

# 函南町地域公共交通計画 (計画編)

2025年(令和7年)3月

函 南 町

# 目 次

1 はじめに.....	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	4
1-3 計画区域.....	5
1-4 計画期間.....	5
2 地域公共交通、地域公共交通の担い手・協議組織の役割.....	6
2-1 公共交通機関の役割.....	6
2-2 その他の交通機関の役割.....	7
2-3 地域公共交通の担い手・協議組織.....	8
3 本町の現況及び課題.....	9
3-1 現況調査結果.....	9
3-2 各種調査結果.....	13
3-3 現況まとめと課題.....	18
4 地域公共交通計画の基本的な方針.....	20
5 「目指す姿」を実現するための施策・事業.....	27
5-1 地域公共交通の施策・事業の立案.....	27
5-2 事業の概要.....	28
6 計画の達成状況の評価.....	40
6-1 数値目標.....	40
6-2 計画の達成状況の評価.....	41
7 用語集.....	42

# 1 はじめに

## 1-1 計画策定の背景と目的

### (1) 地域公共交通を取り巻く法的背景

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

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

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

なお、2020年(令和2年)6月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正<sup>※4</sup>、2023年(令和5年)4月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」<sup>※5</sup>が公布され、10月1日より全面施行されています。

#### ※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(2007年(平成19年)5月公布、10月施行)

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

#### ※2 「交通政策基本法」(2013年(平成25年)12月公布・施行)

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

#### ※3 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正案」(2014年(平成26年)5月公布、11月施行)

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

#### ※4 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正(2020年(令和2年)6月公布、11月施行)

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

#### ※5 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」(2023年(令和5年)4月公布、10月施行)

地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進めるための枠組みの創設・拡充を目的とした改正法

## (2) 函南町における地域公共交通のあゆみ

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

このような中、2019年（令和元年）5月に、「函南町地域公共交通会議（法定協議会）」を発足、2020年度（令和2年度）に「函南町地域公共交通網形成計画」を策定し、地域にとって望ましく、また持続可能な地域公共交通網を形成するための公共交通運行の実現に向けて、各種施策に取り組んできました。

しかしながら、少子高齢化の進行や自動車社会の進展により公共交通利用者が減少し、さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者の減少が深刻化し、バス路線の廃止や減便といった問題が相次いでいます。

表：本町における地域公共交通のあゆみ

年月	内 容
2003年（平成15年）9月	沼津登山東海バス（現：（株）東海バス）が運行していた町内の15路線中9路線が廃止される
2005年（平成17年）4月	丹那地域（丹那区、畑区、鬘之沢区、軽井沢区、田代区）が自主運行の巡回バスをスタートさせ、2路線を設定する
2006年（平成18年）10月	沼津登山東海バス（現：（株）東海バス）から、運行が維持されていた6路線中3路線について廃止意向の申し出が提出される
2008年（平成20年）3月末	町の要請により、伊豆箱根バス（株）から、2008年（平成20年）11月より沼津登山東海バス（現：（株）東海バス）の路線等を継承する形で運行を引き継ぐ旨の報告を受ける
2013年（平成25年）4月	丹那地域（丹那区、畑区、鬘之沢区、軽井沢区、田代区）で自主運行されていた巡回バスが、丹那区だけの「丹那区自主運行タクシー」に移行して運行が開始される
2014年（平成26年）10月	町は、2015年度（平成27年度）より畑毛路線の運行経費の一部を町費により補助し、現状の路線を維持することを決定
2015年（平成27年）2月	『安心まちづくり部会』が開催され、提言書案（路線図案）が示される
2015年（平成27年）10月	南箱根ダイヤモンド循環バスが、乗合バス（ダイヤモンド線：南箱根ダイヤモンド管理事務所から（株）沼津登山東海バス（現：（株）東海バス）へ委託）として運行を開始
2016年（平成28年）1月	実証実験を実施（3路線）
2016年（平成28年）10月	実証実験の結果を踏まえ、伊豆箱根バス（株）のダイヤが改正。畑毛温泉発の時間繰り上げ等
2017年（平成29年）2月	自治会を対象に函南町地域公共交通意見交換会を開催
2019年（令和元年）5月	函南町地域公共交通会議（法定協議会）が発足
2020年（令和2年）9月	函南町地域公共交通網形成計画の策定・公表
2021年（令和3年）11月	「函南町拠点循環バス」の実証運行開始（期間延長2回：～令和5年3月24日）
2021年（令和3年）11月	交通空白地域（桑原区・奴田場区）の高齢者等の移動支援として、高齢者（65歳以上）を対象としたデマンド型乗合タクシー実証運行（函南タクシー（株）に委託）を開始 （第1回：令和3年12月～令和4年2月、第2回：令和4年10月～令和5年3月末、第3回：令和5年6月～令和6年3月末、第4回：令和6年4月～令和8年8月末）
2022年（令和4年）1月	道の駅伊豆ゲートウェイ函南に、（株）東海バスが乗り入れ開始（三島駅⇄大平車庫）
2022年（令和4年）10月	地域のニーズ等から、伊豆箱根バスの熱海駅－伊豆箱根鉄道大場駅前線に、「畑」停留所を新設
2023年（令和5年）4月	函南町拠点循環バスの第2期実証運行開始（熱函商店街等を経由するルートに変更：～令和6年3月31日）
2023年（令和5年）11月	函南中学校スクールバスの高校生乗車の実証運行開始（登録制）
2024年（令和6年）3月末	伊豆箱根バスが運行していた3路線中1路線（大場函南線）が廃止される ダイヤモンド線（南箱根ダイヤモンド管理事務所から（株）東海バスへ委託）が廃止される また、函南町拠点循環バスの実証運行を見直し（伊豆箱根バス（株）の実証運行が終了）
2024年（令和6年）4月	廃止された大場函南線の代替交通として、大場函南デマンドタクシー（函南タクシー（株）に委託）の実証運行開始（～令和7年3月31日）
2024年（令和6年）6月	函南町拠点循環バス（函南町拠点循環コミュニティバス）を、ジャンボタクシー車両にて実証運行（函南タクシー（株）に委託）（～令和7年3月31日）

### (3) 函南町地域公共交通計画策定の目的・意義

#### ① 目的

全国的な地域公共交通を取り巻く社会的背景や本町における地域公共交通のありみを踏まえ、地域にとって望ましく、また持続可能な地域公共交通網を形成するための公共交通運行の実現に向けて、2020年度（令和2年度）に「函南町地域公共交通網形成計画（以下、「形成計画」という。）」を策定し、各種施策に取り組んできました。形成計画の期間は2024年度（令和6年度）までの5年間であり、形成計画の方針等を引き継ぎ、「函南町地域公共交通計画（旧交通網形成計画）」を策定（改定）することとしました。

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

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

#### ② 意義

##### ◆地域公共交通政策の「憲法」

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

##### ◆関係者間の連携強化

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

##### ◆公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

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

#### ③ SDGsにおける位置づけ

本計画は、SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）の目標3「すべての人に健康と福祉を」、目標8「働きがいも経済成長も」、目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」の目標に位置づけられ、この5つの目標達成に向けて取組を進めていきます。

