・ニーズに合ったルート、運行時間帯の設定を ・乗り継ぎの改善 ・中心部（函南駅）へ連絡するバスがほしい ・学校に行くバスがほしい ・町役場へ直接連絡するバスがほしい ・利用が多い時間帯の増便を（効率もよい） ・自主運行バスの検討 ・バス同士の乗り換え時の、料金割引の制度 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方がわからない ・スクールバスではなく、バスルートに学校を組み込む ・登校時の乗合の推進 ・バス停の環境改善（屋根の設置で雨天時も待ちやすい環境）を
西	A	<ul style="list-style-type: none"> ・バスルートが長くなり、長いと乗りたくない ・長距離の循環ではなく、ブロックごとのバスルート設定を（短い路線をたくさん） ・循環バスの台数を増やす ・バス便数の増便 ・路線バスのバス停が増えて利用しやすくなった ・新田にバスルートがない（原木→仁田→循環バス→復路） 	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表が家がない ・バスの乗り方、バス停の位置、時刻表等の情報の提供 ・買い物でバスを利用する人もいる ・飲み会の往路でバスを使いたい（18時台）
	B	<ul style="list-style-type: none"> ・電車は日常的に利用している ・循環バスの利用もみられる ・バス料金は高い（いくらかかるかわからない） 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者にはタクシーの方が便利（足が悪い） ・日守、新田辺りはタクシーの方が利用しやすい ・買い物移動など近所の声掛けあり ・停留所までの安全な移動環境の確保 ・待ち合い環境の整備 ・各種サービスが地域を循環した方がよいのでは

小学校区	○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	<ul style="list-style-type: none"> • 仁田駅に行くバスがない • 使いたい時間帯にバスがない • 高校生が公共交通を利用していない • 地域内を周るバスの運行 • 目的地別のバスの運行(現在、目的地まで遠回り) • 用途に特化したバス(学生用、忘年会用)の運行 • 1日乗り放題の料金体系の導入 • 乗りたいところで乗れて、降りたいところで降りられるバスの運行 • バス専用レーンの設置 	<ul style="list-style-type: none"> • バスの乗り方がわからない • バスのイベント(バス洗車など)開催で、乗ってもらうきっかけづくり • 小、中学生を対象としたバス教育(年に1回乗ってもらう) • 免許返納者に対するクーポンの配布 • 支払いの手間を軽減(1回100円、乗り放題500円) • 乗降が大変な人への対応(車椅子が乗れるバス、福祉サービス付きバス)

