

下田市地域公共交通計画

地域で育てる持続可能な公共交通

令和5年3月

下 田 市

目次

序章 はじめに	1
序-1 計画策定の背景、目的	1
序-2 計画の区域	1
序-3 計画の目標年	2
序-4 計画の位置づけ	3
第1章 下田市の公共交通を取り巻く現状分析	5
1-1 人口推移と将来推計	5
1-2 人口分布と将来の人口増減	5
1-3 主要施設分布	6
1-4 高齢者と交通弱者の人口	6
1-5 自家用車・運転免許保有（返納）状況	7
1-6 市民の移動実態	8
1-7 観光客入込状況	9
1-8 公共交通ネットワークの整備状況	9
1-9 路線バスの運行状況・利用状況・収支状況（令和4年現在）	11
1-10 公共交通のニーズ把握（アンケート調査等）	15
1-11 前計画（平成27年度作成、令和3年度改定）に基づく取組みの成果 ..	19
第2章 課題の整理・方針・基本理念	21
2-1 下田市の公共交通を取り巻く現状と課題	21
2-2 計画の方針と基本理念	24
第3章 取組の方向性と取組内容	25
3-1 取組の方向性と取組内容の設定	25
3-2 取組の設定	26
3-3 取組内容・スケジュール・実施主体	29
3-4 計画の数値目標の設定	36
第4章 計画の実施スケジュール	38
4-1 計画の実施主体・スケジュール	38
第5章 計画の実現に向けて	39
5-1 取組の実施体制	39
5-2 関係者による役割分担・連携	40

序章 はじめに

序-1 計画策定の背景、目的

現在、自家用車の普及とともに、人々は高いモビリティを獲得した反面、公共交通の利用者は激減している。その結果、公共交通がビジネスとして成り立たない地域が生まれ、民間の公共交通事業者に委ねるだけでは社会的に必要なサービスが供給されない状況が発生している。

そのような状況下において、公共交通を社会資本として捉え、維持していくために「計画づくり」が必要となっている。

下田市では、「市民、来訪者にとって使いやすい、使いたくなる公共交通の実現」を目指し、地域公共交通に係る総合的な計画である下田市地域公共交通基本計画（網形成計画）を平成27年6月に策定した（計画期間は平成27年4月～令和5年3月）。

これまで、公共交通の維持・確保と公共交通利用者の利便性の確保の両面に配慮した交通体系の実現を目指し事業を展開しているが、全国平均を上回る高齢化率42%を超える超高齢化社会となっている現状や今後進んでいく人口減少、さらには市役所庁舎の移転計画、ICTやAI等の未来技術の進展など、公共交通に求められるニーズや社会環境が変わりつつある。こうした公共交通の需要やニーズの変化に対応した交通確保が必要となっている。

上記の背景の中、下田市における公共交通のこれまでの取組みの検証及び課題等を整理し、次なるステップとして進めるための、下田市地域公共交通計画を策定する。

<計画策定の趣旨>

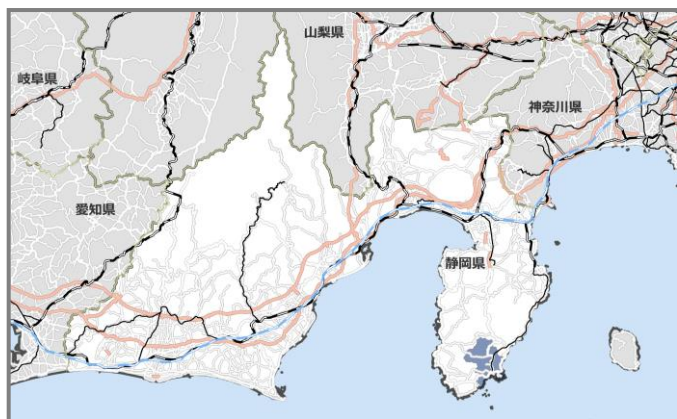
地域で育てる持続可能な公共交通サービスの実現を目指し、
地域公共交通に係る総合的な計画を策定する。

※「地域で育てる」とは、「市民・行政・事業者（関係者）が手を取り合って、地域特性やニーズに合った持続可能な公共交通体系をつくり、利用し、育てていくこと」を指します。

序-2 計画の区域

下田市は、静岡県伊豆半島地域の南東部に位置し、市域は東西13km、南北16km、面積は104.71km²の広がりを持つ。計画の区域は、下田市の全域を対象とする。

■ 下田市の位置図



■ 下田市及び周辺市町村

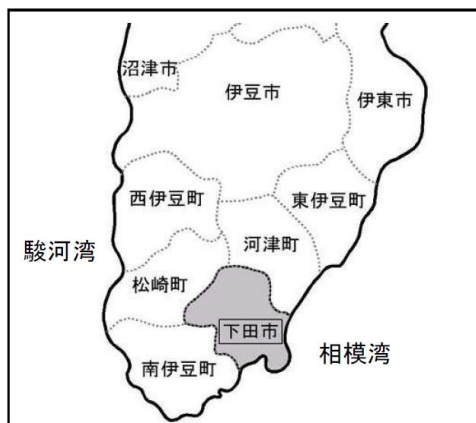


図1 計画の区域

序-3 計画の目標年

○目標年 : 令和9年度を目標年とする。

○計画期間 : 令和5年度～令和9年度（令和5年4月～令和10年3月）

〔前計画の計画期間（平成27年4月～令和5年3月）を引き継ぐ計画期間とする。
なお、技術の進歩や社会情勢の変化に柔軟に対応する観点から、計画期間を5年と設定する。〕

序-4 計画の位置づけ

本計画は、第5次下田市総合計画を上位計画とし、関連計画として下田市都市計画マスタープラン及び下田市立地適正化計画を位置づけ、上位計画および関連計画、その他関連のまちづくり施策との整合を図り展開するものとする。

また市役所移転が計画期間内に予定されていることや、将来的な伊豆縦貫自動車道の整備による都市構造や交通流の変化に対応できるよう、交通軸や拠点設定を対応させていく。

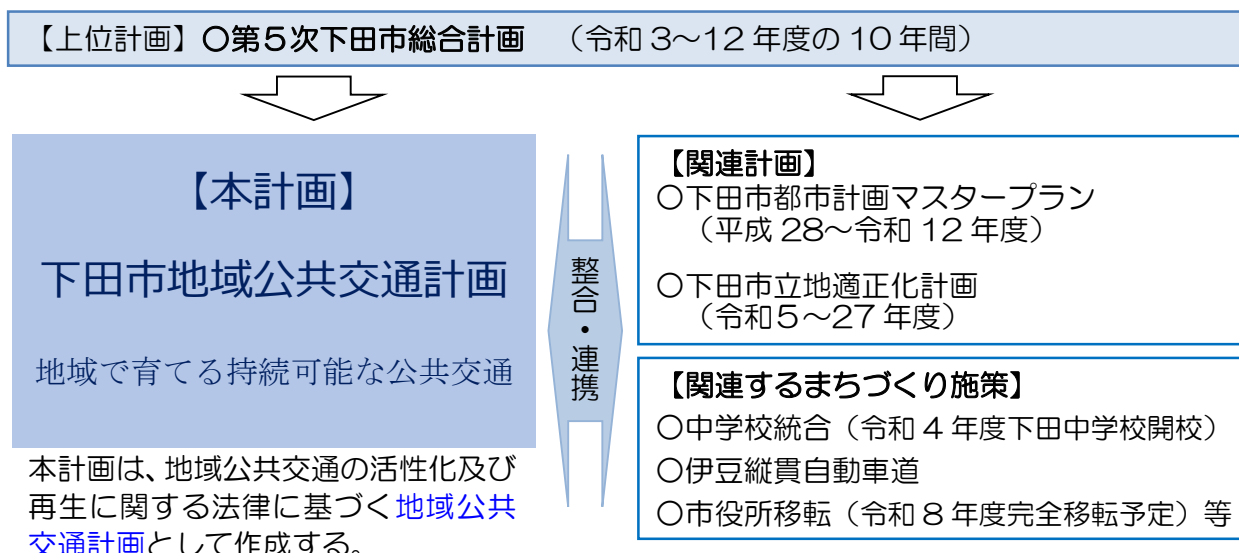


図2 計画の位置づけ

なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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の「地域公共交通計画」として策定する。

（地域公共交通計画）

第五条 市町村にあっては単独でまたは共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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の計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

<下田市の上位計画・関連計画の概要>

第5次下田市総合計画（まち・ひと・しごと創生総合戦略）（期間：令和3～12年度の10年間）

- ・公共交通の維持確保、利便性の高い公共交通体系の構築、交通結節点の整備・充実を施策の柱とする
- 路線バス事業者への運行支援、モビリティマネジメントの強化、地域協働による利用や路線を維持する取組みの実施
- 地域特性や観光需要に対応した交通体系の構築、MaaSやAIなど新技術を活用した新たなモビリティサービスの検討

下田市都市計画マスタープラン（平成28年改定）（期間：平成28～令和12年度）

- ・自家用車に頼らない交通体系の構築を目指す
- 陸、海が一体となった交通体系、観光交流に対応した公共交通の充実
- ・歩いて乗って周遊できるネットワークの形成を目指す
- 地域を知るための歩行者・自転車空間の形成、公共交通機関との連携の確立

下田市立地適正化計画（期間：令和5～27年度）

- ・拠点間や集落地域との連携を強化し、利便性の高い公共交通軸の形成を目指す

<下田市の関連するまちづくり施策への対応について>

※都市計画マスタープラン（平成 28 年改定）の将来都市交通体系図をベースに加筆

<p>【関連するまちづくり施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中学校統合 （令和 4 年度下田中学校開校） ○伊豆縦貫自動車道 ○市役所移転 （令和 8 年度完全移転予定）等 	<p>下田市地域公共交通計画の対応の考え方 （計画期間：令和 5 年 4 月～令和 10 年 3 月）</p> <p>市役所移転が計画期間内に予定されていることや、将来的な伊豆縦貫自動車道の整備による都市構造や交通流の変化に対応できるように、交通軸や拠点設定を対応させていく。</p> <hr/> <p>下田市立地適正化計画 （計画期間：令和 5～27 年度）</p> <p>現在策定中の立地適正化計画とも連携し実施。</p>
---	---

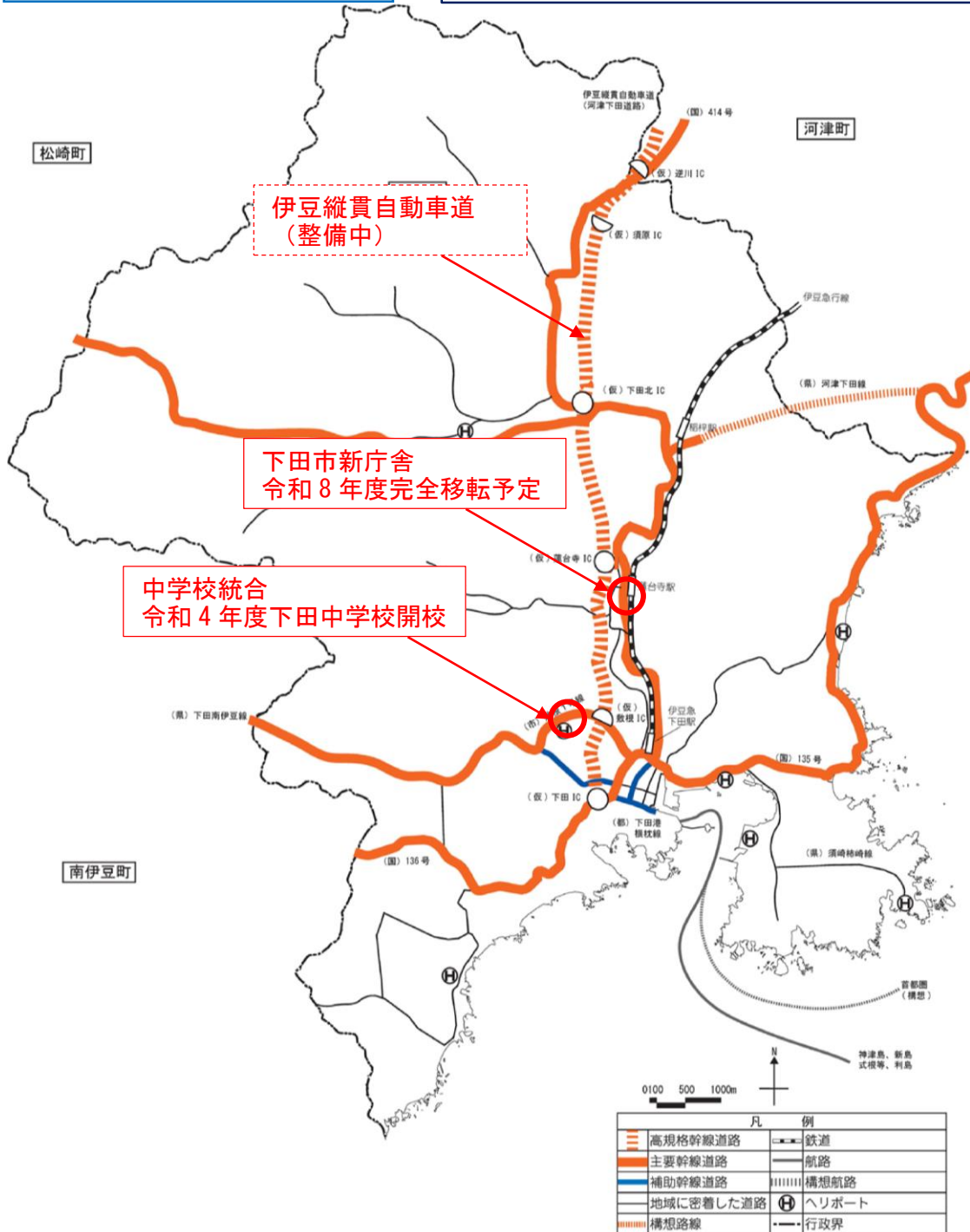


図 3 都市計画マスタープラン（平成 28 年改定）の将来都市交通体系図をベースに加筆

第1章 下田市の公共交通を取り巻く現状分析

1-1 人口推移と将来推計

- ・人口将来推計によると、2030年には人口21%減、高齢化率47%となる見込みである。年代別で比較すると、特に15歳未満や生産年齢人口の減少が大きいことが想定されている。
- ・今後5年間の人口減少率は静岡県内4位、高齢化率は県内9位と、人口減少・高齢化の進展は県内の市町村と比較しても深刻な状況であるといえる。

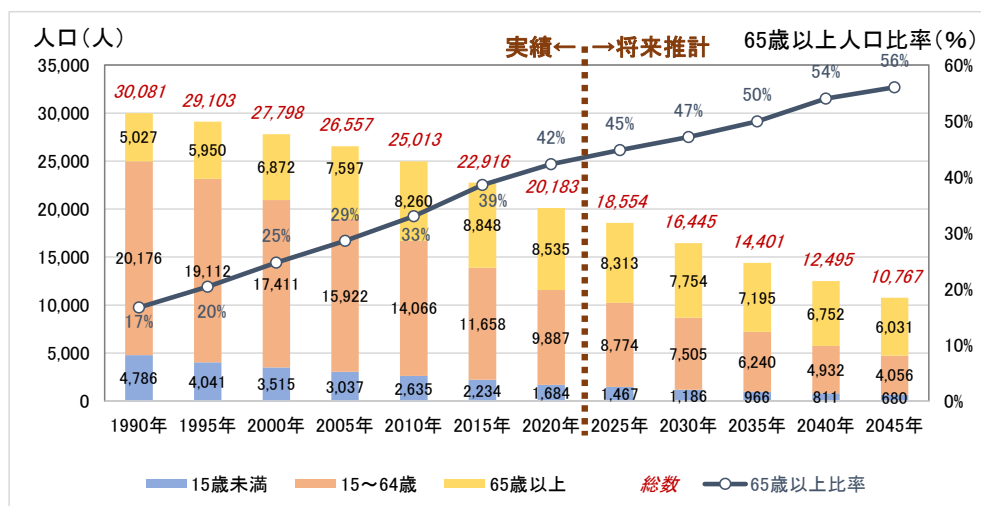


図4 人口推移・将来推計

(出典：平成2年～令和2年国勢調査、将来人口推計(平成30年推計))

