

※表紙は別途作成のため仮※

# 三島市地域公共交通計画

令和5年（2023年）〇月

三 島 市

# 目次

---

<b>第1章</b>	<b>計画概要</b>	<b>1</b>
1-1	計画策定の背景及び目的	1
1-2	計画期間	1
1-3	計画区域	2
1-4	計画の位置づけと上位計画・関連計画の整理	2
1-5	前計画（三島市地域公共交通網形成計画）の概要と成果	7
<b>第2章</b>	<b>地域公共交通を取り巻く現状</b>	<b>9</b>
2-1	地域の概況	9
2-2	地域公共交通の現状	11
<b>第3章</b>	<b>地域公共交通の課題</b>	<b>15</b>
<b>第4章</b>	<b>計画の方針、目標、事業内容</b>	<b>24</b>
4-1	基本的な方針の設定	24
4-2	計画の目標、数値指標	25
4-3	目標を達成するための事業	30
4-4	事業内容	31
4-5	計画の達成状況の評価方法の設定	48

## 参考資料

1. 規約、協議会名簿、作業部会名簿
2. 三島市の地域公共交通を取り巻く現状
3. 市民アンケート調査結果
4. 関係者へのヒアリング調査結果

# 第1章 計画概要

## 1-1 計画策定の背景及び目的

三島市では2018（平成30）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、様々な取組みを実施してきました。

この結果、新型コロナウイルスの感染拡大前の2019（令和元）年度までは、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。

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組みを今一度考える必要があります。

また、2020（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。

2018（平成30）年度に策定した三島市地域公共交通網形成計画の計画期間満了を迎えることから、新たに本市における地域公共交通の目指す方向性や考え方を示す「三島市地域公共交通計画」を策定します。

## 1-2 計画期間

本計画の期間は、2023（令和5）年度～2028（令和10）年度の6年間とします。関連のある、第5次三島市総合計画、第2期住むなら三島・総合戦略、第3次三島市都市計画マスタープラン、三島市立地適正化計画の計画期間も併せて示します。

■表 計画期間

	2021 R3	2022 R4	2023 R5	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12
第5次三島市総合計画										
第2期住むなら三島・総合戦略 ～まち・ひと・しごと創生～										
第3次三島市都市計画マスタープラン										
三島市立地適正化計画										
<b>三島市地域公共交通計画</b>										

### 1-3 計画区域

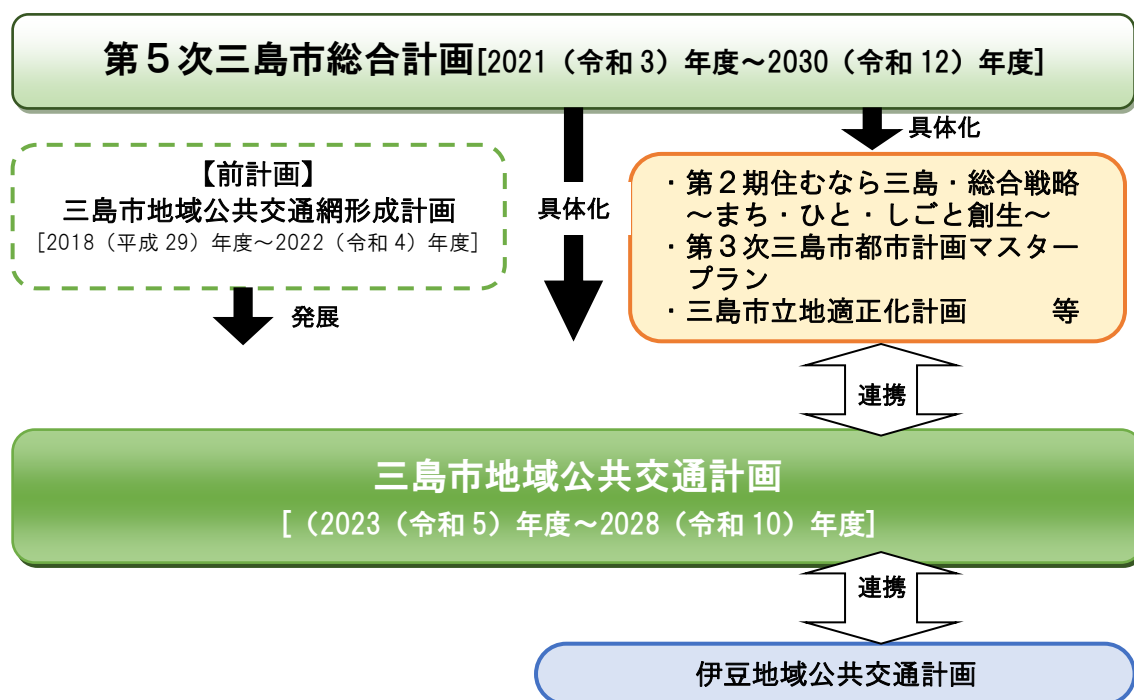
本計画の区域は、三島市全域を対象とします。

### 1-4 計画の位置づけと上位計画・関連計画の整理

#### (1) 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づくとともに、本市のまちづくりの最上位計画である三島市総合計画の指針を踏まえ、本市の持続可能な言い切旅客運送サービスの提供を確保することを目的とした公共交通のマスタープランとして策定します。

なお、関連計画である第3次三島市都市計画マスタープランや立地適正化計画などのまちづくりの方向性と連携をとりながら公共交通網の形成を目指します。この他、伊豆地域公共交通計画（2023年度策定）は本市を含む広域の計画であり、十分に連携をとりながら一体的な取り組みを進めていきます。



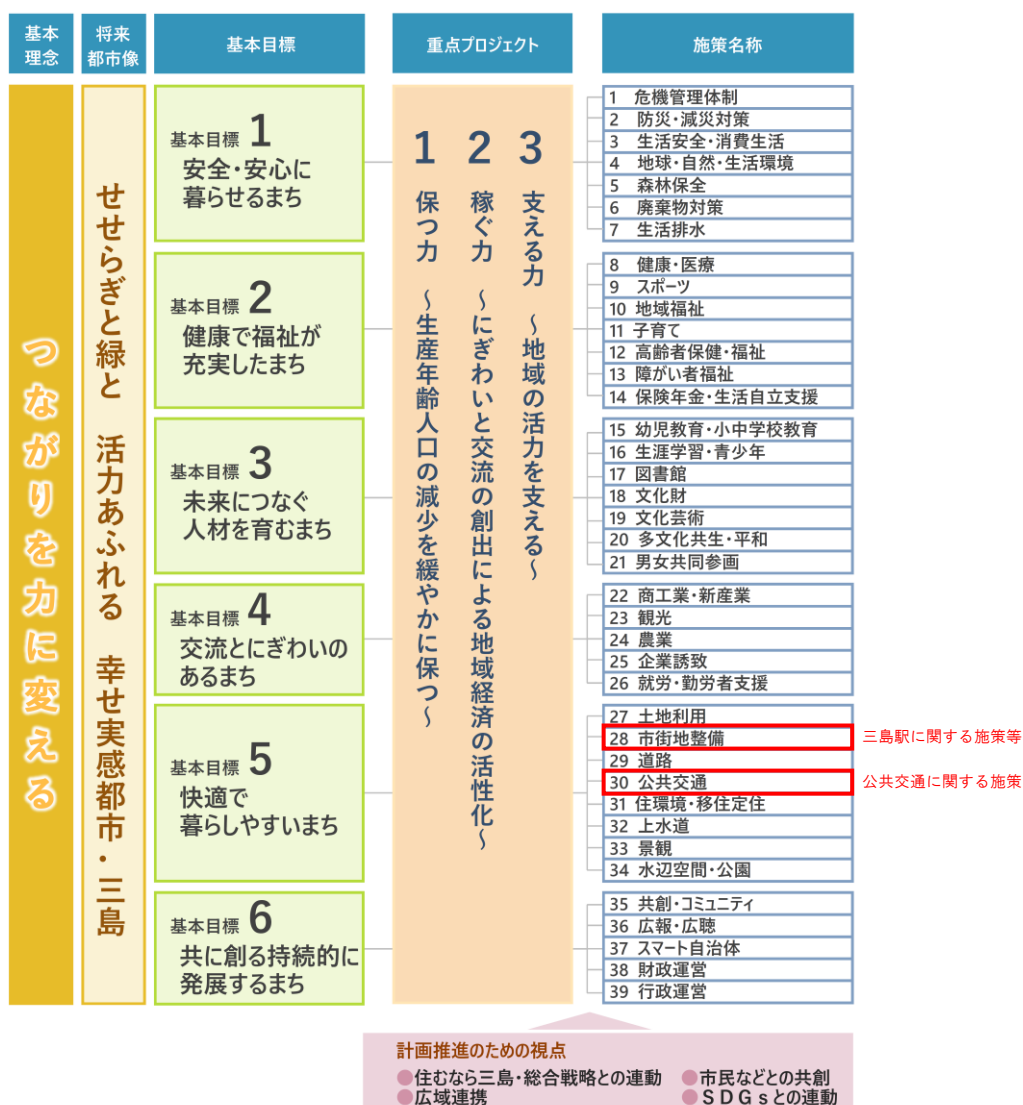
■図 計画の位置付け

(2) 上位計画・関連計画の整理

①第5次三島市総合計画[2021（令和3）年度～2030（令和12）年度]

三島市総合計画では基本理念「つながりを力に変える」のもと、「せせらぎと緑と活力あふれる 幸せ実感都市・三島」を将来都市像に定め、6つの基本目標を設定しています。基本目標5「快適で暮らしやすいまち」では市街地整備、公共交通等に関する施策を掲げています。

市街地整備に関する施策では、「三島駅南口などの都市機能の更新・集積」「三島駅南北交通結節機能の充実」等を、公共交通に関する施策では「公共交通ネットワークの形成」「公共交通の維持・向上と利用促進」「移動制約者対策の強化」を挙げています。



■ 図 第5次三島市総合計画の施策の体系

②第2期住むなら三島・総合戦略～まち・ひと・しごと創生～  
(2021年度～2025年度)

人口減少や高齢化が進む中で「若者の結婚から子育てまでの希望をかなえ、魅力的で品格あるひとづくり・まちづくりを進め、幅広い世代や企業から『選ばれる都市』を目指す」ことを基本方針に設定し、4つの基本目標のもと施策を展開しています。

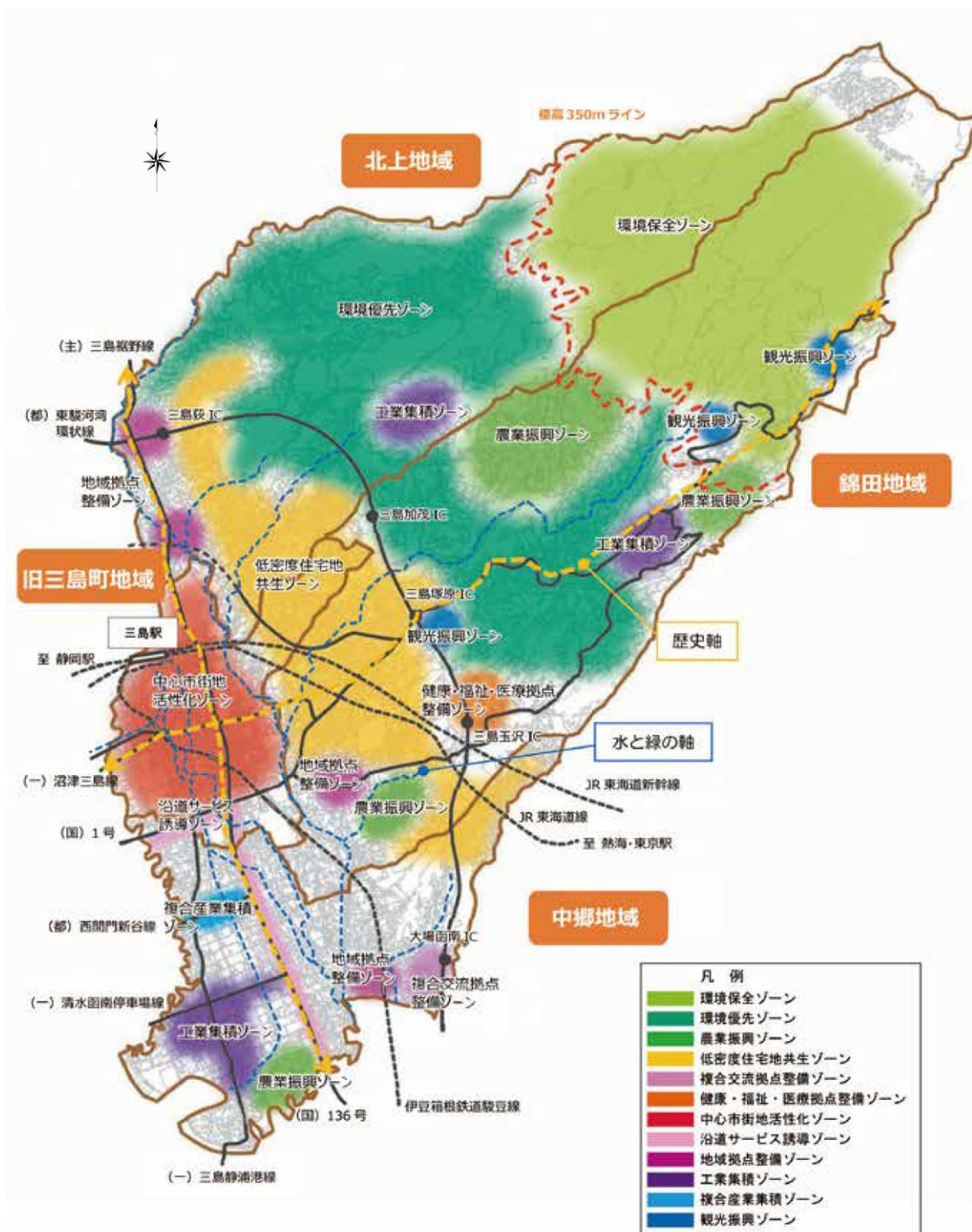
基本目標Ⅳ「スマートで魅力的なまちを共につくる」の中では「都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成」を掲げ、立地適正化計画推進事業と地域公共交通網形成計画推進事業を進めることとしています。

③第3次三島市都市計画マスタープラン(2022年度～2030年度)

三島市総合計画の将来都市像「せせらぎと緑と 活力あふれる 幸せ実感都市・三島」を実現するため、「安全・安心に暮らせるまち」「交流とにぎわいのあるまち」「快適で暮らしやすいまち」「共に創る持続的に発展するまち」の4つの基本目標を設定し、都市基本計画を定めています。

都市基本計画の一部を構成する都市政策基本計画において、公共交通に関する整備方針として「地域公共交通計画への移行」「バス時刻案内板の設置」「交通空白地での生活交通確保」「地域拠点におけるモビリティセンターの設置」などのプログラムを、まちづくりとデジタル化に関する整備方針として「公共交通における次世代モビリティ・システムの構築」「『働き方の新しいスタイル』に対応した企業立地支援」といったプログラムを挙げています。

地域別の構想として、旧三島町地域では中心市街地活性化の整備方針として三島駅南口など駅周辺の整備等を掲げ、4地域共通で利用・移動しやすい公共交通の仕組みづくりを掲げています。



