

## 「伊豆高原 MaaS」 v.2-7

## －地域の宿泊施設送迎バスの共同運行によるコミュニティバス構想－

## 1. 観光地伊東の地理的条件

近年、熱海のにぎわいに比して、伊東の停滞がしばしば指摘されている。これは、熱海が新幹線で首都圏から短時間で来れるという手軽さが大きい要因だが、肩を並べていた往時と比較して、伊東の独自の戦略不足は否めない。

伊東の地理的条件として、熱海で乗り換えるという不便さがあるだけに、なおさら街全体としてのデザインが重要と思われる。そのとき、伊東は、熱海と比べて、観光スポットが散在的であることがまず大きな条件となる。

すなわち、伊東は市内の旧温泉地と南部伊豆高原地域という性格が異なる地域から成っていて、観光地として、周遊型として設計しなければならない。また、リゾートマンションにしても、熱海は駅周辺に集中しているのに対し、伊東は市内各所に散在している。

したがって、伊東は、訪問客あるいは移住者のどちらにおいても、市内を周遊・巡回する交通手段を確保することが、観光地として生き残る必須の条件となる。

## 2. 伊豆高原の公共交通の現状と課題

伊豆高原の交通体系については、各所で問題点が指摘されており、「伊東市公共交通計画」においても「交通空白地区解消」の課題として位置づけられている。その具体案として、赤沢オンデマンドタクシーの試みや、伊豆高原コミュニティバスの実証実験も数度行われているが、既存のバス路線の補完を前提としていることや、狭い道が入り組む別荘地が広がり、リゾートマンションが散在するという特殊な地理的条件から、抜本的な改変までには至っていないのが実状である。

伊豆高原地域は、人口減が続く伊東市において、人口の横ばいが続く予想される地域である。したがって、そこでの「交通空白」をなくすことが当然の課題であるが、それだけでとらえるならば伊豆高原地域に特有な交通ニーズが見えなくなる。そのため、「交通弱者」という視点からとらえることも必要である。

伊豆高原における「交通弱者」はつぎの4種から成っている。1) 分譲地・マンションの定住者：都会からの退職者が移住して定住したとき、高齢化によって車を手放す場合、2) 分譲地・マンションのリゾート利用者：高齢化したとき、電車で来ても移動ができないので、しだいに足が遠くの場合、3) 観光客：旅行客にとっては、タクシーは、繁忙期は待ってもなかなか来ない。また、バスは大型観光施設間をつなぐので、小さな博物館・美術館・文化施設が点在している伊豆高原全体の魅力を伝えるのは難しい。そのため、鉄道利用の宿泊客は、駅と宿を往復するのにとどまっている。4) 小中学生：保護者の6割が送迎していて、大きなストレスとなっている。

1) と2) については、伊東市の大きな問題となっている「空き家」問題にもつながっている。また、3) については、近年の観光スタイルとしては、SNSのインフルエンサーが発信するレアな場所・機会を訪れ、追体験するパターンもあるが、伊豆高原においても、ふだんはあまり人が行かない場所にこそ観光資源が眠っていて、そこに行くまでの交通手段の開拓が望まれる。これは、増加が著しいインバウンドの外国客にも当てはまる。4) については、伊東小学校ではスクールバスを走らせ、これに年間7900万円の市費を投入しているのと比べて、不公平である。

このように、伊豆高原地域における交通ニーズは、生活と観光、高齢者と子ども・保護者のニーズから成る複合的なものであり、これらを同時に解消する案が求められている。

## 3. 伊東市政における交通政策の貧弱さ

全国の主要な温泉観光地で周遊バスがあるのは当然と思われるが、伊東にはその計画すらない。では、伊東市は観光都市として交通網の整備についてどのようにとらえているのだろうか？

「第4次伊東市観光基本計画」において、「交通」面に言及した個所はつぎのようである。

・市内に点在する観光スポットの回遊を促進し、滞在時間の延伸と消費額の向上を図る「量から質へ」の施策を推進する上でも、柔軟で利便性の高い交通手段の充実が不可欠である。

・交通利便性向上施策の検討 MaaS・自動運転技術を活用した地域内のシャトルサービス・ライドシェア30など、高度化する交通手段、サービスの動向を見据え、交通事業者などとの官民連携によって、本市の地域特性に適した観光交通網のあり方を検討し、その具体化への道筋を探っていく。

・南部地区には多彩な観光資源や宿泊施設が点在しており、観光客の回遊を促進して消費単価を向上させるためには、交通手段の充実が不可欠である。

ここでは、「回遊」という語が2回使われているものの、その具体的な形は示されていない。

そこで、つぎに「伊東市地域公共交通計画」を見るならば、いっそうその課題意識のなさが確認できる。

<地域公共交通の状況>・観光需要にも対応するため、鉄道、バス路線で市内を広く網羅した運行がされており、類似地域よりも輸送資源は充実していますが、より一層の活用が求められています。

伊東市の振興にとって、交通網の整備は避けて通れないが、観光政策と交通政策ともそれに正面から取り組む姿勢はない。また、縦割り行政によって、ばらばらに考えられていることが分かる。

#### 4. 「伊豆高原 MaaS」の概要

本提案「伊豆高原 MaaS」(Mobility as a Service)は、伊豆高原地域の独自性として、宿泊施設が自前で運行している送迎バスに着目し、それを伊豆高原全域を周回するコミュニティバスとして再編するものである。

コミュニティバスは、住民生活交通用と観光用に大別されるが、伊豆高原という地域は、別荘分譲地内およびその近隣に観光施設が散在するという特性から、その2つの移動ニーズを重ね合わせることが可能と思われる。