1-2 人口分布と将来の人口増減

- ・下田市は、下田・武ガ浜地区、稲梓地区、稲生沢地区、白浜地区、浜崎地区、朝日地区の6地区から構成され、下田・武ガ浜地区から稲生沢地区にかけての伊豆急行線沿線に人口が集中している。また、稲梓地区や稲生沢地区の山間部には人口が広く薄く分布している。
- ・平成27年(2015年)から令和17年(2035年)の人口の増減(将来予測)によると、下田・武ガ浜地区や幹線となる国道、主要地方道沿線の人口が多い地域で減少数が多い。

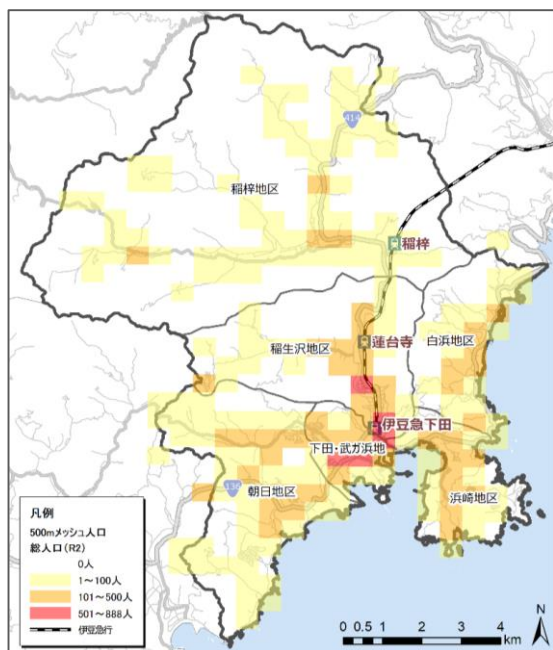


図5 地区別の500mメッシュ人口

(出典：令和2年度国勢調査)

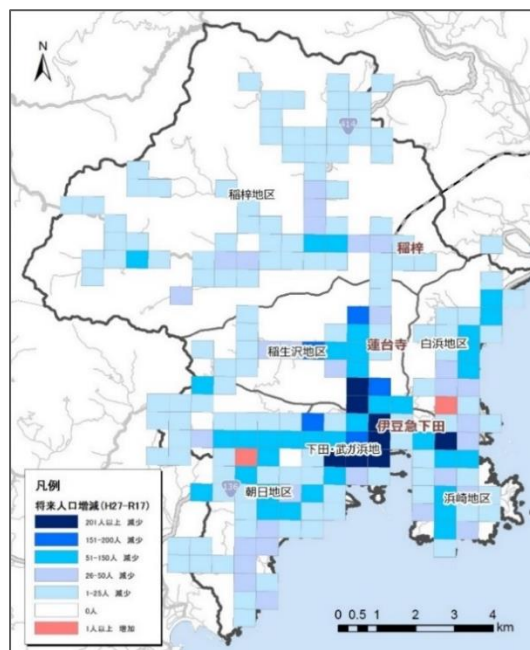


図6 2035年までの将来人口増減

(出典：平成30年度推計)

1-3 主要施設分布

- ・医療施設、文化施設、商業施設は、伊豆急行線及び国道 414 号沿いに分布しており、特に下田・武ガ浜地区に集中している。
- ・観光施設・学校は各地区に点在している。

1-4 高齢者と交通弱者の人口

●高齢者

- ・高齢化率は全地区で 30%以上（浜崎地区、稲梓地区では 40%以上）となっている。
- ・高齢者の単身世帯は、家族によるマイカー送迎ができない環境である。下田市内では、特に稲生沢地区で高齢者世帯が多くなっている。



図 7 主要施設立地

(出典：国土数値情報)

●子ども等

- ・免許証を持たない子どもは稲生沢地区、下田地区、朝日地区で多い。
- ・乳幼児や未就学児を持つ世帯数は、人口に比例して稲生沢地区、下田地区、朝日地区が多い。

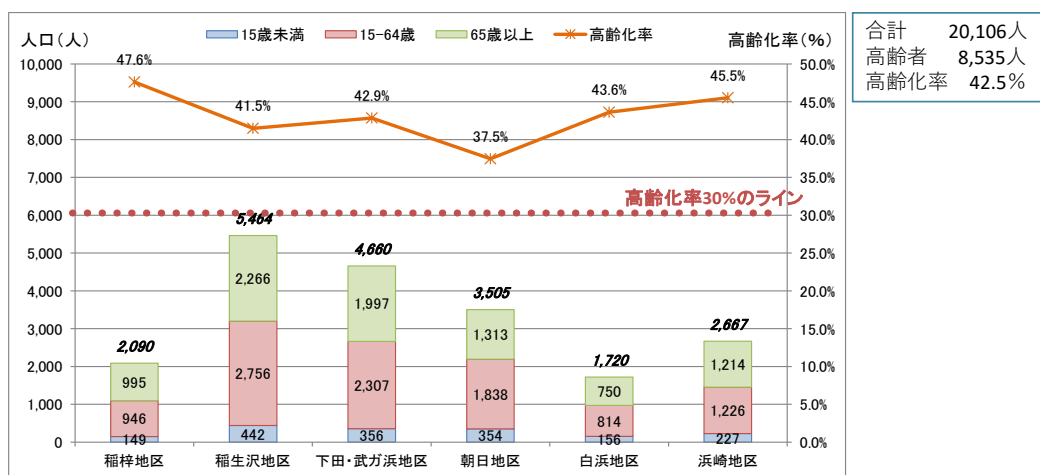


図 8 地区別の人口及び高齢化率

(出典：令和 2 年度国勢調査)

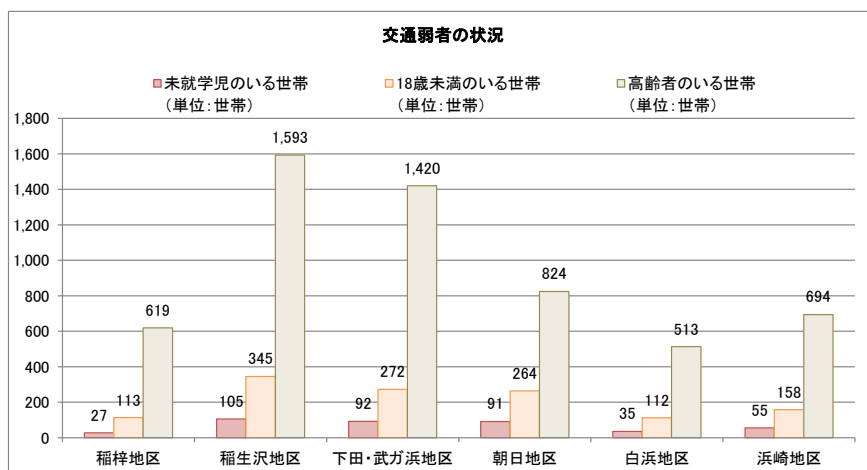


図 9 地区別の交通弱者の状況

(出典：令和 2 年度国勢調査)

1-5 自家用車・運転免許保有（返納）状況

●自家用車保有状況

・下田市民の人口当たり自家用車保有台数は0.73台、世帯当たり自家用車保有台数は1.54台である。一方、県平均は人口当たり0.68台、世帯当たり1.67台である。県平均や近隣市町より自家用車保有は少ない状況である。

●運転免許保有状況

・下田市における全年代での運転免許保有率及び高齢者運転免許保有率をみると、全年代保有率も県平均より低い、特に高齢者保有率が低い。

●運転免許返納状況

・下田市において、令和2年度の返納者数は、平成27年度の免許返納者数と比較すると137%であり、全国（193%）、静岡県（167%）と比較すると低い値である。

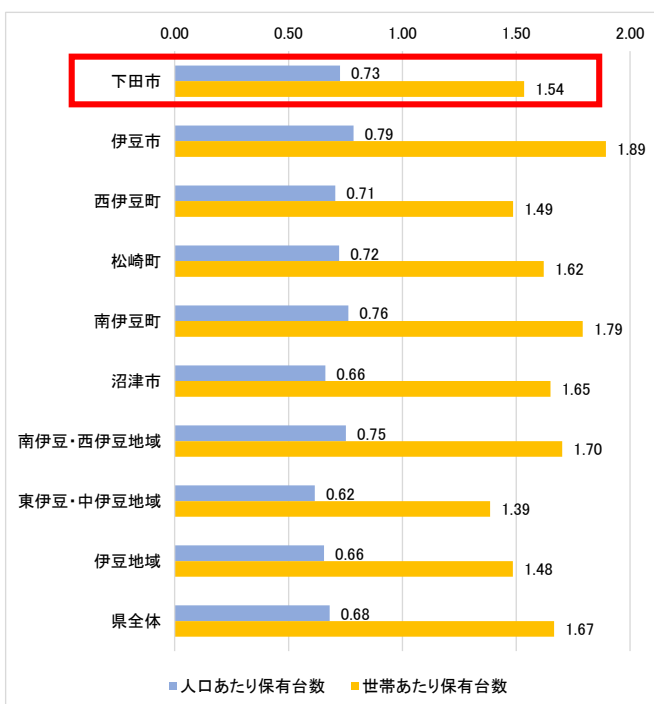


図10 自家用車保有状況

(出典：人口、世帯：令和2年国勢調査
自動車保有台数：令和2年時点（県警提供）)

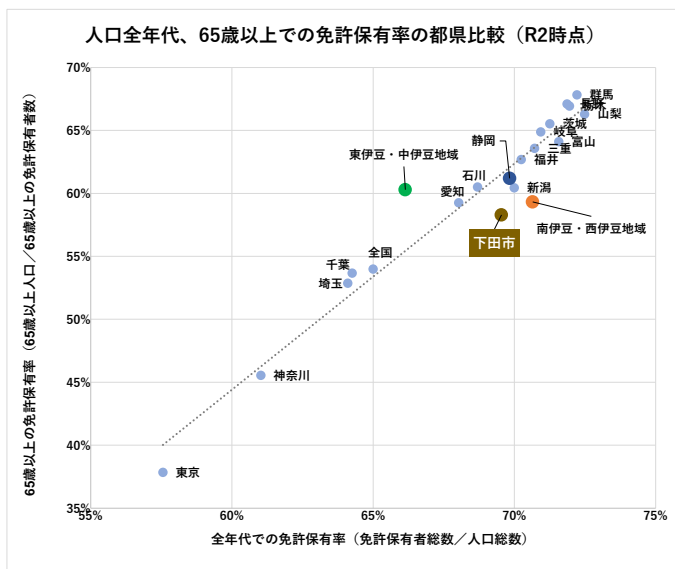


図11 全年代、65歳以上の免許保有率の比較

(出典：人口：令和2年国勢調査
免許保有者数：令和2年時点（県内分は県警提供）
他都県分は警察庁運転免許統計より)

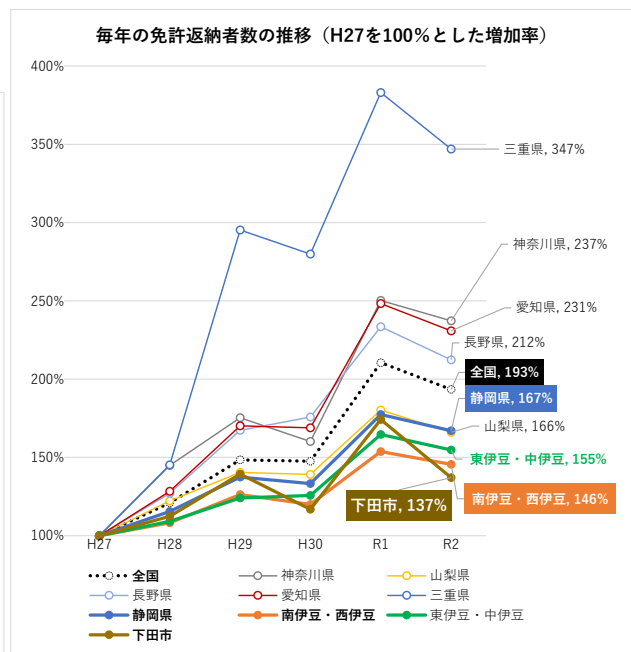


図12 免許返納者数の近年の推移

(出典：県内分は県警提供
他都県分は警察庁運転免許統計より)

1-6 市民の移動実態

●就業（通勤）

- ・下田市民の約 8 割が市内で就業。約 2 割の市外就業者のうち、南伊豆町、河津町への流出が多い。
- ・下田市への通勤流入においても、南伊豆町、河津町からの流入が多い。

●就学（通学）

- ・下田市民の約 7 割が市内で就学。市外就学者のうち、東伊豆町、南伊豆町への流出が多い。
- ・下田市への通学流入については、東伊豆町、河津町からの流入が多くなっている。

●利用交通手段

- ・市内外の移動で自家用車が主な移動手段となっており、公共交通の分担率は低い。

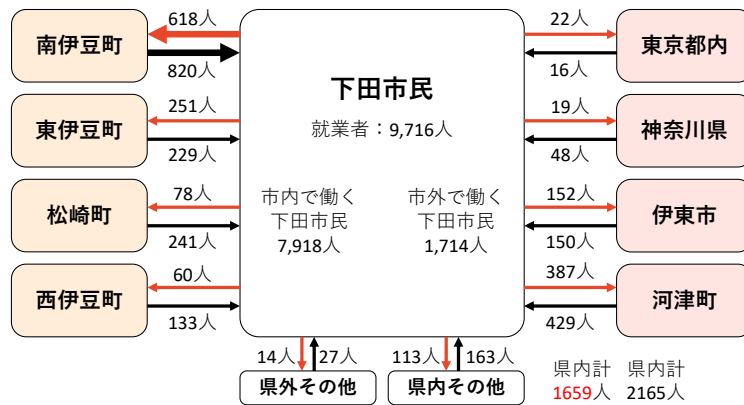


図 13 就業者（通勤）の移動実態 (出典：令和 2 年度国勢調査)

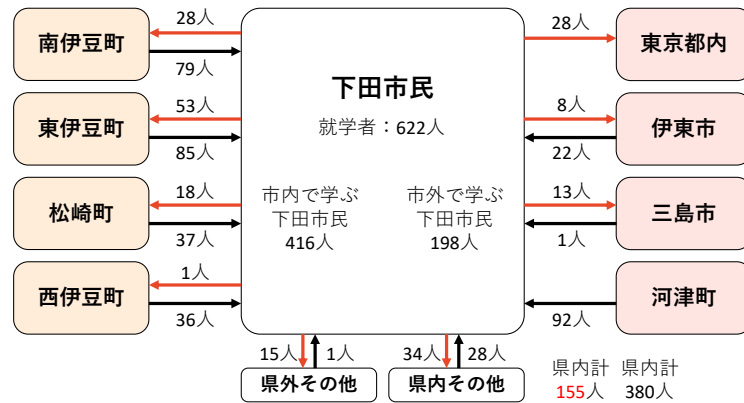


図 14 就学者（通学）の移動実態 (出典：令和 2 年度国勢調査)