■ 図 三島市の将来都市構成図



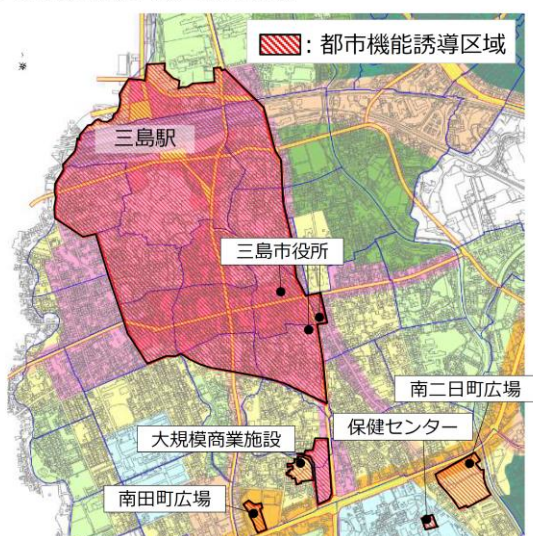
④三島市立地適正化計画[2019（令和元）年度～2035（令和17）年度]

現状のコンパクトな形状と高い人口密度を維持していくための計画として、め「安全・安心」かつ「快適で利便性の高い」居住環境づくりと「移動・利用しやすい」公共交通の仕組みを整え、中心拠点・地域拠点と周辺住宅地との移動の円滑化を図る計画となっています。

都市機能誘導区域として、中心拠点は中心市街地周辺、地域拠点は三島菟 IC 周辺、幸原・徳倉周辺、谷田地区遺伝研坂下周辺、大場駅周辺を設定しています。

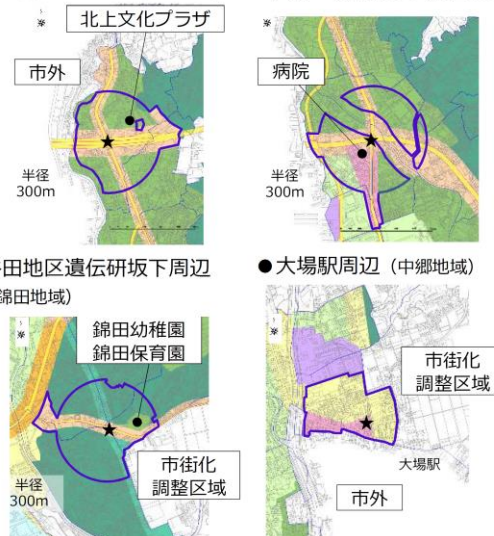
<中心拠点>

- 中心市街地周辺（旧三島町地域）

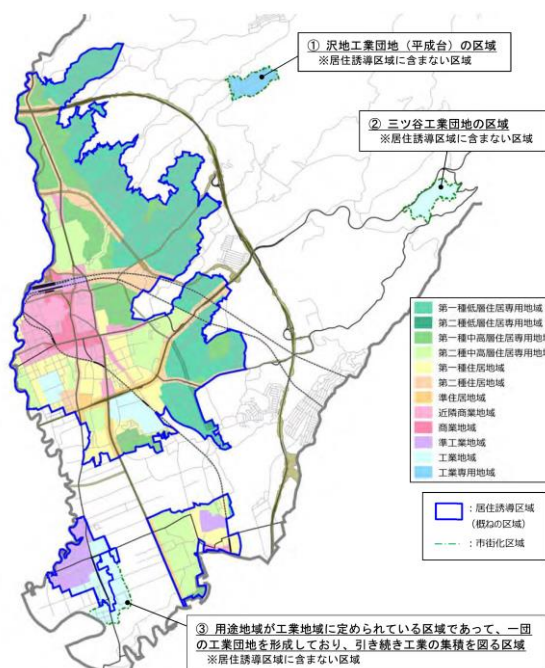


<地域拠点>

- 三島菟 IC 周辺（北上地域）
- 幸原・徳倉周辺（北上地域）
- 谷田地区遺伝研坂下周辺（錦田地域）
- 大場駅周辺（中郷地域）



■ 図 都市機能誘導区域



■ 図 居住誘導区域



## 1-5 前計画（三島市地域公共交通網形成計画）の概要と成果

本市では2018（平成30）年度に三島市地域公共交通計画を策定し、地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、民間交通事業者や市民をはじめ、多様な関係者との協働のもと、三島市地域公共交通網形成計画を策定しました。

計画の中では、本市の現状とニーズを踏まえた課題に対応し、以下の4つの方針を設定しました。

- 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

さらに策定時の現況値を踏まえ、各方針を達成するための目標および指標を以下のように設定しました。いずれも新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けているものの、目標達成に向けた取り組みは着実に実施されています。

■表 前計画で設定した目標と達成状況

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%	<u>24.3%</u> (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%	<u>31.4%</u> (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)	<u>14,325</u> 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	<u>3 案件/年</u> (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	—	<u>8 案件</u> (達成)	4 案件以上

また、目標を達成するための取り組みについて、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。

■表 目標を達成するための取り組み実施状況

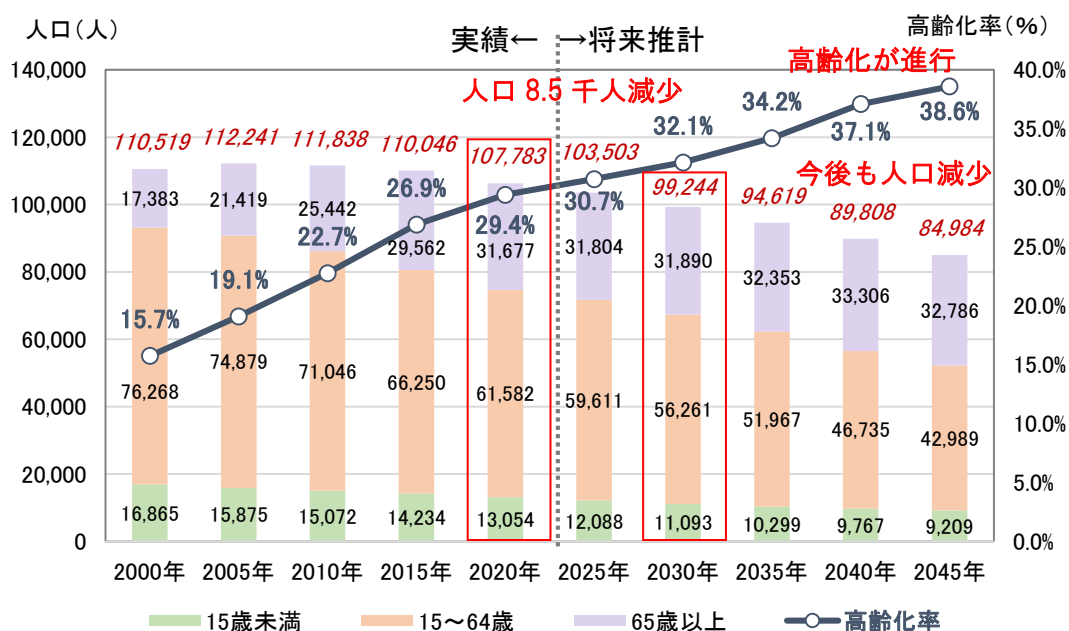
	No	事業名	主な取り組み内容
A 利用促進等 ソフト事業	A-1	利用促進に向けた活動実施や情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通マップ（全域版、地域版、観光マップ）の作成・配布</li> <li>バスロケーションシステムの導入、乗換案内アプリでのバス情報追加</li> <li>バス乗り方教室の継続開催</li> </ul>
	A-2	公共交通に従事する人材確保	—
B 結節点や待合環境に関する事業	B-1	駅周辺における分かりやすい方面案内の検討、実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
	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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>三島駅前ピクトグラム・英語表記統一</li> </ul>
	B-3	待合環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベンチ等設置、ヨーカドー等との連携</li> </ul>
	B-4	結節点における路線接続強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>三島駅でのデジタルサイネージ設置等</li> <li>鉄道と路線バスの接続強化（伊豆箱根鉄道・伊豆箱根バス）</li> </ul> （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	<ul style="list-style-type: none"> <li>自主運行バスの地域拠点への乗り入れ（伊豆村の駅）</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>せせらぎ号等のルート変更</li> <li>花のまち号運行開始</li> </ul>
その他		協議継続・進捗管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通会議を継続的に実施</li> </ul>

## 第2章 地域公共交通を取り巻く現状

### 2-1 地域の概況

#### (1) 人口及び高齢化の推移

- 本市では、2005年をピークに人口が減少に転じており、2020年時点で107,783人となっています。
  - 少子高齢化、人口減少が続いており、今後もその傾向が続くと予測されます。
  - 2020年から10年後には人口が8.5千人減少、高齢化率は2.7ポイント増加が予測されています。
- 人口減少による公共交通の担い手の不足、高齢者人口の増加による公共交通を必要とする方の増加などへの配慮が求められます。



■図 年齢3区分別人口の推移

(出典：2000年～2020年は国勢調査、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所)

<p>2020年 ※国勢調査</p> <p>人口 107,783人</p> <p>高齢化率 29.4% (31,677人)</p>		<p>2030年 ※将来人口推計</p> <p>人口 99,244人</p> <p>高齢化率 32.1% (31,890人)</p>
---	--	--

