

1. はじめに

(1) 地域公共交通計画の策定の必要性

- 三島市では平成30(2018)年度に三島市地域公共交通網形成計画を策定し、以後、三島市公共交通マップの作成・配布、三島駅南口の改修(バス案内版・バス乗り場のカラー化)、バス情報のICT化、三島市自主運行バスのルート変更・新規路線運行開始、鉄道・バスの乗り方教室など、様々な取り組みを実施してきました。
- この結果、コロナ禍前までは公共交通(鉄道、路線バス、自主運行バス)の利用者数は増加傾向にあったなど、計画の成果が出ていると言えます。
- 一方で、三島市は今後も人口減少が続き、高齢化による免許返納者も増加が想定され、さらには新型コロナウイルスの感染拡大により、公共交通利用者の減少、生活様式の変化なども起きており、今後発生する課題に対応した取り組みを今一度考える必要があります。
- また、令和2年度に地域公共交通活性化再生法の改正が行われ、地域公共交通計画の策定に関する努力義務化、計画目標に関する定量的指標の設定など、制度面での変更がされています。
- 平成30年度に策定した現在の計画は今年度に計画期間満了を迎えることから、本年度は次年度以降の取り組み内容、公共交通の目指す姿について協議を行い、「三島市地域公共交通計画(仮称)」を策定します。

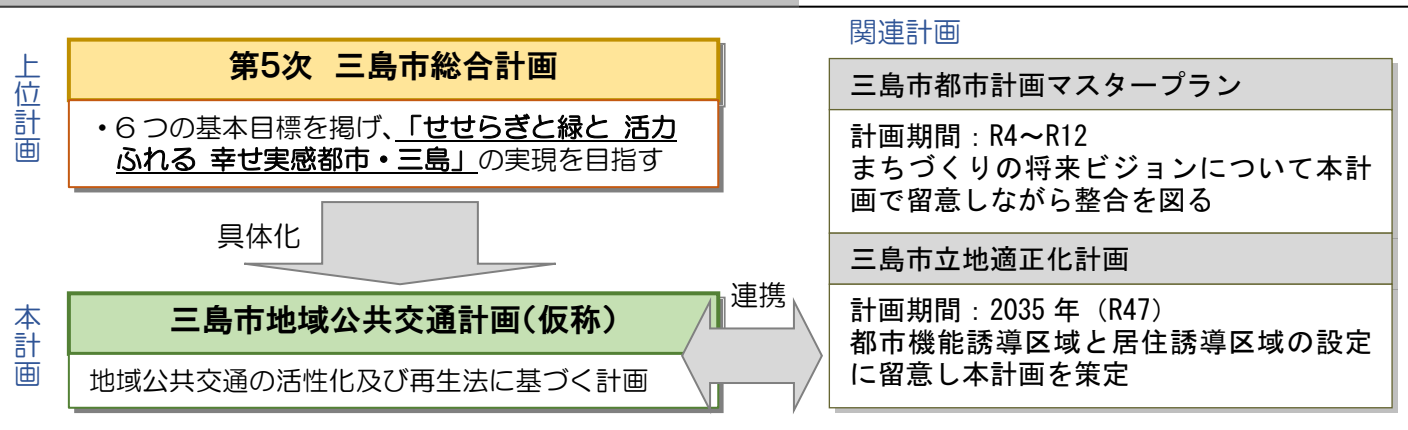
(2) 計画の区域、期間

計画区域：三島市全域 → 市内全域の現状や課題を踏まえ、取り組み内容を設定します。

計画期間：令和5年度～令和10年度(6年間) → 次の6年間でやるべき取り組み内容を、今年度設定します。

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
第5次三島市総合計画	基本構想									
	前期基本計画			後期基本計画						
三島市都市計画マスタープラン										
三島市立地適正化計画										
三島市地域公共交通計画(仮称)										

(3) 計画の位置づけ



2. 現在の計画の概要と成果

(1) 計画で目指す方向性

- 現在の計画では、以下の4つの基本方針を掲げています。
 - 市民や来訪者にとって分かりやすく利用したいと感じる公共交通の構築
 - 効率性と利便性の確保により持続可能な公共交通の構築
 - 公共交通の利用促進に向けて関係者と一体となった協働体制の構築
 - コンパクトな都市づくり(三島市の将来像)につながる公共交通の構築

(2) 計画の目標と達成状況

現計画で設定した取り組みは、コロナ禍の影響を受けながらも着実に実施されています。

目標	指標	策定時の現況値 (2017年度)	評価年度の現況値 (2021年度)	目標値 (2022年度)
【目標1】 公共交通や移動の満足度の向上に対する指標	【指標1-1】 バスなどの公共交通の充実の市民満足度	22.8%	24.3% (未達)	30.0%以上
	【指標1-2】 三島駅周辺(北口・南口)の整備の市民満足度	38.5%	31.4% (未達)	45.0%以上
【目標2】 公共交通利用者の維持・増加に対する指標	【指標2】 本市の公共交通利用者数	19,947千人/年 (2016年度)	14,325千人/年 (未達)	19,947千人/年 以上
【目標3】 利用促進等の協働の取り組みに対する指標	【指標3】 鉄道・バスの乗り方教室等の利用促進活動の取り組み案件数	5案件/年	3案件/年 (未達)	5案件/年 以上
【目標4】 拠点、交通結節点の形成に向けた取り組みの実施に対する指標	【指標4】 三島駅及び三島駅周辺での拠点形成に関する事業の取り組み案件数	—	8案件 (達成)	4案件以上