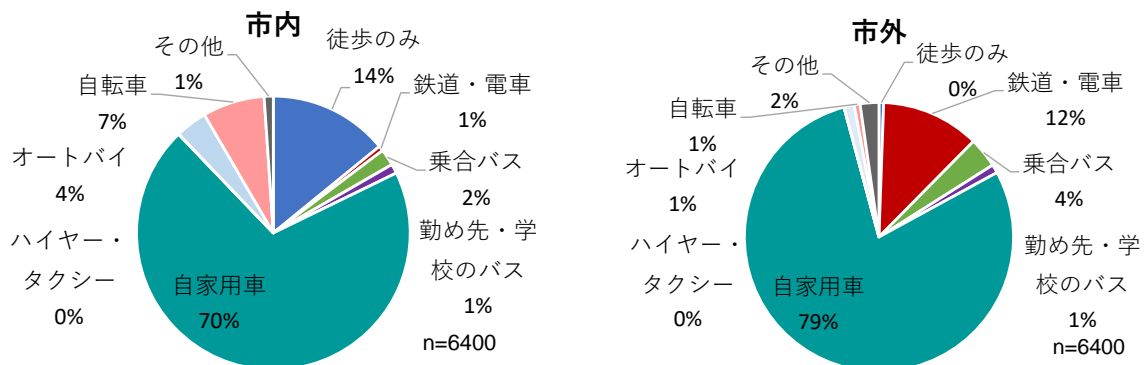


図 15 通勤・通学の利用交通手段 (出典：令和 2 年度国勢調査)

1-7 観光客入込状況

- ・観光交流客数・宿泊客数について、令和2年度はコロナの影響もあり大幅に減少している。
- ・海水浴客の影響で、夏季に観光需要が集中している。

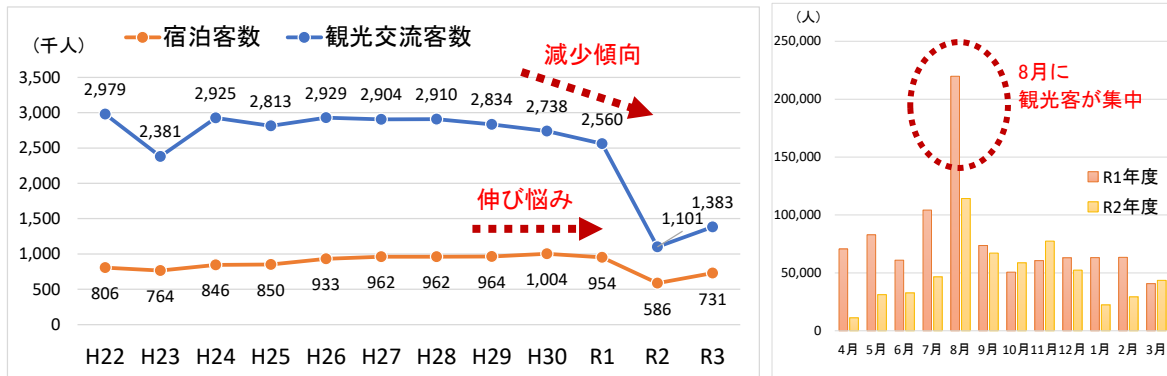


図 16 下田市の観光客入込状況・月別宿泊客

(出典：平成24年度～令和3年度下田市統計書、令和2年度・令和3年度静岡県観光交流の動向)

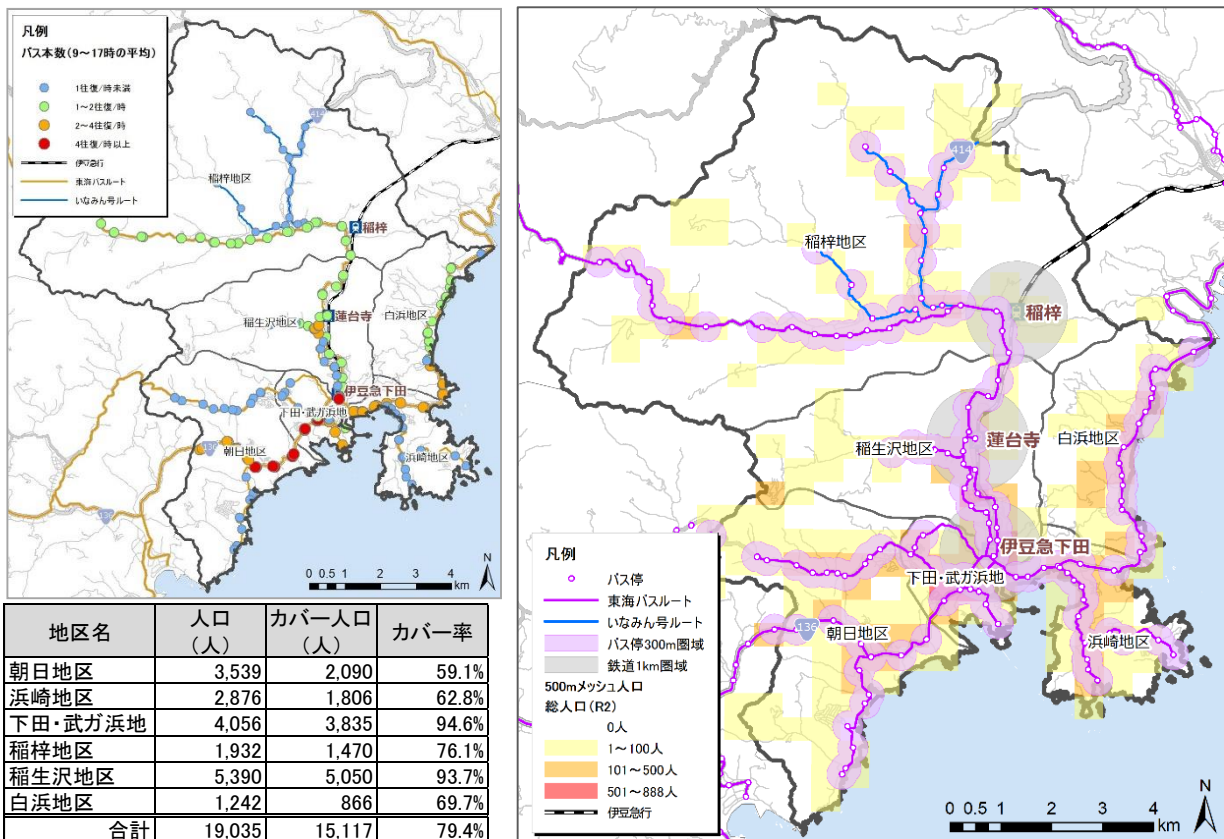
1-8 公共交通ネットワークの整備状況

●公共交通体系

- ・市内には伊豆急行の3駅が存在し、(株)東海バスが下田駅を中心に放射状に運行している。

●バス路線網（地域間路線と地域内路線）

- ・近隣市町を結ぶ地域間路線と市内の地域内路線が存在している。
- ・平成30年10月より稲梓地区にてコミュニティバス「いなみん号」が運行を開始した。
- ・市内の一部地域が交通空白地域（バス停300m圏域、鉄道駅1km圏域外）となっている。



※ 500mメッシュ推計値であり地区人口と合計値は異なる

図 17 路線バス、鉄道のネットワーク状況及び交通空白地域（バス停300m及び鉄道駅1km圏域外）

(出典：国土数値情報、令和2年度国勢調査)

●鉄道の利用者数の推移

- ・市内3駅の年間乗降者数は、平成27年以降減少傾向にある。

●タクシー事業者の状況

- ・タクシー事業者は市内に3社ある。
- ・事業者毎に、観光用の時間貸しサービスや高齢者の買い物付き添い、災害時輸送等の様々な取組みを実施している。

表1 伊豆急行線市内3駅の利用者数の推移

		伊豆急下田駅	蓮台寺駅	稲梓駅	合計
2015年	平成27年	1,352,653	295,468	21,512	1,669,633
2016年	平成28年	1,291,898	293,587	23,154	1,608,639
2017年	平成29年	1,273,990	297,311	23,452	1,594,753
2018年	平成30年	1,308,150	275,601	19,150	1,602,901
2019年	令和元年	1,319,389	264,296	21,848	1,605,533
2020年	令和2年	832,062	190,731	12,223	1,035,016
2021年	令和3年	721,940	181,352	10,963	914,255

(出典：新南伊豆のすがた)

表2 下田市内タクシー事業者概要

事業者名	営業所	車両数
いず東海タクシー	下田	17
ヒフミタクシー	本社	19
栄協	本社	13

(出典：各社への聞き取り (令和4年度時点))

●その他の輸送資源の状況

- ・市内の複数の医療施設において、送迎が実施されている。この他、伊豆の国市に立地する順天堂大学静岡病院へは、東海バスの路線バスが運行している。
- ・中学校統合に伴い、スクールバスが運行開始している。
- ・高齢者を対象とした移動支援サービスについて、下田市包括支援センターとボランティア運転手による実証運行が実施された。

表3 病院送迎の状況

病院名	送迎範囲	送迎の形態
下田メディカルセンター	下田駅～メディカルセンター	路線型(巡回)
しらはまクリニック	下田駅～クリニック～市内	路線型・エリア型
上の山鎮目クリニック	下田市内(下田駅、須崎、外浦・白浜)発着	路線型(午前中) エリア型

(出典：各病院HP)

1-9 路線バスの運行状況・利用状況・収支状況（令和4年現在）

- ・市内には4路線（10路線46系統）、自主運行路線（4路線10系統）の計14路線56系統の路線バスが運行している。
- ・市内56系統の路線バスのうち、52系統が赤字であり、市として年間約500万円の補助金を負担している。コミュニティバス「いなみん号」の経費は年間1,000万円である。
- ・平成25年度以降、コロナ前の令和元年度までは、全路線で30%の利用者数増加が見られ、特に観光主体路線で大きな伸びがあった。また、運行本数も増加している。しかし、令和2年度はコロナ禍の影響により利用が減少した。
- ・自主運行路線は系統縮小もあり、利用者数は減少傾向にある。

（1）路線バスの運行状況

- ・市内には、以下の通り、4路線（10路線46系統）、自主運行路線（4路線10系統）の計14路線56系統が運行している。



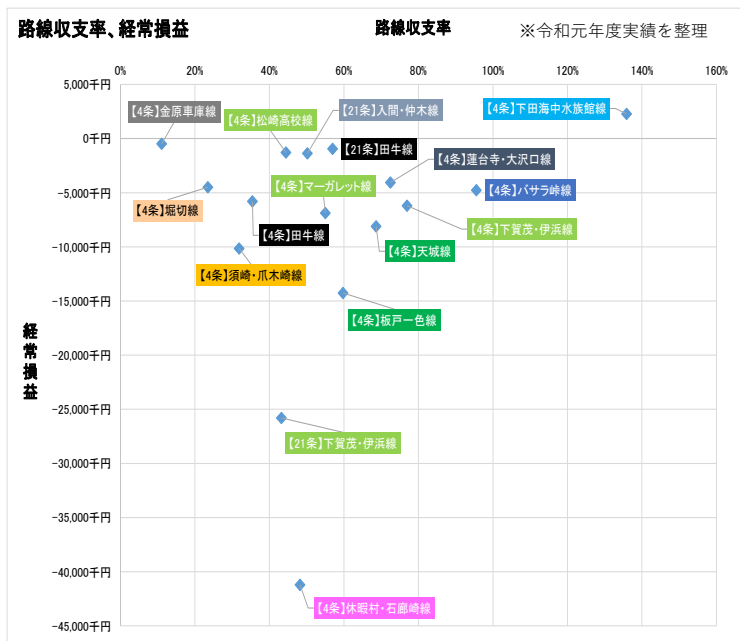
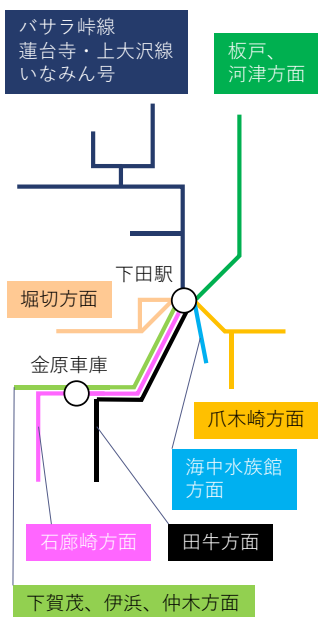
図 18 下田市周辺バス路線図（出典：東海自動車 HP より加筆）

(2) 各路線の利用状況・収支状況

- 平成25年度以降、コロナ前の令和元年度までは、下田市を運行する全路線で30%の利用増が見られ、特にバサラ峠線、板戸方面、海中水族館方面の観光主体路線で大きな伸びが見られている。令和2年度はコロナ禍の影響により減少した。
- 一方、自主運行路線は系統縮小もあり、利用者数は減少傾向にある。ただし、運行本数も大幅に減っていることから、収支率は平成25年度から令和元年度にかけて、回復傾向にあった。

