

下田市地域公共交通基本計画

< 下田市地域公共交通網形成計画 >

令和3年6月

下 田 市



目次

序章 はじめに	1
序-1 計画の背景、目的	1
序-2 下田市の地勢	1
序-3 下田市の人口	2
序-4 計画の目標年	2
序-5 計画の区域	2
序-6 計画の位置づけ	3
序-7 計画策定の体制及び経緯	6
序-8 下田市地域公共交通基本計画の構成	8
第1章 下田市の公共交通を取り巻く現状分析	10
1-1 都市構造及び人口分布、施設分布	10
1-2 高齢者と交通弱者の分布状況	11
1-3 市民の移動実態	12
1-4 観光客入込状況	13
1-5 公共交通ネットワークの整備状況	14
1-6 路線バスの運行状況・利用状況・収支状況	15
1-7 公共交通のニーズ把握（アンケート調査等）	21
1-8 地区別の現状整理	41
第2章 下田市の公共交通を取り巻く課題整理	42
2-1 全市的な課題	42
2-2 地区別の課題	43
第3章 ネットワーク再構築に向けた取組方針	44
3-1 基本理念と基本方針	44
3-2 これからの交通体系と計画対象とする交通モード	45
3-3 ネットワーク再構築に向けた方向性	46
3-4 地区別の取組方針	47
3-5 計画の数値目標の設定	54
第4章 地域公共交通網形成計画のスケジュール	58
4-1 地域公共交通網形成計画のスケジュール	58
4-2 具体的な取り組み内容	59
第5章 計画の実現に向けて	65
5-1 計画の実現に向けた取り組みの実施	65
5-2 関係者による役割分担・連携による取り組み	67

序章 はじめに

序-1 計画の背景、目的

下田市では、今後、人口減少や少子高齢化が進むことが予測される中、地域経済、居住環境、生活スタイルの変化などを見据え、住民や交通弱者である高齢者等のニーズを的確に把握するとともに、将来予想をしておくことが必要である。そのため、市内における移動や周辺市町との地域間移動に便利な交通と庁舎建設や伊豆縦貫自動車道等のインフラ整備計画とリンクした生活交通体系の実現を目指し、環境の変化に応じた地域公共交通に係る総合的な計画を策定する。

< 計画の目的 >

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を策定する（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す）。

序-2 下田市の地勢

下田市は、静岡県伊豆半島地域の南東部に位置し、天城山系の南端から太平洋に至る豊かな自然に恵まれた都市である。市域は東西 13 km、南北 16 km、面積は 104.71 km²の広がりを持っている。

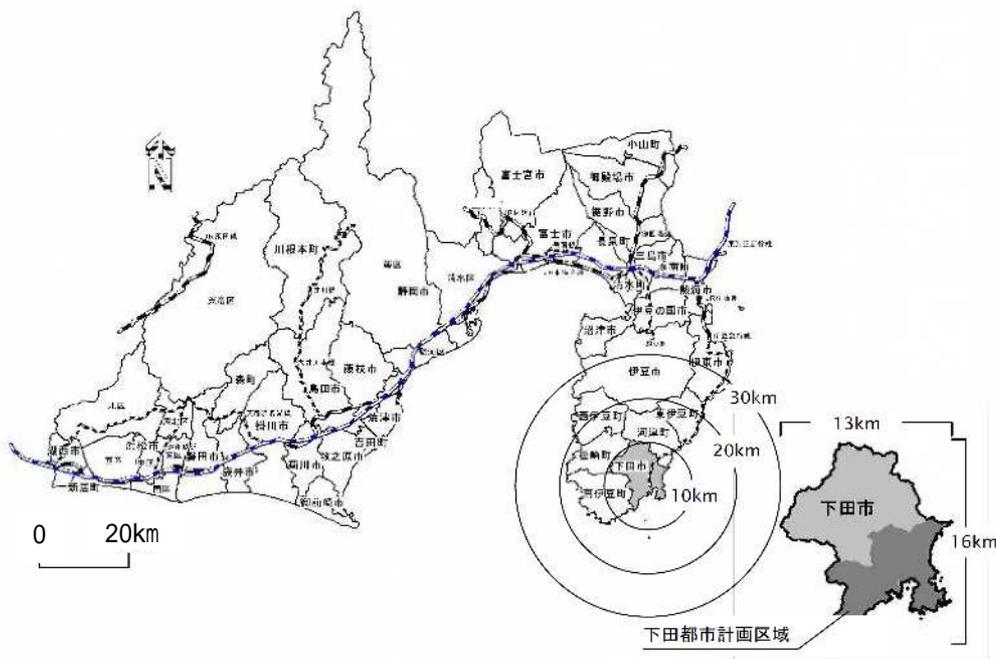


図1 下田市の位置

序-3 下田市の人口

平成2年から平成26年までの国勢調査や住民基本台帳をもとに、下田市の人口及び高齢化率の推移を図2に示す。人口は減少傾向にある一方で、高齢化率は上昇を続けている。

国立社会保障・人口問題研究所のデータから将来人口の推移では、引き続き平成27年以降も減少傾向が続き、高齢化率も上がり続ける推計結果となっている。

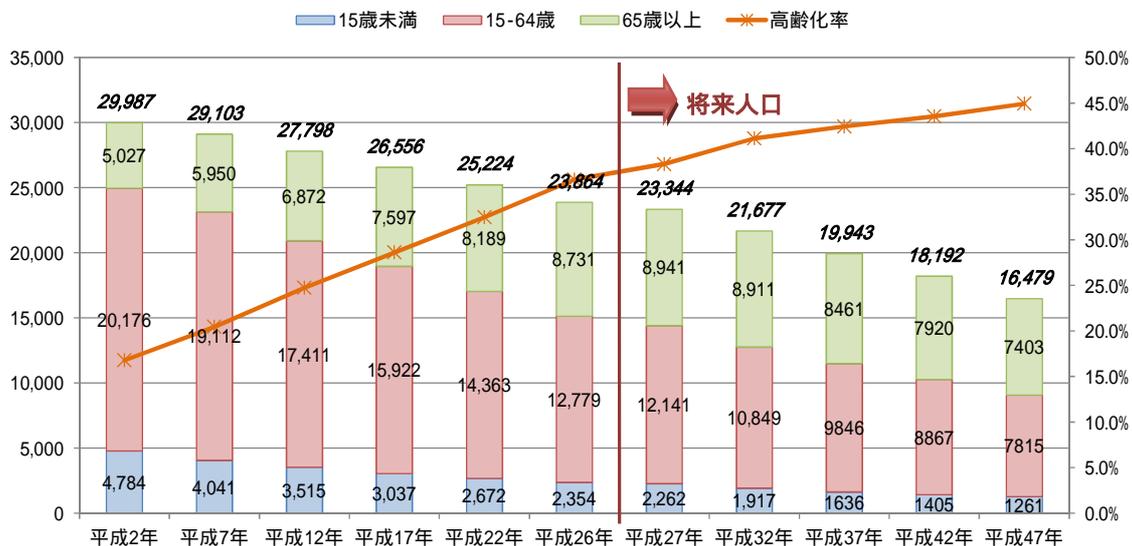


図2 下田市の人口推移・将来推計人口

序-4 計画の目標年

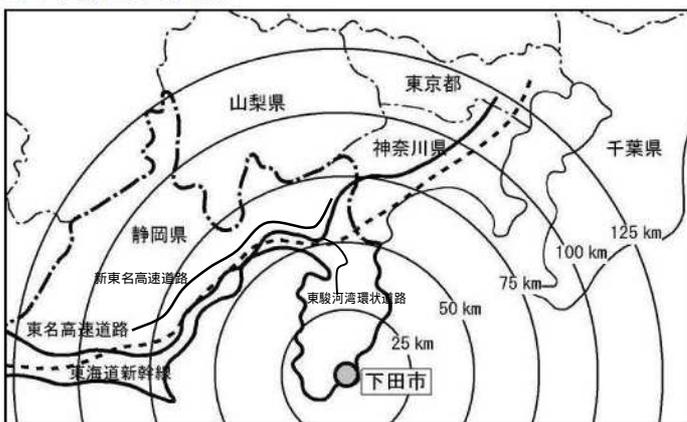
目標年 : 第5次下田市総合計画基本構想、基本計画と連携させ、
令和4年度を目標とする。

計画期間 : 平成27年度～令和4年度（平成27年4月～令和5年3月）
（策定から3年後の中間年に中間評価を実施し、見直しの必要性を検討）

序-5 計画の区域

下田市の全域を計画の区域とする。

■下田市の位置図



■下田市及び周辺市町村



図3 計画の区域

序-6 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等を位置づけ、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。

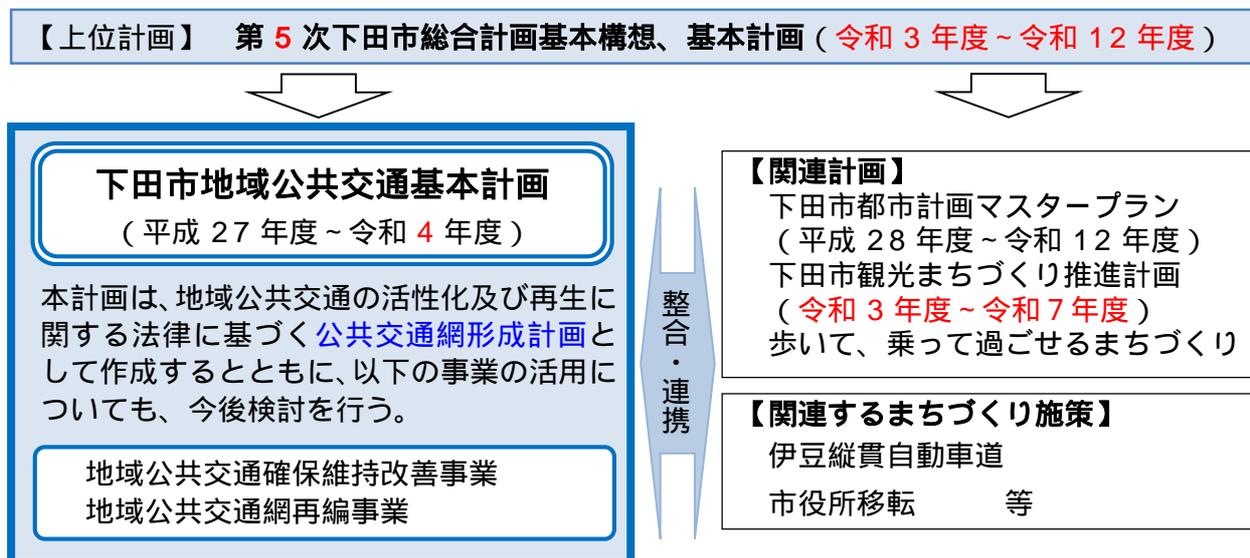


図4 計画の位置づけ

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、下田市の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、「地域公共交通網形成計画」として策定する。

(地域公共交通網形成計画)

第五条 市町村にあっては単独または共同して、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、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の計画を作成することが出来る。

上位・関連計画の概要

本計画は以下のような上位計画と連携を取りながら、施策の実施を行う

【上位計画】

第5次下田市総合計画基本構想、基本計画（令和3年度～令和12年度）

令和3年3月に策定された第5次下田市総合計画基本構想では、まちの将来像を『時代の流れを力に つながる下田 新しい未来』と掲げ、(1)美しく生活しやすいまち、(2)郷土への誇りと愛着を育むまち、(3)人が集い、活力あるまち、(4)安全・安心なまちの4つをまちづくりの柱として提示しています。

本計画との関係では、基本構想を実現するための分野別施策として、公共交通体系の整備を掲げており、市民や来遊者が利用しやすい公共交通体系を維持・構築するとともに、人口減少社会に対応した持続可能な公共交通の実現を目指すため、総合的な交通計画に基づいて事業を推進するものとしています。

施策 3 公共交通体系の整備



施策の方向

市民や来遊者が利用しやすい公共交通体系を維持・構築するとともに、人口減少社会に対応した持続可能な公共交通の実現を目指します。

【関連計画】

下田市都市計画マスタープラン（平成28年度～令和12年度）

現在改訂中の下田市都市計画マスタープランでは、都市計画の基本目標として、《基礎》働く場所や暮らす場所がある頼れるまち、《機能》安全・快適で暮らしたくなるまち、《魅力》市民が誇れる、交流人口が増えるまち、《地盤》市民・事業者・行政が互いに手を取り合うまちの4つの柱を掲げています。

本計画との関係では、《基礎》働く場所や暮らす場所がある頼れるまち、に関連して「道路や公共交通機関」に関する方針において、公共交通網の整備を位置づけています。ここでは、自家用車に頼らない交通体系を目指す考えの他、徒歩や自転車を利用した移動ネットワークの確立についても記載されています。

(2) 自家用車だけに頼らない交通体系をつくろう

①陸、海が一体となった交通体系を整える

- バス路線や鉄道、海上交通の充実を図るとともに、バス、鉄道の起終点となる伊豆急下田駅、海上交通の起終点となる下田港の連携を強化する。

②だれもが公共交通を利用しやすい環境をつくる

- 国内外の来訪者やユニバーサルデザイン、バリアフリーの視点に基づき、停留所や鉄道駅等の交通施設の充実を促進する。

③観光交流に対応した公共交通の充実を図る

- 海上交通や自転車で市内を訪れる人などにも対応した交通環境の充実を図る。

都市マス
P.44

(4) 歩いて乗って周遊できるネットワークを形成しよう

①地域を知るための歩行者・自転車空間を形成する

- 地域ごとに特徴ある歩行者・自転車空間を形成する。

②公共交通機関との連携を確立する

- 交通網や公共交通機関の活用により、各地域の歩行者空間を有機的に結びつけ、歩行や自転車利用だけでなく、子供や高齢者をはじめとするだれもが周遊できる快適なネットワークを確立する。

都市マス
P.44

下田市観光まちづくり推進計画（令和3年度～令和7年度）

下田市観光まちづくり推進計画では、基本理念として『下田を愛する、市民を始めとする幅広い人の参加により、本市の持つ自然や歴史、文化を活用し、市民一人ひとりが誇りを持って暮らすことのできるまちづくり』を掲げており、(方針1) 美しい海などの自然を生かした観光まちづくり、(方針2) 開国の歴史を中心とした観光まちづくり、(方針3) 人の流れを生み出す観光まちづくり、の3つの柱を掲げています。

特に方針3では、公共交通等の二次交通の利便性の向上を図ることで、回遊性のある観光まちづくりを目指すことが記載されています。

方針3 人の流れを生み出す観光まちづくり

本市の市街地(旧町内)には観光施設やペリーロードを中心とした歴史を感じる街並みが数多く点在することから、まち歩きを推進し回遊性を高めるため、市街地を中心としたポケットパークやボードウォーク等の整備を実施してきました。本計画では、まちの周囲から街中への人の流入を促すため、まち歩きの環境整備を進め回遊性の向上に継続して取り組むとともに、海の玄関口である「道の駅 開国下田みなど」周辺の環境整備を実施し、陸域と水域を活用したネットワークを構築することによって、にぎわいの創出を目指します。

また、中心市街地だけでなく市内全域を巡って楽しめるよう、公共交通等の二次交通の利便性の向上を図ることで、回遊性のある観光まちづくりを目指します。



推進計画
P.25

関連するまちづくり施策の概要

伊豆縦貫自動車道

伊豆縦貫自動車道は、静岡県沼津市を起点とし下田市に至る延長約60kmの一般国道の自動車専用道路で、全国的な高速交通体系である高規格幹線道路網14,000kmに位置づけられた路線です。本自動車道は、国土の主軸上に位置する沼津市や三島市を伊豆地域と東名及び新東名高速道路と連結することにより高速交通体系から取り残された伊豆地方へ高速サービスを提供し、海・山などの自然環境や温泉などの観光資源に恵まれた伊豆地域の発展に大きな役割を果たすとともに、伊豆地域の交通混雑緩和を図り、快適な観光の実現や安心して生活できる環境の実現などが期待されます。現在、北側の東駿河環状道路(15.0km)、修繕寺道路(4.8km)が開通しています。



序- 7 計画策定の体制及び経緯

1 計画策定の体制

「下田市地域公共交通会議」において、現状分析、市民アンケート及び交通事業者や地域住民ヒアリング等の調査を実施した。

また、より専門的な組織である「下田市地域公共交通会議分科会」で、具体的内容等を検討し、計画素案をとりまとめた。そして、計画素案について、市民からの意見募集等を経て、下田市地域公共交通会議において、本計画を策定する予定である。

(1) 下田市地域公共交通会議

道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議し、並びに地域公共交通網形成計画の作成に関する協議及び形成計画の実施に係る連絡調整を行うため、下田市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置した。

(2) 下田市地域公共交通会議分科会

再編方針を検討していく際に、事業内容や路線に関する具体協議が必要となるため、交通会議の下部組織として、交通事業者、静岡県、静岡運輸支局、学識経験者、下田市等で構成される分科会を設置した。

4 回の会議を開催し、専門的立場から、各種調査、具体的な内容の検討、計画素案の作成などを行い、分科会で協議した内容をもとに、交通会議で諮ることとした。

2 計画策定の経緯

(1) 下田市地域公共交通会議(平成 25 年度 1 回、平成 26 年度 5 回実施)

開催日	協議事項
平成 26 年 3 月 24 日(月)	交通会議設置、計画策定実施の協議、事業計画及び予算協議
平成 26 年 7 月 31 日(木)	調査方法、スケジュールの説明
平成 26 年 10 月 31 日(金)	現状分析報告、調査結果速報
平成 26 年 12 月 22 日(月)	評価の報告、方向性や事業案の協議
平成 27 年 1 月 29 日(木)	計画素案の協議
平成 27 年 3 月 16 日(月)	パブリック・コメント結果、計画の決定、今後の進め方の協議

(2) 下田市地域公共交通会議分科会(平成 26 年度 4 回実施)

開催日	協議事項
平成 26 年 11 月 17 日(月)	分析評価の確認、方向性に関する協議
平成 26 年 12 月 10 日(水)	計画の方向性及び事業案に関する協議
平成 27 年 1 月 19 日(月)	計画素案の協議
平成 27 年 3 月 2 日(月)	パブリック・コメント結果、計画の決定、今後の進め方の協議

(3) 市民意見募集(パブリック・コメント)の実施

実施期間	内容
平成 27 年 2 月 2 日(月) ~ 平成 27 年 3 月 3 日(火)	下田市地域公共交通基本計画(案)について 9 名から 18 件の意見提出

< 計画策定フロー >

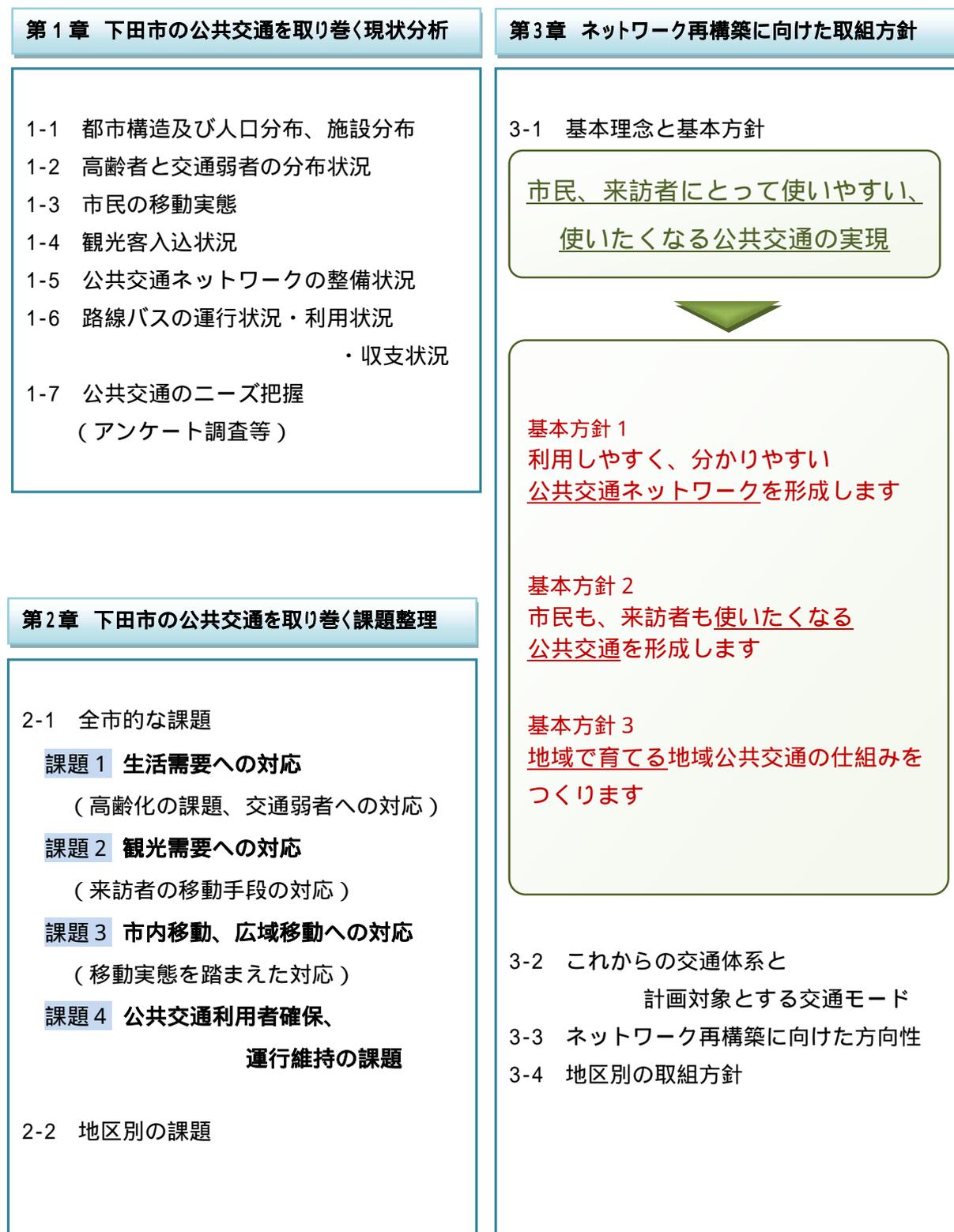
以下に調査、検討、計画の策定に向けた取り組みの流れを示す(平成 25 年度を除く)。



図 5 策定フロー(平成 26 年度の流れ)

序- 8 下田市地域公共交通基本計画の構成

本計画は以下に示す構成とする。



第3章 ネットワーク再構築に向けた取組方針

3-5 計画の数値目標の設定

課題1に対する目標

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増加

課題2に対する目標

目標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
・下田市滞在観光客のタクシー利用割合

課題3に対する目標

目標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

課題4に対する目標

目標4(1)

「バス利用者数(定期)の維持」
・下田駅発着・経由のバス乗降者数
(定期券利用者)

目標4(2)

「バス利用者数(定期以外)の維持増加」
・下田駅発着・経由のバス乗降者数
(定期券利用者以外)

目標4(3)

「鉄道利用者数の増加」(定期外利用者)
・伊豆急行線市内3駅乗降者数

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
取り組みの実施地区数

第4章 実施事業とスケジュール

4-1 実施事業の設定

基本方針1に対する事業

事業1.

「地域間ネットワーク(幹線)構築」事業

事業2.

「地域内ネットワーク構築」事業

基本方針2に対する事業

事業3.

「中心部利便性構築」事業

事業4.

「利用促進」事業

基本方針3に対する事業

事業5.

「地域との協働」事業

4-2 実施事業とスケジュール

4-3 個別事業の実施イメージ

第5章 計画の実現に向けて

5-1 計画の実現に向けた取り組みの実施

5-2 関係者による役割分担・ 連携による取り組み

第1章 下田市の公共交通を取り巻く現状分析

下田市を取り巻く現状について、項目ごとに特性および課題の整理を行う。

1-1 都市構造及び人口分布、施設分布

特性	課題
<p>人口分布</p> <ul style="list-style-type: none"> 下田市は、下田地区、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、下田地区から稲生沢地区にかけての鉄道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。 	<p>下田地区や幹線となる国道、主要地方道沿いに人口や施設が分布する都市構造となっており、都市構造にあった公共交通ネットワークの構築が必要である。</p>
<p>施設分布</p> <ul style="list-style-type: none"> 医療施設、福祉施設、商業施設は、下田地区及び伊豆急行線沿線に分布しており、特に下田地区に集中している。 公共施設、観光施設は各地区に点在している。 	<p>各地区から伊豆急下田駅周辺や国道414号の人口・施設の集積エリアへのアクセス確保が必要である。点在する観光施設へのアクセス確保も必要である。</p>

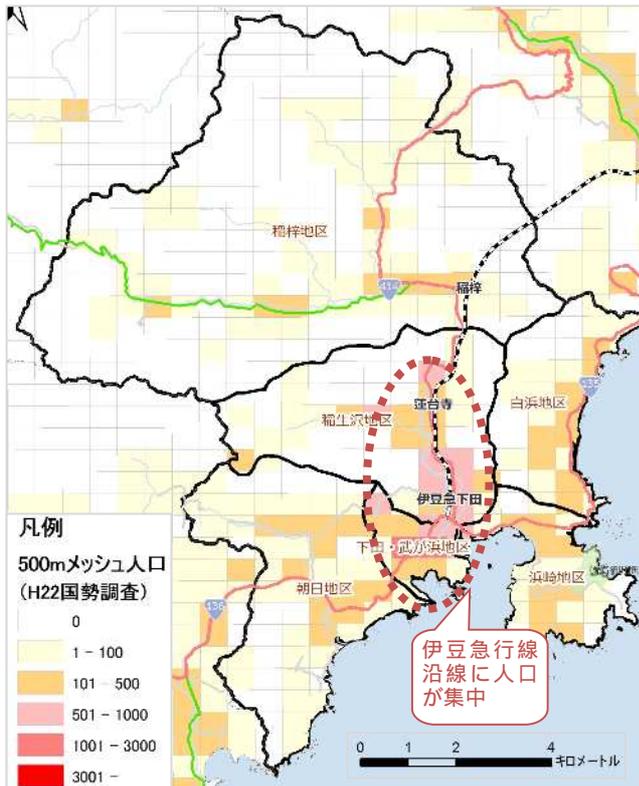


図6 地区別の500mメッシュ人口

(出典：平成22年度国勢調査)

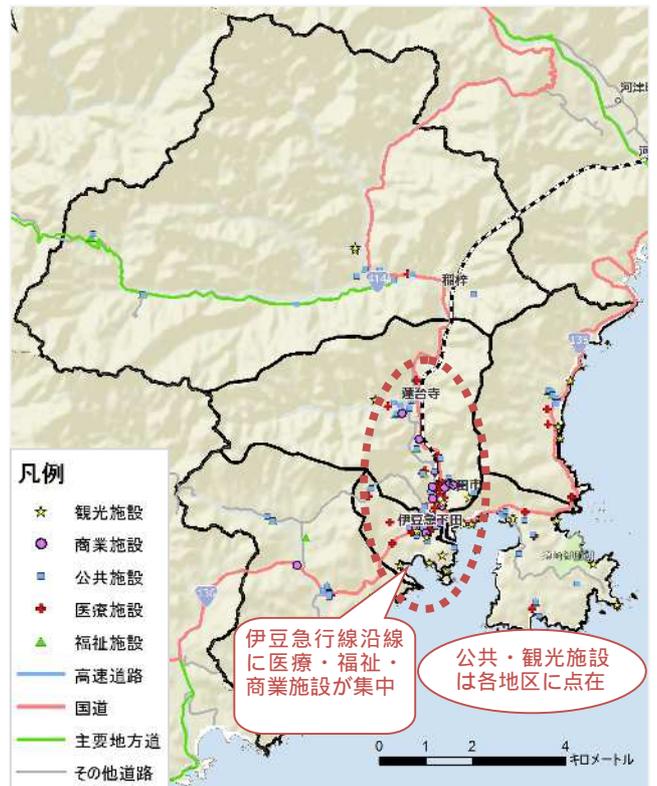


図7 施設立地

(出典：国土数値情報)

1 - 2 高齢者と交通弱者の分布状況

特性	課題
<p>高齢者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率は全地区で30%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の単身世帯が多くなっている。 	<p>全市的な高齢化傾向への対応が必要。</p> <p>マイカー送迎を受けづらい高齢者の単身世帯の外出手段の確保が特に課題となる。</p>
<p>子供等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通自動車免許取得できる年齢(18歳)未満の人口は稲生沢地区、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。 	<p>学校への通学など子供たちの移動手段の確保も課題となる。</p>