(3) 目標を達成するための取り組み実施状況

公共交通利用環境の向上に向けた取り組みを中心に、継続的に実施されています。

	No	事業名	主な取り組み内容
A 利用促進等ソフト事業	A-1	利用促進に向けた活動実施や情報提供の充実	・公共交通マップ(全域版、地域版、観光マップ)の作成・配布 ・バスロケーションシステムの導入、乗換案内アプリでのバス情報追加 ・バス乗り方教室の継続開催
	A-2	公共交通に従事する人材確保	—
B 結節点や待合環境に関する事業	B-1	駅周辺における分かりやすい方面案内の検討、実施	・公共交通マップでのバス路線カラー化、三島駅バス乗り場のカラー化 ・三島駅での案内板・デジタルサイネージ設置、案内サインUD化
	B-2	伊豆の玄関口、結節点としての機能強化(みしま・もてなし事業)	・三島駅前ピクトグラム・英語表記統一
	B-3	待合環境の改善	・ベンチ等設置、ヨーカドー等との連携
	B-4	結節点における路線接続強化	・三島駅でのデジタルサイネージ設置等 ・鉄道と路線バスの接続強化(伊豆箱根鉄道・伊豆箱根バス) (三島駅南口の駅前広場改善計画について検討着手)
C 路線に関する事業	C-1	目的施設へのアクセス性向上	・自主運行バスの地域拠点への乗り入れ(伊豆村の駅)
	C-2	幹となる交通軸の維持・確保	—
	C-3	市内路線バスの維持・改善	・せせらぎ号等のルート変更 ・花のまち号運行開始
その他		協議継続・進捗管理	・地域公共交通会議を継続的に実施

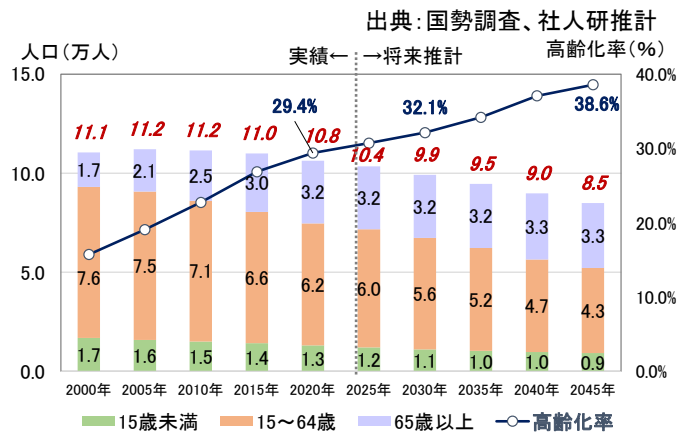
次期計画の基本方針や目標の検討について

(1) 地域の現状

人口、高齢化の推移

人口、高齢化の推移

- 三島市の人口は今後も減少を続け、今後10年で8%程度減少する見込みです。65歳以上人口比率は2030年に32%になる見込みです。
- 65歳以上人口は今後10年間横ばいであり、公共交通を必要とする方の比率の増加が想定されます。



市町別・地域別高齢化率

- 三島市の高齢化率は静岡県平均とほぼ同じの29.4%となっています。
- 三島市内では北上地域の高齢化率が31.6%と若干高くなっています。

市町別高齢化率(周辺市町)

市町	人口総数	65歳以上人口	高齢化率	順位
静岡県	3,633,202	1,084,282	29.8%	(全35市町)
長泉町	43,336	9,556	22.1%	35
御殿場市	86,614	22,176	25.6%	33
清水町	31,710	8,285	26.1%	31
裾野市	50,911	13,667	26.8%	30
三島市	107,783	31,677	29.4%	23
沼津市	189,386	60,488	31.9%	14
函南町	36,794	12,069	32.8%	13
伊豆の国市	46,804	15,750	33.7%	12