	■利用者数 (人/年)									■利用者数推移			■収支率			■本数 (便/日)		
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	H25→R1	H25→R3	H25	R1	R3	H25	R1	R3	
■蓮台寺、稲荷方面、バサラ峠方面																		
4条	バサラ峠線	114,610	170,197	202,575	160,378	200,893	148,666	194,049	127,020	141,793	169%	124%	91%	96%	43%	21	38	36
4条	蓮台寺・大沢口線	42,496	41,362	45,500	39,223	50,387	52,257	61,478	49,293	32,544	145%	77%	47%	72%	36%	40	37	33
21条	賀茂逆川線	12,753	11,674	11,106	12,036	10,697	11,916	0	0	0	-	-	18%	-	-	10	-	-
市	いなみん号	-	-	-	-	4178	8984	9003	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
	合計	169,859	223,233	259,181	211,637	261,977	217,017	264,511	185,316	174,337	156%	103%	75%	93%	42%	71	81	75
■板戸方面、河津方面																		
4条	板戸一色線	76,564	82,316	79,276	63,302	90,092	86,578	95,112	63,850	47,549	124%	62%	41%	60%	24%	46	41	41
4条	天城線	20,805	20,805	36,966	33,215	28,470	25,915	40,626	0	0	195%	0%	74%	69%	-	2	4	-
	合計	97,369	103,121	116,242	96,517	118,562	112,493	135,738	63,850	47,549	139%	49%	49%	64%	24%	48	45	41
■爪木崎方面																		
4条	須崎・爪木崎線	25,479	21,144	24,545	20,726	24,315	23,943	20,913	19,825	18,471	82%	72%	39%	32%	30%	22	24	16
■海中水族館方面																		
4条	下田海中水族館線	29,200	32,120	31,856	30,316	53,789	38,988	50,901	19,133	8,760	174%	30%	75%	136%	34%	27	27	14
■堀切方面																		
4条	堀切線	9,855	7,665	8,304	9,135	10,720	11,421	7,634	9,049	11,306	77%	115%	31%	23%	29%	9	8	8
21条	堀切線	1,488	2,209	738	1,476	1,230	0	0	0	0	-	-	19%	-	-	2	-	-
	合計	11,343	9,874	9,042	10,611	11,950	11,421	7,634	9,049	11,306	-	-	28%	23%	29%	11	8	8
■田中方面																		
4条	田牛線	0	0	0	0	0	0	9,516	10,248	4,015	-	-	-	35%	24%	-	11	5
21条	田牛線	5,488	5,048	3,936	2,555	2,548	4,506	5,002	1,708	3,007	91%	55%	29%	57%	33%	3	5	5
	合計	5,488	5,048	3,936	2,555	2,548	4,506	14,518	11,956	7,022	265%	128%	29%	40%	27%	3	16	10
■石廊崎方面																		
4条	休暇村・石廊崎線	82,490	92,710	81,984	121,180	93,075	112,785	107,970	64,782	69,715	131%	85%	43%	48%	21%	25	35	34
21条	石廊崎港線	22,630	14,513	26,352	0	0	0	0	0	0	-	-	33%	-	-	8	-	-
	合計	105,120	107,223	108,336	121,180	93,075	112,785	107,970	64,782	69,715	103%	66%	41%	48%	21%	33	35	34
■下賀茂、仲木、伊浜、ML方面																		
4条	金原車庫線	2,760	406	1,224	203	406	568	366	1,830	1,825	13%	66%	55%	11%	42%	2	1	1
21条	入間・仲木線	2,555	3,155	3,660	2,920	2,920	4,745	2,928	1,830	2,920	115%	114%	37%	50%	28%	1	1	1
4条	下賀茂・伊浜線	76,619	70,771	54,918	77,990	62,358	67,786	67,406	45,173	56,925	88%	74%	73%	77%	45%	17	15	15
4条	松崎高校線	0	0	3,285	1,421	1,015	406	1,400	0	10,157	-	-	-	44%	-	-	1	3
4条	マーガレット線	0	9,490	32,444	11,137	10,907	11,857	13,888	22,092	7,216	-	-	-	55%	22%	-	6	4
21条	下賀茂・伊浜線	60,145	46,379	47,496	51,270	58,300	47,436	65,212	62,620	56,907	108%	95%	43%	43%	28%	14	16	16
	合計	142,079	130,201	143,027	144,941	135,906	132,798	151,200	133,545	135,950	106%	96%	56%	55%	34%	34	40	40
	合計	480,878	548,986	602,877	568,226	626,427	581,170	671,259	432,295	410,276	140%	85%	61%	69%	34%	211	248	210
	いなみん号	105,059	82,977	93,288	70,257	75,695	68,603	73,142	66,158	62,834	70%	60%	36%	44%	28%	38	22	22
	いなみん号	-	-	-	-	4178	8984	9003	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
	総計	585,937	631,963	696,165	638,483	702,122	653,951	753,385	507,456	473,110	129%	81%	55%	66%	33%	249	276	238

※H27以前は一条・下賀茂線
H28以降は路線短縮により堀切線に名称変更



※堀切線は前計画の一条・下賀茂線を指す (路線短縮により名称変更)

図19 各バス路線利用状況・収支状況

(出典：東海自動車資料)

- ・また、路線全体の収支率の推移及び運行単価、走行キロ、運行経費の平成25年度実績値からの変化の推移を整理した。近年、燃料費や人件費の高騰の影響もあり、運行単価が増加している。このため、減便により走行キロは下がっているが、運行経費が大幅増加するという結果となっている。

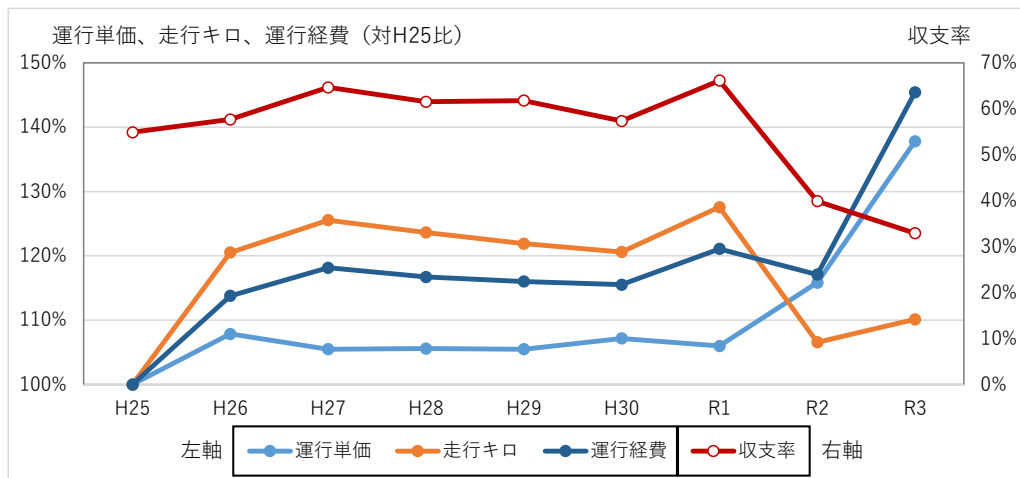


図 20 路線バスの運行単価、走行キロ、運行経費、収支率の推移

(出典：東海自動車資料)

(3) 路線バスの路線別比較

- ・各路線の運行状況、利用状況により、路線別の比較を行った。
- ・下田海中水族館線、田牛線は観光需要が多く、下賀茂・伊浜線、松崎高校線、蓮台寺・大沢口線、バサラ峠線等は通学需要が多い。
- ・休暇村・石廊崎線、バサラ峠線、下賀茂・伊浜線等は市域をまたがる広域利用が多い。

表 4 バス路線の路線別比較 (令和3年度)

	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	便あたり 利用者数	利用者の目的別割合				利用者の利用区間		収支状況			
				通勤	通学	観光	その他	下田市内 利用者	市域をまた がる利用者	収支率 (%)	経常損益 (千円/年)		
事業者路線 (4条路線) 12路線43系統													
休暇村・石廊崎線	34	191	5.6	12%	38%	16%	35%	34	25%	101	75%	21%	-80,019
下賀茂・伊浜線	15	181	12.1	19%	66%	3%	12%	41	33%	84	67%	45%	-19,298
マーガレット線	4	41	10.3	0%	0%	20%	80%	3	60%	2	40%	22%	-10,830
松崎高校線	3	47	15.7	3%	94%	0%	3%	0	0%	0	0%	50%	-5,446
板戸一色線	41	139	3.4	15%	21%	13%	51%	127	100%	0	0%	24%	-35,345
下田海中水族館線	14	24	1.7	0%	0%	88%	13%	24	100%	0	0%	34%	-2,852
蓮台寺・大沢口線	33	99	3.0	8%	71%	0%	21%	131	100%	0	0%	36%	-9,540
須崎・爪木崎線	16	54	3.4	22%	0%	14%	65%	74	100%	0	0%	30%	-10,554
堀切線	8	34	4.3	3%	21%	0%	76%	67	100%	0	0%	29%	-5,392
金原車庫線	1	5	5.0	80%	20%	0%	0%	5	100%	0	0%	42%	-407
バサラ峠線	36	410	11.4	8%	62%	7%	24%	84	29%	203	71%	43%	-90,158
田牛線	5	11	2.2	0%	0%	55%	45%	11	100%	0	0%	24%	-4,043
市自主運行路線 (21条路線) 3路線8系統													
田牛線	5	21	4.2	29%	29%	29%	14%	7	100%	0	0%	33%	-1,888
下賀茂・伊浜線	16	178	11.1	9%	58%	1%	33%	40	22%	144	78%	28%	-39,216
入間・仲木線	1	8	8.0	31%	8%	15%	46%	4	31%	9	69%	28%	-2,546

※堀切線は前計画の一条・下賀茂線を指す(路線短縮により名称変更)

※※天城線は修善寺～下田線の廃止により削除

(出典：東海自動車資料)

(4) 路線バスの利用者数の推移

- ・4 条路線は運行本数、利用者数ともに増加が続いてきたが、令和 2 年度はコロナ禍の影響により減少している。(平成 27 年度：1 日平均乗車人数 1,744 (人/日) →令和元年度：1 日平均乗車人数 1,950 (人/日))
- ・自主運行路線は運行本数、利用者数ともに減少傾向にある。

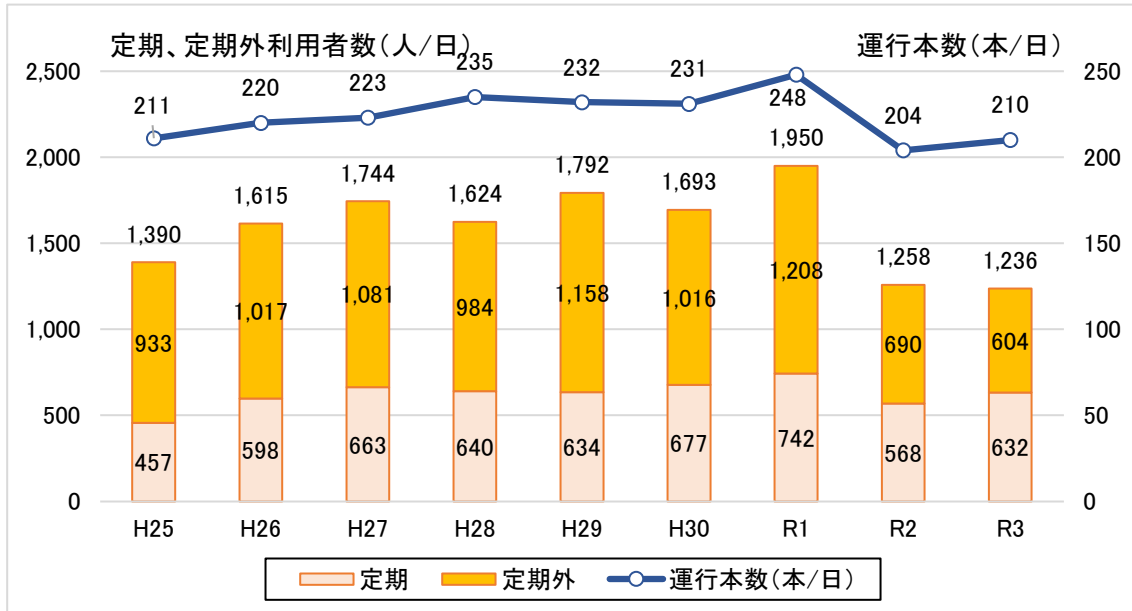


図 21 4 条路線の 1 日平均乗車人数の推移

(出典：東海バス資料)

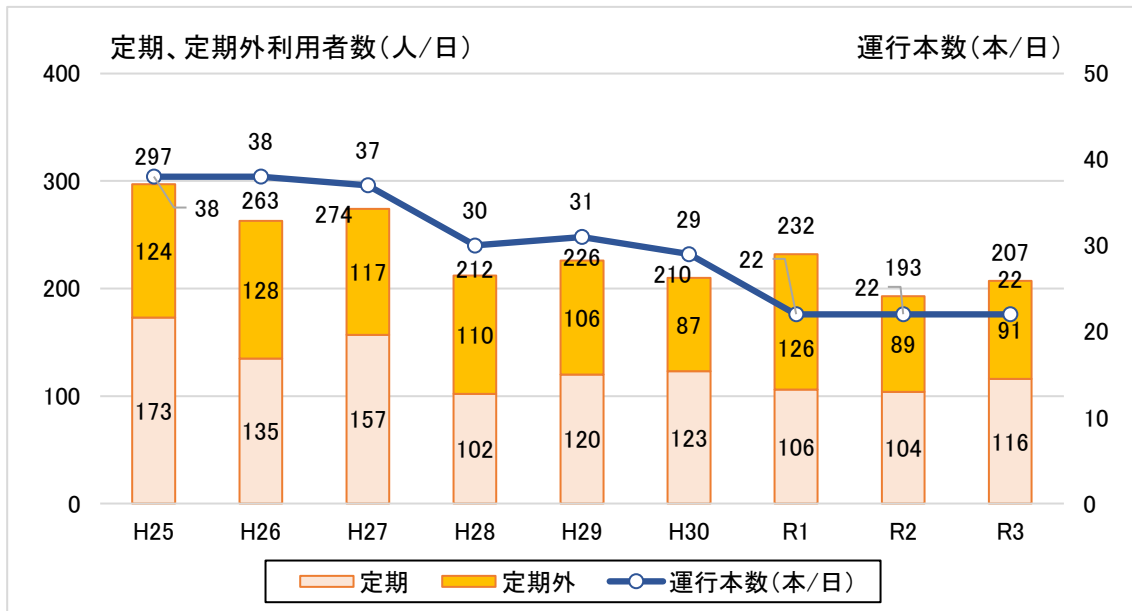


図 22 自主運行路線の 1 日平均乗車人数の推移

(出典：東海バス資料)

1-10 公共交通のニーズ把握（アンケート調査等）

（1）既存調査結果の整理

第5次下田市総合計画及び下田市観光戦略の策定に向けて実施されたアンケート調査、及び、伊豆急下田駅周辺地区まちづくり調査業務にて実施された調査について、調査結果を整理した。特に、市民や観光客の移動実態や公共交通のニーズに関連する項目について把握し、「公共交通利用実態」、「市民ニーズ」、「事業者ニーズ」の3つの観点で調査内容を整理した。

1) 既存調査の概要

各調査の実施概要及び調査内容について、以下に概要を示す。

表5 既存調査の実施概要及び調査内容

業務名または計画名	調査名	調査概要			調査内容			
		実施年月日	方法	対象	有効回答数 回収率	公共交通 利用実態	市民 ニーズ	観光客 ニーズ
第5次下田市 総合計画	市民アンケート調査	令和元年 9月	郵送配布 ・郵送回収	18歳以上の市民	493 49.3%		○	
	中学生アンケート調査	令和元年 9月	学校にて 配布・回収	市内の中学校に通う中学生	424 92.2%		○	
下田市 観光戦略	観光来訪者調査	令和2年 9月5,6,13日	ヒアリング調査	市内の観光施設を訪れている観光客	303 99.0%	○		○
	市内宿泊者調査	令和2年 9月4日～10月9日	郵送配布 ・郵送回収	市内の宿泊施設に宿泊している観光客	151 21.9%	○		○
	住民アンケート	令和2年 10月2日～22日	郵送配布・ 郵送回収	18歳以上の市民	415 41.5%		○	
	市内宿泊施設調査	令和2年 10月2日～22日	郵送配布・ 郵送回収	市内の宿泊施設	43 43.0%			○
平成31年度 伊豆急下田駅 周辺地区 まちづくり 調査業務	交通事業者意向調査	令和元年 12月3,4日	ヒアリング調査	交通事業者	バス事業者：1社 タクシー事業者：3社 旅館送迎バス：1社			○
	駅等利用者意向調査	令和元年 (夏季) 8月9,10日 (秋季) 10月25,26 日	ヒアリング調査	駅及び駅前広場を利用する観光客	(夏季) 251 (秋季) 246	○		○