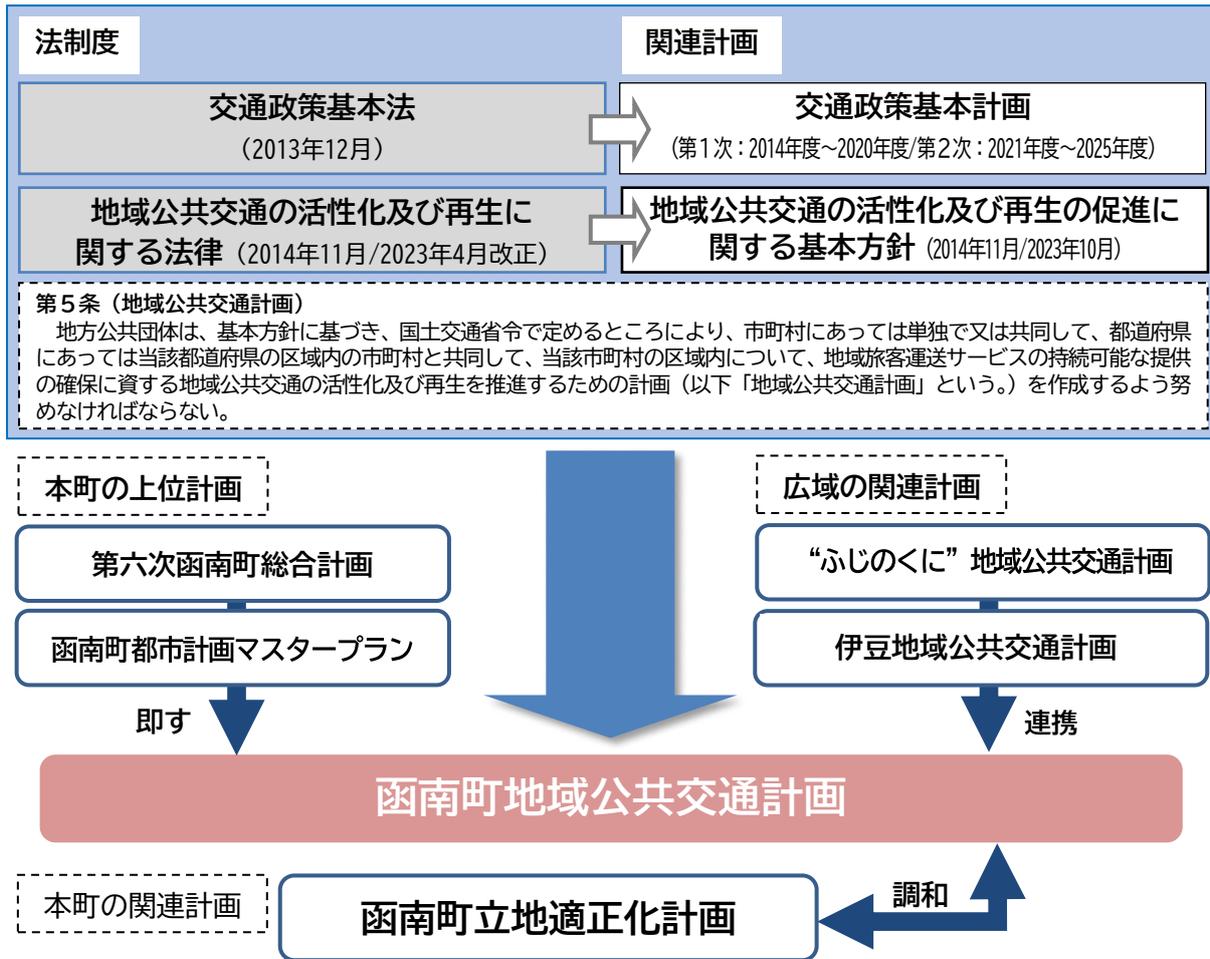
##### 関連する SDGs の目標



## 1-2 計画の位置づけ

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

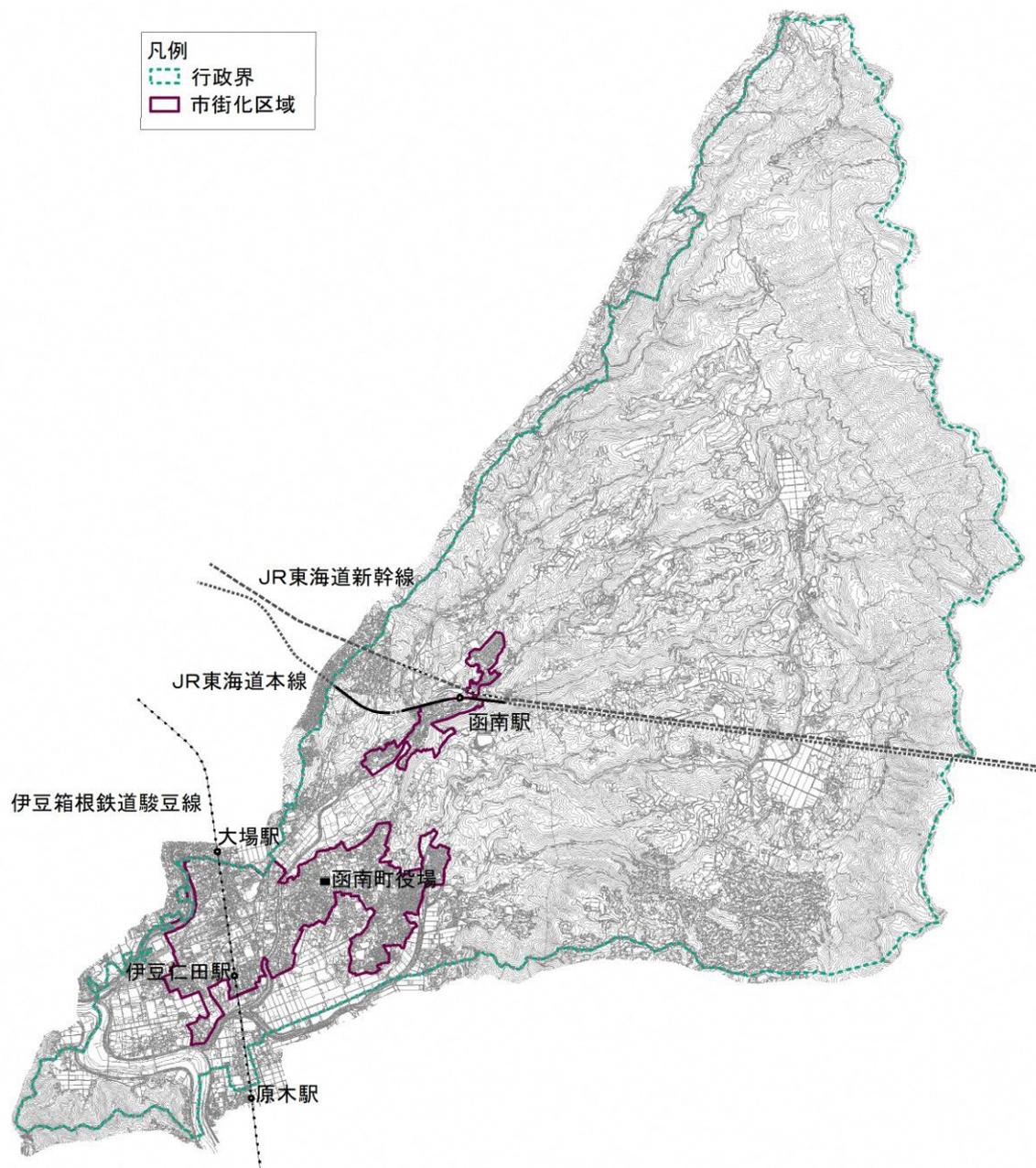
また、本町のまちづくりの指針を示した「第六次函南町総合計画」を踏まえ、『環境・健康・交流都市 函南』～ 住んでよし 訪れてよし 函南町 ～ を基本理念とし、地域公共交通網の形成に向けて、利用しやすい公共交通の充実を図ります。さらに、関連する計画との整合・連携を図りながら、拠点の形成と 誰もが利用できる 利用したくなる公共交通網を形成するための計画として位置づけます。



図：計画の位置づけ

### 1-3 計画区域

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



図：計画区域

### 1-4 計画期間

本計画の計画期間は、2025年度（令和7年度）から2029年度（令和11年度）までの5年間とします。

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

## 2 地域公共交通、地域公共交通の担い手・協議組織の役割

### 2-1 公共交通機関の役割

町内には鉄道、路線バスのほか、拠点循環コミュニティバス（実証運行）、デマンド型乗合タクシー（実証運行）、自主運行タクシー、ボランティア輸送、タクシーが運行されています。

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

表：本町の公共交通機関

交通機関	役割（位置づけ）	事業者・路線
鉄 道	他都市との広域的な移動を担う、大量の移動需要に対応できる広域幹線公共交通機関	東海旅客鉄道株式会社 JR東海道本線 伊豆箱根鉄道株式会社 伊豆箱根鉄道駿豆線
路 線 バ ス	地域幹線として、地域の交通拠点間を結ぶ幹線公共交通機関	伊豆箱根バス株式会社 JR函南駅－畑毛温泉線 熱海駅－伊豆箱根鉄道大場駅前線 熱海駅－十国峠登り口（一元箱根） 株式会社東海バス 三島駅－大平車庫線 （道の駅伊豆ゲートウェイ函南経由）
拠 点 循 環 コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス （実証運行）	幹線公共交通機関を補完し、市街地南部の交通拠点をつなぐ（幹線）公共交通機関	函南町（運行：函南タクシー株式会社） 函南町役場 －道の駅伊豆ゲートウェイ函南
デ マ ン ド 型 乗 合 タ ク シ ー （実証運行）	路線バスでの対応が難しい少量の移動需要に対し、路線バスを代替・小型化し、地域の交通拠点間をつなぐ（幹線）交通機関	函南町（運行：函南タクシー株式会社） 大場-函南デマンドタクシー
デ マ ン ド 型 乗 合 福 祉 タ ク シ ー （実証運行）	交通空白地域における高齢者等の移動手段の確保（移動支援）のため、地域と特定施設（交通拠点・診療所）をつなぐ支線公共交通機関	函南町（運行：函南タクシー株式会社） くわ里号（桑原区） ぬたタク（奴田場区）
自 主 運 行 タ ク シ ー	自主運行バスを小型化し、交通拠点から各地区をつなぐ支線公共交通機関	丹那区自主運行タクシー
ボ ラ ン テ ィ ア 輸 送	高齢者等の移動手段の確保のため、ボランティアによる無償の移動支援	パサディナ区・社会福祉協議会 パサディナ区福祉自動車（パサディナ号）
タ ク シ ー	鉄道やバス等では対応が難しい少量の移動需要などに対応し、上記の公共交通では対応できないよりきめ細かいサービスを提供する地域公共交通機関	函南タクシー株式会社 株式会社煌陵（風タクシー） 伊豆箱根交通株式会社

## 2-2 その他の交通機関の役割

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

表：その他の交通機関

交通機関	役割（位置づけ）	事業者・路線
福祉有償運送	タクシー等の公共交通機関では十分な輸送サービスが確保できない身体障がい者等に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス	特定非営利活動法人シー・ディー・シー
その他送迎バス	学校、病院等特定施設の利用者、別荘分譲地契約者等のみが利用できる交通機関	函南中学校スクールバス NTT東日本伊豆病院・新光会伊豆函南病院 及び伊豆平和病院送迎バス 湯～トピアかなみ送迎バス 函南ゴルフ倶楽部送迎バス 田方自動車学校送迎バス ダイヤランドバス エメラルドタウンバス

## 2-3 地域公共交通の担い手・協議組織

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

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

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

表：地域公共交通の担い手の役割

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

表：地域公共交通に関する協議組織等

協議組織	役割
地域公共交通会議 (法定協議会)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組や創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、本計画に掲げた事業を協議する組織
運賃協議会	地域公共交通の運賃の設定や変更に関する協議を行う組織
有償運送運営協議会	福祉又は過疎地有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他自家用有償旅客運送の適正な運営を確保するために必要な事項を協議する組織
地域公共交通に関する懇談会等	町民や地域の参画による公共交通の確保、維持、改善についての意見交換を行う会合
伊豆地域*公共交通活性化協議会	地域公共交通ネットワークが他の市町に跨る運行計画・事業計画を計画する場合に、他の市町や静岡県と協議・調整する組織 *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

表：その他の関係機関

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

### 3 本町の現況及び課題

#### 3-1 現況調査結果

##### (1) 人口

区 分		本町の特性（◆は主な特性）
①	人口	<p>◆人口減少・少子高齢化の進展が続く。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2050年（令和32年）の人口は27,297人で、2020年（令和2年）年人口の74.2%となり、また、生産年齢人口は63.0%に減少、総人口に占める高齢人口割合は32.8%から43.5%に増加する。</li> </ul>
②	人口流動	<p>◆周辺都市のベッドタウンとしての性格を有する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・昼夜間人口比が、1990年（平成2年）から2020年（令和2年）現在まで、概ね0.8で推移している。</li> </ul>

##### (2) 交通体系

区 分		本町の特性（◆は主な特性）
①	交通特性	<p>◆市街地が位置する町域南部を通過し、周辺都市と連絡する道路網が発展している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町域南西部の市街地を国道136号が南北に、町域南部を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東西に通過している。</li> <li>・国道136号の交通量が著しく多く、主要地方道熱海函南線も1万台/日を大きく超えている。</li> </ul>
②	公共交通網	<p>◆鉄道駅を起点に、主要施設へ連絡する公共交通網が配置されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本町の鉄道網は、南北方向の伊豆箱根鉄道駿豆線（伊豆仁田駅）、東西方向のJR東海道本線（函南駅）で構成されているが、両線は接続していない。</li> <li>・伊豆箱根バス株式会社が、三島市との境に位置する大場駅とJR函南駅を起点に、町内を連絡する路線を運行している。</li> <li>・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る。</li> <li>・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る。</li> <li>・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が実証運行している。</li> <li>・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の送迎バスが大場駅とJR函南駅を起点に運行されている。</li> <li>・町東部の分譲地と鉄道駅等を結ぶ、管理組合・管理会社による自主運行の送迎バスが運行されている。</li> </ul>