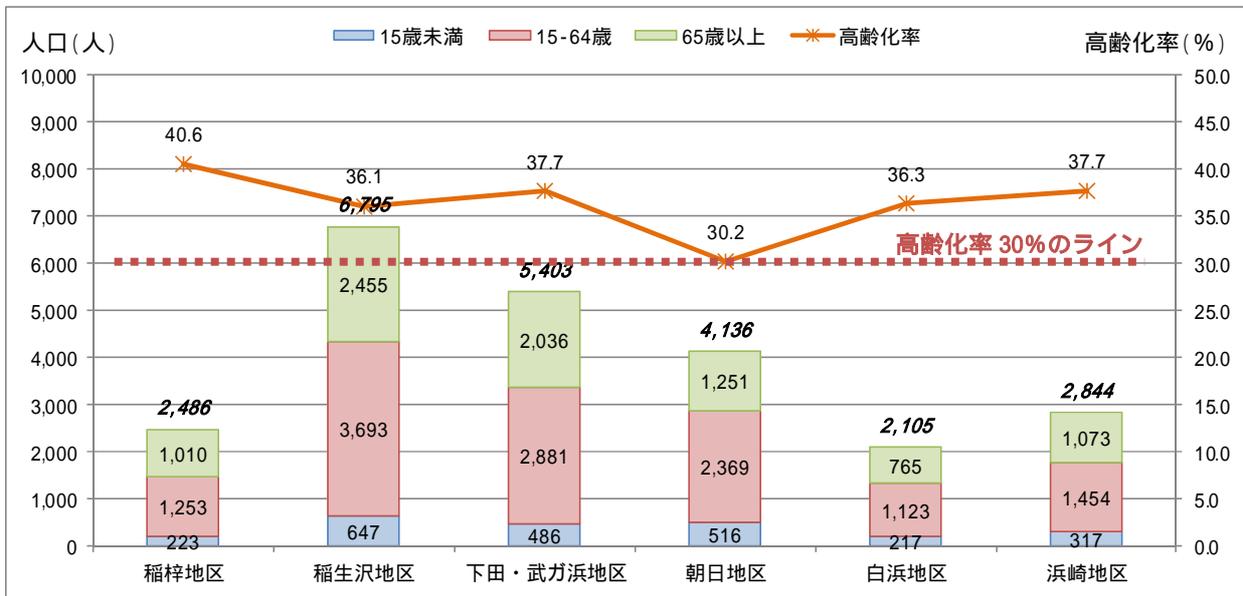


図8 下田市の地区別の人口及び高齢化率 (平成26年4月現在) (出典：住民基本台帳人口)

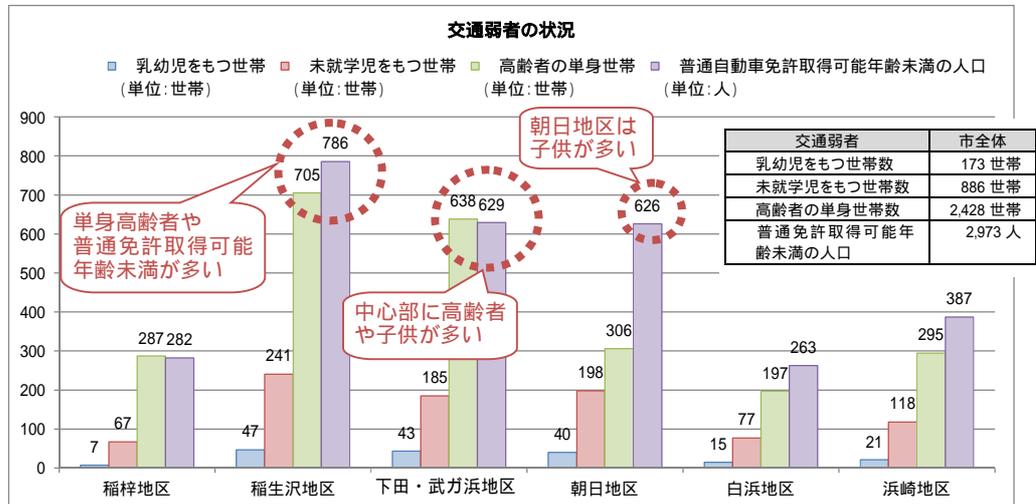


図9 下田市の地区別の交通弱者の状況 (平成26年4月現在) (出典：住民基本台帳人口)

1 - 3 市民の移動実態

特性	課題
<p>就業（通勤）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、下田市に隣接した南伊豆町、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。 通勤時の利用交通手段は、自家用車が約 7 割と多い。 	<p>就業者の市外への流出、他市町から市内への流入では、<u>鉄道を含む公共交通ネットワーク</u>が重要である。</p> <p>通勤の路線バスの利用割合が低く、バス交通の利便性向上や利用促進が課題である。</p>
<p>就学（通学）</p> <ul style="list-style-type: none"> 下田市民の約 8 割が市内で就学。市外就学者のうち、東伊豆町、南伊豆町、松崎町などへの流出が多い。 下田市への通学流入については、東伊豆町、南伊豆町、河津町からの流入が多くなっている。 通学時の利用交通手段は、自転車約 4 割と多い。 	<p>就学者の市内と他市町間の流出・流入では、<u>鉄道との連携</u>と併せて、<u>伊豆半島の西側へのバス交通ネットワークの確保</u>が重要である。</p> <p>通学においては、約 24%と比較的高く、通学バス路線の維持が必要である。</p>

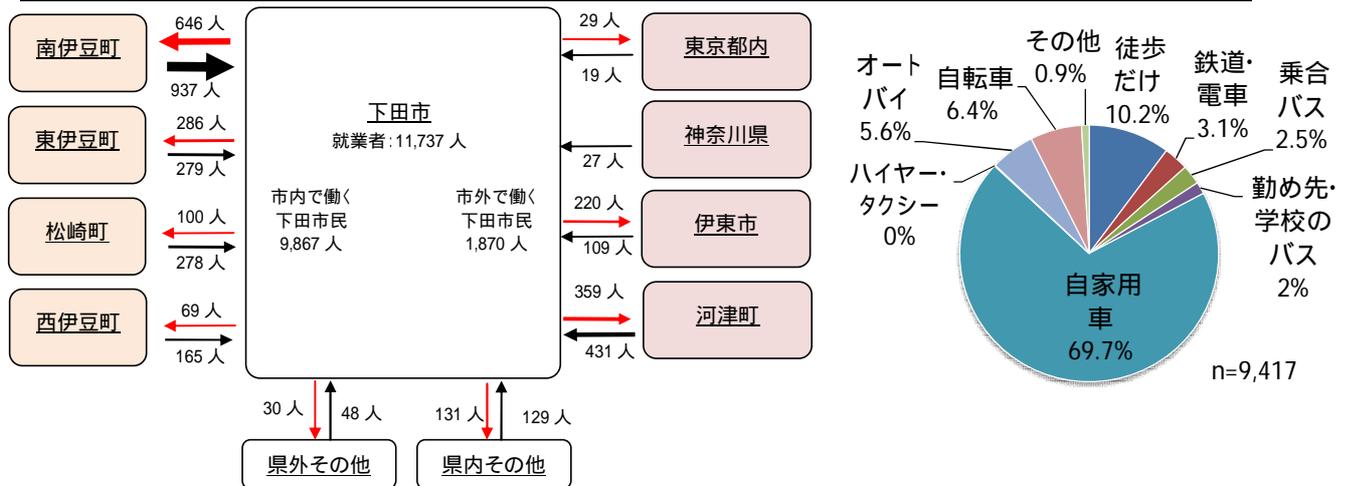


図 10 就学者（通勤）の移動実態（出典：平成 22 年度国勢調査）

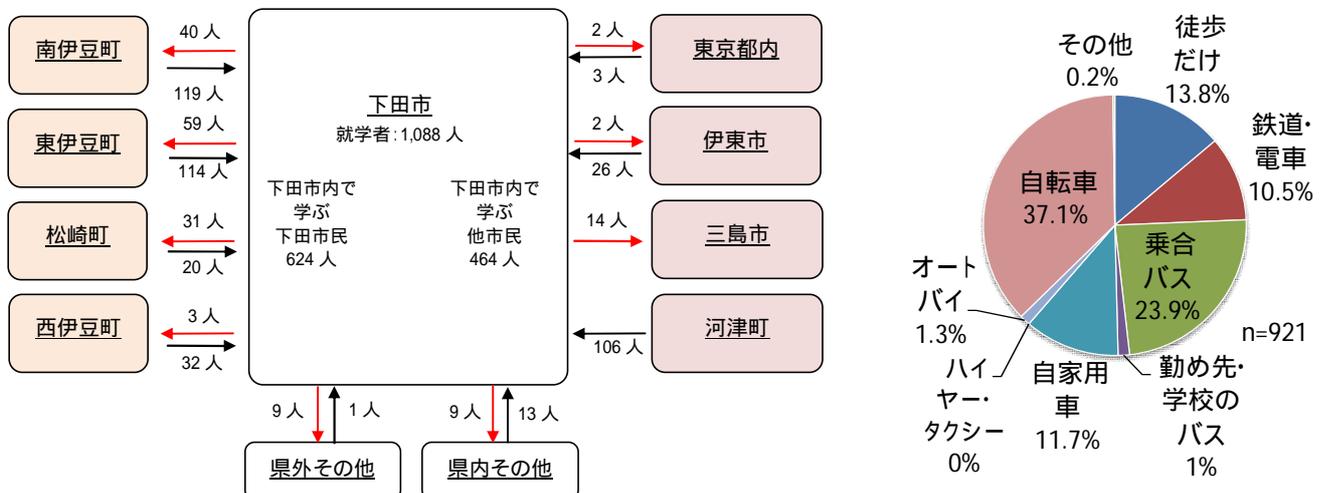


図 11 就学者（通学）の移動実態（出典：平成 22 年度国勢調査）

1 - 4 観光客入込状況

特性	課題
<ul style="list-style-type: none"> 観光交流客数は、昭和 62 年の 626 万人をピークに減少傾向に転じ、平成 21 年度には 300 万人を下回り、ピーク時の半分以下にまで減少している。 宿泊客数は、平成 18 年の 120 万人をピークに減少傾向に転じ、平成 23 年度は 80 万人以下になっている。 海水浴客は増加傾向にあるとともに、催事の入込の中では最もインパクトのある入込数である。 	<p>減少傾向にある観光交流客数の維持あるいは増加のために、公共交通機関を利用した来訪や、市内での<u>移動のしやすさの確保による観光地としての利便性向上</u>が必要である。また、初めて訪れる方、外国人の方などへの<u>分かりやすい案内やサービス提供</u>が必要である。</p> <p><u>夏季に集中する観光需要への対応</u>が課題である。</p> <p>また、下田市において<u>季節ごとのイベントに対応した公共交通の変化、対応</u>が求められる。</p>

年度	観光交流客数 (人)	宿泊客数 (人)	各催事の入込(人)					
			海水浴客	水仙まつり	あじさい祭	黒船祭	ビッグシャワー	椿まつり
平成14年	3,526,812	989,056	617,155	480,000	189,000	212,000	28,000	2,000
平成15年	3,284,810	972,185	470,322	430,000	201,000	230,621	30,000	2,000
平成16年	3,324,191	985,951	616,936	322,000	181,100	273,000	25,000	
平成17年	3,507,890	1,080,223	609,996	341,000	192,900	216,470	30,000	
平成18年	3,429,193	1,198,556	600,015	301,000	175,299	159,160	35,000	
平成19年	3,418,601	1,194,808	572,467	272,000	186,100	200,445	30,000	
平成20年	3,457,344	1,117,473	650,114	291,000	171,100	220,065	35,000	
平成21年	2,943,673	866,118	543,321	250,000	181,200	184,535	30,000	
平成22年	2,978,550	805,939	655,100	270,000	152,400	199,160	30,000	
平成23年	2,380,979	763,957	474,590	224,000	112,800			
平成24年	2,925,110	845,847	651,870	214,000	127,400	232,500	16,000	
平成25年	2,813,003	754,179	704,990	192,000	120,100	203,000	12,000	

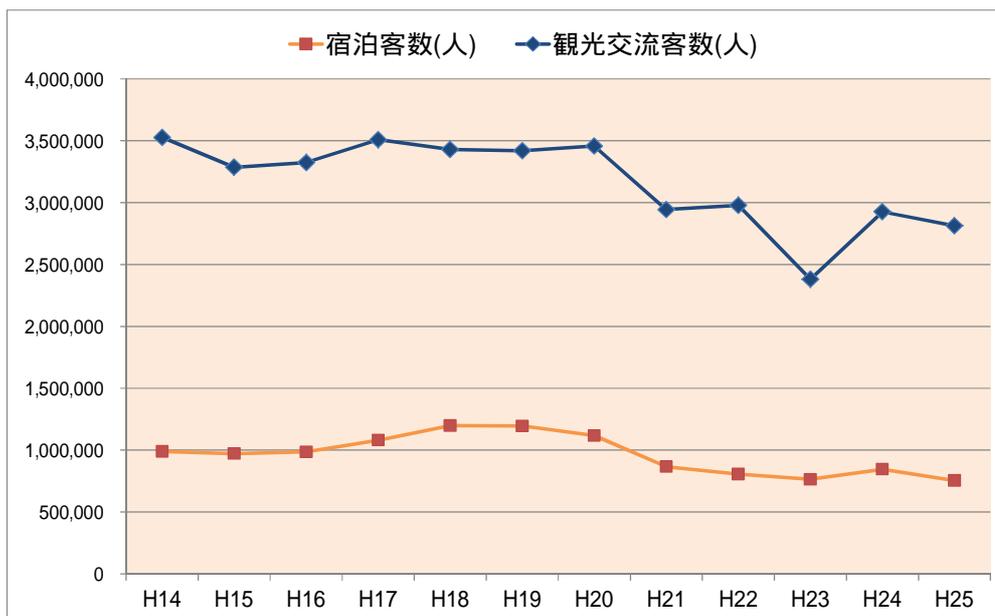


図 12 下田市の観光客入込状況 (出典：下田市観光まちづくり推進計画)

1-5 公共交通ネットワークの整備状況

特性	課題
<p>公共交通体系</p> <ul style="list-style-type: none"> 伊豆急行の3駅が市内に存在する。バス交通は南伊豆東海バスが下田駅を中心に放射状に運行している。 	<p>伊豆急下田駅や蓮台寺駅において鉄道とバス路線が結節しているが、鉄道とバス路線のネットワークとしての公共交通体系の構築や、乗り継ぎ利便性の向上が必要である。</p>
<p>バス路線網（地域間路線と地域内路線）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 路線バスでカバーできない山間部で人口密度の低い地区に、交通空白地域（バス停300m圏域、鉄道駅1kmの圏域外）が存在する。 下田市は半島振興法に基づく半島振興対策実施地域に該当するため、国庫補助適用上の条件として市全域が交通不便地域となっている。 	<p>路線や地域特性を踏まえたバス路線網の設定が必要である。</p> <p>（例）・石廊崎、堂ヶ島方面は、地域間を結ぶ重要な役割であり、幹線的な位置付け等の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口密度の低い山間部において、需要に応じた移動手段の確保や支線路線としての維持・確保の検討、交通不便地域における足の確保の検討 国庫補助の適用の検討



鉄道・路線バスのカバー率

地区名	人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率
下田・武ガ浜地区	4,831	4,557	94.3%
朝日地区	4,183	2,399	57.4%
浜崎地区	2,947	2,153	73.1%
白浜地区	1,900	1,084	57.0%
稲梓地区	2,589	1,603	61.9%
稲生沢地区	7,608	6,901	90.7%
合計	24,058	18,697	77.7%

カバー人口：バス停300m圏域、
鉄道駅1kmの圏域内の居住人口

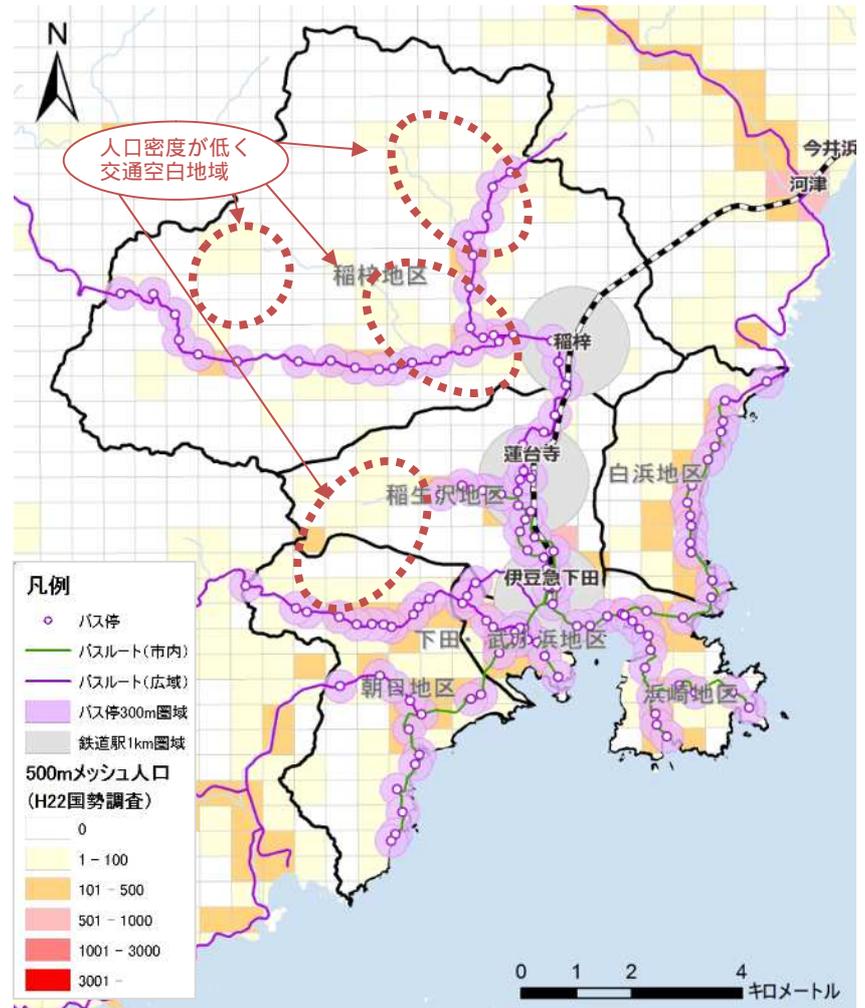


図13 路線バス、鉄道のネットワーク状況及びの交通空白地域（バス停300m及び鉄道駅1km圏域外）

1 - 6 路線バスの運行状況・利用状況・収支状況

(1) 路線バスの運行状況・利用状況・収支状況

特性	課題
<ul style="list-style-type: none"> 下田市には、4 条路線（10 路線 42 系統） 自主運行路線（7 路線 14 系統）の計 17 路線 56 系統が運行されている。そのうち、3 系統が黒字であり、それ以外の 53 系統は赤字の運行となっている。 下田市として、現在年間 850 万円の補助金を負担している。 	<p>バス路線の多数が赤字路線となっており、今後、地域の公共交通手段として確保・維持・改善していくための路線や地域特性に応じた運行形体の検討が必要である。</p>

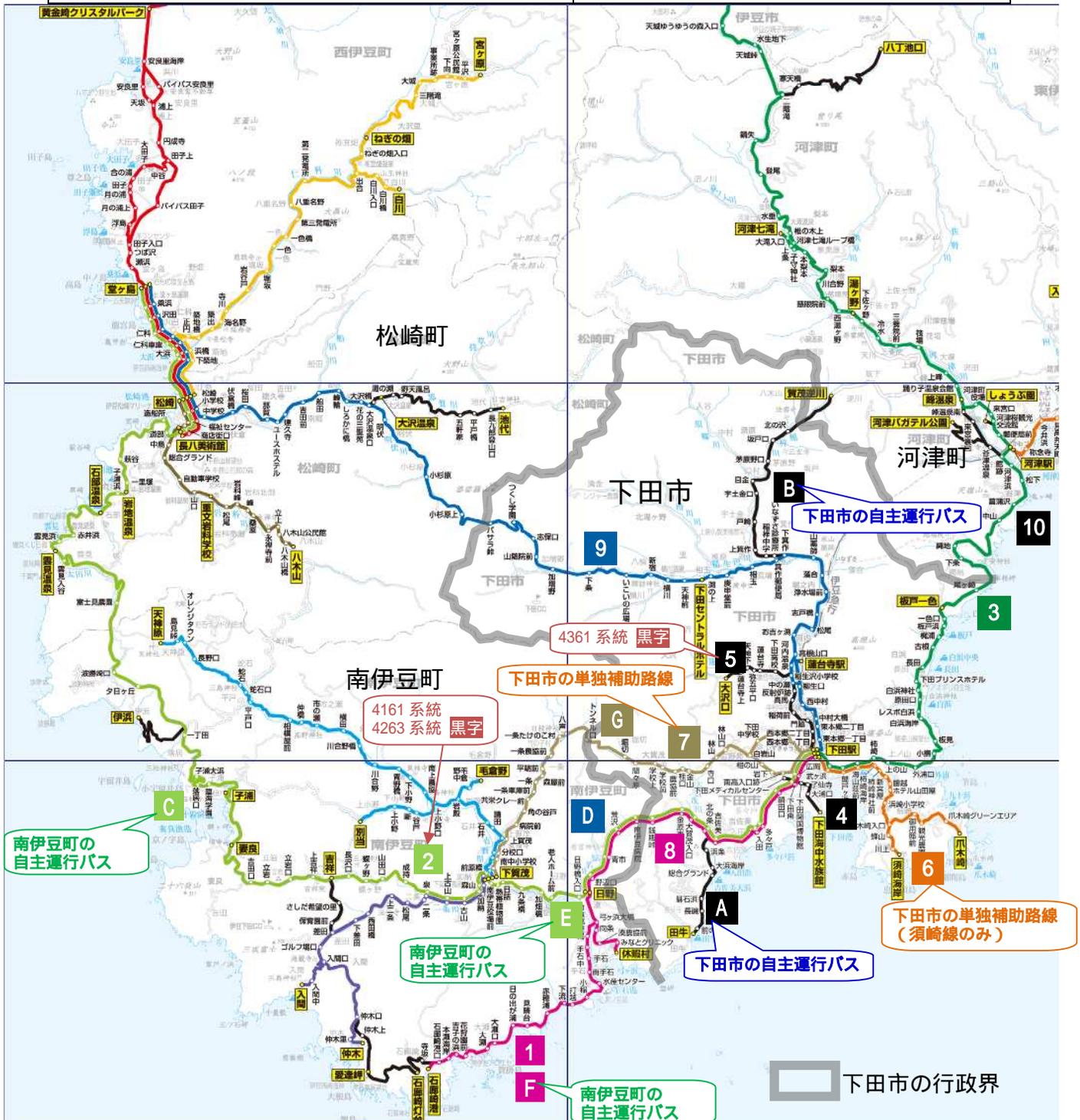


図 14 下田市周辺バス路線図 (出典：東海自動車ホームページ)

下田市のバス路線は『下田市の単独補助路線』、『下田市の自主運行路線』、『南伊豆町の自主運行路線』、その他の『バス事業者による路線』の4つに分類できる。

また、下田市内に収まる『地域内路線』は3.板戸一色線、4.下田海中水族館線、5.蓮台寺・大沢口線、6.須崎・爪木崎線、A.田牛線に限られており、その他の路線は近隣市町を結ぶ『地域間路線』(広域路線)となっている。

表1 道路運送法4条の路線バスの運行状況・利用状況・収支状況 (出典:東海自動車資料)

路線名	系統番号	系統名	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	収支率 (%)	経常損益	収支状況				考察
							0%	50%	赤字	黒字	
1 休暇村・石廊崎線	4011	下田駅 - 休暇村 - 仲木	1	5	17.2%	-2,471千円					<ul style="list-style-type: none"> 一便あたりの利用者数は4061を除去せば少なく、収支率も課題となっている。 市内利用、市域間利用の割合は半々である。 4061系統は、1日往復1便の通学路線である。それ以外は、その他生活利用が多い特徴がある。 4031系統は、観光目的の利用が60%程度と高くなっており、また、市域間利用者も80%以上と高い路線となっている。
	4421	下田駅 - MC・休暇村 - 仲木	1	7	33.0%	-2,017千円					
	4031	下田駅 - 休暇村 - 吉祥	2	17	49.1%	-3,454千円					
	4411	下田駅 - MC・休暇村 - 吉祥	1	9	29.5%	-2,405千円					
	4032	下田駅 - 休暇村 - 石廊崎港口	10	92	47.5%	-12,130千円					
	4412	下田駅 - MC・休暇村 - 石廊崎港口	6	39	38.2%	-8,657千円					
	4061	蓮台寺 - 休暇村 - 石廊崎港	1	46	86.5%	-367千円					
	4062	下田駅 - 休暇村 - 石廊崎港	1	6	30.7%	-1,634千円					
2 下賀茂・堂ヶ島線	4081	下田駅 - 蝶ヶ野 - 子浦	2	17	45.5%	-2,386千円					<ul style="list-style-type: none"> 4161系統と4263系統が黒字であり、4263系統は収支率224.6%となっている。 4121系統や4263系統は、1日往復1便の通学路線であり、それ以外の系統は、その他生活利用が多い。 4442系統や4443系統は観光目的の利用者が20%程度いる。
	4442	下田駅 - MC・蝶ヶ野 - 子浦	2	20	43.8%	-2,912千円					
	4121	蓮台寺 - 中村・蝶ヶ野 - 伊浜	1	41	92.7%	-277千円					
	4122	下田駅 - 蝶ヶ野 - 伊浜	1	28	97.5%	-84千円					
	4124	下田駅 - 蝶ヶ野 - 吉祥	1	2	11.2%	-1,702千円					
	4161	蓮台寺 - 上二条・入間 - 仲木	1	49	108.1%	142千円					
	4263	下田駅 - 下賀茂 - 上賀茂	1	24	224.6%	1,851千円					
	4213	下田駅 - 下賀茂	5	36	62.9%	-2,198千円					
	4443	下田駅 - MC・蝶ヶ野 - 下賀茂	3	22	71.6%	-1,177千円					
	3 板戸一色線	4221	板戸一色 - 下田駅・門脇 - 大沢口	1	16	66.5%	-474千円				
4272		下田駅 - 板戸一色	36	171	39.8%	-19,382千円					
4272		下田駅 - 板戸一色(日・祝)	4	10	23.1%	-518千円					
4471		下田MC - 板戸一色	4	21	48.8%	-1,708千円					
4273		金原車庫 - 板戸一色	1	8	37.7%	-919千円					
4 下田海中水族館線	4301	下田駅 - 海中水族館	27	80	75.5%	-1,615千円					<ul style="list-style-type: none"> 観光客に多く利用される路線であり、利用者数も多い。
	4041	下田駅 - 中村大橋 - 大沢口	2	8	54.9%	-450千円					
5 蓮台寺・大沢口線	4042	下田駅 - 中村大橋 - 蓮台寺	9	41	67.4%	-902千円					<ul style="list-style-type: none"> 436系統が黒字であり、収支率は279.5%となっている。(1日往復1便、高校生の通学路線であり、高校生の利用が大半を占める) 観光客に利用はない路線であり、通学やその他生活利用目的で利用されている。 運行本数が10本以上ある4222系統や4223系統では収支率が50%以下となっている。
	4222	下田駅 - 門脇 - 大沢口	15	44	40.8%	-4,328千円					
	4461	下田MC - 門脇 - 大沢口	1	3	37.3%	-309千円					
	4223	下田駅 - 門脇 - 蓮台寺	12	25	37.6%	-2,659千円					
	4361	蓮台寺駅 - 下田高校 - 蓮台寺	1	7	279.5%	250千円					
6 須崎・爪木崎線	4511	下田駅 - 須崎海岸 - 爪木崎	7	35	43.3%	-3,691千円					<ul style="list-style-type: none"> 観光客の利用が多い路線であるが、どの系統も収支率が低い。 通勤や通学目的の利用は各系統ともに非常に少なく、その他生活目的の利用が主となっている。 収支率が50%程度の系統が4系統ある。
	4511	下田駅 - 須崎海岸 - 爪木崎	1	5	45.9%	-92千円					
	4481	下田MC - 須崎海岸 - 爪木崎	1	8	65.0%	-295千円					
	4512	下田駅 - 須崎海岸	11	25	29.7%	-3,861千円					
	4512	下田駅 - 須崎海岸	1	4	50.5%	-48千円					
	4482	下田MC - 須崎海岸	1	4	47.9%	-271千円					
7 大賀茂線	4543	下田駅 - 岩下 - 堀切	3	13	45.7%	-1,096千円					<ul style="list-style-type: none"> 高校生の通学利用路線であるが、収支率は低い。
	4553	下田駅 - 下中 - 堀切	6	14	23.9%	-3,127千円					
8 金原車庫線	4321	下田中学校 - 下田駅 - 金原車庫	1	10	92.5%	-31千円					<ul style="list-style-type: none"> 中学生の通学利用路線であり、収支率は比較的高い。
	4322	下田駅 - 金原車庫	1	2	26.2%	-411千円					
9 バサラ峠線	5212	下田駅 - 蓮台寺駅 - 堂ヶ島	21	314	90.9%	-5,512千円					<ul style="list-style-type: none"> 広域利用が多く、日利用も多い。 通学利用、その他目的の他、観光利用もある。 収支率が比較的良好い。
	6011	修善寺駅 - 下田駅	2	57	73.9%	-3,441千円					
1 天城線	6011	修善寺駅 - 下田駅	2	57	73.9%	-3,441千円					<ul style="list-style-type: none"> 一便あたり利用者数が多い。 市内利用も多い。 順天堂病院への通院ニーズに対応。
計							-98,396千円				
凡例											

表2 自主運行路線の運行状況・利用状況・収支状況 (出典：東海自動車資料)