2) 既存調査結果のまとめ

各既存調査の結果について、以下の通り整理した。総じて、全年代の市民、また観光客から公共交通に対する期待が高いことが明らかになった。

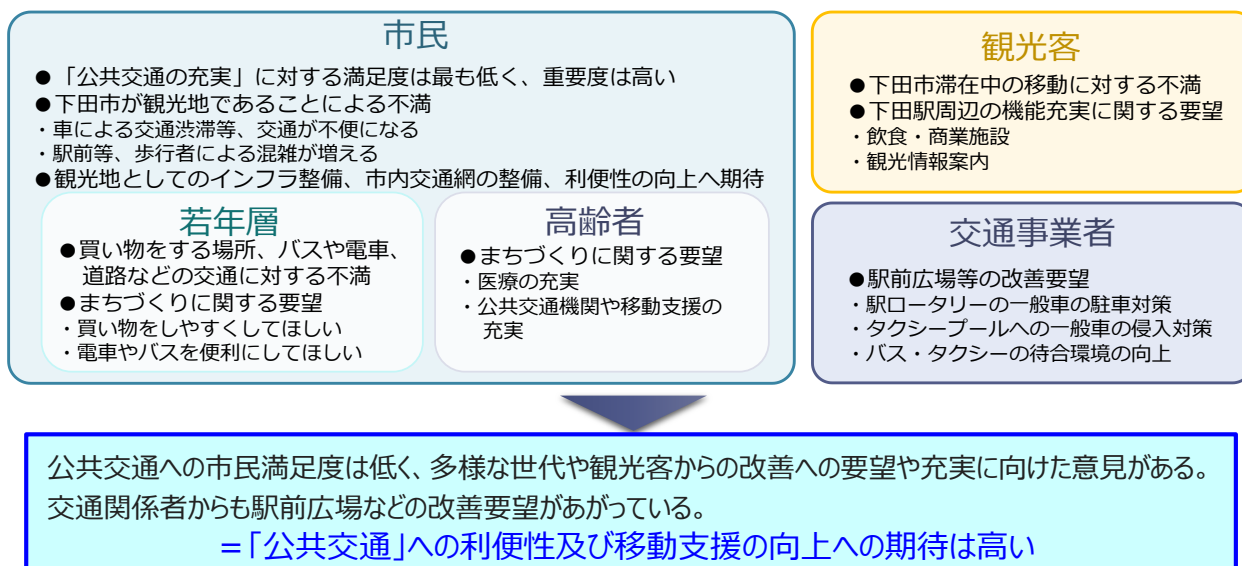


図23 既存調査結果のまとめ

(2) 市民アンケート調査

詳細な市民の移動実態、公共交通のニーズを把握するために、アンケート調査を実施した。以下に調査概要と結果を整理した。

1) 調査の概要

表 6 市民アンケート調査の実施概要及び回収状況

実施概要	実施目的	市民の移動実態や公共交通へのニーズの把握
	実施日	配布日：令和3年12月10日(金) 回収締切日：12月24日(金)
	対象者	住民基本台帳より地区ごとに無作為抽出した満15歳以上90歳未満の市民5,000人(市内6地区の人口比率に基づき配布数を按分)
	実施方法	郵送配布・郵送回収
結果	回収状況	有効回答数2,050件 回収率41.0%
	結果有効性	各地区100票以上を確保しており、アンケート結果は、統計的に地区別分析が可能な回答数である。

2) 調査結果のまとめ

【移動や公共交通利用の実態について】

- ・市民の外出頻度は高く、通勤・通学の他に、趣味等の用事で市外へ出かけることも多い。
- ・一方、日常的に公共交通を利用している人は少ない(全体の1割程度)。自家用車利用に依存している状況。特に鉄道については、自家用車を保有していても利用する機会はあるが、バスや自家用車が利用できない場合に利用している傾向にある。
- ・近年のバスの利用機会は、変化なしまたは減少傾向にあり、特に、現在バスを週に1~2日利用している層の利用が減少している傾向にある。
- ・外出行動のうち、休日の買い物に対する満足度が低く、通院に対する将来の不安感が高い。通勤・通学や休日の買い物については、特に、鉄道利用者で満足度が低い。外出行動全般について、公共交通の利用頻度が下がるにつれ将来の不安感が高くなっていった。

【公共交通に関する取組みや要望について】

- ・下田市で行われた取組みのうち、利用者が多かったのは「その他の経路検索アプリでのバス検索機能」「バス時刻表の各戸配布」。一方、恩恵を受けるはずのバス利用者でこれらを活用している人は少数である。
- ・今後必要な施策として、「気軽に乗れるような運賃体系・お得な切符を導入する」に対する関心が全属性で非常に高い。加えて、ICカード保有者や若年層は「アプリ・Webサイトでの経路検索」に関心をもつ傾向にあった。
- ・車両小型化・バスの増便への要望が多い。学生・10代は鉄道の増便や値下げ・割引制度等への要望が多く、公共交通利用者はバスの値下げ・割引制度等に関心が高い傾向にあった。

(3) 関係者へのヒアリング

下田市の観光と公共交通、移動支援に関する現状や今後の方向性等を把握するため、関係者に対するヒアリング調査を実施した。以下に調査概要と主な意見を整理した。

1) 調査概要

表7 関係者ヒアリングの実施概要

対象者	下田市旅館組合	下田市観光協会	下田市地域包括支援センター	伊豆急レンタサイクル 伊豆ぼた下田案内所
実施日	令和4年2月 (書面)	令和4年2月25日 13:30~14:20	令和4年2月25日 14:30~15:20	令和4年2月25日 15:30~16:45
場所	書面開催	下田市観光協会	下田市役所	伊豆ぼた下田案内所

2) 調査結果のまとめ

表8 関係者ヒアリング調査結果

対象者	主な意見
下田市旅館組合	<ul style="list-style-type: none"> 下田駅駐車場は19施設が利用しており、送迎バスは電車の発着時刻に合わせた運行が多い。 路線バスの利用傾向：西・南伊豆方面の観光、従業員の通勤 タクシーの利用傾向：早朝や夜間のチェックイン・アウト、市内遊覧 チェックイン・アウトの時間を考慮した各ホテル方面の周遊バスや、季節ごとの観光ルートをまわる交通手段があるとよい。 駅から観光スポットに行く路線の本数が少なく、周遊が難しい。 龍宮窟など観光協会が紹介する各名所と路線が市の政策と合っていない。 運賃が高い。 路線の種類、時刻、料金などがわかりづらく、その為外国人にも説明しづらい。
下田市観光協会	<ul style="list-style-type: none"> コロナの影響により、公共交通利用者は令和元年度比70%程度となっている。ただし、クルマ利用も減っており、以前ほど道路混雑は問題になっていない。 爪木崎、龍宮窟方面へのバスが少ない上、バス停も遠く利用しづらい。 循環バスやフリーバス等の導入は望ましいが、運行本数の少なさが課題である。 伊豆 MaaS「Izuko」について、若年層はクルマ利用、高齢者は公共交通利用が多いため、アプリの浸透にどうしても時間がかかってしまう。 バスの時刻表が分かりにくい、同じ路線でも行先が違うバスがあり難しい、どこのバス停で降りると行きたい場所に行けるのか分かりにくいという声がある。 各交通手段の情報案内が一枚にまとまった地図等があればありがたい。
下田市地域包括支援センター	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験については、移動制約者に対して公共交通でカバーできない部分を補うサービスという位置づけで検討していたものの、結果的に、公共交通の部分的な置き換えになりかねないサービスになりつつあり、既存の公共交通との役割分担等整理が必要。
伊豆急レンタサイクル 伊豆ぼた 下田案内所	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクル利用者の目的地は龍宮窟、爪木崎、ペリーロードが多い。 荷物ピックアップサービスがあれば駅～宿泊施設の移動が便利になると考える。 乗り捨てが可能になれば、鉄道・バス・施設との連携の実現可能性はある。 利用促進について、現状はモデルコースを口頭で説明しているが、今後はモデルコースを貼り紙で掲示するなど改善していきたい。

(4) 地区別意見交換会

下田市の各地区における移動の現状や公共交通に対するニーズ等を把握するため、地域住民を対象に地区別意見交換会を実施した。以下に実施概要と主な意見を整理した。

1) 実施概要

表9 地区別意見交換会の実施概要

地区	稲生沢	下田	朝日	浜崎	稲梓	白浜
実施日	令和4年 11月21日	令和4年 11月22日	令和4年 11月24日	令和4年 11月25日	令和4年 11月28日	令和4年 11月30日
場所	稲生沢小学校 校体育館	下田市民 文化会館	朝日小学校 体育館	浜崎小学校	稲梓基幹集 落センター	白浜小学校 体育館
参加人数 (うち報道関係者)	16人 (1人)	5人 (1人)	10人	5人	11人	11人

2) 主な意見

表 10 地区別意見交換会における主な意見

会場	意見
稲生沢	<ul style="list-style-type: none"> ●立地適正化計画 <ul style="list-style-type: none"> ・例えば今後病院などを誘致する際に届出が必要になるのか。 ・何のために区域設定を行うのか。規制までは必要ないのでは。 ・稲生沢地区で新庁舎を中心とした街づくりを進めて欲しい。 ●公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・中学校のスクールバスについて、動いていない時間については活用出来ないか。 ・無人運転（自動運転バス）についての検討状況はいかがか。
下田	<ul style="list-style-type: none"> ●立地適正化計画 <ul style="list-style-type: none"> ・市民が把握していないことを聞いてもわからないのではないか。 ・下田市は観光業がしっかりしないと働き場がない。観光産業をどう盛り上げていくか、しっかりとした観光客の分析が必要ではないか。 ・ランドスケープの専門家に、下田市全体のイメージづくりの素案を出してもらって、地域のいろんな年齢の方々と意見交換していくことを要望する。 ・もっと若い人たちを当事者として、巻き込んだほうがいいと思う。 ●公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・MasS とはどういうことか。 ・社会福祉の観点からの施策の展開はあるのか。 ・サブスクのようなサービスなど、情報収集しながら検討してもらえればと思う。
朝日	<ul style="list-style-type: none"> ●立地適正化計画 <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティが出てきたのは、行政の効率化が大きい。中心地の核となる町をしっかり作っていかねば困ると思う。商業だけが町の活性化ではない。病院等いろんな施設を作っていくことで、心地いい街になると思う。 ・各地区のメリットを提示してもらえれば、住民も前向きにとらえられると思う。 ・20年後を考えた時には今の特色は変わっていくのではないか。 ●公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・下田だけではなく、その先（南伊豆町等）のことも考えてまちづくりしてほしい。 ・庁舎が河内に移動するが、バスの路線を変更しないといけない。
浜崎	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクル、電動キックボードなどが増えている中、道路が狭い。道路を広げるなり、専用の道をつくるなど、利用しやすい道路づくりも必要だと思う。 ●立地適正化計画 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークにすることで、行政コストは下がるのか。 ・自治活動を市に返上することになると、市のコストは上がるのではないか。 ・移住してきた人が地域の自治体に入らない。それぞれが個人で取り組んでいる。 ●公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・須崎は道路自体せまく、観光シーズン以外はマイクロバスサイズでいいと思う。 ・メディカル方面のバスだが、仮に行ったとしても帰りのバスの時間帯が悪い。 ・公共交通はお金が高い。デマンド型の方は安く済むのか。 ・市役所移転後に市役所まで簡単にいけるバスがあれば助かる。 ・ホテルの送迎サービスを活用できる可能性はあるのか。
稲梓	<ul style="list-style-type: none"> ●立地適正化計画 <ul style="list-style-type: none"> ・人口が減っているが、市として人口を維持していくことや熱意が伝わらない。 ・企業誘致を検討するというのはどの辺まで検討しているのか。 ・須原 IC と下田北 IC に防災拠点をつくる案はどうなっているのか。 ・駅前の交差点が渋滞はなんとかならないか。 ●公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・いなみん号のルート稲梓駅、あるいは新庁舎まで伸ばすことはできないのか。 ・河津にもコミュニティバスがあるが、ルートつなげるなど連携できないか。 ・いなみん号は国や県からの補助金による運用の縛りはあるのか。
白浜	<ul style="list-style-type: none"> ・人口を増やすことを考えているのか。 ・都市計画税を払っているが、白浜では都市計画が進んでいない。下水道や道路整備（防災対策）を求める。 ●立地適正化計画 <ul style="list-style-type: none"> ・下田メディカルセンターは津波被害の想定は。 ・中心市街地に機能を集中させるということだが、災害リスクをどう考えるか。 ●公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少が想定されている中で、伊豆急行線は経営を続けるのか。 ・バス通勤をしている。中学校行きのバスが中学生でいっぱいでも乗れない。例えば、小型バスで通勤者用に運行してもらおうような施策ができないか。

1-11 前計画（平成 27 年度作成、令和 3 年度改定）に基づく取組みの成果

現在の下田市公共交通基本計画（平成 27 年度作成、令和 3 年度改定）の策定以降、バスロケやデジタルサイネージ・案内の対応、路線見直し、伊豆 MaaS 等の取組み等が積極的に進められた。また、事業者の個々の取組みにより、IC カード・クレジットカード導入が進むなど、公共交通の利用環境の改善につながっている。

○下田市公共交通基本計画（平成 27 年度作成、令和 3 年度改定）後に進められた施策



また、地区別検討会により、稲梓地区で「いなみん号」を導入し、コミュニティバス化による増便と空白地解消が実現した。また、中心部地区でも検討会が実施された。

○下田市公共交通基本計画（平成 27 年度作成、令和 3 年度改定）で進められた地区検討の取組



数値目標については、鉄道及び路線バス利用者数は観光需要にも支えられ、令和元年度の実績までは好調であったが、コロナ禍の影響があり令和 2 年度以降は利用者数が目標に対して未達成となっている。（次頁表参照）

○下田市公共交通基本計画（平成27年度作成、令和3年度改定）の数値目標達成状況

※令和4年6月22日 第1回下田市地域公共交通会議時点資料

目標	内容	前計画策定時における		R4時点評価	
		現状値	目標値	現状値	達成状況
1. 公共交通のカバー状況	公共交通の人口カバー割合の増加	77.7% (H26前計画時調査)	80%以上 (R2)	79.4% (R2)	増加傾向 (ただし目標は未達成)
2. 観光客の公共交通の利用割合	下田市滞在観光客のバス利用割合、タクシー利用割合	バス:27.3% タクシー:19.8% (H26前計画時調査)	バス:35%以上 タクシー:25%以上 (R2)	路線バス:27.1% 送迎バス:26.3% タクシー:11.2% (R1夏季) 路線バス:21.5% 送迎バス:39.4% タクシー:9.8% (R1秋季)	- 未達成
3. 市民の公共交通への市民満足度	鉄道、バス、海上交通など公共交通機関に満足している市民の割合	30% (H21総合計画掲載数値)	50%以上 (R2)	16.8% (R1)	- 未達成
4. 公共交通利用者数	(1) 下田駅発着・経由のバス乗降者数 (定期券利用者)の維持	242,725人 (H26見込み 東海バス調べ)	250,000人以上 (R2)	310,368人 (R1) 245,280人 (R2)	◎達成 (R1) - 未達成 (R2)
	(2) 下田駅発着・経由のバス乗降者数 (定期券利用者以外)の維持・増加	414,640人 (H26見込み 東海バス調べ)	420,000人以上 (R2)	488,244人 (R1) 284,335人 (R2)	◎達成 (R1) - 未達成 (R2)
	(3) 伊豆急行線市内3駅乗降者数の維持・増加	1,409,216人 (H21総合計画掲載数値) 1,214,201人 (H25)	1,410,000人以上 (R2)	1,581,308人 (R1) 882,038人 (R2)	◎達成 (R1) - 未達成 (R2)
5. 地域との協働	地域との協働による地域公共交通の取り組みの開始および実施地区の増加	未実施 (H26前計画時調査)	2地区以上で実施 (R2)	3地区で実施 (R2)	◎達成

