

伊東市コミュニティバス導入計画案 ー本市の多元性をふまえた圏域内・圏域間交通網ー

はじめに

伊東市は、温泉を始め、豊かな自然に恵まれた都市であることは誰もが認めるところである。そして、単なる温泉町ではなく、多様な文化的・スポーツ的体験もできる観光都市である。

また、伊東市は、観光産業面だけでなく、地勢的条件、歴史・文化的条件、住民構成条件において、他市にはない複雑さが備わっている。

こういった多面的な様相を持つがゆえに、また、その魅力が多彩であるがゆえに、伊東市の町づくりも一面的な計画では進めることができない。市内の交通移動関係も複雑なものになるはずであり、交通計画を立てるとしても、一筋縄ではいかないことは想像に難くない。

実際に、伊東市では、交通ニーズへの対応が後手後手になっていることは否めない。

たとえば、観光都市では、観光客は単に宿泊するだけでなく、市内の観光地を移動することで、その町に経済効果がもたらされる。この自明な理由から、ほとんどの観光都市には、市内の主要観光施設、主要地点を巡回するコミュニティバスが走っている。（末尾資料 1 参照）しかし、伊東市にはコミュニティバスを検討する気配すらない。

伊東市の住民にとっても、高齢化が進む中で、交通手段の不足が顕著になっている。また、「伊東市総合計画」では、観光訪問客を潜在的移住者とみなして、実際に多くの移住者が移り住んでいる。しかし、実際に生活を始めてみると、交通の便の悪さに初めて気づくことになる。そうして、移住者の半数が 10 年以内に帰還するとも言われている。

さらに、伊東市は「教育」の充実を目標としているが、市の周辺部では、そもそも学校に通う手段が乏しく、保護者は朝夕の子どもの送迎に神経をすり減らしている。

このように、伊東市では交通移動に関する課題が山積しているが、その不満は放置されたままになっている。それはなぜなのか？なぜ当たり前移動手段がないのだろうか？

本レポートは、こういった現実の交通ニーズから出発して、伊東市の交通網、特にコミュニティバスに焦点を当てて考察する。伊東市の交通網を再構築するには、伊東の実情を知らないコンサルに多額の金を払って、体裁だけ整え、た交通計画を提示して終わるのではなく、伊東市において実際に移動する人々のベーシックな問いかけに答えることが必要である。

1. 伊東市の町づくりにとっての交通網：その多義性

1) インフラとしての交通網

都市生活は、上下水道、電気、ガス等のインフラによって成り立っている。その中には交通網が含まれる。インフラは、それがないと地域生活が成り立たないものである。それは単に個々の住居の生活にとってのものだけでなく、地域産業の基盤という意味もある。

したがって、各都市においてのインフラ整備は、一律にとらえられるものではなく、その都市の成り立ちによって、それぞれ異なった形をとる。伊東市の場合、それはつぎのような独自性と複雑性においてとらえることができる。

①市民生活にとって

伊東市の場合、南北 16 km に長い地形と、大合併による旧市街地とその周辺地域から構成されていること、しかも周辺部には大規模な分譲別荘地が広がっていることなどの特殊な社会的条件により、独自の発想でそれを構想する必要がある。

また、今後の人口変化予想においても、旧市街地と周辺地域とでは大きな違いがある。

	減少率
宇佐美	24.2
伊東圏域	25.4
中央圏域	31.7
小室	22.7
対島	2.4

表 1 伊東市各区域の人口減少率予測値

(令和 7 年を 100 としたときの令和 22 年の減少率。「伊東市第 10 次高齢者福祉計画」から)

表 1 から分かるように、今後伊東市は南部地域に人口が移動する可能性が高い。これは、多くの地方都市で採用されている、市内中心部に放射状な街づくりを描く、いわゆるコンパクトシティと呼ばれる計画スタイルを、伊東市に適用することに無理があることを示している。

だが、このことは、ライフラインの整備を考えたとき、南部地域と旧市街区域の「差」をなくすという発想にはつながらない。たとえば、下水処理について言えば、伊東市旧市街地域は下水管を敷設できるが、周辺地域では地形的に無理である。あるいは、水道供給にしても、山の高所に位置する分譲地では水道施設が設置できず、タンクローリーで生活水を運ぶという状況すら生まれている。

このことから、伊東市では、二元的あるいは多元的な街づくりを構想すべきであることが分かる。これは、以下に見ていくように、交通網についてもそうである。ところが、これまでの市の諸計画ではそういう発想には立たず、旧市街中心の発想で計画が作られ、周辺部は付け足し的に位置づけられきた。

今後、伊豆高原地区の人口増と、旧市街地の人口減によって、伊東市の構成変化が加速するとき、いっそう二元化・多元化の課題が高まり、その発想に立たない場合、歪が顕著になることが予想される。

②産業基盤としての交通網

伊東市における主要産業は観光である。市内の従事者の 7 割が観光業であるとも言われている。このとき、伊東市においては、観光客がスムーズに目的地まで移動できるための交通基盤が重要な都市インフラとなる。

また、観光においては、単に目的施設に移動するだけでなく、その移動過程そのものが、一種の観光体験でもあり、単に物のように「運搬」という発想に立つことはできない。

こういう観点から「第 4 次伊東市観光基本計画(2024-2028)」を読み直すならば、交通についてはつぎのような記述がある。

「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。」(p.39) 」

観光を主要産業とする都市の交通網構築の見通しとしては、はなはだ心元ない。

つまり、交通手段・サービスの高度化という実態は把握しているけれども、それを具体化するのは単に「検討」「道筋を探る」だけとなっている。これから、伊東市はその主要産業のインフラ整備に向けて具体策を持っていないことが分かる。

③積極的な効果をもたらす交通網

通常の町の場合、交通網はここまで述べたような「インフラ」＝基盤という意味でとらえられる。しかし、伊東市においてはまだそれだけでは不十分である。

たとえば、「伊東市総合計画 2021-2030」は、その副題を「出会い つながり みんなで育む 自然豊かなやさしいまち とう～行ってみたい住んでみたい住んでいたいまちづくり」としている。

これからも分かるように、伊東市は、その町のイメージにおいて、「出会い」「つながり」「行ってみたい」というように、移動することが想定されている。また、移動する人は、市民だけでなく、これから市民になる人、すなわち観光客、観光客から関係人口になった人も含むものとなっている。

観光都市伊東における交通網は、単に市民が所用のために移動する手段ではなく、市民生活・観光体験を豊かにする手段としてもとらえる必要がある。

2. 伊東市における都市計画の非一貫性

では、都市計画という点から見たとき、伊東市の諸計画において、交通網はどのように位置づいているのだろうか？

まず、伊東市の最上位計画である「伊東市総合計画 2021-2030」を見てみよう。「社会情勢の変化」の節における「まちづくりの課題」では、つぎのように記述されている。

「地域特性を踏まえて都市機能や生活機能を集約した魅力的な市街地や地域拠点的形成することに加え、既存集落のコミュニティと良好な住環境を維持していくことが求められます。さらに、公共交通の利便性の向上を推進し、拠点と拠点をつなぐネットワークの形成を図り、誰一人取り残されない快適で活力あるまちづくりを進める必要があります。」(p.10)

交通面で「誰一人残さない」と言う表現から、前節 1) で指摘した「市域全域」のことが意識されている。また、「快適で活力ある」という語からは、単なるインフラ以上の役割も持つものとしてとらえられている。