また、伊豆高原の場合は、既存の送迎サービスがかなり充実しているため、それを転用することが新交通システムへの移行の条件となりうる。

##### (1) 宿泊客送迎の実態

現在、伊豆高原において確認されている定時送迎バスは13本あり、その延べ便数は、片道79便である。

(資料参照) また、客の要望によって送迎可としている宿泊施設は27か所あり、それも合わせると、1日に片道約100~150便、往復にすると200~300便の送迎がなされていると思われる。

これらの送迎車両はばらばらに運行されていて、人件費、車両維持費が高くなる分宿泊費に転嫁されている。運転手を雇用せず、職員が運転する場合でも、運行時間中も間接的に人件費が発生し、本来の宿泊サービスが手薄になり、宿泊施設の負担が大きくなっている。特に、送迎客は、チェックイン・チェックアウト時間の前後に多くなるため、人手が足りないこともあり、支配人クラスが運転することが多く、大事な時間帯に責任者が不在になるという問題もある。送迎車を共同運行し、集約化できれば、効率性の高い移動手段を提供するだけでなく、宿のサービス向上にもつながると考えられる。

伊豆高原には、ペンション・民宿も約100軒あると言われている。その一部は予約時に言えば送迎可としているところもあるが、多くは、送迎なしと思われ、鉄道で来訪する客にとっては、利用しづらい。特に、インバウンド客は、重いカートを引き、坂を上り下りして移動している姿をよく目にする。これまで送迎ができなかった宿泊施設にとっては、共同送迎サービスに加わることで新たな客の獲得が期待できる。

また、伊豆高原エリア全体が周遊可能になることで、土地価格の上昇および、それに伴う宿泊施設のグレードの向上も見込まれる。

(注：送迎サービスの地域交通として活用についての行政側の姿勢として、「観光と地域交通に関する研究会報告書」(2020年7月、一般財団法人運輸総合研究所)では、次のような提言がなされている。「宿泊施設や観光施設等が、最寄りの駅や空港など交通拠点から自らの施設に家用車で送迎をしているが、そうした送迎車で観光地を周遊し、また運転手など地元の方に地元ならではの案内をしてもらうことが観光客のニーズに合致する可能性も考えられる。観光客目線から、潜在需要の掘り起こしを図り、地域経済に貢献するという視点も重要である。…これまでは観光のための交通について、交通事業者や観光関係者、行政、地域など観光と地域交通の関係者は、実際には法制度的に実現可能な事項について、できないという思い込みや制度上の手続きが困難などの理由で理解が不十分だったらいがみられる。…これからは、関係者間で連携・協力しながら、既存の秩序や概念に縛られることなく、観光客が望むシームレスな使いやすいモビリティサービスを提供することが望まれる。」(p.53-54))

## (2) 見落とされている地域の魅力

伊豆高原の魅力は、広大なエリアの中に、規模は小さいが見るべき多数の観光スポット、味わうべき飲食店が多数営業していることにある。それらは、宿泊施設と駅を結ぶ送迎サービスでは、素通りするだけで、隠れた名店・施設として紹介される観光マップを見て訪問希望を駆り立てられても、断念せざるをえないのが現状である。

共同送迎バスによる周回便を一般観光客が利用できるようにすれば、伊豆高原地域に散在する多くの観光文化施設・飲食店の利用が促され、新たな経済効果をもたらし、地域を活性化することにもなる。

たとえば、伊豆高原では、年間を通して、大小を問わず、多種多様な催し(五月祭、マルシェ、露天市、花鑑賞会、音楽会など)が開催されているが、これは、駅と大型観光施設を結ぶ既存の交通手段ではカバーできないイベントであり、コミュニティ周回バスがあれば、車での来訪客以外でも、魅力ある各会場を回遊できるようになる。

また、本構想は、単に観光客や地元住民を効率よく目的地へ運ぶことを目的とせず、むしろ、気が向いた停留所で乗り降りして、散策しながら隠れた店やスポットにめぐり合う探訪型の移動手段を企図している。

## (3) 地域の生活面の交通実態

### (a) 高齢者の足

また、伊豆高原には、約6千戸の別荘地・リゾートマンションが存在し、都会の退職者の移住先となっている。だが、高齢で車を手放した住民は生活の足を失うため、都会に戻るケースも少なくない。また、運転に不安を感じ、免許証を返納したくても、日常生活が送れなくなるため、事故を起こす恐れを持ちつつ、また周囲も心配しながら、車を使い続けている高齢者も多い。

高齢者にとって「移動」手段があることは、単に最低限の日常生活を送るためではない。心身の健康を維持するうえでも、気軽に外出して刺激を得ることが重要である。

共同運行バスを住民に開放することで、高齢者は憂いなく免許を返納でき、伊豆高原はいつまでも安心して暮らせる場所になるだろう。

### (b) 通学手段がないことと親の送迎負担

伊豆高原地域には小学校3校・中学校1校があるが、路線バス便が極端に少なく、通学の不便が大きいことがかねてから指摘されている。小学校は歩いて通える距離でない児童も多く、登下校を親が送り迎えしている。また、中学生は、片道1時間かけて坂道を歩いて通学する生徒も多く、部活に参加できないこともある。

児童生徒がコミュニティバスを利用できるようになれば、子どもだけでなく、親の負担も軽減され、教育・子育て環境の改善にもなるだろう。伊東市中央部では、スクールバスが運行されていて、義務教育を平等に受ける権利という点からも早急の改善が必要である。