第2章 課題の整理・方針・基本理念

下田市地域公共交通計画の策定に係る各種調査の結果及び前計画に基づく取組みの成果を踏まえ、公共交通を取り巻く課題を整理した。また、計画の基本方針、基本理念を以下のとおり整理した。

2-1 下田市の公共交通を取り巻く現状と課題

○現状の整理

第1章の現状整理等をまとめると以下のように整理できる。

○現状の整理より	
法制度	・ 地域公共交通活性化再生法の改正 (⇒輸送資源の総動員やMaaS展開等が求められる)
まちづくり	・ 市役所移転や中学校統合等 のまちの変化が進む。市では 立地適正化計画 が検討中である。
少子高齢化	・ 人口減少・高齢化の更なる進展。(2030年に人口21%減、高齢化率47%の見込み)
自動車免許	・ 下田市や伊豆地域の免許返納は、他県と比較すると低い傾向にある。
観光	・ 日帰り観光客数は減少傾向、宿泊客数は伸び悩みの状況にある。観光需要は夏期に集中する。
公共交通	・ 鉄道利用者は、平成27年度以降減少傾向。 ・ バス路線は、令和元年まで(コロナ前)は増加傾向であったが、令和2年より減少となった。 ・ 観光路線は好調なもの、自主運行路線は系統縮小もあり利用者数は減少傾向 にある。
市民・観光客ニーズ	・ 観光地としてのインフラ整備、市内交通網の整備、利便性向上への期待が高い。

○アンケート調査結果より	
移動・公共交通利用の実態	・ 市民の 外出頻度は高く市外への移動も多い 。 ・ 日常的な公共交通利用者は1割程度と限定的 。バスの利用機会は近年減少傾向。 ・ 通院に対する将来の不安感が高い。休日の買い物に対する満足度が低い。 ・ 公共交通の利用頻度が下がるにつれ将来の不安感が高い傾向にあった。 (公共交通を利用していない、つまり クルマに依存傾向の方は将来の不安が高い)
取組み・要望	・ 前計画の取組みの 認知度はまだ一部の市民に限られている 。 ・ 今後の取組みとして、運賃値下げや割引制度の導入についての関心が高い。 ・ その他、案内の改善、バス停周辺環境の改善、コミバス導入、福祉分野との連携、新たな交通手段・システムの導入に関する要望もあった。

○ヒアリング調査結果より	
観光客ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客より公共交通に関する問合せ（特に龍宮窟や爪木崎方面）が多い。 ・バス利用した際の滞在時間の確保も含め、観光利用が難しいという声もある。
観光事業者等ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・案内を担当する際、総合的な情報が得づらい。

○前計画（平成 27 年度作成、令和 3 年度改定）に基づく取組みの成果	
取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケやデジタルサイネージ・案内の対応、路線見直し、伊豆 MaaS 等の取組み等が積極的に進められた。 ・事業者の個々の取組みにより、IC カード・クレジットカード導入が進むなど、公共交通の利用環境の改善につながっている。 ・地区別検討会により、稲梓地区で「いなみん号」を導入し、コミュニティバス化による増便と空白地解消が実現した。
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道及び路線バス利用者数は観光需要にも支えられ、令和元年度の実績までは好調であったが、コロナ禍の影響があり令和 2 年度以降は利用者数が目標に対して未達成であった。

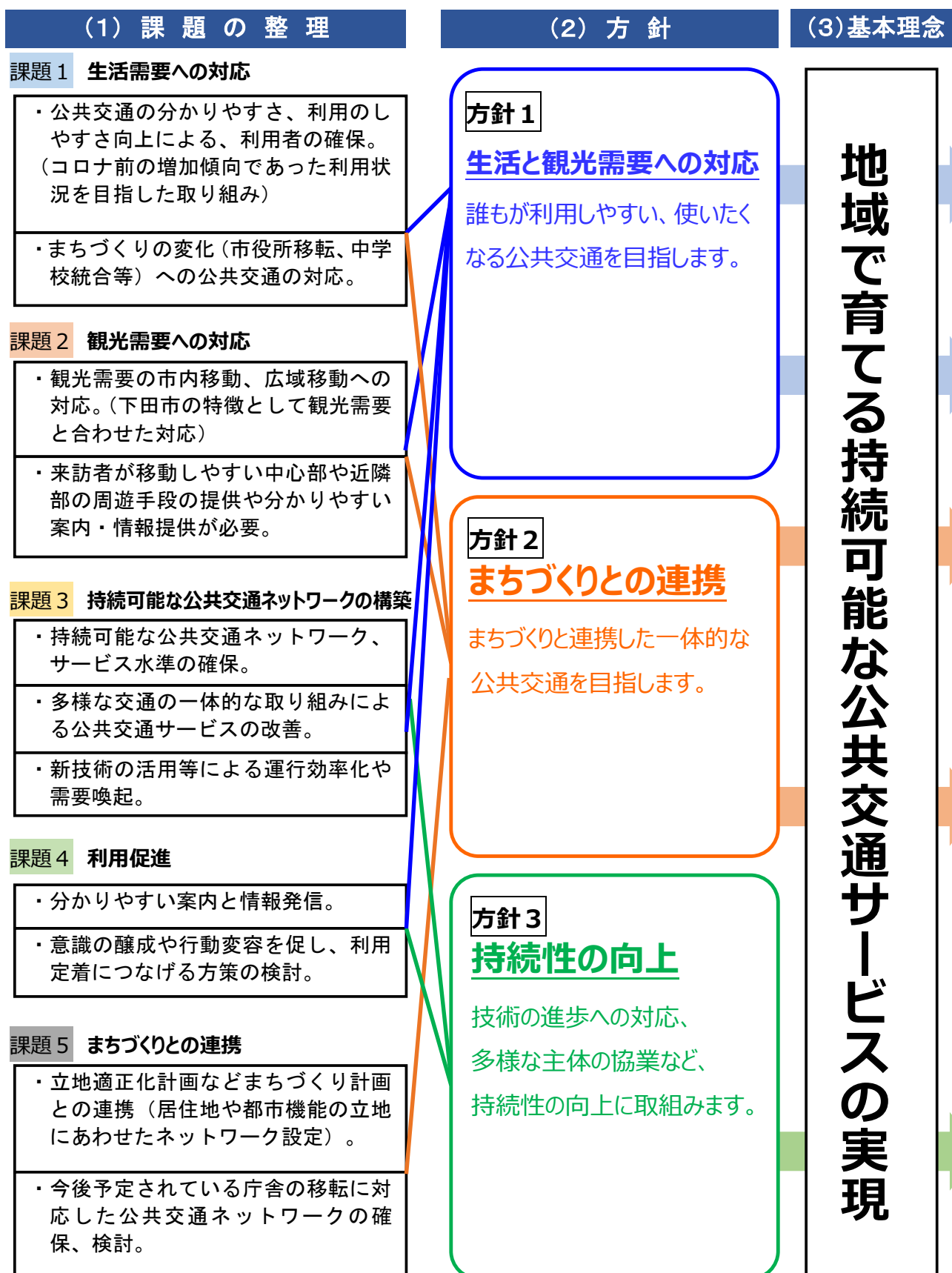
○課題の整理

下田市の公共交通を取り巻く課題として、主に以下の5点があげられる。

○下田市の公共交通を取り巻く課題	
課題 1 生活需要への対応	<ul style="list-style-type: none">公共交通の分かりやすさ、利用のしやすさ向上による、外出満足度や安心感の向上。 (コロナ前の増加傾向であった利用状況を目指した取り組み)まちづくりの変化(市役所移転、中学校統合、立地適正化等)への公共交通の対応。
課題 2 観光需要への対応	<ul style="list-style-type: none">観光需要の市内移動、広域移動への対応。(下田市の特徴として観光需要と合わせた対応)来訪者が移動しやすい中心部や近隣部の周遊手段の提供や分かりやすい案内・情報提供が必要。 (観光需要と生活需要のベストミックス)
課題 3 持続的な公共交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none">持続可能な公共交通ネットワーク、サービス水準の確保。(乗務員の確保を含む)多様な交通の一体的な取り組みによる公共交通サービスの改善。新技術の活用等による運行効率化や需要喚起。
課題 4 利用促進	<ul style="list-style-type: none">分かりやすい案内と情報発信。意識の醸成や行動変容を促し、利用定着につなげる方策の検討。
課題 5 まちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none">立地適正化計画などまちづくり計画との連携。(居住地や都市機能の立地にあわせたネットワーク設定)今後予定されている庁舎の移転に対応した公共交通ネットワークの確保、検討。

2-2 計画の方針と基本理念

各種調査結果や下田市の公共交通を取り巻く課題整理を踏まえ、計画の方針と基本理念を以下のとおり設定する。



第3章 取組の方向性と取組内容

3-1 取組の方向性と取組内容の設定

基本理念を達成するため、4つの「方向性」と4つの「育てる取組」を設定する。

(4) 方向性

方向性1 情報案内の分かりやすさの改善・利用促進 (分かりやすく利用したくなる)

- ・ 駅・バス停周辺の案内表示の改善や総合的な案内、利用促進策の実施
バス路線や停留所の総合的な分かりやすい案内の提供により利用定着につなげる
- 前計画における取組みを継続しつつ、利用者目線に立った分かりやすい案内を検討。ターゲットや目的を絞った利用促進策を検討

方向性2 市域全体の公共交通ネットワークの確保 (市民が安心して暮らせる)

- ・ 市域全体の公共交通ネットワークの確保
幹線交通とフィーダー交通で各地区と中心部を結ぶことにより、地域の持続性向上や生活利便性の向上を図る
- フィーダー路線の改善の検討、幹線路線の強化、活用の検討

方向性3 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築 (まちのにぎわいを支える)

- ・ 南北の軸
新庁舎へのアクセスの向上や駅周辺の市中心部の移動の効率化を図る
- 観光客の鉄道からの二次交通や生活交通の利便性を向上する新技術の活用を検討
- ・ 東西の軸
観光需要に応じたサービスの提供・既存サービスの改善を図る
- 既存路線バスの見直しやタクシーやシェアサイクリングとの連携など、交通サービスを一体機能させる方策の検討

方向性4 持続性の向上に向けた取組みの検討 (関係者連携、分野連携のチャレンジ)

- ・ 既存資源活用や地域協働など、関係者連携、分野連携による持続性の向上に向けた取組み
- デマンド交通の収支改善や観光需要へのより柔軟な対応を図る
- 貨客混載や荷物ピックアップサービス等仕組みづくり、共創体制等の構築を検討
- 地域協働の取組みの継続

(5) 取組

育てる 取組1

情報案内の分かりやすさの
改善・利用促進

育てる 取組2

市域全体の公共交通
ネットワークの確保

育てる 取組3

まちづくりと連携した公共
交通ネットワークの構築
(逆T字型の交通軸等)

育てる 取組4

持続性の向上に向けた
新たな取組みの検討

3-2 取組の設定

(1) 取組の概要

上記の方向性を踏まえ、基本理念を達成するための取組として、以下のとおり4つの「地域で育てる4つの取組」を設定する。取組内容のイメージや詳細内容については次頁以降に記載する。

地域で育てる取組 1～4	
取組分類	取組内容
<p>育てる取組 1</p> <p>情報案内の分かりやすさの改善・利用促進</p>	<p>①情報案内の分かりやすさの改善：駅・バス停周辺の案内改善等に取り組みます。</p> <p>②多様な利用促進：キャッシュレス決済の対応、ターゲットを絞った利用促進、利用しやすい運賃の検討、などによる利用促進策を検討し取り組みます。</p>
<p>育てる取組 2</p> <p>市域全体の公共交通ネットワークの確保</p>	<p>①既存路線の活用、強化の検討：利用状況・ニーズに応じた路線の強化、活用を検討します。いなみん号は、運賃・路線の再検討を行います。</p> <p>②運行方式の見直しや多様な輸送資源の活用を含めた検討：利用状況・ニーズに応じた路線の見直し、多様な輸送資源の活用による対応等を検討します。</p>
<p>育てる取組 3</p> <p>まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築（逆T字型の交通軸等）</p>	<p>①南北軸の形成：新庁舎へのアクセスの向上や駅周辺や市中心部の移動のしやすさ向上を図ります。</p> <p>東西軸の形成：観光需要に応じたサービスの提供・既存サービスの改善を図ります。</p> <p>※①、②は、既存路線バスの見直しや新技術の活用、複数手段の連携強化等により取り組みます</p> <p>②南北軸と東西軸を統合し一体機能させる方策の検討：南北軸と東西軸を統合し利用者への一体サービスを提供する方策を検討します。</p>
<p>育てる取組 4</p> <p>持続性の向上に向けた新たな取組みの検討</p>	<p>①多様な交通手段と地域活動を連携する共創事業の仕組み検討：多様な主体や活動連携による共創体制の構築により、生活・観光需要へのより柔軟な対応や、公共交通の持続性の向上を検討します。</p> <p>②地域協働の取組みの継続：地区別検討を継続して実施します。</p>

(3) 取組のイメージ図（中心軸の形成と育てるネットワーク）

●中心部の4つの主要拠点

令和8年度に下田市の新庁舎の移転が予定され、下田市中心部における主要な拠点として、下田市新庁舎（行政）、伊豆急下田駅（交通）、下田メディカルセンター（医療拠点）、道の駅開国下田みなと（観光拠点）が中心部の逆T字の交通軸上に配置される都市構造となる。

●まちづくりとの連携

まちづくりと連携を図り、これらの施設立地と交通ネットワークを連携して逆T字路線を育て強化することを目指す。

中心軸の形成と育てるネットワークの考え方



図 25 中心軸の形成と育てるネットワークの考え方

3-3 取組内容・スケジュール・実施主体

育てる 取組1 情報案内の分かりやすさの改善・利用促進

① 情報案内の分かりやすさの改善

駅・バス停周辺の案内改善（視覚による情報案内、音声による案内、携帯端末などによる案内なども含む）等に取り組みます。



No.	取組内容 (具体案)	スケジュール (年度)					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	市	事業者	地域住民
①	情報案内の分かりやすさの改善 (駅・バス停周辺の案内改善等に取り組みます)	検討	実施				○	●	○

② 多様な利用促進

キャッシュレス決済の対応、ターゲットを絞った利用促進、利用しやすい運賃の検討などによる利用促進策を検討し取り組みます。



No.	取組内容 (具体案)	スケジュール (年度)					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	市	事業者	地域住民
②	多様な利用促進 (キャッシュレス決済の対応、ターゲットを絞った利用促進、利用しやすい運賃の検討などによる利用促進策を検討し取り組みます)	実施					○	●	○

① 既存路線の活用、強化の検討

利用状況・ニーズに応じた路線の強化、活用を検討します。

○近隣市町を結び、かつ、下田市の各地区を結ぶ基幹となる地域間幹線を設定し、サービスの維持、向上を図る。

○利用状況・ニーズに応じた路線の強化、活用を図る。

市域全体の公共交通ネットワーク

◆地域間ネットワークの構築

【地域間幹線補助路線】

- ・地域間幹線1 バサラ峠線
(南北の広域主要軸)
- ・地域間幹線2 石廊崎線
(西方面の広域主要軸)

【非補助路線】

- ・板戸・河津方面路線
(東方面の広域主要軸)