路線名	系統番号	系統名	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	収支率 (%)	経常損益	収支状況			考察
							0%	50%	100%	
A 田牛線	4242	下田駅～田牛	3	16	29.1%	-1,671千円				・小学生の朝日小学校への通学路線である。(市の自主運行バス路線)
B 賀茂逆川線	4252	下田駅～門脇～賀茂逆川	6	19	16.0%	-5,845千円				・小学生の稲穂小学校への通学路線である。(市の自主運行バス路線)
	4254	下箕作～賀茂逆川	4	20	22.7%	-1,975千円				
C 子浦・伊浜線	4081	下田駅～蝶ヶ野～子浦	1	5	25.3%	-1,942千円				・4条路線の下賀茂・堂ヶ島線と同様の利用傾向であるが、4442系統は赤字幅が小さい。
	4442	下田駅～MC・蝶ヶ野～子浦	1	19	99.8%	-6千円				
	4122	下田駅～蝶ヶ野～伊浜	6	76	37.1%	-12,877千円				
4441	下田駅～MC・蝶ヶ野～伊浜	4	61	47.8%	-7,173千円					
D 入間・仲木線	4451	下田駅～MC・上二条・入間～仲木	1	7	37.4%	-1,746千円				・一般利用が多い。
E 下賀茂線	4213	下田駅～下賀茂	2	6	25.8%	-1,270千円				・南伊豆町の自主運行バス路線であり、朝は下賀茂方面、夕は下田駅方面で利用される傾向がある。
F 石廊崎港線	4021	下田駅～下賀茂～石廊崎港	1	5	20.3%	-2,174千円				・南伊豆町の自主運行バス路線であり、南伊豆町内から下田市内までの高校生利用が多い。
	4052	下田駅～石廊崎港	3	25	36.3%	-3,929千円				
	4062	下田駅～休暇村～石廊崎港	3	27	38.8%	-4,329千円				
	4431	下田駅～MC・休暇村～石廊崎港	1	5	19.1%	-1,926千円				
G 一条・下賀茂線	4541	下田駅～岩下～下賀茂	2	6	19.0%	-1,647千円				・南伊豆町(一条地区)の高校生の通学利用路線である。
計							-48,511千円			

凡例	…0～5便/日	…6～10便/日	…11～20便/日	…20便以上/日
----	---------	----------	-----------	----------

-表1と表2の凡例-

- 下田市の単独補助路線
- 下田市の自主運行路線
- 南伊豆町の自主運行路線

(2) バス路線の路線別評価

下田市を運行するバス路線について路線別に運行状況、利用状況により、路線の位置づけの評価を行う。

4条路線 (10路線42系統)

路線名	運行便数(便/日)	利用者数(人/日)	一便あたり利用者数	利用者の目的別割合				利用者の利用区間の傾向				収支状況		路線の位置づけ
				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			
1 休暇村・石廊崎線	25	226	9.0	3.7%	11.3%	25.0%	60.0%	33.6%	47.6%	36.9%	52.4%	43.0%	-34,759千円	地域間交通(広域交通) ・半数程度の利用者が市域間利用となっており、市域を跨ぐ広域的な移動をする際の、重要な利用手段となっていると考えられることから、地域間交通として位置づけられる。
2 下賀茂・堂ヶ島線	17	239	14.1	6.3%	54.8%	3.3%	35.6%	39.2%	38.6%	62.3%	61.4%	72.6%	-8,744千円	地域間交通(広域交通) ・半数程度の利用者が市域間利用となっており、市域を跨ぐ広域的な移動をする際の、重要な交通手段となっていると考えられることから、地域間交通として位置づけられる。
3 板戸一色線	46	226	4.9	22.8%	28.8%	13.1%	35.3%	62.5%	100.0%	0.0%	0.0%	41.2%	-23,001千円	地域内交通 ・観光目的および通勤や通学にも利用されている路線である。浜崎、白浜地区方面地域内の主要な基軸でもあり、地域内の基軸となる路線として位置づけられる。
4 下田海中水族館線	27	80	3.0	0.0%	0.0%	98.0%	2.0%	12.8%	100.0%	0.0%	0.0%	75.5%	-1,615千円	地域内交通 ・地域内の観光路線として位置づけられる。なお、夏季シーズン以外の利用促進策の検討(生活利用も含む)が必要である。
5 蓮台寺・大沢口線	40	128	3.2	8.5%	51.8%	0.0%	39.7%	38.3%	100.0%	0.0%	0.0%	47.4%	-8,399千円	地域内交通 ・通勤通学やその他買い物目的で利用する人が多い。稲生沢地区を結ぶ路線。下田高生の利用に重要な路線であるとともに、生活利用として地域内の基軸となる路線として位置づけられる。
6 須崎・爪木崎線	22	81	3.7	7.3%	5.4%	14.7%	72.6%	51.5%	100.0%	0.0%	0.0%	39.4%	-8,259千円	地域内交通 ・その他生活利用の目的が多い。浜崎地区住民の買い物や通院といった日常の移動手段として、地域内路線として位置づけられる。
7 大賀茂線	9	27	3.0	0.9%	7.6%	0.0%	91.5%	26.5%	100.0%	0.0%	0.0%	31.1%	-4,223千円	地域内交通 ・高校生の通学利用路線であり、地域内路線として位置づけられる。
8 金原車庫線	2	12	6.0	25.0%	58.3%	0.0%	16.7%	12.0%	100.0%	0.0%	0.0%	54.6%	-443千円	地域内交通 ・中学生の通学利用路線であり、地域内路線として位置づけられる。
9 バサラ峠線	21	314	15.0	3.0%	32.7%	23.6%	40.7%	7.7%	38.0%	12.5%	62.0%	90.9%	-5,512千円	地域間交通(広域交通) ・広域的な地域間幹線として現在機能しており、収支率も比較的良好いことから継続して地域間幹線と位置づけられる。利用促進を目指す。
10 天城線	2	57	28.5	0.0%	5.6%	22.2%	72.2%	12.0%	66.7%	6.0%	33.3%	73.9%	-3,441千円	地域間交通(広域交通) ・通院対応としての広域的な地域間幹線として位置づけられる。市域内利用も見られることから、市域内利用の利便性向上も含めた位置づけとする。
小計													-98,396千円	

自主運行路線 (7路線14系統)

路線名	運行便数(便/日)	利用者数(人/日)	一便あたり利用者数	利用者の目的別割合				利用者の利用区間の傾向				収支状況		路線の位置づけ
				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			
A 田牛線(下田市自主運行)	3	16	5.3	8.7%	50.0%	4.3%	37.0%	5.8%	100.0%	0.0%	0.0%	29.1%	-1,671千円	地域内交通 ・下田市の自主運行バス路線として、小学生の通学対応を目的とした運行継続が必要であるが、その他生活目的の利用もあため、地域住民の生活利用への対応も含め、地域間幹線への接続を目指すフイダー路線の適用についても検討を行う。
B 賀茂逆川線(下田市自主運行)	10	39	3.9	5.0%	90.0%	0.0%	5.0%	27.5%	100.0%	0.0%	0.0%	17.8%	-7,820千円	
C 子浦・伊浜線(南伊豆町自主運行)	12	161	13.4	8.6%	32.1%	3.8%	55.4%	14.8%	28.4%	37.3%	71.6%	44.2%	-21,998千円	
D 人間・仲木線(南伊豆町自主運行)	1	7	7.0	7.7%	0.0%	0.0%	92.3%	2.0%	30.8%	4.5%	69.2%	37.4%	-1,746千円	地域間交通(広域交通)
E 下賀茂線(南伊豆町自主運行)	2	6	3.0	27.3%	9.1%	9.1%	54.5%	1.5%	54.5%	1.3%	45.5%	25.8%	-1,270千円	・南伊豆町の自主運行バス路線として、下田市への高校生の通学路線としての地域間幹線としての運行継続が必要であるが、地域間幹線へ接続するフイダー化や南伊豆町内における地域内交通の運行方法についても検討を行う。
F 石廊崎港線(南伊豆町自主運行)	8	62	7.8	26.4%	38.7%	2.9%	31.9%	12.8%	45.2%	15.6%	54.8%	32.7%	-12,358千円	・南伊豆町側の位置づけの確認が必要。
G 一条・下賀茂線(南伊豆町自主運行)	2	6	3.0	25.0%	25.0%	0.0%	50.0%	2.5%	83.3%	0.5%	16.7%	19.1%	-1,647千円	
小計													-48,511千円	

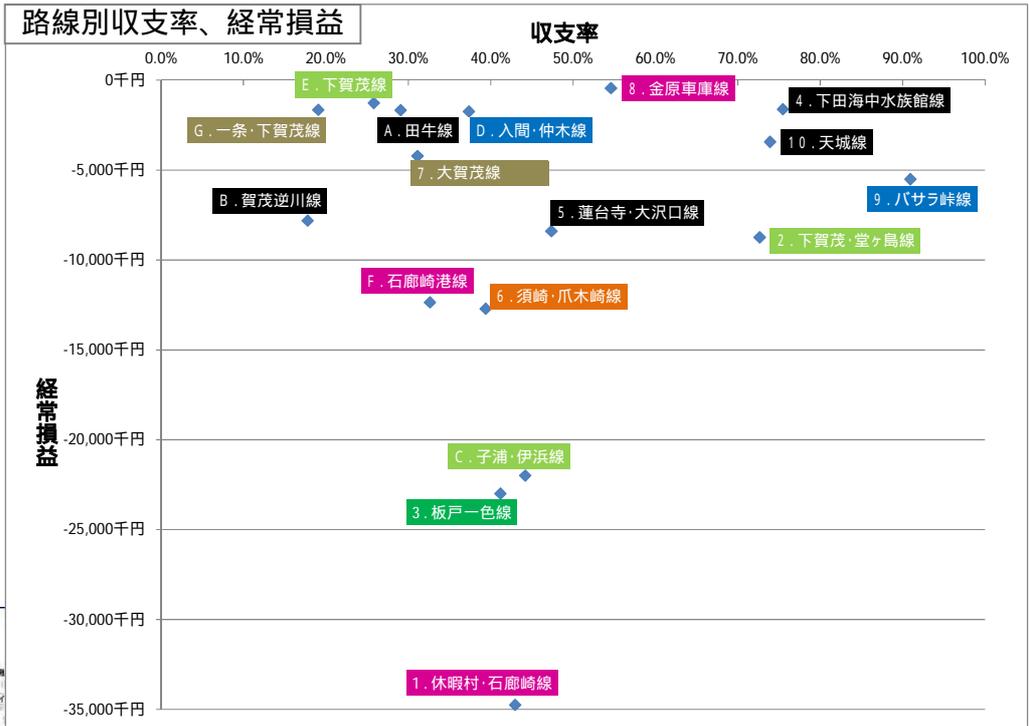


図 15 下田市周辺バス路線図 (出典: 東海自動車ホームページ)

(3) バス路線の利用者数の推移

道路運送法4条の路線バス系統では、平成20年度から減少傾向にあり、平成24年度以降には利用者が大きく減少している。一方、自主運行路線の系統では、平成19年度から平成25年度にかけて、利用者は横ばいである。

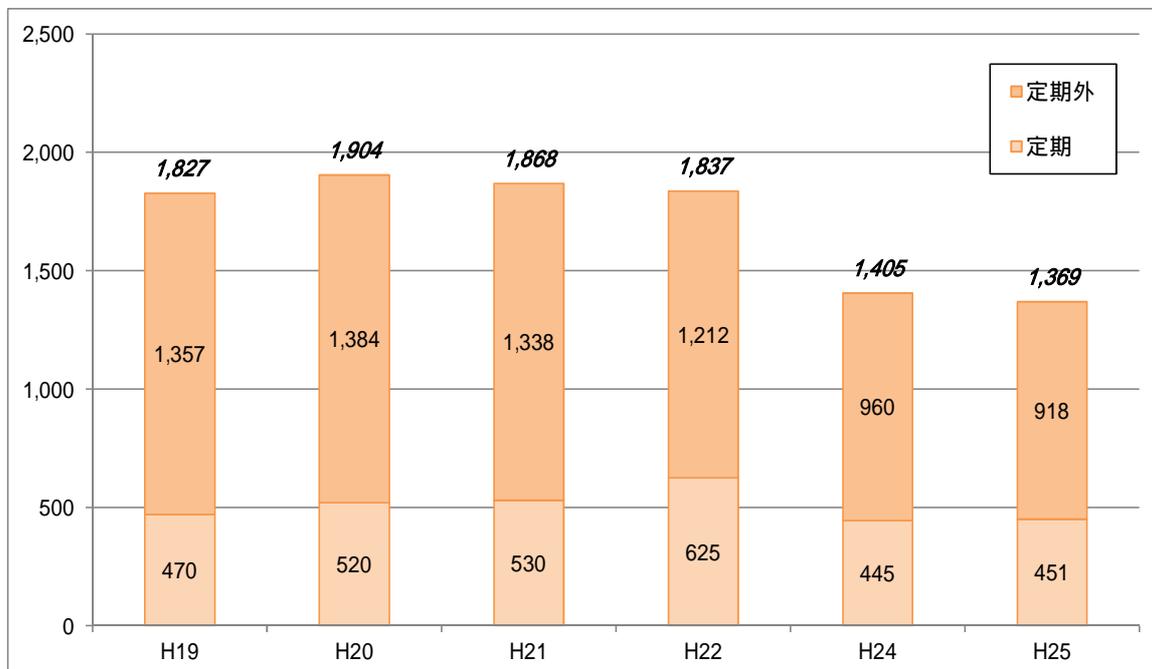


図16 東海バス4条対象系統の1日平均乗車人数(人/日)

H23年は乗降調査が行われていない。

(出典：東海バス資料)

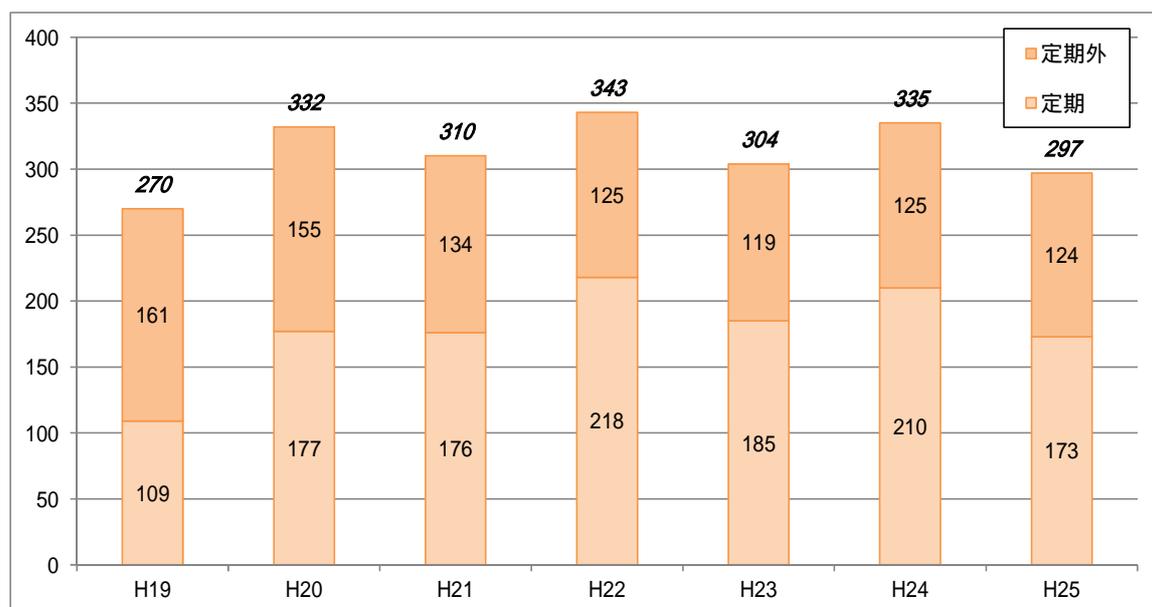


図17 自主運行路線の対象系統の1日平均乗車人数(人/日)

(出典：東海バス資料)

1-7 公共交通のニーズ把握（アンケート調査等）

1 調査概要

市民、高校生、観光客の移動実態、公共交通のニーズを把握するために、アンケート調査、ヒアリング調査を実施した。

（1）市民アンケート調査

郵送配布

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：平成26年9月12日(金) 回収締切日：9月29日(月)
	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歳以上の市民8,200人
	実施方法	郵送配布・郵送回収

バス利用者への直接配布

実施概要	実施目的	バス利用者の利用実態や利用ニーズの把握（郵送配布の補完）
	実施日	平成26年9月12日(金) 平成26年9月25日(木)～29日(月)
	対象者	下田駅バスターミナルにおけるバス待合者（下田市民に限る） 下田市内でバスに乗車したバス利用者（下田市民に限る）
	実施方法	下田駅バスターミナルで、調査員よりバス待合者へ手渡し配布・郵送回収 下田市内を運行するバスの車内で、バス運転士より手渡し配布・郵送回収 （96人＋204人＝合計300人配布） 市民アンケートが自宅に届いた場合、破棄してもらうようお願いした。

回収（ 、 の回収）

結果	回収状況	有効回答数3,176件 回収率37.4%
	結果有効性	各地区200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）高校生アンケート調査

実施概要	実施目的	下田市内の高校に通学する高校生の移動実態や公共交通に対するニーズの把握
	実施日	平成26年9月12日(金)
	対象者	下田高校の2年生235人（全員）
	実施方法	下田高校のホームルーム中に、教職員より直接配布・同日回収
結果	回収状況	有効回答数227件 回収率96.6%

（3）観光客アンケート調査

現地調査

実施概要	実施目的	下田市を来訪する観光客の公共交通へのニーズの把握
	実施日	平成26年8月14日(木)
	対象者	下田駅バスターミナルにおけるバス待合者（観光客に限る） 下田駅構内における電車待合（観光客に限る）
	実施方法	直接聞き取り（観光の様子が見られる方を対象、調査員が確認の上、聞き取り）
結果	聞き取り人数	92人

WEB 調査

実施概要	実施目的	下田市に観光で来訪経験のある観光客の公共交通へのニーズの把握
	実施日	配信開始日：平成 26 年 9 月 1 日(月) サンプル回収完了日：平成 26 年 9 月 8 日(月)
	対象者	満 15 歳以上、過去 2 年以内に観光で下田市に来訪した経験がある WEB モニター400 人（居住地は指定なし、団体ツアーでの来訪者は除く）
	実施方法	全国の WEB モニターに対して、アンケート画面を配信、WEB 画面上で入力回答（指定したサンプル数 400 人分の回収が出来た時点でアンケート完了）
結果	サンプル数	400 人

(4) ヒアリング調査

観光協会ヒアリング

実施概要	実施目的	観光客数の季節変動に伴うバス利用等の変動状況の傾向把握。
	実施日	平成 26 年 8 月 7 日(木)
	場所	下田市観光協会事務局内
	対象者	一般社団法人 下田市観光協会 清野文隆事務局長兼道の駅長
	実施方法	直接ヒアリング（打合せ形式）

交通事業者ヒアリング

実施概要	実施目的	下田市の公共交通ネットワーク構築に向けた課題や、運行する側としての意向把握。
	実施日	平成 26 年 9 月 18 日(木)
	場所	道の駅開国下田みなと 市民ギャラリー 3
	対象者	東海自動車株式会社 自動車営業部 和泉澤課長
	実施方法	直接ヒアリング（打合せ形式）

社会福祉協議会ヒアリング

実施概要	実施目的	身体的移動制約者の外出や交通の利用状況、今後の課題に関する意見の把握。
	実施日	平成 26 年 11 月 27 日（木）
	場所	下田市社会福祉協議会
	対象者	下田市社会福祉協議会 山田事務局長、戸崎主幹、久保田主任主事
	実施方法	直接ヒアリング（打合せ形式）

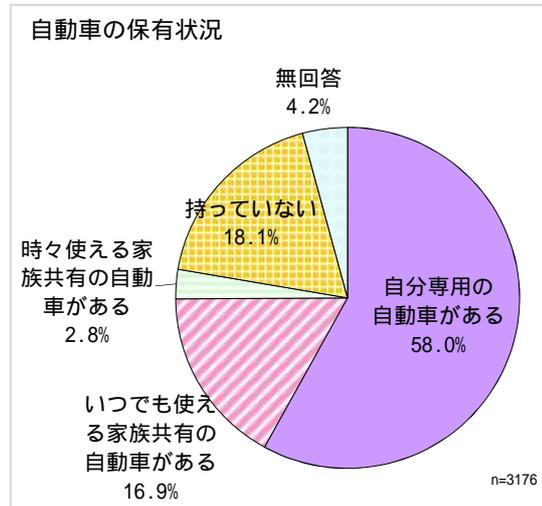
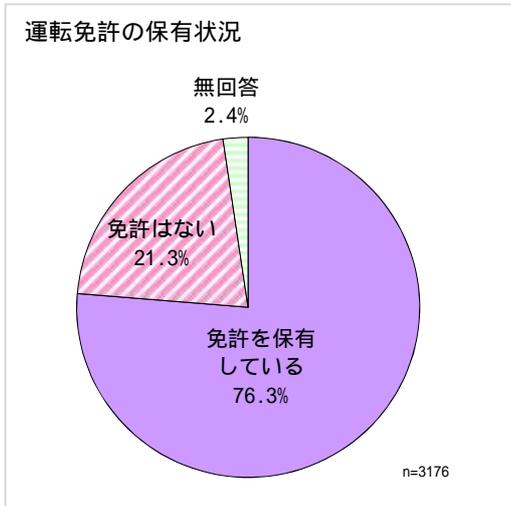
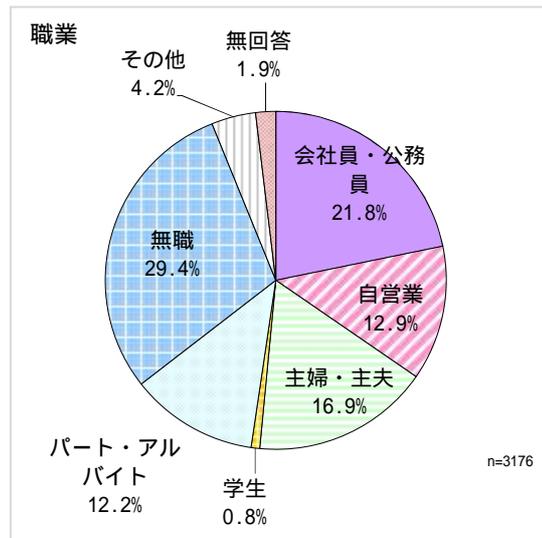
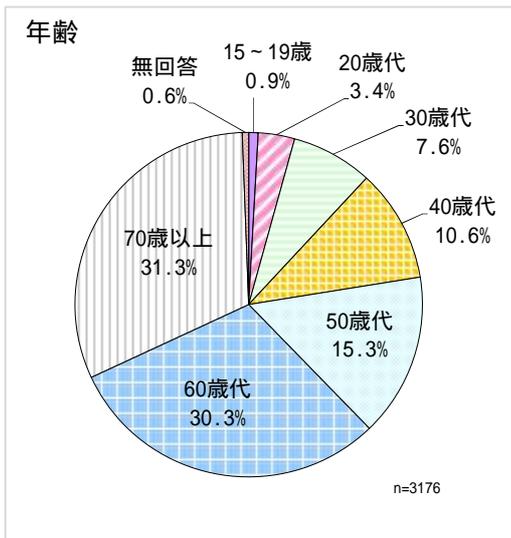
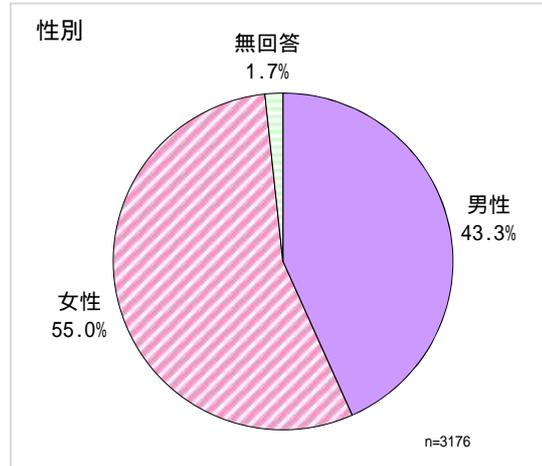
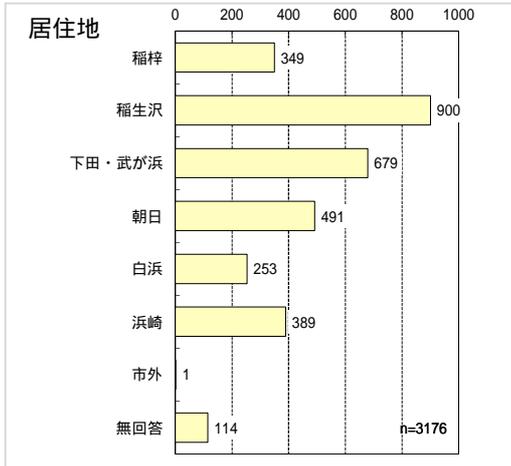
(5) 地域住民意見交換会

実施概要	実施目的	外出や交通手段の実態、外出の際のお困りの点、地区を運行するバス(公共交通)のこれからのに関する意向把握。
	実施日	平成 26 年 11 月 27 日、28 日、12 月 2 日、3 日、4 日、5 日
	場所	下田市内の 6 地区（下田、稲生沢、稲梓、浜崎、朝日、白浜）
	対象者	地域住民
	実施方法	グループインタビュー

2 市民アンケート調査

【回答者属性】

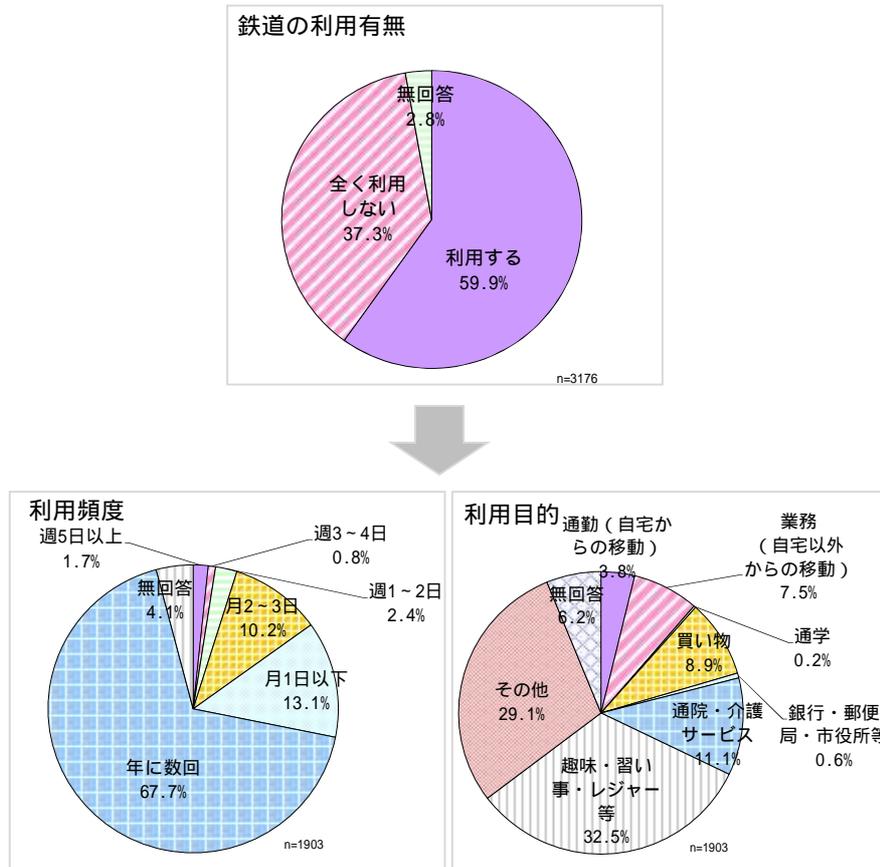
- ・回答者の居住地は以下のとおりであり、各地区から回答が得られている。
- ・年齢では高齢者の回答の割合が多いが、広い年齢層から回答が得られている（10歳代が少ないが、高校生通学アンケートで補完する）。
- ・回答者のうち76.3%の人が、運転免許を所有している。