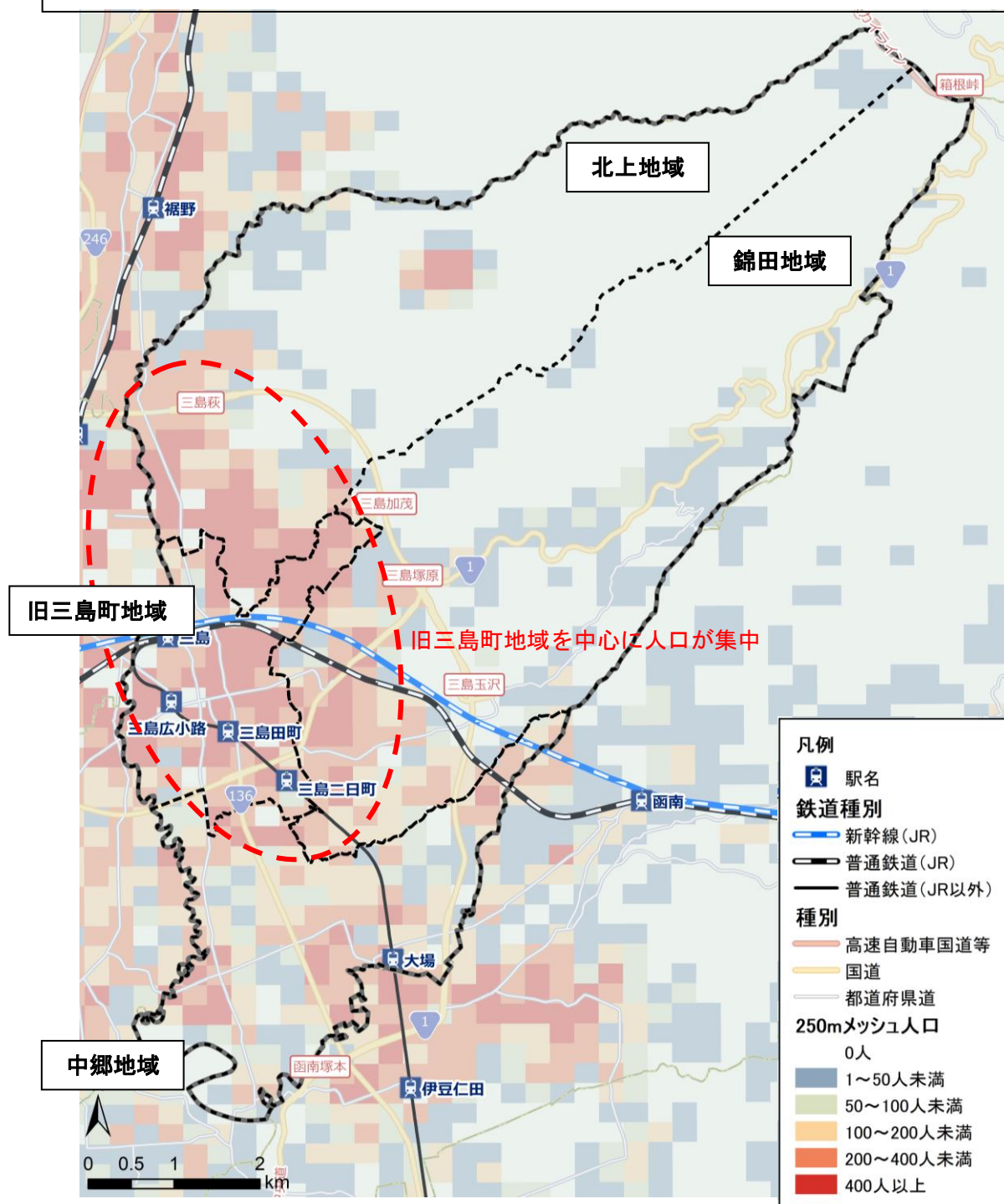
10年後には人口が8.5千人減少、高齢化率が2.7ポイント増加の予測

(2) 人口分布

○本市の人口は、旧三島町地域を中心に分布しており、地理的制約もあり、市街地の拡大が抑制されたことにより、人口密度が高く、コンパクトな都市構造が形成されています。

○一方、北上地域や錦田地域では郊外部の住宅開発、低密度の低層住宅地が広がるなど、地域差が見られます。

→人口が集中する地域、分散する地域それぞれで適する公共交通の確保が求められます。

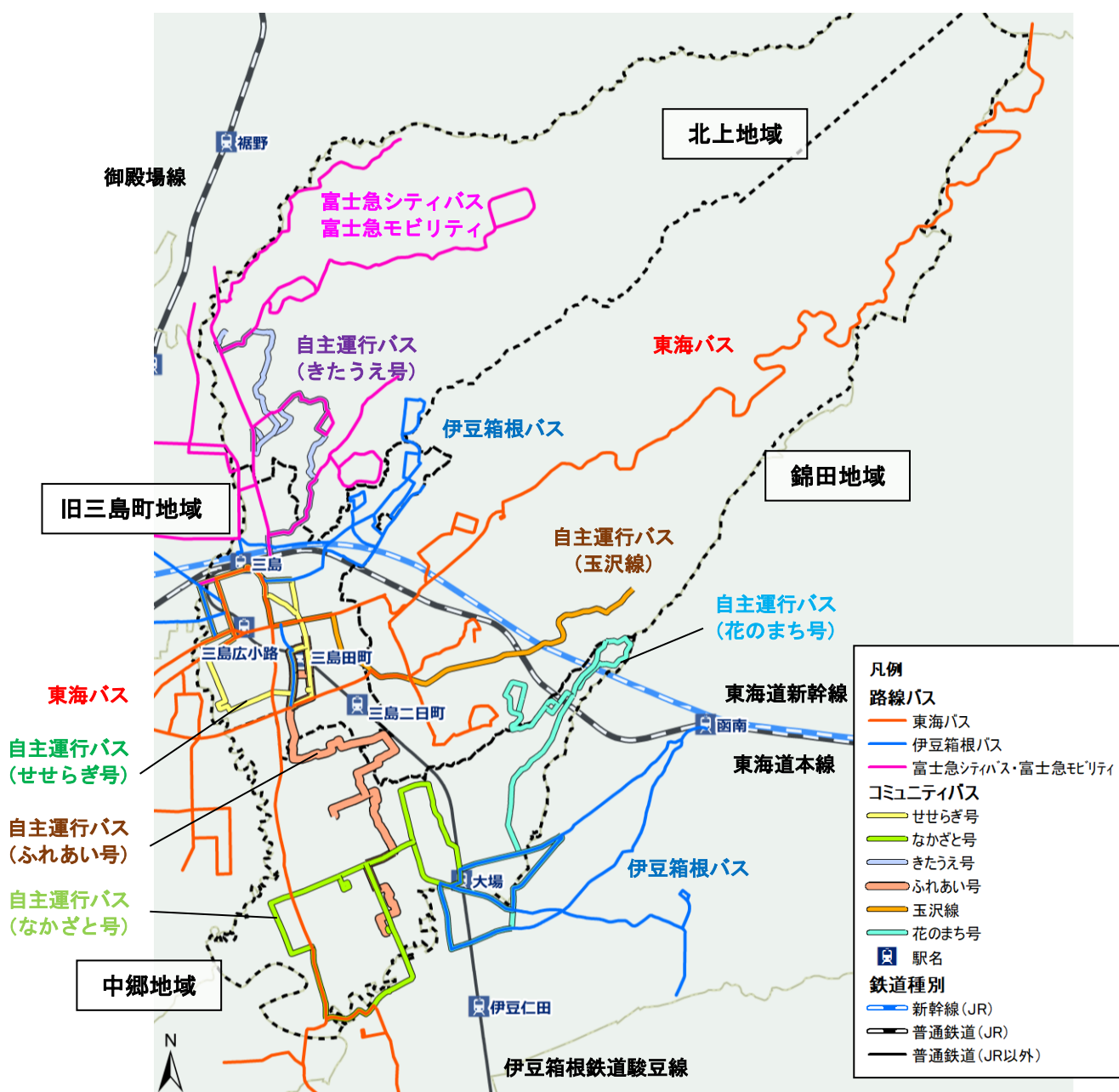


■図 人口分布（出典：国勢調査（2020年））

## 2-2 地域公共交通の現状

### (1) 公共交通網の概況

- 本市では、鉄道が3路線運行しており、東海道新幹線と東海道本線が東西に、伊豆箱根鉄道駿豆線が三島駅から南部に運行しています。
  - 路線バスは、4事業者（東海バス、伊豆箱根バス、富士急シティバス、富士急モビリティ）が三島駅や大場駅を中心とした路線網を展開しており、その他に三島市自主運行バスが運行しています。
- 鉄道3路線、バス事業者4社、自主運行バスなど、多様な移動手段が存在し、これらの資源の有効活用が求められます。



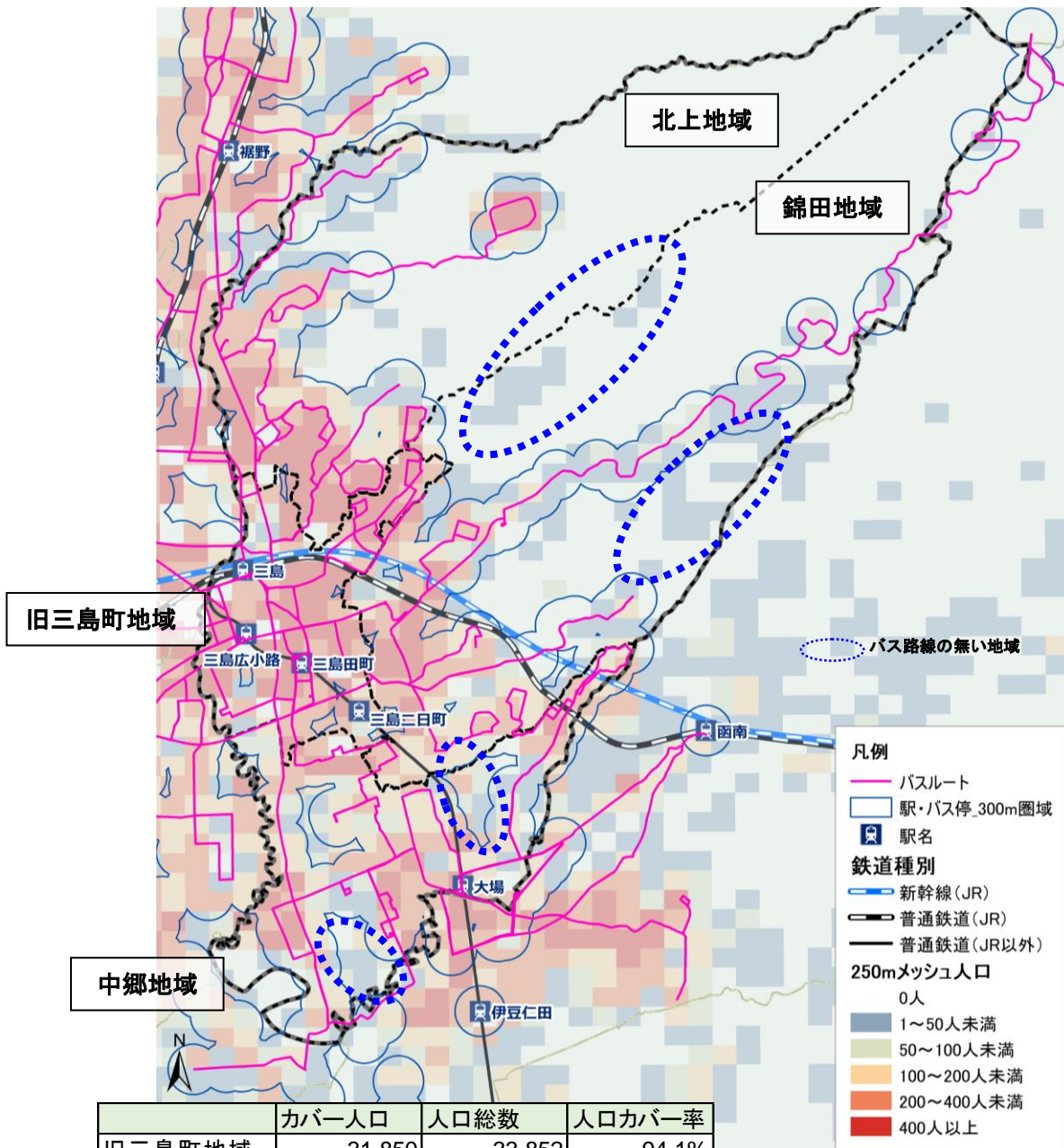
■ 図 本市の鉄道及び路線バス網



(2) 公共交通によるカバー状況

○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。  
 →地域ごとに公共交通の状況が異なる点への配慮が求められます。



	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%

公共交通カバー率 92.5%  
 中郷地区において  
 カバー率が低い (85.7%)

※人口は R2 年国勢調査

※カバー人口は鉄道駅・バス停半径 300m 圏域

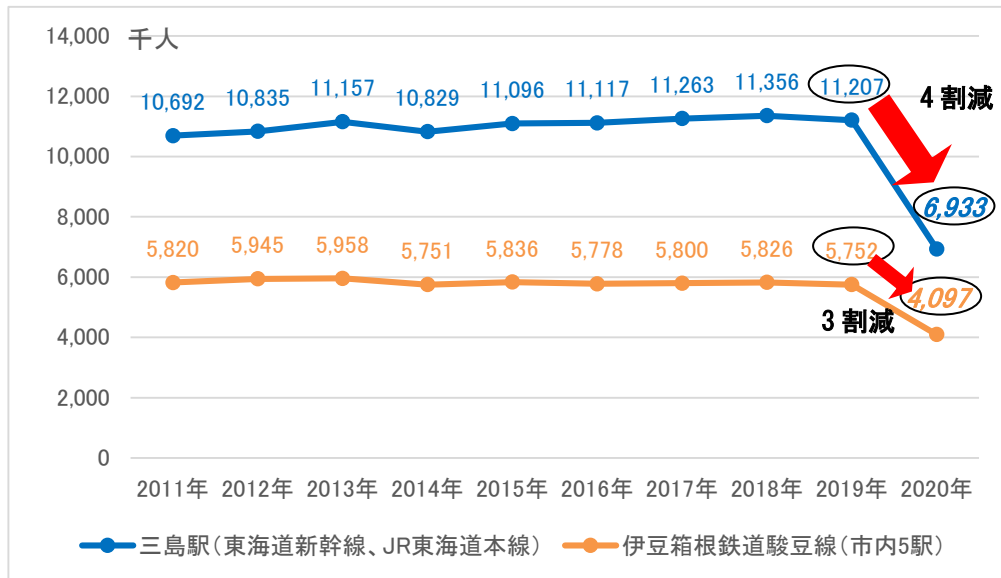
■ 図 公共交通の人口カバー状況



### (3) 公共交通の利用者数の推移

#### ① 鉄道

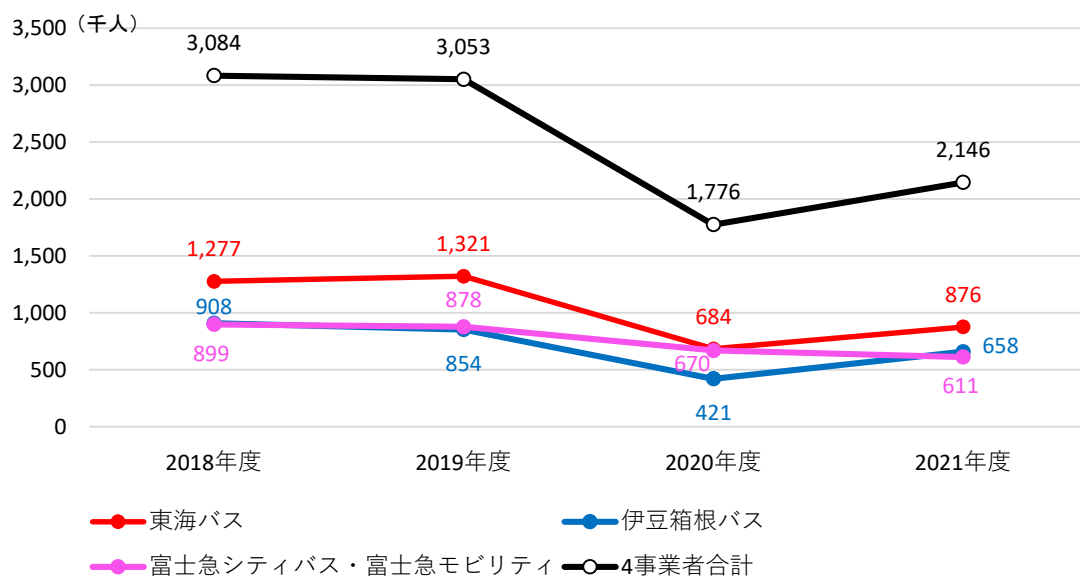
○ここ10年のJR東海道新幹線・東海道本線の三島駅及び伊豆箱根鉄道駿豆線(市内5駅)の乗車人員について、概ね横ばいとなっていました。コロナ禍の影響により2020年はいずれも前年に比べ3~4割減少しています。



■ 図 鉄道利用者数の推移 (出典：三島市統計)

#### ② 路線バス (事業者運行路線)

○路線バス(東海バス、伊豆箱根バス、富士急シティバス、富士急モビリティ)の利用者数は横ばいとなっていました。2020年度はコロナ禍により減少し、その後は若干持ち直しています。



■ 図 路線バス利用者数の推移 (出典：バス事業者提供データ)

③三島市自主運行バス

○本市では、市自主運行バス6路線（せせらぎ号、なかざと号、玉沢線、きたうえ号、ふれあい号、花のまち号）を運行しています。玉沢線、きたうえ号、ふれあい号、花のまち号は、バス路線の廃止代替や公共交通の空白地域の解消のため、また、せせらぎ号、なかざと号は中心市街地及び中郷地区の活性化と公共施設や観光施設等への交通の利便性確保のため運行しています。