(3) 公共交通機関の現状

区 分		本町の特性（◆は主な特性）
①	鉄道	<p>◆コロナ禍以降、利用者数は以前の水準まで戻っていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大場駅の利用者が最も多い。</li> <li>・コロナ禍以前の大場駅、伊豆仁田駅の利用者は横ばいであった。</li> <li>・コロナ禍以前より、JR函南駅の利用者は減少傾向にあり、2020年（令和2年）以降、伊豆仁田駅の利用者を下回っている。</li> </ul>
②	路線バス	<p>◆路線の維持が課題。運転手不足が深刻である。</p> <p>【JR函南駅-畑毛温泉線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線に大規模医療施設や町役場、温泉・宿泊観光施設、商業施設が集約した町の中心部等が位置している。</li> <li>・朝夕は大場駅・JR函南駅乗り換えの通勤・通学、日中は通院や買い物で利用されている。</li> <li>・町からの補填を受けている。</li> </ul> <p>【伊豆箱根鉄道大場駅-JR函南駅線】（2023年度（令和5年度）末で廃止）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2023年度（令和5年度）末で廃止、2024年度（令和6年度）からは代替交通として、町委託の定時定路線型のデマンド型乗合タクシーの運行となっている。</li> </ul> <p>【JR熱海駅-伊豆箱根鉄道大場駅前線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝7時台JR熱海駅行き、折り返し夕方17時台熱海駅発のみの路線。</li> <li>・町内停留所は、大場駅前～八ツ溝～岐れ道～NTT伊豆病院前～下平井～平井～畑である。</li> <li>・畑停留所は、2022年（令和4年）10月から運用が開始された。</li> </ul>
③	自主運行バス	<p>◆安定した利用者数の確保、運転手の確保が課題である。</p> <p>【函南町拠点循環コミュニティバス（実証運行）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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委託し、ジャンボタクシー車両（乗客定員9名）の運行となっている。</li> <li>・市街地の交通空白地域の解消、起終点は函南町役場で、主要施設を循環し、市街地の交通空白地域住民の足の確保を目指している。</li> </ul>
④	タクシー	<p>◆コロナ禍を経て、利用者は増加傾向にある。</p> <p>【函南タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本町を中心に運行しており、1日の平均実働台数は10台、1台あたり約20人を輸送している。</li> <li>・輸送人員は増加傾向にあるが、コロナ禍以前の水準に戻っていない。</li> </ul> <p>【風タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・函南町、三島市、伊豆の国市を中心に運行している。</li> <li>・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。</li> <li>・年間運行回数は、2022年（令和4年）以降は増加傾向にある。</li> </ul> <p>【伊豆箱根交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡県東部から神奈川県西部で事業展開しており、三島営業所がある。1日の平均実働台数は59台。</li> <li>・年間運行回数は、2020年（令和2年）以降は増加傾向にある。</li> </ul>
⑤	自主運行タクシー	<p>◆丹那地域で唯一、運行が継続された自主運行タクシーである。</p> <p>【丹那区自主運行タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊豆箱根交通株式会社への委託により巡回タクシーを運行している。</li> <li>・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駿豆線大場駅の間を1往復している。</li> <li>・利用者は年間70～90人程度であったが、コロナ禍以後増加し、2023年（令和5年）は125人である。</li> </ul>

(4) その他の交通機関の現状

区分	本町の特性（◆は主な特性）
①	<p><b>福祉有償運送</b></p> <p>◆コロナ禍の減少を経て、利用者数の減少がみられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定非営利活動法人シー・ディー・シーが、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る。</li> <li>・輸送人員はコロナ禍以降、大きく減少し、2023年（令和5年）は150人となっている。</li> </ul>
②	<p><b>送迎バス</b></p> <p>◆施設の送迎バスが町民の移動を担っている。</p> <p><b>【函南中学校スクールバス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・丹那地域から函南中学校へ至るルートを、生徒の通学用に運行している。</li> <li>・朝夕と休日の部活用に運行し、登録者数は30人前後で推移している。</li> <li>・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いる。</li> </ul> <p><b>【病院送迎バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊豆函南病院及び伊豆平和病院を発着地とし、JR函南駅、大場駅を経由する送迎バスが、無料で運行している。</li> <li>・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、無料で運行している。</li> <li>・NTT東日本伊豆病院とJR函南駅、大場駅を行き来する送迎バスが、無料で運行している。</li> <li>・平日限定で8時台～16時台に概ね30分おきに運行している。</li> </ul> <p><b>【湯～トピアかなみ送迎バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湯～トピアかなみを発着地として、月・木・土曜日と週3日運行し、曜日や時間により行き先、ルートが異なり、幅広い範囲で運行している。</li> <li>・近年、利用者数は増加傾向となっている。</li> <li>・2024年（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る。</li> </ul> <p><b>【函南ゴルフ倶楽部送迎バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR函南駅とゴルフ場を結ぶ送迎バスを無料で運行している。</li> <li>・JR函南駅到着の下り電車に合わせて、7～9時台（計4本）に運行している。帰りは15時、16時台の上り電車に合わせて運行している。</li> </ul> <p><b>【田方自動車学校送迎バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・田方自動車学校への送迎バスとして、本町をはじめ、北は裾野市、南は伊豆市湯ヶ島、東は熱海、西は沼津市西浦までの広範囲にわたって運行している。町内には市街地内のほか、丹那区やパサディナ区など、16か所のバス停がある。</li> </ul> <p><b>【ダイヤモンドバス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南箱根ダイヤモ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）へ委託し運行され、2015年（平成27年）10月より乗合バスとして運行していたが、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る。</li> <li>・ダイヤモンドのサービスセンター始発、JR函南駅を経由して町内の病院や商業施設へ運行しており、2020年度（令和4年度）以降、利用者数は概ね横ばいで推移している。</li> </ul> <p><b>【エメラルドタウンバス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エメラルドタウンの共益費で運行される会員制無料送迎バスで、タウン内を循環し、伊豆箱根鉄道駿豆線葦山駅やJR函南駅、NTT東日本伊豆病院、商業施設などを結んでいる。（時刻・経路等は会員以外非公開）</li> </ul>

区 分		本町の特 性（◆は主な特性）
③	その他福祉施策等との連携	<p>◆様々な移動支援の方法が模索されている。</p> <p>【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）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地域である桑原区、奴田場区からJR函南駅及び山口医院を運行区間とするデマンド型乗合タクシーの実証運行をしている。</li> <li>高齢者（65歳以上）を対象とし、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と介護予防を目的とする。</li> </ul> <p>【かなみおでかけサポート】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>函南町社会福祉協議会が運営する居場所への参加をサポートする会員制のしくみ。</li> <li>運転ボランティアにより、地域での「居場所」活動への参加、居場所からスーパーマーケットへのお買い物の移動をサポートする。</li> <li>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る。</li> </ul> <p>【福祉タクシー等利用券の支給】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>在宅の高齢者（80歳以上）と重度障害がある方に、外出支援目的の福祉タクシー等利用券を支給している。</li> <li>利用券は、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）で利用可能で、年間上限額15,000円となっている。</li> </ul> <p>【地域交通利用券の支給】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、外出支援目的の地域交通利用券を支給している。</li> <li>利用券は、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）で利用可能で、年間上限額10,000円となっている。</li> </ul>

（5）移動手段

区 分		本町の特 性（◆は主な特性）
①	主な移動手段	<p>◆町内の人の動きの内、主な移動手段は自動車である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主な移動手段は、自動車が75.5%で多くを占め、徒歩が13.5%、自転車3.7%となっている（通学を除く）。</li> <li>公共交通の分担率は、鉄道4.3%、バス0.4%である。</li> <li>バスの分担率0.4%は、都市圏全体の1.0%より低い。</li> </ul>
②	自家用車	<p>◆約3割が自家用車、運転免許を非保有である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自分専用又は家族共有の自動車を保有していない、自家用車の非所有率は30.8%である。</li> <li>地区別にみると、間宮地区で非所有率がやや高い。</li> <li>運転免許保有率は69.9%となっており、年齢階層別にみると、20歳代、60歳代で都市圏全体より低い保有率となっている。</li> </ul>

### 3-2 各種調査結果

#### (1) 函南町拠点循環バス実証運行

区分	本町の特性
<p>①</p> <p>令和3年度 (2021年度) ・4年度 (2022年度)</p> <p>拠点循環バス 実証運行 アンケート</p> <p>500通郵送 回答161人 回答率32.2%</p>	<p>◆アンケートの主な結果と考察は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>◆アンケート結果を踏まえた現行の運行計画の課題は、以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>◆運行の見直し方針と考えられる効果は以下のとおりである。</p> <p><b>【見直し方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・「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。</li> <li>・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、商業施設の开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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>【考えられる効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の商業施設、金融機関、飲食店を経由することにより、未利用者の利用促進。</li> <li>・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。</li> </ul>

区 分		本町の特 性
②	令和5年度 (2023年度)  拠点循環バス 実証運行 アンケート  回答352人	<p>◆アンケートの主な設問と回答は以下のとおりである。</p> <p><b>【循環バスの利用実態】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・わかくさ共同作業所、柏谷公園西からの乗車、伊豆仁田駅での降車が多い。</li> <li>・利用目的は買い物・飲食(42.0%)、通院(13.1%)が多い。</li> <li>・普段から利用している人の利用頻度は週2～3日程度(33.9%)が最も多い。</li> </ul> <p><b>【循環バスへのアクセス等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車前、降車後ともに徒歩での移動が各々96.8%、86.6%を占める。</li> <li>・自宅からバス停まで徒歩5分以内が63.5%、バス停から目的地まで徒歩5分以内が70.1%となっている。</li> <li>・普段からの利用者の75.5%が他移動手段へ乗り継ぎしない。(循環バスの利用の理由)</li> <li>・自宅からバス停が近い(65.3%)、他に移動手段がない(31.8%)、目的地とバス停が近い(25.6%)が上位である。</li> </ul> <p><b>【循環バスの重要度・満足度】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要度が高く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、改善が必要と思われる。</li> <li>・この他、重要度が高いのは料金、ルート(行き先・所要時間)であるが、料金の満足度は高く、現状の料金体系が評価されていると捉えられる。</li> </ul> <p><b>【自家用車等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車の所有率は18.5%、運転免許の保有率は37.5%と低い。</li> </ul>