ところが、交通関連の下位計画になると、「総合計画」が言う「市域全域」の発想、「快適で活力ある」という発想はほとんど見られなくなる。

たとえば、「都市計画マスタープラン」の一部とされる「伊東市立地適正化計画」(R5) では、コンパクトシティ化するため、つぎのように記述が変化する。

「都市計画においては、健全な都市経営による持続可能なまちづくりのため、人口密度の維持、公共交通によるネットワークの確保、日常生活に不可欠な生活サービスの確保が継続的に図れるようにコンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方に基づいた集約型都市構造の構築に向けた取り組みが求められています。」(p.1-1)

「立地適正化計画」は、全国各地で既成品のように導入されているものであり、すでに述べたように、独自の地形と歴史的条件から成る伊東市に適用すること自体が無理である。このように、一元的な街づくりの発想をまず転換するところから始める必要がある。

このことから分かるように、伊東市は、街づくりの原理の一貫性がない状態にある。これは、たとえば現市長が市議のときに、令和 7 年 6 月定例会 (06 月 25 日) において、「今後のまちづくりの中心

地をどうするのか、改めて議論すべきときに来ていると強く感じています。そこでまず、今後の本市の中心市街地はどこと考えるのか、市長の見解を伺います。」と質問していることから分かる。

ここから、伊東の街づくりの計画は、まずは、「立地適正化計画」が描くような、お仕着せの都市計画を放棄し、自前の、地域の実態に見合った街づくりの方向に転換することが第一命題となる。本レポートもその一助となることを願っている。

では、一元的ではない伊東の街づくりを考える作業はどう進めることになるのだろうか。それは、拠点を二つあるいはそれ以上に増やすという意味ではない。多拠点的な発想は、コンパクトシティ構想の一元的発想の枠にとどまるからである。

伊東市においては、多様な自然条件・独自の立地条件において「多元的」な街づくりを模索すべきである。

3. 多元的な町としての伊東市

伊東市はその歴史において、他市よりも多元性を強く帯びている。まず、明治22年の町村制施行により近隣16か村が伊東、小室、宇佐美、対島の4村に統合され、昭和22年8月10日伊東町と小室村が合併し、伊東市が誕生し、さらに昭和30年には、宇佐美、対島村とも合併、今日に至っている。

さらに遡れば、江戸時代には、各村は、その内部で、江戸幕府、代官所、旗本、各寺領、さらには全国各地の藩の飛び所領地として細分化されていた。極端な場合は、隣戸で年貢の納先が違ったと言う。

このような歴史的事情から、伊東市は、他地域の旧城下町のように、城を中心に同心円を描くような町づくりには適していない。16の旧自然村の集合体としてとらえて町づくりを行うべきである。

市域が16区から成るという発想は、現在の「(財産)区」に引き継がれている。しかし、「財産区」と称するだけに、利害が絡み、有効に機能しているとは思われない。

このとき、参考になるのは、「圏域」というとらえ方である。すなわち、伊東市の一部の計画で採用されている、宇佐美・伊東・中央・小室・対島という5つの圏域が生活感覚に合っていると思われる。

「圏域」は、車社会において、旧自然村をまたぐ生活になっている現実を反映するものである。この場合、各圏域は、旧自然村の生活単位・集落から成る。

したがって、伊東市の町づくりにおいては、①旧自然村の生活単位、②圏域、③圏域間という、積み上げの・重層的な発想への転換が必要である。

これと合わせて、市内の交通網は、①旧自然村の生活単位の徒歩圏（あるいは平坦部にあっては自転車移動圏）、②圏域内のバス移動圏、③圏域間をつなぐ鉄道または基幹バスという、重層性において再構築されることになるだろう。

4. 伊東市の交通二重の重層性

これまでの伊東市内の公共交通網は伊東駅を町の中心としてとらえ、そこを発着するバス便のことが考えられてきて、この発想は現在も続いている。たとえば、「立地適正化計画」における、「拠点間・拠点内の公共交通ネットワークの強化」という目標にもそれを確認することができる。

次図を見ると分かるように、市内バス網は、伊東駅と主要地点を結ぶ、放射状をなしている。伊東駅からの範囲2km以内は、徒歩移動が容易であるが、そこにはすでに10分以内間隔でバスが走っている。そして、周辺部に行くほど、路線は細くなり、便数も減っている。特に、伊豆高原は起伏があり、徒歩移動の困難さは市街部とは比べ物にならない。

伊東市の将来の人口分布を考えたとき、伊豆高原駅発着の便は、現在の伊東駅発着便と同程度にする必要があるように見える。だが、これは、市街地と伊豆高原との地形の違いを考慮すれば、現実的ではない。



図 東海バス路線図（見やすくするために、横幅を広くしている）

5. 「交通ニーズ」の代替指標としての「交通不満」

伊東市の交通ニーズは、他都市と違って、つぎのような多様な交通ニーズとその移動の特殊条件を考慮し、総合的に把握する必要がある。つまり、上から俯瞰して供給するという発想ではなく、下から移動ニーズを積み上げていくべきである。しかもそれを各圏域別に行う必要がある。

まず、現在最も交通ニーズが放置されている南部地区を見るならば、そこにおける交通ニーズはつぎのような人々の移動ニーズから成っている。

別荘分譲地、リゾートマンションが多数あること
そこでの定住者
そこに来る関係人口・交流人口
観光客
国内客
インバウンド客
高齢地元住民
児童生徒

これらの人々は、免許を持たずに生活、あるいは訪問するので、「交通弱者」としてもとらえることができる。

交通ニーズは、本来は、移動する人数、移動距離、移動の頻度等を総合的に勘案して計量することが望ましい。だが、それらのデータを持たない市民にとってはその作業を行うこと自体が無理である。また、専門的知識や手段を持っても、上に挙げた「交通弱者」の「移動ニーズ」の数量的把握はほとんど無理である。そこで、ここでは、ニーズの裏返しとしての「不満」を探ることで、交通ニーズの強さ・大きさを示すこととする。また、それぞれの「不満」を重ね合わせ、あるいは積み上げることによって、伊東市の交通ニーズの重層性を示す。

注： 現行の交通計画が、人口カバー率、交通空白地域という概念を用いることによって、伊東市の実態に見合わないものになっていることは、＜末尾補論 1＞を参照。

1) 「市民満足度調査」から：市民の最大不満としての「交通不満」

伊東市においては、市民の不満が最も高いのが交通問題であることは、毎年実施されている「市民満足度調査」の結果から見ても明らかである。

同調査の調査項目数は、年度によって少し違うが、「バス・鉄道などの公共交通対策の充実」の項目は共通している。

その「交通」項目は、4 1～4 4 項目中の順位で見ると、平成 2 4 年、平成 3 0 年は、下から 3 番目であったのが、令和 3 年は下から 2 番目になり、令和 7 年にはついにダントツの最下位となっている。

このアンケート結果から、伊東市においては、「交通不満」の解消が最重要課題であることははっきりしている。

だが、行政の受け止めは、不十分である。たとえば、令和 7 年 1 0 月に行われた市議選で、候補者 3 0 人中、交通整備を公約に含めた人は 9 人に、当選者 2 0 人中では 5 人とどまる。

また、同年12月の市長選でも、9人の候補者のうち、交通問題改善を公約に含めたのは2人だけであった。

伊東市において、市民ニーズと行政の乖離がこれほど大きいテーマは他にはない。本来であれば、超党派で、交通問題特別委員会が設置されてもおかしくないが、交通問題については、ほとんど取り上げられない状態が続いている。