○市自主運行バスの利用者数は近年は横ばいとなっており、2020年度はコロナ禍により前年度に比べて2割程度減少し、その後横ばいとなっています。

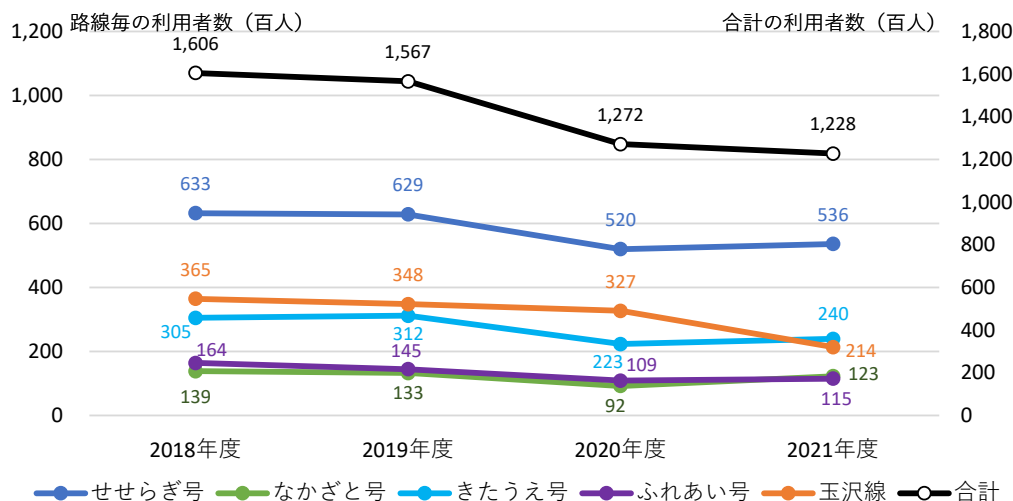


図 22 三島市自主運行バス利用者数の推移

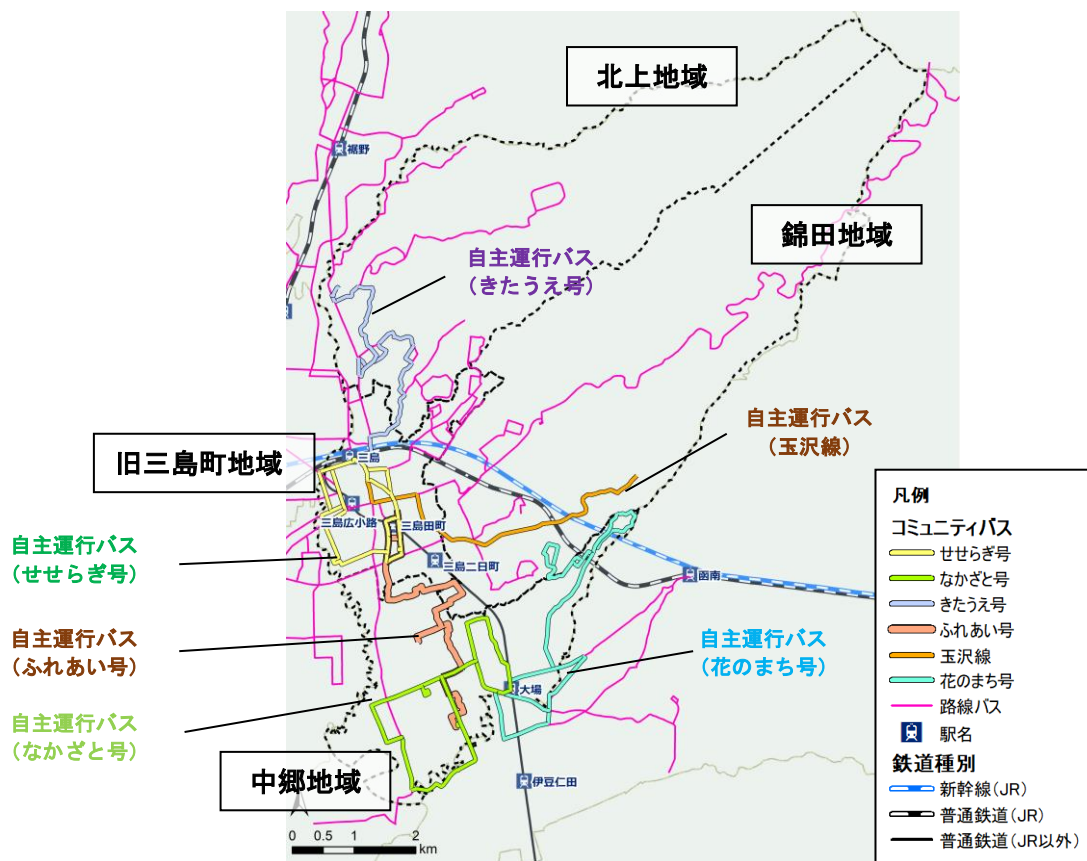


図 三島市自主運行バスの運行経路

## 第3章 地域公共交通の課題

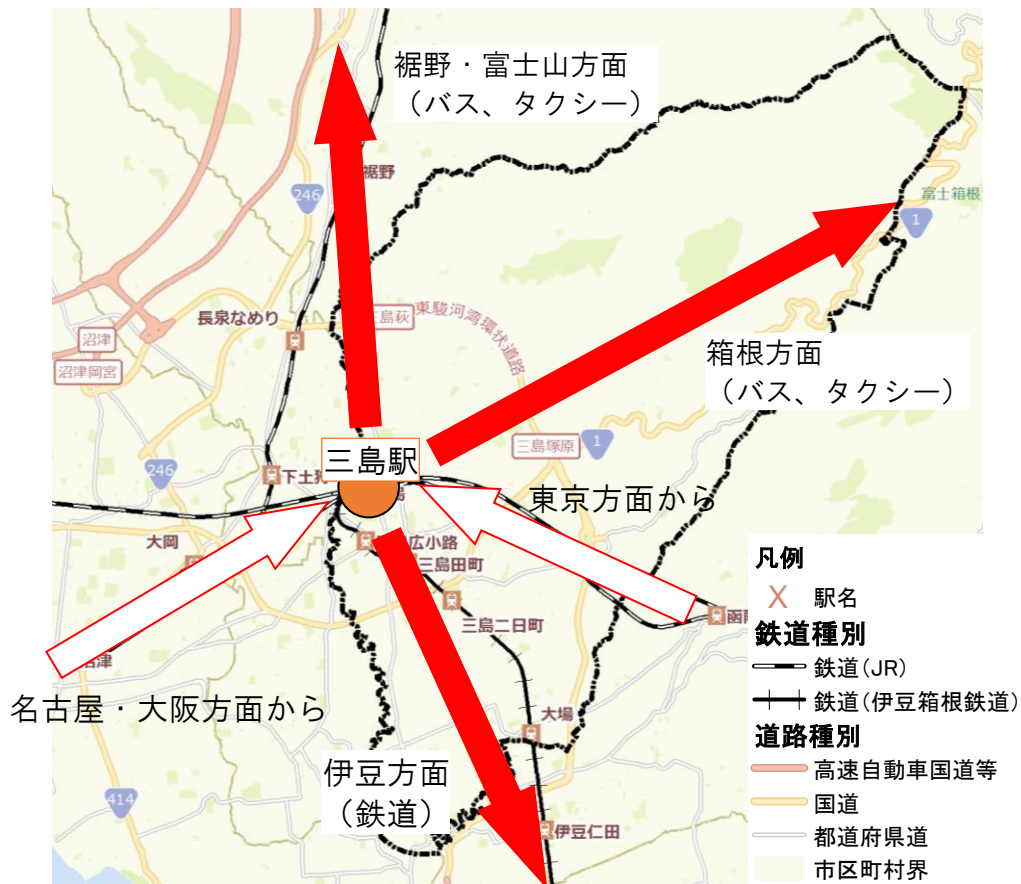
○地域概況、公共交通の現状、移動実態及びニーズを踏まえ、三島市における公共交通の課題を以下の視点から整理しました。

- 視点1：本市の玄関口となる交通結節点
- 視点2：公共交通利用の促進
- 視点3：公共交通ネットワークの維持
- 視点4：新技術の活用

### 視点1：本市の玄関口となる交通結節点

#### (1) 三島市及び周辺地域の玄関口としての三島駅

- ・三島駅は東京から約100km圏であるとともに、富士・箱根・伊豆方面への観光の玄関口として広域交通の結節点となっています。また、鉄道・バス・タクシーが乗り入れる市街地への起点となっており、多様な利用者が集まるまちの玄関口としての役割があります。現在、三島駅周辺の再開発が進められており、広域交流拠点の形成が求められています。



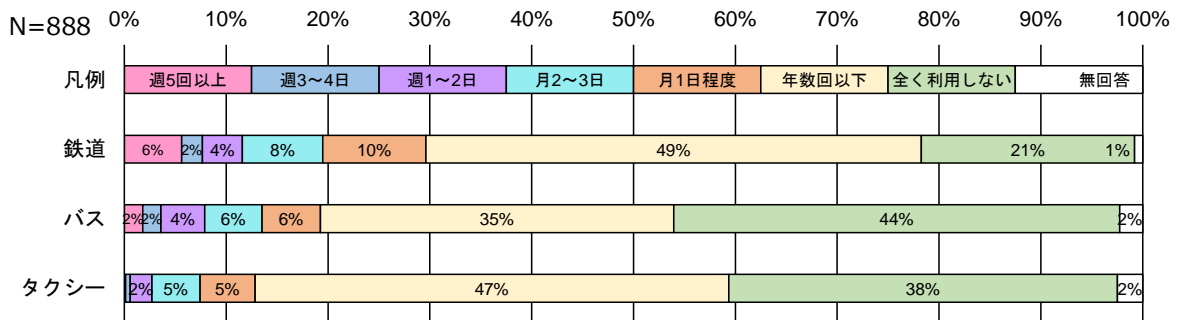
■図 三島駅の位置

(2) 三島駅南口の駅前広場の案内改善

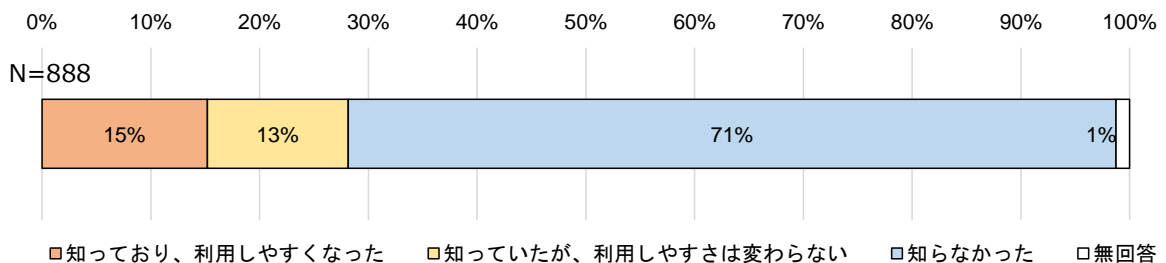
- ・前計画から三島駅の案内表示やピクトの改良、デジタルサイネージの導入等の乗り場案内の充実化を進めており、公共交通利用者には一定の認知度があります。しかし、鉄道を普段利用する（月2～3回以上）人数の割合は19%にとどまり、全体の認知度としても約3割となっています。



■ 図 三島駅南口の案内



■ 図 市民の公共交通の利用頻度（出典：市民アンケート）



■ 図 市民の三島駅南口の改修に関する知名度・利便性の変化（出典：市民アンケート）



### (3) 三島駅南口のバス待合環境

- ・屋根やベンチがある待合所がないほか、駅とバス乗り場・タクシー乗り場の間には屋根がない状況となっています。三島駅に関する今後の取り組みとして、バス待合環境の改善が重要との意見が多くあり、屋根の設置を求める声があります。



■ 図 三島駅南口のバス等の待合環境

### (4) 三島駅南口のバスロータリーの課題

- ・三島駅南口にはバス事業者3社が乗り入れ、各のりばの発着本数も多く、待機スペースでの混雑や歩道に接してバス利用者の降車ができないなどの問題が発生しています。このため、発車が遅延する恐れもありダイヤの調整等が困難な状況となっています。



■ 図 三島駅バスロータリーの混雑

#### 課題1

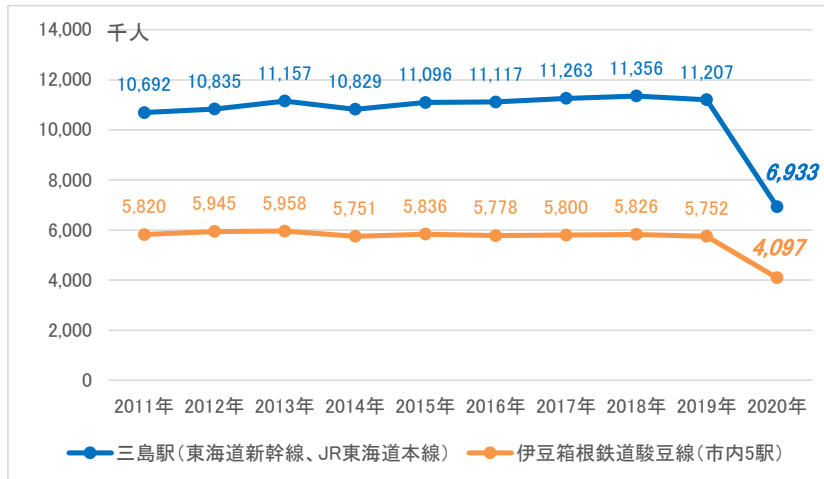
更なる利便性の向上に向けた交通結節点の改善が必要

- ・本市及び伊豆半島の玄関口として、多様な利用者が使いやすい交通結節点としてソフト・ハードの両面から整備することが必要となります。
- ・駅前広場の整備とともに情報発信の強化やバスのパターンダイヤ化等のダイヤの調整を行い、バス利用者の分かりやすさ向上を図ることが必要となります。

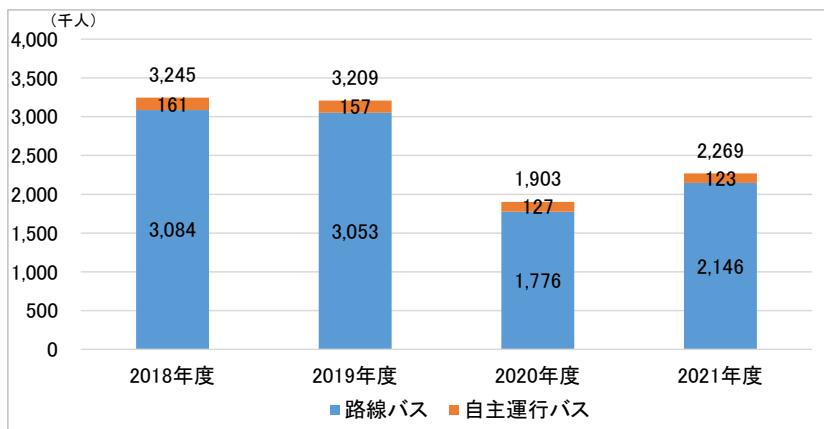
視点2：公共交通利用の促進

(1) 公共交通の利用状況、市民の移動実態

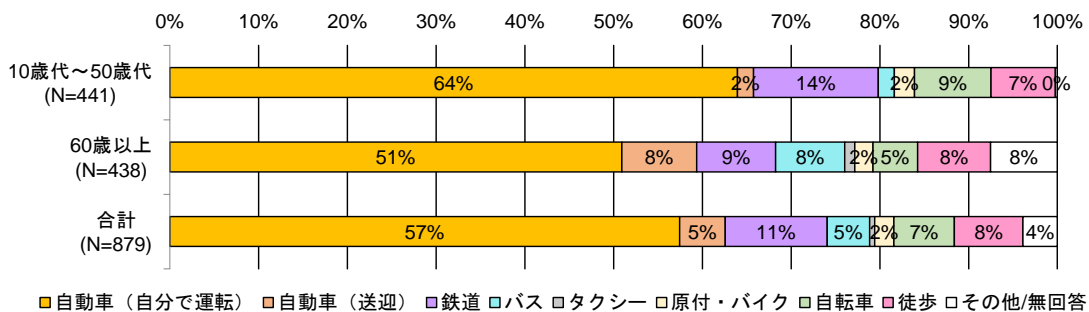
- ・人口減少が進む中で、コロナ禍前までは鉄道・バスの利用者数は横ばい傾向にあり、公共交通の利用は一定程度ありました。一方で市民の普段の外出では自動車での移動が約6割となっており、マイカー中心の外出スタイルとなっています。



■ 図 鉄道利用者数の推移 (出典：三島市統計)



■ 図 バス利用者数の推移 (出典：バス事業者提供データ)

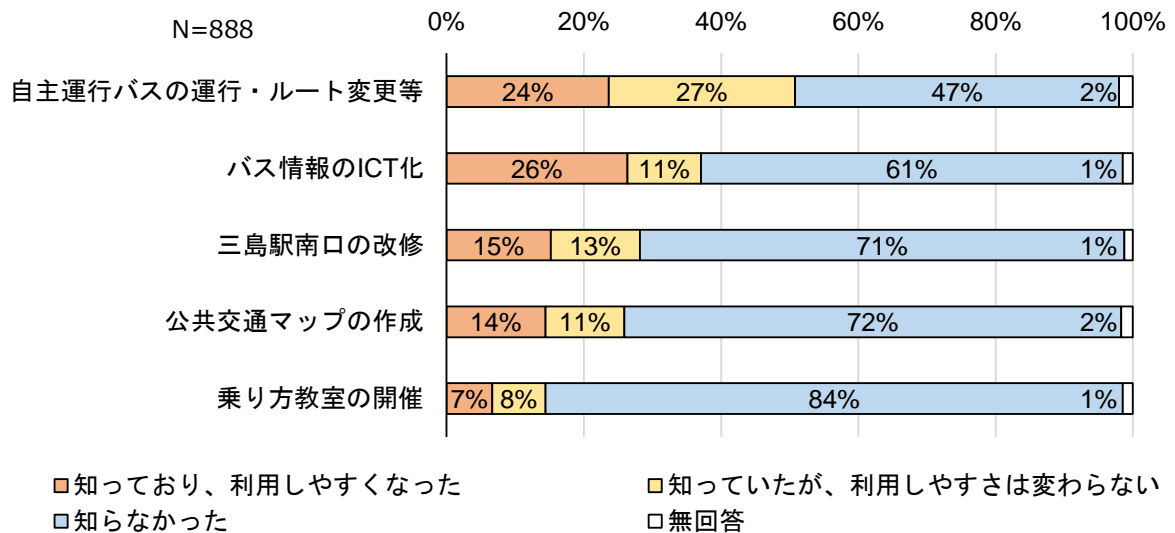


■ 図 市民の外出時の移動手段 (出典：市民アンケート)