【利用実態】

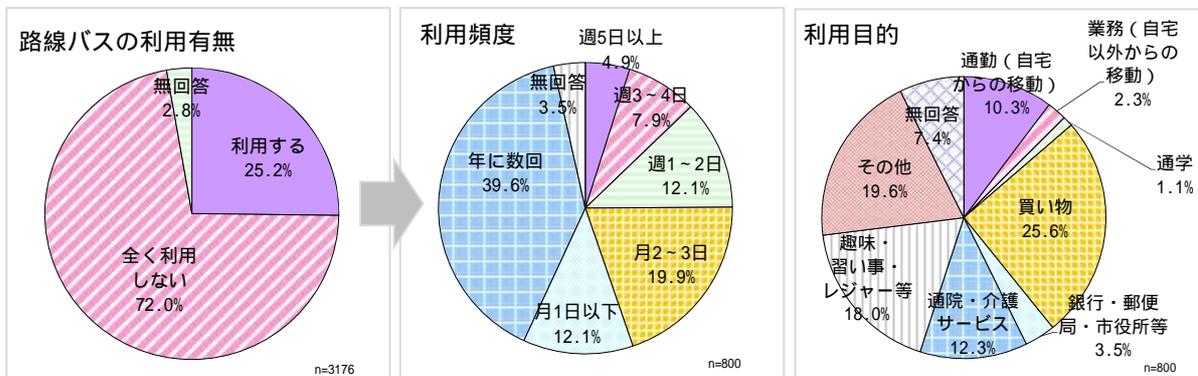
鉄道の利用状況

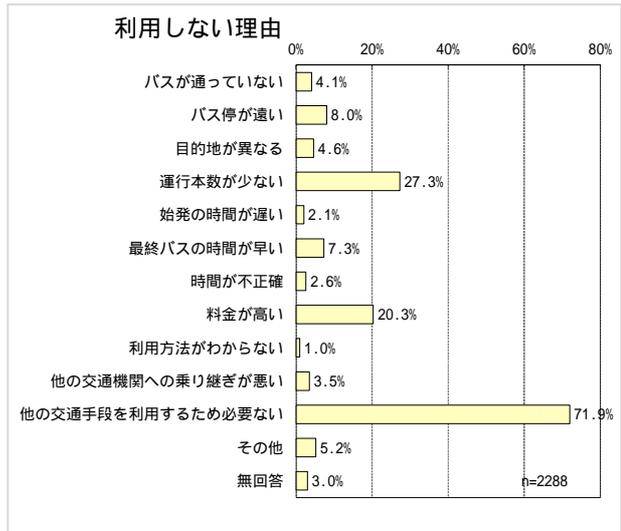
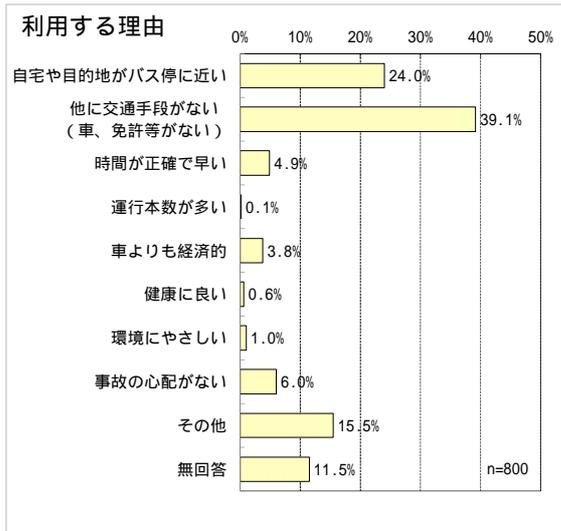
- ・鉄道は利用する人が半数を超えており、様々な目的で利用されている。利用頻度は年に数回など少ない傾向にある。



路線バスの利用実態

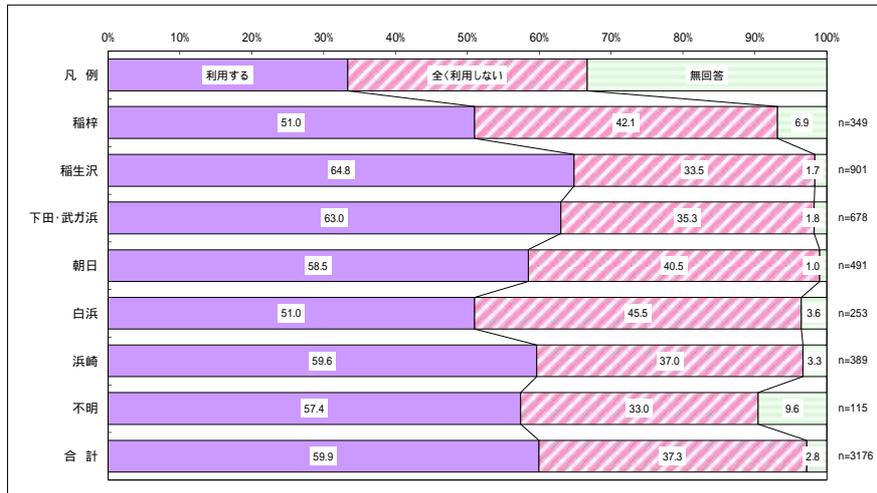
- ・市民の4人に1人が路線バスを利用しており、一定程度のバス利用者は存在している。利用する人は他に交通手段がないなど、公共交通に依存している人や自宅や目的地がバス停に近いという方が多い。利用しない回答者は、他の交通手段を利用するという意見が最も多いが、運行本数の少なさや料金の高さを指摘する意見がある。





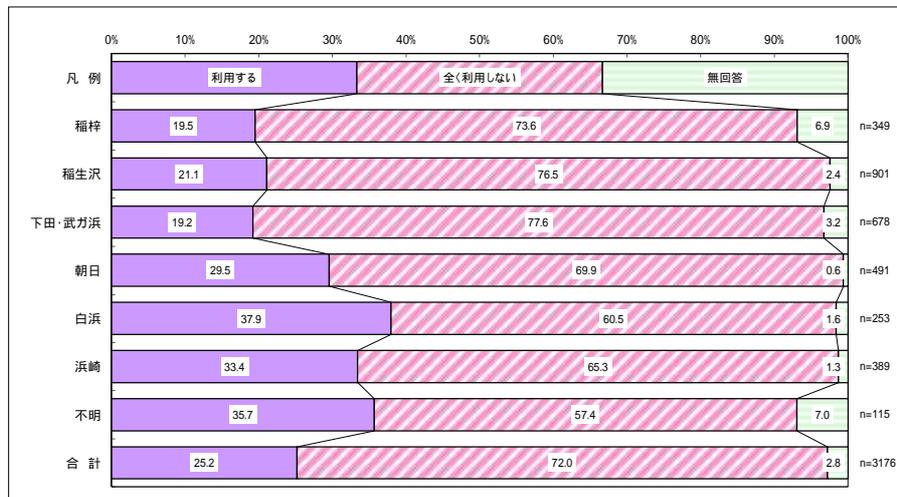
鉄道の利用状況 (地区分類)

- ・ 鉄道利用は鉄道駅が立地する稲生沢地区、下田地区の利用が比較的多い。



路線バスの利用状況 (地区分類)

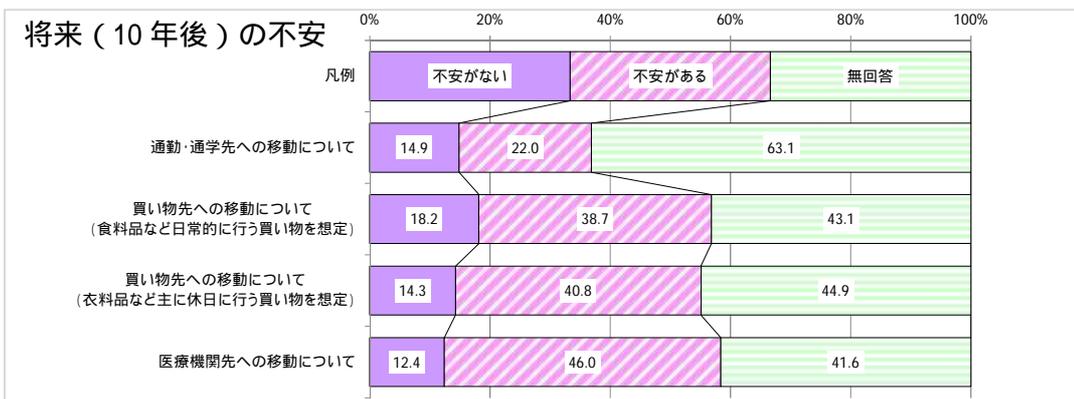
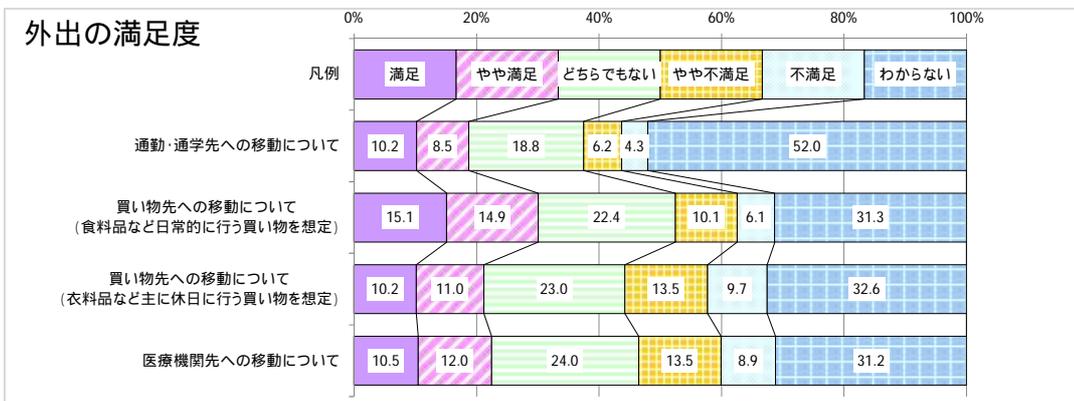
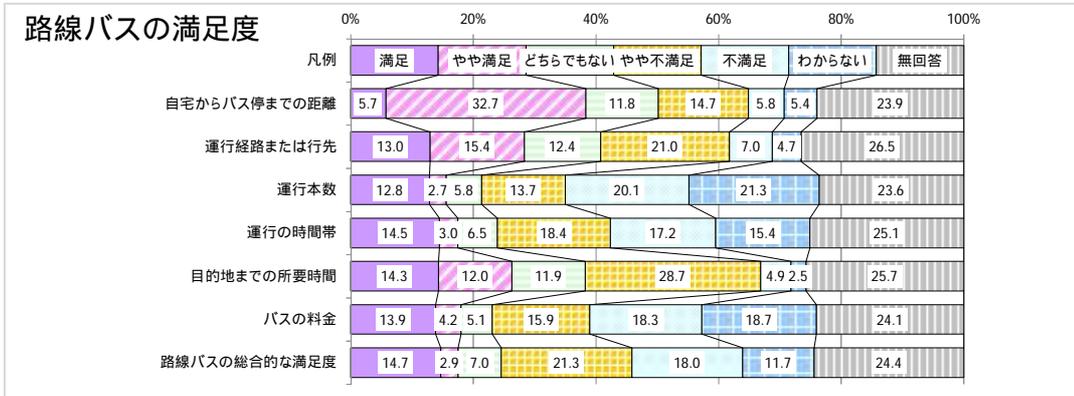
- ・ バスは白浜地区、浜崎地区、朝日地区の利用割合が高い。



【現在の満足度・将来の不安】

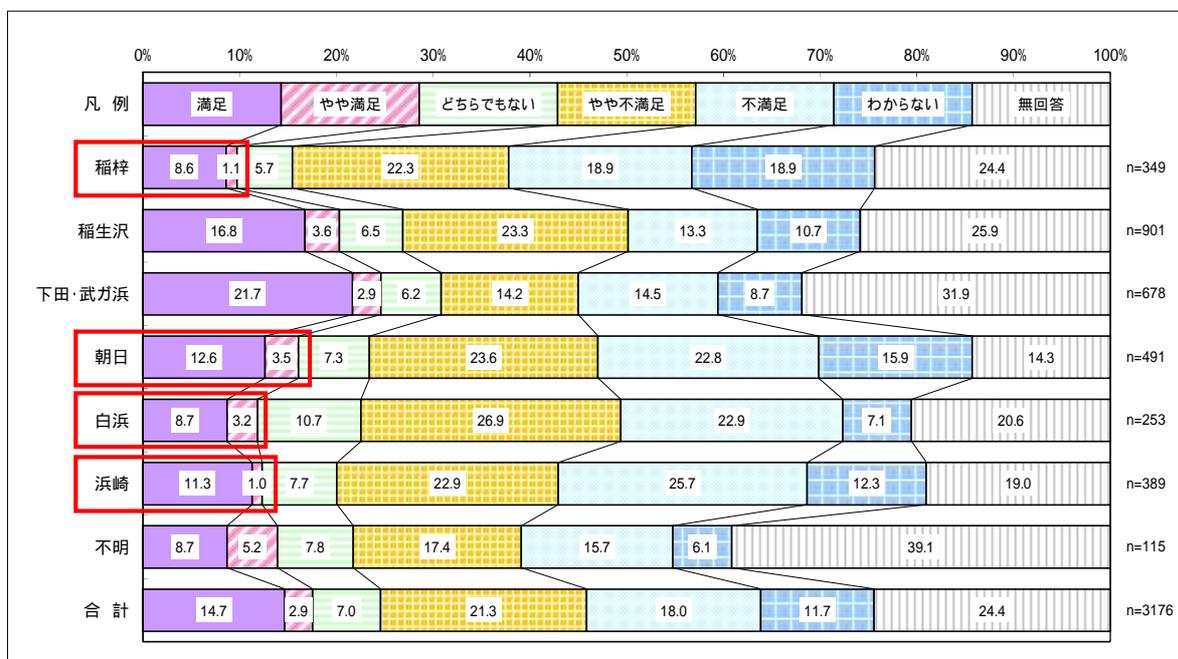
路線バス及び外出の満足度・不安

- ・運行の時間帯、本数、バスの運賃といったバスサービスに不満が多い。また、将来についてはどの移動目的についても不安を感じている。



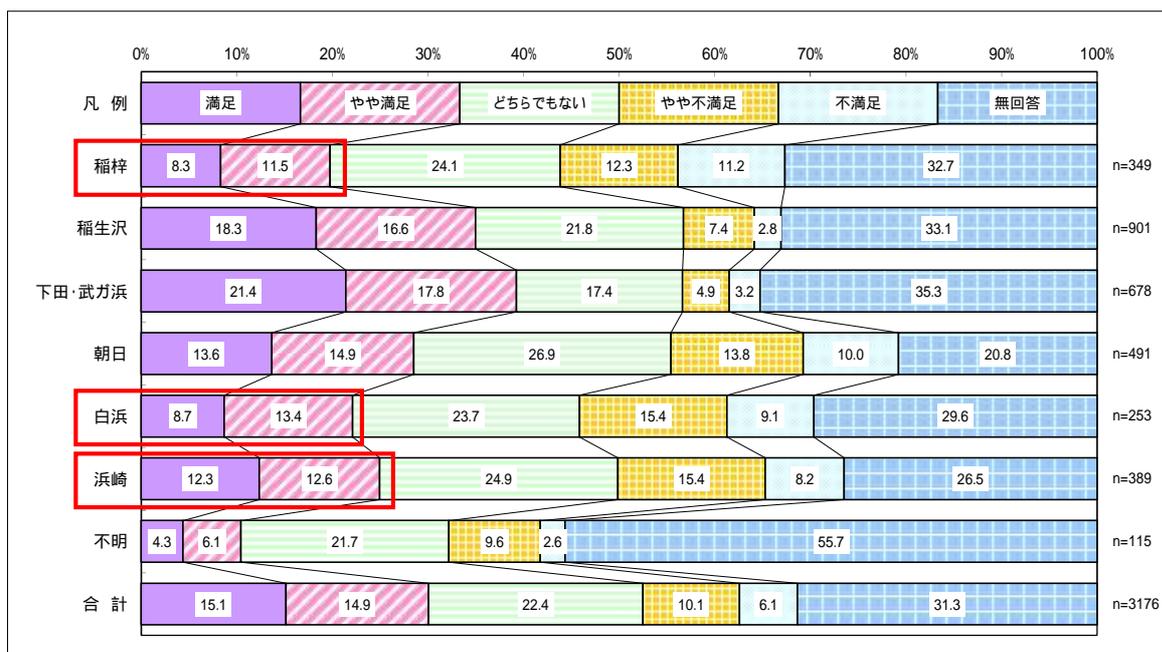
路線バスの総合的な満足度について

- ・路線バスの総合的な満足度は、バス路線、鉄道利用が市内でも比較的便利な下田、稲生沢地区を除く稲梓、朝日、白浜、浜崎地区において、満足度が低い傾向にある（不満の割合が40～50%と半数近くが不満に感じている）。



買い物先への移動について（食料品など日常的に行う買い物を想定）

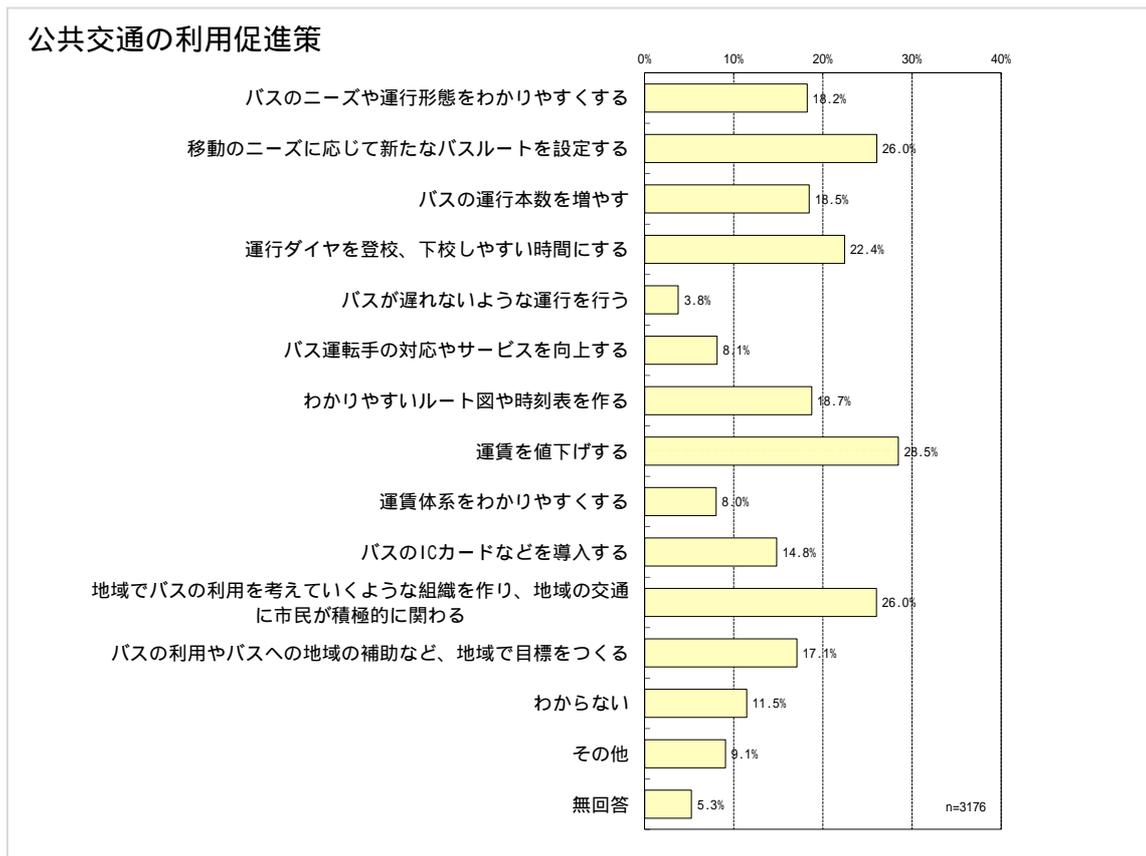
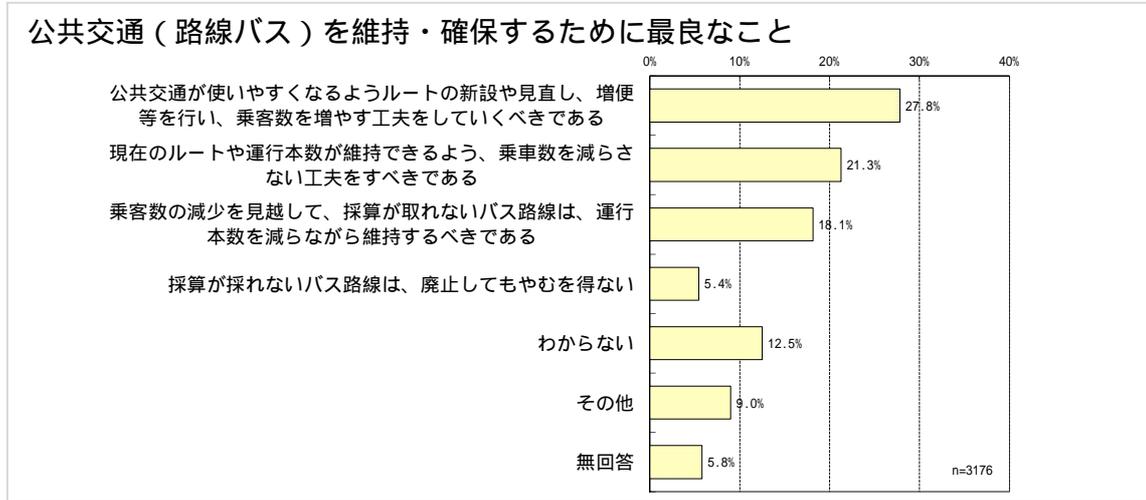
- ・買い物先への移動について、稲梓、白浜、浜崎地区では満足度の割合が20%程度と他地区と比較して低い傾向にある。



【公共交通の今後のあり方】

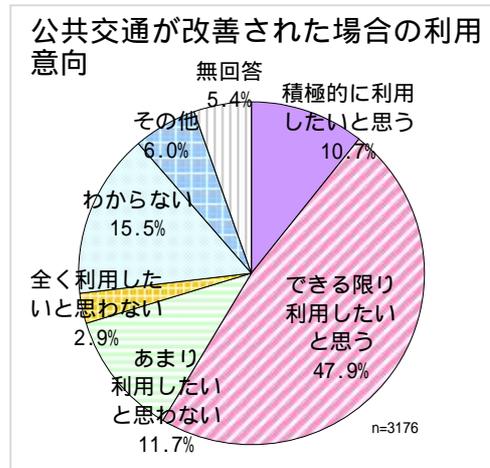
公共交通の確保・維持・利用促進策

- ・公共交通を確保・維持し、利用を促進するためには市民の移動ニーズに応じた、使いやすさの向上を要望する意見が多い。



公共交通の利用意向と今後のあり方

- ・バスサービスが向上し便利になったときに利用したいと考えている人は多い。観光客に対しては周遊バスや企画乗車券の活用について賛成する意見が多い。



観光客に対する公共交通のあり方

下田市内の中心部に点在する観光資源を循環するような周遊バスを導入することで、沿線の観光施設の来館者が増え、地域活性化につながる

下田市の一番の観光資源は海水浴場なので、各所の海水浴場と連携した割引サービスがあると良い（例：路線バスを利用した人にはお土産物 100 円割引）

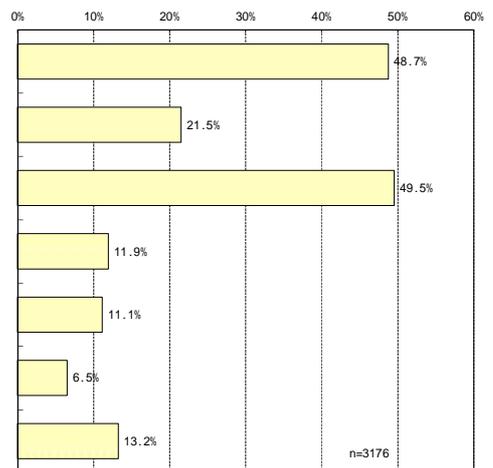
観光客向けに路線バス一日乗車券（または数日間利用できる乗車券）を販売すると良い

観光客の路線バスに対する不安を解消するため、主要観光施設付近のバス停にはバスの遅れ情報を知らせるバスロケーションシステムを導入すべき

観光客のレンタルサイクル利用に合わせて、路線バスに自転車を乗せられるようにすべき

その他

無回答



公共交通に対する補助（税金負担）のあり方

市民負担や財政負担を高くしても、今以上に公共交通サービスの向上を図るべき
路線バスについては現在と同程度の財政負担を維持しつつ、高齢者や障害者などの交通弱者の足の確保に関する取り組みに対しては、市の補助を強化していくべき
現在と同程度の財政負担を維持しつつ、効率化や見直しを行いサービスの向上を図る

現在と同程度の財政負担を維持し、現在と同様の公共交通を維持していくべき

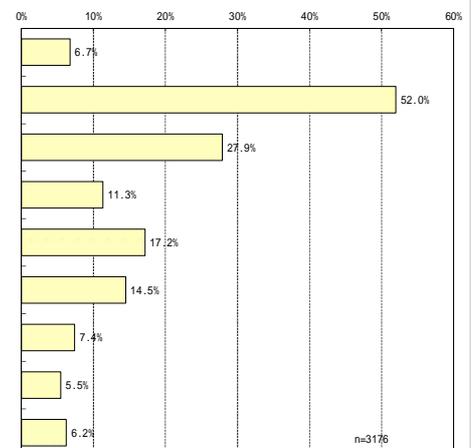
市民がもっと公共交通を利用して、市の財政負担を減らすように協力していくべき

利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小等を図り、市の財政負担を減らしていくべき

わからない

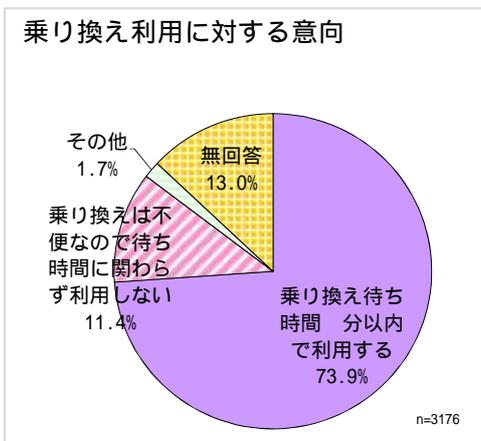
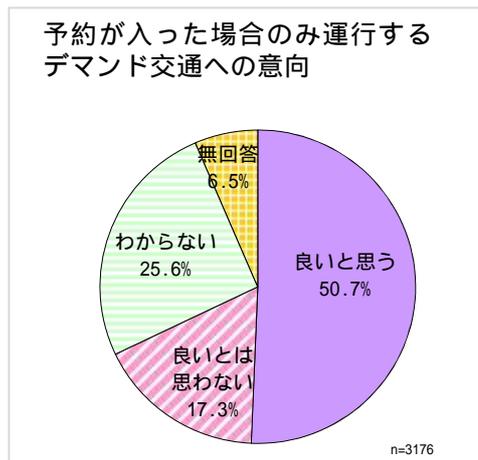
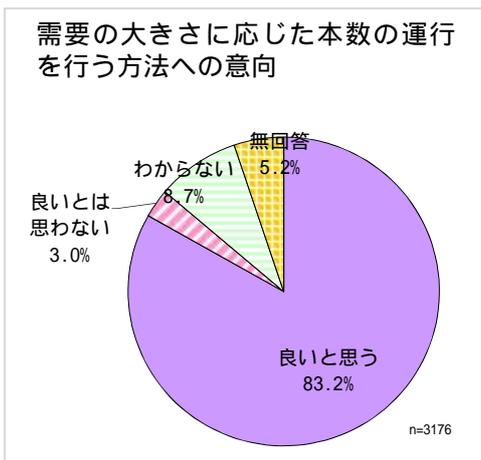
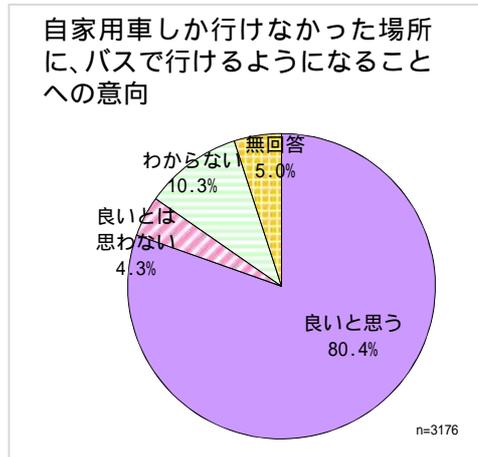
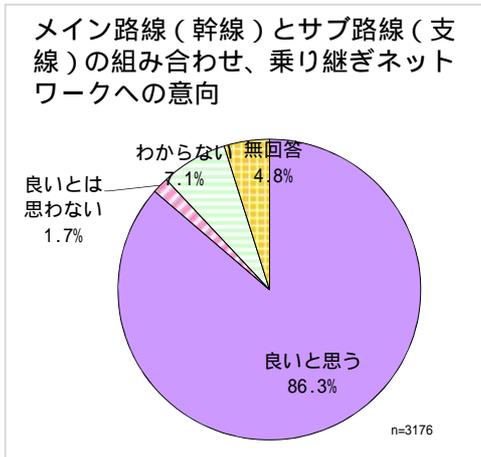
その他

無回答



新しい公共交通の形

- ・幹線、支線の交通体系、乗り継ぎネットワークに関しては比較的肯定的な意見が多い。幹線、支線の乗り継ぎについては、おおむね10分～20分程度以内であれば、乗り継ぎが生じててもバスを利用して良いと考えている傾向にある。