では、送迎負担によってどれだけの損失が発生しているのだろうか？送迎負担は、金銭的には、直接費用（ガソリン代、車維持費等）、機会費用（時間的ロス）、外部費用（交通事故のリスク）から成るが、ここでは、つぎのように試算する。

・対島地区の小学校3校の合計児童数390人、対島中学校生徒数230人、計620人のうち、送迎している親は児童世帯の60%と仮定し、約370世帯（児童生徒）が自家用車で送迎していると想定する。（佐藤周議員の議会での質問（令和7年6月24日）では63%という数字が示されている。）

- ・送迎1回あたり往復距離（片道）5km（往復で10km）
- ・送迎日数：年間200日（授業日ベース）。
- ・車両ランニングコスト（燃料・減価・維持費含む）：1kmあたり45円
- ・保護者の時間コスト（機会費用）：時給換算1,200円。（1往復あたりの時間は距離に応じて往復30分と仮定。）

これらの条件から、計算式＝世帯数×（車両コスト＋時間コスト）×年間日数とすると、

- 1) 車両ランニングコスト（世帯あたり・年間）  
 $10\text{km}/\text{日} \times 45\text{円}/\text{km} \times 200\text{日} = 90,000\text{円}/\text{年}$
- 2) 保護者時間コスト（世帯あたり・年間）  
 $0.5\text{h} \times 1,200\text{円} \times 200\text{日} = 120,000\text{円}/\text{年}$
- 3) 世帯合計（車両＋時間）×送迎世帯数（370世帯）  
 $(90,000 + 120,000) \times 370 = 7700\text{万円}/\text{年}$

以上の計算から、対島地区において保護者は子どもの送迎によって、年間7700万円の費用を負担していると考えられる。コミュニティバスを運行するときには、これらの費用が不要となり、クロスセクター効果（他の行政分野への波及効果）として計算される。

## 5. 「伊豆高原 MaaS」の具体的な利点

- ・伊豆高原をほぼくまなく周回でき、それ自体新たな観光ルートとなる
- ・宿チェックイン前、チェックアウト後に伊豆高原の美術館等を回り、レストラン・カフェで飲食することにより、新たな観光需要が喚起できる。（現状は宿泊客は宿・駅間を直行・直帰するが多い。）
- ・宿にとっては、送迎に要する人手・時間が省け、本来の宿泊サービスに集中できる
- ・送迎バスの運行総本数を減らすことで、各施設の運行費用を軽減できる
- ・これまで送迎サービスができなかったペンション・民宿も加入することで、新たな利用客を見込める
- ・宿泊客以外の一般観光客も有料で利用可能とすることにより、維持費をさらに軽減できる
- ・バスが日に数本しかなかった別荘地、リゾートマンション約6千戸の利便性が大幅に高まる
- ・地元民も有料利用できることにより、足がない地元民の外出機会をもたらせる
- ・観光客と地元民の触れ合いができる
- ・来訪者は、伊豆高原には見るべき施設がまだ多くあることに気づき、再訪問意欲が高まる

## 6. 利用ニーズの推定

送迎便の共同運行による利用者は、宿泊・観光客が最も多いと思われる。

最近の伊東市の観光調査としては、「伊東市観光消費動向調査レポート【伊東市来訪客に関するアンケート調査2023年度】」が最も詳しく、伊東市の宇佐美・中央部・伊豆高原の比較も行っているため、その調査結果から読み取れることを示す。

・同調査では、伊東への来訪手段は、車が55%と最も多いが、鉄道も40%とかなりの割合を占める。伊東市内の宿泊先の地域別内訳では、伊豆高原は36%となっている。伊東市の宿泊客数は年間およそ300万人なので、伊豆高原地域の宿泊客数は年間108万人となり、このうち鉄道利用者は、約43万人となる。1日当たりによると約1200人と推定される。

・伊豆高原地区の観光ニーズは、市内の他エリアと比較して「温泉での保養」よりも、「自然景観を見るため」「観光施設や観光イベント」の割合が相対的に高くなっている。これから、伊豆高原においては移動的・周回的観光行動の潜在的需要に応える、他地域にはない交通手段を提供すべきと思われる。

・市内で使った交通費の額は、駅周辺4700円、伊豆高原5900円、宇佐美5200円となっていて、伊豆高原の交通費負担が高くなっていて、その分不満も高くなると考えられる。周回バスによって、交通費を軽減することにより、その不満を解消するだけでなく、いっそうの集客を見込める。

（再来訪のために力を入れるべきと思われる項目「その他」を選択した回答者の自由回答から形態素解析を行い、頻出する単語を抽出したところ、一番多い「充実」に次いで、「バス」が二番目であり、バス移動についての関心（不満）が高いことが分かる。ここからも、伊豆高原は観光客に交通費を多く負担させているにもかかわらず、行きたいところに行けない不満が強く、需給のアンバランスがあることが確認できる。）

・再来訪のために力を入れるべきと思われる項目コメントとして約50件の聞き取り結果が示されているうち、最も多いのはやはり「バス」についてのコメントである。以下はその一覧であるが、伊豆高原に周回バスがないことへの不満が高い。