(2) 利用者ニーズ

区 分		本町の特 性
①	令和5年度 (2023年度)  公共交通利用者 アンケート  回答489人	<p>◆アンケートの主な設問と回答は以下のとおりである。</p> <p><b>【公共交通の利用実態】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大場駅(44.5%)、JR函南駅(26.2%)、伊豆仁田駅(15.8%)を利用の回答者が多い。</li> <li>・利用目的は、通勤(53.4%)が最も多い。</li> </ul> <p><b>【公共交通へのアクセス等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用駅・バス停までは徒歩(32.8%)、路線バス(16.7%)の回答が多い。</li> <li>・利用駅・バス停から目的地までは伊豆箱根鉄道駿豆線(三島方面)(39.8%)の利用が多く、伊豆箱根鉄道駿豆線及びJR線への乗り継ぎが、回答者の72.5%を占めている。</li> </ul> <p><b>【バス利用について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用する理由は、バス停が近い(62.2%)が上位で目立って多い。</li> <li>・利用しない理由は、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%)が上位である。</li> </ul> <p><b>【路線バスの利用実態】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・回答者の49.8%が、ほとんど利用していない(利用できないを含む)。</li> <li>・週5日以上の利用が12.3%、週2～3日の利用が10.2%である。</li> </ul> <p><b>【路線バスの重要度・満足度】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要度が高く満足度が低い項目は、運行時刻(ダイヤ)、運行本数であり、これらについては今後、改善が必要と思われる。</li> <li>・この他、重要度が高いのはルート(行き先・所要時間)、定時性で、満足度が低いのは始発・終発の時間である。</li> </ul> <p><b>【自家用車等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車の所有率は47.0%であり、運転免許の保有率は66.7%である。</li> </ul>

<p>②</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p> <p>町民ニーズ アンケート</p> <p>2,000通 (有効数：1,982通) 回答787人 回答率：39.4% (有効回答率：39.7%)</p>	<p>◆アンケートの主な設問と回答は以下のとおりである。</p> <p><b>【外出可能な環境】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外出困難な人がいるのは16.5%である。</li> <li>・送迎を頼める環境は、容易に頼めるが42.1%、容易には頼めないが38.6%となっている。</li> <li>・自宅から5分以内にバス停があるのは、54.2%である。</li> </ul> <p><b>【歩いて移動してもよい距離】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩10分以上（概ね500m以上）が38.4%で多く、徒歩5分以内（概ね300m）までが21.7%を占める。</li> </ul> <p><b>【自家用車等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自分又は家族が運転して利用できる自家用車があるのは88.9%。</li> <li>・運転免許保有率は71.7%で、返納を含めた未保有率は25.5%。</li> <li>・免許返納予定があるのは19.4%で、返納予定年齢は80歳が多い。</li> </ul> <p><b>【運転免許返納後の交通手段】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通（34.6%）、徒歩（22.0%）、家族等の送迎（18.4%）が上位である。</li> </ul> <p><b>【通勤・通学の実態】</b> 回答者の48.0%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三島市（28.0%）等へ、自家用車（71.7%）で、土日祝日以外の平日（54.2%）、7時台までに（52.7%）自宅を出る、18時台（19.0%）の前後に帰宅する、の回答が多い。</li> </ul> <p><b>【通院の実態】</b> 回答者の63.4%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三島市・伊豆の国市（52.7%）等へ、自家用車（60.5%）で、月に数回（54.4%）、8時台から11時台まで（63.4%）に自宅を出る、10時台から13時台（49.3%）に帰宅する、の回答が多い。</li> </ul> <p><b>【買い物の実態】</b> 回答者の79.2%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・間宮（55.1%）等へ、自家用車（66.8%）で、週1回から4回（72.9%）、10時から11時台（31.3%）に自宅を出る、12時から13時台（21.7%）に帰宅する、の回答が多い。</li> </ul> <p><b>【娯楽目的外出の実態】</b> 回答者の67.2%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三島市（56.9%）等へ、自家用車（62.9%）で、土日（55.4%）、月に数回（50.2%）、10時から11時台（28.0%）に自宅を出る、14時から15時台（18.3%）に帰宅する、の回答が多い。</li> </ul> <p><b>【公共交通を利用する理由】</b> 回答者の18.1%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停が近い（43.9%）、他に移動手段がない（23.5%）が上位である。</li> </ul> <p><b>【公共交通を利用しない理由】</b> 回答者の51.3%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・必要がない（25.5%）、利用したい時間に運行していない（20.3%）が上位である。</li> </ul> <p><b>【今後の公共交通利用】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・40.2%が、利用しない理由が解消されたら、利用する意向がある。</li> <li>・いずれは必要となる（39.3%）、必要かはわからないがあつた方がよい（23.0%）とする回答が多い。</li> </ul> <p><b>【重要度・満足度】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、改善が必要と思われる。</li> <li>・この他、重要度が高いのは運行ルート（目的地）、バス停位置となっている。</li> </ul> <p><b>【利用料金の抵抗感】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス・循環バス：400円台500円以下、デマンド型乗合タクシー：900円台1,000円以下となっている。</li> </ul>
----------	--	---

(3) ワークショップ

区分	地域の特性
<p>①</p> <p>丹那小学校区</p> <p>令和5年 11月24日開催</p> <p>A班：5名 B班：7名 計：12名</p>	<p>◆公共交通がない地域。自主運行バスとボランティア送迎に頼っており、施設の送迎バス活用に期待。</p> <p>【地域の公共交通のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内に公共交通がなく、高齢者、高校生などの移手段の確保を。</li> <li>・丹那自主運行タクシーの継続、運賃補助の継続を。</li> <li>・ダイヤランドバス、東海バスの継続を。</li> <li>・不便だが現行公共交通を継続し、繋げて活用する。</li> <li>・畑バス停までの移手段の確保、畑バス停での駐車場がほしい。</li> <li>・様々な移手段の再編、現行の経費の範囲内でできる内容が大切。</li> <li>・グリーンスローモビリティ導入の検討、適地の選定。</li> </ul> <p>【地域で協力できる取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・居住者、観光客を増やし利用者を増やす。</li> <li>・バス運行がないことを魅力的なまちづくりに繋げる。</li> <li>・送迎バスの活用（スクールバス、湯～トピア、ゴルフ場、病院等）。</li> <li>・ダイヤランドのボランティア活動（送迎等）への町支援（利用者増加で調整が難しい、担い手が高齢化）。</li> <li>・隣人との乗合は難しい。</li> <li>・利用料は、1,000円位が限界（年金生活者）。</li> </ul>
<p>②</p> <p>桑村小学校区</p> <p>令和5年 12月6日開催</p> <p>A班：4名 B班：5名 計：9名</p>	<p>◆地域内及びJR函南駅から拠点施設、商業施設へのアクセスの確保が課題。</p> <p>【地域の公共交通のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR函南駅、大場駅に行くバスしかなく、JR函南駅基点に、熱函道路を通るルートや商業施設、JA等を周る市街地へアクセスするバスがほしい。</li> <li>・昼間限定の買い物用バスがほしい。</li> <li>・JR函南駅までアクセスするバス、地域内を循環するバスがほしい。</li> <li>・パサディナや桑原を周るバス（マイクロバス）導入の検討を。</li> <li>・JR函南駅でのJRとバスの乗り継ぎの改善を。</li> <li>・使いたい時間帯（朝、夕）のバス便の充実をしてほしい。</li> </ul> <p>【地域で協力できる取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・免許返納後が心配</li> <li>・JR函南駅や大場駅のタクシーの活用。</li> <li>・JR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。</li> <li>・JR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）。</li> <li>・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、ある程度の料金（対価）は必要）を図る。</li> <li>・現在、高齢者に限定されるボランティア送迎の対象者の拡大を。</li> </ul>
<p>③</p> <p>函南小学校区</p> <p>令和5年 11月27日開催</p> <p>5名</p>	<p>◆バス利用環境の向上を。スクールバスの在り方が問われている。</p> <p>【地域の公共交通のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ニーズに合ったルート、運行時間帯の設定（利用が多い時間帯の増便等）を。</li> <li>・乗り継ぎの改善、バス同士の乗り換え時の料金割引の制度の導入。</li> <li>・函南町の市街地へ行くバス、学校へ行くバスがほしい。</li> <li>・自主運行バスの検討を。</li> </ul> <p>【地域で協力できる取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方がわからない。</li> <li>・スクールバスではなく、バスルートに学校を組み込む。</li> <li>・登校時の乗合の推進。</li> <li>・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。</li> </ul>

<p>④</p>	<p>西小学校区</p> <p>令和5年 11月29日開催</p> <p>A班：6名 B班：7名 計：13名</p>	<p>◆長距離の循環ルートよりも分節したバスルートがほしい。</p> <p><b>【地域の公共交通のあり方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電車は日常的に利用している。</li> <li>・バスルートが長いので、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）。</li> <li>・バス停が増えて利用しやすくなった。</li> <li>・バス便数の増便を。また、新田にバスルートがない（原木→仁田→循環バス→復路）。</li> <li>・バス料金は高い。</li> <li>・循環バスの利用もみられる。台数を増やしてほしい。</li> </ul> <p><b>【地域で協力できる取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表が家にない。バスの乗り方、バス停の位置、時刻表等の情報の提供を。</li> <li>・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）。</li> <li>・買い物移動などは近所の声掛けあり。</li> <li>・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。</li> <li>・高齢者や日守、新田辺りはタクシーの方が利用しやすい。</li> <li>・各種サービスが地域を循環した方が良いのでは。</li> </ul>
<p>⑤</p>	<p>東小学校区</p> <p>令和5年 12月4日開催</p> <p>6名</p>	<p>◆バス教育、イベント、簡易な料金体系、クーポンの配布、乗降支援などでバス利用の増進を図る。</p> <p><b>【地域の公共交通のあり方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊豆仁田駅に行くバスがない、使いたい時間帯にバスがない。</li> <li>・高校生が公共交通を利用していない。用途に特化したバス（学生用、忘年会用）の運行を。</li> <li>・地域内を周るバスの運行がほしい。</li> <li>・目的地別のバスや、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を。</li> <li>・1日乗り放題の料金体系の導入を。</li> <li>・バス専用レーンの設置を。</li> </ul> <p><b>【地域で協力できる取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方がわからない。</li> <li>・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。</li> <li>・小、中学生を対象としたバス教育（年に1回乗ってもらう）。</li> <li>・免許返納者に対するクーポンの配布。</li> <li>・支払いの手間を軽減（1回100円、乗り放題500円）。</li> <li>・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）。</li> </ul>