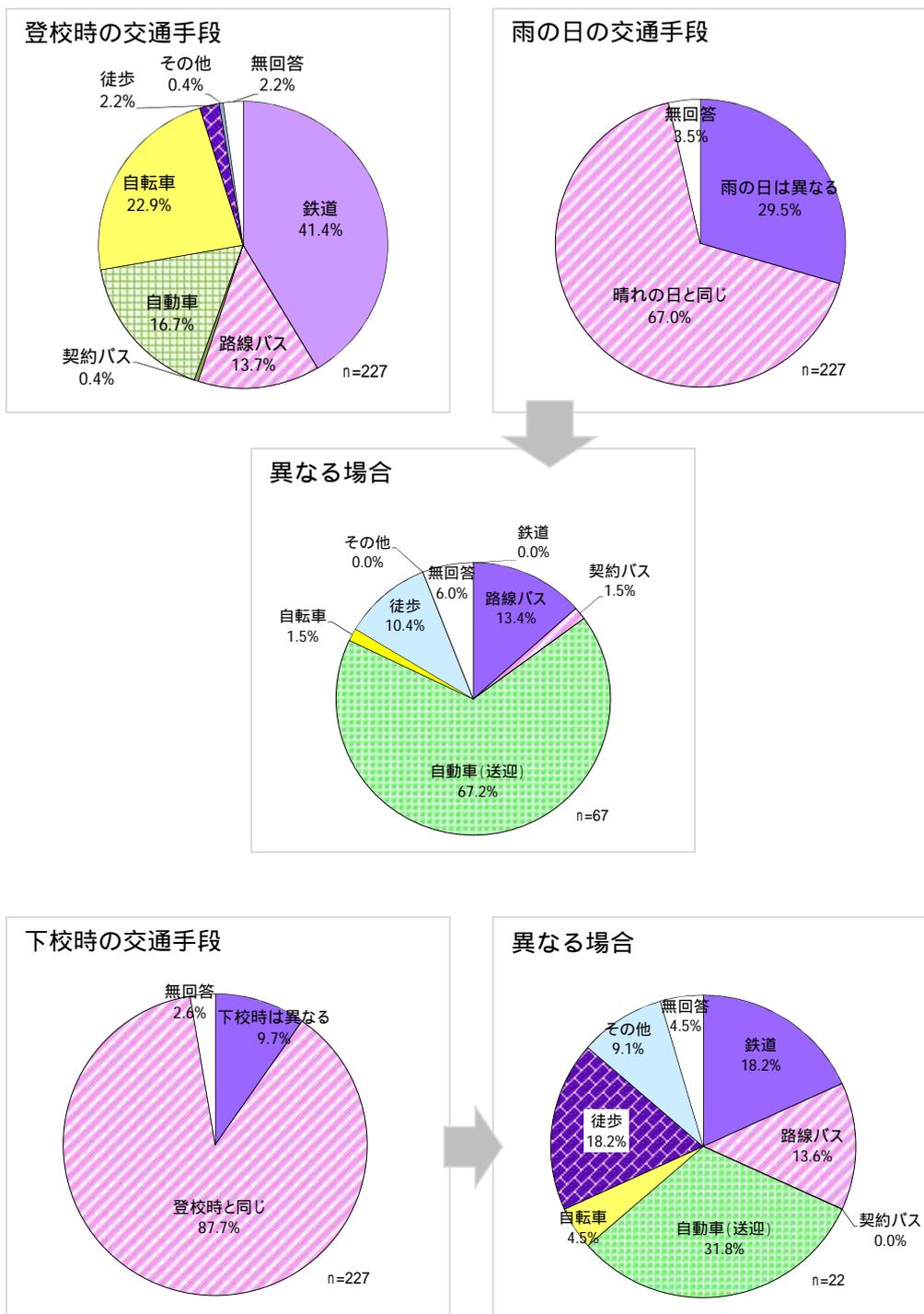
待ち時間	回答数	構成比
1分以内	8	0.3%
2分以内	1	0.0%
3分以内	15	0.6%
5分以内	224	9.6%
6分以内	2	0.1%
7分以内	9	0.4%
8分以内	2	0.1%
10分以内	986	42.2%
15分以内	492	21.0%
20分以内	276	11.8%
25分以内	2	0.1%
30分以内	299	12.8%
40分以内	5	0.2%
45分以内	3	0.1%
50分以内	1	0.0%
60分以内	13	0.6%
99分以内	1	0.0%
計	2339	100.0%

3 高校生アンケート調査

【移動実態】

登下校時の交通手段

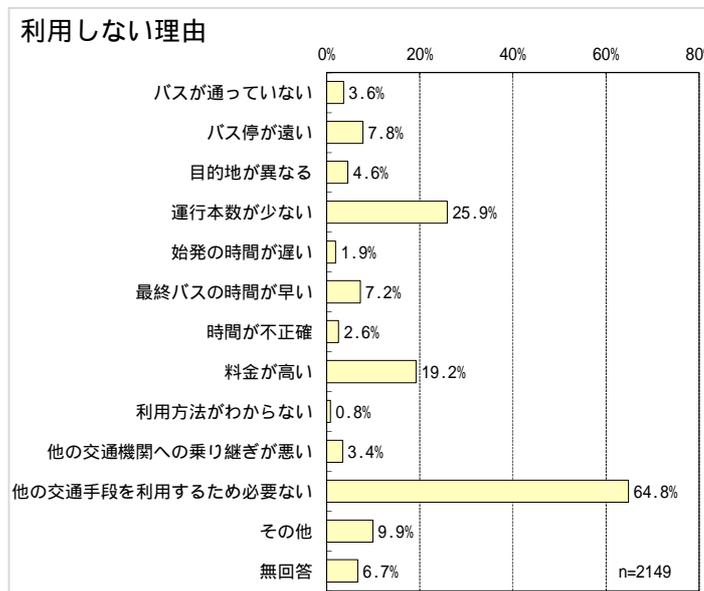
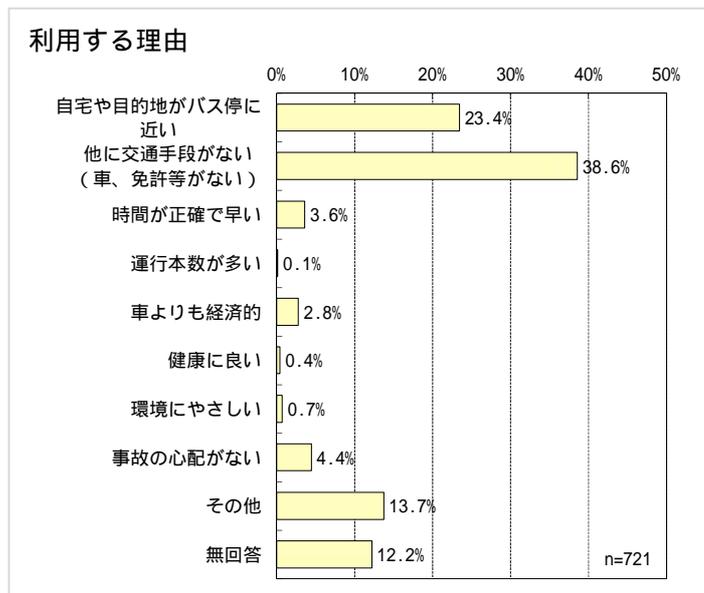
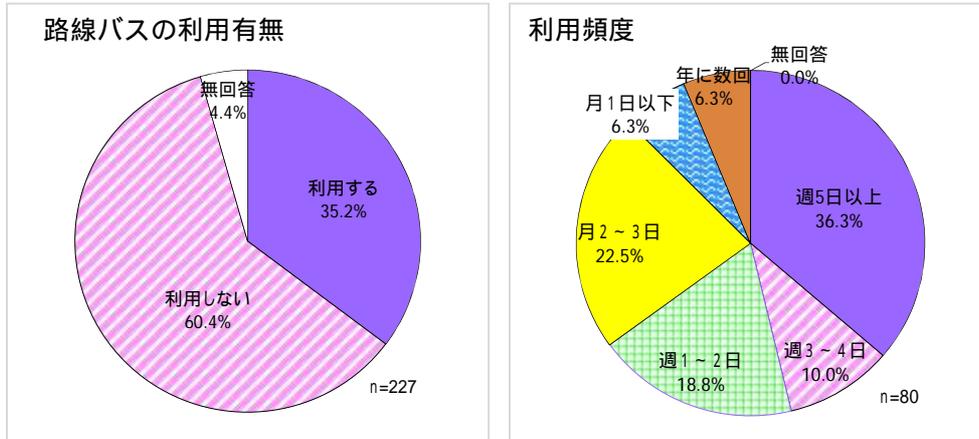
- ・鉄道や路線バスといった公共交通で登校する学生が多く、生徒の移動手段としての公共交通の確保・維持が重要である。一方、自動車（送迎）の生徒の存在も確認できた。



【利用実態】

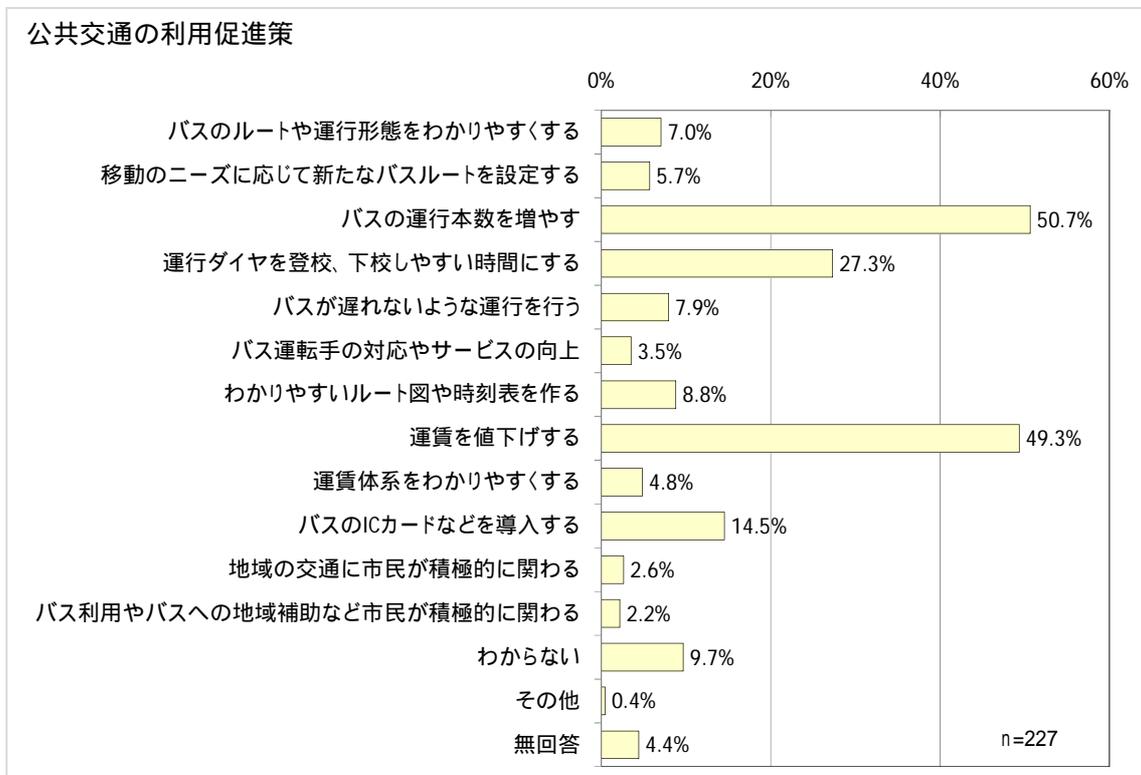
路線バスの利用実態

- ・自宅や目的地の近くにバス停がある一方で、現在の運行本数の少なさや料金の高さなど、バスサービスに対する不満がある。



【公共交通の今後のあり方】

- ・ 運行本数の増加、運賃の値下げといったサービス水準の向上のほか、生徒の登下校しやすい運行時間についての意見も多い。



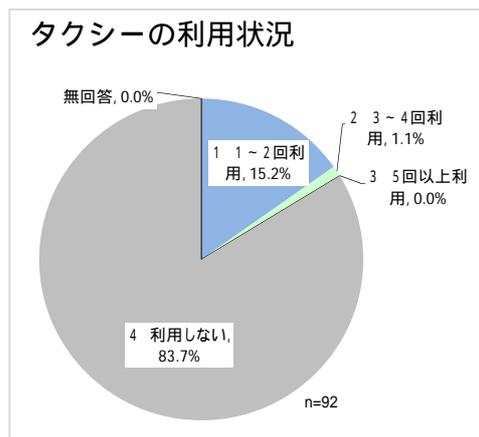
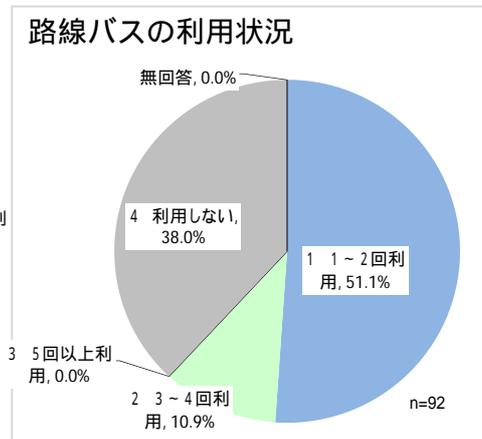
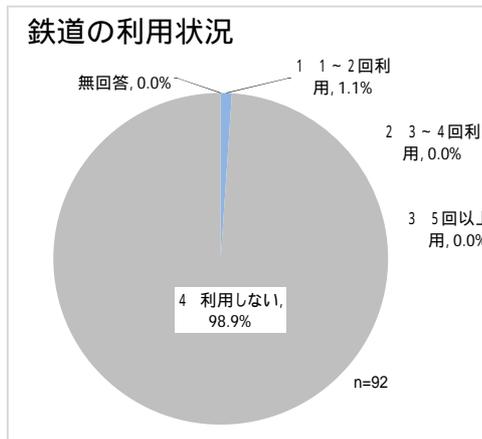
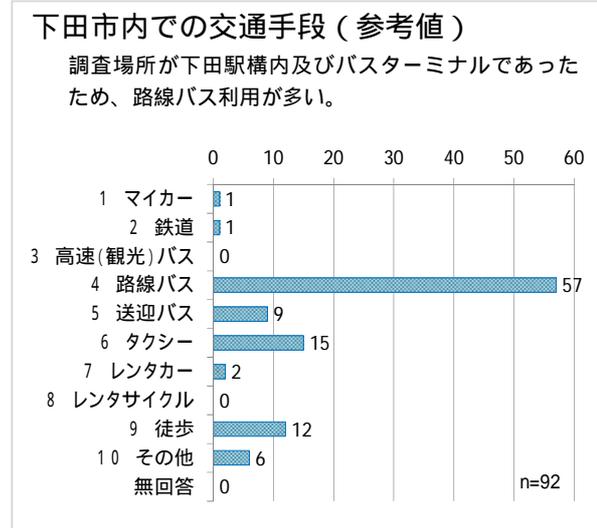
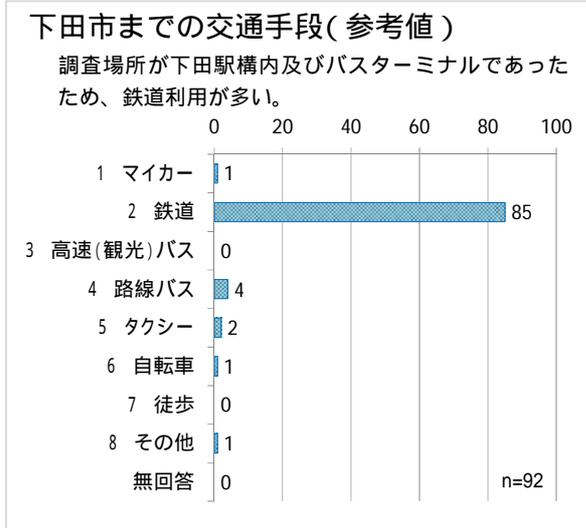
4 観光客アンケート調査

現地調査（下田駅および下田駅バスターミナル待合者）

【移動実態】

利用交通手段

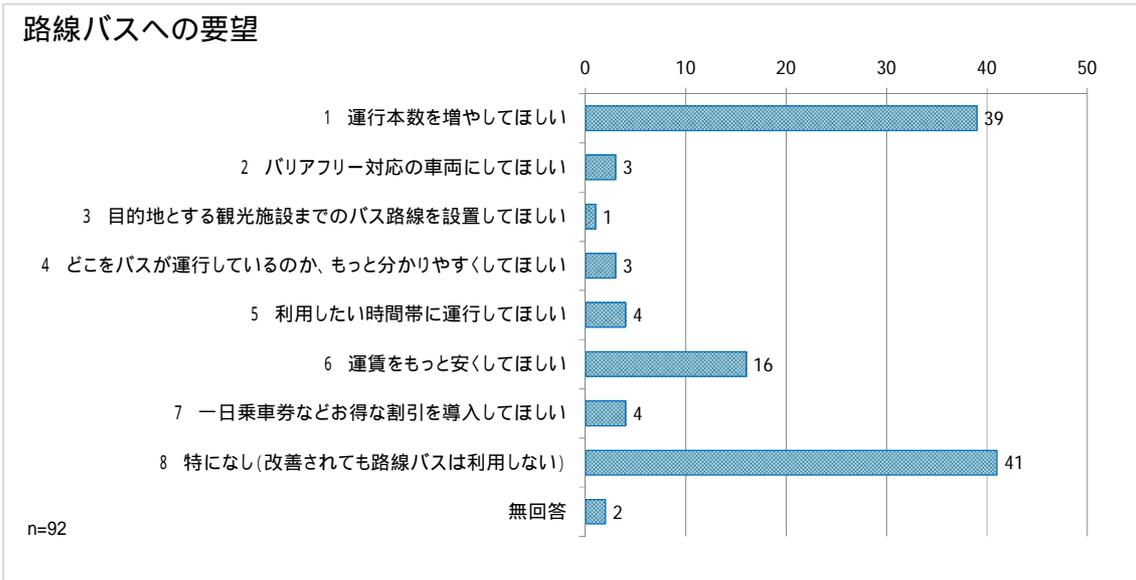
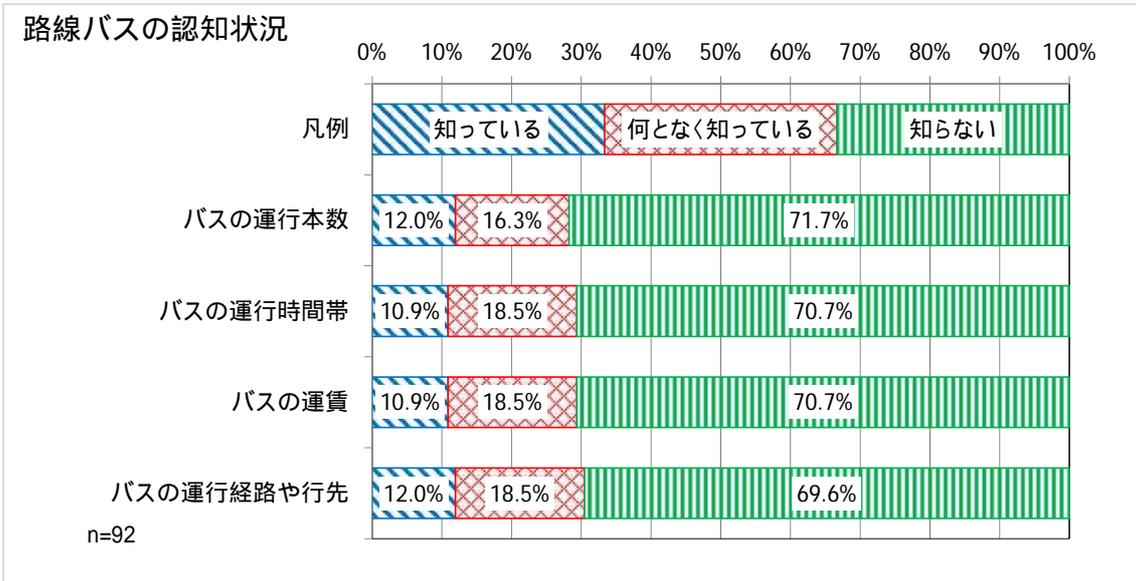
- ・路線バスは一定の観光利用がなされており、観光客ニーズに対応したサービス水準の確保は今後も重要となる。



【路線バスの認知状況と要望】

認知状況

- ・観光客は、運行本数、運賃の改善の要望があるが、運行内容が認知されていない現状があり、運行情報の分かりやすさの向上も重要となる。

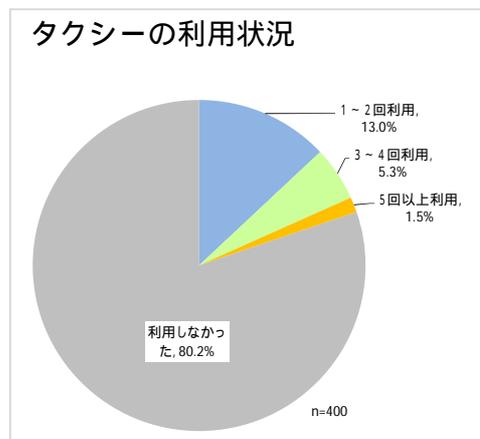
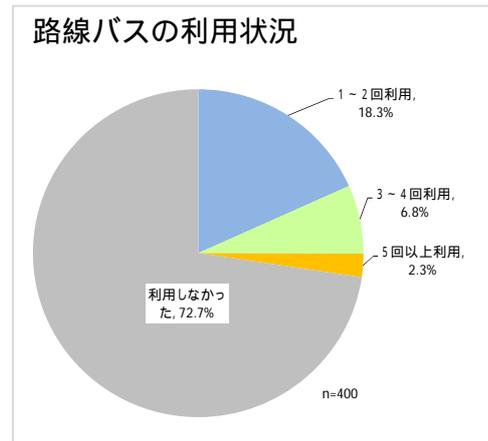
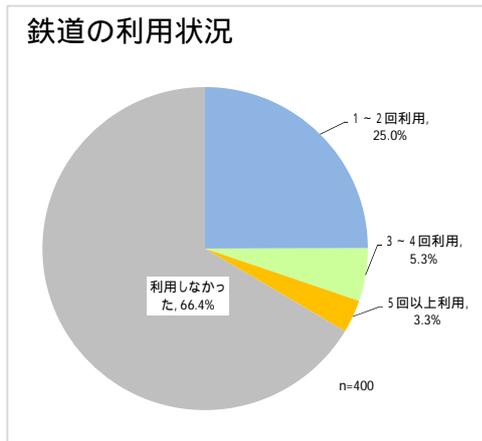
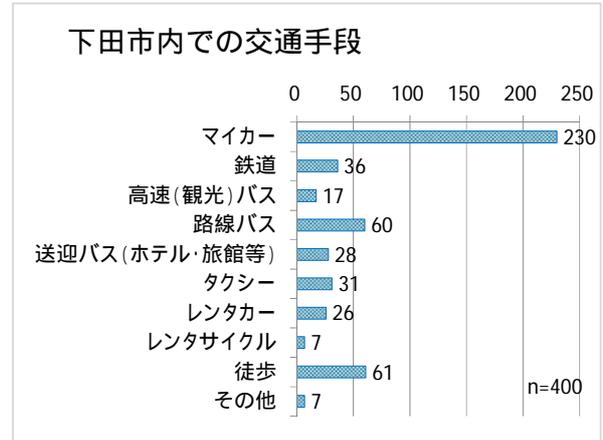
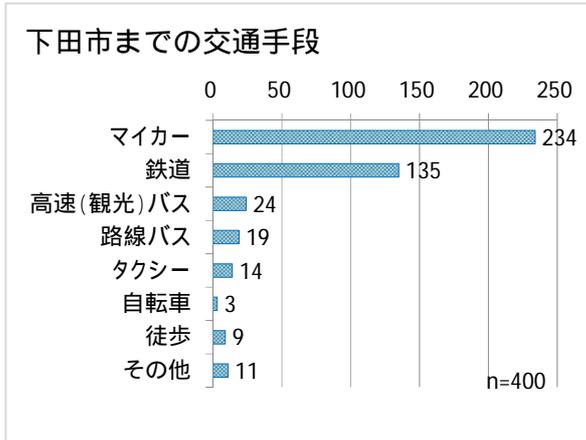


WEB 調査（下田市に過去 2 年以内に来訪したことのある方対象）

【移動実態】

利用交通手段

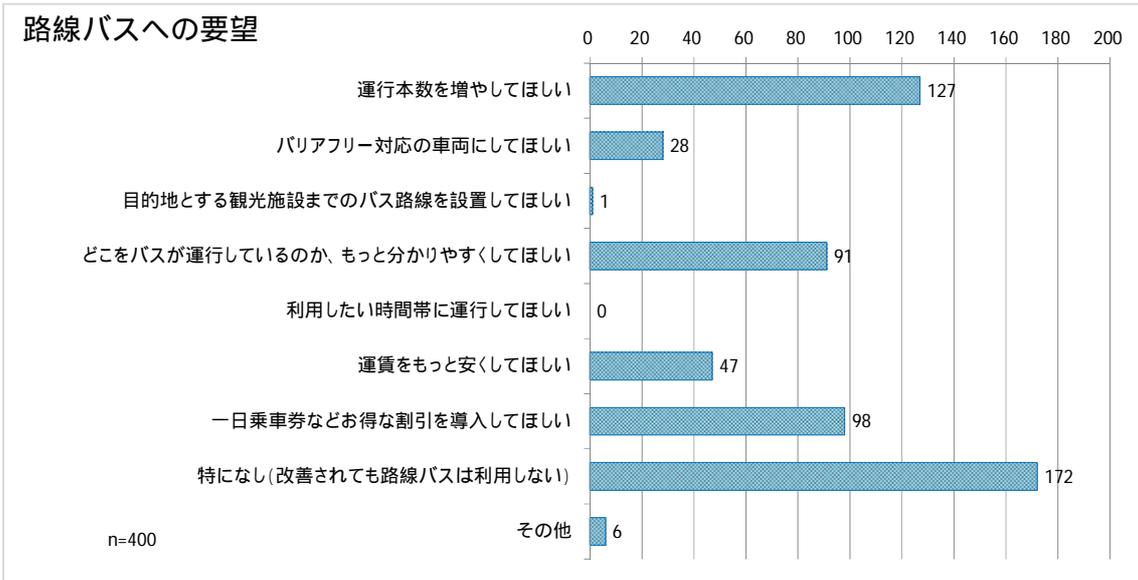
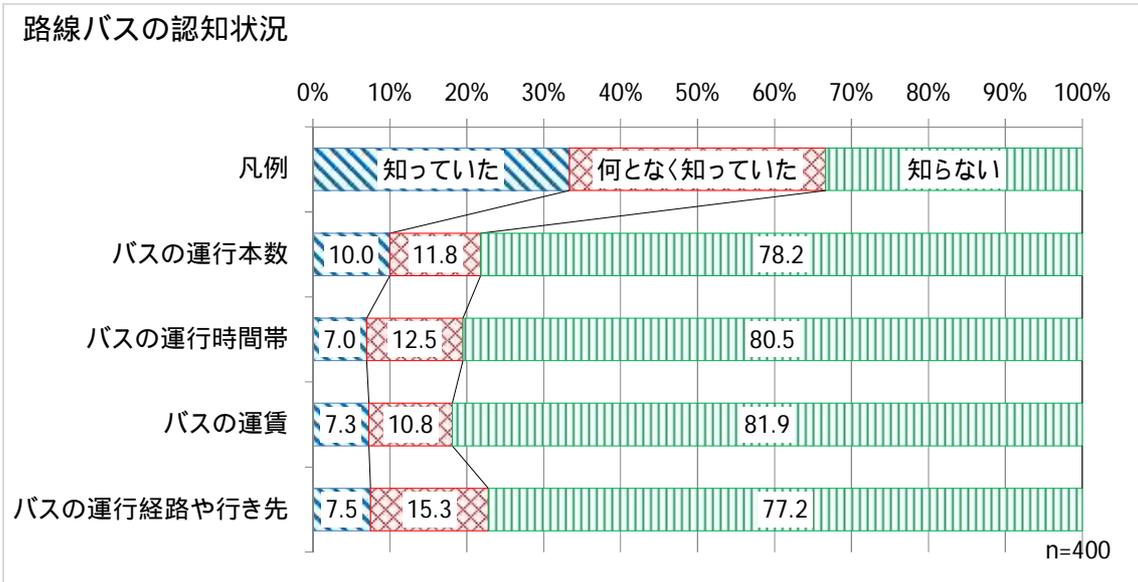
- ・路線バスは一定の観光利用がなされており、観光客ニーズに対応したサービス水準の確保は今後も重要となる。



【路線バスの認知状況と要望】

認知状況

- ・観光客は、運行本数、運賃、割引制度の改善、分かりやすさの向上の要望があるが、運行内容が認知されていない現状があり、運行情報の分かりやすさの向上も重要となる。



5 地区別インタビューの結果報告

(1) 稲梓地区 【参加者9名】

普段の外出や移動について

- | | |
|--------|---|
| 【利用者】 | ・用事があるときや、飲み会などでバスを利用している。 |
| 【非利用者】 | ・高齢者は免許を持つ高齢者の人に他の高齢者がお願いして買い物に行っている。
・親子で住んでいる人は子供に送迎をお願いしている。
・バス停で待っている知り合いをみかけると、車に同乗させている。 |

日常生活における外出や移動について困っていることなど

- | | |
|------|---------------------------------|
| 【通院】 | ・滑川地区では、バスを利用できない人はタクシーを利用している。 |
|------|---------------------------------|