◆中心および東西軸の構築

【地域内フィーダー補助路線】

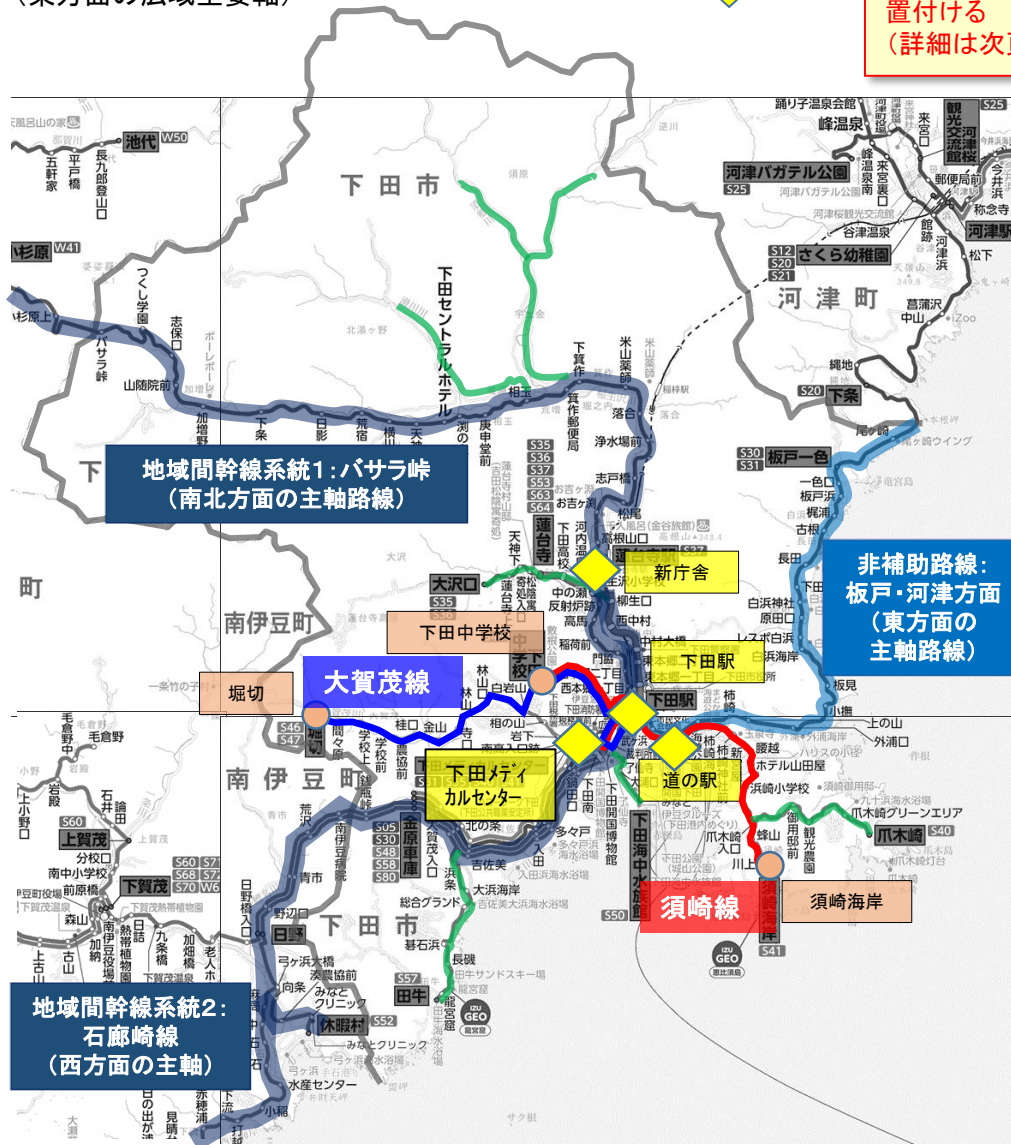
- ・須崎線
- ・大賀茂線

◆地域間幹線等とあわせ

- ・市内ネットワークを構築する地域内路線

◆市内の主要拠点

路線の国庫補助事業の活用として、地域公共交通計画とフィーダー補助等との連動化が必要である。本2路線(3系統)を地域内フィーダー路線と位置付ける(詳細は次頁)



●地域公共交通確保維持事業

1. 地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置付け・役割

→中心部及び東西軸の形成する補助対象路線

(地域内フィーダー系統 2路線・3系統)

須崎線	下田メディカルセンター～下田駅～須崎海岸 (往 5.8 km、復 5.8 km)
	下田中学校～下田駅～須崎海岸 (往 6.3 km、復 6.3 km)
大賀茂線	下田メディカルセンター～下田駅・下田中～堀切 (往 7.1 km、復 7.1 km)

2. 上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保事業の必要性

→市および運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため補助が必要

下田市の中心部の逆T字路線の形成、下田中学校方面へのバス路線確保としても東西の地域内フィーダー設定が必要

(地域間幹線や交通拠点への接続路線としても位置付けられる)

3. 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

→東海バスによる運行 (事業区分および運行形態：道路運送法4条、路線定期運行)

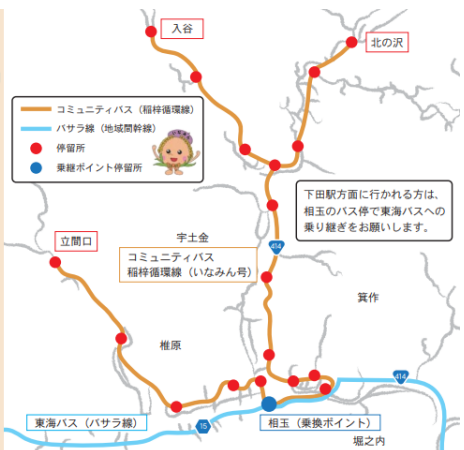
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

→公共交通利用者数の確保、維持 (P. 37 参照)

○コミュニティバス「いなみん号」は、運賃、路線の再検討を行う。



- 運行経路
 - ・北の沢～立間口
 - ・立間口～入谷・北の沢～立間口 (循環路線)
- 運行本数
 - 北の沢～立間口 朝 1 便
 - 循環路線 昼 5 便
- 運行日
 - 月曜日～金曜日
 - ※運休日：土日・祝日・年末年始
- 乗車運賃 (1 乗車)
 - 大人 200 円
 - 子供 (小学生) 100 円
 - 小学生未満 無 料
- 車両
 - マイクロバス (29 人乗り)



No.	取組内容 (具体案)	スケジュール (年度)					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	市	事業者	地域住民
①	既存路線の活用、強化の検討 (利用状況・ニーズに応じた路線の強化、活用を検討します。いなみん号は、運賃・路線の再検討を行います。)	検討		実施			●	●	○

② 運行方式の見直しや多様な輸送資源の活用を含めた検討

利用状況・ニーズに応じた路線の見直し、多様な輸送資源の活用による対応等を検討します。

○新たにタクシーの「相乗りサービス」制度の活用

配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスを認める新たな制度（令和3年11月1日から運用可能）

（国土交通省発表資料 令和3年10月29日資料）

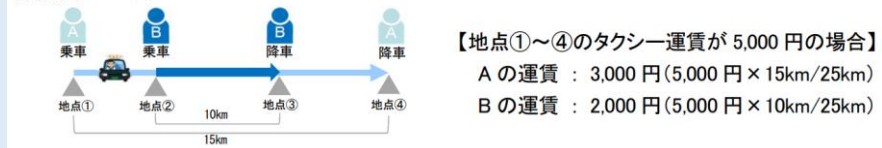
1. 概要

- タクシーの「相乗りサービス」とは、配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス（運送開始後に不特定の旅客が乗車できるバスとは異なるタクシー独自の運送形態）。
- 利用者が安心してタクシーに相乗りし、割安にドア to ドアで移動できるよう、「相乗りサービス」について、運賃の按分等に関する一定のルールを定めた新たな制度を導入。
- タクシー事業者にとっても、「相乗りサービス」を提供することで、利用者の利便性の向上を図り、新たなタクシー需要を喚起することが期待される。

2. 利用イメージ

- 制度上、相乗りする際の運賃は、原則として乗車距離に応じて按分する。以下のような事例となるのが想定される。

（利用イメージ）



3. その他

- 関連する通達は「一般乗用旅客自動車運送事業における相乗り旅客の運送の取扱いについて」のとおり。（HP） http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000037.html

○AI オンデマンド交通 （2019年度実証実験実施）

下田市では、静岡県、交通事業者と連携して地域課題の解決や利便性の向上に向けた新たな交通システムの検討を行うため、AI オンデマンド交通（スマートフォン等で呼び出す小型バス）及び自動運転の実証実験を行った。



AI オンデマンド交通の概要

期間 12月1日～3月10日
 ※12月27日～1月5日は除く
 運賃 400円/日・人（子供半額）
 時間 9～17時（全日）
 停留 27箇所バス停設置
 予約 スマホやTVで予約送迎
 運行 タクシー会社
 （伊豆急東海 栄協 ヒフミ）
 車両 ジャンボタクシー
 目的 観光客、地域住民への移動支援
 サービスを構築するための実証実験

27箇所のバス停を自由に乗降(乗合)

運行エリア

市街地 停留所27箇所

No.	取組内容 （具体案）	スケジュール（年度）					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	市	事業者	地域住民
②	運行方式の見直しや多様な輸送資源の活用を含めた検討 （利用状況・ニーズに応じた路線の見直し、多様な輸送資源の活用による対応等を検討します）	検討			実施		●	○	○

① 南北軸の形成

新庁舎へのアクセスの向上や駅周辺や市中心部の移動のしやすさ向上を図ります。

東西軸の形成

観光需要に応じたサービスの提供・既存サービスの改善を図ります。

○南北軸、東西軸の構築イメージ

●逆T字に整備される既存交通の活用
（路線バス・タクシー・自転車等）

- ・既存路線の見直し、強化（需要に即した運行本数、時間帯の検討）



●新技術等の活用

- ・新技術活用による中心部の周遊手段確保



国土交通省資料 グリーンローモビリティ 小型モビリティ 電動キックボード

●統合する方策の検討

- ・バス、タクシー、自転車、新たなモビリティの連携、一体サービス方策の検討
- ・既存交通、路線の活用、利用者への一体サービス提供



①南北の軸（蓮台寺駅～新庁舎～伊豆急下田駅、ペリーロードの新たな南北の軸）

②東西の軸（下田メディカルセンター～道の駅や観光資源方面などの東西の軸）

- まちづくりとの連携（拠点形成）
- ・将来的に施設と公共交通施策を連携
- ・モビリティ拠点形成

【右図・イメージ】
大宮ぷらっと（次世代モビリティのシェアステーション及び飲食店等の施設との融合）



出典：LIGARE ひと・まち・モビリティ <https://ligare.news/story/amane-1014/>

No.	取組内容 (具体案)	スケジュール (年度)					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	市	事業者	地域住民
①	南北軸の形成 (案: 稲生沢方面蓮台寺駅～伊豆急下田駅、ペリーロード等) (新庁舎へのアクセスの向上や駅周辺や市中心部の移動のしやすさ向上を図ります)	検討	実証	実施	実施	●	●		
	東西軸の形成 (案: 龍宮窟～爪木崎、下田メガイセンター～道の駅、金原車庫～白浜等) (観光需要に応じたサービスの提供・既存サービスの改善を図ります)								

※①、②は、既存路線バスの見直しや新技術の活用、複数手段の連携強化等により取り組みます。

② 南北軸と東西軸を統合し一体機能させる方策の検討

南北軸と東西軸を統合し利用者への一体サービスを提供する方策を検討します。

○伊豆地域で実施されている情報提供サービス、電子チケットサービス
(伊豆 navi、Izu Letters における情報提供、EMot における電子チケット販売)

●伊豆navi (2022.11.1～)



伊豆急行株式会社HP
<https://www.izuky.co.jp/news/detail.php?CN=352990>

LINE マップ



「IZU NAVI」 東急株式会社 / 伊豆急行株式会社 資料

●Izu Letters (2022.2.1～)



東海バスHP <https://www.tokaibus.jp/images/1402.pdf>

●EMotにおける電子チケット販売 (2021.10.15～)



東海バスHP <https://www.tokaibus.jp/rosen/emot.html>

No.	取組内容 (具体案)	スケジュール (年度)					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	市	事業者	地域住民
②	南北軸と東西軸を統合し一体機能させる方策の検討 (上記を統合し利用者への一体サービスを提供する方策を検討します)	検討		実証		実施	●	●	

① 多様な交通手段と地域活動を連携する共創事業の仕組み検討

多様な主体や活動連携による共創体制の構築により、生活・観光需要へのより柔軟な対応や、公共交通の持続性の向上を検討します。

○交通事業と多様なサービスの組み合わせ(事例)

観光地・荷物ピックアップサービス

- ①会津若松駅(会津若松観光案内所)→東山温泉・芦ノ牧温泉へ配送(提携ホテル)
 - ・受付場所:会津若松観光案内所
 - ・受付時間:10:00~14:00
 - ・お荷物1個400円(お一人様お荷物1個まで)
- ②東山温泉・芦ノ牧温泉(提携ホテル)→会津若松駅(会津若松観光案内所)
 - ・受付場所:ご宿泊の旅館
 - ・受付時間:10:00まで
 - ・受取り場所:会津若松観光案内所
 - ・受取り時間:14:00~17:00(時間厳守)
 - ・お荷物1個700円



(出典)会津若松観光ビューローHP

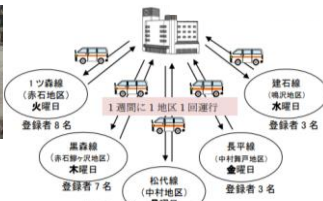
高齢者見守りサービス

青森県鎌ヶ沢町・買物支援バス事業(H27.9~H28.3)

独居高齢者、公共交通による外出が困難な高齢者を対象として、①買物の外出支援、②安否確認(見守り)、③商品宅配サービスを行う事業である。対象者を限定した実証実験として実施した。



https://www.yachiyoen.co.jp/papers/2016_07_mori.pdf



青森県黒石市の「高齢者見守り支援サービス

一人暮らし高齢者向けの刊行物を、月に1回、ヤマト運輸が宅急便として配達し、高齢者の在宅状況やヒアリング内容を市に報告するという仕組み



<https://www.yamato-nd.co.jp/csr/highlights/2016highlights02.html>

No.	取組内容 (具体案)	スケジュール(年度)					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	市	事業者	地域住民
①	多様な交通手段と地域活動を連携する共創事業の仕組み検討 (共創体制の構築により、生活・観光需要へのより柔軟な対応や、持続性の向上を検討します)	検討	→	実証	→	実施	●	○	○

② 協働の取組みの継続

地区別検討を継続して実施します。

○平成27年度の地区検討会の様子
(左:稲梓地区、中央:朝日地区、右:検討図面)