資料－５ 課題のまとめ

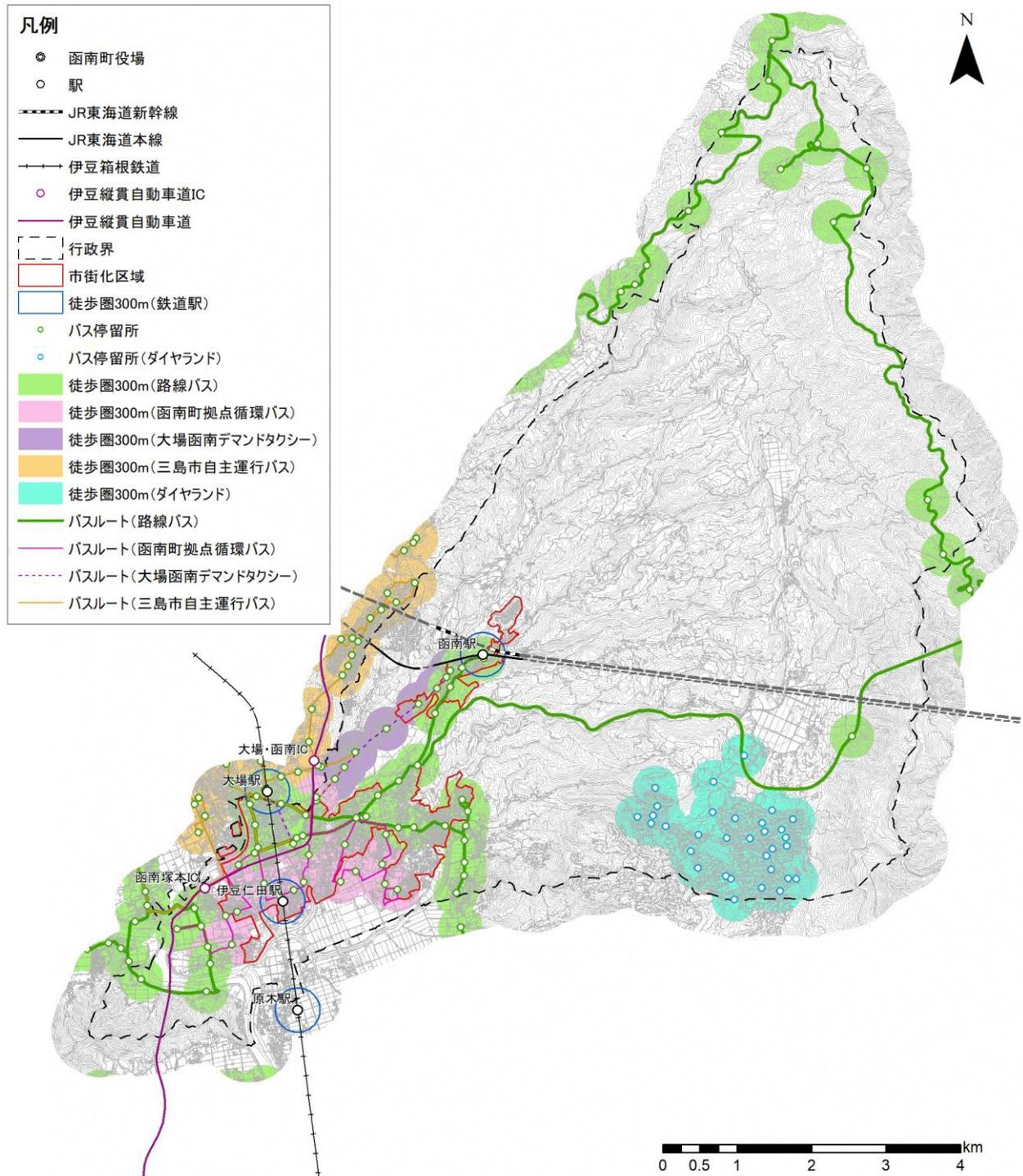
<p>現況</p>	
<p>人口</p> <p>◆人口減少・少子高齢化も進展・今後も深刻化</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口が減少し、少子高齢化も進展している 2050年(令和32年)の人口は現在の約74%、高齢化率は43.5%に上ると推計されている 	<p>◆昼間人口が低く、町外への通学・通勤が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学の人口流動は流出超過、ベッドタウンとしての性格を有する
<p>交通特性</p> <p>◆周辺都市と連絡する道路網が発展しているが混雑</p> <ul style="list-style-type: 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 運転免許保有率は69.9%、20歳代、60歳代が都市圏全体より低い 	<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駿豆線大場駅とJR函南駅を基点に運行し、バス路線がなかった伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆仁田駅を接続する拠点循環コミュニティバスが実証運行されている 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増加傾向である 自主運行タクシーの利用者数は年間70～90人程度で、コロナ禍以後増加し125人である 福祉有償運送の利用者数は新型コロナウイルス感染症の拡大による外出制限や制限緩和後の外出控え等の影響により大きく減少した 路線バスの実証実験では、ほとんど利用者がいないバス停も多い <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、伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆仁田駅、伊豆箱根鉄道駿豆線大場駅・JR函南駅で新型コロナウイルス感染症の拡大による外出制限や制限緩和後の外出控え等の影響により大きく減少した 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、運転手不足などを理由に退出した路線がある
<p>利用者・地域のニーズ</p> <p>◆公共交通の利用意向は低いが将来的な利用意向がある</p> <ul style="list-style-type: none"> 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」、「鉄道等への乗り継ぎ」となっている <p>◆循環バスが自立した日常生活を支える</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	

<p>上位・関連計画</p> <p>◆第六次函南町総合計画後期基本計画</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>◆伊豆地域公共交通計画</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 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 	
<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。 • 伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆仁田駅は、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なく、実証運行の拠点循環コミュニティバスにより連携強化を図りました。今後は、実証運行を踏まえ、伊豆箱根鉄道駿豆線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の構築が必要となります。
<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、町外への通勤・通学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、桑原地区等が交通空白地域となっています。一部地域では、自主運行タクシーやデマンド型乗合タクシー（実証運行）、ボランティア輸送により、移動手段を確保する取組が進められており、その他の地域においても、地域のニーズに応じた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分譲地が定住地にもなっており、一部の地区では分譲地の管理組合で運行する送迎バスのサービスで、移動手段が確保されているものの、周辺の交通空白地域の解消と連携した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、東駿河湾環状線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：交通空白地域

出典：国土数値情報（2022年（令和4年度））、事業者提供資料