### 3-3 現況まとめと課題

<p><b>現況</b></p>	
<p><b>人口</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆人口減少・少子高齢化も進展・今後も深刻化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口が減少し、少子高齢化も進展している</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆昼間人口が低く、町外への通学・通勤が多い                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の人口流動は流出超過、ベッドタウンとしての性格を有する</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>交通特性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆周辺都市と連絡する道路網が発展しているが混雑                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路等、周辺都市への連絡性が高い</li> <li>・国道136号の一部区間・熱海函南線の一部区間で混雑度が高い</li> </ul> </li> <li>◆自家用車の利用環境は限られている                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・自分専用又は家族共有の自動車を保有しない世帯が30.8%となっている</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>公共交通事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆交通空白地域が多く、公共交通の利用状況も低い                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・市街化調整区域の集落部は広範囲で交通空白地域である</li> <li>・代表交通手段分担率は、自動車が75.5%となっている</li> <li>・公共交通の代表交通手段分担率は鉄道が4.3%、バスが0.4%となっている</li> <li>・タクシーの利用者数は全体的に増加傾向である</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>利用者・地域のニーズ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆公共交通の利用意向は低いが将来的な利用意向がある                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>◆循環バスが自立した日常生活を支える                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆公共交通事業環境は厳しく、運転手が不足                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・路線バスは運行欠損額の一部を町からの補填を受けて運行し、運転手不足などを理由に退出した路線がある</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>上位・関連計画</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆第六次函南町総合計画後期基本計画                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通網の形成</li> <li>・コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の実現</li> </ul> </li> <li>◆伊豆地域公共交通計画                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者の確保</li> <li>・交通空白地域の解消</li> <li>・新たな地域交通の導入</li> <li>・観光客数の増加及び利用促進</li> <li>・公共交通運転者等の確保</li> <li>・地域住民の利用促進</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆函南町都市計画マスタープラン                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通から公共交通への転換を促進</li> <li>・既存交通機関は、利便性を向上し、町民の利用促進を図り、将来にわたる町民の移動手段を確保</li> <li>・交通空白地域・不足地域の改善</li> <li>・どこでも誰もが使いやすい公共交通体系の構築</li> </ul> </li> <li>◆函南町立地適正化計画                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス等の再編・ダイヤの見直しを検討し、町の骨格軸となる公共交通網を形成</li> <li>・既存の公共交通の維持、利便性向上を図る</li> <li>・交通空白地域の解消の検討</li> </ul> </li> </ul>

<p><b>課 題 1</b> コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方に沿った基幹公共交通軸・拠点の形成が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町では、「函南町立地適正化計画」を基に、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方を推進しており、鉄道駅の利便性の向上、基幹公共交通軸の強化が必要となっています。</li> <li>・JR東海道本線、伊豆箱根鉄道駿豆線の2本の鉄道が運行しており、鉄道を利用した広域な移動が可能であり、今後とも交通結節点となる施設を中心とした拠点形成が必要となっています。</li> <li>・JR函南駅は、本町の中心的な市街地から離れているため、市街地との基幹公共交通軸を維持しつつ、利用者の意向に対応した運行確保が必要となっています。</li> <li>・伊豆箱根鉄道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。</li> </ul>
<p><b>課 題 2</b> 持続可能な公共交通に向け、既存公共交通の維持、利便性向上が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町では、町外への通勤・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。</li> <li>・伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路をはじめとした道路整備等により、自家用車での移動の利便性が向上していますが、本町は近隣市町と比べても公共交通利用割合は低い水準となっているため、総合的な利便性の向上が必要となっています。</li> <li>・各地域交通事業者において公共交通サービスの水準を維持するためには、運転手の確保が必要であり、運転手不足の解消が必要となっています。</li> <li>・その他の交通機関である福祉有償運送、その他送迎バス等の運行状況を踏まえた、公共交通機関の構築が必要となります。</li> </ul>
<p><b>課 題 3</b> 地域の特性や住民のニーズに応じた地域公共交通の導入等が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町においては町域の大半が山間部となっており、高齢化率の高い丹那地区、桑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福祉タクシー（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。</li> <li>・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。</li> <li>・本町の文化的な施設、観光交流施設、健康増進施設等は市街地から離れた位置に立地しているものの、これらの施設への公共交通機関によるアクセス手段が限られています。そのため、本町の文化交流の促進、地域コミュニティの維持などに向けて、公共交通での連絡が必要となっています。</li> <li>・本町の商業施設は、東駿河湾環状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。</li> </ul>

## 4 地域公共交通計画の基本的な方針

### (1) 地域公共交通計画の全体方針と目指す姿

#### ① 上位計画における町の将来像

【第六次函南町総合計画後期基本計画（2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度））】

基本理念 「環境・健康・交流都市 函南」

基本目標 ○快適に安心して暮らせる環境づくり

○コンパクトで効率的な都市づくり →地域公共交通網の形成

○誰もが生き生きと暮らせる健康づくり

○生涯にわたる学びを支える教育・文化づくり

○活力とゆとりを生み出す産業づくり

○魅力とにぎわいのある交流づくり

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

基本理念 「自然を育み誰からも愛されるにぎわいと魅力ある交流都市・函南」

将来都市像 ○誰もが安心して快適に暮らし多世代が交流する都市

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

○新しい風（交流活力）を活かす都市

○豊かな自然環境と共に生きる都市

○安全に暮らせる災害に強い都市

○町民と事業者、行政の協働でまちづくりを進める都市

## ② 地域公共交通計画の全体方針と目指す姿

函南町が目指す町の将来像を実現するために公共交通が果たすべき役割は、交通・交流の結節点となる拠点と集落地、各拠点間の連携を高め、誰もが利用できる、利用したくなる移動手段（網）を提供することであり、維持することです。

そのため、以下のように全体方針を設定します。

### 誰もが利用できる 利用したくなる 持続可能な公共交通網の確保・維持

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

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

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

### ③ 将来公共交通網構想図

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

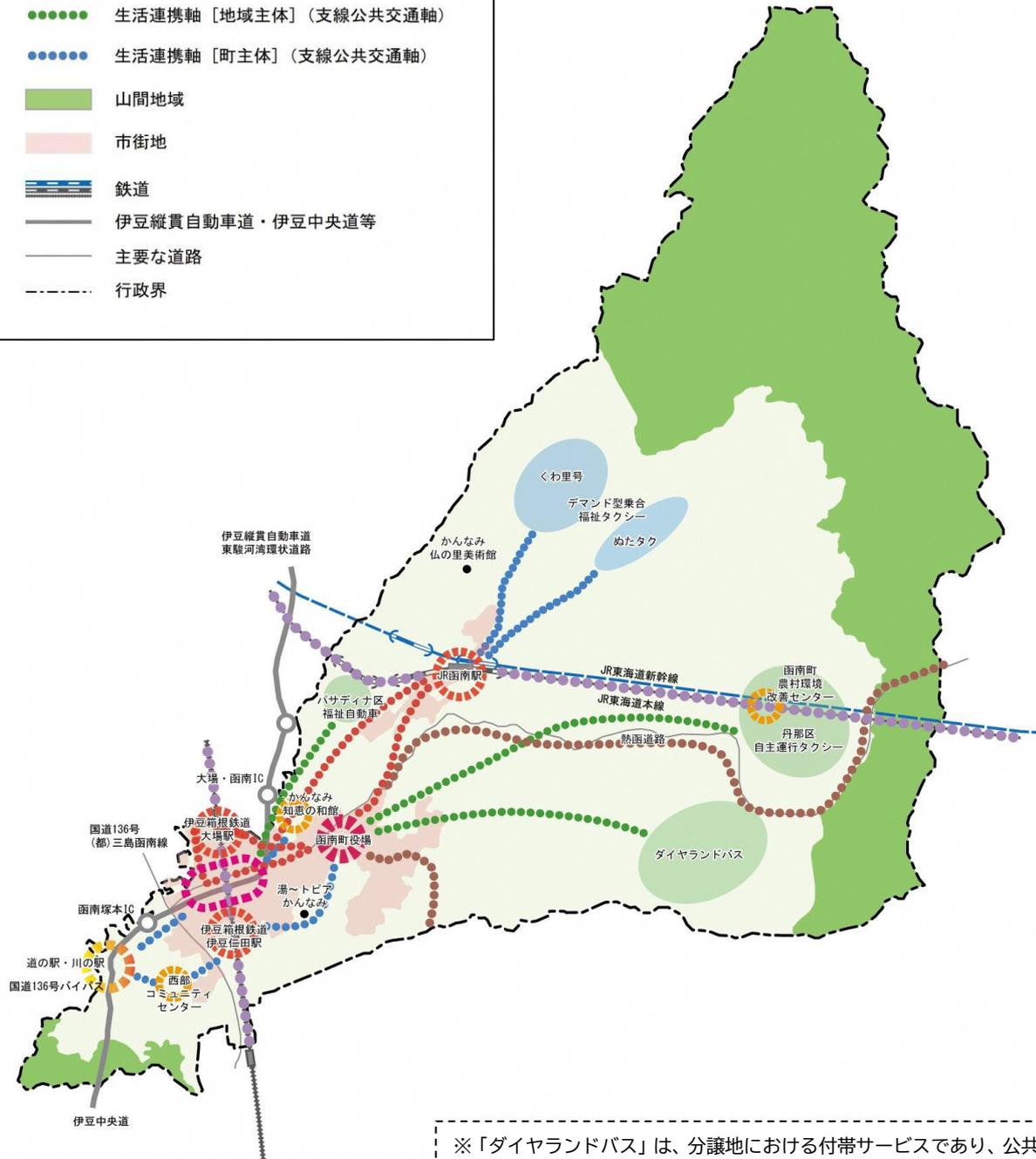
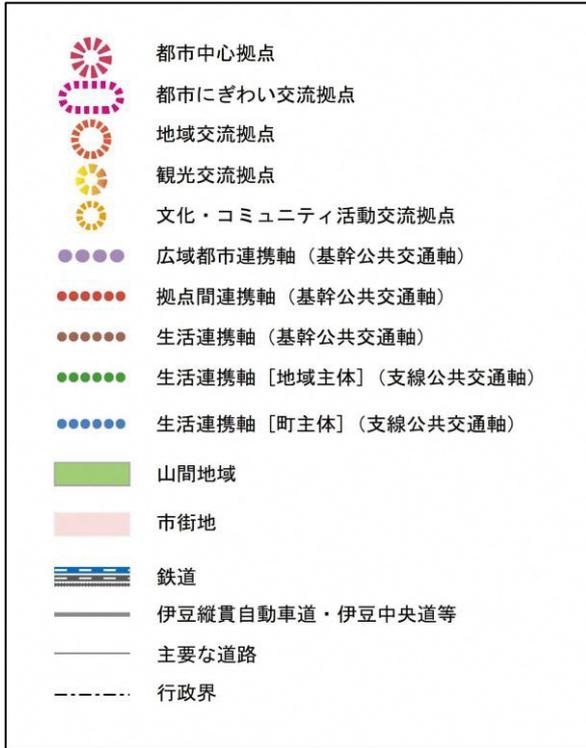
#### 【地域公共交通網における拠点】