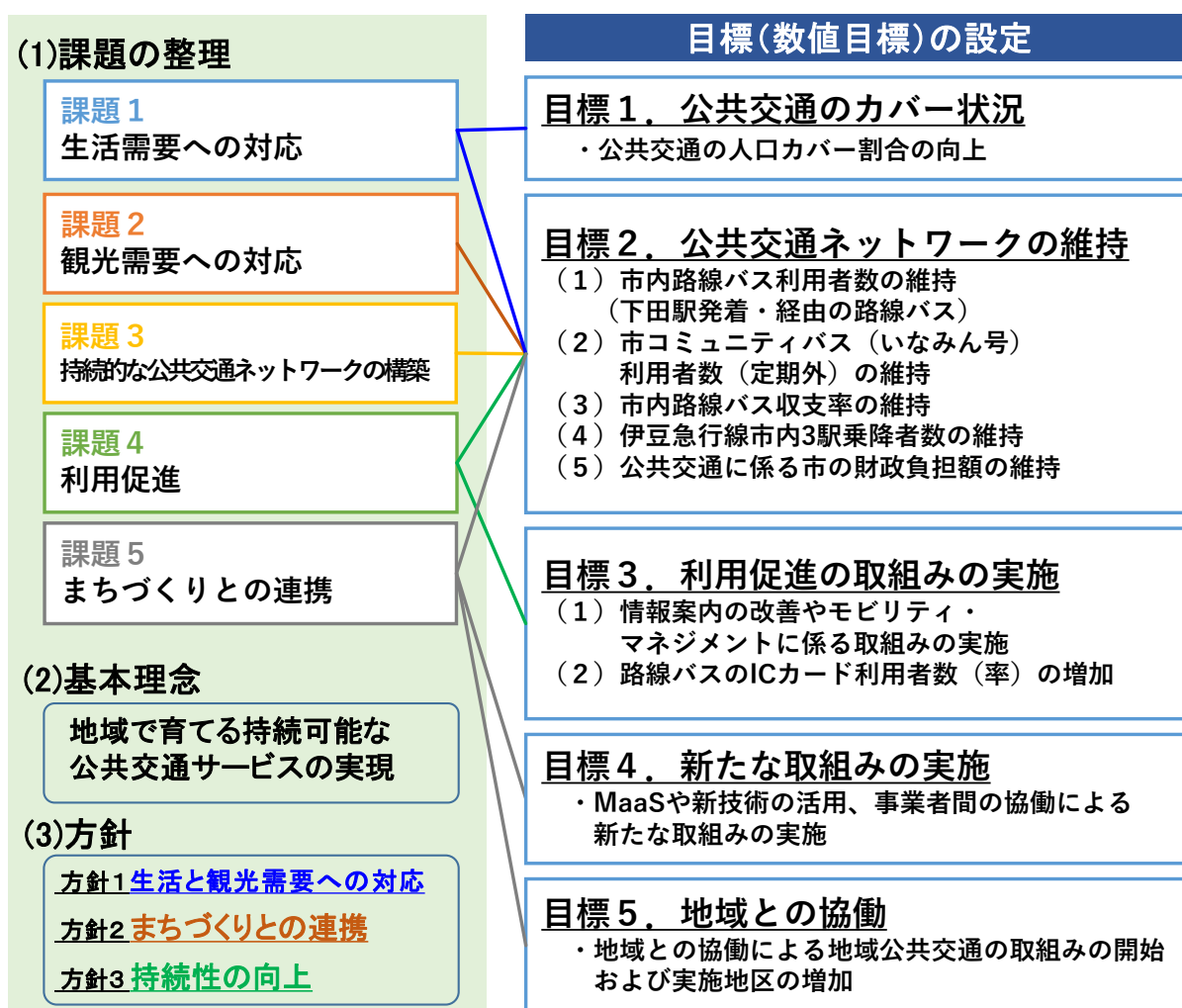
No.	取組内容 (具体案)	スケジュール(年度)					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	市	事業者	地域住民
②	地域協働の取組みの継続 (地区別検討を継続して実施します)	→ 地域協働の実施					○	○	●

3-4 計画の数値目標の設定

計画の数値目標は、課題として掲げた5点に対する改善事項として以下のとおり設定する。

なお、目標2(1)～(5)は公共交通利用者数の維持や増加を示す目標値であり、課題1～5に対する取組みの結果でもあるため、全体的な目標設定とも言える。目標値については、支援の可否などを判断するものではなく、市内公共交通の状況を総合的に判断するための指標である。

基本理念、方針に基づいた事業の実施により目標達成を目指す。



数値目標

目標項目	内容	数値目標設定		前計画における設定
		現状値	目標値 (R9年度)	
目標1. 公共交通の カバー状況	公共交通の人口カバー割合の向上	79.4% (R2)	80%以上 (R9) ([参考]前計画R2目標値 80%以上)	○
目標2. 公共交通 ネットワークの 維持	(1)市内路線バス利用者数の維持 (下田駅発着・経由の路線バス)	798,612人/年 (R1) 529,615人/年 (R2) 526,695人/年 (R3)	710,000人/年以上 (R9) ※コロナ前R1年度の9割水準を目標 ([参考]前計画R2目標値 670,000人以上)	○
	(2)市コミュニティバス (いなみん号) 利用者数(定期外)の維持	1,797人/年 (R1) 1,318人/年 (R2) 1,526人/年 (R3)	1,800人/年以上 (R9) ※コロナ前R1年度の水準を目標	新規
	(3)市内路線バス収支率の維持	33% (R3)	33%以上 (R9)	新規
	(4)伊豆急行線市内3駅 乗降者数の維持	1,605,533人/年 (R1) 1,035,016人/年 (R2) 914,255人/年 (R3)	1,440,000人/年以上 (R9) ※コロナ前R1年度の9割水準を目標 ([参考]前計画R2目標値 1,410,000人以上)	○
	(5)公共交通に係る 市の財政負担額の維持	18,318千円 (R5年度当初予算)	水準を維持	新規
目標3. 利用促進の 取組みの実施	(1)情報案内の改善や モビリティ・マネジメント に係る取組みの実施	— (R4)	2件以上 (R9まで) ※情報系1件、MM1件	新規
	(2)路線バスのICカード 利用者数(率)の増加	40%以上 (R4導入当初)	50%以上 (R9)	新規
目標4. 新たな 取組みの実施	MaaSや新技術の活用、 事業者間の協働による 新たな取組みの実施	— (R4)	2件以上 (R9まで) ※共創1件、新技術1件	新規
目標5. 地域との協働	地域との協働による 地域公共交通の取組みの開始 および実施地区の増加	3地区で実施 (R4まで) ※稲梓、朝日、中心部	6地区で実施 (R9まで) ※継続含め市内6地区	○

※目標値については社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行う。

第4章 計画の実施スケジュール

4-1 計画の実施主体・スケジュール

計画に基づく事業名称、事業内容、スケジュール、実施主体の役割分担を以下に示す。

下田市の基本理念、基本方針、目標達成に向け進めるとともに、計画の進捗管理もあわせて取り組むこととする。

取組	No.	取組内容 (具体案)	スケジュール (年度)					実施主体			
			R5	R6	R7	R8	R9	市	事業者	地域住民	
育てる取組1 情報案内の分かりやすさの改善・利用促進	①	情報案内の分かりやすさの改善 (駅・バス停周辺の案内改善等に取り組みます)	検討	実施					○	●	○
	②	多様な利用促進 (キャッシュレス決済の対応、ターゲットを絞った利用促進、利用しやすい運賃の検討などによる利用促進策を検討し取り組みます)		実施					○	●	○
育てる取組2 市域全体の公共交通ネットワークの確保	①	既存路線の活用、強化の検討 (利用状況・ニーズに応じた路線の強化、活用を検討します。いなみん号は、運賃・路線の再検討を行います。)	検討		実施				●	●	○
	②	運行方式の見直しや多様な輸送資源の活用を含めた検討 (利用状況・ニーズに応じた路線の見直し、多様な輸送資源の活用による対応等を検討します)	検討			実施			●	○	○
育てる取組3 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築 (逆T字型の交通軸等)	①	南北軸の形成 (案：稲生沢方面蓮台寺駅～伊豆急下田駅、ペリーロード等) (新庁舎へのアクセスの向上や駅周辺や市中心部の移動のしやすさ向上を図ります) 東西軸の形成 (案：龍宮窟～爪木崎、下田メディアセンター～道の駅、金原車庫～白浜等) (観光需要に応じたサービスの提供・既存サービスの改善を図ります)	検討	実証		実施			●	●	
	②	南北軸と東西軸を統合し一体機能させる方策の検討 (上記を統合し利用者への一体サービスを提供する方策を検討します)	検討		実証		実施		●	●	
育てる取組4 持続性の向上に向けた新たな取組みの検討	①	多様な交通手段と地域活動を連携する共創事業の仕組み検討 (共創体制の構築により、生活・観光需要へのより柔軟な対応や、持続性の向上を検討します)	検討		実証		実施		●	○	○
	②	地域協働の取組みの継続 (地区別検討を継続して実施します)	地域協働の実施							○	○
計画の進捗管理		・地域公共交通会議・分科会の開催 ・進捗の評価、改善の取組 ・事業実施状況の市民等への周知、実施評価の公表	会議、分科会の継続 事業実施状況の周知 最終年の評価 R10年度以降の取組の検討 市民への公表 評価結果の公表 R10年度以降の取組の公表 次期計画策定								
関連事業		市役所庁舎の移転		一部移転		完全移転					

第5章 計画の実現に向けて

5-1 取組の実施体制

計画に基づく地域の交通の取り組みについては、推進する組織を設定して展開する。

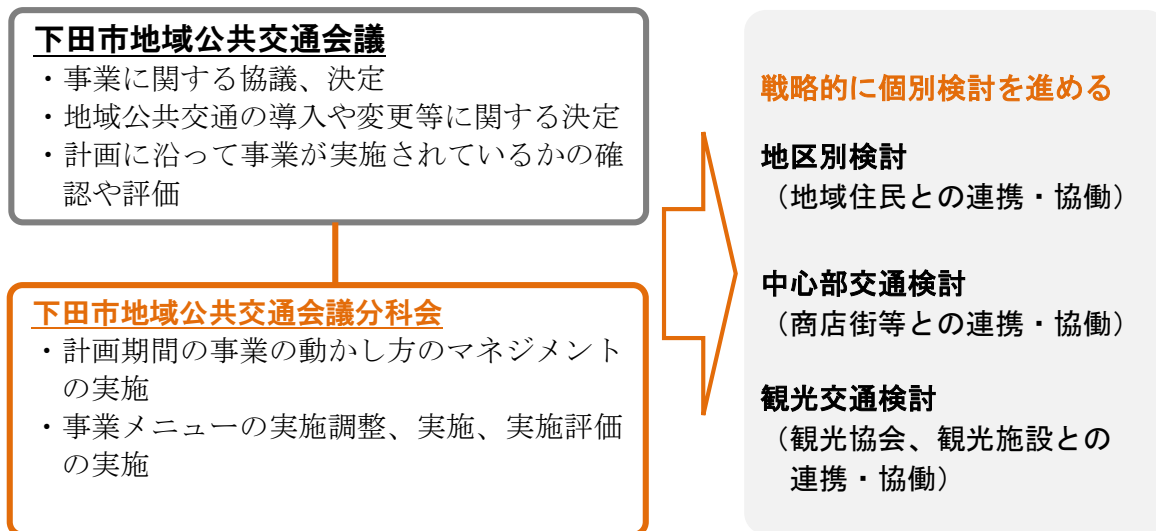


図 26 計画の実現に向けた検討組織

また、計画の策定 (Plan)、施策・事業の実施 (Do)、進行管理・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していく。

(1) Plan (計画)

下田市地域公共交通基本計画に基づき、下田市地域公共交通会議において具体的な事業の進め方や実施期間等を検討し、実施計画を作成、準備する。

(2) Do (実施)

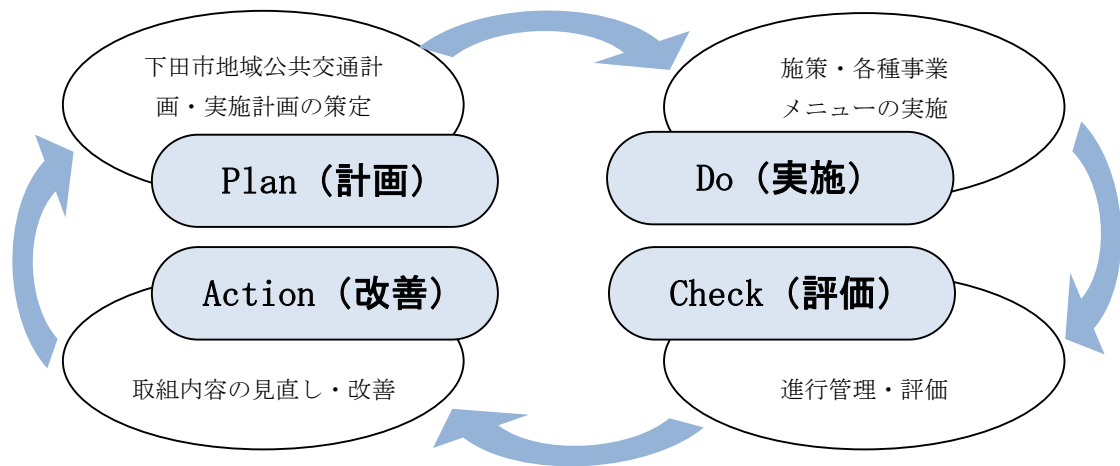
目標を達成するために設定した施策・事業を、計画に沿って実施する。なお、本計画の目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進する。

(3) Check (評価)

目標を達成するために設定した施策・事業が計画に沿って実施されているか、また、目標が達成されているかについて、適宜進行管理・評価を実施する。目標については、毎年、設定した目標値への達成状況を確認する。

(4) Action (改善)

事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図る。



取組	取組内容	スケジュール (年度)				
		R5	R6	R7	R8	R9
計画の進捗管理	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議・分科会の開催 進捗の評価、改善の取組 事業実施状況の市民等への周知、実施評価の公表 	会議、分科会の継続				
		実施状況を周知しながら取組む				最終年の評価
		事業実施状況の周知				市民への公表
						評価結果の公表
						次期計画策定
		R10年度以降の取組の検討				
		R10年度以降の取組の公表				

図 27 下田市地域公共交通計画の進行管理イメージ

5-2 関係者による役割分担・連携

計画の目的、目標の達成のためには、市民、交通事業者・関係事業者、行政等の役割分担、連携により取り組んでいくことが必要である。特に、今回策定する計画を効果的に実現していくために、「基本理念、基本方針、目標」を関係者が共有し、その達成に向けて、関係者がパートナーとして連携しながら、各々の役割を果たしていくとともに、計画の状況把握および取り組みを進めることとする。

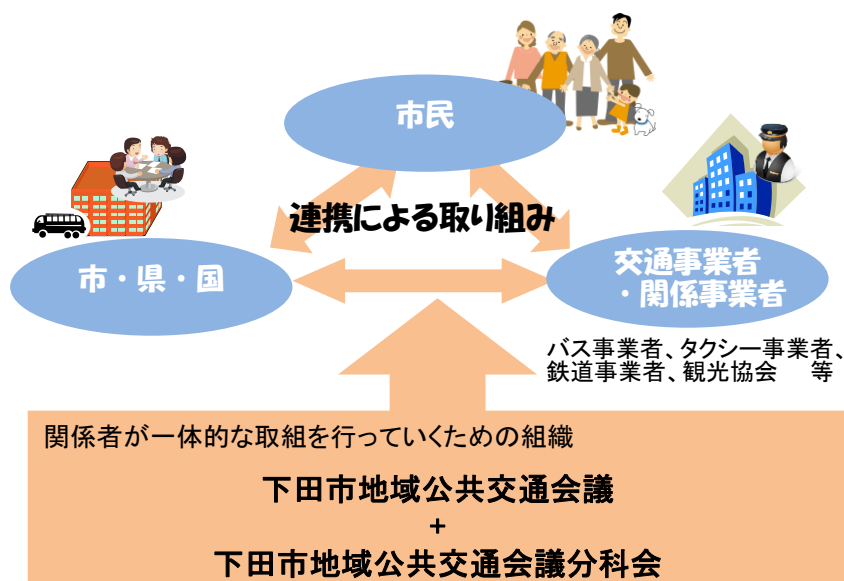


図 28 関係者による役割分担による取り組みイメージ