- ・とにかく、公共交通機関の充実が急務だと感じました。具体的には①バス（20分間隔での運行を目指して欲しい）と②タクシー（20分以内に乗れる環境整備を目指して欲しい）
- ・徒歩（車両でない）の観光客のための電車やバスのフリー切符の充実
- ・車でこれなかった時に、バスなどの交通網がより充実していると良い。また、今回、初日が雨だったので、雨の時でも楽しめる施設があると嬉しい。
- ・お茶の淹れ方を覚えたり、体験できる場所、市内のバスの本数が増えると嬉しいです。
- ・伊豆シャボテン公園へのバスが少ないと思います。
- ・東海バスさんが大人にも有利な、もう少し安い周遊フリー切符でも出されたいらいかがでしょうか？・・・川奈への旧道に、バス停が無くて乗り降り自由なコミュニティバスを走らせて下さい。
- ・沿線鉄道事業者（JR東日本横浜支社、JR東海静岡支社、伊豆急行、伊豆箱根鉄道）やバス事業者（東海バス、伊豆箱根バス）などと連携した観光誘客や回遊性、アクセス向上の取り組み。
- ・車でないと内陸部はアクセスしづらいため、周遊バスなどを作りPRした方がいいと思う。バスが分かりづらく、レンタカーしか手段がなかったため。
- ・市内移動のし易さ バスが分かりにくい。
- ・伊豆高原には温泉街がない。大室山等への駅からの移動手段が少ない。
- ・車でないと内陸部はアクセスしづらいため、周遊バスなどを作りPRした方がいいと思う。バスがわかりづらく、レンタカーしか手段がなかったため

あるダイバーズショップ経営者の話：

お客様は、鉄道利用の人もけっこういる。泊り客は少なく、多くの方は、ダイビングだけで戻られる。せいぜい、日帰り温泉に行くくらいである。コミュニティバスがあれば、行動範囲が広がり、ダイビング以外の楽しみ方ができるだろう。また、宿泊する人も増えるのではないかと？施設側としても、送迎の時間が節約できて、助かる。

## 7. 運行経費の概算比較

<現在の経費>

- ・1日125便(片道) 1往復1時間かかるとして(車両清掃時間等を含む)  
 車両維持費 約30施設月平均10万円(ガソリン代、保険、修理費等) 3600万円/年  
 車両更新費 約30施設10年毎に500万円の新車に買い替え 1500万円/年  
 人件費(時給1200円の機会コストとして) 5475万円/年  
 合計 10575万円/年

<共同運行に要する経費>

- ・鉄道利用の伊豆高原宿泊者数1200人のうち共同運行バス利用者を1000人として見込む。  
 バス1便当たり平均8人が乗車すると、120便の運行が必要となる。
- ・5ルート(A~E)(末尾ルート図参照)を設定し、運行間隔は、A・B・Cルートは集中時間帯は10分おき、それ以外は20分おき、D・Eルートは、集中時間帯は20分おき、それ以外は30分おきとして推定する。  
 (5ルート計130便)
- ・必要バス台数 8台 必要運転手人数 1日5時間勤務で7人(ただし9人体制で交代制)
- ・必要経費
 

車両維持費	8台×月平均15万円(ガソリン代、保険、修理費等)	1440万円/年
車両更新(償却)費	8台×10年毎に900万円の新車に買い替え	720万円/年
人件費(時給1500円)	7人×5時間=35時間/日	2000万円/年
事務員経費(時給1200円)	2人×8時間=16時間/日	700万円/年
システム維持費		500万円/年
事務所賃料・駐車場代		300万円/年
	合計	5660万円/年

以上から、単純に共同運行に置き換えるだけでも、4915万円(10575-5660)の経費が浮くことになる。これに加えて、以下の送迎客以外の収入・クロスセクター効果が見込める。

8. 送迎外、クロスセクター効果の推計

- ・送迎宿泊客以外に見込める乗客数

一般観光客	1便平均1人
地元住民(児童生徒の登下校を含む)	1便平均1.5人
1回乗車につき200円として	5路線1日計130便 = 2370万円/年

- ・周回途中下車による経済効果(飲食費・施設入場・体験教室料等)

1日	観光客	100人×2000円	7300万円/年
	住民	10人×1500円	550万円/年

- ・通学送迎にかかる費用控除 7770万円/年 (計算式は前出)

- ・その他 高齢者の外出誘引による医療費軽減効果、通院・通福祉施設費用(タクシー補助等)の軽減効果もあるはずである。

9. 伊東市の負担分

コミュニティバスは公共交通であり、本来は市が主導して進めるべきである。それを民間主導で実施する場合は、市からの補助を求めることになる。本構想では、その額を8千万円とするが、その支出の根拠は、すでに述べたように、通学手段の確保と高齢者の移動手段の確保であり、その試算はつぎようになる。

### (1) 通学送迎負担分

保護者の通学送迎費用7700万円は、本来スクールバス費用として公費で支出すべき性格のものである。すでに伊東小学校（児童数499人）では、スクールバス運行費用が8000万円/年発生している。義務教育の機会均等の原則から、対島地区の児童生徒（620人）にも、その人数分の約1億円のスクールバス費用が支出されてもおかしくない。本コミュニティバス案にはスクールバス機能を含めているので、現在発生している送迎負担分の7700万円分を補助金として支出することには正当な根拠がある。

伊東市が上記のような相応のスクールバス運行費を負担する場合は、各施設負担額はゼロになるばかりか、むしろ、協力金を受けとることさえできるだろう。

（これに加えて、伊東市は令和6年度「生活路線バス運行補助事業」として4900万円の補助金を支出しているが、本計画実施による既存のバス路線廃止分をそこから振り向けることができるはずである。）

### (2) 高齢者移動手段分

高齢者にとって、外出し歩くことが健康に良いことは改めて言うまでもない。対島地区の人口は約1万6千人であるが、このうち100人が本コミュニティバスを利用し外出したとすると、つぎのような健康効果が期待できる。