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

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

【公共交通ネットワーク軸】

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



※「ダイヤモンドバス」は、分譲地における付帯サービスであり、公共交通ではありませんが、同等の機能と有する移動手段として公共交通網として位置づけるものとする。

図：将来公共交通網構想図

## (2) 地域公共交通計画の基本的な方針

### I 既存のニーズと交通機関を活かした基幹交通の再編

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

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

#### (取組・事業の方向性)

##### 1 既存公共交通の確保・維持

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

##### 2 既存の交通機関の有効活用

- 施設送迎バス・スクールバス等の地域の輸送資源を調査し、関係機関と連携を図り、活用の可能性と活用方法について検討します。
- 実証運行中の「大場－函南デマンドタクシー」の再編やデマンド型乗合タクシーの他地域への展開を図ります。

### II 幅広い交流を目指した公共交通網の形成

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

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

#### (取組・事業の方向性)

##### 1 拠点間を結ぶ公共交通網の形成

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

##### 2 観光・文化資源の活用による利用促進

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

### III 持続可能な公共交通の推進

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

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

#### (取組・事業の方向性)

##### 1 わかりやすい・使いやすい公共交通の推進

- わかりやすく使いやすい、誰もが利用できる公共交通を目指します。
- 車両・施設のバリアフリー化や待合環境の充実など、多様な利用者にとって、利便性の確保に加え快適に利用できる環境の整備・改善に努め、公共交通の活性化を図ります。

## 2 公共交通維持に向けたモビリティ・マネジメントの実施

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

## 3 その他持続可能な公共交通のための取組

- 持続可能な公共交通を目指すため、副次的収入の検討により運行収支の適正化を図ります。
- 地球温暖化対策として、各分野において対応が求められている中で、車両更新のタイミングでの二酸化炭素排出量が少ない電気自動車（EV）・燃料電池自動車（FCV）の導入を促進するとともに、ホームページにおける各種情報発信のほか、児童・生徒等を対象とした公共交通に関する啓発・教育などにより、環境負荷の少ない公共交通の利用を促進します。
- 近年急速に進むデジタル技術を有効に活用し、公共交通のDX（デジタルトランスフォーメーション）による公共交通サービスの効率化・高度化を図ります。

## IV 地域の特性に応じた交通モードによる支線交通の形成

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

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

### （取組・事業の方向性）

#### 1 地域で考える支線交通の形成

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

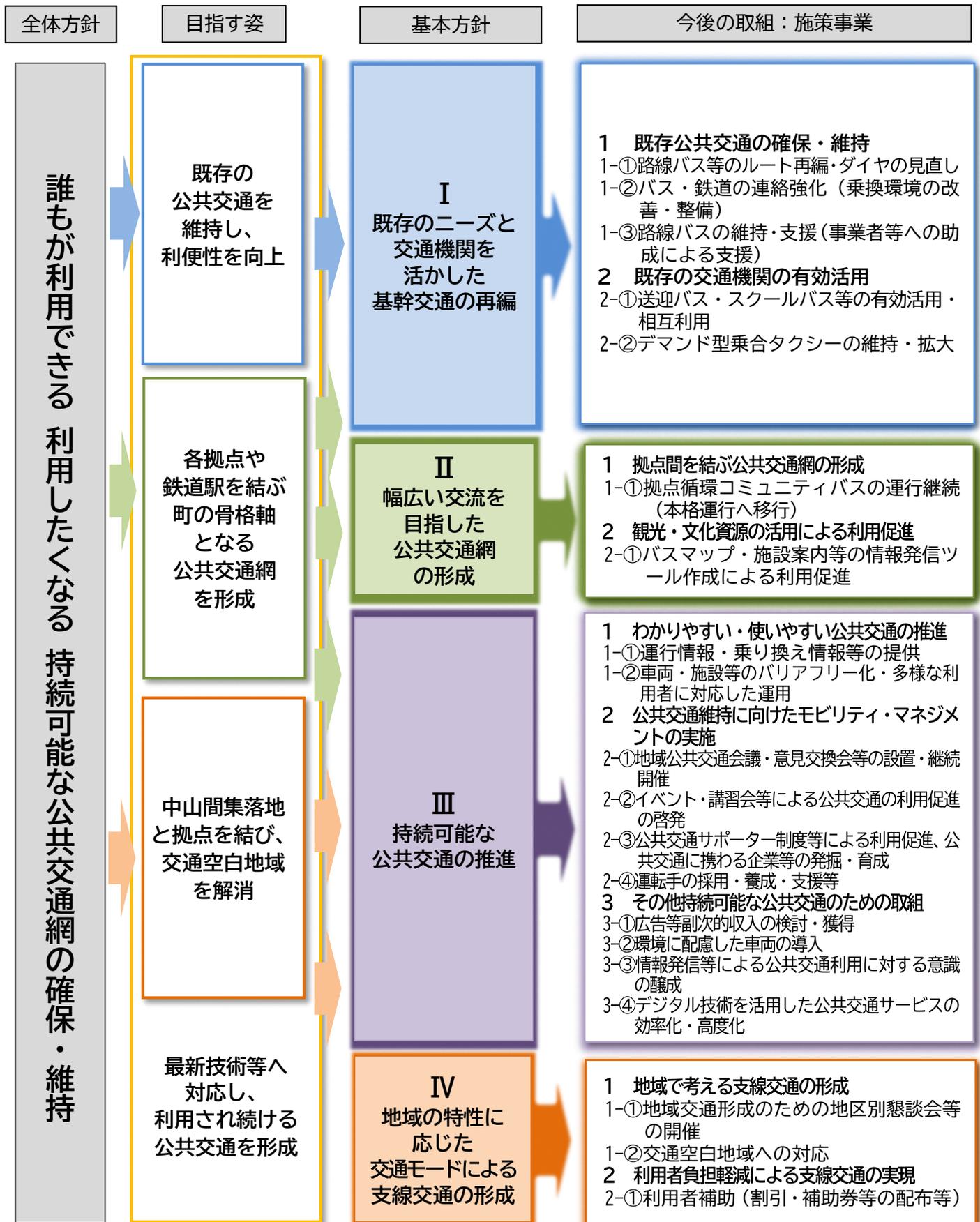
#### 2 利用者負担軽減による支線交通の実現

- 公共交通が必要な運転免許証返納者などの日常生活の安心と利用者の負担を軽減することで支線交通の形成と活性化を目指します。
- 経済的負担の面からも高齢者・障がい者の外出を支援し、介護予防とあわせて公共交通の活性化を図ります。

## 5 「目指す姿」を実現するための施策・事業

### 5-1 地域公共交通の施策・事業の立案

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



5-2 事業の概要

事業内容		期 間				
		2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)
I	1-①路線バス等のルート再編・ダイヤの見直し			適宜実施		
	1-②バス・鉄道の連絡強化（乗換環境の改善・整備）	調査・検討・協議			適宜実施	
	1-③路線バスの維持・支援（事業者等への助成による支援）			継続実施		
	2-①送迎バス・スクールバス等の有効活用・相互利用	調査・検討・協議・試行			実	施
	2-②デマンド型乗合タクシーの維持・拡大	大場・函南デマンドタクシー	実証運行			本格運行
デマンド型乗合タクシーの拡大		調査・検討・協議		実証運行		本格運行
予約方法の多様化、利便性向上		調査・検討・協議			適宜実施	
II	1-①拠点循環コミュニティバスの運行継続（本格運行へ移行）	実証運行（デマンド化等）・検討			本格運行	
	2-①バスマップ・施設案内等の情報発信ツール作成による利用促進	検討・協議・調整			適宜実施	
III	1-①運行情報・乗り換え情報等の提供			適宜実施		
	1-②車両・施設等のバリアフリー化・多様な利用者に対応した運用			適宜実施		
	2-①地域公共交通会議・意見交換会等の設置・継続開催			継続開催		
	2-②イベント・講習会等による公共交通の利用促進の啓発	検討・協議			実	施
	2-③公共交通サポーター制度等による利用促進、公共交通に携わる企業等の発掘・育成	検討・協議			実	施
	2-④運転手の採用・養成・支援等			継続実施		
	3-①広告等副次的収入の検討・獲得	検討・協議			実	施
	3-②環境に配慮した車両の導入			適宜実施		
	3-③情報発信等による公共交通利用に対する意識の醸成	検討・協議			実	施
	3-④デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化			適宜実施		
IV	1-①地域交通形成のための地区別懇談会等の開催			継続実施		
	1-②交通空白地域への対応	検討・協議			導	入
	2-①利用者補助（割引・補助券等の配布等）			継続実施		

基本方針

I

既存のニーズと交通機関を活かした基幹交通の再編

施策1 | 既存公共交通の確保・維持

【事業の方向性】

- 基幹交通は行政・交通事業者が連携して、必要な見直し・改善を図り、既存路線を確保・維持します。
- 拠点性を有する施設（中心市街地、公共施設、鉄道駅等）へ交通結節点機能を付加し、公共交通の利便性を高めます。

I-1-① 路線バス等のルート再編・ダイヤの見直し

事業内容	既存バス路線の利便性を向上させるため、鉄道や路線バス間の連携を強化し、路線バス等のルート再編・ダイヤの見直しや改善（乗継利便性の向上を含む）を行います。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	適宜実施				

I-1-② バス・鉄道の連絡強化（乗換環境の改善・整備）

事業内容	鉄道駅、中心市街地、公共施設等、拠点性を有する施設へ交通結節点機能（乗換機能）を付加・充実します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町・施設事業者				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	調査・検討・協議			適宜実施	