三島市 地区別高齢化率

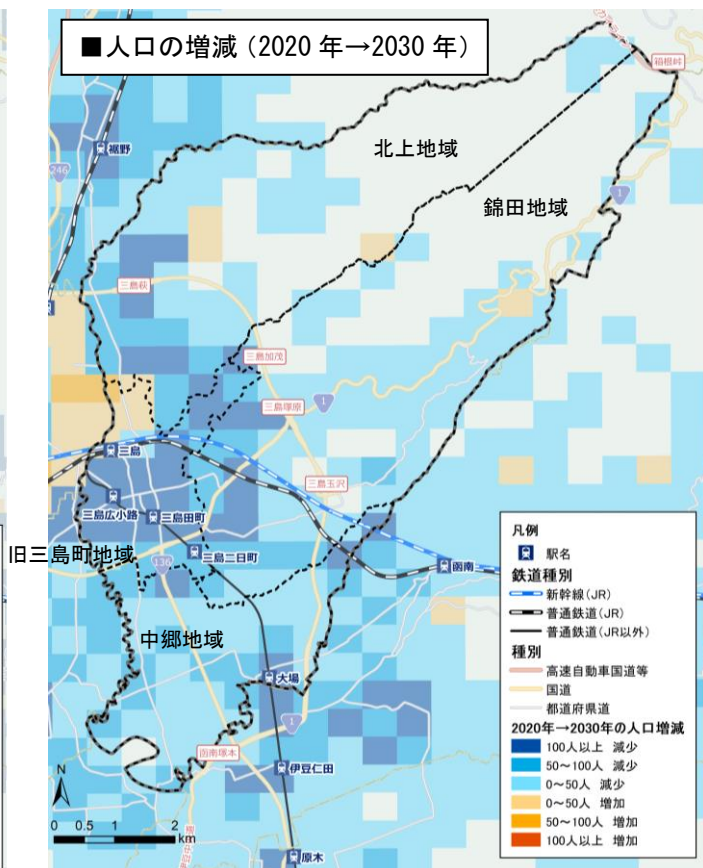
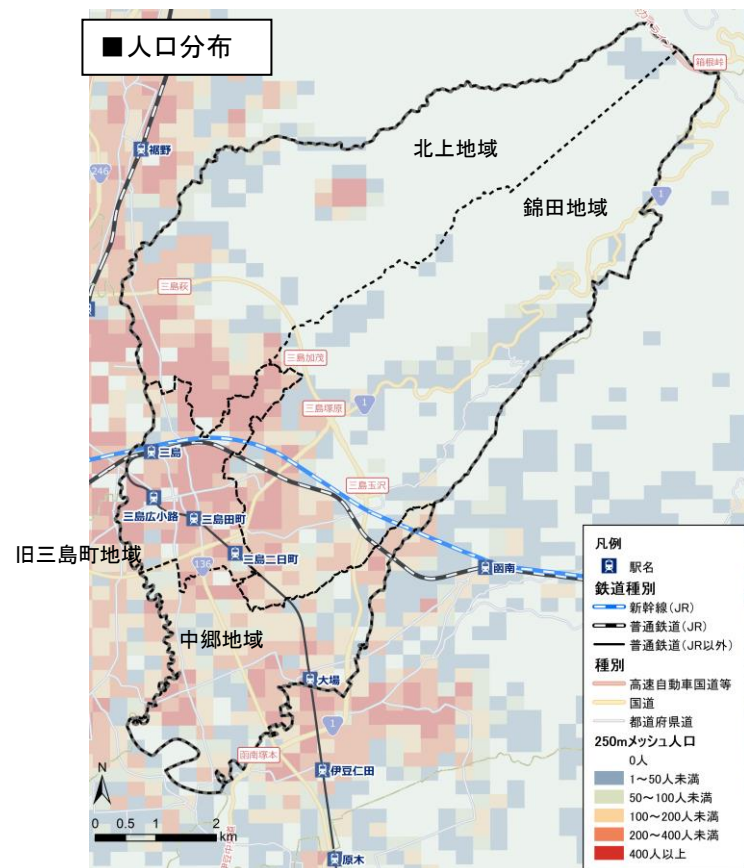
地区	高齢者人口	人口総数	高齢化率
旧三島町地域	9,675	33,852	28.6%
北上地域	6,857	21,701	31.6%
錦田地域	7,097	24,467	29.0%
中郷地域	7,905	27,308	28.9%
三島市	31,534	107,328	29.4%

人口分布、人口増減

- 市内の人口は、旧三島町地域周辺に集中しており、箱根西麓地域のエリアにも人口が分布しています。
- 令和12年(2030年)には三島駅北側を除き、ほとんどの地域で人口減少が見込まれます。

人口分布

人口の増減(2020年→2030年)



出典: 国勢調査(2020年)

出典: 国土数値情報/国立社会保障・人口問題研究所(2018年)

(2) 公共交通の現状

公共交通の運行概要

- 鉄道、路線バス、自主運行バスが運行
- JRは市内を東西に運行
- バスは鉄道を補完する役割として、市内の主要地域や施設間を運行するほか、近隣市町へ運行
- 減便やルート変更をしつつも、路線バス・自主運行バスは維持

各交通手段の運行概要

令和4年12月時点

交通手段	運行概要	
鉄道	JR 東海道新幹線	2~3 往復/時
	JR 東海道線	2~7 往復/時
	伊豆箱根鉄道駿豆線	3~5 往復/時
路線バス(三島駅)	富士急シティバス・富士急モビリティ	がんセンター方面 2~3 往復/時 裾野駅方面 0~3 往復/時 他
	東海バス	沼津駅方面 旧道・新道* 各2 往復/時 大平車庫方面 1~2 往復/時 遺伝坂下方面・三恵台・元箱根港 他
	伊豆箱根バス	沼津駅方面 旧道・新道* 各2 往復/時 沼津駅方面 大岡駅経由 1~2 往復/時 富士見台方面 2~3 往復/時 他
三島市自主運行バス	6 路線運行 (せせらぎ号・なかざと号・きたうえ号・ふれあい号・玉沢線・花のまち号)	
タクシー	市内に3社	