## (2) 公共交通施策の認知度と利用促進

- ・バス情報の ICT 化（バスの乗り換え案内の充実、バスロケーションシステムの導入、交通系 IC カード導入等）、公共交通マップ（全域版、地域版、観光版）の作成・配布、園児や高齢者等を対象に鉄道やバスの乗り方教室の開催などの公共交通利用促進の施策を行っていますが、認知度は低く、向上の余地があります。



■ 図 市民の公共交通に関する施策の認知度と利便性の変化（出典：市民アンケート）

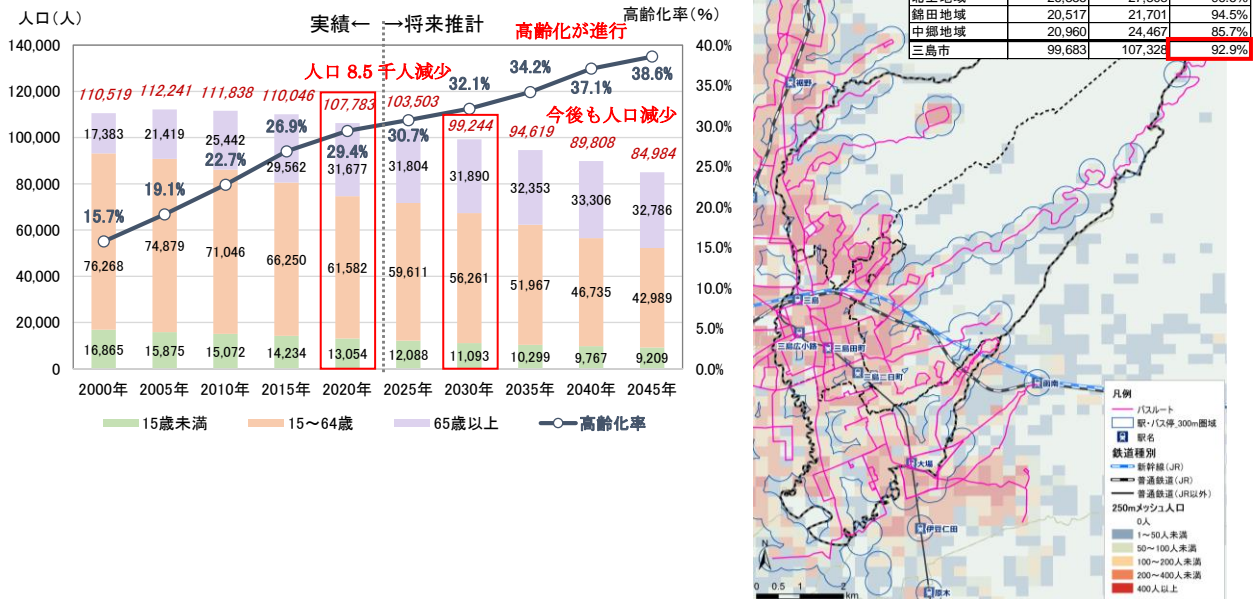
### 課題2 公共交通を知ってもらい、利用してもらうことが必要

- ・過度にマイカーに頼らず目的に応じた移動手段を選択できるように、公共交通を利用する意識が醸成されることを目指していきます。バス情報の ICT 化、公共交通マップの作成・配布といった認知度が低いものの利用しやすさへの寄与が大きい施策の継続が必要となります。公共交通の情報の周知により、公共交通の利用への抵抗感をなくす必要があります。

視点3：公共交通ネットワークの維持

(1) 立地適正化計画との連携

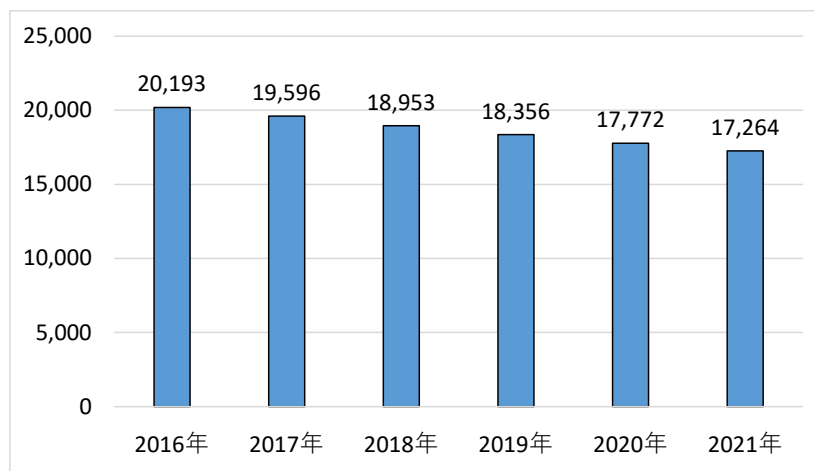
・三島市の人口は今後減少傾向となっており、立地適正化計画によるコンパクトなまちづくりを進めているところです。現在、都市機能誘導区域と居住誘導地域を結ぶ幹線的なバス路線と各地域から繋がる路線が存在し、カバー率は約9割となっています。



■ 図 人口推移と公共交通カバー率（出典：国勢調査、国土数値情報）

(2) 公共交通事業者の環境

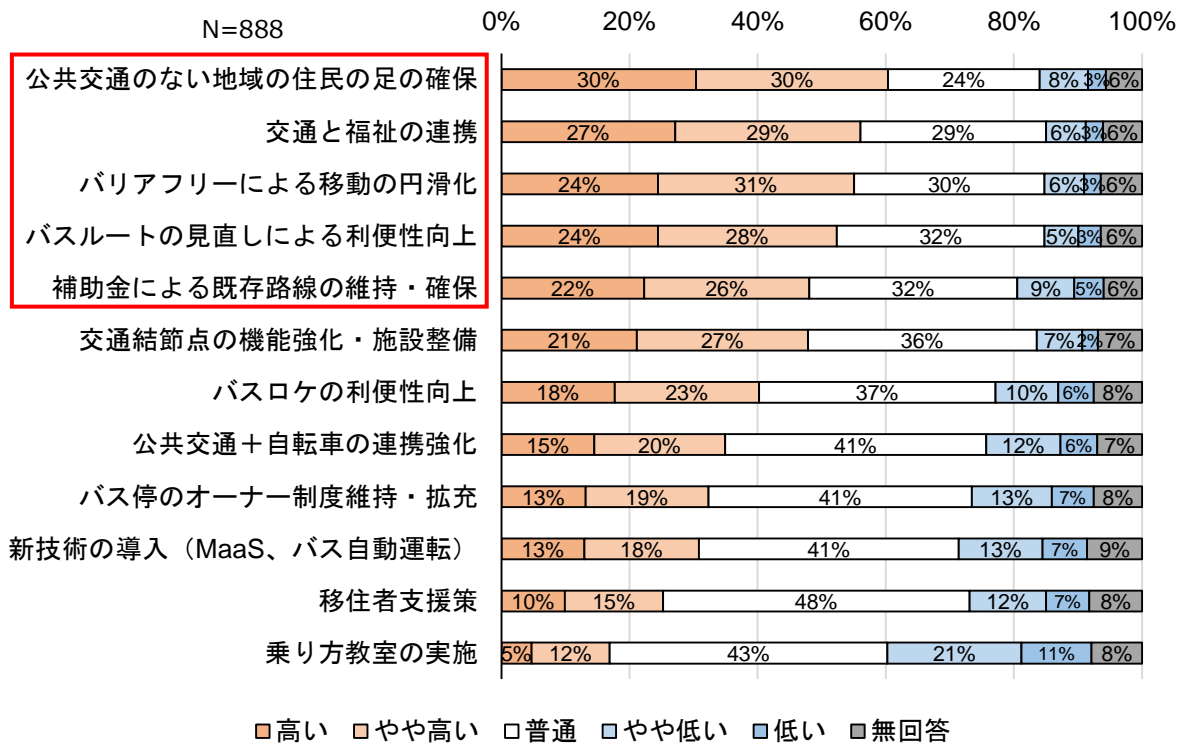
・鉄道を中心とする広域的な交通網と、バスを中心とする市域の交通網がありますが、本数減となっている区間があります。全国的に運転手の高齢化や運転手不足の進行が進んでおり、三島市においても課題となっています。



■ 図 静岡県の大規模二種免許保有者数の推移（出典：運転免許統計）

(3) 市民のニーズ

- ・市民のニーズとしては公共交通のない地域の住民の足の確保が重要視されており、交通と福祉の連携、バスルートの見直し、補助金による既存路線の維持・確保などが挙げられています。



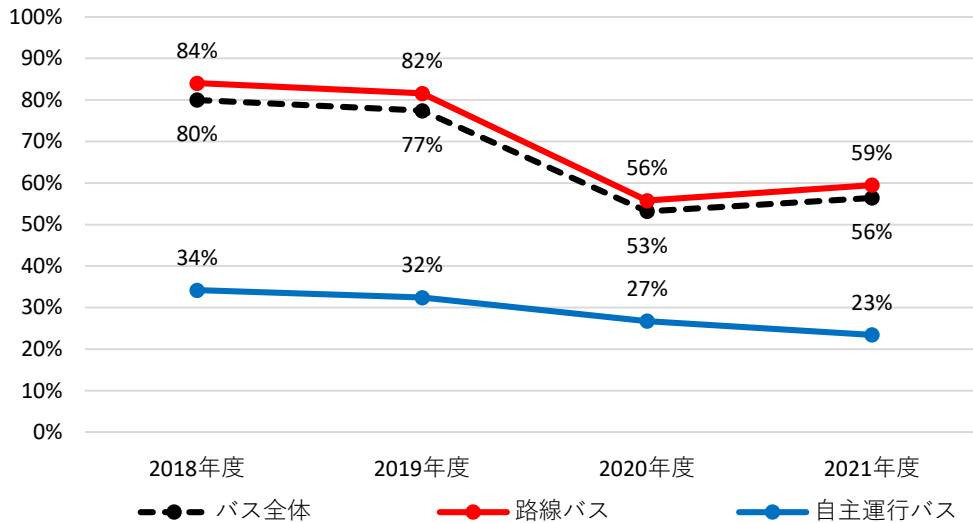
■図 市民の公共交通施策の重要度 (出典：市民アンケート)

(4) 公共交通の利用者数

- ・鉄道、路線バス、市自主運行バスの利用者数は近年横ばいの傾向にありましたが、コロナ禍の影響もあり大きく減少しています。今後は人口減少が進むものの、65歳以上人口は今後横ばいとなり、公共交通を必要とする方の比率の増加が見込まれます。

(5) 路線バス（市自主運行バス・市内循環バス含む）の収支状況

- ・ コロナ禍によるバス交通利用者数減少もあり、市自主運行バスを中心に収支率が低い路線が存在します。公共交通の維持に向けて市が費用負担をしてでもサービスを維持すべきという意見の割合が大きいという状況です。



■ 図 バスの収支率の推移

■ 表 公共交通に関する今後の意向（出典：市民アンケート）

公共交通の費用負担と今後の取り組み	N=888	割合
①利用者は減少しても、市の費用負担を一層増やし、公共交通サービスを向上すべき		17%
②利用者減少による収入減の一部を市が費用負担し、公共交通サービスを現状維持すべき		40%
③利用者は減少しても、市の費用負担は現状維持とし、公共交通サービス（運行便数を減らす等）の一部を低下させて維持すべき		15%
④利用者の減少に見合う公共交通サービスの水準に引き下げ、市の費用負担を減らすべき		16%
⑤その他		5%
無回答		6%

課題3 公共交通の持続可能性確保、まちづくりとの連携が必要

- ・ 人口や公共交通利用者が減少し、事業者の運転手不足が続く中で、地域のニーズへ対応しながら効率化を図ることによって、公共交通の持続可能性の確保が必要となります。
- ・ 幹線となる路線のサービス水準は維持しつつ、自主運行バスの運行形態の見直しや地域が中心となった新たな地域交通の導入などにより多様なニーズに対応した公共交通ネットワークの維持が必要となります。

視点4：新技術の活用

(1) 新技術の開発の進展

- ・近年、自動運転や MaaS、新たなモビリティ等の新技術の開発や法整備が進み、路線バス等での対応が困難な地域での適合可能性があります。



■ 図 MaaS の仕組み（出典：国土交通省 HP）

(2) 近隣市や県内での取り組み

- ・「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」にて沼津市で自動運転の実証実験が実施されたほか、県内では伊豆半島や静岡市で MaaS の実証実験が実施されています。

課題4 新たな技術への挑戦及び地域への適応が必要

- ・近年の技術進展、本市及び近隣市の取り組み、広域的な連携を踏まえ、人口減少や運転手の高齢化等により既存の移動手段での対応が困難な地域や路線に対して、新技術の導入に向けた検討が必要となります。

## 第4章 計画の方針、目標、事業内容

### 4-1 基本的な方針の設定

第3章で整理した課題に対応し、本計画の基本的な方針、計画を通じて目指す将来像（次の6年間で狙う変化）を以下のとおり4つ設定します。

課題1 更なる利便性の向上に向けた交通結節点の改善が必要

#### 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。

目指す将来像  
（6年間で目指す変化）

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

課題2 公共交通を知ってもらい、利用してもらうことが必要

#### 方針2 公共交通への抵抗感をなくし、出かけやすいまちの実現【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。

目指す将来像  
（6年間で目指す変化）

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**

課題3 公共交通の持続可能性確保、まちづくりとの連携が必要

#### 方針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。

目指す将来像  
（6年間で目指す変化）

コロナ禍で厳しい状況が続く中、**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**

課題4 新たな技術への挑戦及び地域への適応が必要

#### 方針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。

目指す将来像  
（6年間で目指す変化）

自動運転に関する市内及び近隣市での取組み、近年の技術進展、広域的な連携を踏まえ、**上記3つの方針につながる新たなモビリティが確保される**



## 4-2 計画の目標、数値指標

基本的な方針に向けて、達成すべき目標、目標の達成度合いを測るための数値指標は以下のとおり設定しました。次ページ以降で、設定の考え方、評価方法等を記載します。

方針1 市民、来訪者の誰もが使いやすい交通結节点の実現【交通結节点】

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

指標設定	現状（2021）	目標（2028）
①三島駅の鉄道乗車人員	14,345 千人/年	15,000 千人/年
②三島駅のバス乗降客数	871 千人/年	1,020 千人/年
③三島駅のタクシー乗降客数	287 千人/年	315 千人/年

方針2 公共交通への抵抗感をなくし、出かけやすいまちの実現【利用促進】

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

指標設定	現状（2021）	目標（2028）
①路線バス、自主運行バスの利用者数	2,269 千人/年	2,415 千人/年

方針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】

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

指標設定	現状（2021）	目標（2028）
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	21 回/年	23 回/年
②自主運行バスの収支率	23%	23%以上