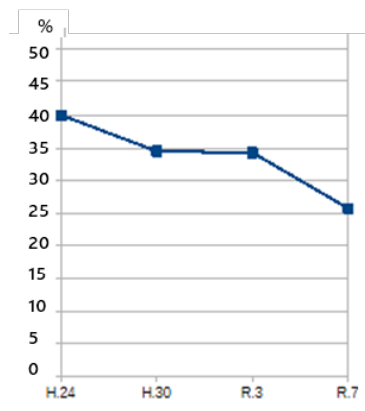


図1 「バス・鉄道などの公共交通対策の充実」
項目への「満足」度
(各年度「市民満足度調査」から。)(「満足」「おおむね満足」「やや満足」「やや不満」「かなり不満」「不満」の6段階にて評価し、「満足」「おおむね満足」「やや満足」と答えた人の割合)

2) 「公共交通（鉄道・バス・タクシー）に関する住民アンケート調査」から

①交通不満の深化

市の交通政策の最上位文書である「伊東市地域公共交通網形成計画」(R.6)においては、市民アンケート調査(令和6年8月実施)が紹介されているが、そこでも交通不満が高いだけでなく、以前の調査に比べても不満度が高まっていることが確認されている。(p.23)

しかし、同計画では、市民の交通不満の高まりを、主に「情報の周知不足」としていて、その改善対策は「利用しやすいと認識していただくことが必要とされ、問題は市民の認識不足とされている。

前回調査から「交通不満」が高まっているのは、高齢化が進んで、車での移動ができなくなっている住民が増加しているためと考えられ、この傾向が続くことから、「交通不満」はいっそう募ると思われる。

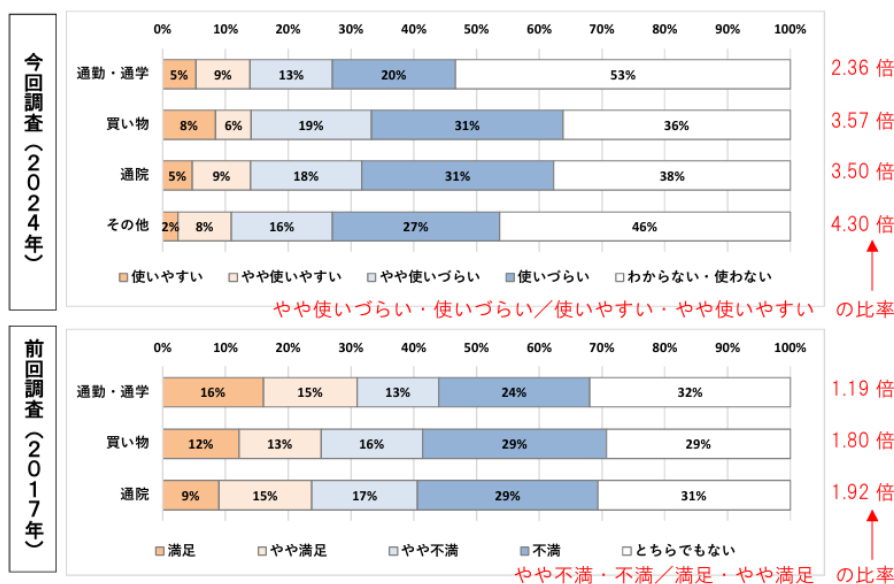


図 16 公共交通の利用のしやすさ の前回との比較

※前回アンケート調査は、平成 29 年度（前計画策定の前年度）に実施

②必要な交通施策

では、市民は交通施策として、何を求めているのだろうか？ 同上市民アンケートでは、つぎのような結果となっている。

すなわち、高齢者の移動支援充実が最も強く求められている。

また、それに続いて、市内の地域間格差の解消が 2 番目、新たな交通手段の導入が 3 番目であり、これらの意向を具体化するには、コミュニティバスの導入するしかないことは明らかである。

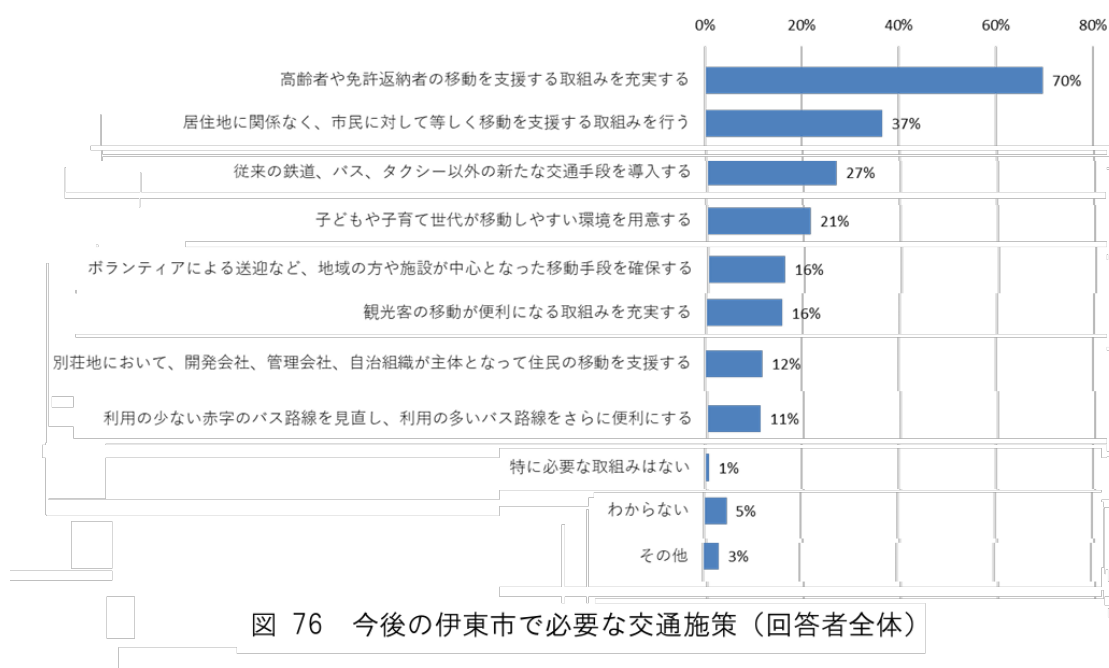


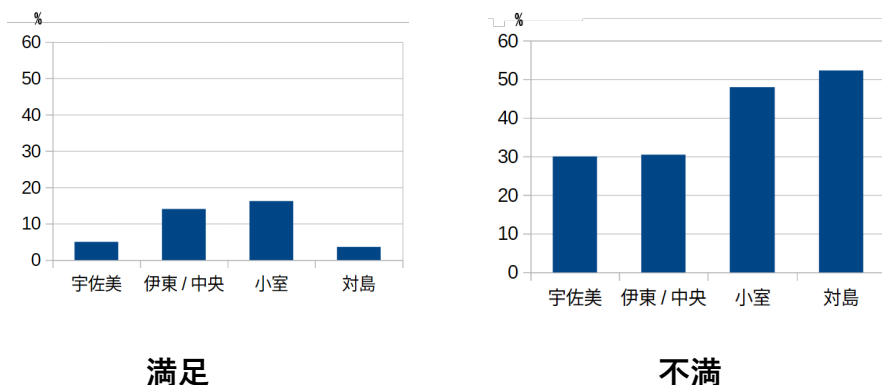
図 76 今後の伊東市で必要な交通施策（回答者全体）

（「資料」p.52 図 7 6）

③コミュニティバスへの要求の高さ

それでは、コミュニティバスについての要求はどうなのだろうか？次図は、同市民アンケートにおけるバス利用に関する満足度の質問項目から、市内圏域別にそれを示したものである。