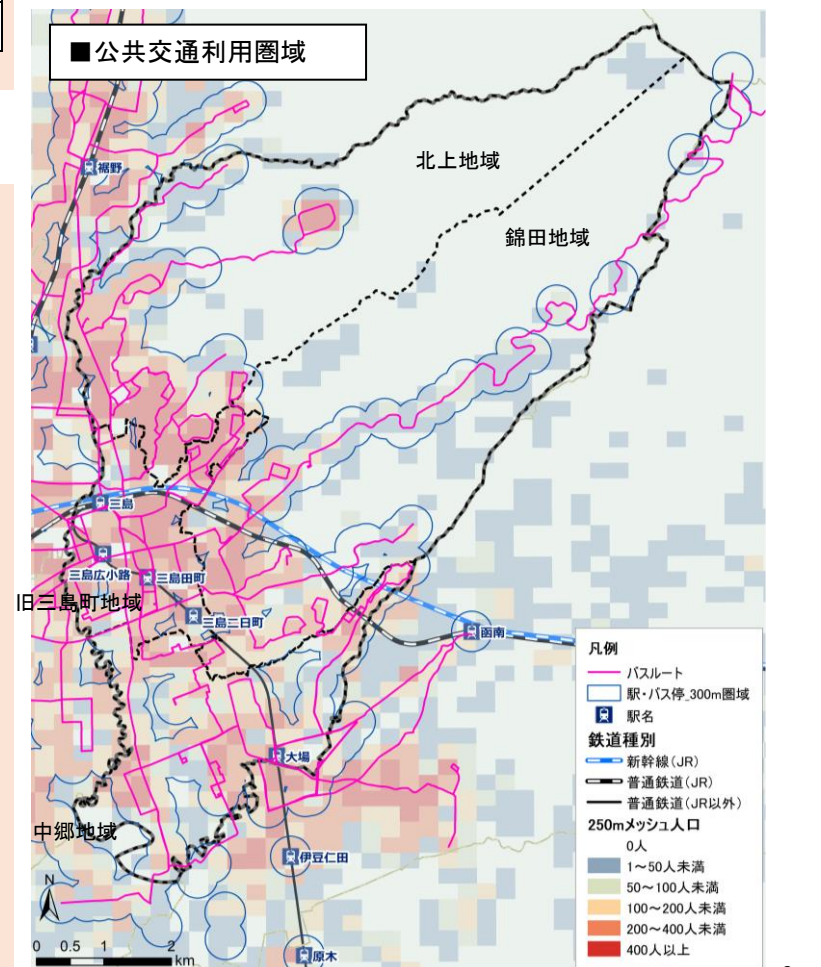
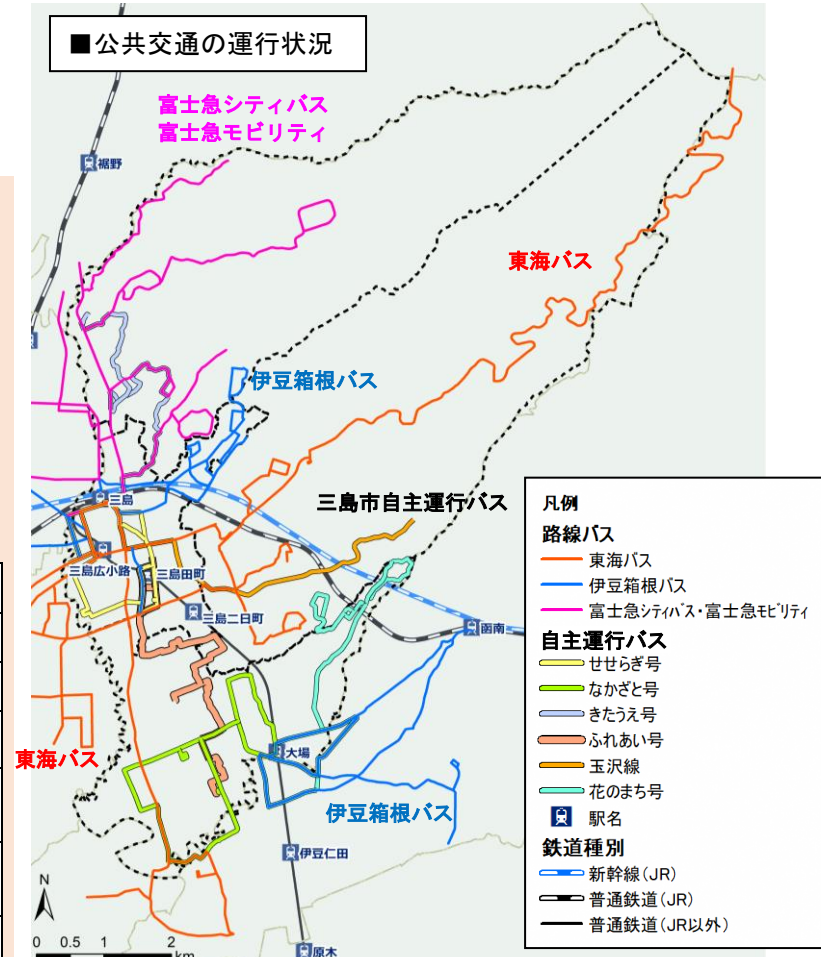
※東海バス・伊豆箱根バス 共同運行

公共交通の人口カバー率

- 本市の公共交通の人口カバー率(鉄道駅300m、バス停300mの圏域)は、全体で92.9%となっており、周辺自治体と比較しても高く、公共交通網が充実していると言えます。
- 地域別に見ると、中郷地域が他の地域に比べ人口カバー率が低くなっています。

地域	カバー人口	人口総数	人口カバー率
旧三島町地域	31,850	33,852	94.1%
北上地域	26,355	27,308	96.5%
錦田地域	20,517	21,701	94.5%
中郷地域	20,960	24,467	85.7%
三島市	99,683	107,328	92.9%