（資料6）

利用した日の平均歩数と利用しなかった日の平均歩数の差を約2000歩とし、富山市の試算額を伊豆高原に適用するならば、年間約500万円の医療費削減となる。

加えて、うつ予防効果も期待できる。日本ではうつ病によって約2兆円の社会コスト（医療費等）がかかっているという研究データがある。また、自宅周辺に駅・バス停がない場合は、うつになるリスクが1.6倍になるとも報告されている。（資料7）これらから、伊豆高原にコミュニティバスを用意することによって、相当の健康条件の改善がなされるはずである。

## 10. 共同運行便に各施設が負担する額の試算

### (1) 伊東市から補助金が全額出た場合

年間経費の推定値 5660（維持費）-2370（乗車賃収入）=3290万円

控除分

内訳 市からの補助金 8000万円

黒字分=4410万円/年（8000-3290）

黒字分は、参加協力する各施設に還元することも考えられる。

### (2) 伊東市補助金を年間経費（3290万円）と同額にする場合

・各施設の負担額は不要になる。

### (3) 伊東市の補助金が2000万円（1/4）の場合

年間経費の推定値 5660（維持費）-2370（乗車賃収入）=3290万円

控除分		2200万円
内訳	市からの補助金	2000万円
	各施設・飲食店協賛金	200万円

純粋経費=1090万円/年(3290-2200)

・各施設の負担額：純粋経費を送迎客数で比例配分する

例 1日送迎客総数1000人(往復)として、

A館1日平均20人利用の場合	1090万円の2%=22万円/年
B館1日平均4人利用の場合	0.4%=4.4万円/年

## 1.1. 留意点

- ・送迎客が集中する時間帯は、予約客優先とする
- ・年末年始、GW、お盆期間は増便する必要がある
- ・予約客と一般観光客の区別は、予約コードをスマホで読み取るシステムとする
- ・料金支払いは基本的に交通系ICカードで行う。
- ・周遊を促すために、1日乗り放題乗車カード(500円)を発行する
- ・地元住民の利用を促すため、「お出かけ定期カード」(年間1000円)購入者は1回乗車料金を100円とする(参考事例6参照)
- ・伊豆高原は坂が多いため、停留所以外でも乗降可とする
- ・既存のバス路線の利用数との関係については、実証実験の中で検討する必要がある
- ・児童生徒の通学にも利用する場合は、登下校の時間帯の便は、子ども優先席を設定する
- ・児童生徒の登下校利用料金は伊東市が負担することによって、実質無料とする。

## 1.2. 検討すべき点・課題

### 1) 運営方法の法的検討(選択肢)

- ・道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業(乗合バス事業)や一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー事業)の許可を取得しての運営
- ・自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送)の登録を行っての運営
- ・「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の様態について」(平成30年国自旅第338号自動車局旅客課長)で規定されている許可等を要しない運送の様態としての運営

その他、宿泊業、分譲地内私道通行との関係についての検討

### 2) 運行主体

運行受託事業者として新DMO法人(Destination Management Organization、当該地域にある観光資源に精通し、地域と協同して観光地域作りを行う法人)を設立するよりも、「交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度」の適用の方が弾力的に運営できるのでは？(いずれにせよ、東海バスの理解・協力が必要。)

(注：2020年、地域公共交通活性化再生法・道路運送法の改正案とともに、独占禁止法の地域バス事業に関する特例法案が国会で審議され、5月に成立した。この改正により、自家用有償旅客運送制度において、地域住民のみならず観光客を含む来訪者が対象として法律上明確化され、これにより、観光客のみを対象とする自家用有

償旅客運送が可能になったとされる。)

3) ドライバーの確保

本計画では、ドライバーの確保が課題となるが、既存の宿泊施設の従業員で送迎業務に従事している人たちの副業として位置づけることができる。

4) 移動ニーズ調査

観光客：「伊東市来訪客に関するアンケート調査 2023 年度」の再分析

伊豆高原地域住民：町内会、別荘地自治会、マンション管理組合を通じてアンケート調査

5) 実証実験

6) 移行の仕方 既存車両の転用、運転手の再雇用等

7) 運用後の見通し

運用が軌道に乗った場合、運行時間を夜間にまで拡大することが考えられる。それにより期待される効果は、つぎになる。

- ・伊豆高原に散在する飲食店の集客度が高まる
- ・観光客のナイトツアーの需要に応える
- ・伊豆高原住民の夜間外出機会が増える。特に、安心して飲酒できる。

< 資料 > 送迎便がある伊豆高原宿泊施設一覧

	便数 (片道)	備考
赤沢温泉ホテル	21	
HOTEL & SPA アンダリゾート伊豆高原	10	
大室の杜 玉翠	8	
杜の湯 さらの里	7	
伊豆高原ホテル五つ星	5	
奏の森リゾート フォレストグランピング	5	
中央区立伊豆高原荘	5	
ヴィラージュ伊豆高原	4	
かんぼの宿 伊豆高原	4	
潮風館	4	
亀の井ホテル	3	
エクシブ伊豆高原	3	
絶景の癒しの湯宿 茄子のはな	2	
伊豆高原わんわんパラダイスホテル	1	
クイーンズ スウィート	1	
アニマーレ プレミアム	1	
ウブドの森 伊豆高原		タクシー代負担
SKY-HILLHOTEL伊豆高原		バス停【シャボテン公園】までの送迎
Wan's Resort 城ヶ崎海岸	送迎あり (予約)	
源泉と離れのお宿 月	送迎あり (予約)	
伊豆高原 山之辺の宿 桜舞	送迎あり (予約)	
離れ御宿 夢のや	送迎あり (予約)	
藤よし 伊豆店	送迎あり (予約)	
小さな湯の宿 みたにや	送迎あり (予約)	
ルネッサ城ヶ崎	送迎あり (予約)	
ルネッサ赤沢	送迎あり (予約)	
自然家.Haco	送迎あり (予約)	
ISANA Resort	送迎あり (予約)	
みなとや	送迎あり (予約)	
カントリーハウスホテル アヴォンリー	送迎あり (予約)	
モンゴメリーブラウンイン伊豆高原	送迎あり (予約)	
リゾートホテル伊東山荘	送迎あり (予約)	
アクアペンション マリンヴィラ	送迎あり (予約)	
bekka izu	送迎あり (予約)	
別邸KURO	送迎あり (予約)	
レジーナリゾート伊豆無鄰	送迎あり (予約)	
ジェイガーデン	送迎あり (予約)	
日の出屋	送迎あり (予約)	
茄子のはな	送迎あり (予約)	
南回帰線	送迎あり (予約)	
アースルーフ	送迎あり (予約)	
カントリーイン ピーウィット	送迎あり (予約)	
挫魚荘	送迎あり (予約)	
ロフィング	送迎あり (予約)	
アメリカンハウス エンジェル キッス	送迎あり (予約)	