I-1-③ 路線バスの維持・支援（事業者等への助成による支援）

事業内容	町内の通勤・通学等に必要な移動手段を確保するため、既存バス路線の運行を各種助成制度に則り維持・支援します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	継続実施				

## 施策2 | 既存の交通機関の有効活用

### 【事業の方向性】

- 施設送迎バス・スクールバス等の地域の輸送資源を調査し、関係機関と連携を図り、活用の可能性と活用方法について検討します。
- 実証運行中の「大場ー函南デマンドタクシー」の再編やデマンド型乗合タクシーの他地域への展開を図ります。

#### I-2-① 送迎バス・スクールバス等の有効活用・相互利用

事業内容	施設送迎バス・スクールバスについては、実態を調査するとともに、関係機関と連携を図り、利用者の意向を把握し目的外利用など活用の可能性と活用方法について検討します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者（既存自主運行業者含む）・町・学校・地域住民				
スケジュール	2025年度（令和7年度）	2026年度（令和8年度）	2027年度（令和9年度）	2028年度（令和10年度）	2029年度（令和11年度）
	調査・検討・協議・試行			適宜実施	

#### I-2-② デマンド型乗合タクシーの維持・拡大

事業内容	「大場ー函南デマンドタクシー」の運行を維持するとともに、実証運行での利用状況、利用者ニーズ等を踏まえ、本格運行に向けて再編を図ります。 また、デマンド型乗合タクシーについて、タクシー事業者と連携の上、交通空白地域への拡大を検討するとともに、予約方法の多様化など、利用しやすい環境づくりを目指します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民				
スケジュール	2025年度（令和7年度）	2026年度（令和8年度）	2027年度（令和9年度）	2028年度（令和10年度）	2029年度（令和11年度）
大場ー函南デマンドタクシー	実証運行		本格運行		
デマンド型乗合タクシーの拡大	調査・検討・協議			実証運行	本格運行
予約方法の多様化等、利便性向上	調査・検討・協議			適宜実施	



時刻表(大場駅→函南駅)

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
大場駅	6:30	7:40	8:50	10:10	11:10	14:05	17:15	19:10
大場駅前	6:35	7:45	8:55	10:15	11:15	14:10	17:20	19:20
函南中学校	6:40	7:50	9:00	10:20	11:20	14:15	17:25	19:25
函南町文化センター	6:42	7:52	9:02	10:22	11:22	14:17	17:27	19:27
井原田	6:43	7:53	9:03	10:23	11:23	14:18	17:28	19:28
いで備病院前	6:43	7:53	9:03	10:23	11:23	14:18	17:28	19:28
上沢口	6:44	7:54	9:04	10:24	11:24	14:19	17:29	19:29
上沢駅前	6:45	7:55	9:05	10:25	11:25	14:20	17:30	19:30
幹線下	6:46	7:56	9:06	10:26	11:26	14:21	17:31	19:31
幹線上	6:47	7:57	9:07	10:27	11:27	14:22	17:32	19:32
革命	6:48	7:58	9:08	10:28	11:28	14:23	17:33	19:33
函南駅	6:49	7:59	9:09	10:29	11:29	14:24	17:34	19:34
大竹口	6:49	7:59	9:09	10:29	11:29	14:24	17:34	19:34
函南駅	6:50	8:00	9:10	10:30	11:30	14:25	17:35	19:35

時刻表(函南駅→大場駅)

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
函南駅	7:10	8:15	9:20	10:40	11:40	14:30	17:40	19:40
大竹口	7:11	8:16	9:21	10:41	11:41	14:31	17:41	19:41
函南駅	7:11	8:16	9:21	10:41	11:41	14:31	17:41	19:41
革命	7:12	8:17	9:22	10:42	11:42	14:32	17:42	19:42
幹線下	7:13	8:18	9:23	10:43	11:43	14:33	17:43	19:43
幹線下	7:14	8:19	9:24	10:44	11:44	14:34	17:44	19:44
上沢駅前	7:15	8:20	9:25	10:45	11:45	14:35	17:45	19:45
上沢口	7:16	8:21	9:26	10:46	11:46	14:36	17:46	19:46
いで備病院前	7:17	8:22	9:27	10:47	11:47	14:37	17:47	19:47
井原田	7:17	8:22	9:27	10:47	11:47	14:37	17:47	19:47
函南町文化センター	7:18	8:23	9:28	10:48	11:48	14:38	17:48	19:48
函南中学校	7:20	8:25	9:30	10:50	11:50	14:40	17:50	19:50
大場駅前	7:25	8:30	9:35	10:55	11:55	14:45	17:55	19:55
大場駅	7:30	8:35	9:40	11:00	12:00	15:10	17:00	20:00

「大場ー函南デマンドタクシー」路線図及び時刻表

基本方針

II

幅広い交流を目指した公共交通網の形成

施策1 | 拠点間を結ぶ公共交通網の形成

【事業の方向性】

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

II-1-① 拠点循環コミュニティバスの運行継続（本格運行へ移行）

事業内容	交流拠点を結ぶコミュニティバスとして、実証運行を実施している「函南町拠点循環コミュニティバス」について、実証運行を踏まえて最適な運行方法を検討し、本格運行を目指します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町・施設事業者・観光事業者				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	実証運行（デマンド化等）・検討			本格運行	



「函南町拠点循環バス」の実証運行開始  
(2021年(令和3年)11月1日)



函南町拠点循環コミュニティバス（ジャンボタクシー車両）  
(2024年(令和6年)6月1日～)



基本方針

Ⅲ

持続可能な公共交通の推進

施策1 | わかりやすい・使いやすい公共交通の推進

【事業の方向性】

- わかりやすく使いやすい、誰もが利用できる公共交通を目指します。
- 車両・施設のバリアフリー化や待合環境の充実など、多様な利用者にとって、利便性の確保に加え快適に利用できる環境の整備・改善に努め、公共交通の活性化を図ります。

Ⅲ-1-① 運行情報・乗り換え情報等の提供

事業内容	駅等における案内看板やサイン表示、ホームページ・スマートフォンアプリ等を活用した乗継に関する利用案内など、運行情報・乗り換え情報等をわかりやすく提供し、乗り換えを含む利用を促進します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	適宜実施				

Ⅲ-1-② 車両・施設等のバリアフリー化・多様な利用者に対応した運用

事業内容	車両のバリアフリー化、高齢者・障がい者などに配慮した運用など多様な利用者の利便性を確保します。 上屋やベンチ設置等、待合環境の整備を点検・検討・協議の上、必要に応じて待合環境の整備・改善します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	適宜実施				

## 施策2 | 公共交通維持に向けたモビリティ・マネジメントの実施

### 【事業の方向性】

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

### Ⅲ-2-① 地域公共交通会議・意見交換会等の設置・継続開催

事業内容	地域公共交通会議は年1回以上開催します。また、公共交通確保・活性化のために意見交換会等を設置し、各団体との調整を図ります。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民・その他				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	継続開催				

### Ⅲ-2-② イベント・講習会等による公共交通の利用促進の啓発

事業内容	地域公共交通利用促進・活性化イベント、講習会、ノーマイカーデー等の利用促進に係る取組を立案し、公共交通利用促進の啓発を行います。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民・その他				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	検討・協議		実施		

#### （参考）乗り方教室の開催（東海自動車）

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



出典：東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画

Ⅲ-2-③ 公共交通サポーター制度等による利用促進、公共交通に携わる企業等の発掘・育成

事業内容	公共交通サポーター制度等、公共交通確保・活性化のための協賛のしくみを構築し、利用を促進します。 また、公共交通サポーター制度等を通して、交通事業に携わる企業等を発掘・育成を推進します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民・その他				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	検討・協議			実施	

Ⅲ-2-④ 運転手の採用・養成・支援等

事業内容	若者や女性など、幅広く運転手の担い手を確保するため、交通事業者の採用活動の周知など、運転手の採用・養成・支援等を地域ぐるみで協力します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町・地域住民				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	継続実施				

（参考）静岡県東部地区バス会社 3社合同バス運転体験会&会社説明会

（伊豆箱根バス株式会社/株式会社東海バス/富士急シティバス株式会社）

近年、バス業界の課題となっている乗務員不足解消のため、バスの運転に興味のある皆さまに実際に運転を体験してもらうことでバスを身近に感じてもらい、将来の仕事の選択肢の一つとしていただくことを目的に開催しています。また、会社説明会を通して、各社の魅力やバス乗務員の待遇等を知ってもらい、静岡県東部地区のバス会社への就職を検討いただく機会にしたいと考えています。

出典：伊豆箱根バス株式会社ホームページ

参加無料 要予約  
3社合同バス運転体験会 & 会社説明会  
伊豆箱根バス  
東海バス  
富士急グループ  
運転に体験！  
実際にバスの運転が体験できます！  
開催日 令和6年 9月30日 定員 60名  
開催場所 静岡県自動車学校沼津校 午前10時～12時 午後13時～15時  
伊豆箱根バス 伊豆箱根バス 業務管理部 ☎ 055-977-1211 9:00～18:00  
東海自動車 総務部 ☎ 0557-36-1111 9:00～17:40  
富士急シティバス 本社営業所 ☎ 055-921-5367 9:00～16:00

### 施策3 | その他持続可能な公共交通のための取組

#### 【事業の方向性】

- 持続可能な公共交通を目指すため、副次的収入の検討により運行収支の適正化を図ります。
- 地球温暖化対策として、各分野において対応が求められている中で、車両更新のタイミングでの二酸化炭素排出量が少ない電気自動車（EV）・燃料電池自動車（FCV）の導入を促進するとともに、ホームページにおける各種情報発信のほか、児童・生徒等を対象とした公共交通に関する啓発・教育などにより、環境負荷の少ない公共交通の利用を促進します。
- 近年急速に進むデジタル技術を有効に活用し、公共交通のDX（デジタルトランスフォーメーション）による公共交通サービスの効率化・高度化を図ります。

#### Ⅲ-3-① 広告等副次的収入の検討・獲得

事業内容	交流拠点・車両・マップ等への広告掲載やバス停の命名権（ネーミングライツ）その他副次的収入を検討し、実施・獲得を目指します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	検討・協議			実施	

#### （参考）バス停ネーミングライツ

バス停ネーミングライツとは、従来のバス停名後に、社名・店舗名などを副呼称して命名する権利のことを言います。停留所施設の管理等をまかない、安定的に安全安心な輸送を確保する事を目的としており、地名度や認知度、イメージアップが期待できます。

出典：とさでん交通株式会社



#### Ⅲ-3-② 環境に配慮した車両の導入

事業内容	車両更新のタイミングでの電気自動車（EV）・燃料電池自動車（FCV）の積極的な導入を促進します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	適宜実施				