この図から分かるように、バスに対する不満は市内全域で強いが、対島地区は特に多くなっている。このギャップを埋めるのは、やはり圏内を巡回するコミュニティバスしか考えられない。



バスへの満足度・不満度 （資料編 p.40 より作成）

④ 自由意見における「コミュニティバス」への要望の強さ

ここまで交通市民アンケートの結果から、市民の交通不満の所在を明らかにし、コミュニティバスがその鍵を握っていることが明らかにしてきた。ところが、この調査では、コミュニティバスについての設問がない。そのこと自体、伊東市の交通計画の問題設定が不十分であることを示している。ここで注目されるのは、前回平成 29 年（2017 年）に実施された交通市民アンケートにおけるバスについての「自由意見」の記述である。

そこでは、「コミュニティバス」への要望が最も多い。バスに関する 65 件の意見が上がっているが、そのうち 11 件がコミュニティバスについてである。伊東市は市民の声を率直に受け止めるべきである。

【宇佐美地域】

- ・地域を巡回するコミュニティバスを走らせてほしい
- ・コミュニティバスなどの小型車両を普及してほしい
- ・小型化し、路線バスの走らない細い道を中心に、住宅と駅、学校、スーパーなどを結ぶコミュニティバスを運行してほしい

【伊東・小室地域】

- ・循環バスを運行してほしい
- ・同一路線をぐるぐる走るコミュニティバスを運行してほしい
- ・コミュニティバスを運行してほしい

【対島地域】

- ・住む地域によってバスは 1 時間に 1 本くらいでお出かけに使用しづらい
- ・本数が少ない、本数を増やしてほしい
- ・大室高原～荻方面のバスを運行してもらいたい
- ・地域を走る循環バスを運行してほしい
- ・細かいコースを運行してほしい

- ・伊豆高原から乗り換えがなく、アピタや市民病院などに行けるようになれば 良い
- ・小型化してコミュニティバス化
- ・季節によってミニバス運行などがあれば良い
- ・時間によってマイクロバスの運行ができれば良い
- ・スクールバスを運行してほしい

3) 観光客の交通ニーズ

コミュニティバスへの要望は、市民だけでなく、伊東市を訪れる観光客からも出されている。「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】」では、再来訪のために力を入れるべきだ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。以下はその一覧だが、伊豆高原に周回バスがないことへの不満が特に高い。

- ・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

4) 通学ニーズ

交通ニーズの中でも、「通学ニーズ」は、利用人数、距離の規則性があり、数値的に明確化しやすい。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）

$$10\text{km/日} \times 45\text{円/km} \times 200\text{日} = 90,000\text{円/年}$$

2) 保護者時間コスト（世帯あたり・年間）

$$0.5\text{h} \times 1,200\text{円} \times 200\text{日} = 120,000\text{円/年}$$

3) 世帯合計（車両＋時間）×送迎世帯数（370世帯）

$$(90,000 + 120,000) \times 370 = 7700\text{万円/年}$$

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。

また、伊東小学校では年間7900万円が支出されているが、同校通学区域は、バス便が多数走っていて、スクールバスが本当に必要なのかも再検討すべきである。

（たとえば、市教委の説明では、スクールバス利用申し込みは令和5・6年度とも300人、在籍児童の7割以上とのことである。（令和6年度市長と伊東市PTA連絡協議会との懇談会）しかし、実際に利用している児童を目測したところ、170人前後なので、申し込み者数の約半数（在籍児童の1/3）しか利用していないと思われる。）

6. 交通サービスの多様な効果

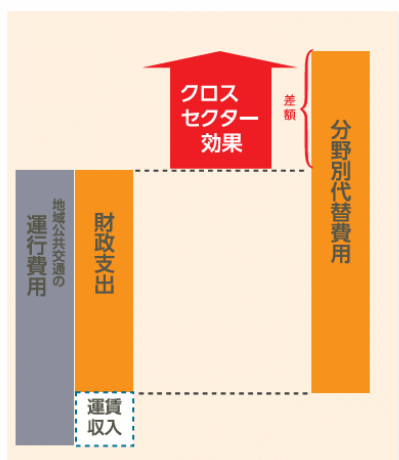
ここまでは、「ニーズ」（必要）という面から公共交通、特にコミュニティバスの実現の必要性を見てきた。

だが、公共交通サービスは、単に最低限の生活を送るためのものではない。むしろ、町の魅力を高める多様な効果においてもとらえるべきである。つまり、コミュニティバスを実現することは、潜在的な価値を掘り起こすことにもなる。これは、いわゆる「クロスセクター効果」と呼ばれるものであり、地域公共交通再編の際に計算されるものであるが、伊東市においてこれが検討されたことはないと思われる。

下表は、公共交通サービスがなくなった場合にどのような損失が発生するかを示したものであるが、これは、伊東市の場合は、コミュニティバスを実現したときに期待される効果の一覧表ともなる。これらの

項目には数量化できないものも含まれているが、それらを積み上げていったときの総額が巨額になることは疑えない。

地域公共交通の
クロスセクター効果のイメージ



分 野	地域公共交通が廃止された場合に 必要となる行財政負担項目
医 療	病院送迎貸切バスの運行
	通院のためのタクシー券配布
	医師による往診
	医療費の増加
商 業	買物バスの運行
	買物のためのタクシー券配布
	移動販売の実施
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育
教 育	貸切スクールバスの運行
	通学のためのタクシー券配布
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策
	さらなる定住支援事業
	マイカー購入補助
観 光	観光地送迎貸切バスの運行
	観光地送迎のためのタクシー券配布
福 祉	通院・買物・観光以外での 自由目的のためのタクシー券配布
	さらなる介護予防事業
財 政	土地の価値低下等による税収減少
建 設	道路混雑に対応した道路整備
	駐車場の整備
環 境	さらなる温室効果ガス削減対策
防 災	災害時における住民の移動手段の調達
地域 コミュニティ	さらなる外出支援事業

：数値化が困難な項目

「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」近畿運輸局,平成 30 年

注：たとえば、つぎのような試算がある。

* 兵庫県福崎町（人口約 2 万人）におけるコミュニティバス「サルビア号」の場合、それを廃止したときの損失額は、約 2 3 0 0 万円と試算されている。（「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」近畿

運輸局,平成 30 年) 人口規模が 3 倍の伊東市においては、約 8 千万円の効果があるかもしれない。その場合、その額までの補助金支出が正当化可能である。

＊「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

＊「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）

7. 伊東市におけるコミュニティバス構想

（1）圏域内循環バス

伊東市にコミュニティバスを導入する場合、ここまで述べてきたように、圏内循環型を基本とし、それに加えて、圏間をつなぐ路線設定という二段構えになる。

また、伊東／中央圏域はすでに東海バスの便が多数走っているので、コミュニティバスは、伊東駅裏・北西地域に限定したルートとすべきである。（次図の赤丸部分）

注：伊東市では、平成 18 年から 19 年にかけてコミュニティバス「按針号」を実証的に運用したことがある。これは、利用客が少ないことから実験だけで終わった。その要因は、旧市街地をエリアとすることで、すでに多数のバス便があったためと考えられる。（末尾資料 2 参照）コミュニティバスはむしろ他圏域において導入されるべきである。