\* 参加呼びかけ対象

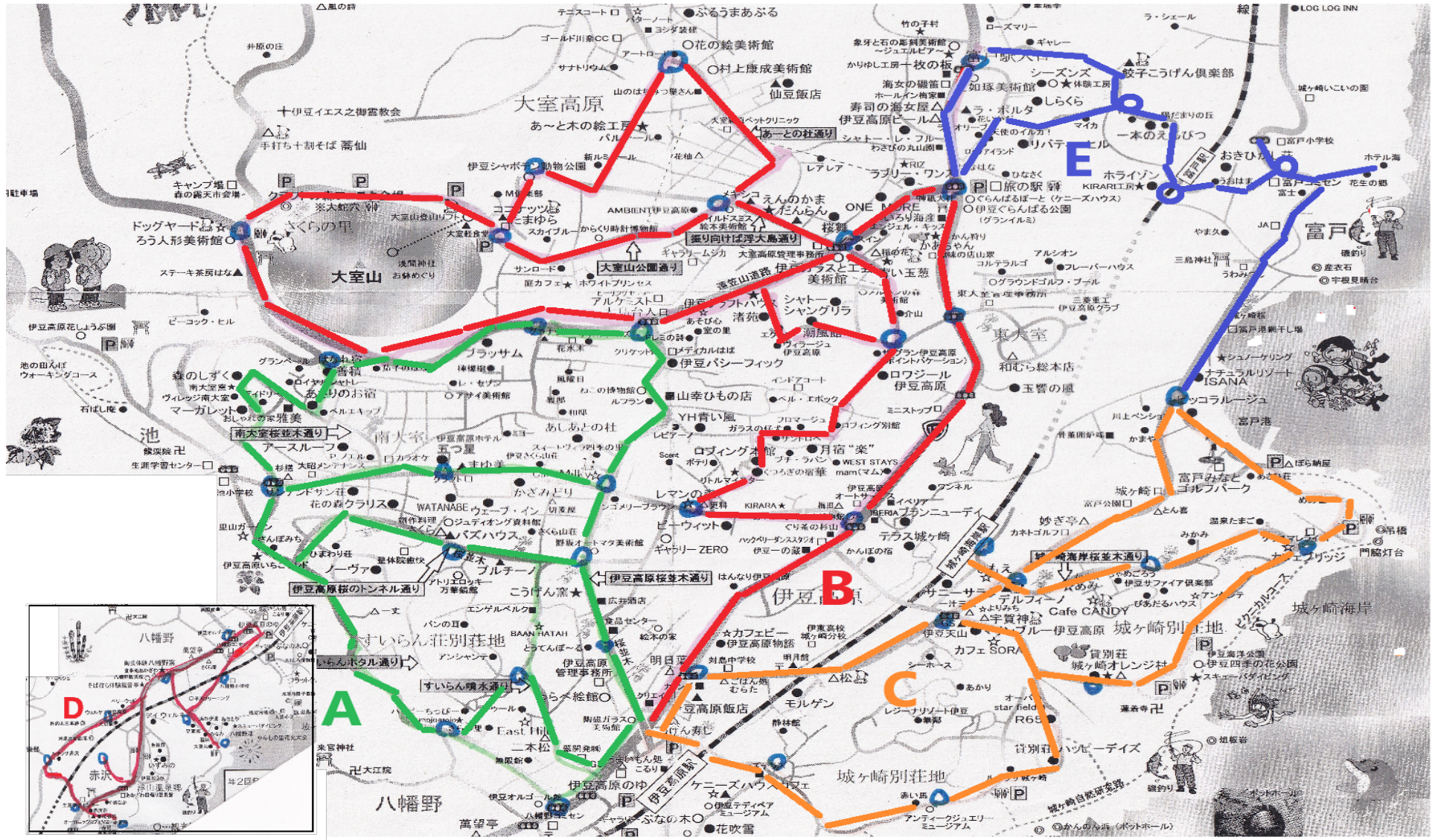
- ・各ホテル・旅館・保養所 (送迎便を運行していないところを含む)
- ・伊豆高原ペンション共同組合、各民宿
- ・各美術館・博物館