困っていることを解消するために必要なこと、解決方法

- | | |
|-----------|---|
| 【利用促進案】 | ・以前配布されていた高齢者用の利用券があるとよい。 |
| 【具体的な解決策】 | ・夜 8:10 蓮台寺駅着の電車と同時に 8:10 の最終のバサラ峠方面行きが発車しており、間に合わないときがあるため接続をとってほしい。
・稲梓駅は階段が多いなど、施設が使いつらいため活用の余地がある。 |

みなさんの地区を運行するバス(公共交通)のこれからについて

- | | |
|-------------------|---|
| 【車両の大きさ
・運行方法】 | ・買い物や病院は頻繁に行くわけでもないのに、曜日別でも良いのではないか。一方で、スーパーに特売日があるため、曜日別だと地区別に不公平感があるかもしれない。 |
| 【乗り継ぎ】 | ・乗り換えの発生は許容できるが、屋根やベンチなどの待合環境が必要。
・座るところがあれば 10 分程度は待つことができる。 |

(2) 稲生沢地区【参加者10名】

普段の外出や移動について

- | | |
|--------|---|
| 【利用者】 | ・車の免許を持っていない近所の高齢者が 2,3 人利用しているようだ。
・普段は自動車だが、年に数回飲み会の時に下田中心部へ向けて利用する時がある。 |
| 【非利用者】 | ・小学生や中学生はほとんどが徒歩で通学しており、学生もバスを利用していない。病院や買い物も歩いていける地区である。
・近所の高齢者もタクシーを相乗りして買い物にしているようだ。 |

困っていることを解消するために必要なこと、解決方法

- | | |
|------------|--|
| 【利用促進案】 | ・高齢者は事故が多いからバスに乗りましょうといった利用促進や、80 歳になると強制的に免許を返納させるなどの方法が考えられる。
・子供の送迎などに使うバスは日中空いているはずなので、そのバス車両を活用するという方法もある。 |
| 【具体的なルート案】 | ・メディカルセンターに加えて、フードストアアオキ等の買い物施設を回ればかなり需要があるはず。 |

みなさんの地区を運行するバス(公共交通)のこれからについて

- | | |
|---------|--|
| 【地域内交通】 | ・決められた曜日など限定的な運行とする場合には、その事を住民の人に理解してもらうことから始めないといけない。 |
|---------|--|

バス存続のために、地域住民が関わる取り組みについて

- | |
|--|
| ・児童数の減少により学校が統廃合した際に、公共交通の必要性が高まるのではないかと考えており、その点も展望して検討してほしい。 |
|--|

(3) 下田地区【参加者6名】

普段の外出や移動について

- 【利用者】 ・家族がたまにバスの時刻を確認したうえで利用している。
- 【非利用者】 ・病院へは送迎バスが出ているため路線バスは利用しない。
・病院や買い物は徒歩圏内(5~10分)にあるため、利用しない。
・バスが不便で、観光客に対しても自転車やレンタカー利用を勧めている。

日常生活における外出や移動について困っていることなど

- 【通院】 ・足の悪い高齢者で外出したいと思っている人はいる。
・白浜方面からメディカルセンターへは、乗り換え時に運賃が発生する。
- 【その他】 ・バスが不便なので、観光スポットをPRしても、行きたくてもいけないとなっているのではないか。

困っていることを解消するために必要なこと、解決方法

- 【利用促進案】 ・観光施設と協働して、バス利用料金を含んだ観光施設のチケットの売り込み等も検討すべき。
・駅で違う方面のバスに乗り継ぐ際、乗り継ぎ割引を適用してほしい。
- 【具体的なルート案】 ・吉佐美 中学に行く朝便を設ければ、そのまま中学 下田駅行きのバスとして通勤客を取り込めるのではないか。
・ペリーロードは観光客も多く、小型バスで循環させれば利用されると思うし、分かりやすい循環路線だと高齢者も利用する。
・ホテルをチェックアウトする午前9~10時頃に石廊崎に向かうバス。

みなさんの地区を運行するバス(公共交通)のこれからについて

- 【車両の大きさ・運行方法】 ・小型バスによる循環バスの運行。

(4) 朝日地区 【参加者7名】

普段の外出や移動について

- 【利用者】 ・飲みに行く時に利用しているが、帰りはタクシーを利用している。
・下田駅を利用する際に、駅まで乗車している。
- 【非利用者】 ・バスはまったく利用しておらず、車を利用している。
・親子で同居している家族が多く、家庭内で送迎している人がいる。また、地域のつながりも強く、近所づきあいの中で送迎をしている。

困っていることを解消するために必要なこと、解決方法

- 【利用促進案】 ・高齢者や地域の会合をバスで来ることができる時間に実施する。
・フリー降車制度の導入や「バス通勤の日」などの設定。
- 【解決策】 ・吉佐美から大賀茂線方面へ南北につなぐ路線だと、斎場などの利用者が見込める。
・メディカルセンターからマイマイ通りを経由して下田駅へ向かうルート。

みなさんの地区を運行するバス(公共交通)のこれからについて

- 【地域内交通】 ・運行本数の多いメインストリートを上手く使って、地域の交通を考える方法は良い。
・ここに集まれば下田の中心部へ行ける、という拠点をつくれればよい。拠点は吉佐美が良い。
- 【乗り継ぎ】 ・待合環境が必要ではあるが、30分までなら待てる。
(乗り継ぎ時間が30分だとバスは利用しないという意見もあり)

(5) 白浜地区【参加者4名】

普段の外出や移動について

- 【利用者】 ・家族が通勤のため下田駅までバスで向かうが、帰宅は時刻が合わず、車で迎えにしている。
・近所の高齢者やペンションの宿泊客はバスを利用している。
- 【非利用者】 ・買い物は西本郷のマックスバリュ、日用品は伊東のアピタへ行く。

日常生活における外出や移動について困っていることなど

- 【通院】 ・板戸地区は商店がない(一時期移動販売が来ていたが今は来ていない)。
【通勤・通学】 ・バスで駅までいけるが、メディカルセンター等へ行くことができない。

困っていることを解消するために必要なこと、解決方法

- 【利用促進案】 ・夏の増発便は、地元の人が板戸まで行くと思い誤って乗車したこともあるため、分かるようにしてほしい。
- 【具体的なルート案】 ・板戸地区は河津が近いので、河津へ向かうバスが欲しい。
- 【その他】 ・バスを運行する以前に、地区内の道路を拡幅、改善すべき。

みなさんの地区を運行するバス(公共交通)のこれからについて

- 【車両の大きさ・運行方法】 ・洞同士を回るタクシーやワンボックス車両があるとよい。
- 【地域内交通】 ・乗り継ぎはなくて、そのまま目的地にいけるような運行が良い。
・好きな時間に外出できないのは、今の段階では受け入れられない。
- 【乗り継ぎ】 ・乗り継ぎについては抵抗があり、イメージがわからない。
・高齢者についても乗り継ぎという行為に抵抗があるはず。

(6) 浜崎地区 【参加者7名】

普段の外出や移動について

- 【利用者】 ・老人会のメンバーで、バス停付近に住んでいる人はバスを利用している。
・飲み会の時などに利用しており、帰りは歩いている。
- 【非利用者】 ・以前は飲み会行く際にバスを利用していたが、今は代行を利用している。
・近所の方は、買い物時に何人が寄り合って自家用車で行っている。

日常生活における外出や移動について困っていることなど

- 【通院】 ・須崎地区の高齢者は買い物に行きたくてもいけない人がいるはず。
【通勤・通学】 ・観光シーズンに満員のバスに高齢者が乗ることへの抵抗がある。

困っていることを解消するために必要なこと、解決方法

- 【利用促進案】 ・バス料金をせめて半額にしてほしい。

みなさんの地区を運行するバス(公共交通)のこれからについて

- 【地域内交通】 ・予約をしてまでも乗る人がいるのか疑問である。
- 【乗り継ぎ】 ・中心部が近い地区であるため、乗り換えが発生することが面倒。
・徒歩のほうが健康のためにもよいと思う。

バス存続のために、地域住民が関わる取り組みについて

- ・企業が資金を出す制度もよいのではないか。

自主運行バス・継続困難バスの運行について

- ・夏の観光シーズンにおける輸送も担っている以上は維持すべきである。
・河津地区で運行しているバスのように、市が運行をすればよいのではないか。

1 - 8 地区別の現状整理

これまでの現状分析やアンケート調査結果について、地区別に整理する。

稲梓地区	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 高齢化率が40.6%と、6地区の中で最も多い。 ➢ 幹線道路沿いのバス路線はあるが、市域に広く居住地が分散しており、カバー率は6割程度となっている。 ➢ アンケート調査からは、路線バスを利用する人の割合は19.5%となっており、鉄道駅が立地している下田地区や稲生沢地区と同程度の割合である一方で、路線バスの満足度については、「満足」の割合が8.3%と、6地区の中で最も低い。 ➢ 鉄道の利用割合については50.1%と、白浜地区と同率で、6地区内で最も低い。 ➢ 地区別インタビュー調査からは、住民同士で送迎する機会があることが分かった。また、乗り継ぎが発生する移動についても、待合環境の整備があれば許容できるという意見があった。
稲生沢地区	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 人口が6地区の中でも最も多く、65歳以上の高齢者数も2,455人と多い。 ➢ 人口に対する公共交通圏域のカバー率が90.7%と、下田地区に次いで高く、運行本数も市内では比較的充実している。 ➢ アンケート調査からは、鉄道を利用する人の割合が64.8%と、6地区の中で最も高い。 ➢ 地区別インタビュー調査からは、普段の移動は徒歩や自転車の利用が多く、市中心部の施設などを結ぶ循環バスなどを提案する意見があった。
下田地区	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 人口に対する公共交通圏域のカバー率が94.3%と、6地区の中で最も多く、概ね公共交通が整備されている状況である。また、市内の公共交通の拠点・基軸となっている。 ➢ アンケート調査からは、鉄道を利用する人の割合が63.1%と、稲生沢地区に次いで高い。 ➢ 路線バスの利用割合は19.2%と、6地区の中でも低い一方で、路線バスの満足度については、「満足」の割合は21.7%と、6地区の中で最も高い。 ➢ 地区別インタビュー調査からは、普段の移動は徒歩や自転車の利用が多く、観光客が訪れる地区であることから、観光スポットのPRと併せた乗り継ぎ割引などの利用促進策に関する意見があった。
朝日地区	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 高齢化率が30.2%と、6地区の中で最も低く、人口のうち15～64歳が57.3%を占めている。 ➢ 国道沿いに運行本数の多い基軸となるバス路線を有しているが、バス圏域外のエリアが多く存在する。 ➢ 地区別インタビュー調査からは、地区内のつながりが強く、住民同士で送迎する機会が多いことが分かった。路線バスに関しては地区内を南北に結ぶ路線や下田市中心部へ向かうための拠点整備に関する要望があった。
白浜地区	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 人口が2,105人と、6地区の中で最も少なく、公共交通圏域のカバー率も57.0%と、6地区の中で最も低い。 ➢ 国道沿いに運行本数の多い基軸となるバス路線を有しているが、バス圏域外のエリアが多く存在する。 ➢ アンケート調査からは、鉄道を利用する人の割合は51.0%と6地区の中で最も低い。 ➢ 路線バスの利用割合は37.9%と、6地区の中で最も多い一方で、路線バスの満足度については、「満足」の割合が8.7%と、稲梓地区について低い。 ➢ 地区別インタビュー調査からは、市中心部に近いこともあり、乗り継ぎを伴う公共交通機関での移動には抵抗があり、地区内の交通を検討する際には、道路整備なども並行して実施すべきという意見があった。
浜崎地区	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 高齢化率が37.7%と、稲梓地区に次いで多い。 ➢ 下田地区に隣接する浜崎地区のバスカバー率は高いが、運行本数などのサービスが低い地区が存在する。 ➢ アンケート調査からは、路線バスを利用する人の割合は33.4%と、白浜地区に次いで高い。 ➢ 地区別インタビュー調査からは、住民同士で送迎する機会があることが分かった。また、市中心部に近いこともあり、乗り継ぎを伴う公共交通機関での移動には抵抗があるという意見があった。

第2章 下田市の公共交通を取り巻く課題整理

下田市地域公共交通基本計画の策定に係る各種調査の結果を踏まえ、公共交通を取り巻く課題について、全市的課題と地区別の課題を、以下のとおり整理した。

2-1 全市的な課題

全市的課題の課題として、主に以下の4点があげられる。課題1は生活需要、課題2は観光需要への対応の課題であり、課題3は生活、観光両面に関わるが市内、市外を含めた移動への対応を図る必要を示している。また、これらの需要への対応を継続的にしていくことを踏まえて、課題4として公共交通利用者を確保することで、運行の維持を図っていく必要性を示している。

<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（高齢化の課題、交通弱者への対応）

高齢化率は全地区で30%以上、外出の将来の不安を有する高齢者、通学者等の移動手段確保が必要

課題2 観光需要への対応（来訪者の移動手段の対応）

鉄道で来訪、路線バスを利用する観光客の存在
分かりやすさ、利用のしやすさ(本数)の対応が必要

課題3 市内移動、広域移動への対応（移動実態を踏まえた対応）

通勤、通学の8割が市内であるが、2割の市外移動も存在
生活、観光利用ともに、市域を越える利用への対応も必要

課題4 公共交通利用者確保、運行維持の課題

路線バス56系統のうち、黒字路線はわずか3系統である
路線バスを利用する人は全体の25%であり、利用者数も減少
鉄道を利用する人は全体の60%であるが、利用者数は減少

上記の課題がある一方、下田市においては、以下に示す取り組みの可能性も今回の現状整理やアンケート調査から把握できているため、これらを活かしながら改善の取り組みを進めて行くことが必要であり、有効である。

<下田市の公共交通の今後の可能性>

伊豆急下田駅を中心に人口や施設が集中する地区に沿ってバス路線が放射状に整備

(☞路線の活用)

バス路線を確保・維持・改善していくための手法についての市民意向と理解

(☞改善の可能性)

一定のバス利用者が存在しており、今後の改善に合わせた利用意向の存在

(☞利用促進の可能性)

地域として生活交通を維持していく必要性の高い認識

(☞協働による取り組みの可能性)

2-1 地区別の課題

下田市内では地区によっても課題が異なる。以下に地区別の課題を整理する。

中心部	下田地区、稲生沢地区 (公共交通カバー率9割以上)
<ul style="list-style-type: none"> ・下田地区、稲生沢地区は市内の公共交通の拠点、基軸になっており、伊豆急行の駅も立地するため、<u>公共交通のサービス(エリア、本数)は高い</u>。 ・下田地区および稲生沢地区の国道沿いに人口および目的施設の多くが集積する。また、地区内に高校、病院、買い物施設なども立地しており、本地区への移動需要は高い。 ・公共交通の利便性が高い地区であるが、<u>バス路線の利用割合は必ずしも高くない</u>。 ・伊豆半島南部の公共交通の起点でもあり、<u>伊豆急下田駅を中心に放射状にバス網が整備されているが、路線相互の乗り継ぎ利用も含め中心部での回遊性は確保されていない</u>。 	
中心部周辺	浜崎地区 (公共交通カバー率7割程度)
<ul style="list-style-type: none"> ・下田地区に隣接する浜崎地区のバスカバー率は高いが、<u>運行本数などのサービスが低い地区が存在しており、バスの満足度は低い傾向にある</u>。 ・白浜方面路線については運行本数が高く基幹的な役割を担い、地区内路線は地区内の生活と観光需要への対応となるが、<u>路線の収支状況は低く、</u> ・海岸沿いなどの<u>観光客需要への対応が必要となる</u>。 	
郊外部(臨海部)	朝日地区・白浜地区 (公共交通カバー率6割程度)
<ul style="list-style-type: none"> ・朝日地区、白浜地区は、国道沿いに<u>運行本数の多い基軸となるバス路線を有しているが、バス圏域外のエリアが多く存在する(公共交通カバー率は6割程度)</u>。 ・バスは比較的利用されている傾向にあるが、<u>バスの満足度は低い傾向にある</u>。 ・<u>基軸となる路線を活かし、待合出来る結節点や支線化などとあわせ、地域全体の利便性を高めていくことが必要である</u>。 ・夏の海水浴シーズンなどにおける<u>観光客需要への対応が必要となる</u>。 	
郊外部(山間部)	稲梓地区 (公共交通カバー率6割程度)
<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路沿いのバス路線(バサラ峠線)はあるが、<u>広く集落(洞)が分散しており、公共交通のカバー率は6割程度となっている</u>。 ・カバー率が低いことに加え賀茂逆川線の運行本数が少ないなど、他地区に比べ<u>バス路線のサービス(運行エリア、運行本数等)は低く、バス利用の割合も低い傾向にある</u>。 	

公共交通の整備状況

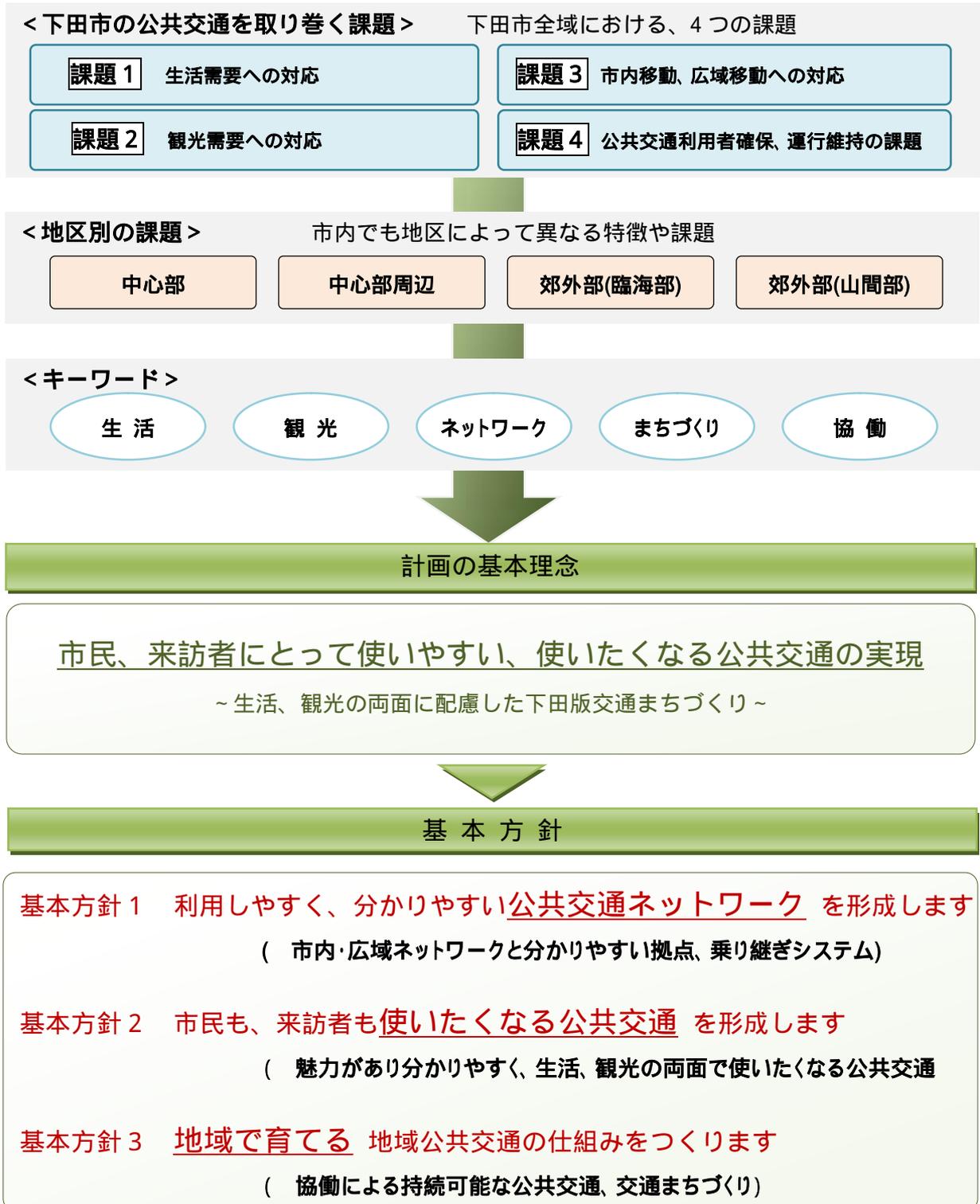
地区名	人口(人)	カバー人口(人)	カバー率
下田・武ガ浜地区	4,831	4,557	94.3%
朝日地区	4,183	2,399	57.4%
浜崎地区	2,947	2,153	73.1%
白浜地区	1,900	1,084	57.0%
稲梓地区	2,589	1,603	61.9%
稲生沢地区	7,608	6,901	90.7%
合計	24,058	18,697	77.7%



第3章 ネットワーク再構築に向けた取組方針

3-1 基本理念と基本方針

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、下田市のネットワーク再構築に向けた計画の理念を以下のとおり掲げる。また、基本理念を達成するために、3つの基本方針を設定する。



3-2 これからの交通体系と計画対象とする交通モード

下田市のこれからの公共交通の体系の考え方として、幹線的なバス、支線的なバス、乗合タクシーといった多様な乗合の交通モードの役割分担、適材適所、連携により対応していくことを目指す。

計画の直接の対象は乗合の交通モードを扱うが、乗用タクシーや福祉有償運送といった個人で利用する交通モードや、都市間を結ぶ交通モードである鉄道については連携を図り、市内交通体系を構築していくこととする。

(1) これからの交通体系の考え方

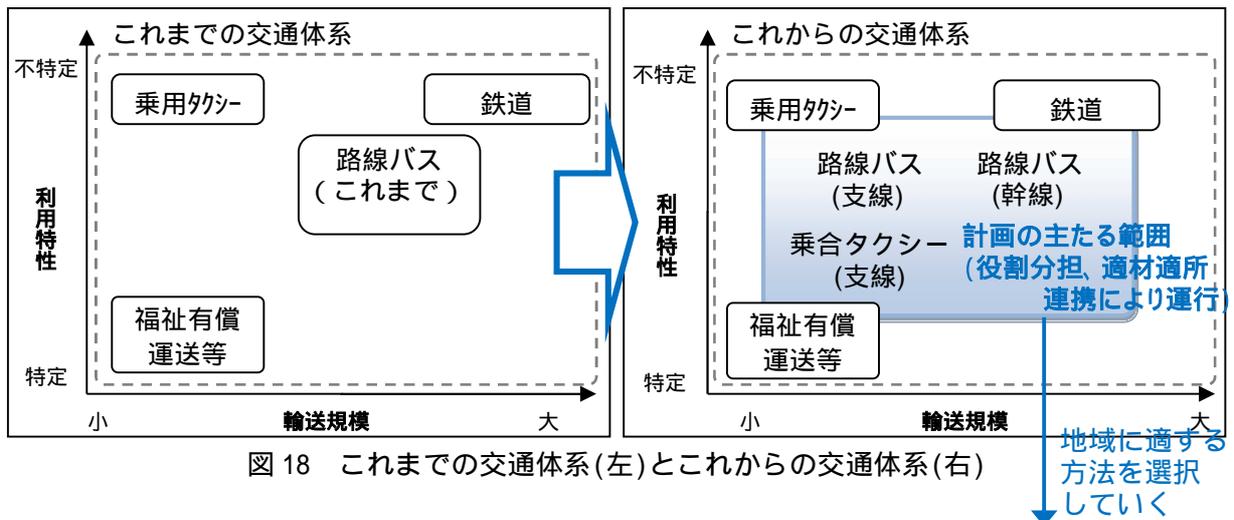


図18 これまでの交通体系(左)とこれからの交通体系(右)

(2) 地域公共交通のメニュー (下表は鉄道以外の地域公共交通を整理した内容)

不特定の利用		特徴	一人あたり輸送コスト	利用者数の目安
乗合バス (4条)	定時 定路線	バス事業者等により運行される乗合バス	コスト小	利用者数多い
乗合タクシー (4条)	定時 定路線 デマンド 式	定員10人以下の小型車両を利用した乗合タクシーサービス 複数利用者の希望に応じ経路・ダイヤを適宜設定して運行する乗合タクシーサービス		
過疎地有償運送 (79条)		過疎地の交通不存地域地域の住民を対象とした、自家用車の有償運送サービス	コスト大	利用者少ない
乗用タクシー(4条)		一対一の契約により利用者を送迎するタクシー(不特定多数が乗り合わせる乗合とは異なる)		
特定の利用		特徴		
福祉有償運送(79条)		身体障害者等の移動制約者を対象とした、自家用車の有償運送サービス		
スクールバス、病院送迎バス、企業バスなど特定のものに限定輸送(43条)		特定者(施設利用者等)を対象とする交通サービス		
その他交通手段等		特徴		
住民組織による会員制貸切バス		会員を募り貸切専用として運行するサービス		
地域住民間のマイカーの相乗り		住民間のマイカー相乗り、送迎		
地域主体のタクシー相乗り(インフォーマル)		住民間の乗用タクシーの同乗利用		

本計画における主対象となる交通手段であり、地域特性に応じた導入、再編を図っていく必要がある。

個別施設送迎の特定交通については、本計画の直接の対象ではないが、乗合の交通を活用した交通を目指すことで、地域のモビリティを維持していくものとする。導入されている場合、乗合交通との共存・連携の概念のもと行う。

通常の公共交通が成立しづらい地域において、地域が主体となり行う利用方法である。

3-3 ネットワーク再構築に向けた方向性

以下のような考え方でネットワーク再構築を進める。

ネットワークの構築に向けて、既存路線の役割を設定する

-  主要基軸（下田地区を中心に、各地区方面に結ぶ3方向）
-  地域間幹線 下田市内外を広域に結び、かつ、下田市内の各地区を結ぶ
地域公共交通確保維持事業(国土交通省)における地域間幹線系統に該当
-  地域内幹線 下田市内（地域内）の各地区を結ぶ
地域公共交通確保維持事業(国土交通省)における地域内フィーダー系統に該当

上記に合わせ、地区の拠点を設定する

-  下田地区拠点（下田駅周辺、商業施設等）、メディカルセンター
稲梓地区拠点、朝日地区拠点等
-  鉄道駅

既存交通でカバーできていないエリアを設定する

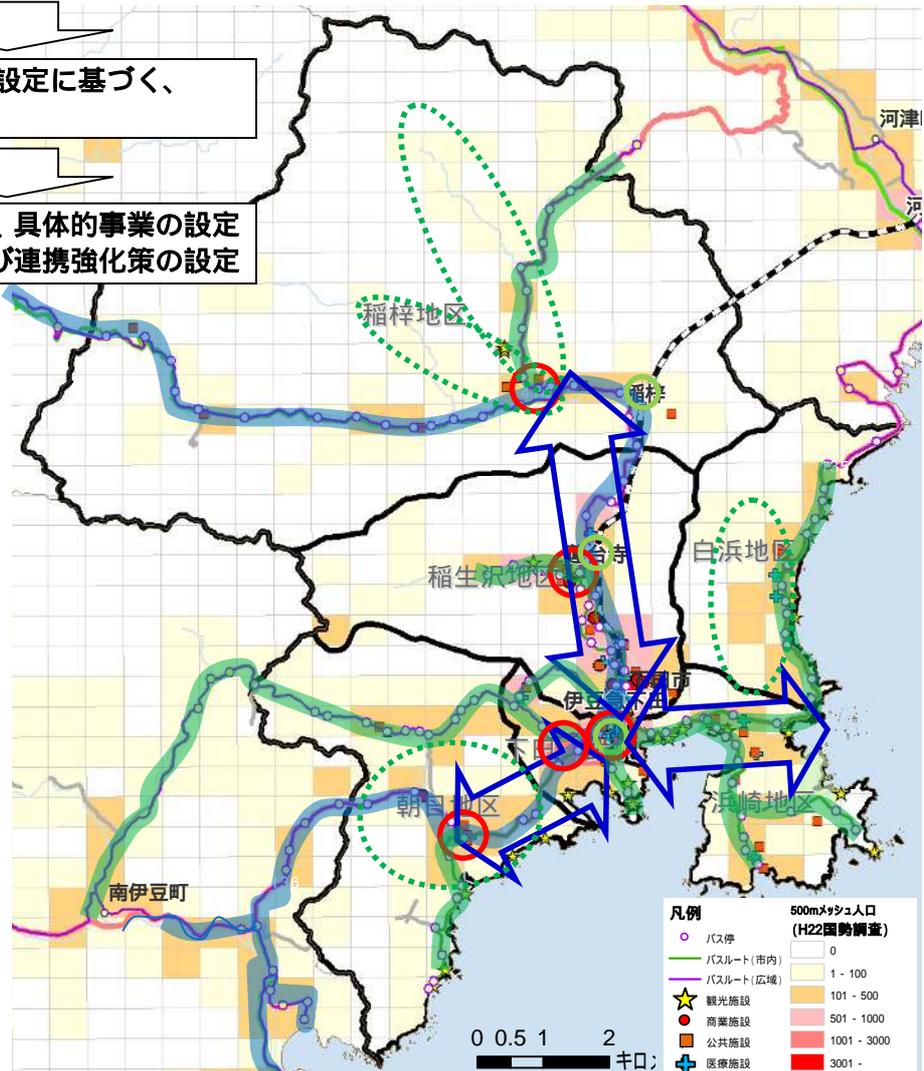
-  カバー割合が低く、バス利用の満足度が低いエリア（稲梓地区、朝日地区、白浜地区等）