ちなみに、按針号の利用者の多くは高齢者であったとも言われていて、これは、コミュニティバスが高齢者の外出機会の増加の効果があることを示している。

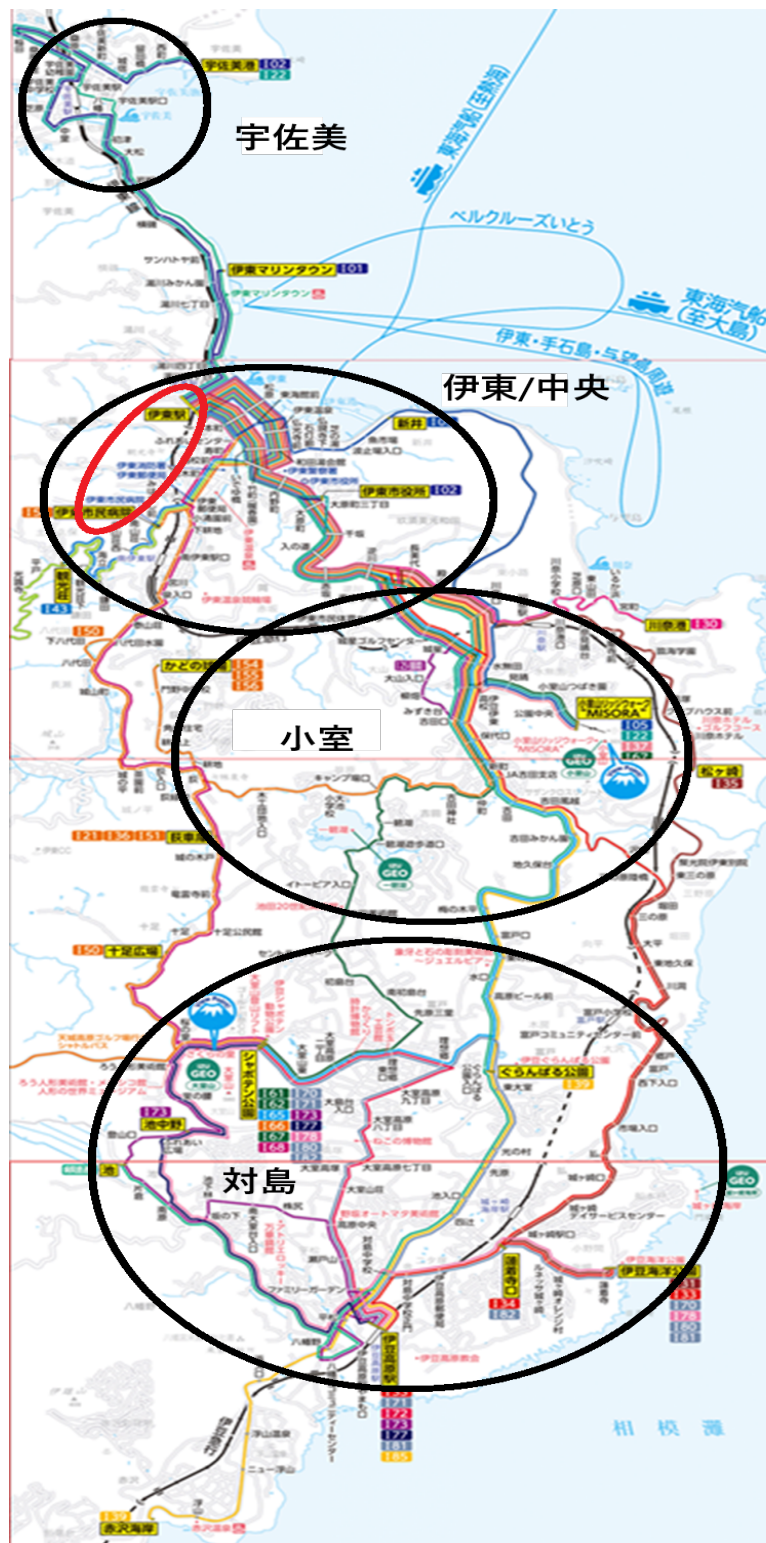


図 巡回バス図

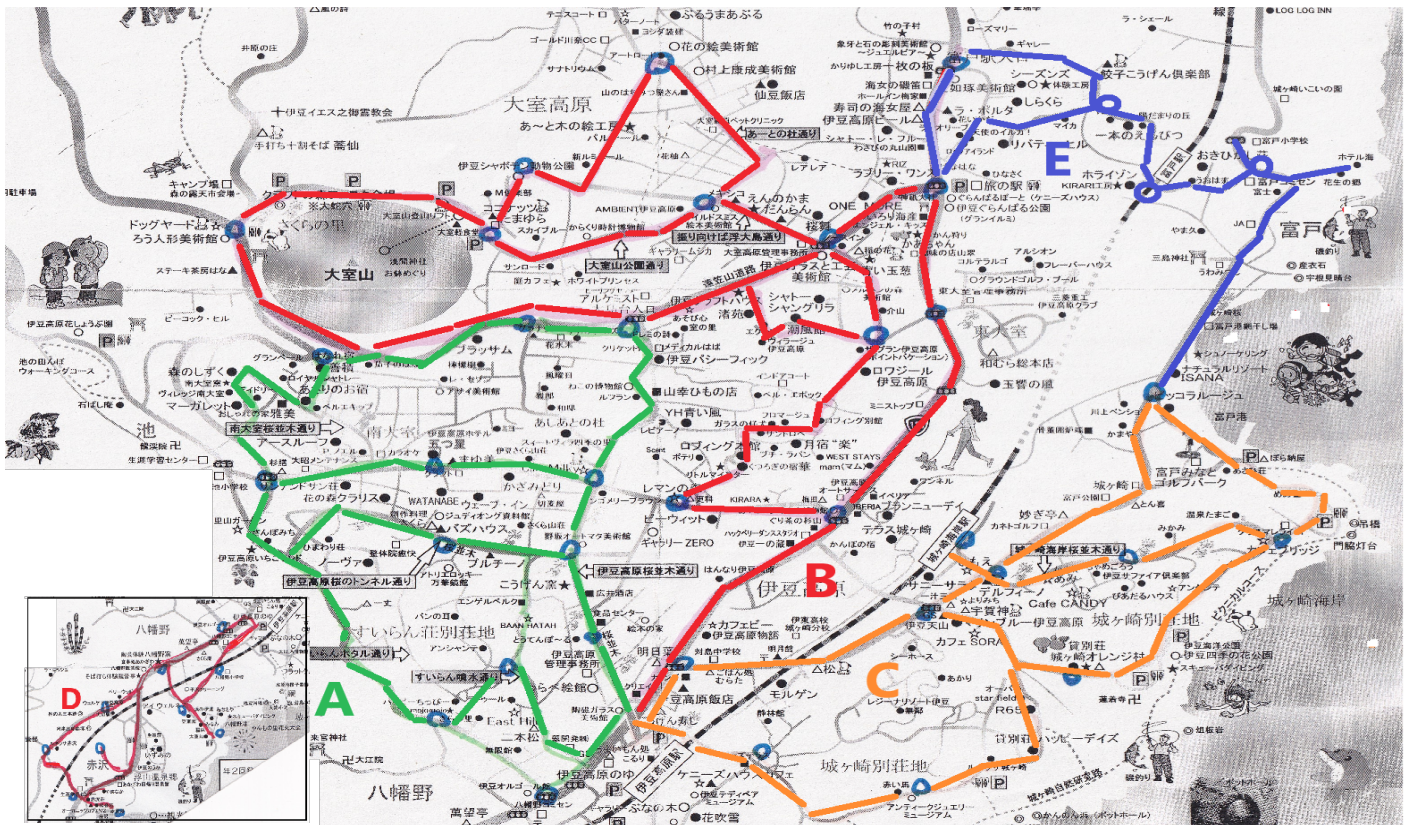
(2) 圏域内・圏域間循環バスの路線案

次頁以降に、想定される各圏域内・圏域間の循環バスの路線図案を示す。

- * 伊豆高原 MaaS ルート図 (A～E ルート)
- * 荻・一碧湖ルート (F ルート)
- * 川奈ルート (G ルート)
- * 伊豆高原・一碧湖・大室山周回ルート (H ルート)