- ・各飲食店、カフェ、レストラン
- ・各体験施設、健康施設、アトリエ
- ・分譲別荘地自治会、リゾートマンション管理組合

<参考事例>

- 1) 湯沢町 MaaS (2021 年) ホテル送迎バスの活用により回遊性の向上を図る  
[https://www.town.yuzawa.lg.jp/material/files/group/4/R4\\_1\\_shiryu1\\_maas\\_bassui.pdf](https://www.town.yuzawa.lg.jp/material/files/group/4/R4_1_shiryu1_maas_bassui.pdf)
- 2) 芦原温泉 (2025 年) 4 旅館の送迎バスの共同運用
- 3) 中宮温泉旅館協組 (2008 年) 宿泊客を対象に無料送迎バス「白山麓シャトル」の共同運行を始めた。各旅館が送迎の車を出すよりも燃料の消費や運転の人手を省くことができ、宿泊客からも好評を集めてきた。
- 4) 渋温泉で宿の送迎代行 (2024 年) ホテルさかえや。人手不足に向き合う、タクシー不足対応、小規模な旅館などと連携し、送迎業務の代行サービスとして利用拡大を目指す
- 5) 社員用バスを新たな“地域の足”に 矢崎部品 (牧之原) ⇄ J R 菊川駅 回送時に住民無料利用 (静岡新聞 DIGITAL2025 4/12)  
 矢崎部品ものづくりセンター (牧之原市布引原) は 4 月から、J R 菊川駅と同センター間を運行する社員用送迎バスを回送時に地域住民に無料で利用してもらう取り組みを始めた。隣接市でありながら牧之原、菊川両市を直接結ぶ公共交通が存在しなかった中、新たな“地域の足”として学生の通学などを支える。  
 運行前後の回送時、空車となる大型バスに市民を乗せる。「矢崎アローライン」と名付け、朝は菊川駅行き 1 便、夕方はセンター行き 2 便を設けた。運行時間は約 20 分。…定員は 43 人で、平日運行を基本とする。利用には会員登録が必要。
- 6) 富山市の〈おでかけ定期券〉：交通事業者と連携し、65 歳以上の高齢者を対象に市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を往復とも 1 回 100 円とする割引制度を実施。  
 <利用実績> 高齢者の約 24%がおでかけ定期券を所有し、1 日平均 2821 人が利用  
 <効果> おでかけ定期券を利用した日の平均歩数：8440 歩/日・利用しなかった日の平均歩数：6646 歩/日、年間約 1 億 1200 万円の医療費削減につながる (富山市試算)  
 「過疎地域における地域公共交通の現状と課題」(H.29)  
[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/000569916.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/000569916.pdf)
- 7) {自身や家族の運転による乗用車を利用しない高齢者で、徒歩圏内に駅やバス停が「ない」と答えた人は、3 年後にうつ傾向になるリスクが、駅やバス停が「ある」と答えた人の 1.6 倍になったと、千葉大などの研究チームが全国約 5 千人を対象にした追跡調査で明らかにした。} (朝日新聞 20250404)

# 伊豆高原 MaaS ルート図 (A~Eルート)



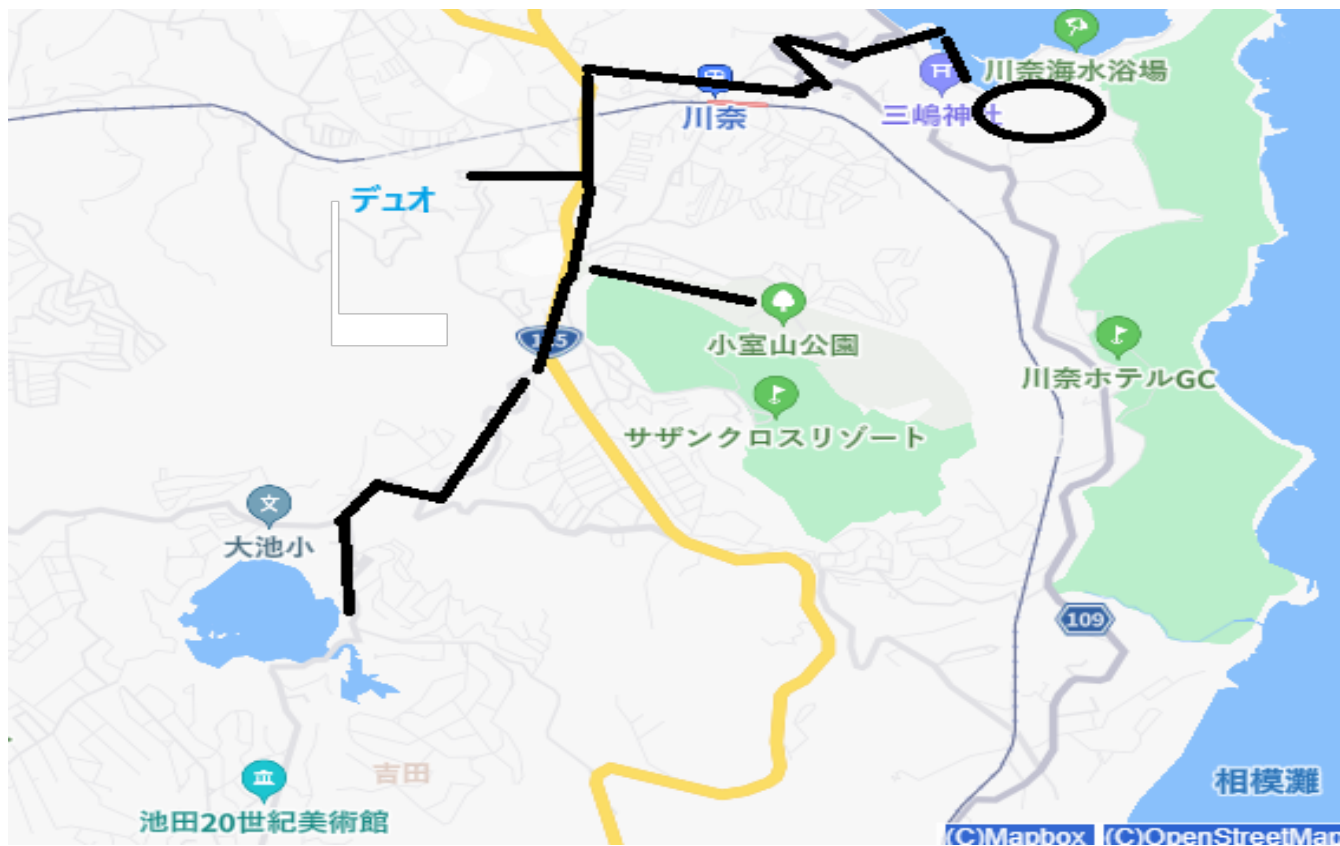
\* 萩・一碧湖ルート (Fルート)