観光需要対応が必要なエリア、区間を設定する

-  海岸沿いの海水浴場、観光施設等

路線の役割、エリア設定に基づく、対応方針の設定

新たな交通システム、具体的事業の設定
幹線、支線設定および連携強化策の設定



3 - 4 地区別の取組方針

(1) 朝日地区 郊外部(臨海部)

＜検討方針＞ **※幹線、支線、結節点実施のモデル地区**

✓メイン幹線 石廊崎線・下賀茂線の軸『地域間幹線』

✓結節点(拠点) 吉佐美周辺(スーパー、郵便局、コンビニ有り)

✓取組のポイント

- ・吉佐美付近に結節点を設け、田牛線を支線化し、現状より運行本数を多くすることによりサービスを改善する。
- ・朝日小付近から下田中学への南北方向の移動が不便であるため、バス路線を設定する。
- ・上記2点を解決し、吉佐美から大賀茂線方面を結ぶバス路線、地域交通の可能性も含め、地域の交通を検討する。
- ・海岸沿いの観光資源へのアクセスとしてのメイン幹線および再編による地域交通の活用(観光交通対応)を図る。



	路線名	運行便数 (便/日)	一便あたり 利用者数	収支率 (%)
1	休暇村・石廊崎線	25	9.0	43.0%
8	金原車庫線	2	6.0	54.6%
F	石廊崎港線 (南伊豆町自主運行)	8	7.8	32.7%
2	下賀茂・堂ヶ島線	17	14.1	72.6%
C	子浦・伊浜線 (南伊豆町自主運行)	12	13.4	44.2%
E	下賀茂線 (南伊豆町自主運行)	2	3.0	25.8%
7	大賀茂線	9	3.0	31.1%
A	田牛線 (下田市自主運行)	3	5.3	29.1%

路線の位置づけ

- ・下賀茂線とともに国道136号線の軸を**メイン幹線**とする。
(サービス水準の高い幹線)
(下賀茂線とあわせ各方面3~4本/h)
・生活利用の他、観光利用としてのPR。
- ・石廊崎線とともに国道136号線の軸を**メイン幹線**とする。
(石廊崎線とあわせ各方面3~4本/h)
・生活利用の他、観光利用としてのPR。
- ・朝日地区北部の東西の軸として運行を維持しながら、田牛線の支線化とあわせ地域内交通を検討。
- ・下田中学校へのバス通学生の利便性確保を検討。
- ・大賀茂線をフィーダー系統の国庫補助対象として検討
- ・地域内交通として支線化・通学用として確保。
(吉佐美の結節点を中心とした運行)
- ・田牛地区のサービス改善にあわせた観光利用のPR。

(2) 稲梓地区 郊外部(山間部)

- <検討方針> **※幹線、支線、結節点実施のモデル地区**
- ✓メイン幹線 バサラ峠線『地域間幹線』
 - ✓結節点(拠点) 相玉～下箕作のあたり(診療所、小規模店舗あり)
※将来、伊豆縦貫道稲梓ICの整備にあわせ拠点化
 - ✓取組のポイント
 - ・箕作バス停付近に結節点を設け、逆川線(1日4往復)を路線の支線化し、現状より運行本数を多くすることによりサービスを改善する。
 - ・逆川への移動を確保するために地区別戦略会議を活用し、デマンド運行等を含め洞(集落)から幹線バス路線への方策を検討する。

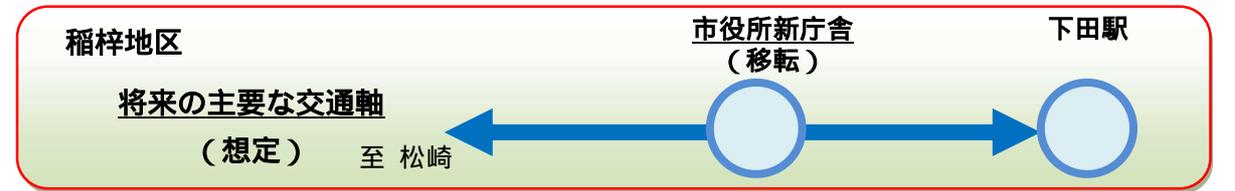


路線名	運行便数(便/日)	一便あたり利用者数	収支率(%)
9 バサラ峠線	21	15.0	90.9%
B 賀茂逆川線(下田市自主運行)	10※	3.9	17.8%

路線の位置づけ
<ul style="list-style-type: none"> ・国道414号、下田松崎線の軸をメイン幹線とする。(サービス水準の高い幹線)(各方面1~2本/h) ・メイン幹線に各集落から出た際に、利用しやすいバス停配置等の改善検討。 ・地域内交通として支線化。(下箕作～相玉付近の結節点を中心とした運行) ・小中学生の通学用として確保。

結節点イメージ 乗継する結節点には屋根、ベンチ、案内といった待合環境を確保する(商店等とも連携)

なお、バサラ峠線は将来的な市役所の移転(新庁舎)、中学校の統合などの状況によっては、伊豆急下田駅の結節点および中心部からの主要な交通軸となり得る。本計画においてバサラ峠線は地域間幹線として位置づけ、サービス水準の高い幹線としていくこととするが、市役所新庁舎が決定した場合は、市役所へのアクセスのしやすさ、地域拠点としての地域内交通の結節等に留意する。



(3) 浜崎地区 中心部周辺

<検討方針>

- ✓メイン幹線 板戸一色線(国道135号)の軸『**地域内幹線**』
- ✓結節点(拠点) 鉄道駅、バス各路線との接続として下田駅を市全体の結節点(拠点)とする
- ✓取組のポイント
 - ・浜崎・爪木崎線は当該地区の唯一の路線であり、利用促進の取り組みとあわせ、地域内幹線として維持する。
 - ・浜崎地区から伊豆急下田駅へ到着するバス路線の、市中心部やメディアカルセンター方面へのアクセス向上のための乗継利用促進策を図る。
 - ・浜崎地区に点在する観光資源へのアクセス確保として、イベントに対応した運行、観光客への利用促進PRを行う。



路線名	運行便数 (便/日)	一便あたり 利用者数	収支率 (%)
6 須崎・爪木崎線	22	3.7	39.4%
3 板戸一色線	46	4.9	41.2%

路線の位置づけ

- ・浜崎地区住民の買い物や通院といった日常の移動手段として、**地域内幹線**とする。
- ・生活利用の他、観光利用としてのPR。イベントにあわせた運行。
- ・須崎線をフィーダー系統の国庫補助対象として検討
- ・国道135号を経由して、白浜地区の生活利用および観光利用両面から見た幹線路線である。板戸一色-下田駅を結ぶ市域内の路線であり、白浜地区および浜崎地区の主要な**地域内幹線**とする。
(サービス水準の高い幹線)(各方面1~3本/h)

(4) 白浜地区 郊外部(臨海部)

- <検討方針>**
- ✓メイン幹線 板戸一色線(国道135号)の軸『地域内幹線』
 - ✓結節点(拠点) 鉄道駅、バス各路線との接続として下田駅を市全体の結節点(拠点)とする
 - ✓取組のポイント
 - ・白浜地区内の山間部集落の公共交通カバーについて、地区別戦略会議を活用し、地域に合った改善方策を検討する。
 - ・白浜地区から伊豆急下田駅へ到着するバス路線の、市中心部やメディカルセンター方面へのアクセス向上のための乗継利用促進策を図る。
 - ・白浜地区の観光資源へのアクセス確保として、夏季限定のシャトルバス運行、観光客への利用促進PRを行う。



路線名	運行便数 (便/日)	一便あたり 利用者数	収支率 (%)
3 板戸一色線	46	4.9	41.2%
10 天城線※	2	28.5	73.9%

路線の位置づけ

- ・国道135号を経由して、白浜地区の生活利用および観光利用両面から見た幹線路線である。板戸一色-下田駅を結ぶ市内の路線であり、白浜地区および浜崎地区の主要な地域内幹線とする。
(サービス水準の高い幹線)(各方面1~3本/h)
- ・生活利用の他、観光利用としてのPR。海水浴シーズンの往復運行。
- ・順天堂大学への広域利用として、目的を絞った形で多く使われている路線。
- ・白浜地区から河津方面の利用ニーズもあるため、白浜地区から河津地区を結ぶ広域路線の視点からもサービス確保を検討。

※H25年度実績の為、現在の運行形態と異なる

(5) 稲生沢地区 中心部

<検討方針>

- ✓メイン幹線 バサラ峠線『地域間幹線』
- ✓結節点(拠点) 蓮台寺駅(鉄道との結節点)
- ✓取組のポイント
 - ・蓮台寺・大沢口線は大沢方面からの唯一の路線であり、利用促進の取り組みとあわせ、地域内幹線として維持する。また、沿線に立地する高校への通学路線であることから、通学ニーズへの対応も含め、地域内幹線として維持する。
 - ・稲生沢地区から伊豆急下田駅へ到着するバス路線の、市中心部やメディカルセンター方面へのアクセス向上のための乗継利用促進策を図る。



	路線名	運行便数 (便/日)	一便あたり 利用者数	収支率 (%)
5	蓮台寺・大沢口線	40	3.2	47.4%
9	バサラ峠線	21	15.0	90.9%

路線の位置づけ	
→	・下田高校生徒の通学手段および大沢口方面の居住者の生活交通手段として地域内幹線とする。
→	・国道414号、下田松崎線の軸をメイン幹線とする。 (サービス水準の高い幹線) (各方面3~4本/h)

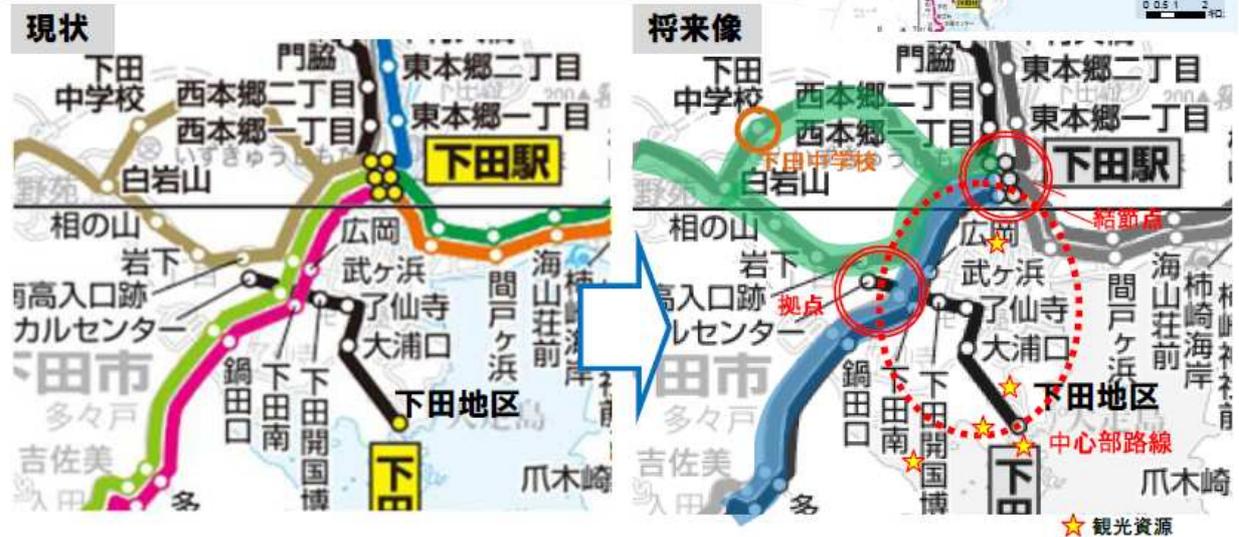
なお、バサラ峠線は将来的な市役所の移転(新庁舎) 中学校の統合などの状況によっては、伊豆急下田駅の結節点および中心部からの主要な交通軸となり得る。本計画においてバサラ峠線は地域間幹線として位置づけ、サービス水準の高い幹線としていくこととするが、市役所新庁舎が決定した場合は、市役所へのアクセスのしやすさ、地域拠点としての地域内交通の結節等に留意する。



(6) 下田地区 中心部

<検討方針>

- ✓メイン幹線 石廊崎線・下賀茂線の軸『地域間幹線』
(メディカルセンターと下田駅間の軸も担い、中心部移動の軸としても活用)
- ✓結節点(拠点) 鉄道駅、バス各路線との接続として下田駅を市全体の結節点(拠点)とする
- ✓取組のポイント
 - ・下田駅、メディカルセンターおよび旧町エリアは、生活・観光の目的施設が集まるエリアであり、市内各方面からのバス路線のマイマイ通りへの路線変更あるいは乗継利用促進(乗継運賃の適用など)により、中心部の利便性向上を図る。
 - ・中心部の生活、観光両面の利便性向上について、中心部交通検討の戦略会議を活用し、地域に合った改善方策を検討する。



路線名	運行便数 (便/日)	一便あたり 利用者数	収支率 (%)	路線の位置づけ
4 下田海中水族館線	27	3.0	75.5%	→ 海中水族館への観光対応をメインとした路線であるが、中心部居住者の生活路線、中心部観光施設へのアクセス路線、商業活性化路線としての役割も担っている。下田市中心部地区における利便性向上、利用促進の観点からも活用を図っていく。 ※中心部路線として位置づける(次頁参照)
7 大賀茂線	9	3.0	31.1%	→ 下田中学校へのバス通学生の利便性確保を検討。 ・中学校へのバス交通とあわせ、起伏のある地域(団地等)における中心部への移動確保を検討。

なお、一条下賀茂線は将来的な学校の統廃合などの状況によっては、伊豆急下田駅の結節点および中心部からの主要な交通軸となり得る。また、市民の敷根公園利用者のバス利用へも対応する。

(7) [共通]中心部における目的地への移動、接続の課題

＜中心部の利便性確保の必要性＞

下田駅、メディカルセンターおよび旧町エリアは、生活・観光の目的施設が集まるエリアであり、中心部に訪れた方の利便性向上が必要。

＜対応方法＞

- ✓ 下田駅で接続する路線の乗り継ぎのための運賃施策の検討
→例：他のエリアから中心部まで乗り継いだ方への乗り継ぎ割引適用
→白浜や須崎方面からメディカルセンターへ行く際の乗り継ぎ
- ✓ 中心部の移動（マックスバリュ下田銀座店や観光施設などを巡る）が可能な環境
→買い物は荷物を伴うため、宅配サービスなどの周知とセットで検討
- ✓ 観光客への現状は「分からない」「乗れない」
→分かりやすいルート、安心して乗れるルート、運賃体系の改善



3 - 5 計画の数値目標の設定

下田市地域公共交通基本計画の取組実施に対する数値目標を以下のように設定する。

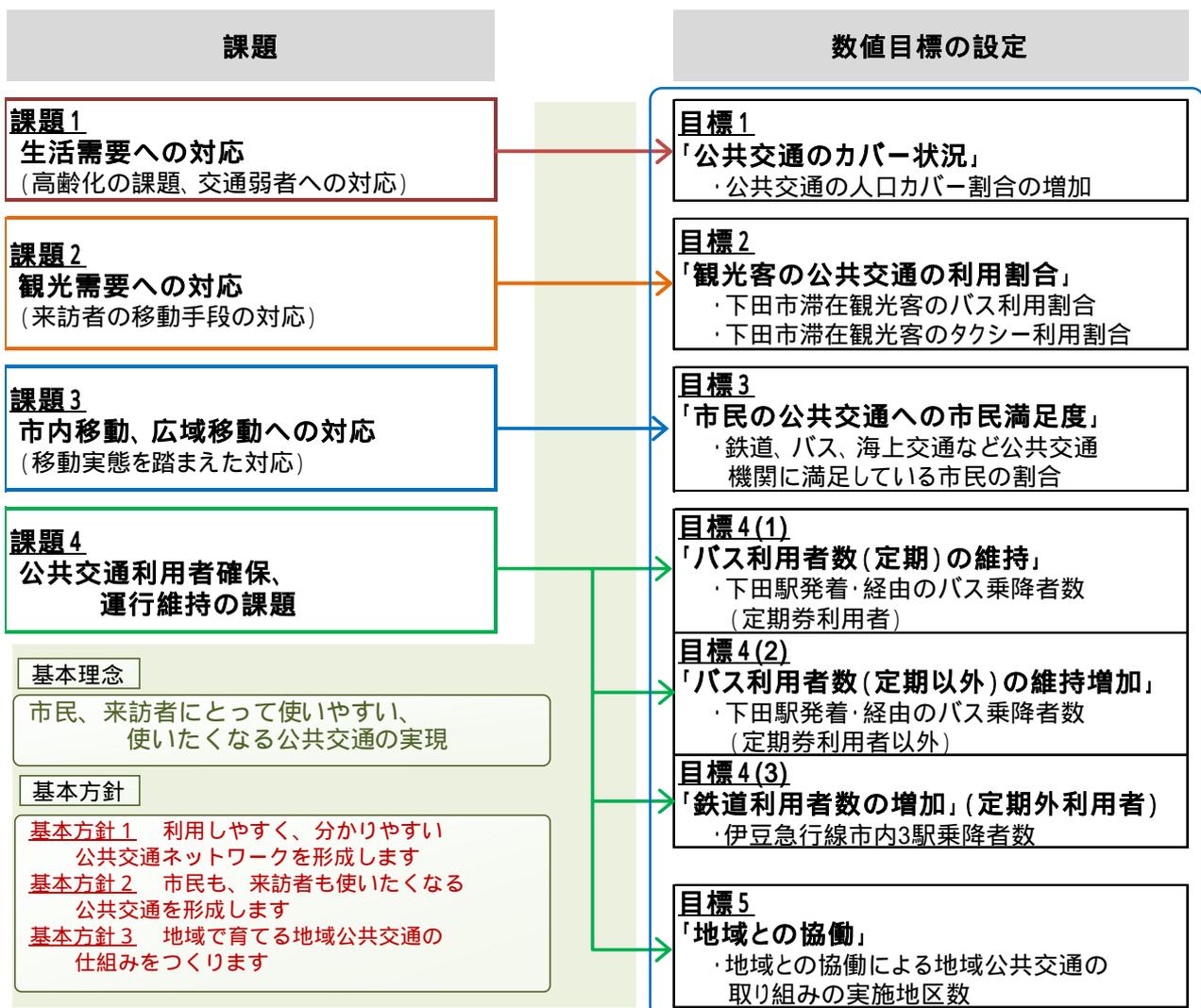
1 目標年次

第4次下田市総合計画基本構想、基本計画と連携させ、**令和4年度**を目標とする。計画期間は平成27年度～**令和4年度**(平成27年4月～**令和5年3月**)の**8年間**とし、策定から3年後の中間年に中間評価を実施し、見直しの必要性等を検討しながら進める。

2 計画の数値目標

計画の数値目標は、課題として掲げた4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4の(1)～(3)は公共交通利用者数の増加を示す目標値であり、課題1、2、3に対する取り組みの結果でもあるため、全体的な目標設定ともいえる。基本理念、基本方針に基づいた事業の実施により目標を達成することを目指す。

下田市地域公共交通基本計画の取り組みに基づく数値目標



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増加

課題1 (生活需要への対応) に対する目標

現状値 (総合計画時点含む)

平成26年度
(本調査) **77.7%**

目標年(令和4年度)

80%以上 カバー率を高くし、交通弱者を含む広い市民の利用環境を向上させる。



目標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

課題2 (観光需要への対応) に対する目標

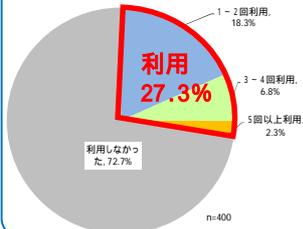
現状値 (総合計画時点含む)

平成26年度
(本調査) **バス / 27.3%**
タクシー / 19.8%

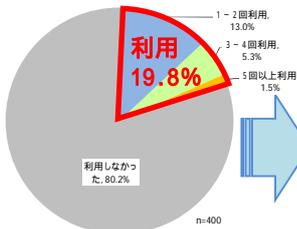
目標年(令和4年度)

バス / 35%以上
タクシー / 25%以上 公共交通利便性のアピールによるバス、タクシーの利用割合を増加させる(マイカー利用からの転換)。

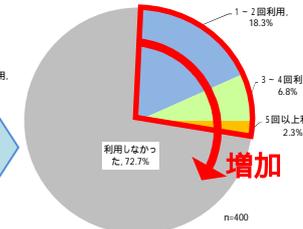
路線バスの利用状況



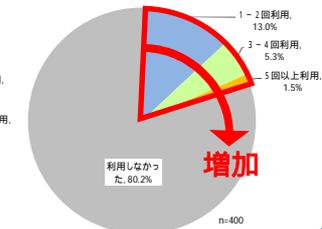
タクシーの利用状況



路線バスの利用状況



タクシーの利用状況



目標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

課題3 (市内移動、広域移動) に対する目標

現状値 (総合計画時点含む)

平成21年度
(総合計画掲載数値) **30%**

目標年(令和4年度)

50%以上 公共交通の利便性や分かりやすさの向上により、市民満足度を増加させる。

目標4「公共交通利用者数」

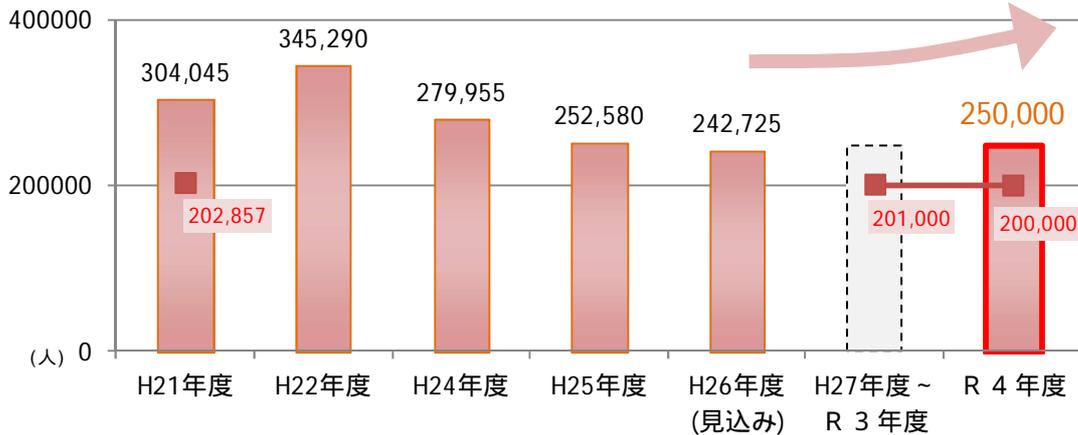
4(1) 下田駅発着・経由のバス乗降者数（定期券利用者）の維持（減少傾向に歯止め）

課題4（公共交通利用者確保、運行維持の課題に対する目標

現状値（東海バス調べ）

目標年（令和4年度）

平成26年度 （見込み）	242,725人 （年間）	→	250,000人以上	通勤・通学等の定期利用者の減少傾向の歯止めをかける。
-----------------	------------------	---	------------	----------------------------

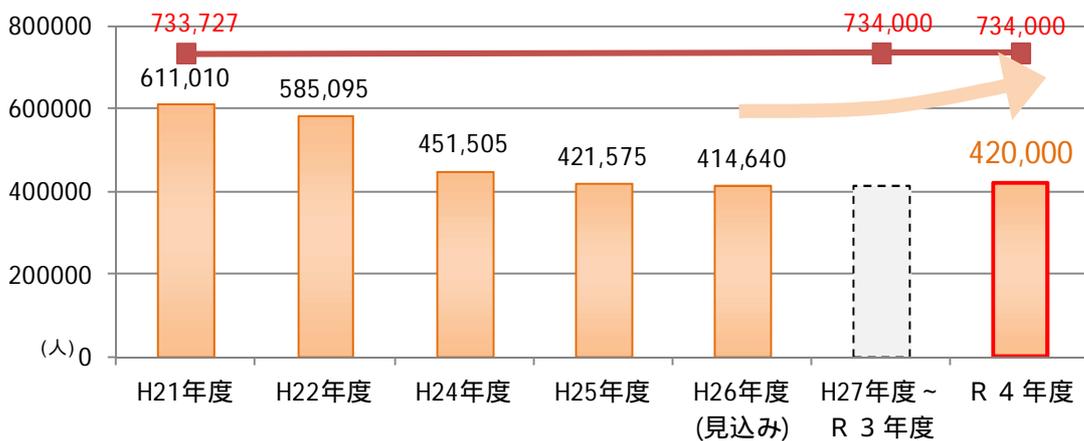


4(2) 下田駅発着・経由のバス乗降者数（定期券利用者以外）の維持・増加

現状値（東海バス調べ）

目標年（令和4年度）

平成26年度 （見込み）	414,640人 （年間）	→	420,000人以上	高齢者の利用や観光客利用の維持・増加により定期券利用者以外を増加させる。
-----------------	------------------	---	------------	--------------------------------------



(1)(2) グラフ数値は東海バス調べ。また、赤線は総合計画に記載する目標値を示している。目標値は今後の総合計画の見直しに合わせて、整合性を踏まえながら見直しを実施する。

4(3) 伊豆急行線市内3駅乗降者数の維持・増加

現状値（総合計画時点含む）

目標年（令和4年度）

平成21年度 （総合計画 掲載数値）	1,409,216人	→	1,410,000人以上	鉄道利用者を増加させる。
平成25年度	1,214,201人			

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り組みの開始および実施地区の増加

課題4（公共交通利用者確保、運行維持の課題に対する目標）

現状値（総合計画時点含む）

目標年（令和4年度）

平成26年度 (本調査)	未実施	➔	2地区以上で実施	市民との協働により地域公共交通の維持、構築を図っていく。
-----------------	------------	---	-----------------	------------------------------



目標3、4は、下田市総合計画の目標を使用しているが、総合計画には中間年として平成27年度の目標も位置づけられている。平成27年度に総合計画の中間評価をする数値を検証した上で、目標値の設定を再検討していく。

第4章 地域公共交通網形成計画のスケジュール

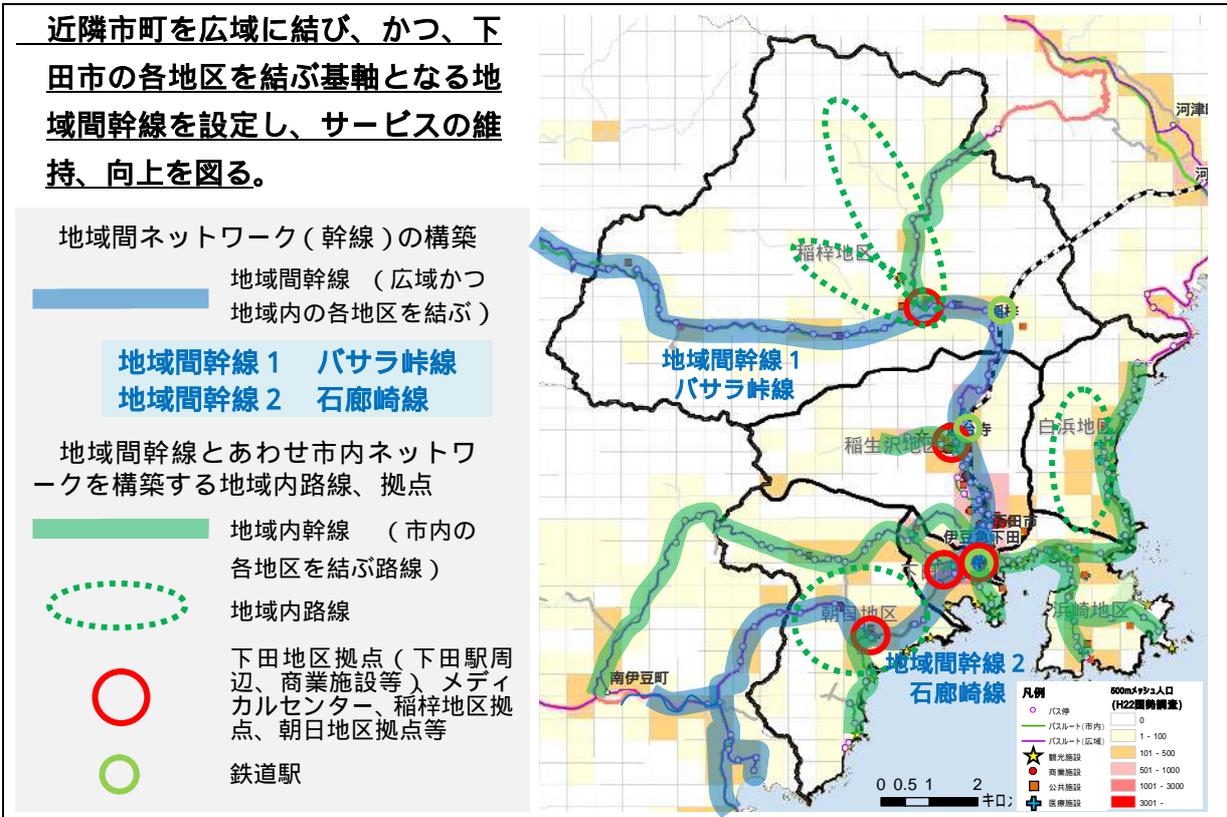
4-1 地域公共交通網形成計画のスケジュール

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。
主に5つの事業を設定し、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、計画の進行管理もあわせて取り組むこととする。