注：「伊豆高原 MaaS ルート (A～E ルート)」の詳細については、＜末尾補論 2＞を参照。

* 伊豆高原 MaaS ルート図 (A~E ルート)



A ルート： 伊豆高原駅 → 桜並木 → オートマタ美術館 → 大島台入口 → 池の中野 → 池小学校 → 大室山荘 → オートマタ美術館 → 桜トンネル通り → すいらん虫通り → 噴水通り → 伊豆高原駅

B ルート： 伊豆高原駅 → 池入口 → 大室高原 7 丁目 → ロビング → ザグラン → ヴィラージュ → 遠笠山道路 → 大島台入口 → ろう人形館 → 大室山リフト → しゃぼてん公園 → 花の絵美術館 → 初島台バス停 → 理想郷バス停 → 大室山リフト → (戻る) → 理想郷バス停 → ぐらんぱる公園 → 光の村バス停 → 伊豆高原駅

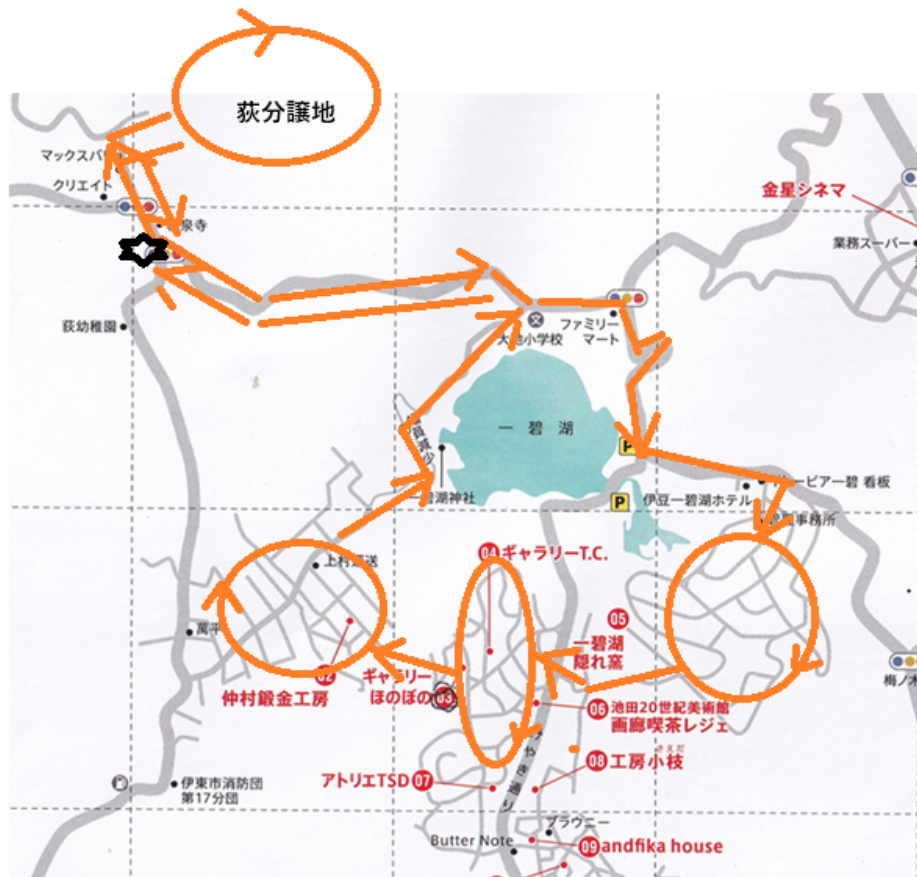
C ルート： 伊豆高原駅 → 対島中学校 → 蓮着寺口 → 城ヶ崎海岸駅 → 市場入口 → 富戸漁港 → ぼら納屋 → 門脇灯台 → 城ヶ崎海岸駅 → (戻る) → 灯台入口 → オレンジ村 → ルネッサ城ヶ崎 → アンティークジュエリー美術館 → りんがふらんか → 伊豆高原駅

D ルート： 伊豆高原駅 → コミセン前 → 八幡野小学校 → 八幡野漁港 → 国道 → 浮山 (ウェルケア伊豆高原) → ルネッサ赤沢 → 赤沢海岸 → 赤沢日帰り温泉 → 国道 → 伊豆高原駅

E ルート： ぐらんぱる公園 → 崔如琢美術館 → 水口バス停 → 富戸駅 → 富戸コミセン →

富戸小学校→郷戸バス停→市場入口→（戻る）→富戸駅→ぐらんぱる公園

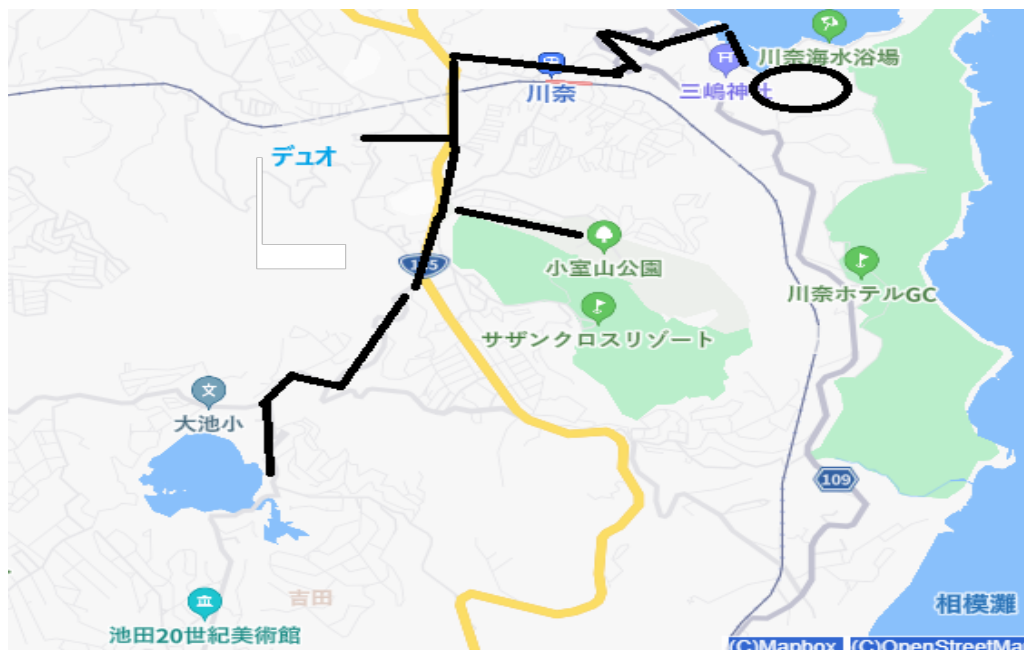
＊荻・一碧湖ルート（Fルート）



<通過地点>

荻交差点（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⇒
イトーピアB地区（周回）⇒池田20世紀美術館⇒イトーピアA地区（周回）⇒
イトーピア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⇒
荻交差点⇒マックスバリュ⇒荻分譲地（周回）⇒荻交差点（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