< 通過地点 >

萩交差点 (出発地) ⇒ ロワジール伊豆一碧 ⇒ 大池小 ⇒  
 ファミリーマート ⇒ 一碧湖畔 ⇒ イトピアB地区 (周回)  
 ⇒ 池田20世紀美術館 ⇒ イトピアA地区 (周回) ⇒  
 イトピアA地区くぬぎ通り (周回) ⇒ 一碧湖神社  
 ⇒ 大池小 ⇒ ロワジール伊豆一碧 ⇒ 萩交差点 ⇒  
 マックスバリュ ⇒ 萩分譲地 (周回) ⇒ 萩交差点 (終点)

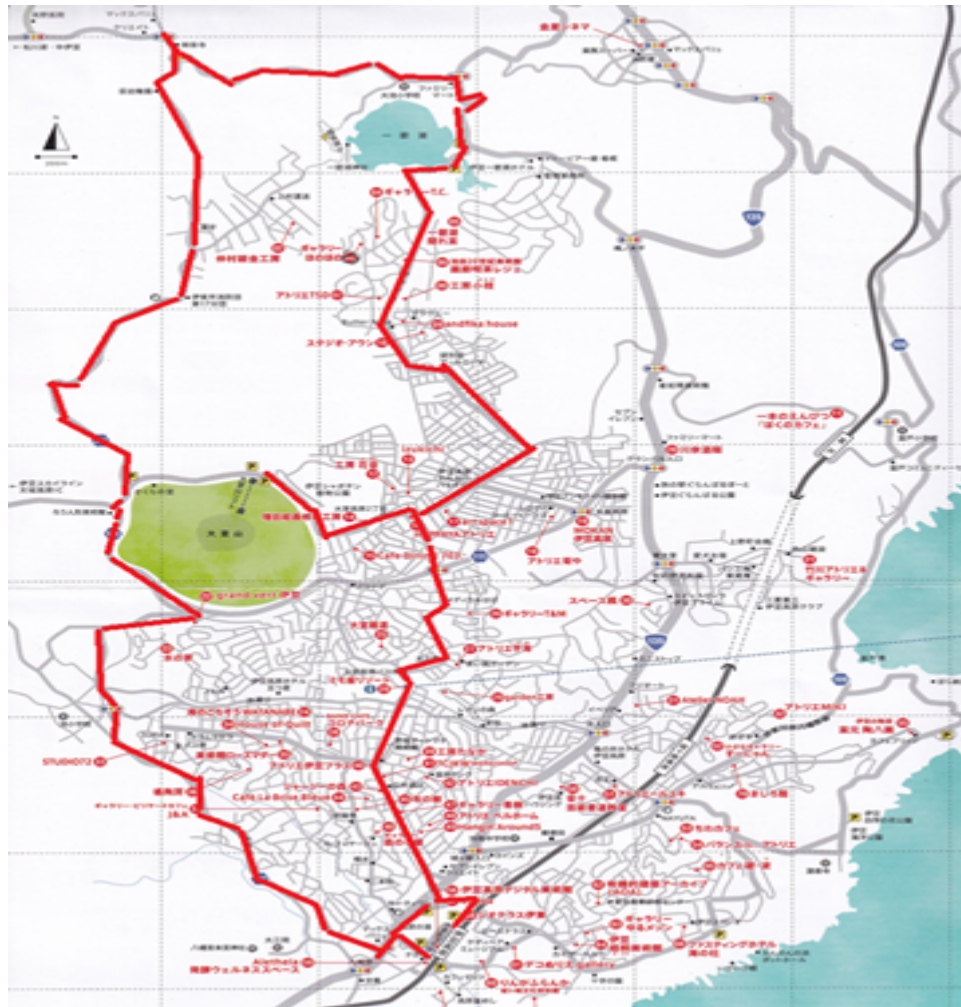
\*川奈ルート (Gルート)



<通過地点>

川奈港⇒川奈住宅街⇒川奈出張所⇒川奈駅⇒川奈口⇒ニトリ・デュオ⇒伊東高校⇒小室山⇒吉田交番⇒吉田幼稚園  
⇒ファミリーマート⇒一碧湖畔

\* 伊豆高原・一碧湖・大室山周回ルート (Hルート)



< 通過地点 >

伊豆高原駅⇒桜並木⇒野村オートマタ美術館⇒大室高塚⇒大島台入口⇒大室高原2丁目⇒大室山リフト・シャボテン公園⇒大室高原2丁目⇒理想郷東口⇒先原三里⇒初島台⇒池田美術館⇒一碧湖畔⇒ファミリーマート⇒大池小学校⇒ロワジュール伊豆一碧⇒荻交差点⇒ろう人形館⇒池小学校前⇒マックスバリュ⇒伊豆高原駅やんも口⇒伊豆高原駅