方針4 地域に適合した新たなモビリティの形成【新技術】

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

指標設定	現状（2021）	目標（2028）
①新技術に関する取組み件数	実施なし	1 件以上

<数値指標の設定の考え方、評価方法>

**目標1 まちの中心として賑わいがある**

**【指標の設定】**

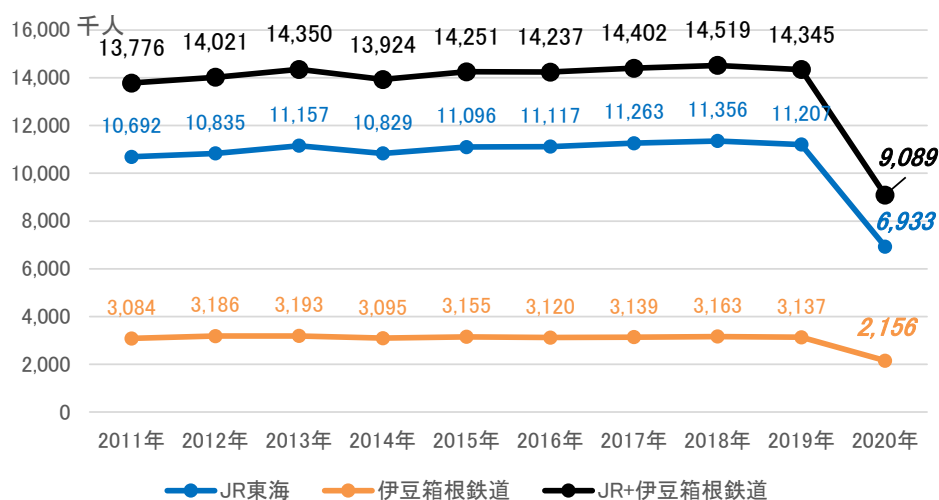
数値 指標	指標設定	現状（2021）	目標（2028）
	①三島駅の鉄道乗車人員	14,345 千人/年	15,000 千人/年
	②三島駅のバス乗降客数	871 千人/年	1,020 千人/年
	③三島駅のタクシー乗降客数	287 千人/年	315 千人/年

**【指標の設定の考え方】**

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します。

本市および伊豆半島の玄関口としての三島駅のにぎわいを測る指標として、三島駅の乗車人員を指標とします。

なお、新型コロナウイルスの感染拡大による外出行動への影響を考慮し、平常時と考えられる年度を基本に設定しました。



■ 図 三島駅の鉄道利用者数の推移（出典：三島の統計）

**【数値指標の把握方法】**

指標①については、市が毎年発表する統計資料「三島の統計」の項目に設定されており、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。

指標②、③については、バス事業者及びタクシー事業者より資料提供を受け、毎年度の数値を確認し評価します。

<数値指標の設定の考え方、評価方法>

**目標2** 状況に応じて移動手段の使い分けができる

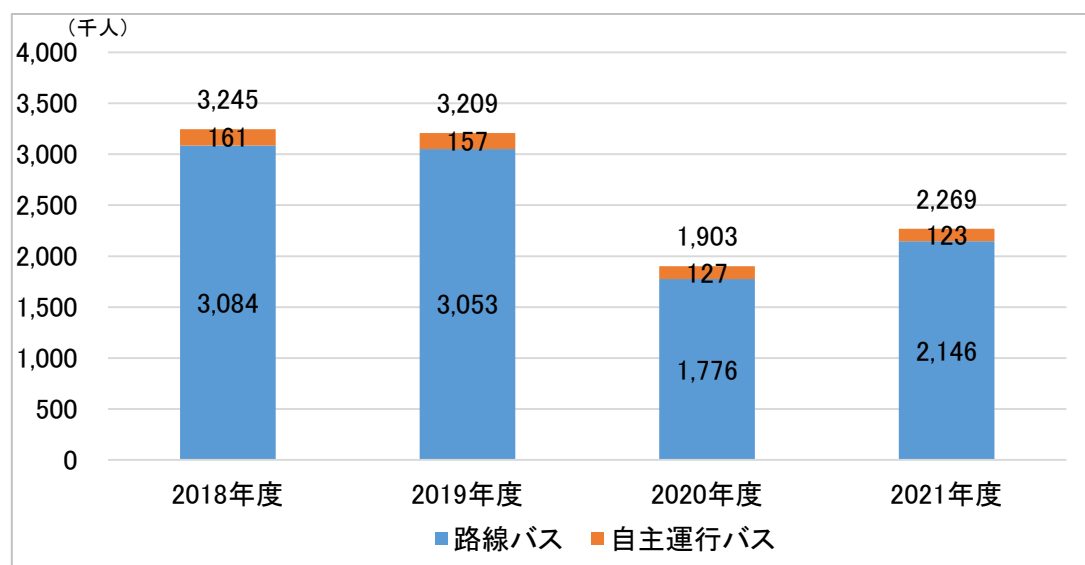
**【指標の設定】**

数値 指標	指標設定	現状（2021）	目標（2028）
	①路線バス、自主運行バスの利用者数		2,269 千人/年

**【指標の設定の考え方】**

公共交通の分かりやすさや利便性向上、更には利用促進の取組みにより、「本市の公共交通利用者数」の維持・増加を目指します。

本市の人口は減少傾向にあり、この傾向は続くものと予測されていますが、65歳以上の人口は横ばいとなることが予想されています。公共交通利用のベースとなる人口が減少すると、公共交通利用者数も減少していくことが懸念されます。将来人口が減少する中で、公共交通利用者数が現状維持されれば実質は増加していると考えられることもできます。これより、目標値としては、公共交通利用者数の現況値以上としました。



■ 図 路線バス、自主運行バスの利用者数の推移（出典：事業者提供データ）

**【数値指標の把握方法】**

本指標は、各交通事業者から、路線バス（市自主運行バス含む）の利用者数を提供していただくことで、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。

<数値指標の設定の考え方、評価方法>

**目標3** 地域のニーズに合った移動手段がある

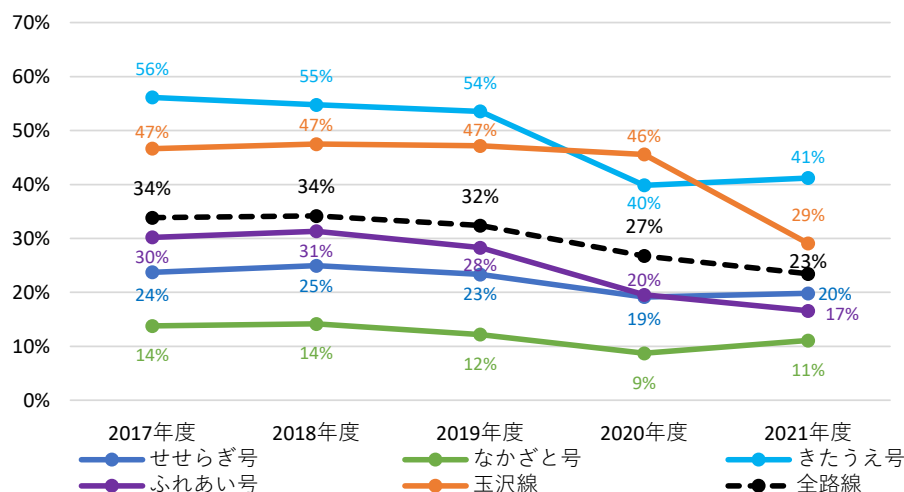
**【指標の設定】**

数値 指標	指標設定	現状（2021）	目標（2028）
	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		21回/年
②自主運行バスの収支率		23%	23%以上

**【指標の設定の考え方】**

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されることを目指します。

人口減少下で現況値が総数として維持されれば、実質増加とみなせるため、現況値を目標値として設定しました。



■ 図 自主運行バスの収支率の推移（出典：三島市資料）

**【数値指標の把握方法】**

指標①については、路線バス、自主運行バスに加え、今後地域で新たな交通手段が導入された場合は、これらの年間利用者数を三島市統計、または交通事業者の提供により把握します。これを各年度の人口で割り、市民1人あたりの年間平均回数として、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。

指標②については、自主運行バスの毎年度の収支率について三島市で情報収集し、評価します。

**【その他】**

参考として、市民意識調査の「過去1年間に公共交通（電車、バス、タクシー）をどの程度利用しましたか。」という項目についても目標年度に至る毎年度の数値を確認していきます。

<数値指標の設定の考え方、評価方法>

**目標4** 本市で新たな取組みが展開されている

**【指標の設定】**

数値 指標	指標設定	現状（2021）	目標（2028）
	①新技術に関する取組み件数		実施なし

**【指標の設定の考え方】**

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します。

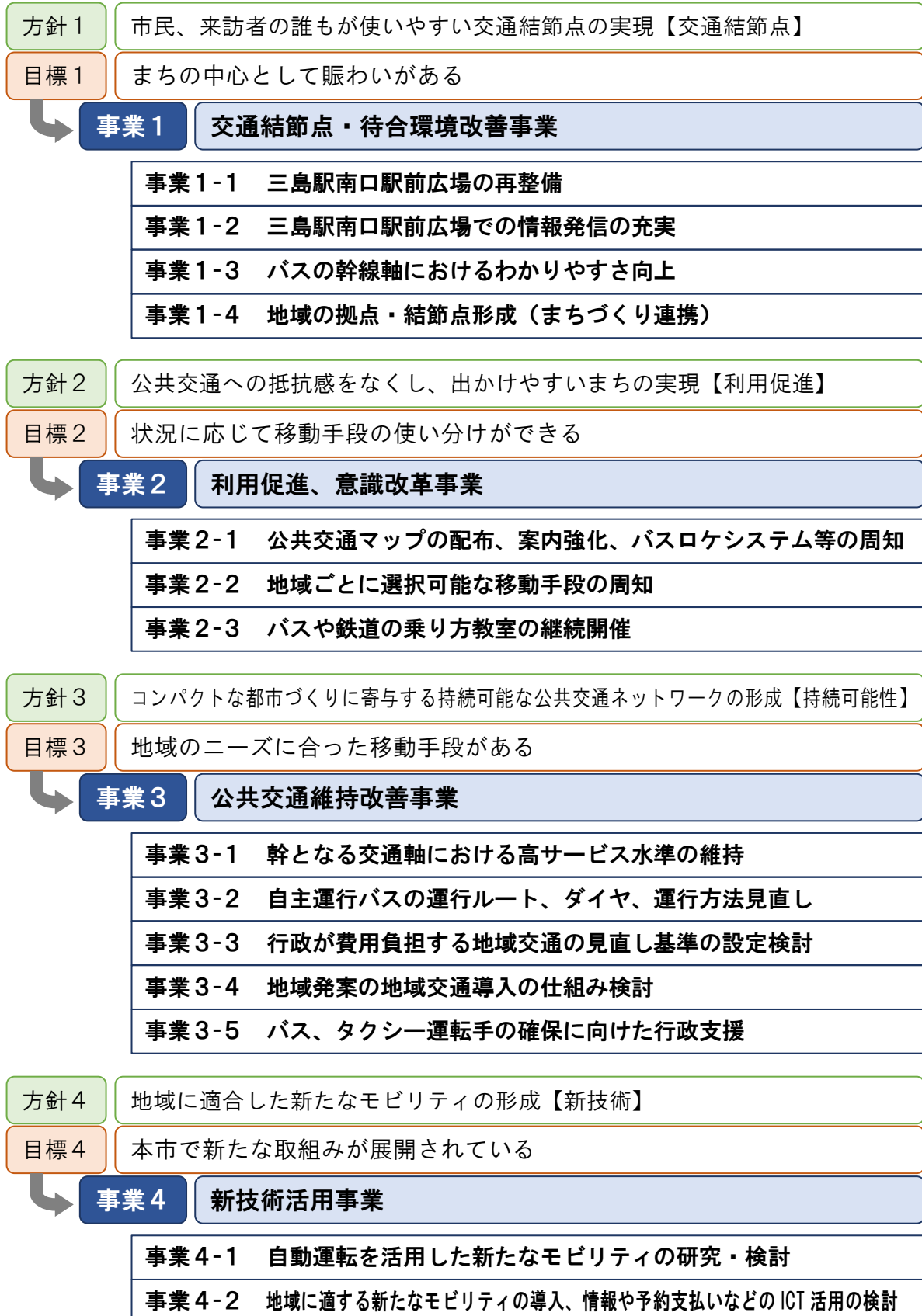
近年の本市や近隣市での取り組み状況を踏まえ、目標値としては、1件とします。

**【数値指標の把握方法】**

本指標は、新技術に関する取組みの実施状況を協議会にて報告することで、目標年度に至る毎年度の実施件数を確認し評価する指標としています。

### 4-3 目標を達成するための事業

計画の基本的な方針、目標に対応した事業は、以下のとおり設定します。





## 4-4 事業内容

### 事業1 交通結節点・待合環境改善事業

#### 事業1-1 三島駅南口駅前広場の再整備

##### 【事業設定の背景】

- ・三島駅南口については、前計画の策定以降、案内表示の改善や、バス乗り場のカラー化、デジタルサイネージの導入などを行ってきました。一方、市民アンケートにおいて、三島駅での待合環境、のりば、案内の改善について重要度が高くなっているように、引き続き整備の必要性が示されています。
- ・また、バス事業者からは待機場の確保など、運用面での意見も出ており、駅前広場の課題が解決されたわけではありません。
- ・そこで、本計画における取組みとして、駅前広場の再整備を設定し、市民、来訪者、関係する事業者にとって利便性の高い駅前広場の実現を目指します。

##### 【事業内容、スケジュール、実施主体】

#### ①三島駅南口のバス、タクシー、一般車乗降場の再整備

##### <事業内容>

- ・駅前広場の空間再配置（駅前広場周辺の再開発に合わせ、レイアウトを検討）
- ・景観面に配慮した、屋根や待合環境、案内板の整備
- ・バス事業者との協議を踏まえ、のりばごとの発着系統の再配置を検討

##### <実施スケジュール>

- ・駅前広場再整備の具体内容、工事等を令和8年度まで進め、令和年度以降の供用開始を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....					—————

..... 検討・設計・工事      ——— 供用開始

##### <実施主体>

三島市

他駅の事例など、駅広のイメージなどあれば入れる

**事業1-2 バスの幹線軸におけるわかりやすさ向上**

**【事業設定の背景】**

- ・三島駅南口駅前広場での情報発信は、バスのりばでの時刻表や路線図、デジタルサイネージ、案内板などで実施されていますが、のりばごとにデザインや内容が異なるなど、課題が残っています。
- ・また、デジタルサイネージについては、実際の運行情報や遅れ情報との連携ができていないという課題も残っています。
- ・そこで、事業1-1で実施する駅前広場の再整備と連携し、時刻表や路線図等の情報のわかりやすさ向上、デジタルサイネージの情報発信内容の充実等を行います。

**【事業内容、スケジュール、実施主体】**

**①バス停での案内の改善（時刻表、路線図）**

**<事業内容>**

- ・短期的な対応として、現在のバスのりばにおける時刻表や路線図のデザイン統一、わかりやすさの向上、系統番号の表示などを実施

**<実施スケジュール>**

- ・令和5年度又は令和6年度での実施を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....	—————	—————	—————	—————	—————