### Ⅲ-3-③ 情報発信等による公共交通利用に対する意識の醸成

事業内容	児童・生徒等を対象とした公共交通に関する啓発・教育などにより、公共交通利用促進の啓発を行います。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町				
スケジュール	2025年度（令和7年度）	2026年度（令和8年度）	2027年度（令和9年度）	2028年度（令和10年度）	2029年度（令和11年度）
	検討・協議		実施		

#### （参考）小学生向け学習用資料（公共交通について学ぼう！）

堺市では、公共交通や環境、バリアフリーについて学習していただくことを目的に、小学校での総合学習のテーマとして、バスの乗り方教室や乗車体験等を平成24年度より実施しています。  
また、学習用資料として、「公共交通と環境・バリアフリー」をテーマとした資料を作成しています。



出典：公共交通について学ぼう！～公共交通と環境とバリアフリーとのかかわり～（堺市）

### Ⅲ-3-④ デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化

事業内容	近年急速に進むデジタル技術を有効に活用し、公共交通サービスの効率化・高度化を図ります。 AIを活用した効率的な配車サービス（AIオンデマンド交通）の活用や多様な交通手段を組み合わせたルート検索と予約・決済を兼ね備えたMaaSサービスの環境構築、バス等の位置情報をスマートフォン等のアプリにリアルタイム配信する等、公共交通のDX（デジタルトランスフォーメーション）による効率化・高度化による利便性向上を図ります。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	交通事業者・町				
スケジュール	2025年度（令和7年度）	2026年度（令和8年度）	2027年度（令和9年度）	2028年度（令和10年度）	2029年度（令和11年度）
	適宜実施				

#### （参考）MaaS（MaaSのサービスイメージ）

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、スマートフォンアプリ又はWebサービスにより、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うことができるもので、新たな移動手段（AIオンデマンド、シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能なサービス。



出典：MaaS入門ガイドブック（国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課）

基本方針

IV

地域の特性に応じた交通モードによる支線交通の形成

施策 1 | 地域で考える支線交通の形成

【事業の方向性】

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

IV-1-① 地域交通形成のための地区別懇談会等の開催

事業内容	地区別懇談会等を開催し、地域の特性・ニーズを踏まえた地域主体の公共交通の運行の実現を目指します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	町・地域住民・交通事業者				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	継続実施				

IV-1-② 交通空白地域への対応

事業内容	地域の実情やニーズに合わせて、デマンド型交通、自家用有償旅客運送（ライドシェア）、AIオンデマンド交通等の新規導入、運転ボランティア活用等の検討・実験を行い、導入を目指します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	町・交通事業者				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	検討・協議			導入	

（町内事例）高齢者福祉自動車「パサディナ号」

高齢化が進む地域で長年の課題であった外出の足を確保するため、自治会が解決に乗り出した事例です。自治会事業のなかに福祉交通事業を位置づけ、しっかりした運行システムを構築しています。法人格を取得して自治会が車両をリース、ボランティアが運転しています。

■利用者

65歳以上で交通手段に不便している地域住民

■担い手

運転ボランティア：7名

■仕組み

毎週火・金及び毎月6日、16日、26日に3便（9:00、11:30、13:30）をデマンド運行。パサディナ公民館を出発して利用者宅を回り、区内から区外へ（文化センターや公民館、駅、スーパーマーケット等）1周約1時間。

## 施策2 | 利用者負担軽減による支線交通の実現

### 【事業の方向性】

- 公共交通が必要な運転免許証返納者などの日常生活の安心と利用者負担の軽減を図ることで支線交通の形成と活性化を目指します。
- 経済的負担の面からも高齢者・障がい者の外出を支援し、介護予防とあわせて公共交通の活性化を図ります。

### IV-2-① 利用者補助（割引・補助券等の配布等）

事業内容	割引・補助券の配布・シルバークパスの導入等、運転免許証返納者等の高齢者や障がい者の外出支援策の観点から、料金支援（運賃割引・運賃補助）を実施します。				
事業期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）				
事業主体	町・交通事業者				
スケジュール	2025年度 （令和7年度）	2026年度 （令和8年度）	2027年度 （令和9年度）	2028年度 （令和10年度）	2029年度 （令和11年度）
	継続実施				

#### （参考）福祉タクシー等利用券の支給

在宅で生活をされている高齢者の方と、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毎年度4月1日（土曜日、日曜日の場合を除く）から支給しています。

町が指定する福祉タクシー事業者・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、年間上限15,000円分（100円分の利用券を150枚）支給します。

年度途中で80歳を迎える方や障害者手帳を取得した人は、年度の残り月数に応じて1,000円から12,000円分の利用券の支給となります。誕生日の当日、障害者手帳を取得した日から申請できます。

#### ■対象者

函南町に住民登録があり、以下のいずれかに当てはまる方が対象です。

- ・80歳以上の高齢者
- ・身体障害者手帳1,2級の方
- ・療育手帳A判定の方
- ・精神障害者保健福祉手帳1級の方

（注意）施設（グループホーム、サービス付き高齢者向け住宅を除く）に入所中の方へは支給できません。

#### （参考）高齢者運転免許証自主返納支援

高齢者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。

町が指定する福祉タクシー事業者・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、10,000円分（100円分の利用券を100枚）支給します。地域交通利用券の有効期限は、交付を受けた日の翌年度の3月末までです。

#### ■対象者

運転免許証自主返納時に満70歳以上80歳未満で、函南町に住民登録のある方が対象です。

（注意）運転免許証の更新をせずに失効した場合は、自主返納にはなりません。

（注意）申請期間は、運転免許証返納後6か月以内で、交付は1回限りです。

## 6 計画の達成状況の評価

### 6-1 数値目標

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

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

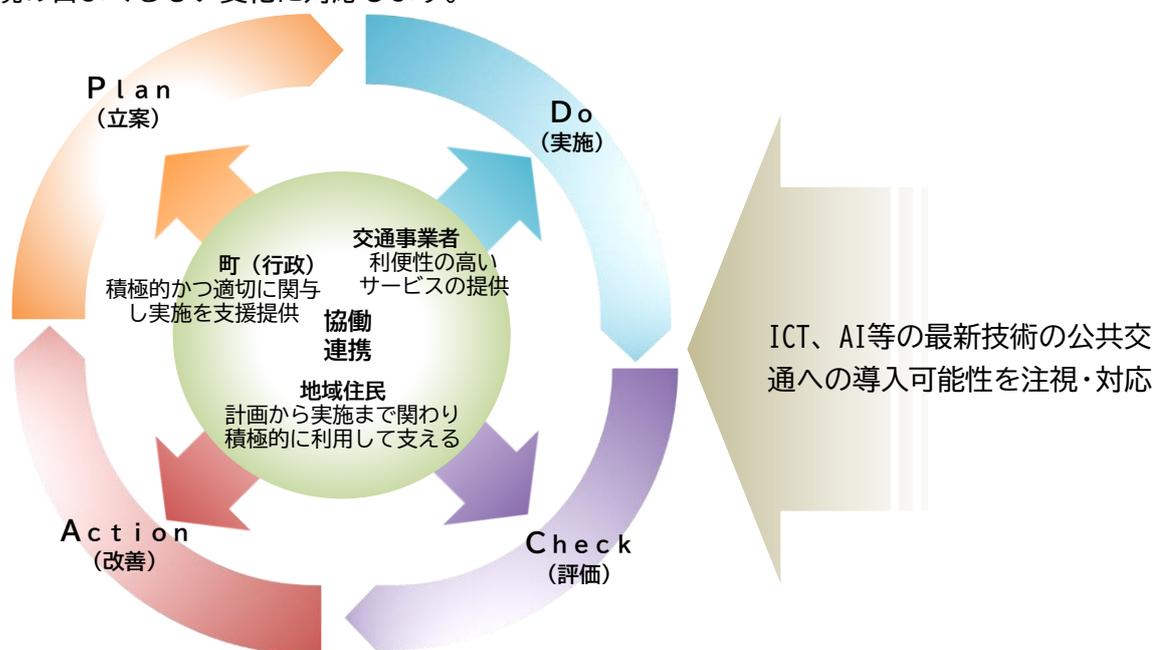
表：評価指標と目標値一覧

基本方針	番号	評価指標	数値目標	
			現況値	目標値 2029年度 (令和11年度)
I 既存のニーズと交通機関を活かした基幹交通の再編	①	路線バスの年間利用人数 (路線バス：大場畑毛線の利用者数) ※事業者データによる	75,896人/年 ※2023年度(令和5年度)実績	75,000人/年 (現状維持)
II 幅広い交流を目指した公共交通網の形成	②	拠点循環コミュニティバスの便平均利用者数	平日：2.5人/便 休日：2.0人/便 ※2023年度(令和5年度)実績	平日：3.0人/便 休日：2.5人/便
	③	拠点循環バスの満足度 ※利用者アンケートによる ※5段階評価	3.88 ※2023年度(令和5年度)11月実施	4.0
III 持続可能な公共交通の推進	④	バスの現状に対する満足度(総合評価) ※公共交通利用者アンケート調査による ※5段階評価	2.98 ※2023年度(令和5年度)12月実施	3.5
	⑤	地域公共交通利用促進・活性化のイベントや利用促進に係る取組の立案・実施	1件	2件/年
IV 地域の特性に応じた交通モードによる支線交通の形成	⑥	交通空白地域解消に向けた施策として、支線交通を導入・改善した新規案件	1件	2件以上

## 6-2 計画の達成状況の評価

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

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



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

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

### 評価スケジュール

年度	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)
本計画の立案 (Plan)	計画策定	必要に応じて適宜見直し				次期計画策定
事業・計画の 実施 (Do)		事業の実施				
事業・計画の 評価 (Check)		事業の評価	事業の評価	事業の評価	事業の評価	事業の評価
事業・計画の 改善 (Action)		見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善

## 7 用語集

### ICT（アイシーティー）

【情報通信技術(Information and Communication Technology の略)】情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語。

### グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。

### 交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。

### 交通モード

交通手段、輸送方式のこと。

### コミュニティバス

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

### 自家用有償旅客運送

バスやタクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送するサービスのこと。

### 地域公共交通

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

### DX（デジタルトランスフォーメーション）

AI、IoT、ビッグデータなどのデジタル技術を用いて、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。

### デマンド型交通

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

### バス路線

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

### バリアフリー

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

### 福祉タクシー

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

### モビリティ・マネジメント（MM）

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

### ノーマイカーデー

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