※人口は国勢調査(2020年) 250mメッシュ単位
※カバー人口は鉄道駅・バス停半径300m圏域



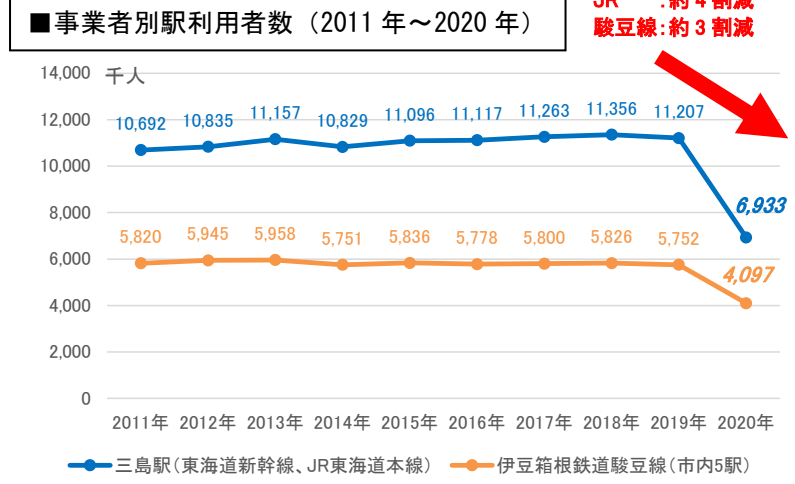
次期計画の基本方針や目標の検討について

(3)公共交通の利用実態

鉄道の利用実態

・コロナ禍の影響もあり、2016年から2020年にかけて、JRは約4割減、伊豆箱根鉄道駿豆線は約3割減となっています。

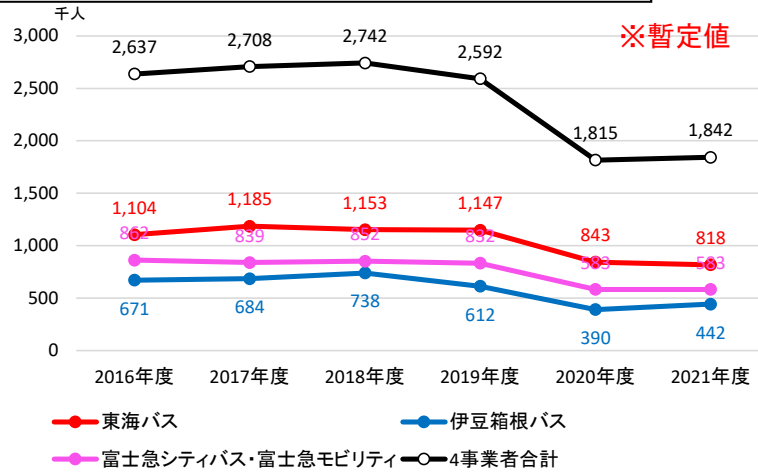
■駅別利用者数（2016年・2020年）



バスの利用実態

・コロナ禍の影響もあり、いずれの事業者も2020年に利用者数が減少し、その後若干持ち直しています。
 ・コロナ禍前では多くの方面で利用者が横ばいであり、せせらぎ号は増加傾向にありました。
 ・三島駅～沼津駅（大岡駅経由）は2019年に比べ、2021年に利用者が増加しています。

■路線バスの利用者数（一部自主運行バス含む）



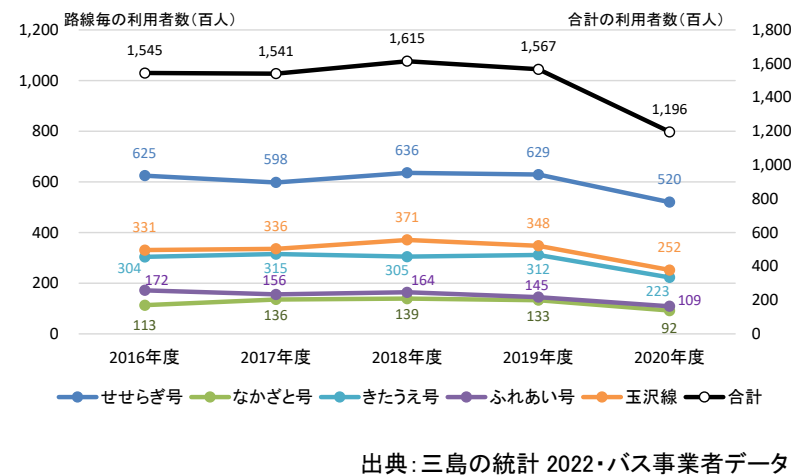
事業者	方面	2016	2019	2021	H28-R1	R1-R3
		H28	R1	R3		
東海バス	三島市内線	200,299	204,323	137,138	102%	67%
	柿田 新城橋・大平方面	668,496	727,576	546,825	109%	75%
	大場～函南線	18,375	16,435	0	89%	-
東海バス 伊豆箱根バス	三島駅～沼津駅線(旧道・新道)	302,702	306,357	199,751	101%	65%
	三島駅～沼津駅線(大岡駅経由)	214,836	189,800	193,606	88%	102%
伊豆箱根バス	富士見台団地方面	320,741	251,631	138,844	78%	55%
	下土狩線	2,407	217	125	9%	58%
	北上方面	496,950	491,697	344,188	99%	70%
富士急シティバス	沢地方面	151,764	153,026	107,118	101%	70%
	がんセンター方面	198,124	187,640	131,348	95%	70%
東海バス 伊豆箱根バス	せせらぎ号	47,394	62,886	43,284	133%	69%