※令和9年度以降は、再整備に伴う新たな待合環境に変更予定

..... 検討    ——— 実施

**<実施主体>**

バス事業者

**②駅前広場の再整備に合わせた案内表示の整備（時刻表、路線図）**

**<事業内容>**

- ・駅前広場の再整備と連携し、路線図や時刻表、駅前広場案内図等の改修を実施

**<実施スケジュール>**

- ・令和5年度～令和8年度において内容やデザインの検討を進め、令和9年度以降の供用開始を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....	.....	.....	.....	—————	—————

..... 検討    ——— 供用開始

**<実施主体>**

バス事業者、三島市

### ③ バスロケーションシステムの内容充実

#### <事業内容>

- ・バス事業者によるオープンデータ化の推進（各社での GTFS 情報の公開、バスの遅れ情報を盛り込んで GTFS-RT データの公開）
- ・デジタルサイネージにおける遅れ情報の表示、GTFS データとの連携

#### <実施スケジュール>

- ・令和5年度～令和7年度において内容やデザインの検討を進め、令和8年度以降の供用開始を目指す

実施スケジュール	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	.....	.....	.....	—————	—————	—————

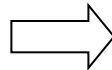
..... 検討      ————— 供用開始

#### <実施主体>

バス事業者、三島市

#### 事例紹介

- ・バス停の案内好事例  
(JR 八戸駅)



- ・駅前広場再整備と併せて  
バスの案内を改善した例  
(JR 富山駅)



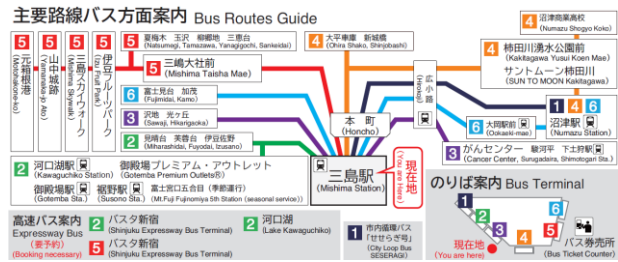
- ・デジタルサイネージで  
リアルタイム情報を掲載  
している例 (JR 静岡駅)



事業1-3 バスの幹線軸におけるわかりやすさ向上

【事業設定の背景】

- ・三島駅から本町バス停を經由し、大社方面、沼津方面などは、幹線軸として運行本数が多く、複数系統が乗り入れています。
- ・デジタルサイネージの路線案内では、三島駅から各方面への案内を行っていますが、幹線軸としての案内については課題が残っています。
- ・そこで、幹線軸の案内強化を行い、わかりやすさの向上を図ります。



■図 バス路線の方面別案内

【事業内容、スケジュール、実施主体】

①幹線軸でのバス案内の改善

＜事業内容＞

- ・幹線軸のバス停（三島駅南口、楽寿園前、本町、大社前、広小路など）において、幹線軸として多数の系統が乗り入れている案内を掲示し、わかりやすさを向上

＜実施スケジュール＞

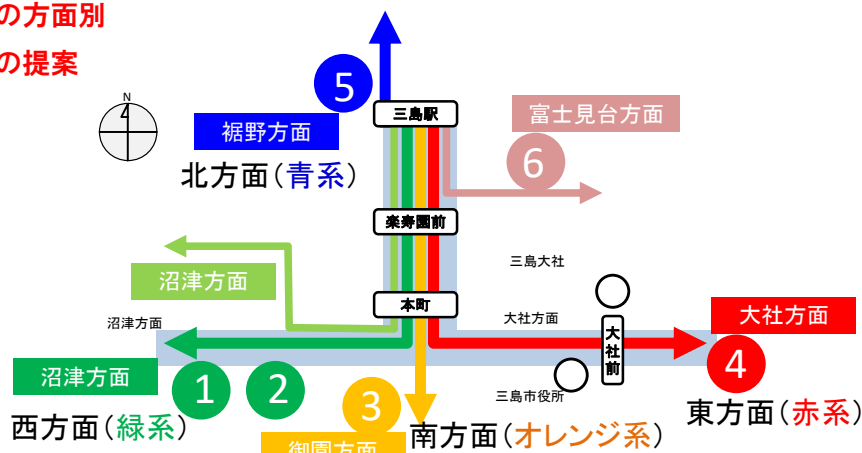
- ・令和5年度又は令和6年度での実施を目指します。

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	
スケジュール	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
						※令和9年度以降は、再整備に伴う新たな待合環境に変更予定	
						..... 検討    ——— 実施	

＜実施主体＞

バス事業者、三島市

三島駅南口での方面別  
バス路線表示の提案

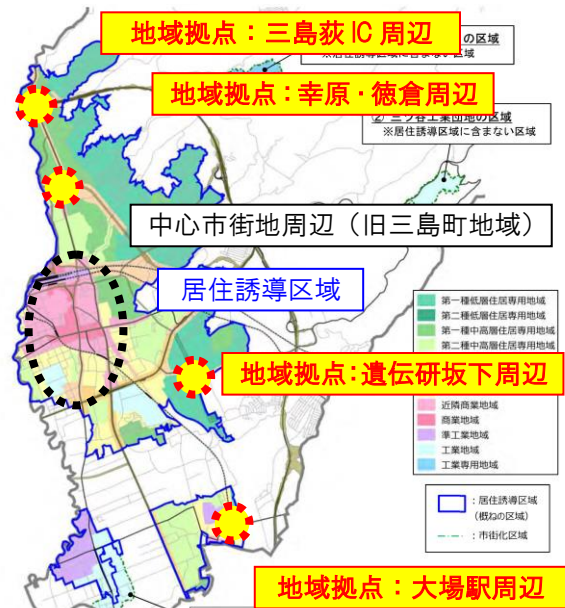


- ・三島駅一本町間の高水準サービス（ダイヤを考えなくても利用できる）
  - ・沼津方面、大社方面の高水準サービス（東、西方面の色分け）
- ※例：赤色④はすべて大社前を通る（市役所近くも通る）ということが分かる

事業1-4 地域の拠点・結節点形成（まちづくり連携）

【事業設定の背景】

- ・三島市立地適正化計画で示す通り、居住誘導区域と都市機能誘導区域が設定され、今後、コンパクトな市街地の形成を目指していきます。
- ・都市機能誘導区域では、三島駅周辺のほか、市内4か所で地域拠点を位置づけており、地域の核として公共交通に関する情報の発信も求められます。
- ・そこで、地域拠点となる鉄道駅やバス停において、待合環境や案内の充実を図ります。



■図 地域拠点の位置

【事業内容、スケジュール、実施主体】

①地域拠点でのバス等の案内充実

<事業内容>

- ・地域拠点となる鉄道駅（大場駅）での周辺のバス路線、施設案内の充実
- ・地域拠点となるバス停（萩芙蓉台、徳倉、遺伝研坂下）でのバス路線、施設案内の充実、屋根やベンチ等の待合環境の充実

<実施スケジュール>

- ・令和5～6年度で掲示内容の検討を行い、令和7年度以降の整備を目指す

実施スケジュール	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	.....	.....	—————	—————	—————	—————

..... 検討    ————— 実施

<実施主体>

バス事業者、三島市

事例：三島市内

- ・沿道企業と連携し、待合スペースを確保



せせらぎパーク三好



プラザ入口（中郷文化プラザ）



**事業2 利用促進、意識改革事業**

**事業2-1 公共交通マップの配布、案内強化、バスロケーションシステム等の周知**

**【事業設定の背景】**

- ・前計画の策定以降、三島市では公共交通マップの作成や配布を積極的に実施し、バスロケーションシステムなどのICT化も進展しています。
- ・市民アンケート調査では、これらの取組みに関する認知度が低い（マップ 25%、バス情報のICT化は40%の方が認知）状況ですが、知っている方の過半数が取組みにより利便性が高まったとしており、着実な効果が見られます。
- ・また、JR三島駅は東京都心から新幹線で概ね1時間程度の距離であり、コロナ禍の2020（令和2）年は転入超過になるなど、アフターコロナを見据えた移住促進の期待もされています。これらの方に対する公共交通の情報提供も重要です。
- ・以上を踏まえ、これまで実施してきた取組みの継続、その周知が望まれます。

**【事業内容、スケジュール、実施主体】**

**①公共交通マップの継続、改善、HPでの案内の継続**

**<事業内容>**

- ・公共交通マップのHP掲載の継続、必要に応じた見直し（路線、施設変更等）
- ・公共交通マップの配布継続（公共施設、観光案内所、転入者への配布等）

**<実施スケジュール>**

- ・計画期間を通して継続的な実施を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	—————					

..... 検討    ——— 実施

**<実施主体>**

三島市

**②バスロケーションシステム等の周知強化**

**<事業内容>**

- ・バスロケーションシステムや乗換案内アプリ等に関する広報周知（広報みしま、チラシ、SNSによる発信）

**<実施スケジュール>**

- ・令和5～6年度でチラシ作成、令和7年度以降の配布を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....	.....	—————	—————	—————	—————

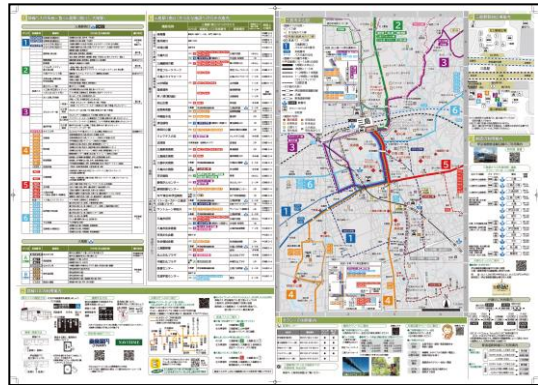
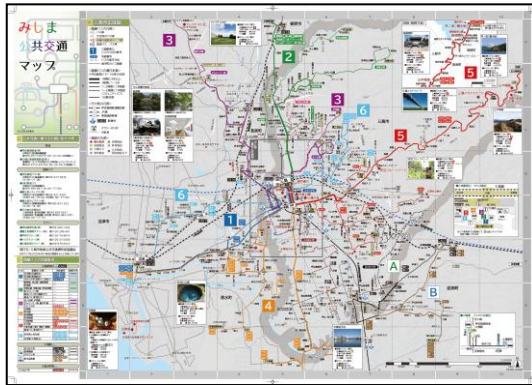
..... 検討    ——— 実施

**<実施主体>**

バス事業者、三島市



公共交通マップ



観光マップ



地域版マップ



東海バスでのバスロケーションシステムの案内チラシ

今いるバス停に向かってのバスの接近・位置情報を簡単表示!

**東海バスの**  
**バスロケーションサービス**  
が、さらに使いやすくなりました!

**新たなサービス** バス停のQRコードをスマートフォンで読み取るだけで、そのバス停に向かってのバスの接近・位置情報がわかります!

**ココにあります!**

①バス停の時刻表の右上にあるQRコードをスマートフォンで読み取るだけで…

**アプリをダウンロードする必要なし! Webで確認できます。**

もうバス行っちゃったかなあ?…あつ、2分遅れてるな。

②今いるバス停に向かってのバスの運行状況がわかる!

すくくるよ〜

まだ2つ前のバス停を出たところだ。

③接近情報を地図で確認することもできる!

## 事業2-2 地域ごとに選択可能な移動手段の周知

### 【事業設定の背景】

- ・三島市での鉄道、バスによる人口カバー率は90%を超えており、市内のバス路線の多くは1～2時間に1本以上の運行となっています。しかし、市民アンケートの結果では、移動手段に対して不満を持つ方が一定程度おり、バスの本数が少ない、近くに駅やバス停がない、などの意見が見られます。
- ・また、現在はバスのほかにタクシーのアプリやシェアサイクルも展開されており、これらを組み合わせた移動の可能性もあります。
- ・そこで、三島市で作成している地域版マップの周知や具体的な利用方法の紹介などにより、地域ごとに選択可能な移動手段の周知を行うことで、自動車に依存しない生活への転換が期待されます。

### 【事業内容、スケジュール、実施主体】

#### ①公共交通マップ（地域版）の見直しと周知

##### <事業内容>

- ・公共交通マップ（地域版）の見直し（タクシーアプリの利用方法掲載、シェアサイクルのステーションマップや利用方法の掲載）
- ・公共交通マップ（地域版）のHPでの掲載、市役所、支所、観光案内所、その他公共施設等での配布

##### <実施スケジュール>

- ・令和5年度で見直しを行い、令和6年度以降の周知、配布を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....	————	————	————	————	————

..... 検討    ———— 実施

##### <実施主体>

三島市

#### ②公共交通等を活用した移動方法の周知

##### <事業内容>

- ・広報みしま等で、公共交通を活用した移動方法を周知

##### <実施スケジュール>

- ・毎年度内容検討を行い、年1回以上、広報みしま等での掲載を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	————	————	————	————	————	————

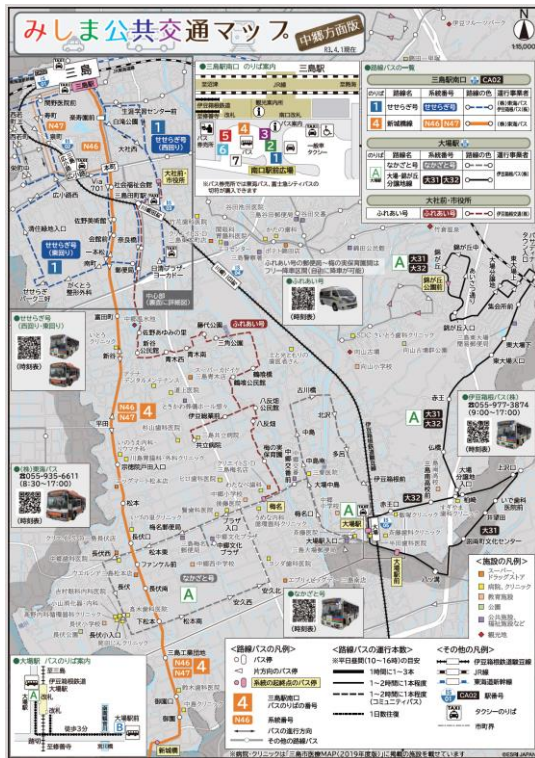
..... 検討    ———— 実施

##### <実施主体>

三島市



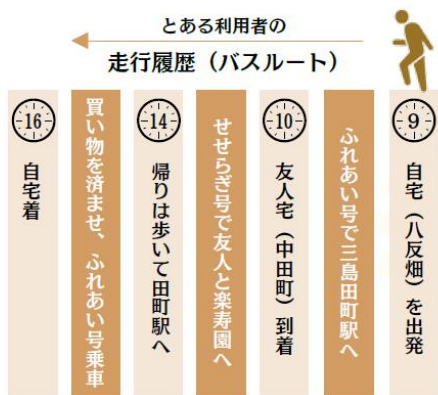
公共交通マップ（地域版）



シェアサイクルの貸出場所（2023年2月時点）



広報みしまでの過去の掲載例（2018年10月号）



よりよいルートを見つけ出す

# 市内の移動術！

市の公共交通サービス、人口カバー率は9割を超えています。これは、「90%以上の三島市民がバス停、または鉄道の駅から半径300m以内に住んでいる」ことを意味します。みなさんは最寄りのバス停がどこかご存知でしょうか？もしかすると、目的地への最短ルートは案外近所から始まっているかもしれません。