< 資料 > 伊東市の特異性：

観光都市ではほとんどが住民と観光客を運ぶコミュニティバスが運行されている。それが無い伊東市と熱海市は例外的である。

自治体	人口(概数)	観光資源	コミュニティバス等	備考
伊東市	6.5万人	温泉・伊豆高原	なし(一般路線バス中心)	
別府市	11万人	温泉	あり	2エリア
伊勢市	12万人	伊勢神宮	あり(おかげバス)	環状線
熱海市	3万人	温泉	なし(一般路線バス中心)	
下田市	2万人	海水浴・観光港	あり	稲梓循環線
小浜市	3万人	若狭湾観光	あり	10路線
飛騨市	2万人	古川町並み	あり	「ひだまる」11路線
南魚沼市	5万人	スキー観光	あり	13コース
登別市	4.5万人	温泉	あり	循環グリーンスローモビリティ
阿蘇市	2.5万人	阿蘇山	あり	南阿蘇ゆるっとバス
由布市	3万人	湯布院	あり	3ルート
日光市	7.5万人	世界遺産	あり	市営・民間並存
鳥羽市	1.7万人	鳥羽水族館	あり	5路線
宮津市	1.6万人	天橋立	あり	
萩市	4万人	城下町観光	あり	2ルート 45分間隔
嬉野市	2.5万人	温泉	あり	
指宿市	3.7万人	砂むし温泉	あり	2路線 週3日運行
那須塩原市	11万人	那須観光圏	あり	ゆーバス5路線
伊豆市	2.8万人	修善寺温泉	あり(自主運行バス含む)	
上田市	15万人	別所温泉	あり	市街地循環

< 資料 > 旧按針号のルート図



< 補論 1 > 現行の伊東市交通計画の問題点：一元的発想の限界

多角的な街づくりの観点に立ったとき、伊東市の公共交通計画も、市域全体と旧市街区域に分けてとらえ直すことになる。伊東市の複雑な構成から、その作業も一筋縄ではいかないので、現行の交通計画を批判的に検討し、その対案を作成するという手順で進めることとする。

本補論では、この観点から「伊東市立地適正化計画」における公共交通の位置付けを検討する。同計画を取り上げるのは、それが「公共交通のマスタープラン」であると自称し、同時に、「伊東市都市計画マスタープランの一部」(p.1-1)としても位置づけられているからである。

伊東市立地適正化計画の最も根幹を成すのは、伊東市を、旧市街地を「都市機能誘導区域」とし、それ以外の区域を「居住誘導区域」とする、上下関係的な二分的手法で構成していることにある。この意味で、同計画は基本的に、一元的な街づくりを目指すことによって、非現実的な計画となっている。このことをより詳しく見ていく。

(1) 「都市機能誘導区域」と「居住誘導区域」

同計画 p.1-2 では、平成 26 年（2014 年）の「都市再生特別措置法」の考えに沿って、街を大きく、「都市機能誘導区域」と「居住誘導区域」に分類する。その説明はつぎのようである。

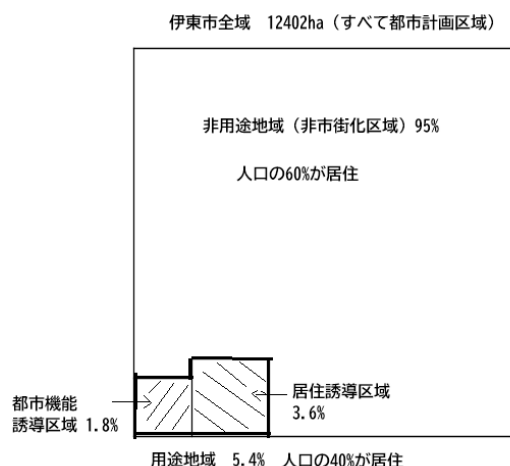
都市機能誘導区域：鉄道駅に近く都市機能が一定程度充実している区域や、公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域

居住誘導区域：一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように、居住を誘導すべき区域

これから分かることは、公共交通サービスは「都市機能誘導区域」において意識されているが、「居住誘導区域」では移動のことは扱われないという違いがある。言い換えれば、居住誘導区域は移動の不便さはあるのが当然という発想に立っている。

こういう一般的区別に加えて、伊東市の立地適正化計画の最も大きな問題は、「都市機能誘導区域」と「居住誘導区域」は「用途地域」に限っているので、計画対象面積が、市域全体の約 5 %、人口において約 6 割しかその対象とならない点にある。つまり、立地適正化計画は、最初から、面積の 9 5 %、人口の 4 割を除外している。

この 2 つの点を考慮して本市の立地適正化計画を図示すると図のようになる。つまり、伊東市立地適正化計画は、図の斜線部分しか街づくりの対象としていないのである。残りの部分は、文字通り「野となれ山となれ」の発想の計画となっている。



伊東市は、総論では「誰一人取り残さない」と言いつつ、実際には、このような切り捨て前提の発想で街づくりを進めている。立地適正化計画は、このような非現実的な計画であるにもかかわらず、「公共交通のマスタープラン」として、それに沿った交通網整備（解体）が進められつつある。

（２）「カバー率」という評価方法への疑問

１）「カバー率」とは？

「立地適正化計画」では、伊東市の交通網について、基本的に問題がないという評価から出発している。

「公共交通についても、沿線の人口密度が全国平均よりやや低いものの、基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率は非常に高い状況にあります。」(p.2-18)

このような実感とかけ離れた評価はどうしてなされるのだろうか？

それは、「誘導地域」を設定する基準として、交通網について「カバー率」という概念を用いて、それを市域全域に適用していることによる。つまり、一元的な発想を適用していることによる。その問題はつぎのような形で表れることになる。

「カバー率」とは、基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率のことであり、公共交通の駅徒歩圏（800m）、バス停徒歩圏（300m）を利用圏とした公共交通機関の分布状況と人口カバー率を指す。「人口カバー率」指標は『交通サービスの存在』を先行させた指標であって、『住民の交通ニーズを満たしている』ことを測る指標ではない。特に、伊東市の場合、以下に示すように、何もしくなくてもカバー率は広がる点にも注意が必要である。

この定義によれば、どんなに広い町でも、中心区域に90%の住民がいて、そこに1日に1本のバス（あるいは鉄道）さえ走っていれば、カバー率90%となってしまう。そして、人口が集中するほど、あるいは人口が減るほど、何も努力しなくても、カバー率は自動的に高まっていくことになる。

「カバー率」概念で伊東市の交通を論じることがそもそも非現実的である。「カバー率」概念を用いるのは、客観的数値を装って、コンパクトシティ構想を正当化し、そこに誘導するためである。伊東市が市域全体のバランスのとれた街づくりを目指し、「誰一人取り残さない」方針であるとすれば、「カバー率」優先の発想から転換すべきである。

２）「カバー率」から「アクセシビリティ指標」へ

カバー率が住民の交通ニーズを満たしていることを測る指標ではないことによって、「カバー率」を用いるとかえって伊東の現実が見えなくなっている。それは、つぎの２点においてである。

- ① それは人口稠密化を想定した指標であり、郊外、山間部、観光地の別荘地など人口散在地域の交通ニーズを無視している。
- ② それは、距離だけで測るので、一部中心部を除き、坂の多い伊東では実態を表せない。

したがって、実際の交通ニーズを見るには、利用者数、利用率、外出頻度、満足度、移動目的が考慮されるべきである。近年の交通計画では、単純な人口カバー率よりも、「交通空白地人口」、「アク

セシビリティ指標」を重視する傾向がある。住民などの移動ニーズを評価するなら、「どこへ、いつ、どの程度の負担で行けるか」を測るアクセシビリティ指標の方が実態に近い。