単位: 人/年 出典: バス事業者データ

■自主運行バスの利用者数

・循環バスが2路線（せせらぎ号、なかざと号）、その他4路線（きたうえ号、ふれあい号、玉沢線、花のまち号）を運行しています。
 ・本市の自主運行バスの利用者数は、近年横ばいとなっており、コロナ禍でも路線バスより減少幅が緩やかとなっています。

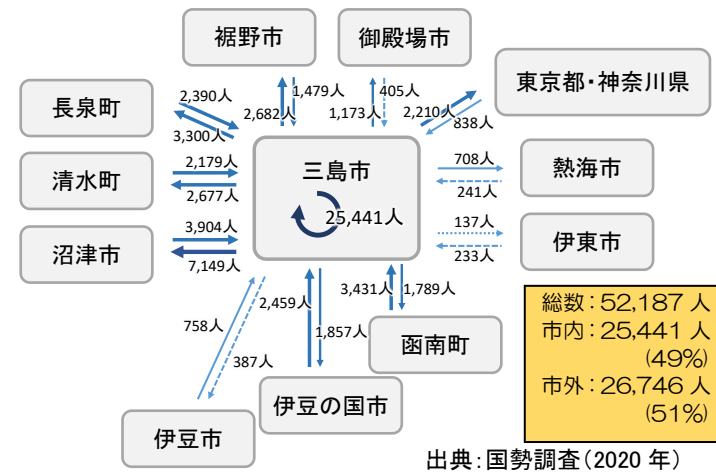
※花のまち号は2022年4月より運行開始のため、データ無し



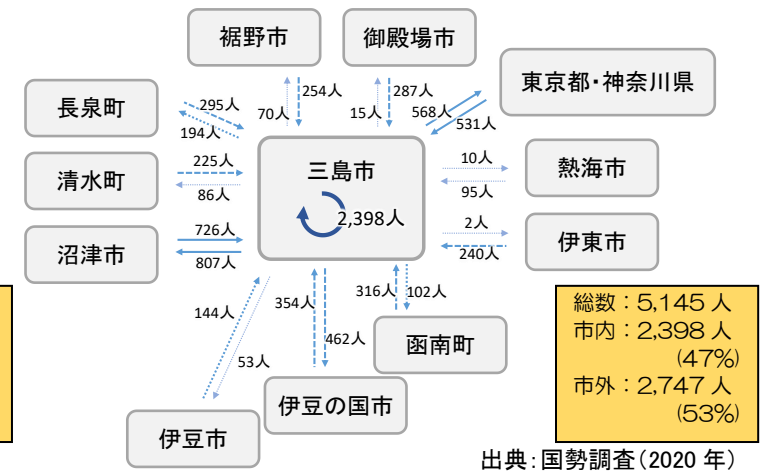
(4)通勤、通学の移動先

・通勤・通学ともに市内の移動が大半を占めますが、沼津市・清水町・長泉町などの近隣の市町への移動が多く、東京都・神奈川県への移動も多く見られます。

■15歳以上就業者の通勤先



■15歳以上就学者の通学先



(5)免許の保有状況

静岡県の年代別免許保有状況

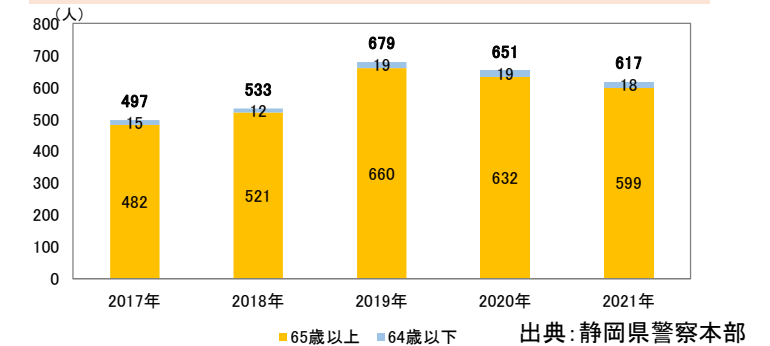
・全年代では、8割の方が免許を保有しています。
 ・75歳以上では保有率は4割まで低下します。

	人口(人)	免許保有者数(人)	保有率(%)
16～64歳	2,016,463	1,840,656	91.3%
65～74歳	527,129	432,166	82.0%
75歳以上	563,325	216,923	38.5%
合計	3,106,917	2,489,745	80.1%

出典: 【人口】統計センターしずおか「静岡県年齢人口」(R3.10)
 【免許保有数】警察庁「運転免許統計 令和3年版」
 ※免許は第1種免許全て(2種類以上は上位でカウント)