ココがすごい！  
**せせらぎ号** **ふれあい号**  
**なかざと号** **きたらえ号**  
 料金は  
**100円・200円！**  
 （玉沢線除く）

知っていますか  
**コミュニティバス**

ココがすごい！

## 事業2-3 バスや鉄道の乗り方教室の継続開催

### 【事業設定の背景】

- ・ 市民アンケートの結果では、回答者の8割以上の方が家に自動車があり、50歳代以下の6～7割、60歳以上の5～6割が、普段の移動手段として自動車を選択しています。
- ・ 今後の公共交通利用の促進や維持に向け、バスや鉄道の乗り方を知っておくことは重要であり、過年度も実施していた乗り方教室を今後も継続します。

### 【事業内容、スケジュール、実施主体】

#### ①乗り方教室の継続開催

##### <事業内容>

- ・ 小学生や高齢者を対象にした乗り方教室等の実施
- ・ エコエコデーの実施

##### <実施スケジュール>

- ・ 計画期間を通して継続的な実施を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール						

..... 検討    — 実施

##### <実施主体>

鉄道事業者、バス事業者、三島市

#### 鉄道の乗り方教室（三島市にて実施）

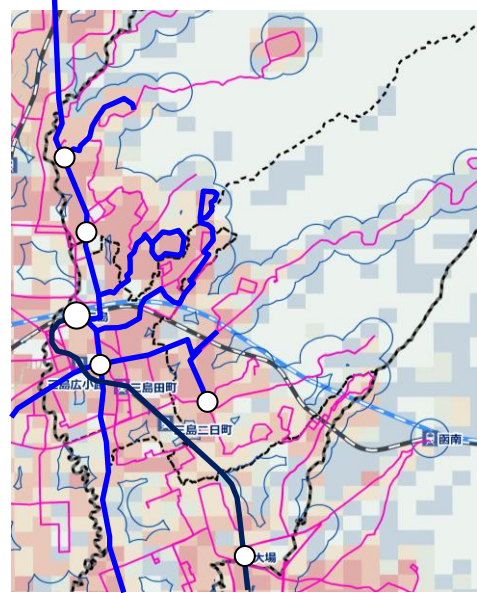


**事業3 公共交通維持改善事業**

**事業3-1 幹となる交通軸における高サービス水準の維持**

**【事業設定の背景】**

- ・三島市の鉄道、路線バスは、三島駅を中心に東西南北方面に路線網が展開されており、市内のバス路線の多くは1～2時間に1本以上の運行となっています。
- ・一方、コロナ禍で路線バスの利用者数の減少が続いており、現在でもその影響は残っています。
- ・三島市の骨格となる鉄道、路線バス網を維持することで、三島市全体の公共交通ネットワークの維持、今後の市民や来訪者、転入者への利用促進につなげるため、軸となる交通軸の高サービス水準の維持を設定します。



**【事業内容、スケジュール、実施主体】**

**① 幹線軸での高サービス水準の維持**

**<事業内容>**

- ・1～2時間に1本以上で運行する路線バス、鉄道について、現在のサービスを維持

**<実施スケジュール>**

- ・計画期間を通して継続的な実施を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	—————					

..... 検討    ——— 実施

**<実施主体>**

鉄道事業者、バス事業者、三島市

**② 幹線軸でのサービス水準維持に向けた検討**

**<事業内容>**

- ・利用者数や運転手の労務環境改善の影響を踏まえ、現在の運行本数を維持し、輸送効率を高めるための検討を実施

**<実施スケジュール>**

- ・計画期間を通して継続的な検討を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....					

..... 検討    ——— 実施

**<実施主体>**

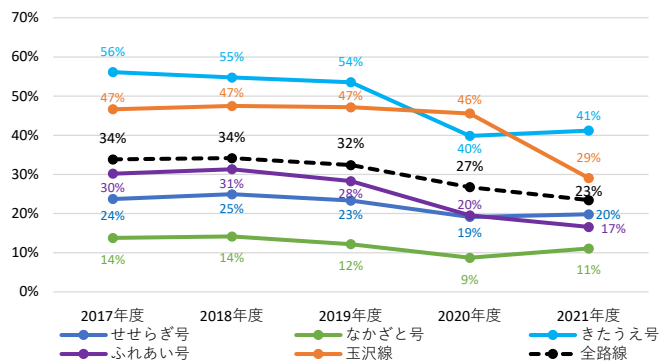
バス事業者、三島市



事業3-2 自主運行バスの運行ルート、ダイヤ、運行方法見直し

【事業設定の背景】

- ・三島市の自主運行バスの収支率は令和3年度時点で23%であり、特になかざと号やふれあい号は、収支率が20%を下回るなど、運行継続が困難になっています。
- ・今後の持続可能性を確保しながら、市民ニーズに対応した運行方法とするため、見直しを行います。



【事業内容、スケジュール、実施主体】

① 自主運行バスの見直し検討

＜事業内容＞

- ・地域ニーズを踏まえ、収支率が低く、運行継続が困難な路線については、デマンド交通やその他の移動手段など、多様な運行方法を検討

＜実施スケジュール＞

- ・令和5～6年度で運行方法の見直し検討、令和7年度以降の実証運行との実施を目指す

実施スケジュール	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	.....	.....	————	————	————	————

..... 検討    ———— 実施

＜実施主体＞

バス事業者、タクシー事業者、三島市

多様な運行方法に関する図（今後追加）



**事業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**

**【事業設定の背景】**

- ・三島市が運行する自主運行バスについては、現在、費用負担等に関する基準が設定されていませんが、他市では、運行継続の基準を設定するなど、維持に向けた姿勢を明確としている場合もあります。
- ・今後の自主運行バスの運行維持、将来的に新たに導入する地域交通の持続可能性の確保に向け、三島市においても、行政が費用負担する地域交通について、一定の負担割合を設定し、行政と地域が連携した地域交通の維持を目指します。

**【事業内容、スケジュール、実施主体】**

**①行政による費用負担の割合の検討**

**<事業内容>**

- ・現在の自主運行バスの収支状況、他市の設定例等を参考に、行政が費用負担を行う地域交通に関する費用負担の比率を決定する

**<実施スケジュール>**

- ・令和5～6年度で費用負担の比率を設定し、事業3-4で検討する地域交通の手引きに反映

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....	.....	—————	—————	—————	—————

..... 検討    ————— 実施

**<実施主体>**

三島市

事業3-4 地域発案の地域交通導入の仕組み検討

【事業設定の背景】

- ・令和4年度より、山田地区においてデマンド交通の実証運行が実施されていますが、地域の方が問題提起し、地域交通を検討していく手順は決まっていない状況です。
- ・今後、市内各地域で同様の問題、意見が出た場合に、行政として適切な支援が可能となるよう、地域と行政の役割分担を明確にし、取り組みを進められる、ガイドラインを策定します。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

①地域交通の検討、導入に関するガイドラインの策定

<事業内容>

- ・地域、交通事業者、行政の役割分担、検討の流れ、運行実施や継続の基準を設定した地域交通の検討、導入に関するガイドラインを策定

<実施スケジュール>

- ・令和5～6年度で内容を検討し、令和7年度以降の適用を目指す

実施スケジュール	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	.....	.....	.....	.....	.....	.....

..... 検討    ——— 実施

<実施主体>

バス事業者、タクシー事業者、三島市

地域交通の導入に向けたガイドラインの策定（神奈川県横浜市）

### 取組の流れ

**事前相談**

- 担当部署（道路局企画課または区役所区政推進課）へ相談
- サンプリング調査（アンケート）
- 体験乗車

**組織設立**

- 活動対象区域の検討、決定
- メンバー募集、人数（5人以上）、自治会町内会からの承認
- 地域まちづくりグループ登録

**調査①**

- 移動動向アンケート調査（日常の移動手段、外出頻度、行先など）
- 地域内でアンケート結果を共有

**計画**

- 運行計画（案）の検討
- 地域内の合意形成（運行ルート、バス停位置の検討など）
- バス利用の機運を高める活動の実施

**調査②**

- 運行計画（案）に対する需要予測アンケート調査
- 地域内でアンケート結果を共有
- 運行計画（案）の検証
- 運行事業者による実施可否の判断

**実証運行**

- 利用啓発に向けた取組の実施
- 実証運行の実施
- 実証運行利用状況アンケート調査
- 運行事業者による実証可否の判断

**本格運行**

- 本格運行の実施
- 安定的な運行ができるよう、利用啓発に向けた取組の実施
- 利用実績の共有

### 役割分担

項目	地域	事業者	横浜市
移動の課題を踏まえた助言・他地区事例の提供等			●
サンプリング調査（アンケート）	●	●	●
地域まちづくりグループの登録（検討組織の設立）	●		●
地域への活動支援（経費の4/5かつ上限30万円/年）	●		●
移動動向アンケート調査	●	●	●
運行計画（案）策定に関する助言			●
地域内の合意形成（運行ルート、バス停位置の検討など）	●		
運行計画（案）の検証		●	
交通管理者、道路管理者との調整			●
需要予測アンケート調査	●	●	●
利用啓発に向けた取組の実施	●		●
実証運行の実施		●	
実証運行利用状況アンケート調査	●	●	●
実施の可否を判断		●	
運賃収入等と運行経費の差額を補填（延長12ヵ月上限500万円）		●	●
利用啓発に向けた取組の実施	●		●
本格運行の実施		●	
本格運行時の支援			●
利用実績の共有	●	●	●

● 地域    ● 事業者    ● 横浜市

※本格運行時の事業形態による主な実施内容  
 ・ワンオンワン（乗合バス、乗合タクシー）：車両費負担、保険料等  
 ・ボランティアバス：車両費負担、ドライバーレジャー設備費、保険料等  
 ・コミュニティバス：ドライバーレジャー設備費、保険料等  
 ・地域貢献型送迎バス

**Point 01 活動対象区域の考え方**  
 採算性を確保するためには、多くの地域と連携することが重要です。また、この活動に直接関わっていない地域がバスが運行する場合でも、関係する全ての地域の合意形成が必要となります。

**Point 02 採算性の確保**  
 運行距離と所要時間が長くなり過ぎないよう、効率的に運行すること、車両の大きさとして多くの人数が乗ることが、採算性を確保する上で重要です。  
 ※車両の大きさは道路幅員によって決まります。

**Point 03 運行ルート、バス停設置の合意形成**  
 バスの運行には賛成でも人目が見えなくなる等の理由からバス停設置の合意が得られない場合があります。バス運行による効果やバス停設置場所の選定理由を丁寧に周知し、理解を得ることが必要です。

事業3-5 バス、タクシー運転手の確保に向けた行政支援

【事業設定の背景】

- ・路線バスやタクシーの乗務員不足は深刻であり、今後、地域交通のサービス水準の低下の懸念があります。
- ・運転手の確保に向け、行政としても可能な限りの支援を行います。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

①バス、タクシーの運転手確保に関する行政支援

<事業内容>

- ・行政と連携したバスやタクシーの運転手募集の広報、運転手説明会、職業体験会の開催（行政と連携した広報により広い周知を図り認知度を向上する）
- ・広報誌等での運転手の魅力の発信
- ・広報誌等での運転手に関する求人情報掲載の支援

<実施スケジュール>

- ・令和5～6年度で内容を検討し、令和7年度以降の適用を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....	.....	—————	—————	—————	—————

..... 検討    ————— 実施

<実施主体>

バス事業者、タクシー事業者、三島市

バスやタクシーの運転手の確保に関する取組み例

名称	タクシー業界合同企業説明会 2017秋
会期	2017年11月18日(土) 12:00-17:00
会場	新宿エルタワー 30F 東京都新宿区西新宿1-6-1
主催	公益財団法人東京しごと財団 一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 支援事業タクシー事務局(アデコ株式会社)
入場料	無料
開催規模	25社/団体

## 事業4 新技術活用事業

### 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

#### 【事業設定の背景】

- ・自動運転については、近年急速な技術進展が見られ、県内近隣市町で実験運行も実施されています。自動運転の技術は、運転手不足に悩む郊外部での移動手段の確保、観光での活用などが期待されていますが、技術的な課題は多い状況です。
- ・三島市においても、今後の地域交通や観光での活用を見据え、情報収集の継続が求められます。

#### 【事業内容、スケジュール、実施主体】

#### ①自動運転に関する新たなモビリティの研究

##### <事業内容>

- ・自動運転の技術動向や実験運行等の情報収集を継続し、地域交通や観光での活用方法を研究

##### <実施スケジュール>

- ・計画期間を通して継続的な研究・検討の実施を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....					

..... 検討    ——— 実施

##### <実施主体>

三島市

#### 自動運転に関する他市取組み（今後追加）

## 事業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

### 【事業設定の背景】

- ・三島市の路線バスは、令和4年度よりICカードを導入していますが、一部路線や山田地区のデマンド交通については、未対応の状況です。
- ・昨今のICT化の進展を受け、低コストで実現可能な支払い方法、予約などの技術の活用が求められます。

### 【事業内容、スケジュール、実施主体】

#### ① キャッシュレス決済の非対応路線での導入支援

##### <事業内容>

- ・交通系ICカードを非対応の路線について、実施可能なキャッシュレス決済方法の検討、導入を行う

##### <実施スケジュール>

- ・計画期間を通して継続的検討の実施を目指す

実施	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
スケジュール	.....					

##### <実施主体>

..... 検討    ——— 実施

バス事業者、タクシー事業者、三島市

#### キャッシュレス決済の事例（今後追加）



## 4-5 計画の達成状況の評価方法の設定

### (1) 計画の実施主体と分担

本計画を進めるにあたっては、「行政」「市民」「交通事業者」の協働、連携により、計画目標の達成に向けて進めていく必要があります、それぞれの役割分担を明確にして実施していきます。なお、三島市地域公共交通網形成協議会等を継続して開催し、計画の取り組みの確認や関係者協議、協働の取り組みを促していきます。

### (2) PDCAサイクルによる進行管理

本計画は、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きます。進行管理・評価 (Check) にあたっては、本計画の事業スケジュールや目標値を活用していきます。

(3) 計画の進捗管理、評価スケジュール

本計画では以下に示すとおり、長期スパン及び年間単位において計画の進捗管理、評価の実践を次年度以降に行っていきます。

また、本計画に位置づけたプロジェクトの実施により、公共交通の利便性向上が図られているかを把握するため、地域ごとの路線バス等の運行状況について、下記項目のモニタリングを行います。

<長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール>

	前期				中期				後期				R11~ (2029~)
	R5 年度 (2023)		R6 年度 (2024)		R7 年度 (2025)		R8 年度 (2026)		R9 年度 (2027)		R10 年度 (2028)		
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
施策実施確認 内容の評価 (プロセス評価)	事業実施												
目標の達成 状況の評価 (効果の評価)	毎年確認可能な数値のチェック												
課題共有	実施の課題共有												
改善と反映	次年度実施の改善と反映												

<年間単位の進捗管理、評価スケジュール>

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会				①					②		③	
主な行事			(確保維持改善計画)				次年度予算要求				(第三者評価委員会)	
実施すること	前年度事業評価に基づく改善と反映				次年度事業計画の検討			今年度事業の検証			実施状況の確認、評価、課題の共有改善検討	
部会												