カバー率は、そこに人がいなくても成り立つ物理的な概念で、供給側の論理に立つものであり、実際の移動ニーズの総体で考え直すべきである。

それは、ある地域の交通ニーズを、必要とされる交通量総数で測るものである。たとえば、「総合アクセシビリティ指標」として、時間的アクセシビリティ指標（運行本数等）と空間的アクセシビリティ指標（路線距離等）の積で表す仕方がある。また、その地域の人数×移動距離でも表示できる。

後者を採用することによって、「地域の人数」には、伊東市の場合、特に伊豆高原地域は、単に住民数だけでなく、観光客数、交流・関係人口数、通学者（児童生徒数）を含めることができるようになる。

他方で、公共交通システムの供給量はつぎの指標で表すことができる。

供給数＝「地域の人数」1人当たり利用できるバス本数

ニーズの総量と供給数の2つの指標を比べるとき、地域間の交通ニーズがどれだけ満たされているかの違いも分かるが、伊東市旧市街区域とその他の区域（伊豆高原を中心とする）の差はおそらく10倍以上になると思われる。

しかも、旧市街区はせいぜい2km以内の範囲の平地なので、歩いて行ける、あるいは自転車で行けるところがほとんどである。これに対して、それ以外の区域は坂が多く、範囲も10kmにわたって住居が散在している。

このことから、伊東市の公共交通システムは、やはり多元的に発想しなければならない。すなわち、伊東駅を拠点とするバス幹線網と、それ以外の区域を循環するバス網とに分けて考える必要がある。

ところが、伊東市の「公共交通計画」は、コンパクトシティ構想と整合させる形で、伊東駅発着のバス網があればよいという発想で考えられている。

（３）「空白地域」への疑問

「カバー率」を採用する場合、交通網の充実あるいはその改善の方向性は、「カバー」されていない地域をなくすという目標設定になる。それが、「空白地域」という概念である。

では、カバーできている地域とは何か？立地適正化計画では、つぎのように説明される。

誘導方針3（p.3-4）

■拠点間・拠点内の公共交通ネットワークの強化

拠点形成や居住誘導と連携して、拠点ごとの多様なサービスを受けることができるよう、「伊東市地域公共交通計画」と連動した拠点間・拠点内の公共交通ネットワークを強化します。

この説明によれば、市内交通網が「カバー」するのは、拠点間・拠点内の区域であって、それ以外の区域は漏れることになる。つまり、「カバーすべき区域」は最初に行政が決めていて、実際の交通ニーズから設定されてはいない。したがって、「空白」を克服すべき地域となるのは、その「カバーすべき区域」内に限られ、その中で「カバー」できていない地域ということになる。

これが、供給側の論理の非現実的なものであることは、「伊東市地域公共交通網形成計画」（R6）が示す「交通空白区域」図からも分かる。

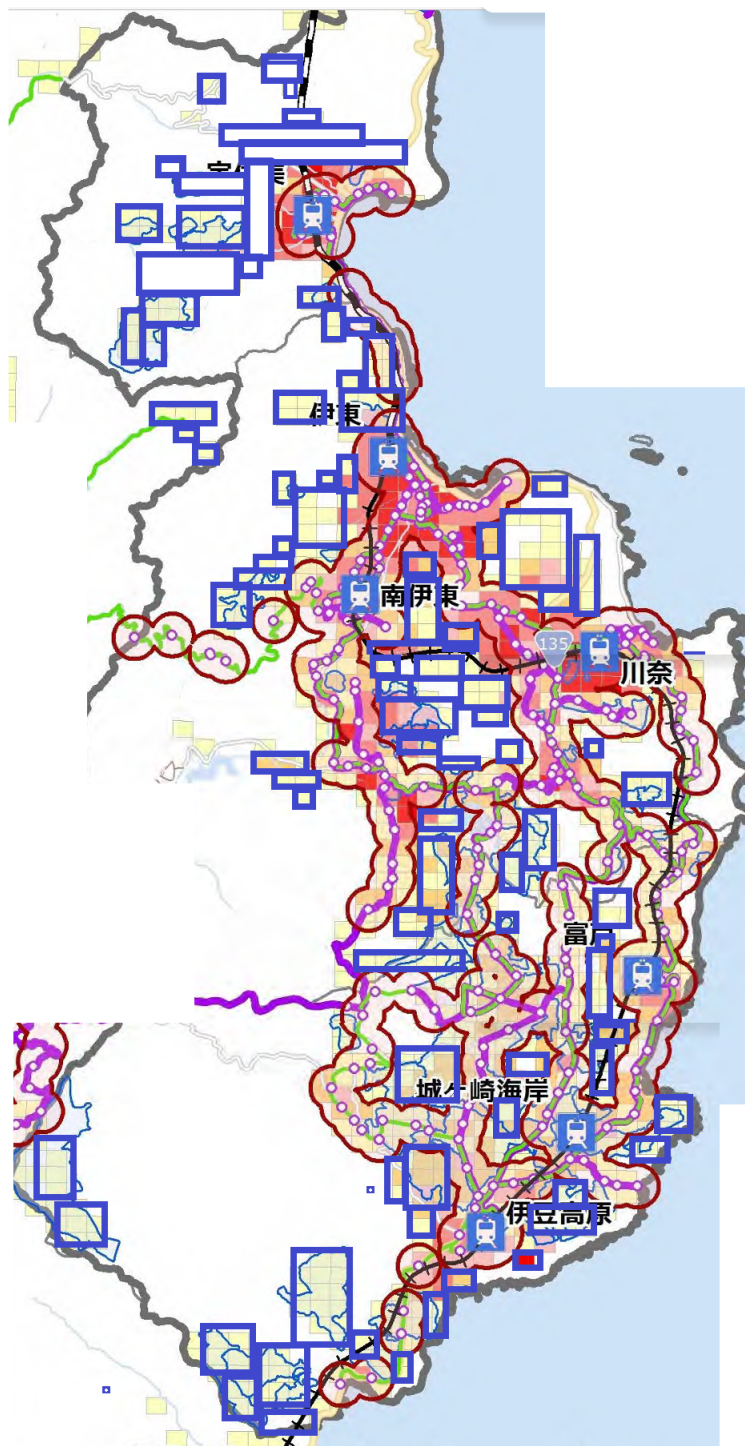
同図から、伊東市内の交通ニーズを満たすには、現在の拠点間をつなぐ発想では、無理であることが分かる。「交通空白」という発想は、元々交通インフラが存在している場合である。「伊東市立地適正

化計画」では、「交通インフラ」は基本的に整備済という発想に立っていて、「空白」を埋めるのは、追加的な課題となってしまっている。

「交通弱者」は市内全域に存在している。彼らを個別にピンポイントで運ぶことには限界がある。

こういった机上プランでは「空白」を埋めるには、バス停の増設、あるいはバス路線の新設しか対応策がなく、その作業が空論であることは、誰もが分かっている。

したがって、伊東市の交通網整備は、一元的発想を脱し、多元的あるいは圏域を単位とする交通インフラの再構築という観点への転換が大事になる。



伊東市内の交通空白地域（「図 56 伊東市の公共交通による人口カバー状況」(p.75)から作図）

< 補論 2 > 伊豆高原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 ー「伊豆高原 MaaS」の概要ー

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自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くらいがみられる。…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。

（送迎負担による機会損失の試算はすでに本文で示している。）

5. 「伊豆高原 MaaS」の具体的な利点

- ・伊豆高原をほぼまなく周回でき、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・直帰する場合が多い。）
- ・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 日当たりになると約 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だと思われる項目「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。）

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な？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、その試算はつぎのようになる。

（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。

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

100 円とする

- ・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。