取り組み内容	内容	計画目標年(R4年度)																実施主体 (役割分担)
		H27年度		H28年度		H29年度		H30年度		H31年度		R2年度		R3年度		R4年度		
		前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
1. 「地域間ネットワーク(幹線)構築」(地域間幹線としての国の補助適用)	近隣市町を広域に結び、かつ、下田市の各地区を結び基礎となる地域間幹線の設定およびサービスの維持、向上																	株式会社南伊豆 東海バス
2. 「地域内ネットワーク構築」	幹線、支線、結節点による地域内交通の再構築によるサービスの維持、向上																	
モデル地区 先行実施 各地区へ 展開	朝日地区 (モデル地区)																	下田市
																		株式会社南伊豆 東海バス
	稲俣地区 (モデル地区)																	下田市
																		株式会社南伊豆 東海バス
	浜崎地区																	株式会社南伊豆 東海バス
	白浜地区																	下田市
	稲生沢地区																	下田市
	下田地区																	下田市
3. 「中心部利便性構築」	中心部路線の再構築 乗り継ぎ利便性の向上(路線接続、乗り継ぎ運賃等の検討、設定) 中心部の情報案内、分かりやすさの向上																	株式会社南伊豆 東海バス タクシー事業者 下田市
4. 「利用促進」	利用促進チラシ(路線、時刻表案内)の作成、配布 モビリティマネジメントの実施 分かりやすい行先案内等利用促進、表示等の工夫 観光シーズンに合わせた運行の工夫																	株式会社南伊豆 東海バス タクシー事業者 下田市
5. 「地域との協働」	協働による地区別検討の実施 協働による中心部検討の実施 協働による観光交通検討の実施																	下田市 地域住民 商店街関係者 観光関係者等
(その他) ・計画の進行管理 ・進捗状況の市民等への開示	会議、分科会の継続 ・下田市地域公共交通会議の開催 ・下田市地域公共交通戦略分科会(仮称)の開催 ・進捗の評価、改善の取組み ・事業の実施状況の市民等への周知、実施評価の開示																	下田市 (地域公共交通会議、地域公共交通戦略分科会)
網形成計画の更新																		国、県による補助適用など、国、県とも連携し進める

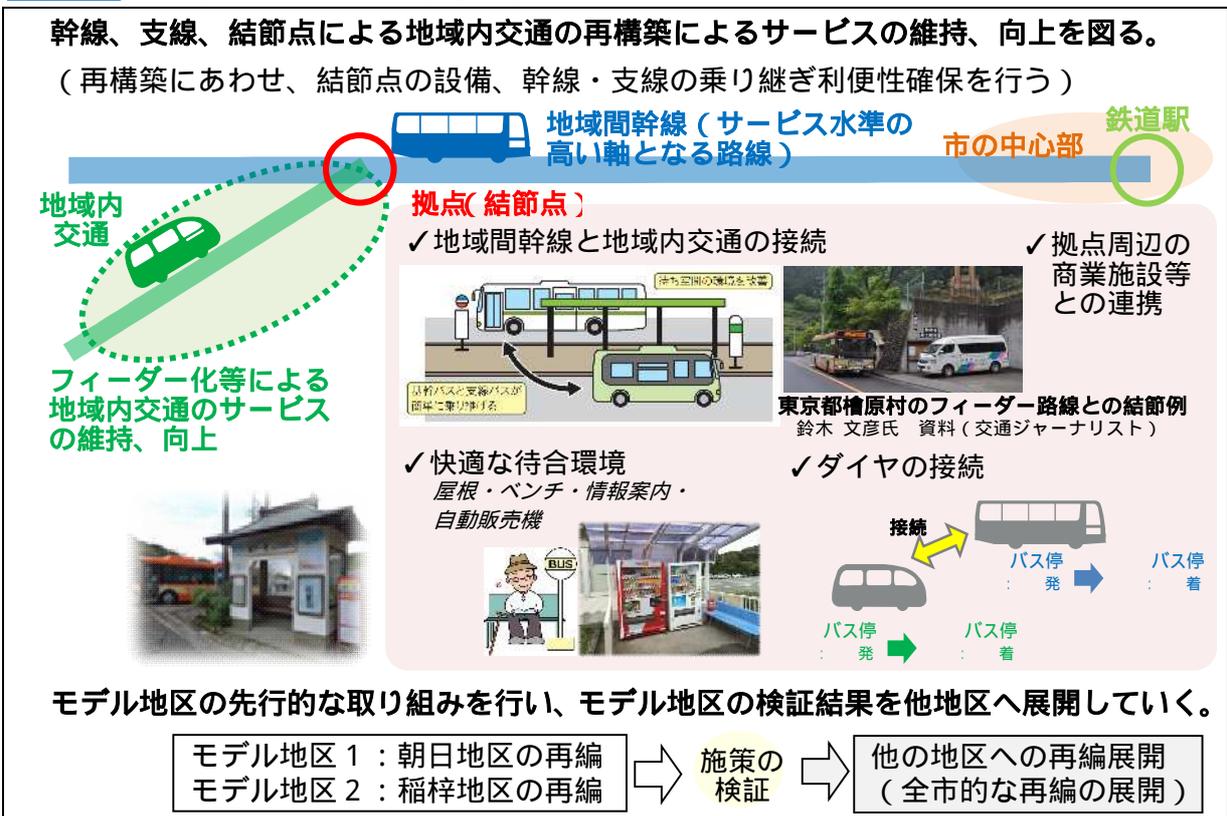
4 - 2 具体的な取り組み内容

取組 1. 「地域間ネットワーク（幹線）構築」事業（地域間幹線としての国の補助適用）



地域公共交通確保維持事業(国土交通省)における地域間幹線系統に該当
地域公共交通確保維持事業(国土交通省)における地域内フィーダー系統に該当

取組 2. 「地域内ネットワーク構築」事業



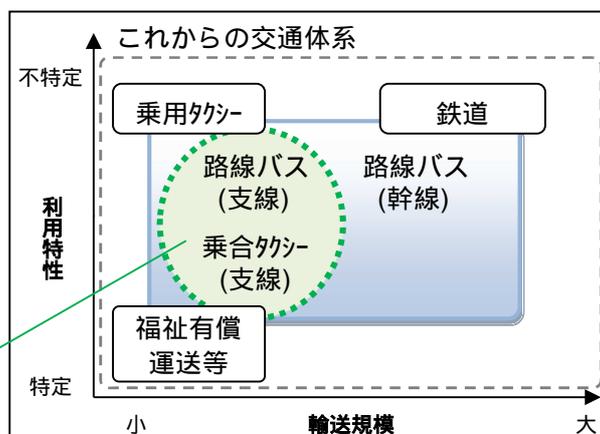
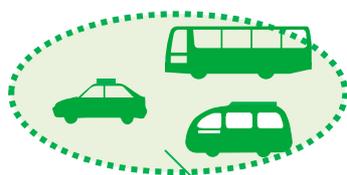
<取組2の地域内ネットワーク構築の取り組みのポイント>

需要に合わせた持続可能な方法の適用

地域内ネットワークの構築については、支線化、巡回路線化、デマンド運行化など様々な取り組み方法があるが、交通システムとしては従来の大型バス運行から小型バス、乗合タクシーによる定時定路線運行、デマンド交通など様々な方法があり、地域特性や需要に合わせた持続可能な方法を選択していく。白浜地区では地区内の道路が狭隘なため、地区内へのバス車両の運行が困難であるが、このような場合、バス以外の車両適用とする。また、観光対応としては、下田市において季節ごとのイベントがあり、季節ごとの細やかな移動手段確保として、バスあるいはタクシー車両の活用による観光交通の対応策を検討する。

地域内ネットワークの交通メニュー

従来の大型バス運行から小型バス、乗合タクシー、デマンド交通など様々



以下に、地域内ネットワークを構築している事例について紹介する。

<事例：富士市 / 様々な事業者、車両スタイルによる地域内の交通>

富士市では、路線バスの他、コミュニティバス、デマンドタクシーとして小型バス、ワンボックス車両、セダン車両など様々な車両スタイルによる地域に適した地域内交通を導入している。交通事業者としてもバス事業者1社、タクシー事業者4社でそれぞれの路線やエリアを担いサービスを提供している。



(写真：富士市ホームページ・富士市バスなびより)

<事例：富士宮市 / タクシー事業者によるデマンド型乗合タクシー>

宮タク(デマンド型乗合タクシー)は、バス路線が廃止された地域や、交通空白地域の方々の最低限の生活交通を確保するために導入。予約制のタクシーに相乗りすることにより、低価格で自宅から街中エリア(富士宮駅・市立病院・商店街などが連なる中心市街地)まで移動できるサービス。宮タクを使って中心市街地まで出れば、宮バスに乗り継ぐことも出来る。(出典：富士宮市ホームページ)



< 取組 2 のモデル地区の取り組み（朝日地区、稲梓地区） >

モデル地区 1：朝日地区

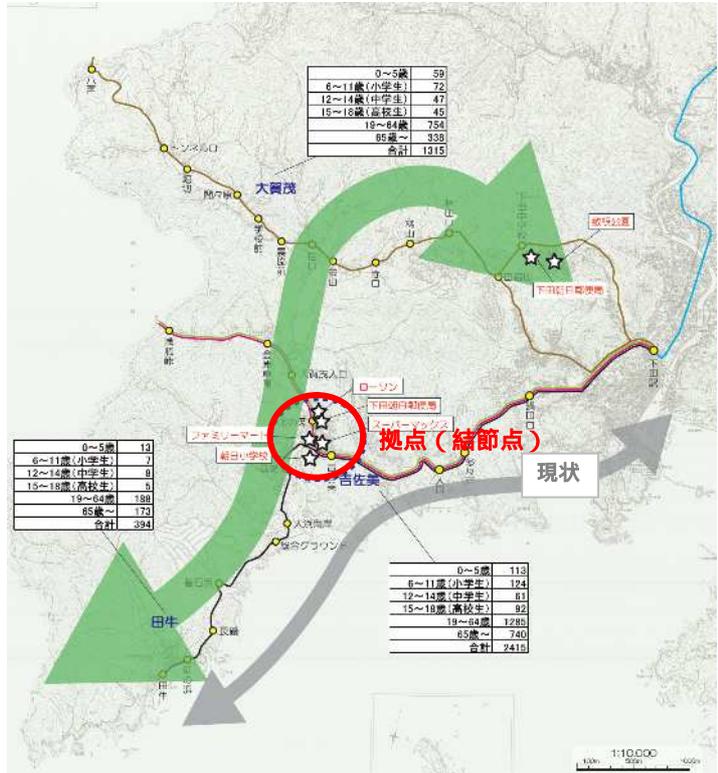
- ・朝日地区を対象とした再編の実施（サービスの維持、向上およびモデル地区としての取り組みの検証）

田牛方面から吉佐美を通り、下田中学校までを結ぶルートを検討を行う。結節点として整備する吉佐美で他路線へ乗り換えることで伊豆急下田駅方面などへアクセスが可能となる。

拠点（結節点）：吉佐美周辺



吉佐美周辺写真



モデル地区 2：稲梓地区

- ・稲梓地区を対象とした再編の実施（サービスの維持、向上およびモデル地区としての取り組みの検証）

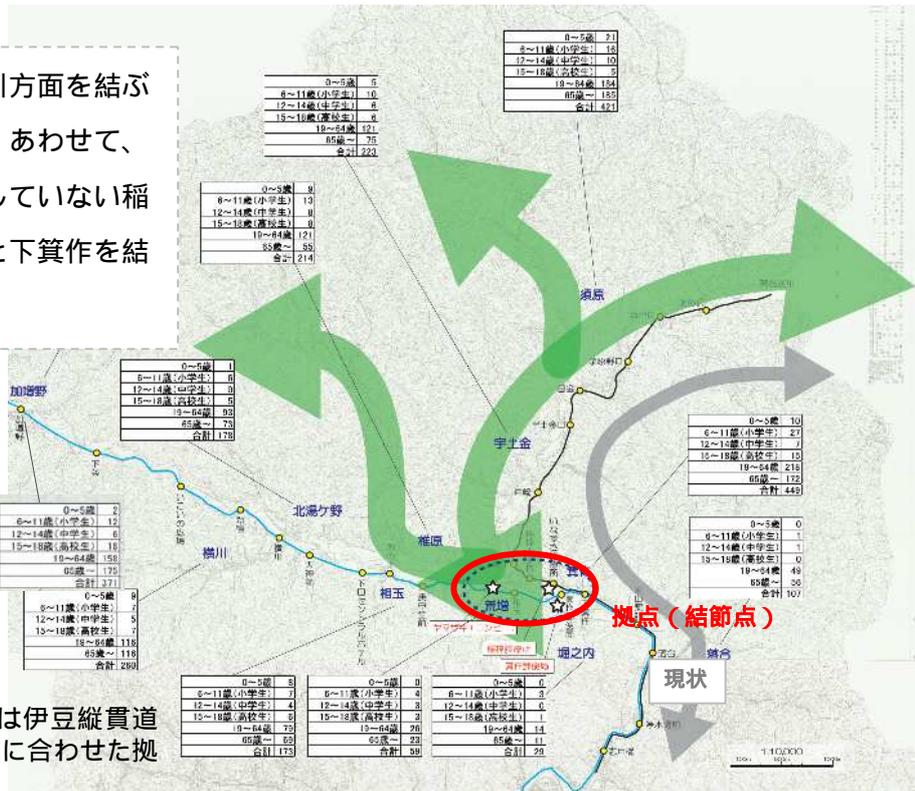
下箕作から賀茂逆川方面を結ぶルートの検討を行う。あわせて、現在路線バスが運行していない稲梓地区周辺の山間部と下箕作を結ぶ路線の検討を行う。

拠点（結節点）：下箕作周辺



下箕作周辺写真

下箕作周辺は、将来的には伊豆縦貫道の下田北IC（仮称）の整備に合わせた拠点づくりが求められる



取組3 「中心部利便性構築」事業

中心部路線の再構築

乗り継ぎ利便性の向上(路線接続、乗り継ぎ運賃等の検討、設定)

中心部(駅前拠点)の情報案内、分かりやすさの向上(バス、タクシーの案内や、外国人観光客への案内など)



事例: 拠点での情報案内



中心市街地の複合施設において、各方面のバス発車時刻を電光掲示板で案内。(青森県八戸市)

中心部での各交通の案内

なお拠点での中心部(駅前拠点)の案内として、バス、タクシー(一般タクシー、観光タクシー)、レンタサイクル、海上交通などの分かりやすい案内も行っていく。

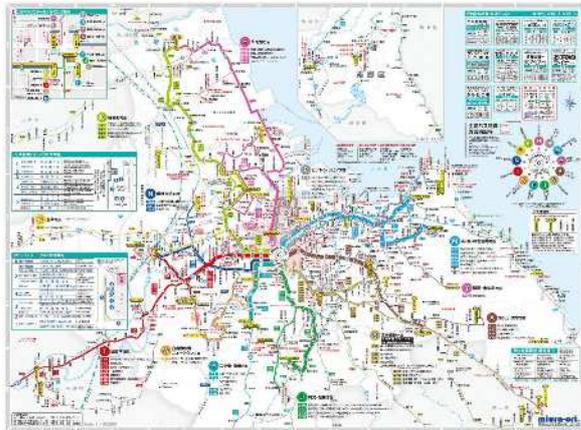


事例: 乗り継ぎ割引券・1日乗車券

バス利用促進策として、乗換え抵抗を軽減するため、1日乗車券及び乗継ぎ割引券を企画し試行。(静岡県富士市)

取組4 「利用促進」事業

利用促進チラシ（路線、時刻表案内）の作成、配布 モビリティ・マネジメント等の利用促進活動の実施



<事例：利用促進のツール>



左図

八戸市の3事業者共通の路線図「バスマップはちのへ」。方面別記号をバスマップに表示するとともに、運行本数を路線の太さで表示するなど、分かりやすさの向上を図っている。(青森県八戸市)

<事例：モビリティ・マネジメント>

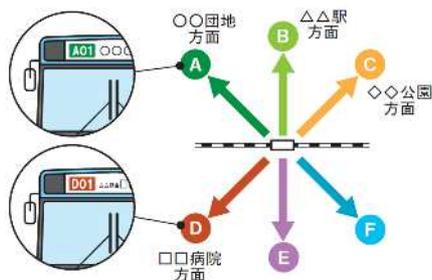
バスの乗り方教室開催の様子(東海バス)



分かりやすい行き先案内、行き先表示等の工夫（外国人観光客にも分かりやすい案内）

バス・車両の行き先表示や路線の表示（方面別に区分された記号と番号の組み合わせでの表示）

方面別に記号やカラーで分類、バスの行先表示にも記載して統一的に情報提供



<事例：行先表示>箱根登山鉄道ではバス路線の系統を記号化し、「バス車両のLED行き先表示」「バス停」「路線図」等に表示している。



下田市のバス路線も路線図、路線案内に色分けをして工夫しているが、来訪者、市民に分かりやすいよう、路線別色分け、ナンバリング化を強化および情報発信して、利用促進につなげることを検討する。



観光シーズンに合わせた運行方法の工夫の検討

季節ごとの観光にあわせたバス、タクシーを活用した運行方法の工夫について検討。

取組5 「地域との協働」事業

協働による地区別検討の実施

協働による中心部検討の実施

協働による観光交通検討の実施

地域協働（地域住民、商業関係者、観光関係者等）により地区別の交通、

中心部の交通、の検討や導入、利用や維持に関する協力体制による取り組みを実施する。

下田市
地域公共交通会議

地域公共交通戦略分科会

戦略的に個別検討を進める

- ✓地区別検討
- ✓中心部交通検討
- ✓観光交通検討



<事例：住民支援による市街地循環バス> ...「宮バス」



中心市街地の活性化と市民の生活交通を確保するため、バス停オーナー制度等の沿線市民、商店、病院等の支援による市街地循環バス「宮バス」を平成20年4月にスタートした。（静岡県富士宮市）

自治体では珍しいバス停オーナー制度（ネーミングライツ）の採用による支援金（492万円/年）収入。

宮バスサポーター制度の採用。市内の企業等に回数券裏面への広告掲載等による資金協力等を展開。

「宮バス」ネーミング公募（22件から選定）による市民の親しみ。

（出典：地域公共交通支援センターホームページ）

<事例：住民の主体的な活動を尊重した市の後方支援によるコミュニティバスの構築>



きたうえ号の取り組みは、NPO の働きかけ・アンケート調査から始まったのがきっかけです。NPO の取り組みから、交通問題を協議する「協議会」が設置されました。協議会において、住民の意向を把握するアンケート調査や走行実験などを実施し、地域の検討成果が三島市への要望書として提出されました。こうした地域の取り組みをうけて、市がサポートすることになります。

地域主導で構築されたコミュニティバス事業であることから、マイバス意識は高く、乗降客数は毎年増加しています。（静岡県三島市）

（出典：地域公共交通支援センターホームページ）

（その他）計画の進行管理

- ・ 下田市地域公共交通会議の開催、下田市地域公共交通戦略分科会の開催
- ・ 進捗の評価、改善の取り組み

事業名称	H27年度		H28年度		H29年度		H30年度		H31年度		R2年度		R3年度		計画目標年(R4年度)	
	4-9月	10-3月	4-9月	10-3月	4-9月	10-3月	4-9月	10-3月	4-9月	10-3月	4-9月	10-3月	4-9月	10-3月	4-9月	10-3月
取組1 「地域間ネットワーク(幹線)構築」事業 (地域間幹線としての国の補助活用)	[Progress bar from H27 to R4]															
取組2 「地域内ネットワーク構築」事業	[Progress bar from H27 to R4]															
朝日地区 (モデル地区)	[Progress bar from H27 to R4]															
稲穂地区 (モデル地区)	[Progress bar from H27 to R4]															
各地区へ 展開	[Progress bar from H27 to R4]															
浜崎地区、白浜地区、 瀬沼地区、下田地区	[Progress bar from H27 to R4]															
取組3 「中心部利便性構築」事業	[Progress bar from H27 to R4]															
取組4 「利用促進」事業	[Progress bar from H27 to R4]															
取組5 「地域との協働」事業	[Progress bar from H27 to R4]															
(その他) ・計画の進行管理	会議、分科会の継続実施															
・進捗状況の市民等への 開示	中間年の評価 必要に応じて改善の 取り組み															
	最終年の評価 R5年度以降の 取り組みの検討															
	事業の実施状況の周知															
	評価結果の開示 改善の取り組みが生じた場合 の周知															
	評価結果の開示 R5年度以降の 取り組みの開示															

継続的に
進行管理を行う

第5章 計画の実現に向けて

5-1 計画の実現に向けた取り組みの実施

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。

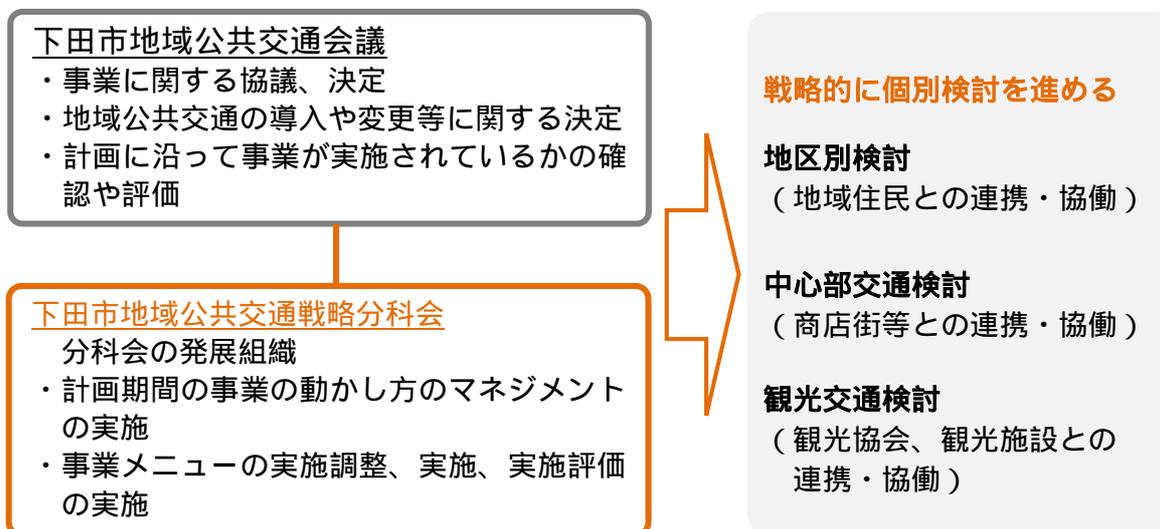


図 19 計画の実現に向けた検討組織

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。

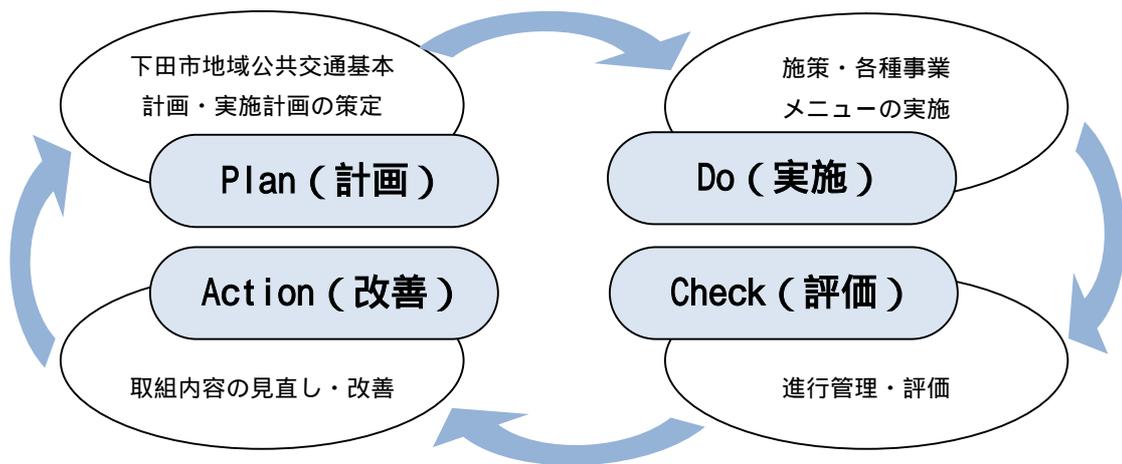
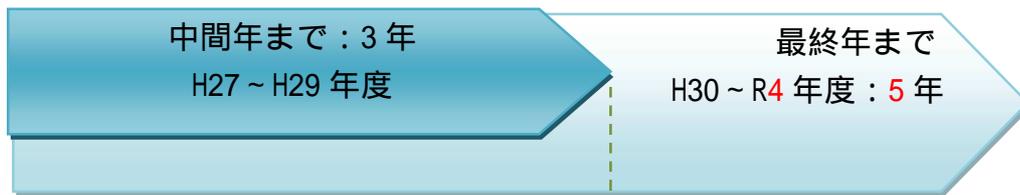


図 20 下田市地域公共交通基本計画の進行管理イメージ

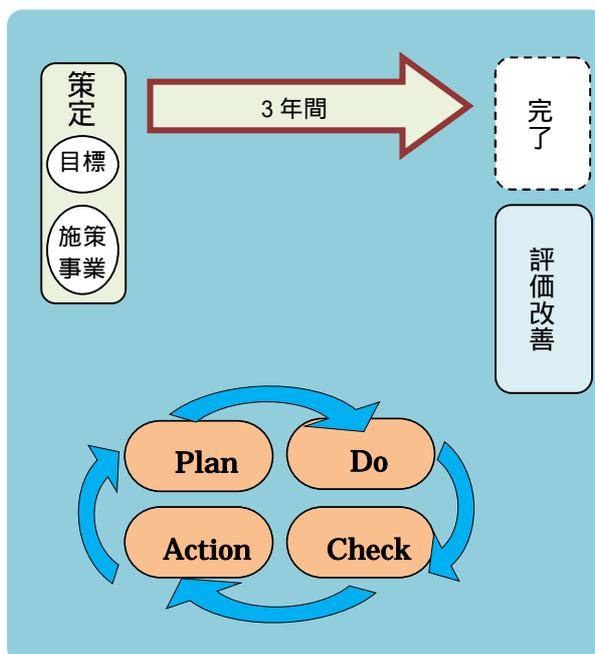
評価スケジュールは、以下のように3年後に中間評価を行い、必要に応じた事業の見直し等を行うこととします。

< 計画の期間 >

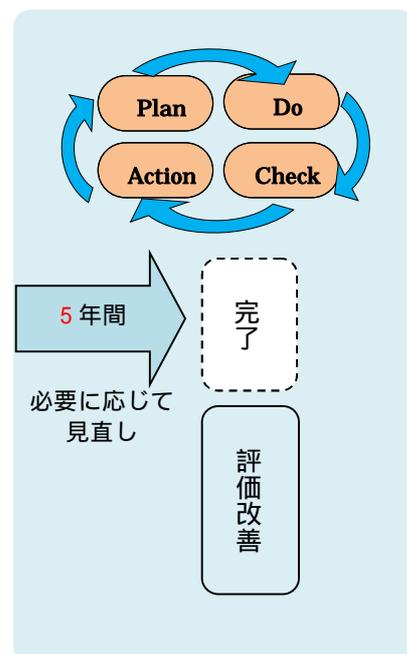


< 評価、見直しの進め方 >

第1サイクル



第2サイクル



5 - 2 関係者による役割分担・連携による取り組み

計画の目的、目標の達成のためには、市民、交通事業者、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。

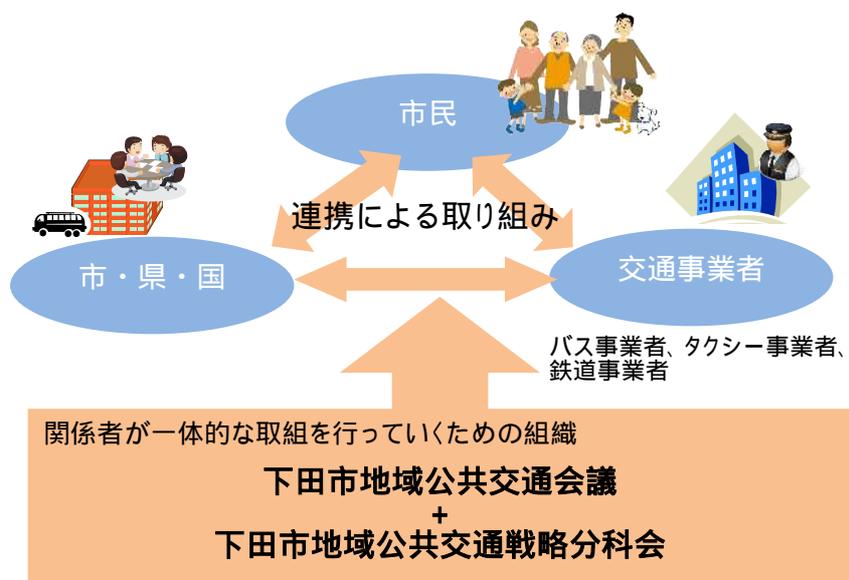


図 21 関係者による役割分担による取り組みイメージ