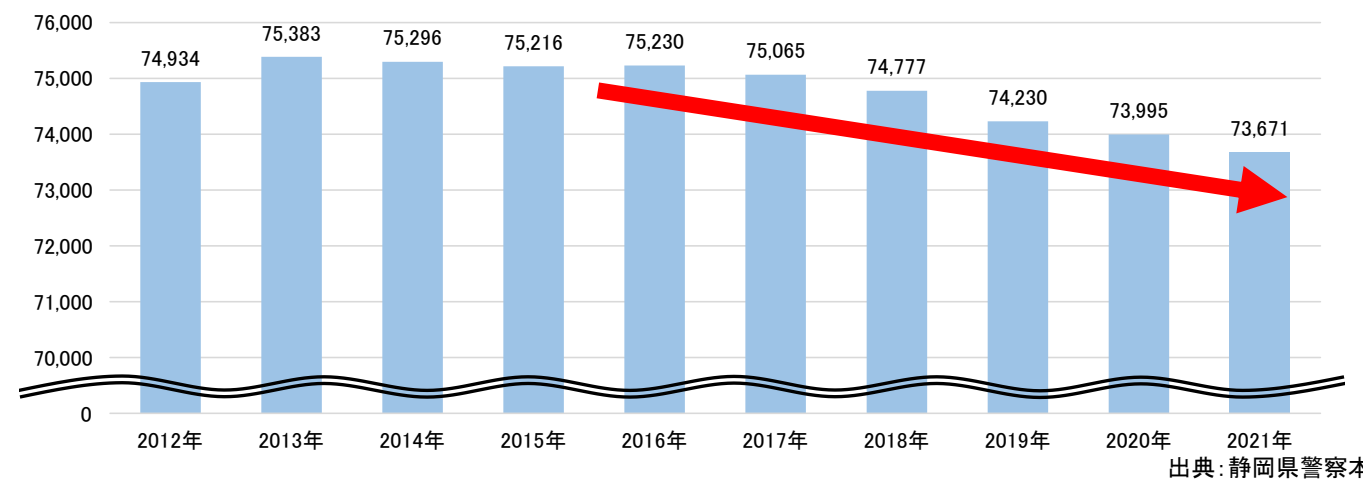
三島警察署の免許返納者数の推移

・2019年までは増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響により横ばいとなっています。



三島市の運転免許保有者数

・三島市の免許保有数は2013年頃をピークに減少傾向にあります。



次期計画の基本方針や目標の検討について

地域公共交通を取り巻く現状、課題

現計画の取組み評価

- ・玄関口となる三島駅の整備：**案内表示やピクトの改良等を実施**、ハード面の整備が残されている
- ・利用促進：**公共交通マップの作成や乗り方教室を実施**、一方、これらの周知が今後の課題
- ・路線維持：廃止された区間はないが、**本数減が著しい区間が存在**、コロナ禍で利用者数、収支率も悪化

デジタル技術の進展、普及

- ・**交通系ICカードの導入**（富士急、東海バス、伊豆箱根バスにおいて実施中）
- ・**タクシーアプリの導入、バスロケーションシステムの導入、乗換案内等でのバス情報の普及**

社会的情勢の変化

- ・人口減少、高齢化が進み、高齢化率は今後10年で29.4%から32.1%と2.7ポイント増加が予測されている
- ・**公共交通の担い手となる運転手等の人材不足が深刻化**しており、運行維持が危ぶまれている

市民意向（アンケート調査）

- ・今後重要な取組みとして、**公共交通が不便な地域の交通手段の確保、交通と福祉の連携、バリアフリー対応、三島駅のバス待合環境の整備**などを挙げている
- ・公共交通の維持に向けては、コロナ禍での利用減を**市が費用負担してでも、サービスは現状維持すべき**という声が多い

目指す将来像（次の6年で狙う変化）

【玄関口となる三島駅】市民や事業者目線で使いやすく、景観面にも配慮された、本市及び伊豆半島の玄関口としてふさわしい整備がされている
 【公共交通利用への心理的障壁の解消】近年のデジタル化、アプリ導入などの利便性向上内容が、市民に周知され、公共交通利用への心理的障壁がなくなっている
 【公共交通網の維持】コロナ禍で利用減が続く中、地域のニーズに見合う移動手段が確保され、事業者対応や各種行政支援により、ネットワークが維持される
 【新たな技術の調査及び導入検討】自動運転に関する近年の技術進展、市内及び近隣市町での取組みや広域的な連携を踏まえ、上記3点につながる新たなモビリティが確保される

将来像の達成に向けた基本的な方針

1. 市民、来訪者の誰もが使いやすい交通結節点の実現【交通結節点】

前計画策定後、三島駅では駅前広場の案内改善、バス乗り場案内の充実、デジタルサイネージの導入等を進めてきた。これらは一定の評価、認知度を得ているが、依然としてバス乗り場の混雑、待合環境が少ないなどの課題が残っている。

以上を踏まえ、玄関口としての更なる整備を1つ目の方針とする。

2. 公共交通への抵抗感をなくし、出かけやすいまちを実現【利用促進】

近年のデジタル化に伴い、支払い方法や情報提供、検索について技術進展が見られている。

一方、公共交通マップや情報提供については認知度の向上の余地が見られる。

これらを踏まえ、各種技術の活用、周知により、移動へのハードルを下げることを2つ目の方針とする。

3. コンパクトな都市づくりに寄与する持続可能な公共交通ネットワークの形成【持続可能性】

市内の路線バス網は引き続き維持されているが、本数減となっている区間が存在するほか、コロナ禍で利用減が続く、運転手不足等の課題も抱えている。

これらを踏まえ、地域ニーズとの対応、効率化を図っていくことで、持続可能な運行の実現を目指す。

4. 地域に適合した新たなモビリティの形成【新技術】

近年は自動運転やMaaS、新たなモビリティ等の開発も見られ、路線バス等での対応が困難な地域での適合の可能性もある。

本市及び近隣市の取組みを拡充する意図として、新技術の積極的な取入れを目指していく。

計画目標

目標1：まちの中心として賑わいがある

複数の交通手段が結節し多様な人が集まる鉄道駅の機能や輸送力を向上するとともに、複数の交通手段の乗継や待合が快適・スムーズになることを目指す。

<数値指標（案）>

- ・三島駅の鉄道利用者数 ※
- ・三島駅でのバス乗降客数 ※※
- ・三島駅でのタクシー乗降客数 ※※

※市の統計年報より毎年度把握
 ※※統計情報はなし、別途調査または事業者提供が必要

目標2：状況に応じて移動手段の使い分けができる

移動ニーズに合致した多様な交通手段が周知され、過度にマイカーに頼らず、状況に応じて公共交通を利用する意識が醸成されることを目指す。

<数値指標（案）>

- ・路線バス、自主運行バスの利用者数 ※

※市の統計年報、事業者提供データより毎年度把握

目標3：地域のニーズに合った移動手段がある

多様な交通手段が移動ニーズに合わせて利用され、公共交通の利用者数が総数として維持（人口減少下では実質増加）されることを目指す。

<数値指標（案）>

- ・路線バス、自主運行バス、その他の移動手段を含めた公共交通の利用回数の増加 ※
- ・自主運行バスの収支率の変化 ※

※市の統計年報、事業者提供データより毎年度把握

目標4：本市で新たな取組みが展開されている

自動運転や新たなモビリティやICT活用に関して、本市での適応の検討がされ、社会実験等を通じ、実装に向けた流れが作られていることを目指す。

<数値指標（案）>

- ・新技術に関する取組み件数（計画期間で3件以上） ※

※毎年度の取組み実施状況より把握

取組み施策

1. 交通結節点・待合環境改善事業

- 1-1 三島駅南口駅前広場の再整備
- 1-2 三島駅南口駅前広場での情報発信の充実
- 1-3 バスの幹線軸におけるわかりやすさ向上
- 1-4 地域の拠点・結節点形成（まちづくり連携）

2. 利用促進、意識改革事業

- 2-1 公共交通マップの配布、ホームページ等による案内強化、バスロケーションシステムの周知
- 2-2 地域ごとに選択可能な移動手段の周知
- 2-3 バス・鉄道の乗り方教室の継続

3. 公共交通維持改善事業

- 3-1 幹となる交通軸におけるサービス水準の維持
- 3-2 自主運行バスの運行ルート、ダイヤ、運行方法見直し
- 3-3 行政が費用負担する地域交通の見直し基準の設定検討
- 3-4 地域発案の地域交通導入の仕組み検討

4. 新技術活用事業

- 4-1 自動運転を活用した新たなモビリティの研究・検討
- 4-2 地域に適する新たなモビリティの導入、情報や予約支払いなどのICT活用の検討

現計画を踏襲・発展した事業

新たに追加する事業

次期計画の基本方針や目標の検討について

現計画の方針、目標、指標

基本方針	目標	指標					
		指標設定	現況 (2017)	目標 (2022)	評価年度 (2021)	評価	
1 市民や来訪者にとって分かりやすく利用したいと感じる公共交通の構築を目指します	1 公共交通や移動の満足度の向上	1-1	バスなどの公共交通の充実の市民満足度	22.8%	30.0%以上	24.3%	未達
		1-2	三島駅周辺（北口・南口）の整備の市民満足度	38.5%	45.0%以上	31.4%	未達
2 効率性と利便性の確保により持続可能な公共交通の構築を目指します	2 公共交通利用者数の維持・増加	2	本市の公共交通利用者数	19,947 千人/年	現況値以上	14,325 千人/年	未達
3 公共交通の利用促進に向けて関係者と一体となった協働体制の構築を目指します	3 利用促進等の協働の取り組み	3	鉄道・バス乗り方教室等の利用促進活動の取り組み案件数	5 案件/年	現況値以上	3案件/年	未達
4 コンパクトな都市づくり（三島市の将来像）につながる公共交通の構築を目指します	4 拠点、交通結節点の形成に向けた取り組み	4	三島駅及び三島駅周辺での拠点形成に関する事業の取り組み案件数	-	4 案件以上	8案件	達成



次期計画の方針、目標、指標（案）

基本方針	目標	指標					
		指標設定	現況 (2022)	目標 (2028)	評価年度	評価	
1 市民、来訪者の誰もが使いやすい交通結節点の実現【交通結節点】	1 まちの中心として賑わいがある	1-1	三島駅の鉄道利用者数				
		1-2	三島駅でのバス乗降客数				
		1-3	三島駅でのタクシー乗降客数				
2 公共交通への抵抗感をなくし、出かけやすいまちを実現【利用促進】	2 状況に応じて移動手段の使い分けができる	2	路線バス、自主運行バスの利用者数				
3 コンパクトな都市づくりに寄与する持続可能な公共交通ネットワークの形成【持続可能性】	3 地域のニーズに合った移動手段がある	3-1	路線バス、自主運行バス、その他の移動手段を含めた公共交通の利用回数の増加				
		3-2	自主運行バスの収支率				
4 地域に適合した新たなモビリティの形成【新技術】	4 本市で新たな取り組みが展開されている	4	新技術に関する取り組み件数				